

## 平成27年度第2回 函館市企業局経営懇話会 会議録

【開催日時】 平成27年10月26日（月） 14時

【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) 平成27年度第1回函館市企業局経営懇話会会議録について

(2) 函館市交通事業経営計画（第2次）の進行管理について

3 閉 会

### 【出欠状況】

#### ■委員（出席10名）

（○は出席，敬称略）

所属団体	氏名	出	所属団体	氏名	出
公立ほこだて未来大学	木村 健一	○	函館市戸井地域審議会	松田 正志	○
財団法人函館地域産業振興財団	三浦 汀介	○	函館商工会議所	矢野 一英	
北海道税理士会函館支部	川田 博仁	○	函館水産連合協議会	吉村健太郎	○
北海道電力株式会社函館支店	濱谷 将人	○	函館地区バス協会	工藤 利夫	
函館市社会福祉協議会	佐藤 秀臣	○	函館湯の川温泉旅館協同組合	河内 孝善	
函館市町会連合会	深瀬 晃一	○	一般公募	寺尾 豊光	
函館消費者協会	森元 浩		一般公募	山本 秀治	○
連合北海道函館地区連合会	八木橋正典	○			

#### ■事務局（出席10名）

川越企業局長

- ・管理部 渡辺部長，松浦次長，金野総務課長，清本経営企画課長，中村経理課長，
- ・交通部 田畑部長，高坂次長，岩田事業課長，廣瀬施設課長

1 開 会

2 議 事

(1)平成27年度第1回函館市企業局経営懇話会会議録について

－ 会議録原案通り（修正等無） －

(2)函館市交通事業経営計画(第2次)の進行管理について

清本課長

－ 事務局から進め方等の説明 －

まず、本日の資料について、ご説明させていただきます。

本日の資料は2種類ございまして、1つ目は、事前に皆様に送付させていただきました「個別意見シート」になります。こちらは、前回の会議の後、委員の皆様から個別に提出していただきましたご意見等について、中間評価の項目毎にまとめたものでございます。こちらには、中間評価シートをベースとし、個別でいただいたご意見等を評価理由の右の方に記載し、さらにその右側にはそれに対する企業局の考え方を記載させていただいております。また、各項目の見出し部分には、その項目に対して個別意見を提出された委員数と、企業局が行った評価や進め方に対してその通り進めて欲しいということで、記号のみで回答がありました委員の人数を「評価に対する意見無し等」として記載しております。

次に、2つ目は中間評価シートですが、「個別シート」に記載されている各委員の皆様から個別にいただいたご意見を参考にし、三浦会長にお願いいたしまして、懇話会としてこのようにまとめてはいかがかということで作成していただいた会長案が、表の右端に記載されております。

これら2種類の資料をご覧いただきながら、昨年と同様の流れとなりますが、本日は、最終的に各委員よりいただいた個別意見を参考にしながら、会長案に加除していくような形で懇話会意見等として、とりまとめていただけたらと考えております。

では、具体的な進め方を説明させていただきます。

最初に会長から、「中間評価シート」に記載されている会長案について一通りご説明していただき、その後、「中間評価シート」の1ページ毎に、「個別意見シート」の中から会長案に追加したほうが良いものや、会長案でこの部分は無くても良いのではと思われる部分などを皆様に協議していただきまして、懇話会意見等としてまとめていただけたらと考えております。

事務局からは以上でございます。

三浦会長

それでは、ただ今事務局より説明がありましたが、まずは私から案について一通り説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。また、今回の中間評価についても、委員の皆様から非常に多様な視点での意見をいただきました。案を作成するにあたっては、懇話会の総意として意見等を提案する、ということで考えさせていただいたものですから、個別にいただいた全てのご意見を必ずしも反映出来ているわけではございませんが、この点ご了解いただけますようお願いいたします。

それでは、本日配付されました「中間評価シート」1ページ目をご覧ください。

まず、上段の「(1)料金制度について」でございます。「個別意見シート」もあわせてご覧いただけると幸いです。

こちらは委員の皆様からICカードに関して、多くの意見が出されております。私もそうですが、皆様のご意見でも共通していますが、ICカードについては早く検討を進めて、是非、実現してもらいたいと考えております。このため、私の案としましては、皆様の意見を十分に踏まえて欲しいという趣旨を盛り込み、「企業局には、函館市や函館バスとの検討を急ぎ、早期実現が図られることを期待する。」ということにさせていただきました。

次に、下段ですが、「(2) 乗客サービスについて」でございます。「個別意見シート」は、次の2ページになります。各委員の皆様からは、引き続き進めていくべきという趣旨のご意見や、PRが不足しているのではというご意見、また、ダイヤに関するご意見、待遇に関するご意見など、多種・多様でございます。このため、私の案としましては、待遇の強化、運行の効率化、情報発信の強化の3点にポイントを絞りまして、それぞれ一層の努力をお願いしたいということにさせていただきました。

次は中間評価シート2枚目の説明になります。上段の「(3) 広告料収入」でございます。こちらは「個別意見シート」では3ページでございます。この項目は、経営計画の中では重要な位置付けでして、函館市の人口が減っていく現状の中で、電車料金の収入、いわゆる運輸収益も減っていくということになるのですが、そのような中で収益を補填するための対策ということでございます。このため、個別意見でも提出がありますが、私の案といたしましては、「適正な条件設定や効果的な販売手法などについて様々な観点から検討し、収益の向上に繋げることが望ましい。」とさせていただきます。

次は下段の「(4) 利用促進について」でございます。「個別意見シート」は4ページになります。こちらも委員の皆様からは、非常に多くのご意見をいただいておりますが、全体的にはもっと現実的な対策を実施していくことが望まれているものと感じております。このため、個別意見でも提案がありますが、私の案といたしましては、目の前に新幹線開業があるわけですから、現実的な対応として、まずはそれを第一に取り組んで、利用者増や収入増に繋げてもらいたいというまじめにしております。

それでは、シートの3枚目をお開き下さい。「個別意見シート」では5ページでございます。上段の支出対策の「(1) 効率化の推進」でございます。皆様からの意見も、効率化を進めるべきというものが多く提出されておりますし、私も企業会計である以上、そうあるべきだと考えております。しかしながら、ここ数年、話題になっておりますけれども、交通事業については、安全を最重視していくこと、という視点がなくてはなりません。水道局と一緒になったときに、交通局と水道局の管理事務部門を一つにして、人員を削減して効率化を図ったわけですが、その一方で、安全を重視するために必要な体制もつくりあげたということで、効率化にあたっては、安全に関する投資なんかもおろそかにはできません。このようなことからこちらの項目については、「今後も、輸送の安全確保に必要な人や設備への投資について十分に留意し、効率化を進めていくのが望ましい。」とさせていただきます。

次に、下段の「(2) 建設改良について」でございます。「個別意見シート」も先程の下段になりますが、概ね皆様からの意見も、計画通りに補助の要望や施設の整備を進めていくというご意見だと思います。こちらは、私の案もそのようなことで記載させていただきました。

次は、「中間評価シート」の4枚目です。「個別意見シート」は6ページ目になります。どちらも一番上の項目で、一般会計からの補助になります。皆様からの個

別の意見では厳しいご意見も頂戴しているところですが、私としても市からの補助が無い姿が望ましいとは考えておりますけれども、現実的には、全国の公共交通が衰退していて、特に地方の鉄道やバスなんかはそうですが、路線の維持が非常に難しくなっておりまして、廃線したり、事業の縮小を余儀なくされたりしている状況でございます。公共交通は都市のライフラインでございますから、無くなってしまっただけではもちろん困るわけで、交通事業者として経費節減はもちろんです、そういう点も踏まえ、補助については「引き続き一般会計と協議していくのが望ましい」とさせていただきます。

次に、中段の「累積資金不足額」の項目でございますが、これは、「たいへん結構」とのご意見もあり、私も不良債務の解消は良いことと思っております。ただ、先程の「一般会計からの補助」についても同様ですが、今後の施設整備などでは、費用面で不安な部分がありますものですから、私の案としては若干その部分を入れさせていただきますところでございます。

最後になりますが、下段の「走行環境の改善」です。皆様からは、概ね啓発活動を引き続き、もしくは強化、というご意見でした。路線の見直しというご提案もあって、確かに専用軌道になったりすると、安全面ではかなり進歩するんだろうと思われるんですが、企業局の現状では、老朽化した施設の更新もなかなか費用面で苦勞されているので、懇話会の総意としては書きにくいなということで、私の案としましては、啓発活動を強化するような形でまとめさせていただきました。

以上、ひとつおき、私の案について、ご説明したところでございます。

それでは、先程、事務局から説明がありましたとおり、「中間評価シート」の1ページ毎に、私の案に加除する内容などを確認してまいりたいと思います。

それではまず、中間評価シートの1枚目をお開きください。「収入に係る対策」の「料金制度」と「乗客サービス」でございますが、1ページずつ進めていきたいと思っております。私の案は先程ご説明したとおりですが、個別意見として提案されたご意見を見て、追加したほうが良いと思うものや、私の案でここはいらないのではないかなという部分がありましたら、ご意見を頂戴したいと思います、いかがでしょうか。どなたかご意見ございますか。このような整理でよろしいでしょうか。

川田委員 ICカードについて新聞で報道されているようですが、これですと証文の出し遅れのように意味の無い意見にならないか心配なのですが、いかがでしょうか。

三浦会長 ICカードは、お金の面やサービスの面などで実際には難しい面があるようです。私としては、それ程簡単な話ではないと受け止めておりましたが、事務局はいかがででしょうか。

清本課長 ICカードの件につきましては、新聞報道、議会などでも話題になっていると思っておりますけれども、今現在、新聞などにも出ておりますように、平成28年度中の導入を目指して進めているという状況でございます、今後それに向かって進めていきたいということですので、懇話会の意見として、早期実現を図ることを期待するという、そういうことも受け止めて、今後、進めてまいりたいと思っております。

三浦会長 今の説明のように、中身については具体的に書き難い面があって、ICカードを実現するには、実際、お金がかかるんですね。昔ブームがあって、事業者の数が一定の数より多いというような条件があれば、比較的实施しやすいと思っておりますが、

このような地方都市でＩＣカードを導入するというのは、これまでも過去の懇話会で色々な意見がありました。現実的に考えると、町全体として進めていくという形になっていかないと、なかなか電車だけというのは難しいと思います。そのあたり、木村副会長はいかがですか。

木村委員　この件は、あくまでもこの評価の中で（１）の（ウ）が中心になると思いますが、これをぜひ「Ａ」に進めて欲しいということを、総意としてここに書くということに非常に価値があると思います。色々なテクニックや難しい所が沢山あるということは、皆さんよくご存知だと思うのですが、この場では、経営計画に資する部分があるというところではよろしいのではないかと思います。また、それに関連して、（ア）の部分とＩＣカードについて連携する可能性があるのです。いずれこの（ア）についても検討していくということですので、ここは、ＩＣカードシステム導入を出来るだけ早くして「Ａ」にして欲しいということではよろしいのではと思っております。

三浦会長　私の案では、「早期実現を期待する」と書いたところですが、よろしいでしょうか。

川田委員　よろしいと思います。意見よりも現実が追い越していないかと思ひまして、心配になったところです。

三浦会長　我々としては昔から望んでいたことで、１日でも早く実現した方がいいと思ひているのですが、これは経済原理を逆にしてまで出来ませんので、そういう点で「早期実現が図られることを期待する。」ということで、よろしいでしょうか。

深瀬委員　ここでお伺いするかどうかが少し迷ったところですが、ＩＣカードの話が出ましたので。このページにも、いわゆる新幹線、会長の話の中にもずいぶん新幹線という言葉が出てまいりました。こういったＩＣカード等の設計をする時に、どこまでの守備範囲を出せるのかということは、非常に大事な話です。ですから、もう少し具体的に申し上げますと、函館バスと市電だけでいいのか、それとも新幹線を意識した場合に、並行在来線については、いずれ函館市が何らかの関与をしなければいけないような形が出てきますね。ですからこの、いくつか出てくる新幹線ということの中で、こういった将来像はどのように考えていけばいいのか。少なくとも、もしここでＩＣカードを具体的に進めていくのであれば、並行在来線の部分を視野に入れた形でシステムの設計を考えていただきたいと思います。

三浦会長　具体的にＩＣカードの制度設計を行う時には、是非、そのようなことも考えていただきたいと思います。経済的条件を超えてまでは出来ないでしょうけれど、もし可能であればということになります。

他に何かご意見ございますか。

この場で最終的な文章を確定するところまでの作業を、今日行う予定はありませんので、発言のあった要点をこの文章に加える仕事は事務局にお願いし、その後、各委員に確認していただくという方法をとりたいと考えております。

今の深瀬委員からの意見も、将来の交通体系が新幹線の開通によって変わりうるということで、そのようなことも視野に入れてＩＣカードの制度設計を考えるべきだというご意見なので、その辺も少し整理していただければと思います。

- 木村副会長 その議論までICカードの件を拡大していくと、スティックホルダーが現在は函館市が中心になって行える訳ですが、現実問題としてはJR北海道が未導入なんです。かつ、今回の並行在来線については、第3セクターの民間企業でありまして、各自治体が出資をして第3セクターになっているというようなことで、この経営計画の中で議論するには非常に複雑で奥行きがありますので、今、お話のあったことは考慮すべきとは思いますが、会長案に付け加えるということでは少し議論が必要かなと思いました。
- 三浦会長 そうですか。ではもう少し気持ちが終わる表現というのはどうなのでしょう。せっかく意見を聞かせていただいたので、将来的な交通体系も意識しながらという程度でいかがでしょうか。具体的な部分を入れると相手のあることなので。一応そのあたり、事務局の方で少し考えてみて下さい。その出来上がったものを委員の方に確認取るといった形にしたいと思います。この最初の1ページですが、皆さんの意見はICカードの意見が多かったですね。かなり皆さん関心があると思います。他に乗客サービスの話も下の方にありますがいかがですか。乗客サービスの件で、近年は大きな不満とか、それ程伺ってませんけれど、さらなる向上をお願いするという話で書きましたが、会長案のような内容でよろしいでしょうか。
- 各委員 <了承>
- 三浦会長 それでは、1ページ目はこれでよろしいということですので、2枚目の「収入に係る対策」中、上の「広告料収入」、下の「利用促進について」について、両方同時に進めてよろしいでしょうか。この2ページの内容で、何かご意見はございますでしょうか。
- 利用促進の話は先程のICカードの議論と重なりますけれど、やはりこれも新幹線開業を控えていますので、それらとの連携を強化して、多くの方に利用していただくという、そういう状態になることが望ましいということにしております。
- 川田委員 よろしいですか。ネーミングライツについて、個別意見の方で2つありますけれど、会長案の中に文言が含まれていません。これについて、利用実績が低迷していることを考えれば、会長案の中に一言加えてもよろしいのではないかと思います。いかがでしょうか。
- 三浦会長 具体的にどのような内容がよろしいでしょうか。
- 川田委員 利用が全く無いということは、料金体系がおかしいのではないかと思います。利用する側から見て費用対効果が合わないから。せっかく出来た制度です。収入増のために少し単価等を見直してはいかがかと、私は思っております。そういう表現はなかなか難しいと思いますが、ネーミングライツという単語を含めて、懇話会としての意見の中に盛り込んでもいいのかなと思います。
- 三浦会長 ネーミングライツ制度というのは私も専門家ではないのですが、木村副会長はいかがでしょう。
- 木村副会長 これは、情報を提供するだけで収益が得られるという、とても公共事業体にとっ

ては、投資がほとんど無くて得られる収益なので、川田委員もおっしゃるようにもう少し色々な工夫をしながらということは必要かなと私も思います。基本的には名前だけで良いという。それだけではありませんが。他の、看板を出したりとかグッズを開発するというよりは、いわゆる物としての投資も少なく効率が良いとされているところです。

三浦会長　　そうすると、ネーミングライツ制度という言葉をごちの方々に、他の広告などと一緒に並べて入れて行くということはどうでしょう。

木村委員　　そうですね。広告、オリジナルグッズ、ネーミングライツについてということ。

三浦会長　　それでは、そのあたりを事務局の方で後ほど文章にさせていただければと思いますが、そのようなことでよろしいでしょうか。

各委員　　<了承>

三浦会長　　2ページ目はどうでしょうか。他に何かございますでしょうか。

深瀬委員　　先程のところでも申し上げたようなことと同じようなことですが、結局、管理する側と使う側、例えば、明らかにそういうカードは共通化されることが便利なんです。ただ、サービスを提供する事業者側としては、それは様々なハードルがあるし努力もしなければなりません。ですがやはり企業局はサービス業ですから、いかに困難があったとしても、ユーザーサイドにとってどういったことが望まれるのかというところは、先程、そういうことは大変ハードルが高いとおっしゃられましたが、でもハードルが高いからこそ、函館では他よりも先んじて、しかも今、函館の場合には、民間企業と公営企業、市と函バスというところが一緒になってこのICカードを作ろうとしている訳ですよね。第3セクターだからどうっていうところは、函館では一つのICカードを民間と市が実現しようとしているのだから、むしろ他のところよりも先んじているのかもしれない。公共交通機関については、使いやすい、ユーザーが便利だ、というところが一義的に考えられなければならないので、ハードルが高くてはなんとか1本化、そしてこれは余計な話になるのかもしれませんが、多分、JRは今、こういう時においては、それなりの譲歩というのを普段よりも引き出しやすいかもしれない、というようなことも考え合わせて、なんとかユーザーサイドに立った使い易いICカードというのを考えていただきたいなと思います。

三浦会長　　深瀬委員の意見はこの項目にとどまらないというか、もう少しレベルが上の話だと思います。ここでは経営計画という、一つの我々が考えている戦略。そして、これにおける実際の戦術的な話で、色々なツールを提案してる訳ですが、今の話はもう少し高いところの話で、大戦略と言っても良いのでしょうか。要するに、この公共交通のようなサービスというものをどう考えるかという話なので、最初の書き出しの部分の彩りを飾る話だと思います。そこで書かないと、こういう小さな項目などで書くべき内容ではないので。そういう発想の大事さは十分理解していますが、ここでは、そのようなことは当然考えているということにさせていただいて、ご理解いただきたいと思います。

我々、色々今、他の事業をしております、函館市に新しい産業を興すという

ことに私も関わっているのですが、産業を興すという経済的な行為というのは、一つの戦略として、我々は考えておまして、それを函館の経済を豊かにするためにどういう仕掛けをするかと考えているんですね。新しいベンチャー企業をどう作っていくかということも考えてますが。今のような話というのは、その上の話なんですよね。函館という地域が、将来に渡ってどのような地域になって欲しいのか。我々が自分達の子供達の世代に、どのような豊かな社会を残せるのか。そのようなレベルの議論の中で、限りなくユーザーフレンドリーになるべきだというような話を言うべきで、色々な分野で様々な審議会を行っておりますが、そういうものを全部一緒に見た時にも通じるロジックだなという意見でございます。

当然、利用者に最大限にサービスを展開していくということがあって、こういうものは成り立つ訳ですから、そこはメンタルな部分ですよね。こういう事業をやる人の側のメンタリティです。そういうことで、会長の考えというのは、今日、理解していただいたということにしまして、収入・利用促進についての個別の問題に関して、またこの資料に戻りましてよろしいでしょうか。

深瀬委員           はい。

三浦会長           では、2はこれで終わります、次は「支出に係る対策」で、1つ目が「効率化の推進」、もう一つは「建設改良」でございます。皆様から追加・訂正等ございましたらよろしくお願いたします。ここは先程もお話したように、輸送の安全確保ということ強調して書きました。効率化を求めるのは当然ですが、輸送の安全の確保がされた上での話だと思いますので。昨今、色々と建設業界などで非常に不信を招くような事件が多いですけれども、そういう信頼を失うというのが一番駄目だと思うので、我々のような企業局の事業というの、決して利用者の信頼を失わないように努めなければならないというところで、安全の確保ということが非常に大事だと思います。ですから、いたずらにアウトソーシングを進めて経済性や合理性だけを求めるというのは、それは少し考えなくてはならなくて、本当にその保安設備、保安機器の整備などもある程度の技術力が伴って出来る訳ですから、外注に出せば安く出来るという発想ではなく、そういう人間を育て、技術者を育て、電車の安全を守るということにプライドを持つような人々が育ってくれるのがいいと思っております。そのようなことで、効率化は必要だけれどもしっかりと安全確保が前提だというお話でございます。

他によろしいでしょうか。何かございますか。

各委員           <意見等無し>

三浦会長           それでは4枚目になります。4枚目の「一般会計からの補助」、「累積資金不足額の処理」、「走行環境の改善」の項目です。ここは、走行環境の改善なども昔からかなり様々な議論をしてきていますよね。例えば、電車と自動車が干渉しないようにする案とか色々な案が出ていますが、ここにあるように、現状ではこのようなシンプルなまとめ方になってしまいました。何かこれに対して追加・訂正・削除などありませんか。

各委員           <意見等無し>

三浦会長           先程のご意見の中には、補助金などによる経営をもう少し健全化すべきだという

意見がございましたけれども、それは正しい意見で間違っていないが、一気にそこまでとなると、病気の人間に、いきなり健康に良いのでランニングをすると逆に身体がおかしくなってしまうというようなことも人間の身体にあると思いますが、これも、そういうものも考えながら少しずつ健全な体質にするというようなプロセスを考えていかないと、一気に貯金を無くしてということは難しいかなと私は理解しております。というのは、やはり我々の住んでる社会・経済の環境というものが、以前と違って、例えば、高度成長期などの時代と違って、人間の数が減少して来ているというような傾向にあって、生産の量も、量から質へと変化してくるというような、色々な社会経済の環境変化の中で、電車を独立採算でやるということは、かなり難しいことだと思います。それは正しい目標でございますが、もしそのようにということであれば、かなり電車を使う人、これから使うかもしれない人達のライフスタイルが変わってこないと、独立採算にはなかなか辿り着けないと思います。例えば、旅行するとわかると思いますが、香港に行くと、電車が来た後、次の電車が50mから100m後に来るんです。そういう間隔で来ても電車が満員になるという都市の構造と、我々の街の実態は相当違う訳です。そのあたりを考えていかないと、なかなか電車事業は独立採算にすぐには辿り着けないと。これは私の最近感じているところでございます。いかがでしょうか。このあたり、木村副会長は。

木村副会長

今、香港の例が会長から出されたのですが、例えば今、函館が平面に広がっている部分を縦にもものすごく狭くして、高くしている状態で、初めて機能するという、そういうお話だったんですね。今、世界的には路面電車事業自体は、道路交通を中心とした道路をずっと作ってきてしまっていて、色々な不具合が出ていて、逆に無くなったところにもう一回作ろうという、そういう時代になってきているので、函館の街はずっと市民の理解と、ここに書いているように一般会計からの拠出によって維持してきたというのは、逆に先駆けてる状態になっているんですね。これから少子高齢化が一層進んでいきますし、自動車もこれからの時代は変わっていくかもしれないですけども、基本的には、こういった環境自体は継続的に維持できないと、運転が出来なくなった方達や障がい者の方達、それから若年層の免許を持っていない方達にとっては非常に重要な足ですので、今後も維持出来るように一般会計からの拠出が維持されていくのだろうと思います。そうしないと維持できないだろうと思います。そのあたりは、やはり市民としては、理解して、応援していく必要があるのだろうと考えております。

三浦会長

最近、若い人達の車離れがかなり多いですよ。未来大の学生さん達もそうですよね。我々が若い時は、車を持つことが夢でしたよね。でも、今の若い人達は、車を持たない人が結構多くて、そうすると公共交通機関が頼りですよ。ですから、そのように高齢者の方達だけではなく若い人達も車依存から変わってきているという現実、やはり電車に対する将来の期待が高まっていくのだと思います。そのようなことで、将来的には需要が増えていくのだろうと思いますけれども、その間の厳しい期間は、我々がなんとか補助金もらってでも繋げて、将来に渡していかないといけないのかなと思っています。他に、この経営や走行環境の改善等について、いかがでしょうか。

深瀬委員

私もLRTの世界の環境は、その通りだと思います。ただ先程、会長もおっしゃったように、これは都市全体のプランニングなんだと思います。今、コンパクトシティが言われてる時にかなり大きな福祉施設が、電車も通っていない、下水も通ってい

ない所に作るという、そういうところですから。私達は色々な形で、交通弱者、私、町会の仕事をしてはいますが、町会の人達はみんな電車は非常に使いやすい交通手段だと言っています。ですから、東雲線が無くなったりしていますが、もう一回、コンパクトシティという都市の基本構造の所から考えて、電車が使えるような、これから人口が減っていく中で、また加膨張という函館市のあり方自体は、それこそ先程会長がおっしゃった通りですけれども、でもやっぱりそれはこれからの将来の話で、あるべきところですよ。

三浦会長

これで最後の項目になりますので、深瀬委員のお気持ちは言っていて結構だと思いますが。木村副会長、具体的にですね、少しこの懇話会としての話からはみ出すかもしれませんが、やはり札幌みたいに円周になって、環状みたいになってるといいですよ。それで、私は電車の素人ですが、考えてみると、それぞれの停留場に意味のある施設を置くと、例えば、深瀬委員のところの病院を停留場のすぐ脇に置くとか。そういう必要なインフラを停留場のすぐ脇に置いていかないと。とりあえず一周したら必要なところに必ず行けるとか。例えば、銀行や病院、その他色々な買い物出来る場所などというところが、電車の停留場の脇に全部配置されていけば、非常に便利ですよ。コンパクトシティというと、専門家は分かるのですが、一般の人達はどのようなイメージがよく分からないと思います。私が考えるには、電車は、円形というか、楕円でも良いのですが、円周状になっていて、その要所要所にそれぞれ必要な機能があって、1周まわると、必ずライフスタイルのサービスを受けられるという、そういうものを将来、西部地区や大門あたりに形成されると、住民が増えて来ると言いますか、我々もこれから先のことを考えた時に、小さな部屋でも借りようか、と考える訳ですけれども、今の電車の路線というのは、少しそのあたりに使い難さを感じられますが、いかがでしょうか。もうそういう話題についての意見交換でも良いような気がするのですが。大体、委員の皆様からの問題点は無いようですよ。

木村委員

説明してもよろしいでしょうか。現状の路線自体が、都市の中心が西部地区から亀田支所周辺まで向かっていった時に、色々と人口の密度に合わせて開発してきたということがあって、会長がおっしゃるとおり、これ、富山では今、行政が中心になって激しく行っている訳ですけれども。ただそれは、成果が出るまでに一定の時間がかかってしまいます。ですから、それまでに基本的には市の総合計画の中でも、コンパクトシティ、要するに路面電車や主要な交通機関について、いくつかの拠点地域に色々と便利なものが集まってくるようなことを提唱していて、かつ、その周辺の方たちには、例えば具体的にはサービス付高齢者住宅がその周辺に建ったりし始めてますが、方向性としてはやはり、総合計画の策定期期に入ってるかと理解しておりますけれども、その中で十分にこういった方向性について、深瀬委員が先程からご指摘の通りの内容が議論されるといいなと思っています。そうでなければ、本当にただ減って行って、過疎地指定を函館市は受けておりますけれども、本当に過疎地になってしまう。その瀬戸際に今なっている訳ですね。ビジョンを示すということは重要じゃないかなと私も思います。

三浦会長

どうもありがとうございます。最後の「走行環境の改善」という話の拡大的な議論になっておりますけれども、少し時間に余裕がありますので、議長裁量でやらせてもらっています。

今、木村副会長から富山の話が出たのですが、富山というのは、福井県に次いで

全国2位の豊かな県です。法政大学でしたか。調べたものがありましたけれども。全国2位の県で、かつ、電車がうまく動いていると。非常に、函館がベンチマークするのに良いですね。北海道が、今40何位ですか、我々が、これから街を良くしたいと考える時に、ただ漠然と良くしたいというのでは駄目ですよ。私、いつも考えるのは、きちんとベンチマークすると。とりあえず、最近富山を調べ始めておりますが、富山のあらゆる経済社会の問題というのを、函館と比較した時にどの程度のギャップがあるのかなど。そういうギャップを知れば、それに対する戦略が作れますので。富山の電車は、かなり木村副会長はお詳しいですよ。そのような話も、何かの機会がありましたら、みんなで聞いてみたいと思っておりますが、そうやって先進地の事例をしっかりと見て、聞いて、その数値的なものを分析して、きちんと認識した上で、我々が今置かれている状況がどの位隔たっているのかなどというアプローチがいいのかなと思います。話がそれてきましたが、将来の構想とか夢も含めた上で、今後、経営懇話会というものを続けていきたいと思っております。

この4ページ目に関しては、このようなところでよろしいでしょうか。

各委員 <了承>

三浦会長 はい。それでは、中間評価については、これで終わりでございます。後程、細かい文章の修正などは、私と事務局で調整させていただきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

各委員 <了承>

三浦会長 それでは、本日の議事は、以上で全て終了でございます。委員の皆様方のご協力により、当懇話会としての意見をまとめることが出来ました。あらためてお礼を申し上げます。後日、事務局と調整して、修正した中間評価シートを皆様に配付させていただきますので、ご確認いただきたいと思います。よろしく願いいたします。  
では、事務局にお返ししたいと思います。

深瀬委員 よろしいですか。前回、会長の方には、湯の川温泉がかなり枯渇の可能性が高いということで、資料をお渡しいたしました。今日はその部局は来ていないので、次回で結構なんですけど、実は調べましたら企業局の中の上下水道部、管路整備室の中の業務の中で、温泉資源についてというところもうたわれているんです。ところが、この間お渡しした資料は、全部保健所の方で作っていて、どうもその縦割りの部分を感じますので、当然、業務規定の中にも水道局と言いましょか、企業局の上下水道部にうたわれていることなので、企業局上下水道部としては、どのような形で湯の川の温泉資源の枯渇に対しての対策をしているのか、ということはこの次の時にでも、説明していただければと。お願いしたいと思います。

三浦会長 それではその辺は宿題で、次回、よろしく願いいたします。  
それでは以上で事務局に引き継ぎます。

**(交通部長あいさつ)**

田畑部長 交通部長の田畑でございます。この度は、経営計画の進行管理につきまして、大

変お忙しい中、貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。また、本日の会議におきましてもご意見をまとめていただきまして、深く感謝を申し上げる次第でございます。

今年の函館アリーナのオープン、そしてまた年が明けて、3月26日の北海道新幹線の開業など、私どもの事業にとりましても非常に乗客の増加という部分で、非常に明るい要素がございます。しかしながら、その一方で経営状況としては、依然として厳しい状況であります。このため、今後におきましても経費の節減を図るとともに、利用者へのPR、それから利用促進策の強化を図るなどして、健全な経営に努めてまいりたいと考えております。

また、今回は、この進行管理も中間評価ということで、第2次経営計画の前期5か年分の評価に対する多様なご意見をいただきました。本日、皆様からいただいたご意見に対しましては、私どもも真摯に受け止めて、今後の事業運営、あるいは経営計画に活かしてまいりたいと考えております。

委員の皆様には、改めまして感謝を申し上げますとともに、今後の経営懇話会へのご協力をよろしくお願い申し上げます、お礼のご挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

清本課長

それでは最後に、報告と今後の予定等について、ご連絡させていただきます。

まず、報告ですが、本日の議事でもあります交通事業の進行管理についてでございますが、昨年度の会議でも予算説明の際にお話させていただきましたが、昨年度末をもって、現在の経営計画の大きな柱でありましたバス事業にかかる不良債務が解消されましたことから、これまでの進行管理の内容を踏まえ、企業局において、新たな計画の作成も視野に入れ、今後の方向性などを検討してまいります。今後、詳細が決まり次第、改めてご報告させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

次に、今後の予定ですが、本日の会議の内容を反映させた中間評価シートにつきましては、先程、三浦会長からもお話がありましたように、後ほど文章を会長と整理させていただいた後に皆様方へ配付させていただき、ご確認いただいた後にホームページへ掲載する予定としております。掲載時期につきましては概ね12月頃を予定しております。

また、次回の会議日程でございますが、今回は、来年の2月頃を予定しております。

最後になりますが、本日、企業局の平成26年度の事業概要を冊子でご用意しておりますので、どうぞお帰りの際に、受付にてお受け取り下さいますようよろしくお願いいたします。

### 3 閉会