

平成28年度第3回 函館市企業局経営懇話会 会議録

【開催日時】 平成28年11月29日（火） 午後3時

【開催場所】 函館市企業局庁舎4階大会議室（アクロス十字街）

【次第】

- 1 開 会
- 2 議 題
  - (1) 平成28年度第2回函館市企業局経営懇話会会議録について
  - (2) 函館市上下水道事業経営ビジョンの素案について
  - (3) 函館市交通事業経営ビジョンの素案について
- 3 そ の 他
- 4 閉 会

【出欠状況】

■委員（出席13名）

（○は出席，敬称略）

所 属 団 体	氏 名	出 欠	所 属 団 体	氏 名	出 欠
公立はこだて未来大学	木村 健一	○	函館市南茅部地域審議会	熊谷 儀一	○
財団法人函館地域産業振興財団	三浦 汀介	○	函館商工会議所	竹内 正幸	○
北海道税理士会函館支部	川田 博仁	○	函館水産連合協議会	吉村健太郎	
北海道電力株式会社函館支店	名畑 優	○	函館地区バス協会	川内 隆靖	○
函館市社会福祉協議会	佐藤 秀臣	○	函館湯の川温泉旅館協同組合	河内 孝善	○
函館市町会連合会	深瀬 晃一	○	一般公募	小泉 正勝	○
函館消費者協会	森元 浩		一般公募	山本 秀治	○
連合北海道函館地区連合会	八木橋正典	○			

■事務局（出席17名）

川越企業局長

- ・ 管理部 渡辺部長，松浦次長，金野総務課長，清本経営企画課長，中村経理課長，島村料金課長
- ・ 上下水道部 鶴巻部長，加保次長，米田管路整備室長，船山計画・管路担当課長，萬年温泉等担当課長，川村浄水課長
- ・ 交通部 川村部長，高坂次長，岩田課長，廣瀬施設課長

1 開 会

2 議 題

(1) 平成28年度第2回函館市企業局経営懇話会会議録について  
－ 会議録原案通り（修正等無） －

(2) 函館市上下水道事業経営ビジョンの素案について

清本課長

それでは、この後の議題としております交通事業経営ビジョンもあわせまして、まずはスケジュールや委員の皆様へお願いしたい事項などについて、ご説明させていただきます。

<資料説明>

それでは、議題の上下水道事業経営ビジョンの素案についてご説明いたします。

事前に郵送でお配りしておりました資料をご用意下さい。

資料は、素案の本編と概要版がございますが、本日は、時間が限られておりますので、概要版をもとに、ご説明させていただきます。

<資料説明>

―――質疑応答―――

深瀬委員

素案（概要版）の1ページ目の右側の部分に、「貯水槽水道の衛生管理の徹底」という項目があります。先日、企業局だよりが届きましたが、その2ページ目のところに「貯水槽の適正な管理」ということが書いていました。むしろ、これからの流れとしては、貯水槽を無くしていこうと。いわゆる直圧の給水ですね。増圧ポンプを含め、このようなところをもう少しアピールした方がよろしいのではないかと思います。これは前回は申し上げましたが、あまり企業局だよりに反映されていないものですから、そのあたりを考慮していただきたいと。また、ビジョンの中にも盛り込んでいただきたいと思います。

それから、2ページ目の上の表ですが、3－（2）－②に「公民連携の推進による効率的な事業の運営」という項目がありますが、どこまで民営化、民に委託する部分を考えているのか。具体的には、水道事業そのものを民営化するという自治体もあるようですが、函館市もどの程度までこの10年間で考えているのか。

それから、同じページの右のところ、水道事業について、「料金体系に関する調査研究を進めます」という、非常に抽象的な表現ですが、具体的に、どのくらいの時期に料金体系の見直しをするのでしょうか。この会議でも何度か申し上げていますが、例えば、従来想定していなかった形で優遇されている料金体系があります。いわゆるスーパー銭湯やレジャー銭湯など。このようなところについて、具体的にこの10年間の計画の中で、いつ頃見直していくのかということです。

また、その下の、「黒字となる見通しである」ということが、下水道事業に書いてあるのですが、市が黒字になる見通しと言っても、私の業界ですと、ある某函館の病院も黒字になったためしが無い。こういう文言を書くということは、この部分について責任の所在というものが行政は曖昧になりやすいので、何処が責任を持ってやっていくんだということを盛り込んでいただきたい。

最後に、PDCAサイクルですが、具体的にはどのくらいの周期を考えているのか。まさか10年ということは無いと思うのですが。PDCAのチェックをするのが私どもの役目という位置付けになっていますが、そのあたりを明確にしてもらいたいと思います。

清本課長

まず、1点目の貯水槽水道の関係ですが、今回の素案の中でも、課題もしくは今後の施策目標の中で、その旨の事を含めた形にしています。素案の本編では、49ページになりますが、「適切な給水装置管理の推進」ということで、主要施策の②に「貯水槽水道の適切な管理」という取組を設定しており、その二つ目に「受水槽が不要となる直結給水方式の普及促進に努めます」ということを盛り込みまして、これまで当懇話会でいただきましたご意見等も踏まえ、そのように、素案に反映させた形で考えていきたいと思っています。

次に、料金体系の見直しの検討についてですが、今回の素案で経営の見通しとして、概略を最後にお示したところですが、この10年間においては、現行の料金水準のまま事業を継続していくために必要な施設整備を行った上で、ある程度の財源が確保できるということでありますので、この10年間の間では、料金の見直しをしなくてもよいとの見通しを持っています。しかしながら、その先の将来を考えると、水道事業については、累積財源が減少傾向となることが予想されますので、この10年間の次の将来を考えて、見直しの検討は、進めていく必要があると考えています。調査研究を進めていくということで、この10年間で検討を進め、その先をどうするかということを考えていきたいということです。

それから、下水道事業の黒字になる見通しということですが、今後の財政状況を見通した中で、下水道事業については、平成7～8年に急速に普及率を上昇させるために污水管の整備を行いまして、その時の企業債償還というものがこれまで大きな負担となっていたところですが、平成37年度以降はその償還が終わり、企業債償還額が年々減っていくということが見込まれますので、ある程度そのような見通しの中でいくと、財政状況としては黒字が確保できるという見込みを立てているところです。

それから、PDCAサイクルの関係ですが、事業環境の変化に伴い、随時、必要に応じて見直しをしていくということになりますが、今回の経営ビジョンについては、中長期的な経営の基本計画となります経営戦略といった意味合いもありますので、その中では3年から5年の間で見直しが必要になってくるのではないかとされていますので、少なくとも中間年となる時期においては、一定の検証を行う必要があると思いますし、それによって、必要に応じて計画の見直しということも出てくるかと思っています。

金野課長

総務課長の金野です。二つ目の公民連携に関する質問ですが、これまで将来の水の安全・安定供給をめざすとともに経営の健全化ということを目指して、収納・滞納整理業務や水道メーター検針業務、処理場や浄水場などに関する業務などについて、民間へ業務委託を実施してきました。今後の公民連携の進め方については、現在、委託している業務におきましても、契約期間が4～5年と長い期間契約している業務が多いのですが、各業務の更新時期にあわせて業務内容の検証を行い、委託可能かどうかをその都度判断しながら進めていくことで考えています。

深瀬委員

1点、もう一度質問ですが、貯水槽を綺麗にすることはもちろん大事ですが、貯水槽を続けるということなのか、それとも、せつかくこの新しい水道事業の10年間のプランニングをしているのですから、今後、貯水槽から直接、増圧も含めた直結給水にしていくのかということをお教え下さい。

清本課長

先程も素案の本編でご説明いたしました。給水装置については、その使用者の考えもあるかと思っています。受水槽が不要となる直結給水方式でも認めますということなので、利用者側の要望に応じてということであり、強制的に直結にするよう指導することにはなりません。水圧の条件などもありますけれども、可能なものは認めていくということで普及促進に努めていくよう考えています。

深瀬委員 直接給水の切替の推進は、今、時代はそうですから。受水槽があまり良くない。色々な面は、それはご存じだと思いますので、これはむしろ衛生管理の徹底というより、受水槽を持たない形で、今、良いものが出てきていますから、そのような推進をこの10年間の間で、是非、やって欲しいと思います。取り入れられるかはわかりませんが、今後、検討してください。

八木橋委員 参考までに教えていただきたいと思いましたが、函館市では将来にわたる人口ビジョンというものを示されていて、それを見ると2060年頃には酷い状況になるなと思いますし、もちろんそのためにインバウンドを含め、様々な施策をしているということは理解しています。今回、ここで、将来の見通しを示していますが、例えば人口の減少というものは、ある意味、今生まれた方を含めてこの先20年30年の大体のイメージは湧くと思うし、この間、人口流出のペースもほぼ変わっていないので、読めるのかなと思っていました。しかし、一方では以外なことに世帯数があまり減っていないのです。夫婦2人暮らしや高齢者の1人暮らしが増えている関係から、世帯数は減っていないのだなと受け止めていました。おそらく、次の交通事業でも出てくると思うのですが、新幹線効果や若松埠頭に大型客船が入るとかバニラ航空だとか、非常に多くの観光客が入ってくるということを含めた、全体を考えた上での見通しだと思うのですが、どのような要素で見通しを作っているのか、参考に教えていただきたいと思います。

清本課長 料金収入の見通しが人口とも関係しておりますので、人口推計、あるいは水道料金や下水道使用料の推計をしていますが、基本的には過去10年の実績の傾向から、人口に相関していると思われるものについては人口を基に推計をし、人口によらないものについては過去の傾向分析を基に水量を推計していますが、観光の要素というのは、上下水道の水量の推計において、過去10年の中では、観光に関する顕著な影響は見られませんので、全体の中に含まれているのかなと思います。また、人口ビジョンとの関係では、今回は、平成38年度を目標としていますので、人口ビジョンの中位推計の人口を基にし、そこから水量を算出しているという推計の仕方をしています。

八木橋委員 世帯数というのは、あまり影響が無いものなのでしょうか。

清本課長 世帯数は、調定件数というものに関係してくると思われませんが、基本料金の部分では世帯数に相関してくると思われしますので、人口減少がそのまま水量の減少に直結するものではありませんが、従量制の部分については人口減少の要素が影響してきますが、基本料金では世帯数があまり減らないという傾向は反映されてくるのかなと思います。

八木橋委員 はい。わかりました。せっかくなので、要望を一つ。最近の様々な議論の中で、公（官）民連携の話が出るのですが、公の部分が小さくなって民にシフトしていくことが非常に良いことのような風潮があるのですが、是非とも必要な職員はしっかりと維持して欲しい、削減ありきで計画しない方が、最終的には良いのかなと思います。要望として述べておきます。

### (3) 函館市交通事業経営ビジョンの素案について

清本課長 先程、ご説明しました上下水道事業経営ビジョン同様に、概要版をもとにご説明させていただきます。

<資料説明>

――― 質疑応答 ―――

河内委員 2点あるのですが、まず、IC化の具体的な導入時期はいつになるのでしょうか。

廣瀬課長 施設課長の廣瀬です。ICカードの状況ですが、現在、年度末をサービス開始時期とし、そこに目標を定めて鋭意進めています。今のところ、ほぼ当初の計画通り作業が進んでいます。サービス開始時期がはっきりとするのは、大体、2月くらいには目処がつくかと思えます。

河内委員 開始の時は、全ての車両がIC化されないという意味が無いので、何両かの車両ということではなく、全ての車両にということによろしいのでしょうか。

廣瀬課長 はい。その通りです。

河内委員 それに関連するのですが、投資計画のところで、「車両費として老朽化した車両に替えて3両の超低床車の購入と17両の車体改良」と書いてあるのですが、今あるレトロな車両について、これだけ文明が進んできて、観光客が函館に来て、ああこういうレトロな電車も良いものだなという感じ方、街が発展していくと逆にコントラスト的に古いものがノスタルジックで良いという、観光資源になると私は思っているのですが、順次、全て新型に変えていくということになるのでしょうか。それとも、ある程度は超低床車を導入しつつ、古いものも残していくということでしょうか。古いものは部品も限界になるので、直していくのもいつまでしか出来ないということで、無理なものなのか。どのような感じなのか伺いたいと思います。

廣瀬課長 部品が続く限りは、各形式1両ずつは残していきたいと思っています。実際には、入手不可能な部品もありまして、このようなものは過去の廃車した車両の部品を大切に保管していますので、このような部品を活用しながら進めてきておりますが、今回のビジョンの中でも同じように、古い車両を全廃するというのではなく、可能な限り残して行くという方針としております。

河内委員 身体の不自由な方やお年寄りにとっては、超低床車は有り難い車両と思いますが、一方で、昔ながらの車両というのも、時代が経てば経つほど希少価値が出てくるのかなとも思っていますので、1台も無くなるということにならない方が、観光および乗車率も高まるのではないかと思いますので、考えていただければと思います。

最後に、昔からアイディアとして言われる方がいて、どれだけの実現性があるか、収益性の向上に繋がるかわかりませんが、路線延伸の話なのですが、函館空港まで電車が延びれば空港利用者の利用がかなり増えるのではないかと、利便性がかなり高まるのではないかと、ということを耳にしたことがあるのですが、それなりの巨額を要するのでしょうか、それに見合う収益があるかわからないのですが、さらなる延伸について検討することはできないのでしょうか。無茶な質問で恐縮ですが。

川村部長 交通部長の川村です。函館空港までの延伸ということですが、私も色々な場面でお話をさせていただいて、例えば、美原まで延ばしたらどうかなど、色々とお話を耳にしているところです。しかし、今、お話にもありましたように、このビジョンでは当然盛り込んでおりませんし、つい2年前に交通事業会計が赤字から脱却したということで、この10年間は少なくとも交通事業として体力をつける時期なのかなと思っております。将来的にそういった話が無いかということになれば、100年後どのようになっているかということもみながら考えていかなければならないと思いますが、直近の10年、15年という期間におきましては、延伸とか、新たな投資といったものは巨額の費用を要しますので、難しいものと思います。例えば50年後など、交通事業に体力がつけば、夢ではないのかなと思っています。

- 深瀬委員 私もレトロな電車，河内委員の意見に賛成なのですが，特に500形の電車は結構な人気があるようです。
- それから，これは確認なのですが，前回，脱線の原因が究明されたということで，ビジョンの中でも安全，安心，信頼といったことが繰り返し述べられていますが，そのあたりのメンテナンスについて，特に謳って無いので含まれていると思いますけれども，もう完了したものでして良いのでしょうか。
- 廣瀬課長 脱線の原因としましては，レール際を埋めているアスファルトが原因だろうと究明しまして，現在，アスファルト片の発生したであろう昭和橋上について改修しているところで，予定では12月上旬くらいまで，レール際のアスファルトを全て，ゴムのパッキンにするということにしています。来年度以降も軌道改良工事の際には，レール際には原則としてアスファルトを使わずゴムパッキンを使っていくこととしております。一部，折返し時に使用する分岐器を改修する箇所については，ゴムを使用することが出来ないためアスファルトを使うこととなりますが，ここにはポイントヒーターが設置されますので，凍上してアスファルトが盛り上がるということは無いですという判断で進めております。何れにしても，来年度以降，順次，レール際に使っているアスファルトは減らしていくという方向です。
- 深瀬委員 項目として，軌道の安全性の強化とか，見る人が見ればわかるので結構なんですけど，何か謳っていただくと，私ども何度か指摘させていただいて，反映されたなということもあるものですから。当然，そうではない区間で再発ということもあるでしょうから，押さえておいていただければありがたいと思います。
- 木村副会長 先程，上下水道事業のビジョンでも出ていたのですが，BCP，業務継続計画の件ですが，交通事業の場合もそういった内容を含んだものがあると思いますが，同じ企業局ですので，それに相当するような計画を明示的に示すとか，もしくは災害対策マニュアルのようなものについても言及された方が良いという印象を持っています。これはご検討いただきたい件です。
- それから，本体の素案の19ページになりますが，投資計画の部分と深く関係が出てくるのですが，車両工場についてです。他の施設についても言えることで，先程，車両についても話題になりまして，その部分は乗降客の目に止まる部分ですが，車両工場についても業務継続計画だとか災害対策マニュアルという観点から，できるだけ早くこの施設についても，堅牢化なり，改修なりを。この場所は観光事業との関係も非常に深く，現状では，本来ここに沢山の鉄道ファンであるとか，工場見学をしたいといった人がいると思いますが，十分な対応が出来ないような状況にあって，非常にもったいない状況であると思いますので，災害対策で，業務継続が十分に担保出来る施設に改修していくという方針とか，今回，まちや地域への貢献とことから他の施策との関連で考えていきますと，一般会計の中で考えていただく方が健全だなと思いますが，計画としては盛り込んだ方が良く思うのですが，いかがでしょうか。
- 清本課長 車両工場の関係ですが，このビジョンの中で改修という形で，具体的なものは盛り込んでおりませんが，将来的に改修の時期がいずれ来るということは間違いない訳です。しかしながら，改修の方法についても，現地点での建て替えになるのか，なかなか検討されていない段階でありますので，少なくともそういった検討に，早く着手しなければならないということは十分に承知しておりますので，ビジョンの中でどのような取り扱いをするかということも含めまして，検討させていただきたいと思います。
- 名畑委員 人材育成のところですが，私も市電を使わせてもらってまして，函館の市電乗務員の接遇については素晴らしいと感じています。他の地域の市電乗務員と比べると，お年寄りや

観光客の方々への対応も適切に出来ていると思いますので、是非、車両や設備などはコストがかかりますので、今、計画されているような人材育成の教育をこれからも継続していただいて、函館の市電の接遇は素晴らしいと誇れるような人材育成を進めてもらいたいと思っています。

河内委員

私は接遇にばらつきがあると思っていまして、これは乗務員だけでなく、我々、民間のサービス業の最たるものの業種などもまさにそうでした、このようにするんだよと優しく受け答えしなければならぬと言っても、そうする方もいるのですが、しない方もいて、そのチェックをどうされているのかお聞きしたいところでした。お客様の中には乗務員の名前を見て連絡する人もいると思うが、何かそのようなチェックの仕組みは作られているのでしょうか。概ね接遇の良い方ばかりなのですが、私も良く電車に乗るものですから、ばらつきもあるなど感じているところでして、チェックシステムを構築して、さらに磨き上げていくということでここに書かれているのかなと思います。

岩田課長

事業課長の岩田です。現在、電車乗務員向けの接遇マナー向上の取り組みということで、乗務員等の接遇研修を年に数回、開催しています。電車乗務員の中から選出をした接遇のリーダーをまずは作って、外部講師によるリーダー研修を行い、その後、リーダーがコーディネーター役になって、各乗務員にグループワークなどで指導・教育したりしています。電車乗務員1人1人、接遇の向上に向けて頑張っていますが、なかなか人材育成は一朝一夕ではいかず、ばらつきがあるのも事実です。他にも、年に5～6回、私どもを含め、添乗指導という形で、外から見たり、乗車して確認したりして指導を行うといったことでも教育しています。苦情や称賛など、多々いただきますが、苦情については特別多いということではありませんが、いただいた苦情については、それを糧として接遇の指導を行っているところです。

河内委員

概ね良い接遇をされているということをお話するのですが、対応が悪かったということをお客様が一番感じているので、この人がこのような時にこのように対応されましたということをお客様がキャッチ出来るような仕組みは作られた方が良いのではないかと思います。アンケート用紙のようなものが置かれているのかわかりませんが、お気づきの点があればこの番号までご意見をお聴かせ下さいというようなものを乗務員の名前の下のところに書くとか。私どものところも、色々と研修を行っても、その時はきちんと出来るのですが。会社を受けに来る人も、どうして受けたいと思ったのか聞くと、私は人と接することが好きで笑顔が良いと思いますと言うのですが、実際に良いと思うことは、みなさん正解を言うのですが、理解しているということと実行することは別なので、お客様にどう接したかということが一番ですから、そのようなところを把握出来る仕組みを作らないといけないのではないかと思います。

深瀬委員

今のことに関連してですが、私どものところも接客業ですが、全く同じです。私どものところは、見える化ということで、カメラを沢山付けています。最初は職員も抵抗があったのですが、職員も良いサービスをしている人とそうではない人、これを一緒にされることは職員にとっても非常に良くないことです。ですから、良い職員、良いサービスをしている職員をきちんと評価するためには、やはり見える化が必要で、今、非常にコストが安いので、お客様がモンスターであることもあります。そういった時にも職員を守るためにということも。職員を守ること、そして、良くない対応をした職員をきちんと分けること、そういうことがわりと簡単に私どもの業界ではやられ始めていて、結構、効果が上がっているようです。

小泉委員

素案に対する質問ではありませんがよろしいでしょうか。企業局だよりのナンバー17に、平成27年度各事業会計の決算のお知らせがあって、この中の資金不足比率について

という項目があるのですが、簡単に言うとこれはどのような意味なのかということ。それから、水道事業会計、公共下水道事業会計、交通事業会計の経営健全化基準の20%の意味について、ご説明いただきたいのですが。

中村課長 経理課長の中村です。企業局だよりの平成27年度各事業会計の決算のお知らせということで、その中で資金不足比率と経営健全化基準という項目があります。企業局の水道、公共下水道、交通事業につきましては、現在、赤字が無いと言いますか、一定程度の財源を持っているということで、この資金不足比率の率というものが出てこないため、バー（横棒）と言いますか、空欄と言いますか、そのような形で表示されております。また、経営健全化基準というものですが、こちらは資金不足の比率が20%を超えるということになると、経営健全化のための計画ですとか、そういったものを作らなければならないという基準が、この20%ということで記載しているものです。

竹内委員 先程の上下水道事業経営ビジョンの方で、直接ビジョンに関係しないものなので、その他ということでご質問したいのですが。21ページのところです。私ども、部会で色々ご意見をいただくのですが、昨今、特に基幹産業の水産加工業でイカの不漁で、下水道使用料の累進度がかなり重荷になっていると、業者さんから意見をいただいて、下段のところで大口の使用者の負担軽減を図ってますということで、平成13年度から4回ということですけども、たぶん今15くらいなんですか。18.5くらいから下げていただいていると思いますが。段階的にこの数値をどのように引き下げたのかということと、函館市の平均は、ほぼ全道の平均だということだと思いますが、これは大口に限るとどのような比率になるのかということです。後日でも結構なので。私どもの部会の方でも、基幹産業の水産加工業がかなり厳しいということなので、解る範囲でお願いします。

島村課長 料金課長の島村です。ビジョン21ページの部分について、累進度の引き下げなどの部分についてお尋ねですが、累進度ということに関しましては、汚水量の区分毎に定められている使用料単価のうち、最初のものに対する割増率のことですが、地域の特性や経済状況を勘案しまして、一般家庭の少量排除者などの使用料負担増に繋がらないよう検討を行い、平成13年度以降4回、内訳を申し上げますと、平成12年度の累進度は2.01倍でしたが、平成13年度の累進度は1.85倍、平成18年度については1.55倍、平成21年度については1.5倍、平成23年度については1.4倍ということで、順次、引き上げてきたところで、大口の方の負担軽減を図ってきたところですよ。もう1点のお尋ねの全国的な大口の比率の部分については、今、手元に資料がありませんので、後日、あらためてという形にさせていただきたいと思います。

三浦会長 他にご意見等ありますか。

各委員 (意見等無し)

### 3 その他

清本課長 その他としまして、先日、新聞等で報道がありましたが、来年春の市電と函館バスで導入します、交通系ICカードの名称等が決定しましたので、担当課長よりご報告します。

岩田課長 <追加配付資料の説明>

深瀬委員 その他としてよろしいでしょうか。先日、北海道保健福祉部の健康安全局食品衛生課というところの方と、この方、温泉の関係をやっているのですが、函館の温泉について話をしたのでんですけども、企業局、保健所の方とも色々温泉の調査を進めているというお話



を聞きました。先程のPDCA, 上下水道でも交通でも出てきましたが, 温泉のことについても, いったい今どのような議論がされているのか。横津山系のところは, 実際, 法律上規制は難しいというお話もされていましたが, 現状, どうなのかということはこのPDCAの理念に則って, 報告をしていただきたいなど。道の方とどのようになっているのかというところをお話していただければ, 私どもも安心出来ると思いますので, よろしくお願ひします。

萬年課長

温泉等担当課長の萬年です。ただ今の件は, 道とのやりとり関係を報告して欲しいということでしょうか。

深瀬委員

はい。多分, 10月20日か21日くらいに, 道では市の方とお話をしてきました。

萬年課長

現在, 湯川地区においても北海道が設置している水位を測る計器類がありまして, そのデータの回収に函館に来ましたが, その時に保健所を含めてお話している内容もあります。内容につきましては, 後ほど, 詳しいものも含めてお話できるような形で整理していきたく思いますので, よろしくお願ひいたします。

#### 4 閉会