

函 企 交

令和4年(2022年)6月24日

総務常任委員会委員 各位

企 画 部 長

参考資料の配付について

このことについて、令和4年6月24日に開催された「函館市地域公共交通協議会令和4年度第2回総会」において議題として提出された資料等を、下記のとおり配付いたします。

記

○ 配付資料

- ・函館市地域公共交通協議会について
- ・函館市地域公共交通協議会 令和4年度第2回総会資料

(計画推進室交通政策課 TEL 21-3682)

函館市地域公共交通協議会について

1 協議会の目的等

(1) 目的

函館市地域公共交通協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画の策定および実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、函館市内における生活交通の確保方策等についての検討および地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項について協議し、本市における持続可能な公共交通網の形成に資する取組を推進することを目的としている。

(2) 経過

令和 4 年 4 月 25 日（月） 設立総会および令和 4 年度第 1 回総会開催
令和 4 年 6 月 24 日（金） 令和 4 年度第 2 回総会開催

(3) 協議会委員（団体名等）

北海道教育大学函館校	北海道運輸局函館運輸支局
公立はこだて未来大学	北海道開発局函館開発建設部
函館大学	北海道渡島総合振興局地域創生部
函館バス株式会社	北海道渡島総合振興局函館建設管理部
函館地区バス協会	函館市企画部
一般社団法人函館地区ハイヤー協会	函館市土木部
北海道旅客鉄道株式会社函館支社	函館市港湾空港部
道南いさりび鉄道株式会社	函館市企業局交通部
函館地区交通運輸産業労働組合協議会	北海道警察函館方面本部
函館市町会連合会	北海道警察函館方面函館中央警察署
函館市社会福祉協議会	北海道警察函館方面函館西警察署
函館市女性会議	一般公募
北海道運輸局鉄道部	計 25 名

2 令和4年度第2回総会の議題の概要・要旨

(1) 議題1 令和5年度函館市地域内フィーダー系統確保維持計画について

函館バス株式会社が運行する望洋団地線(94・94A系統)については、国の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、平成30年11月から運行しているが、同補助金を受ける場合、毎年、地域公共交通協議会が定める生活交通確保維持改善計画に掲載する必要があることから、これを策定しようとするもの。

(2) 議題2 令和4年度函館市生活交通改善事業計画(ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業)の策定について

国のユニバーサルデザインタクシー導入に係る補助制度においては、事業者が国に対し補助申請を行うために、毎年、地域公共交通協議会の策定する生活交通改善事業計画への掲載が必要となっていることから、これを策定しようとするもの。

(3) 議題3 七飯方面深夜乗合タクシーの運行について

株式会社桔梗ハイヤーが運行する乗合タクシーは、路線を定めず、旅客の需要に応じた運行を行う「区域運行」に分類されるが、その運行にあたっては、地域公共交通協議会において、地域交通のネットワークを構築する観点から、路線定期運行との整合性がとられているものとして協議が調っていることが許可の前提となっていることから、運行区域等の変更にあたり協議を行うもの。

(4) 議題4 グリーンスローモビリティ実証運行について

今年度、函館市地域公共交通協議会が実施する、グリーンスローモビリティ実証運行について、運行経路をはじめとする運行内容等について協議を行うもの。

函館市地域公共交通協議会

令和4年度第2回総会 資料

資料1-1 令和5年度函館市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

資料1-2 望洋団地線 運行実績

資料2 令和4年度函館市生活交通改善事業計画（ユニバーサルデザイン
タクシー等導入促進事業）（案）

資料3 深夜乗合タクシーの運行について

資料4 グリーンスローモビリティ実証運行について

令和 5 年度函館市地域内フィーダー系統確保維持計画
(案)

令和 4 年 6 月 日

(名称) 函館市地域公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画の名称
令和 5 年度函館市地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>函館市内の銭亀沢地区においては、国道 278 号を運行する路線バス（地域間幹線系統）「下海岸線」が主要な交通手段となっているが、これと並行する沿線に形成される住宅地は急斜面上の高台に所在し、特に高齢者の買い物等における既存の地域間幹線バスの利用が難しい状況にあった。</p> <p>このことから、地域住民の要望に基づき、平成 30 年 11 月より、旧戸井線を経由し、「根崎競技場前」や「湯倉神社前」等のバス停において「下海岸線」、「旭岡団地線」、「川汲鹿部線」の地域間幹線系統と接続する路線バス「望洋団地線」を運行している。</p> <p>高齢者をはじめとした地域住民の利便性を確保するとともに、アクセスの確保による公共交通網の利用促進を図るため、当該系統の維持が必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<ul style="list-style-type: none"> ・ 望洋団地線の 1 便あたり乗車人数を 5 人以上とする。 (令和 3 年度実績 7.9 人、令和 4 年 3 月実績 9.2 人) ・ 望洋団地線の運行に係る経常収支率は新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の回復が見通せないが、沿線町会から運行時刻等に関する要望や利用実態を聞き取る場を定期的に設け、現状を把握して改善に努めるとともに、町会の協力のもと、住民への利用促進の広報やバスにおける感染症対策の徹底について周知を図ることで利用を促し、令和 3 年度実績と同等の 56.19% とする。
(2) 事業の効果
<p>「望洋団地線」の運行により、従来路線バスの利用が困難であった高齢者等の地域住民による公共交通の利用が促進される。</p> <p>また、地域間幹線系統に接続する運行ダイヤとすることで、連携する公共交通網の利用が促進され、地域の活性化が図られる。</p>
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者のニーズ調査に基づき、運行経路や運行時刻を設定することにより、路線の利便性を高め、利用者数の確保に繋げる。(バス事業者) ・ 町会等の住民団体における周知活動等を支援し、地域における公共交通利用の機運醸成を図る。(市・住民団体)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
運行経費から運賃収入、営業外収入及び国庫補助金を控除した額を函館バス株式会社が負担する。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
函館バス株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。

<p>13. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>※該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>※該当なし</p>
<p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>※該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>※該当なし</p>

19. 貨客混載の導入に係る計画の概要 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
20. 貨客混載の導入に要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
21. 協議会の開催状況と主な議論	
令和3年1月14日	令和2年度第4回函館市生活交通協議会を開催 令和2年度事業の評価を実施
令和3年6月18日	令和3年度第1回函館市生活交通協議会を書面により開催 令和4年度函館市地域内フィーダー系統確保維持計画案を送付
令和3年6月29日	賛成多数により同計画案を承認
令和4年4月25日	函館市生活交通協議会の後継となる函館市地域公共交通協議会を設立
令和4年6月 日	函館市地域公共交通協議会令和4年度第2回総会開催 令和5年度函館市地域内フィーダー系統確保維持計画承認（予定）
22. 利用者等の意見の反映状況	
令和2年1月 銭亀沢地区町会連合会とバス事業者の協議により運行時刻・経路を変更	
23. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	北海道渡島総合振興局地域創生部地域政策課新幹線推進室、 北海道渡島総合振興局函館建設管理部事業室道路課
関係市区町村	函館市企画部計画推進室交通政策課、土木部管理課、港湾空港部管理課
交通事業者・交通施設管理者等	函館バス(株)、函館市企業局交通部、北海道旅客鉄道(株)、 道南いさりび鉄道(株)、(一社)函館地区ハイヤー協会、 函館地区バス協会、函館地区交通運輸産業労働組合協議会、 北海道開発局函館開発建設部道路計画課、 北海道警察函館方面本部交通課、 北海道警察函館方面函館中央警察署交通第一課、 北海道警察函館方面函館西警察署交通課
地方運輸局	北海道運輸局鉄道部計画課、北海道運輸局函館運輸支局
その他協議会が必要と認める者	北海道教育大学函館校、公立はこだて未来大学、 函館大学、函館市町会連合会、函館市社会福祉協議会、 函館市女性会議、一般公募

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道函館市東雲町4番13号

(所 属) 函館市企画部計画推進室交通政策課

(氏 名) 沼田 伸之輔

(電 話) 0138-21-3625

(e-mail) bus@city.hakodate.hokkaido.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

令和5年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地 営業区域	終点					運行態様 の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
函館市	函館バス株式会社	(1) 望洋団地線	新湊高台・ 函館共働 宿泊所	湯倉神社前	新湊高台・ 函館共働 宿泊所	往 (循環) 復 14km	154 日	462.0 回		路線定期運行	②(1)	地域間幹線系統である下 海岸線・旭岡団地線・川 汲鹿部線と湯倉神社前・ 根崎競技場前ほかにて	③
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	函館市
------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	36,491
交通不便地域	11,822

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
11,822	旧戸井町, 旧恵山町, 旧榎法華村, 旧南茅部町	過疎地域の持続的発展の支援に 関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
函館市地域公共交通網 形成計画	平成27年11月	平成31年度

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ロ②（1））に記載のある過疎地域の人口及び交付要綱別表7（ロ②（2）（実施要領の2.（1）⑭））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
（ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可）

望洋団地線 運行系統図



- 買物のほか通院・下校需要に対応
- 毎週日曜 運行
- 毎週火曜・木曜 運行
- 地域間幹線系統運行経路 (参考)

商業施設の曜日別イベント等実施状況

プラン名	曜日	対象者
■ イオン湯川店		
火曜日	火	全員
■ アークス戸倉店		
シニアサービスデー	火	60歳以上
日曜朝市	日	全員
■ コープさっぽろ		
ちびっこコープデー	火	中学3年生までの子供を持つ家庭等
パンお買得デー	火	全員
ゴーゴーコープデー	木	55歳以上

下海岸線①
下海岸線②
下海岸線③

至鹿部・楸法華→

至釜谷・恵山→

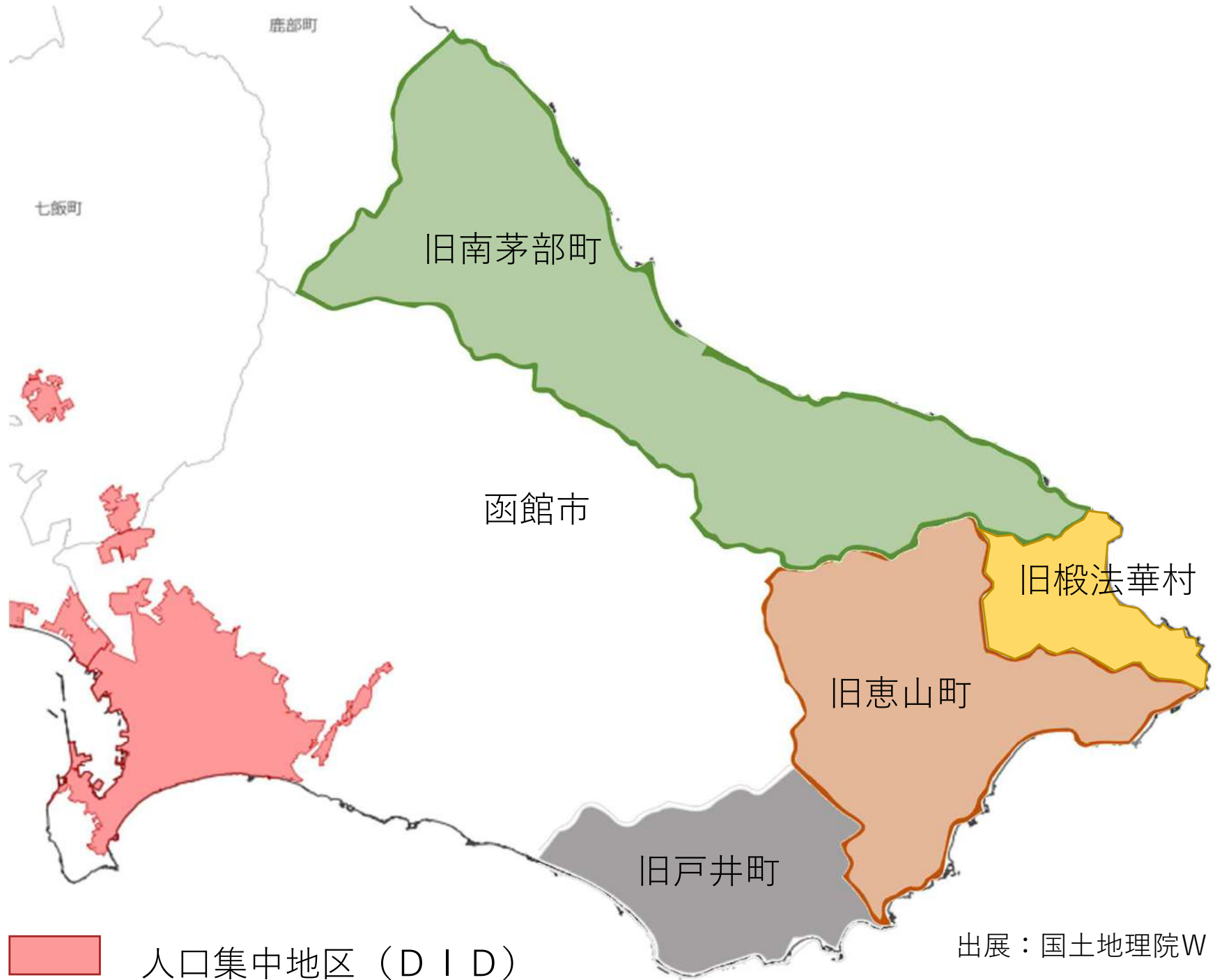
毎週火曜、木曜運行

青ライン コース	新湊高台・函館共働宿泊所	新湊団地	シンフォニー	望洋団地B	望洋団地自治会館	望洋団地A	志海苔赤坂団地	志海苔ふれあいパークゴルフ場	大林道路	根崎団地	高松展望広場	函館出雲大社	弥衛門川	高松町	根崎	根崎競技場前	湯倉神社前⑤	湯倉神社前②	湯川温泉電停前	市民会館・函館アリーナ前	湯の川生協前	湯川支所前	湯川中学校前	湯倉神社前④	湯川小学校前	フレスポ戸倉前	根崎競技場前	根崎	高松町	弥衛門川	函館出雲大社	高松展望広場	根崎団地	大林道路	志海苔ふれあいパークゴルフ場	志海苔赤坂団地	望洋団地A	望洋団地自治会館	望洋団地B	シンフォニー	新湊団地	新湊高台・函館共働宿泊所
94	9:30	9:31	9:31	9:32	9:33	9:34	9:35	9:36	9:37	9:37	9:38	9:39	9:40	9:41	9:43	9:45	9:47	9:48	9:49	9:51	9:52	9:53	9:54	9:56	9:57	9:59	10:01	10:02	10:03	10:05	10:06	10:07	10:08	10:08	10:09	10:10	10:11	10:12	10:13	10:14	10:14	10:15
94	11:30	11:31	11:31	11:32	11:33	11:34	11:35	11:36	11:37	11:37	11:38	11:39	11:40	11:41	11:43	11:45	11:47	11:48	11:49	11:51	11:52	11:53	11:54	11:56	11:57	11:59	12:01	12:02	12:03	12:05	12:06	12:07	12:08	12:08	12:09	12:10	12:11	12:12	12:13	12:14	12:14	12:15
94	15:40	15:41	15:41	15:42	15:43	15:44	15:45	15:46	15:47	15:47	15:48	15:49	15:50	15:51	15:53	15:55	15:57	15:58	15:59	16:01	16:02	16:03	16:04	16:06	16:07	16:09	16:11	16:12	16:13	16:15	16:16	16:17	16:18	16:18	16:19	16:20	16:21	16:22	16:23	16:24	16:24	16:25

毎週日曜運行

黒ライン コース	新湊高台・函館共働宿泊所	新湊団地	シンフォニー	望洋団地B	望洋団地自治会館	望洋団地A	志海苔赤坂団地	志海苔ふれあいパークゴルフ場	大林道路	根崎団地	高松展望広場	函館出雲大社	弥衛門川	高松町	根崎	根崎競技場前	湯川3丁目	湯川小学校前	フレスポ戸倉前	根崎競技場前	根崎	高松町	弥衛門川	函館出雲大社	高松展望広場	根崎団地	大林道路	志海苔ふれあいパークゴルフ場	志海苔赤坂団地	望洋団地A	望洋団地自治会館	望洋団地B	シンフォニー	新湊団地	新湊高台・函館共働宿泊所	
94A	8:30	8:31	8:31	8:32	8:33	8:34	8:35	8:36	8:37	8:37	8:38	8:39	8:40	8:41	8:43	8:44	8:45	8:47	8:49	8:51	8:52	8:53	8:55	8:56	8:57	8:58	8:58	8:59	9:00	9:01	9:02	9:03	9:04	9:04	9:05	9:05
94A	10:30	10:31	10:31	10:32	10:33	10:34	10:35	10:36	10:37	10:37	10:38	10:39	10:40	10:41	10:43	10:44	10:45	10:47	10:49	10:51	10:52	10:53	10:55	10:56	10:57	10:58	10:58	10:59	11:00	11:01	11:02	11:03	11:04	11:04	11:05	11:05
94A	13:30	13:31	13:31	13:32	13:33	13:34	13:35	13:36	13:37	13:37	13:38	13:39	13:40	13:41	13:43	13:44	13:45	13:47	13:49	13:51	13:52	13:53	13:55	13:56	13:57	13:58	13:58	13:59	14:00	14:01	14:02	14:03	14:04	14:04	14:05	14:05

【函館市 人口集中地区および交通不便地域区域図】



出展：国土地理院Web

令和 3 年度 望洋団地線運行実績

1 乗車人数

(単位：人)

	R02.10	R02.11	R02.12	R03.1	R03.2	R03.3	R03.4	R03.5	R03.6	R03.7	R03.8	R03.9	合計
火曜日1便	55	43	59	42	48	87	70	49	95	51	88	74	761
火曜日2便	51	60	60	43	44	75	63	39	84	41	59	60	679
火曜日3便	23	13	12	11	0	19	14	17	16	15	19	15	174
火曜日小計	129	116	131	96	92	181	147	105	195	107	166	149	1,614
木曜日1便	71	92	57	66	48	54	60	60	50	63	47	61	729
木曜日2便	75	41	54	50	45	54	42	49	41	42	48	47	588
木曜日3便	28	15	22	10	0	3	11	13	8	19	16	23	168
木曜日小計	174	148	133	126	93	111	113	122	99	124	111	131	1,485
日曜日1便	12	14	6	6	4	6	7	9	13	13	15	14	119
日曜日2便	21	30	20	21	32	19	24	29	26	28	29	34	313
日曜日3便	6	15	17	6	18	12	10	14	13	7	17	8	143
日曜日小計	39	59	43	33	54	37	41	52	52	48	61	56	575
1便目小計	138	149	122	114	100	147	137	118	158	127	150	149	1,609
2便目小計	147	131	134	114	121	148	129	117	151	111	136	141	1,580
3便目小計	57	43	51	27	18	34	35	44	37	41	52	46	485
合計	342	323	307	255	239	329	301	279	346	279	338	336	3,674

火曜運行日数	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	5	4	52
木曜運行日数	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	5	52
日曜運行日数	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	51
運行日数計	13	13	13	12	12	13	13	13	13	13	14	13	155

2 1便あたり乗車人数

(単位：人/便)

	R02.10	R02.11	R02.12	R03.1	R03.2	R03.3	R03.4	R03.5	R03.6	R03.7	R03.8	R03.9	全期間
火曜日1便	13.8	10.8	11.8	10.5	12.0	17.4	17.5	12.3	19.0	12.8	17.6	18.5	14.6
火曜日2便	12.8	15.0	12.0	10.8	11.0	15.0	15.8	9.8	16.8	10.3	11.8	15.0	13.1
火曜日3便	5.8	3.3	2.4	2.8	0.0	3.8	3.5	4.3	3.2	3.8	3.8	3.8	3.3
火曜日平均	10.8	9.7	8.7	8.0	7.7	12.1	12.3	8.8	13.0	8.9	11.1	12.4	10.3
木曜日1便	14.2	23.0	14.3	16.5	12.0	13.5	12.0	15.0	12.5	12.6	11.8	12.2	14.0
木曜日2便	15.0	10.3	13.5	12.5	11.3	13.5	8.4	12.3	10.3	8.4	12.0	9.4	11.3
木曜日3便	5.6	3.8	5.5	2.5	0.0	0.8	2.2	3.3	2.0	3.8	4.0	4.6	3.2
木曜日平均	11.6	12.3	11.1	10.5	7.8	9.3	7.5	10.2	8.3	8.3	9.3	8.7	9.5
日曜日1便	3.0	2.8	1.5	1.5	1.0	1.5	1.8	1.8	3.3	3.3	3.0	3.5	2.3
日曜日2便	5.3	6.0	5.0	5.3	8.0	4.8	6.0	5.8	6.5	7.0	5.8	8.5	6.1
日曜日3便	1.5	3.0	4.3	1.5	4.5	3.0	2.5	2.8	3.3	1.8	3.4	2.0	2.8
日曜日平均	3.3	3.9	3.6	2.8	4.5	3.1	3.4	3.5	4.3	4.0	4.1	4.7	3.8
1便目平均	10.6	11.5	9.4	9.5	8.3	11.3	10.5	9.1	12.2	9.8	10.7	11.5	10.4
2便目平均	11.3	10.1	10.3	9.5	10.1	11.4	9.9	9.0	11.6	8.5	9.7	10.8	10.2
3便目平均	4.4	3.3	3.9	2.3	1.5	2.6	2.7	3.4	2.8	3.2	3.7	3.5	3.1
合計	8.8	8.3	7.9	7.1	6.6	8.4	7.7	7.2	8.9	7.2	8.0	8.6	7.9

令和4年度 望洋団地線運行実績

1 乗車人数

(単位：人)

	R03.10	R03.11	R03.12	R04.1	R04.2	R04.3	R04.4	R04.5	R04.6	R04.7	R04.8	R04.9	合計
火曜日1便	63	63	71	62	57	85							401
火曜日2便	57	59	56	45	55	63							335
火曜日3便	18	10	8	13	12	21							82
火曜日小計	138	132	135	120	124	169	0	0	0	0	0	0	818
木曜日1便	57	63	71	51	64	74							380
木曜日2便	54	68	64	44	50	57							337
木曜日3便	18	9	13	7	15	25							87
木曜日小計	129	140	148	102	129	156	0	0	0	0	0	0	804
日曜日1便	14	9	14	14	20	18							89
日曜日2便	35	35	29	24	24	33							180
日曜日3便	14	16	8	10	4	10							62
日曜日小計	63	60	51	48	48	61	0	0	0	0	0	0	331
1便目小計	134	135	156	127	141	177	0	0	0	0	0	0	870
2便目小計	146	162	149	113	129	153	0	0	0	0	0	0	852
3便目小計	50	35	29	30	31	56	0	0	0	0	0	0	231
合計	330	332	334	270	301	386	0	0	0	0	0	0	1,953

火曜運行日数	4	5	4	4	4	5							26
木曜運行日数	4	4	4	4	4	5							25
日曜運行日数	5	4	4	4	4	4							25
運行日数計	13	13	12	12	12	14	0	0	0	0	0	0	76

2 1便あたり乗車人数

(単位：人/便)

	R03.10	R03.11	R03.12	R04.1	R04.2	R04.3	R04.4	R04.5	R04.6	R04.7	R04.8	R04.9	全期間
火曜日1便	15.8	12.6	17.8	15.5	14.3	17.0							15.4
火曜日2便	14.3	11.8	14.0	11.3	13.8	12.6							12.9
火曜日3便	4.5	2.0	2.0	3.3	3.0	4.2							3.2
火曜日平均	11.5	8.8	11.3	10.0	10.3	11.3							10.5
木曜日1便	14.3	15.8	17.8	12.8	16.0	14.8							15.2
木曜日2便	13.5	17.0	16.0	11.0	12.5	11.4							13.5
木曜日3便	4.5	2.3	3.3	1.8	3.8	5.0							3.5
木曜日平均	10.8	11.7	12.3	8.5	10.8	10.4							10.7
日曜日1便	2.8	2.3	3.5	3.5	5.0	4.5							3.6
日曜日2便	7.0	8.8	7.3	6.0	6.0	8.3							7.2
日曜日3便	2.8	4.0	2.0	2.5	1.0	2.5							2.5
日曜日平均	4.2	5.0	4.3	4.0	4.0	5.1							4.4
1便目平均	10.3	10.4	13.0	10.6	11.8	12.6							11.4
2便目平均	11.2	12.5	12.4	9.4	10.8	10.9							11.2
3便目平均	3.8	2.7	2.4	2.5	2.6	4.0							3.0
合計	8.5	8.5	9.3	7.5	8.4	9.2							8.6

令和 4 年度函館市生活交通改善事業計画
 (ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業)
 (案)

令和 4 年 (2022 年) 6 月 日
 (名称) 函館市地域公共交通協議会
 (代表者名) 会長 奥平 理

1. 生活交通改善事業計画の名称

令和 4 年度函館市生活交通改善事業計画
 (ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業)

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

ユニバーサルデザインタクシー等 (福祉タクシー車両を含む。以下同じ。) の導入は、高齢者や障がい者をはじめとした多様なタクシー利用者の移動の利便性や安全性の向上に寄与する公共性の高い事業であり、今後においても誰もが利用しやすい環境を整備するため、導入を促進する必要がある。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

(1) 事業の目標

函館市内に主な営業所を置くタクシー事業者が運行するユニバーサルデザインタクシー等の台数を、令和 7 年度までに 100 台以上とする。

なお、函館市を含む函館交通圏が、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法 (平成二十一年法律第六十四号)」に基づく準特定地域としての指定を受けていることから、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入にあたっては、現行車両との代替によるものとする。

※函館市内に主な営業所を置くタクシー事業者が運行するユニバーサルデザインタクシー等の台数は 65 台 (令和 4 年 3 月末時点、うち福祉タクシー車両 38 台)

(2) 事業の効果

函館市内においてタクシーを利用するすべての人が快適に移動できるようになるほか、特に高齢者や障がい者等にとっては、移動に係る身体の負担が軽減され、移動の円滑化が図られる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

事業の内容：実施事業者 (補助対象事業者)

(内容)

- ・ユニバーサルデザインタクシー等 7 台の導入：

函館交通(株)	2 台
(株)ことぶき第一交通	2 台
美咲第一交通(株)	2 台
山村 誠	1 台

(実施事業者 (補助対象事業者) の身体・知的・精神の 3 区分における運賃割引率について)
 別紙のとおり

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和4年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県 負担割合	市区町村 負担割合 (予定)	事業者 負担割合
ユニバーサル デザインタク シー等導入促 進事業	21,000千円	4,200千円	0千円	1,800千円	15,000千円
	100%	20.0%	0.0%	8.5%	71.5%
合 計	21,000千円	4,200千円	0千円	1,800千円	15,000千円
	100%	20.0%	0.0%	8.5%	71.5%

※総事業費については見込み額を記載。

※国費負担（補助金）額は1台あたり60万円として記載。

※市負担（補助金）額は1台あたり30万円として記載。ただし、福祉輸送事業限定事業者については負担を見込まない。

6. 計画期間

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。

●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載

事業の名称	令和4年度			
	4月	9月	12月	3月
ユニバーサルデザ インタクシー等導 入促進事業 (一般事業者)	7月着手 ●————● 12月末日完了			
(福祉輸送限定事業者)	7月着手 ●————● 3月末日完了			

7. 協議会の開催状況と主な議論

- 令和2年8月28日 令和2年度第2回函館市生活交通協議会を開催
令和2年度函館市生活交通改善事業計画(ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業)を承認
- 令和3年8月13日 令和3年度第2回函館市生活交通協議会(書面協議)を開催
令和3年度函館市生活交通改善事業計画(ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業)を承認
- 令和4年4月25日 函館市生活交通協議会の後継となる函館市地域公共交通協議会を設立
令和4年6月 日 令和4年度第2回函館市地域公共交通協議会を開催
令和4年度函館市生活交通改善事業計画(ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業)を承認(予定)

8. 利用者等の意見の反映

--

9. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	北海道渡島総合振興局地域創生部地域政策課新幹線推進室、 北海道渡島総合振興局函館建設管理部事業室道路課
関係市区町村	函館市企画部計画推進室交通政策課、土木部管理課、 港湾空港部管理課
交通事業者・交通 施設管理者等	函館バス(株)、函館市企業局交通部、北海道旅客鉄道(株)、 道南いさりび鉄道(株)、(一社)函館地区ハイヤー協会、 函館地区バス協会、函館地区交通運輸産業労働組合協議会、 北海道開発局函館開発建設部道路計画課、 北海道警察函館方面本部交通課、 北海道警察函館方面函館中央警察署交通第一課、 北海道警察函館方面函館西警察署交通課
地方運輸局	北海道運輸局鉄道部計画課、北海道運輸局函館運輸支局
その他協議会が 必要と認める者	北海道教育大学函館校、公立ほこだて未来大学、 函館大学、函館市町会連合会、函館市社会福祉協議会、 函館市女性会議、一般公募

■注意事項

- 総合連携計画等の既存の計画を活用する場合は、上記の事項について記載のある計画をそのまま活用することでもよい。ただし、記載されていない事項については追記すること。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 北海道函館市東雲町4番13号

(所 属) 函館市企画部計画推進室交通政策課

(氏 名) 沼田 伸之輔

(電 話) (0138) 21-3625

(e-mail) bus@city.hakodate.hokkaido.jp

(別紙) 実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における
運賃割引率について

	事業者名	身体 障害者	知的 障害者	精神 障害者	その他
1	函館交通(株)	1割引	1割引	—	—
2	(株)ことぶき第一交通	1割引	1割引	—	免許返納者割引（1割引）
3	美咲第一交通(株)	1割引	1割引	—	免許返納者割引（1割引）
4	山村 誠	1割引	1割引	—	—

上記のほか、函館市において以下内容の重度身体障害者等タクシー料金助成事業を実施。

対象：一定の基準を満たす身体障害者および知的障害者

助成内容：タクシー運賃の基本料金を助成する乗車券を、年間36回を上限として交付

深夜乗合タクシーの運行について

(株式会社桔梗ハイヤー)

1 経過

- 平成16年(2004年)12月 旧道路運送法の特例許可により運行開始
- 平成18年(2006年)10月 継続運行の申請に伴い、函館市から北海道運輸局に対し同意書を提出
- 平成21年(2009年)5月 函館市生活交通協議会において協議
- 平成29年(2017年)3月 函館市生活交通協議会において経路変更を承認
- 平成31年(2019年)3月 函館市生活交通協議会において運行本数変更を承認
- 令和4年(2022年)2月 コロナ禍による利用激減のため、函館運輸支局へ一般乗合旅客自動車運送事業運行計画変更届出書(運行本数の減、平日10便・休日6便→全日2便)を提出
- 令和4年(2022年)6月 需要の一部回復のため、函館運輸支局へ一般乗合旅客自動車運送事業運行計画変更届出書(運行本数の増、全日2便→平日6便・休日2便)を提出

2 協議について

本件乗合タクシーは、路線を定めず、旅客の需要に応じた運行を行う「区域運行」に分類されるが、その運行にあたっては、地域公共交通会議等において、地域交通のネットワークを構築する観点から路線定期運行との整合性がとられているものとして協議が調っていることが許可(道路運送法第4条第1項)の前提とされており、このたび、当該事業を実施する株式会社桔梗ハイヤーから、運行内容を一部変更したいとの申し出があったことから、総会において協議を行うものである。

3 事業概要

■ 運行の概要(運行系統図、時刻表 別添)

- ・ 運行車両 ジャンボタクシー1台(9人乗り)、タクシー26台
※ 運行車両はタクシー事業と併用
- ・ 運行本数 **【変更】**
 変更前 : 月曜日から土曜日 1日6便(21:10~23:40間, 30分間隔で運行)
 日曜日および休祝日 1日2便(21:10~21:40間, 30分間隔で運行)
 変更後 : 月曜日から土曜日 1日5便(21:10~ 1:10間, 60分間隔で運行)
 日曜日および休祝日 1日3便(21:10~23:10間, 60分間隔で運行)
- ・ 運休日 変更前: 12月31日
 変更後: 12月31日, 1月1日 **【変更】**
- ・ 運行系統 函館駅前バス停(フォーポイントバイシェラトン函館前) → 松風町バス停(プレイガイド前) → 中央病院前バス停(ラーメン昇龍前) → 五稜郭バス停 → 石川, 北美原, 桔梗, 七飯方面

■ 運行地区・料金（乳児は無料）

変更前：

	区域	料金(円/人)	
		大人	子供
A	北美原・石川・桔梗	700	500
B	七飯町 大川・中野	800	600
C	七飯町 大中山・中島	900	700

	区域	料金(円/人)	
		大人	子供
D	七飯町 本町・緑町・鳴川	1,000	800
E	七飯町 桜町・上藤城・飯田町	1,100	900
F	七飯町 藤城・峠下	1,200	1,000

変更後：

	区域	料金(円/人)
A	北美原・石川・桔梗	1,000
B	七飯町 大川・中野	1,200
C	七飯町 大中山・中島	1,400

	区域	料金(円/人)
D	七飯町 本町・緑町・鳴川	1,600

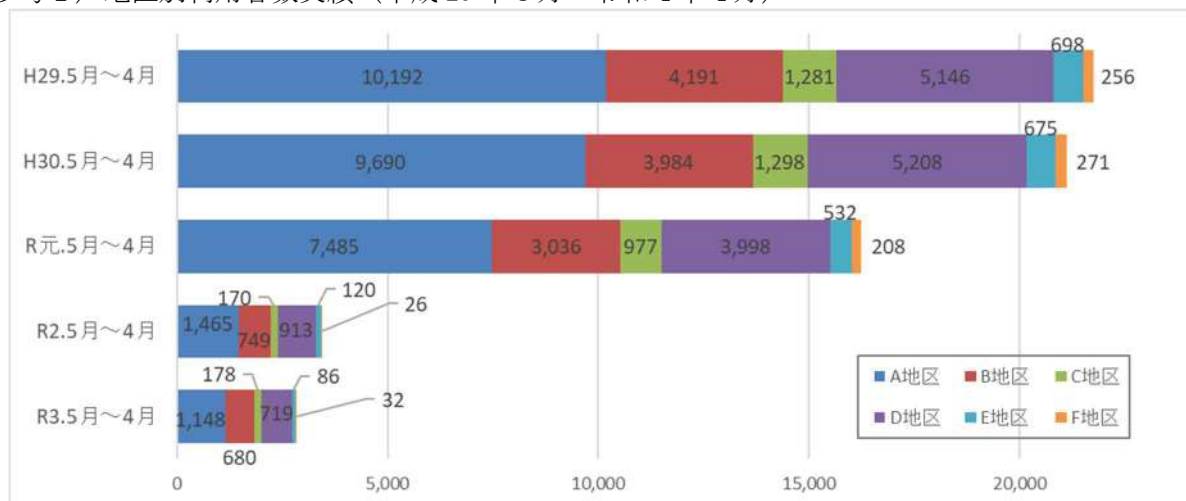
【変更】

■ 変更理由

- 新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響を受けて利用が減少していることから、令和4年2月3日および6月15日付け函館運輸支局届け出により一時的に減便・運行時間短縮を行っていた運行内容について、一部運行間隔を調整しつつ深夜運行便を再開するとともに、運行区域のうち、極めて利用の少ないEおよびF区域について、廃止することとしたい。

また、運賃についても、運行開始当初は4人/台程度の乗合率を見込み、当該区間走行にかかる通常のタクシー運賃を4人で除した金額を基に定めていたが、これまでの実績では平均乗合率が約3人と当初の見込みを下回っており、近年の原油価格等の高騰の影響もあって、現行運賃の維持が困難であることから、運賃の改定を行いたい。

(参考1) 地区別利用者数実績（平成29年5月～令和4年4月）



(参考2) 1台あたり平均乗合率実績 (平成29年5月～令和4年4月)

	利用人数	台数	1台あたり人数
平成29年5月～平成30年4月	21,764	6,833	3.2
平成30年5月～令和元年4月	21,126	6,317	3.3
令和元年5月～令和2年4月	16,236	4,811	3.4
令和2年5月～令和3年4月	3,443	1,854	1.9
令和3年5月～令和4年4月	2,843	1,482	1.9
合計	65,412	21,297	3.1

4 承認条件

- ・ 当該事業に係る運行時間帯については、一般乗合バスが運行していない夜間の時間帯に限ることとし、変更を要する場合は、事前に協議会で協議を行うこと。
- ・ 当該事業に使用する車両については、タクシー事業と併用を認める。

5 関係法令 (抜粋)

【道路運送法】

第4条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

【一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準】

(平成13年12月26日付け 北海道運輸局公示第44号(平成28年12月20日一部改正))

1 許可 (道路運送法 (以下「法」という。) 第4条第1項)

(1) 運行の態様の定義

①, ② 略

③ 区域運行は、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。

(2) 事業の適切性

①, ② 略

③ 路線不定期運行及び区域運行は、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの (地域公共交通会議又は道路運送法施行規則 (昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。) 第9条第2項に規定する協議会 (以下「地域公共交通会議等」という。) で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。) であること。

運行時刻表 新旧対照表

○月曜日から土曜日

旧

便	函館駅前 バス停	松風町 バス停	中央病院 バス停	五稜郭 バス停
1便	21:10	21:12	21:18	21:20
2便	21:40	21:42	21:48	21:50
3便	22:10	22:12	22:18	22:20
4便	22:40	22:42	22:48	22:50
5便	23:10	23:12	23:18	23:20
6便	23:40	23:42	23:48	23:50

12月31日は運休

新

便	函館駅前 バス停	松風町 バス停	中央病院 バス停	五稜郭 バス停
1便	21:10	21:12	21:18	21:20
2便	22:10	22:12	22:18	22:20
3便	23:10	23:12	23:18	23:20
4便	0:10	0:12	0:18	0:20
5便	1:10	1:12	1:18	1:20

1月1日、12月31日は運休

○日曜日および休祝日

旧

便	函館駅前 バス停	松風町 バス停	中央病院 バス停	五稜郭 バス停
1便	21:10	21:12	21:18	21:20
2便	21:40	21:42	21:48	21:50

12月31日は運休

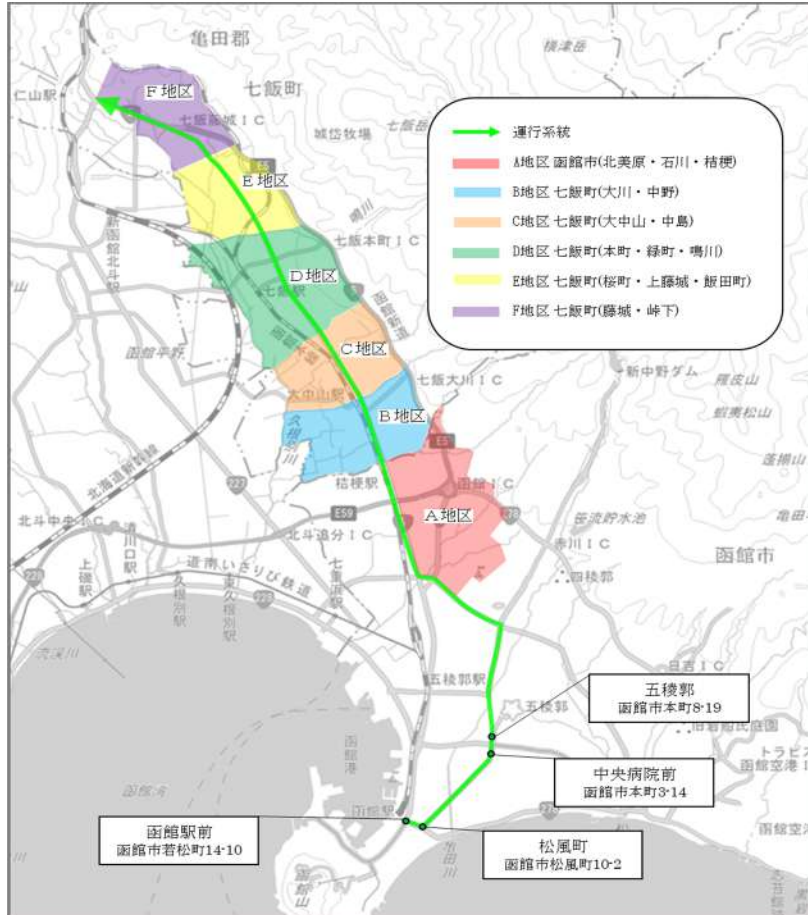
新

便	函館駅前 バス停	松風町 バス停	中央病院 バス停	五稜郭 バス停
1便	21:10	21:12	21:18	21:20
2便	22:10	22:12	22:18	22:20
3便	23:10	23:12	23:18	23:20

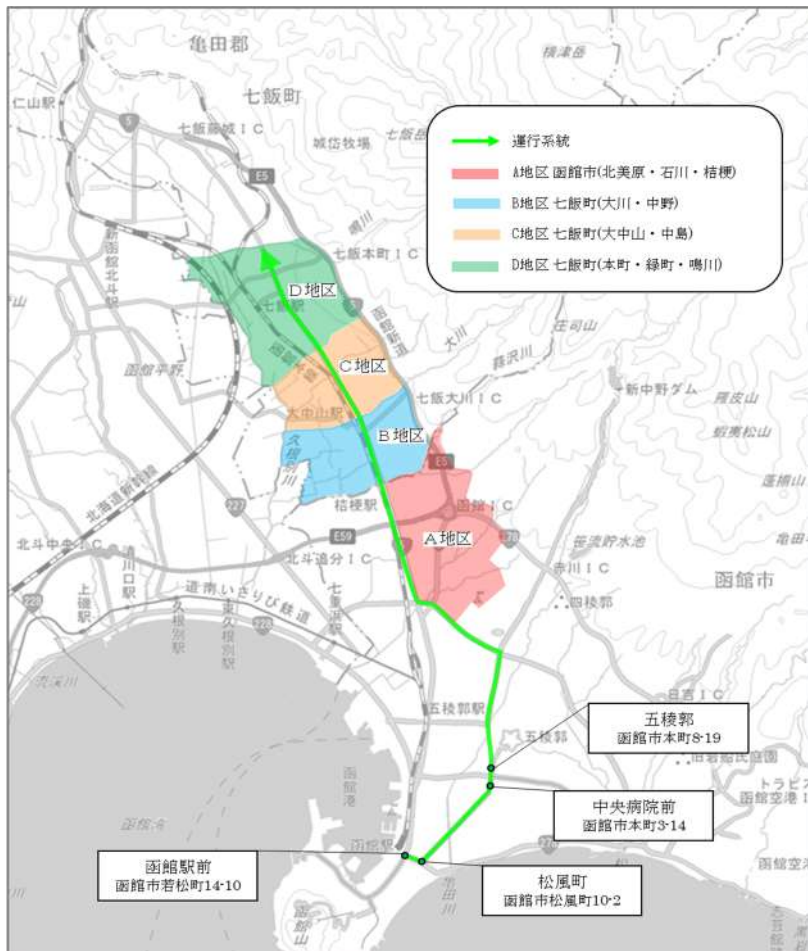
1月1日、12月31日は運休

運行系統図 新旧対照

【変更前】



【変更後】



※図は主な運行地区を示すもので、実際の運行は住居表示を優先する。

グリーンスローモビリティ実証運行について

令和4年6月24日（金）

1. 実証運行の目的

函館発祥の地として、その風光明媚な景観と異国情緒漂う歴史的建造物が建ち並ぶが、高齢化の著しい西部地区と、令和3年7月に世界文化遺産に登録された垣ノ島遺跡・大船遺跡を有する南茅部地区において、両地域に共通する地形的課題である「坂」の移動バリア解消をテーマに、低速電動カート「グリーンスローモビリティ」を用いた移動サービスの実証運行を行い、その有用性やそれぞれの地域での3次交通としての実用性について検証する。

2. 実証運行地区の現状

< 西部地区 >

- ・ 西部地区は空家率が3割を超え、高齢化も進んでいることから、エリアの魅力喪失が危惧されており、早急な対策が必要。
- ・ 函館市が平成30年度に実施した西部地区再整備事業アンケート調査によると、現居住者の8割近くが「住み続けたい」または「できれば住み続けたいが、難しい」と答える西部地区は、「住み続けられない」とする理由の多くが「坂道が多く、住みづらい」「高齢になった時の生活が不安」となっており、坂の移動バリアを解消することで、エリアの魅力向上が期待される。
- ・ 市電や路線バス、タクシーなど公共交通が充実している一方、狭隘な道路が多く、大型バスの経路とできないため、電停・バス停までの距離や高低差が課題となる地区も多い。
- ・ 商業施設や病院など、日常生活に不可欠な施設の多くは坂の下に集中しており、生活のために坂の昇降が必要。

< 南茅部地区 >

- ・ 世界文化遺産施設「垣ノ島遺跡」と「大船遺跡」が存在するが、市内中心部からの距離が遠く、従前は観光客が多く訪れる地域でなかったことから、公共交通は生活に密着した小規模な内容・便数となっており、観光客等の移動需要に応えるには不十分。
- ・ バス路線が海岸沿いの国道のみとなっており、各遺跡の所在する高地までの移動は徒歩のみとなる。
- ・ 住民生活における移動需要の多くは自家用車により満たされており、タクシー需要が決して多くはないことから、常時配車されている台数が少ない。

3. グリーンスローモビリティについて

公道を走行することができる電動車で、時速20km未満ではあるものの、普通車なみの

人数を輸送することができ、「ゆっくり」と「ちょっと」の距離を移動するサービスおよび車両の総称。

電動であることから、低騒音かつCO₂排出と排気ガスの悪臭が無く、周辺環境に優しく従来の公共交通を補完することが可能。

< 使用車両 >

ヤマハ発動機株式会社製 AR-07 (乗車定員：7人)



※ 実証運行にあたっては、ヤマハ発動機(株)から無償で借用(搬送費用等は当協議会が実費負担)

※ 悪天候時は、収納可能なビニール製の幌にて対応可能

4. 実証運行内容

借用車両1台を用いて、下記のとおり実証運行を行う。

< 西部地区 >

実施期間：令和4年8月6日(土)～令和4年9月4日(日)

運行エリア：市内西部地区(函館どつく前, 大町, 末広町電停の3電停を中心とした, 1周2~3km程度の循環型運行)

運行時間帯：毎日9:30~16:00(最終便運行開始は15:30)

運行経路：別紙「西部地区運行概要(案)」のとおり

利用料：無料

運転委託：タクシー乗務員(業務委託)

その他：
・利用者へのアンケート調査実施
・停留所を定めないフリー乗降方式

< 南茅部地区 >

実施期間：令和4年9月10日(土)～令和4年9月25日(日)

運行エリア：垣ノ島遺跡周辺, 大船遺跡周辺および両遺跡間

運行時間帯：縄文文化交流センター休館日を除いた毎日11:00~16:30

運行経路：別紙「南茅部地区運行概要(案)」のとおり

利用料：無料

- 運転委託 : タクシー乗務員 (業務委託)
その他 : ・利用者へのアンケート調査実施
・定時定路線運行方式

5. 利用者への周知

実施にあたり、より多くの方にご利用いただくため、下記について取り組む。

- ・周辺町内会への回覧板等による周知
- ・近隣店舗・施設等へのポスター掲示、チラシ設置
- ・実証運行前に近隣住民を集めての試乗会の開催
- ・その他、報道依頼、市広報誌、ホームページ等による広報など

6. 実証運行に要する経費

本実証運行に要する経費は以下のとおり (令和4年度収支予算)

需用費	275千円	(電気料等)
役務費	918千円	(車両運搬費等)
委託料	665千円	(運行委託料)
工事請負費	330千円	(車両充電用電源設備設置・撤去費)
合計	2,188千円	

7. 実証運行後について

本実証運行により得られた結果を検証するとともに、現在プロポーザル方式による事業者選定を進めている「函館市地域公共交通計画の策定に係る調査業務」の受託事業者に情報を提供し、その専門的知見を活かして検討を行い、函館市地域公共交通計画の素案作成にあたって、将来的な新しい移動サービスの実用性を検証する。

西部地区運行概要(案)

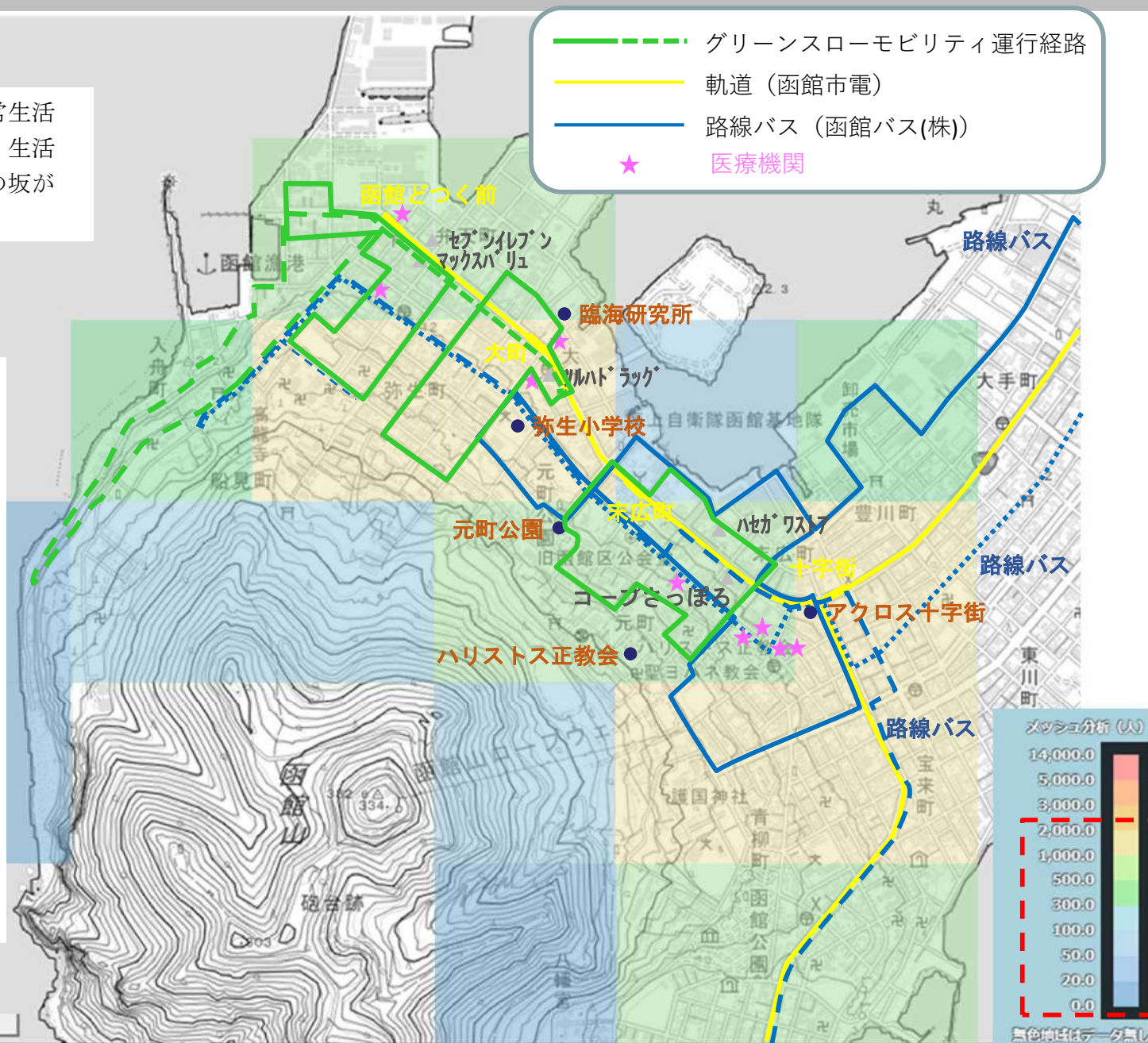
【現状と課題】

この地区の特色として、商業施設や病院など、日常生活に不可欠な施設の多くは坂の下に集中しているため、生活のためには坂の上り下りが必要であるが、急こう配の坂が多く、移動の障壁となっている。

【実証運行案】

曜日ごとに①末広町ルート、②大町ルート、③函館どつく前ルートの3つのルートを設定し、次の考え方に基づき、実証運行を実施する。

- ・低速車両であることから、比較的交通量の少ない道路を選んで走行する。
- ・小型車両の特性を活かし、隘路等の既存公共交通が運行できないエリアを運行し、これまで公共交通を利用できなかった住民等に公共交通へのアクセスを提供する（ラストワンマイル）。
- ・基本的に電停をまたぐような中長距離の運行は、既存の公共交通機関に委ね、グリスロは、狭い範囲を細やかに運行することを目的とする。
- ・9時30分から起点（電停付近を想定）を出発し30分ごとに一度、同じ地点を走行することで、利用者が時刻表を調べることなく、感覚的に乗れるサービスとする。



【等高線】 10m間隔（強調表示50m）

ルート1:末広町ルート

【目的】

- ・末広町・元町住民及び末広町電停利用者に対し、坂の移動バリア解消
- ・コープさっぽろへの移動手段の提供
- ・坂上に集中する観光施設等へのアクセス提供（観光客）

【運行概要】

- ・木曜・土曜・日曜運行
- ・運行時間 9:30~16:00
(最終便出発15:30)
- ※木曜日:コープさっぽろ特売日
- 土曜・日曜:観光客需要想定

【考え方】

- ・バス通り（市道弁天・末広通り）より上のエリアは、路線バスの運行が無く、坂の上とバス通り・電車通りまでの移動バリアを解消したい。
- ・目的地を電停・コープさっぽろと定め、坂上とこれらを接続する一筆書きとする。
- ・末広町周辺の電車通りは他交通が輻輳して危険なため、極力走行を避け、道幅の広い西部臨港通を通行する。
- ・夏期の通行止め等に配慮し経路を設定。



ルート2:大町ルート

【目的】

- ・弥生町，大町住民及び大町電停利用者に対し，坂の移動バリア解消
- ・大町のツルハドラッグへの移動手段の提供
- ・入舟町住民の「函館どつく前電停」「大町電停」およびツルハドラッグまでへのアクセス提供

【運行概要】

- ・月曜・水曜運行
- ・運行時間 9:30~16:00
(最終便出発15:30)
- うち，3便は入舟町ルート(破線)

【考え方】

- ・バス通り(市道弁天・末広通り)より上のエリアは，路線バスの運行が無く，坂の上とバス通り・電車通りまでの移動バリアを解消したい。
- ・目的地を電停・ツルハドラッグと定め，坂上とこれらを接続する一筆書きとする。
- ・入舟町は，バス車両の進入ができない隘路であるため，公共交通へ乗り継ぐことができる移動手段を提供するとともに，ツルハドラッグ・マックスバリュへのアクセスを確保する。



ルート3: 函館どつく前ルート

【目的】

- 船見町，弁天町住民及び函館どつく前電停利用者に対し，坂の移動バリア解消
- 弁天町のマックスバリュおよびセブンイレブンへの移動手段の提供
- 入舟町住民の「函館どつく前電停」へのアクセス提供

【運行概要】

- 火曜・金曜運行
- 運行時間 9:30～16:00
(最終便出発15:30)
- うち，3便は入舟町ルート(破線)
- ※火曜日：マックスバリュ火曜日

【考え方】

- バス通りである魚見坂沿線は路線バスでアクセスが可能だが，路線バスの運行が無い(または極めて少ない)箇所が多いため，これらのバス通り・電車通りまでの移動バリアを解消したい。
- 目的地を電停・マックスバリュ・セブンイレブンと定め，坂上とこれらを接続する一筆書きとする。
- 入舟町は，バス車両の進入ができない隘路であるため，公共交通へ乗り継ぐことができる移動手段を提供する。



南茅部地区運行概要(案)

【現状と課題】

縄文文化交流センターと垣ノ島遺跡は、令和3年7月の世界文化遺産登録後、注目が高まり、コロナ禍の終息後には多くの観光客の来場が期待されている一方、その立地から、公共交通での来場が不便であるという課題を抱えている。

また、大船遺跡についても、竪穴式住居の復元模型など、来場者を楽しませるコンテンツがある一方、垣ノ島遺跡から約5kmと離れており、同様に公共交通不便地域であることから、両遺跡の周遊が困難となっている。



出展: ヤマハ発動機(株)ホームページ

【実証運行案】

制限速度20km/h未満で周辺の風景等を楽しみながら移動でき、CO2を排出しない静かな電気自動車「グリーンスローモビリティ」を用いて、①「垣ノ島遺跡下」バス停までの接続運行②垣ノ島遺跡と大船遺跡の移動支援、という2種類の運行で、路線バスで遺跡を訪れる観光客等にラストワンマイルの移動手段を提供し、両遺跡の障害となる急な坂に対応するとともに、便数の少ない路線バスを補完し、受け入れ環境の向上を図ることで、公共交通による来訪を促したい。

②垣ノ島遺跡と大船遺跡の移動支援運行

センター	→	大船遺跡	→	センター
12:15	→	12:40 / 12:45	→	13:10
14:25	→	14:50 / 14:55	→	15:20

運行距離計：19.2km

①垣ノ島遺跡下バス停への接続便運行

センター	→	バス停	→	センター
11:17	→	11:22 / 11:30	→	11:35
11:44	→	11:49 / 11:53	→	11:58
13:34	→	13:39 / 13:45	→	13:50
13:59	→	14:04 / 14:08	→	14:13
15:48	→	15:53 / 15:59	→	16:04
16:11	→	16:16 /		

運行距離計：8.8km

