

資 料

- 1 函館市交通事業経営計画（第2次）【概要版】
（スクリーン投影資料付）
- 2 函館市交通事業経営計画（第2次）
用語解説・参考資料
- 3 函館市公共交通施策基本方針

函館市交通事業経営計画（第2次）

【概要版】

平成22年3月

函館市交通局

函館市交通事業経営計画（第2次）の概要【平成22年3月策定】

1 はじめに

函館市の交通事業について抜本的な改善を図るため、平成12年3月に策定された「函館市公共交通施策基本方針」に基づく個別計画として、市バス事業の廃止および函館バス株式会社への移管ならびに市電事業の健全化対策実施による市営事業の維持等を柱とする、10か年間の「函館市交通事業経営計画」（計画期間：平成12～21年度）を策定しました。

平成12年度から平成21年度までの計画期間中、おおむね計画どおりの対策の実施が図られ、その結果、平成15年度から単年度収支の黒字を維持し、平成14年度末に24億4,600万円であった交通事業の累積資金不足額は、平成20年度末には、12億7,700万円となり、計画に比べ2億6,500万円改善されています。

しかしながら、依然として年々利用者の減少傾向が続き、車両・施設等の経年による老朽化が進み、また、平成21年度末においても、市バス事業に因る不良債務の残額があり経営の負担になるなど、今後の交通事業経営にあたって、解決すべき課題が存在しています。

そこで、本計画は、「函館市公共交通施策基本方針」に基づく個別計画として策定し、平成21年度までの経営計画に引き続いて、軌道事業の今後の経営方策を定めるものです。

計画策定にあたっては、学識経験者、交通事業者、経済団体、住民団体、福祉団体等関係者および市民公募委員から構成される「函館市交通事業経営計画検討会議」を設置し、課題について検討され、計画への意見反映が図られました。

2 事業経営の基本的な考え方

路面電車は、公共交通機関として、日常生活における市民のモビリティ（移動性）を支え、健全な都市環境を形成するうえでも重要な都市施設であり、定時性に優れた交通機関としての特性や地球環境への負荷軽減性というエネルギー政策上の視点から、全国的に見直されており、また、軌道敷の維持管理、施設整備などへの多大な投資や観光への寄与や文化財的要素を考慮し、乗客サービスの向上や効率的な経営に向けての最大限の企業努力の積み重ねによる経営の健全化を前提に、当面、市営での維持を図ることとされています。

この基本方針の実現のため、

- ・ 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視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

を基本とし、予め達成目標の明示に留意し、引き続き各対策を実施するものです。

なお、この計画の実施期間は、平成22年度から平成31年度までの10年とするが、適時適切に見直しを行うものとします。

3 収入に係る対策

事業経営の基盤は乗車料金収入であり、その額は、乗客数の動向に大きく依存しています。

1日当たり乗客数は、昭和39年度の135,187人をピークに、年々減少しており、平成12年度の19,715人が、平成20年度には17,473人へと約11.4%減少し、それに伴い収入額についても、1,213百万円から1,027百万円へと15.3%減となっています。

この主な要因として、自家用車の継続的な増加や市内人口および事業所数、とりわけ電車沿線地区における人口および事業所数の減少が考えられ、今後においても、乗客数および料金収入について、減少傾向が続くものと予測されますが、利用促進等対策の実施により、その減少幅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。

(1) 料金制度について

- ・ 利用しやすい料金としての均一料金制度導入の可能性について、検討を深めます。
- ・ エコロジー・パス（環境定期券）等新たな料金割引制度の導入検討および通勤・通学定期等の割引率の見直しについて、検討を進めます。
- ・ ICカード、モバイル等新たな料金支払媒体の可能性について、調査研究を行います。

(2) 乗客サービスについて

- ・ 職員全員に対し、サービス業としての基本である乗客接遇マナーの向上を図るとともに、地方公営企業としての収益性を常に念頭に置く企業意識の徹底に努め、利用者の意見等を積極的に伺うための方策を検討します。

- ・乗客需要に対応する効率・効果的な営業時間，運行時分，本数，間隔等について検討を行い，運行体制の再構築を図ります。
- ・電車内の液晶画面や広告スペースを活用して，広く市民向けの市政情報や来訪者向けの地域・観光情報を積極的に発信する方策を図ります。
- ・乗客の利便性を増すため，民営バス等他の交通機関との連携を強化します。

(3) 広告料収入について

- ・電停周辺の企業に対し，電停ネーミングライツ（電停副呼称）制度のPRおよび利用勧誘を積極的に働きかけます。
- ・車内および車外を利用した，新たな広告商品の開発と市内・市外企業へのホームページ等を活用した販売促進を図ります。
- ・広告料金の単価等の改定について検討します。
- ・電車の意匠を活用したオリジナルグッズの開発促進と販売を充実・強化し，電車事業のイメージアップと収入増加を図ります。

(4) 利用促進について

- ・環境面での社会に対する負荷軽減の観点から，全市的なエコ・ライフ推進を図り，旅客単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通機関の利用を呼びかけます。
- ・路面電車感謝祭等の行事を通して，市民等の電車への関心を高め，利用促進を図ります。
- ・定期的に利用促進の街頭キャンペーンを行い，ゴールデンウィークや夏休み等観光シーズンを中心に函館駅前，湯の川温泉等で観光客に対する電車・観光地案内を実施します。
- ・沿線周辺の企業や商店街等と協力し，セール，イベント等の連携など地域ぐるみでの利用拡大を図ります。
- ・旅行代理店，観光施設，観光コンベンション団体等との連携を強め，修学旅行の誘致等を行い，また各種パンフレット等に市電に関する内容を掲載し観光客等に対し情報を提供するとともに，市電乗車券を含んだ旅行パック商品等の拡大に努めます。
- ・市内公共交通機関との連携や民営バスとの乗継制度等についての周知のため，広報を強化し，地域の交通体系に関する情報発信に積極的に参画します。また，ホームページに，多言語表記による概要やブログ形式記事の登載等内容の充実を図ります。

4 支出に係る対策

軌道事業は、電車運行のために、電車乗務員に加えて、車両整備や軌道・架線の維持保守に係る各分野の技術職員、さらには、運行計画や管理業務担当の事務職員など一定の人員を要する労働集約型事業とされています。また、輸送事業の生命である安全・安心の確保と将来に渡る事業継続のために、計画的な建設改良の実施が必要です。

これらの特色を踏まえながら、最小の経費で最大の効果を得るよう、なお一層の効率的・効果的な事業執行に努めなければなりません。

(1) 効率化の推進について

- ・毎年度、事務事業の点検等を実施し、効率的で機動性に優れた組織体制の確立を図ります。
- ・職員等の担当業務について、アウトソーシング推進の見地からの評価を行い、外注化等を推進し、人件費総額の抑制に努めます。
- ・事務事業に係る経費について総合的な点検・見直しを行い、経費削減の徹底を図ります。

(2) 建設改良について

- ・車両、線路、電路等施設について、日々の安全運行の確保と将来にわたる確実な事業運営の継続を担保するため、改修・更新を計画的に進めます。
- ・国に対し、LRTシステム整備費補助制度補助率の拡充や補助要件の緩和等を要望します。

5 一般会計からの補助

電車は、市民の日常生活に密着した交通機関であり、環境保全や文化・観光等多面的な機能を有する都市施設として、長年にわたり多数の人々に利用されています。

一方で、安全運行の確保には、施設・設備の改善等のため相当の投資を必要としており、軌道事業を取り巻く厳しい経営環境を鑑み、引き続き、一定の基準を定め、一般会計からの補助を受けるものです。

(1) 施設改善関係に対する補助について

- ・建設改良に伴う減価償却費、企業債償還元利金（平成12年度以前分）、LRT国庫補助協調額等を対象に、一般会計からの補助を受けます。

(2) 施設維持保守関係補助に対する補助について

- ・車両および電路，変電所等施設の維持保守経費を対象に，一般会計からの補助を受けます。

6 累積資金不足額の処理

市営バス事業に起因し，第1次経営計画から引き継いだ不良債務（累積資金不足額）について，本計画期間を目途とする年次計画により，解消を図ります。

7 走行環境の改善

運行における安全性および定時性を確保するため，関係機関と連携・協議を行い，走行環境の改善を図ります。

(1) 安全性および定時性を兼ね備えた走行環境の整備について

- ・電車優先信号設置や信号調整等について，引き続き，関係機関と協議する。また，一般車両の軌道敷地内乗入規制措置等の強化を，国に対し引き続き要望します。
- ・自動車運転免許試験場や自動車学校等を通して，軌道敷内の電車優先運行啓発リーフレットを継続して配布し，周知徹底を図ります。

8 おわりに

経営計画策定に係る検討の過程で，将来に向けての魅力にあふれた事業展開の方向について，積極的経営としての路線延伸，公共交通機関への乗継拠点としてのパークアンドライド施設整備，環境施策としての軌道内緑化等，様々な意見が見受けられました。

これらを進展させるためには，交通事業者のみの見方ではない，より広汎な街づくりの観点から論議を深め，将来的課題として検討に取り組まなければならないものと考えます。

当然のことながら，本経営計画の目的である経営健全化なくして，将来に渡る事業の展望は確立しないことから，関係各位の御支援，御理解を頂きながら，交通局全職員一丸となって，安全な輸送運行の厳守と健全な事業運営に邁進してまいります。

(参考) 財政収支試算等について

1 財政収支試算

収支試算については、平成22年度から平成31年度までの10年間としました。

(単位：百万円)

区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	合計	
事業規模	1日走行キロ (km)	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	
	1日乗客数 (人)	16,298	16,129	15,981	15,853	15,743	15,651	15,574	15,510	15,461	15,425	
	前年増減比 (%)	-1.16	-1.04	-0.92	-0.80	-0.69	-0.58	-0.49	-0.41	-0.32	-0.23	
	車両数 (両)	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
	職員数 (人)	109	107	104	104	108	106	106	106	105	105	
	正職員数	69	69	66	66	66	66	66	66	66	66	
	嘱託職員等	40	38	38	38	42	40	40	40	39	39	
経常収支	営業収益	1,012	1,002	987	977	968	963	954	948	943	942	9,695
	うち料金収入	953	942	927	917	907	901	892	886	880	878	9,084
	営業外収益	293	288	295	300	321	314	313	302	316	301	3,043
	うち一般会計補助金	203	198	204	209	230	223	222	212	226	211	2,138
	経常収益計	1,306	1,290	1,282	1,277	1,289	1,276	1,266	1,250	1,259	1,243	12,738
	営業費用	1,230	1,231	1,171	1,168	1,276	1,219	1,204	1,212	1,233	1,182	12,126
	人件費	611	626	558	567	670	630	584	622	635	606	6,109
	うち職員給与費	486	490	472	481	489	487	493	505	511	517	4,930
	うち退職金	37	50	0	0	87	52	0	26	36	0	286
	経費	453	448	449	442	433	427	420	402	393	387	4,252
	動力・燃料費	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	497
	修繕費	252	249	255	251	246	244	240	225	220	217	2,400
	その他	151	148	144	140	137	133	130	127	124	121	1,355
	減価償却費	166	159	165	160	173	163	200	188	204	188	1,766
	営業外費用	75	70	65	61	57	59	59	60	60	59	625
	うち支払利息	31	28	25	23	21	26	28	28	28	28	265
	経常費用計	1,305	1,302	1,237	1,229	1,333	1,278	1,263	1,271	1,292	1,241	12,752
差引	1	-12	45	48	-44	-2	3	-21	-33	2	-13	
特別損益	特別利益	118	118	118	118	118	118	118	118	118	110	1,172
	特別損失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	差引	118	118	118	118	118	118	118	118	118	110	1,172
純損益	118	106	163	166	74	116	121	97	85	111	1,158	
資本的収支	資本的収入	163	279	317	344	414	291	188	209	162	142	2,510
	うち企業債	85	146	160	136	350	218	149	95	108	90	1,536
	うち市・国補助金	78	133	157	209	64	73	39	114	54	53	974
	資本的支出	298	396	399	424	480	367	306	335	256	258	3,519
	うち建設改良	120	216	230	265	350	253	184	224	143	141	2,126
	うち企業債償還元金	178	180	169	159	130	114	122	111	113	117	1,393
差引	-135	-117	-82	-80	-66	-76	-117	-126	-94	-116	-1,009	
補填財源	284	265	328	325	247	279	321	285	289	300	2,924	
単年度資金過不足額	149	148	246	246	181	203	204	159	195	184	1,915	
累積資金過不足額	-1,023	-875	-629	-383	-202	1	205	364	560	743		
軌道事業分	31	61	189	317	380	465	551	592	669	743		
自動車運送事業分	-1,054	-936	-818	-700	-582	-464	-346	-228	-110	0		

(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。

2 建設改良計画

(単位：百万円)

区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	計	
改良施設	軌道改良工事	200m	400m	400m	100m		200m	200m		300m	200m	2,000m
		70	140	140	35		70	70		105	103	733
	分岐器改良工事	1か所										1か所
		36										36
	安全地帯上屋設置工事	1か所		1か所								2か所
		14		14								28
	駒場変電所関係改良工事				実施設計	機器製作	取付等					1か所
					6	350	107					463
	超低床電車購入				1両				1両			2両
					224				224			448
電車車体改良		1両	1両				1両				3両	
		76	76				76				228	
電車車体大規模改修						2両	1両		1両	1両	5両	
						76	38		38	38	190	
建設改良費	120	216	230	265	350	253	184	224	143	141	2,126	
財源内訳	企業債	85	146	160	136	350	218	149	112	91	90	1,536
	国補助金	18	35	35	65	0	18	18	56	26	26	295
	市補助金	18	35	35	65	0	18	18	56	26	26	295
	計	120	216	230	265	350	253	184	224	143	141	2,126

(注) 四捨五入の関係で、計と内訳は必ずしも一致しません。

3 一般会計補助金総括表

(単位：百万円)

区 分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	合計
施設改善関係	222	256	288	316	258	244	244	270	254	237	2,589
減価償却費	131	130	141	140	173	163	186	174	198	183	1,617
企業債償還元利息	74	91	112	102	85	64	32	30	30	29	649
L R T 関連補助	18	35	35	65		18	18	56	26	26	295
基礎年金拠出金				9			9	9			28
施設維持保守関係	34	34	34	34	34	34					203
施設等保守費	34	34	34	34	34	34					203
累積資金不足額処理関係	125	124	123	122	120	119	118	118	118	110	1,197
累積資金不足額解消	118	118	118	118	118	118	118	118	118	110	1,172
一時借入金利息	7	6	5	4	2	1					25
合 計	381	414	445	471	413	397	362	388	372	347	3,988

(注) 四捨五入の関係で、計と内訳は必ずしも一致しません。

函館市交通事業経営計画(第2次)

【概要版】

平成22年3月

函館市交通局

1 はじめに

函館市の交通事業について**抜本的な改善を図るため**



【函館市公共交通施策基本方針(平成12年3月策定)】に基づく「個別計画」

【函館市交通事業経営計画(平成12～21年度)10か年間】を策定

- ★ 市バス事業の廃止
- ★ 市バス事業の函館バス株式会社への移管
- ★ 市電事業の健全化対策実施による市営事業の維持

1 はじめに

【函館市交通事業経営計画(平成12~21年度)10か年間】

計画期間中、おおむね計画どおりの対策の実施が図られました。

《その結果》

◎ 平成15年度から単年度収支の黒字化を維持

★ 累積資金不足額

平成14年度末
△24億4,600万円



平成20年度末【計画】
△15億4,200万円

【計画】平成20年度末

△15億4,200万円

【実績】平成20年度末

— △12億7,700万円

△2億6,500万円

2

1 はじめに

利用者の減少傾向

車両・施設等の老朽化

今後の交通事業経営にあたって、解決すべき課題が存在しています。

市バス事業に因る
不良債務



【函館市交通事業経営計画(第2次)】策定

3

1 はじめに

【函館市交通事業経営計画(第2次)】

- ◎ 学識経験者
- ◎ 経済団体
- ◎ 福祉団体等関係者
- ◎ 交通事業者
- ◎ 住民団体
- ◎ 市民公募委員



「函館市交通事業経営計画検討会議」の設置
課題について検討され、計画への意見反映を図る

4

2 事業経営の基本的な考え方

路面電車は、公共交通機関として、日常生活における市民の移動性を支え、健全な都市環境を形成するうえでも重要な都市施設であり、定時制に優れた交通機関としての特性や地球環境への負荷軽減性というエネルギー政策上の視点から、全国的に見直されており、また、軌道敷の維持管理、施設整備などへの多大な投資や観光への寄与や文化財的要素を考慮し、乗客サービスの向上や効率的な経営に向けての最大限の企業努力の積み重ねによる経営の健全化を前提に、当面、市営での維持を図ることとされています。

5

2 事業経営の基本的な考え方

◎この基本方針の実現のため、

- ・ 現行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視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

これらを基本とし、予め達成目標の明示に留意し、

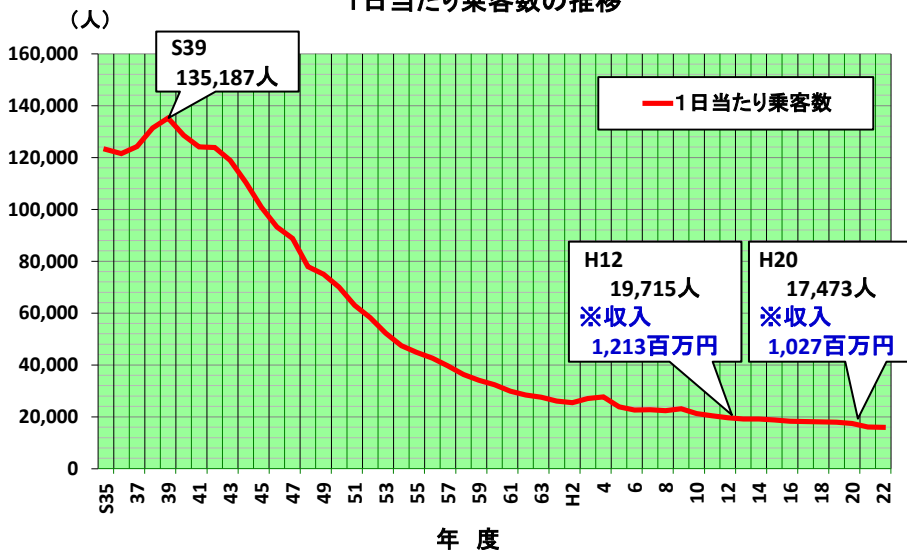
引き続き各対策を実施するものです。

◎計画の実施期間：平成22～31年度(10年間)

6

3 収入に係る対策

1日当たり乗客数の推移



7

3 収入に係る対策

自家用車の継続的な増加

電車沿線地区における
人口および事業者数の減少

今後においても、乗客数および料金収入の減少傾向が続くものと予測



利用促進等対策の実施により、その減少幅を出来るだけ縮減し、
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。

8

3 収入に係る対策

(1) 料金制度について

- ・ 利用しやすい料金としての均一料金制度導入の
可能性について、検討を深めます。
- ・ エコロジー・パス(環境定期券)等新たな料金割引制度の
導入検討および通勤・通学定期等の割引率の
見直しについて、検討を進めます。
- ・ ICカード、モバイル等新たな料金支払媒体の
可能性について、調査研究を行います。

9

3 収入に係る対策

(2) 乗客サービスについて

- ・職員全員に対し、サービス業としての基本である乗客接遇マナーの向上を図るとともに、地方公営企業としての収益性を常に念頭に置く企業意識の徹底に努め、利用者の意見等を積極的に伺うための方策を検討します。
- ・乗客需要に対応する効率・効果的な営業時間、運行時分、本数、間隔等について検討を行い、運行体制の再構築を図ります。
- ・電車内の液晶画面や広告スペースを活用して、広く市民向けの市政情報や来訪者向けの地域・観光情報を積極的に発信する方策を図ります。
- ・乗客の利便性を増すため、民営バス等他の交通機関との連携を強化します。

10

3 収入に係る対策

(3) 広告料収入について

- ・電停周辺の企業に対し、電停ネーミングライツ(電停副呼称)制度のPRおよび利用勧誘を積極的に働きかけます。
- ・車内および車外を利用した、新たな広告商品の開発と市内・市外企業へのホームページ等を活用した販売促進を図ります。
- ・広告料金の単価等の改定について検討します。
- ・電車の意匠を活用したオリジナルグッズの開発促進と販売を充実・強化し、電車事業のイメージアップと収入増加を図ります。

11

3 収入に係る対策

(4) 利用促進について

- ・環境面での社会に対する負荷軽減の観点から、全市的なエコ・ライフ推進を図り、旅客単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通機関の利用を呼びかけます。
- ・路面電車感謝祭等の行事を通じて、市民等の電車への関心を高め、利用促進を図ります。
- ・定期的に利用促進の街頭キャンペーンを行い、ゴールデンウィークや夏休み等観光シーズンを中心に函館駅前、湯の川温泉等で観光客に対する電車・観光地案内を実施します。
- ・沿線周辺の企業や商店街等と協力し、セール、イベント等の連携など地域ぐるみでの利用拡大を図ります。

12

3 収入に係る対策

(4) 利用促進について

- ・旅行代理店、観光施設、観光コンベンション団体等との連携を強め、修学旅行の誘致等を行い、また各種パンフレット等に市電に関する内容を掲載し観光客等に対し情報を提供するとともに、市電乗車券を含んだ旅行パック商品等の拡大に努めます。
- ・市内公共交通機関との連携や民営バスとの乗継制度等についての周知のため、広報を強化し、地域の交通体系に関する情報発信に積極的に参画します。
また、ホームページに、多言語表記による概要やブログ形式記事の掲載等内容の充実を図ります。

13

4 支出に係る対策

軌道事業は、電車運行のために、電車乗務員に加えて、車両整備や軌道・架線の維持保守に係る各分野の技術職員、さらには、運行計画や管理業務担当の事務職員など一定の人員を要する労働集約型事業とされています。また、輸送事業の生命である安全・安心の確保と将来に渡る事業継続のために、計画的な建設改良の実施が必要です。

これらの特色を踏まえながら、最小の経費で最大の効果を得るよう、なお一層の効率的な事業執行に努めなければなりません。

14

4 支出に係る対策

(1) 効率化の推進について

- ・ 毎年度、事務事業の点検等を実施し、効率的で機動性に優れた組織体制の確立を図ります。
- ・ 職員等の担当業務について、アウトソーシング推進の見地からの評価を行い、外注化等を推進し、人件費総額の抑制に努めます。
- ・ 事務事業に係る経費について、総合的な点検・見直しを行い、経費節減の徹底を図ります。

15

4 支出に係る対策

(2) 建設改良について

- ・ 車両、線路、電路等施設について、日々の安全運行の確保と将来にわたる確実な事業運営の継続を担保するため、改修、更新を計画的に進めます。
- ・ 国に対し、LRTシステム整備費補助制度補助率の拡充や補助要件の緩和等を要望します。

16

5 一般会計からの補助

電車は、市民の日常生活に密着した交通機関であり、環境保全や文化・観光等多面的な機能を有する都市施設として、長年にわたり多数の人々に利用されています。

一方で、安全運行の確保には、施設・設備の改善等のため相当の投資を必要としており、軌道事業を取り巻く厳しい経営環境を鑑み、引き続き、一定の基準を定め、一般会計からの補助を受けるものです。

17

5 一般会計からの補助

(1) 施設改善関係に対する補助について

- ・建設改良に伴う減価償却費、企業債償還元利金(平成12年度以前分)、
LRT国庫補助協調額等を対象に、一般会計からの補助を受けます。

(2) 施設維持保守関係補助に対する補助について

- ・車両および電路、変電所等施設の維持保守経費を対象に、
一般会計からの補助を受けます。

18

6 累積資金不足額の処理

市営バス事業に起因し、第1次経営計画から引き継いだ
不良債務(累積資金不足額)について、本計画期間を目途とする
年次計画により、解消を図ります。

19

7 走行環境の改善

運行における安全性および定時制を確保するため、関係機関と連携・協議を行い、走行環境の改善を図ります。

(1) 安全性および定時制を兼ね備えた走行環境の整備について

- ・電車優先信号設置や信号調整等について、引き続き、関係機関と協議する。また、一般車両の軌道敷地内乗入規制措置等の強化を、国に対し引き続き要望します。
- ・自動車運転免許試験場や自動車学校等を通じて、軌道敷内の電車優先運行啓発リーフレットを継続して配布し、周知徹底を図ります。

20

8 おわりに

経営計画策定に係る検討の過程で、将来に向けての魅力にあふれた事業展開の方向について、積極的経営としての路線延伸、公共交通機関への乗継拠点としてのパークアンドライド施設整備、環境施策としての軌道内緑化等、様々な意見が見受けられました。

これらを進展させるためには、交通事業者のみの見方ではない、より広汎な街づくりの観点から議論を深め、将来的課題として検討に取り組まなければならないものと考えます。

当然のことながら、本経営計画の目的である経営健全化なくして、将来に渡る事業の展望は確立しないことから、関係各位の御支援、御理解を頂きながら、全職員一丸となって、安全な輸送運行の遵守と健全な事業運営に邁進してまいります。

21



ご静聴ありがとうございました。

函館市交通事業経営計画(第2次)

用語解説・参考資料



【旧 十字街交差点 (昭和2年)】

平成24年8月
函館市企業局

目 次

● 用語解説	1	ページ
● 参考資料		
1 函館の路面電車 ～函館市企業局の保有する車両一覧	7	ページ
2 電車広告（直営広告） ～直営で行っている広告等一覧	13	ページ
3 函館市電の意匠を使用したオリジナルグッズ ～現在販売中および最近まで販売していたグッズ等一覧	19	ページ
4 関連イベント ～局実施イベントおよび市内各種イベント等への協力	27	ページ
5 その他写真等資料	31	ページ

《 用語解説 》

索引	用語	用語 (読み)	説明
あ	アウトソーシング	あうとそーしんぐ	業務過程の一部を外部に委託すること(＝外部委託)。委託側は中心業務に集中し、それ以外の業務(外部活用をしたほうが効率的であったり、専門的であるものなど)をアウトソーシングするのが有効で、多方面にわたる専門的人材育成から解放されることなどにより業務の効率化が図られる。 軌道関係の場合、専門技術を持った業者が市内に無いため、業者を育成(技術指導)しながら委託化を進めている。
い	1日乗客数	いちにちじょうきゃくすう	運輸収入(年間や月)を1人平均単価で割返した数で、これを1日乗客数としている。
	1日走行キロ	いちにちそうこうきろ	1年間の総走行キロを365日(366日)で割返した1日あたりの平均走行キロ。
	一般会計	いっぱんかいけい	国及び地方公共団体の官庁会計における区分の1つで、特別会計に属さない財政を包括的、一般的に経理する会計のこと。福祉や教育、消防など国民・住民に広く行われる事業における歳入・歳出の会計である。 経営計画では、函館市の一般会計を指す。
う	運行時分	うんこうじぶん	運行計画を作成するためにあらかじめ算出している、停留場間における標準の所要時間(現在96分)
え	営業外収益	えいぎょうがいしゅうえき	受取利息や補助金など、金融財務活動やその他企業の主たる営業活動以外から生じる収益をいう。 交通事業では、主に一般会計からの負担金・補助金が該当する。
	営業収益	えいぎょうしゅうえき	企業の主たる営業活動から生じる収益をいう。 交通事業では、乗車料金や広告料などが該当する。
	営業費用	えいぎょうひよう	企業の主たる営業活動のために必要な人件費や施設の維持管理費、減価償却費などの費用をいう。 交通事業では、人件費、軌道や車両の維持管理費、減価償却費などが該当する。
	エコロジー・パス	えころじー・ぱす	CO2の削減など環境負荷を低減させることを目的に、公共交通機関を割安で利用できる乗車券や定期券のこと。＝環境定期券
	LRT国庫補助協調額	えるあーるていーこつこほじょきょうちようがく	補助制度において、国庫補助基本額に対する地方自治体(市町村)の補助金負担額のことをいう。 補助採択において審査項目として重要視されており、地方公営企業については、操出基準で定められている。市の補助率は1/4。
	LRTシステム整備費補助制度	えるあーるていーしずてむせいびほじょせいど	LRT(Light Rail Transit: 国内では主に低床車両等の次世代型路面電車を指す)システムの整備に対する国土交通省の補助制度。 平成23年度から補助制度が改編され、補助率も1/4から1/3に引き上げられた。

《 用語解説 》

索引	用語	用語 (読み)	説明
か	架線	かせん (がせん)	車両が走行するための電力を供給するための架空電線の略称。線路上の給電線はトローリー線、トローリー線を吊架する電線をスパン線、トローリー線へ給電する電線をフィーダー線という。
	観光コンベンション団体	かんこう こんべんしょん だんたい	社団法人「函館国際観光コンベンション協会」を指している。 函館市における様々な観光関連イベントや大規模コンベンション開催時に相互協力している。
き	企業債	きぎょうさい	地方自治体が発行する地方公営企業の建設財源のための地方債。 交通事業では、資本的収入として経理している。
	基礎年金拠出金	きそねんきん きよしゅつきん	厚生年金・共済年金保険料の一部として事業主に負担が義務づけられており、基礎年金のために拠出する資金のこと。 公営企業では、操出基準により、赤字企業に対し一般会計が負担することとされている「地方公営企業職員に係る基礎年金拠出金に係る公的負担に要する経費」を指す。
	軌道	きどう	鉄道の線路のうち、路盤の上にある構造物の総称。レール、枕木、道床(レールを敷くところの地面)などで構成され、車両を走行させるために直接必要な部分をいう。
	軌道敷地内 乗入規制措置	きどうしきちない のりいれきせいそち	道路交通法第21条により自動車の軌道敷地内の走行は原則禁止となっているものの、特に右折の際、軌道敷地内での停車により電車の定時運行の妨げとなっていることと自動車との接触事故防止の観点から国に対し、規制の強化を要望している。
	軌道事業	きどうじぎょう	軌道法の適用を受ける事業で、公共の運輸事業を目的とする道路に敷設される鉄道事業をいう。 地方公営企業法の事業区分も「軌道事業」である。
	共通経費	きょうつうけいひ	それぞれの組織や部署で、類似同種の事務を行うことで共通して発生する経費のこと。 交通事業については、経営計画策定後の組織統合により、人事関係事務や経理事務などを一本化することで共通経費の抑制を図った。
	均一料金制度	きんいつりょうきん せいど	全区間を均一の料金で乗車できる料金制度をいう。

《 用語解説 》

索引	用語	用語 (読み)	説明
け	経常収支	けいじょうしゅうし	一般的な企業活動から生じる経常的な収益(営業収益+営業外収益)と経常的な費用(営業費用+営業外費用)の収支差額をいう。
	減価償却	げんかしょうきやく	長期間にわたって使用される固定資産の取得(設備投資)に要した支出を、その資産が使用できる期間にわたって費用配分すること。
	建設改良	けんせつかいらいよう	新たな財産(固定資産)の取得または機能向上・耐用年数の延長など資産価値を増加させる経費などをいう。 民間企業の設備投資にあたり、地方公営企業法では「資本的支出」として予算経理される。
こ	公営交通事業協会	こうえいこうつう じぎょうきょうかい	地方公共団体の経営する交通事業の経営に関する諸問題の解決に協力することを通じて、地方自治の健全な発展に資することを目的とする。28局社が加盟している。 また、電車事故に備えた団体保険をこの団体経由で加入している。
し	自動車運送事業分	じどうしゃうんそう じぎょうぶん	道路運送法の適用を受ける事業で、経営計画では、市営時代の「バス事業」を指す。
	資本的収支	しほんてきしゅうし	建設改良費や企業債償還金などの資本的支出とその財源となる企業債の借入や補助金などの資本的収入の収支差額をいう。
す	スマートフォン	すまーとふぉん	パソコンの機能をベースとして作られた多機能携帯電話などのこと。 携帯電話回線や無線LANなどに接続してインターネットを利用出来る。
せ	全国路面軌道連絡協議会	ぜんこくろめん きどうれんらく きょうぎかい	全国の路面電車事業者19局社(民営・公営問わず)が加盟する団体。同じ事業を行うものとして、省庁への要請行動や各種の情報交換などを行っている。
た	他会計長期借入金	たかいけい ちようきかりいれきん	他会計からの長期の借入金をいう。 交通事業では、過去に一般会計から借り入れたことがある。

《 用語解説 》

索引	用語	用語 (読み)	説明
て	電車沿線人口	でんしゃえんせん じんこう	函館市の人口統計データを基に、路線沿線にある町の人口を、地区別に集計したもの。
	電車事業	でんしゃじぎょう	電車に関する事業という意味で、「交通事業」と共にわかりやすい言葉として使用。 地方公営企業法上は「軌道事業」。
	電車優先信号	でんしゃゆうせん しんごう	路面電車の運行に応じて交通信号を変えるシステム。 電車の交差点接近時に、前方信号が青であれば電車がその交差点を過ぎるまで青信号を継続させ、赤信号の場合は、赤信号を短縮して極力早く青信号に替えるシステムで、現在10箇所設置している。
と	特別損益	とくべつそんえき	特別利益と特別損失の収支差額をいう。
	特別損失	とくべつそんしつ	企業の経常的な費用に属さない、固定資産の売却損や過年度の費用をいう。 交通事業で発生することは殆どない。
	特別利益	とくべつりえき	企業の経常的な収益に属さない、固定資産の売却益や過年度の収益をいう。 交通事業では、バス事業の不良債務解消補助金を特別利益としている。
に	200円均一運行	にひやくえん きんいつうんこう	通常は乗車距離に応じた料金体系であるが、利用促進策の一つとして、イベントにあわせた形で、200円均一運行をしている。 ● 200円運行の実施日は、次のとおり。 ・路面電車の日(6月10日) ・函館港まつり期間(8月1日～5日) ・鉄道の日(10月14日)
は	パークアンドライド施設整備	ぱーくあんどらいど しせつせいび	自宅から自家用車または自転車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステムを整備すること。 一般に路面電車は都心部に敷設されていることから、用地の確保や収支採算の課題が大きい。
	函館市公共交通施策基本方針	はこだてし こうきょうこうつう しきくきほんほうしん	平成12年3月策定。電車・バスの経営主体の再編について市が定めた方針で、市営バスの民営化、軌道事業の公営維持などが謳われており、現在も有効なものとなっている。
	函館市交通事業経営計画	はこだてし こうつうじぎょう けいえいけいかく	現在の第2次計画の前身となった計画で、「函館市公共交通施策基本方針」の個別計画として平成12年11月に策定。 基本方針に定められた、市営バスの民営化、軌道事業の公営維持を基本として、財政健全化を図る10か年の計画であり、計画を上回る実績を上げた。
	箱館浪漫号	はこだてろまんごう	函館バスが、2007年から運行している昭和34年製のボンネットバス。2012年4月から10月までの期間、函館駅前から五稜郭タワーまでを往復する「五稜郭タワーシャトルバス」として運行している。 五稜郭では1日4回、交通部で運行している「箱館ハイカラ號」と接続している。

《 用語解説 》

索引	用語	用語 (読み)	説明
ふ	不良債務	ふりようさいむ	=累積資金不足額
	ブログ形式記事	ぶろぐけいしききじ	日記形式のインターネットによる情報発信
む	無線LANによるインターネットに接続出来る環境	むせんらんによるいんたーねつとにせつぞくできるかんきょう	電車内に無線LAN(高速でインターネットに無線接続出来る環境)の機器を平成23年度に設置(UQ-MAX社)し、平成24年度から運用開始した。将来的には、函館市内の観光地情報等を提供することを前提としている。 函館市の観光施策の一つとして、函館市内の観光地や函館バスの一部路線などでも運用されている。
も	モバイル	もばいる	コンピュータシステムへのリモート接続を前提とする携帯用コンピュータ端末機器の総称(=モバイル機器)。 持ち運び可能な小型パソコンだけではなく、スマートフォンやPDA(個人用携帯端末)なども含まれる。
り	旅客単位輸送量	りょかくたんいゆそうりょう	輸送した旅客の人数とその距離を掛け合わせた単位で、「人キロ」。1人を1km輸送した場合は、「1人×1km=1人キロ」。 貨物輸送における輸送単位は「トンキロ」。
る	累積資金不足額	るいせきしきんふそくがく	流動負債から流動資産を引いた額。不良債務と同じ。 現金預金の不足額ではなく、換金性の高い短期の債権債務も含んだ企業の短期的な資金調達不足額。
ろ	労働集約型事業	ろうどうしゅうやくがたじぎょう	事業活動を営む上で労働力に対する依存度が高い事業。サービス業に多い。
わ	割引	わりびき	特定の条件を満たす場合に、通常の乗車料金より割安で利用可能なサービス・制度のこと。 定期券などの長期利用に伴うものも、ここでは含まれる。

1 函館の路面電車



500形車両諸元表

(530号車)



定員(人)	80
全長(mm)	13,050
全幅(mm)	2,336
全高(mm)	3,700
自重(t)	16.2
台車型式	日本車両ウイングバネ式
電動形式	三菱MB-172-NR
製造所	日本車両
購入年月日	昭和27年5月31日

710形車両諸元表

(715, 716, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724号車)



定員(人)	90
全長(mm)	12,240
全幅(mm)	2,342
全高(mm)	3,700
自重(t)	14.76
台車型式	住友FS-77A軸バネ式
電動形式	日車NE-50B
製造所	新潟鉄工所
購入年月日	昭和35年12月13日 昭和37年2月15日

800形車両諸元表

(811, 812号車)



定員(人)	90
全長(mm)	12,240
全幅(mm)	2,342
全高(mm)	3,700
自重(t)	14.26
台車型式	住友FS-77A軸バネ式
電動形式	日車NE-50B
製造所	新潟鉄工所
購入年月日	昭和41年5月31日

8000形車両諸元表

(8001～8009号車)



定員(人)	80
全長(mm)	12,240
全幅(mm)	2,340
全高(mm)	3,700
自重(t)	14.26
台車型式	住友FS-77A軸バネ式
電動形式	日車NE-50B
製造所	アルナ工機
購入年月日	昭和37年 9月29日
	昭和38年 6月30日
改造年月日	平成2年3月31日～平成24年3月14日

1000形車両諸元表

(1006号車)



定員(人)	96
全長(mm)	12,520
全幅(mm)	2,200
全高(mm)	3,700
自重(t)	15.85
台車型式	日車D#20軸バネ式
電動形式	日車NE-60A
製造所	日本車両
購入年月日	昭和46年 3月31日
	平成22年 3月31日廃車

2000形車両諸元表

(2001, 2002号車)



定員(人)	58
全長(mm)	12,320
全幅(mm)	2,340
全高(mm)	3,700
自重(t)	18.0
台車型式	住友FS-92
電動形式	東洋TDK6302-A
製造所	アルナ工機
購入年月日	平成 5年 3月31日
	平成 6年 3月31日

3000形車両諸元表
(3001, 3002, 3003, 3004号車)



定員(人)	58
全長(mm)	12,320
全幅(mm)	2,340
全高(mm)	3,700
自重(t)	19.0
台車型式	住友FS-92
電動形式	東洋TDK6302-A
製造所	アルナ工機
購入年月日	平成 5年 3月31日
	平成 6年 3月31日
	平成 7年 3月31日
	平成 8年 3月27日

8100形車両諸元表(部分低床車)
(8101号車)



定員(人)	60
全長(mm)	12,390
全幅(mm)	2,340
全高(mm)	3,700
自重(t)	16.5
台車型式	住友FS-77A軸バネ式
電動形式	日車NE-50B
製造所	アルナ工機
購入年月日	昭和38年 6月30日
改造年月日	平成14年 3月28日

9600形車両諸元表(超低床電車:愛称「らっくる号」)
(9601, 9602号車)



定員(人)	62
全長(mm)	13,250
全幅(mm)	2,340
全高(mm)	3,700
自重(t)	20.0
台車型式	住友SS-05 2軸ボルスタレス
電動形式	東洋TDK6407-B
製造所	アルナ車両
購入年月日	平成19年 2月20日
	平成22年 3月10日

箱館ハイカラ號車両諸元表(復元電車:別名「レトロ電車」)



定員(人)	33
全長(mm)	9,706
全幅(mm)	2,286
全高(mm)	3,750
自重(t)	10.35
台車型式	米国ブリル21E-1
電動形式	鳥羽MT-60
製造所	札幌交通機械
購入年月日	大正 7年 5月
改造年月日	平成 5年 5月31日

ササラ電車車両諸元表 (排雪3, 排雪4号車)



定員(人)	—
全長(mm)	8,700
全幅(mm)	2,344
全高(mm)	3,960
自重(t)	10.39
台車型式	米国ブリル21E-1
電動形式	鳥羽MT-60
製造所	函館水電
購入年月日	昭和 9年
改造年月日	昭和12年 4月12日

多目的電車「アミューズメント・トラム」(500形)車両諸元表



定員(人)	80
全長(mm)	12,510
全幅(mm)	2,336
全高(mm)	3,700
自重(t)	15.4
台車型式	日本車輛ウイングバネ式
電動形式	三菱MB-172-NR
製造所	日本車輛
購入年月日	昭和24年 5月31日
改造年月日	昭和62年 3月20日
主なサービス機器	電気暖房, 扇風機, 換気扇 カラオケ装置, 液晶式モニター DVDプレーヤー, 大型冷蔵庫 流し台, AC100Vコンセント
座席数	28席(補助椅子使用で35席)

2 電車 広告

(直 営 廣 告)



電車中つり



広告料金
 規格 364mm×515mm(B3版)
 単位 1日1両2枚
 金額 173円
 適用 最低掲出期間は3日間です。

広告料金の割引率
 90日以上 全掲出期間につき2割

電車窓つり



広告料金
 規格 364mm×515mm(B3版)
 単位 1日1両1枚
 金額 86円
 適用 最低掲出期間は3日間です。

広告料金の割引率
 180日以上 全掲出期間につき3割

電車額面



広告料金
 規格 364mm×515mm(B3版)
 単位 1日1両1枚
 金額 50円
 適用 最低掲出期間は5日間です。

広告料金の割引率
 30日以上90日未満 全掲出期間につき1割
 90日以上180日未満 全掲出期間につき2割
 180日以上 全掲出期間につき3割

電車窓ステッカー



広告料金
 規格 150mm×450mm
 単位 1日1両1枚
 金額 30円
 適用 最低掲出期間は5日間です。

広告料金の割引率
 180日以上 全掲出期間につき3割

電車外窓ステッカー



広告料金
 規格 150mm×450mm
 単位 1日1両1枚
 金額 35円
 適用 最低掲出期間は5日間です。

広告料金の割引率
 180日以上 全掲出期間につき3割

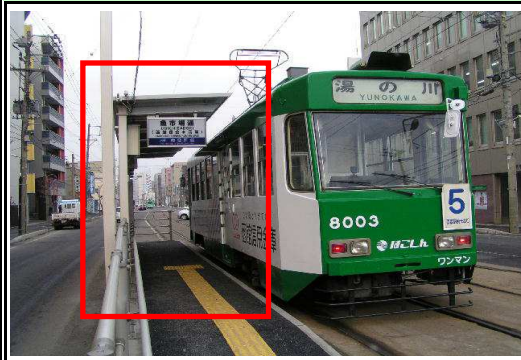
カラー電車



広告料金
 規格 車体全体
 単位 1月1両
 金額 105,000円
 適用 最低掲出期間は6月間です。
 広告料のほかに復元費用を頂きます。

広告料金の割引率
 2年を超え4年以下 1月につき1割
 4年を超え9年以下 1月につき2割
 9年を超える期間 1月につき3割

電停ネーミングライツ



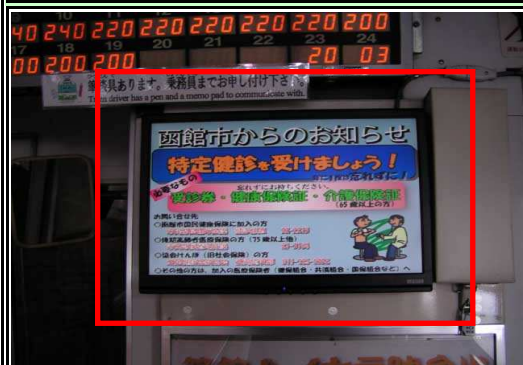
広告料金
 規格 電停副呼称
 単位 1年1ヶ所
 金額 735,000円～
 適用 電停毎に条件が違いますのでお見積もりいたします。
 ご契約は、1年単位ですが、電車副呼称という性格上、3年以上のご契約をお願いいたします。

料金箱ステッカー



広告料金
 規格 170mm×230mm
 単位 1月全車両1枚
 金額 10,500円
 適用 1年毎にステッカーは貼り替えとなります。
 掲出場所は、1両につき2箇所限定です。

液晶ディスプレイ



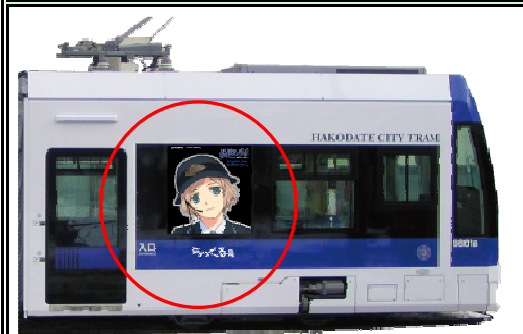
広告料金	
規格	19インチワイドモニター
単位	1月15両15秒
金額	21,000円 1月単位での掲出となります。
適用	1口につき15両の電車に15秒間の映像を放送します。 2口(つまり30秒)のCMもOKです。

窓タイアップステッカー



広告料金	
規格	230mm×500mm(大) 170mm×500mm(中)
単位	1月1枚
金額	438円(大) 275円(中) 大きさにより価格設定が異なります。
適用	

バナー広告



広告料金	
規格	1,000mm×1,000
単位	1ヶ月(最長1年間)
金額	735,000円(1両) 「らっくる号」(2両)に掲出できます。1両につき左右の2箇所に掲出します。
適用	

車内ストラップ広告



広告料金	
規格	1両に10箇所まで掲出
単位	1月全車両
金額	360,000円 つり革の間に短冊状の広告を掲出します。 乗客の目線の近くにほぼ等間隔で設置されますので、小さくても広告効果が高い商品です。
適用	

外 側 板



広告料金

規 格 600m × 1,100

単 位 1日(4枚)

金 額 4,550円

適 用

電車の外側面に設置された広告用スペースです。
掲出可能な電車は812号のみとなっています。

フ リ ー ペ ー パ ー



広告料金

規 格 —

単 位 —

金 額 —

適 用

市内観光情報や市電案内などが掲載されたフリー
ペーパーや市電パンフレットなどを据え置くための
スペースを設置しています。

3 函館市電の意匠を使用した オリジナルグッズ



セルDVD「北の港町で～ササラ電車が守る函館の冬～」



販売価格

2,500 円

説 明

異国情緒あふれる町並みが至るところに残るハイカラな港町北海道・函館。
北の路面電車の厳しい冬を守る、明治時代の旧東京市電ヨヘ口を改造した除雪用車両・ササラ電車の活躍を記録した、函館市企業局交通部の公式記録映像をDVDソフト化しました。
函館のササラ電車の全貌が分かる1枚を、どうぞお楽しみください。

2012路面電車の日記念「市電1日乗車券」



販売価格

600 円(大人券のみ)

説 明

「鉄道むすめ」のキャラクター「松風かれん」をイメージした市電専用1日乗車券を作成しました。
こちらは、1,000枚限定です。

※小児券はございません。

電停時刻表QRコード付きストラップクリーナー



販売価格

350 円

説 明

函館市電の停留場名標示灯をストラップクリーナーにいたしました。
このストラップクリーナーに印刷したQRコードにより、その電停からの市電発車予定時刻が閲覧できます。

「旧路線」車内放送CD-R



販売価格

1系統 2,000 円 3系統 2,000 円

説 明

平成4年3月31日まで運行していた1系統と平成5年3月31日まで運行していた3系統の車内放送をCD-Rに復刻いたしました。
CMも入っておりますので、当時の「はこだて」を懐かしむことの出来る逸品です。

オリジナル時計「箱館ハイカラ號とササラ電車」



販売価格

腕時計 2,800 円 懐中時計 3,000 円

説明

寺田時計店店主が心を込めて、箱館ハイカラ號やササラ電車の写真を文字盤に貼り付けました。多数の在庫ができませんので、発送までに1週間ほどお時間をいただく場合もあります。文字盤の写真は、箱館ハイカラ號やササラ電車のいずれかをお選びいただけます。

箱館ハイカラ號生誕100周年記念プルバック式ダイキャストカー「箱館ハイカラ號」



販売価格

1,600 円

説明

1910年に千葉県成田市で運行を開始した、この電車の台車(=車輪のついている部分で、走行装置のこと)が100周年を迎えます。いよいよダイキャストカーになりました。

ハローキティ「箱館ハイカラ號」

★残りシャープペンのみです。



販売価格

根付け 580 円 シャープペン 690 円
ボールペン 690 円 プチタオル 480 円

説明

人気のハローキティが箱館ハイカラ號の車掌になりました。

「箱館ハイカラ號」車内放送CD-R



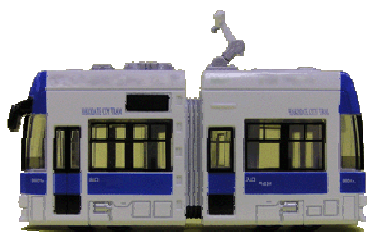
販売価格

復刻版 2,000 円 現行版 2,000 円

説明

平成5年に運行を開始した箱館ハイカラ號。当時の車内放送をCDにしました。現在の放送とお聞き比べ下さい。

ブルバック式ダイキャストカー「らっくる号」オリジナルモデル



販売価格

1,050 円

説明

超低床電車9602号(愛称:らっくる号)の運行開始を記念して第2次版が登場。

付属のシールで9601号にも9602号にも変身。
また、お気に入りの行き先を表示して下さい。

「箱館ハイカラ號」サブレ



販売価格

500 円

説明

函館観光の記念にお土産に！

ついに、箱館ハイカラ號のお菓子が登場しました。

冬の自転車利用の自肅および公共交通機関の利用喚起ポスター

完 売



販売価格

630 円(ポスターケースに入った形での販売になります)

説明

鉄道むすめ「松風かれん」イラストの自転車利用自肅および公共交通機関利用喚起ポスターが登場しました。

当局で実際に車内掲出しているポスターです。

冬道の自転車の走行は、危険であることから、外出の際は公共交通機関の利用を松風かれんが呼び掛けます。

函館の路面電車カレンダー2012

販売終了



販売価格

壁掛けタイプA2版二つ折り 1,260 円

卓上タイプ 90×94mm 525 円

送料 290 円(商品一つにつき)

説明

ファン待望の函館の路面電車カレンダーを販売いたします。

北海道函館市

街と人と路面電車との光景を2種類(壁掛け、卓上)のカレンダーに。

ドア挟み事故防止注意喚起ステッカー

完 売



販売価格

1,500 円

説 明

鉄道むすめ「松風かれん」イラストのドア挟み事故防止ステッカーが登場！

電車の自動扉が開く瞬間に指や手袋などが戸袋に巻き込まれないよう、松風かれんが注意を呼び掛けます。

緑、青、黄色の3枚セットでの販売になります。

2011路面電車の日記念「市電1日乗車券」

完 売



販売価格

600 円(大人券のみ)

説 明

6月10日「路面電車の日」を記念し、函館の冬の風物詩であるササラ電車をイメージした市電専用1日乗車券を作成しました。

ササラ電車4号は「東京の交通 100年博」で展示されるため、76年ぶりに里帰りをすることもあり、ササラの特徴であるストライプを刷り込んだ市電専用1日乗車券を1,000枚限定で販売いたします。

※小児券はございません。

ステーションポスター～鉄道制服コレクション～鉄道むすめ

完 売



販売価格

630 円

説 明

鉄道むすめイラストの駅ポスターが登場！
当局で実際に使用しているものです。

駒場乗車券販売所のみでの販売です。

セルDVD 私鉄沿線・日本の車窓シリーズ「函館 白銀のチンチン電車」

販売終了



販売価格

2,625 円

説 明

「湯の川」～「函館どっく前」～「谷地頭」間を運転士の気分になって走破したスペシャル映像です。

函館の路面電車 CALENDAR 2011

販売終了



販売価格

壁掛けタイプA2版二つ折り 1,260 円

卓上タイプ 90×94mm 525 円

説明

ファン待望の函館の路面電車カレンダーを販売いたします。

鉄道の日記念 箱館ハイカラ號生誕100周年記念「箱館ハイカラ號と「柏木ゆの」のオリジナル時計

完売



販売価格

3,000 円

説明

ご好評の「箱館ハイカラ號」懐中時計に鉄道むすめ「柏木ゆの」を描きました。
鉄道の日と箱館ハイカラ號生誕100周年を記念し、限定100個の販売です。

(C)2005TOMYTEC/イラスト:みぶなつき

2010路面電車の日記念「市電1日乗車券」

完売



販売価格

600 円(大人券のみ)

説明

「鉄道むすめ」の函館市電運転士「松風かれん」が市電1日乗車券になりました。
こちらは、1,000枚限定です。

※小児券はございません。

プルバック式ダイキャストカー「らっくる号」松風かれんモデル

完売



販売価格

1,050 円

説明

2010路面電車の日を記念して、運行を開始した「松風かれんのラッピングらっくる号」がついに、ダイキャストカーになりました。

(C)2005TOMYTEC/イラスト:みぶなつき

函館市交通局運転士フィギュア～鉄道制服コレクション～鉄道むすめ

完 売



販売価格

630 円

説 明

人気の「鉄道むすめ」シリーズvol. 10に函館市交通局運転士「松風かれん」が登場。

(C) 2005 TOMYTEC/イラスト: みぶなつき

2009函館開港150周年記念「市電・函館バス共通カード乗車券」

販売終了



販売価格

2,000 円

説 明

函館は、1859年に正式に国際貿易港として開港してから今年で150年目に当たります。

函館市交通局は、これを記念し、函館バス株式会社と共同で、「市電・函館バスイカサカード」を販売いたします。

「街の歴史と交通史年表」の台紙にセットしたもので、この記念すべき節目の年のコレクションの1つに如何でしょうか。

駒場乗車券販売所でご購入の方、または通信販売でご購入お申し込みの方には、「鉄道むすめ・柏木ゆの」がプリントされたオリジナルキーホルダーを1個プレゼントいたします。このキーホルダーは、函館市電の定期券

2009路面電車の日記念「市電1日乗車券」

完 売



販売価格

600 円(大人券のみ)

説 明

「鉄道むすめ」の箱館ハイカラ號車掌「柏木ゆの」が市電1日乗車券になりました。

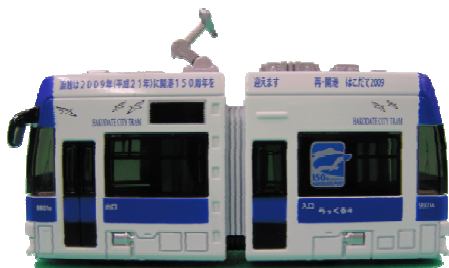
もちろん、この乗車券で箱館ハイカラ號にもご乗車いただけます。

こちらは、1,000枚限定です。

※小児券はございません。

プルバック式ダイキャストカー「らっくる号」【2009函館開港150周年記念ラッピング】

完 売



販売価格

1,050 円

説 明

函館開港150周年をPRするラッピングモデルも同時に発売。こちらは、4,000個限定です。

箱館ハイカラ號車掌フィギュア～鉄道制服コレクション～鉄道むすめ

完 売



販売価格

630 円

説 明

人気の「鉄道むすめ」シリーズvol. 7に「箱館ハイカラ號車掌 柏木ゆの」が登場。

(C)2005TOMYTEC/イラスト:みぶなつき

オリジナルフレーム切手セット『函館市電with鉄道むすめ』



販売価格

1,500 円 (オリジナル缶バッジセット限定版 2,500 円)

説 明

函館市内および近郊の郵便局で限定販売。1シートに80円切手が10枚と、「函館市電with鉄道むすめポストカード」が2枚封入された、切手セットです。

路面電車感謝祭記念グッズとして、感謝祭会場およびインターネットで「オリジナルフレーム切手セット」にオリジナル缶バッジ2個を加えた限定版仕様を発売します(100セット限定)。

鉄道むすめ ～鉄道制服コレクション～



説 明

玩具メーカートミーテックが展開している「鉄道制服コレクション」の副称が付されており、実在する鉄道会社の現場で働いているという設定のオリジナルキャラクターはその現場制服を着用したキャラクターデザインとなっている。

- ・函館市電運転士(松風かれん)
- ・箱館ハイカラ號車掌(柏木ゆの)

4 関連イベント



路面電車感謝祭



実施時期

7月末

説 明

平成16年から、親子見学会等のイベントを通して、駒場車庫を市民に広く開放することにより、普段の利用に感謝するとともに市電に関心を持ってもらうことを目的に開催している。なお、平成24年度で9回目の開催となる。

街頭キャンペーン



実施時期

6月、10月

説 明

「路面電車の日」や「鉄道の日」などにあわせ、街頭で利用促進のためのパンフレットやティッシュを配布している。

観光地案内(「観光みどころ案内所」)



実施時期

ゴールデンウィーク、夏季繁忙期等

説 明

「観光見どころ案内所」という名称で、函館駅前(夏休み)と湯の川温泉電停前(ゴールデンウィーク)に設置。観光客の多い時期に電車沿線付近の観光案内を行うことで、1日乗車券の販売と市電の利用を促すために実施している。

地球環境パネル展



実施時期

7月末

説 明

平成23年度から「路面電車感謝祭」で実施。市環境部と連携し、環境関連パネルを展示した車両を感謝祭会場内に設置し、来場者へ地球環境に対する意識啓発を図るとともに「人と環境にやさしい路面電車」をアピールしている。

路面電車の日記念事業



実施時期

6月

説 明

「路面電車の日」は平成7年に広島市で開催された第2回路面電車サミットにおいて6(ロク)=ロメン, 10(テン)=デンシャと読めることから6月10日を路面電車の日と制定された。

●交通部で行っているイベント内容

- ・PR活動(電停でのティッシュ配付等)
- ・運転体験会
- ・アミューズメントトラム(カラオケ電車)招待運行

「鉄道の日」記念事業



実施時期

10月

説 明

明治5年に新橋と横浜間で日本初の鉄道が開業した。大正10年10月14日に鉄道開業50周年を記念して東京丸の内に鉄道博物館が開館したことを記念したもので、翌年から鉄道記念日として鉄道省より制定された。

●交通部で行っているイベント

- ・PR活動(電停でのティッシュ配付等)
- ・全線均一料金(200円均一)
- ・運転体験会

中島れんばい横丁の広告宣伝



実施時期

毎月第4金・土曜日

説 明

平成21年から、毎月第4金・土曜日に「函館市民の台所」中島廉売において開催している屋台イベント「中島れんばい横丁」のPRとして、電車内に広告を掲出している。

電車deお茶会



実施時期

説 明

西部地区の振興活性化を進めるための企画として、函館市弁天活性化実行委員会が主催し、平成14年からイベントを実施している。平成14年度は電車内で結婚式を行ったほか、平成15年からは毎年、どつく前停留場に電車を留め置きし、お茶会を実施している。

湯の川電停のイルミネーション

写真なし

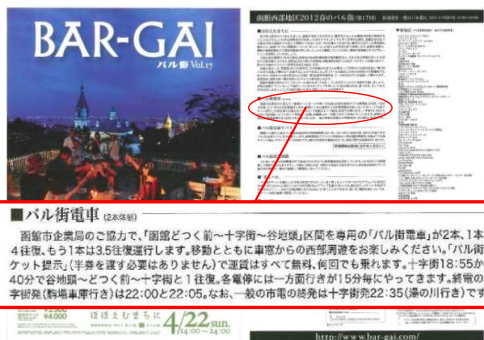
実施時期

12月～2月

説 明

湯川商店街振興組合が、湯の川電停の先にあるモミの木に電飾を飾り付け、電車の利用者や市民の目を楽しませている。

バル街電車



■バル街電車 (2012年)

函館市企業局のご協力で、「函館どつく前～十字街～谷地塚」区間を専用の「バル街電車」が2本、1本は4往復、もう1本は3.5往復運行します。移動とともに黒船からの西部海運をお楽しみください。「バル街チケット」提示(半券を提示する必要はありません)で運賃はすべて無料、毎日でも乗れます。十字街18:55から40分で谷地塚～どつく前～十字街と1往復。各電停には一方行きが15分毎にやります。新電の十字街発(料場車庫行き)は22:00と22:05。なお、一般の市電の発は十字街発22:35(湯の川行き)です。

4/22 Sun
http://www.bar-gai.com/

実施時期

主に春と秋

説 明

函館西部地区を舞台に、まちをスペインの飲食文化「バル」に見立てて徹底的に楽しもうというイベント。気軽に店に立ち寄り、見知らぬ客同士が会話や食事、音楽を楽しみながらお店を数軒ハシゴして飲み歩くという内容で、バル街のチケット提示で無料で乗れる「バル街電車」を運行している。

黒船



函館市制施行90周年記念事業
食とファッションと夜のコラボフェスティバル

黒船
HAKODATE KUROFUNE
2012

7.7
OPEN 10:00 / START 11:00
CLOSURE 23:00-24:00

@函館市緑の島

黒船乗船券
大人 ¥1,500 (20歳以上) / ¥1,000 (10歳以上) / ¥500 (小学生以下)
小学生以下 ¥500 (小学生以下) / ¥300 (小学生以下) / ¥100 (小学生以下)

WEBチケット受付
http://www.kurofune.com/

実施時期

7月

説 明

函館黒船地域活性化協議会が主催するイベントで、緑の島を会場として実施。会場への交通手段の1つとして、イベント来場者の輸送のため、状況に応じた増便や電停での立哨(人員を配置し、乗降案内などを行うこと)などを行っている。

大規模コンベンション開催表示



実施時期

随時

説 明

市などからの依頼に応じて実施。コンベンション参加者等で混雑する場合は、電停での立哨(=安全乗降のための警備や乗客誘導案内)や増便などの対応を行っている(写真は、外側板広告スペースを活用)。

5 その他写真等資料



電車乗車券(市電1日乗車券)



販売価格

大人:600円 小児:300円

説明

市電が1日乗り放題となる乗車券。
降車時に乗務員に提示し、使用する。
観光用に、路線図や観光エリアマップを綴じ込んでおり、一部の見学施設・レストラン・土産物店と提携しているため、各店舗等でこの乗車券を提示することで割引などの特典が受けられる。

電車乗車券(市電・函館バス共通1日, 2日乗車券)



販売価格

1日乗車券 大人:1,000円 小児:500円
2日乗車券 大人:1,700円 小児:850円

説明

市電と函館バス(路線バス・エリア限定)が乗り放題になる乗車券。磁気カードのため、降車時にカード用精算機を通して使う。

電車乗車券(イカすカード)



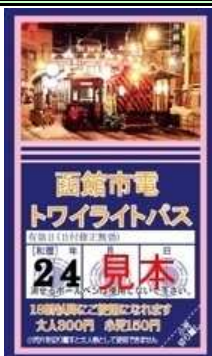
販売価格(使用額)

1,000円 (1,080円)
2,000円 (2,200円)
3,000円 (3,420円)
5,000円 (5,800円)

説明

磁気カード。販売価格で購入し、使用額分まで利用できる。
降車時にカード用精算機を通して使う。

電車乗車券(トワイライトパス)



販売価格

大人:300円 小児:150円
(18時以降の車内販売のみ)

説明

18時以降、市電が乗り放題になる乗車券。磁気カードのため、降車時にカード用精算機を通して使う。
期間限定(H23年度は1月3日~3月31日)で、今年度の販売は現在のところ未定。

電車乗車券(利用券)

	<p>販売価格(使用額) 500円(500円)</p> <p>説 明 乗車券としても払い戻し手数料の支払いにも利用出来るイカすカード。 各種御進物、お礼、お返しなどといった用途が中心で、御進物用封筒なども用意している。</p>
---	---

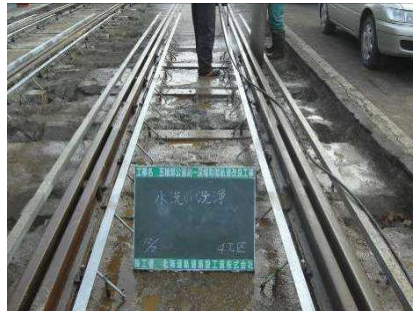
※ その他、電車乗車券については、別表参照

電車優先運行啓発リーフレット

<div style="border: 2px dashed gray; padding: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <h3 style="color: red; text-align: center;">「譲って下さい市電の道を」</h3> <h3 style="color: red; text-align: center;">定時運行の確保にご協力願います</h3> </div> </div> <p style="margin-top: 20px;">市電は、一度に多くのお客さまを運ぶことのできるのりもので、省エネや道路の効率的な活用などの特性を持っています。</p> <p>また、『人と環境にやさしいのりもの』として、国内はもとより世界的にも見直されつつある交通機関です。</p> <p>しかし、他の車両等と平行して走行するために、特に交差点等では青信号でも、右折等の車両により軌道敷がふさがれ、次の青信号まで待たなければならない状況が数多く生じております。</p> <p>このような不測な停車により、市電の使命の『定時・定速性』が失われてきております。</p> <p>市電の定時運行や接触事故防止のためにも、右折等の際に市電が近づいてきた時には軌道敷に入らず、その『外』で停車いただき、市電がスムーズに運行できるよう、ドライバーの皆さま方のご協力をお願いいたします。</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <h2 style="margin: 0;">函館市交通局</h2> <p style="margin: 0;">運輸課電車係 TEL 52-1273</p> </div> </div>	<p>説 明 電車と一般車両の接触事故の減少に向けて制作。</p> <p>これまで、年4回実施される全国交通安全運動にあわせた街頭での一般ドライバーへの配布、運転免許試験場への掲示と配布、市内主要自動車学校への配布と講習での活用、市内主要レンタカー会社への据え置きなどを行ってきた。</p> <p>組織名称の変更に伴い、平成25年度に、より高い啓発効果を目指した新しいリーフレットを制作する予定としている。</p>
---	---

軌道改良工事

【改良前】



【改良後】



説 明

軌道については、敷設後、25年以上経過しているために老朽化が著しい箇所が多いことから、順次、維持修繕工事を行う必要があるが、これにあわせて制震性を高めるとともに将来の維持修繕費の軽減を目的とし、アスファルトからコンクリート道床へ変更、耐久性の高いレールへの交換、レールとコンクリート道床の隙間へのゴムパッキン装着などといった施工をし、軌道の改良を行っている。

分岐器改良工事

説 明

老朽化により、修繕費用が嵩んでいた末広町の分岐器について、現在、ほとんど使用せず良好な状態を保っていた千代台の分岐器を移設した。

【千代台分岐器の撤去工事】



施行前・分岐器および軌道の状態



撤去し、コンクリート施工する前の状態



施工後・コンクリート道床と隙間のゴムパッキン化

【末広町分岐器の撤去・千代台からの分岐器の移設工事】



施行前・老朽化の激しい分岐器の状態



分岐器を千代台から移設し、ポイントヒーター（凍結防止ヒーター）を設置している状態



施工後・見た目はあまり変化無いが、レール状態などは良好

安全地帯上屋設置工事

【施行前】



【施工後】



説 明

乗降客が雨雪に濡れることを防ぐ目的で、安全地帯に屋根を設置する工事。

函館では、道路幅が確保出来ない箇所が多いため、バリアフリー法に基づく安全地帯の幅(1.5m)の確保が困難であるが、乗降客の利便性と安全性を高める目的で、上屋設置工事にあわせて安全地帯のスロープ化工事も行っている。

本計画期間中のH22年度以降では、通学生の利用が比較的多い柏木町(H22年度)と杉並町(H24年度予定)に上屋を設置し、のりば環境の向上を図っている。

駒場変電所関係改良工事



説 明

電車の運行のためには、北海道電力から購入する三相6,600Vの電力を直流600Vに変圧、整流する必要があるため、現在、駒場と東雲の2箇所に変電所を所有している。

そのうち、駒場変電所については、昭和42年製の機器を使用しており、老朽化が著しいことから、安定した運行確保のため、機器の更新を予定している。

電車車体改良



【車体改良後(800形→8000形)】

説 明

車両の老朽化対策の一つとして実施。本来は新車購入による更新が望ましいが、価格が高額であるため、800形電車の台車および制御装置等をそのまま活用し、老朽化した車体のみ更新し、費用を抑えつつ長寿命化を図っている。

電車車体大規模改修



【車体底面の状態】

説明

2000形、3000形、8000形車両は、平成2年～8年にかけて購入した車両で、運行開始より20年以上経過しているために老朽化が著しい。このため、増加傾向にある修繕費を抑制するため、主要構造部分を補修することで長寿命化を図る予定としている。

主要停留場での乗り継ぎ

乗継停留場（所）

函館駅前（市電・函館バス）
樺二森屋前（函館バス）
五稜郭公園前【野村證券前】（市電）
五稜郭（函館バス）
湯の川（市電）
湯倉神社前（函館バス）
深堀町（市電・函館バス）

説明

函館バスとの路線の乗り継ぎについては、指定された停留場でのみ可能。当日2時間以内有効となる「乗り継ぎ券」を発行する（イカすカードの場合はカードに乗り継ぎ情報を記録するため不要）。

乗り継ぎ方法は、最初の降車時に乗車料金＋40円（乗り継ぎ料金）を支払い、乗り継ぎ後の降車時に区間に応じた追加料金を支払う（200円区間まで追加料金無し）。

車内ポスター

湯の川 深堀町 五稜郭公園前 函館駅前 でお降りの方は
函館バスへ乗り継ぎできます

ここまでの乗車料金 → 乗継乗車券を発行 → イカすカードの場合は
乗車料金 40円 → 乗継乗車券として記録されます
乗継料金 200円 → 又は (イカすカード) → 乗継乗車券に「イカす」とアプラーを登録
※乗継乗車券は、乗車券として使用できます。乗継乗車券は「イカす」とアプラーを登録
※乗継乗車券は、乗車券として使用できません。乗継乗車券は「イカす」とアプラーを登録

乗り継ぎ後の精算は →
200円区間は乗継乗車券のみ → 200円を超える区間は差額も
又は (イカすカード) → 又は (イカすカード) → 現金

遺言や契約は公証役場で!! 定款認証は電子公証でもできます。
函館公証役場 相談は無料です。お気軽にどうぞ。
函館市松島15-7-51 TEL(0138)22-5661
函館駅前 松島15-7-51

※函館市交通局

説明

函館バスとの乗り継ぎ方法について、わかりやすく図入りで説明しているポスター。函館バス(株)と協力し、路線バス車内にも同様のポスターを掲示することで、電車・バスの相互利用者への周知を図った。(現在は、一定の周知が図られたとの判断から、高齢者カードに関する説明ポスターを掲示している。)

路線図



実施時期

平成23年度

説明

海外からの観光客などの利便性向上策の一つとして、多言語化した路線図を作成。ホームページに掲載するなどしている。

表記している言語は、日本語、英語、ハングル文字、簡体字(中国)、繁体字(台湾)の5種類。

電停広報装置



説明

災害や事故による車両の運休や故障等による遅れのお知らせなどを行うため、全停留場に設置されている無線方式の広報装置。

津波警報の発令といった災害や緊急時における市民の誘導案内にも活用する予定としている。

インターネット等



説明

函館市は国内外から多くの観光客が訪れる観光都市で、スマートフォンやタブレットPCをはじめとしたWi-Fiによるインターネット接続可能な情報端末の急激な普及により、情報提供体制の構築や、平成27年度に予定される北海道新幹線新函館(仮称)開業により、増加が見込まれる観光客への受入体制の向上が課題であったため、函館市におけるWi-Fi利用環境の拡大を目的とした、Wi-Fi(公衆無線LAN)サービスを全市的に実施することになった。路面電車全線でのインターネット接続環境の整備は、国内初。

< 資料 6 >

函館市公共交通施策基本方針

- 電車・バス事業の確立をめざして -

平成 12 年 3 月

函 館 市

目 次

趣 旨	-----	1 ページ
基本方針	-----	2
1 経過と現況	-----	2
(1) 市営交通事業の経過と現況		
(2) 函館バス株の経過と現況		
(3) 各種提言等への取り組み経過等		
2 経営収支試算と公共交通の今後のあり方	-----	5
(1) 経営収支試算について		
(2) 今後のあり方について		
3 公共交通施策の基本方針	-----	6
4 規制緩和への対応	-----	8
基本方針の推進に向けて	-----	9

趣 旨

電車・バスの公共交通機関は、高齢者など交通弱者の足の確保はもとより、通勤・通学・通院・買い物など、市民のモビリティを支える都市の基盤となるものである。さらに、地球環境問題がクローズアップされてきている今、モータリゼーションの過剰な進展を抑制し、健全な都市環境を形成するうえでも、一層重要な都市施設として位置づけられるべきものである。

しかし一方、電車・バスは、ハイヤー・タクシーや自家用車、自転車など、他の交通手段との関係において、市場原理に基づく競争関係に置かれている。利用者（消費者）は、商品を選択することと同様に、利便性や快適性、自由性など様々な要素から、それぞれの目的や嗜好に合った交通手段を選択することとなる。

近年の電車・バス事業の衰退については、その原因として、モータリゼーションの進展や市街地の拡大と人口の移動、扇形状という当市の特異な地形などが挙げられているほか、迅速性と定時性を図るためのバスレーン・バスベイの設置や効率的な路線網の形成を図るための都市計画道路の計画的整備など、バスの走行環境の改善の遅れが指摘されているが、つまるところ、他の交通手段に比べての商品としての魅力低下にほかならない。

そのため、市交通局・函館バス株の両事業者においては、公共交通の魅力向上のため、経営の内部努力を含め、今日まで、さまざまな取り組みがなされてきた。また、市交通局に対し、多くの市民や関係機関等が関わるなかでの再建に向けた真摯な検討や数多くの提言、さらには、市の一般会計からの資金的支援なども行われてきた。

しかしながら、今日に至ってもなお、その改善の道は見い出されていない。

健全な都市交通体系を築いていくためには、利用者（消費者）ニーズにより応え得る公共交通の整備と魅力向上を図り、他の交通手段との関係での分担率を高めていく必要があるが、この実現には、従前とは別の新たな視点での取り組みが求められている。

そのため、公共交通に対するこれまでの取り組み経過や事業経営を取り巻く今日の厳しい状況、さらには、交通事業新計画検討会議や公共交通検討協議会、議会における意見を踏まえ、電車・バス事業の経営主体の再編について、公共交通施策の基本方針を定めるものである。

基本方針

1 経過と現況

(1) 市営交通事業の経過と現況

函館市交通局は、昭和18年に道南電気軌道(株)から軌道事業・バス事業が函館市に譲渡されて発足して以来、都市の発展とともに、電車・バス事業による公共交通機関としての役割を担ってきたが、昭和40年代からの急速なモータリゼーションの進展と市街地の拡大等に即応できず、急激に経営状況が悪化し、昭和49年1月には交通事業財政再建団体に指定されることとなった。

その後、学識者等の指導や懸命な企業努力、さらには事業縮小などにより、昭和63年に財政再建団体としての取り組みは終了したものの、引き続き乗客数の減少に対して常に運行コストが収益を上回るという企業体質の抜本的改善が図れず、平成3年11月に函館市交通事業健全化計画（計画期間：平成4年度～13年度）を策定し、平成9年度から経常収支の均衡を図り、12年度で不良債務を解消し、14年度からの自立を図ることとし、健全化に向けた取り組みを行ってきた。

しかし、平成10年度に至ってもなお、乗車人員は15,382千人で対前年度比7.6%の減、料金収入は2,504百万円で対前年度比7.1%の減という厳しい状況にあり、この結果、10年度では、累積欠損金が2,373百万円（3年度：1,741百万円）、不良債務は526百万円（3年度：305百万円）となっており、乗車人員の推移から累積欠損は今後とも拡大していくものと見込まれ、これまでの市一般会計からの補助（4～10年度合計：7,724百万円）の投入にもかかわらず、事業経営に好転の兆しは見えていない。

このうち、電車事業については、乗車人員が7,743千人で、対前年度比8.2%の減、料金収入については1,266百万円で6.2%の減となっている。また、バス事業については、乗車人員が7,639千人で対前年度比6.9%の減、料金収入についても1,238百万円で6.9%の減となっている。

残念ながら、これまでの長年にわたるさまざまな対策や経営努力にもかかわらず、改善が見られなかったことから、これまでと同種の対策の積み重ねでは如何ともしがたい、つまり、乗車人員や料金収入の大幅な増加は見込めないものと考えなければならない。

また、バス事業の経営効率について平成10年度の状況を見ると、標準原価による収支率（収入÷運送費等の費用）は74.8%（全道平均：83.4%）と、全道平均に比べ約9ポイントの開きがあり、この原因と考えられる収入に対する人件費比率（市営：90.3%、全道平均：78.9%）の高さが大きく経営を圧迫している。

市営バス事業は、厳しい経営環境のなかで、旧函館市域を中心として市民の足を守る重要な役割を担ってきたが、収支改善のための人件費の圧縮など、経営の内部努力には限りがあることから、今後、引き続き一般会計から補助をして現状での維持存続を図るべきか、あるいは、民間バスとの経営の一元化など、これまでとは違った観点からの抜本的対策を講ずるべきか、市民のコンセンサスを得て、その方向性を決定すべきときを迎えている。

(2) 函館バス㈱の経過と現況

函館バス㈱は、昭和19年に地域の14事業者の統合により会社を設立し、昭和26年に現在の社名に変更、昭和32年には東京急行電鉄㈱系列への参加を経て、今日に至っており、渡島・檜山管内の南北海道を隈無く結ぶ公共交通事業者として、地域に貢献してきた。

しかし、市交通局同様、昭和40年代からの急速なモータリゼーションの進展により極めて厳しい経営環境におかれ、人件費の圧縮、スクールバス・福祉バス等の一般貸切事業の拡大など懸命の企業努力により、経営の安定に努めてきている。

近年は、函館市街地の拡大により、市域における事業のウェイトが高まっているが、一方では、渡島・檜山管内沿線人口の減少や経済の低迷などから、平成10年度の乗車人員は9,490千人で対前期比10.5%の減、乗合収入は2,349百万円で対前期比6.2%の減と、依然として、乗客・収入ともに減少が続いており、国・北海道・沿線市町村から地方バス路線維持補助金481百万円の支援が図られている状況にある。

公共交通としての函館バス㈱の果たす役割は、南北海道の商業・経済をはじめ、教育・文化、福祉・医療等での交流促進の観点から極めて重要であり、事業の充実と経営の安定に向けた支援に努めていくことが課題となっている。

(3) 各種提言等への取り組み経過等

交通事業の再建に向けては、古くは昭和45年の函館市交通事業経営審議会に始まり、昭和46年に交通事業対策委員会、昭和51年に函館市都市交通対策協議会、昭和55年に函館市都市交通委員会、昭和57年に函館市都市交通問題委員会、昭和59年に函館市交通問題検討委員会、昭和61年に函館市交通事業経営審議会を設置し、さらに、平成8年には函館市都市交通体系整備委員会から意見具申および函館市バス路線検討会議から望ましいバス路線網についての提言を受けるなど、数多くの答申・提言を受けるなかで、取り組みが進められてきた。

この間、常に課題とされたことは、地域に市電・市バス・民間バスという3つの路線が競合していることによる不採算性の問題であり、数次にわたり、経営一元化への提言がなされてきたほか、行財政健全化の観点からも、昭和60年函館市行財政対策調査会の多数意見として、「自動車事業については、民間企業に経営を委譲すべき」との答申があったところであるが、実現することなく、今日に至っている。

また、バスの利便性や効率性を高めるための事業者間の調整についても、平成3年函館市交通事業健全化計画で位置づけた亀田地域への市営バス乗り入れが実現しなかったこと、また、平成8年には、函館市都市交通体系整備委員会から、「市営・民営が段階的に路線を統合再編成し、一体的・統一的な路線網を形成するなかで、運行回数や路線の分担、停留所の一致、共通定期券の発行、乗り継ぎ割引制度の採用などを行い、一元的な運行を図る。」との意見具申があったが、既に3年を経過してなお、その提言の多くが実現に至っていないことから、1地域2社運行の調整の困難性をうかがわせている。

さらに、当市における公共交通事業のあり方を検討協議するため、平成10年1月に設置した函館市公共交通検討協議会から、「市営バス事業は、できるだけ早く函館バス(株)に経営を一元化すべきである。なお、移管期間は3年程度とすることが望ましい。」、「電車事業のあり方については、当協議会で意見の一致を見なかったが、経営の健全化に向けて、最善の努力をするとともに、将来課題として、民営化についても検討していくべきである。」という意見書が平成11年12月6日に提出されたところである。

2 経営収支試算と公共交通の今後のあり方

(1) 経営収支試算について

これまでの経過を踏まえ、今後の公共交通のあり方を検討するため、平成8年10月函館市バス路線検討会議の提言による望ましいバス路線網を基本に2通りの事業規模を設定し、バス事業の経営一元化の場合と、これまでどおりの2事業者による場合の7年間の経営収支を試算（シミュレーション）してみると、純損益で顕著な違いが示される結果となった。

これは、あくまでも仮定の条件設定による試算であるが、起終点運行と拠点運行を併用し、1日当たり走行キロを13,617kmとしたケースでは、2事業者が運行系統を分担して運行した場合、両社の純損益合計で8,800百万円の赤字が見込まれるのに対して、経営を一元化して運行した場合には、公営では3,034百万円、民営では780百万円、第3セクター等では1,099百万円の赤字にまで圧縮され、大幅な収支改善効果が示された。

また、起終点運行をし、1日当たり走行キロを14,350kmとしたケースにおいても、2事業者運行での赤字合計9,335百万円に対して、経営一元化での運行の場合には、公営では3,005百万円、民営では709百万円、第3セクター等では1,028百万円の赤字にまで圧縮され、大幅な収支改善効果が示された。

(2) 今後のあり方について

このことから、あらためて2事業者による運行の不採算性を認識せざるを得ないものであり、また、採算面ばかりでなく、路線の分担が難しい当市の地形上の問題、乗り継ぎ割引制度や運行回数等で利用者にとっても不便であるといった問題など、これまでの2事業者による事業経営の限界に対する指摘を考慮した場合、バス事業経営の一元化が不可欠であると結論せざるを得ない。

したがって、経営効率の高いしっかりした事業主体を構築したうえで、地域実態にあった路線網の確保と路線運行に努めるとともに、走行環境の改善を図るためのバス専用レーン・優先レーンの設定拡大や自家用車の規制等の公共交通機関優先策を進めるほか、自家用車から公共交通への転換について市民意識の醸成に努めるなど、各種交通施策を積極的に推進し、利用者（消費者）ニーズに応え得る、望ましい公共交通を確立していかなければならない。

3 公共交通施策の基本方針

市民生活に密接に関連する都市施設である電車・バスの魅力向上と経営体質の強化を図り、市民の足を守るため、公共交通施策の基本方針を次のとおり定める。

バス事業については、函館バス(株)との協議・意向確認を行うなかで、できるだけ早く市営バス事業を段階的に函館バス(株)に移管し、経営主体の一元化を図り、健全な経営主体を構築するとともに、市民が利用しやすいバス事業の確立に努めることとする。

なお、生活路線の維持やバス事業のサービス確保を図るため、調整機関の設置および支援方策について検討することとする。

電車事業については、当面、市営で維持を図ることとし、引き続き、乗客サービスの向上に努めることとする。

民営移管が完了するまでの間の市営バス事業、および、当面、市営で維持を図る電車事業の経営に当たっては、効率的な経営に向けて最大限の企業努力を重ね、経営の健全化に努めることとする。

【基本方針の考え方】

(1) バス事業について

経営の一元化に当たっては、経営収支試算での収支採算性とあわせ、現下の厳しい経営環境を考慮した場合、関連事業の展開など経営感覚をフルに発揮できる民間企業がより適切と考えられること、また、函館市域のみならず渡島・檜山管内における路線運行のための施設とノウハウを有していることを考えあわせると、函館バス(株)に一元化することが妥当かつ合理的であると考え。

その際、民間企業による公益性の担保については、函館バス(株)が道路運送法の適用を受け、路線の改廃や運賃改定など関係行政機関の許認可のもとにあること、また、これまでの厳しい経営環境下にもかかわらず、南北海道各市町村の意向を受け、誠実に路線運行に努めてきている実績から、支障は生じないものとする。

[市交通局への一元化検討]

公営（市交通局）への一元化については，経営収支試算において，人件費比率の違いから収支採算性に大幅な乖離があること，また，渡島・檜山管内における路線運行のための施設とノウハウを有していないことなどを考慮すると，現実的選択としてはありえないものとする。

[第3セクター等の設立検討]

第3セクターや南北海道の広域連合等による一元化については，経営収支試算では民営とさほど違いはないが，現在，バス事業のノウハウを有する企業が存在するにもかかわらず，あえて，財産・負債・職員の整理・精算などを行い，両事業者を廃止してまで別の経営主体を設置すべき明確な根拠は見いだせないものとする。

(2) 電車事業について

電車については，近年，公共交通の定時性・迅速性確保の視点や地球環境に配慮した交通・エネルギー政策上の視点から全国的に大きく見直され，今日，軌道の新設・延伸等への支援制度が充実されつつある。

当市においても，将来の課題として検討すべき事項であるが，電車事業をめぐる制度が大きく変化しつつあること，また，軌道敷の維持管理はもちろんのこと，その整備にあたっては多大な投資を必要とすることなどを考慮すれば，今日的には，民間よりむしろ，市営で維持を図ることがより適切である。

また，電車事業はバス事業の一元化に当たっての雇用の受け皿になりえること，さらに，観光への寄与や文化財的要素などを考慮すると，現実的対応として，当面，市営で維持することとし，乗り継ぎ割引制度などバスとの連携を図りながら乗客サービスの向上に努めていくこととする。

4 規制緩和への対応

平成9年3月に閣議決定された規制緩和推進計画では、「乗合バス事業に係る需給調整規制について、生活路線の維持方策を前提に、遅くとも平成13年度までに廃止する。」とされ、運輸政策審議会自動車交通部会における2年間の審議を経て、平成11年4月9日に答申が運輸大臣に提出されたところであり、運輸省ではこの答申を受け、平成12年度に道路運送法の改正を行い、平成13年度中に実施する予定となっている。

この規制緩和は、当市で検討しているバス事業のあり方とは必ずしも方向を同じくするものではないと考えるが、現時点では法改正等による影響度合いの把握が非常に困難であり、一方で、バス事業の経営の一元化を図り、経営効率の良い経営主体を構築していくことが急務であることから、これとは切り離して方向付けすることとした。

なお、規制緩和が実施され、具体的な動きが出てきた段階で、必要が生じた場合は、市民の生活路線を確保するため、適切な対応をしていくこととする。

基本方針の推進に向けて

公共交通は、市営バスにおいては昭和41年度をピークとして、また、函館バス㈱においては昭和54年度をピークとして利用者の減少が始まり、以来、実に二十数年の取り組みとなる。

この間、多くの市民、関係団体、関係機関、有識者の方のご協力をいただきながら、両事業者ならびに職員が一体となり、事業経営の健全化に向けて血の滲むような努力を重ねてきたことについては、言うまでもなく、その努力を多としなければならない。

しかし、その労苦をもってしてもなお、利用者減少の流れは止まっておらず、今日的情況を改革していくためには、新たな発想を持って取り組むべきときを迎えている。

また、官・民の役割分担をめぐる視点も、時代とともに大きく変化してきており、公益事業は公営企業によらなければならないという時代ではなく、行政や企業、団体、市民がそれぞれの社会的責任の自覚のもと、パートナーとして、まちづくりに取り組むべき時代が訪れている。

この基本方針は、これまでの経過と現状分析を踏まえ、このような時代認識のもとに定めるものであるが、その実現には、市民、市議会、そして何よりも、函館バス㈱と市交通局の両事業者、職員の全面的な理解と協力が不可欠であり、関係各位との連携を一層強めながら、推進していくものである。