

令和4年度第3回 函館市企業局経営懇話会 会議録

【開催日時】 令和5年2月20日（月） 午後2時00分～午後3時30分

【開催場所】 函館市企業局庁舎4階大会議室（アクロス十字街）

【次第】

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 函館市上下水道事業経営ビジョンおよび函館市交通事業経営ビジョンの改訂（素案）に係るご意見に対する企業局の考え方について
 - (2) 函館市上下水道事業経営ビジョンおよび函館市交通事業経営ビジョンの改訂（原案）について
- 3 その他
- 4 閉会

【出欠状況】

■委員（出席11名）

（○は出席，敬称略）

所属団体	氏名	出欠	所属団体	氏名	出欠
公立はこだて未来大学	木村 健一	○	函館東商工会	畠山 晴一	○
北海道大学名誉教授	三浦 汀介	○	連合北海道函館地区連合会	黒瀧 浩二	○
北海道税理士会函館支部	半浦 明美	—	函館商工会議所	竹内 正幸	○
北海道電力ネットワーク株式会社	喜多村 悟	○	函館水産連合協議会	吉村健太郎	—
函館市社会福祉協議会	佐藤 秀臣	○	函館地区バス協会	渡部 浩典	○
函館市女性会議	佐々木 香	○	函館湯の川温泉旅館協同組合	大桃 誠	—
函館市町会連合会	江頭 進	○	一般公募	山本 秀治	○
函館消費者協会	森元 浩	—			

■事務局（出席23名）

田畑企業局長

- ・ 管理部 万丈部長，白杵次長，高野総務課長，武知経営企画課長，中村経理課長，川井料金課長，小辻収納・滞納整理担当課長，経営企画課4名
- ・ 上下水道部 伊藤部長，高木次長，川村管路整備室長，丹内業務課長，田原計画・管路担当課長，加地維持管理担当課長，佐野温泉等担当課長，西谷浄水課長，濱坂終末処理場長
- ・ 交通部 廣瀬次長，湊事業課長，向出安全推進課長

開会前

経営企画課長

本日は御多忙中のところご出席いただき、また検温へのご協力、誠にありがとうございます。開会前ではございますが、新たに就任しております委員のご紹介をさせていただきます。連合北海道函館地区連合会の黒瀧委員でございます。よろしくお願いいたします。

次に、半浦委員、森本委員、吉村委員、大桃委員につきましては、所用のため欠席されますことをご報告させていただきます。

本日の懇話会におきましても、感染予防対策を講じながら、会議を進めてまいりたいと考えておりますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。また、当懇話会の会議録につきましては、後日公表となりますことをご了承いただき、発言の際にはマイクをお使いいただきますようお願いいたします。なお、共用するマイクにつきましても、お使いになる方が変わるたびに消毒させていただきます。

1 開会

経営企画課長

それでは、これより令和4年度第3回函館市企業局経営懇話会を開会します。

2 議事

経営企画課長

次第2の議事でございますが、ここからの進行は三浦会長にお願いいたします。それでは三浦会長よろしくお願いいたします。

三浦会長

それでは次第2の議事でございますが、事務局から説明をお願いいたします。

経営企画課長

函館市上下水道事業経営ビジョンおよび函館市交通事業経営ビジョン改定の素案に係るご意見に対する企業局の考え方についてご説明いたします。

A4横の4枚の資料でございますが、令和4年12月27日付で、皆様に郵送させていただきました函館市上下水道事業経営ビジョンおよび函館市交通事業経営ビジョンの改定素案に係るご意見に対する企業局の考え方になります。

改めてご報告させていただきます。

<資料説明 資料1～4ページ>（函館市上下水道事業経営ビジョン改訂および函館市交通事業経営ビジョン改定の素案に係るご意見に対する企業局の考え方）

説明は以上となりますが、ご質問などはよろしいでしょうか。

渡部委員

上下水道事業経営ビジョンについてお尋ねをいたします。

スマートメーターでございますけれども、現在の検針では、今後検針員の皆さんの担い手不足でしたり、さらに業務の効率化を目指すというお話でございますので、非常にこちらは大切なことだと思います。

こちらの費用面でスマートメーターを導入した場合に、現在のメーターと比べまして、どれぐらいの金額の差があるものなのでしょうか。もし試算をされておられるようでしたらお聞かせ願えればと思います。

経営企画課長	担当課長の方からお答えいたします。
料金課長	<p>スマートメーターにつきましては、通信機能を備えた水道メーターで、現地を訪問せずに検針データを得ることができるものでございます。</p> <p>スマートメーターの試験設置を実施している水道事業者はありますが、設備機器の価格が高額なため、コスト面が普及の課題とされております。</p> <p>本市におきましては、素案に対する企業局の考え方でお示ししておりますけれども、スマートメーターを導入する場合にはメーターの交換時期にアナログ式から電子式メーター交換することや、通信機器の設置費用が必要となり、イニシャルコストとしてメーター本体の費用差と、通信機器の費用を合わせますと、現在のメーター交換費用の約3.6倍、年間で約6億円多く費用がかかるほか、導入後は通信費用が発生するものとなります。このため、当面は情報収集などに努め、スマートメーター導入に関する知識やノウハウを蓄積してまいりたいと考えているところでございます。</p>
経営企画課長	<p>担当課長からの説明があったとおり、今の試算では、年間で約6億円ほど多くかかるということなので、スマートメーターは全国的にも取り上げられておりますが、まだ機器の価格が高いという課題があり、需要の増加によって価格が下がらなければ、導入へ向けた調査研究にまで至っていないというのが函館市の現状でございます。</p>
渡部委員	<p>大きな施設などは、毎月検針されているようなので、そういった大きい施設からでも試験導入を検討していただければと思います。</p>
経営企画課長	<p>ご意見ありがとうございます。他に質問などございますか。</p>
昌山委員	<p>上下水道事業における環境負荷の低減に関する取り組みについてお聞きしたいのですが、上下水道ビジョンの施策にあるとおり、環境負荷の低減はとても重要な取り組みだと思います。これまでの取り組みを継続していくことになるのかもしれませんが、これから予定している取り組みや、検討している新しい取り組みはあるのでしょうか。</p>
経営企画課長	<p>環境負荷の低減につきましては、これまで設備の更新に合わせ、エネルギー効率のいい機器の導入や、終末処理場では下水汚泥の再利用、水道の小水力発電、処理場のガス発電などがございます。また、今はまだ検討段階ですが、庁舎の照明器具のLED化を検討しているところでございます。</p> <p>なお、水資源の有効利用を目的とする水道の漏水対策では、今年度、新技術を導入しましたので、担当課長からご説明いたします。</p>
維持管理担当課長	<p>水道管路等維持担当では水資源の有効活用の観点から、水道管路における漏水調査を実施し、漏水の防止に努めております。</p> <p>本市ではこれまで、給水区域を143ブロックに分割し、年間約35ブロック、管路延長約360kmを対象に、漏水探知機を路面等に当て、直接漏水音を聞き取り、判別するなどの音聴調査等により漏水調査を実施しておりますが、新たな取り組みといたしまして、今年度、人工衛星画像を活用した調査手法を試行しております。</p> <p>この調査方法は、人工衛星から地上に電磁波を照射いたしまして、得られた画像データをAIで解析することにより、漏水可能性エリアを、おおむね半径100mの円内に絞り込むことができるため、これまで実施しているブロック単位ごとの広範囲を対象とする調査に比べ、漏水発見率の向上と、調査の効率化が見込まれるほか、音聴調</p>

査費用の低減が期待されております。

今回の調査により報告された漏水可能性エリアにつきましては、来年度、音聴調査等により調査を行い、本手法の有効性の評価、並びに本格導入について検討したいと考えております。

経営企画課長

今、ご紹介した調査方法は、全国的に注目されている手法でございます。道内では、先行して上ノ国町が行ってございましたので、上ノ国町の担当職員から情報収集した後、調査会社とも協議し、函館市も調査可能であったため、行ったものでございます。

ただ、調査時期が秋から冬にかけてでしたので、雪があると漏水箇所をピンポイントで特定する音聴調査は難しいため、来年度、改めて報告されたエリアを調査会社に委託し、漏水を発見していきます。

他都市の実績では、漏水が見つかり、効果が出ておりますので、函館市も、水の有効利用を示す指標の有効率の向上を期待しているところです。

他にご意見等、ご質問ございますか。よろしければ、次の経営ビジョン改定の原案について引き続きご説明いたします。

それでは、資料の説明になりますが、別添資料1と3は改定の原案でございます。素案時には現行ビジョンからの変更箇所を赤字で表記しておりましたが、原案では全て黒字で表記しております。

主な変更点につきましては、過去10年間の実績のうち、平成18年から27年を平成24年から令和3年に変更しており、前期5ヶ年の実績や直近の数値に置き換えて、グラフ、表、本文を変更してございます。

また、投資計画、財政計画は、令和4年度は決算見込み額、令和5年度は、予算案の金額へ変更してございまして、それに伴い令和6年度以降の変更箇所もございません。

次に別添資料2と4の新旧対照表の様式でございますが、一番左の列を原案に対するページ番号でございます。一つ右の列に現行ビジョン、次の列が改定内容の順となっております。行の上に改定する箇所の章や項目名を記載しております。追加や変更した箇所について、文章は基本的にアンダーラインを表示しております。図や表につきましては、赤で表記しております。またグラフなどで、赤での表記が難しい箇所につきましては、現行と改定後のものをそれぞれ掲載しております。

本日は新旧対照表を用いて主な変更箇所のご説明をいたしますが、表やグラフなど新旧対照表では小さく見づらい箇所もございまして、原案も合わせてご覧ください。

それでは上下水道事業経営ビジョンの原案からご説明させていただきます。

<資料説明 別添資料1～4> (函館市上下水道事業経営ビジョン改訂および函館市交通事業経営ビジョン改定の原案)

三浦会長

それでは、只今、事務局の方からご説明がありましたが、各委員の方々から質問がございましたら、よろしく願いいたします。

黒瀧委員

働く者の立場で意見を述べさせていただきたいと思います。

交通事業の関係で、この産業というのは非常に近年厳しい状況がありまして、人員不足も含めまして、交通事業経営ビジョンの中にも資料は入っておりますが、4点ほど質問をさせていただきたいと思っております。

まず、市電の運転士の関係なのですけれども、ようやく全員が正規職員になったという話は聞いておりますし、この資料の中にも、比較のグラフも入っておりますが、それでも賃金が、一般の市の職員より安いという話も聞いております。全国の鉄軌道の運転士の賃金の比較としては、どのような数字になっているのかをまず1点お聞きしたい。

それと、市電の運転士の育成のプロセスですけれども、どのようなプロセスで育成をしているのかということが2点目です。

あと、3点目としまして、それに関係して、採用してから免許取得させるためにも時間とコストが結構かかっているという観点から、せっかく市電の運転士になっても、なかなか定着をしないで辞めていくという話も聞いております。直近で良いので、何人くらいの方が退職をされていったのか、お聞きしたい。

せっかく正規職員になったのに、残念ながら辞めていくという理由は、個々の色々な話もありますから、その中にまで追求していくことにもなりませんけれども、一般的に市電の運転士の賃金体系および労働条件および拘束時間、労働環境、この辺の影響がどのように働く者の環境にとって、辞めていく理由にも繋がっていくのかと思っておりますので、その辺のところの運転士不足を、このような関係で招いているような気がしますので、この辺の将来的な運転手の育成、または正規職員になった後に辞めていかないような努力も含めてどのようなビジョンがあるのかということをお聞きしたいと思っております。

三浦会長

それでは、事務局の方から一つずつお願いします。

事業課長

人員不足につきまして、一般部局の賃金より低いという給料表を採用しているところでございますが、福利厚生部分が一般職員と同じ扱いということで、ご理解をいただいていると考えております。

2番目の育成のプロセスにつきましては、駒場車庫の構内に電車乗務員養成所という乗務員を養成する施設がございます。こちらの方で、学科と実技合わせて約5ヶ月間かけて育成をしております。こちらは、国家試験の乙種電気車運転免許を目指して勉強させており、合格して、晴れて独車ということで、一般の公道に1人でお客様を乗せて出ることとなっております。

育成に関わるコストにつきましては、試験に合格するまでの間は臨時職員として採用をしており、試験に合格しなかった場合は、今のところは発生しておりませんが、雇用は打ち切りとしておりますが、現在のところは打ち切っているものはございません。

退職者につきましては、今年度2名退職をしておりますが、1名は教員免許を取得しておりまして、そちらの方の道に進む道筋ができたということで、運転士で頑張っていきたいという熱意もあったのですが、教員の夢を追い求めるために退職をしております。もう1人の方は、家庭を持たれている方で、賃金がもう少し環境の良いところに行きたいということで、退職をされたという状況でございます。

交通部次長

何点か補足と、お答えできなかった部分を、私の方からお答えさせていただきます。

まず、最初にお尋ねになりました運転士の賃金でございますが、鉄道、路面電車運転士の全国平均と比較してというところでは、手元に資料がないので、お調べして、後日お示しすることになります。15年ぐらい前の話にはなりますが、当時では全国平均よりも低いというのは、厚生労働省の数字で見えておりました。それが、今は運転士全員が正規職員になりましたので、若干ですが、給料に関しては改善されたと思っておりますが、直近のデータは改めてお調べいたします。

それから、乗務員が定着していないという部分で今年度、2名辞めたというご説明をしましたが、昨年度も2名辞めておまして、昨年度のケースに関して、1人は子育ても終わって、好きなことやりたいということで、いろいろお話ししたところ、運転業務、それから接客業務には向いてなかったと思っております、それでも生活を考えずっと我慢してきたけれども、一定程度その家庭の方も目途がついたため辞めております。

もう1人に関しては、少し手取りが足りないということで辞めております。

最後の方で、今後定着させる、それから辞めさせないビジョンという部分ですが、まず、運転士として採用するときに適性検査というのを、国が決めしている基準に則って行うのですが、その後の適正の診断に関して、もう少し厳しく見る必要があるということも考えております。と言いますのは、やる気と言いますか、モチベーションと言いますか、そういうものを維持し、向上させていくというようなことも必要になってきますので、入ってからの教育、研修も、内容を色々工夫しながら、賃金だけではなく、労働条件含めてですが、路線バスの運転士もそうだと思いますが、どうしても拘束時間が長くなってしまいます。それは、働く運転士の都合に合わせてダイヤを作っているのではなくて、お客様の流動性を見てダイヤを組んでおまして、それに合わせて運転士の労働時間というものが決まってくる。どうしても、途中の休憩時間が長めになってしまう関係上、出勤してから退勤するまでの拘束時間が非常に長くなります。そういった労働条件の中にあっても、乗務員さんの意識を高めると言いますか、モチベーション保っていくような研修等も行っていきたいと思っております。

黒瀧委員

例えば、大型バスの2種免許を取得するのにも結構な費用がかかり、今だと40万円くらいかかって、バスの運転士のなり手もない。おそらくこの交通産業全体でいうと、鉄軌道の電車の免許を取得するとしても5ヶ月かかり、国家試験のため、それを短縮して欲しいと言っても、そう簡単に短縮はされないのだと思いますけれども、5ヶ月かけてようやく電車の免許を取得して、例えば1年か2年、勤めたけれども、私はどうも仕事が合わないとか、賃金が安いと言って辞めていくというのは、企業として見れば非常に悪循環になって、業績にも影響することも考えられますので、5ヶ月間を要しなくても取得できるような、働きかけも含めてしてもらいたいと思います。

それと、先ほどダイヤの話も出ましたけれども、道内のバス企業全般がそうなのですが、運転手不足である企業などは、走るとお客さんが乗るのに、運転士がいないためにダイヤを間引いている、もしくは廃止をしてしまうというような地域も存在しておりますので、函館の地域において、市電は交通産業の要ですし、観光産業も含めると電車があって良かったというような声も多々聞こえますので、何とか運転手不足によって、電車の時間を間引くというようなことのないように、事業として努力していただきたいと思っております。

三浦会長

それでは、この件を、以上といたしまして、他のご意見はありますか。

山本委員

最近、電車に乗っていると、乗り降りを非常に苦労している人を多く見ます。バリアフリー車両の投入がいつ頃になるのか。だんだんそうしていかないと、乗客が更に減ってくると思いますので、その辺の計画を教えてください。

もうひとつは、乗客を増やすためにどうするかという対策として、都内の私鉄の例ですが、ラッシュアワー以外の乗客を増やすために、沿線の商店街と提携し、クーポンみたいなものを発行して、電車に乗ったら、どこでも自由に降り、その辺の商店と提携して割引券を発行することをしている。函館ですと、電車通り沿いでは、結構スーパーもコンビニもあるので、そういうところと提携して、電車に乗ったら、どこかの店舗でクーポンを使って割引してもらおうというやり方もあると思いますので、検討してみたいかがでしょうか。

交通部次長

まず、最初のバリアフリー車両の導入計画というところですが、今年度、一両発注しており、車両メーカーの生産が追いつかない状況、納期に非常に時間が掛かっておりまして、今年度発注しておりますが、台車といいまして、タイヤが付いている下の部分ですが、これだけが入ってくるのが数カ月遅れますので、今年の夏ぐらいには、走り始める見込みになっております。ここから先に関しては、ご存知かもしれませんが、一両2億5000万円ほどする車両ですので、中々、次々と入れていくということが出来ない状況です。

経営ビジョンの中では、その部分を明確に計画することが出来なかったというのが正直なところですが、ただ、車両が全体的に老朽化しておりますので、当然ながら更新する際には、バリアフリー型を入れていくということになります。

それから、2点目の取り組みについてですが、貴重なご提言ありがとうございます。商店街の連携というところですが、実は1日乗車券をお買い求めいただき、1日券をお店で提示すると、例えばジュース1杯サービスになるとか、飲食費を10%割引きますとか、いくつか沿線のお店をお願いをして、そういうサービスにも取り組んでいるところですが、ただ、日常使いの方々に関しては、お店のクーポンなどの仕組みをとっていないのが現状です。今、皆さんにICAS nimocaをご利用いただいております。お店によってはICAS nimocaを使って商品代をお支払いいただくと、ポイント還元があるとか、そのようなお店も何店舗かあり、年に1回、2回なのですが、株式会社ニモカと一緒に、キャンペーンと称し、ICAS nimocaを使える指定されたお店にはなりますが、そこで買い物していただくと、ポイント還元するとか、抽選で何名かの方に同じポイントでも、100ポイントとか1000ポイントとか大きなポイントをお返しするようなキャンペーンもしています。

今後も、そのような取り組みをして、出来るだけその沿線で買い物もしていただけるようなことをやりたいと思っております。

また、デジタル乗車券として、スマートフォンで1日券も使えるようになっているのですが、隠れた機能として、1日券と一緒に、もぎり式のチケットも持たせる機能も実装しており、あとは、そのチケットを使っただけのお店を探すだけになっています。ですが、交通部も限られた人員ですので、そのお店に営業に行くような時間がなかなか取れないというのが実情でございます。もし、皆様方からも、そのような情報があり、ご一報いただければ、我々の方で連携してくださる商業施設にも足を運んで、機能の説明もさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

三浦会長

よろしいですか。それでは、他の方、どなたかおられますか。

三浦会長

先ほど運転士の方の待遇の問題が、委員の方からありましたけれども、これは非常に大事な話だなと思って聞いていました。原案資料の29ページにSDGsに関連する資料がございますけれども、ここで1の「安全で信頼される公共交通」の中を見ると、施設計画の問題とか技能の問題というのが並んでいるのですが、職員の待遇改善みたいな話も入るのかなと思って聞いておりました。やはり働く環境というのは大事で、そういうものが改善されていかないと、SDGsでいうところの持続可能性は担保出来ないと思います。これは、電車みたいなハードの問題ではなくて、やはり、そこで働いている現場の人々の働き方を、もう少しスマートな労働環境にしていくということを考えていかないと、利用者について、非常に熱心に検討されているのはいいことなのですけれども、やはり事業を支える基盤になる人々の存在というのは大事なので、黒瀧委員からのお話を、しっかり受けとめて、今後の検討の中に加えていっていただきたいと、座長の方からお願いしたいと思います。

他に何かご意見、ございますか。皆さんこれに目を通していただいて、大きな問題になるところも無いようですが、もし何かありましたら、また後でも言っていただいて結構ですけれども、ご意見がないようですので、本件については、これで終了させていただきます。

3 その他

三浦会長

それでは、次第3のその他でございますが、事務局から報告事項等あります。内容について事務局から説明のほど、よろしくお願いたします。

経営企画課長

すでに、新聞などで報道されている件になりますが、2点ご報告させていただいたことがございます。1点目は水道下水道使用料等のお知らせに係る算定期間の誤入力による口座振替予定日の誤表記等について、でございます。担当課長よりご説明いたします。

料金課長

先月におきまして、水道下水道使用料等のお知らせ、いわゆる検針票に係る算定期間の誤入力による口座振替予定日のご表記等があった検針票が投函されたことにつきましてご報告いたします。

発生日につきましては、令和5年1月8日 日曜日から1月10日 火曜日まででございます。配布件数につきましては8,692件、市内25町の一部でございます。

誤表記の内容でございますが、対象の年月分、正しくは令和4年12月、1月分のところを令和4年11月、12月分と記しております。続いて口座振替予定日でございますが、正しくは令和5年3月27日のところ令和5年2月27日といたしました。

原因といたしましては、検針用スマートフォンのデータ作成に当たりまして、企業局が指示した対象月分の内容について、電算処理業務の受託事業者が誤った算定期間の情報を入力したため、検針票に対象の年月分および口座振替予定日が表記されたものでございます。また、このうち3件につきましては、水道の使用量、金額等においても、誤謬があったものと承知しております。まずは、使用者様の対応といたしましては、対象の使用者様に対しまして、お詫びと正しい内容を記載した通知を1月13日に発送いたしました。さらに、再発防止につきましては、電算処理業務の受託事業者に対し、データ入力時におけるチェック体制の強化および入力ミス未然に防ぐための仕組み作り、いわゆるシステム改修を指示するとともに、検針業務の受託者に対し、検針票出力時のチェックを徹底させることといたしました。

企業局としても、職員のチェック体制の強化、また各受託事業者に対する管理およ

び監督の強化を図り、再発の防止に努めることといたしました。

経営企画課長

次に2点目でございますが、令和4年12月16日に発生いたしました市電脱線事故に係る概要について、担当課長よりご説明いたします。

事業課長

令和4年12月16日発生の市電脱線事故の概要と再発防止策についてご報告させていただきます。

令和4年12月16日 金曜日13時頃、市役所電停から函館駅前電停間で脱線事故が発生いたしました。

負傷者はありませんでしたが、影響は108本の運休と、駅前から谷地頭、ドックの方向が運休となっており、湯川から駅前間は折り返し運行をしておりました。

影響人数といたしましては、約2,400名となっております。

事故の状況といたしましては、当該車両は市役所前停留場を午後12時57分に出発後、函館駅前停留所へ向けて約15キロで走行中、当該車両下部より異音があった直後、進行方向右側にそれながら、停車をいたしました。

当該車両は法線をふさぐ形で脱線しており、乗務員が降車し、状況を確認したところ、進行方向前側台車前輪が進行方向右側に脱線をしておりました。

原因といたしましては、異物に乗り上げたため脱線したものと推定しておりますが、詳細につきましては現在も調査中でございます。

再発防止策についてですが、異物発見時の対応といたしまして、全運転士に運行中の異物を発見した場合は、営業所に随時その状況を報告するとともに、軌道上の異物は運行に支障のない場所へ除去するように指導をいたしました。

冬季における研修につきましても、毎年、冬を迎える時期に配車担当および全運転士に対し、積雪による運行障害への対応、異物の除去および対応について本件を含めた事象および映像を使用した冬季運行研修を行うことといたしております。

脱線した箇所周辺のアスファルト構造の軌道保守および、異物の散乱が確認できた箇所周辺のレール際のアスファルト補修も実施を完了しているところでございます。

経営企画課長

説明は以上となります。

三浦会長

各委員から何かご意見がございましたら、ご発言をお願いいたします。

脱線事故は、まだはっきりしないという話ですけれど、雪が急に沢山降ったのが大きな原因だったのでしょうか。

交通部次長

ドライブレコーダーの映像ですと、脱線現場ではなくて、遙か手前で、アスファルト片と思われるような、黒い固まりが散乱しているのは映っていましたが、現場付近の映像には、それが無くて、しかも脱線現場付近というのはアスファルトを使わない軌道構造になっているので、当初、何故そこで脱線したのか詳しく調べる必要があるということで、あまり詳しい発表は出来ておりませんでした。その後、とにかく状況証拠といえますか、現場で写真を沢山撮らせていたので、順番に写真を1枚ずつチェックしていきましたら、車両の下にアスファルト片が挟まっていたのを見つけましたので、異物に乗り上げたというのが原因だろうと、今のところ思っております。

当然ながら脱線直後に軌道の状況、例えばレールとレールの間隔が広がっていないか、高低差が出来ていないか調べて、問題ないっていうのも、すぐに把握しておりますし、事故を起こした車両も、翌日以降1週間ほどかけて工場内で検査をしましたが、車両に関しても、全く問題ないとのことで、残ったのは異物に乗り上げたという

ところですが、残念ながら、そのアスファルトがどこから来たのかというのが、今までよく分かっていませんが、雪がだいぶ消えてきましたので、周辺の道路の状況等も含めて、もう少し調査する必要があると思っております。

三浦会長

はい、よろしくお願いいたします。どなたか他に何かご意見ございますか。よろしいですか。

それでは、ご発言が無いようですので。本日の会議日程は以上となります。進行を事務局の方にお返しいたします。

4 閉会

経営企画課長

三浦会長ありがとうございました。本日の日程は全て終了となります。それでは、令和4年度第3回函館市企業局経営懇話会を閉会いたします。ありがとうございました。