

グリーンスローモビリティ実証運行について

令和4年6月24日（金）

1. 実証運行の目的

函館発祥の地として、その風光明媚な景観と異国情緒漂う歴史的建造物が建ち並ぶが、高齢化の著しい西部地区と、令和3年7月に世界文化遺産に登録された垣ノ島遺跡・大船遺跡を有する南茅部地区において、両地域に共通する地形的課題である「坂」の移動バリア解消をテーマに、低速電動カート「グリーンスローモビリティ」を用いた移動サービスの実証運行を行い、その有用性やそれぞれの地域での3次交通としての実用性について検証する。

2. 実証運行地区の現状

< 西部地区 >

- ・ 西部地区は空家率が3割を超え、高齢化も進んでいることから、エリアの魅力喪失が危惧されており、早急な対策が必要。
- ・ 函館市が平成30年度に実施した西部地区再整備事業アンケート調査によると、現居住者の8割近くが「住み続けたい」または「できれば住み続けたいが、難しい」と答える西部地区は、「住み続けられない」とする理由の多くが「坂道が多く、住みづらい」「高齢になった時の生活が不安」となっており、坂の移動バリアを解消することで、エリアの魅力向上が期待される。
- ・ 市電や路線バス、タクシーなど公共交通が充実している一方、狭隘な道路が多く、大型バスの経路とできないため、電停・バス停までの距離や高低差が課題となる地区も多い。
- ・ 商業施設や病院など、日常生活に不可欠な施設の多くは坂の下に集中しており、生活のために坂の昇降が必要。

< 南茅部地区 >

- ・ 世界文化遺産施設「垣ノ島遺跡」と「大船遺跡」が所在するが、市内中心部からの距離が遠く、従前は観光客が多く訪れる地域でなかったことから、公共交通は生活に密着した小規模な内容・便数となっており、観光客等の移動需要に応えるには不十分。
- ・ バス路線が海岸沿いの国道のみとなっており、各遺跡の所在する高地までの移動は徒歩のみとなる。
- ・ 住民生活における移動需要の多くは自家用車により満たされており、タクシー需要が決して多くはないことから、常時配車されている台数が少ない。

3. グリーンスローモビリティについて

公道を走行することができる電動車で、時速20km未満ではあるものの、普通車なみの

人数を輸送することができ、「ゆっくり」と「ちょっと」の距離を移動するサービスおよび車両の総称。

電動であることから、低騒音かつCO₂排出と排気ガスの悪臭が無く、周辺環境に優しく従来の公共交通を補完することが可能。

< 使用車両 >

ヤマハ発動機株式会社製 AR-07 (乗車定員：7人)



※ 実証運行にあたっては、ヤマハ発動機(株)から無償で借用(搬送費用等は当協議会が実費負担)

※ 悪天候時は、収納可能なビニール製の幌にて対応可能

4. 実証運行内容

借用車両1台を用いて、下記のとおり実証運行を行う。

< 西部地区 >

実施期間：令和4年8月6日(土)～令和4年9月4日(日)

運行エリア：市内西部地区(函館どつく前、大町、末広町電停の3電停を中心とした、1周2～3km程度の循環型運行)

運行時間帯：毎日9：30～16：00(最終便運行開始は15：30)

運行経路：別紙「西部地区運行概要(案)」のとおり

利用料：無料

運転委託：タクシー乗務員(業務委託)

その他：
・利用者へのアンケート調査実施
・停留所を定めないフリー乗降方式

< 南茅部地区 >

実施期間：令和4年9月10日(土)～令和4年9月25日(日)

運行エリア：垣ノ島遺跡周辺、大船遺跡周辺および両遺跡間

運行時間帯：縄文文化交流センター休館日を除いた毎日11：00～16：30

運行経路：別紙「南茅部地区運行概要(案)」のとおり

利用料：無料

- 運転委託 : タクシー乗務員 (業務委託)
その他 : ・利用者へのアンケート調査実施
・定時定路線運行方式

5. 利用者への周知

実施にあたり、より多くの方にご利用いただくため、下記について取り組む。

- ・周辺町内会への回覧板等による周知
- ・近隣店舗・施設等へのポスター掲示、チラシ設置
- ・実証運行前に近隣住民を集めての試乗会の開催
- ・その他、報道依頼、市広報誌、ホームページ等による広報など

6. 実証運行に要する経費

本実証運行に要する経費は以下のとおり (令和4年度収支予算)

需用費	275千円	(電気料等)
役務費	918千円	(車両運搬費等)
委託料	665千円	(運行委託料)
工事請負費	330千円	(車両充電用電源設備設置・撤去費)
合計	2,188千円	

7. 実証運行後について

本実証運行により得られた結果を検証するとともに、現在プロポーザル方式による事業者選定を進めている「函館市地域公共交通計画の策定に係る調査業務」の受託事業者に情報を提供し、その専門的知見を活かして検討を行い、函館市地域公共交通計画の素案作成にあたって、将来的な新しい移動サービスの実用性を検証する。

西部地区運行概要(案)

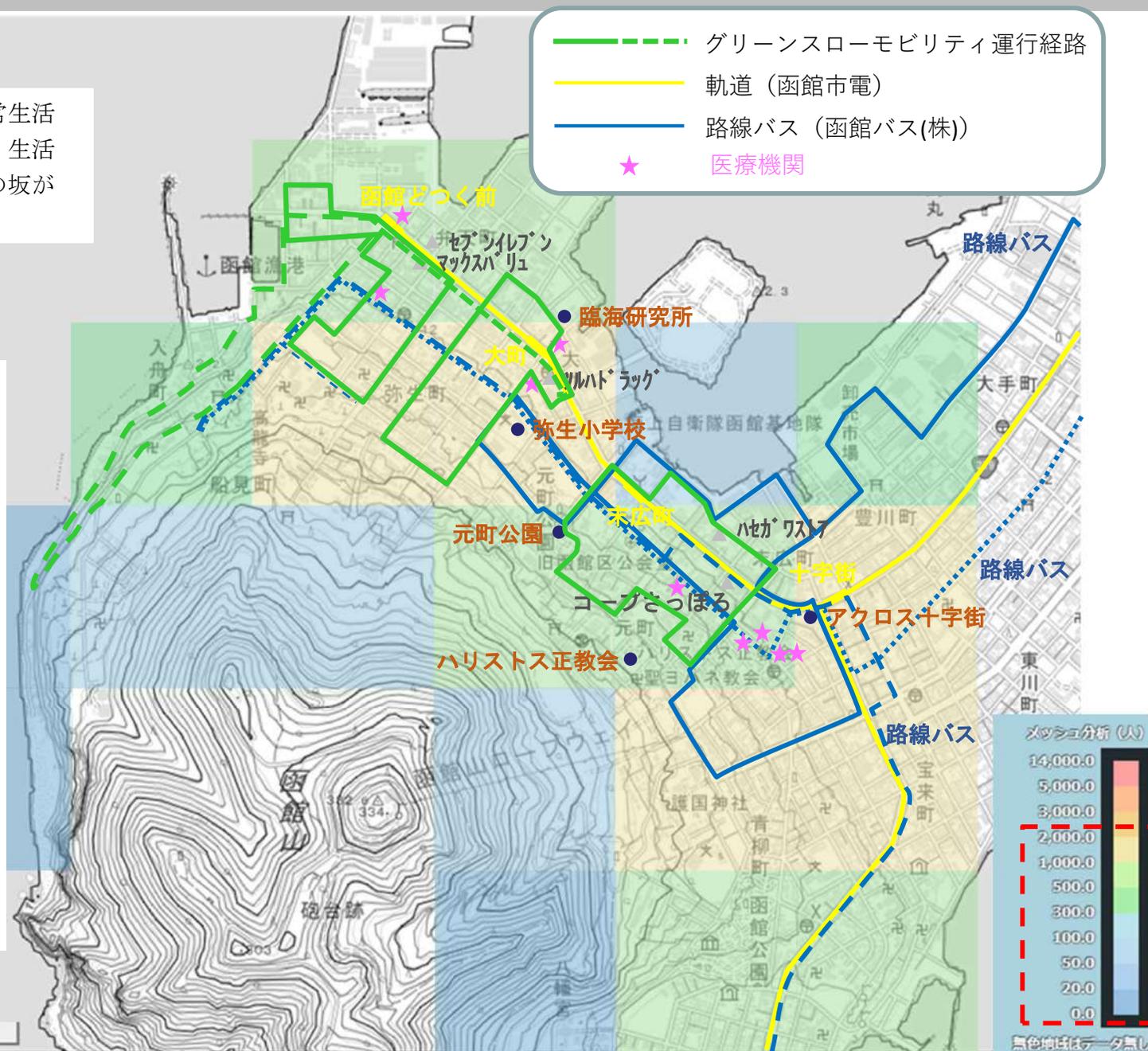
【現状と課題】

この地区の特色として、商業施設や病院など、日常生活に不可欠な施設の多くは坂の下に集中しているため、生活のためには坂の上り下りが必要であるが、急こう配の坂が多く、移動の障壁となっている。

【実証運行案】

曜日ごとに①末広町ルート、②大町ルート、③函館どつく前ルートの3つのルートを設定し、次の考え方に基づき、実証運行を実施する。

- ・低速車両であることから、比較的交通量の少ない道路を選んで走行する。
- ・小型車両の特性を活かし、隘路等の既存公共交通が運行できないエリアを運行し、これまで公共交通を利用できなかった住民等に公共交通へのアクセスを提供する（ラストワンマイル）。
- ・基本的に電停をまたぐような中長距離の運行は、既存の公共交通機関に委ね、グリスロは、狭い範囲を細やかに運行することを目的とする。
- ・9時30分から起点（電停付近を想定）を出発し30分ごとに一度、同じ地点を走行することで、利用者が時刻表を調べることなく、感覚的に乗れるサービスとする。



【等高線】 10m間隔（強調表示50m）

ルート1:末広町ルート

【目的】

- ・末広町・元町住民及び末広町電停利用者に対し、坂の移動バリア解消
- ・コープさっぽろへの移動手段の提供
- ・坂上に集中する観光施設等へのアクセス提供（観光客）

【運行概要】

- ・木曜・土曜・日曜運行
- ・運行時間 9:30~16:00
(最終便出発15:30)
- ※木曜日:コープさっぽろ特売日
- 土曜・日曜:観光客需要想定

【考え方】

- ・バス通り（市道弁天・末広通り）より上のエリアは、路線バスの運行が無く、坂の上とバス通り・電車通りまでの移動バリアを解消したい。
- ・目的地を電停・コープさっぽろと定め、坂上とこれらを接続する一筆書きとする。
- ・末広町周辺の電車通りは他交通が輻輳して危険なため、極力走行を避け、道幅の広い西部臨港通を通行する。
- ・夏期の通行止め等に配慮し経路を設定。



ルート2:大町ルート

【目的】

- ・ 弥生町，大町住民及び大町電停利用者に対し，坂の移動バリア解消
- ・ 大町のツルハドラッグへの移動手段の提供
- ・ 入舟町住民の「函館どつく前電停」「大町電停」およびツルハドラッグまでへのアクセス提供

【運行概要】

- ・ 月曜・水曜運行
- ・ 運行時間 9:30~16:00
(最終便出発15:30)
- ・ うち，3便は入舟町ルート(破線)

【考え方】

- ・ バス通り(市道弁天・末広通り)より上のエリアは，路線バスの運行が無く，坂の上とバス通り・電車通りまでの移動バリアを解消したい。
- ・ 目的地を電停・ツルハドラッグと定め，坂上とこれらを接続する一筆書きとする。
- ・ 入舟町は，バス車両の進入ができない隘路であるため，公共交通へ乗り継ぐことができる移動手段を提供するとともに，ツルハドラッグ・マックスバリュへのアクセスを確保する。



ルート3: 函館どつく前ルート

【目的】

- 船見町, 弁天町住民及び函館どつく前電停利用者に対し, 坂の移動バリア解消
- 弁天町のマックスバリュおよびセブンイレブンへの移動手段の提供
- 入舟町住民の「函館どつく前電停」へのアクセス提供

【運行概要】

- 火曜・金曜運行
- 運行時間 9:30~16:00
(最終便出発15:30)
- うち, 3便は入舟町ルート(破線)
- ※火曜日: マックスバリュ火曜日

【考え方】

- バス通りである魚見坂沿線は路線バスでアクセスが可能だが, 路線バスの運行が無い(または極めて少ない)箇所が多いため, これらのバス通り・電車通りまでの移動バリアを解消したい。
- 目的地を電停・マックスバリュ・セブンイレブンと定め, 坂上とこれらを接続する一筆書きとする。
- 入舟町は, バス車両の進入ができない隘路であるため, 公共交通へ乗り継ぐことができる移動手段を提供する。



南茅部地区運行概要(案)

【現状と課題】

縄文文化交流センターと垣ノ島遺跡は、令和3年7月の世界文化遺産登録後、注目が高まり、コロナ禍の終息後には多くの観光客の来場が期待されている一方、その立地から、公共交通での来場が不便であるという課題を抱えている。

また、大船遺跡についても、竪穴式住居の復元模型など、来場者を楽しませるコンテンツがある一方、垣ノ島遺跡から約5kmと離れており、同様に公共交通不便地域であることから、両遺跡の周遊が困難となっている。



出展: ヤマハ発動機(株)ホームページ

【実証運行案】

制限速度20km/h未滿で周辺の風景等を楽しみながら移動でき、CO2を排出しない静かな電気自動車「グリーンスローモビリティ」を用いて、①「垣ノ島遺跡下」バス停までの接続運行②垣ノ島遺跡と大船遺跡の移動支援、という2種類の運行で、路線バスで遺跡を訪れる観光客等にラストワンマイルの移動手段を提供し、両遺跡の障害となる急な坂に対応するとともに、便数の少ない路線バスを補完し、受け入れ環境の向上を図ることで、公共交通による来訪を促したい。

②垣ノ島遺跡と大船遺跡の移動支援運行

センター	→	大船遺跡	→	センター
12:15	→	12:40 / 12:45	→	13:10
14:25	→	14:50 / 14:55	→	15:20

運行距離計：19.2km

①垣ノ島遺跡下バス停への接続便運行

センター	→	バス停	→	センター
11:17	→	11:22 / 11:30	→	11:35
11:44	→	11:49 / 11:53	→	11:58
13:34	→	13:39 / 13:45	→	13:50
13:59	→	14:04 / 14:08	→	14:13
15:48	→	15:53 / 15:59	→	16:04
16:11	→	16:16 /		

運行距離計：8.8km

