

函館市地域公共交通網形成計画に基づくバス路線網再編の取組状況について

● 平成 28 年度までの取組み

1 函館市地域公共交通網形成計画(H27.11 策定)

- ・ 目的
人口減少や自家用自動車の普及により、公共交通利用者が急激に減少している状況にあったことから、将来にわたって持続可能な公共交通網を構築する。
- ・ 基本方針
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
- ・ 実施施策

① バス路線網の再編	バス路線網の再編、系統番号の見直し
② 交通結節機能の強化	交通拠点の整備、 交通結節点における円滑なバス運行の確保
③ 乗継ぎ利便性の向上	乗継割引制度の充実、ICカードの導入
④ 待合環境の改善	停留所・停留場の上屋整備 情報発信の充実(バスロケーションシステム)
⑤ 目的に応じたダイヤの設定	始発・終発時刻の延長、朝夕の急行便の運行
⑥ 利用しやすい料金体系の導入	均一料金制・ゾーン料金制の導入
⑦ 地区特性に応じた運行形態への見直し	東部地区バスの運行形態の見直し デマンド方式の導入

2 函館市地域公共交通再編調査(H28.5 取りまとめ)

① バス路線網再編案の検討(3 幹線 10 支線)

理論上は効率性の観点から最もメリットが高いと判断。

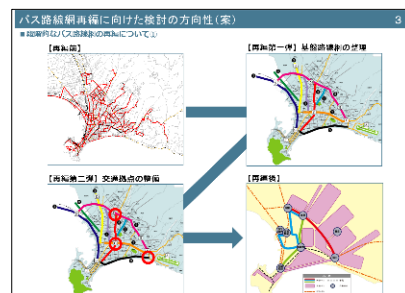


- ② 東部地区におけるバス路線再編案の検討
- ③ 運賃収入シミュレーション
- ④ 交通拠点整備案の検討(美原、湯川、五稜郭)

3 バス路線網再編の進め方の確認

再編調査報告書で示した再編案をたたき台として、支線の詳細についてワーキンググループ会議において検討。

バス路線網の急激な変更による混乱を招かないよう、再編を段階的に行うこととした。(H29.3.21 協議会承認)



【第一弾】

系統番号の見直しによる基盤路線網の整理(番号による行先の誘導)

【第二弾】

交通拠点を整備したうえで、バス路線網の再編に取り組む

● 平成 29 年度の取組み

H28 年度にまとめた検討の方向性を踏まえ、函館バス(株)において、収支採算性(事業実現性)に関するシミュレーションを実施。

【1 回目シミュレーション(6~9 月)】

・ シミュレーション手順

STEP1: 再編路線に係る路線図を作成

大幅な利便性の低下を招かずかつ効率的であると考えられる路線を設定。

STEP2: 運行時刻表と交番表を作成

STEP1 で作成した路線図で実際に運行した場合の時刻表と交番表を作成

※交番表とは、出勤時間、休憩時間、乗務する路線、乗務時間、退勤時間など、1 日の勤務内容をまとめたもの。

STEP3: 必要人員・車両台数等諸データを算出

STEP2 において交番表を作成することで、交番数(1 日の運行に必要な乗務員数)、車両数を算出。

STEP4: 経費を算出

バス路線網の再編により支出削減が可能か判断。
判断の目安として、【交番数の減】→【経費の減】

・ シミュレーション結果

再編調査で示されたバス路線網再編案(3 幹線 10 支線)でシミュレーションを実施。運行回数、交番数、車両台数、乗務員数等が増加することから、実現は不可。

・ 交番数増加の要因

既存のバス路線網に対し、大幅な空白地帯を作らないためには、当初予定していた支線数よりも増加させる必要が生じ、当初想定よりも運行回数を削減することができなかつた。特に朝のラッシュ時間帯は、幹線・支線のそれぞれで運行回数を確保する必要があり、交番数の増となった。

既存の長大路線を複数の短距離路線に分断することで、定時性の確保が期待される一方、運行回数が増大。これにより、運行間に必要とされる時間(点検・休憩時間)も増大した結果、交番数の増となった。

【2 回目シミュレーション(9~10 月)】

1 回目のシミュレーションの結果では、交番数が増加する結果となったことから、全市的規模のゾーンバスシステムに拘らず部分的なゾーンバス化も視野に再度シミュレーションを実施。

シミュレーション手順 STEP1 において、「大幅な利便性の低下を招かずかつ効率的であると考えられる路線」を事業者において再設定。「ニーズの変化に伴う、不採算路線の見直しおよび新規路線の作成」、「重複路線の解消」、「高収益路線の維持」を基本的な考え方とし、五稜郭・湯川での乗り換えを必要としない路線設定により、路線図を作成のうえ交番表を作成。結果として、現行バス路線網より経営効率化が図られる見通しとなった。

【今後の対応】

2 回目シミュレーション結果を基に、バス路線網の再編を検討することとし、引き続き実施計画策定に向けた取り組みを進めるほか、必要に応じ網形成計画の見直しについても検討を行う。