

令和4年度 第2回東部地域まちづくり懇談会

日 時 令和5年3月14日（火）
午後2時00分
会 場 榎法華総合センター

次 第

1 開 会

2 座長挨拶

3 出席者紹介

4 議 題

東部地域公共交通に関わるこれまでの取り組みについて

5 そ の 他

6 閉 会

令和4年度 第2回東部地域まちづくり懇談会 出席者名簿

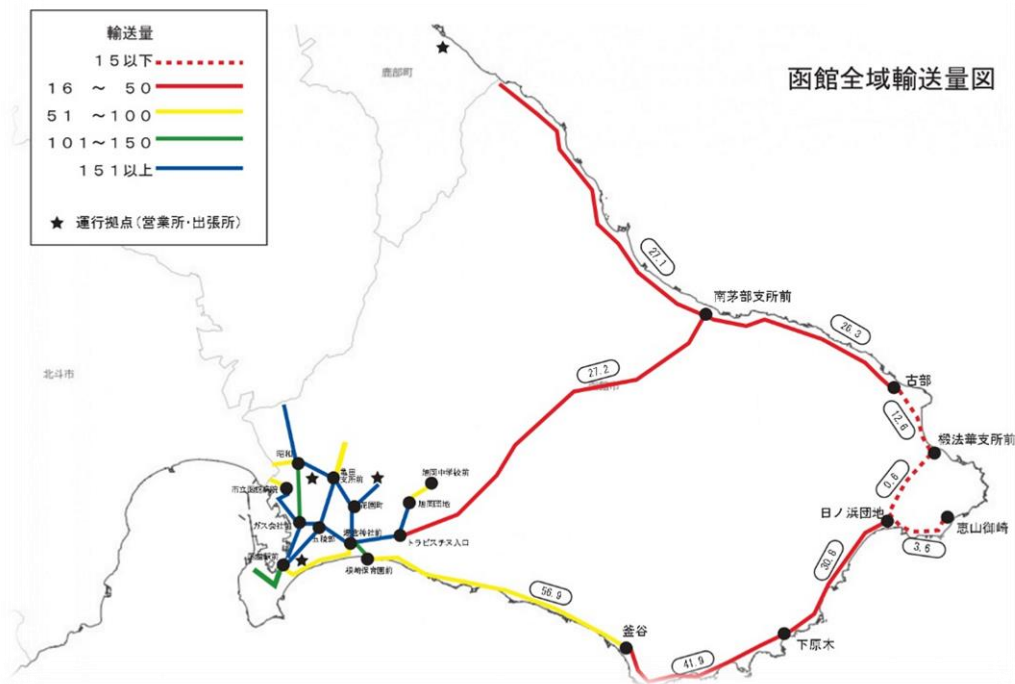
令和5年3月14日(火)開催

地 域	団 体	役 職	氏 名
戸 井	戸井地区町会連合会	会 長	まつ だ まし し 志 松 田 正 志
	戸井漁業協同組合	欠 席	
	函館東商工会	筆頭理事	せき や 谷 はじめ 関 谷 一
	函館市第26方面民生児童委員協議会	会 長	うえ の のり こ 植 野 範 子
	函館市戸井支所	支所長	にし がわ やす ゆき 西 川 康 之
恵 山	恵山地区町会連合会	欠 席	
	えさん漁業協同組合	欠 席	
	函館東商工会	副会長	よこ て れい のぶ 横 手 義 信
	函館市第27方面民生児童委員協議会	会 長	つゝ ひで こ 薦 秀 子
	函館市恵山支所	支所長	せ 瀬 と り 義 お 夫 瀬 戸 義 夫
楳法華	楳法華地区町会連合会	会 長	かわ ぐち ひで たか 川 口 英 孝
	えさん漁業協同組合楳法華支所	欠 席	
	函館東商工会	会 長	なか いち とし き 中 市 敏 樹
	函館市第28方面民生児童委員協議会	会 長	あら や とし ひこ 新 谷 敏 彦
	函館市楳法華支所	支所長	み はら かつ ゆき 三 原 克 幸
南茅部	南茅部町内会連絡協議会	会 長	くま がい き いち 熊 谷 儀 一
	南かやべ漁業協同組合	欠 席	
	函館東商工会	欠 席	
	函館市第29方面民生児童委員協議会	会 長	さ き き まき こ 佐々木 昌 子
	函館市南茅部支所	支所長	いけ だ し はる 池 田 敏 春
事務局	戸井支所地域振興課	課 長	高 由起子
	戸井支所地域振興課	主 査	川 島 敏 男
	恵山支所地域振興課	課 長	桐 澤 武 磨
	恵山支所地域振興課	主 査	佐 野 暢 彦
	楳法華支所地域振興課	課 長	岩 井 丈
	楳法華支所地域振興課	主 査	西 川 裕 志
	南茅部支所地域振興課	課 長	村 田 剛
	南茅部支所地域振興課	主 査	大 住 洋 之
オブザーバー ほか	企画部計画推進室交通政策課	課 長	横 山 敬 一
	企画部計画推進室交通政策課	主 査	渡 辺 大 輝
	企画部計画推進室交通政策課	主任主事	沼 田 伸之輔
	企画部計画推進室計画調整課	主 査	山 口 敬 介
	企画部計画推進室計画調整課	主任主事	上 戸 泰 裕

令和4年度第1回東部地域まちづくり懇談会 概要

◆ 東部地域における路線バスの現状について（函館バス株）

- ・ 特に「古部～楳法華支所前～日ノ浜団地～恵山御崎」間は、1日の利用者が15人以下の維持困難路線
- ・ 他の路線についても1日あたり50人以下で、赤字のため長期的に維持することは困難

◆ 検討の方向性について（函館市）

- ・ 現在の路線バスが果たす役割を継承し、自家用車を利用できない状況にある地域住民が取り残されないための公共交通手段の確保
- ・ 輸送人数の少ない地域においては、大型車両にかかわらず、小型車両を活用した柔軟な経路・ダイヤの設定
- ・ 利用者にとって過重な負担とならない料金設定と、運行経費の節減に努め、かつ持続可能な公共交通網の構築

◆ 主な意見

別途、企画部から説明

令和 4 年度第 2 回 函館市東部地域まちづくり懇談会
「東部地域公共交通に関わるこれまでの取り組みについて」

企画部計画推進室交通政策課

市では、地域公共交通計画の策定に向け、各種調査の結果等のもとより、地域にお住まいの皆様のご意見を伺い、今後の東部地域に適した地域公共交通のあり方を検討することとしております。

こうした中、昨年 10 月 7 日に開催されました、令和 4 年度第 1 回函館市東部地域まちづくり懇談会において、本市公共交通の概要や運行事業者の置かれた厳しい状況、また、東部地域における路線バス運行の現状についてお伝えし、御意見を伺いました。

また、その後、東部地域の皆様からワークショップ形式で御意見をお伺いしましたので、その状況について御報告いたします。

- 1 「令和 4 年度第 1 回函館市東部地域まちづくり懇談会」について
各地域を代表する皆様からは、利用者数が減少していることから、廃止・減便等の考えが出てくることはある程度理解できるものの、地域には路線バスを必要としている方がいることから、経費削減や効率化による路線バスの維持または地域福祉バス等の活用を含めた代替手段が必要である、という趣旨の御意見をいただくなど、その内容は下記のとおりとなっております。

【 内 容 】

- ・ 小型車両やハイブリッド車両の活用等による経費節減を図るべき
- ・ 高齢者が利用しやすいよう、バスの低床化を検討してほしい
- ・ 人数は少ないながらも路線バスに生活を支えられている方もいるので、便数の減少はやむを得ないかもしれないが、何とか運行を継続してほしい
- ・ 高校生が通学に利用するため、路線バスの維持または代替手段の導入が必須
- ・ 自宅からバス停までの距離が長い方もおり、高齢者にとって利用しづらい
- ・ 路線バスの低価格化または無料化による利用促進を図ってはどうか

か

- ・地域福祉バスについて，より柔軟な運用による利便性の向上を目指すべき
- ・自宅から目的地まで自由に利用できる新たな交通を導入
- ・市で10人乗り程度の車両を保有し，町会の行事等に町会が車両を借用して送迎サービス等を提供できる仕組みを導入してほしい
- ・地域外の人が路線バスを使ってでも来たくなくなるような地域づくりが必要

2. 「東部地域における住民とのワークショップ」について

昨年10月から12月にかけて，東部地域にお住まいの方などを対象に，各地域2回ずつワークショップ形式の懇談会を開催しました。

なお，開催にあたっては，函館市地域公共交通協議会の会長を務める，北海道教育大学函館校の奥平准教授とその指導学生も参画し，参加者と意見を交わしています。



[ワークショップの様子]

地域の参加者としては、町会関係者、民生児童委員、小中学校教頭など、公共交通を必要としている方たちの現状を理解している方を中心に、南茅部高校の生徒、椴法華小学校在校生の保護者など、現に公共交通を必要としている（あるいは近い将来に必要とする）方にも御参加いただき、貴重な御意見をお聞きすることができました。

各回の開催状況は下記のとおりです。

(1) 第1回ワークショップ

【開催日時】

- 戸井地区：10月29日(土) 戸井支所 (8名参加)
恵山地区：10月23日(日) 恵山コミュニティセンター
(10名参加)
椴法華地区：11月16日(水) 椴法華総合センター (11名参加)
南茅部地区：11月 2日(水) 南茅部総合センター (12名参加)

【目的】

東部地域住民の日常生活における移動手段および路線バス利用状況について、統計等の数字では把握できない情報を、地域住民から直接確認する。

【ワークショップテーマ】

- ①ワークショップ参加者の日常的な移動手段について
- ②地域住民が路線バスを利用するのは、どのような場面(行先、時間帯等)か

【内容】

○4 地域共通意見

- ・ワークショップ出席者を始めとして、現役世代の主な移動手段は自家用車で、路線バスはほとんど利用していない。
- ・主に高校生が通学のために路線バスを利用するので、地域にとって必要不可欠な移動手段だが、運行時間帯や運賃の面で利用しづらいと感じることも多い。部活動への参加に支障がある例もある。

- ・日用品の購入は、移動販売車の利用により、自家用車を利用しない高齢者等もある程度対応できているが、生鮮食品の購入や、通院の際には移動手段が必要である。
- ・日中時間帯の利用が少ないことは分かっており、小型化や予約型運行による経費節減が必要と感じる。

○地域別意見

- ・地域内を細かく移動する移動手段が必要ではないか。(戸井)
- ・恵山支所や日ノ浜団地バス停までの路線バスは必要と考えるが、恵山御崎までの路線維持は検討が必要。(恵山)
- ・日ノ浜団地－椴法華支所間の路線バスを廃止し、タクシー車両での乗合いの方が良い。(椴法華)
- ・(主に元村町方面で)家からバス停までが遠い。(椴法華)
- ・休日のレジャー等に旧市内方面へ向かうための移動手段を維持してほしい。(南茅部)
- ・運行本数を増やすことで利便性を向上させ、利用促進に努めるべき。(南茅部)
- ・日ノ浜団地バス停の待合小屋の改善を希望。(椴法華)
- ・夜に湯川方面から帰るための予約制バスを希望。(戸井)

(2) 第2回ワークショップ

【開催日時】

- 戸井地区：12月17日(土) 戸井支所 (9名参加)
- 恵山地区：12月25日(日) 恵山コミュニティセンター (8名参加)
- 椴法華地区：12月18日(日) 椴法華総合センター (10名参加)
- 南茅部地区：12月16日(金) 南茅部総合センター (9名参加)

【目的】

第1回ワークショップで確認した、各地域における移動の実態や公共交通の需要を基に、今後、路線バス以外の選択肢も含め、どのような交通体系が各地域に必要とされているのか、地域住民とともに考える。

【 ワークショップテーマ 】

現在の交通で不便な点等を改善するためには、どのような交通体系が望ましいか

【 内 容 】

○ 4 地域共通意見

- ・利用の少ない時間帯については、路線バスを廃止し、予約型運行のデマンド交通が良い。この時、乗り降りできる地点や運行時間帯などができるだけ自由で、随時利用できることが望ましい。
- ・高校生の通学を考え、早朝便と、授業終了後および部活動終了後の各時間帯に通学用路線バスが必要。
- ・自家用有償旅客運送(※)の活用も含め、小回りが利く小型車両を活用し、ドアtoドアの移動手段を整備することで、高齢者が外出しやすくなり、生活の質が向上する。

○ 地域別意見

- ・地域内の路線バス停留所を数カ所に限定し、バスの停車回数を減らすとともに、現在のバス路線より短時間で通行可能なバイパスを通ることで、函館駅方面との所要時間を短縮する。自宅周辺からバス停までの移動のため、地域内で走るデマンド交通を運行し、自宅からバス停までの距離の問題も解消する。

(恵山・楳法華・南茅部)

- ・近所の人に送迎を協力してもらおうケースでも、都度、簡単な御礼を渡したり、遠慮があつて頻繁には頼みづらい状況があるので、地域の定年退職者等で自家用有償旅客運送を行えば、一定の対価を支払うことで、遠慮なくお願いできる。

(戸井・恵山・楳法華)

- ・地域内の小さな交通については、月額制が利用しやすい。

(南茅部)

- ・車内でカラオケができるバスなど、移動手段でありつつ、乗ることそのものが目的になり得るバスの運行による利用促

進を図る。(戸井)

- ・地域内交通にグリーンスローモビリティを活用(楳法華)

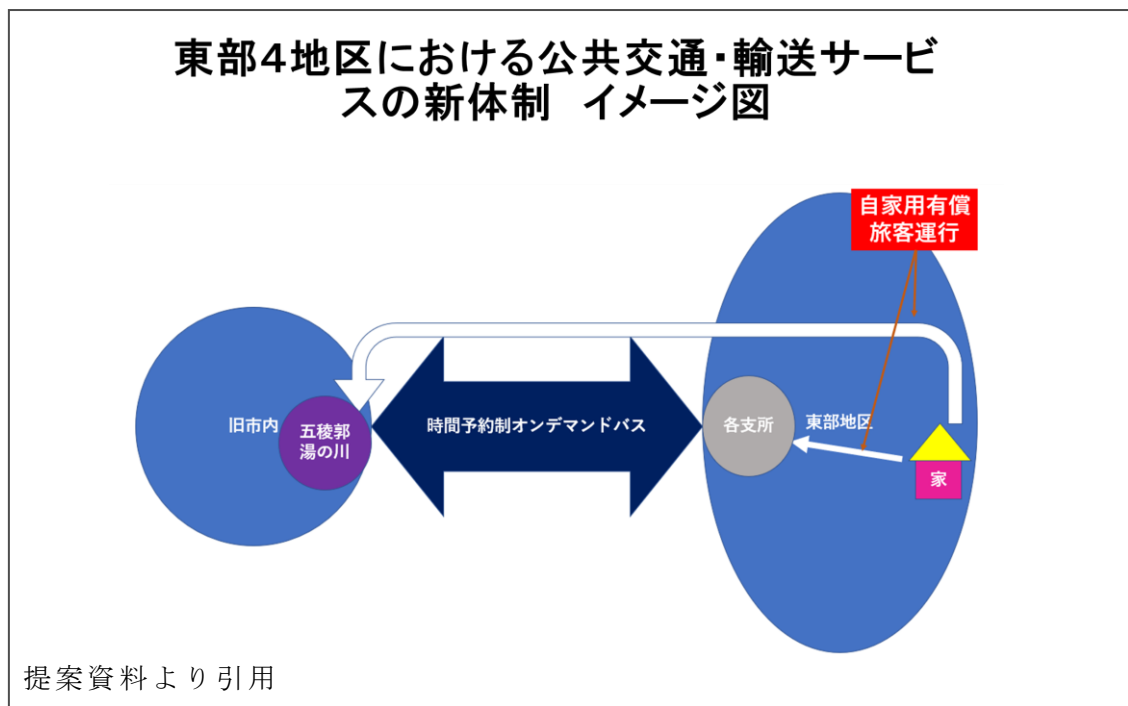
3. 北海道教育大学函館校学生による提案について

令和5年2月7日，ワークショップに参加した学生による，東部地域における公共交通のあり方についての提案がありました。

提案の柱として，

- ①地域住民主導型の自家用有償旅客運送による各地域内交通の充実
- ②路線バスのオンデマンド化による各地域と湯川・五稜郭方面へのアクセス確保

が挙げられており，各地域から湯川・五稜郭方面へのアクセスはバス車両（需要量を見極め，小型化も検討）を用い，各地域内のバス停車箇所を限定することで，所要時間の短縮（停車バス停の減，バイパスの通行）を図ることで利便性の向上を目指すこととしています。そして，その限定されたバス乗降場所と自宅等との移動を含む，地域内での移動手段確保のため，地域住民が運転を担う自家用有償旅客運送による移動サービスを導入し，公共交通の運転手不足問題を踏まえ，安定的に持続可能なサービス提供を目指すことが提案されています。



これは，地域住民からの運行時間帯やバス停位置に対する「利用し

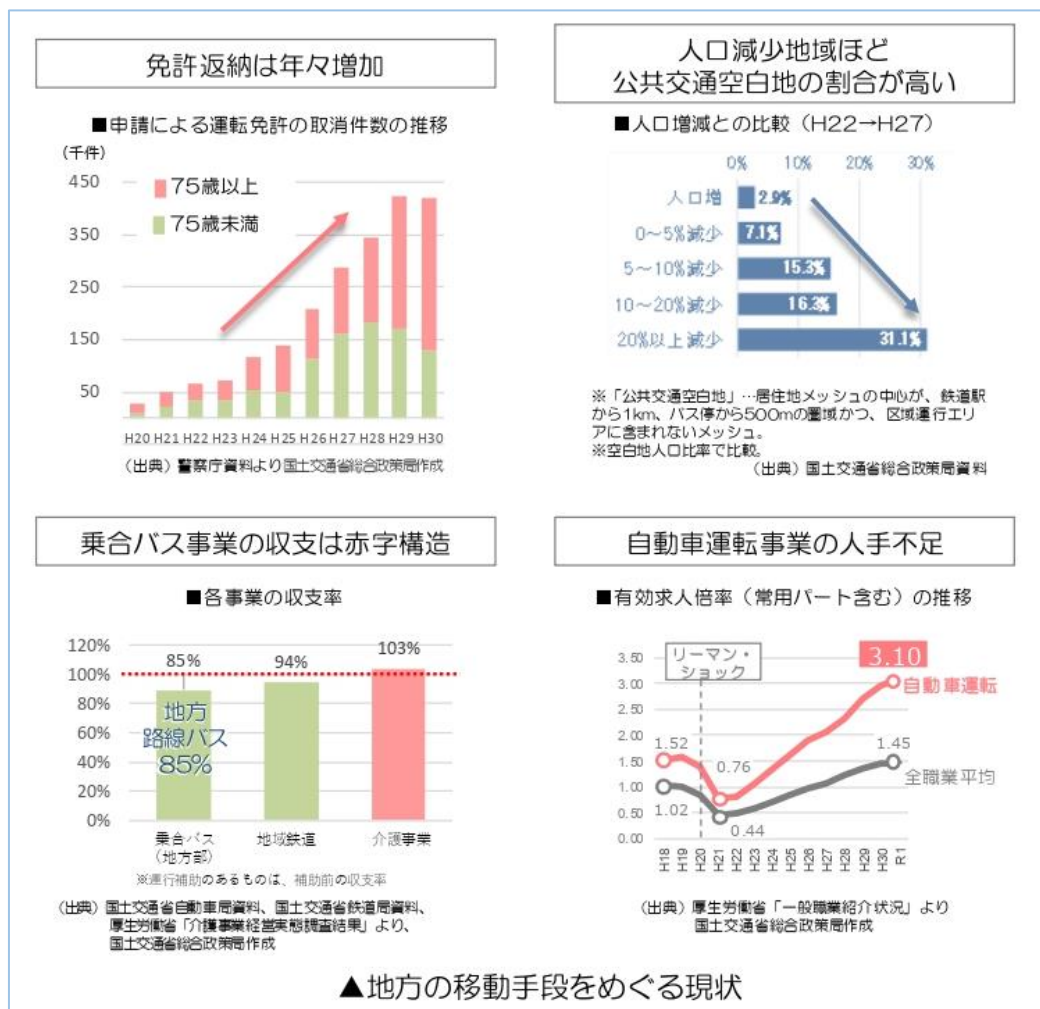
づらい」との声や，高校生等の「通学に必要な移動手段を確保したい」という意見を踏まえ，他都市の事例等を調べつつ，彼らの導いた結論に基づく提案として，今後の市および函館市地域公共交通協議会の検討において，参考といたします。

4. 今後について

市では，令和5年度中の「函館市地域公共交通計画」策定を目指しており，今月末には，函館市地域公共交通協議会が実施している，計画策定に向けた調査事業の調査結果が協議会に報告される予定となっています。

今回，東部地域まちづくり懇談会やワークショップを通じて，地域の皆様からお聞きしたり，意見交換した内容や，それらを踏まえた学生からの提案は，今後の協議会での議論に活用し，東部地域における公共交通のあり方を検討してまいります。

地域公共交通計画とは？



地域の移動手段を確保するため、
地域の実情に応じた「地域公共交通計画」を作成することが必要



▲地域旅客運送サービスのイメージ

路線定期型交通 … 利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する ⇒ 乗客ゼロでも運行する

デマンド交通 … 予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。 ⇒ 乗客がいなければ運行しない

デマンド交通の分類について

デマンド交通は、その運行方式やダイヤ、使用する車両、予約方法により、色々な形に分類されるが、中でも特に重要な項目である運行ダイヤと運行方式について、分類は以下のとおりとなる。

なお、運行ダイヤは①→③、運行方式はA→Dとなるにつれて、利便性が向上するとともに、運行経費や必要人員などが多くなる傾向にある。




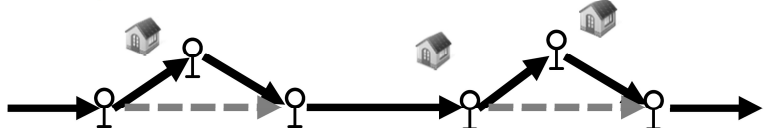
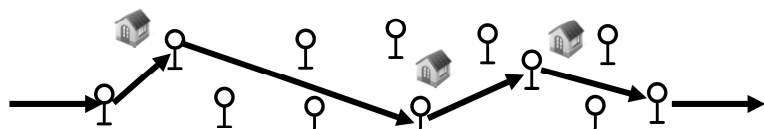
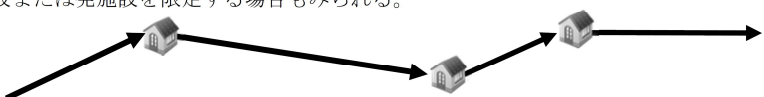
また、その地域の特性により、③とDの方式が最適と言えない例もあり、各地域の実情をよく鑑みて方式を検討する必要がある。

【運行ダイヤからみた分類】

- ① 固定ダイヤ型 … 予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
- ② 基本ダイヤ型 … 運行の頻度とバス停等における概ね発着時刻のみが設定されており、予約に応じて運行
- ③ 非固定ダイヤ型 … 運行時間内であれば、需要に応じて随時運行

【運行方式からみた分類】

乗降できる地点、経路の選択方法により、大きく4つに分類される。

	運行方式の特徴 (イメージ) [ 自宅  バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミートिंगポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
(交通空白地有償運送)

実施団体数：
市町村が運送主体 (489団体)
NPO法人等が運送主体 (181団体)
※全国1,741市町村の内572市町村で実施
(令和4年3月31日時点)



身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
(福祉有償運送)

実施団体数：
市町村が運送主体 (101団体)
NPO法人等が運送主体 (2,369団体)
(令和4年3月31日時点)



※平成27年4月より、事務権限（登録、指導・監督）の市町村長等への移譲（手上げ方式）を開始。
平成31年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域の関係者（※）により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの協議
※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等
- ③ 必要な安全体制の確保（運行管理・整備管理の責任者を選任等）

有効期間

2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）
※事業者協力型自家用有償旅客運送は5年

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。