

**函館市地域公共交通総合連携計画（案）に対する
パブリックコメント手続の実施結果について**

案 件 名	函館市地域公共交通総合連携計画（案）
募 集 期 間	平成 26 年 3 月 3 日～4 月 4 日
担 当 課	函館市企画部計画推進室政策推進課
意見提出者数	5 名（4 6 件）

「意見の概要」については、原文を要約および分割して載せており、類似したご意見はまとめています。

○函館市地域公共交通総合連携計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

1 一般的な意見（4 件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	市民向けに配布する資料として、用語のわかりやすさや具体的な利用イメージなど、もっとわかりやすい資料をつくっていく必要があるのではないか。	今後、本計画(案)に基づく実施計画を策定予定でありますことから、その中で、わかりやすい市民向けの配布資料の必要性についても検討してまいりたいと考えております。
2	バス利用転換をイメージするためには、都市ビジョンの中に交通結節点が位置づけられていることが重要であるように思う。 「交通結節点を中心に都市機能もその周辺に集め、人口減少下でも賑わいの核をつくっていく」といったような都市ビジョンがあると良いのではないか。	函館市では、平成 23 年 12 月「函館市都市計画マスタープラン」を策定し、公共交通の利便性が高い中心市街地や路面電車沿線などに都市機能を集約し、これらの周辺に居住を誘導することによって、まちの維持管理コストを抑えつつ一定の利便性が確保される「コンパクトなまちづくり」を目指すことを基本方針としております。
3	人口が郊外に分散しているので、郊外の路線網を手厚くするという発想であれば、北斗市や七飯町も含め、都市圏レベルで議論するのが一つのスタンスだと思う。	本計画(案)では、「函館市都市計画マスタープラン」や「函館市中心市街地活性化基本計画」との整合性を図りながら、誰もがわかりやすく、便利で利用しやすい、持続可能な公共交通体系の構築を目指すことを目的としており、公共交通を軸とした「コンパクトなまちづくり」を目指すものであると考えております。
4	函館市で限定して議論する場合、「分散した人口をもう一度まちなかに呼び戻す」という意思表示もしながら、まちなかの公共交通の利便性が圧倒的に良いということを 1 番にして、次に、美原などのことを考えると良いと思う。	

2 バス路線網に関する意見（29件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	<p>7つの拠点を都市の核に位置づけるとあるが、そのなかに JR 桔梗駅が含まれていない。2015 年度末の北海道新幹線開業とともに JR 函館駅・新函館駅間は電化・高速化され運行充実化が図られる区間であり、桔梗・石川・北美原・美原など人口の多いエリアと新函館駅方面を円滑に結ぶ必要がある。JR 桔梗駅は国道 5 号に面しバス交通との結節環境を整備しやすい立地であり、8 つめの拠点として JR 桔梗駅を盛り込むべきと考える。</p>	<p>本計画(案)では、乗降客数、人口、交通結節の状況、商業、観光、生活などの観点から、重要な地点を都市の核として選定しております。</p> <p>今後、本計画(案)に基づく実施計画を策定予定でありますことから、その中で、さらなる調査やシミュレーションを通して、都市の核の選定について再度検討してまいりたいと考えております。</p>
2	<p>車のない高齢者の立場でまちなかを見ると、市電沿線から少し外れたところはバスも不便で結局、住みづらいということになっていないか。</p>	<p>本計画(案)70 ページ「バス停カバー圏図」にお示しのとおり、市内のバス路線網は概ねカバーされているものと考えておりますが、路線の設定、便数などの観点から、改善が必要でありますことから、バス路線の再編を行う実施計画を策定するものであります。</p>
3	<p>バス路線の再編は今後、採算ベースで具体的に検討を進めるとしても、もう少し、自由な意見が多く出た方が、バス利用の転換促進ムードが高まると思う。</p>	<p>この度のパブリックコメントでも、具体的なご意見を頂戴しております。</p> <p>また、公共交通に対するご意見につきましては、随時受け付けておりますので、お気軽に企画部計画推進室政策推進課にお寄せ下さい。</p>
4	<p>ゾーンバスシステムへの再編は、交通結節点の整備を条件とすることを明記すべきと考える。交通結節点の整備を行わないまま、単に路線が交わる交差点を乗り換え拠点とするゾーンバスを運行した場合、降車バス停と乗り継ぎ乗車バス停の位置関係を降車バス停において的確に案内する必要が生じるだけでなく、バス停間の徒歩移動距離の長さが乗り継ぎ抵抗となって利用者に敬遠され、市民の利便向上を図る目的であるはずの本計画案が逆効果になってしまう。</p>	<p>本計画(案)9ページに「※ゾーンバスとは、長くて複雑なバス系統を整理して、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」と記載しておりますほか、「ゾーンバスシステムの導入イメージ図」を掲載しておりますとおり、その導入のためには、交通結節点の整備が必要であると考えております。</p>

5	<p>具体的な路線・系統について(23件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・花園町方面と亀田中学校前方面を結ぶ便が少ない。94系統は便利なので、引き続き運行して欲しい。 ・3系統が減らされ不便になった。 ・函館バスセンター発着便が函館駅前を通るのか、それとも松風町で曲がってしまうのかわかりにくい。これをすべて函館駅前を経由するようにしてほしい。 ・6系統は団地通経由にする。 ・3系統・94系統は花園町経由にする。 <p>ほかに類似意見あり</p>	<p>今後、本計画(案)に基づく実施計画を策定予定でありますことから、ご提言いただきました内容につきましては、実施計画を策定する上で、貴重な参考意見とさせていただきます。</p>
6	<p>系統番号の変更については、混乱を最小限にするために、大胆かつ一気に行う。現在の函館バスの番号体系は、0～9までの数字に大まかな方面を割り当て、その数字の組み合わせで系統番号を決めている。しかし、それを定めたのは40年以上前で、ほとんど使われなくなった番号(4や8)や、逆に足りなくなった番号がでてきた。そこで提案として、次のように変更する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 1: 上磯線→現状のまま 2: 大野線→現状のまま 3: 七飯線→現状のまま 4: 白鳥線→白鳥・桐花・中の橋 5: 富岡・赤川・美原台・東山墓園→富岡・赤川 6: 鍛冶・上陣川・農住団地・山の手→鍛冶・上陣川・東山墓園・農住団地・山の手 7: 杉並・銭亀沢線→深堀・銭亀沢 8: 宮前 → 宇賀浦・人見 9: 花園・湯川団地→花園・湯川団地・旭岡・日吉営業所・香雪園・滝沢町 0: 旭岡・亀尾→美原台・桔梗中通 <p>これを踏まえて改正するとしたら、一例として次のようになる。一番変えてほしいのは、ループ。</p> <ul style="list-style-type: none"> 106ループ27→64 27ループ106→46 五稜郭ループ106 → 五稜郭ループ64 五稜郭ループ27 → 五稜郭ループ46 	

	106→6 27→4 106(稜北高校)→6稜 27(稜北高校)→4稜 など	
7	<p>本計画案には、バス車両における行先・経由地表示（主として車両前面）のわかりやすさ向上についての方針記載がない。現状では、行先表示において経由地を表記せずに行先のみ記載しているケース、経由地の表記が統一されていないケースが多くみられ、かつ外国人旅行者が増加するなかで英語表記もごく一部の系統しか実施されていないことから、行先・経由地表記のわかりやすさ向上と内容充実化は、系統番号の見直しと同等の重要な事項であると考えられ、同様の取り組みは秋田市が行政主導で実施したケースもあることから、取り組み方針に記載すべきと考える。</p>	<p>バス車両における行先・経由地表示は系統番号表示の一部であり、本計画(案)11 ページ「バス路線網の再編」の「今後の取り組み」【系統番号の見直し】では、「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。」と掲載しております。</p>

3 交通結節点に関する意見（2件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	<p>交通結節点のサービス内容についてイメージをふくらませると良い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロッカールームなどがあると便利では？ ・もっといえば、託児サービスなども付随すると良いのでは？ 	<p>交通結節点のイメージとして、本計画(案)12 ページ「交通結節点機能の強化」の「今後の取り組み」【交通結節点の整備】では、「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。」と記載しているほか、「新潟県庁前の複数設置されたバス停」の写真を掲載しております。</p> <p>なお、今後、本計画(案)に基づく実施計画を策定予定でありますことから、ご提言いただきました内容につきましては、実施計画を策定する上での、貴重な参考意見とさせていただきます。</p>
2	<p>「交通結節点」を整備する、と記載しただけでは、何を整備するのか不明です。交通結節点という言葉は専門的な用語であり、市民にわかりやすい公共交通計画とするのであれば、交通結節点とはどのような環境のものであるのか、例えば「バス交通広場のよう」と具体的に例示することが必要と考える。</p> <p>※「バス交通広場」という用語は国土交通省が交通結節点の改善施策紹介のなかで使用している用語です。</p>	

4 サービスレベルの向上に関する意見（10件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	<p>バスローケーションシステムについて(8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線の見直しと合わせて、わかりやすく、使いやすい時刻表をネット上（パソコン、携帯、など）で見られることを希望する。 ・のりば案内が不親切。 例えば、停留所名：「市役所前」の「のりば」欄には、A、B、Cの名前が載っているが、クリックで案内図が出るようにはなっていない。 ・Google 乗換案内、NAVITIME、ジョルダン等の乗換検索サービスに対応してほしい。現時点では各種乗換検索サービスで公共交通機関を利用したルート検索をしても、バス路線がヒットしない。 ・函館市内の路線バス停留所には、路線図や系統図（停車停留所がわかるもの）、運賃一覧などの掲示がほとんど見当たらないことから、システム導入よりも前の段階として、前述した系統図等の掲示充実化について、本計画案に明記すべきと考える。 <p>ほかに類似意見あり</p>	<p>今後、本計画(案)に基づく実施計画を策定予定でありますことから、ご提言いただきました内容に関しましては、実施計画を策定する上で、貴重な参考意見とさせていただきます。</p>
2	<p>始発・終発時刻の延長について(2件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夜の最終便が早すぎる。 <p>ほかに類似意見あり</p>	<p>本計画(案)17 ページ「目的に応じたダイヤの設定の「今後の取り組み」【始発・終発時刻の延長】では、「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。」と掲載しております。</p>

5 利用促進および市民意識の醸成に関する意見（1件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	今後、高齢者が増えてくることを考えると、公民館や文化センターや、あるいは季節によっては花見や紅葉などの娯楽もバス利用の動機づけになると考える。	本計画(案)21 ページ「イベント開催や企画切符の販売等」の「今後の取り組み」では、「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していく。」と掲載しております。

意見等を考慮した結果の修正案	意見による修正はありません
結果の配布場所	企画部計画推進室政策推進課（市役所本庁舎6階）
お問い合わせ先	企画部計画推進室政策推進課 TEL 0138-21-3625 FAX 0138-23-7604 E-mail:seisaku@ity.hakodate.hokkaido.jp