

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
 旅客輸送業務監理室
 平成27年2月5日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃の上限設定の認可 (鉄道事業再構築実施計画の認定)	平成26年12月26日 平成26年12月26日	WILLER TRAINS (株)	鉄道事業再構築実施計画に基づき、第二種鉄道事業者となる WILLER TRAINS (株)の旅客運賃の上限設定。 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第25条に基づくみなし認可)
備考			平成27年4月1日開業予定

WILLER TRAINS(株)の旅客運賃の上限設定に係る
運輸審議会説明資料目次

①宮福線・宮津線 路線図	P. 1
②宮福線・宮津線の路線概要	P. 2
③北近畿タンゴ鉄道の鉄道事業再構築事業の概要	P. 3
④鉄道事業再構築実施計画の認定(上限運賃設定)申請について	P. 4
⑤ WILLER TRAINS(株)の概要	P. 7
⑥旅客輸送実績及び推定	P. 9
⑦ WILLER TRAINS(株)収入原価表	P. 10

参考資料

- ①地域公共交通活性化・再生法の鉄道事業再構築事業について

宮福線・宮津線路線図



※平成27年4月に一部の駅名変更を予定しており、4月以降の駅名を記載している。

※北近畿タンゴ鉄道・JR西日本山陰本線相互直通運転(京都~福知山~天橋立)

宮福線・宮津線の路線概要

1. 現鉄道事業者
北近畿タンゴ鉄道(第1種鉄道事業者)
2. 営業キロ
宮福線(福知山～宮津) 30.4km
宮津線(西舞鶴～豊岡) 83.6km

3. 輸送実績

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
定期外旅客(千人)	947	987	906	868	863
定期旅客(千人)	1,047	1,048	1,041	1,002	999
合計(千人)	1,995	2,034	1,947	1,870	1,862
1日当たり輸送実績(人/日)	5,465	5,574	5,335	5,110	5,103

4. 施設等概要

軌間:1,067mm
動力:内燃(福知山～天橋立間は電化)
車両数34両(定員30～132名)

5. 運転本数

宮福線:50本/日
宮津線:60本/日
原則ワンマン運転(特急は、ツーマン運転)

6. 所要時分

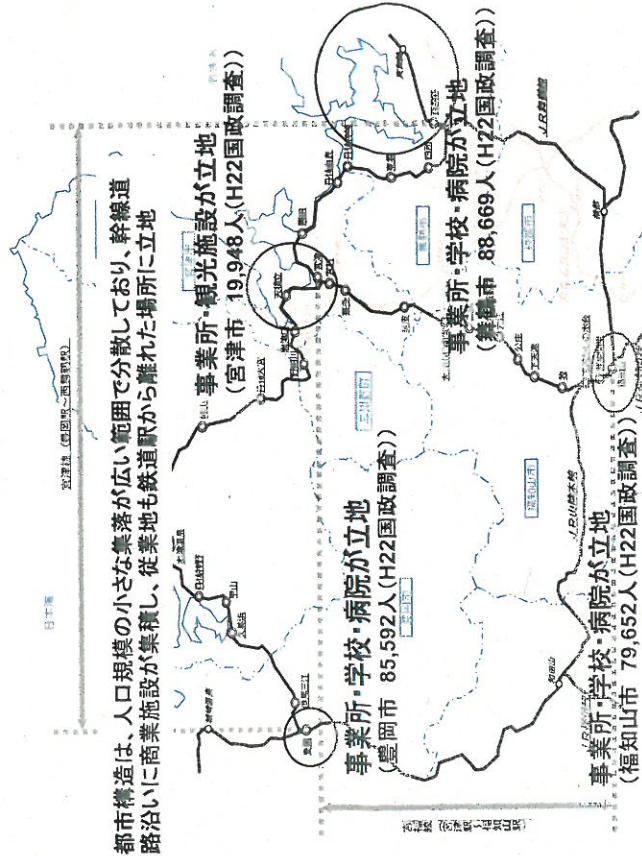
宮福線(福知山～宮津):約50分(普通)、約30分(特急)
宮津線(西舞鶴～豊岡):約2時間(普通)、約4分(特急:宮津～天橋立)

7. 北近畿タンゴ鉄道の収支データ (平成25年度)

営業収入:1,096百万円
営業費用:1,990百万円
営業損益:▲895百万円
経常損益:▲894百万円

《経緯》

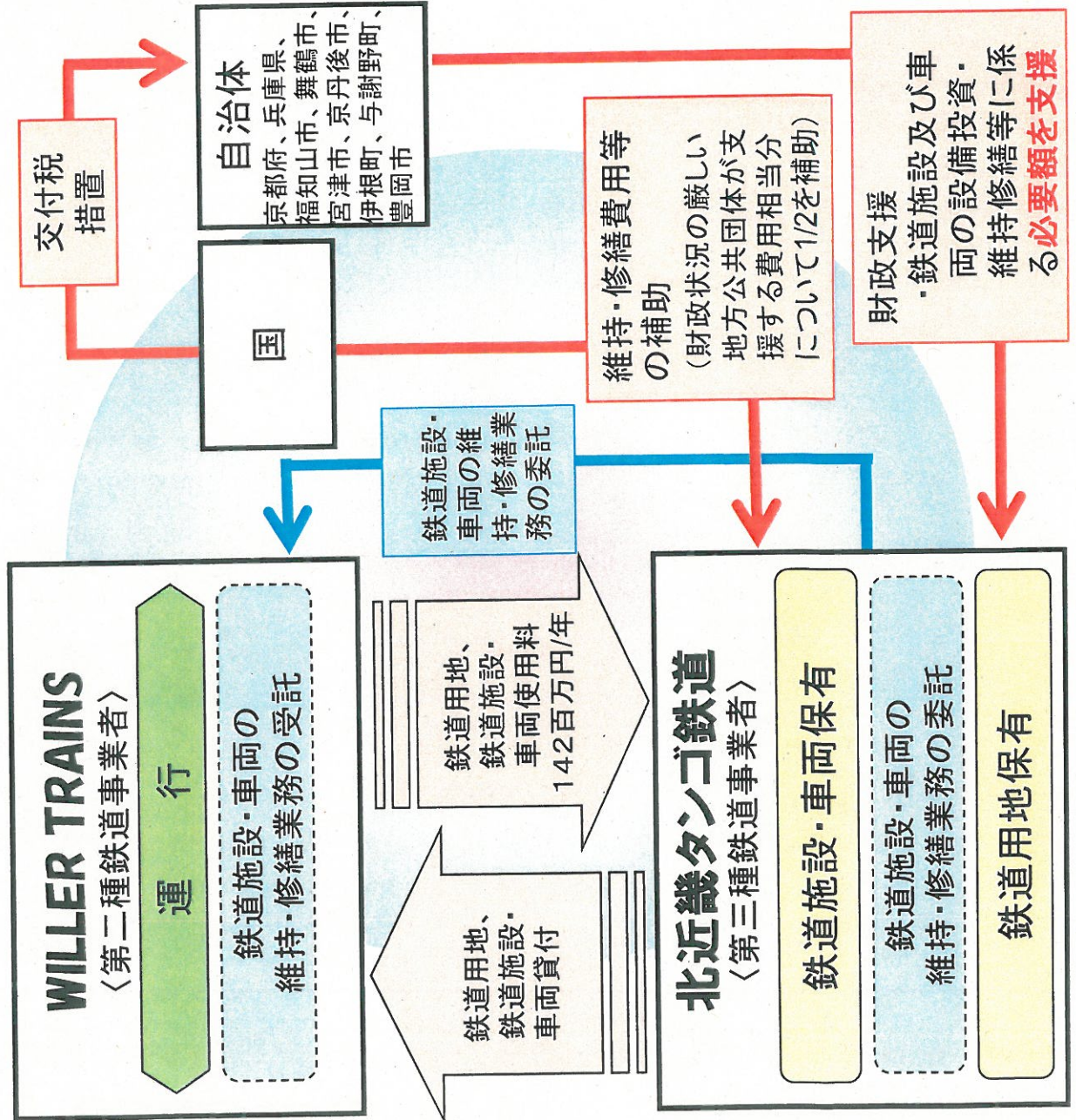
- 昭和62年 国鉄宮津線をJR西日本が継承
- 昭和63年 7月:宮福鉄道(株)宮福線開業
- 平成元年 8月:宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道(株)に社名変更
- 平成2年 4月:北近畿タンゴ鉄道(株)が宮津線を引き継ぎ開業
(開業以来赤字拡大の一途(平成25年度:約▲8.9億円))
- 平成23年 4月:公共交通の今後のあり方を検討するため、沿線自治体は「北部地域総合公共交通検討会」を設置
- 平成24年 9月:同検討会において、鉄道として存続していくこと等について合意。上下分離による鉄道事業再構築の検討
- 平成25年 10月:運行会社募集
- 平成26年 5月:最適提案者(WILLER ALLIANCE(株))を選定



北近畿タンゴ鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間：平成27年4月～37年3月)



具体的施策と効果

効果

- 利用促進策による増収及び鉄道施設・車両等に係るコストからの解放により、計画期間中を通じて概ねの収支均衡を図るとともに安全・安定した運行を維持。

具体的な施策

- 安全な輸送サービスの確保
 - ◇ 鉄道施設等の計画的な整備・更新
 - [維持修繕10年間: 5,427百万円]
 - [施設整備10年間: 4,486百万円]
 - ◇ 安全に関する外部専門家からの意見聴取
- WILLER TRAINS(株)による取組
 - ◇ インターネットを活用したプロモーション強化

- 「あかまつ」、「あおまつ」等のデザイン車両のPR
- WILLER会員200万人へ、メルマガ等を活用し、旅行商品や沿線観光情報についてPR など

沿線自治体等による取組

- ◇ 観光圏整備事業の推進(海の京都)による沿線観光地の魅力向上
- ◇ 駅待合施設、トイレ、バリアフリー設備等の整備

鉄道事業再構築実施計画の認定(上限運賃設定)申請について
(上限運賃を設定する者：ウィラートレインズ(株))

1. 申請者(上限運賃を設定する者)の概要

- 申請者名 WILLER TRAINS(ウィラートレインズ)株式会社
- 代表者 代表取締役 村瀬茂高
- 所在地 大阪市北区中之島三丁目2番18号
- 設立年月日 平成26年7月14日
- 資本金 5,000万円

2. 設定しようとする旅客運賃の上限を適用する路線

- 宮津線(西舞鶴～豊岡間)83.6km
- 宮福線(福知山～宮津間)30.4km

3. 申請理由

北近畿タンゴ鉄道の沿線自治体・北近畿タンゴ鉄道(株)・WILLER TRAINS(株)は、地域公共交通網形成計画に基づき、北近畿タンゴ鉄道の路線を維持し地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、第一種鉄道事業者である北近畿タンゴ鉄道(株)が第三種鉄道事業者として鉄道用地、鉄道施設等を保有し、WILLER TRAINS(株)が第二種鉄道事業者として運行を行う事業構造とする鉄道事業再構築実施計画の認定を国土交通大臣に申請した。

この鉄道事業再構築実施計画によると、WILLER TRAINS(株)は、第二種鉄道事業者として運賃設定をする必要があるため、鉄道事業法第16条第1項の認可を受ける必要がある。これについては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第25条に基づくみなし認可となっている。

4. 申請の概要

- 設定運賃
現行の北近畿タンゴ鉄道と同一の運賃を設定。

5. 旅客運賃現行・申請一覧表

営業 キロ程 (km)	普通旅客運賃		通勤定期旅客運賃		通学定期旅客運賃	
	現行 (円) (北近畿タ ンゴ鉄道)	申請 (円)	現行 (円) (北近畿タ ンゴ鉄道)	申請 (円)	現行 (円) (北近畿タ ンゴ鉄道)	申請 (円)
1~3	170	170	6,230	6,230	3,640	3,640
4~6	210	210	7,780	7,780	4,540	4,540
7~9	250	250	8,950	8,950	5,230	5,230
10~12	290	290	10,120	10,120	5,910	5,910
13~15	320	320	11,280	11,280	6,590	6,590
16~18	380	380	13,610	13,610	7,550	7,550
19~21	440	440	15,950	15,950	8,530	8,530
22~24	500	500	18,280	18,280	9,500	9,500
25~27	570	570	20,610	20,610	10,470	10,470
28~30	640	640	22,940	22,940	11,440	11,440
31~33	700	700	25,280	25,280	12,410	12,410
34~36	770	770	27,610	27,610	13,390	13,390
37~39	840	840	29,940	29,940	14,360	14,360
40~42	900	900	32,280	32,280	15,330	15,330
43~46	980	980	35,000	35,000	16,460	16,460
47~50	1,050	1,050	37,720	37,720	17,600	17,600
51~54	1,120	1,120	40,440	40,440	18,740	18,740
55~58	1,190	1,190	43,160	43,160	19,870	19,870
59~62	1,270	1,270	45,880	45,880	21,000	21,000
63~66	1,360	1,360	48,600	48,600	22,130	22,130
67~70	1,430	1,430	51,330	51,330	23,270	23,270
71~74	1,510	1,510	54,050	54,050	24,400	24,400
75~78	1,580	1,580	56,770	56,770	25,530	25,530
79~82	1,660	1,660	59,490	59,490	26,670	26,670
83~86	1,730	1,730	62,210	62,210	27,800	27,800
87~90	1,800	1,800	64,930	64,930	28,940	28,940

6. 主要区間現行・申請運賃比較

○普通旅客運賃

(単位：円)

路線名	区 間	営業キロ (km)	現 行 (北近畿タンゴ鉄道)	申 請 (設 定)
宮福線	福知山～宮津	30.4	700	700
宮福線・宮津線	福知山～天橋立	34.8	770	770
	福知山～西舞鶴	55.1	1,190	1,190
	福知山～豊岡	89.3	1,800	1,800
宮津線	西舞鶴～宮津	24.7	570	570
	西舞鶴～天橋立	29.1	640	640
	豊岡～天橋立	54.5	1,190	1,190
	豊岡～宮津	58.9	1,270	1,270
	豊岡～西舞鶴	83.6	1,730	1,730

○定期旅客運賃

(単位：円)

路線名	区 間	通勤定期		通学定期	
		現 行 (北近畿タン ゴ鉄道)	申 請 (設 定)	現 行 (北近畿タン ゴ鉄道)	申 請 (設 定)
宮福線	福知山～宮津	25,280	25,280	12,410	12,410
宮福線・宮津線	福知山～天橋立	27,610	27,610	13,390	13,390
	福知山～西舞鶴	43,160	43,160	19,870	19,870
	福知山～豊岡	64,930	64,930	28,940	28,940
宮津線	西舞鶴～宮津	20,610	20,610	10,470	10,470
	西舞鶴～天橋立	22,940	22,940	11,440	11,440
	豊岡～天橋立	43,160	43,160	19,870	19,870
	豊岡～宮津	45,880	45,880	21,000	21,000
	豊岡～西舞鶴	62,210	62,210	27,800	27,800

ウィラー トレインズ (株) の概要 (第二種鉄道事業許可申請者)

会社の名称：

WILLER TRAINS株式会社

代表取締役 村瀬茂高

会社の所在地：

大阪市北区中之島三丁目2番18号

資本金：5,000万円

主な株主：

WILLER ALLIANCE (ウィラー アライアンス) 株式会社

(持ち株比率 100%)

設立：

平成26年7月14日

沿革：

平成 6年5月 (株)西日本ツアーズ (現WILLER TRAVEL(株)) 設立

平成17年6月 グループ持株会社、西日本ホールディングス(株)
(現WILLER ALLIANCE(株)) 設立

平成26年5月 北近畿タンゴ鉄道の運行業務を担当する「最適提案事業者」に選定

※「北部地域総合公共交通検討会」において示された方針(上下分離による
鉄道事業再構築の実施)を受け、北近畿タンゴ鉄道が運行会社を公募した
結果、WILLER ALLIANCE(株)が、最適提案事業者に選定された。

※「北部地域総合公共交通検討会」とは、京都府及び兵庫県北部地域の北近
畿タンゴ鉄道を中心とした公共交通の今後のあり方を検討するため、平成
23年4月に設立された検討会で、沿線自治体や有識者等で構成。

平成26年7月 WILLER TRAINS(株)を設立

役員氏名：

代表取締役 村瀬 茂高 (非常勤)

取締役 周東 明 (非常勤)

取締役 布野 剛 (常勤)

取締役 今福 政彦 (常勤)

監査役 森本 健正 (非常勤)

北近畿タンゴ鉄道（株）の概要 （第三種鉄道事業許可申請者）

会社の名称：

北近畿タンゴ鉄道株式会社
代表取締役社長 上田 清和

会社の所在地：

京都府宮津市字鶴賀 2065 番地 4

資本金：1,400百万円

主な株主：

京都府	626百万円	(44.7%)
京丹後市	129百万円	(9.3%)
宮津市	125百万円	(8.9%)
京都北都信用金庫	94百万円	(6.7%)
福知山市	90百万円	(6.4%)
その他	336百万円	(24.0%)

（株主構成は、2府県、8市町、民間22）



設立：

昭和57年9月22日

沿革：

昭和57年9月 会社設立
昭和63年7月 旅客運輸営業開始（福知山～宮津間）
平成2年4月 宮津線転換開業（西舞鶴～豊岡間）
平成8年3月 宮福線（福知山～宮津間）宮津線（宮津～天橋立間）電化開業
平成24年9月 「北部地域総合公共交通検討会」において、上下分離による鉄道事業再構築の実施などの方針が示される。

※「北部地域総合公共交通検討会」とは、京都府及び兵庫県北部地域の北近畿タンゴ鉄道を中心とした公共交通の今後のあり方を検討するため、平成23年4月に設立された検討会で、沿線自治体や有識者等で構成。

主な役員氏名：

代表取締役社長	上田 清和	（常勤）
取締役運行統括本部長	家谷 和弘	（常勤）

旅客輸送実績及び推定

(単位:千人)

	平成20年度 実績	平成21年度 実績	平成22年度 実績	平成23年度 実績	平成24年度 実績	平成25年度 実績	平成26年度 見込み	平成27年度 推定	平成28年度 推定	平成29年度 推定
定期外 (下段は前年度比)	1,003 —	947 94.4%	987 104.1%	906 91.9%	868 95.8%	863 99.5%	855 99.0%	855 100.0%	862 100.8%	870 100.9%
通勤 (下段は前年度比)	149 —	158 106.1%	168 106.3%	170 101.3%	170 100.2%	161 94.7%	158 97.9%	156 98.7%	160 102.6%	164 102.5%
定期 通学 (下段は前年度比)	852 —	889 104.4%	880 98.9%	871 99.0%	832 95.5%	838 100.7%	824 98.4%	810 98.3%	796 98.3%	783 98.4%
計 (下段は前年度比)	1,000 —	1,047 104.7%	1,048 100.1%	1,041 99.3%	1,002 96.3%	999 99.7%	981 98.2%	966 98.5%	956 99.0%	947 99.1%
合計 (下段は前年度比)	2,003 —	1,995 99.6%	2,034 102.0%	1,947 95.7%	1,870 96.0%	1,862 99.6%	1,837 98.6%	1,821 99.1%	1,819 99.9%	1,816 99.8%

※端数整理の関係で、計が合わない場合がある。

※「実績」「見込み」は、北近畿タンゴ鉄道(株)の数値、「推定」は、ワイラートレインズ(株)の推定値。

(参考)

(単位:人/日)

1日当たり人員	5,474	5,465	5,574	5,335	5,110	5,103	5,033	4,989	4,970	4,975
---------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

WILLER TRAINS(株) 収入原価表

(単位:千円)

科目		年度	25年度	26年度	平 年 度 (申請)			
		実績	実績	推定	27年度推定	28年度推定	29年度推定	平年度合計
収 入	旅客運輸収入	0	0	0	882,657	889,609	896,855	2,669,120
	定期外	0	0	0	751,400	758,840	766,574	2,276,813
	定期	0	0	0	131,257	130,769	130,281	392,306
	鉄道施設等維持・修繕業務受託収入	0	0	0	722,812	717,411	780,584	2,220,808
	運輸雑収	0	0	0	227,809	228,626	229,461	685,896
	計	0	0	0	1,833,278	1,835,646	1,906,900	5,575,823
	その他営業外収入	0	0	0	0	0	0	0
	合 計(A)	0	0	0	1,833,278	1,835,646	1,906,900	5,575,823
原 価	人件費	0	0	0	653,452	662,537	661,704	1,977,693
	修繕費	0	0	0	540,201	532,752	597,818	1,670,771
	経費	0	0	0	505,143	506,476	507,837	1,519,455
	諸税	0	0	0	780	640	640	2,060
	減価償却費	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	1,699,576	1,702,405	1,767,999	5,169,979
	鉄道施設等使用料	0	0	0	142,000	142,000	142,000	426,000
	支払利息・割引料	0	0	0	0	0	0	0
	雑支出	0	0	0	0	0	0	0
	合 計(B)	0	0	0	1,841,576	1,844,405	1,909,999	5,595,979
差引損益 (A) - (B)		0	0	0	△ 8,298	△ 8,759	△ 3,099	△ 20,156
配当所要額(C)		0	0	0	9,717	9,717	9,717	29,151
再差引損益 (A) - ((B) + (C))		0	0	0	△ 18,015	△ 18,476	△ 12,816	△ 49,307
収 支 率	配当前収支率 (A)/(B) × 100	-	-	-	99.55%	99.53%	99.84%	99.6%
	配当後収支率 (A)/((B) + (C)) × 100	-	-	-	99.03%	99.00%	99.33%	99.1%

※配当所要額は、配当金、配当準備金、法人税、都道府県民税、市町村民税の合計額である。

参考資料

地域公共交通活性化・再生法の鉄道事業再構築事業について

交通基本法の基本理念

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

地域公共交通活性化・再生法スキーム概要

協議会

地方公共団体

公共交通事業者

道路管理者

港湾管理者

公安委員会

住民

地域公共交通網形成計画

地域公共交通特定事業

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための計画

軌道運送高度化事業
- LRTの整備 -



道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(オムニバスタウンの推進)



海上運送高度化事業
(海上運送サービスの改善)



地域公共交通再編事業
(乗り継ぎの改善)



鉄道事業再構築事業
(地方鉄道の再構築による輸送の維持)



鉄道再生事業
(地方鉄道の再生)



地域公共交通形成計画に地域公共交通特定事業を定めた場合は、当該事業の実施計画を策定

国土交通大臣による計画の認定 (鉄道再生事業のみ届出)

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化等

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得
- ・BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化等

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得

- ・計画認定による事業計画変更認可等のみなし取得
- ・運行計画を事後届出制に緩和
- ・共通乗車船券に係る一括届出化

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得
- ・「公有民営」方式の上下分離について、事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しない特例

十 予算、税制特例措置等の総合的パッケージによる支援措置

- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期等

鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象
- 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施

内容

経営の改善
地方公共団体等の支援

+

事業構造の変更

例：上下分離

目的

当該路線における
輸送の維持



特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
 2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
- (※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行する者に無償で使用させるもの

支援措置

鉄道設備整備に対する『地域公共交通確保維持改善事業費補助金』の予算、税制特例等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

国土交通大臣による計画の認定

事業構造の変更の実施パターン

