

5.2 公共交通の利用ならびに通勤、通学に関するアンケート調査

1 調査概要

(1) 目的

電車・バス・タクシー・鉄道といった公共交通は、通勤や通学、通院、買い物など、市民が日常生活を営むうえで、欠かすことのできない交通手段であるが、人口減少や市街地の拡散、モータリゼーションの進展などにより利用者の減少が続き、交通事業者の経営を圧迫している状況にある。

このようななか、今後さらに高齢化が進展することが予想され、電車・バスの重要性はますます高まっていくものと考えられることから、市民はもとより、観光客にとっても魅力があり、利用しやすい、効率的で持続可能な公共交通のあり方を検討することを目的として市民等を対象にアンケート調査を実施した。

(2) 調査方法

今回の調査では、無作為抽出した市民へのアンケートのほか、移動目的が特定され、かつ、毎日移動する必要性があり、その動向が今後の公共交通のあり方を検討するうえで大きな影響がある通勤・通学者へのアンケートも併せて行った。

| | 公共交通の利用に関するアンケート | 通勤に関するアンケート | 通学に関するアンケート |
|------|--|--|--|
| 調査対象 | 平成 24 年 12 月末現在の住民基本台帳に登録されている満 15 歳以上の住民 | 駅前・大門、本町・五稜郭、美原、湯川の 4 地区に所在する事業所の従業者 | 函館市内の高校に通学している生徒 |
| 抽出方法 | 無作為抽出 (1.0%) | 駅前、本町、美原、湯川電停の各交差点から半径 500m 内に所在する事業所を任意抽出し、1 事業所あたり 30 人を基本とした。 | 1 クラスを目安に各校 40 人を基本として 600 人とした。 |
| 配布数 | 2,225 人 | 600 人 | 600 人 |
| 調査方法 | 郵送による配付・回収 | 各事業所に調査票を直接配付し、従業者への配付・回収を依頼 | 各校に調査票を直接配付し、学生への配付・回収を依頼 |
| 調査期間 | 平成 25 年 1 月 15 日～平成 25 年 2 月 15 日 | 平成 24 年 12 月 6 日～平成 25 年 1 月 10 日 | 平成 25 年 2 月 18 日～平成 25 年 3 月 19 日 |
| 調査項目 | (1) 属性 (2) 外出状況 (3) 路線バス・市電の利用状況 (4) 交通施策に対する意識 (5) 公共交通に関する意見 | (1) 属性 (2) 路線バス・市電での通勤状況 (3) 路線バス・市電以外での通勤状況 (4) 交通施策に対する意識 (5) 公共交通に関する意見 | (1) 属性 (2) 通学状況 (3) 路線バスや市電の利用状況 (4) 交通施策に対する意識 (5) 公共交通に関する意見 |

2 調査結果

(1) 回収率

各アンケートの回収結果については、以下のとおりであった。

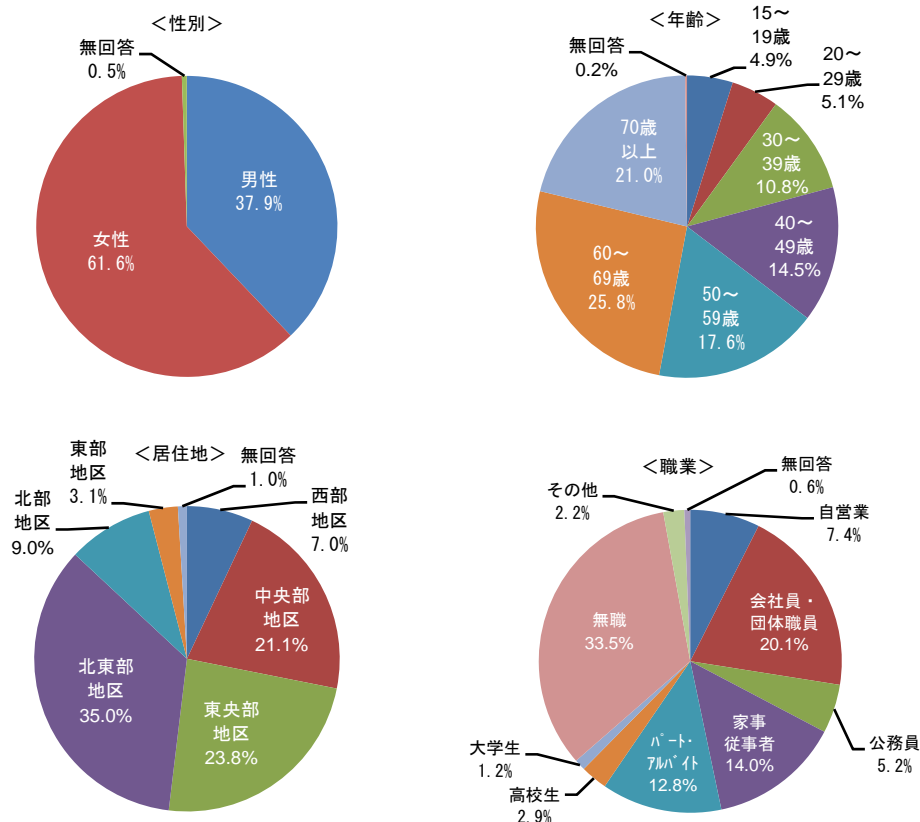
| | | 公共交通の利用に関するアンケート | 通勤に関するアンケート | 通学に関するアンケート |
|-----|-----|------------------|-------------|-------------|
| 配布数 | | 2,225 人 | 600 人 | 600 人 |
| 回収 | 回収数 | 942 人 | 558 人 | 577 人 |
| | 回収率 | 42.3% | 93.0% | 96.2% |

(2) 回答結果（抜粋）

【公共交通の利用に関するアンケート】

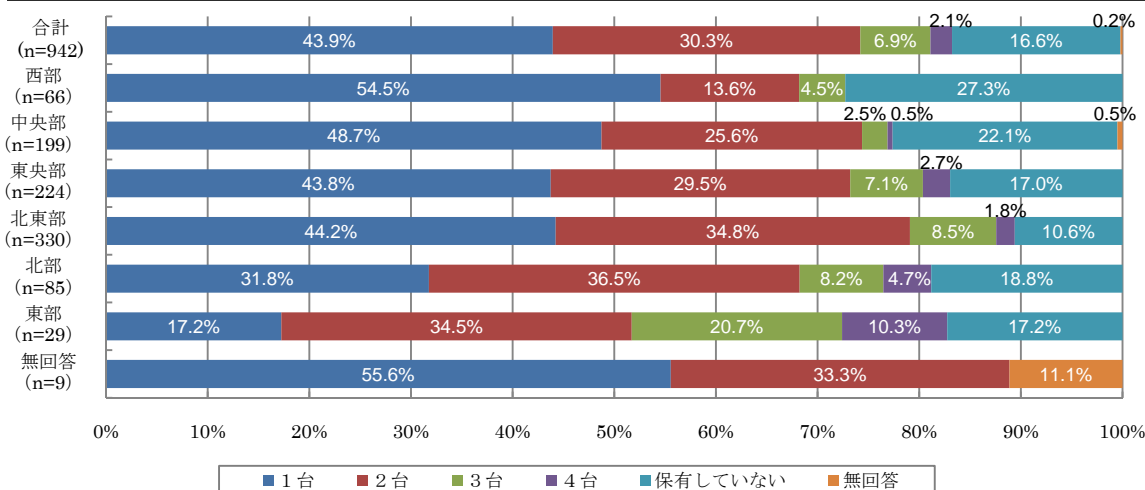
① 性別・年齢・居住地・職業（n=942）

- 回答者は、男性が37.9%、女性が61.6%であった。
- 年齢別では、60歳代が25.8%と最も高く、60歳代と70歳代で全体の約半数を占めている。
- 居住地別では、北東部地区が35.0%と最も高く、次いで東中央部地区が23.8%となっており、本市の地域別の人口構成に近似した結果となっている。
- 「無職」の割合が33.5%と最も高く、次いで「会社員・団体職員」が20.1%となっている。有職者の合計は、45.5%と約半数を占め、学生は4.1%となっている。



② 自家用車の保有台数（n=942）

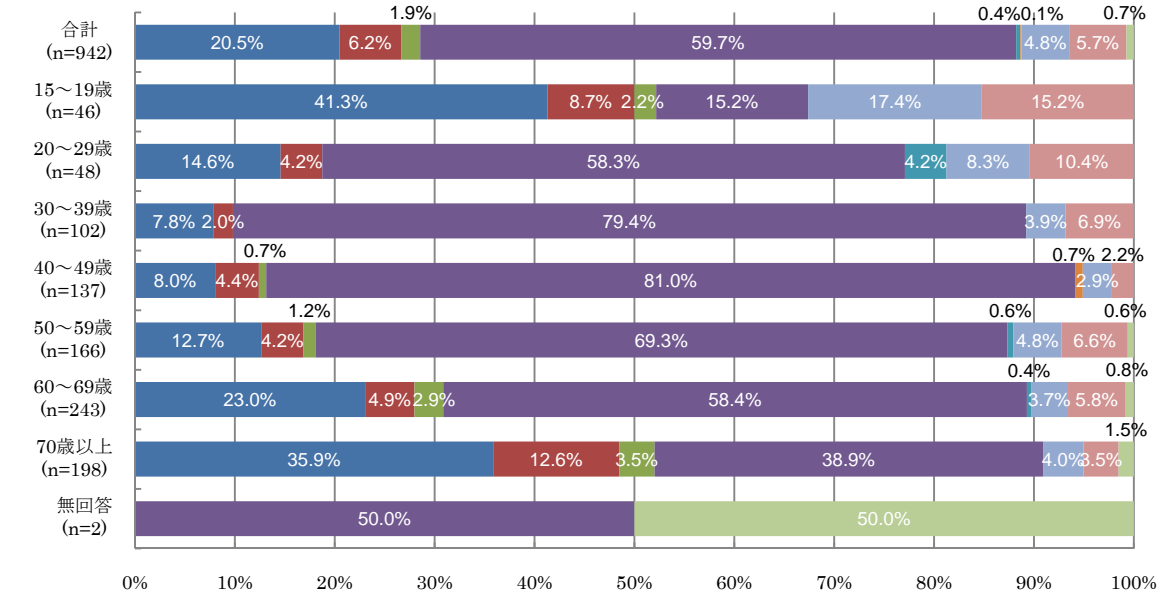
- 自家用車の保有率は83.2%と非常に高く、複数台の保有も39.3%と高い。
- 居住地別では、北東部・北部・東部地区で複数台保有の割合が高く、特に東部地区では65.5%と他地区と比較して高い。



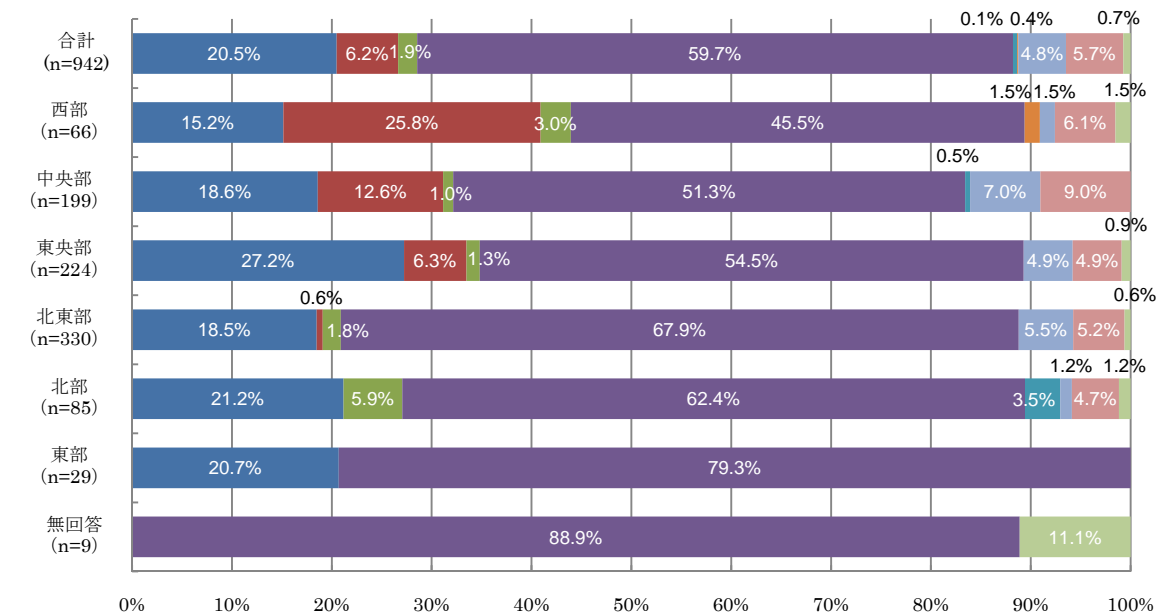
③ 外出時の移動手段 (n=942)

■ 全体では、自家用車が 59.7%と最も高く、路線バス、市電、ハイヤー・タクシー、JRを合わせた公共交通利用者は 29.0%と自家用車の半分以下となっている。
 ■ 年齢別で見ると、高齢になるにつれ公共交通を利用する割合が高くなっている。
 ■ 居住地別では、西部地区で公共交通が 44.0%、東部地区で自家用車が 79.3%と最も高い。

<年齢別>



<居住地別>

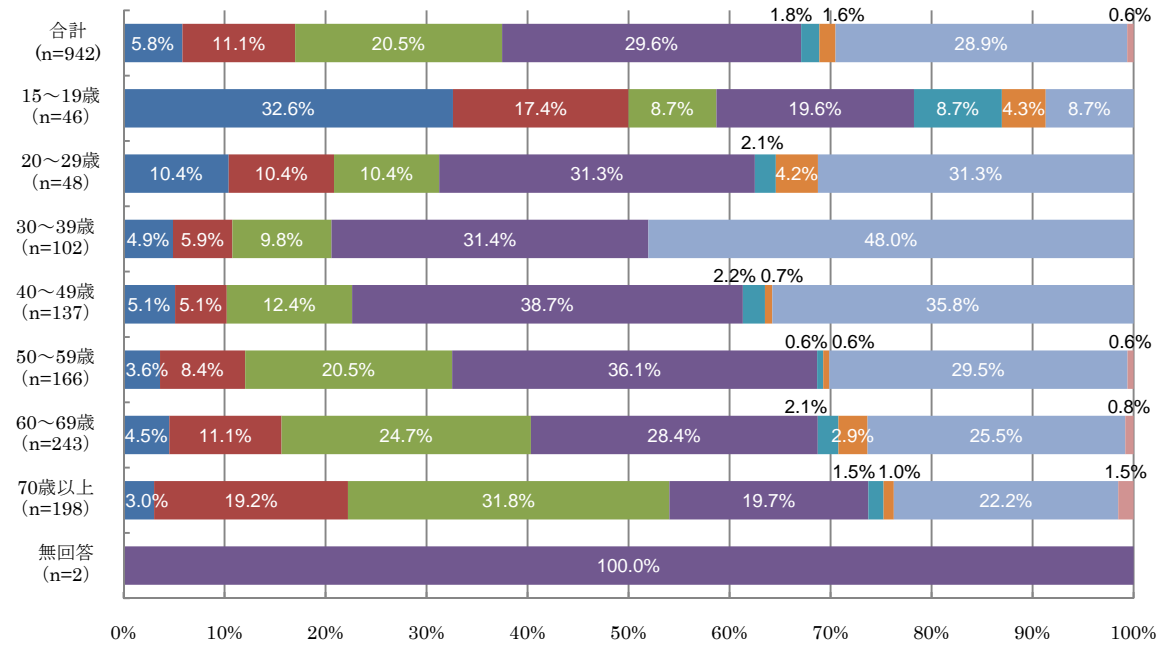


■ 路線バス ■ 市電 ■ ハイヤー・タクシー ■ 自家用車 ■ JR ■ バイク ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ 無回答

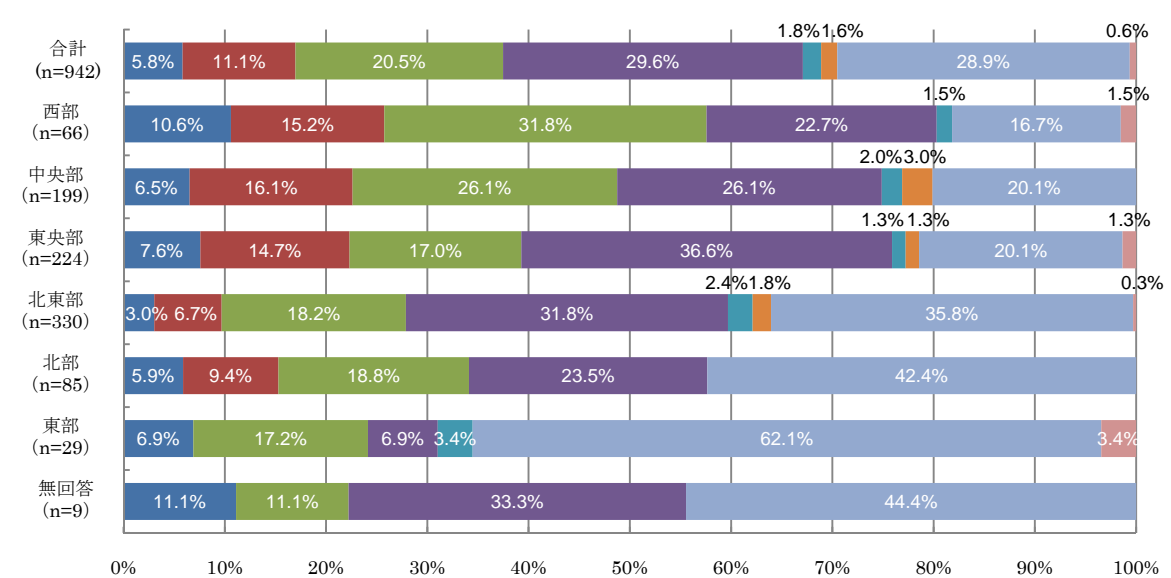
④ 路線バスや市電の利用状況 (n=942)

■ 全体では、「ほぼ毎日」、「週に数回程度」が合わせて 16.9%と低い一方、「この1年間利用していない」と「年に数回程度」は合わせると 58.5%と高い。
 ■ 年代別で見ると、「ほぼ毎日」、「週に数回程度」の合計が、30～69歳で全体よりも低い割合となっている。

<年齢別>



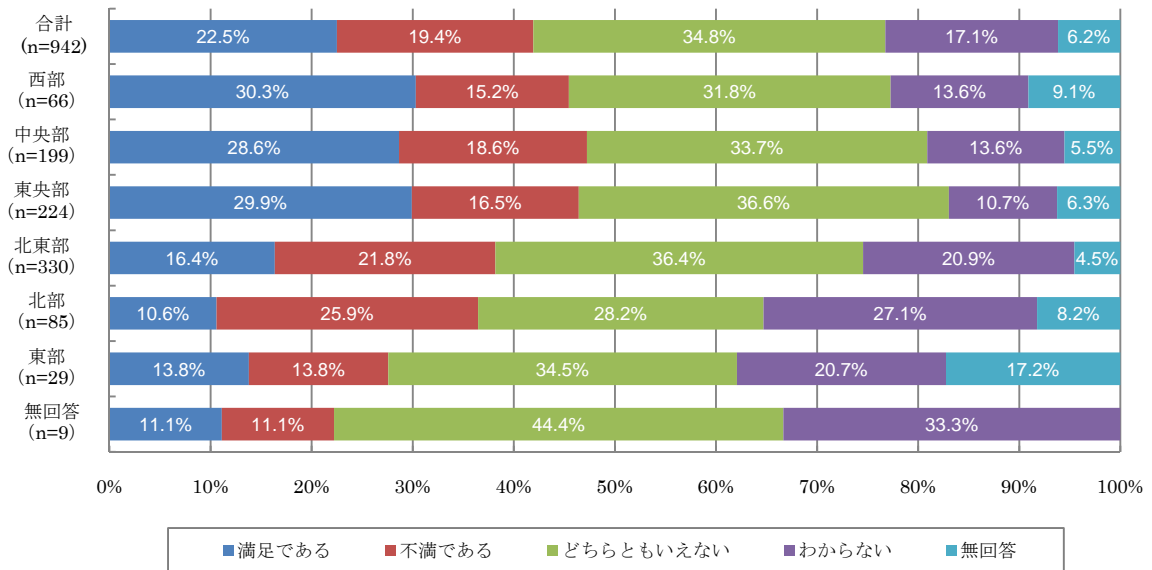
<居住地別>



■ ほぼ毎日
 ■ 週に数回程度
 ■ 月に数回程度
 ■ 年に数回程度
 ■ 冬期間のみ
 ■ 悪天候 (降雨・降雪) 時のみ
 ■ この1年間利用していない
 ■ 無回答

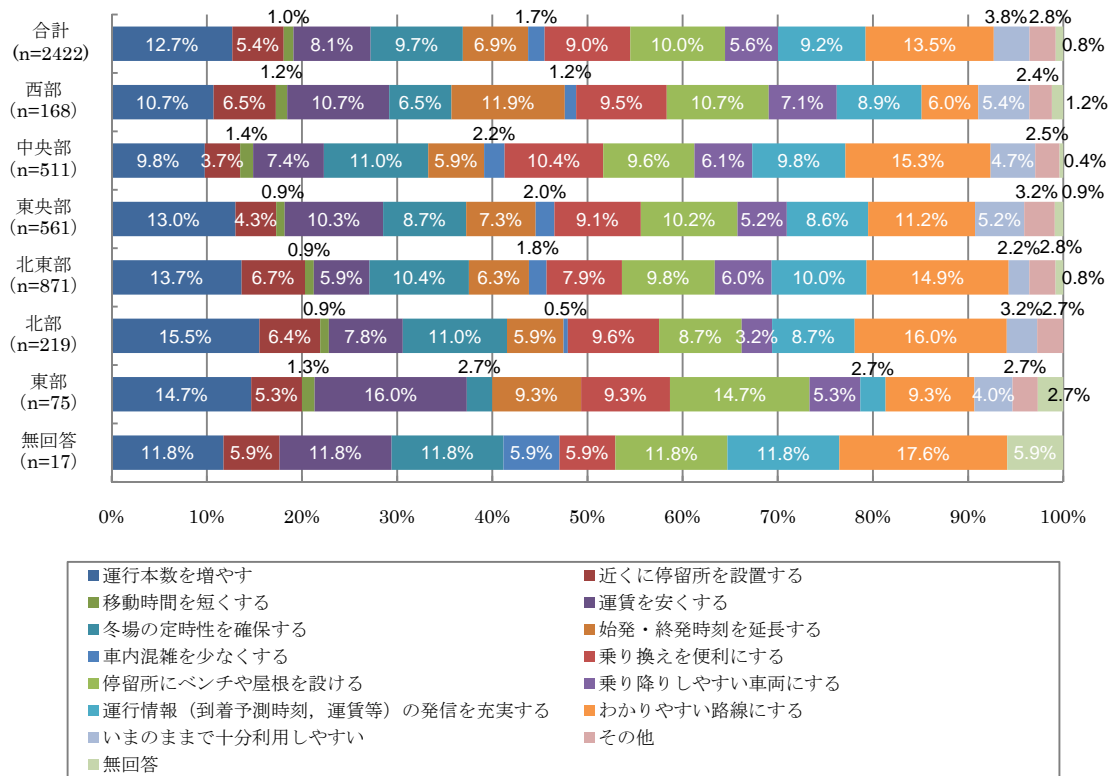
⑤ 路線バスや市電の満足度 (n=942)

■ 全体では、「満足である」が22.5%で、「不満である」が19.4%でほぼ均衡している。
 ■ 居住地別で見ると、西部地区、中央部地区、東央部地区では「満足である」が高くなっている一方、北東部地区、北部地区では、「不満である」が高くなっている。



⑥ 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 (n=942)

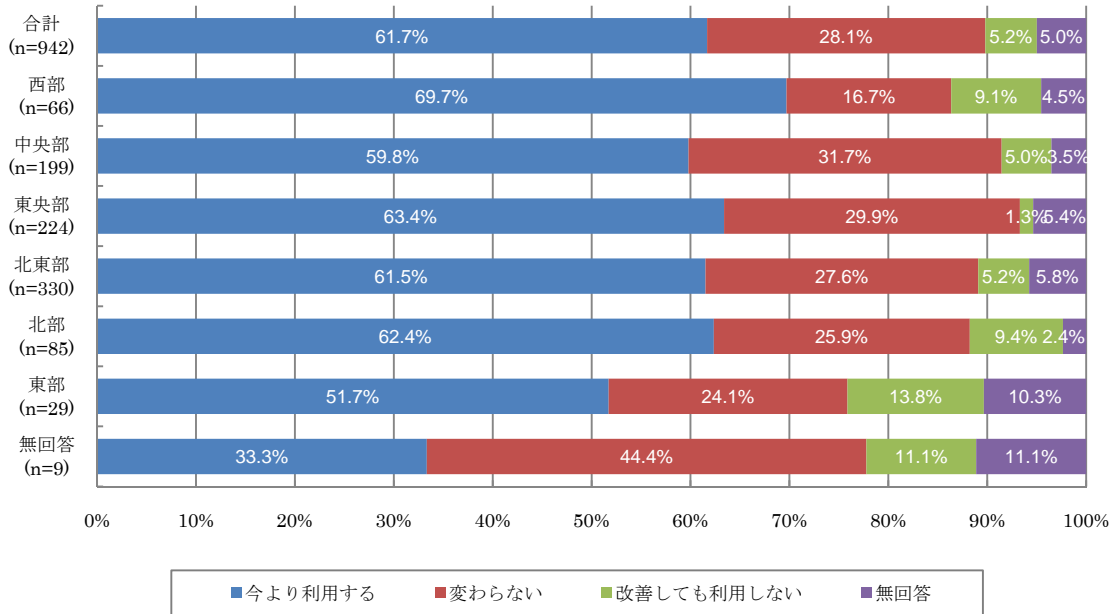
■ 全体では、「わかりやすい路線にする」が最も多く、次いで「運行本数を増やす」、「停留所にベンチや屋根を設ける」となっている。
 ■ 居住地別では、西部地区で「始発・終発時刻を延長する」が最も高く、「わかりやすい路線にする」は10番目となっており、東部地区では、「運賃を安くする」が最も高くなっている。



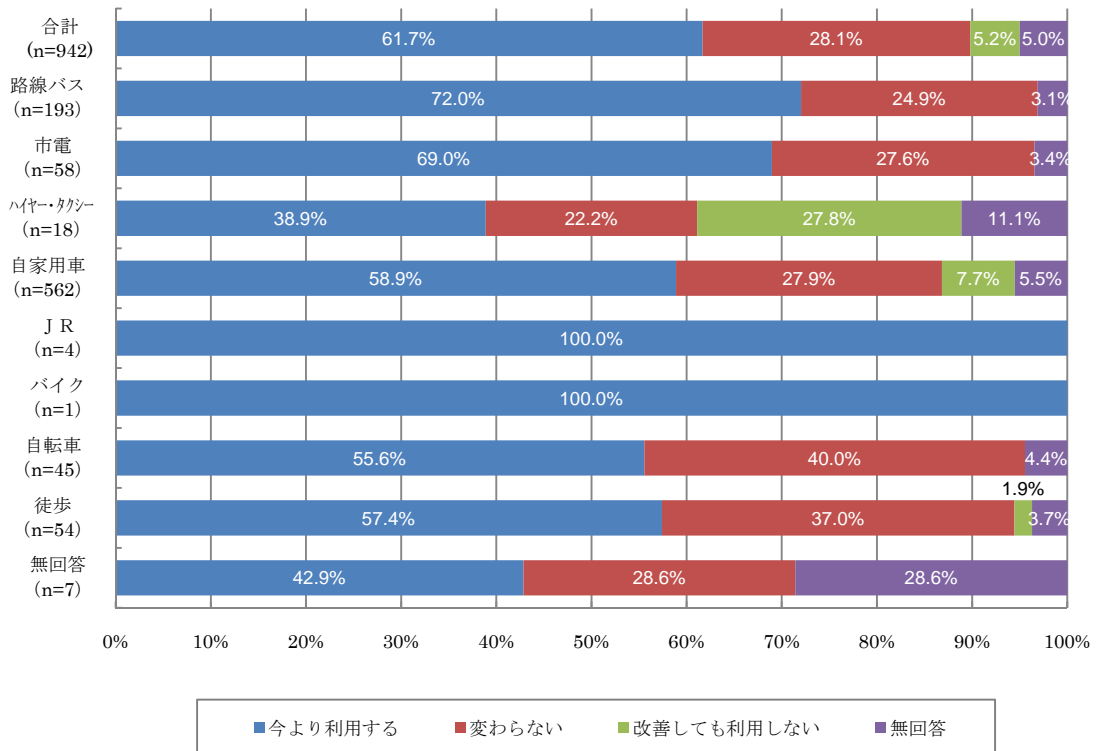
⑦ 改善点改善後の利用意向 (n=942)

■ 全体では、「今より利用する」が61.7%で、「改善しても利用しない」は5.2%となっている。
 ■ 移動手段別でみると、ハイヤー・タクシー利用者が「改善しても利用しない」との回答が27.8%と他と比較して高かったが、自家用車・自転車・徒歩利用者の約6割が「今より利用する」と回答した。

<居住地別>

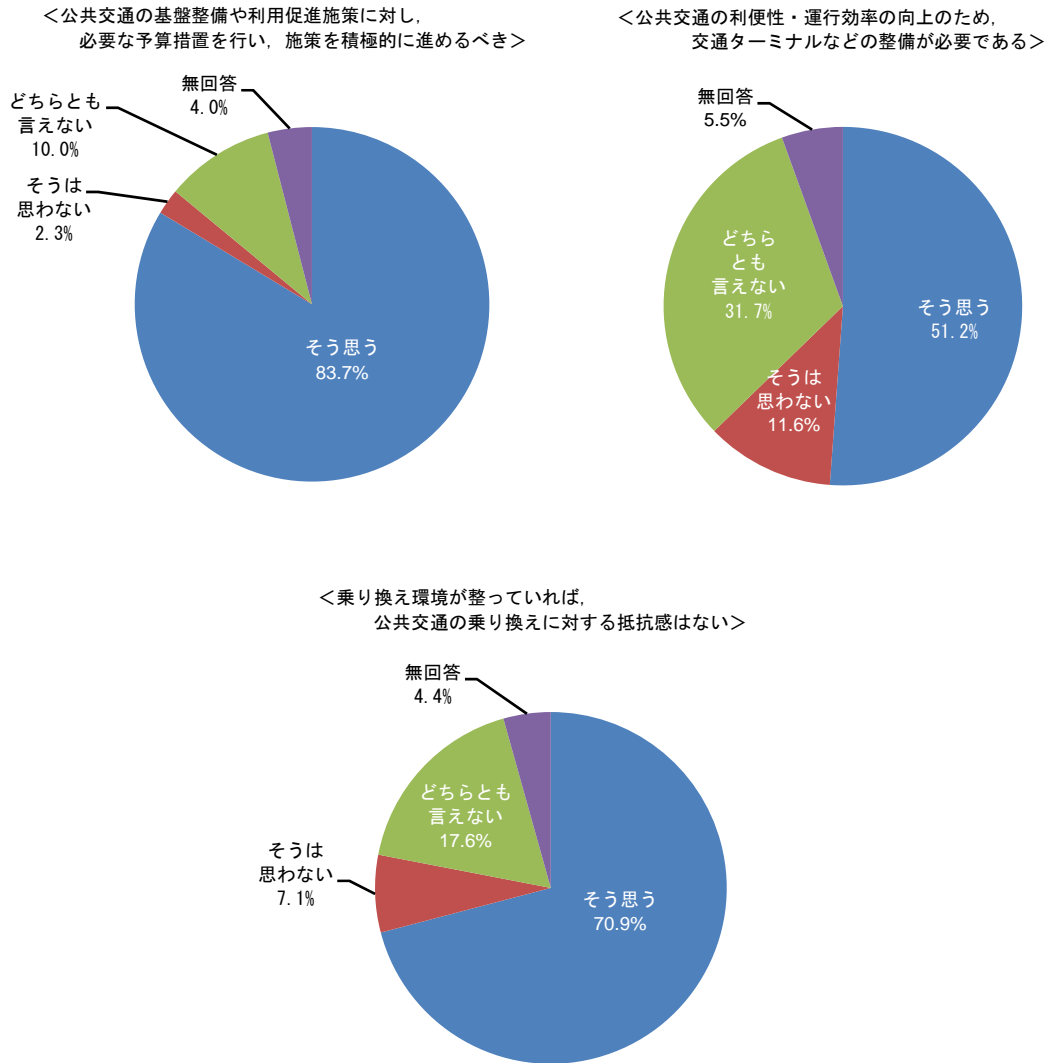


<移動手段別>



⑧ 交通施策に対する意識 (n=942)

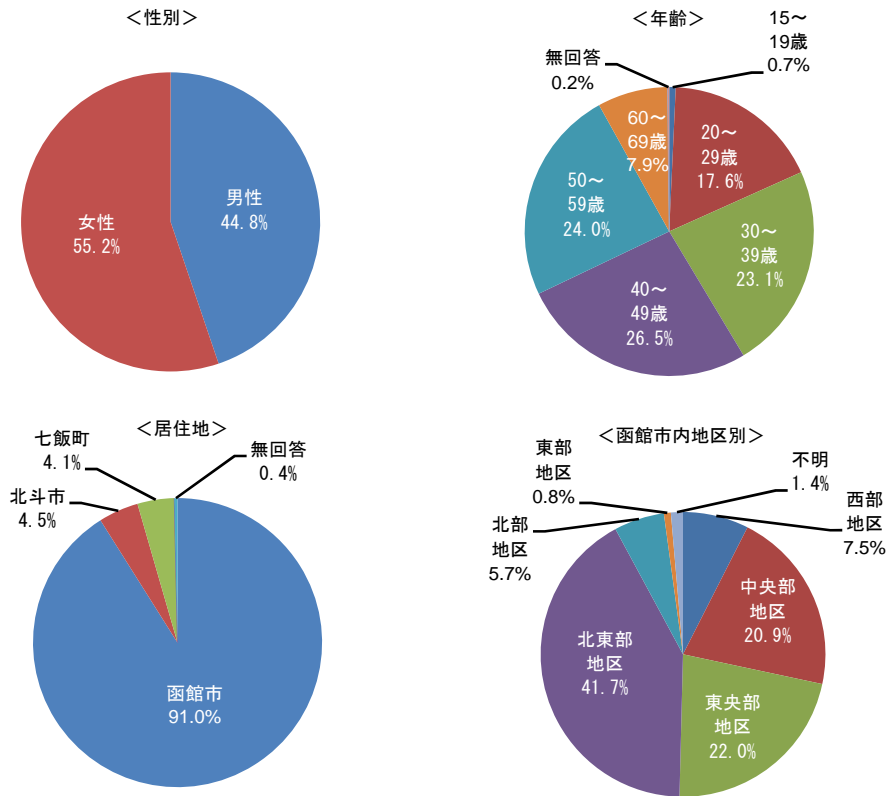
- 公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべきかについて、「そう思う」が83.7%と非常に高い。
- 公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要であるとの問いに対し、「そう思う」が51.2%と、「そうは思わない」の11.6%と比べて高くなっている。
- 乗り換え環境が整っていれば、公共交通の乗り換えに対する抵抗感はないかについて、「そう思う」が70.9%となっており、「そうは思わない」の7.1%と比べて非常に高くなっている。



【通勤に関するアンケート】

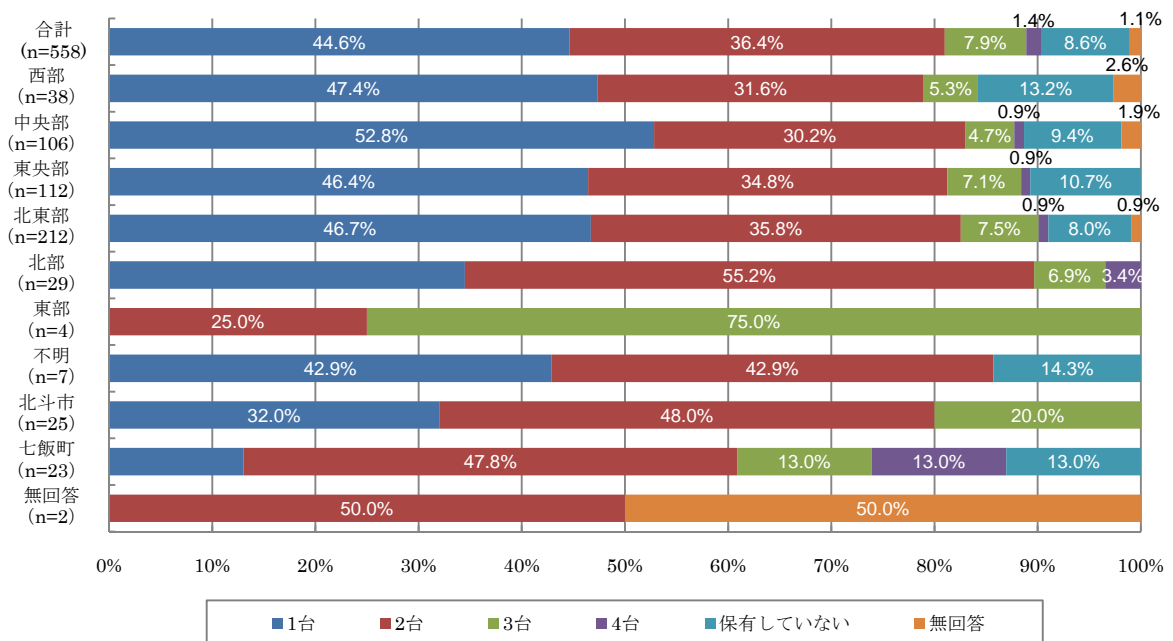
① 性別・年齢・居住地 (n=558)

■ 回答者は、男性が44.8%、女性が55.2%となっている。
 ■ 年齢別では、40歳代が26.5%と最も高く、40歳代と50歳代を合わせると半数を占めている。
 ■ 居住地別では、函館市が91.0%を占め、その内訳は、北東部地区が41.7%と最も高く、次いで東央部地区が22.0%となっており、本市の地域別の人口構成に近似した結果となっている。



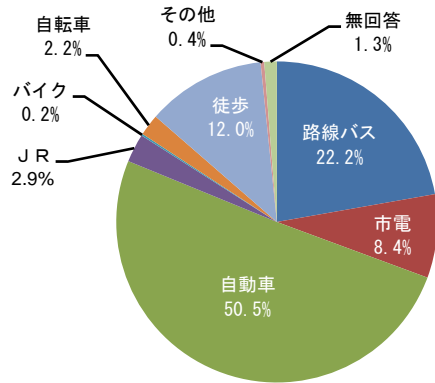
② 自家用車の保有台数 (n=558)

■ 自家用車の保有率は90%以上と非常に高く、複数台の保有率も40%以上となっている。
 ■ 居住地別でみると、特に北部地区や東部地区、市外では複数台の保有が多くなっている。

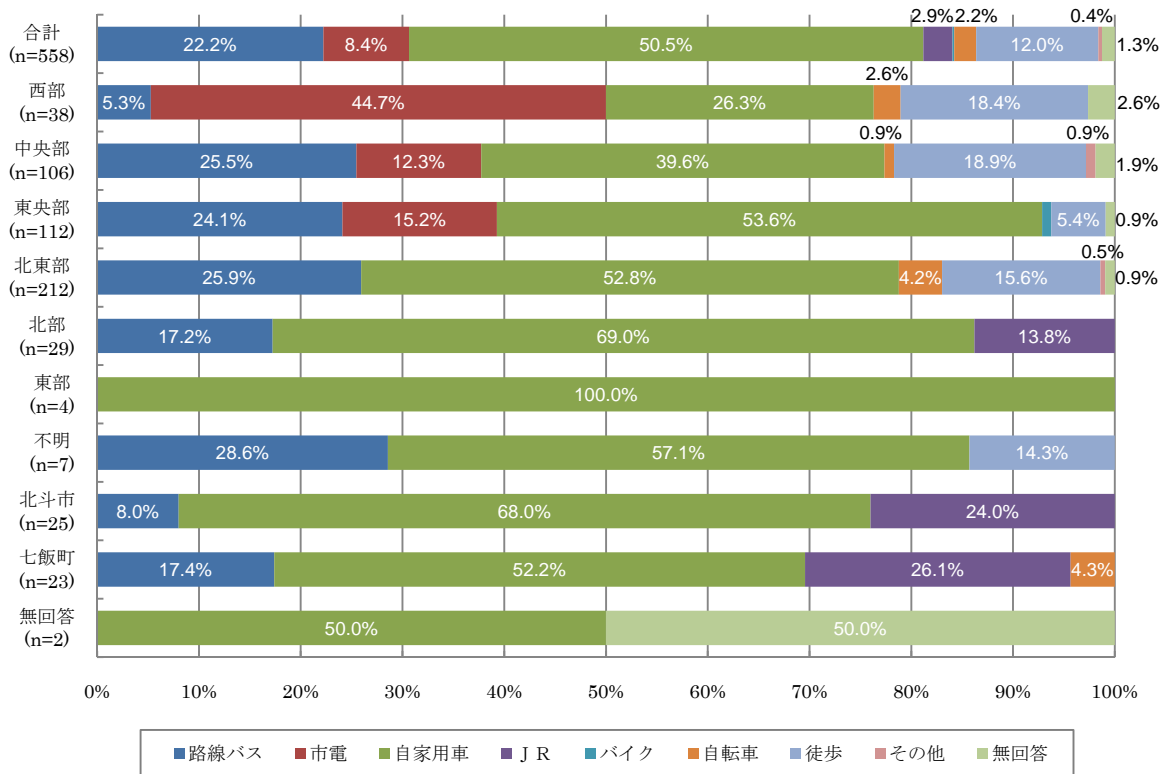


③ 通勤時の移動手段 (n=558)

■ 全体では、自動車が 50.5%と最も高く、路線バスと市電、JRを合わせた公共交通の利用は 33.5%となっている。
 ■ 居住地別で見ると、西部地区では約半数が市電と路線バスを利用しているが、北部地区をはじめ東中部・北東部地区では 50%以上が自家用車を利用している。また、北斗市・七飯町では JRの利用も多くなっている。



<居住地別>

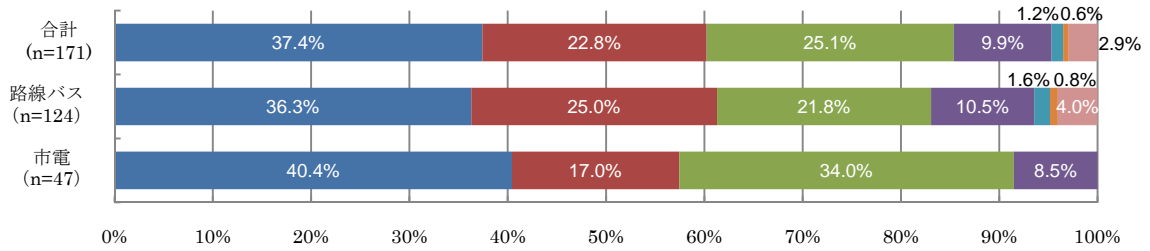


④ 1ヶ月の通勤に要する費用負担 (n=551)

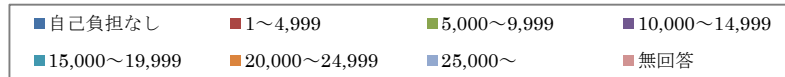
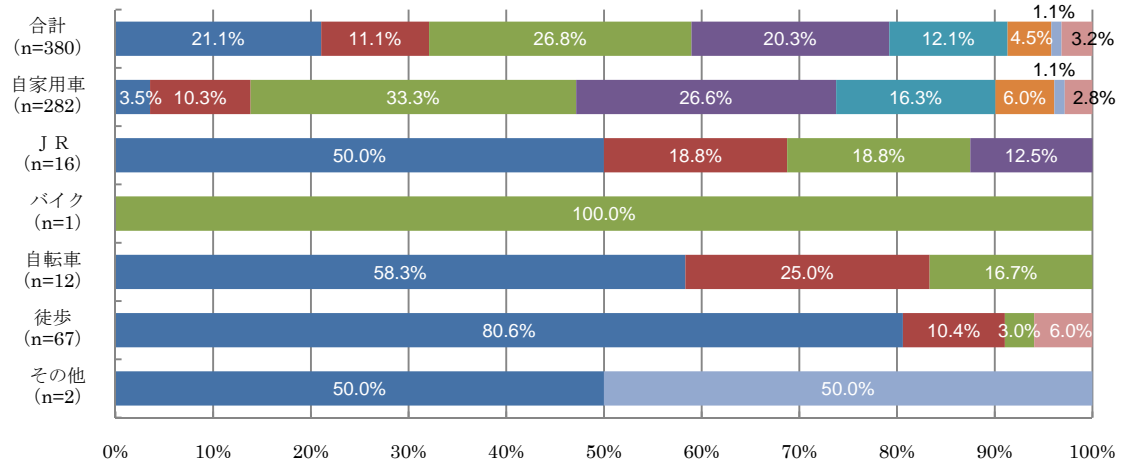
■ 路線バス・市電利用者の全体では「自己負担はない」が 37.4%と最も高く、「5,000～9,999円」が 25.1%、「5,000円未満」が 22.8%となっており、10,000円以上の負担は 10%程度となっている。移動手段別では、バスでの負担割合が市電よりやや高くなっている。

■ 路線バス・市電以外の利用者全体では、「5,000～9,999円」が 26.8%と最も高く、さらに 10,000円以上を負担している割合は約 40%を占め、路線バス・市電利用者と比較すると負担が大きい。また、移動手段別でみると、自家用車では 10,000円以上を負担している割合が半数を占めている。

<路線バス・市電の利用者>



<路線バス・市電以外の利用者>



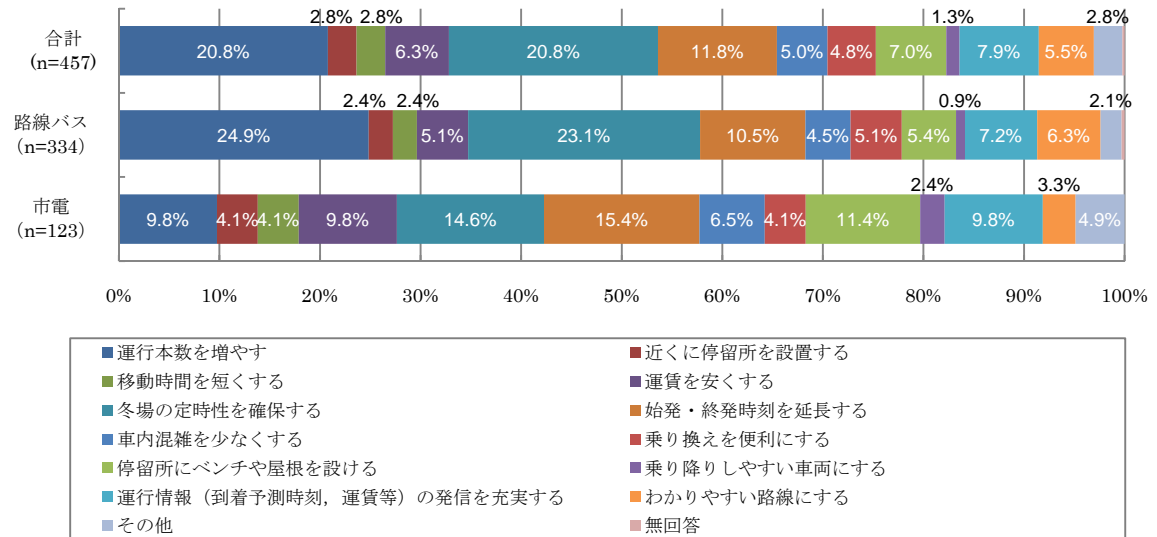
⑤ 路線バスや市電をもっと利用しやすくするために必要な改善点 (n=457)

■ 全体では、「運行本数を増やす」と「冬場の定時性を確保する」が最も多くなっている。また、「停留所にベンチや屋根を設ける」、「運行情報の発信を充実する」といった待合環境の改善に対する要望も多くなっている。

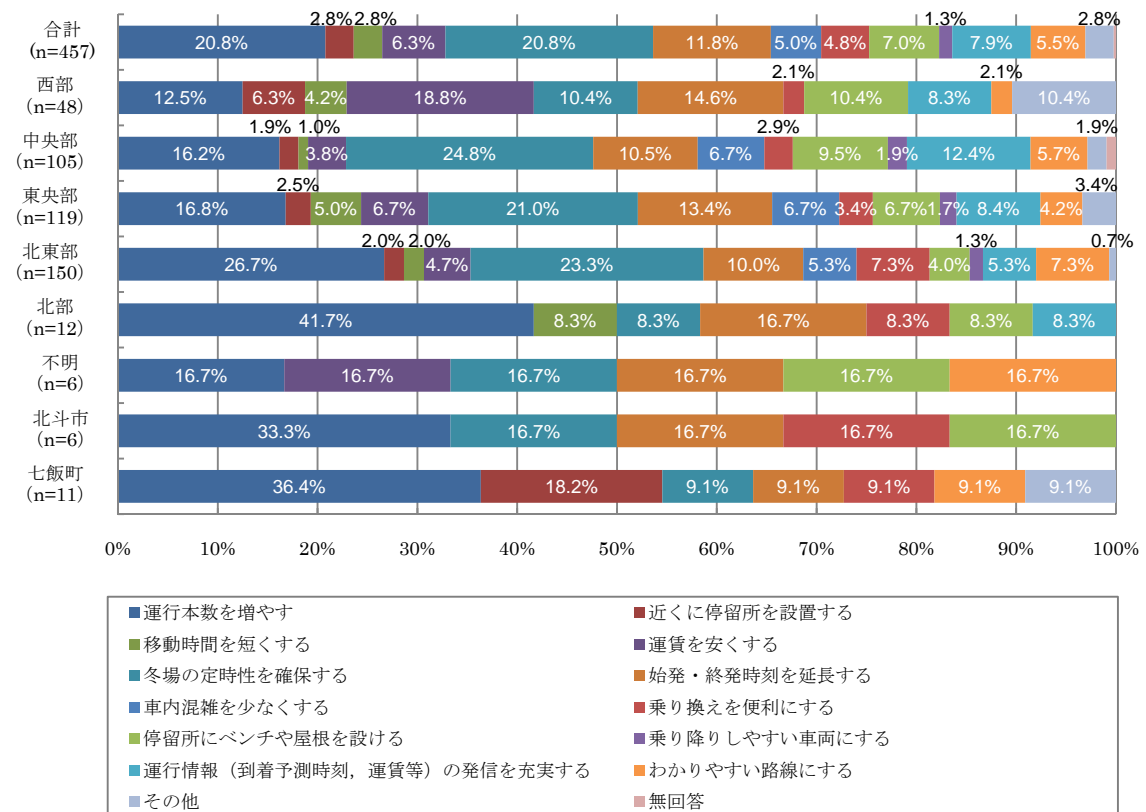
■ 移動手段別で見ると、路線バス利用者からは「運行本数を増やす」、市電利用者からは「始発・終発時刻を延長する」が最も多くなっている。

■ 居住地別で見ると、最も多い回答は、西部地区では「運賃を安くする」、中央部地区、東中央部地区では「冬場の定時性を確保する」、北東部地区、北部地区では「運行本数を増やす」となっており、地区によって異なっている。

<移動手段別>

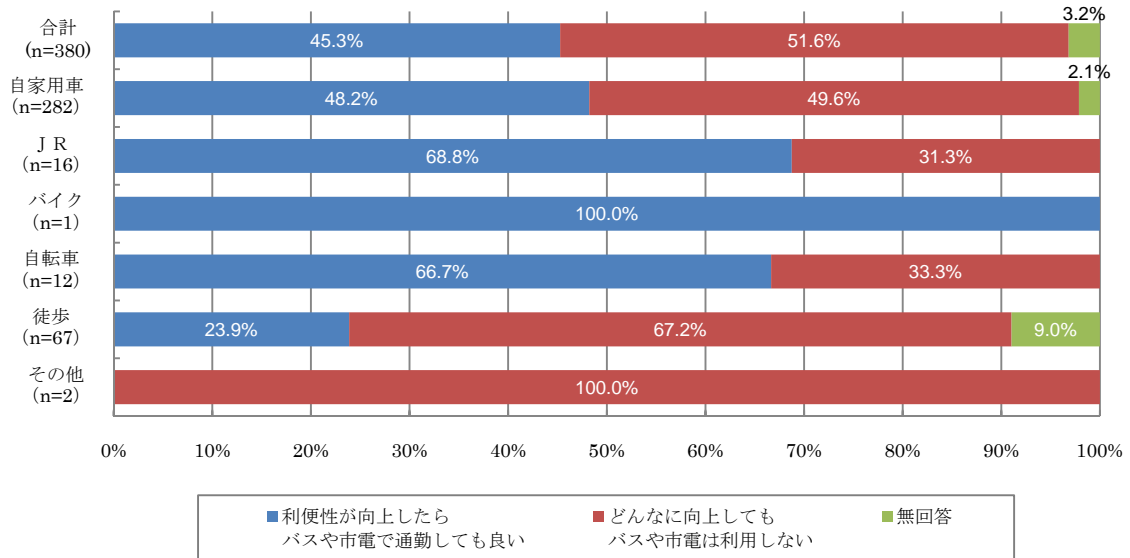


<居住地別>



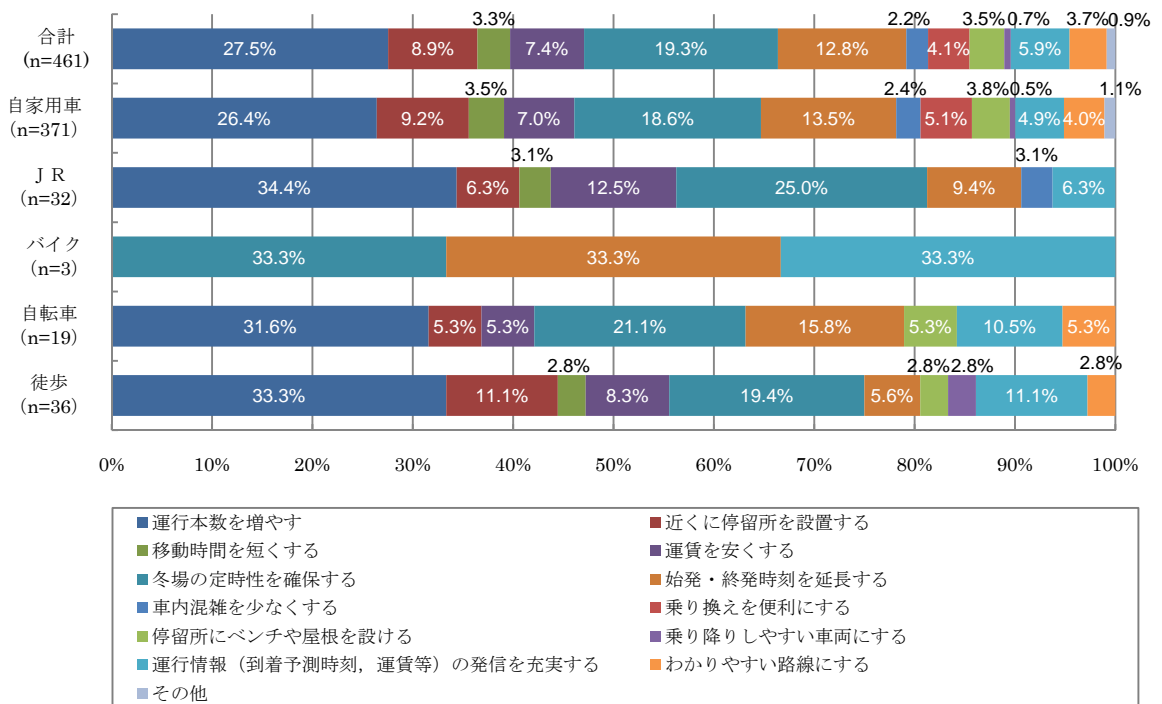
⑥ 現在の通勤手段から公共交通への転換意向 (n=380)

■ 「どんなに利便性が向上してもバスや市電は利用しない」が 51.6%となっているが、一方で「利便性が向上したらバスや市電で通勤しても良い」が 45.3%となっている。
 ■ 移動手段別でみると、「利便性が向上したらバスや市電で通勤しても良い」は、自家用車が 48.2%、JR が 68.8%、自転車が 66.7%となっている。



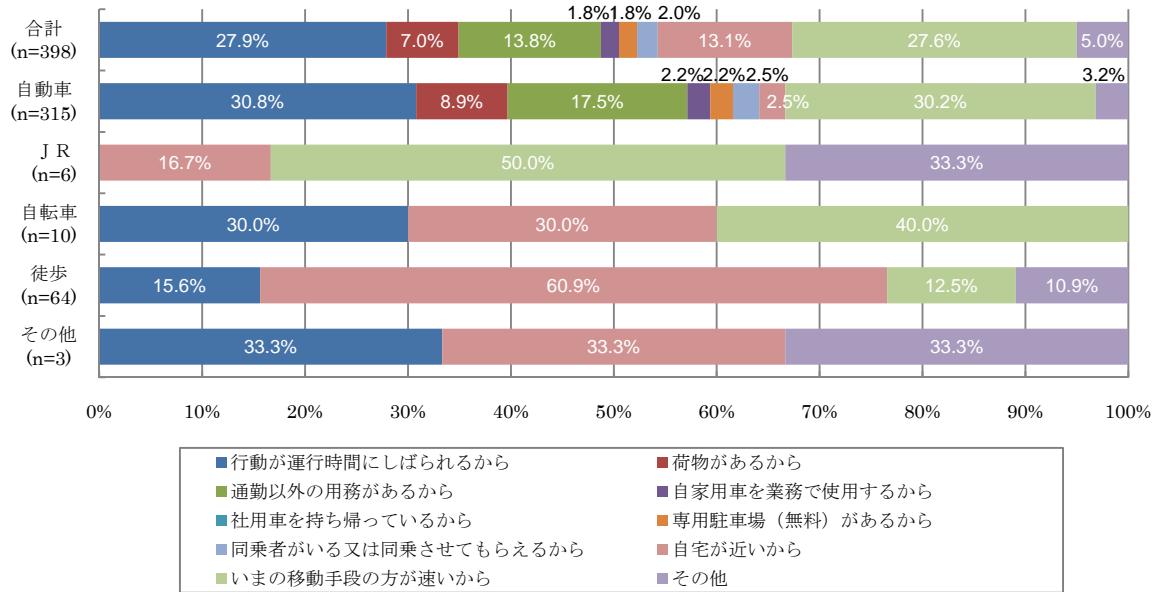
⑦ 通勤に公共交通を利用するために必要な改善点 (n=461)

■ 「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「冬場の定時性を確保する」、「始発・終発時刻を延長する」の順となっており、路線バス・市電利用者の回答と同傾向となっている。
 ■ 路線バス・市電利用者の回答では少なかった「近くに停留所を設置する」、「運賃を安くする」が比較的多くなっている。
 ■ 移動手段別でみても、ほとんどの手段で、「運行本数を増やす」が最も多くなっている。



⑧ どんなに利便性が向上してもバスや市電は利用しない理由 (n=398)

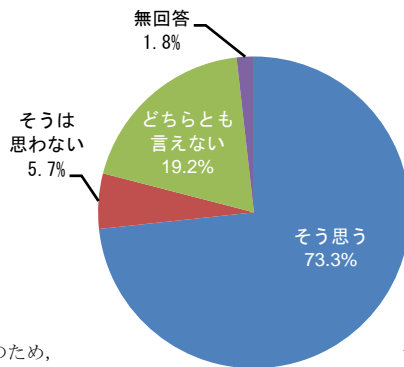
■ 「行動が運行時間にしばられるから」、「いまの移動手段の方が速いから」が多くなっており、次いで「通勤以外の用務があるから」となっている。



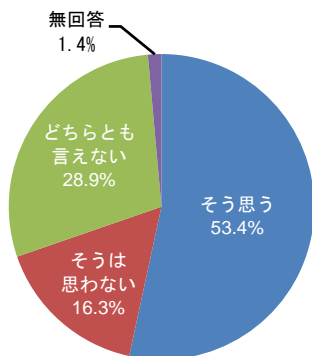
⑨ 交通施策に対する意識 (n=558)

■ 公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべきかについては、「そう思う」が73.3%と高く、「そうは思わない」は5.7%と低い。
 ■ 公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要であるとの問いには、「そう思う」が53.4%と、「そうは思わない」の16.3%を大きく上回っている。
 ■ 乗り換え環境が整っていれば、公共交通の乗り換えに対する抵抗感はないとの問いには、「そう思う」が61.1%と、「そうは思わない」の12.0%を大きく上回っている。

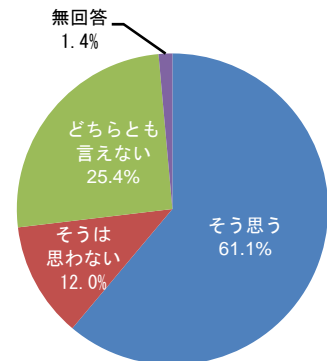
<公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべき>



<公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要である>



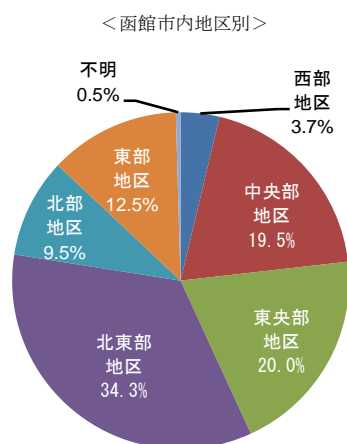
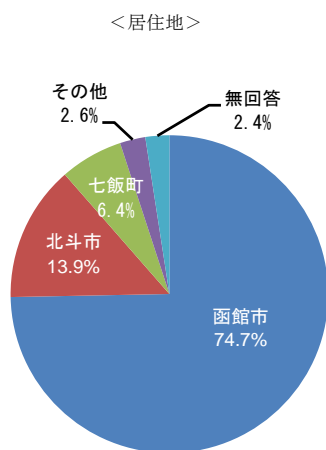
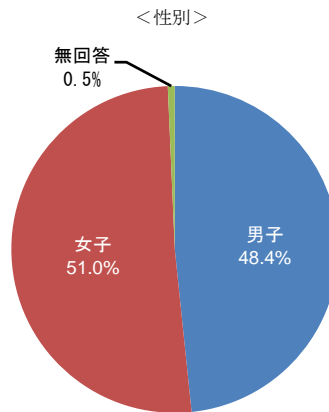
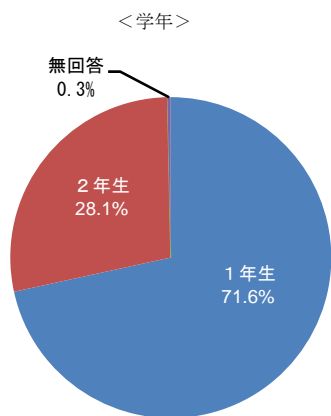
<乗り換え環境が整っていれば、公共交通の乗り換えに対する抵抗感はない>



【通学に関するアンケート】

① 性別・年齢・居住地 (n=577)

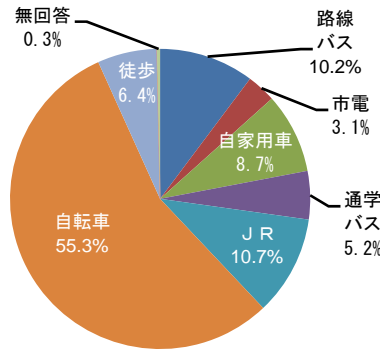
■ 回答者は、1年生が71.6%、2年生が28.1%、無回答が0.3%であった。
 ■ 性別では、男子が48.4%、女子が51.0%、無回答が0.5%となっている。
 ■ 居住地は、函館市が74.7%を占め、その内訳は、北東部地区が34.3%と最も高く、次いで東中央部地区が20.0%、中央部地区が19.5%の順となっている。



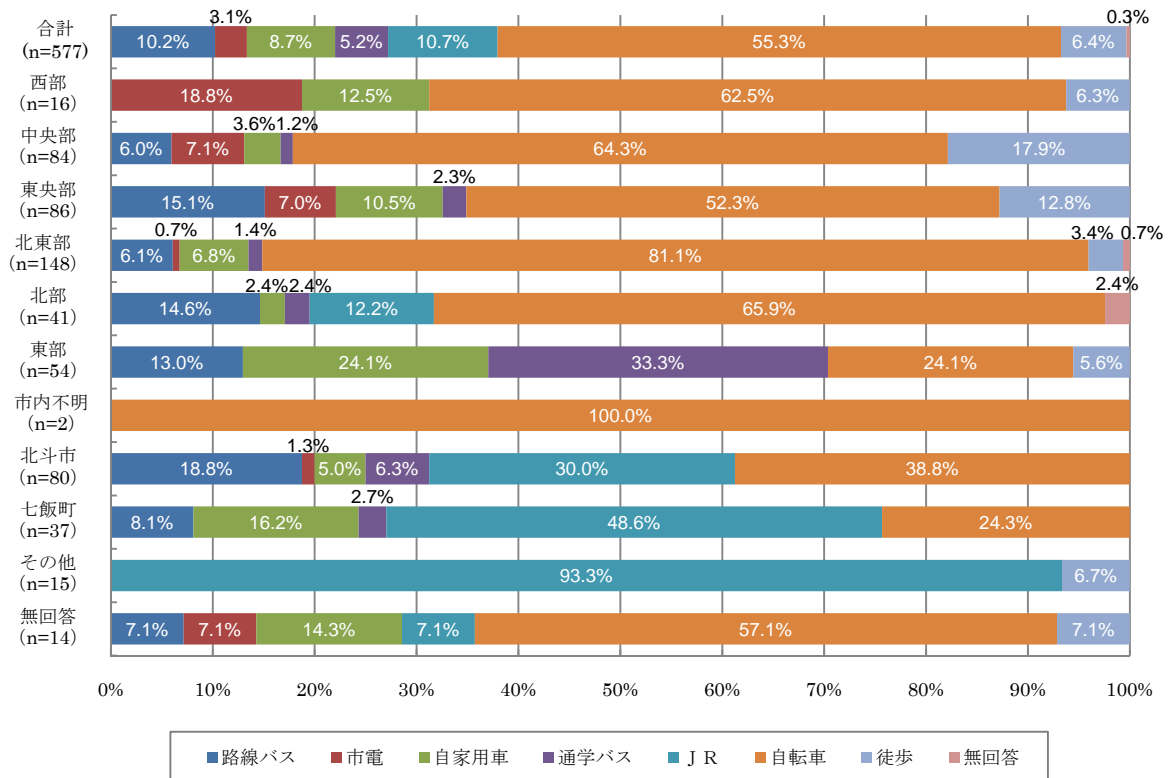
② 通学時の移動手段 (n=577)

【夏季】

■ 自転車が55.3%と半数を超えており、次いでJRが10.7%、路線バスが10.2%となっている。
 ■ 居住地別でみると、西部地区では市電が自転車に次いで多く、北東部地区では自転車が80%以上と平均を大きく上回っている。また、北斗市・七飯町・その他ではJRの利用も多くなっている。

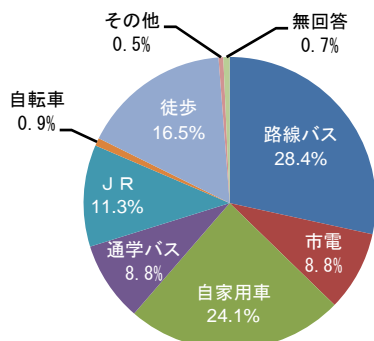


<居住地別>

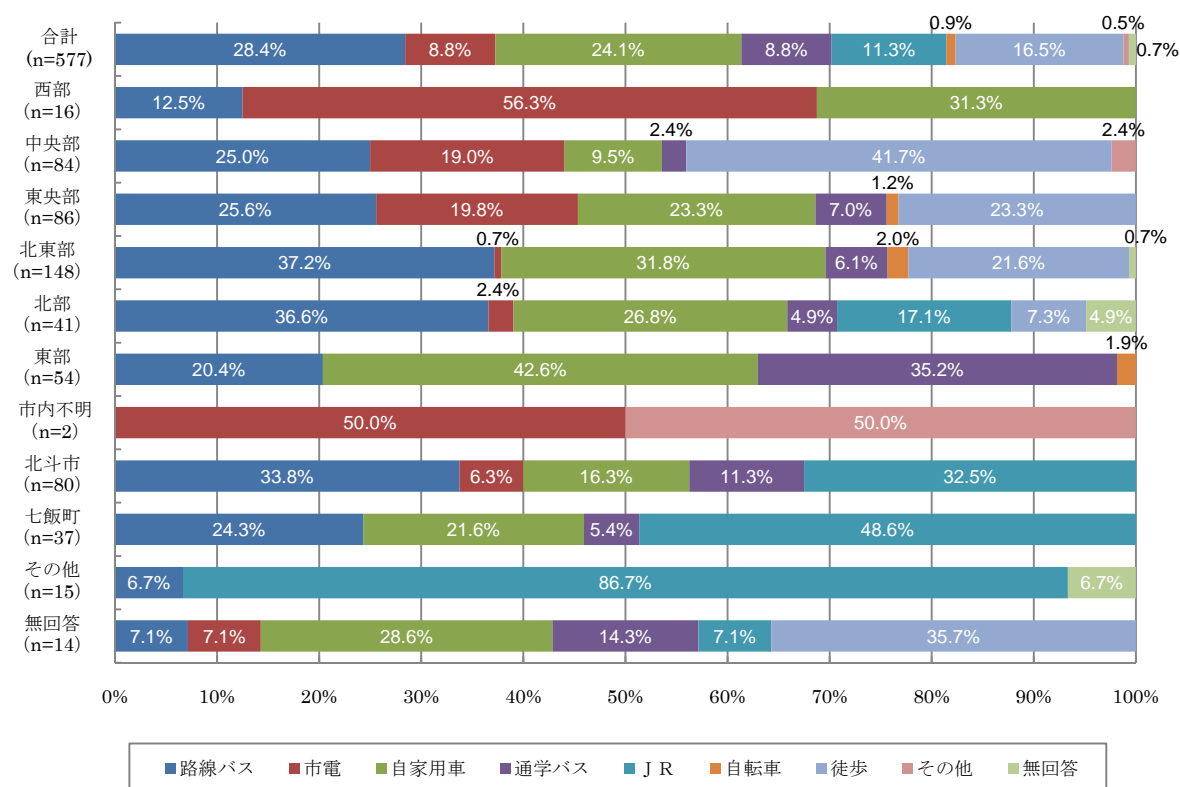


【冬季】

■ 路線バスが28.4%と最も高く、次いで自家用車が24.1%、徒歩が16.5%となっている。
 夏季で55.3%と最も高かった自転車は0.9%となっている。
 ■ 居住地別でみると、西部地区では市電が56.3%と最も高く、中央部地区では徒歩が41.7%と最も高くなっている。



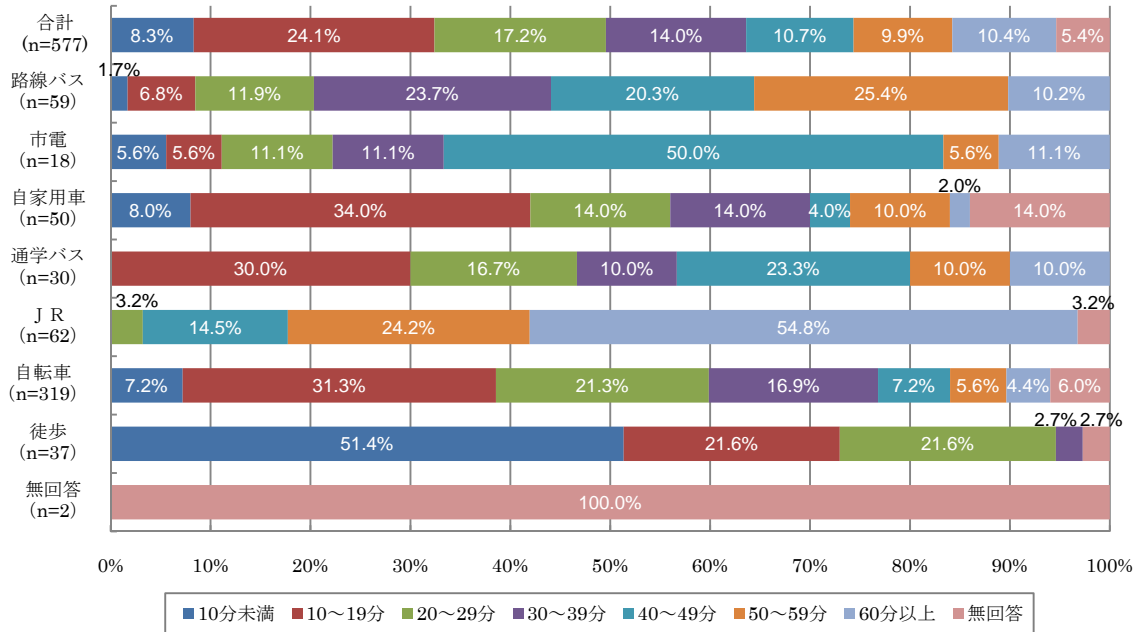
<居住地別>



③ 通学に要する時間 (n=577)

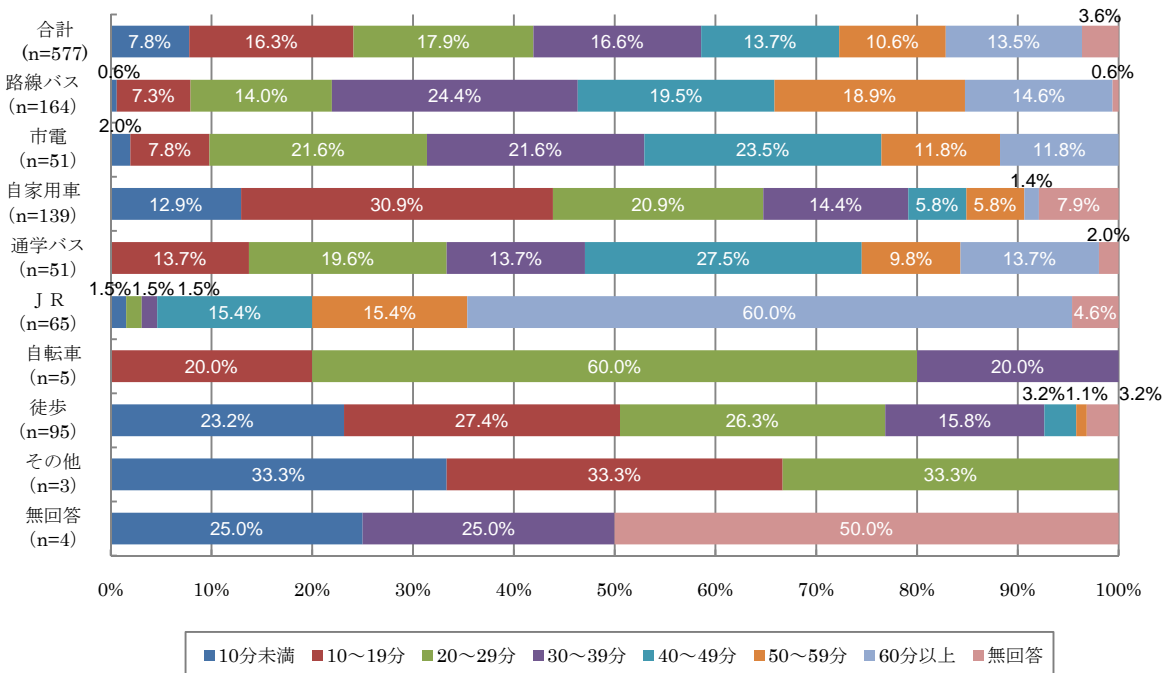
【夏季】

- 10～19分が24.1%と最も高くなっている。
- 移動手段別で見ると、自転車の約60%が30分未満であるのに対し、路線バスや市電については、約80%が30分以上となっており、自転車に比べて移動時間が長くなっている。



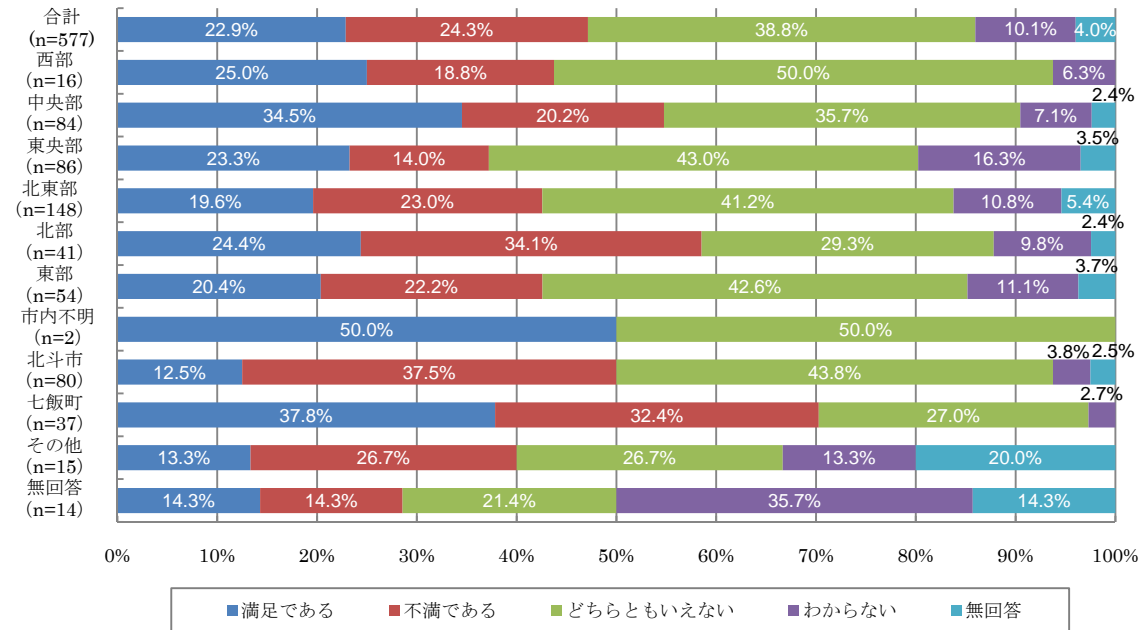
【冬季】

- 「20～29分」が17.9%と最も高く、次いで「30～39分」が16.6%となっており、夏季に比べ時間を要している。
- また、「30分未満」が夏季では49.6%であったのに対し、冬季では42.0%となっている。
- 移動手段別で見ると、徒歩の約80%が「30分未満」であるのに対し、路線バスや市電については、約70～80%が「30分以上」となっており、徒歩に比べて移動時間が長くなっている。



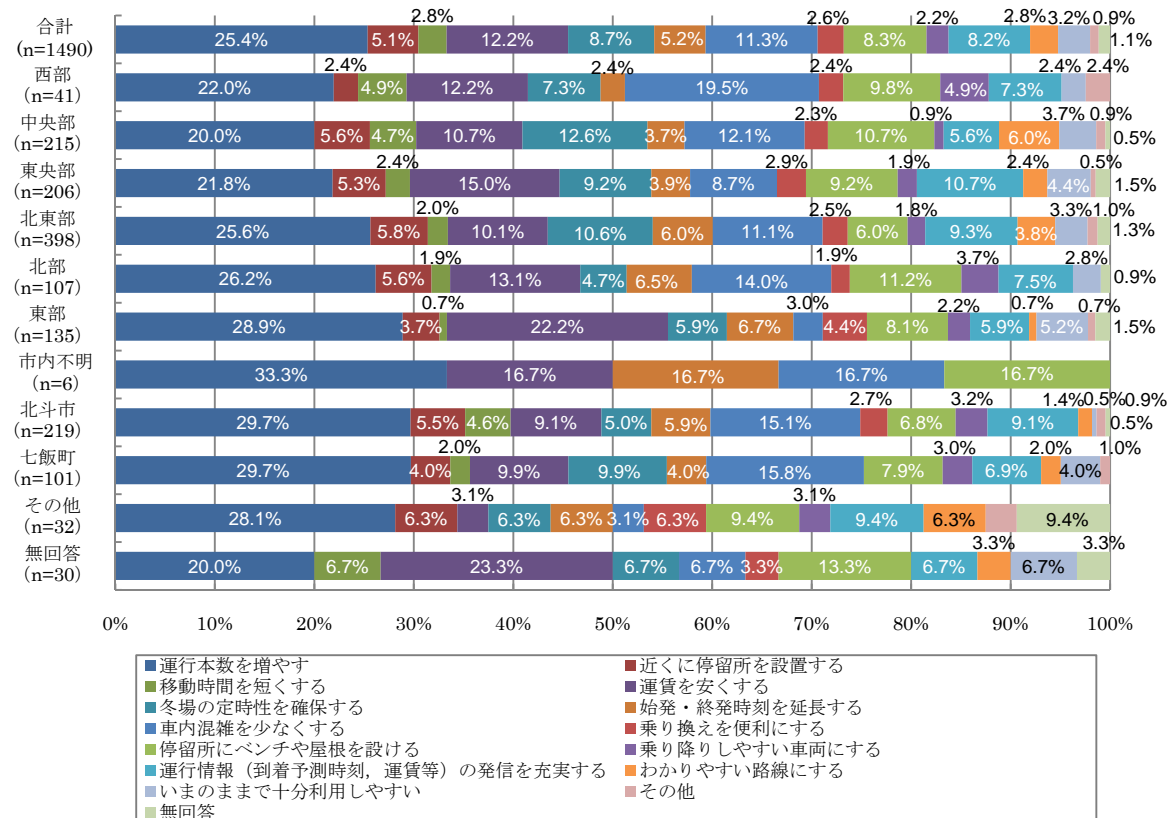
④ 路線バスや市電の満足度 (n=577)

■ 「不満である」が24.3%となっており、「満足である」の22.9%より高くなっている。
 ■ 居住地別でみると、北東部地区、北部地区、東部地区、北斗市で「不満である」が「満足である」を上回っている。



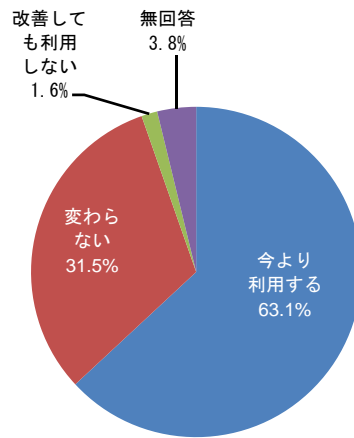
⑤ 路線バスや市電をもっと利用しやすくするために必要な改善点 (n=1,490)

■ 「運行本数を増やす」が最も多くなっており、次いで「運賃を安くする」、「車内混雑を少なくする」の順となっている。
 ■ 居住地別でみると、全てで「運行本数を増やす」が最も高いが、中央部地区では、「冬場の定時性を確保する」が2番目に高く、冬季における待ち時間の短縮に対する要望が強い。



⑥ 路線バスや市電が利用しやすくなった場合の今後の公共交通の利用意向 (n=577)

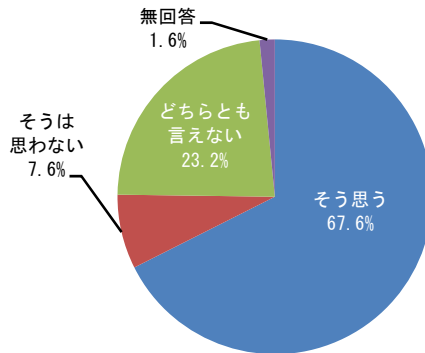
■ 「今より利用する」が63.1%と、「変わらない」の31.5%、「改善しても利用しない」の1.6%を大きく上回っている。



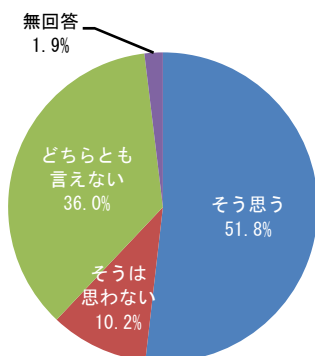
⑦ 交通施策に対する意識 (n=577)

■ 公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべきかについては、「そう思う」が67.6%と高く、「そうは思わない」は7.6%と低い。
 ■ 公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要であるとの問いには、「そう思う」が51.8%と、「そうは思わない」の10.2%を大きく上回っている。
 ■ 乗り換え環境が整っていれば、公共交通の乗り換えに対する抵抗感はないとの問いには、「そう思う」が64.8%と、「そうは思わない」の8.1%を大きく上回っている。

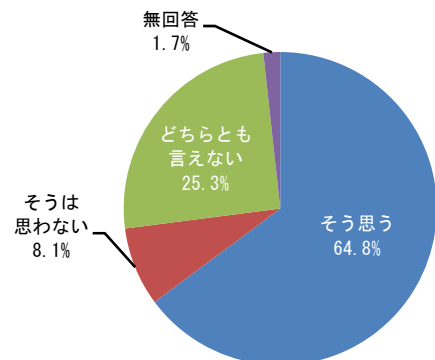
<公共交通の基盤整備や利用促進施策に対し、必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべき>



<公共交通の利便性・運行効率の向上のため、交通ターミナルなどの整備が必要である>



<乗り換え環境が整っていれば、公共交通の乗り換えに対する抵抗感はない>

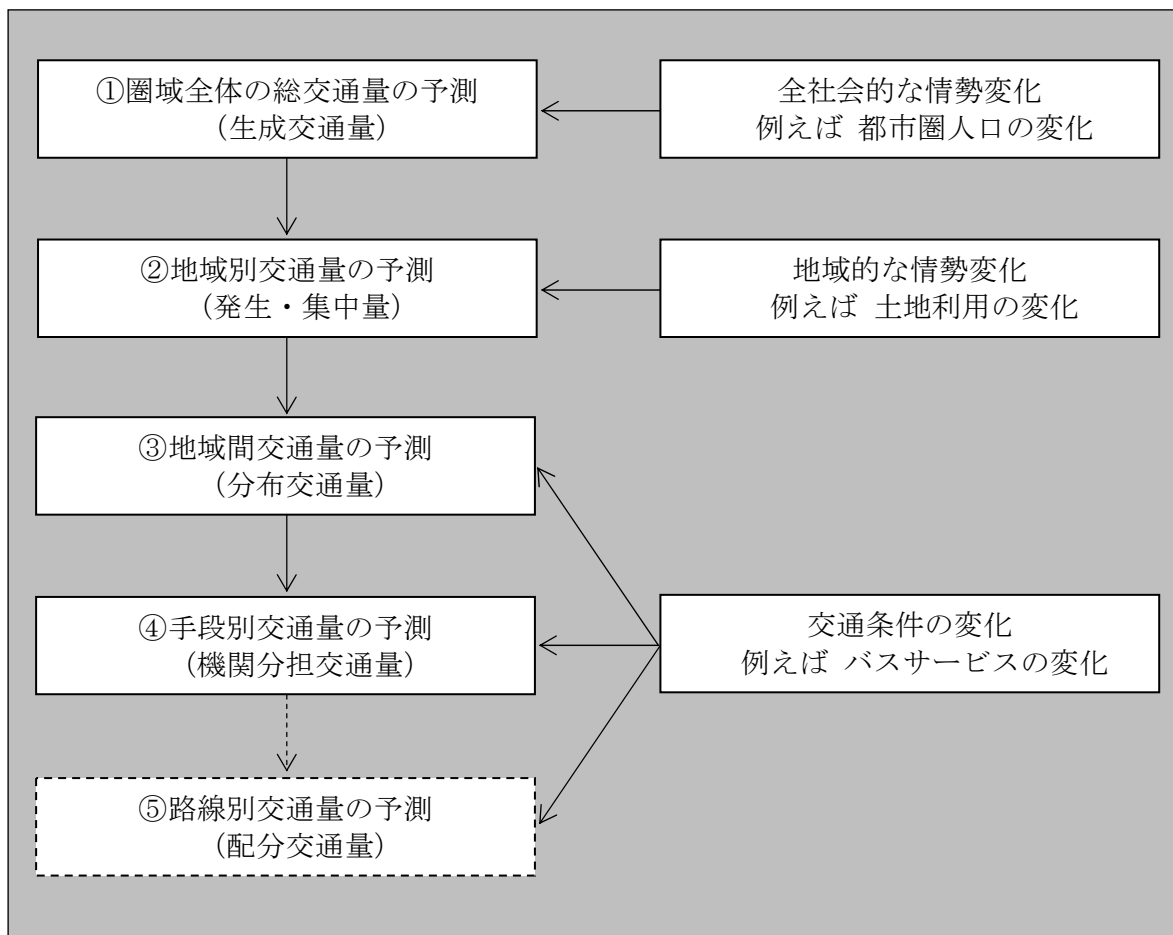


5.3 需要変動予測調査

今後の公共交通のあり方では、目指すべき将来像の実現に向けてゾーンバスシステムの導入を目指すこととしていることから、ここでは、将来交通量の予測を行い、ゾーンバスシステムを導入した場合の効果の検証を行った。

なお、ソフト施策の評価は困難であるため、交通ネットワークを主な評価対象とする。

(1) 需要予測検討の流れ



(2) 設定条件の整理

ア 将来人口

| | | 平成 22 年 (実績) | 平成 32 年 (推計) | 伸び率 |
|-----|---------|-----------------|-----------------|------|
| 総人口 | | 279,126 | 245,826 | 0.88 |
| 階層別 | 0-14 歳 | 30,480 | 23,109 | 0.76 |
| | 15-24 歳 | 25,078 | 20,306 | 0.82 |
| | 25-64 歳 | 146,761 | 116,039 | 0.80 |
| | 65 歳以上 | 76,807 | 86,372 | 1.12 |
| 学生 | | 15,000 | 12,300 | 0.82 |
| 従業者 | | 131,692 | 105,353 | 0.80 |

平成 22 年 (実績)

人 口：国勢調査

学 生：平成 22 年学校基本調査

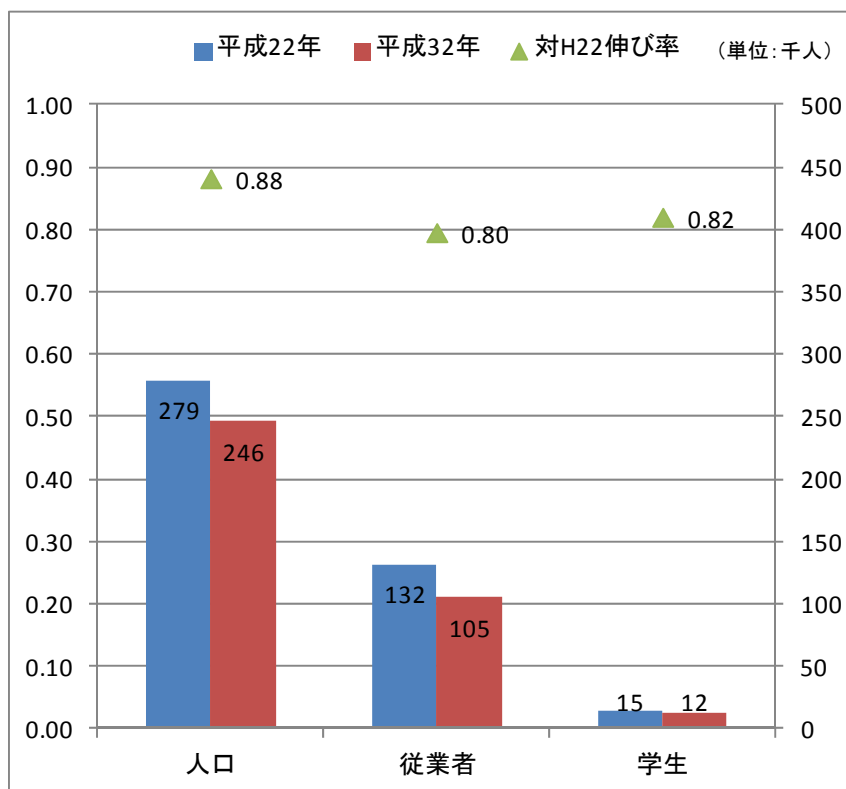
従業者：平成 21 年経済センサス

平成 32 年 (推計)

人 口：国立社会保障・人口問題研究所の推計値

学 生：15-24 歳人口の伸び率を H22 学生数に乗じて算出

従業者：25-64 歳人口の伸び率を H22 従業者数に乗じて算出



イ 将来交通量

(7) ゾーン別発生集中交通量

ゾーン別の発生集中交通量は、ゾーン別の年齢階層別人口、従業者数、学生数を算出して得られた結果から、各目的別におけるゾーン別のシェアを算出し、分布交通を算出するための入力値として予測する。

ゾーン別発生集中量算出結果 (人 TE/日)

| 国勢調査ゾーン | | | | 交通量 | | | 国勢調査ゾーン | | | | |
|---------|-------|-----------|----------|--------|--------|------|---------|-------------|---------|--------|--------|
| SSQL | H22C | H22CODE | H22名 | H22現況 | H32将来 | SSQL | H22C | H22CODE | H22名 | H22現況 | H32将来 |
| 1 | 1000 | 202001000 | 入舟町 | 3,923 | 3,106 | 105 | 105000 | 202105000 | 豊原町 | 180 | 173 |
| 2 | 2000 | 202002000 | 船見町 | 3,734 | 3,590 | 106 | 106000 | 202106000 | 石崎町 | 1,965 | 1,770 |
| 3 | 3000 | 202003000 | 弥生町 | 7,909 | 8,076 | 107 | 107000 | 202107000 | 鶴野町 | 678 | 593 |
| 4 | 4000 | 202004000 | 弁天町 | 4,072 | 3,442 | 108 | 108000 | 202108000 | 白石町 | 142 | 97 |
| 5 | 5000 | 202005000 | 大町 | 2,932 | 2,395 | 109 | 109001 | 202109001 | 富岡町 1丁目 | 12,424 | 10,726 |
| 6 | 6000 | 202006000 | 末広町 | 10,119 | 8,217 | 110 | 109002 | 202109002 | 富岡町 2丁目 | 13,294 | 11,838 |
| 7 | 7000 | 202007000 | 元町 | 9,291 | 7,391 | 111 | 109003 | 202109003 | 富岡町 3丁目 | 6,610 | 5,770 |
| 8 | 8000 | 202008000 | 青柳町 | 6,407 | 5,774 | 112 | 112001 | 202112001 | 中道 1丁目 | 7,305 | 5,848 |
| 9 | 9000 | 202009000 | 谷地頭町 | 5,829 | 5,359 | 113 | 112002 | 202112002 | 中道 2丁目 | 8,439 | 7,532 |
| 10 | 10000 | 202101000 | 住吉町 | 2,571 | 2,204 | 114 | 114001 | 202114001 | 山の手 1丁目 | 3,886 | 3,691 |
| 11 | 11000 | 202101100 | 宝来町 | 5,318 | 4,367 | 115 | 114002 | 202114002 | 山の手 2丁目 | 10,378 | 8,810 |
| 12 | 12000 | 202102000 | 東川町 | 3,679 | 2,973 | 116 | 114003 | 202114003 | 山の手 3丁目 | 5,765 | 5,827 |
| 13 | 13000 | 202103000 | 豊川町 | 7,804 | 6,457 | 117 | 117001 | 202117001 | 本通 1丁目 | 11,393 | 9,701 |
| 14 | 14000 | 202104000 | 大手町 | 6,014 | 4,719 | 118 | 117002 | 202117002 | 本通 2丁目 | 10,337 | 9,201 |
| 15 | 15000 | 202105000 | 栄町 | 1,995 | 1,696 | 119 | 117003 | 202117003 | 本通 3丁目 | 5,425 | 5,132 |
| 16 | 16000 | 202106000 | 旭町 | 2,428 | 2,036 | 120 | 117004 | 202117004 | 本通 4丁目 | 5,419 | 4,988 |
| 17 | 17000 | 202107000 | 東栗町 | 9,785 | 8,521 | 121 | 121001 | 202121001 | 鍛冶 1丁目 | 6,085 | 5,655 |
| 18 | 18000 | 202108000 | 大森町 | 5,638 | 4,563 | 122 | 121002 | 202121002 | 鍛冶 2丁目 | 9,626 | 8,791 |
| 19 | 19000 | 202109000 | 松風町 | 6,177 | 5,100 | 123 | 123000 | 202123000 | 陣川町 | 8,456 | 14,583 |
| 20 | 20000 | 202202000 | 若松町 | 22,609 | 18,481 | 124 | 124000 | 202124000 | 神山町 | 1,873 | 1,632 |
| 21 | 21000 | 202201000 | 千歳町 | 5,378 | 4,352 | 125 | 125001 | 202125001 | 神山 1丁目 | 2,632 | 2,374 |
| 22 | 22000 | 202202000 | 新川町 | 10,991 | 8,922 | 126 | 125002 | 202125002 | 神山 2丁目 | 1,601 | 1,323 |
| 23 | 23000 | 202203000 | 上新川町 | 2,426 | 2,010 | 127 | 125003 | 202125003 | 神山 3丁目 | 4,834 | 5,384 |
| 24 | 24000 | 202204000 | 海岸町 | 6,655 | 5,282 | 128 | 128000 | 202128000 | 東山町 | 5,306 | 5,224 |
| 25 | 25000 | 202205000 | 大崎町 | 3,171 | 2,629 | 129 | 129001 | 202129001 | 東山 1丁目 | 2,766 | 4,289 |
| 26 | 26000 | 202206000 | 松川町 | 5,706 | 4,699 | 130 | 129002 | 202129002 | 東山 2丁目 | 6,465 | 5,954 |
| 27 | 27000 | 202207000 | 万代町 | 4,549 | 3,754 | 131 | 129003 | 202129003 | 東山 3丁目 | 3,584 | 3,835 |
| 28 | 28000 | 202208000 | 浅野町 | 3,820 | 3,057 | 132 | 132001 | 202132001 | 美原 1丁目 | 26,090 | 22,720 |
| 29 | 29000 | 202209000 | 吉川町 | 1,654 | 1,297 | 133 | 132002 | 202132002 | 美原 2丁目 | 9,187 | 8,307 |
| 30 | 30000 | 202300000 | 北浜町 | 3,611 | 2,868 | 134 | 132003 | 202132003 | 美原 3丁目 | 13,690 | 12,817 |
| 31 | 31001 | 202301001 | 港町 1丁目 | 9,367 | 8,210 | 135 | 132004 | 202132004 | 美原 4丁目 | 9,652 | 8,737 |
| 32 | 31002 | 202301002 | 港町 2丁目 | 4,020 | 3,811 | 136 | 132005 | 202132005 | 美原 5丁目 | 5,390 | 5,633 |
| 33 | 31003 | 202301003 | 港町 3丁目 | 5,768 | 4,617 | 137 | 137000 | 202137000 | 赤川町 | 5,896 | 5,264 |
| 34 | 34000 | 202304000 | 湯分町 | 2,530 | 2,617 | 138 | 138001 | 202138001 | 赤川 | 3,712 | 2,986 |
| 35 | 35000 | 202305000 | 亀田町 | 6,536 | 5,402 | 139 | 139000 | 202139000 | 亀田中野町 | 2,396 | 3,030 |
| 36 | 36000 | 202306000 | 大田町 | 8,586 | 7,739 | 140 | 140000 | 202140000 | 水元町 | 89 | 88 |
| 37 | 37000 | 202307000 | 田家町 | 10,467 | 9,716 | 141 | 141000 | 202141000 | 亀田大森町 | 0 | 0 |
| 38 | 38000 | 202308000 | 白鳥町 | 3,624 | 3,097 | 142 | 142000 | 202142000 | 石川町 | 8,480 | 9,784 |
| 39 | 39000 | 202309000 | 八幡町 | 3,674 | 3,148 | 143 | 143101 | 202143101 | 桔梗 1丁目 | 9,975 | 10,317 |
| 40 | 40000 | 202400000 | 宮前町 | 6,220 | 4,706 | 144 | 143102 | 202143102 | 桔梗 2丁目 | 3 | 3 |
| 41 | 41000 | 202401000 | 中島町 | 9,081 | 8,071 | 145 | 143103 | 202143103 | 桔梗 3丁目 | 12,861 | 10,887 |
| 42 | 42000 | 202402000 | 千代台町 | 9,945 | 8,358 | 146 | 143104 | 202143104 | 桔梗 4丁目 | 3 | 3 |
| 43 | 43000 | 202403000 | 堀川町 | 7,846 | 6,687 | 147 | 143105 | 202143105 | 桔梗 5丁目 | 66 | 502 |
| 44 | 44000 | 202404000 | 高盛町 | 3,783 | 3,257 | 148 | 143200 | 202143200 | 桔梗町 | 2,869 | 3,237 |
| 45 | 45000 | 202405000 | 宇賀浦町 | 3,358 | 2,992 | 149 | 144000 | 202144000 | 西桔梗町 | 22,120 | 18,335 |
| 46 | 46000 | 202406000 | 白力出町 | 7,006 | 5,727 | 150 | 145000 | 202145000 | 昭和町 | 2,217 | 1,982 |
| 47 | 47000 | 202407000 | 約堀町 | 5,563 | 5,184 | 151 | 146001 | 202146001 | 昭和 1丁目 | 6,533 | 5,982 |
| 48 | 48000 | 202408000 | 時任町 | 6,685 | 5,092 | 152 | 146002 | 202146002 | 昭和 2丁目 | 10,306 | 9,433 |
| 49 | 49000 | 202409000 | 杉並町 | 9,965 | 5,285 | 153 | 146003 | 202146003 | 昭和 3丁目 | 8,104 | 7,302 |
| 50 | 50000 | 202500000 | 本町 | 38,597 | 30,015 | 154 | 146004 | 202146004 | 昭和 4丁目 | 8,567 | 8,840 |
| 51 | 51000 | 202501000 | 梁川町 | 12,905 | 10,900 | 155 | 150000 | 202150000 | 亀田本町 | 14,237 | 12,343 |
| 52 | 52000 | 202502000 | 五稜郭町 | 17,309 | 13,803 | 156 | 151000 | 202151000 | 亀田港町 | 8,803 | 8,217 |
| 53 | 53000 | 202503000 | 柳町 | 2,411 | 2,121 | 157 | 152001 | 202152001 | 陣川 1丁目 | 1,152 | 1,047 |
| 54 | 54000 | 202504000 | 松陰町 | 7,168 | 6,354 | 158 | 152002 | 202152002 | 陣川 2丁目 | 2,026 | 1,749 |
| 55 | 55000 | 202505000 | 人見町 | 5,052 | 4,463 | 159 | 153001 | 202153001 | 北美原 1丁目 | 4,125 | 5,625 |
| 56 | 56000 | 202506000 | 金堀町 | 4,988 | 4,597 | 160 | 153002 | 202153002 | 北美原 2丁目 | 3,766 | 3,934 |
| 57 | 57000 | 202507000 | 乃木町 | 3,413 | 4,754 | 161 | 153003 | 202153003 | 北美原 3丁目 | 2,897 | 2,803 |
| 58 | 58000 | 202508000 | 柏木町 | 11,219 | 9,447 | 162 | 154000 | 202154000 | 函館山 | 373 | 298 |
| 59 | 59000 | 202509000 | 川原町 | 7,199 | 5,405 | 163 | 156000 | 202156000 | 小安町 | 888 | 917 |
| 60 | 60000 | 202600000 | 深堀町 | 14,472 | 13,410 | 164 | 157000 | 202157000 | 金谷町 | 213 | 211 |
| 61 | 61000 | 202601000 | 駒場町 | 7,963 | 6,805 | 165 | 158000 | 202158000 | 汐首町 | 145 | 100 |
| 62 | 62000 | 202602000 | 広野町 | 3,130 | 3,707 | 166 | 159000 | 202159000 | 瀬田末町 | 668 | 632 |
| 63 | 63000 | 202603000 | 湯浜町 | 5,968 | 5,083 | 167 | 160000 | 202160000 | 弁才町 | 19 | 18 |
| 64 | 64001 | 202604001 | 湯川町 1丁目 | 19,666 | 15,603 | 168 | 161000 | 202161000 | 泊町 | 2 | 2 |
| 65 | 64002 | 202604002 | 湯川町 2丁目 | 9,166 | 7,953 | 169 | 162000 | 202162000 | 館町 | 4 | 4 |
| 66 | 64003 | 202604003 | 湯川町 3丁目 | 10,956 | 9,335 | 170 | 163000 | 202163000 | 浜町 | 368 | 366 |
| 67 | 67000 | 202607000 | 戸倉町 | 5,335 | 4,755 | 171 | 164000 | 202164000 | 新二見町 | 17 | 33 |
| 68 | 68000 | 202608000 | 榎本町 | 3,170 | 2,765 | 172 | 165000 | 202165000 | 原木町 | 112 | 88 |
| 69 | 69000 | 202609000 | 花園町 | 8,909 | 8,941 | 173 | 166000 | 202166000 | 丸山町 | 0 | 0 |
| 70 | 70001 | 202700001 | 日吉町 1丁目 | 5,795 | 14,989 | 174 | 167000 | 202167000 | 小安山町 | 86 | 0 |
| 71 | 70002 | 202700002 | 日吉町 2丁目 | 4,673 | 5,158 | 175 | 168000 | 202168000 | 日浦町 | 1,744 | 1,659 |
| 72 | 70003 | 202700003 | 日吉町 3丁目 | 5,717 | 5,744 | 176 | 169000 | 202169000 | 豊浦町 | 1,640 | 1,828 |
| 73 | 70004 | 202700004 | 日吉町 4丁目 | 6,848 | 6,755 | 177 | 170000 | 202170000 | 大淵町 | 2,828 | 3,417 |
| 74 | 74000 | 202704000 | 上野町 | 6,217 | 6,774 | 178 | 171000 | 202171000 | 中浜町 | 1,943 | 2,452 |
| 75 | 75000 | 202705000 | 高丘町 | 9,991 | 9,066 | 179 | 172000 | 202172000 | 川上町 | 818 | 880 |
| 76 | 76000 | 202706000 | 滝沢町 | 800 | 786 | 180 | 173000 | 202173000 | 女那川町 | 3,053 | 3,078 |
| 77 | 77000 | 202707000 | 見崎町 | 594 | 619 | 181 | 174000 | 202174000 | 高岱町 | 1,291 | 924 |
| 78 | 78000 | 202708000 | 鈴蘭丘町 | 1,345 | 1,292 | 182 | 175000 | 202175000 | 日ノ浜町 | 2,790 | 2,312 |
| 79 | 79000 | 202709000 | 上湯川町 | 14,208 | 12,289 | 183 | 176000 | 202176000 | 古武井町 | 1,398 | 1,229 |
| 80 | 80000 | 202800000 | 岡山町 | 3,081 | 2,388 | 184 | 177000 | 202177000 | 栢野町 | 1,972 | 1,310 |
| 81 | 81000 | 202801000 | 旭岡町 | 2,282 | 1,808 | 185 | 178000 | 202178000 | 恵山町 | 3,954 | 3,160 |
| 82 | 82001 | 202802001 | 西旭岡町 1丁目 | 149 | 166 | 186 | 179000 | 202179000 | 御崎町 | 1,336 | 878 |
| 83 | 82002 | 202802002 | 西旭岡町 2丁目 | 3,888 | 4,206 | 187 | 180000 | 202180000 | 日和山町 | 0 | 0 |
| 84 | 82003 | 202802003 | 西旭岡町 3丁目 | 3,828 | 3,819 | 188 | 181000 | 202181000 | 吉畑町 | 36 | 36 |
| 85 | 85000 | 202805000 | 勝川町 | 224 | 175 | 189 | 182000 | 202182000 | 絵紙山町 | 0 | 0 |
| 86 | 86000 | 202806000 | 廣沢町 | 0 | 0 | 190 | 183000 | 202183000 | 鎌子町 | 0 | 0 |
| 87 | 87000 | 202807000 | 三森町 | 0 | 0 | 191 | 184000 | 202184000 | 新浜町 | 7 | 8 |
| 88 | 88000 | 202808000 | 紅木山町 | 72 | 60 | 192 | 185000 | 202185000 | 新八幡町 | 0 | 0 |
| 89 | 89000 | 202809000 | 庵原町 | 334 | 413 | 193 | 186000 | 202186000 | 島泊町 | 0 | 0 |
| 90 | 90000 | 202900000 | 赤坂町 | 814 | 776 | 194 | 187000 | 202187000 | 香浦町 | 0 | 0 |
| 91 | 91000 | 202901000 | 米原町 | 688 | 774 | 195 | 188000 | 202188000 | 元村町 | 0 | 0 |
| 92 | 92000 | 202902000 | 東畑町 | 300 | 234 | 196 | 189000 | 202189000 | 恵山峠町 | 0 | 0 |
| 93 | 93000 | 202903000 | 鉄山町 | 234 | 161 | 197 | 190000 | 202190000 | 新恵山町 | 32 | 32 |
| 94 | 94000 | 202904000 | 鶴屋野町 | 122 | 98 | 198 | 191000 | 202191000 | 古部町 | 0 | 0 |
| 95 | 95000 | 202905000 | 根崎町 | 2,115 | 1,689 | 199 | 192000 | 202192000 | 木直町 | 6 | 6 |
| 96 | 96000 | 202906000 | 高松町 | 12,297 | 11,375 | 200 | 193000 | 202193000 | 尾札部町 | 21 | 19 |
| 97 | 97000 | 202907000 | 志海音町 | 1,790 | 1,552 | 201 | 194000 | 202194000</ | | | |

(イ) 分布交通量

① 予測のための交通条件

分布交通量・分担交通量の予測を行うに当たっては、後述する予測モデルの入力値となるゾーン間主要時間等を算出根拠として、交通条件の設定を必要とする。

ここでは以下に示す既定計画を交通の条件として設定した。

◎ 道路網は：高速道路（国土開発幹線道路等），国道，道道，都市計画道路およびそれに準じる道路網を対象とし，以下の条件で設定。

- ・ 国道，道道の整備計画の完成
- ・ 都市計画道路における既定計画の完成
- ・ バス路線等主要な市道

◎ 大量輸送機関網は，既存のバス路線及び電車網とした。

② 分布交通量の予測方法

分布交通量の予測は，グラビティーモデルにより分布パターンを予測することとした。

【グラビティーモデル】

$$X_{ij} = k \cdot G_i^\alpha \cdot A_j^\beta \cdot T_{ij}^{-\gamma}$$

X_{ij} : ij ゾーン間トリップ数

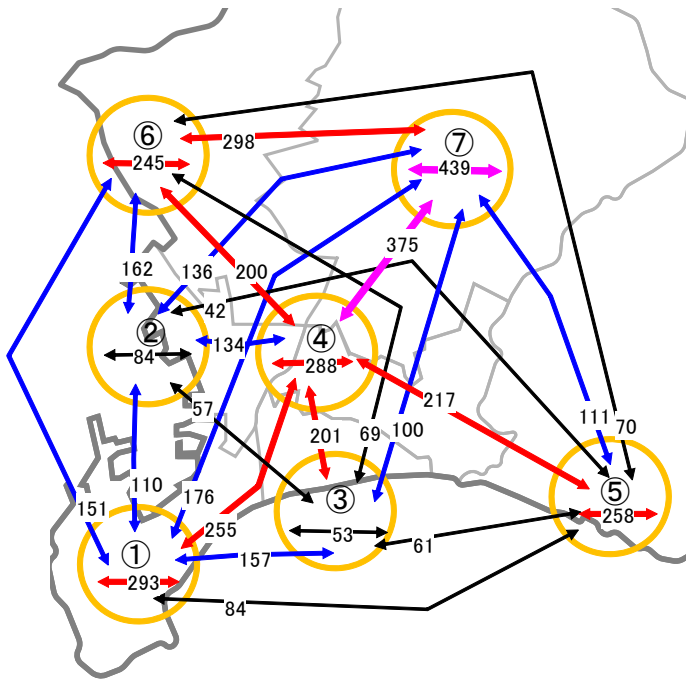
G_i : i ゾーンの発生交通量

A_j : j ゾーンの集中交通量

T_{ij} : ij ゾーン間の所用時間

α 、 β 、 γ 、 k : 係数

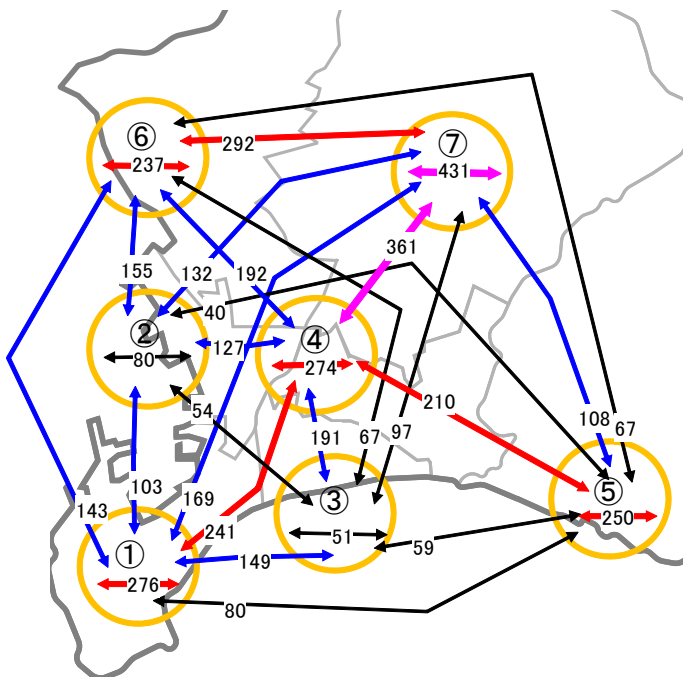
現況分布パターン（百人/日）



| | |
|---|------------|
| ① | 東雲町・元町など |
| ② | 宮前町・港町など |
| ③ | 日の出町・湯浜町など |
| ④ | 五稜郭町・本町など |
| ⑤ | 西旭岡・東部地区など |
| ⑥ | 昭和町・桔梗町など |
| ⑦ | 美原・東山など |

| 凡例 | |
|----------------|--------------------|
| 30,000人以上 | ←→ (Magenta arrow) |
| 20,000-29,999人 | ←→ (Red arrow) |
| 10,000-19,999人 | ←→ (Blue arrow) |
| 0-9,999人 | ←→ (Black arrow) |

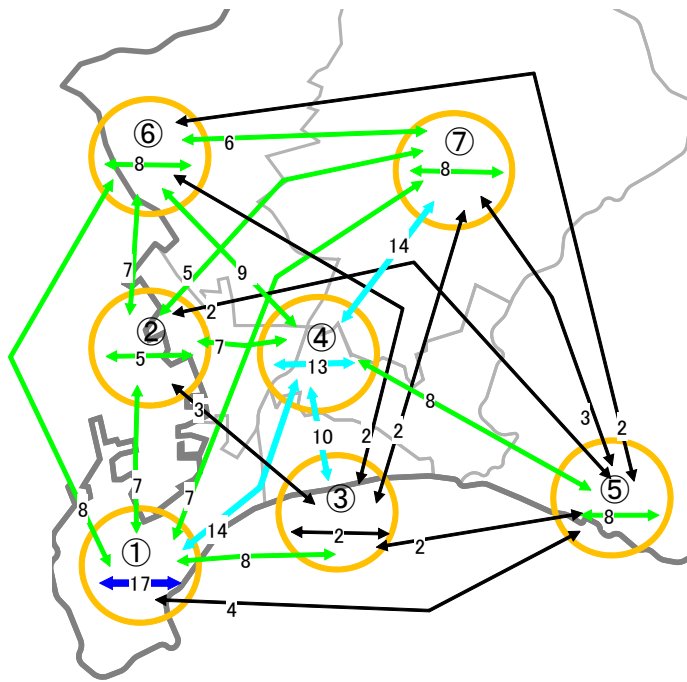
将来分布パターン（百人/日）



| | |
|---|------------|
| ① | 東雲町・元町など |
| ② | 宮前町・港町など |
| ③ | 日の出町・湯浜町など |
| ④ | 五稜郭町・本町など |
| ⑤ | 西旭岡・東部地区など |
| ⑥ | 昭和町・桔梗町など |
| ⑦ | 美原・東山など |

| 凡例 | |
|----------------|--------------------|
| 30,000人以上 | ←→ (Magenta arrow) |
| 20,000-29,999人 | ←→ (Red arrow) |
| 10,000-19,999人 | ←→ (Blue arrow) |
| 0-9,999人 | ←→ (Black arrow) |

現況－将来分布パターン（減少量 百人/日）

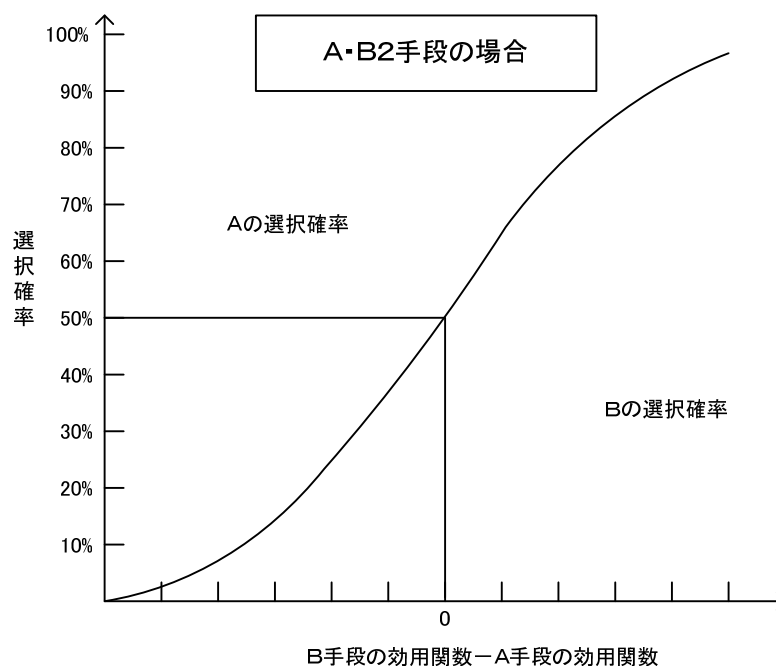


| | |
|---|------------|
| ① | 東雲町・元町など |
| ② | 宮前町・港町など |
| ③ | 日の出町・湯浜町など |
| ④ | 五稜郭町・本町など |
| ⑤ | 西旭岡・東部地区など |
| ⑥ | 昭和町・桔梗町など |
| ⑦ | 美原・東山など |

| 凡例 | |
|---------------|-----------|
| 1,500人以上減 | ← 藍色の矢印 → |
| 1,000-1,499人減 | ← 水色の矢印 → |
| 500-999人減 | ← 緑色の矢印 → |
| 0-499人減 | ← 黒色の矢印 → |
| 増加 | ← 赤色の矢印 → |

(ウ) 交通手段別交通量

交通手段別交通量の予測は、移動距離により分担関係を表した「所要時間」・「費用」などを説明変数として作成した関数モデル式（交通機関分担）により算出する方法を用いて以下に算出した。



機関分担率モデル式

※ロジットモデルとは：

選択肢である手段の利用便益を要因値の線形結合で整理（効果関数）し、それら要因で説明できない要素に一定の確率密度（ガンベル分布）を仮定した確率モデルの1種である。

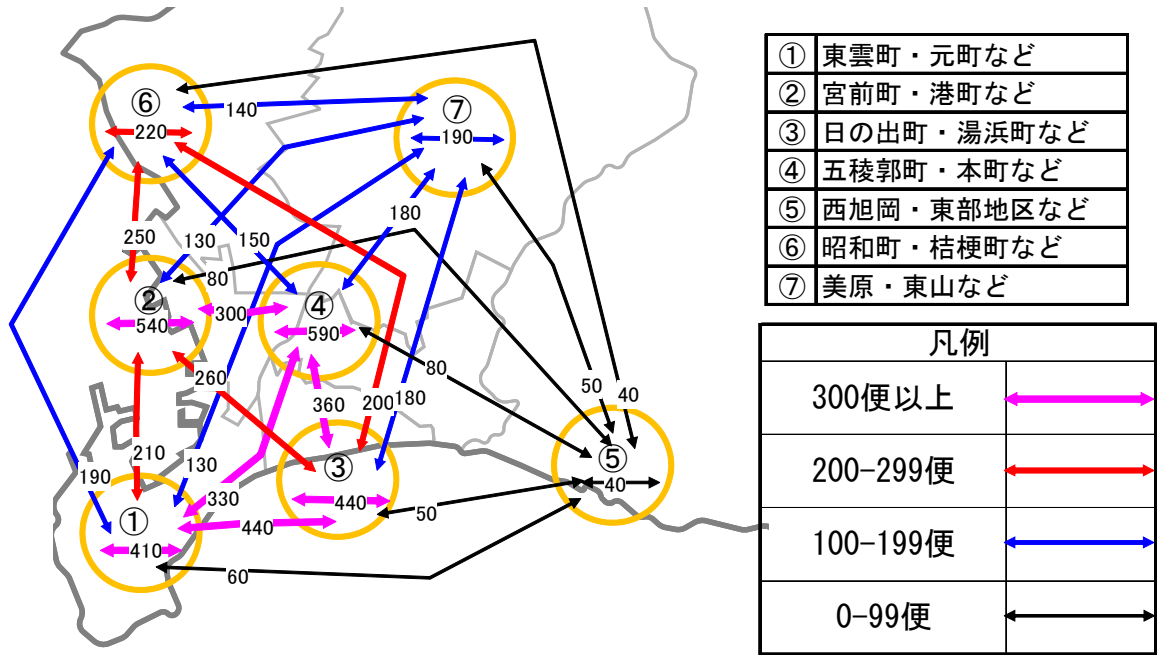
上記モデルにて手段別交通量を算出した結果を以下に示す。

交通手段別トリップ数

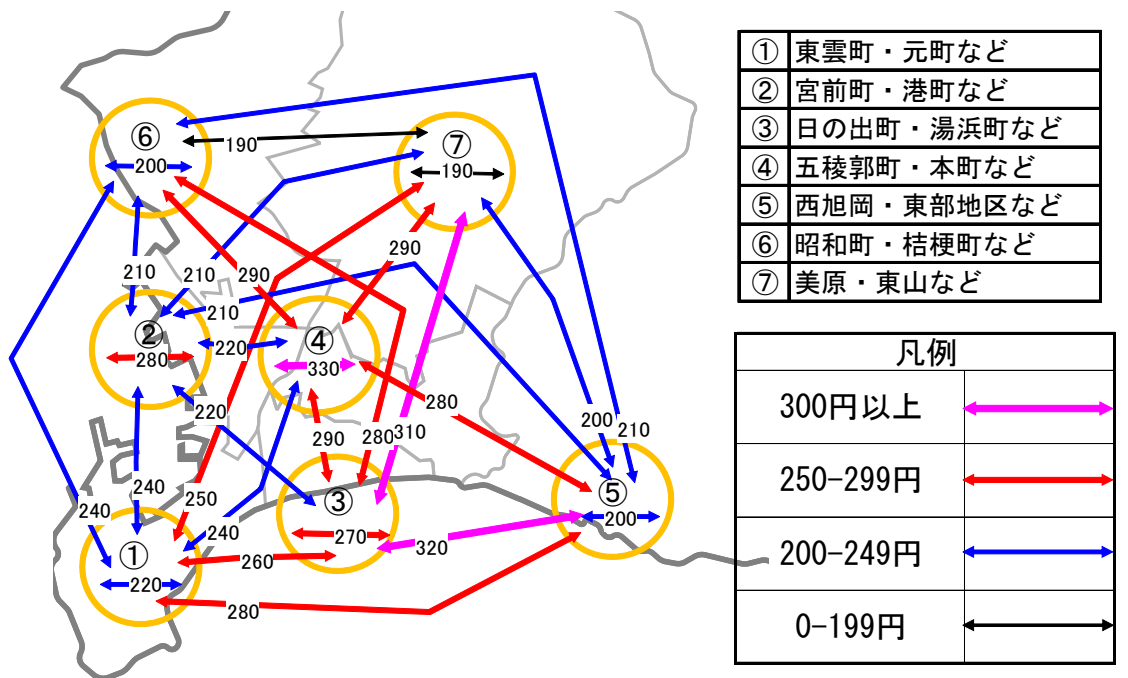
(単位：人／日)

| 交通手段 | H22現況 | H32将来 | 増減率 |
|-------|---------|---------|-------|
| バス・電車 | 42,047 | 40,975 | 97.5% |
| タクシー | 46,635 | 44,382 | 95.2% |
| 自家用車 | 416,425 | 400,399 | 96.2% |
| 計 | 505,107 | 485,756 | 96.2% |

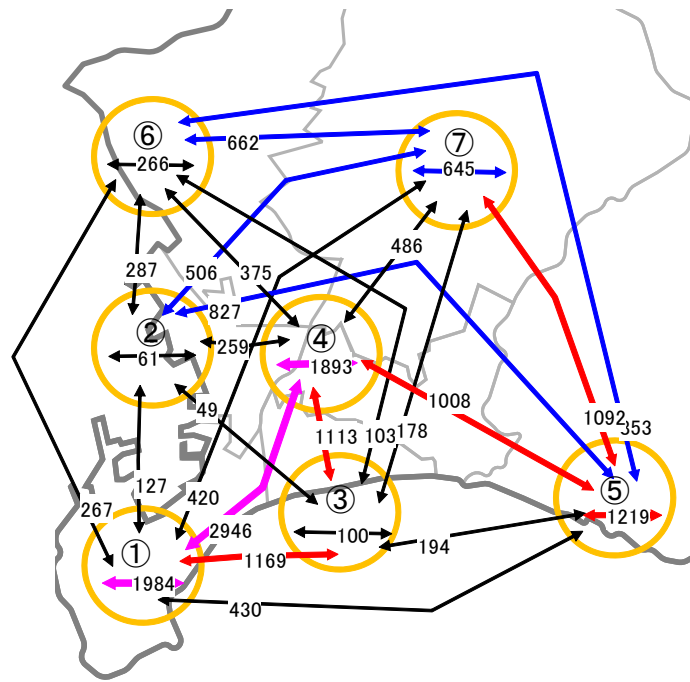
現況区間平均便数（単位：便/日）



現況区間平均料金（単位：円）



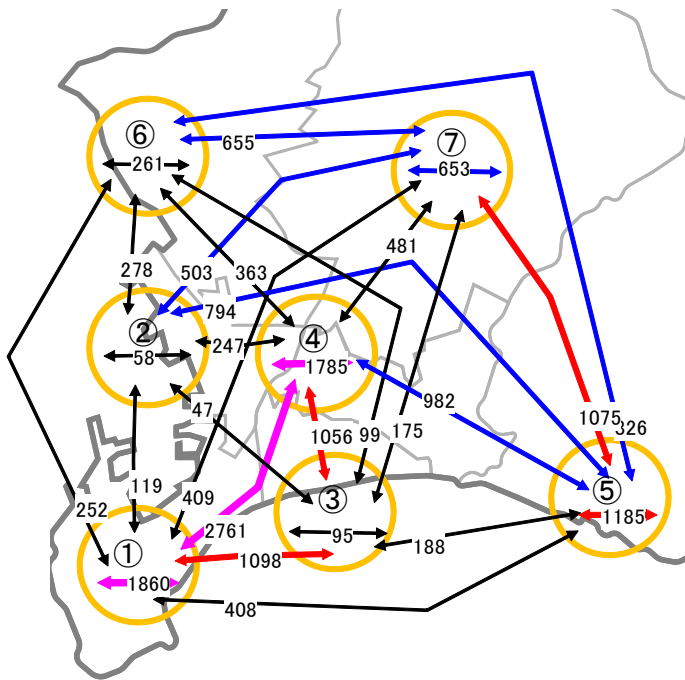
現況バス電車の分布パターン（単位：人/日）



| | |
|---|------------|
| ① | 東雲町・元町など |
| ② | 宮前町・港町など |
| ③ | 日の出町・湯浜町など |
| ④ | 五稜郭町・本町など |
| ⑤ | 西旭岡・東部地区など |
| ⑥ | 昭和町・桔梗町など |
| ⑦ | 美原・東山など |

| 凡例 | |
|--------------|------------------|
| 1,500人以上 | ←→ (Pink arrow) |
| 1,000-1,499人 | ←→ (Red arrow) |
| 500-999人 | ←→ (Blue arrow) |
| 0-499人 | ←→ (Black arrow) |

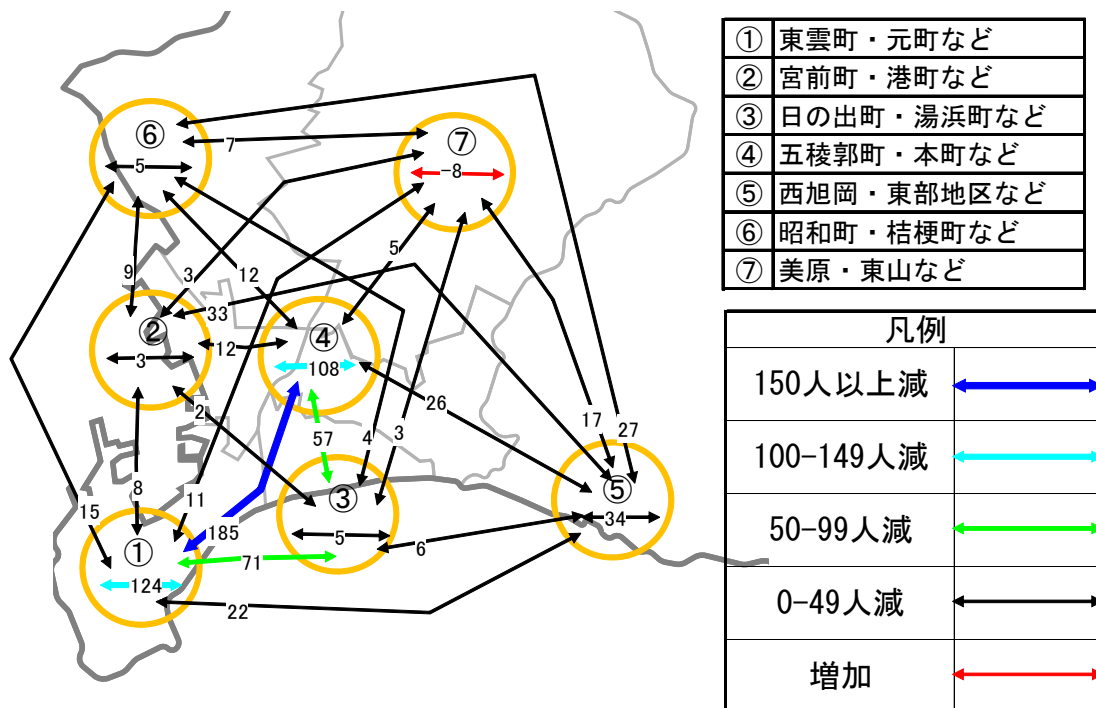
将来バス電車の分布パターン（単位：人/日）



| | |
|---|------------|
| ① | 東雲町・元町など |
| ② | 宮前町・港町など |
| ③ | 日の出町・湯浜町など |
| ④ | 五稜郭町・本町など |
| ⑤ | 西旭岡・東部地区など |
| ⑥ | 昭和町・桔梗町など |
| ⑦ | 美原・東山など |

| 凡例 | |
|--------------|------------------|
| 1,500人以上 | ←→ (Pink arrow) |
| 1,000-1,499人 | ←→ (Red arrow) |
| 500-999人 | ←→ (Blue arrow) |
| 0-499人 | ←→ (Black arrow) |

現況－将来分布パターン（減少量）（単位：人/日）



(3) バス・市電に関する需要予測

ア ケーススタディの実施

以下では上記作成手法を用いて今後のバス需要動向を把握する目的で以下のケースによるバス・市電利用者の変化を予測した

ケース0：現状の試算

ケース1：現状のバスサービスを維持した場合の将来予測

ケース2：将来の利用者減に対応して路線バスの減便を行った場合の将来予測

ケース3：将来の利用者減に対応してバス減便を避けるため、運賃を値上げした場合の将来予測

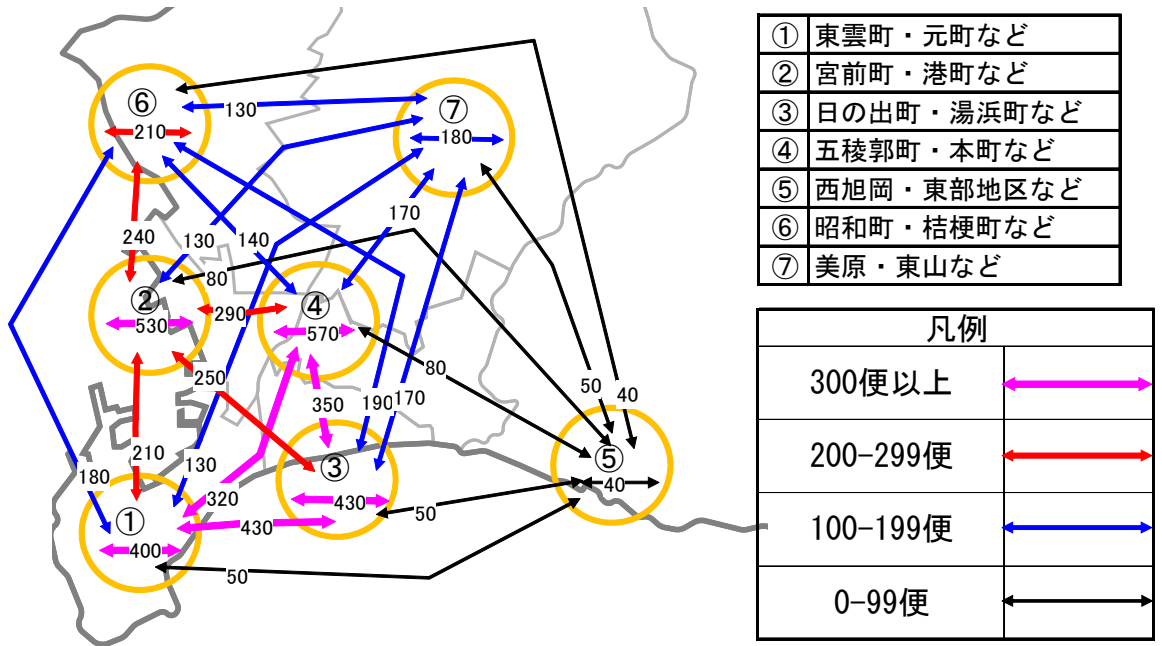
ケース4：ケース2と運行経費を同程度とした中でゾーンバスシステムを導入した場合の将来予測

ケース5：ケース4で併せてバス料金を均一料金とした場合

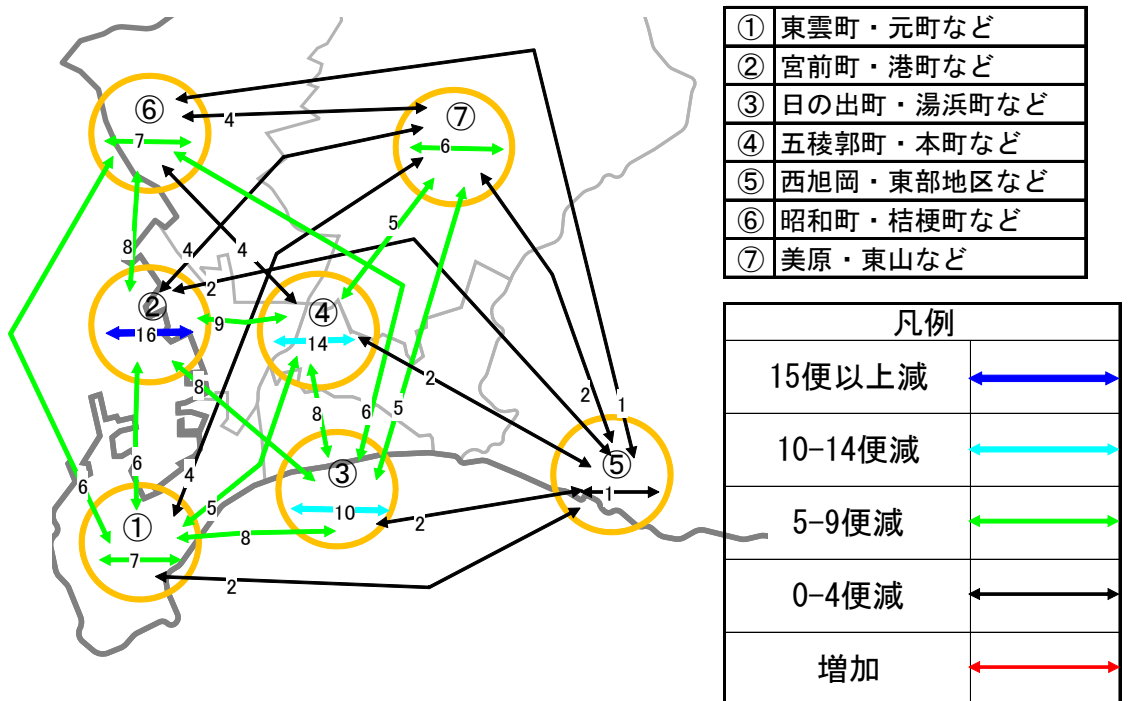
ケース6：現状でゾーンバスシステムを導入した場合の試算

| 区分 | 路線網 | 便数 | 料金 | 備考 |
|-----------|-------|------|------|---|
| 現況 | | | | |
| ケース0 | 現状 | 現状 | 現状 | |
| ケース6 | ゾーンバス | 効率化 | 現状 | |
| 将来 | | | | |
| ケース1 | 現状 | 現状 | 現状 | |
| ケース2 | 現状 | 一律減便 | 現状 | 一律0.3%程度を減便 |
| ケース3 | 現状 | 現状 | 値上げ | 全ての区間で7円値上げを想定 |
| ケース4 | ゾーンバス | 効率化 | 現状 | バス便数が1日200便を越える区間は減便、1日200便以下の区間は増便することを検討。ただし、運行経費については、ケース2を越えないこと。 |
| ケース5 | ゾーンバス | 効率化 | 一部均一 | 均一料金は、運賃が250円未満の区間を200円均一料金とし、250円以上の区間は、そのままとした。 |

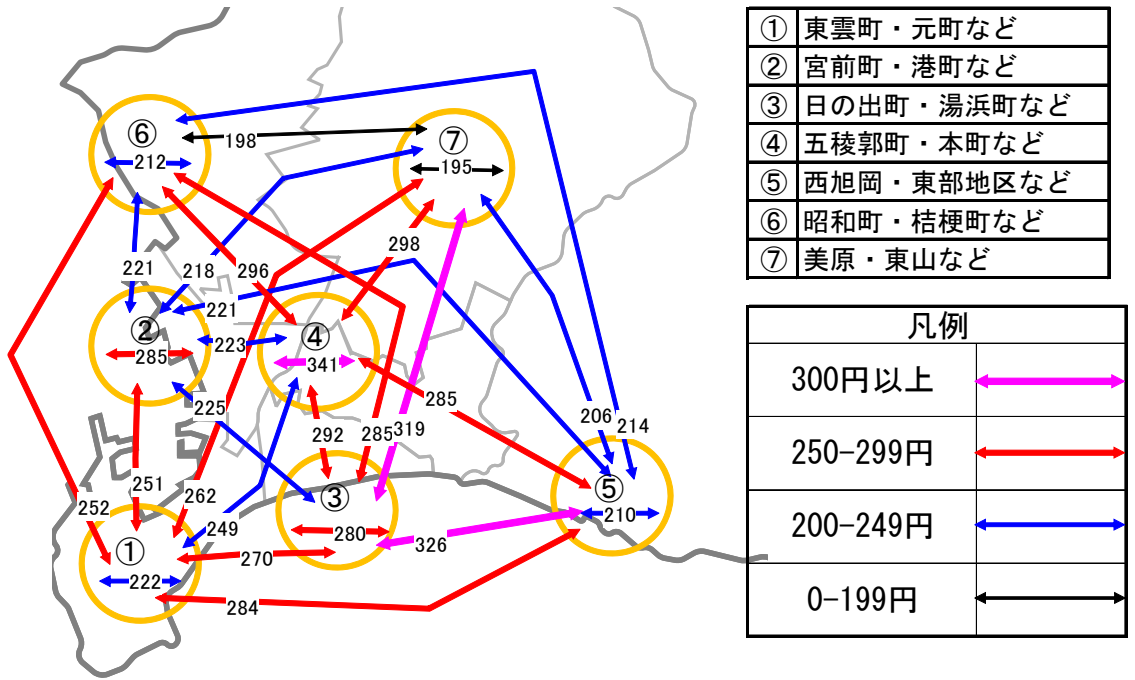
ケース 2 : 将来区間平均便数 (単位 : 便/日)



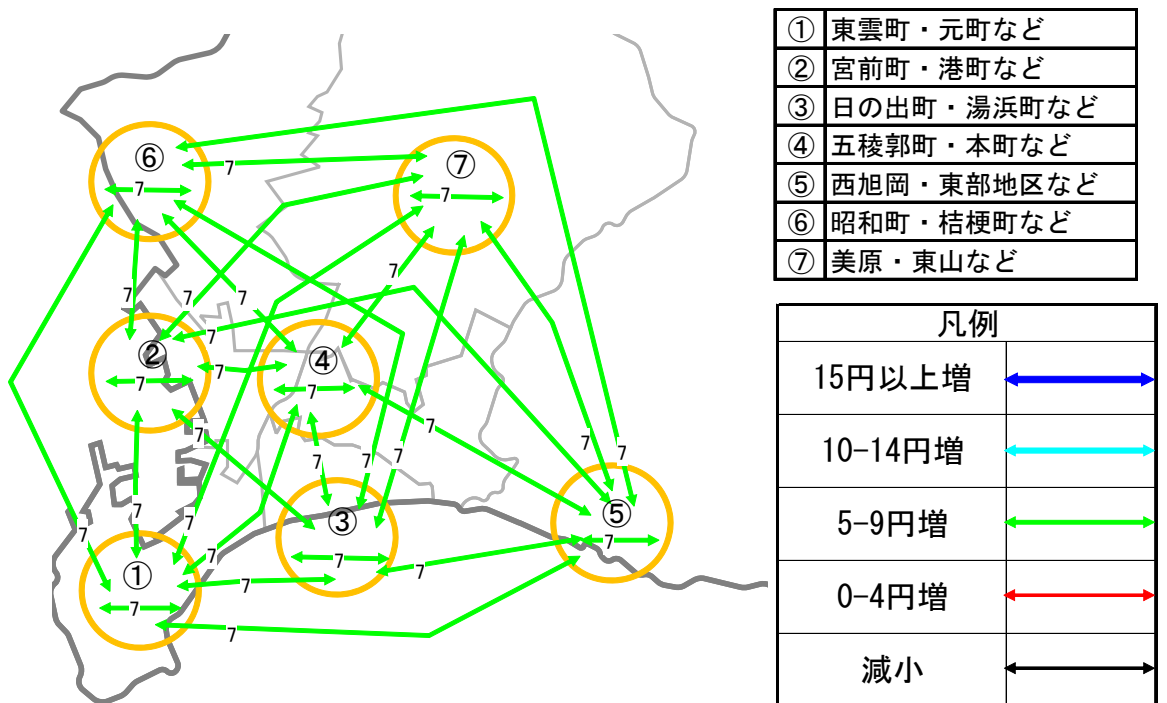
現況－ケース 2 : 将来区間平均便数 (減便数) (単位 : 便/日)



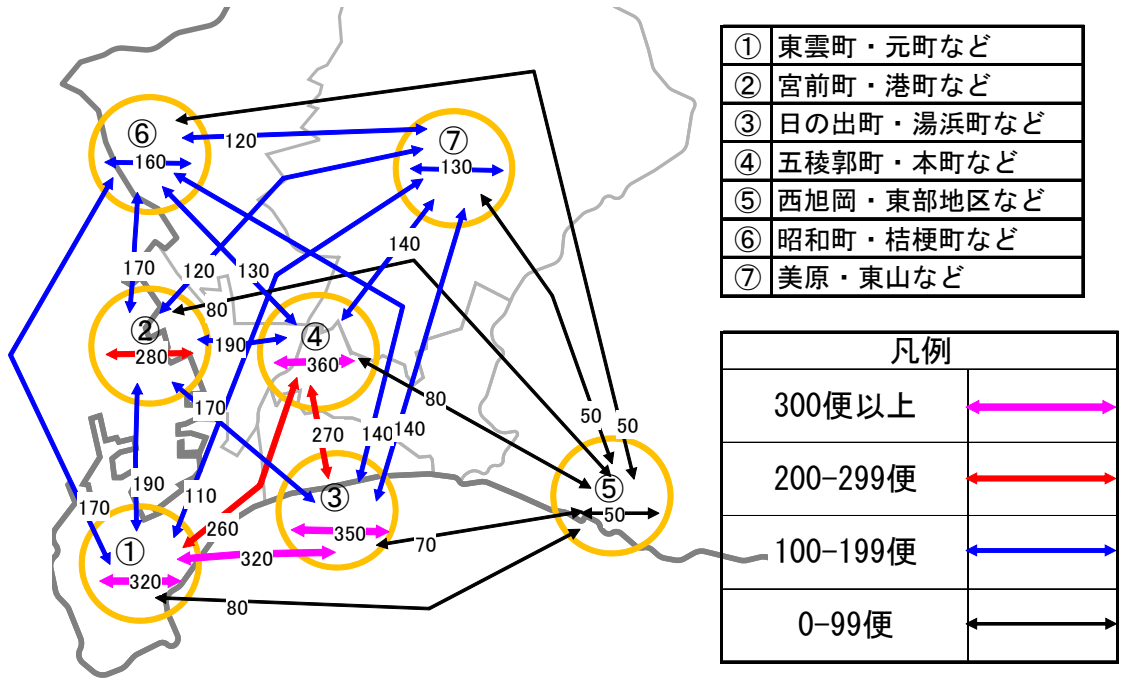
ケース3：将来区間平均料金（単位：円）



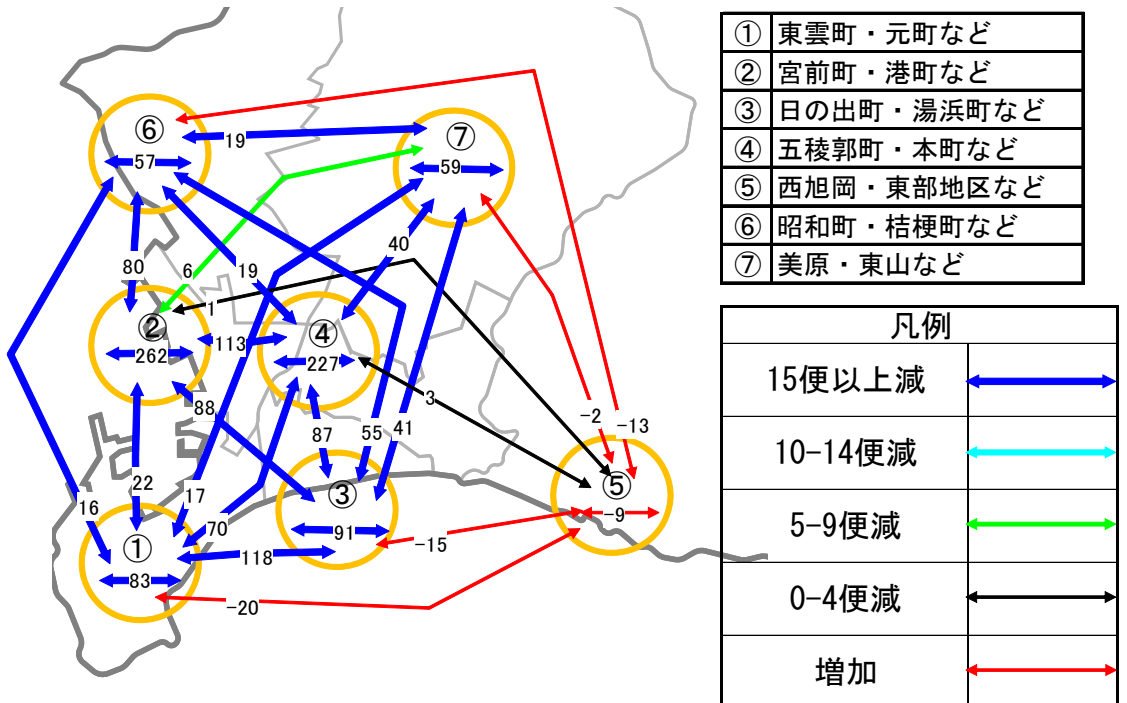
現況－ケース3：将来区間平均料金（値上げ額）（単位：円）



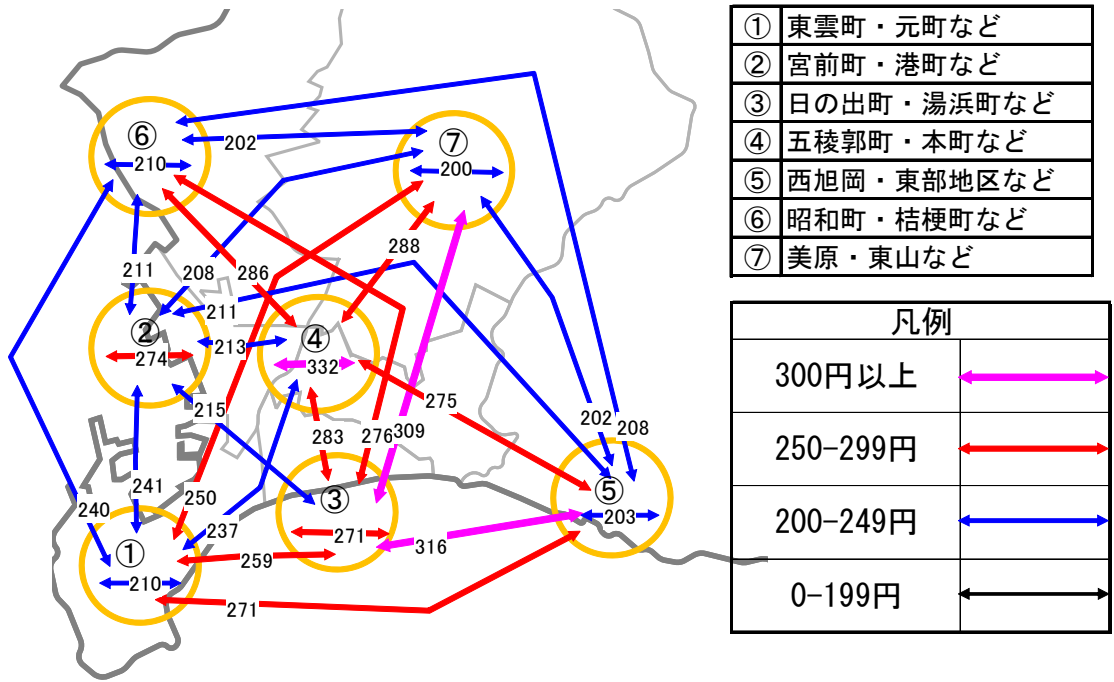
ケース4：将来・ケース6：現況区間平均便数（単位：便/日）



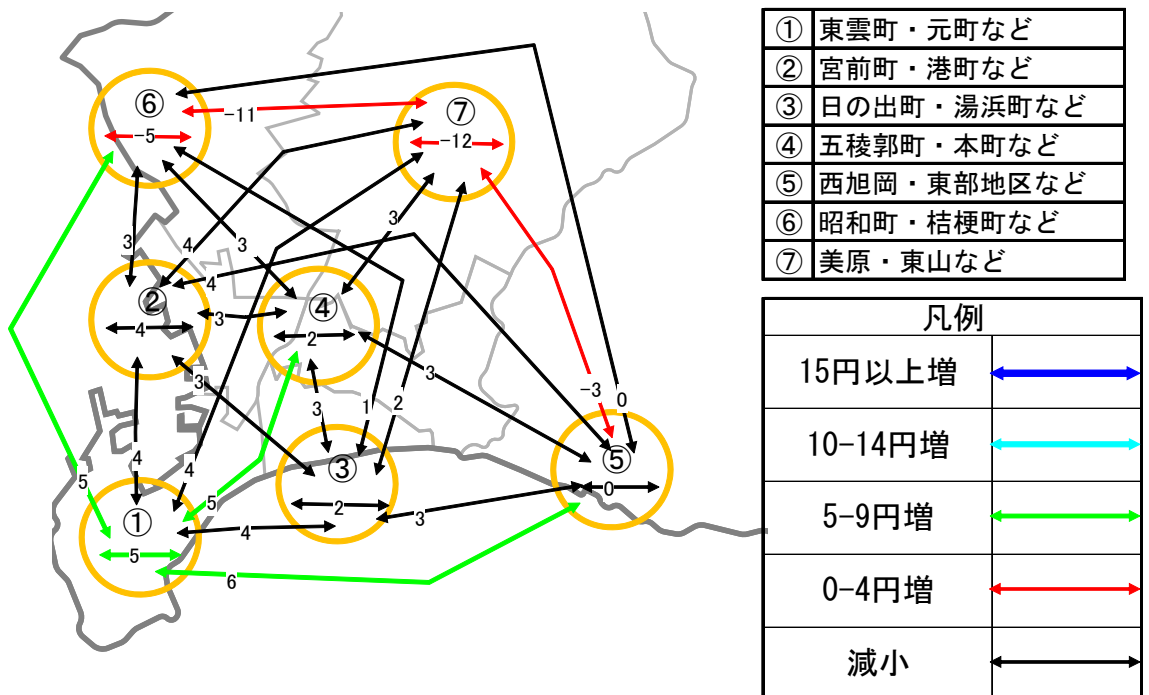
現況－ケース4：将来・ケース6：現況区間平均便数（減便量）（単位：便/日）



ケース5：将来区間平均料金（単位：円）



現況－ケース5：将来区間平均料金（値下額）（単位：円）



イ 検討結果

【バス・市電利用者の変化（千人/年）】

| | バス、電車 利用者 | 対C0 伸び | 差 | 対C1 伸び | 差 |
|------------------------|--------------|-----------|--------|-----------|-------|
| C0：現況 | 15,347 | 100.0% | | 102.6% | 391.2 |
| C1：将来 （無策人口減） | 14,956 | 97.5% | -391.2 | 100.0% | |
| C2：将来 （需要減に対応し一律減便） | 14,941 | 97.4% | -406.1 | 99.9% | -14.9 |
| C3：将来 （需要減に対応し値上げ） | 14,942 | 97.4% | -405.0 | 99.9% | -13.8 |
| C4：将来 （効率的な減便） | 15,021 | 97.9% | -326.1 | 100.4% | 65.1 |
| C5：将来 （効率的な減便後料金均一） | 15,025 | 97.9% | -322.1 | 100.5% | 69.2 |
| C6：現況 （効率的な減便） | 15,438 | 100.6% | 90.6 | 103.2% | 481.8 |

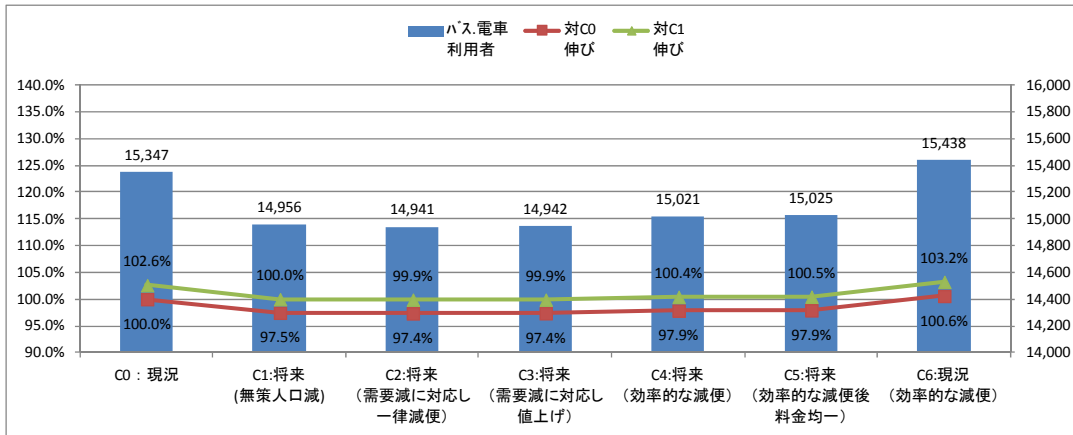
【バス・市電利用者の変化による収支バランス試算結果】

| | ①料金収入 （千円/年） | 対C0 伸び | 対C1 伸び | ②経費 （千円/年） | 対C0 伸び | 対C1 伸び | ①-② | 利用者数増減 （千人/年） |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------|---------------|-----------|-----------|---------|------------------|
| C0：現況 | 3,477,990 | 100.0% | 102.8% | 3,477,650 | 100.0% | 100.0% | 340 | 0.0 |
| C1：将来 （無策人口減） | 3,383,930 | 97.3% | 100.0% | 3,477,650 | 100.0% | 100.0% | -93,720 | -391.2 |
| C2：将来 （需要減に対応し一律減便） | 3,380,519 | 97.2% | 99.9% | 3,373,320 | 97.0% | 97.0% | 7,198 | -406.1 |
| C3：将来 （需要減に対応し値上げ） | 3,483,214 | 100.2% | 102.9% | 3,477,650 | 100.0% | 100.0% | 5,565 | -405.0 |
| C4：将来 （効率的な減便） | 3,397,430 | 97.7% | 100.4% | 3,365,403 | 96.8% | 96.8% | 32,027 | -326.1 |
| C5：将来 （効率的な減便後料金均一） | 3,377,943 | 97.1% | 99.8% | 3,365,403 | 96.8% | 96.8% | 12,540 | -322.1 |
| C6：現況 （効率的な減便） | 3,497,702 | 100.6% | 103.4% | 3,365,403 | 96.8% | 96.8% | 132,300 | 90.6 |

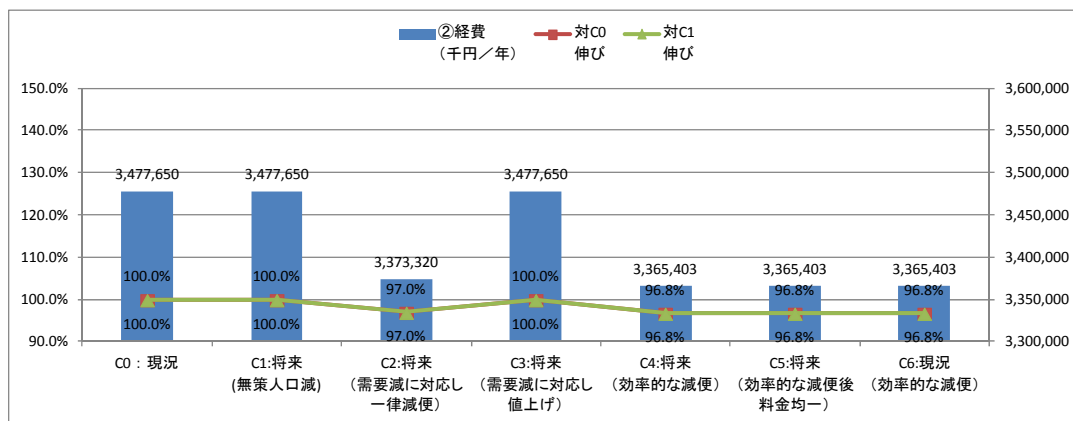
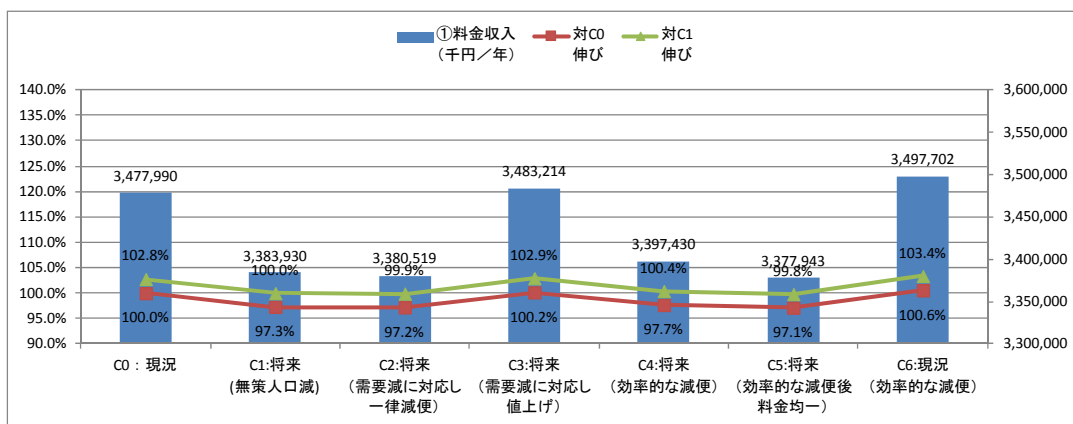
※ 料金収入については、地区間利用者に地区間料金を乗じて算出した試算値

※ 経費については、1日の料金収入が経費であると仮定し、現況の地区間便数・延長より算出される総便延長から、キロ便数あたりの経費を算出し、各ケースにおける総便数延長にキロ便数あたりの経費を乗じて算出した試算値

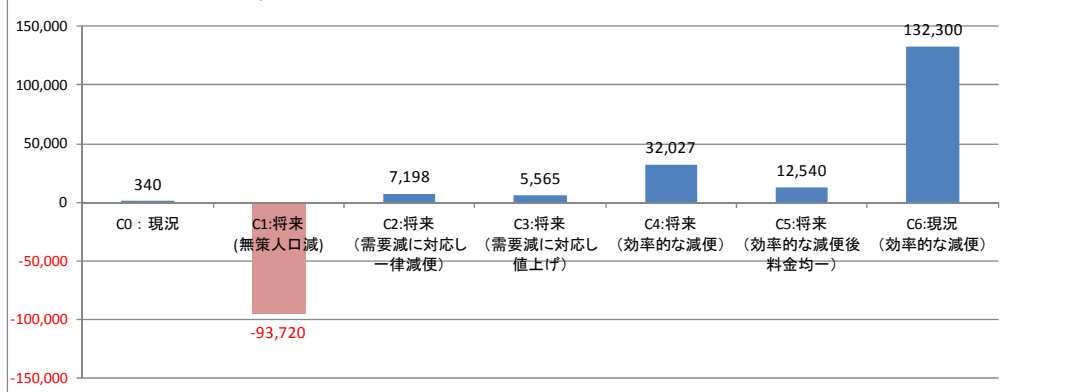
バス・市電利用者の変化（千人/年）



バス・市電利用者の変化による収支バランス試算結果



収支=①料金収入-②経費(千円/年)



ウ 結果の考察

○ケース 1

本市の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計において、今後も減少することが予想されており、このような状況から、現状のバス路線・便数などのサービス水準を維持した場合の予測では、バス・市電の利用人員も、人口同様、減少していくことが予想され、収支もさらに悪化することが見込まれる。

○ケース 2・3

利用者減による収支改善策として、運行本数の減便および運賃値上げをした場合の予測では、便数減・料金増加による利用者減少の影響は比較的少なく、収支バランスの改善は図られるものの、人口減少が着実に進行する中では、再び収支バランスが悪化し、減便・料金値上げが必要となることが見込まれる。

○ケース 4

複数の路線が重複する幹線区間については減便を行い、便数が少なくバス利便性が低い郊外部では増便を行いながら経費を抑制する「ゾーンバスシステム（効率的な減便）」を導入した場合の予測では、利用者の減少が抑制されるとともに、収支改善が図られることが見込まれる。

○ケース 5

ケース 4 のゾーンバスシステム（効率的な減便）の導入に合わせて、一部に均一制料金を導入した場合は、ケース 4 に比べて収入は減少するものの、収支が大きく悪化することはないと、また、利用者の減少も抑制されることが見込まれる。

○ケース 6

現状においてゾーンバスシステム（効率的な減便）を導入した場合の予測では、ケース 4 よりも、さらに収支採算性が改善され、料金値下げの実施も可能とさせる収支的な余裕が発生するという結果となった。

～まとめ～

今検証結果においては、ケース 4・ケース 5 のゾーンバスシステム（効率的な減便）、今後の公共交通のあり方において、最も導入効果が高いことが検証され、また、ケース 6 においても、収支採算性の改善が見込まれる結果となっていることから、ゾーンバスシステムを今後、早期に導入することが望ましいものと考えられる。

以上

5.4 函館市生活交通協議会について

1 函館市生活交通協議会設置要綱

(目 的)

第1条 函館市内におけるバス生活路線の確保方策等について検討するため、函館市生活交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 函館市内におけるバス生活路線の確保方策やサービスの充実に関すること
- (2) 公共交通の走行環境整備に関すること
- (3) 公共交通を中心とする交通体系に関すること
- (4) 地域需要に応じた住民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項

(組 織)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者およびその組織する団体
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- (4) 住民または利用者の代表
- (5) 北海道運輸局函館運輸支局長の指名する職員
- (6) 渡島総合振興局長の指名する職員
- (7) 道路管理者
- (8) 交通管理者
- (9) 函館市長の指名する職員
- (10) 函館市企業局交通部長またはその指名する職員
- (11) 公募による者
- (12) その他市長が特に必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、委員に欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(役 員)

第5条 協議会に次に掲げる役員を置く。

- (1) 会 長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監 事 2名

2 会長は、委員の互選により定め、副会長は、会長が指名する。

3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

5 監事は、委員の互選により定める。

6 監事は、協議会の会計を監査する。

7 会長、副会長および監事は、相互に兼ねることはできない。

(会 議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集する。

2 協議会の議決を要する事項は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。

3 会長は、必要に応じて関係者の出席を求め、意見等を聴取することができる。

(ワーキンググループ)

第7条 協議会の目的達成に必要な事項について協議するため、ワーキンググループを設置する。

2 ワーキンググループ委員は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 交通事業関係者
- (3) 関係行政機関職員
- (4) その他市長が必要と認める者
(事務局)

第8条 協議会の庶務を処理するため、函館市企画部に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第9条 函館市生活交通協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(解散した場合の措置)

第10条 函館市生活交通協議会が解散した場合には、函館市生活交通協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補 則)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成13年7月9日から施行する。

附 則

この要綱は、平成15年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成15年10月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成16年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成16年5月6日から施行する。

附 則

この要綱は、平成17年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成17年10月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年10月1日から施行する。

附 則

1 この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

2 この要綱の改正に伴い新たに選任される委員の任期については、第4条第1項ただし書きの規定を準用し、平成21年9月30日までとする。

附 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成23年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年2月21日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年5月1日から施行する。

2 函館市生活交通協議会委員名簿

(1) 委員（23名）

| 団体名等 | 氏名 | 備考 |
|----------------------------------|--------|---------------|
| 公立はこだて未来大学システム情報科学部情報アーキテクチャ学科教授 | 木村 健一 | 会長 |
| 函館工業高等専門学校一般科目（人文系）准教授 | 奥平 理 | |
| 函館大学商学部商学科准教授 | 大橋 美幸 | |
| 函館バス株式会社代表取締役 | 森 健二 | |
| 函館地区バス協会事務局長 | 工藤 利夫 | |
| 社団法人函館地区ハイヤー協会理事・経営委員長 | 横田 有一 | |
| 函館地区交通運輸産業労働組合協議会事務局長 | 滝野澤 洋 | |
| 函館市町会連合会副会長 | 阿部 成孝 | |
| 函館市社会福祉協議会理事 | 佐々木 香 | |
| 函館市女性会議会計 | 藤田 美智子 | |
| 北海道運輸局函館運輸支局首席運輸企画専門官 | 中山 俊彰 | |
| 北海道渡島総合振興局地域政策部地域政策課主幹 | 鵜飼 光裕 | |
| 北海道開発局函館開発建設部道路計画課長 | 阿部 剛 | |
| 北海道渡島総合振興局函館建設管理部事業室道路課長 | 今井 健 | |
| 北海道警察函館方面本部交通課課長補佐 | 伊藤 政美 | |
| 北海道警察函館方面函館中央警察署交通第一課長 | 仁杉 芳則 | |
| 北海道警察函館方面函館西警察署交通課長 | 河奥 利之 | |
| 函館市企画部長 | 谷口 諭 | 副会長 |
| 函館市楳法華支所長 | 山田 隆嗣 | |
| 函館市企業局交通部長 | 藤田 秀樹 | |
| 函館市土木部長 | 杉本 勉 | |
| 一般公募 | 近藤 展子 | |
| 一般公募 | 久保田 則子 | |
| 函館大学商学部商学科准教授 | 西村 淳 | H25.9.30 任期満了 |
| 一般公募 | 伴田 由 | H25.9.30 任期満了 |
| 一般公募 | 土田 尚史 | H25.9.30 任期満了 |

(2) ワーキンググループ委員（7名）

| 団体名等 | 氏名 | 備考 |
|----------------------------------|-------|---------|
| 公立はこだて未来大学システム情報科学部情報アーキテクチャ学科教授 | 木村 健一 | （委員と兼務） |
| 函館工業高等専門学校一般科目（人文系）准教授 | 奥平 理 | （委員と兼務） |
| 函館大学商学部商学科准教授 | 大橋 美幸 | （委員と兼務） |
| 函館バス株式会社バス事業部長 | 寺田 誠 | |
| 北海道運輸局函館運輸支局運輸企画専門官 | 石原 敬基 | |
| 函館市企業局交通部事業課長 | 石村 義明 | |
| 函館市企画部計画推進室政策推進課長 | 手塚 祐一 | |

3 公共交通のあり方に関する協議会での検討経過

- 平成 25 年 2 月 18 日 ワーキンググループ会議
 - ・ 平成 25 年度地域公共交通調査事業の実施に関する計画（案）
 - ・ 平成 25 年度事業計画案
 - ・ 平成 25 年度予算案
- 平成 25 年 2 月 21 日 協議会
 - ・ 平成 25 年度地域公共交通調査事業の実施に関する計画（案）
 - ・ 平成 25 年度事業計画案
 - ・ 平成 25 年度予算案
- 平成 25 年 5 月 16 日 平成 25 年度第 1 回ワーキンググループ会議
 - ・ 協議会設置要綱の改正
 - ・ 公共交通のあり方検討のための基礎資料
 - ・ 公共交通の利用ならびに通勤・通学に関するアンケート調査について
- 平成 25 年 5 月 24 日 平成 25 年度第 2 回協議会
 - ・ 協議会設置要綱の改正
 - ・ 公共交通のあり方検討のための基礎資料
 - ・ 公共交通の利用ならびに通勤・通学に関するアンケート調査について
- 平成 25 年 8 月 22 日 平成 25 年度第 2 回ワーキンググループ会議
 - ・ 平成 25 年度補正予算案
 - ・ 公共交通現況調査
 - ・ 現況分析・論点整理
- 平成 25 年 8 月 27 日 平成 25 年度第 3 回協議会
 - ・ 平成 25 年度補正予算案
 - ・ 公共交通現況調査
 - ・ 現況分析・論点整理
- 平成 25 年 11 月 18 日 平成 25 年度第 3 回ワーキンググループ会議
 - ・ 平成 25 年度補正予算案
 - ・ 公共交通の課題と課題解決に向けた検討の方向性
 - ・ 公共交通の目指すべき将来像と実現化に向けた具体的な推進施策
- 平成 25 年 11 月 27 日 平成 25 年度第 4 回協議会
 - ・ 平成 25 年度補正予算案
 - ・ 公共交通の課題と課題解決に向けた検討の方向性
 - ・ 公共交通の目指すべき将来像と実現化に向けた具体的な推進施策
- 平成 26 年 2 月 7 日 平成 25 年度第 4 回ワーキンググループ会議
 - ・ 需要変動予測調査
 - ・ 公共交通のあり方検討報告書（案）
- 平成 26 年 2 月 14 日 平成 25 年度第 5 回協議会
 - ・ 需要変動予測調査
 - ・ 公共交通のあり方検討報告書（案）