

3. 中心市街地活性化の目標

[1] 中心市街地活性化の目標

本基本計画に掲げる中心市街地活性化の基本コンセプトと基本方針に基づき、おおむね5年間という限られた計画期間で中心市街地活性化の着実な推進を図るため、以下のとおり2つの目標を設定し、その達成のために本基本計画に位置付けた各種施策事業を官民一体となって強力かつ効果的に推進する。

○目標1

「陸・空の交通拠点と観光拠点の回遊による賑わいの創出」

空の玄関口である函館空港や平成27年度に開業する陸の玄関口である北海道新幹線新函館(仮称)駅から訪れる観光客を中心市街地へ呼び込む魅力的な都市型観光サービスの充実や新たな観光名所の整備を行い、多くの観光客の流入によるまちなかの賑わいを高める。

また、来街者の地区内の回遊性を向上させるため、五稜郭公園周辺の歩行者空間の整備や電停・バス停の機能強化、歩行者案内サインの充実を図り、多くの来街者が回遊しやすい中心市街地づくりを行う。

さらには、観光サービスの充実や中心市街地の魅力向上を図り、区域全体を楽しみながら回遊する人の流れを生み出し、様々な人々が行き交う中心市街地を目指す。

○目標2

「市民生活に密着した商店街と集客拠点の回遊による賑わいの創出」

中心市街地の核となる商業機能の充実や、来街者のニーズを満たし、人々が訪れたくなるような魅力にあふれ、持続的に発展する商店街づくりを進める。

また、公共交通や医療機関等の集積を活用した住宅供給や居住支援を進め、若者から高齢者まで全ての世代の街なか居住を推進するとともに、子育て活動支援機能や地域コミュニティ施設など中心市街地に不足している都市機能の充実を図る。

さらには、商業環境の向上・充実や街なか居住の推進、新たな集客拠点の整備による中心市街地の生活環境向上を図ることにより、地域内の回遊を促進し、商業者、居住者、来街者の交流による賑わいの場を創出し、中心市街地全体の活性化を目指す。

[2] 計画期間

計画期間は、すでに進捗している事業および本計画で位置づけた事業が完了し、事業の効果が発現するまでの時期を考慮し、平成25年4月から平成30年3月末までの5年間とする。

[3] 数値目標を設定する指標の考え方

本計画で設定した中心市街地活性化の2つの目標の達成状況を的確に把握するとともに、定期的なフォローアップが可能な指標であることを前提に、数値目標を設定し、目標の達成状況を進行管理する。

(1) 目標1「陸・空の交通拠点と観光拠点の回遊による賑わいの創出」に関する数値目標

目標1に掲げる「陸・空の交通拠点と観光拠点の回遊による賑わいの創出」を実現するために、観光センターや渡島ドームなどの整備のほか五稜郭公園周辺の歩行者空間の改善、まち歩きのソフト施策など、都市型観光サービスの充実を図り、観光客の来街頻度を高めるとともに、中心市街地内を回遊してもらう取り組みを進める。

このような施策の展開は、北海道新幹線新函館(仮称)開業により増加する観光入込客を確実に中心市街地へ呼び込むことに繋がることから、目標1の指標として、賑わいを測定する指標であるとともに交流する人を定量的に図る指標であり、経年的な蓄積データのある「中心市街地の年間観光入込客数」を数値目標として設定する。

指標1：中心市街地の年間観光入込客数

(2) 目標2「市民生活に密着した商店街と集客拠点の回遊による賑わいの創出」に関する数値目標

目標2に掲げる「市民生活に密着した商店街と集客拠点の回遊による賑わいの創出」を実現するために、中心市街地へ人々を呼び込むための核施設となる子育て世代活動支援プラザや市民交流プラザ、G-siteなどの整備を進めるほか、空き店舗の解消による魅力的な商店街の形成を図るとともに、中心市街地内での各種イベントの開催を支援することで、居住者、来街者、商業者の交流促進を目指す。

また、函館駅前若松地区の市街地再開発事業や本町地区の優良建築物等整備事業による新たな住宅供給が行われるほか、街なか居住施策の充実、さらには、グリーンプラザや駅前通を安全で快適な回遊空間として整備することで、市民の来街頻度を高め、中心市街地内の回遊性の向上を目指す。

このようなことから、目標2の指標として、回遊性の実態を把握可能であり、経年的な蓄積データのある「歩行者通行量」および「路面電車の乗降人員数」を数値目標として設定する。

なお、「路面電車の乗降人員数」には、函館駅前・大門地区と本町・五稜郭・梁川地区を結ぶ地区での効果を測るためのサブ数値目標を設定する。

指標2：歩行者通行量

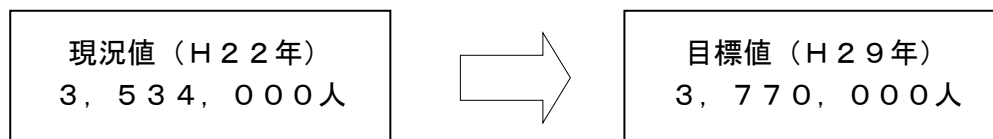
(中心市街地内調査箇所16地点における平日、休日の2日間の平均値)

指標3：路面電車の乗降人員数

(中心市街地内の全停留所における1日当たりの乗降人員数)

[4] 数値目標の設定の考え方

(1) 中心市街地の年間観光入込客数



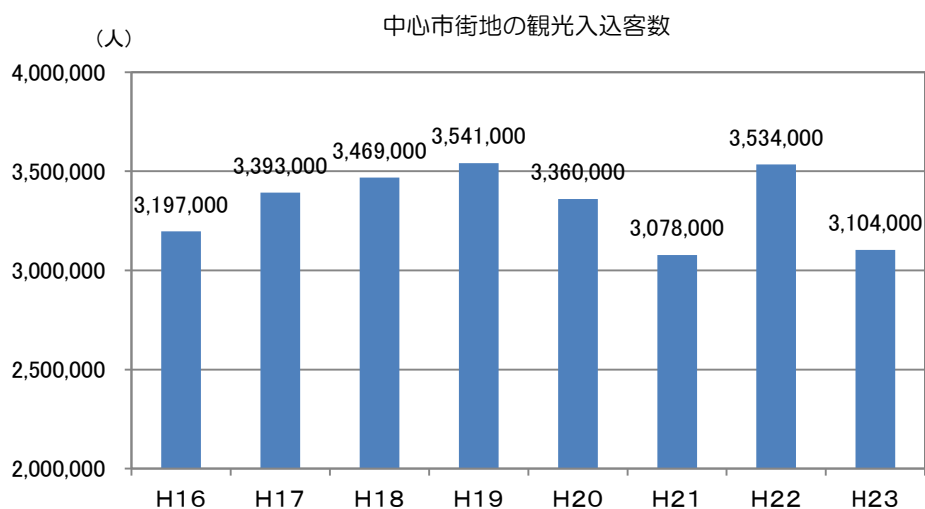
1) 目標値設定の考え方

目標値の設定に当たっては、平成16年以降の年間来函観光入込客数に観光アンケート調査で回答のあった訪問先のうち、中心市街地の区域内にある五稜郭と朝市・自由市場と回答した割合の平均を乗じたものを実績値とし、現況値（平成22年度）以降における北海道新幹線新函館（仮称）開業を本市のまちづくりの大きなチャンスと捉え、本計画に盛り込んだ各種施策の実施による効果をもとに推計を行う。

なお、現況値については、東日本大震災の影響による観光客の減少を考慮し、平成22年度の数値を採用した。

2) 観光入込客の趨勢

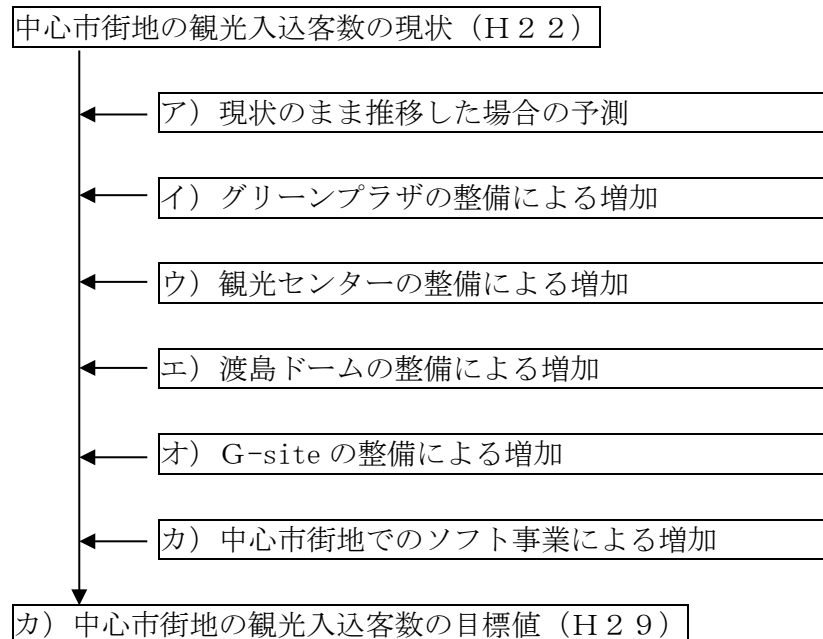
中心市街地の観光入込客は、年間300万人以上で推移しており、なかでも五稜郭への来訪率は高い割合を示している。



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
来函観光入込客数	5,067	4,843	4,865	4,818	4,562	4,332	4,586	4,108
五稜郭 (本町・五稜郭・梁川地区)	62.7%	73.1%	78.3%	77.5%	79.5%	76.7%	81.6%	79.9%
朝市・自由市場 (函館駅前・大門地区)	63.5%	67.0%	64.3%	69.5%	67.8%	65.4%	72.5%	71.2%
平 均	63.1%	70.1%	71.3%	73.5%	73.7%	71.1%	77.1%	75.6%
中心市街地の 観光入込客数	3,197	3,393	3,469	3,541	3,360	3,078	3,534	3,104

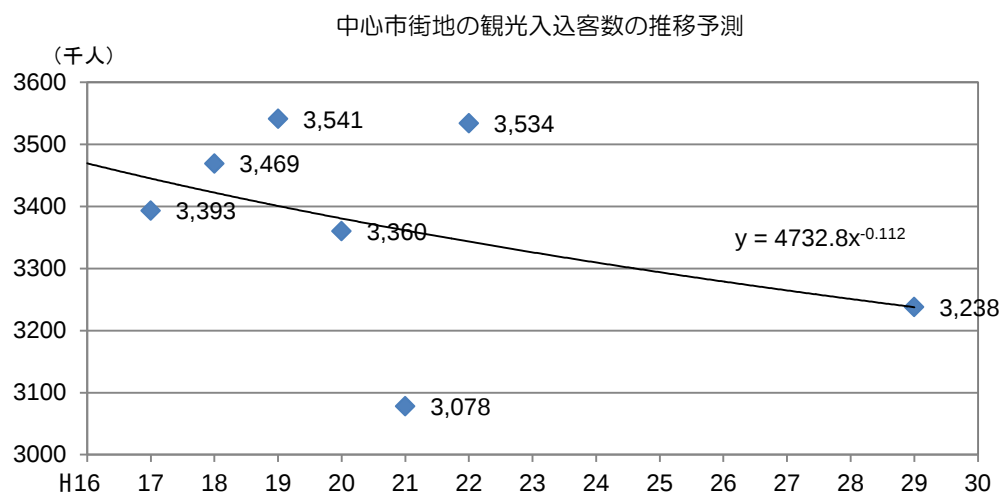
3) 数値目標設定の考え方

目標値設定の考え方を以下に示す。



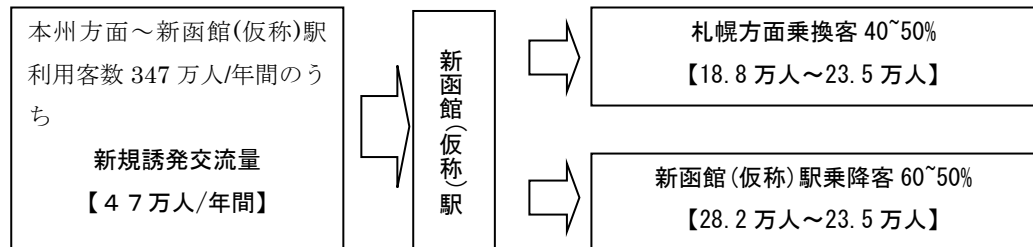
ア) 現状のまま推移した場合の予測

現状の中心市街地への観光入込客数には、ばらつきあるものの、新たに中心市街地の観光振興策や事業展開に取り組まない場合、平成 17 年度から平成 22 年度の数値を基礎とし指数曲線を用いて推計すると、観光客は年々減少し、平成 22 年の 3,534 千人/年から、平成 29 年には 3,238 千人/年と 296 千人減少すると推計される。



〈北海道新幹線新函館開業による観光客の増加〉

鉄道交通量の増加は年間約 347 万人と見込まれ、そのうち新規誘発交通量は約 14% にあたる 47 万人であると推計されている。また、新函館(仮称)駅到着後の乗降客の行動のうち約半数が函館市または道南各地へ移動すると予測されている(道経連・野村総研「北海道新幹線函館開業による経済効果」)ことから、観光客の増加は、28.2 万人～23.5 万人/年間と予測される。



このような観光客増の追い風を受け、以下の各種施策により、中心市街地への観光入込客数の増加を推計する。

イ) グリーンプラザの整備による増加

グリーンプラザは、函館駅前・大門地区のほぼ中央に位置しており、これまでも様々なイベント等が実施されるなど市民の憩いの場として利用されてきたが、北海道新幹線新函館(仮称)開業に合わせ、多くの観光客が訪れる新たな函館のシンボルとなる施設へと再整備を図る。

施設の利用者数は、市内の観光ポイントで駐車施設の無い類似のポイント(外国人墓地)の来訪率を参考とし、過去 5 年間の実績を平均しグリーンプラザの来訪者数を見込む。

(千人)

	H18	H19	H20	H21	H22
来函観光入込客数	4,865	4,818	4,562	4,332	4,586
来訪率					
外国人墓地	5.4%	7.3%	6.8%	9.8%	6.3%
来訪者数	262	351	310	424	288

$$(262 + 351 + 310 + 424 + 288) \div 5 \text{ 年間} = 327 \text{ 千人}$$

ウ) 観光センターの整備による増加

観光センターは、函館市と協会組織を集約し、函館や道南圏の観光に対するサービスが受けられる機能を整備するほか、現在 J R 函館駅に隣接している観光案内所の機能も併設し、観光に関するワンストップサービスの充実を図るため設置する。

施設の利用者数は、既存の観光案内所利用者数に北海道新幹線新函館(仮称)開業による効果を勘案するとともに、既存の観光案内所の機能を拡張し整備することから、利用者数は既存施設の 1.3 倍(施設規模(新施設) 129.6 m² / (既存施設) 100 m² ≒ 1.3) の利用を見込む。

- ・ 現在(平成 21 年)

既存の観光案内所利用者 112 千人 /

$$\text{J R 函館駅利用者数 } 1,185 \text{ 千人} = 9.5\%$$

- ・ 将来(平成 29 年)

$$\text{J R 函館駅利用者数 } 1,280 \text{ 千人} (3.5 \text{ 千人} \times 365 \text{ 日}) \times 9.5\% \times 1.3 \div 158 \text{ 千人}$$

$$\text{増加分 : } 158 \text{ 千人} - 112 \text{ 千人} = 46 \text{ 千人}$$

エ) 渡島ドームの整備による増加

渡島ドームの整備では、既存の売り場機能の整備のほか、イベントや休憩施設の充実を図り、観光客がゆったりと買い物を楽しむ空間を整える。

施設の利用者数は、既存の函館朝市への年間来客数に北海道新幹線新函館(仮称)開業による効果を勘案して、J R 函館駅の利用増加人数に、観光アンケート調査で「函館朝市」を訪れたと回答した割合 72.5%が増加すると見込む。

- ・ 現在(平成 22 年)

年間来客数 1,800 千人

- ・ 将来(平成 29 年)

$$1,280 \text{ 千人 (H29)} - 1,185 \text{ 千人 (H21)} = 95 \text{ 千人}$$

$$\text{増加分 : } 95 \text{ 千人} \times 72.5\% \div 69 \text{ 千人}$$

※参考

将来年間来客数 1,869 千人

オ) G-site の整備による増加

G-site は、飲食を中心とした集客拠点として、本町・五稜郭・梁川地区の賑わい創出と商業活性化に寄与することが期待される。

施設規模は、函館駅前・大門地区の大門横丁と同規模程度であることから、来客数も同規模程度と想定する。

- ・ (参考) 大門横丁(H22.10~H23.09 実績)

$$145 \text{ 千人} \times 0.6 (\text{観光客の割合}) = 87 \text{ 千人}$$

※大門横丁の施設概要

敷地面積 809 m², 延べ床面積 421 m², 店舗数 26 店舗

力) 中心市街地でのソフト事業による増加

本市では、「人」、「まち」、「歴史」のテーマ別に「函館まちあるきコース」を作成し、本市を訪れる観光客が一人でもまち歩き観光を楽しめる滞在型観光の充実に取り組んでおり、より深く函館のまちの魅力に触れてもらうため、まち歩きコースをガイド付きで楽しむ「てくてくはこだて」などを実施することにより、新たに中心市街地を訪れる観光客の増加が期待される。

α 人

キ) 中心市街地の観光入込客数の目標値

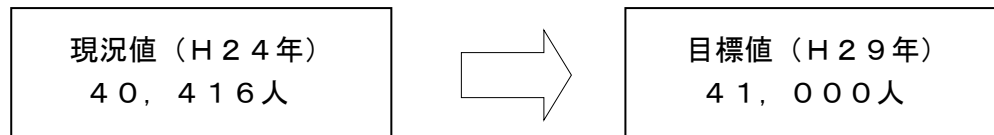
ア) 現状のまま推移した場合の観光客数	3, 238 千人
イ) グリーンプラザの整備による増加	327 千人
ウ) 観光センターの整備による増加	46 千人
エ) 渡島ドームの整備による増加	69 千人
オ) G-site の整備による増加	87 千人
カ) 中心市街地でのソフト事業による増加	α 人
将来 (H29) 目標値	3, 770 千人

4) フォローアップの考え方

中心市街地の観光入込客数は毎年確認を行うとともに、必要に応じて事業を促進するための措置を講じ、計画期間中の中間年度である平成 27 年度の中心市街地の観光入込客数の結果により、達成状況を検証し、必要に応じて目標達成に向けた改善措置を講じていく。

また、計画期間の最終年度終了後にも再度検証を行う。

(2) 中心市街地の歩行者通行量



1) 目標値設定の考え方

目標値の設定にあたっては、本計画の対象地区のうち、都市機能が集積している函館駅前・大門地区および本町・五稜郭・梁川地区を対象とし、それぞれ8調査地点、合計16地点における歩行者通行量の平日と休日の2日間の平均値を数値目標とする。

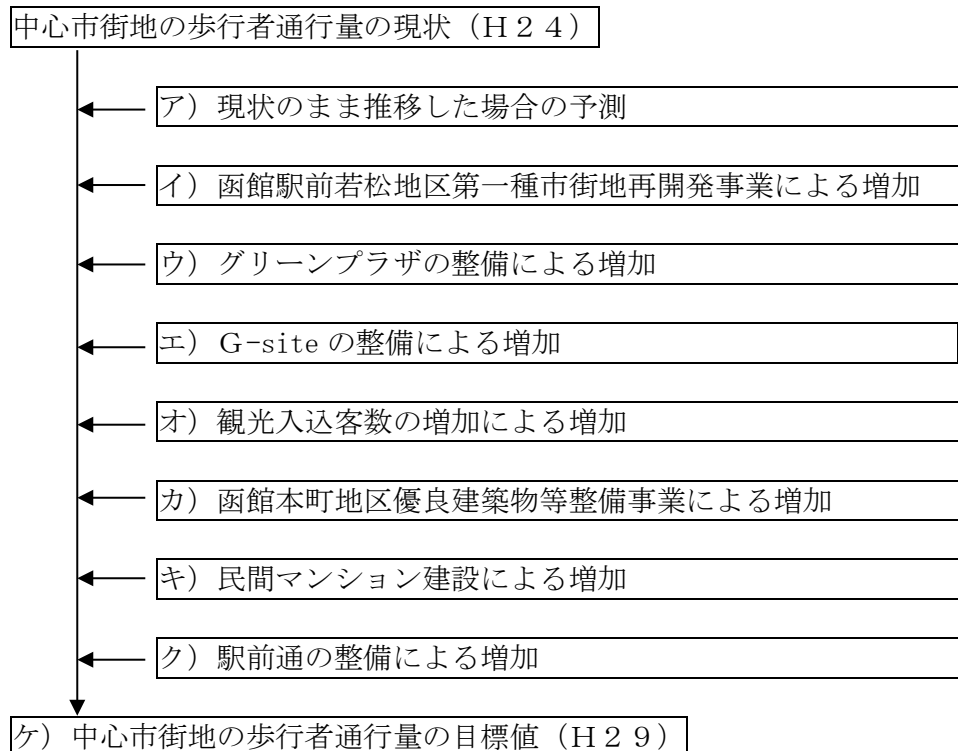
2) 歩行者通行量の趨勢

本市では、平成に入り郊外への大型店の立地が継続的に進む一方で、函館駅前・大門地区における商業の空洞化が進行しているなか、平成19年6月、同地区の大型店である和光ビルにおいては、2フロアを占有していた大型衣料品店が撤退し、その後、市事業の展開等を図ってきたものの恒常的に空きフロアが存在する状況が続いているほか、地区全体においても、空き地や空き店舗の増加が深刻な状況となっており、歩行者通行量についても減少傾向が続いている。

また、本町・五稜郭・梁川地区においては、平成21年5月にスーパーマーケットや衣料品店、書籍店、電化製品店等が入居するグルメシティ五稜郭店が閉鎖された以降、地区全体においても、空き店舗が目につく状況となっており、函館駅前・大門地区と同様に歩行者通行量は減少を続けている状況にある。

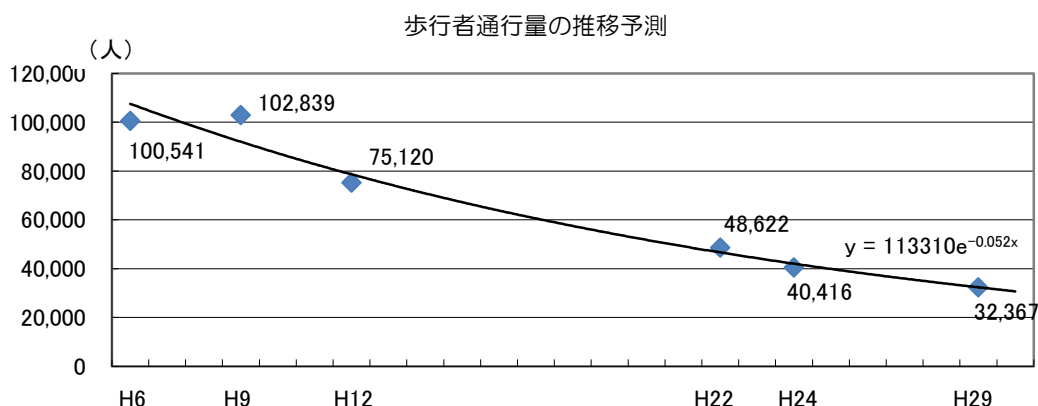
3) 数値目標設定の考え方

目標値設定の考え方を以下に示す。



ア) 現状のまま推移した場合の予測

現状の歩行者通行量は、減少傾向にあり、今後もこの傾向が続いた場合、平成 29 年度の歩行者通行量は、平成 9 年度から平成 24 年度の数値を基礎とし指数曲線を用いて推計すると、平成 29 年度では 32,367 人と 8,049 人減少すると推計される。



イ) 函館駅前若松地区第一種市街地再開発事業による増加

函館駅前若松地区第一種再開発事業では、住宅、公共施設、商業施設が整備され、平成 27 年度中の完成が予定されている。

①住宅整備による歩行者通行量の増加

当該再開発事業では、住宅 84 戸の整備が予定されており、この住宅供給により、定住人口の増加が見込まれる。

平成 23 年の中心市街地の世帯人員は 1.70 人であり、日常的に近隣商店を利用することとし、調査地点 2 か所を往復することを見込む。

$$84 \text{ 戸 (整備戸数)} \times 1.70 \text{ 人 (世帯人員)} \times 4 \text{ 回} = 571 \text{ 人}$$

②公共施設整備による歩行者通行量の増加

当該再開発事業では、賑わいを創出するための公共施設として、現在、事業展開している「大門キッズスタジアム」の機能を向上させるほか、利用対象者の幅を広げた「子育て世代活動支援プラザ」と「はこだておもしろ館」の整備を行う。

同施設には、親子が安心して安全に年間を通じて遊び、交流できる施設として、現在、緊急雇用創出推進事業として実施している「大門キッズスタジアム」を公共施設として、機能を拡張し整備することから、現施設の大人利用者数の 2.2 倍（施設規模：2,169 m² / 981 m² ≒ 2.2）の利用を見込み、利用者は、調査地点 1 地点を往復することを見込む。

（現況）大門キッズスタジアム

施設規模：981 m²

利用者数（H23 実績値）：66,850 人

32,743 人（大人利用者数） / 351 日（開設日数） = 93.3 人 / 日

93 人 × 2.2 ≒ 205 人（増加分：205 - 93 = 112 人）

$$112 \text{ 人} \times 2 \text{ 回} = 224 \text{ 人}$$

ウ) グリーンプラザの整備による増加

グリーンプラザは、市民等の憩いの場として、函館駅前・大門地区のほぼ中央に立地しており、市民のみならず、観光客においても魅力ある施設として再整備を行う。

前述のとおりグリーンプラザを訪れる観光客は 327,000 人と推計され、このうち観光アンケート調査による「ツアー・団体旅行」以外の観光客は、80.7%となっており、この観光客が調査地点 4 か所を通過することを見込む。

$$327,000 \text{ 人} / 365 \text{ 日} \times 0.8 \times 4 \text{ 回} = 2,867 \text{ 人}$$

エ) G-site の整備による増加

G-site は、飲食店の集積施設として、本町・五稜郭・梁川地区の賑わい創出に寄与するものであり、同地区は、企業や事務所、学校が立地していることから、観光客のみならず、市民による昼間の利用も期待されるなど、一日を通じて利用が期待され、利用者は、調査地点 2 地点を往復することを見込む。

同規模施設 大門横丁の年間利用者数を参考とする。

$$145,000 \text{ 人 (年間利用者数)} / 365 \text{ 日} \times 4 \text{ 回} = 1,589 \text{ 人}$$

オ) 観光入込客数の増加による増加

増加が想定される年間観光入込客数のうち、観光アンケート調査によると、多くの観光客が五稜郭を訪れていることから、観光入込者数の増加に伴い、歩行者通行量は増加することが見込まれる。

観光アンケート調査によると、五稜郭を訪れた観光客の割合は、81.6%となっており、また、ツアー・団体旅行以外の観光客は、80.7%となっており、数値目標（1）で推計した増加する年間観光入込客数 237,000 人が、調査地点 2 地点を 1 往復すると見込む。

$$237,000 \text{ 人} / 365 \text{ 日} \times 0.82 \times 0.81 \times 4 \text{ 回} = 1,725 \text{ 人}$$

カ) 函館本町地区優良建築物等整備事業による増加

①住宅整備による歩行者通行量の増加

当該事業では、住宅 75 戸の整備が予定されており、この住宅供給により、定住人口の増加が見込まれる。

平成 23 年の中心市街地の世帯人員は 1.70 人であり、日常的に近隣施設を利用し、調査地点 2 か所を往復することを見込む。

$$75 \text{ 戸 (整備戸数)} \times 1.70 \text{ 人 (世帯人員)} \times 4 \text{ 回} = 510 \text{ 人}$$

②公共施設整備による歩行者通行量の増加

当該事業では、公共施設（床面積：1,341 m²）として、「小劇場・イベントスペース」、「フリースペース（若者の居場所）」等を備えた「市民交流プラザ」を整備することにより、賑わいの創出が期待される。

フリースペースや会議室、事務所ブース等を備えた類似施設である地域交流まちづくりセンターは、延床面積が 2,808 m²であることから、利用者数を当センターの 50% (1,341 m²/2,808 m²=0.48)と見込み、調査地点 1 地点を往復することを見込む。

$$130,130 \text{ 人（まちづくりセンターの年間利用者数）} \times 0.5 / 365 \text{ 日} \times 2 \text{ 回} = 357 \text{ 人}$$

キ）民間マンション建設による増加

梁川地区では、民間マンションの建設が進んでおり、平成 26 年までに 151 戸が供給され、定住人口の増加が見込まれる。

中心市街地の平成 23 年度の世帯人員は 1.70 人であり、日常的に近隣施設を利用し、調査地点 1 か所を往復することを見込む。

※（１）完成年月：平成 24 年 9 月 戸数：101 戸（地上 18 階）

（２）完成年月：平成 26 年 5 月 戸数：50 戸（地上 18 階，地階 1 階）

$$151 \text{ 戸（整備戸数）} \times 1.70 \text{ 人（世帯人員）} \times 2 \text{ 回} = 513 \text{ 人}$$

ク）駅前通の整備による増加

函館駅前・大門地区のメインストリートである駅前通を整備し、歩行空間を再構築することは、同地区内の回遊性を向上させ、各施設の整備や施策展開と連動することにより、一定の歩行者通行量の増加が期待される。

α 人

ケ) 中心市街地の歩行者通行量の目標値

ア) 現状のまま推移した場合の歩行者通行量	32,367人
イ) 函館駅前若松地区第一種市街地再開発事業による増加	795人
ウ) グリーンプラザの整備による増加	2,867人
エ) G-site の整備による増加	1,589人
オ) 観光入込客数の増加に伴う増加	1,725人
カ) 函館本町地区優良建築物等整備事業による増加	867人
キ) 民間マンション建設による増加	513人
ク) 駅前通の整備による増加	α人
将来(H29) 目標値	41,000人

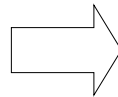
3) フォローアップの考え方

歩行者通行量については、函館市が毎年7月に実施する歩行者通行量調査のデータに基づき、毎年確認を行うとともに、必要に応じて事業を促進するための措置を講じ、計画期間中の中間年である平成27年度の歩行者通行量調査結果により、達成状況を検証し、必要に応じて目標達成に向けた改善措置を講じていく。

また、計画期間の最終年度終了後にも再度検証を行う。

(3) 路面電車の乗降人員数

現況値（H23年） 9,929人
サブ現況値 3,087人

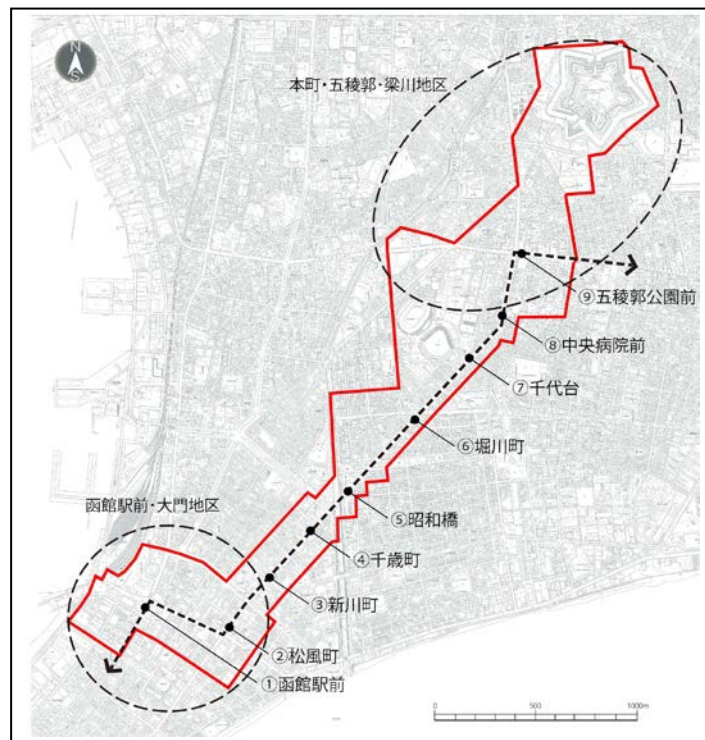


目標値（H29年） 10,450人
サブ目標値 3,200人

1) 目標値設定の考え方

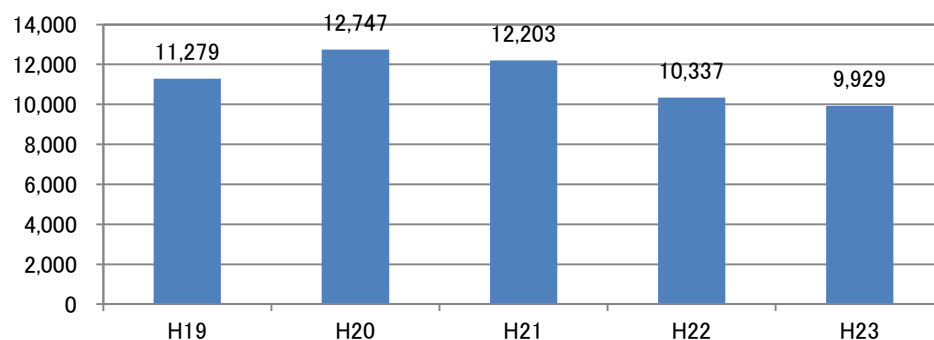
目標値の設定に当たっては、本計画の対象区域内にある路面電車の停留所（9カ所）の利用実態から、観光客が多く利用する1日乗車券などを含まない1日当たりの各停留所の乗降人員（運賃箱に投入された整理券に基づき算出）を対象とし、本計画に盛り込んだ各種施策の実施による効果を勘案して推計を行う。

停留所位置図



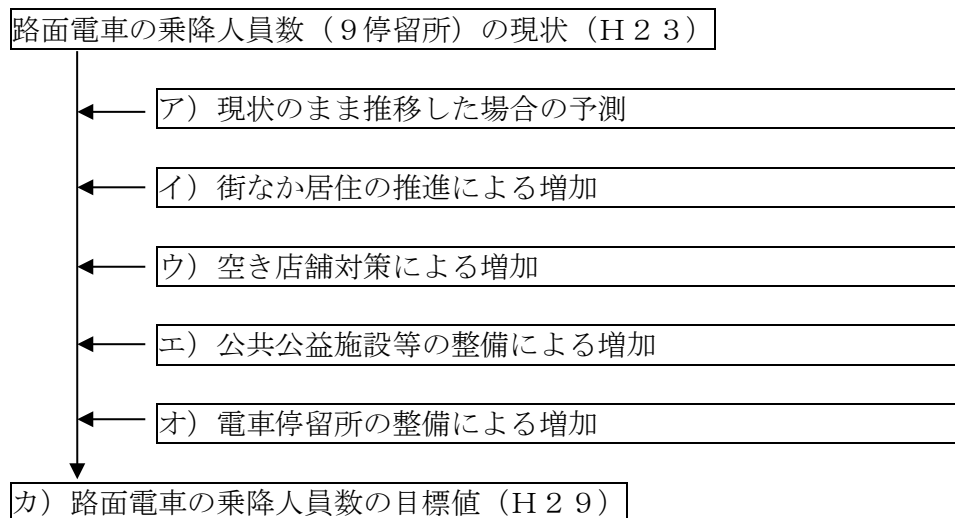
2) 路面電車乗降人員数の趨勢

中心市街地内の路面電車停留所の乗降人員数は、中心市街地の人口の減少や商業機能の低下等により、平成20年以降は減少が続いている。



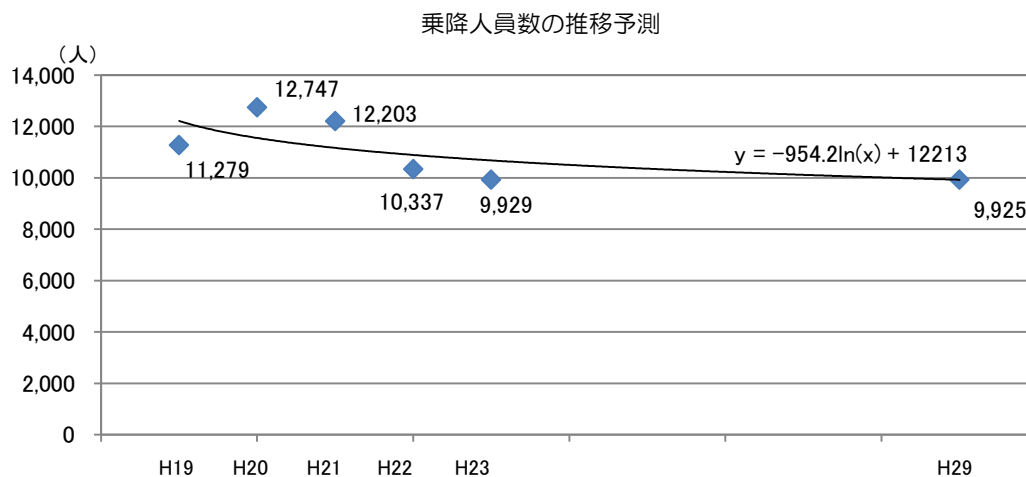
3) 数値目標設定の考え方

目標値設定の考え方を以下に示す。



ア) 現状のまま推移した場合の予測

現状の中心市街地内の路面電車停留所での乗降人員数は減少傾向にあり、今後もこの傾向が続いた場合、平成 19 年から平成 23 年度の数値を基礎とし指数曲線を用いて推計すると、乗降客数はほぼ横ばいで推移すると推計される。



イ) 街なか居住の推進による増加

本計画では、函館本町地区優良建築物等整備事業のほか函館駅前若松地区市街地再開発事業や街なか居住支援事業を実施することとしており、これら事業の実施により、新たにまちなかに居住する人が路面電車を利用することが期待される。

路面電車の利用者数は、増加する人口のうち、現状の中心市街地の人口に対する中心市街地内の電車停留所での乗降人員数の割合分（過去 5 年間の平均値）を乗降人数と見込む。

	H19	H20	H21	H22	H23	平均
中心市街地内人口	22,254	21,948	21,486	21,257	20,936	
中心市街地内 停留所乗降客数	11,279	12,747	12,203	10,337	9,929	
利用率	0.51	0.58	0.57	0.49	0.47	0.53

①函館本町地区優良建築物等整備事業による増加

75 戸（整備戸数）×1.70 人＝128 人

②函館駅前若松地区市街地再開発事業による増加

84 戸（整備戸数）×1.70 人＝143 人

③街なか居住支援事業による増加

当該事業では、子育て世帯の居住誘導と定住化の促進を目的としていることから、類似事業である西部地区ヤングカップル住まいりんぐ支援補助金の実績を参考とし、増加する人口を見込む。

- ・西部地区ヤングカップル住まいりんぐ支援補助金

補助対象とする範囲：20 町

新規補助決定世帯数（H18～H22）：172 件（34 件／年）

- ・街なか居住支援事業

補助対象とする範囲：12 町

新規補助対象世帯数：172×（12 町／20 町）＝103 件／5 年

103 件×2 人（最低限の補助対象世帯人員）＝206 人

（128 人＋143 人＋206 人） × 0.53 ＝ 253 人

ウ）空き店舗対策による増加

空き店舗対策事業としては、函館駅前・大門地区と本町・五稜郭・梁川地区を結ぶ電車路線沿線を重点地域として、空き店舗への出店に対する改修費等を補助する中心市街地出店促進事業を行い、回遊性の向上や賑わいの創出を図ることとしている。

新たな出店による路面電車の乗降客数は、市内の主要商店街地区 6 地区に買い物に出かける出向人口を参考に、現在事業展開している「大門キッズスタジアム」の利用者のうち電車で来館する割合（10%：施設からの聞き取り）を増加する乗降人員数に見込む。

事業により再生する空き店舗数：3 店舗×5 カ年＝15 店舗

再生する空き店舗売場面積の推定：78 ㎡

（大型店舗を除いた 1 店舗当たりの売場面積）

再生する空き店舗売場面積の合計：15 店舗 × 78 ㎡ ＝ 1,170 ㎡

事業を実施しない場合の出向人口

地区名	売場面積	出向率	H29 出向人口
駅前・大門地区	31,054	0.062	17,406
本町・五稜郭・梁川地区	42,637	0.471	131,981
中島地区	1,676	0.008	2,159
その他の地区	57,186	0.459	128,454

※売場面積は平成 19 年度商業統計調査の数値

H29 出向人口の合計は総合計画で設定している平成 28 年人口 280,000 人で想定

買物出向率： $P_{ij} = (S_j / L_{ij}^2) / \sum (S_j / L_{ij}^2)$

P_{ij} ：i 地点の消費者が j 地区に行く確立（買物出向率）

S_j ：j 地区の売場面積 L_{ij} ：i 地点の j 地区との距離

事業を実施した場合の出向人口

地区名	売場面積	出向率	H29 出向人口	増減
駅前・大門地区	31,054	0.062	17,313	-93
本町・五稜郭・梁川地区	42,637	0.469	131,274	-707
中島地区	2,846	0.013	3,647	1,488
その他の地区	57,186	0.456	127,766	-688

空き店舗対策に伴う出向人口の増加数：1,488 - 93 - 707 = 688 人

空き店舗対策に伴う乗降人員増加数：688 × 10% × 2 回（乗降回数）= 138 人

エ）公共公益施設等の整備による増加

本計画では、子育て世代活動支援プラザ整備事業や市民交流プラザ整備事業を実施することとしており、これら事業の実施により、新たに施設を利用する市民が路面電車を利用することが期待される。

路面電車の利用者数は、増加する施設利用者数のうち、類似施設である「大門キッズスタジアム」の利用者のうち電車で来館する割合（10%：施設からの聞き取り）を増加する乗降人員数に見込む。

- ・子育て世代活動支援プラザ整備事業による増加

112 人（根拠：(2) 中心市街地の歩行者通行量に記載）

- ・市民交流プラザ整備事業による増加

178 人（根拠：(2) 中心市街地の歩行者通行量に記載）

$(112 + 178) \times 10\% \times 2 \text{ 回（乗降回数）} = 58 \text{ 人}$

オ) 電車停留所の整備による増加

中心市街地区域内すべての電車停留所をデザイン性が高く、利用しやすい電停に整備するとともに、乗換案内システムを備えた案内情報端末を主要な停留所に設置することは、同地区内の回遊性を向上させるほか、路面電車の利用促進が図られ、一定の乗降人員数の増加が期待される。

α 人

カ) 路面電車の乗降人員の目標値

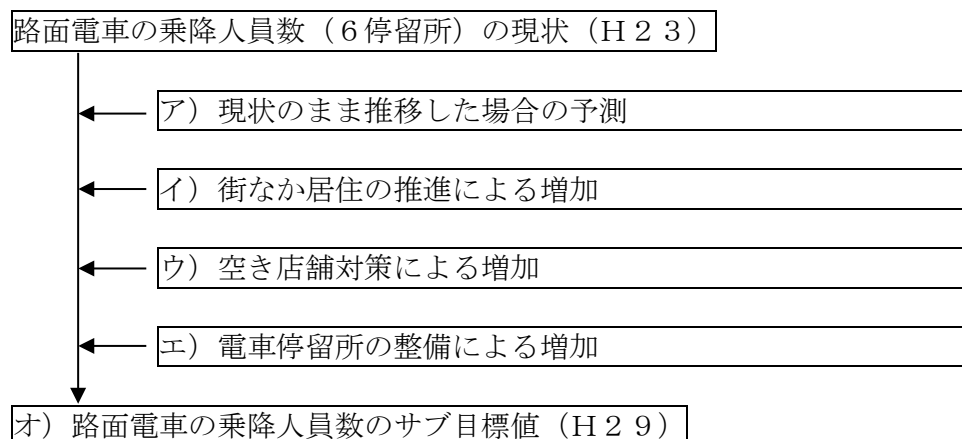
ア) 現状のまま推移した場合の乗降人員	9, 925 人
イ) 街なか居住の推進による増加	253 人
ウ) 空き店舗対策による増加	138 人
エ) 公共公益施設等の整備による増加	58 人
オ) 電車停留所の整備による増加	α 人
将来 (H29) 目標値	10, 450 人

4) サブ目標値設定の考え方

サブ目標値の設定に当たっては、本計画の対象区域内にある路面電車の停留所9カ所のうち、函館駅前・大門地区と本町・五稜郭・梁川地区の3カ所を除いた6カ所（P66 停留所位置図 ③新川町、④千歳町、⑤昭和橋、⑥堀川町、⑦千代台、⑧中央病院前）の利用実態から、観光客が多く利用する1日乗車券などを含まない1日当たりの各停留所の乗降人員（運賃箱に投入された整理券に基づき算出）を対象とし、本計画に盛り込んだ各種施策の実施による効果を勘案して推計を行う。

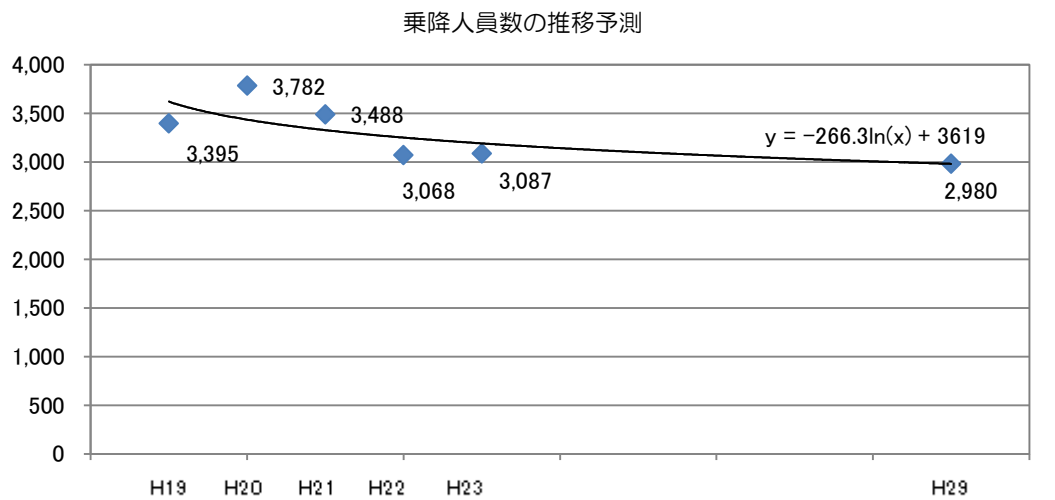
5) 数値目標設定の考え方

サブ目標値設定の考え方を以下に示す。



ア) 現状のまま推移した場合の予測

選択した6カ所の路面電車停留所での乗降人員数のうち、平成19年から平成23年度の数値を基礎とし指数曲線を用いて推計すると、乗降客数はほぼ横ばいで推移すると推計される。



イ) 街なか居住の推進による増加

選択した6カ所の路面電車停留所を利用可能な地域のうち、街なか居住支援事業により増加する人口を見込む。

利用可能な地域の範囲：5町

新規補助対象世帯数：172 × (5町 / 20町) = 43件 / 5年

43件 × 2人（最低限の補助対象世帯人員） = 86人

86人 × 0.53 = 46人

ウ) 空き店舗対策による増加

空き店舗対策事業は、選択した6カ所の路面電車停留所を利用可能な地域で実施することから、メイン指標による算出された増加数を乗降人員数に見込む。

138人

エ) 電車停留所の整備による増加

中心市街地区域内すべての電車停留所をデザイン性が高く、利用しやすい電停に整備するとともに、乗換案内システムを備えた案内情報端末を主要な停留所に設置することは、同地区内の回遊性を向上させるほか、路面電車の利用促進が図られ、一定の乗降人員数の増加が期待される。

α 人

オ) 路面電車の乗降人員のサブ目標値

ア) 現状のまま推移した場合の乗降人員	2, 9 8 0 人
イ) 街なか居住の推進による増加	4 6 人
ウ) 空き店舗対策による増加	1 3 8 人
オ) 電車停留所の整備による増加	α 人
将来 (H 2 9) サブ目標値	3, 2 0 0 人

5) フォローアップの考え方

路面電車の乗降人員数については、函館市企業局が毎年 11 月に実施する調査のデータに基づき、毎年確認を行うとともに、必要に応じて事業を促進するための措置を講じ、計画期間中の中間年である平成 27 年度の路面電車の乗降人員数の結果により、達成状況を検証し、必要に応じて目標達成に向けた改善措置を講じていく。

また、計画期間の最終年度終了後にも再度検証を行う。