

行 動 計 画

新 函 館 2 0 1 5



北海道新幹線開業 はこだて活性化 アクションプラン

このまちに暮らす すべての人と
未来をひらくまちづくり

新函館	2015
新青森	2010

1 1 月 2 0 0 8

北海道新幹線開業はこだて活性化協議会

新函館までの早期開業を！

目次

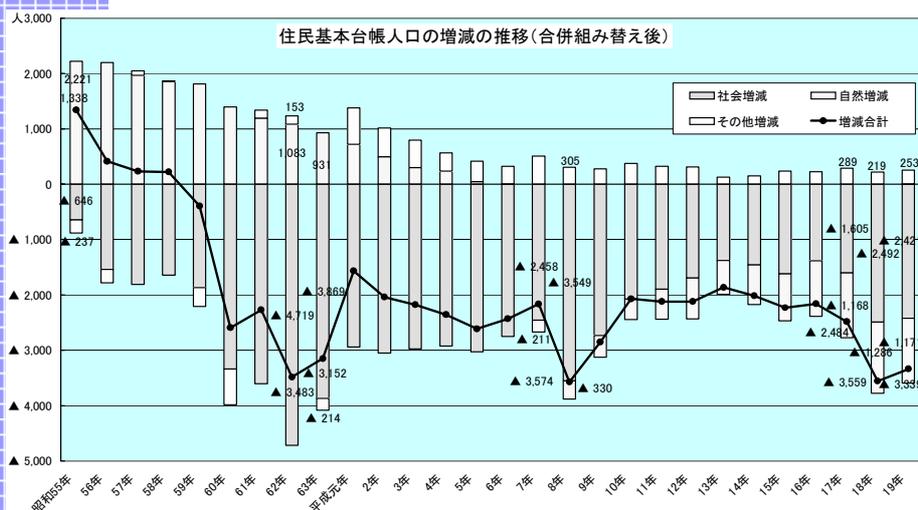
第1章	アクションプラン策定の基本的考え方	
	1 函館市を取り巻く状況	1
	産業構造と人口動態	1
	観光動向	4
	交通ネットワークの動向	5
	2 新幹線開業に伴う波及効果	6
	移動時間の短縮	6
	交流人口の拡大	6
	経済波及効果	7
	ストロー現象などマイナスの影響	8
	3 プラン策定の趣旨	10
	4 プラン策定の視点	11
第2章	アクションプランの展開方針	
	1 展開の考え方	14
	2 展開の方向性	15
	観光振興分野	15
	産業振興分野	15
	交通アクセス分野	15
	3 推進期間	16
第3章	アクションプランの展開	
	1 プランの体系	18
	2 分野別重点プラン	20
	観光振興分野	20
	産業振興分野	30
	交通アクセス分野	39
	3 プラン一覧	46
第4章	推進体制・資料編	
	1 推進体制	54
	資料編 設置要綱等	56
	アンケート調査結果（地元向け）	62
	アンケート調査結果（観光客向け）	71

1 函館市を取り巻く状況

産業構造と人口動態

函館のまちは、函館山と函館平野を結ぶ陸繋砂州のうえに成り立ち、その巴形の地形から天然の良港と言われる港を有し、江戸時代より北前船貿易など蝦夷地・北方交易の拠点として発展してきました。1859年（安政6）には国際貿易港として開港、世界各国の文化が流入し、明治期から昭和初期には先進都市として全国から注目され、海運・貿易・北洋漁業を中心に一層の発展を遂げ、1920年（大正9）に行われた第一回国勢調査では、人口約15万人を有する国内9番目、東京以北最大の都市となったのです。戦後は北洋漁場の喪失、行政など拠点機能の札幌への集中などもあり、地域経済は出直しを強いられましたが、のちに団塊の世代とよばれる世代のベビーブームが起こり、戦争引き揚げ者の受け入れなどもあって人口は増加、昭和20年代後半には北洋漁業が再開され、イカ珍味を中心として全国有数の水産加工業の集積地域として発展しました。

江戸時代から海運・貿易・北洋漁業・造船・水産加工など、水産・海洋に関する産業によって成長してきた函館ですが、昭和50年代に入ると漁業専管水域の設定、造船不況により関係企業は人員整理などを余儀なくされ、増え続けてきた人口は1980年（昭和55）の国勢調査の345,165人、1983年（昭和58）の住民基本台帳の347,780人をピークとして減少に転じました。追い打ちをかけるように昭和60年代には、日本専売公社や日本電信電話公社、日本国有鉄道といった公企業の民営化と組織縮小が急速に進められ、これら従事者が大幅に減少した結果、1985年（昭和60）には人口の社会減（転入<転出）が3,000人を超え、その年からの4年間合



計で約15,000人ももの転出超過があり、地域経済や域内消費環境は大きなダメージを受けることになりました。その後は少子化が全国的な社会現象となり、本市では1995年（平成7）以降、人口は自然減（出生者数<死亡者数）に転じ、社会減と相まって人口減少に拍車がかかっています。

こうした地域社会の環境変化によって現在、本市の人口構造には次ページ【表1】にみられるようなマイナスの現象が顕在化しており、それぞれの現象を示す根拠となっている統計指標の分析を行ったところ、各指標には有意な相関がみられることもわかってきました。

（本文中の数値はいずれも2004年（平成16）合併後の現市域での組み替え値）

第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

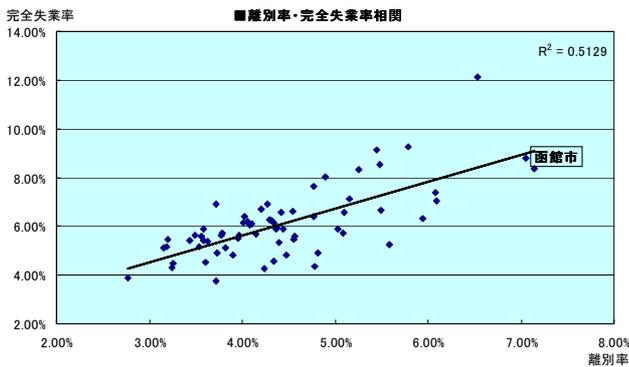
【表1】函館における産業・人口構造の特徴

現象	指標(ランクは66都市中)	対策(中長期)・備考
雇用の場が少ない	完全失業率 8.8%[4位]	完全失業率は離別率 ³ と関連している【図1】
製造業の比重が小さく、域内消費を中心とした非製造業の比重が大きい。女性就業者比率が高い(飲食・宿泊・医療・福祉などサービス業主体の産業構造にあることから、男性が地域に定着できない)	第三次産業(非製造業)の 従業者比率75.3%[14位] 事業所比率87.4%[10位] ¹ 人口性比(男÷女) 84.6%[66位] 女性従業者人口比率 44.8%[5位] サービス職業従事者比率 12.4%[2位] 飲食・宿泊業就業者比率 7.3%[2位] 男38:女62 医療・福祉就業者比率 11.7%[5位] 男26:女74	第三次産業事業所比率は女性世帯主比率と関連している【図2】 女性従業者比率と個人所得額は関連している【図3】 産業・人口面では男性労働者の雇用創出と安定化が大きな課題 成長業種である医療・福祉で男性労働力の活用策が必要(長期)
個人所得が少ない	納税義務者あたり課税対象所得額 2,852,467円[63位] ²	個人所得額は離別率【図4】、女性従業者比率と関連している 所得向上には域内の生産性・付加価値向上策が必要
人口性比(男女比)がアンバランスなうえに、離別率が高い。特に出産適齢期の女性の有配偶率が低く、離別率が高いため、出産機会が逸失している 分母は15歳以上人口	離別率 7.1%[2位] 男性40歳未満離別率 2.5%[1位] 女性40歳未満離別率 6.1%[1位] 女性40歳未満有配偶率 35.3%[65位]	離別率は完全失業率、個人所得額と関連している = 就業率改善 離別率・未婚率改善 世帯所得改善 生活安定化 出生数向上、が函館地域の目指すべき目標 地道な婚姻促進策(公的機関による結婚紹介事業等)の推進(長期)
子どもが少ないため、育児関連消費の低迷や人口減少に拍車をかけている	年少人口比率 11.7%[66位]	年少人口比率は世帯あたり人口と関連している
世帯数が多く、世帯あたり人口が少ないことや、女性世帯主や高齢単身世帯の比率が高いことにより、世帯の可処分所得の低下や分散、生活保護率の上昇を招いている 分母は一般世帯数	1世帯あたり人員(一般世帯) 2.22人[65位] 女性世帯主比率 30.9%[3位] 母子世帯比率 2.8%[2位] 高齢単身世帯比率 11.9%[3位]	離別率と女性世帯主比率・母子世帯比率、1世帯あたり人員は関連している

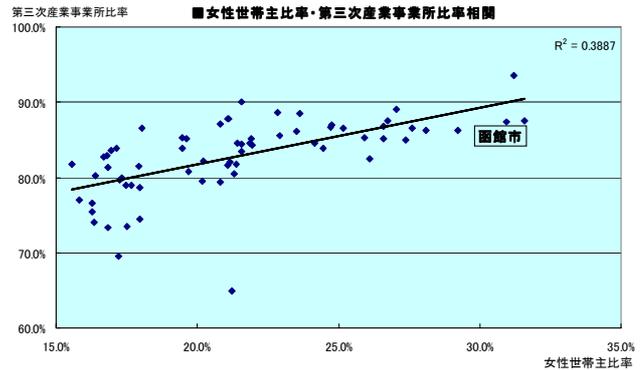
数値は2005年国勢調査。1=2006事業所・企業統計調査、2=2006年度市町村税課税状況等の調、3=妻または夫と離別して独身の人が占める比率。順位・相関分析は人口20万人以上40万人以下の類型66都市サンプルによる(函館市、旭川市、青森市、八戸市、盛岡市、秋田市、山形市、福島市、郡山市、いわき市、水戸市、つくば市、前橋市、高崎市、伊勢崎市、太田市、川崎市、所沢市、春日部市、上尾市、草加市、越谷市、柏市、市原市、府中市、調布市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、厚木市、大和市、長岡市、上越市、福井市、長野市、松本市、沼津市、富士市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、四日市市、大津市、岸和田市、豊中市、吹田市、高槻市、茨木市、八尾市、寝屋川市、明石市、加古川市、宝塚市、奈良市、和歌山市、鳥取市、呉市、下関市、徳島市、高知市、久留米市、佐賀市、佐世保市、宮崎市、那覇市)(参照元:政府統計の総合窓口webサイト<http://www.e-stat.go.jp/>)

第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

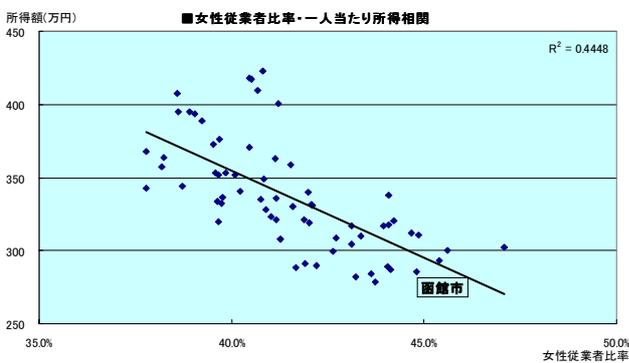
【図1】



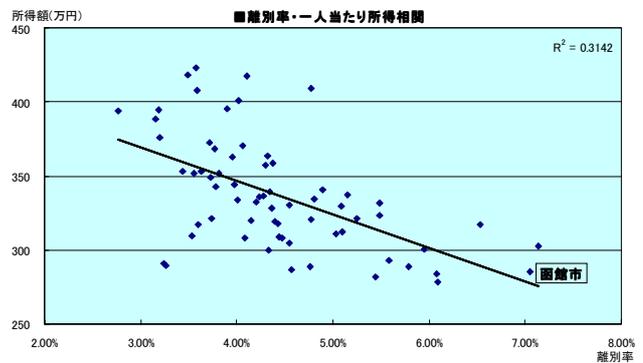
【図2】



【図3】



【図4】



これら統計指標の分析結果が顕著に物語っているのは、本市が抱える構造的課題の解決のためには男性労働者が安定して生活できる就労環境を創出し、離別率や未婚率を改善し、世帯所得を向上させ、少子化を抑止し出生数を向上させる必要があるということです。この取り組みは男女雇用機会均等を前提としながら、女性が安心して子育てできる就業環境の創出とともに、女性就業比率の高い産業分野に男性労働力を定着させていくなどの発想の転換を図る必要があります。

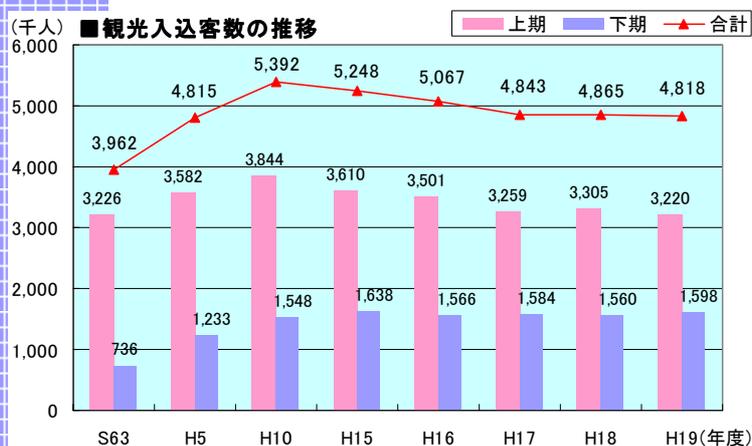
国自体が人口減少に転じた今は、地域活性化策も人口減少を前提に講じなければならないなど、難問に直面しています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、北海道新幹線が新函館（仮称）駅（以下「新函館駅」と表記）まで開業する予定の2015年（平成27）の本市の人口は現在比で約3万人減の254,334人、（社）北海道未来総合研究所が推計した2030年（平成42）のG R P（域内総生産）は2000年比でほぼ半減（約47.5%減）の6,176億円と、いずれも厳しい予測となっており、前ページ【表1】に示された本市の産業構造・人口構造上の特徴からみれば、推計よりもさらに速く減衰が進行する恐れもあります。

そのため、ここに記された地域社会が抱える問題の解決に向けて、地域づくりを進める行政・団体はもちろんのこと、市民一人ひとりがそれぞれの立場でできることに取り組み、地域が一丸となって行動できるかどうか、あらためて問われているといえます。

第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

観光動向

本市は、全国有数の観光地として高い知名度と人気を有しており、全国的な観光ブームと連動し、昭和50年代後半から観光入込客数を大きく伸ばしてきました。



特に、1988年（昭和63）に北海道と本州を鉄道で結ぶ青函トンネルが開通し、北海道の玄関口として新たなスタートをきったことを契機に、恵まれた美しい自然と数多くの歴史遺産を生かした観光資源の整備や宿泊施設の収容力強化などが図られるとともに、官民一体となった観光客受入態勢が構築されてきました。しかしながら、1998年度（平成10）に年間観光入込客数がピークに達した以降は、地域間競争の激化や景

気低迷などによる観光行動の減衰の影響から、観光入込客数は漸減傾向で推移しています。

旅行形態においては、従来の団体型から個人・グループ型へと大きく変化をしており、中でも「体験」の要素がますます重要視されていることから、観光ニーズを的確に把握し、本市特有の歴史遺産や豊かな自然を活用したオリジナリティあふれる新たな観光資源づくりを進めるとともに、夏季が中心である本市の観光を通年型観光にするため、冬季におけるイベントの充実や多様な観光客誘致活動など、さまざまな取り組みが進められています。

このほか、道南地域や青森地域との連携を強化し、新たな広域観光メニューの開発や誘致宣伝の充実をめぐるなど、長期滞在型観光の実現を目指しています。あわせて、観光客の利便性を高めるうえでは、観光案内標識の整備や外国語併記の促進、観光施設におけるバリアフリー対応の充実などが求められるほか、観光関係者のみならず市民全体のホスピタリティ意識のさらなる醸成を図るなど、観光客の受入体制を充実させていくことが必要です。

さらに、観光都市函館が有する魅力やブランド力を高め、さらなるイメージアップを図る取り組みも重要であることから、多くの地域資源の磨き上げとともに、函館らしい土産品や地域の食材を活用した魅力的なメニューの創出を図るなど、積極的な情報発信や効果的なPRの実施が一層求められています。

北海道新幹線の開業にあたっては、交通環境の充実により本市の北海道の玄関口としての役割が一層高まり、北関東や東北地域などからのさらなる観光客の増加が見込まれることから、関係機関と緊密な連携を図り、これまで以上に市民・観光客などすべての人々が満足できる「観光によるまちづくり」を進めるとともに、地域経済の活性化に影響力の大きい各種コンベンション誘致や、外国人観光客などへ戦略的な宣伝活動を展開し、経済波及効果の拡大を目指した取り組みを推進する必要があります。

第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

交通ネットワークの動向

本市は、我が国最初の国際貿易港としていち早く開港し、諸外国の異文化が流入したまちとして、さらには北海道と本州を結び、多くの人々が訪れる陸・海・空の交通の要衝として発展してきましたが、新幹線時代の到来に向け交通ネットワークの一層の充実が求められています。

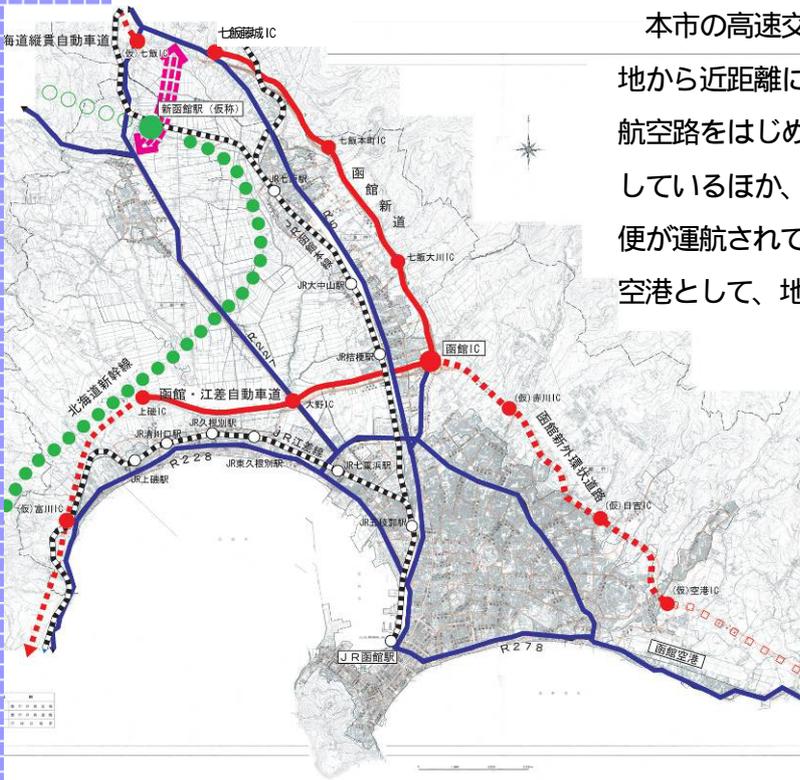
都市間交通において、旅客や貨物輸送の面で大きな役割を担う鉄道については、現在、函館から札幌まで函館本線により約3時間、青函トンネルを通る津軽海峡線により青森まで約2時間、在来線・新幹線を乗り継ぎ、東京までは約6時間で結ばれていますが、北海道新幹線が開業した場合、新函館駅での乗り継ぎ時間を含み、青森まで約1時間、東京までは約4時間10分で移動が可能となるほか、札幌延伸後は、新函館・札幌間が約50分で結ばれるなど、移動時間が大幅に短縮され、都市間の交流がこれまで以上に活発化することが期待されています。

市民の安全で快適な生活を支えるとともに、道南地域における物流の機能向上を図る道路整備については、北海道縦貫自動車道や函館・江差自動車道など高規格幹線道路のほか、函館ICと（仮称）空港ICを繋ぐ地域高規格道路の函館新外環状道路、国道278号等の主要幹線道路などの整備が進められています。

道南唯一の重要港湾である函館港については、大型船舶が接岸可能な岸壁やコンテナヤードの整備など港湾機能の向上が図られているとともに、中国や韓国との国際定期コンテナ航路の開設により、国際貿易拠点として大きな役割を担うことが期待されているほか、多くの大型観光客船が入港し、本州と北海道間の重要な物流動脈でもあるフェリーが就航しているなど海上交通の拠点としての役割も果たしています。

本市の高速交通の一翼を担っている函館空港は、市街地から近距離に位置し、利便性が高く、道内外との定期航空路をはじめ、ロシアや韓国との国際定期航空路を有しているほか、台湾など東アジアから多くのチャーター便が運航されており、年間約200万人が利用する地方基幹空港として、地域の発展に大きく貢献しています。

一方、都市内交通において、路線バスや路面電車、タクシーは、市民生活を支える重要な交通手段であり、また、レンタカーや定期観光バスも含め、本市を訪れる観光客等の移動に重要な役割を担っていますが、北海道新幹線の開業に伴い、多様な利用者ニーズに対応した利便性の高い移動手段としての活用が期待されています。



2 新幹線開業に伴う波及効果

移動時間の短縮

新幹線は、省エネルギーなど環境に優しい交通機関であるほか、安全性、定時性、大量輸送といった多くの特性を有していますが、特に高速性、正確性の面では、他の交通機関と比較しても優れた能力を発揮する移動手段です。

こうした特性を有する新幹線が開業すると、函館・東京間が現在のJRによる所要時間の約

新幹線開業前後の移動時間

区間	新幹線開業前	新幹線開業後	短縮時間
函館・東京間	約6時間00分	約4時間10分	約1時間50分
函館・仙台間	約4時間20分	約2時間30分	約1時間50分
函館・盛岡間	約3時間30分	約1時間40分	約1時間50分
函館・青森間	約1時間50分	約1時間00分	約50分
新函館・札幌間	約3時間00分	約50分	約2時間10分

- 1 鉄道・運輸機構による試算（東京・新函館間の最高速度275km/h）
- 2 函館発着は新函館、青森発着は新青森での乗り継ぎ時間を含む
- 3 新函館・札幌間は札幌延伸時における所要時間（開業前は函館・札幌間）

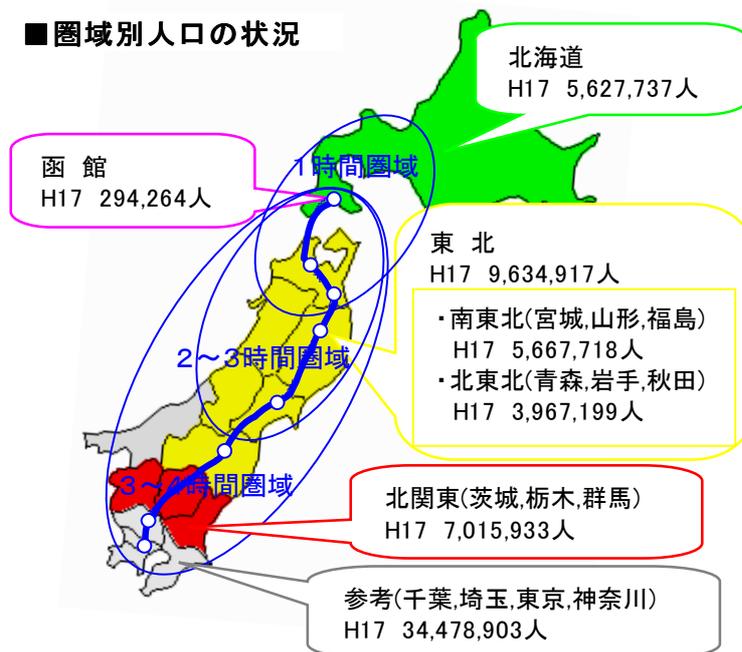
6時間から、新函館開業時には約4時間10分となるほか、仙台間については、約4時間20分から約2時間30分と2時間近く短縮されるなど、都市間の移動時間が大幅に短縮され利用者の行動範囲が拡大し、これまで以上に人の流れが活発化することが期待されています。

交流人口の拡大

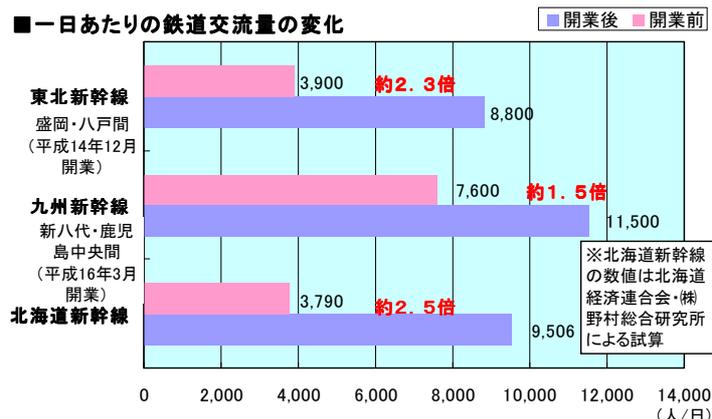
既に新幹線が開業している都市では、開業に伴う移動時間の大幅な短縮により鉄道利用者の増加が顕著となっており、直近に開業した東北新幹線の盛岡・八戸間では開業前と比較すると約2.3倍に増加しているほか、九州新幹線の新八代・鹿児島中央間が約1.5倍に増加しています。

また、民間のシンクタンクの試算では、新函館が開業した場合、北海道と本州の1日あたりの鉄道交通量は開業前の3,790人から約2.5倍の9,506人に増えるとしており、新幹線の旅客輸送力などを背景に交流人口の拡大が期待されています。

■圏域別人口の状況



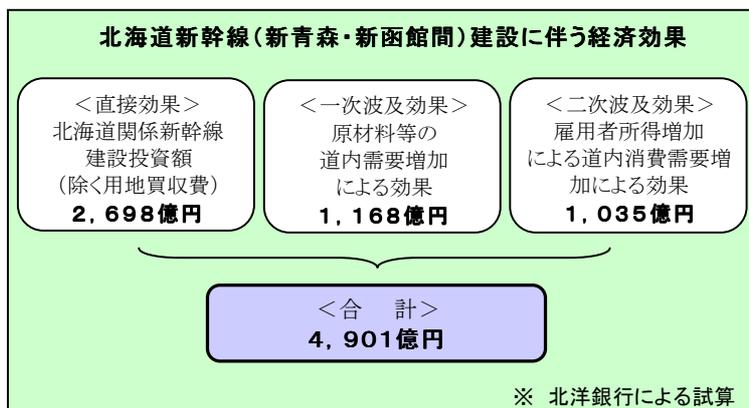
■一日あたりの鉄道交通量の変化



第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

経済波及効果

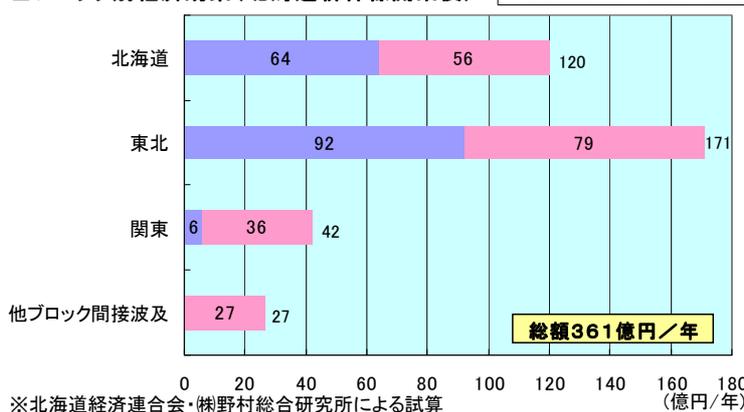
北海道新幹線の建設工事に伴う経済効果については、民間のシンクタンクの試算によると、建設投資額や原材料の需要増加などで約4,900億円とされており、これによる就業誘発効果は、延べ38,000人とされています。



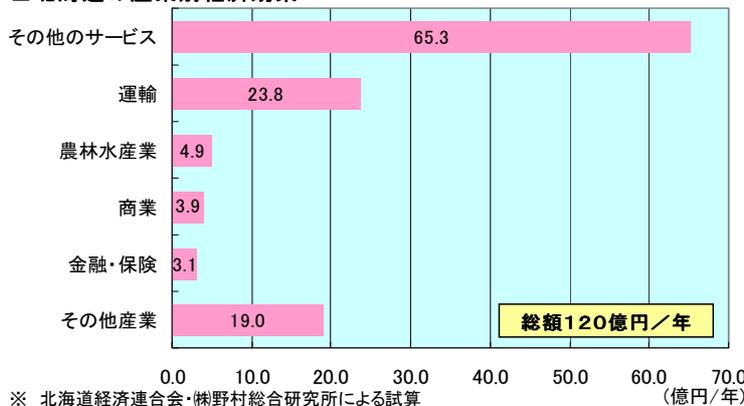
これまでの建設工事においても、渡島当別トンネル工事などに地元企業がジョイントベンチャーの一員として参加していますが、新青森・新函館間の総事業費は約4,700億円となっており、今後、土木工事などが本格化し、工事費の大幅な増額が見込まれることから、地元企業の幅広い参入や雇用の増加などの経済効果が期待されています。

北海道新幹線開業後については、交流人口の増加により運賃や宿泊費、飲食費等の消費が増加するとともに、運輸業や小売業、サービス業など関連産業の売上が誘発され、これらを合わせた経済効果は全国で年間361億円、道内においては年間120億円と試算されており、この効果によって、年間およそ4,000人の雇用機会が確保できると推計されています。

■ブロック別経済効果(北海道新幹線開業後)



■北海道の産業別経済効果



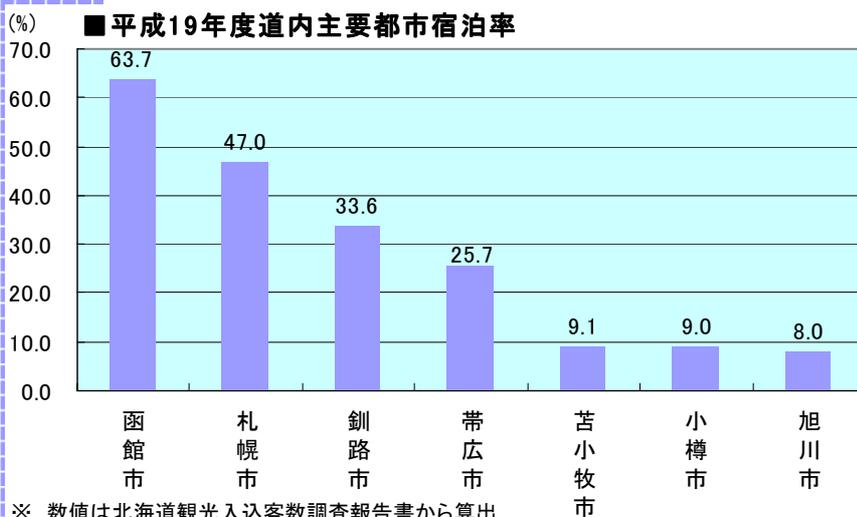
第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

ストロー現象などマイナスの影響

新幹線の建設や開業は、地域経済に多大な波及効果をもたらすことが期待されていますが、一方でマイナスの影響も想定されます。

新幹線の開業により大都市圏への移動が飛躍的に短縮された結果、移動時間の制約から解消され、企業が大都市圏にある拠点への統廃合を進め、地方にあった支店や営業所等を閉鎖する、いわゆるストロー現象が生じるという状況もみられています。

現在、本市を訪れる観光客の宿泊率は約64%と、他都市と比較しても高い割合になっており、



その大きな要因として、世界一と称される「函館山からの夜景」を觀賞するために宿泊するということがあげられますが、新幹線開業後には、夜景を觀賞したあとに新幹線で函館から他都市へ移動してしまうことが懸念されるほか、商圈の拡大による地元での消費の低下などといった環境変化も想定されています。

また、長距離高速旅客輸送を担っている航空機は、新幹線との競合により利用者の減少が懸念されますが、地域の発展のためには、航空機と新幹線がそれぞれの特性を生かしながら相互に連携し、相乗効果を生み出すことが求められています。

さらに、新幹線開業に伴い、JR北海道から経営分離される並行在来線の江差線五稜郭・木古内間の取り扱いについては、北海道や沿線自治体で構成する検討組織において代替交通機関の収支見通し調査などを行い方向性を決定することとしています。地域住民の交通利便性の確保に配慮するとともに、財政負担なども考慮しながら対応する必要があります。

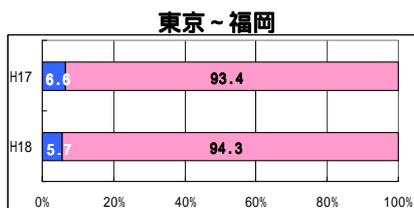
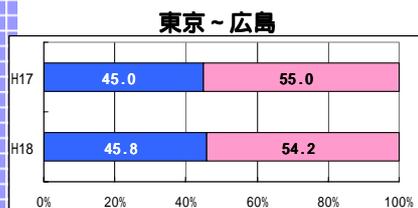
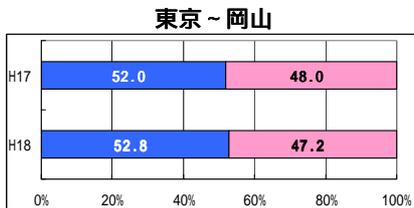
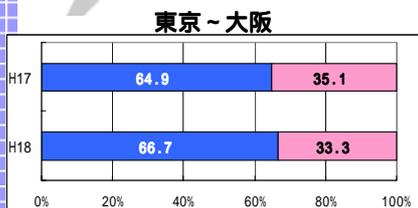
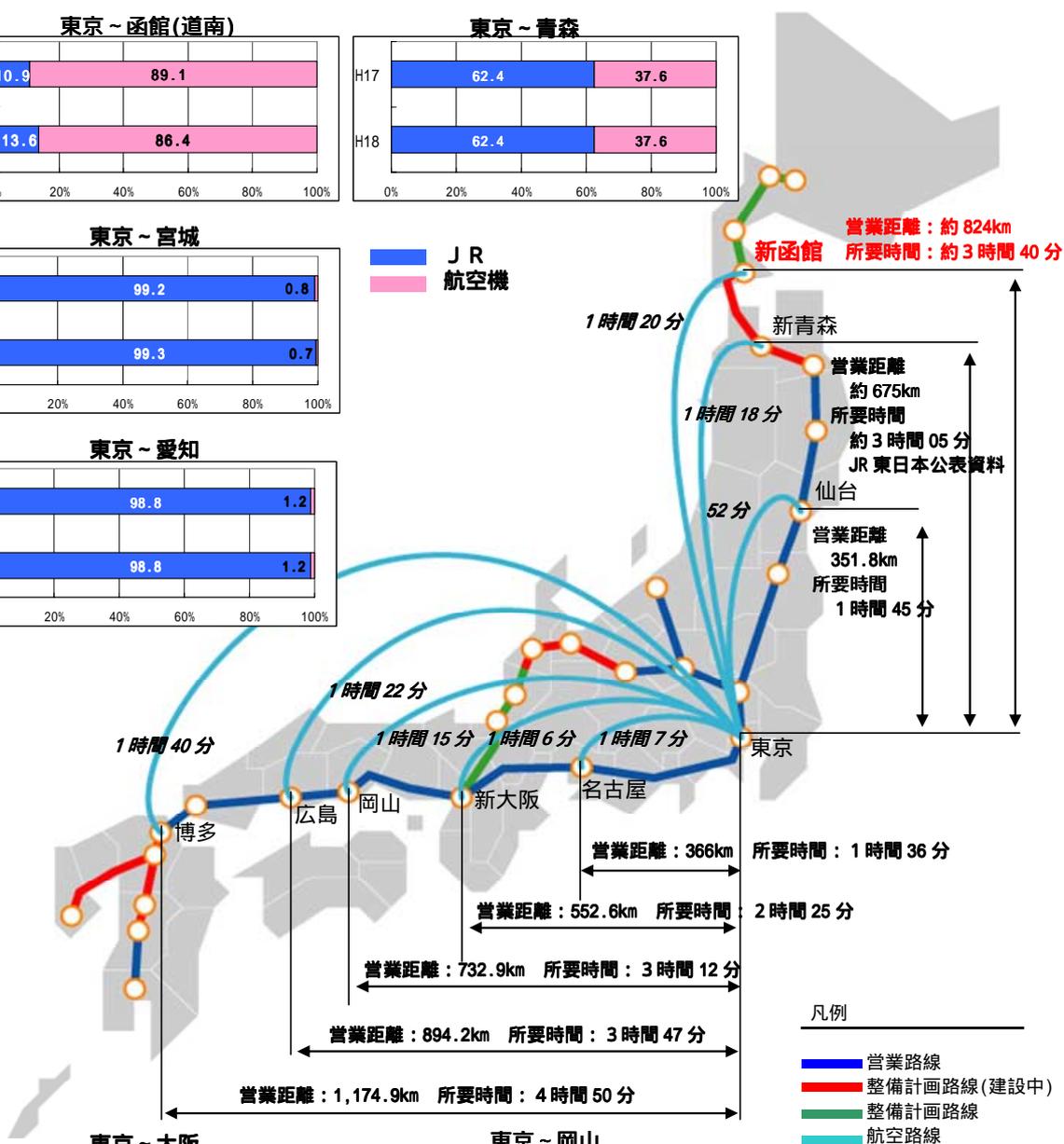
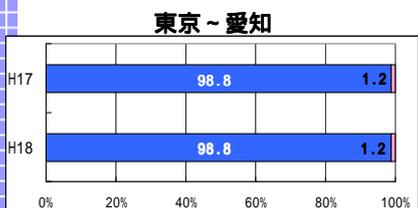
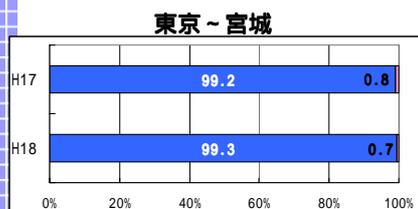
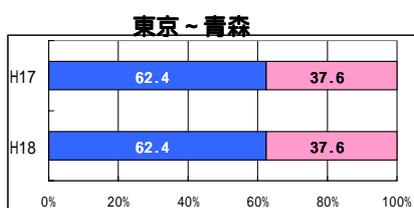
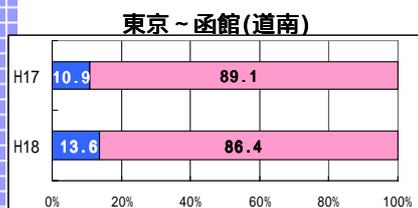
■並行在来線位置図



いずれにしても、今後はマイナスの影響を十分に想定するとともに、新青森、新函館、札幌延伸といった段階的な開業時期を見据えながら、取り組みを進めていくことが重要となります。

第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

J Rと航空機とのシェアの比較



資料：国土交通省
・旅客地域流動調査
1 宮城、愛知の航空機は成田空港発着分
2 新函館駅までの所要時間は、鉄道・運輸機構による試算

3 プラン策定の趣旨

2015年度（平成27）北海道新幹線は新函館開業を迎えます。

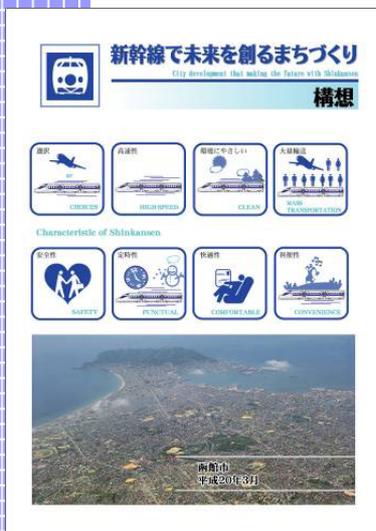
日本に新幹線が誕生したのは1964年（昭和39）、1970年（昭和45）に全国新幹線鉄道整備法が定められ、1973年（昭和48）に整備計画において北海道新幹線が整備路線に指定されてから、予定通り新函館開業を迎えるまでに要する時間は42年。青函トンネル開通から数えても27年が経過することになります。

整備路線の指定以降、期成会組織や自治体を中心に建設促進運動が続けられ、1988年（昭和63）には新幹線の走行を前提とした設計の青函トンネルが開通、しかしその後政局の変化で整備計画が凍結され、整備が危ぶまれた時期もありました。加えて函館地域では新函館駅の設置場所が調整課題となっていました。1994年（平成6）に決着をみて駅・ルート公表、環境影響評価を経て2004年（平成16）には着工が決定、翌2005年（平成17）5月に起工されました。

この際に具体的な開業時期が示されたことをうけ、本市では2006年（平成18）9月、北海道新幹線新函館開業を見据え、開業効果を最大限に生かし、観光をはじめとする地域産業などの振興を図り、地域の発展のために必要な事項について官民が一体となって検討・協議することを目的に、函館商工会議所、函館市、(社)函館国際観光コンベンション協会の三団体によって「北海道新幹線開業はこだて活性化協議会」（以下「新幹線活性協」と表記）を設立しました。

新幹線活性協では、「新幹線開業効果を最大限に生かす」ことを最大の目的に据え、検討・協議した事項を実現させるアクションプランの策定を目指して始動しましたが、開業の象徴となる新函館駅は北斗市にある、という現実をふまえて開業効果の創出に知恵を絞り、あわせて函館圏の中心的存在として、圏域への波及効果も同時に考えていくという難題に臨むこととなりました。

新幹線活性協は、2007年（平成19）には構成メンバーを地域の産業団体・業界団体まで拡大し、専門的事項についてテーマ別に調査・検討を行う専門部会を設置しました。専門部会は「観光振興」「産業振興」「交通アクセス」の3分野からなり、計43名の委員が約1年間、集中的に協議を進め、アクションプランの骨子をまとめました。



また、時期を同じくして、函館市では2005年（平成17）に庁内検討組織として「北海道新幹線の開業に向けた検討会議」を設置し、2008年（平成20）3月、「新幹線で未来を創るまちづくり」構想を策定していることから、新幹線活性協が策定した当アクションプランにおいても、同構想の基本的な考え方をふまえ、その主要施策のなかから緊急性を要するもの、重要度や具現性の高いものなどを抽出し、官民協働で取り組んでいくこととしています。

私たちは、国家百年の大計である北海道新幹線の開業に立ち会うことができる世代の一員として、整備計画から着工、そして開業に至るまで

第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

に関わった多くの方々の努力と熱意に敬意を表し、思いを受け継ぎ、新たな社会資本をどのように活用していくかを考え、地域の未来を担う次代の人々へとリレーしていく責務があります。本アクションプランは、ここに記したさまざまな想いを一つにつなげ、豊かな地域社会を実現するための道筋を照らすものとして、策定したものです。

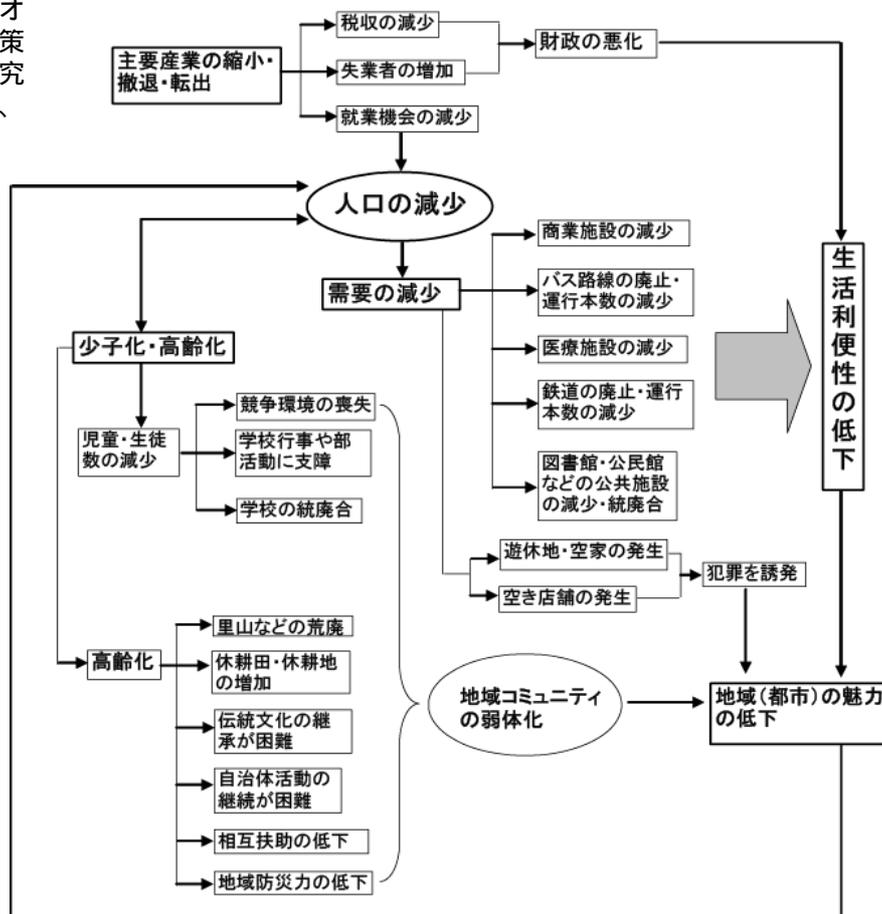
4 プラン策定の視点（コンセプト）

2005年（平成17）我が国は人口減少社会に入りました。人口減少とは生産者、消費者、納税者がいずれも減少することです。経済規模の縮小は避けられません。

経済規模の縮小とは、例えば高度成長時代には「どのように増やしていくか」という意思決定が求められたのですが、人口減少時代では「どのように減らしていくか（止めるか）」という意思決定が求められていく、ということです。「増やすこと」についての意思決定は比較的容易なのですが、「減らすこと」や「止めること」についての意思決定は非常に困難を極めます。「増やすこと」は、誰かに何らかのチャンスや利益があると期待できますが、「減らすこと」や「止めること」は、誰かは損をしてしまう、というように、受益者の既得権益にメスを入れる必然性が生じます。

人口減少で維持困難となる地域社会（悪循環の例）

出典：「地方再生のシナリオ
人口減少への政策
対応」(財)総合研究
開発機構、2008年、
P9



第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

国勢調査では1980年（昭和55）をピークに人口減少が続いている函館市においては、あらためて我が国の人口が減少に転じた今こそ、この事実を再確認し、価値観の転換を図り、活性化を目指していく必要があります。

また、経済規模の縮小による生産性の低下に対しては、高齢者・専業主婦などの人材活用や情報・通信・機械技術の高度化による生産性向上など、工夫の余地が残されていますが、消費者の減少に伴う市場縮小については、現状での対応策に乏しく、売上高の減少というかたちで企業経営に直接のダメージを与えるからです。

国内消費市場の縮小は、製造業と非製造業、大企業と中小企業で大きく異なった影響を与えます。製造業は国際競争力があれば、輸出に活路を求めることができますが、一方で非製造業は国内市場に圧倒的に依存していることから、市場の縮小は多くの非製造業の経営を直撃することとなります。また大企業の場合は国際展開するだけの体力を持っていますが、中小企業の場合はその力に乏しいことが一般的であるため、人口減少社会は、中小企業非製造業にとって最も厳しい社会であるといえます。

これを地域経済としてみれば、製造業が牽引力を發揮している地域では人口減少の影響も比較的軽微なのですが、一方で中小企業非製造業の比重の高い地域ほど人口減少の影響をより大きく受け、地域経済に縮小・衰退の力が加わることとなります。その中小企業非製造業によって地域経済が成立しているのが函館です。

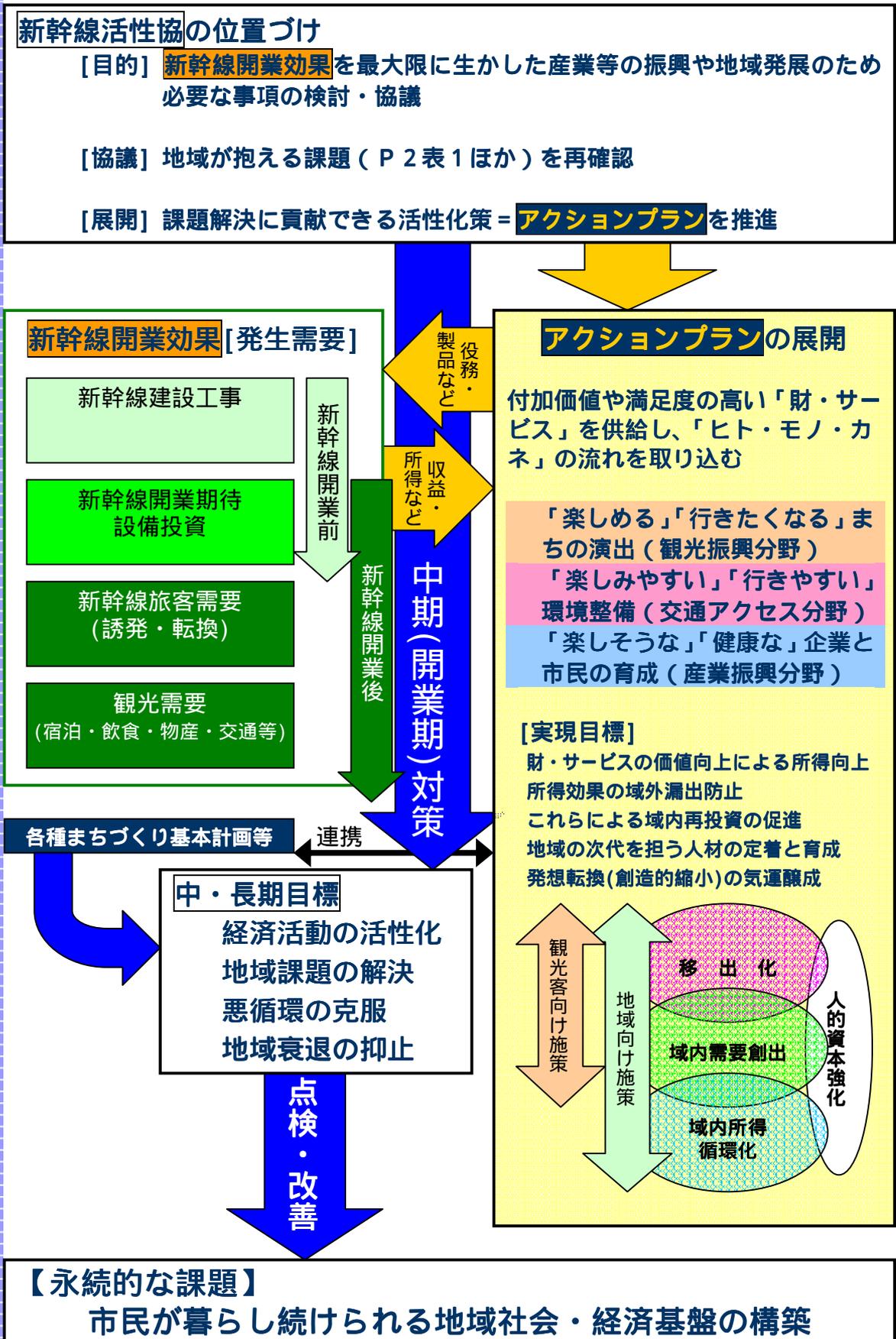
この現実を受容したうえで函館地域の活性化を図るためには、域外から所得を稼ぐ「移出化」と、域内での需要創出を図る「域内需要創出」、域外に所得を逃さない「域内所得循環化」の三要素が重要となります。「移出化」とはすなわち、本市がこれまで長きにわたって取り組んできた「観光のまちづくり」そのものであり、北海道新幹線開業をさらなる飛躍の契機ととらえ、事業推進を行い、地元で生産創出される商品や役務（財・サービス）の「移出化」を図っていくことが求められます。そして、観光や地元の人々が域内で投資行動や消費行動を起こしなくなる、魅力的な地域環境をつくっていく「域内需要創出」とともに、域外から得た所得を域内で循環させる仕組みを新たに創出していかなくてはなりません。

人口減少、高齢化、少子化を迎えている地域社会では、例えば会社勤めを終え年金でつましく暮らす定年退職者の増加など、市民が家から外に出て行動する機会自体が減少していきま。地域の経済環境を持続可能なものとするためには、市民がまちに出る機会を拡大することや地域社会と関わりあいを持ちつづけることの重要性を、発信したり浸透させていく必要があります。

本アクションプランはこうした地域経済の状況をふまえ、新幹線活性協の3つの専門部会「観光振興」「産業振興」「交通アクセス」において、テーマ別に現状課題や将来像について協議を進め、「移出化」などの各要素を重視し、「行動計画」として「実行できること」を前提に施策をまとめています。

第1章 アクションプラン策定の基本的考え方

地域における中長期目標と新幹線活性協・アクションプランの位置づけ図



【永続的な課題】
市民が暮らし続けられる地域社会・経済基盤の構築

1 展開の考え方

北海道新幹線の開業は、観光をはじめとする産業や経済、文化などさまざまな分野において、地域に多大な波及効果をもたらすことが期待されており、今後のまちづくりを推進していくうえで大きな転機となります。

前章で記述のとおり、新幹線の開業効果を地域に最大限結びつけていくためには、時間短縮や輸送力の増強による交流人口の増加といったプラス要素はもとより、企業の出先機関の集約や地元消費が大都市圏に流出するストロー現象等のマイナス要素など、開業による環境変化を十分に想定するとともに、高付加価値型への産業構造転換や人口減少時代の到来、ライフスタイルの多様化など時代の潮流を的確にとらえながら、座して待つという姿勢ではなく、官民が一体となって魅力ある地域づくりを着実に進める必要があります。

本アクションプランでは、新幹線開業をさまざまな分野においてビジネスチャンスが生まれる絶好の機会ととらえ、地域資源の開発や地場産品の販路拡大に取り組むほか、未来を担う人材や企業の育成・誘致とともに、就労機会拡充のための雇用の創出など地域産業の活性化に取り組みます。

【目的達成のためのプラン共通目標】

財・サービスの価値向上による所得向上

所得効果の域外漏出防止

これらによる域内再投資の促進（ヒト・モノ）

次代を担う人材の定着と育成

発想転換（創造的縮小）の気運醸成

観光分野においても、新幹線の開業によって特に北関東や東北地域からの観光入込客数増加が期待されることから、観光客のニーズ把握に努めるとともに、観光都市として函館が有する高い知名度を十分に生かし、豊富な地域資源を有効に活用しつつ、新たな観光資源づくりをはじめ、満足度向上のための受入体制強化のほか、効果的な宣伝活動の実施など観光産業の振興を図ります。

一方、新函館駅が本市から離れた位置に設置されることから、幹線道路網の整備促進のほか、新函館駅における在来線鉄道・二次交通との乗り継ぎ利便の向上、空港・港湾等交通拠点との相互連携を図り、交流人口の増加に向けた新幹線利用者の円滑な交通アクセスの充実に努めるとともに、中心市街地の活性化などに取り組み、賑わいを創出する施策を展開するなど、新幹線時代を見据え、官民が協働しながら、地域の特性や資源を有効に活用した個性的で魅力あふれるまちづくりを進めていきます。

2 展開の方向性

観光振興分野

観光振興分野においては、歴史、文化、食や自然環境など、本市が有する数多くの恵まれた特性を戦略的に情報発信していくほか、これら優れた地域資源の磨き上げを図るとともに、新たな付加価値を創出しブランド力を高めるなど、魅力ある観光資源づくりを進めます。

また、高齢化・少子化・人口減少などの社会現象によって観光需要も転換期にあり、旅行形態が団体型から個人・グループ型へと大きくシフトし、さらに体験・滞在型観光の充実が求められていることから、道南や東北地域との連携強化によって周遊型広域観光のプログラム化や冬季の観光メニューの充実による観光の通年化、「食べ歩き」「飲み歩き」など地場産品を活用した飲食分野の高付加価値メニューの開発提供など、多様な取り組みを推進し、地域への経済波及効果を高めます。

さらに、観光客等をもてなすホスピタリティ意識のさらなる醸成に努め、観光関係者だけではなく、全市民をあげて観光客等をあたたかく迎える気運づくりを進めるなど、受入体制の充実を図ります。

産業振興分野

産業振興分野においては、首都圏等との移動時間が大幅に短縮されるという立地環境の積極的なPRはもとより、産学官、プラス金融機関による「産学官金」の交流・連携促進や、次代を担う人材の定着化と育成に努めます。また、ストロー現象や都市間競争に対応し、地域産業の育成や企業の基盤強化を図るため、地場産品のブランド化や販路拡大など市場創出に取り組むとともに、物流拠点の整備についても検討していきます。

さらに新幹線時代を見据え、函館の玄関口である函館駅前・大門地区においては、商業・業務拠点としての賑わいや活力を創出するため、集客性・公益性のある商業・業務施設の整備促進や空き家・空き地の有効活用、駅前通のグレードアップを進めるとともに、駅前地区も含めた本市の中心市街地の拠点性向上が図られるよう、都心居住の推進や多様な都市機能の集積を促進し、快適で魅力あるまちづくりに取り組み、市民だけではなく観光客も誘導して賑わいを創出していきます。

交通アクセス分野

新函館駅は現函館駅から北へ約18km離れた位置に設置されますが、新幹線利用者の本市までの移動や広域的な利用に対応するためには、円滑なアクセス方法の確立が重要であることから、新幹線から在来線へ円滑に乗り換えができる新幹線駅ホーム機能の実現や現函館駅までの移動時間を短縮できるリレー列車の運行などについて関係機関に要望していくほか、北海道縦貫自動車道や函館新外環状道路など高規格幹線道路等の早期整備とともに、市街地内の都市計画道

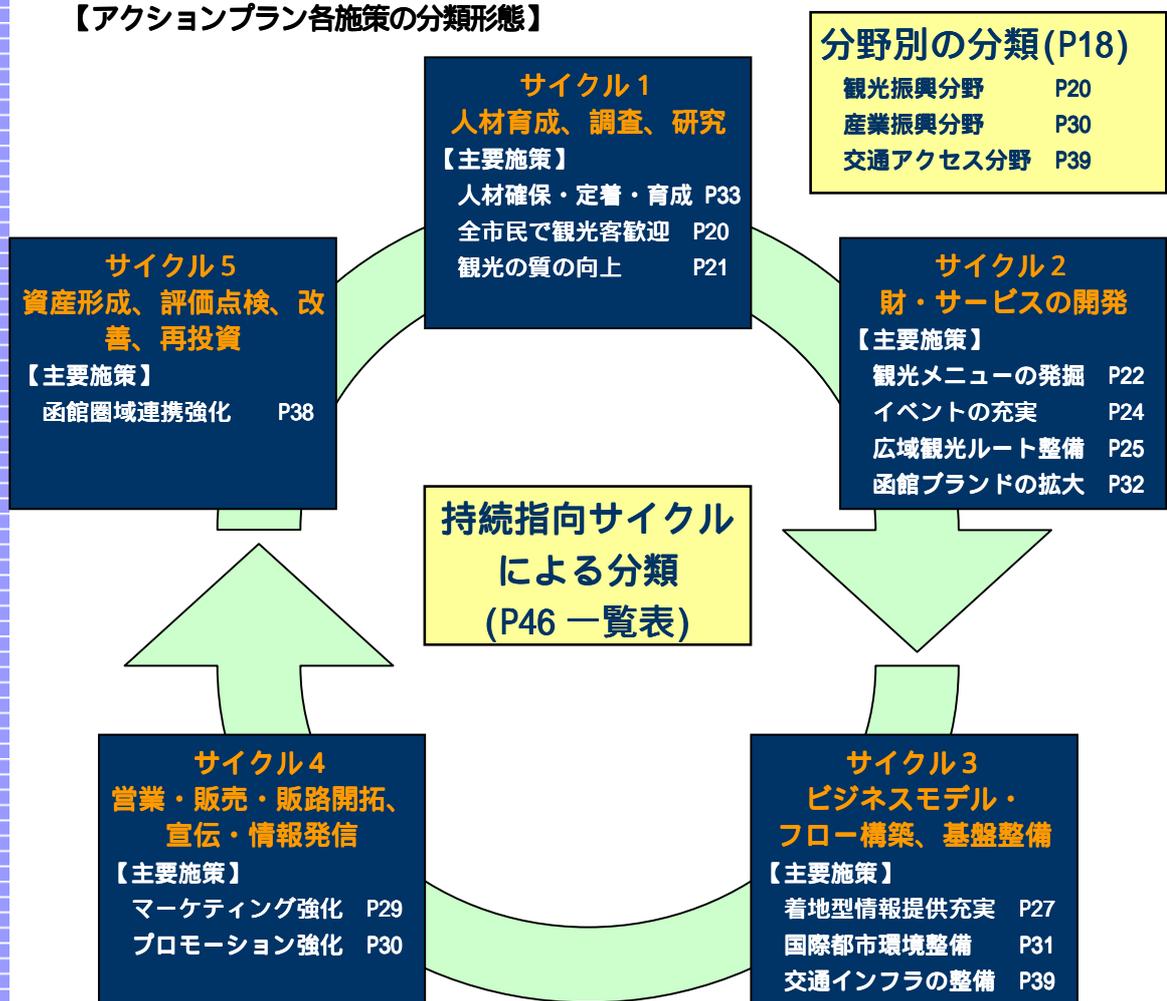
第2章 アクションプランの展開方針

路や新函館駅と高速道路等を結ぶ道路整備について関係機関に要望していきます。

また、新幹線利用者の利便性を高めていくには、新函館駅に接続する移動手段の選択肢を広げていく必要があることから、観光地や交通拠点を結ぶバス路線を新設するほか、乗合タクシーの運行、交通拠点でのレンタカー乗り捨てサービスの提供など、二次交通網のサービス内容を充実するとともに、本市には市街地から近距離に空港が設置されていることから、地域経済の一層の振興のため、新幹線と航空機それぞれの特性を生かしながら効果的な連携を図り、観光分野など交流人口の増加につながる取り組みを進めます。

なお、これら分野別施策については別途、プラン全体を一つの事業と見立て、持続指向サイクルとして統合集約し施策一覧表としてとりまとめています。

【アクションプラン各施策の分類形態】



3 推進期間

本アクションプランの推進期間は、2015年度（平成27）の新函館開業を目標時期としてその実現を目指すとともに、2010年度（平成22）の新青森開業までに取り組まなければならない最優先施策については、早急に推進体制を構築し、先行して着手します。各施策のロードマップについては、事業実現性を勘案しながら順次策定していくこととしています。

第3章 アクションプランの展開



1	プランの体系（施策一覧）	18
2	分野別重点プラン	20
3	施策一覧表	46

第3章 アクションプランの展開

1 プランの体系

観光振興分野

[01]全市民あがって観光客を迎える態勢づくり -P20-

ホスピタリティ向上事業の複合展開
「はこだて検定」合格者の活躍の場づくりと、観光現場での資格活用策の構築

[04]体験観光メニューの創出・充実強化 -P23-

新たな体験観光メニューの充実
来訪者が地域の「祭り」に参加できる仕組み創出

[02]函館観光の「質」の向上 -P21-

観光分野における「よくある質問・苦情」の情報集約と活用

[05]イベントの充実による魅力創出 -P24-

魅力ある新規イベント創出、既存イベントの充実と情報発信力の強化
イベントの連続開催による総合的な魅力向上
周年・記念イベントの開催

[03]新たな観光資源の整備と既存資源の磨き上げ -P22-

新たなテーマ設定による観光資源の整備
多彩なまちあるきメニューの創出
宿泊を誘発するコンテンツの集約と情報提供

[06]道南圏周遊型広域観光ルート開発と滞在促進 -P25-

多様な道南観光周遊ルートの確立
長期滞在を可能とする宿泊割引制度などの導入

産業振興分野

[20]域内交通・交流インフラの整備促進 -P39-

道路交通基盤の整備、関係機関との協議
公共交通各機関結節強化、終電終バス延長等運行改善・社会実験
はこだてチケット（仮称）の構築
運行情報の相互発信

[11]函館の魅力を伝えるプロモーションの充実強化 -P30-

「シティセールス」など函館のブランド力（長所）をふまえた多面的PRの実施

[14]地域の未来を担う人材の定着 -P33-

雇用対策関係事業の推進

[15]新幹線を活用した市場開拓と基盤整備 -P34-

「圏外市場進出プロジェクトチーム」の設立運営
物流対策についての協議

交通アクセス分野

[21]新函館駅連絡バス運行の充実 -P40-

新函館駅と観光・交通拠点を結ぶバス路線新設と既存路線の拡充

[22]タクシーサービスの充実 -P41-

乗合タクシーの運行

[23]レンタカー機能の充実 -P42-

旅行形態に対応した車種の導入促進
広域エリア乗り捨て代金の無料化推進

第3章 アクションプランの展開

1 プランの体系

[07] 青函圏観光ルート・新規交流プログラムの創出

-P26-

縄文をテーマとした広域観光文化圏づくり
新たな青函圏旅行プランの開発
青函ブランド商品の開発促進
青函両圏域に精通するガイド養成制度の創設
青函観光情報の共有とリアルタイムの情報提供

[09] コンベンション・ロケーションの受入環境整備

-P28-

コンベンション開催需要に的確に応えられる施設の整備の検討
コンベンション誘致・受入体制の再編
フィルムコミッションのさらなる充実

[08] 着地型情報提供の充実

-P27-

地域交流まちづくりセンターへの観光案内機能強化
コンシェルジュ機能強化による満足度向上
地域情報の集約整理と効果的な発信

[10] マーケティング強化による戦略的なPRの実施

-P29-

各地域や各旅行形態におけるニーズの把握
「函館は東北」キャンペーンの実施
東アジア観光客の誘致強化
オーストラリア観光客への宣伝強化

[12] 真の「国際観光都市」づくりのための環境整備

-P31-

外国人観光客がまちあるきしやすい環境構築（ハードの整備）
緊急・救急対応など外国人観光客への対応力向上策の推進

[13] 函館ブランドの創出・向上・販路拡大

-P32-

事業者・業界団体・支援機関を網羅した「函館ブランド」推進組織の設置による地場製品のブランド化
地域資源・地場製品の開発と育成
函館ブランドのPR強化と販路拡大

[16] ステークホルダーの連携促進による産業育成・創出

-P35-

「産学官（プラス金融）」連携の促進
「函館地域産業活性化協議会」等との連携による管外資本企業誘致活動の推進

[18] 中心市街地への賑わいの誘導・創出

-P37-

集客施設の新設・誘導・再活用
都心居住・都心就業策の推進

[17] 域内需要創出・所得循環化の促進

-P36-

地産地消・地元調達の促進
域内の需給ミスマッチの検証と改善

[19] 函館圏域の連携強化

-P38-

「函館地域産業活性化協議会」との連携と、枠組みを応用した「(仮称)函館圏地域づくり協議会」設置による協議・協働

[24] 新函館駅・現函館駅間の鉄道アクセスの充実

-P43-

利用者ニーズに対応したリレー列車の整備
リレー列車内でのサービス提供
乗り換え利便の高いホームの整備

[25] 新函館駅との接続道路、接続環境の整備

-P44-

新函館開業を見据えた高規格幹線道路等の整備
新函館駅部の接続環境の整備

[26] 新幹線運行の充実

-P45-

新幹線運行本数の充実と車両数の確保

観光振興分野

産業振興分野

交通アクセス分野

施策コード【01】 全市民をあげて観光客を迎える態勢づくり

主要項目【一覧46ページ】

ホスピタリティ向上事業の複合展開

地域情報について、観光客がまちかどで気軽に市民に質問することができる仕組みの構築や、子ども達が地域を学ぶ機会を増やし、地域を担う人材の育成を早期から行います。

「はこだて検定」合格者の活躍の場づくりと、観光現場での資格活用策の構築

観光に携わる事業所・団体・市民と、「はこだて検定」「まちかど観光案内所」などの各種制度を有機的に結合した人材育成策を構築します。

実現目標

おもてなし向上による「市民総観光ガイド化」の実現
「はこだて検定」など各種検定、育成研修の有機的結合による人材のブランド化
企業・市民へのインセンティブ付与による活動活性化

運営主体 / (主体)商工会議所、市、観光ボランティアガイド団体、市民 (連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業まで



現状・課題

本市が旅行先として選ばれるまち、また行きたくなるまちでありつづけるためには、旅行者が「また会いたくなる、訪ねたくなる」ような、おもてなしの心を持った市民を育成し活躍できる場を増やしていく必要があります。

函館市観光基本計画では、「市民総観光ガイド化の実現に向けたシステムの創出」として主要施策に位置づけ、「まちかど観光案内所」や「はこだて検定」など官民あげて各種事業を推進していますが、検定合格者の活用などさらなる推進が求められていることから、これらを有機的に結合しながら、人材育成を進めます。

プランの概要

タクシー・ホテル・飲食店など、観光客が接する機会の多い観光サービス事業者・市民を対象としたスキルアップ講習を関係団体と連携しながら実施します。また、はこだて検定合格者を対象に、観光ボランティア団体の協力のもと、ガイドスキル習得プログラムの実施を検討していくほか、

検定による人材育成・合格者活用を行う企業を推奨事業所に認定する制度の検討を進め、企業における地域貢献の可視化を図ります。

さらに、「(仮称)気軽に質問」キャンペーンといった、検定合格者や観光ボランティアを対象者に、街角で観光客が気軽に市民へ地域情報を質問することができる仕組みの構築を目指します。

実施上の留意事項

ガイドの実習訓練体制構築には協力先との調整が必要です。観光知識はもとより、おもてなしの接遇が重要であり、精度の高い研修が求められます。企業の参画意欲を高める必要があります。

プランの効果

地域に暮らす市民一人ひとりがスキルアップ・価値向上を目指すことで、地域全体の価値向上が図られます。

幼少期における郷土教育などの実践を通して、地域の担い手の育成と定着に寄与します。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 観光振興

施策コード【02】 函館観光の「質」の向上

主要項目【一覧46ページ】

観光分野における「よくある質問・苦情」の情報集約と活用

実現目標

函館観光の魅力向上
来訪者の満足度の向上
地域全体のホスピタリティ向上

運営主体 / (主体)市、観光協会、観光関連事業者

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

本市の基幹産業の一つである観光は、飲食・宿泊・小売などを主体に、農水産業や製造業、卸売業などと密接に関係しており、他の業種に対する経済波及効果の大きい裾野の広い産業です。

新幹線開業に伴い経済波及効果を高めるためには、モノやサービスの提供に際しての付加価値向上やホスピタリティ向上が不可欠であり、観光客に対して高い満足度を提供できる一流の観光地づくりを進める必要があります。その一つとして、観光客から寄せられた苦情やクレームに対して適切な対応ができるシステムの構築が求められています。

プランの概要

観光事業者などに寄せられる、函館観光に関する質問や苦情クレームなどの情報を一元的に集約整理し、データベース化することで共有化を図るとともに、市民・事業者・行政が連携して苦情対応を確実に実施する仕組みやルール構築を行い、来訪者に対する接客対応レベルの一層の向上を推進します。

実施上の留意事項

無理難題的なクレームをどう取り扱うかなど、対応のための方針づくりが必要です。

「苦情は宝の山」という意識を事業者に広く啓発していくとともに、事業者の自己検証を促していく必要があります。

<課題解決に向けた取り組み>

質問や苦情に関する情報をランキング形式などで公表するとともに、函館市観光アドバイザー会議などを活用した改善への取り組みを進めます。

プランの効果

苦情・クレームに対する対応の共有や満足度調査などを通して、函館観光に対する評価を目に見えるかたちにすることにより、観光に取り組む関係者による自己検証を促進し、地域全体のホスピタリティ向上が図られるとともに、満足度の高い観光地化が図られます。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 観光振興

施策コード【03】 新たな観光資源の整備と既存資源の磨き上げ

主要項目【一覧47ページ】

新たなテーマ設定による観光資源の整備

新しいテーマ性で隠れた地域の魅力を顕在化させていくことにより、来訪者にさまざまな函館観光を楽しんでいただきます。



多彩なまちあるきメニューの創出



宿泊を誘発するコンテンツの集約と情報提供

実現目標

函館観光の魅力向上

賑わいの創出

地産地消拡大

新たな観光事業者の創出

経済波及効果の増大

運営主体 / (主体)市、観光協会、宿泊施設、飲食関連事業者、関係商店街、オンパク事務局、
新幹線活性化協

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

本市は、観光情報誌などの人気観光地ランキングで常に上位に入る全国有数の観光地ですが、近年は国内の観光動向の変化によって厳しい入込状況が続いていることから、未発掘の多様な地域資源の観光への活用や既存資源の磨き上げのほか、新たな観光資源の創出が求められています。

さらに、新幹線の開業によって観光の日帰り化や通過型化も懸念されることから、宿泊が必須となる「飲み歩きイベント」「朝市イベント」などの夜間や早朝に楽しめる観光メニューの充実を図り、滞在型のまちづくりを実践していくことが求められています。

プランの概要

「海」に関する資源の活用などテーマ性のある新たな観光メニューの創出や、地域文化である朝市や商店街巡りのコース、歴史巡りのコースなど、既存資源をテーマ別に再編することで、魅力あるまちあるきコースを創出します。加えて、市民がオリジナルの観光メニューを考案・実践する仕組み

など、市民参画型の観光メニュー開発を促進します。さらに、「バル街」や「ゆのぶら」などの「飲み歩き」サービスの毎日提供などを促進し、着地型の観光メニューづくりに努めます。

実施上の留意事項

「バル街」「ゆのぶら」などの「飲み歩き」サービスを毎日開催するための体制構築や各事業者の参加促進が必要です。

<課題解決に向けた取り組み>

市民発案型観光メニューの公募事業実施と「オンパク」などを活用した実際のプログラム化の促進

既存のチケット制などを活用し、夜のまちあるきを楽しむシステムの構築

プランの効果

多彩なまちあるきメニューの創出により、新幹線開業のマイナス効果として懸念される日帰り化・通過型化の抑制が期待され、函館観光の魅力向上はもとより、経済波及および賑わいの創出に寄与します。

施策コード【04】 体験観光メニューの創出・充実強化

主要項目【一覧47ページ】

新たな体験型観光メニューの充実

来訪者に対して「今だけ、ここでだけ」という函館ならではのオリジナリティが高い体験メニューづくりを進めます。

体験可能なメニューに関する情報提供の充実を図ります。

来訪者が地域の「祭り」に参加できる仕組み創出

実現目標

来訪者の満足度向上

再訪率向上

滞在日数の増加

運営主体 / (主体)市、観光協会、宿泊施設、旅行会社、各祭りの実行団体、オンパク関係団体

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

観光ニーズが多様化し、体験型観光の人気が高まるなか、本市においても「はこだて湯の川オンパク（温泉泊覧会）」が実施され、これまで数多くの新規体験メニューが創出されてきました。

観光入込客数の増加が見込まれる新幹線開業に向けては、滞在型観光地化を目指し、引き続き函館固有の地域資源を十分に活用した体験メニューの創出を進めるとともに、いつでも参加可能な仕組みをつくることや、本市で開催されている「港まつり」など各種祭りに観光客が気軽に参加し、地域文化を楽しめる機会を設けていくことが求められています。

プランの概要

自然や歴史探訪、芸術文化、創作活動、健康や癒しなど、来訪者自身が「自分を磨く旅」を満足できるよう、高付加価値型体験メニューの充実を図ります。また、地域に潜在する観光資源のメニュー化や季節ごとにしか体験できないメニューづくりも推進します。

さらに、祭りへの参加については、一般参加枠の設定や拡充を行い、観光客も参加しやすい仕組みづくりや周知方法の工夫を図ります。

実施上の留意事項

体験メニューについて、いつでも体験ができるような受入体制づくりが求められます。各種祭りの一般参加拡充においては、受入側の体制整備が必要です。

<課題解決に向けた取り組み>

「函館タイケン観光案内所」事業を活用し、いつでも体験が可能なメニューの充実を図るとともに通年実施を促進
各種祭りにおける有償体験参加制度の構築

プランの効果

魅力ある体験メニューの充実により、新規来訪者の増加や再訪率向上が期待されるとともに、宿泊の増加や幅広い産業への波及効果も期待され、観光振興および地域の活性化に寄与します。

施策コード【05】 イベントの充実による魅力創出

主要項目【一覧 47 ページ】

 **魅力ある新規イベント創出、既存イベントの充実と情報発信力の強化**

 **イベントの連続開催による総合的な魅力向上**

地域の各種イベントを有機的に結びつけて、毎週イベントが開かれる（イベント通年化）演出により、来訪者はもちろん市民にも楽しんでいただけるよう魅力づくりを進めます。

 **周年・記念イベントの開催**

実現目標

通年型観光の実現
集客強化による賑わい創出
新規イベントによる来訪者満足度向上
来訪者の再訪率の向上

運営主体 / (主体)市、観光協会、経済団体、JR北海道、イベント関係団体、新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

函館市内では多彩なイベントが数多く開催されていますが、それらの開催情報が総合的に網羅されておらず、発信力の強化が必要なことから、来訪者に向けた情報提供体制の構築が求められています。また、冬季でも安定大量高速輸送を可能とする新幹線のメリットを生かし、冬季の観光入込客数の底上げにつながる集客効果の高い新規イベントの創出が求められています。既存のイベントについても、一層の魅力向上を図るため、内容の充実や連続開催を可能とする効果的な再編・再構築が必要な状況にあります。

プランの概要

新幹線開業により観光客増加が期待されることから、地域の各種イベントの総合力を高め、いつ函館を訪れても何かが開かれているような、イベント再編整備による毎週連続開催化、ネット上へのイベントカレンダー設置による発信力の強化など、年間を通じた参加機会創出・賑わいづくりを進めます。

さらに、手作りキャンドルによるイベントなど冬季の魅力づくりを進めるとともに、音楽やスポ

ーツなど、観光客と市民がともに楽しめる新たなイベントの開催も推進します。また、2009年(平成21)開催の開港150周年イベントをはじめ、新幹線開業時のイベント実施など、記念行事を契機とした賑わい創出に努めます。

実施上の留意事項

イベントの充実や再編にあたっては、関係者間の連携を強化するとともに、継続開催していくための体制整備が必要です。イベントの開催は多くの方々の協力が不可欠であり、市民参加などの体制づくりが求められます。

<課題解決に向けた取り組み>

各種交流事業や参加型イベントの創出など、関係団体の連携による計画的なイベント開催
市民協働のイベントサポートシステムの確立などによる運営強化

プランの効果

イベントの充実により、来訪者がいつ来ても飽きない通年型の観光地づくりを進め、再訪率を高めるとともに、さらなる賑わいの創出により経済波及効果を高めます。



施策コード【06】 道南圏周遊型広域観光ルート開発と滞在促進

主要項目【一覧 48 ページ】

多様な道南観光周遊ルートの確立

道南圏の特色ある観光資源を結びつけ、さらに磨き上げることで、魅力ある周遊ルートづくりを進めます。

地域の「食」を楽しむ食べ歩きイベント（ドライブ・アンド・イート）の促進やシーニック・バイウェイとの連携により、ドライブ観光による広域観光の充実を図ります。

長期滞在を可能とする宿泊割引制度などの導入

実現目標

来訪者の満足度向上
道南地域全体の魅力づくり
による再訪率向上
訪問地域の広域化による滞在日数の増加

運営主体 / (主体)各市町村、各観光協会、交通事業者、JR北海道(JR東日本)、旅行会社、宿泊施設
実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

道南地域は歴史や自然、文化遺産など多彩な観光資源に恵まれていますが、各資源をより一層有機的に連携させることが求められており、新幹線開業に向けては、地域間連携の促進により圏域をあげての観光地づくりを進め、道南全体で交流人口の増加を図ることが必要です。

また、ゆとりある広域観光の実現のため、連泊・長期滞在がしやすい仕組みづくりが求められています。

プランの概要

新幹線開業による集客効果を圏域全体で享受するため、新函館駅や函館市を起点とした東部(大沼～南茅部)周遊ルートおよび、西部(木古内～松前～江差)周遊ルートや、温泉・グルメ・文学といったテーマ性のあるルートなど、魅力ある道南地域周遊ルートの構築を進めます。また、連泊者に対する割引制度の導入や食事メニューの充実(献立重複防止)など、長期滞在に対応した宿泊環境の構築を図ります。

実施上の留意事項

広域観光ルート確立については、道南圏域が一体となった取り組みが不可欠です。魅力あるルートづくりにおいては、来訪者ニーズを的確に把握することが求められます。来訪者に対し地域の魅力や周遊観光ルートの情報を効果的に伝えるため、発地向けに積極的な情報のPRが必要となります。滞在型宿泊環境の構築には、宿泊施設事業者の機運醸成と受入体制づくりが必要です。

<課題解決に向けた取り組み>

関係地域間における自治体および事業者による連携体制の強化

航空路やバス事業との連携
これまで実施してきた各種広域連携取り組みの検証

プランの効果

新幹線開業による新たな来訪者を圏域全体の交流人口の増加へとつなげることで、滞在型観光の推進を図り、本市はもとより圏域全体の経済波及および観光振興に寄与します。

施策コード【07】 青函圏観光ルート・新規交流プログラムの創出

主要項目【一覧 48 ページ】

 縄文をテーマとした広域文化観光圏づくり

 新たな青函圏旅行プランの開発

「1泊函館・1泊青森」など2泊3日型の旅行商品づくりや青函圏域の方を対象とした日帰り交流旅行プランを開発します。

 青函ブランド商品の開発促進

 青函両圏域に精通するガイド養成制度の創設

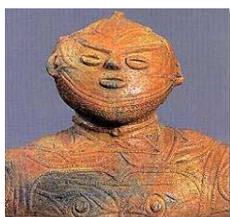
 青函観光情報の共有とリアルタイムの情報提供

実現目標

新たな観光客の開拓
青函地域の連携促進と交流人口の増加
新規プログラムによる来訪者満足度向上
来訪者の再訪率の向上
訪問地域の広域化による滞在日数の増加

運営主体 / (主体)関係各市町村、関係各観光協会、交通事業者、JR北海道(JR東日本)、旅行会社

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

青函地域は縄文時代より深い交流のある地域ですが、新幹線開業を両地域のさらなる発展と交流拡大の契機ととらえ、一体感の醸成を図り結束を強固にしていくことが求められています。そのうえで、特有資源である縄文遺跡群などを活用し、連携して誘客活動や魅力づくりを進めることが重要です。

プランの概要

新幹線開業にあたり、三内丸山遺跡や南茅部縄文遺跡群といった縄文遺跡の活用など、青函圏の地域資源を結びつけた魅力ある旅行商品づくりを進めます。また、青函の食材を生かした商品開発などにより、青函ブランドの構築を促進します。さらに、青函双方の地域検定の合格者を青函圏観光ガイドとして養成する仕組みや、両地域の観光情報を互いに随時提供できる仕組みを構築します。

実施上の留意事項

新幹線開業効果を両地域にもたらしするためには、相互理解を深め一体感を持って取り組む必要があります。青函圏観光ガイドの養成においては、両地域の知識習得に加え、ガイド実習の仕組みや活躍の場づくりが必要となります。青函の魅力に関する積極的な情報発信と戦略的なPRを継続実施していく必要があります。

<課題解決に向けた取り組み>

既存の青函連携組織の応用などによる事業推進体制の構築
観光情報を青函双方で発信するためのシステムづくり

プランの効果

青函圏一体となって事業を進めることで、両地域の集客増加や滞在・交流型観光の推進が図られ、圏域全体への経済波及・相乗効果が期待されます。

施策コード【08】 着地型情報提供の充実

主要項目【一覧49ページ】

 **地域交流まちづくりセンターの観光案内機能強化**
同センター内「情報書き込みボード」内容のネット配信策の検討や、センター窓口の観光案内機能強化を検討します。

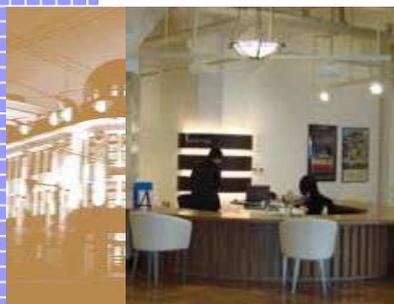
 **コンシェルジュ機能強化による満足度向上**

 **地域情報の集約整理と効果的な発信**

実現目標

地域全体のホスピタリティの向上
来訪者満足度の向上
再訪意欲の向上

運営主体 / (主体)市、地域交流まちづくりセンター、観光協会、(仮称)観光ポータルサイト協議会
実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

観光客の旅行情報の入手先としては、観光案内所や関係機関への問い合わせ、情報誌などがあげられますが、近年ではウェブ検索による情報収集の割合が高まっていることから、時流にあった情報発信策を進めていく必要があります。

また、当協議会が実施した「観光客向けアンケート」では、再訪にあたっては観光情報が最重要と回答した方が5割を超えるなど、旅行者やニーズに柔軟に対応できる観光情報提供体制の充実が求められています。

このため、本市においてはウェブ上で地域を網羅した観光情報を提供する「観光ポータルサイト」の構築など、情報提供の充実化に取り組んでいます。

プランの概要

近年の観光旅行の形態は、個人・小グループ化とともに、着地で情報を得てから行動する着地型観光の割合も高まってきていることから、これら観光需要の変化に柔軟に対応するため、客層に応じたツアーをプロデュースできる体制の整備を図るほか、イベント・地域情報の集約、整理と効

果的な提供を図るため、ネット上にイベントカレンダーを設け、リアルタイムで情報を入手できる環境整備を行います。

また、現在、地域交流まちづくりセンターにおいては、市民や観光客等による「おすすめスポット」の書き込みボードを設置しており、地域の時節をとらえた魅力を多くの方々に広めていくため、ネットでの配信検討を進めるほか、観光客も多く利用する当該センターでの観光案内機能の充実策を検討します。

実施上の留意事項

イベント情報など旬の観光情報の集約、整理や観光コンシェルジュの人員配置・育成、関係機関との協議なども含め、事業推進体制の構築に向けた調整を図る必要があります。

プランの効果

多様化するニーズに対する情報提供体制が充実することで、観光客の満足度が向上するとともに、時節をとらえた地域ならではの情報を集約・発信することにより、季節を変えた再訪意欲の向上が期待できます。

施策コード【09】 コンベンション・ロケーションの受入環境整備

主要項目【一覧49ページ】

コンベンション開催需要に的確に応えられる施設の整備の検討

コンベンション誘致・受入体制の再編

コンベンションを誘致するための基礎データの活用やコンベンションマネジメント体制の整備・充実を図ります。

フィルムコミッションのさらなる充実

実現目標

集客強化
賑わいの創出

運営主体 / (主体)市、観光協会、観光関連事業者

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

コンベンションの開催は、地域経済に大きな波及効果を与えるものであり、本市においても既存施設を活用した開催促進が図られているところですが、高速安定輸送を実現する新幹線開業によって各種コンベンションの実現の可能性が一層高まると想定されることから、コンベンション誘致・受入体制の強化・充実が求められているほか、その拠点として新たなコンベンション施設の整備について検討が必要です。

さらに、コンベンションの誘致・受け入れにあたっては、さまざまな取り組みを進めるため体制強化が必要です。また、ロケーションの受け入れにおいても、フィルムコミッションの体制を強化するとともに、ロケ実績のさらなる向上を目指した取り組みが求められています。

プランの概要

各種会合やスポーツ大会などのコンベンション需要調査のほか、先進施設の状況等をふまえ、望ましい施設規模・機能などコンベンション施設の整備について検討を進めます。また、コンベン

ションガイドブックの充実を図るほか、既存の公共施設などを活用しながら、戦略的な誘致活動を展開します。さらに、洞爺湖サミットの開催を契機に、国際会議の開催地として北海道を優先する方針が示されたことをふまえ、函館における国際会議の開催実現に向けた取り組みにも努めます。加えて、コンベンションの開催をサポートする体制の強化や人的なネットワークの構築、アフターコンベンションの充実なども推進します。

実施上の留意事項

コンベンション施設の整備は、需要の把握が重要であり、整備費用の捻出も大きな課題となっています。

プランの効果

本市は、宿泊型の観光都市であり、コンベンションの開催都市としての素地に恵まれていることから、コンベンション開催に関する体制強化により、誘致・開催実績の増加による集客力の向上が期待されます。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 観光振興

施策コード【10】 マーケティング強化による戦略的なPRの実施

主要項目【一覧53ページ】

各地域や各旅行形態におけるニーズの把握

それぞれの特性に応じた誘致戦略を構築するため、各嗜好などの定量的・定性的なデータの収集と分析を実施します。

「函館は東北」キャンペーンの実施

新青森開業に向け「函館は東北圏内～東北旅行ついでに函館まで」の流れを創出し、青函観光圏としてアピールを強化します。

東アジア観光客の誘致強化

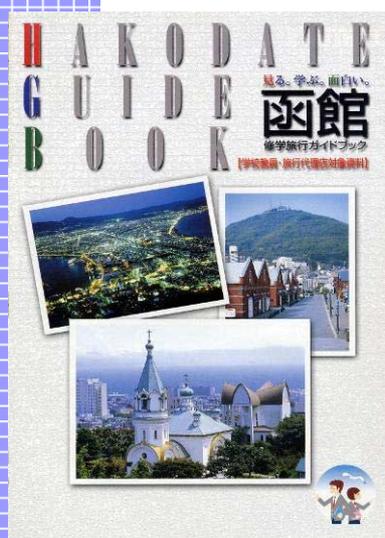
オーストラリア観光客への宣伝強化

実現目標

函館観光の魅力向上
来訪者の満足度の向上
再訪率の向上
インバウンド集客促進
観光入込客数の増加

運営主体 / (主体)市、観光協会、宿泊施設、JR北海道、交通事業者、レンタカー事業者、旅行会社

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

本市ではこれまで、函館の魅力に関する観光PRを多方面に展開してきたところですが、総花的な宣伝手法では観光ニーズに対応しきれない懸念があることから、ニーズについての把握とマーケットに対応した多層的な誘致を展開していくことが求められています。また、新幹線の新青森開業の際には、国内の関心が青森に集まることから、その注目に乗じた「函館ブーム」を創出し、新函館開業を目指します。さらに、海外からの観光客誘致においても、画一的な宣伝活動ではなく、主要なターゲットの需要に対応した誘致活動を展開する必要があります。

プランの概要

新幹線開業にあたり、新たな顧客となりうる東北・北関東などの各地区において、モニタリング調査などを実施し、それぞれの特性に応じた誘致施策を展開します。また、修学旅行・コンベンション・業務出張・インセンティブ旅行などのニーズ調査を行い、それ

らの分析を通じて的確な誘致戦略と取り組みを進めていきます。

また、東アジア観光客の誘致においても、ニーズの把握に努めるとともに、韓国直行便とフェリー・新幹線を活用した青函周遊メニューの開発などを進めます。さらに、新青森開業時には「東北旅行のついでに函館まで」の誘致促進を強力に進め、青函観光圏という一体的なPRを実施します。

実施上の留意事項

多様な需要に対応していくためには、関係団体の協力と事業推進体制の構築が必要です。

<課題解決に向けた取り組み>

関係地域の自治体および事業者による連携体制の強化
これまで実施してきた各種取り組みについての検証

プランの効果

観光需要への的確な対応によって集客効果を高めるとともに、来訪者の満足度が向上し、函館観光の魅力向上に大きく寄与します。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン >

観光振興

産業振興

施策コード【11】 函館の魅力を伝えるプロモーションの充実強化

主要項目【一覧53ページ】



「シティセールス」など函館のブランド力(長所)をふまえた多面的PRの実施

本市のブランディング戦略を構築し、各分野に対応するシンボリックなデザインの創出を目指すとともに、地域が一体となったシティセールスの取り組みを実施します。

実現目標

都市イメージの向上
再訪率の向上
地域産業の活性化

運営主体 / (主体)市、観光協会、経済団体、デザイン事業者、関係組織

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

豊富な観光資源に恵まれる本市には、域外から多くの観光客が来訪していますが、人口減少や高齢化、観光地同士の競争が激しくなるなか、受け身の姿勢では地域の発展は望めません。「観光に行きたい」「ビジネスをしたい」などと思ってもらえるよう、本市が持つ資源を最大限に活用したプロモーションを展開するとともに、意識的かつ戦略的に、域外から人や企業、情報などを呼び込むことが求められています。

プランの概要

観光や物産といった分野におけるブランド力のみならず、さまざまな分野における地域の魅力強化を図り、それぞれの相乗効果により強固な函館の都市ブランドを構築します。さらに、構築された函館ブランドをもとに、国際水産・海洋都市構想の推進、観光集客や企業へのPR、学生誘致、定住促進など、多面的かつ戦略的にプロモーションを実施していきます。

実施上の留意事項

さまざまな分野にわたる取り組みとなることから、事業推進体制の構築や関係者による参加協力の機運醸成が必要です。
<課題解決に向けた取り組み>
有効なプロモーションの展開にあたっては、外部の専門家との協働などにより、関係団体の資質向上を図ります。
PRの実施にあたっては、あらゆる宣伝媒体を活用し、効率的かつ集中的な取り組みを展開します。

プランの効果

新幹線の開業に際し集客効果をさらに高めるうえで、シティセールスの実施は、都市イメージが向上するだけでなく、本市への誘客・交流人口の増加や産業の誘致、研究分野での技術・ノウハウの流入など、本市の地域活性化における幅広い効果が期待されます。また、学生や研究者などの人的資源の誘致やネットワークの構築により市民の人材育成にも貢献します。

施策コード【12】 真の「国際観光都市」づくりのための環境整備

主要項目【一覧50ページ】

外国人観光客がまちあるきしやすい環境構築（ハードの整備）

市内サービス業種全店舗を対象としたサイン類の多言語併記の励行や、各店舗で共通に利用できるような標準ワードの策定を行います。

緊急・救急対応など外国人観光客への対応力向上策の推進

実現目標

地域全体のホスピタリティの向上
海外地域からの集客促進
外国人等に利用しやすい店舗環境の実現

運営主体 / (主体)官民協働の推進チーム(未設置) 観光サービス関係企業、市、経済団体
(連携)新幹線活性化協

実施時期 / 新青森開業時まで



現状・課題

本市は、カナダのハリファックス市をはじめとする海外他都市との姉妹都市提携による交流のほか、ロシア・韓国との国際定期航空路線や台湾など東アジアからのチャーター便が数多く運航するなど、国内外から多くの観光客が訪れています。

一方、外国人観光客を受け入れるための環境整備については、緊急時の対応なども含め多くの課題があるなかで、全国的には「ビジット・ジャパン・キャンペーン」の展開等により、外国人観光客の増加を目指していることから、国際観光都市の名にふさわしい、受入機能や体制の充実を図る必要があります。

プランの概要

初めて本市を訪れた外国人観光客でも観光しやすい環境を整備するため、観光案内板・パンフレット等の情報媒体における多言語化を促進するとともに、市内サービス業種全店舗を対象に多言語併記の標準化を進めます。

また、観光サービス従事者等の指さし会話集の活用や接客上の平易な会話能力の習得を促進し、

外国人観光客がまちあるきしやすい環境の整備に努めるとともに、病気や事故などの緊急時相談・受入体制の充実を図ります。

実施上の留意事項

外国人観光客の動向・周遊先等のデータ集積、分析する体制の確立が必要です。

観光関連企業間の情報共有や統一した多言語併記の実現に向けた調整機能を確認する必要があります。

多言語併記の実効性を高めるため、利用者の立場で評価できる仕組みの構築が必要です。

プランの効果

情報媒体における多言語併記の促進や緊急対応の体制を整備することにより、外国人が安心して本市を訪れ、観光を楽しむことができるようになるとともに、口コミなどを通じ外国人のさらなる誘客が可能になるほか、国際観光都市としての魅力向上に寄与します。

外国人観光客がまちあるきしやすい環境を整えることにより、地元消費が拡大し、地域経済の活性化に寄与します。

施策コード【13】 函館ブランドの創出・向上・販路拡大

主要項目【一覧49ページ】



事業者・業界団体・支援機関を網羅した「函館ブランド」推進組織の設置による地場製品のブランド化

地域ブランドのあり方について関係者の意識共有を図り、函館ブランドの確立を目指します。



地域資源・地場製品の開発と育成

地元一次産品の付加価値創出・ブランド化を目指します。



函館ブランドのPR強化と販路拡大

商談機会の開拓など具体的な販路の拡大を図ります。

実現目標

地域一丸となったブランド推進体制の構築

セールスポイントを有する地場製品の創出

製品付加価値向上による所得増加

雇用・経済効果の創出

運営主体 / (主体)各事業者、物産・土産品関係団体、生産者団体、市、経済団体など
(連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

函館はまち自体のセールスポイントは多々あるものの、特産品や土産品に関しては一次産品が主体であり、セールスポイントを有する地場製品が少ない状況です。また、既に知られている製品についても、それが当地固有の「函館ブランド」と認知されているわけではありません。市民が迷いなくおすすめでき、観光客が指名買いくような「函館ブランド」製品の確立を目指し、地域資源の発掘・磨き上げやPR強化を図る必要があります。

プランの概要

地場製品のブランド化を進めるため、事業者・業界団体・支援機関を網羅した組織を設置し、現状課題の克服や既存の地場製品推奨・認証制度の再構築、統一フレーズ設定による販促活動の共通化を図るとともに、地元一次産品を主体として地域資源を活用した飲食料品・土産品・工芸品などの開発・創出や事業者の育成に取り組みます。

特に、「函館国際水産・海洋都市構想」に関する水産海洋分野については、産学官連携の促進による事業化を目指すほか、「イカマイスター制度」の活用によるイカづくしイベントの企画開催や戸井マグロの地元消費環境整備によるブランド化など、海洋資源の利活用を図ります。

また、流通事業者バイヤーとの商談機会の開拓や大消費地に対する販路開拓を行い、地場製品の移出拡大を目指します。

実施上の留意事項

函館ブランド推進組織の構築と推進には、関係事業者・団体の意欲が不可欠です。販路拡大については市場ニーズの調査が必要です。ブランド構築にかかる運営費用の調達が必要です。

プランの効果

地場製品の移出拡大や土産品市場の活性化が図られ、加工業など製造業の所得増加や生産性の向上につながります。

施策コード【14】 地域の未来を担う人材の定着

主要項目【一覧46ページ】

雇用対策関係事業の推進

函館地域の産業・人口構造に起因する問題の解決のためには雇用対策は不可欠であり、新幹線開業を契機に産業振興を図るうえでも、優秀な人材確保による事業者の体質強化が必要なことから、関係機関・事業者の連携強化によって地元就職希望者の定着化やI・J・Uターン促進など対策を着実に進めます。

実現目標

若年労働者・高等教育修了者の地元定着
学卒者の就業意欲の向上
雇用上のミスマッチの解消

運営主体 / (主体)市、経済団体、各事業者 (連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業後まで継続



函館に「行きたい」方へ
函館で「生きたい」方へ

函館I・J・Uターンフェア

I・J・Uターン求職者と函館の企業との就職マッチングを実現します

入場無料 | 入場自由 | 参加費0円

10/25 [SAT] 11:00-17:00 新函館ビルタワー14F

主催：函館市 / 函館市支庁4市13町 <http://www.city.hakodate.hk/fair/index/>

現状・課題

本市における雇用環境の現状は、低い有効求人倍率や高い完全失業率、飲食・宿泊・医療・福祉など女性労働力比率の高い産業構造のもとにあり、不安定な雇用・所得状況と、これらに相関する人口流出・離婚・未婚者の増加が性比(男性と女性の比率)の不均衡を招き、類似都市と比較して極端な少子化を進展させています。

当課題は長期にわたる対策が必要ですが、開業をチャンスにとらえた産業振興策の推進には、優秀な人材の確保による事業者の体質強化が不可欠であり、特に流出の激しい若年男性労働者の定着と雇用安定は最重要課題と言えますが、新規卒業予定者の就職活動の時期や求人側と求職者の希望職種・待遇など、双方の間には多くのギャップがあり、地元就職の機会が損なわれているのが実情です。

また、本市が有する事業資源の活用や社会のニーズに対応する多様なサービスの提供、さらに、地域社会の持続的発展は誰が担うのか、という点でも、雇用対策が求められています。

プランの概要

地域への人材定着化にはまず、雇用のミスマッチの改善が必要であり、函館市が実施している労働問題懇談会の開催や各種実態調査などにより、現状把握に努めるとともに、ハローワークが主体となって開催している就職面接会や経済団体が実施している合同企業説明会など雇用対策事業の評価と検証を行い、有効な方策を再構築し、地元就職希望者やI・J・Uターン志望者向けの就職フェア(市内・首都圏)など事業推進を図ります。加えて、地場企業の人材確保・活躍事例の収集と発信を行い、地元の高校生などに函館地域で働く人材の活躍ぶりをアピールする機会を設けるなど、次代を担う人材の確保につなげます。

プランの効果

若年労働者が安定的な所得を得て地域に定着できる雇用環境をつくることは、不安なく暮らせる地域社会の創造につながり、離婚率や未婚率の改善、出生数の向上にも寄与し、地域活性化が図られます。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 産業振興

施策コード【15】 新幹線を利活用した市場開拓と基盤整備

主要項目【一覧50ページ】



「圏外市場進出プロジェクトチーム」の設立運営

地元事業者が新幹線開業をプラスにとらえることができるよう、企業育成と市場進出戦略の構築を図ります。



物流対策についての協議

懸念される航空貨物輸送量低下など、物流対策を早期に検討します。

実現目標

圏外市場進出への具体的な道標・ノウハウの構築
雇用・消費等直接効果
売上・所得など地元事業者への経済効果の向上

運営主体 / (主体)市、経済団体、各事業者 (連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

新幹線開業が本市の経済環境に与える影響として、いわゆるストロウ現象による大都市圏への人・モノ・企業の流出や管外大手企業の流入による域内中小事業者との市場競争激化、航空便の減便・小型化による航空貨物輸送量の低下など、さまざまな懸念が想定されています。

また、新幹線開業による経済効果を最大限享受するためには、地域の事業者が積極的に新幹線を利活用し市場開拓・事業拡大を図る必要がありますが、当協議会が実施した地元向けアンケートでは、経営者の39.2%は開業に備えた経営強化策は特に必要ないとし、58.4%が新幹線開業は自社の売上増には関係しないだろうと回答しており、新幹線開業をビジネスチャンスとして事業拡大を目指すことのできる事業者の育成が早急に必要な状況です。

プランの概要

アンケート結果をうけ、最初に地場企業の実態調査(経営課題アンケート、市場ニーズ調査等)を行い、市場拡大に対する事業者の

意向を確認します。そのうえ、事業者に向けた経営基盤の育成強化策を推進し、圏外市場に進出・検討できる機会の創出を目指します。

航空貨物の減便対策については、対策のための組織の構築と貨物量・流通構造などの現状把握を行うとともに、14m岸壁とコンテナヤードを有し国際定期コンテナ航路が就航している港町ふ頭地区への物流センターの整備についても検討を進めます。

実施上の留意事項

域内消費主体の地元事業者にとっては、圏外市場開拓への抵抗感が根強いことから、その意識の払拭が求められます。圏外市場進出については、事業拡大を志向する地元事業者がどれ位いるのか、事業者意識の調査が必要です。

プランの効果

早期から対策に着手し、地元事業者の育成を図ることにより、新幹線開業による経済効果を地域に幅広く波及させることができます。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 産業振興

施策コード【16】 ステークホルダーの連携促進による産業育成・創出

主要項目【一覧50ページ】



「産学官（プラス金融）」連携の促進

本市研究機関群の強みであるバイオ分野と、医療など成長新分野の連携を図るほか、東北・北関東地域との連携も目指します。



「函館地域産業活性化協議会」等との連携による管外資本企業誘致活動の推進

あわせて企業へのご用聞き活動を試行するなど、事業者のニーズ把握と改善策の展開を行います。

実現目標

連携成果としての事業体や財・サービスの創出
管外企業の立地

運営主体 / (主体)市、経済団体、各関係団体 (連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業後まで継続



現状・課題

ここでのステークホルダーとは、地域活性化に関する全事業者・団体の意で、広義的には地域づくりを指向するあらゆる計画・構想との連携を意味します。

本市の産業構造とそれに起因する地域課題を克服するためには第二次産業の振興策が重要ですが、全国の第二次産業の就業者数は平成以降だけをみても(国勢調査平成2 平成17)22.5%も減少しており、官公需減少による建設業の縮小、製造業の生産拠点海外移転や国内各地の企業誘致合戦が続くなか、長期にわたり地道な取り組みが求められます。そのため中期的には、学術研究機関の集積など本市が有する利点を最大限に活用した産学官連携を促進し、今ある産業の育成、新たな産業の創出を目指す必要があります。

プランの概要

これまでも積極的に取り組まれてきた産学官連携については、北海道大学大学院水産科学研究院や公立はこだて未来大学など特色ある学術研究機関群と事業

者、さらに近時有力となりつつある、金融機関も含めた「産学官金」の連携を促進します。加えて、本市の研究機関群の強みである水産・バイオ分野と医療など成長分野との連携を図り、新たな市場となる東北・北関東地域をふまえた展開も行いながら、その成果としての新産業の創出を目指します。

また、企業誘致促進については、「函館地域産業活性化協議会」や「函館国際水産・海洋都市構想推進協議会」と連携し、新幹線開業による魅力向上を武器にした誘致策を検討するほか、視察先の北上市事例として大きな成果をあげている、企業へのきめ細かい「ご用聞き」活動を試行し、ニーズ把握と改善策の展開を目指します。

プランの効果

さまざまな連携主体からのアウトプットによる経済波及効果が期待できます。

企業誘致の実現により雇用創出が図られ経済波及効果が期待できます。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 産業振興

施策コード【17】 域内需要創出・所得循環化の促進

主要項目【一覧50ページ】

地産地消・地元調達の推進

これらを消費者・事業者にアピールするための根拠資料となる地域の産業連関分析の実施も検討します。

域内の需給ミスマッチの検証と改善

主として供給側の意識や既成概念の転換を目指します。

実現目標

産業連関の分析
域内所得効果の向上

運営主体 / (主体)市、経済団体、各事業者 (連携)新幹線活性化協

実施時期 / 新函館開業後まで継続



現状・課題

人口減少が進行する地域社会においては内需の縮小も免れませんが、本市は移出型産業である観光を有することから、外需である観光客に供給する生産財やサービスの付加価値を高めることで所得を確保し、内需の縮小を最小限に抑えることが可能です。そのうえで、獲得した所得を域内で循環させ経済効果を一層拡大させることが求められています。現状では事業者に対して地産地消・地元調達の促進を図るための説明材料に乏しいのが課題です。また、域内においては「コスト競争のため地元受発注が困難」「多様化する需要に供給側が対応できていない」「需要に対して硬直的な供給側の既成概念が所得循環を阻害している」などの需給上の事象が見受けられます。

また金融面においても、渡島檜山管内の個人預金残高が1兆円を越え毎年2~3%で増加している一方で、域内の預貸率は60~70%であり、域内金融資産の循環は低調なものとなっています。

プランの概要

域内での所得循環化推進の有効策として、地産地消や地元調達

の推進が第一に考えられますが、その推進には域内の事業者や消費者に対してアピールを行うための具体的な材料が必要なことから、根拠資料となりうる域内の産業連関分析をあわせて行う必要があります。

さらに、域内の需給状況改善については、「空き家・空き地の活用」を例とすれば、空き地が目立つ旧市街地地域など遊休不動産の利活用意識を高めるための気運の醸成を、公的機関が中心となって進めることで、不動産所有者の既成概念の転換を図り、住宅コストの低減など地域の住環境を改善させられるという可能性を秘めていることから、引き続き各分野での需給改善の有効策の検討を進めます。

実施上の留意事項

例えば空き家・空き地活用においては不動産業者との利害が生じるなど、需給に関係する各業種間の調整が不可欠です。

プランの効果

域内所得循環化を促進させることで所得の乗数効果を得ることができ、経済活性化に寄与します。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 産業振興

施策コード【18】 中心市街地への賑わいの誘導・創出

主要項目【一覧50ページ】

集客施設の新設・誘導・再活用

賑わいを生む公共施設等の新設や誘導を推進します。

都心居住・都心就業策の推進

居住者や就業者を増やす対策を講じます。

実現目標

まちの賑わい・活力創出

運営主体 / (主体)市、経済団体、各事業者 (連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業後まで継続



現状・課題

道南における商業・業務拠点である駅前・大門地区は、人口移動などにより郊外化・空洞化が進行しています。このため、1999年(平成11)「函館市中心市街地活性化基本計画」を策定し、「はこだてグリーンプラザ」や土地区画整備事業による函館駅新駅舎・駅前広場の整備、大門横丁のオープンなど、市街地の整備改善と商業等の活性化を推進しています。

人口減少が進む本市においてコンパクトシティの実現は必須事項であり、当協議会が実施した地元向けアンケートでも約38%が新幹線開業によって現函館駅周辺地域が衰退すると懸念していることから、新幹線開業に向けた中心市街地機能の維持向上につながる基盤整備、魅力・賑わいづくりを最優先で進める必要があります。

プランの概要

空洞化対策については遊休地(施設)利用先進事例研究を行い有効策を検討するほか、既存商業施設空きフロア、空き店舗、遊休施設活用方法を検討するとともに商業イベントの企画実施などソフト・ハード両面から賑わい創出へのアプローチを行います。ま

た、都心立地(賃貸含む)を企図する事業所や都心居住を希望する市民への支援策や基盤整備事業についても検討を進めます。

公共施設の整備については、本市は魅力ある子ども・家族向け公共施設が少ないことから、当該施設整備に関する調査を実施し方針検討を行うほか、特に耐用年数が経過している既存公共施設の新設・移設・建て替えを中心市街地に誘導して複合化するなど、関係団体との協議を進めて賑わいの創出を図ります。

実施上の留意事項

中心市街地のエリアについては関係団体等との協議調整、他の計画等との調整のうえ再定義を図り、設置予定の中心市街地活性化協議会での計画策定へ反映させる必要があります。不動産利活用には利害調整が課題となります。基盤整備に伴う事業費が多額になると想定され、事業ごとの資金調達方法を検討します。

プランの効果

中心市街地に賑わいが生まれることにより、地域商業が活性化し、暮らしの利便性が高まります。

第3章 アクションプランの展開

2 分野別重点プラン > 産業振興

施策コード【19】 函館圏域の連携強化

主要項目【一覧 53 ページ】

「函館地域産業活性化協議会」(平成 20 年 2 月設立)との連携と、枠組みを応用した「(仮称)函館圏地域づくり協議会」設置による協議・協働

新幹線の開業効果を圏域で共有することを目指し、地域課題に対し一体となって取り組むことができる協議の場を設けます。

実現目標

圏域が抱える課題を整理し、推進体制など次のステップへ繋ぐ
圏域の一体感の創出

運営主体 / (主体)市、北斗市、七飯町、経済団体、学術機関 (連携)新幹線活性化協

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

新幹線の新函館駅は北斗市に所在することから、新幹線開業を生かしたまちづくりを進めるうえでは本来、両自治体を中心に函館・道南圏域が一体となって振興策を協議していくことが求められています。それぞれに抱えている地域事情や課題が異なるため、地域課題解決のための相互協議は今後の大きな課題です。地域ブランドや広域観光の推進など、連携が必要なテーマは多岐にわたっており、地域間の利害を明確にしたうえで、互いの地域にとって懸案はどんなことで、連携することで互いにどんなメリットや、良い結果をもたらすことができるのか、圏域の自治体や経済団体が一体となって課題解決に臨む必要があります。

プランの概要

2008 年(平成 20)8 月現在、企業立地促進法に基づき、函館圏域の自治体・経済団体・研究機関を構成メンバーとする「函館地域産業活性化協議会」において、地域経済の自立的発展・基盤強化のための企業立地促進策などが協議されていますが、圏域が抱える

さまざまな懸案課題や、新たな地域づくりに求められる事項(地域ブランド・広域観光・企業誘致など)の継続協議のため、当該団体と連携を図るとともに、枠組みを応用した圏域連携のための官民協議の場を設けることを目指します。

また、課題解決に向けての財政協力など、具体的な推進方法の検討を図ります。

実施上の留意事項

形式的な議論に終始しないよう、地域一体となって取り組むことができる目標設定が必要です。

すべての分野に関係するため、意思疎通を密に進める必要があります。

プランの効果

圏域の経済効果を最大限に高めていくためには、協議によって課題解決のための下地をつくっておくことが重要です。

施策コード【20】 域内交通・交流インフラの整備促進

主要項目【一覧51ページ】

-  **道路交通基盤の整備、関係機関との協議**
来訪者の円滑な移動を促進するため、交通案内表示の点検整備など基盤整備を行います。
-  **公共交通各機関結節強化、終電終バス延長等運行改善・社会実験**
-  **はこだてチケット（仮称）の構築**
交通機関と観光施設の共通利用チケットを発行します。
-  **運行情報の相互発信**
新幹線と航空機、二次交通も含めた交通機関の運行情報の相互発信を行います。

実現目標

利用者・来訪者増
来訪者満足度向上
観光施設・公共交通利用者増
乗り換え利便向上
代替輸送の確保による効率的な旅行の促進

運営主体 / (主体)道路事業者、交通事業者、観光施設管理者、JR北海道、航空会社、旅行会社
(連携)市、観光協会、新幹線活性協、函館空港ビルディング(株)

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

新幹線の開業により来訪者の増加が期待されますが、再訪を促し、交流人口の一層の拡大を図るためには、移動の利便性を確保するとともに、来訪の満足感を高めることが重要であることから、接続交通機関の連携のほか、効果的な運行情報の発信や移動サービスの充実が求められます。

プランの概要

交通案内表示の点検整備、駐車場(パーキングメーター)整備とともに、公共交通機関の乗り継ぎ円滑化などわかりやすさの創出による利用促進策の取り組みのほか、新幹線や航空機、二次交通の運行状況を共有化した情報発信を行います。

また、交通機関と観光施設が共通利用できる割安なチケットシステムを創出し、双方の利用拡大を図ります。

実施上の留意事項

関係機関との十分な調整、体制整備が求められます。運行情報相互発信システムの構築に向けた取り組みが必要です。利用者ニーズの把握に努めながら進める必要があります。

プランの効果

道路交通基盤の整備や公共交通の運行環境の向上により、移動利便が高まり、旅程の充実化が図られます。はこだてチケットの導入により、観光施設への移動が容易になるとともに、利用拡大につながります。新幹線や航空機の運休時の代替輸送の確保に即時に対応できます。

施策コード【21】 新函館駅連絡バス運行の充実

主要項目【一覧51ページ】

新函館駅と観光・交通拠点を結ぶバス路線新設と既存路線の拡充

新函館駅と現函館駅、函館空港を結ぶシャトルバスの新設や既存路線バスの運行拡充などバス運行の充実を図ります。

実現目標

わかりやすい運行経路の構築
安心して利用できる環境整備
リレー列車運行空白エリアの補完による公共交通網の充実

運営主体 / (主体)バス事業者

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

新幹線の開業効果を地域へ最大限に波及させていくためには、新幹線利用者の移動手段の選択肢を広げ、利便性を高めていく必要がありますが、二次交通においては、在来線リレー列車とともに新函館駅にアクセスするバス交通が大きな役割を果たすことから、新函館開業時においては、来訪者や市民の利便性の確保とともに、高齢者の増加など社会環境の変化などにも考慮した運行が求められます。

プランの概要

目的地までの円滑な移動を確保し、新幹線利用者の利便性を高めていくため、新函館駅と函館空港など交通拠点を結ぶ新幹線ダイヤに合わせたシャトルバスの新設のほか、新函館駅を結ぶ既存路線バスの運行本数の拡充を図ります。

また、利用者ニーズを見極め、新たな路線設定や誰にでも利用しやすいバスの運行、わかりやすい料金体系の設定について検討

します。

シャトルバス

新函館駅～現函館駅

新函館駅～函館空港

既存路線バス

現函館駅～渡島大野駅の拡充ほか

実施上の留意事項

リレー列車など他の二次交通との運行動向を見極める必要があります。

採算性の確保を考慮しながら進めていく必要があります。利用者ニーズに即した路線設定が求められます。

プランの効果

シャトルバスなどの運行により、運行経路が分かりやすく、安心して乗車できることから利用者の増加が期待できます。リレー列車の空白エリアを運行することによって、市内公共交通網の充実が図られ、来訪者等の利便性が向上します。

施策コード【22】 タクシーサービスの充実

主要項目【一覧51ページ】

乗合タクシーの運行

新函館駅利用者の多様な移動ニーズにきめ細かく対応するため、鉄道やバスなどの公共交通機関でカバーできないエリアまで安心して輸送する手段の構築を図ります。

実現目標

移動に配慮を有する高齢者等や障がい者の交通手段の確保
公共交通空白エリアにおける交通手段の確保

運営主体 / (主体)タクシー事業者

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

新幹線の開業効果を地域へ最大限に波及させていくためには、新函館駅利用者の目的地までの移動手段の選択肢を広げ、利便性を高めていくことが重要であり、その移動手段の一つとして、ドア・ツー・ドアで輸送できる機動性・利便性のあるタクシー運行の活用が考えられます。

新函館開業時には、多くの観光ニーズに対応するとともに、市民の足としても大きな役割を果たすことが期待されることから、利用者ニーズに対応したタクシーサービスの充実が必要です。

プランの概要

観光客や市民など新函館駅利用者の移動目的地は多様であり、その移動ニーズにきめ細かく対応していくためには、鉄道やバスなどの公共交通機関ではカバーできない目的地まで、安心して輸送する手段の構築が重要であることから、優れた機動性を有するタクシーを活用し、利用者の料金負担を考慮した乗合タクシーの運行を図ります。

実施上の留意事項

事前予約などの管理体制の構築を図る必要があります。利用者ニーズを勘案しながら、乗降場所・時間、経路等の運行計画を組み立てる必要があります。利用者の増加を図るため、安心感と値頃感のある料金を設定することが求められます。

プランの効果

移動に配慮を有する高齢者や障がい者に対し、利便性の高い交通手段が確保されます。鉄道やバスなどの公共交通機関がカバーできないエリアの利用者の移動円滑化が図られます。高齢者等の活動機会が広がり、地域の活性化に寄与します。

施策コード【23】 レンタカー機能の充実

主要項目【一覧51ページ】

旅行形態に対応した車種の導入促進

近年、増加傾向にある個人・小グループ化の旅行形態に対応できる車種の導入とともに、利用者ニーズにきめ細かく対応する多様な割引制度の創設促進を図ります。

広域エリア乗り捨て代金の無料化推進

実現目標

選択自由度の拡大による利便性向上

割安感の創出による利用増

運営主体 / (主体)レンタカー事業者

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

新幹線の開業効果を地域へ最大限に波及させていくためには、新函館駅からの二次交通の整備が重要であり、新函館駅利用者の移動手段の選択肢を広げ、利便性を高めていく必要があります。

その移動手段の一つがレンタカーですが、団体から小グループ旅行へシフトしてきている近年の旅行形態の変化もあり、東北新幹線八戸駅開業時にはレンタカー需要が大幅に増加した実績もあることから、新函館開業時には、こうした傾向に対応したレンタカー機能の充実を図ることが求められます。

プランの概要

近年の旅行形態は、団体から「家族・友人」などへ小グループ化してきていることから、新函館駅においては、軽自動車やワゴン車など旅行形態に対応した車種の導入を図るとともに、さまざまなニーズに対応できる多様な割引制度の創設を促進します。

また、新函館開業時にレンタカー機能の集約に取り組むほか、レンタカーを効率的に活用したサービスプランとして、駅や空港等の交通拠点のほか、エリアなどに

よって一部有料となっている乗り捨て代金の無料化を進め、サービスの質の向上を図ります。

実施上の留意事項

他の二次交通機関の需要動向を見極めながら、車両の導入を進める必要があります。乗り捨ての促進により、車両配置など効率的な運行を行うための仕組みづくりが必要です。回送コストなどを勘案し、事業継続の可能性を検証する必要があります。

プランの効果

レンタカーのサービスの充実化により、個人・小グループ旅行者の移動円滑化が図られるとともに、道南圏の観光地への周遊が容易になり、新幹線の開業効果を道南圏全体で享受することができます。

レンタカー利用者にとって割安感のあるサービスプランを設定することにより、利用増が図られます。

施策コード【24】 新函館駅・現函館駅間の鉄道アクセスの充実

主要項目【一覧52ページ】

利用者ニーズに対応したリレー列車の整備

【要望事項】

リレー列車の運行本数および車両数の確保
ユニバーサルデザインに配慮し、函館らしさを感じさせる、高速運転可能な新型車両の導入

リレー列車内でのサービス提供

観光コンシェルジュを配置し、観光情報の発信サービスを提供するほか、行商形式による地元特産品の販売促進を図ります。

乗り換え利便の高いホームの整備

【要望事項】

対面乗り換えを可能とし、リレー列車の編成に対応した長さのホームの整備
札幌延伸を見据えた新幹線上下線とリレー列車との対面乗り換え可能なホームの整備

実現目標

新幹線利用者の利便性向上
乗り換え安全性の確保
リレー列車の運行本数の維持
ユニバーサルデザインに配慮した新型車両の導入
旅行者満足度の向上
リピート率の向上

運営主体 / (主体) JR北海道(JR東日本)、(連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業時まで

【乗り換えホームイメージ】



現状・課題

本市の中心市街地に位置する交通拠点である現函館駅と、新函館駅とは約18kmの距離があり、新幹線開業時には、新函館駅と函館駅とを結ぶ在来線リレー列車の運行が必須となります。

利用者の移動時間の短縮を図り、新幹線と在来線の乗り継ぎの負担感を軽減させるためには、札幌延伸も見据えながら、新幹線との円滑な乗り換え方法を確立するとともに、さまざまな客層に合うサービスを念頭に、リレー列車そのものの魅力を高めるほか、車内を有効に活用した取り組みが求められます。

また、リレー列車の停車駅についても、利用者ニーズに応じて検討する必要があります。

プランの概要

在来線リレー列車への乗り換えに対する身体的・心理的負担を軽減するとともに、幼い子ども連れの家族や高齢者、障がい者など幅広い客層のニーズに対応するため、利便性の高いリレー列車とホーム・駅舎機能の整備について関係機関へ要望します。

また、リレー列車での移動時間を有効活用し、観光コンシェルジュの配置による観光案内など、利用客へきめ細かく質の高いサービスを提供する体制を整備し来函者の満足感を高めるとともに、車内における地元特産品の販売を促進します。

実施上の留意事項

停車駅や運行本数について、現函館駅への速達性を基本に、既存駅がある七飯町との連携が必要です。

リレー列車の整備内容や運行ダイヤなど、地域の統一した意見を協議する組織の設置について検討する必要があります。事業者であるJR北海道の方針に配慮しながら取り組む必要があります。

プランの効果

リレー列車内できめ細かいサービスを提供する体制を整備することにより、乗り換えという身体的・心理的負担が軽減されるほか、利用者の満足度の向上にも寄与することから、リピーター確保にもつながります。

施策コード【25】 新函館駅との接続道路などアクセス環境の整備

主要項目【一覧52ページ】

新函館開業を見据えた高規格幹線道路等の整備

【要望事項】

北海道縦貫自動車道、函館新外環状道路、函館・江差自動車道の早期整備

新函館駅部の接続環境の整備

【要望事項】

新函館駅から国道5号や国道227号などの幹線道路とアクセスする道路整備

新函館駅南側と北側における二次交通の役割分担

新函館駅前における公共交通と一般車両の進入路分離

二次交通利用者の利便性向上（動線へのシェルター設置等）

実現目標

物流・輸送等の経済活性化
地域間交流や観光産業の活性化
新外環状道路を通じた航空路線との連携
駅部での乗り換え移動距離の短縮、負担軽減による二次交通利用者の利便性向上

運営主体 / (主体)各道路の建設期成会、北斗市、交通事業者
(連携)市、鉄道・運輸機構、北海道、新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

北海道縦貫自動車道や函館・江差自動車道の整備をはじめ、国道5号函館新道の函館IC・七飯藤城IC間が自動車専用道路で整備され、さらに函館空港を結ぶ函館新外環状道路についても同様の整備が進められる予定であるなど、高速道路ネットワークの形成が図られていますが、新函館駅と高速道路等を結ぶ道路は整備されていない状況にあります。

新函館駅利用者の目的地は、本市のみならず広く道南各地に及ぶと考えられることから、利用者の円滑な移動を確保するため、高規格幹線道路の整備とともに、新函館駅と高規格幹線道路等を結ぶ道路の整備のほか、二次交通への移動円滑化に向けた取り組みが求められます。

プランの概要

各高規格幹線道路の整備について関係機関に要望していくほか、これらにつながるアクセス道路として新函館駅と国道5号を結ぶ駅北側大沼口ルート、国道227号を結ぶ駅南側ルートの整備について関係機関へ要望します。

また、移動負担の軽減を図るため、駅舎から最短ルートで乗り換えできる場所への二次交通乗降場の設置とともに、一般車両と二次交通乗降場の分離整備の検討について関係機関へ要望します。

実施上の留意事項

高速道路整備は道南圏域全体の課題であり、関係市町村との緊密な連携が必要です。新函館駅南北ルートは、北斗市・七飯町の行政区域であり、十分な連携が必要です。各道路の全通時期が未定であることから、粘り強い要望活動が必要です。

プランの効果

道路ネットワークの整備により、新函館開業も視野に入れた道内各地との交流や本市に集積する医療等の都市機能を地域全体にもたらしることが可能となります。北海道縦貫自動車道が大沼方面に延伸されることで、物流・輸送等経済活動のほか、地域間交流等の活性化に寄与します。



施策コード【26】 新幹線運行の充実

主要項目【一覧 53 ページ】

新幹線運行本数の充実と車両数の確保

【要望事項】

新幹線の片道毎時1本以上の運行ダイヤ確保
「はやて」と同じ10両編成による運行確保
新函館開業にあたり、ダイヤ等の確定時期は開業直前ですが、より多くの方々に来訪していただき、新幹線効果を最大限享受するため、新幹線の運行数の充実と車両数の確保について、関係機関へ要望します。

実現目標

都市間交流の一層の促進
新幹線開業効果を道南地域
全体に波及させる

運営主体 / (主体) JR北海道(JR東日本)、(連携)新幹線活性協

実施時期 / 新函館開業時まで



現状・課題

新幹線の開業効果を地域へ最大限に波及させていくためには、新幹線運行の充実が重要ですが、現在、東北新幹線の八戸駅においては「はやて」が10両編成により、ほぼ片道1時間に1本のペースで運行されていることから、新函館開業に向けては、新幹線需要を高める取り組みを進めるとともに、八戸駅の新幹線の運行と同レベルの運行を確保することが必要です。

プランの概要

新函館開業にあたり、より多くの方々に来訪していただき、新幹線効果を最大限享受するため、対面乗り換え可能なホームの整備や新幹線の運行本数の充実と車両数の確保等について、関係機関へ要望します。

また、リレー列車内に函館観光コンシェルジュを配置し、観光情報の問い合わせや発信に対応するなどきめ細かく質の高いサービスの提供を図ります。

実施上の留意事項

新幹線の運行充実にあたっては、道南地域全体で新幹線効果を楽しむため、地域一体となった取り組みが必要です。新幹線が片道1時間に1本以上運行された場合、青函トンネル区間において貨物列車との共用運行に支障が出るのが懸念されます。事業者であるJR北海道の方針に配慮しながら取り組む必要があります。

<課題解決に向けた取り組み>

道南圏域の自治体および事業者による推進組織の設立
トレイン・オン・トレインの早期実現(研究開発促進)

プランの効果

新幹線という高速交通機関が備わることにより、都市間交流が一層促進されるとともに、来訪者が増加し、本市はもとより、道南地域全体の振興・発展に寄与します。

北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン 施策一覧表

柱	施策コード	現状・課題・これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体
1. お客様と接する人材の育成・定着・ヒトの問題 人的資本強化	[14]	完全失業率が高く、雇用の場が少ないことによる人口流出 函館は豊富な資源を生かし切れておらず、やれることもたくさんある。だが、そうした資源の活用や、多様なサービスの展開を「誰が」担うのか？ 就職活動の時期など、地元就職を希望している学生と企業との間にギャップがあり、地元就職の機会が損なわれている 国勢調査による人口当たりの学卒者（大卒以上）の比率が低い	若年労働者・高等教育修了者の地元定着 学卒者の就業意欲の向上 雇用上のミスマッチの解消	雇用対策関係事業の推進	雇用関係課題の調査・検証 合同企業説明会など雇用対策事業の評価、検証、再編成、情報発信、地元就職希望者やI・J・Uターン志望者向け就職フェア（市内・首都圏）などの事業化 地場企業の人材確保成功事例の収集と発信 函館雇用創造促進協議会（～H20.3）のスキーム再活用検討	(主体)市、経済団体、各事業者 (連携)新幹線活性化協
	[01]	函館は観光ボランティアガイド制度の草分け的存在。一方、各団体加盟者数は数十名程度という状況 ホスピタリティやサービスの分野などでレベルが低いとの評価もある	おもてなし向上による「市民総観光ガイド化」の実現	ホスピタリティ向上事業の複合展開	<p>[a. 「(仮称)気軽に質問」キャンペーンの実施] 街角の観光ボランティア等に質問しやすくする仕組みを創出</p> <p>[b. 「観光カリスマ小学生」の養成] 次世代（子ども達）に口伝（一子相伝）で「知識」を継承</p> <p>[c. 「はこだて観光100人衆」の選定] 国交省「観光カリスマ」を応用し函館版を選定。観光の現場でご活躍いただく滞在・周遊型観光の推進には物語（ストーリー）とその語り部を必要とするため、各分野に秀でた「趣味人」をクローズアップして、彼らに物語や周遊コースをコーディネートしてもらい、観光メニューとして提供する仕組みを構築する また会いたくなる「人」の育成（函館「人」物園）</p>	(主体)商工会議所、市、観光ボランティアガイド団体、市民 (連携)新幹線活性化協
		はこだて検定等の実施により多くの合格者が誕生しているが、地域への意識が高いこれら合格者の「活用」が急務である	「はこだて検定」など各種検定、育成研修の有機結合による人材のブランド化 企業・市民へのインセンティブ付与による活動活性化 地域全体でのホスピタリティ向上	「はこだて検定」合格者の活躍の場づくりと、観光現場での資格活用策の構築	<p>[a. 企業レベルでの検定活用状況のアピール] はこだて検定を活用し、人材育成を行う企業を優良店に認定して認定証を発行するなど、取り組みをPRすることで、企業の付加価値向上と地域貢献の可視化を図る</p> <p>[b. 「はこだて観光ガイドマスター」制度の創設] はこだて検定合格者を対象に、観光ボランティア団体の協力のもと、ガイドスキル習得プログラムを実施（はこだて検定の実対検定などの追加対策）また「ホスピタリティ検定」(NPO実施)「地域限定通訳案内士」(道実施)など既存制度と連動し、各制度に合格した人を「はこだて観光ガイドマスター」に認定し、活用する仕組みづくり</p> <p>[c. タクシー接客サービスの向上] 観光振興においてタクシーは大きな役割を担っているが、新函館開業時には多くの観光ニーズがあるものと考えられ、タクシードライバーの役割は重要である。また来街者にとって、ドライバーは当地で最初に接触する市民であることから、接客向上研修会の受講やはこだて検定の受検など、マナーやガイド知識の習得を図ることができる環境を継続的に創出する</p>	
[02]	サービスのプロであるはずの人達の意識の低さ 働く市民の約80%が第三次産業従事者。モノやサービスの提供を通じて生活する市民が殆どであるから、付加価値向上策など市民の経済感覚の育成なくして地域の振興はないのでは	函館観光の魅力向上 来訪者の満足度の向上 地域全体のホスピタリティ向上	観光分野における「よくある質問・苦情」の情報集約と活用	<p>「よくある質問・苦情」のランキング作成・公開 苦情クレーム情報の共有化による接客対応向上と総合的レベル強化</p>	(主体)市・観光協会	

柱	施策コード	現状・課題・ これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体
2. お客様に 提供する 商品・役 務など資 源（メニ ュー）開 発 売り物の 問題 移出化 域内需要 創出 新産業創 出	[03]	観光地として広く認識されている一方で、新たな魅力に乏しい 地域に豊富に存在する既存資源についても「磨き」不足な現状にある 隠れた資源の顕在化や、さまざまな資源を観光面で活用するなど「新たな魅力」の創出が必要 まちあるきメニューについては、オンパクなど一定の資源形成が図られているが、まだまだ少ない バル街など飲み歩きチケット制も定着してきているが、開催頻度としては少ない 既存資源を活用し、函館独自のメニュー創出が求められる 新幹線開通による日帰り・通過型観光地化を抑制するため、「飲む（楽しむ） 宿泊」のスタイルを確立 新幹線を当て込んだ本州資本ホテル乱立による地元資本ホテルの崩壊が心配	函館観光の魅力向上 賑わいの創出 地産地消拡大 新たな観光事業者の創出 経済波及効果の増大 付加価値創出	新たなテーマ設定による 観光資源の整備 多彩なまちあるきメニューの創出 宿泊を誘発するコンテンツの集約と情報提供	「愛の鐘」の新設（元町公園または緑の島など） 海洋性資源の活用（緑の島周辺でのプレジャーボートやヨットレンタルなど） 函館ドックの進水式や水産加工施設見学など、産業観光メニューの創出 「恋人の聖地」などの活用によるプロポーズ・プライダルトーリズムや“幸せ”をテーマとしたメニューの創出 コースごとにデザインした案内サイン等の設置・マップの作成 ボランティアガイドによる説明体制の構築（てくてくはこだて発展形） 歴史巡りメニューの創出（五稜郭を核とする「箱館戦争」ゆかりの地巡りなど） 朝市や商店街巡りメニューの創出 これらのオンパクプログラムとしての継続実施可能性を検証 [a. ワンコインで地酒（数種類）の利き酒ができるシステム構築] [b. 一見さん歓迎型「飲み歩き」サービスの毎日提供など、楽しい夜のまちづくり] 「バル街」「ゆのぶら」「横丁バル」などの“毎日開催”の促進と、観光客にも安心な地域通貨システムの創出（チケット制・代金引換制など）/「浴衣で夜景with地酒ツアー」のメニュー創出 立ち飲み屋などサブカルチャー街の創出 夜店の復活、それにプラスして夜のフリーマーケット、生産者や近隣自治体による産直市なども実施 「健康意識」への高まるニーズをふまえた「ヘルスツーリズム」メニューの充実 「自分を磨く旅」として、癒しをテーマとした「美と健康」プランなどの企画 合併4町村に潜在する観光資源のメニュー化（恵山トレッキング、大謀網魚業体験等） トラピスチヌ修道院見学メニュー創設等 縄文体験ツアーの創出 「雪あそび&温泉」など冬体験メニューの創出 湯巡り等浴衣着用プログラムの創出 市役所1部局1体験観光メニューの企画開発 「函館タイケン観光案内所」事業により、いつでも体験可能なプログラムを提供 「港まつり」「五稜郭祭」「野外劇」ほか、各種祭りにおける一般参加枠の設定や拡充、周知の工夫	(主体)市、観光協会、宿泊施設、飲食関連事業者、関係商店街、オンパク事務局、新幹線活性化協
	[04]	オンパクの実施により100を超える新規体験メニューが創出されたが、宿泊・滞在促進への寄与はこれからという状況 宿泊や滞りに結びつくプログラムの強化と、「今だけ・ここでだけ」を演出する独自メニューの創出が必要	来訪者の満足度向上 再訪率向上 滞在日数の増加	新たな体験型観光メニューの充実 来訪者が地域の「祭り」に参加できる仕組み創出 魅力ある新規イベント創出、既存イベントの充実と情報発信力の強化	[a. 1~3月の集客力強化を狙った冬季イベントの充実] 手作りキャンドルの点灯イベント「光の小径」の強化 参加型イベントの創出（冬道ママチャリレース） [b. イベント充実強化] 集客を見込める音楽イベントの創設 路上パフォーマンスの充実 港まつり、クリスマスファンタジーの充実強化（現状維持という状況からの脱却） 「市役所1部局1イベント」実施や、「1事業所1イベント」の促進による、イベントの52週連続開催	(主体)市、観光協会、旅行会社、各祭りの実行団体、オンパク関係団体
	[05]	市内で多彩なイベントが通年で多数開催されているものの、その情報発信力に乏しい イベントの有機な連携による「総合力」の高揚と、通年の賑わい創出が求められる	通年型観光の実現 集客強化による賑わい創出 新規イベントによる来訪者満足度向上 来訪者の再訪率の向上 経済波及効果	イベントの連続開催による総合的な魅力向上 周年・記念イベントの開催	開港150周年記念イベントの実施（2009） 都市の「ストック」として長く活用できる内容 青森開業記念イベントの実施（2010） 「開港150周年記念イベント」の充実・発展型 新幹線開業記念イベントの開催（産業展・物産展・博覧会的位置づけの記念事業）	(主体)市、観光協会、経済団体、JR北海道、イベント関係団体、新幹線活性化協

柱	施策コード	現状・課題・ これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体
	[06]	単体レベルでは多彩な魅力に恵まれるものの、その有機的連携に乏しい 圏域をあげての「観光地づくり」 札幌・旭川ルート人気の高まりにおさされている 広域市町村間の連携機運醸成と南下ルートによる魅力づくりが必要 新幹線開業により、特に東北や北関東地域からの入込客の増加が期待され、これら利用者を航空利用と共栄させるために、新幹線と航空路線の互いの移動空白エリアの補完による利用促進を図り、交流人口の増加に向けた取り組みが求められる	来訪者の満足度向上 道南地域全体の魅力づくりによる再訪率向上 訪問地域での広域化による滞在日数の増加 道南地域への経済波及 圏域全体の魅力向上 地産地消拡大 交流人口の増加	多様な道南観光周遊ルートの確立	「道南圏」の魅力アピールを通じた滞在型観光の推進、定住化促進までも目論む 道南地域の歴史や自然、文化遺産など豊富な観光資源を有効活用し、新幹線開業効果を本市はもとより道南地域全体に広げるため、新函館駅と道南の主要観光施設を結び周遊ルートの設定を行う（事業者からのデータ収集等） シーニック・パイウェイ運営組織との連携・活用（人材・ネットワーク・スキーム・コンテンツ等） 地域特性を生かした体験観光メニューの開発や、道の駅特産品の「見せ方」工夫 バス内で周遊地域を紹介するプロモーション映像を放映（未来大学との連携） 【a. 東部ルート（大沼～南茅部）ルートの確立】 新函館駅～トラピスチヌ・南茅部 新函館駅～大沼・ニセコ 函館市縄文文化交流センター（南茅部地区）の活用 大沼との魅力の相互補完、人的交流等を通じた総合力強化に向けた観光の合併 【b. 西部ルート（木古内～松前～江差）ルートの確立】 新函館駅～北斗・福島・松前 新函館駅～厚沢部・江差 木古内～松前間の「新立ち寄りポイント」の創出 【c. 航空路線との連携など、広域観光ルートの創出】 千歳やニセコ圏から函館への「南下」の流れを強力に促すための観光面における「北海道広域連携」の促進、商品開発に向けた協体制づくり 周遊ルート（新幹線：、飛行機：） 【温泉・自然三昧】 北関東・東北 青森 函館 札幌・旭川・釧路 【文学浪漫系木ゆかりの地巡り】 北関東・東北 盛岡 函館 釧路 【頼づくしグルメツアー】 北関東 福島 盛岡 函館 札幌・旭川 【青函合同ツアー】 韓国 函館 青森(青森 函館) 韓国、台湾 函館 青森(青森 函館) 台湾 遺跡・歴史・文化・桜・雪・まつり・ゴルフ等 【d. 「ドライブ・アンド・イート（食べるきドライブイベント）」の充実】 メニュー“毎日”販売に向けた実証データの収集 札幌やニセコ圏からのドライブ観光をより一層楽しめるための仕組みを構築 チケット制を活用したイベント（ドライブ・アンド・イート拡充版）の創出など 道南圏ドライブ・アンド・イート（1コイン500円メニューの確立）実施 オンパク&レンタカー会社連携による商品化 温泉街内軽々連泊割引制度の創設や、敵立重複防止体制の確立など連泊者対応プログラムの開発 「滞在」「連泊」を促す魅力づくり	(主体)各関係市町村、各観光協会、交通事業者、JR北海道、JR東日本、旅行会社、宿泊施設
	[07]	青函交流は20年の歴史を経るも昨今は停滞の様相となっており、新たな要素である縄文遺跡群も具体的な誘客にはつながっていない 新青森開業を起爆剤とする「交流」の爆発的な拡大、および青函縄文遺跡群の魅力構築と活用が求められる	新たな観光客の開拓 青函地域の連携促進と 交流人口の増加 新規プログラムによる 来訪者満足度向上 来訪者の再訪率向上 訪問地域での広域化による滞在日数の増加 滞在観光の促進に伴う 集客増 リーディングプロジェクトとして新青森開業・青函結束に貢献	縄文をテーマとした広域文化観光圏づくり 新たな青函圏旅行プランの開発 青函ブランド商品の開発促進 青函両圏域に精通するガイド養成制度の創設 青函観光情報の共有とリアルタイムの情報提供	世界遺産レベルの縄文遺跡群（三内丸山遺跡・南茅部縄文遺跡群）をセットにした旅行商品開発 「国宝 中空土偶」を生かした旅行商品の開発 三内丸山遺跡を超える規模の縄文遺跡であるサイベク遺跡（流通センター裏）の活用 フェリーを活用したプランづくりと相互の魅力発信 青森市民も身近で重要な観光客という意識醸成 交流事業の実施を通じた相互理解の促進 既存の文化・スポーツ相互交流行事の充実と、新たな定期行事の創設 函館の食材（昆布、イカ）、青森の食材（煮干し、ホタテ）を相互に調理&試食する等の事業 青函（あおはこ=bluebox事業として商工会議所青年部が画策中）ブランドの推進、商品開発（例）海味まぐろ丼、Wラーメン（函館風、青森にばし・味噌カレー牛乳）、りんごブランド 「はこだて観光ガイドマスター」+「あおもり検定」合格者を「青函圏観光ガイドマスター」として認定、活用 青函の観光案内所で双方の観光情報をリアルタイムで得られるシステムづくり 雑誌やwebを活用した青函観光のアピール	(主体)関係各市町村、関係各観光協会、交通事業者、JR北海道、JR東日本、旅行会社

柱	施策コード	現状・課題・ これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体
49	[13] 函館ブランドの創出・向上・販路拡大	<p>地元の産物売る方法を考えることで、もう少しお金が「落ちる」要素があるのではないかと まちのイメージと物産品とがうまく組み合わせられていない感があり、個々のテーマ別に観光・物産強化が必要なのではないか。それぞれを only one として売ることができれば客数・単価とも増えると思われる 今以上に「お金を落としてもらおう」仕組みを皆で考えるべき 今までの函館は数を追求し、質の問題から目をそらしてきた面があるのでは 盛岡ブランドが進めるシティセールスは、都市の差別化に有効と思われる。文化はブランドの中核であり、ブランドという概念を単に物産販売の手段としてだけでなく、精神性の次元にまで高め使おうとしていたのが印象的 個々のテーマ別には価値の高くとも、統一的に「函館ブランド」といえるレベルには至っていない 地元の光る素材の発掘・磨き上げとPR手法の確立が求められる 新鮮な海産物（鮮度の関係で自由度低い）以外に魅力あふれる土産品の開発が必要</p>	<p>地域一丸となったブランド推進体制の構築 セールスポイントを有する土産製品の創出 製品付加価値向上による所得増加 雇用・経済効果の創出 地域間連携の促進 圏域全体の魅力向上 生産拠点設置による雇用創出・経済効果 生産者収益性の向上と経営安定化 地産地消費意識の醸成 地消拡大による経済効果 輸出入・移出入の活性化</p>	<p>事業者・業界団体・支援機関を網羅した「函館ブランド」推進組織の設置による土産製品のブランド化 地域資源・土産製品の開発と育成 函館ブランドのPR強化と販路拡大</p>	<p>地域ブランドについての学習と実践 ブランド認証制度の研究、既存類似制度の検証と再構築 (例) 商工会議所土産品推奨会等のあり方 (例) あえて認証制度を作らずとも、類似制度を活用（賞受賞など）した宣伝手法（市経済部事例） オピニオンリーダーとの関係構築 地域資源全体に新たな付加価値を提供するために各産業を網羅した連携推進体制を創出 ブランド維持 魅力発展向上という意識の醸成</p> <p>[a. 函館ブランド商品の開発・発掘] 飲料品・土産品・工芸品など土産品の開発・発掘・創出 [市構想P30] 地元食材を生かした「食」の魅力向上 規格外品の付加価値向上・販売促進、生産者が自家消費しているとおき食材の流通促進、地元食材レシピの作成・発信（例）発見！西海岸グルメ 戸井マグロの地元消費環境整備 海峡マグロの地域間連携による新たな魅力づくり 戸井（トロ）×大間（中トロ）×松前（赤身）の「新・三色丼」づくりと地元提供の仕掛けや、「マグロ対決」イベントの実施</p> <p>[b. [市構想P29、P32] 水産資源を活用した新たな産業の創出] 函館国際水産・海洋都市構想と連携した産学官連携事業 海藻から新資源・新製品を産み出す研究・開発の推進 起業・創業等、内発型産業の発掘・育成</p> <p>[c. 大消費地への市場開拓・販路拡大] 流通バイヤーとの商談会の実施、どさんこプラザ・フードアム等への商品展開</p> <p>[b. 地域ブランドを活用した新規イベントの実施] イカマイスター制度活用によるイカづくりイベント「イカフェスタ」の企画開催 大間まぐろTシャツに対抗し函館いかにTシャツなどの活用</p> <p>[c. [市構想P29] 統一的なブランドマーク等のデザイン] 統一的なシンボルデザインの構築 観光案内機能の付与検討 館内1F 情報書き込みボードのネット配信 旅行者ニーズを勘案した「my マップ（旅のしおり）」の作成 インターネット上にイベント・地域情報カレンダーを設置、その日やその週末にどこで何が行われているか即時に参照できる体制構築</p>	<p>(主体) 各事業者、物産・土産品関係団体、生産者団体、経済団体など (連携) 新幹線活性化協</p>
	3. お客様を引き込む ビジネスモデル、 環境構築 仕組みの問題 域内所得 循環化 連携・IT活用	[08] 着地型情報提供の充実 モデル、 環境構築 仕組みの問題 域内所得 循環化 連携・IT活用	<p>発地向け、着地向けともに情報提供力に乏しい 旅行ニーズに対応するとともに、誘客や滞在中の満足度向上に資する「ためになる情報」の提供が求められる 観光客向けアンケートでは、函館観光のうえで一層必要なこと、これがあれば再訪したいこととして「情報発信」をあげる53.0%と、項目内でトップ</p>	<p>地域全体のホスピタリティの向上 来訪者満足度の向上 再訪意欲の向上</p>	<p>地域交流まちづくりセンターの観光案内機能強化 コンシェルジュ機能強化による満足度向上 地域情報の集約整理と効果的な発信</p>	<p>全国大会規模の会合を招致できる大規模コンベンションホールの整備検討（北海道の玄関口にふさわしいコンベンション施設の整備） コンベンションを誘致するための土台づくり 基礎データを活用した誘致体制の強化 コンベンションを受け入れ、もてなす体制を整備 フィルムコミッション事務局体制の強化（受入強化）によるロケ受入実績のさらなる向上 地域交流まちづくりセンターへのフィルムツーリズム拠点機能の付与検討 出演者・出演作品のデジタル美術館 作品ごとロケ地マップの配信（PDF）</p>

柱	施策コード	現状・課題・ これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体	
	[12] 真の「国際 観光都市」 づくりのため の環境整備	ハード面・ソフト面とも国際観光都市を標榜する レベルには至っていない 多くの外国人を迎えるにふさわしい環境整備が 必要	地域全体のホスピタリ ティの向上 海外地域からの集客促 進 外国人等に利用しやす い店舗環境の実現	外国人観光客がまちある きしやすい環境構築(ハー ドの整備) 緊急・救急対応など外国人 観光客への対応力向上策 の推進	外国人観光客がまちあるきしやすい環境の整備 英・韓・中・口を基本とした案内板・パンフレットなどの多言語対応の充実 市内サービス業種全店舗を対象としたサイン類の多言語併記の励行(食事メニュー・案内サイン等の翻 訳支援など) 共通利用のための仕様・標準ワードの策定 緊急対応(病気、事故など)体制の充実 あいさつ程度の外国語会話能力の習得を促進	(主体)官民 協働の推進 チーム(未設 置)観光サ ービス関係 企業・経 済団体 (連携)新幹 線活性化協	
	[15] 新幹線を利用 した市場開拓と基 盤整備	商圏人口が少ないため市場が小さい 新幹線との競合により航空便が減便・小型化し、 ピーク期に航空貨物があふれる事態を懸念 地元向けアンケートでは、経営者の39.2%は開業 に備えた経営強化策は特に必要ないとし、58.4% が新幹線開業は自社の売上増には関係しないだ らうと回答しており、ビジネスチャンスにつなげ られる企業育成策が必要	圏外市場進出への具体 的な目標・ノウハウの 構築 雇用・消費等直接効果 売上・所得など地元事 業者への経済効果の向 上	「圏外市場進出プロジェク トチーム」の設立運営 物流対策についての協議	どのような企業でも国際貿易や圏外市場に進出・検討できる機会の提供 実態調査(経営課題アンケート、市場ニーズ調査等) [a. 新幹線による貨物輸送研究] 未来大長野教授が研究中、勉強会等の開催 勉強会の実施(貨物量・流通構造など) [b. 「市構想P32」物流拠点の整備検討] 港町地区への物流センターの整備・各種工場整致の検討 学術研究機関が有する知財やシーズを産業化するため金融分野も含めた連携促進を図る バイオ分野、IT分野は当地域の研究機関の強みであり、医療など成長分野への活用を推進する 新幹線開業によって向上する魅力度を武器にした誘致策を検討 発想創製による新しいセールスポイントを企業誘致にも生かす(女性の多い街 結婚チャンス高い) 視察先の北上市事例として大きな成果をあげている、きめ細かい「御用聞き」(企業へのニーズ調査)の 実施	(主体)市、経 済団体、各事 業者 (連携)新幹 線活性化協	
	[16] ステークホル ダーの連 携促進によ る産業育 成・創出	国全体が人口・従業者数・消費支出の減少に見舞 われており、地域活性化のうえで不可抗力になっ てしまっていると思う 人口(特に若者)と企業の流出によって地域産業 の競争力も失われる 新幹線開業による日帰り営業圏の拡大に関して、 当地に所在している営業所等の撤退を懸念 当地域の学術研究機関が有する知財をフル活 用・総動員して新幹線開業を迎え撃つ必要がある ストロー現象によって大都市圏への人・モノ・企 業の流出に拍車がかかり、函館経済が衰退する 移住型産業である「観光」を通じた付加価値向 上・所得向上と循環化が必要 域内経済活動を一層活性化させるには供給側の 意識改革も重要	新たな事業体や財・サ ービスの創出 管外企業の立地 経済波及効果の向上 雇用創出	「産学官(プラス金融)」 連携の促進 「函館地域産業活性化協議 会」等との連携による管外 資本企業誘致活動の推進	地産地消・地元産品の推進 域内の需給ミスマッチの 検証と改善	地産地消アピールのための具体的材料となる産業連関分析の実施 事業者や消費者へのP.R活動 全国的なコスト競争やニーズの多様化、供給側の硬直した意識など域内所得循環化を進めるうえでの需 給上の諸問題を検証改善し、経済効果を最大限に高める方策を推進する	
	[17] 域内需要創 出・所得循 環化の促進	中心市街地店舗が廃れ市中心部での買物が不便 空洞化が進んでいる駅前地区の新たなまちづく りが急務 函館のまちに元気がない、函館には夜も昼も人が あまりいないということを話している。観光客に いかにあるいてもらえるかを考える 子どもの楽しめる施設がないというが、何が必要 なのか具体的な提言もみあたらず、そろそろ具体 的にあげていくべき 空き地空き家など遊休地の利用促進に向けた取 り組みが必要では 都心部の人口減少も中心市街地衰退の主要因だ が、賑わい誘導・消費には事業所減少についての 対策も必要 強気展開を進めてきたGMSも他の流通業者同	産業連関の分析 域内所得効果の向上	地産地消・地元産品の推進 域内の需給ミスマッチの 検証と改善	地産地消アピールのための具体的材料となる産業連関分析の実施 事業者や消費者へのP.R活動 全国的なコスト競争やニーズの多様化、供給側の硬直した意識など域内所得循環化を進めるうえでの需 給上の諸問題を検証改善し、経済効果を最大限に高める方策を推進する		
	[18] 中心市街地 への賑わい の誘導・創 出	中心市街地店舗が廃れ市中心部での買物が不便 空洞化が進んでいる駅前地区の新たなまちづく りが急務 函館のまちに元気がない、函館には夜も昼も人が あまりいないということを話している。観光客に いかにあるいてもらえるかを考える 子どもの楽しめる施設がないというが、何が必要 なのか具体的な提言もみあたらず、そろそろ具体 的にあげていくべき 空き地空き家など遊休地の利用促進に向けた取 り組みが必要では 都心部の人口減少も中心市街地衰退の主要因だ が、賑わい誘導・消費には事業所減少についての 対策も必要 強気展開を進めてきたGMSも他の流通業者同	基本スキーム活用によ る活性化貢献 まちの賑わい・活力創 出	集客施設の新設・誘導・再 活用	[a. 「市構想P24 関連」大門商店街の集客施設新設・誘導、駅前通グレードアップ] 「2核1モール」(商店街を挟み物産館が立地している状態)整備など賑わい創出、集客交流・商業・レ ク施設の整備検討、アーケード・シャッター改修 既存商業施設空きフロア、空き店舗、遊休施設活用方法の検討 都心活性化についての市民・事業者意識の醸成(地主・域外企業・デベロッパー) 遊休地(施設)利用促進に向けた先進事例研究(高松市丸亀町商店街定期借地権活用、佐世保市三ヶ町 商店街による地権者への要請活動等) [b. 公共施設の新設・移設・建て替えの都心誘導] 耐用年数が経過している既存公共施設の建築誘導(商工会議所/観光協会/体育施設/博物館等)複合 化 子ども向け・家族向け公共施設に関する調査(アンケート等)の実施(例)子ども館/科学館/水族 館/遊園地/動物園 スポーツ競技等も実施可能な複合多目的コンベンション施設の新設誘致・内容検討 新幹線開業記念としてのシンボル施設の建築検討	(主体)市、経 済団体、各事 業者(連 携)新幹線活 性協	

柱	施策コード	現状・課題・ これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体
		様、国内観光客の転換・店舗再建へ動き始めたところであり、地方地域においては持続可能な商環境づくりがあらためて求められている 地元向けアンケートでは、函館駅前周辺地域にプラス作用/マイナス作用と回答した人がそれぞれ38.1%/37.8%と拮抗しており、存在感・拠点機能衰退への危惧を持っている 観光客向けアンケートでは、函館駅前地区のホテル利用者のうち、86.8%の人が新幹線開業後も再び同地区のホテルを利用したいと回答		都市居住・都市就業策の推進	<p>【a. 都市居住の推進】 共同建替促進 家賃補助制度拡充 各種再開発事業手法の検討</p> <p>【b. 空き家・空き地の活用（リノベーション）】 ビジネスモデル研究・実践</p> <p>【c. 事業所の都心立地誘導】 都心立地（賃貸含む）を企図する事業所に対する支援制度等によって事業所の都心回帰を目指す 交通案内表示の点検整備（観光情報学会活動のその後）、駐車場（パーキングメーター）整備など</p>	
	[20] 域内交通・ 交流インフラの整備促進	車がないと不便 函館空港と五稜郭地区のアクセスや、交通機関で観光地を巡る際にお昼時が不便 バリアフリーがなっていない 多言語による案内板、携帯端末情報提供、紙媒体の充実、（病気、事故等）緊急応対体制の構築 まちに出てきやすい環境がなければ、商業も活性化しない 周遊の利便性向上のため一層の交通網充実を個人型観光の定着により有料観光施設の入り込みが減少する厳しい状況にある 観光地周遊に際してのお得感と高い利便性にあふれた魅力づくりが必要 二次交通も含めた運行状況の共有、相互の情報発信など事業者間の連携を進める必要がある	利用者・来訪者増 来訪者満足度向上 観光施設・公共交通利用者増 乗り換え利便向上 代替輸送の確保による効率的な旅行の促進	道路交通基盤の整備、関連機関との協議 公共交通各機関結節強化・終電終バス延長等運行改善・社会実験	<p>「はこだてチケット」（仮称）の構築 運行情報の相互発信</p> <p>新幹線と航空機の効果的な利用や欠航など非常時における代替輸送機関としての相互の利便向上を図るため、空港や新函館駅、現函館駅の交通結節点において、バスなどの二次交通も含めた交通機関運行状況の共有化を進め、その場で他の交通機関の運行情報を得ることができる情報発信を行う</p>	(主体) 道路事業者、交通事業者、観光施設管理者、JR北海道、航空会社、旅行会社 (連携) 市、観光協会、新幹線活性化協、函館空港ビルディング㈱
	[21] 新函館駅連絡バス運行の充実	新幹線開業効果を広く道南地域へ波及させるためには、新函館駅利用者の目的地までの移動手段の選択肢を広げ、利便性を高める必要がある 新函館駅に接続する二次交通の充実にはバス交通が大きな役割を果たすことが考えられる 小グループ化している近年の旅行形態の変化に対応し市民の利便性の確保、高齢者の増加など社会環境の変化も考慮した運行が求められる 地元向けアンケートでは、49.9%の人が快速バスの運行による所要時間短縮や高頻度運行が実現されればバスを利用したいと回答	わかりやすい運行経路の構築 安心して利用できる環境整備 リレー列車運行空白エリアの補完による公共交通網の充実	新函館駅と観光・交通拠点を結ぶバス路線新設と既存路線の拡充	新函館駅利用者の多くは観光が主な目的であることが考えられ、目的地までの円滑な移動を確保し、利用者の利便性を高めていくため、新函館駅と函館空港など交通拠点を結ぶ新幹線ダイヤに合わせたシャトル便を運行する 新函館駅～現函館駅 新函館駅～函館空港 市民の利便性を確保するため、新函館駅を結ぶ既存バス路線の運行本数の拡充を図るとともに、利用者ニーズを見極めながら、新たな路線設定や誰にでも使いやすいバスの導入、わかりやすい料金体系の設定について検討する 現函館駅～渡島大野駅の拡充 ほか	(主体) バス事業者
	[22] タクシーサービスの充実	タクシーは機動性が高く、新函館駅利用者の目的地までの利便性を高めるうえで重要な移動手段であり、ニーズに応じたサービス充実が必要 地元向けアンケートでは、34.9%の人が乗合タクシーの運行による運賃負担軽減の実現でタクシーを利用したいと回答	移動に配慮を有する高齢者等や障がい者の交通手段の確保 公共交通空白エリアにおける交通手段の確保	乗合タクシーの運行	新函館駅利用者の多様な移動ニーズにきめ細かく対応するためには、鉄道やバスなどの交通機関ではカバーできない目的地まで、安心して輸送する手段の構築が重要であり、優れた機動性を有するタクシーを活用し、利用者の料金負担を考慮した乗合タクシーの運行を図る	(主体) タクシー事業者
	[23] レンタカー機能の充実	旅行形態が個人・小グループ旅行へシフトする流れのなかでレンタカーは旅行者の利用ニーズが高まっている交通手段であり、東北新幹線戸賀開業時にはレンタカー需要が大幅に増加した実績もあることから、新函館開業時においてもレンタカー機能の充実が求められる	選択自由度拡大による利便向上 割安感の創出による利用増	旅行形態に対応した車種の導入促進 広域エリア乗り捨て代金の無料化推進	旅行形態に対応した車種の導入 利用者ニーズの多様化に対応する割引制度創設の促進 レンタカーを効率的に活用できるサービスプランとして、現在、基本的に有料となっている広域エリア乗り捨て代金の無料化を進める	(主体) レンタカー事業者

柱	施策コード	現状・課題・ これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体
[24] 新函館駅・ 現函館駅間 の鉄道アク セスの充実		新函館駅と現函館駅とは約 18 km の距離があり、新函館開業時において、現函館駅への鉄道アクセスは在来線を活用したリレー列車の運行が見込まれているが、利用者の移動時間の短縮を図り、旅程の満足度を高めるためには、札幌延伸も見据えた新幹線とのスムーズな乗り換え方法を確立するとともに、さまざまな客層に見合うサービスを念頭に、リレー列車そのものの魅力を高めるほか、車内を有効に活用した取り組みが求められるリレー列車の停車駅についても、利用者ニーズの把握に努めながら、検討する必要がある 地元向けアンケートでは、新函館駅の距離感について 75.6% が遠いと回答、70.5% の人が、在来線との乗り換え利便は重要であり対策を講ずべきと回答 地元の 46.3%、観光客の 52.4% の人が、在来線と新幹線が素早く負担なく乗り継げる同一ホーム対面乗り換え整備の実現を希望すると回答 観光客向けアンケートでは、新函館から函館までの交通機関として、72.7% の人が在来線鉄道を利用すると回答	乗り換えに伴う肉体的・心理的負担軽減 リレー列車運行本数の維持により、現函館駅の交通拠点性も維持 ユニバーサルデザインに配慮した新型車両の導入	利用者ニーズに対応した リレー列車の整備	【要望事項】 新幹線の発着時間に合わせた運行本数の確保 リレー列車の利用者数の実態に対応した車両数の確保 特急列車並のスピードを有する車両の導入 現函館駅までの短時間運行 広い乗車環境の確保などユニバーサルデザインの導入 家族連れや列車好きまでもが楽しめ、函館をイメージし、魅力をアピールできる個性的な車体の整備(カラフル・レトロ観、ラピート号・ディズニーリゾートラインを参考、内装を夜景や特産のイカなどをイメージ、星形の窓枠) 観光情報映像の放送 ニーズに即した停車駅の検討	(主体) J R 北海道・J R 東日本 (連携) 新幹 線活性化協
					地元向けアンケートでは、75.6% が遠いと回答、70.5% の人が、在来線との乗り換え利便は重要であり対策を講ずべきと回答 地元の 46.3%、観光客の 52.4% の人が、在来線と新幹線が素早く負担なく乗り継げる同一ホーム対面乗り換え整備の実現を希望すると回答 観光客向けアンケートでは、新函館から函館までの交通機関として、72.7% の人が在来線鉄道を利用すると回答	
[25] 新函館駅と の接続道路 などアクセ ス環境の整 備		道南の道路ネットワークの整備が進むなか、新函館駅と各幹線道路等を効率的に結ぶ道路は整備途上である 新函館駅利用者の目的地は道南各地に及ぶことが考えられ、円滑な移動のため、駅と高速道路等を結ぶ道路の整備が必要なほか、二次交通乗り場の移動利便性の高い場所への設置が求められる 案内方法のほか、ユニバーサルデザインについても配慮しながら、利用者にとって身体的・心理的負担を軽減し、最も効率的でわかりやすい二次交通への乗り換え方法を実現していく必要がある	物流・輸送等の経済活性化 地域間交流や観光産業の活性化 新外環状道路を通じた航空路線との連携 駅部での乗り換え移動距離の短縮、負担軽減による二次交通利用者の利便性向上	新函館開業を見据えた高規格幹線道路等の整備	【要望事項】 北海道縦貫自動車道 七飯・八雲間の早期整備 函館新外環状道路 新函館開業に合わせた早期整備 新外環状道路に接続するインター線を含むアクセス道路の整備 函館・江差自動車道 北斗・木古内間の早期整備 木古内・江差間の整備 市街区間昇格	(主体) 縦貫 自動車道建 設促進道南 地方期成会、 函館広域幹 線道路整備 促進期成会 高規格幹線 道路函館・江 差自動車道 早期建設促 進期成会 (連携) 北斗 市、鉄道・運 輸機構、北海 道、交通事業 者、新幹線活 性協
					新函館駅部の接続環境の整備	

柱	施策コード	現状・課題・ これまで出された主な意見	実現目標 創出効果	考えられる具体策	内 容	想定 運営主体	
	[26] 新幹線運行 の充実	現在、東北新幹線東京～八戸間は「はやて」が10両編成により、ほぼ片道1時間に1本のペースで運行されていることから、新函館開業時に向けては、新幹線需要を高める取り組みを進めるとともに、同区間と同レベルの運行を確保することが求められる	都市間交流の一層の促進 新幹線開業効果を道南 地域全体に波及させる	新幹線運行本数の充実と 車両数の確保	【要望事項】 新函館開業にあたり、ダイヤ等の確定時期は開業直前であるが、より多くの方々に来訪いただき、新幹線効果を最大限享受するため、新幹線の運行本数の充実と車両数の確保について、関係機関へ要望する。 片道1時間に1本以上の運行 10両編成による運行	(主体) J R 北海道、J R 東日本 (連携) 新幹 線活性化協	
4. お客様への 宣伝・ 情報発信 (販売戦略 の問題)	[10] マーケティング強化による戦略的なPRの実施	総花的な誘致戦略で需要に対応しきれず、ニーズの把握とマーケットに応じた多層的な誘致展開が求められる	来訪者の満足度の向上 再訪率の向上 観光入込客数の増加	各地域や各旅行形態におけるニーズの把握	北東北、南東北、北関東、首都圏、海外など地区ごとにモニタリング調査などを実施し、各々の特性に応じた誘致施策を展開 修学旅行・業務出張・コンベンション・インセンティブ旅行などの需要調査 北海道と本州との「違い(文化、自然、歴史、風情)」の周知 嗜好などの定量的・定性的データ収集と、分析に基づいた確かな誘致戦略の構築と展開(トップセールスを含め) 青森開業に向け「函館は東北圏内～東北旅行のついでに函館まで」の流れを強引に創出し、「函館・青森同一観光圏」としてのアピールを強化 フェリー活用による青函「海路&鉄路ツアー」の造成 首都圏からみれば青森・函館は同一エリアという意識を持った宣伝方法(下関と北九州の一体感)	(主体)市、観光協会、宿泊施設、J R北海道、交通事業者、レンタカー事業者、旅行会社	
		新青森開業時には国内の注目が青森に集まることから、「青森ブーム」に乗じた「函館ブーム」づくりを目指す	観光客の流入・入込み増	「函館は東北」キャンペーンの実施	青森開業に向け「函館は東北圏内～東北旅行のついでに函館まで」の流れを強引に創出し、「函館・青森同一観光圏」としてのアピールを強化 フェリー活用による青函「海路&鉄路ツアー」の造成 首都圏からみれば青森・函館は同一エリアという意識を持った宣伝方法(下関と北九州の一体感)	二セコ滞在客を対象とした「函館」周遊プログラムの共同開発 リゾート滞在客ニーズに応える商品造成 二セコの海外ハイクラス観光客向けリゾート列車運行による誘客、情報提供 韓国直行便とフェリー・新幹線を活用した青函周遊メニューの開発 (函館IN青森OUT、青森IN函館OUT) 台湾などチャーター路線向け周遊メニュー提案 IハートNYや仙台の例に代表される都市のブランディング推進、市民が使いたくなるC Iブランドのデザイン・創出 景観や物産以外の地域の魅力をアピール 国際水産海洋都市構想・企業へのPR・学生誘致・定住促進などにも活用	(主体)市、観光協会、経済団体、デザイン事業者、関係組織
		外国人誘致&宣伝に関しては画一的なプロモーションを行っておりメリハリがないため、主要なターゲットを設定したうえでそれぞれのマーケットに応じた多層的な誘致展開が必要	地域間連携の促進および圏域全体での魅力向上 インバウンド集客促進寄与	オーストラリア観光客への宣伝強化(冬季) 東アジア観光客の誘致強化	「函館は東北」キャンペーンの実施	台湾などチャーター路線向け周遊メニュー提案 IハートNYや仙台の例に代表される都市のブランディング推進、市民が使いたくなるC Iブランドのデザイン・創出 景観や物産以外の地域の魅力をアピール 国際水産海洋都市構想・企業へのPR・学生誘致・定住促進などにも活用	(主体)市、観光協会、経済団体、デザイン事業者、関係組織
5. 計画全体・その他	[11] 函館の魅力 を伝えるプロモーションの充実強化	函館の観光資源の質や量は十分に満ちあふれている。必要なのはPR強化 集客上でのキーとなる大都市への効果的かつ集中的な取り組みが必要。なるべくお金をかけないで効率よく展開すべき 視察先の盛岡市担当者はシティセールスはトップの理解が重要とコメントしていた	都市イメージの向上 再訪率の向上 地域産業の活性化	「シティセールス」など函館のブランド力(長所)をふまえた多面的PRの実施		(主体)市、観光協会、経済団体、デザイン事業者、関係組織	
		[19] 函館圏域の 連携強化	まちづくりや企業誘致活動などで函館圏域(函館・北斗・七飯)の連携が悪い 道南も函館・北斗・七飯が自治体・経済界とも一丸となるべき 地域ブランド・広域観光など連携が必要なテーマは多岐にわたる その地域にとつての「お困り事」は何なのか、地域間の利害を明確にしたうえで、互いに良い結果を目指すことのできる具体的な手法を検討する(例:函館には大工場誘致に適した土地がない、函館には新幹線の駅はない)	圏域が抱える課題を整理し、推進体制など次のステップへ繋ぐ 圏域の一体感の創出	「函館圏域産業活性化協議会」(平成20年2月設立)との連携と、枠組みを応用した「(仮称)函館圏域づくり協議会」設置による協議・協働	【a. 「函館圏域産業活性化協議会」(平成20年2月設立)との連携】 企業立地足尾法に基づき設立され、基本計画の策定と関連事項の推進を図る 【b. 「(仮称)函館圏域づくり協議会」の設置運営による対話と協働】 地域産業活性化協のスキームを応用し設置、財政協力など具体的手法の検討を図る 過去の連携推進協議会の活動経過の検証 新たな地域づくりに求められる事項(地域ブランド・広域観光・企業誘致など)の協議・実施	(主体)市、北斗市、七飯町、経済団体、学術機関(連携)新幹線活性化協

1 推進体制

本アクションプランでは、各事業の実施主体について、各種団体・民間事業者・行政機関など、具体的な想定を行いました。各プランの推進・実現のためには、事業者の主体的な取り組みが必要であり、そのためには、協議会としてもプランの策定だけでは終わらせず、事業者の意向確認・調整・交渉や連携・協力・支援を行うプラン推進組織を設置することが不可欠といえます。

このプラン推進組織は、上記のような想定実施主体との調整に加え、プラン実現のため、PDCAサイクル（計画 実行 評価 改善）に添った進捗管理など、状況に応じた適切な対応を行っていくことが必要となります。さらに、要望中心の施策については要望元としての役割を担うとともに、既存の組織で対応できない事業については、プラン推進組織みずから新組織を設置招集したり、事業実施主体となるなど、受け皿としての機能も求められます。

北海道新幹線が2015年度（平成27）に新函館開業を目指すというスケジュールからも、現在から開業まで残された期間は約7年程度となっており、特に2年後の2010年度（平成22）の東北新幹線新青森開業を目指した活動を行うためには、本アクションプランは早急に始動しなくてはなりません。

2002年（平成14）に延伸開業した八戸市や2010年度（平成22）開業に向け取り組んでいる青森市の先行事例を参考とすれば、当協議会としても先例と同様に発展改組を行い、函館商工会議所、函館市、(社)函館国際観光コンベンション協会および関係事業者・団体をメンバーとするアクションプラン推進組織を早期に構築するとともに、同組織の中核となる専任事務局についても引き続き設置検討を進め、2年後の新青森開業、7年後の新函館開業それぞれに照準を合わせ、アクションプランの実現を目指します。

第4章 推進体制

【参考：八戸・青森における開業対策の流れ（市・観光協会・商工会議所連携関連）】

時期	八戸市	青森市	函館市
9年前			2006年(H18) 市・観光協会・会議所で「北海道新幹線開業はこだて活性化協議会」設置
8年前		2002年(H14) 東北新幹線八戸開業	2007年(H19) 同協議会「専門部会」設置、課題協議、アクションプラン策定着手
7年前		2003年(H15) 会議所内に「新幹線開業対策合同会議」設置、協議、官民一体推進組織設置を市へ提言	2008年(H20) アクションプラン公表
6年前	(H08)会議所内に「新幹線対策小委員会」設置、課題等をまとめた報告書作成	2004年(H16) 市・観光協会・会議所で「新幹線新青森駅開業対策推進会議」設置、アクションプラン策定着手	2009年(H21) 同協議会を推進組織へ改組
5年前		2005年(H17) アクションプラン公表	2010年(H22) 東北新幹線新青森開業
4年前		2006年(H18) 市内団体による「新幹線新青森駅開業事業実行委員会」設立、事務局を会議所に設置	
3年前	1999年(H11) 会議所内に「東北新幹線八戸駅開業事業推進室」設置、広域・業界による同「開業協議会」設立、八戸観光開発プラン策定、市へ提言	2007年(H19) 同委事務局として会議所に「新幹線まちづくり対策部」を新設し所管、人員は会議所9、市派遣1、観光協会派遣1、金融機関出向2（2行×1）	
2年前	2000年(H12) 会議所内に同「プラン推進特別委員会」設置、プランから抜粋し重点事業とりまとめ	2008年(H20) 「新幹線まちづくり対策部」を機能分担し新たに「新幹線開業対策推進監」を置く	
1年前	2001年(H13) 市内業界団体等による同「開業事業実行委員会」設立、事務局は会議所内の推進室を改組し引き続き会議所内に設置。人員は会議所3（うち専任1）市派遣1、金融機関出向3（3行×各1）		
開業	2002年（平成14）12月1日 東北新幹線八戸開業	2010年（平成22）年12月 東北新幹線新青森開業	2015年（平成27）年度末まで 北海道新幹線新函館開業

北海道新幹線開業はこだて活性化協議会設置要綱

(目的および設置)

第1条 北海道新幹線の新函館開業を見据え、開業効果を最大限活かし、観光をはじめとする地域産業などの振興を図り、地域の発展のために必要な事項について、官民が一体となって検討・協議するため、北海道新幹線開業はこだて活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について検討・協議する。
(1)新幹線の開業効果を活かしたまちづくり施策に関すること
(2)新函館までの早期開業に向けた取り組みに関すること
(3)その他目的の達成に必要な事項

(組 織)

第3条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

(役 員)

第4条 協議会に次の役員を置き、委員の互選により定める。
(1)会 長 1名
(2)副 会 長 若干名
(3)監 事 2名
2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。
4 監事は、協議会の会務および会計を監査する。

(顧 問)

第5条 協議会に顧問を置くことができる。
2 顧問は別表に掲げる者をもってこれに充てる。

(会 議)

第6条 協議会の会議は、会長が必要に応じ招集する。
2 会長は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、意見または説明を聴くことができる。

(専門部会)

第7条 協議会には、専門的事項について調査、検討を行うため、必要に応じ専門部会を置くことができる。

(幹 事 会)

第8条 協議会の円滑な運営を図るため、幹事会を置く。
2 幹事会は、別表に掲げる幹事をもって組織する。
3 幹事会に幹事長を置き、幹事の互選により定める。

(会 計)

第9条 協議会の経費は、負担金、その他収入をもってこれに充てる。
2 協議会の会計年度は4月1日から翌年の3月31日までとする。ただし、設立年度については、施行日から翌年の3月31日までとする。

(事 務 局)

第10条 協議会の事務局は、会長の組織内に置く。

(解 散)

第11条 協議会は、第1条に規定する目的を達成したときに解散する。

(補 則)

第12条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成18年9月5日から施行する。

資料編

顧問・委員・幹事名簿（要綱第3条，第5条，第8条関係） 平成20年4月～

顧 問

団 体 名	職 名	氏 名
函館商工会議所	会 頭	高 野 洋 藏
函館市	市 長	西 尾 正 範
(社)函館国際観光コンベンション協会	会 長	沼 崎 弥 太 郎

委 員

役 職	団 体 名	職 名	氏 名
会 長	函館商工会議所	副 会 頭	森 川 基 嗣
副会長	(社)函館国際観光コンベンション協会	副 会 長	木 村 孝 男
副会長	函館市	副 市 長	工 藤 壽 樹
監 事	(社)函館国際観光コンベンション協会	専務理事	吉 田 明 彦
監 事	函館市	企画部長	渡 辺 宏 身
委 員	函館商工会議所	専務理事	古 川 雅 章
		常務理事	櫻 井 健 治
"	函館市	経済部長	備 前 悟
		観光コンベンション部長	鈴 木 敏 博
"	(社)函館国際観光コンベンション協会	事務局長	和 田 幸 彦
"	函館ホテル旅館協同組合	理 事 長	山 下 久 幸
"	函館湯の川温泉旅館協同組合	理 事 長	金 道 太 朗
"	函館物産協会	会 長	石 黒 義 男
"	函館市内漁業協同組合長連絡協議会	会 長	鎌 田 光 夫
"	函館市亀田農業協同組合	代表理事組合長	山 岸 栄 一
"	函館水産連合協議会	会 長	藤 原 厚
"	北海道旅客鉄道株函館支社	支 社 長	小 笠 原 憲 生
"	函館地区バス協会	会 長	寺 坂 伊 佐 夫
"	(社)函館地区ハイヤー協会	会 長	鍵 谷 良 一
"	函館地区レンタカー協会	会 長	小 林 英 樹

幹 事

団 体 名	職 名	氏 名
函館商工会議所	事務局長	酒 井 康 次
	地域振興課長	黒 川 宣 之
函館市	新幹線対策室長	會 田 雅 樹
	経済部次長	入 江 洋 之
	新幹線対策室次長	鶴 喰 誠
	観光コンベンション部観光振興課長	布 谷 朗
	観光コンベンション部ブランド推進課長	池 田 敏 春
(社)函館国際観光コンベンション協会	総務課長	木 村 武 文
	企画宣伝係長	三 浦 孝 史

事務局

団 体 名	職 名	氏 名
函館商工会議所	地域振興課主任	永 澤 大 樹
函館市	新幹線対策室主査	手 塚 祐 一
	観光コンベンション部観光振興課主査	渡 邊 学
	新幹線対策室主任主事	中 村 幸 信

観光振興部会 設置概要

検討の視点

北海道新幹線の開業による観光への効果は、移動時間の短縮による利用客の利便性の向上や、行動範囲の拡大をもたらす、結果的に観光客の当市への入込みの増加が期待されることから、広域観光の促進を図るとともに、滞在型観光や体験型観光の推進、さらには受け入れ体制の充実など、函館観光の一層の魅力づくりに向けた取り組みを進めていくこととする。

検討項目

観光資源の充実

<観光資源や観光施設の再構築、新たな観光資源の創出など>

広域観光の推進

<観光資源の再発見、体験型観光や滞在型観光の推進、広域観光圏の形成など>

受け入れ体制の強化、人材の育成

<ホスピタリティ向上、人材育成など>

青函交流活性化、交流人口増加策

<青森・北東北地域との連携の推進、交流人口の増加策等>

誘致宣伝の強化

<地域特性（北東北，南東北，北関東）をふまえた誘致戦略の立案・展開等>

その他

部会運営担当

函館市観光コンベンション部観光振興課

名簿

	団体名	職名	氏名	備考
1	函館ホテル旅館協同組合	副理事長	五十嵐 保	
2	函館湯の川温泉旅館協同組合	副理事長	刈田 眞司	~H20.3
		副理事長	河内 孝善	H20.4~
3	(社)函館青年会議所	理事長	日光 貴行	~H19.12
		理事長	寺井 慎一郎	H20.1~
4	(社)函館地方法人会青年部会	部会長	山田 賢一	~H20.3
		部会長	酒谷 和文	H20.4~
5	シーニックバイウェイ北海道函館・大沼・噴火湾ルート運営代表者会議	副会長	佐々木 哲夫	
6	NPO法人スプリングボードユニティ21	理事長	折谷 久美子	
7	(株)JTB北海道函館支店	支店長	沢村 英次	
8	北海道旅客鉄道(株)函館支社	次長	山内 啓勢	
9	ティーエムデザインワークス	代表	佐藤 たみ子	
10	北海道大学大学院情報工学研究科 公立はこだて未来大学	教授 客員教授	鈴木 恵二	部会長
11	(社)函館国際観光コンベンション協会	総務課長	木村 武文	
12	函館市	商工観光部観光振興室長	備前 悟	~H20.3
		観光コンベンション部 観光振興課長	布谷 朗	H20.4~
13	函館商工会議所青年部	副会長	二本柳 慶一	
14	函館商工会議所新幹線開業対策特別委員会	副委員長	大桃 泰行	

産業振興部会 設置概要

検討の視点

北海道新幹線の開業は商圈の拡大や観光客をはじめとする交流人口の増加が期待される一方で、都市間競争の激化が予想される。

このため、新幹線開業がもたらすさまざまな変化をビジネスチャンスに換える取り組みを行い、活力ある地域づくりを進めていくこととする。

検討項目

各種産業の振興・連携

< 産業連携などによる新たなビジネスチャンス獲得に向けた活動、ベンチャー企業の育成支援など >

地域ブランドの向上・確立

< 「函館」の地域イメージの向上 >

< 新商品等の開発の推進，地場産品の販路拡大 >

中心市街地の活性化

< 駅と商業地を繋ぐ導線づくり，来訪者にとって魅力ある中心市街地の形成など >

企業誘致

< 立地環境を活かした企業集積の推進，支店・営業所・オフィス等の誘致など >

その他

部会運営担当

函館商工会議所地域振興課

名簿

	団体名	職名	氏名	備考
1	函館市亀田農業協同組合	専務理事	佐々木 修平	
2	南かやべ漁業協同組合	専務理事	小川 正毅	
3	道南建設二世会	会長	齊藤 大介	
4	函館水産連合協議会	理事	三木谷 信	
5	函館物産協会	副会長	西村 盛一郎	
6	函館和洋食組合	組合長	久保 郁英	
7	函館青色申告会青年部	部長	二口 慎一郎	~H19.6
		部長	松浦 慎太郎	H19.7~
8	(財)函館地域産業振興財団	事務局長	金子 隆敏	部会長代行
9	(株)はこだてティーエムオー	代表取締役	渡辺 良三	
10	第二物産(株)	生活産業チーム課長代理	田中 雅世	
11	日本銀行函館支店	支店長	服部 誠弘	~H20.7
		支店長	市川 信幸	H20.8~
12	日本政策投資銀行函館事務所	所長代理	磯辺 篤尚	~H20.3
		所長	前川 義扶	H20.4~
13	中小企業基盤整備機構北海道支部函館オフィス	所長	隅田 久雄	
14	函館大学 (H20.4~大阪国際大学)	准教授	日野 隆生	部会長
15	函館市	商工観光部商工振興室長	片岡 格	~H20.3
		経済部次長	入江 洋之	H20.4~
16	函館商工会議所新幹線開業対策特別委員会	副委員長	棟方 次郎	

交通アクセス部会 設置概要

検討の視点

新函館駅は当市ではなく北斗市に設置されるため、交通アクセスの充実を図り、当市へのスムーズな移動や広域的な移動を図っていくことが重要であることから、新函館駅に接続する道路整備を進めるとともに、鉄道のほか、バスやタクシーなど二次交通を有効活用し、利便性の高い交通ネットワークの確立に向けた取り組みを進めていく。

検討項目

鉄道アクセスの整備充実

<リレー列車の運行(新型車両の導入,ダイヤ編成),同一ホーム乗り継ぎの実現など>

道路ネットワークの整備

<新外環状道路などの高速道路やそれらと新駅を繋ぐ道路整備>

新駅との接続交通機関の整備

<路線バス,観光バス,タクシー,レンタカー等の活用>

新交通技術の活用方策の調査・研究

<LRT,DMV,フリーゲージトレイン など>

航空路線との連携

<国内線,国際線との接続>

その他

部会運営担当

函館市新幹線対策室

名簿

	団体名	職名	氏名	備考
1	函館地区バス協会	事務局長	工藤 利夫	
2	(社)函館地区ハイヤー協会	専務理事	村上 哲夫	
3	函館地区レンタカー協会	副会長	高倉 豊明	
4	道南高速交通ネットワーク推進連絡協議会	代表幹事	折谷 泉	
5	北海道旅客鉄道株函館支社	次長	高久 修一	
6	函館バス(株)	取締役バス事業部長	森 健二	
7	函館空港ビルデング(株)	審議役	中村 寛	
8	株北日本庭苑設計	常務取締役	松木 志津香	
9	株シンプルウェイ	代表取締役社長	阪口 あき子	
10	函館工業高等専門学校	教授	葦沢 憲吉	部会長
11	函館市	土木部新外環状道路整備推進室長	米谷 富幸	
12	函館市	新幹線対策室長	高橋 良弘	~H20.3
		新幹線対策室長	會田 雅樹	H20.4~
13	函館商工会議所運輸港湾部会	副部会長	河村 隆平	

アクションプラン策定に係る協議経過（専門部会設置～アクションプラン承認）

年 月 日	事 項
平成19年 5月2日	平成19年度第1回幹事会
6月14日	平成19年度定時総会
"	第1回観光振興部会
"	第1回産業振興部会
"	第1回交通アクセス部会
7月19日	平成19年度第2回幹事会
8月8日	第2回交通アクセス部会
8月9日	第2回観光振興部会
"	第2回産業振興部会
8月24日	平成19年度第3回幹事会
10月10～11日	観光振興部会先進事例調査（青森県八戸市・青森市）
10月11～12日	産業振興部会先進事例調査（岩手県北上市・盛岡市）
10月29～30日	交通アクセス部会先進事例調査（岩手県奥州市・花巻市）
11月29日	第3回観光振興・産業振興・交通アクセス合同部会
平成20年 1月9日	平成19年度第4回幹事会
2月5日	第4回交通アクセス部会
2月7日	第4回産業振興部会
2月8日	第4回観光振興部会
2月22日	平成19年度第5回幹事会
4月21日	第5回交通アクセス部会
4月22日	第5回産業振興部会
4月30日	第1回作業部会（WG）
5月7日	第2回作業部会（WG）
5月9日	第5回観光振興部会
5月13日	第3回作業部会（WG）
5月21日	第4回作業部会（WG）
5月28日	第5回作業部会（WG）
6月3日	平成20年度第1回幹事会
6月4日	平成20年度定時総会
"	第6回作業部会（WG）
6月11日	第7回作業部会（WG）
6月18日	第8回作業部会（WG）
6月23日	第9回作業部会（WG）
7月2日	第10回作業部会（WG）
7月9日	第11回作業部会（WG）
7月16日	第12回作業部会（WG）
7月30日	第13回作業部会（WG）
8月8日	第14回作業部会（WG）
8月26日	平成20年度第2回幹事会
8月27日	第15回作業部会（WG）
9月5日	第6回観光振興部会
"	第6回産業振興部会
"	第6回交通アクセス部会
9月19日	第16回作業部会（WG）
9月25日	第17回作業部会（WG）
10月24日	第18回作業部会（WG）
10月28日	平成20年度第3回幹事会
10月30日	第19回作業部会（WG）
11月18日	臨時総会

アンケート調査結果（市民向け結果・観光客向け結果、計13頁）

北海道新幹線新函館_(仮称)駅開業に関するアンケート調査結果(速報)

平成20年6月4日

北海道新幹線開業はこだて活性化協議会

(1)調査期間

平成20年4月21日(月)～5月23日(金)

(2)調査方法

- 函館商工会議所会員事業所のうち従業員を有する法人等へ郵送配布
- 北海道新幹線開業はこだて活性化協議会所属企業・団体へ持参配布

(3)回答者属性

①標本数 1,068人（依頼数2,148人 回収率49.7%）

②属性

性別

	件数	構成比
男性	711	66.6%
女性	237	22.2%
無回答	120	11.2%

年齢

	件数	構成比
10代	43	4.0%
20代	69	6.5%
30代	134	12.5%
40代	203	19.0%
50代	317	29.7%
60代	218	20.4%
70以上	67	6.3%
無回答	17	1.6%

回答基準場所

	件数	構成比
自宅	462	43.3%
職場	506	47.4%
無回答	100	9.4%

住所

	件数	構成比
函館市	984	92.1%
北斗市	40	3.7%
七飯町	17	1.6%
その他	2	0.2%
無回答	25	2.3%

Q1. 国内の新幹線の乗車経験についてお答え下さい。

n=1,068

	件数	構成比
この一年以内に乘った	356	33.3%
一年以上前に乘った	604	56.6%
一度も乘ったことがない	100	9.4%
無回答	8	0.7%

【POINT】

2007年9月に北海道新幹線建設促進期成会(札幌)が行った同じ項目の調査では、札幌圏在住者の新幹線乗車経験は以下の通りとなっています。

○この一年以内に乘った 12.6%

○一年以上前に乘った 62.9%

○一度も乘ったことがない 24.6%

今回調査と比較すると、「一年以内の乗車経験」と「一度も乗ったことがない」の数字から、函館圏在住者の利用経験は札幌圏在住者より豊富であり、新幹線の利便を体感されている人が多いということが伺えます。

Q2. 現在、関東地方への出張や旅行頻度は、平均するとどの程度ですか。

n=1,068

	件数	構成比
週に一回以上	5	0.5%
月に一回以上	91	8.5%
一年に一回以上	562	52.6%
十年に一回以上	244	22.8%
十年に一回未満、または行ったことがない	140	13.1%
無回答	26	2.4%

Q3. 現在、出張や旅行で関東地方まで移動する際に、もっとも多く利用している交通機関はどれですか。

n=1,068

	件数	構成比
鉄道	83	7.8%
航空機	852	79.8%
バスなど自動車(フェリー経由)	17	1.6%
その他	4	0.4%
無回答	112	10.5%

Q4. 新幹線の新函館開業後、関東地方へ移動する際に、新幹線を利用しますか。

n=1,068

	件数	構成比
利用しない(よほどの事でもない限り普段は航空機などを利用する)	395	37.0%
利用する	611	57.2%
わからない	48	4.5%
無回答	14	1.3%

新幹線を利用しない理由(複数回答のため構成比の合計は100とならない)

n=395

	件数	構成比
航空機のほうが乗っている時間が短いから	327	82.8%
羽田空港から目的地域までが便利だから	66	16.7%
新函館駅まで遠く不便だから	189	47.8%
航空機や空港のサービスが快適だから	15	3.8%
航空機のほうがチケット予約・購入や搭乗手続きが簡単だから	31	7.8%
航空機の運賃が安いから、またはマイルを貯めているから	69	17.5%
航空機の眺めのほうが楽しめるから	8	2.0%
業務上の理由	15	3.8%
その他	17	4.3%

資料編

新幹線を利用する都県の範囲(複数回答のため構成比の合計は100とならない)

n=611		
	件数	構成比
栃木県	67	11.0%
群馬県	57	9.3%
埼玉県	111	18.2%
東京都	529	86.6%
神奈川県	123	20.1%
千葉県	81	13.3%
茨城県	48	7.9%

新幹線の利用意欲

n=611		
	件数	構成比
利用機会を作っても(観光や出張など)乗りたい	106	17.3%
利用機会があれば必ず乗りたい	265	43.4%
利用機会の半分以上は乗りたい	129	21.1%
話の種に何回かは乗りたい	104	17.0%
無回答	7	1.1%

新幹線の利用目的としては

n=611		
	件数	構成比
仕事を中心	105	17.2%
仕事も仕事以外も両方	311	50.9%
仕事以外が中心	190	31.1%
無回答	5	0.8%

新幹線の利用理由(複数回答のため構成比の合計は100とならない)

n=611		
	件数	構成比
目的地までの所要時間が短いから	155	25.4%
乗換なしで目的地域へ行けるから	285	46.6%
下車駅から目的地域までが便利だから	198	32.4%
新函館駅まで行くのが便利だから	31	5.1%
運賃が妥当だから	51	8.3%
きっぷの予約・購入や乗車手続きが簡単だから	50	8.2%
運休(欠航)のリスクが少なかったり、移動時間が確実に読めるから	269	44.0%
車窓の眺めが楽しめるから	174	28.5%
飛行機が苦手だから	66	10.8%
その他	21	3.4%

Q5. 新幹線の新函館開業後、関東地方へ移動する用事が10回あると仮定すると、新幹線と新幹線以外の利用比率はどれくらいになりますか。

n=1,068		
	件数	構成比
新幹線 0回 新幹線以外 10回	106	9.9%
新幹線 1回 新幹線以外 9回	120	11.2%
新幹線 2回 新幹線以外 8回	157	14.7%
新幹線 3回 新幹線以外 7回	81	7.6%
新幹線 4回 新幹線以外 6回	47	4.4%
新幹線 5回 新幹線以外 5回	249	23.3%
新幹線 6回 新幹線以外 4回	28	2.6%
新幹線 7回 新幹線以外 3回	63	5.9%
新幹線 8回 新幹線以外 2回	45	4.2%
新幹線 9回 新幹線以外 1回	30	2.8%
新幹線 10回 新幹線以外 0回	75	7.0%
無回答	67	6.3%

【POINT】

新幹線と新幹線以外の全ての利用回数を合算し対比すると、
 新幹線利用意向数4,099回÷総利用回数10,010回([1,068人-無回答67人]×10回)=40.9%
 となり、新幹線41:新幹線以外59という利用動向が予測されます。

Q6. 新幹線新函館開業後、関東地方へ出張や旅行をする全体的な回数について、どう思いますか。

n=1,068

	件数	構成比
増える	242	22.7%
減る	7	0.7%
今と同じくらい	539	50.5%
わからない	268	25.1%
無回答	12	1.1%

Q7. 北海道新幹線新函館駅は、現在の函館本線渡島大野駅(北斗市大野地区)の場所に造られますが、同駅までの距離感について、どのようなイメージをお持ちですか。

n=1,068

	件数	構成比
近いイメージ	89	8.3%
遠いイメージ	807	75.6%
どちらともいえない	167	15.6%
無回答	5	0.5%

Q8. 新幹線開業後に新幹線を利用する場合、新函館駅までの交通機関として、自分が最も多く利用すると見込まれるものはどれですか。

n=1,068

	件数	構成比
在来線鉄道	235	22.0%
路線バス	123	11.5%
タクシー	37	3.5%
自家用車A(国道5号函館新道経由)	370	34.6%
自家用車B(国道227号大野新道経由)	281	26.3%
その他の方法	17	1.6%
無回答	5	0.5%

※自家用車
合計
61.0%

Q9. 現在の在来線鉄道における函館駅～渡島大野(新函館)駅間の運賃・所要時間・運行頻度についてどんな印象を持ちますか。

運賃:350円について

n=1,068

	件数	構成比
安い	375	35.1%
高い	159	14.9%
どちらともいえない	523	49.0%
無回答	11	1.0%

所要時間:24～28分について

n=1,068

	件数	構成比
速い	65	6.1%
遅い	699	65.4%
どちらともいえない	286	26.8%
無回答	18	1.7%

運行頻度:上り13本・下り8本

n=1,068

	件数	構成比
充分	144	13.5%
不充分	516	48.3%
どちらともいえない	380	35.6%
無回答	28	2.6%

資料編

Q10. 新函館駅までの在来線鉄道アクセスについて、これが実現されれば利用したい、または、これは実現すべきである、と思われることをお選び下さい。

n=1,068		
	件数	構成比
在来線と新幹線が素早く負担なく乗り継げる同一ホーム対面乗換の実現	494	46.3%
スピードアップによる所要時間の短縮や、運行回数の高頻度化	297	27.8%
途中駅の新設	12	1.1%
自宅から在来線駅まで向かう路線バスや、在来線駅の自家用車駐車場の整備	190	17.8%
特に求めるものはない	43	4.0%
その他	19	1.8%
無回答	13	1.2%

Q11. 在来線鉄道で新幹線駅へ向かう場合に、利用する駅をお選び下さい。

n=1,068		
	件数	構成比
函館駅	588	55.1%
五稜郭駅	388	36.3%
桔梗駅	38	3.6%
大中山駅	12	1.1%
七飯駅	10	0.9%
江差線内各駅	10	0.9%
その他	7	0.7%
無回答	15	1.4%

Q12. 現在の路線バスにおける函館駅前・松風町～渡島大野(新函館)駅前間の運賃・所要時間・運行頻度について、どんな印象をもちますか。

運賃:640円について n=1,068		
	件数	構成比
安い	37	3.5%
高い	714	66.9%
どちらともいえない	300	28.1%
無回答	17	1.6%

所要時間:46～54分について n=1,068		
	件数	構成比
速い	4	0.4%
遅い	896	83.9%
どちらともいえない	145	13.6%
無回答	23	2.2%

運行頻度:16往復(1時間に1～2本) n=1,068		
	件数	構成比
充分	173	16.2%
不充分	497	46.5%
どちらともいえない	367	34.4%
無回答	31	2.9%

Q13. 新函館駅までの路線バスアクセスについて、これが実現されれば利用したい、または、これは実現すべきである、と思われることをお選び下さい。

n=1,068		
	件数	構成比
値頃感のある運賃	115	10.8%
快速バスの運行による所要時間の短縮や、運行頻度の高頻度化	533	49.9%
リムジンバスなどグレードの高い車両による快適な移動	128	12.0%
路線の新設など、自宅(会社)最寄りからすぐに乗車できる路線網の構築	187	17.5%
特に求めるものはない	77	7.2%
その他	11	1.0%
無回答	17	1.6%

Q14. 現在のタクシーにおける函館駅前地区～渡島大野駅前間の運賃・所要時間について、どんな印象をもちますか。

運賃：小型車約4,800円について

n=1,068

	件数	構成比
安い	8	0.7%
高い	952	89.1%
どちらともいえない	98	9.2%
無回答	10	0.9%

所要時間：約30分について

n=1,068

	件数	構成比
速い	109	10.2%
遅い	346	32.4%
どちらともいえない	586	54.9%
無回答	27	2.5%

Q15. 新函館駅までのタクシーアクセスについて、これが実現されれば利用したい、または、これは実現すべきである、と思われることをお選び下さい。

n=1,068

	件数	構成比
乗合タクシーの運行による運賃負担の軽減	373	34.9%
乗合タクシー路線設定で、自宅や会社の最寄りからすぐに乗車できる環境	212	19.9%
特に求めるものはない	420	39.3%
その他	33	3.1%
無回答	30	2.8%

【POINT】

問8の意向と問10、問13、問15の意向を比較すると、市民の期待として「乗換負担の軽減」「運賃負担の軽減」「スピードアップ」が挙げられることがわかります。これらは新函館駅までの二次交通アクセスの利用増大策として、環境対策や高齢化対策の観点からも、自動車利用に過度に依存しない基盤整備と実践が求められているといえます。

Q16. 並行在来線である江差線の五稜郭～木古内間は現在JRが運行していますが、新幹線新函館開業に伴って、五稜郭～木古内間はJRの運行ではなくなる(経営分離)ことを知っていますか。また、経営分離されることで自身は何らかの影響を受けますか。

経営分離について

n=1,068

	件数	構成比
知っている	331	31.0%
知らない	728	68.2%
無回答	9	0.8%

影響を受けるかについて

n=1,068

	件数	構成比
影響がある	127	11.9%
影響はない	573	53.7%
わからない	358	33.5%
無回答	10	0.9%

Q17. 江差線の経営分離に際しては、北海道や函館市、北斗市、木古内町で組織する「並行在来線対策協議会」において収支予測など代替交通機関の検討・調査を行い、概ね2～3年以内に対策が示される予定です。基礎資料とするため江差線の利用経験についてお答え下さい

n=1,068

	件数	構成比
現在も利用している	20	1.9%
過去に利用したことがある	223	20.9%
利用したことはない	802	75.1%
無回答	23	2.2%

資料編

利用目的

n=243

	件数	構成比
通勤・通学	29	11.9%
通勤・通学以外	169	69.5%
無回答	45	18.5%

利用頻度

n=243

	件数	構成比
年中ほぼ毎日	14	5.8%
冬期ほぼ毎日	1	0.4%
週1回以上	8	3.3%
その他	164	67.5%
無回答	56	23.0%

【POINT】

江差線利用経験については本調査の92.1%が函館市内在住・勤務者であるため参考指標といえます。また、影響について「よくわからない」とする回答が多く、より一層の情報公開が必要といえます。

Q18. 新幹線の札幌延伸に際しては、並行在来線である函館～札幌間の経営分離も見込まれていることから、当協議会では函館駅～新函館駅区間の便利維持のため関係先へ協力要請を進めていく予定です。

在来線と新幹線の円滑な乗り継ぎ方法として、新函館開業時に採用が検討されている同一ホーム対面乗換の仕組みが、札幌延伸の際は解消されると見込まれています。そのため、函館駅から札幌に行くためには跨線橋を上下する乗り継ぎが新たに生じることになりますが、このことについてどうお考えですか。

n=1,068

	件数	構成比
在来線との乗換利便は重要であり、対策を講ずるべきだ	753	70.5%
在来線との乗換利便は重要ではない	91	8.5%
よくわからない	206	19.3%
無回答	18	1.7%

新幹線札幌延伸のためには、並行在来線の経営分離について沿線自治体の同意が必要条件となっていますが、函館駅～新函館駅区間の経営分離の有無は現時点では不明であり、函館市のまちづくりを進める上で早期に対策を検討しなくてはなりません。新幹線の札幌延伸、函館市のまちづくり、新幹線アクセス対策、それぞれに深く関係している経営分離について、どうお考えですか。

n=1,068

	件数	構成比
JRによる運行が維持されるよう、対策を講ずるべきだ	357	33.4%
利用者の利便が維持されるのなら、JRによる運行にはこだわらない	518	48.5%
よくわからない	177	16.6%
無回答	16	1.5%

【POINT】

乗換利便の維持など札幌延伸時の対策は重要であるということがわかります。また、「よくわからない」とする回答も多いことから、より一層の情報公開が必要といえます。

Q19. 新幹線新函館開業は地域社会・地域経済にとって、どう作用するとお考えですか。

n=1,068

	件数	構成比
プラスに作用する→Q20へ	679	63.6%
マイナスに作用する→Q21へ	177	16.6%
変わらない	197	18.4%
無回答	15	1.4%

Q20. 新幹線新函館開業が地域社会にもたらすプラスの効果としてもっとも期待していることは。

n=679

	件数	構成比
交流人口や観光客の増加	478	70.4%
経済波及効果の拡大	184	27.1%
情報の迅速化	8	1.2%
その他	8	1.2%
無回答	1	0.1%

資料編

Q21. 新幹線新函館開業が地域社会にもたらすマイナスの影響としてもっとも懸念していることは。

n=177

	件数	構成比
ストロー現象による経済規模縮小	133	75.1%
並行在来線の維持問題	18	10.2%
企業間格差の拡大	11	6.2%
街の個性の均一化	3	1.7%
その他	10	5.6%
無回答	2	1.1%

Q22. 新幹線新函館開業は、函館駅周辺地域にとって、どう作用するとお考えですか。

n=1,068

	件数	構成比
プラスに作用する→Q23へ	407	38.1%
マイナスに作用する→Q24へ	404	37.8%
変わらない	217	20.3%
無回答	40	3.7%

Q23. 新幹線新函館開業が函館駅周辺地域にもたらすプラスの効果としてもっとも期待していることは。

n=407

	件数	構成比
買物客・観光客など賑わいの増加	274	67.3%
経済波及効果の拡大	114	28.0%
店舗の増加	15	3.7%
その他	1	0.2%
無回答	3	0.7%

Q24. 新幹線新函館開業が函館駅周辺地域にもたらすマイナスの影響としてもっとも懸念していることは。

n=404

	件数	構成比
買物客・観光客など賑わいの減少	94	23.3%
中心市街地としての存在感の低下	266	65.8%
店舗の減少	36	8.9%
その他	5	1.2%
無回答	3	0.7%

【POINT】

新幹線が地域に与える効果・影響として、函館地域全体として見るとプラスの予測が63.6%ですが、函館駅周辺地域についてはプラス予測が38.1%であり、マイナス予測と拮抗していることから、中心市街地としての拠点性と活性化策を一層アピールしていく必要があります。

Q25. 新函館駅は北斗市に所在することから、新函館駅舎の建設費については国・道・北斗市が負担することになっており、いまのところ函館市が費用負担する予定はありません。しかしながら、多くの利用者が住む函館市側から、新函館駅の駅舎機能などに関する要望を行う必要が生じた場合、その実現には困難も予想されます。こうした整備費用を伴う要望が生じた場合、函館市は新函館駅舎や駅周辺整備になんらかの財政協力を行っても良いと思いますか。

n=1,068

	件数	構成比
函館市は財政協力を行っても良いと思う	675	63.2%
函館市が財政協力する必要はないと思う	214	20.0%
よくわからない	143	13.4%
無回答	36	3.4%

事業所の経営者向け調査項目 (n=659件)

Q101. 事業所の形態について

n=659		
	件数	構成比
本店法人(函館市・北斗市・七飯町のいずれか函館圏域に本店を置く)	562	85.3%
支店法人(函館圏域以外に本店があり、函館圏域に支社・営業所を置く)	73	11.1%
個人	15	2.3%
その他(任意団体含む)	1	0.2%
無回答	8	1.2%

Q102. 従業員数(パート含む全社員のうち、函館圏域に勤務する従業員)について

n=659		
	件数	構成比
従業員5人以下	230	34.9%
従業員6~20人	226	34.3%
従業員21人以上	201	30.5%
無回答	2	0.3%

Q103. 主たる業種について(複数に亘る場合は売上規模が最も大きい業種)

n=659		
	件数	構成比
農林漁業	6	0.9%
建設業	124	18.8%
製造業・電気ガス熱供給業	102	15.5%
情報通信業	9	1.4%
運輸業	26	3.9%
卸売・小売業	179	27.2%
金融・保険業	18	2.7%
不動産業	15	2.3%
飲食店・宿泊業	40	6.1%
医療福祉・教育・学習支援業	11	1.7%
他に分類されないサービス業	124	18.8%
無回答	5	0.8%

問104. 新幹線新函館開業に備えることを目的とした経営強化策(取引先や営業品目の拡大、業種拡大や転換、社員教育、組織再編等)を実施していますか。

n=659		
	件数	構成比
既の実施している	15	2.3%
現在検討中	71	10.8%
これから検討したい	302	45.8%
実施する必要はない	258	39.2%
無回答	13	2.0%

問105. 新幹線新函館開業が貴社の売上に与える影響について、どう予測していますか。

n=659		
	件数	構成比
大幅に増える	8	1.2%
少しは増える	196	29.7%
変化しない	385	58.4%
少しは減る	48	7.3%
大幅に減る	11	1.7%
無回答	11	1.7%

宿泊者向け 北海道新幹線新函館_(仮称)駅開業に関するアンケート調査結果(速報)

平成20年7月23日

北海道新幹線開業はこたて活性化協議会

(1) 調査期間

平成20年5月26日(月)～6月13日(金)

(2) 調査方法

○函館商工会議所会員事業所のうち函館駅前地区の宿泊施設11軒を抽出し、宿泊客への調査票配布・回収協力を依頼

(3) 回答者属性

① 標本数 494人 (依頼数1,100人、回収率44.9%)

② 属性

性別

	件数	構成比
男性	333	67.4%
女性	149	30.2%
無回答	12	2.4%

年齢

	件数	構成比
10代	3	0.6%
20代	56	11.3%
30代	85	17.2%
40代	104	21.1%
50代	139	28.1%
60代	76	15.4%
70以上	25	5.1%
無回答	6	1.2%

住所(問1)

	件数	構成比
北海道内	194	39.3%
東北6県	36	7.3%
関東7県	130	26.3%
その他	117	23.7%
無回答	17	3.4%

Q2. 国内の新幹線の乗車経験についてお答え下さい。

n=494		
	件数	構成比
この一年以内に乘った	263	53.2%
一年以上前に乗った	198	40.1%
一度も乗ったことがない	27	5.5%
無回答	6	1.2%

【POINT】

2008年6月に実施した当協議会の地元向け調査の同じ項目では、函館圏在住者の新幹線乗車経験は以下の通りとなっています。(無回答0.7%を除く)

- この一年以内に乗った 33.3%
- 一年以上前に乗った 56.6%
- 一度も乗ったことがない 9.4%

Q3. 今回の函館訪問の目的は(複数回答のため構成比の合計は100とならない)

業務出張合計	221	44.7%	業務以外計 68.2%
商談や営業	117	23.7%	
会議や研修	41	8.3%	
派遣や工事・作業	30	6.1%	
その他	27	5.5%	
無記入	6	1.2%	
生活イベント合計	93	18.8%	
業務以外の会合や講習	6	1.2%	
婚礼	15	3.0%	
葬儀や法要	18	3.6%	
帰省や介護	19	3.8%	
通院や治療	6	1.2%	
受験	0	0.0%	
友人知人の訪問	26	5.3%	
無記入	3	0.6%	
文化・スポーツ催事、合宿	18	3.6%	
観光	196	39.7%	
トランジット	12	2.4%	
その他	18	3.6%	
無回答	3	0.6%	

Q4. 今回の函館訪問の旅行形態は

n=494		
	件数	構成比
団体行動中心の団体旅行(修学旅行)やパックツアー(フリープラン以外)	15	3.0%
自由行動が中心のフリープランや小グループ・家族・個人旅行	326	66.0%
その他(宿のみ手配など)	95	19.2%
無回答	58	11.7%

Q5. 今回の函館訪問は何回目ですか

n=494		
	件数	構成比
初めて訪問	109	22.1%
2回目	64	13.0%
3回目	51	10.3%
4回目	20	4.0%
5回目以上	230	46.6%
無回答	20	4.0%

【POINT】

訪問回数を住所別にみると、道内の方は初訪率4.6%、再訪率86.6%、道外の方は初訪率33.3%、再訪率全体で65.7%、5回以上再訪率が32.0%という結果になっています。また訪問目的別に見ると、業務を主目的とする方の初訪率8.3%、再訪率88.0%、観光など業務以外を主目的とする方は初訪率31.8%、再訪率全体で65.0%、5回以上再訪率は33.2%にも達し、道外の方や観光目的の方のなかに、根強い「函館ファン」が存在することがわかります。

資料編

Q6. このホテルには、どのような交通手段でいらっしゃいましたか

n=494		
	件数	構成比
駅から徒歩・公共交通	175	35.4%
空港から公共交通	97	19.6%
貸切バス	5	1.0%
自家用車・社用車	142	28.7%
レンタカー	59	11.9%
その他	12	2.4%
無回答	4	0.8%

公共交通計 55.1%

Q7. 函館を観光する上で、より一層必要だと感じている事や、これがあれば再び函館を訪れたいという事はありますか。(2つまで)(複数回答のため構成比の合計は100とならない)

	件数	構成比
接遇向上	90	18.2%
体験観光	117	23.7%
資源開発	124	25.1%
情報発信	262	53.0%
その他	41	8.3%
無回答	45	9.1%

Q8. (道外にお住まいのお客様のみ質問)

①北海道新幹線の開業は、函館を再訪する動機(理由)になりますか

n=300		
	件数	構成比
再訪する動機になる	133	44.3%
動機にならない	71	23.7%
どちらともいえない	56	18.7%
無回答	40	13.3%

②北海道新幹線開業後、函館再訪の際には新幹線を利用したいと思いますか。 (東京～新函館間の予想所要時間約3時間40分、予想料金約18,000円とした場合)

n=300		
	件数	構成比
利用する	98	32.7%
場合による	123	41.0%
利用しない	49	16.3%
無回答	30	10.0%

Q9. 北海道新幹線の新函館駅(仮称)は、函館駅から北に約18km離れたJR渡島大野駅の場所に出来る予定ですが、新幹線開業後、新幹線を利用して函館を訪れることとなった場合、新函館駅から函館駅前地区までは、どの交通手段を利用したいと思いますか。

n=494		
	件数	構成比
在来線鉄道 (利用条件: 函館駅まで所要約25分、運賃350円)	359	72.7%
路線バス (利用条件: 函館駅まで所要約50分、運賃640円)	36	7.3%
タクシー (利用条件: 函館駅まで所要約30分、運賃約4,800円)	9	1.8%
レンタカー (利用条件: 函館駅まで所要約30分)	31	6.3%
その他の方法	9	1.8%
無回答	50	10.1%

公共交通計 80.0%

【POINT】	(再掲)地元民向け調査の結果	
来訪者が函館駅前地区まで利用する交通手段としては在来線鉄道の選択率が非常に高く、重要な交通機関であることがわかります。また、路線バスやタクシーの選択率については地元民と大きく差がみられません。	在来線鉄道	22.0%
	路線バス	11.5%
	タクシー	3.5%
	自家用車	61.0%
	その他の方法	1.6%
	無回答	0.5%

資料編

Q10. 新幹線の新函館駅から函館市街へ移動する上で、もっとも重要だと思うことを一つだけお答え下さい

n=494

	件数	構成比
設備優先(新幹線駅の設計を工夫し、素早く負担なく在来線鉄道に乗り継げる仕組み)	259	52.4%
早さ優先(在来線鉄道や路線バスなど、接続交通機関の所要時間のスピードアップ)	137	27.7%
価格優先(在来線鉄道や路線バスなど、接続交通機関の運賃)	31	6.3%
サービス優先(接続交通機関内での観光情報提供、問合せ対応、手配サービス等の充実化)	16	3.2%
その他	12	2.4%
無回答	39	7.9%

Q11. 新幹線開業後に函館を再訪する際も、函館駅前地区のホテルを選びますか

n=494

	件数	構成比
選ぶ	429	86.8%
交通拠点だから	154	31.2%
繁華街だから	27	5.5%
訪問地や観光地に近いから	199	40.3%
その他	18	3.6%
無記入	31	6.3%
選ばない	44	8.9%
新幹線駅に近いところ	11	2.2%
繁華街が物足りない	8	1.6%
違う所に泊まってみたい	21	4.3%
その他	4	0.8%
無記入	0	0.0%
無回答	21	4.3%

【表紙イラスト】

2008年函館市主催「北海道新幹線作品展」絵画作品最優秀作品

(上段)

高橋 咲紀 北海道教育大学附属函館小学校2年

(中段)

今野夏菜絵 函館市立金堀小学校3年

(下段)

斎籐 夢珠 函館市立中の沢小学校1年

北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン

2008年(平成20)11月発行

発行：北海道新幹線開業はこだて活性化協議会

(協議会事務局)

〒040-0063 北海道函館市若松町15-7-61 函館商工会議所内

TEL0138-23-1181 FAX0138-27-2111



新函館
Shin-Hakodate

