

K T R沿線自治体における今後の共通的な利用促進策のあり方について

I 京丹後市の新施策（いわゆる「200円鉄道」（※1））の考え方と効果

(1) 考え方

この取組みの考え方としては、次のとおり。

例えば、京丹後市在駅発着による全区間の平均乗車料金が800円（数字は四捨五入で単純化している）である場合、200円の利用負担となることで、市は600円の新たな負担増となるものの、K T Rにとっては800円の収入増となる。他方で、利用者は600円の負担減となり、当然、程度の多少は別としても利用が促進される。まず、このことだけをみれば、「一人の利用増により600円の行政負担増となるが、800円のK T R収入が増加するとともに、いずれ赤字補填をせざるをえない800円だったことから、府県市町村間での補填分担率を横に置きK T R全体で考えれば、一人の利用増で200円分の行政負担軽減メリット（その分利用者便宜としての200円で賄った）が得られる」こととなる。

しかしながら同時に、新制度を導入しなくても乗車したはずの既往の利用者にも新制度が適用されるため、行政負担の観点からはその追加負担分を差し引いて考えることが必要である（いわば重複適用のデメリットが発生する）。そして、このような導入による負担軽減メリットと重複適用デメリットは、新制度導入により利用者が増えれば増えるほど、相対的に新規利用者の方が固定的である既往利用者より大きくなるため、メリットがデメリットより大きく働くこととなる。

昨年の実績を前提に試算をすれば、**200円の利用者負担で利用増加が約3倍化（現状の約2倍増）を実現できれば**、行政の負担約560万円とK T R収入増約490万円（+施策導入による適用外同乗者（お孫さん等）の料金収入）で概ねメリット・デメリットが拮抗し、**3倍化以上になればなるほどメリットが大きくなる**、と試算される。

(2) 京丹後市の効果（メリット・デメリットの考え方）

京丹後市としては、行政負担軽減のメリットについては現実的には更に府県市町村間の補填率がかかってくるので本市単独ではその限りでは持ち出し損ではあるが、上記（1）の概括的事情に加え、

- ① 3倍化となれば本市投資額はいずれK T Rの赤字解消にその分又は（適用外同乗者の大きさ如何では）その分以上につながり（※2）、K T Rの未来への確実な存続のための将来投資となりうること、

- ② 厳しい社会経済状況の中での市民福祉向上の観点からは従来は800円で利用していた住民が200円で利用できることとなる、との住民福祉の大幅な向上につながること

等として、十分な公益的価値を評価し、導入を図ったものである。

(3) 課題

上記のように為・将来投資及び住民福祉の向上を評価しうる限りは問題ないが、

- ① その場合でも、新施策をこれ以上拡大すると市の持ち出しがその分どんどん増加するのに対して、将来投資と住民福祉向上だけでは投資の公平の観点から説明しづらくなり、更なる施策規模の拡大には一定の限界を余儀なくせざるを得ないこと、

- ② 現行の規模（約500万円）についてですら、将来投資と住民福祉向上を肯定的に公益評価できる市政環境にある場合に限られ、本市はその環境にあるが、必ずしも現行の制度環境のままで他市町（府県）にまで新施策が広がっていくインセンティブが十分にあるかどうか、

等の点で、KTRの全線利用促進のための施策の効果としては一定の制約があると考えられる。

2 本格的な利用促進と赤字解消に向けた提言（案）

(1) 新たな試行

次の施策を提言する。即ち、

- ① KTRの赤字補填のあり方として個別の自治体の政策投資（新施策）によると認定されるKTRの経営増収相当分については、現行の（又は次期の）府縣市町村別補填額の当該（＝新施策導入）自治体相当分の内数化して換算することとすること（例えば、京丹後市を例にとれば、年間約8000万円の補填について新施策で500万円KTRに増収が図られるとすれば、これを8000万の内数とし、補填は7500万円とするもの）、
- ② 政策投資（新施策）を導入するかどうかは、内容も含めてもちろん個々の自治体の判断をベースとするものとする、とする。

<新たな試行のメリット（上記1（3）の課題の解消）>

メリットとしては、

- ① 本施策が導入されれば、自治体の政策投資（新施策）による行政負担軽

減のメリットがそのまま享受でき、例えば、1の京丹後市の例で言えば、利用者の3倍化が達成化されるなら、その場合は、府縣市町村間の補填率がかからないので政策投資額に見合った行政負担の軽減が図られるので、「1(3)課題」でふれたような規模拡大の制約が解消される。このため、極端に言えば、8000万円分(例えば、土日だけでなく、また65歳以下の層にも…)まで政策投資の規模を拡大しうる抜本的な施策拡大の可能性がある。併せて、その場合は、住民福祉の向上の度合も広く限りなく大きくなることとなる。(同じ8000万円の公費負担でも格別に安くて大勢の住民に乗ってもらえることができ、公益向上の度合が全然異なる。)

② そして、他の自治体にとっても、新施策導入自治体の改善効果額は当該自治体の本来補填額に内数化されるだけで、当該自治体の施策の効果がいかなる結果となろうがその自治体の補填額全体が影響を受けることはない。他の自治体への影響など懸念されるべき事情はいささかなりとも認められないこととなる(例えば、京丹後市の施策が成功しようが失敗しようが、京丹後市として8000万円を払うことには何の違もない。もちろん政策効果が8000万円を超えるようなことになれば他の自治体にもその分負担軽減となるが…。)

即ち、(1)①②の試行を導入することにより、既存の赤字補填の府縣市町村間の分担の考え方に影響を与えることなく(=新施策導入自治体の取組みによる他の自治体への影響は基本的に一切なく)、同時に、利用促進のための施策を導入しようとする自治体にとっては、もちろん当該施策の効果には自ら責を負うのを前提に、抜本的な取組みの検討を可能とすることとなる。

なお、京丹後市が現在実施している新施策の効果の程度如何が今後確認できれば、他の自治体でも導入を検討する際のデータやインセンティブになりうることを付言する。

(2) 将来的な可能性

(1)の試行により、一定数の自治体が利用促進の政策投資(新施策)導入により赤字補填への活用と大幅な住民福祉の向上(多くの利用者が料金低減等)が達成される状況となれば、政策効果・内容の検証を行いつつ、沿線府縣市町村による横断的・共通的な形での新施策の導入を検討する(例えば、沿線住民は一律全線200円。正規運賃との差は、赤字負担の府縣市町村分負担額を基礎にその分担負担額の範囲内で、利用住民の在住自治体の負担とする、など)。

これにより、利用促進が図られ、一定レベル以上に利用者が増えれば全体の赤字負担の減少に本格的につながるとともに、何より住民福祉が破格的

に向上し、いわゆる沿線の住民・KTR・関係者全体で相互にプラスの効果が得られることとなる。

※1 いわゆる「200円鉄道」事業

65歳以上の市民を対象に土日祝日に限るが、宮津線・宮福線の全線のいずれの駅でも当該駅と京丹後市管内の駅との間を出・帰着する場合の鉄道利用者の料金負担を200円とするもの。正規料金との差額は、京丹後市が負担する。

利用増加の3倍化（半年間）を目標に、平成23年度に約500万円の予算（積み上げは平均運賃を基準）を予定。6月中旬から事業開始。

※2 それだけのお金があれば、手の込んだ施策にあてずにそのまま赤字補填に充当すればええやんか、という議論にも耐えられる水準である。加えて、②の住民福祉の向上の公益も得られることとなる。