

交通事業経営ビジョンにおける主要施策の取組状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン該当頁)	主要施策	取組状況等	評価	これまでの取組や今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
1 安全で信頼される公共交通	(1) 安全性の向上 (P28)	① 施設の計画的な改良・更新	函館アリーナ前、湯の川温泉電車停留場安全地帯へのスロープ設置、函館駅前電車線路の改良、軌道分岐器(谷地頭)の更新などを実施しました。	B		
		② 運転技能向上への取組推進	立哨、添乗指導に加えて、実際の運行画像を使用した事故防止研修を実施しました。	B		
		③ 安全管理体制の強化	運輸安全マネジメントの推進に向けて、安全方針や安全重点施策を策定し、各種訓練や研修を実施しました。また、安全管理体制を確認するために内部監査を実施しました。	B		
		④ 軌道内電車優先運行についての啓発強化	運転管理者講習会や免許証高齢者講習などにおいて啓発リーフレットを配布(2,900枚)しました。また、企業局だより・ラジオによる広報を実施しました。	B	市民の運転マナーの問題もありますが、効果が上がっているとはとも思えません。	今年度でリーフレットの配布活動が5年目になり、年間約3,000枚の配布がありますが、継続して活動していくことがドライバーの意識向上に対する啓発に繋がると考えております。今後は英語表記のリーフレットを作成し、外国人旅行者の事故防止のためにも、レンタカー会社等への配布も計画しております。
2 便利で快適な輸送サービスの提供	(1) 快適性の向上 (P30)	① 車両の更新・改良	超低床車両1両を導入し、2両の車体改良を実施しました。	B	将来的には、景観に配慮するため蓄電装置を搭載した車両の導入し、架線レス化を検討してみたいと思います。 古い車両は味があって街の景観にも合っている。なくすことは簡単なことかもしれないが、残すことを考えてほしい。なくさないでほしい。 一方でバリアフリー化は重要な部分で車両もだが、安全帯の幅は車いすの方向を変えられない狭さというのは利用者にとっては極めて深刻なこと、特に電動車いすの場合は重さもあるので課題は大きい。難しいことかと思うが先進地は多くあるようなので調査の上、改善を望みたい。	普通鉄道では蓄電方式の電車が走り始めておりますが、発進と停止が頻発する路面電車においては、蓄電装置の耐久性に課題があり、実験段階にあります。架線レス実現のためには、保有車37両すべてを更新する必要がありますので、引き続き、技術開発の進展を見守ってまいりたいと考えております。 古い車両については、動力用モーターなど主要装置の部品入手が非常に困難となっておりますが、既に廃車した同型式の部品を活用するなど、安全性を考慮しながら今後も使用してまいります。 安全地帯の拡幅については、道路幅員変更による自動車交通への影響を考慮しながら、道路管理者等関係機関と協議しており、利用者の多い電停から改良したいと考えております。
		② 職員の接客マナーの向上	接客研修を実施したほか、お客さまから寄せられたご意見に基づきサービスの向上に努めました。	B		
	(2) 利便性の向上 (P31)	① 情報発信の強化	電車ロケーションシステムの導入へ向けた調査を実施しました。	B	十分とは言えません。ローカルニュースや、コミュニティFM、地方紙などへの働きかけを強化してはどうですか。	今後においても、ご意見等を踏まえながら、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。
		② ICカードシステムの活用	IC定期券導入へ向けた取組を進め、平成30年度より運用を開始しました。	B	観光客や来訪者の利便性は大きく向上したと思われます。発行枚数を見ると市民にもすんなりと受け入れられたようです。あとは、高齢者対策とポイント交換の端末機数の増加が課題でしょうか。	高齢者交通料金助成事業などがICカードに変更されましたが、大きな混乱もなく運用されているところです。ポイント交換機の増設については、利用状況を見ながら検討したいと考えております。
		③ 乗客需要に見合った適切な運行本数の確保	ICカードの利用データを基に乗客動向の調査を実施しました。また、マラソンなどのイベントに対応し、増車運行を実施しました。	B	普段はコストとの見合いで、この辺が限界でしょうか。イベント時の運行に工夫の余地は大きいと思います。	これまでもイベント時の増車運行を行ってありますが、引き続きイベント情報の収集に努め、効率的・効果的な運行を行ってまいりたいと考えております。

交通事業経営ビジョンにおける主要施策の取組状況と評価

基本方針	施策目標 (経営ビジョン該当頁)	主要施策	取組状況等	評価	これまでの取組や今後の進め方に対するご意見	ご意見に対する企業局の考え方
2 便利で快適な輸送サービスの提供	(2) 利便性の向上 (P31)	④ 料金体系についての調査研究	IC定期券導入に向けて、割引率や期間などの見直しについて検討を進め、平成30年度より運用を開始しました。	B		
		⑤ 交通機関相互の連携強化	平成28年度末に函館バスと連携しICAS-nimocaカードを導入し、乗り継ぎ割引制度を拡充しました。(平成29年度末発行枚数36,472枚)	B	松風町から駅前の所要時間が長く、電車信号の調整で短縮できないものかと思えます。	交通信号機を管理する警察と機会あるごとに協議を行っておりますが、交差点においては、諸車との接触を避けるため、原則として交通信号が赤現示の時のみ電車の右左折進行を認めるとされております。また、直線路においては、交通信号機の青現示の時間をこれ以上長くすると周辺道路の渋滞にも影響することから、現状での信号の調整は難しいと考えております。
3 まちや地域への貢献	(1) 地域社会への貢献 (P32)	① 地域を支える取組の推進	港まつり花電車の運行や、バル街など地域のイベントに協力した増車運行を実施しました。また、中心市街地活性化事業により、松風町、千代台の停留場を改良しました。	B	五稜郭公園前の電停(松風方面)の道路横断のための信号を降車した人の手押しにできませんか。冬場になった時、寒風の中での信号待ちはきついと思えます。(信号を待ちきれずに道路に飛び出す人が時々見られます)	当該信号機は、深夜帯を除き周期式となっており、前後の交差点信号と連動しておりますことから、全体の道路交通を考えますと、この箇所だけを押しボタン式にして、周期を早めることは難しいと考えております。
		② 人にやさしい公共交通へ向けた取組の推進	超低床車両を導入したほか、函館アリーナ前、湯の川温泉電車停留場の安全地帯にスロープを設置しました。また、松風町、千代台の停留場をバリアフリー対応に改良しました。	B		
		③ 環境負荷の低減	車両の更新に際してエネルギー効率の良い車両を導入しました。また、関係機関と連携してノーマイカーデーなどの啓発活動を実施しました。	B	ノーマイカーデーは知らない市民がほとんどではないでしょうか。関係機関と連携し、さらに運動を進める必要がありそうです。	ノーマイカーデーの広報については、主催が市・環境部ではありますが、環境負荷の低減に役立つ取り組みであることから、企業局のHPIにも掲載するなど、広報にも協力してまいります。
4 経営基盤の強化	(1) 収益力の向上 (P33)	① 市電の利用促進	料金表示器や車内案内に中国語を追加し、多言語化を拡充しました。また、市電沿線で利用促進に係るチラシを各戸に配付(3,700枚)しました。	B	アナウンスの増加が、利用者の快適性を損ねている面もお忘れなく。	車内アナウンスの多言語化については、様々なご意見がありますことから、主要電停のみの放送にするなど工夫をしているところでありますが、今後も利用者が快適に利用できるような努めてまいりたいと考えております。
		② 広告料収入の確保	他都市の広告料金などについて調査を実施しました。	B	もっと、積極的な営業があつてしかるべきかと存じます。	広告代理店と連携するなど、より収益性が高くなる方法について検討してまいりたいと考えております。
	(2) 経営の効率化 (P34)	① コスト縮減の取組の推進	新たな防錆塗料を試験的に車両に塗布し、車体の劣化状況について調査を実施しました。	B	函館市は塩害の受けやすい街です。車両の維持管理においては、防錆塗料は大事な問題です。今後は函館どつくと協議しながら進行するののも一つの方法ではないでしょうか。	これまでも防錆対策については実施してきておりますが、今後も良いものは取り入れたいと考えております。
		② 効率的な組織づくり	他都市の状況について、民間への委託内容などの調査を実施しました。	B		

A : 完了した・計画を上回っている

B : 概ね計画どおりに進んでいる

C : 計画を下回っている

D : 著しく計画を下回っている