

函館市地域公共交通総合連携計画 (案)

概要版

平成26年 月

函 館 市

目 次

	頁
1 函館市地域公共交通総合連携計画の策定について……………	1
1.1 連携計画策定の背景……………	1
1.2 連携計画策定の目的……………	1
2 函館市における公共交通の現状と課題等 ……………	2
2.1 公共交通の現状 ……………	2
2.2 公共交通の課題 ……………	3
2.3 課題解決に向けた検討の方向性 ……………	4
3 函館市が目指す今後の公共交通のあり方 ……………	4
3.1 目標と基本方針 ……………	4
3.2 連携計画の区域 ……………	4
3.3 連携計画の期間 ……………	4
3.4 連携計画の目標 ……………	4
3.5 目指すべき将来像 ……………	5
3.6 実現化に向けた具体的な推進施策 ……………	6
3.7 施策の実施主体と事業スケジュール ……………	7
4 連携計画の推進体制 ……………	8

1 函館市地域公共交通総合連携計画の策定について

1.1 計画策定の背景

函館市の人口（国勢調査による）は、1980年の345,165人をピークに減少傾向にあり、2010年では、279,127人となっており、前回調査（2005年）と比較すると15,137人減少し、全国第2位の減少数となっている。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2040年には、総人口174,769人、うち老年人口73,244人（41.9%）と予測されており、総人口の減少と相まって、今後も更なる高齢化の進展が予想されていることから、路線バスをはじめ公共交通機関の果たす役割はますます重要なものとなっていくと考えられる。

本市の公共交通は、路線バス、市電、タクシー、鉄道で構成されているが、市電においては、沿線人口が、平成2年の94,732人から平成22年には68,177人と、20年で3割近く減少しており、今後も利用者数の減少が懸念されているほか、特に、路線バスにおいては、本市特有の扇状地形により函館駅前に向かって路線が集中し、路線が競合するなど非効率な運行がされているとともに、複雑な路線網が形成されており、これらのことがバス利用離れの一因にもなっていると考えられる。さらに、利用者数もこの20年間で約1/3まで減少するなど赤字路線が増加し、バス事業者においては、これまで減便等による効率化に取り組んでいるが、根本的な改善には至っておらず、このままの状況が続けば、更なる路線の廃止や減便など、市民生活に必要な路線の維持が困難な状況となることが予想されている。

このような状況を踏まえ、市民の日常生活において欠かすことのできない公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、利便性の高いサービス提供を目指すとともに、交通機関相互の連携を図りながら、効率的な交通体系を構築することが急務となっている。

1.2 計画策定の目的

本市の公共交通については、これまでアンケート調査や現況分析・課題の整理などを行いながら、交通事業者や道路管理者、交通管理者、市民などで構成する「函館市生活交通協議会」において、今後のあり方の検討を進め、本市の公共交通の目指すべき将来像や具体的な推進施策について、取りまとめを行い、今般「函館市における公共交通のあり方検討報告書」として、市に提出されたところである。

本計画は、この検討報告書の内容を踏まえ、市電やタクシー、鉄道の機能を維持することを前提としつつ、バス路線網の再編や基盤整備等による利用環境の改善など、バス交通を中心とした施策を実施するとともに、効果的に交通機関相互の連携を図りながら、誰もがわかりやすく、便利で利用しやすい、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指すことを目的とするものである。

地域公共交通総合連携計画とは・・・

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、関係する交通事業者や道路管理者、利用者等で構成する協議会での協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画である。

2 函館市における公共交通の現状と課題

ここでは、函館市生活交通協議会が国の補助金（地域公共交通調査事業）を活用して実施した現況調査のほか、市が実施した市民および通勤、通学者を対象としたアンケート調査結果を基に、本市における公共交通を取り巻く現状について整理した。

2.1 公共交通の現状

公共交通利用状況

- ・ バス路線は函館駅前に向かって集中し、路線の重複や競合など非効率な運行となっている。
- ・ 市民の外出時の移動手段は自家用車が約6割となっており、通勤目的では約8割と、さらに自家用車の割合が高くなっている。
- ・ 公共交通利用者は年々減少傾向にあり、特に、路線バス利用者の減少が顕著である。
- ・ 五稜郭や亀田支所前などは、同じ名前のバス停が複数存在し、わかりづらい。
- ・ 函館駅前・五稜郭・亀田支所前・湯倉神社前は、運行便数・乗降客数がともに多く、交通の拠点となっている。
- ・ 道道赤川函館線や道道函館上磯線では、朝夕の時間帯における混雑により、バスの遅延を引き起こしている。
- ・ 東部地区では地域福祉バスや病院送迎バス、スクールバスが運行されているほか、路線バスは慢性的な赤字路線となっている。
- ・ 路線バスでは乗り継ぎ可能な停留所が指定の8か所のみ限定されている。

社会経済状況

- ・ 人口は年々減少傾向で、今後も更なる人口減少が予想されている。
- ・ 今後も更なる高齢化の進展が予想され、公共交通の重要性がますます高まると考えられる。
- ・ 市街地の拡散、郊外化が進んでいる。
- ・ 従業者人口は函館駅前、五稜郭、美原、湯川に集中している。
- ・ 運転免許保有率と自動車保有率はいずれも6割程度と高い。
- ・ 2015年度の北海道新幹線開業により、来訪者の増加が見込まれる。

市民ニーズ（アンケート調査）

- ・ 路線バスや市電の満足度は、西部・中央部・東中央部では「満足である」が高いが、北東部・北部では「不満である」が高くなっており、地区によって満足度に差がある。
- ・ 市民アンケートでは、路線バスや市電を利用しやすくするには、「わかりやすい路線にする」が最も多く、また、「停留所にベンチや屋根を設ける」や「運行情報の発信を充実する」など待合環境に対する要望も多い。
- ・ 東部地区においては、「運賃を安くする」との要望が最も多い。
- ・ 通勤者の改善要望では、「始発・終発時刻を延長する」も多かった。
- ・ 利用環境が改善されたら、市民・通学者の60%以上が「今より路線バスや市電を利用する」と回答し、通勤者の45%が「バスや市電で通勤してもよい」と回答している。
- ・ 乗り換え環境が整っていれば、市民と通勤・通学者のいずれも60%以上が「乗り換えに対する抵抗感はない」と回答している。

2.2 公共交通の課題

前述した現状や、函館市生活交通協議会における公共交通のあり方検討での各委員からのご意見をもとに、本市における公共交通の課題を「バス路線網について」、「利用環境・走行環境について」、「利用状況について」の大きく3つに区分して整理した。

バス路線網について

- ・ わかりづらいバス路線となっている
- ・ 他の交通機関との連携が不十分である
- ・ 同じ名前のバス停が複数存在している
- ・ 地区特性に応じた運行形態への見直し

利用環境・走行環境について

- ・ 待合環境の整備が不十分である
- ・ 乗り継ぎ環境の整備が不十分である
- ・ 超高齢化社会の到来に向け、さらなる利用環境の整備が必要である
- ・ ニーズに合ったダイヤ設定がされていない
- ・ 市民や学生からは料金に対する不満も多い
- ・ 路線バスの定時性が確保されていない

利用状況について

- ・ 公共交通利用者は年々減少している
- ・ 市民の生活は自家用車に過度に依存した状況になっている



2.3 課題解決に向けた検討の方向性

以上の課題を踏まえ、課題解決に向けた検討の方向性として、以下の3つが考えられる。

- 1 交通結節機能の向上により、効率的なバス路線網への見直しを図る
- 2 利用環境や走行環境の改善により、サービスレベルの向上を図る
- 3 新たな需要の創出に向け、利用促進および市民の意識醸成を図る

3 函館市が目指す今後の公共交通のあり方

3.1 目標と基本方針

路線バスや市電、タクシーなどといった公共交通は、子供や高齢者、障がい者などの交通弱者にとって欠かすことのできない重要な交通手段であり、市民の快適かつ安全な暮らしを実現するため、行政はもとより、交通事業者や市民が相互に連携・協力し、公共交通を将来にわたって維持・確保していく必要がある。

このようなことから、今後の公共交通のあり方においては、収支採算性に考慮した効率的で持続可能な交通ネットワークを構築するとともに、利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供や、利用促進等による新たな需要創出を図る必要があることから、以下のとおり目標および基本方針を掲げ、その実現に向けた各種取り組みを推進していくものとする。

目標：将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築する

- 基本方針 1** 交通結節機能の向上による効率的な交通ネットワークの構築
- 基本方針 2** 利用環境や走行環境の改善によるサービスレベルの向上
- 基本方針 3** 新たな需要の創出に向けた利用促進および市民意識の醸成

3.2 連携計画の区域

- 連携計画の区域は、函館市全域とする。

3.3 連携計画の期間

- 連携計画の期間は、中長期的に取り組むべき課題も含まれていることを考慮し、平成 26 年度から平成 35 年度までの（10 年間）とする。

3.4 連携計画の目標および指標

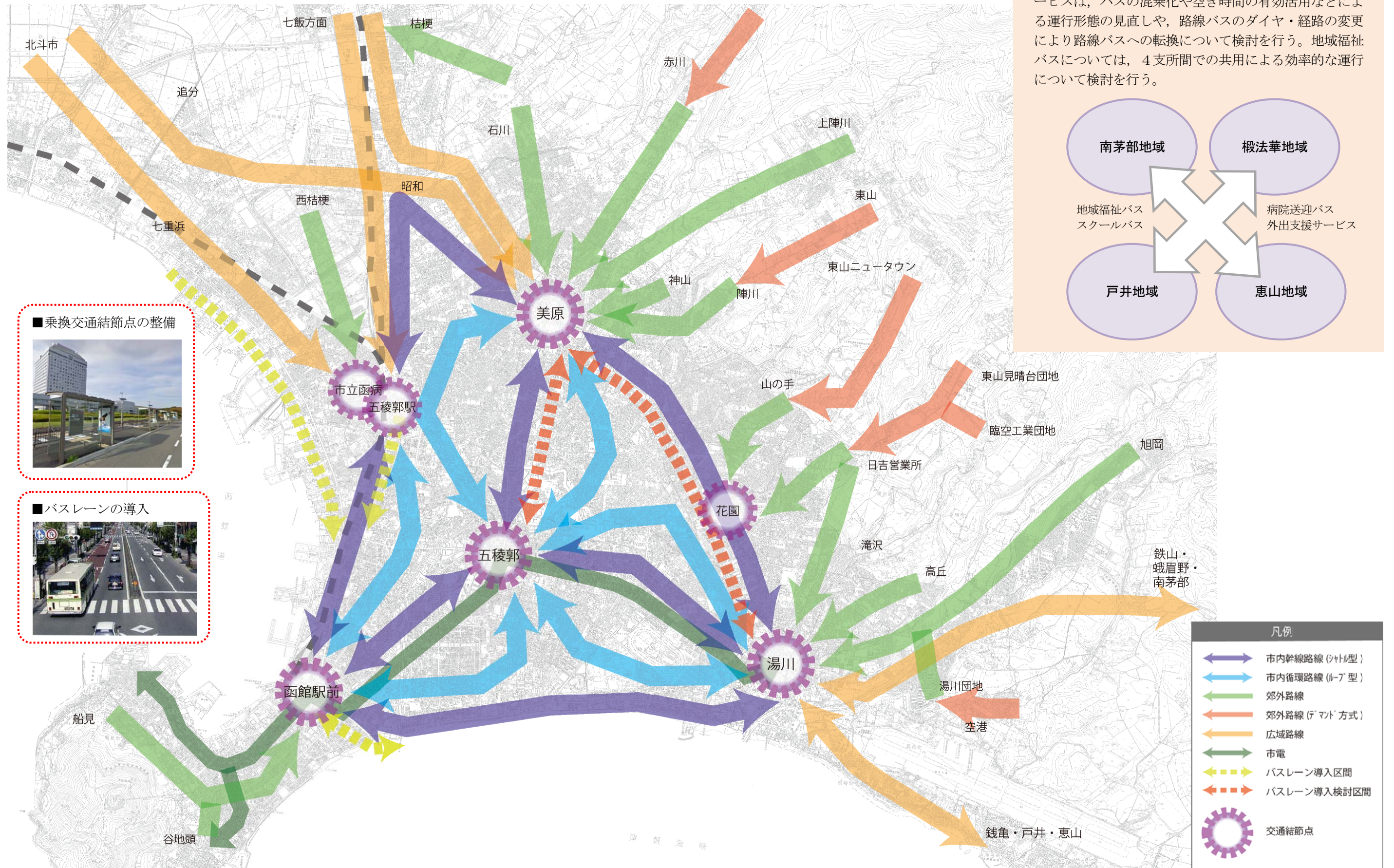
函館市地域公共交通総合連携計画を着実に推進していくため、目指すべき指標を選定し、その達成度を確認するため、以下のとおり数値目標を設定する。

指標については、バス利用者である市民の方々への分かりやすさに考慮するとともに、適宜検証可能となるよう、継続して評価可能なものとする。

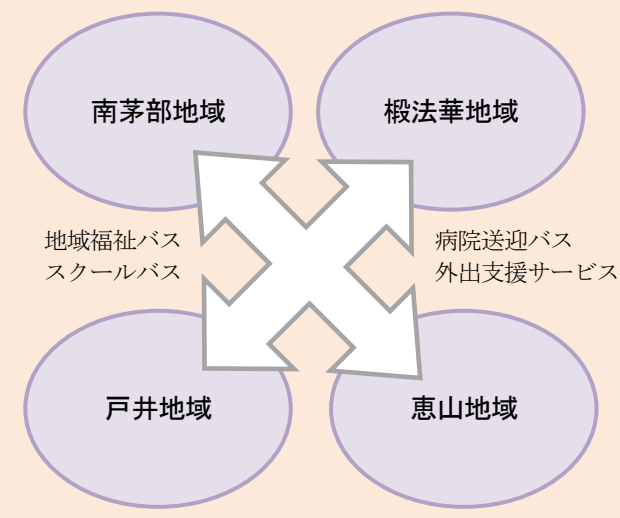
指標①：「わかりやすい路線」への改善を望む割合	
評価方法	市民アンケートにおける「路線バスや市電をもっと利用しやすくするために必要な改善点」で評価する。
目標値	13.5%（平成 24 年度） → 5.0%以下（平成 35 年度）
指標②：市民の公共交通に対する満足度	
評価方法	市民アンケートにおける「路線バスや市電に対する満足度」で評価する。
目標値	22.5%（平成 24 年度） → 50.0%以上（平成 35 年度）
指標③：路線バスや市電を「この 1 年間利用していない」とする人の割合	
評価方法	市民アンケートにおける「路線バスや市電の利用状況」で評価する。
目標値	28.9%（平成 24 年度） → 15.0%以下（平成 35 年度）

3.5 函館市の公共交通の目指すべき将来像（イメージ）

市内の都市拠点および生活・交流拠点に交通結節点を整備し、ゾーンバスシステムを中心とする効率的な公共交通ネットワークを構築する。



＜東部地区の将来イメージ＞
 スクールバスや病院送迎バス、支所独自の外出支援サービスは、バスの混乗化や空き時間の有効活用などによる運行形態の見直しや、路線バスのダイヤ・経路の変更により路線バスへの転換について検討を行う。地域福祉バスについては、4支所間での共用による効率的な運行について検討を行う。



- 凡例
- 市内幹線路線 (ハブ型)
 - 市内循環路線 (ループ型)
 - 郊外路線
 - 郊外路線 (Gマッド方式)
 - 広域路線
 - 市電
 - バスレーン導入区間
 - バスレーン導入検討区間
 - 交通結節点

3.6 実現化に向けた具体的な推進施策

目標の実現に向け、基本方針に基づき、以下に掲げる各種施策を推進する。

目標：将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築

基本方針 1

交通結節機能の向上による 効率的な交通ネットワークの構築

交通結節機能を強化し、ゾーンバスシステムを中心とした、市民をはじめ来訪者にとってもわかりやすいバス路線網へ再編するほか、地区特性に応じた運行形態への見直しを図る。

バス路線網の再編
(バス路線網の再編, 系統番号の見直し)

交通結節機能の強化
(交通結節点の整備)

地区特性に応じた運行形態への見直し
(東部地区バスの運行形態の見直し, デマンド方式の導入)

基本方針 2

利用環境や走行環境の改善による サービスレベルの向上

誰もが利用しやすい公共交通を目指し、利用環境や走行環境の整備・改善により公共交通サービスレベルの向上を図る。

待合環境の改善
(停留所・停留場の上屋整備, 情報発信の充実)

乗継ぎ利便性の向上
(乗継割引制度の充実, ICカードの導入)

ユニバーサルデザインの推進
(低床車両の導入, 車いす対応タクシーの導入)

目的に応じたダイヤの設定
(始発・終発時刻の延長, 朝夕の急行便の運行)

利用しやすい料金体系の導入
(均一料金制・ゾーン料金制の導入)

快適な走行環境の整備
(バスレーン・公共車両優先システムの導入)

基本方針 3

新たな需要創出に向けた 利用促進および市民意識の醸成

自動車への過度な依存からの是正に向け、公共交通への利用転換などによる新たな需要の創出を図る。

モビリティマネジメントの推進
(出前講座の実施, おでかけマップの作成)

ノーマイカーデーの推進

イベント開催や企画切符の販売

3.7 施策の実施主体と事業スケジュール

方針および施策名	スケジュール		実施主体
	短期 (概ね3年)	中長期 (概ね10年以内)	
交通結節機能の向上による 効率的な交通ネットワークの構築			
バス路線網の再編			交通事業者, 行政
系統番号の見直し			交通事業者, 行政
交通結節点の整備			交通事業者, 行政
東部地区バスの運行形態の見直し			交通事業者, 行政
デマンド方式の導入			交通事業者, 行政
利用環境や走行環境の改善による サービスレベルの向上			
停留所・停留場の上屋整備			交通事業者, 行政
情報発信の充実			交通事業者, 行政
乗継割引制度の充実			交通事業者, 行政
ICカードの導入			交通事業者, 行政
低床車両の導入			交通事業者, 行政
始発・終発時刻の延長			交通事業者, 行政
朝夕の急行便の運行			交通事業者, 行政
均一料金制・ゾーン料金制の導入			交通事業者, 行政
バスレーン・公共車両優先システムの導入			交通事業者, 行政
新たな需要創出に向けた 利用促進・市民意識の醸成			
出前講座の実施			交通事業者, 行政
おでかけマップの作成			交通事業者, 行政, 市民, 協議会
ノーマイカーデーの推進			交通事業者, 行政, 市民
イベント開催や企画切符の販売			交通事業者, 行政

※網掛けは導入(実施)予定時期

4 計画の推進体制

本計画は、市民や交通事業者、行政、学識経験者などで構成する「函館市生活交通協議会」における、本市の今後の公共交通のあり方に関する調査・検討結果を踏まえて策定したことから、計画の実施段階においても、当該協議会の構成員がそれぞれの役割を果たしながら、連携・協働してその推進に努めることとする。

また、計画推進においては、PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「点検・評価」⇒Action「改善」）に従い、当該協議会が計画の進捗状況の点検・評価、分析を行うものとする。

なお、平成 26 年度は、当該協議会において、本計画を具現化するための実施計画を策定することとする。

【市民・交通事業者・行政の協働による取り組み体制】

