

# 函館市地域公共交通総合連携計画 (案)

平成26年 月

函 館 市

# 目 次

	頁
1 函館市地域公共交通総合連携計画の策定について	1
1.1 連携計画策定の背景	1
1.2 連携計画策定の目的	1
2 函館市における公共交通の現状と課題等	2
2.1 公共交通の現状	2
2.2 公共交通の課題	3
2.3 課題解決に向けた検討の方向性	4
3 函館市が目指す今後の公共交通のあり方	5
3.1 目標と基本方針	5
3.2 連携計画の区域	6
3.3 連携計画の期間	7
3.4 連携計画の目標	7
3.5 目指すべき将来像	8
3.6 実現化に向けた具体的な推進施策	10
3.7 施策の実施主体と事業スケジュール	22
4 連携計画の推進体制	23
5 資料編	
5.1 現況調査	24
1 既存計画・調査における公共交通の位置付け	24
2 社会経済状況	27
3 公共交通利用状況	47
5.2 公共交通の利用ならびに通勤・通学アンケート調査	76
5.3 需要変動予測調査	95
5.4 函館市生活交通協議会について	113
1 函館市生活交通協議会設置要綱	113
2 函館市生活交通協議会委員名簿	115
3 函館市生活交通協議会の開催状況	116

## 1 函館市地域公共交通総合連携計画の策定について

### 1.1 計画策定の背景

函館市の人口（国勢調査による）は、1980年の345,165人をピークに減少傾向にあり、2010年では、279,127人となっており、前回調査（2005年）と比較すると15,137人減少し、全国第2位の減少数となっている。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2040年には、総人口174,769人、うち老年人口73,244人（41.9%）と予測されており、総人口の減少と相まって、今後も更なる高齢化の進展が予想されていることから、路線バスをはじめ公共交通機関の果たす役割はますます重要なものとなっていくと考えられる。

本市の公共交通は、路線バス、市電、タクシー、鉄道で構成されているが、市電においては、沿線人口が、平成2年の94,732人から平成22年には68,177人と、20年で3割近く減少しており、今後も利用者数の減少が懸念されているほか、路線バスにおいては、本市特有の扇状地形により函館駅前に向かって路線が集中し、路線が競合するなど非効率な運行がされているとともに、複雑な路線網が形成されており、これらのことがバス利用離れの一因にもなっていると考えられる。さらに、利用者数もこの20年間で約1/3まで減少するなど赤字路線が増加し、バス事業者においては、これまで減便等による効率化に取り組んでいるが、根本的な改善には至っておらず、このままの状況が続けば、更なる路線の廃止や減便など、市民生活に必要な路線の維持が困難な状況となることが予想されている。

このような状況を踏まえ、市民の日常生活において欠かすことのできない公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、利便性の高いサービス提供を目指すとともに、交通機関相互の連携を図りながら、効率的な交通体系を構築することが急務となっている。

### 1.2 計画策定の目的

本市の公共交通については、これまでアンケート調査や現況分析・課題の整理などを行いながら、交通事業者や道路管理者、交通管理者、市民などで構成する「函館市生活交通協議会」において、今後のあり方の検討を進め、本市の公共交通の目指すべき将来像や具体的な推進施策について、取りまとめを行い、今般「函館市における公共交通のあり方検討報告書」として、市に提出されたところである。

本計画は、この検討報告書の内容を踏まえ、市電やタクシー、鉄道の機能を維持することを前提としつつ、バス路線網の再編や基盤整備等による利用環境の改善など、バス交通を中心とした施策を実施するとともに、効果的に交通機関相互の連携を図りながら誰もがわかりやすく、便利で利用しやすい、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指すことを目的とするものである。

地域公共交通総合連携計画とは・・・

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、関係する交通事業者や道路管理者、利用者等で構成する協議会での協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画である。

## 2 函館市における公共交通の現状と課題

ここでは、函館市生活交通協議会が国の補助金（地域公共交通調査事業）を活用して実施した現況調査のほか、市が実施した市民および通勤、通学者を対象としたアンケート調査結果を基に、本市における公共交通を取り巻く現状について整理した。

### 2.1 公共交通の現状

#### 公共交通利用状況

- ・ バス路線は函館駅前に向かって集中し、路線の重複や競合など非効率な運行となっている。
- ・ 市民の外出時の移動手段は自家用車が約 6 割となっており、通勤目的では約 8 割と、さらに自家用車の割合が高くなっている。
- ・ 公共交通利用者は年々減少傾向にあり、特に、路線バス利用者の減少が顕著である。
- ・ 五稜郭や亀田支所前などは、同じ名前のバス停が複数存在し、わかりづらい。
- ・ 函館駅前・五稜郭・亀田支所前・湯倉神社前は、運行便数・乗降客数がともに多く、交通の拠点となっている。
- ・ 道道赤川函館線や道道函館上磯線では、朝夕の時間帯における混雑により、バスの遅延を引き起こしている。
- ・ 東部地区では地域福祉バスや病院送迎バス、スクールバスが運行されているほか、路線バスは慢性的な赤字路線となっている。
- ・ 路線バスでは乗り継ぎ可能な停留所が指定の 8 か所のみ限定されている。

#### 社会経済状況

- ・ 人口は年々減少傾向で、今後も更なる人口減少が予想されている。
- ・ 今後も更なる高齢化の進展が予想され、公共交通の重要性がますます高まると考えられる。
- ・ 市街地の拡散、郊外化が進んでいる。
- ・ 従業者人口は函館駅前、五稜郭、美原、湯川に集中している。
- ・ 運転免許保有率と自動車保有率はいずれも 6 割程度と高い。
- ・ 2015 年度の北海道新幹線開業により、来訪者の増加が見込まれる。

#### 市民ニーズ（アンケート調査）

- ・ 路線バスや市電の満足度は、西部・中央部・東部では「満足である」が高いが、北東部・北部では「不満である」が高くなっており、地区によって満足度に差がある。
- ・ 市民アンケートでは、路線バスや市電を利用しやすくするには、「わかりやすい路線にする」が最も多く、また、「停留所にベンチや屋根を設ける」や「運行情報の発信を充実する」など待合環境に対する要望も多い。
- ・ 東部地区においては、「運賃を安くする」との要望が最も多い。
- ・ 通勤者の改善要望では、「始発・終発時刻を延長する」も多かった。
- ・ 利用環境が改善されたら、市民・通学者の 60%以上が「今より路線バスや市電を利用する」と回答し、通勤者の 45%が「バスや市電で通勤してもよい」と回答している。
- ・ 乗り換え環境が整っていれば、市民と通勤・通学者のいずれも 60%以上が「乗り換えに対する抵抗感はない」と回答している。

## 2.2 公共交通の課題

前述した現状や、函館市生活交通協議会における公共交通のあり方検討での各委員からのご意見をもとに、本市における公共交通の課題を「バス路線網について」、「利用環境・走行環境について」、「利用状況について」の大きく3つに区分して整理した。

### バス路線網について

- ・ わかりづらいバス路線となっている

市内のバス路線は複雑に入り組んでおり、市民アンケートにおいて路線がわかりづらいとの意見が最も多かったことから、誰もがわかりやすいバス路線網へ見直しを図る必要がある。

- ・ 他の交通機関との連携が不十分である

バス路線は函館駅前に向かって集中し、路線の重複や競合など非効率な運行となっていることから、都市構造や収支バランスに配慮するとともに、交通結節機能の強化を図り、他の交通機関と連携した、効率的なバス路線網を構築する必要がある。

- ・ 同じ名前のバス停が複数存在している

五稜郭や美原などの拠点には、同一名のバス停が複数存在し、普段あまり利用しない市民や観光客などの来訪者にとって混乱を招きやすい状況にあることから、バス路線網の再編とあわせて、バス停の集約化を図る必要がある。

- ・ 地区特性に応じた運行形態への見直し

東部地区（戸井、恵山、榎法華、南茅部）では、病院送迎バスやスクールバス等の自主運行バスが無料で運行されているほか、路線バスについては、慢性的な赤字路線となっていることから、地域特性を踏まえ、路線バスとの調整を含めた運行形態の見直しが必要である。

### 利用環境・走行環境について

- ・ 待合環境の整備が不十分である

市民アンケートでは、路線バスや市電を利用しやすくするには、「停留所にベンチや屋根を設ける」や「運行情報の発信を充実する」など、待合環境に対する要望も多いことから、上屋整備やバスロケーションシステムの充実などにより、待合環境の改善を図る必要がある。

- ・ 乗り継ぎ環境の整備が不十分である

市民・通勤通学者のアンケート調査では、6割以上が「乗り換え環境が整っていれば、乗り換えに対する抵抗感はない」と回答しているが、現状では、乗り継ぎできる停留所が函館駅前や五稜郭など8か所に限定されているほか、乗り換えに連動した接続便が設定されていないことから、待合環境の整備と合わせ、乗り換え環境の整備を進める必要がある。また、磁気カードシステムの老朽化も進んでいることから、ICカードシステムの導入に向けた検討も行う必要がある。

- ・ 超高齢化社会の到来に向け、さらなる利用環境の整備が必要である

今後もさらなる高齢化の進展が予想されており、公共交通の重要性がますます高まると考えられることから、低床車両の導入や停留所のバリアフリー化など、高齢者等が利用しやすい環境の整備を進める必要がある。

- ・ **ニーズに合ったダイヤ設定がされていない**

通勤アンケートでは、「始発・終発時刻の延長」に対する要望も多かったことから、通勤に公共交通が利用しやすくなるよう、利用者のニーズに応じたダイヤの設定が求められる。

- ・ **市民や学生からは料金に対する不満も多い**

市民アンケートでは、「均一料金の導入」に対する意見もあったほか、東部地区に居住する方からは、運賃を安くして欲しいとの意見が最も多かった。また、学生からも同様の意見が多かったことから、利用しやすい料金体系の導入が求められる。

- ・ **路線バスの定時性が確保されていない**

一部の道路では、朝夕の時間帯における混雑によりバスの遅延が発生しており、そのことがバス利用離れの一因にもなっていると考えられることから、現状の交通実態を踏まえ、新たなバスレーン区間の導入等により快適な走行環境を整備する必要がある。

## 利用状況について

- ・ **公共交通利用者は年々減少している**

公共交通利用者は年々減少傾向にあり、特に、路線バス利用者の減少が顕著となっている。

市民アンケートでも、市民の路線バスや市電の利用状況は、「年に数回程度」と「この1年間利用していない」の合計が約6割を占め、利用が非常に少ない状況にあることから、積極的な利用促進に努める必要がある。

- ・ **市民の生活は自家用車に過度に依存した状況になっている**

市民の外出時の移動手段は自家用車が約6割となっており、通勤目的では約8割と、さらに自家用車の割合が高くなっている。また、運転免許保有率と自動車保有率でも、いずれも6割程度と高く、自家用車に過度に依存した実態にあることから、公共交通への利用転換に向けた市民の意識醸成を図る必要がある。



### 2.3 課題解決に向けた検討の方向性

以上の課題を踏まえ、課題解決に向けた検討の方向性として、以下の3つが考えられる。

- 1 交通結節機能の向上により、効率的なバス路線網への見直しを図る
- 2 利用環境や走行環境の改善により、サービスレベルの向上を図る
- 3 新たな需要の創出に向け、利用促進および市民の意識醸成を図る

### 3 函館市が目指す今後の公共交通のあり方

#### 3.1 目標と基本方針

路線バスや市電、タクシーなどといった公共交通は、子供や高齢者、障がい者などの交通弱者にとって欠かすことのできない重要な交通手段であり、市民の快適かつ安全な暮らしを実現するため、行政はもとより、交通事業者や市民が相互に連携・協力し、公共交通を将来にわたって維持・確保していく必要がある。

このようなことから、今後の公共交通のあり方においては、収支採算性に考慮した効率的で持続可能な交通ネットワークを構築するとともに、利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供や、利用促進等による新たな需要創出を図る必要があることから、以下のとおり目標および基本方針を掲げ、その実現に向けた各種取り組みを推進していくものとする。

**目標：将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築する**

##### 基本方針 1

- ・交通結節機能の向上による効率的な交通ネットワークの構築

##### 基本方針 2

- ・利用環境や走行環境の改善によるサービスレベルの向上

##### 基本方針 3

- ・新たな需要の創出に向けた利用促進および市民意識の醸成

### 3.2 連携計画の区域

■ 連携計画の区域は、函館市全域とする。



地区区分	町名
(1) 西部地区	入舟町, 船見町, 弥生町, 弁天町, 大町, 末広町, 元町, 青柳町, 谷地頭町, 住吉町, 宝来町, 東川町, 豊川町, 大手町, 栄町, 旭町, 東雲町, 大森町, 松風町, 若松町
(2) 中央部地区	千歳町, 新川町, 上新川町, 海岸町, 大縄町, 松川町, 万代町, 亀田町, 大川町, 田家町, 白鳥町, 八幡町, 宮前町, 中島町, 千代台町, 堀川町, 高盛町, 宇賀浦町, 日乃出町, 的場町, 時任町, 杉並町, 本町, 梁川町, 五稜郭町, 柳町, 松陰町, 人見町, 金堀町, 乃木町, 柏木町
(3) 東中央部地区	川原町, 深堀町, 駒場町, 広野町, 湯浜町, 湯川町 1丁目, 湯川町 2丁目, 湯川町 3丁目, 戸倉町, 榎本町, 花園町, 日吉町 1丁目, 日吉町 2丁目, 日吉町 3丁目, 日吉町 4丁目, 上野町, 高丘町, 滝沢町, 見晴町, 鈴蘭丘町, 上湯川町, 銅山町, 旭岡町, 西旭岡町 1丁目, 西旭岡町 2丁目, 西旭岡町 3丁目, 鱒川町, 寅沢町, 三森町, 紅葉山町, 庵原町, 亀尾町, 米原町, 東畑町, 鉄山町, 蛾眉野町, 根崎町, 高松町, 志海苔町, 瀬戸川町, 赤坂町, 銭亀町, 中野町, 新湊町, 石倉町, 古川町, 豊原町, 石崎町, 鶴野町, 白石町
(4) 北東部地区	富岡町 1丁目, 富岡町 2丁目, 富岡町 3丁目, 中道 1丁目, 中道 2丁目, 山の手 1丁目, 山の手 2丁目, 山の手 3丁目, 本通 1丁目, 本通 2丁目, 本通 3丁目, 本通 4丁目, 鍛冶 1丁目, 鍛冶 2丁目, 陣川町, 陣川 1丁目, 陣川 2丁目, 神山町, 神山 1丁目, 神山 2丁目, 神山 3丁目, 東山町, 東山 1丁目, 東山 2丁目, 東山 3丁目, 美原 1丁目, 美原 2丁目, 美原 3丁目, 美原 4丁目, 美原 5丁目, 赤川町, 赤川 1丁目, 亀田中野町, 北美原 1丁目, 北美原 2丁目, 北美原 3丁目, 水元町, 亀田大森町, 石川町, 昭和 1丁目, 昭和 2丁目, 昭和 3丁目, 昭和 4丁目, 亀田本町
(5) 北部地区	浅野町, 吉川町, 北浜町, 港町 1丁目, 港町 2丁目, 港町 3丁目, 追分町, 桔梗町, 桔梗 1丁目, 桔梗 2丁目, 桔梗 3丁目, 桔梗 4丁目, 桔梗 5丁目, 西桔梗町, 昭和町, 亀田港町
(6) 東部地区	
戸井地区	小安町, 小安山町, 釜谷町, 汐首町, 瀬田来町, 弁才町, 泊町, 館町, 浜町, 新二見町, 原木町, 丸山町
恵山地区	日浦町, 吉畑町, 豊浦町, 大洞町, 中浜町, 女那川町, 川上町, 日和山町, 高岱町, 日ノ浜町, 古武井町, 恵山町, 柏野町, 御崎町
楸法華地区	恵山岬町, 元村町, 富浦町, 島泊町, 新恵山町, 絵紙山町, 新八幡町, 新浜町, 銚子町
南茅部地区	古部町, 木直町, 尾礼部町, 川汲町, 安浦町, 臼尻町, 豊崎町, 大船町, 双見町, 岩戸町



### 3.3 連携計画の期間

- 連携計画の期間は、中長期的に取り組むべき課題も含まれていることを考慮し、平成26年度から平成35年度までの（10年間）とする。

### 3.4 連携計画の目標および指標

函館市地域公共交通総合連携計画を着実に推進していくため、目指すべき指標を選定し、その達成度を確認するため、以下のとおり数値目標を設定する。

指標については、バス利用者である市民の方々への分かりやすさに考慮するとともに、適宜検証可能となるよう、継続して評価可能なものとする。

指標①：「わかりやすい路線」への改善を望む割合	
評価方法	市民アンケートにおける「路線バスや市電をもっと利用しやすくするために必要な改善点」で評価する。
目標値	13.5%（平成24年度） → 5.0%以下（平成35年度）
平成24年度に実施した市民アンケートにおいて「路線バスや市電をもっと利用しやすくするために改善が必要だと思うのは何か」との質問では、「わかりやすい路線にする」との回答が最も多く、全体の13.5%であったが、平成35年度には5.0%以下まで減少させることを目標に、誰にでもわかりやすい路線へバス路線網の見直しを図る。	

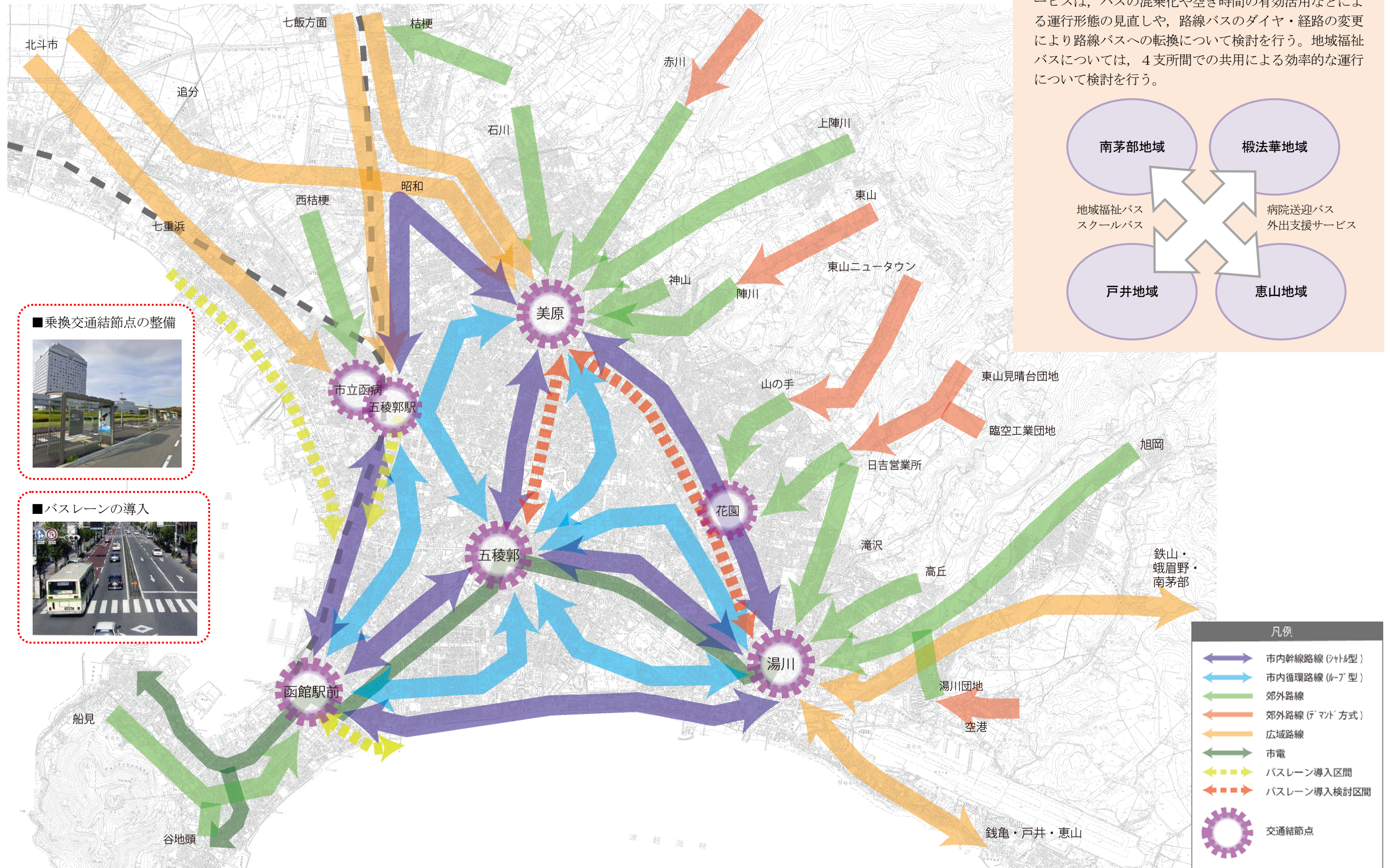
指標②：市民の路線バスや市電に対する満足度	
評価方法	市民アンケートにおける「路線バスや市電に対する満足度」で評価する。
目標値	22.5%（平成24年度） → 50.0%以上（平成35年度）
平成24年度に実施した市民アンケートにおいて「路線バスや市電についてどう感じているか」との質問では、「満足である」との回答が22.5%であったが、平成35年度には50.0%以上とすることを目標に、公共交通サービスレベルの向上を図る。	

指標③：路線バスや市電を「この1年間利用していない」とする人の割合	
評価方法	市民アンケートにおける「路線バスや市電の利用状況」で評価する。
目標値	28.9%（平成24年度） → 15.0%以下（平成35年度）
平成24年度に実施した市民アンケートにおいて「路線バスや市電をどの程度利用しているか」との質問では、「この1年間利用していない」が2番目に多い28.9%であったが、平成35年度には15.0%以下まで減少させることを目標に、利用促進および市民意識の醸成を図る。	



### 3.5 函館市の公共交通の目指すべき将来像（イメージ）

市内の都市拠点および生活・交流拠点に交通結節点を整備し、ゾーンバスシステムを中心とする効率的な公共交通ネットワークを構築する。





## □ 効率的な交通ネットワーク構築に向けた基本的な考え方

### 1 都市の核を中心としたネットワークの構築

「函館駅前」, 「五稜郭」, 「美原」, 「湯川」といった商業や観光における都市拠点と, 「市立函館病院」, 「五稜郭駅」, 「花園」といった生活・交流拠点の, 7つの拠点を「都市の核」に位置付け, 核を中心としたネットワークを構築する。

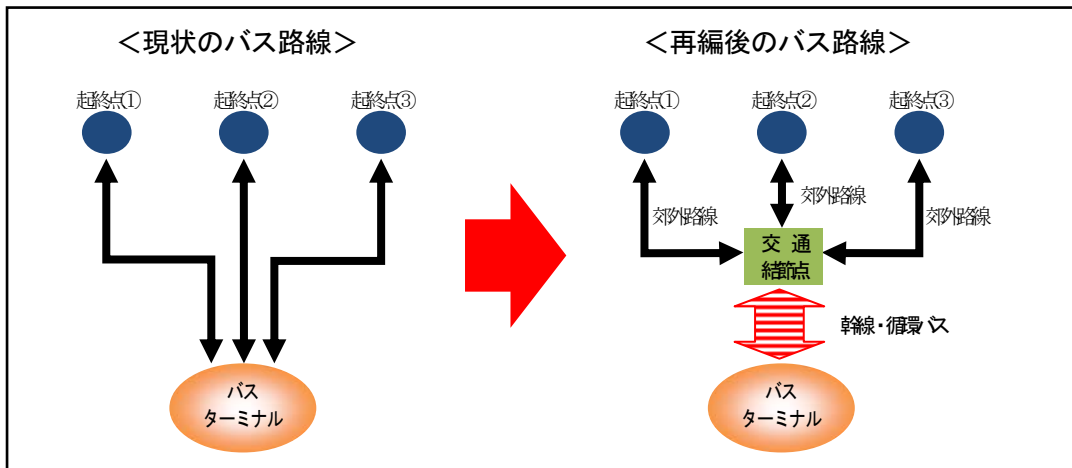
### 2 交通結節点を整備し, 交通機関相互の連携を強化する

路線バスや市電, JR, タクシーなどの多様な交通機関が結節する駅や, 商業施設・医療機関等が集積する地域拠点などに, 交通機関相互の乗り継ぎ利便性が向上するような「交通結節点」を整備し, 交通ネットワーク全体としての効率化・持続化を図る。

### 3 定時性・効率性を向上させるため, ゾーンバスシステムを導入する

現状のバス路線は, 地域の要望を踏まえた路線となっている一方, 一つひとつが長大路線となっており, 「定時性が確保されていない」, 「わかりづらい」といった状況にあるため, 路線をそれぞれの役割に応じて5つに分類し, 定時性の確保と運行効率の向上を図るとともに, 誰もがわかりやすい路線網とする。

※ ゾーンバスとは, 長くて複雑なバスシステムを整理して, 途中に拠点を設け, 市街地までの基幹バスと末端部の支線バスとに分けることにより, 定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組み



#### ＜路線種別と役割＞

路線種別	路線の役割
市内幹線路線 (シャトル型)	・ 主要な交通結節点を結ぶ路線で, 高頻度の運行により, バスによる基幹軸を形成する。
市内循環路線 (ループ型)	・ 幹線路線周辺的生活拠点と地域拠点である交通結節点を結ぶ。
郊外路線	・ 道道函館上磯線 (通称: 産業道路) より外縁部の居住地と交通結節点である生活・交流拠点を結ぶ。 ・ 地区の需要に応じた路線, 運行サービス, 車両などを提供する。
広域路線	・ 東部地区や近隣市町と市内の交通結節点を結ぶ。 ・ 地区の需要に応じた路線, 運行サービス, 車両などを提供する。
デマンド路線	・ 道道函館上磯線 (通称: 産業道路) より外縁部の少数集落地域において, 事前予約により郊外路線の起終点を延長して運行する。 ・ 地区の需要に応じた路線, 運行サービス, 車両などを提供する。

### 3.6 実現化に向けた具体的な推進施策

目標の実現に向け、基本方針に基づき、以下に掲げる各種施策を推進する。

#### 目標：将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築

##### 基本方針 1

##### 交通結節機能の向上による 効率的な交通ネットワークの構築

交通結節機能を強化し、ゾーンバスシステムを中心とした、市民をはじめ来訪者にとってもわかりやすいバス路線網へ再編するほか、地区特性に応じた運行形態への見直しを図る。

バス路線網の再編  
(バス路線網の再編, 系統番号の見直し)

交通結節機能の強化  
(交通結節点の整備)

地区特性に応じた運行形態への見直し  
(東部地区バスの運行形態の見直し, デマンド方式の導入)

##### 基本方針 2

##### 利用環境や走行環境の改善による サービスレベルの向上

誰もが利用しやすい公共交通を目指し、利用環境や走行環境の整備・改善により公共交通サービスレベルの向上を図る。

待合環境の改善  
(停留所・停留場の上屋整備, 情報発信の充実)

乗継ぎ利便性の向上  
(乗継割引制度の充実, ICカードの導入)

ユニバーサルデザインの推進  
(低床車両の導入, 車いす対応タクシーの導入)

目的に応じたダイヤの設定  
(始発・終発時刻の延長, 朝夕の急行便の運行)

利用しやすい料金体系の導入  
(均一料金制・ゾーン料金制の導入)

快適な走行環境の整備  
(バスレーン・公共車両優先システムの導入)

##### 基本方針 3

##### 新たな需要創出に向けた 利用促進および市民意識の醸成

自動車への過度な依存からの是正に向け、公共交通への利用転換などによる新たな需要の創出を図る。

モビリティマネジメントの推進  
(出前講座の実施, おでかけマップの作成)

ノーマイカーデーの推進

イベント開催や企画切符の販売

□ 具体的な推進施策の概要等

基本方針 1 交通結節機能の向上による効率的な交通ネットワークの構築

■ バス路線網の再編	
<p><b>施策の背景とねらい</b></p>	<p>▽路線バスは、幹線道路と横断的な路線が入り組み、複雑な路線網が形成され、また、特有の地形のため駅前に向かって路線が集中し、路線が競合するなど非効率的な運行となっている。</p> <p>▽市民アンケートでは、バスや市電をもっと利用しやすくするために改善すべき点として「わかりやすい路線にする」との回答が最も多かったことから、市民にとってわかりづらく、利用しづらいものになっており、そのことが利用離れの一因にもなっている。</p> <p>▽現在の路線バスの系統番号は、函館バス(株)が市営バスの移管を受けた当時から、大きな変更はされておらず、利用者にはわかりづらいものとなっている。</p>
<p><b>今後の取り組み</b></p>	<p><b>【バス路線網の再編】</b></p> <p>▽路線バスを将来にわたって持続可能なものとするため、ゾーンバスシステムを中心とする効率的で誰にとってもわかりやすいバス路線網へ再編する。</p> <p>▽個別路線の検討にあたっては、需要変動予測調査の結果を踏まえ、さらに詳細な分析・検証を行う必要があることから、必要な調査を実施のうえ、収支採算性に配慮しながら、事業者である函館バス(株)と十分協議を行う。</p> <p style="text-align: center;">～ゾーンバスシステムの導入イメージ～</p> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: small;">※JR函館駅前を終点としたイメージ</p> </div> <p>※ゾーンバスとは、長くて複雑なバスシステムを整理して、途中で拠点を設け、市街地までの基幹バスと末端部の支線バスとに分けることにより、定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組み。</p> <p><b>【系統番号の見直し】</b></p> <p>▽系統番号に統一したルールを設けるなど、あまりバスに乗り慣れていない人も目的地までのバスを簡単に探せるよう、工夫した系統番号に見直す。</p> <p>▽系統番号をわかりやすくするには、色使いもポイントになるため、系統別の色使いをバス停や車体へ応用することも検討する。</p> <div style="text-align: right;"> <p style="font-size: x-small;">八戸市のバス路線方面別ナンバリング</p> </div>
<p><b>期待される効果</b></p>	<p>▽効率的でわかりやすいバス路線網へ再編することで、公共交通の利用喚起・促進につながるほか、交通事業者の経営改善も期待される。</p>
<p><b>課題・留意点等</b></p>	<p>▽導入・見直しに当たっては、利用者には大きな混乱が生じないように周知の徹底を図る必要がある。</p>
<p><b>補助制度</b></p>	<p>補助金名：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国） 地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）</p> <p>補助率：1／3</p>
<p><b>実施主体</b></p>	<p>交通事業者、行政</p>

■ 交通結節機能の強化

<p>施策の背景 とねらい</p>	<p>▽函館駅前に向かってバス路線が集中し、路線の重複や競合などが見られ、非効率な運行となっていることから、他の交通機関との連携により、効率的なバス路線網への再編が必要である。</p> <p>▽バス路線は一本一本が長大路線となっており、定時性の確保が難しい状況となっている。</p> <p>▽棒二森屋前・五稜郭・亀田支所前・湯倉神社前など、同一名のバス停が複数存在し、わかりづらい環境となっている。</p>
<p>今後の 取り組み</p>	<p><b>【交通結節点の整備】</b></p> <p>▽路線バスや市電，JR，タクシーなどの多様な交通機関が結節する駅や、商業施設，医療機関等が集積する地域拠点などに，交通機関相互の乗り継ぎ利便性が向上するような「交通結節点」を整備し，交通ネットワーク全体としての効率化・円滑化を図る。</p> <p>▽設置場所の選定や整備規模の検討，道路環境や道路交通への影響分析などについて，必要な調査を実施する。</p> <p>▽棒二森屋前・五稜郭・亀田支所前・湯倉神社前など，同一名で複数存在するバス停の集約化を図る。</p>
<p>期待される 効果</p>	<p>▽交通機関相互の乗り換えがスムーズになるほか，交通手段の選択の幅が広がり，公共交通が利用しやすくなる。</p> <p>▽交通結節点に人が集まることで，地域の活性化につながる。</p>
<p>課題・ 留意点等</p>	<p>▽新たな施設整備を行う場合には，整備手法や用地確保や費用負担などについて，十分な調査・検証を行う必要がある。</p> <p>▽バス路線網の再編と連動した最適な設置場所を選定すること。</p> <p>▽設置場所の選定にあたっては，既存の公共施設，医療施設，商業施設等の活用についても検討することが重要である。</p>
<p>補助制度</p>	<p>補助金名：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国） 地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）</p> <p>補助率：1／3</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者，行政</p>





新潟県庁前の複数設置されたバス停

■ 地区特性に応じた運行形態への見直し	
施策の背景 とねらい	<p>▽東部地区を運行する路線バスは利用者数が少なく、慢性的な赤字路線となっており、国や道、市から多額の補助金が投入されている。</p> <p>▽東部地区では、地域福祉バスやスクールバス、病院送迎バス等の目的別のバスを運行しているが、車両の老朽化が進んでいる。</p> <p>▽函館バス㈱では、平成 25 年 4 月から、東山見晴台団地地区を対象に、事前予約により、路線バスの起点を延長して運行するデマンド方式を導入している。</p>
今後の 取り組み	<p><b>【東部地区バスの運行形態の見直し】</b></p> <p>▽地域福祉バスの 4 支所間での共用化やスクールバス、病院送迎バス、外出支援サービスのため、支所独自に運行しているバスの混乗化、空き時間の有効活用などによる運行形態の見直し、さらには、路線バスのダイヤ・経路の変更による路線バスへの転換等について、地区の特性を踏まえるとともに、地域関係者と十分に協議のうえ、見直しを図る。</p> <p><b>【デマンド方式の導入】</b></p> <p>▽利用実態を踏まえ、東山見晴台団地地区以外の地域においても、デマンド方式の導入について検討を行う。</p>
期待される 効果	▽車両の有効活用等による市の財源負担の軽減および地域住民にとって利用しやすい移動手段が確保される。
課題・ 留意点等	▽東部地区の目的別のバスは無料で運行されており、路線バスとの調整を図る際は、運賃負担についても慎重に検討する必要がある。
補助制度	—
実施主体	交通事業者，行政




## 基本方針2 利用環境や走行環境の改善によるサービスレベルの向上

■ 待合環境の改善	
施策の背景 とねらい	<p>▽現在、市内に設置されているバス停約1,000箇所のうち、上屋の整備はわずか36箇所にとどまっているが、アンケート調査においては、「停留所にベンチや屋根を設ける」ことへの要望が多くなっている。</p> <p>▽ゾーンバスシステムを導入した場合、乗り継ぎが生じることから、利便性の向上はもとより、乗り継ぎ抵抗感の軽減を図るうえでも、停留所への上屋整備を進める必要がある。</p> <p>▽市内の主要なバス停にはバスロケーションシステムが導入され、パソコンや携帯電話などを活用して、運行情報がリアルタイムで確認できるなど、利用者の利便性向上に役立っているが、導入は一部のバス停のみとなっている。</p>
今後の 取り組み	<p><b>【停留所・停留場の上屋整備】</b></p> <p>▽交通結節点や乗降客数の多いバス停など、優先順位をつけながら計画的に整備を進める。</p> <p>▽中心市街地においては、函館市中心市街地活性化基本計画に基づき、デザイン性が高く、景観に配慮したバス停・電停の整備を進める。</p> <p>▽全国では、バス停上屋の側面を広告版として活用し、その広告収入を設置費用や維持管理費用に充てるといった手法も取り入れられており、整備手法や管理手法について、関係者と検討を行う。</p> <div style="text-align: right;">  <p>湯倉神社前の広告付きバス停上屋</p> </div> <p><b>【情報発信の充実】</b></p> <p>▽バスロケーションシステム設置個所の拡充を進めるほか、医療機関や商業施設などには、運行情報を表示する案内の設置について検討する。</p> <p>▽バス路線の再編と併せ、公共交通機関相互の乗継ぎを含めた路線検索や到着時刻案内が可能なシステムの構築を進める。</p> <div style="text-align: right;">  <p>運行情報等を文字で表示</p> </div>
期待される 効果	<p>▽快適な待合環境の整備によって利便性が向上し、公共交通の利用喚起・促進が図られるほか、乗り継ぎ抵抗感の解消にもつながる。</p> <p>▽乗り継ぎダイヤや待ち時間がわかりやすくなり、待ち時間を有効に活用できる。</p> <p>▽公共施設や病院などの既存施設に設置することで、バスが接近するまで施設内で待機することができ、待ち時間の苦痛が軽減される。</p>
課題・ 留意点等	<p>▽上屋整備にあたっては、設置や維持・管理方法などについて、関係者で十分に協議を行う必要がある。</p>
補助制度	<p>補助金名：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国）                  地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）                  地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等整備事業）</p> <p>補助率：1／3</p>
実施主体	交通事業者，行政



■ 乗り継ぎ利便性の向上

<p>施策の背景 とねらい</p>	<p>▽乗継制度が受けられる停留所が函館駅前や五稜郭など8か所のみ限定されているほか、乗り継ぎの際、乗務員へ申し出る必要があり、利用者にとって煩わしいものになっている。</p> <p>▽ゾーンバスシステムを導入した場合、幹線バスから循環バスなどへの乗り継ぎが生じ、現行の運賃制度では割高になることが想定される。</p> <p>▽既存の磁気カードシステムの老朽化が進んでいるほか、全国的なICカードの普及により、磁気カードシステムを生産する業者が少なくなっており、将来的には生産廃止となることが予想される。</p> <p>▽ICカードはJR東日本の「suica」など都市圏での導入が徐々に広がりを見せており、道内でもJR北海道の「kitaca」や、札幌総合情報センター㈱の「sapica」、旭川電気軌道㈱の「asaca」、道北バスの「Do card」が導入されている。</p>
<p>今後の 取り組み</p>	<p><b>【乗継割引制度の充実】</b></p> <p>▽ゾーンバスシステムの導入に向け、乗り継ぎが発生しても割高にならないような料金体系および乗継割引制度の充実を図る。</p> <p><b>【ICカードの導入】</b></p> <p>▽他都市の導入事例などを調査しながら、導入に向けた積極的な検討を行う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span>ICカード乗車ローダー</span> <span>ICカード精算ローダー</span> </p>
<p>期待される 効果</p>	<p>▽乗継割引制度の拡充により、乗り継ぎ負担の軽減や抵抗感の解消につながる。</p> <p>▽ICカードの導入により、料金精算の煩わしさを解消し、スムーズな乗降や乗継割引の設定が可能となり、サービス向上のほか、定時性の確保も期待される。</p>
<p>課題・ 留意点等</p>	<p>▽乗継割引制度の拡充については、交通事業者間の調整が必要である。</p> <p>▽ICカードシステムは初期投資に多額の費用を要するため、事業者のみの負担では導入が難しい。</p>
<p>補助制度</p>	<p>補助金名：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国） 地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等整備事業）</p> <p>補助率：1／3</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、行政</p>

■ ユニバーサルデザインの推進

<p>施策の背景 とねらい</p>	<p>▽市では、高齢者や障がい者等をはじめとした利用者の利便性、安全性等の向上のため、函館バス(株)におけるノンステップバスの導入に対し、国や道、北斗市、七飯町と協調して補助を実施している。</p> <p>▽国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、総車両数に占める超低床ノンステップバスの導入目標を、平成 32 年度までに 70%以上とすることとしている。※平成 24 年度末における函館バス(株)の導入率は 42.3%</p> <p>▽市企業局では、平成 12 年 11 月に策定した「函館市交通事業経営計画」(計画期間：平成 12～21 年度)に基づき、平成 14 年度に既存車両を改造した車いす対応の部分低床電車を導入、平成 18 年度と 21 年度には超低床車両を計 2 両導入している。</p> <p>▽今後もさらなる高齢化の進展が予想されていることから、高齢者等が利用しやすい環境の整備が必要である。</p> <div data-bbox="975 472 1353 734" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="975 748 1353 775">平成 14 年に導入した車椅子対応の部分低床車</p>
<p>今後の 取り組み</p>	<p><b>【ノンステップバスの導入】</b></p> <p>▽国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定める、超低床ノンステップバスの導入目標(平成 32 年度までに総車両数の 70%以上)の達成に向け、引き続き、国や道、北斗市、七飯町と協調しながら導入に対する支援を行う。</p> <p><b>【低床電車の導入】</b></p> <p>▽市企業局では、函館市 L R T 整備計画に基づき、平成 25 年度に新たに 1 両を導入したところであり、残る 1 両についても着実な導入を目指す。</p> <div data-bbox="480 1173 852 1435" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="679 1449 842 1476">ノンステップバス</p> <div data-bbox="927 1173 1273 1435" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1094 1449 1283 1476">低床電車らつくる号</p>
<p>期待される 効果</p>	<p>▽高齢者や障がい者等をはじめとしたバス利用者の移動の利便性や乗降時の転倒事故防止など、安全性が確保される。</p>
<p>課題・ 留意点等</p>	<p>▽交通事業者にとって新規車両の導入に要する費用負担が大きい。</p> <p>▽ノンステップバスは通常のバスに比べ座席数が少ない。</p>
<p>補助制度</p>	<p>補助金名：地域公共交通確保維持改善事業費補助金(国) 地域公共交通バリア解消促進等事業 (バリアフリー化設備等整備事業、利用環境改善促進等事業関係)</p> <p>補助率：1/3(ノンステップバスは上限額 1,900 千円)</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、行政</p>

■ 目的に応じたダイヤの設定	
施策の背景 とねらい	<p>▽通勤者へのアンケート調査では、「始発・終発時刻を延長する」との回答が、「運行本数を増やす」や「冬場の定時性を確保する」に次いで3番目に多く、また、これらが改善され、「利便性が向上したらバスや市電で通勤しても良い」との回答が45.3%となっている。</p> <p>▽路線バスにおける急行便については、現在、朝夕に日吉営業所を発着する一部の路線でのみ導入されている。</p>
今後の 取り組み	<p><b>【始発・終発時刻の延長】</b></p> <p>▽通勤等における自家用車から公共交通への利用転換を進めるためにも、これら通勤者等のニーズの把握に努めるとともに、需要動向を見極めながら、十分な検討を行う。</p> <p><b>【朝夕の急行便の運行】</b></p> <p>▽バス路線の再編と併せて、交通結節点となる拠点間を結ぶ急行便の導入や学生の通学用としての急行便の導入など、需要動向を見極めながら、十分な検討を行う。</p>
期待される 効果	<p>▽始発・終発時刻の延長により、利便性が向上することで、通勤時における公共交通への利用転換が促進される。</p> <p>▽急行バスの設定により、市電との差別化が図られる。</p>
課題・ 留意点等	<p>▽導入にあたっては、利用者ニーズと需要動向を十分に見極めながら、検討を行う必要がある。</p>
実施主体	交通事業者，行政

■ 利用しやすい料金体系の導入	
施策の背景 とねらい	<p>▽市民アンケートにおける東部地区の改善要望では「運賃を安くする」との回答が最も多くなっており、函館駅前から榎法華支所までの運賃は約2千円と、市内で最も高い運賃となっている。</p> <p>▽通学アンケートにおける同様の質問でも、「運賃を安くする」との回答が、「運行本数を増やす」に次いで2番目に多い回答となっている。</p> <p>▽さらに、市民アンケートの自由意見では、均一料金制度の導入に対する要望も複数あり、料金負担の軽減に対する利用者のニーズは比較的高い。</p> <p>▽現在、函館バス(株)では、リング（神山線・美原線）やニューバスパ、レクサ（元町・200・五稜郭）といった均一料金による路線が複数導入されており、利用者からも好評を得ている。</p>
今後の 取り組み	<p><b>【均一料金制・ゾーン料金制の導入】</b></p> <p>▽東部地区における運賃負担の軽減のほか、均一料金制やゾーン料金制の導入について、収支採算性を見極めながら、交通事業者と導入に向けた協議を行う。</p>
期待される 効果	<p>▽運賃負担の軽減により、バス利用の促進・拡大が図られる。</p>
課題・ 留意点等	<p>▽均一料金制やゾーン料金制は、短距離利用者にとっては運賃の上昇につながるケースもあることから、対応方法を十分に検討する必要がある。</p> <p>▽運賃制度の変更による影響について、収支シミュレーションの実施等により検証する必要がある。</p>
実施主体	交通事業者，行政

■ 快適な走行環境の整備

<p>施策の背景 とねらい</p>	<p>▽現在、市内には、函館駅前に向かう国道の3路線4区間にバスレーンが設置されているが、いずれも30年以上も前に設置されたものであり、都市構造や交通環境の変化などにより、一部の道路では、朝夕の時間帯の混雑によるバス運行の遅延が発生している。</p> <p>▽市民や通勤者へのアンケートでは、路線バスや市電を利用しやすくするための改善点として、「定時性の確保」に対する要望が多くなっている。</p> <p>▽バスレーン区間であることの周知が不足していることや、交通規制の取締りが不十分であり、バスレーンの効果が十分に発揮されていない。</p>
<p>今後の 取り組み</p>	<p><b>【バスレーンの導入】</b></p> <p>▽現状の交通実態を踏まえ、路線バスの利用の多い道道函館赤川線（赤川通）と道道函館上磯線（産業道路）へのバスレーン設置に向け、警察や道路管理者等の関係機関と協議を行う。</p> <p>▽バスレーンの遵守を徹底するため、PR冊子やチラシを配布するなど、周知啓発を図るほか、交通指導員等を配置するなど、指導啓発活動の実施を検討する。</p> <p><b>【公共車両優先システム（PTPS）の導入】</b></p> <p>▽バスロケーションシステムと警察の交通管制システムを連携させたシステムであり、バスの交差点への接近に合わせて信号を青にするバス優先の信号制御や、バスレーンにおける違法走行車への警告などを行う。</p> <p>▽バスの利便性向上のため、インフラ面から支援する施策として非常に重要であるが、設備整備に多額の費用を要することから、導入検討について関係機関と協議を行う。</p> <div data-bbox="967 577 1353 846" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">国道227号に導入されているバス優先レーン</p> <div data-bbox="512 1279 1206 1709" data-label="Diagram"> <p style="text-align: center;">&lt;PTPSのしくみ&gt;</p> </div>
<p>期待される 効果</p>	<p>▽公共交通の速達性・定時性が確保されることで、利便性が向上し、公共交通の利用促進や自家用車からの利用転換が図られる。</p>
<p>課題・ 留意点等</p>	<p>▽バスレーンの導入は自動車交通への影響が大きいことから、警察や道路管理者と十分な協議が必要である。</p> <p>▽公共車両優先システムの導入には、設備整備に多額の費用を要する。</p>
<p>補助制度</p>	<p>補助金名：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国） 地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等事業関係）</p> <p>補助率：1／3</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者，行政</p>



基本方針3 新たな需要の創出に向けた利用促進および市民意識の醸成

■ モビリティマネジメントの推進	
<p>施策の背景 とねらい</p>	<p>▽持続可能な公共交通を維持していくためには、ひとり一人の行動が「過度に自動車に頼る暮らし」から「適度に多様な交通手段を利用する暮らし」へと転換され、公共交通機関や自動車を「かしこく」使い分けることが重要であることから、市民や職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促す取り組みを進める必要がある。</p> <p>▽函館バス(株)では、バス通学児童が多い市内の小中学校で、路線バスを使ったバスの乗り方教室を開催しているほか、市企業局においても、市の交通安全教室の開催に合わせ、市電の電車マナー教室を開催するなど、交通事業者においては、利用者増に向けたさまざまな取り組みに努めている。</p>
<p>今後の 取り組み</p>	<p><b>【出前講座の実施】</b></p> <p>▽将来的に公共交通を利用する小学生や中学生を対象とした学校モビリティマネジメントや、町会や市内の事業所などを対象に、環境の面からも公共交通の利用を考えてもらうような講座の開催について、交通事業者や行政など関係機関の連携により、市民等の意識醸成に向けた取り組みを進める。</p> <p><b>【お出かけマップの作成】</b></p> <p>▽だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現をめざし、市民の自発的な公共交通の利用を促すため、どんな情報があれば自動車以外で出かけるかという視点から、必要な情報（公共施設や商業施設の位置等）を盛り込んだマップを作成する。</p> <div style="text-align: center;"> <p>例) 京都府での取り組み</p>  </div>
<p>期待される 効果</p>	<p>▽自家用車から公共交通への利用転換による新たな需要の創出が図られる。</p>
<p>課題・ 留意点等</p>	<p>▽路線図のほか、乗り場案内、乗り換え案内、始発終発時刻など、利用者が必要としている情報をわかりやすく提供することが重要であり、利用者や市民の意見を取り入れながら、企画・作成を行う必要がある。</p> <p>▽バス路線の再編等に併せて定期的に情報更新を行うことが必要であり、そのための経費を確保するため、スポンサー広告を取り入れるなどの方策を検討する。</p>
<p>補助制度</p>	<p>補助金名：地域協働推進事業費補助金（国） 補助率：1／2</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者，行政，市民，函館市生活交通協議会</p>

■ ノーマイカーデーの推進

<p>施策の背景 とねらい</p>	<p>▽通勤アンケートでは、自家用車による通勤が 50.5%と半数を占め、自家用車への依存が高い状況となっている。</p> <p>▽マイカー利用を控え、環境にやさしい公共交通機関などへ移動手段を転換するためのきっかけづくりとして、函館市地球温暖化対策地域推進協議会（事務局：函館市環境部環境総務課）が主体となり「市民ノーマイカーデー」を実施している。</p> <p>▽「市民ノーマイカーデー」の利用促進策として、期間中、バス乗車券（先着 50 名に 200 円分）や市電グッズ（先着 50 名）を配布している。</p> <p>&lt;平成 25 年度市民ノーマイカーデー&gt;</p> <p>○実施期間：平成 25 年 10 月 28 日(月) ～11 月 1 日(金)</p> <p>○対象者：(1)函館市内の事業所や学校に日ごろマイカー通勤・通学しており、実施期間中にノーマイカーで通勤・通学する方 (2)実施期間中にマイカーでの移動を控え、買い物、通院等する方 (3)日ごろからマイカーでの移動を控えているが、実施期間中にノーマイカーでの移動を宣言する方</p> <p>○実施内容：期間中に 1 日以上、マイカーでの移動を控え、公共交通機関などを利用したノーマイカーでの移動を行い、実績報告書およびアンケートを事務局に提出。</p>
<p>今後の 取り組み</p>	<p>▽市内各種団体との協力体制を確立し、市民ノーマイカーデー事業の継続と規模拡大を図る。</p> <p>▽ノーマイカーデー参加者を増加させるため、各種情報媒体の活用や口コミなど、広報の継続的強化を図る。</p>
<p>期待される 効果</p>	<p>▽自動車への過度の依存を回避することで、環境負荷の軽減、交通渋滞の減少が期待される。</p>
<p>課題・ 留意点等</p>	<p>▽継続的な実施と参加者拡大のための実施方法についての検討が必要である。</p>
<p>補助制度</p>	<p>—</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者，行政，市民</p>



■ イベント開催や企画切符の販売

<p>施策の背景 とねらい</p>	<p>▽函館バス(株)では、小・中学生を対象に、夏休み・冬休み期間中のバス乗り放題定期券「バス冒険キング」を販売しているほか、休日のバス利用促進策として、平成26年1月から、暦日定期券所有者を対象に、土日祝に全線乗り放題とするサービスを試験開始するなど、利用者増に向けたさまざまな利用促進策に努めている。</p> <p>▽北海道運輸局主催の北海道における「地域の足」確保キャンペーン～エコ通勤から始めよう～（キャンペーン期間：9月20日の「バスの日」および10月14日の「鉄道の日」を含む9～10月の2ヶ月間）の「鉄道の日」イベントでは、街頭での利用促進啓発や、函館運輸支局、函館バス(株)、企業局が連携し、地元の企業・団体等を訪問して、公共交通の一層の利用をお願いするとともに、各種業界企業への働きかけを通じた社会全体の意識向上にも努めている。</p>
<p>今後の 取り組み</p>	<p>▽関係機関との連携によるイベントへの参加のほか、商店街等との連携によるイベント開催や新たな企画切符の販売など、さまざまな利用促進策を推進する。</p>
<p>期待される 効果</p>	<p>▽公共交通の利用喚起・促進による新たな需要の創出が図られる。</p>
<p>課題・ 留意点等</p>	<p>▽利用促進に向けた効果的なイベント内容について検討する必要がある。 ▽行政や交通事業者間、さらには地元の商店街との連携を図る必要がある。 ▽販売促進に向けた、効果的な周知・啓発を積極的に行う必要がある。</p>
<p>補助制度</p>	<p>—</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者，行政</p>



函館駅前電停付近にてチラシ等を配布する様子

### 3.7 施策の実施主体と事業スケジュール

方針および施策名	スケジュール		実施主体
	短期 (概ね3年)	中長期 (概ね10年以内)	
<b>交通結節機能の向上による 効率的な交通ネットワークの構築</b>			
バス路線網の再編			交通事業者, 行政
系統番号の見直し			交通事業者, 行政
交通結節点の整備			交通事業者, 行政
東部地区バスの運行形態の見直し			交通事業者, 行政
デマンド方式の導入			交通事業者, 行政
<b>利用環境や走行環境の改善による サービスレベルの向上</b>			
停留所・停留場の上屋整備			交通事業者, 行政
情報発信の充実			交通事業者, 行政
乗継割引制度の充実			交通事業者, 行政
ICカードの導入			交通事業者, 行政
低床車両の導入			交通事業者, 行政
始発・終発時刻の延長			交通事業者, 行政
朝夕の急行便の運行			交通事業者, 行政
均一料金制・ゾーン料金制の導入			交通事業者, 行政
バスレーン・公共車両優先システムの導入			交通事業者, 行政
<b>新たな需要創出に向けた 利用促進・市民意識の醸成</b>			
出前講座の実施			交通事業者, 行政
おでかけマップの作成			交通事業者, 行政, 市民, 協議会
ノーマイカーデーの推進			交通事業者, 行政, 市民
イベント開催や企画切符の販売			交通事業者, 行政

※網掛けは導入(実施)予定時期



#### 4 計画の推進体制

本計画は、市民や交通事業者、行政、学識経験者などで構成する「函館市生活交通協議会」における、本市の今後の公共交通のあり方に関する調査・検討結果を踏まえて策定したことから、計画の実施段階においても、当該協議会の構成員がそれぞれの役割を果たしながら、連携・協働してその推進に努めることとする。

また、計画推進においては、PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「点検・評価」⇒Action「改善」）に従い、当該協議会が計画の進捗状況の点検・評価、分析を行うものとする。

なお、平成26年度は、当該協議会において、本計画を具現化するための実施計画を策定することとする。

【市民・交通事業者・行政の協働による取り組み体制】

