

函館市地域公共交通計画（素案）に対する
パブリックコメント（意見公募）手続の実施結果について

案 件 名	函館市地域公共交通計画（素案）
募 集 期 間	令和5年(2023年)11月16日（木）～12月18日（月）
担 当 課	函館市企画部計画推進室交通政策課
意見提出者数	個人6名（40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計画（素案）に対する意見の概要と市の考え方

No.	意見の概要	市の考え方
1	バスの運行本数について、もっと充実させてほしい。	<p>路線バスの運行内容については、その需要や利用状況を踏まえ、各事業者が判断しているものですが、運転手不足が深刻化している現在は、一定の需要がある路線・運行便においても、減便せざるを得ない例が出てきているため、公共交通利用促進のための各種施策のほか、運行を担う運転手の確保にも取り組むこととしております。</p> <p>なお、ご意見については交通事業者へお伝えいたします。</p>
2	原木便・釜谷まで廃止したが、当事者の話を聞いていない認識だ。部活通学者がバスで帰れなくなったので、そのあたりの調査を行ったうえで時間帯の見直しや乗り合いの手段の設置を図ってもらいたい。通学通院用の快速便なども使って対策してほしい。	
3	函館バス（株）の運行する路線バス91系統について、平日の最終便は釜谷を終点とする18時台の便であるが、これを土日祝日ダイヤと同様に19時台に統一し、終点をふれあい湯遊館とすべきである。	
4	登山・温泉客もバスを使っているので、恵山市民センターまで行ってほしい。つつじまつりなどの時期限定でも、実証実験レベルで良いので行ってほしい。	
5	結節点内交通だけでなく、フィーダー交通においても、タクシー会社と協力し、ジャンボタクシーなどでのデマンド交通への切り替えをした方が効率が良いと考える。特に南茅部地区においては、タクシーの運行があるので、連携を模索しやすい。	

No.	意見の概要	市の考え方
6	<p>施策①, ③記載の「系統の集約化などによる運行効率化」「ダイヤ見直しによる接続性向上」について、今後見込まれる急速な運転手減少を考慮した再編整理はやむを得ないが、ゾーンバスと幹線バスに再編整理を進めてきた「亀田支所前」～「函館駅前」の幹線区間において運行間隔が大きく空いた時間帯があるなど、利用しにくく不便な状態が生じており、乗り継ぎを求められたうえに、乗り継ぎ先の幹線バスを何十分も待つことが常態化してしまうと、バス利用は不便なものと感じ、利用者の逸走に繋がってしまうのではないかと懸念されている。</p> <p>また、亀田支所前からの幹線軸を形成している区間が「五稜郭(千代台)」「函館駅前(バスセンター)」と2区間存在していることで、便数が少ない函館駅前方面から亀田支所へ向かう場合、函館駅前バスターミナルから堀川町までの区間のバス停に「亀田支所方面へは五稜郭から乗り継げる便が多くあること」「五稜郭までは他の路線や市電が利用できること」が情報掲出されておらず、バス利用に不慣れな市民・観光客が戸惑う場面がみられる。利用者の利便低下を防ぎ都市交通として幹線区間の運行サービスレベルを確保するため、本計画においても「幹線区間の運行便数確保、利用者にとってわかりやすい等間隔ダイヤ(パターンダイヤ)や乗り継ぎ拠点におけるタクトダイヤの導入・推進」を盛り込むことが必要ではないかと懸念されている。</p>	<p>ご提案の中で、等間隔ダイヤについては、現行の「函館市地域公共交通網形成計画」においても検討を行ってきたところですが、交通結節点における等間隔ダイヤの設定に伴う関連する便のダイヤ調整が困難であったため、現在に至るまで実現していないことから、本計画(素案)において、ダイヤ見直しによる接続性向上を行うこととし、等間隔ダイヤ等を含め、利用者にとってわかりやすく、実現可能なダイヤについて検討することとしております。</p>
7	<p>タクシーを公共交通と位置づけ、現状(P49)として総走行距離の減少や運転手不足に触れていながら、タクシー事業を持続化に導く施策が記載されていないことが気になる。住民の足の確保のため小回りがきくタクシー事業の活用策、他の交通機関との分担・連携策についても触れておく必要があるのではないかと懸念されている。</p>	<p>タクシーについては、その小型車両による機動的な対応が可能であるという特性を活かし、路線バス・市電等の他の公共交通を補完する役割として、通常のタクシー営業の継続に加え、今後、本計画(素案)において導入検討することとしている。「新たな交通」の主な担い手になると想定しており、これら施策の実施に必要な運転手の確保に努めていくこととしております。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
8	路線バスの運行本数が少なく、一部に交通空白地が存在する東部4地区においては、ライドシェアまたは鹿部町のコミュニティバスのようなものの運行により、地域住民や観光客の交通の確保が必要である。	本計画(素案)において、東部地区については、その路線バス利用者が少ないことから、路線バスに代わる新たな交通の導入検討が必要と考えており、今後、地域の実情にあった効率的な運行形態により、地域の足の確保を目指すこととしております。
9	市内において路線網のわかりにくさを助長しているのは、バス停・バスターミナルにおける路線情報表示の不足であり、バス停標柱の運行系統図等が、一部路線を除いてほぼ存在しないことが、地元住民がバス利用を躊躇する理由の一つとなっているため、「利用者が多いバスターミナルならびにバス停標柱への運行系統図・路線図の掲出」、「公共交通マップの製作発行」を併せて謳い、推進する必要がある。	市内路線バスに関する情報発信の充実については必要と考えており、ご意見については、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。
10	ゾーンバスシステムの導入等により、時間帯や経路によって乗り継ぎが発生する場合、直通で移動できる場合と比べて運賃が高くなるため、乗り継ぎ時に直通運賃を適用し、利用者負担を少なくするべきである。	本計画(素案)では、交通機関軸と幹線交通、フィーダー交通、結節点内交通がそれぞれ役割を分担し、効率的かつ分かりやすい交通ネットワークを目指すこととしており、将来的には路線バス・市電以外の新たな交通との乗り継ぎが発生することも想定されるため、ご意見については、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。
11	スマートバス停については、電力使用量の少なく日中の視認性も高い電子ペーパーなどの先行事例もあるので、他の事例なども当事者へのヒアリングなども含め参考にされたい。	新たな機器の導入に際しては先行事例などの状況も踏まえ、検討することとしております。
12	現在、路線情報と車両情報が紐づけされているはずなので、車両内やバス停にQRコードを貼り付け、現在のバスはどの経路を走るのかなどがスマートフォンなどでわかる仕組みも、バスに乗り慣れない層や、観光客には喜ばれそうである。	バスロケーションシステムなどの利用者へのサービス向上については重要な課題と考えておりますので、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。

No.	意見の概要	市の考え方
13	<p>計画書（素案）P117 の「施策⑥来訪者にとっても公共交通を利用しやすい環境の構築」において、路線バスについて色々な情報がわかりにくい点を総括しているが、「最寄りのバス停から目的地まで移動するには、どのバスに乗ってどう乗り継げばいいかわかりにくい」ことへの具体的な対処策として、函館バスの作成するホームページや時刻表、バス停留所の表示を改善するとともに、函館駅構内へのデジタルサイネージ等の設置を提案する。</p>	<p>本計画(素案)では、函館バス(株)以外の公共交通機関も含めた乗継アプリの導入検討を行うとしておりますが、各事業者がそれぞれ提供する情報の充実も必要と思われることから、ご意見については今後の計画推進にあたっての参考とさせていただくとともに、詳細な内容については、関係する事業者と情報共有させていただきます。</p>
14	<p>計画書（素案）P117 の「施策⑥来訪者にとっても公共交通を利用しやすい環境の構築」において、「交通事業者が作成する GTFS データ等を活用する」との記載があるが、現在、市内の交通事業者で公式ホームページで GTFS データを公開しているのは函館市電のみであることから、路線バス各社に対し公開を促すべきである。</p>	<p>本計画（素案）で想定している乗継アプリについては、函館市および各公共交通事業者が共同で作成するものですが、GTFS データについてはオープンデータ化されることが望ましいと考えておりますので、今後も各事業者と協議・検討を進めてまいります。</p>
15	<p>GTFS データのうち、GTFS-RT（リアルタイムの運行情報を配信するもの）について、現在函館市内を運行する路線バスおよび函館市電で導入している事例がないため、導入を促し、遅延情報等の配信を行うべきである。</p>	<p>本市内で GTFS-RT に対応している公共交通機関としては函館バス(株)の運行する路線バスがあり、そのほか函館市電では、GTFS-RT の配信に必要となる、ロケーションシステムの実装を目指して、現在取り組みを進めております。ご意見については、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。</p>
16	<p>GTFS だけでなく、GTFS リアルタイム についても公開・オープンデータ化をお願い致します。ただし、それを使ったアプリなどについては、アプリ開発者側に責任があっても、運行事業所側に問い合わせがくる場合があるようですので、その点につきましては、共同窓口などで対応できれば良いと思います。</p>	<p>一部、リアルタイムデータの作成に対応していない事業者が存在しているほか、ご指摘の通り、各社とも GTFS データがオープンデータ化されておきませんので、各事業者と協議・検討を進めてまいります。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
17	<p>停留所について、広告付きの屋根（上屋）やバスロケーションシステム付きの停留所を充実させてほしい。</p>	<p>停留所等の待合環境向上については、歩道幅員等の地形的制約により、上屋設置が難しい停留所等においても、バス停付近の施設・店舗等の協力を得て待合環境の向上を検討することとしております。なお、広告付きとすることについては、整備負担を軽減するための手法として、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。</p>
18	<p>美原のヤマダ電機のピロティの下が、よく待合所代わりに使われている。そういう意味ではまだ十分に整備ができていない湯川の結節点も含めて、民間企業・カフェなどを含める店舗との連携も取りながら、過ごしやすい待合所環境の整備が必要と考える。</p>	<p>バス路線網を踏まえた交通結節点の乗継利便性向上において、バス停付近の施設や店舗等の協力を得て、乗車待ち時間を当該建物等の中で過ごせるようにすることで、待合環境の向上を検討することとしています。</p>
19	<p>費用の確保が難しい停留所の整備などについては、クラウドファンディングなどを使って、費用を確保するなどの方策はないか。観光客の思い出醸成にもなる。</p>	<p>バス停・電停の上屋整備については、整備費のほか、道路での必要な幅員の確保や、維持管理体制など多くの課題がございますが、ご意見については、費用確保の手法の一つとして参考とさせていただきます。</p>
20	<p>函館バス（株）の発行する1日乗車券「カンパス」について、東部4地区までの利用可能範囲拡大を行い、現在販売されている「はこだて旅するパスポート」の価格よりも安く設定することで、東部4地区の観光を盛り上げるべきである。</p>	<p>ご意見については交通事業者にお伝えし、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。</p>
21	<p>計画書(素案)P62に掲載されている「図5-17 公共交通に対する改善点」グラフでは、「運賃を安くする」が4位となっており、公共交通の利用促進のためには大幅な値下げによる利用者負担の軽減が必要と考える。12月1日から値上げした函館バスの運賃は、国内最高値クラスであり、著しく高額かつ利用者の意見を完全に無視した値上げの速やかな取り下げと値下げを要請する。</p>	<p>市といたしましては、エネルギー価格や物価高騰が経済状況に深刻な影響を及ぼし続ける中、民間企業である函館バス（株）が経営判断として路線バス事業を維持するために値上げを行うことは、やむを得ないものと考えております。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
22	<p>停留所の整備メニューの中に、人手不足対策として、ロードヒーティングも入れてほしい。</p>	<p>ロードヒーティングについては、その整備および運用に多額の費用を要することから、停留所（場）における集中的な整備は難しいものと考えております。</p>
23	<p>冬場の定時性確保のために、優先的にバス路線の除雪を行うように土木部や道・国の機関に掛け合ってもらいたい。函館は、ただの豪雪地帯と違い、昼間に溶けた氷が夜間に凍り、独特の轍などが発生したりと、複雑な路線、今後は新技術の導入など、特徴的な交通データが取れそうなので、そういった研究をしている研究所・大学と積極的にデータの提供や共同研究を行い、交通（路線やダイヤなど）の最適化に資する活動を行ってほしい。</p>	<p>本市では、毎年、「函館市除雪計画」を策定し、冬期間における市道の除雪に努めておりますが、その中で、バス路線となっている市道については、除雪の優先順位が高い道路として位置付け、車線の確保および路面管理に努めております。</p> <p>他の道路管理者へも、交通事業者等が必要に応じて要請等を行っているとお聞きしております。</p>
24	<p>電車停留場について、スロープを付けるなどのバリアフリー化を図ってほしい。</p>	<p>電車停留場のバリアフリー化については、道路幅員等の制約により整備が困難な箇所が存在しており、具体的な整備計画を定めることが難しいため、本計画（素案）には記載していませんが、障がいをお持ちの方をはじめとする幅広い方に快適に市電をご利用いただくために必要なことと考えておりますので、今後、整備手法も含め、検討を進めてまいります。</p>
25	<p>基本方針において公共交通ネットワークの形成を謳っているものの、鉄道（JR・道南いさりび鉄道）に関しての施策もみられないことから、鉄道の特性を生かした利便確保策、バス・タクシーとの連携や役割分担の施策、各交通モード間の結節改善を指向した施策案についても必要ではないかと考える。</p>	<p>交通機関軸の一つである鉄道は、主に広域の大量輸送の役割を担う公共交通機関として、主要交通結節点において路線バス等と接続することになることから、本計画（素案）において、接続性の向上や待合環境の向上などに取り組むこととしており、ご意見については、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。</p>
26	<p>塾や習い事の送り迎えにマイカー利用が多いので、そちらをうまく公共交通に移行できるよう、例えば、スクールバスをシェアするなどの方策を行ってほしい。</p>	<p>学習塾等の送迎については、各家庭の事情が異なり、画一的な対応は難しいものと考えますが、公共交通利用の促進を図る観点で、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。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
27	<p>過去行われた西部地区のグリーンスローモビリティについての振り返りの結果をもう少し知りたい。おそらく車両が冬期間は寒いだろうということと、運行頻度の課題があるかと思うが、買い物・お風呂が必要な層には十分刺さるものと思う。あとは町内会単位での普及体験活動を気を長くして行えば、今後の可能性はあるし、将来的に低速の自動運転などでも可能性があるのでは、そちらの模索も続けてもらいたい。</p>	<p>令和4年度のグリーンスローモビリティ実証運行（西部地区）については、3次交通としての可能性を検討するため実施し、地域住民等からは好評であったところですが、一方で、運転手の確保や、冬季用設備（窓ガラスの解氷装置等）を備えていない車両が多いことなどから、より輸送効率の良い、別の手法についても検討を進めることとしております。</p>
28	<p>停留所が分散する地区については、大き目のバス停と看板を用意する必要がある。また、観光地とも被るので、観光部との情報交換も引き続き行ってほしい。これは観光の面とも関係するが、五稜郭電停前や五稜郭電停からシエスタにかけて、五稜郭公園への案内看板が目立たないため、その点の案内も強化してほしい。</p>	<p>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。</p>
29	<p>公共交通に関する問い合わせ窓口対応が各事業者の負荷になっているので、各事業者と函館市が一緒になって対応できる窓口があると、連携もしやすくなるのではないかと。</p>	<p>刻々と変化する運行状況等に関する問い合わせに対し、的確に対応するためには、運行する交通事業者が主体となる必要があると考えますが、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。</p>
30	<p>路線バス車両について、電気バスやハイブリッドバスを導入してほしい。</p>	<p>クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行を意識し、本計画（素案）においても、電気（EV）バス等の導入を検討することとしております。</p>
31	<p>函館山登山バスについて、ガイドを乗務させ、観光バスタイプの車両を用いるなど、充実させてほしい。</p>	<p>ご意見については、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。</p>
32	<p>函館バスの車内アナウンスを変えてほしい。</p>	<p>ご意見については、事業者へお伝えいたします。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
33	公共交通の運営に際し、費用不足がよく挙げられるかと思うが、具体的に資金不足でできていないことは何か。それにより何かしら資金集めなどの対策が立てられるかもしれない。	例えば、ICT技術を用いた運行の効率化ツールの導入、ロケーションシステム等の利便性向上設備、停留所の機能強化などがありますが、現在未実施の事業の多くは、費用以外にも複数の要因により実施されていないものが多いため、今後の計画推進の中で、各事業者の意見を尊重しつつ、必要な機能の導入を検討してまいります。
34	利用者の声について、旧東部4町村を含む各支所管内での利用者の要望を詳細に取りまとめてほしい。これに関しては、企画部だけでは人手不足なので、生の声を聞く場を各支所にセッティングしてもらおうなど、役割分担をはっきりさせたうえで連携を行ってほしい。	本計画（素案）の策定にあたっては、全市民から無作為に抽出した市民アンケートのほか、利用実態を把握するため、東部地区の路線バスにおける東部地区利用者（乗込み）アンケート調査、地域住民のご意見をお聞きするための北海道教育大学函館校と連携したワークショップなどに取り組んできており、東部4支所が実施する、「東部地域まちづくり懇談会」でもご意見を伺っております。今後も、できる限り地域の声の把握に努めてまいります。
35	福井市や宇都宮市で効果が見られる「パークアンドライド」事業や、広島市などが独禁法特例法に基づいて複数の交通事業者が共同経営計画を策定し実施している「複数交通事業者による運賃共通化の検討」など、インフラ整備に関する事項、法改正により実現可能となった利便増進策について、公共交通の利用増進・自家用車利用からの転換を目指す交通需要マネジメント（TDM）の観点からも、行政計画として、法改正等により現在進行形で展開されている各種の公共交通利用・利便増進策についても触れておく必要がある。	本計画（素案）における各種施策は、公共交通の利便性を向上させ、現在は自家用車により行動している人に公共交通を選択いただくことに繋がるものと考えておりますが、ご意見につきましては、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。
36	バスに乗り慣れておらず、乗るのを避けたがる子供が多いので、好奇心を刺激する形で乗り慣れてもらうイベントを引き続き行いつつ、更なるブラッシュアップ（景品を付けるなど）を行うのが肝要と思われる。	将来の公共交通利用者を増やすという観点から、地域を対象とした出前講座など、中学・高校への進学を控える子どもたちに対し、公共交通利用の関心を高める取り組みを進めたいと考えておりますので、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。

No.	意見の概要	市の考え方
37	<p>中高生で、バスやそのダイヤについて非常に詳しい層がいるので、そちらの力を借りながら、小中学生などを巻き込むという方法も考えられる。</p>	<p>本計画はマスタープラン(基本方針)であり、具体的な事業内容は掲載しておりませんが、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。</p>
38	<p>施策⑤公共交通の利用促進に向けたソフト施策の推進について、新型コロナの影響により公共交通利用者が急減したことを受けて、全国の主要都市では公共交通の運賃無料デー事業を実施し、住民から好評を博しているだけではなく、日頃公共交通を利用しない住民を次回の利用へ導く啓発機会となり、地域産業への経済波及効果、排出ガス削減効果が高いという学術論文も出ていることから、本計画においても施策内の例示に加えることや、函館市内での「公共交通無料イベント実施検討」を掲載すべきである。</p>	<p>現在、一部の地域で実施されている公共交通無料イベントについては、公共交通の利用促進策として一定の効果があるものと考えており、ご意見については、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。</p>
39	<p>公共交通従事者の雇用確保のため、従事者への住宅費用補助などを行うのはどうか(保育については事例あり)。</p>	<p>本計画はマスタープラン(基本方針)であり、具体的な事業内容は掲載しておりませんが、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。</p>
40	<p>119ページ「目標達成度のモニタリング方法」について、表内「指標の考え方」欄に「人口減少の中でも路線バス利用者数の減少を抑制し～」とある表記は、当市は路面電車が地域の重要な交通機関として存在していることから「路線バス・路面電車利用者数の」と加筆して頂きたいと思います。</p> <p>併せて、公共交通と比較可能な指標として市内の「自家用車保有台数」「運転免許保有者数」の比較推移についても触れておくことを提案します。</p>	<p>当該評価指標では、人口減少に対する公共交通利用者数の減少状況により、公共交通利用者数の維持を評価することとしており、いただいたご意見を踏まえ、函館市電の利用者数も含めた指標へと修正いたします。</p>

意見等を考慮した結果の修正案	<p>下記の通り修正します。</p> <p>9. 計画の達成状況の評価</p> <p>9.1 目標達成状況のモニタリング方法</p> <p>表 9-1 目標達成度の評価指標のモニタリング方法</p> <p>指標① 「指標の考え方」欄</p> <p>修正前：人口減少の中でも<u>路線バス利用者数の減少を抑制し</u></p> <p>修正後：人口減少の中でも<u>路線バスおよび路面電車利用者数の減少を抑制し</u></p>
結果の配布場所	企画部計画推進室交通政策課（市役所本庁舎 6 階）
お問い合わせ先	<p>企画部計画推進室交通政策課</p> <p>TEL 0138-21-3625 FAX 0138-23-7604</p> <p>E-mail:bus@city.hakodate.hokkaido.jp</p>