

令和3年度 第1回函館圏総合都市交通体系調査 北海道総合都市交通体系調査協議会

目次

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. パーソントリップ調査の全体構成等と今年度の作業概要について | 1 |
| 2. 今年度のスケジュールについて | 4 |
| 3. 各会議における意見及び対応方針について | 6 |

日時：令和3年12月1日(水) 15:00～

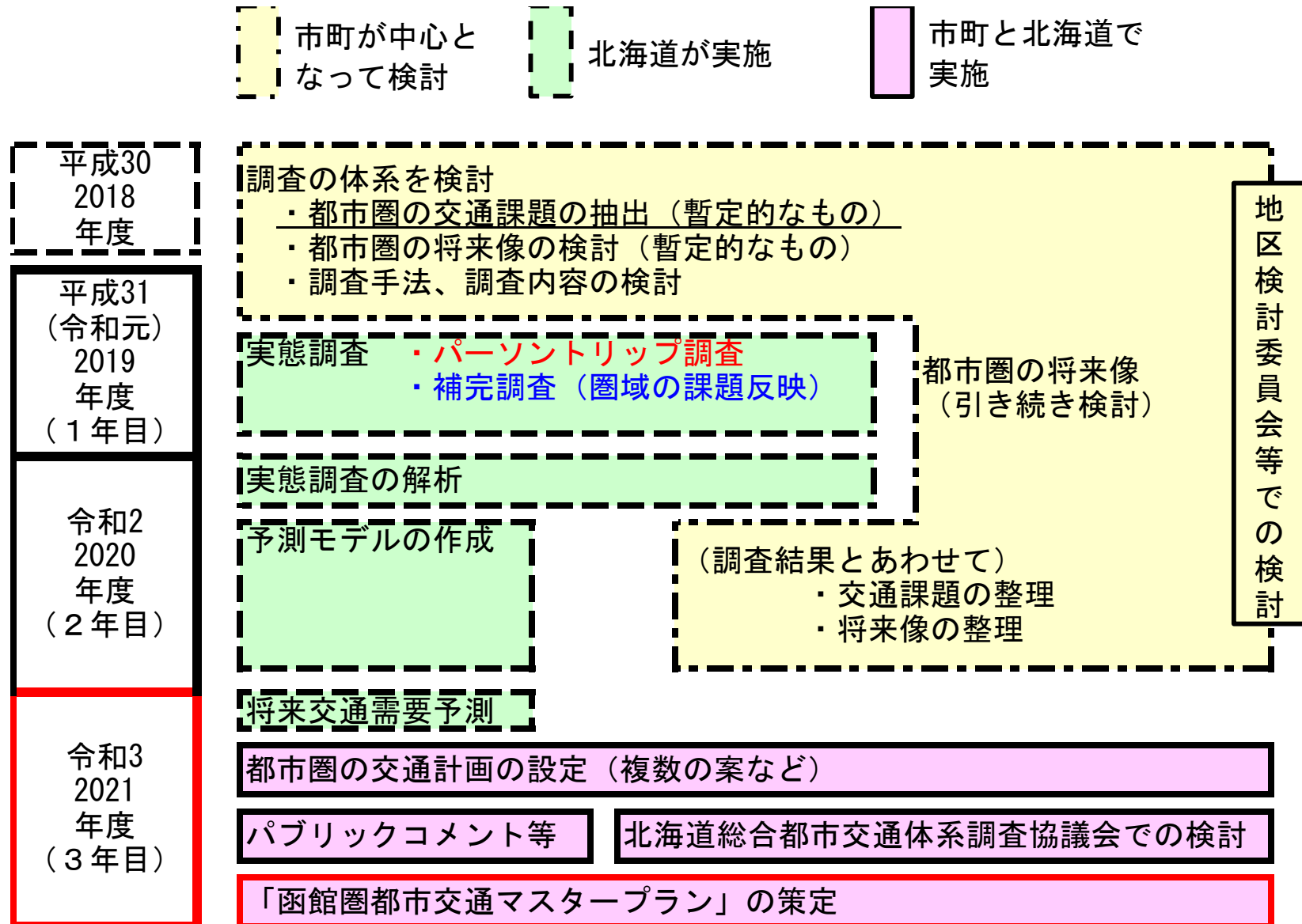
場所：第二水産ビル 3階 3S会議室

北海道建設部まちづくり局都市計画課

1. パーソントリップ調査の全体構成等と 今年度の作業概要について

1. パーソントリップ調査の全体構成等と今年度の作業概要について

(1) 函館圏総合都市交通体系調査(パーソントリップ調査)の全体構成



1. パーソントリップ調査の全体構成等と今年度の作業概要について

(2) 今年度の作業概要

令和元年度:実態調査	令和2年度:現況分析	令和3年度:マスタープラン策定
<ul style="list-style-type: none">・全体計画策定・実態調査 (本体、付帯、補完、既存資料調査)・データ処理	<ul style="list-style-type: none">・調査結果の解析・都市交通課題の整理・都市圏将来像の検討・予測モデル作成・将来フレームの設定	<ul style="list-style-type: none">・将来交通需要予測・都市交通施策の策定・パブリックコメントの実施・都市交通マスタープラン策定

■将来交通需要予測

・平成31年度(令和元年度)調査結果に基づき、基本計画のベースとなる将来人口フレーム(ゾーン別将来人口指標)を設定した上で、将来交通需要予測を行う。

■都市交通施策の策定

・平成31年度(令和元年度)及び令和2年度の調査及び解析結果を踏まえ、函館圏の将来交通体系の在り方について検討を行う。

■パブリックコメントの実施

・都市交通マスタープランについて広く住民の方からの意見等を求めるため、住民向けの周知活動資料を作成しパブリックコメントを実施する。

■都市交通マスタープラン策定

・平成31年度(令和元年度)及び令和2年度の調査及び解析結果を含むこれまでの調査分析結果全体を踏まえ、都市交通マスタープランの素案を作成し、パブリックコメント等による住民意見を反映した上で、函館圏都市交通マスタープランとして策定する。

2. 今年度のスケジュールについて

2. 今年度のスケジュールについて

(1) 今年度のスケジュール

- 今年度の調査スケジュールを以下に示す。
- 今年度の主な項目としては、将来交通需要予測、基本計画の検討、都市交通マスタープラン策定の設定。

■R3年度のスケジュール

パブコメの
開始時期

		5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
委員会等	北海道総合都市交通体系調査協議会								12/1			
	計画課題検討ワーキング							11/17		●		
	地区検討委員会および勉強会				8/27		10/14	11/16		●		
1、計画準備												
① 調査体系の検討(各種協議会等での調整項目等の整理)												
2、将来交通需要予測												
① 生成交通量の予測												
② 発生集中交通量の予測												
③ 分布交通量の予測												
④ 交通手段別分布交通量の予測												
⑤ 配分交通量の予測												
3、基本計画の検討												
① 道路計画の検討												
② 公共交通計画の検討												
4、都市圏将来像からの評価												
① 都市圏将来像からの評価												
5、パブリックコメントの実施												
① パブリックコメントの実施に向けた準備												
② パブリックコメントの実施												
6、マスタープラン策定のとりまとめ												
① マスタープランの策定とりまとめ												
7、報告書作成												
① 報告書作成												

※委員会等開催については、社会環境や進捗状況等により調整する。

■各委員会での検討事項(案)

	各委員会での検討項目
第1回 地区検討委員会	①年間工程・作業項目説明、②都市圏課題の整理・確認、③マスタープランの骨子(案)
第2回 地区検討委員会	①マスタープランの骨子、②将来交通需要予測結果、③マスタープラン素案(前段)
第3回 地区検討委員会	①マスタープラン素案、②パブリックコメントについて
第1回 計画課題検討ワーキング	①年間工程・作業項目説明、②マスタープランの骨子、③将来交通需要予測結果
第2回 計画課題検討ワーキング	①マスタープラン素案、②パブリックコメントについて
第1回 協議会	①年間工程・作業項目説明、②マスタープランの骨子、③将来交通需要予測結果
第2回 協議会	①マスタープラン素案、②パブリックコメントについて
第3回 協議会	①パブリックコメント結果について、②マスタープラン最終案
地元勉強会	①マスタープランの骨子について

3. 各会議における意見及び対応方針について

3. 各会議における意見及び対応方針について

(1) 第1回計画課題検討WG(R3.11.17)時の意見と対応方針(1/2)

意見者	No.	第1回計画検討WG(R3.11.17)の主な意見	対応方針(事務局意見)
【顧問】 北海道大学大学院 公共政策学連携研究部 岸教授	1	地区検討委員会での議論について、混雑度1.0以下の区間も考慮していくというのは、混雑度1.0未満の区間についても渋滞対策を行っていくという意味か？池ノ上先生のご指摘は、ウォークラブルや歩行者天国のような施策をこのデータから打ち出せるというコメントなのではないか。	混雑度1.0以下の区間については、函館市ではウォークラブルな空間整備として函館駅前・大門地区(高砂通・東雲広路)で事業を予定している。また将来的にもこの将来交通量の推計結果を踏まえ、他の地域でもこのような切り口で、都市計画道路の見直しを検討したいと考えている。
	2	免許返納は重要なことではあるが、施策とは明確に分けて考えるべき。	既存の施策を推進しつつ、今後も免許返納を促進する施策を検討する。
	3	4段階推定法に基づく将来予測は報告書にどこまで記載されるのか。OD表の将来予測結果などの具体的な数値は記載されるのか。Cゾーンレベルの交通量の増減や、高齢者の視点もある。データは存在すると思うので、見せてほしい。過去に報告書等でデータは掲載していたのか。	データ情報量が多くなる等の理由から、従来、将来値については報告書には掲載していないが、参考資料として整理する。また、ゾーン別発生集中交通量等については報告書で掲載を予定している。それら含め、掲載データについては検討する。
	4	新幹線と函館空港のことがマスタープランに描かれていない。拠点と交通軸の設定に、新幹線と函館空港が弱い。空港利用人数の目標値設定等を加筆すべき。	マスタープラン素案作成の際には、ご提案頂いた内容の記載方法等を検討する。
	5	北海道新幹線と函館空港については今後、拠点になりえるという表現は必要ではないか。	マスタープラン素案作成の際には、ご提案頂いた内容の記載方法等を検討する。
【顧問】 室蘭工業大学大学院 工学研究科 有村教授	6	資料2のP8、増減図の凡例について、現況と将来の比較という認識でよいか。	資料の誤記のため修正する。
	7	資料2のP10、将来展望、安全性、事故件数はどのような計算過程で求めているのか。	費用便益分析マニュアルによる事故件数算出モデルを使用している。
	8	ケース変動が見られないデータとなっており、人口減少率と比例している。EV車へのシフト等で原単位が変わると考えられるので、ガソリン車を前提とした計算等、計算過程についても書き込みが必要。	根拠を示すような形で対応する。
	9	ウォークラブルな空間整備やデマンドの導入など、空間的な場所について詳細に記載するのか。	現段階で構想がある箇所については詳細を記載可能だが、記載内容については関係機関との調整が必要と認識している。
	10	道路交通の配分結果を示さないと、立地適正化計画が進まない。バス、自転車の利用実態など各ケースごとに実施すべき。10～20年度に今の路線を維持できるのかは深刻な問題。ゾーン間の流動等から10年後の減少を見せておいてデマンドなど代替交通を考えていくべき。	ケース別にCゾーン・Bゾーンクラスの濃淡図等で表現することを考えている。

3. 各会議における意見及び対応方針について

(1) 第1回計画課題検討WG(R3.11.17)時の意見と対応方針(2/2)

意見者	No.	第1回計画検討WG(R3.11.17)の主な意見	対応方針(事務局意見)
【顧問】 北海道大学大学院 工学研究科 杉浦准教授	11	公共交通利用率について、資料2P7の左下のグラフで示すように、将来の高齢者がこの比率で免許返納して全員が公共交通を使うことを仮定しているかと思うが、この前提が崩れる可能性もある。各自治体において、公共交通の利用率を引き上げないといけない状況なので、施策をしっかりと考えていくことが必要。	函館市では「高齢者交通料金助成事業」において、市電・函バスの利用料助成を行っており、北斗市においても70歳以上の高齢者で運転免許証を自主的に返納した方に対しタクシー利用券を交付している。今後の変動率については、各自治体の施策とも連動するように検討していく事が重要と認識している。
	12	各自治体での統一が取れた形でマスタープランを策定していくべき。	各自治体の状況や今後の予定をマスタープランにも盛り込む方向で検討する。
	13	池ノ上先生からの混雑度1.0未満区間に対する道路の方針についてマスタープラン素案に見当たらない。道路自体を無くするのは難しいと考える。京都の4条通りのような歩行空間を広げた事例があり、観光客の目線から利便性が向上している。自動車需要の減少に応じて歩行空間を広げる等の施策をマスタープランに入れ込んでもよいのではないか。	ウォーカブルな空間整備として、函館駅前・大門地区において、今年度、事業認可手続を進めているので、これをマスタープランに記載する。
	14	防災について、避難道路しか書き方がない。受援計画や物資供給の記載があっても良いと考える。	整備道路として、海沿い国道228号の代替路として機能する路線を代表して記載した。避難物資の受援や供給についても記載を検討する。

3. 各会議における意見及び対応方針について

(2) 第2回地区検討委員会(R3.11.16)時の意見と対応方針(1/4)

意見者	No.	第2回地区検討委員会(R3.11.16)の主な意見	対応方針(事務局意見)
顧問 函館工業高等専門学校 佐々木准教授	1	人口面では、産業道路の外縁や国道5号の沿線等で人口の郊外化がもう少し進行していくと考えられる。 一方で、産業道路の内側における人口減少に対する対策が今後必要になってくる。産業道路の内側では、都市機能誘導区域居住者が中心市街地まで到達するための移動手段を検討していく必要がある。	付帯調査結果(R1)や今後のまちづくりに向けた市民意識把握のためのアンケート調査結果(H28)等から住民意識について整理し、課題に応じた各種公共交通施策をマスタープランに反映する。
	2	今回の資料から、居住誘導や高齢化を検討したことにより、公共交通の重要性を明確に示せていると思う。	公共交通の各種施策を提案し、重要性を理解出来るようなマスタープランにする。
	3	免許保有をしても車に乗らない人や若年層で免許を取らない人が増加しているため、今後はさらに公共交通の重要性を全面に出して検討していけると思う。	NO.2と同様
	4	道路交通について、ハード面においては長期未着手の都市計画道路が着々とできてきていると思う。	新外環状線(北斗追分インター線)の整備も進められており、今後とも広域幹線道路および放射軸・環状軸の機能強化に向けた道路整備を進めていく。
	5	ソフト面においては、移動するとか利用するだけでなく、移動先にあるサービスを高齢者や観光客、車を使えない人など誰でも享受できるようにUDの導入が重要になってくると考えている。	高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の観点に基づき、交通バリアフリーの推進の一環として「UDタクシーの導入推進等」をマスタープランの施策案として位置付ける。
	6	コンパクトなまちづくりを積極的に進めるため、土地利用計画との連携を念頭に置いた交通計画を進めていく必要がある。	立地適正化計画等の既存計画を踏まえ、マスタープラン策定に反映していく。

3. 各会議における意見及び対応方針について

(2) 第2回地区検討委員会(R3.11.16)時の意見と対応方針(2/4)

意見者	No.	第2回地区検討委員会(R3.11.16)の主な意見	対応方針(事務局意見)
顧問 札幌国際大学 池ノ上教授	7	資料2のP9について、次年度の観光実態調査を盛り込んで観光交通に関する施策は再考していただきたい。	次年度に実施予定の調査結果を有効に活用し、必要に応じて今後の見直しに反映させる。
	8	資料2のP9について、観光の多様化によって、移動手段が大きく変わってきているので、そのような状況も踏まえ10～20年後を考えていく必要がある。	NO.7と同様
	9	資料2のP9について、観光実態の把握方法についてはこれまで、線的な移動で捉えていたが、個人旅行の増加によって面的な移動で捉える必要がある。そして、面的な移動に対してどのように空間整備をするか考える必要がある。	旅行形態が多様化してきているので、マスタープラン策定時にあたり、そうした視点も考慮する。
	10	資料2のP10について、公共交通に関しては、生活交通にプラスしてどのように観光交通を入れていくかより戦略的に検討していく必要がある。	都市圏居住者と域外から訪れる観光客の両方にとって利便性の良いサービスになるようにマスタープランを検討する。
	11	最近の人口トレンド等を加味しながら、公共交通の役割を考えていくのがいいと思っている。その中で、公共交通にどのように誘導していくか考えることが必要である。	バス路線網の再編や公共交通空白地域におけるデマンド型交通の導入など地域の実情に応じた施策の展開が重要と考えている。
	12	立地適正化計画が実際に実現されないと、公共交通が悲惨な状況になるため、土地利用や都市空間のデザインを考えていく必要がある。	今後、立地適正化計画の推進事業を検討するうえで、土地利用や都市空間デザインも考慮した事業を計画していきたい。
	13	資料2のP6について、西部地区や中央地区の混雑度0.5未満のような地区について、このまま道路を残すだけでなく、道路を減らしていくことや新しい都市空間をデザインしていくことが今回のシミュレーションから創造することができる。	今後はウォークアブルな空間整備等の事業を実施するなど、新しい都市空間のデザインも検討したいと考えている。
	14	公共交通をビジネスではなく公共事業として担っていくことや、新しい資金調達の方法なども考えていく必要がある。公共交通に関しては、どのように資金調達をして分配していくかが、やらなければいけない課題であるので、実現に向けて図書館でも考えていく必要がある。	マスタープラン策定時にあたり、そうした視点も考慮する。
	15	今回のような人口減少対応型のマスタープランでは、新しいビジネスチャンスを生み出していくための公共政策も入れたほうがいいと思う。民間の方々に新しいビジネスチャンスを生み出すためのアイデアを期待したい。	マスタープラン策定時にあたり、AIデマンド交通等、地域の実情に応じた新たな交通施策についても検討を行う。
16	マスタープランの最後に、今回の分析に用いたデータの算定方法や数値の根拠を記載して公開するべきだと思う。それらの数値をもとにいろんなところで議論し、今後の政策展開へとつなげて新しいビジネスを生み出すきっかけになると思っている。	公開情報になるため十分に議論した上でその可否を判断させて頂く。	

3. 各会議における意見及び対応方針について

(2) 第2回地区検討委員会(R3.11.16)時の意見と対応方針(3/4)

意見者	No.	第2回地区検討委員会(R3.11.16)の主な意見	対応方針(事務局意見)
函館商工会議所 中小企業相談所 永澤所長	17	資料2のP4に記載している路線バスや市電などの公共交通の将来推計値が過小評価されているように思う。 過去15年間の路線バス、市電の利用人口推移は、人口減少率85.2に対して、路線バス81.3、市電93.3、公共交通両方で87.7となっており、人口減少トレンドよりも公共交通利用の方が若干減少率が低い。平成28年の北海道新幹線開業効果などもあり、公共交通の利用者数下降トレンドは緩やかになってきているので、公共交通の将来推計については、もう少し減らない方向性で考えたほうが良いと思う。	将来の公共交通利用者を増加させるためには、それに対応する施策が合わせて必要と考える。具体的な施策については、今後、地域公共交通活性化計画等を策定する際に検討するものとする。 また、今回の業務では、施策を導入した場合を想定した公共交通の変動をケーススタディとして実施する。
	18	さらに、公共交通の利用増進を図る施策を盛り込むことによって、より前向きな将来推計を行うことが望ましいと思う。	NO.17と同様。
	19	資料2のP5について、後期高齢者や単身高齢世帯などは免許を保有していても車を持っていない方が多くなってきている。車両保有台数データを見ても減少に転じてきていることは明らかである。そのため、実際車を持っていない、乗れないを踏まえて、高齢者の公共交通への転換は評価を行った方がよいと思う。	公共交通の利用実態を踏まえた交通量推計を行う際に反映済ではあるが、NO.17に対応する中で将来的な変化を考慮できるかを検証する。
	20	函館商工会議所では11月4日に合同役員会議を開催し、事業者の立場で函館都市圏に必要となる施策メニュー案について議論を行った。そこでの意見提案のとりまとめについては、後日公表予定なので、本協議会や計画課題検討WG等でも共有してもらい議論いただきたい。	11月24日付けで地区検討委員会に提出された意見書については、マスタープラン策定時に検討させていただく。
	21	関連する公共団体、近隣の市町、事業者団体が集まって策定するマスタープランなので、交通需要マネジメントの分野をもう少し推進してほしいと思う。 個人の行動原則を基にする交通と捉えると非効率になるので、人口減少で厳しい状況下でも関連主体の人たちで交通需要マネジメントを知恵を絞ってやっていくことで、人を家から街に引き出す可能性があるという前提を持てば、もう少しポジティブに公共交通を考えていけると思う。 行政や事業者が公共交通の利用者促進のために足並みそろえて取り組むことで、公共交通を維持していける可能性が十分にあると思っている。	今後、地元の関係機関や部署と連携を図りながら検討を進めていくようにする。

3. 各会議における意見及び対応方針について

(2) 第2回地区検討委員会(R3.11.16)時の意見と対応方針(4/4)

意見者	No.	第2回地区検討委員会(R3.11.16)の主な意見	対応方針(事務局意見)
函館地区バス協会 渡部事務局長	22	資料2のP4について、北海道新幹線開業効果による公共交通利用者増加などもあるため、公共交通の将来推計がもう少し減らないように評価したほうが良いと思う。	NO.17と同様。
函館市企業局 小笠原交通部長	23	資料2のP4について、市電の利用者は約4割が観光客に依存している。北海道新幹線開業を契機として増えた実績もあり、札幌延伸も10年後に控えている。今後コロナが収束することも想定して、より減らない方向性で将来推計したほうが良いと思う。	NO.17と同様。
国交省北海道開発局 函館開発建設部 武田道路計画課長	24	古川道路や七飯～七飯藤城の早期事業化に向けて取り組んでいるところである。	-
	25	資料2のP9について、完全自動運転技術は今すぐに導入できるものではないと考えられるため、自動運転を補助するための道路交通施策なども施策の方向性として入れていくべきだと思う。	マスタープラン策定時にあたり、そうした視点も考慮する
北海道渡島総合振興局 函館建設管理部 事業室道路課 道鎮主査(都市整備)	26	資料2のP9について、新外環状線(R228～北斗追分)の整備促進については、事業実施にあたり、都市計画変更手続きが必要となる。手続きに向けて、現在北斗市で対応中である。	-
道南いさりび鉄道(株) 今村経営企画部長	27	実際に函館都市圏居住者の人口は減少することから、公共交通の将来推計をするときに、過去の人口減少率から推計すると厳しい結果になると考えられる。全体の公共交通の利用分担率から将来推計を行うように、シフトして考えたほうが良いと思う。	R1に実施した実態調査に基づく現況の公共交通の利用実態を踏まえた交通量推計を行っている。
	28	第3セクターであるいさりび鉄道としては、結局、公共交通利用者を呼び込むために努力していくことには変わらない。	-
	29	今回のマスタープラン骨子で示している将来予測や施策の方向性に関して異論はない。	-

3. 各会議における意見及び対応方針について

(3) 第1回地区検討委員会(R3.8.27)時の意見と対応方針(1/2)

意見者	No.	第1回地区検討委員会(R2.8.27)の主な意見	対応方針(事務局意見)
顧問 函館工業高等専門学校 佐々木准教授	1	資料2のP7～P10のような図は、施策の導入による将来交通量の変化量を示した方がいい。例えば、立地適正化計画による生活軸の変化を示すための発生集中交通量やODパターンの変化など。	施策導入による変化を定量的に把握できるような表現ができるように工夫する。
	2	将来予測については、住民の利便性向上や満足度をもとにソフト面、ハード面の施策や方向性を提案していく必要がある。	過年度調査結果(付帯調査等)等を参考にしながら住民意向に基づき、ハード・ソフト両面から施策案の検討を進める。
	3	コロナ収束時におけるソフト面、ハード面の施策パッケージを導入した際の新しい都市内の交通の方向性を考えていくしかない。	実態調査はコロナ禍前に実施された調査なので、その結果を踏まえて集計・とりまとめることで、結果的にコロナ収束時の整理が可能と考える。 一方、コロナ禍の現状を鑑み、アフターコロナ時の流動についてはR4調査等も踏まえて検討を進める。
	4	コロナ禍における今回の調査からは、特異な結果が得られるが、新しい生活様式の一ケースとして捉えることによって、重要なデータと考えられるので、現状の分析についても引き続きお願いしたい。	社会経済データ等から今年度のコロナ禍の実態等について引き続き注視するようになる。
	5	公共交通の将来予測が低いので、今後の持続可能な都市を考えるうえで重要なモビリティになるということを、どうにか示して行ければいいと思っている。	圏域内と圏域外の視点のみならず、年齢構成や属性を反映した形で改めて検討する。
顧問 札幌国際大学 池ノ上教授	6	マスタープラン策定時に、コロナ禍における調査、検討であったことを特記するように。	注釈等により明示するようになる。
	7	マスタープランの検証や見直しは、5年後など比較的短いスパンでしていくことが重要。	北海道新幹線の札幌延伸等の契機となる必要なタイミングで見直しや検討の余地があることを示す。
	8	公共交通の将来的な衰退によって、生活における利便性も低下していくことが予測されるので、官民各関係者による課題共有の場を設けて、意見集約を図っていき、将来的には各関係者の利害関係を調整できるような施策を展開できればいいと思う。	地区検討委員会含め、地元の関係機関や部署と連携を図りながら検討を進めていくようになる。
	9	函館における公共交通の施策は、生活交通と観光交通の足し算のような複合的な考え方が必要。	NO.5と同様
	10	今後10～20年後の将来に向け、どのような施策が必要なのか模索する手段として社会実験をしていくことが重要。マスタープランの中で社会実験をやっていくことを今後の対応方針として示せばいいと思う。どんな社会実験をするのか議論する中で、マスタープランの方向性も固まってくると思う。	NO.8と同様

3. 各会議における意見及び対応方針について

(3) 第1回地区検討委員会(R3.8.27)時の意見と対応方針(2/2)

意見者	No.	第1回地区検討委員会(R2.8.27)の主な意見	対応方針(事務局意見)
北海道渡島総合振興局 函館建設管理部 田中道路課長	11	将来的に交通量は減少するが、防災としての道路整備も必要だと思う。 人口減少が反映されるため、将来交通量の減少については納得できる。	津波浸水や駒ヶ岳噴火等の想定される災害時の状況を鑑み、道路整備の必要性について検討が必要と考えられる。 一方、これら検討については、各市町の地域防災計画等で整理されるため、これら上位計画との整合を図るように留意する。
七飯町 青山経済部長	12	七飯町では令和3年3月に立地適正化計画を策定し、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を設定した。将来イメージとして、都市機能誘導区域には都市機能集約や複合化をすることにより充実させ、居住誘導区域には高齢者や子育て世代のため、公営住宅の安定した供給や空き地、空き家バンク制度の活用、街中では新たに居住するための民間事業者との連携など、住宅施設により居住の誘導を図り、よりコンパクトで持続可能な都市経営を実現させたいと考えている。	立地適正化計画の考え方に則り、マスタープランの方向性を検討する。
北斗市 建設部都市住宅課 伊藤主査	13	防災軸に関して、北斗市の防災担当とも確認し、国道228号から国道227号に通じる道路が整備がなされてきているので特段問題はないとのこと。	「防災軸」として設定した考え方に則り、マスタープランに反映する。
函館地区バス協会 渡辺事務局長	14	公共交通については、生活軸と観光軸の役割があるが、各方面からの議論が必要であるため、今回の調査をもとにより良い計画を作ってほしいと思っている。	各委員会で得られた意見を集約・整理しマスタープランに反映する。

3. 各会議における意見及び対応方針について

(4) R2年度第2回協議会(R3.3.15)時の意見と対応方針(1/2)

意見者	No	第2回協議会(R3.3.15)の委員等からの主な意見	対応方針(事務局意見)
北海道開発局建設部 道路計画課 瀬能委員	1	ハード整備に注目しがちだが、今後は整備されたインフラをいかに生かしていくかが結構重要。MaaSや自動運転等、ICT技術を活用した取組も合わせて計画に盛り込めると良いと思う。	付帯調査結果等も活用して住民意識について整理しつつ、マスタープランへの位置づけ等について今後検討する。
	2	交通拠点結節点における分析について、乗換を行っている人の流動実態を整理することで、乗換利便性の向上を検討する上での有効な基礎データとなり得るのではないかとと思われる。	PTの結果からも、そうした分析は可能。さらに、関連事業者より関連データの提供があれば、有効活用して分析可能と思われる。
	3	65歳以上の免許保有者数の割合は増加傾向にあるが、実際、免許は保有しているが、運転をしない高齢者も増加していくと想定される。将来交通量試算上、その辺はどう考慮するのか？	現在の状況が将来にスライドすると設定している。従って、R1に40代の免許保有率は、20年後に60代の免許保有率となる。ただし、60歳以上は現状の免許返納率で補正済。
北海道大学大学院 公共政策学連携研究部 高野座長	4	資料において、五稜郭駅と五稜郭という表現がある。また、一般に本町という表現もあるが、マスタープランを策定して行く上で、何が適切な表現か。	函館市では、地域公共交通網形成計画において本町交差点付近を交通結節点として五稜郭と表現している(※石橋委員)。
	5	65歳以上を高齢者としているが、前期高齢者と後期高齢者では交通の挙動が違うので、高齢者区分についても工夫が必要。	高齢者については、前期高齢者(65～74歳)と後期高齢者(75歳以上)に区分して流動を分析する方向で検討
	6	新外環状道路がR3.3.28に開通すると、産業道路の渋滞が緩和されると期待されますが、効果検証等についてはどのように考えているか？	コロナの状況を見ながら調査を実施する予定。また交通量については、次年度、道路交通センサスも予定されているので、その予定が見えてきたら、もう少し詳細な状況が分かると考えている。
	7	将来の北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線のあり方や新函館北斗新幹線駅へのアクセス等のあり方についてはどのように考えているか？	現在のバス路線との連携等も含めて、総合的に勘案して検討が必要と考えている。
北海道開発局 開発監理部 伊藤課長補佐(代理)	8	高齢者混入率の分析について、傾向を掴む上で利用割合は良いと思うが、割合が高くなくても流動の実数値が大きいODもあるので、割合と実数値の両面から検討した方が良い。	割合と実数値の両面から実態を把握するようにする。
一般社団法人 北海道バス協会常務理事 三戸部委員	9	令和22年の公共交通の将来交通量の試算値が令和2年に比べ46%となっているが、これはコロナの影響を考慮した結果になっているか？	現状はコロナの影響を反映していない。今後、どのように反映するのかを検討する。
	10	バス乗降客はこの一年間で例年に比べて約4割減少。コロナは回復しても生活様式の変更等によるバス離れによりコロナ禍前の水準には戻らないのではないかと考えている。コロナが回復しなかった場合、さらにバス離れが加速し、現状の試算値よりさらに減るという可能性もあり得るか？	コロナの感染拡大状況等によっては、現状の試算値よりさらに低くなる可能性も否定できないと思われる。今後、コロナの影響をどのように反映させるのかを検討(※NO.9参照)

3. 各会議における意見及び対応方針について

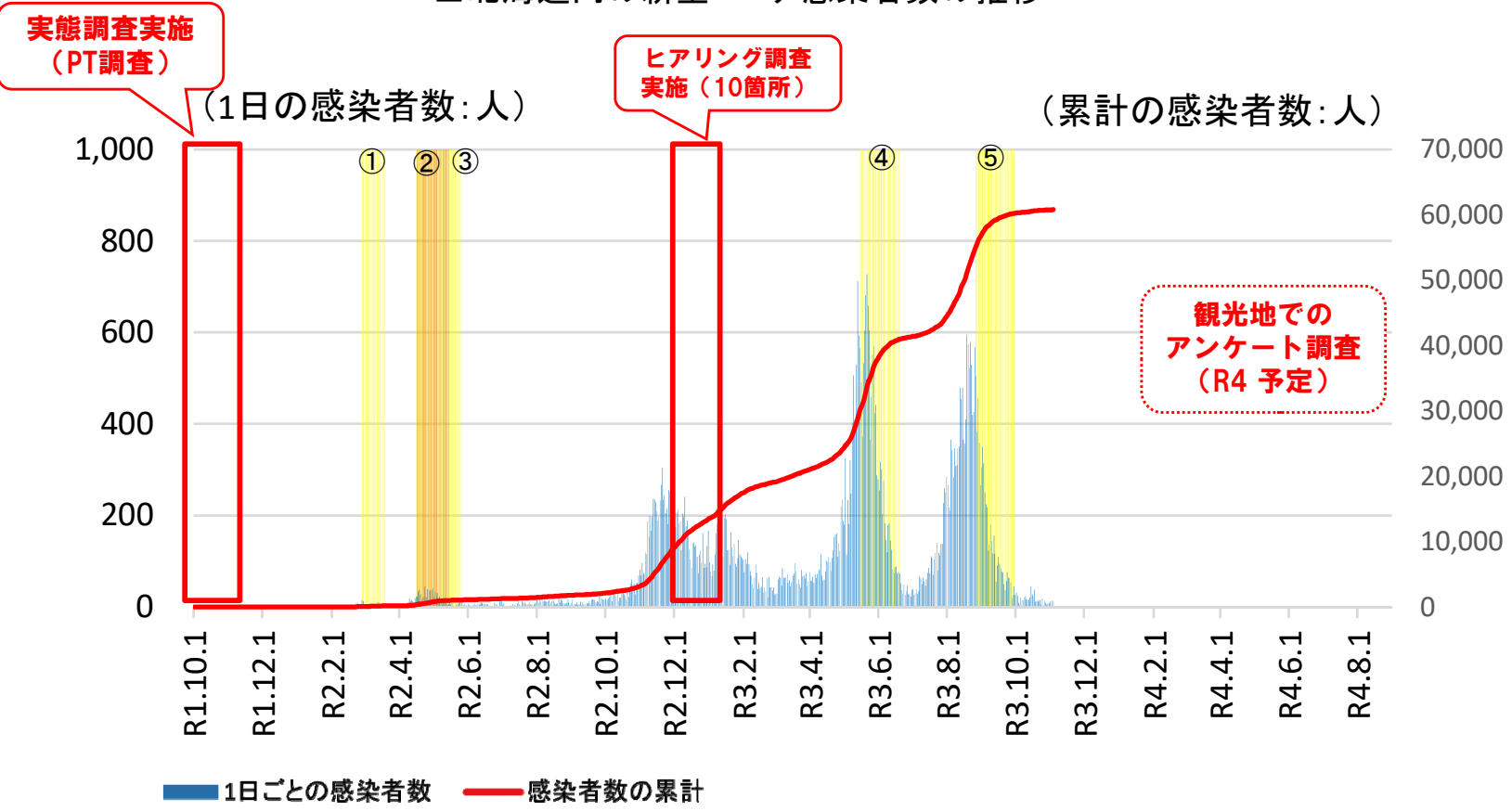
(4) R2年度第2回協議会(R3.3.15)時の意見と対応方針(2/2)

意見者	No	第2回協議会(R3.3.15)の委員等からの主な意見	対応方針(事務局意見)
北海道大学大学院 工学研究院 内田委員	11	今後、立地適正化計画の誘導区域については、将来的に集中的に人を誘導していくような施策を踏まえたような設定も必要。また、実際に市民が住みたいと考えてるエリアには更地が残っているなど、需要と供給のバランスが合っていないと考えられる。そういった土地を上手く活用できるような弾力的な施策や政策が必要。	函館市では、現在、立地適正化計画を策定しており、その中で今後、中心市街地への誘導を図るための事業を検討していく予定。
	12	コロナの影響については、シナリオベースで減少幅を設定するか、アンケート調査を実施した上で設定するのが良いのではないかと。	コロナの影響については、4年目のフォローアップ事項でもあるため、頂いたご意見も含めてこれまでの関連データや今後の公表資料も含めて、総合的に対応していきたい。
	13	R3.10月頃に実施する予定のセンサスの調査はコロナを経た状態での結果となり、従来のコロナ禍前の結果に基づく議論と条件が異なるため、取扱いには注意した上で、うまく反映して欲しい。	コロナ禍あるいはアフターコロナ禍の調査結果であることに留意した上で、調査結果を適切に活用したいと考えている。
北海道大学大学院 工学研究院 岸委員	14	函館では定員割れを起こしている私立高校もある聞いており、将来的にそういった高校の存続の可否等も考えると、公共交通の将来交通量の減少幅はあり得ると思う。バス協会のご担当者よりバス利用者について、アフターコロナで2割は回復、残り2割は回復しないのではと推測がりましたが、もう少し詳しく教えて頂きたい。	数値については特に根拠のあるものではないが、昨年からの動向等を考えると、2割程度は回復しないことも覚悟しなければいけないのではないかと考えている。(※三戸部委員回答)
	15	コロナによる影響を具体的に減少率として定量的に示すのは、合意を得るのが難しいと思われる。従って、コロナについては具体的な減少幅を示すのではなくて目標値として議論するのが良いのではないかとと思われる。	コロナの影響については、4年目のフォローアップ事項でもあるため、頂いたご意見も含めてこれまでの関連データや今後の公表資料も含めて、総合的に対応していきたい。
	16	市民の行動と観光客の行動は切り分けて考える必要がある。市民の公共交通利用は将来的に減少するのはあり得るかもしれないが、函館圏では市外から訪れた観光客をいかに公共交通に誘導するかという議論もあるかと思う。	対象者を明確にした上で、利用実態等に応じた施策を検討していく予定。
	17	五稜郭を交通拠点化していきたいと言う話を地元から伺っているが、何か具体的な計画はあるのか？実現性を整理するにしても、具体的なイメージがないと検討できない。	現時点では、散在しているバス停を1か所に集約して、歩道上に上屋などを設けて利便性向上を検討している。さらに、美原地区でバスターミナルを整備中のため、その整備後に五稜郭について公共交通形成計画で検討予定。(※石橋委員)
	18	バス停の集約についても、乗り継ぎ利便性を考えるとルートが迂回が発生しないか等、検討すべき視点はある。	乗り継ぎ利便性向上についての検討に際しては、メリデメ等を整理し検討を進める。
北海道開発局事業振興部 都市住宅課 篠宮委員	19	防災まちづくりについて、災害時とコロナ禍が同じくくりで整理されているが、具体的にどのような施策を想定しているか？	自然災害としては津波や駒ヶ岳の火山噴火が想定され、コロナ禍とは別物なので、切り分けて整理することとする。

参考: コロナの影響についての考え方

- ◆ 実態調査(パーソントリップ調査)はコロナ禍前の令和元年10月～11月に実施。
- ◆ 当初、令和2年の大型連休時に予定していた観光地でのアンケート調査はコロナの影響により未実施。
(※令和4年に実施予定)
- ◆ 上記調査に代わり、令和2年は観光関連事業者を対象にヒアリング調査を実施(10箇所)
- ◆ 将来交通量推計を行う上では、コロナによる影響を現時点では考慮していない。ただし、収束が見えた時点で、状況に応じて見直し等の必要性について検討を行う。

■ 北海道内の新型コロナ感染者数の推移



No.	地域	緊急事態宣言発出期間
①	北海道	2020/2/28-2020/3/19
②	全国	2020/4/16-2020/5/14
③	北海道	2020/4/16-2020/5/25
④	北海道	2021/5/16-2021/6/20
⑤	北海道	2021/8/27-2021/9/30

資料：NHK集計
内閣官房HP、北海道HP