

函館市交通事業経営計画(第2次)における各対策の中間評価に伴う経営懇話会意見等と企業局の考え方【個別意見シート】

対策項目・対策内容		主管課(担当)	H22 H23 評価	H24 評価	H25 評価	H26 評価	H22～H26 中間評価				
							評価	評価理由	経営懇話会意見等	意見に対する企業局の考え方	
1	財政収支試算等の計画・実績	P.1 P.2 経理課(経理) 施設課	B	B	B	B	B				
2	収入に係る対策										
(1) 料金制度について									個別意見の提出 9名(下記のとおり)、評価に対する意見無し等 6名		
	(7) 均一料金制度についての検討の継続 ●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、検討を深める。	P.3 経理課(経理)	C	B	B	B			ICカードシステムの導入により、利用者の利便性と運行効率(乗降スピードのアップ等)を抜本的に向上できることは、導入済みの公共交通機関の実績ではっきりと示されている。ただし、函館全域を対象とした総合的な交通システムに資するものであるため、経営計画の見地からも、函館市の施策の中で調査等を進めていくべきである。なお、ICカードシステムの導入が図られた場合には、料金制度や割引制度について新たな観点からの検討が必要となる。  継続して調査・協議を進めてください。  ICカード等の利用は喫緊の課題と認識し、導入を急ぐ必要がある。Kitacaに便乗するなど、名を捨てても実を取る対応をお願いしたいところです。 (ウ)については「C」としてはどうか。  交通系ICカード導入調査については、北海道新幹線開業の新しい時代に向け計画通り導入を目指してほしい。		
	(4) 新たな割引体系の検討および定期券等割引率の見直し ●「エコロジー・バス(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、検討を進める。	P.4 経理課(経理)	C	E			B	ICカードシステムについては、整備費用や函館バスとの乗り継ぎ制度から、単独での導入が難しく、市においても効率的な交通体系の構築を目指した検討を進めているなかで、「利便性の向上が期待できる施策」となっていることから、市企画部や函館バスと協働し、導入に向けた調査等を進めている。 料金体系については、市の公共交通施策に記載されている「利用しやすい料金体系」について検討を始めたところで、引き続き関係機関を交えた協議を重ねる必要がある。	「ICカード等新メディアの調査研究」につき、既に内部的にはご検討されていると思いますが、以下の意見を提出いたします。 ・市民利用者の利便性はもとより、市外とりわけ本州(東京)方面からの来訪者にとってはICカード導入による他交通機関との相互利用は市電活用の大きなインセンティブとなり、切符や現行プリペイドカード購入の煩わしさを回避して、気軽な利用の促進になる。 ・結果として、乗客数の増加と、来函者へのサービス向上が期待される。 例：都内私鉄やモルレル、JRでのICカードの相互利用は当たり前前の利便性となっており、函館市電もICカード導入し相互利用を可能にすることで、来函者も市電やバスを気軽に活用できる。 ・インバウンドについても、個人旅行が増加する中、首都圏でICカード利用が進んでいると考えられ上記と同様の効果が期待できる。 ・函館のバス路線の利用状況を考えると、可能であればバスでの利用も考慮すべき。 ・JR北海道や札幌市営地下鉄とのカードの相互利用も考慮すべき。  基本的にB評価。 引き続き調査や検討は否定しないが、期間を設定したうえで、一定の時期に判断結果を示すべき。その分析結果によってはC評価の要素もあり得る。	ICカードシステムの導入については、市の総合交通政策に沿って平成28年度末の導入を目指し、市や函館バスと協議・検討を続けているところで、利用しやすい料金体系についても、ICカードシステム同様に市の施策の中で総合的な見地から検討していくことになると考えておりますので、委員の皆様からいただきました貴重なご意見については、今後、市や函館バスと協議していく中で参考にさせていただきたいと考えております。	
	(ウ) ICカード等新メディアの調査研究 ●ICカード、モバイル等新メディアの調査・研究を行う。	P.5 事業課(営業)	C	B	B	B		基本的な方向として「利便性の向上が期待できる対策」を実現することを目標に、函館バスとともにICカードシステム導入するための検討・調査はもっと促進されるべきと考えます。 ただ、全国的な趨勢を考えると、この基本方向が妥当であることについては既に結論が出ているように見えます。そのため事業評価の上で見るときは、函館市民交通にICカードシステムを「導入するための検討・調査」として何を行っているかが重要と考えます。 ICカードシステムの利点(バス運行時間の短縮など)や欠点(よく分かりませんが例えば内部収益率の大きさなど)を具体的に洗い出すための作業計画や進捗状況が評価の対象として適切ではないでしょうか。  均一料金については、利用者の立場から考えると、どうしても不公平感がありますので、距離別料金体系でいいのではないかと。  「ICカード等新メディアの調査研究」の項目について、具体的な進展成果が見られていない。北海道新幹線の開業により、JRとの連携について函館バスと共同して進めるべきであり、JRのICシステム「KITACA」、首都圏で使用されている「SUICA」との連携に一本化する等、そろそろ具体的に調査研究の段階から導入に向けての実施段階に進めるべきである。 導入に向けて費用対効果を十分に検討の上、これ以上先延ばしにするのではなく断念する決断も必要でないか。			

函館市交通事業経営計画(第2次)における各対策の中間評価に伴う経営懇話会意見等と企業局の考え方【個別意見シート】

対策項目・対策内容	主管課(担当)	H22 H23 評価	H24 評価	H25 評価	H26 評価	H22～H26 中間評価			
						評価	評価理由	経営懇話会意見等	意見に対する企業局の考え方
(2) 乗客サービスについて						個別意見の提出 6名(下記のとおり)、評価に対する意見無し等 9名			
(7) 職員の接遇マナーと企業意識向上の徹底 ●職員全員に対し、乗客接遇マナーの向上を図るとともに、企業意識の徹底に努める。また、利用者の意見等を積極的に伺うための方策を検討する。	P.6	総務課	B	B	B	B	<p>4項目ともB評価として妥当であり、良好な取り組みが続いている。この状況を今以上に市民や観光客に対して広報していく努力を継続していく必要がある。</p> <p>評価はB。 車内無線LANの提供は、利用者のニーズを一早くとらえており評価できる。 アジアの観光客が増大していることから、実態に対応できるサービス強化を引き続きお願いしたい。</p> <p>継続して調査・協議を進めてください。</p> <p>首都圏の電車になかには、つり革・手すりの抗菌処理や定期的な消毒を実施し、それを前面に出して乗客にアピールしている会社もあります。近年、乗客の衛生意識もずいぶん変わっており、その一方で、外国人観光客の不潔さやうんざり顔の市民も見受けられる。 法に定める消毒を実施しているからそれでよしとせず、衛生面でサービスの向上を目指していただきたい。 C評価は厳しすぎるがBでは甘すぎないか。</p> <p>運行管理が煩雑になり、大変だとは思いますが、朝晩のラッシュ時や観光シーズンにおいて特別ダイヤにしてはどうか。</p> <p>「職員の接遇マナーと企業意識向上の徹底」について、接遇研修の実施をすることはもともとでもあるが、個別の対応を行わなければ解決に繋がらない。例えば、車内に不適切な対応に対し、苦情連絡先を明示し即座に対応できる仕組みを設け、通報市民と被通報市職員氏名を明らかにされた場合は査問委員会にて苦情内容を公表し、個別にペナルティーを科す。その結果を経営懇話会に報告する。このような対応は企業局に留まらずできれば函館市全体で取り組んでいただきたいものである。</p> <p>「他の交通機関との連携強化」について、北海道新幹線の開業を機に、JR、函館バス、市電が相互に連携する好機であることから、市電とバスの乗り継ぎをこれまで以上に意識しなければならぬと思われる。具体的に観光スポットにアクセスする場合、市電とバスの乗り継ぎがわかる時刻表は整備されているのか。</p>	<p>今後におきましても、引き続き市民や観光客に対して、より効果的な情報発信に努めてまいります。</p>	
(f) 乗客需要に見合った営業時間および運行間隔の再構築 ●乗客需要に対する効率・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る。	P.7	事業課(電車)	B	B	B	B		<p>職員の接遇マナーの向上について、全乗務員を対象とした接遇研修を毎年度実施することで、接遇の対応方針の統一が図られてきている。 運行体制については、北海道新幹線の開業による乗客動向やこれまでの運行実績を踏まえて検討することとしている。また、他の各対策項目については、乗客サービスの向上が図られよう、継続的に取り組んできた。特に、スマートフォン等のモバイル端末の普及や、市電を利用する海外からの観光客が増加傾向にあるなか、全国で初めて市電車内での無線LANサービスを提供できたことは、乗客の利便性向上にも繋がったものと考えている。 乗客サービスについては、企業イメージの向上と費用対効果を考慮しつつ乗客の利便性向上を図ることで利用増へ結びつけていくことを目的としているが、苦情件数の減少も見受けられ、また、利用促進策とあわせて企業イメージの向上も図られてきているもの、これらの対策が直接の利用増に繋がっているとは言い難い状況であることから、今後は新幹線開業による効果を分析しつつ、より収益性が高くなる運行体制についても検討していく。</p>	<p>車内の衛生管理においては、日々の車内清掃のほか、利用者に対する車内での飲食禁止のマナー啓発などを行っておりますが、ご意見を参考に、更なる利用者サービスの向上に繋がるよう考えてまいります。</p>
(g) 電車内での市民・観光情報の積極的発信を図る方策 ●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る。	P.8	事業課(営業)	B	B	B	B		<p>北海道新幹線の開業によって利用者の増加も見込まれておりますので、ご意見を参考に、開業後の乗客動向も踏まえた上で、より効率的・効果的な運行ダイヤの検討を進めてまいります。</p>	<p>乗務員の接遇に関し、車内における掲示については、乗務員氏名と連絡先電話番号を掲示しております。特定の乗務員に対する苦情が寄せられた場合には、該当者へ個別指導・教育を行うだけでなくすべての乗務員が情報の共有と再発防止に努める体制としているところです。しかしながら、更なるサービスの向上を図るためにも、今後もより効果的な手法について検討してまいります。</p> <p>また、乗継時刻表については、バスなどは行き先に応じた多くの系統が存在することなどから、乗継時刻が網羅された時刻表については作成していませんが、インターネットのホームページやスマホアプリでこのような目的で利用可能なものがあるところです。</p>
(I) 他の交通機関との連携強化 ●乗客の利便性を増やすため、民営バスなど他の交通機関との連携を強化する。	P.9	事業課(営業)	B	B	B	B			

函館市交通事業経営計画(第2次)における各対策の中間評価に伴う経営懇話会意見等と企業局の考え方【個別意見シート】

対策項目・対策内容	主管課(担当)	H22 H23 評価	H24 評価	H25 評価	H26 評価	H22～H26 中間評価						
						評価	評価理由	経営懇話会意見等	意見に対する企業局の考え方			
<b>2 収入に係る対策</b>												
<b>(3) 広告料収入について</b>												
(7) 電停ネーミングライツ(電停副呼称)制度の推進 ●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る。	P.10	事業課(営業)	B	B	C	C	B	計画策定時以降、社会情勢や環境の変化などにより、広告については厳しい状況のなか、路面電車開業100周年記念事業での企画、企業等とのタイアップ、販売方法や各種商品開発等で工夫しながら、広告料収入等の確保に努めた。また、函館市電のPRにも繋がったものとする。しかしながら、ネーミングライツ制度の利用減少やオリジナルグッズの効果的な販売手法などの課題も残されており、市電や電停の広告媒体としての利用価値を高め、安定的な収入が確保されるよう、PR方法や販売手法の多様化・効率化を検討する必要がある。	収益につながる重要なPR事業の取り組みについての項目であり、今以上に積極的な取り組みや工夫が求められているところである。公共交通機関のPR事業で実績を上げている全国レベルの広告代理店との連携を検討するなどして、収益を確保し軌道事業本体に各種経営資源を集中する必要がある。	ご意見を参考に、より収益性が高くなる方法について検討してまいります。		
(4) 車内・車外使用による新規広告商品の開発・販売 ●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る。	P.11	事業課(営業)	B	B	B	B					オリジナルグッズに関しては、需要や収益性を勘案し、継続販売する商品の整理をしたところで、今後、新たにグッズ制作する場合においても、同様に費用対効果を検証した上で実施してまいります。	
(4) 車内・車外使用による新規広告商品の開発・販売 ●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る。	P.11	事業課(営業)	B	B	B	B					ネーミングライツは需要に対して料金が高すぎるのではないかと。(ア)についてC評価は妥当と思われる。	電停ネーミングライツの収入については、平成21年度の1,675千円(3箇所)をピークに平成26年度には606千円(1箇所)と年々減少しておりますので、ご意見を参考に、広告主にとって魅力的な価格や条件の設定などを含め、効果的な方法を検討してまいりたいと考えております。 なお、利用者数が多い公共施設の名称については、既に最寄り電停の副呼称にその施設名称を用いておりますが、今後、他の電停においてもご意見のとおり検討してまいります。(参考:千代台→副「オーシャンスタジアム前」、市民会館前→副「函館アリーナ前」) また、電車の意匠活用による新規商品については、ご意見を参考に、検討してまいりたいと思っておりますが、車内での物品販売については、定時性を保った安全運行の観点から、難しいものと考えておりますので、ご理解ください。
(4) 車内・車外使用による新規広告商品の開発・販売 ●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る。	P.11	事業課(営業)	B	B	B	B					「電停ネーミングライツ制度の推進」について、本制度についての収入実績および費用対効果はどうか。ネーミングライツが市民、観光客からどう受け取られているのか、アンケート等を実施して検証してもらいたい。その結果と費用対効果を検証し、否定的であれば、観光スポットや名所を副呼称にすることも選択肢に入れるべきと考える。 「電車の意匠を活用した新規商品の開発・販売」について、乗客目線で考えれば、急な雨の場合の傘の販売(電車がプリントされたもの)や雪道に不慣れた観光客向けに便利なグッズ(杖など)の商品を車内で販売してはどうか。	
(4) 車内・車外使用による新規広告商品の開発・販売 ●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る。	P.12	経理課(経理)	C	E								
(4) 車内・車外使用による新規広告商品の開発・販売 ●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る。	P.13	事業課(営業)	B	B	B	B						

函館市交通事業経営計画(第2次)における各対策の中間評価に伴う経営懇話会意見等と企業局の考え方【個別意見シート】

対策項目・対策内容	主管課(担当)	H22 H23 評価	H24 評価	H25 評価	H26 評価	H22～H26 中間評価					
						評価	評価理由	経営懇話会意見等	意見に対する企業局の考え方		
(4) 利用促進について										<b>個別意見の提出 8名(下記のとおり)、評価に対する意見無し等 7名</b>	
(7) 全市的なエコ・ライフ推進による公共交通機関の利用促進 ●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る。	P.14	事業課(営業)	B	B	B	B	B	市電の利用促進にあたって、関係機関との連携による沿線企業への働きかけや各種行事・キャンペーン等のPR活動に取り組んだほか、1日乗車券を利用した旅行プランや修学旅行時の社会学習プランなどを旅行代理店や学校関係者などへ積極的に提案するなどし、これまでの5か年について、一定の利用と収益を確保できた。また、利用者への情報発信等の強化として、SNSや電停広報装置を用いた広報を開始したほか、JR函館駅への電停案内板の設置や各種案内の多言語化にも努めた。 今後は、北海道新幹線の開業により、より多くの方々に市電が利用されることが期待できることから、引き続き各種関係団体や旅行代理店等と連携したPR活動に努めるとともに、様々な情報媒体を通じた情報発信を進めていく。	極めて限られた予算と人員でこれだけの成果を上げている点をもっと高く評価すべき。新幹線開通ともなう交流人口の増加を一層経営的な好循環につなげるべく、こうした分野への投資を今以上に振り向ける必要がある。 ただし、経営計画の観点からは、引き続き函館市の関係部局、各種関係団体や旅行代理店等と連携向上を図る中でのことである点は十分にふまえる必要がある。  継続して調査・協議を進めてください。	この間、様々な取り組みについて実施してきましたが、これらは直接的な成果としてなかなか現れ難い部分が多かったため、今後にあつては、引き続き利用促進に向けた対策を行うていくことはもとより、その中でも特に、新幹線開業に伴って増加が見込まれる観光客等を対象とした利用促進策を最優先課題とし、市や関係機関と協議・検討してまいります。	
(4) 路面電車感謝祭等イベント開催による市民への広報活動の実施 ●路面電車の日や路面電車感謝祭等の行事を通じて、市民等の電車に対する関心を高め、利用促進を図る。	P.15	事業課(営業)	B	B	B	B			この間の対応は評価できるためB評価で結構だが、利用者側の目線にたった企画が重要。特に函館市内は高齢化が進んでいることから、バスとの乗り継ぎだけでなく、電停からハイヤー利用をする者への乗り継ぎも検討してみるべきと思う。	定期利用が少ない状況は認識しており、今後においても市や関係機関と連携を図りながら、より積極的に沿線企業に対して利用促進を呼びかけていくほか、ご意見にありますとおり、今後、新幹線の開業によって増加が見込まれる観光客等の利用促進にあつても、市や関係機関と十分に協議・連携して進めてまいります。	
(7) 街頭キャンペーン等観光客対象の宣伝活動の拡充 ●定期的に利用促進の街頭キャンペーンを行うほか、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・観光地案内を実施する。	P.16	事業課(営業)	B	B	B	B			配布戴いた「平成25年度軌道事業公営5都市の決算状況比較」により、人口(2010年)と年間輸送人員を比較すると、函館市では一人当たり年間18.7回電車を利用している計算になります。これは5都市の中でトップの実績です。そのような状況の中で、輸送人員の定期比率を見ると、他の4都市がいずれも二桁であることと比べると、函館市は一桁レベルと、少ない点が特徴的です。一般利用に比べて定期利用の少ない現状を課題として調査することが利用促進のための具体案の特定につながるように思えます。 一方、仮に輸送人員に占める観光客の割合が大きいことが判明すれば、一般利用が少ない状況が再浮上してきます。その場合には、観光客対象の利用促進に重点を置くなどの方向性が見えてきます。 以上のように、課題調査の結果を評価対象とすること等により、論点をより具体的にすることが望ましいと考えます。	現場の方々の努力には頭が下がります。しかし成果はまた別ではないでしょうか。現実に利用客数が減少していることを考えると、B評価で良いのでしょうか。	経営計画では、自家用車の継続的な増加や市内の人口・事業所数の減少などを要因として乗客数と料金収入は減少傾向が続くと予測しており、本項目はその減少幅をできるだけ縮減することを目的としておりますが、この間、営業収益(乗車料金等の収入)では、若干、計画を上回って推移しておりますので、B評価としたところでです。 しかしながら、今後においては新幹線開業に伴って観光客等の増加が見込まれますので、これを契機として、乗客数が増えていくよう、より一層の努力をしてまいります。
(I) 沿線地域企業・団体等との連携協力による利用拡大 ●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る。	P.17	事業課(営業)	B	B	B	B			「全市的なエコ・ライフ推進による公共交通機関の利用促進」について、公共交通機関の利用促進の効果測定については、どんな指標で判断されているのかを明確にして欲しい。可能な限り数字で示すことができるようなものは明示してもらいたい。 「旅行代理店や観光コンベンション団体等との連携強化による利用促進」について、観光客の市電利用について、具体的な利用者数を示す指標はあるのか。開示いただきたい。	利用促進の取組効果に関する指標はありませんが、市環境部が中心となって全市的に取り組んでいるノーマイカーデーについては、今年度の参加登録者が275名となっております。 また、観光客の市電利用者数については、主に観光客に利用される1日・2日乗車券の販売実績ですと、平成22年が約21万枚であったのに対し、平成26年度が約23万枚で、増加傾向にあるといえます。	
(4) 旅行代理店や観光コンベンション団体等との連携強化による利用促進 ●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提供するとともに、市電乗車券を含んだ旅行バック商品等の拡大に努める。	P.18	事業課(営業)	B	B	B	B			実施対効果というか、所謂、アリバイづくり的なものは一旦やめるなどは考えた方がよいのかなと思っています。 これは全体の話にもなりますが、市電が赤字になったとしても、更なる経費節減は厳しく行い、損益分岐点が下がれば下がるほど、均一料金化も考えやすくなるでしょうし(現行料金のままで)利用が促進され、このことほど宣伝効果の強いものはないのです。 公的団体は特に値上げはしても値下げはしないものです。利益が上がれば、会費や利用料金を下げると言われるのが嫌なので、見た目の良い経費を作りたいがものなのです。	旅行代理店などへのPRの強化に努めるとともに、費用対効果の観点から見直しを図り、効果の高いものを重点的に進めてまいります。	
(4) 交通事業等についての情報発信の強化 ●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する。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録等内容の充実を図る。	P.19	事業課(営業)	B	B	B	B			新幹線開通後の新幹線利用者の利用促進策として、新幹線の改札出口において、市電または市電・函バス(函バスと協議が必要と思うが)の1日乗車券の割引券(2～3割引くらい)を配付してはどうか。	1日乗車券の更なる割引は難しいものがありますが、来函者の利用促進としては、函館駅前での利用促進活動を強化するほか、エリア限定でJR・函館バス・市電が2日間乗り放題になる「はこだて旅するバスポート」の新函館北斗駅での販売が検討されております。	

函館市交通事業経営計画(第2次)における各対策の中間評価に伴う経営懇話会意見等と企業局の考え方【個別意見シート】

対策項目・対策内容	主管課 (担当)	H22 H23 評価	H24 評価	H25 評価	H26 評価	H22～H26 中間評価					
						評価	評価理由	経営懇話会意見等	意見に対する企業局の考え方		
<b>3 支出に係る対策</b>											
<b>(1) 効率化の推進について</b>											
(7) 事務事業の見直しによる効率的な組織の確立 ●毎年度、事務事業の点検・見直しを実施し、状況に応じた効率的かつ機動性に優れた組織体制の確立を図る。	P.20	総務課	B	B	B	B	B	各対策項目について、外的要因等により休止となった項目を除いて、計画どおりの取組みだけでなく、将来にわたって事業を継続していくため、水道局との組織統合などに取り組んできており、結果、26年度には、計画よりも少ない職員数で効率的な組織運営ができた。 今後においても、事務事業の見直しや様々な経費の点検などを行い、更に効率的な組織体制づくりと事業運営に努めていく。	個別意見の提出 6名(下記のとおり)、評価に対する意見無し等 9名	安全に資する人材の確保等の重要性は認識していることから、引き続き安全面を第一に見据えた組織づくりを行うことを前提としつつ、効率的な組織体制が図られるよう努めてまいります。	
(4) 施設整備業務および管理業務の外注化、嘱託化推進による人件費の抑制 ●技術職員、事務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・嘱託化を推進し、人件費総額の抑制に努める。	P.21	総務課	C	E							公営企業の経営総点検など改革プランを取り組んでも住民サイドから見ると厳しい視線と満足すべき評価が得られるとは限りませんので一層の改革推進に努力されたい。
(7) 事業経費等の総点検によるコスト縮減 ●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る。	P.22	総務課	B	B	B	B					この懇話会のあり方について考えると、「効率化」の面で大いに疑問が残ります。これだけの大人数の管理職の方に出席いただいて、さあ協議会一回に要する人件費はいくらになるのでしょうか。そしてそれに見合う便益が生み出されているのでしょうか。公営とはいえ企業の効率化の観点から総合でBとはいかがなものでしょう。
<b>(2) 建設改良について</b>											
(7) 安全運行の確保と将来にわたる事業運営を図るための施設等整備の計画的推進 ●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・更新を進める。	P.23	施設課	B	B	B	B	B	車両や電路設備の改良・更新を計画どおりに進めたほか、軌道の整備について、道路管理者の一部費用負担で交差点改良を行えたため、計画以上に実施できた。また、補助制度については、関係機関と連携を図り、情報収集や制度の拡充を継続的に要望している。 今後も安心して市電を利用していただくため、計画的な施設等の改良・更新により良好な走行環境の確保を図るとともに、補助制度の拡充等を継続的に要望し、財源の確保に努めていく。	個別意見の提出 5名(下記のとおり)、評価に対する意見無し等 10名	本経営計画に記載のとおり、引き続き補助制度の拡充等を要望するとともに財源の確保に努め、また、着実に施設の整備を行ってまいります。	
(4) 補助制度拡充等についての国に対する要望継続 ●LRTシステム整備費補助金制度について、国に対し、補助率の拡充や補助要件の緩和等を引き続き要望する。	P.24	施設課	B	B	B	B					新函館総合計画等を基本とした将来の交通施策等中長期を想定した将来交通の基本的方向性(施設整備やLRT推進計画)により整備を進めること。 計画どおり進んでいることから、今後の方向性のとおり進めていくこと。 電路設備の改良や更新等は、道路管理者と一緒に出来るような工事の場合は、共同でやれる方法を考えてみては。(例えば、2～3年後の予定があった場合、前倒しで工事を行うことがあってもいいのでは。但し、予算の都合もあると思いますが。)

函館市交通事業経営計画(第2次)における各対策の中間評価に伴う経営懇話会意見等と企業局の考え方【個別意見シート】

No.4

対策項目・対策内容	主管課(担当)	H22 H23 評価	H24 評価	H25 評価	H26 評価	H22～H26 中間評価			
						評価	評価理由	経営懇話会意見等	意見に対する企業局の考え方
<b>4 一般会計からの補助</b>						<b>個別意見の提出 7名(下記のとおり), 評価に対する意見無し等 8名</b>			
(1) 施設改善関係に対する補助について ●安定的な経営を図るための施設改善関係を対象に、一般会計から補助を受ける。	P.25 経理課(経理)	B	B	B	B	B	一般会計からの補助については、減価償却費に要する経費や基礎年金拠出金公的負担に要する経費など、概ね計画どおり補助金の交付を受けることができた。今後も経費節減に努めたうえで、引き続き一般会計と協議していく。	引き続き一般会計と協議していくことが極めて重要である。  継続して経費節減に努めてください。  公費補填はぜひ必要です。Bは妥当と存じます。  計画どおり進んでいることから、今後の方向性のとおり進めていくこと。  市の収入が乏しくつつある現状では、なるべく一般会計からの補助は受けないように努力すべきである。 「施設改善関係に対する補助について」について、市電の独立採算へ向けて、不断の努力が求められる。 一般予算を汲み入れるのであれば、市民に還元できる形、料金助成という形を取ることはできないのか。  行政サービス実施コストや退職給与引当金は単年度の損益に関係なく、毎年度一定基準により引き当てをおこなうべき。	事業者の責務として経費節減に努めた上で、公共交通機関として維持できるよう、今後も継続して協議してまいります。
(2) 施設維持保守関係補助に対する補助について ●安定的な経営を図るための施設維持保守関係補助を対象に、一般会計から補助を受ける。	P.26 経理課(経理)	B	B	B	B				
<b>5 累積資金不足額の処理</b>						<b>個別意見の提出 2名(下記のとおり), 評価に対する意見無し等 13名</b>			
(1) 計画期間を目的とする累積資金不足額の解消について									
(7) 一般会計補助金による年次の処理 ●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、本計画期間を目的とする年次計画により解消を図る。	P.27 経理課(経理)	B	B	B	A	A	バス事業の不良債務については、一般会計と協議のうえ、平成26年度補正予算においてバス不良債務解消補助金の増額と軌道事業からの財源充当により平成26年度末で解消した。また、交通事業会計全体の不良債務についても、計画より早く解消した。	たいへん結構でした。  完了したことから特に意見等はない。	-
<b>6 走行環境の改善</b>						<b>個別意見の提出 5名(下記のとおり), 評価に対する意見無し等 10名</b>			
(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									
(7) 電車優先信号設置等に係る関係機関との協議等継続 ●運行の安全性と定時制を確保するため、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図り、引き続き要望する。	P.28 事業課(電車)	C	E			B	接触事故防止による安全性の向上や定時性の確保を図るため、軌道敷侵入時の危険性を周知する自動車運転者向けの啓発リーフレットを、交通安全運動期間での取り組みや自動車学校等を通じて継続的に配付した。また、公安委員会と協議して、自動車運転免許試験所にリーフレットが設置できたほか、レンタカー会社にも働きかけ、リーフレットの設置や注意喚起を依頼でき、意識啓発の強化に努めた。今後も安全で円滑な運行を確保するため、引き続き広報紙やホームページ、リーフレットによる啓発活動を行っていく。	安全確保の観点から、できる限り意識啓発の強化に努める必要がある。事故例の公共空間(学校、公共施設、地下道などのポスター掲出スペースも含む)への掲出などを通じて、一層の工夫をこらす必要がある。  計画どおり進んでいることから、今後の方向性のとおり進めていくこと。  継続して啓蒙活動を進めてください。  道交法での進入規制が難しいのであれば、市条例で進入禁止ではなく進行妨害のような規定を作ることは出来ないのか。  3(2)とも関連する内容ですが、函館の路面電車は、歴史的に見て路線を頻繁に変更してきました。専用軌道でない現状では、走行環境を今以上に劇的に改善することは望めないようですから、利用者の利便性や安全・安定した運行のために、路線そのものも見直してよいのではないのでしょうか。 6(1)(イ)に限ればB評価は妥当だと存じます。	これまでドライバーを対象として実施した啓発活動について、年々、自動車との接触事故が減少してきた実績があることから、今後においても、各委員の意見を参考としつつ効果的な手法について更に検討し、啓発活動に努めてまいります。
(イ) 軌道敷内の電車優先運行についての自動車運転者等への啓発強化 ●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、周知徹底を図る。	P.29 安全推進課	B	B	B	B				
						現在の路線は、中心市街地などにおける公共交通機関としての主要な役割を担っており、また、移設には多額の費用を要することから、事業者としては現行路線での安全運行に努めてまいります。			