午前 10 時 00 分開議

〇委員長（板倉　一幸）

・　開会宣告

・　議題の確認

1　調査事件

（1）函館市基本構想（2027～2036）（素案）について

〇委員長（板倉　一幸）

・　議題宣告

・　本件については、パブリックコメントの実施に合わせて、９月３日付で企画部から資料が配付されている。

・　内容について説明を受けるため、理事者の出席を求めたいが、よろしいか。（異議なし）

・　理事者の入室を求める。

（企画部　入室）

〇委員長（板倉　一幸）

・　それでは、資料について説明をお願いする。

〇企画部計画推進室新計画策定担当課長（井本　大士）

・　資料説明：「函館市基本構想（2027～2036）（素案）に対するパブリックコメント（意見公募）手続の実施について」（令和８年９月３日付　企画部調製）

〇委員長（板倉　一幸）

・　お聞きのとおりである。

・　本件はパブリックコメント手続を経た後、議案として上程される予定の案件である。先ほどの説明でも、次の議会で議案の上程を予定しているという発言もあったが、先ほどの説明に対する質疑においては、事前審査とならないよう、内容や疑問点の確認などにとどめ、修正や変更を求めるような発言はされないよう御留意いただきながら御発言いただきたい。

・　先ほどの説明について、各委員から発言あるか。

〇金澤　浩幸委員

・　総花的に全部入っている構想だと思った。意見としてだが、10年後を見据えた構想ということで、10年後には間違いなく函館は20万人を切る人口規模のまちになっていくと思う。そこに向けて、どのような施策をとっていくのがいいのかというのを、一つ一つ積み上げていってほしい。

・　一つ一つの項目について、具体的なことは一切書いていないと思って見ている。例えば、12 ページの選択と集中というところがあるが、函館がこの先、生き残っていくために何を選択していくのか、何に重点を置いてまちづくりを進めていくのかをはっきりさせてほしい。今は観光が順調だが、それ一本では到底この先は持たない。そこら辺の具体論をこの先は出していただきたい。

・　17 ページには中小企業への支援等の記載もあるが、この先、同じ業種の会社が何社もあっても仕方ない。会社同士で単価競争し、総額ももらえず従業員の給料も多く払えない。そういう競争をしていくと、そこで働いている人たちの幸福度など有り得ないと思っている。そこは単純な支援ではなくM

＆Ａに取り組んでいくなど、そういう支援もしていただきたいと思っている。この先、ぜひ具体的なところで進めていただきたい。

・　この構想の中で函館市ならではのものはあるのかないのか、そこだけ聞きたい。恐らく、こういうものを作ると、他のまちでもこんな感じになると思う。今回の構想は、函館市として特にこういうものに力を入れたというのがあれば、教えていただきたい。

〇企画部計画推進室新計画策定担当課長（井本　大士）

・　この度、地域資源という章を設け、「地域資源を活かした価値の創出」ということで、函館が有する夜景や食、歴史・文化、自然などの地域資源について、単に活用するだけでなくそれらを磨き上げたり組み合わせたりすることにより、新たな商品やサービス、魅力を生み出していくことを想定しており、こうした取組を付加価値の高い産業やサービスにつなげ、地域経済の活性化を図っていくということを「まちづくりの視点」という章で記載した。

〇委員長（板倉　一幸）

・　今、金澤委員から御発言あったが、具体的なものというのは、前の基本構想を作ったときには実施計画があったが、現在は活性化総合戦略の中で具体論が出るという理解でよろしいか。

〇企画部長（渡邊　学）

・　今、金澤委員からも、この後の具体の部分というお話があったため、少し触れさせていただくと、今回お示ししている基本構想の素案自体は最上位計画に当たるものであるため、目指すべき将来像ということで、10 年後にこういうまちを目指しましょうというビジョンのような形のものである。

・　これについて、次の２層構造である下の実施計画に当たる部分が、今は活性化総合戦略に位置付けられるものになるため、この中で具体的な取組を進めていくこととなる。それにひもづいて、各種計画も同じように取組を進めていくこととなる。

・　各種計画や総合戦略の目指すべきものが、この基本構想のまちの姿だということで、市民の皆さんや企業・行政も目指す目標として、この２つの目標を掲げ、これを目指して取り組んでいこうという内容である。

〇松宮　健治委員

・　説明を伺ってそれはそれで納得している。できたものに関しても、基本的にどこで作ってもこういうふうになるのだろうという感じはある。

・　いつも少し引っかかっていることがあり、体系図にある「目指すまちの姿」の２項目については納得している。「安全・安心で，幸せを実感できるまち」、「魅力にあふれ，活力ある産業のまち」、これは一般市民の方が見ても、すとんと落ちる言葉だが、「まちづくりの視点」の中には市長が普段からしゃべっている横文字がいくつか入っていると思っている。まだ、市民にはなかなか馴染んでない言葉だと思う。

・　ウェルビーイングは私も使うが、全ての市民が本当にウェルビーイングを感じ、向上していると実感できるのかと少し疑問に思っており、これを具体的に進めることは今後、大きな課題だと思う。

・　シビックプライドについては、いろいろな研究者や行政関係者が大事だということで必ず入れる文言であるのはよく分かるが、市民からは「シビックプライドは何の話だ」ということになるのではないかと正直思う。この視点の部分と現実の市民生活との乖離がないか。ここをどう埋めていくのかが

とても大事だと思っており、これから具体的なことをやっていくのだろうが、そういうことを率直に思うため、文言を変えてくれということではないが、現実の市民の実態に根差した計画が今後あるべきだと思う。これから具体的なことを詰めていく中で、やはり市民生活の実態に合わせたものがないと、幾らいいことを言われても市民はピンとこないのではないかと思う。

〇企画部計画推進室新計画策定担当課長（井本　大士）

・　素案におけるこれらの視点は、「目指すまちの姿」の実現や基本方針、各基本施策の取組を推進する中で共通して意識しながら、まちづくりを進めていきたいという考えのもと設定しているものであり、具体的な取組については、今後、活性化総合戦略などの中で検討していくとともに、推進に当たっては、市民や企業、団体など多様な主体と協力しながら実現を図ってまいりたいと考えている。

〇市戸　ゆたか委員

・　私も感想だが、函館市基本構想審議会の委員名簿を見て、各団体の専門家も含めた方々がこの計画を作ったというふうに思っており、内容としては本当にそのとおりでございますということで問題ないのだが、横文字の使い方について、子供から高齢者まで皆さんがこの計画を見たときに、ウェルビーイングやシビックプライドという言葉が結構出てくるため、説明の項目が必要なのかもしれないなどいろいろ思った。そこは考えていただければと思う。
・　実施計画がどのようにできていくのか、実施計画を作るに当たってコストの面でもいろいろあるのだろうと思いながら読んでいた。この構想についてはまず分かった。
・　実施計画は大体いつ頃できるのか。来年度になるのか。

〇企画部長（渡邊　学）

・　活性化総合戦略が実施計画という位置付けになっており、第３期の活性化総合戦略が現在も動いている状態である。そちらは別の課が担当するまち・ひと・しごと創生推進会議で策定したものであるが、この総合戦略を、基本構想を踏まえてもう少し分かりやすい形で見直していくことや、内容にどういった変化・変更が出るかといったことに関しては、この基本構想の素案を、まち・ひと・しごと創生推進会議にも共有しながら、見直すところは見直すということで議論を深めていく必要があると考えている。その流れは今年度から動かしていくことになり、この素案の現状を踏まえながら見据えていくこととなる。ただ、活性化総合戦略に関しては、基本構想の素案という部分だけではなく、今、国が進めている地域未来戦略の動きがある。どこにどういう形で注力をしていくのかということで、国が活性化総合戦略と地域未来戦略の位置付けを示してきているため、そうしたものも十分踏まえながら、まち・ひと・しごと創生推進会議で議論を深めてまいりたいというふうに考えている。

〇市戸　ゆたか委員

・　今年度ということでよろしいか。

〇企画部長（渡邊　学）

・　議論については今年度から進めていく。基本構想については次の議会に議案としてお示ししたいと思っているため、そうしたことも踏まえて、可能であれば来年度から、改訂版で活性化総合戦略を進めていければというふうに思っている。内容については、もう少し議論をしてみなければ来年度すぐからできるかというのは、今、確定的なことは申し上げにくいが、来年の春から変えられるよう、検討を進めている。

〇委員長（板倉　一幸）

・　今の市戸委員への答弁だが、第３期の函館市活性化総合戦略は 2029 年までとなっており、それをそのままその年度で進めていく中で、新しい基本構想のエキスをその中に取り込んで見直しをするなどそういうようなことになるということか。

〇企画部長（渡邊　学）

・　結構幅広の基本構想であるため、大きな内容の変更というよりは、体系的にどう見やすくなっていくか、どの辺に力を入れていくかというところで、もう少し議論の深掘りが必要であると思っている。

〇荒木　明美委員

・　現行の基本構想では「北のクロスロード　ＨＡＫＯＤＡＴＥ　～ともに始める　未来を拓く～」というスローガン的なものがあるが、新しい基本構想では何かスローガン的なものを考えているのか、それをやめる方向なのか伺う。

〇企画部計画推進室新計画策定担当課長（井本　大士）

・　次期基本構想においては、まちの将来像となる「目指すまちの姿」を２つ設定している。暮らしと産業の２つを、まちづくりを支える柱として明確に示すことで、市民に分かりやすく共有できる将来像になると考えたところである。また、ひと・くらし・しごと・都市のカテゴリーで整理した４つの基本方針と、基本方針にそれぞれ３項目ずつ、計 12 の基本施策を位置付け、全体の構成としたところである。

〇荒木　明美委員

・　スローガン的なものはないと理解した。

・　以前の議会において、総合計画のピラミッドの上位である基本構想と、その下に繋がる戦略につき、施策の本数など上と下のつながりが綺麗に見えないということを指摘したが、令和６年３月の定例会の答弁で「今後は基本構想から各種計画や施策に繋がる関係性を分かりやすい体系としてまいりたい」という話があった。ピラミッドの上と下がそれぞれ策定年度が違うため、これらを合わせていくのは結構難しいのではないかと思うが、先ほど部長の御答弁で、中身云々というよりもむしろ体系的に分かりやすくと話されたため、上下の関係がすっきり見えるような形に今後、検討していただけるのではないかと淡い期待を持ったが、そういう理解でよろしいか。

〇企画部長（渡邊　学）

・　今回の基本構想素案にて示しているとおり、前回の構想にあった「北のクロスロード」といったような将来像と違い、はっきり、暮らしと産業が分かりやすい形になるように、伝わりやすいようにということで、２つの大きな目標を掲げており、その下に、ひと・くらし・しごと・都市ということで、４つの基本方針を分かりやすい形で示しており、これに基づき、基本構想の下の活性化総合戦略についても、つながりが分かりやすいようにということで、少し見直しが必要なのではないかと思っている。

・　活性化総合戦略については、その時々の情勢に応じて随時見直すことで、活性化を図っていくことが根底の戦略であるため、そのタイミング、タイミングに合わせ、見直してまいりたいと考えている。

〇荒木　明美委員

・　新幹線や市電、バスの話は含まれていると思うが、鉄道の位置付けはどこで読み取ればいいのか、

または、特に記載がないのかということを伺いたい。

○企画部計画推進室新計画策定担当課長（井本　大士）

・　新幹線に関する記載としては、第２章の本市を取り巻く状況、３「本市の現状・将来展望」の中で、平成 28 年３月の北海道新幹線開業について、一定の観光需要・交流人口の拡大などにつながり、今後予定される札幌延伸を見据え、所要時間短縮によって近づく札幌圏との交流や産業連携をさらに強化し、新たな産業の創出や地域の活性化につなげていくことが重要と記載をしているところである。

・　施策としては、交通インフラの整備として、基本施策⑥「安全で持続可能な都市基盤の整備」で記載しているところである。

○荒木　明美委員

・　新幹線について記載があるのは承知しているが、今日の議題となっているいさりび鉄道にも関わることで、いさりび鉄道に関する資料４に記載されている鉄道事業再構築事業の要件の中に「地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携」というものがある。まちづくりに関する計画において実効性ある取組のようなものが具体的に記載されていることが、国の支援をもらう要件だというふうにあったため、それがこの基本構想の中になくていいのか、下位の計画に入っていればいいのかというところが分からないため、確認のために伺っている。

○企画部計画推進室新計画策定担当課長（井本　大士）

・　公共交通に関しては、基本施策のうち「⑤豊かで快適な生活環境の形成」で公共交通の維持・確保という視点で記載をしており、こちらについては鉄道も含めての公共交通というふうに考えている。

○企画部長（渡邊　学）

・　担当課長から鉄道に関わる記載の部分の説明は申し上げたが、荒木委員から御指摘があったいさりび鉄道における再構築事業の要件の中に含まれる計画の位置付けの話については、函館市も地域公共交通の計画を持っているが、道南全体の地域公共交通計画があり、そこの中でいさりび鉄道の位置付けが明記されていることにより要件がクリアされるというふうに認識している。

○福島　恭二委員

・　前段でも話があったが、市民の中で外国人は一握りであり、高齢化率が 40％近くなっている現状を考えると、まだ横文字には馴染みがない、慣れていないという人が多いと思う。我々、田舎者は横文字を使われれば、偉いのだな、頭がいいのだなと思いがちである。しかし、議会答弁でもそうであるが、横文字ばかりを使って煙に巻いている感じがしてならない。

・　やはり、市民が分かりやすい言葉を使うというのが基本構想の精神だと思う。できるだけ日本語を使って横文字の説明をするような形が好ましいと思う。

○委員長（板倉　一幸）

・　他に発言はあるか。（なし）

・　発言を終結する。

・　議題終結宣言

（2）道南いさりび鉄道の車両更新等について

○委員長（板倉　一幸）

・　議題宣告
・　本件に関わっては、８月21日付で企画部から資料が配付されている。
・　それでは、資料等について説明をお願いする。

〇企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　資料説明：「第11回　道南いさりび鉄道沿線地域協議会配付資料」（令和８年８月21日付　企画部配付）

〇委員長（板倉　一幸）

・　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。

〇浜野　幸子委員

・　資料の説明を受け、北海道と沿線自治体の割合について、８対２ではなく１対１の提案をされたということで、沿線自治体にとってすごく厳しい問題だと思う。自治体の財政が厳しい状態が続いている中、北海道から提案された１対１という負担割合について、沿線自治体である北斗市や木古内町はどのように受け止めているのかお聞きしたい。

〇企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　協議会において、北斗市からは「現在の運行赤字への支援が８対２であれば、全ての費目について、同じ比率である８対２を基本として議論すべきではないか。地域住民の重要な生活交通を維持するという観点からすると、設備投資の１対１というのは非常に厳しく、我々にとって重たい提案であるというふうに受け止めざるを得ない。令和５年の臨時支援補助金の負担割合から道の負担は大きく後退している。そうした部分や、１対１という部分の考え方について詳しく説明願いたい。」との発言があり、木古内町からも「８対２をベースとし、そこからの議論になるという考えに変わりはない。北斗市と同じ考えである。」との発言があったところである。

〇浜野　幸子委員

・　そう思うのが普通ではないかと思う。
・　函館市は観光が大変にぎわって好調だが、いさりび鉄道は開業して10年以上、新聞等を見ると、いろいろな行事をして客を取り込むことに専念しているが、人口減少が進んでいる中で、経営状態がますます悪化している。
・　近年、いさりび鉄道の利用者がますます減っている状況である。その辺がどうなっているか教えていただきたい。

〇企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　いさりび鉄道の開業後の利用者数は、開業した平成28年度は１日当たり1,988人となっていたところ、新型コロナウイルス感染症の影響や、沿線人口の減少、少子化の進行などにより、令和５年度は１日当たり1,456人となっており、年々減少傾向にある。
・　道南いさりび鉄道においては、「いさりび１日きっぷ」などの各種企画乗車券の販売や、観光列車「ながまれ海峡号」の運行など利用促進の取組を行ってきているところである。

〇浜野　幸子委員

・　やはり、止めることができないぐらい減っていると実感している。

・　利用状況が分かったが、こういう厳しい状況であって、人口減少もますます進む中、今後も経営状況が悪くなっていくことに対し、その中でも現状と同じく函館市が支援を継続していくのかどうか、その意義について教えていただきたい。

〇企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　道南いさりび鉄道では、沿線地域の人口減少などに伴う利用客数の減少や、自然災害、鉄道施設の老朽化などによる維持修繕費用の増加、安全運行に係る人件費や車両検査費用の支出増加など、今後も同社を取り巻く環境は厳しいものが想定されるが、通勤・通学・通院など、沿線地域の広域的な生活路線として、また、観光列車やイベント列車の運行など、広域的な観光利用のほか、本州と北海道を結ぶ物流ルートとしての役割も担う、高い公益性を有する路線であると認識しており、同社としても、利用実態を踏まえた列車運行本数や列車編成の見直し、グッズの開発・販売など、収支改善に向けた各般の取組を継続しているところである。

・　こうしたことを踏まえ、市としては、引き続き地域の生活交通路線を維持するための財政的支援や沿線市町・住民で組織する地域応援隊による利用促進の取組などを通じ、同社の経営安定化に向け、支援を行ってまいりたいと考えている。

〇浜野　幸子委員

・　やはり観光事業や生活路線、本州と北海道を結ぶ物流ルートの役割を担っていることを鑑みると、なおのこと北海道が広域自治体としてより多く責任を果たすべきではないかと思う。負担割合の１対１や８対２など、そういうことよりも、北海道自身がもう少し責任を持ってやっていただければと思う。沿線自治体の負担があまりにも重くなると、ますます苦しい状態になると思う。今回の提案をもう１回読み直してみるが、私の意見として申し述べた。

〇福島　恭二委員

・　そもそもこのいさりび鉄道が、将来に向け存続しながら営業を続けていくという決意なのか。これまで計画を５年ごとに見直しをしてきている。私が受け止めている考え方としては、あくまでも新幹線の札幌開業までで、開業後はいさりび鉄道を全部廃止してしまうという考え方が根底にある。だから５年ごとに見直しをしていくというだけの話である。持続可能というか将来的に残すという方針ではないのではないかというふうに思うけれども、その辺をどう受け止めているのか。併せて、開業当時、設備については別として、運行赤字については２市１町で負担をするということで決めたはずであったと思うのだが、その辺のことについて教えていただきたい。

〇企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　現在の赤字に対する負担割合は８対２になっているが、この内訳には設備投資に関する減価償却分も入っているため、これまでは赤字負担の中で設備投資の部分も実質的に支援をしてきたという内容になっている。

〇企画部長（渡邊　学）

・　将来的ないさりび鉄道の在り方というところでの考え方についてだが、現在までの10年間は、いさりび鉄道株式会社の経営計画に基づいて運行してきたところであり、計画に沿って順調に運行を果たしてきた。

・　第２次経営計画に至る段階でも経営計画を策定し５年間続けていくという内容で沿線市町も合意を

して進めてきており、現時点においていさりび鉄道の廃止を見越したような検討、考え方は持っていないところである。

・　一方で、委員からも御指摘あったとおり、沿線人口が減少して運輸収入が減っていくことや、ますます今後、鉄道を担う人材も減っていく。施設の老朽化、対応する人間の労働力、人件費、物件費、その他物価高騰もあるため、そうしたものを踏まえていくと、当然、経営状況は非常に厳しい。

・　今後の検討においては、いさりび鉄道の廃止を考えないということではなく、総合的にいろんな面から検討はしていかなければならないものというふうに考えている。

○福島　恭二委員

・　前段の経営赤字において、減価償却も含んでいるというところは失念していたが、いずれにしても基本的に設備については報告があったとおり、車両を９両譲渡してもらい、そのまま減価償却ということだと思う。経営赤字については皆さんで負担してください、設備投資については譲渡して運行しましょうというのが大原則なのである。こういうことで10年間推移してきている。

・　ここへ来て車両が老朽化して新しいものを買わなければいけないから負担してくださいというような話であるが、私は、これは基本的に「ない」のではないかと思う。当初そういうことで出発した中時間がたって老朽化していくのは当たり前なのだから、同じ手法でやっていくという前提でなければおかしいと思う。

・　そういう前提に立っている中で今の話を聞けば、やはり先ほど言ったように、将来的に新幹線が札幌開業となると、いさりび鉄道もなくなる。はこだてライナーも必要ないものなのである。今の市長は新幹線を現駅に入れるというのだから、新幹線も入ってくる、ライナーもある、いさりびもあるということになり、人口が減って利用者が減少している中で無駄ではないかという議論が出てくる。

・　新幹線が来るということを追求したほうがいいと私は今でも思っている。だから、10年間の間は、一度取り下げて沈めておいて、近くなったら浮上させるということも、やり方としてあると思う。皆さんの意見も聞いて、私はそういう手法を取った方がいいのではないかと思っている。将来的にフル規格の新幹線が入ってくることを前提として考えている中で、新幹線から来たお客さんを現駅まで運んでくるためのライナーを走らせる。ライナーを走らせることと、新幹線が現駅に入ってくるということは一緒ではなく、どちらかをやめざるを得ないのである。だから、新幹線を優先して入れることによって、ライナーは要らなくなる。

・　江差線が廃止となり新幹線が開業した。結果として、並行在来線は廃止された。したがって、２市１町で住民の足を確保するために維持・存続させようということで始まっているわけである。ところが、こうした車両の変更や乗客が減ってきたなど、赤字でやっていけないという話がどんどん強くなってきて、札幌開業した暁に、仮に現駅に新幹線が入ってくるとなれば、２つはますます要らないという発想になってくる。そのときにどうするのかということを考えていかなければならないと思うのだがおそらく現時点で、そういうことも展望しながらこうだという具体的な方針は持ち合わせていないのではないかと思う。そういう将来展望を考えると、仮に今、１対１で負担して車両更新したとしても10年も使わないのである。しかし、新車両だから30年～40年保つ。我々はその負担までしなければならないのかという議論にもなってくる。そういう不確かな将来展望の中で、我々が負担までして維持・存続するのかということで、結局道が負担しないということになればますますやめましょうと

いうことになってくる。将来展望もはっきりしないのに負担だけを求めるというやり方については、いかがかというふうに思う。

・　函館市として「１対１はまかりならん。従来どおりに２対８の割合であれば、了解したわけではないが考えてもいい。」という発言をしたということについては、もっともな話だと思う。少なくとも最終的にそのことを徹底して堅持しながら対応して欲しいと思う。併せて、かつてから市長にも言っているのだが、もし新幹線が現駅まで入れないとなった場合は、いさりび鉄道を活用して、今のライナーの代わりにするほうがベターだなと思っている。だから、北斗市と木古内町と連携して道に当たるようにしたほうがいいという話はしてある。そういう方向で行くべきではないか。少なくとも、新幹線が札幌開業すると経営分離せざるを得なくてこれに同意した。だから新駅から現駅までは、市長に言わせれば、これはもう完全なローカル線なのだから我々の判断でどうにでもなると。やめるのも残すのも我々の判断だというふうに思っているようだが、それもやはり道との関係が深まるものだから勝手に決められるわけがない。だから将来のことを考えれば、やはり新幹線を入れることに力を入れながら、入ってきた暁には、新幹線は100から150ぐらい入ってくると思うのだが、七飯や桔梗などに寄ってお客さんを拾ってくるというわけにはいかないと思う。そういうことを考えると、いさりび鉄道を活用した方が効率化を図れる。ライナーを残すためには、桔梗や七飯の駅舎、ホームなどの設備を JR から買う必要があり、当時の試算でも150億円の初期投資が必要だと言われている。いらなくなってかつ買った暁にはその保守整備がかかる。そういう負の財産をみすみす受ける必要はないと思う。そういったこと考えると、新幹線が入っても200億円、ライナーを残すためにも150億円かかるというのだから、どちらを取った方が将来的に安心かということで答えが出ると思う。そういうことも踏まえながら、検討・対応していただきたいということを強く申し上げる。

〇野沢　友志委員

・　更新により車両がキハ40形から H100形になるということで、JR 北海道の運転手に知り合いの方が何人かいてお話を伺うと、夏、キハは暑いということで、キハ40形の担当になる日は覚悟して乗らなければということで、汗だくになりながら運行されているということもある。利便性としても、バリアフリー対応トイレや車椅子のスペースもあるということで、H100形にすることはすごくいいと思っている。

・　負担割合については資料５に記載があるが、資料４で支援制度や地方財政措置が合わせて５つありこれら全てを受けられたら、22億3,000万円補助があって、それでも総額が29億4,000万円ということだと思うのだが、この５つについて、どの程度対象となりそうなのかお聞きしたい。

〇企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　資料５の左下の注釈にあるとおり、道の提案内容における国庫補助や交付税措置は、あくまで満額充当となった場合を想定した数字であり、現時点で国庫補助の充当等が確実視されているものではない。ここで想定されている先進車両導入支援等事業や、普通交付税措置45%、これらを活用するためには、鉄道事業再構築事業の大臣認定を受ける必要があり、現在、北海道が中心となって準備が進められている状態にある。

〇松宮　健治委員

・　今回の負担割合について、運行赤字が道と市町村で８対２であるのなら、普通はそれを基にして、

設備投資についても８対２を求めるものだと思うので、北海道は理不尽だなと正直思っている。どうしてこういうふうになってしまったのか、この度北海道から提示された負担割合も含めて、協議会におけるこれまでの車両更新の検討等について改めて経緯・経過をお伺いしたい。

○企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　道南いさりび鉄道における車両の在り方の検討については、昨年５月の協議会において令和５年度に設備投資に対する臨時的な支援を実施したことに鑑み、運行赤字と設備投資を分けて協議していくことも含め、支援の在り方について検討を進めていくことを確認し、本年２月の協議会においては、道と沿線市町の負担割合の協議を深化させる前に、第２次経営計画で今後の課題とされていた車両の在り方について、いさりび鉄道とともに具体的な検討に着手していくことを確認したところである。

・　その後、事務レベルの幹事会において、車両を更新する場合のスケジュールをはじめ、車種の選定や車両数、車両検査体制、国庫補助、地方財政措置などの負担軽減策などについて検討を進めてきたところであり、この度の８月の協議会において、幹事会での検討を踏まえた車種・車両数についての資料が示されるとともに、事務局である北海道の考え方として、負担割合の検討に関する方向性の案が示されたものである。

○松宮　健治委員

・　第３回北海道定例議会での補正予算の額を耳にして少し調べてみたところ、補正予算が３９１億円であった。補正予算で４００億円近く積み上げられるのに、全額払っても22億円余りということで北海道は、けちっているのではないかと正直思っている。知事はおそらくここまで知らないのではないか。担当部局の判断で各地方にこれだけの額を押し付けることは理不尽だと思っている。経緯は分かったが今後ともしっかり函館市として主張していただきたいと思う。

○市戸　ゆたか委員

・　車両の設備に関してはトイレが和式だということで、すごく不便だということを言われて、私達も北海道への予算要望の際には、この車両を何とかするべきだということで、国の支援もあるのだからそれを使ってほしいと言い続けてきたのだが、なかなか新しい車両の考え方が示されず、今示されたということである。ただ、その負担割合は１対１ということで、私も非常に理不尽だと思う。北海道も責任を持って予算をつけて、８対２のままでやってほしい。強く函館からも声を上げてほしいと思っている。

・　もし１対１の設備投資でやるとしたら、函館市としての負担割合は2.4億円なのか3.9億円なのか、その辺りをもう一度確認したい。

○企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　現在の沿線市町間の負担割合としては、北斗市が56％で、本市と木古内町が22％ずつ負担することとなっているため、これを機械的に当てはめると、運行赤字と車両を含む設備投資を含めた本市の負担総額は、国庫補助充当後の沿線市町の５年間の負担額である17.5億円の22％相当として、約3.85億円。交付税措置も考慮した実質負担額は約2.42億円と計算されるところである。

○市戸　ゆたか委員

・　仮に設備投資も８対２の割合となるとしたら、函館市の負担額はどうなるか。

○企画部計画推進室新幹線・地域交通政策課長（渡辺　大輝）

・　機械的に計算した数字になるが、運行赤字については５年間で約6,100万円で、設備投資については約1.29億円で、合計1.9億円と計算されるところである。

○市戸　ゆたか委員

・　北海道新幹線の函館駅乗り入れはあまり推進していないが、この乗り入れのこともあり、いろんな意味でこれからお金がかかってくる。負担割合については、やはり今までどおり運行赤字と車両を含む設備投資を８対２の割合でやっていただけないと負担は多くなっていく。そこはきちんと函館市として強く訴えてほしいと思う。

○荒木　明美委員

・　資料４と５は道の資料だと理解した。資料３で車両の導入スケジュール案ということで、令和８年度が方針決定、仕様協議及びメーカー選定というふうになっている。メーカーに正式な見積りをとっているわけではないため、金額も暫定のものだと理解している。令和８年中にメーカーの選定や仕様の検討までするとなると、結構時間がないのではないかというふうに理解をしている。

・　一義的にはこの会社が考えることではあるのだが、市としても負担割合だとか、補助金を出すとかということを考えると、令和８年度にメーカー選定までいくという前提において、市が何か意思決定をするのであれば、今後どういうスケジュールで意思決定をして議会に御説明いただくのか。

○企画部長（渡邊　学）

・　今回、キハ40形の扱いが今後難しくなるというところを発端として、車両の更新を早急にやらなければならないということで、会社と北海道との中から話が出てきた。負担どうこうというところよりも、まず先に車両更新をするのだというところで、お話があったところが発端である。それ以降、私どもも２月に沿線協議会があった際に、車両の在り方としていろいろ挙げられたが、具体に詳細がない中で、とにかく早急に検討するのであれば、協議を重ねたいということで強くお話をしてきた。この間、半年近くの中、こういった資料の状況をお願いしてきた中で、ようやくこの状態で出てきたというところであり、私どもとすれば、まず議会に相談しながらどういった対応をしていくかということも含めて、今まさに検討しているところである。今回委員会でいただいた御意見なども踏まえながら、道を含めて協議会でしっかり議論していかなければならないし、その中で議論が深まった際に、改めて議会の皆様にお示ししながら御意見をいただき、そうした中で決定していきたいというふうに考えている。

・　あくまで再構築事業を活用して車両を導入することを前提に考えた場合のスケジュールは示されているが、それ以上に非常に大きい設備投資の負担であるため、そうした議論をしっかり行った上でなければ先に進めないと考えている。皆様の御理解をいただけるような段階まで協議を深めていけるかどうかに尽きると思っており、しっかり協議会のほうで議論をしてまいりたい。

○荒木　明美委員

・　状況も含めて分かった。開業時にキハ40形が16億円ぐらいだったか。今回が50億円近くということで、これだけ差があることに本当に驚く。設備投資に対する減価償却も赤字の割合で考えているということで、車両の更新も設備投資の一環だと思うのだが、開業前の２市１町と道との話合いの中で、今後車両が変わるときにはこういう考えでいこうなど、そういったことについての話合いはあったのか。

〇企画部長（渡邊　学）

・　車両を将来的にどうしていくか、決まったものはなく、キハ40形の譲渡を受けて運用していくということであった。その運用の先には老朽化、車両の更新というものが大きな課題になるという認識を持った中でスタートしたというふうに認識している。当初の10年間は、設備投資の部分も赤字の中で進めていくということであったが、一度、補正予算による臨時的な支援という形で、一部設備投資に関わる部分に補填、補助した経緯もあり、やはり老朽化が想定以上に進むものは進む。第２次経営計画においては、その部分をはっきり打ち出した状態で、設備投資に関わる部分がこれだけ必要だということが明示されたので、そこに投資、補助をしていかなければならないものが必要だということになっている。一方で、第２次経営計画の中でも車両の扱いは課題にはなっていたけれども、車両自体が経営計画上の数字に表れたものではなかったため、今回のこの内容になっている状況である。

〇荒木　明美委員

・　メーカーにきちんとした見積もりを依頼したら50億円以上になる可能性もある。JR 北海道のほうでメンテナンスができなくなるなど、いろいろと事情が変わることもあると思う。今回議論していく上でも、道と交渉する上でもスタートラインの話はこうだったというのがすごく大事なのではないかと思っている。50 億円近いということで、余りにもかけ離れているというか、当初買ったキハとは全然違うため、交渉が難しくなるとは思うが、何とか８対２の割合でいけるようにしてほしい。

〇委員長（板倉　一幸）

・　他に発言はあるか。（なし）

・　発言を終結する。

・　委員会として、このことについて何かを決めるというようなことではないが、いさりび鉄道は生活交通として大変重要なインフラである。車両を導入するとしても５年間かかるということである。将来どうするのかというのはまた別の問題としてあると思うが、本日の御意見として、概ね１対１ではなく、８対２を基本に負担割合を決めていただきたいというようなことであったため、理事者においては、ぜひ今後の協議に当たりそのことを踏まえて対応いただきたいと思う。

・　理事者は御退室願う。

（企画部　退室）

〇委員長（板倉　一幸）

・　その他、本件について各委員から何か発言あるか。（なし）

・　議題終結宣言

---

(3) 財政健全化に向けた取り組みについて

〇委員長（板倉　一幸）

・　議題宣告

・　本件については、７月28日から７月30日の日程で、松阪市及び阪南市に対して行政調査を行った。各市の取組は非常に参考となり、大変有意義な調査であったと考えている。

・　本件に係る行政調査報告書については、後日配付させていただくが、取り急ぎ、各委員には調査内容の概要を取りまとめた資料を配付させていただいたところである。

・　本日はこれまでの協議や今回の行政調査を踏まえ、調査のポイントとしていた、財政健全化の土壌づくりと、この土壌づくりにおいて着目すべき２つの具体的手法である財政状況の見える化および市民等への協力要請・議論参画機会の充実を中心として、本市における今後の取組の方向性などについて、委員の皆様から、御意見やお考えなどを伺ってまいりたいと考えているが、いかがか。（異議なし）
・　それでは、各委員から発言願う。

〇金澤　浩幸委員

・　松阪市も阪南市も、まず首長の財政に対する危機感がスタートなのだろうというのを非常に感じた。一方で、当市においては前回の選挙で両市長の公約があれもやるこれもやるというようなものだったために、現市長がある程度その公約を進めるために、財政の部分で使いすぎたのではないかという印象を持っている。そうした中で、今後、人口減少により交付税も減額されるほか、函館のまちは市域が広いためにインフラの維持補修費等も当然かかってくる。今後見込まれる事業としては駅前再開発事業、新幹線の並行在来線の問題もある。いさりびの問題も看護学部設置の問題もある。廃棄物の最終処分場の設置も控えている。今後さらに厳しい財政状況になることが見込まれている中で、本市としても来年度に向けて事務事業の見直しや補助金の見直し等を行っているとは思うけれども、さらなる行財政改革が必要だと思っている。これを進めていく中で市民負担等も出てくることを考えると、やはり市長がリーダーシップを発揮していただいて、記者会見等でも、「今後こういう事業を控えているので、このような方向になっていきます。」というようなことを示していただかなければならないのではないかと思う。
・　松阪市が行っているような市民の意識調査については、市長のリーダーシップだけではなく、部局によって、函館市の現状と今後の課題に関わる意識調査はできるのではないかと思っているので、その辺りはやっていただきたい。一方で、阪南市が行ったような財政非常事態宣言は、函館市には少し馴染まないと思うので、先ほど言ったように、市長が記者会見等で今後函館市が抱えている事情を丁寧に説明していただいて、今後想定される市民負担も含めて前広に説明していく必要があるのだろうということを感じた。

〇委員長（板倉　一幸）

・　松阪市は市長就任以降、８年間で300回以上、市民との意見交換会をやっているというようなこともあり、大変重要なことだというふうに思う。

〇福島　恭二委員

・　金澤委員と全く同感でそのとおりだと思っている。やはり、首長がいかに危機感を持って取り組むかである。函館市の財政の硬直化は前から言われているわけで、自分も察知していなければならないはずだ。自由になるお金がなく、突発的なことが出てきてももう何もできないというようなことではなく、小回りが効くような状況にしておくのは首長の務めだと思う。それが少し欠落しているという感じがする中での今回の調査なのだけれども、両市とも本当に危機感を持ち、首長が先頭を切って取り組んでいるということについて、本当に改めてやはりそうあるべきだと感じた。特に阪南市で感じたのは、まずは内部努力だということである。内部の効率化を図ることが市民負担の大前提になる話なのである。そのため、少なくともそのことについてはまず取り組まなければならないのだけれども、

かねてから言っているように、再三皆さんから質問されて、あれもこれもでは駄目だから、集中と選択を熟考してやるべきだという意見を取り入れたつもりなのだろう。しかし、集中と選択について、そこに至るまでの取り組みの何がよくて何が悪かったのかという検証もせずしてやっているということがある。しかし、やはり各市は検証をきちんとしながら、いいのは生かし悪いのを改めるということであった。当然のことなのだが、そういう手法がなされているということも強く感じた。

・　特に阪南市は市民に直接負担を求める前に内部努力をする。例えば公共施設の運営についても、できるだけ黒字にする。市でやっている時に赤字だから市民団体に経営をやらせてみる。それでも赤字だったらやはり駄目だと。だからやめましょうと、こういう手法が随所にとられている。ある意味では狡猾なやり方という感じもないわけではないのだけれども、そういうことで公共施設なるものからどんどん削っているという状況で、それをやり切った場合は市民に負担を求めざるを得ないということになってくる。例えば1,000円の負担だったものは2,000円、3,000円ということになりはしないのかという疑問は感じてきたところであり、あながち手法を全て導入し、そのとおりやるべきものではないのではないかという感じも一方ではあった。ともあれ、両市とも首長が先頭になって、危機感を持って取り組んでいるということについては感銘を受けたので、ぜひ当市でもそういう視点に立って努力してほしい。

○委員長（板倉　一幸）

・　阪南市の例だと、市民生活の負担というか、ある意味削減や切り捨てということも含めてやられていたというようなことも感じたところで、特にそういう意味では市民の理解が必要だということになるのだろう。

○市戸　ゆたか委員

・　松阪市のほうは、委員長が言ったように市長と市民が相当議論していて、その議論を経て最も重視しているのが市議会との連携ということで、市民からたくさん聞いても議会との連携がなければ、前に進んでいかないということもある。私たち議員も市民の代表だという自負があり、たくさんの意見を持っていると思うので、そこが一つ良かった点だと思っている。あとは、借金時計の話があったが、パフォーマンス的なことは少し失敗するのかもしれないというふうに思って話を聞いていた。やはり市民からの意見を丁寧に聞いていくことと、議会との議論をしていくことが重要だと思った。

・　阪南市では、財政非常事態宣言を発出したときの市長と解除したときの市長が交代しているということで、宣言した市長は結局４年後に交代した。そういった意味では、市民との議論も少なければ、こういうことにもなるし、議会との議論が少なければ首長としての存在意義が問われるのではないかというふうに思い、そういうところで非常に勉強になった。やはり、市民不在で財政改革をしていくというのは、矛盾が大きく出てくるということを改めて思った。

○荒木　明美委員

・　皆様がおっしゃるとおりである。やはり現地に行って話を聞くのは大事だと改めて思った。大阪府と阪南市との関係や県から派遣されている方のスタンスなど、そういうところもかいま見れて、充実していたと思う。私は阪南市調査の所見を書かせていただき、そこでも書いているのだが、やはり財政非常事態宣言を出してしまうのは、函館にとっては駄目だなというふうに改めて感じた。一般論として、ある時期に放漫に使ったもののツケは時間差があってその後に出てくる。しかもそれを、選択

肢がない状況で、「今はもう市の財政がこうなっちゃってます。市も頑張るけれど、市民生活もこれだけ下がります。」ということになる前のところの財政規律など、函館のように依存財源が多いまちは、ルールでしっかり見ていかなくてはいけないということを改めて感じた。

・　今、細かい話をしてもいいか。

○委員長（板倉　一幸）

・　どうぞ。

○荒木　明美委員

・　調査内容の概要を取りまとめた資料を全部読んだのだが、８ページで松阪市の保護率が 13.7％となっていたがこれは「‰」かなと思う。あとは、阪南市の財政力指数は函館市よりも良かったと記憶している。ここも少しチェックしていただきたい。あとは 20 ページの質疑のところで、財政調整基金が 46 億円に回復しているというふうになっているのだが、基金全体の話かと思う。その辺りを確認していただければと思う。

○委員長（板倉　一幸）

・　確認する。

○松宮　健治委員

・　私は松阪市調査の所見をまとめた。皆さんと全く同感なのだが、やはり首長のスタンスはとても大事だと改めて思った。調査した２市より函館市のほうが財政状況は悪いのは自明だが、今はまだ市長に対する期待のほうが客観的に大きいと思う。市民が市長の声に耳を傾ける今このときがチャンスだと思うので、実際の財政状況がこういう状況だからと、もっと市長の言葉で市民に理解を求めていくべきだと思っている。オブラートに包んだ言葉より率直に語ったほうがいい。状況が厳しくなってから言うのであれば、どなたが市長をやっても市民は誰も耳を傾けないと思う。

・　普通、財政調整基金の積立てについては、標準財政規模の１割というのが目途なのだが、松阪市は２割を目標としておりすごいと思った。余裕がある財政とない財政では、様々な意味で違うと改めて思った。函館市においていきなり２割というのは無理だと思うが、かなり貯金を取り崩しているので来年は市長選もあるが、辛いこともつらいことも市民に飲んでもらうような政策が必要ではないかと思った。そういう意味で大変ためになる調査であった。

○委員長（板倉　一幸）

・　他に御発言あるか。（なし）

・　今後の調査の進め方についての相談だが、正副としては、次回の委員会でこれまでの調査や本日いただいた御意見等について、取りまとめたものを正副で作成させていただいて、今後の取組の方向性などについて、皆様と協議を行ってまいりたいと考えているが、よろしいか。（異議なし）

・　本件については、今後の取組の方向性などを整理するため、委員会の閉会中継続調査事件とすることでよろしいか。（異議なし）

・　閉会中継続調査事件とすることに決定した本件については、先ほどの理由をもって議長に申し出たいと思う。これに異議ないか。（異議なし）

・　その他、本件について各委員から何か発言あるか。（なし）

・　議題終結宣言

２　その他

○委員長（板倉　一幸）

・　２のその他だが、各委員から何か発言あるか。（なし）

・　散会宣告

午前 11 時 55 分散会