

令和3（2021）年度 第2回
函館市企業局経営懇話会 資料

	ページ
令和4（2022）年度企業局各会計予算の 概要について	1～3
函館市上下水道事業経営ビジョン進行管理 ご意見に対する企業局の考え方	4～6
函館市交通事業経営ビジョン進行管理 ご意見に対する企業局の考え方	7～10

函館市企業局

令和4(2022)年度企業局各会計予算の概要について

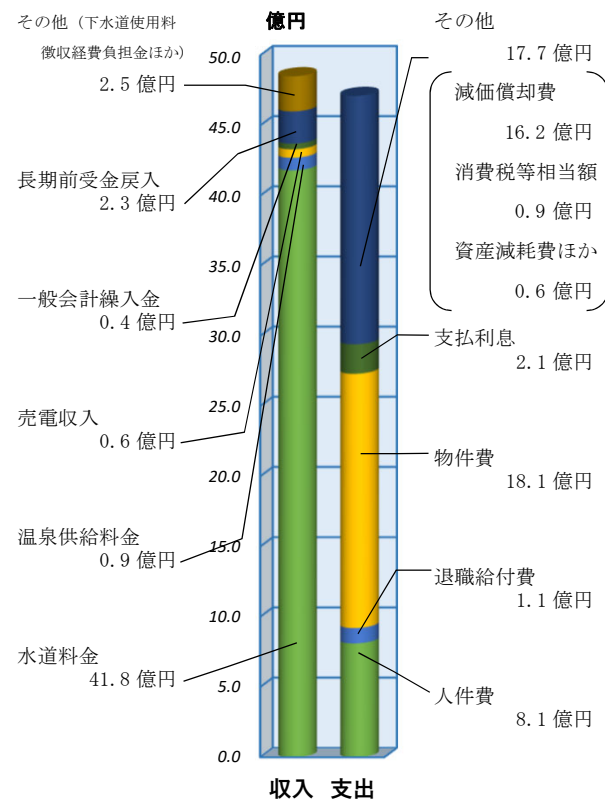
水道事業会計

業務の予定量

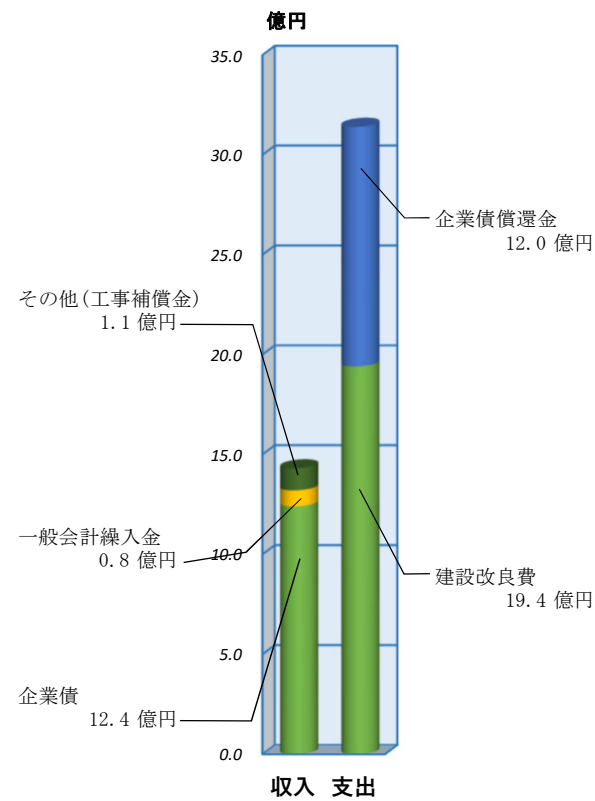
1	水道給水栓数	129,103 栓	(対前年度比 0.8 %減)
2	水道年間総配水量	31,864,500 m ³	(対前年度比 1.3 %増)
3	水道一日平均給水量	87,300 m ³	(対前年度比 1.3 %増)
4	温泉一日供給量	3,730 m ³	(対前年度比 1.6 %減)
5	年間販売電力量	1,463,680 kWh	(対前年度比 1.3 %減)
6	主要な建設改良事業		

○ 水道事業	1,720,161 千円
赤川高区浄水場整備配水管	一式 6,999 m
○ 温泉事業	20,460 千円
供給管	451 m
○ その他	201,493 千円

収益的収入及び支出



資本的収入及び支出



収益的収入合計	48.5億円	資本的収入合計	14.3億円
収益的支出合計	47.1億円	資本的支出合計	31.4億円
差 引(A)	1.4億円	差 引(B)	△17.1億円
(純 損 益)	△0.2億円)		
損益勘定留保資金(現金外費用等)(C)	15.6億円		
前年度末財源残額(D)	31.0億円		
当年度財源過不足額(E=A+B+C)	△0.1億円		
当年度末財源残額(F=D+E)	30.9億円		

経営ビジョンとの比較

(税込単位：百万円)

区分	R4経営ビジョン 財政計画(A)	R4当初予算 (B)	増 減 (B) - (A)
水道料金	4,102	4,184	82
温泉供給料金	83	94	11
売電収入	56	55	△1
一般会計繰入金	41	35	△6
長期前受金戻入	199	230	31
その他(下水道使用料徴収経費負担金ほか)	297	252	△45
収入計	4,778	4,850	72
人件費	796	814	18
退職給付費	65	108	43
物件費	1,818	1,807	△11
支払利息	224	206	△18
その他	1,642	1,771	129
減価償却費	1,642	1,621	△21
消費税等相当額		90	90
資産減耗費ほか		60	60
支出計	4,545	4,706	161
損益	234	144	△90
企業債	1,283	1,236	△47
国庫補助金			0
一般会計繰入金	55	75	20
その他(工事補償金)	11	114	103
収入計	1,349	1,425	76
建設改良費	1,765	1,942	177
企業債償還金	1,202	1,196	△6
その他			0
支出計	2,967	3,138	171
資本的収支不足額	△1,618	△1,713	△95
補てん財源	1,299	1,558	259
当年度財源過不足額	△85	△10	75
当年度累積財源残額	2,691	3,094	403
当年度末企業債残高	21,255	19,043	△2,212

(注)四捨五入の関係で、計と内訳とは必ずしも一致しません。

予定貸借対照表

令和5(2023)年3月31日現在

(資産の部)	千円	(負債の部)	千円
固定資産	32,503,505	固定負債	19,122,887
水道事業有形固定資産	31,845,139	企業債	17,925,561
水道事業有形固定資産	69,203,391	退職給付引当金	1,197,326
減価償却累計額	△37,358,252		
温泉事業有形固定資産	357,675	流動負債	2,462,856
温泉事業有形固定資産	727,057	企業債	1,117,167
減価償却累計額	△369,382	未払金	1,237,839
売電事業有形固定資産	296,400	賞与・法定福利費引当金	76,180
売電事業有形固定資産	452,647	その他(預り金等)	31,670
減価償却累計額	△156,247		
投資その他の資産	4,291	繰延収益	3,103,897
投資有価証券	1,000	長期前受金	8,167,200
出資金	3,291	収益化累計額	△5,063,303
流動資産	4,431,453	負債合計	24,689,640
現金預金	3,843,791		
未収金	587,662	(資本の部)	
未収金	595,442	資本金	9,724,073
貸倒引当金	△7,780	剰余金	2,521,245
		資本剰余金	254,792
		利益剰余金	2,266,453
		当年度未処分利益剰余金	2,266,453
資産合計	36,934,958	資本合計	12,245,318
		負債資本合計	36,934,958

令和4(2022)年度企業局各会計予算の概要について

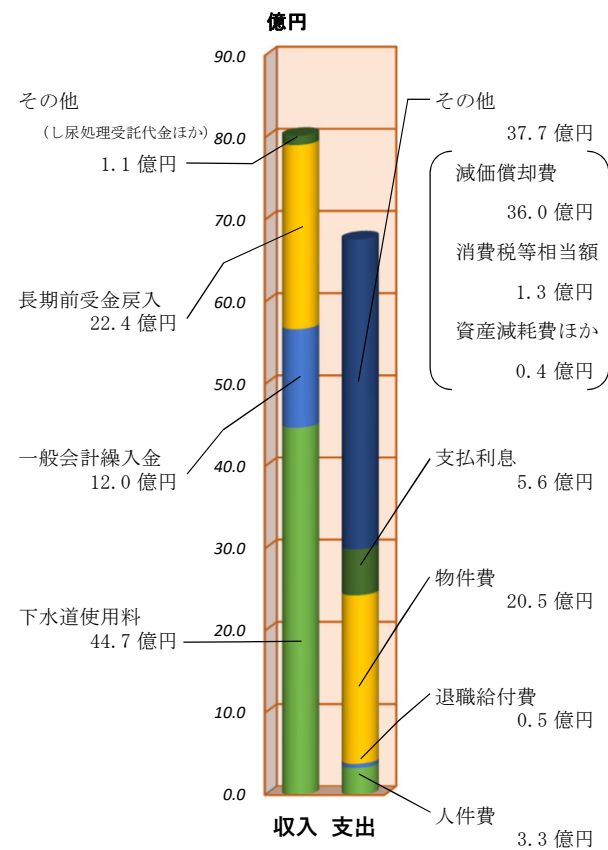
公共下水道事業会計

業務の予定量

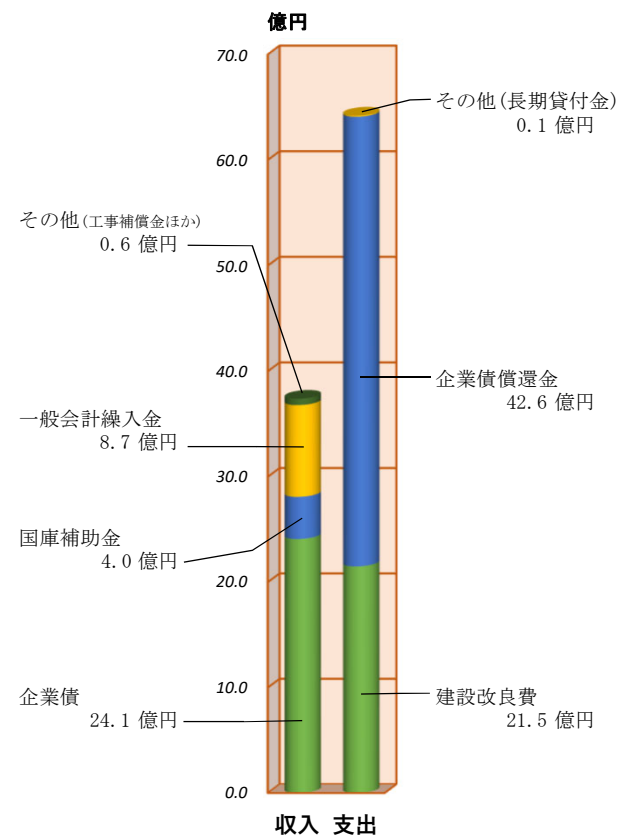
1	排水戸数	116,713戸	(対前年度比 0.3%減)
2	年間総排水量	26,024,500 m ³	(対前年度比 1.0%増)
3	一日平均排水量	71,300 m ³	(対前年度比 1.0%増)
4	主要な建設改良事業		

○ 管渠事業 下水管渠	3,696 m	1,107,673 千円
○ ポンプ場事業 志海苔ポンプ場電気計装設備ほか	一式	711,684 千円
○ 処理場事業 汚水処理施設電気計装設備ほか	一式	211,349 千円
○ その他		119,653 千円

収益的収入及び支出



資本的収入及び支出



収益的収入合計	80.2億円	資本的収入合計	37.4億円
収益的支出合計	67.6億円	資本的支出合計	64.2億円
差引(A)	12.6億円	差引(B)	△26.8億円
(純損益)	11.4億円		
損益勘定留保資金(現金外費用等)(C)	14.1億円		
前年度末財源残額(D)	21.4億円		
当年度財源過不足額(E=A+B+C)	△0.1億円		
当年度末財源残額(F=D+E)	21.3億円		

経営ビジョンとの比較

(税込単位：百万円)

区分	R4経営ビジョン 財政計画(A)	R4当初予算 (B)	増減 (B)-(A)	
収益的収支	下水道使用料	4,394	4,470	76
	一般会計繰入金	1,158	1,200	42
	長期前受金戻入	2,095	2,246	151
	その他(し尿処理受託代金ほか)	78	108	30
	収入計	7,726	8,024	298
	人件費	337	328	△9
	退職給付費	30	52	22
	物件費	1,902	2,049	147
	支払利息	639	555	△84
	その他	3,783	3,772	△11
資本的収支	減価償却費	3,594	3,601	7
	消費税等相当額	171	130	△41
	資産減耗費ほか	18	41	23
	支出計	6,690	6,756	66
	損益	1,035	1,268	233
	企業債	2,068	2,411	343
	国庫補助金	639	396	△243
	一般会計繰入金	880	867	△13
	その他(工事補償金ほか)	62	65	3
	収入計	3,648	3,739	91
建設改良費	1,984	2,150	166	
企業債償還金	4,258	4,253	△5	
その他(長期貸付金)	11	12	1	
支出計	6,254	6,415	161	
資本的収支不足額	△2,605	△2,676	△71	
補てん財源	1,548	1,408	△140	
当年度財源過不足額	△22	△1	21	
当年度累積財源残額	1,765	2,134	369	
当年度末企業債残高	44,356	45,576	1,220	

(注) 四捨五入の関係で、計と内訳とは必ずしも一致しません。

予定貸借対照表

令和5(2023)年3月31日現在

(資産の部)	千円	(負債の部)	千円
固定資産	93,423,193	固定負債	41,874,049
有形固定資産	91,265,290	企業債	41,447,182
有形固定資産	181,603,121	退職給付引当金	426,867
減価償却累計額	△90,337,831	流動負債	5,047,071
無形固定資産	2,137,380	企業債	4,129,292
投資その他の資産	20,523	未払金	887,244
出資金	9,927	賞与・法定福利費引当金	28,650
長期貸付金	10,596	その他(預り金等)	1,885
流動資産	3,051,642		
現金預金	2,606,625	繰延収益	37,444,006
未収金	416,911	長期前受金	89,071,604
未収金	434,542	収益化累計額	△51,627,598
貸倒引当金	△17,631		
短期貸付金	8,077	負債合計	84,365,126
短期貸付金	8,160		
貸倒引当金	△83	(資本の部)	
他会計保管下水道使用料	20,029	資本金	7,542,198
		剰余金	4,567,511
		資本剰余金	1,288,334
		利益剰余金	3,279,177
		当年度未処分利益剰余金	3,279,177
		資本合計	12,109,709
資産合計	96,474,835	負債資本合計	96,474,835

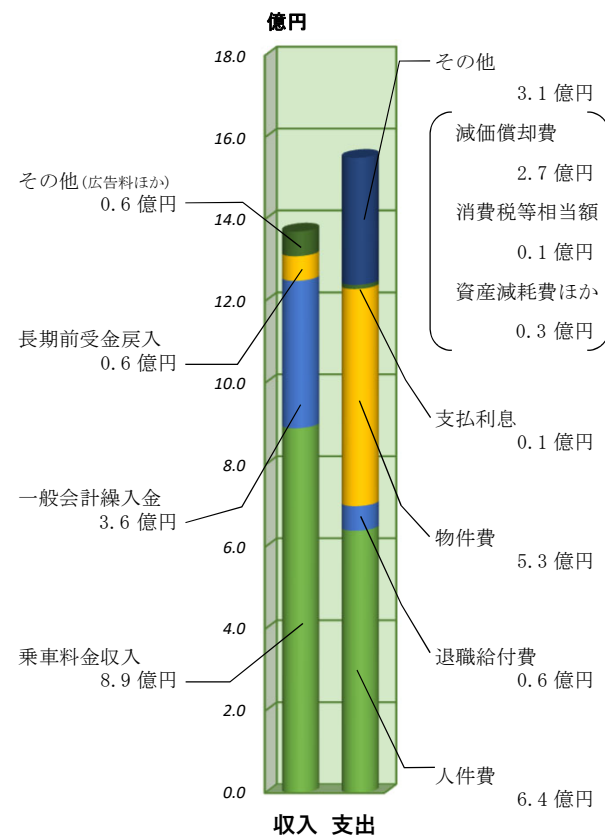
令和4(2022)年度企業局各会計予算の概要について

交通事業会計

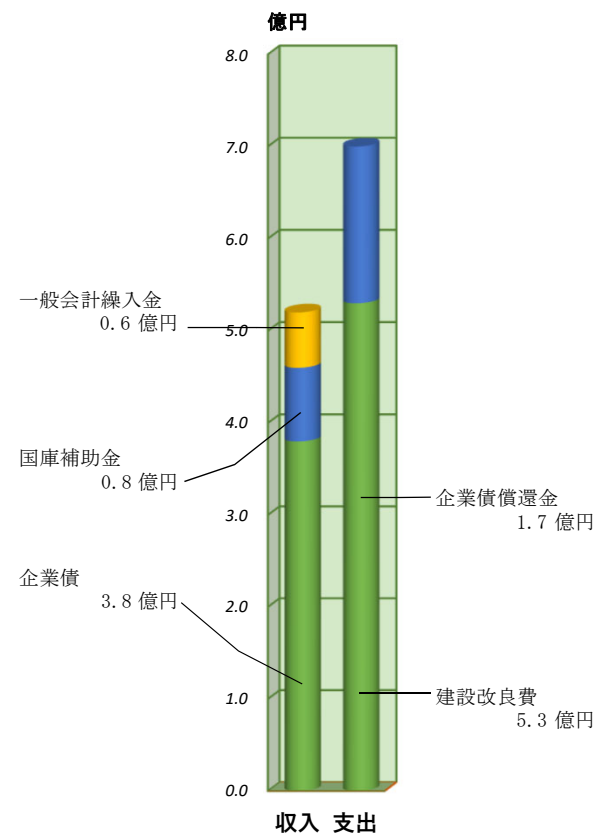
業務の予定量

1	車両数	32両	(対前年度比 増減なし)
2	年間走行キロメートル	934,905 km	(対前年度比 0.2%減)
3	年間総輸送人員	4,869,210人	(対前年度比 15.6%増)
4	一日平均輸送人員	13,340人	(対前年度比 15.6%増)
5	主要な建設改良事業		
	○ 軌道費	174.8 m	190,735 千円
	○ 車両費	1両	312,342 千円
	電車購入	1両	
	車体改良		

収益的収入及び支出



資本的収入及び支出



収益的収入合計	13.7億円	資本的収入合計	5.2億円
収益的支出合計	15.5億円	資本的支出合計	7.0億円
差引(A)	△1.8億円	差引(B)	△1.8億円
(純損益)	△2.2億円		
損益勘定留保資金(現金外費用等)(C)	2.9億円		
前年度末財源残額(D)	0.2億円		
当年度財源過不足額(E=A+B+C)	△0.7億円		
当年度末財源残額(F=D+E)	△0.5億円		

経営ビジョンとの比較

(税込単位：百万円)

区分	R4経営ビジョン 財政計画(A)	R4当初予算 (B)	増減 (B)-(A)	
収益的収支	乗車料金収入	1,001	892	△109
	一般会計繰入金	350	363	13
	長期前受金戻入	116	60	△56
	その他(広告料ほか)	69	54	△15
	収入計	1,536	1,369	△167
	人件費	652	643	△9
	退職給付費	42	60	18
	物件費	528	535	7
	支払利息	12	6	△6
	その他	356	311	△45
	減価償却費	326	270	△56
	消費税等相当額	19	15	△4
	資産減耗費ほか	11	26	15
	支出計	1,590	1,555	△35
損益	△54	△186	△132	
資本的収支	企業債	438	374	△64
	国庫補助金	33	83	50
	一般会計繰入金	25	62	37
	その他(工事補償金ほか)			0
	収入計	496	519	23
	建設改良費	496	530	34
	企業債償還金	169	165	△4
	その他			0
	支出計	665	695	30
	資本的収支不足額	△169	△176	△7
補てん財源	212	290	78	
当年度財源過不足額	△11	△72	△61	
当年度累積財源残額	483	△56	△539	
当年度末企業債残高	2,670	2,540	△130	

(注) 四捨五入の関係で、計と内訳とは必ずしも一致しません。

予定貸借対照表

令和5(2023)年3月31日現在

(資産の部)	千円	(負債の部)	千円
固定資産	3,166,098	固定負債	2,932,846
有形固定資産	3,165,856	企業債	2,362,420
有形固定資産	9,335,578	退職給付引当金	570,426
減価償却累計額	△6,169,722		
投資その他の資産	242	流動負債	412,026
出資金	242	一時借入金	105,000
流動資産	178,889	企業債	177,403
現金預金	15,047	未払金	63,096
未収金	54,804	前受収益	8,307
商品	4,443	賞与・法定福利費引当金	49,798
貯蔵品	104,595	その他(預り金等)	8,422
		繰延収益	620,535
		長期前受金	2,953,419
		収益化累計額	△2,332,884
		負債合計	3,965,407
		(資本の部)	
		資本金	382,657
		剰余金	△1,003,077
		欠損金	1,003,077
		当年度未処理欠損金	1,003,077
		資本合計	△620,420
資産合計	3,344,987	負債資本合計	3,344,987

上下水道事業経営ビジョンにおける主要施策の取り組み状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン該当頁)	主要施策	これまでの取り組み状況 (H29～R2)	評価	これまでの取り組みや今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
1 暮らしを支える 上下水道	(1) 安心できる 水の確保 (P45)	① 水源域の 適切な保全	森林整備(整備面積32.8ha/4年)を実施したほか、水資源保全地域における土地利用状況を確認するなど、水源域の保全に向けた取り組みを進めました。	B	赤川高区浄水場のDBOについて、委託管理業務に「水源林保全」が含まれることを憂慮しています。水源涵養林は、函館の先人達が残した市民共有の貴重な財産であり、将来の函館市民へ引き渡すべき資産です。短期的な経済効率を優先するあまり外注に出してしまうのはいかがなものでしょうか。	赤川高区浄水場のDBO事業に水源林保全を含めたことにつきましては、DBO事業者が浄水処理のみならず、水源涵養を含む水道システム全体を理解することが将来にわたる水の安全安定供給につながるものと考えております。水源林保全業務は、水源の環境保全を主目的に、企業局が策定しました森林経営計画に基づき、企業局の管理、監督のもとでDBO事業者が整備・保育を実施しております。今後におきましても、市民共有の貴重な財産である水源の保全に努めてまいります。
	(3) 安全な水の 供給 (P46)	① 水質管理体制 の充実	水質検査機器の更新や、国や道が実施する外部精度管理への参加など、検査精度の向上に向けた取り組みを進めました。	B	船乗りから、函館の水は赤道を越えても腐らないと賞賛された水質を維持していただきたい。	企業局では、水源から給水栓まで定期的な水質検査を実施しております。今後におきましても、水質検査計画に基づき、適切な水質管理を行い、安全で良質な水の供給に努めてまいります。
	(4) 水道施設 機能の保全 (P47)	① 老朽施設の 計画的な更新 と施設規模の 適正化	老朽配水管を更新(φ100～350mm L=13,200m/4年)したほか、将来の水需要を見据え浄水能力を見直すなど、老朽施設の更新と施設規模の適正化を進めました。 赤川高区浄水場ろ過池棟建設工事が完了しました。	B	赤川高区浄水場ろ過池棟建設工事について説明を受けましたが、こういう事例の時は委員会の中で視察をするべきだと思う。現場を見ることによる理解や興味の深さが違ってくる。 赤川低区浄水場の緩速ろ過施設は「現役の産業遺産」とも言うべき優れた施設です。適切な維持管理を施し街の将来の社会基盤の一つとしてください。 コロナ禍の中にあっても民活手法であるDBO方式により赤川高区浄水場プラント設備更新整備等事業を実施されたことは、高く評価できるものと思います。これをモデルとして今後も是非、民間事業者の活用を想定した事業構築を検討していただきたいと思っております。	経営懇話会委員の上下水道施設見学は、委員改選毎に実施してはいましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で実施を見送っているところです。 また、現場視察は委員の皆様が企業局の事業をより深く理解していただくために必要なことだと認識しておりますので、新型コロナウイルス感染症の感染状況を勘案したうえで実施したいと考えております。 赤川低区浄水場の緩速ろ過施設は、薬品や電力使用量が少なく省エネルギーな施設であり、平成24年度から4力年かけて更新を行い耐震化を図っております。 今後におきましても、適切な維持管理を行いながら、安全で良質な水の供給に努めてまいります。 PFI手法導入に対しましては、函館市PPP/PFI活用ガイドラインに基づき導入に向けた検討を行い、実施の適否について決定することになります。 今後におきましても、公営による運営のもと民間活力の活用を図りながら、効率的な事業運営に努めてまいります。
	(7) 下水道 施設機能の 保全 (P51)	① 老朽施設の 計画的な更新 と施設規模の 適正化	老朽管渠を更新(φ300～1500mm L=12,564m/4年)したほか、南部下水終末処理場の設備を適正規模で更新するなど、老朽施設の更新と施設規模の適正化を進めました。	B	ライフラインの構築としては30年、50年後等の未来を現状と同様に考えた施設更新を考えてほしいと願うところ。	下水道ストックマネジメント計画により、長期的な視点で下水道施設全体の老朽化状況を把握し、優先順位をつけたうえで、事業費の平準化を図りながら施設の更新を進めてまいります。

上下水道事業経営ビジョンにおける主要施策の取り組み状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン該当頁)	主要施策	これまでの取り組み状況 (H29～R2)	評価	これまでの取り組みや今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
2 災害に強い 上下水道	(3) 災害対応力の 向上 (P57)	① 災害対策 マニュアルと 訓練の 充実化	上下水道事業のBCPに基づく訓練を実施するとともに、BCPや災害対策マニュアルの内容を見直し充実化を図りました。	B	緊急時の対応には、日常業務では一見無駄と思える準備が力を発揮します。緊急対応の余力を残した事業計画の推進をお願いします。営利目的の民間企業ではできないことをする、そのための公営企業体です。	災害対応力の向上につきましては、今後も様々なリスクを想定した訓練に取り組み、対応能力の更なる向上に努めてまいります。
		② 公民連携の 推進	民間事業者との合同訓練の実施や大雨時における浸水防止体制の強化を図ったほか、民間事業者と連携して給水拠点を整備するなど、公民連携の取り組みを進めました。	B	災害時の対応力向上のために、民間事業者との合同訓練等公民連携が推進されていることは、一市民としてとても心強く思います。他地域との連携と合わせ、定期的に協議の場を持つなど一層推進していただきたいと思っております。	民間事業者との合同訓練につきましては、引き続き計画的に取り組むとともに、北海道や日本水道協会が主催する災害時相互応援訓練等を通じ、各自治体との協議や連携を深め、被災時における相互連絡や応援体制の確立を推進してまいります。
3 信頼される 事業運営	(1) 健全な 事業経営の 推進 (P58)	⑤ 人材育成の 推進	各種マニュアルの整備や職員研修の実施、外部団体主催研修への参加などにより、職員の能力開発に努めたほか、全国規模の会議において研究発表を行うなど、人材育成を推進しました。	B	経費節減はおおいに結構ですが、企業局内部の技術水準が維持・継承されるよう配慮をお願いします。	長年の経験で培われてきた技術を、着実に次の世代の職員に継承するため、職場研修の実施や技術マニュアルの整備などに取り組んでいるほか、昨年度はすべての所属において、それぞれ継承が必要な知識・技術について意見交換を行いました。今後におきましても、こうした取り組みを継続的に実施するほか、他事業体と合同で研修を実施するなど多面的に取り組むを進めることで、技術の維持・継承を図ってまいります。
	(2) 効率的な 組織づくり (P59)	② 公民連携の 推進による 効率的な 事業の運営	南部下水終末処理場や水道料金等徴収の業務委託内容を拡大したほか、運転管理業務に係る民間事業者に対する技術指導や合同訓練を実施するなど、公民連携の推進による効率的な事業運営に向けた取り組みを進めました。	B	管工事業従事者の高齢化や人手不足が顕著であり、将来の上下水道事業を担う人材育成や民間での技術継承の意味で、例えば管工事組合と共同で高専や高校生を対象に体験型講習会開催を検討してみたいと思っております。	将来の上下水道事業を担う人材育成や民間事業者での技術継承につきましては、これまでも高専生のインターンシップの受け入れを実施しているほか、令和元年には函館で開催された日本水道協会全国会議へ高専や工業高校の生徒を招待し、最新の水道に関する技術に触れていただきました。 また、今後、公民合同で実地訓練するための施設を資材置場に設置する予定であり、引き続き公民一体となった技術継承に努めてまいります。
	(3) 透明性の 高い事業運営 (P60)	① 情報提供の 充実	企業局だよりの発行やラジオ、市電広告による情報提供を実施したほか、マンホールカードの配付(20,000枚/4年)や水道創設130周年記念事業を実施するなど、情報提供の充実化を図りました。	B	可能であれば、小学生だけではなく大人でも中・高・大学生でも主婦でも参加できる上下水道事業の視察を実施してほしい。興味のある人は多いと思う。今回の合流式下水道改善事業についても委員会での視察があった方が理解が深まっていいと感じた。	一般市民を対象とした上下水道施設見学会は、平成27年まで毎年実施しておりましたが、年々参加者が減少してきたことから、平成28年より小学生を対象とし実施しているところであります。 団体や個人で施設見学を希望する方に対しては個別に対応しており、現在は新型コロナウイルス感染症の影響で休止しておりますが、高校生や町会の会員、親子連れなど、3年間で810名の方が見学に訪れています。 なお、経営懇話会委員の現場視察は、新型コロナウイルス感染症の感染状況を勘案したうえで実施したいと考えております。

上下水道事業経営ビジョンにおける主要施策の取り組み状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン該当頁)	主要施策	これまでの取り組み状況 (H29～R2)	評価	これまでの取り組みや今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
4 環境対策の推進	環境負荷の (1) 低減 (P61)	① 省エネルギー対策の推進	上下水道施設において施設照明のLED化や、省エネルギー型設備の導入によりCO2排出量を削減しました。 (削減効果373t/4年)	B	外海に面した函館市は排水による汚染が顕在化しない立地です。当面苦情を言うのはお魚だけでしょうが、ツケは人間に回ってきます。環境負荷の低減は緊張感を持って対処していただきたいところです。	国では、国民の健康を保護し生活環境を保全することを目的として、水利用の観点から定められている水道用水、農業用水、水産関係の基準等を参考に、下水処理場などの事業場から排出される水について水質基準を定め、排水を規制しています。 これを受け、南部下水終末処理場では、定期的に水質検査を実施し、国が定めた基準を遵守するとともに、施設見学やパンフレット等で水道・下水道を大切に使うPRを行っていることや、これらに対する市民の皆様の協力により、受け入れる水質も良くなっていることから、今後におきましても適正な維持管理をしながら、より一層公共用水域の水質保全に努めてまいります。
上下水道事業経営ビジョン全般					今後、大幅な人口減少が予想される中、この事象に対する対策項目を具体化する作業が進んでいることと思うが、その作業の進捗状況について周知して欲しい。 「第2期函館市活性化総合戦略」および「函館市人口ビジョン(令和元年度改訂版)」においては、2060年に、函館市の人口は11万7千人となるとしており、概ね現在の人口の半分となるため、相応の対処が必要だとしております。今後の経営ビジョンの策定の基調は、ユーザー数の激減を前提とした(たとえば、交流人口数が堅調に推移したとしても)上で考えていく必要があると思うからです。 議論のたたき台になる、項目を洗い出す必要があると思うからです。	人口減少に伴う水需要の減少により、料金収入の減少や既存施設規模が過大となることを想定しているなかで、函館市人口ビジョンを基に将来の給水人口と給水量の推計結果から、財政計画における料金収入予測を行っているとともに、老朽施設の更新時には規模の適正化を図っております。 次期経営ビジョンにおきましても、大幅な人口減少を考慮する長期的な財政計画と施設のダウンサイジングの検討を行った施設整備計画を反映し、策定することを考えております。

A : 完了した・計画を上回っている

B : 概ね計画どおりに進んでいる

C : 計画を下回っている

D : 著しく計画を下回っている

— : 評価なし

交通事業経営ビジョンにおける主要施策の取り組み状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン 該当頁)	主要施策	これまでの取り組み状況 (H29～R2)	評価	これまでの取り組みや今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
安全で 1 信頼される 公共交通	(1) 安全性の 向上 (P28)	① 施設の 計画的な 改良・更新	電車停留場安全地帯へのスロープ設置、電路の改良、軌道の改良、軌道分岐器の更新などを実施しました。 (軌道改良延長 L=668.4m/4年)	B	湯の川温泉停留場は湯川温泉のホテル街とアリーナ利用者が乗降するため比較的用户が多いと思われ、バリアフリーの対策について改善を願っていました。ようやく高齢者にも利用しやすい安全性が向上したと感じる。全国からみるとまだ遅れているとは思いますが着実性は感じる。 これまでの取り組みについては、電停の改修やICAS nimoca導入、接客マナーの向上、混雑状況の公表など信頼される公共交通として、スピード感をもって対応していただき、十分な成果を上げていると思います。	停留場の改修など利用者の安全性の向上につきましては、道路管理者および警察や地域住民の協力を得ながら協議を行い、可能な限り速やかな改良工事に努めるほか、利便性向上のための各種施策に関しても、引き続き対応してまいります。
		④ 軌道内電車 優先運行に ついての 啓発強化	関係機関への啓発リーフレット配布や広報活動を実施するなど、軌道内電車優先運行についての啓発に努めました。	B	一人のドライバーとして、電車軌道の出入りでマナーの重要性や悪天候の際等の安全性に不安を思うことがある。啓発強化は安全向上の上で継続すべきものと強く感じる。	軌道内電車優先運行につきましては、リーフレットの配布等を通じ広報活動を実施しておりますが、ドライバーに浸透するまでには継続した取り組みが必要となることから、今後も引き続き啓発強化に努めてまいります。
便利で快適な 2 輸送サービスの 提供	(1) 快適性の 向上 (P30)	① 車両の改良・ 更新	10両の車体改良を実施しました。	B	古い車両についても更新・改良しているのが嬉しい。街並みの景観に合うのもそうだが、走っているのに出会うと嬉しくなる。そういう人は少なくないと思うので、毎年同じことを記載しているが古い車両活用を今後もお願いしたい。	現在、古い車両形式として500形1両・710形6両・800形1両が現存しており、通常の運行のほか、貸切でのご要望もいただいております。 こうしたなか、古い車両のファンも多く、動態保存を求める声もありますことから、車体の維持や部品調達が困難な状況ではありますが、今後も工夫しながら、維持に努めてまいります。
		② 職員の 接客マナー の向上	接客研修を実施したほか、インバウンド接客研修会に参加するなど、接客マナーの向上に向けた取り組みを進めました。	B	忘れ物の照会への対応など、職員の方の対応が目に見えて改善しているように感じます。 乗務員さんの接客向上が、ここ数年で一番大きい成果だと思います。観光地の公共交通として、最前線に立つ乗務員さんの存在はとて大きいので、是非、継続してほしいと思います。また、情報化の進展に伴い広告に関する意識やとらえ方も変化しているように感じます。選択の余地なく耳に入る車内放送広告は、位置づけが変化しているのではと思います。	乗務員につきましては、今後も研修等を通じ接客面の向上を図るための取り組みを進めていくほか、インバウンド対応等のソフト面の強化に積極的に取り組んでまいります。 また、車内放送広告につきましては、利用者の意識も多種多様化しているなか、情報発信における一つのツールとして捉えているところであり、ご理解いただきたいと考えております。

交通事業経営ビジョンにおける主要施策の取り組み状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン 該当頁)	主要施策	これまでの取り組み状況 (H29～R2)	評価	これまでの取り組みや今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
2 便利で快適な 輸送サービスの 提供	(2) 利便性の 向上 (P31)	① 情報発信の 強化	電車内の液晶ディスプレイを利用した情報発信を実施したほか、車内放送の多言語化の充実を図るなど、情報発信の強化に努めました。	B	運行状況のデータ提供は面白い試みと思います。鉄道愛好家の趣味人の楽しみだけに終わらないよう、広報に努めてはいかがですか。 既に一部で導入されていますが、デジタルサイネージを主要電停に設置し、遅延・運休情報、災害情報などをリアルタイムで提供することを検討できないかと思います。	運行状況のデータ提供につきましては、グーグルマップでのルート検索がより便利になるなど、利便性の向上に努めてまいりましたが、今後は、これらの広報について積極的に取り組んでまいります。 デジタルサイネージの導入につきましては、利用者に向けたサービスの向上が図れる情報媒体として注目しておりますが、システム利用料、維持費の負担が大きく、その費用の捻出が困難な状況にあることから、現状において積極的な導入は難しいものと考えており、引き続き低廉な仕組みでの情報提供方法を検討してまいります。 なお、現在、五稜郭公園前電停に設置している機器は、通信費などのランニングコストを極端に抑えた仕様としているため、リアルタイムでの情報発信には対応していない設備となっております。
		② ICカード システムの 活用	IC定期券の運用を開始し、更なる利便性の向上を図りました。(ICAS-nimocaカード 令和2年度末発行枚数 95,185枚)	B	通勤活用の人にはほぼICカードが浸透している。乗降が潤滑になった。 カードの利用割合などを懇話会にご報告願いたい。	IC定期券の運用開始や市の助成制度での活用などにより、利用が増加しているなか、乗降がスムーズになっており、定時運行にも非常に効果的であると認識しております。 なお、令和2年度の収益ベースでのICカードの利用状況は、定期外、定期を合わせ約4億2千万円となっており、運輸収益全体の約70%となっております。
		③ 乗客需要 に見合った 適切な運行 本数の確保	乗客需要の調査を実施したほか、状況に応じた増車運行を実施するなど、適切な運行体制の確保に努めました。	B	夜間の乗車率は目を覆うばかりですが、市民の足としての信頼を維持し、昼間の乗客を確保するためにも、夜間の運行は維持すべきではないでしょうか。 ODデータ等の活用により改善されてきているとはいえ、まだ乗車率の低い車両が多いように感じます。例えば通勤時間帯以外は、現在の6・7分間隔をもう少し開け、ダイヤに柔軟性をもたせることで、大型イベント開催時等は増便対応しやすいうようにしてはどうかと思います。	夜間の乗車率につきましては、IC・ODデータの分析結果から一定の利用動向は把握しているものの、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により利用が大きく落ち込んでいるため、数年間のデータを蓄積し、効率的な運行に努めているところですが、今後の需要動向も見定めながらダイヤの検討材料としたいと考えております。
		④ 料金体系 についての 調査研究	乗り継ぎ割引制度を導入したほか、IC定期券導入へ向けて、割引率や期間などの見直しについて検討を進めました。	B	色々な挑戦や工夫をしていることは評価に値する。	料金体系の見直しにつきましては、引き続き利用動向調査を行い検討を進めるほか、利用者ニーズの把握に努めてまいります。
		⑤ 交通機関 相互の 連携強化	函館バスと連携しICAS-nimocaカードを導入し、乗り継ぎ割引制度を拡充しました。	B	あらゆる公共交通機関との連携が始まっているが自転車を乗車させることは他の地域でも始まっているので条件付きでいいので、今後検討してほしい。	自転車の持ち込みに関しては、導入の是非について課題等もありますことから、今後も他の事業者の取り組み状況等を注視してまいります。

交通事業経営ビジョンにおける主要施策の取り組み状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン 該当頁)	主要施策	これまでの取り組み状況 (H29～R2)	評価	これまでの取り組みや今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
3 まちや地域 への貢献	(1) 地域社会 への貢献 (P32)	① 地域を支える 取り組みの 推進	地域のイベントなどに協力した増車運行を実施したほか、中心市街地活性化事業により、松風町、千代台の停留場を改良するなど地域を支える取り組みを進めました。	B	車体広告についてガイドラインの見直しをしたのは賛成するところ。最近の車体広告は街と合っていてよくなっていることを写真の撮影の際に実感したばかりだった。 車体広告デザインについて景観に配慮した取り組みを進めていることは、国際観光都市としてふさわしい取り組みであり一層、促進してほしいと思います。一方、非広告車両の530号は函館のイメージとマッチし乗る人にも、見る人にもインパクトがあり、将来的には、はいから号のように観光資源としても活用できるのではないかと思います。	車体広告のデザインにつきましては、ガイドラインを見直したところであり、広告車両が函館の街並みに合うよう、引き続き取り組んでまいります。 また、530号などの古い車両に関しては観光客にも人気があり、非広告車両としているところですが、今後も引き続き運行できるような車両の維持管理に努めてまいります。
		② 人にやさしい 公共交通へ 向けた取り組 みの推進	超低床車両を導入したほか、安全地帯へのスロープ設置、停留場をバリアフリー対応に改良するなど、人にやさしい公共交通へ向けた取り組みを進めました。	B	高齢化が進む中でバリアフリーやユニバーサルな取り組みは常に意識向上を図らなければならないところなので、今後の取り組みに期待したい。	人にやさしい公共交通につきましては、引き続き、国や市の一般会計からの補助金を活用しながら、車両や安全地帯のユニバーサルデザイン化への取り組みを推進してまいります。
		③ 環境負荷の 低減	エネルギー効率の良い車両を導入したほか、ノーマイカーデーなどの啓発活動を実施するなど、環境負荷の低減に努めました。	B	利用者を向上させることが環境にいいことに繋がっているので、ここを大きく広報していくのがいいと思う。	環境負荷の低減につきましては世界的な課題でもあり、これまでの取り組みを今後も継続しながら、路面電車は環境に優しい公共交通機関であることについて積極的に広報し、利用促進に努めてまいります。
4 経営基盤の 強化	(1) 収益力の 向上 (P33)	① 市電の 利用促進	旅行代理店への営業を行ったほか、車内放送の多言語化の拡充や利用促進に係るチラシを各戸に配付、新しい乗車券の販売試行や新たな販売方法の開発などの利用促進に向けた取り組みを進めました。	B	交流人口の拡大が重要になるが、そのほか、学校行事での活用やイベント団体での活用は経験してとてもよかった。フットパスとの連携は体験したが、自転車との連携を試乗してみたい。	利用者ニーズに合った乗車券の企画や学校行事での活用を積極的にPRするなど、今後も引き続き利用促進に努めてまいります。 なお、自転車の持ち込みに関しては、今後も他の事業者の取り組み状況を注視してまいります。

交通事業経営ビジョンにおける主要施策の取り組み状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン 該当頁)	主要施策	これまでの取り組み状況 (H29～R2)	評価	これまでの取り組みや今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
4 経営基盤の強化	(1) 収益力の向上 (P33)	② 広告料収入の確保	広告料金について車体広告の割引制度の見直しを行ったほか、意匠許諾を行うなど、収入の確保とイメージアップに向けた取り組みを進めました。	B	模型の販売やイベントの開催などの企画は評価できると存じます。ですがコロナ禍の需要の蒸発をどう乗り切るか、危機意識を持って存続を賭けた長期ビジョンを再構築する必要があります。	収益力の向上対策といたしましては、これまでも広告料金の割引制度の見直しなどを行い収入確保に努めてまいりましたが、コロナ禍で落ち込んだ需要の回復動向を慎重に見定めながら、今後の事業の各施策について検討してまいります。
	(2) 経営の効率化 (P34)	② 効率的な組織づくり	他都市の民間への委託内容を調査したほか、各課の業務分析の実施など、効率的な組織体制の構築に努めました。	B	公共交通として、コロナ禍の中でも種々の感染対策を施した上で大きな支障なく、運営を継続できたこと自体が大きな成果だったと思います。ポストコロナを見据え、技術の継承など人材への投資も重要であり、効率的な組織運営を進めてほしいと思います。	今後、事業継続していくうえで、技術の継承、人材の育成は喫緊の課題と認識しており、厳しい経営状況のなかでも確実な組織運営が可能となるよう努めてまいります。
			抜本的な経営基盤の強化策について			<p>現下のコロナ禍の影響から、極めて経営的にマイナスな状況が続いています。存続の危機にある、という状況認識を共有した上で、抜本的な経営基盤の強化策を議論すべきだと思います。</p> <p>廃線もしくは、運用コストの低い別途の公共交通システムへの転換など、技術的に難しい課題も避けずに2060年に概ね現在の人口の半分となる事を踏まえた対処方法について具体的な項目を上げて検討を行う必要があります。</p> <p>今後の経営ビジョンの策定の基調は、ユーザー数の激減を前提とした上で考えていく必要があると思うからです。</p> <p>議論のたたき台になる、項目の洗い出しを早急にする必要があります。</p> <p>こうした課題への取り組みには、自治体の施策立案との関連性が特に問われます。</p> <p>函館市の地域を支える主要産業である「観光」振興と、コンパクトシティをスムーズに実現する都市計画施策の実現を考慮すると、交通事業に対する大幅な財政支援という大胆な財政支出という選択を自治体を選択する場面も考えなくてはなりません。</p> <p>議論の過程で、経営の遂行が難しいという判断が生ずれば、一定のユーザーの存在を無視できませんので、代替の公共交通システムについても検討する局面も出てくると思います。</p>

A : 完了した・計画を上回っている

B : 概ね計画どおりに進んでいる

C : 計画を下回っている

D : 著しく計画を下回っている