

<議会報告会記録（経済建設常任委員会）>

1 開催日時

平成24年11月14日（水）18時30分開会（20時20分閉会）

2 開催場所

サン・リフレ函館 視聴覚室

3 出席委員（◎委員長、○副委員長）

◎松宮 健治 ○工藤 篤 北原 善通 松尾 正寿 藤井 辰吉
 斉藤佐知子 見付 宗弥 小林 芳幸 井田 範行 市戸ゆたか

4 参加者数

28名

5 会議次第 司会：工藤 篤副委員長

- (1) 開 会（工藤 篤副委員長）
- (2) 開会あいさつ（松宮 健治委員長）
- (3) 委員会の概要説明（松宮 健治委員長）※内容別紙参照
- (4) 委員自己紹介（各委員）
- (5) 委員会活動報告（小林 芳幸委員） ※内容別紙参照

ア これからのまちづくりを見据えた路面電車事業の活性化方策について

- (6) 質疑応答 ※内容別紙参照
- (7) 閉会あいさつ（松宮 健治委員長）
- (8) 閉 会（工藤 篤副委員長）

＜委員会の概要説明＞

○委員長（松宮 健治）

- ・ 当委員会は何をしているのかというと、ホームページ等に案内があったと思うが、農林水産部、交通事業、観光事業、建設、土木関係等の所管である。
- ・ 当委員会は、昨年来このメンバー10人。きょうは、ことし我々が行政視察した報告が中心となる。行政視察に当たり、ことしの私どもの調査は、どのように函館市の行政に提言していくかということで、まちづくりを見据えた軌道事業の活性化。簡単に言うと函館のまちづくり。今コンパクトシティを目指していく中で、市電をどう活性化していくかということをしつかりと勉強し、議論も重ね、先進地を視察してきた。1時間弱になると思うが、これからパワーポイントでさまざまな写真やイラスト等で発表させていただく。ただ視察をして終わりではなく、昨日の新聞等にもあったが、最終的には、そこで得たさまざまな私どもの経験、体験をもとにして議論を重ね、12日に企業局長対し、提言書という形で、当委員会の軌道事業の活性化、市電の活性化の提案をした。
- ・ 前半は私どもの発表で、後半は市民の皆様から率直な御意見をいただきたい。私どもの所管は、主に交通事業、水道事業、都市建設、土木、港、空港、農林水産関係等となるので、関連のことに関しては遠慮なく質問をいただければと思う。

＜委員会活動報告＞

これからのまちづくりを見据えた路面電車事業の活性化方策について

○小林 芳幸委員

- ・ 今回、当委員会では6月から所管事務調査事件ということで、これからのまちづくりを見据えた路面電車事業の活性化方策について調査を行った。
- ・ まず初めに当市の現状把握を行い、次に他市の取り組みについての調査、そして三つ目に先進地の取り組みについての行政調査、そして四つ目に当市、他市、先進地における取り組み比較、分析および当市の抱える課題、問題点の検討、そして五つ目に当市における路面電車事業の活性化方策についての検討、そして最後に調査結果の取りまとめということで、今回は先進地の取り組みについての行政調査および調査結果の取りまとめについて報告させていただく。
- ・ 路面電車事業など公共共通の活性化方策についてということで、平成24年7月23日から25日にかけて、富山県の高岡市と富山市に対して調査研究をしてきた。
- ・ 高岡市の概要は、人口が17万5,944人、世帯数が6万4,077世帯、市の面積は209.42キロ平米、乗用車保有台数が1.68台。
- ・ 高岡市、射水市の交流をつなぐ万葉線ということで、今回、高岡市では万葉線について調査してきた。万葉線は、高岡駅から射水市の25駅の鉄道線と軌道線で構成されている。万葉線は廃線の危機を乗り越え、最終的に第三セクターとして存続が図られた鉄道である。会社設立は平成13年3月30日で、運行開始が平成14年4月1日。会社の構成としては、高岡市、射水市、富山県がそれぞれ30パーセン

トの株式を保有し、残りが経済界と市民からの出資である。

- ・ 第三セクター方式による運行、存続がなされたときの市の考え方を5つまとめた。一つ目が通勤、通学等、沿線住民の交通手段であること。二つ目に両市の魅力あるまちづくりに活用すべき都市施設ということ。三つ目に人や環境に優しい環境対策。四つ目に高齢者への福祉対策。五つ目に両市を結ぶ都市の絆。こういったことを掲げ、存続へこぎ着けた。
- ・ 第三セクター後、万葉線では施設、設備の充実に努め、平成15年から新型の低床車両であるLRV車両を順次導入し、現在11両中6両でLRV車両が導入されている。そのことにより冷房完備やバリアフリー対応で、市民により快適で安全なサービスを提供している。
- ・ 高岡市では、アルミ産業の技術を生かした整備ということで、停留施設の整備として電停ホームを低床式車両の高さに合わせて嵩上げし、足腰の不自由な方、高齢者等に優しいバリアフリーにしている。また、老朽化した待合室を改良し、天候不順時でも安心して使いやすい。さらには、車両の接近、到着を事前にアナウンスするロケーションシステムを導入し、おおよその待ち時間がわかるように利便性向上が図られている。このロケーションシステムは、48箇所中27箇所に設置している。
- ・ 平成20年3月には、中心市街地の中心に末広町電停を新たに設置し、中心市街地活性化に資するような施策を行っている。また、万葉線、高岡市が運営しているコミュニティバス、既存の路線バスの3機関で使える共通乗車券をつくり、中心市街地の店で2,000円以上の買い物をすると、その共通乗車券100円分がもらえるという取り組みをしている。
- ・ パークアンドライド駐輪場の整備ということで、沿線の電停近くに9箇所、約1,600台分の駐輪場を整備している。
- ・ 軌道道床硬質構造化、重軌条化ということで、従来の軽いレールを重量レールに替える重軌条化、軌道をコンクリートで固める硬質構造化により、振動、騒音の軽減等、乗り心地の向上を図っている。重軌条化については、高岡側で97パーセント、新湊港線側で46パーセントの進捗状況。硬質構造化については、ほぼ100パーセントに近い98パーセント程度の進捗状況。
- ・ 万葉線を活用したソフト的な取り組みとしては、万葉線を使った山菜採りハイク、イチゴ狩りやブドウ狩り、沿線の4ショッピングセンターの屋上でのビアガーデンなどの取り組みにより、万葉線を見直してもらい、あるいは利用者増を図る取り組みをしている。
- ・ 利用者増の他の取り組みとしては、イベント列車ということで、電車を1往復貸し切ったビール電車、新酒の時期には新酒おでん電車、ワインのボジョレーヌーボのときはヌーボ電車、それからスイーツ電車、クリスマス電車といった取り組みをしている。さらには夜間増発実証実験ということで、最終電車を現行の10時20分発から11時発を新設し、遅い時間帯にも利用してもらい取り組みをしている。また、午後5時から7時までの時間帯での便の増発により、午後7時まで完全15分間隔での運行となり、利便性の向上を図っている。
- ・ 万葉線の利用者数については、平成13年に一番低調となり、100万人を割るという危機的な状況であった。平成14年に第三セクターとして運行を開始し、平成15年には運賃の値下げと簡素化、平成16年には新型の低床車両を導入したことで話題にもなり、利用者の利便性も格段に向上したということ、あるいはイベント電車等の活性化策が功を奏し、第三セクター後は順次V字拡幅という状況となって

いる。平成22年には年間利用者数が121万人を突破し、平成23年度では122万9,900人ほどと、さらに利用者が増えている状況である。

- ・ 現在、高岡駅では建て替え工事を行っており、それに伴い駅前広場も改修している。広場の一角に万葉線の高岡駅前電停があり、これを新しい高岡駅の駅舎1階部分に乗り入れる延伸工事を平成25年度中に終えることにしている。このことでJRや駅前バスプールとの乗り換えが格段に便利になる。
- ・ まちづくりへの活用ということで、平成24年1月から3月にかけて高岡市出身のイラストレーター、松原秀典氏の描くキャラクターのラッピングを実施している。これにより利用者増加のイメージアップを図っている。
- ・ 以上の内容を、万葉線活性化総合連携計画に沿ってずっと行ってきた。その内容を説明すると、まず一つ目に安全、安心の輸送サービスということで、重軌条化、硬質構造化、信号保安設備の更新、電路設備の更新、除雪車両の更新といったことを掲げている。二つ目に乗降環境の改善ということで、自転車駐輪場の整備、停留施設の整備、待合室の建て替えといったことを掲げている。三つ目にサービスの充実と魅力向上ということで、夜間増発の実証実験に取り組んでいるほか、万葉線体験ツアーの開催、観光案内看板の設置、万葉線情報の発信といったことを掲げている。四つ目に地域や他の機関との連携の強化ということで、ノーマイカー運動とエコ活動の推進、支援組織の拡充とオーナー意識の醸成といったことを掲げている。
- ・ 重軌条化については、新湊港線200メートルの重軌条交換をしているほか、ことし3月には新しい除雪車両を導入している。また、JR高岡駅への延伸については、平成23年度に実施設計を完了し、24年度から25年度までに工事を完了する予定となっている。今後の課題、問題点としては、この連携計画は平成26年度までの5カ年計画であるが、それ以降の課題として、例えば11車両中6両が新車両であるが、残りの車両も昭和40年代のものなので、いずれこれらの更新が必要になってくる。また、今、熊本市や広島市で一部導入している電車の優先信号の導入も検討しており、このことも課題としてあげられる。さらには、さらなる延伸ということで、3番電停の栗原町の横に国の伝統的建造物群保存地域に指定されている高岡歴史街区があり、この方向に路線を延ばせないかということも今後の検討に上げられている。
- ・ 次に富山市の報告をさせていただく。富山市の概要としては、平成17年に7市町村が合併して現在の富山市となった。人口は約42万人で、富山県の人口の約4割を占めている。市の面積は1,241平方キロメートル。
- ・ 富山市の現状の課題認識としては、まず人口減少と高齢化ということで、函館市と同様に富山市でも高齢化率が高くなっており、2010年頃をピークに人口が減少し、高齢者の人口の割合が多くなっていくことが予想され、2030年には全体の人口の約3割が高齢者になると見込んでいる。次に、低密度な市街地ということで、富山市は平坦な地形が多く、道路整備率が高くなっており、戸建て志向も高い。郊外に家を建てるので、市街地がどんどん広がり、全国の県庁所在地の中で最も低密度な都市となっている。市街地の密度が下がるにつれ、人口密集地域がどんどん広がっている状況である。次に、高い自動車依存ということで、自動車の保有台数は世帯あたり1.72台と全国で第二位である。交通負担率でも7割以上が車の負担となっている。次に、衰退する公共交通ということで、車社会が進展す

るに従い、公共交通の利用者が減少し、JRで36パーセント、地鉄で44パーセント、路面電車で42パーセント、バスでは特に顕著で70パーセントも減少している状況である。その一方で、自由に車を持っていない方が30パーセント近くいる。その内訳としては女性や高齢者に多い傾向となっている。最後に、行政コストの上昇ということで、市街地が外延化していくことにより、除雪や道路整備、上下水道のインフラ等の都市管理コストも高くなっており、この傾向が続くと、平成17年から平成37年にかけて行政コストが12パーセントほど増えるという試算になっている。これらの課題をまとめると、車を自由に使えない市民にとっては極めて生活しづらいまち、行政コストが割高、中心市街地の空洞化により都市全体の魅力が低下する恐れがあるということになっている。

- そこで、富山市では課題に対する方針としてコンパクトなまちづくりを進めており、串と団子のまちづくりということで、一定水準以上のサービスレベルがある公共交通を串と見立て、そこから駅、バス停に徒歩圏内で結ばれた地域を団子と設定している。公共交通沿線に住居や商業、業務、文化等の都市機能を集中させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを進めている。串と団子の部分をどこにするのかということで、鉄軌道すべての路線、バス路線は一日60本以上、一時間に2本以上走っている路線を串の部分に設定している。団子の部分は、住居促進地区を設定しており、鉄軌道の駅から500メートル、バス停からは300メートルのエリアを団子の部分として設定している。平成17年の国勢調査時点では公共交通沿線地区には全体の約3割の市民が住んでいるが、将来的に平成37年にはこれを4割にという目標を掲げている。
- コンパクトなまちづくりを実現する施策の3本柱を掲げている。一つ目は公共交通の活性化ということで、まちづくりの観点から必要なものは、行政がコストを負担して公共交通を活性化すること。二つ目は公共交通沿線地区への居住の促進。三つ目は中心市街地の活性化。
- 富山ライトレールについて少し説明させていただく。富山ライトレールは、路線の概要としては、富山駅の北から7.6キロ、所要時間25分で運行している。車両数7両で、電停数は13箇所。JR時代の富山港線は、朝のラッシュ時は30分間隔で運行していたが、日中の時間帯は60分から100分間隔ということで、1時間に一本しか走らない時間帯もあった。所要時間は20分。初乗り140円、始発から終着までは200円の料金。JR時代の輸送人員の推移については、沿線地区の人口がそんなに減っていないにもかかわらず、利用者が年々どんどん減ってきて、それに伴って列車の運行数も減らす。そしてまた利用者数が減っていくという悪循環に陥っていた。そうした中、平成13年に北陸新幹線が事業認可され、さまざまな議論の結果、最終的には路面電車化することに決定した。富山ライトレールの整備については公設民営の考え方を導入しており、富山市が建設費、維持管理費を負担し、事業者であるライトレールが運賃収入で運営を行うという方式をとっている。運賃は200円均一制である。ライトレールには低床車両を導入し、車いすの方が一人でも乗り降りできる構造になっている。あわせてデザインにも考慮し、車両や電停、ICカード、シンボルマークをすべて統一したデザインとして、ライトレールの魅力を高める取り組みを行っている。デザインを7色にした理由の一つとしては、観光客や電車の好きな方が、すべての色の車両に乗りたいという衝動も考えていたということである。
- 市民や企業からもサポートをいただいて、電停のベンチは、1基5万円の寄附により、現在168基設置している。電停のネーミングライツも販売し、二つの駅がネーミングライツによって命名されて

いる。さらには、個性化壁ということで、企業から協賛をいただき、デザインに配慮したグラフィックを貼り付けている。電停ベンチには寄附した方の名前や記念に残るよう言葉も添えながら、自分が寄附したベンチだという形になっている。

- ・ 乗降時間や改札等の効率化のためにICカードを導入している。また、高齢者や障害者の乗り降りの介助や観光案内等を行うため、1時間に1便、アテンダントが乗務している。沿線のまちづくりとしては、駅前広場の整備や自転車駐輪場の整備も同時に行っている。岩瀬地区では、歴史的な町並みを保存する取り組みを行っているほか、岩瀬浜駅と蓮町駅にはフィーダーバスも接続している。
- ・ 富山ライトレールの整備効果を6つ上げている。まず、開業前と比較して平日で約2倍、休日では約4倍も利用者が増加しており、平日は約4,800人、休日は約3,900人の利用となっている。高齢者の利用についても、開業前のJR時代と比べても利用数が非常に多く伸びている。また、日中の時間帯の利用者も増えている。次に、利用者は、自転車からの転換が約1割で、新規で出かけるようになったのが2割程度。次に、沿線の観光施設の入館数も約3.5倍増えている。次に、住宅着工件数については、市全域では減少傾向にあるが、ライトレール沿線では若干の増加傾向にある。そして、地価については、富山市全域と比べ、ライトレール沿線地区では下落傾向がゆるいという状況である。最後に、富山ライトレールは市民からも非常に高い評価を受けており、沿線地区だけでなく、全地域の8割以上の方がライトレールを評価しているということである。
- ・ 次に、市内電車の環状線化について報告させていただく。環状線が整備される前の市内電車の状況としては、路線が6.4キロメートル、電停が20箇所、車両数が17両、料金は200円均一。利用者数の減少により、一部路線が徐々に廃止され、最終的に環状線整備前では路線6.4キロが残っていた。利用者数の推移は、平成元年前後では1万8,000人前後の利用者で、環状線開業前の平成18年では1万人を切るという状況になっていた。市内電車の環状線の意義としては、富山駅と中心市街地が離れているので、そのアクセスを強化したいということ、二つ目に都心地区全体の回遊性を高めるということ、三つ目に富山ライトレールと市内電車が接続された際にネットワークの核となるということを考えている。
- ・ 環状線整備に当たっては上下分離方式を採用しており、富山市が軌道整備事業者として施設、車両を整備、保有し、富山地方鉄道が軌道輸送事業者として運行を行っている。ライトレール整備時にはこの上下分離方式が法的に整備されていなかったが、平成19年10月に上下分離方式による整備が可能になったことから、環状線化事業ではこの手法を採用した。上下分離方式のメリットとしては、民間の富山地方鉄道としては、固定資産税や減価償却費の増大が避けられるということ。行政側の富山市のメリットとしては、民間の活力を使うことで公共交通を活性化させることができる。軌道施設の整備としては、いろいろな補助金を受けながら、総事業費約30億円でやっている。
- ・ 環状線開通後の状況としては、まず一つ目に、一日平均の利用者が約930人で、土日では利用者数が多くなっている。利用目的としては、平日、休日とも買い物や私用が多くなっている。また、環状線部分だけではなく、市内電車全体としても利用者数が増加しており、富山駅と中心市街地を往復する利用客数も増加している。中心部への外出頻度の変化に関するアンケートを実施したところ、中心部への外出機会が増えていることがわかる。その目的は何かというと、買い物目的が増えている。ま

た、ついでに目的として飲食での利用目的も増えている。中心部に車で来る人と環状線で来る人の滞在時間を比べると、環状線で来た人のほうが長く、来街頻度や一回あたりの消費金額についても、環状線で来る人のほうが多い。トータルで考えても、環状線で来た人のほうがより多く買い物をするという状況になっている。地価の状況は、環状線沿線では横ばいで、中心市街地全体としても他の地域に比べて減少率が穏やかであるという状況である。環状線沿線での再開発の動きも非常に増えている。今後、北陸新幹線の開業と在来線の高架化が完了すれば、富山駅の高架下での市内電車とライトレールが接続することになっている。

- ・ 最後に、LRTネットワークの形成を含む公共交通の活性化方策について報告させていただく。富山市ではJR西日本と協力して事業に取り組んでおり、JR高山本線活性化事業として、本数の増便、駐輪場の各駅への設置、またパークアンドライド駐車場の設置により電車利用を促進する取り組みを行っている。パークアンドライド駐車場の利用状況は全体的に高い利用率が見られ、利用促進に寄与しているものと考えているということである。また、沿線地域主導の取り組みとしては、地域の住民による清掃活動や駐輪場の自主的な設置などの活性化策施策を通じ、意識の変化が促される契機となっているようである。次に、交通系ICカードの導入推進事業として、富山市ではまず環状線にICカードを導入し、続いてことし3月に路線バスと鉄道でも導入した。ICカードを利用した利用促進事業としては、路面電車を3回乗ると4回目以降は無料になるというオートワンデーサービスを行っている。このことにより、路面電車の利用促進と沿線の回遊性向上を図ろうとしている。
- ・ 65歳以上の高齢者の対象事業としては、お出かけ定期券を販売している。これはICカードでつくられたもので、年間利用の代金は1,000円。これにより公共交通料金を100円にする。また、お出かけバス事業として、中心市街地、市民病院へ出かける場合は、これをかざすとバス料金が100円になる。さらには、お出かけ電車事業ということで、市内各駅と電鉄富山駅や南富山駅との間を片道100円にする。お出かけ路面電車事業としては、これをかざすと65歳以上の高齢者の方はどこでも電車料金が100円になるという取り組みを行っている。
- ・ まちなか居住推進事業として、公共交通の施設が充実している中心市街地への居住も推進しており、中心市街地への住宅等の建設事業者への助成と、購入を考えている市民や賃貸の市民に対する助成を行っている。建設事業者には、共同住宅の建設費などは100万円。市民へのマイホーム新築、購入に関する助成は、1戸あたり50万円。家賃に関しては3年間1万円。これは年齢制限なく行っている。
- ・ 公共沿線居住推進事業ということで、串と団子の団子の部分への居住を推進している。建設事業者に対しては1戸あたり70万円。マイホーム新築や購者には1戸あたり30万円。二世帯住宅にした場合はプラス10万円。
- ・ 富山市の説明後、現地視察をし、実際に電車に乗って見学をしてきた。
- ・ 函館市の市電についてだが、来年は函館に路面電車が走り始めてから100周年を迎えるという記念すべき年になっている。ロゴもそれにあわせてつくっている。さまざまな取り組みも行っており、6月10日は路面電車の日で、料金を200円にしている。10月14日も鉄道の日で200円。ほかにもお茶会を電車で開いたり、バル街の電車を出したり、いろいろな取り組みをしている。
- ・ トワイライトパスということで、18時以降は大人300円で市電に乗り放題となっている。

- ・ イカすカードや1日乗車券等は、函館らしい風景を選んだカードになっている。
- ・ 最後に、経済建設常任委員会からの提言内容を報告する。
- ・ まず、基本的な考え方についてだが、一つ目に中心市街地のあり方、総合的なまちづくりの方向性を踏まえた上で、路面電車の位置づけを検討し、関係部局とも認識を共有、連携しながら行っていただきたいということ。
- ・ 二つ目に、公共交通、自家用車も含め、市民の足をどう確保していくのか、将来のまちづくりを見据えて路面電車の活性化方策のグランドデザインを描くということ。
- ・ 三つ目に、利用者を確保し、収益を上げることが経営の根幹ということで、時々を時代を背景とした利用状況や利用者数の実態を検証すること。基本的な考え方として、この三つを掲げている。
- ・ 次に、具体的な施策の推進について、6つの提言がある。一つ目は地域の商店街との連携による事業の活性化ということで、先ほど説明した高岡市の共通乗車券など。二つ目に、高齢者の路面電車での外出機会増加を促す施策ということで、これはお出かけ路面電車事業などを参考にすると。三つ目に、路面沿線以外の住民利用促進ということで、パークアンドライド駐車場や駐輪場などを整備するという。四つ目に、市民、地元企業、団体等の協力による施設整備ということで、例えば富山市で行っている記念プレートベンチなどの寄附などを募るということ。五つ目に、利用者の利便性を考慮した均一運賃等の導入ということで、これは富山市のライトレールで行っている。六つ目に、自動車から公共交通利用への転換促進ということで、ノーマイカーデーの実施などを行ってはどうかということ。以上のような具体的な施策の推進を提言している。
- ・ 昨日の北海道新聞で、均一運賃等の提言ということで記事になっている。12日に企業局長に対し、松宮委員長と工藤副委員長から提言書の提出を行っている。
- ・ 富山市、高岡市での視察を踏まえ、提言までの報告をさせていただいた。以上で報告を終わる。

<質疑応答>

○市民A

- ・ 大体、教育大生全体の意見だと思うが、基本的に教育大の周りに住んでいる人が多く、美原のほうやこちらのほうに来るときでも、バスの利用がとても多い。いざ休日などにバスで行こうと思っても、本数が少ないし、家の前にバス停があってもバスが来ないという状況がある。市電はそれ以上になじみが薄い。自転車を使える区間は自転車に乗るし、自転車に乗れなくなったときにも、あまり市電を使う機会がない。観光客や高齢者にスポットを当てるともよいと思うが、学生のことを考えていただけないか。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 五稜郭からガス会社のほうに行き、そこから右折して五稜郭駅までと、それから函館駅のほうにとこの電車はあったが、当時の状況の中で取り払ってしまった。

○北原 善通委員

- ・ 一番電車に乗っていたころは、昭和39年に4,934万3,549人だったことがある。15円の時代であった

が、7億4,000万円。一般会計を助けていた。ところが、あとからバスも走っている。今、函館バスが同じ路線を走っている。バスは大赤字でどうしようもない。電車がよかったときには、一般会計を助けていた。拓銀が担保がなかったらお金を貸さないというときに、電車のおかげで一般会計を持ってきた。そういう時代があった。昭和39年は7億4,000万円あった。昭和53年に宮前町から撤去されたが、五稜郭駅まで電車が行っていた。いいとか悪いとか抜きにして、撤退してははずしてしまった。バスは今、函館バスに一任しているが、本来であれば市のバスも走っていて、そういうことで大変申し訳ないと思う。今、函館の中心は本通4丁目ということで、それだけまちが大きくなった。だから、私たちがよく企業局交通部に言うが、今、1年間に527万2,200人、一日1万4,444人しか乗っていない。13億円ちょっとしか軌道で収入を上げていない。なので、谷地頭温泉もこの間売った。なぜかという、企業で採算が合わなかったら、離さなければならない。教育大学と日露漁業と電車は、来年100周年。だから、これは見直しをしなければ大変である。そういうところに来ている。だから、バスも薄い、電車もない。大変申し訳ない。私の腹としては、思い切っていつか電車は第三セクターの運命になるのではないかと。我々議員は執行者ではないので、そういう発言もしている。本当に申し訳ないと思う。来年、同じ100年の運命にある教育大学、一つよろしく願います。

○松尾 正寿委員

- ・ 今、彼が言ったのは、電車を利用する機会がないし、利用したいと思わないといったニュアンスのような言葉であった。近くにないから乗らないということ。実際にはない。そのために我々は今、駐車場と駐輪場を電停の近くに確保する。そして自転車に乗ってきて、そこから電車に乗って、いろいろなところに行ってもらいたい。こういうことも提言しているので、なんとか皆さんの願いに沿うように、議会として理事者のほうに提言していくと。貴重な意見をいただき、ありがとうございました。

○北原 善通委員

- ・ 議会の場合は、それぞれ一人一人違う意見も出る場合もあるので、御理解願う。

○松尾 正寿委員

- ・ 付け加えて、議会には執行権はなく、実施はできない。あくまでも我々は提言者である。皆さんの意見を聞き、その意見を参考にして、議会から理事者のほうに提言をすると。そして、理事者がそれを執行する。執行するしないは、これから議論しなければならないが、そういう議会の仕組みなので、我々をお願いをしても、できるとは言えない。その意見を聴取して議会に反映させるということなので、それはよく御理解いただきたい。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 今、松尾委員からお話があったが、議会は執行権を持たないので、やりたくても、これをやるという約束はできない。それは行政のほうでやるということになる。皆さんの意見を聞き、それを理事者に対して提言し、あるいは議会の中で予算に反映させるよう努力するというので、ちょっとじれったいところもあるかもしれないが、そういうシステムになっているので、御理解願いたい。
- ・ 市電になかなかなじみがないという実態もあろうかと思うが、どうかたまに乗ってみたい。それはそれでまた市電のよさがあるかなと思うので、よろしく願います。

○市民B

- ・ 先ほど駐輪場の整備の話があったが、たまに市電を使って五稜郭前に行ったりするが、そのときに自転車をどこに止めるかというのが非常に悩みというか、正式な駐輪場がない。丸井今井の近くの空いているところに止めていて、結構歩道の邪魔になっている。そういった整備をしてほしいと思うが、なかなかあそこに駐輪場をつくるスペースがないと思う。その辺はどう思うか。

○松尾 正寿委員

- ・ あそこは今現時点で駐輪場はない。しかし、先ほど言ったように、皆さんの意見なので、それを我々が受け止めて、理事者のほうに議会の中で提言し、なんとか実現できるようにしていきたいと思っているが、すべてできるということではない。市も財源の問題、予算の問題があるので、そう簡単にはいかないかもしれないが、その場所での利用頻度が多ければ、我々も積極的に理事者につくるべきだという提言はしていきたい。

○委員長（松宮 健治）

- ・ 非常にいい視点をいただいた。私もうっかりしていたが、当委員会は中心市街地の活性化ということを扱っている委員会である。特に五稜郭地区と大門地区とを結ぶのが電車であるが、五稜郭のまちづくりのイメージを今、実は若者をターゲットに絞ったまちづくりにしようというコンセプトで進めている。旧五稜郭ダイエーが今、あのような状況であるが、多分、あそこが建てかわる予定である。そこをうまく利用できないかということは今、ふと思った。1階に駐輪場はできないと思うが、例えば、都会なんかを見ると、結構地下につくったり、2階、3階につくったりすることもある。これは非常にいいヒントをいただいたので、委員会で取り組めるかどうかはなかなか難しいが、今、そういう市の方向もあるので、これもぜひ中心市街地の活性化とあわせて五稜郭地区を再開発するという提言をしていきたいと思う。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 高岡市や富山市では、実際にそういった駐輪場を設けているところもあるので、そこを参考にしながら、当委員会としては、企業局にそういった取り組みをしてほしいということで提言をしてきた。

○市民C

- ・ 市電100周年記念ということだが、将来、市電はどうするつもりなのか。いつも赤字だ赤字だと聞いていたが、どうなのか。

○松尾 正寿委員

- ・ 赤字なことは赤字である。人口減少やモータリゼーション、高齢化もあるが、今、一般会計から毎年約2億9,000万円弱の補助金等を企業局に補填している。これを黙って続けていると大変な金額になる。こういったことも踏まえて、なんとか市電を利用してもらおうということで先進都市を視察してきた。いいところもあれば、函館になじまないところもあるが、皆さんからの意見を聴取し、なんとか市電事業をいい方向に持っていくように今一生懸命勉強している最中である。市も7カ年計画で、これからいろいろな計画を練る予定になっている。その計画の中に、我々の提言も盛り込んでいき、なんとか実現できるものは実現していただきたいなど。しかし、一方では収支の問題もある。それも大事なことであり、市内の人口も毎年3,000人ずつ減っている。なおかつ、出生率も低下している。なかなか人が増える状況にない。どうやって収益を上げたらいいかということを考えながら、

取り組みをしている。なので、皆さんのそういったいろいろな意見をいただき、それをまた行政に提言して、なんとか実現できるように努力していきたいと考えている。

○市民C

- ・ 2億9,000万円というのは相当大きな金額だと思うが、札幌では環状線にするという話もある。富山市でも環状線にしたという話であるが、湯の川地区だとかそういうところの環状線的なものは考えられないことなのか。2億9,000万円の赤字を払いながら、この市電を残さなければならない理由は何か。

○斉藤 佐知子委員

- ・ 市民の方々にも私たち議員にもいろいろな考えの方がいる。確かに2億9,000万円の赤字がある。そんなに赤字であれば、もう市電を全部やめてしまったほうがいいのではないか。車を利用している方も多くいる。そう考える方もいる。しかし、私たちは今、環境問題ということも大変大きな問題になっている。自動車の排気ガスやCO2の問題。そういった中では路面電車は非常に環境にも優しい、いい乗り物だと考えている。昔はガス会社とかいろんなところを回って環状線になっていた。今回、私たちも富山市などに行ってみたときに、やはり環状線になっているとすごく市民の方も利用しやすいということを改めて思ったが、残念ながら函館はもう環状線の部分は撤去してしまった。またこれから、この赤字の中で環状線にしていくというのは、そうやってほしいなと思いつつも、財源のことを考えると、すごくそこは難しい問題だろうと思っている。しかし、やはり今のこの環境、それから高齢の方々はある程度のお年になると自分で車を運転することはとても難しくなってくる。函館は今、こういった高齢化社会ということを考えていくと、やはりできるだけ多くの方に電車を利用していただくということを考えていきたいと思っている。

○市民C

- ・ 確かに環境に優しい。それは確かにそうだと思う。それに、湯の川という観光地があれば、やはりどうしても函館市としては電車を残したい。なので、そこで一工夫が要るのではないかなと思うが、なかなか難しいところである。
- ・ 今、先進地を行政視察してきて、結論的はどうなのか。

○委員長（松宮 健治）

- ・ 他の委員もいろいろ意見があるかと思うが、私の実感としては、多くの委員は、実際に先進地を視察して、富山市も函館市も同じ中核市で、都市のレベルとしてはちょっと向こうのほうが人口が多いが、ほぼ似たようなところがあり、富山市ではきちんと電車が残って、経営もうまくいっている。富山でできて私たちにできないことはないなということを皆さん肌で実感した。さまざま工夫をしているし、市長を先頭に、市としてもしっかりとこの電車を守っている、向上させていくということがすごくあふれている。先に市民の強い要望があったからやったのかどうか分からない。最初のほうは首長なり市の意向だったと思うが、それに対して市民もかなり応援をしているというところがある。これを全部財政だけでやってしまうと、毎年赤字を出しながら電車を守る必要があるのかという意見も当然市民の中から出てくると思う。ただ、私自身、今回ちょっと愛媛でも別の議会のフォーラムがあり、そこには伊予鉄道という地元の電車がかった。そこは初乗り150円でどこでも行けて、環状線に

なっていた。それこそ湯の川温泉ではないが、道後温泉が終着点である。道後温泉に全部電車が流れていき、人の流れができています。そういうことを考えると、観光地の拠点拠点をつないでいくのがバスであり電車である。私個人としては電車は好きだし、残したいと思っているし、多くの委員は、なんとか頑張って市電を残していくべきではないかと思っていると思う。とはいうものの、理想だけではなかなかうまくいかないのも、もっと大事なものは、いろいろな形で「今これだけ赤字があります。皆さんこのぐらい乗っていただくと」と。先ほど松尾委員からも言ったが、例えば電停やバス停には駐輪場なり駐車場をある程度確保しながら、函館のこのエリア内は車は通れませんよくらいやらないと、なかなかそこまで行かないのかなと思っている。しかし、やはりそこはかなり市民理解が得られないと、なかなか進まないだろうと。ヨーロッパの観光地ではそういったことを行っているが、本当はそこまで腕まくりしてやらないと、なかなか電車に乗る方は増えないかなという感じがする。私見もあるが、多くの委員はそういう感想を持っていると思う。

○井田 範行委員

- ・ 赤字という言い方が正しいかどうかは微妙な部分であるが、補助金的なものが出ているのは事実である。これを考えるときに一番大事なのは、まず公共交通が必要か必要じゃないかとなると、若くて元気なうちは車で動けるが、一定程度の年齢になるとやはり公共交通が絶対必要だと。次に、公共交通は独立採算としてなじむのかなじまないのか。確かに私も、五稜郭と函館駅の区間だけをビジネスとしてやるのであればなじむのかもしれない。ただ、バス事業なんかもそうだと思うが、広いエリアを対象とした場合に、私はバス事業含めて、やはり電車事業への一定の支援というのは当然あるべきだろうと思っている。先ほど他の委員からも話が出ていたが、電車は環境の問題や定時・定刻性ということを行政側でいろいろと言うが、それ以上に大事なのは、やはり私は観光資源でもあると思う。その意味からも残していかなければならない。それで、私、先ほど教育大学の若い方から非常にいい話だなと思ったのが、関係ないとは言わないが、市電を使ってない中で、税を投入することがどうなんだという気持ちは当然若い方にあると思う。利用してもらおうということをお口で言うのは簡単。では、我々として何をするのか。今回の提言の中ではちょっと高齢者のほうにターゲットを当てた部分はあるが、やはり若い方もちょっと五稜郭に行ってみたいなど。確かに皆さんからすれば、電車なんて関係ないというイメージがあるかもしれないが、やはり一人でも多くの方に利用していただくために、電車と地域とでタッグマッチを組んだ中で、若い人も高齢者も外に出てみようかなと。今まで外に出ていない人を出すという形で、やはり総合的にまちづくりをしていくことが、やはり私どもが今回の視察、委員会のいろんな議論の中でも非常に重要なかなと感じている。決して補助金を出していることが正しいという意味ではなく、その出し方も、福祉に目を当てるのか、バリアフリーに目を当てるのか。交通事業としては、費用対効果だけでいうと、例えばIC乗車カードでも、IC乗車カードを使ったことでお客さんが多く増えて投資効果が見込めるということであれば、幾らでも投資するはずだが、その辺はやはり行政側としては政策判断という部分も当然出てくる。その辺も皆さんの声を聞きながら総合的に判断していくべきだろうと思っている。その中で、まずは今回のテーマである電車事業を活性化と。本当はバス事業とかいろいろな交通体系まで調査できればよかったが、今回は電車に特化した部分になった。そういった形の中で、今後も電車の活性化を目指していきたいと思っています。

いる。

○北原 善通委員

- ・ 1年間に527万2,200人、1日あたり1万4,444人乗っている。32台の電車で約14億円の軌道収益を上げている。電車というのは1両100年もつ。なので、一口に採算があわないからやめなさいということは乱暴である。そうはいかない。これは御理解いただきたいと思う。それから、排気ガスも出ていない。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 今、観光の話も出た。観光の面から言うと、この間、私が電車に乗っていたら、おばあちゃんとお母さんと子ども二人がいて、子どもがお母さん、おばあちゃんに「電車に乗ったね。帰ったら電車に乗ったことをみんなに教えてあげようね」という話をしていて。そういう意味では、観光の面から言うと、函館には電車は原風景としてもう定着しているのかなと思う。観光の面を一つとっても、なくてはならないものなのかなという気がする。コストの面で、赤字か赤字でないかという面から見ると、ちょっと難しい部分があるが、なんとか残して、地域の皆さんはもちろん、観光で訪れる人達にも喜んでもらえるように、私ども委員会としては、いい方向にもっていきたい。少しでもいい方向にもっていきたいという意味で、今回視察にも行ったし、委員会でいろいろと議論をさせてもらった。

○市民D

- ・ 私は朝市で働いており、観光客を相手にすることがとても多いが、観光客の方々への市電の周知率が物すごく低い。確かに朝市近辺のホテルに泊まっている方は乗る機会が少ないが、夜は朝市のほうにご飯を食べに来て、「私、湯の川に泊まってるのよ」と言われて、「何でいらっしやいました」と言うと、「タクシーで来ました」と。駅や朝市のほうに市電で来たという方はとても少ない。あと、「明日、お昼に函館を回りたいが、何かいい方法はないか」と言われて、市電をお勧めするが、終日定額で乗り放題とか、そういったものの周知率も物すごく低い。旅行会社とも提携してそういったところをもう少しPRして周知率を上げれば、乗る方も少しは増えるのではないかなと思うが。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 私どもとすれば、1,000円の切符が結構売れているということもあり、周知されて皆さんよく知っているのかなと思っていたが、必ずしもそうでもないという実態を今把握したので、改めてまた関係機関ともいろいろと議論を深めながら進めていきたいと思う。

○市民C

- ・ 観光の関連の話で言うと、湯の川電停以上に湯の川温泉街が大事だと思う。観光のイメージだとしても国道227号線の湯の川温泉街がメインになると思うが、今は湯の川電停が終点である。それでは認識も低いだろうなと。それは将来の課題だと思うが。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 要望、考え方としては受けておきたいと思う。それをやる、やらないは権限外なので、そういう意味ではきちんと受けとめていきたい。同時に、湯の川の温泉街の旅館やホテルの方々に電停、電車があるということを改めて周知、お知らせする方法についても、湯の川のホテル協会や観光コンベンション部とも協議しながら、改めてまた考えていきたいと思う。

○北原 善通委員

- ・ 先ほど2030年には65歳以上が3割になるという画面があったが、函館では38.3パーセントである。なので、もう大変なことになる。今28万人を割っているが、全体で21万2,000人になる。もう子どもが1万6,000人にしかならないということもしっかりとデータが出ている。そういうこと等もあるので、やはりこれは慎重に考えなければいけない。

○市民C

- ・ きょうは市民が少ない気がする。若い人がいるので心強いが、広報が足りないのではないかと。新聞に小さく載っていたが、あれではちょっと見逃してしまうのではないかと。何かもう一工夫要るのではないかと。

○委員長（松宮 健治）

- ・ 私どももまったく初めてで、ひょっとしたらきょうはだれも来ないのではないかとという危惧をしていたぐらいである。ホームページにも出しているし、新聞にも小さく出ていて、議会広報でもお知らせしたということで、一応事務局側としてもできることはやったつもりである。記念すべき1回目にこれだけの市民の方に来ていただき、鋭い指摘やさまざまな提言もいただいたので、これは議会広報等でまたバックできると思う。今度2回目、3回目のときには、口コミでもっと広がっていくと思うし、周知の仕方をもっと工夫していきたいと思っている。先進的にやっている自治体もあるので、そういったところのいいところも学んできたい。これだけたくさんの皆さんの意見を本当に多くの市民に聞いていただきたいというのが私どもの願いでもあるので、しっかりと謙虚に受けとめたい。

○市民C

- ・ 私も時々議会や委員会の傍聴に行くが、二、三カ月前に委員会の傍聴に行ったら、陳情書を受け付けするのをやめようという話が出ていた。これは何なのか。陳情書を市民から受け付けるのをやめようという話をしていた。どなたが話していたかは定かではないが、私は聞いていた。やはり陳情書は市民の意見と受けとめていただき、すべて受け付けるということが正しいのではないと思うが。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ ちょっと誤解もあるような気がする。議論経過のその部分だけをとってかもしれないが、陳情書を受け付けないということはある得ないと私どもは理解しているので、誤解だと受けとめていただけないか。

○市民C

- ・ それならよいが、どなたかが発案して、委員会で発言があったと思ったので、今お聞きした。

○松尾 正寿委員

- ・ 我々はこれが初めての議会報告会なので試行錯誤しているが、きょうはあくまでも経済建設常任委員会の所管の部分でお話をいただきたいということがまず一点。今のお話は議会運営委員会でのさばきの問題だと思うが、それは意見としてお聞きをする。そういったことがあったかどうか議会運営委員会のほうに我々のほうからお話をさせていただく。その結果として、多分、議会運営委員会のほうで、いろいろな部分での発表があるのではないと思う。
- ・ 人の集まりが悪いということだが、きょうは我々の委員会であるが、あと二つの委員会でも実施予

定である。日程的なこともあるが、前もって日程が確約できるのであれば、これからは市政はこだてに掲載してもらうような努力もさせてもらいたいと思っているので、よろしく願います。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 付け加えて、議会だよりの中には日程をお知らせしているので、ご覧になった方もいると思う。そういう意味では、市政はこだてには載っていないが、議会だよりには載っている。

○市民 C

- ・ 市政はこだてにも入れて広報するということか。

○松尾 正寿委員

- ・ 入れるように、これからも要請をしていきたいと思う。

○市民 C

- ・ 経済建設常任委員会に関する話だけということだが、私ども市民から言わせれば、議会報告会は報告会でよいが、30人の議員全員がいて、どんな内容でも受け付けて市民から意見を聞く会というものを、こういう場面を通じてやっていただかないと、なかなか議員と話をする機会がない。なので、こういう場面でも言わせていただきたい。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ おっしゃっていただくのは自由なので、結構である。ただ、私どもとして責任を持ってお答えを返せるのは経済建設常任委員会の部分だけなので、そこから外れた部分は、お考えはいただいて、それを関係するところに振り、個別になるかどうかは別にして、改めてお答えを返したい。

○市民 C

- ・ 私も陳情書を五、六通出している。その中で共通していることは、やはり議員一人一人の意見を聞きたいということ。これは議会運営委員会のほうで、会派でやっているの、個人の意見は必要ないと。あるいはまた、なじまない、そぐわないと。それはだめだということで、いつも断られている。会派の中では、声の大きい人や元気のいい人の意見が通ってしまう。新人議員などの声がどうしても通りづらい。なので、本当の議員一人一人の心の考え方、持ち方、政治への信念、一つ一つの陳情書に対するそれなりの一人一人の信条、信念を付け加えてほしいということを私は希望する。会派というものは、市民の側から見ると本当はよくないと私は思う。会派の中でのいい意見というものが漏れてしまう。

○北原 善通委員

- ・ 今、無所属議員はいなくなった。会派のまとまりだけになった。これは議会を運営するためには、やはりよい。会派がまとまるということは非常にいいことである。これは十分御理解いただきたい。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 今のは個人的な見解ということで御理解いただきたいが、そういう御意見があったことは今、聞いているし、それぞれ全会派のメンバーがそろっているので、議会運営委員会のほうにはそういう御意見があったことをお伝えしておきたい。

○市民 C

- ・ 会派についても一言言わせてもらおうと、会派の中でのいろいろな議員の気持ち、いい人の心が漏

れてしまう。なので、私は会派に反対である。皆さん一人一人、会派の解消をお願いしたい。

○北原 善通委員

- ・ 会派がなかったら、全部個々となり、それでは議会運営ができない。失礼な話だが、会派が少なくなればなるほど、やはり会派の中で十分に話し合う。そしてまとまる。会派の中で、俺は賛成だ、俺は反対だと言う人は恐らくくない。あれば、これは会派でなくなると私は思っている。なので、会派の中で議論し、そして意見を統一し、そして議会に臨む。そして市長にも提言なりなんなりをしていく。これが議会である。私は絶対に会派は賛成論者なので、よろしく願います。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 個人的な意見ということでお聞きになっていただきたい。

○井田 範行委員

- ・ まず会派の必要性ということで、やはり議会運営をする上で、例えば議会としてどういうことをするかという物事を決めていくためには、やはり30人の議員が集まって話すよりも、それぞれの団体から集まっていただき、その中で情報を共有しながらやっていくという部分で、私もやはり会派の必要性は一定程度必要だと思う。ただ、今おっしゃったように、会派だからすべて同じ答えということについては、ある程度柔軟な話があってもいいのかなと思う。私たちの会派はまとまりがないとかいろいろと言われるが、その辺は柔軟に対応する。それはそれぞれの会派の考え方なので、どちらがいい、悪いではなく、そういう会派もあるということだけはぜひ御承知置きいただきたい。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 他の会派のことはわからないが、私は新人で、新人だからものを言えないということについては、市民クラブでは新人もベテランも同じ議論をさせてもらっている。御心配の点は、少なくとも私どもの会派にはないので、御承知置き願いたい。

○市民E

- ・ まちづくりのための活性化方策についてということで、この常任委員会では、路面電車のため、まちのため、観光のために投資するという重みをどの程度考えているか。路面電車を活性化させようといっても、どうするのか。投資しないでお客さんが乗るのを待ち、お金が集まったらやろうという考え方なのか、あるいは先行投資して延伸していくのか。例えば、朝市に来た観光客が温泉から電車に乗って元町に行きたい、朝市に行きたいということで、ホテル街のほうまで延伸する。その場合に、どういう方法で延伸していくのか。場所、路線経路、こういうものを考えているのか。五稜郭のほうに昔電車が走っていた。私が若い頃は走っていた。今はもうないからだめだ。それではだめである。教育大学のほうに電車線路がないから、乗ることを考えない。なので、今、若松町から五稜郭駅のほうまで分離帯がある。あれを利用したら線路を残せる。湯の川の川の上に橋を架けたら線路を出せる。委員会としてそういう投資を考えているか。

○委員長（松宮 健治）

- ・ 実は、過去に路線を延伸してほしいという陳情があった。ちょっと記憶が定かでないが、総務常任委員会だったと思う。美原地区まで電車を延伸してほしいという市民の要望、陳情があり、それは当時、総務常任委員会では結構時間をかけて審査したが、結果的には難しいという結論で、採択にはな

らなかった。ただ、きょう私ども経済建設常任委員会として、今おっしゃられた率直な意見はまず受けとめたいと思っている。私たちは視察もしてきたが、先行投資して路線を延長するということを念頭に置いた議論は現実には進めていなかった。今、率直な意見も伺ったので、これで私どもの活動が終わったわけではなく、これからも委員会はあるので、そういったさまざまな可能性を探りながら、今回の議会報告会でいただいた意見を謙虚に受けとめて検討させていただきたいと思っている。ただ、路線を延長して投資をしていくという大前提で今まで議論もしていなかったなので、そこは率直に、今の私どもの姿勢はそうだと思っている。ただ、投資するとなると、かなり市民理解を得られなければならない袖は振れないのが現実的な部分なので、その辺は御理解いただきたい。ただ、このことをむげに検討しないということにはならないので、それはきょう各委員の皆様方が受けとめたと思うので、そのこともちょっと委員会で検討させていただきたいと思う。

○市民 F

- ・ 僕は2年前に大学に来るために青森のほうから来た。道路を歩いたときの第一印象が、すごくタクシーが多いなど。修学旅行などで函館に来たときには、市電すごいなと思っていたが、それから年月がたって函館に来たら、タクシーのほう为荣えているというか、ほかの市民も市電を使っているのかなと思った。個人的な意見だが、函館の交通は路面電車よりもどちらかというとタクシーやバスのほうが知られているのではないか。

○北原 善通委員

- ・ 函館市内で3,000円ハイヤーに乗ると、どこまで行くか。昭和から元町、五島軒あたりまでで2,050円。空港までで2,400、2,500円。3,000円だとどこまで行くか。私はハイヤーも随分安いと思っている。見えないところを見通すためにはお金がかかるというのが観光である。新幹線も来るし、それに合わせた形でいろいろとスピードアップしていかなければならないと思っている。今聞いた御意見については、委員会でも報告をし、理事者とも詰めながら、開業に向けて頑張りたい。

○見付 宗弥委員

- ・ まずタクシーについては、規制緩和の影響で、仙台や函館、札幌圏は台数が非常に増えた。そういう意味では、台数が多いというのは目につくと思う。台数は多いが、実際にどれだけ利用しているかということは、タクシーの売り上げ等のデータがないので、はっきりしたことは言えないが、函館のタクシー会社の人に聞くと、それほど経営的には順調でない、厳しい状態であるということによく聞く。
- ・ それから、路面電車よりもバスを使ってるのではないかということで、これは先ほどの函館のまちの発展の経緯もあると思うが、電車ができた当時は大変乗っていたが、路面電車沿線の居住人口がどんどん減り、どんどん郊外に住むようになった。要は路面電車が通っているところの居住人口が減ってきた。電車はいろいろと設備もあり、費用もかかるので、そんなに簡単に路線を引けない。そういう意味では、バスは道路さえあれば通れるので、公共交通として路面電車を使っている人よりも、今はバスを使っている人のほうが多いだろうと思う。そういう意味で、青森から見ると全体的なタクシーや路面電車の状況はそのように見えると思う。具体的な数字はないが、事実上としてはそのような形かなということでお話しておきたい。

○市民C

- ・ 先ほどの話でふと思ったが、私は函大や教育大にも2カ月に1回くらい行くが、やはり大学生の通うバスというのが見えない。時々行くから見えないのかもしれないが、これは学生さんは現実にどう思っているのか。函館大学、教育大、未来大と3大学ある。未来大にもバスが行っているのは知っているが、学生さん自身はどう思っているのか。その辺を聞いたことがあるか。実際に、市議会として議員に聞いてほしい。議員のほうから足を運んでいき、どうなのかと聞いてみる必要があると思う。学生はお客さんであり、これはお客さんへのサービスだと思う。今は青森から来てみたり、未来大には全国から来ているようなので、そういった学生に、実際にアクセスやバスをどう思っているのか、不便ではないか、どのようにすればよいかということで、まずは感想を聞いてみると。

○小林 芳幸委員

- ・ 私は地元は知内町だが、函館大学出身で、大学時代は一度もバスに乗ったことはなかった。感想としては、不便かということについては全然思っていなかった。私の時代は、やはり遠くから来る人は大学の近くに住む人が多かった。

○井田 範行委員

- ・ 私が思うのは、電車は決められた場所しか走っていないのでだれでもわかるが、バス事業というのが本当に今の市民のニーズにすべてあった路線になっているかどうかと。今までのバス路線というのは、恐らく昔の体系の中で部分的に入れ替えたりはしているが、本当に実態、ニーズにあっているかということは、個人的な見解だが、やはりどこかで検証する必要があると思う。理想としては、まずまちの全体を真っ白いキャンパスに見立てた中で、どの動きが一番多いのかなと。もしもニーズにあえば、当然今自家用車を使っている人もバス等に転換するというので、やはりどこかで大胆な見直しは必要だということで今まででもいろいろと議論はしてきたが、これはやはりリスクも伴うという議論によくなる。というのは、今、どこから乗るかということが頭に大体入っている中で、それをリセットするというのが、バス事業者も経営としてやはり若干不安を感じるという部分がある。私個人の見解としては、やはり大胆な見直しをして、本当にニーズにあった路線体系をつくっていかなければ、それでなくとも今バス事業はどんどん落ちてきている中で、一定の支援というのは当然必要だとは思いますが、やはり大学生だけの問題ではなく、あとは病院だとかいろいろな問題が出てくるので、その中でやはり大胆な見直しは必要ではないかなと思っている。

○市民C

- ・ 函館バスへの支援は毎年幾らくらいか。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ 助成の関係は総務のほうで、そういう意味で今は手持ちがない。あとでお知らせをしたい。

○市民C

- ・ 委員会付託にならない陳情書、要するに議員全員に回らない陳情書がある。今までに3通くらいあった。その1通というのが、西尾市長時代の2,400万円の介護保険の問題について。議会では西尾市長に追求をしていた。追求しているのであれば、議会も最後まで責任を持たなくてはならないのではないかとということで陳情書を出したが、個別のことだということで相手にされなかった。また、職員

関連団体の事務所が8階に入っている件で、私は賃金を取らないのかということで陳情書を出したが、これも議会が扱う範囲ではないという話である。それからもう一つは、電気事業法に関して、風力発電で発電した電気量を北電では20パーセント以上は受け取らない、受け取らなくていいという規制ができた。なので、そうした陳情書を持っていても、これは議会の仕事の範囲でないということで、みんなはねられてしまう。私はこれは不満がある。議会は国に対していろいろな意見書を出している。私が言っていることは、国に対する意見書も入っており、議会としてやってほしいということである。それが自分たちの仕事の範囲ではないということで、議員に回されず、却下されてしまうというのは、ちょっと腑に落ちないが、その辺の見解はどうか。

○副委員長（工藤 篤）

- ・ そのことに関しては、先ほども申し上げたように、きょうは経済建設常任委員会の関係なので、以前の経過も少し調査をして回答したい。きょうこの場での回答とはならないので、御承知置き願う。