

令和 4 年（2022 年） 2 月 1 8 日

函館市生活交通協議会 委員各位

函館市生活交通協議会
会長 奥平 理

函館市地域公共交通網形成計画の中間評価について

標記の件について、函館市では、まちづくり、観光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を理念として、平成 27 年 11 月に「函館市地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）を、平成 31 年 3 月に網形成計画の具体的な事業の内容を示す「再編実施計画」を策定し、これまで交通事業者とともに、各種施策に取り組んできたところです。

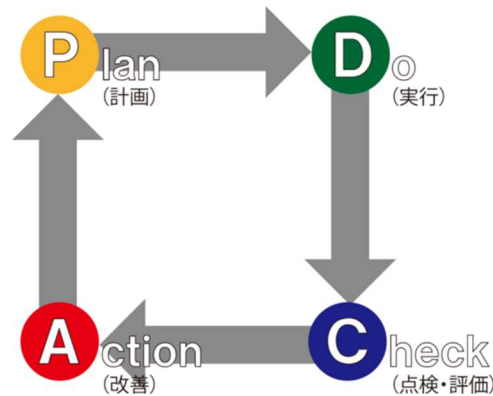
網形成計画では、P D C A サイクルに従い、協議会において計画の進捗確認と検証・評価を行うこととしており、この度、策定から 6 年経過し、中期的な計画の進捗確認と検証・評価を行い、必要に応じた施策の見直しを検討していくため、別添「函館市地域公共交通網形成計画の中間評価（案）」により中間評価を行うこととします。

（函館市生活交通協議会事務局 担当 上田・沼田）

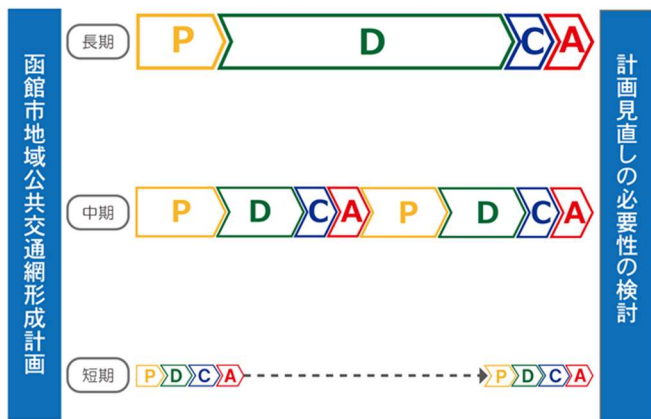
函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価＜中間評価＞・概要版

■ 進捗確認と検証・評価の趣旨

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(長期・中期・短期)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おり、今回は、事業開始から6年目の中期的なPDCAにより、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、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】

■ 実施施策の進捗状況(H27.11～R3.4)

実施施策の項目	主な取組内容
(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	調査事業の実施により、段階的なバス路線網再編に向けた検討を進め、美原エリアゾーンバスシステムの導入を登載した再編実施計画の策定(H31.3)、新系統番号の導入(H31.4)
イ 交通結節機能の強化	調査事業の実施、関係機関からのヒアリング・協議などを進め、美原地区路線バス乗降場の整備・供用開始(R3.4)、バス停留所の名称変更の実施(R3.4)、バス停留所の集約検討
ウ 乗継ぎ利便性の向上	調査事業の実施、交通系ICカードシステムの導入(H29.3)
エ 待合環境の改善	市電停留場の整備、バスロケーションシステムの更新、GoogleMap検索対応
オ 目的に応じたダイヤの設定	ミッドナイトバスの運行、通勤・通学便の運行
カ 利用しやすい料金体系の導入	調査事業の実施
キ 低床車両導入の促進	ノンステップバスの導入(R2末導入率76.5%↑9.7%)、低床電車の導入
ク 快適な走行環境の整備	道路整備の実施
(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	調査事業の実施、地域審議会での説明
(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	新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の運行、交通系ICカードシステムの導入(再掲H29.3)
(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	出前講座メニューの開設、バス乗り方教室の開催
イ ノーマイカーデーの推進	市民ノーマイカーデー(R3～スマートムーブデー)の継続実施
ウ イベント開催や企画切符の販売	「バス冒険キング」等イベント開催、企画切符「はこだて旅するパスポート」等の販売、DohNa!!開始(R2.1)

■ 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**
【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%)
【目標(H36)】路線バス利用者数の減少率 ≤ 人口減少率
【R2】 **路線バス利用者数の減少率(24.40%)>人口減少率(15.16%)**
- (2) **指標2 乗合バス事業収支率**
【基準年(H26)】74.4%
【目標(H36)】81.8%
【R2】 **57.6%**
- (3) **指標3 整備後の交通拠点利用者数(亀田支所前)※ゾーンバスシステム導入前**
【基準年(H24)】1,020人/日
【目標(H36)】1,122人/日
【R3】 **1,193人/日※nimocaデータ**
- (4) **指標4 乗車カード利用率**
【基準年(H26)】59.0%
【目標(H36)】64.9%
【R2】 **78.9%**
- (5) **指標5 利用者の満足度①**
市民アンケート未実施のため未集計
- (6) **指標6 利用者の満足度②**
市民アンケート未実施のため未集計
- (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**
【現状(H26)】3回
【目標(H36)】12回
【R2】 **1回**

■ 全体の考察

本計画において設定した13項目24の実施施策のうち、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、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、協議会およびワーキンググループ会議での協議を経て、段階的に事業を進めており、令和4年度には、交通拠点を活用した美原エリアゾーンバスシステムの導入を予定するなど、今後も状況を見極めた施策の実施に向け、慎重に協議を進め、事業を実施していく必要があります。

また、本計画において、施策が完了したものとして、系統番号の見直し、交通拠点の整備(美原のみ)、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5つが挙げられますが、わかりやすい路線網と誰もが利用しやすい公共交通のため、交通拠点のさらなる活用をはじめ、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、各事業者によるノンステップバスおよび低床電車の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、今後、バス路線網の再編と併せた施策の推進に努め、さらにコロナ禍の影響を大きく受けた、路線バス利用者数や乗合バス事業収支率の数値目標に対する現状を踏まえた分析を行い、公共交通維持に向けた施策の見直しを検討する必要があります。

■ **未実施施策**
【バスレーンの導入】
【公共車両優先システム(PTPS)の導入】
【デマンド方式の導入】
【マップの作成】

函館市地域公共交通網形成計画の中間評価
(案)

函館市生活交通協議会

2022年2月

函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価＜中間評価＞

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	20
5	全体の考察	30

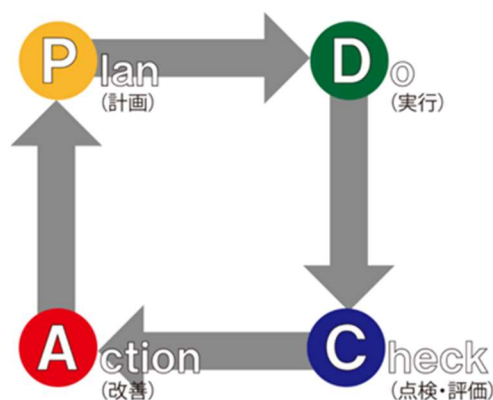
1 函館市地域公共交通網形成計画の進捗確認と中間評価の趣旨

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（以下、「網形成計画」という。）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。

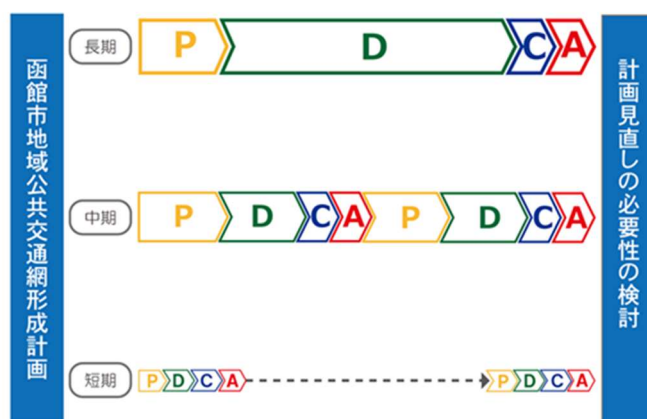
また、平成30年度には、函館市生活交通協議会におけるバス路線網の再編案に基づき、網形成計画の具体的な実施施策を示した再編実施計画を策定し、美原地区路線バス乗降場の整備等を進め、急激な変更により利用者の混乱を招かないよう、段階的に路線再編を進めているところです。

網形成計画では、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し、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。平成29年度の2年目の短期評価においては、約8割の施策に着手し、計画の順調な進捗とバス路線網の再編を慎重に進めていく旨を確認しており、このたび、再編実施計画の最終年度を迎え、計画期間の中間で評価・見直しを行う中期的なPDCAを実施することにより、実施施策の進捗状況の把握および評価指標に基づく取組みの評価・検討を行い、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。

なお、評価は最終年度にも行うこととし、その結果を今後の計画に反映させることとしております。



【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

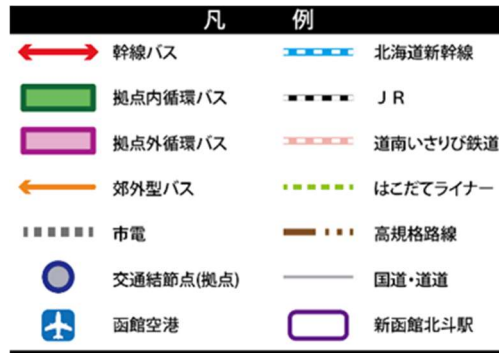
(3)
交通機関相互の連携強化

(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



● 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 ● 系統番号の見直し
- 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)

平成28年5月 函館市地域公共交通再編調査報告書
(3幹線10支線のバス路線再編案の検討)
ワーキンググループ会議で協議(3回開催)

■ 段階的なバス路線網再編に向けた検討(協議会)

ワーキンググループ会議および生活交通協議会(各1回開催)での協議により、バス路線網の急激な変更による混乱を招かないよう、再編を段階的におこなうこととした

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

■ シミュレーション結果の報告

シミュレーション結果を踏まえて協議会で協議し、収支採算性の向上が見込まれる地域における、部分的なゾーンバスシステムの導入により、バス路線の再編を行うこととした

平成30(2018)年度

■ 再編実施計画の策定

ワーキンググループ会議および生活交通協議会での協議を経て策定

令和元(2019)年度

■ 新規路線の設定

令和2(2020)年度

■ ゾーンバスシステム導入に向け、具体的な路線について検討

【系統番号の見直し】

平成 28 (2016) 年度

■ 系統法則性の整理(協議会)

第4回生活交通協議会において、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

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(株)において協議を実施

平成 30 (2018) 年度

■ 系統法則性の整理(協議会)

平成28年度に整理した系統法則性を踏まえ、函館バス(株)において協議を実施

- ① 第1回ワーキンググループ会議で、方面別に2桁の系統番号を附番するなど事業者案を報告
- ② 第2回ワーキンググループ会議で、郊外路線の3桁や循環路線のピクトグラム表示など検討
- ③ 第3回ワーキンググループ会議で、観光路線を1桁とし、全ての系統に付番することとした
- ④ 第2回生活交通協議会で、系統番号の見直しについて承認

令和 元 (2019) 年度

■ 系統番号の見直し(事業者)

4月1日より方面ごとに系統番号を整理し、市民をはじめ、観光客にとってもわかりやすい番号へ見直し

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)

道路管理者(北海道)および北海道警察函館後面本部と計 5 回の協議を実施

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)

道路管理者(北海道)および北海道警察函館方面本部と計 3 回の協議を実施

平成 30 (2018) 年度

■ 美原地区路線バス乗降場 基本設計(市)

受注者：株式会社東鵬開発

履行期間：平成 30 年 6 月 28 日～平成 30 年 10 月 31 日

令和 元 (2019) 年度

■ 美原地区路線バス乗降場 実施設計(市)

受注者：株式会社東鵬開発

履行期間：令和元年 5 月 30 日～令和元年 10 月 31 日

令和 2 (2020) 年度

■ 美原地区路線バス乗降場 本工事施工(市)

受注者：森川組・富士サルベージ美原地区路線バス乗降場整備
工事共同企業体

工期：令和 2 年 6 月 10 日～令和 3 年 3 月 25 日

令和 3（2021）年度

■ 令和3年4月1日 美原地区路線バス乗降場供用開始

初年度は142本／日の乗り入れとし、令和5年4月までに徐々に増やし、約380本／日乗り入れを目指す

【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

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

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

平成30（2018）年度

■ 函館都市圏渋滞対策協議会との連携（協議会）

- 第6回函館都市圏渋滞対策協議会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

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 IC A S nimoca(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 IC A S nimoca(イカすニモカ)を平成 29 年 3 月 25 日から運用開始

平成 30 (2018) 年度

■ 交通系 IC カード IC A S nimoca(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(函館駅前には平成 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

平成 30 (2018) 年度

■ 市電停留場の整備(市)

- 整備箇所 函館アリーナ前 (LED 照明設置)

令和 元 (2019) 年度

■ 市電停留場の整備(市)

- 整備箇所 函館アリーナ前 (上屋および安全柵修繕)

令和 2 (2020) 年度

■ 路線バス停留所の整備(市・事業者)

- 整備箇所 美原地区路線バス乗降場
(供用開始令和 3 年 4 月 1 日)

■ 市電停留場の整備(市)

- 整備箇所 湯の川温泉

【情報発信の充実】

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。

令和 元 (2019) 年度

■ G o o g l e の路線検索への対応(事業者)

路線バスの運行情報を標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) へ対応させ、G o o g l e へ提供することで路線検索へ対応

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。

平成 30 (2018) 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、附属小・中学校や道立西高校への通学需要に合わせた路線およびダイヤの見直しを実施した。

令和 元 (2019) 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、道立稜北高校への通学需要に合わせた路線およびダイヤの見直しを実施した。

令和 2 (2020) 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、道立西高校への通学需要に合わせた路線およびダイヤの見直しを実施した。

【その他取り組み】

平成30(2018)年度

■ 望洋団地線運行開始（事業者ほか）

既存路線バスへのアクセスが困難であった、市道高松新湊線の沿線住民からの強い要望により、高齢者の買物需要等を満たす路線を新設した。

令和元(2019)年度

■ 望洋団地線の一部ダイヤ見直し（事業者ほか）

買物、通院や下校需要への対応を求める地域住民からの要望により、一部運行時刻等の見直しを実施した。

■ サイクリング・スキーバスの運行（事業者）

専用の固定具を装備した車両を用いて、自転車（夏季・江差町方面、大沼地区方面）やスキー（冬季・大沼地区方面）を安全に運搬可能な路線バスを運行した。

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)

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・年度末時点)
- 導入率 72.0%(年度末見込み)

平成 30 (2018) 年度

■ ノンステップバスの導入(事業者)

- 導入台数 3 台(中古車両含まず)
- 合計台数 166 台(乗合バス車両は215台・年度末時点)
- 導入率 77.2%(年度末見込み)

令和 元 (2019) 年度

■ ノンステップバスの導入(事業者)

- 導入台数 4 台(中古車両含まず)
- 合計台数 159 台(乗合バス車両は211台・年度末時点)
- 導入率 75.4%(年度末見込み)

令和 2 (2020) 年度

■ ノンステップバスの導入(事業者)

- 導入台数 なし
- 合計台数 152 台(乗合バス車両は200台・年度末時点)
- 導入率 76.0%(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～令和 2 (2020) 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～令和 2 (2020) 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

平成 30 (2019) 年度～令和 元 (2019) 年度

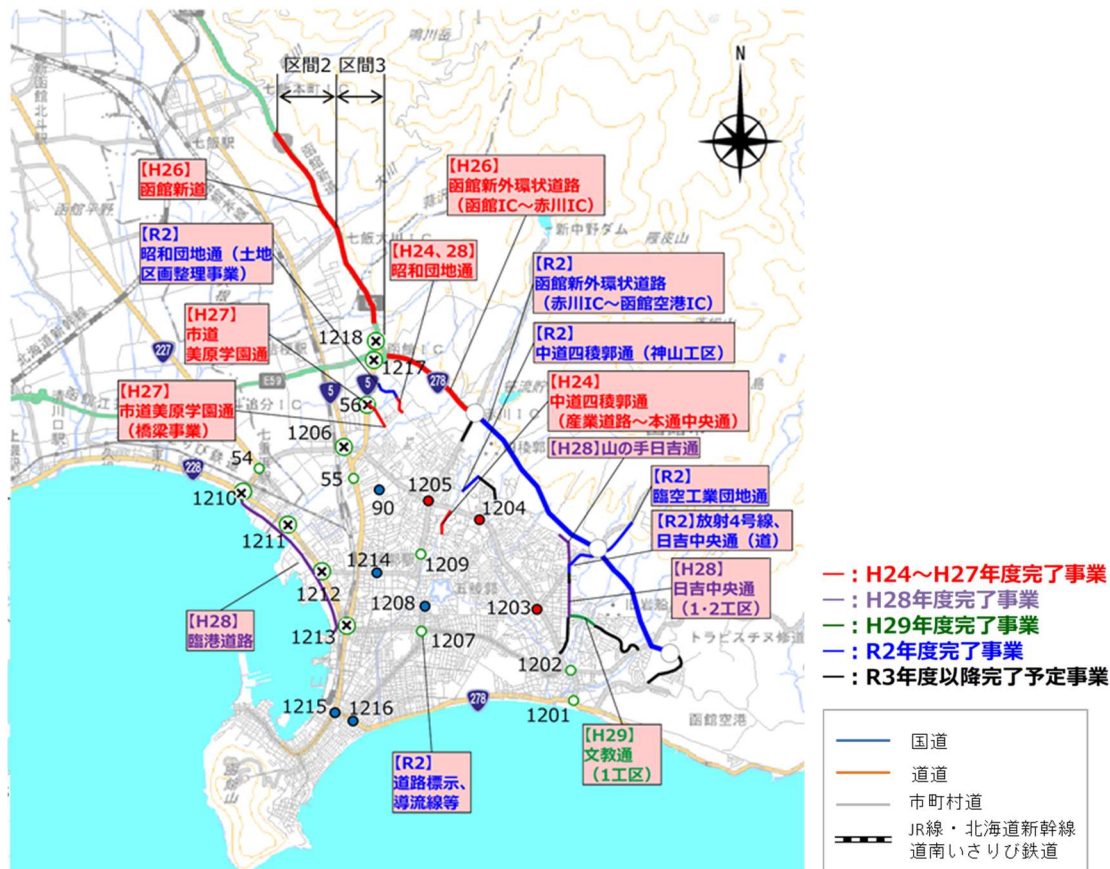
- 取組みなし

令和 2 (2020) 年度

■ 道路整備の実施

- 函館新外環状道路（赤川 I C～函館空港 I C）：完成
- 昭和団地通（中道四稜郭通～神山陣川線）：完成
- 中道四稜郭通：完成

＜参考＞令和２年度までの道路整備状況



出展：函館都市圏渋滞対策協議会

(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】

■ 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)

■ 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、楳法華、南茅部各地域審議会において説明

【デマンド方式の導入】

■ 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つ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

平成 28(2016)年度～令和 2(2020)年度

- 新函館北斗駅と市内拠点をつ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つ結ぶバス路線網の運行を実施

【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(再掲)(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(再掲)(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 IC A S nimoca(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 30(2018)年度

- 交通系 IC カード IC A S nimoca(イカすニモカ)による
定期券サービスの開始(再掲)(市・事業者)
 - 開始日 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。

平成 30 (2018) 年度～令和 2 (2020) 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1～2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～令和 2 (2020) 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

【参考】

・ 観光等案内情報端末の設置 (平成 25 年度)

J R 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。

※令和 3 年 3 月終了

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

- 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 参加者 253 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

- 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 参加者 326 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 参加者 599 人

平成 30 (2018) 年度

■ はこだてノーマイカーデー 2018 の実施

- 実施期間 平成 30 年 9 月 10 日 (月) ~ 9 月 16 日 (日) 7 日間
- 参加状況 参加者 1,315 人

令和 元 (2019) 年度

■ はこだてノーマイカーデー 2019 の実施

- 実施期間 令和元年 9 月 9 日 (月) ~ 9 月 15 日 (日) 7 日間
- 参加状況 参加者 1,462 人

令和 2 (2020) 年度

■ 取組なし

※新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ノーマイカーデーの実施を見合わせ

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」「はこだて旅するパスポート」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

人気ロックバンド「GLAY」のライブ開催に合わせ、オリジナルデザインの限定1日乗車券を販売

○ 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」「はこだて旅するパスポート」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

○ 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」「はこだて旅するパスポート」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、バスフェスティバル等を実施

人気ロックバンド「GLAY」のライブ開催に合わせ、オリジナルデザインの限定1日乗車券を販売

○ 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
- ・ 第1回バスフェスティバル：平成29年10月13日

平成30(2018)年度

■ イベント開催・企画切符の販売(事業者ほか)

訪日外国人旅行者向け周遊パス「北海道バジェットパス」へ参画
「バス冒険キング」「はこだて旅するパスポート」の販売、バスの日、
鉄道の日等を実施

人気ロックバンド「GLAY」のライブ開催に合わせ、オリジナル
デザインの限定1日乗車券を販売

○ 実施期間(日)

- ・ バス冒険キング：夏・冬休み期間中
- ・ バスの日：平成30年9月20日
- ・ 鉄道の日：平成30年10月14日

令和元(2019)年度

■ イベント開催・企画切符の販売(事業者ほか)

道南地域のバス・鉄道・市電・フェリー事業者11者が連携し、
WEB上で購入・利用可能なスマホ周遊券のサービス開始

訪日外国人に対応した英語版カンパス(函館バス専用1日乗車券)
の販売開始

24時間制カンパスの販売開始

「バス冒険キング」「道南旅するパスポート」の販売、バスの日、鉄
道の日等を実施

人気ロックバンド「GLAY」のライブ開催に合わせ、オリジナル
デザインの限定1日乗車券を販売

新たにnimoca決済を導入した商業施設と連携し、nimoca利用によ
るポイントプレゼントキャンペーンを実施

○ 実施期間(日)

- ・ バス冒険キング：夏・冬休み期間中
- ・ バスの日：令和元年9月20日
- ・ 鉄道の日：令和元年10月14日
- ・ 第2回バスフェスティバル：令和元年10月26日

令和2(2020)年度

■ バスの日、鉄道の日を実施(新型コロナウイルス感染拡大防止の
観点から、各種取り組みについて縮小または見合わせた。)

- ・ バスの日：令和2年9月16日
- ・ 鉄道の日：令和2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×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×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%**)

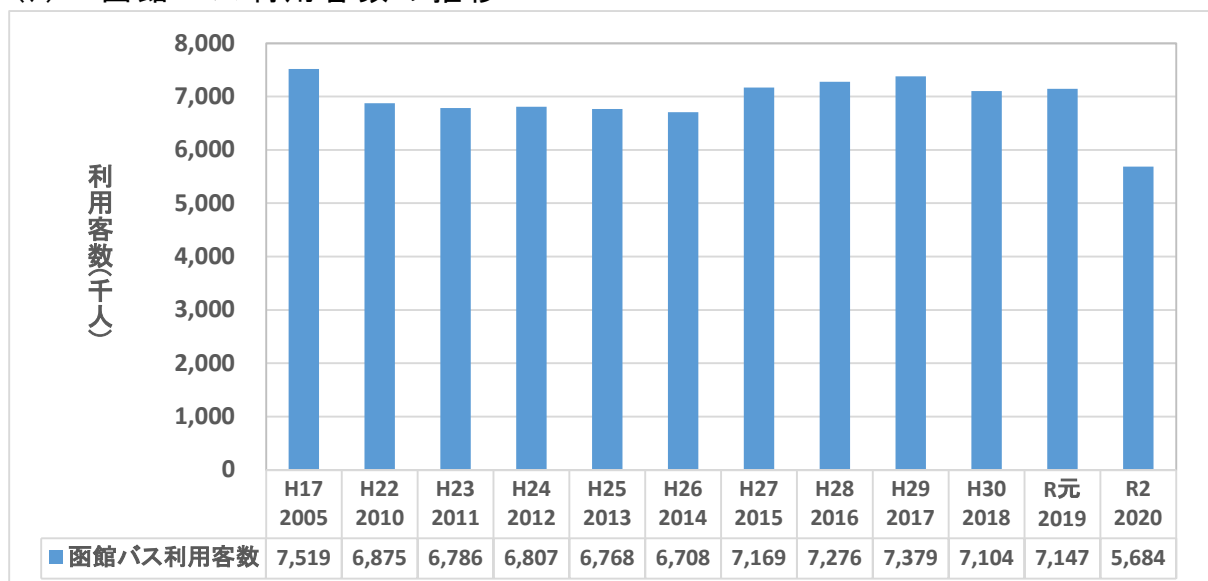
【R2】

路線バス利用者数の減少率(**24.40%**) > 人口減少率(**15.16%**)

※ 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、R2の数値を算定するにあたって、【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。

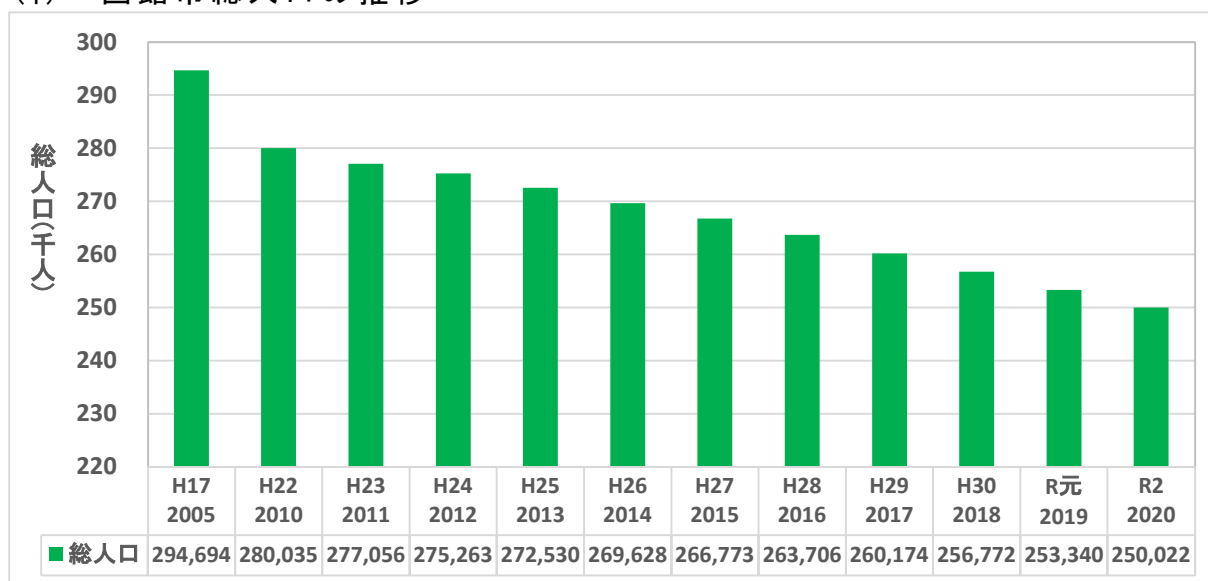
(7) 函館バス利用客数の推移



※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、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、利用者数が激減したことから、平成22年度と比較し大きく減少していますが、感染症の影響がほとんどなかった令和元年度までは、人口減少率に比して利用者数の減少率は低く抑えられており、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可能と考えられます。

また、平成27年度以降、路線バスの利用者数は増加傾向となっており、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

の好調や、北海道新幹線の開業等により観光客の増加が影響しているものと考えられます。

しかし、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動需要の減少などもあり、今後も厳しい状況が続くことが懸念されることから、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

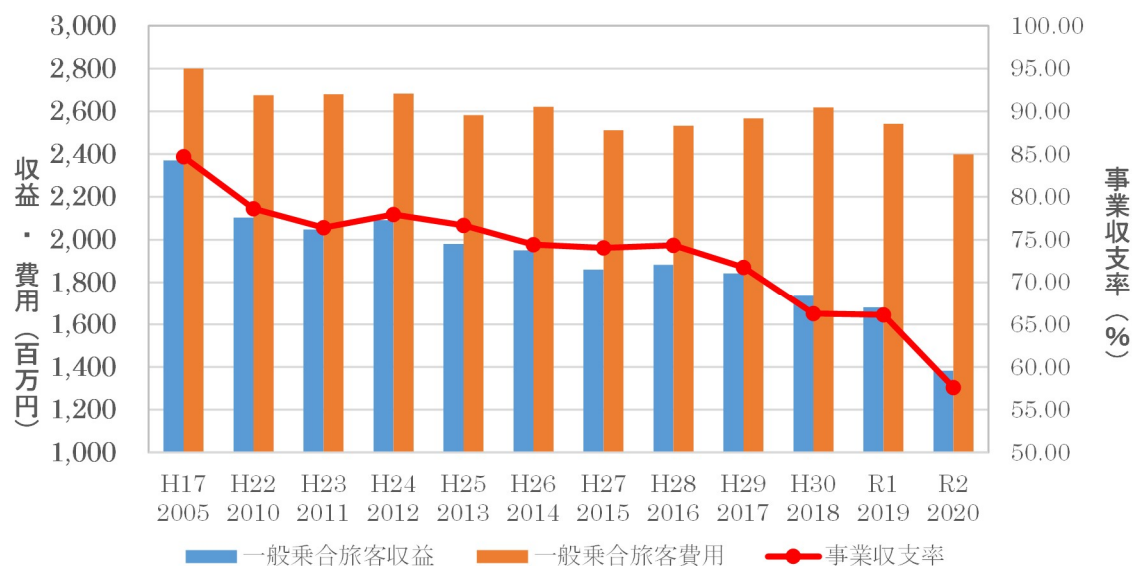
ア 網計画設定内容

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

【基準年(H26)】	74.4%
▼	
【R2】	57.6%

(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：R2はR元.10.1～R2.9.30）

資料：函館バス株式会社

ウ 考察

基準年とした平成２６年度以降、漸減しており、新型コロナウイルス感染症の影響が色濃くなった直近の令和２年度は５７．６％へと激減した。費用については、ＩＣカードシステムの導入（平成２９年３月）経費を計上することと、移行期間として令和元年度末まで磁気カードシステムも並行して運用することから、この間の目標達成は難しいと見込んでいたものの、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、事業収支率の向上を目指していたところ、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動需要の減少が非常に大きいことから、今後はアフターコロナにおける新たな生活様態に対応すべく、更なる効率化を図る必要があります。

(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

【基準年(H24)】	五稜郭周辺	2,365人／日
	美原周辺	1,020人／日
	湯川周辺	753人／日
(※平成24年10月 OD データより集計)		

【R3】	五稜郭周辺	2,204人／日
	美原周辺	1,193人／日
	湯川周辺	640人／日
(※令和3年9月 nimoca データより集計)		

【参考】	美原周辺のうち、乗降場利用	585人／日
(※令和3年9月16日 現地集計)		

ウ 考察

令和3年4月の交通拠点整備が完了した美原地区の平均利用者数では目標に達しており、今後、令和4年度に美原地区でゾーンバスシステムが導入され、令和5年度に向けて乗降場へのバス停の集約が進むことで、更なる乗り継ぎ利便性が向上し、利用者の増加に繋がることが期待されます。

一方で、検討の結果、ゾーンバスの導入による効果が期待されないとして拠点整備を見送ることとなった五稜郭および湯川地区においては、利用者は減少しており、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動需要の減少の影響を受けているものと考えられますが、今後の利用者の動向を注視していく必要があります。

(4) 指標 4 乗車カード利用率

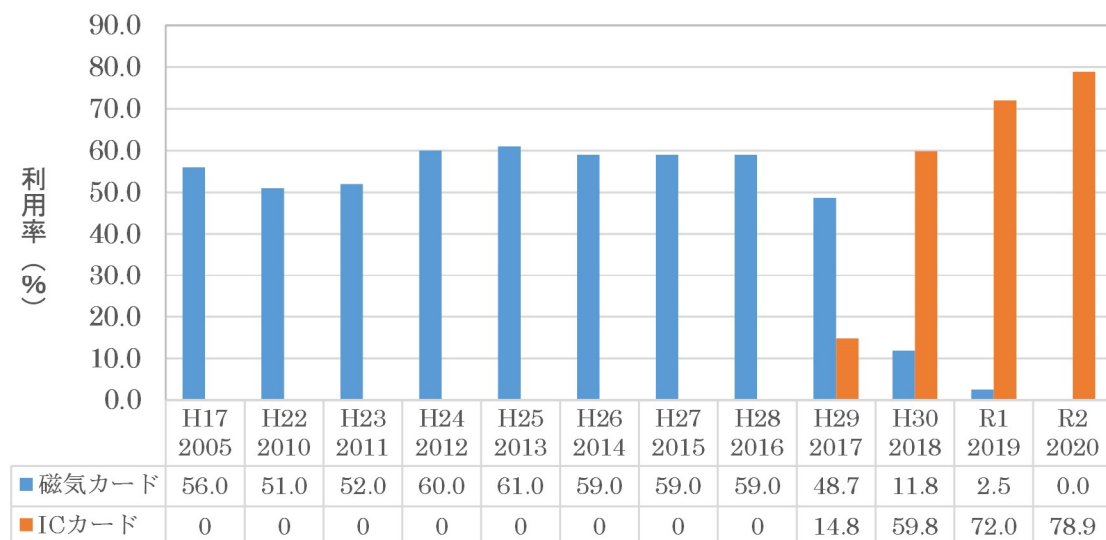
ア 網計画設定内容

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

【基準年(H26)】	59.0%
▼	
【R2】	78.9%

(7) 函館バス㈱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

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ICA Snimoca（イカすニモカ）の運用が始まった結果、基準年とした平成26年度の磁気カード利用率と比較し、令和2年度のICカード利用率は78.9%と大幅に増加しています。

(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

【基準年(H26)】	3 回／年
	
【R2】	1 回／年

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、令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、ほとんどの行事等が開催を見送られており、大勢の人が会議室等集まる出前講座も依頼が無かったことから、実施回数は、バス乗り方教室開催の 1 回となっています。

その一方で、年に 1 回の従前のノーマイカーデーを見直し、令和 3 年度からは毎月第一金曜日を「スマートムーブデー」として、新しい生活様式の中で、それぞれのライフスタイル・ビジネススタイルに応じて、「エコな移動」を実践するきっかけづくりとするなど、新たな取り組みも進めています。

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、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、協議会およびワーキンググループ会議での協議を経て、段階的に事業を進めており、令和4年度には、交通拠点を活用した美原エリアゾーンバスシステムの導入を予定するなど、今後も状況を見極めた施策の実施に向け、慎重に協議を進め、事業を実施していく必要があります。

また、本計画において、施策が完了したものとして、系統番号の見直し、交通拠点の整備（美原のみ）、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5つが挙げられますが、わかりやすい路線網と誰もが利用しやすい公共交通のため、交通拠点のさらなる活用をはじめ、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、各事業者によるノンステップバスおよび低床電車の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、バス路線網の再編と併せた施策の推進に努め、さらにコロナ禍の影響を大きく受けた、路線バス利用者数や乗合バス事業収支率の数値目標に対する現状を踏まえた分析を行い、公共交通維持に向けた施策の見直しを検討する必要があります。

■ 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。

函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価

＜中間（６年目）＞

２０２２年２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