

概要

函館市は、北海道の渡島半島南端部に位置し、総面積 677.87km²、東・南・北の三方を太平洋・津軽海峡に囲まれ、人口は251,084人(令和4年12月1日時点)である。

当協議会および函館市ではこれまで、平成27年に策定した「函館市地域公共交通網形成計画」に基づき、バスの路線再編などに取り組んできたが、当該計画の終期(計画期間10年間)を控え、今後ますます厳しくなる公共交通事業について、将来にわたって持続可能な公共交通網を形成すべく、「函館市地域公共交通計画」策定に取り組むこととしている。

○地域公共交通の現況

- ・JR函館本線(3駅)
- ・道南いさりび鉄道(1駅)
- ・函館バス(株)(市内107路線)
- ・路面電車(2系統)
- ・タクシー(法人15社、ほか個人タクシー) 等

○地域公共交通の課題

- ・分かりづらく非効率なバス路線網の改善
- ・他都市と比較して急激な人口減少に伴う利用者減少への対策
- ・まちづくりと連携した公共交通網の形成

○調査の主な内容

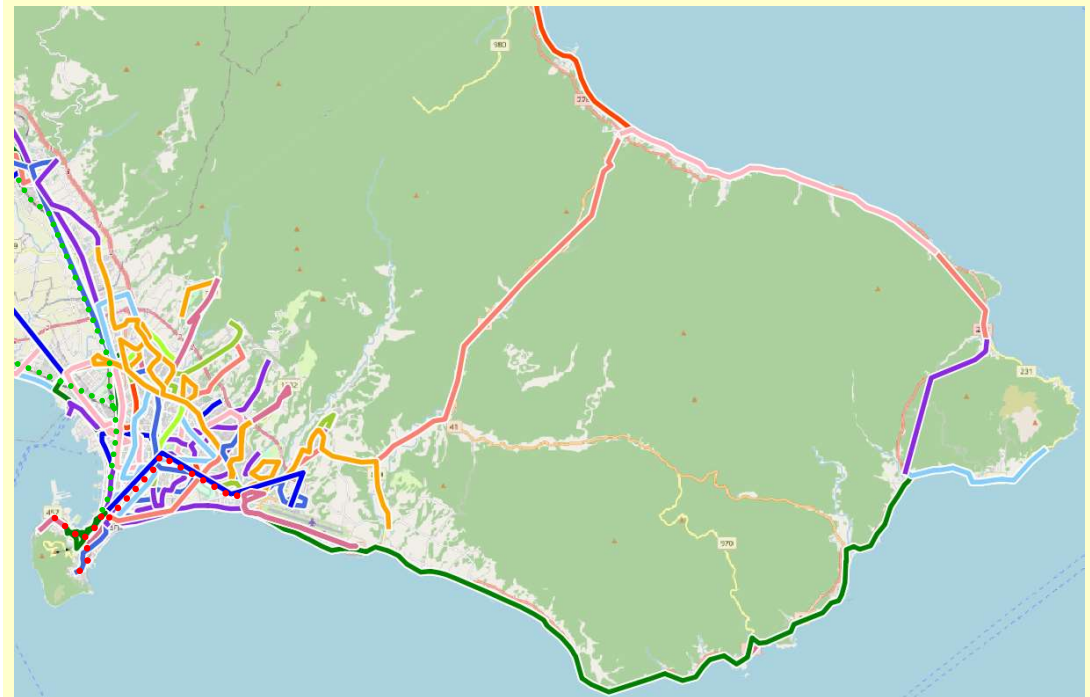
- ・地域における主なOD調査(※)、乗り込み調査の実施
- ・交通事業者や送迎サービス実施事業者へのヒアリング
- ・地域住民のニーズ調査(アンケート調査、ワークショップ)
- ・グリーンスローモビリティを用いた3次交通に関する実証運行

(※)OD調査：どこからどこまで移動しているかを一体として把握する交通量調査

○地域公共交通協議会開催状況

- 4月25日 第1回協議会総会を開催
 - ・調査事業の実施およびプロポーザルによる業者選定について合意
- 12月21日 第4回協議会総会を開催
 - ・計画策定に係る調査事業の評価について

公共交通の概要



- 実線(各色) : 路線バス(函館バス株式会社)
- - - 破線(赤色) : 路面電車(函館市企業局)
- - - 破線(緑色) : 鉄道(JR函館本線・道南いさりび鉄道)

函館市地域公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

【地域概況・関連計画等の整理】

- ・既存資料を基に、函館市の地形・地勢(標高・土地利用状況)や人口分布・推移、主要施設の立地状況(医療施設・教育施設・観光施設・商業施設など)等を整理するとともに、北海道や市の関連計画(総合計画・マスタープラン等)との整合を図った。

【交通サービスの実態等整理・調査】

- ・令和元年度に北海道が実施したパーソントリップ(PT)調査(※)結果等を活用し、市内の移動傾向について分析した。
- ・過去3年間の交通系ICカード乗降データをもとに、時間帯・エリア別に移動実態を把握し、地区別に分析を行った。
- ・市内路線バスのうち、利用者が少ない一部地域において、事務局員等が路線バスに乗り込み、利用実態の調査を行った。(7日間、計257便)

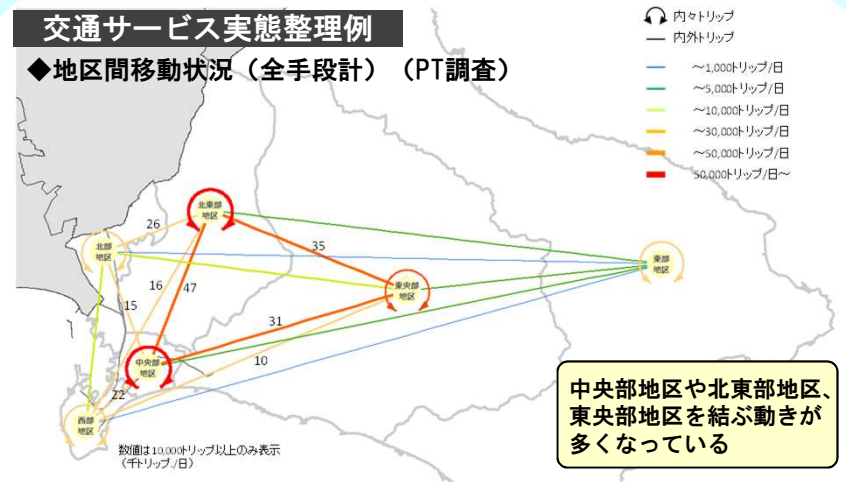
(※)PT調査:都市における人の移動に着目した調査で、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握するもの。

【地域住民等の移動実態・ニーズ調査】

- ・住民への無作為抽出アンケート(市内在住の15歳以上、2,230人)を実施、うち891件の回答(回収率40.0%)を得た。
- ・市内の交通拠点4か所(函館駅前、五稜郭、湯の川、美原地区)付近に通勤する方600名に対してアンケートを依頼し、うち503件の回答(回収率83.8%)を得た。
- ・市内15校の高校(高等専門学校を含む。)通学者600名に対してアンケートを依頼し、683件の回答(※一部の学校で、学級に在籍する生徒数の都合から、学校の判断により依頼数を超えてアンケートを実施。)(回収率113.8%)を得た。
- ・路線バス乗り込み調査時に、車内アンケート調査を行い、移動目的や利用頻度などの調査を行った。(回答数164件)
- ・市内東部地域(戸井・恵山・榎法華・南茅部)の各地区において、町会関係者、民生児童委員、学校関係者(生徒含む。)とワークショップ(各地区2回)を開催し、市内の中でも特に利用の少ないバス路線が走る地域における移動需要の把握や、公共交通に関する意識調査を行うとともに、地域住民に対し、公共交通利用に関する意識醸成を図った。(10~12月)

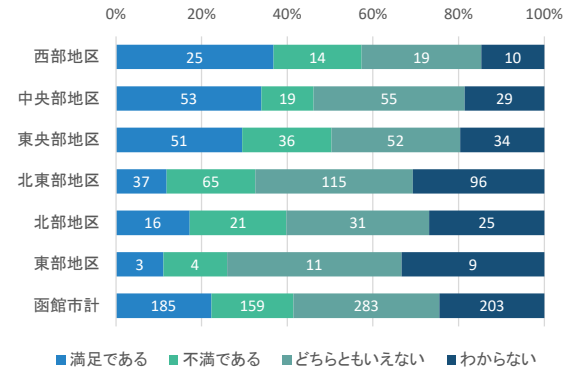
交通サービス実態整理例

◆地区間移動状況(全手段計)(PT調査)



地域住民のニーズ調査整理例

◆公共交通に対する満足度(住民アンケート調査)



北東部地区や、北部地区では公共交通に対して不満に思っている方のほうが多くなっている

ワークショップ開催状況



4地区でそれぞれ開催し、移動実態や公共交通への意識等を確認

函館市地域公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●事業の結果概要

【新たな交通モードによる実証運行】

○グリーンスローモビリティを用いた実証運行による3次交通の有用性と住民意識調査

【西部地区】

- ・函館山の麓に位置する市街地であり、独特な街並みを形成する観光地区でもある当該地区において、路面電車・路線バスと自宅や目的地までの移動をサポートする3次交通としての活用可能性を探るため、ヤマハ発動機(株)製ゴルフカート型グリーンスローモビリティを用いて30日間の実証運行を実施し、地域との親和性やその有用性についての検証を行うとともに、利用者に対するアンケート調査を通じて地域住民等の意識調査を行った。
- ・実証運行の結果、地区内移動において、地区内全域に存在する坂が、特に高齢者にとって移動の障壁となっており、これを乗り越えるために、今回用いたグリーンスローモビリティのような小さな交通が3次交通として求められていることが確認された一方、その車両の特性や、運行コースや運行回数、乗車方式(フリー乗降方式等)など運行内容について検討および改善が必要な点も見つかったことから、新たな交通モードについて、今後、検討を進める必要がある。

【南茅部地区】

- ・世界文化遺産に登録された縄文関連2遺跡が存在する当該地区においても14日間の実証運行を実施し、西部地区と同様、路線バス停留所から遺跡等への坂道を含むラストワンマイルに対し、3次交通の有用性に関して検証したところ、路線バス利用者からは好評であり、遺跡間移動のツールとしての可能性も見出したところではあるが、当該地区は市内中心部から遠く、殆どの来訪者は自家用車(レンタカー含む。)または貸切バス等を利用していることから、事業としての効果は限定的と言わざるを得ない結果となった。

【実証運行結果】

- ・市内の他地区においても、3次交通が有用と見込まれる地区がある一方、南茅部地区の結果から、各地区に横展開していくにあたっては、地区ごとの特性等を踏まえて検討する必要があるため、今後、計画の中でその対象地区や手法について検討を進め、丁寧な議論を行った上で3次交通の導入検討を行っていくことが必要である。

西部地区の実証運行フライヤーの概要:

- 運行コース: 大船遺跡・大船遺跡下バス停留所・大船遺跡上バス停留所
- 運行期間: 08.06. (運賃) 09.04. (無料)
- 車両: グリーンスローモビリティ



南茅部地区の実証運行フライヤーの概要:

- 運行コース: 大船遺跡・大船遺跡下バス停留所・大船遺跡上バス停留所
- 運行期間: 09.10. (運賃) 09.25. (無料)
- 車両: グリーンスローモビリティ



<西部地区の実証運行フライヤー(左)と実証運行風景(右)>

<南茅部地区の実証運行フライヤー(左)と実証運行風景(右)>

函館市地域公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

○今後、更に調査を進めて計画素案を作成し、令和5年度から、協議会や市担当部局での検討、パブリックコメントの実施などを経て、令和5年度中の計画策定を目指す。

各種調査から整理した課題

課題①：高齢者の通院・買物、通勤・通学、観光客の市内移動など、多様な移動ニーズへの対応が必要である。

- 高齢化の更なる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くる。
- これまでと同様、通勤・通学の足としても、路線バスなどの地域公共交通が必要である。
- 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が、函館市のさら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利用しやすい地域公共交通としていく必要がある。

課題②：路線バス等の公共交通を利用しにくいエリアが存在している。

- 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いほか、バス停まで離れている等の理由により、公共交通の利便性が非常に低いエリアが存在している。
- このようなエリアにおいても、市街中心部など、生活において必要な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ある。

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している。

- 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たが、令和2年には、コロナ禍より激減している(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である。
- 公共交通を持続的に確保していくためには、各交通モードの特性を組み合わせた利用促進が重要である。

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してきている。

- 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等の運行に支障をきたすようになってきている。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、さらなるドライバー不足が懸念される

函館市地域公共交通協議会 計画策定に係る事業の取組状況

●地域公共交通計画等の計画策定に向けた方針

基本理念および基本方針案

**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**

基本方針

基本方針①：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

○通勤・通学や通院、買物など、市民生活における地区内や地区間の移動を確保するため、効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークの形成が必要である。

基本方針②：来訪者にとってもわかりやすい公共交通の形成

○複数の交通モードが充実している函館市にあっては、飛行機や鉄道などの広域交通と市内交通が一体となったシームレスでわかりやすい公共交通体系の構築が重要である。

基本方針③：公共交通の持続性の確保

○市民生活や観光振興を支える公共交通は、将来にわたって持続的に確保していかなければならない。

●事業実施の適切性

当初計画したスケジュールと比較し、大きな遅れもなく順調に進捗しており、今後具体的な施策案の検討などを進めていく。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果(案)

運輸局記載欄