

1 調査名称：函館圏総合都市交通体系調査（都市交通付帯調査）

2 調査主体：北海道

3 調査圏域：函館圏（函館市、北斗市、七飯町）

4 調査期間：令和4年

5 調査概要：

函館圏では、少子高齢化、北海道新幹線の開業、外国人観光客の入り込み増など、交通を取り巻く環境が変化しており、令和3年度にこれらの変化に対応した都市交通マスタープランを策定した。

当該業務はアフターコロナ後の都市圏交通への影響を明らかにし、令和3年度に策定した交通マスタープランの交通課題に対する施策等への影響を検証するものである。

I 調査概要

1 調査名称：函館圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章 観光調査

- 1－1 これまでの経緯と今年度の調査概要
- 1－2 観光地・交通拠点での交通実態調査（お盆調査）
- 1－3 観光地・交通拠点での交通実態調査（シルバーウィーク調査）
- 1－4 事業者ヒアリング調査
- 1－5 函館市主要観光施設（駐車場）の月別利用実態と増減率

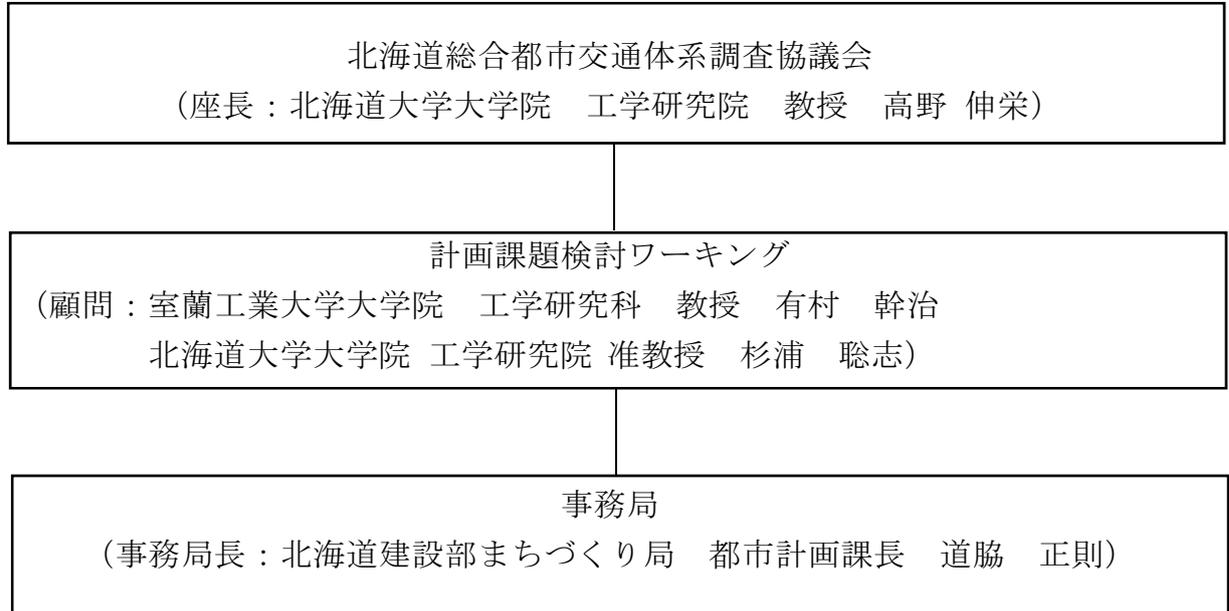
第2章 マスタープランの検証

- 2－1 令和3年度に策定したマスタープラン（観光交通施策）
- 2－2 令和3年度に策定したマスタープラン（観光交通施策）の検証

資料編

- 1. 北海道総合都市交通体系調査協議会開催要領

3 調査体制



4 委員会名簿等：

北海道総合都市交通体系調査協議会 委員名簿

座長	高野 伸栄	北海道大学大学院工学研究院	教授
委員	岸 邦宏	北海道大学大学院 公共政策学連携研究部	教授
	内田 賢悦	北海道大学大学院 工学研究院	教授
	井田 泰藏	北海道開発局開発監理部開発調整課	課長
	巖倉 啓子	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課	課長
	坂 憲浩	北海道開発局 建設部 道路計画課	課長
	平澤 礼応人	北海道運輸局 交通政策部 交通企画課	課長
	宮本 秀人	東日本高速道路（株）北海道支社総合企画部	部長
	明 勝彦	北海道旅客鉄道（株） 総合企画本部 経営企画部	専任部長
	今 武	（一社）北海道バス協会	常務理事
	宿村 裕史	函館市都市建設部都市計画課	課長
	新井 貴行	北斗市建設部都市住宅課	課長
	川島 篤実	七飯町経済部都市住宅課	課長

(50音順、敬称略)

オブザーバー

	平畑 勉	北海道警察本部交通部交通規制課長	
	千代 紳	北海道総合政策部交通政策局交通企画課	地域交通計画担当課長
	本間 広行	北海道建設部 建設政策局 建設政策課	交通基盤担当課長
	泉 智夫	北海道建設部土木局道路課長	
	若山 英樹	北海道建設部まちづくり局都市環境課長	
事務局		北海道建設部まちづくり局都市計画課	

北海道総合都市交通体系調査協議会
計画課題検討ワーキング 顧問及び委員名簿

顧問	有村 幹治	室蘭工業大学大学院工学研究科 教授
	杉浦 聡志	北海道大学大学院工学研究院 准教授
委員	片井 浩太	北海道開発局 開発監理部 開発調整課 開発計画専門官
	小玉 善仁	北海道開発局事業振興部都市住宅課 計画・景観係長
	村上 恵介	北海道開発局 建設部 道路計画課 調査第2係長
	高田 直樹	函館市 都市建設部 都市計画課 主査
	藤川 怜彦	北斗市 建設部 都市住宅課 都市計画係長
	牧野 展也	七飯町 経済部 都市住宅課 都市計画係長

(50音順、敬称略)

オブザーバー

土田 直樹	北海道総合政策部 交通政策局 交通企画課 係長 (計画策定)
畑端 良一	北海道建設部 建設政策局 建設政策課 主査 (新幹線)
奥野 正義	北海道建設部 土木局 道路課 道路企画係 係長 (道路規企画)
福田 久人	北海道建設部 まちづくり局 都市環境課 街路計画係 係長 (街路計画)

事務局 北海道建設部まちづくり局都市計画課施設計画係

II 調査成果

1 調査目的

函館圏では、少子高齢化、北海道新幹線の開業、外国人観光客の入り込み増など、交通を取り巻く環境が変化しており、令和3年度にこれらの変化に対応した都市交通マスタープランを策定した。

当該業務はアフターコロナ後の都市圏交通への影響を明らかにし、令和3年度に策定した交通マスタープランの交通課題に対する施策等への影響を検証することを目的とする。

2 調査フロー

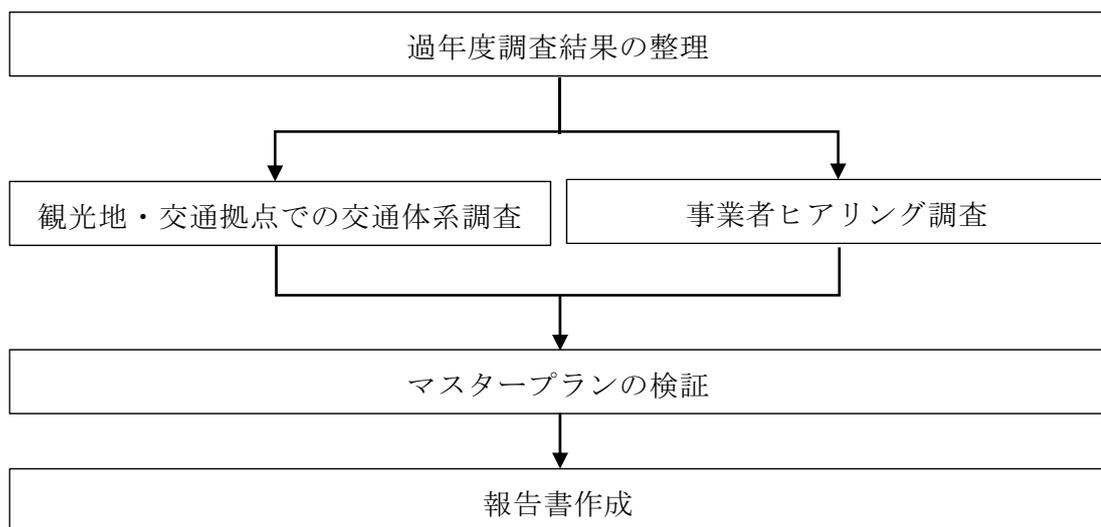


図1 令和4年度の検討フロー

3 調査圏域図



図2 調査圏域図

4 調査成果

(1) 今年度の調査概要

今年度実施する観光調査では、コロナの影響や回復状況を検証することを主な目的としている。そのため、観光地等を訪問する利用者の流動実態や意向を把握するためのアンケート調査を実施するとともに、観光関連事業者への聞き取り調査を行い、事業者としての視点から実態を把握することとした。

表1 今年度の観光調査一覧

調査分類	調査	調査手法	対象	調査内容	主な調査項目および備考
観光調査	観光地・交通拠点での交通実態調査(お盆)	観光時期(お盆)聞き取りアンケート	公共交通利用者(都市圏内住民含む)都市圏来訪者	公共交通に対する満足度* 観光流動実態 ※兼)都市圏内住民に対する公共交通調査	駅アクセス 乗り継ぎ利便性 所要時間、費用 旅行の目的(ツアー旅行、個人旅行、仕事・業務等) 今回の移動における行程(交通手段・立寄地) 利用交通手段、駐車場需給バランスの問題点 etc
	観光地・交通拠点での交通実態調査(SW)	観光時期(SW)聞き取りアンケート	公共交通利用者(都市圏内住民含む)都市圏来訪者	今回の旅行実態	旅行の目的地(函館圏)の選定理由 旅行の立寄地・移動ルート 今回の旅行で留意した点 etc
	観光関連事業者へのヒアリング調査	事業所ヒアリング	都市圏事業者	観光動向・課題	コロナ感染拡大による影響 (回復状況、インバウンド観光の状況等) アフターコロナを踏まえた現状の問題点 etc

1) 観光地・交通拠点での交通実態調査(お盆調査)

①調査概要

令和元年に実施した調査と同様な調査を観光ピーク時期に実施することを目的としていることから、調査箇所は令和元年に実施した調査箇所と同様とするのを基本とするが、令和3年に函館市縄文文化センターが世界文化遺産に登録されたことを踏まえ、当該施設を新たに追加し、令和4年8月11日～12日にかけて以下に示す18箇所で調査を実施した。

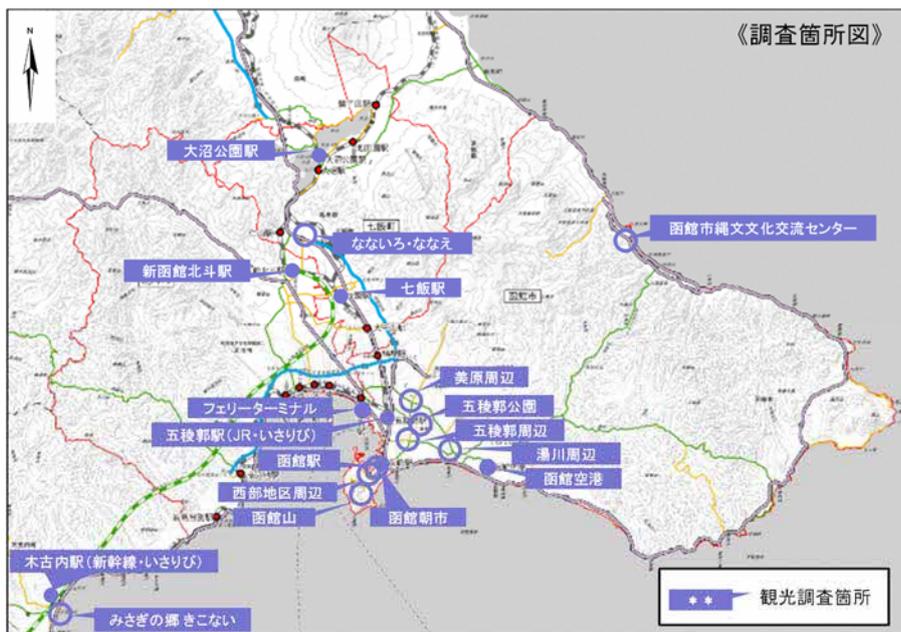


図3 調査箇所図

②調査結果

i.回収状況

今回の全調査地点で合計 7235 人の回答を得ることが出来た。各調査地点ごとの回収状況は以下に示す通りとなっている。

住まい先は、函館圏が約 3 割となっており、令和元年に実施した際に比べて減少している。

一方、道外から訪問した人の割合が 4 割以上となっており、令和元年に実施した際に比べて増加している。

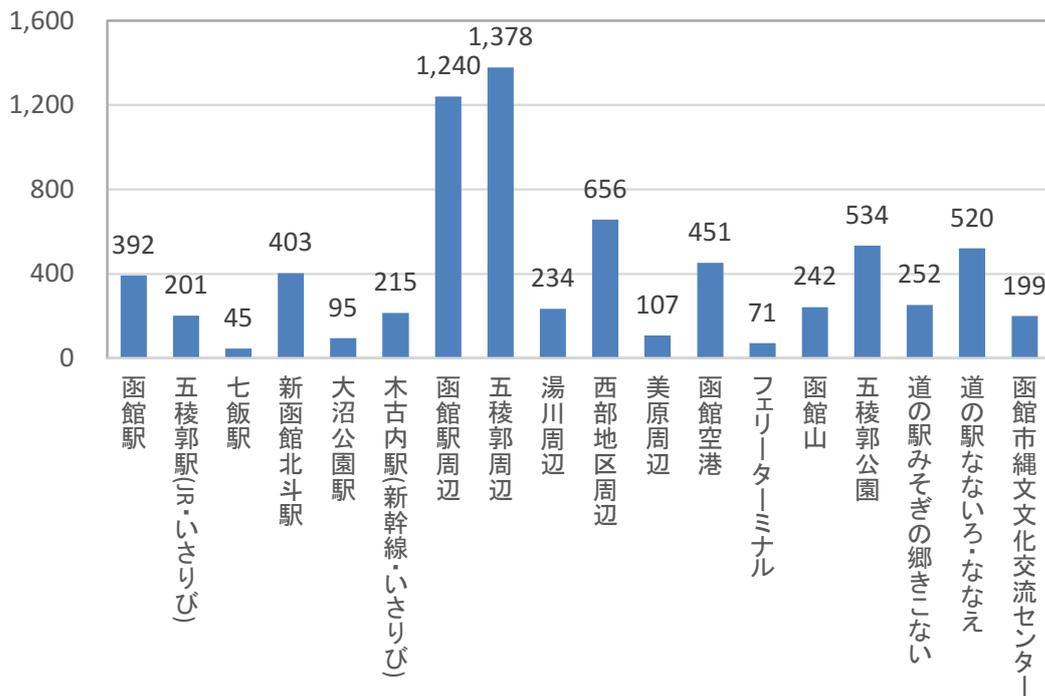


図 4 地点別回収状況

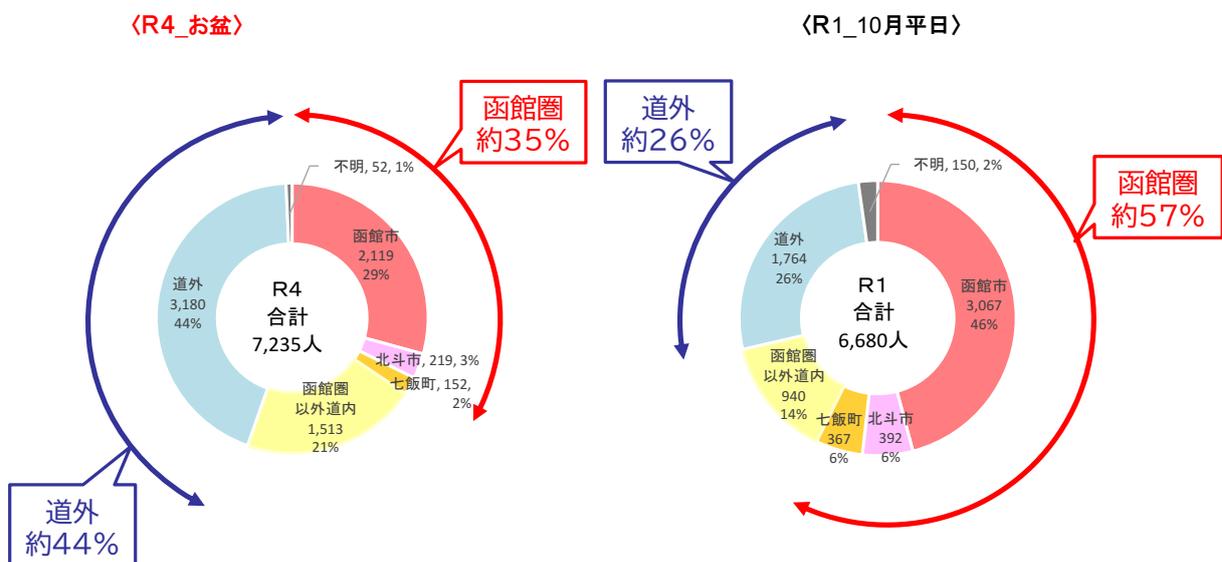


図 5 住所の構成

iii.ここまでの利用交通機関のアクセスに関する評価

駐車場台数は令和元年に実施した際に比べて「やや足りない」「足りていない」の割合が高くなっている。(R1:6% → R4:11%)

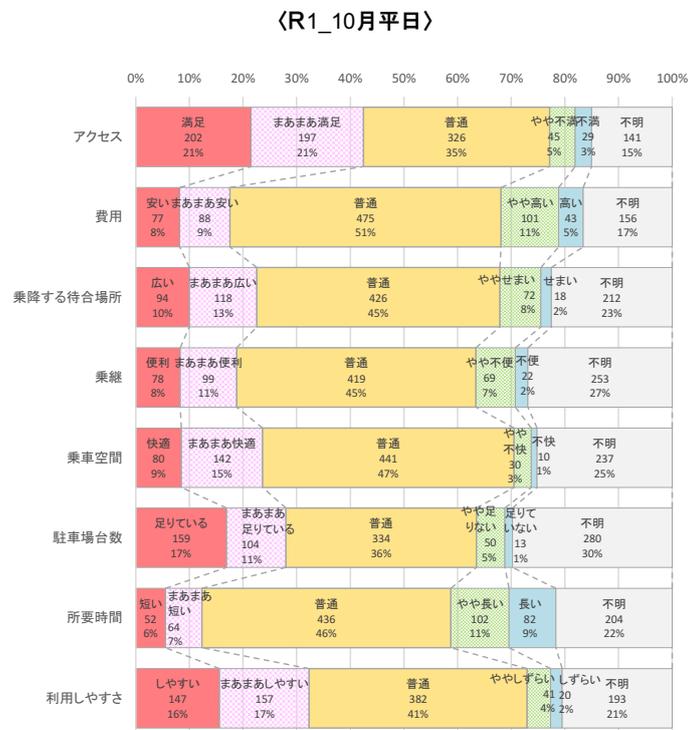


図7 ここまでの利用交通機関のアクセスについての構成（函館圏以外道内居住者）

2) 観光地・交通拠点での交通実態調査（シルバーウィーク調査）

①調査概要

昨年度、函館圏においては、長期的な20年後を見据えたマスタープランを策定し、観光交通についても各種施策案等のとりまとめを行っている。また、令和2年～令和3年は、新型コロナウイルスの感染拡大による移動制限等により観光入込客数の減少や移動手段の変更等が生じていた。

上記を踏まえ、本調査は、函館圏の周遊観光実態や現在の観光（移動）に対する利用者意向を把握することを目的とし、令和4年9月23日に以下に示す6箇所を実施した。

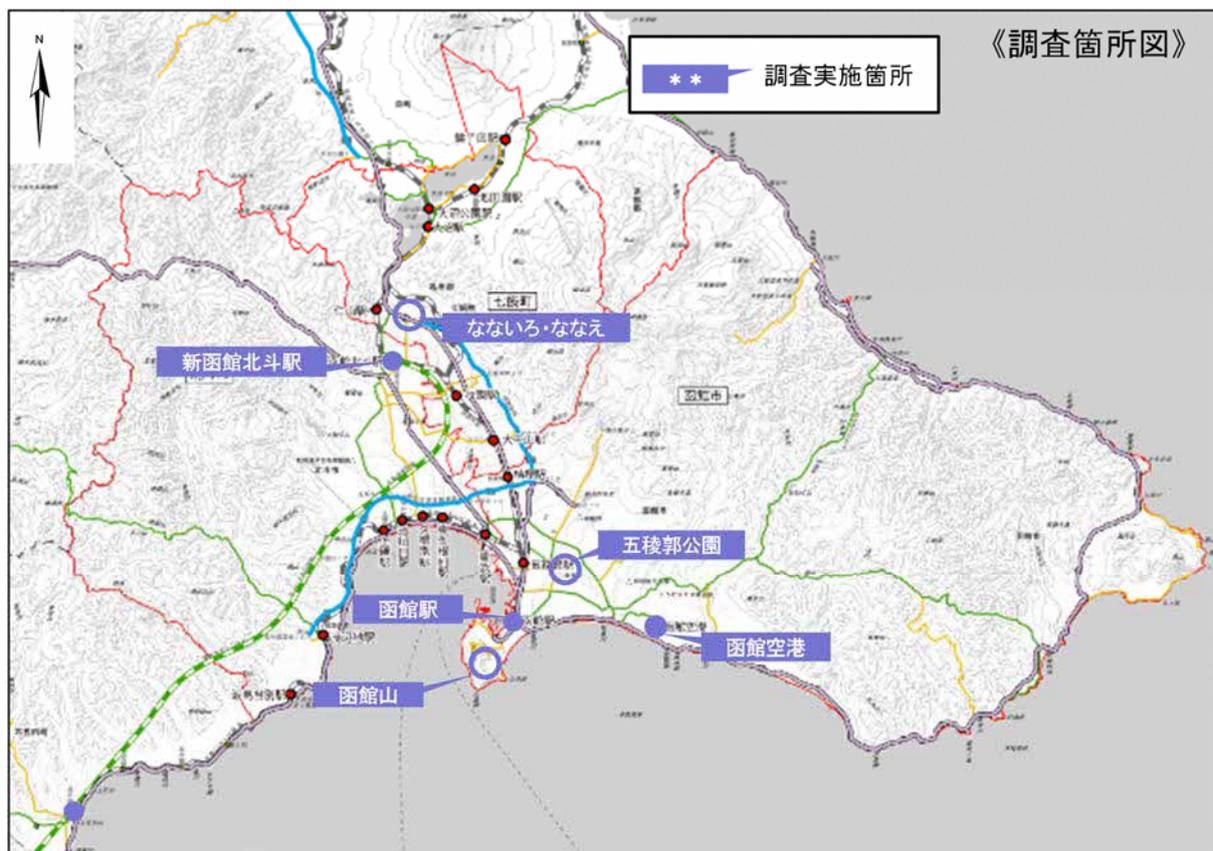


図8 調査箇所図

iii. 函館圏の目的地までの旅行（移動）における問題点・課題

目的地までの移動における問題点・課題は、「主要観光地までの公共交通のアクセス」が最も多く、次いで「道路整備（路面、車線数等）」「主要観光地における駐車場不足」が続いている。また、「ICカードが使えない・わかりにくい」と回答した人が複数存在している（6人）。その他では、「五稜郭が遠かった」「自家用車がないと不便」等の回答が見受けられた。

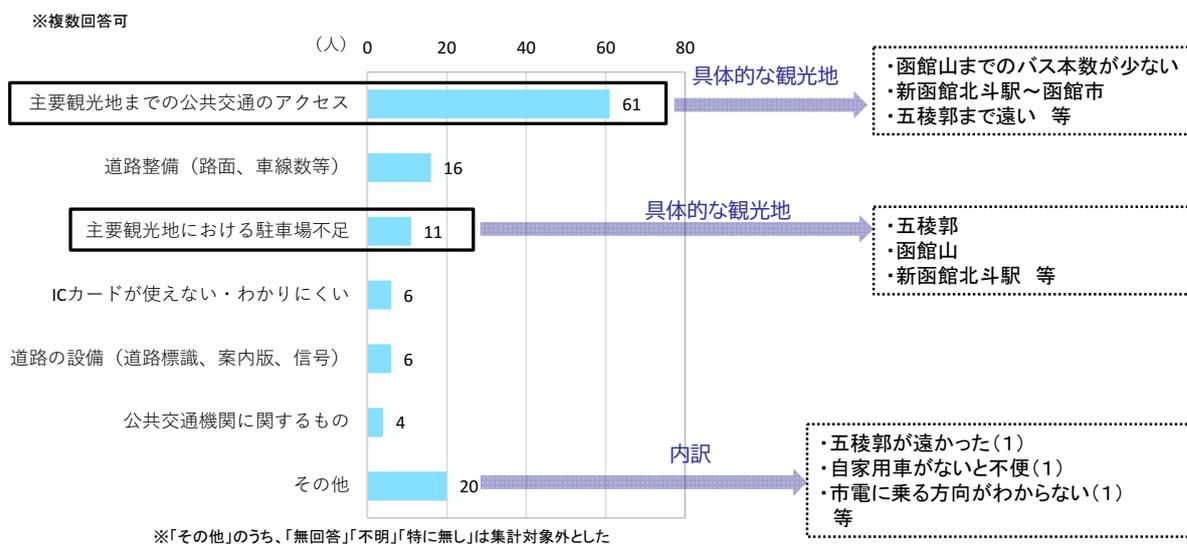


図 11 函館圏の目的地までの旅行（移動）における問題点・課題

iv. 本日の旅行（移動）で留意した点

本日の旅行（移動）の留意点は、「特に留意していない」が最も多い結果となった。その他では、「ワクチン接種」「PCR検査」等の回答が見受けられた。

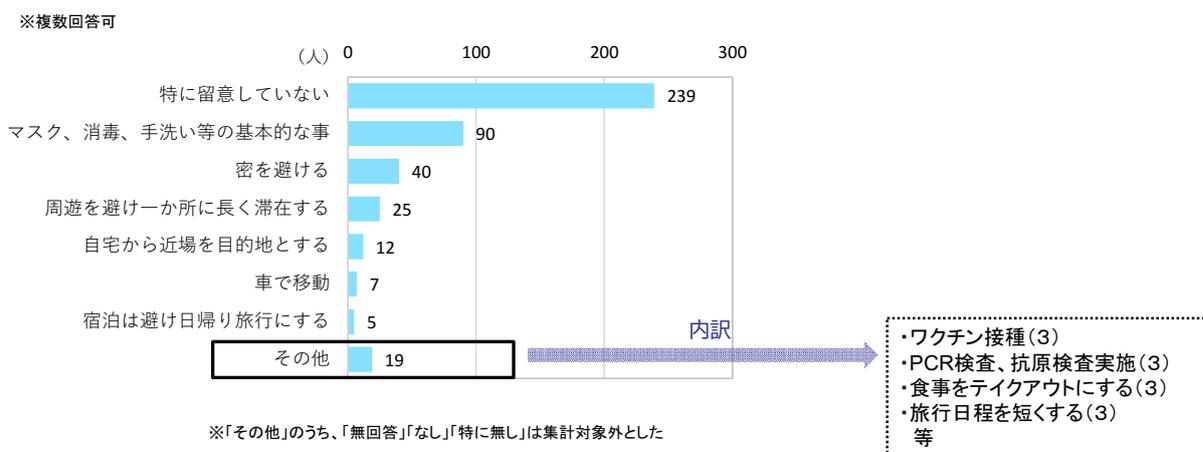


図 12 本日の旅行（移動）で留意した点

3) 事業者ヒアリング調査

①調査概要・結果

アフターコロナに向けた事業としての現状や課題・意向について把握することを目的に、観光に関連する事業者 10 社を対象にヒアリング調査を実施した。ヒアリング結果の概要を以下に示す。

表2 事業者ヒアリング結果（主要観光施設）

事業所名	函館圏の観光や交通の現状について
<ul style="list-style-type: none"> ■金森商船株式会社〔金森赤レンガ倉庫 管理主体〕 	<ul style="list-style-type: none"> ・GWは、例年の6割程度まで回復し、6月は落ち着いたが、7月の3連休頃からまた動き始め、7～9月までで7割ほどの回復。修学旅行生も、コンスタントに来てもらっている状況。 ・自家用車、レンタカーの移動は確かに多く感じます。レンタサイクルの利用も多かったように思います。
<ul style="list-style-type: none"> ■五稜郭タワー株式会社 	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前(2019年度)対比約7割で推移。団体旅行は、修学旅行の来館が好調。徐々にツアーの催行も増加傾向。また、入国規制の緩和に伴い、海外の来館も徐々に回復傾向。 ・どうみん割の効果で道内容の割合が多くなり、自家用車、レンタカーの利用が多い傾向。 ・大型連休になると、五稜郭周辺の駐車場が満車となり、渋滞が発生してしまう為、臨時駐車場があると混雑が緩和されるので助かる
<ul style="list-style-type: none"> ■道の駅なないろ・ななえ 	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度はコロナ前より入込が多いイメージ。行政の各種キャンペーンの影響もあるかと思う。 ・これまでは道民割等で北海道在住の人が恩恵を受けていたが、今後、キャンペーンが全国展開されることで、道外客の入込にも期待している ・コロナ禍前は観光バスでの利用も多かったが、今はまだ少ない状況
<ul style="list-style-type: none"> ■函館山ロープウェイ株式会社 	<ul style="list-style-type: none"> ・ワクチン接種の浸透や感染予防策の徹底など、重症者数や死者数は抑制されたこと。行動制限を求めない国の方針により個人客を中心に徐々に回復。観光需要喚起策の効果等により旅行の安近短傾向(道内・隣県)であったが、6月以降は首都圏の利用も回復してきた。上期利用客数(4月-9月)はコロナ前(2019年度比)の約5割回復。 ・インバウンドが入国解禁となり早期の需要回復を期待していたが、訪日条件や利用できる空港が限定されるなど、少数の利用に留まっている
<ul style="list-style-type: none"> ■函館湯の川温泉旅館協同組合 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、個人客や小グループ中心で動いている状況。 ・2021年対比4倍、2019年対比70%位の入込で推移。ただし、インバウンド観光はほぼなし。 ・函館空港までバイパスが延長され、湯の川地区もマイカー利用が増加のきざしあり ・旅館ホテルでの人手不足が深刻。募集しても問合せもない。コロナ以前から問題であったがアフターコロナで深刻度が増すと思われる

表3 事業者ヒアリング結果（駐車場管理者、レンタカー事業者、観光バス事業者）

事業所名	函館圏の観光や交通の現状について
<ul style="list-style-type: none"> ■セントラル警備株式会社〔五稜郭観光駐車場管理事業者〕 	<ul style="list-style-type: none"> ・GWは隣接する五稜郭公園の桜の見頃と重なるため、日中から満車状態と入庫待ちの車が車列を形成。利用者もコロナ禍前の令和元年度と同等程度回復 ・密を避けるため自家用車やレンタカーを利用する観光客が増加したほか、マイクロバスやキャンピングカーを利用する観光客も増えたが、駐車可能な駐車場は不足。 ・GWには当該駐車場内や周辺道路に警備員を配置して入出庫誘導を行う等、混雑緩和のための対策を講じているが、車道は片側1車線で周辺道路の混雑緩和が課題。
<ul style="list-style-type: none"> ■株式会社マルゼンシステムズ〔元町観光駐車場管理事業者〕 	<ul style="list-style-type: none"> ・今年は過去2年中止となっていた各イベントが開催され、イベント期間中や観光ハイシーズンには、満車に近い状態である ・徐々に観光バスも増えてきており、観光バス駐車場の利用も増えている ・密を避けるため自家用車やレンタカーを利用する観光客が増加したほか、マイクロバスやキャンピングカーを利用する観光客も増えたが、駐車可能な駐車場は不足している。
<ul style="list-style-type: none"> ■タイムズ24 	<ul style="list-style-type: none"> ・函館市内の令和4年度駐車場稼働状況につきましては、直近2年と比較すると大きく回復した傾向。しかしながらコロナ前の2019年の売上と比較すると6ヶ月で7-8割程度の推移になっており数字上ではまだ厳しい状況 ・大型連休・3連休については瞬間的に駐車場不足・渋滞(特に函館駅西駐車場)が発生しましたが、年間を通してみると混雑日数が少ない
<ul style="list-style-type: none"> ■レンタカー事業者 	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度はコロナ禍前のH31までは戻っていないが、令和3年に比べると、かなり回復してきている。
<ul style="list-style-type: none"> ■観光バス事業者 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度以降 道内・外の修学旅行等学校行事が中心となっていたが、コロナの規制が徐々に解除となりはじめて以降、各旅行会社企画の募集型商品(ツアー商品)又は、一般団体旅行等の受注も増え始めている。 ・コロナ禍前は中国・台湾等のインバウンド観光のツアーも一部、担っていたが、現時点ではまだない状況。

(2) マスタープランの検証

今回の観光調査結果の概要を次頁に示す。調査結果から、圏域の観光客の入込は順調に回復傾向にあるとともに、旅行形態はコロナ禍前の状況に概ね戻っていると考えられることから、昨年度策定した都市交通マスタープランにおける観光施策に則って進めて行くことが妥当であると考えられる。

観光交通施策	主な施策メニュー	観光地・交通拠点での交通実態調査		ヒアリング調査 (R4.10~11)
		ビンゴカード形式調査 (R1.10、R4.8お盆) 結果概要	SW調査 (R4.9.23)	
観光客が集中するエリアでの交通対策 【施策7】	・各種駐車場の有効活用を検討	【駐車場台数に対する評価(その他道内居住者)】 『やや足りない・足りない』の割合 R1:6% ⇒ R4:11%	—	函館駅周辺や五稜郭周辺では大型連休時に駐車場が不足し、駐車場周辺で渋滞が発生
	・道の駅等を基点とした周遊交通の検討	【道の駅ないろ・ななえ利用者の流動先として多い観光地等】 R1:函館駅周辺、大沼公園、五稜郭周辺、湯川周辺 等 R4:函館駅周辺、大沼公園、新函館北斗駅、函館港周辺 等	目的地までの移動の問題点は「主要観光地までの公共交通アクセス」が最も多い 道の駅ないろ・ななえの利用者は最寄りの大沼公園の他、函館市内の主要な観光地を周遊	— 道の駅ないろ・ななえでは、コロナ禍前は観光バスの利用も多かったが、今はまだ少ない状況
観光に使いやすい公共交通サービスの提供 【施策8】	・路線バス・鉄道の利用促進	【道内居住者の交通手段割合】 R1:18%(鉄道)、11%(バス) 52%(自家用車・レンタカー) R4:12%(鉄道)、6%(バス) 75%(自家用車・レンタカー)	—	道の駅ないろ・ななえでは利用者の多くが車を利用。路線バスの停留所もあるが、利用者は少数
	・キャッシュレス決済の導入促進	【交通機関・駐車場の支払い方法(観光目的、その他道内居住者)】 R1:55%(現金)、12%(ICプリペイドカード) R4:60%(現金)、14%(ICプリペイドカード)	「ICカードが使えない・わかりにくい」と回答した人が複数存在(6名)	—
コロナの影響・回復状況等		—	旅行の留意点は「特になし」が最も多く、日常に戻りつつあると言える	コロナ禍前までには戻っていないが、R4は全般的に回復傾向。

大型連休時は、平日に比べて、自家用車による周遊が増加し、観光地周辺では駐車場が不足する等、大型連休時の観光特性を把握することが出来た。

旅行における留意点として、多くの人が『特に留意していない』と回答しており、コロナ禍前と比較して概ね同様な旅行形態となっていると考えられる。

R4はコロナ禍前と比べて7~8割程度の回復状況であり、過去2年(R2~R3)に比べて、観光客が回復傾向にある。

図 13 観光調査結果の概要

観光交通施策	主な施策メニュー	調査結果からの検証
観光客が集中するエリアでの交通対策 【施策7】	・各種駐車場の有効活用の検討	・大型連休時は主要観光地周辺の駐車場が不足しており、『各種駐車場の有効活用の検討』施策の妥当性が検証された
	・道の駅等を基点とした周遊交通の検討	・新函館北斗駅から大沼公園への鉄道アクセスは不満・やや不満と回答する人は現状、いない状況。今後の函館線のあり方によっては圏域内に与える交通状況や交通流動等の変化が想定される。 ・主要観光地間のアクセスに問題意識を持つ人が多い傾向にあり、『道の駅等を基点とした周遊交通の検討』施策の妥当性が検証された
		・道の駅がない・ななえ利用者は主に車を利用し、大沼公園や函館市内観光地との流動が多く、今後とも『道の駅等を基点とした周遊交通の検討』施策が重要
観光に使いやすい公共交通サービスの提供 【施策8】	・路線バス・鉄道の利用促進	・道外居住者を中心に鉄道・バス利用者が一定数いるものの、大型連休時は自家用車の利用割合が増加し、観光地周辺において駐車場不足となっているため、路線バス・鉄道の利用促進が重要
	・キャッシュレス決済の導入促進	・圏域外道内居住者は現金を利用する人の割合が高いことから、今後とも『キャッシュレス決済の導入促進』施策が重要
コロナの影響・回復状況等		・観光地への入込の状況からコロナ禍前に完全に戻ってはいないものの、回復傾向にある

今回の観光調査結果から、観光客の入込は順調に回復傾向にあるとともに、旅行形態はコロナ禍前の状況に概ね戻っていると考えられることから、昨年度策定した都市交通マスタープランにおける観光施策に則って進めて行くことが妥当であると考えられる。

図 14 観光調査結果によるマスタープラン（観光交通施策）の検証結果