

函館市地域公共交通網形成計画（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網形成計画（案）
募 集 期 間	平成 27 年 10 月 1 日～10 月 30 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	4 名（29 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網形成計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

1 全般的な意見（1 件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	公共交通利用者は「既存利用者」と「単発・新規（誘発）利用者」に分けることができるが、計画（案）では「既存利用者」に対するフォロー策が読み取れない。基本理念として「将来にわたって持続可能な公共交通網の構築」がうたわれているものの、既存利用者に不便を強いることを前提とせず、さらに既存利用者離れを惹起し事業者の収益性を損ねてしまわないようフォロー策を明確にし、かつ行政主体で実施すべきである。	<p>計画（案）1 ページ「(1) 計画策定の背景」に記載のとおり、本計画は、本市における路線バスの利用者数が、平成 2 年から平成 22 年にかけての 20 年間で約 3 分の 1 にまで減少し、このままの状況が続けば、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ることから、市民アンケートの実施など、地域の公共交通の現状を把握するとともに、函館市生活交通協議会における協議を踏まえて策定するものです。</p> <p>具体的には、持続可能な公共交通網の構築に向け、効率的なバス路線網へ再編するほか、利用者の利便性を確保するため、バス路線網再編後の運行頻度の検討や、わかりやすくするための系統番号の見直し、乗換えをスムーズに行うための交通拠点の整備、乗継ぎ利便性を向上させるための乗継割引制度の充実や IC カードの導入、情報発信の充実、利用しやすい料金体系の導入などの施策に取り組もうとするものです。</p>

## 2 バス路線網の再編に関する意見（6件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	<p>計画（案）16 ページ「ア バス路線網の再編」において、ゾーンバスシステムを掲げ、期待される効果として「利用しやすさの向上」を挙げているが、ゾーンバスシステムは「利用しやすいバス路線網」の必要条件とは言えない。その理由として、①再編前に直通可能だった区間が分断されることによる、出発地から分断先区間への乗継案内をどう行うか、②乗換待ち時間発生による合計所要時間増加に対する改善策はあるか、③乗換えによって生じる二回の運賃清算と運賃負担などのデメリットをどうフォローするか、が懸念される。利用しやすさの向上を期待するのであれば、乗継ぎを強いることが前提となるゾーンバスシステムにこだわらず、現在殆ど実施されていないバス停への系統図・路線図掲出や利活用提案などPR施策をまず先に展開すべきと考える。</p>	<p>これまで、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、今後の公共交通のあり方に関する調査・検討をしてきたところであり、持続可能な公共交通網の構築に向けては、効率的でわかりやすい路線網への再編が求められていますことから、交通拠点間を結ぶ幹線と、生活拠点や住宅地と交通拠点と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、交通結節機能を強化し、待合環境などのサービスレベルの向上に取り組んでまいります。</p> <p>また、バス停への系統図・路線図掲出や、利活用提案などのPR施策については、ご指摘のとおり利用しやすさの向上が期待されることから、バス路線網の再編を行った上で実施してまいります。</p>
2	<p>下記の理由により、ゾーンバスシステム導入には同意できない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者は乗り降りが大変で、乗継ぎ方法も覚えられない。</li> <li>・乗継ぎ拠点は雨や風を十分に防げるものでなければいけない。</li> <li>・ゾーンバスシステムの導入が成功している都市は皆無である。</li> </ul>	<p>なお、ゾーンバスシステムの導入にあたっては、他都市事例も十分に踏まえ、今後の取り組みを進めてまいります。</p>
3	<p>計画（案）17 ページに「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周知を徹底する必要があります。」とあるが、本年9月にゾーンバス（BRT）システムを施行した新潟市では、行政とバス事業者が周知を徹底したにも関わらず、運賃収受システムトラブルや各停・急行運行の途中変更など、利用者に大きな混乱が生じている。盛岡市のゾーンバスシステムでも利用者調査によって不満度が高い結果が示され、導入以降改善と再編が行われている。施策展開においては新潟市における</p>	

	混乱要因や盛岡市の再編事例を十分に分析の上進めて頂きたい。	
4	J R、市電、バスの並行運行区間は無駄であるので、函館駅方面に行くバス路線は、高砂通りや八幡通りを走行させる。	具体的なバス路線網につきましては、利用者の需要や定時性確保、収支採算性に配慮しながら、事業者である函館バス株式会社と十分な協議を行い、誰にとってもわかりやすい路線になるよう検討してまいります。
5	新外環状道路を通る新函館北斗駅と五稜郭方面、湯の川方面間の急行バスを運行する。	新函館北斗駅・函館市間のバスの運行については、民間事業者において路線の充実を検討しています。
6	市民の多くが、市電やバスの系統やバス停の位置が分からない状態であるから、バスの系統番号を整理し、「営業所名の頭文字+番号」とする。	計画（案）16 ページ「ア バス路線網の再編」において、路線バスに乗り慣れていない人でもわかりやすい系統番号への見直しを行うこととしています。

### 3 交通拠点に関する意見（3件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	五稜郭地区に市電とバスとの乗換えが容易にできるバスターミナルを設置する。	計画（案）18 ページ「イ 交通結節機能の強化」において、五稜郭・美原・湯川周辺については、交通拠点としての整備を進めることとしており、乗換えがスムーズになるよう整備手法を検討してまいります。
2	計画（案）18 ページ「イ 交通結節機能の強化」に、「同一名称で複数存在するバス停の集約化」とあるが、既存利用者の利便性維持に逆行する取り組みである。利用者は目的とする場所に近いバス停を選択できるところに利点があり、わかりにくさを理由にバス停位置を再編をするよりも先に、バス停にナンバリングして案内することやバス車内放送を工夫することで、わかりやすさを向上させるための取り組みを行うべきである。	持続可能な公共交通網の構築に向け、効率的なバス路線網へ再編するほか、利用者の利便性を確保するため、乗換えをスムーズに行うための交通拠点の整備が必要と考えています。
3	計画（案）29 ページ「ア 路線バスを中心とした他の交通機関との連携強化」、【鉄道との連携】に「アクセス列車のダイヤを考慮したバス路線網の再編」とあるが、計画（案）に記載のない桔梗駅を交通結節点に追加すべきである。	北海道新幹線開業後の利用状況により検討してまいります。

#### 4 乗継ぎ利便性に関する意見（3件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	計画（案）19 ページ「ウ 乗継ぎ利便性の向上」、【ICカードの導入】の「期待される効果」に、観光客等の利便性確保がうたわれているが、既存の乗合事業者である市企業局交通部と函館バス株式会社以外に、観光客の利用比率が高い既存乗合事業者（帝産バス）や新幹線開業に合わせて路線設置の動きを進めている他社バス、JR北海道、道南いさりび鉄道など、地域の交通事業者全体に導入を働きかける必要があると考える。	計画（案）19 ページ「ウ 乗継ぎ利便性の向上」に記載のとおり、ICカードの導入はゾーンバスシステム導入に伴う乗継ぎ利便性の向上を図ろうとするもので、北海道新幹線開業に伴う観光客等の利便性確保をも期待しているものであり、観光客を主な対象としている公共交通事業者については、個別に対応していただきたいと考えています。
2	全国相互利用カードは、地域交通事業者の乗継割引制度を設定させることができないと聞いている。地元ICカードと全国相互利用カードとの乗継割引制度に差があると利用者を混乱させる要因となり、解消方策が求められる。	計画（案）19 ページ「ウ 乗継ぎ利便性の向上」に記載のとおり、乗継割引制度の充実を図りつつ、ICカードの導入を進めてまいりたいと考えています。
3	市が出資する道南いさりび鉄道と路線バスとの乗継割引制度も検討項目として記載すべきである。	JR江差線（木古内～五稜郭間）の経営移管に伴い、道南いさりび鉄道とJR北海道の各区間をまたがって乗車する場合、利用者はそれぞれの鉄道会社の運賃を支払うことになり、その負担増を抑制するため、道南いさりび鉄道とJR北海道間において乗継割引運賃を設定することとなっています。 これに加え、いさりび鉄道と路線バスとの乗継割引制度を導入することは、道南いさりび鉄道の利用者減少が見込まれるなかで、経営に与える影響が大きく、慎重に判断すべきと考えています。

#### 5 待合環境に関する意見（2件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	電光掲示のバス停をさらに増やす。	計画（案）20 ページ「エ 待合環境の改善」において、バスロケーションシステム設置箇所の拡充を進めることとしています。
2	計画（案）20 ページ「エ 待合環境の改善」、【情報発信の充実】に「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」と	観光等案内情報端末のシステムを有効活用し、スマートフォン等においても乗換案内情報等の提供が可能となるアプリケーションの開

	あるが、既に市経済部事業で導入した「観光情報端末」が有効活用されていない問題についての改善が必要である。	発を進めるなど、情報発信の充実に取り組んでまいります。
--	--	-----------------------------

## 6 料金体系に関する意見（3件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	美原地区などでは初乗り料金が140円となっているが、他の地域と同様の210円とする。	<p>計画（案）23 ページ「カ 利用しやすい料金体系の導入」において、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こととしています。</p> <p>また、乗継割引については、計画（案）19 ページ「ウ 乗継ぎ利便性の向上」において、乗継ぎが発生しても割高とならないような料金体系および乗継割引制度の充実に図ることとしています。</p>
2	コミュニティバスについては、初乗り料金を100円に戻すか、乗継割引を適用する。	
3	乗継ぎ可能なバス停留所を増やす。ICカードであれば、特定の時間内ならどこでも乗換えられるようにする。	

## 7 低床車両導入に関する意見（2件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	高齢者が乗り降りしやすいノンステップバスやワンステップバスの導入を推進する。	<p>計画（案）24 ページ「キ 低床車両導入の促進」において、ノンステップバスや低床電車の導入を促進することとしているほか、低床電車「らっくる号」は運行時刻を定め、ホームページや時刻表で確認できるようになっており、また、函館バス株式会社では、利用者のリクエストに応じてノンステップバスを走行させており、どちらも運転手が乗降をお手伝いしています。</p> <p>なお、台車の接続については、全長が長くなるため、通行が制限されたり、事故発生の危険性もあることから、慎重な検討が必要と考えています。</p> <p>また、停留所については、除雪の関係上、停留所を高くすることや車両と停留所の段差の解消は、難しいものと考えています。</p>
2	<p>市電や路線バスを低床にし、歩行器、車いす、ベビーカー等が容易に積み込めるようにし、収納場所も確保する。また、収納を手伝う補助員の乗務あるいは、歩行器等でも乗車できる市電や路線バスのダイヤを決める。収納場所が足りない場合は、収容可能な台車を接続させる。</p> <p>また、停留所の床面と市電や路線バスの段差を解消する。</p>	

## 8 走行環境の整備に関する意見（1件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	道道赤川函館線，道道函館上磯線のバス停の退避切り込みと右折レーンの設置を早急に市から道に要請すべきである。	計画（案）26 ページ「ク 快適な走行環境の整備」において，バスの定時性の確保に向け，警察や道路関係者などの関係機関と協議を行うこととしています。

## 9 他の交通機関との連携に関する意見（1件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	J Rや道南いさりび鉄道，航空機，フェリーの出港時刻に乗継ぎができるバスダイヤにする。	航空機やフェリーについては，季節によりダイヤが変更されるため，随時，路線バスのダイヤを変更することは困難であります，鉄道については，計画（案）29 ページ「ア 路線バスを中心とした他の交通機関との連携強化」において，アクセス列車や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うこととしています。

## 10 数値目標に関する意見（1件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	数値目標の指標5では，利用者の満足度指標として市民アンケート調査を基にしているが，現在市観光部が実施している「函館市観光アンケート」や「観光客満足度調査」での公共交通に関する不満度についても指標として設定すべきである。	「函館市観光アンケート」では，公共交通の満足度についての項目が無いほか，「観光客満足度調査」では，交通機関の不満についての項目を設けているが，駐車場や道路標識のわかりやすさなど，他の選択肢が含まれており，本計画を着実に進めていくための目指すべき指標としては不明確と考えています。

## 11 推進体制に関する意見（1件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	計画（案）にPDCAサイクルを明記しているのであれば，公共交通に関する現状課題を評価・改善するための場が機能しているのかどうか検証が必要であり，本計画ではそれを生活交通協議会において行うこととしているが，改善実行のために必要な事業費の措置とその実行主体がなければ，システムの構築はできても継	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第三章第六条では，地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し，必要な協議を行うための協議会を組織できると定めており，市では，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」において計画（案）の作成や計画の検証・評価を行うこ

	続運営を行うことが出来ず、事業実施主体となりうる組織づくりが必要である。	ととしています。
--	--------------------------------------	----------

## 12 その他の意見（5件）

No.	意見の概要	市の考え方
1	有料無料問わず、きちんとしたバス路線図や時刻表を提供する。	函館バス株式会社では営業所などで時刻表の冊子を無料で配布しているほか、ホームページでも路線図や時刻表を提供しています。
2	バスロケーションシステムについては、Android 端末のみ対応しているが、iPhone にも対応できるようにする。	無料アプリ「はこだてバスガイド」は、Android スマートフォンのみの対応となっていますので、スマートフォン以外の携帯電話や iPhone からは、函館バス株式会社のホームページに掲載しているバスロケーションシステムをご利用ください。
3	J R 函館駅・五稜郭駅間に新たな駅（ガス会社前駅）を設ける。	J R 北海道では、ガス会社付近に土地を所有していないため、新たな駅の設置は困難なものと考えています。
4	市電やバス車内から専用無線機を用い、タクシーを電停やバス停に待機させる。	今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。
5	1 日、2 日乗車券、カンパスについては、函館市内だけではなく、北斗市、七飯町、鹿部町も対象とし、乗り降りが自由にできるようにする。	函館市近郊の路線バスフリー乗車券については、函館市内や北斗市、七飯町、鹿部町などの限定エリア内を運行する函館バスのほか、J R 線、市電が 2 日間乗り放題となる共通フリー乗車券「はこだて旅するパスポート」がおとな 3,080 円、こども 1,540 円で発売されています。

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