

## 交通体系における路面電車のあり方へのご意見

進行管理の目的が「函館市交通事業経営計画（第2次）」の中で、

- ・ 現行の営業路線を維持することを基本とする効率的な運行および経営の実施
- ・ 高齢社会やバリアフリー対策など利用者の観点からの魅力あるサービスの提供
- ・ 単年度収支の黒字化を基本とする経営の維持
- ・ 年次計画に基づく累積資金不足額の解消

となっている。これらを基本として実施する各対策の実績および成果を評価・検証するのであれば、主管課が行った自己評価には、概ね大きな問題点は認められない。

しかし、今後のことを考えると、本経営計画のように現状を分析して、改善（インプルーブメント）していくやり方では、遠くなく、この事業の経営に重大な支障が生じるであろう。この問題を論じるのであれば、本市の交通体系がどうあるべきか、将来の住民生活や観光客のニーズに対して、どう、革新的なインフラを作っていくべきかの議論が必要である。この問題を担当する企業局だけで議論するのでは、若干、荷が重すぎる。

まず、函館市のまちづくりに必要な都市交通のインフラはどんなものかが議論され、一定の理解に至らなければ、企業局の対応が具体的に効果を発揮し得ない。これから来る時代は、日本の人口の年齢組成において最も数の多い団塊の世代が、10数年後には、自家用車の免許証を返却し始める年齢に達する。このような状況で、函館のコンパクトシティー構想は進めなければならないのである。

街が豊かになるためには、その地域に市民が定住することが根本である。定住人口が増えると、消費活動は活発になり、商店街がにぎやかになる。定住人口の確保には、就職機会と住環境の整備が基本である。低家賃で基本的ニーズを満たす住宅や、子育てに必要な幼稚園や学校等の教育機関、暮らしの安心を担保する医療機関等、これらのものが地域に体系的に配置され、その結果、マイカーなしでも生活空間を自由に移動できる交通体系が今後の函館のまちづくりに必要である。

このような観点から、都市交通を考えると、都市の構造上路線電車の軌道がまちの空間構造における骨格と考えることができる。病院や学校やマーケット等の日常的に必要な施設は、電停をネットワークのノードとして、その付近に配置されると都合がよい。また、今後、新幹線の平成27年新函館開業を考えると、それとのリンクも重要なテーマとなる。

このような状況において、解決策は、もはや、過去の延長線上には見つからないのである。これまで（企業局の進行管理）のようなインプルーブメント（改善）ではなく、イノベーション（創新）が必要な段階に入ったのであろう。イノベーションとは、例えていえば、海中における魚類の進化ではなく、海から陸上に上がった爬虫類が、新たに大規模な生態系を生み出したような出来事（創新）を意味する。今函館には、このような地域社会のイノベーションが必要なのである。交通体系の問題も重要な課題の1つで、その体系全体を見直して、函館のまちにソーシャルイノベーションを起すようなものにならないければ本物ではない。幸い、函館には、情報デザインを専門とする未来大学がある。今後、スマート交通の研究をプライオリティーの最も高い領域として扱っていただければ、日本のどこにもない革新的な交通体系が生まれるかもしれない。関係者を含めた今後の活動に期待したい。

## 函館市交通事業経営計画（第2次）へのご意見

函館市企業局懇話会の委員として、標記計画の進行管理に対してコメントいたしました  
が、第2次事業経営計画そのものについても以下の通り意見を述べさせていただきます。

### 1. 積極的な対策の必要性について

- ・ 経営計画（第2次）概要版のP2. 『3 収入に関わる対策』にも書かれているように、函館市の人口減や高齢化によって年々市電への乗車人数が減少し、それに伴い運賃収入も減少しており、その傾向は試算期間末の平成31年度まで続きます。
- ・ このような状況の中で、「利用促進等対策の実施により、その減少額をできるだけ縮減し、安定的な経営が図られるよう最善を尽くさなければなりません。」とありますが、これでは 収入減 ⇒ 支出の削減 ⇒ 魅力のない電車 ⇒ 乗客減 ⇒ 収入減 という負のスパイラルに陥ってしまい、将来的には設備の維持管理すら満足にできなくなってしまうのではないのでしょうか。
- ・ また、（参考）の財政収支試算を見ると、後年度の乗客数の減少割合が小さすぎるように思います。実際にはこの試算以上に乗客数が減少し、収入も予想以上に減少するのではないのでしょうか。加えて施設の維持管理も当初計画を上回る費用がかかっているとのことでした。これらのことを考えると、現在の経営計画では、収支が試算より厳しい状況になることはあっても、改善することはないのではないかと思います。
- ・ 従って、今後市電を存続させるのであれば、現在の計画のように単に収入の減少に合わせて支出の削減を図るのではなく、新たな需要を発掘して積極的な利用者の増加を図ることを考えるべきだと思います。

### 2. 路面電車の価値について

『2 事業経営の基本的な考え方』において、路面電車の特性について述べており以下の5点をあげています。

- ① 定時制
  - ② 地球環境への負荷軽減
  - ③ 軌道敷の維持管理や施設整備への投資効果
  - ④ 観光への寄与
  - ⑤ 文化的要素
- 
- ① 函館市内程度の距離と道路状況であれば、定時制がそれほど大きなメリットとは考えられません。仮に、電車を廃止してバスを6分間隔で運行しても、大きなサービス低下にはならないと思われま
  - ② 地球環境への負荷低減はアピールポイントとしてはわかりませんが、これが現時点で直接の乗客増につながるとは思えません。
  - ③ 確かに投資効果はありますが、この投資が他に比べて特に効果的とは思えません。
  - ④⑤ 結局、バスなどの他の交通機関に対して、電車が有している優位性は文化的要素と観光資源としての可能性ではないのでしょうか。従って、今後の乗客増を図るにあたっては、この優位性を最大限に活用することを考えるべきだと思います。

### 3. 観光資源としての活用

- ・ 観光資源として活用するためには、観光客が乗ってみたいと思えるような電車であることが大前提だと思います。そのためには、ソフトとハードを含めて魅力的な設備にして、それを積極的に外部に発信するとともに、市民の皆さんにわが街の電車を誇りに思ってもらえるようにすることが大切だと思います。
- ・ 電車が観光資源として全国から注目され脚光を浴びるようになれば、市民の間にも我が街の電車を積極的に利用しようという機運も生まれ、交通事業が活性化のスパイラルに入っていく可能性があると思います。
- ・ 電車を単なる移動手段と考えてしまうと、価値のないものになってしまいますが、観光資源として捉えることにより、新たな価値が見えてくるとともに、観光を通じて函館全体の経済に寄与してくれる可能性が出てくるのではないのでしょうか。  
(ex.湯の川地区～本町地区(五稜郭)～十字街地区～谷地頭地区等を電車で結んだ観光ルートを整備し、電車を利用したプランを積極的にアピールすることで、より函館市の観光資源を有効に活かすことも可能だと思います。特に、電車と徒歩を組み合わせることで、自動車や観光バスの移動ではなかなかわからない隠れたお店やスポット等を観光の目玉としてアピールできるチャンスでもあります。)
- ・ まずは企業局の職員自身が電車の良さを再度認識し、どうすればより観光客の皆さんに喜んでもらえるのか、将来に向けて発展性のある展望を描くことを始めるべきではないのでしょうか。

### 4. 具体的な取り組みについて

- ・ このような方向性で考えると、もっとも重要なことは、いかに観光客に乗りたいたと思ってもらえるような魅力あるものにするかということだと思います。
- ・ そう考えると、電車の車体広告や電停のネーミングライツのような方策は、短期的には多少の増収につながると思いますが、長期的には観光資源としての電車の価値を低下させるだけではないでしょうか。
- ・ 電車を観光資源として捉えた場合、電車の外観や電停は、函館の街並みにマッチし、歴史を感じさせる意匠に統一すべきだと思います。
- ・ 近々駅周辺のデザイン公募が行なわれますが、電停のデザインを単に駅周辺とのマッチングだけで考えるのではなく、市内全ての電停全体のストーリー性だとか統一感を考慮すべきだと思います。プロポーザルの審査を行なう前に計画を表明しなければ間に合わなくなる可能性があります。
- ・ また、乗客サービスについても、接客マナーの向上や企業意識の徹底は勿論ですが、観光資源として見た場合には、観光客に喜んでもらえるサービスや接客というものを考える必要があると思います。
- ・ 加えて、今のように赤字事業でかつ将来展望も暗いものでは、働いている人達の意欲も沸きません。発展性のある目標を掲げ、将来に希望を持つことで、働いている皆さんの意識も変わるものだと思います。
- ・ 今回の質問に対する回答から、修学旅行での利用が非常に多いことがわかりました。確かに修学旅行らしい子供達が集団で電車に乗っているのを良く見ます。これは市電に潜在的な魅力がある証拠だと思います。プラン設定や宣伝のやり方次第ではまだまだ利用客増加の可能性があるといます。

- ・ いずれにせよ、事業の目的を再設定して、そのための方策も検討しなおした方が良くと思います。

#### 5. 今後の方向性について

- ・ P5の『8 終わりに』に「これらを進展させるには、交通事業者のみの見方でない、より広汎な街づくりの観点から議論を深め、将来的課題として真剣に取り組まなければならないものと考えます。」と書いてありますが、まさに、今考えなければならないことだと思います。
- ・ また、市内の広範囲に亘って軌道を有する電車事業だから、市内観光全体のコーディネート役として、新たな可能性の創造役を担えるのではないのでしょうか。
- ・ 目標を現状維持に置いては、現状を維持することすらできなくなると思います。目指すべき将来像を明確にして、それを実現するために何をすべきかを考え、行動に移すべきではないのでしょうか。

以上、素人考えですが、経営懇話会の一委員として意見を述べさせていただきます。