

パブリックコメントの意見対応について

1. パブリックコメント実施概要

- ① 実施期間：令和4年2月8日（火）から令和4年3月9日（水）
- ② 提出者：個人3名
- ③ 意見：34件
- ④ 意見の反映状況
 - A：意見を受けて素案を修正したもの：6件
 - B：案と意見の趣旨が同様と考えられるもの：1件
 - C：案を修正していないが、今後の施策の進め方の参考とするもの：18件
 - D：案に取り入れなかったもの：8件
 - E：案の内容についての質問等：1件

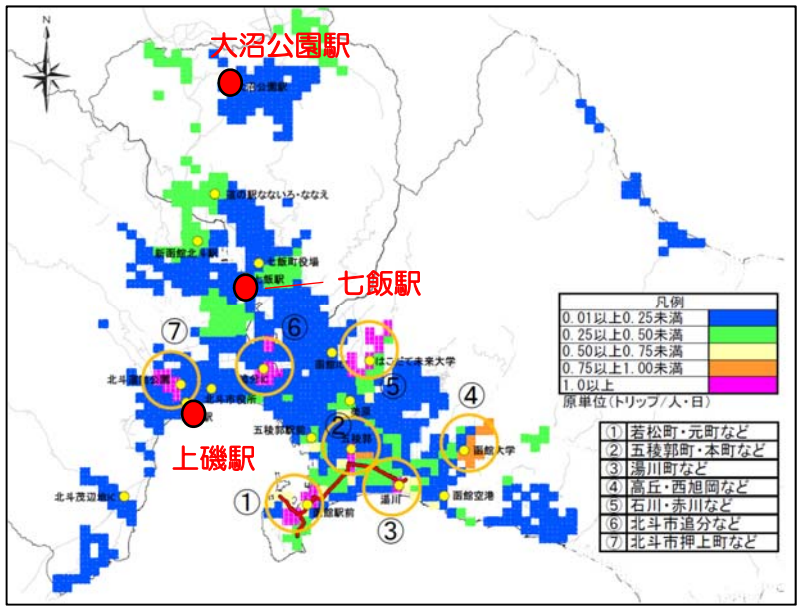
2. パブリックコメント各意見

① マスタープラン素案からの修正内容（A）

●意見1 「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。

修正箇所： P 4 1
修正前：— 道の考え：ご意見を踏まえ、主要駅である「上磯駅」、「七飯駅」および「大沼公園駅」を追記します。
修正後：本編P41「図 地区別バス・市電・鉄道原単位」に「上磯駅」、「七飯駅」および「大沼公園駅」を追記。

修正後



●意見2 「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年分と結びと将来値と勘違いしそうではないか。

修正箇所： P 6 7

修正前：—

道の考え：ご意見を踏まえ、凡例を点線で結ばないよう修正します。

修正後：本編P67「図 将来交通手段別交通量の予測結果」の修正。

修正後

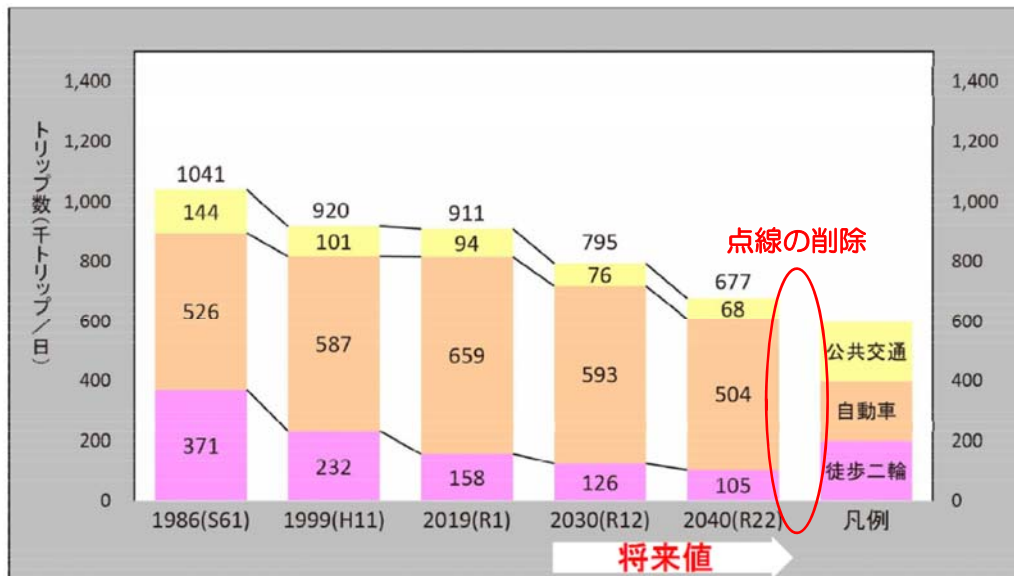


図 将来交通手段別交通量の予測結果(CASE③(P.68参照)と現況との比較)

- 意見3 「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してほしい。足元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。

修正箇所： P95

修正前：

- ・街路空間を「居心地がよく歩きたくなる」空間へ再構築する取り組み。
- ・函館駅前・大門地区では都市構造再編集中支援事業のもと、回遊性を高める環境の整備を計画しています。

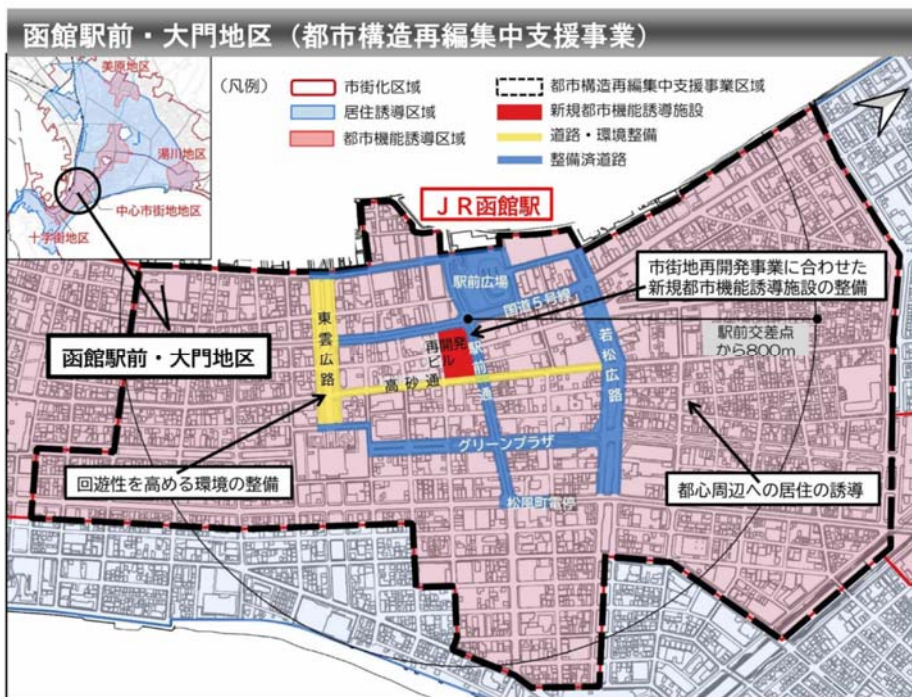
 道の考え：ウォーカブルな空間の整備は、函館駅前・大門地区の都市構造再編集中支援事業を活用した、居住誘導等の一環として進められるもので、市民が散歩やジョギングを楽しめるとともに気軽に飲食に訪れることができる回遊性を高める道路環境の整備」を想定しています。ご意見を踏まえ、本編P95に上記内容を追記します。

修正後：下記の赤線のように追記します。

修正後

【ウォーカブルな空間】

・街路空間を「居心地がよく歩きたくなる」空間へ再構築する取り組み。
 ・函館駅前・大門地区では都市構造再編集中支援事業のもと、都心周辺への居住の誘導を進めるため、新たな居住者のインセンティブを与えるほか、魅力ある居住環境の整備、再開発ビルへの賑わいある市民交流施設の整備、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計画しています。



●意見4 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。

修正箇所： P 7 2

修正前：—

道の考え：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。

修正後：本編P72「関連計画一覧」に「地域防災計画」等を追記。

修正後

表 上位計画や関連計画一覧

	主体	内容	策定時期 (変更・見直し)	計画期間
上位計画	国	①北海道総合開発計画	2016年3月	2016年度～2025年度
	国	②新広域道路交通計画(北海道ブロック版)	2021年4月	
	北海道	③新・北海道総合計画	2021年11月	2016年度～2025年度
	北海道	④北海道交通政策総合指針	2018年3月	2018年度～2030年度
関連計画	函館市	⑤函館市総合計画	2020年11月	2017年度～2026年度
	北斗市	⑥北斗市総合計画	2018年4月	2018年度～2027年度
	七飯町	⑦七飯町総合計画	2016年3月	2016年度～2025年度
	函館市	⑧函館市都市計画マスタープラン	2011年12月	2011年度～2030年度
	北斗市	⑨北斗市都市計画マスタープラン	2013年7月	2005年度～2025年度
	七飯町	⑩七飯町都市計画マスタープラン	2014年10月	目標年度：2021年度
	函館市	⑪函館市立地適正化計画	2018年3月	2018年度～2030年度
	七飯町	⑫七飯町立地適正化計画	2021年3月	2021年度～2040年度
	函館市	⑬函館市地域公共交通網形成計画	2015年11月	2015年度～2023年度
	北斗市	⑭北斗市地域公共交通計画	2021年3月	2021年度～2025年度
	七飯町	⑮七飯町地域公共交通計画(仮称)	2022年9月 予定	2022年度～2026年度
	函館圏	⑯都市計画区域の整備、開発、保全の方針	2020年4月	目標年度：2030年度
	北海道	⑰前回の函館圏都市交通マスタープラン	2002年3月	2011年度～2020年度
	函館市	⑱函館市地域防災計画	2019年12月	
	北斗市	⑲北斗市地域防災計画	2020年3月	
	七飯町	⑳七飯町地域防災計画	2020年2月	
	函館市	㉑函館市強靱化計画	2020年3月	2020年度～2024年度
	北斗市	㉒北斗市強靱化計画	2021年3月	2020年～2024年
	七飯町	㉓七飯町強靱化地域計画	2020年12月	2020年～2025年
	七飯町等	㉔北海道駒ヶ岳火山避難計画	2021年6月	
	函館市	㉕函館市恵山火山避難計画	2019年1月	

●意見5 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。

修正箇所： P 5 6	
修正前：函館市	<ul style="list-style-type: none"> ・各地区における転出転入・自然増減を配慮した地区人口を想定 ・上記を考慮した上で立地適正化計画による居住誘導区域への誘導を想定 ・結果として、居住誘導区域においては人口密度40人/haを維持
北斗市	<ul style="list-style-type: none"> ・各地区における転出転入・自然増減を配慮した地区人口を想定 ・結果として、都市計画区域内で人口集積されることとなる
七飯町	<ul style="list-style-type: none"> ・各地区における転出転入・自然増減を配慮した地区人口を想定 ・結果として、立地適正化計画における居住誘導区域へ人口集積が達成 ・なお、七飯町の立地適正化計画においては市街化区域内への集約を想定している
道の考え：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。	
修正後：下記のように記載方法を修正します。	

修正後

自治体	将来(令和22年(2040年))の各市町の人口配置設定の考え方
函館市	① 各地区における転出転入・自然増減傾向を反映した地区人口を想定 ② 上記を考慮した上で立地適正化計画に基づき、居住誘導区域外から居住誘導区域へ人口が誘導されることを想定 ⇒ その結果、居住誘導区域においては人口密度40人/haを維持
北斗市	① 各地区における転出転入・自然増減傾向を反映した地区人口を想定 ⇒ その結果、都市計画区域内において人口集積が図られることとなる
七飯町	① 各地区における転出転入・自然増減傾向を反映した地区人口を想定 ⇒ その結果、立地適正化計画における居住誘導区域へ人口集積が図られることとなる

記載方法の修正

- 意見6 「観光入込客数の目標値」ですが各市町で「現状値」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。

修正箇所： P 7 7	
修正前：	函館市 現状値(平成30年度) 目標値(令和5年度) 北斗市 現状値(令和2年度) 目標値(令和9年度) 七飯町 現状値(平成26年度) 目標値(平成32年度)
道の考え：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。	
修正後：	函館市 現状値(令和元年度) 目標値(令和5年度) 北斗市 現状値(令和元年度) 目標値(令和9年度) 七飯町 現状値(令和元年度) 目標値(令和7年度)

修正後

〔函館市〕

NO.	指標	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和5年度)	備考
1	観光入込客数	537万人	550万人	観光部／観光基本計画
2	平均宿泊数	1.23泊	1.28泊	観光部／観光基本計画
3	外国人宿泊数	46.9万	増加	観光部／観光基本計画

〔北斗市〕

	成果指標	策定時数値	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和9年度)	備考
1	観光入込客数	106万人	74万人		渡島管内観光入込客数調査の集計結果より
2	市内宿泊者数	3万人	9万人		渡島管内観光入込客数調査の集計結果より
3	スポーツ合宿誘致団体数	45団体	49団体		市外スポーツ団体のスポーツ合宿実施団体数

資料：第2次北斗市総合計画

〔七飯町〕

事業メニュー及び基礎数値	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)	備考
観光入込客数	226.2万人	235万人	
外国人観光客宿泊数	3.5万人	5万人	
大沼国際交流プラザ利用者数	67,900人/年間		

資料：第5次七飯町総合計画

② マスタープラン案と意見の趣旨が同様と考えられるもの（B）

- 意見7 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。

修正箇所： P101

道の考え：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。

③ マスタープラン案を修正していないが、今後の施策の進め方の参考とするもの（C）

- 意見8 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。

箇所： P102～103

道の考え：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。
ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。

- 意見9 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べきではないか。

箇所： P118

道の考え：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。

- 意見10 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。

箇所：—

道の考え：今後の交通安全施策の参考とさせていただきます。

- 意見11 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。

箇所：—
道の考え：今後の交通安全施策の参考とさせていただきます。

- 意見12 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るのかなど）、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）。

箇所：P106
道の考え：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。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。

- 意見13 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かがか。

箇所：—
道の考え：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。

- 意見14 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。

箇所：—
道の考え：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。

- 意見15 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、取り上げてはいかがか。

箇所：—
道の考え：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。

- 意見16 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。

箇所：—
道の考え：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。

- 意見17 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。

箇所：P102
道の考え：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。

- 意見18 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。

箇所：P102～103
道の考え：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。

●意見19 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。

箇所： P102~103

道の考え：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。

●意見20 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。

箇所： P101

道の考え：ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。

●意見21 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、景観に配慮したガイドライン等の作成をするべきではないか。

箇所： P106

道の考え：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。

●意見22 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。

箇所： P101

道の考え：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。

- 意見23 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。

箇所： P102

道の考え：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。

- 意見24 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。

箇所： P106

道の考え：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。

- 意見25 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。

※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。

箇所：—

道の考え：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。

④ マスタープラン案に取り入れなかったもの（D）

- 意見26 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。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。

箇所：—
道の考え：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。

- 意見27 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がか。

箇所：P120
道の考え：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。

- 意見28 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。

箇所：P50
道の考え：「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。

- 意見29 「函 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。

箇所：—
道の考え：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。

- 意見30 「ウォークアブルな空間の整備」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。

箇所：P95
道の考え：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、にぎわい創出に向けた効果を検証中です。

- 意見31 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。検討してはいかがでしょうか。

箇所：—
道の考え：人口の減少傾向以上に、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。 (https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/info/koutuu/iken-box/hyousiki/hyousiki.html) 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。

- 意見32 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。

箇所：P46
道の考え：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。

- 意見33 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。

箇所：P13～16
道の考え：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。

⑤ マスタープラン案の内容についての質問等（E）

- 意見34 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。

箇所：P44
道の考え：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。