

## パブリックコメント（意見公募）実施結果

案件名	函館市交通事業経営計画（第2次）案		
募集期間	平成22年1月15日（金）～2月15日（月）		
意見書提出者	個人（郵送）4人・44件	個人（持参）1人・1件	
	個人（FAX）1人・3件	個人（E-mail）3人・21件	
		合計	9人・69件

### 1 事業経営の基本的な考え方に対する意見

No	意見の概要	市の考え方
1	函館市が活性化するには、交通アクセスが重要である。今の函館市のアクセスは分断されていて、つながりが途絶えているようだ。市電が稼働域を広め、人的流通を促すことによって、街の活性化に大きな役割を果たすのではないか。	公共交通機関は、日常生活における市民の移動性を支える都市の基盤であり、健全な都市環境を形成するうえで重要な都市施設であるとの認識から、他の交通機関との連携強化やまちづくり政策との整合等、より利便性を高めるよう努めてまいります。
2	自家用車の増加が公共交通機関経営不振のひとつと言われているが、公共機関の不便さが自家用車の増加をもたらしたものと思う。	
3	交通事業が積極的な経営方針を掲げているのに、まちづくりの方向性が官民ともに一致していないように思える。 函館市はコンパクトシティーの概念をしっかりと持って、公共施設や買い物場所、事業所などを市電沿線に集める努力を強化するべきだ。分散した人口を集めることで、道路維持費や除雪費、水道などのインフラ整備も効率的にできるようになり、電車利用者以外にもメリットが大きい。	
4	正確さから市電に信頼性を感じている。	今後とも、定時性の高い安全運行を実施してまいります。

### 2 収入に係る対策に対する意見

#### ①料金制度について

No	意見の概要	市の考え方
1	運賃の均一料金制度は、大変前進した政策と感じている。	お客様に利用しやすい料金として、均一料金制度導入の可能性について、具体的検討を深めてまいります。
2	料金の一律化は賛成だが、200円だと収入減が想定される。都電や札幌市営地下鉄等と比較しても210円が妥当かと。2コインでなくても良いのではないか。	

No	意見の概要	市の考え方
3	トワイライトパスの発想を一步進めて、谷地頭温泉や湯の川温泉の入浴券がセットになった割引券を導入することはできないか。	現在も観光施設等との連携に努めておりますが、今後も需要等の把握を進めてまいります。
4	新幹線開業に伴う並行在来線運営会社が発足した場合、共通の1日乗車券、カード乗車券、定期券の直通化など共同企画商品を設定すべき。	乗車券の共通利用には、情報フォーマットの共通化など初期投資に見合う需要が必須ですので、今後、需要等の把握に努めてまいります。
5	現在、1日・2日乗車券が販売されているが、土曜・日曜・祝日に限って500円で乗り放題のイカすカード（名称は公募）を発行してはどうか。札幌では、ドニチカの名称で、休日に500円で地下鉄乗り放題の切符が販売されている。	今後も、お客様の需要等の把握に努め、利用促進につながる乗車券の企画を検討してまいります。
6	バスへの乗継料金40円は安すぎでないか。料金収入や首都圏・関西での他社乗継などと比較すると、60円～100円くらいでも良い。	公共交通機関の利用を促進するための制度であり、御意見を参考とさせていただきます。
7	整理券の発行コスト削減と運賃支払いの円滑化のためにも、ICカード乗車券等の早期導入を希望する。チャージできる場所の設置も視野に入れてはどうか。	利便性の高い新たな料金支払媒体として、ICカード等導入の可能性について、広域的利用を含め調査研究を行ってまいります。
8	ICカード式乗車システムは、今後絶対必要となる。相互利用のため函館バスやJR北海道を巻き込んだ議論が必要。	

## ②乗客サービスについて

No	意見の概要	市の考え方
1	荒っぽい運転は、戒めるべき。	日頃より、職員には、お客様に対し親切に対応し円滑な運転を行うよう指導しておりますが、今後とも、一層きめ細やかな接遇および安全運転を徹底するよう取り組んでまいります。
2	接客態度の向上が必要。	
3	電車が遅れたら素直に謝り、安全運転を心掛けるべき。	
4	運転士は親切な方が多いように思う。むしろ、入口付近に立ったり、携帯をマナーモードにしないなど、乗客の一部のマナーを改善すべき。	今後とも車内の事故防止と公衆迷惑を避けるために、お客様への協力をお願いしてまいります。

No	意見の概要	市の考え方
5	基本的な乗車マナーができない若い乗客が増えている。教育上必要なので、更なる啓発活動を関連機関と積極的に進めて欲しい。	今後とも車内の事故防止と公衆迷惑を避けるために、お客様への協力をお願いしてまいります。
6	信号が変わらなくても発車できる電停では、10分間隔以降の時間帯では、歩行者信号が青になるまで待ってもらう方が、不公平感が少なくなるように感じる。	正確な発着時間は公共交通の重要な使命の一つであり、ダイヤ時間での発車が基本となりますが、電車運行に支障が出ない範囲で状況に応じた対応を行ってまいります。
7	車内にもう一つ両替機があった方が良い。さらに、駅前、五稜郭、湯の川、十字街などの主な電停には、両替機あるいは自動券売機があった方が良い。	車内での増設は管理上課題があり、屋外設置は法的規制の面で難しさがあります。
8	屋根のない電停の近くには、屋根のついたプレハブ様のものがあつたら良い。	屋根が未設置となっている電停につきまして、今後も屋根等を計画的に設置してまいります。
9	バスロケーションシステムのように、5分以上の遅れが生じた場合、各電停でアナウンスや電光掲示などで知らせたい。	電車の運行ダイヤの乱れについてお客様に知らせるため、広報装置の設置について検討してまいります。
10	「利用者懇話会」のような場を設け、利用者からの意見を交通局が直に聞く機会を設けるべき。	乗客サービス向上を図るため、お客様の御意見を伺うことは大切なことと認識しておりますので、その方法について検討してまいります。  ※上記の考え方を踏まえ、計画案の一部を別記のとおり修正します。
11	午後11時以降の運行体制を確立し、午前1時台に終電が欲しい。JR北斗星に接続できると旅行客にとっては便利。	電車の早朝・深夜運行への延長や割引につきましては、乗車需要や採算性も考慮しなければならないことから、今後も電車利用の実態把握をしてまいります。
12	現状では、市電やバスで十分アクセスできる範囲の市民まで、JRのパークアンドトレイン駐車場を利用している。JRの函館発札幌や東北・東京方面への往復割引切符を利用する希望者に、「市電アクセス割引券」のようなものを出すことはできないか。北斗市・七飯・大沼方面の最終列車との連携も考えられないか。	

No	意見の概要	市の考え方
13	修学旅行シーズンは、混雑緩和のため臨時便を適宜運行すべき。	今後とも、臨時便の運行については修学旅行シーズンに限らず、混雑状況に応じて対応をまいります。
14	J R 北海道や函館バスと定期的に会合を開き、連携を模索すべき。	他の交通機関との連携強化のため、定期的協議を図ってまいります。
15	市電に並走するバス路線の運行本数を日中は極力減らし、市電停留所の近くから最寄りの住宅街等を結ぶバス路線を函館バスと検討してみてはどうか。	
16	バスとの連携について、五稜郭公園前電停などモデル地点を定め、あらかじめ指定された時間の電車が到着するまで電停付近で待機し、乗継客を待ってから郊外へ発車する、電車乗継バスのような方式は導入できないか。	
17	路面電車と新幹線との相乗効果を図ることが肝要。	

### ③広告料収入について

No	意見の概要	市の考え方
1	カラフルな広告電車をずっと続けて欲しい。	カラー電車は、高い人気を得ており、今後も積極的な販売に努めてまいります。

### ④利用促進について

No	意見の概要	市の考え方
1	今から脱車社会を想定した生活に、企業、市民が一体となって取り組んでほしい。	環境政策担当部局を中心としたエコ・ライフ推進事業に、積極的に取り組んでまいります。
2	「全市的なエコライフ推進による公共交通の利用促進」とあるが、市電と自転車との連携も強化していくべきではないか。現在も駒場車庫や谷地頭に駐輪場を設けているが、各電停への駐輪場の新設や電停付近の病院・薬局等の駐輪場の提携活用、公共レンタサイクルなどが利用拡大のために考えられる。電車内への自転車持ち込みを導入して欲しい。	現在函館どつく前、谷地頭、駒場車庫前の各電停近くの市有地3箇所駐輪場を設置しております。増設には、箇所の選定、使用条件等様々な課題があり、さらに調査を行ってまいります。
3	自転車とのスムーズな連絡のためにも、各電停に駐輪場を作って欲しい。	自転車の車内持ち込みにつきましては、スペース確保や安全対策等の面で難しさがあります。

No	意見の概要	市の考え方
4	鉄道ファンや子ども以外の客も呼び込めるPR事業の実施を検討して欲しい。市内の服飾や調理などの専門学校を若者の発表の場として利用してはどうか。	今後も多様な皆さんにアピールするPR事業に努めてまいります。
5	箱館ハイカラ號や冬のひかりの電車は、魅力ある電車であり、今年から始まった駅前や五稜郭電停の、次の電車が来る前の音楽、車内の音楽も大変良い。	今後においても「函館」らしさを引き出せるよう、取り組みを進めてまいります。
6	定期的に車庫内見学ツアーを開き、観光コースに組みこんでもらうべき。	現在も年数回、旅行代理店を通じ、市電利用を前提とした車庫見学の受け入れを実施しており、今後も推進してまいります。
7	函館山ロープウェイと乗車システムまたは乗車割引制度の構築が必要。函館市交通局が函館山ロープウェイを事業者として運行するなど、経営統合を検討してはどうか。	現在は、1日・2日乗車券の割引特典として、ロープウェイ搭乗料金が約10%割引となっております。今後とも、観光施設等との連携強化を図ってまいります。
8	青函新幹線開業を目指して、内外の知人に路面電車の利用をPRする、ボランティア親切案内を展開する、路面電車を活用したイベントに参加することを目的に、沿線周辺の住民、企業、病院、商店、一般団体が参加する路面電車沿線地域活性化協議会を構想してはどうか。	現在、市電を活用した様々な取り組みをされる企業・団体へは、申し出により可能な限りの支援をいたしております。今後とも、様々な機会を捉え、沿線周辺の各団体との連携に取り組んでまいります。
9	ホームページ内にブログを作るのは、良いアイデアだと思う。	今後ともホームページを活用した広報内容の充実に努めてまいります。
10	ホームページの充実をお願いする。協力できるNPO法人等との連携も視野に入れた積極的PRを今以上に行う必要があるのでは。	今後ともホームページを活用した広報内容の充実に努めてまいります。
11	広報活動に関して、既存マスコミ以外に鉄道趣味誌を積極的に活用する戦略を立てるべき。	現在も鉄道情報誌を含め旅行誌、タウン誌等への情報提供に努めており、今後も推進してまいります。
12	駒場車庫内で「市電広報室」として、資料や模擬運転台を開放してはどうか。	駒場車庫内では、安全対策上、常時開放は困難ですが、現在も事前に予約いただければ、可能な限り施設や資料展示の見学に対応しております。

### 3 支出に係る対策に対する意見

#### ①効率化の推進について

No	意見の概要	市の考え方
1	支出の経営合理化や人件費抑制等，評価できる内容と思われるが，見えていない部分でまだまだ改善できる部分があるかと思う。	事務事業に係る経費について，総合的な点検・見直しを徹底してまいります。
2	ベテランやOBからの運転・整備技術の継承が急務である。	技術継承は，安全運行を維持するために重要なことと認識しており，計画的に取り組んでまいります。

#### ②建設改良について

No	意見の概要	市の考え方
1	病院や公共施設に近い停留所を重点的にバリアフリー化すべき。	電停のバリアフリー化について，今後も道路管理者と協議のうえ，推進してまいります。
2	超低床電車は計画期間中に2両増備とあるが，運行車両の中に製造50年を超える車両があり安全面・サービス面で懸念されるので，せめてあと1・2両は増備して欲しい。	超低床電車の導入につきましては，建設改良計画全体を考慮したうえで，計画的に進めてまいります。また現有車両については，定期検査に加え，随時必要に応じた補修を行い安全性を確保してまいります。
3	車体改良工事に関しては3両施工する必要はないと思う。各形式とも最低限「1形式1両」は産業遺産としての価値を重んじて「原型のまま」動態保存すべき。	動態保存につきましては，交換部品確保・特殊技術維持に多くの費用を要し難しい面があることから，その他保存活用できる手法を含め模索してまいります。
4	東京都電の後身車両があることを踏まえ，東京都交通局との連携を模索すべき。東京都電との歴史的繋がりを示す車両の恒久的な保存を検討すべき。	
5	ハイカラ號の延命策および冬季運行車として，花電車から復元車両を製作してはどうか。	花電車は昭和11年製車両を昭和46年に装飾車として改造した車両で，復元する場合，現在の安全規格に合致した構造にする必要があり，多くの技術的困難が伴うものであります。

No	意見の概要	市の考え方
6	車体大規模改修は極力原型を保ったまま施工すべき。	改修規模や内容により、改造が必要となる場合もあり、多面的な検討をしてまいります。

#### 4 走行環境の改善に対する意見

No	意見の概要	市の考え方
1	「一般車両の軌道敷地内乗入規制措置の強化を国に対し引き続き要望する」とあるが、すぐにでも、北海道庁や道警に対して、交差点以外の軌道乗入は緊急車両以外、原則禁止してもらおう方向で札幌市電と足並みを揃えて要望すべき。	他の軌道事業者と連携して国等への要望を行うとともに、一般ドライバーに対し、今後も電車優先運行の周知徹底を図ってまいります。
2	市民ドライバーの電車に対する運転マナーの意識の低さは目に余る。	

#### 5 将来的課題に対する意見

No	意見の概要	市の考え方
1	J Rとの接続改良のため、駅前バスターミナルを改良して「函館駅」に「函館駅前」停留所を直結すべき。	軌道延伸の検討につきましては、将来的課題として、交通事業者の見方に限らない、より広範な街づくりの観点から論議を深める必要があります。延伸による利便性の増大と将来需要、施設整備・維持に係る費用対効果や採算性を考慮した検討を進めるうえで、御意見を参考とさせていただきます。
2	経営状態が好転し次第、函館空港や赤川方面への路線延伸を実行すべき。過去に廃止された路線の復活も合わせて検討すべき。	
3	桔梗、七飯方面の人口増加地域に対する手立てとして、五稜郭電停から函館新道方向または函館駅前から桔梗駅まで路線を延長する。	
4	延伸を行うのであれば、費用対効果だけではなく、自家用車利用などからの転移が多く見込まれ、二酸化炭素削減効果が高い路線から行われるべき。多額の費用がかかるからといって、内部検討で終わらせずに、案として市の内外に広く公表できる形にして欲しい。	
5	五稜郭公園経由で渡島支庁へ延伸した場合、美原地区の高齢者の足や、他地域の市民にとって役所や図書館への足になると考える。	

No	意見の概要	市の考え方
6	観光客の利便性を考慮し、湯の川電停から空港への延長のほかに、松風・新川あたりから啄木小公園、競輪場、温泉街、植物園、空港へと、空港―漁火通という路線も理想的と思う。	軌道延伸の検討につきましては、将来的課題として、交通事業者の見方に限らない、より広範な街づくりの観点から論議を深める必要があります。延伸による利便性の増大と将来需要、施設整備・維持に係る費用対効果や採算性を考慮した検討を進めるうえで、御意見を参考とさせていただきます。
7	延伸構想だけではなく、JR函館駅至近への市電乗り入れも考慮されるべき。現状は、乗換客がかなりの距離を乗り換えることを余儀なくされ、旅行者が市電の存在に気付きにくく、他の交通機関に流れる原因にもなっている。新幹線開業時にJRから分離される並行在来線運営会社との連携策にもなりえる。将来的にはバッテリー車両などを活用した並行在来線への直通も視野に入れてよいと思う。	
8	函館駅前電停から併用軌道を延長し、函館駅に乗り入れて、既存のJR路線を利用し、市立函館病院に電車が通ることで、利便性が高まる。	
9	市内の広範囲から利用者呼び込むため、パークアンドライド施設整備を早期に実現して欲しい。競馬場駐車場の平日活用や改築予定の市民体育館駐車場の活用が考えられる。	パークアンドライド施設整備については、公共交通体系のあり方の協議とともに、設置箇所の選定、使用条件等様々な問題があり、将来的課題として調査検討を進めてまいります。
10	パークアンドライドについて、常設の必要はないものとするが、祭事などに合わせて、湯の川地区のパチンコ店、市民会館、堀川町のスーパー、本町近くの旧百貨店跡の娯楽施設など駐車場を持つ地元企業等と提携し、バス会社とも連携して実施するのが適当では。	

## 6 その他の意見

No	意見の概要	市の考え方
1	市職員の利用が少ないように思う。市役所本庁舎など市電沿線の庁舎への通勤利用や休日における積極利用が少ない。庁舎周辺に駐車場を借りるなどせずに、市電などの公共交通機関を利用すれば収入が増加するのでは。	市職員の通勤や休日における公共交通機関の利用については、積極的利用に向けての呼びかけを進めてまいります。
2	運転士は基本的に車庫周辺に居住し、出勤は車を使わないようにすべき。	居住・移転の自由の法的保障や職員個々の事情などから、事業者が職員の居住場所を指定することは難しいところがあります。



No	意見の概要	市の考え方
3	交通局長は、通勤や外勤の際、公共交通機関を使うべき。	交通局長の外勤については他の公務との関係から時間的な制約があり、公用車を用いることがあります。
4	交通局長には、現状を知る生え抜きを据えるべき。他の部局からであれば、実際に「市電」や「公共交通」の現場に触れるべき。	交通局長は、経営を担うために必要な知識を有する者の中から市長が適任者を選任しているものであり、安全運行に関する重大な職責を担うことから、適時、現場査察等を通じ、職員との意思疎通を図りながら、事業の円滑な運営に努めております。
5	J R 北海道や札幌市交通局、東京都交通局等比較的関わりのある事業者との人事交流が必要。	現在、他の交通事業者等との人事交流は行っておりませんが、各種の会議や意見交換の場を通じ共通の課題整理などを行っており、今後も各事業者との連携を図ってまいります。
6	運転士の家族・友人等や非番職員と思われる乗客から料金を徴収しないことがあった。	職員は、定められた取扱い方法で料金收受を行っていますが、今後ともお客様から不審に思われることのないよう指導を徹底してまいります。
7	<p>[函館バスについて]</p> <p>路線の最終が早すぎ、利用したくても利用できない状況にあるので、すべての路線の最終時刻を最低でも21時台まで延長する。</p> <p>日中の時間帯の本数が少なすぎるので、最低でも各路線1時間に4本程度は運行する。</p> <p>通勤帯以外の車両については、大型車両を配置することなく、小型バス等で運行する。</p> <p>路線のあり方について、住人の多い地域を事細かに回りすぎることにより目的地までの所要時間が長時間かかっていることから、走行道路を幹線道路のみとし、住宅地等への乗り入れを中止する。</p>	御意見の趣旨を関係事業者に伝達いたします。

(別記)

函館市交通事業経営計画（第2次）案の修正について

修正前	修正後
<p>計画案5ページ</p> <p>3 収入に係る対策</p> <p>(1) 乗客サービスについて</p> <p>(ア) 職員の接遇マナーと企業意識向上の徹底</p> <p>職員全員に対し、サービス業としての基本である乗客接遇マナーの向上を図るとともに、地方公営企業としての収益性を常に念頭に置く企業意識の徹底に努める。</p>	<p>計画案5ページ</p> <p>3 収入に係る対策</p> <p>(1) 乗客サービスについて</p> <p>(ア) 職員の接遇マナーと企業意識向上の徹底</p> <p>職員全員に対し、サービス業としての基本である乗客接遇マナーの向上を図るとともに、地方公営企業としての収益性を常に念頭に置く企業意識の徹底に努める。</p> <p><u>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。</u></p>

結果の配付場所	交通局管理運輸部管理課（交通局庁舎2階）
お問い合わせ先	交通局管理運輸部管理課 電話 32-1721 FAX 32-1734