

平成 26 年度第 2 回函館市生活交通協議会会議録

開催日時	平成 26 年 9 月 4 日 (木) 10 時 00 分～12 時 00 分	
開催場所	本庁舎 8 階 大会議室	
議 題	<p>(1) 生活交通ネットワーク計画の作成について</p> <p>ア 公共道路線再編案について</p> <p>(ア) 旧函館市地域の公共道路線再編案について</p> <p>(イ) 東部 4 地域の公共道路線再編案について</p> <p>イ 交通結節点整備案について</p> <p>(2) その他</p>	
出席者	<p>協議会委員</p> <p>木村委員, 奥平委員, 大橋委員, 森委員, 工藤(利)委員, 横田委員, 武下委員, 佐々木(香)委員, 藤田(美)委員, 中山委員, 工藤(太)委員, 宿村委員, 谷口委員, 山田委員, 藤田(秀)委員, 杉本委員, 近藤委員, 久保田委員, 阿部委員 (函館開発建設部道路計画課道路調査官 笠松氏 代理出席), 今井委員 (函館建設管理部事業室道路課都市整備係長 金沢氏 代理出席)</p> <p style="text-align: right;">(計 20 名)</p> <p>ワーキンググループ委員</p> <p>寺田委員, 石村委員, 手塚委員</p> <p style="text-align: right;">(計 3 名)</p> <p>随行者</p> <p>函館バス(株) 内沢営業部次長, 金岩管理課長</p> <p style="text-align: right;">(計 2 名)</p> <p>報道関係</p> <p>函館新聞社, 北海道新聞社</p> <p style="text-align: right;">(計 2 社)</p> <p>傍聴者</p> <p>H26 委託事業受託者</p> <p>(株)ドーコン 工藤氏, 平川氏</p> <p style="text-align: right;">(計 2 名)</p>	
欠席者	<p>協議会委員</p> <p>滝野澤委員, 鶉飼委員, 仁杉委員</p> <p style="text-align: right;">(計 3 名)</p> <p>ワーキンググループ委員</p> <p>佐々木(崇)委員</p> <p style="text-align: right;">(計 1 名)</p>	
事務局の出席者の職氏名	<p>企画部計画推進室長</p> <p>企画部計画推進室政策推進課主査</p> <p>企画部計画推進室政策推進課主事</p> <p>企画部計画推進室政策推進課主事</p>	<p>湯浅 隆幸</p> <p>長谷山 裕一</p> <p>江良 規生</p> <p>鶴喰 理沙</p>

1 開 会 【事務局／函館市企画部計画推進室政策推進課：江良主事】

○人事異動による委員の変更

- ・武下 秀雄 函館市町会連合会副会長
(前 阿部 成孝 函館市町会連合会副会長)

2 議 題

(1) 生活交通ネットワーク計画の作成について

ア 公共交通路線再編案について

(ア) 旧函館市地域の公共交通路線再編案について

【木村会長】

- ・ それでは、次第に基づき、会議を進めてまいりたい。
議題(1)の1点目、旧函館市地域の公共交通路線再編案について、資料に基づき、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局／函館市企画部計画推進室政策推進課：長谷山主査】

(資料-1に基づき説明)

- ・ 前回の本協議会では、平成26年度事業スケジュールを示した。前回の本協議会後から今回の本協議会までに、公共交通路線再編案の作成を行った。今後は区間別公共交通路線再編案の作成や公共交通路線再編のシミュレーションを行っていく。
- ・ 函館市公共交通総合連携計画では、公共交通の目指すべき将来像として、7つの交通結節点を作り、交通結節点同士を結ぶ幹線を設け、幹線間には循環路線や郊外路線を設ける考え方を示した。
- ・ 幹線1では、乗換えをしない利用者が54%、1回乗換えが39%、2回乗換えが7%という結果となった。その他の幹線を合わせると、乗換えをしない利用者が50%、1回乗換えが42%、2回乗換えが8%という結果となった。
- ・ ワーキンググループ会議では「乗換が想定よりも少ない」、「幹線を伸ばし、乗換えしない利用者を増やす」、「通勤・通学時など、時間帯によっては、乗換えをなくす」、「幹線の向きを考える」、「中核となる結節点を考える」等の意見があった。

【木村会長】

- ・ ただいまの説明に対し、委託事業受託者である(株)ドーコンより補足説明をお願いしたい。

【(株)ドーコン：工藤主任技師】

- ・ 今回の案では6つの幹線を基準とし、内側に4つの拠点内循環バス、外側

に 6 つの拠点外循環バスを設定した。今後のシミュレーションについて説明する。

- ・ 幹線 1 については、函館駅前、棒二森屋前バス停の間隔など、バス停の位置が現状のままでよいのか、検証していく。
- ・ 通勤・通学の便数については、バス台数は限られているので、上手く構成できるかについて検討する。
- ・ 経費については、料金が 200 円で何便も走らせることは難しいので、料金は拠点内循環バスが均一 200 円で、幹線に乗り換えると 100 円上乗せして 300 円とするなど、様々なパターンを検証し、収支を計算していく。
- ・ 現在の案ではバスの再編を主に行っているが、市電と重複している区間の役割分担を考えていく。市電軌道からバスを外すことも可能である。
- ・ 次回の本協議会で以上のことを示していきたい。

【木村会長】

- ・ ただいまの事務局および(株)ドーコンからの説明に対し、ご質問やご意見等はないか。

<質 疑>

【森委員】

- ・ シミュレーションを聞き、予想よりも乗換えが少なく、良い方向に向かっていると考える。今後のシミュレーションについて深く知りたい。拠点内外循環バスの軌道次第で幹線が生きてくると考える。また、利便性を高めるためにも、バスの必要台数が重要となってくる。

【藤田（秀）委員】

- ・ 以前の会議で、路面電車はバス路線の一部であるという考え方の下で進めていくという話があった。市電軌道上にバスを走らせないわけにはいかないので、市電は各駅停車として、路線バスは快速や急行とし、通勤時間の短縮を図るようにしてはいかがか。
- ・ 乗換えなしが半数であれば、乗り換える利用者も半数いることとなるので、スムーズで簡単に快適な乗換えが求められているのではないか。

【横田委員】

- ・ 拠点内外の循環バスを細かく設定してしまうと、冬期間は道路状況が悪くなり、渋滞が発生してしまうので、考慮していただきたい。

【奥平委員】

- ・ 乗換え回数が非常に少ないので、良い案だと考える。
- ・ 幹線の見直しが必要ではないか。例えば、幹線 3 は拠点内循環バスのエリ

アを通っている。

- ・ 市電との関わりについては、詳細なシミュレーションが出てきた段階で議論したい。

【武下委員】

- ・ 町会連合会では毎月役員会を開催しているが、公共交通についての意見は今のところあがっていない。

(イ) 東部4地域の公共道路線再編案について

【木村会長】

- ・ 次に2点目として、東部4地域の公共道路線再編案について、資料に基づき、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局：／函館市企画部計画推進室政策推進課：長谷山主査】

(資料-2に基づき説明)

- ・ ワーキンググループ会議では、全体を通して「何らかの処置が必要である」、「貸切バス料金の値上げは大きな問題であり、対処方法について考えなくてはいけない」、「無料バスの存在意義について考えていくべきではないか」、「路線バスを維持する方法を考えていくべきである」等の意見があった。
- ・ 学校等送迎バスでは「路線バスの赤字路線上に学校があるのでスクールバスを廃止し、乗車人数を増やせないか」という意見がある一方、「下校時刻が定刻ではないので、路線バス化が厳しいのではないか」という意見もあった。また、「地域のバスと合わせてコミュニティバス化できないか」という意見がある一方、「生徒と一般市民が混乗することに対する保護者の抵抗が大きい」という意見もあった。
- ・ 病院バスについては、「路線バスに組み込み、無料券の配布等で対応することで、曜日を固定せず自由に通院でき、利便性が向上するのではないか」という意見があった。
- ・ 地域福祉バスについては、「路線バスに転換することはできないか」、「車両の老朽化への対処が必要である」、「東部4地域で地域福祉バスを共有できないか」という意見があった。

【木村会長】

- ・ 今回の案については、廃止等の議論をするのではなく、生活交通協議会として路線バスと各種公共サービスについて、継続的に維持していくための方法について議論を行いたい。
- ・ ただいまの説明に対し、ご質問やご意見等はないか。

<質 疑>

【山田委員】

- ・ 東部 4 地域の地域福祉バス等の再編については、事務局と 4 支所で意見交換を行っている。今後は意見を集約し、方向性を考えていきたい。地域福祉バスについては、4 支所のうち 3 支所でバスを所有しており、地域の団体からの申請により、函館バスへ運行を委託し、運行している。それぞれの支所でバスを所有していることから、バスの集約化は考えられる。バスを所有せず、すべて函館バスへ委託する方法もある。

【佐々木（香）委員】

- ・ スクールバスは非常に大切なバスだと考える。地域の方がより良くバスを利用できる環境を作っていただきたい。

【武下委員】

- ・ ワーキンググループ会議では、「生徒と一般市民が混乗することに対する保護者の抵抗が大きい」という意見があったが、混乗した方が生徒へ礼儀、乗車や携帯電話のマナーについて指導できるので良いのではないか。混乗に対する地域住民の理解を求め、地域一丸となって取り組むべきではないか。利便性やサービスのあり方について地域に訴えていく必要がある。

【奥平委員】

- ・ 南茅部の一部の地域はスクールバスが運行しておらず、市の補助で、バス代を実費で支給し、児童や生徒が路線バスを利用している。今後、学校統廃合が起こる可能性のある地域なので、学校統廃合によりスクールバスがどうなるのかも含め、バスのあり方を考えていくべきではないか。

【木村会長】

- ・ 本日結論を出すものではなく、生活交通ネットワーク計画の中の項目として考えたい議題である。情報共有を行い、気づいた点をご指摘いただきたい。

イ 交通結節点整備案について

【木村会長】

- ・ 次に 3 点目として、交通結節点整備案について、資料に基づき、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局：／函館市企画部計画推進室政策推進課：長谷山主査】

(資料-3に基づき説明)

- ・ 路線バスの停車回数は五稜郭が最も多く、続いて函館駅前、湯倉神社前の

順になっている。五稜郭はバス停が10か所あり、同じバスが五稜郭に2回停車することもあるため、高い数値となっている。

- ・ 路線バスの乗降者数は五稜郭が最も多く、続いて函館駅前、亀田支所前の順になっている。また、函館駅前と棒二森屋前、亀田支所前と中央小学校前の乗降者数を足すと大きな数となり、エリアで多くの人が乗降していることとなる。
- ・ ワーキンググループ会議では、「交通結節点に集約したバス停は1か所にこだわらず、2か所でもよいのではないか。上りと下りでバス停を分け方がスムーズになるのではないか」、「バスが6台、7台停車する場合をシミュレーションした時に、乗客の利便性がどのようになるか検討すべきである」、「バスが1か所に固まると、地先の土地所有者などから、ゴミや吸い殻、子供たちが騒ぐ等の苦情が来る可能性もある」、「1か所に集約することについて関係機関との協議が必要である」、「バスレーンがあれば通行がスムーズとなるが、バス駐車帯の設置は、停車したバスが発車しにくくなる」、「電停との連動性も考慮して検討すべきである」等の意見があった。

【木村会長】

- ・ 交通結節点整備の方向性を確認したい。
- ・ ただいまの説明に対し、ご質問やご意見等はないか。

【工藤（利）委員】

- ・ 交通結節点整備案については、ワーキンググループ会議での意見がほぼすべてではないか。その他に、現実的にこの案でできるかどうかは課題である。

【横田委員】

- ・ タクシープールとしての活用は、前向きでよいと思う。その他に、バスを降りた人が、そのままタクシーを利用しようとした場合、バス乗り場の後ろにタクシープールがあると便利である。
- ・ 道路管理者の許可が得られれば、交通結節点の整備に賛成である。

【工藤（太）委員】

- ・ バス停の集約に関しては、様々な制約があり、交差点間にバス停を何個も設置するのは、距離的な問題等で難しいと考える。
- ・ バスレーンの設置については、基本的には二車線道路以上でなくてはいけない。また、朝の通勤ラッシュ等での交通量も考えたうえで設置していく。
- ・ 具体的に路線バスの運行本数が決まったら、バスレーンの設置について検討していく。
- ・ ワーキンググループ会議での意見で「停車したバスが発車しにくくなる」という意見があったが、バス発進時はバスが優先であることを広く広報していく必要がある。警察、バス協会等の関係機関も含め、周知していきたい。

【宿村委員】

- ・ バス停が並んだ場合、人の流れが変わる。向かい側へどの横断歩道を渡っていくのか、乗用車からはバスを降りた人がどこを通るのかわからない。また、歩道に人が並ぶと、自転車との事故の危険性が高まってくる。
- ・ 冬場は道路の幅員や車の流れ、渋滞箇所も変わるので、様々なケースを見据えて検討していく必要がある。

【中山委員】

- ・ 結節点の整備については、基本的なことを一定程度決め、地域の実態を把握し、現場に合わせて対応していくのが良いのではないかと。
- ・ バス停を移行する場合、事務手続きを含めた移行期間が必要となるので、タイムスケジュールを考慮して進めていただきたい。

【北海道開発局函館開発建設部道路計画課：笠松道路調査官】

- ・ 基本的には警察の方と同意見である。結節点整備箇所は繁華街が多く、土地制約が厳しい箇所なのではないか。公共交通の利便性が上がることで公共交通の利用者が増え、渋滞が緩和するメリットもあるので、その兼ね合いを上手にやっていくべきである。

【北海道渡島総合振興局函館建設管理部事業室道路課：金沢都市整備係長】

- ・ 交通結節点整備を考えている箇所は道道も当てはまり、交通量が非常に多い場所である。交差点付近は、函館市の渋滞ポイントに挙げられており、バス停があるために渋滞が助長されている箇所もある。バス停を集約する場合は、歩道を外側に拡張し、バスレーンの設置が必要となる。土地利用が高度にされている部分なので、用地の確保が厳しいのではないかと。重要度や優先度を考えて整備計画を進めていくのが大切なのではないか。バス停の集約については、路線バスの維持には交通結節点整備が必要であると理解しているため、関係者や警察と協議しながら、どのような交通結節点ができるか考えていきたい。

【杉本委員】

- ・ 交通結節点ごとにターミナルがあればよいが、ワーキンググループ会議の中でも意見があったように、電車やタクシーとの両立は一車線では厳しいのではないかと。

【藤田（美）委員】

- ・ 普段公共交通を使用する生活はしていないが、バスがまとまって何台も来るときに、利用者が走っているのを見て、危ないと感じる。
- ・ 話はそれてしまうが、先日の悪天候時、高齢者が医者から横断歩道の白線を渡るのが危ないと言われ、遠回りをしていたので、塗料について考えてい

ただきたい。

【大橋委員】

- ・ 湯倉神社前からバスに乗り，函館大学へ向かっている。湯倉神社前はバス停がいくつもあり，行先ごとにバス停が異なるので，使い勝手が悪い。もし，交通結節点できればとても便利である。電停もあるので，電停付近に交通結節点ができるとよい。

【近藤委員】

- ・ 五稜郭や亀田支所前，湯倉神社前ではバスがどこに停車するのか非常にわかりづらい。例えば湯倉神社前では交差点の手前と奥でバス停があり，バスによって停車位置が異なる。降りた後の距離が変わってくる。慣れてしまえばわかることだが，あちこち歩き回るのが大変である。
- ・ 観光客に函館駅に行きたいのだが，どのバスに乗ればよいかと五稜郭で聞かれ，3番に乗り，棒二森屋前で降車するとよいと伝えたところ，観光客は，棒二森屋前から函館駅前の道順が想像できず，本当に行けるのか不安がっていた。改善できるのであれば取り組んでほしい。
- ・ 交通結節点ができると，一カ所で乗降できるため非常に便利である。冬場を考えると交通結節点に屋根が必要ではないか。

【久保田委員】

- ・ 五稜郭のバス停をよく利用しているが，バス停によって乗車数に差がある。JTB 前のバス停は2つあり，以前は市バスと函館バスで区分されていたのだろう。一つにすることもできないかと考えたが，一カ所であればバス停が混雑する可能性もある。ハイヤーはシダックス前でよく待機している。
- ・ 乗降場が一カ所であればスムーズだが，歩かない生活もいかなものかと思う。
- ・ 地球温暖化の一因となる乗用車等をやめ，バスを利用してもらうような広報活動をしてはどうか。

【木村会長】

- ・ 今後具体的に進めていく際，場所等を特定してネットワーク計画の中に盛り込んでいくこととなるが，頂いた意見を意識して詳細なシミュレーションに入っていきたい。大きな方向性としてはこのような議論をするのは有意義だというご指摘であったと思う。

(2) その他

【木村会長】

- ・ 次に、議題（2）その他について、何かあるか。

【事務局：／函館市企画部計画推進室政策推進課：長谷山主査】

- ・ 今後、今回の案を基に、検討を進めていく。特に交通結節点整備については北海道警察、国道・道道・市道管理者の皆様のもとへ改めて訪問させていただき、協議をお願いしたい。他の委員についても、今回の議題に関し、改めてご連絡や協議をお願いする場合がありますので、よろしくをお願いしたい。

【事務局：／函館市企画部計画推進室政策推進課：江良主事】

- ・ 次回のワーキンググループ会議については、10月28日、午前10時から、本庁舎8階の第1会議室にて、本協議会については、11月7日の午前10時から、会場は未定であるが、開催を予定している。
(開催日は変更となりました。)

【木村会長】

- ・ 他になければ、これで予定した議事をすべて終了したので、進行を事務局にお渡しする。

3 閉 会 【事務局／函館市企画部計画推進室政策推進課：江良主事】