

# 令和5年度（2023年度）第4回政策会議

日時：令和5年（2023）年11月2日（木）15:00～15:30

会場：市長会議室

参集者：大泉市長，田畑副市長，佐藤副市長，手塚企業局長，藤井教育長，  
阿部企画部長，池田総務部長，島田財務部長

## 付議事項

函館市地域公共交通計画（素案）について

## 対応者

阿部企画部長，渡邊計画推進室長，横山交通政策課長

### ◆議題の趣旨◆

函館市地域公共交通計画（素案）について協議しました。

### ◆協議の結果◆

原案のとおり，本件の内容は了承されました。

### ◆主な発言◆

#### ■阿部企画部長

本日は，函館市地域公共交通計画（素案）について協議をお願いします。

#### ■渡邊計画推進室長

それでは，内容について説明する。

まず，計画策定の趣旨だが，令和2年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されており，従来の地域公共交通網形成計画に代わる計画で地域公共交通計画の策定が努力義務化されている。また，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る。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，法改正に基づく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」を策定するものである。

計画区域，期間については，函館市全域を対象区域として設定し，期間は令和

6 (2024) 年度～令和 10 (2028) 年度の 5 年間となっている。

計画の位置付けについては、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。

次に函館市の人口について説明する。函館市の人口は 1980 年、34.5 万人となっており、人口ピラミッドをみると三角形の形でバランスのとれたピラミッドであった。2020 年になると、中位推計で人口ピラミッドはだんだん頭側が大きくなっており、2045 年には人口 17.3 万人で完全にやせ細った状態になり、1980 年の約半分との予想となっている。高齢化率も北海道平均よりも高い水準で、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るという状況となっている。

次に公共交通の現状について説明する。路線バスネットワークの地図を見ると、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る。市内のバス利用者数は横ばい状態だったが、令和 2 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る。

次に市内における移動特性・ニーズについて説明する。地区別の公共交通の満足度を見てみると、北東部、北部、東部にお住まいの方は、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 割を超えている。函館バスのサービスエリアを見るとバス路線の沿線人口は、500m で見ると市内人口の約 95% をカバーできているが、一部、カバー率が低い地区が存在している。

次に解決すべき公共交通の課題について説明する。本計画で対応すべき公共交通の課題を 4 点挙げる。課題 1 として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こと。課題 2 として路線バスなどの公共交通の利便性が低いエリアが存在していること。課題 3 として人口減少に加え、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こと。課題 4 としてバス・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いることが課題として挙げられる。

次に計画の基本的な方針・目標について説明する。基本理念として「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」を掲げている。基本方針は大きく 3 点ある。1 点目、「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」ということで、公共交通がこれから増加が想定される高齢者の生活の場面や、通勤・通学等の市民生活の多くの場面で必要であるという中で、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るということが基本方針の 1 番である。2 点目、「来訪者にとってもわかりやすい公共交通の形

成」ということで、観光都市である函館市は国内外から多くの観光客が来るということで、公共交通が市内観光の足として利用されている。広域交通と市内交通が一体となって、市民だけではなくて来訪者にも分かりやすい公共交通の形成を目指していこうというのが2番目である。3番目が「公共交通の持続性の確保」ということで人口減少に加え、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る。加えて、公共交通の担い手不足も懸念されているが、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らないということを経3番目に掲げている。

こうした3つの基本方針に基づいて4つの計画目標を掲げている。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」とこの大きく4つの目標に対して、「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」、「地区特性に応じた運行形態の見直しによる交通の確保」、「バス路線網を踏まえた交通結節点の乗継利便性向上」、「新技術を活用した新たな移動サービスの活用検討」、「公共交通の利用促進に向けたソフト施策の推進」、「来訪者にとっても公共交通を利用しやすい環境の構築」、「公共交通ドライバーの確保」の7点を施策として掲げている。

最後に、この計画の達成状況の評価ということでは「公共交通利用者数の減少率と人口減少率の差」、「乗合バス事業経常収支率」、「主要交通結節点利用者数」、「公共交通利用者の満足度」、「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」の5点を評価指標として掲げている。こうしたものを目標値として定めて評価をするということになっている。

説明は以上である。

#### ■佐藤副市長

地域の公共交通というのは課題が山積で、人口、利用者が減っていく中でどのように地域に住む方の足を確保するかというのは難儀な課題であることは皆さん十分に認識されていると思う。例えば、タクシーはタクシー業界における範囲。また、バスであれば乗り合いバスの法律等々で定められた範囲・領域があるため、今後は市民の足、観光客の足ということ踏まえ、それぞれの領域に関する境目、領域を超えて柔軟に対応しながら、端的に言うと交通網のベストミックスのようなものを考えていかななくてはいけないと思う。そのような内容は記載されているか。

■ 渡邊計画推進室長

目標達成のための施策・事業という中に記載がある。交通のベストミックスとまで言えるかはわからないが、運行効率化の部分や、公共交通のネットワークの形成をどのように進めるかといった内容についての記載がある。

■ 阿部企画部長

計画策定の趣旨に「効果的に公共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」との記載があり、ベストミックスという表現は直接的にしていらないが、そのようなことを含めて、具体的な施策を展開する中では当然考えていかななくてはならないと考えている。

■ 佐藤副市長

今からベストミックスを模索するのであれば、相互連携、強化を図り、それぞれで知恵を出し合いながら、領域の部分を超えていくようなところが出てくるのであれば、ぜひ進めてもらいたい。

■ 大泉市長

1 ページ目の「計画の趣旨」のほかに、112 ページの「地区特性に応じた運行形態の見直しによる交通の確保」にも記載がある。このあたりなのではないか。

■ 渡邊計画推進室長

これまでバス中心だったものを、いろいろな形で総動員してやっていく必要があるということを前提として記載しているのがこの 112 ページになる。

■ 阿部企画部長

他に意見がなければ原案のとおり了承とさせていただきます。