

### ③ 関係事業所の現場視察

監査の要諦は「現物確認」にあるといわれるように、監査対象となっている現場の視察は何よりも重要な監査手続であると理解している。そこで、監査対象となった KTR の各事業所や施設に赴き、その概要を把握するとともに、現場責任者に対して質問等を行い、その状況の把握に努め問題点の検出に注力した。

### ④ 上記の手続を通じて検出された問題点についての改善策の検討

監査の主目的が問題点の検出にあることは言うまでもなく、これは監査の批判的機能と説明されることが多い。しかし、監査の機能はそれに留まるものではなく、検出された問題点をどのように改善するべきかという提案・提言等を行うことも重要な役割である。それは監査の指導的機能ともいわれているが、こうした機能にも留意しつつ、可能な限り改善策についての検討を加え、積極的な提案・提言につなげられるよう努力した。

## 4.3 往査の実施状況

上記 4.2.③でも述べたとおり、外部監査の実施にあたっては KTR の各部門担当者あるいは所管する交通対策課担当者に対するヒアリングのみならず、可能な限り多くの事業所等に赴いて、文字どおり最前線における事業の実施状況を把握することに努めた。この往査の主な実施状況は次ページのとおりである。

往査実施機関	往査実施日	往査担当者
現 地 調 査		
本 社	平成 18 年 12 月 12 日、平成 19 年 2 月 2 日	包括外部監査人及び同補助者 1 名
鉄道事業本部	(下記参照)	(下記参照)
現 場 視 察		
西舞鶴運転区	平成 18 年 9 月 28 日	包括外部監査人及び同補助者 4 名
宮津駅運転指令		
宮津工務区		
宮津変電所		
福知山運転支区	平成 18 年 9 月 28 日、10 月 24 日	包括外部監査人及び同補助者 2 名
首長ヒアリング		
福知山市役所	平成 18 年 11 月 28 日	包括外部監査人及び同補助者 2 名
京丹後市役所	平成 18 年 11 月 29 日	
宮津市役所		包括外部監査人及び同補助者 1 名
舞鶴市役所		

鉄道事業本部への往査の状況	
往査実施日	往査担当者
平成 18 年 7 月 18 日	包括外部監査人及び同補助者 1 名
平成 18 年 8 月 21 日	包括外部監査人及び同補助者 4 名
平成 18 年 8 月 31 日	包括外部監査補助者 2 名
平成 18 年 9 月 8 日	包括外部監査補助者 2 名
平成 18 年 9 月 15 日	包括外部監査人及び同補助者 2 名
平成 18 年 9 月 22 日	包括外部監査補助者 3 名
平成 18 年 9 月 29 日	包括外部監査補助者 1 名
平成 18 年 10 月 4 日	包括外部監査補助者 2 名
平成 18 年 10 月 12 日	包括外部監査補助者 1 名
平成 18 年 10 月 24 日	包括外部監査人及び同補助者 3 名
平成 18 年 11 月 13 日	包括外部監査補助者 1 名
平成 19 年 1 月 25 日	包括外部監査人及び同補助者 1 名

上記の他にも、包括外部監査人及び同補助者は宮福線及び宮津線の全線にわたって試乗し、また主要な駅施設等の視察を行っている。

## 5 包括外部監査人および補助者の氏名・資格

### 5.1 包括外部監査人

公認会計士・税理士	光 田 周 史
-----------	---------

### 5.2 包括外部監査補助者

同志社大学商学部教授	青 木 真 美
------------	---------

公認会計士・税理士	齋 藤 和 敬
-----------	---------

公認会計士・税理士	津 田 穂 積
-----------	---------

公認会計士・税理士	富 山 竜 二	(五十音順)
-----------	---------	--------

## 6 利害関係

京都府と包括外部監査人ならびに補助者との間には、地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。

また、KTR と包括外部監査人ならびに補助者との間にも、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係のないことを申し添える。

## 第2 監査対象の概要

### 1 会社の概要

#### 1.1 会社の沿革

KTR は国鉄再建法の制定で工事が中断されていた宮福線について、宮福線建設促進期成同盟が「バス路線への転換ではなく、鉄道による宮福線の建設」を決議し、第三セクター方式を選択したことにより、昭和57年9月に設立された「宮福鉄道株式会社」を前身とし、昭和63年7月に福知山と宮津を結ぶ宮福線（宮津－福知山間 30.4 km）を開業した。その後、平成元年8月に現在の「北近畿タンゴ鉄道株式会社」に商号変更<sup>\*1</sup>し、平成2年4月には国鉄再建法により地方交通線に選定され廃止予定とされていた宮津線（西舞鶴－豊岡間 83.6 km）を JR 西日本から引き継いで開業した。

さらに、平成4年に当時の知事が打ち出した「北近畿タンゴ鉄道線の高速化計画」に基づき、平成8年3月には宮福線の全線 30.4 kmと宮津線の一部（宮津－天橋立間 4.4 km）を電化開業したのである。【表 1.1】に KTR における主な出来事を掲げる。

【表 1.1】 KTR における主な出来事

年 月 日	主 な 出 来 事
昭和 57 年 9 月 22 日	宮福鉄道株式会社 設立
昭和 57 年 12 月 24 日	宮福線 地方鉄道事業免許取得
昭和 62 年 4 月 1 日	宮福線 第 1 種鉄道事業免許取得
昭和 63 年 7 月 16 日	宮福線（宮津－福知山間 30.4 km）開業
平成 元年 8 月 1 日	商号変更（北近畿タンゴ鉄道株式会社）
平成 元年 9 月 29 日	宮津線 第 1 種鉄道事業免許取得
平成 2 年 4 月 1 日	宮津線（西舞鶴－豊岡間 83.6 km）開業
平成 8 年 3 月 16 日	宮福線全線、宮津線（宮津－天橋立間 4.4 km）電化開業

\*1 新しい社名は一般公募によって決められた。他の候補としては、天橋立鉄道や北京都鉄道などがあつたと当時の新聞は報じている。丹後を「タンゴ」と表記したのは、音楽を連想させ、明るいイメージを期待したものといわれている。

## 1.2 本社所在地

KTR の本社は京都府庁西別館 3 階（京都市上京区出水通油小路東入丁子風呂町 104 番地の 2）に所在し、鉄道事業本部は KTR 宮津駅 2 階（京都府宮津市字鶴賀 2065 番地の 4）に所在している。本社が沿線自治体に置かれていないという点では、数多い第三セクター鉄道の中でも極めて特殊である。

## 1.3 路線図ならびに駅の状況

KTR の路線図ならびに駅の配置状況を【図 1.3】に示す。

【図 1.3】 KTR の路線図ならびに駅の配置状況



#### 1.4 資本の構成

KTR の資本金は、現在 14 億円（平成 13 年 8 月に資本金 26 億円から 12 億円を減資）であり、その出資比率は【表 1.4】のとおりである。

【表 1.4】出資者の内訳等 (平成 18 年 4 月 1 日現在)

区 分	団体数	出資額 (千円)	出資比率 (%)
地方公共団体	10	1,147,900	81.99
うち京都府	1	626,000	44.71
金融機関・商工会議所等	29	252,100	18.01
合 計	39	1,400,000	100.00

【表 1.4】からわかるとおり、京都府の出資比率は 44.71 %に達し、過半数には至らないものの、他を圧倒して筆頭株主の地位を確保している。

#### 1.5 人事の構成

KTR の役員は平成 18 年 7 月現在、取締役 17 名、監査役 3 名の構成となっており、京都府関係では取締役会長に京都府知事、代表取締役社長に元京都府職員が就任しているほか、京都府職員 1 名が取締役（企画調整部長）として出向している。また、会長、社長以外の役付取締役には、取締役副社長 3 名に沿線自治体の首長が、常務取締役 1 名に JR 西日本からの出向職員が就任している。

職員は平成 18 年 7 月現在 152 名で、うち京都府から 2 名が派遣されているほか、JR 西日本から 3 名、その他地元金融機関等から 6 名が出向している。職員数の内訳では、JR 西日本の OB 職員が 122 名を占めるのが大きな特色と言える。また、研修生として 2 名が沿線自治体から派遣されている。

## 1.6 業績の推移

最近5事業年度における業績の推移は【表1.6】のとおりである。

【表1.6】最近5事業年度の業績推移 (金額単位：百万円)

区 分	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
営業収益	1,566	1,513	1,467	1,395	1,348
人件費	789	779	791	763	790
修繕費	616	587	535	497	464
動力費	127	126	129	150	188
減価償却費	217	211	197	184	185
その他	373	367	363	359	343
営業費用	2,122	2,071	2,015	1,954	1,970
営業損益	△556	△557	△548	△558	△621
営業外損益	9	13	7	55	43
経常損益	△546	△544	△540	△502	△578
特別損益	587	547	546	487	459
法人税等	8	8	12	6	6
当期純損益	33	△5	△6	△22	△126
経営対策基金補助 <sup>*1</sup>	437	427	425	421	384
営業係数 <sup>*2</sup>	136	137	137	140	146
輸送人員(千人) <sup>*3</sup>	2,413	2,307	2,233	2,110	2,018

国鉄時代の営業係数が368(昭和52年～54年の平均)であったのに対し、KTRでは大幅に改善されている。しかしながら、輸送人員は平成5年度に3,032千人のピークに達したものの、それ以降は低落傾向にあり、最近5事業年度においてはその傾向がより顕著である。また、営業収益に関しても、輸送人員の減少にあわせて漸減傾向が続いている。さらに、経常損益に関しては、昭和63年の宮福線開業以来、全国の

\*1 経営対策基金補助は、前年度の経常損失から特急車両に係る減価償却費等を控除した損失額に対して補助している。

\*2 営業係数とは、100円の営業収入を得るのに要した営業費用のことである。

\*3 千人未満の端数を四捨五入している。

第三セクター鉄道で最大の赤字を毎年計上しており、この赤字は【表 1.6】に示す「経営対策基金補助」によって補填されている。

### 1.7 乗客数の推移

宮津線が開業した平成2年度以降の乗客数の推移を【表 1.7】に示した。前述のとおり平成5年度の3,032千人をピークに、その後の減少に歯止めがかからず、平成17年度においては、2,000千人を割り込む寸前にまで落ち込んでいる。

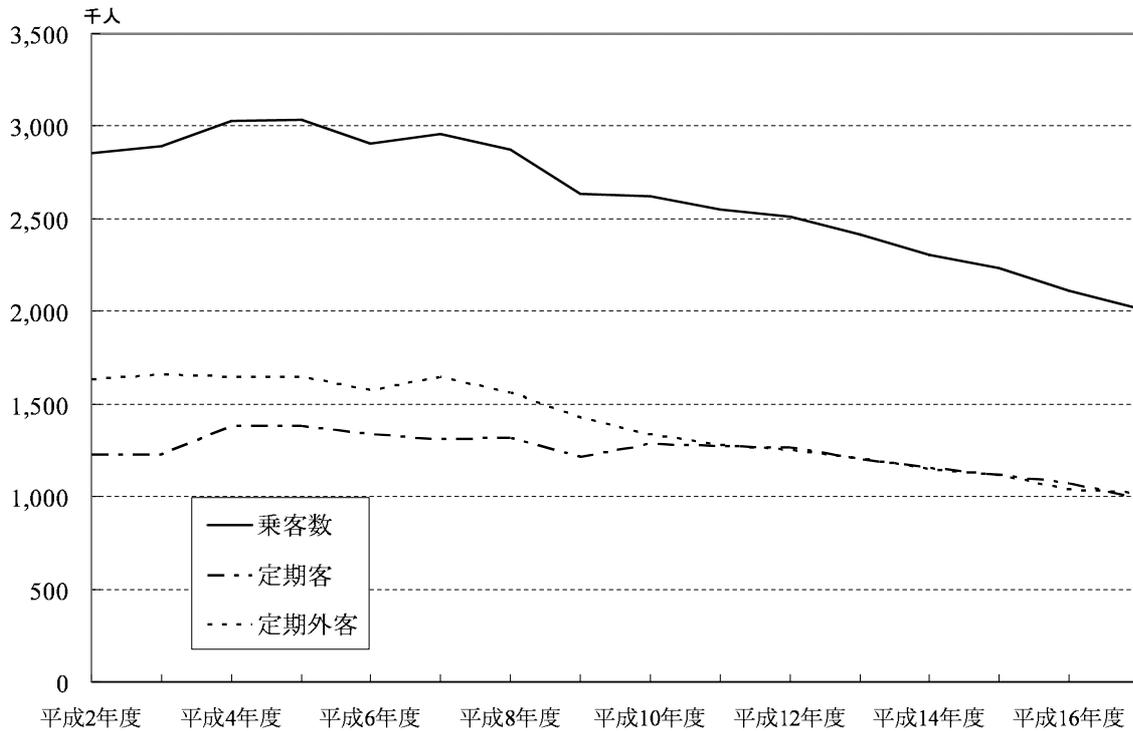
次ページの【図 1.7】は【表 1.7】をグラフ化したものである。

【表 1.7】 KTR の乗客数の推移 (単位：千人)

	乗客数*1	乗客数	
		定期客	定期外客
平成2年度	2,856	1,225	1,631
平成3年度	2,891	1,230	1,661
平成4年度	3,030	1,383	1,647
平成5年度	3,032	1,383	1,649
平成6年度	2,909	1,335	1,573
平成7年度	2,959	1,313	1,646
平成8年度	2,876	1,315	1,561
平成9年度	2,637	1,211	1,426
平成10年度	2,623	1,288	1,336
平成11年度	2,548	1,269	1,279
平成12年度	2,513	1,263	1,250
平成13年度	2,413	1,204	1,209
平成14年度	2,307	1,156	1,150
平成15年度	2,233	1,116	1,117
平成16年度	2,110	1,074	1,037
平成17年度	2,018	994	1,022

\*1 千人未満の端数を四捨五入している。従って、乗客数は定期客数と定期外客数の合計と一致しない場合がある。

【図 1.7】 KTR の乗客数の推移（グラフ）



こうした乗客数の減少は、過疎化によって沿線人口が減少しつつあることや主要な定期客である沿線高校生の数が少子化の影響によって漸減していることと無関係ではない。このことを次ページの【表 1.7 の 2】に示す。

なお、【図 1.7 の 2】は趨勢比で比較したグラフである。

【表 1.7 の 2】 沿線人口と沿線高校生人口の推移 (単位：人)

	沿線人口		沿線高校生人口		乗客数* <sup>1</sup> (千人)	
		趨勢比 (%)		趨勢比 (%)		趨勢比 (%)
平成 2 年度	298,200	100.0	16,464	100.0	2,856	100.0
平成 3 年度	295,561	99.1	15,945	96.8	2,891	101.3
平成 4 年度	294,052	98.6	15,058	91.5	3,030	106.1
平成 5 年度	292,772	98.2	14,230	86.4	3,032	106.2
平成 6 年度	292,244	98.0	13,524	82.1	2,909	101.9
平成 7 年度	291,920	97.9	13,003	79.0	2,959	103.6
平成 8 年度	291,131	97.6	12,385	75.2	2,876	100.7
平成 9 年度	290,473	97.4	11,762	71.4	2,637	92.4
平成 10 年度	289,902	97.2	11,425	69.4	2,623	91.8
平成 11 年度	289,327	97.0	11,418	69.4	2,548	89.2
平成 12 年度	285,404	95.7	11,392	69.2	2,513	88.0
平成 13 年度	285,132	95.6	11,170	67.8	2,413	84.5
平成 14 年度	283,550	95.1	10,878	66.1	2,307	80.8
平成 15 年度	282,629	94.8	10,633	64.6	2,233	78.2
平成 16 年度	280,815	94.2	10,473	63.6	2,110	73.9
平成 17 年度	276,793	92.8	10,208	62.0	2,018	70.7

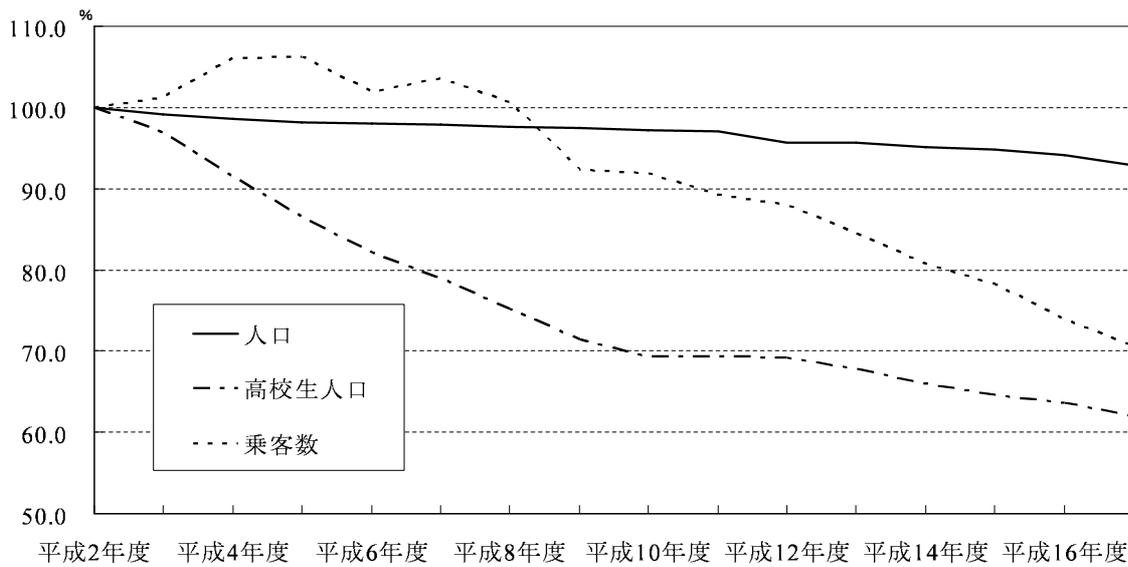
(注) 沿線人口は4市2町(福知山<sup>\*2</sup>、舞鶴、宮津、京丹後、与謝野、伊根)で算出している。  
(出典：京都府統計書)

沿線人口、沿線高校生人口ともに毎年減少の一途を辿っており、その意味で KTR の鉄道事業をめぐる環境は年々厳しさを増していると言わなければならない。今後、然るべき対策を講じなければ、乗客数は減ることはあっても増えることはないというのが偽らざる実態であろう。

\*1 千人未満の端数を四捨五入している。

\*2 旧夜久野町、三和町分を除いている。

【図 1.7 の 2】 沿線人口と沿線高校生人口の推移（趨勢比グラフ）



さらに、KTR の鉄道事業に対する脅威として、マイカーの普及状況を一瞥しておく必要がある。【表 1.7 の 3】 からモータリゼーションの進展を窺うことができる。

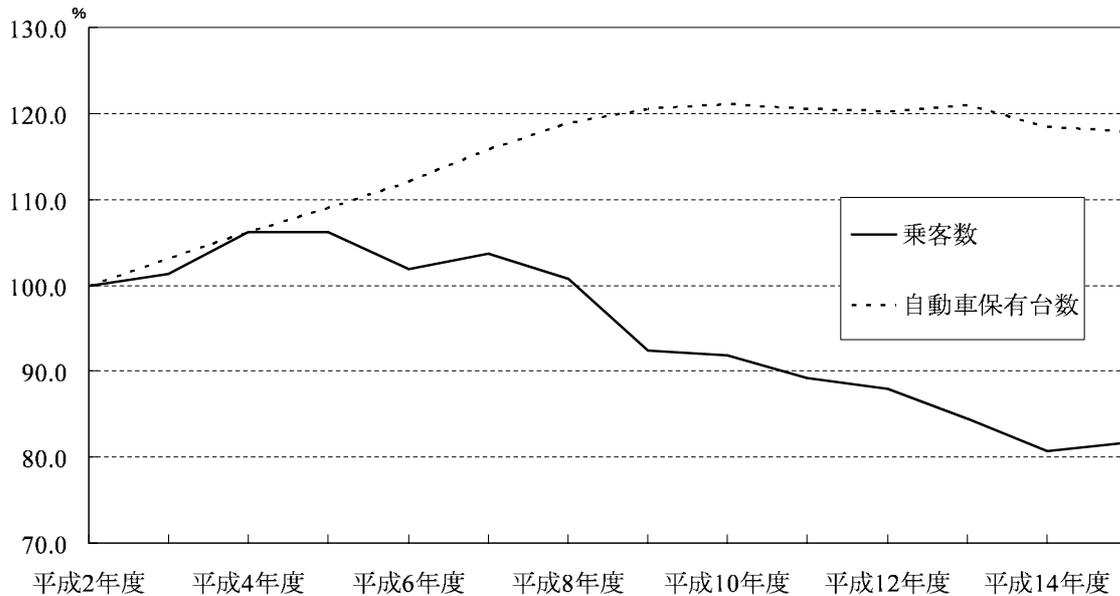
【表 1.7 の 3】 沿線地域における自動車保有台数の推移

	乗客数 (千人)	自動車保有台数 (台)		
		趨勢比 (%)	自動車保有台数 (台)	趨勢比 (%)
平成 2 年度	2,856	100.0	76,992	100.0
平成 3 年度	2,891	101.3	79,446	103.2
平成 4 年度	3,030	106.1	81,718	106.1
平成 5 年度	3,032	106.2	83,874	108.9
平成 6 年度	2,909	101.9	86,307	112.1
平成 7 年度	2,959	103.6	89,133	115.8
平成 8 年度	2,876	100.7	91,514	118.9
平成 9 年度	2,637	92.4	92,782	120.5
平成 10 年度	2,623	91.8	93,205	121.1
平成 11 年度	2,548	89.2	92,852	120.6
平成 12 年度	2,513	88.0	92,609	120.3
平成 13 年度	2,413	84.5	92,143	119.7
平成 14 年度	2,307	80.8	91,202	118.5
平成 15 年度	2,233	78.2	90,751	117.9

(注) 乗客数については、千人未満の端数を四捨五入。自動車保有台数については、平成 15 年度までのデータを入力。

また、【図 1.7 の 3】は沿線地域における自動車保有台数の推移と KTR の乗客数の趨勢比をグラフ化したものであるが、両者の乖離幅が年々広がっていったことが読み取れる。マイカーの普及が KTR の乗客数の減少に投影されているといっても過言ではないだろう。

【図 1.7 の 3】沿線地域における自動車保有台数の推移と KTR の乗客数の趨勢比



## 1.8 保有設備

### 1.8.1 営業用車両

KTR が保有している営業用車両は次ページの【表 1.8.1】のとおり、特急車両が 2 種 16 両、普通車両が 4 種 18 両、合計 34 両となっており、すべて気動車である。

宮福線と宮津線の一部を電化しているにもかかわらず、KTR 自身では電車を全く保有していないという特殊な状況となっている。

【表 1.8.1】 KTR 保有車両の概要

種 別	型 式	愛 称	保有両数
特急車両	KTR001 型	タンゴ・エクスプローラー	3 両×2 編成
特急車両	KTR8000 型	タンゴ・ディスカバリー	2 両×5 編成
普通車両	MF 100・200型		6両 (100型 4両、200型 2両)
普通車両	KTR700・800型		12両 (700型 9両、800型 3両)

KTR では第三セクター鉄道の中では数少ない自社仕様の特急車両を保有し、さらに、その仕様が全く異なる2車種を保有している点に特徴がある。これらの特急車両は JR 西日本との相互直通運転に運用されているが、KTR001 型「タンゴ・エクスプローラー」の3両×2編成については、平成17年4月25日に発生した JR 福知山線尼崎脱線事故による安全対策強化の関係で、現状の車両性能では福知山線内の走行が制限されており、KTR 線内を走行するのみとなっている。一方、普通車両の MF100・200 型は宮福線を中心に、KTR700・800 型は宮津線を中心に、それぞれ運用されている。

KTR8000 型「タンゴ・ディスカバリー」は、平成8年製造で経過年数は10年程度であるが、KTR001 型「タンゴ・エクスプローラー」は1次車が平成2年、2次車が平成4年の製造であり、また、普通車両の MF100・200 型が宮福線開業当初の昭和63年、KTR700・800 型が宮津線開業の平成2年の製造である。このように、特急車両の KTR001 型「タンゴ・エクスプローラー」と普通車両の MF100・200 型および KTR700・800 型はいずれも新製後20年近くが経過しており、車両の経年劣化が問題となっている。

### 1.8.2 信号保安設備

信号保安設備は、宮津線と宮福線で異なる形式を採用している。そのため指令系統も分かれており、宮津線の運転指令は宮津駅構内に、宮福線の運転指令は福知山運転支区に駐在しており、効率の良い運用とはなっていない。このような状況を招来したのは宮津線と宮福線の開業に至る経緯が異なるためであり、宮福線開業当初において

は将来的に宮津線を KTR で運行することを想定していなかったことに起因するものである。結果として「つぎはぎ」による信号保安設備となっており、効率の悪さはもちろんのこと、メンテナンスの面でも無駄が多くなっていることを指摘することができる。比較的新しい設備である宮福線でも開業以来すでに 20 年が経過しており、さらに老朽化が深刻な宮津線においては、使用している車載無線機の電子部品の製造打ち切り、保証期間終了時期が目前に迫っていることもあって、信号保安設備の更新が喫緊の課題となっている。

### 1.9 経営対策基金の状況

第三セクター鉄道は、そもそも不採算な路線を旧国鉄や JR 各社から引き継いだ経緯から、当初より経営については厳しい状況が予測されていた。そのため、将来に発生するであろう欠損補填を主な目的として、車両・信号・線路などの設備の充実や更新、大規模災害発生時の復旧費の一部助成を想定しつつ、鉄道事業の安定経営を図るために経営対策基金を設置している。この経営対策基金は、関係地方自治体の公的負担に加えて、転換交付金<sup>\*1</sup>などを積み立てた地方自治体が管理・運営する地方自治法上の「基金」である。当初は、基金による運用益を損失の補填に充当する予定であったが、低金利時代が長期間継続しているため計画通りの果実が生まれず、その結果、多くの第三セクター鉄道会社においても基金の取り崩しが進み、中には残高がゼロになるケースなど問題は深刻化している。

KTR においても例外ではなく、京都府が北近畿タンゴ鉄道経営対策基金条例に基づき、KTR の経営に対して助成することで地域の公共交通の維持確保を図るべく、北近畿タンゴ鉄道経営対策基金（以下、KTR 基金という）を設置している。

\*1 転換交付金は、特定地方交通線転換の見返りとして営業キロあたり 3,000 万円が交付された。

KTR 基金の最近 10 年間の推移は【表 1.9】のとおりである。

【表 1.9】最近 10 事業年度の基金推移 (単位：千円)

	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度
積立金	—	—	—	270,000	400,000
前期繰越金	1,045,775	666,348	399,943	90,258	4,456
受取利息	7,702	5,226	2,894	337	17
合計	1,053,477	671,574	402,837	360,595	404,473
取り崩し金	387,129	271,631	312,579	356,140	396,154
次期繰越金	666,348	399,943	90,258	4,456	8,319

	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度
積立金	437,000	427,000	425,000	421,000	383,000
前期繰越金	8,319	7,935	7,532	7,313	7,094
受取利息	20	15	11	10	9
合計	445,339	434,950	432,543	428,323	390,103
取り崩し金	437,404	427,418	425,230	421,229	383,578
次期繰越金	7,935	7,532	7,313	7,094	6,525

KTR 基金の繰越金は平成 4 年度の 1,592,065 千円がピークであったが、その後の取り崩しが進んだ結果、平成 10 年度末には次期繰越金が 90,258 千円にまで枯渇した。そのため、平成 11 年度以降は京都府及び沿線自治体等からの積立金により基金を補填している。

なお、この積立金による基金の補填は、基本的には前年度に発生した KTR の損失を補填しているに過ぎず、積み立てられた基金のほぼ同額が取り崩されている状況にある。その結果、もはや基金としての役割を果たしてるとはいえないのが実態である。

また、受取利息についてもピーク時の平成 3 年度には 93,796 千円であったが、長期にわたる運用金利の低迷や取り崩しによる基金残高の枯渇により、積立金による基

金の補填が始まった平成11年度以降は、ほぼゼロに等しい状況に陥っている。

したがって、KTR 基金がこのような状況下にある以上、KTR にとって喫緊の課題となっている車両の老朽化に伴う取替や、信号保安設備の更新について基金の活用が全く望めない状態におかれているのである。

#### 1.10 KTR に対する行政からの支援状況

平成17年度のKTR 基金に対する積立金は、京都府域で361百万円、兵庫県域で21百万円である。京都府域負担の361百万円のうち、京都府の負担はその1/2の180百万円であり、残りの1/2についてはKTR の沿線自治体が所定の負担割合に基づいて負担している。この負担割合は自治体間の協議により決められており、平成17年度においては均等割20%、人口割20%、営業キロ割30%、乗車人員割30%の割合で算出されていた。しかし、市町村合併があったこと等により負担割合の見直しが行われ、平成18年度における負担割合は、均等割10%、人口割30%、営業キロ割20%、発車本数割40%の割合に変更された。

また、京都府はKTR 基金に対する補助金以外にも、「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」、「宮福線等高速化支援補助金」、「KTR 運営助成費」などの各種負担に応じており、平成17年度に京都府が負担した補助金の総額は299百万円にものぼる。さらに、京都府はこれらの補助金以外にも「派遣職員等人件費負担」として平成17年度で32百万円を負担しており、沿線自治体においても補助金の負担のほか、「派遣職員等人件費負担」、「固定資産税減免」、「駅委託料負担」といった様々な負担に応じているため、沿線自治体にとっての財政負担は決して小さくない。沿線自治体の中には自らの財政そのものが深刻な状態に置かれているところもあると仄聞するが、そのような沿線自治体がKTR に絡んで今以上の財政負担に耐えうるのか疑問なしとしない。

なお、最近5年間におけるKTR に対する行政からの支援状況は、次ページの【表1.10】、【表1.10の2】に示すとおりである。

【表 1.10】 KTR に対する自治体からの支援状況

(単位：千円)

項 目	年 度					
	平成 13	平成 14	平成 15	平成 16	平成 17	5 年累計
運 営 費 補 助 負 担 額	437,000	427,000	425,000	421,000	383,000	2,093,000
うち 京 都 府 負 担 額	206,425	201,700	200,755	198,865	180,915	988,660
うち 府 域 沿 線 自 治 体 負 担 額	206,425	201,700	200,755	198,865	180,916	988,661
鉄 道 軌 道 近 代 化 設 備 整 備 費 補 助 金	136,400	127,660	134,599	114,394	149,740	662,793
うち 京 都 府 補 助 額	31,508	29,489	31,092	26,425	35,503	154,017
うち 府 域 沿 線 自 治 体 補 助 額	31,508	29,490	33,650	26,425	35,503	156,576
宮 福 線 等 高 速 化 支 援 補 助 金	73,221	74,214	76,292	76,993	78,567	379,287
うち 京 都 府 補 助 額	36,611	37,107	38,146	38,496	39,283	189,643
うち 府 域 沿 線 自 治 体 補 助 額	36,611	37,107	38,146	38,496	39,283	189,643
K T R 運 営 助 成 費	5,436	5,436	8,258	6,436	123,000	148,566
うち 京 都 府 補 助 額	4,500	4,500	5,500	5,500	43,429	63,429
うち 府 域 沿 線 自 治 体 補 助 額	936	936	1,665	936	38,865	43,338
派 遣 職 員 等 人 件 費 負 担	67,996	41,196	34,386	42,845	38,107	224,530
うち 京 都 府 負 担 額	60,676	33,876	28,056	36,845	32,107	191,560
うち 府 域 沿 線 自 治 体 負 担 額	7,320	7,320	6,330	6,000	6,000	32,970
固 定 資 産 税 減 免 <sup>*1</sup>	62,004	59,399	55,232	51,891	49,187	277,713
駅 委 託 料 負 担	44,743	43,212	43,367	45,762	42,927	220,011
計	826,800	778,117	777,134	759,321	864,528	4,005,900
うち 京 都 府 補 助 額	339,720	306,672	303,549	306,131	331,237	1,587,309
うち 府 域 沿 線 自 治 体 補 助 額	389,547	379,164	379,145	368,375	392,681	1,908,912

\*1 固定資産税減免については4市1町分(宮津市、舞鶴市、福知山市、京丹後市、与謝野町)を示している。

【表 1.10 の 2】 KTR に対する府域沿線自治体からの支援状況<sup>\*1</sup> (単位：千円)

項 目	年 度					
	平成 13	平成 14	平成 15	平成 16	平成 17	5 年累計
運 営 費 補 助 負 担 額	206,425	201,700	200,755	198,865	180,916	988,661
鉄道軌道近代化設備整備費補助金	31,508	29,490	33,650	26,425	35,503	156,576
宮福線等高速化支援補助金	36,611	37,107	38,146	38,496	39,283	189,643
K T R 運 営 助 成 費	936	936	1,665	936	38,865	43,338
派遣職員等人件費負担	7,320	7,320	6,330	6,000	6,000	32,970
固 定 資 産 税 減 免	62,004	59,399	55,232	51,891	49,187	277,713
宮 津 市	19,728	19,391	18,120	17,315	16,380	90,934
舞 鶴 市	5,058	4,664	4,453	4,130	3,934	22,239
福知山市 (旧大江町含む)	26,427	25,419	23,476	21,777	20,273	117,372
京丹後市 (旧丹後 6 町)	9,449	8,714	8,123	7,646	7,569	41,501
与謝野町 (旧与謝郡 3 町)	1,342	1,211	1,060	1,023	1,031	5,667
伊 根 町	—	—	—	—	—	—
駅 委 託 料 負 担	44,743	43,212	43,367	45,762	42,927	220,011
宮 津 市	7,764	7,764	7,798	7,798	7,290	38,414
福知山市 (大江駅分)	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	7,500
京丹後市 (旧丹後 6 町分)	31,012	29,481	29,602	31,997	29,729	151,821
与謝野町 (野田川駅分)	4,467	4,467	4,467	4,467	4,408	22,276
計	389,547	379,164	379,145	368,375	392,681	1,908,912

\*1 調査対象は 4 市 2 町 (宮津市、舞鶴市、福知山市、京丹後市、与謝野町、伊根町) である。

### 1.11 乗務員の育成

従来、KTR では乗務員の確保については、専ら JR 西日本の OB 職員に頼っており、結果として乗務員の高齢化が顕著である。しかしながら、JR においても団塊の世代の大量退職以降は、国鉄末期における採用抑制策とも相俟って乗務員不足が深刻化している。このような状況下では、今後 JR 西日本から OB 職員の採用は望めない。特に、動力車操縦免許を必要とする運転士の採用は、免許を取得するのに通常2～3年程度を要する<sup>\*1</sup> ことから問題はより深刻であり、高齢により退職が間近に迫っている運転士を大量に抱える KTR にとって、運転士の新規採用が重要な課題となっている。

### 1.12 三大プロジェクトの概要

現在、KTR では「三大プロジェクト」といわれる下記の事業に取り組んでいる。

【表 1.12】 三大プロジェクトの概要（平成 18 年 10 月時点）

	①	②	③
事業名称	福知山駅付近連続立体交差事業（都市計画事業）	河川激甚災害対策特別緊急事業（河川名：円山川）	河川激甚災害対策特別緊急事業（河川名：大手川）
事業内容	福知山駅付近連続立体交差事業（宮福線 1.2 kmを高架にして踏切3ヶ所を撤去する。）	河道拡幅、護岸工事等による円山川橋梁（長さ289.74 m、昭和4年12月架設）架替等	河道拡幅、護岸工事等による宮津川橋梁（長さ27.45 m、大正14年7月架設）架替等
期 間	平成16年度～平成20年度	平成17年度～平成21年度	平成17年度～平成21年度
概算事業費	約47億円	約50億円	約10億円

いずれの事業も事業費の負担は国または京都府あるいは兵庫県などであり、KTR が直接負担するものではないが、KTR に対して多額の資金を必要とする投資が進行している事実を指摘しておく。

\*1 動力車操縦免許の受験資格が20歳以上であり、高卒新規採用の場合に2～3年を要するという意味である。

また、KTR 自体は事業費を負担することはないとはいえ、設備が完成した後の維持費用について負担する可能性もある。たとえば、福知山駅の高架に際して設置されるエレベータの維持管理費用などはその好例といえよう。もっとも、これについては、高架化によって廃止される踏切の維持管理費が縮減されることとのバランスから、福知山市との間で費用負担についての調整が図られる可能性もあることを申し添えておく。