

## 函館圏の都市交通マスタープラン(素案)についての意見募集結果

令和4年(2022年)3月29日

函館圏の都市交通マスタープラン(素案)について、道民意見提出手続により、道民の皆様からご意見を募集したところ、3人から、延べ34件のご意見が寄せられました。

ご意見の要旨及びご意見に対する道の考え方については、次のとおりです。

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>積雪寒冷地ではフラット型信号機が雪に覆われ信号を確認できなかった事例があり、雪で信号が見えなくなると、危険この上ない。</p> <p>行政の関連部署には早急に何かしらの対策を講じてもらいたい。</p>	<p>函館圏においては着雪対策として各警察署によるパトロール、着雪除去作業及び着雪しにくい信号機に、随時更新作業を行なっています。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>グリーンスローモビリティのイメージにてゴルフカート車が図示されているが、冬期は寒く、曲がる際は遠心力で転落する危険があるのではないか。コミュニティバスとして広く導入されている、ステップ自動昇降付きの小型バスを導入すべきではないか。</p>	<p>施策の展開や主な施策メニューの1つで、本編 P102「公共交通空白地帯におけるデマンド型交通等の導入」と記載しており、その具体メニューとして「巡回ワゴンの導入推進」や「グリーンスローモビリティの導入検討」を案として取り上げ、P103にて導入車両イメージを示しています。</p> <p>ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>概要版における用語は巻末にまとめず、都度注釈としてページ下部に記述していかかか。</p>	<p>本編及び概要版も見やすさを考え、巻末にまとめています。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>「図 地区別バス・市電・鉄道原単位」で、北斗運動公園の表記がありますが、上磯駅も入れるべきではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、主要駅である「上磯駅」、「七飯駅」及び「大沼公園駅」を追記します。</p> <p style="text-align: right;">A</p>
<p>「図 将来交通手段別交通量の予測結果」の凡例ですが、点線で2040年分と結ぶと将来値と勘違いしそうではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、凡例を点線で結ばないよう修正します。</p> <p style="text-align: right;">A</p>
<p>概要版でも「北海道新幹線の札幌延伸に対する影響についての考え方」の説明を、記載してほしい。</p>	<p>「北海道新幹線の札幌延伸に対する影響についての考え方」は本編に記載していますが、概要版はパブリックコメント用の補足資料の位置づけであり、全ての内容は記載しておりません。</p> <p style="text-align: right;">D</p>

<p>「図 函館圏の交通死傷事故件数の推移」は、人口が減っているため件数は減るのは当然であり、人口あたりの件数も示したほうが適切ではないか。</p>	<p>人口の減少傾向以上に、死傷事故件数は減少しています。本編 P37「事故の発生状況」では事故が減少しつつも、年齢階層別の事故件数割合と免許保有割合の比は16歳～29歳が最も高い状況や、高齢者の事故発生割合が高まっていることを整理しています。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>「ウォーカブルな空間の整備」について、イメージ画像だけでなく、どのようなものなのか説明をしてほしい。足元の悪く歩行空間が制限される北国での、ウォーカブルな空間は、研究価値のあるものかと思う。</p>	<p>ウォーカブルな空間の整備は、函館駅前・大門地区の都市構造再編集中支援事業を活用した、居住誘導等の一環として進められるもので、市民が散歩やジョギングを楽しめるとともに気軽に飲食に訪れることができる回遊性を高める道路環境の整備」を想定しています。ご意見を踏まえ、本編 P95 に上記内容を追記します。</p> <p style="text-align: right;">A</p>
<p>「ウォーカブルな空間の整備」のイメージで示されている長野市の事例は、具体的にどのような施策を行ったのか。また、どのような結果が出たのか。</p>	<p>長野市の事例は、道路空間の再編で快適な歩行空間を整備した事例として記載しています。まちの魅力向上や、にぎわい創出に向けた効果を検証中とのこと。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>国、北海道、各地方自治体、交通事業者の役割があると思うが、それぞれの役割があいまいなので、有機的に組んで行う必要のあるものについても補足するべきではないか。</p>	<p>事業の実施にあたっては、関係する機関が多岐にわたるため、今後の具体的な推進体制については、本編 P118「協働による交通施策の推進」に記載のとおり、官民が協働して、引き続き取り組んでいく予定です。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>運転者として歩行者の横断歩道外での乱横断は怖く、歩行者・自転車・運転者等のマナーと事故に関係があるのなら触れるべきではないか。</p>	<p>今後の交通安全施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>見通しが悪い横断歩道や交差点、見づらい交通標識により、土地勘の無い運転者が交通違反をしてしまう状況に甘え、警察が違反点数稼ぎしているような、交通安全への考えが形骸化したような箇所がいくつかあります。行政としてもその点は確認すべきではないか。</p>	<p>今後の交通安全施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>台風などの強風で適切な向きではない信号機や交通標識をいくつか目にします。中には3年経っても改善されない箇所があり、こうしたところには「FixMyStreet」など、住民が気軽に報告できるシステムなどを用いると、確認業務を省力化できる可能性があります。検討してはいかがか。</p>	<p>信号機・交通標識の改善意見については北海道警察のHPで受付けています。 (<a href="https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/info/koutuu/iken-box/hyousiki/hyousiki.html">https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/info/koutuu/iken-box/hyousiki/hyousiki.html</a>)</p> <p>なお、今の所、函館圏において「FixMyStreet」の導入予定はございません。</p> <p style="text-align: right;">D</p>

<p>冬期の交通事情について、全く記載が無いのは問題かと思う。大雪時の除雪体制（国道・道道・市道の境目が雪氷で荒れる問題、適切な予算と予算の利用ができていないのかなど）、路線バスの遅延に関わる問題（遅延を前提とした余裕のあるダイヤの組み方、他社との乗り換えを意識したダイヤ、バスロケの遅延表示の精度、「GTFS リアルタイム」による運行データのリアルタイムでのオープンデータ化、遅延に際しての寒くなく待合時間を過ごせる方法の模索・暖かい待合所の確保・バスが近づいたとき気付いたり待っているとバスが素通りしてしまわないように待っている人が見える待機場所など）。また、凍結と解氷を繰り返してアスファルトが毎年穴だらけになるので素材研究などの対策予算の確保、雪道でのトラブル対策など、様々なプランを立てる必要があるのではないかな。</p>	<p>都市交通マスタープランは、骨格交通体系としての道路や公共交通網及びハード・ソフトの両面での主要な交通施策について、大まかな方向性を提案として示すものになりますので、冬期の交通事情等についての具体的な対応については、記載しておりません。</p> <p>なお待合環境等については、主な施策メニューの1つ、本編P106「目的地への円滑な移動を支える交通インフォメーション機能の強化」に「MaaSの活用」を記載しています。</p>	C
<p>過去のマスタープランで出た課題や取組みについて、実際にどうなったのか（実行できたのかできなかったのか、成功したのか失敗したのかなど）の取組みと結果も入れてはいいかがか。</p>	<p>本編 P4「組織体制」にて過去のマスタープランで出た課題等も踏まえた、函館圏の交通課題について整理、検討した結果がこの都市交通マスタープランとなっています。</p>	C
<p>直近の事例で、美原の乗換拠点として亀田交流プラザを待合所として利用している人々の調査が必要だと思う。また、冬期の調査も必要だと思う。</p>	<p>ご意見を踏まえ、今後の調査の参考とさせていただきます。</p>	C
<p>函館市昭和にある行先別で車線の色を塗分けている事例などは、道路の利便性向上が図られているので、取り上げてはいいかがか。</p>	<p>車線の色分けは国道を中心に事故防止対策として、危険状況を把握した交差点で随時安全対策事業をおこなっており、交通安全計画等に資するものと考えているので、都市交通マスタープランには記載しておりません。</p>	C
<p>心理学的・行動経済学的な話なのかもしれませんが、交通結節点の方が公共交通機関への満足度が低いのは興味深いです。</p>	<p>利用者数や利用頻度が高い交通結節点では、要望水準が高くなっていると推察しています。</p>	E
<p>公共交通利用者の満足度は記載されていますが、待ち時間などの実態調査のデータが甘いように感じる、更なる調査結果が必要ではないかな。</p>	<p>令和元年度に実施した函館圏パーソントリップ調査で都市圏居住者については、交通結節点での待ち時間等を把握していますが、公共交通への転換に対する意識や公共交通の問題点を把握するため、乗り継ぎ利便性等について調査し、結果を記載しています。</p>	D

<p>津波や噴火などの災害時の避難方法が記載されていない。</p>	<p>函館圏域内各市町における「地域防災計画」等で示されているため記載していませんが、関連性があることから、本編 P72「関連計画一覧」に「地域防災計画」を追記します。</p>	A
<p>各市町の人口配置設定の考え方の各項目ですが、何の結果なのか記載されていなく分かりにくい。</p>	<p>ご意見を踏まえ「結果」を分かりやすくするため、記載方法を一部修正します。</p>	A
<p>長期的に見た場合、インフラメンテナンスに触れられていない。トンネルや橋梁等のインフラ施設がメンテナンス更新時期になり、費用がかかる話を聞いたことがある。人口が減った分、人口 1 人当たりのコスト増にも繋がるので、状況が逼迫したり、メンテナンスする範囲や質が下がる可能性も含め、人口減少等に応じた計画も示す必要があるのではないか。</p>	<p>都市交通マスタープランは、骨格交通体系としての道路や公共交通網及びハード・ソフトの両面での主要な交通施策について、大まかな、方向性を提案として示すものになりますので、インフラメンテナンスに関しては記載していませんが、関連性があることから本編P72に「関連計画」として一部追記します。</p>	C
<p>「観光入込客数の目標値」ですが、各市町で「現状値」の年度がバラバラなので「新型コロナウイルス蔓延直前年」と注釈を入れて合わせるべきではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ「観光入込客数の現状値」を新型コロナウイルス感染症影響前の令和元年度で合わせ、修正します。</p>	A
<p>フェリーや貨物船、JR 貨物及びトラックなどの物流環境があることは分かったのですが、詳細が分からないので、物流品目の内訳などのデータは示さないのか。</p>	<p>都市交通マスタープランは、骨格交通体系としての道路や公共交通網及びハード・ソフトの両面での主要な交通施策について、大まかな、方向性を提案として示すものであり、物流の詳細については記載しておりません。</p>	D
<p>特定の層に向けた交通手段（送迎バス等：こども園、スイミングスクール、病院、福祉施設、遊戯施設など）、福祉タクシーや介護タクシー、福祉有償輸送、デマンド交通、地域内交通、カーシェアなど）に触れられていないので、そちらもピックアップするべきではないか。</p>	<p>施策の展開や主な施策メニューの 1 つとして本編 P102「公共交通空白地帯におけるデマンド型交通等の導入」、「新たなデマンド交通の導入検討」と記載しています。 ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p>	C
<p>普段、公共交通を利用しない人に向け、バスや電車・MaaS 等に慣れてもらうための（出張）イベントを各所で行う必要性を感じる。</p>	<p>以前から、市民向け講座や小学生向けのバス乗り方教室等を開催していますが、今後の更なる啓蒙強化施策の参考とさせていただきます。</p>	C
<p>大門地区は高齢者も多く、グリーンスローモビリティは、大門地区の離れた駐車場から中心部への移動などの手段としても期待できるので、実証実験を行ってほしい。</p>	<p>ご意見は今後の既存公共交通を補完する新たな交通サービスとして、地域に合った交通手段を検討する中で、施策の参考とさせていただきます。</p>	C

<p>他の自治体でも例があるが、夜間、公共施設の駐車利用料金を下げたり、無料開放することで、夜間利用者が伸びるような気がします。大門地区は駐車場の地域全体でのマネジメントの必要性を感じます。</p>	<p>ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>観光客にとっては、乗り継ぎを含めた交通手段を把握したいものであるが、方面別の案内看板等がない場合が多く、観光客が迷う事例がある。他地域の事例を参考に、景観にも配慮したガイドライン等の作成をするべきではないか。</p>	<p>施策の展開や主な施策メニューの1つとして本編 P106「目的地への円滑な移動を支える交通インフォメーション機能の強化」を記載しており、ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>冬期に「中央小学校前」バス停の窓が外され、待合環境が悪化します。低コストで快適な待合空間の整備を検討するべきではないか。</p>	<p>施策の展開や主な施策メニューの1つとして、本編 P101「乗換場所の環境改善」、「近隣店舗等の活用」について記載しており、ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>電車や長距離のバス路線において、利用者が少ないながらも交通結節点となっているバス停等が存在している。「ラストワンマイル」で、デマンド交通等へ切り替えるモデルも示していくと、各地域での利便性が上がるのではないか。</p>	<p>施策の展開や施策の1つとして、本編 P102に「公共交通空白地帯におけるデマンド型交通の導入」を記載しているため、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>バス停等の除雪手間を考えると、民間店舗のピロティ部を活用した、待合所の設置も検討対象ではないか。また、接近情報端末を近隣店舗に設置することで、利便性が向上するのではないか。</p>	<p>施策の展開や主な施策メニューの1つとして、本編 P101「乗換場所の環境改善」、「近隣店舗等の活用」と記載しており、「北斗市地域公共交通計画」では、既存の公共施設・商店・コンビニ等を活用した待合環境の充実を施策メニューの一つとして記載しています。</p> <p style="text-align: right;">B</p>
<p>現在、函館バスのバスロケーションシステムについて、オープンデータ化の取り組みが遅く感じます。ぜひ行政側からも課題解決に向け、動いていただきたいと思います。導入時は大変ですが、交通データのワンソースマルチユース化を促進して、事業者等の手間が減る手法もあるのではないか。</p>	<p>函館バスでは、個別に運行情報の提供には対応しており、「Google Maps」等に対応することにより、他社との乗継検索が可能になるなど、情報発信の充実に努めています。また、運行情報オープンデータ化についても、引き続き事業者と圏域自治体とで検討していく予定です。</p> <p style="text-align: right;">C</p>

<p>目標年次 2040 年に向けた計画であれば、函館圏での SAVS の活用を検討するべきではないか。</p> <p>SAVS とは、「Smart Access Vehicle System」の頭文字を取った略語で、タクシー（デマンド交通）と路線バス（乗合い交通）の長所を融合した、時間・ルートを固定せず乗合い車両の配車決定を行うサービスです。スマートデバイス（IoT）とクラウドプラットフォームをベースとしたアプリケーションが通信し、人工知能（AI）がリアルタイムに全車両の走行ルートを決定。この技術により、需要に即した乗合い車両の最適な配車決定を完全自動（無人）で行うことが可能になります。</p>	<p>施策の展開や主な施策メニューの 1 つとして本編 P102「公共交通空白地帯におけるデマンド型交通等の導入」、「新たなデマンド交通の導入を検討」と記載しています。ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
	C

※「意見に対する道の考え方」の A～E の区分は次のとおりです。

A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等

<p>問い合わせ先  建設部まちづくり局都市計画課  (施設計画係)  電話 0 1 1 - 2 3 1 - 4 1 1 1  内線 2 9 - 8 1 9</p>
--