

## 1 調査目的

函館市、北斗市、七飯町からなる函館圏では、平成 11～13 年度に新たな将来像の実現を目指とした総合都市交通体系マスタープランを策定したが、その後、平成 17 年に新青森～新函館間の新幹線整備が着工となり、10 年後の開業が予定されていることから、北海道新幹線の影響を考慮したマスタープランの見直しを行う必要が生じた。

北海道新幹線の新函館までの開業決定により、北海道における初めての新幹線が開業することとなり、航空需要からの転換が予想されるなど、函館圏の交通体系に非常に大きなインパクトを与えることとなる。

また、平成 16 年 12 月に函館市が周辺 3 町 1 村を編入合併し市域が拡大したことから、内浦湾方面への交通アクセス向上が新たな課題とされ、平成 18 年 2 月には新函館駅の建設予定地である大野町と上磯町とが合併し、北斗市が誕生したことから、北斗市内での拠点の位置づけの変化が生じているところである。

こうしたことから、新幹線開業及び近年の社会情勢変化による影響も考慮したうえで、新たな拠点配置・交通流動と整合し、交流人口を函館中心部に誘導し地域活性化に資する交通施設の配置・交通サービスの提供を図るため、前回マスタープランの一部見直しを行うものである。

## 2 調査フロー

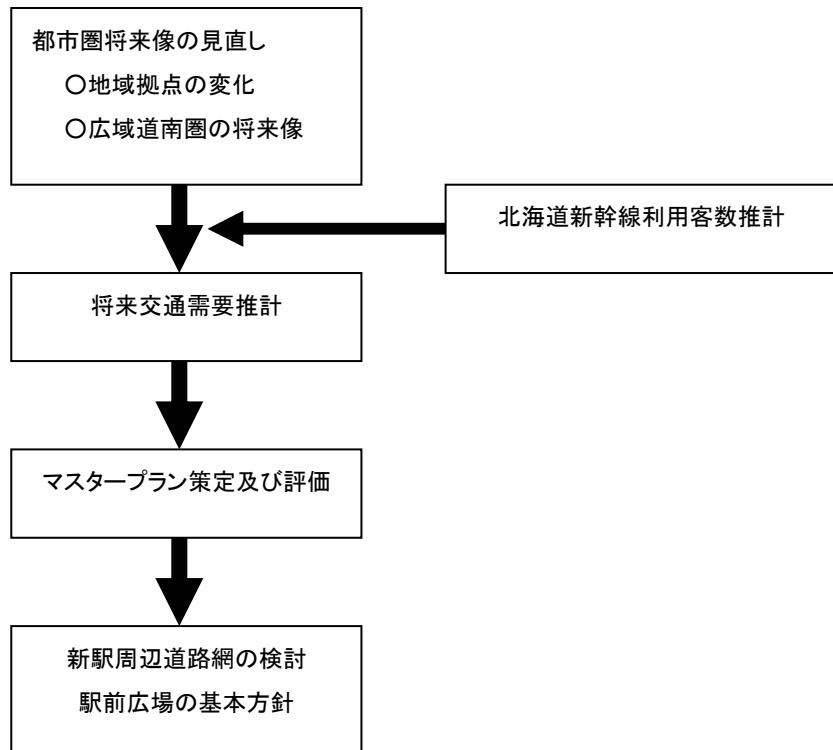


図 1 調査フロー (平成 18 年度)

### 3 調査圏域図

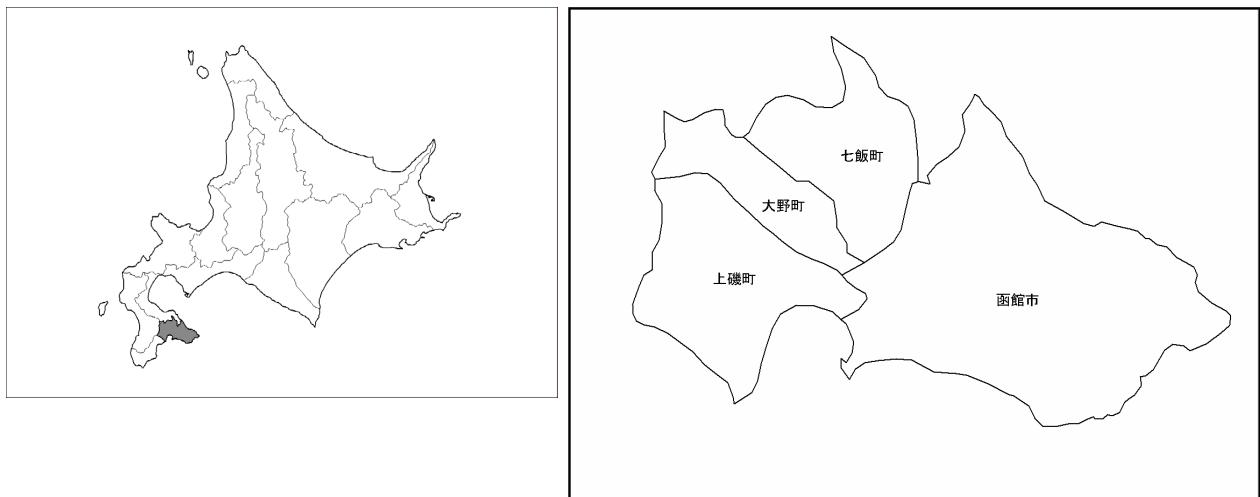


図2 調査圏域図

## 4 調査成果

### 4-1. マスタークリアの見直しの方針

#### (1) H13策定マスタークリアからの社会情勢の変化を考慮

函館圏では、平成11～13年度に函館圏総合都市交通体系調査を実施したが、平成17年に新青森～新函館間の新幹線整備が着工され、10年後の開業が予定されていることに伴い、北海道新幹線の影響を考慮したマスタークリア（以下MPと記す）の見直しを行うものである。

また、これに併せて、市町村枠組みの変化（函館市拡大、北斗市の誕生）などの社会情勢の変化による影響も考慮したうえで、マスタークリアを検討することとする。

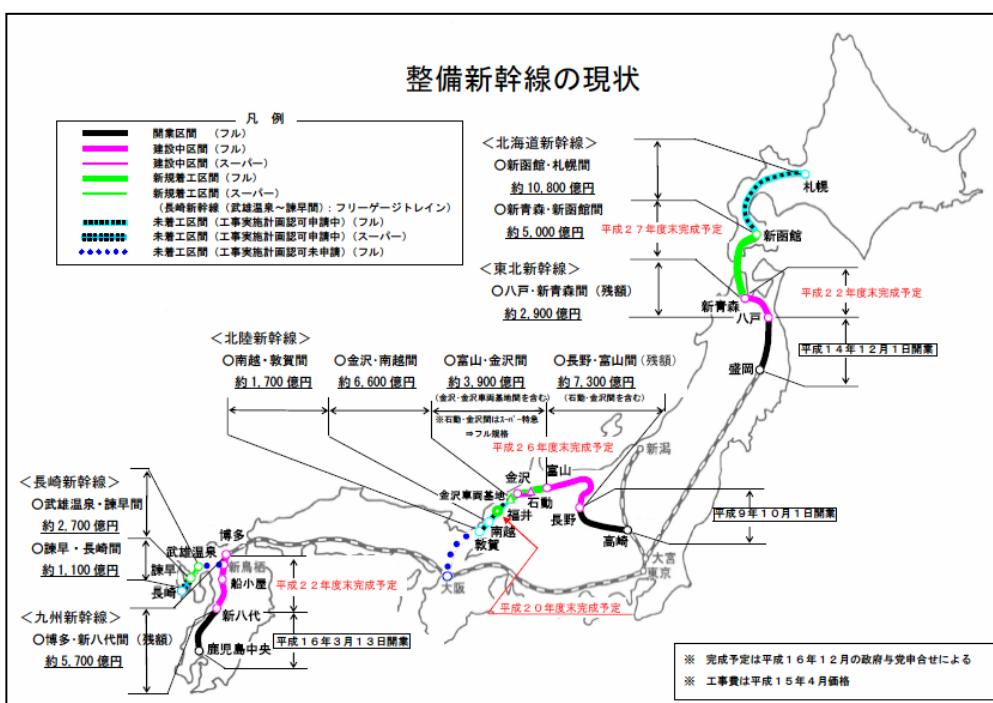


図4-1 整備新幹線の現状

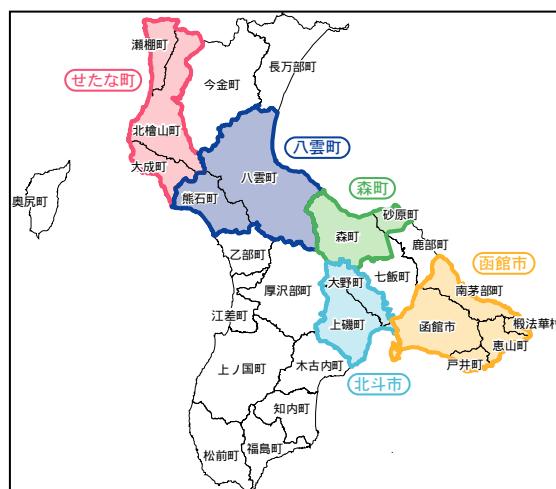


図4-2 市町村枠組の変化

## (2) MP の役割の変化を考慮

急速な少子高齢化・人口減少化を迎える日本の都市圏においても人口拡大に追従した旧来の交通施設整備のあり方を示すMPから交流人口・地域活性化に資する戦略的な取組みのあり方を示すMPへと役割を変化させることが必要とされている。

前回MPにおいては量的拡大からマネージメントを含めた総合的な視点の施設整備のあり方を提案しており、地域活性化への戦略的な取り組みのあり方を示すまでに至っていない。

### 【地域活性化の課題】

- ・函館都市圏の地域を活性化する上で観光振興への期待（近年観光入り込みは横ばい）
- ・青函交流を意識したまちづくり（青函トンネル開業効果の陰り）

### 【交通マスタープラン方向性への地域活性化を追加】

地域活性化に向けて滞在型・体験型観光機能の充実を支える交通マスタープラン

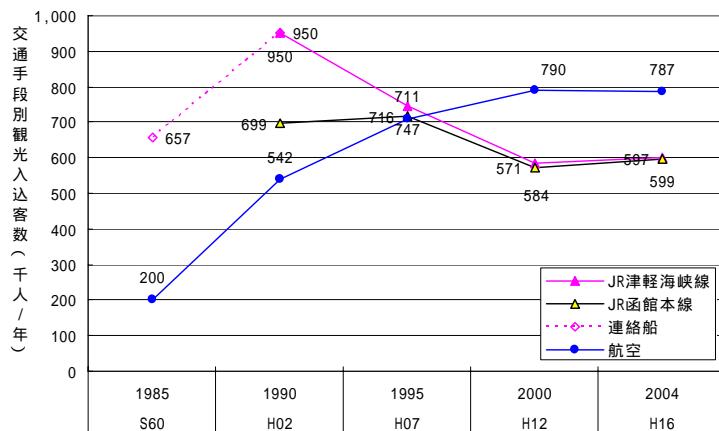


図4-3 函館市における交通手段別観光入込客数の推移

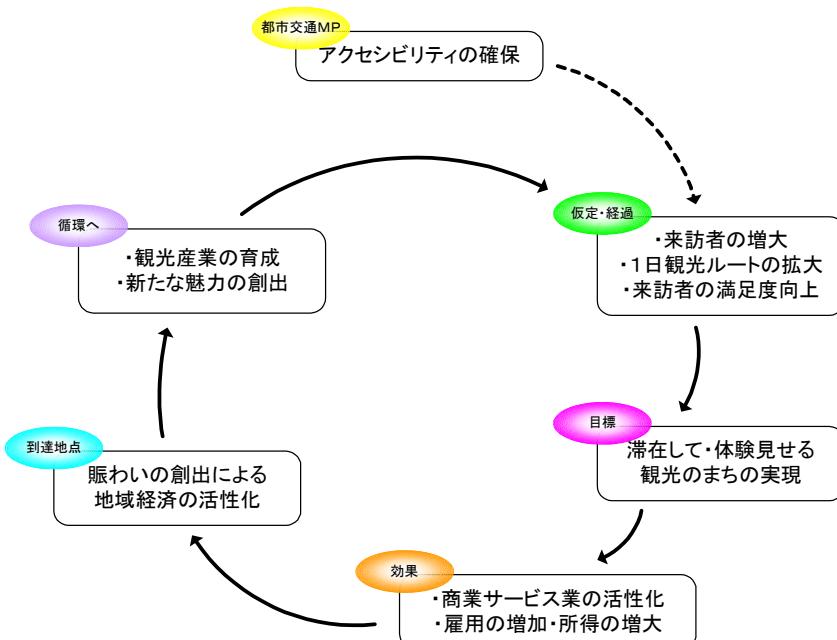


図4-4 交通MPをきっかけとした地域活性化のイメージ

## 4-2. 前回 MP からの将来像の変化

### (1) 都市圏の将来像

H13 年以降の新幹線整備・市町村合併等の社会情勢の変化を受け都市圏の将来像を以下に整理する。

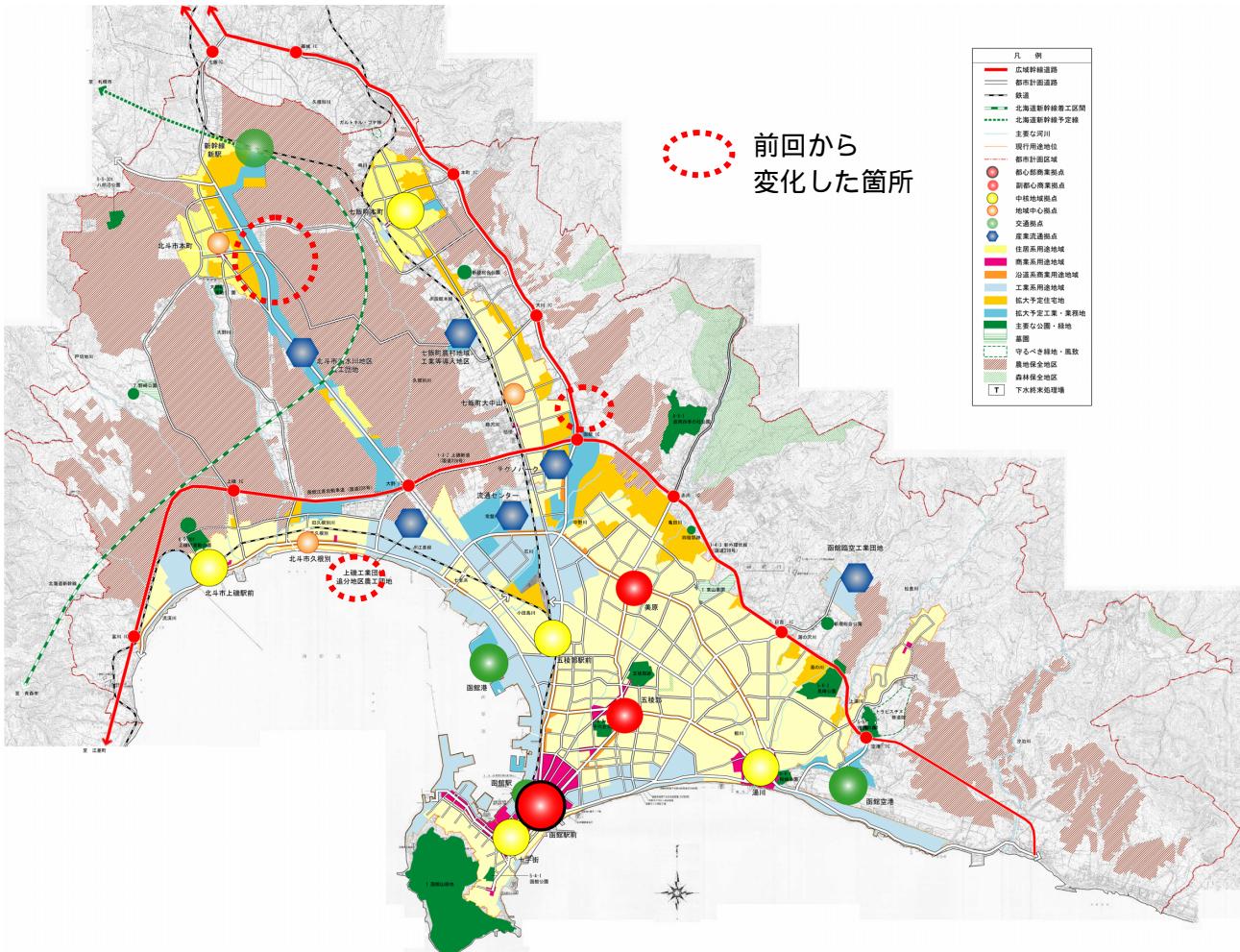


図 4-5 都市構造

### (2) 広域道南圏の将来像の検討

前回MP策定においては、主に圏域内交通を対象としていたが、MP見直しにあたっては、交流人口の獲得による地域活性化が大きな視点であると考えられることから、広域道南圏での将来像について以下に検討を行った。

#### ● 広域道南圏交通網の構築による地域支援

新幹線開業により拡大する交流人口をシーニックバイウェイルートに誘導するなどして道南圏に点在する観光地全体へ波及させるなど鉄道、航空、道路網が一体となって機能を発揮し、地域の活力増進のための利便性の高い道南圏の交通網を形成する。

道南圏各地に点在する観光地間の連携を強化し、観光の活性化を図るため、道南圏観光軸（高速型・周遊型）を設定し、更には道内各地との連携を図るため、鉄道、航空、高速道路をつなぐ広域観光軸を設定した。

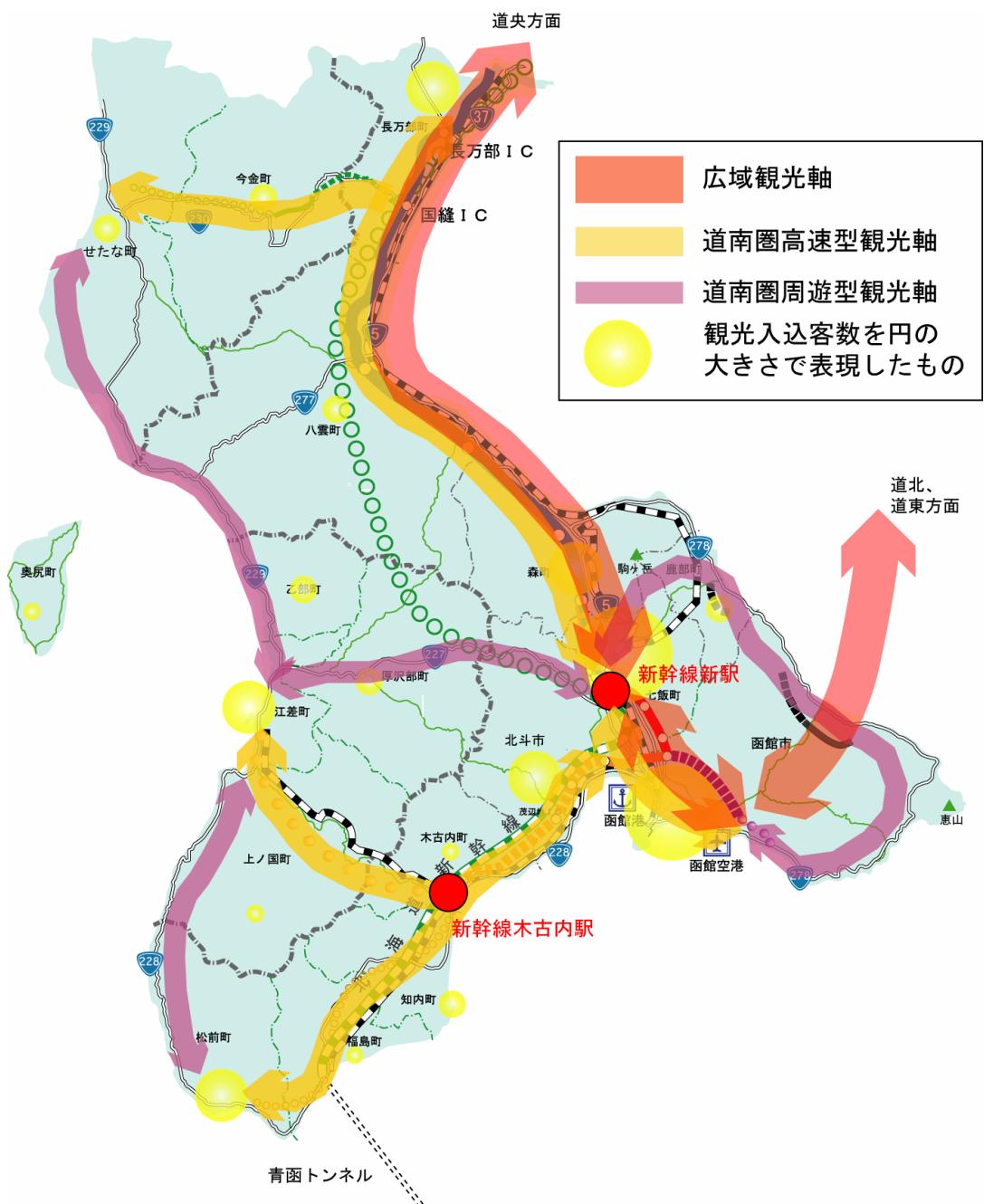


図 4-6 広域・道南圏観光軸の設定

#### 4-3. 北海道新幹線利用客数

##### (1) 算出モデル

新幹線需要量については、既存の研究資料等から検討した結果、H14 北大モデルと H16 北大モデルを組み合わせたモデルとする。

なお、誘発交通については、青函交流を筆頭に、地元官庁、商工会等が一丸となり、交流拡大への取り組みを進めていることから、誘発交通を含めて算定することとした。

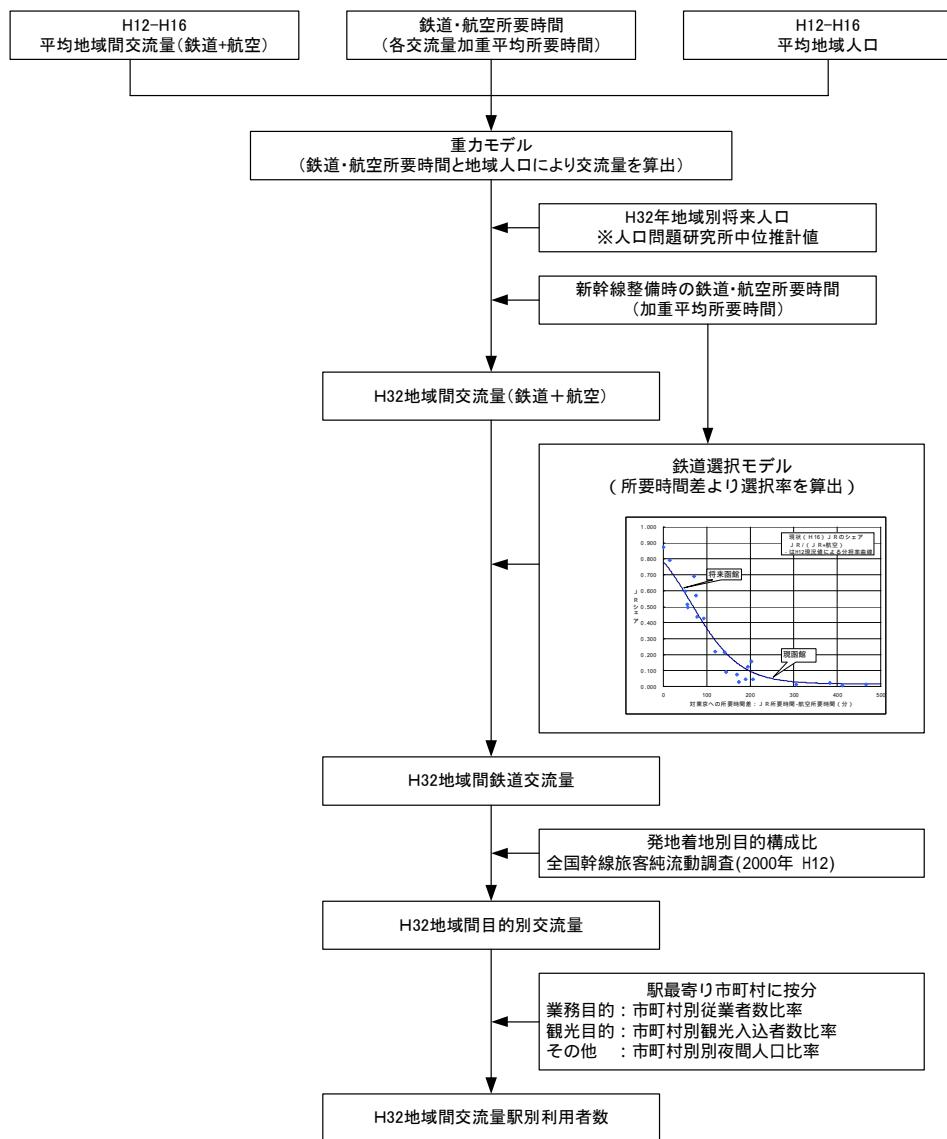


図4-7 将来交流量算出フロー

##### (2) 将来交流量の算出

将来人口の変化・所要時間短縮による交流量の変化を上記のフローに基づき算出した。

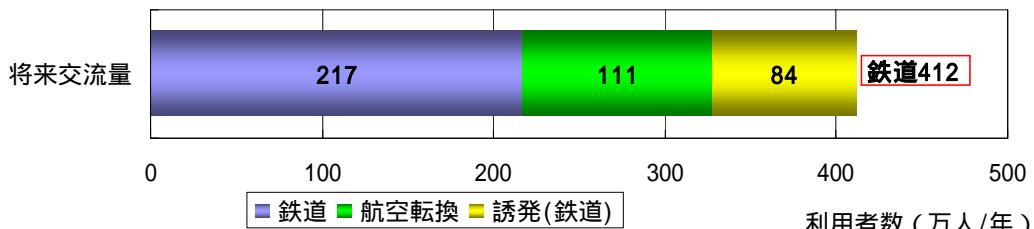


図 4-8 将来交流量

### (3) 駅別新幹線利用者の算出

道南の最寄り駅となる地域の人口（駅カバー圏人口）、従業者、観光入り込み客数から上記で算出した道南 - 道外、道央、道北、道東間鉄道交流量を按分し、駅別新幹線利用者数を算出した。

なお、各駅での利用者数は、在来線との乗り継ぎも含む値である。ただし、道央、道北、道東方面への乗り継ぎは含んでいない。

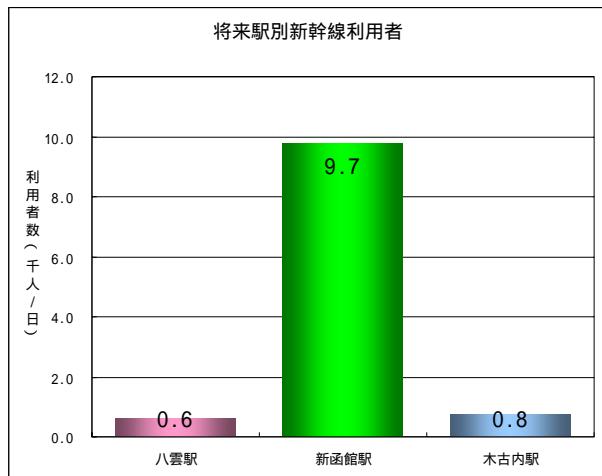


図4-9 道南圏駅別利用者数

### 4-4. 将来交通需要予測

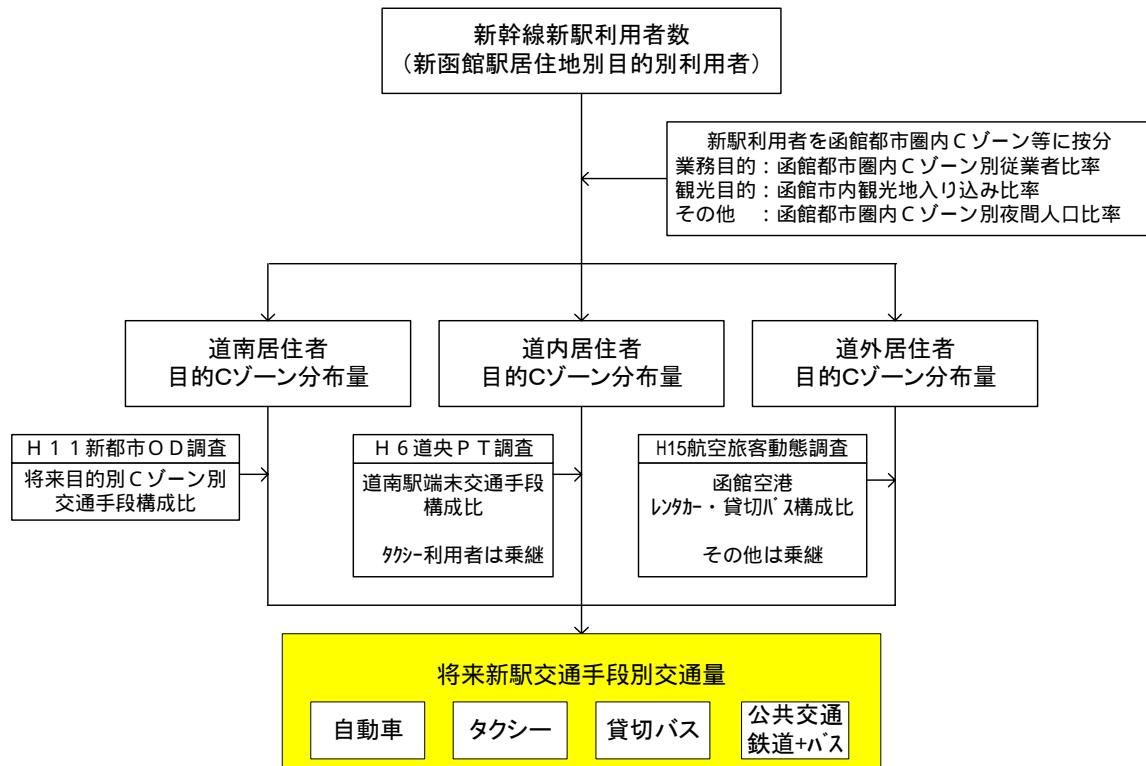


図 4-10 新幹線新駅端末交通手段別交通量算出フロー

#### 4-5. マスタープランの策定

##### (1) 骨格道路網パターンの設定

前述した将来骨格道路網パターン《広域幹線道路・4環状・6放射》の道路構成を基本に函館圏の自動車交通の目指す姿としての「拠点育成と連携強化のための交通網」概要を以下に示し、これに対応した函館圏骨格道路概念図を次頁に示す。

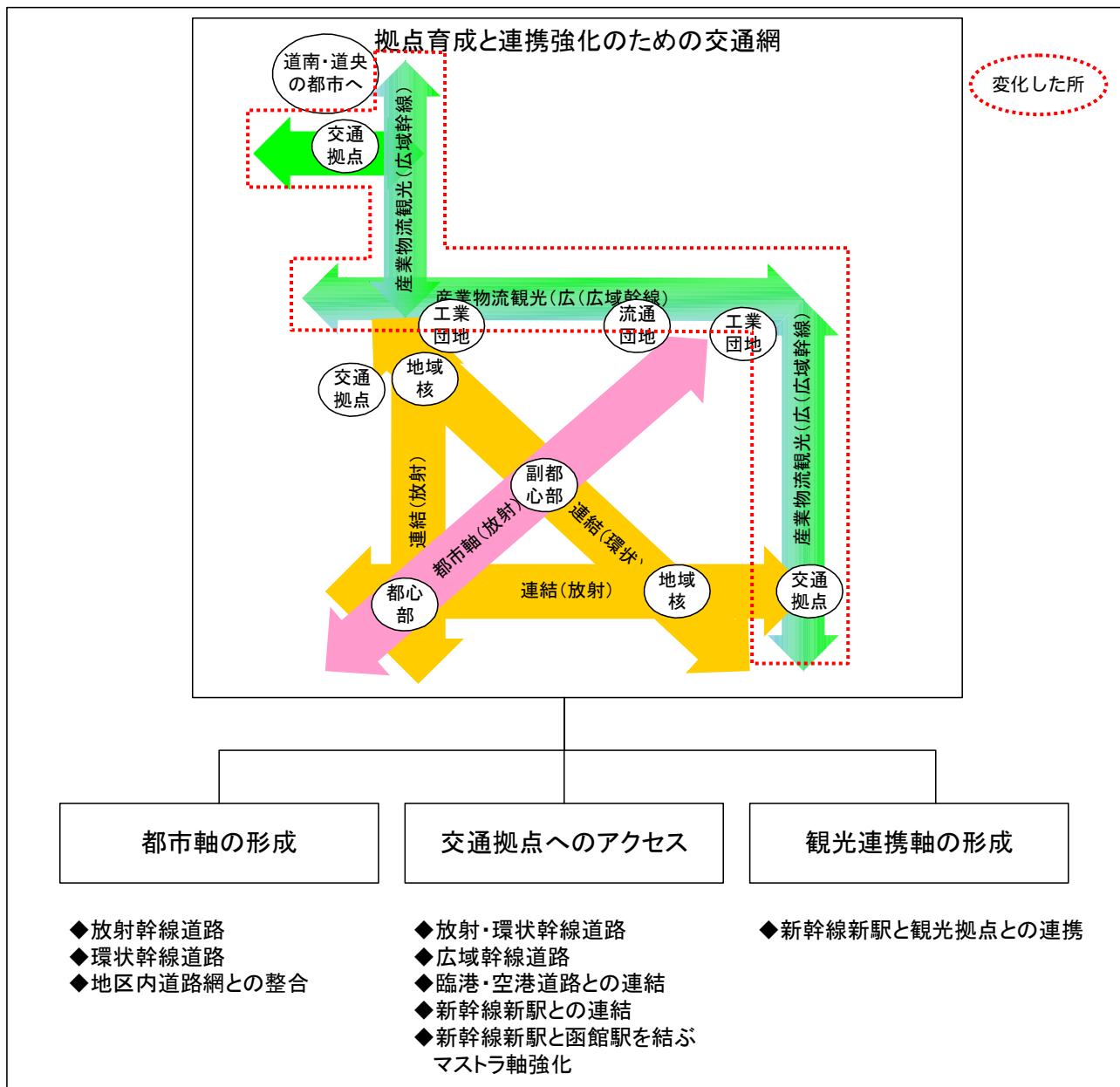


図4-11 函館圏の自動車交通の目指す姿

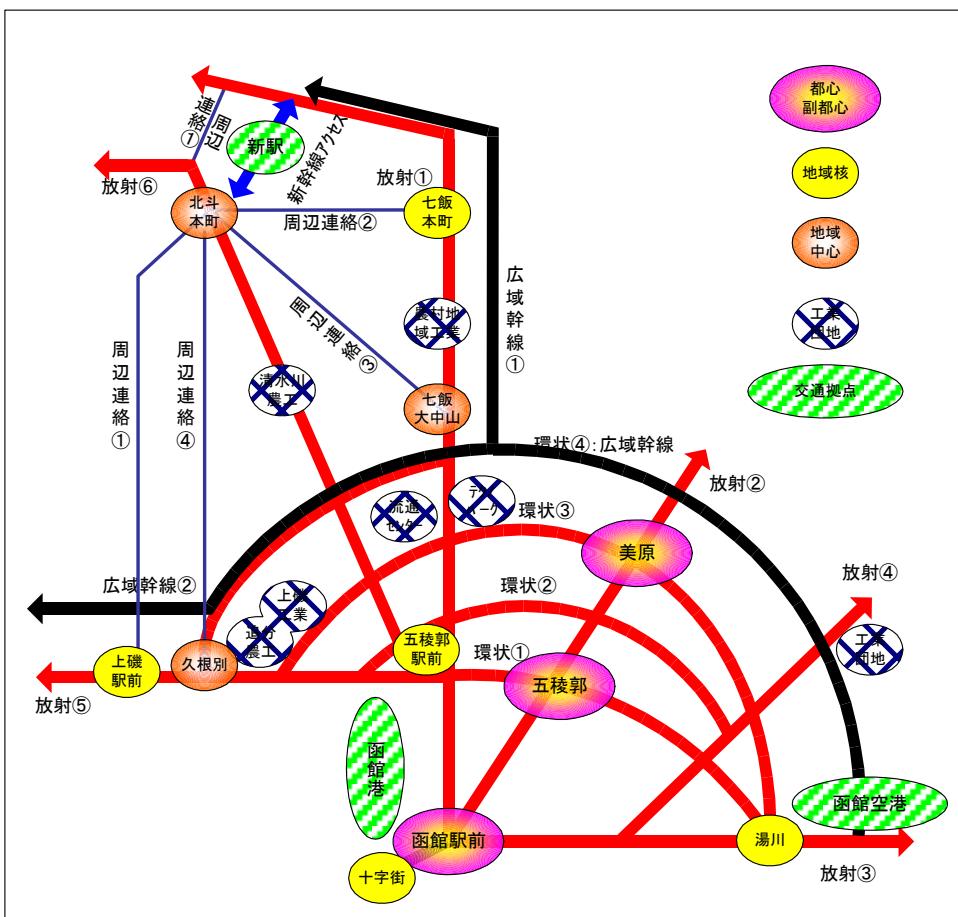


図4-12 函館圏骨格道路概念図

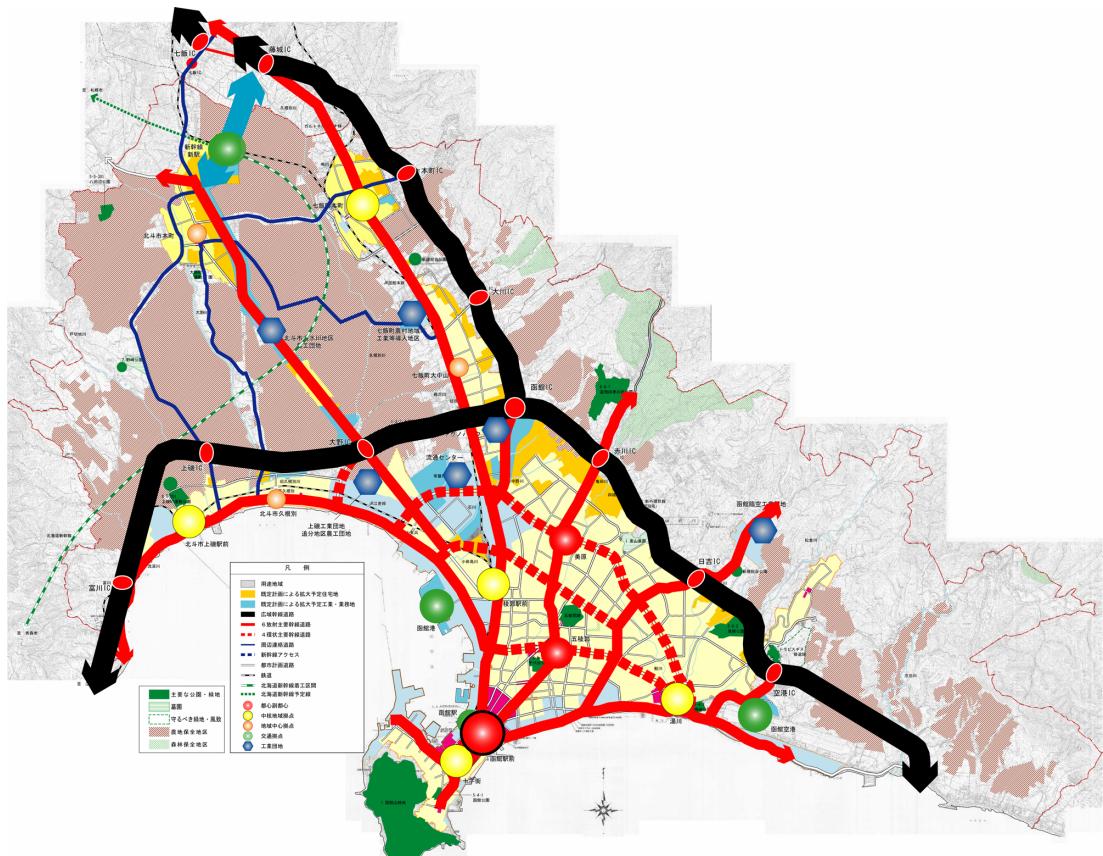


図4-13 主要幹線道路網図