

## 函館市(北海道):函館バスの地域バス路線施策

### 民間移譲した路線での地域バス路線施策

人口	294,264 人	モード	路線バス
面積	677.82 km <sup>2</sup>	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	434.1 人/km <sup>2</sup>	運営 主体	函館バス



#### ■ 取組の背景

##### 地域と交通の状況

##### 【生活交通の確保】【公共交通の利用者減少】

- 扇形状の地形のなかで、JR函館駅から放射状に路線網が形成されている市内路線バスは、平成12年度まで函館市交通局の市営バスと民営の函館バスが、2事業者体制で市内地域を分担しながら運行していたが、双方とも乗客数の減少により厳しい経営環境におかれていた。このため、平成13年から15年にかけて、段階的に市営バス事業の全運行系統を函館バスに移管し、経営の一元化が行われた。
- 函館バスでは、経営一元化後、市営バス路線との競合区間・重複路線の整理を中心にバス路線の再編を進め、また、人件費をはじめとする経費全般の節減に努めているが、乗客数の減少により新たな不採算路線が増えてきたため、平成17年に、函館市に対して当該路線への支援要請を行った。函館市では、市民の足を維持確保する重要性を鑑み、平成19年度から、函館市生活交通路線(市単独補助路線)の補助対象路線を見直した。

##### 活用メニュー(制度・協議会等) 【自動車事故防止対策補助】【公共交通移動円滑化整備費補助制度】

- バス事業の経営一元化により、函館バスでは事業量が增大することから、国の「自動車事故対策費補助金制度」や「公共交通移動円滑化設備整備費補助金制度」等を活用するなかで、函館市は初期投資への支援措置として、乗合バス(超低床ノンステップバス)車両購入をはじめ、市営バスで導入済みのカードシステムや新たなバスロケーションシステムの設置に対し補助を行った。
- 運行に際しての支援については、函館市の単独事業のほか、一部、準生活交通路線(北海道制度)については、北海道と協調して補助を行い、生活路線の維持確保を図っている。

#### ■ 実現したサービス

##### サービス内容

##### 【カードシステム】【乗継運賃】

- 市民のモビリティを支える公共交通の経営基盤の確立と魅力の向上のため、バス事業の経営を一元化したうえで、函館バス及び函館市では乗客サービスの維持・改善に向けて次の取り組みを行った。
  - ①旧市営バスエリアは市営バスの運賃を踏襲して利用者の混乱のないようにした。
  - ②カードシステム(プリペイドカード式)を導入した。
  - ③市営電車との乗継制度を導入した。
  - ④移管後1年間は系統・ダイヤを据え置いたが、移管が終了した平成15年4月1日から、他系統で対応可能な路線の廃止や経路変更、新たな路線の開設などバス路線の再編を始めた。なお、路線の廃止・変更にあたっては、函館バスが事前に地域住民への説明に努め、理解を得たうえで、函館市生活交通協議会(学識経験者や関係機関、交通事業者、市民等で構成)に諮り、了承を得て実施している。
  - ⑤2事業者が運行エリアを分担していたが、両エリアを跨ぐ新規路線の開拓が可能となった。
  - ⑥接客態度は、社員に対する接遇教育を徹底した。

##### 技術

##### 【ノンステップバス】【バスロケーションシステム】

- 平成13年度以降、超低床ノンステップバスの導入を進めており、平成19年度末では51台導入している。(全車両の18%)
- 平成18年度に新たなバスロケーションシステムを導入し、携帯電話やインターネットから運行状況等の情報提供を行っている。

## ■ 効果と負担

### 効果

【市町村財政負担軽減】

- 仮に、バス事業を市営バス及び函館バスの2事業者体制で、平成13～17年度の5年間続けたとした場合、函館市の財政面での効果額は、市交通局への補助金の減など、約64億円と試算される。

### 負担

【市町村負担】

- 平成13～17年度の函館バスへの補助金額は以下のとおりである。

表. 補助金額

(単位:千円)

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
経営一元化支援分	232,013	160,935	145,380	114,642	115,196
バス生活路線維持分	27,072	40,417	37,272	32,121	27,326
計	259,085	201,352	182,652	146,763	142,522

出典：函館市資料

## ■ プロセスと調整

### 協議会設置と計画策定

【プロセス:体制構築】

- 函館市公共交通検討協議会(庁外委員会)、公共交通調査特別委員会(市議会)を設置し、函館市における公共交通事業のあり方を検討するなかで、バス事業の経営一元化について協議した。
- 検討協議会において、市営バス事業は函館バスに経営を一元化すべきとの意見書が提出され、市議会等での議論を経て、バス事業の経営一元化等を内容とする函館市公共交通施策基本方針を策定した。

### 運行開始後のフォローアップ

【プロセス:フォローアップ】

- 函館市生活交通協議会を設置し、市内バス生活路線の確保方策やサービスの充実等について協議している。

### バス事業者との調整

【調整:対事業者】

- バス事業の経営一元化にあたって、市からの出資および初期投資への支援内容をはじめ、段階的に行う移管の方法や移管後のダイヤ、市営バスの嘱託・臨時職員の函館バス採用など、移管条件の調整を図った。

## ■ 創意工夫・知見・教訓

### バス事業経営一元化による経営主体の確立

【知見:運営主体の統合】

- バス事業の経営一元化は、2事業者運行に伴う不採算性を解消し、健全な経営主体を確立するとともに、利用者ニーズに応えうる望ましい公共交通を確保する目的で実施したものであり、実現によって運行エリアに縛られない利便性の高い路線の設定や市営電車との乗継制度の導入などサービスの向上が図られ、バス事業については一定の整理がなされた。

### 公共交通への誘導

【教訓:連携強化の必要性】

- 少子化の進行による通学者数の減少のほか、市街地の拡散、自家用車の普及などにより、バス事業の経営一元化後においても、乗客数の減少傾向が続いている。
- バスなどの公共交通機関は市民生活に不可欠な都市施設であり、また、環境保全の観点からも、公共交通への誘導は重要な政策課題である。今後は、交通事業者間の連携による利用環境の整備やサービスの提供、公共交通の新たな魅力づくりによる利用促進策が検討課題であり、今後においても、函館市生活交通協議会での協議が必要である。

## ■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：函館市企画部企画管理課 電話 0138-21-3625

参考 URL：函館市企画部バス生活路線 <http://www.city.hakodate.hokkaido.jp/kikaku/chosei/rosenbus.htm>  
函館バス <http://www.hotweb.or.jp/hakobus/>



図. 市内バス路線図

出典：函館バス

## ■ 資料編



図. シャトルバス「めぐりっこ」案内板



図. バスロケーションシステム