

函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価

< 短期（2年目） >

（案）

函館市生活交通協議会

2018年3月



# 函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価＜短期（2年目）＞

## 目次

1	函館市地域公共交通網形成計画の進捗確認と検証・評価の趣旨 .....	1
2	計画の概要 .....	2
3	実施施策の進捗状況 .....	4
4	数値目標に関する達成状況 .....	17
5	全体の考察 .....	26



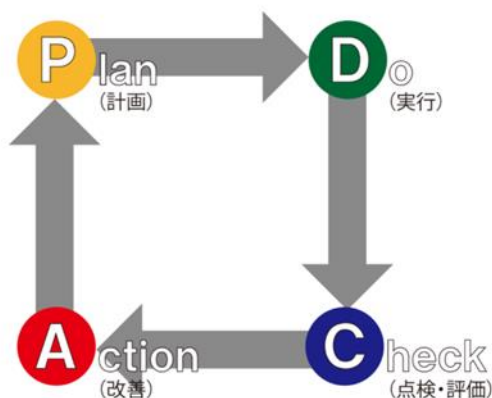
# 1 函館市地域公共交通網形成計画の進捗確認と検証・評価の趣旨

函館市では、人口減少下の持続可能な公共交通網の構築を目的に、平成27年度に函館市地域公共交通網形成計画を策定し、これまで、全国共通の交通系ICカードシステムの導入や、運行状況をお知らせするバスロケーションシステムの更新など、事業者への支援を行ってきました。

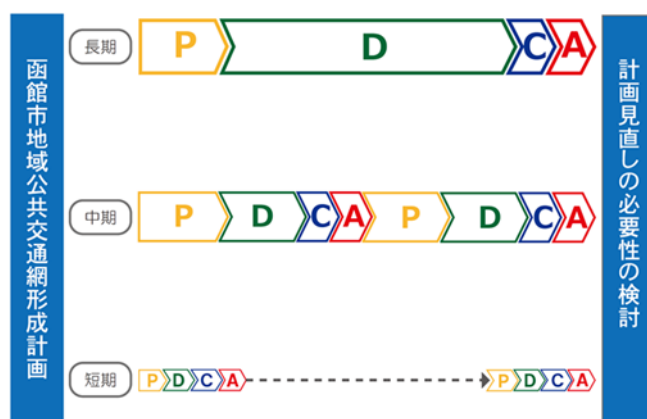
また、平成28年度には、函館市生活交通協議会において、3幹線10支線からなる路線網への再編案および美原、湯川、五稜郭での交通拠点の整備案を取りまとめるとともに、急激な変更により利用者の混乱を招かないよう段階的に路線再編に取り組むこととし、今年度、これらの方針に基づき、事業者において具体的な検討作業が進められているところです。

本計画では、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数値目標を設定。PDCAサイクルに従い、協議会において計画の進捗確認と検証・評価を行うこととしています。

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の実施により、実施施策の進捗状況把握および評価指標に基づく取組みの評価・検討を行い、さらに、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、必要に応じ、実施施策の見直しを行うこととしています。



【PDCA サイクル】



【PDCA 実施イメージ】

## 2 計画の概要

計画策定の目的 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す

計画区域 函館市全域

計画期間 平成 27～36 年度(10 年間)

### 公共交通網形成にあたっての課題

#### (1) 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
- ・都市機能が分散しています
- ・高齢化率が上昇しています

#### (2) 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などが必要となっています

#### (3) 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
- ・同一名称のバス停が複数存在しています
- ・他の交通機関との連携が不十分です
- ・地区特性に応じた運行形態への見直しが必要です

- ・乗継ぎ環境の整備が不十分です
- ・利用環境の整備が必要です
- ・ニーズに合ったダイヤ設定がされていません
- ・料金に対する不満があります
- ・路線バスの定時性が確保されていません

##### ウ 利用状況について

- 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

- ・公共交通利用者は年々減少しています
- ・市民の生活は自家用車に依存しています

### 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

##### 「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

##### 「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

##### 「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

### 基本理念 まちづくり，観光

#### ● 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

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

III 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

IV 市民の協力を含む関係者の連携

#### ● 主要施策

(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

(2) 地域の特性に応じた交通ネットワークの構築

(3) 交通機関相互の連携強化

(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

推進体制

計画の進捗確認と検証・評価

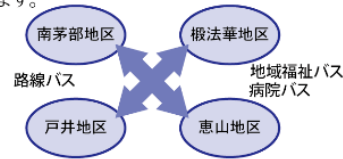
## 函館市の公共交通のめざすイメージ



凡 例	
←→ 幹線バス	北海道新幹線
■ 拠点内循環バス	J R
■ 拠点外循環バス	道南いさりび鉄道
← 郊外型バス	はこだてライナー
⋯ 市電	高規格路線
● 交通結節点(拠点)	国道・道道
✈ 函館空港	新函館北斗駅

### ● 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。



## 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

- ア バス路線網の再編**
  - バス路線網の再編 ● システム番号の見直し
- イ 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
- ウ 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
- エ 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
- オ 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
- カ 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
- キ 低床車両導入の促進**
  - ノンステップバス・低床電車導入の促進
- ク 快適な走行環境の整備**
  - バスレーン・公共車両優先システムの導入
  - 道路整備の促進
- ア 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
- 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・市電との連携
- ア モビリティマネジメントの推進**
  - 出前講座の実施 ● マップの作成
- イ ノーマイカーデーの推進**
- ウ イベント開催や企画切符の販売**

### ● 数値目標

- 【指標 1】**  
 公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差  
 ・路線バス利用者数の減少率 > 人口減少率(H22)  
 → 路線バス利用者数の減少率 ≤ 人口減少率(H36)
- 【指標 2】 乗合バス事業収支率**  
 ・ 74.4%(H26) → 81.8%(H36)
- 【指標 3】 整備後の交通拠点利用者数**  
 ① 五稜郭周辺 2,365 人/日(H24) → 2,602 人/日(H36)  
 ② 美原周辺(亀田支所前バス停)  
 1,020 人/日(H24) → 1,122 人/日(H36)  
 ③ 湯川周辺(湯倉神社前バス停)  
 753 人/日(H24) → 829 人/日(H36)
- 【指標 4】 乗車カード利用率**  
 ・ 59.0%(H26) → 64.9%(H36)
- 【指標 5】 利用者の満足度①**  
 路線バスや市電に対する満足度  
 ・ 22.5%(H24) → 24.8%(H36)
- 【指標 6】 利用者の満足度②**  
 東部地区における路線バスに対する満足度  
 ・ 13.8%(H24) → 15.2%(H36)
- 【指標 5】 利用者の満足度① (再掲)**  
 路線バスや市電に対する満足度  
 ・ 22.5%(H24) → 24.8%(H36)
- 【指標 7】**  
 出前講座, ノーマイカーデー, イベントの実施回数  
 ・ 3 回/年(H26) → 12 回/年(H36)

函館市生活交通協議会の構成員がそれぞれの役割を果たしながら連携・協働して計画の推進に努める。  
 PDCA サイクルに従い、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。

### 3 実施施策の進捗状況

#### (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

###### 【バス路線網の再編】

平成27(2015)年度

###### ■ 地域公共交通再編調査事業の実施(協議会)

- ① バス路線網再編案の検討(3幹線10支線)
- 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)

平成28(2016)年度

###### ■ 地域公共交通再編調査事業を踏まえた個別運行経路の検討(協議会)

- ① 平成28年度第2回ワーキンググループ会議  
(平成28年7月25日開催)
- ② 平成28年度第3回ワーキンググループ会議  
(平成28年9月26日開催)
- ③ 平成28年度第4回ワーキンググループ会議  
(平成28年11月17日開催)

###### ■ 段階的なバス路線網再編に向けた検討(協議会)

- ① ワーキンググループ委員との打合せ  
(平成29年2月1日開催)
- ② ワーキンググループ委員との打合せ  
(平成29年2月14日開催)
- ③ 平成28年度第5回ワーキンググループ会議  
(平成29年3月10日開催)
- ④ 平成28年度第4回生活交通協議会  
(平成29年3月21日開催)

平成29(2017)年度

###### ■ 収支採算性(事業実現性)に関するシミュレーションの実施(事業者)

- 実施期間 平成29年6月～9月(1回目)  
平成29年9月～10月(2回目)
- 内 容 再編路線に係る路線図を作成のうえ、実際に運行した場合の時刻表と交番表(出勤時間、乗務時間など、1日の勤務内容をまとめたもの)を作成し、必要人員・車両台数等諸データを算出した。



## 【系統番号の見直し】

平成27(2015)年度

### ■ 取組みなし

平成28(2016)年度

### ■ 系統法則性の整理(協議会)

平成28年度第4回生活交通協議会(平成29年3月21日開催)において、バス路線網再編に向けた検討の方向性を示すなかで、再編第一弾として系統法則性の整理案を提示した。

平成29(2017)年度

### ■ 系統法則性の整理(事業者)

平成28年度に整理した系統法則性を踏まえ、函館バス㈱において協議を実施した。

## イ 交通結節機能の強化

### 【交通拠点の整備】

平成27(2015)年度

#### ■ 地域公共交通再編調査事業の実施(再掲)(協議会)

- ① バス路線網再編案の検討(3幹線10支線)
- 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)

#### ■ 関係機関からのヒアリングおよび協議(市)

- ① 道路管理者(北海道)との協議【美原周辺】  
(平成27年10月16日開催)
- ② 北海道警察函館方面本部との協議【美原周辺】  
(平成27年10月16日開催)
- ③ 道路管理者(北海道)との協議【五稜郭・湯川周辺】  
(平成27年12月10日開催)
- ④ 北海道警察函館方面本部との協議【五稜郭・湯川周辺】  
(平成27年12月10日開催)
- ⑤ 道路管理者(北海道)との協議【五稜郭・美原・湯川周辺】  
(平成28年2月15日開催)

平成28(2016)年度

#### ■ 整備財源確保方策の検討(市)

整備に向けた財源確保方策について、国補助金の活用可能性を検討した。

#### ■ 亀田地区統合施設に関する庁内協議(教育委員会・市)

美原周辺における交通拠点整備に向け、隣接地に建設予定の亀田地区統合施設整備担当との協議を実施した。

平成29(2017)年度

#### ■ 関係機関との協議(市)

- ① 北海道警察函館方面本部・中央警察署との協議【美原周辺】  
(平成29年4月20日開催)
- ② 道路管理者(北海道)との協議【湯川周辺】  
(平成29年5月9日開催)
- ③ 道路管理者(北海道)との協議【美原周辺】  
(平成29年10月5日開催)

## 【交通結節点における円滑なバス運行の確保】

平成27(2015)年度

### ■ 函館都市圏渋滞対策協議会との連携(協議会)

- 第3回函館都市圏渋滞対策協議会(平成27年10月16日開催)会議において函館市生活交通協議会における検討概要を説明した。

平成28(2016)年度

### ■ 函館都市圏渋滞対策協議会との連携(協議会)

- 第4回函館都市圏渋滞対策協議会(平成29年2月27日開催)会議において函館市生活交通協議会における検討概要を説明した。

平成29(2017)年度

### ■ 函館都市圏渋滞対策協議会との連携(協議会)

- 第5回函館都市圏渋滞対策協議会(平成30年2月26日開催)会議において函館市生活交通協議会における検討概要を説明した。

## ウ 乗継ぎ利便性の向上

### 【乗継割引制度の充実】

平成27(2015)年度

#### ■ 地域公共交通再編調査事業の実施(再掲)(協議会)

- ① バス路線網再編案の検討(3幹線10支線)
- 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)

平成28(2016)年度～平成29(2017)年度

#### ■ 交通系ICカードシステムの導入(市・事業者)

市電・函館バスにおいて、全国相互利用サービスに対応した交通系ICカードICASnimoca(イカすニモカ)を2017年3月25日から運用開始。イカすニモカを利用した場合、市電から市電、函館バスから函館バスへ乗り継ぐ際、同一停留場(所)であれば(60分以内)乗継割引が適用されるようになったほか、市電・函館バス間の乗継指定停留場(所)として、昭和橋、競馬場前が追加された。

### 【ICカードの導入】

平成27(2015)年度

#### ■ 交通系ICカードシステム導入業務委託に係る プロポーザルの実施(市・事業者)

- 実施日 平成28年3月22日
- 受託候補事業者 にしてつグループ交通系ICカードシステム  
導入業務連合体

平成28(2016)年度

#### ■ 交通系ICカードシステムの導入(市・事業者)

市電・函館バスにおいて、全国相互利用サービスに対応した交通系ICカードICASnimoca(イカすニモカ)を2017年3月25日から運用開始した。

平成29(2017)年度

#### ■ 交通系ICカードICASnimoca(イカすニモカ)による 定期券サービスの開始(市・事業者)

- 開始予定日 平成30年4月1日

## エ 待合環境の改善

### 【停留所・停留場の上屋整備】

平成27(2015)年度

#### ■ 市電停留場の整備(市)

- 整備箇所 五稜郭公園前(函館駅前が平成26年度に整備)

平成28(2016)年度

#### ■ 市電停留場の整備(市)

- 整備箇所 中央病院前

平成29(2017)年度

#### ■ 市電停留場の整備(市)

- 整備箇所 千代台、松風町

### 【情報発信の充実】

平成27(2015)年度～平成28(2016)年度

#### ■ 取組みなし

平成29(2017)年度

#### ■ バスロケーションシステムの更新(事業者)

- 函館バス(株)において、バスに搭載する通信機や現在設置されている表示機を更新、英語表示に対応した。

## オ 目的に応じたダイヤの設定

### 【始発・終発時刻の延長】

平成27(2015)年度～平成28(2016)年度

#### ■ ミッドナイトバスの運行(事業者)

- 忘年会シーズンの深夜需要に対応するため、12月の週末に、一部路線において、通常21時頃に五稜郭発の終バスを24時頃まで延長して運行した。(平成25年～)

### 【朝夕の急行便の運行】

平成27(2015)年度

#### ■ 通勤・通学便の運行(事業者)

- 需要動向を見極めながら運行しており、42系統急行(五稜郭駅前と市立函館高校・大妻高校・工業高校間の直通便)の新設(平成28年4月1日から)などを実施した。

平成28(2016)年度

#### ■ 通勤・通学便の運行(事業者)

- 需要動向を見極めながら運行継続。

平成29(2017)年度

#### ■ 通勤・通学便の運行(事業者)

- 需要動向を見極めながら運行しており、1系統急行(西高通学便)の経路変更(平成30年4月1日から)などを実施した。

## カ 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】

平成27(2015)年度

#### ■ 地域公共交通再編調査事業の実施(再掲)(協議会)

- ① バス路線網再編案の検討(3幹線10支線)
- 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)

平成28(2016)年度～平成29(2017)年度

#### ■ 取組みなし

## キ 低床車両導入の促進

### 【ノンステップバスの導入促進】

平成27(2015)年度

#### ■ ノンステップバスの導入(事業者)

- 導入台数 7台(中古車両含まず)
- 合計台数 147台(乗合バス車両は220台・年度末時点)
- 導入率 66.8%(平成27年度末時点)

平成28(2016)年度

#### ■ ノンステップバスの導入(事業者)

- 導入台数 7台(中古車両含まず)
- 合計台数 157台(乗合バス車両は221台・年度末時点)
- 導入率 71.0%(平成28年度末時点)

平成29(2017)年度

#### ■ ノンステップバスの導入(事業者)

- 導入台数 2台(中古車両含まず)
- 合計台数 160台(乗合バス車両は222台・年度末見込み)
- 導入率 72.0%(年度末見込み)

### 【低床電車の導入の促進】

平成27(2015)年度～平成28(2016)年度

#### ■ 導入なし

平成29(2017)年度

#### ■ 低床電車の導入(市)

- 導入車両数 1両
- 合計車両数 部分低床電車 1両  
超低床電車 4両(平成29年度導入車両含む)

## ク 快適な走行環境の整備

### 【バスレーンの導入】

平成27(2015)年度～平成29(2017)年度

- 取組みなし

### 【公共車両優先システム(PTPS)の導入】

平成27(2015)年度～平成29(2017)年度

- 取組みなし

### 【道路整備の促進】

平成27(2015)年度

#### ■ 道路整備の実施

- 美原学園通：完成

平成28(2016)年度

#### ■ 道路整備の実施

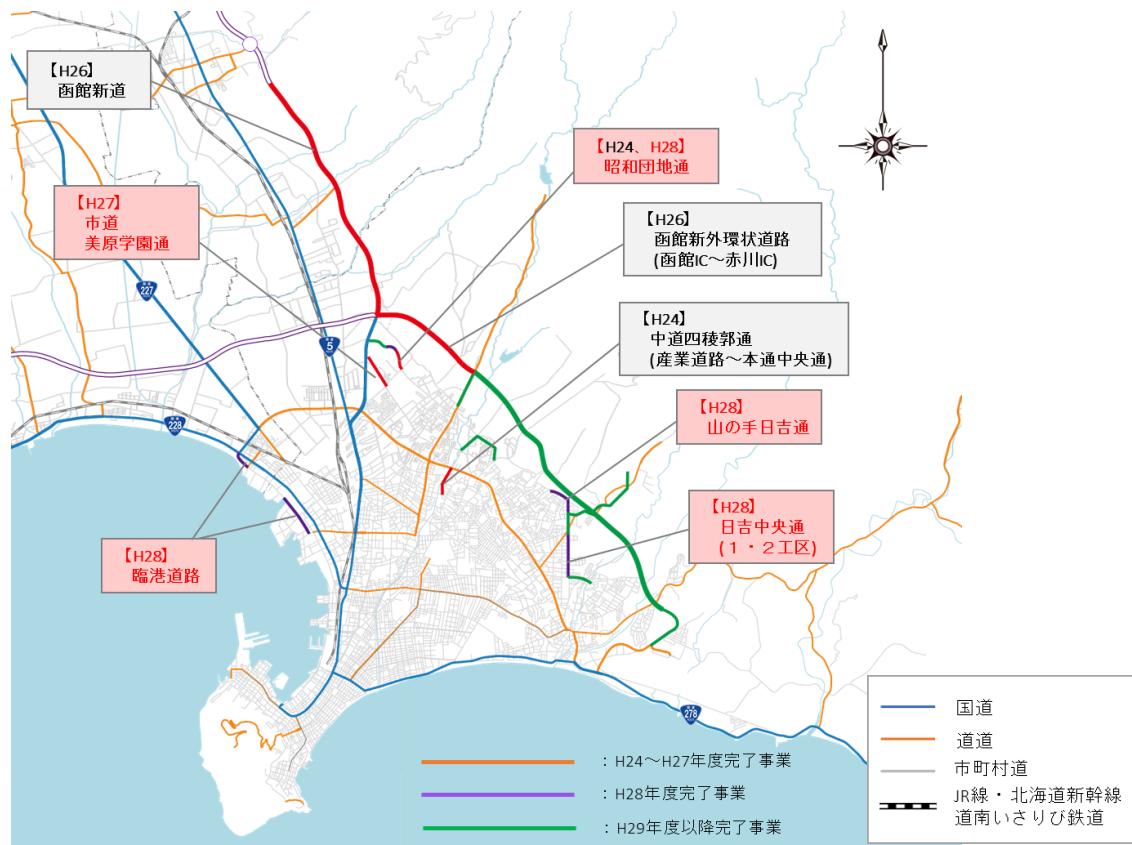
- 日吉中央通(1工区, 2工区)：完成
- 山の手日吉通：完成
- 昭和団地通(石川工区)：完成

平成29(2017)年度

#### ■ 道路整備の実施

- 文教通(1工区)：完成予定

<参考>平成28年度までの道路整備状況



## (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

#### 【東部地区バスの運行形態の見直し】

平成27(2015)年度

##### ■ 地域公共交通再編調査事業の実施(再掲)(協議会)

- ① バス路線網再編案の検討(3幹線10支線)
- 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)

平成28(2016)年度

##### ■ 地域審議会での説明(市)

平成27年度に実施した地域公共交通再編調査事業での東部地区におけるバス路線再編案の検討について、戸井、恵山、椴法華、南茅部各地域審議会において説明した。

平成29(2017)年度

##### ■ 取組みなし

#### 【デマンド方式の導入】

平成27(2015)年度～平成29(2017)年度

##### ■ 取組みなし



### (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

##### 【鉄道との連携】

平成27(2015)年度

- 新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の検討(事業者)  
北海道新幹線開業に伴い、郊外便を新駅へ乗り入れる経路変更を実施した。

平成28(2016)年度～平成29(2017)年度

- 新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の運行(事業者)  
引き続き、新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の運行を実施した。

##### 【市電との連携】

平成27(2015)年度

- 交通系ICカードシステム導入業務委託に係るプロポーザルの実施(市・事業者)
  - 実施日 平成28年3月22日
  - 受託候補事業者 にしてつグループ交通系ICカードシステム導入業務連合体

平成28(2016)年度

- 交通系ICカードシステムの導入(市・事業者)  
市電・函館バスにおいて、全国相互利用サービスに対応した交通系ICカードICANIMOCA(イカすニモカ)を2017年3月25日から運用開始。イカすニモカを利用した場合、市電・函館バス間の乗継指定停留場(所)として、昭和橋、競馬場前が追加された。

平成29(2017)年度

- 交通系ICカードICANIMOCA(イカすニモカ)による定期券サービスの開始(市・事業者)
  - 開始予定日 平成30年4月1日

#### (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

###### 【出前講座の実施】

平成27(2015)年度

###### ■ 函館市出前講座メニューの登録(市)

函館市における公共交通の現状や課題、今後のあり方に関する資料を作成し、メニューを登録した。

###### ■ バス乗り方教室の開催(事業者)

附属函館小学校の全学年を対象に、バスの乗り方教室を開催した。

平成28(2016)年度

###### ■ 函館市出前講座メニューの登録(市)

函館市における公共交通の今後のあり方に関する資料内容を更新し、メニューを登録した。

平成29(2017)年度

###### ■ 函館市出前講座メニューの登録(市)

函館市における公共交通の今後のあり方に関する資料内容を更新し、メニューを登録した。

###### ■ バス乗り方教室の開催(事業者)

附属函館小学校の1～3年生を対象に、バスの乗り方教室を開催した。

###### 【マップの作成】

平成27(2015)年度～平成29(2017)年度

###### ■ 取組みなし

本計画において設定した内容のマップは、バス路線網の再編が実現された後、市民の協力を得ながら作成することを想定している。

※ 参考

###### ・ 観光等案内情報端末の設置(平成25年度)

JR函館駅、五稜郭タワー内に設置。ルート、バス・市電などの乗換検索等ができる。

###### ・ 函館市インフォメーションアプリ「函館NAVI」の制作(平成27年度)

市内の観光地等までの公共交通機関を利用したルート情報を提供。

###### ・ 「はこだて公共交通楽旅まっぷ」の発行(平成28年3月)

新函館北斗駅から函館市内へのアクセス等、公共交通情報を総合的に網羅したマップを発行した。

## イ ノーマイカーデーの推進

平成27(2015)年度

### ■ 平成27年度市民ノーマイカーデーの実施(市)

- 実施期間 平成27年8月29日(土)～9月30日(水)  
(全市一斉取組期間：9月14日(月)～9月20日(日) 7日間)
- 参加状況 事前登録者 275人

平成28(2016)年度

### ■ 平成28年度市民ノーマイカーデーの実施(市)

- 実施期間 平成28年9月5日(月)～9月11日(日) 7日間
- 参加状況 事前登録者 390人

平成29(2017)年度

### ■ はこだてノーマイカーデー2017の実施

- 実施期間 平成29年9月4日(月)～9月10日(日) 7日間
- 参加状況 事前登録者 643人

## ウ イベント開催や企画切符の販売

平成27(2015)年度

### ■ イベント開催・企画切符の販売(事業者ほか)

「バス冒険キング」の販売、暦日定期券所有者を対象とした土日祝全線乗り放題サービス、バスの日、鉄道の日等を実施した。

#### ○ 実施期間(日)

- ・ バス冒険キング：夏・冬休み期間中
- ・ 暦日定期券土日祝乗り放題サービス：  
平成27年4月1日～平成28年3月31日間の土日祝
- ・ バスの日：平成27年9月20日
- ・ 鉄道の日：平成27年10月14日

平成28(2016)年度

### ■ イベント開催・企画切符の販売(事業者ほか)

「バス冒険キング」の販売、暦日定期券所有者を対象とした土日祝全線乗り放題サービス、バスの日、鉄道の日等が実施されたほか、「ICAS nimoca(イカすニモカ)」体感イベントを実施した。

#### ○ 実施期間(日)

- ・ バス冒険キング：夏・冬休み期間中
- ・ 暦日定期券土日祝乗り放題サービス：  
平成28年4月1日～平成29年3月31日間の土日祝
- ・ バスの日：平成28年9月20日
- ・ 鉄道の日：平成28年10月14日
- ・ 「ICAS nimoca(イカすニモカ)」体感イベント：  
平成29年3月18日～19日

平成29(2017)年度

### ■ イベント開催・企画切符の販売(事業者ほか)

「バス冒険キング」の販売、暦日定期券所有者を対象とした土日祝全線乗り放題サービス、バスの日、鉄道の日等を実施した。

#### ○ 実施期間(日)

- ・ バス冒険キング：夏・冬休み期間中
- ・ 暦日定期券土日祝乗り放題サービス：  
平成29年4月1日～平成30年3月31日間の土日祝
- ・ バスの日：平成29年9月20日
- ・ 鉄道の日：平成29年10月14日

## 4 数値目標に関する達成状況

### (1) 指標1 公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差

#### ア 網計画設定内容

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	基準年（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	・ 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。

#### イ 達成状況

##### 【基準年(H22)】

路線バス利用者数の減少率(8.56%) > 人口減少率(4.97%)

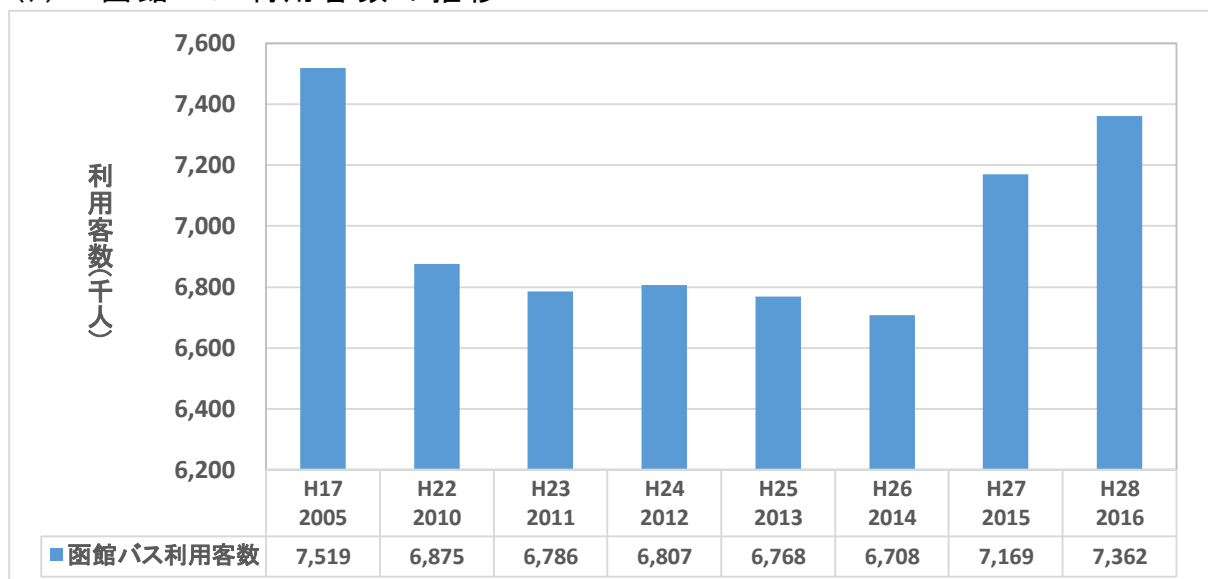
##### 【H28】

路線バス利用者数の減少率(2.31%) < 人口減少率(10.51%)

※ 網形成計画(資料編)では，国勢調査の年次に合わせた5年ごとの数値（人口，路線バス利用者数等）を掲載しており，H22の減少率を算定する際には，その前の年度としてH17の数値を使用している。

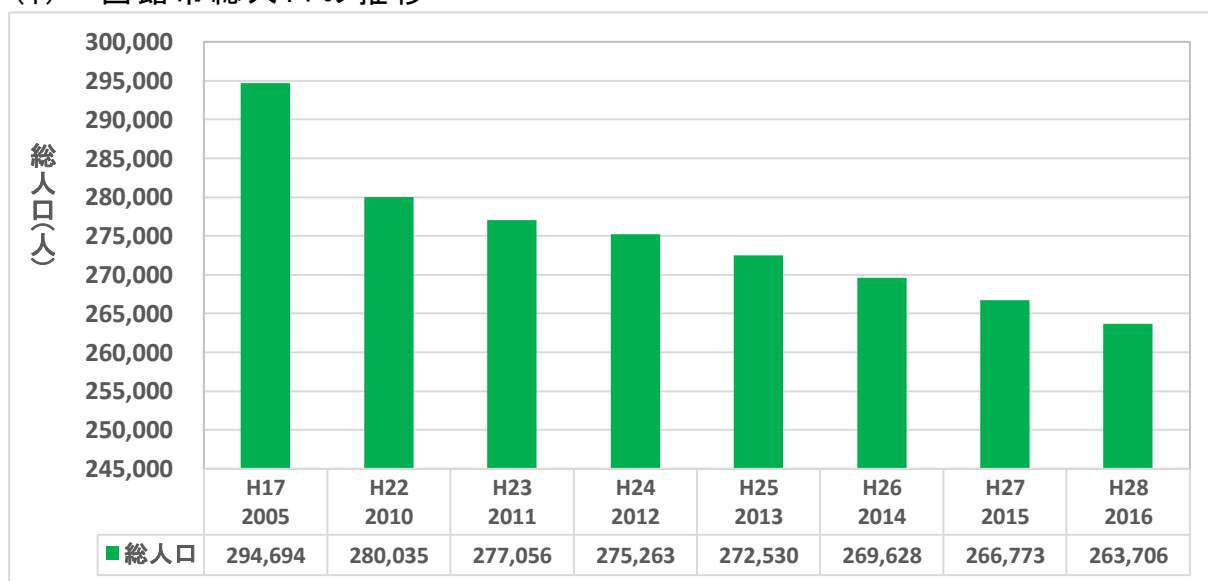
今回，H28の数値を算定するにあたり，【基準年(H22)】との比較をわかりやすくするため，算定対象年度より前の年度をH17とした。

## (7) 函館バス利用客数の推移



※データは函館バス市内3営業所に在籍する車両の実績  
資料：函館バス株式会社

## (イ) 函館市総人口の推移



※データは各年度末（3月末日）現在  
資料：函館市（住民基本台帳人口）

## ウ 考察

路線バス利用者数について、平成28年度においては、平成22年度と比較し減少が抑制されており、人口減少率以上に路線バス利用者を減少させないという目標は達成されています。

また、平成27年度以降、路線バス利用者数は増加に転じており、その要因として、ロープウェイシャトルバス、元町・ベイエリア周遊号、五稜郭タワー・トラピスチヌシャトルバスといった観光路線バスが好調であり、北海道新幹線の開業効果や開業前のメディア等でのPR効果が影響しているものと考えられます。

しかし、今後もこうした状況が続くとは限らないことから、本計画に設定した実施施策を着実に推進する必要があります。

(2) 指標2 乗合バス事業収支率

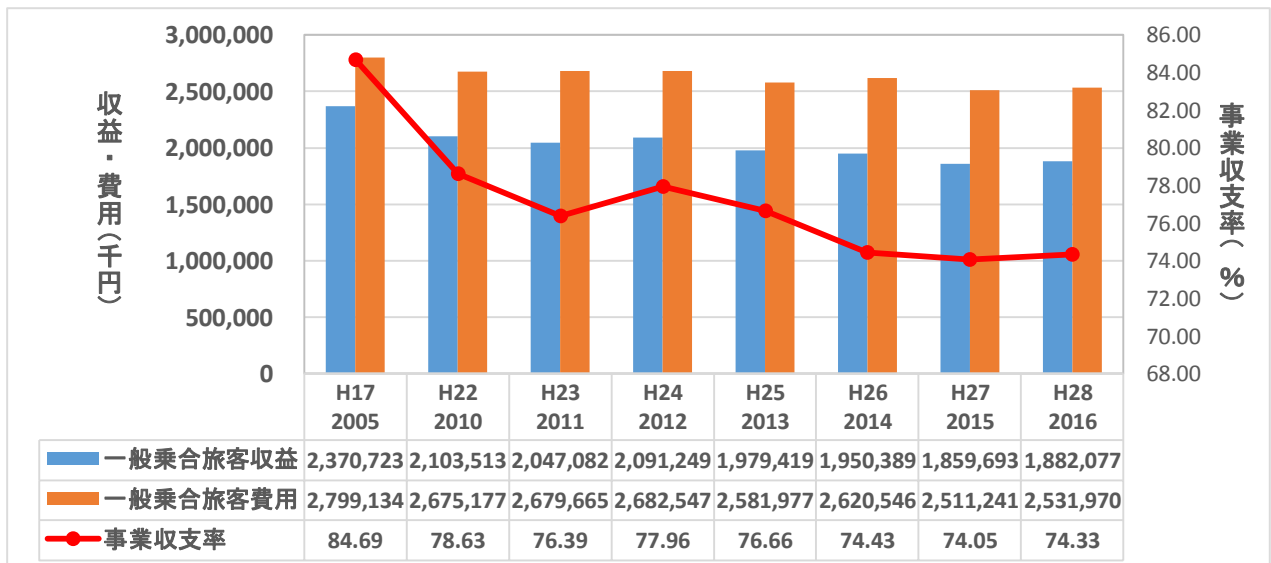
ア 網計画設定内容

指標2【持続可能性】：乗合バス事業収支率	
目標値	基準年（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	・収支率（%）＝収入額/支出額×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。

イ 達成状況

<b>【基準年(H26)】</b>	<b>74.4%</b>
▼	
<b>【H28】</b>	<b>74.3%</b>

(7) 函館バス株における乗合バス事業収支率



※年の区切りは10月1日～9月30日（例：H28はH27.10.1～H28.9.30）

資料：函館バス株式会社

## ウ 考察

基準年とした平成26年度の数值と、直近の数值（平成28年度）はグラフのとおり、74.4%から74.3%へと微減。費用については、ICカードシステムの導入（平成29年3月25日）に伴い、移行期間として平成31年度末まで磁気カードシステムも運用すること、およびICカードシステムの導入経費を今後数年間計上することから、この間の目標達成は難しいものの、その後においては、効率的なバス路線網への再編などにより、事業収支率の向上が見込まれます。



### (3) 指標3 整備後の交通拠点利用者数

#### ア 網計画設定内容

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 基準年（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） 基準年（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） 基準年（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。

#### イ 達成状況

交通拠点整備前であるため、集計は行わない。

(4) 指標 4 乗車カード利用率

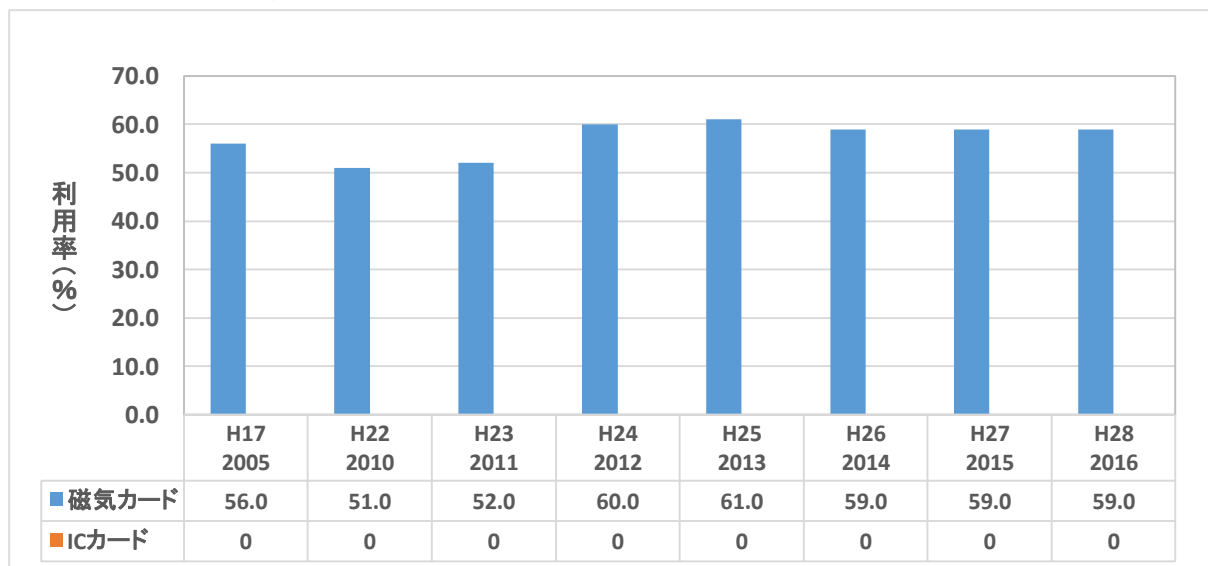
ア 網計画設定内容

指標 4【サービスレベル】：乗車カード利用率	
目標値	基準年（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	乗車カード利用率（%）＝ 乗車カード利用金額／運賃収入×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。

イ 達成状況

<b>【基準年(H26)】</b>	<b>59.0%</b>
▼	
<b>【H28】</b>	<b>59.0%</b>

(7) 函館バス(株)における乗車カード利用率



資料：函館バス株式会社

## ウ 考察

基準年とした平成26年度の数值と、直近の数值（平成28年度）はグラフのとおり、どちらも59.0%と変化はありませんでした。平成29年3月25日から、市電・函館バスにおいて、全国相互利用サービスに対応した交通系ICカードICASnimoca（イカすニモカ）の運用が始まっておりますが、平成29年度を通しての利用率は集計されておられません。参考値として、平成30年2月、1ヶ月間の乗車カード利用率は、磁気カードが59.0%、ICカードが23.0%、合計82.0%の利用率となっています。

平成30年度には、ICカードシステムによる定期券サービスの利用開始や、70歳からの交通料金助成事業の変更を予定しており、平成32年度以降は、磁気カードシステムの運用を終了することから、ICカード利用率の向上が見込まれます。

## (5) 指標 5 利用者の満足度①

### ア 網計画設定内容

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。

### イ 達成状況

市民アンケート未実施のため未集計。

この指標については、長期的な PDCA において評価することとします。

## (6) 指標 6 利用者の満足度②

### ア 網計画設定登録内容

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 基準年 (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。

### イ 達成状況

市民アンケート未実施のため未集計。


この指標については、長期的な PDCA において評価することとします。

## (7) 指標 7 出前講座、ノーマイカーデー、イベントの実施回数

### ア 網計画設定内容

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	基準年（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。

### イ 達成状況

<b>【基準年(H26)】</b>	<b>3回／年</b>
	
<b>【H28】</b>	<b>4回／年</b>

### ウ 考察

基準年とした平成26年度における出前講座、ノーマイカーデー、イベントの実施回数は、ノーマイカーデー、バスの日、鉄道の日計3回をカウント。これに対し、平成28年度における実施回数は、ノーマイカーデー、バスの日、鉄道の日、ICカード乗車体験会の計4回。

今後においても、「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」使い分けることができるよう、引き続き、出前講座やイベント等の実施を促し、一人ひとりが自発的な行動の転換を促す取組を進める必要があります。

## 5 全体の考察

本計画において設定した13項目24の実施策のうち、13項目20の施策について、着手または実施中であり、約8割の施策に着手しています。

本計画の中心施策であるバス路線網の再編については、当協議会において、特にワーキンググループ会議において協議を進めてきたところであり、利用者、バス事業者双方にとって、大きな変革となることから、関連する交通拠点の整備などとともに、今後慎重に、その実現に向け協議を進めていく必要があります。

また、本計画において設定した施策内容が完了したものとして、ICカードの導入、ノンステップバスの導入の促進、低床電車の導入の促進の3つが挙げられますが、ICカードについては、さらなる利便性の向上に向けた利用率の向上およびICカードシステムの導入によって得られるビッグデータの活用、ノンステップバス、低床電車の導入促進についても、各事業者による、継続的な導入が期待されます。

一方、未実施の事業は4つあり、バス路線網の再編に含んで行う施策またはバス路線網の再編後に着手することが望ましい施策であり、当面の間、バス路線網の再編と併せた施策の推進に努める必要があります。

### ■ 未実施施策

#### 【バスレーンの導入】

バス路線網の再編が実現された後、その時点における交通実態を踏まえ、警察や道路管理者等と協議を行います。

#### 【公共車両優先システム(PTPS)の導入】

バス路線網の再編が実現された後、その時点における交通実態を踏まえ、警察や道路管理者等と協議を行います。

#### 【デマンド方式の導入】

本計画の中心施策であるバス路線網の再編に関する協議に含め、検討を行います。

#### 【マップの作成】

本計画では、モビリティマネジメントの推進策として設定していることから、バス路線網の再編が実現された後、市民の協力を得ながら作成します。

計画策定後2年が経過し、設定した実施施策に着実に取り組んでいるところであり、引き続き、これら実施施策に取り組みことにより数値目標の達成に向けた効果の発現が期待されます。



函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価

<短期（2年目）>

2018年3月

函館市生活交通協議会

事務局（函館市企画部公共交通担当）

〒040-8666 函館市東雲町 4-13

☎0138-21-3625