

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和2年12月 日

協議会名: 函館市生活交通協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
函館バス株式会社	函館バス株式会社において、市道高松新湊線の終端となる「新湊高台・函館共働宿泊所」から、多くの地域間幹線との結節点となる「湯倉神社前」および周辺の商業施設を経由し、また「新湊高台・函館共働宿泊所」へと戻る循環系統を、週3日、1日3回の頻度で運行した。	当初、高齢者の買物等に対象を絞ったダイヤ設定としていたが、通院や下校需要への対応を求める地域の要望を受け、令和2年1月より運行時刻の見直しを行った。	A 計画どおりの運行がなされ、適切に事業が行われた。	A 生活交通確保維持改善計画では、1便あたり6人の乗車に相当する年間輸送人員2,790人を目標としたが、実績は3,285人(1便あたり約7人)となり、目標を上回った。	沿線住民においては路線への愛着が極めて強く、情報発信のほか広告出稿の取りまとめ等協力いただいているため、今後も地域ぐるみで路線を支えていただけるよう、ニーズにあわせた運行の実施に努める。

生活交通確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施されたかを3段階で評価する。

A: 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。  
 B: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった。  
 C: 事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった。

【注意】計画を概ね実施している場合であっても、実施されない点がある場合はA評価とはならない。

生活交通確保維持改善計画に位置づけられた定量的な目標・効果が達成されたかを、3段階で評価する。(複数の目標が設定されている場合には、それぞれについて評価を行う。)

A: 事業が計画に位置づけられた目標を達成した。  
 B: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった。  
 C: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった。

【注意】目標を概ね達成している場合であっても、達成できていない点がある場合はA評価とはならない。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和2年12月 日

協議会名:	函館市生活交通協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>函館市は、北海道の渡島半島南端部に位置し、総面積 677.87km<sup>2</sup>、東・南・北の三方を太平洋・津軽海峡に囲まれ、人口は265,979人となる。</p> <p>市道高松新湊線沿線に形成される住宅地は急峻な高台にあり、既存のバス停留所にアクセスが困難であったことから、高齢者の買物等による利用を主な目的として、同地域を經由し地域間幹線系統と接続する路線バス「望洋団地線」を運行することにより、地域住民の利便性向上とともに、連携する公共交通網の利用促進による地域の活性化を図っているところである。</p>