

| No. | 評価対象施策名 | 所管部局 |
|-----|-------------|------|
| 5 | 道路ネットワークの整備 | 建設部 |

● 施策評価の実施（第1回京丹後市行政評価委員会における意見の要旨）

（所管部局から資料「施策評価調書」に基づき説明）

委員 長 まず、施策目的と目標値などについて、御意見などがあればお願いします。

委員 長 優先順位3番目の施策目的に関して質問します。

道路施設等の長寿命化ということで、市が管理されている橋が116あるということですが、一つ一つの橋を緻密に見るような分析又は点検手法はあるのでしょうか。

一般的には、橋の様子を目視してどのくらい持つのかを見るというお話を聞きますが、分析、点検手法はどのようにされていて、その部分で改善の余地があるのかどうかを教えてください。

要するに、緻密に一つ一つの橋をあとどのくらい持つのかということを見極めることができれば、ぎりぎりまで安全で改修せずに維持ができ、結果として無駄がなくなるのではないかという行政評価の視点につながるような質問を行っている次第です。

所管部局 現地で個別に調査を行いますが、国からの劣化曲線という考えがあり、これくらいの状況であれば、例えば5年後には橋梁きょうりょうとしての性能がこのくらい下がっていくだろうという予測式があり、主にそれに照らし合わせて、現状で、この橋については、どの時点で補修や補強するのが一番経済的かというような確率論的な話になるかと思いますが、そういった手法を用いて修繕計画を立てています。

委員 長 一つ一つの橋を目視で確かめて、こういう状況があるからとか、ひび割れがあるとか、何かチェックリストみたいなもので見るということでしょうか。

所管部局 はい、チェックリストがあります。

委員 長 機械的にやっているということではなく、耐久性などの判定ができるようなチェックリストがあり、それに基づいて修繕計画を立てられているということですね。

所管部局 そのようになります。

委員長 市独自で基準を作成すると荷が重いということになるのでしょうか。

所管部局 市町村レベルではデータの蓄積が無いいため、どうしても国から示されているデータを参考にせざるを得ないのが現状です。

事務局 国からの指針があり、それに基づいて実施するから補助対象になるということで、市町村独自に実施すると補助対象にはならないということではないでしょうか。

所管部局 それなりに根拠を持って管理者が実施すれば補助対象になりますが、市町村レベルではなかなかそこまでは難しいです。

委員長 事件などもあり、最近、インフラの問題も注目されているので質問した次第です。

ほかに御意見などはありませんか。

委員 2点お伺いします。

除雪事業についてですが、平成24年度の決算額と比較して、平成25年度の予算額が約1億1千万円減少していますが、これはどういった理由によるのでしょうか。

所管部局 平成24年度の当初予算額も平成25年度の予算額と同じくらいでした。

雪の降り具合によって予算を補正しますので、平成24年度決算額はこのような積み上がった金額になっています。

したがって、平成25年度の予算額は約1億3千万円となっていますが、たくさん雪が降れば、予算を補正し、もっと金額が積み上がってきます。

委員 分かりました。

もう1点教えてください。

歳出抑制の考え方欄で、社会資本整備総合交付金を活用すると記載されていますが、この交付金は国からたくさんお金がいただけるのでしょうか。

所管部局 事業種目によって、若干差はありますが、おおむね事業費の55%について国から交付金をいただいています。

委員 今後、合併特例債が使えなくなりますが、こういった交付金があるので、合併特例債が無くなっても大丈夫と考えてよろしいでしょうか。

事務局 例えば、国から2分の1の補助がある事業を行う場合、残りの2分の1の事業費は、市の一般財源で負担して事業を行うこともできますが、そのようなお

金は市にはなかなかありませんので、借金である合併特例債を借りて、それを財源にしています。

もし、国からの補助が無ければ、事業費の全額について借金を充てるということになりますので、国からの補助は市にとって必要ということになります。

ただし、合併特例債は返済時に元利償還金の7割が普通交付税によって措置される有利な借金です。

もし合併特例債が無ければ、普通に借金を行い、借金を返していかなければならないことになるので、厳しくなります。

委員長 施策名が道路ネットワークの整備ということなので、京丹後市で計画されている道路について、どの程度計画されているネットワークができつつあるのでしょうか。

まだまだネットワーク化していかななくてはならないのか、それともある程度できつつあるのかその辺の状況が分かるような資料などがあるのか、あるいは口頭でも構いませんので教えていただけないでしょうか。

所管部局 計画については、社会資本総合整備計画がありますし、施策方針2番の11に過疎対策道路整備事業とあり、これは過疎地域だけの事業になりますが、ここで過疎計画というものを持っています。

この表には現れていませんが、ほかにも辺地計画というものを持っており、辺地対策事業というものもあります。

そういった過疎計画、辺地計画、社会資本総合整備計画といった財源ごとの計画はありますが、新たにネットワークを増やしていくということは余り考えておりません。

既存のネットワークの整備をしていくということを考えています。

委員長 今、御説明のあった内容について、もう1点お尋ねします。

既存のネットワークの改良という部分で、計画されている部分でどの程度が残っているのか、又は、どこまで進んでいるのかということをお答えいただくことは難しいでしょうか。

要は、まだまだ改良の途上にあるのか、それとも一定改良が終わりかけていて、災害時の道路復旧などが中心になっているのかが把握しづらかったので、その辺が知りたいと思ったところです。

所管部局 市道を2車線化しようとかそういった具体的なことはありません。

どちらかと言えば、例えば、政策的に、ここに高速道路のインターができるから、そこと既存の幹線道路をつなぐアクセス道路を造るとか、何か大きな施設ができるのでそこへつながる道路を整備するといった類の計画です。

委員 長 施策目的の優先順位についてもこの内容でよろしいでしょうか。

委員 長 施策目的の1番と2番の違いは何でしょうか。

2番は、特に市道に焦点が当てられているということでしょうか。

1番は、2番より幅広く道路全体ということと思われそうですが、あえて、1番の目的と区別する必要性や必然性があるのでしょうか。

所管部局 2番で、交通安全施設等とありますが、これは、例えばガードレールやセンターライン、カーブミラーのようなものを整備していくという内容になっています。

また、道路施設とあるのは、道路が吸い出しを受け陥没して穴が開いてしまう場合がありますが、その際の補修的な、緊急的な修繕という内容を記載しています。

施策目的の1番については、同じ維持修繕という文言がありますが、これは、舗装が全体的に傷んでいるので、そこを計画的に修繕するという内容になっています。

このような意味で、1番と2番を区分しているということです。

委員 長 2番は小規模な修繕などで、1番は、それより規模が大きい工事のような形と理解すれば良いということですね。

所管部局 はい。

委員 長 そのほかのものも含めて、施策目的の内容と優先順位は、調書の内容でよろしいでしょうか。

委員 長 それでは事務事業について見ていきましょう。

その前に、3 目標値などの指標で整備（舗装）率があり、目標が62%となっていますので、市道の中には舗装されていないものもたくさんあるという理解で良いでしょうか。

所管部局 舗装率は、道路舗装の実延長÷道路の実延長×100で算出しており、すべての道路の実延長に対して、どれだけの道路舗装の実延長があるかということ

で割合を出しています。

舗装率が100%ということは、市道の全てが舗装されているということになり、現状の舗装率60.2%というのは、市道の全延長の1,203kmに対して、これだけが舗装されているということになります。

委員長 市道の中には、車が通れない市道もあるのでしょうか。

所管部局 舗装されていない市道はたくさんあります。

委員長 人しか通れない山道も市道になっているのか、家と家の間の路地も市道になっているのか、その辺りが分からなかったので質問しました。

所管部局 市道認定の基準というものがあり、この基準に基づいて認定しています。

そういった中で、路地的な市道も中には含まれています。

委員長 そのような余り交通量が無かったり、近所の人しか通らなかったりする市道は、市道認定を外すとどのような支障が生じるのでしょうか。

市道認定を外すことに不都合があるのであれば、市道認定は残したままで、市道の管理を地元の人を力借りるということも考えられるのではないかと思いますのでお尋ねした次第です。

市道の管理に使われているお金のうち、そういった舗装されていない市道に掛かっているお金はそんなに大きくないのでしょうか、それとも多くのお金が投じられているのでしょうか。

所管部局 市町村合併する前に各町で町道認定していたものが寄せ集められて、現在の約1,200kmの市道になっています。

先ほど御質問のあった、未舗装のところでは利用が少ないところについては、市道認定から外せば良いのではないかということについてですが、豪雨などによる災害が起きた際には認定を外してしまうと復旧ができないことになります。

認定を外すと、例えば地元区で管理されていた場合は、地元区で直してくださいということになりますので、認定をしておくことによって、災害復旧の事業で対応できるというメリットがあります。

委員長 認定していてもそんなに維持管理費が掛かるという訳ではないということでしょうか。

事務局 普通交付税の積算の中に道路の延長などの大きな要素があり、それにより算定して普通交付税をもらっています。

一方で、先ほど説明があったような道路の維持管理費に大きなお金が掛かっているかという点、必ずしもそうではない部分があります。

そういった歳入と歳出の関係はあるかと思えます。

委員長 今の事務局の説明から、市道認定を外しても余りメリットは少ないように感じました。

ただし、あえて言うと、草刈りなどは実際に利用される方のお力をお借りしたほうが合理的かもしれないということだと思います。

今でも、そういったことは一定されているという理解でよろしいでしょうか。

所管部局 はい。

地元の自治会に御協力いただいて、市から地元へ委託する形で経費的には安くできています。

委員長 分かりました。

ほかに御意見などはありませんか。

委員 そうすると、市道環境整備事業の決算附属資料の中に市道草刈委託料ということで、業者と地区への委託路線数が記載されていますが、地区への委託が増えると市道草刈委託料の経費が減ってくるということになるのでしょうか。

委員長 つまり、地区が受けてくれれば、業者へ委託する必要は無いということでしょうか。

委員 決算附属資料の中で、地区が草刈りを受けている町と、そうでない町があるということです。

所管部局 業者へ委託している路線は、集落をつないでいる、例えばある程度交通量があるような幹線道路、そういった道路を業者へ委託しています。

地区へ委託している道路は、その集落内の生活に密着した道路で、こういった道路について地域の地区へ委託しています。

こういったことがありますので、幹線道路の草刈りを連続した地区でやっていただければ、その部分は経費が削減できる可能性はありますが、地区では区民総出で実施されていますので、地区への委託路線が増えるとその分、地区の負担が増えることとなります。

委員 そうすると交通量が多くて、集落をつなぐような道路は業者へ草刈りを委託し、地域に密着しているところは地元へ委託しているということですね。

所管部局 はい。

委 員 そうなると、地域に密着している道路ということで、地区へお願いして、委託している経費を削減するしかないと思います。

所管部局 地元地区でも高齢化などにより、作業をしていただける地区の方が年々減ってきている状況で、草刈りの委託を受けることができないという地区も出始めてきているところです。

そういったところは、業者委託へ移行しつつあるという状況です。

また、交通量が多い場所は、地元で草刈りを行ってもらうには非常に危険な箇所が多いため、業者により安全面に留意しながら草刈りをしてもらっています。

委 員 土木建設事業者の廃業により、積雪時の除雪作業が昔と比べて思ったようにできないという問題がニュースで流れるのを見かけますが、京丹後市でもそのような状況なのでしょうか。

所管部局 御指摘のとおり、毎年、土木建設業者の廃業がある状況です。

特に昨年は、除雪期間の1か月前の11月に1社がそういった事態になり、代替の除雪業者を探すのに大変苦労しました。

別の業者に受託してもらうことで、市民の方に何とか迷惑を掛けずに済んでいます。今後、除雪ができない路線が出てくることも考えられます。

一方で、業者に車道の除雪を委託していますが、業者だけではなかなか全ての市道を回ることではできませんし、1台の除雪車で多くの地区を回ることから回る順番が後ろの地区は除雪時間が遅くなり、通学や通勤の時間帯に間に合わないといったところもあり、そういったところは、オペレーターを確保できる地区に除雪車をお貸しして地区で除雪を行っていただいています。

そういったことで、除雪をカバーしているのが現状です。

委 員 事業の評価とは相反することですが、地域事情もありますので、予算を削るだけでなく、地元の業者を大事にいただき、施策目的が図れるような地域になってもらいたいと思います。

市内に支店だけを置いている業者や除雪を行っていない業者は、入札時に考えていただきたいと思います。

事 務 局 除雪を行っている業者については、建設工事入札参加資格者の格付時の評価

点に加点したり、年に何回かは除雪業者だけを対象とした入札を行ったりするなど、除雪に協力的な業者に対してはそういったメリットがあります。

また、市内経済の再生ということで、地元でできることは全て地元業者に発注するよう努めているところです。

委員 長 ほかはいかがでしょうか。

委員 長 歳出抑制の考え方については、一般財源抑制見込額が未定となっていますし、歳出抑制の考え方欄に記載されている内容も抽象的に見えます。

この施策の中で抑制できそうなことについて、もう少し具体的な案は無いのでしょうか。

事務局からのあらかじめ配布されている参考資料で、この施策における3年後くらいの歳出抑制の目標金額は、1,300万円くらいの金額になっています。

施策評価調書の歳出抑制の考え方には、抽象的なことしか書かれていませんので、もう少しお考えを伺えればと思ってお尋ねした次第です。

所管部局 調書には記載されていませんが、冒頭で説明させていただいたとおり、歳出抑制のもう一つの考え方として、道路施設の長寿命化事業に取り組んでいく中で全体事業費の抑制を一つ考えていますので、本調書には重要なものが抜けていたのかなと思います。

ただし、長い期間で見れば抑制できることにはなりますが、短い期間で見ると投資が増えてしまいます。

橋梁^{きょうりょう}長寿命化については計画策定をしている最中で、計画が策定できくれば、ある程度のスパンでこれくらいの事業費が抑制できるというものが出てくるのではないかと思います。

委員 長 もちろんそういった考え方も重要ではありますが、他方でこの委員会に与えられた役割としては、平成27年度から段階的に市の歳入が減少することに対し、比較的短期的な対応策を考えてくださいと言われていたところで、頭を悩ましているところです。

委員の皆さんにおいて、歳出抑制の視点からの御意見、御提案があればお願いいたします。

委員 長 今までの議論を整理すると、行政評価の視点からはそんなに顕著な指摘は行

えていないと思います。

質問をしても、できることを工夫してやっていただいているという話になっていると思います。

除雪についても、委員からこういうことをしてはという御発言もありましたが、今、行われている除雪に対して非常に非合理的なことが行われているという御発言では無かったので、行政評価の視点からはおおむね良いのではないかとということではないかと思えます。

歳出抑制について、大きくは道路ネットワークのことで除雪のことになりますが、何か御意見、御提案は無いでしょうか。

委員 長 土砂崩れなど少し崩れた程度であれば、直さずに置いておくという訳にはいかないのでしょうか。

例えば、2車線道路の一部に土砂崩れがあった際に、気を付けてくださいという看板を設置し、しばらく修理しないというのは、単なる問題の先送りでしょうか。

土砂崩れが起きた際には、発生した順番に直していかれると思いますが、そういった箇所をしばらく置いておき、工事箇所がたまってから優先度の高い順番に修繕し、一部については修繕せずに置いておくことをすれば、多少の経費節減にはつながりそうな気がします。

これにより経費節減になるのか、なるのであれば、そのことにより何か不都合はあるのかということをお尋ねします。

所管部局 それぞれの地域に市民の方が暮らしておられます。

にもかかわらず、その方のところだけは直さないというのは、平成25年度予算の柱として安心安全のための社会基盤づくりを掲げていることとも矛盾し、考えにくいです。

しいて言えば、う回路もあるので良いのではないかという選択肢も考えられますが、便利だったものが不便になると市民の皆さんも黙っておられませんので、現実的には難しいです。

委員 長 現実的にはそういった難しさがあると思いますが、通行量や代替ルートの有無で修理や整備の優先順位付けを行うことは難しいのでしょうか。

例えば、旧国鉄が赤字の際に、営業収支のような指標でいくら以下は廃止と

というような線を引いたこともあったと思います。

これまで御意見を伺う中では、廃止というのは合理的ではないような気がしますし、優先順位を付けても何年後かには直さなければならないので、トータルで見れば同じになりますが、整備の優先度を付けるなどにより修理ペースを落とすことで経費を節減するということは、実現は非常に難しいと思いますが、一つのアイデアとしていかがでしょうか。

所管部局 毎年、各地区から要望を出してこられます。

この地区でこういったところを直して欲しいという要望ですが、こういった要望が、建設関係で毎年約1,900件出してこられます。

それを各市民局で優先順位を付けて、その後、建設部でまた優先順位を付け直し、予算要求し、更に市全体で予算要求を精査した上で、整備しているという状況です。

地区要望を挙げてもやってもらえないという苦情をいただいております、区長会からは合併してから何もしてもらっていないという声もあるなど、非常にシビアに予算の精査が行われている状況です。

委員長 ゆっくり修理してもいつかは修理しなければならないことから、そういう意味では経費節減になっている訳ではありません。

他方で、工事を減らしたことにより、工事に関係する業者の数が減れば、そのことが除雪に響くというお話も伺っていますので、先ほどのアイデアは余り効果的なアイデアではなかったと思います。

委員 市道環境整備事業の中で道路パトロール経費があり、道路パトロール作業員を4人雇用されています。

この道路パトロール経費は有効に働いていると理解してよろしいでしょうか。

所管部局 非常に有効に働いていると考えています。

緊急的に路面に穴が開いているとか、舗装が浮いているといったケースがあります。

こういう場合は、以前は、業者に発注して対応していましたが、今は、市の道路パトロール作業員に対応してもらっており、以前より安い事業費で対応できています。

また、溝蓋の老朽化などもありますので、そういったものも発見し、絶えず

事故が起きないように対処するというのも道路パトロール作業員にやっただけだと思っています。

事前の防止策的な意味もあり、私どもは効果的になっていると考えています。

委員 長 ほかに御意見はありませんか。

委員 長 先ほど、道路を市道認定することで市に交付税が入ってくるというお話がありました。

交付税が入ってきて、市が工事を発注することで、一定地元経済へのプラス効果もあるということでした。

小規模な集落へつながっている道路や橋があると思いますが、そういった一見非効率に見える道路についても維持修繕するほうが、市全体で見た場合、プラスになっているということでしょうか。

それともそういったところへの投資は、市にとって重荷になっているのでしょうか。

所管部局 市道の認定していることにより交付税が市に入ってくるということはありません。

小規模な集落へつながっている道路などを維持することにより、経費が掛かる訳ですが、そういったところは、先ほども言いました、過疎地域や辺地などが多いです。

過疎地域や辺地については、過疎債や辺地債といった借金を返す際に交付税措置がある有利な借金を借りることができますので、それはそれで収支が合うと思います。

委員 長 特に重荷になっているとか、そこを削減することで大きく経費が削減できるということではないということですね。

事務局 いろいろな市に入ってくる財源と整備の関係で言うと、先ほど市道の整備（舗装）率が現在、60.2%であるという説明がありました。

これを100%にするということになれば、市から持ち出しするお金が非常に多くなります。

現在の整備（舗装）率でも苦情はありますが、これが7割から8割になれば、山道に行くための道路などは残ったり、どうしても整備できない道路が残ったりしますが、生活にはほとんど支障が無くなると思います。

財源の関係上、全てを整備することはなかなか難しいと思います。

そういった意味では、もう少し整備（舗装）率の向上を目指すというところかと思いますが。この場合も財源が必要になります。

委員長 少なくとも大きなマイナスにはなっていないということですが、歳出抑制の視点になりますが、橋などは架け替えると大きな支出になるのではないのでしょうか。

小規模な集落につながる、比較的交通量が少ない橋が3つあったとして、それを架け替えるとなるとかなりの金額になると思います。

もし、架け替えなければその分のお金が削減できるのではないのでしょうか。

所管部局 先ほども説明させていただきましたが、橋梁^{きょうりょう}の長寿命化事業を行っており、橋が落ちてから架け替えるとお金が掛かりますので、橋が落ちる前に早め早めの修繕を行うことで、長持ちをさせることによってトータルコストを抑えていく、そういった歳出抑制を行っていくということです。

委員長 それによって稼いだ10年、20年の間の変化で見ていくということでしょうか。

長寿命化しても50年、60年は延びないと思われませんが。

所管部局 ケースバイケースになります。

所管部局 既に50年が経過している橋もありますので、そう多くは延びないと思います。

より安全に使ってもらえるようにということになるろうかと思いますが。

委員長 全否定はされなかったということで、橋梁^{きょうりょう}の架け替えについては、可能性が無いこともないということにしておきましょう。

ほか御意見はありませんか。

委員 除雪機械整備事業で大型機械が3台とありますが、これは新しく整備されたものでしょうか。

それとも既存の機械を更新されたのでしょうか。

所管部局 更新です。

委員 何かの基準があって足りないから3台を更新されたのでしょうか。

単純に3台の機械に悪いところがあったので更新されたのでしょうか。

所管部局 雪寒路線という指定路線がありますが、大体何kmに1台という国の基準に

よると、いくら新しく除雪機械が欲しくても更新できないということになります。

そういった決め事がありますので、補助金などの財源のことも含めて考えていくと、更新によって路線を組み替えるなりを考えながらやっているというのが実態です。

委員 除雪機械の更新台数を2台にした場合、除雪する時間が遅くなるということでしょうか。

最近の雪の降り方として、降るときにはどっと降りますが、感覚的に昔のようにずっと降りっぱなしではないような気がします。

所管部局 市所有の除雪機械と業者所有の除雪機械により除雪を行っています。

そのため、除雪業者数が少なくなれば、全体の除雪機械の数が減るといふことになります。

業者所有の除雪機械が減った分をどうするのかという問題があります。

事務局 業者所有の除雪機械が減る傾向にある中、一定の除雪作業を維持するため、市所有の除雪機械はなかなか減らせないということですね。

所管部局 そういうことになります。

委員 どちらが得なのか分かりませんが、積雪が何cmになったら出動するという基準があると思いますが、その基準をもう少し下げていく形にすればと思います。

除雪機械をみんなが一度に使うから除雪機械の台数が必要なので、もう少し基準を低くして、機械を動かす時間を増やせば、機械の台数を減らすことができるのではないのでしょうか。

所管部局 現在、積雪がおおむね10cm以上で除雪に出動していただいておりますが、今の御意見は、15cmまでは出動しないという御趣旨でしょうか。

委員 そうではなくて、10cmより少ない積雪で、もっと早く出動するという意味です。

除雪作業に係る委託料は増えますが、除雪機械の台数が少なくなれば機械の経費が少なくなると思うのですが、どちらが得でしょうか。

所管部局 雪なので、一度降ったら、もう降らないというものではありません。

委員 除雪作業中にまた積雪があればということはあると思いますが。

所管部局 路線数に見合った台数で考えざるを得ないと思われま

委員 ほかには削減できそうな部分が無かったので、発言した次第です。

委員長 これまでの議論をまとめると、施策目的についてはおおむね妥当では無いかということでした。

災害や事故などを未然に防止する維持管理に努めていただきたいということ、市道の環境の保全についても、既にやっておられることを評価してそのことを肯定しつつも、一層地元地区の力を借りて進めていただけたら良いのではないかということになると思います。

道路の維持管理については、現在においても最低限の維持管理ということで厳選されていると思いますが、歳出抑制を行っていくためには、一層厳しく厳選してやっていかざるを得ないのではないかというのが一般論ということになると思います。

その上で、施策評価調書に記載いただいている歳出抑制の考え方については委員会としてはそうですねというようなことを言わせていただいた上で、^{きょうりょう}橋梁などの長寿命化を図って利便性を保ちつつ、今すぐという訳ではありませんが、本日議論した限りでは、長寿命化を図った施設の更新ということをどう考えるのかというアイデアくらいになるかと思っています。

施設の更新については、先ほど申し上げたように通行量や将来的な、10年後、20年後の人口配置などを考えた上で、優先順位を決めて更新していくべきではないかというくらいのお話をしたい訳です。

強引に集団での移転を呼び掛け、みんなここに集まって住んでください、それ以外はやりませんというアイデアは過激過ぎますので、道路の施設更新の優先順位などを今から考えておいて、効率化を図るという、余り即効性の無いアイデアではありますが、というようなことを今までの議論の整理としては、私としては思うところですが、委員の皆さんいかがでしょうか。

委員長 言いそびれたのでこれは言っておきたいとか、どなたでも結構ですので御発言があればお願いします。

委員長 委員の方もなかなか難しいとは思いますが、更に何か思いつかれましたら、私でも結構ですし、事務局へ連絡いただけたらと思います。

ヒアリングはここまでとして、所管部局において委員会からの意見に対する

補足説明や反論などがあれば、整理していただくようお願いします。

それを基に、次回委員会でもう一度ヒアリングをお願いしたいと思います。

これにて1回目のヒアリングを終了したいと思います。

ありがとうございました。

● 前回委員会評価対象施策の再評価及び評価のまとめ（第2回京丹後市行政評価委員会における意見の要旨）

（事務局から資料「外部評価結果（案）」に基づき説明）

（所管部局から資料「委員会意見に対する所管部局補足説明・意見」に基づき説明）

委員長 委員の皆さまから、外部評価結果（案）の内容について、この部分は私たちの考えていた内容と違っているなどの部分があれば御発言をお願いします。

委員長 よろしいでしょうか。

では、所管部局からの補足説明・意見について、順番に見ていきたいと思えます。

まず、施策の見通しの（2）の土木建設事業者の道路除雪への貢献度が大きいことから、建設工事の入札制度において評価することが大事という部分について、既に行っていますという回答をいただいています。

所管部局にお尋ねしますが、この回答は、既に行っているの、この部分であえて指摘することは必要ないのではないかという趣旨なのでしょうか。

前回の委員会でも御説明いただきましたので、既に行っていることは私たちも理解していますが、大事なことなのでという意味で記載しています。

事務局 財務部入札契約課へ確認したところ、現在行っていることを補足説明として記入しているとのことでした。

したがって、外部評価結果（案）に記載されている内容に特に意見があるということではありません。

委員長 分かりました。

委員の皆さまにお尋ねします。

この部分について、現在の表現について、もっと緩めたほうが良いとか、きつくしたほうが良いなどの意見があればお願いします。

委員長 ちなみに、除雪協力している事業者には、入札参加資格者格付の際の評価点

へ最大15点加点しているとの説明ですが、この15点の加点というのは、どのくらいの重みがあるのでしょうか。

事務局 ほかに加点要素があり、例えば、ISO9001又は9002の認証を取得している場合は、10点、ISO14001の認証を取得している場合は、10点、障害者雇用している場合も10点を加点していることと比較しても、除雪協力に対する15点の加点は、大きいものと思われます。

委員長 全体の評価点は、満点が100点ということでしょうか。

それとも入札参加資格者ごとの点数で決めているということでしょうか。

事務局 入札参加資格者ごとに点数が異なり、大体500点前後から1000点前後の範囲の点数となります。

入札参加資格者の格付で最上位がA等級になりますが、土木一式工事においてこのA等級に格付されるためには、780点以上の評価点が必要ということになります。

委員長 その中の15点ということですね。

事務局 経営事項審査という全国的な制度があり、建設業者の施工能力や経営状況等を客観的な指標で評価された点数に、京丹後市が独自に15点などを加点して評価しているということになります。

客観的に評価される経営事項審査による点数を上げるには、かなりの努力が必要になります。

そのため、その点数に15点が加点されるということは、独自で上乘せする加点としては大きいものと考えています。

委員長 分かりました、かなりの御配慮をされているということですね。

委員 入札参加資格者の格付というのはどのようなものでしょうか。

事務局 例えば、土木一式工事では、A、B、Cの3つの等級があり、300万円未満の工事はC等級に、1,500万円未満の工事はB等級に、それ以上の工事はA等級に発注しています。

委員 この除雪に関しては、どのような入札参加資格が必要になるのでしょうか。

事務局 土木一式工事の入札において、除雪協力者向けの案件をA、B、Cのそれぞれの等級ごとに年に数本発注しています。

委員 私が言いたいのは、雪は、いつ降るのが分かりません。

雪が降れば、すぐに除雪して欲しいので、旧町ごとに除雪業者がいれば、すぐ早く対応できるのではないかと思います。

所管部局 町別かと言えば、町別の業者になります。

先ほど事務局から説明のあった入札の制度の話は、除雪協力している業者については、建設工事の入札制度において加点して格付の際に評価しているということですか。

委員 入札の際には、町ごとに除雪業者を置いていただいているのでしょうか。

事務局 除雪業務の業者を決める際の入札ということでしょうか。

それとも土木工事の入札に関してということでしょうか。

委員 除雪業務の業者を入札で決めておられるのかということですか。

所管部局 除雪業務の委託先は、競争入札で決定していません。

合併当時に旧町ごとに除雪路線を委託していました。

事業者の廃業などがあれば路線の組替えも行っていますが、基本的には、合併前の委託路線をベースにしなが、旧町単位の地元の事業者ということで路線の除雪業者を設定しています。

委員 分かりました。

事務局 土木一式工事の入札における除雪協力者向けの案件の発注に関してですが、AとB等級については、ほとんどの業者が除雪協力者になります。

そのため、除雪協力者向けの案件の入札に参加できないのは、結果として、1～2者程度になっており、実態としては、除雪協力者から見れば余り差が生じていないということがあります。

委員 年に数本の除雪協力者向けの案件を発注されているということでしたが、ほとんどの業者が除雪協力者になるということですので、除雪協力者から見れば通常の案件と変わらないという結果になっているということですね。

事務局 そういうことです。

委員 旧町ごとに除雪協力していただける業者がいるほうがありがたいと思います。

委員長 施策の見通しの(2)については、ここまでにしたいと思います。

続いて、(3)の市道環境整備事業における市道草刈の意見へ移りたいと思います。

(3)で所管部局から補足いただいている内容は、今以上に市道の草刈業務

を地域や市民にお願いしてはという委員会の意見に対し、これ以上地域や市民に協力をお願いしていくのは無理という趣旨でしょうか。

所管部局 前回の委員会でも説明させていただきましたが、地区においても高齢化が進んでおります。

また、地区へは草刈りだけではなく、市からいろいろなお願いもしており、地区の負担も大きい中では、これ以上はなかなか厳しいと考えています。

また、業者に委託している路線は、交通量が多いという状況もありますので、地区にこの部分の草刈りをお願いし、事故などが発生した際には、道路管理者としてもつらいところがあります。

地元の市道であれば、住居へつながる道路など、それほど広い道路でもありませんし、こういった道路であれば、見通しが良ければ、草刈りのお願いはできます。

また、地元の方は、草刈りに関してはプロではなく素人ですので、業者に委託した場合と刈り方が違ってきます。

道路交通上の支障とならないように草を刈っていただいているということが、本来の目的ですので、そういった部分で、地元と業者にお願いしている部分の区別を付けているということです。

このことと、先ほどの地区の高齢化の部分もありますので、今以上にというのは難しいと考えています。

委員長 前半と後半で説明いただいた部分は別のことのような気がして、後半部分だけだと写真などでこのように刈ってくださいというものと安全な刈り方というものを見せることで、一定の品質や安全は確保することができるように思われます。

前半の人手も無く、無理が言えないという部分は確かにそうかなと思います。

正式な名称は忘れてしまいましたが、道路の草刈りなどの管理について区間を決めて、人や企業に委託するような制度があったように思われます。

この区間は株式会社Aが管理していますというような看板などが掲げられているのを見たことがあります。

地域へお願いするのが難しいのであれば、個人や企業などへ呼び掛け、余りお金を掛けずに、看板を掲げて宣伝効果を期待するという制度を使ってみると

いうのも、ほかの自治体でもやっているアイデアとしてはあると思いますが、いかがでしょうか。

所管部局 区間を決めてということでしょうか。

委員長 私が住んでいる近くの府道では、一定区間は私たちがやっていますという看板を事業所が掲げて、ごみ拾いや草刈りをされているようです。

道路の養子制度のような名前だったと思いますが。

委員 道路の里親制度というのを聞いたことがあります。

委員長 都会に多いのかもしれませんが、そういったことをやっているところもあります。

委員 都会であれば、社会貢献として街路樹の植栽をされておられるところもあるようです。

委員長 外部の視点からの歳出抑制のアイデアということで、発言しましたがいかがでしょうか。

所管部局 民間企業ですので、そのことにより利益が上がるなどの見通しがあるということかと思われま。

先ほどの例で出ていたような規模の会社であれば、それなりにメリットがあるかもしれませんが、本市内の企業において、そういったことが受けていただけるのかという部分はあります。

委員長 例えば、この制度がどういった制度であったかとか、どういった実例があるかなどを研究いただいた上で、京丹後市で実施する場合に、具体的な企業を思い浮かべながら、説得の仕方、こんなメリットがあります、多少のイメージアップにつながりますなどを考えて、声を掛けて回るという段取りになると思います。

委員 市内の機械金属業の企業ではされているのではないのでしょうか。

ごみ拾いや草取りをされているのを見かけました。

委員 バイパスなどでは、自分の会社の前であれば、タバコの吸い殻や空き缶などの掃除をされておられると思います。

委員長 道路の環境整備の一つの手法ではありますので、どのような内容に修正するかは難しいところではありますが、現在の内容は、より一層地元で市道の草刈の協力をお願いしていただきと書かれていますが、それを緩めて、制度の正式

な名称を調べてみた上で、そういった制度の研究をしてはどうかというような表現にしたいと思いますので、御検討いただければありがたいと思います。

次に歳出抑制の（１）についてです。

ここでは、道路の修繕の回数をもっと減らして、我慢してもらって、経費節減をしてはどうかという委員会からの提案に対し、それは無理ではないか、むしろ国の交付金を活用して歳入を増やすことで、市の支出を減らしたいという所管部局からの説明でした。

このことについて、皆さんの御意見はいかがでしょうか。

委員長 言っている内容は変わらないかもしれませんが、表現を変えたとしたら、「より一層厳格に取捨選択することで、事業費の抑制を図ってはどうか」の部分で「より一層厳格に取捨選択することで、事業費の抑制を図らざるを得ないのではないか」という案も考えられます。

一定の不便も我慢していただかなければ仕方が無いということをほかの施策の評価においても言ってきたことは確かです。

そのため、歳出抑制の（１）の提案を残すという選択肢もありますし、所管部局からの説明について納得できますのでこの提案を削除するという選択肢もあります。

この部分については、所管部局退室後に、委員の皆さんの御意見を伺って、判断したいと思います。

次に歳出抑制の（２）の老朽化した道路施設を取捨選択して更新してはどうかという部分です。

所管部局の補足説明・意見について、大きな部分では委員会からの提案内容についてもやむを得ないというニュアンスであると理解してよろしいでしょうか。

所管部局 考え方としては、委員会から御提案いただいている内容はごもっともだという部分はあります。

ただし、現実的には、施設を利用される市民にとっては、利便性が格段に落ちることにつながりますので、非常に丁寧に説明し、こういった状況なのでこういった方向でという理解を求める努力はかなり必要になると思われま

委員長 前回も発言しましたが、昔の国鉄における路線を残す、残さないという選別

のように、総論としては理解されるが、各論になると困るという話が当然出てくると思います。

いずれにしても、どういった路線を残すのかという、優先順位や重要度を一定研究しておく必要があるのではないかという趣旨で、歳出抑制の（２）については、残すということにしたいと思います。

委員の皆さまにおいて、全体を通じて、御意見や御質問はありませんか。

委員 道路は必要だと言われれば、歳出の削減はできないのですが、例えば、土木総務一般経費の決算附属資料の中に、鳥取木橋バイパス開通式典開催経費として50万4千円の費用が掛かっています。

また、「山陰近畿自動車道サミット in 東京」参加経費として66万4千円の費用が掛かっており、参加者が22人もおられるので、もう少し参加者を減らすとかできないのでしょうか。

そういったことしか削減案は考えられないように思われます。

例えば、今後、バイパスが開通しても式典を開催しないということが考えられますが、これは必ず式典を開催しないといけないものなのではないでしょうか。

所管部局 この開通式は、国府道、いわゆる京都府が整備した道路に対する開通式典で、路線の総事業費が10億円以上掛かったところだけ、式典を行っており、10億円未満の路線については式典を行っていません。

一定規模の大きなバイパスが完成すると、式典を行うことによって、施工した京都府に対して気持ちを表すと言いますか、次もまた道路改良をお願いしますよ、市民にとってもプラスになるという思いで、式典を開催しています。

また、山陰近畿自動車道サミットについても、鳥取豊岡宮津自動車道を山陰近畿自動車道という名称で呼んでいます、国などからは地元の熱意があるところに予算を付けるというようなことで、熱意を表すのにどうするかと言うと、大勢で行って、大勢で要望し、早く道路を整備してもらおうという意味で、参加者が22人となっています。

委員 費用が66万4千円掛かっていますが、これは、議員さんも含めた費用でしょうか。

参加者で議会14人となっていますが、これは議員さんのことですか。

所管部局 そのようになります。

委員 議員さんは、こういったことが仕事なので、自己負担で参加されたら良いのではないのでしょうか。

所管部局 山陰近畿自動車道整備促進期成同盟会に所属される方に行ってもらっています。

委員長 式典を簡素化したり、経費を浮かせたりすることは、難しいのでしょうか。

昨年度の委員会でも京都府の戦没者追悼式に参加される方にお弁当を出していたのを止めたらどうかなどの細かい意見も言ってきましたので、大きく削減することはできないかもしれませんが、何か工夫できる部分は無いのでしょうか。

開通式典そのものの必要性は、先ほど御説明いただいた内容で理解できたと思いますが、開通式典を簡素化したり、見かけの豪華さを維持しつつ、経費を削減したりするという工夫を行政評価の視点からの指摘として入れるということが考えられますが、所管部局のお考えはいかがでしょうか。

所管部局 以前であれば、参加者に記念品を配付していたこともありました。現在は、そういったことは行っておりません。

式典は、お昼をまたぐスケジュールになることが多いですが、弁当を出すということも行っておりません。

地元から炊き出しなどのおもてなしを受けることもありますが、地元、市、京都府が連携する中で、最低限の経費となっています。

会場についても、地区の公民館を使うなど、経費の掛からないところで行っています。

出席者が減れば、パイプ椅子の数が減りますので、会場設営経費が減るかもしれませんが、そんなに経費節減につながるものではないと考えています。

事務局 市道についても以前は、式典を行っていましたが、現在は、全く行っていません。

京都府も、府が主体的に整備した府道などの開通式は行いませんが、地元が式典を行う場合は、出席しますということになっていますので、この部分について、式典は必要ありませんと京都府からはっきり言っていただけるとありがたい部分があります。

これは、ほかの市町村からも意見を聞くところで、そのことを本市が府に言

うべきという意見になると厳しいものがありますが、式典に関しては、経費削減については、検討の余地があると思われます。

委員長 現実的には、数万円の削減にしかないのかもしれませんが、委員からのせっかくの御指摘ですので、可能な限りの節減を図っていただきたいということを行行政評価の視点として書き足すという対応をしたいと思います。

事務局 1点確認させてください。

先ほど、施策の見通しの（3）で、市道の草刈りを地元により一層お願いしていくということは、小規模集落が増えていたり、高齢化が進んでいたりして難しいとの所管部局からの説明でした。

地区への業務委託料を削減することについて理解を求めるという部分については、所管部局から特段の補足説明や意見はありませんでした。

この部分については、実現可能ということでしょうか。

所管部局 資料の上段でこのことについての説明を行っていますが、現状では、例えば、1.5 kmの草刈りに対して、予算の範囲内ということで、1 km分の委託料でお世話になっているなどの実情があります。

これを更に削減するとなると地元にとっては非常に厳しいものがあります。

現状が、作業に見合った費用ということであれば、検討の余地はありますが、先ほど説明した実情にありますので、これ以上減らすということは厳しいと考えています。

委員長 行政評価の視点からの指摘としてこのまま残すと、意味合いとして、ほかと比較したり、何かの基準に照らし合わせたりして少し高いのではないかというニュアンスになります。

所管部局からは、現在の委託料は高くないと言われておりますので、選択肢としては、このまま残すか、削除するか、あるいは、歳出抑制へ移動して、歳出が非常に厳しい中でということで、我慢していただいて、委託料は減らすけれども、地区委託路線数を増やすということが考えられます。

皆さんの御意見はいかがでしょうか。

行政評価の視点からの指摘として残すことにした場合、何かの基準と比較して高いなど、どういった理由からの意見ですかと言われると、委員会としても説明責任が果たしづらい部分があります。

そういった意味では、歳出抑制の項目へ移動するということもあり得ると思います。

いかがでしょうか。

委員長 委員の皆さんとの議論の結果として、先ほど事務局から質問があった（３）については、内容が抜本的に変わることになります。

（３）の後半に書かれている内容については、歳出抑制の部分へ移動します。

委託料は下げるが地区には踏ん張っていただきたいということを行うことにしましょう。

（３）の残った部分については、道路の養子制度の導入を研究し、取り入れてはどうかという内容で整理したいと思います。

委員の皆さま、ほかに全体的な部分でご意見などはありませんか。

委員長 所管部局からも最後に何かあればお願いします。

所管部局 特にありません。

委員長 それでは、２回にわたり御協力いただきありがとうございました。

（所管部局退室）

委員長 それでは、先ほどの歳出抑制の（１）を残すか、残さないかということですが、残すということによろしいでしょうか。

それとも所管部局からの補足説明もありましたので、残さないということでしょうか。

委員 抑制ということからも抽象的な部分もありますので、削除してはどうでしょうか。

委員長 そうですね、奥歯にものが挟まった抽象的な抑制策ではあります。

内容は、原則を言っているだけですので、私としてもどうしても残さないといけないとも思っていないです。

委員 地域の高齢化という話がありましたが、地域で草刈りを行った際に、８０歳以上の方は危険なので参加しなくてもいいですよと言ったら、人数がぎりぎりで草刈りが実施できなかったという話も現実的に聞きます。

委員長 歳出抑制の（１）自体は、市にお金が無かったら道路の改良や維持修繕のペ

ースを落とさざるを得ないのではないかとやっているだけではありません。

委員 道路の草刈りは、毎年やるから簡単にできます。

隔年実施にすると恐らく2倍、3倍と手間が掛かるのではないのでしょうか。

委員長 この部分は、草刈りなどの道路の維持管理ではなく、イメージとしては、道路にどこまで穴が開いたら修理するかということですが、一定、今よりペースを落として、多少傷んでも直さずに修理、改良のペースを落として、お金を浮かさざるを得ないのではないかとということです。

今、委員から言っていた内容は、施策の見通しの（3）の市道管理整備事業を歳出抑制に移動してきた内容についてということですね。

委員 はい。

委員長 歳出抑制の（1）については、本当にお金が無くなって、夕張市のようなれば、どっちにしても今のように道路の改良や維持修繕はできなくなりますので、それを委員会からわざわざ言うか言わないかだけの話だと思っています。

ただ、市がこの部分で予算を削減すれば、いろいろな不都合が出てくることも確かです。

一応、3つのことを言う予定はしています。

切り離して、財政が非常に厳しい中、道路の修繕ペースを落とさざるを得ないのではないかと、ということを使うか言わないかです。

委員 言わないほうがよいと思います。

委員長 3人の委員から言わないほうがという声がありましたので、現状の（1）は省略ということにしましょう。

では、次に、地区への草刈りの業務委託料を削減せざるを得ないのではないかとということについては、いかがでしょうか。

委員 地区への草刈りの業務委託というのはどういったものがあるのでしょうか。

事務局 そんなに地区への草刈りというのはなかったかと思えます。

委員 そうですね、余り無いですね。

ただ、例えば、バラスや土などを市がもらって地元が道路の維持補修を行うという、原材料支給による道路の維持管理というのがあります。

委員長 そこを削減するという訳にもいかないような気がしますね。

委員 そのように思います。

委員長 事務局の御意見も伺います。

先ほど、事務局から地区への道路の維持管理に関する費用の削減について、所管部局へ確認された意図は、可能性があるという見通しで確認されたのでしょうか

事務局 所管部局から特に補足説明や意見が無かったので所管部局の考え方を確認したかったということで質問した次第です。

歳出抑制の視点からは、あり得るのかなとも思います。

委員長 ほかの委員さんも御意見はいかがでしょうか。

委員 お金が無いことは目に見えていますので、意見として入れておいたら良いと思います。

素人の考えですが、草刈りではなく除草剤ではダメなのでしょうか。

委員 周りに何も無ければ良いですが、ほかの植物があると枯れてしまうと具合が悪いと思います。

委員 昔は、府道では草刈り後に除草剤をまいていたと思います。

近くに畑があると怖いことではあります。

それで、地元の方が野菜を食べて入院されたことがありました。

委員 草刈りをして1月後には、また生えています。

委員 一時期だけの話ではあります。

委員長 賛否両論が拮抗^{きっこう}していますので、難しい判断ではあります。意見として残そうと思います。

ただし、順番は歳出抑制の最後に記載してください。

何故かと言うと、財政が非常に厳しくなっていく中でという発想に近いところがあることと、上の施策の見通しで事業者の奮起を期待する内容が記載されますので、同様に地区への奮起も期待したほうがバランスが良いようにも思われたという文言上の問題ぐらいのもので、直ちに現物支給をなくしたり、苛烈な措置を強く求めたりするというニュアンスではありませんが、文言としては、いろんなどころにがんばっていただきたいという雰囲気が出たら良いかなというところではあります。

● 外部評価結果（案）の確認（第3回京丹後市行政評価委員会における意見の要旨）

委員長 道路ネットワークの整備の外部評価結果(案)についてはいかがでしょうか。

委員 国道になってしまいますが、私の住んでいるところの近くの会社では、がんばって定期的に清掃活動をされています。

施策の見通しの（3）の道路里親制度ということもあれば、よりアピールにつながると思います。

歳出抑制の（2）の市道の草刈りについては、こういったことかなという感じがします。

委員長 現在でも御協力をいただいているところですが、より一層の御努力をお願いしますということを言っています。

委員 施策の見通しの（2）で土木建設事業者の道路除雪への貢献度について、引き続き、入札制度において評価することが重要とあります。

前回の委員会で、旧町ごとに業者さんがおられるのであれば、旧町の路線はそこに除雪をお願いすれば、効率も良く、コストも削減できるのではないかと発言したと思いますが、それはどうなったのでしょうか。

入札制度で除雪業者を決めるということになると、市内全域からの業者選定になると思いますが。

事務局 施策の見通しの（2）に記載している入札制度というのは、除雪業務の業者を決める入札という意味ではありません。

除雪業者に対しては、土木工事の入札において、一定の優遇措置などの評価をすべきということを言っています。

委員 既に除雪業務を行っている業者さんに対しての入札制度における評価ということでしょうか。

事務局 はい。

委員 分かりました。

委員長 それでは、道路ネットワークの整備についても確認したということにしましょう。