

令和6（2024）年度第2回 函館市企業局経営懇話会 会議録

【開催日時】 令和6年10月28日（月） 午後14時00分～午後14時55分

【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 報告事項
 - （1） 函館市交通事業経営ビジョン再改訂（原案）に対する函館市企業局経営懇話会における意見・質問等集約結果およびパブリックコメントの結果報告について
 - （2） 令和5（2023）年度企業局各会計決算の概要について
- 3 その他
 - ・ 市電における輪軸組立作業の点検および請負事業者によるデータ差し替えについて
- 4 閉会

【出欠状況】

■委員（出席12名）

（○は出席，敬称略）

所 属 団 体	氏 名	出	所 属 団 体	氏 名	出
公立はこだて未来大学	白石 陽	○	函館消費者協会	森元 浩	○
北海道大学名誉教授	三浦 汀介	○	連合北海道函館地区連合会	黒瀧 浩二	○
北海道税理士会函館支部	福田 雄基	○	函館商工会議所	竹内 正幸	—
北海道電力ネットワーク株式会社	中村 信吾	○	函館水産連合協議会	布目 征康	—
函館市社会福祉協議会	佐藤 秀臣	○	函館地区バス協会	渡部 浩典	○
函館市女性会議	佐々木 香	○	函館湯の川温泉旅館協同組合	大桃 誠	—
函館市町会連合会	江頭 進	○	一般公募	山本 秀治	○
函館市町会連合会 東部地区協議会	川口 英孝	○			

■事務局（出席27名）

手塚企業局長

- ・ 管理部 臼杵部長，兵庫次長，早瀬総務課長，両角経営企画課長，今野経理課長，杉澤料金課長，加藤収納・滞納整理担当課長，経営企画課4名，経理課2名
- ・ 上下水道部 伊藤部長，田原次長，川村管路整備室長，佐野業務課長，川尻計画担当課長，丹内建設担当課長，櫻井維持管理担当課長，西谷浄水課長，加地終末処理場長
- ・ 交通部 高木部長，廣瀬次長，向出安全推進課長，湊事業課長

【会議発言概要】

開会前

経営企画課長

本日はご多忙中のところ、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。
開会前ではありますが、竹内委員、布目委員、大桃委員におかれましては、所用により欠席されますことをご報告させていただきます。なお、当懇話会の会議録につきましては、後日、公表となりますことをご了承願います。また、発言の際にはマイクをお使いいただきますようお願いいたします。

1 開会

経営企画課長

それでは、これより令和6年度第2回函館市企業局経営懇話会を開会いたします。
次第2の報告事項でございますが、ここからの進行を三浦会長にお願いしたいと思います。三浦会長よろしくお願いいたします。

2 報告事項

三浦会長

それでは、次第2の報告事項でございます。
(1) 函館市交通事業経営ビジョン再改訂（原案）に対する函館市企業局経営懇話会における意見・質問等集約結果および、パブリックコメントの結果報告について、事務局から報告をお願いいたします。

経営企画課長

＜資料説明 1 ページ＞

三浦会長

ただいま事務局から報告がございましたが、各委員から質問等ございましたらよろしくお願いいたします。

ご質問がないようですので、本件については終了したいと思います。
交通事業経営ビジョン再改訂（原案）につきましては、当懇話会からの意見質問等の提出がなかったと報告がありましたので、原案の成案化について進めてもよろしいかと思いますが、委員の皆様よろしいでしょうか。

ご発言がないようですので、原案の成案化について進めてください。
次に、(2) 令和5年度の企業局各会計決算の概要につきまして、事務局から報告をお願いいたします。

経理課長

＜資料説明 2～4 ページ＞

三浦会長

ただいま事務局の方から報告がございましたが、各委員からご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。

白石委員

公立はこだて未来大学の白石です。よろしくお願いいたします。
細かい財政的な項目はあまり分からないのですが、上水道と下水道で建設改良費というのがかなりウエイトを占めていますが、具体的にはどういう内容なのかということと、水道事業と下水道事業で建設改良費の増減が、下水道は計画より上回っていて、水道は計画より下回っていますが、この辺りについてもう少し説明をいただきたいので、よろしくお願いいたします。

経理課長

ただいまのご質問に関しまして、まず、水道事業会計の建設改良費の内訳でございます。建設改良費といたしましては、配水管整備等、施設の更新が主なものとなっております。

白石委員

そこに関して質問ですが、イメージとしてはダム設備管理等は含まれているのでしょうか。また、計画より下回っている理由がありましたら教えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

経理課長	浄水施設等の更新等も含まれております。計画については予定通り行っているところでございますが、入札等の執行差金等による減となっております。
白石委員	わかりました。ありがとうございます。
三浦会長	他にご質問等ございますでしょうか。 はい、どうぞ。
白石委員	先程の件に関しまして、下水道についてもよろしく願います。
経理課長	失礼いたしました。下水道事業についての説明をいたします。建設改良費につきまして、こちらも管渠事業や雨水管等の更新、ポンプ場の設備更新や汚水処理場の機械の更新等が主なものとなっております。
白石委員	わかりました。ありがとうございます。ちなみに、これは毎年同じくらいの予算支出になるのでしょうか。函館市内の下水道管等が結構老朽化していて、修理やメンテナンスが必要だと考えると、どんどん増えていくようなイメージがありますが、経年的に建設改良費がだいたいフラットなのか、どんどん上がってるのか、この辺りについて何かございますか。
経理課長	こちらにつきましても、計画に基づき更新を行っておりまして、多少のふけさめがありますが、計画的に行っているところでございます。
白石委員	わかりました。ありがとうございます。
三浦会長	よろしいですか。では他に何かございますか。 はい、どうぞ。
中村委員	北電ネットワークの中村です。よろしくお願いします。 今ご質問いただいた件の関連ですけど、私も素朴な疑問ということで、上水道の方は入札差金で実績が下回ったというご説明だったかと思えますけれども、だいたい入札によって通常差金というのは発生するかと思えますが、函館市の水道事業の場合は、基本的には計画に対して実績が下回るというのが、計画通りにこなした状態であるという理解でよろしいでしょうか。この年度しか見ていないので分からないのですが、例えば、民間であれば差金で生じた分を別の必要な事業に充てるというようなこともあり得ると思うんですけど、その辺りをもう少しご説明をお願いします。
経理課長	ただいまのご質問に関しまして、主なものとしては入札差金等がございまして、この差金を財源として、違う工事をすることもあります。補正予算を組んで行うこともありますし、場合によっては、計画を変更してその年度に新しい工事をやることもございます。以上でございます。
中村委員	ありがとうございます。そうすると、令和5年度でいうと1億円程度ですが、毎年恒常的に生じてる余剰分というような、そんな理解でよろしいのでしょうか。
経理課長	はい。毎年このような差金は生じております。多少の金額の増減はございますが、差金としてはこのぐらいでしております。
中村委員	わかりました。ありがとうございます。
三浦会長	それでは他の委員の方ございますか。 はい、どうぞ。

白石委員 何度も申し訳ありませんが、交通事業の方で、残額が0円になっており、かなり厳しいという気がするんですが、これはどんどん減っている感じなのでしょうか。今日もこの近くで、路面電車の工事をしていたので、多分、建設改良費だと思いますが、乗車料金収入がなかなか上がらないのに対して、軌道の整備等で逆にコストがかかっていて、バランスがなかなか難しいところがあると思いますが、経年的にどうなのかというところをお聞かせください。よろしくお願いします。

経理課長 交通事業会計の累積財源0円となっているところでございますが、単年度の収支では令和5年度で3600万円の財源不足となっております。軌道改良費もそうですが、施設の維持管理等でコストがかかっております。それに対して、乗車料金の収入が伸び悩んでるというのが原因でございます。こちらについては、経営ビジョンの策定をしておりますまして、来年の12月に料金改定を予定しております。そちらで財源の確保を図ってまいりたいと考えております。
以上でございます。

白石委員 わかりました。ありがとうございます。

三浦会長 それでは次どうぞ。

福田委員 税理士の福田です。交通事業会計の方でお聞きしたいのですが、結構累損がかさんでいて多分深刻な状態だと思います。他の上水道や下水道はBSを見るといい状態だと思います。下水道はBSを見ると少し自己資本が足りない感じはしますが、まあまあいいだろうという感じです。交通の方ですが、損益分岐点とか計算をしてるのでしょうか。よく企業会計で、一応どのくらい変動費率があり、固定費があるから大体このぐらい人が乗ってくれば採算が取れるとか、そういう計算はしているのでしょうか。
以上、よろしくお願いします。

経理課長 損益分岐点についてでございます。損益分岐点の金額としては試算はしていないところでございますが、今後の収支計画を見ながら、建設改良費の計画だとか収入の状況を見ながら、先ほどお話いたしました、料金改定の値上げを考えてまして、収益の確保し収支均衡を図ってまいりたいと考えております。
以上でございます。

福田委員 少し補足で聞いてよろしいでしょうか。こういうのは運行の距離数等と比例して変動費はどんなものなののでしょうか。

廣瀬次長 交通部次長の廣瀬です。これは一般的な話として、路面電車を含め他の鉄道事業もありますが、固定費と呼ばれるものが9割以上あり、電車を走らせても走らせなくても支出がほぼ固まっているというのが実態でございます。運行距離や運行回数が伸びると支出が増えるというのは、ほぼ動力費と人件費になろうかと思います。

福田委員 ありがとうございます。

三浦会長 よろしいですか。他の委員の方は何かございますでしょうか。
ご質問がないようですので、本件につきましては終了したいと思います。

3 その他

三浦会長 それでは、次に、次第3のその他でございます。
事務局から報告事項があります。内容について、事務局から説明をお願いいたします。

経営企画課長	本日ご報告させていただきます項目につきましては、市電における輪軸組立作業の点検および請負事業者によるデータ差し替えについてでございます。 担当課よりご説明いたします。
廣瀬次長	<資料説明 5 ページ> 報告はここまでですが、この騒動の背景等のついてもう少し説明させていただきます。 データ書き換え前の圧入値ですが、請負事業者の所有する圧入機械のメモリー内に記録されており、その数値自体は企業局が指示した値よりも小さかったものの、JISで定める範囲内におさまっておりましたので、安全上の問題はないと判断をいたしました。圧入という作業ですが、車輪を繋ぐ車軸に車輪を外からはめ込む際、強い圧力をかけ、バックゲージが1306ミリメートル±2ミリメートル以内になる位置まで強く押し込みます。この時の圧力値が508キロニュートン以上、867キロニュートン以下とすることを指定しておりました。しかし、実際に作業をやられたときに500キロニュートンをかけた段階で、バックゲージが1306ミリメートル±2ミリメートル以内におさまったということで作業を終了し、試験成績表には500キロニュートンではなくて510キロニュートンと記載をして企業局に提出していたということです。 企業局としては、納入時に試験成績表等の提出を求めて、これに記載の数値を持って合格という判定をしておりましたが、今回の不正を受けて、今後は圧入機械から印字されるチャート紙の提出も求めることで、書き換えの防止の担保とすることといたします。 今回のこの圧入値が小さければ、車輪と車軸の締結力が不十分となり、車軸が回転しても車輪が回らないですとか、逆に車軸が停止しても車輪だけが回ってしまうというような事象が発生することが考えられます。また、圧入値が高ければ車軸または車輪もしくはその双方にダメージを与えますので、車軸が折れたり車輪が割れたりする可能性が生じます。 企業局では、車軸は1年に1度、超音波により目に見えない亀裂をチェックしているほか、バックゲージは3ヶ月毎の定期点検の時に計測して、変位がないことを確認しておりますので、今回の数値書き換えの報告があった時でも、既に安全は確保できていたということが言えます。 大手鉄道事業者であっても、安全な圧入値をエビデンスをもとに定めるとしても、そのようなデータは持ち合わせていないため、国が規制すべきではないのかという意見も多く出されております。そのため、現在、国土交通省において有識者による検証会議が準備されており、輪軸組立時における圧入値の管理方法について一定の指針が出されることになっております。企業局としては、輪軸メーカーの推奨する圧入値により作業指示をしており、今後、国が指針を示したときの対応について考える必要が生じる可能性があります。 いずれにしても、市電の安全を脅かす事象ではなかったということを委員の皆様にはご理解いただきたいと思います。 私からの報告は以上です。
三浦会長	委員の方からご質問等ございますでしょうか。 内容が特殊で、身近な問題ではないので理解しづらい面があると思うのですが、YouTube動画で圧入過程について調べてみると、今、事務局から説明された問題は、現状では致し方ないのではないかと個人的な印象です。今後、国がきちんと数値的な目標値を定めると問題が解決するわけですが、年1回は必ず超音波試験をする説明がございましたので、その試験で異常がなければそんな大きな問題にはならないはずですので、今後の状況を見ながら考えればいいのかという印象ですが、皆さんいかがでしょうか。 はい、どうぞ。
白石委員	会長が仰ったことはその通りだと思います。 質問というよりはコメントになりますが、チェックシートを書いてもらい提出させるということは、逆に企業局のチェックコストが結構ばかにならないと思いますけれども、最終的なご説明で、国でガイドラインが出されれば、そのコストも減るので結果的にはいい方向にいくのではないかと思います。ありがとうございます。

三浦会長	他にございますか。 どうぞ。
中村委員	事実関係をもう少し教えて欲しいのですが、結論としては、この圧入力データというのは函館市の規定なり内規で求めているデータではなかったけれども、検査をしていた京王重機整備株式会社さんが測定した証跡として出した資料の一部に含まれていたという理解でよろしいでしょうか。
廣瀬次長	はい。その通りです。
中村委員	他の検査データを評価することで安全性が担保されるので、結果としては、圧入力データというのは、その安全性を担保する上で、直接的に必要な検査でもデータでもないという理解でよろしいでしょうか。
廣瀬次長	はい。その通りです。
中村委員	そうすると、国でガイドラインを示すというのは何なのか、鉄道事業者に対しては一律のガイドラインを示すということで、鉄道に対して示すのであれば市電も参考までにお使いになられるということでしたが、今お伺いした中では、その安全性を担保するものではないということなので、そもそもその圧入力データを管理すること自体が不要ではないかという気もしたものですからお伺いする次第です。
廣瀬次長	鉄軌道事業者の技術者の会議の中で、国が問題視したのは数値を改ざんしたことであり、なぜ改ざんしなければならなかったのか、その背景をしっかりとすれば、結果的に何か規制をしたところで別な不正がまた起きるのでないかということで、その会議は終わりました。国土交通省としては、それであれば有識者にご意見を伺った上でこの数値の管理のあり方についても少し議論をし、国から一定程度の指針を示したいという回答がありました。 以上でございます。
中村委員	そうすると、国は、圧入力データを管理することだけが安全性を担保するということではないのでしょうかけれども、他の検査と一緒に安全性を担保する効用があるという認識をされており、事業者さんと意見が相違しているということでしょうか。
廣瀬次長	事業者側とは意見の相違がありました。しかしながら、この数値を定めているという事実がある以上は、何らかの理由があるから数値を定めているのだろうということが国の考え方です。したがって、そこをはっきりさせた上で、今後、この数値をどうするのか、また、数値を決めて、そこから外れたものに対する扱いについてどうすべきか、指針を示して、その上でまた議論するというところで会議は終わっております。
中村委員	わかりました。国の指針の示し方次第ということで理解しましたが、場合によっては、事業者側の任意の検査にまかせるということであれば、函館市としてはチェック項目から外すということも選択肢の中にはあるという理解でよろしいでしょうか。
廣瀬次長	今のところ、圧入値に関してどうするかは考えておりませんが、先ほどご説明しましたバックゲージという車輪と車輪の間の計測は継続し、年1回の車軸の超音波探傷による細かな傷や亀裂がないかのチェックは、この問題とは別に継続していくと考えております。
中村委員	わかりました。ありがとうございます。

三浦会長

他にございますでしょうか。
ご発言がございませんようですので、本日の会議日程は以上となります。
それでは、この先の進行を事務局にお返しします。

4 閉会

経営企画課長

三浦会長ありがとうございました。

6月に開催いたしました第1回経営懇話会でご説明させていただきました、交通事業経営ビジョンの再改訂に当たりましては、この度の成案化まで、各委員の皆様には非常にお忙しいなか内容の確認などにお時間をいただきましたこと、誠にありがとうございました。

交通事業経営ビジョン再改訂の成案化後は、後日ホームページにおいて公表させていただきたいと考えております。

以上で本日の日程は全て終了となりますが、本日の会議録につきましては、この後、事務局にて案を作成し、後日各委員に発送させていただき、ご確認いただく形で作成してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして令和6年度第2回函館市企業局経営懇話会を閉会いたします。本日はありがとうございました。