

函館市地域公共交通計画の概要

1. はじめに

■計画策定の趣旨

人口減少や少子高齢化が進行している中、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、将来にわたっての公共交通の需要低迷が懸念されています。

こうした背景を踏まえ、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。

■計画区域・期間

- 計画区域は、函館市全域を対象区域として設定します。
- 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

本計画は、国の関係法令・関連計画や北海道の関連計画を踏まえ、本市総合計画、関連計画等と整合・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。

【函館市の計画】

函館市総合計画

整合

函館市地域公共交通計画
〈公共交通政策のマスタープラン〉

整合

連携

- 函館市都市計画マスタープラン
- 第2期函館市活性化総合戦略
- 函館市立地適正化計画 など

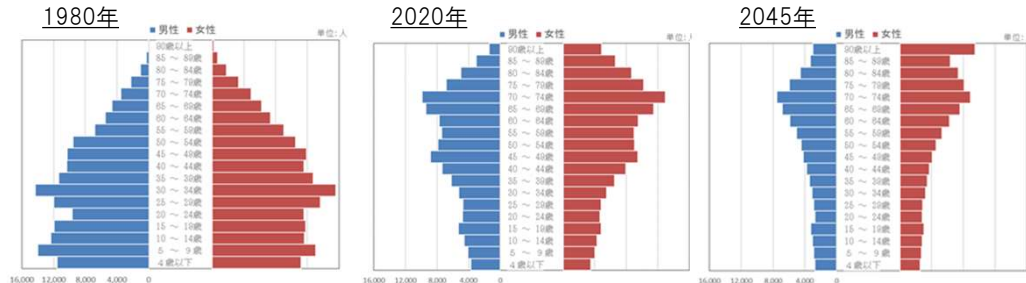
【国・北海道の計画】

国：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、第2次交通政策基本計画 など

道：北海道総合計画、北海道交通政策総合指針 など

3. 函館市の人口の特性・現状

- 函館市の人口は減少傾向であり、市の人口ビジョンによると令和27(2045)年には、人口が最多であった昭和55(1980)年の約半分の17.3万人になる予想となっており、高齢化率も北海道平均より高い水準で推移しています。
- そのため、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。



【1980年 高齢化率】
函館市：9.2%
北海道：8.1%（参考）

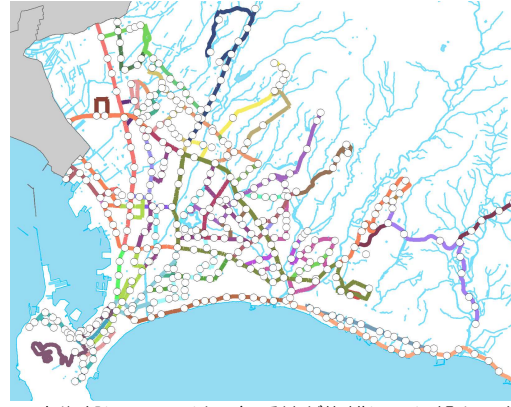
【2020年 高齢化率】
函館市：35.5%
北海道：32.2%（参考）

【2045年 高齢化率】
函館市：45.4%
北海道：42.8%（参考）

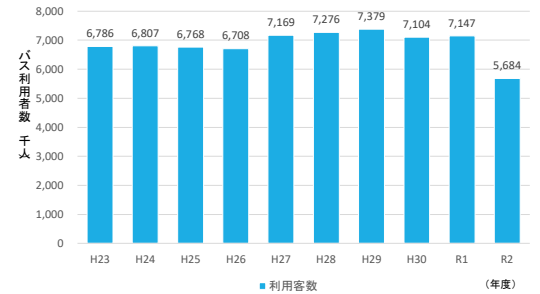
資料：国勢調査、函館市人口ビジョン(令和元年改訂版)

4. 公共交通の現状

▼路線バスネットワーク(函館市街部)



▼路線バスの利用者数推移

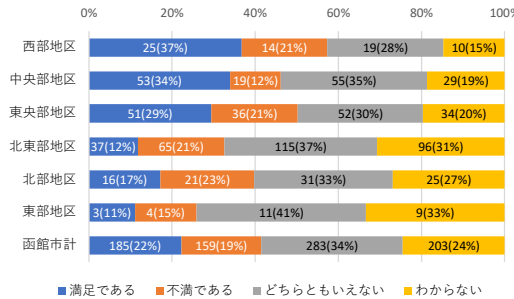


資料：函館市統計書

- 市街部については、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があります。

5. 市内における移動特性・ニーズ

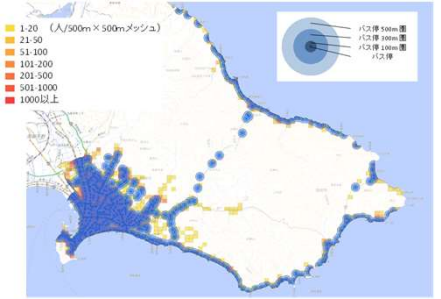
▼地区別の公共交通に対する満足度



資料：市民アンケート調査(令和4年9月)

- 北東部、北部、東部にお住いの方は、満足している割合が他の地区より少なく、わからないとどちらともいえないを合わせると6割を超えています。

▼函館バスのサービスエリア



- バス路線の沿線人口は、500mで見ると市内人口の約95%をカバーできていますが、一部、カバー率が低い地区が存在しています。

6. 解決すべき公共交通の課題

各種調査等の結果、洗い出された函館市内の公共交通に関する問題点を踏まえて、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

函館市地域公共交通計画の概要

7. 計画の基本的な方針・目標

**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

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

- 路線バスや市電などの公共交通は、今後、さら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。
- 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、「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。

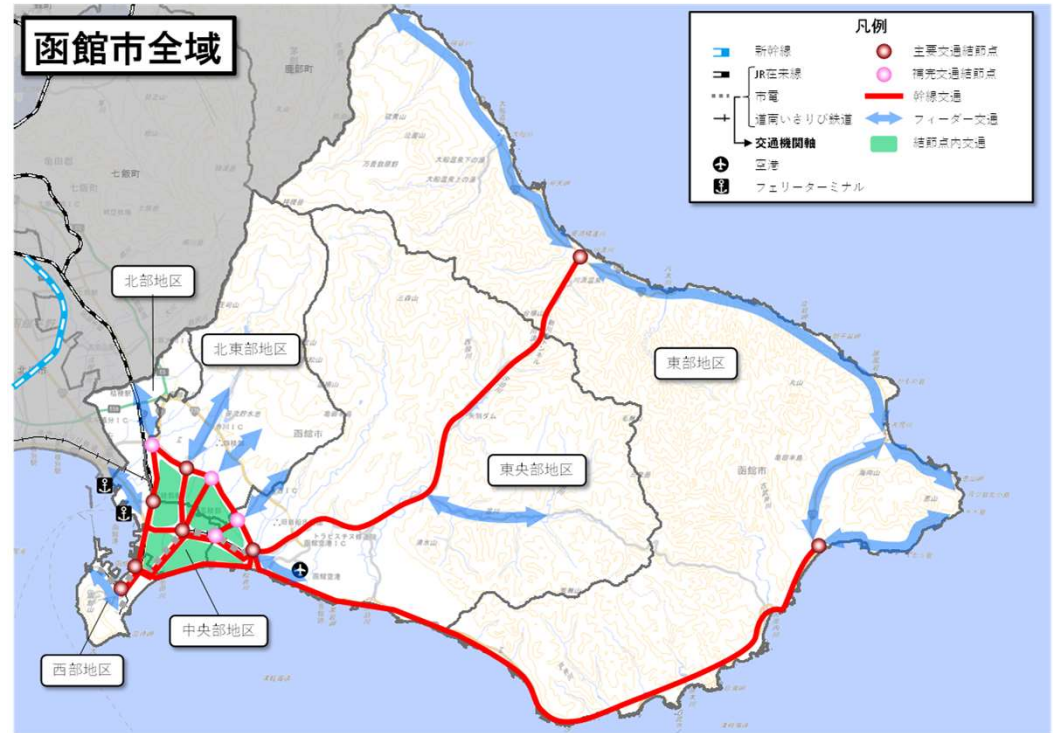
II 来訪者にとってもわかりやすい公共交通の形成

- 道内屈指の観光都市である函館市には、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。
- 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。

III 公共交通の持続性の確保

- 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。

▼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(函館市全域)



8. 基本方針の実現に向けた計画目標と目標達成のための施策

基本方針

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

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

基本方針 III: 公共交通の持続性の確保

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

計画目標②
交通機関間の接続の円滑化

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

計画目標④
地域公共交通の担い手確保

施策

- 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
- 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
- ③ バス路線網を踏まえた交通結節点の乗継利便性向上
- ④ 新技術を活用した新たな移動サービスの活用検討
- ⑤ 公共交通の利用促進に向けたソフト施策の推進
- 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
- ⑦ 公共交通ドライバーの確保

9. 計画の達成状況の評価

評価指標

	目標値 (現状)
① 公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差	利用者数減少率 ≤人口減少率
② 乗合バス事業経常収支率	75% (67.6%)
③ 主要交通結節点利用者数	5,750人/日 (5,224人/日)
④ 公共交通利用者の満足度	30% (22%)
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