

○委員長（山口 勝彦）

- ・ 開会宣告
- ・ 議題の確認

1 調査事件

(1) 函館市交通事業経営ビジョンの再改訂（素案）について

○委員長（山口 勝彦）

- ・ 議題宣告
- ・ 本件については、6月13日付で企業局から資料が配付されている。
- ・ その内容について説明を受けるため理事者に出席を求めたいと思うが、よろしいか。（異議なし）
- ・ それでは、理事者の入室を求める。

（企業局 入室）

○委員長（山口 勝彦）

- ・ それでは、説明をお願いします。

○企業局長（手塚 祐一）

- ・ 函館市交通事業経営ビジョンの再改定について御説明する。
- ・ 交通事業経営ビジョンについては、人口減少に伴う利用者の減少や老朽化した施設の更新費用の増加が見込まれるなど交通事業を取り巻く環境が変化する中、安定した事業経営のため目指すべき方向性を明らかにし、望ましい姿の実現に向けた指針として、平成29年度から令和8年度までの10か年を計画期間として、平成29年3月に策定したものである。その後、令和4年度に財政計画を中心に中間見直しを行ったが、このたび、経営環境の急激な変化に伴い再度の改定が必要となったので、その内容について、資料に基づき、経営企画課長より御説明させていただきます。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ 資料説明：函館市交通事業経営ビジョンの再改訂（素案）について（令和6年6月13日付 企業局調製）

○委員長（山口 勝彦）

- ・ お聞きのとおりである。
- ・ ただいまの説明について、各委員から御発言あるか。

○工藤 恵美委員

- ・ 交通事業の現状がよく分かった。
- ・ 膨大な資料のビジョンで読むのに時間もかかるので、よく細かくこのように分析されていると思うが、33ページの快適性の向上のところを読んでいたが、このような高齢者、障がい者をはじめとするお客様に対して快適な利用環境を整えるため、老朽化した車両の車体改良やバリアフリー対応の低床車両への更新を計画的に進めるといことであるが、低床電車に乗ったこともあるし、私も最近高齢者になってきたので電車・バスを利用するようになって心にかけているが、車両自体が悪いわけではなくて線路だよ。道路が、線路が悪いがためにものすごい揺れる。結構体に響くということが感じられる。だから、今あちこちで電車の通路の道路を整備されているけれども、

常に函館は雪が降る、路面が凍るという難点がある。先日は安全地帯の整備ということで話があったけれども、なかなかそれが常に工事をしているという状態で、これだけ観光客も増えて、そして市民の利用も増えているということだから、そこの工事をなるべく早めに何とか財源を確保することが求められると思う。

- ・ 40円の値上げということで、その都度その都度値上げをして財源確保に努めてきたわけだけれど、以前から議会では定額制というのか、例えば他都市に見られるようなどこまでも200円とか300円とか500円とか、そういう定額制になぜなれないのかというのがずっとこれまでも言われてきたことだが、定額制について検討されたのかどうかちょっと聞きたいと思う。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 現行の料金において均一料金とするには約230円と試算しているところであり、これを改定後の料金に置き換えた場合約270円となる。また、料金区間ごとの乗車割合をＩＣカード利用者の状況から分析したところ、210円区間で乗車されている利用者は全体の約４割、230円区間についても約４割であり、残りの約２割の方が250円以上の区間を利用している実態である。
- ・ 以上のことから、このたびの料金改定に際して均一料金制とした場合は、現行料金における210円の区間に乗車されている利用者の値上げ幅が60円と試算され、利用者の約４割に当たる近距離利用者の負担感の大幅な増加が懸念されることなどから、現時点では難しいものと考えている。

○工藤 恵美委員

- ・ 210円のお客さんが40%——４割いるということだが、乗客の年齢というか、学生さん、それから働く人、高齢者というのは分析されているのか。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ そこまでの分析はしていない。

○工藤 恵美委員

- ・ していないということだが、私は山の手に住んでいるのでバスで五稜郭まで出てきて、電車に乗り換えて駅前方面とか市役所だとかに来るわけだが、そのときに210円では済まない。しかし、高齢者の補助が今6,000円から1万円になったし、うちの近所でも江口眼科に行くのに相当な交通費をかけて通院しているという高齢者もいる。
- ・ 均一制料金だけれども、値上げへの市民感情だが、値上げをするということを変に敏感に感じていて、それが何割上がるのか何とかというよりも、値上げということに対して感情が高ぶるというか。それよりも定額で均一制料金が設定されて、それは例えばちょっと割高になる計算になったとしても、ずっとそれが続いていくと。これで函館の電車が、交通機関が維持されるということになると理解できるのではないかなと思うが、検討する余地はあるのかどうかお考えを聞きたい。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ このたびの改定に際しては均一料金制の採用は難しいものと考えているが、ＩＣカードの利用状況などを活用し、均一料金制移行による利用者負担への影響や料金収入全体の増減に伴う経営状況への影響も考慮しながら、均一料金を含めた利用しやすい料金体系について引き続き調査研究してまいりたいと考えている。

○板倉 一幸委員

- ・ 今回特にコロナ禍の影響が大きいということも理解はする。少し基本的なことから伺いたいと思うが、この経営ビジョンを策定して、令和４年に１度改訂をして、今回改めてまた再改訂ということになるわけだけれど

も、コロナ禍は確かに分かるが、それ以外の見直しというか、必要性というのか。コロナ禍が発生しなければ、もともとの経営ビジョンで経営はしっかり成り立っていたのか。コロナ禍を除けば、このもともとの経営ビジョンというのは良かったのかどうか。その辺のところの認識というか、なぜ今回再見直しをすることになったのかということについて、どういう考えというか認識を持っているのかお聞きしたい。

○企業局管理部長（臼杵 武人）

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響が長期化したということで、こちらも非常に大きな要因であったが、それに加えて近年、電気料金だとか資材価格の高騰、こういったこともあり、中間見直しの時点では、そのときの想定を上回る経営環境の悪化があったものと考えているところである。

○板倉 一幸委員

- ・ 今回新旧対照表の説明は特になかったが、もともとの計画から新しい計画に見直しするという際に、どこを改定していくのか、どういう必要性があって改定していくのかというようなことについて、もう少し説明があってもよかったのかなど。そういう意味では、もともとの計画がどうで、なぜそれを変えなければならなかったのか、せっかく新旧対照表がついているから、そういう説明もあってよかったのではないかと思う。
- ・ 令和4年に一度改定したよね。コロナ禍というのは令和2年度から、乗車人員だとか収入だとか乗車料金だとかそういったものに影響を与えてきたわけだけれども、令和4年度の改定というのは、このコロナ禍による乗車人員の減少、そういったようなものも2年間続いてきたわけだから、乗車人員の減少とかあるいは収入の減少とか、そういったものを飲み込んだというか、想定をした改定というものになっていたのではないかと思うが——そのときの議論はちょっと私も正確に分からないけれども、その辺のところは前の改定というのはどうだったのか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ 令和4年度の中間見直し時点では、電気料金や資材価格の高騰のほか、新型コロナウイルス感染症の影響がどの程度続くか予測することが困難であったことから、令和6年度以降の電気料金等物件費については、令和4年度予算と同程度を見込んでいる。乗車料金収入については、コロナ禍前の9割5分程度と想定し財政計画を策定しており、現行の料金体系で計画最終年である令和8年度において、財源不足は生じないものと見込んだものが中間見直しのときであった。

○板倉 一幸委員

- ・ そういう状況であったことは理解しないわけではないけれども、経営ビジョンだから、経営計画だから、その辺のところはどういう予測を持ってやっていくのかということは、少し正確な分析の必要があったのではないだろうかと思う。
- ・ 改定の理由は、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化するという事になっている。新型コロナウイルス感染症自体の影響からは回復傾向にあるというふうに思う。
- ・ 先日も新聞に函館観光の回復という記事が出て、電車に乗り切れなくてホームからあふれているというような状況があるという記事が出ていた。実際に私なんかも駅前だとかああいうところで、ホームに立ち切れないというか収まり切れない方々が、道路のほうというか電車、軌道の近くまであふれているという状況を散見しているけれども、回復の傾向をどういうふうに考えているのか。
- ・ 一つは、今年の4月、5月の乗車人員はどういう状況になっているのか。コロナ禍前に回復しているのかどう

なのかと。確かに昨年まで——令和5年までぐらいだったら5類に移行になったと言いながらも、少しまだまだ回復傾向だと、こういうようなことであったが、今年度——今年あたりになったら、もう以前の状況に戻っているのではないだろうかと思うが、その辺のところはどうか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ コロナ禍前と比較し、令和6年——今年の4月、5月の状況については、コロナ禍前と乗車料金収入での比較というのは、消費税の関係だとか乗車料金の改定もしているのでちょっと難しいところがあるが、当月における乗車人員による比較をした場合、4月では約9割5分、5月では約9割となっている。

○板倉 一幸委員

- ・ まだ若干コロナ禍前より落ちてるといふか回復してないということだけれど。なかなかコロナ禍前まで回復するのは困難というふうに見ているのか、今の状況からいくとコロナ禍前までより多くなっていく見込みだとか、そういうようなことは思っているのかどうか。
- ・ ロープウェイなんかはかなりオーバーツーリズムで、厳しい状況になっているということは私も実感をしている。その辺のところは企業局としてはどうなのか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ このたびの再改定におけるビジョンでも、令和6年度の乗車料金収入については、令和5年度の上期の状況を踏まえてコロナ禍前の9割程度として見込んでいる。今後もこのような状況で推移されるものと見込んでいる。

○板倉 一幸委員

- ・ そうすると企業局としては——今のは収入の話だったか、人員の話だったか。（「収入である」の声あり）人員はどういう見込みになっているか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ 料金収入に合わせて、人員についてもおよそ9割程度で回復していくものと考えている。

○板倉 一幸委員

- ・ 分かった。分かったというか、そう見込んでいるということだね。増えていくのではないかという予測も持つが、過大な見積もりをするということもできないのだろうけれども、企業局としては人員もコロナ禍前の9割で見込んで再改訂しているということだね。新型コロナウイルス感染症のことについてはそういうことだと分かった。
- ・ 財政計画の中でちょっと何点かお聞きしたいと思うが、一つは、令和3年度と令和4年度だが、一般会計の繰入金が令和2年度が3億5,400万円だったが、令和3年度が5億800万円、令和4年度が5億4,500万円ということで、令和5年度からまた3億6,300万円とまた3億円台に戻るといふような状況で、この令和3年度、令和4年度の一般会計からの繰入金が多くなっているのはコロナ禍による収入減もあるというふうと思うが、その辺のところは増えた理由というのはいかなのか。具体的に少し分かれば、教えていただきたい。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 地方公営企業は独立採算が原則であるが、地方公営企業法第17条の3では、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合には一般会計等から地方公営企業会計に補助することができるとされているところであり、令和3年度、令和4年度の資金不足に対する補助については、新型コロナウイルス感染症による影響という災害に準ずるような特別な理由であることから、この規定を根拠として補助金の交付を受けることとなったものである。

令和3年度については、単年度で約2億8,000万円の財源不足が生じる見込みとなったところを資金不足の一部である約1億4,000万円の交付を受けており、令和4年度においては、2月補正時点における年度末の累積財源不足額約2億1,000万円を交付していただいたところである。

○板倉 一幸委員

- ・ そうすると新型コロナウイルス感染症の影響による収入減は今お話があった。それ以外の部分で一般会計からの繰入れというのはどういうものがあったのか。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 交通事業については、市民の日常生活はもとより観光客など来函者の移動手段として、地域経済を支える基盤として、重要な役割を担っていると感じている。しかしながら安全で安定した運行の確保のためには施設設備の改善に多額の投資が必要であり、それを乗車料金収入等、営業収入のみで賄うことは非常に困難であることから、一般会計からの支援をいただいているところである。
- ・ 地方公営企業法第17条の2において、その性質上、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費などについては一般会計等が負担する経費として規定されており、それに基づく繰入れとしては、軌道舗装補修費や軌道除雪費などがある。さらに、地方公営企業法第17条の3において、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合は一般会計等から補助することができるとなっており、それに基づく繰入れとしては交通事業経営ビジョンに基づく建設改良を行い、それらを含む減価償却費を一般会計から補助の交付を受けている。

○板倉 一幸委員

- ・ 一般会計からの繰入れは公営企業法で定められているし、ある意味ルール分ということだと思う。基本的なことについては分かった。
- ・ 具体的に何点かお聞きしたいと思うが、まず乗車料金の値上げの問題だが、令和7年12月に40円値上げすると、経営ビジョンの最終年前の年度と最終年度に当年度財源過不足額が解消する、黒字になるということだが、先ほど工藤委員からも定額制のところでも少しお話があったけれども、40円にしなければならなかった理由、バスとの関係なんかもあるだろうが、その辺のところは具体的にどういうふうにお考えになって40円で設定されたのか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ これまで乗客需要に見合った運行ダイヤの見直しなどによる経費の縮減や、電車広告料の見直しなどによる増収対策に取り組んできたが、今後においても安全で安定した運行を持続させるためには、料金改定が必要と判断したところである。
- ・ 料金改定のシミュレーションを行ったところ、全区間を40円引き上げた場合、経営ビジョンの最終年である令和8年度末において約7,000万円の資金不足となる見通しではあるが、料金改定により単年度収支の改善が図られていくため、当面は安定した経営を維持することができるものと見込んだところである。料金改定のシミュレーションについては、10円、20円、30円とやっており、仮に全区間を30円引き上げた場合だと、単年度収支は一定程度改善されるが累積財源残高が約1億円程度不足する状態が続くという試算結果となっている。

○板倉 一幸委員

- ・ 分かった。
- ・ 先ほどいくつか御説明いただいたが、学生さんの定期券だとか高齢者の皆さんの全線定期券だとかそういう話

があったが、料金改定は令和7年12月という時期が仮定として説明されているわけだけれども、それ以外のこういった利便性の向上に関わる取組の進め方やあるいはその時期についてはどういうふうに考えているのか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ 利便性の向上として、このたび施策の中に盛り込んだ通学定期据置き及び通学全線定期券の新設であるとか、高齢者の全線定期などについては、現在のところ料金改定と同時期の令和7年12月の実施を予定している。

○板倉 一幸委員

- ・ 分かった。まだ少し期間があるから、具体的なことについてはまた別の機会にお伺いしたいというふうに思うが、ただ何をするにしても、函館はバスと市電、電車とバスと、こういうような交通体系になっていて、公共交通会議などでもその連携というかそういったことが議題になるわけだけれども、当然どう連携していくのかというところも出てくると思うんだよね。
- ・ 今の高齢者の定期券はあれだが、先ほどお話にあった幼児同伴の方の割引というか、今までは保護者1人に1名のお子さんで、今度は保護者1名に4人まで無料だというようなことも、バスはどうするのかとか、そういったことも出てくるというふうに思うが、そういった事柄については、企業局と函館バスの間での協議ということになってくるのか。それとも公共交通会議などでこういうことをやっていくと企業局のほうからお話して、どういう形にしていくかという協議を進めることになるのか。

○企業局交通部次長（廣瀬 弘司）

- ・ 料金を含めた乗客サービス等については、企業局と函館バスさんと日々情報交換し合っている。いずれも認可をいただく、あるいは届出をする、管轄が同じ国交省でも自動車と鉄道では若干ルールの違いがあるもので、そこは整合性を図るためにも情報共有した上で両社の経営判断として決定している。決定した内容については、地域公共交通協議会のほうにも報告はさせていただいている。

○板倉 一幸委員

- ・ 分かった。それはそういった形で進められていくということだね。
- ・ 素案の中にもあるが、施設の現状、軌道だとか停留場だとか電力供給設備。私は前に一般質問で、駒場車庫もかなりの老朽化で、あれもそのうちやっぱり何とかしないと駄目なのではないかということは申し上げたが、それ自体も改修の必要性が当然出てくるというふうに思うが、それらについてはそういった経営状況の中でまた検討されていくというふうに思うが。
- ・ 軌道について少しお話をさせていただきたいと思うが、先ほど工藤委員からも電車が揺れるというお話もあった。今も軌道の改修工事を何か所かやられていると思うが、今回この経営ビジョンの話があるということで軌道についてちょっと調べてみたが、どこに整備の基準があるのかというのがあまりよく分からなくて。道路構造令もちょっと見てみたり、それから軌道法も見てみたりしたが。どうも最近、軌道が道路よりもかなり高くなっていて、道路を横断するときに車はかなりショックを受けるというか、飛び跳ねるというような状況がある。一般の乗用車はいつもそこを通っていれば分かるからスピードを緩めたりするが、よく本町の交差点辺りで街頭に立っていることがあるが、緊急自動車だとかあいうのが軌道を交差するときあるいは軌道上を走らなければならないときとか、そういうのを見ているとかなりやっぱり揺れている。高低差というか段差がかなり大きくなっているというふうに思う。そういうのを少しやっぱり改良して、これは利用者だけではなくて市民全体の問題でもあるわけだけれども、その辺のところはやっぱり快適性というか、そういうものを改善していく必要があると思

うが、その辺のところの理由とどうしていくのかということについては、どうお考えになっているか。

○企業局交通部次長（廣瀬 弘司）

- ・ 私ども軌道事業者としては、国から特許を受けたいいわゆる軌道敷と言われるこの範囲の中においては、私どもの責任において補修をしている。一方、車道のほうに関しては道路管理者の責任ということになる。ただ所管が違うからということではなく、私どもも軌道改良あるいは軌道工事をするときには、道路管理者のほうにも様々な相談等持ちかけられているので、そういうときに段差が生じているような区間についてはこちらからも同じようなお話をさせていただいて、どちらの工事のほうでやるのが適当かというのもお話をしながら進めている。今後についても、軌道工事をやる際に道路管理者と意見交換するので、その時にまた段差についても打合せしながら進めていきたいと考えている。

○板倉 一幸委員

- ・ 経営と直接深く関わってくるわけではないけれども、その辺のところもぜひ御留意いただきたいと思う。
- ・ そして最後だが、これは以前からいろいろお話が出ているが、市電のそれこそ将来ビジョンというか、経営に関わることであるわけだけれども、市電の延長というか、営業上の経路を変えとかあるいは延長するとか、それから今結構ライトレール化がされていて全国的に大きな話題になっている。最近だと宇都宮がライトレールを敷設して——これは企業局だけで判断できるものではないのかもしれない、行政の首長さんがどう考えるかということなんかも、大きな影響を与えることになるわけだが——宇都宮のライトレールなんかは、企業局の交通部の元次長さんがこのライトレールの会社の今部長さんで頑張ってもらってるようだから、そちらでまた能力を発揮されているというふうに思うが、そういう新規の路線の問題やあるいは新型の電車というか、そういうようなことについて将来考えていくべきではないだろうかとは私は思うが、そのことによって設備投資はかかるが、お客さんが増加をするとか、あるいは新規にいろんなところに乗客が来るというようなことを、今後、企業局としてはどういうふうにお考えになるのか。

○企業局交通部長（高木 博昭）

- ・ よく空港に延伸したらどうだというようなお声もあるけれども、空港の場合は一時期に大量のお客様が降りられるということで、定常的に運行するとなるとなかなか難しいものもあるし、また同じように空港のほうにはバスだとかタクシーだとか、そういう事業者の方々もいらっしゃるの、そういう方々の調整とかもあると思う。なかなか簡単にはいかないものというふうに思っているの、現時点としては、現行の路線を維持していくということに傾注していきたいというふうに思っている。

○板倉 一幸委員

- ・ 空港に限っての話ではないから、よく美原方面に延伸したらどうかというようなお話もあるが、そういうある意味その発想の転換というか、どういうふうに企業として考えていくと企業経営上良いのか悪いのかと。現状を維持していくのは一番ある意味楽かもしれないけれども、しかし、時代もだんだん変わってきて、もちろん人口も減少していつているが、それとは別にどう乗客を増やしていくのか。それも従来からのお客さんを増やすとかそういうことではなくて、新規に増やしていく。それには例えば関係人口を増加させていくとかいろいろなやり方があるというふうに思うが、そういう一つの考え方というか、そういうことになるんじゃないだろうかと思うので、これは企業局だけにお聞きしてもなかなかいいですねということにならないかもしれないので、別の機会に質問させていただきたいと思う。

○池亀 睦子委員

- ・ これまで素案に来るまで状況をいろんな形で御説明いただいていたので、理解できるところはしっかり理解しているつもりである。
- ・ ただ改めて今日いろんな御説明をいただき、また質疑応答を聞きながら、まず利用客に関しては観光客と函館市民とこの辺ばふらっとでもいいのだけれど、どれぐらいの割合だというふうに思っているか、お聞きする。

○企業局交通部事業課長（湊 公宏）

- ・ 乗車人員における市民利用と観光客の割合については、乗車人員のうち現金、ＩＣカードのニモカ利用者および定期券による各乗車人員を市民利用とし、１日乗車券等の各乗車人員やＩＣカードのニモカ以外の利用者を観光客とした場合、市民利用が57%で、観光客が43%と推計している。

○池亀 睦子委員

- ・ 改めて聞いて、これは逆転ぐらいなのかなというふうに思っていたけれど。
- ・ いろいろ質疑応答の中でも出ていたけれども、今回の素案を見ても事業環境と課題、また、将来の環境と課題ということで分析されている。ただやはり居住地帯が北部方面に、函館の人口動態がどんどん移動している。家を建てて北部方面に住むというこの函館の今の状況がある。コロナ禍も十分みんなが理解できることだが、そういう中で少子高齢化、将来のこの函館の人口動態、人口減少、この辺を踏まえながら函館市民の電車の利用というのはどうなっていくのかというところは、しっかりシミュレーションしていく必要があるなというふうに思う。高校もどんどん統合だとかで減ったり、学校も減ったり、様々な状況が起きている。人口減少によって当然企業等もいろんな見直しをされたりとかね。日本全体が人口減少しているから。
- ・ そういう中でとりあえず今、令和８年度に何とか黒字に、均等に持っていこうというその思いは非常に分かるので、次の段階のビジョンに入ってくるのかなとは思いますが、やはり文章を見ても、もっとこう危機感を感じるような思いが何か表現されていないなという感じはする。苦しいコロナ禍——私も監査委員のときにその辺のいろんな状況は情報収集させていただいたので、状況はよく分かるけれども。やはり市民の理解があって初めて、一般会計からこれだけの金額が投入されているから、企業局交通部として一般会計からこれだけ投入されてるというそういう思いをしっかりと受け止めながら、随所随所にそういう思いが出てこなければいけないのではないかと私は思っている。
- ・ 一生懸命やってらっしゃるのは重々私も承知しているので。ただ、長くやっぱり赤字とかが続いていくことはよくないので、今回の値上げに関しては40円でいいのかなという思いはあるけれども、とりあえず今何とか令和８年度を見越してということなので。
- ・ この人口動態とか人口減少を考えたときに、また高齢化、少子化を考えたときに、函館の４割が65歳以上になるのがもうすぐそこに来ている。そうするとやはり移動をどうするのかは函館にとって大きな課題である。いろんな形で議会でも出ている。さっきバスとの連携と言っても私は違う視点でバスとの連携が必要で、業務的なことはあまり市民には関係ない。要するに、ここまでバスで行ったらここから電車で乗れてここに行けるよというようなこと、そこが私は市民のためのバスとの連携だと思っている。その辺をもう少し何か電車を維持させていくためのバスと電車の連携とかね。もうみんな高齢者は車の免許証返納しなければいけないのでね。その辺はどういうふうにお考えか。今までそういうことをやったのかどうか。

○企業局交通部次長（廣瀬 弘司）

- ・ この件に関しては、地域公共交通協議会のほうでも乗り継ぎ環境の整備というのが一つのテーマになっており、そちらでまずは御議論いただくような形である。どうしてもインフラの整備が必要になったり、それからバス停を置く場合は、道路管理者、警察の御理解も必要になってくるので、そこは事業者として単独で動いてもなかなか話が通っていかない部分なので、地域公共交通協議会のほうでまずは御議論いただいて、我々もその中に出された中で、できるものは取り組んでいくというふうに考えている。

○池亀 睦子委員

- ・ 分かった。ただちょっと私の言ってる意味が通じてないなという気もするが、今後市民に優しい交通網のあり方というか、それから年を取ってもちゃんと出かけられるような環境づくりをそういう連携する会議の中で電車もバスもどうやったらもっと市民に近づいていけるのか、私はそういう発想をしっかりとしていく必要性があると思っていますので、今後それは議会等でもやっていくけれども。
- ・ 57%が市民ということで、市民全体に電車に対してどのように思っているかというニーズ調査というのをしたことがあるか聞きたいと思う。

○企業局交通部次長（廣瀬 弘司）

- ・ 近年はやった実績はない。かつて市営バスがあった時代に市営交通をどうするかというような観点で調査したことはあるが、相当前ということになる。

○池亀 睦子委員

- ・ 分かった。
- ・ やっぱり節目節目でいろんな意見を聞く機会は設けていると、代表の方々に企業局においていただいて、交通事業に対してどう思うとか。そういうのちゃんと答弁すればいいのと思うが。そういうこともやられているんだけど、中身を見ると全然見当違いだなというのを1回御指摘したことはあるが。やっぱり市民がこの電車についてどう思ってるのか、時にはいろんな形で聞く機会があってもいいのかなと、その手法に関してはまたお考えいただいて。次のビジョンにはやっぱりそういう声が反映される。そういう声があって初めて次の施策に行けると思うので。観光客は非常に電車大好きだからとても喜んで乗っていることをいろいろな形で確認しているので、もっと市民にやはり近づいた電車という、その視点をしっかり持っていただきたいなということを申し上げて終わる。

○野沢 友志委員

- ・ 概要版の5（2）の利便性の向上について、2つお聞きしたいが、まず同伴幼児の無料人数の拡大、これまで1人だったものが4人まで増えるということだけでも、この4人というのは、対象となるのは自分の子供だけになるのか、もしくは例えば友達の子供を連れて一緒に行く場合、他のお子さんたちも対象なのか。あとはその確認方法などについてお伺いする。

○企業局交通部事業課長（湊 公宏）

- ・ こちらは自分の子供さんでなくても大丈夫である。幼稚園、保育園で御利用される方々そして先生が乗車されて、その人数についても無料にするというふうな施策である。その確認方法については、乗務員の目視による確認とはなるけれども、間違いはないように、それなりの乗務員も訓練は受けているので御理解いただければと思う。

○野沢 友志委員

- ・ 自分の子供4人を引き連れて行くのはなかなか想定しにくかったので、ちょっと確認の意味もあった。あとは幼稚園、保育園、こども園の先生も対象になるということなので、こういった制度ができたということを市内のこども園の先生方にも、園にも、周知してほしいと思う。
- ・ あともう一つ、学生さんの全線定期券の販売、割安な定期券の販売ということだが、現状例えばだが、2キロまでの210円の区間を往復420円で20日乗ると1か月8,400円で、今現在だと210円区間の定期券が学生さん——大人6,300円ということで、だいたい月20日往復乗るとしたら2,100円程度のお得、お得というか、になるわけけれども、このプラス40円の値上げになった来年の12月以降もこの定期の額、定期の値上げも同額程度になるのかということを確認したい。

○企業局交通部事業課長（湊 公宏）

- ・ 学生定期については、そのまま据え置きの方針として案を今練っているところである。通常の定期料金については、料金値上げ分を転嫁したものにする予定である。

○野沢 友志委員

- ・ 分かった。

○荒木 明美委員

- ・ 大きくちょっと2点お伺いしたいと思うが、1点目が混雑解消の話だが、おそらく基本方針の利便性だとか、あとは快適性とか安全性の向上にも関わるところだと思うけれども、先ほどの質問のやりとりを聞いていて、私もだいぶコロナ禍前ぐらいにまで復活してきたのではないかなという肌感覚があったんだけど、それでもまだ4月で9割5分、5月で9割ということだったが、私が目にするのがスポット的な混雑である。例えばイベントがあったときだとか、コンサートがあったときだとか。私自身もバル街に行くときに乗った電車を1本乗り過ぎて2本目に乗っていったりだとか、乗れなくて諦める人もいた。例えばコンサートのときだと、駅前だとか十字街とかイベントがあるとかなりはみ出して並んでいる光景をよく目にする。ちょっと危ないのではないかなと思ったりもするが、係の方がちゃんといらして整列をされたり声をかけているのでそれはいいなと思っているけれども、もしかしたらちょっと機会損失につながるのではないかと感じる場所もあった。
- ・ ほとんど乗っていない時間帯の電車もあればそのように乗れない人も出てくるようなときに、その本当にスポット的な混雑の緩和だと思うけれど、バル街でもいつものダイヤとは違う臨時便を出したりとか、そういう努力もされてると思うけれども、今現在で混雑解消でやっていること、今後やろうとしていることがあれば教えていただきたい。

○企業局交通部事業課長（湊 公宏）

- ・ イベント開催時の臨時便対応については、イベント主催者や関係機関と連携を図り、可能な限り参加人員に応じた増便を行っているとともに、係員の配置もしているところである。突発的な集客については、乗務員からの無線連絡等により対応するときもあるけれども、その連絡が来た時点で向かうとなると混雑がもう解消されている場合もあるので、今後もそのようなイベント等、新聞報道等でもある函館山の状況についても、利用客の状況を今後鑑みながら対応していきたいと考えている。

○荒木 明美委員

- ・ 今までの経験値とかがあると思うのでぜひそれを生かして、連絡したときにはもう多分今お話にあったとおり遅いと思うので、先を見越して準備をさせていただければありがたいと思う。

- ・ もう一点だが、概要のところでは乗車料金の収入が9億円から令和8年度は11億円になると。これは40円値上げをした場合にこの金額になるということだけれども、この2億円増えるというところで、乗車人数自体はほとんど変化はなくて、40円増えたことによるこの2億円のプラスという理解でよろしいか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ 令和7年度、令和8年度については、今委員がおっしゃられたとおり、そのような形での対応ということで設定をしている。

○荒木 明美委員

- ・ そうなると、先ほど池亀委員への答弁でも、市民利用がだいたい6割で観光客が4割ぐらいでないかというお話だったが、今後人口減少が進んでいくにつれて、例えば車の免許を返納された方が増えたとしても、人口減少のスピードを考えると私は市民の割合がどんどん上がっていくとは思えない。もし上げるならば観光客の方ではないかなというふうに感じている。
- ・ 今回のビジョンでも、特に内容を改定しているとは書いていなかったけれど、37ページの市電の利用促進のところでは最後に、国内外の観光客に対する情報発信の強化を図りますとある。SNSとかを見ると、函館の市電の乗車員の接遇は神対応だ、素晴らしいと。海外の観光客が例えば1万円持って乗って、周りのお客さんがどうしようこの人1万円しかないと思っても、その運転手さんに言うと、ノープロBLEMと言って、ちゃんとお釣りも出して五稜郭公園はあっちだよと。もう周りから拍手が起ころんばかりの神対応だったみたいな話が全国の鉄道ファンとか市電、電車ファンの中でもそういうふうに言われているらしいので、ぜひ私はもっと海外の方はもちろん、国内の観光客にも市電を利用してほしいと思う。
- ・ すごく細かい話をすると、例えばクルーズ船で、今遺愛の学生が英語の通訳のボランティアをしている。例えば函館山に行きたいというときは学生はまっすぐ歩いて連れて行ったり、案内している。行きはいいとしても、例えば帰りは市電に乗ってもらう機会を案内するとか、遺愛の学生にその市電の英語で書いてある何か物を提供して市電のPRをするとか。クルーズ船のお客さんも乗ってはいるけど、まだまだ伸び代はあるのではないかなというふうに思うので、ぜひここで書かれている国内外の観光客に対する情報発信の強化というところで、何かメディアを使ったものはもちろんのこと、市内でもできることはやっていただきたいなと要望としてお伝えしたいと思う。

○紺谷 克孝委員

- ・ 二、三点ちょっと確認したいと思う。先ほど板倉委員への答弁の中で、新型コロナウイルス感染症による一般会計からの繰入れは、令和3年度と令和4年度に1億4,000万円と2億1,000万円ということだったと思うが、これは新型コロナウイルス感染症の影響による一般会計からの補填というふうに考えていいのだろうか。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 繰り返しの答弁になるが、地方公営企業は独立採算制の原則であるが、地方公営企業法第17条の3では、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合には一般会計等から地方公営企業会計に補助することができるようになっており、令和3年度、令和4年度の資金不足に対する補助については、新型コロナウイルス感染症による影響という災害に準ずる特別な理由であることから、この規定を根拠として補助金の交付を受けたものである。

○紺谷 克孝委員

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響によって、一般会計から災害復旧等の理由によって繰り入れたという答弁だ

が、今回のこういうふうになった原因の中には、先ほどの答弁でも資材高騰だとか、それから電気料の高騰などが影響していると。この点への補填はあったのかなのか、それについて確認したい。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 一般会計からは資材価格高騰だとかの補助はいただけてない。

○紺谷 克孝委員

- ・ 今までの経過の中では、コロナ禍によるいわゆる企業や自治体あるいは市民に対する支援というのは非常に行われていると。今年度も何か突然7月だか9月頃に、また電気料の補填があるのではないかという話も出ているけれども。そういう点で一般会計からの繰入れは災害等に準じて、あるのではないかというふうに思うんだけどね。これは本来は要望して、一般会計から補填してほしいんだというふうに言うべきではないかと。大きく影響してると思うんだよね。コロナ禍だけでなく。
- ・ 例えば財政計画の中でも、収益的収支の物件費の支出が、結構コロナ禍以降も伸びている。それ以前は4億円台だったのが、令和4年度以降、令和5年度は5億円以上あるいは6億円近くということでこれはそういう影響ではないかと思うが違うのか。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 物件費の高騰については委員おっしゃるとおり、その影響を受けていると思う。

○紺谷 克孝委員

- ・ コロナ禍は一時的かもしれないし若干影響は伸びるかもしれないけれども、物価高騰、電気料等々は、国の政治が悪いのか良いのか、ずっと継続している。だからこれも大きな赤字に転化する原因になっているということだね。
- ・ これ例えば施設なんかについても、今まで国や市が民間、公共を含めて補填してきたという経緯もある。独立採算性とはいえ、これもきちんと一般会計のほうに補填してもらうように要求するということではできないものだろうか。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 交通事業については、市民の日常生活はもとより観光客など来函者の移動手段として、地域経済を支える基盤として、重要な役割を担っている。事業者として公営企業会計の独立採算の原則に基づき、様々な経営努力を行い事業を運営しているところであるが、しかしながら安全で安定した運行の確保のためには施設設備の改善に多額の投資が必要であり、それを乗車料金収入等の営業収入のみで賄うことは非常に困難であることから、事業経営の健全化を促進し経営基盤を強化するため、一定のルールに基づき一般会計からの支援をいただいたところである。今後とも安全で安定した運行の確保を図るため必要な設備投資を行っていくとともに、より一層の経営努力を行ってまいりたいと考えている。

○紺谷 克孝委員

- ・ 今おっしゃったルールにのっとり、当然一般会計のそういう条件の中に入っているというふうに見ることができと思うので、高騰はずっと引き続いてるから、ずっとこれが赤字の原因にもなっていくということなので、ぜひ要望していただきたい。
- ・ やっぱ新型コロナウイルス感染症の影響とか、それから物価高騰、資材高騰などなどのそれらの負担を全て住民の40円の値上げに頼るということについて、やっぱり問題が多いと思うよ、コロナ禍と物価高騰でしょと。

本来は災害と同じように見なして、災害の被害を市民に負担させることになるというふうに思う。したがってコロナ禍はもとより、物価高騰についても可能な限り本来は国がもっと補填すべきだと思うけど、国がしないのであればやはり最初に自治体で、そういう一般会計との交渉によって何とかできないかということを詰めた上で、どうしても市民負担に転嫁せざるを得ないという状況になればあり得るというふうに思うが、まず国や自治体の中で最大限努力すると。市民負担を増加させないというのは、やはりいくら独立採算制であろうと災害と同じだから、そういうふうに考えてもっと詰めて進めていただきたいということを強く要望しておきたいと思う。

- ・ 企業債の償還金は毎年1億円、1億5,000万円とかということで返還している。それが令和2年度、令和3年度、令和4年度も入れてもいいが、コロナ禍で大変厳しい中でも他の年と同じように、例えば令和2年度に1億5,000万円、それから令和3年度に1億7,000万円ということで返還している。ずっと見ると平均だいたいその程度の返還を毎年している。なぜこういう令和2年度、令和3年度の財政的にコロナ禍で苦しいときに通年と同じような返還をするのか。企業債というのは返還について、大変なときは引き延ばすとか額を少額にするとかということができないのかどうかということで、赤字のとき返還金をいつもと同じように返していれば、さらに赤字が拡大するというのは明らかである。そういう点は、どういう考えでやっているのか。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 令和5年度の例でいくと、令和5年度借り入れた企業債については、総額で約4億7,750万円の借入れを行っており、そのうち軌道改良工事の財源として借りた企業債を例にすると、1億4,190万円を借り入れし5年据置きでその後元金均等払い15年償還、利率0.4%となっており、そういうルールがあって、元金均等払いというのがルールになる。

○紺谷 克孝委員

- ・ 均等払いというのは、もうそういうコロナ禍の非常事態だということで、それであっても普通どおり返さなくては駄目だというふうになっているのか。

○企業局管理部経理課長（今野 慎太郎）

- ・ 借り入れの条件としてそのような返還方法となっている。

○紺谷 克孝委員

- ・ 企業の返還のいろいろ規則があるというのは私のほうではよく分からないが、そういう災害と同様のことがあったということで、それはそれで制度についても見直しなり、配慮というのをぜひお願いすべきじゃないかと思う。
- ・ 出された資料の今後の計画を見ると、まだまだ整備しなければならない箇所がかなりある。上屋にしてもあるところとないところがたくさんあるということは、やっぱり均等に乗客の安全を確保するという点でも非常によくないから、これは順次やっていくだろうと思うけど、その他についても非常に整備が遅れているという側面もあると思う。それをやるということになると、また企業債に頼らざるを得ないということで、これは利息もつくだろう。だからそういうこともあるし、上手な借り方をするためにはもっと一般会計にお願いして独自で、自治体として黒字に近づくようにぜひ努力していただきたいと思う。

○板倉 一幸委員

- ・ 議事進行。
- ・ 私も含めてちょっと皆さんの質問になかったというふうに思ったものだから。今回素案の説明をいただいたが、

成案化の時期がいつなのか、それからそこまでのスケジュールというか、それがどういうふうになっていくのか、委員長から確認いただければと思う。

○委員長（山口 勝彦）

- ・ 承知した。
- ・ 理事者にお尋ねするが、先ほどの板倉委員からの発言に関して、現時点で補足説明はできるか。

○企業局管理部経営企画課長（両角 忠之）

- ・ 本日の委員会を経た以降、今後パブリックコメントを8月頃に予定している。原案化によるパブリックコメントを行い、その意見を基に10月頃に成案化を図りたいと考えている。

○委員長（山口 勝彦）

- ・ 板倉委員、よろしいか。（「はい」の声あり）
- ・ 発言を終結する。
- ・ 理事者においては、本日の質問の趣旨を踏まえ、今後の対応を進めていただきたいと思う。
- ・ 理事者は御退室願う。

（企業局 退室）

- ・ その他、本件について各委員から何か御発言あるか。（なし）
- ・ 議題終結宣告

2 その他

○委員長（山口 勝彦）

- ・ 次に、2のその他だが、各委員から何か御発言あるか。（なし）
- ・ 散会宣告

午前11時34分散会