

平成21年度 第2回南丹市行政評価推進委員会

議 事 録

日 時：平成21年7月29日（水） 午後2時～午後5時

場 所：南丹市役所1号庁舎3階 防災会議室

出席者：南丹市行政評価推進委員会

四方宏治委員長、窪田好男委員、谷口和久委員、宮本美恵子委員、村上幸隆委員

事業担当者

上原企画管理部長、山内土木建築部長、塩貝情報推進課長、市原企画推進課長、犬石課長補佐、前原係長、人羅都市計画課長、船越課長補佐、八木八木支所産業建設課長、片山主任、榎本日吉支所地域総務課長

事務局

大野総合政策担当部長、吉田室長補佐、國府係長、野々口主任

1. 事務連絡（事務局より）

それでは、定刻になりましたので、ただいまより第2回南丹市行政評価推進委員会を開催させていただきます。

まず、委員長の進行に入らせていただく前に、本日の議事につきましては、お手元の次第にもありますように、総合振興計画の第3章でございます「双方向の情報通信基盤をつくる」、「誰もが安心な地域交通システムをつくる」、そして「鉄道をさらに便利にする」の3つの施策につきましての協議をいただくということになっております。

その関係で、それぞれの担当部課の職員が説明等に参加しておりますので、順次自己紹介をさせていただきます。

【事業担当職員自己紹介】

それでは、委員長のほうで進行をお願いいたします。

2. はじめに（委員長より）

委員の皆さん、梅雨があけないで、蒸し暑い中、また、月末たいへんお忙しい中ご苦勞様です。

ただいまから、第2回の委員会を開催したいと思います。

作業に入る前に、資料の訂正等があるようですので、確認も含めて事務局のほう、よろしくお願ひします。

事務局：【施策評価表、事業評価表の差し替え、補足資料、前回評価施策の施策評価表の修正版について説明】

委員の皆さん、よろしいですか？

3. 議 事

（1）施策評価について

① 施策評価「第1章2 明日を担い、内外で活躍するひとを育てる」

委員長： 続いて、今、訂正等がございましたが、資料に基づきまして、評価作業に入りたいと思います。

本日、第2回目は、振興計画第3章第5節「双方向の情報通信基盤をつくる」、2番目が同4

節の「誰もが安心な地域交通システムをつくる」、そして3番目が同2節の「鉄道をさらに便利にする」という3つの施策につきまして、評価をすることになっています。

早速ですが、最初の第3章第5節の「双方向の情報通信基盤をつくる」という施策について評価に入りたいと思います。

まず、担当部局のほうから、施策の概要について、説明をお願いします。

部局長： 【 施策の概要（現状報告等を含む）について説明 】

委員長： ただいま担当部局のほうから説明がございましたが、委員の皆さん、ご質問なり、ご意見、よろしくをお願いします。

委員： 2つあるのですが、まず、八木地域については、もともと8割がテレビの視聴が可能だったのだけれども、全域にCATV網を整備されたということ。

もうしてしまったということですので、今更どうこう言うことはないのかもしれませんが、それは、そうする必要があったのか、難視聴地域に張り巡らす以上、全域に張り巡らしてもコスト的に大して変わらないという事情があるのか、基本的にテレビが見られる、あるいはインターネットに接続するために、CATVにすることに意味があるのか、そのあたりの「どうして」という部分に疑問がありますので、お答えいただければと思います。

もう1点は、単純に指摘のようなことになりましたが、今のお話を伺いますと、「南丹市の現状（課題）」については、ここに載っていることが課題であると思うのですが、事業を組んでいく上では、作ったものをきっちりと維持していくということが課題だと書いていただいたほうが、素直にとりやすい。だから、運営事業が出てくるということになる。

いわゆる課題という言葉とはイメージしにくいかもしれませんが、作ったものを維持していくということを書くほうがよいと思う。

担当者： CATVにつきましては、自主放送番組を放送しており、行政情報や地域情報の提供を行っています。

南丹市の広域な地域において、情報伝達のひとつの手段として、テレビでの自主放送を活用してお知らせを流したり、交流が図れる方法として取り入れましたので、このテレビを活用することによって、地域の一体感が図れるということで、八木地区についても、難視聴地域は2割だけですが、全戸の加入を進めていきたい。

委員： 幹線から自分の家に引いてくることについては、工事費なんかがあるわけですね。加入分担保金は最初に入るときに払うわけですね。

担当者： 加入分担保金についてはそうです。

幹線と各家庭までの引き込みにつきましては、市のほうで負担し、宅内の配線については、個人で行っていただきます。

委員： それで、運営費は毎月テレビが1500円で、インターネットが3,000円ですね。

担当者： 園部以外の光ファイバーで接続している地域が1,500円で、園部につきましては、まだ同軸ケーブルとなっていますので1,000円となっています。

委員： 防災情報なんかも流しているわけですか。

部局長： 防災情報はこれで流していません。

気象放送とかはやっていますが、防災情報は別の方式でやっています。

委員： 自主放送の番組表はありますか。

ポイントとしては、独自のコンテンツが、市民の皆さんに見ただけかということ、全域に引く、情報を共有するということが費用に見合うかどうかということだと思ふ。

それにすぐ答えは出せないけれども、ポイントだと思ふ。

委員長： 施設を整備して、これをどう使うかという課題は別の視点になるのか。

委員： 整備したことを踏まえて、目的を実現していくための事業を考えていくということなので、

運営していくということが課題になる。

園部のほうでインフラを他と同レベルにしなければならないとすれば、それはそれで課題であり、作ったものを運営しなければならないことも課題だと思う。

担当者： 「南丹市が考える理想」というところに2点あげていますが、1点目は、情報通信基盤を整備するということ。2点目は、その基盤を活用した市民サービスを展開するということです。

現状で説明させていただいたとおり、合併後短期間にCATV網を中心として情報通信基盤整備を完了しましたが、民間事業者の進出により、ブロードバンドの高速化が進み、特に光ファイバーの引き込みができていない園部地域の利用者からは改善の要望が出ているような状態です。

そこで通信基盤、情報ネットワークサービスの加入者離れがでてきており、市内全域での光ファイバー整備が目的の1番目にあがっています。園部だけが光が引けていないということが、現状であり、課題であると考えています。

2点目にあげています情報通信基盤を活用して、より多くの市民サービスを展開するということですが、現在テレビの通信網、またイントラネットの施設によって、いろいろなサービスを展開しています。これについても、今後もっといろいろなサービスを提供していくことが課題であり、目的でもあると考えています。

委員： 施策評価表の「目標項目の成果」で、高度情報通信基盤を活用したサービスの件数が載っていますが、サービスの数というのは番組放送というわけではないですね。

担当者： 現在行っているサービスにつきましては、各放送局の同時再送信とあわせて自主放送を行っています。

この自主放送によって、地域間交流や地域コミュニケーションの活性化を図っています。

また、2011年7月の地上デジタル放送への完全移行にも対応した整備を行っているほか、BS、CSのデジタル放送や、高速インターネットの接続などを行っています。

また、地域イントラネットによりまして、各支所や公民館に設置したTV電話や電子掲示板により行政相談をしたり、緊急時の音声・画像を用いた双方向の情報通信サービス、学校においてはTV会議システムや、学校間での交流学习ができるようなシステムも取り入れています。

図書館では、広域にまたがる図書館の図書検索とか、貸し出し予約もできるようなサービスもこの基盤の中で行っています。

Web上では、HPで各種行政情報の発信をしておりますし、申請書様式のダウンロード、電子入札、農業情報の提供など、それぞれ基盤を活用したサービスを行っています。

委員： どこかにそのことが書いてあるべきだと思う。19件とか20件とかの指標はあるが、それが何なのかが分からないと厳しいと思う。

委員： 難視聴地域におけるテレビの配信をカバーするということがひとつの目的で、もう1つはインターネットを利用した各種の利用だと思う。

同じケーブルでできるから全部カバーしたら、ということだと思いますが、ネット関係ではそれぞれ専門業者が事業をされている。それを市のほうで全地域をカバーするというのは、同じだから一緒にされたのか。

園部では同軸ケーブルによるネットはできているけれども光ができていない。同軸と光と難視聴地域のテレビの影響というのがよくわからないが、ネット関係の同軸と光ではスピードが違う。

そうするとテレビのアナログからデジタル化に向けての問題と、難視聴地域のカバーを、市として、こうカバーしたという大きな目的はよいと思うが、市の情報をテレビとして流すのか、ネットで流すのか、という目的を分けて議論をするべきかと思う。

部長： テレビにつきましては、難視聴地域が多いということが大きな問題です。八木は2割しか

いのですが、他の地域については非常にテレビが映りにくい。ひとつはそれをカバーする。

あわせて南丹市の自主放送を流して、情報を伝達するということ。

インターネット関係につきましても、民間があるわけですが、八木・園部地域につきましても民間が参入するのですが、日吉・美山等につきましても、高速の通信網が整備されないという状況があります。

N T Tの通信回線を使った接続はできますが、速度が非常に遅い。今後も整備がされるかどうかは疑問ですので、市のほうであわせて実施をした。

ただ、園部につきましても、民間に対抗できない状態になっており、一定の整備をある時期にしなければならないという状況です。南丹市(情報センター)がプロバイダーとなりまして、事業を展開しておりますが、過疎地域にも同じような情報を配信するというので、今回同じ線を使って同時に整備をしたということです。

委員： 難視聴地域の市民の方は、見られないテレビが見られた、市の独自の番組を見られたということで喜んでおられると思うが、ネット関係のほうで、どれだけ市の申請書とかをネットでダウンロードされたとか、どれだけの利用者がプロバイダーとして加入され、利活用されているのか。今後どれだけ増やしていこうとされているのが分からない。

増やすことによってこれだけ市のサービスをしていこうと出てくると、もう少し分かりやすいと思います。

委員： 事業評価表の4つの事業がほとんど基盤整備に関することと、管理に関するもので、活用という部分、例えば、福祉が活用されたら福祉のところに出てくるのかもしれないし、教育で活用されたら教育のところに出てくるのかもしれないのですが、それを総括されているところで、どういうふうに押さえて、どういうふうに評価をしていくのかということとはポイントになってくると思う。

行政は縦割りになってしまったら、同じ事業もどこかで分かれてしまうが、どこかでコントロールしたり、総括して全体としての評価をすることが必要と思う。

それは基盤整備とあわせて、活用のほうももう少し、どういう活用をして全体として何を狙っていくのか、個別の課がどんな活用をしたかではなく、事業の単位のところでそういう視点も入れて、施策表に反映させていくようにしたらよいと思う。

委員長： 情報基盤を活用した市民サービスの提供ということはいろいろな部局であると思うが、それらを行政コストとしてみるうえで、トータルで見る必要があるのではないかとということですが、そのあたりいかがですか。

担当者： 情報通信基盤を整備することによって、一方ではテレビ、一方ではインターネットとかのサービスをしています。

テレビに関しては、ほとんどが難視聴地域であり、これまでは共聴アンテナを立てて見ていたところが、このCATVに入ることによって、難視聴というのは解消されました。また地上デジタルに対応するにもアンテナを立てる必要もないので、テレビに関しては、加入率も90%を超えているので、この運営についてはこのままですと思っています。

インターネットに限らず、光ファイバーというか情報通信基盤を整備することによって、防災、防犯や福祉のサービスについても、双方向のケーブルを使うことによって、いろいろな可能性が出てくる。

情報通信基盤を使ったサービスということをお話しましたが、いろいろなサービスがこの基盤を使ってできるということですが、その一つ一つのサービスについての評価までは企画のほうではできませんでした。その内容についてもこの評価表の中に入れるべきと思いました。

サービスの数についても、この基盤を使っていろいろなサービスがもっと開けていくのではないかとということ、たとえば携帯電話を使って何かサービスができないのかとか、IP電話

とか、防災に使えるものはないかとかについては、模索しているところです。

委員： 料金について、基本で1戸当たり40,000円、インターネットは加入時に5,000円がいるわけですね。あと利用料として月々3,000円ということですが、どれくらいの方が加入していますか。

担当者： 現在の加入者は、テレビが12,931戸、加入率にしますと96.26%、インターネットについては4,421戸で、加入率が32.91%になっています。

委員： テレビのほうはほとんどが加入しており、インターネットがそのうちの3割くらいが加入しているということですね。

担当者： はい。テレビのほうにつきましては、八木地域がまだ50%に満たないということがあります。

委員： 一般的な行政情報を流している課はどこになりますか。

担当者： 広報公聴は情報推進課で担当しています。HP、広報誌等を担当しています。

委員： それはここの評価にはあがってこないのですか。

事務局： 総合振興計画のP128、「情報公開と電子自治体の構築」というところで、取り上げています。

先ほどからの意見は評価としてはこと同じくりであってもよいのかなと思いますが、今日のところは情報基盤のみになっており、情報公開といった部分の説明が入っておりませんので、食い違いがあったものと思います。

委員長： この施策については、インフラの整備ということでお願いします。

委員： 園部地区が同軸ケーブルによる接続のまま、サービスの提供ができていない。整備を先送りした。このままでは改善要望もあり、格差の是正が図れない、という部分が目標から抜けてしまっている。

いますぐやるならやる。少なくとも園部地域の人は、民間も参入している中で、こんなものには入ってられないというのはあると思う。

課題には書いてあるのに、目標のところで消えてしまっている。

まだ耐用年数があるので、それまで先送りするというのか、具体的にどういう形で整備していこうとするのかということですが。

担当者： 目標の1番にあげています「情報通信基盤を整備する」というところに含まれていますが、「市内全域への光ファイバーの整備」ということで、園部地区についても光ファイバーを整備するというのを含めて入れていましたが、言葉足らずなところがありますので、1番のところをもう少し書き込みたいと思います。

委員： 具体的に課題として出てきているのに、それに対する改善策がちょっと分かりにくいと思います。

部局長： ご指摘のとおり、園部地区につきましては、民間事業者に太刀打ちできないという状況が出ております。

当初は、耐用年数というか補助金の縛りがなくなった時点で改善をしていくという計画は持っていますが、それまで待てない状況もありますので、前倒ししてやっていく方法もこれから検討していくことになってくると思います。

委員： 事業評価表で滞納が多いということが書いてあるが、ハード面の維持という部分もあるし、負担される方の公平ということもある。また、行政で払うべきものを払わないということが問題になっている部分もあるので、施策評価表に入れるのがいいのかは分からないが、何らかの対策が必要ではないか。

担当者： 事業評価表の情報通信基盤基金のところでご指摘をいただいたところですが、基金につきましては、CATV、インターネットの運営につきまして情報センターのほうに指定管理で委託

をしていおり、テレビの分担金なり利用料はすべて情報センターにはいってくることになっています。

利用料すべてをセンターで受けますが、そのうち基盤運営にかかる費用を差し引いた分については、南丹市のほうへ戻していただいています。

その分をこの基金に積み立てているということで、この基金をより多く積むためには、滞納分についても徴収が必要ということで記載しています。

委員長： 滞納額はどれくらいあるか。

担当者： 合併前の園部町分で約500万円残っています。合併後はほとんど残っていない状況となっています。

委員： 評価のことは違うのですが、債権が消滅時効してなくなるとか、役所は債権管理が非常に甘いと思うので、その辺は一言言っておきたいと思いました。

担当者： 現在の有線テレビの現年分の徴収率につきましては95%。インターネットについては99%ということになっています。

委員： CATVについて、園部だと民間が入ってくる可能性があるのですか。光ファーバーはNTTが入れているみただけで、CATVはないですね。

担当者： ないです。

委員： 京都の南部のほうはありますけれども、こっちはないですね。

委員： 園部の同軸ケーブルでは、テレビの映りが悪いのですか。光に変えなくてもきれいに見られるのですか。

担当者： テレビについては、光であっても同軸であっても同じですが、インターネットの部分については差があります。

委員： インターネットの場合、園部地域はNTTとか関電とか民間は、広げたいという動きはありますか。

担当者： 園部には民間の事業者が入ってきている状況です。

今現在市のほうに加入されている方も、民間のほうが高速大容量になってきているので、そちらのほうに加入を変更されている方もあります。

委員： そうすると、市として園部まで光に変えるのかという検討をしていかないと、基盤整備を進めるのかどうかということになるのではないかと思います。

もうひとつは、八木のほうは8割がテレビを見られていて、加入率が低いというところも整備は終わっているが、わざわざ光に変えていただいても、喜んでもらえる住民は少ない。これだけのお金を出して見なければならぬ。現状で見られているのに、今度はお金を払わないといけぬ。

そうすると、双方向の情報、連絡をうまく流すためにこれがあるのだという錦の御旗みたいなものが出てこない。「住民サービスのためにこれだけいいです。だからテレビも見てもらって、光も使ってください。」ということがあって、はじめて市全体をカバーできるのではないかなと思います。

部局長： 確かに民間事業者の参入はありますが、園部町でも全域をカバーしているようなものではございません。市街地を中心とした地域だけであり、周辺部について、民間はサービスしませんので、その辺を合わせて一体的な整備をしていく。

市街地については、選択ができるということになります。よりよいサービスを提供して、南丹市に加入していただきたい、ということになる。

周辺部については、今でも格差がございますので、格差是正をすることも目的のひとつです。

委員長： 合併後の決算数値を見ると、19年度が4億ほど、20年度が1億7千万弱、21年度予算は9千万、次が0。これはどういう推移をしているのか。

担当者： 19年度までに通信基盤の整備については終わっており、20年4月から全域にCATV、インターネットのサービスを行っております。

20年度の1億6千7百万は、各地域の共聴施設の撤去にかかる費用が7千1百万、21年度予算では、基盤（光ファイバー）を使って携帯電話の鉄塔を建てていく計画をしております、それにかかる経費をあげております。

22年以降の計画につきましては、0になっておりますが、園部の光化など今後詰めていく課題がたくさんあります。

委員長： 今議論になっていた園部地区もこれからということですね。財政的な裏づけはどうか。

担当者： 耐用年数が25年までということで、それまでに改修をしていく予定をしておりますが、料金等の差もありますので、地域への説明もしていく中で、取り組みたい。

22・23年くらいからスタートしたい。

委員長： 時間もだいぶ使ったのですけれども、いかがですか。

委員： 費用と運営が適正かどうかを判断できればいいのですが、今のわたしたちには難しいと思います。

委員長： ほぼ1時間近く議論したわけですから、そろそろ評価に入ってもよろしいか。

委員： 難視聴地域に何かの形で見られるように、またデジタルにも対応するということがないと、衛星などでしか見られないということになるわけですね。日本中そういう地域もあるわけですが、それでは都市部に比べて魅力が足りない。

そういう意味ではテレビも見られるようにし、インターネットも使えるようにしたら、若者も住むのではないかという観点、そういうものとしては概ね理解できたと思っています。

委員： 基盤整備と関係ないのかも分かりませんが、自主放送の番組を作って流しているが、これは市民がどれくらい見ているかということはどうですか。

どういう番組に興味をもたれて見られているか。

部局長： 視聴者のアンケートをとったり、番組審議会で見えていただいたりしながら、よりよい番組を作るために審議をいただいている。ただ、専門の放送局ではありませんので、24時間ずっと流すことはできず、文字放送がほとんどである。

それと、スクールフェイスという学校の放送がありますが、基本的にはすべての学校の放送をしなければならないということで、いろいろ周囲に気を使いながらの放送にならざるを得ないということが難しい点です。

委員： 学校の授業も双方向でされているというのは、テレビではなく、ネットの機能を使っているのですか。

担当者： 一部の学校ではテレビ会議システムを導入しており、他校との会議等をしておりますし、インターネットを使った調べ学習などを授業の中でしています。

委員長： まだ、委員さんのご意見もあるかと思いますが、時間も参りましたので、この「双方向の情報通信基盤をつくる」という施策についての評価に移りたいと思います。

前回同様に「施策評価におけるチェックポイント」にしたがって、各委員さんの評価をいただきたい。

「優」「良」「可」「不可」の判定をいただいて、その評価のポイントについてもいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

委員： 「優」にするということになると、効率性も考えなければならないが、その判断がない中で、そこまでは厳しい。

都市部に近い居住環境を実現する。その中に情報環境というものもあって、人口の維持、できれば拡大を図っていきたいという一連の施策なのかということで、今のところ、一定の成果があるということで、よいのではないかと思った。「良」としたい。

- 委員： 情報網というところからいくと、分けて考えたい。
テレビ関係については、当然「良」くらいの評価はさせていただきたい。
インターネット関係は、今後どう市民の方々に利活用してもらうのか。これだけ整備をするとなると、利用してもらってはじめて生きてくることになると思うので、ネット関係については「可」としたい。総合的には「良」でよいと思う。
- 委員： 基盤整備ということなので、これについては必要と思いますので問題はないですが、コストがどれくらい回収できるのか。お金として改修できなくても、うまく活用していくという意味で回収できていくのかということが分からない。
これは評価の仕方自体の問題だと思うが、その辺が分からないので、「優」とはいいにくい。「良」としたい。
- 委員： 都市部では空気や水のごとくはいつている情報が、南丹市では取れないということについて、非常に問題だと思う。電気、ガス、水道などの生活基盤と同じように価値を置くべきものだと思う。
「良」でいいと思う。
放送も通信も分けて考える時代ではなくて、ここ数年でものすごく変わるだろうと思っている。
ただ、どう使うかは重要である。双方向について、市役所側から流すことは説明があったが、市民の側からの発信をどう捉えるか。
あと1点、園部の同軸ケーブルは市民が気の毒だと思う。先進的にやろうとしたら、それ自体が陳腐化してしまうというのはよくある話だが。
- 委員長： ただいま、4人の委員さんの意見が出揃いました。いずれも「双方向の情報通信基盤をつくる」という視点で見れば、「良」と評価できるだろうということですので、当委員会としましては、「双方向の情報通信基盤をつくる」という施策の評価は「良」とさせていただきます。
- 委員： 整備と更新のときの技術的な配慮を十分にさせていただきたい。専門的な方が見ると、ここをこうしたらもっと効率的にできるということがいろいろあると思いますので。
- 委員長： 今まで出た意見も参考にさせていただくこととして、総合的には「良」とします。
1時間少したちましたので、5分だけ休憩させていただいて、引き続き評価をお願いしたいと思います。3時10分再開とします。

【 休 憩 】

②施策評価「第3章4 誰もが安心な地域交通システムをつくる」

- 委員長： それでは、3時10分になりましたので再開します。
次のテーマは、第3章第4節「誰もが安心な地域交通システムをつくる」という施策についての評価作業を行いたいと思います。
まず、担当部局から施策の概要について説明をお願いします。
- 部局長： 【 施策の概要（現状報告等を含む）について説明 】
- 委員長： ただいま担当部局のほうから説明がございましたが、この施策につきまして、委員の皆さん、ご質問なり、ご意見、よろしくをお願いします。
- 委員： スクールバス自体は企業会計でやっているわけではないですね。
- 担当者： 一般会計です。
- 委員： これが企画推進課のほうで出てくるのは若干違和感があるのですが。
- 担当者： 費目は教育費です。
- 委員： 市営バスは企業会計ですか。
- 担当者： 特別会計です。
- 委員： 地方公営企業にはなっていない？

担当者： なっていません。

委員： その中に一般会計から繰り入れをしていますか。

担当者： あります。

委員： 国・府支出金はどのような名目に入っているのですか。

担当者： 生活路線の維持ということで補助があります。

委員： 施策評価表の構成する事業の中で、スクールバス運行事業というのは純然たるスクールバスの運行だけですね。

それから、バス運行事業（地域交通計画事業）というのは何ですか。

部局長： スクールバスについても、一般乗客の混乗がよいということになっています。そこでは料金収入があります。通学費負担金は保護者からいただくもので、定額をいただいています。

担当者： 3つ目の市営バス運行事業となっているのは、特別会計の路線バスの分で、バス4台分の車検経費、運行経費です。人件費は含まれていません。

委員： 市営バス自体は直営でされているのですか。バス事業者への委託とかはどうですか。

担当者： 全体で4方式あり、全23路線のうち、直営の市営バスにつきましては16路線、うち4路線はスクール外で、残りはスクール混乗です。次に3路線はバス事業者への補助金、4路線は委託路線となっています。

委員： その辺のことが事業評価表を見ても分からないのは困る。

要は人件費が入っているのかとか、この予算は何に使っているのかといったことくらいは分かったほうがよい。車検に使ったとか、燃料代とか、運転手はどういう身分の人でいくら払っているということは分かったほうがよい。

また、今後は事業活動記録でそういうことがわかるようにしていただいたほうがよい。それがこの表自体の目的です。

次に、一般論として、広い市域を公共交通機関で移動できるようにする必要があるということと、スクールバスと民間のものをうまく組み合わせたら効率もよいということまではわかるのですが、実際問題として許容しうるようなコストで全体の交通網が維持できているのかというのが、わたしたちで判断したい面だと思います。

しかし、分からない部分があるわけで、路線図を見ればだいたい主要なところには路線があるということは分かるのですが、何本くらいあるのかとか、どれくらい時間がかかるのかというようなこと。事実上通学の手段としてだけ機能している部分もあれば、わたしたちが園部駅に降り立って、どこかへ行きたいと思ったときに行けるようになっているのか、というようなことが見えてこない気がします。

委員長： 今日の追加資料の収支計算書と評価表の決算額の関連を説明してもらえますか。

部局長： ここでは、スクールバスと路線バスの分だけが載っています。

施策評価表で言いますと、スクールバス運行事業と市営バス運行事業になります。

これは路線ごとにどういう収支があるかということで見てください。

バスのダイヤについては、基本的にスクールバスについては、登校、下校で、登校は1便で行けますが、下校は低学年、中学年、高学年で2～3便が必要で、人数だけの割合では済まない。路線バスについては、主要な路線は1時間に1本程度走っているところもありますが、朝、昼、晩の3往復程度が概ね基本になっています。

委員： 民間委託が抜けているのが気になる。バス事業の委託、民営化は市営バス事業をしているところでは問題になっている。

私自身は、トランスポーターンプアの対策としては、当然必要だと思っていますが、効率よく維持しておかないと交通弱者を救うための手段ではなくなってしまう。

よく出てくるのが、営業係数だが、営業係数を出すのがいいのかどうかは別として、少なく

ともスクールバス以外の部分の営業係数はこんなものなんだ、委託しているところではこんなものだという事は出てくる必要がある。

全部市営バスと書かれているので、私も誤解していたが、そのうちのほとんどはスクールバスだということが分からなかった。全体像が見えてきていないと思う。

スクールバスなら全部税金でやってもいい。交通弱者に対する部分は税金でやる部分もあるけれど、ある程度効率性が要求される部分になってくるだろうと思う。その辺が混在している。

委託している部分について、どういう数字で、どういうふうに見えているのか。あるいは委託してしまったほうがコストは下がるのは明らかなのですが、それができるのか、できないのか。委託先がないというのであれば直営しなければしょうがない。

担当者： 事業評価表の最後のページがバス運行事業（生活路線バス等運行事業）ですが、これが補助金路線と委託路線となっています。

委員長： これだけ行政からの持ち出しだということですか。

担当者： そうです。

委員長： つまり、これだけ赤字だということですね。

部局長： そうです。これだけ足さないといけないということです。

委託路線というのは、全国的に多くなっていますが、旧町時代から直営でやってきましたので、それをすぐに委託とはなかなかならないことから、そのまま引き継いでいます。いずれかの段階では検討になるが、旧町時代からの流れの中で、当初にも検討はされたが、直営するという事になった。

また、地元雇用ということもあって始まったことであり、いきなり方針が変えられないこともあります。

委員： バス停があるのですか。デマンドバスという形ではなく。

担当者： デマンドバスではありません。ただフリー乗降という形にしています。

委員： 各路線の1日平均の便数で、端数が出ているのは運休があるのか。

担当者： 1部土曜日までの運行であったり、年末年始の運休があるので、平均すると端数が出ている。

委員： 一般論として、土日になると「パッとバスが走っていない」ということではないということでしょうか。

担当者： はい。幹線については基本的に365日走っています。

委員： 単純に、この数字が大きければ、多く走っているという理解でよいのか。

担当者： はい。

部局長： スクールバスと路線バスを足すと、約1億円かかっています。そのうち、運賃収入が約2,900万、そのほかに通学費負担金が270万、府補助金1,600万、交付税に算入される分が4,700万で、結果的にはわずかな経費で運行ができていないことにはなりません。

人件費が7,600万、運行経費、車検代とか燃料代を合わせまして約3,000万となり、車の更新費とか償却等は一切見ておりません。それだけでいいますと、収入に見合う分の支出で償却等の経費を見なかったら、いけるということになります。

委員： バスの運行関係について、市民の方々から何かご意見は出ていますか。

担当者： あまりないのですが、観光に来られる方からいいますと、便数が少ないとか、市民の方もスクールバスを中心にやっていますので、買い物とか若干不便なことは聞いております。

旧町からそのようなパターンできておりますので、あまり声が大きいということではありません。

委員： 例えば、日吉ダムとかに行かれるときに、JRが駅についたときには接続はしているのですか。

担当者： JR園部、日吉駅を基点にバスの運行をしています。

委員： 観光客が来られて駅に降りられて、バスがないということはないのですか。

部局長： 日吉ダム方面は、10時頃から1時間おきくらいに3往復くらいしています。

ただ、ダムが完成した当初は非常に多くのお客さんがあったのですが、月に2,000人を超えるお客さんがあったのですが、今は極端に減りました。車が多くなって、バスは10分の1以下です。

委員： るり溪も園部の駅につくと、るり溪の方へ行く便が何便かある？

担当者： るり溪温泉のほうで、シャトルバスの運行はされていますが、市の交通体系の中では、直通便はありません。

部局長： るり溪温泉については、事業者のほうで園部駅から直通バスを運行しています。また、るり溪温泉では、能勢電鉄の日生中央駅からもバスを出しておられます。

委員： 市民の方には分かるのかもしれませんが、外部から来て日吉駅からバスに乗って、奥に入っていくというのが分かりにくいし、途中で乗り換えて先が大丈夫なのかということが分からない。

美山の方まで公共交通機関で行こうとしたら、日吉駅で降りて、静原まで行って、そこで乗り換えて、知見の手前の中までは本数が多いので、行けるといえば行けると思うが、接続がいいのか、いくらかかるのか、ということが不安でちょっと乗りにくい。

日吉駅へ行ったことがないので、意外と案内図があるのかもしれないですが。

担当者： 合併後、美山園部線を設けました。本数は少ないですが、土日につきましては、中まで行きますし、平日につきましても美山までは入っています。ただ、便が少ないですので、来られる方はそれに合わせていただくということになります。

委員： 事業評価表の総括評価のところで、ダイヤの見直しということが書かれていますが、乗降客も調べて、ダイヤの見直しも終わっているのではないのですか。それ以上に、ダイヤの見直しというのはできるものですか。

担当者： スクールについては、だんだん子どもが減っていくということがありますし、少子高齢化等により、毎年状況が変わっていきますので、必ずしも同じ運行をするのがベストではないということがあります。

22年の春にはJRの複線化もされ、若干鉄道の状況が変わってきますので、今走っているのが、必ずしもベストな状況でもないと思います。

市民の状況とかニーズを把握して、ダイヤの見直しを毎年考えています。実際にできるかできないかはわかりませんが。

委員： 別の観点からいうと、今これだけ燃料費が上がっているが、運賃への跳ね返りはできないと思いますので、市のほうからその分は余分に出て行くことになるのですね。

可能かどうか分かりませんが、代替に小型の車を走らすとかはどうなのですか。

担当者： 乗客数によりまして、バスの小型化とかは考えなくてはならないと思っています。

部局長： バス事業につきましては、エンジンは最新の低燃費のものを導入していますし、また、ほとんどノンステップバスに、日吉地域は全部ノンステップバスですし、これから導入する車はノンステップないしワンステップの乗降がしやすいバスにしています。

運転についてもできるだけエコ運転を指導しています。

委員： 乗降客は運転手さんのほうでカウントされている？ どういうカウントをされていますか。

部局長： 乗降客は運転手がカウントしています。

委員： どこから乗った、どこで降りたまでではできていない？

部局長： カウントしています。

委員長： 解決策の②「障がいのある人や高齢者が安心して」のところで外出支援サービスやNPOと書いてあるが、この辺はどんな現状なのですか。

担当者： 記載しています部分は、福祉部門のほうで取り組んでおりますが、全体の交通体系からデマンド方式などを考えた場合、新しい交通体系の構築に当たり、直接福祉の部分でもないですが、ともに課題として協議しています。

委員長： こういう広域な地域で、住んでいるところもバラバラな中で、路線をきちっと決めるのは不可能に近い。

どうしてもバス停まで行くのに1 km以上ある地域がいっぱい出てくるので、利用しにくい基幹の路線よりも、NPOとかの小回りのきくアイデアがないものかと常々考えています。法律、規制もいろいろあるでしょうから難しいが。

どうしても福祉や介護という分野になってしまうが、困っているのは、高齢者の、車の運転ができない人で、生活基盤として移動手段のない人は結構いると思うので、その辺の研究が必要だと思う。

委員： おそらく、人口の稠密さからいうと路線バスが必要な人口はいない。

路線バスが運行できるかは、メッシュを切ってどれだけの人口があるのかというようなことがあるが、そこまでないと思う。あるのであれば、民間バスがやっている。

とすると、バスという名前なのか福祉タクシーみたいになるのかを含めて、もう少し検討が必要ではないか。

旧町時代からの経過があるが、公共交通機関というのは、どうなのかなと思います。

部局長： 次の交通システムのところで、バスだけではカバーしきれない。バス+ α の交通システムをどうしようかなという検討に入っています。デマンド型のタクシーになるのか、あるいはワゴン車的な車になるのかも含めて、今検討しています。

すでに福祉有償運送とかの福祉関係の運送はあるのですが、いわゆる福祉にかからない、元気老人の方の対策をとらなければならないということで、その辺の研究をしておきまして、バス+ α の交通システムを確立したいと思っています。

ただ、バスというひとつのくりはありますが、スクールという大きな使命がありますので、バスを持って、運行しなければならないということがあります。その辺が非常に大きなネックとなります。

朝夕は大きなバスがいるし、昼間についてはワゴン車でもいけるようなお客さんの数です。2種類を持ってしまうと、+ α で持たなければならないということになります。

委員： 資料の平成20年度の乗車人数というのは、一般の乗車人数ですね。

担当者： 下の段にスクールの分を一括して入れておりますので、1便あたりにもスクールを含んでいます。

部局長： 子どもの数も減っていますが、今最大の乗車になるのが、朝で60人くらいを乗せるバスが3路線あります。

担当者： スクールは義務教育中心ですが、高校生が北桑田高校や園部、亀岡への通学にも使っています。

委員長： 市民へのアンケート調査に交通分野の設問はあったか。

どれくらい困った人がおられるのかという実態をつかんで、考えていくことが必要である。

担当者： 医療機関への通院とか買い物とかのニーズが高いのは把握していますが、実際にバスを走らせた場合に、何人乗ってもらえるかというのは、それとは比例しないと思いますので、難しいところがあります。

委員： 定期で乗車されている方は高校生が多いのですか。通勤で使っている方はありますか。

担当者： 京北線の定期は北桑田高校への通学です。

委員： 通勤定期はないのですか。

担当者： ありますが、ほとんどが高校生です。

この地域では、運転免許を取得され、1軒に1台以上の自家用車をお持ちですので、運転できる方は車で通勤されていますし、それ以外の方が定期で通勤されている状況です。

委員： 先ほど、減価償却を入れていないという話があったが、特別会計というのは企業会計でやっていないのですか。

担当者： 企業会計ではないです。

委員： 減価償却しないというのは疑問です。

公会計自体に減価償却は含まないという問題はあるのですが、その中でもバス事業という減価償却という頭があったので、そういう質問をしました。減価償却をしていないと買い替えとかのとき困りますよね。

担当者： 特別会計に入っていますのは、車検の分と委託費、職員人件費、地方債の元利償還金となっています。

部局長： 公会計そのものに減価償却がないこと、次の更新には補助金を使うとかで対応しています。

委員： 心配なのは、補助金を切られたらアウトになってしまうのではないかとということ。目的としては、あるべきものだと思っているが、南丹市だけでできるものか。

車の運転ができる人はいいが、田舎に行くほど車の保有率は高いが、車の運転ができない人をどうするのかという視点が不可欠だと思います。

部局長： 過疎法が来年の3月で切れ、次の過疎法がどうなるか分かりませんが、今議論されている中では、路線バス維持についてのソフト部分も見ていくようなメニューを作るとかも検討をされている状況です。

それは非常に大きな社会的な問題ですので、京都府の補助金もそうですし、市民の移動手段を確保するというのは使命ですので、経費もかかりますが、守っていく義務がありますので、非常に大きな問題です。

償却に関して、以前は基金を積み立てて、バス購入に充てるということをしていましたが、今はそういう状況ではないので、バス購入については、補助金等の資金を充てるとかの財源措置を検討するしか、今のところはありません。

委員： 表をつくるときの発想として、政策から施策、事業を考えていくという趣旨のものであるということで、施策評価表、事業評価表を書いていただきたい。

今使っている予算という切り口で書かれているので、こうなるのは分かるが、実際お金を払い終わっているバスを持っていて、それを使ってバスを動かしているというのは、今年バスを買ったわけではないので、ここには出てこないということになっている。

こういうバスがあって、職員体制やスクールバスと市営バスの状況などが分かるようなことのほうがいいと思います。

委員： 事業評価表、施策評価表の数字を突合させていたが、最後までわかりにくかった。数字があっているかをチェックしたのではなくて、この数字の中から何をやっていけばいいのかを考えていた。きっとたいへんだというのは分かるが、どの部分がどう大変なのだろうか。

次に、もし配置とか減員というときに、どの部分がどうだから、どういう議論になるというのが、よくわからない。

会計士の人が見たら分かるのかもしれないが、住民が見たら下の欄のマイナスは分かるので、こんなにマイナスがあるのか、特別会計もプラスだけど、府支出金と繰越金と一般会計からの繰入があるから、プラスになっているだけというのは分かるのですが、ここをどういうふうに分かってもらうのかなということが必要である。

きっと議論になっていくはずなので、これだけのマイナスを出してでも確保する部分と、このマイナスよりも、これくらいのマイナスで違うことができるのか、違うことでやったらプラスに転じるのかということが、どの部分で考えたらいいのだろうかということが、今の数字の出

し方では分からないので、そこが工夫のポイントかなと思います。

委員長： 時間もだいぶ経ったのですが、これだけはどういうご意見はありますか。

まだ、ご意見もあるかと思いますが、時間も参りましたので、これくらいで議論を切らせていただいて、評価に入らせていただきたいと思います。

「誰もが安心な地域交通システムをつくる」という施策につきまして、評価に入りたいと思います。先ほどの施策と同じようにチェックポイントに照らしていただいて、評価をお願いしたいと思います。

委員： 目的の「交通弱者に対して、適切な移動手段を確保する。」はシンプルでいいと思います。

ただ、それがなぜおきたのか、現状と課題もそうだと思うが、分かりにくい。

地方公営企業をやっていた人間からすると、ある程度企業性を持てるような部分の路線と無理な部分、スクールバスの部分が渾然一体となって評価されている。

例えば、ある程度企業性を持てる部分であれば委託し、その委託でどれだけメリットがあったのか。ということが分かりにくい。

バス事業なので甘めに「良」でよいと思います。「可」でもよいのかもしれませんが。

委員： 「交通弱者に対して、適切な移動手段」という言い方は、汎用性がある、どこでも書いてあるが、皆さんは当たり前だと思って評価していないのかもしれないですが、スクールバスを主体にして、うまく運用して、という部分をもっとアピールしてもいいのかなと思う。

まずは、小中学生、ここで育っている子どもたちの移動手段を確保しているというところを目的のところに入れてもいいのかなと思います。

私自身は、マイナスがずっと続いたら危ないという感覚は分かるのですが、どう危ないのかがよくわからなくて、どこがどうなってしまったら、議論の余地があるのかということが読み取りにくい。また、それが文言で補われているかといえば、それも読み取りにくい。

「危ない、危ない」という必要はないと思いますが、もう少し先の見通しでポイントになってきそうな部分、府の補助率が何%くらいあるから、ここが減ったら厳しいとか、そういうことをもう少し押さえるほうが読み取りやすいと思いました。

全体の評価としては、これは必要不可欠だと思っているので、「良」くらいでお願いします。

委員： 他の委員の皆さんと同じだと思うのですが、路線ごとに乗車人数はこの資料で、補助金のほうはこの資料で、この資料は便数でというのが、それぞれ分かれているから見にくいと思う。まとめるなら、路線ごとにまとめるほうが見やすいのではないかなと思う。

全体的には施策評価表のところ構成する事業というのを出示していただいていますので、それぞれこの項目ごとに路線も変わっていると思うが、それで一覧表をつくっていただくほうが、見やすいと思う。

ただ、市の事業としては介護・福祉の問題と教育という問題も絡んだ問題だと思うので、なかなか難しいところの問題だと思う。

ひとつは小中学生まではスクールバスで安全で安心した教育が受けられます。高校生は定期でというところと、子育て支援で高校生まで一人当たりいくらという制度があるが、その分があたっていたら、それでよいとするのか。もう少しその辺をサポートできるところまでいこうが、次の時代を担う人のための手段でも有りますと言うほうが、市としても大きな助成かなと思います。

いろいろな絡みがあって、難しいとは思いますが、全体的には、当然市で担っていただかなければならない事業でもありますし、それぞれの担当課、所属長の方々もそれぞれ評価されているところでもありますので、私も総論的には他の委員と同じように「良」でよいと思います。

委員： 申し上げにくいですが、結論から言うと「可」と思います。

なぜかという、こういったことの重要性というのは他の委員が言われたように、私もたい

へん大事だと思います。ただ、手段という点では、いろいろ工夫もできるでしょうし、そういうことをやっていく体制なんかにも整備の余地というか、伸び代のようなものがたくさんあると思います。

その点、先ほどの難視聴地域を解消するというのであれば、基本的にCATVか衛星かという方法をやるしかないというのとはだいぶ違うと思います。

もう少し目的をうまく実現するために、フレキシブルに見直せるものなら見直したり、バスの運行形態を見直してもいいと思います。

主な利用者は通学者で、そこで整備したものをうまく使って、その他の交通弱者のニーズにも対応していきたいということで、それはよくわかるのですが、それなら、交通弱者の目線に近いようなところでバスを動かすとか、運転されている方にもっと考えていただいて、路線とか運行をもっと柔軟にしたほうが、目的にマッチするような気がします。

ひょっとするとできているのかもしれないですが、それを企画推進課が所掌するという体制でいいのかなと思います。

他の委員さんが「良」をたくさん出されているので、安心もあって「可」としたいと思いません。

かなり個別性が高いものだと思うので、かつてのバスに対する規制が今どの程度残っているのか分からないが、できるならもっと利用者の実態に合わせて、また主に通学者、次にその他の交通弱者というのがあるようですから、それに合わせてフレキシブルに路線などの見直しをやっていただけたらいいと思いました。

基本的には、実際にはいろいろな要素があっても、今のところ収支のバランスが取れている中で、こういう成果を上げておられるということは、十分「可」と言っていると思いました。

委員長： 全員から出ている根本的な協議もなかなかできないですが、これはひとつの事業ですから、将来性、効率性、採算性も含めて追求しなければならないということで、一番見やすい分野でもあると思いますので、そういう点を掘り下げていく必要があると思う。

委員会としましては、3人が「良」で、1人もほぼ「良」でもいいという意見ですので、「良」とさせていただきます。

③施策評価「第3章2 鉄道をさらに便利にする」

委員長： 引き続きになりますが、本日の3つ目の施策であります「鉄道をさらに便利にする」という施策につきまして、評価作業に入りたいと思います。

担当部局のほうの説明をよろしくお願いします。

部局長： 【 施策の概要（現状報告等を含む）について説明、事業評価表園部駅西口自転車等駐車場事業の事業費の推移・使用料手数料等の訂正を報告 】

委員長： ただいまの説明に対しまして、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。

委員： 負担金は南丹市で努力できることではないですね。

負担金は義務的経費だし、そこまで持つていくための協定を結ぶだとかいうことであれば、来てもらって、複線電化してもらって、それで効率がよくなるだろうということだが。

この中で、企画推進課にある431, 835千円というのは負担金ではないのかな？これ義務経費ですよ。

委員： そうなのですが、あえて言うと、他所でこういうものをお願いして誘致したときに払ったものと比べてどうかとか、このお金を過去に毎年払ってこられたことが、南丹市として払えた額か見合ったものかということを見て、それでいいということであれば、これでいいじゃないかということになると思います。

委員： それが比較できるかということですね。

委員： それが払えて、我慢ができる額かということですね。

委員： 例えば、桂川駅を作るといふのと比べろといわれても、難しいですね。

委員： 比べても仕方ない面もありますね。

方法としてはそんなことをやれという人もいるのですが、比べても、仕方ないので、これが払える額かということでしょうね。

担当者： 合併前の旧4町の負担金を単純に足した額がこの金額になっています。

委員長： 人口増はどれくらい見ているのですか。複線電化が完成して。

担当者： 総合振興計画のほうでは、平成29年、10年後の南丹市の人口を34,000人としています。

人口フレームによりまして計算しますと、現在35,000～36,000人が10年後には32,000人に落ちるとなっていますが、それを複線電化とか、沿線の土地区画整理事業などによりまして、努力目標という観点が大きいのですが、2,000人増やしまして、34,000人としております。

委員長： 隣の滋賀県の草津とか長浜はものすごく人口が増えている。比較するのは意味ないかもしれないが、あんないい場所ですから、比較しようがないのかもしれないが、交通手段が洗練され、人の動きがスムーズになれば、それを捉えて増やしていくというのは、考えてみたいものですね。

担当者： 交流人口のほうにつきましては、250万人ということで多くを見ていますが、定住となりますと、大都市に近いばかりに学生についても、便利になればなるほど、こちらに住まなくて、通うということになってきて、そのマイナス分も若干ございます。

必ずしも、複線化によって人口が増えるということにはつながらないと思っています。

委員： 施策の評価としてはこれでよいのではないかと考えていますが、問題提起としては、昨年からいくつも施策を見ている中で、これを機に定住人口を増やしたいということは明らかに市のテーマとしてあって、本当ならこの複線電化に合わせていくつも施策を連動するようなプロジェクトチームという何か仕掛けがあってもいいかと思えます。むしろその辺があまり見えないことのほうに不満がある。

例えば、昨年の子育ての支援の時だって、手厚い補助をやっているのは、話に出てきたのは、複線電化もあるし、それを機に手厚い補助をアピールして招き寄せられないかというような話をしていたと思います。しばらくして、引越して、定住されてから止めたらいけないかという話もしていたと思います。

これは旧4町でお金を出して来られて、めでたくつながって、快速で35分くらいと、たいへん条件のよいことになるんだと思うんですが、それが吸い出されていってしまうのか、人を呼ぶことになるのかというのは南丹市として、どういう仕掛けをしていくのかということが、これと関連する施策の中でどうなっているのかということのほうに大事だという気がします。

これの枠内でいうなら、ダイヤを充実してもらうようにJRに働きかけるというのでいいこと大いにやっただらいいと思いますし、車とか自転車で駅まで出てきて、そこから出て行くような環境を適切にしていくというのは、そのとおりだと思います。

この一大変革期をどういうふうにするか他の施策との中で、どういう体制で取り組んでおられるのかということをご参考までに伺いたい。

部局長： 大きなところでは、南丹市の特徴である子育て支援などとリンクしていると思うのですが、その結びつきが分かりにくいということではないかと思う。その辺の施策を内外にアピールして、定住人口を増やすということが一番大きなことかなと思います。

便利になればなるほど、心配することもありまして、学生とかが京都から簡単に通えるということになると、こちらに定住してくれるのかということが心配です。学生に対する施策というのは特にないわけです。

委員： できれば大学を活かしたまちづくりというテーマもあったはずですので、大学との連携、広報、観光、子育てあたりでこの変化をどう捉えて打ち出していくのかというのを、是非された方がいいような気がします。

学生は止めようがないと思うので、通うと思うが、30何分で帰れて、わりと遅くまでいられるのだったら、ここでのまちづくりの活動なんかにも、うまく持っていったらやってくれるかもしれない。何もなかったらすぐに帰ると思うので、次年度に向けて、取組みをされるのとされないのでは、だいぶ違いが出そうだと思います。

担当者： 交流人口としては約100万の増加を見込んでいます。学生の町ということでたくさんの方がおられますし、観光の方も非常に入ってきていただいております、定住自体は少ないかも分かりませんが、それ以上に昼間人口は多くなりますので、その方たちを利用といえは悪いのですが、入ってきていただく方を見込んだ活性化を図りたい。

委員： 交流の100万増というのは？

担当者： 総合振興計画のほうで定めており、平成2年が50万で、10年後に150万になったということで、努力目標ですが、今から10年後で250万ということにしています。南丹市は府域の端から端までありますので、北へ行くにも南へ行くにも南丹市を通りますので、交流人口につきましては増加を見込んでいます。

委員： JRがどんなアピールをされるのか。ある程度希望が聞いてもらえるのか。

ダイヤ改正を当然アピールされるのでしょうか、これで南丹市と京都がぐっと近くなったということと、あちこちに行く場合の中継点なり玄関口になったのだということのアピールすることで、大きく違うように思います。

それはJRがすることなのでしょうけれど、そこは働きかける価値はあるという気はしました。

委員： 細事業を見たときに、駐輪場というのは分かるのですが、交流センターとコミュニティセンターの管理運営というのがここに入っています。

つくるときは一体整備ということでもいいのですが、運営となると違う点が入ってくると思うのですが、この体系の中に入っているものでしょうか？

中に入っているのがNPOだったり、日吉の駅前に交流センターを作ったときは、こんな駅前に交流センターで、どうやって活用するのだと思っていたものなのですけれども、その辺は先の見通しとしてはどうされるのですか。

部局長： 駅舎は当然、JRのものとして昔はあったわけですが、今は乗降客も少なくJRは整備しないということで、胡麻、日吉駅については、形を変えて町のほうで整備をしましたので、その運営をしています。

胡麻コミュニティセンターにつきましては、指定管理になりまして、NPO法人に管理をしていただいております。

日吉駅につきましては、JR西日本から切符販売の委託を受けまして、切符販売員を南丹市の職員でやっております。365日切符販売をいたしております、合わせて施設を管理するという形で直営の管理をしております。これもいつまでも直営ということにはならないと思いますが、今のところはそういう状態を続けております。

コミュニティセンターの位置付けというのは、JRの施設ではありませんので、待合所をかねて、交流をしていただいているという状況が続いていますが、指定管理制度も含めて、今後検討する余地があると思います。

委員： JRからお金が取れるのなら、どんどん取れば良いと思います。

部局長： 日吉駅で切符販売の委託を受けていますけれども、今6,000万くらい売上げがあります。これがなかったら、その売上げは園部かどこかへ行って、いわゆる自動販売機だけの無人駅

になります。

それはJR西日本の福知山支社にとってはいいのですが、利用される方にとっても、人がいて安心ということはありません。そのことによってJRからどれだけ見返りがあるかというところから、1人が雇えないという状況です。

委員： 今の機会に、将来像として、バスも含めてどういう交通網をお考えになるのかということ伺いたい。

総合評価のところではJRには計画がないけれども複線電化をさらに延ばしたいということを書いておられて、それはそれで実現したら大いにいいことだと思います。しかし、さすがに計画もない以上、当面実現するとは思えない。

そんな中で、この南丹市域を考えたら、園部まではたいへん便利になった。では、そこまで自転車できてもらうということに関しては、いけるということですが、今は車でも民間の駐車場に止めて行かれるのでしょうかね。

そういうこともあるのだらうと思うのですが、例えば、園部駅の周りとかでパークアンドライドみたいなことができる駐車場をあらかじめ確保したほうがよいと思うし、バスで走るというのもあると思います。

総合評価で園部まで来たから、次は綾部までということだけでいいのかなと、だいぶ変化が生じるような気がします。

もっといえば、日吉駅くらいまで便利になれば南丹市にとっては非常に都合がよろしいということになるのですが、そうは行かないでしょうから、例えば日吉と園部の間にもっとバスを走らせたほうがいいのかとか、他の委員の話聞きながら思っていたのですが、それくらいなら、やはり園部駅の周りに車が止められて、そこで乗り換えて京都のほうへ行けるほうがみんな喜ぶのかなと思ったりします。それならば、それに見合った整備を考えなければいけないと思いました。

基本的にすごく便利になって、京都と園部の間は人が多く行き来するという前提で、いろいろ動きが変わるはずなので、その対応を、この施策の枠組みなのか分からないですが、お考えいただければと思います。

部局長： 山陰線複線化が園部までできて、あと園部綾部間というのが、計画もございませんけれども、そういう運動は続けています。

もう1点は、園部で格段の便数の差があるということで、接続の利便性は格段にあがるようにということと、特に通勤通学の時間帯には増便要求もしております。

南丹市域だけのことで言いますと、胡麻という駅がありますが、胡麻までという電車が何便かあります。それでずいぶん胡麻以北とは差があります。その辺までの増便でもやってほしい。

日吉町では、鍼灸大学前が一番多い乗降客数になっており、大学とも一緒にJRに増便もありますし、増結をお願いしています。

複線化というのはかなりハードルの高い事業ですが、それまでの利便性の向上というのは、さらに要求をしていきたいと思っています。

それとパークアンドライドということがあったのですが、園部でということでしたが、旧町の間で日吉駅、鍼灸大学前、胡麻駅と3つ駅がありますが、それぞれの駅に市営の駐車場を整備しており、月額2,000円で停めていただくということで非常に安い料金で利用いただく駐車場整備もしています。

委員長： 複線の開通を機に何か大きなプロジェクト、商業施設の誘致とかの計画はありますか。

部局長： 具体的なことはありません。

委員長： 北のほうへ行くと駅周辺が寂れている。大型のショッピングセンターなどは郊外へ行ってしまおう。せつかく鉄道があって、中心地なのにそこが活用されないケースが結構見られますね。

勿体ないと思うのですが。

部局長： 土木建築関係で言いますと、定住化に向けてという部分の中で、今現在、区画整理事業というものを動かしています。

園部駅西口のすぐ横で小山東町土地整理事業というのを、今やっています。ただしこれにつきましても、定住促進ということできたわけですが、特に昨年の経済危機を受けまして、問い合わせも含めて少のうございます。

我々としましても、南丹市合併したあと、複線化などいろいろと明るい材料を提供すればいいじゃないかというお話がありましたが、当然にして、まちづくりをするについて、人口増というのは一番の大きな材料と申します。人口が増えてはじめてすべてのことが転んでいくのかな、前へ向いていくのかなと思います。

そういう中では、小山東で区画整理をやっていますし、さらに少し離れていますけれども、内林町というところで区画整理を進めています。

今後ですけれども、計画としては、少し園部の手前に吉富という駅があるのですが、ここで吉富西区画整理の計画を持っておりますのと、八木駅西、これも少し面積は少ないですが、区画整理を進めていこうということで、計画は持っています。

その中で基本的には、吉富の部分につきましては、工業系の用地も持っておりますが、大部分が定住促進のための住宅用地の区画整理の計画であります。合わせて、人口の定住化に向けた働く場というのが非常に大事かと思っております。

複線化によって、確かに京都に近くなる。そのことによって、働き先というのは外に向いてしまうのですが、やはり南丹市にとりまして大事なものは、企業誘致をする中で、勤めていただく方、また勤めていただける方を、今度は住んでいただく場所ということで、人口を増やしていくことで、先ほどお話がありましたけれども、大型店含めて自然発生的に出てくるのかなと思っております。

現在、どこの市町村でもそうなのですが、便利になればなるほど小さな町は買い物などの消費者の動向は外へ、外へ出て行ってしまいます。そうした場合、既存の商店街含めて年々衰退していくという悪循環になっていくという状況がありますので、南丹市としましても定住人口の施策は、柱としてはすすえているが、なかなかうまく販売ができないという課題も持っているのが、現状です。

鉄道ということからは脱線しましたが、定住促進ということでお話させていただきました。

委員長： 草津は住宅地でしょ。通勤者がほとんどでしょう。住宅がものすごく増えています。マンションとか。だから、便利さとか環境がよければ増えないですか。

委員： 増えるとする、都市整備なり、雇用の場なり、さらにうまく地域に入ってきていただくということも要るし、基本的に総合的な対策が必要だと思います。

部局長： 鉄道だけで言いますと、滋賀県は大阪直行便がありますが、ここは京都で乗り換えになってしまうところで若干ネックはあるかもしれません。直行便の願いはしていますが、なかなか実現は難しい。

委員： 駐輪場の話なのですが、駐輪場を使うのはわがままな人間が多いので、駅の中につくっておかないと、作ってお金取られて掃除しとけということになりかねない。どこに作られるかよくわからないですが、園部にしても、八木にしても気にはなるところです。

パークアンドライドとか自転車をつなげるということなら、営業を考えないでやったほうがいいのかと思う。一番便利なところ、それこそ駅の中にくっつけてしまって、タダ同然で置いてもらってもいいかなと僕は思っていますが、なかなか難しいと思います。

委員： 放置自転車問題について、現在違法駐輪が大きな問題になっているとか、駐輪場の利用状況を教えてください。

担当者： 園部駅西口の駐輪場におきましては、駅と直結といってもよいところに駐輪場を設けております。

また、園部駅西口におきましては、条例の中で放置自転車禁止区域として定めています。放置自転車というのは基本的に歩道等に置かれて通勤通学をされる方があるということで、車椅子の利用等を考える中で、そういったものを放置をされることによって、交通弱者が危険に晒されるということもありまして、禁止区域を定めております。

職員が何回か放置自転車については、撤去をさせていただいております。放置自転車としては少なくはなっておりますが、悲しいかな3月ころには放置自転車が増える状況があります。学生との関わりがございます。

自転車も安く販売され、6,000円も出せば新しい自転車を買えるということで、廃棄をするにも何千円かお金が要るということもありまして、そういったことが現実の課題としてはございます。

昨年度も放置自転車の関係につきましては、58台の処分をしています。実際には、倍くらいの放置がありますが、半分くらいは使われているということで引取りがあります。

委員： この決算額を見ても、そんなに大きな問題になっていないと思うのですが、それだけ人口がくるかどうかの問題ですが、実際来たとすると、大問題になると思いますので、予防的に自転車が増えた場合にどうするのか、例えば、単純な話、どこか置いておく場所のこともあるでしょうし、駐輪場なんかもどうやって整備したらいいのかとか、人を雇って管理しなければならないということになるかもしれませんし、各駅ごとにどういう対処をとったらいいのかということは、今の間に考えておかれたほうがいいと思います。

家が実際に増えて、自転車圏の人口が増えてから問題が起こるのだと思いますが。

委員長： まだ、意見も伺いたいのですが、時間がそろそろ参りましたので、これくらいにさせていただきたいと思います。

3番目の「鉄道をさらに便利にする」という施策についての評価に移りたいと思います。

方法につきましては、前回同様をお願いしたいと思います。

委員： 評価結果は「優」でお願いします。

これを機に子育て支援、鉄道便利化、観光、広報、大学連携、都市整備、雇用の場づくり、コミュニティへの取り込みなどの総合的な対策を期待したいということにさせていただければと思います。

もちろん、事業としましては長年の積み重ねで画期的な複線化もでき、さらに自転車等の整備も進められつつあるわけですが、そうした点を評価して、実際問題、払ったお金が本当に適正かどうかは判断しかねるところがあるのですが、先ほどの光ファイバーよりは妥当ではないかと推定できるようにも思いますので、そうした意味で「優」だと思います。

ただ、そうなのですが、それを踏まえた総合的な政策展開を期待したいということを言わせてください。

委員： 個人的には、園部まで複線になることはうれしい限りですが、そのあともうちょっと北までやっていただきたい。

ただ、園部までできて、以北へのホームの乗り換えとか、たいへん不便さがありますので、そういう点については、ホームの向側から奥へ行きますとか、時間も本当に短い時間で乗り継いで行けるといふところをお願いできれば、個人的にはうれしいと思います。これは個人的な意見になります。

施策評価をしなければならないとなりますと、施策の考える理想、目的というのが、流入人口や定住人口を増やし、活気のあるまちづくりを進めるということになります。線路をコアにおいた形で、道路網があり、道路のうえには先ほどのバス等のものが出てまいりますので、特

に南丹市では美山とか、日吉のほうも横のトンネルはできたにしても、谷に分かれているということもありますので、それをどうつなげていって活性化をするのか、そのところの問題と観光問題等が線になって、どうリンクさせながら、それぞれの駅がアピールしていけるのか、それが昼間の人口かも分かりませんが、そういうリンクをもっとしていただいて、お考えいただくほうが市のためにはなるのかなと思います。

ということで、総合評価としましては、園部まで複線電化していただきましたので、「優」と申し上げたいところですが、もう1歩共に頑張っていけたらということで「良」にさせていただけたらと思います。

委員： この施策の思わぬところで引っかかっているのが、かなりピンポイントの施策だったのだなと思っています。

「鉄道をさらに便利にする」というのは、すごくピンポイントな柱立てだったと思って、それだけ評価するのだったら、通ったのだから、それでオーライみたいなところですが、鉄道が通ったからすぐに人口増というわけには行かないというのは、先ほどおっしゃったとおりだと思います。そこは常に視野に入れていただいていると思いますが、活気のあるまちづくりを進めるという点で、そこに対するビジョンみたいなものがあるのかというところがちょっとだけ「？」かなと思いました。

ターミナルも作ったし、センターも作ったし、駐輪場も駐車場を作ったしという中で、区画整理だけで、商店街を貼り付けるだけじゃなくて、もっとやれることがあるかなと思うのだけれども、今のところ、あまりそこにはポイントがないのかというところが少し気になった点です。

作ったものをどう活用するかというところが今後の課題だというふうに思っていますので、「良」だと思います。

そこをもう少し視野に入れて政策展開しようという意気込みが見えていたら、「優」にいったと思うのですが、鉄道をどうしましたというところで終わっちゃったかなという気があるので、「良」とさせていただきます。

委員： 課題と何故おきたのかという部分は南丹市でできることではない。

それを改善するために複線電化ということで、長年努力されてこられて、それで複線電化が完成するということと言うと目標達成かなと思います。先ほどのピンポイントという意味で。

それをどう使うのかということは考えにくい面はあるのですが、要するに市役所、行政がどこまでやるべきなのか、へんにお金をかけて失敗でもしたら、失敗しちゃったでは済まない。どこまでやったらいいのかということを考えていかなければならない。

ただ、園部駅までと園部より北とではかなり差が出るだろうと思うのですね。電化云々よりも複線になるのと単線とでは全然違うのですよね。だから、JRに頼るのであれば、ダイヤの運用をどうしてくれとかいう話をもう少し求めていく。例えば、乗り換えの話などの細かな話をしていくことが必要だと思います。

全体的にはよかったですねということと、費用対効果はどうなるかということは何とも分からない。ということで、よかったけれども、将来のさらに使い勝手のよい方向に持っていけるための施策を出していただけることを期待して「良」としたいと思います。

委員長： 全委員さんの意見が出揃いまして、「優」が1人、「良」が3人ということですので、この施策につきましては、「良」という評価にさせていただきます。

この3つ目の「鉄道をさらに便利にする」という施策につきましては、「良」ということにさせていただきます。

それでは、これで今日の3つの施策の評価作業は終わりました。

3. その他

委員長： 次回の件なのですが、事務局のほうから日程等について、説明をお願いします。

事務局： 第1回の委員会の際に、今年度予定の5回の分をすべて入れさせていただいたところですが、私どもの都合でたいへん申し訳ございませんが、次回第3回の委員会が8月10日という予定でございましたが、この日がどうしても都合がつかねます。

従いまして、その日を1回とばさせていただいて、第4回の予定でありました8月27日を第3回、第5回の予定でありました9月14日を第4回という形でさせていただきたいということで、ご了解を賜りたいというように思います。

第5回につきましては、10月になると思いますが、後日あらためて日程調整のうえ、お世話にいただけたらというように考えておりますので、ご了承いただきたいと思ひます。

時間については、いずれも午後2時からということで、この部屋なり、301会議室を前提として調整をしていきたいと思ひます。

第4回までこの評価作業をお世話になりたいと思ひますし、第5回については総括的なことでまとめをお世話になりたいと思ひますが、第4回については、9月14日ということで議会の日程とも重なりますので、当初予定をしていました評価対象の施策についても、少し検討したうえで、決定させていただきたいと思ひます。

委員会の日程と重なる予定になっており、出席者の調整が必要になりますので、その点についてもご了解をいただきたいと思ひます。

委員長： ただいま説明がありましたように、次回は8月10日になっていましたけれども、8月27日に変更ということで、よろしくお願ひします。

あと、委員の皆さん、何かございますか。

委員： 特にありません。

委員長： それでは、今日の委員会はこれで終わりたいと思ひます。どうもご苦勞様でございました。

以 上