

函 企 交

令和6年（2024年）1月23日

総務常任委員会委員 各位

企 画 部 長

函館市地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメント（意見公募）手続の実施結果について

このことについて、函館市地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメント（意見公募）手続の実施により提出された市民等からの意見の概要とその意見に対する市の考え方について、下記のとおり公表いたします。

つきましては、委員の皆様へ公表する資料を配付させていただきますので、よろしくお願いいたします。

記

1 意見提出者数／意見数

個人 6名／40件

2 修正の有無

修正有り（別紙のとおり）

3 公表の時期

令和6年（2024年）1月23日

4 公表する資料

(1) 函館市地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメント（意見公募）手続の実施結果について

(2) 函館市地域公共交通計画（素案）【市民からの意見による修正後】

（企画部計画推進室交通政策課 21-3682）

函館市地域公共交通計画（素案）の修正について

- 1 修正箇所 9. 計画の達成状況の評価（P119）
 - 9.1 目標達成状況のモニタリング方法 中
- 2 修正内容
(旧)

表 9-1 目標達成度の評価指標のモニタリング方法

No	評価指標	現状値	目標値	指標の考え方 (下段は算出方法・目標値の考え方)	対応する目標
指標①	公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差	公共交通利用者数の減少率 > 人口減少率	公共交通利用者数の減少率 ≤ 人口減少率 (令和 10(2028)年)	人口減少の中でも路線バス利用者数の減少を抑制し、持続可能な公共交通が実現しているかを評価します。 基準年度(令和 4(2022)年度)から算出年度の減少率を比較 (網形成計画からの継続性を考慮し、同様の目標値を設定)	目標 ①②③

(新)

表 9-1 目標達成度の評価指標のモニタリング方法

No	評価指標	現状値	目標値	指標の考え方 (下段は算出方法・目標値の考え方)	対応する目標
指標①	公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差	公共交通利用者数の減少率 > 人口減少率	公共交通利用者数の減少率 ≤ 人口減少率 (令和 10(2028)年)	人口減少の中でも路線バスおよび路面電車利用者数の減少を抑制し、持続可能な公共交通が実現しているかを評価します。 基準年度(令和 4(2022)年度)から算出年度の減少率を比較 (網形成計画からの継続性を考慮し、同様の目標値を設定)	目標 ①②③

函館市地域公共交通計画（素案）に対する
パブリックコメント（意見公募）手続の実施結果について

案 件 名	函館市地域公共交通計画（素案）
募 集 期 間	令和5年(2023年)11月16日（木）～12月18日（月）
担 当 課	函館市企画部計画推進室交通政策課
意見提出者数	個人6名（40件）

「意見の概要」については、原文を要約および分割して載せており、類似したご意見はまとめています。

○函館市地域公共交通計画（素案）に対する意見の概要と市の考え方

No.	意見の概要	市の考え方
1	バスの運行本数について、もっと充実させてほしい。	<p>路線バスの運行内容については、その需要や利用状況を踏まえ、各事業者が判断しているものですが、運転手不足が深刻化している現在は、一定の需要がある路線・運行便においても、減便せざるを得ない例が出てきているため、公共交通利用促進のための各種施策のほか、運行を担う運転手の確保にも取り組むこととしております。</p> <p>なお、ご意見については交通事業者へお伝えいたします。</p>
2	原木便・釜谷まで廃止したが、当事者の話を聞いていない認識だ。部活通学者がバスで帰れなくなったので、そのあたりの調査を行ったうえで時間帯の見直しや乗り合いの手段の設置を図ってもらいたい。通学通院用の快速便なども使って対策してほしい。	
3	函館バス（株）の運行する路線バス91系統について、平日の最終便は釜谷を終点とする18時台の便であるが、これを土日祝日ダイヤと同様に19時台に統一し、終点をふれあい湯遊館とすべきである。	
4	登山・温泉客もバスを使っているのでも、恵山市民センターまで行ってほしい。つつじまつりなどの時期限定でも、実証実験レベルで良いので行ってほしい。	
5	結節点内交通だけでなく、フィーダー交通においても、タクシー会社と協力し、ジャンボタクシーなどでのデマンド交通への切り替えをした方が効率が良いと考える。特に南茅部地区においては、タクシーの運行があるので、連携を模索しやすい。	

No.	意見の概要	市の考え方
6	<p>施策①, ③記載の「系統の集約化などによる運行効率化」「ダイヤ見直しによる接続性向上」について、今後見込まれる急速な運転手減少を考慮した再編整理はやむを得ないが、ゾーンバスと幹線バスに再編整理を進めてきた「亀田支所前」～「函館駅前」の幹線区間において運行間隔が大きく空いた時間帯があるなど、利用しにくく不便な状態が生じており、乗り継ぎを求められたうえに、乗り継ぎ先の幹線バスを何十分も待つことが常態化してしまうと、バス利用は不便なものと感じ、利用者の逸走に繋がってしまうのではないかと懸念されている。</p> <p>また、亀田支所前からの幹線軸を形成している区間が「五稜郭(千代台)」「函館駅前(バスセンター)」と2区間存在していることで、便数が少ない函館駅前方面から亀田支所へ向かう場合、函館駅前バスターミナルから堀川町までの区間のバス停に「亀田支所方面へは五稜郭から乗り継げる便が多くあること」「五稜郭までは他の路線や市電が利用できること」が情報掲出されておらず、バス利用に不慣れな市民・観光客が戸惑う場面がみられる。利用者の利便低下を防ぎ都市交通として幹線区間の運行サービスレベルを確保するため、本計画においても「幹線区間の運行便数確保、利用者にとってわかりやすい等間隔ダイヤ(パターンダイヤ)や乗り継ぎ拠点におけるタクトダイヤの導入・推進」を盛り込むことが必要ではないかと懸念されている。</p>	<p>ご提案の中で、等間隔ダイヤについては、現行の「函館市地域公共交通網形成計画」においても検討を行ってきたところですが、交通結節点における等間隔ダイヤの設定に伴う関連する便のダイヤ調整が困難であったため、現在に至るまで実現していないことから、本計画(素案)において、ダイヤ見直しによる接続性向上を行うこととし、等間隔ダイヤ等を含め、利用者にとってわかりやすく、実現可能なダイヤについて検討することとしております。</p>
7	<p>タクシーを公共交通と位置づけ、現状(P49)として総走行距離の減少や運転手不足に触れていながら、タクシー事業を持続化に導く施策が記載されていないことが気になる。住民の足の確保のため小回りがきくタクシー事業の活用策、他の交通機関との分担・連携策についても触れておく必要があるのではないかと懸念されている。</p>	<p>タクシーについては、その小型車両による機動的な対応が可能であるという特性を活かし、路線バス・市電等の他の公共交通を補完する役割として、通常のタクシー営業の継続に加え、今後、本計画(素案)において導入検討することとしている。「新たな交通」の主な担い手になると想定しており、これら施策の実施に必要な運転手の確保に努めていくこととしております。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
8	<p>路線バスの運行本数が少なく、一部に交通空白地が存在する東部4地区においては、ライドシェアまたは鹿部町のコミュニティバスのようなものの運行により、地域住民や観光客の交通の確保が必要である。</p>	<p>本計画(素案)において、東部地区については、その路線バス利用者が少ないことから、路線バスに代わる新たな交通の導入検討が必要と考えており、今後、地域の実情にあった効率的な運行形態により、地域の足の確保を目指すこととしております。</p>
9	<p>市内において路線網のわかりにくさを助長しているのは、バス停・バスターミナルにおける路線情報表示の不足であり、バス停標柱の運行系統図等が、一部路線を除いてほぼ存在しないことが、地元住民がバス利用を躊躇する理由の一つとなっているため、「利用者が多いバスターミナルならびにバス停標柱への運行系統図・路線図の掲出」、「公共交通マップの製作発行」を併せて謳い、推進する必要がある。</p>	<p>市内路線バスに関する情報発信の充実については必要と考えており、ご意見については、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
10	<p>ゾーンバスシステムの導入等により、時間帯や経路によって乗り継ぎが発生する場合、直通で移動できる場合と比べて運賃が高くなるため、乗り継ぎ時に直通運賃を適用し、利用者負担を少なくするべきである。</p>	<p>本計画(素案)では、交通機関軸と幹線交通、フィーダー交通、結節点内交通がそれぞれ役割を分担し、効率的かつ分かりやすい交通ネットワークを目指すこととしており、将来的には路線バス・市電以外の新たな交通との乗り継ぎが発生することも想定されるため、ご意見については、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
11	<p>スマートバス停については、電力使用量の少なく日中の視認性も高い電子ペーパーなどの先行事例もあるので、他の事例なども当事者へのヒアリングなども含め参考にされたい。</p>	<p>新たな機器の導入に際しては先行事例などの状況も踏まえ、検討することとしております。</p>
12	<p>現在、路線情報と車両情報が紐づけされているはずなので、車両内やバス停にQRコードを貼り付け、現在のバスはどの経路を走るのかなどがスマートフォンなどでわかる仕組みも、バスに乗り慣れない層や、観光客には喜ばれそうである。</p>	<p>バスロケーションシステムなどの利用者へのサービス向上については重要な課題と考えておりますので、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
13	<p>計画書（素案）P117 の「施策⑥来訪者にとっても公共交通を利用しやすい環境の構築」において、路線バスについて色々な情報がわかりにくい点を総括しているが、「最寄りのバス停から目的地まで移動するには、どのバスに乗ってどう乗り継げばいいかわかりにくい」ことへの具体的な対処策として、函館バスの作成するホームページや時刻表、バス停留所の表示を改善するとともに、函館駅構内へのデジタルサイネージ等の設置を提案する。</p>	<p>本計画(素案)では、函館バス(株)以外の公共交通機関も含めた乗継アプリの導入検討を行うとしておりますが、各事業者がそれぞれ提供する情報の充実も必要と思われることから、ご意見については今後の計画推進にあたっての参考とさせていただくとともに、詳細な内容については、関係する事業者と情報共有させていただきます。</p>
14	<p>計画書（素案）P117 の「施策⑥来訪者にとっても公共交通を利用しやすい環境の構築」において、「交通事業者が作成する GTFS データ等を活用する」との記載があるが、現在、市内の交通事業者で公式ホームページで GTFS データを公開しているのは函館市電のみであることから、路線バス各社に対し公開を促すべきである。</p>	<p>本計画（素案）で想定している乗継アプリについては、函館市および各公共交通事業者が共同で作成するものですが、GTFS データについてはオープンデータ化されることが望ましいと考えておりますので、今後も各事業者と協議・検討を進めてまいります。</p>
15	<p>GTFS データのうち、GTFS-RT（リアルタイムの運行情報を配信するもの）について、現在函館市内を運行する路線バスおよび函館市電で導入している事例がないため、導入を促し、遅延情報等の配信を行うべきである。</p>	<p>本市内で GTFS-RT に対応している公共交通機関としては函館バス(株)の運行する路線バスがあり、そのほか函館市電では、GTFS-RT の配信に必要となる、ロケーションシステムの実装を目指して、現在取り組みを進めております。ご意見については、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
16	<p>GTFS だけでなく、GTFS リアルタイムについても公開・オープンデータ化をお願い致します。ただし、それを使ったアプリなどについては、アプリ開発者側に責任があっても、運行事業所側に問い合わせがくる場合があるようですので、その点につきましては、共同窓口などで対応できれば良いと思います。</p>	<p>一部、リアルタイムデータの作成に対応していない事業者が存在しているほか、ご指摘の通り、各社とも GTFS データがオープンデータ化されておられませんので、各事業者と協議・検討を進めてまいります。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
17	<p>停留所について、広告付きの屋根（上屋）やバスロケーションシステム付きの停留所を充実させてほしい。</p>	<p>停留所等の待合環境向上については、歩道幅員等の地形的制約により、上屋設置が難しい停留所等においても、バス停付近の施設・店舗等の協力を得て待合環境の向上を検討することとしております。なお、広告付きとすることについては、整備負担を軽減するための手法として、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
18	<p>美原のヤマダ電機のピロティの下が、よく待合所代わりに使われている。そういう意味ではまだ十分に整備ができていない湯川の結節点も含めて、民間企業・カフェなどを含める店舗との連携も取りながら、過ごしやすい待合所環境の整備が必要と考える。</p>	<p>バス路線網を踏まえた交通結節点の乗継利便性向上において、バス停付近の施設や店舗等の協力を得て、乗車待ち時間を当該建物等の中で過ごせるようにすることで、待合環境の向上を検討することとしています。</p>
19	<p>費用の確保が難しい停留所の整備などについては、クラウドファンディングなどを使って、費用を確保するなどの方策はないか。観光客の思い出醸成にもなる。</p>	<p>バス停・電停の上屋整備については、整備費のほか、道路での必要な幅員の確保や、維持管理体制など多くの課題がございますが、ご意見については、費用確保の手法の一つとして参考とさせていただきます。</p>
20	<p>函館バス（株）の発行する1日乗車券「カンパス」について、東部4地区までの利用可能範囲拡大を行い、現在販売されている「はこだて旅するパスポート」の価格よりも安く設定することで、東部4地区の観光を盛り上げるべきである。</p>	<p>ご意見については交通事業者にお伝えし、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
21	<p>計画書(素案)P62に掲載されている「図5-17公共交通に対する改善点」グラフでは、「運賃を安くする」が4位となっており、公共交通の利用促進のためには大幅な値下げによる利用者負担の軽減が必要と考える。12月1日から値上げした函館バスの運賃は、国内最高値クラスであり、著しく高額かつ利用者の意見を完全に無視した値上げの速やかな取り下げと値下げを要請する。</p>	<p>市といたしましては、エネルギー価格や物価高騰が経済状況に深刻な影響を及ぼし続ける中、民間企業である函館バス（株）が経営判断として路線バス事業を維持するために値上げを行うことは、やむを得ないものと考えております。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
22	<p>停留所の整備メニューの中に、人手不足対策として、ロードヒーティングも入れてほしい。</p>	<p>ロードヒーティングについては、その整備および運用に多額の費用を要することから、停留所（場）における集中的な整備は難しいものと考えております。</p>
23	<p>冬場の定時性確保のために、優先的にバス路線の除雪を行うように土木部や道・国の機関に掛け合ってほしい。函館は、ただの豪雪地帯と違い、昼間に溶けた氷が夜間に凍り、独特の轍などが発生したりと、複雑な路線、今後は新技術の導入など、特徴的な交通データが取れそうなので、そういった研究をしている研究所・大学と積極的にデータの提供や共同研究を行い、交通（路線やダイヤなど）の最適化に資する活動を行ってほしい。</p>	<p>本市では、毎年、「函館市除雪計画」を策定し、冬期間における市道の除雪に努めておりますが、その中で、バス路線となっている市道については、除雪の優先順位が高い道路として位置付け、車線の確保および路面管理に努めております。</p> <p>他の道路管理者へも、交通事業者等が必要に応じて要請等を行っているとお聞きしております。</p>
24	<p>電車停留場について、スロープを付けるなどのバリアフリー化を図ってほしい。</p>	<p>電車停留場のバリアフリー化については、道路幅員等の制約により整備が困難な箇所が存在しており、具体的な整備計画を定めることが難しいため、本計画（素案）には記載していませんが、障がいをお持ちの方をはじめとする幅広い方に快適に市電をご利用いただくために必要なことと考えておりますので、今後、整備手法も含め、検討を進めてまいります。</p>
25	<p>基本方針において公共交通ネットワークの形成を謳っているものの、鉄道（JR・道南いさりび鉄道）に関しての施策もみられないことから、鉄道の特性を生かした利便確保策、バス・タクシーとの連携や役割分担の施策、各交通モード間の結節改善を指向した施策案についても必要ではないかと考える。</p>	<p>交通機関軸の一つである鉄道は、主に広域の大量輸送の役割を担う公共交通機関として、主要交通結節点において路線バス等と接続することになることから、本計画（素案）において、接続性の向上や待合環境の向上などに取り組むこととしており、ご意見については、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
26	<p>塾や習い事の送り迎えにマイカー利用が多いので、そちらをうまく公共交通に移行できるよう、例えば、スクールバスをシェアするなどの方策を行ってほしい。</p>	<p>学習塾等の送迎については、各家庭の事情が異なり、画一的な対応は難しいものと考えますが、公共交通利用の促進を図る観点で、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
27	<p>過去行われた西部地区のグリーンスローモビリティについての振り返りの結果をもう少し知りたい。おそらく車両が冬期間は寒いだろうということと、運行頻度の課題があるかと思うが、買い物・お風呂が必要な層には十分刺さるものと思う。あとは町内会単位での普及体験活動を気を長くして行えば、今後の可能性はあるし、将来的に低速の自動運転などでも可能性があるのでは、そちらの模索も続けてもらいたい。</p>	<p>令和4年度のグリーンスローモビリティ実証運行（西部地区）については、3次交通としての可能性を検討するため実施し、地域住民等からは好評であったところですが、一方で、運転手の確保や、冬季用設備（窓ガラスの解氷装置等）を備えていない車両が多いことなどから、より輸送効率の良い、別の手法についても検討を進めることとしております。</p>
28	<p>停留所が分散する地区については、大き目のバス停と看板を用意する必要がある。また、観光地とも被るので、観光部との情報交換も引き続き行ってほしい。これは観光の面とも関係するが、五稜郭電停前や五稜郭電停からシエスタにかけて、五稜郭公園への案内看板が目立たないため、その点の案内も強化してほしい。</p>	<p>今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
29	<p>公共交通に関する問い合わせ窓口対応が各事業者の負荷になっているので、各事業者と函館市が一緒になって対応できる窓口があると、連携もしやすくなるのではないかと。</p>	<p>刻々と変化する運行状況等に関する問い合わせに対し、的確に対応するためには、運行する交通事業者が主体となる必要があると考えますが、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
30	<p>路線バス車両について、電気バスやハイブリッドバスを導入してほしい。</p>	<p>クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行を意識し、本計画（素案）においても、電気（EV）バス等の導入を検討することとしております。</p>
31	<p>函館山登山バスについて、ガイドを乗務させ、観光バスタイプの車両を用いるなど、充実させてほしい。</p>	<p>ご意見については、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
32	<p>函館バスの車内アナウンスを変えてほしい。</p>	<p>ご意見については、事業者へお伝えいたします。</p>

No.	意見の概要	市の考え方
33	公共交通の運営に際し、費用不足がよく挙げられるかと思うが、具体的に資金不足でできていないことは何か。それにより何かしら資金集めなどの対策が立てられるかもしれない。	例えば、ICT技術を用いた運行の効率化ツールの導入、ロケーションシステム等の利便性向上設備、停留所の機能強化などがありますが、現在未実施の事業の多くは、費用以外にも複数の要因により実施されていないものが多いため、今後の計画推進の中で、各事業者の意見を尊重しつつ、必要な機能の導入を検討してまいります。
34	利用者の声について、旧東部4町村を含む各支所管内での利用者の要望を詳細に取りまとめてほしい。これに関しては、企画部だけでは人手不足なので、生の声を聞く場を各支所にセッティングしてもらおうなど、役割分担をはっきりさせたうえで連携を行ってほしい。	本計画（素案）の策定にあたっては、全市民から無作為に抽出した市民アンケートのほか、利用実態を把握するため、東部地区の路線バスにおける東部地区利用者（乗込み）アンケート調査、地域住民のご意見をお聞きするための北海道教育大学函館校と連携したワークショップなどに取り組んできており、東部4支所が実施する、「東部地域まちづくり懇談会」でもご意見を伺っております。今後も、できる限り地域の声の把握に努めてまいります。
35	福井市や宇都宮市で効果が見られる「パークアンドライド」事業や、広島市などが独禁法特例法に基づいて複数の交通事業者が共同経営計画を策定し実施している「複数交通事業者による運賃共通化の検討」など、インフラ整備に関する事項、法改正により実現可能となった利便増進策について、公共交通の利用増進・自家用車利用からの転換を目指す交通需要マネジメント（TDM）の観点からも、行政計画として、法改正等により現在進行形で展開されている各種の公共交通利用・利便増進策についても触れておく必要がある。	本計画（素案）における各種施策は、公共交通の利便性を向上させ、現在は自家用車により行動している人に公共交通を選択いただくことに繋がるものと考えておりますが、ご意見につきましては、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。
36	バスに乗り慣れておらず、乗るのを避けたがる子供が多いので、好奇心を刺激する形で乗り慣れてもらうイベントを引き続き行いつつ、更なるブラッシュアップ（景品を付けるなど）を行うのが肝要と思われる。	将来の公共交通利用者を増やすという観点から、地域を対象とした出前講座など、中学・高校への進学を控える子どもたちに対し、公共交通利用の関心を高める取り組みを進めたいと考えておりますので、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。

No.	意見の概要	市の考え方
37	<p>中高生で、バスやそのダイヤについて非常に詳しい層がいるので、そちらの力を借りながら、小中学生などを巻き込むという方法も考えられる。</p>	<p>本計画はマスタープラン(基本方針)であり、具体的な事業内容は掲載しておりませんが、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
38	<p>施策⑤公共交通の利用促進に向けたソフト施策の推進について、新型コロナの影響により公共交通利用者が急減したことを受けて、全国の主要都市では公共交通の運賃無料デー事業を実施し、住民から好評を博しているだけではなく、日頃公共交通を利用しない住民を次回の利用へ導く啓発機会となり、地域産業への経済波及効果、排出ガス削減効果が高いという学術論文も出ていることから、本計画においても施策内の例示に加えることや、函館市内での「公共交通無料イベント実施検討」を掲載すべきである。</p>	<p>現在、一部の地域で実施されている公共交通無料イベントについては、公共交通の利用促進策として一定の効果があるものと考えており、ご意見については、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
39	<p>公共交通従事者の雇用確保のため、従事者への住宅費用補助などを行うのはどうか(保育については事例あり)。</p>	<p>本計画はマスタープラン(基本方針)であり、具体的な事業内容は掲載しておりませんが、今後の計画推進にあたっての参考とさせていただきます。</p>
40	<p>119ページ「目標達成度のモニタリング方法」について、表内「指標の考え方」欄に「人口減少の中でも路線バス利用者数の減少を抑制し～」とある表記は、当市は路面電車が地域の重要な交通機関として存在していることから「路線バス・路面電車利用者数の」と加筆して頂きたいと思います。</p> <p>併せて、公共交通と比較可能な指標として市内の「自家用車保有台数」「運転免許保有者数」の比較推移についても触れておくことを提案します。</p>	<p>当該評価指標では、人口減少に対する公共交通利用者数の減少状況により、公共交通利用者数の維持を評価することとしており、いただいたご意見を踏まえ、函館市電の利用者数も含めた指標へと修正いたします。</p>

意見等を考慮した結果の修正案	<p>下記の通り修正します。</p> <p>9. 計画の達成状況の評価</p> <p>9.1 目標達成状況のモニタリング方法</p> <p>表 9-1 目標達成度の評価指標のモニタリング方法</p> <p>指標① 「指標の考え方」欄</p> <p>修正前：人口減少の中でも<u>路線バス利用者数の減少を抑制し</u></p> <p>修正後：人口減少の中でも<u>路線バスおよび路面電車利用者数の減少を抑制し</u></p>
結果の配布場所	企画部計画推進室交通政策課（市役所本庁舎 6 階）
お問い合わせ先	<p>企画部計画推進室交通政策課</p> <p>TEL 0138-21-3625 FAX 0138-23-7604</p> <p>E-mail:bus@city.hakodate.hokkaido.jp</p>

函館市地域公共交通計画

(素案)

令和5年11月

函 館 市

目次

1. はじめに.....	1
1.1 計画策定の趣旨.....	1
1.2 計画の区域.....	1
1.3 計画の期間.....	1
2. 計画の位置付け.....	2
2.1 函館市における上位・関連計画.....	2
2.2 国の関係法令・関連計画.....	13
2.3 北海道の関連計画.....	15
2.4 計画の位置付け.....	19
3. 函館市の特性・現状.....	20
3.1 地勢・地形.....	20
3.2 人口分布・推移.....	22
3.3 主要施設.....	26
3.4 観光入込動向.....	31
4. 公共交通の現状.....	34
4.1 公共交通ネットワークの概況.....	34
4.2 鉄道.....	35
4.3 市電.....	39
4.4 路線バス.....	41
4.5 タクシー・ハイヤー.....	49
4.6 その他の交通資源.....	50
5. 市内における移動特性・ニーズ.....	52
5.1 市民の移動特性・ニーズ.....	52
5.2 来訪者の移動特性・ニーズ.....	80
6. 解決すべき公共交通の課題.....	83
6.1 公共交通の実態・問題点.....	83
6.2 解決すべき公共交通の課題.....	102
7. 計画の基本的な方針・目標.....	104
7.1 計画の基本的な方針.....	104
7.2 基本方針の実現に向けた計画目標.....	107
8. 目標達成のための施策・事業.....	109
8.1 目標達成のための施策・事業の位置付け.....	109
8.2 各施策・事業の実施方針.....	110
9. 計画の達成状況の評価.....	119
9.1 目標達成状況のモニタリング方法.....	119
9.2 評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル）.....	120
付属資料.....	121

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

本市では、平成 27（2015）年度から令和 6（2024）年度までを計画期間とする「函館市地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通網の構築に取り組んできました。

そうした中、令和 2（2020）年 11 月に、地域公共交通に関する法令が改正され、「まちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成」に加え、地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保する考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされました。

また、人口減少や少子高齢化が加速度的に進行している中、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通事業を取り巻く環境はより一層厳しさを増し、公共交通の需要低迷が深刻化しています。

以上の背景を踏まえて、効果的に交通機関相互の連携を図りながら、地域住民の生活などを支える持続可能な交通体系を構築するため、地域の公共交通政策のマスタープランとなる「函館市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の区域

本計画は、函館市全域を対象区域とし、下図のとおり市内を 6 つに区分します。



1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 6（2024）年度～令和 10（2028）年度の 5 年間とします。

2. 計画の位置付け

本章では、市が策定している上位計画や関連計画を示すほか、地域公共交通に関する国の関係法令や関連計画、施策、北海道の関連計画を示し、本計画の位置付けを整理します。

2.1 函館市における上位・関連計画

本市が策定している地域公共交通に関わる上位・関連計画を以下に整理します。

(1) 過去の地域公共交通関連計画

平成 27 (2015) 年 11 月に策定された「函館市地域公共交通網形成計画」、平成 31 (2019) 年 3 月に策定された同計画の「再編実施計画 2019～2021」、およびそれら計画の短期評価 (平成 30 (2018) 年 3 月)、中間評価 (令和 4 (2022) 年 2 月) について整理しました。

表 2-1 函館市における過去の地域公共交通関連計画一覧

No	計画名	策定年月	計画期間	計画の目的
1	函館市地域公共交通網形成計画	平成 27 (2015) 年 11 月	平成 27 (2015) 年度～令和 6 (2024) 年度	「新函館市総合計画」をはじめ「函館市都市計画マスタープラン」や「函館市中心市街地活性化基本計画」のほか、まちづくりや観光などに関する関連計画と調和が保たれたものにするとともに、「函館市地域公共交通総合連携計画」の考え方を踏襲し、まちづくりと連携しながら、鉄道、市電、タクシー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網の構築をめざします。
2	函館市地域公共交通網形成計画 [再編実施計画 2019-2021]	平成 31 (2019) 年 3 月	平成 31 (2019) 年度～令和 3 (2021) 年度	網形成計画において設定した実施施策のうち、「地域公共交通再編事業」として位置付けられた、バス路線網の再編に関する施策およびそれに併せて行う施策について、その具体的な事業の内容を示し、形成計画の推進を図ることを目的とします。

表 2-2 函館市地域公共交通網形成計画に対する評価一覧

No	計画名	公表年月	評価の趣旨
1	函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価 <短期 (2 年目)>	平成 30 (2018) 年 3 月	計画期間を通じた長期的な PDCA、および計画期間の中間で評価・見直しを行う中期的な PDCA の実施により、実施施策の進捗状況把握および評価指標に基づく取組みの評価・検討を行い、さらに、2 年を目的に、実施施策毎の進捗状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを評価し、必要に応じ、実施施策の見直しを行うこととしています。
2	函館市地域公共交通網形成計画の中間評価	令和 4 (2022) 年 2 月	再編実施計画の最終年度を迎え、計画期間の中間で評価・見直しを行う中期的な PDCA を実施することにより、実施施策の進捗状況の把握および評価指標に基づく取組みの評価・検討を行い、実施施策毎の進捗状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを評価し、必要に応じ、実施施策の見直しを行うこととしています。

1) 函館市地域公共交通網形成計画

計画名	策定主体
函館市地域公共交通網形成計画	函館市
計画期間	策定・改訂年月
平成 27 (2015) 年度～令和 6 (2024) 年度	平成 27 (2015) 年 11 月

基本理念
・
基本的な方針

【基本理念】

まちづくり、観光振興と一体となった将来にわたって持続可能な公共交通網の構築

【基本的な方針】

- I まちづくりや観光振興との一体性の確保
- II 地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通網の形成
- III 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成
- IV 市民の協力を含む関係者の連携

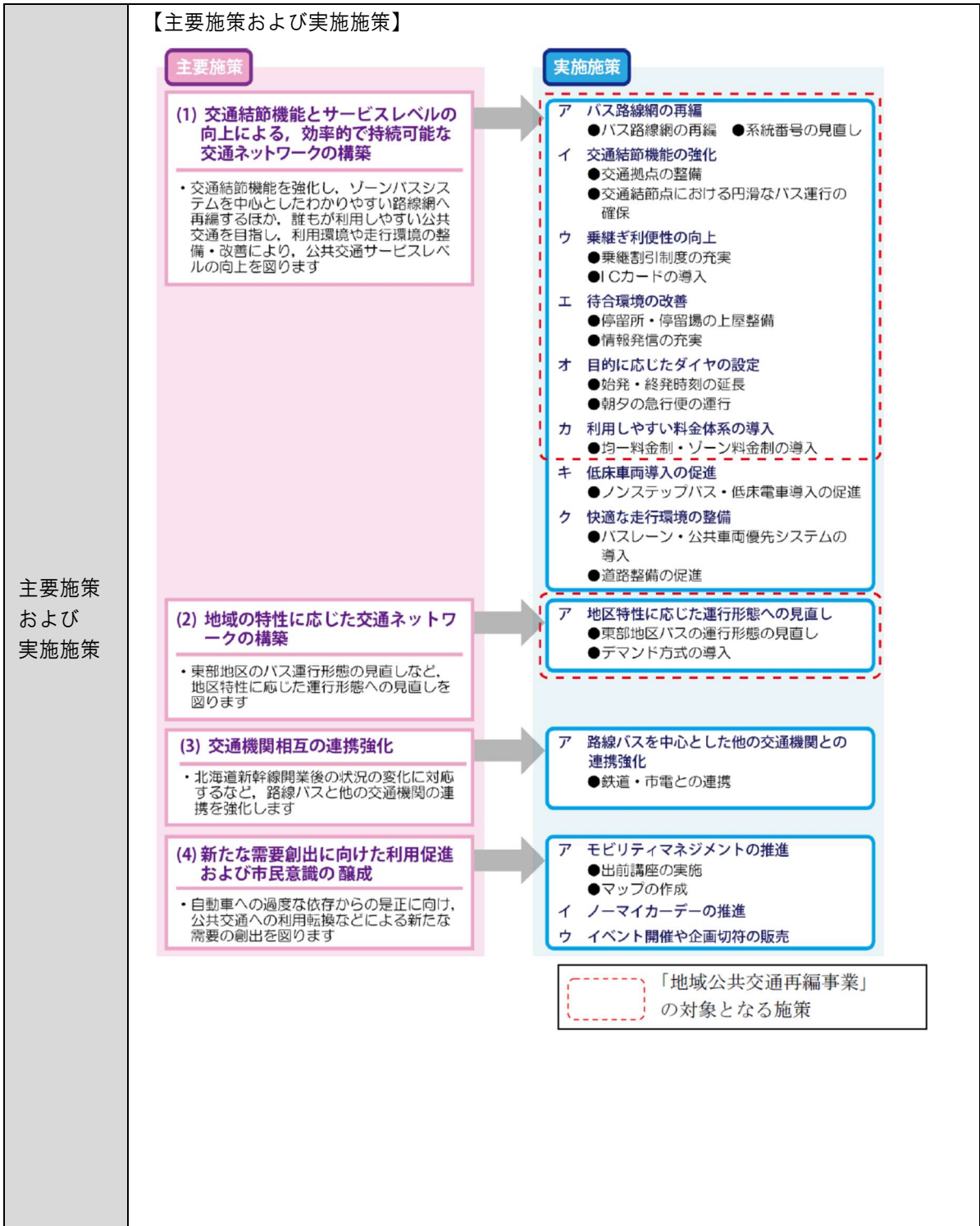
■ 函館市の公共交通のめざすイメージ



● 東部地区の将来イメージ

路線バスについては、運行経路や運賃などの利便性向上および効率的な運行を検討します。
 地域福祉バスについては、効率的な運行を検討します。
 病院バス・温泉送迎バスについては、路線バスへの転換を検討します。





2) 函館市地域公共交通網形成計画 [再編実施計画 2019-2021]

計画名		策定主体
函館市地域公共交通網形成計画 [再編実施計画 2019-2021]		函館市
計画期間		策定・改訂年月
平成 31 (2019) 年度～令和 3 (2021) 年度		平成 31 (2019) 年 3 月
計画の趣旨・	<ul style="list-style-type: none"> ・ 網形成計画において設定した実施施策のうち、「地域公共交通再編事業」として位置付けられた、バス路線網の再編に関する施策およびそれに併せて行う施策について、その具体的な事業の内容を示し、形成計画の推進を図ることを目的とする。 	
取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 網形成計画における 4 つの基本的な方針のうち、地域公共交通再編事業に関する 2 つの基本的な方針を取組みの方向性として位置付け <ul style="list-style-type: none"> I まちづくりや観光振興との一体性の確保 II 地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通網の形成 	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> (1) バス路線網の再編 <ul style="list-style-type: none"> ・ ①バス路線網の再編 ・ ②系統番号の見直し (2) 交通結節機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ ①交通拠点の整備 (3) 待合環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ ①停留所等の上屋整備 (4) 目的に応じたダイヤの設定 <ul style="list-style-type: none"> ・ ①始発・終発時刻の延長等 (5) 地区特性に応じた運行形態への見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ ①東部地区バスの運行形態の見直し 	

3) 函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価<短期(2年目)>

計画名	策定主体																																						
函館市地域公共交通網形成計画の検証・評価<短期(2年目)>	函館市生活交通協議会																																						
計画期間	策定・改訂年月																																						
—	平成30(2018)年3月																																						
実施施策の進捗状況	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="416 495 1347 524">■ 実施施策の進捗状況(H27.11~H30.3)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="416 524 794 553">実施施策の項目</th> <th data-bbox="794 524 1347 553">主な取組内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" data-bbox="416 553 1347 582">(1) 交通結節機能とサービスレベルの向上による効率的で持続可能な交通ネットワークの構築</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 582 794 640">ア バス路線網の再編</td> <td data-bbox="794 582 1347 640">調査事業の実施、個別運行経路の検討、段階的なバス路線網再編に向けた検討、収支採算性に関するシミュレーションの実施、系統法別性の整理</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 640 794 730">イ 交通結節機能の強化</td> <td data-bbox="794 640 1347 730">調査事業の実施、関係機関からのヒアリング・協議、整備財源確保方策の検討、亀田地区統合施設に関する庁内協議、関係機関との協議、函館都市圏渋滞対策協議会との連携</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 730 794 759">ウ 乗継ぎ利便性の向上</td> <td data-bbox="794 730 1347 759">調査事業の実施、交通系ICカードシステムの導入</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 759 794 788">エ 待合環境の改善</td> <td data-bbox="794 759 1347 788">市電停留場の整備、バスロケーションシステムの更新</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 788 794 817">オ 目的に応じたダイヤの設定</td> <td data-bbox="794 788 1347 817">ミッドナイトバスの運行、通勤・通学便の運行</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 817 794 846">カ 利用しやすい料金体系の導入</td> <td data-bbox="794 817 1347 846">調査事業の実施</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 846 794 875">キ 低床車両導入の促進</td> <td data-bbox="794 846 1347 875">ノンステップバスの導入、低床電車の導入</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 875 794 904">ク 快適な走行環境の整備</td> <td data-bbox="794 875 1347 904">道路整備の実施</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="416 904 1347 934">(2) 地域の特性に応じた交通ネットワークの構築</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 934 794 963">ア 地区特性に応じた運行形態への見直し</td> <td data-bbox="794 934 1347 963">調査事業の実施、地域審議会での説明</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="416 963 1347 992">(3) 交通機関相互の連携強化</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 992 794 1050">ア 路線バスを中心とした他の交通機関との連携強化</td> <td data-bbox="794 992 1347 1050">新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の運行、交通系ICカードシステムの導入</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="416 1050 1347 1079">(4) 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</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1079 794 1108">ア モビリティマネジメントの推進</td> <td data-bbox="794 1079 1347 1108">出前講座メニューの開設、バス乗り方教室の開催</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1108 794 1137">イ ノーマイカーデーの推進</td> <td data-bbox="794 1108 1347 1137">市民ノーマイカーデーの継続実施</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1137 794 1167">ウ イベント開催や企画切符の販売</td> <td data-bbox="794 1137 1347 1167">イベント開催・企画切符の販売</td> </tr> </tbody> </table>	■ 実施施策の進捗状況(H27.11~H30.3)		実施施策の項目	主な取組内容	(1) 交通結節機能とサービスレベルの向上による効率的で持続可能な交通ネットワークの構築		ア バス路線網の再編	調査事業の実施、個別運行経路の検討、段階的なバス路線網再編に向けた検討、収支採算性に関するシミュレーションの実施、系統法別性の整理	イ 交通結節機能の強化	調査事業の実施、関係機関からのヒアリング・協議、整備財源確保方策の検討、亀田地区統合施設に関する庁内協議、関係機関との協議、函館都市圏渋滞対策協議会との連携	ウ 乗継ぎ利便性の向上	調査事業の実施、交通系ICカードシステムの導入	エ 待合環境の改善	市電停留場の整備、バスロケーションシステムの更新	オ 目的に応じたダイヤの設定	ミッドナイトバスの運行、通勤・通学便の運行	カ 利用しやすい料金体系の導入	調査事業の実施	キ 低床車両導入の促進	ノンステップバスの導入、低床電車の導入	ク 快適な走行環境の整備	道路整備の実施	(2) 地域の特性に応じた交通ネットワークの構築		ア 地区特性に応じた運行形態への見直し	調査事業の実施、地域審議会での説明	(3) 交通機関相互の連携強化		ア 路線バスを中心とした他の交通機関との連携強化	新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の運行、交通系ICカードシステムの導入	(4) 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		ア モビリティマネジメントの推進	出前講座メニューの開設、バス乗り方教室の開催	イ ノーマイカーデーの推進	市民ノーマイカーデーの継続実施	ウ イベント開催や企画切符の販売	イベント開催・企画切符の販売
	■ 実施施策の進捗状況(H27.11~H30.3)																																						
	実施施策の項目	主な取組内容																																					
	(1) 交通結節機能とサービスレベルの向上による効率的で持続可能な交通ネットワークの構築																																						
	ア バス路線網の再編	調査事業の実施、個別運行経路の検討、段階的なバス路線網再編に向けた検討、収支採算性に関するシミュレーションの実施、系統法別性の整理																																					
	イ 交通結節機能の強化	調査事業の実施、関係機関からのヒアリング・協議、整備財源確保方策の検討、亀田地区統合施設に関する庁内協議、関係機関との協議、函館都市圏渋滞対策協議会との連携																																					
	ウ 乗継ぎ利便性の向上	調査事業の実施、交通系ICカードシステムの導入																																					
	エ 待合環境の改善	市電停留場の整備、バスロケーションシステムの更新																																					
	オ 目的に応じたダイヤの設定	ミッドナイトバスの運行、通勤・通学便の運行																																					
	カ 利用しやすい料金体系の導入	調査事業の実施																																					
キ 低床車両導入の促進	ノンステップバスの導入、低床電車の導入																																						
ク 快適な走行環境の整備	道路整備の実施																																						
(2) 地域の特性に応じた交通ネットワークの構築																																							
ア 地区特性に応じた運行形態への見直し	調査事業の実施、地域審議会での説明																																						
(3) 交通機関相互の連携強化																																							
ア 路線バスを中心とした他の交通機関との連携強化	新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の運行、交通系ICカードシステムの導入																																						
(4) 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																																							
ア モビリティマネジメントの推進	出前講座メニューの開設、バス乗り方教室の開催																																						
イ ノーマイカーデーの推進	市民ノーマイカーデーの継続実施																																						
ウ イベント開催や企画切符の販売	イベント開催・企画切符の販売																																						
数値目標に関する達成状況	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="416 1209 1347 1238">■ 数値目標に関する達成状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="416 1238 1347 1368"> (1) 指標1 公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差 【基準年(H22)】路線バス利用者数の減少率(8.56%)>人口減少率(4.97%) 【目標(H36)】路線バス利用者数の減少率 ≤ 人口減少率 【H28】 路線バス利用者数の減少率(2.31%)<人口減少率(10.51%) </td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1368 1347 1498"> (2) 指標2 乗合バス事業収支率 【基準年(H26)】74.4% 【目標(H36)】81.8% 【H28】 74.3% </td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1498 1347 1556"> (3) 指標3 整備後の交通拠点利用者数 整備前であるため未集計 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1556 1347 1686"> (4) 指標4 乗車カード利用率 【基準年(H26)】59.0% 【目標(H36)】64.9% 【H28】 59.0% </td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1686 1347 1744"> (5) 指標5 利用者の満足度① 市民アンケート未実施のため未集計 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1744 1347 1818"> (6) 指標6 利用者の満足度② 市民アンケート未実施のため未集計 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1818 1347 1946"> (7) 指標7 出前講座、ノーマイカーデー、イベントの実施回数 【現状(H26)】 3回 【目標(H36)】 12回 【H28】 4回 </td> </tr> </tbody> </table>	■ 数値目標に関する達成状況	(1) 指標1 公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差 【基準年(H22)】路線バス利用者数の減少率(8.56%)>人口減少率(4.97%) 【目標(H36)】路線バス利用者数の減少率 ≤ 人口減少率 【H28】 路線バス利用者数の減少率(2.31%)<人口減少率(10.51%)	(2) 指標2 乗合バス事業収支率 【基準年(H26)】74.4% 【目標(H36)】81.8% 【H28】 74.3%	(3) 指標3 整備後の交通拠点利用者数 整備前であるため未集計	(4) 指標4 乗車カード利用率 【基準年(H26)】59.0% 【目標(H36)】64.9% 【H28】 59.0%	(5) 指標5 利用者の満足度① 市民アンケート未実施のため未集計	(6) 指標6 利用者の満足度② 市民アンケート未実施のため未集計	(7) 指標7 出前講座、ノーマイカーデー、イベントの実施回数 【現状(H26)】 3回 【目標(H36)】 12回 【H28】 4回																														
■ 数値目標に関する達成状況																																							
(1) 指標1 公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差 【基準年(H22)】路線バス利用者数の減少率(8.56%)>人口減少率(4.97%) 【目標(H36)】路線バス利用者数の減少率 ≤ 人口減少率 【H28】 路線バス利用者数の減少率(2.31%)<人口減少率(10.51%)																																							
(2) 指標2 乗合バス事業収支率 【基準年(H26)】74.4% 【目標(H36)】81.8% 【H28】 74.3%																																							
(3) 指標3 整備後の交通拠点利用者数 整備前であるため未集計																																							
(4) 指標4 乗車カード利用率 【基準年(H26)】59.0% 【目標(H36)】64.9% 【H28】 59.0%																																							
(5) 指標5 利用者の満足度① 市民アンケート未実施のため未集計																																							
(6) 指標6 利用者の満足度② 市民アンケート未実施のため未集計																																							
(7) 指標7 出前講座、ノーマイカーデー、イベントの実施回数 【現状(H26)】 3回 【目標(H36)】 12回 【H28】 4回																																							

<p>全体の考察</p>	<p>本計画において設定した13項目24の実施策のうち、13項目20の施策について、着手または実施中であり、約8割の施策に着手しています。</p> <p>本計画の中心施策であるバス路線網の再編については、当協議会において、特にワーキンググループ会議において協議を進めてきたところであり、利用者、バス事業者双方にとって、大きな変革となることから、関連する交通拠点の整備などとともに、今後慎重に、その実現に向け協議を進めていく必要があります。</p> <p>また、本計画において設定した施策内容が完了したのものとして、ICカードの導入、ノンステップバスの導入の促進、低床電車の導入の促進の3つが挙げられますが、ICカードについては、更なる利便性の向上に向けた利用率の向上およびICカードシステムの導入によって得られるビッグデータの活用、ノンステップバス、低床電車の導入促進についても、各事業者による、継続的な導入が期待されます。</p> <p>一方、未実施の事業は4つあり、バス路線網の再編に含んで行う施策またはバス路線網の再編後に着手することが望ましい施策であり、当面の間、バス路線網の再編と併せた施策の推進に努める必要があります。</p> <p>■未実施施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 【バスレーンの導入】 【公共車両優先システム(PTPS)の導入】 【デマンド方式の導入】 【マップの作成】 <p>計画策定後2年が経過し、設定した実施施策に着実に取り組んでいるところであり、引き続き、これら実施施策に取り組むことにより数値目標の達成に向けた効果の発現が期待されます</p>
--------------	---

4) 函館市地域公共交通網形成計画の中間評価

計画名		策定主体
函館市地域公共交通網形成計画の中間評価		函館市生活交通協議会
計画期間		策定・改訂年月
—		令和4(2022)年2月
実施施策の進捗状況	■ 実施施策の進捗状況(H27.11~R3.4)	
	実施施策の項目	主な取組内容
	(1) 交通結節機能とサービスレベルの向上による効率的で持続可能な交通ネットワークの構築	
	ア バス路線網の再編	調査事業の実施により、段階的なバス路線網再編に向けた検討を進め、美原エリアゾーンバスシステムの導入を登載した再編実施計画の策定(H31.3)、新系統番号の導入(H31.4)
	イ 交通結節機能の強化	調査事業の実施、関係機関からのヒアリング・協議などを進め、美原地区路線バス乗降場の整備・供用開始(R3.4)、バス停留所の名称変更の実施(R3.4)、バス停留所の集約検討
	ウ 乗継ぎ利便性の向上	調査事業の実施、交通系ICカードシステムの導入(H29.3)
	エ 待合環境の改善	市電停留場の整備、バスロケーションシステムの更新、GoogleMap検索対応
	オ 目的に応じたダイヤの設定	ミッドナイトバスの運行、通勤・通学便の運行
	カ 利用しやすい料金体系の導入	調査事業の実施
	キ 低床車両導入の促進	ノンステップバスの導入(R2未導入率76.5%↑9.7%)、低床電車の導入
	ク 快適な走行環境の整備	道路整備の実施
	(2) 地域の特性に応じた交通ネットワークの構築	
	ア 地区特性に応じた運行形態への見直し	調査事業の実施、地域審議会での説明
	(3) 交通機関相互の連携強化	
	ア 路線バスを中心とした他の交通機関との連携強化	新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網の運行、交通系ICカードシステムの導入(再掲H29.3)
(4) 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		
ア モビリティマネジメントの推進	出前講座メニューの開設、バス乗り方教室の開催	
イ ノーマイカーデーの推進	市民ノーマイカーデー(R3~スマートムーブデー)の継続実施	
ウ イベント開催や企画切符の販売	「バス冒険キング」等イベント開催、企画切符「はこだて旅するパスポート」等の販売、DohNa!!開始(R2.1)	
数値目標に関する達成状況	■ 数値目標に関する達成状況	
	(1) 指標1 公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差	
	【基準年(H22)】路線バス利用者数の減少率(8.56%)>人口減少率(4.97%)	
	【目標(H36)】路線バス利用者数の減少率 ≤ 人口減少率	
	【R2】路線バス利用者数の減少率(24.40%)>人口減少率(15.16%)	
	(2) 指標2 乗合バス事業収支率	
	【基準年(H26)】74.4%	
	【目標(H36)】81.8%	
	【R2】57.6%	
	(3) 指標3 整備後の交通拠点利用者数(亀田支所前)※ゾーンバスシステム導入前	
	【基準年(H24)】1,020人/日	
	【目標(H36)】1,122人/日	
	【R3】1,193人/日 ※nimocaデータ	
	(4) 指標4 乗車カード利用率	
	【基準年(H26)】59.0%	
【目標(H36)】64.9%		
【R2】78.9%		
(5) 指標5 利用者の満足度①		
市民アンケート未実施のため未集計		
(6) 指標6 利用者の満足度②		
市民アンケート未実施のため未集計		
(7) 指標7 出前講座、ノーマイカーデー、イベントの実施回数		
【現状(H26)】3回		
【目標(H36)】12回		
【R2】1回		

全体の考察	<p>本計画において設定した13項目24の実施策のうち、13項目20の施策について、着手または実施中であり、約8割の施策に着手しています。</p> <p>本計画の中心施策であるバス路線網の再編については、利用者、バス事業者双方にとって、大きな変革となることから、協議会およびワーキンググループ会議での協議を経て、段階的に事業を進めており、令和4(2022)年度には、交通拠点を活用した美原エリアゾーンバスシステムの導入を予定するなど、今後も状況を見極めた施策の実施に向け、慎重に協議を進め、事業を実施していく必要があります。</p> <p>また、本計画において、施策が完了したものとして、系統番号の見直し、交通拠点の整備（美原のみ）、ICカードの導入、ノンステップバスの導入の促進、低床電車の導入の促進の5つが挙げられますが、わかりやすい路線網と誰もが利用しやすい公共交通のため、交通拠点の更なる活用をはじめ、ICカードシステムの導入によって得られるビッグデータの活用、各事業者によるノンステップバスおよび低床電車の継続的な導入が期待されます。</p> <p>一方、未実施の事業は4つあり、今後、バス路線網の再編と併せた施策の推進に努め、さらに新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた、路線バス利用者数や乗合バス事業収支率の数値目標に対する現状を踏まえた分析を行い、公共交通維持に向けた施策の見直しを検討する必要があります。</p> <p>■未実施施策 【バスレーンの導入】 【公共車両優先システム(PTPS)の導入】 【デマンド方式の導入】 【マップの作成】</p>
-------	--

⇒これらの評価結果を踏まえ、引き続きわかりやすいバス路線網の構築と、誰もが利用しやすい公共交通の確立等を目指し、本計画においては、施策の更なる推進や、必要に応じた施策の見直しを図ることとします。

(2) 上位関連・計画

本市の上位・関連計画（函館市総合計画（平成 29(2017)～令和 8(2026)年度），都市計画マスタープラン（平成 23(2011)～令和 12(2030)年度），立地適正化計画（平成 30(2018)～令和 12(2030)年度）等）について，まちづくりが目指す全体像と，その中での地域公共交通の位置付け（求められている役割）に着目して整理しました。

表 2-3 函館市における上位・関連計画における地域公共交通の位置付け

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
1	函館市 総合計画 基本構想	平成 29 (2017) 年 3 月	平成 29 (2017) 年度 ～ 令和 8 (2026) 年度	<p>基本目標と施策の体系</p> <p>基本目標 1 まちの賑わいを再生し未来へ引き継ぎます 基本目標 2 子ども・若者を育み希望を将来へつなぎます 基本目標 3 いつまでも生き生きと暮らせるまちをめざします 基本目標 4 日本一魅力的なまち函館を次世代へ継承します 基本目標 5 持続可能な都市の基盤を構築します ⇒「基本目標 5 持続可能な都市の基盤を構築します」</p> <p>人口が減少しても，日常生活に必要なサービスの低下をできる限り抑制し，市民生活の利便性を維持するため，行政は，効率的かつ効果的な行政運営を推進し，市民等は，地域のために自らが行動しなければなりません。</p> <p>こうした状況を踏まえ，市民生活の利便性と都市経営との調和を図り，長期的な視点で，生活道路や上下水道といった社会基盤施設の機能維持，公共交通の再編，自然環境の保全などに取り組むとともに，突然襲ってくる自然災害から生命や財産を守り災害によるリスクを可能な限り軽減するよう防災対策を充実します。</p>
1'	函館市 総合計画 基本構想 実施計画 (第 2 期 函館市活性化 総合戦略)	令和 2 (2020) 年 3 月	令和 2 (2020) 年度 ～ 令和 6 (2024) 年度	<p>施策の方向性</p> <p>基本目標 1 市民一人ひとりの幸せを大切にします 基本目標 2 函館の経済を支え強化します 基本目標 3 快適で魅力あるまちづくりを進めます ⇒「基本目標 3 快適で魅力あるまちづくりを進めます」の「④ 公共交通の充実」</p> <p>《主な事業》</p> <ul style="list-style-type: none"> ●バス路線網の再編 美原地区路線バス乗降場の整備および同地区におけるゾーンバスシステムの導入を進めるほか，誰もがわかりやすく利用しやすいバス路線網への再編に取り組みます。 ●市電の線路，安全地帯等の改良や車両購入 輸送の安全確保はもとより，便利で，快適で，定時性を保ったサービスの提供をめざし，線路や電路，車両，安全地帯の更新・改良を実施することにより，観光客や多くの市民の利用促進につなげます。

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
2	函館市 都市計画 マスタープラン	平成 23 (2011) 年 12 月	平成 23 (2011) 年度 ～ 令和 12 (2030) 年度	<p>まちづくりの方針</p> <p>1 土地利用の方針 2 都市施設整備の方針 3 都市環境の方針</p> <p>⇒「2 都市施設整備の方針」の「(2) 公共交通」の「② 路面電車・路線バス等」</p> <p>市街化区域においては、公共交通利用者の利便性を確保するため、拠点間を効率的に移動できるとともに生活利便施設などへ容易にアクセスできる、バス路線網の再構築と地域循環バスの拡充について検討します。</p> <p>市街化調整区域や東部地区などにおいては、高齢者などの交通弱者をはじめとする、公共交通利用者の足の確保に対応した、安定的な移動手段が確保されるよう、地域特性に応じた持続可能な公共交通網の構築を検討します。</p> <p>路面電車・バス・鉄道などの円滑な乗り継ぎが可能となる乗換ターミナル等の整備を検討し、公共交通の有機的なネットワーク化を進めます。</p> <p>高齢者、障がい者等が都市内を円滑に移動等できるよう、低床電車や低床バスを導入するほか、停留所のバリアフリー化を進めるとともに、利用者の快適性を確保するため、停留所の上屋設置を推進します。</p> <p>自家用車利用から公共交通利用への転換を図るため、都市内を円滑かつ手軽に移動できるよう、路面電車延伸、パークアンドライド、公共交通料金均一化等のマルチモーダル施策の検討を進めます。</p>
3	函館市 立地適正化 計画	平成 30 (2018) 年 3 月	平成 30 (2018) 年度 ～ 令和 12 (2030) 年度	<p>第4章 立地適正化計画</p> <p>4-1 立地の適正化に関する基本的な方針</p> <p>(4) 実現に向けた施策の方向性</p> <p>方針1.効率的で持続可能なまちづくりの推進 方針2.公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進 方針3.将来にわたって持続可能な公共交通網の構築</p> <p>⇒「4-1 立地の適正化に関する基本的な方針」の「(4) 実現に向けた施策の方向性」の「方針3」</p> <p>・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網の構築に必要な取組を進めます。</p> <p>4-4 公共交通ネットワーク</p> <p>(1) 公共交通ネットワークの考え方</p> <p>本市における公共交通ネットワークについては、「函館市地域公共交通網形成計画」に基づき、各種取組を推進していることから、本計画における公共交通ネットワークの考え方についても同様とします。</p>

No	計画名	策定年月	計画期間	地域公共交通の位置付け（主要なもの）
4	函館市 観光基本計画	平成 26 (2014) 年 4 月	平成 26 (2014) 年度 ～ 令和 5 (2023) 年度	<p>第 2 章 観光の現況と課題</p> <p>3 函館観光の見通し (3) 観光行動の見通し ・北海道新幹線の開業や新規航空路線の就航，高速道路網およびふ頭の整備など，本市への交通アクセスの利便性がより一層向上することにより，国内外の主要都市・地域からの移動がこれまで以上に容易になることから，移動手段の多様化や広域移動の増加が予想されます。</p> <p>第 4 章 施策</p> <p>2 施策および具体的取り組み ○市内における観光情報の充実 ・バス，路面電車における観光情報の提供（実施時期：前期） ○交通アクセス環境の整備 ・高速交通ネットワークの整備促進（実施時期：前期） ・駐車場情報の提供（実施時期：前期） ・バスの利便性の向上（実施時期：前期） ・路面電車の利便性の向上（実施時期：通期） ・タクシーの利便性の向上（実施時期：通期） ○周遊性の向上 ・移動支援手段の充実（実施時期：前期）</p>
5	第 9 次函館市 高齢者保健福 祉計画 第 8 期函館市 介護保険事業 計画	令和 3 (2021) 年 3 月	令和 3 (2021) 年度 ～ 令和 5 (2023) 年度	<p>第 4 章 施策の展開</p> <p>基本方針Ⅰ 地域の支え合いの推進 基本施策 1 共に支え合う地域づくりの推進 (3) 高齢者の日常生活支援体制の充実・強化 イ 東部地区外出支援サービス 基本方針Ⅱ 自立した生活を送ることができる環境の整備 基本施策 5 主体的な社会参加の促進 (2) 生涯学習・スポーツ活動の推進 ア 社会参加の促進 (イ) 高齢者交通料金助成事業の実施 基本施策 6 暮らしやすいまちづくりの推進 (3) 福祉のまちづくりの推進 ウ 公共交通の利便性向上 ・買い物や通院などの市民生活に欠くことができない公共交通について，将来にわたって持続可能な公共交通網を構築するため，効率的で分かりやすいバス路線網への再編を進めます。 ・また，高齢利用者の利便性，安全性の向上を図るため，ユニバーサルデザインタクシーや超低床ノンステップバス，低床電車の導入を促進します。</p>

2.2 国の関係法令・関連計画

地域公共交通に関わる国の関係法令や関連計画は以下のとおりです。

表 2-4 国の関係法令や関連計画（1/2）

計画名	概要
<p>交通政策基本法</p> <p>■平成 25（2013）年 12 月 4 日公布・施行</p>	<p>【目的】 交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。</p> <p>【概要】</p> <p>○交通施策の推進に当たっての基本的認識 ・「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって発揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要です。 ①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保 ②活発な地域間交流及び国際交流 ③物資の円滑な流通</p> <p>○交通の機能の確保及び向上 ・近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようにします。</p> <p>○地方公共団体等の責務および関係者の連携・協力 ・「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得るよう努めます。 ・「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するように努めます。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めます。 ・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めます。</p> <p>○交通政策基本計画の策定 ・政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければなりません。</p>
<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律</p> <p>■令和 2（2020）年 6 月 3 日一部改正 ・同年 11 月 27 日施行</p>	<p>【目的】 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とします。</p> <p>【概要】</p> <p>○地域が自らデザインする地域の交通</p> <p>○地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化 -従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）の活用も計画に位置付け -定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等を行うことでデータに基づく PDCA サイクルの運用を強化</p> <p>○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <p>・輸送資源の総動員による移動手段の確保 -路線バス等の維持が困難と見込まれる際に、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、従前の路線バス等に代わる地域に最適な旅客運送サービスの継続を実現 -過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化するとともに、地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応</p> <p>・既存の公共交通サービスの改善の徹底 -「地域公共交通利便増進事業」を創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」等のサービス改善を促進 -MaaS に参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設し、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化</p>

表 2-5 国の関係法令や関連計画（2/2）

計画名・計画期間	概要（関連部分抜粋）
<p>第2次交通政策基本計画</p> <p>■計画期間 令和3(2021)年度～ 令和7(2025)年度</p>	<p>【今後の交通政策の基本的方針】 A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保 B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化 C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p> <p>【目標・施策】 A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保 <u>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</u> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・MaaSの全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等 <u>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</u> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出等 <u>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</u> ・地域での快適な移動環境整備等</p>
<p>北海道 新広域道路交通ビジョン・計画</p> <p>■計画期間 策定年の 令和3(2021)年から概ね20～30年間</p>	<p>「第1章 北海道新広域道路交通ビジョン」の「2.地域の将来像」 ①地域間の相互連携の強化、②食料供給地域としての持続的発展、③観光立国北海道の実現、④北海道の強靱化や国全体の強靱化への貢献、⑤高次都市機能の最大化</p> <p>【広域的な道路交通の基本方針】 <u>1.広域道路ネットワーク計画</u> ・圏域中心都市間の高規格道路や圏域中心都市と地方部の市街地を結ぶ道路ネットワークの強化 など <u>2.交通・防災拠点計画</u> ・札幌都心部や圏域中心都市、地方部の市街地における交通結節機能の強化 など <u>3.ICT 交通マネジメント計画</u> ・データを蓄積・活用し、道路交通に関連する様々な課題の解消に向けた取組の高度化 ・新たな技術とインフラ整備を連動させた交通マネジメントの高度化 など</p>

2.3 北海道の関連計画

北海道が策定している地域公共交通に関わる関連計画は以下のとおりです。

表 2-6 北海道の関連計画（1/4）

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>北海道総合計画</p> <p>■計画期間 平成28(2016)年度～ 令和7(2025)年度</p>	<p>【基本姿勢】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・強い意志と行動力を基本に、直面する難局を切り拓く ・潜在力のある地域資源を活かし、世界に飛躍する ・道民との協働で、人と地域の未来を創る <p>【将来像】</p> <p>①地域全体で支える「子育て環境・最適地」、②北国で心豊かに暮らせる安全・安心社会、 ③豊かな自然と共生する「環境先進モデル・北海道」、 ④世界に広がる“憧れのくに”北海道ブランド、⑤北海道の潜在力を活かす地域経済の循環、 ⑥北の大地を力強く切り拓く豊富な人材、⑦北海道ならではの個性あふれる地域</p> <p>【政策展開の基本方向】</p> <p>「分野3：人・地域 地域を支える人と基盤を創る」 「政策の柱（7）持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備」</p> <p>■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化の一層の進行など、本道の交通を取り巻く状況が大きく変化中、住み慣れた地域で安全・安心・豊かに生活することができるよう、道路網や都市内交通環境の充実を図るとともに、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保に向けては、国の支援制度を最大限活用しながら、国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。 ・交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動のほか、交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整えながら「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組みます。
<p>第2期北海道創生総合戦略（改訂版）</p> <p>■計画期間 令和2(2020)年度～ 令和6(2024)年度</p>	<p>【基本戦略】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 一人ひとりの希望がかない、誰もが活躍できる社会 2 人口減少下においても、幸せに暮らし続けることのできる社会 3 北海道の優位性・独自性を活かして経済・産業が活性化し、いきいきと働ける社会 4 北海道に住みたくなる、戻りたくなる魅力にあふれた社会 5 地域創生を支える多様な連携 <p>【主な政策】</p> <p>2 人口減少下においても、幸せに暮らし続けることのできる社会</p> <p>③地域を支える持続的な交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道交通政策総合指針に基づき、地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaSの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者をはじめ、交通・物流事業者等と一体となった取組を進める。 ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる。 ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する。

表 2-7 北海道の関連計画 (2/4)

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>北海道交通政策総合指針</p> <p>■計画期間 平成 30 (2018) 年度～ 令和 12 (2030) 年度</p>	<p>【交通ネットワーク形成の基本的な考え方】</p> <p>①世界をつなぐ：グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化 ②競争と共生：事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進 ③地域を支える：人・地域を支える持続的なネットワークの構築 ④リスクに備える：災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現</p> <p>【具体的な施策の展開】</p> <p><u>2020 年度までの集中的な施策 (重点戦略)：①インバウンド加速化戦略</u> ・方策 9：積極的な交通情報の提供 ・方策 12：新たな観光ルートの創出・活用</p> <p><u>2020 年度までの集中的な施策 (重点戦略)：③シームレス交通戦略</u> ・方策 4：公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革</p> <p><u>2020 年度までの集中的な施策 (重点戦略)：④地域を支える人・モノ輸送戦略</u> ・方策 11：人材の確保・育成や働き方改革の推進</p> <p><u>2030 年度までの長期的な施策：②競争と共生</u> ・④交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・⑤新技術の活用と環境負荷の低減</p> <p><u>2030 年度までの長期的な施策：③地域を支える</u> ・①まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・②安定した地域交通の確保</p>
<p>北海道交通政策総合指針 重点戦略 【2021-2025】</p> <p>■計画期間 令和 3 (2021) 年度～ 令和 7 (2025) 年度</p>	<p>【重点戦略の構成】</p> <p>①シームレス交通戦略, ②地域を支える人・モノ輸送戦略, ③インバウンド加速化戦略, ④国際物流拡大戦略, ⑤災害に強い交通戦略, ⑥ウィズコロナ戦略</p> <p>【めざす姿】</p> <p>・将来における地域交通の確保や利便性の向上のため、交通事業者間の連携を一層強化 ・MaaS 等デジタル技術の活用により、多様な事業者で提供するサービスをシームレス化 ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築により、移動や輸送の質を高める ・道民の安全・安心な暮らしや経済活動を支え、本道に活力をもたらす公共交通を実現する</p> <p>【具体的な取組】</p> <p><u>①シームレス交通戦略</u> ・連携の促進・強化：関係者が一体となった最適な交通ネットワークの構築に向けた連携体制 ・利便性の向上：使いやすさとわかりやすさ、交通結節機能の強化 ・利用の促進：地域全体で自らが「乗って守る」という意識の喚起</p> <p><u>②地域を支える人・モノ輸送戦略</u> ・人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築：移動・輸送効率の最大化と地域全体で考える地域交通の将来像 ・サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成：交通・物流を担う人材の確保・育成、労働環境の改善</p> <p><u>③インバウンド加速化戦略</u> ・観光客の周遊：交通アクセスの向上や受入体制の充実、新たな観光資源を活かした全道周遊の促進</p> <p><u>⑥ウィズコロナ戦略</u> ・新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用：デジタル化の活用によるサービスの向上</p>

表 2-8 北海道の関連計画（3/4）

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針</p> <p>■計画期間 平成29（2017）年度～ 令和9（2027）年度</p>	<p>【重視すべき視点】 【生活・安心】 いつまでも元気で心豊かに安心して暮らす地域づくり 【経済・産業】 本道の強みを活かし持続的な経済成長を実現する地域づくり 【人・地域】 人と地域を支える基盤づくり</p> <p>【政策の柱】 ④地域の特色を活かした産業の活性化 ・本道観光の成長を支える外国人観光客を更に増加させるため、道内空港への国際航空路線の誘致及び空港機能の強化を図ります。 ⑤グローバル化に対応した活力ある社会の構築 ・市町村が様々な行政サービスを持続的に提供できるよう、地域の実情や特性に応じた広域連携に取り組むとともに、大都市機能の活用、国内外との連携・交流の促進や、広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進めます。 ⑥持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備 ・新幹線や海外との航路・航空路の拡充により期待される国内外との人流・物流の拡大を一層促進するため、北海道新幹線の札幌延伸に向けた整備促進や新千歳空港の国際拠点空港化の促進をはじめ、鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図るとともに、冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保するなど、戦略的な交通ネットワークの構築を図ります。</p>
<p>第11次北海道交通安全計画</p> <p>■計画期間 令和3（2021）年度～ 令和7（2025）年度</p>	<p>「第1章 交通安全計画について」の「2 計画の基本理念」の「(6) 公共交通機関等における一層の安全の確保」 ・公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する</p> <p>【施策の柱と重点課題】 重点課題1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策 ・高齢者の方々が住みなれた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に応じて整備していくため、市町村などと連携し、デマンド交通の導入などを進めるなど、総合的な交通政策を推進する</p>
<p>第5期北海道観光のくにづくり行動計画</p> <p>■計画期間 令和3（2021）年度～ 令和7（2025）年度</p>	<p>【特に注力していく施策展開の方向性】 観光インフラの強朝化 ・MaaS等シームレス交通の全道展開 ・鉄道の輸送機能等の充実 ・交通ネットワークの利便性向上に取り組む ・道内観光地間を快適に移動できる二次交通の形成</p>

表 2-9 北海道の関連計画（4/4）

計画名・計画期間	計画内容(関連部分抜粋)
<p>函館圏の都市交通マスタープラン</p> <p>■計画期間 令和4（2022）年度～ 令和22（2040）年度</p>	<p>【函館圏の取り組むべき施策の方向性】</p> <p>計画理念 新たな活力を生む持続可能なネットワーク 地域が有するポテンシャルが発揮されるまちづくり</p> <p>【公共交通の施策の展開】</p> <p>施策4 需要が見込まれるエリアでの路線確保 ・バス路線網再編の推進 ・まちに人がでかける施策 ・公共交通利用の転換を促す取組みの検討</p> <p>施策5 乗換利便性向上と路線確保に向けた新たな交通サービスの提供 ・北海道新幹線利用を高めるための駅アクセスの充実 ・モビリティマネジメント・交通需要マネジメント施策の推進 ・乗換場所の環境改善 ・乗換拠点の結節改善・シームレス化 ・JR 駅への早朝・夜間アクセス向上</p> <p>施策6 公共交通空白地帯や高齢者等移動困難者に対応した路線バスを補完する新たな交通サービスの導入 ・公共交通空白地帯におけるデマンド型交通等の導入 ・バリアフリー対応車両の導入推進 ・待合環境のバリアフリー化</p> <p>【観光交通の施策の展開】</p> <p>施策8 観光に使いやすい公共交通サービスの提供 ・路線バス・鉄道の利用促進 ・函館圏への誘客 ・キャッシュレス決済の導入推進 ・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 ・移動のバリアフリー化 ・公共交通案内所の機能充実</p>

2.4 計画の位置付け

本計画は、国の法制度・関連計画や北海道の上位・関連計画を踏まえ、市の上位計画である総合計画等や関連計画等と整合や連携を図りながら、地域の公共交通政策のマスタープランとして、策定するものです。

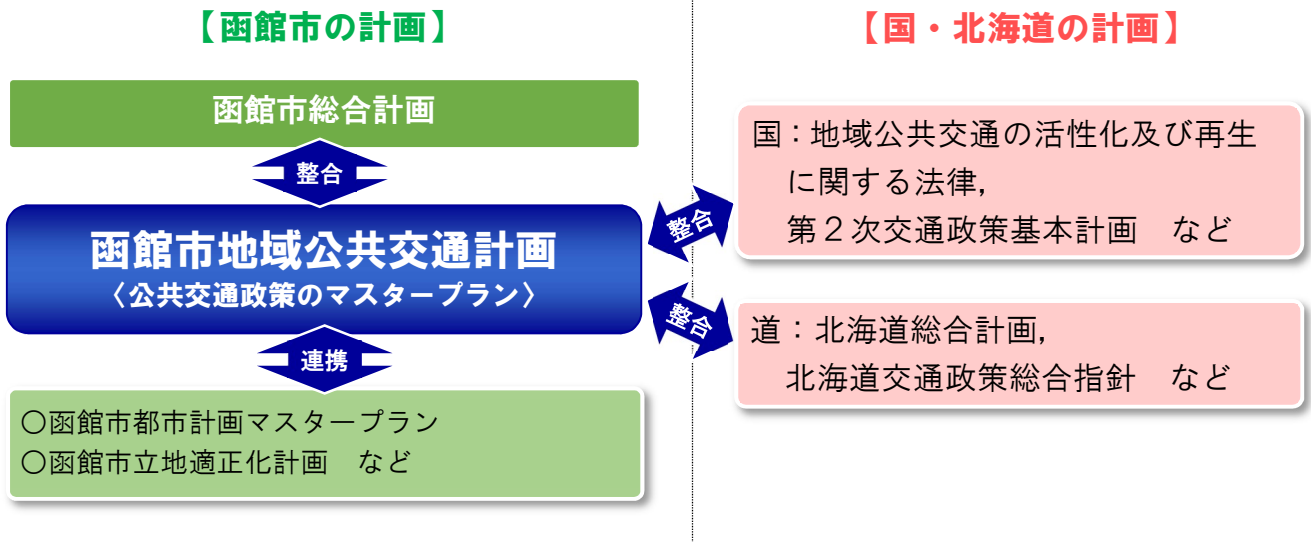


図 2-1 本計画の位置付け

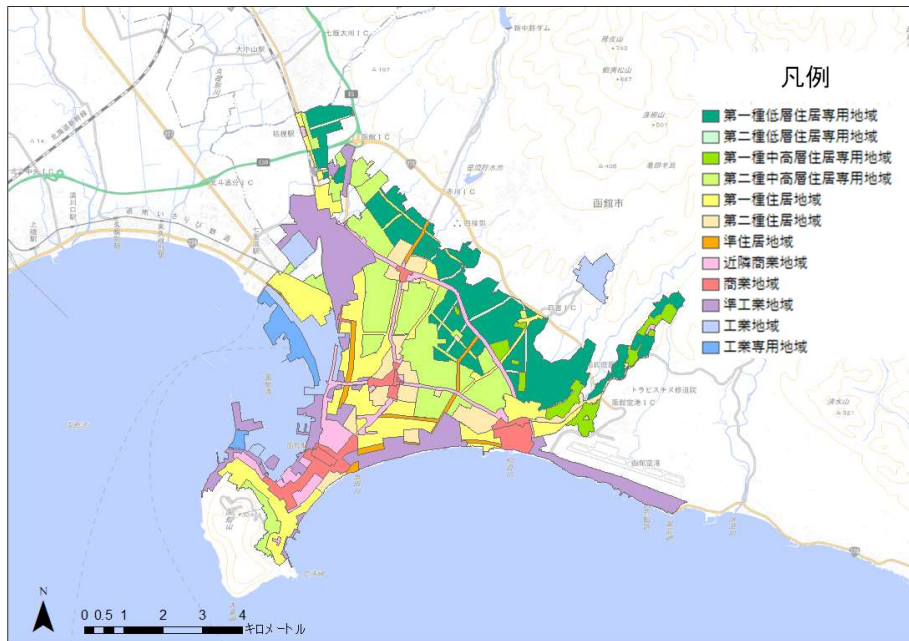
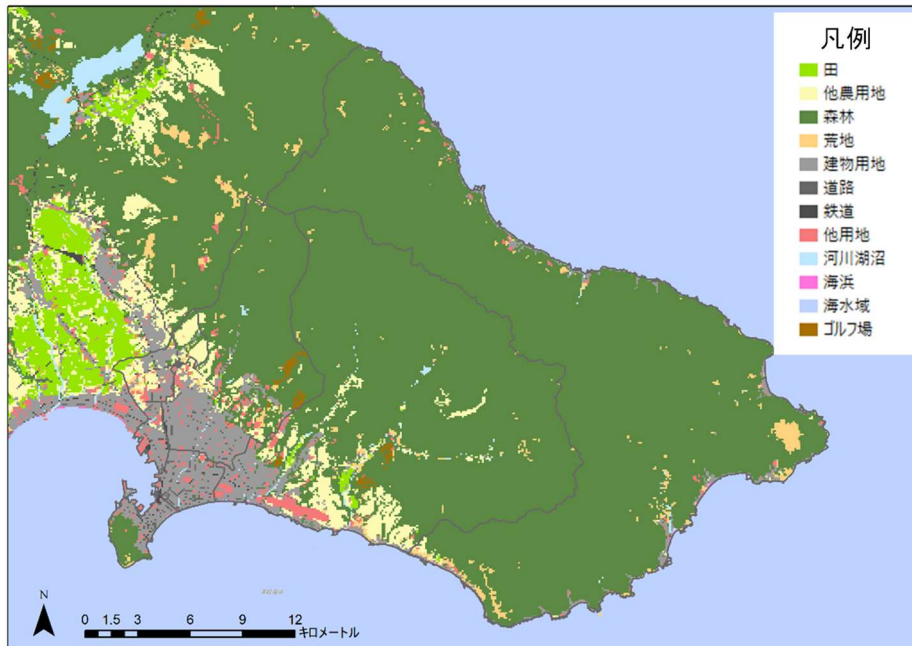
3. 函館市の特性・現状

3.1 地勢・地形

本市の土地利用状況・用途地域，標高を以下に整理します。

(1) 土地利用・用途地域

- 地域の大部分を森林が占め建物用地（市街地）は，市内中心部に集中しています。
- 用途地域は市内中心部から放射状に広がっています。

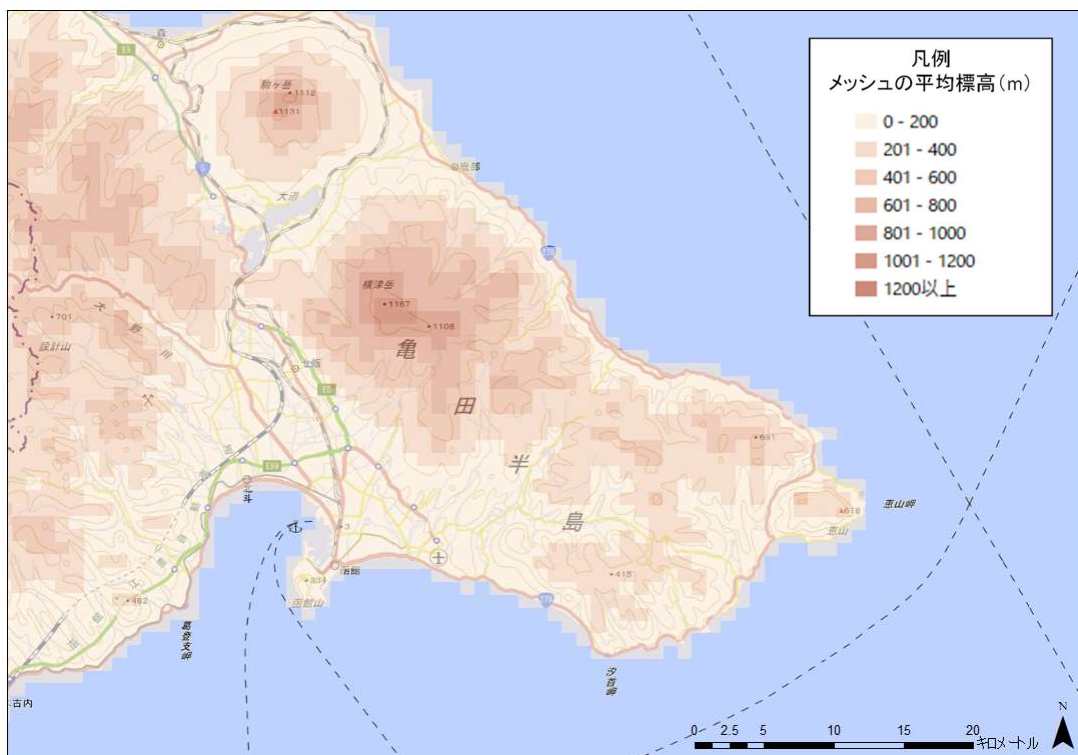


資料：国土数値情報（土地利用3次メッシュ）

図 3-1 函館市の土地利用・用途地域状況

(2) 標高

- ▶ 東部地区と他の地区を分けるように標高の高い地域が広がっています。
- ▶ 特に東部地区では、海岸部まで傾斜がある地域が多く、バス停の位置を検討する上では、住宅地からのアクセス性（距離・高低差等）を考慮する必要があります。



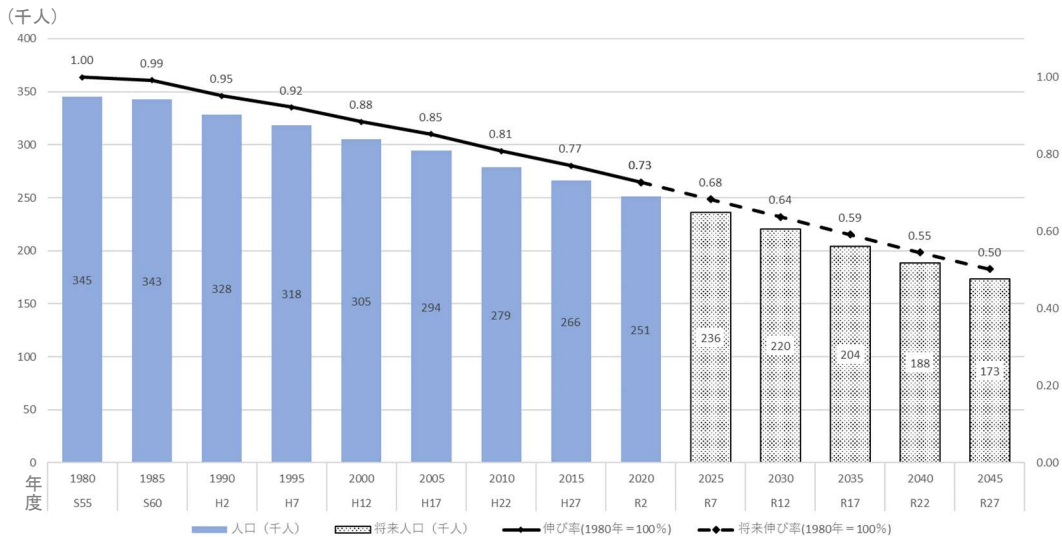
資料：国土数値情報（標高・傾斜度 3 次メッシュ）

図 3-2 函館市の標高

3.2 人口分布・推移

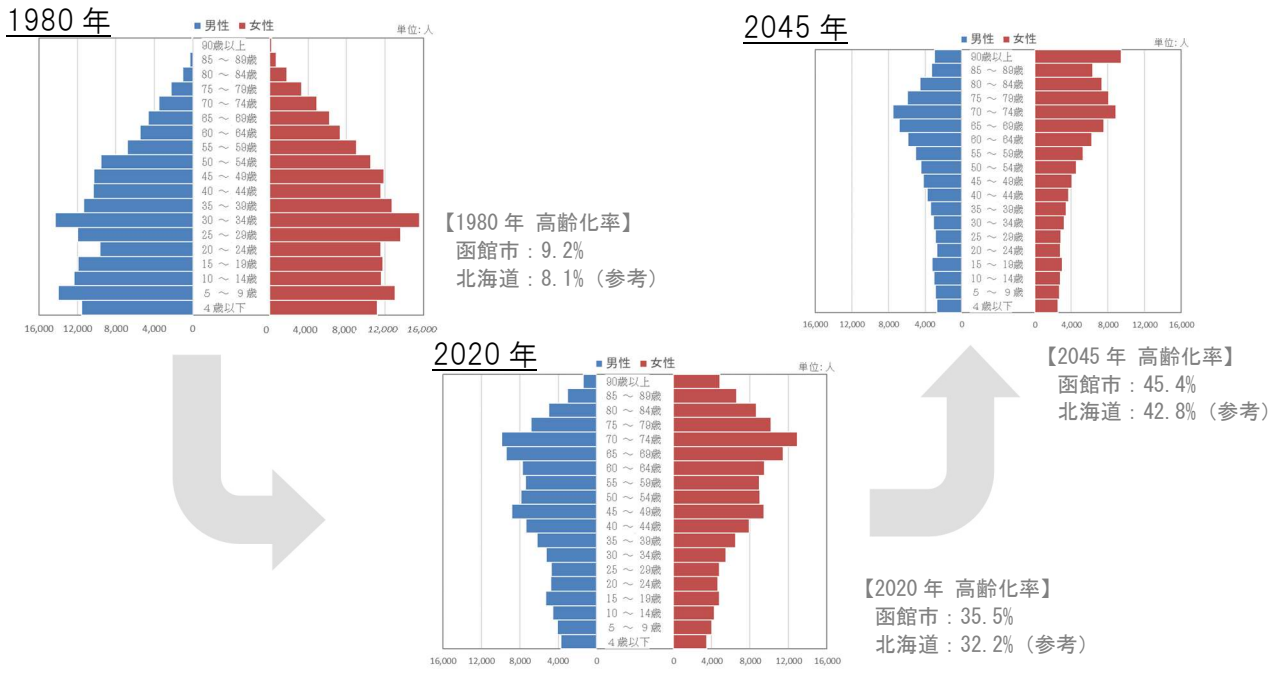
(1) 人口推移

- 人口は減少傾向であり、2045年には、人口が最多であった1980年の約半分の17.3万人になる予定です。
- 高齢化率は北海道平均よりも高い水準で推移しています。
- 人口減少および高齢化が進んでいるため、高齢者にとっての利便性に配慮した、全世代が利用できる交通網の形成を行う必要があります。



資料：国勢調査，函館市人口ビジョン（令和元年改訂版）

図 3-3 函館市の人口推移と1980年を1とした際の伸び率

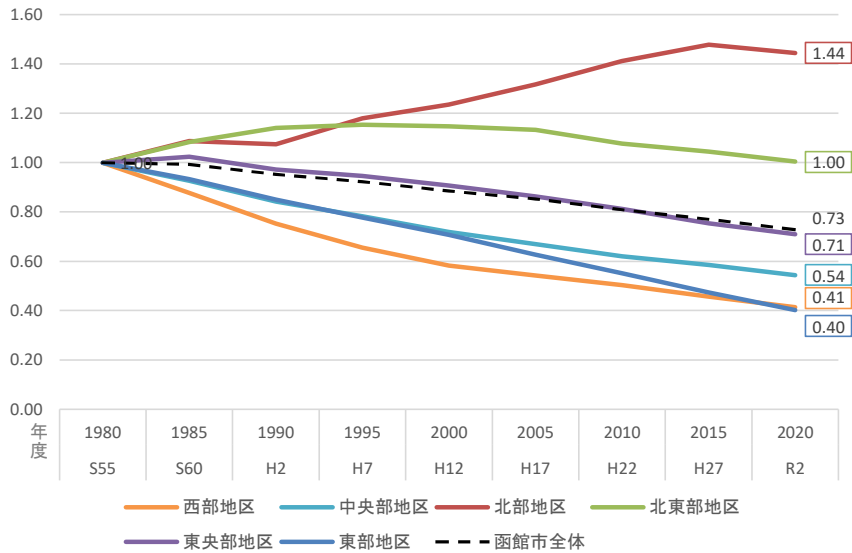


資料：国勢調査，函館市人口ビジョン（令和元年改訂版）

図 3-4 函館市の年齢区分別人口割合推移

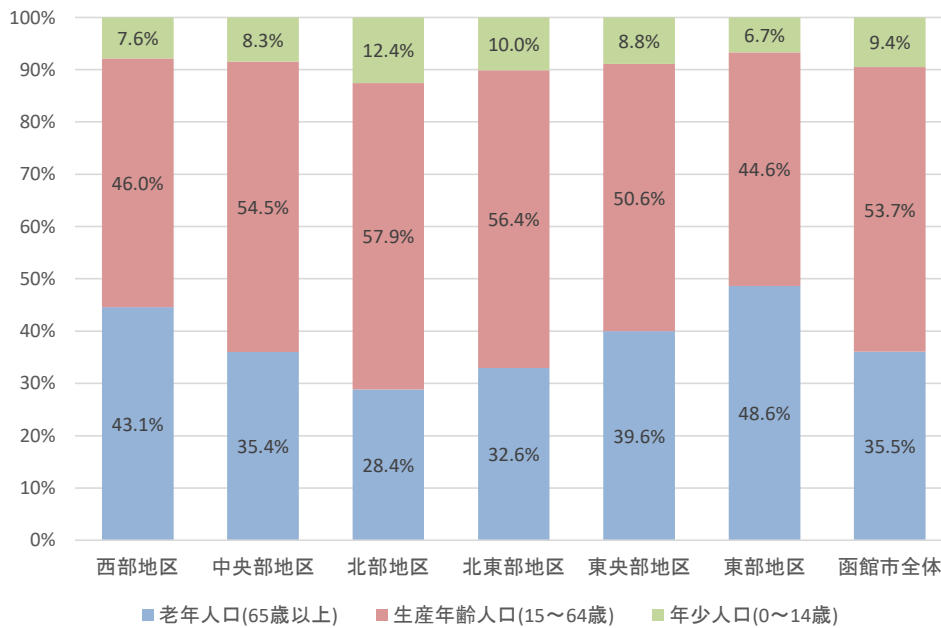
(2) 地区別人口

- 4つの地区で人口が減少しており、西部、東部地区では昭和55(1980)年の4割ほどになっています。
- 北東部、北部地区では人口が増加傾向で推移してきており、郊外への開発が進んできたことに伴い、人口の移動も進んだと考えられます。
- 平成27(2015)年からは全地域で人口が減少傾向になっています。



資料：国勢調査（2020）

図 3-5 6地区別の1980年を1とした際の伸び率

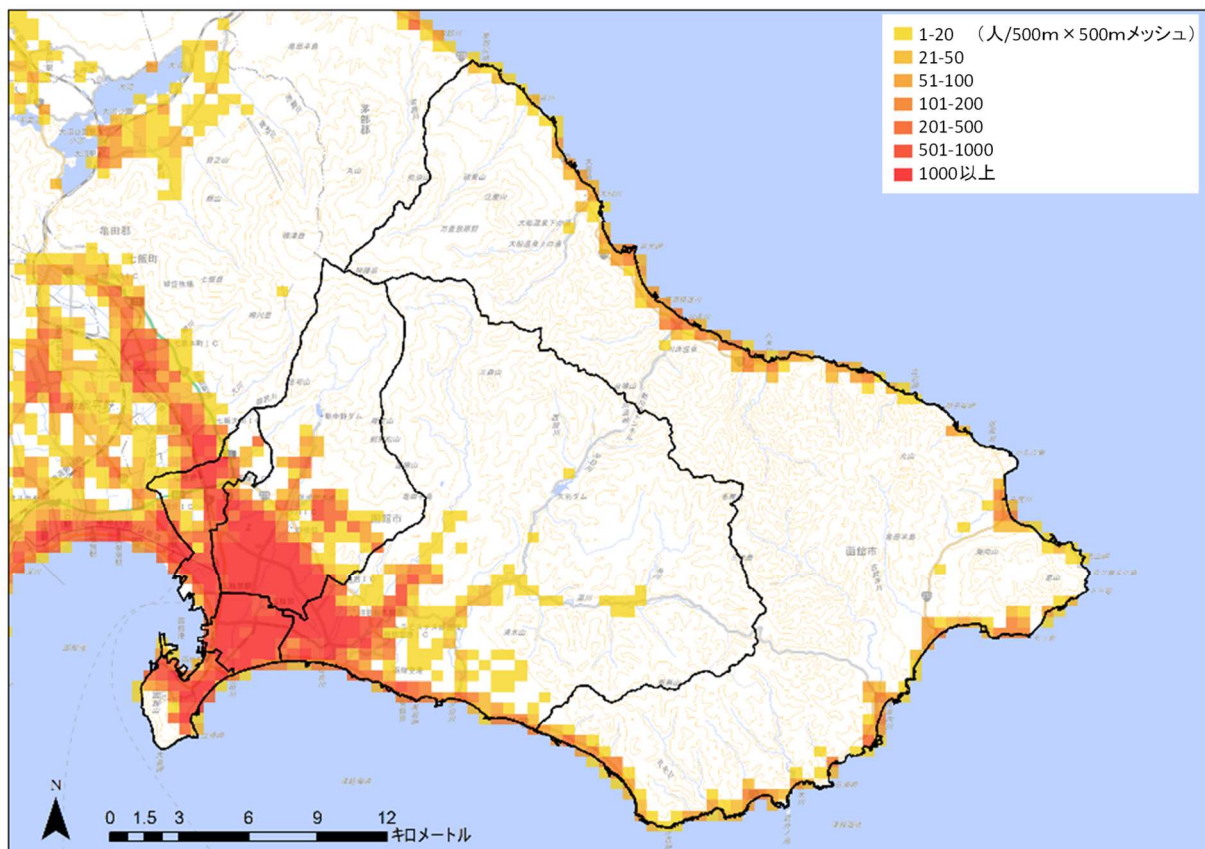


資料：国勢調査（2020）

図 3-6 6地区別の年齢区分別人口割合【令和2（2020）年】

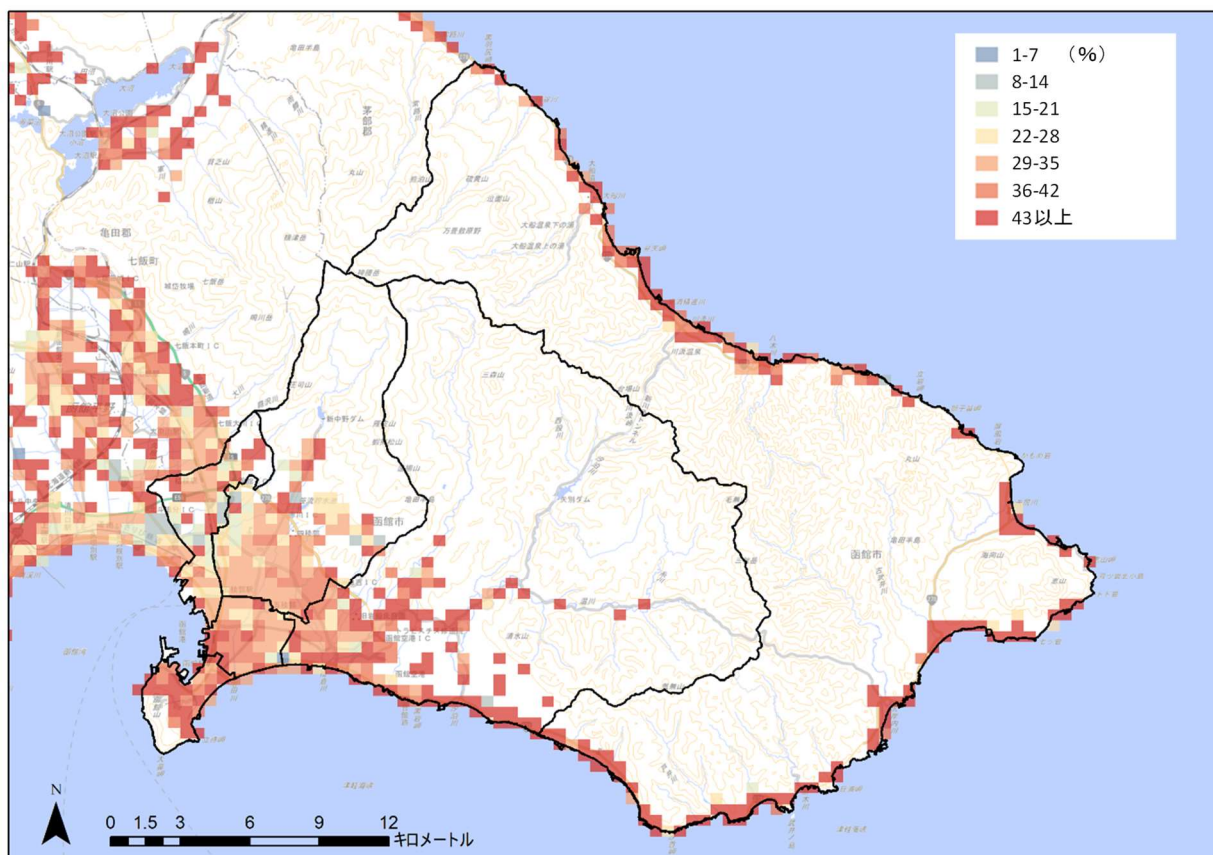
(3) メッシュ別人口

- 人口は市内中心部の中央部を中心に放射状に分布し、東部地区も旧町村の中心部に分布しています。
- 高齢化率は全体的に高くなっていますが、特に東部地区においては全地域において高いことがわかります。



資料：国土数値情報（500mメッシュ人口，平成30（2018）年国政局推計）

図 3-7 人口分布（500mメッシュ人口）【令和2（2020）年】



資料：国土数値情報（500mメッシュ人口，平成30（2018）年国政局推計）

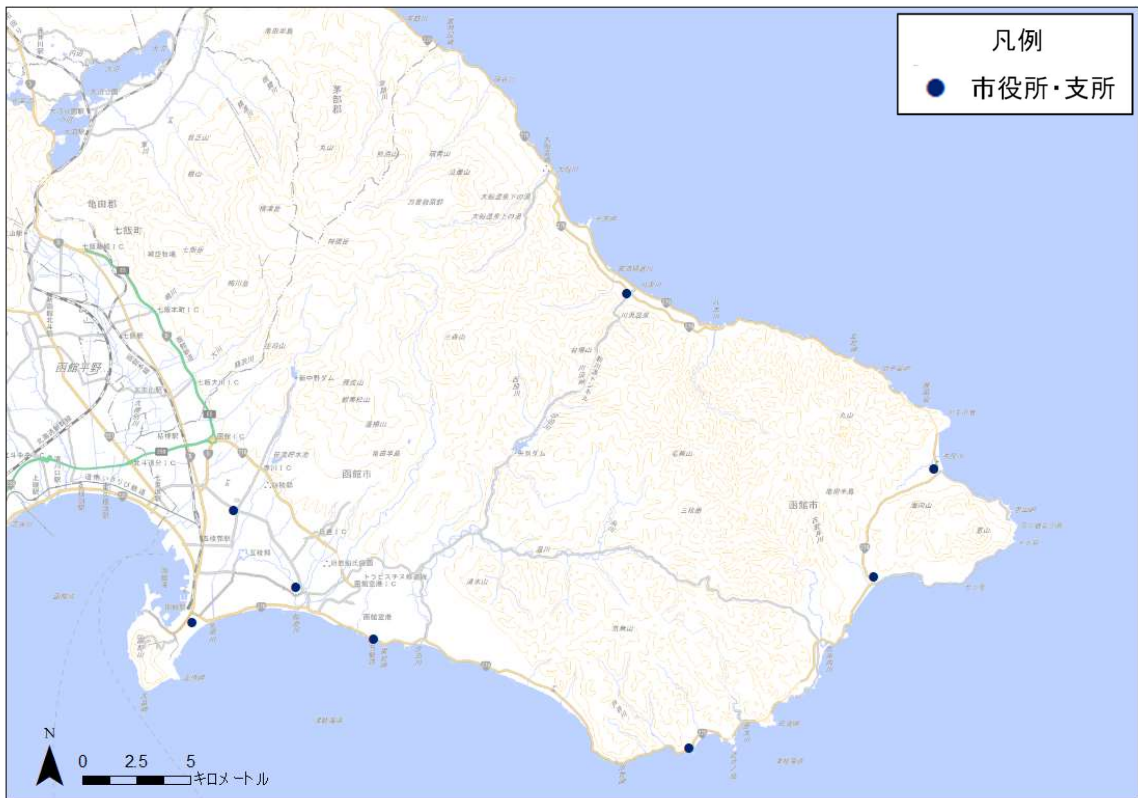
図 3-8 500mメッシュにおける高齢化率【令和2（2020）年】

3.3 主要施設

地域住民の日常生活の目的地となる行政施設や医療施設，教育施設，商業施設等の分布を以下に整理します。

(1) 行政施設

➤ 市内の行政施設は，市役所（本庁舎）のほか，7つの支所があります。

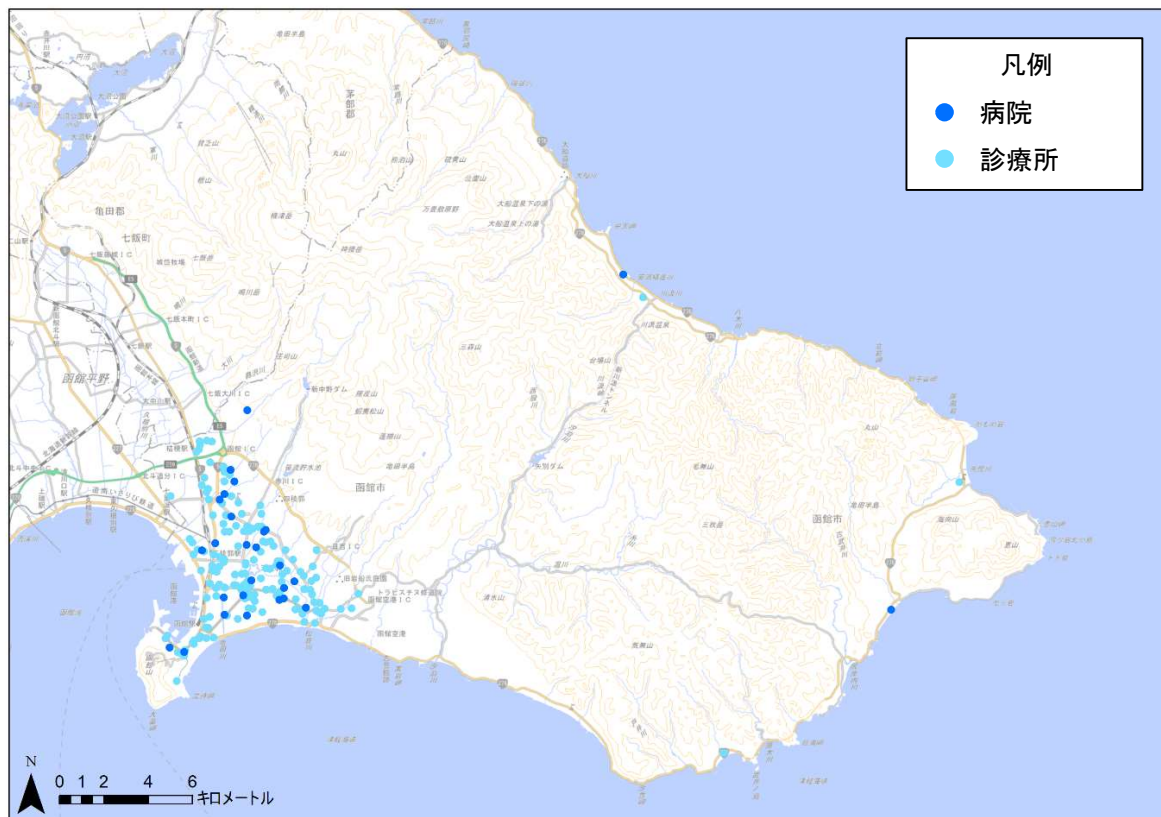


資料：函館市 HP（市役所および支所）

図 3-9 函館市の行政・公共施設

(2) 医療施設

- 市内の医療施設は、病院 27 施設、診療所が 169 施設が存在しており、多くが市内中心部に立地しています。

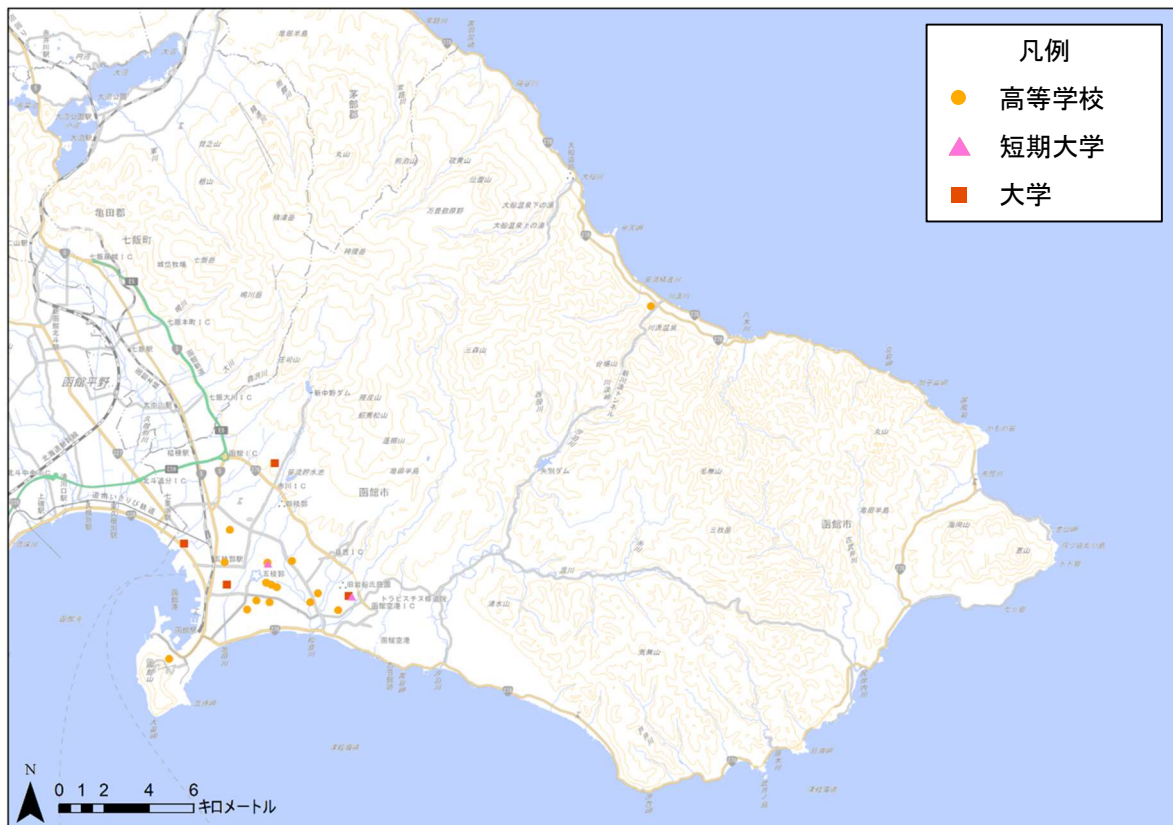


資料：国土数値情報（医療機関）

図 3-10 函館市内の医療施設

(3) 教育施設

- ▶ 市内の教育施設は、15の高等学校（高専含む。）、2つの短期大学、4つの大学が立地しています。

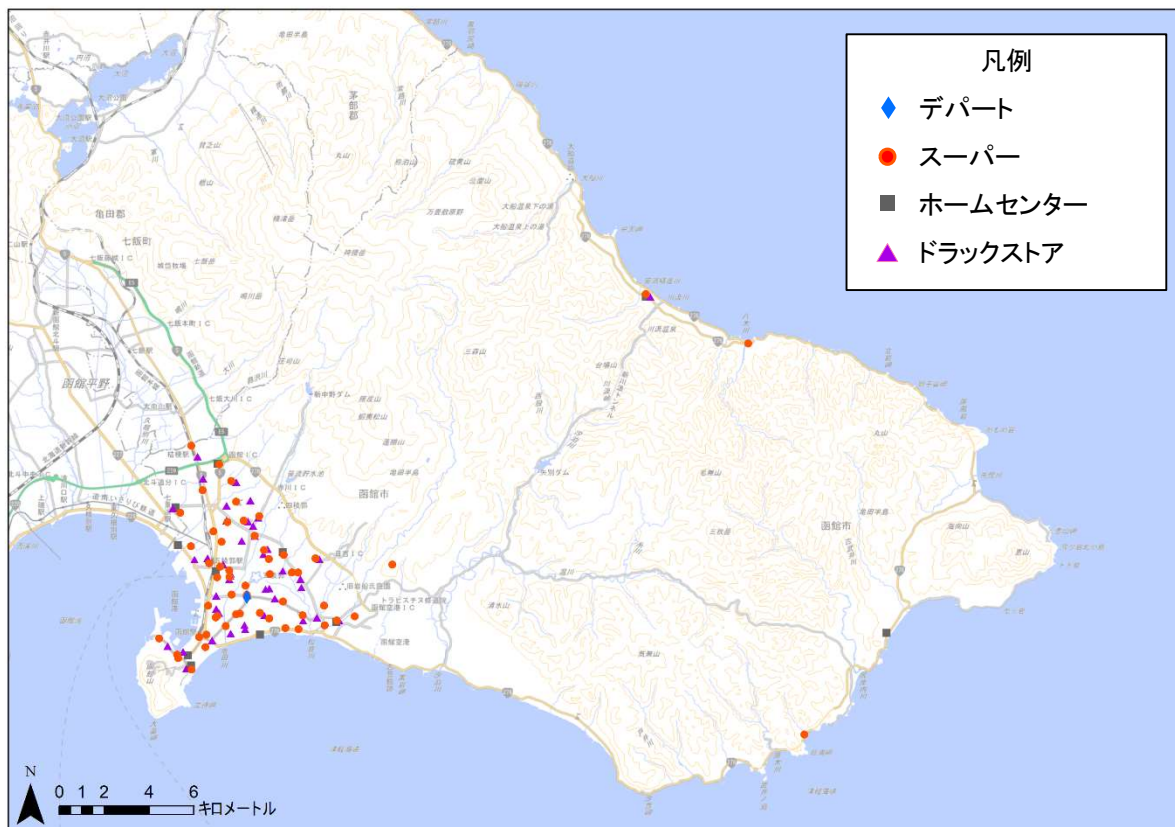


資料：函館市 HP

図 3-11 函館市内の教育施設

(4) 商業施設

- ▶ 市内の商業施設の多くは、市内中心部に立地していますが、東部地区にも点在しており、地域の市民生活において重要な役割を果たしています。

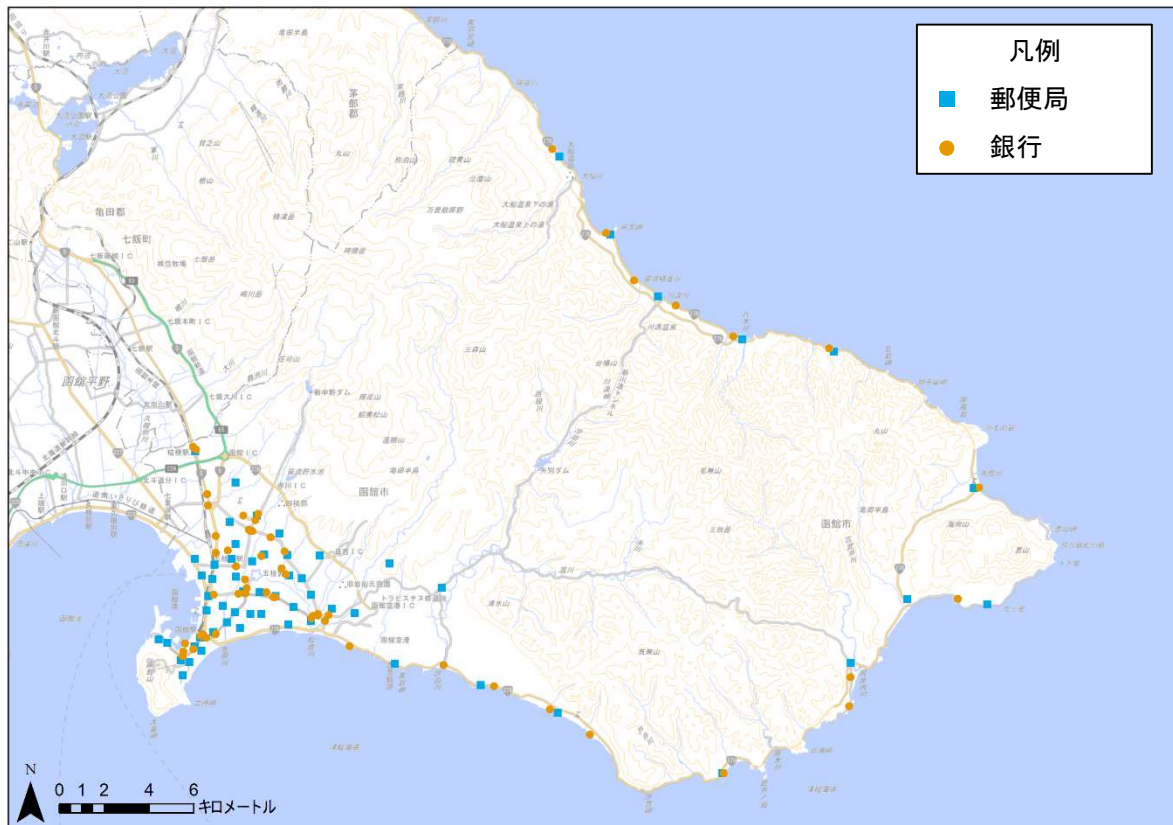


資料：商業施設（デパート、スーパー、ホームセンター、ドラッグストア）HP 等

図 3-12 函館市内の商業施設

(5) 金融機関・郵便局

- 市内の金融機関は、市の中心部に多く立地していますが、郵便局については、比較的市内全域に立地しています。



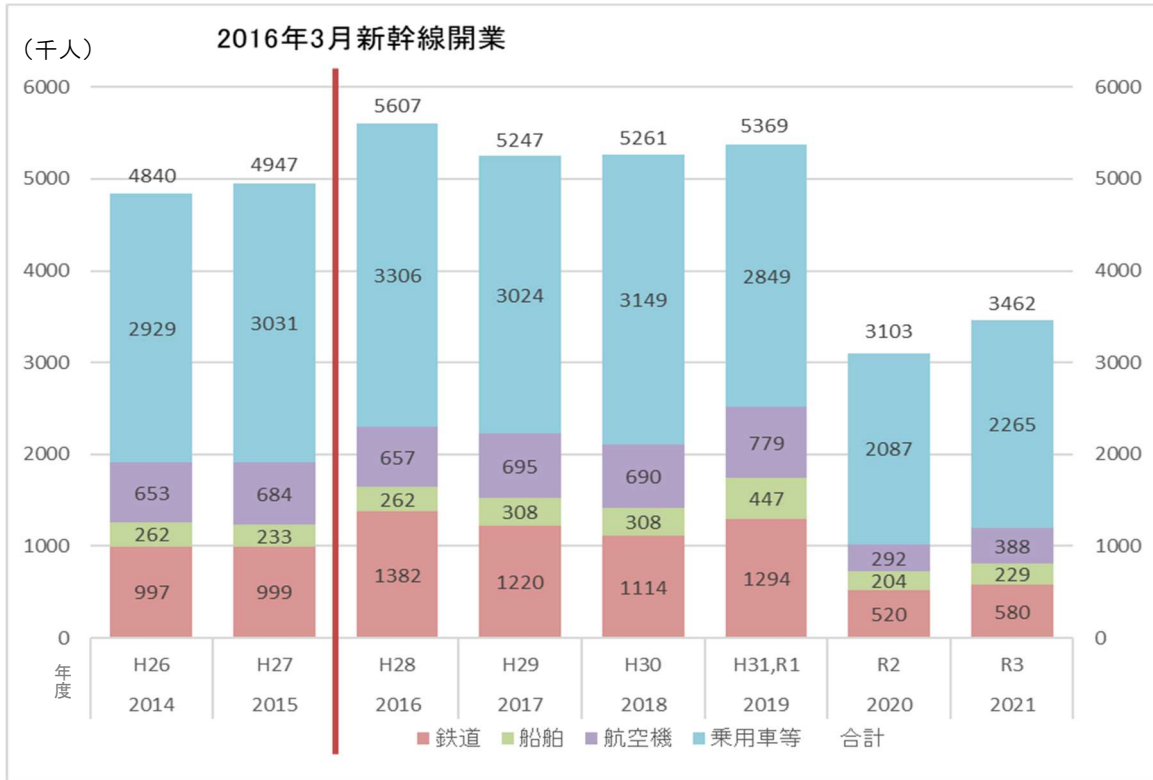
資料：郵便局・各金融機関 HP

図 3-13 函館市内の郵便局・金融機関

3.4 観光入込動向

(1) 観光入込客数

- 北海道新幹線開業後（2016年3月開業）は、開業前よりも観光客数は増えています。
- 観光客の半分以上が乗用車やバスを利用しています。
- 2030年度には北海道新幹線札幌延伸が予定されているため、鉄道利用の観光客がさらに増える可能性があります。



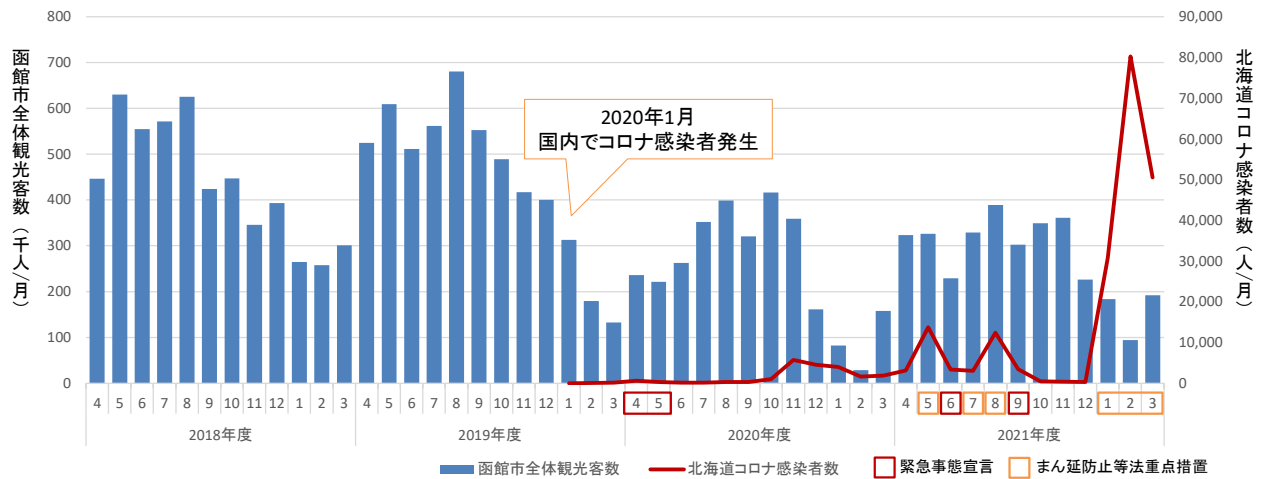
資料：来函観光客入込客数推計

※船舶は、フェリーおよびクルーズ船の合算値

乗用車等は乗用車のほか、バス利用を含む

図 3-14 函館市内の観光入込客数の推移と移動手段の内訳
【平成 26（2014）～令和 3（2021）年度の入込総数・宿泊客数など】

- ▶ 観光入込数は、夏期が多く、冬期は減少する傾向にあります。月別では、平均すると8月が最も多く、次いで5月が多くなっています。
- ▶ 令和2(2020)年の2月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響で観光入込客数は大幅に減少しています。



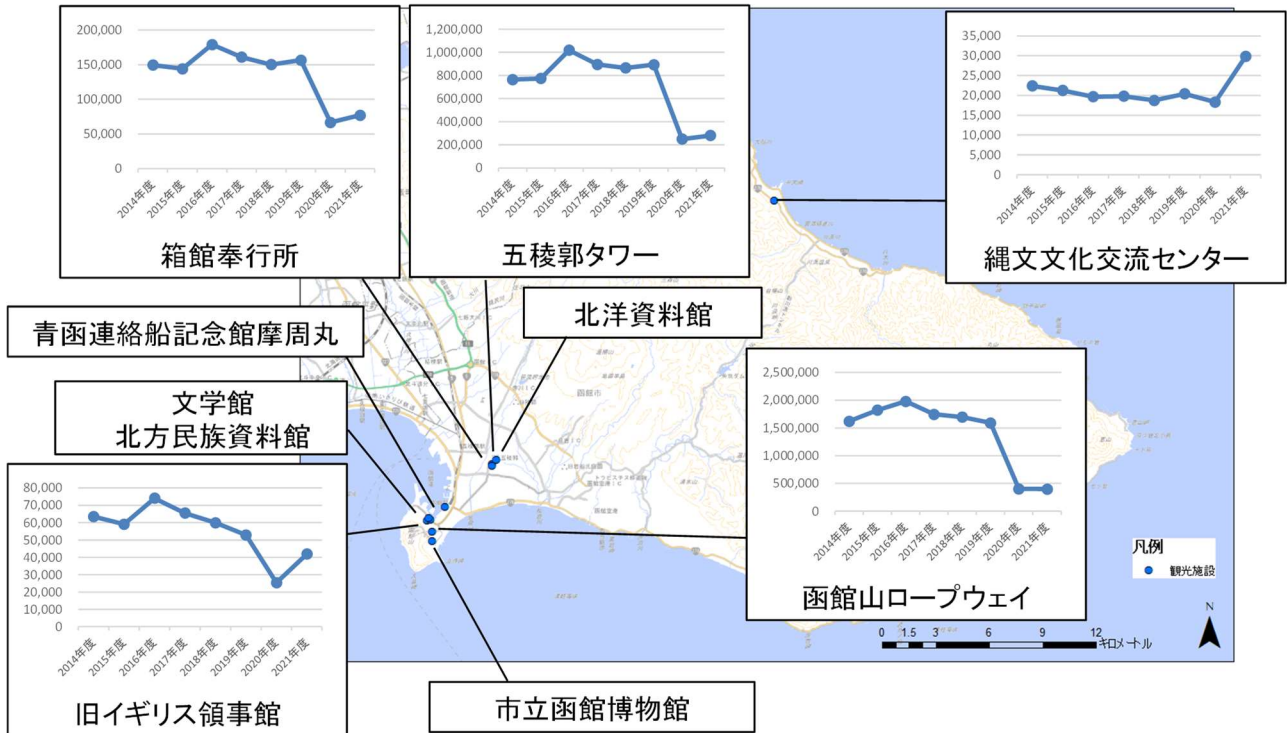
資料：来函観光客入込客数推計

図 3-15 函館市内の月別観光入込客数【平成 30 (2018) ~令和 3 (2021) 年度】

(2) 観光施設

- 函館の観光地は市内中心部に位置しているものが多く、五稜郭や函館山山麓エリアに集中しています。
- 市内中心部の観光施設は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、観光客数は半減しましたが、令和3(2021)年度からは回復の兆しが見られる施設もあります。

(単位：人)



資料：函館市

図 3-16 函館市内の主な観光施設と入込客数推移

4. 公共交通の現状

4.1 公共交通ネットワークの概況

- 市内の公共交通ネットワークは、JR と市電を交通機関軸とし、幹線道路には概ね路線バスが運行しており、市内主要地点への公共交通での移動を支えています。
- 鉄道は、JR 在来線と、道南いさりび鉄道が運行しています。

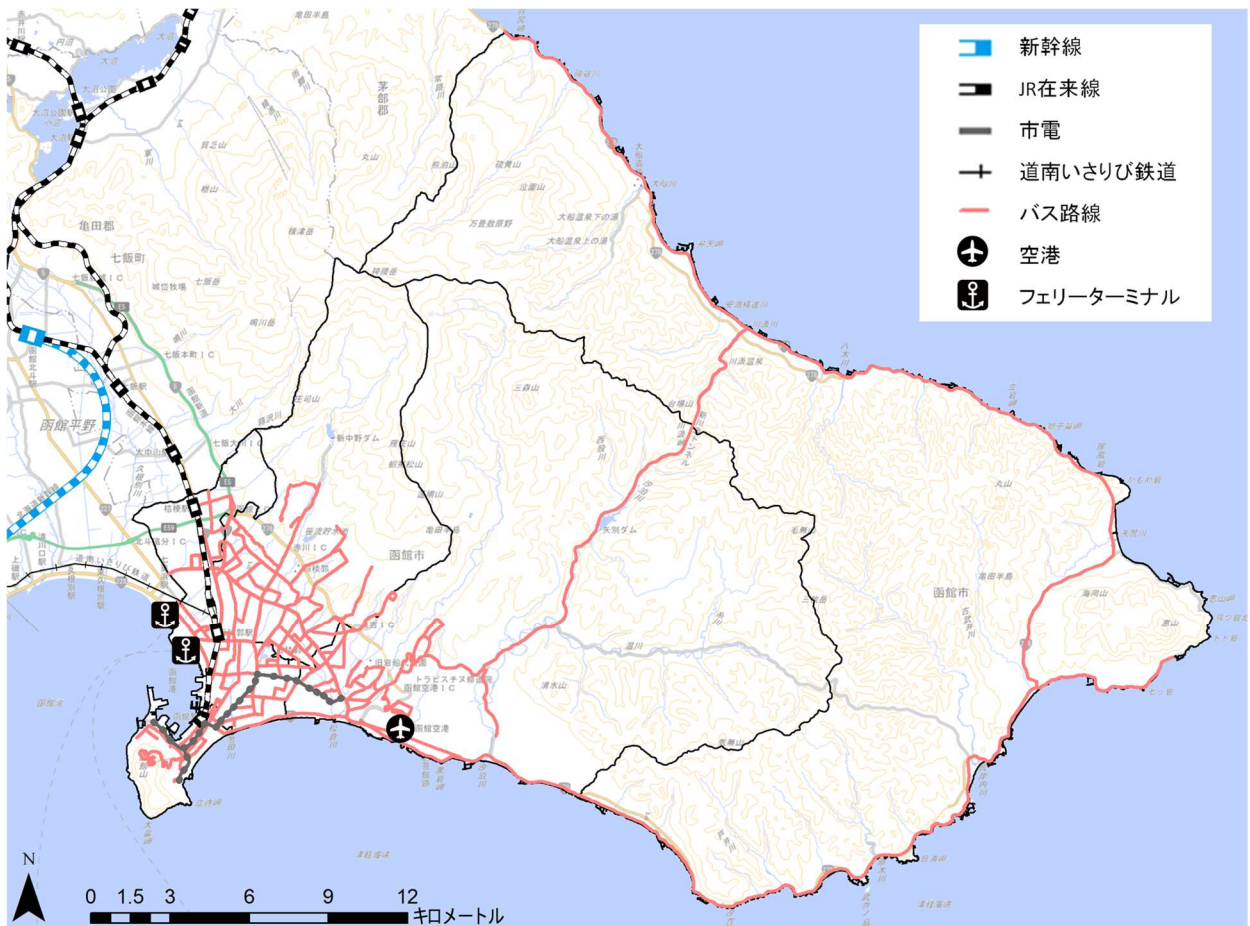


図 4-1 函館市内の公共交通ネットワーク

4.2 鉄道

(1) 現況の運行・利用実態

- 市内には、JR 北海道函館本線は「函館」「五稜郭」「桔梗」の 3 駅，道南いさりび鉄道は「五稜郭」の 1 駅が存在しています。

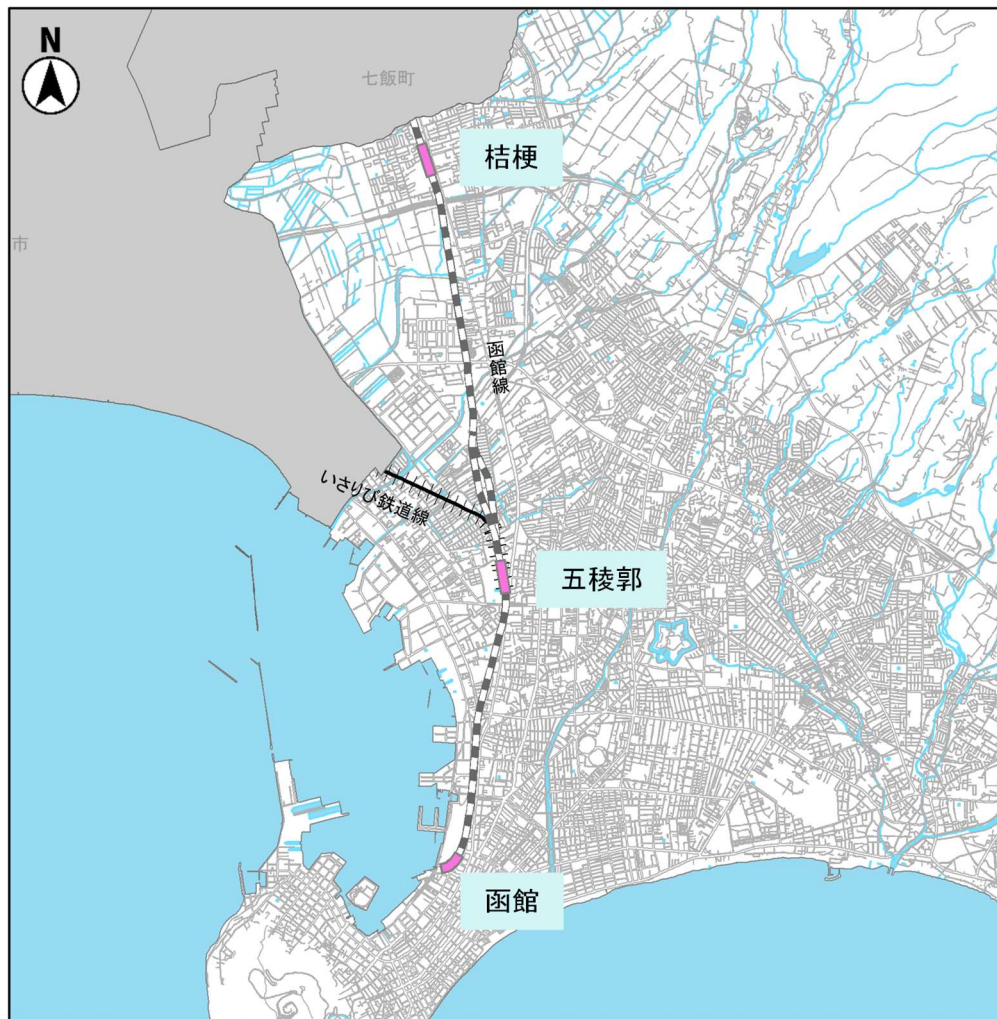
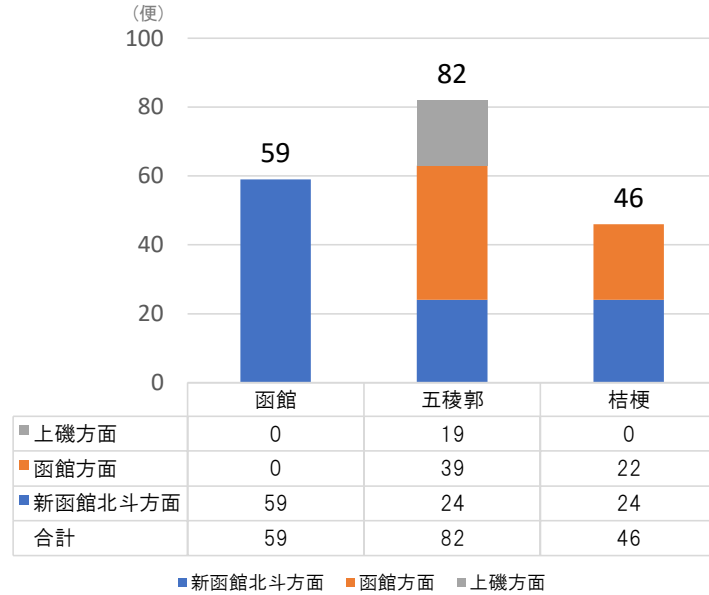


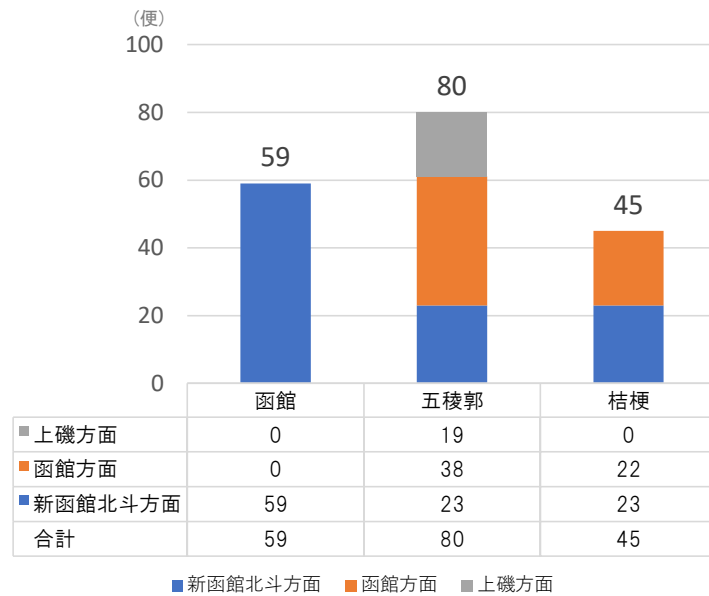
図 4-2 函館市内の鉄道路線

- 函館駅では平日・土日祝ともに 59 便が運行，桔梗駅では平日 46 便，土日祝は 45 便が運行しています。
- 五稜郭駅は，いさりび鉄道線とも接続するため，函館駅，桔梗駅に比べ便数が多く，平日 82 便，土日祝は 80 便が運行しています。



資料：北海道旅客鉄道株式会社 HP（令和 4 年 10 月時点）

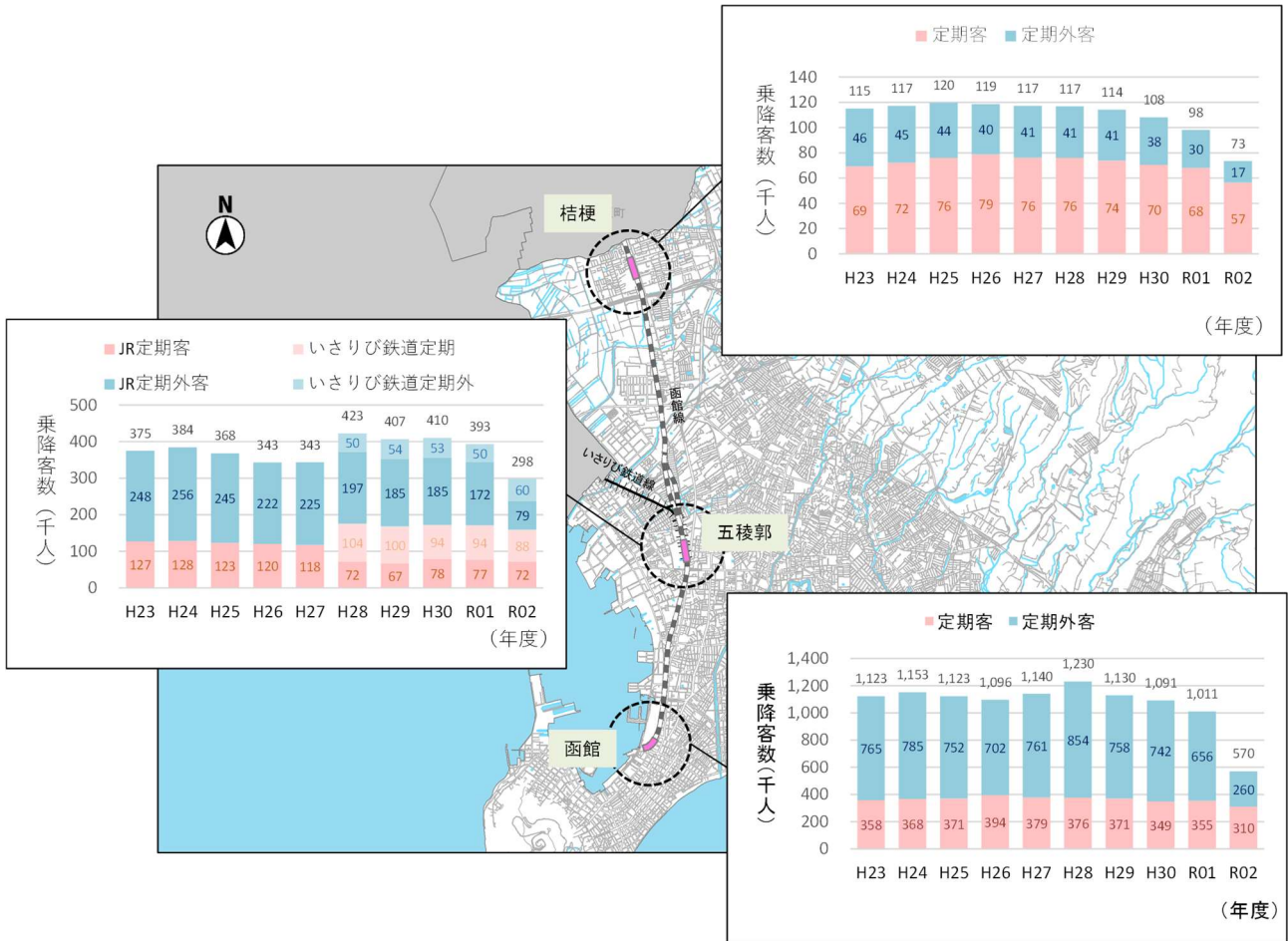
図 4-3 函館市内の駅別運行本数（平日）



資料：北海道旅客鉄道株式会社 HP（令和 4 年 10 月時点）

図 4-4 函館市内の駅別運行本数（休日）

- 鉄道駅の乗降客数は、函館駅、五稜郭駅、桔梗駅のいずれも、横ばいか減少傾向です。
- 令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、大きく減少しています。
- 函館駅、五稜郭駅は定期外客の割合が高く、桔梗駅は定期客の割合が高くなっています。

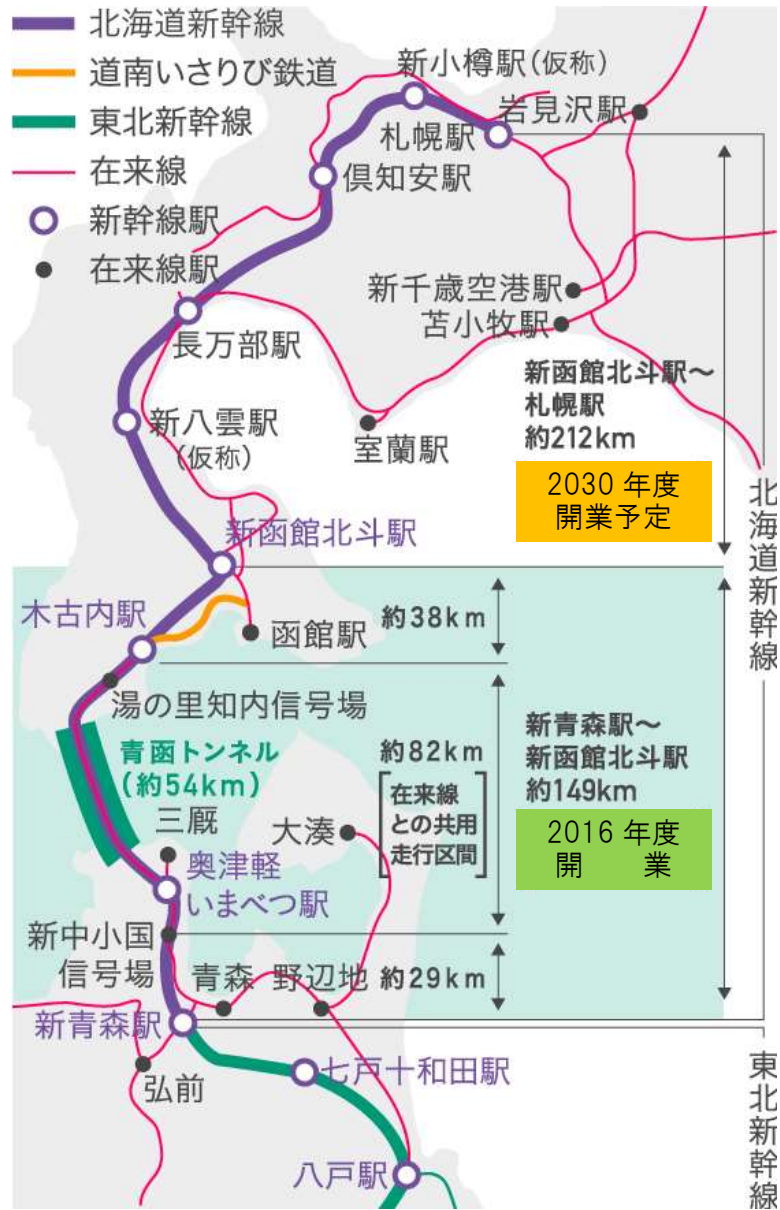


資料：函館市統計書

図 4-5 JR 函館本線の駅別乗降客数【全利用者】

(2) 将来の動向

- ▶ 令和 12 (2030) 年度末の開業に向けて、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設が進められており、新幹線により札幌市まで約 1 時間で結ばれることとなります。



資料：北海道旅客鉄道株式会社 HP（一部加工）

図 4-6 北海道新幹線概要図

4.3 市電

(1) 運行路線

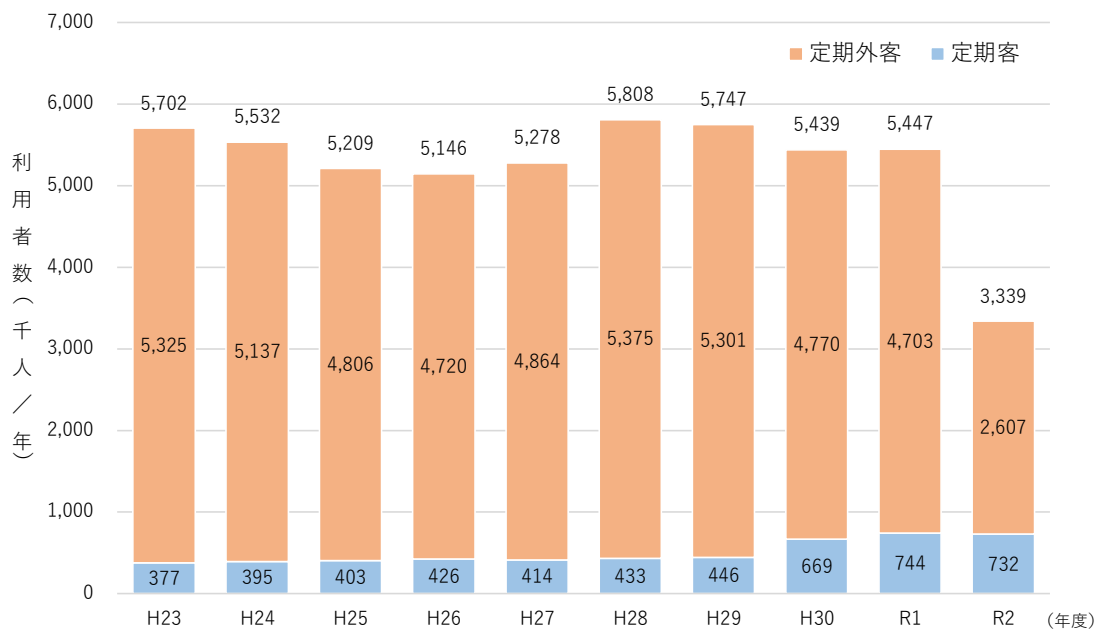
- 市内中心部には市電が走っており、函館どつく前から湯の川までと、谷地頭から湯の川までの2系統が運行しています。



図 4-7 函館市電路線図

1) 現況の運行・利用実態

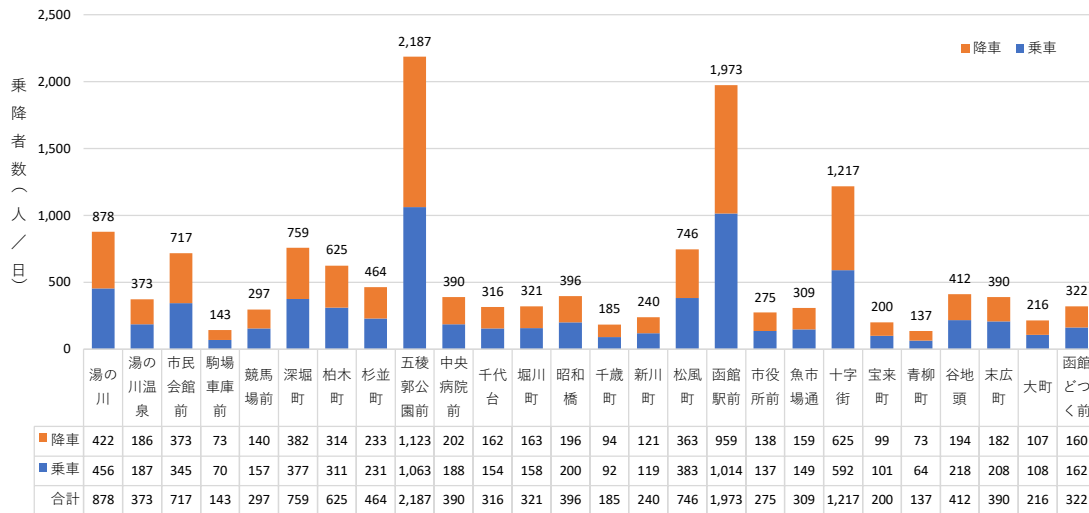
- 市電利用者数は横ばい状態でしたが、令和 2(2020)年度においては新型コロナウイルス感染症の影響で、大幅に減少しています。



資料：函館市統計書

図 4-8 乗降客数推移

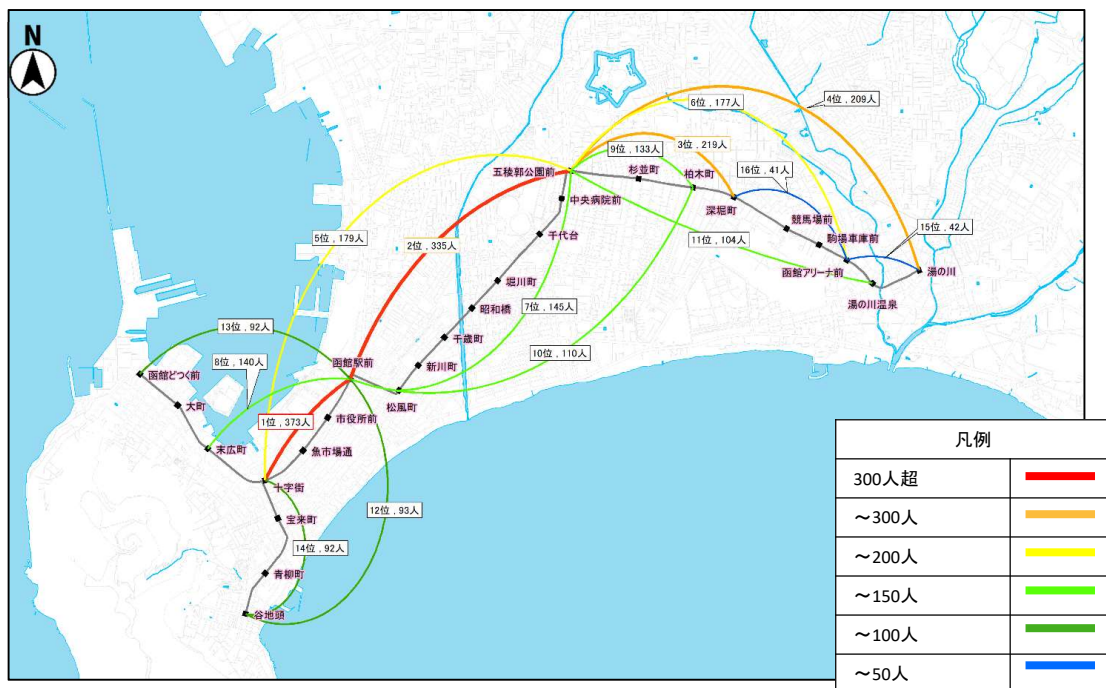
➤ 電停別での乗降者数で見ると、五稜郭公園前は 2,000 人以上が乗降しており、函館駅前と十字街でも 1,000 人を超えています。



資料：函館市企業局交通部（R3（2021）年度平均値）

図 4-9 電停別乗降者数

➤ 利用者が最も多い電停間は函館駅前～十字街間、次いで五稜郭公園前～函館駅前間となっており、それらの区間の利用者は 1 日 300 人を超えています。



資料：函館市企業局交通部（R3（2021）年度平均値）

図 4-10 電停間 OD（※）組合せ

（※）OD：人や物について、起点（Origin）から終点（Destination）までの移動を把握するもの

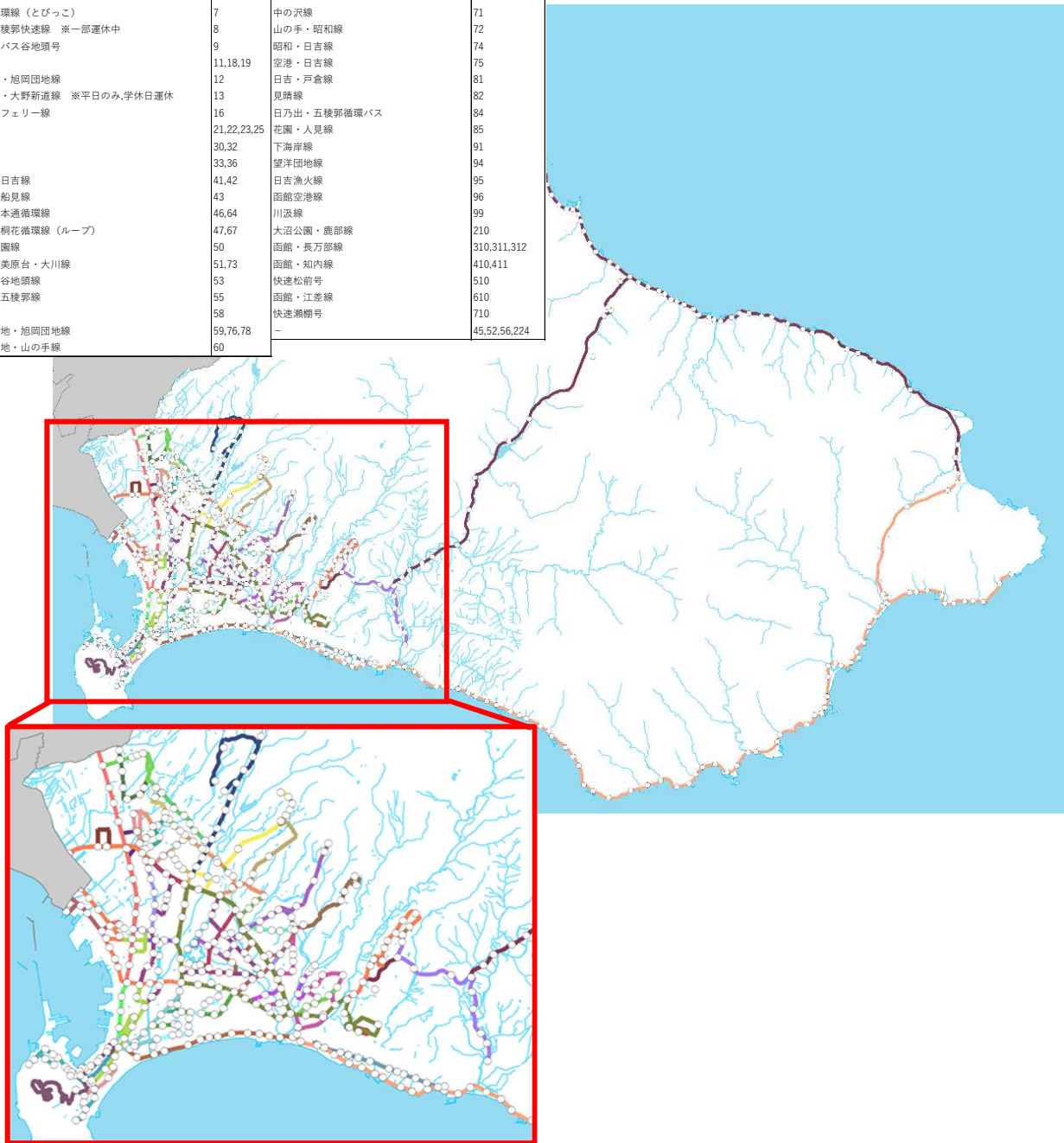
4.4 路線バス

(1) 運行路線

1) 現行の運行・利用実態

- 市内には、図 4-11 のとおり、多数の路線バスが運行しており、市街部については、各系統が複雑に入り組んでいることから、運行の効率性や路線の分かりやすさに課題があります。

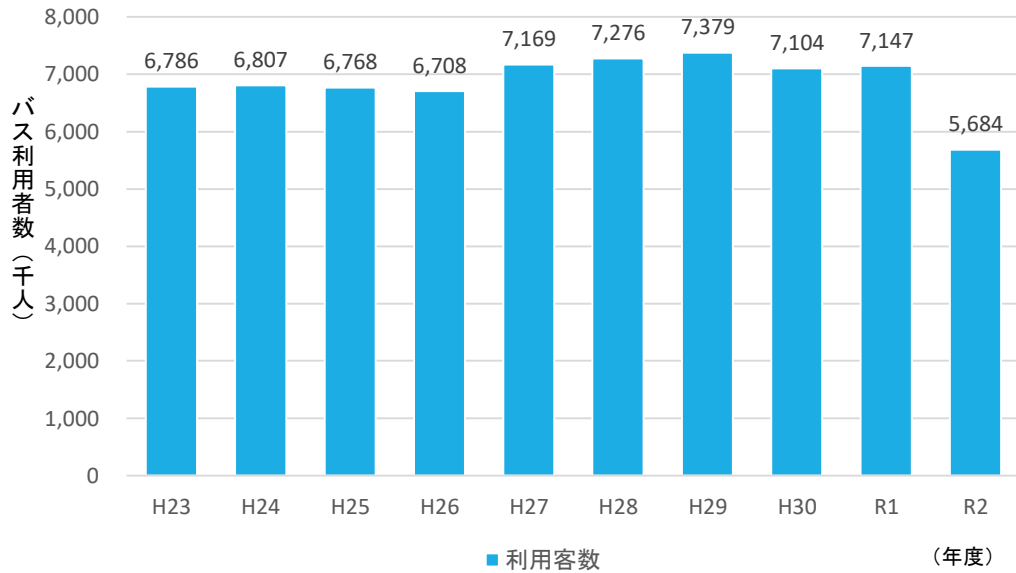
路線名	系統番号	路線名	系統番号
函館山登山バス	1	陣川・鍛冶線	61
ロープウェイシャトルバス	2	中の橋線	62,63
元町・ベイエリア周遊号	3	鍛冶・旭岡団地線	66
水産海洋シャトル ※運休中	4	陣川・昭和線	69
五稜郭タワー・トラピスチヌシャトルバス	5	米原・古川線 ※70A系統運休時運行	70
空港循環線（とびっこ）	7	中の沢線	71
空港五稜郭快速線 ※一部運休中	8	山の手・昭和線	72
お元気バス谷地頭号	9	昭和・日吉線	74
上磯線	11,18,19	空港・日吉線	75
五稜郭・旭岡団地線	12	日吉・戸倉線	81
久根別・大野新道線 ※平日のみ,学休日運休	13	見晴線	82
北大・フェリー線	16	日乃出・五稜郭循環バス	84
大野線	21,22,23,25	花園・人見線	85
大川線	30,32	下海岸線	91
七飯線	33,36	望洋団地線	94
亀田・日吉線	41,42	日吉漁火線	95
昭和・船見線	43	函館空港線	96
富岡・本通循環線	46,64	川汲線	99
鍛冶・桐花循環線（ループ）	47,67	大沼公園・鹿部線	210
東山墓園線	50	函館・長万部線	310,311,312
富川・美原台・大川線	51,73	函館・知内線	410,411
美原・谷地頭線	53	快速松前号	510
赤川・五稜郭線	55	函館・江差線	610
リング	58	快速瀬棚号	710
湯川団地・旭岡団地線	59,76,78	-	45,52,56,224
農住団地・山の手線	60		



資料：函館バス GTFS データおよび函館バス HP

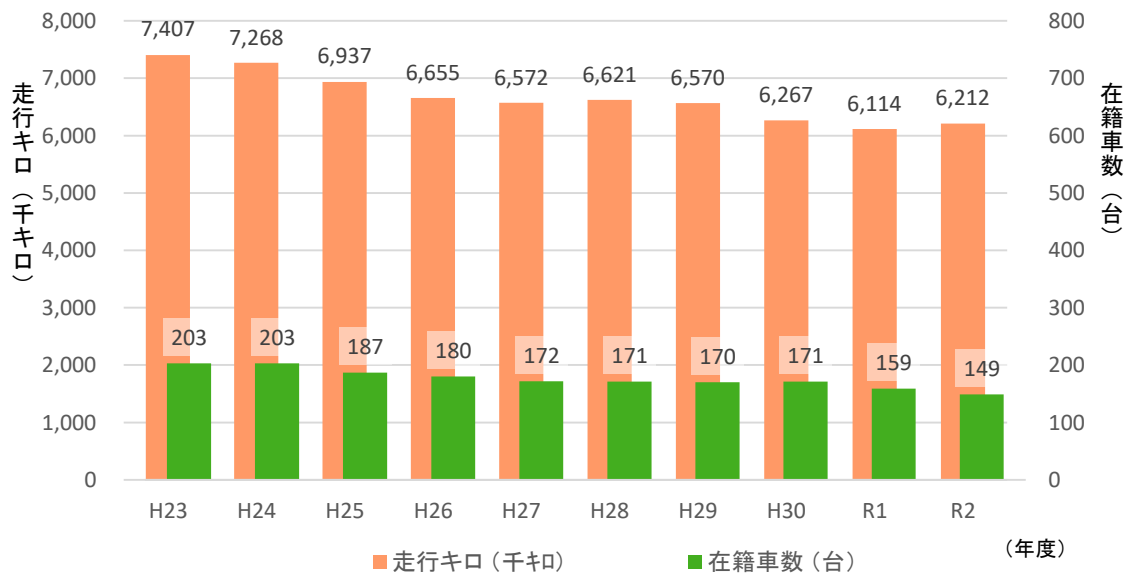
図 4-11 路線バスネットワーク（概況）【令和 4（2022）年 10 月時点】

- 市内のバス利用者数は横ばい状態でしたが、令和 2(2020)年度においては新型コロナウイルス感染症の影響で、大幅に減少しています。
- 在籍車数は減少傾向で、平成 23(2011)年度/令和 2(2020)年度で 3 割程度減少しています。
- 年間の走行キロも平成 23(2011)年度から 2 割程度減少しています。



資料：函館市統計書

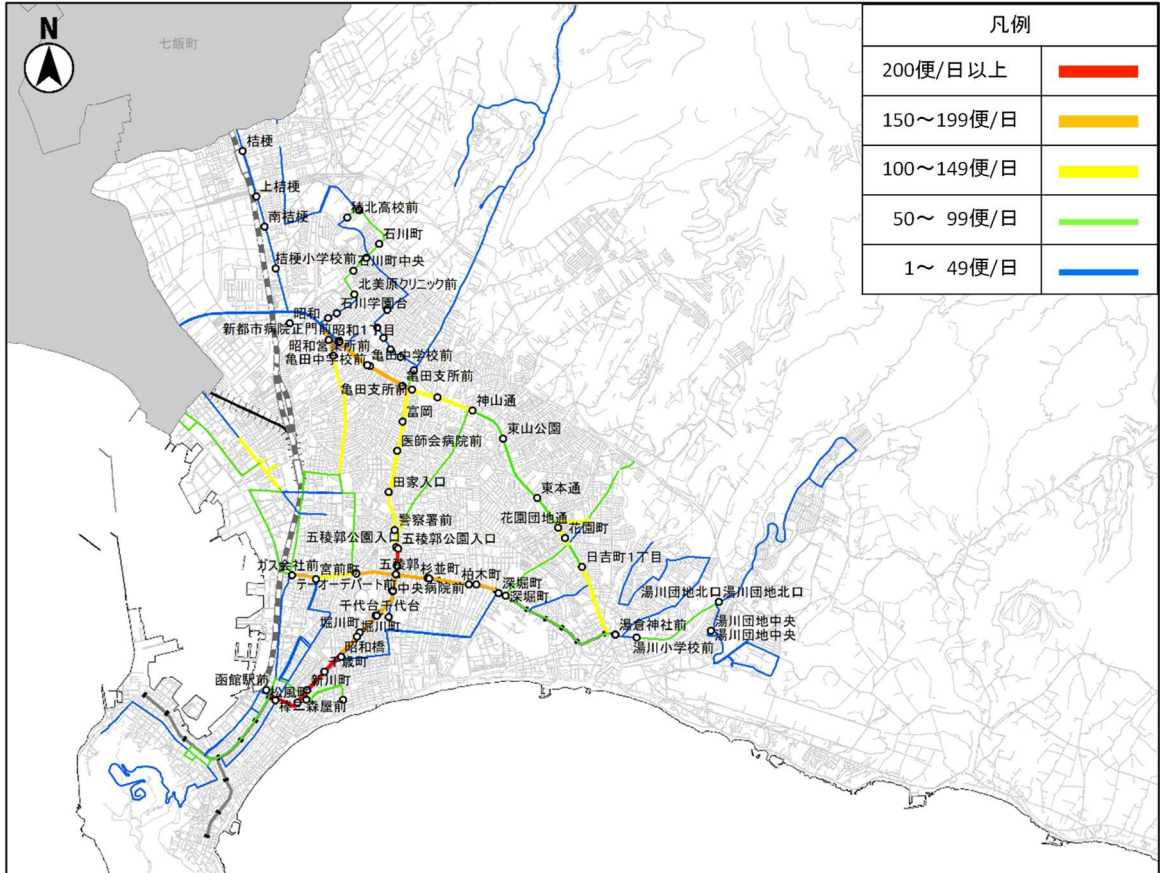
図 4-12 バス利用者数



資料：函館市統計書

図 4-13 走行キロと在籍車数

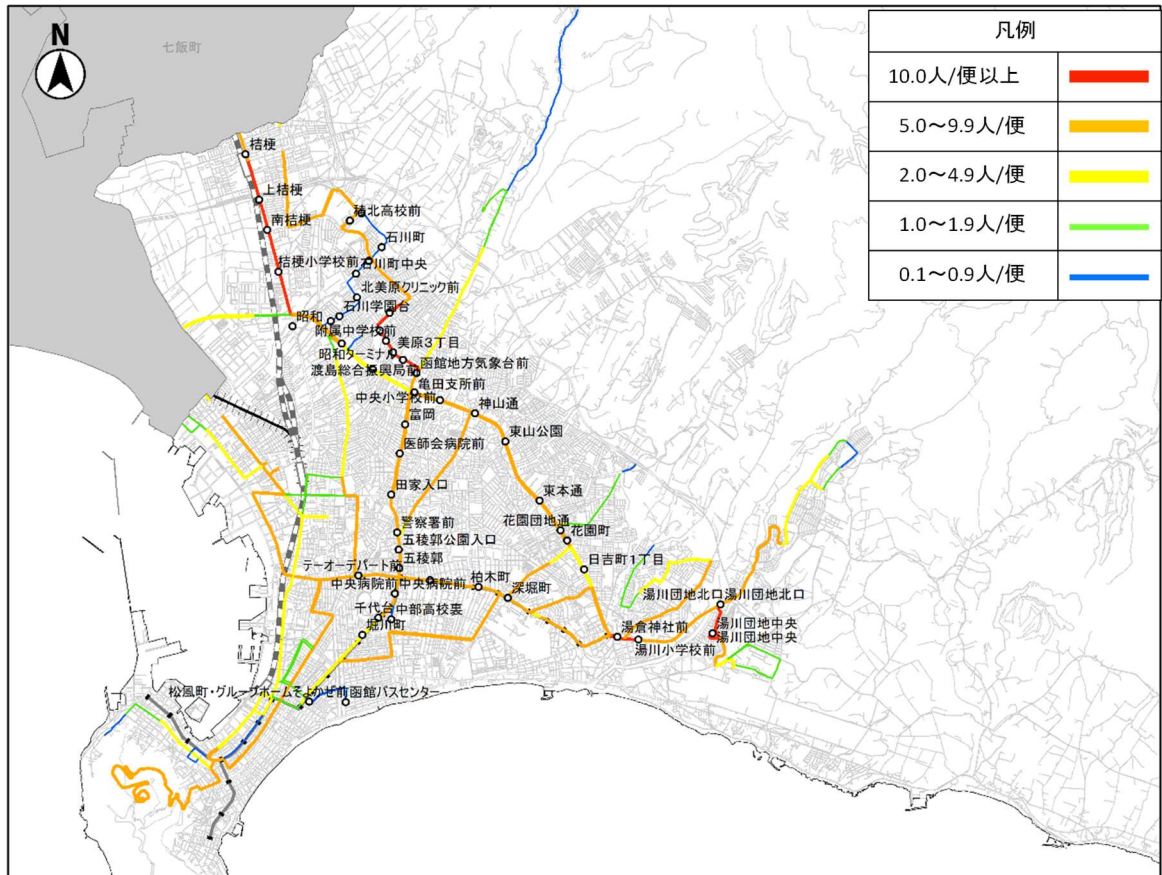
- ▶ バス停間別便数では、函館駅前～昭和橋間や五稜郭～五稜郭公園入口間の便数が多く、200便/日を超えるバスが運行しています。



資料：バス IC カードデータ（令和 3(2021)年 10 月時点）
 ※系統別利用者数 1 万人/月以上の系統を対象に集計

図 4-14 バス停間別便数

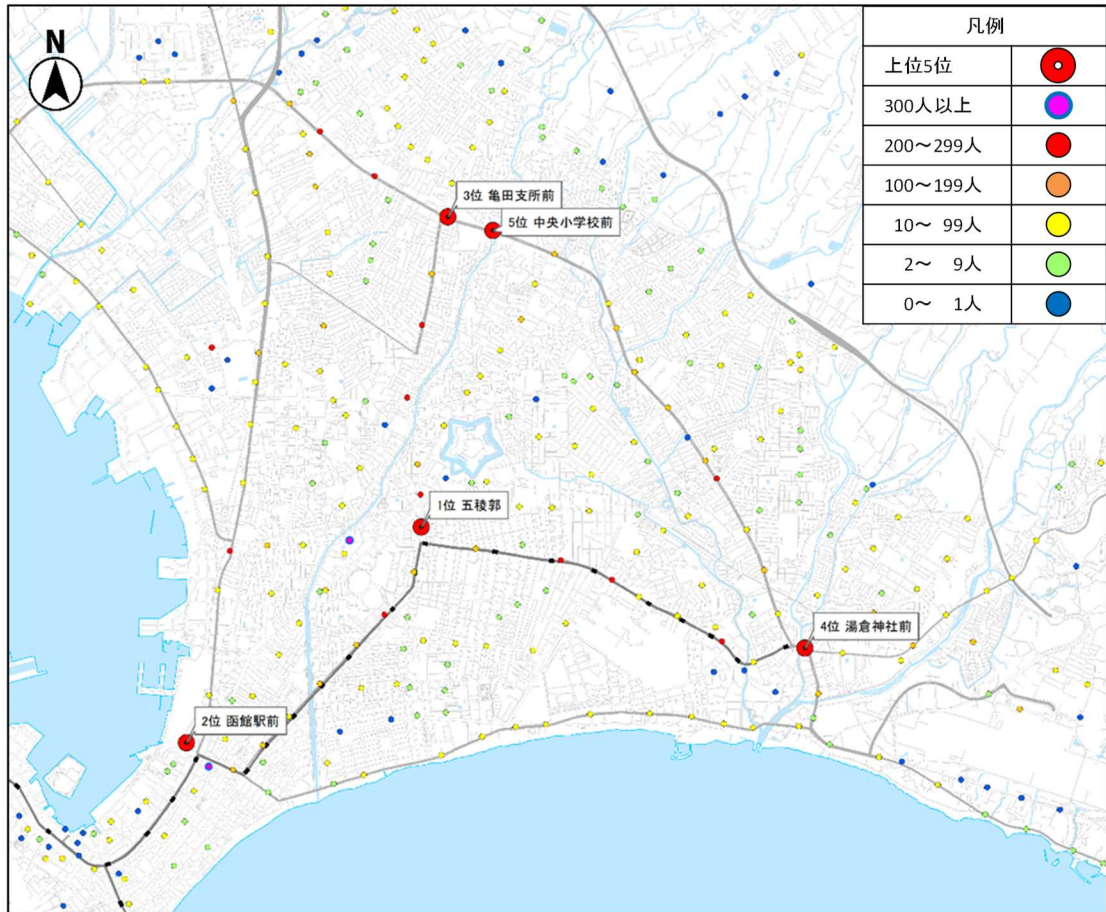
- ▶ バス停間の平均乗車人員では、「湯倉神社前～湯川小学校前」が最も多く（16.1人/便）、次いで「昭和～桔梗小学校前」（12.0人/便）、「南桔梗～桔梗小学校前」（11.5人/便）の順に多くなっています。



資料：バス IC カードデータ（令和 3(2021)年 10 月時点）
 ※系統別利用者数 1 万人/月以上の系統を対象に集計

図 4-15 バス停間平均乗車人員

- ▶ バス停別利用者数では、五稜郭が最も多く、次いで函館駅前、亀田支所前、湯倉神社前、中央小学校前での利用が多くなっています。五稜郭では 2,000 人/日以上、函館駅前、亀田支所前では 1,000 人/日以上の利用があります。



資料：バス IC カードデータ（令和 3(2021)年 10 月時点）

図 4-16 バス停別利用者数（上位 5 位を強調）

- ▶ 地区ごとで利用者数の多いバス停の組み合わせを見ると西部地区では観光目的と思われる動きが多く、中央部地区、北東部地区ではそれぞれのターミナルとなっているバス停間（亀田支所前⇄五稜郭）の動きが多くなっています。
- ▶ 東中央部地区は同地区間のほか、北東部地区との、北部地区は中央部地区との動きが上位を占めています。

◆西部地区

順位	バス停組み合わせ	地区組み合わせ	利用者数 (人/日)
1	函館駅前⇒函館山山頂	西部⇒西部	96
2	函館山山頂⇒函館駅前	西部⇒西部	83
3	函館山山頂⇒登山口	西部⇒西部	41
4	登山口⇒函館山山頂	西部⇒西部	33
5	函館駅前⇒亀田支所前	西部⇒北東部	31

◆中央部地区

順位	バス停組み合わせ	地区組み合わせ	利用者数 (人/日)
1	亀田支所前⇒五稜郭	北東部⇒中央部	83
2	五稜郭⇒亀田支所前	中央部⇒北東部	81
3	医師会病院前⇒五稜郭	北東部⇒中央部	30
4	五稜郭⇒中央小学校前	中央部⇒北東部	28
5	市立函館病院⇒五稜郭	北部⇒中央部	25

◆東中央部地区

順位	バス停組み合わせ	地区組み合わせ	利用者数 (人/日)
1	湯倉神社前⇒中央小学校前	東中央部⇒北東部	25
2	湯川団地中央⇒湯倉神社前	東中央部⇒東中央部	21
3	湯倉神社前⇒湯川団地中央	東中央部⇒東中央部	21
4	亀田支所前⇒湯倉神社前	北東部⇒東中央部	20
5	湯倉神社前⇒亀田支所前	東中央部⇒北東部	17

◆北東部地区

順位	バス停組み合わせ	地区組み合わせ	利用者数 (人/日)
1	亀田支所前⇒五稜郭	北東部⇒中央部	83
2	五稜郭⇒亀田支所前	中央部⇒北東部	81
3	函館駅前⇒亀田支所前	西部⇒北東部	31
4	医師会病院前⇒五稜郭	北東部⇒中央部	30
5	五稜郭⇒中央小学校前	中央部⇒北東部	28

◆北部地区

順位	バス停組み合わせ	地区組み合わせ	利用者数 (人/日)
1	市立函館病院⇒五稜郭	北部⇒中央部	25
2	五稜郭⇒市立函館病院	中央部⇒北部	17
3	北大前⇒五稜郭	北部⇒中央部	12
4	五稜郭⇒北大前	中央部⇒北部	10
5	五稜郭⇒港小学校前	中央部⇒北部	8

◆東部地区

順位	バス停組み合わせ	地区組み合わせ	利用者数 (人/日)
1	南茅部支所前⇒深堀町	東部⇒東中央部	6
2	柏木町⇒南茅部支所前	中央部⇒東部	4
3	南茅部支所前⇒湯倉神社前	東部⇒東中央部	4
4	湯倉神社前⇒南茅部支所前	東中央部⇒東部	3
4	五稜郭⇒南茅部支所前	中央部⇒東部	3

資料：バスICカードデータ（令和3(2021)年10月時点）

図 4-17 各地区を発着するバス停のOD 組合せ top5

2) 沿線人口

- ▶ バス路線の沿線人口は、バス停 300 m 圏（概ね徒歩 5 分以内）で見ると市内人口の約 76%、500m で見ると市内人口の約 95 パーセントをカバーできています。
- ▶ 地区別にみるとやや東部・北部地区のカバー率が他の地区に比べ低いことがわかります。

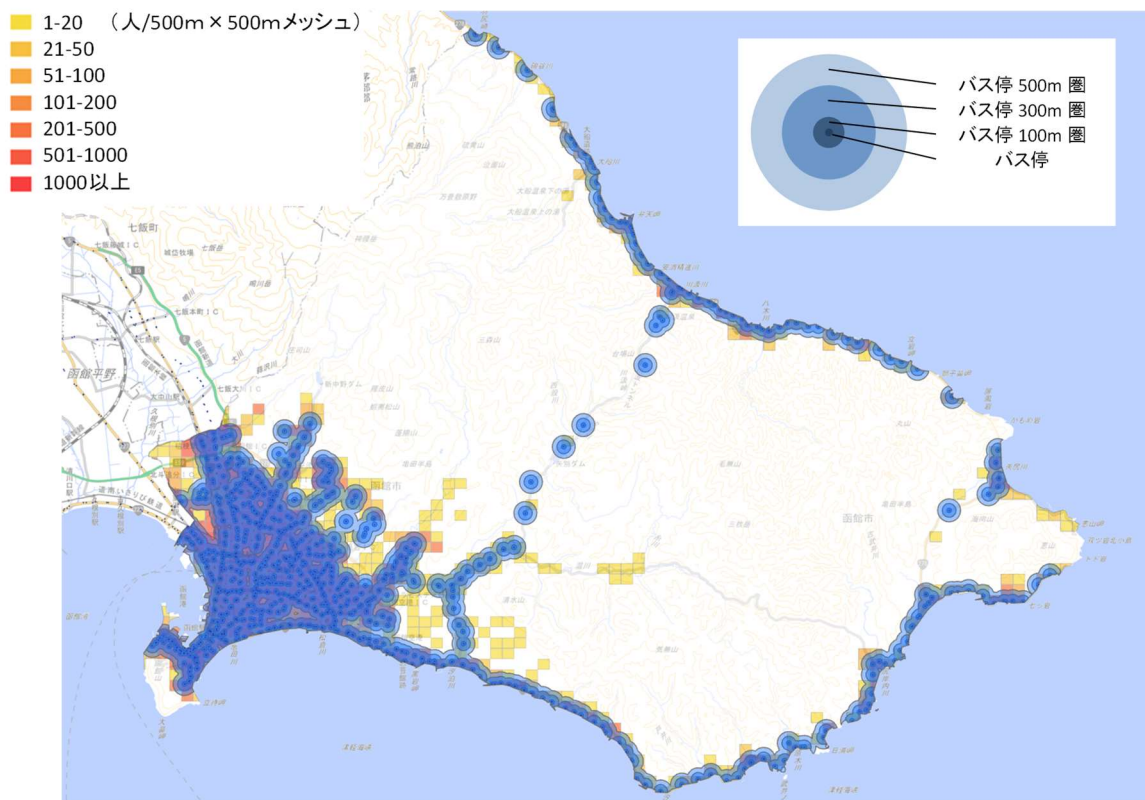


図 4-18 函館バスのサービスエリア

表 4-1 バス運行路線の沿線人口

	バス停500m	バス停300m	バス停100m
西部地区	93.8%	79.5%	23.6%
中央部地区	99.7%	85.8%	20.6%
東央部地区	96.5%	82.5%	19.8%
北東部地区	97.1%	74.9%	16.9%
北部地区	79.4%	57.4%	11.1%
東部地区	81.7%	53.9%	11.1%
市全域	94.6%	76.1%	17.8%

資料：国土数値情報（バス停留所データおよび 500m メッシュ人口）に基づく集計

(2) 乗合バス運行事業者のバスドライバー在籍状況

➤ 市内において乗合バスを運行している事業者へのヒアリング調査によると、ドライバーの人員不足や高齢ドライバーのリタイヤなどによる将来的なドライバー確保について懸念している状況です。

表 4-2 市内乗合バス運行事業者ドライバー在籍状況

	函館バス（株）	函館帝産バス （函館タクシー（株））	北海道バス（株）
ドライバー数 （2023.1 ヒアリング時）	215 名 （正社員 146 名, 非正規 69 名）	155 名 （うちバス 12 名, タクシ ー143 名※兼務あり）	23 名
ヒアリング調査で 挙げたドライバー に関する懸念	<ul style="list-style-type: none"> ・(A 社) ドライバーの平均年齢が上昇しており, 5~10 年後に高齢化が問題となる可能性あり ・(B 社) ドライバーの高齢化問題が特に顕著であり, 市内路線の運転者は全て 65 歳以上 ・(C 社) ドライバーが人手不足であり, 人手確保が急務という認識 		

資料：事業者ヒアリング調査（令和 5(2023)年 1 月実施）

4.5 タクシー・ハイヤー

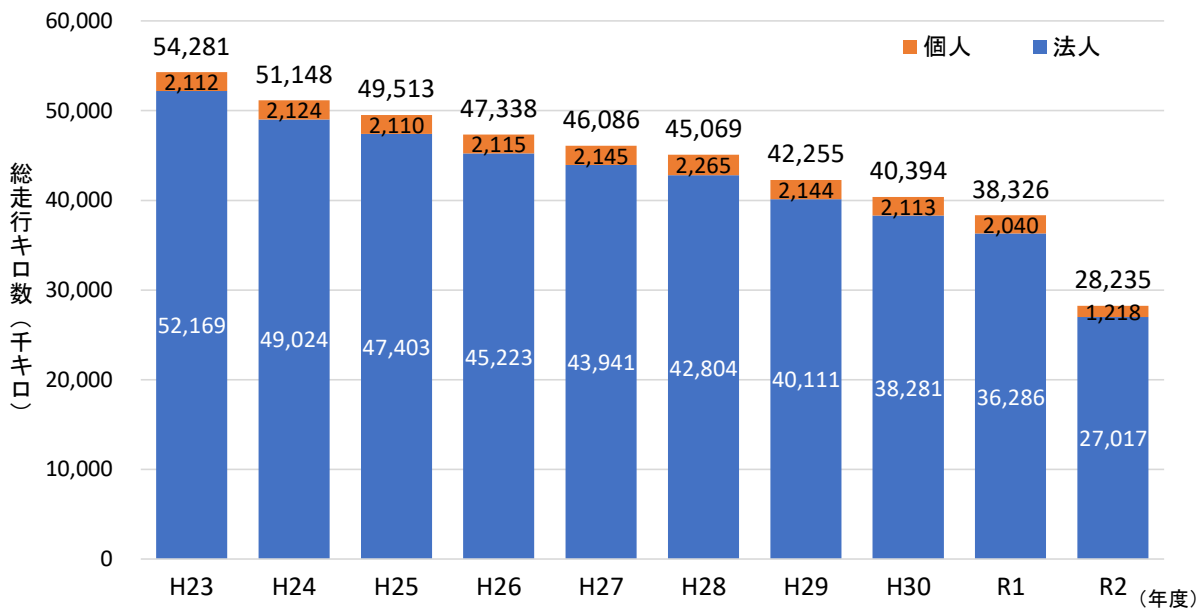
➤ 市内のタクシー事業者は、法人 15 社および個人タクシーが存在しています。

表 4-3 市内のタクシー・ハイヤー事業者

	事業者名		事業者名
1	moomoo-taxi	9	相互交通
2	美咲第一交通	10	センターハイヤー
3	北海小型タクシー	11	鈴蘭タクシー
4	函館タクシー	12	ことぶき第一交通
5	函館交通	13	北の星タクシー
6	函館オーシャンタクシー	14	桔梗ハイヤー
7	道南ハイヤー	15	いさり火ハイヤー
8	東海ハイヤー	16	個人タクシー協同組合

資料：（一社）函館地区ハイヤー協会 HP を基に整理

➤ 総走行キロ数は年々減少しており、令和 2(2020)年度では新型コロナウイルス感染症の影響もあり、平成 23(2011)年度の約半数となっています。



資料：函館市統計書

図 4-19 タクシーの総走行キロ数の推移

4.6 その他の交通資源

(1) その他の公共交通

- 本市では、鉄道や高速バス・路線バスの空白地域を補う生活圏交通として、市が運行する地域福祉バスなどの公共交通を運行しています。
- また、その他市内の病院や商業施設、観光施設等の民間施設においても、独自の送迎サービスなどを実施しています。

1) 地域福祉バス

表 4-4 市が運行している生活圏交通【地域福祉バス】

支所	事業名称	事業概要	運行頻度	車両			運行事業者	利用実績 R3年度
				種別	所有者	年式		
戸井	戸井地域福祉バス	10名以上の地域団体等の申請により渡島檜山管内を運行	不定期 (申請都度)	バス	北の星 観光バス	-	北の星 観光バス	10日 100人
恵山	恵山地域福祉バス	10名以上の地域団体等の申請により渡島檜山管内を運行	不定期 (申請都度)	バス	函館市	H30	函館バス	17日 446人
榎法華	榎法華地域福祉バス	10名以上の地域団体等の申請により渡島檜山管内を運行	不定期 (申請都度)	バス	函館市	H15	北の星 観光バス	13日 176人
南茅部	南茅部地域福祉バス	10名以上の地域団体等の申請により渡島檜山管内を運行	不定期 (申請都度)	バス	函館市	H29	HKB	57日 734人

2) 病院バス

表 4-5 市が運行している生活圏交通【病院バス】

支所	事業名称	事業概要	運行頻度	車両			運行事業者	利用実績 R3年度
				種別	所有者	年式		
恵山	恵山地域福祉バス							
	病院送迎バス	恵山病院に通院する地域住民の送迎	週3日+月2日 *4往復	バス	函館市	H30	函館バス	242日 2,610人
	恵山病院送迎バス							
恵山	透析患者送迎	恵山病院に通院する透析患者の送迎	週3日 *2往復	小型 自動車	恵山病院	H29	恵山病院	1,121人
	家族送迎	恵山病院に入院している患者の家族の送迎	週1日 *2往復	小型 自動車	恵山病院	H30	恵山病院	0人*
南茅部	南茅部地域福祉バス							
	病院送迎バス	南茅部病院に通院する地域住民の送迎	週1日 *2往復	バス	函館市 ※不足時借上	H29	HKB	50日 942人

※新型コロナウイルス感染症による見舞いの停止による。

3) 温泉送迎バス

表 4-6 市が運行している生活圏交通【温泉送迎バス】

支所	事業名称	事業概要	運行頻度	車両			運行事業者	利用実績 R3年度
				種別	所有者	年式		
戸井	戸井地域福祉バス							
	温泉送迎バス (ふろの日)	ふれあい湯遊館を利用する地域住民の送迎	月1日 *1往復	バス	北の星 観光バス	-	北の星 観光バス	8日 72人
恵山	恵山地域福祉バス							
	温泉送迎バス	恵山福祉センターを利用する地域住民の送迎	週2日 *2往復	バス	函館市	H30	函館バス	97日 3,597人

資料：函館市

4) 学校等送迎バス

表 4-7 市が運行している生活圏交通【学校等送迎バス】

支所	事業名称	事業概要	運行頻度	車両			運行事業者	利用実績
				種別	所有者	年式		R3年度
戸井	戸井地域通学バス							
	戸井幼稚園	戸井幼稚園に通園する児童の送迎	週5日 *1往復	バス	函館市	(下記のバスを使用)	函館タクシー	(戸井学園を含む)
	戸井学園	戸井学園に通学する児童の送迎	週5日 *1往,3復			H28		253日 7,843人
			R1			257日 6,682人		
恵山	恵山地域通学バス							
	えさん小学校	えさん小学校に通学する児童の送迎	週5日 *1往,3復	バス	函館市	H29	函館バス	207日 7,245人
	恵山中学校	恵山中学校に通学する生徒の送迎	週5日 *1往,3復	バス	函館市	H30		225日 3,375人
	つつじ保育園送迎バス	つつじ保育園に通園する園児の送迎	週5日*3経路 *1往復	小型バス *2台	リース (トヨタレンタ)	R2	函館タクシー	224日 3,163人
南茅部	南茅部地域通学バス							
	南茅部小学校	南茅部小学校に通学する児童の送迎	週5日 *1往,3復	バス	函館バス	-	函館バス	204日 6,732人
	南茅部中学校	南茅部中学校に通学する生徒の送迎	週5日 *1往,3復	バス	函館バス	-	函館バス	204日 6,732人

※R3年度利用実績（南茅部）については、統合前の学校分を計上

5) 外出支援サービス

表 4-8 市が運行している生活圏交通【外出支援サービス】

支所	事業名称	事業概要	運行頻度	車両			運行事業者	利用実績
				種別	所有者	年式		R3年度
戸井	東部地区 外出支援サービス	歩行困難な高齢者等を対象に 居宅と医療機関間の移送	不定期 (申請都度)	リフト付き 車両	函館市	H26	函館市社会 福祉協議会	0件 0人
	戸井地区 外出支援サービス	歩行困難な高齢者等を対象に 居宅と医療機関間の移送	不定期 (申請都度)	普通車 (定員10人)	函館市	R3	函館市社会 福祉協議会	227日 1,181人
恵山	東部地区 外出支援サービス	歩行困難な高齢者等を対象に 居宅と医療機関間の移送	不定期 (申請都度)	リフト付き 車両	函館市	H26	函館市社会 福祉協議会	87件 87人
楡法華	東部地区 外出支援サービス	歩行困難な高齢者等（臥床ま たは車いすを利用）を対象に 居宅と医療機関間の移送	不定期 (申請都度)	リフト付き 車両	函館市	H26	函館市社会 福祉協議会	20件 20人
	楡法華地区 外出支援サービス事業	歩行困難な高齢者等を対象に 居宅と医療機関間の移送	不定期 (申請都度)	リフト付き 車両	リース	H28	函館市社会 福祉協議会	180日 966人
南茅部	東部地区 外出支援サービス	歩行困難な高齢者等を対象に 居宅と医療機関間の移送	不定期 (申請都度)	リフト付き 車両	函館市	H26	函館市社会 福祉協議会	145件 145人

資料：函館市

5. 市内における移動特性・ニーズ

市民や来訪者の移動特性やニーズを以下に整理しています。

5.1 市民の移動特性・ニーズ

市民へのアンケート結果などより、市民の通勤・通学・通院などの移動に関する特性やニーズを以下に整理しています。

(1) 市民の移動全般

1) 函館圏パーソントリップ（PT）調査

a) 調査概要

○調査目的：函館圏にお住いのどのような人が、いつ、どのような目的をもって、どこからどこへ、どのような交通手段を使って移動しているかを把握する調査

○調査時期：令和元（2019）年10月～11月

○調査対象：函館圏（函館市、北斗市、七飯町）在住者

○調査方法：郵送および Web による配布・回収

○調査主体：函館圏パーソントリップ調査実施本部

○調査項目：回答者属性（性別、年齢、職業等）

1日の交通行動（どんな目的で、どこからどこへ、どのような交通手段を使って何時ごろ動いたか等）

○回答数：9,232件（函館市分のみ）

b) 移動特性

ア 市内全トリップ

- 中央部地区や北東部地区，東中央部地区を結ぶ動きが多くなっており，特に中央部と北東部を結ぶトリップが，約47,000トリップと最も多くなっています。

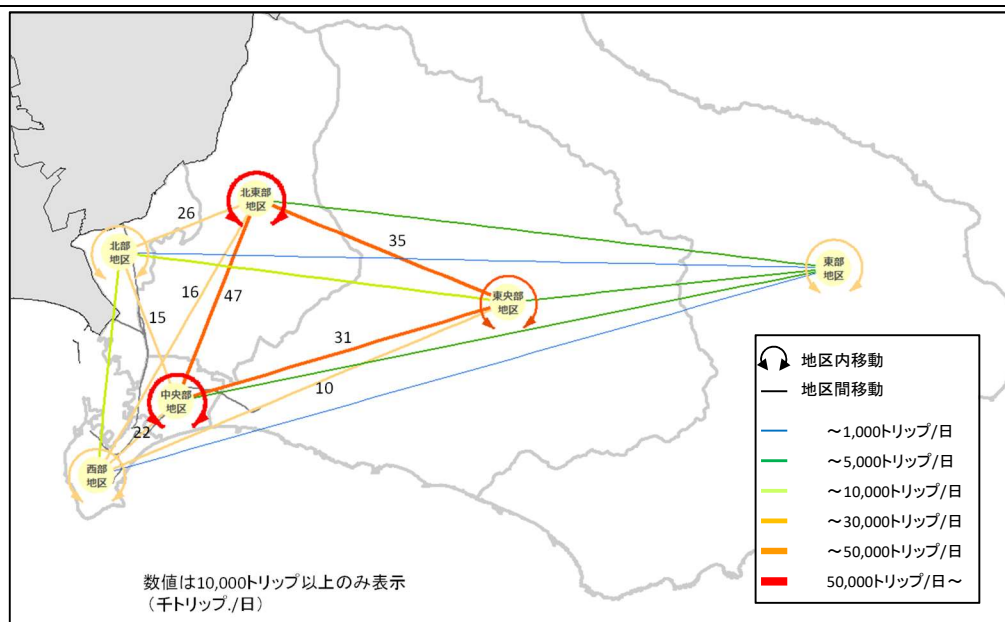


図 5-1 市内における全トリップの移動実態

イ 交通手段構成比

- 市全体では約7割の移動に自動車が利用されており、次いで徒歩が多くなっています。
- 地区別に見ると、西部地区では市電が、東中部地区ではバスが他の地域より多く利用されています。
- また、東部地区では、自動車での移動が圧倒的に多く9割近くを占めています。

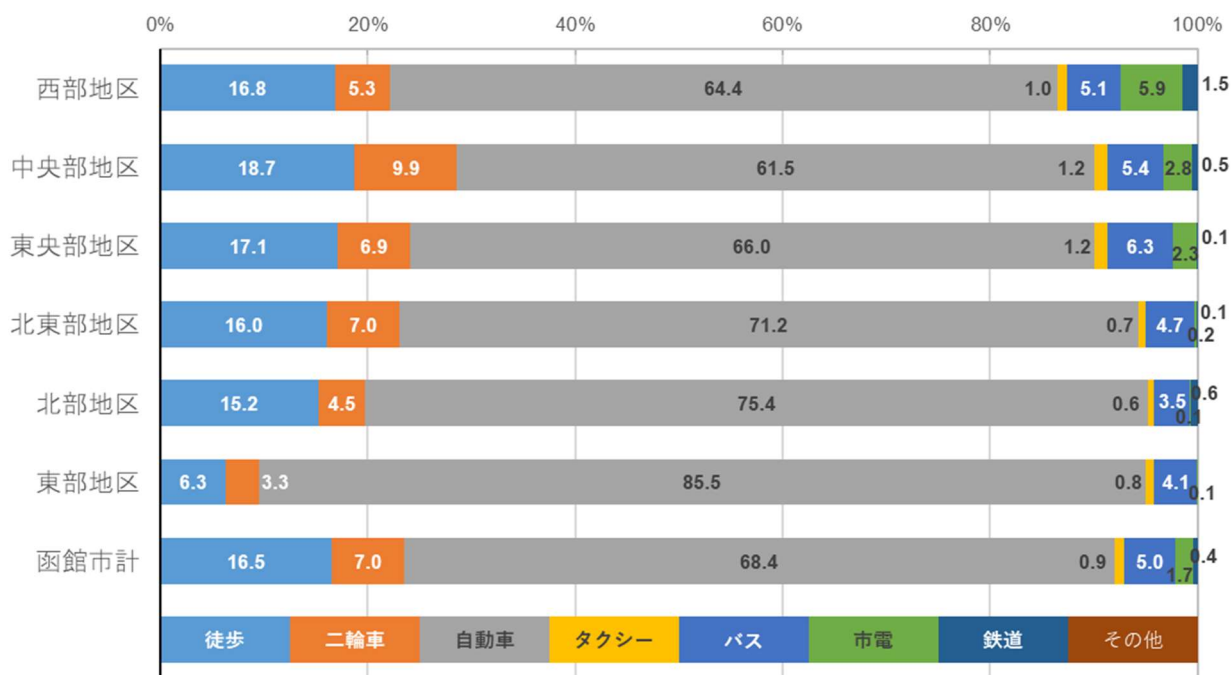


図 5-2 地区別代表交通手段構成比

c) 地区別の公共交通による移動特性

ア 西部地区

- 公共交通による地区間の動きを見ると、中央部地区との動きが最も多く、次いで東中部地区、北東部地区と続きます。

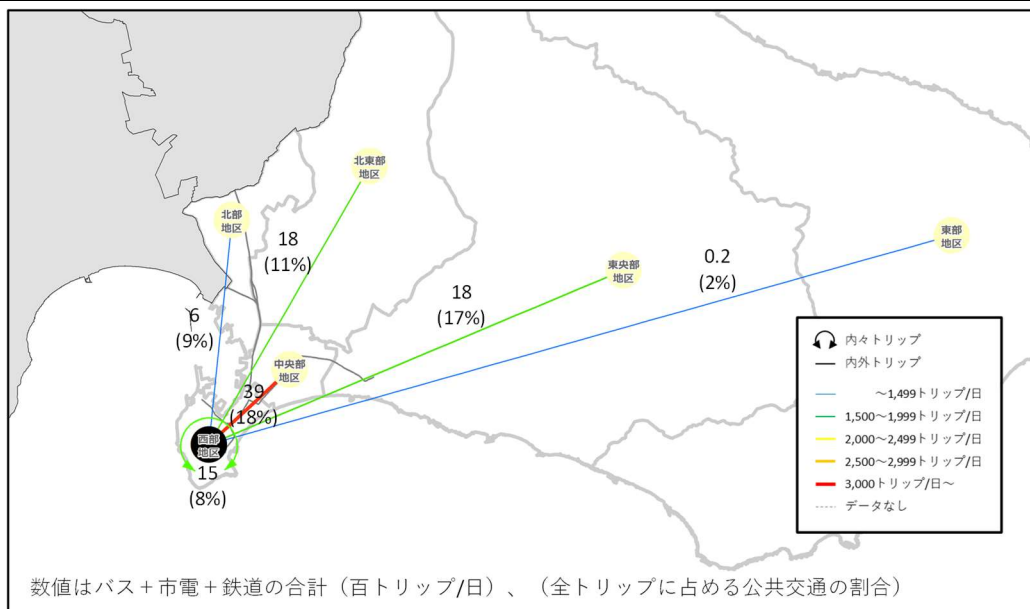


図 5-3 西部地区の公共交通による移動実態

イ 中央部地区

- 公共交通による地区間の動きを見ると、東中部地区との動きが最も多く、次いで西部地区、北東部地区と続きます。

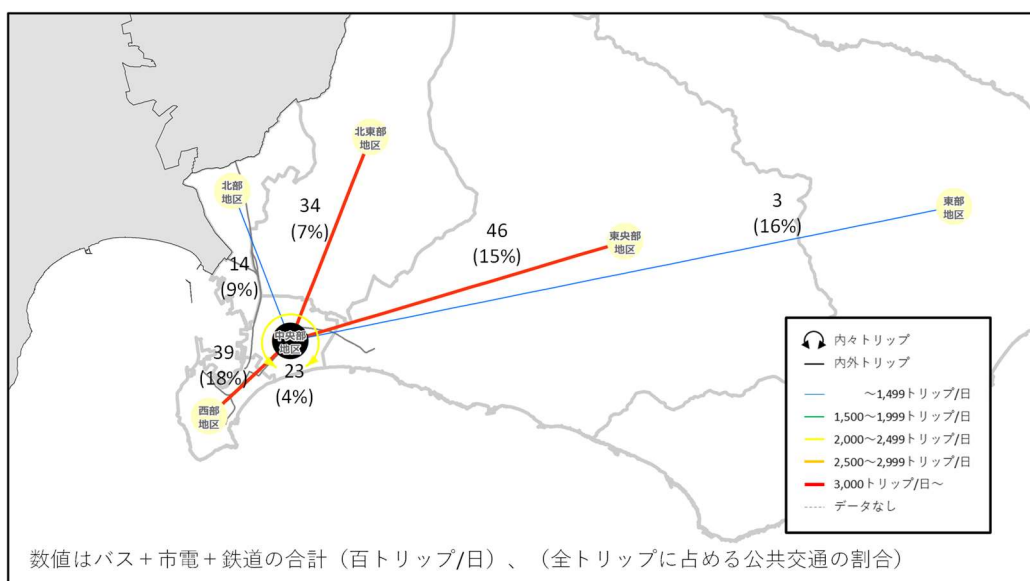


図 5-4 中央部地区の公共交通による移動実態

ウ 東中部地区

- ▶ 公共交通による地区間の動きを見ると、中央部地区との動きが最も多く、次いで北東部地区、西部地区と続きます。

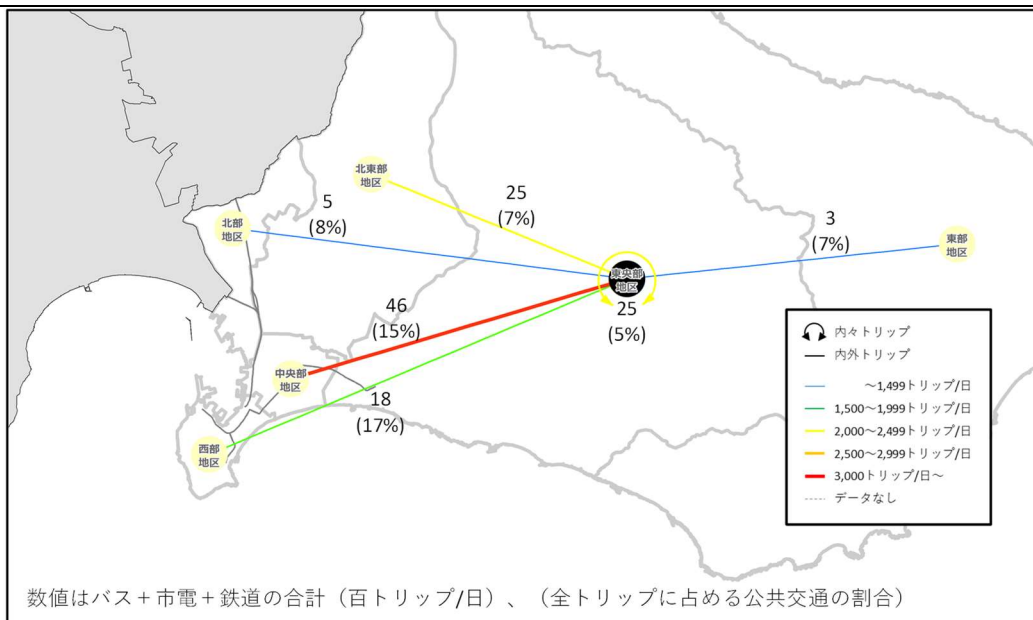


図 5-5 東中部地区の公共交通による移動実態

エ 北東部地区

- ▶ 公共交通による地区間の動きを見ると、中央部地区との動きが最も多く、次いで東中部地区、西部地区と続きます。

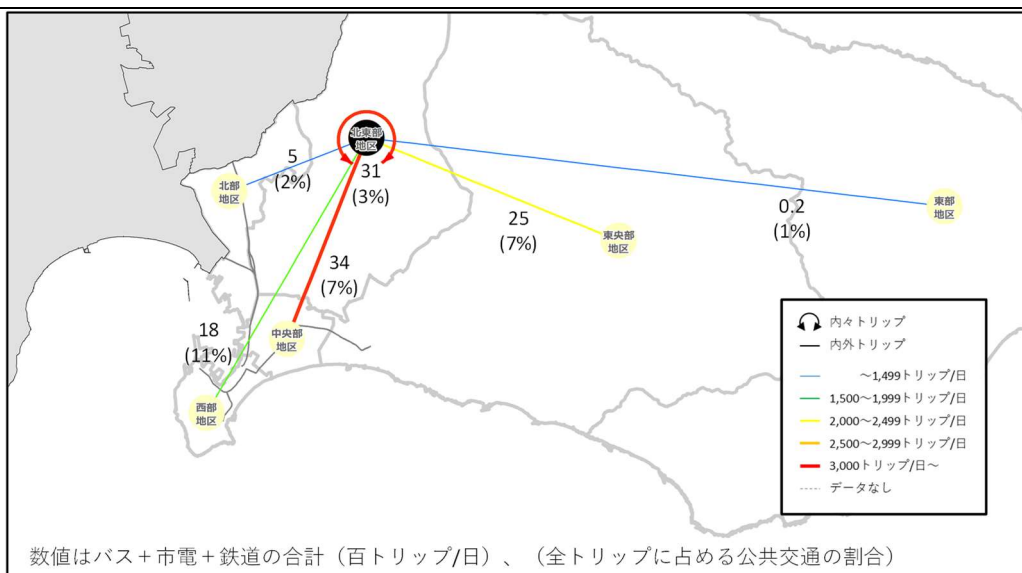


図 5-6 北東部地区の公共交通による移動実態

オ 北部地区

➤ 公共交通による地区間の動きを見ると、中央部地区との動きが最も多く、次いで西部地区、東中部地区と続きます。

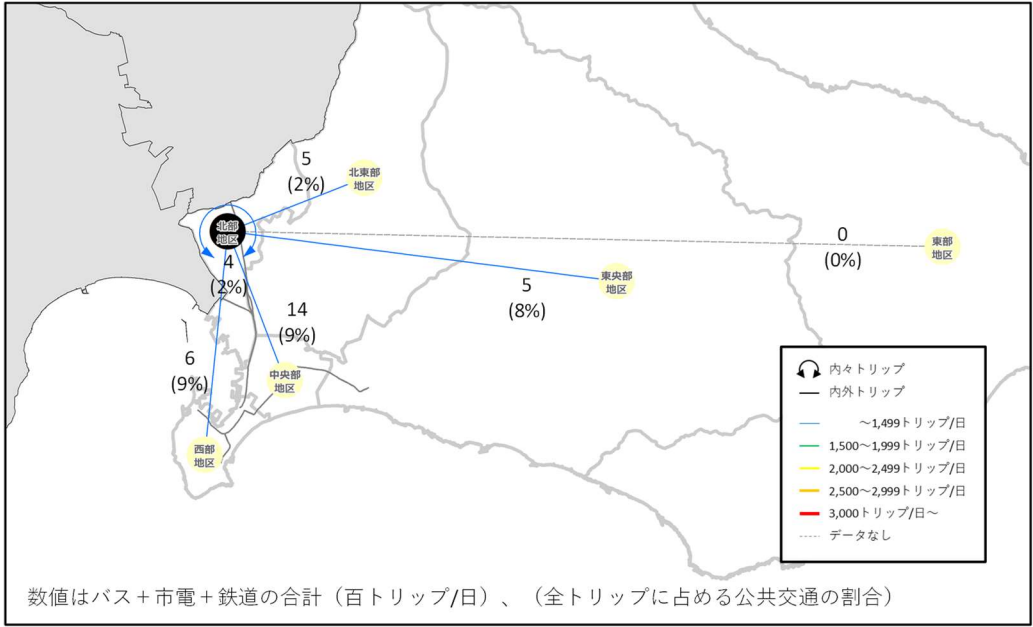


図 5-7 北部地区の公共交通による移動実態

カ 東部地区

➤ 公共交通による地区間の動きを見ると、中央部地区との動きが最も多く、次いで東中部地区となっています。

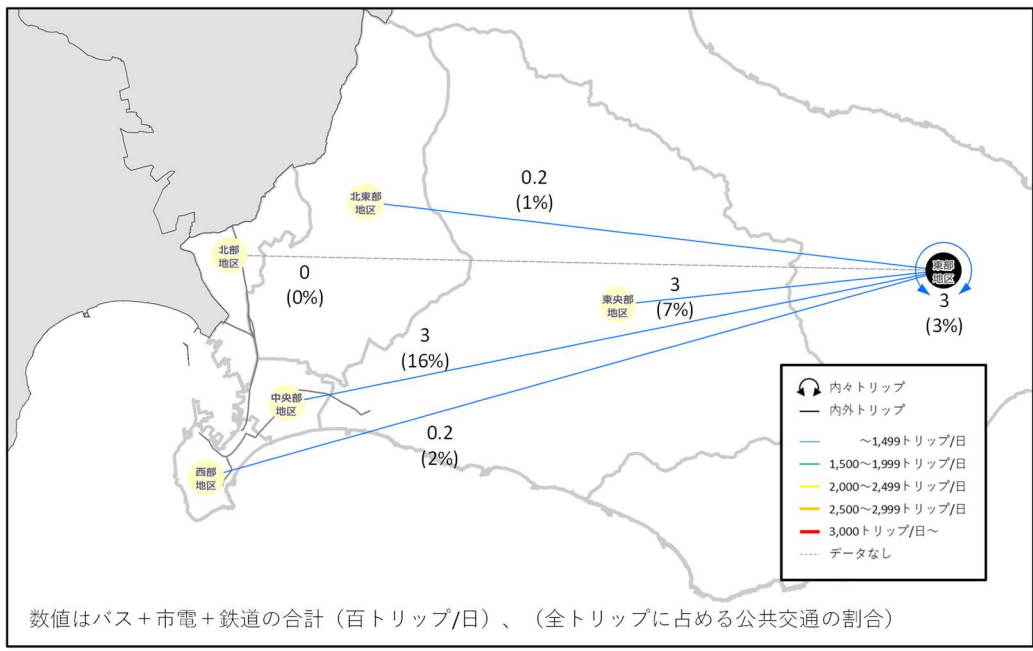


図 5-8 東部地区の通勤移動 OD

2) 市民アンケート調査

a) 調査概要

- 調査目的：市民の移動特性や公共交通の利用実態・ニーズ等の把握を目的として実施
- 調査時期：令和4（2022）年9月
- 調査対象：市内在住の15歳以上を対象に2,230人を無作為抽出
- 調査方法：郵送およびWebによる配布・回収
- 調査項目：回答者属性（年代，職業，居住地，最寄りの公共交通アクセス時間，自家用車保有台数，将来の運転意向など）
中心市街地や居住地域内等の各移動の実態・ニーズ（移動頻度，移動目的，公共交通の利用状況，公共交通に対する意見，公共交通以外の移動手段など）
公共交通施策に対する意向など
- 回答数：計891票（回収率40.0%）

b) 移動特性

- 市内の外出頻度が高い目的地としては、本町・五稜郭地区が最も多く、次いで美原地区、駅前・大門地区が続きます。

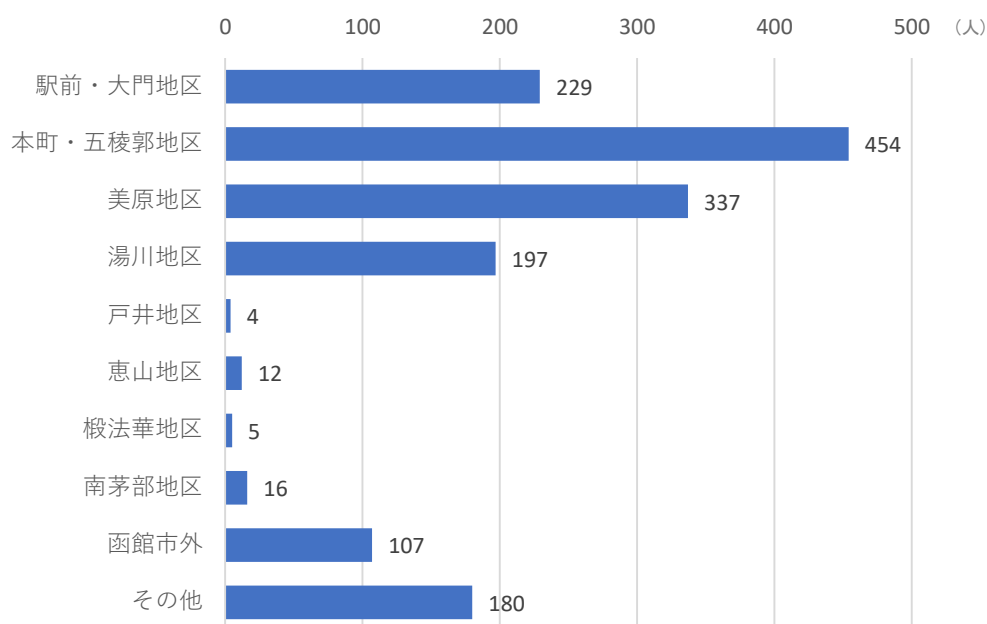


図 5-9 外出頻度の高い目的地

- 目的地別の外出頻度を見ると、週1回以上外出していると回答した人の目的地としては、湯川地区が最も多く、アンケート回答者の70%を超えています。
- また、目的別の交通手段を見ると、駅前・大門地区と本町・五稜郭地区において、路線バスと市電を合わせた割合が30%を超えていますが、外出全体で見ると、自家用車が60%を占めています。

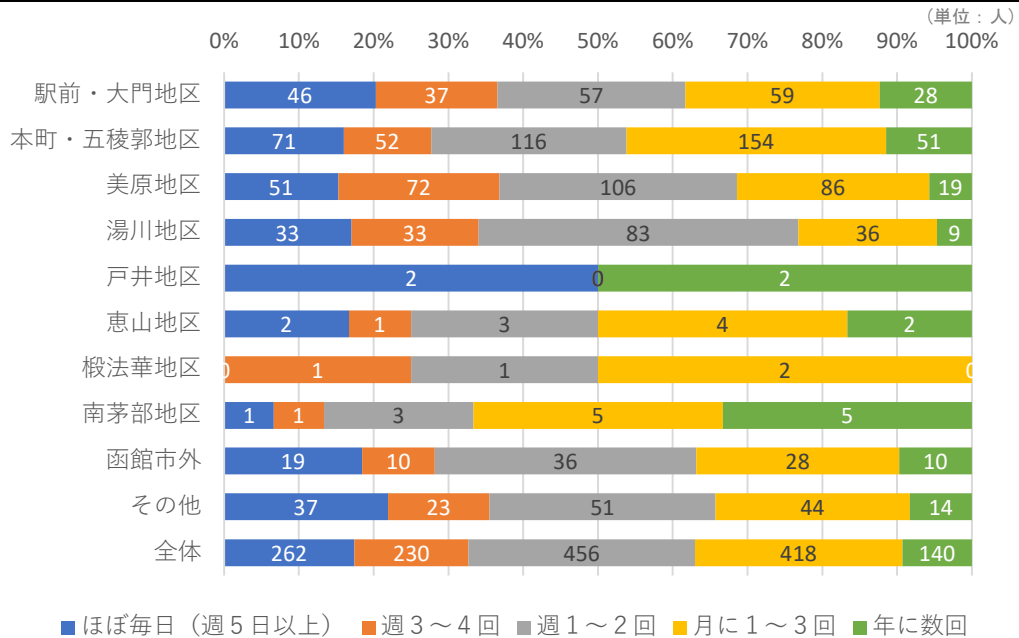


図 5-10 目的地別の外出頻度

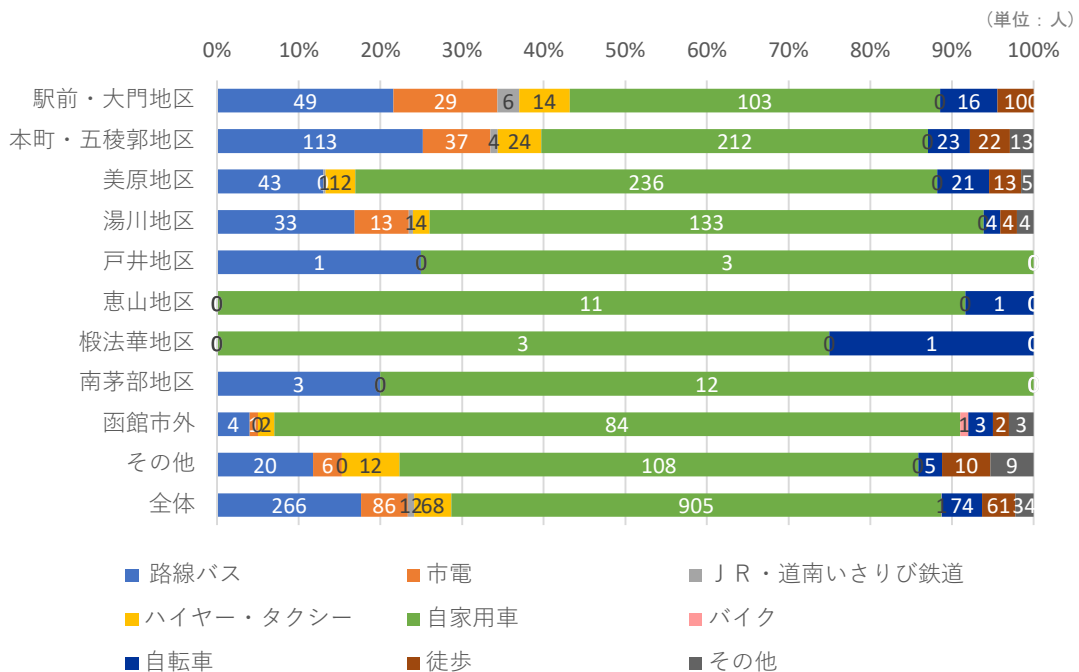


図 5-11 目的地別の交通手段

- 路線バス・市電の利用頻度は、月に数回以上使用している人の割合はアンケート回答者の3割弱となっています。
- また、路線バス・市電の路面電車の支払い方法としては、この1年間利用していない人を除くと、6割がICカードを利用しています。

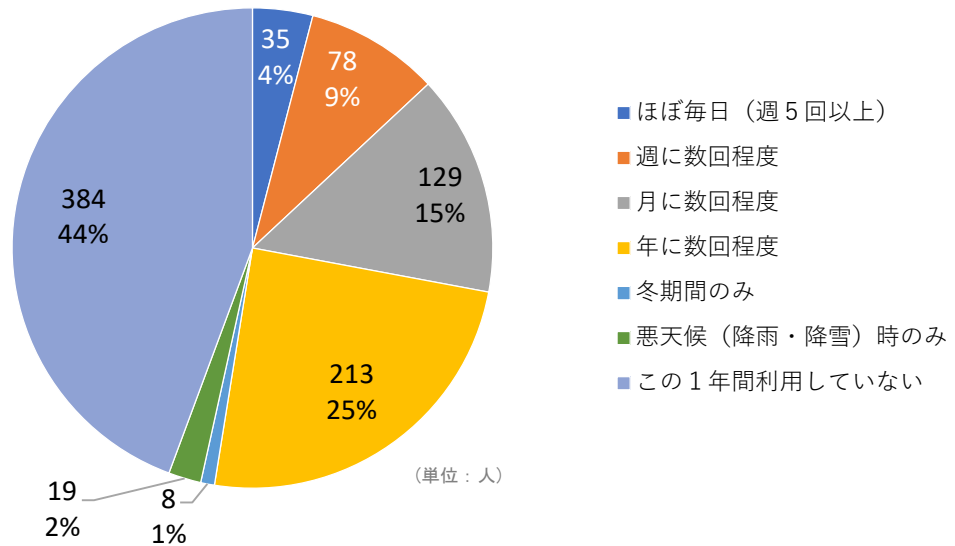


図 5-12 路線バス・市電の利用頻度

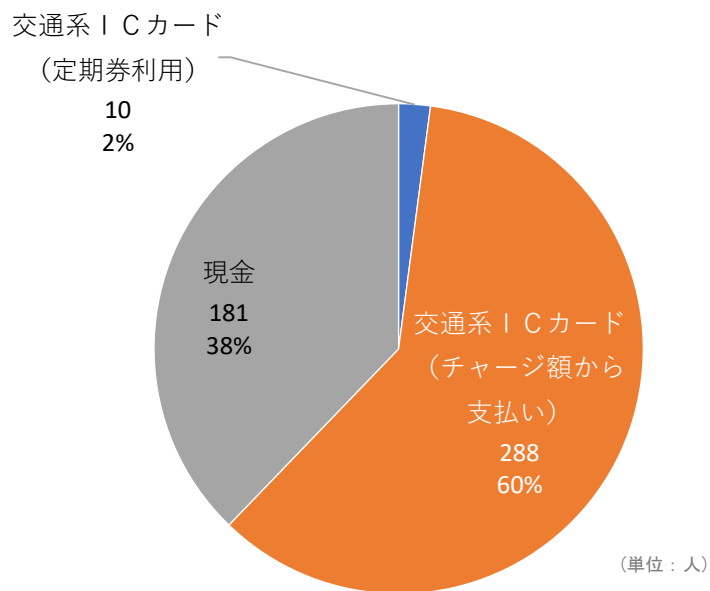


図 5-13 路線バス・市電の支払い方法（この1年間利用していない人を除く。）

c) 市民の公共交通への意向

▶ 公共交通への満足度について、西部地区、中央部地区にお住まいの方は満足度が比較的高くなっておりますが、北東部地区や北部地区、東部地区では不満に思っている方のほうが多くなっています。

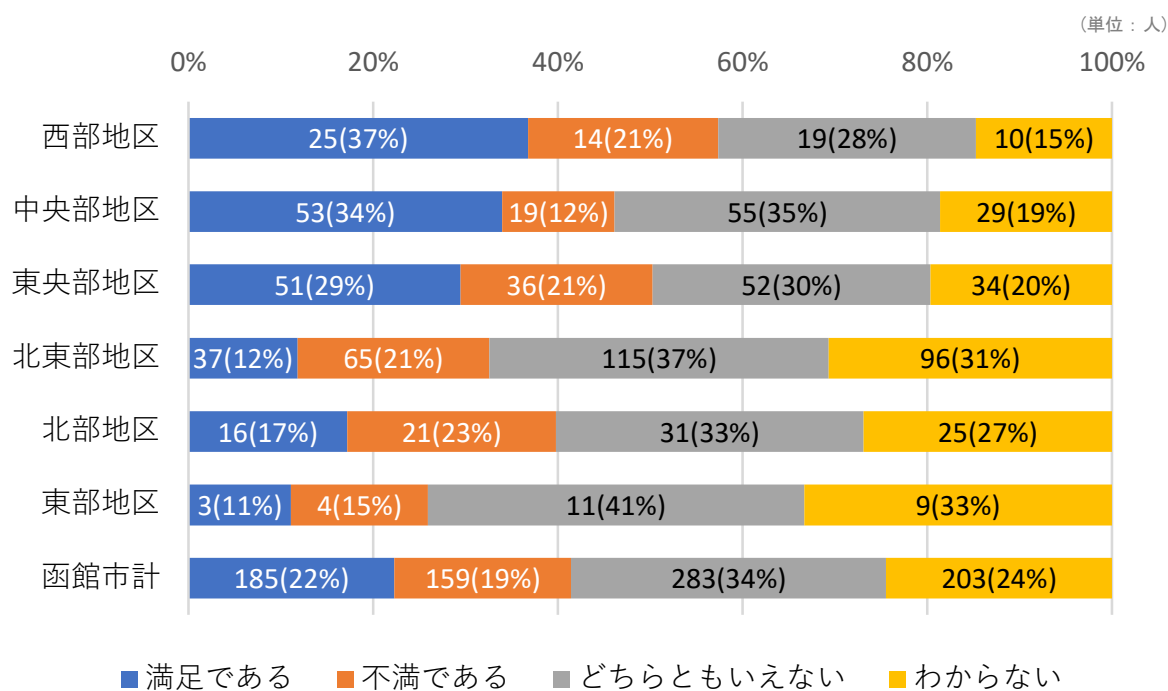


図 5-14 地区別の公共交通に対する満足度

- 現在、自家用車を運転している人が、運転が困難になった場合、約75%は公共交通への転換を考えています。
- また、自分での運転が困難になった場合、約83%の人が外出頻度が減少すると回答しています。

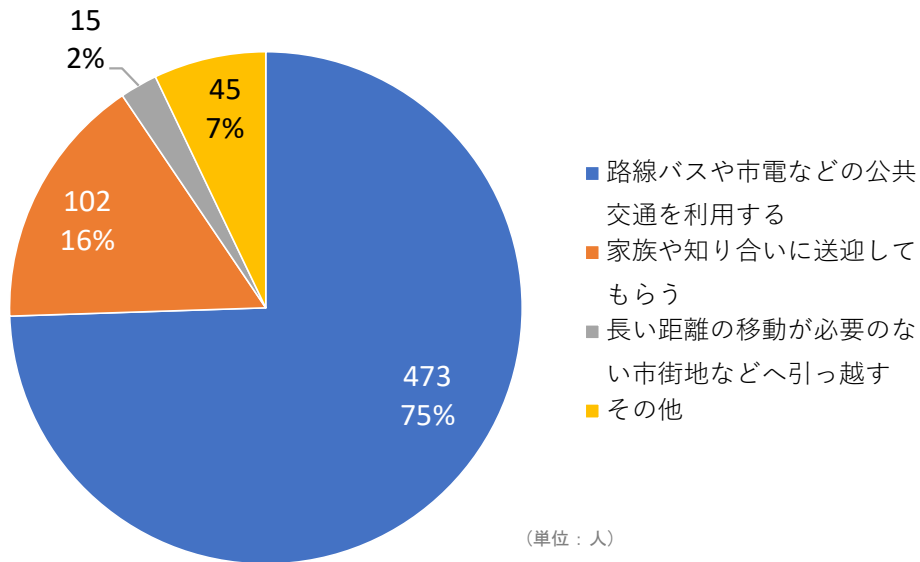


図 5-15 運転困難時の対応

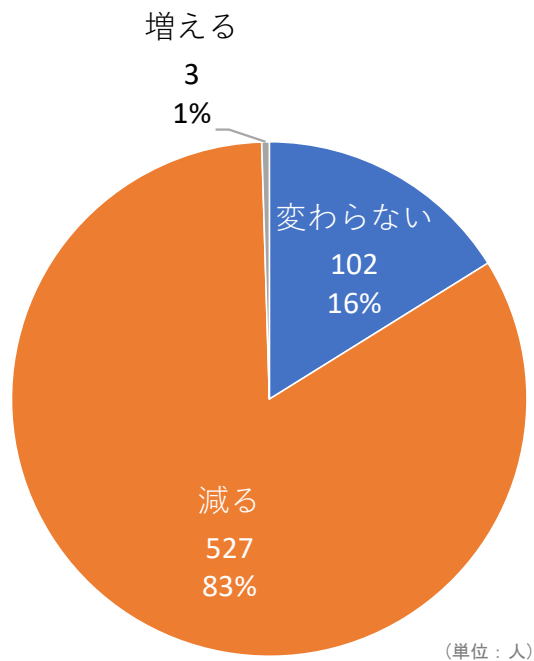


図 5-16 運転困難時の外出頻度

▶ 公共交通を利用しやすくなるための改善点については、運行本数に次いで、路線のわかりやすさや停留所の快適さなどが挙げられています。

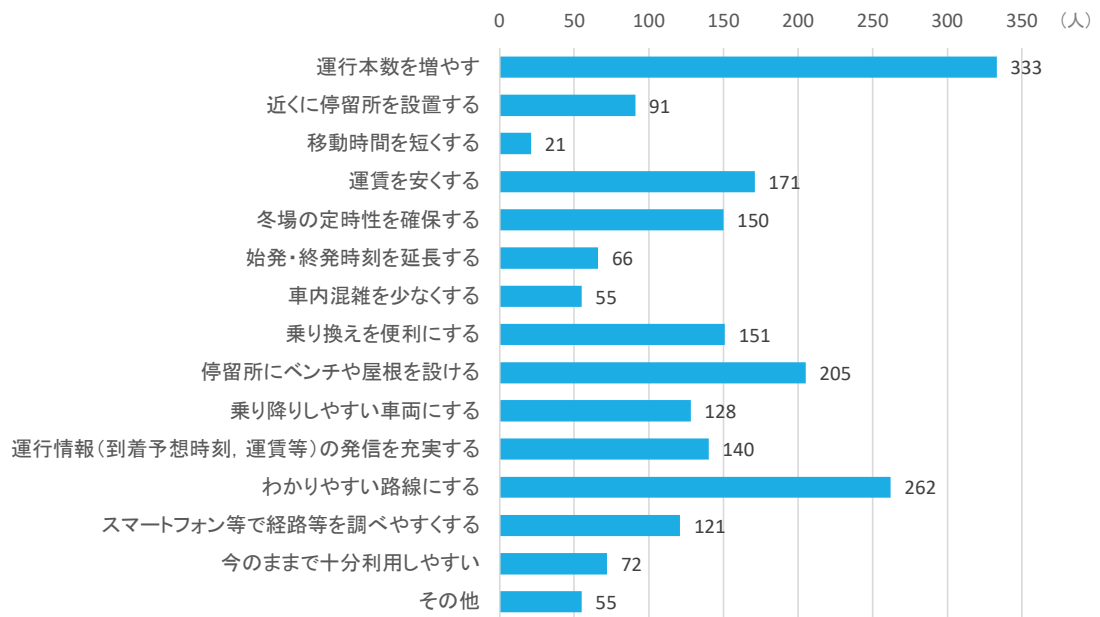


図 5-17 公共交通に対する改善点

3) 東部地区利用者（乗込み）アンケート調査

a) 調査概要

- 調査目的：東部地区における公共交通の利用実態の把握を目的として実施
- 調査時期：令和4（2022）年10月1日（土）～10月7日（金）
- 調査対象：東部地区で運行する路線バスの利用者
- 調査方法：利用者数のカウントおよび利用者への対面アンケート調査
- 調査項目：外出目的，乗車するバスの利用頻度，利用区間
前後の移動手段，公共交通で重視するポイント
回答者属性など（職業，年齢）
- 回答数：164票

b) 移動特性

- 東部地区で運行している路線バスを利用している人の外出目的は，通勤・通学が最も多く，次いで通院，買い物が続きます。

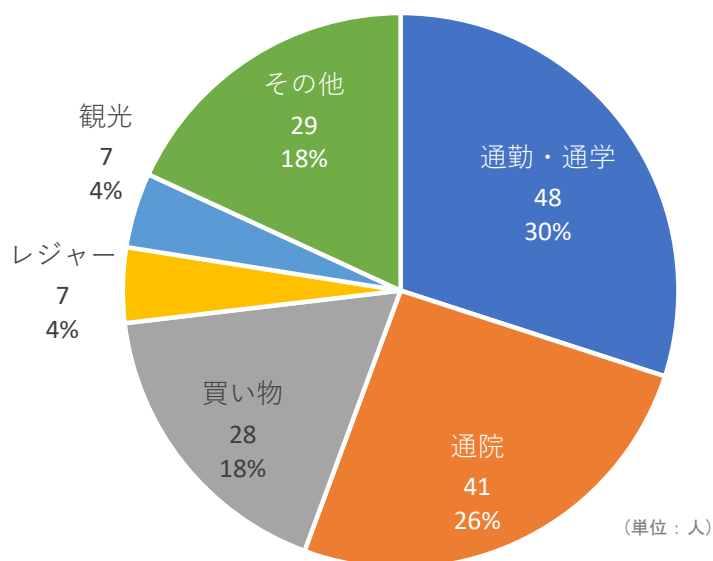


図 5-18 外出目的

- ▶ 東部地区で運行している路線バスを利用している人の利用頻度は、週5日以上と月に数日が約3割を占めています。
- ▶ 利用者が公共交通で重視するポイントとして挙げているのは、運行本数、自宅・目的地からバス停までの距離、時間通りの運行が多くなっています。

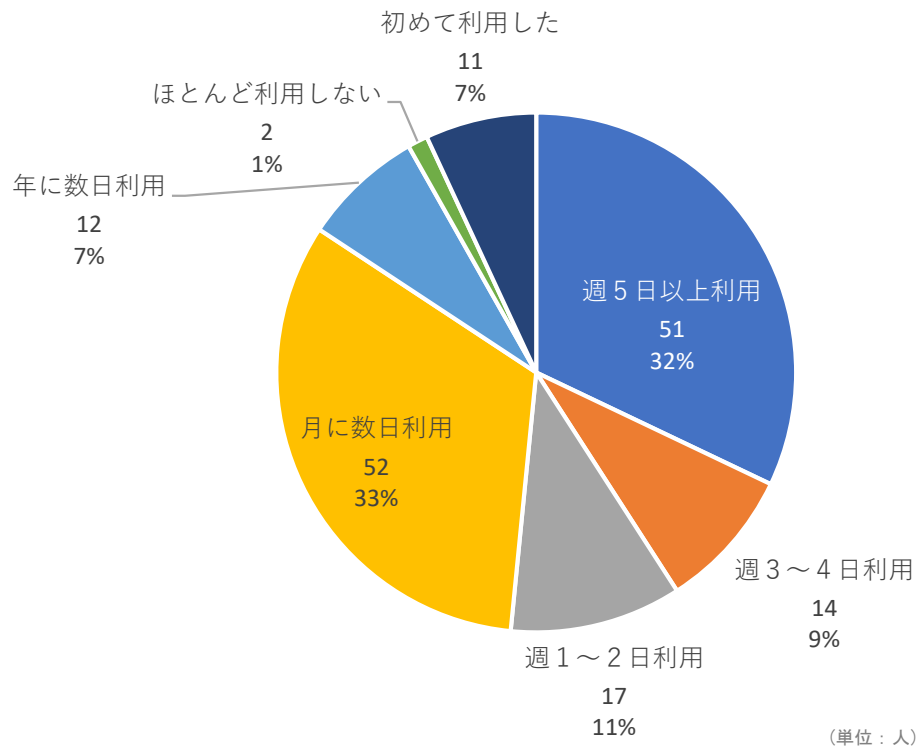


図 5-19 路線バスの利用頻度

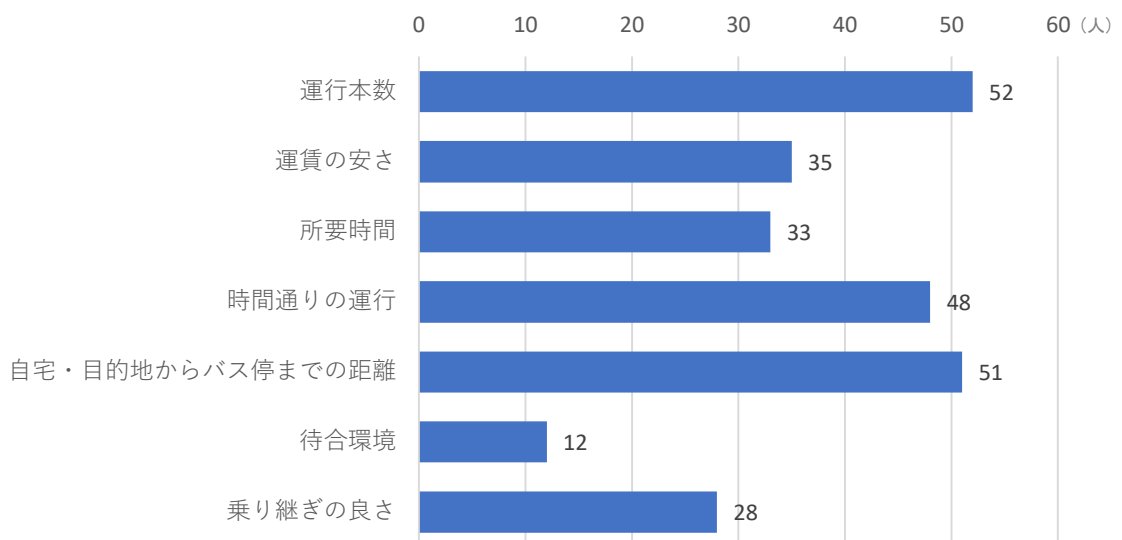


図 5-20 公共交通で重視するポイント

(2) 市民の通勤実態

1) 函館圏パーソントリップ調査

a) 西部地区

- 北東部地区や中央部地区から西部地区への通勤が多く、反対に西部地区から他の地区への通勤はそれほど多くありません。

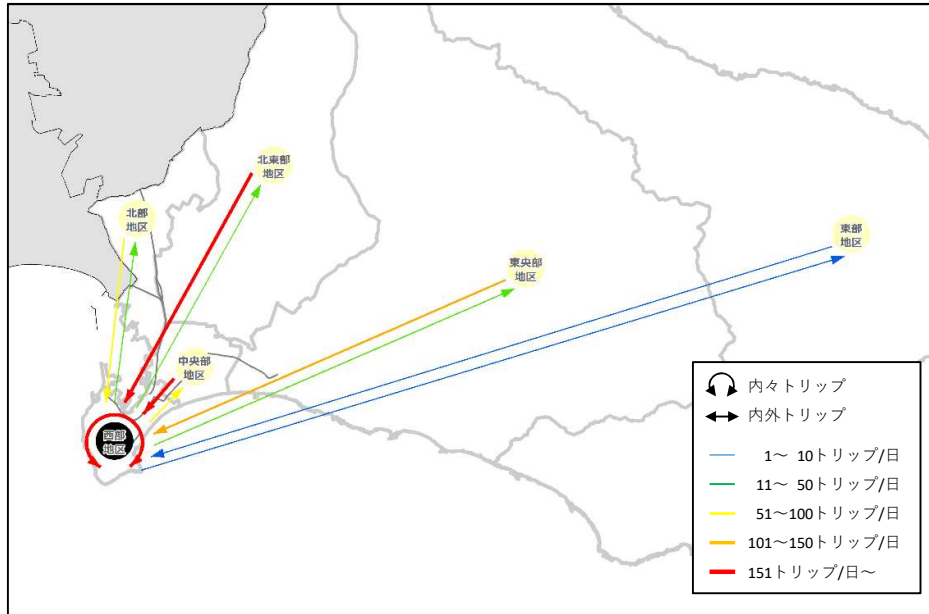


図 5-21 西部地区の通勤流動

b) 中央部地区

- 北東部地区や東中央部地区から中央部地区への通勤が多く、反対に中央部地区からは西部地区や北東部地区への通勤が多くなっています。

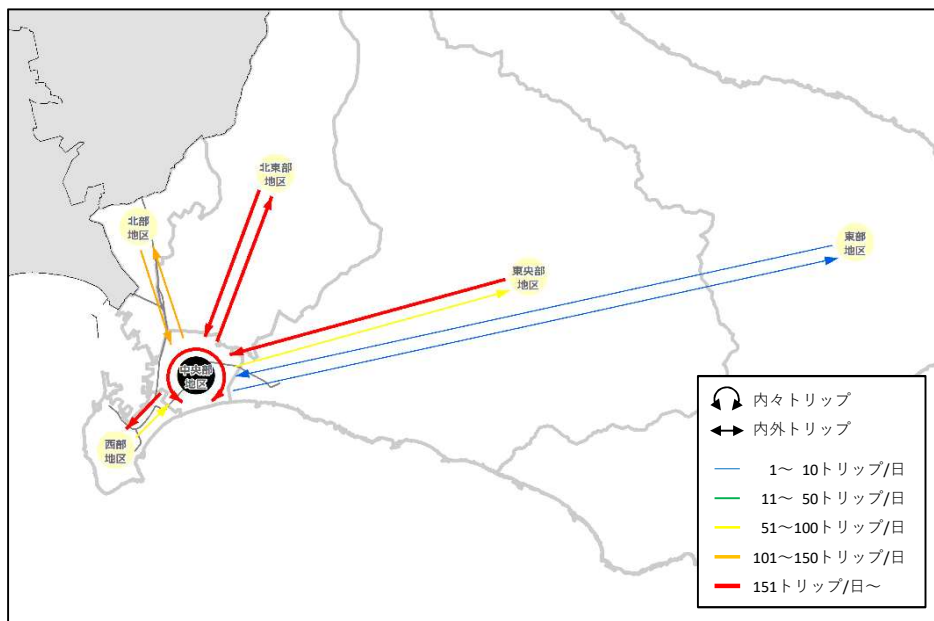


図 5-22 中央部地区の通勤流動

c) 東央部地区

- 北東部地区から東央部地区への通勤が多く、反対に東央部地区からは中央部地区への通勤が多くなっています。

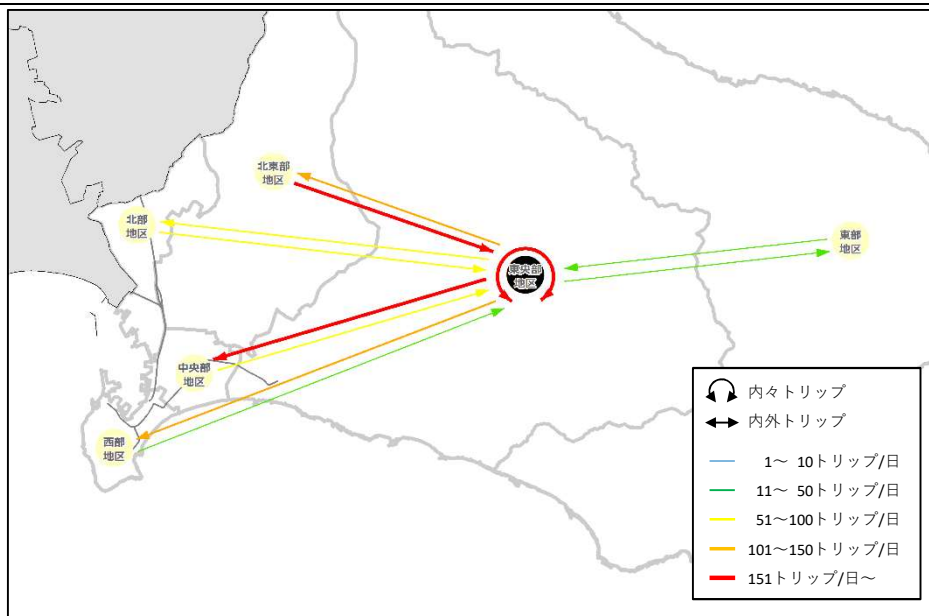


図 5-23 東央部地区の通勤流動

d) 北東部地区

- 中央部地区から北東部地区への通勤が多く、反対に北東部地区からは中央部地区や東央部地区、北部地区、西部地区への通勤が多くなっています。

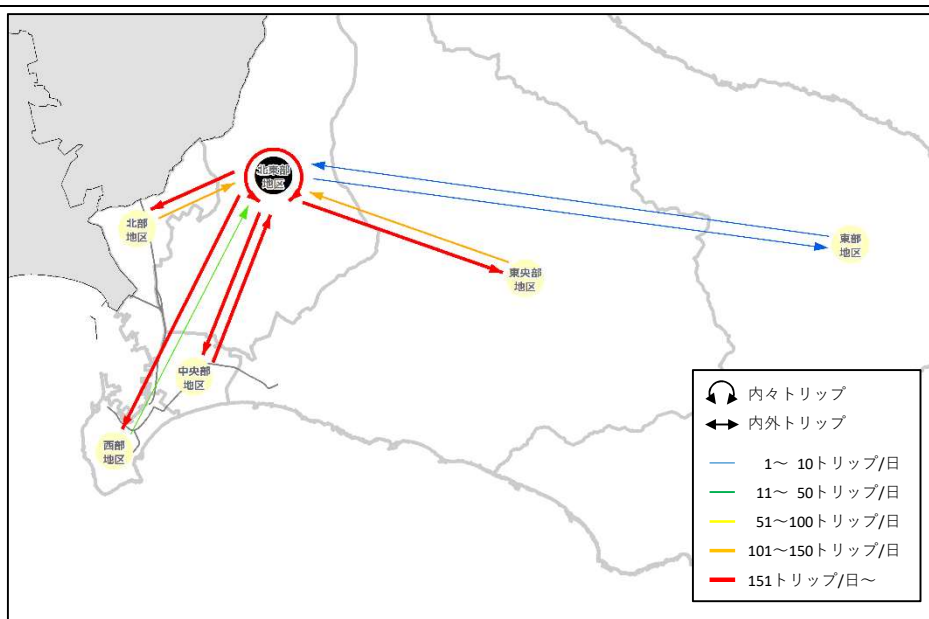


図 5-24 北東部地区の通勤流動

e) 北部地区

- ▶ 北東部地区や中央部地区から北部地区への通勤が多く、反対に北部地区からは北東部地区や中央部地区への通勤が多くなっています。

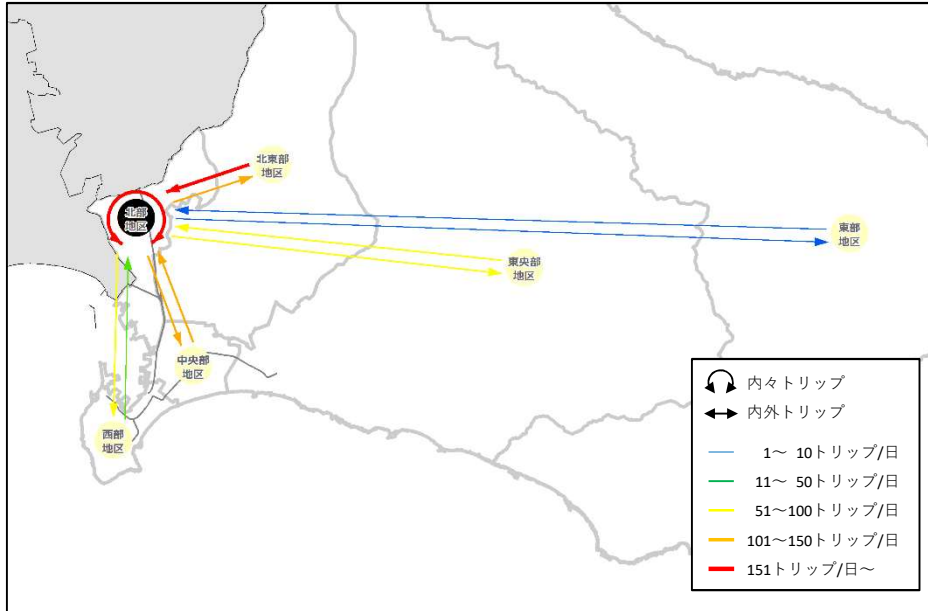


図 5-25 北部地区の通勤流動

f) 東部地区

- ▶ 東中部地区から東部地区への通勤がやや多く、反対に東部地区からは地区内の通勤が多くなっています。

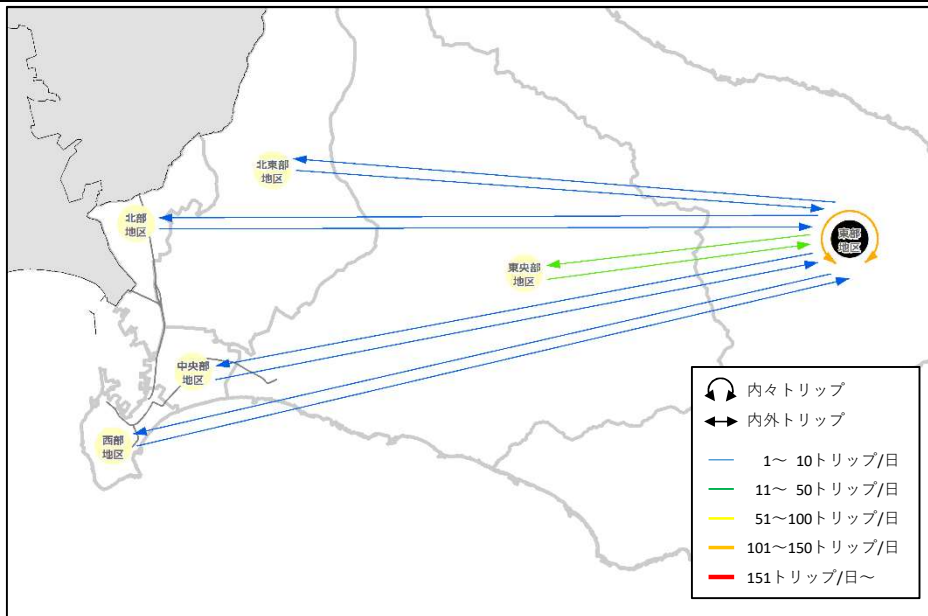


図 5-26 東部地区の通勤流動

2) 市中心部への通勤者アンケート調査

a) 調査概要

- 調査目的：市中心部への通勤状況や公共交通の利用状況など，移動に関するニーズ，今後の公共交通施策に関する意向の把握を目的として実施
- 調査時期：令和4（2022）年9月
- 調査対象：市中心部（函館駅前・五稜郭・美原・湯川エリア）に勤務する通勤者
- 調査方法：市中心部に所在する事業所に対して配布および回収
- 調査項目：回答者属性（居住地，公共交通アクセス時間など）
通勤時の移動特性（通勤所要時間，負担費用，移動手段ほか），
公共交通利用状況とニーズ（公共交通を利用する場合の支払い方法・改善点，利用しない場合の理由・改善点など），
交通問題に対する意見など
- 回答数：計503票

b) 通勤実態

- アンケート回答者のうち，約90%は市内に居住していますが，本町・五稜郭地区では約15%が市外から通勤しています。

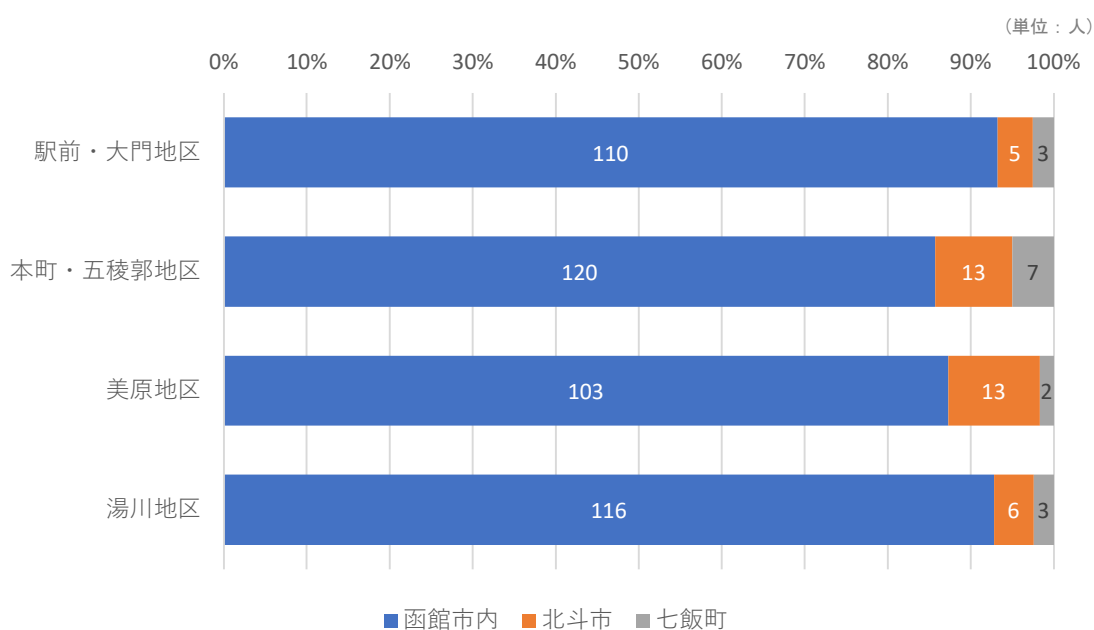


図 5-27 回答者の住まい（通勤エリア別）

- アンケート回答者の中で、通勤に利用する交通手段としては、本町・五稜郭地区では約3割が路線バスを利用しており、湯川地区では約7割が自動車を占めています。
- 通勤の所要時間は30分以内が約70～80%を占めています。

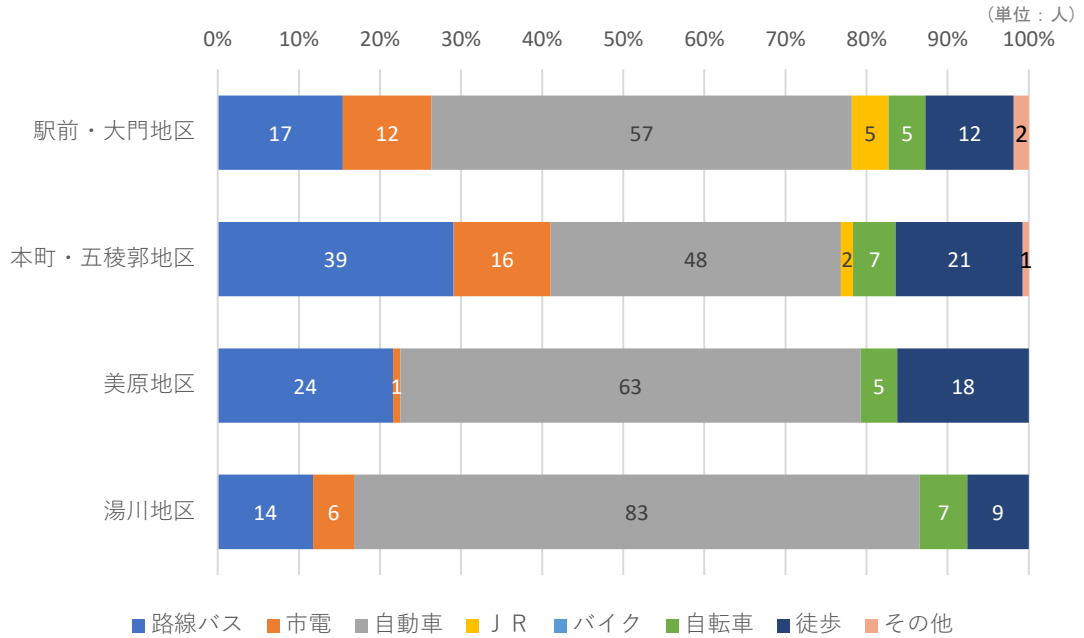


図 5-28 通勤の交通手段（通勤エリア別）

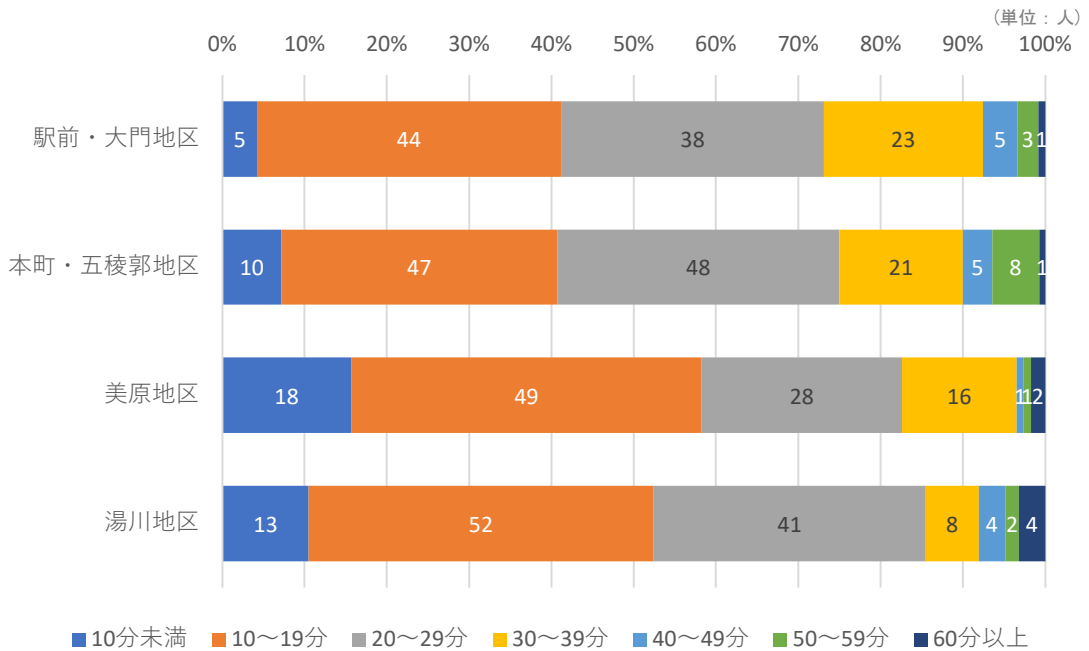


図 5-29 通勤の所要時間（通勤エリア別）

- ▶ アンケート回答者のうち、公共交通機関（路線バス・市電）以外で通勤している方の中で、公共交通への転換が考えられる方は約半数となっています（湯川地区は4割弱）。
- ▶ 公共交通機関以外の通勤者で、公共交通への転換を考えてもよいと考える改善内容としては、運行本数のほか、冬場の定時性の確保が多くなっています。

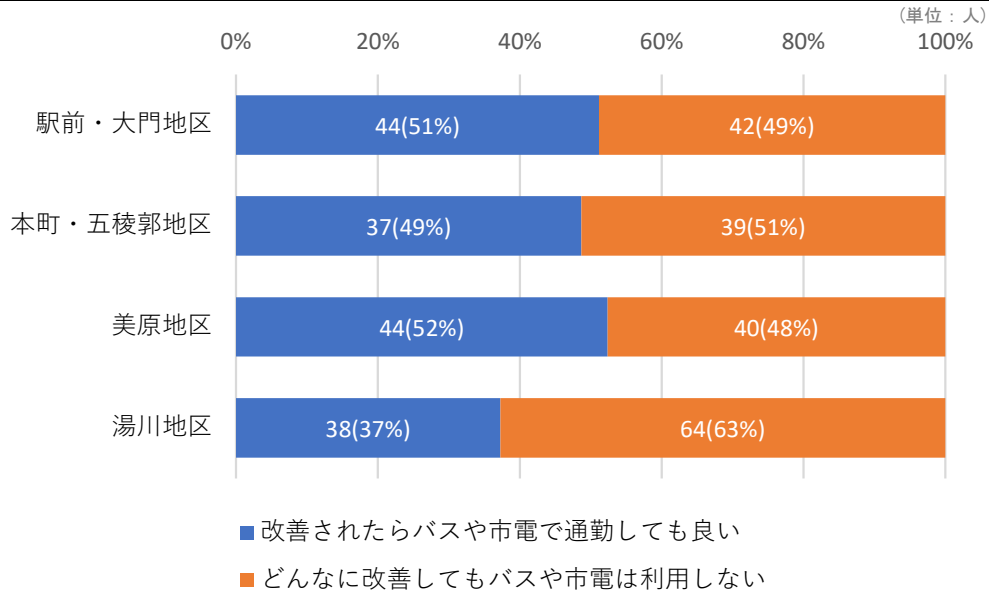


図 5-30 公共交通への転換可能性（公共交通機関以外の通勤者）

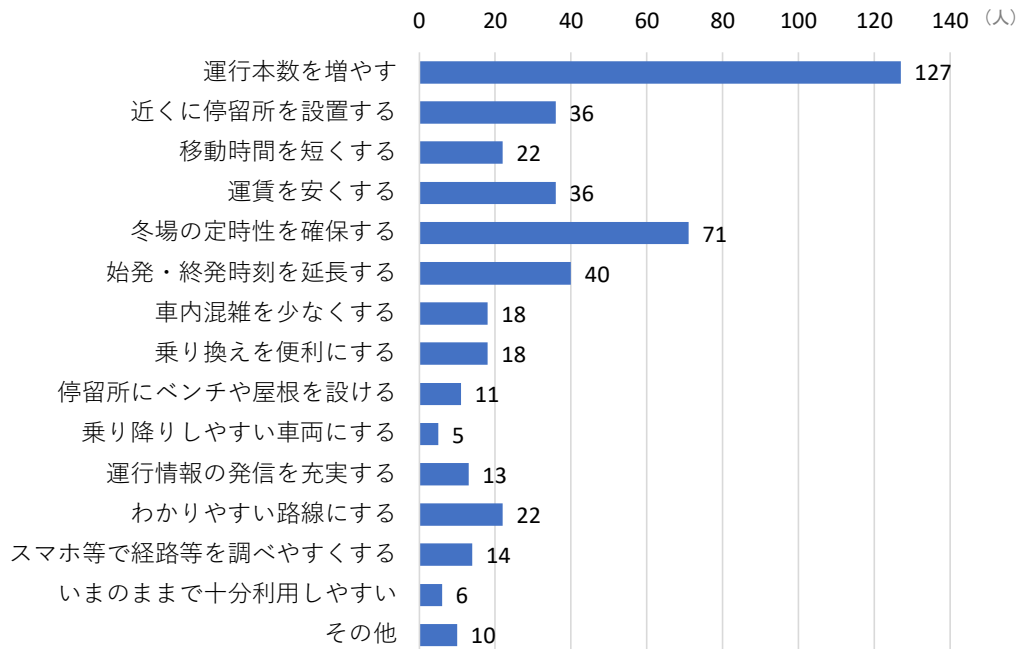


図 5-31 公共交通への転換に向けて望まれる改善内容（公共交通機関以外の通勤者）

(3) 市民の通学実態

1) 函館圏パーソントリップ調査

a) 西部地区

- 北東部地区から西部地区への通学がやや多く、西部地区からは中央部地区への通学が多くなっています。

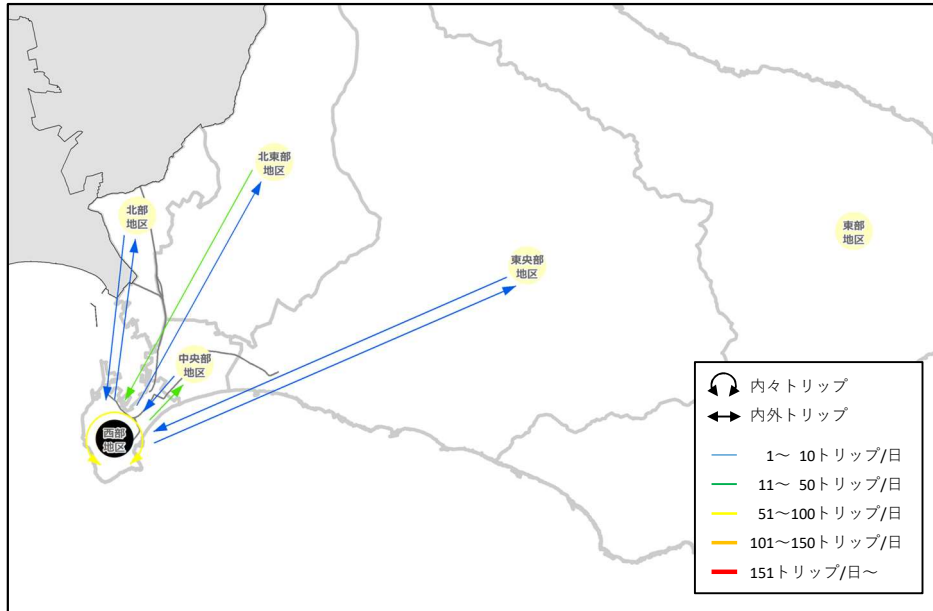


図 5-32 西部地区の通学流動

b) 中央部地区

- 北東部地区から中央部地区への通学が多く、中央部地区からは東中部地区や北東部地区への通学がやや多くなっています。

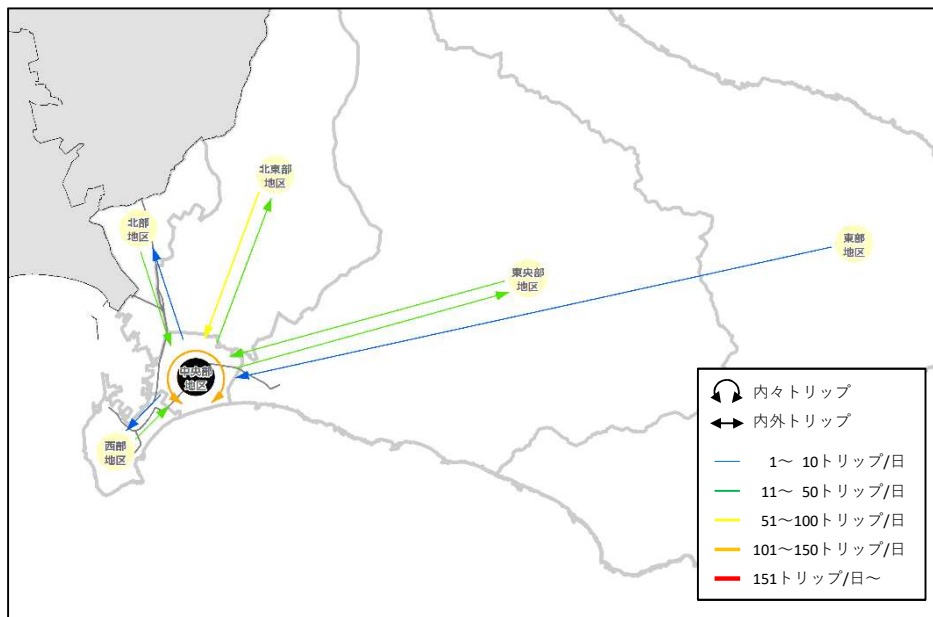


図 5-33 中央部地区の通学流動

c) 東中部地区

- 北東部地区から東中部地区への通学が多く、東中部地区からは中央部地区への通学がやや多くなっています。

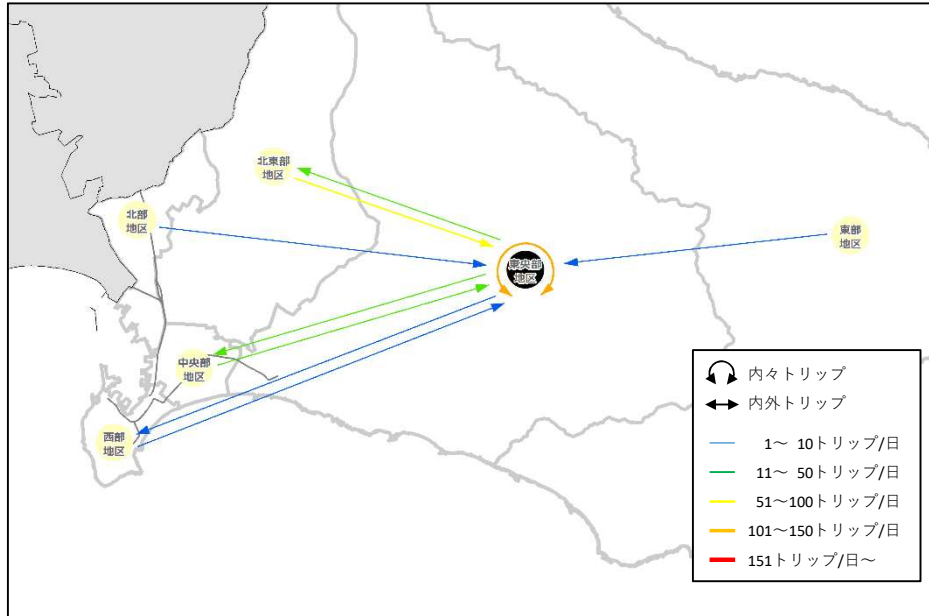


図 5-34 東中部地区の通学流動

d) 北東部地区

- 他の地区から北東部地区への通学は多くなく、北東部地区からは地区内の通学が多く、次いで中央部地区が続きます。

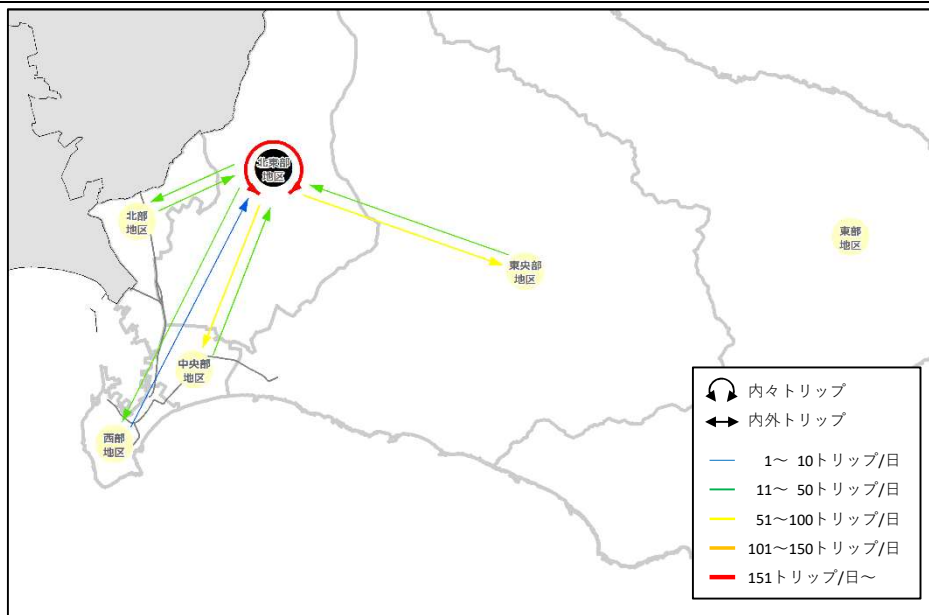


図 5-35 北東部地区の通学流動

e) 北部地区

- 他の地区から北部地区への通学は多くなく、北部地区からは地区内の通学が多く、次いで中央部地区が続きます。

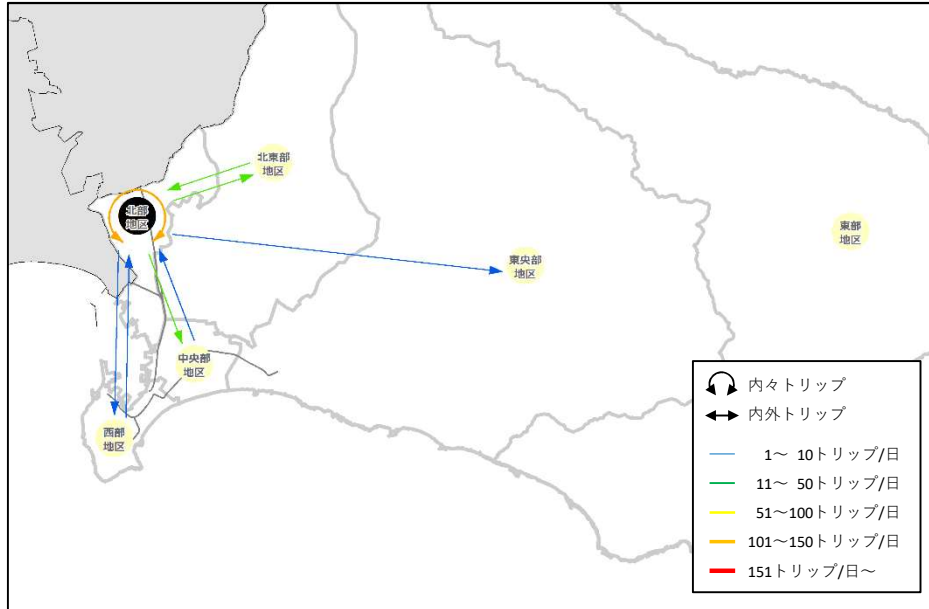


図 5-36 北部地区の通学流動

f) 東部地区

- 他の地区から東部地区への通学はなく、東部地区からは地区内の通学が多く、中央部地区、東部地区へわずかにいる程度となっています。

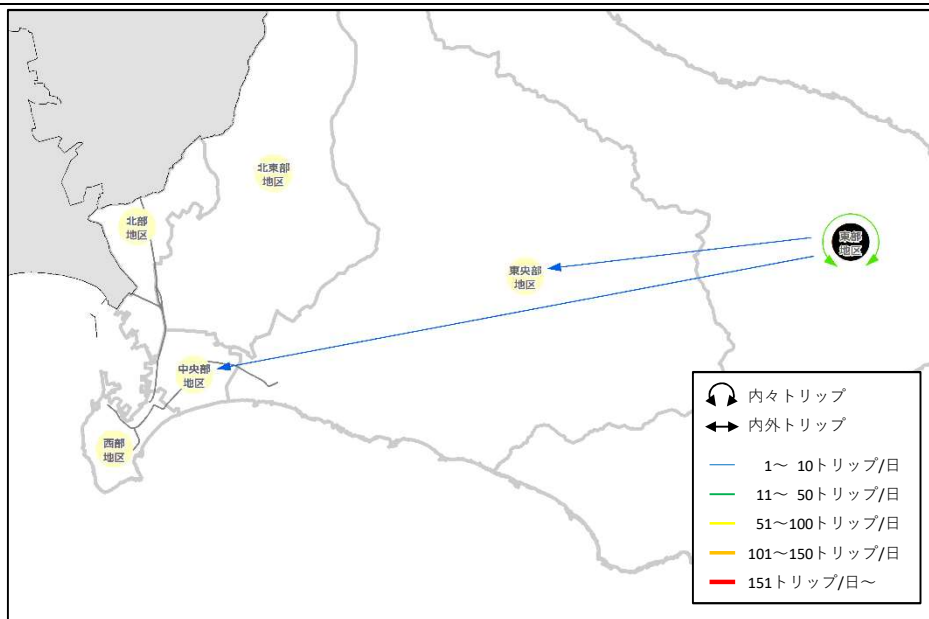


図 5-37 東部地区の通学流動

2) 高校生アンケート調査

a) 調査概要

- 調査目的：公共交通を利用する機会が多いと考えられる市内の高校生の移動特性や公共交通の利用実態・ニーズ等の把握を目的として実施
- 調査時期：令和4（2022）年9月
- 調査対象：市内の高校・高専15校に通う生徒
- 調査方法：各校にて教師から配布および回収
- 調査項目：回答者属性（居住地，公共交通アクセス時間など）
平日・休日それぞれの移動特性（移動目的，移動頻度，移動手段ほか），
公共交通利用状況とニーズ（公共交通を利用する場合の満足度・改善点，利用しない場合の理由・改善点など），
交通問題に対する意見など
- 回答数：計683票

表 5-1 高校生アンケート調査回答状況

No.	地区	高等学校名	回答数
1	西部地区	函館西高等学校	40票
2	中央部地区	函館中部高等学校	22票
3		市立函館高等学校	60票
4		遺愛女子高等学校	40票
5		函館大妻高等学校	40票
6		函館大学付属柏稜高等学校	40票
7		東央部地区	函館工業高等学校
8	函館ラ・サール高等学校		38票
9	函館大学付属有斗高等学校		40票
10	函館工業高等専門学校		142票
11	北東部地区	函館商業高等学校	49票
12		函館白百合学園高等学校	40票
13		函館大谷高等学校	36票
14		清尚学院高等学校	40票
15	東部地区	南茅部高等学校	17票
合計			683票

b) 通学実態

- 通学に利用する交通手段としては、夏期は自転車がアンケート回答者の50%近くを占めますが、冬期は、路線バスや市電を利用する割合が約3割まで増加するなど、公共交通の役割も大幅に大きくなります。
- また、通学にかかる時間は、冬期のほうがやや長くなっており、約50%が30分以上かかっています。

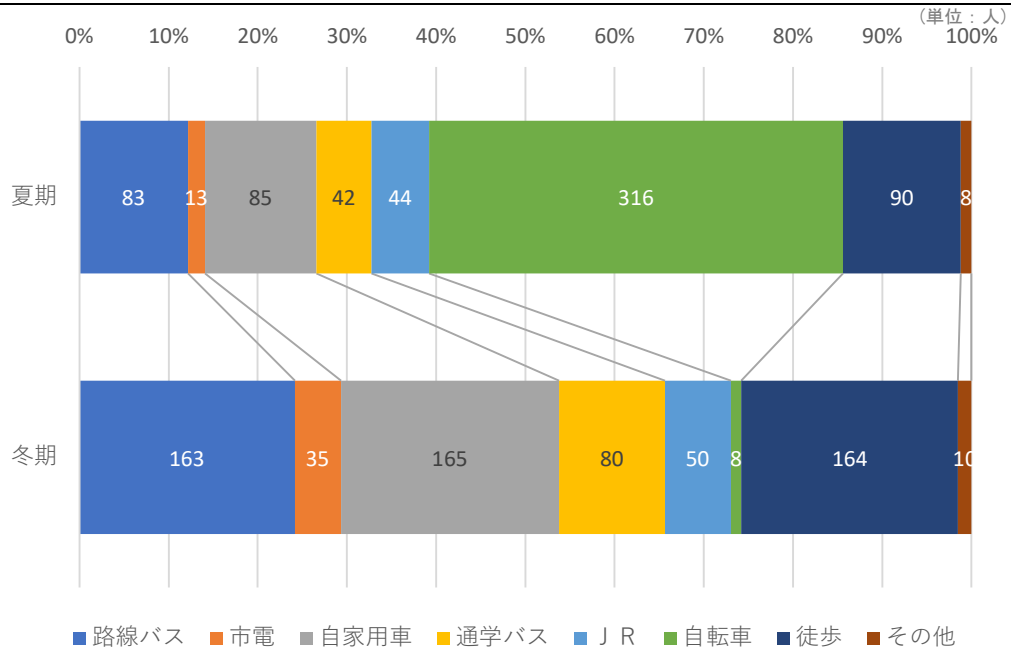


図 5-38 通学に利用する交通手段（季節別）

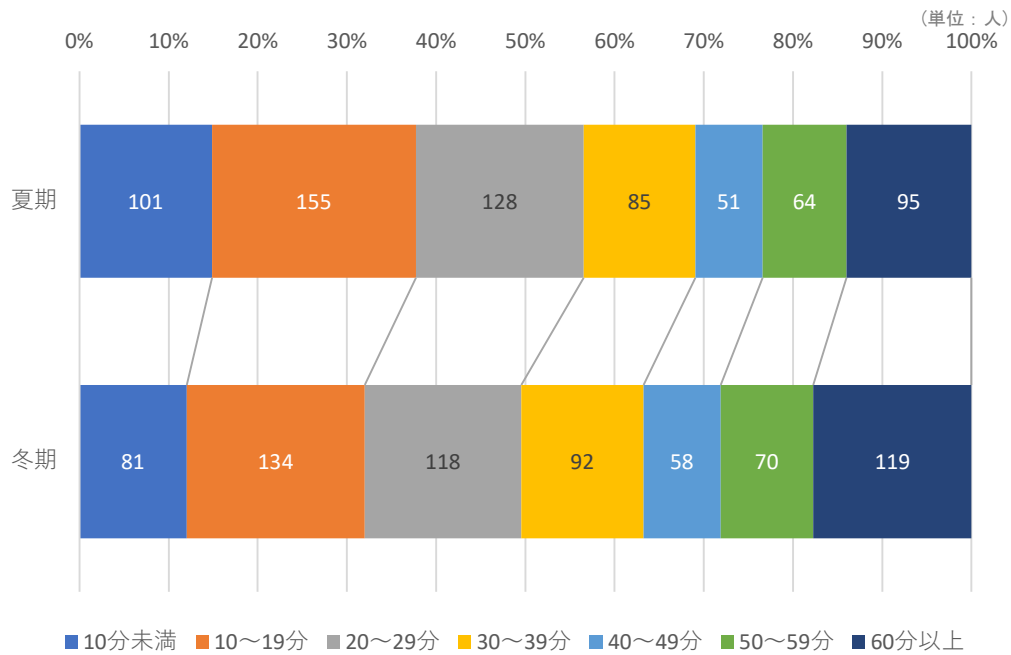


図 5-39 通学にかかる時間（季節別）

- 路線バス・市電に対する満足度としては、アンケート回答者の約4割が満足と回答し、不満に感じている人は2割弱となっています。
- 公共交通が利用しやすくなる改善点については、運行本数に次いで、車内の混雑や運賃に関する意見が多く挙げられています。スマートフォンでの経路検索のしやすさが市民全体の意見（図 5-17）より要望の順位が上位となっています。

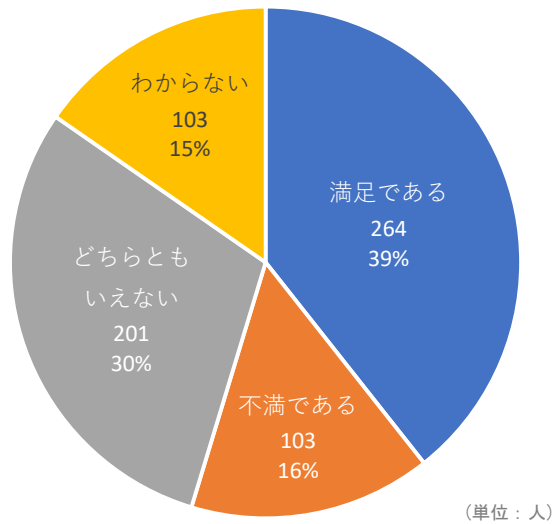


図 5-40 路線バス・市電の満足度

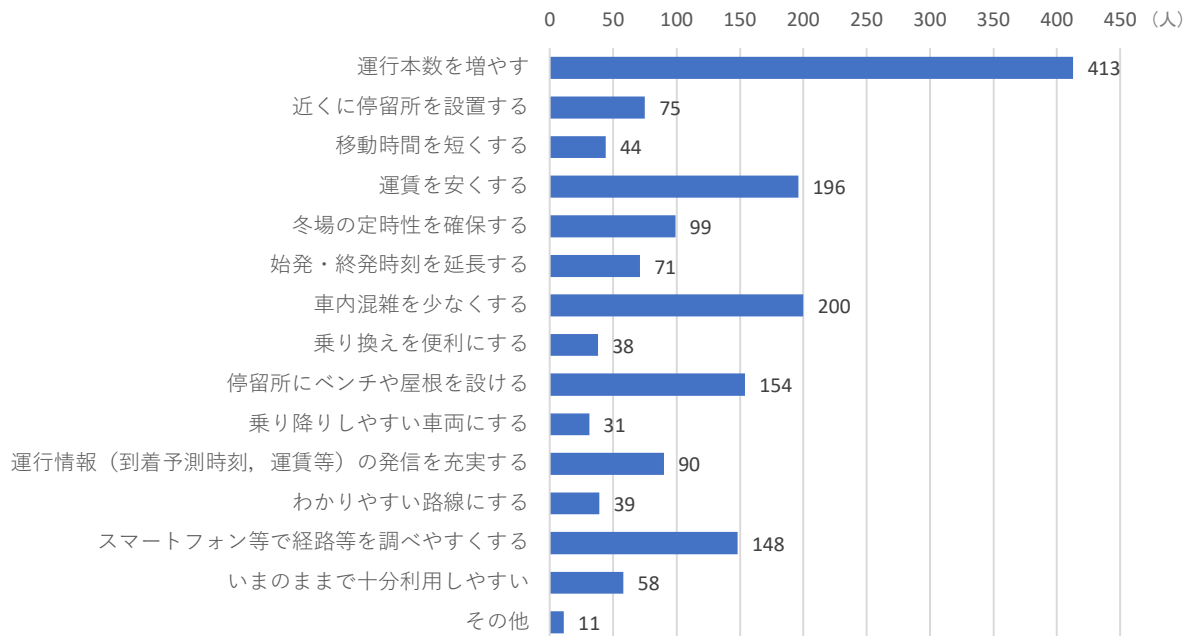


図 5-41 路線バス・市電の改善要望

(4) 市民の通院実態

1) 函館圏パーソントリップ調査

a) 西部地区

- 中央部地区や東中央部地区から西部地区への通院がやや多く、西部地区からは地区内や中央部地区への通院が多くなっています。

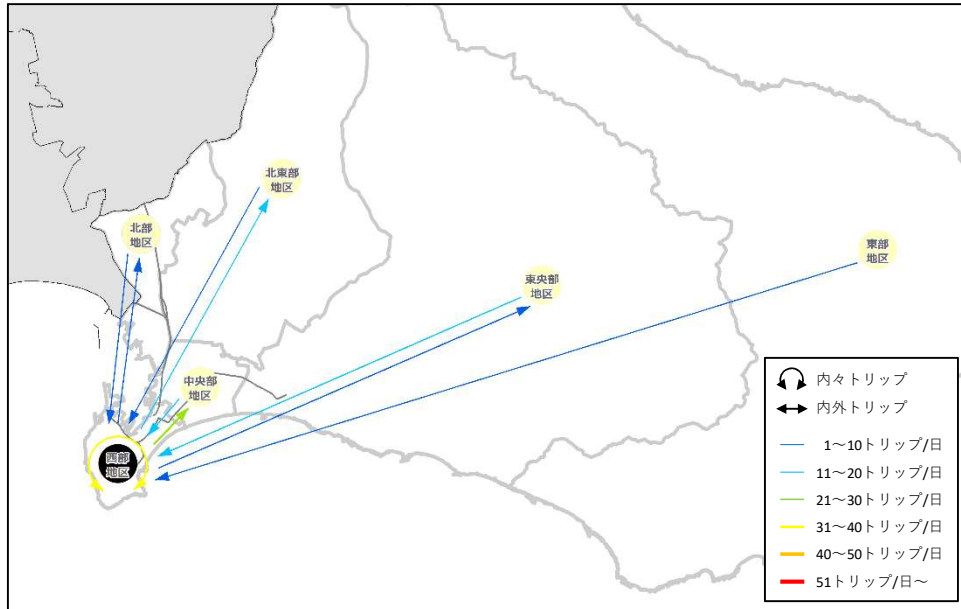


図 5-42 西部地区の通院流動

b) 中央部地区

- 東中央部地区や北東部地区から中央部地区への通院が多く、中央部地区からは地区内での通院が多くなっています。

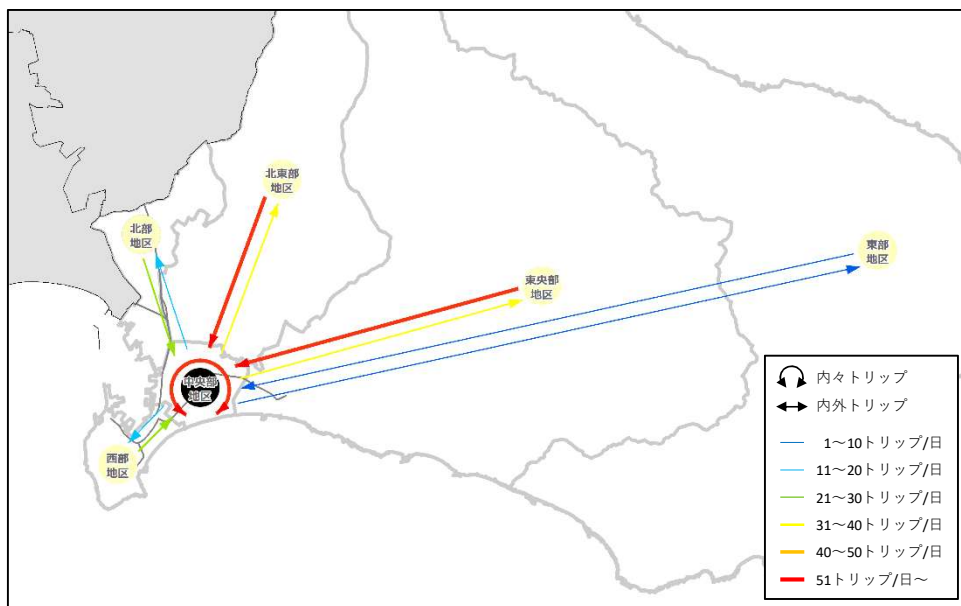


図 5-43 中央部地区の通院流動

c) 東中部地区

- 北東部地区や中央部地区から東中部地区への通院が多く、東中部地区からは地区内や北東部地区、中央部地区への通院が多くなっています。

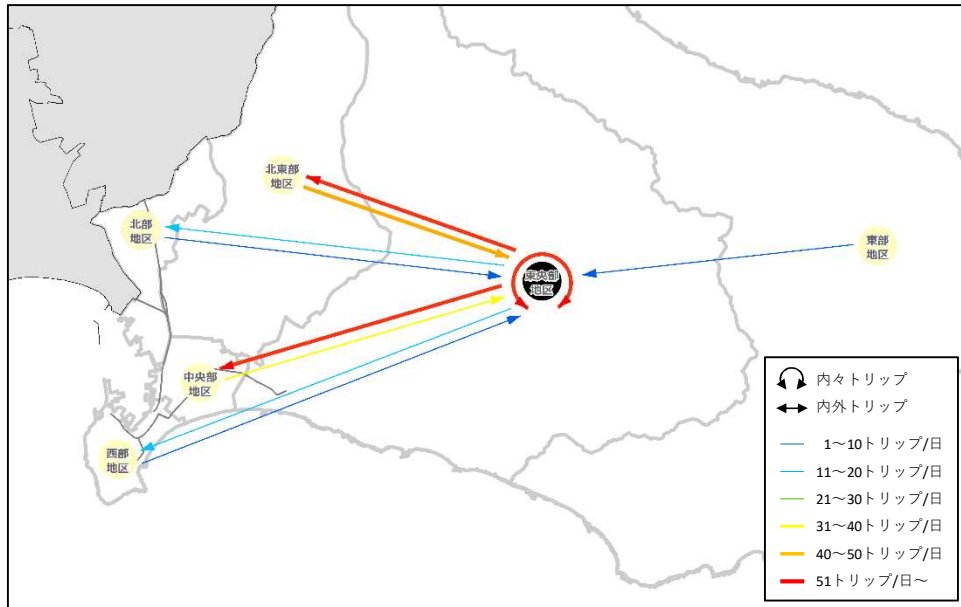


図 5-44 東中部地区の通院流動

d) 北東部地区

- 東中部地区から北東部地区への通院が多くなっており、北東部地区からは地区内や中央部、東中部地区への通院が多くなっています。

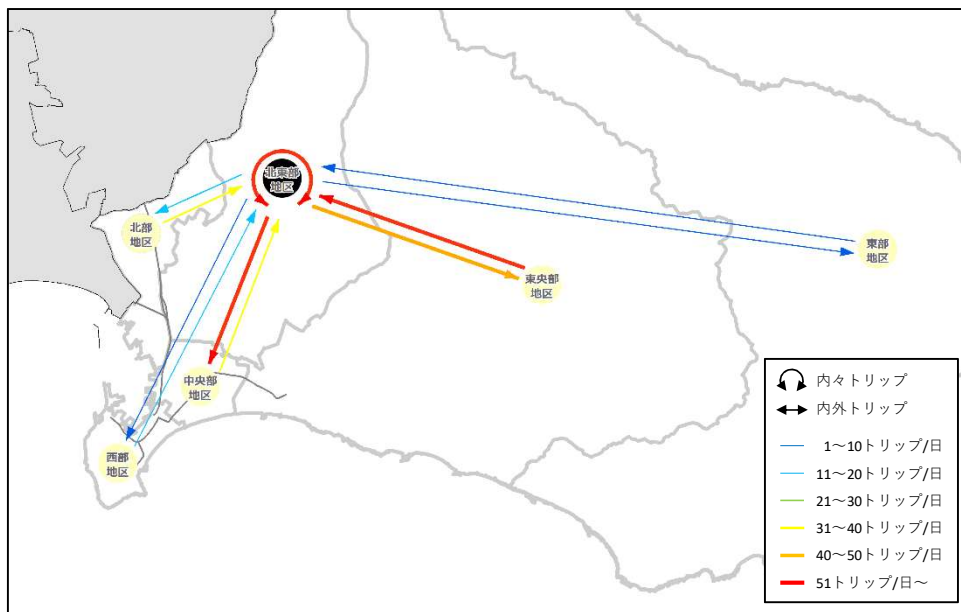


図 5-45 北東部地区の通院流動

e) 北部地区

- 中央部地区や東中部地区，北東部地区から北部地区への通院がやや多く，北部地区からは地区内や北東部地区への通院が多くなっています。

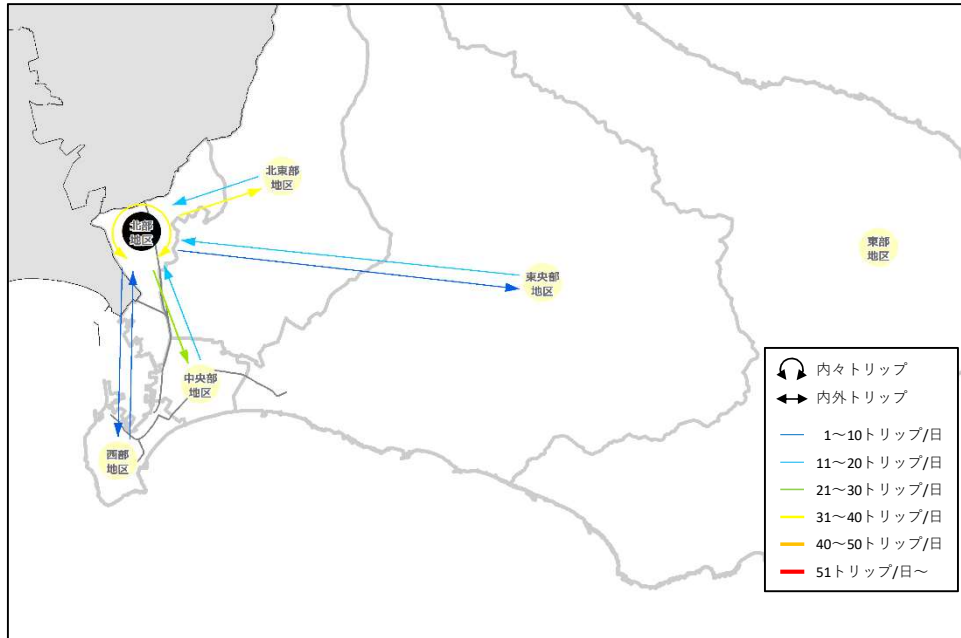


図 5-46 北部地区の通院流動

f) 東部地区

- 多くはないが中央部地区や北東部地区から東部地区への通院があり，東部地区からの通院は北部地区以外の動きが見られます。

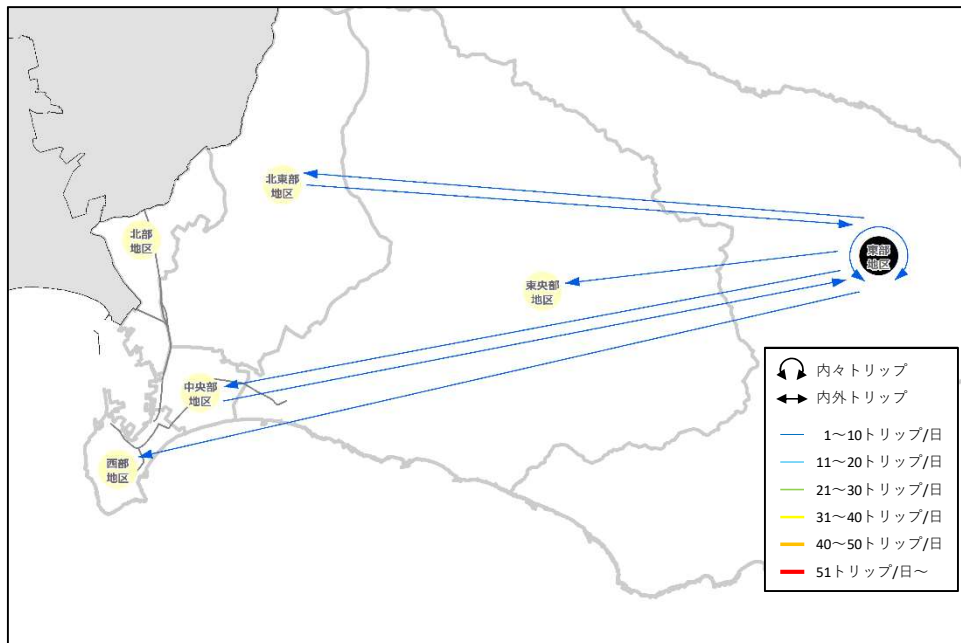


図 5-47 東部地区の通院流動

5.2 来訪者の移動特性・ニーズ

当地域外の在住者を対象としたアンケート結果から、来訪者の本市内における移動に関する特性やニーズを以下に整理しています。

1) 来訪者 Web アンケート調査

a) 調査概要

- 調査目的：地域外から函館市内への来訪者の移動実態や公共交通の利用経験・ニーズ等の把握を目的として実施
- 調査時期：令和4（2022）年10月下旬
- 調査対象：過去3年以内に本市への来訪実績がある函館市外在住のWebモニタを対象に、道内在住者と道外在住者で計400票を回収。
- 調査方法：Webモニタへの配布・回収
- 調査項目：回答者属性（性別，年代，職業，居住地など）
函館市への来訪実態（目的，来訪頻度，来訪時期）
移動実態とニーズの把握（交通手段，公共交通を利用する意見，公共交通を利用しない理由）など
- 回答数：計400票

表 5-2 Web アンケート調査のモニタ分類

分類		サンプル数	備考
分類1	北海道外 在住者 (東北以外)	250	・北海道外の日本国内（東北地方以外）に在住 ・過去3年間以内に函館市への来訪経験がある
分類2	北海道外 在住者 (東北在住)	50	・北海道外の日本国内（東北地方）に在住 ・過去3年間以内に函館市への来訪経験がある
分類3	北海道内 在住者	100	・北海道内（函館圏を除く）に在住 ・過去3年間以内に函館市への来訪経験がある

b) 来訪動向

- 観光・レジャー目的で訪問した際に利用した移動手段として市電，レンタカーの順に利用が多くなっています。主な観光施設が市電沿いにあることが影響していると考えられます。
- 実際に公共交通機関を使用した人の9割以上が満足な意向を示しています。

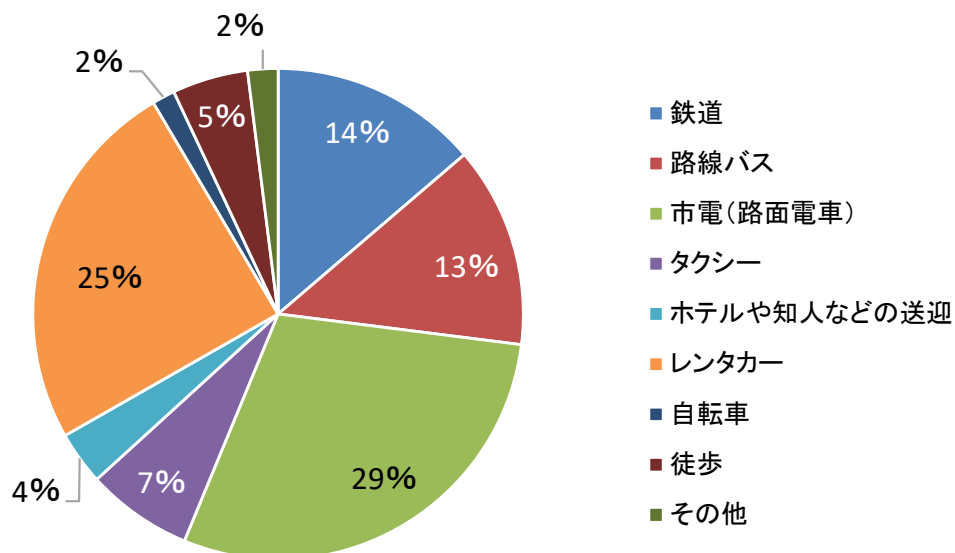


図 5-48 観光・レジャー目的で訪問した際に利用した移動手段

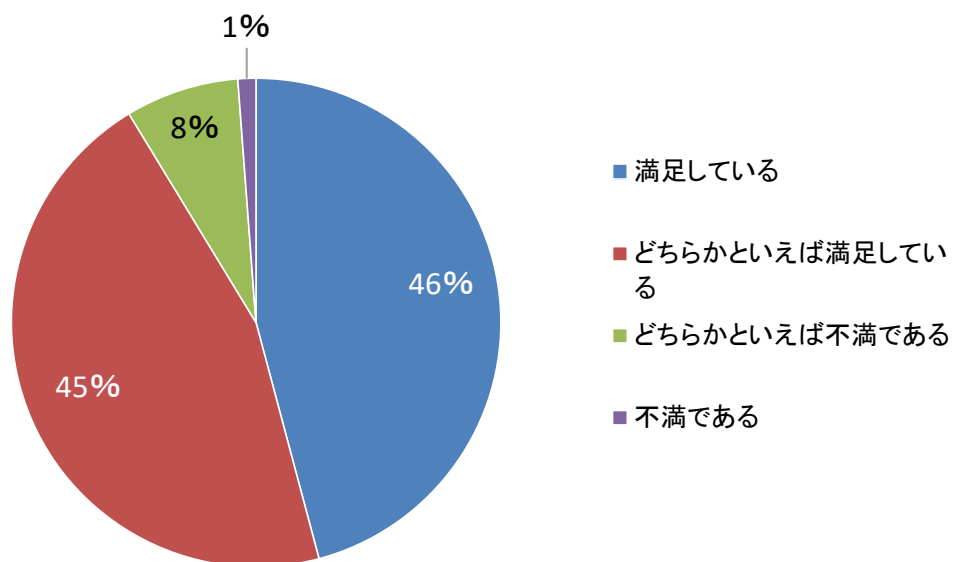


図 5-49 公共交通を利用した際の満足度

- 実際に公共交通機関を利用した人の不満の意見としては、運行頻度、利用しやすさ、所要時間が多く挙げられました。
- 公共交通手段を選択しない理由として、レンタカー等のほうが便利であることが多く選択されました。次いで、荷物が多いことや運行頻度、行き方の分かりにくさを選択する人が多くなりました。

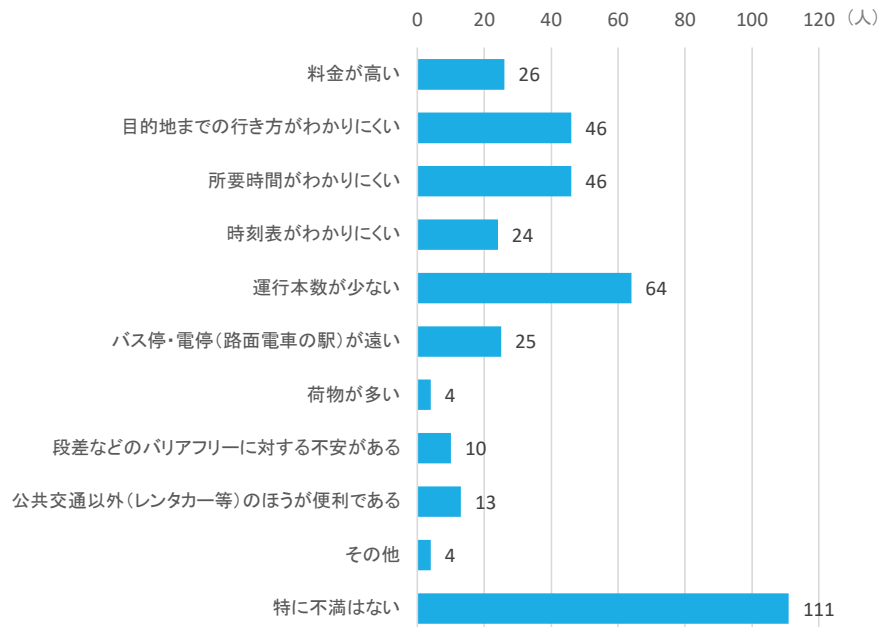


図 5-50 公共交通を利用した感想

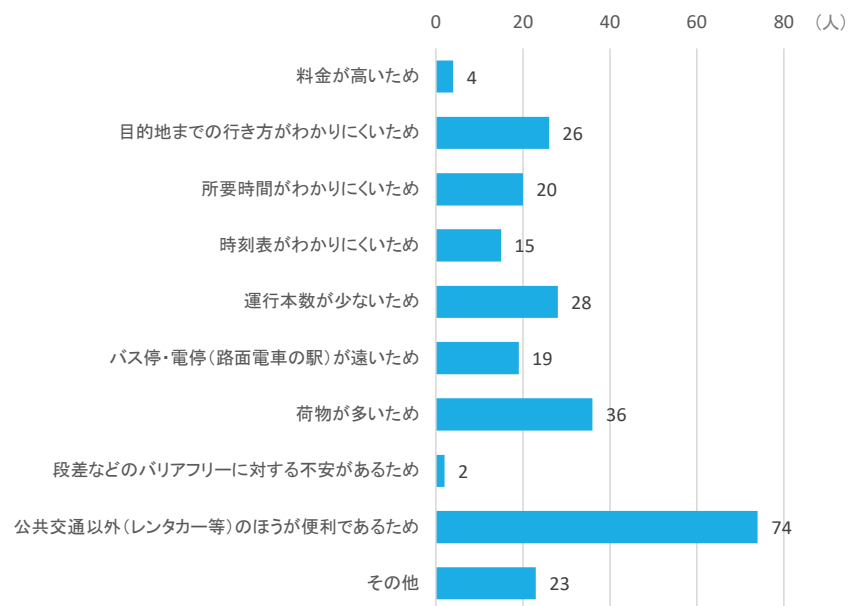


図 5-51 公共交通を利用しなかった理由

6. 解決すべき公共交通の課題

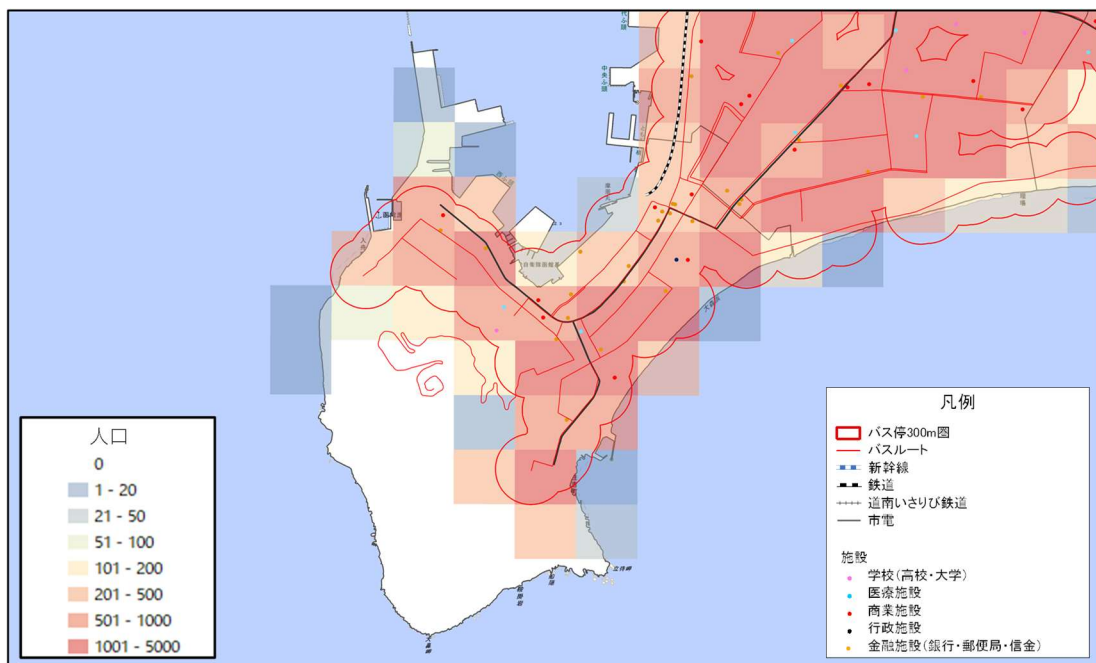
6.1 公共交通の実態・問題点

「3. 函館市の特性・現状」, 「4. 公共交通の現状」, 「5. 市内における移動特性・ニーズ」を踏まえて、地区毎や市全域の公共交通の運行・利用実態と移動特性・ニーズを再整理し、問題点を整理しています。

(1) 西部地区

1) 当地区の概況

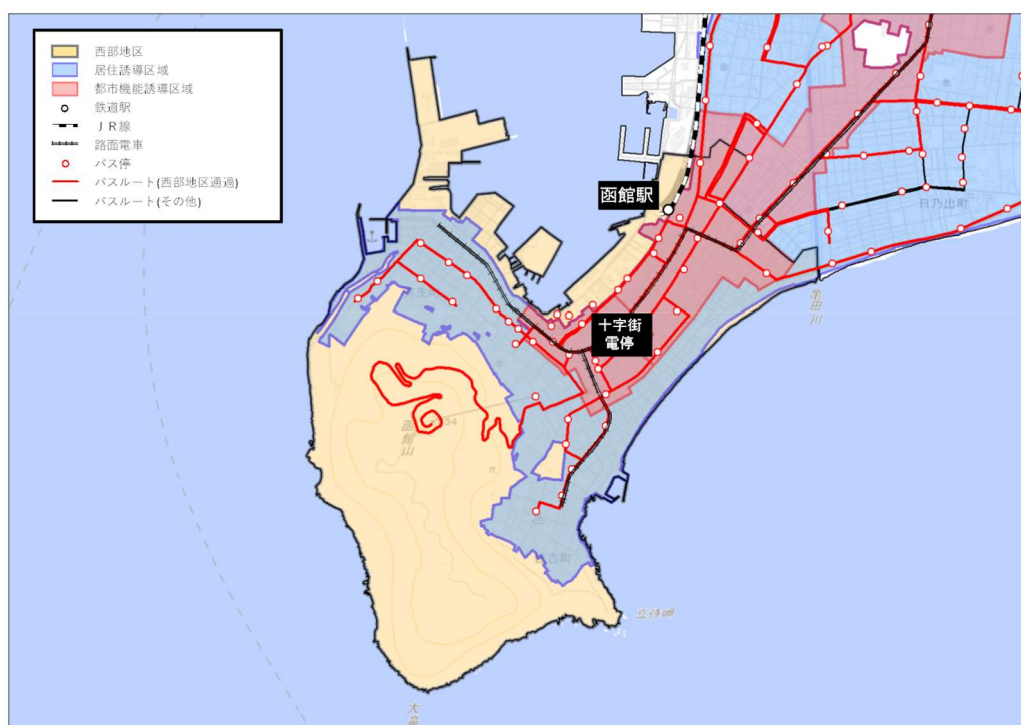
- 当地区は市の南西部に位置し、函館駅前交差点を中心に都市機能誘導区域に指定されており、市の発祥の地である函館山麓から本市における交通の要衝でもある函館駅前・大門地区周辺に広がる市街地となっています。また、旧函館区公会堂やハリストス正教会をはじめ、歴史的町並みなどの文化遺産を擁する観光拠点である元町・末広地区があるほか、商業・業務拠点にもなっています。一方、函館山麓地域は、急な斜面に宅地が立地しており、狭隘な細街路も多く、交通上の課題を抱えています。
- 当地区の人口は市全体の約7%を占めていますが、減少傾向が続いており、今後も更なる減少が予想されています（2040年/2020年比で約69%まで減少見込み）。高齢化率は、東部地区に次いで高い43.1%に達しており、市全体の高齢化率35.5%を大きく上回っています。



資料：国土数値情報（500mメッシュ別将来（2040）推計人口，平成30（2018）年国政局推計）
函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-1 西部地区の概況（人口・施設立地）

2) 当地区の公共交通



資料：函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-2 西部地区の公共交通

a) 鉄道

- JR 函館本線の起点となる函館駅を擁し、59 本/日（平日）が運行しています（令和 4（2022）年 10 月時点）。
- コロナ禍前（令和元（2019）年度）までは 100 万人/年を超える乗降客数がありましたが、令和 2（2020）年度は約半数（57 万人）まで減少しました。

b) 市電

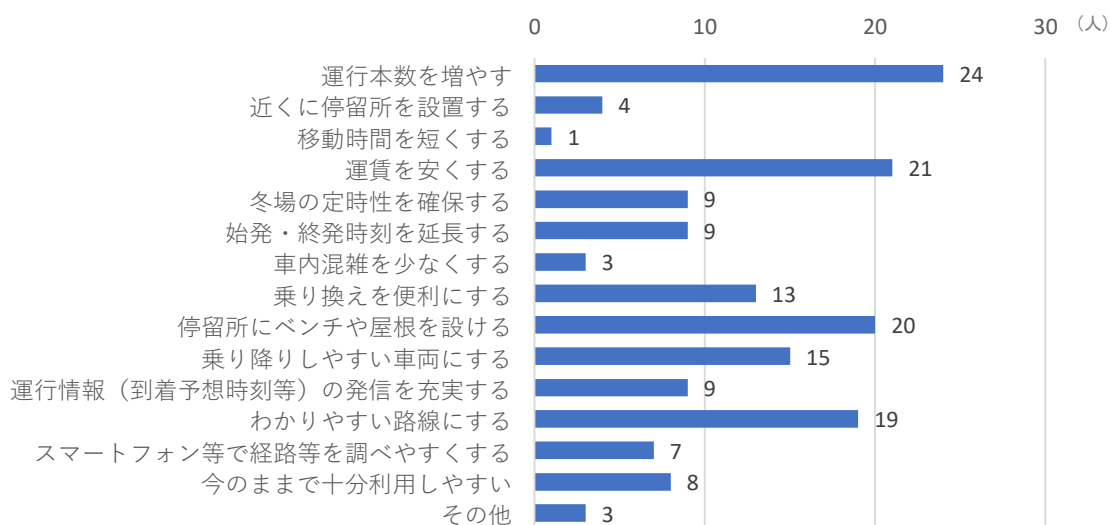
- 交通の拠点である函館駅前や十字街など、11 の電停があります。
- 函館駅前と十字街の利用が多く、両電停共に 1,000 人/日を超える乗降者数があります（令和 3（2021）年度）。

c) 路線バス

- 66 系統（平日：588 本/日、休日：499 本/日）が運行（令和 4(2022)年 10 月時点）。
- JR 在来線や市電とも接続し、62 系統ものバス路線が乗り入れている函館駅前バスターミナルを中心に、市内外各方面へ向かう交通の拠点となっています。
- その他、地区内では観光向けのロープウェイシャトルバスや、元町・ベイエリア周遊号も運行しています。

d) 公共交通に対するニーズ

- 公共交通（路線バス・市電）への改善要望は、運行本数に次いで、運賃、停留所の快適さ、路線のわかりやすさが挙げられています。



資料：住民アンケート調査（R4.9）から西部地区在住の方の意見を抜粋

図 6-3 西部地区の公共交通に対するニーズ

3) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態、公共交通のニーズを踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は、下記のとおりです。

問題点①：他地区より高齢化率が高く、移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる

- ・ 高齢化率が 43.1%と、市の平均（35.5%）よりも高齢化が進んでおり、今後更なる高齢化が進んだ際に、移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれます。

問題点②：急な斜面に宅地が立地しており、交通の利便性が低い

- ・ 函館山麓地域は、急な斜面に宅地が立地しており、狭隘な細街路も多く、バス停・電停までの距離が遠いなど交通上の課題を抱えています。

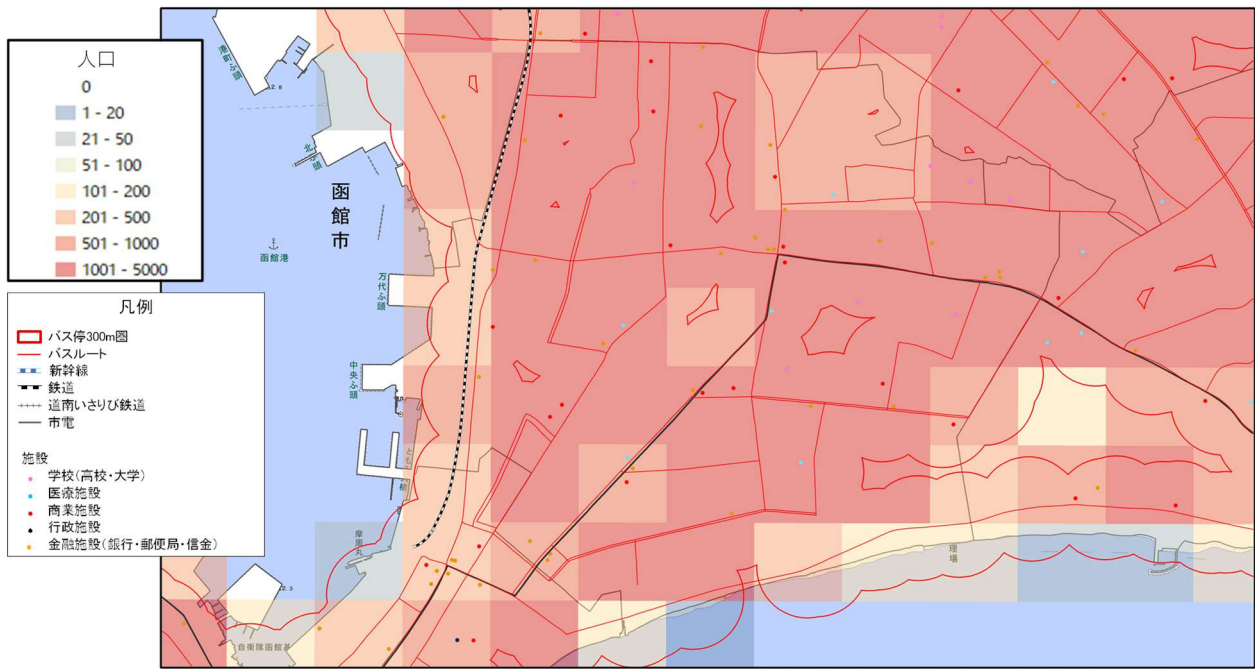
問題点③：バス路線が非効率

- ・ 本市特有の扇状の地形により、地区内の交通拠点である函館駅前バス停には 62 系統ものバス路線が集中している上に、その多くが市電と競合していることから、非効率な運行を強いられています。

(2) 中央部地区

1) 当地区の概況

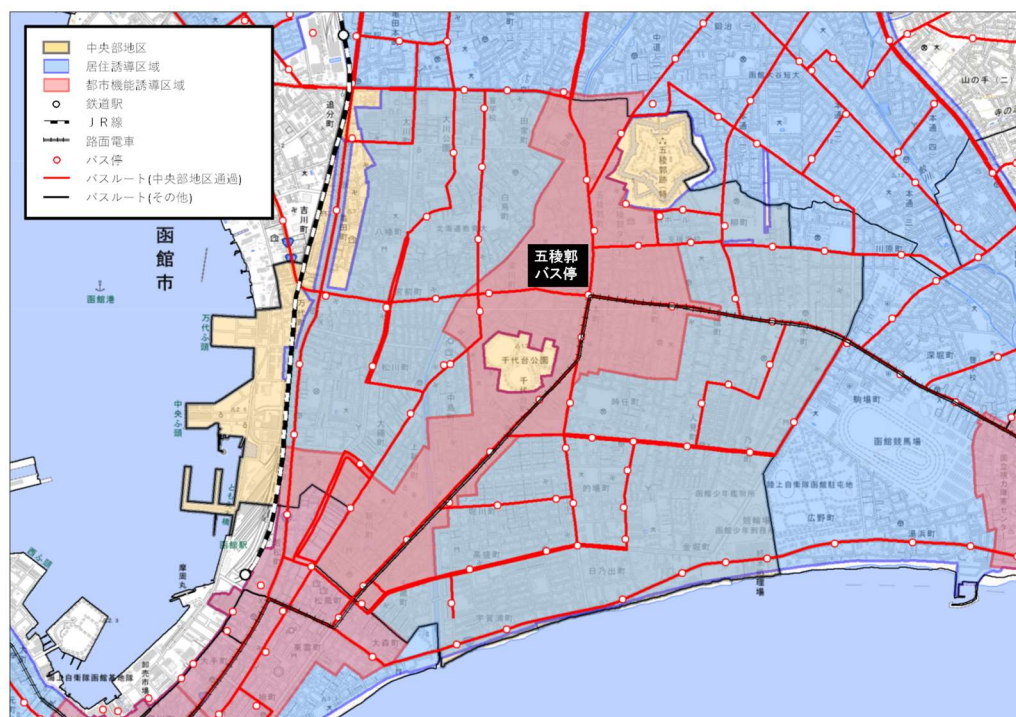
- 当地区は市の市街化区域のほぼ中央に位置し、五稜郭エリアを中心に都市機能誘導区域に指定されています。また、本町・五稜郭・梁川地区や市電沿線は、商業・業務の拠点となっており、市の中心的な市街地となっています。そのほか、観光資源でもある特別史跡五稜郭跡や、教育・文化・スポーツ施設、官公庁施設も集積しています。
- 当地区の人口は市全体の約 19% を占めており、住宅地としての一面もあります。
- 地区内の高齢化率は 35.4% と、市の平均 (35.5%) とほぼ同程度となっています。



資料：国土数値情報（500m メッシュ別将来（2040）推計人口，平成 30（2018）年国政局推計）
函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-4 中央部地区の概況（人口・施設立地）

2) 当地区の公共交通



資料：函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-5 中央部地区の公共交通

a) 鉄道

- 地区内に鉄道駅は無し。

b) 市電

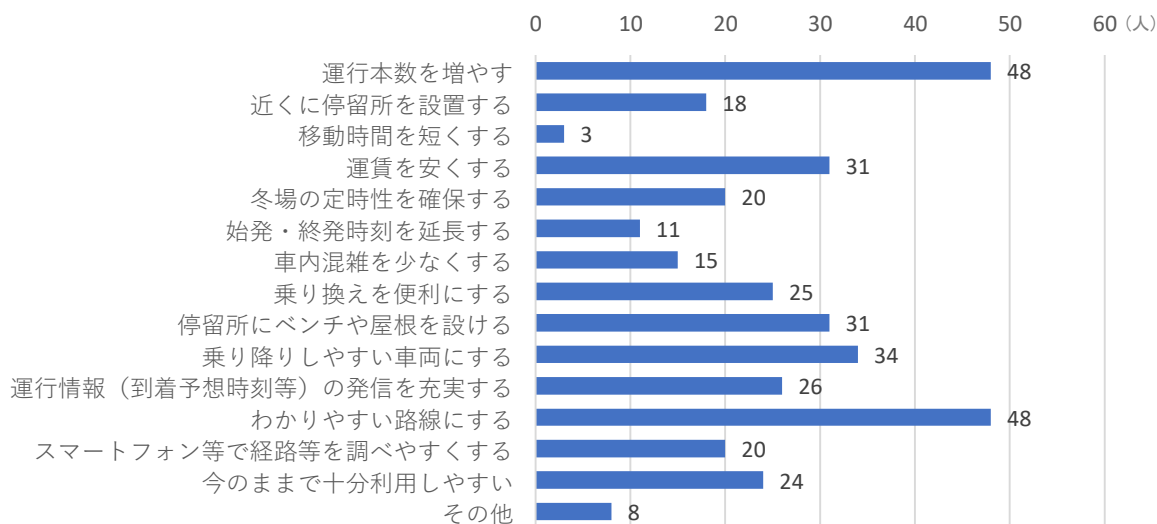
- 地区内には 10 の電停があり、その中でも五稜郭公園前が全路線の中でも最も利用者が多く、2,000 人/日を超える乗降者数があります（令和 3（2021）年度）。

c) 路線バス

- 85 系統（平日：718 本/日，休日：583 本/日）運行。（令和 4（2022）年 10 月時点）
- 市内商業の中心である五稜郭エリアを中心に、最も多くのバスが運行している地区となっています。
- 五稜郭バス停においては、65 系統ものバス路線が乗り入れており、乗継ぎ自体は可能であるものの、複数あるバス停間が離れており、乗継ぎの利便性が課題となっています。

d) 公共交通に対するニーズ

➤ 公共交通への改善要望は、運行本数、路線のわかりやすさに次いで、乗り降りしやすい車両が挙げられています。



資料：住民アンケート調査（R4.9）から中央部地区在住の方の意見を抜粋

図 6-6 中央部地区の公共交通に対するニーズ

3) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態，移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は，下記のとおりです。

問題点①：バス路線網が複雑

・地区内の交通拠点である五稜郭バス停には，65 系統ものバス路線が乗り入れており，行先が同じでも経由地が異なる路線が多数存在するなど（例：亀田支所前バス停まで行くバス路線が 38 系統も存在），バス路線網が複雑であり，住民アンケートからも路線のわかりやすさに対する意見が多く挙がっています。

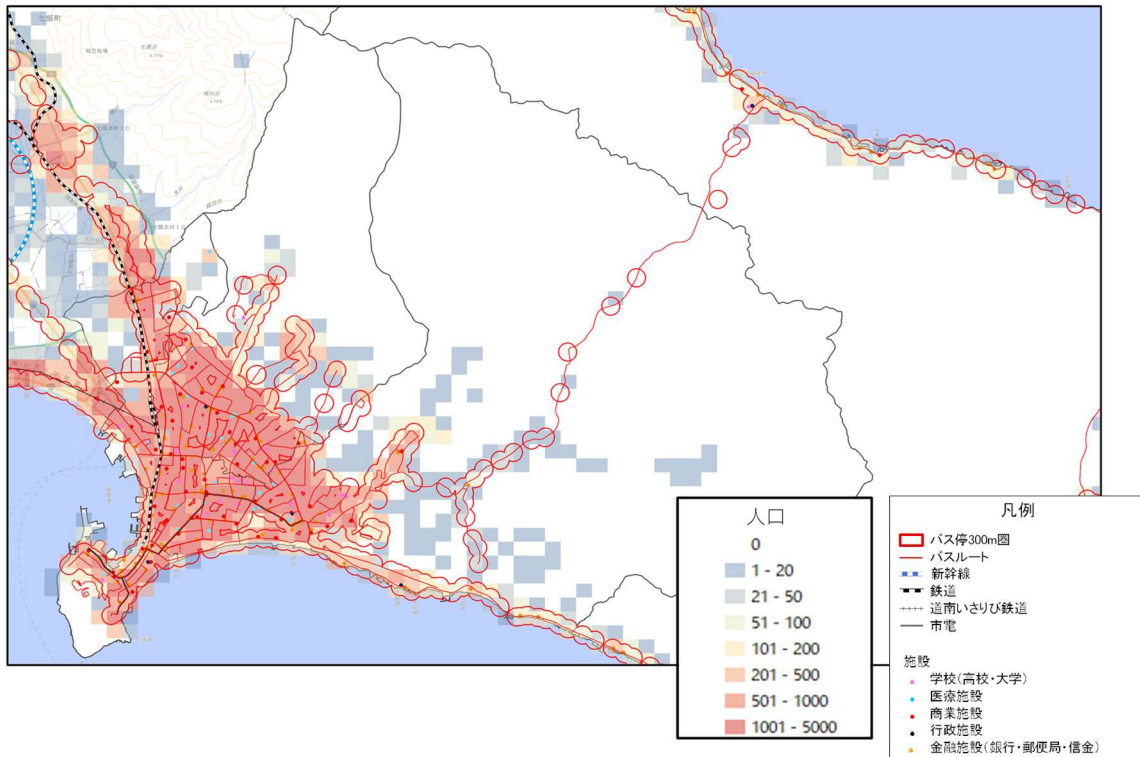
問題点②：乗継ぎの利便性が低い

・五稜郭バス停は，バス停が離れた位置に 8 つも設置してあるなど，乗継ぎの利便性が低くなっています。また，住民アンケートからも停留所のベンチや屋根を要望する意見が，他の地区より多く挙がっています。

(3) 東中部地区

1) 当地区の概況

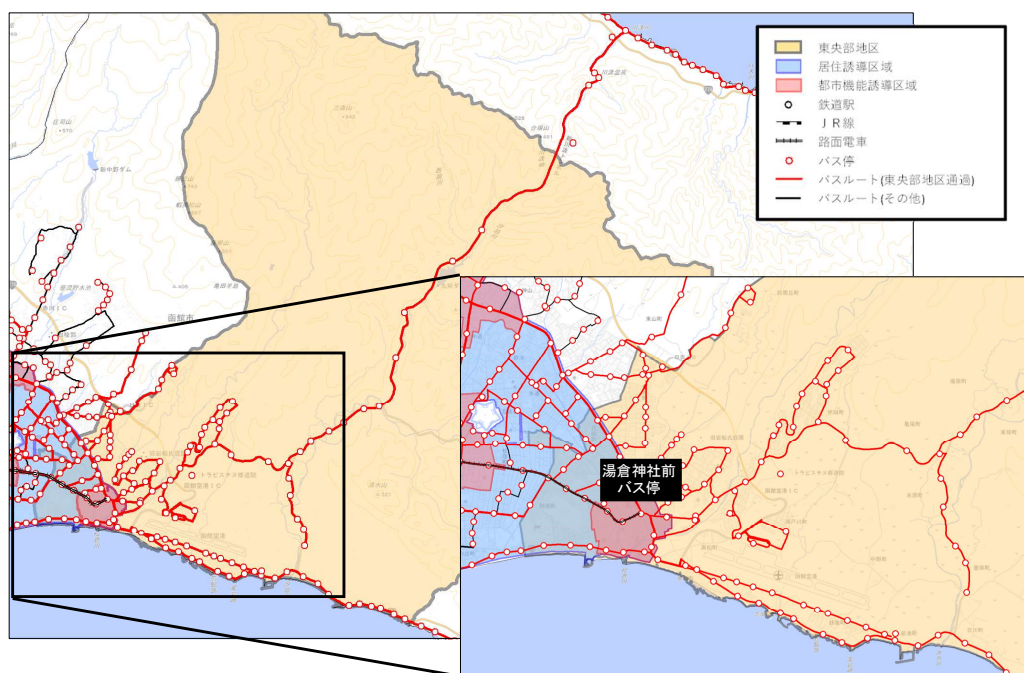
- 当地区は市のほぼ中央部に位置し、市街化区域の東部を含み、地区内北東部に森林等が広がる地区となっています。湯川エリアは都市機能誘導区域に指定されているほか、市電沿線で商業施設が比較的多く、その他は概ね住宅地となっています。また、市民会館や函館アリーナなどの教育・文化・スポーツ施設をはじめ、大学や高等専門学校といった高等教育機関が集積しています。観光拠点としては、道内有数の温泉保養地である湯の川温泉街があるほか、その東側には国際線も備える函館空港を擁しています。
- 当地区の人口は市全体の約 21% を占め、高齢化率は約 39.6% と、市の平均（約 35.5%）よりも高くなっています。



資料：国土数値情報（500mメッシュ別将来（2040）推計人口，平成30（2018）年国政局推計）
函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-7 東中部地区の概況（人口・施設立地）

2) 当地区の公共交通



資料：函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-8 東中部地区の公共交通

a) 鉄道

- 地区内に鉄道駅は無し。

b) 市電

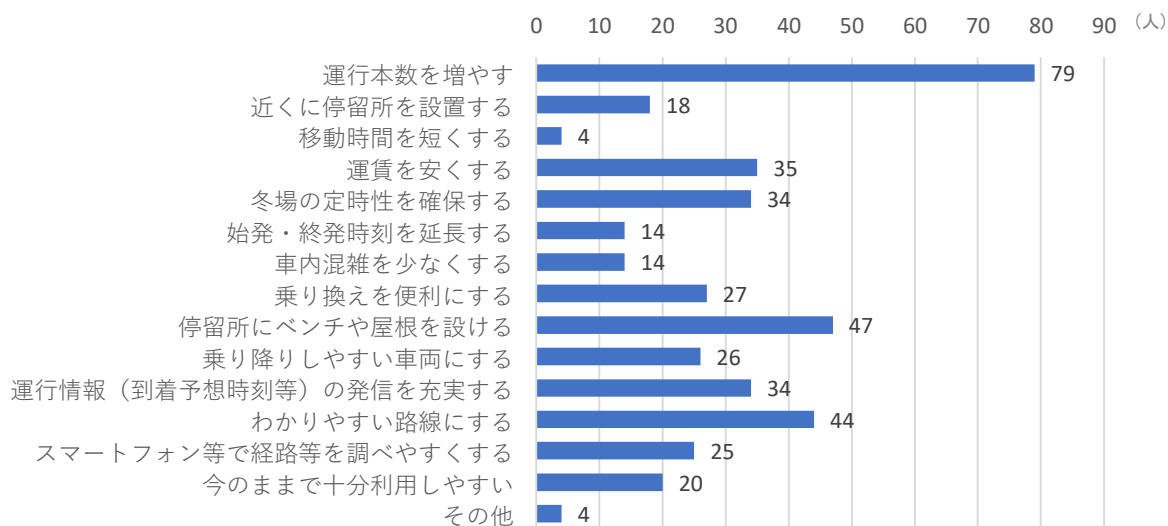
- 地区内には 5 つの電停があり、市電の終点である湯の川電停での利用が多く、800 人/日を超える乗降者数があります（令和 3(2021)年度）。

c) 路線バス

- 51 系統（平日：421 本/日，休日：354 本/日）運行（令和 4(2022)年 10 月時点）。
- 観光拠点の一つである湯川エリアや函館空港を擁する地区で、空港と湯川、市内の拠点バス停である五稜郭，亀田支所前などを結ぶ空港循環線などが運行しています。
- 湯倉神社前バス停においては、36 系統ものバス路線が乗り入れており、乗継ぎが可能なものの、複数あるバス停間が離れており、乗継ぎの利便性が課題となっています。

d) 公共交通に対するニーズ

▶ 公共交通（路線バス・市電）への改善要望は、運行本数に次いで、停留所の快適さ、路線のわかりやすさなどが挙げられています。



資料：住民アンケート調査（R4.9）から東中部地区在住の方の意見を抜粋

図 6-9 東中部地区の公共交通に対するニーズ

3) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態，移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は，下記のとおりです。

問題点①：バス路線網が複雑

・地区内の交通拠点である湯倉神社前バス停には，36系統ものバス路線が乗り入れており，行先が同じでも経由地が異なる路線が多数存在するなど（例：五稜郭バス停まで行くバス路線が19系統も存在），バス路線網が複雑であり，住民アンケートからも路線のわかりやすさに対する意見が多く挙がっています。

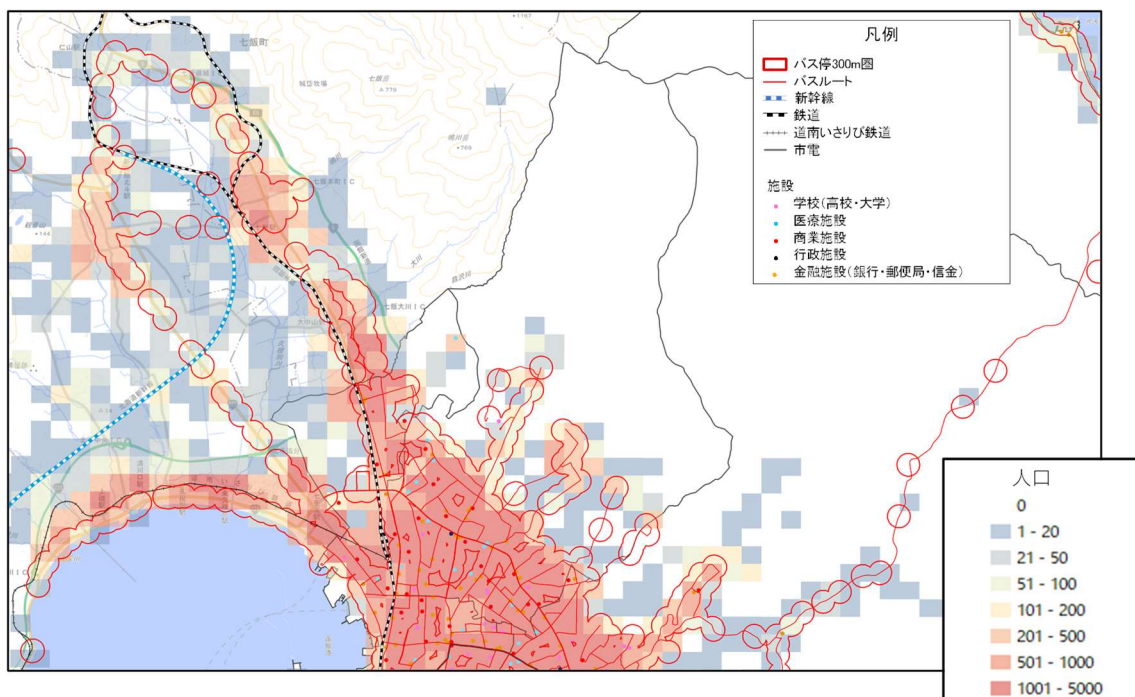
問題点②：乗継ぎの利便性が低い

・湯倉神社前バス停は，バス停が離れた位置に5つも設置してあるなど，乗継ぎの利便性が低くなっています。また，住民アンケートからも停留所のベンチや屋根を要望する意見が，他の地区より多く挙がっています。

(4) 北東部地区

1) 当地区の概況

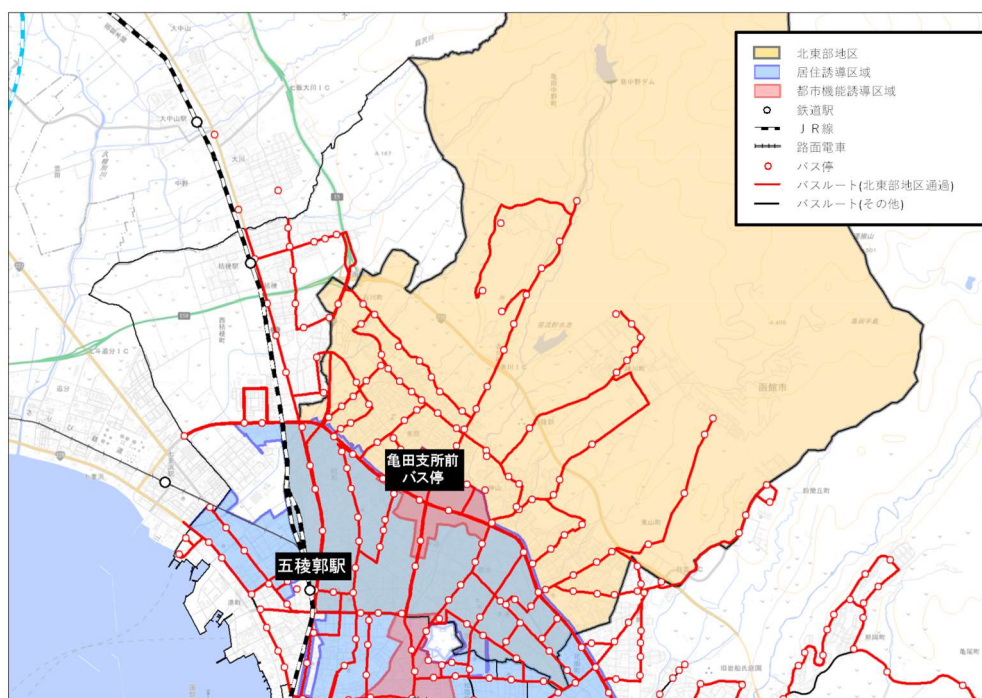
- 当地区は市街化区域の北東部を含み、地区内北東部には森林や既存集落が広がる地区となっています。美原エリアを中心に都市機能誘導区域に指定されており、美原地区および幹線道路沿道で商業施設が多く立地しており、その他は概ね住宅地が広がっています。渡島総合振興局などの官公庁施設のほか、商業・業務拠点である美原地区には大型商業施設が立地しています。
- 当地区の人口は市全体の約 37%と最も人口が集約する地区であり、高齢化率は約 32.6%と市の平均（約 35.5%）よりもやや低くなっています。



資料：国土数値情報（500mメッシュ別将来（2040）推計人口，平成30（2018）年国政局推計）
函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-10 北東部地区の概況（人口・施設立地）

2) 当地区の公共交通



資料：函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-11 北東部地区の公共交通

a) 鉄道

- JR 函館本線の五稜郭駅を擁し、新幹線駅である木古内駅までを結ぶいさりび鉄道の起点にもなっています。
- JR 函館本線は 63 本/日（平日）、いさりび鉄道は 19 本/日が運行しています（令和 4(2022)年 10 月時点）。

b) 市電

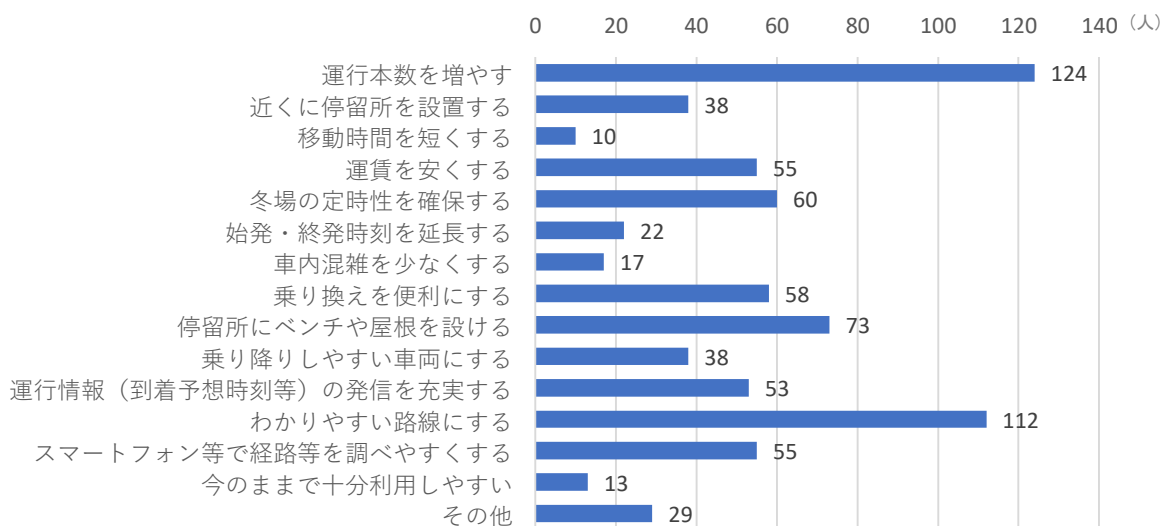
- 地区内に市電電停は無し。

c) 路線バス

- 94 系統（平日：692 本/日，休日：550 本/日）運行（令和 4(2022)年 10 月時点）。
- バスターミナルが整備された亀田支所前バス停に 64 系統が乗り入れており，令和 4(2022)年度からは美原エリアゾーンバスシステムが導入されています。

d) 公共交通に対するニーズ

▶ 公共交通（路線バス・市電）への改善要望は、運行本数に次いで、路線のわかりやすさ、停留所の快適さなどが挙げられています。



資料：住民アンケート調査（R4.9）から北東部地区在住の方の意見を抜粋

図 6-12 北東部地区の公共交通に対するニーズ

3) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態，移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は，下記のとおりです。

問題点①：バス路線網が複雑

・地区内の交通拠点である亀田支所前バス停には，64系統ものバス路線が乗り入れており，行先が同じでも経由地が異なる路線が多数存在するなど（例：五稜郭バス停まで行くバス路線が38系統，函館駅前バス停まで行くバス路線が28系統も存在），バス路線網が複雑であり，住民アンケートからも路線のわかりやすさに対する意見が多く挙がっています。

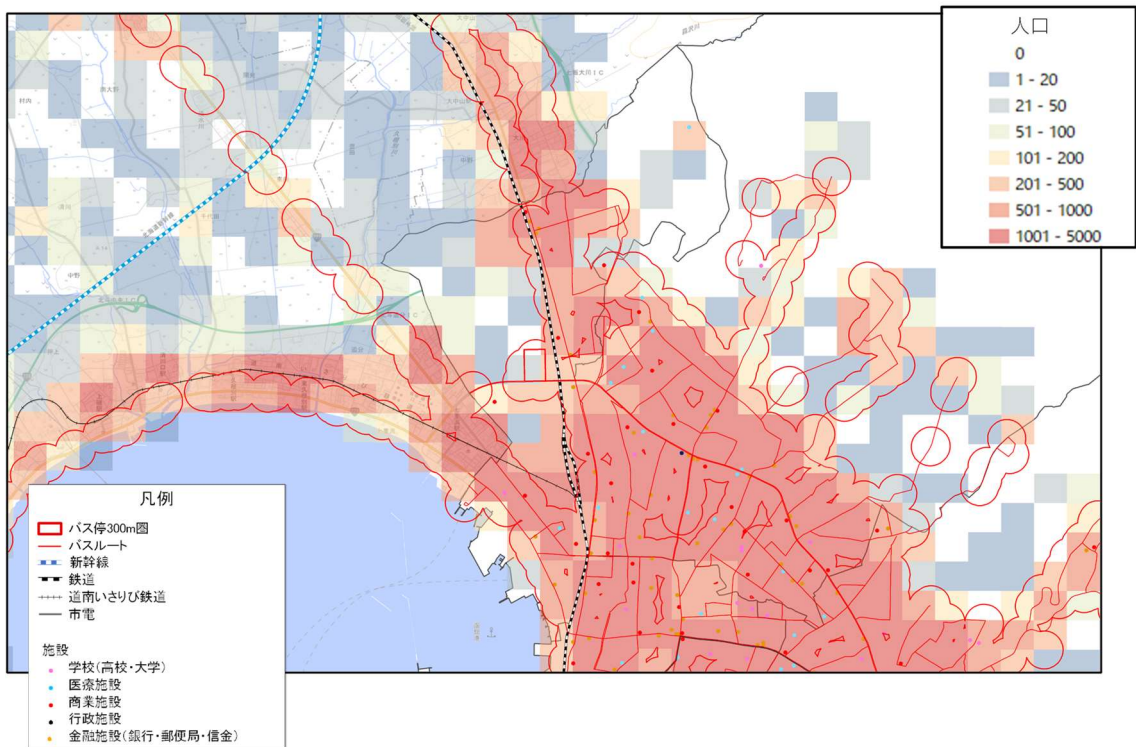
問題点②：公共交通への満足度が低い

・公共交通（路線バス・市電）に対して，満足に思っている人より不満に思っている人の割合が高く，運行本数のほか，路線のわかりやすさなどへの改善要望が多くなっています。

(5) 北部地区

1) 当地区の概況

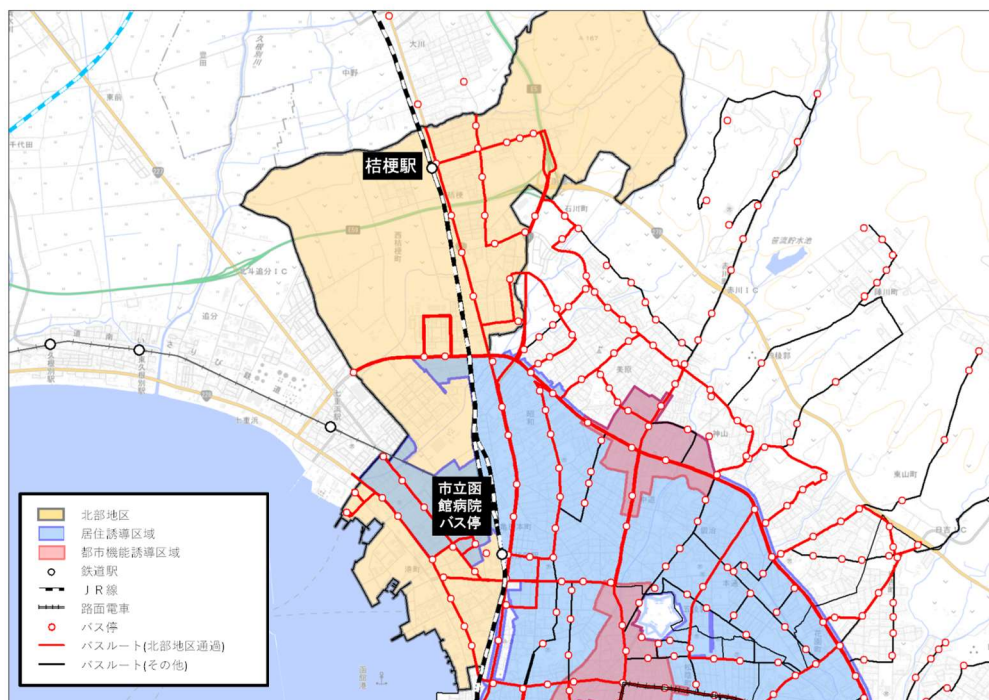
- ▶ 当地区は市街化区域の北部を含み、地区内北部に農地や既存集落が広がる地区で、市街化区域の主要幹線道路沿道で商業施設が比較的多く、臨港地区およびテクノパーク、西桔梗地区では工業系施設が多い他は概ね住宅地となっています。函館圏流通センターやフェリーふ頭のほか、地域産業の発展を支援する産業支援センターや道立工業技術センター、北海道大学水産学部、市立函館病院が立地しています。
- ▶ 当地区の人口は市全体の約 12% を占め、高齢化率は約 28.4% と市の平均（約 35.5%）と比べるとかなり低くなっています。



資料：国土数値情報（500mメッシュ別将来（2040）推計人口，平成30（2018）年国政局推計）
函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-13 北部地区の概況（人口・施設立地）

2) 当地区の公共交通



資料：函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-14 北部地区の公共交通

a) 鉄道

- 函館本線の桔梗駅を擁し、46 本/日（平日）が運行しています（令和 4(2022)年 10 月時点）。

b) 市電

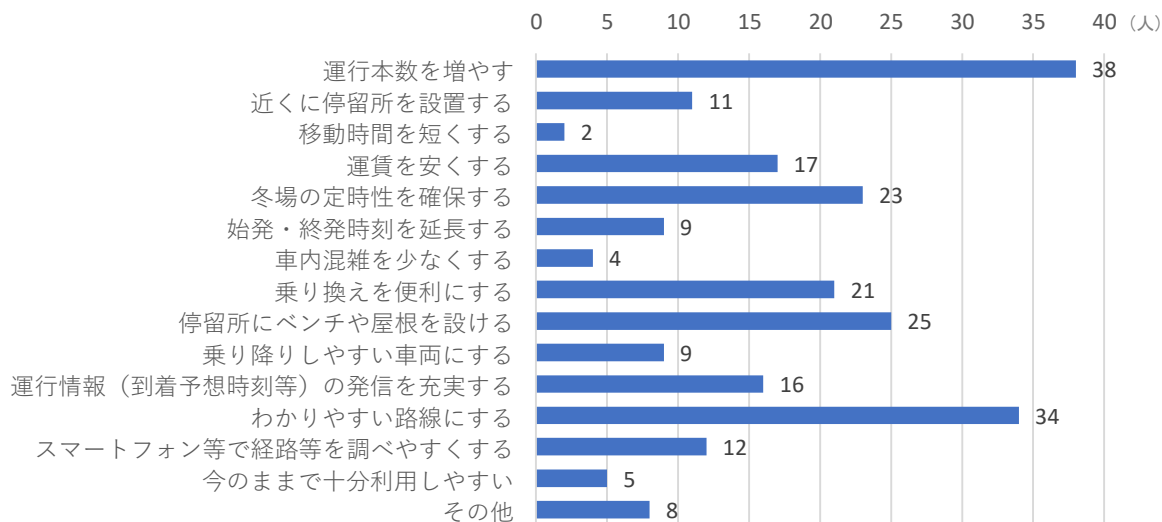
- 地区内に市電電停は無し。

c) 路線バス

- 40 系統（平日：264 本/日，休日：214 本/日）運行（令和 4(2022)年 10 月時点）。
- 道南エリアにおける機関病院である市立函館病院には 16 系統が乗り入れており，市内の各交通拠点だけでなく，七飯町方面や北斗市方面など，市外とも結ばれています。

d) 公共交通に対するニーズ

▶ 公共交通（路線バス・市電）への改善要望は、運行本数に次いで、路線のわかりやすさ、停留所の快適さなどが挙げられています。



資料：住民アンケート調査（令和4(2022)年9月）から北部地区在住の方の意見を抜粋

図 6-15 北部地区の公共交通に対するニーズ

3) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態，移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は，下記のとおりです。

問題点①：バス停が離れていることから、交通の利便性が低いエリアが存在する

- ・ 地区内におけるバス停 300m 圏のカバー率が低く，バス停まで離れていることで交通の利便性が低くなっているエリアが存在しています。

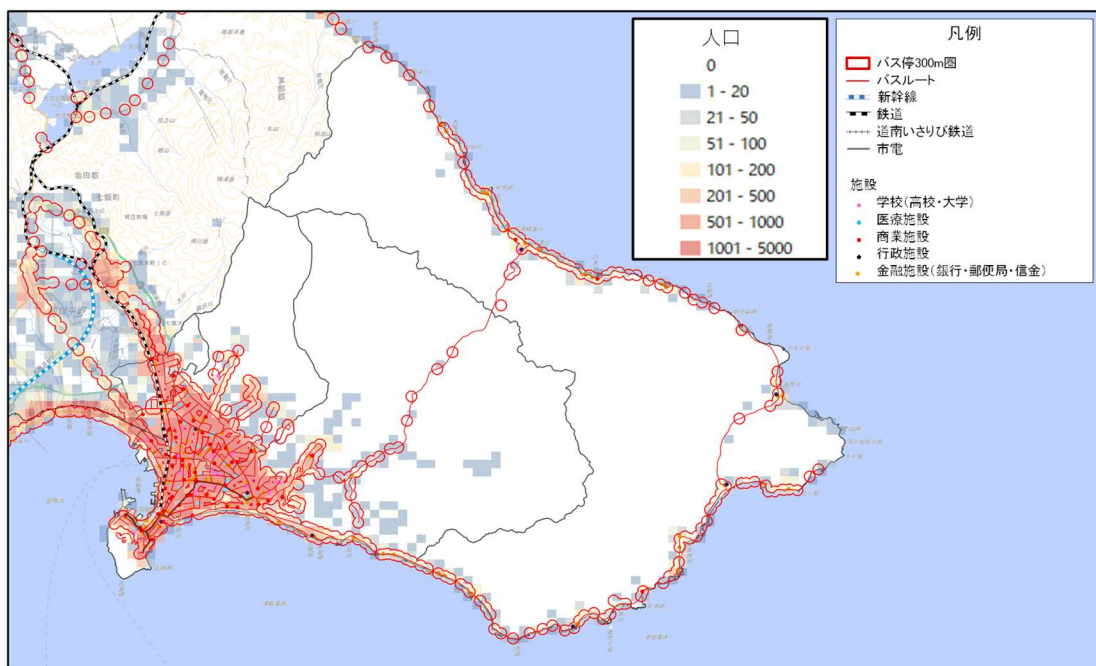
問題点②：公共交通への満足度が低い

- ・ 公共交通（路線バス・市電）に対して，満足に思っている人より不満に思っている人の割合が高く，運行本数のほか，路線のわかりやすさなどへの改善要望が多くなっています。

(6) 東部地区

1) 当地区の概況

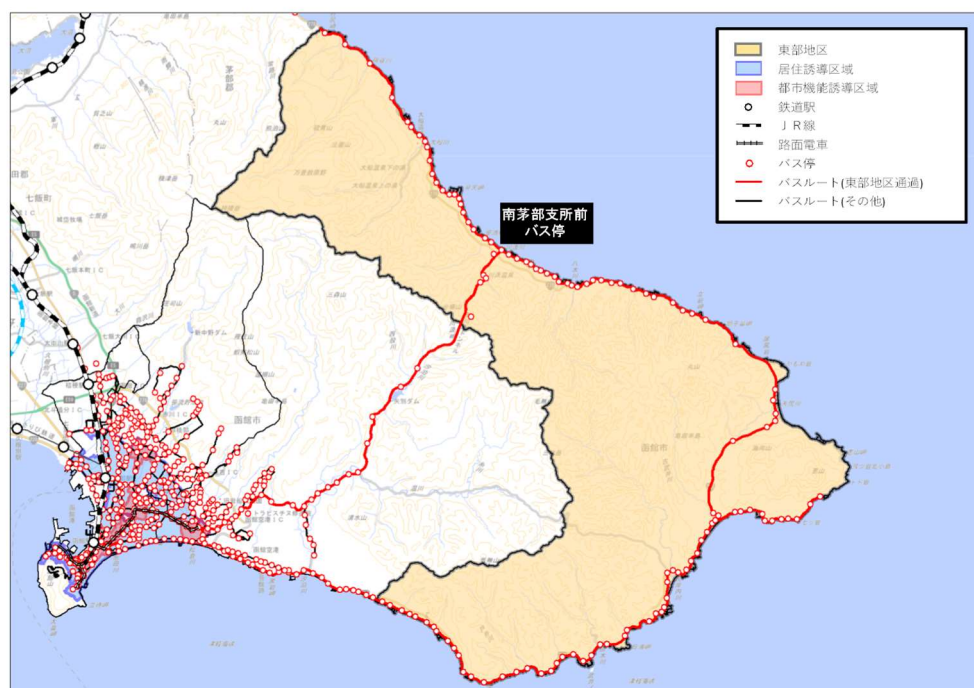
- 当地区は市の北東部に位置し、合併前の戸井町、恵山町、楳法華村、南茅部町の4区域からなる地区であり、主として森林と海岸沿いの漁業集落で形成されています。道立自然公園に指定されている恵山があるほか、令和3(2021)年に世界文化遺産に登録された「北海道・北東北の縄文遺跡群」の構成資産である大船遺跡と垣ノ島遺跡があります。
- 当地区の人口は市全体の約4%を占め、高齢化率が48.6%と最も高齢化が進んだ地区となっており、今後も更なる人口減少が予想されています（令和22(2040)年/令和2(2020)年比で約69%まで減少見込み）。



資料：国土数値情報（500mメッシュ別将来（2040）推計人口，平成30（2018）年国政局推計）
函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-16 東部地区の概況（人口・施設立地）

2) 当地区の公共交通



資料：函館バス GTFS データおよび函館バス HP

図 6-17 東部地区の公共交通

a) 鉄道

- 地区内に鉄道駅は無し。

b) 市電

- 地区内に市電電停は無し。

c) 路線バス

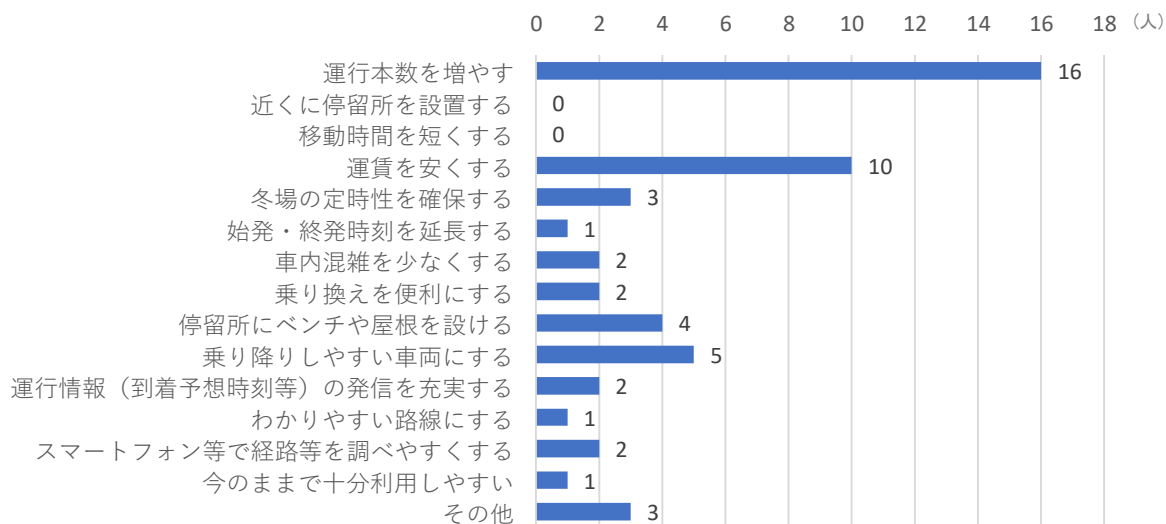
- 9系統（平日：46本/日，休日：41本/日）運行（令和4(2022)年10月時点）。
- 市内中心部からは、戸井地区側から乗り入れる路線と、南茅部地区側から乗り入れる路線があり、それぞれ日ノ浜団地前バス停と、南茅部支所前バス停が乗継ぎ拠点となっています。
- 南茅部地区側は鹿部町方面とも結ばれています。

d) 市営などの生活圏交通

- 地域福祉バスや病院送迎バスなど、地区内には交通空白地域を補う生活圏交通が運行しています。

e) 公共交通に対するニーズ

▶ 公共交通（路線バス・市電）への改善要望は、運行本数に次いで、運賃の高さや、乗降しやすい車両などが挙げられています。



資料：住民アンケート調査（R4.9）から東部地区在住の方の意見を抜粋

図 6-18 東部地区の公共交通に対するニーズ

3) 当地区の公共交通に関する問題点

当地区の概況や公共交通の運行・利用実態，移動特性を踏まえた当地区における公共交通に関する問題点は，下記のとおりです。

問題点①：他地区より高齢化率が高く，移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれる

・高齢化率が48.6%と，市の平均（35.5%）よりも高齢化が進んでおり，今後更なる高齢化が進んだ際に，移動手段を持たない高齢者の増加が見込まれます。

問題点②：路線バスの利用が低迷している

・当地区の路線バスはいずれも利用者が少なく，補助金を投入しながら運行している状態にあり，バス路線の維持が困難になってきています。

問題点③：バスの運行本数が少なく，バス停も離れていることから，交通の利便性が低い

・人口自体が少なく，利用者が少ないこともあり，路線バスの運行便数が少ない，バス停まで離れている等の理由により，交通の利便性が低くなっています。

(7) 市全域

1) 市民の全体的な傾向・意向

住民アンケートによれば、自分で車を運転しない約 35%の住民のうち、約 75%は自分以外の運転で送迎してもらう手段があるため、自家用車での移動手段をもたない方は全体の 10%未満です。一方で、現在、日常的に自分で車を運転している人に、運転が困難になった場合にどのように移動するかを調査したところ、運転が困難になった場合の移動手段は約 75%の人が「路線バスや市電などの公共交通」と答えています。また、自分で運転が困難になった場合の外出頻度について、80%以上の人が「外出頻度が減る」と答えています。

このことから、現状は、路線バス等の公共交通の利用が低迷していますが、今後も高齢化が進展することを考慮すると、自分で車を運転できなくなる方の割合が増加していくことで、公共交通の必要性・重要性が高まっていくと考えられます。

2) 市全域に関わる交通動向

令和 12（2030）年度に北海道新幹線札幌開業が予定されており、本市においては、札幌方面への交通機関軸を北海道新幹線が担うようになり、地域の幹線・広域交通網が大きく変化します。本計画の計画期間は令和 10（2028）年度までではありますが、北海道新幹線札幌開業を見据えて検討していくことが必要と考えられます。

3) その他地域全域に共通する公共交通に関する問題点

地域の高齢化が進んでいますが、公共交通ドライバーも例外なく高齢化しており、今後、各交通事業者において、ドライバー不足が深刻化し、事業の継続に大きな影響を与える可能性があります。加えて、北海道新幹線札幌開業に伴う地域交通の確保方策によっては、更なるバスドライバー不足が懸念されます。

6.2 解決すべき公共交通の課題

本市内の公共交通における全域に共通する問題点や地区ごとの問題点を踏まえて、本計画で対応すべき公共交通の課題をとりまとめました。

課題①：バス路線網が複雑に入り組んでいるなど、高齢者の通院・買物、通勤・通学、観光客にとって利用しにくい

課題②：路線バスなどの公共交通の利便性が低いエリアが存在

課題③：人口減少に加え、コロナ禍により、路線バスなどの利用者数が低迷

課題④：バス・タクシードライバーの高齢化などにより、公共交通の担い手が不足

図 6-19 公共交通に関する問題点を踏まえた本計画で対応すべき課題

課題①：バス路線網が複雑に入り組んでいるなど、高齢者の通院・買物、通勤・通学、観光客にとって利用しにくい

- ・本市の高齢化率は北海道平均よりも高い水準で推移しており、今後のさらなる高齢化の進行により移動手段をもたない高齢者の増加が見込まれることから、地域公共交通による高齢者の足の確保がより重要になってきます。
- ・市民を対象としたアンケート調査によると、公共交通に対する改善点として、「運行本数を増やす」に次いで、「わかりやすい路線にする」、「停留所にベンチや屋根を設ける」の順になっています。
- ・高校生を対象としたアンケート調査によると、冬期は約 1/4 が通学時に路線バスを利用するなど、重要な交通手段の一つとなっています。
- ・市中心部への通勤者を対象としたアンケート調査においても、公共交通の利便性が高まれば、約半数が公共交通への転換の可能性があると回答しており、移動ニーズのポテンシャルを持っていると言えます。
- ・観光客も市電等の公共交通を利用しており、比較的満足度は高いですが、本市の更なる観光振興に向けては、インバウンドを含めた観光客にとっても乗継利便性が高く、利用しやすい地域公共交通としていく必要があります。

課題②：路線バスなどの公共交通の利便性が低いエリアが存在

- ・東部地区などの郊外部においては、利用者が少ないこともあり、路線バスの運行便数が少なくなっているほか、バス停までの距離が離れている等の理由により、負のスパイラルに陥っており、これまでの定時定路線型の路線バスの維持は難しい状況になっています。
- ・北部地区においては、地区内におけるバス停 300m 圏のカバー率が低く、バス停まで離れていることで交通の利便性が低くなっているエリアが存在しています。
- ・西部地区の函館山麓地区においては、急な斜面に宅地が立地しており、狭隘な細街路も多く、バス停・電停までの距離が遠いなど交通上の課題を抱えています。
- ・このようなエリアにおいても、市内中心部など、生活において必要な市内の拠点にアクセスできるように、一定程度の利便性を備えた地域公共交通を確保することが必要です。

課題③：人口減少に加え、コロナ禍により、路線バスなどの利用者数が低迷

- ・路線バスや市電の利用者数は、過去 10 年程度は概ね横ばいで推移してきましたが、令和 2(2020)年度には、コロナ禍により激減しています（路線バス：約 2 割減，市電：約 4 割減）。
- ・鉄道やタクシーについては、コロナ禍前から既に利用者が減少傾向にあります。
- ・これまでのバス路線網は、系統番号の見直しなどで分かりやすさの確保に努めてきた一方で、利用者の利便性確保のため、目的地まで乗継ぎ無しで行けるよう多くの路線が運行しており、同じ目的地に行くにも多数の路線が存在するなど、来訪者などにとって、複雑でわかりにくいという面もあります。
- ・また、本市特有の扇状の地形から、函館駅前バス停に向かうためにバス路線が集中している上に、その多くが市電と競合していることから、非効率な運行を強いられているという問題もあります。
- ・そういった中で、公共交通を持続的に確保していくためには、利便性向上等を図りながら、各交通モードの特性を組み合わせた利用促進が重要になります。

課題④：バス・タクシードライバーの高齢化などにより、公共交通の担い手が不足

- ・地域のバス・タクシードライバーが高齢化し、ドライバー不足が路線バスの運行に支障をきたすようになってきています。
- ・加えて、現在協議が進められている北海道新幹線札幌開業に伴う、地域交通の確保方策によっては、更なるドライバー不足が懸念されます。

7. 計画の基本的な方針・目標

7.1 計画の基本的な方針

「6. 解決すべき公共交通の課題」や上位・関連計画等を踏まえて、本計画の基本理念および基本的な方針を下記のとおり定めます。

【基本理念】

まちづくりと一体となった将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築

【基本的な方針】

- I 市民生活を支える効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- II 来訪者にとってもわかりやすい公共交通の形成
- III 公共交通の持続性の確保

基本方針Ⅰ：市民生活を支える効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 【課題①②③】

路線バスや市電などの公共交通は、今後、更なる増加が想定される移動手段をもたない高齢者の通院・買物などの生活の場面や、通勤・通学など、市民生活の多くの場面で必要とされています。

しかし、路線網のわかりにくさに加え、公共交通の利便性が低いエリアも市内に存在していることから、市民生活における地区内や地区間の移動を適切に確保していくため、次ページに示す「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」をイメージしながら、効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークの形成を進めます。

基本方針Ⅱ：来訪者にとってもわかりやすい公共交通の形成 【課題①③】

本市には、国内外から多くの観光客が訪れ、市電をはじめとする公共交通は市内観光の足として利用されています。

複数の交通モードが充実している本市にあっては、航空機や鉄道などの広域交通と市内交通が一体となり、市民だけでなく、来訪者にもわかりやすい切れ目のない公共交通の形成を目指します。

基本方針Ⅲ：公共交通の持続性の確保 【課題③④】

人口減少に加え、わかりにくい路線網、さらには新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者が低迷しています。加えて、公共交通の担い手不足も懸念されていますが、このような中であっても、市民生活や観光振興を支える公共交通は、将来にわたる持続性を確保していかなければなりません。

上記方針に基づく取り組みは、持続可能な開発目標（SDGs）のうち「11 住み続けられるまちづくり」と関連するものであり、本計画の推進がSDGsの推進に資するものと考えます。



SDGs：持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）の略で、2015年9月に国連サミットで採択された、持続可能でよりよい世界を実現するための17のゴールと169のターゲットで構成された2030年までの先進国を含む国際社会共通の目標。

【函館市の「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」イメージ】

- ・市内の公共交通ネットワークは、交通機関軸である鉄道の主要駅と市電の主要電停，市内の主要拠点（五稜郭，美原，南茅部支所，恵山（日ノ浜団地））を「主要交通結節点」に位置付けて，それらの拠点間を結ぶ公共交通を主に路線バスが担う「幹線交通」が接続します。
- ・幹線交通上の主要なバス停を「主要交通結節点」を補完する「補完交通結節点」として位置付けます。「主要交通結節点」や「補完交通結節点」と市内の居住区域を「フィーダー交通」が接続し，路線バスやコミュニティバス等の地区特性に応じた交通モードがその役割を担います。
- ・市街部における結節点を結ぶ幹線から目的地までの交通を「結節点内交通」とし，路線バスやデマンドバス等の地区特性に応じた交通モードがその役割を担います。

表 7-1 目指すべき将来の公共交通ネットワークの構成と役割

種別	役割	対象となる交通モード・拠点
交通機関軸	幹線交通とともに，主要交通結節点間を結ぶほか，鉄道は市外との広域交通も担う。	鉄道，市電
幹線交通	主要交通結節点や補完交通結節点間を結ぶ。	路線バス
フィーダー交通	各居住区域や地区交通結節点と主要交通結節点・補完交通結節点を結ぶ。	路線バスやコミュニティバス等の地区特性に応じた交通モード
結節点内交通	市街部における結節点を結ぶ幹線から目的地までの交通を担う。	路線バスやデマンドバスなどの地区特性に応じた交通モード
主要交通結節点	鉄道の主要駅と市電の主要電停，市内の主要拠点を位置付ける。	函館駅，五稜郭駅，十字街，湯の川（湯倉神社前），五稜郭，美原（亀田支所前），南茅部支所，恵山（日ノ浜団地）
補完交通結節点	主要交通結節点を補完する幹線交通上の主要なバス停を位置付ける。	深堀町，花園町，神山通，昭和

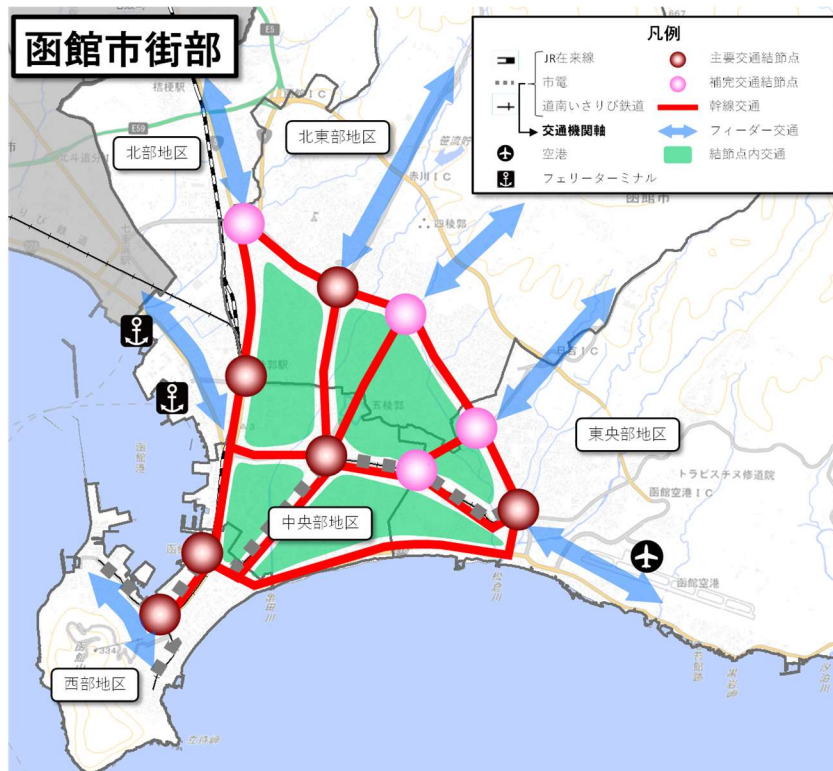


図 7-1 函館市の「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」(函館市街部) イメージ

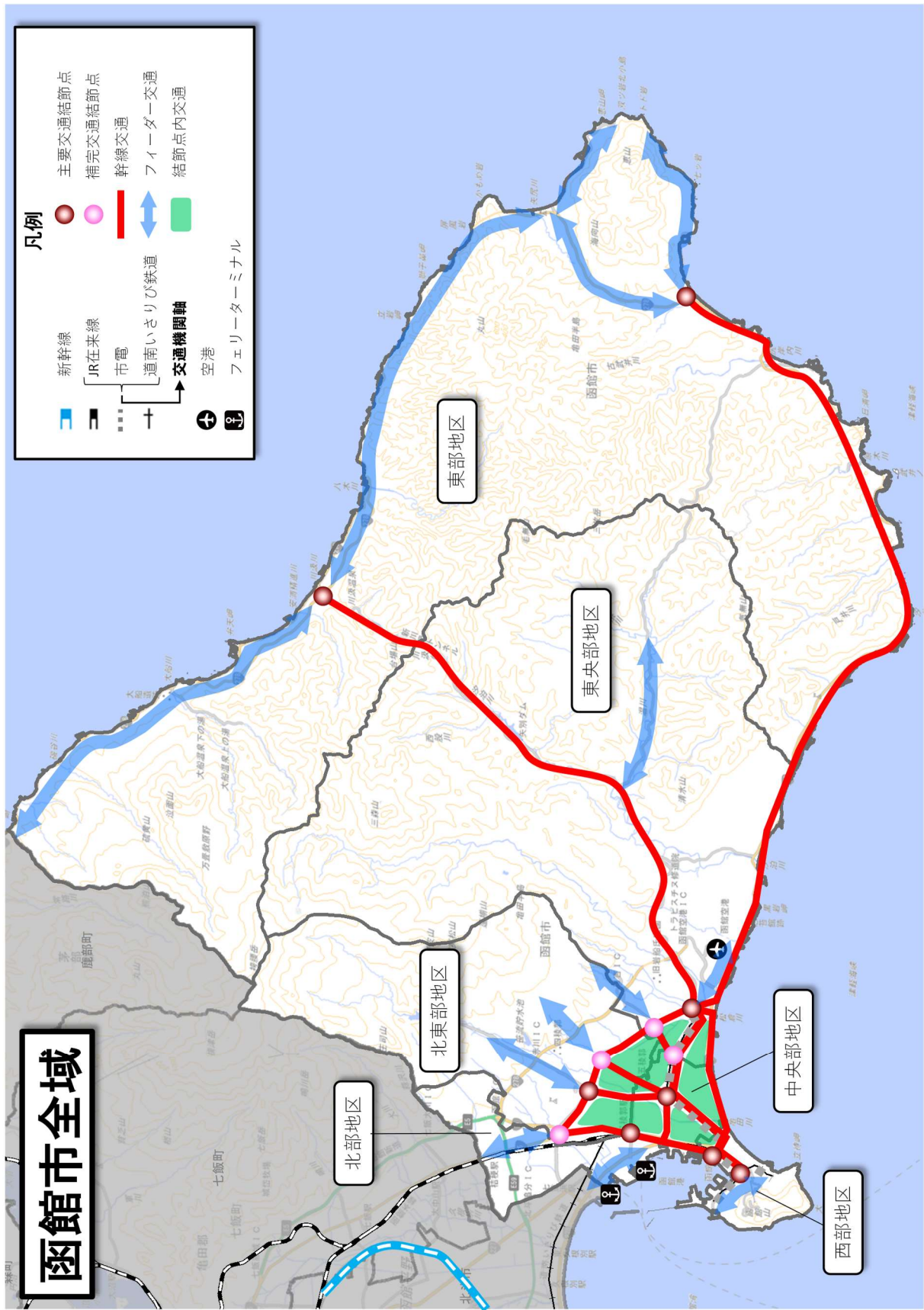


図 7-2 函館市の「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」(函館市全域)イメージ

7.2 基本方針の実現に向けた計画目標

本計画の基本方針を実現していくため、次のとおり計画目標を定めます。

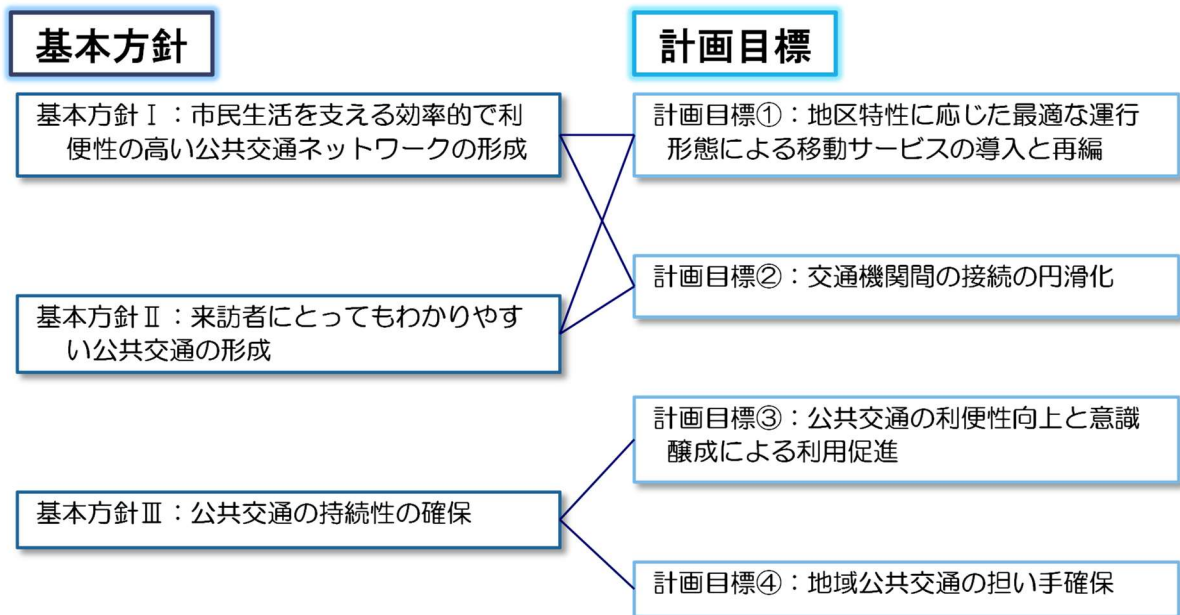


図 7-3 基本方針実現に向けた計画目標

計画目標①：地区特性に応じた最適な運行形態による移動サービスの導入と再編

函館市の「目指すべき将来の公共交通ネットワーク」のイメージを念頭に、「幹線交通」と「フィーダー交通」の役割を意識した分かりやすい路線バスネットワークへの再編や既存バス路線のコミュニティ交通への転換（車両の小型化，デマンド化など），公共交通空白エリアへの新たな移動サービスの導入など，地区特性に応じた最適な運行形態による，効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けた検討・取組みを行っていきます。

計画目標②：交通機関間の接続の円滑化

「主要交通結節点」，「補完交通結節点」において，「交通機関軸（鉄道・市電）」，「幹線交通」，「フィーダー交通」，「結節点内交通」といった各交通をシームレスに利用できる環境を構築するため，交通モード間の相互連携による接続性向上や交通拠点の機能強化による乗換環境の向上等，乗継利便性や円滑性の向上に向けた検討・取組みを行っていきます。

計画目標③：公共交通の利便性向上と意識醸成による利用促進

路線バスなどの公共交通の利用が低迷する中で運行の持続性を確保し，公共交通を維持していくため，市民への広報活動などによる，公共交通利用の意識付けや，公共交通の利便性向上，利用しやすい環境づくりを行い，公共交通の利用促進を図ります。

計画目標④：地域公共交通の担い手確保

公共交通ドライバーが不足する中で，市内の公共交通ネットワークを維持・確保していくため，公共交通ドライバーの新規採用に向けた取組みや既存のバス路線のコミュニティ交通等への転換（車両の小型化によるドライバーの選択肢の拡大）など，公共交通に係る担い手の確保に向けた取組みを行っていきます。

8. 目標達成のための施策・事業

8.1 目標達成のための施策・事業の位置付け

本計画の基本方針の実現に向けた計画目標を達成するための施策・事業は、以下のとおりです。

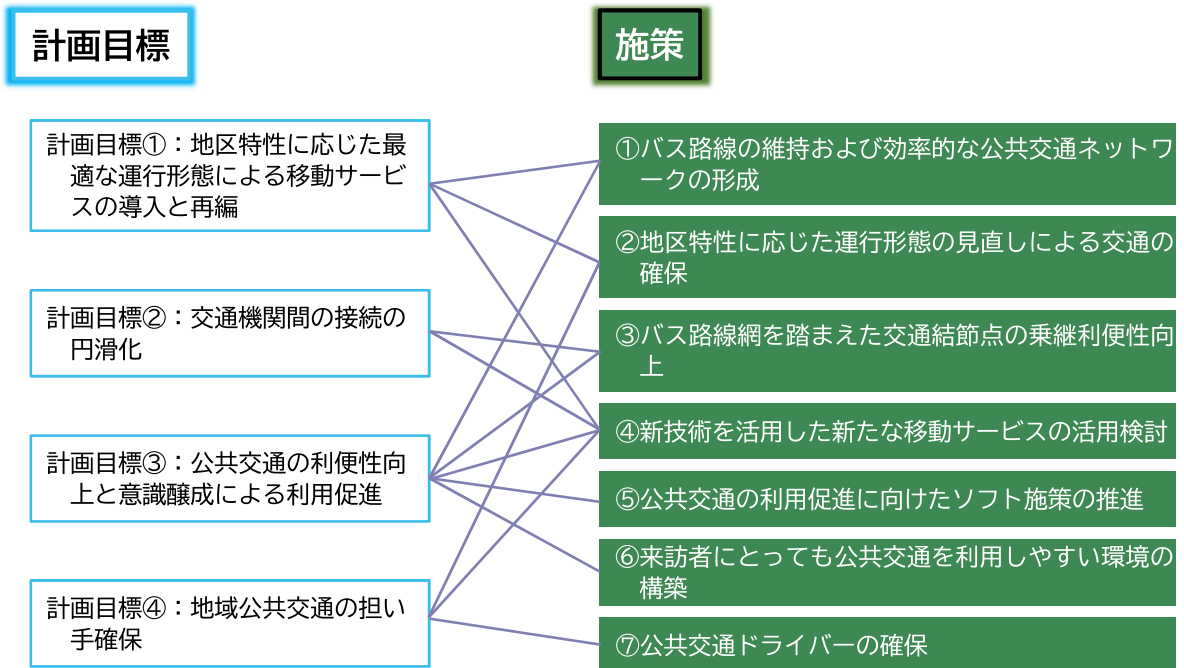


図 8-8-1 基本方針・計画目標達成のための施策・事業

8.2 各施策・事業の実施方針

① バス路線の維持および効率的な公共交通ネットワークの形成

計画目標①③に対応

概要

市内の路線バスは、各系統が複雑に入り組んでおり、運行の効率性や路線のわかりやすさに課題を抱えています。また、市民アンケートにおいても、運行本数を増やして欲しい、わかりやすい路線にして欲しいという意見が多いことから、利便性の低さが利用者数の低迷に繋がり、路線バス事業の持続性が危ぶまれる可能性があります。

そこで、路線バスを将来にわたって持続可能なものとするため、引き続き補助金を活用して市民生活に必要なバス路線を維持するとともに、バス路線の運行効率化と効率的で誰にとってもわかりやすい、目指すべき将来の公共交通ネットワーク形成に向けた検討を行います。

●補助金の活用によるバス路線の維持

- ・既存バス路線において、必要に応じて下記に示す国の補助制度等を活用することで、市民生活に必要な生活交通ネットワークの確保・維持を図ります。
- ・地域間幹線系統：複数市町村にまたがる幹線系統で、函館市内中心部から郊外部や近隣市町を繋ぐ比較的長大な路線が多く、特に郊外部に居住する住民にとって、日常生活（通院・通学等）を支える重要な路線であることから、国庫補助金等を活用しつつ、利用促進に努め、路線を維持します（※対象系統は別表1）。
- ・地域内フィーダー系統：既存路線バスへのアクセスが困難であった市道高松新湊線の沿線において、幹線交通の拠点である湯倉神社前バス停までを接続する望洋団地線を平成30（2018）年度より運行しており、高齢者の買物需要等を満たす重要な路線として、引き続き生活交通としての需要が高いことから、今後も地域内フィーダー系統として路線を維持します。

具体的な内容



起 点：新湊高台・函館共働宿泊所

経 由 地：湯倉神社前

終 点：新湊高台・函館共働宿泊所

運行本数：3便/日（火・木・日曜運行）

事業区分：4条乗合

運 行 者：函館バス（株）

運行態様：路線定期運行

図 8-2 望洋団地線運行路線図

- ・広域生活交通路線：広域的に運行する生活路線で、地域間幹線系統と同様に地域住民等の日常生活を支える重要な路線であり、北海道と協調した補助を実施しつつ、利用促進に努め、路線を維持します。（※対象系統は別表2）
- ・函館市内完結路線（函館市単独補助路線）：本市内のみを運行区域とする路線で、市内をくまなく網羅するように運行しており、本市内における日常生活の足としての重要な役割を持つ路線であることから、これを維持するため、運行効率化を図りつつ、赤字路線については補助金の活用により路線を維持します（※対象系統は別表3）。

●系統の集約化などによる運行効率化

- ・系統が重複し、非効率な運行となっているバス路線については、利便性や採算性等を考慮しながら集約するなど、運行の効率化を図り、市民、来訪者にとって「わかりやすさ」、「利用しやすさ」の向上を目指します。
- ・効率的かつ、わかりやすい公共交通ネットワークを構築することを目的に、令和4年度から美原エリアゾーンバスシステムを導入し、運用を行っているところです。
- ・導入したゾーンバスシステムについては、効果検証を行った上で、必要に応じて見直しを行うこととします。

【再編イメージ】

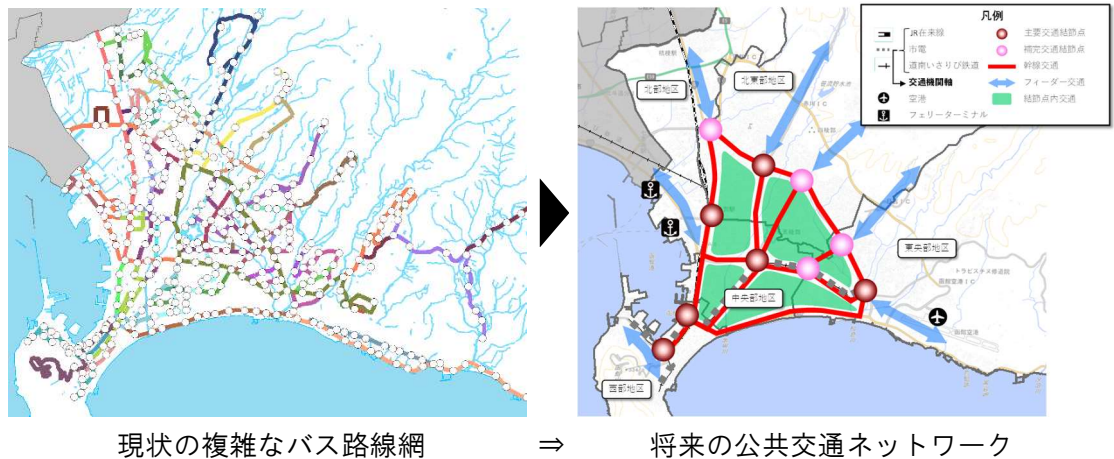


図 8-3 市内公共交通網イメージの比較

実施主体

交通事業者，行政

② 地区特性に応じた運行形態の見直しによる交通の確保	計画目標①④に対応
<p>概要</p>	<p>本市郊外部のバス路線は、運行便数が少ないことや、バス停まで遠いことなどから、路線バスの利用者数が減少し、それに伴い便数が減少することで、さらに利便性が低下していく負のスパイラルに陥っています。そのため、慢性的な赤字路線となっており、国や道、市から多額の補助金が投入されている状況にあるほか、市街化区域においても、バス停まで遠いことや、急な斜面に宅地が立地しているなど、交通上の課題を抱えている地区があります。</p> <p>人口分布・住民の年齢層・地形などの要因により交通上の課題は地区により異なるため、今後の持続可能な交通の確保を目指し、新たな交通の導入を含め、路線バスだけに頼らない地区特性に応じた運行形態の検討を進めます。</p>
<p>具体的な内容</p>	<p>●路線バス利用者が少ないエリアの運行形態の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東部地区は人口が少なく、路線バス利用者数も少ないという実情から、将来的なバス路線廃止を見据え、新たな交通の導入を検討する必要があります。 ・運行車両の小型化、予約運行方式や自家用有償旅客運送の導入など、地域の実情に合った効率的な運行形態により、地域の足の確保を目指します。 ・また、市が運行する地域福祉バスや学校等送迎バス、病院バス等の活用を検討する必要があるほか、ドライバー不足に配慮する必要があります。 <p><参考>自家用有償旅客運送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送とは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスです。活用すべき地域の多様な輸送資源のひとつとして国が示しており、「2種運転免許保有者」のほか、「自家用有償旅客運送の種類に応じた大臣認定講習を受講した1種運転免許保有者」が運転者となることが可能で、ドライバー不足への対応策のひとつとして期待されています。 <p>●公共交通の利便性が低いエリアの解消に向けた新たな交通の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部地区には、バス停300m圏（概ね徒歩5分以内）人口カバー率が低く（約57%）、アンケート調査結果でも北部地区住民の公共交通に対する満足度が低いなど、バスの利便性が高いとは言えないエリアがあります。 ・また、西部地区は函館山麓の急な斜面に宅地が立地しており、狭隘な細街路も多く、バス停・電停までの距離が遠いなど交通上の課題を抱えています。 ・そこで、これらの地区における交通利便性を向上させるため、これまでの定時定路線型のバス路線だけでなく、AIデマンド交通（詳細は施策④参照）などを含む新たな技術を用いた交通の導入などを検討します。
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、行政</p>

概要

効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成にあたっては、交通結節点での乗継利便性の重要性はより高いものとなることから、多様な利用者の誰もがシームレスかつ安全・快適に公共交通で移動できる環境を確保するため、情報発信の充実やダイヤの見直しなどにより、乗継利便性の向上を図ります。

具体的な内容

●情報発信の充実

- ・地域に不慣れな来訪者や高齢者、障がい者等に対して移動を支援するため、ユニバーサルデザインを考慮した情報提供方法を検討します。
- ・ICT 技術などの活用によるシームレスな乗継情報の提供を検討します（詳細は施策⑥参照）。

<参考>スマートバス停

- ・スマートバス停とは、バス停に設置された画面にバスの運行時刻表、運行に関する告知文や広告などをリアルタイムに表示できるバス停のことで、運行時刻表や系統図を拡大・縮小表示できることに加えて、次に到着する予定のバスに関する情報や、急な運休情報などを随時表示できることから、利便性が向上するほか、時刻表作成の自動化や貼り替え作業が不要となるなど、公共交通事業のDX（デジタル・トランスフォーメーション）推進に大きな効果が期待されています。



資料：株式会社 YE DIGITAL

図 8-4 スマートバス停イメージ

●ダイヤ見直しによる接続性向上

- ・乗継利便性を考慮したダイヤの見直しにより、交通結節点における接続性の向上を図ります。

●バス停の待合環境向上

- ・待合環境の快適性向上、乗継ぎ時の抵抗感軽減などを目的に、交通結節点となるバス停付近の施設・店舗等の協力による待合環境の向上を検討します。

実施主体

交通事業者，行政

概要

近年、AI を活用したデマンド交通やグリーンスローモビリティ等、新たな移動サービスに関わる新技術の開発が進んでおり、地域の移動手段の確保や、地域活性化等を図るための方策となることが期待されています。

そこで、円滑で利便性の高い移動環境の確保を図るため、これらの新たな移動サービスの活用に向けた検討を行います。

具体的な内容

●AI デマンド交通の活用検討

- ・ AI デマンド交通とは、AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムです。
- ・ 運行本数の少なさや、バス停までの距離などの課題を抱えている交通弱者に対して、移動手段を確保するための解決策の一つとして期待されており、本市内でも産学連携による AI デマンド交通の実証実験が実施されておりますので、今後、メリット・デメリットを踏まえ、活用の可能性を検討していきます。

<参考>未来大 AI マースの実証実験

- ・ 公立はこだて未来大学の学生、教員や、赤川・美原エリアにおける住民を対象とし、通勤・通学や買物等における利便性向上等による、定時定路線バス運行からデマンド交通へのシフトの可能性調査を目的とした実証実験が行われました（令和4(2022)年12月～令和5(2023)年2月実施）。
- ・ スマートスピーカーやスマートフォン、タブレット等の ICT 技術を活用した配車予約方法を提供するなど、先進技術を活用することで、これまでのオペレーターを配備しての電話予約に頼らない、低コストで持続可能なデマンド交通運行の実現性について検討が行われています。



図 8-5 未来大 AI マース（株式会社未来 SHARE）

●グリーンスローモビリティ（グリスロ）の活用検討

- ・ グリスロとは、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のことをいいます。
- ・ 特長としては、環境への負荷が小さく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待されています。
- ・ 函館市内でもグリスロの実証運行が実施され、その結果一定の有用性は確認されたことから、今後はメリット・デメリットを踏まえ、事業採算性等も考慮しながら、市内における 3 次交通としての活用の可能性を検討していきます。

<参考>西部地区および南茅部地区における実証運行

- ・急な坂道かつ、狭隘な道路に住宅が張り付いている西部地区と、世界遺産に指定された縄文遺跡群が急な坂に存在する南茅部地区（東部地区）の2地区において、両地区に共通する地形的な問題である「坂道の移動バリア解消」をテーマに掲げ、低速電動カートを用いた実証運行を行い、導入可能性を検証しました（西部地区：令和4(2022)年8月～9月、南茅部地区：令和4(2022)年9月実施）。



図 8-6 グリスロの実証運行の様子（左：西部地区，右：南茅部地区）

●環境に配慮した公共交通の実現に向けた新たなバス車両の導入検討

- ・GX（グリーントランスフォーメーション）と呼ばれる、クリーンエネルギー中心の社会システムへの移行を意識し、化石燃料を用いた現行車両と比較して環境負荷の低い、EV（電気自動車）バス等の導入を検討します。
- ・EVバスは、航続可能距離や長い充電時間により運行内容が制約されるという課題があることから、導入にあたっては車両の特性を踏まえた運行内容など、事前の検討が重要となります。

実施主体

交通事業者，行政

⑤ 公共交通の利用促進に向けたソフト施策の推進

計画目標③に対応

概要

市内の移動の約 7 割が自動車によるものであり、他の地方都市と同様、自動車へ過度に依存した状態にあると言えます。

こうした状況から脱却するためには、公共交通の利用に対する理解醸成が重要となることから、公共交通を利用することのメリットや自らのライフスタイルに合った利用方法を知っていただくためのソフト施策を実施します。

●広報・イベント活動による公共交通の利用促進

・移動手段の公共交通への転換を促すイベントの開催や、バス乗り方教室の開催などにより、公共交通の利用促進を図ります。

■はこだてスマートムーブデーの継続実施

・それぞれのライフスタイル・ビジネススタイルに応じて、温室効果ガスの排出を削減する「エコな移動」を実践するきっかけづくりとして、毎月第1金曜日を「はこだてスマートムーブデー」とし、公共交通での移動等を推奨しています。



図 8-7 はこだてスマートムーブデーポスター

■地域を対象とした出前講座や公共交通の乗り方教室等の開催

・今後の交通のあり方や公共交通の便利な使い方などを説明する出前講座の開催や、公共交通の便利な乗り方教室など、公共交通への関心を高め、利用を促進する取り組みを実施します。

具体的な内容

<参考>函館バスの「バス冒険キング」

・函館バスでは、小中学生を対象に、夏休み・冬休み期間中に函館バス車内で「記名式の ICAS nimoca カードをはじめとするニモカカード」で支払った乗車料金のうち、半額が後日ポイントバックされる事業を実施している。



図 8-8 バス冒険キング (令和 4(2022)年)ポスター

●地域住民との意見交換会の実施

・新たな交通モードの導入を検討する際に、地域住民、交通事業者、行政の三者による意見交換会を実施し、公共交通の現状への理解醸成を図るとともに、住民からの公共交通に対する要望を共有し、より効果的な導入方法を検討するため、持続可能な移動手段の確保や充実に向けた検討の場を設けます。



図 8-9 東部地区におけるワークショップの様子 (令和 4(2022)年 10 月)

実施主体

交通事業者、行政、市民

概要

地域の観光資源や大規模イベントと連携した乗車券の販売や、交通分野におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）と呼ばれるMaaS（サービスとしての移動）の概念を取り入れ、ICT技術などの活用により、適切な移動方法の組み合わせを提案し、異なる交通機関相互の乗り継ぎおよび決済について連携するなどにより、市民はもちろん、市内の地理に不慣れな来訪者にとっても公共交通を利用しやすい環境の構築など、公共交通利用促進の取組みを検討します。

具体的な内容

●ICT技術などの活用によるシームレスな乗継情報の提供

・交通事業者が作成するGTFSデータ（標準的なバス情報フォーマット）等を活用することにより、市民にとっての利便性向上を図ることに加え、観光客など市内の地理に不慣れな来訪者でも、市電や路線バスなど各交通モード間のスムーズな乗換ができる環境の構築を目指します。

■交通モード間を繋ぐ乗継アプリの導入検討

・市電・バスをまたいだ経路案内や市内の交通事情等に特化したアプリなどの導入に向けた検討を行います。



図 8-10 乗り継ぎアプリイメージ

<参考>市電やバスなどが便利に利用できるウェブサービス「DohNa!!（ドーナ）」

・函館の市電やバス、近郊の鉄道やフェリー会社などが連携し、Googleマップで経路を検索したり、乗り放題チケットをスマートフォンで購入・使用できるなどのサービス



資料：DohNa!!ホームページ

図 8-11 「DohNa!!」イメージ

実施主体

交通事業者， 行政

概要

公共交通の維持・確保に必要なドライバーを確保していくため、ドライバーの新規採用に向けた広報や就職活動イベントなど、公共交通ドライバーの魅力や業務内容、社会的な重要性などの情報発信を行います。

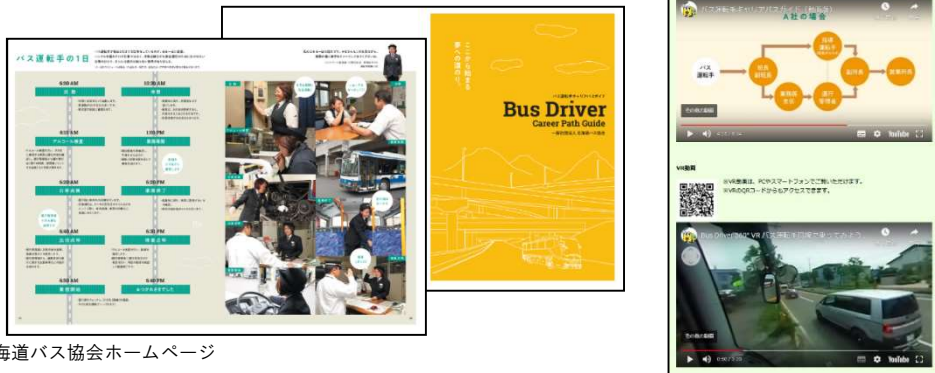
●公共交通ドライバーの魅力などの発信

・公共交通ドライバーという仕事に興味を持ってもらえるように、業務内容や公共交通ドライバーになるまでの道のり等を紹介する資料等を活用した情報発信や、雇用形態の情報提供を含めた就職活動イベントの開催など、公共交通ドライバーの人材確保に向けた取組みを、交通事業者や関係機関と連携して実施します。

<参考>「キャリアパスガイド」「VR 動画」

・北海道バス協会では、主に大学生や高校生を対象に、バスの運転業務に興味を持ってもらうため、バス運転手への道のりや業務内容を紹介した「キャリアパスガイド」やバス運転手目線を体験できる「VR 動画」等を作成しています。

具体的な内容



資料：北海道バス協会ホームページ

図 8-12 北海道バス協会作成資料

<参考>「バス運転体験&合同就職相談会」

・バスドライバーの確保対策として、平成 29(2017)年度以降、北海道バス協会と交通事業者、北海道等が連携し、北海道内の各地で「バス運転体験&合同就職相談会」を実施しています。



図 8-13 バス運転手合同採用説明会チラシ（平成 30(2018)年 札幌地区）

実施主体

交通事業者，行政

9. 計画の達成状況の評価

9.1 目標達成状況のモニタリング方法

本計画の目標の達成状況に関するモニタリング方法として、評価指標と目標値、評価指標の測定方法を以下に示します。指標値の測定は、毎年度実施し、計画期間中における目標の達成状況を継続的にモニタリングします。

表 9-1 目標達成度の評価指標のモニタリング方法

No	評価指標	現状値	目標値	指標の考え方 (下段は算出方法・目標値の考え方)	対応する 目標
指標①	公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差	公共交通利用者数の減少率 >人口減少率	公共交通利用者数の減少率 ≤人口減少率 (令和10(2028)年)	人口減少の中でも路線バスおよび路面電車利用者数の減少を抑制し、持続可能な公共交通が実現しているかを評価します。 基準年度(令和4(2022)年度)から算出年度の減少率を比較 (網形成計画からの継続性を考慮し、同様の目標値を設定)	目標 ①②③
指標②	乗合バス事業 経常収支率	67.6% (令和元(2019)年度)	75% (令和10(2028)年度)	経営面から持続可能な公共交通を構築できているかを評価します。 函館バス(株)の乗合バス事業の経常収支率 (コロナ前の数値を基準に目標値を設定)	目標 ①②③
指標③	主要交通結節点 利用者数	5,224人/日 (令和3(2021)年度)	5,750人/日 (令和10(2028)年度)	主要交通拠点の利用状況进行评估することで、公共交通がまちの賑わいに寄与しているかを評価します。 函館駅前、五稜郭、亀田支所前、湯倉神社前バス停の総利用者数(バスICカード利用者) (現状値の約1割増により目標値を設定)	目標 ②③
指標④	公共交通利用者の 満足度	22% (令和4(2022)年度)	30% (令和10(2028)年度)	本計画にて定めた利便性に関する各種施策等により、公共交通に対する市民の満足度の向上が図られているかを評価します。 市民を対象としたアンケート調査における、市内公共交通(路線バス・市電)に対する満足度 (現状値の約3割増により目標値を設定)	目標 ③
指標⑤	公共交通ドライバーの 確保に向けたイベント の参加人数	—	30人/回 (令和6(2024)~10(2028)年度)	本計画にて定めた担い手確保に関する各種施策等により、公共交通ドライバーに対する関心度を評価します。 公共交通ドライバー募集に関するイベントを対象 (道内他地域の説明会の参加人数より、都市規模を考慮した目標値を設定)	目標 ④

9.2 評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル）

本計画（Plan）の推進にあたり、計画期間である5年間において、毎年度、施策・事業の実施状況（Do）を確認した上で、目標の達成状況（数値指標）を評価（Check）し、必要に応じて、施策・事業の見直し（Action）を検討します。

施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を改定するとともに、施策・事業に反映し（Plan）、着実に施策・事業を実施（Do）していきます。

本計画は、上記のPDCAサイクルを回しながら進捗を管理して運用します。なお、PDCAサイクルによる運用にあたっては、毎年度、函館市地域公共交通協議会を開催し、構成機関の認識の共通化を図りながら進めます。

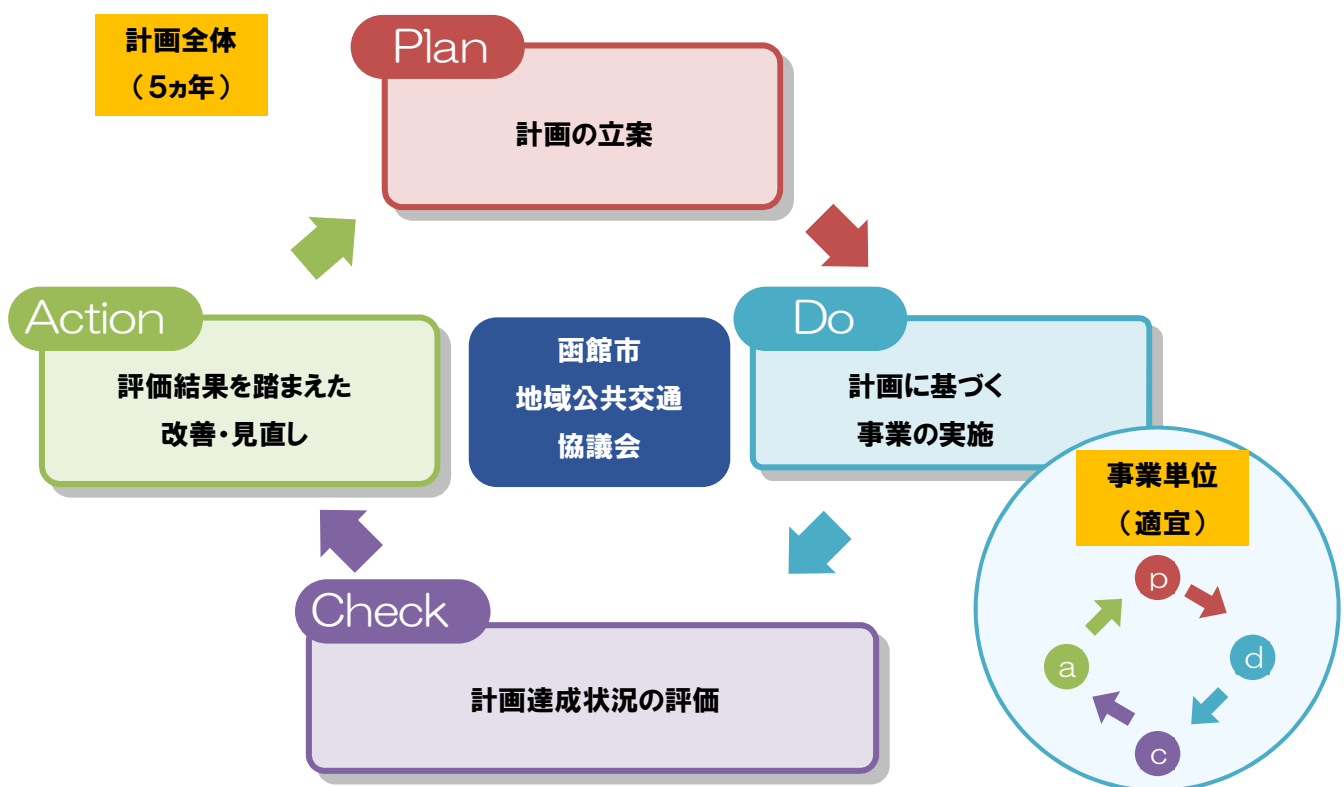


図 9-1 PDCA サイクルの構築イメージ

(1) 函館市地域公共交通協議会 規約

函館市地域公共交通協議会規約

(目的)

第1条 函館市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の策定および実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、函館市内における生活交通の確保方策等についての検討および地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項について協議し、函館市における持続可能な公共交通網の形成に資する取組を推進するため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を函館市東雲町4番13号函館市役所内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事業を行う。

- (1) 函館市内におけるバス生活路線の確保方策およびサービスの充実に関する協議
- (2) 路面電車の活性化および走行環境等の改善に関する協議
- (3) 前2号に掲げるもののほか、陸上交通の確保およびバリアフリー化に関する協議
- (4) 地域公共交通計画の策定および変更、調査等に関する事業の実施ならびに協議
- (5) 地域公共交通計画に掲げられた事業の実施および連絡調整
- (6) 道路運送法の規定に基づく地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様および運賃・料金等に関する協議
- (7) 前6号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めること

(組織)

第4条 協議会の委員は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 学識経験を有する者

- (2) 一般旅客自動車運送事業者およびその組織する団体
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- (4) 旅客鉄道事業者
- (5) 住民または利用者の代表
- (6) 北海道運輸局長の指名する職員
- (7) 渡島総合振興局長の指名する職員
- (8) 函館市長の指名する職員
- (9) 函館市企業局長の指名する職員
- (10) 道路管理者
- (11) 港湾管理者
- (12) 交通管理者
- (13) その他協議会が特に必要と認める者
(委員の任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし、委員に欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(役員)

第6条 協議会に次に掲げる役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長は、委員の互選により定め、副会長は、会長が指名する。

3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、または会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 監事は、委員の互選により定める。

6 監事は、協議会の会計を監査する。

7 会長、副会長および監事は、相互に兼ねることはできない。

(総会)

第7条 協議会の意思決定機関は総会とし、総会は会長が招集する。

2 総会の議長は、会長がこれを務める。

3 総会は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。

4 総会の議事は、出席委員（代理人を含む。）の過半数で決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。

5 会長は、必要に応じて関係者の出席を求め、意見等を聴取することができる。

6 会長は、次のいずれかに該当するときは、委員の書面表決により総会議決とすることができる。なお、議決にあたっては第4項の規定を準用する。この場合において、同項中「総会」とあるのは「書面総会」と、「出席委員」とあるのは「賛否または意見を提出した委員」と読み替えるものとする。

(1) 協議会において事前に委員から書面による議決の了承を得ているとき。

(2) 緊急の議決を要し、かつ、会議の招集が困難なとき。

(3) その他会長が軽易な事案と認めるとき。

7 会長は、前項による議決を行った場合は、その結果を書面により速やかに委員に報告するものとする。

(分科会)

第8条 協議会は、専門的な調査研究、協議または調整のため必要があると認めるときは、分科会を置くことができる。

2 協議会は、分科会が処理する協議事項について、分科会があらかじめ協議会から委任を受けた場合に限り、分科会の議決をもって協議会の議決とすることができる。

3 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(ワーキンググループ)

第9条 協議会の目的達成に必要な事項について協議するため、ワーキンググループを設置する。

2 ワーキンググループ委員は、次に掲げる者をもって構成する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 北海道運輸局長の指名する職員

(3) 函館市長の指名する職員

(4) その他会長が必要と認める者

3 ワーキンググループは、必要に応じて関係者の出席を求め、意見等を聴取することができる。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で協議が整った事項について、協議会の委員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第11条 協議会の庶務を処理するため、函館市企画部に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会計)

第12条 協議会の経費は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

2 協議会の会計年度は、4月1日から翌年の3月31日までとする。ただし、出納の閉鎖期日は、翌年度の5月31日とする。

3 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬)

第13条 協議会は、委員（代理人を含む。）が総会、分科会会議またはワーキンググループ会議に出席したとき（第7条第6項に定める書面表決において回答した場合を除く。ただし、内容が重要な場合等、報酬を支給する必要があると会長が判断した場合はこの限りではない。）は、1日につき金5,000円の報酬を支給する。

(解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

- 1 この規約は、令和4年4月25日から施行する。
- 2 この規約の施行前に、函館市生活交通協議会で協議した事項については、この規約の相当規定に基づいてなされたものとみなす。
- 3 この規約の施行時に限り、第4条の規定にかかわらず、函館市生活交通協議会において、公募により委員に就いていた者を引き続き協議会の委員とする。
- 4 この規約の施行時に限り、第5条の規定にかかわらず、委員の任期は、この規約が施行された日から令和5年9月30日までとする。

(2) 函館市地域公共交通協議会の開催経緯

	開催方式	開催日時	議題
令和4年度 第1回 総会	対面開催	令和4(2022)年 4月25日(月) 10:50~	(1) 正副会長および監事の選任について (2) 令和4年度事業計画(案)および収支予算(案)について (3) 函館市地域公共交通計画策定に係る調査事業に関するプロポーザルの実施およびプロポーザル審査分科会の設置について (4) その他
令和4年度 第2回 総会	対面開催	令和4(2022)年 6月24日(金) 14:30~	(1) 令和5年度函館市地域内フィーダー系統確保維持計画について (2) 令和4年度函館市生活交通改善事業計画(ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業)の策定について (3) 七飯方面深夜乗合タクシーの運行について (4) グリーンスローモビリティ実証運行について (5) その他
令和4年度 第3回 総会	書面開催	令和4(2022)年 8月22日(月)	(1) 函館バス株式会社における路線バスの経路変更および廃止等について (2) 報告事項
令和4年度 第4回 総会	対面開催	令和4(2022)年 12月21日(水) 10:00~	(1) 令和4年度函館市地域内フィーダー系統確保維持事業(望洋団地線)の評価について (2) 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業(計画策定に係る事業)の評価について (3) 令和3年度地域公共交通バリア解消促進等事業(バリアフリー化設備等整備事業)の評価について (4) その他
令和4年度 第5回 総会	対面開催	令和5(2023)年 3月28日(火) 10:00~	(1) 函館市地域公共交通計画策定に係る調査業務の成果報告および今後の検討の方向性について (2) その他
令和5年度 第1回 WG会議	対面開催	令和5(2023)年 9月22日(金) 10:00~	(1) 函館市地域公共交通計画について (2) その他
令和5年度 第3回 総会	対面開催	令和5(2023)年 10月27日(金) 14:00~	(1) 正副会長および監事の選任について (2) 函館市地域公共交通計画(素案)について (3) 路線バス上限運賃改定に伴う協議運賃区間におけるバス乗車料金の改定について (4) その他

※計画策定に関わらない項目については斜体とした

地域間幹線系統（本市内完結路線のみ）

系統名		99A 川汲鹿部線①	91C 下海岸線①	91・91A 下海岸線②
概要	特徴	楨法華および南茅部地区（古部方面）住民の川汲・旧市内方面への主要路線	戸井および銭亀沢地区住民の湯川方面への主要路線	戸井および恵山地区住民の湯川方面への主要路線
	運行区間 便数(平日)	函館BC～川汲 ～楨法華支所前 往：2便/日 復：4便/日	函館BC～谷地町 ～釜谷 3便/日	函館BC～五稜郭 ～恵山御崎 8便/日
	事業区分	4条乗合	4条乗合	4条乗合
	運行態様	路線定期運行	路線定期運行	路線定期運行
	実施主体	函館バス(株)	函館バス(株)	函館バス(株)
	利用状況 【利用が多い 区間】	「新川町」～ 「南茅部支所前」	「五稜郭」～ 「上古川町」	「函館駅前」～ 「日ノ浜団地」
	収支や 補助の状況	地域間幹線系統補助対象となっているが、平均乗車密度が5人/便を下回っており、収支はかなり厳しい状況。	地域間幹線系統補助対象となっているが、平均乗車密度が5人/便を下回っており、収支はかなり厳しい状況。	地域間幹線系統補助対象となっているが、平均乗車密度が5人/便を下回っており、収支はかなり厳しい状況。
方向性の 調整状況	当該路線は、主に市内中心部への通院や通学など、地域住民にとって欠かすことのできない生活路線であるが、人口減少等に伴う利用者の減が続いていることから、地域住民等と今後の方策について協議を行うなど、再編に向けた検討を行っている。	当該路線は、主に市内中心部への通院や通学など、地域住民にとって欠かすことのできない生活路線であるが、人口減少等に伴う利用者の減が続いていることから、地域住民等と今後の方策について協議を行うなど、再編に向けた検討を行っている。	当該路線は、主に市内中心部への通院や通学など、地域住民にとって欠かすことのできない生活路線であるが、人口減少等に伴う利用者の減が続いていることから、地域住民等と今後の方策について協議を行うなど、再編に向けた検討を行っている。	
計画本体に記載する 維持・確保の方針 (案)	・国庫補助事業等を活用しつつ、利用促進に努め、当面の間、路線の維持を目指す。 ・現在の地域の実情に合わせ、路線バスに拘泥せず、地域住民の生活を守る公共交通の持続的な確保に向けて、検討を加速する。	・国庫補助事業等を活用しつつ、利用促進に努め、当面の間、路線の維持を目指す。 ・現在の地域の実情に合わせ、路線バスに拘泥せず、地域住民の生活を守る公共交通の持続的な確保に向けて、検討を加速する。	・国庫補助事業等を活用しつつ、利用促進に努め、当面の間、路線の維持を目指す。 ・現在の地域の実情に合わせ、路線バスに拘泥せず、地域住民の生活を守る公共交通の持続的な確保に向けて、検討を加速する。	

広域生活交通路線（函館市関係路線）

系統名	運 行 事業者	起 点	経 由 地	終 点	キ ロ 程
1 2 旭岡団地線	函館バス(株)	昭和 ターミナル	石川 鍛冶	旭岡中 学校前	22.4km
6 2 中の橋線②	函館バス(株)	日吉 営業所	中の橋	市役所前	15.5km
4 3 A 昭和船見線	函館バス(株)	昭和 営業所	市立 函館病院	船見町	13.5km
4 3 昭和船見線②	函館バス(株)	昭和 営業所	五稜郭駅前	船見町	11.2km
5 3 美原谷地頭線	函館バス(株)	谷地頭温泉	中の橋	桔梗町 418	14.9km
6 0 A 農住団地線	函館バス(株)	函館 バスセンター	農住団地	東山 ニュータウン	13.0km
8 2 見晴線	函館バス(株)	函館駅前	深堀町	滝沢町 旋回場	13.3km
1 8 上磯線	函館バス(株)	函館 バスセンター	七重浜	茂辺地	20.6km

※上記系統は全て、事業区分「4条乗合」、運行態様「路線
定期運行」である。

函館市内完結路線（函館市単独補助路線）

系統名	運 行 事 業 者	起 点	経 由 地	終 点	キ ロ 程
7 A・7 E 空港循環線①	函館バス株式会社	函館空港	循環	函館空港	20.2km
7 B・7 F 空港循環線②	函館バス株式会社	函館空港	瀬戸川町	函館空港	21.7km
9 船見谷地頭線	函館バス株式会社	愛宕団地	公会堂前	谷地頭 温 泉	5.3km
4 1 亀田日吉線①	函館バス株式会社	昭和 営業所	柏木町	ホ ^リ テクセンター 函館	11.2km
4 1 A 亀田日吉線②	函館バス株式会社	昭和 営業所	工業 高校前	ホ ^リ テクセンター 函館	12.9km
4 1 C 五稜郭線	函館バス株式会社	五稜郭駅	五稜郭	工業 高校前	4.9km
4 2 昭和日吉線	函館バス株式会社	昭和 ターミナル	中央昭和	ホ ^リ テクセンター 函館	12.0km
4 3 B 昭和船見線①	函館バス株式会社	昭和 営業所	総合福祉 センター前	船見町	13.9km
4 3 C 昭和船見線②	函館バス株式会社	昭和 営業所	函館駅前	西高校前	8.2km
4 3 E 昭和船見線③	函館バス株式会社	函館高等 支援学校	棒二 森屋前	船見町	14.5km
4 6・6 4 富岡本通循環線	函館バス株式会社	共愛会病院 正門前	亀田 支所前	共愛会病院 正門前	13.6km
4 7 A 白鳥線	函館バス株式会社	昭和 営業所	五稜郭	函館駅前	7.2km
4 7・6 7 鍛冶・桐花循環線	函館バス株式会社	函館駅前	亀田 支所前	函館駅前	16.3km
5 0 東山団地線	函館バス株式会社	東山 墓園裏	亀田 支所前	赤川	9.2km
5 1 富岡石川線	函館バス株式会社	昭和 ターミナル	五稜郭	函館駅前	12.1km
5 1 A 富岡美原台線	函館バス株式会社	昭和 ターミナル	五稜郭	千代台	10.0km
5 2・5 2 A 美原循環線	函館バス株式会社	亀田 支所前	美原台 団地	亀田 支所前	6.2km
5 5 富岡赤川線①	函館バス株式会社	赤川	亀田 支所前	函館駅前	11.4km
5 5 A 富岡赤川線②	函館バス株式会社	赤川	はこだて 未来大学	函館駅前	12.4km
5 5 B 富岡赤川線③	函館バス株式会社	小川の里	はこだて 未来大学	函館駅前	15.3km
5 5 C 富岡赤川線④	函館バス株式会社	赤川	はこだて 未来大学	西高校前	14.6km
5 5 C 富岡赤川線⑤	函館バス株式会社	元町	はこだて 未来大学	赤川	14.5km
5 5 E 富岡赤川線⑥	函館バス株式会社	赤川	亀田 支所前	西高校前	13.6km
5 5 F 富岡赤川線⑦	函館バス株式会社	赤川	はこだて 未来大学	千代台	10.6km

系統名	運 行 事 業 者	起 点	経 由 地	終 点	キ ロ 程
5 5 G 昭和赤川線	函館バス(株)	昭和 営業所	はこだて 未来大学	赤川	7.5km
5 5 H赤川 美原赤川線①	函館バス(株)	亀田 支所前	はこだて 未来大学	赤川	5.9km
5 5 H小川 美原赤川線②	函館バス(株)	亀田 支所前	はこだて 未来大学	小川の里	8.8km
5 6 美原五稜郭線	函館バス(株)	亀田 支所前	千代台	亀田 支所前	9.1km
5 8 美原神山循環線	函館バス(株)	亀田 支所前	神山 循環	亀田 支所前	9.1km
5 8 A 美原東山循環線	函館バス(株)	亀田 支所前	東山 循環	亀田 支所前	13.2km
5 9 旭岡団地線①	函館バス(株)	函館 バスセンター	花園町	旭岡中 学校前	19.6km
6 0 農住団地線①	函館バス(株)	函館駅前	農住団地 中央通	日吉 営業所	9.8km
6 0 B 農住団地線②	函館バス(株)	元町	農住団地 中央通	日吉 営業所	12.0km
6 1 東山陣川線	函館バス(株)	函館 バスセンター	五稜郭	上陣川	13.4km
6 3 中の橋線	函館バス(株)	日吉 営業所	中の橋	市役所前	9.4km
6 7 A 鍛冶線①	函館バス(株)	昭和 営業所	五稜郭	函館駅前	8.9km
6 7 B 鍛冶線②	函館バス(株)	函館高等 支援学校	五稜郭	函館駅前	11.9km
6 9 陣川昭和線	函館バス(株)	昭和 営業所	四稜郭	上陣川 旋回場	7.7km
7 0 花園銭中線①	函館バス(株)	銭亀沢 中学校	花園町	昭和 ターミナル	19.7km
7 0 A 花園銭中線②	函館バス(株)	銭亀沢 中学校	花園町	函館高等 支援学校	22.6km
7 1 中ノ沢団地線	函館バス(株)	昭和 ターミナル	花園町	函館 大学前	17.2km
7 4 昭和日吉線	函館バス(株)	日吉 営業所	昭和	函館駅前	14.8km
7 5 空港日吉線	函館バス(株)	日吉 営業所	湯倉 神社前	函館空港	7.4km
7 6 昭和湯川線	函館バス(株)	函館 大学前	花園町	昭和 ターミナル	8.6km
7 6 A 湯川団地線	函館バス(株)	湯川団 地中央	花園町	昭和 ターミナル	12.9km
7 6 B 旭岡団地線②	函館バス(株)	旭岡中 学校前	花園町	昭和 ターミナル	14.7km
7 8 昭和花園線	函館バス(株)	昭和 ターミナル	五稜郭	函館 大学前	16.6km
8 1 日吉戸倉線	函館バス(株)	日吉 営業所	函館 大学前	日吉 営業所	16.9km
8 3 庁舎通勤線①	函館バス(株)	税務署 入口	函館 税関前	広野町	7.7km

系統名	運 行 事 業 者	起 点	経 由 地	終 点	キ ロ 程
8 3 庁舎通勤線②	函館バス(株)	広野町	合同 庁舎前	函館 税関前	6.8km
8 4 日乃出・五稜郭循環線	函館バス(株)	函館 バスセンター	五稜郭 病院前	サツドラ 日乃出店	7.0km
8 4 日乃出・五稜郭循環線	函館バス(株)	サツドラ 日乃出店	五稜郭 病院前	サツドラ 日乃出店	6.0km
8 5 人見線	函館バス(株)	函館駅前	人見町	日吉 営業所	8.3km
8 5 A 美原深堀線	函館バス(株)	昭和 営業所	花園町	函館駅前	11.5km
9 1 E 下海岸線①	函館バス(株)	榎法華 支所前	海向山	日ノ浜 団地	7.5km
9 1 F 下海岸線②	函館バス(株)	日ノ浜 団地	古武井	恵山御崎	6.3km
9 5 日吉漁火線	函館バス(株)	函館駅前	漁火通 中央	日吉 営業所	9.8km
9 5 A 湯川漁火線	函館バス(株)	函館駅前	漁火通 中央	湯川中 学校前	7.1km
9 6 漁火通空港線	函館バス(株)	函館駅前	漁火通 中央	函館空港	10.7km
2 2 4 鹿部海岸線	函館バス(株)	南茅部 支所前	尾札部	古部	15.7km

※上記系統は全て、事業区分「4条乗合」、運行態様「路線
定期運行」である。