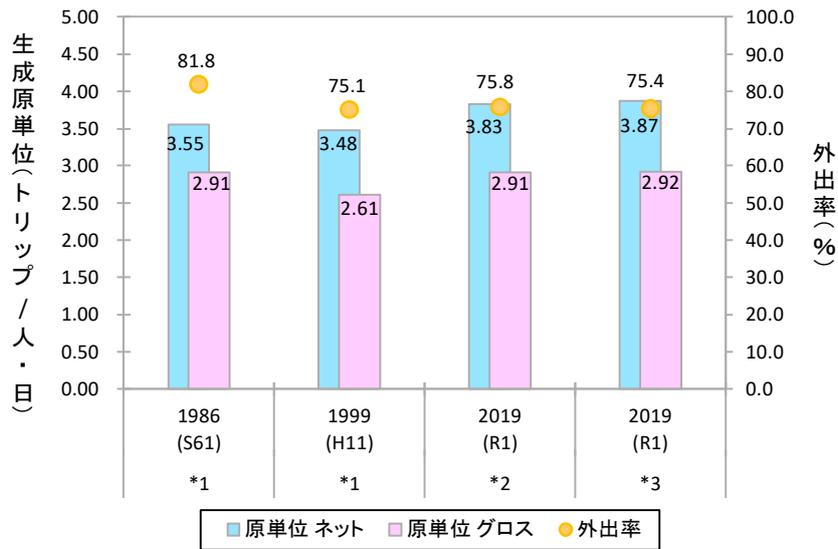




3. 函館圏のトリップ^(用語) 特性 (現況解析結果)

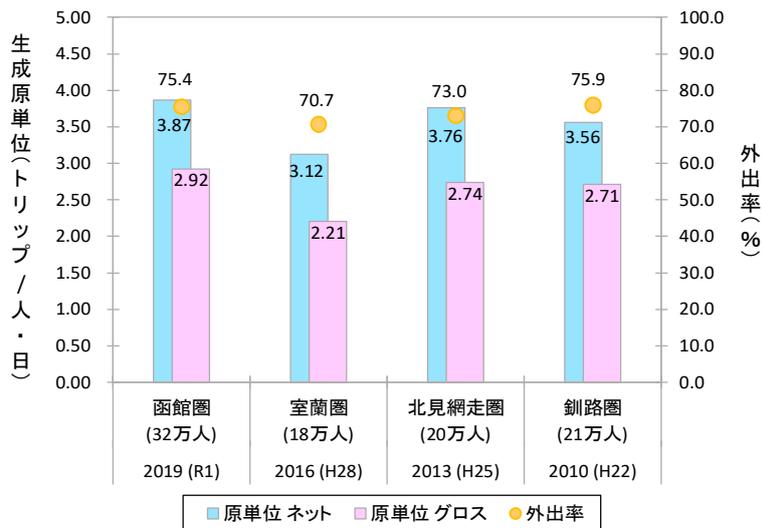
3-1 平日 生成原単位・外出率

外出率^(用語)、生成原単位^(用語)は前回調査と概ね同程度で、近年の道内他都市圏の結果とも変わらない結果となっています。



*1 : 旧函館市 (戸井町・恵山町・楸法華村・南茅部町除き) ・旧上磯町・七飯町・旧大野町での集計値
 *2 : 合併後函館市 (戸井町・恵山町・楸法華村・南茅部町除き) ・北斗市・七飯町での集計値
 *3 : 合併後函館市 (戸井町・恵山町・楸法華村・南茅部町込み) ・北斗市・七飯町での集計値

図 前回調査結果との比較



函館圏：合併後函館市 (戸井町・恵山町・楸法華村・南茅部町込み) ・北斗市・七飯町での集計値

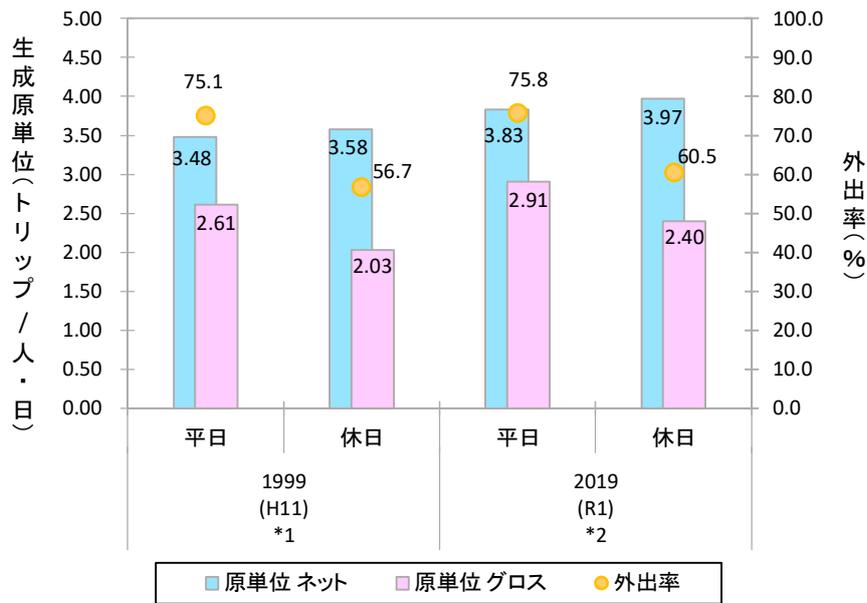
図 他都市圏結果との比較



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

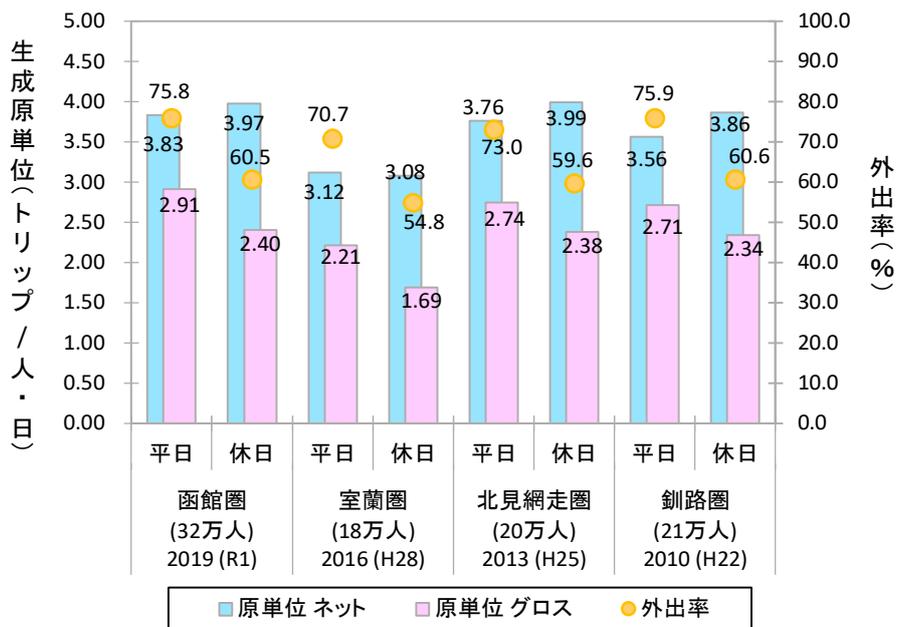
3-2 休日 生成原単位・外出率

外出率、生成原単位は前回調査と概ね同程度で、近年の道内他都市圏の結果とも変わらない結果となっています。



* 1 : 旧函館市（戸井町・恵山町・楸法華村・南茅部町除き）・旧上磯町・七飯町・旧大野町での集計値
 * 2 : 合併後函館市（戸井町・恵山町・楸法華村・南茅部町除き）・北斗市・七飯町での集計値

図 前回調査結果との比較



函館圏：合併後函館市（戸井町・恵山町・楸法華村・南茅部町除き）・北斗市・七飯町での集計値

図 他都市圏結果との比較



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-3 年齢階層別生成原単位・外出率

年齢階層別に見ると、前回調査や前々回調査と比べて50歳以上の外出率、生成原単位が高い傾向にあります。
また、他都市圏と比べても、50歳以上の外出率が高い傾向にあります。

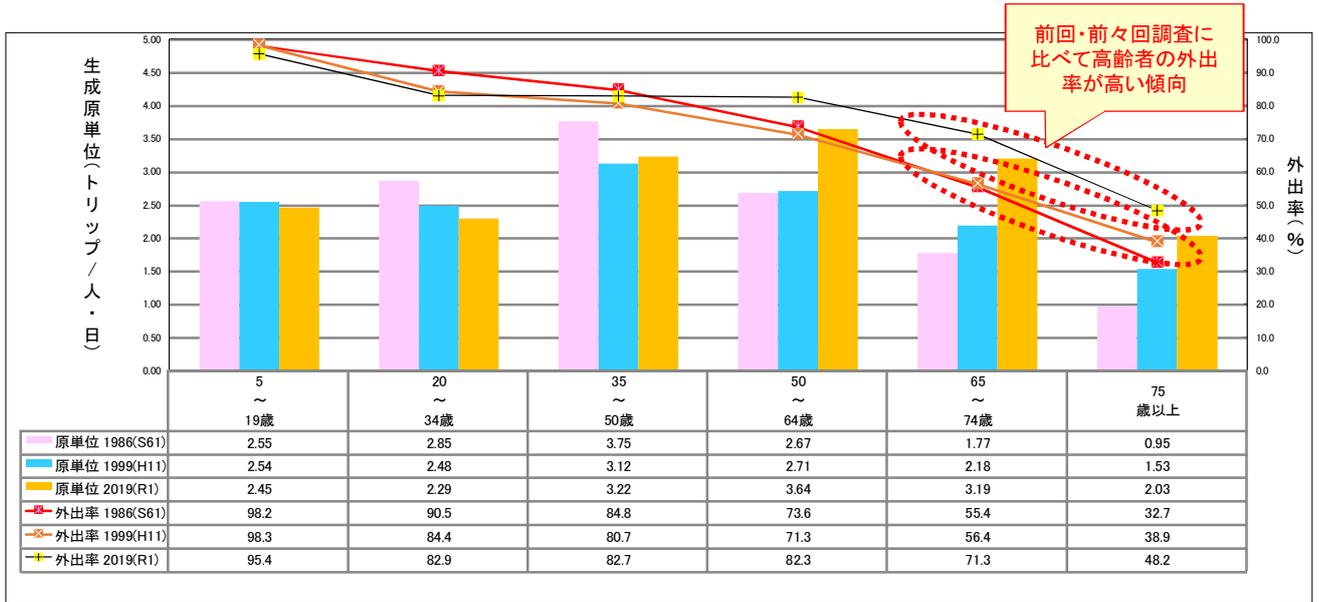


図 年齢階層別生成原単位・外出率

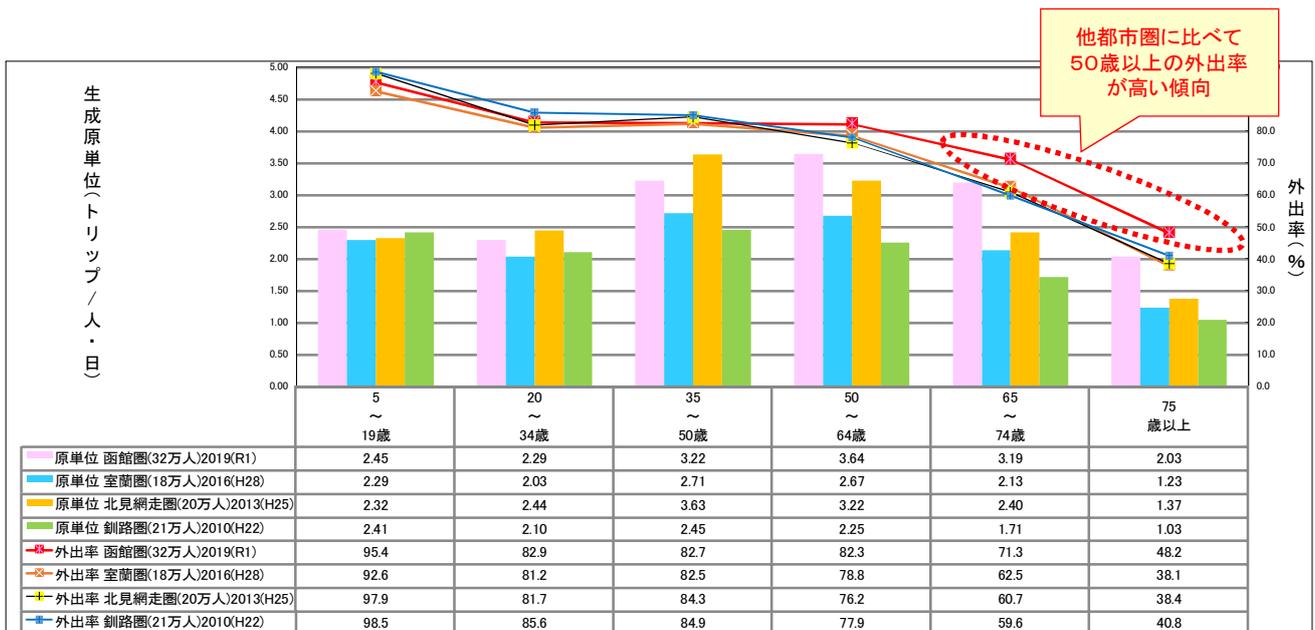


図 他都市圏結果との比較



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-4 就業別・免許保有別生成原単位・外出率

就業別の免許保有別生成原単位は、前回調査や前々回調査と比べて、就業率が上がり、就業者の原単位も増加傾向にあり、特に50歳以上の有職者原単位が高くなっています。
 また、免許保有率は前回調査に比べて高くなっており、特に50歳以上が高くなっています。

就業別の外出率は、20～24歳の原単位が、前回調査に比べて低下しています。これは、就業率や免許保有率が前回調査から低下したことが一つの要因として考えられます。

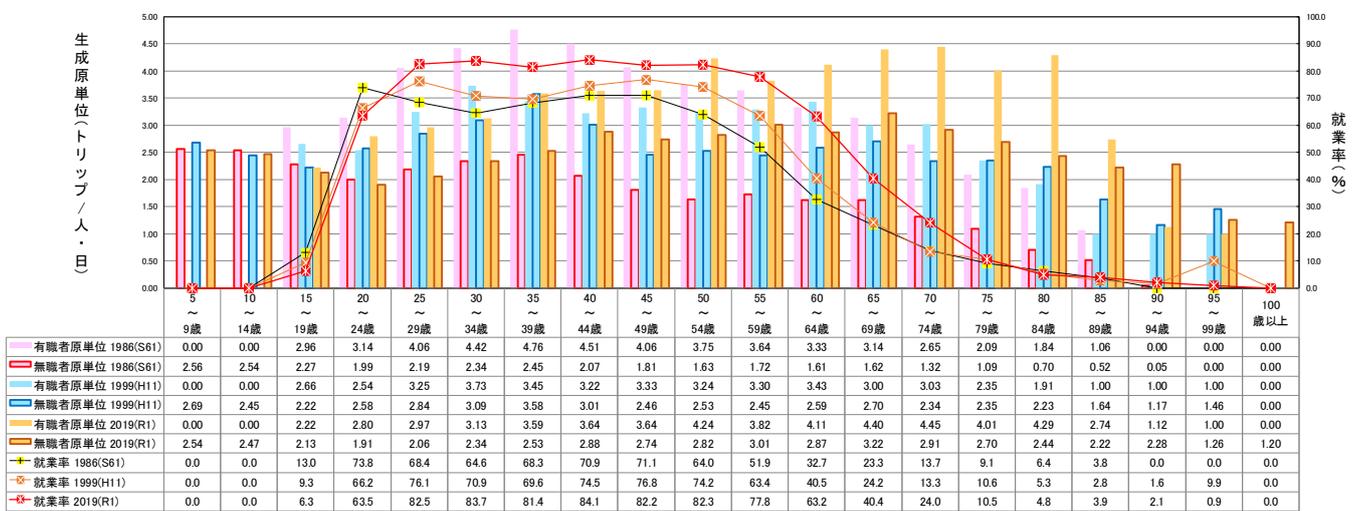


図 就業別年齢階層別生成原単位・外出率

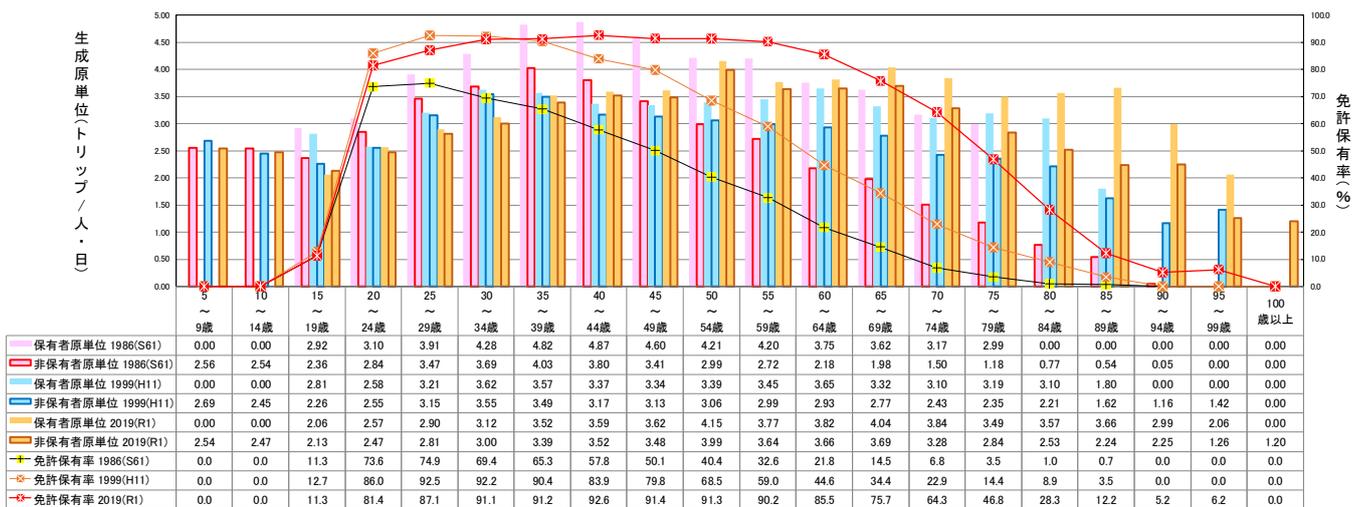


図 免許保有別年齢階層別生成原単位・外出率



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-5 公共交通原単位・外出率

50歳以上では年齢が高くなるに従い、自動車の利用割合が減少し、バス・市電・鉄道の利用割合が高くなっています。特に、タクシーの利用割合はその傾向が顕著になっており、高齢者にとってタクシーが重要な交通機関となっています。

バス・市電・鉄道の利用割合については若年層での利用割合は高いが、それ以外の年齢では顕著な差は見られません。

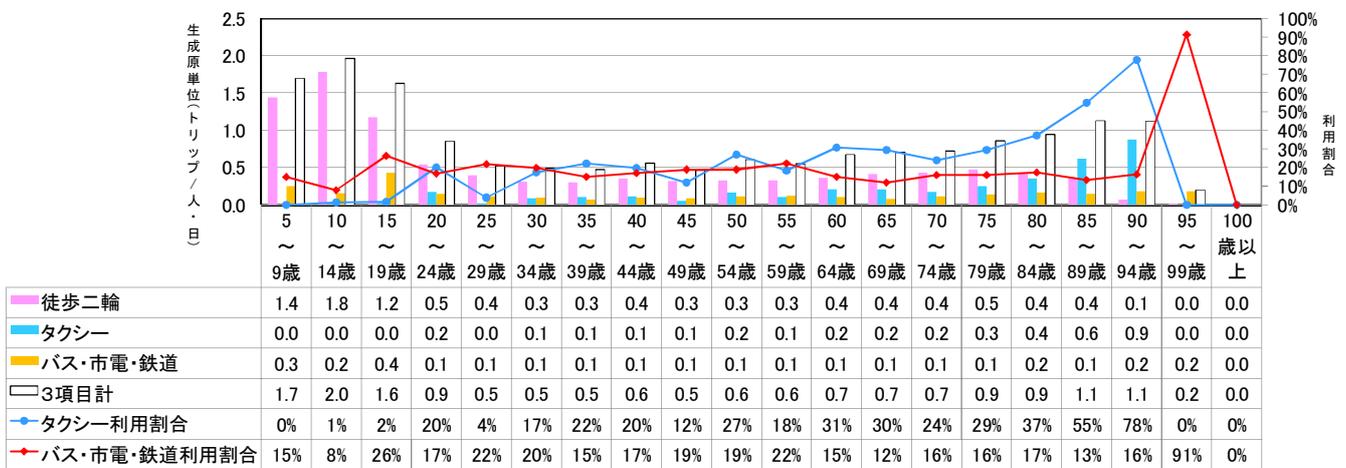


図 年齢階層別交通手段別外出率・生成原単位

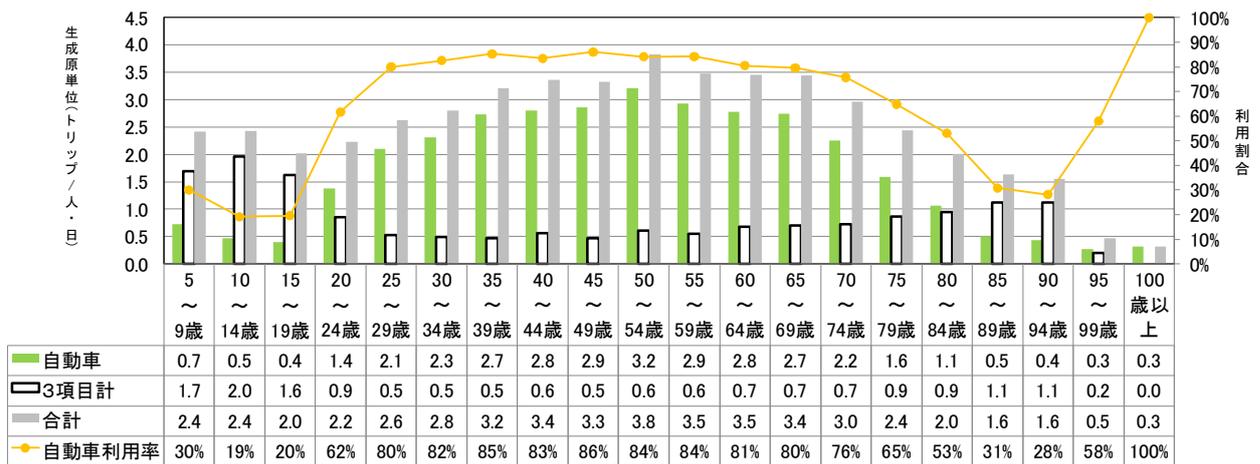


図 年齢階層別自動車外出率・生成原単位



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-6 自動車・免許保有原単位

自家用車の保有率が低かった前々回調査ではバス・市電・鉄道原単位が高い傾向にありました。

一方、今回の調査結果では自家用車の保有率が倍増した50歳以上で自動車原単位が着実に増加しています。

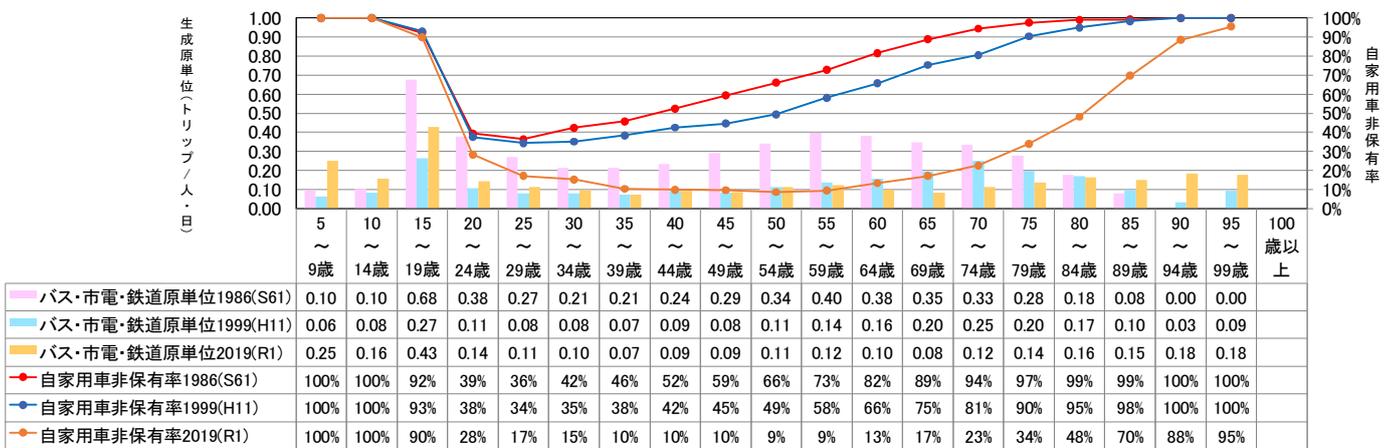


図 自家用車非保有年齢階層別公共交通原単位・外出率



図 自家用車保有年齢階層別自動車原単位・外出率



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-7 目的別交通手段別発生集中交通量構成比

各目的とも、前回、前々回と比較して、徒歩二輪の構成比が低下し、自動車の構成比が増加しています。

通学目的は、前回、前々回と比較して、公共交通の構成比が増加する結果となっています。

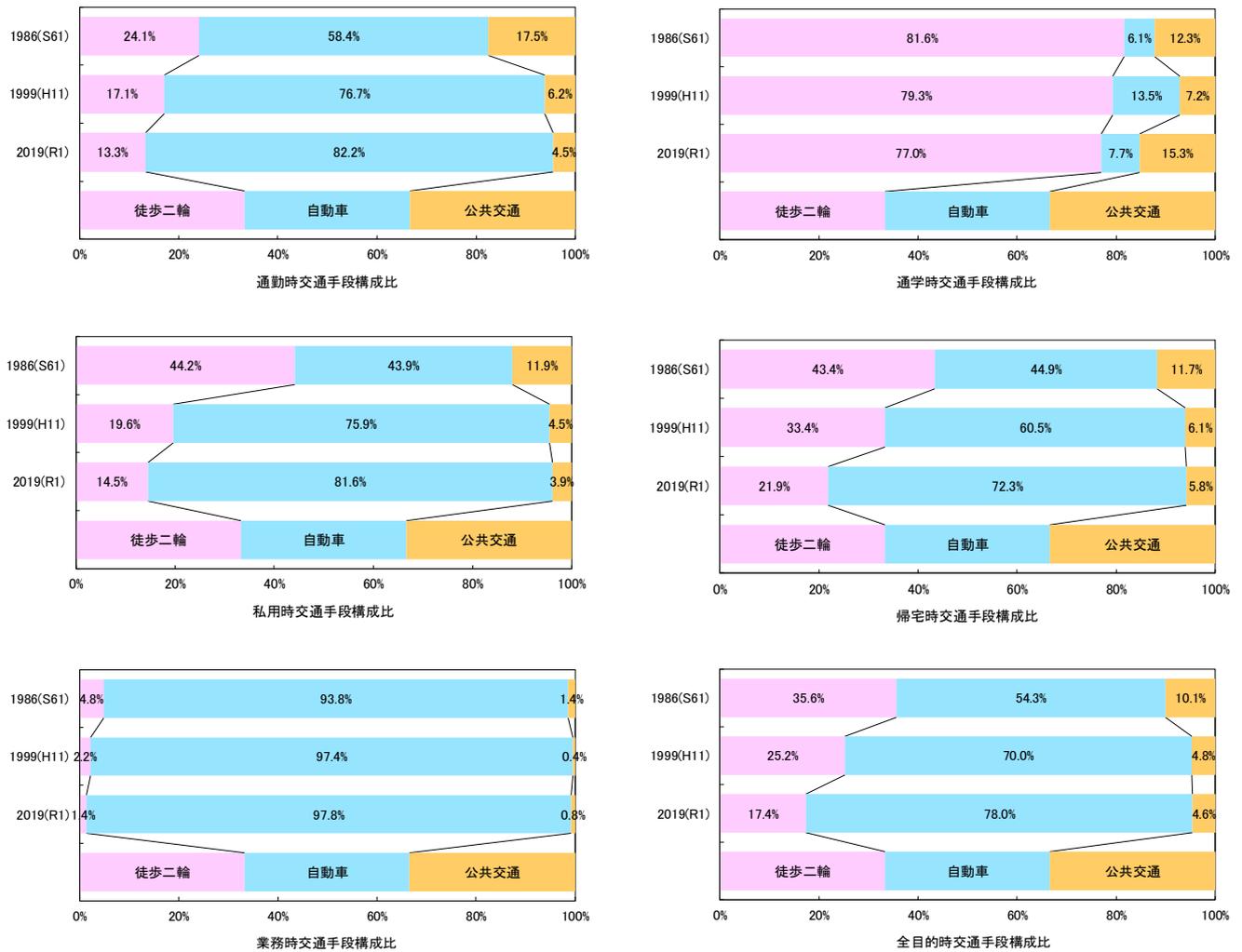


図 目的別交通手段別割合



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-8 交通手段別目的別発生集中構成比

徒歩二輪・自動車は、前回、前々回と比較して、通勤目的の構成比が増加し、通学目的の構成比が低下しています。

公共交通手段は、前回、前々回と比較して、通学目的の構成比が増加し、通勤・私用目的等の構成比が低下しています。

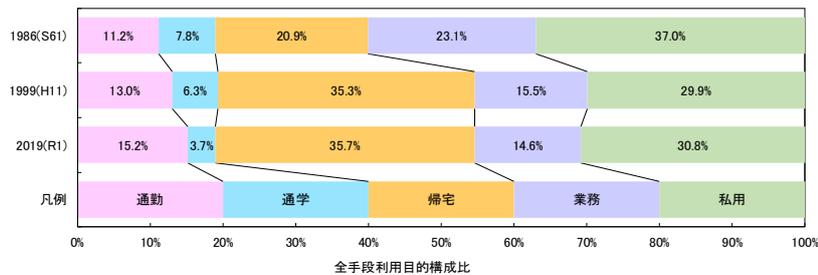
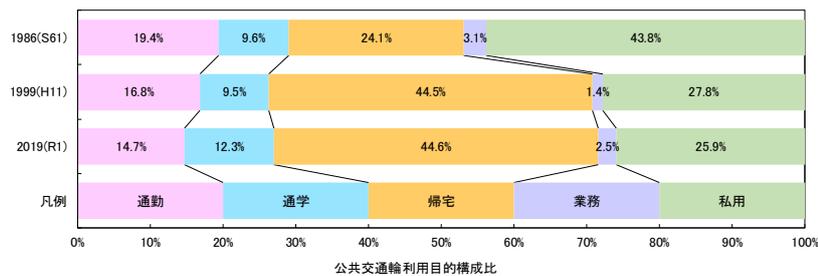
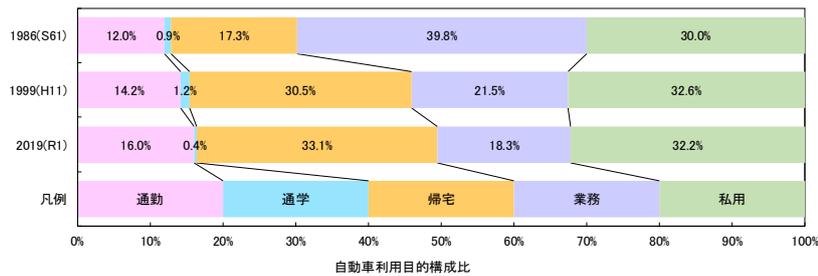
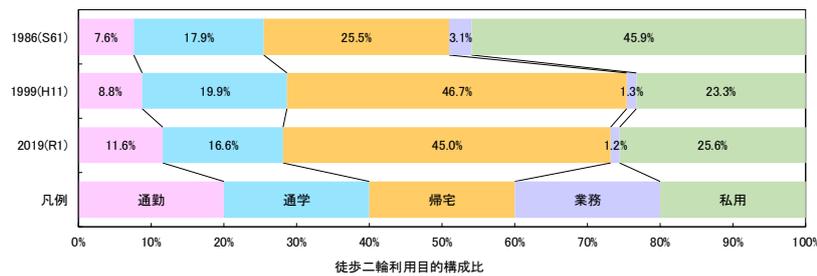


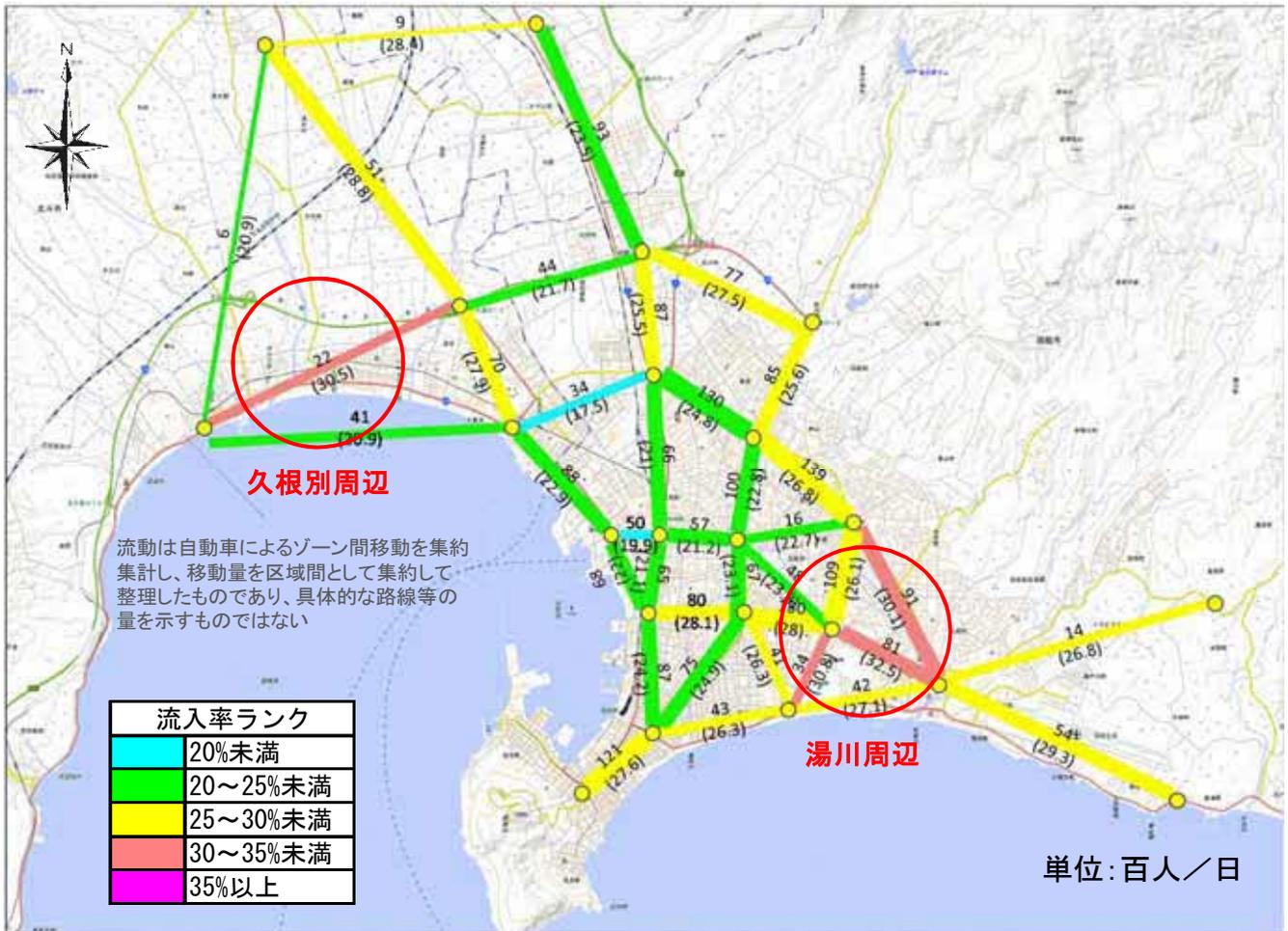
図 交通手段別目的別割合



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-9 高齢者の移動

高齢者(65歳以上)の自動車運転者の流入率は、函館市湯川周辺と北斗市久根別周辺で高くなっています。



数値上段: 高齢者自動車運転交通量
下段: 流入率 = 高齢者自動車運転交通量 / 全自動車運転交通量

図 高齢者自動車運転流動



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-10 立地適正化計画の誘導区域におけるバス・市電の利用実態

函館市では人口減少や高齢化社会に対応した暮らしやすい都市づくりを進めて行くため、平成30年（2018年）3月に「函館市立地適正化計画※」を策定しました。

函館市立地適正化計画の居住誘導区域内（都市機能誘導区域含む）居住者の都市機能誘導区域内移動については、バス・市電を利用する割合が高くなっています。

※立地適正化計画

平成26年8月の都市再生特別措置法の一部改正により創設された制度で、医療・福祉・商業施設や住宅の立地に焦点が当てられる一方、人口が減少に転じ、民間の投資意欲が弱くなる中で、将来の都市像を明示し、財政・金融・税制等の経済的インセンティブにより、コンパクトなまちづくりへと誘導していくための計画として、市町村が策定。

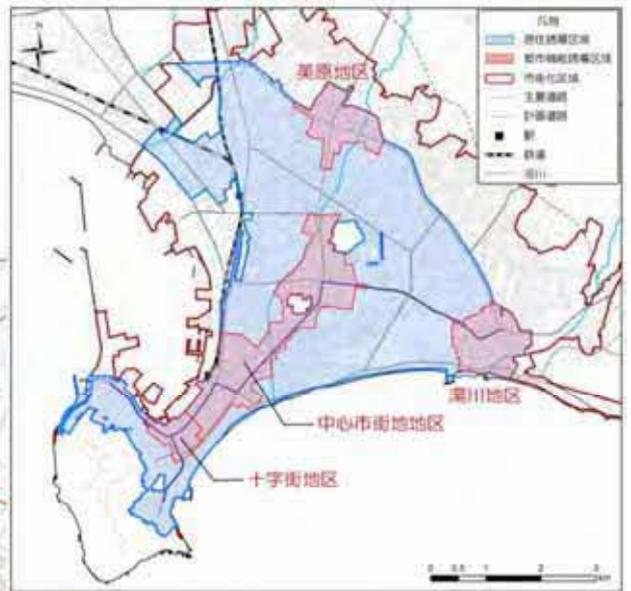


図 函館市立地適正化計画の各誘導区域



数値上段：地域間全機関交通量①
下段：バス・市電交通量②で()内はバス・市電利用割合＝②/①

図 居住誘導区域および都市機能誘導区域内流動



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

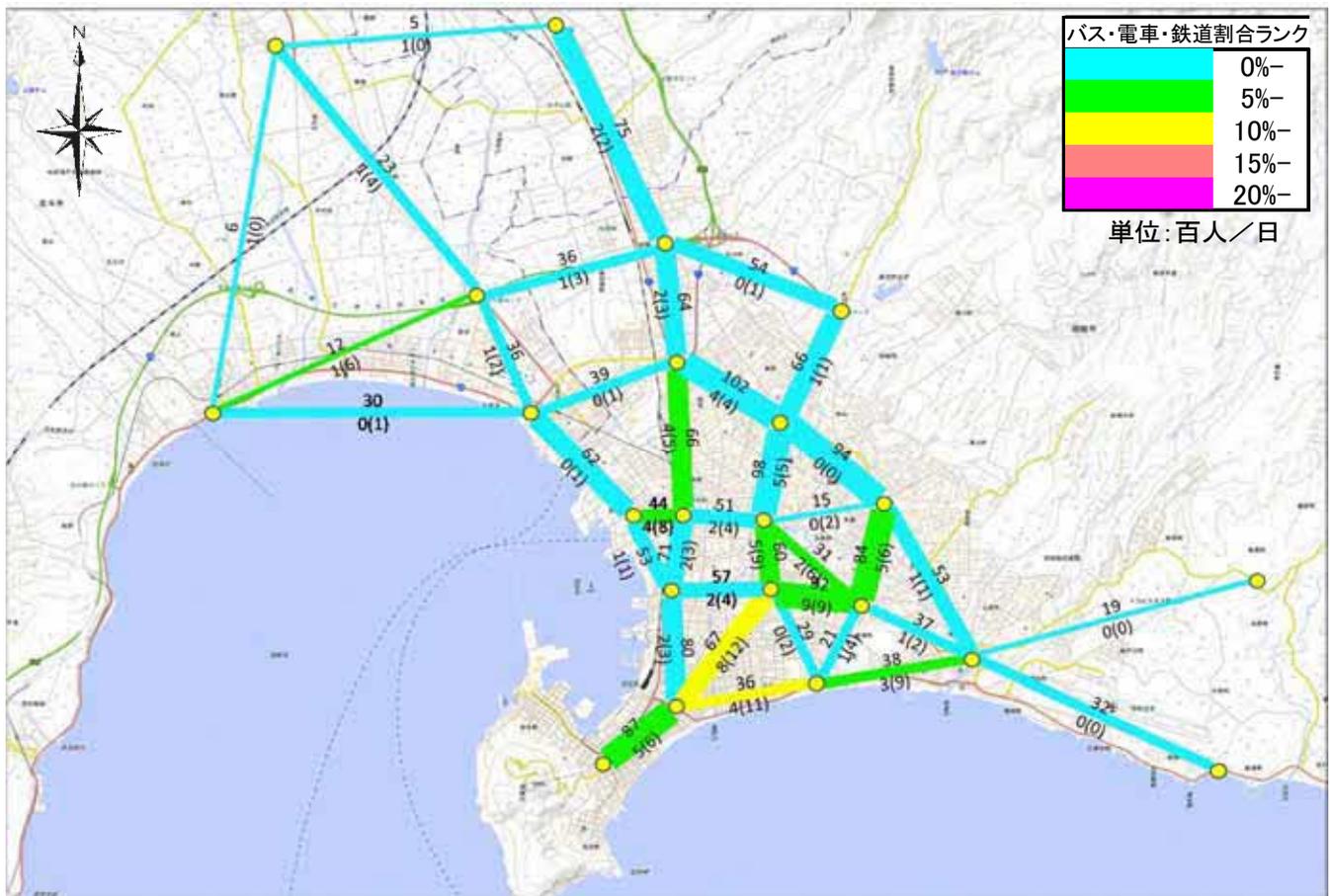
3-1-1 世帯構成別流動実態

世帯構成別の交通流動では子育て世帯（19歳以下子供あり）での公共交通の利用が低く
自家用自動車利用が主となっています。

単身世帯（20歳～64歳）については函館駅・五稜郭周辺での流動が多いこともあり、公
共交通利用割合が高くなっています。

子育て終了世帯（65歳以上）については、函館市湯川周辺及び美原周辺、北斗市上磯周
辺において公共交通利用割合が高くなっています。

■子育て世帯（19歳以下子供あり）



※流動は世帯属性別の各個人のゾーン間移動を集約集計し、移動量を区域間
として集約して整理したものであり、具体的な路線等の量を示すものではない

数値上段：地域間全機関交通量①

下段：バス・市電・鉄道交通量②で()内はバス・市電・鉄道利用割合＝②/①×100

図 子育て世帯(19歳以下子供あり)流動



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-1-1 世帯構成別流動実態



図 単身世帯(20歳～64歳)流動



図 子育て終了世帯(65歳以上)流動



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-12 平日 ゾーン別発生集中交通量（全目的・全手段）

全目的の発生集中交通量（用語）は函館市や七飯町の市街地部が10万トリップ（用語）以上となっており、次いで北斗市市街地部や函館山麓の函館市西部の発生集中交通量が8万トリップ以上となっています。函館市東部や北斗市北部、七飯町北部等の郊外部で、発生集中交通量が2万トリップ未満となっています。

また、地区単位での前回調査結果からの発生集中の伸びは函館市街地縁辺部や函館市・北斗市・七飯町の市町界での伸び率が高くなっています。

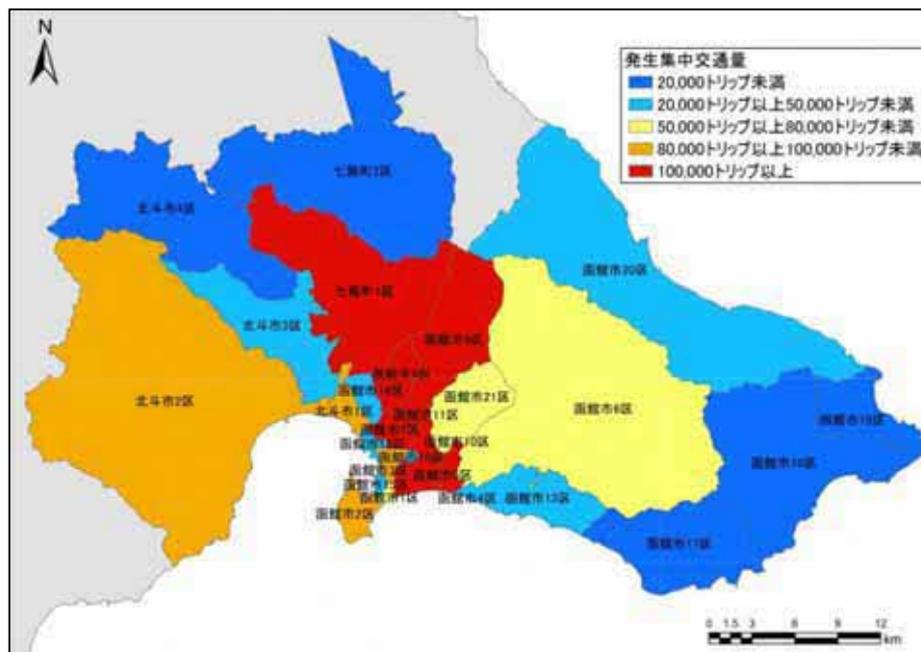


図 平日Bゾーン別発生集中交通量図

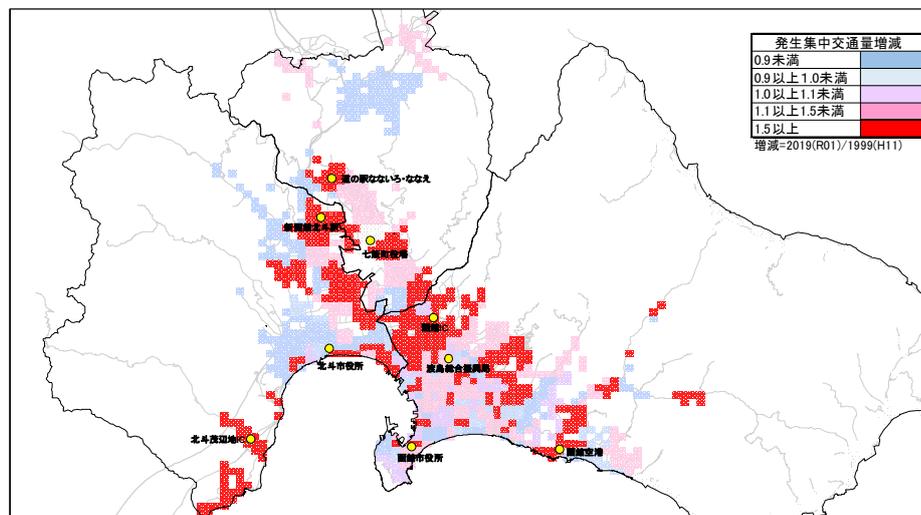


図 平日地区別発生集中交通量増減図(平成11年(1999年)⇔令和元年(2019年))



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-13 休日 ゾーン別発生集中交通量（全目的・全手段）

休日の全目的における発生集中交通量は函館市中央部から北東部が10万トリップ以上となっており、次いで七飯町市街地部や函館市中央部南地区の発生集中交通量が8万トリップ以上となっています。函館市東部や北斗市北部、七飯町北部等の各市町の郊外部で、発生集中交通量が2万トリップ未満となっています。

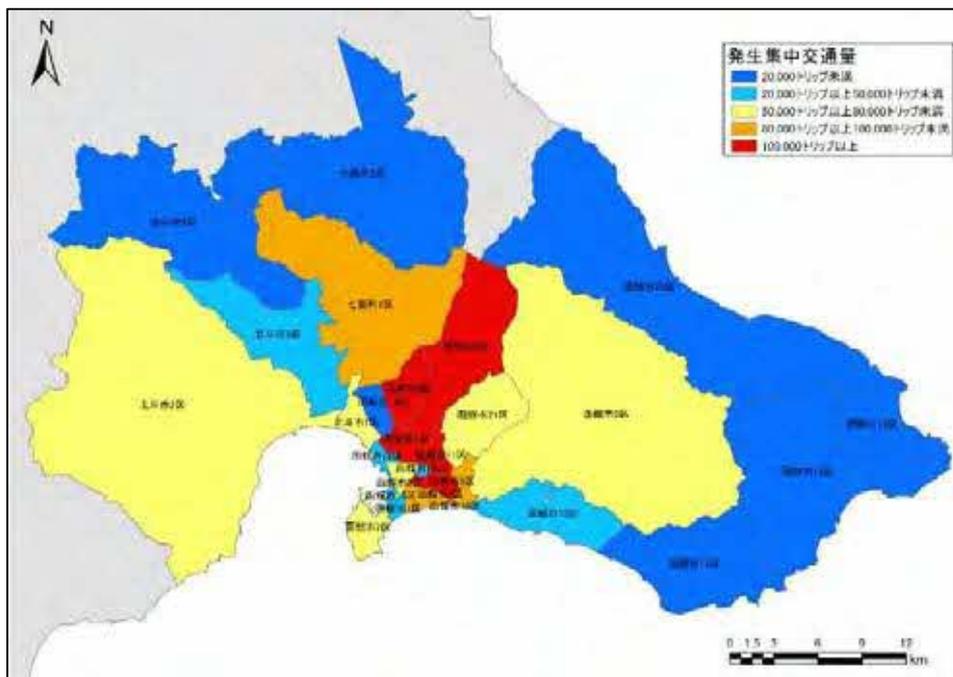


図 休日Bゾーン別発生集中交通量図

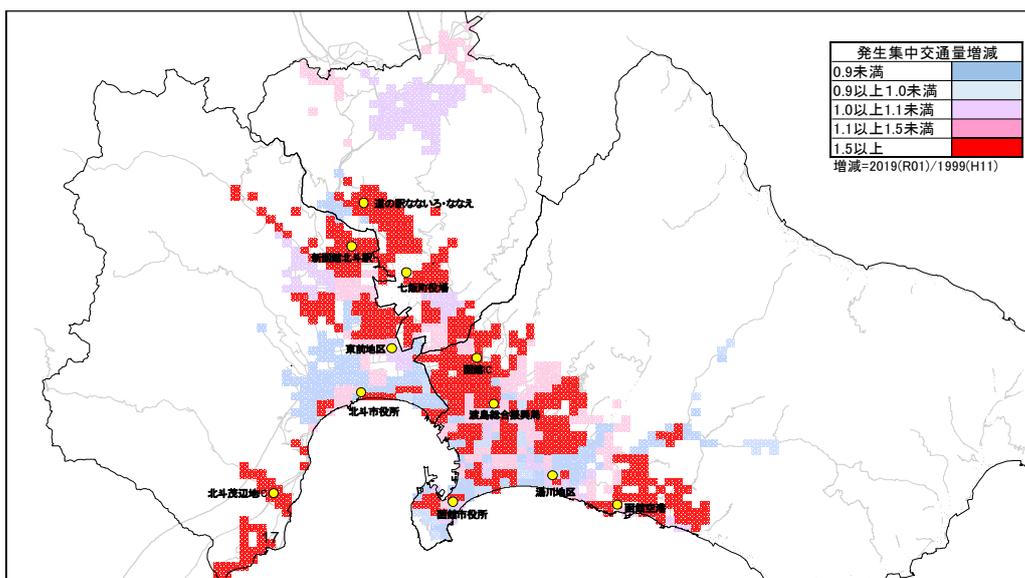


図 休日地区別発生集中交通量増減図(平成11年(1999年)⇔令和元年(2019年))



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-14 ゾーン別発生集中交通量の平日休日比較（全目的・全手段）

全目的の発生集中交通量の平日と休日と比較すると、七飯町北部と北斗市北部において、休日が平日の1.5倍以上増加しています。その他の地区の休日の発生集中交通量については、平日に比べて、概ね減少しています。

また、地区単位での休日の発生集中の伸びは国道・道道などの幹線道路の沿線、北斗市の新函館北斗駅周辺や七飯町の大沼公園での伸び率が高くなっています。

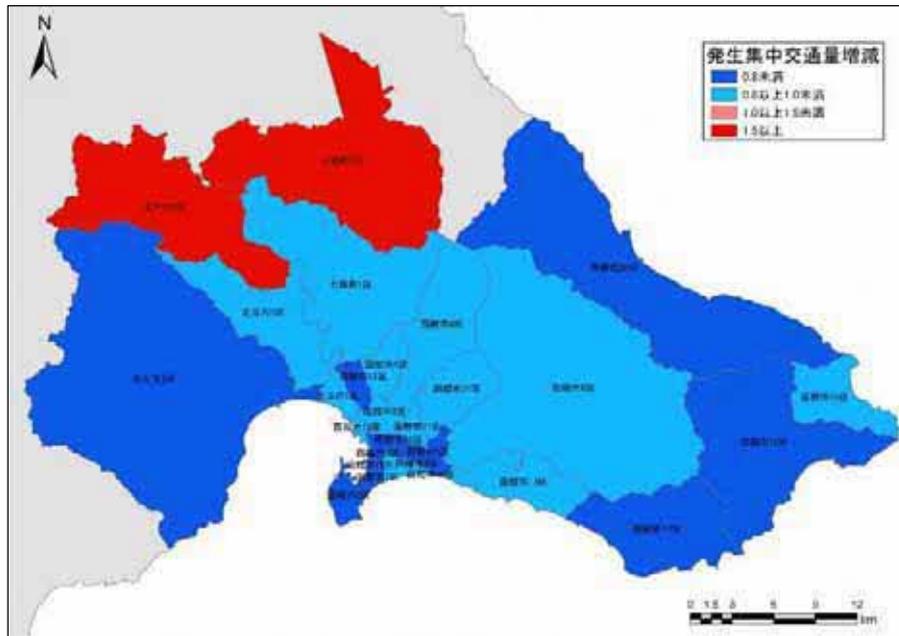


図 Bゾーン別発生集中交通量増減図(平日⇔休日比較)

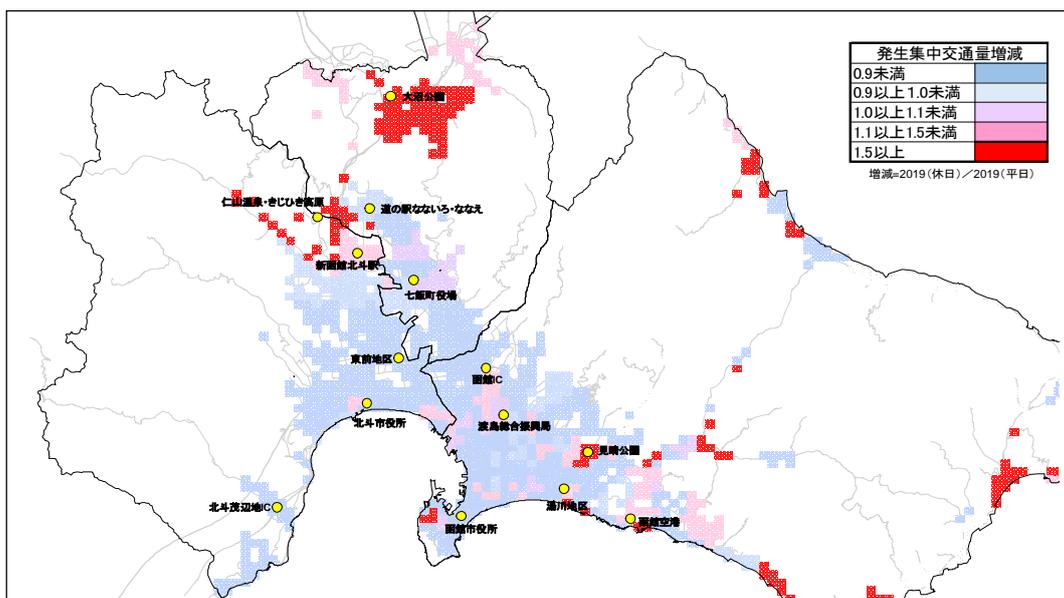


図 平日地区別発生集中交通量増減図(平日⇔休日)



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-15 平日 地域間流動

函館市は、地域内トリップの他、函館市中央部（函館市②）・西部地区（函館市①）との地域間トリップが多い傾向がみられます。

北斗市と七飯町では、地域内トリップ数に対し函館市との地域間トリップが多い傾向がみられます。

全目的の地域間トリップは、函館市中央部・西部地区や函館市東部・東中央部地区（函館市③）で一部減少が見られますが、それ以外の地域間トリップに関しては、概ね増加しています。

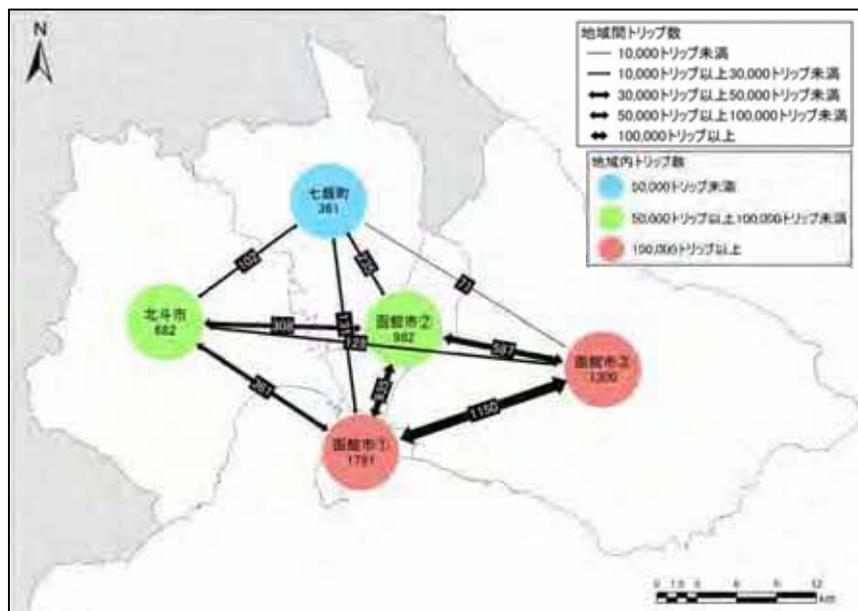


図 平日全手段全目的流動

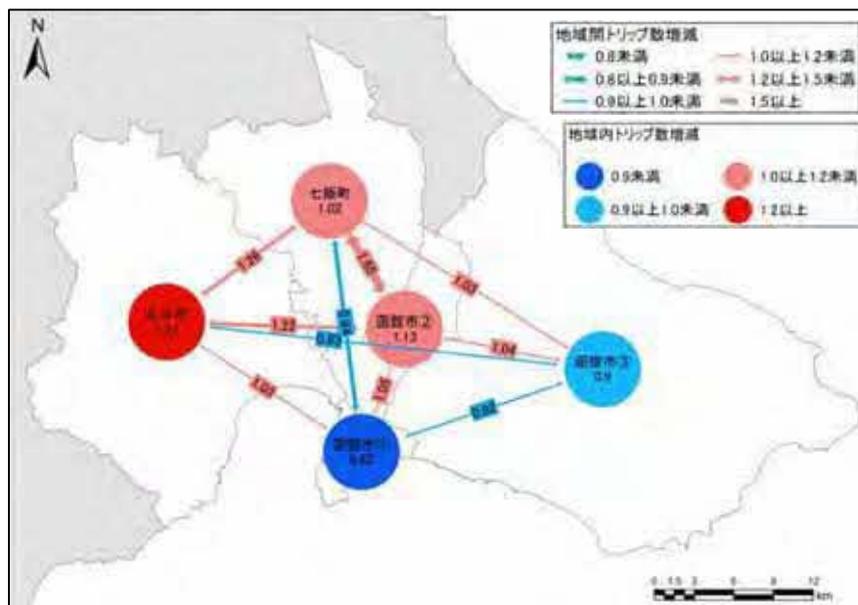


図 全手段全目的流動増減図



3. 函館圏のトリップ特性（現況解析結果）

3-16 休日 地域間流動および平日休日比較

休日の函館市は平日同様に、地域内々トリップの他、函館市中央部（函館市②）・西部地区（函館市①）との地域間トリップが多い傾向がみられます。

休日の北斗市と七飯町では、平日同様に、地域内トリップ数に対し函館市との地域間トリップが多い傾向がみられます。

全目的の地域間トリップは、七飯町の地域間トリップ及び北斗市⇄函館市東部・東中央部地区（函館市③）における地域間トリップが平日に比べて増加していますが、その他の地域間トリップは概ね減少しています。

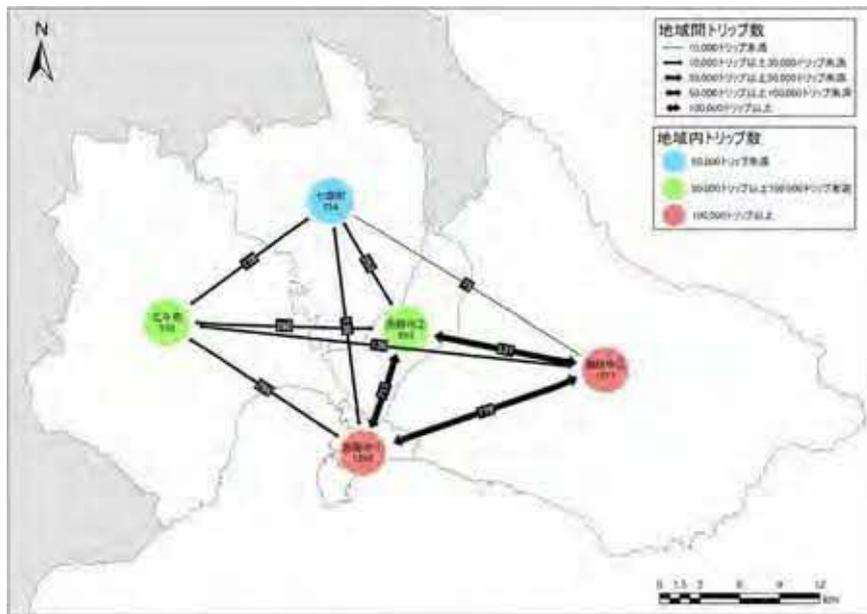


図 休日全手段全目的流動

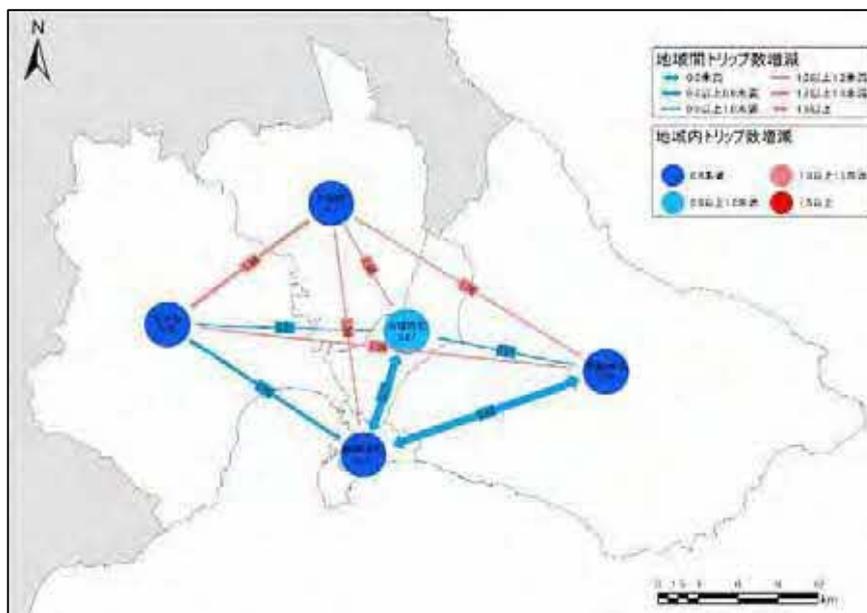


図 全手段全目的流動増減図(平日⇄休日比較)