

第4回 函館市都市計画マスタープラン市民懇話会 会議録

□日時 : 令和6年09月27日(金) 18:30~20:30

□場所 : 函館市役所 8階第2会議室

□出席者 : ■委員(9名)

奥平委員, 三橋委員, 辻委員, 阿知波委員, 渡部委員, 仙石委員, 小森谷委員,
高澤委員, 堀田委員

■事務局

小畑都市計画課長, 上田主査, 関主査, 茶野主査, 溪本技師, 梅村技師, 大柳主事

□傍聴者 : 一般傍聴者1名

□議事

○都市計画課 上田主査

それでは、本日はお忙しいところご出席いただき、誠にありがとうございます。定刻となりましたので、只今から第4回函館市都市計画マスタープラン市民懇話会を開会いたします。これより進行は奥平座長をお願いいたします。

○奥平座長

はい、皆さんこんばんは。今回はちょっと母がですね、倒れましてですね、急遽ご連絡を取られなくなりまして、皆様に大変ご心配とご迷惑をおかけしましたことを、まずはお詫び申し上げます。無事母親ももとに戻りましたので、ちょっとほっとしているところでございます。今日はまた新しい内容で議事を進めて参りたいと思いますので、皆様方、忌憚のないご意見をお聞かせいただければと思います。

それでは着座にて進めさせていただきます。今日はまず初めに、出席者の確認なんですけど、欠席者ゼロということで、全員でお話を進めさせていただきたいと思います。

次に本日、今日予定されている議論に入っていく前に、前回、第3回の懇話会の会議録を確認して参りたいと思います。皆様のお手元に会議録がございませうでしょうか。大丈夫でしょうか。はい。

事前に見ていただいたかと思いますが修正点などはございませうでしょうか。ある方は挙手をお願いいたします。ありませんか。はい、ありがとうございます。

では、修正がないということで、このまま進めさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、お手元に配布している資料に基づき会議の方を進めさせていただきます。前回の会議は、誰もが暮らしやすいまちの姿というテーマで議論を進めていただいたそうですが、私の方ではですね、欠席でですね、おりませんでした、議事録の方を確認した上でですね、ちょっと色々考えてみました。

まずですね、混在して住むということでの会議録があったかと思いますが、これは委員の皆さんがですね、まとまって住むのが良いということでお話が進んだということですが、市街地部分で公共交通による移動が容易であるということ、それから、また生活利便施設の周辺に住むという傾向がどうしても強くなるだろうということ、阿知波さんがですね、施設が整ったところに住むという、まとまって住みたいなご発言があったということで、そういうことも含めてですね、現行の都市マスタープランで、都市計画マスタープランで示している、商業業務拠点とか、あとは観光拠点に施設が集積している現状がございませう。で、拠点の整備と、それから施設の集約などは、暮らしやすさを追求する上では絶対必要な部分であり、また、市街地の中で、その拠点周辺への居住を進めていくのも、当然、これは集住という考え方から言うと適切なのかなと思います。

それから、東部地区はちょっと別格で別な場所なものですから、これ支所を拠点として、そこに住む人たちを居住してもらうというところが必要になってくるのかなというところですね。こういったところというのはですね、特に東部地区の場合にはですね、支所がその地域の中心になっているという場合が多いので、また、割と高台に支所があるということもありますので、津波等の対策もできるということも当然絡んでくるのかなと思います。

地域コミュニティのあり方っていうのはですね、言ってみれば、町会の話が中心になるかなと思います。町会というのは言ってみれば、その地域の最小のコミュニティというふうに考えることができるかと思うんですけども、町会がですね、機能しているかどうかということが、まず一つ大事な部分なのかなということを感じました。議論を拝見するとですね、やっぱり町会の機能がしっかりしてるところとしっかりしないところではですね、割と居住しやすさに差が出てくるというところがよく言われます。特に、ゴミの収集所みたいなものの整備というのはですね、町会単位でやるところが多いものですから、そうするとやっぱりどうしても住みやすさという点で言うんですけど、そういったところが重要になってくるのかなというふうに感じました。

また、多世代が、いろんな世代が交わって暮らすということですね、これが言ってみれば混住みたいな形になるのかなと思うんですけども、これ、自然に交流できる場があって初めてコミュニティの場が作られる。これはもう、皆さんも小さい頃を思い出していただければと思うんですけどもですね、小さい頃はですね、公園に行ってもですね、おじさんおばさんがたまに顔を出してきてですね、怒鳴られたりですね、そんなことすんなよみたいなことを言われるみたいな、まさにそのコミュニティかなと思うんですけど、そういった部分っていうのは、やっぱり一緒に暮らさないと絶対ありえないっていう部分になるのかなと思いますし、あと、現在ですね、亀田交流プラザとか、あと地域交流まちづくりセンター、それから総合センター、あとはコミュニティセンター各町ですね。こういったところが非常に重要になっているのかなと思います。こういった施設も一つの支所以外の核となっていく部分なのかなと思いますので、それが、やっぱり拠点にあることが必要なのかなということが、前回お話をされた部分であり、また、今回もこれ絡んでくる内容なのかなと思っています。

そういったところをですね、中心に、今日お話を進めて、次はお話を進めていくことになるわけなんですけれども、この後はですね、いよいよ本題の方に入っていきたいなと思います。

今日の議題なんですけれども、拠点間移動、拠点地域間移動と、それから公共交通のあり方、誰もが安心して移動できるまちづくりと称しまして、函館市における移動と交通について、皆様と議論をしていきたいと思っています。

では、事務局より資料の説明をお願いします。

○都市計画課 上田主査

はい。それでは、委員の皆様事前に配付しております、資料についてご説明させていただきます。同じものはスクリーンの方にも投影しております。まず、本日のテーマは、拠点地域間の移動と公共交通のあり方ということで、交通ネットワークの整備状況、公共交通の現状、自家用車の利用、その他の交通モードと、この4つについてご説明させていただきます。

本日の議題なんですけれども、拠点地域間の移動についてというところ、誰もが安心して移動できるまちのあり方について、この2点についてご議論いただきたいと思っております。

まず一つ目に、道路ネットワークについてですが、これは、商業・業務拠点、観光拠点同士は主要幹線道路で繋がっております。高規格道路である、新外環状線の各インターチェンジから主要幹線道路が伸びており、各拠点までネットワークが形成されている現状がございます。

続きまして、公共交通ネットワークですけれども、市内の公共交通ネットワークは、鉄道と市

電を交通機関軸とし、幹線道路には、おおむね、路線バスが運行しております。空港やフェリー等の各拠点、および、交通結節点に公共交通ネットワークが接続されており、移動を支えています。

次に、公共交通の利用者数でございますが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度に公共交通の利用者数が大幅に減少いたしました。2019年度以前は利用者数は横ばいの傾向でございました。2021年度以降は回復傾向であるものの、新型コロナウイルス感染症以前の水準には戻っておりません。

函館市における公共交通全般の傾向として、北海道新幹線の開通に合わせて利用者数が増加しております。2022年で止まっているんですけど、この次のデータがですね、まだ更新されておらずで、2023年はもう少し増加しているかもしれません。

続きまして、公共交通の課題でございます。令和5年度に実施した、都市マス見直しのためのアンケートでは、全体の72%が普段利用している交通手段を自動車と回答いたしました。公共交通機関を利用しない理由としましては、移動に時間がかかるが44.1%と最も高く、次点で運行本数、時間帯が悪いが38.0%、次が目的地まで行く路線がないが25.8%となっております。

次に、公共交通施策でございます。市民、観光客にとって利用しにくい、利便性の低いエリアがあること、高齢化による交通事業者の担い手不足が深刻化している、分かりやすい公共交通、効率的、利便性の追求、持続可能性の三つを基本方針に掲げております。交通結節点間を公共交通ネットワークで繋ぎ、交通需要や地理的特性に応じた交通モードを推進します。

続きまして、自家用車の利用実態でございます。函館市では通勤通学における公共交通の利用割合、交通手段分担率は、自動車が65.7%、次いで徒歩が12.2%と推移しております。公共交通網が発達している札幌市よりは、自動車に交通手段分担率が偏っておりますが、同規模の都市である旭川市や苫小牧市よりは、公共交通への分担率が高くなっております。函館市内の自動車保有登録台数は減少傾向にあります。

次に、公共交通利用促進の取り組みでございます。函館市では、それぞれのライフスタイル、ビジネススタイルに応じまして、温室効果ガスの排出を削減するエコな移動を実践するきっかけ作りとして、毎月第1金曜日を函館スマートムーブデーとし、年間を通して実施しております。

函館市が市民に対して、ノーマイカー移動、徒歩・自転車・公共交通を使った移動、エコドライブの推奨、テレワークを推奨しております。

続きまして、タクシーについてでございます。函館市内に営業所を置くタクシー事業者は15社ございまして、その他個人タクシー事業者も運行しております。函館市ではユニバーサルデザインタクシーの導入促進事業を継続して実施しており、高齢者や障がい者を初めとした、多様なタクシー利用者の利便性・安全性の向上を目的としております。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などの台数は74台、令和6年3月末時点で、うち福祉タクシー車両は41台となっております。

続きまして、自転車推進施策でございます。函館市では、JR函館駅前および市電電停付近の3ヶ所に駐輪場を整備しており、またシェアサイクルポートは2社、民間事業者が運営しております。また、国では自転車活用推進計画により、観光力強化、健康増進等を位置づけております。

最後にAIデマンド交通でございます。令和6年8月22日に実施された、函館市地域公共交通協議会でAIデマンド交通の実証実験に関する検討が行われ、公共交通の課題解決に向け取り組みを進めております。はこだて未来大学発のベンチャー企業、株式会社未来シェアのSAVSシステムを導入し、運行の効率化を図っております。説明は以上となります。

○奥平座長

はい。ありがとうございました。

ただいま事務局から交通に関する説明がございました。何かご質問がありませんでしょうか。何か聞きたいことがあれば、是非聞いていただければと思います。とりあえずよろしいでしょうか。はい。ありがとうございます。

それでは、この件についてですね、色々、議論をこれから進めていきたいと思います。で、方向性としてはですね、前回と今回で一つ繋がっているの、その部分を最初はやっていこうかなと思うんですけど、人口減少社会の対応とか、誰もが暮らしやすいまちとして、将来は各拠点周辺に集住すると、居住を進めていくよという議論があったと思います。これについて当然、拠点地域間の移動、それから誰もが安心して移動できるまちのあり方、こういったものですね。拠点周辺の地域との移動、それから拠点周辺からの移動、ですから、拠点周辺に入る方と出る方の移動が当然出てくるわけですけど、それについてですね、まちのあり方を考えていきたいなと思ってます。

で、あの拠点地域間の移動なんですけれども、皆さんどのような形態の移動を行っていますか。皆さん順番に聞いていいですか。どのような移動をしているのかっていう。主にですね。ちょっと聞いていきたいなと思います。それでは仙石さんからいきますか。

○仙石委員

主に自家用車。

○奥平座長

はい、自家用車。ありがとうございます。

○仙石委員

で、天気の良い日かつ涼しい日は自転車。で、あるいはこう、あまり、ごめんなさい、バスと市電は乗らない。市電はバル街の時に乗る。

○奥平座長

はい。

○仙石委員

なので基本自家用車で色々乗るんですけど、バスはちょっとあんまりごめんなさいね、乗ってないんです。はい。ていうのが正直なところでございました。はい。

○奥平座長

ありがとうございます。では、続きまして辻委員おねがいしていいですか。

○辻委員

はい。私はやっぱり自家用車ですね。バスは函館帰ってきてから一回も乗ったことないかもしれませんね。はい。市電も乗ったことないですね、多分。そのぐらい。自転車はちょっと会社から自宅までは、ちょっと自転車ではちょっと厳しいかなっていうところがあるので、基本的にはやっぱり自家用車っていう形です。

○奥平座長

はい。分かりました。渡部委員お願いします。

○渡部委員

はい、皆様お待ちかねの交通事業者ということでですね。ちょっと非常にプレッシャーがあるんですけども、ちょっと考えて参りました。それで、この函館の地域をこう見てみますと、拠点としてですね、まず函館は陸海空の拠点がこの函館にございます。しかもこれは、短距離で行ける距離にあるということがありまして、例えば空港からフェリーまでは約 13 キロくらい、車で行くと 25、6 分くらいでもう行ってしまうぐらいの距離です。ということで、それぞれの飛行機や船っていうのは、大量の人を呼んでくれますし、更にバス、タクシーについては、市内観光だったりとか、周辺地域のですね、アクセスに貢献をしているというのが現状なんだと思います。そこで

街の中の交通拠点、便利に、するためにはどうしたらいいかですが、一つは、公共交通が充実していることなんだろうという、手前味噌で大変恐縮なんですけれども、そこにですね、バスや電車の運行頻度が多くて、主要な交通拠点を結ぶ直線の路線を設けているということが利便性の向上が図られる、しかし、それをするためには、現在の函館の、バスの状況を考えてみますと、役割を決める必要があるんじゃないかなというふうに思っておりました。朝晩の相当量の移動需要がある大きな通りの幹線についてはバスが担う、後の生活をする道路の枝線については、多様な交通の資源を活用していただいて、利用を促すというようなことなのかなというふうに思っていました。また二つ目にはですね、やはりこの交通のハブの整備をすることかなというふうに思っていて、それは主要な交通拠点を結ぶハブを設置することによって、乗り換えがスムーズになったり、枝線の交通も含む異なる交通が連携することで、乗り換えの利便性が高まるんじゃないのかなというふうに思ってます。

昨年4月に亀田交流プラザに、バス単独でございますけれども、北部方面の拠点となるバスターミナルが出来上がりました。ここで現在各方面の乗り換えを行っております、非常に好評いただいているというところであります。また、他にもいくつかありますけど、もう一点だけ。

三つ目としては、インフラの整備も必要んじゃないかなって思います。自転車の専用道だとか歩道、こういったものを整備して交通拠点間の移動を自転車や歩道で行きやすくするというようなことなんじゃないのかなというふうに考えておりました。以上でございます。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。大変よく勉強されてきたなという内容でした。

ありがとうございます。では小森谷委員お願いします。

○小森谷委員

はい。私は、特定の場所に毎日通勤するっていうことがないので、やっぱり自家用車が多いかなっていうふうになってます。あとは、バスはどこを経由してどこに、行き先を書かれてもちょっと分からないので怖くて乗れないっていう状況が、函館に住んで18年経ちますけど、まだ、そんな状況です。路面電車は割と便利なので、割とこれは今後使っていきたいなと思ってます。西部地区に住んだら、割と歩くことが多くなったので、歩いて行けたりする圏内で生活とか仕事とかできたら、それはそれでいいのかななんて、最近思ったりしてます。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。堀田委員お願いします。

○堀田委員

はい。私自身も100%自家用車で普段生活しております。他の公共交通を使うタイミングとしては、今勤務している勤務先が西部地区の方にあるので、そこから、例えば、夜飲み会があるみたいな時は、なかなか自家用車使えないので、市電で駅前に行ったりですとか、五稜郭の方に行ったりはするんですけど、やっぱりその、五稜郭や駅前から自宅に帰ってなった時の交通手段がなかなかないので、そのタイミングでタクシーを結局使うことになるっていうところがあるので、やっぱり自宅との最後の移動というところが、結構ハードルが色々あるなというふうには感じています。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。高澤委員お願いします。

○高澤委員

はい。私は自家用車を持っていないので、普段は歩きか自転車を使っています。大学付近に住んでいるので、学校までの通学とかも歩きと自転車でやっているんですけど、さっき堀田さんが話したように五稜郭でご飯を食べるとか、あと西部地区の方で誰かとカフェに行くとかは、市電と

かバスを使うことが多いです。私自身、赤川の方から西部地区の方まで自転車で行くことも全然あるので、もうなんかどこでも行けるなみたいな、自転車さえあればどこでも行けるなみたいな感覚が私の中ではあります。はい、以上です。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。阿知波委員お願いします。

○阿知波委員

やっぱり通勤とか、ほとんど自家用車で動いてます。時間がある時とか、先ほど言いましたように、何ででしょうか、こう、意外に電車、やっぱり電車はすごく便利だなと思って、この近くの電車沿いで集まるとか、そういう時には電車を使って、時間がある時は使うんですけど、すいません、バスはあんまりちょっと自分は使ったりすることがそんなないんですけど、学生さんとかはやっぱりきっとバスとか電車はすごい函館便利でいいんじゃないかなと思って、自分も学生の頃やっぱり電車すごく利用してましたんで、バスを使ってる友達たくさんいましたんで、そういう年代でも違うのかなと思ってました。以上です。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。三橋委員お願いします。

○三橋委員

私の方も100%車移動です。で市電、函バスに乗るっていうのは、それこそ、お昼からちょっとお酒を飲みたいなっていう時には、私桔梗なんですけども、例えば五稜郭までとか、何年か前は、ベイまでとかに行くためにバスと電車を乗り継いで行ったことがあります。で、行った時に思ったことは、意外と交通網が整理されてて、ベイまでも意外と簡単に行けたんですね。桔梗からなんですが。帰日も函館駅から、今度電車に乗って戻ったりとかすると、車で行くのと大した時間はかからず、意外と便利なんだなっていうのは感じたことを覚えています。以上です。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。私はですね。車の時もあるんですけども、車じゃなくて、家から大学まで歩いて行っちゃったりするほうなので、あんまり車ばかり乗るタイプじゃないんですよ。例えばなんかの会合がありますとか、夜お酒が入りますとかっていう時には、それこそ職場まで、大学までバスで行って、帰りは電車で帰ってくるみたいなことやっていますんで、あらゆる交通手段使ってるような感じがちょっとします。

その時々に応じて便利な交通機関が実は函館っていうのはあるんですね。そして、お住まいの地域によっては、またその乗り物が変わるという部分も函館の特徴なのかなと思います。で、今日、皆様のお話を伺っていると、いかに皆さんのお家、住んでいる場所が分散しているかということがよく分かる。色々な乗り物乗っているということが分かるんですけど、だから、これがですね、例えば集住っていう、所謂どんどん拠点に近いところに住むようになってくると、特定の交通機関を使っただけの移動っていうのが増えてくるのかな。首都圏とかはそういう乗り方になってますので。それが、割とその首都圏ではないんですけど、函館の場合はそれをやりやすい地域なのかなということも今の皆さんのお話を聞いていると感じたところではあるんですけど。

じゃあ皆さん、車以外の交通手段を使う時って、飲み会以外で何かありますか。というと、ほぼ皆無になるような気がするんですよ。

○仙石委員

自転車ですね、私は使うんですけど、涼しい時は自転車で行って、夏はちょっと暑いんで乗らないんですけど、今時期は割と乗るようになりました。

ちょっとさっき自転車の駐輪場の話が出てたんで、何か話したいなと思ったんですけど、駐輪

場が駅前にはあるんですけど、なんか結構みんな勝手にいろんなとこにバラバラ停めてるなっていう印象を受けて、あそこが適切かどうかっていうのはちょっと検討した方がいいのかなと思ったりして、駅前のハコビバの手前の辺りなんですけどね。あそこまでいかないっていうか、結構僕はちゃんと行くんですけど、結構手前の北洋銀行の交番の辺りに停めちゃってるとか、あと結構キラリスの裏の駐輪場がえらいことになってるとか、放置チャリすごいですよね。とか、何かその辺は課題が多いなって、自転車乗りとしては思う時はありますけど、駅前は思うんですけど、なんか五稜郭はそんな思ったことないですね。自転車で止めづらいとか、なんかあんまり思ったことないんですけどね。なんか、その辺を実際に乗ってる人の動線を考えて設置してもらえると嬉しいなっていうふうに、はい。ちょっと思いました。

○奥平座長

はい。足りないインフラということですね。

○仙石委員

そうですね。逆になんか自転車で動くようにすると、それこそさっき書いてましたけど、健康増進にもなるっていうメリットもあるので、なるべく公共交通か徒歩か自転車でっていう、なんかそういうエコな感じの方が時代に合ってるのかなって。自転車で走ると気持ちいいですよ。はい、すいません。

○奥平座長

坂が多い人はダメかもね。

○仙石委員

坂の多い人はね、そうかもしれないんですけど、でもなんか先ほど高澤さんが赤川から西部地区まで行くっていうのは、すごいですね。若さですね。僕もあの大学時代、自転車で通ってたんですけど、途中で断念しましたね。みんな、未来大あるあるなんですけど。はい、ちょっと余談でした。はい、以上です。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。今ちょうど仙石委員から出てきましたんで、足りてる交通関係の交通手段で、何が足りてて、何が足りてないかみたいな話をちょっとしてみたいなど。足りないっていう部分で駐輪場ですね、みたいな話になってきたんですけど。他になんかありませんか。足りないもの、これがないとか、はい、どうぞ。辻委員お願いします。

○辻委員

はい。あの自転車だと、やっぱり道路というか、走る場所が、今結構微妙ですよ。車道なのか歩道なのかって、原則はあるんでしょうけど。で、やっぱりうちも子どもが小さいので、やっぱり危ないところもあるし、多分来年からまた罰則も厳しくなるしってことを考えると、あとボコボコの道路、函館の有名なものがあるので、やっぱそこら辺はちょっとないと、一緒にたにエコだから自転車っていうふうには諸手を挙げては賛成できないなっていうのが正直なところですね。

○仙石委員

ボコボコの話でいくと、結構自転車乗りとしては避ける道ってあるんですよ。行きたくない道。例えば、電車道路は逆に行きたくないですよ。かなりボコボコで、おっかなくて、遠回りでも5号線から行きますよね、っていうのはおっしゃる通りで、何かその辺の歩道の整備を進めると、より歩きやすいついていうか、かなってふうに思いました。すいません。はい。

○奥平座長

交通法規が変わりかけている時期ではあるので、自転車の場合だと完全に歩道から排除されてしまうので、今度は車道を走らないといけなくなるので、今度はその歩道、じゃ、車道のどこの部

分を使うんだみたいな話になってくると、それはもう警察も絡んでくる大変な、大きな問題になってくるので、それはちょっとここでは置いておきたいと思いますけれども。

他に何か足りないインフラってないですか。はい、どうぞ。

○堀田委員

自転車に絡んだところでいきますと、先ほどやっぱり道路の整備っていうところはもちろんそうですし、あとこう気持ちよく走るっていう面では、サイクリングロードとか、その自転車専用ですとか、歩行者専用みたいな形で、走りやすい道路整備みたいなところがあると、使いやすいのかなというふうに感じます。あとは少しシェアサイクルの話も資料にはありましたけれども、やっぱり今回、あの資料にもある通り2ヶ所しか今シェアサイクルがないってところで、しかもそれが観光地、駅前というところになるので、日常使いでシェアサイクル等ができない状況というのが少し勿体ないなと感じています。私よく関東の方に友人の家とかに遊びに行くと、いたるところのコンビニにシェアサイクルがあって、気軽に自転車借りてもう30分サイクリングに行くみたいなことができるので、むしろ函館に住んでより関東に行った方が私自身自転車に乗る機会が多いなと感じています。ただ、これが自分の住んでる地域でシェアサイクルとかが実現してくると、きっと気軽に自転車であつとショッピングモールに行こうかなとか、そういう機会が増えていくので、そういうシェアできる環境というのはサイクリングもそうですし、車っていう面でも増えてくると、より選択肢が広がってくるのかなというふうには思いました。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。シェアサイクルっていう話ですね。基本的に。まあシェアカーっていうのもありますけれども、どちらかと一般化しているとするとならシェアサイクルということになる。それとシェアサイクルでいうと、シェアサイクルで非常に進んでいるのが台湾なんですね。台北は人口300万なんですけど、シェアサイクルの拠点が市内に何か所あるっていったかな。市内に1000か所以上あります。ですからその辺にどこにでもあるんですね。そして、函館で言うとイカすニモカカードで乗れちゃうんですよ。そういう便利さがあるというところというところ、そこまでやっていったらシェアサイクル先進地になれるんですけどね、ていうところがあります。だからそういうところをやるかどうかっていうと、冬の問題がどうしても絡んでくるので、北海道の場合にはシェアサイクルは限界があるかなと。冬場、じゃあ何月から何月までやりますかみたいな話になってくると、色々問題が出てくるし、観光の繁閑散の問題等も絡んでくるような気がするので、そういった部分は将来に向けてということになるかと思えますし、他にいろんな足りない部分とか、余って、余ってることはないですけど、充分な部分ってあると思うんですけども、他はどうですか。シェアサイクルの話もでましたけれども。はい。三橋委員。

○三橋委員

ちょっと話が変わるかもしれないですが、今先ほど言ったシェアサイクルだとか、それから昔、今も使ってるかちょっと私分かんないんですけど、自転車道路っていうのは昔、湯の川から本通りぐらいまでですかね、あったんですよ。今どうなってるのか私も全然見ることがないので分からないんですが、これをもう少し、例えばですよ、私思うのは、グリーンベルトだとかっていう函館に特徴的な緑地帯というのか、ありますよね。あの部分をうまく利用すればできるんじゃないかなと。もちろん繋ぎ繋ぎの部分は道路の部分が出てくるから、いろんな問題があると思うんですが、少なくとも場所としては、なぜか函館グリーン地帯とかグリーンベルトっていうんですかね、昔の火事の影響だと思うんですが、あれを利用することによって、結構自転車道路っていうのを確保できる。そうすることによって、安全に皆さん移動することができる。そうすると、その自転車の方が活発になるんじゃないか。もちろん冬季期間で動かさないっていうこともあるんですけど、と

というのは私ちょっと聞いたことある。あの別に函バスさんがどうというわけじゃないんですが、知ってる方で宝来町に住んで、息子さんが函商にいるという、通学しようと思ったんだけど、バスの時間が朝はいいんだけど帰りがなくてかかっていうことで、結局送り迎えをしたりだとかして、本当は自転車に乗って、まだ学生で部活もやってるんで、自転車乗って身体のためにも乗せたいと思ったんだけど、事故があったら困るから、だから親が送り迎えするという、なんかいろんな向きに変わっちゃってるんですね。それだったら先ほど言った、ちょっと自転車サイクルっていうのを、あの道路、専用道路みたいのを完備できればいいのかなと思います。以上です。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。ちなみに、自転車道路の名前は緑園通と言います。現在はですね、整備が終わったので、全部舗装し直して、電灯も全部LEDに変わってます。湯川小学校のところトクサゲ線から、本通まで、今でも綺麗に残っていて、所謂人と自転車を分けた、ヨーロッパ型の自転車道路、歩行者と自転車道路あるんですけど、これがですね、なぜかその中途半端なところで止まったっていう。

○奥平座長

はい。で、所謂旧戸井線を利用した形ですので、そこから先がどうなったかという本通富岡線でそのまま、五稜郭まで抜けられる立派な道になってしまったというのがあるんですけども。で、今三橋委員がおっしゃった通りグリーンベルトの活用法も問題になっていて、グリーンベルトの真ん中にあるグリーンベルトが、あれ何の意味があるんだって話がけっこうあってですね、あの部分を逆に言うと自転車道路にすると、ヨーロッパの所謂自転車道路と同じ、歩車分離の発想で言うと同じものになるんですね。そういった発想でもしかすると、交通機関の整備、特に自転車の整備を行えば、別に冬は使わなくていいので、そこに逆にソリ引張って走ってもいいでしょうね。なんで、そんなことになりますので、そういう使い方しても面白いのかなと。ちょうど、変な話ですけど、すごいグリーンベルトの距離長いんですよ。ええ。長いんですよ。うちの大学の前から始まってですね、どこまでいっているかという、ずっと端っこまで辿っていくとですね、高田屋嘉兵衛の像までいっちゃいますので、で、市役所ですよ。そう考えると、ものすごい、言ってみれば自転車道路を作る、まあ言ってみれば可能性のある道路があるという意味で、防火帯としての役割がもう終わってるといふふうに判断すれば、もしかすると新しい使い方ができるのかなというところで、今すごい画期的なご提案があったのかなという感じがちょっとしています。はい。あれ実はですね、バスレーンでも使えるんですよ。使おうと思えば。バスレーンを真ん中に置くって発想が実は日本ないんです。どうしても端っこに置こうとすると、端っこにおけば置くほどバスレーン駐停車でダメになるとかですね、というような現象がおきるんです。さすがに道の真ん中にバス停があると、そこに駐停車いないんですね。そうすると、完全にバスレーンがバスレーンとして機能するんで、そういうところも実は、欧米、それからアジアは進んでいます。日本が昔のままというところがあるので、そういったところももしかすると函館は新しいやりかたでそれを繋いでいって、拠点間交通を作っていくと、モデル都市になるような、そういう話ももしかするとあるのかなと。だから過去の遺産、遺物ですけども、それを逆に新しいものに転用していくっていうそういう方向性ができるのかなというのは今このお話を僕は聞いて感じたところであります。

で、お話しいっぱい出てきているんですけど、もう一つ東部地区の交通という問題がありまして、これは私から説明させていただくんですけども、あの、一応ですね公共交通の方の座長もやっておりますので、そちらのほうでお話しをさせていただくとですね、実は東部地区の交通はバスに完全に依存している状況です。あとはタクシーになります。ですから、そうするとですね、バスを使わない人は全部公共交通機関は何もないので、すると自動車、所謂自家用車での移動というのが普通

になるというところが問題になってきます。

あともう一つは、東部の交通でものすごいネックになっているのが、無料バスがありまして、これがですね合併特例で、旧一村三町が合併の際にじゃあ我々がそこそこに行くのにタダで行けるバスを走らせてくれということで、現在まで今残っているんですよ。それが、たくさん残っています。そして、それがですね無料バスの区間と、有料運賃区間が並行しています。しかも、運転手さんは函館バスのOBです。ていうことでいうと、なんか共食いしている状態なんですね今。そこを今整理するということで、私たちの委員会の方もですね、動き出しています、これなんとかしないと、実は函館バスさんの体力を奪っているだけっていうの出ているので、そういったところで言うんですね、このままでいくと公共交通からバスなくなってしまう、完全に、っていう可能性があるくらいの地域になってますので、そういったところでは、新しい乗り物の形態というのも想定しながらやっぱり進めていく必要があるのかなと思いますし。

で、皆さんの近くで非常に公共交通機関が不便な場所とかありますか。お家の近く、不便です。割と皆さん便利かなと思いますけど、おしなべてどこでも便利な気がするんですけども。はい。どうぞ。

○高澤委員

何か不便だなんて思うことが、やっぱり学校から帰る時のバスがないとか、学校からあの付近、赤川の付近から五稜郭に行くにしても1時間に1本あるかないかくらいなので、その点ではすごい不便だなんて思います。

それに関して言うと、すごい学校の時間割の授業前のバスとかがってすごい混んでて、一般の市民の方が乗れないくらいに学生がバスを占領しちゃみたいなのが起きているので、なんかそういうところで乗れない人が出ちゃっているのってすごいなんか違うなって思ったりもするって考えてました。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。

ちょうど北大さんなんですけど、北大水産学部さんの前辺りというのは基本的にはJRもあるし、函館バスもあるし、実は旧市バスも16系統あるんですけども、で、よくよく考えてみるとなんかあまり便利じゃないという場所なんですね。駅からも微妙に遠いですし、旧市バス16系統ほとんどないし、あとそうすると函バスのある系統に全部集中するということ、それから人口急増地帯の北斗市を抱えていることからどうしても通勤通学になるとものすごい人が乗ってしまうということになると、やっぱり不便になりますよ。そういうところの交通をどうするかというのは、やっぱりこれから解決しなきゃならない問題なのかなというふうには思いますね。それも鋭意、我々の方の委員会でもやっているとんですけど、実は路線が短い、長い方、ものすごい長かった路線がだんだん短くなってます。乗り換えするような形に切り替えたんですよ。乗り換えも前はできなかったんですけど、今ですね、電子カードのおかげでですね、自動的に割引になるというシステムが入ったおかげでですね、路線短縮出来るようになったという経緯があります。で、路線短縮することです、実は函館バスさんの所謂人員不足を補える効果があるということで、路線が昔より分かりにくくなったっていうことは確かです。路線番号も付け替えていますし、だから昔の路線のままではないというところはあるんですけど、ですから、こまめにですね、バスを調べてみると結構乗り継ぎで行けたりするようになってます今。だからその部分を徹底しなきゃダメかなというふうな感じはする。だから昔の長い路線があった時代はそれ乗ればオッケーなので、それが無くなると不便になるんですけど、短くして乗り継ぎでいけるような形に変えてるので、そういったやり方でやっぱり公共交通機関残すという方向性は一応我々の方の委員会では出していますので、是非路線調べてみて

いただければと思います。はい。

○小森谷委員

すいません、今のところで。

○奥平座長

はい。どうぞ。

○小森谷委員

東京とか行くと、乗換アプリみたいな見ながら、複雑なところどこでも行けるんですけど、そういうの函館って今の話だとあるんでしょうか。

○奥平座長

えっと乗り換えアプリはないんですけど、Google で調べると出ます。GoogleMap で見るとばっちり出ます。時間がかかっちゃうというのはありますけど。

○小森谷委員

じゃあここまでバスで行ってというのはGoogleMap で。

○奥平座長

はい。乗り継ぎでも出ます。乗り継ぎも出てきます。

○小森谷委員

じゃあちょっとやってみたことないのでやって、あともう一つすみません。未来大から美原のところまで歩くとどのくらいかかるんでしょうかという。

○奥平座長

すごいかかります。

○小森谷委員

すごいかかる。

○高澤委員

歩くと45分とか50分ぐらいかかります。

○小森谷委員

大体、大学って田舎の方にあるんで、歩くかなと思うんですけど、大学の周辺に若者がいて、アパート群ができるっていう、このよくある常識が未来大ってないので、ちょっと何か珍しいなと思ってちょっとお聞きしました。

○奥平座長

ええ。未来大さんのところはちょうど上り坂のところと大学があるので、ですから山の中腹みたいな感じですよ。だから住みにくいんですよ。だから山の麓にみんな住んでしまうというところがあるから、結局美原に住んでるんですよ。基本的に。

○高澤委員

美原、富岡が多いですね。

○奥平座長

そうですね。だから結構大学まで遠いんですよ。未来大は。というのがありますけど、まあまあ若いですから。で、あの実は函館の大学の中で平地にある大学というのはですね、水産学部と、それから基本的には教育大しかないんで、あとは全部丘の上に周りを取り囲むようにあるので、ですから、その点で言うと例えば私の前の職場だった高専、高専も、バス3台で来ますんで、朝。同一系統3便出してるんですよ。それくらい来るので。で、それはですね、学校の方から函バスさんをお願いをして、台数出してくれて言ってるので出しているんですけど、多分水産学部はやってないんですよ、それ。増便してくれてという切なる願いを学生団体の方で集めて、みたいなことも。

いや、取り組みですから。一応。ダメもとでやるってのが大事だなと思います。そういった形も必要のかなと思いますね。ですから拠点間の移動って皆さんにお話をお伺いしたんですけど、なかなか函館も結構便利だということ、最終的に決まってくるのかなというふうには思うんですけど、で、あの結構その、便利じゃない、本当に便利じゃないところというのは決まってしまうんですよ。自家用車しかないとか。でも、結構皆さん場合によっては市電に乗るとかバスに乗るとかっていう話ができること自体がやはり便利なんだなということの一つの表れだなと思いますので、これを上手く残しながらその拠点間交通をどうしていくか。で、さきほど三橋委員がですね、画期的なですね、グリーンベルトの再利用という話しも。これ一つまた持ち上げてもいいのかなというくらいの内容かなと思っていますので、そういったところも検討していければいいのかなと思います。

で、もう一つ、次の話に進ませていただきますけれども、で、誰もが安心して移動できるまちのあり方ということなんですけれども、では皆さんちょっとすごい命題出します。公共交通はどうあるべきか。皆さんで忌憚のないご意見を頂戴したいなと思います。これは皆さん違う考えになると思います。

例えばですよ、例えば。公共交通機関でバスと電車が並行して走っていますと。そういう区間があるんですね。そうすると、並行区間どうするんだ。無駄じゃねえかって話になると。じゃあ片っぽ廃止するかみたいな話にはやっぱりならないわけですよ。で、実際、以前、平成の時代にやっていたんですね。やったらですね、市民から大苦情で元に戻したっていう経緯があるくらいなので、これはやってはいけないことなのかなと思うんですね。

逆にいうと、そうすると、路線を短くするとか長くするという話になってくるのかなと思うんですけど、私の方からちょっと、ちょっと私の方が、どうあるべきかっていうふうにいると、実は、なんか路線って固まってこうこっちって感じがするんですが、例えばですね、函館バスさんはこっちを置いときますけど、市電さん、電車ですね。電車っていうのもこの公共交通機関の中でも公営なので、ここの部分については税金が投入可能なんですよね、やろうと思えばですけど。補助金も投入可能なんですけどね。そうすると、市電のあり方をちょっと変えてみませんかという話になってくるかなと思うんですね。かつて函館は9系統あってですね、総距離60キロの市電の路線持っていますけど、今は9キロしかないですけど、で、どんどんどんどん削っていったんですけど、実は削っていく中でですね、必要な部分ももしかしたら削っちゃったんじゃないのかなという路線もあります。例えばですね、ガス会社回りの線路があったんですね。これあったら今実はすごい便利なんじゃないのかっていう話が色々なところから聞こえてきます。で、もう一つ言うんですけど、五稜郭線もあったんですね。五稜郭駅前線。五稜郭駅前に電停があったんで、そうすると、例の北斗とかのアナウンスとかで変なやつが流れる、ここは五稜郭ではありませんっていう、あのアナウンスが必要がなくなるとかっていう話があってですね。だから、路線の見直しとかそういう部分も必要になってくる。

あとはもう一つは延伸。伸ばすという方向性もあるんじゃないかな。ということである、例えばなんですけど、今湯の川で止まっているんですけど、空港まで伸ばしたらどうっていう話は昔から潜在的にあります。で、空港まで伸ばす為にはどうしたらいいのかってことを考えると、実は、元々あった、その先ほど言った自転車道路の件で言うと、旧戸井線っていう鉄道の走る予定だったところが道になっていて、その道ってあまり車走らないんですね。そういう道を上手く利用しながら、空港の裏側に回り込めるようなそういう今路線は残っています。そういったところを利用しながらやってみるのも面白いのかなというところなんです。という話をちょっと私の方から一回出しますので。皆さんあり方を、ちょっと夢を語っていただけないかなと思います。どうぞ。はい。

○渡部委員

はい、あの夢が大好きでございまして、今、石狩で取り組みをされているロープウェイというのがあります。これは市中をロープウェイが走ると。これをです。以前、別の会議でも、湯川まで電車が来てます。なぜ空港までこれないんですかっていうお話で、色々そのハード的にはもう高低差があつて難しいだとか、費用がとんでもないお金がかかるだという話をずいぶん企業局の方がお話されてましたので、それでしたら、空港からロープウェイで繋いじゃったらどうなんだろうと。しかも、電車通りをロープウェイで函駅まで通すと言って、ロープウェイ自体が電気自動車の機能を果たしてるもんですから、自分で動いていくという、その間に駅をいくつか作っていくっていうような将来像を僕はずっと考えていまして、ぜひ函館に、あれを実現できないものかと思っておりました。夢でございました。

○奥平座長

ありがとうございました。夢です。いい夢かなと思います。というような話をどんどんしていければ面白いかなと思います。

○小森谷委員

私は、ちょっと路面電車がものすごい、なんか函館の魅力なのかなと思うので、夜間、ナイトバス、なんていうんでしょう。ああいうのって、夜運行する形で、無人で、オートで、あれ行ったり来たりスイッチするだけなので、できるのかなと思って。

あとは、路線の中で1車両しか動いてないとバスと一緒になので、やっぱり夜は連結して、バスの方はすぐ終わって、早く家に帰るために無人の路面電車の連結したものをオートで走らせると、もうちょっと繁華街も行きやすくなるのかななんて思ったので、それを何かお願いしたいなと思います。

○奥平座長

ありがとうございます。だんだん夢が出てきました。皆さんどうでしょう。別に電車だけじゃなくてもいいですよ。バスでも。

○仙石委員

ちょっと聞きたいんですけど、五稜郭駅前まで電車が伸びてた。写真も残ってますけど、僕記憶にはないんです。ガス会社までは記憶にあるんですけど、あれって何で切っちゃったんですかね。何でなくなっちゃったのかっていう。

○奥平座長

国道5号線がパンクしたからです。当時すごい狭い国道1車線しかなかった国道5号線だったので、もう渋滞が酷くて、で、真ん中に電車が走っているものだから電車が邪魔っていう。所謂モータリゼーションで、急に自動車が普及した時代の名残ですよ。

○仙石委員

今は逆に復活しても、道も広いですっていうのはあるかもしれない。

○奥平座長

ちなみにです。交通局には確認してないんですけど、もしかすると線路残ってる可能性があるんです。線路残したまま埋めてる可能性もあるので。

○仙石委員

じゃあ、掘れば出てくる、なんと。

○奥平座長

ええ。路床はそのまま使えるっていう。

○仙石委員

いいですね。うん。なんか、僕んちの前、僕5号線沿いに住んでるんですけど、あそこに市電走

ったら何かいいなっていうふうには思いますね。あとなんか先ほど小森谷委員がおっしゃってましたけど、夜、市電が走るっていうか、結構その飲みに行って時間気にしちゃうんですけど、時間気にしなくても帰れるっていうのはいいなと。それこそ10時ぐらいになったらやきもきするじゃないですか。市電なんもないみたいななっちゃうんですけど、東京の感覚でいくと24時ぐらいまでは走ってるというのかなっていうふうには、はい。今聞いてて思いました。

○奥平座長

ありがとうございます。はい。自動化ですね。はい。どうぞ。

○阿知波委員

先生に質問なんですけども、今僕も市電ってもっとたくさんあった方がいいなと思うんですけど、あの何でしょう、産業道路の方とか美原とかあっちの方に市電っていうのは何か現実的じゃないんですか。

○奥平座長

それも昔にありました。ですけど、五稜郭から美原に伸ばすっていう企画がありまして、じゃあどこ通すんだって話で結局ダメになったと思います。産業道路の上を使うと、所謂赤川五稜郭線のあの上を使うっていう計画もあるにはありました。はい。

○阿知波委員

なんかそっちの方があると、結構市民どっちかっていうとそっち側の方に住んでいる住民なもんですから、あるとさっきの夜の飲み会じゃないんですけども、何か便利だなとかって感じに思ったものです。

○奥平座長

まあロープウェイって方法もあるでしょうね。

○渡部委員

その方がコストが安い。

○奥平座長

そうですね、安いですね。どうぞ。

○三橋委員

あの、先ほど仙石さんが五稜郭駅のどこにあったの知らないって言うんですが、私は子どもの頃あの頃に住んで、ちょうどあの頭端駅なので、それこそ夏祭り、港まつり、の時の花電車とかがそこで止まるんです。で、そこからまた出ていくとかって感じで、それこそ五稜郭の駅のところへんもですね、あそこら辺にもよく見に行った覚えはあります。やっぱりあの頃の華やかさを覚えてると、先ほど座長からも言われてましたが、元に戻すっていうのも一つなのかなと今聞いてて思いますね。そうすることによって、今皆さん、仕事を選ぶとか何とかの時に、皆さん車持ってるわけではないんですが、持ってない方にしてみると、例えば市電だよりも、その近隣に働いて、そこからまた自分の住居まで行くっていうことができる、また函館のまちに人が集まりやすくなるんじゃないかなと。そのためにも、市電が昔の系統ぐらいまでは、確か馬みたいな、こんな形の線路だったような気がするんですが、ああいう形まで戻れば、かなりの方がそういう、あ、意外と街中は便利だよなという、電車使えば大体主要な部分は函館だといけると思いますので、それは非常に楽しみな話かなと。特に、先ほど言った頭端のところは花電車がずっとゆっくり見れるっていう楽しみもありますし、そんなことができればいいかなと思います。以上です。

○奥平座長

はい。電車に関して言うと、昔の路線があって、そういうところ路床が残ったものになっている可能性がやっぱりあるので、そういったものを使うとですね、かなり安上がりに復活できるのかな

というところがあります。ポイントさえ作れば、元に戻っちゃうというところはやっぱりありますよね。他にもまだ多分夢がいっぱいあるかなと思います。いかがですか。どうぞ。

○辻委員

私はあんまり夢がない話で申し訳ないんですけど、なんかやっぱりその公共交通って言った時に、さっきの危ないから車で送っていくとか、僕はあの市電うちがその五稜郭の近辺なんで、市電が近くに見えるようなところなんですけど、子どもを乗せたいかって言った時にやっぱり危ないなって思うのが一番なんですよね。深堀町の電停とか、あの柏木町の電停、遺愛の前くらいだとまだそうでもないんですけど、深堀町の電停を見た時に、子どもにあそこに立ってろっていうのはちょっと無理だかっていうのは正直あって、さっき言ったその自転車道路ってのも、私その辺に住んでたので、すごく安全なところだなと。なので、その最終的に、変な話ですけど、どこに住ますかみたいな話になってくると思うんですけど、その近くに今はその美原から五稜郭とか、五稜郭から五稜郭駅の方までっていうふうになると便利だよっていうのはあるんですけど、最終的にそのどの地域を繋ぐかっていうところは、多分もう逆にお金が入ってしまえば、そこでなくてもよくなる可能性はあると思うので、基本的な考え方としてはやっぱり安全なところ、その歩車分離だったりとか、バスならバスだけ、自転車なら自転車だけ、あと昔よくあの行啓通なんかで歩行者天国ってよくやってたと思うんですけど、ああいう何かその専用レーンとか、専用の地域、専用のエリアっていうのを作ってあげるっていうのが、最終的に移住とまではならないんですけど、やっぱりそっちの方がいいのかなって言って住む機会のきっかけになるんじゃないかなと思ってるので、多分、今このままずっと何もせずやっていると、今のところその桔梗とか、それとか美原とか、その規模、大規模な商業施設があるところに勝手に動いていくってのがあるので、ある意味なんかここがいいんですとかじゃなくて、自然とそっちに動かすような施策ができるのが、この公共交通のあり方なのかなと思ったので、そこをちょっと念頭に置いて、先ほどの五稜郭の路線の話もそうですし、その何かこの専用レーンみたいなところを所々に作っていただけるといいなと。

子どもの、やっぱり自分は先ほども自分の家の話ばかりで申し訳ないですけど、うちがちょうど巴中学校校区なんです。うち柳町なんです。小学校の子どもが柳町から巴中学校まで45分かかるんですよ。なので、うちは遺愛行ってるんですけど、でもやっぱり行かせられないなのは正直な話なんです。それが中学校3年生とか高校くらいになれば別なんでしょうけど、それを考えると、なんかその先ほどのバスの並走区間がっていうのもあるんですけど、どちらかというとその子ども目線でも全部考えちゃっていいんじゃないかなと。スクールバス兼用市電、市バスみたいなのがあったら、先ほど高澤さん言われてた全部がそれになってるけど申し訳ないよねって、なんかそれをなんか若い人に言わせるのはちょっと大人が悪いなというふうに思うので、どちらかというそっちをメインで考えてあげて、なんかそっちの方で進めていきたいなとはちょっと思いました。以上です。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。自分のご家族の話でいうと分かりやすくなるかなと。はい。今どうあるべきかということで市電とかバスとかあったんですが、タクシーはいかがですか。鉄道弄れないので。はい、どうぞ。

○辻委員

タクシーはあの、私は東京とかよく行くんですけど、一時期に比べてアプリで呼ぶのはある程度呼べるようにはなってきました。やっぱり半年以上前は、もうアプリで呼んでも全く来ない状態が常態化してて、流しのタクシーも全く拾えないっていう状態が進んでたんですけど今はだいぶ戻ってきました。

あとは函館特有のあれなんかもしれないですけど、やっぱり個人とその会社のタクシーのやっぱり対応の違いっていうのはやっぱりあるので、その辺りはアプリとかで呼んでもある程度来るようになってきたんですけど、なんて言うんでしょうかね、みんなが一律に使うものっていう感覚がちょっとないような気がするので、先ほど言ったカーシェアとか、最終的に言えばUberみたいなようなものももう少し安心して使えるような、タクシーという名前じゃないものになってくれたらいいのかなとは勝手に思いました。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。

実はですね、国交省は急遽ですね、乗員足りないってことからですね、一気に所謂ライドシェアをOKにしたっていう経緯があつてですね。これなし崩しにですね、所謂許認可制、廃止している方向に今向かっているんですね。いずれはUber使えるようになっていくかと思うんですけど、そうするとじゃあUberの問題点は何かって言うと、安全性が担保できないという問題があるんです。私もUber使っていてちょっとアリゾナですね、レンタカー借りに行くのに、レンタカー屋が遠いのでちょっと2人ですね、じゃあUberで行くかってUber呼んだんですけど、なかなか来ないんですよ。で、10分くらい遅れて来たのかな。来たら80数歳のよぼよぼのおばあちゃんが運転しているやつが来まして。だから向こうは制限がないので、そうするとこれ乗って大丈夫かっていう問題もあつたんですけど、全然問題なく着きましたけれども、やっぱりそういうところっていうのはやっぱりこれから解決していかなきゃいけない問題なのかなと思うし、逆にですね、さっき言ってた一村三町東部地区ですね、東部地区でもしですね、仮にバスがあそこを離して、で、じゃあタクシーさんお願いしますってタクシーも来ないなんて話になると今度はライドシェアで行くしかないという話にどうしてもなってくるんですよ。ちょっとその辺がですね、これから法体系のまた見直しとかもあると思うので、その辺も含めて新しい乗り物への転換という部分もちょっと想定しながらまちを作っていけばいいのかな、まちのあり方を考えていけばいいのかなっていう感じはしています。はい。ありがとうございます。

次はですね、あの、すいません。さっきに戻るんですけど、自転車とか、それからですね、徒歩のあり方はどうでしょうか。

自転車は先ほど言ったグリーンベルトをうまく活用すれば多分、函館新しいまちに変われると思うんですけど。じゃあ、あそこにロードヒーティング入れるとですね、多分あれも要らないですよ。スパイクタイヤも要らないです。冬場でも走れますよ。ええ。じゃあ徒歩で皆さん動く時に、問題になるのは何だと思えますかっていうのをちょっと皆さんにお伺いしたいなと思えます。徒歩移動する時に、いい点は先ほどからいっぱい出てきてるんですけど、じゃあ今度は悪い点。どうぞ。

○仙石委員

徒歩ですね。私もこんな身体してますけど実は歩くんです。はい。朝実は今、早く起きて30分徒歩してるんですけど、結構歩くと夏場だと汗かくので、そのまんま職場行けないから、近くに何かシャワー入れたらいいとかね、なんかそういうの今、思ってる徒歩目線でいくと、そういうのがあると、駅前とかにあるといいかなって思ったりしましたね。

あと、自転車、例えば走りやすい歩道がいいなって思います。やっぱボコボコなので、避けて走るっていうのと、あと狭かったりするっていうので、その目線でいくとちょっと重複するかもしれないですけど、広くしてくれたりとか、ボコボコを解消してくれたりとかっていうところがあるといいなっていうふうに思いました。はい、すいません。ちょっと薄っぺらくて申し訳ないですけど、はい。

○奥平座長

阿知波委員どうぞ。

○阿知波委員

徒歩だと、先ほどどなたかも言ってたんですけど、函館の場合は夏場すごい良いと思うんですけども、冬場のことがやっぱりあるのと、あと先ほどもグリーンベルトだとか道路の話を良くしたらっていうのは、視覚障がいの方とか、福祉の関係で言うと、今も同行ガイドヘルパーさんとか一緒に歩く時も、ヘルパーさんってこういうこと言ってあれなところあるんですけど、やっぱりだいたいの方が高齢化してきてて、そういう道が先ほどの話なんですけど、道が広くて良くなると、どんな人でもやっぱり快適になるんで、そういう目線であると、そういう障がいを持つてる方とかも過ごしやすくなるのかなと思って聞いてました。以上です。

○奥平座長

他にはいかがでしょうか。

○渡部委員

徒歩の話で言うとですね、漁火通、大森神社から根崎のあの交差点までですね、あそこが1本でずっと信号なしで行けるというところで、歩く方が非常に多いんですよ。更に、それに加えてマラソンをする方も非常に多くて、ああいうようなゾーンが各地にあるのであれば、そういったものを歩いてあそこ行けるよねっていうのは、すごく函館の売りになるんじゃないのかなと思います。僕もあそこを何度か歩くんですけども、マラソンに出た時も、あそこを練習で走ったりもしておりますですね、そういった意味では、ぜひああいうところもですね、広めていただけないかなというふうに思います

○奥平座長

はい。ありがとうございます。確かに海岸通りは本当に真っ直ぐで、走る人もすごく多い、歩く人も多いうっていうね、そういう道なんで、ああいう道の宣伝の方法ですね。そういうものを考えていくといいのかなと思います。

○渡部委員

あと景色もものすごく良くて、すごく写真を撮る方も多いんですよ。

○奥平座長

景色は最高です。津軽海峡を一望しながら、というのもありますから。そういったところもこれからやっていければ。そういうのに興味がある方がそういうところに住んでいただけると、非常に健康維持にもなるし、一番良いのは所謂ウェルビーイングみたいな、そういう感じになるのかなと思います。そういうところもいいお考えだと思います。他にいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○堀田委員

歩きやすさっていう視点でいくと、やっぱり夏場は暑いっていうところで、東京とかだと背の高い木で日陰を作ってあげて、長く広い歩道を作ってあげるみたいなのところで、歩きやすさをケアしてあげている道路も見かけるなっていうところと、あと函館だと地下道が少ないなっていうふうに思っていて、地下鉄とかがないっていうところも起因していると思うんですけど、五稜郭のあの交差点のところは地下道があるので吹雪いていても下に潜れば交差点は渡れますし、夏は少し暑さを遮ることができるので、そういったところが歩く人が多いところで地下ですか、背の高い木々等でケアしてあげると、選択肢として徒歩を選んでみようかなっていう気持ちになるのかなと思いました。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

○三橋委員

歩くことについて悪い点というか、大変気になるところは歩くことによって天候が変わった時に、行く時はすごい天気良かったんだけど、帰りになったら大雨が降ったとか、風が吹いたとか、いろんな条件になった時にですね、寄り道できるじゃないですけど雨宿りできる。そんなことができる場所があれば一番良いですよ。そうしないと、行ったはいいけど、帰りビチョビチョになってもう帰れない。それだったらもう歩かないよね、という話になってしまうでしょうし、そこら辺が少し解決できる、昔だと景観の問題もありましたけども、駅前通りのアーケードは今すっかりなくなっちゃいましたけど、あれってというのはなんだかんだって言って、雨宿りじゃないですけど、雨の日でも、あそこのところは昔だったら人が買い物しながらとか、ちょっと雨宿りの兼ねて通れる道っていう、そういうことによってその近隣の店がちょっと寄っていくスペースになったと思うんですね。いつの間にか撤去してしまった。いろんな耐久性の問題だとかもあるんでしょうけど、見た目の問題もあるでしょう。ああいうものが、例えば意図的に、ちょっとここは皆さん歩くところですよみたいなものを意図的に作るっていうのも一つなのかなと。もちろん皆さん、散歩するのはまた個人で体力作り、うちも嫁さんから歩けとは言われてますけども、それはそれでやるのは別ですけど、例えばそういう意図的に、この区間は特に商店街とか分かんないですけど、ちょっと人が来てほしいようなところは、意図的にちょっとそんなことを、もしかしたらまた駄目かもしれないけどやってみるのも一つなのかなと思います。以上です。

○奥平座長

はい、ありがとうございます。他にと思ったら高澤委員の番ですね。高澤委員いかがですか。

○高澤委員

すいません。自転車の話で上りがつらくて、下りが楽なのが自転車の特徴だなんて思ってる中で、私もよく友人と話すんですけど、未来大、すいません、また未来大の話になるんですけど、未来大に行く時はバスを使って、下りだけチャリにだったらめっちゃ楽だよみたいな話で、それも多分バスの本数がなくて、乗るのにも未来大生が争奪戦みたいな、15分ぐらい前に並んで、座れる位置を確保するみたいなことが起こってるからこそ、下り専用のチャリじゃないですけど、そういうのがあったらめっちゃ嬉しいなって思っていました。

○奥平座長

それは未来大さんにちょっと頼んでみますか。学生のためですよ、基本的に。

○小森谷委員

すいません。今の話で、なんか外国のバスで後ろに自転車乗せれるような。あれって先生がご存知だったら教えてほしいんですけど、何台ぐらい自転車って乗るんですか。

○奥平座長

マイクロバスでもですね、結構十何台つめるんじゃないかな。

○小森谷委員

すごい便利ですよ。いまの天候の話で。雨が降ったらもうそれに乗るって。

○奥平座長

そういうバスもありますよね。専門の。

○渡部委員

はい。サイクリングバスというのをですね、函館バスで作りました、はい、運行しておりました。大沼地区だとか、あと七飯だとかですね、すごくサイクリングをしたいという方がいらっちゃって、そこにバスで積んでもらえないのかというお声がずいぶんあったんですよ。車両は、今の短距離路線バスを改造して作りまして、全部で10台ぐらいだったと思います。それぐらいを積めるものをやったんですけども、それ以降、全く需要がなくなっています。

○小森谷委員

じゃあ、未来大の方に。

○渡部委員

ええ、未来大ですね。

○奥平座長

未来大に走らせるといいかもしれませんね。

○小森谷委員

あるんですね。

○渡部委員

ちょっと今はお休み中でございます。

○奥平座長

そういう部分もあるんですよ。乗り物関係で言うと、逆に新しい技術の話はあとでやるんですけど、例えば高齢者であるとか、あと身体の不自由な方とか、あと学生、子どもなど含めて、誰もが乗りやすい交通って考えると、今みたいな話にやっぱりなってくるのかなと思うんですね。だから、バリアフリーであるとか、分かりやすい交通機関であるとか、あと、今までにはない発想の乗り物とかですね。そういったものがやっぱりこれから必要になってくるのかなという感じはしています。

やっぱりこの先おそらく自動運転という話がやっぱり出てくるのかなと思うんですよ。そうするとまた先ほどみたいに、変な話ですけど、市電の自動運転であるの行ったり来たりせいみたいなことになると、乗りやすいみたいな話は当然出てきますよと。当然、自動運転で人を使わないで省力化すると、人件費の分がなくなるから、その分でいくらかでも走らせられるみたいな話に当然なってくるのかなと思いますし、その部分も含めると、やはり既存の公共交通機関が、例えばバスもそうですし、タクシーもそうなんですけど、そういった部分のあるところが、やはり集まって住む場所、拠点ということになっていくのかなという感じはします。

ただ函館はですね、思ってる以上に実は便利な街で、その部分で言うとですね、やはりあの、イカすニモカカードです。私たち頑張って入れたのが一番良かったなと、ええ、大変だったんですよ。あれ入れるの。大変な抵抗勢力がありましてですね、これをですね、委員会で潰すのに大変苦労したという経緯が、それが当時座長は未来大の先生だったんですけど、本当にそれが入れたあとで一つすごい変わったなと思うのが、お年寄りがすごいバス、電車に乗るようになったんです。明らかに乗るようになりました。だって小銭要らなくなったんです。そうするとお年寄りにとって一番困るのが小銭。両替のあそこで慌てるみたいなことにもなるじゃないですか。だからすごいその所謂バリアフリー化に一つ貢献した部分なのかなということと、実際よく、電車が観光客で混んできますとか、バスが混んできますとかいう話しになってるんですけど、実はあれでカード入ってなかったらとんでもないことになってまして。降りただけで1時間掛かるぞみたいな、京都みたいなことになりかねなかったなというところから見ると、ああいうやり方を入れていく、変えていくってことは重要なポイントになっていくのかなと思っています。本当に、実は函バスさんは、函バスさんと市電さんはですね。ビッグデータを持ってますんで、路線をそれでうまく作れるようになります。だから効率的な路線の構築にも貢献しているということから言うと、やはりいろんな部分で言うと所謂今言った通り、誰もが乗りやすい乗り物という点で言うと、それを進めていく上では一つの新しい技術だったのかなと思っています。あるお年寄りが言っていました。函館って東京と変わらない。乗り物に関しては東京と変わらないねという話をしていました。最近タクシーも乗れるようになったので、そうするとあのカード1枚あればどこの何でも乗れちゃうよ。しかも東京行っても乗れる

しみたいな話をしてる人も多くてですね、それをですね、旭川出身の学生とかがすごい文句言ってます。旭川は2社しか使えないんですよ。バス2社しか使えない。他の交通機関使えない。そういう点で言うとあれは画期的だったのかなと思います。そういった点を考えると、この先じゃあどうしていけばいいかなっていう部分をちょっと皆さんと議論したいなと。どうですか、分かりやすい乗り物。あ、ちなみに乗り継ぎの割引も勝手に落ちますのすごい便利です。はい。どうぞ。

○小森谷委員

すいません、ちょっと意見というよりも、この資料の7ページ目を見て、ちょっとそうなのかなって気づいたことあるんですけど、この市電の利用者とバスの利用者の数が2020と2021年に2000人ぐらいずつ減って同じぐらい減ってたので、もしかして使ってる人たちって同じなのかなって思うと、ここはやっぱりリンクして、ユーザーは同じであるとしたら、いろんなものを使いこなして活用できそうなのかなって。

○奥平座長

ああそうかもしれないですね。えっと資料の6ページ。

○小森谷委員

絶対値はちょっと違うんですけど、2000人くらい減少しているんですよ。この2000人が出なくなっただけなのかなって。

○奥平座長

2000人っていうとこれは市電の方ですか。

○小森谷委員

どっちも大体2000人くらい減って。

○奥平座長

19年と20年で。これ、これどう、説明しようがないんですけど。

○渡部委員

コロナですからね。

○奥平座長

おそらく、外出自粛制限、自粛令みたいなのが出た時期と合致するのかなと思いますね。

○小森谷委員

でも同じ数が減ってるんで、その2000人は同じ人なのかなと。

○奥平座長

同じ人じゃないと思います。路線がずれてバスと違うので、違うけれども率的でいうと同じくらい減っちゃったんだなという感じですよ。はい。そういうデータも分かっちゃうみたいなのがありますけど。

他に皆さんどうでしょうか。使いやすい交通。バリアフリーという話が良く出てくるんですけど、最近低床車両増えてます。低い床増えてます。ある人が言ってまして低床車両は逆に駄目だっていう人がいまして、なんでかって言うと、低床車両は、低床部分が引っ込んでこういう構造になっているので、ここに入ってしまうと今度はその人たちは良いんですけど、その分だけそのスペース取られてるので、他の人が乗れなくなるっていう問題が出てきてるんですね。階段みたいになってますから。そうするとあの部分のない低床車両といたら当然大変なことになるんですけど、やっぱりそのデコボコが出来てしまっているという点を言うお年寄りがいるということは委員会でも出てきましたし、やっぱりそれは仕方ないんだと思うんですけど、その部分で言うと市電はフラットなんですね。市電は完全にフラットになっているので、市電についてはそういうのは出てきてないんですけど、バスと市電の一部ですね。市電の一部だけばこっとなっているのがあるので、そこ

がですね完全なフラットになるかどうかというのとは一つ大事な部分かなとは思いますが、バスもフラットありますよね、完全フラット。

○渡部委員

いや、完全なのはないですね。

○奥平座長

ないですか。

○渡部委員

バスはですね、電車と違って、電車は電気で動いて、モーターがある程度コンパクトに収めることができるんですけども、バスはエンジンがありますので、エンジン部分はどうしてもそのスペースを取らなきゃいけない段差ができます。ですから、お乗りになるところのステップから運転席の辺りまではノンステップの状況を作れますけれども、その面積もたいした大きくもないものですから車両も中型になってきているということもありまして、完全なフラットにはなっていない状況です。

○奥平座長

はい。そういうところもやっぱり見ながらどういうふうにしていったらいいのかというのを考える時期にきてるのかなと思います。ただ、フラットっていったって所謂低床車両だなと思うけど、実際は良く見てみると低床部分がちょっとしかない。というのが結構あるので、そういったところもちょっと入れてく必要があるのかなと思いますし。他に皆さんどうですか。デザインとかそういう点で言うと。誰もが乗りやすい乗り物。はい。三橋さん。

○三橋委員

ちょっとずれるかもしれないんですが、あの低床っていうのが今タクシーの話が出てるんですが、私も自分の親だとか、義理の母だとか、よくちょっと車椅子利用してたもんですから使うんですね。呼んで、いつも何社かと知っているとこがあるので、そこをかけるんですが、やっぱり使用時期が重なるっていうかですね、全然足りてないつうのか、どっかに連れて行きたい。でも自分の車には乗せることできないから、こういう低床のタクシーだとか呼んでやりたいんですが、絶対数が感覚的な話なんですけど、足りてない。これをもっと増やせないのかなと非常に思ってます。私も、私が使ってるのはどちらかというと、本当にどっちか、福祉向けっていうのか、本当に病院に連れて行くような、今来てもらってる人も、元自衛隊の人だとかの人で、奥さんが看護師さんだったっていう人が乗ってきてくれる、ちょっと大きめの車で来てくれるんですけど、そういうのでも、そういうのはもう正月だとか、お盆休みの時期だとかは全く予約が取れないっていうか、時間も一軒一軒寄って往復ですから、結構時間も取られるので、台数が少ないんだなって。もうちょっと気軽にそこまで、病院に行くあれじゃなくても、もっと一般の方がちょっと車椅子乗ってる方々が簡単に使えるタクシーがもっと増えてくれればいいなというのが私の意見ですね。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。実はあのユニバーサルデザインタクシー、ちょうど11ページに写真入ってますけど、これがですね、導入始まったのがコロナの途中、コロナに入ったころですね、からどんどん整備始まっていったんですけど、一つネックがありまして、高いんですよ。台数、1台当たり単価が高いので、最初皆さん躊躇してあまり入れなかった部分ありますけれども、だいぶ値段下がったようで、それから補助金も入るようになりましたので、今だいぶ増えました。だから今74台で、福祉車両が41台ってことなんですけど、で、これ鋭意今、増やしているっていうお話を聞いてます。

実は乗ってみると非常に乗り心地が良いっていうか、乗りやすいんですよ。ええ。乗りやすくて。

普通はタクシーに4人で乗ったら狭いじゃないですか。ところがこのタクシーは4人で乗っても全然大丈夫っていうところがありますので、そういったところも含めて観光ってこともあるから、そういうところもやるとまた、みんなが乗りやすい乗り物になっていくのかなって感じはしていますので、それについては委員会の方でも大体お金、国からくるお金も大体決まってるので、毎年何台っていうふうになってますけど、最近はずっと全部台数埋まるようになってますので、また更にどんどん増えていくのかなと思っています。そういったところはいいのかなと思います。

はい。他に皆さんいかがですか。この話しているとだんだん煮詰まってくるので。そろそろ時間も押して参りましたので、そろそろ新しい乗り物ではDXとか、DXですね。あのデジタルトランスフォーメーションということなんですけど、AI デマンド交通であるとか、ライドシェアであるとかっていうことで、今いろんな取組が始まっていて、来月から未来シェアのタクシーの所謂一回300円だったかな、一回300円で、それこそドックのところから、谷地頭まではいけるということ、ドアトゥドアで家の前から載せて、目的地まで行ってくれる。帰りも家の前まで乗せてくれるみたいなものが始まります。これの成果が出てくるとですね、こういった交通も、特に坂道が多いところとか、効果的なのかなというふうに思っていますし、実は函館って割と坂道多いんですよね。あの、坂道ないように感じてますけど、山の方は坂道ですし、向かい側も坂道なんですね。全部。なので、そう考えるともしかするとこれは広がっていく可能性のある乗り物かなという感じはしています。

あと、これはAI デマンドシステムなんですけど、で、あとライドシェアは先ほどいった通りで、安全性の問題が確保されていない。実は日本はなぜ二種免許あるかっていうとそれなんですよ。二種免許一種免許ってある理由は安全性を担保するのが二種免許で、所謂だから商業用の、商売して構いませんよ、で、一種はその代わりに商売しちゃだめですよ、要するにないと白タクなっちゃうってというのはそういうことなんですけれども、どうも今なんか最近新聞でも話題になってるんですけど、中国系の観光客の人たちが勝手に白タク乗ってるっていうんですけど、函館空港いっぱいそういう大きいの停まっていますよね。白いミニバンがいっぱい停まってるんですけど、あ、これそれだなんて見て分かるようなものがあるんですけど、で、そういうものをやってる人たちっていうのは当然分かっててやるんですけど、実は乗る人たちは分かってないんですね。そういうところでもやっぱり足りてないものがあるんですけど、それは今は関係ないので、問題はライドシェアについて皆さんどうお考えなのかっていうのを最後にちょっと議論して終わりたいと思うんですけど、いかがでしょう。ライドシェア。

○三橋委員

はい。ライドシェアの話ってのはここ1、2年ぐらい前から話が色々あるんですが、私の感覚からするとちょっとアメリカの方だとかは結構いいんでしょうけど、日本人の感覚として、その安全性の担保の問題がどうなのかとか、アメリカ系の人自己責任において、やるって感覚がもう元から生まれた時から持つてくる人が日本にその考え方を急にやって、法整備がきちりしてない時点で、やった時に、何かあった時っていう不安があって、発展しないような気がするんです。まず日本人の感覚、日本人と言ったらあれなのかもしれない。私、少なくとも私1人の個人の考えとしては、知らない人の車にあんまり乗りたくないなど。全く見たことない人の車の横に乗りたくないよなど。

よくうちの親戚の人でも秋田の方にいるんですが、それこそ乗り合いじゃないですけど、もう86歳ぐらいになったのかな、おばあさんがいるんですが、その方は近所の人を毎週買い物にさせるそうなんです。近所の人3、4人に乗せて。それはもう乗り合いになってて、みんな分かってて、この人はどういう人だっていうのもよく分かってて、込みで乗ってるから成り立つのかなと。

今日本でそういうのやった時に、本当に、タクシーというのはある程度保険があるじゃないですか。これは会社に対してのあれだと、もうライドシェアってのは個人対個人の話なので、これが日本の風土っていうか、私1人の個人としてはなかなか難しいんじゃないのかな。本当に分からない人の車に乗るっていうのはやっぱりじゃないか、だから進まないんじゃないかなど。

それよりは無人の車である程度の会社が責任持ってという形をやるシステム、そっちの方を優先した方がいいんじゃないのかなと私個人としては思ってます。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。順番に行きましょう。

○仙石委員

ライドシェア今話題になってますけど、函館はあの流しのタクシーが多いので、その辺との兼ね合いかなと思っていて、その人たちの仕事奪っちゃうんじゃないかなっていう懸念はすごいですね。もう振り切るか、そっち守るかっていうところの兼ね合いだけな気はしますけど、何かちょっと函館には合わないのかなって、タクシーが多いので、うん。

そんなに困ってないっていうか、でも乗り手が少なくなっちはいるみたいです。そのコロナでざっくり辞めた人が多いっていう、なんかよく聞くので、そこを埋めるっていう点ではありかもしれないですけど、その辺しっかり既にある交通業者のタクシーをやってる会社さんとしてしっかり詰めて、その辺、仕事奪われないようにかつそのサービスが、担保できるような折り合いつけてやればいいのかなどは思いました。はい、以上です。

○奥平座長

あと、いかがですか。どうぞ。

○辻委員

はい。ライドシェアに関しては確かにもちろん危ないとか、そういう安全性の担保ってすごく難しいとこだと思うんですけど、結局その人口減少していった時に、その責任を負うところがなくなってくるって言ったところで、変な話ですけど、責任を分担してみんなで賄おうよと、そういうところを含めていくといろんな法整備が必要だと思うんですけど、やっぱり一つの方法として採用してもいいのかなっていう感覚はあります。もちろん乗りたいか乗りたくないかって言ったら、今の段階だとちょっと乗りたいくないっていう人も多いと思いますし、結局自家用車率が7割とか8割近いってことは、要は自分たちで動ける人がいると。ただ動けない人のことも考えて、どういうふうにするのか、あと目的として使えるかどうかっていうのは、限定的な例えば条件をつけた上でどこかでやってみる必要はあるのかなっていうのは思います。なので、全然反対っていうわけではなくて、1回ぐらいやってみてもいいのかなっていうのは正直あります。以上です。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。渡部委員。

○渡部委員

はい。タクシーさんの現状はかなり高齢化をされておられるんですよね。この方々が第一線から退くっていうのはそんなに遠い時間じゃないのかなって気がしてまして、だとすると、必ず需要と供給のバランスが全く取れなくなってしまう。これは今おっしゃるように、色々犯罪の懸念だとかっていうことが考えられますけれども、ただそういったことをですね、もう少し精査をして、いろんな対策を考え、何かそういったものをですね、整備していけば、必ずタクシーに変わりうるものになっていかなければならなくなってしまうんだというふうに思います。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。他にいかがですか。はい。阿知波委員どうぞ。何でもいいんです

よ。

○阿知波委員

函館でも、先ほど先生、座長おっしゃったように、東部の分だけで言うと、ライドシェアはやっぱり必要になってくるのかなと。先ほど三橋委員が言った乗り合いに近い形なんだと思うんですけど、向こうの方と話した時にやっぱり高齢化、先ほどの高齢化でないんですけども、足の問題が、その高齢者の人がどうしようということで、そういうのがあれば、ライドシェアとか規制が緩和されれば、地元の若い人でもやってみたいっていう人がいて、そういうのをやればっていう、それがちゃんと生業に、ある程度生業になれるっていうのがあれば、東部の方では何かそういうのは、今の、今後のことについても、代替じゃないんですけども、なられるんじゃないかっていうのは、何か思うところ。ただ都市部の方は色々まだご意見があるのかなというのが、その地区のことで。追加、追加というか、ちょっとずれるんですけども、先ほど冒頭で座長がおっしゃった、皆さん普段何に乗られてますかってことで、ほとんどの人が今自家用車乗ってると思うんですけども、私も将来、例えば高齢者になった時に、その大多数の人が多分、自家用車を手放す人も増えてくるようになった時に、やっぱりその先ほどのバスだったりとか、その、市電とかっていうのはやっぱりすごい大事なことになるのかなってちょっと感想ですけども、以上です。

○奥平座長

ありがとうございます。はい。小森谷委員どうぞ。

○小森谷委員

ちょっと 10 年前ぐらいに代行を使うと大体市内帰っても 2500 円とかするのに七飯の方が 700 円ぐらいで乗り合いバスみたいなもので帰ってて、それをやっぱり画期的なんだなと思ってたのと、今お話を聞いて思うのは、やっぱり自家用車ぐらいの大きさだとちょっと不安ですけど、バス型だったらちょっとは何か安心なのかなとか、何人集まったら運行するみたいな感じだったので、何かそういう形でちょっと安心できる材料とか、カメラで呼んだタクシーの運転手を撮れるというかなんていうんですか、そういう機能があればいいのかなみたいなふうに思いました。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。若いお二人いかがですか。

○堀田委員

今小森谷委員がおっしゃっていただいたように、やっぱり安心して乗れる要素をデジタルで付与していくっていうことが必要になるのかなって思います。運転手の今までの運転歴であったり、どういう運行してきたのかっていう情報が見えたりですとか、本人確認の部分であったりですとか、そういうところをケアできる部分はアプリケーションですとか、デジタルってところでケアしてあげて、なるべく安心を提供できるような仕組みを、乗り物と人間以外のところで作っていけるのかなって思いました。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。では高澤委員お願いします。

○高澤委員

そうですね。やっぱ料金のところに目を引かれるなっていう部分はすごい大きいかなと思います。やっぱ 300 円っていう価格であったり、タクシー呼ぶとすごいかかってしまうのは学生にとって負担なので、その辺、その辺りは呼びやすいなって思っていました。

あと安全性に関しては、何か学生だけが使えるとか、何かそういう知り合いが乗ってる可能性があるとか、何かそういう点で安心材料になったりとかもするのかなって考えていました。以上です。

○奥平座長

はい。ありがとうございます。

○小森谷委員

すいません。最後に一つ。

○奥平座長

どうぞ。

○小森谷委員

この300円っていう値段の出し方は、高澤委員が作ったわけじゃないから分かんないと思いますけど、どうやって決めたのかなってちょっと思いました。

○奥平座長

それは市の方で未来シェアと業者さんですね。運行するタクシー会社で決定した内容だそうです。

○小森谷委員

なんかこう、算出する時に距離とかどういう計算で決めるのかなって。

○奥平座長

全然私そこは分かってないです。値段だけほんと決まったので。でも安いねって話は委員の間でも出ましたね。

はい。では皆さんいかがでしょうか。実はですね、このライドシェアっていうのはですね、有償旅客輸送と言って、今もう一つ問題になっているのが、乗り手がいないとか、運転手がいない。二種免許取ってる人がいないということで、その例外で、今度ライドシェアは有償旅客輸送というやり方をします。だから、一種免許で、旅客輸送をしても構いません。但し、条件として、こんなこう講習を受けたという証明が必要ですよというやる方をするので、運転関係はまずそんなに問題はないのかなと思っています。もう一つは誰がやるんだという話になりますので、それは実は法的には一応国交省の方針としては、地元のタクシー会社で連合を組んで、そこで違う会社を立ち上げて、そこがライドシェアを統括すると。そしてオペレーターも全部タクシー会社から出すというやり方をしましょう。ただ運転手については、それはタクシー運転手を出すわけにいかないということなので地元またはその近くのところから、その、有償旅客輸送の一種例外でちゃんと講習を受けた人にやってもらいたいなそういうやり方を考えています。そして、タクシー会社もミニバンクラスの大きいものを出して、乗り合いみたいにやっぱりしていくっていう構想を出しています。もう既に始まっているんですね。千葉とかでは。そういったところでは始まってきているので、そういう事例がまだあんまり聞こえてこないのによく分からないんですけど、それが聞こえはじめるとまた変わってくるのかなと思います。

もう一つは今言った通りライドシェアは実を言うとタクシーがいっぱいある都会はあんまり向かないんですね。基本的には。逆にタクシーがほとんどもういない、そして、地域の輸送、所謂旅客輸送が出来なくなりそうなどころではもう非常に効果を発揮する。だから、これって、あの、国もですね、危機感を持ったんだと思います。所謂交通の切り捨てにならないようにするための方法としてそれが出されたというところなので、これはですねおそらく函館の場合ですと、今まで皆さんとお話ししていた拠点となる地域とかっていう話の中の最後のところにやった東部地域、そこだけがそれが該当してくるのかなと思います。そういったところは皆さんもご理解いただいて。ただ、そうすると東部地域も生き残れるんですね。移動手段が出来るということから言うと。だからその部分まで考えるとやっぱり必要な部分になってくるのかなと思います。で、色々これから変わってきますし、無人運転もどんどん出てくるのかなと、皆さんどう思います。無人運転のタクシーが来たら乗りますかって問題ですよ。これ同じですよ。これは先ほど言ったのと。最初怖くないですか。で、運転席のところに座らされたら更に嫌ですよ。なんてことを考えるとやっぱりまだ

これから発展途上なんだろうなっていうところを感じるところなんですけど。そういった情報はですね、また私の委員会の方で動けばまた皆さんに報告できればなと思っております。はい。

ということで今日はすごいたくさん皆さん議論しまして、もう 8 時 10 分です。かなりいい時間になって参りましたので、この辺でテーマに係る議論は終了にしたいと思います。最後に話したいことありますか。大丈夫ですか。では、最後に次第 4 ですが、委員の皆様から何かございせんか。それでは続いて事務局からございますでしょうか。

○都市計画課 上田主査

はい。本日の会議の内容についてでございますが、市の方でまとめさせていただきまして、次回第 5 回懇話会の開催案内と併せて皆様にお送りしたいと考えております。また、会議の冒頭で確認していただきました第 3 回市民懇話会の会議録と、事務局で撮影いたしました写真を近日中に市のホームページに公開したいと考えておりますのでよろしくお願いたします。

次回、第 5 回の市民懇話会は、10 月 29 日火曜日午後 6 時 30 分から市役所本庁舎 8 階第 2 会議室、この会議室です。テーマは、都市機能の配置とまちなか居住の考え方を予定しております。事務局からは以上でございます。

○奥平座長

はい。ありがとうございました。皆様から何か最後にございせんか。大丈夫ですか。

○仙石委員

メールで議事録が回ってきてたんですけど、ドキュメントにしてほしいです。提案モードで戻すので。そうするれとみんなどんなふうに直しを入れたかが分かるので、そこはやってもらえると非常に。PDF だとうってなります。すいません。ファイル添付はダウンロードしたら次やることを忘れちゃうんで、すぐすっところブラウザでいきたい。すいません、鳥頭で。はい。ということでお願いたします。

○都市計画課 上田主査

承知いたしました。

○奥平座長

最新のやり方ですね。

○仙石委員

よろしくお願いたします。

○奥平座長

アンケートをとりながら授業できる。優れものですね。

○仙石委員

そうですね。この前もびっくりしました。高校生とかもちちゃんと Google スライドでプレゼンするんです。びっくりしました。

○奥平座長

ドキュメントでなんでもアンケートしながらやれるんです。当時結構同時並行して

○仙石委員

よろしくお願いたします。効率的にいきたいと思います。はい。

○奥平座長

それでは、これをもちまして、第 4 回函館市市民懇話会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上