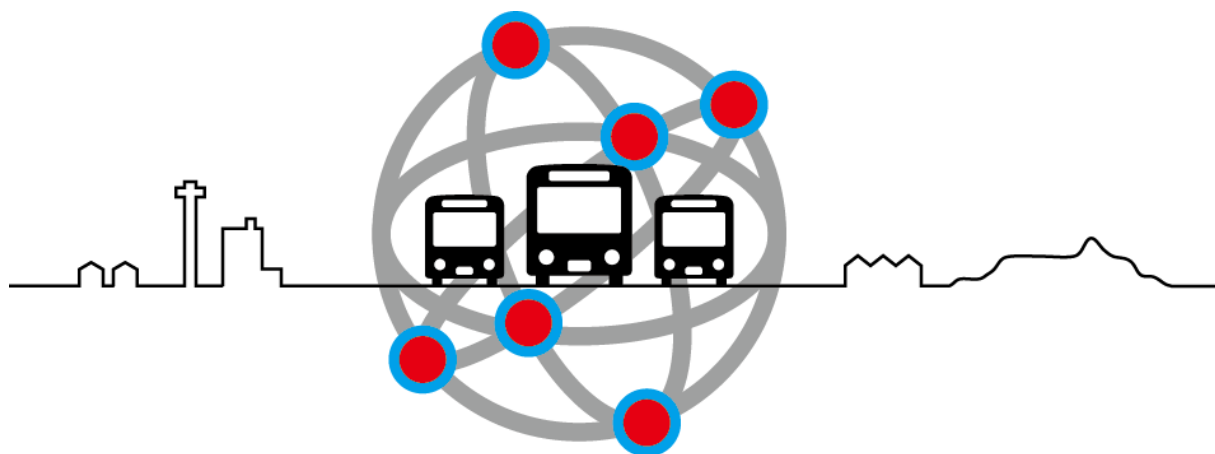


函館市地域公共交通網形成計画

(案)



函 館 市

平成 27 年 月

目 次

1	はじめに	1
(1)	計画策定の背景	1
(2)	計画策定の目的	2
(3)	計画区域	3
(4)	計画期間	3
2	現状と課題	4
(1)	函館市の現状	4
(2)	地域公共交通網形成にあたっての課題	7
3	まちづくり，観光振興，公共交通の方向性	10
(1)	まちづくりの方向性	10
(2)	観光振興の方向性	10
(3)	公共交通の方向性	11
4	基本理念および基本的な方針	13
(1)	基本理念	13
(2)	基本的な方針	13
5	主要施策および実施施策	15
(1)	交通結節機能とサービスレベルの向上による効率的で持続可能な 交通ネットワークの構築	16
(2)	地域の特性に応じた交通ネットワークの構築	28
(3)	交通機関相互の連携強化	29
(4)	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	30
6	達成状況の評価のための数値目標設定	34
7	達成状況の評価	39
(1)	推進体制	39
(2)	計画の進捗確認と検証・評価	40

1 はじめに

(1) 計画策定の背景

市電や路線バスをはじめとする公共交通は、通勤や通学、買い物や通院など市民生活に欠くことの出来ないものですが、自家用自動車の普及や道路網の整備とともに、人口移動や人口減少などにより、本市における市電・路線バスの利用状況は、平成2年から22年にかけての20年間で、市電の利用者数は3割近く、路線バスの利用者数は約3分の1にまで減少し、このままの状況が続けば、さらなる減便や路線の廃止など、市民生活に必要な公共交通を確保することが難しくなることが懸念されています。

本市では、総人口は減少しているにもかかわらず高齢者人口が増加し、今後20年程度は平成22年を上回る高齢者人口が続くと見込まれるなど、自家用自動車を運転できないまたは運転しない市民の移動手段として、市電や路線バスをはじめとする公共交通機関は今後とも重要な役割を担うとともに、平成28年3月の北海道新幹線開業により、交流人口の大幅な増加が見込まれ、地域において持続可能な公共交通を構築することが喫緊の課題となっています。

このため、本市では平成24年度から25年度にかけて「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」を実施し、地域の公共交通の現状を把握するとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、平成26年2月には函館市生活交通協議会において「函館市における公共交通のあり方検討報告書」をまとめ、平成26年5月に「函館市地域公共交通総合連携計画」を策定したところであります。

一方、国においては、平成25年12月に交通に関する施策を総合的かつ一体的に推進するため「交通政策基本法」を制定するとともに、平成26年11月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正し、持続可能な地域公共交通網の形成に資するため、地域公共交通総合連携計画に代わり地域公共交通網形成計画の作成が規定されたところであります。

国では、法改正に合わせ、「地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針」を変更し、形成計画作成に関する基本的な事項として、「①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保」、「②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成」、「③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ」、「④住民の協力を含む関係者の連携」の4点に留意し、基本的な方針を記載するとともに、具体的・明確な目標を設定し計画の達成状況を評価するなど、都市計画等との調和を図り、計画の作成および実施に関し必要な協議を行うための協議会を設置するなどの基本方針を示したところであります。

このため、こうした法改正の趣旨を十分に踏まえ、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通網の構築をめざし、本計画を策定します。

(2) 計画策定の目的

本計画は、「新函館市総合計画」をはじめ「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」のほか、まちづくりや観光などに関する関連計画と調和が保たれたものにするるとともに、「函館市地域公共交通総合連携計画」の考え方を踏襲し、まちづくりと連携しながら、鉄道、市電、タクシー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網の構築をめざします。



(3) 計画区域

通勤や通学，買い物や通院などの日常生活に関して形成される交通圏を基本とし，函館市全域を計画区域とします。



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
惠山地区	日浦町，吉畑町，豊浦町，大瀬町，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，惠山町，柏野町，御崎町
楸法華地区	惠山岬町，元村町，富浦町，島泊町，新惠山町，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，尾札部町，川汲町，安浦町，臼尻町，豊崎町，大船町，双見町，岩戸町

(4) 計画期間

公共交通網の形成には，中長期的に取り組むべき課題もあることから，本計画の期間は，平成27年度から平成36年度までの10年間とします。

2 現状と課題

本市の現在の行政区域における国勢調査人口は、昭和 55 年の 345,165 人をピークに減少し、平成 22 年には、279,127 人となり、平成 17 年との比較では 15,137 人減少しています。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成 52 年には、総人口 174,769 人、うち老年人口 73,244 人（41.9%）と予想されています。

本市の公共交通は、市電、路線バスのほか、鉄道、タクシーで構成されていますが、市電については、沿線人口が平成 2 年の 94,732 人から平成 22 年には 68,177 人、年間利用者数についても平成 2 年の 850 万人から平成 22 年には 580 万人と、20 年間でどちらも 3 割近く減少し、今後も利用者数の減少が予想されます。

また、路線バスについては、利用者数が 20 年間で約 3 分の 1 まで減少するなど赤字路線が増加してきており、その一因として、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となっているほか、複雑な路線網が形成されていることなどが考えられます。バス事業者は、これまで減便等による効率化に取り組んできましたが、根本的な改善には至っていません。

(1) 函館市の現状

函館市生活交通協議会が「函館市における公共交通のあり方検討報告書」をまとめるにあたり実施した現況調査および市が実施した「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」などから、本市の現状は以下のとおりです。

ア 社会経済状況

- ・ 市街地の拡散が進んでいます。
- ・ 商業施設や銀行などの施設は函館駅前地区、五稜郭地区、美原地区、湯川地区に集中しています。
- ・ 従業者人口は函館駅前地区、五稜郭地区、美原地区、湯川地区に集中しています。
- ・ 函館市と周辺市町からの通勤・通学流動では、北斗市と七飯町からの流入が多く、流入超過となっています。
- ・ 運転免許保有率と自動車保有率はいずれも 6 割程度となっています。
- ・ 北海道縦貫自動車道をはじめ、高規格幹線自動車道函館・江差自動車道や函館新外環状道路の整備が進むとともに、市内の幹線道路の整備が進んでいます。
- ・ 函館市の平成 26 年度観光入込客数は 484 万人となっています。
- ・ 函館港に寄港する大型クルーズ船の増加や台湾を始め、天津、北京との定期航空路線の開設などにより外国人観光客が大幅に増加しています。
- ・ 平成 28 年 3 月の北海道新幹線新青森・新函館北斗間の開業により、観光客をはじめとする交流人口のさらなる増加が見込まれます。

イ 公共交通の現状等

- ・ 市民の外出時の移動手段は自家用車が約 6 割，通勤目的では約 8 割と自家用車の割合が高い状況となっています。
- ・ 公共交通利用者は年々減少しており，特に路線バス利用者の減少が顕著となっています。
- ・ 函館駅前，五稜郭，亀田支所前，湯倉神社前のバス停留所は，運行便数，乗降客数が多く，交通の拠点となっています。
- ・ 市電では，五稜郭公園前，函館駅前，湯の川，十字街電停で乗降客数が多い状況となっています。
- ・ 概ねどの地域でもバス停から 300m の範囲にあり，徒歩約 5 分以内で最寄りのバス停に行くことができます。
- ・ 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ます。
- ・ 路線バスでは乗継ぎ可能な停留所が函館駅前や五稜郭などの 8 ヶ所に限定されています。
- ・ 五稜郭や亀田支所前などは，同一名称のバス停留所が複数存在し，利用者にとってわかりづらいものとなっています。
- ・ 道道赤川函館線や道道函館上磯線などでは，朝夕の時間帯における混雑により，路線バスの遅延が発生しています。
- ・ 東部地区では，地域福祉バスや病院バス，学校等送迎バスが無料で運行されており，路線バスは慢性的な赤字路線となっています。
- ・ 東部地区の多くの箇所において，函館駅前からの路線バス料金が 1,000 円を超えています。

ウ 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よる市民ニーズ

(7) 公共交通の利用に関するアンケート（対象：15 歳以上の市民）

- ・ 路線バスや市電の利用状況について，「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」，「年に数回程度」は合わせて 58.5%と高くなっています。
- ・ 路線バスや市電の満足度は，全体では，「満足である」が 22.5%で，「不満である」が 19.4%とほぼ均衡しています。また，西部・中央部・東央部地区では「満足である」が高くなっていますが，北東部・北部地区では「不満である」が高く，地区によって満足度に差があります。
- ・ 路線バスや市電を利用しやすくするためには，「わかりやすい路線にする」との要望が最も多く，次いで「運行本数を増やす」との要望が多くなっています。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くなっています。

- ・ 西部地区においては、「始発・終発時刻を延長する」との要望が最も多くなっています。
- ・ 東部地区においては、「運賃を安くする」との要望が最も多くなっています。
- ・ 公共交通の基盤整備や利用促進策に対し、市民の80%以上が「必要な予算措置を行い、施策を積極的に進めるべき」と回答しています。

(イ) 通勤に関するアンケート

(対象：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)

- ・ 改善要望では、「始発・終発時刻を延長する」も多くなっています。
- ・ 通勤時の移動手段として、西部地区では約半数が市電，路線バスを利用しています。
- ・ 1ヶ月の通勤に要する費用負担について、市電，路線バス利用者の全体では、「自己負担はない」が37.4%と最も高くなっています。また、自家用車利用者では、10,000円以上を負担している割合が約半数を占めています。
- ・ どんなに利便性が向上しても市電や路線バスは利用しない理由として、「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」となっています。

(ウ) 通学に関するアンケート（対象：函館市内の高校に通学している生徒）

- ・ 通学時の移動手段として、夏季は自転車55.3%と過半数となりますが、冬季は路線バス28.4%と最も高くなっています。

(I) 共通

- ・ 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「路線バスや市電で通勤してもよい」と回答しています。

(2) 地域公共交通網形成にあたっての課題

函館市の現状および函館市生活交通協議会における各委員からの意見を踏まえ、地域公共交通網形成にあたっての課題は以下のとおりです。

ア まちづくりの課題

● 都市基盤の維持管理コストが増加します

本市においては、市街地の拡大抑制を方針としているため、市街地の面積は増加しませんが、人口減少は今後も長期間にわたり続き、人口の低密度化が進むことが予想されています。そのため、都市基盤の維持管理コストの増加や、公共交通を含む各種公共サービスの効率の低下が懸念されています。

● 都市機能が分散しています

大規模な公共公益施設を含む都市機能は、函館駅前・大門地区、本町・五稜郭・梁川地区または市電沿線といった公共交通でアクセスがしやすい場所に多く集積していましたが、その後、日常移動を自家用車に依存したライフスタイルが市民に定着するとともに、大規模公共公益施設をはじめとする都市機能は、自家用車に頼らなければ利用しづらい郊外部に分散しています。

● 高齢化率が上昇しています

本市における高齢化率は、全国平均や全道平均を上回るペースで上昇を続けています。高齢者が一定の割合を占めると、自家用車を容易に利用できない市民が増加します。そのため、現在のような自家用車で移動してサービスを受けることに偏りすぎた都市構造のままでは、暮らしにくいまちとなってしまうことが懸念されています。また、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ります。

イ 交流人口拡大に向けた課題

● 交流人口の拡大に対応した二次交通の充実が必要となっています

高速自動車道の整備が計画的に進められるとともに、大型クルーズ客船の寄港や国際航空路線の開設などにより観光客が増加しているなかで、平成 28 年 3 月の北海道新幹線の開業に伴い観光客をはじめとした交流人口の大幅な拡大が期待されることから、新函館北斗駅と函館駅および市内拠点とを結ぶアクセスを確保するなど二次交通を充実する必要があります。

また、北海道新幹線の開業に伴い並行在来線として北海道旅客鉄道株式会社から経営分離される江差線（五稜郭・木古内間）については、地域の公共交通として維持するため設立された道南いさりび鉄道株式会社が運行することとなりますが、厳しい経営環境にあることから財政支援が必要となっています。

ウ 公共交通の課題

(ア) バス路線網について

● わかりづらいバス路線となっています

市内のバス路線は複雑に入り組んでおり、市民をはじめ観光客など、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ります。

● 同一名称のバス停が複数存在しています

五稜郭や美原などの拠点には、同一名称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併せて、バス停留所の集約化を図る必要があります。

● 他の交通機関との連携が不十分です

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ります。

● 地区特性に応じた運行形態への見直しが必要です

東部地区では、病院バス等を市が無料で運行しているほか、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を見直す必要があります。

(イ) 利用環境・走行環境について

● 待合環境の整備が不十分です

市電や路線バスを利用しやすくするためには、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ります。

● 乗継ぎ環境の整備が不十分です

現状では、乗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、乗換えに連動した接続便が設定されていないことから、乗換え環境の整備を進める必要があります。また、乗継時における料金精算の煩わしさ等を解消するため、ICカードの導入に向けた検討も行う必要があります。

● 利用環境の整備が必要です

高齢化の進行により、公共交通の重要性がますます高まることから、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ります。

● ニーズに合ったダイヤ設定がされていません

通勤等に公共交通が利用しやすくなるよう、始発・終発時刻の延長など、利用者のニーズに対応したダイヤの設定が求められます。

- **料金に対する不満があります**

均一料金の導入や、運賃を安くするなど、利用しやすい料金体系の導入が求められます。

- **路線バスの定時性が確保されていません**

一部の道路では、朝夕の時間帯における混雑により路線バスの遅延が発生しており、そのことが路線バスの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定時性を確保する必要があります。

(ウ) 利用状況について

- **公共交通利用者は年々減少しています**

公共交通利用者は年々減少しており、特に、路線バス利用者の減少が顕著となっていることから、積極的な利用促進に努める必要があります。

- **市民の生活は自家用車に依存しています**

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ります。

3 まちづくり、観光振興、公共交通の方向性

(1) まちづくりの方向性

まちづくりを巡る課題は様々な分野にまたがっており、多くの課題は相互に関連していることから、一面的に改善を試みても想定的な成果は期待しにくく、特に公共交通と関わるまちづくりの課題は、都市構造や市民のライフスタイルに根ざしています。

利用しやすい地域公共交通網を形成するとともに、自家用車に依存しているライフスタイルを公共交通や徒歩を中心としたものへと転換していくため、中心市街地をはじめとする都市拠点および市電沿線・主要幹線道路沿道への商業機能や医療・金融機関などの都市機能と居住機能の集約を図り「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」をめざします。

まちづくりの
方向性

歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり

- 都市拠点への医療・金融機関などの都市機能の集積
- 都市拠点および公共交通沿線への生活利便施設および居住機能の誘導
- 都市拠点の内部、都市拠点間および都市拠点と交通結節点の間における安全で円滑な交通環境の形成

(2) 観光振興の方向性

本市は全国屈指の観光都市の一つであり、既存の観光資源をさらに磨き上げ、新たな観光資源も加えながら、市民が誇れる函館ブランドの確立を図るとともに、平成27年8月にオープンした函館アリーナや函館フットボールパークなど受入施設に関する情報提供により、MICE（会議や大会、イベント等の総称）の受け入れを進め、北海道新幹線の開業を見据え首都圏や北関東、東北をはじめ、東南アジアなど新規航空路線、クルーズ客船寄港などを対象とした誘致宣伝活動に取り組むほか、利用しやすい地域公共交通網の形成による観光客の利便性向上を図り、絶えず進化する新しい国際観光都市をめざします。

観光振興の
方向性

人・まち・文化の宝石箱 新・国際観光都市 函館へ

- 交流・にぎわいの創出
- おもてなし・満足度の向上
- 国際化の推進

(3) 公共交通の方向性

本市における公共交通機関のうち、鉄道については、北海道新幹線の開業により利用者の増加が見込まれ、都市間輸送の役割を担う交通機関として、その役割は高まる一方で、五稜郭・木古内間を運行する道南いさりび鉄道については北海道および沿線自治体の財政支援により維持することとなっています。

また、市電については、定時性に優れ、観光客にとってわかりやすく、環境にも優しい公共交通機関として、また、タクシーについては、路線バスでは補えない少人数のニーズに対しきめ細やかな対応が可能な公共交通機関として、今後とも、その役割を果たすことが求められています。

一方、路線バスについては、効率的でなおかつ市民をはじめ観光客にとってもわかりやすい路線網への再編が求められており、交通拠点間を結ぶ幹線と、生活拠点や住宅地と交通拠点を結ぶ支線を設定し、交通拠点で乗換えるゾーンバスシステムを基本とする路線網を形成するとともに、乗換えが発生する交通拠点では複数のバス停留所を集約するなど交通結節機能を強化し、待合環境などサービスレベルの向上をめざすほか、東部地区においては、地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通網の形成をめざします。

こうしたバス路線網の再編を進めるなかで、鉄道をはじめ、市電、タクシーがそれぞれの役割を果たしつつ、利用者の利便性向上のために相互に連携を強化するとともに、市民一人ひとりが将来にわたり公共交通を維持するとの意識を持って自家用車に頼る暮らしから多様な交通手段を利用する暮らしに転換し、公共交通機関と自家用車を賢く使い分けられるよう、市民意識の醸成を図ります。

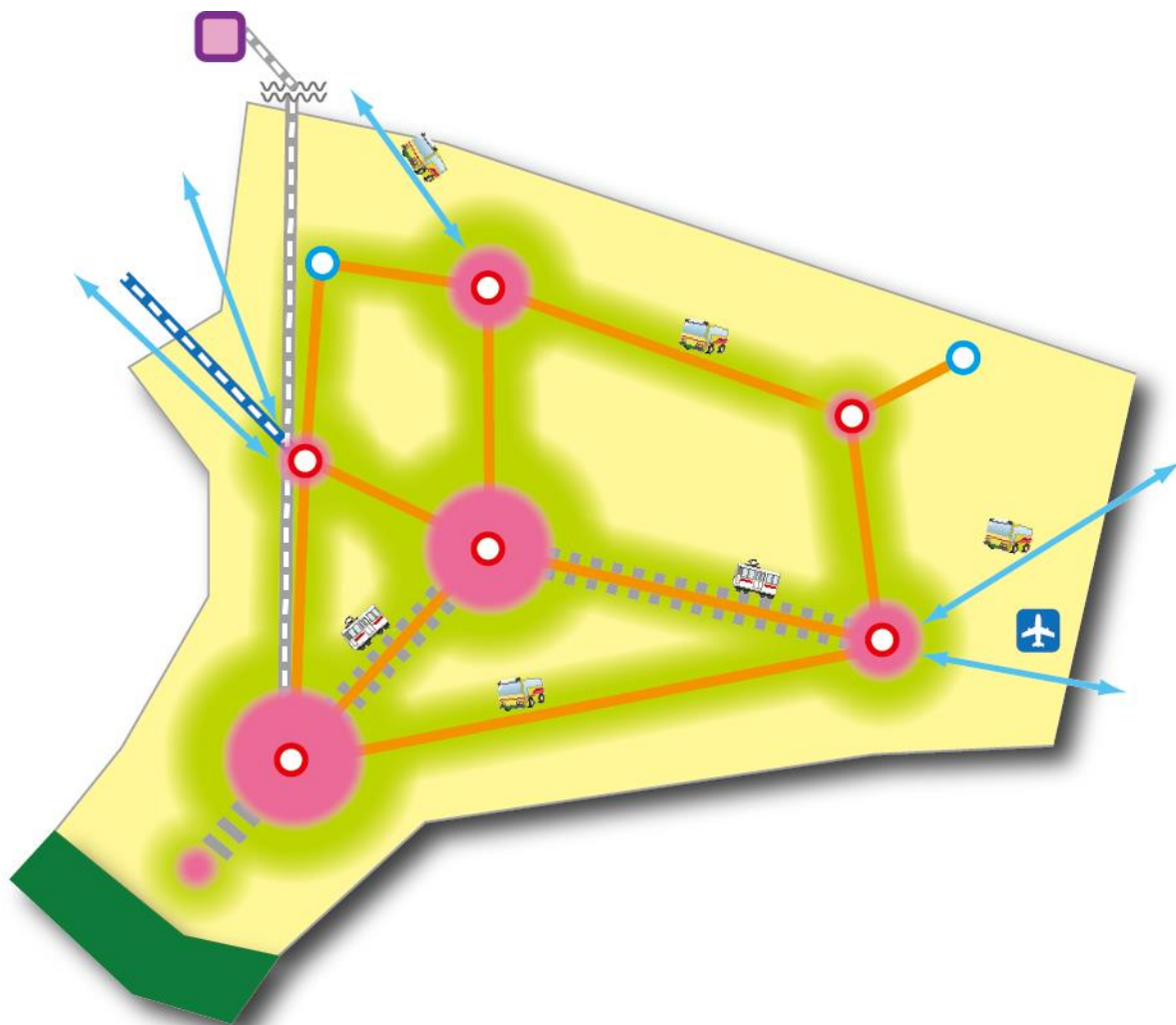


公共交通の方向性

将来にわたって持続可能な公共交通網の構築

- 効率的で誰もが利用しやすい公共交通網の形成
- 地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通網の形成
- 交通機関相互の連携強化
- 市民意識の醸成

■ 将来の公共交通軸と都市機能・居住機能の集積イメージ



凡 例			
	交通拠点		函館空港
	営業拠点		新函館北斗駅
	幹線路線バス		都市機能が集まった都市の拠点
	広域路線バス		居住機能が集積した暮らしの場
	市電		現在の市街化区域
	鉄道		
	道南いさりび鉄道		

4 基本理念および基本的な方針

本市の現状と課題，まちづくり，観光振興，公共交通の方向性を踏まえたうえで，本計画の基本理念および基本的な方針を以下のとおりとし，その実現に向けた各種取組みを推進します。

(1) 基本理念

**まちづくり，観光振興と一体となった
将来にわたって持続可能な公共交通網の構築**

(2) 基本的な方針

I まちづくりや観光振興との一体性の確保

人口減少や高齢化が進行するなか，商業機能，医療・金融機関などの都市機能や居住機能の度合いは地域によって異なります。こうした地域の環境変化に対応し，自家用車を容易に利用できなくても，暮らしやすいまちや，市民をはじめ，観光客にとっても移動しやすいまちとなるような公共交通の確保が求められていることから，まちづくりと一体となった持続可能な公共交通を確保します。

II 地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通網の形成

旧函館市内（西部・中央部・東央部・北東部・北部地区）では，都市拠点に交通拠点を整備し，交通拠点で乗換えるゾーンバスシステムを中心とする，効率的でわかりやすい公共交通ネットワークを構築するほか，東部地区（戸井・恵山・榎法華・南茅部地域）では，市が無料で運行している病院バスなどについて，路線バス化の検討を行い，バス路線網を維持していくなど，地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通網の形成を図ります。

III 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

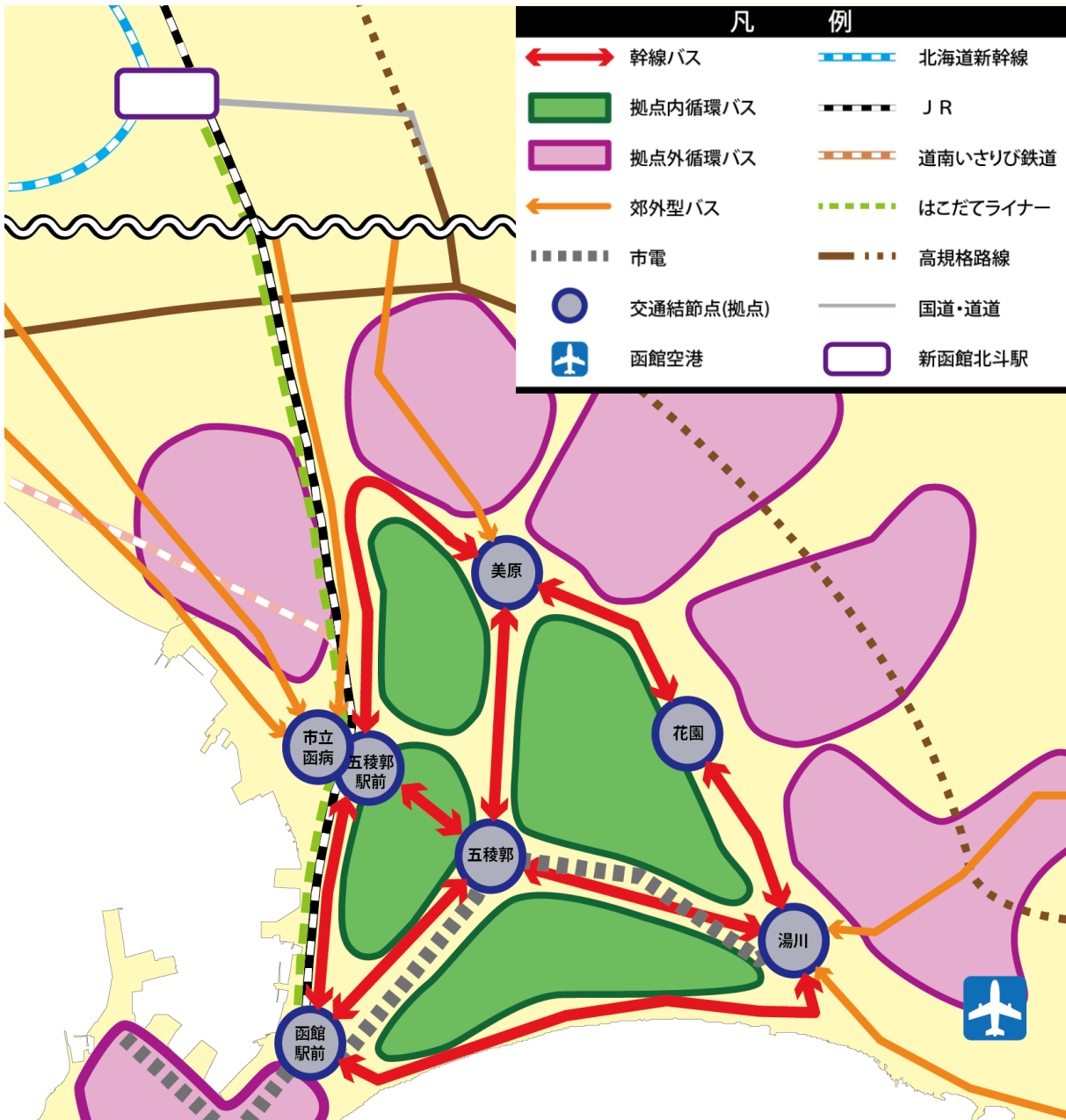
函館市における公共交通網は，鉄道・市電を基軸として，主要な道路にはバス路線が組み込まれています。

こうした函館市全体の公共交通をネットワークとして総合的にとらえ，市電・路線バス間のＩＣカード導入による乗継利便性の向上や，バス路線網の再編では，市電との重複区間を減らすなど，交通機関相互の連携や，公共交通網の効率性の向上を図ります。

IV 市民の協力を含む関係者の連携

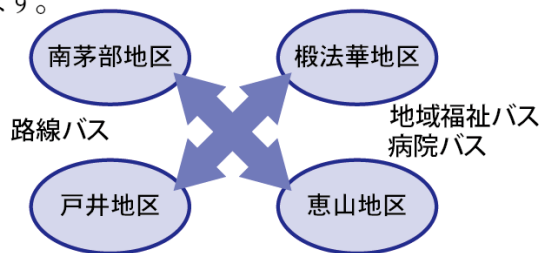
地域公共交通は，市民の通勤や通学，買い物や通院など，日常生活に必要な移動手段であるほか，コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産としての役割も有していることから，地域公共交通に市民ニーズを的確に反映させるだけでなく，イベント開催やノーマイカーデーの推進について，市民の協力も得ながら実施し，市民の地域公共交通への積極的・継続的な関与を推進します。

■ 函館市の公共交通のめざすイメージ



● 東部地区の将来イメージ

路線バスについては、運行経路や運賃などの利便性向上および効率的な運行を検討します。
 地域福祉バスについては、効率的な運行を検討します。
 病院バス・温泉送迎バスについては、路線バスへの転換を検討します。

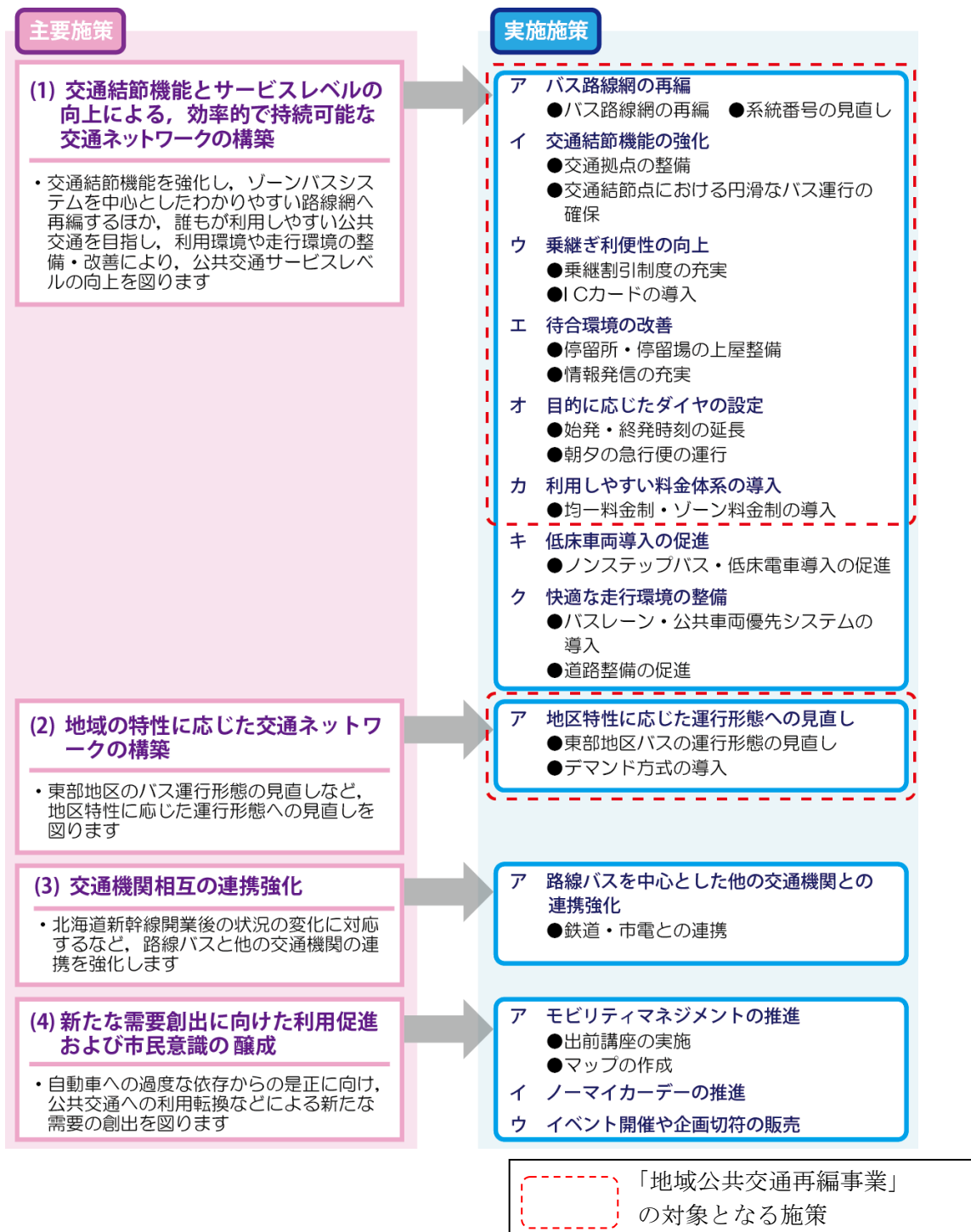


5 主要施策および実施施策

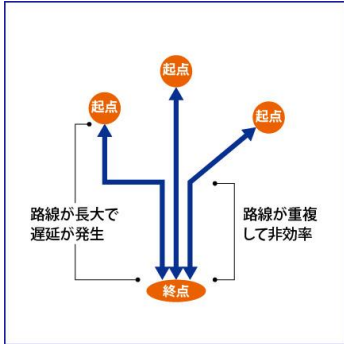
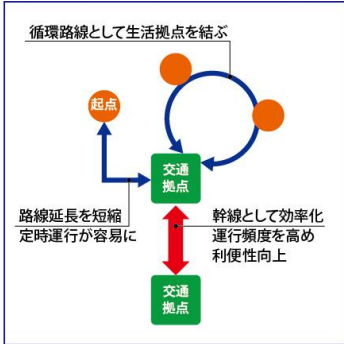
「まちづくり，観光振興と一体となった将来にわたって持続可能な公共交通網の構築」の実現に向け，以下のとおり，主要施策および実施施策を設定し，施策の推進を図ります。

また，実施施策のうち，バス路線網の再編に関する施策およびそれに併せて行う施策については，「地域公共交通再編事業」[※]と位置づけ，今後その実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を策定し，計画の推進を図ります。

※ 「地域公共交通再編事業」：地域公共交通を再編するための事業であって，地方公共団体の支援を受けつつ，地域のバス路線の変更等，国土交通省令で定めるものを行う事業





(1) 交通結節機能とサービスレベルの向上による効率的で持続可能な交通ネットワークの構築

ア バス路線網の再編	
<p>施策の背景とねらい</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となっています。</p> <p>▽市民アンケート調査では、路線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」との回答が最も多く、市民にとって路線バスがわかりづらく、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ます。</p> <p>▽現在の路線バスの系統番号は、函館バス株式会社（以下、函館バス）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、利用者にわかりづらいものとなっています。</p>
<p>今後の取組み</p>	<p>【バス路線網の再編】</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します。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">ゾーンバスシステムの導入イメージ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">  </div> <div style="font-size: 2em; color: red; margin: 0 10px;">➤</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">  </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">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のことです。</p> </div> <p>▽個別路線の検討にあたっては、需要予測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と十分協議を行います。</p> <p>▽再編後の運行頻度は、採算性との調整を図りながら、幹線では 10～15 分間隔、循環路線は 20～30 分間隔程度を想定しながら検討を進めることとします。</p> <p>【系統番号の見直し】</p> <p>▽系統番号に統一したルールを設けるなど、あまり路線バスに乗り慣れていない人でも目的地までの路線バスを簡単に探せるよう、工夫した系統番号に見直します。</p> <p>▽系統番号をわかりやすくするには、系統別に色分けを行い、バス停留所や車体へ応用することも検討します。</p>

<p>期待される効果</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、市民をはじめ、観光客にとっても「わかりやすさの向上」、「利用しやすさの向上」が期待されます。</p> <p>▽交通事業者の経営改善，歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりの推進が期待されます。</p>
<p>課題・留意点等</p>	<p>▽導入・見直しに当たっては、利用者に大きな混乱が生じないように周知を徹底する必要があります。</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者（路線バス），行政</p>

イ 交通結節機能の強化	
施策の背景とねらい	<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す。</p> <p>▽バス路線は長大路線が多く，定時性の確保が難しい状況となっています。</p> <p>▽棒二森屋前，五稜郭，亀田支所前，湯倉神社前など，同一名称のバス停留所が複数存在し，わかりづらくなっています。</p> <p>▽交通結節点は，主要な幹線道路や交差点周辺に設定されていることが多く，市電が通行する幹線道路や電停周辺の交差点では，交通渋滞が発生しており，定時性の確保が難しい状況となっています。</p>
今後の取組み	<p>【交通拠点の整備】</p> <p>▽すでにバス乗降施設として駅前広場やバス待合所，待機場所が整備されている交通拠点については，既施設を有効活用するほか，複数個所にバス停のみが分散して配置されている五稜郭，美原，湯川周辺の3カ所については，交通拠点としての整備を進めます。</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，必要な調査を実施します。</p> <p>▽棒二森屋前，五稜郭，亀田支所前，湯倉神社前など，同一名称で複数存在するバス停の集約化を図ります。</p> <p>【交通結節点における円滑なバス運行の確保】</p> <p>▽交通渋滞によりバスの定時運行について支障が生じている交通結節点について，警察や道路管理者等の関係機関と協議を行います。また，函館都市圏渋滞対策協議会や関係機関と連携を図りながら，右折レーンの設置や延伸などによる交通の円滑化を図ります。</p>
期待される効果	<p>▽交通機関相互の乗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ります。</p> <p>▽交通拠点に人が集まることで，地域の活性化につながります。</p>
課題・留意点等	<p>▽新たな施設整備を行う場合には，整備手法や用地確保，費用負担などについて，十分な調査・検証を行う必要があります。</p> <p>▽バス路線網の再編と連動した最適な交通拠点の設置場所を選定する必要があります。</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します。</p>
実施主体	交通事業者（市電・路線バス），行政

ウ 乗継ぎ利便性の向上	
施策の 背景と ねらい	<p>▽乗継割引が受けられる停留所は、函館駅前や五稜郭など 8 か所のみ に限定されていますほか、乗継ぎの際、乗務員へ申し出る必要があり、 利用者にとって利用しづらいものになっています。</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ま す。</p> <p>▽平成 25 年 3 月から 10 種類の交通系 I C カードの全国相互利用サー ビスが開始され、利便性が格段に向上しています。</p>
今後の 取組み	<p>【乗継割引制度の充実】</p> <p>▽ゾーンバスシステムの導入に向け、乗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ります。</p> <p>【I C カードの導入】</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 を行います。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>I C カード乗車口リーダー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>I C カード精算リーダー</p> </div> </div>
期待 される 効果	<p>▽乗継割引制度の充実により、乗継ぎ料金負担の軽減や乗継ぎ抵抗感 の解消につながります。</p> <p>▽I C 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ます。</p> <p>▽平成 28 年 3 月の北海新幹線開業によって来函する観光客等は、す でに I C カードの所有率が高いことから、利便性の確保が期待できま す。</p>
課題・ 留意点 等	<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す。</p> <p>▽I C カードの導入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ことから、財政的な支援も求められてい ます。</p>
実施 主体	交通事業者（市電・路線バス），行政

エ 待合環境の改善

施策の背景とねらい

- ▽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ますが、アンケート調査結果によると、「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ます。
- ▽ゾーンバスシステムを導入した場合、乗継ぎが生じることから、利便性の向上はもとより、乗継ぎ抵抗感の軽減を図るうえでも、停留所の上屋整備を進める必要があります。
- ▽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ますが、バス停への導入は一部のみとなっています。
- ▽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、景観に配慮したバリアフリー対応の電停の整備を進めてきています。

今後の取組み

【停留所・停留場の上屋整備】

- ▽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ます。
- ▽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いることから、こうした手法の活用を検討します。



湯倉神社前の広告付きバス停上屋

【情報発信の充実】

- ▽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、案内板の設置を検討します。
- ▽バス路線網の再編と併せ、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ます。



運行情報等を文字で表示

<p>期待される効果</p>	<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、乗継抵抗感の解消にもつながります。</p> <p>▽情報発信の充実によって、乗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ます。</p> <p>▽公共施設や病院などの既存施設に設置することで、路線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ます。</p>
<p>課題・留意点等</p>	<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ります。</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者（市電・路線バス）、行政</p>

オ 目的に応じたダイヤの設定	
施策の背景とねらい	<p>▽通勤アンケート調査の結果によると、「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路線バスや市電で通勤しても良い」との回答が45.3%となっています。</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ます。</p>
今後の取り組み	<p>【始発・終発時刻の延長】</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、通勤者等のニーズ把握に努めるとともに、需要動向を見極めながら、十分な検討を行います。</p> <p>【朝夕の急行便の運行】</p> <p>▽バス路線網の再編と併せて、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、十分な検討を行います。</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ます。</p> <p>▽急行バスの導入により、急行か各駅停車かを選択できるようになり、利用者にとって利便性が高い方の交通機関を選択できます。</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ります。</p>
実施主体	交通事業者（市電・路線バス）、行政

カ 利用しやすい料金体系の導入	
施策の背景とねらい	<p>▽市民アンケート調査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ます。</p> <p>▽通学アンケート調査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ます。</p> <p>▽市民アンケート調査の自由意見では、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くなっています。</p> <p>▽現在、函館バスでは、9-J 系統、元町・ベイエリア周遊号、市立病院・五稜郭循環バス、日乃出・五稜郭循環バスといった均一料金制の路線が複数導入されており、利用者からも好評を得ています。</p>
今後の取組み	<p>【均一料金制・ゾーン料金制の導入】</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います。</p>
期待される効果	<p>▽運賃負担の軽減により、路線バス利用の促進・拡大が図られます。</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、料金の制度設計を十分に検討する必要があります。</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ります。</p>
実施主体	<p>交通事業者（路線バス）、行政</p>

キ 低床車両導入の促進

施策の背景とねらい

▽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ます。

▽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ます。

※平成26年度末における函館バスの導入率は57.2%

▽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し、平成18年度と21年度、平成25年度には超低床車両を計3両導入しています。

▽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す。



平成14年に導入した車椅子対応の部分低床車

今後の取組み

【ノンステップバスの導入の促進】

▽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います。

【低床電車の導入の促進】

▽市企業局では、函館市LRT整備計画に基づき、残る1両についても着実な導入をめざします。



ノンステップバス



低床電車らっくる号

期待される効果

▽高齢者や障がい者等をはじめとした路線バス・市電利用者の移動の利便性が向上するほか、乗降時の転倒事故防止などの安全性が確保されます。

課題・ 留意点 等	<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くなります。</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くなっています。</p>
実施 主体	<p>交通事業者（市電・路線バス），行政</p>

ク 快適な走行環境の整備

施策の背景とねらい

- ▽現在、市内には、函館駅前に向かう国道の3路線にバスレーンが設置されていますが、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路線バス運行の遅延が発生しています。
- ▽市民・通勤アンケート調査では、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ます。
- ▽バスレーン区間であることの周知不足や、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ません。
- ▽未整備の都市計画道路があります。
- ▽狭小なバス路線では、除雪作業が困難であることから、特に冬期間の定時性が著しく劣っています。

今後の取組み

【バスレーンの導入】

- ▽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います。

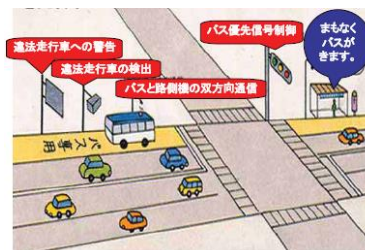


国道227号に導入されているバス優先レーン

- ▽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します。

【公共車両優先システム(PTPS)の導入】

- ▽路線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すが、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います。




PTPSの仕組み

【道路整備の促進】

- ▽交通結節点と主要施設の間を運行する路線の速達性、定時性を確保するため、警察、道路管理者など関係機関と十分に協議を行い、変則交差点の解消や幹線道路機能の向上を図ります。

<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ます。</p> <p>▽必要な道路空間が確保されることにより、路線バス利用者を含めた歩行者の安全確保や、車や自転車など他の交通利用者の安全性も向上します。</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、警察や道路管理者等と十分な協議が必要です。</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します。</p> <p>▽道路の線形を変更する際は、都市計画の変更が必要であり、変更が完了するまでに長期間を要します。</p> <p>▽全国的に縮小傾向にある街路事業費の定量的かつ継続的な確保が必要です。</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者（路線バス），行政</p>

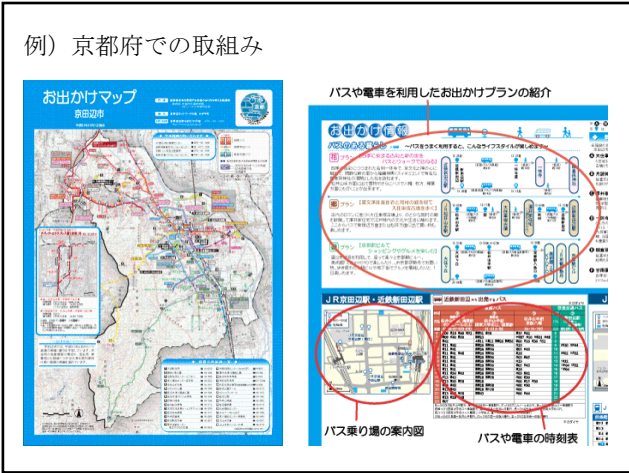
(2) 地域の特性に応じた交通ネットワークの構築

ア 地区特性に応じた運行形態への見直し	
<p>施策の背景とねらい</p>	<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ません。</p> <p>▽東部地区では，地域福祉バスや学校等送迎バス，病院バス等の目的別のバスを市が運行していますが，車両の老朽化が進んでいます。</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ます。</p> <div style="text-align: right;">  <p>恵山病院バス</p> </div>
<p>今後の取組み</p>	<p>【東部地区バスの運行形態の見直し】</p> <p>▽地域福祉バスの4支所間での共用化や，病院バス等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・運行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，見直しを図ります。</p> <p>【デマンド方式の導入】</p> <p>▽東山見晴台団地地区以外の地域においても，利用実態を踏まえながらデマンド方式の導入について検討を行います。</p>
<p>期待される効果</p>	<p>▽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ます。</p>
<p>課題・留意点等</p>	<p>▽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ります。</p> <p>▽タクシーを活用したデマンド方式の導入については，利用者一人当たりの輸送コストが路線バスに比べ，割高になる可能性があります。</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者（タクシー・路線バス），行政</p>

(3) 交通機関相互の連携強化

ア 路線バスを中心とした他の交通機関との連携強化	
施策の背景とねらい	<p>▽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ります。</p> <p>▽2016年3月の北海道新幹線開業により、市内と新函館北斗駅間のアクセス確保が必要なほか、「道南いさりび鉄道」との連携が必要です。</p>
今後の取組み	<p>【鉄道との連携】</p> <p>▽新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網について検討します。</p> <p>▽新函館北斗・函館駅間を結ぶアクセス列車のダイヤを考慮したバス路線網の再編を行います。</p> <p>▽道南いさりび鉄道のダイヤを考慮したバス路線網の再編を行います。</p> <p>【市電との連携】</p> <p>▽市電・路線バスで共通のICカード導入に向けた積極的な検討を行います。</p> <p>▽バス路線網の再編にあたっては、市電との重複区間を可能な限り短くします。</p> <p>▽市電・路線バス間の乗継割引制度の充実を図ります。</p>
期待される効果	<p>▽交通機関相互の連携強化により、利用者の利便性が向上します。</p>
課題・留意点等	<p>▽行政や交通事業者間との連携を図る必要があります。</p>
実施主体	<p>交通事業者（鉄道・市電・路線バス），行政</p>

(4) 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

ア モビリティマネジメントの推進	
施策の 背景と ねらい	<p>▽持続可能な公共交通を維持していくためには、一人ひとりの行動が「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組みを進める必要があります。</p> <p>▽函館バスでは、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組みに努めています。</p>
今後の 取組み	<p>【出前講座の実施】</p> <p>▽将来的に公共交通を利用する小・中学生を対象とした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組みを進めます。</p> <p>【マップの作成】</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、どのよう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、市民の協力を得ながら作成します。</p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>例) 京都府での取組み</p>  </div>

期待される効果	▽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ます。
課題・留意点等	▽路線図のほか、乗場案内、乗換案内、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ります。 ▽バス路線網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、マップに有料広告を掲載するなどの方策を検討します。
実施主体	交通事業者（鉄道・市電・タクシー・路線バス），行政，市民， 函館市生活交通協議会

※「モビリティマネジメント」

一人ひとりのモビリティ（移動）が，社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す，コミュニケーションを中心とした交通施策

イ ノーマイカーデーの推進	
施策の 背景と ねらい	<p>▽通勤アンケート調査では、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ます。</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、平成 24 年度から「市民ノーマイカーデー」を実施しています。</p> <p style="text-align: center;"><平成 26 年度市民ノーマイカーデー></p> <p>○実施期間：平成 26 年 10 月 6 日(月)～10 月 12 日(日)</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</p> <p style="padding-left: 20px;">(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</p> <p style="padding-left: 20px;">(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する。</p>
今後の 取組み	<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ります。</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ります。</p>
期待 される 効果	<p>▽自動車への過度な依存を回避することで、環境負荷の軽減、交通渋滞の緩和が期待されます。</p>
課題・ 留意点 等	<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、検討が必要です。</p>
実施 主体	<p>交通事業者（鉄道・市電・タクシー・路線バス），行政，市民</p>



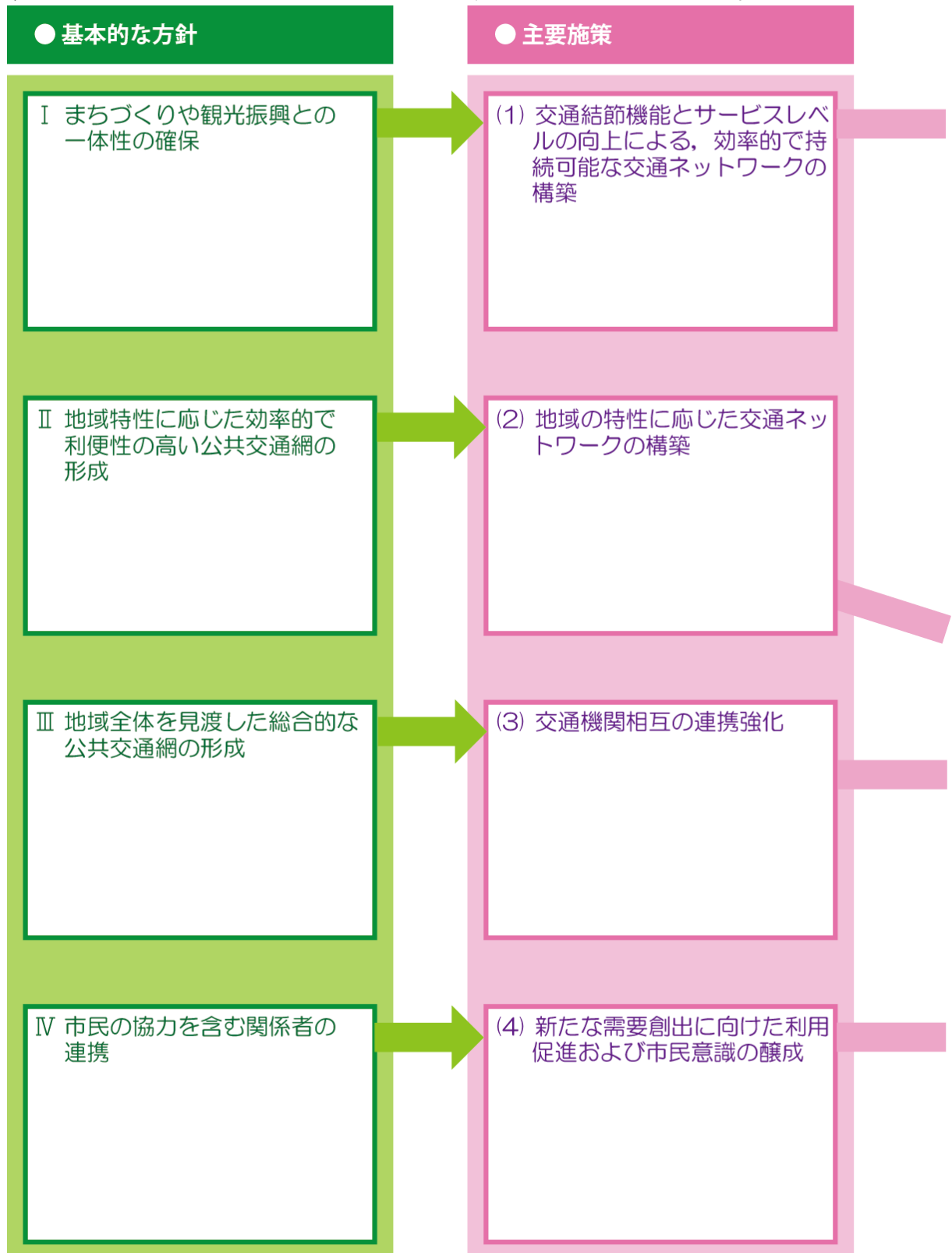
ウ イベント開催や企画切符の販売

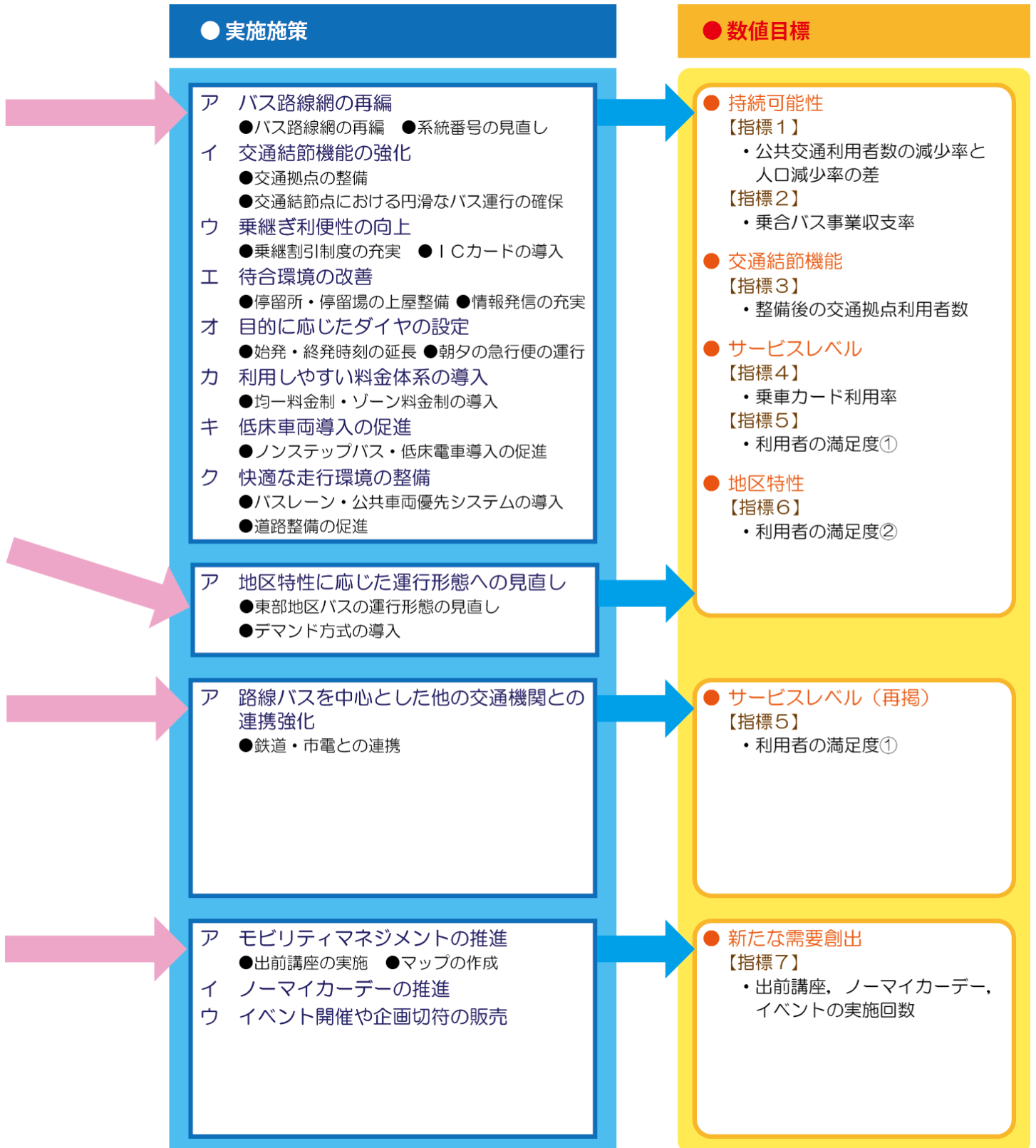
<p>施策の背景とねらい</p>	<p>▽函館バスでは、小・中学生を対象に、夏休み・冬休み期間中のバス乗り放題定期券「バス冒険キング」を販売しているほか、休日のバス利用促進策として、平成26年1月から、暦日定期券所有者を対象に、土日祝に全線乗り放題とするサービスを試験開始するなど、利用者増に向けたさまざまな利用促進策に努めています。</p> <p>▽北海道運輸局主催の北海道における「地域の足」確保キャンペーン～エコ通勤から始めよう～(キャンペーン期間：9月20日の「バスの日」および10月14日の「鉄道の日」を含む9～10月の2ヶ月間)の「鉄道の日」イベントでは、街頭での利用促進啓発や、函館運輸支局、函館バス、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ます。</p> <div data-bbox="906 584 1370 887" data-label="Image"> </div> <p>函館駅前電停付近にてチラシ等を配布する様子</p>
<p>今後の取組み</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します。</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ます。</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ります。</p> <p>▽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ります。</p> <p>▽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ります。</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者（路線バス），行政</p>

6 達成状況の評価のための数値目標設定

本計画を着実に推進していくため、めざ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します。

評価については、公共交通の持続可能性を客観的に検証できる指標と、市民満足など、アンケートによる市民意識に関する指標とで行うものとします。





数値目標の内容

指標 1【持続可能性】：公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差	
目標値	現状 (H22)：路線バス利用者数の減少率 > 人口減少率 ↓ 目標 (H36)：路線バス利用者数の減少率 ≤ 人口減少率
目的	今後も人口減少が見込まれるなか、路線バス利用者数の減少を抑制し、持続可能な公共交通を構築できているかを評価します。
指標の算定方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス利用者数の減少率 (%) = $(B-A) / B \times 100$ ※A：路線バス利用者数 (算定対象年度) B：路線バス利用者数 (Aより前の年度) ・ 人口減少率 (%) = $(D-C) / D \times 100$ ※C：函館市人口 (Aと同年度末) D：函館市人口 (Bと同年度末)
目標値の設定方法	これまで、人口減少率を上回って路線バス利用者数の減少が続いてきていることから、本計画に基づく公共交通施策を実施していくことで、人口減少率以上に路線バス利用者数を減少させないことを目標とします。

指標 2【持続可能性】：乗合バス事業収支率	
目標値	現状 (H26)：74.4% ↓ 目標 (H36)：81.8%
目的	経営面から持続可能な公共交通を構築できているかを評価します。
指標の算定方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 収支率 (%) = $\text{収入額} / \text{支出額} \times 100$ ※収入額：運賃収入額 (補助あるいは他部署の補てんは除く) 支出額：運行経費 (人件費, 燃料費, 維持修繕費, 諸経費, 減価償却費)
目標値の設定方法	本計画に基づく公共交通施策を実施していくことで、現状収支率が10%向上することを目標とします。

指標 3【交通結節機能】：整備後の交通拠点利用者数

目 標 値	①五稜郭周辺 現状 (H24) 2,365 人/日 → 目標 (H36) 2,602 人/日 ②美原周辺 (亀田支所前バス停) 現状 (H24) 1,020 人/日 → 目標 (H36) 1,122 人/日 ③湯川周辺 (湯倉神社前バス停) 現状 (H24) 753 人/日 → 目標 (H36) 829 人/日
目 的	交通拠点整備後、利用者が増加しているかを評価します。
指標の 算定方法	交通拠点に集約されたバス停利用者をカウントします。
目標値の 設定方法	人口減少に伴う路線バス利用者全体の減少と、乗換を基本とするバス路線網の再編による乗車人員の増減を考慮し、各交通拠点の利用者が現状から10%増加することを目標とします。

指標 4【サービスレベル】：乗車カード利用率

目 標 値	現状 (H26) 59.0% → 目標 (H36) 64.9% (磁気カード) (ICカード)
目 的	利用者の利便性の向上が図られているかを評価します。
指標の 算定方法	$\text{乗車カード利用率 (\%)} = \frac{\text{乗車カード利用金額}}{\text{運賃収入}} \times 100$
目標値の 設定方法	本計画に基づく公共交通施策を実施していくことで、路線バスにおける乗車カードの利用率が10%向上することを目標とします。

指標 5【サービスレベル】：利用者の満足度①	
目標値	路線バスや市電に対する満足度 現状 (H24) 「満足である」 22.5% → 目標 (H36) 24.8%
目的	市民の満足度の向上が図られているかを評価します。
指標の算定方法	市民アンケート調査によります。
目標値の設定方法	平成24年度に実施した市民アンケートでは「路線バスや市電についてどう感じているか」との質問に対して「満足である」との回答が22.5%でしたが、本計画に基づく公共交通施策を実施していくことで「満足である」との回答割合を10%向上することを目標とします。

指標 6【地区特性】：利用者の満足度②	
目標値	東部地区における路線バスに対する満足度 現状 (H24) 13.8% → 目標 (H36) 15.2%
目的	東部地区に住む市民の満足度の向上が図られているかを評価します。
指標の算定方法	市民アンケート調査によります。
目標値の設定方法	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13.8%でしたが、本計画に基づく公共交通施策を実施していくことで「満足である」との回答割合を10%向上することを目標とします。

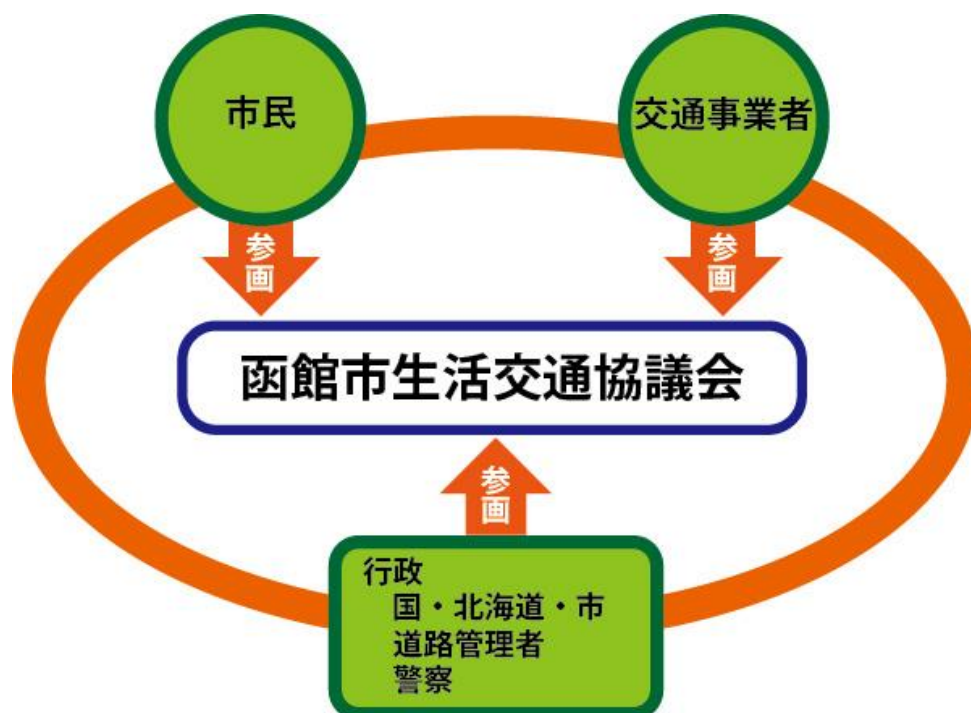
指標 7【新たな需要創出】：出前講座，ノーマイカーデー，イベントの実施回数	
目標値	現状 (H26) 3回/年 → 目標 (H36) 12回/年
目的	市民の公共交通への関与が図られているかを評価します。
指標の算定方法	出前講座，ノーマイカーデー，イベントの実施回数をカウントします。
目標値の設定方法	本計画に基づく公共交通施策を実施していくことで，平成36年度には毎月，出前講座，ノーマイカーデー，イベントのいずれかを実施することを目標とします。

7 達成状況の評価

(1) 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いて、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します。

【市民・交通事業者・行政の協働による取組み体制】



(2) 計画の進捗確認と検証・評価

計画の推進にあたっては、PDCA サイクル(Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「点検・評価」⇒Action「改善」)に従い、函館市生活交通協議会において計画の進捗確認と検証・評価を行うものとします。

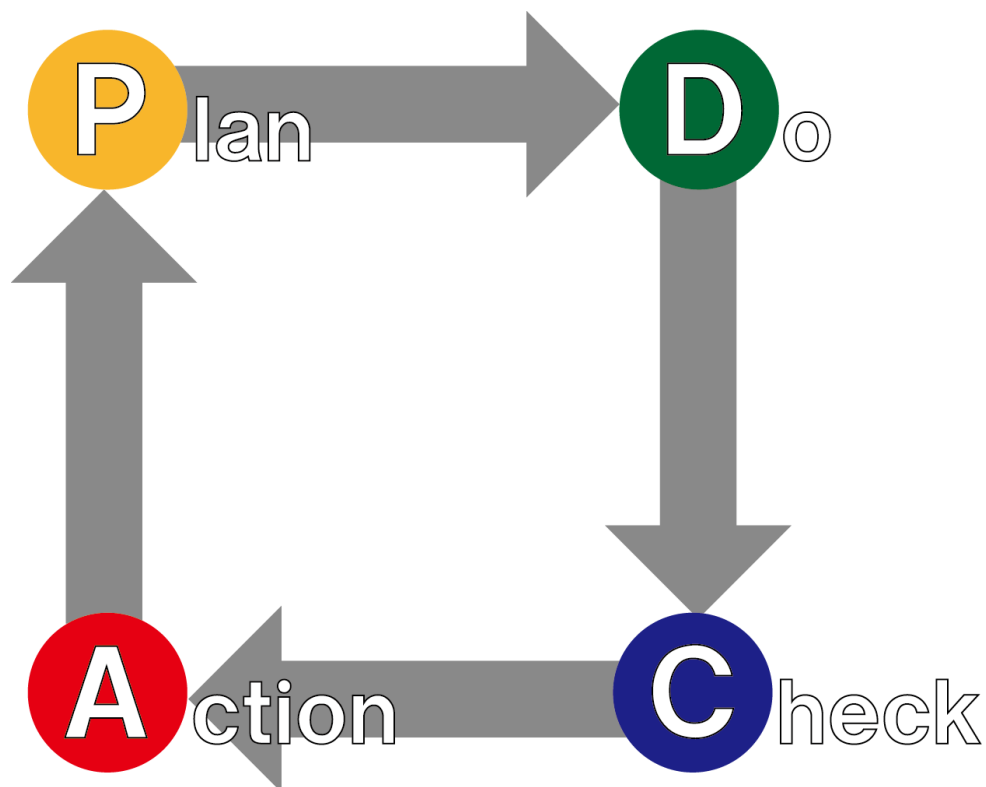
計画期間を通じた長期的な PDCA、および計画期間の中間で評価・見直しを行う中期的な PDCA を実施します。

長期的・中期的な PDCA により、実施施策の進捗状況把握および評価指標に基づく取り組みの評価・検討を行い、評価の結果、計画期間満了時まで目標を達成することが困難であると認められる場合には、必要に応じ計画の見直しを行います。

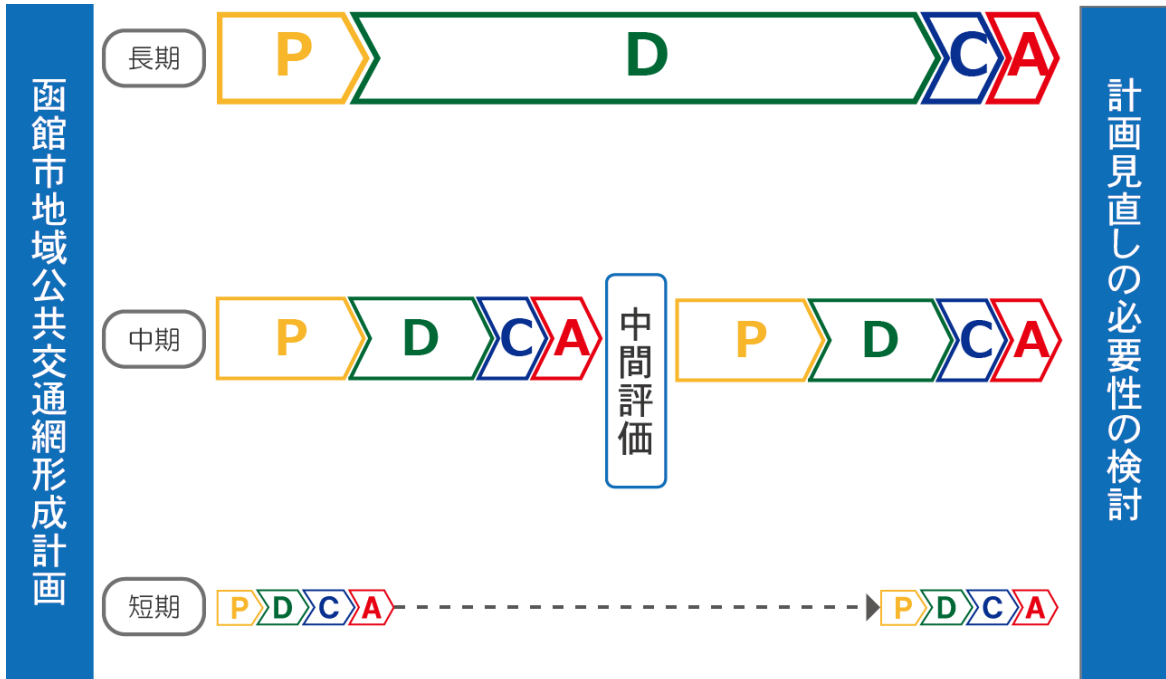
さらに、短期的な PDCA により、2 年を目途に、実施施策毎の進捗状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを評価し、実施施策の見直しを行います。

なお、評価は最終年度にも行うこととし、その結果を基に今後の計画策定の必要性について検討を行います。

【PDCA サイクル】



【PDCA 実施イメージ】



函館市地域公共交通網形成計画

平成 27 年 月
函館市



函館市 企画部 計画推進室 政策推進課

〒040-8666 函館市東雲町 4-13

☎0138-21-3625

