

施策評価の実施（第2回京丹後市行政評価委員会における主な意見の要旨）

委員長 バスと鉄道の役割分担はどのように整理されているのかを教えてください。

担当部局 鉄道とバスの役割については、基本的には競合はさせないということで、市としては明確に分けており、一次交通を鉄道、そこから乗り換えて目的地に行くものが二次交通であるバスという考え方を基本に置いています。

委員長 市内で通勤や通学でのKTRの利用というのは大きく減少しているのでしょうか。

鉄道で1駅、2駅乗ってから、バスで高校に行くという利用も結構あるのでしょうか。

担当部局 市内には府立高校が3校あり、近隣市町にも、高校があります。現在、生徒の通学圏が広がっており、市内の利用であれば、バスと鉄道利用があります。近年では、近隣市町の高校へ通学される生徒が増加しており、その関係で、最寄りの峰山駅、大宮駅までバスで来られて、そこからKTRで高校まで移動されるというケースが多いと思っています。

委員長 続いて、事業構成について、質問、意見があればお願いします。

委員 7駅の管理事業を統合し、事業名が変更されていますが、これはどのようにされるということでしょうか。

担当部局 これまで駅ごとに、財務会計上の区分けをして管理していたのを、一つの事業にまとめたということです。実際の管理内容が変わるということではありません。

委員長 今の関係で、現状では駅ごとの管理事業ですので、細かく何にお金を使ったのかが分かりますが、その辺が一つにまとめられると実態が見えにくくなるという気がします。

事業として分けてくださいということは言いませんが、統合されることによって、特段効率化されるということではなく、示していただくデータとしては現状の駅ごとに分けてもらっているほうが優れているように思います。

委員 京丹後市の駅を一つの駅にされる計画を持っていたほうが、いろいろな面で市が発展するのではないかと思います。

現在、使用されている駅が統合されれば、京丹後市の知名度がもっと全国に発信されて、いろいろな企業が飛びついてくるのではないかと思われ、雇用や産業がすごく発展するのではないかと思います。

近隣の福知山駅は多くの企業が入ってきましたし、豊岡駅も駅前を大規模に整備されて、本当に大きく変わったという印象を受けます。

委員長 一次交通という面でみれば、現在の駅の数も適当か、又は、どこか中心になる駅について、名称も変えて、しっかり整備をされていくことがあっても良いのではないかと思います。

委員 そうですね、バスターミナルができれば、200円バスがあるので、すごく利便性が向上するのではないかと思います。

委員 市内に7つも駅があるというのは確かに多いように思います。200円バスが便利ですので、バスを充実させれば、カバーできるのではないかと思います。

また、駅管理事業における委託管理費が非常に掛かっていますので、削減するのであれば、委託管理費の中で、無駄がないかという視点で、委託料を整理するしかないと思われま。

委員長 今、ご指摘があったように、どこかで減らさなければならないということであれば、駅ごとに人を配置し、切符の販売をされていますが、そういった部分が削減の余地があるのではないかと思います。列車の中でも購入できるとしますし、自動券売機という方法も考えられます。

また、この部分に限定すると、各駅に掛かる維持管理に使っている経費を見直して縮減するというのが、普通に考えたら出てくるアイデアだと思います。

今までから歳出抑制の努力はされていると思いますが、一層の努力ということで、駅の維持管理というところで、抑制をしていくというのが一つのアイデアとして思うところです。

担当部局 それぞれに、駅の存在理由があることから、駅の数減らすということは考えにくく、逆に、簡易な駅でも構わないので、駅の数増やして便利にしたいという発想もあります。駅を減らして利便性を減らすと、ますますお客さんが乗ってくれなくなるのではないかと危惧されます。

委員長 先ほどの提案は必ずしも矛盾しているわけではなく、非常にお金も掛かるし、難しい面もあるかと思いますが、市内に一つだけ豪華でバスターミナル付きの駅にして、あとは停留所みたいな駅にしてしまえば、基本は大きなターミナルからバスで行く、あとは地元の人が専ら利用するようなところは無人の停留所的なものというのは、特に矛盾なく成り立つように思われますが。

委員 駅の管理事業など、資料の主な財源欄を見ると、ほとんど財源と支出額が合っていないのですが、足りない金額は税金ということによろしいでしょうか。

担当部局 そうです、あとは一般財源ということになります。

委員 非常にたくさんの税金が使われているという印象を受けました。また、今後、事業を維持していけるのかという気がします。

K T Rの駅は、他市町でも市や町が管理しているものでしょうか。

担当部局 京丹後市の場合は、駅はすべて旧町で建設したもので、市で管理しています。

また、券売業務について、市外の駅では、K T Rが直接、券売業務を行っているところもありますが、市内の券売業務を行っている駅では、全て市で券売業務を行っています。

委員 券売業務の委託先は、民間企業でしょうか。

担当部局 今年度から、民間企業に委託しています。平成22年度は、観光協会に委託していました。

委員長 有人による券売業務については、必要な駅もあるとは思われますが、甲山駅を除く全ての駅でそのようにされる必要性はあるのでしょうか。

そのことが駅の魅力を高めて、利用客の増加につながるということであれば、大変大事なことであると思いますが。

担当部局 それぞれの町の玄関口として、観光客に観光情報を発信するという目的で、観光協会に駅舎の管理を委託していたという経過もあります。現状としても、条例により観光情報発信のための施設という位置付けで駅舎を設置しており、そのため有人になっています。

委員長 狙いは良く分かりますが、非常に中途半端で、十分な効果を発揮していないにも関わらず、その割には費用が掛かっていると感じます。

財政的にまだまだ余裕があるということであれば良いですが、どの施策でも大幅に削減が必要という中では、例えば、多くの駅では無人化を図るということ視野に入れても良いのではないかと、一つのアイデアです。

担当部局 K T R は、ワンマン列車となり、運転手が一人で、車掌は乗車しておりません。そのため、駅での券売業務がないと、運転手が券売を行う必要が生じ、多くの乗客の券売が発生した場合、定時性と安全性が守れなくなってしまいます。そのため、駅での券売業務は必要と考えます。

委員長 別の鉄道会社では、駅に自動券売機を設置し、ワンマン列車で運行していたところがあったので、不可能ではないと思われま。 K T R については、定期利用者もおられることから、運転手の券売を考慮したダイヤ設定にすれば、可能なのではないのでしょうか。

市営駐車場管理事業について、それぞれどういう場所に、どういう必要性があって市営駐車場が設置されているのかということについて、お答えください。

担当部局 市営駐車場は、合併前の旧町から引き継がれたままの形で運営しています。

11か所の市営駐車場があり、駅の駐車場であったり、法務局の近くの駐車場であったりしています。

委員長 そもそも駐車場の必要性を精査する必要があると思ひますし、利用者が特定できるのであれば、利用料を徴収すべきと思ひます。また、受け手があるのであれば、市が管理するよりも民間会社に委託したほうが良いと思われま。す。

委員 コウノトリ但馬空港利用航空運賃助成事業についてですが、豊岡市の近隣市町も協力をしているのでしょうか。

担当部局 但馬地域の豊岡市以外の近隣市町も同様の協力を行っています。

委員 これは当時、空港を設立するに当たった条件ということでしょうか。

担当部局 東京との直行便の実現により、但馬、丹後を含めたエリアに経済的な好影響が見込めるといふ市の判断から、平成21年度から助成を始めています。

委員長 この運賃助成は、1人あたりいくらですか。

担当部局 一般航空便の場合は、片道4,000円です。それから「コウノトリ但馬空港から行く東京2日間・3日間」の企画商品の場合は、往復4,000円

です。

委員 長 伊丹空港に行くだけであれば助成の対象にならないのでしょうか。

担当部局 なりません。

委員 長 もし、財政状況が厳しいという理由で、京丹後市が本事業を廃止した場合、どのような影響が生じるのでしょうか。一般論として、信頼関係に影響を及ぼすというのはよく分かりますが、もし事業を止めたとしたら、近隣自治体との関係はどのようになりますか。

担当部局 本事業を始めるに当たって、豊岡市と協定を結んだということは特にありません。

したがって、信頼関係に影響を及ぼすというところまではならないと思われ
れます。

委員 地域交通という中で、バスや鉄道は、学生や老人などの通学や通院の手段という、赤字を覚悟で守っていかなければならないことが見えてきますが、コウノトリ但馬空港利用航空運賃助成事業については、丹後地方から出て行かれるかたへの助成で、観光や仕事など、個人の目的のためになっていると思われ
ます。

京丹後市にとって、大きなメリットはないと思われ、行政的な絡みもないということであれば、地域交通の確保という視点からは、優先順位が低いように
思われます。

本事業に観光の施策が関係し、注力したいのであれば、観光の側がもっと注力すべきだ
と思います。

鉄道については、観光客の利用人数はどのくらいでしょうか。

担当部局 観光客の利用者数については把握ができていません。

利用者数について、定期利用者と定期外利用者ということで考えると、定期利用の
主な利用者である高校生の数が減少しているにも関わらず、定期利用者については、
ほぼ横ばいに推移しています。

定期外の利用者は、平成17年度から平成21年度の間で5年間で半減しており、その
ことが鉄道利用者減少の主な理由となっています。

委員 KTRの目的が通学ということであれば、施策全体から考えると、バスの運行本
数を増やすなど、バスを充実させたほうが、駅から自転車で通学して

いたのが、自宅近辺からバスで通学できるようになり、利便性が向上すると思われる。

今後、道路整備が進み、ますます車社会になってくると、観光客のK T Rの利用は、減少するものと思われます。

そのような中で、行政が守るべきなのは、学生と老人などの交通手段のない人と思われるので、そのことを考えると、バスを充実させれば、利用者が増え、施策が充実していくのではないかと思われます。

担当部局 鉄道は外部から地域に入っただく一つの手段と考えています。

都市部の高齢のかたが、長距離の車の運転で京丹後市を訪れることは、厳しい部分もあります。

潜在的な観光客はたくさんおられると思っていますので、高齢化社会の中では、こういった方々をいかに引き込んでくるのか、京丹後市へどういった手段で来ていただくかは、京丹後市の観光的な戦略だと思っています。

委員 K T Rの利用促進を図るのであれば、市民に呼び掛けるだけでなく、市職員や議員が率先して、K T R利用しないと促進できないと思います。

委員長 除雪事業と除雪機械整備事業のそれぞれの役割分担について教えてください。

担当部局 除雪機械整備事業は、除雪機械を整備する事業、除雪事業は、除雪業務を行う事業となります。

委員長 除雪が必要であることは分かりますが、なるべく安い経費で、例えば、住民自身が除雪可能で、住民にしてもらったほうが安いということであれば、そのような可能性が考えられるということでお尋ねした次第です。

担当部局 広い市道については、業者に委託して除雪を行っていますが、地区内の狭い市道については、自治会に機械を貸与し、除雪を行ってもらっています。

委員長 大まかに申し上げますと、地域交通の確保という施策は鉄道、バス、その他ということで大変重要であることは、委員会でも確認されたところでありますが、縮小再編について、さまざまなアイデアを出し、考えさせていただいたということになります。

施策評価のまとめ（第3回京丹後市行政評価委員会における主な意見の要旨）

前回委員会における施策評価結果について、評価の振り返りと評価結果のまとめを実施。

委員長 事業構成と施策の見通しについて、KTRの駅の無人化について検討すべきと提言するかどうかということについてご意見をお願いします。

委員 利用者が最大の峰山駅でも、券売業務がないと、どうしても不便かと言えば、そうではないと思いますので、利用者が少ない駅であれば無人化を検討し、段階的に無人化を進めるべきだと思います。そして、最終的には中心となる駅を充実させ、バスターミナルを整備すべきだと思います。

委員長 都会から京丹後市に来られるかたの多くは、帰りの切符は、来る際に購入していると思います。

委員 観光のための交通手段として考えるのならば、拠点化し、駅らしい駅を作るといったことが必要となると思いますが、現実的には難しいと思います。地域交通として考えるのであれば、学生やお年寄りが使いやすい機能を残しておかないと、根本的なことが抜けてしまうと思います。

委員 中途半端なことが一番駄目だと思います。地域交通をメインとして残すのか、観光振興をメインとして残すのか、横の連携を取りながらしっかりと議論していくべきだと思います。

委員長 今の意見の表現を少し変えて、観光面をもっと強化するか、無人化を検討すべきだという表現にしましょう。

大まかには外部評価結果（案）の構成を残すとして、施策の見通しの委員会意見を少し修正することにしましょう。

次に、市営駐車場について、いかがでしょうか。

委員 有料化は検討したらよいと思います。

委員長 特定の人が使っている駐車場はお金が取れないのであれば、廃止という判断もあるべきだと思います。

委員 いくつかの駐車場は、利用実態から見ると、一定の整理が必要だと思います。

委員長 いくつかの駐車場は、必要があるのかないのかというと、必要がないと思います。

外部評価報告書（案）の検討（第6回京丹後市行政評価委員会における主な意見の要旨）

外部評価報告書（案）について、委員会としての意見の再確認を実施。

委員長 歳出抑制のコウノトリ但馬空港利用航空運賃助成事業について、「施策における重要度は低いので」とありますが、この部分は削除しても良いように思われます。

また、歳出抑制の北近畿タンゴ鉄道関連業務と駅機能のあり方については、「中心的な駅以外の駅については、駅を無人化してはどうか」とありますが、もう少し丁寧に「中心的な駅以外は、駅を無人化し、また設備を簡素化して維持管理費が掛からないような形にすべきではないか」とすべきと思われます。

そういう簡素な停留所みたいなものであれば、もっと数を増やして、普通列車はもっと止まってもらってもいいかもしれませんし、特急列車はこれらの停留所に止まらなくても良いと思います。

外部評価報告書（案）の検討（第7回京丹後市行政評価委員会における主な意見の要旨）

委員会からの意見や歳出抑制案の提案内容について、担当部局との議論の機会を持ち、最終的な委員会としての意見のまとめを実施。

委員長 歳出抑制で提案している北近畿タンゴ鉄道関連業務と駅機能のあり方についての「中心的な駅を整備し、そこにバスターミナルを整備し、市内各所へバスでアクセスできるように」という部分ですが、担当部局からの説明のとおり、ターミナル機能を持つ駅を減らし、一つにしても、経費節減にならないかもしれません。

委員会が提案している内容としては、できるだけ維持管理費の掛からない駅舎に改造して、人件費も掛からないようにする案が、考えられるアイデアの中で歳出抑制になるのではないかという提案です。

続いて、コウノトリ但馬空港利用航空運賃助成事業について、担当部局からの説明は大いに理解できますが、航空運賃に補助をして利用人数が増えたからといって、それが羽田直行便の常設につながるのか疑問という議論でも

ありました。

したがって、この提案を施策評価の「施策の見通し」に持っていき、利用者にとってはありがたい制度ではあるが、必ずしも直行便の実現に効果的にはなっていないように感じられるので、より効果的な方法を検討されたいというような意見にしましょう。

もう一つ、施策の見通しに挙げている市営駐車場管理事業についてですが、考えようによっては、歳出抑制のほうに入れても良いと思います、いかがでしょうか。

委員 費用もかなり掛かっていますし、歳出抑制でいいと思います。

委員長 それでは、歳出抑制で整理することとしましょう。

北近畿タンゴ鉄道関連業務と駅機能のあり方については、担当部局から説明のあった内容を踏まえつつ、費用の掛からないような駅舎の改造という趣旨がうまく伝わらなかったということですので、そこが分かるように表現を修正したいと思います。