

函館市観光基本計画

# Hakodate Tourism Strategy

2004-2013

## 第2章

# 函館市の都市形成と特色

海外の美しい観光都市の事例



スペイン/バルセロナ

1	箱館・函館のあゆみ.....	18
2	函館市の都市規模と自然条件.....	20
3	函館市の交通.....	21
4	函館市の産業.....	26

# 1 箱館・函館のあゆみ

「その入港し易いこととその安全さとに於いて世界最良の港の一つたる広い美しい箱館湾」<sup>1</sup>、「艦隊内にあつてジブラルタルを訪れたことのある程の者は悉く、その位置と<sup>ことごと</sup>いい景観といい、箱館がかの有名な軍港町と似ているので驚いた。孤立した丘があつて、その麓や斜面には家屋が建っており、ジブラルタルの岩山のようにであつた」<sup>2</sup>（『ペリー-日本遠征記』より）。安政元年（1854）江戸幕府との日本開国をめぐる難交渉を成立させた後、箱館港に投錨したペリーの目には、それまで彼が知り得ていた開港場・箱館（明治2年（1869）に函館と改名）の情報に誤りがなかったことを証明するかのよう<sup>3</sup>に、春の陽光に包まれて美しくきらめく「天然の良港」が映し出されていたに違いありません。

市街地の三方を海に囲まれた函館は、独特の地形により構成されるこの「天然の良港」を最大限活用しながら発展してきたまちです。

蝦夷地<sup>1</sup>では、12世紀末頃に津軽から渡り住むようになった和人により、徐々に海産物を主とした内国交易が営まれるようになりましたが、とりわけ<sup>うすけし</sup>宇須岸<sup>2</sup>では、15世紀の中頃に年3回ずつ、若狭国（石川県）からの商船を迎えるなど活況を呈していたといわれ<sup>3</sup>、この頃、函館山山麓に築かれた館が、「箱館」<sup>4</sup>の地名を生むいわれとなったとされています。こうした隆盛の要因としては、「<sup>とつね</sup>纒知らずの港」という恵まれた地勢のみならず、函館東部から噴火湾にかけての海岸線でしか採れない「真昆布」によるところが大きく、江戸時代を通じて「献上昆布」と称された最高級の出汁昆布は、函館を出発地として北前船で運ばれ、関西をはじめとする西日本のほか、遠く九州・沖縄、さらに中国へと伝わりました。

ロシアの南下政策による脅威が日ごと高まりをみせていた19世紀の初頭、蝦夷地の好況に着目した幕府は、国の北辺防備の強化はもとより、当時、松前藩が<sup>かせん</sup>寡占していた交易の利権を掌握するため、松前藩との商取引が比較的少なく、かつ良港を擁する箱館に奉行所を置き、蝦夷地の直轄経営に乗り出しました。今につながる箱館発展の礎を築いた淡路島出身の持船船頭、高田屋嘉兵衛が北前船交易の本店を置き、誠実な商取引を通じて「高田屋」と「箱館」の名を全国に高めたのは、この頃のことです。

その後、日米和親条約の締結により、安政2年（1855）には、米国の捕鯨船などへの薪・水の補給港となった後、続く通商条約の締結により、安政6年、横浜、長崎とともに国際貿易港として海外に門戸を開き、商業の発達によって活況を呈するとともに、北海道内において長く行政の中心地としての役割を担い繁栄してきました。また開港当時、他の開港場とは異なり、専用の外国人居留地を設定できなかった経過から、外国人が市街地内に居住することとなりましたが、このことが人種の垣根を越えた文化の直接交流を促すこととなり、その結果、函館独自の異国情緒あふれる町並みの形成に大きく寄与することとなりました。

江戸幕府の崩壊と明治新政権の樹立といった時代の大きな変貌期において函館は、その動乱の幕引きの場となりました。明治元年（1868）旧幕府海軍副総裁榎本武揚率いる旧幕府脱走軍は五稜郭を占拠し、蝦夷地を制圧しましたが、翌2年5月、明治新政府軍の反撃にあい、ほどなく平定されました。同年9月には開拓使函館出張所が開庁し、函館は北海道開拓を担う行政の中心機能を果たしましたが、同4年に札幌本庁仮庁舎が竣工し、その機能が移転した後は、

1 蝦夷地：明治2年に北海道と改称

2 宇須岸：函館の古名

3：松前藩誕生史『新羅之記録』より

4 箱館：アイヌ語でハクチャシといい、ハクが小さい、チャシが岩の意。転訛してハコダテ

北海道開拓の中心は次第に札幌へと移っていくことになりました。

一方、大正から昭和初期にかけては、北洋におけるサケ・マス漁業の基地として、また、北海道の玄関口として青函連絡船の航路が開設され、さらに高田屋の設けた造船所に端を発する大規模な近代造船業なども栄え、港を中心として諸産業が目覚ましく成長しました。大正11年(1922)には市制が施行され、昭和5年(1930)には人口19万人を数え、全国で10番目、東北・北海道では最大規模の都市でした。

その後、昭和9年(1934)には、総人口の約6割、12万5千人もの市民が罹災する未曾有の大火に遭遇し、さらには第二次大戦による空襲などを経験しましたが、港湾機能の集積等による強固な商業・業務基盤を背景として、苦難を克服し、成長を続けました。また戦後は、昭和36年(1961)に函館空港が供用を開始したことにより、函館～東京間の定期航空路が開設され、空の要衝としての機能が高まるとともに、北洋漁業、造船、商業を中心として、概ね安定成長を続けてきましたが、昭和48年のオイル・ショックや昭和50年代初頭の200海里漁業専管水域規制などの影響を受け、基幹産業である造船業、水産業が衰退し、厳しい経済環境下に置かれることとなりました。

しかし、昭和63年(1988)の青函トンネル開通による青函新時代の到来をはじめ、JR函館新駅や函館港の整備、函館空港の機能・路線網の拡充など、陸・海・空の交通体系の整備進展により、観光・交流機会が増大するとともに、テクノポリス函館の推進による地域企業の技術高度化と新規企業の立地など、南北海道の中核都市として着実な進展を見せています。

開港都市の分布



## 2 函館市の都市規模と自然条件



函館市は、北海道の南端部に位置し、津軽海峡を隔てて青森県と向かい合っています。同一経度には、ロシア連邦のニコライエフスク・ナ・アムールなどの都市があり、同一緯度にはローマ、シカゴ、クリーブランド、ニューヨーク、タシケントなどの大都市があります。

市域は、市の南西部にある標高334mの函館山を扇の要に、この山麓から北東部の山岳丘陵地裾野にかけて扇形状に広がる平野部と、段丘地形、山岳地により構成されています。

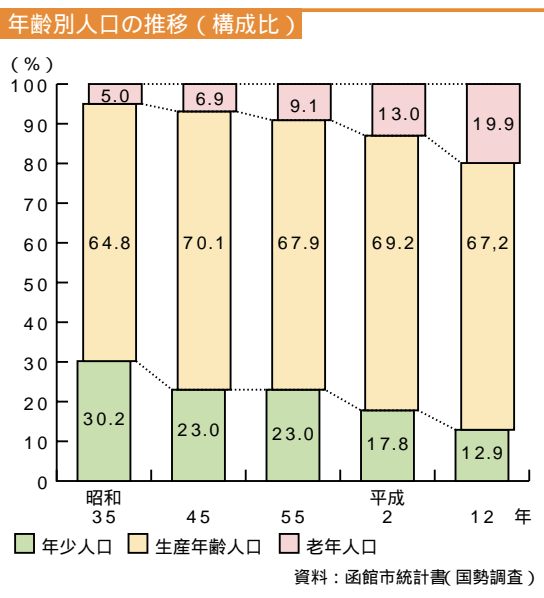
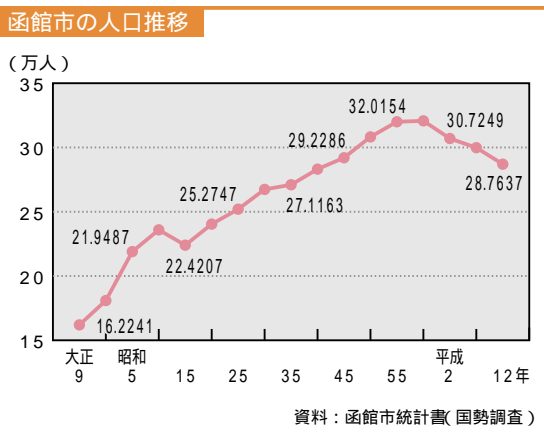
また、大正11年(1922)の市制施行以来、昭和14年(1939)に湯川町、同41年に銭亀沢村、同48年に亀田市と順次合併して現在に至り、市域面積は347.13km<sup>2</sup>(平成15年7月末現在)となっています。

国勢調査による人口は、戦後、増加傾向を示し続けていましたが、昭和55年(1980)の約32万人をピークとして減少に転じ、平成7年には30万人台を割り込み、その後も漸減傾向にあります。

また、年齢別人口の推移を見ると、年少人口が漸減傾向を示している一方、老年人口は漸増傾向にあり、少子高齢化が進行しています。平成12年の国勢調査によると、年少人口は12.9%、生産年齢人口は67.2%、老年人口は19.9%となっています。

市街地の三方を海に囲まれている函館市は、津軽暖流の影響を受ける海洋性の気候で、積雪寒冷地である北海道のなかにあって、気候は比較的温暖です。また降雪量も少なく、寒暖の差が比較的少ないなど、恵まれた環境にあります。1年間の平均気温は8.8℃と、北海道の中では暖かいまちで、札幌、旭川、帯広などに比べ、夏は酷暑とならず、冬は厳冬となることもありません。

市役所の位置：  
東経140度44分、  
北緯41度46分



### 3 函館市の交通

#### 1 航空路

市内中心部から7kmの位置にある函館空港は、国内では東京、大阪（関西・伊丹）、名古屋、仙台、富山（季節運航）、札幌（丘珠）、旭川、釧路、女満別、奥尻の11路線を有しているほか（平成16年3月現在）、平成6年4月には、ロシアのユジノサハリンスクとの間に国際定期航空路が開設され、北海道では新千歳に次ぐ国際空港となりました。

豊富な観光資源や利便性の高いアクセスなどを背景に、利用者数も堅調に推移しているほか、

近年においては、台湾・香港・韓国など東アジアからの国際チャーター便やサハリン石油天然ガス開発プロジェクト関連のビジネスチャーター便が増加しています。

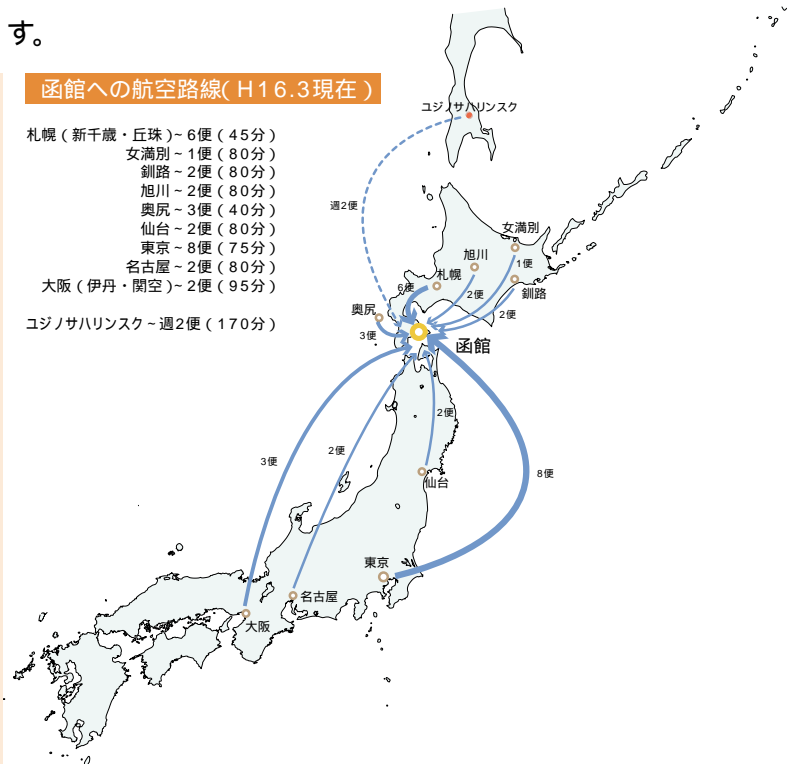
一方、空港整備においても、平成11年3月に滑走路が3,000mに延長され、現在は、国内線旅客ターミナルビルの増改築も含めた空港ターミナル地域の拡張整備が進められているなど、国内幹線空港としての機能強化が図られています。

#### 函館空港のあゆみ

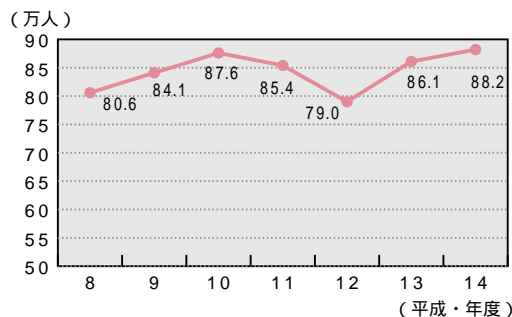
- 昭和36年 4月：供用開始  
函館～東京路線開設
- 昭和46年 8月：滑走路拡張（30m 45m）
- 昭和46年11月：滑走路延長  
（1200m 2000m）
- 昭和52年 4月：函館～丘珠路線定期航空路線化
- 昭和53年12月：滑走路延長  
（2000m 2500m）
- 昭和57年 7月：函館～東京線ジャンボ機就航
- 昭和58年10月：国際定期便代替空港に指定
- 平成 元年 7月：函館～東京線ダブルトラック化
- 平成 3年 7月：運用時間延長
- 平成 3年11月：ターミナルレーダー管制業務開始
- 平成 6年 4月：函館～ユジノサハリンスク  
国際定期路線開設
- 平成 8年 7月：函館～関西ダブルトラック化
- 平成11年 3月：滑走路延長  
（2500m 3000m）

#### 函館への航空路線（H16.3現在）

- 札幌（新千歳・丘珠）～6便（45分）
- 女満別～1便（80分）
- 釧路～2便（80分）
- 旭川～2便（80分）
- 奥尻～3便（40分）
- 仙台～2便（80分）
- 東京～8便（75分）
- 名古屋～2便（80分）
- 大阪（伊丹・関西）～2便（95分）
- ユジノサハリンスク～週2便（170分）



#### 航空機による入込客数の推移



資料：来函観光入込客数推計

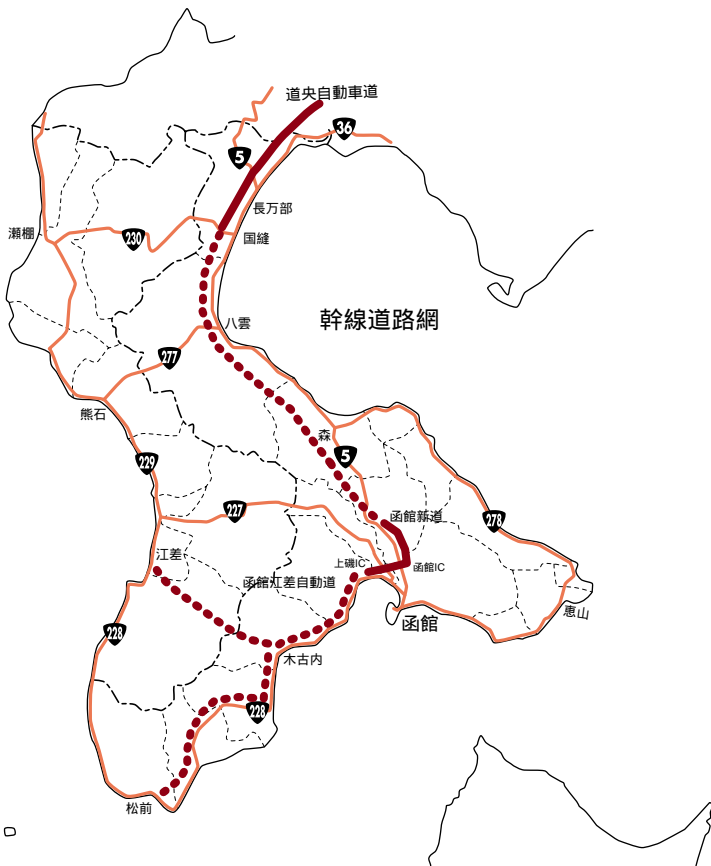
2 幹線道路

主要な幹線道路としては、札幌方面と結ぶ国道5号や江差、松前方面と結ぶ国道227号、228号、さらに恵山方面を結ぶ国道278号があり、道南と道央を結ぶ高速交通ネットワークの基軸をなす北海道縦貫自動車道は、平成13年11月に国縫までが開通となり、国縫以南についても着々と工事が進められています。

また、函館ICを中心に、国道5号函館新道の一部が自動車専用道路として全線開通（平成13年3月）し、函館・江差自動車道も上磯ICまで

が開通（平成15年3月）されたほか、都市圏の交通環境の改善に重要な役割を果たす函館新外環状道路についても、事業着手に向けた調査等が進められており、高速交通ネットワークの形成が図られてきています。

これら主要な幹線道路には、本市と道南圏の各地を結ぶ路線バスや、札幌への都市間バスが運行されているほか、函館と上磯（トラピスト修道院）・大沼公園、江差・松前などを周遊する広域の定期観光バスコースも設定されています。



函館から道内主要都市までの距離および所要時間

都市名	距離(km)	所要時間(分)
札幌	265	約5時間
小樽	247	約5時間
岩見沢	335	約6時間30分
旭川	439	約8時間30分
室蘭	185	約4時間
苫小牧	250	約5時間30分
富良野	437	約8時間30分
帯広	448	約10時間
釧路	568	約12時間
根室	691	約14時間
浦河	378	約8時間
北見	596	約12時間30分
網走	645	約14時間
留萌	385	約9時間
稚内	567	約12時間30分

資料：北海道HP 北海道観光総合データ

**周遊バス**

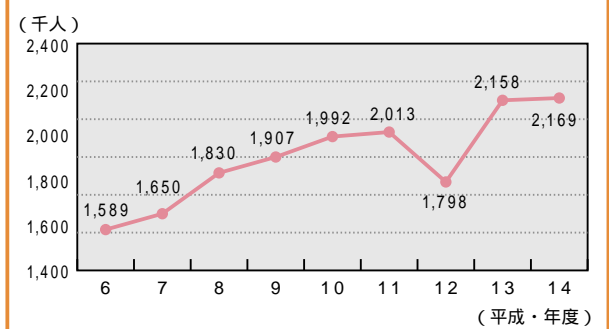
コース名	所要時間
道南史跡めぐり（松前・江差）	約9時間
大沼公園コース	約7時間

**都市間バス**

高速はこだて号（函館～札幌間）	約5時間
-----------------	------

資料：函館浪漫紀行

バスによる入込客数の推移

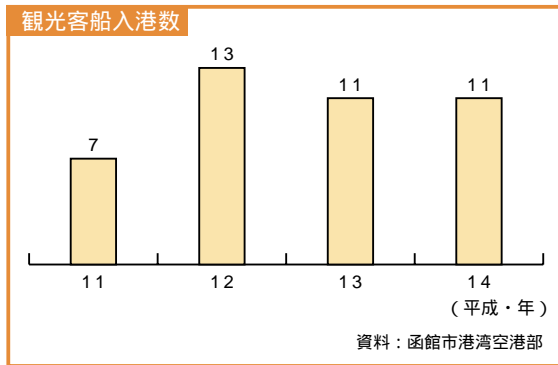


資料：来函観光入込客数推計



## 4 海上交通

函館と本州を結ぶ海上交通としては、函館～青森、函館～大間にフェリーが運航している。



また、国際海峡である津軽海峡に面する函館港は、北海道と本州を結ぶ物流の拠点となっているほか、近年では、大型観光客船も入港しています。

一方、港湾機能については、平成14年に大型船舶が接岸可能な水深14mの岸壁を有する港町ふ頭が整備されたことにより、超大型客船の接岸も可能となっています。また、JR函館駅がある若松地区において観光客船専用ふ頭の整備を検討しています。

## 5 市内交通

市電と路線バスは、市民生活と密接に関連する市民の足ともいえるべき都市機能ですが、とりわけ市電は、本市の歴史的景観に映える復元チンチン電車（レトロ電車）の運行はもとより、路面電車そのものの希少性などから、今日では観光資源としての価値がますます高まっているほか、環境への負荷が少ない交通機関としても見直されてきています。

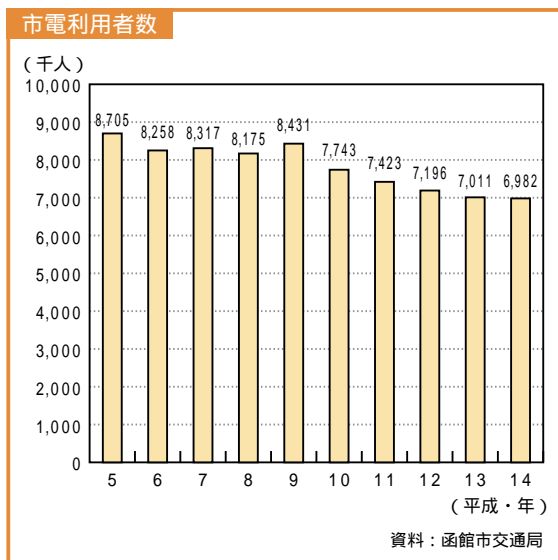
また、市内の路線バスは平成15年4月から民間1社での運行となりましたが、電車・バス間

で乗り継ぎ乗車が可能となったほか、1日・2日乗車券も相互に利用できるなど、市内観光における手軽な交通手段として、重要な役割を果たしています。

一方、西部地区の観光スポットを巡る地域の足として、ワンコイン(100円)で利用できる循環バスも運行されています。

定期観光バスおよびハイヤー・タクシーについては、利用者のニーズにあわせた多様なコースが設定されていますが、特に定期観光バスについては、クルーザー港内遊覧やレストランでの食事などを組み合わせたものも含め、多様なコース設定がなされています。

このほか、JR函館駅前を起点として西部地区を巡る観光幌馬車や、ベイエリアではレンタサイクルなども営業されています。



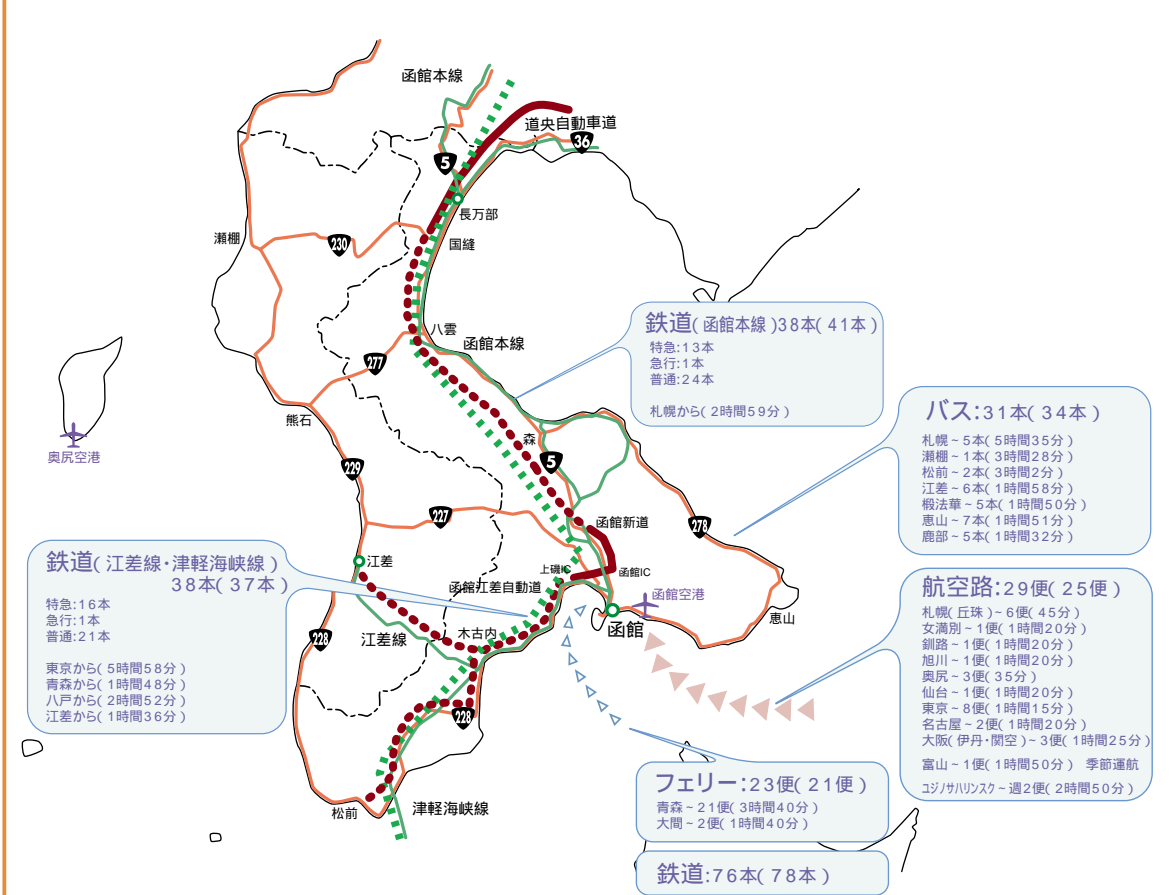


復元チンチン電車（函館ハイカラ号）



西部地区循環バス（レクサ元町）

交通アクセス〔平成16年3月現在 本数、便数の（ ）内は平成5年8月現在〕



全国主要空港から市内までの所要時間および金額

函館空港～函館市内	バス	約20分	300円
新千歳空港～札幌市内	JR快速	約40分	1040円
	バス	約70分	820円
羽田空港～東京都内	私鉄～JR	約30分	580円
	バス	約40分	900円
伊丹空港～大阪市内	バス	約25分	620円
関西空港～大阪市内	JR快速	約60分	1320円
	バス	約70分	1300円
名古屋空港～名古屋市内	バス	約30分	870円
福岡空港～福岡市内	地下鉄	約5分	250円

- 高規格幹線道
- ..... 高規格幹線道(計画)
- 国道
- JR
- ..... 新幹線(計画)

# 4 函館市の産業

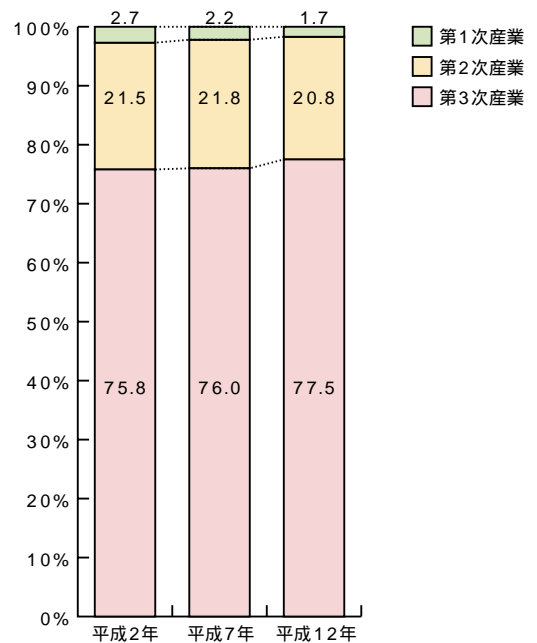
「国勢調査」における産業別就業人口をみると、産業構造としては、第1次・2次産業ともに漸減傾向を示している一方で、サービス業を中心に第3次産業の比率が高まっています。また、「事業所・企業統計調査」から、事業所数および

従業者数の詳細をみると、総事業所数については、減少傾向にあるなかで、卸・小売業・飲食業およびサービス業の従事者数については、その構成比率が高まっています。

函館市の産業別従業者数および構成比

		平成2年		平成7年		平成12年	
		就業者数(人)	構成比(%)	就業者数(人)	構成比(%)	就業者数(人)	構成比(%)
就業者総数		135,134	100.0	138,594	100.0	129,836	100.0
第1次産業	農業	1,582	1.2	1,349	1.0	1,091	0.8
	林業	366	0.3	255	0.2	184	0.1
	漁業	1,762	1.3	1,389	1.0	869	0.7
	小計	3,710	2.8	2,993	2.2	2,144	1.6
第2次産業	鉱業	67	0.0	64	0.0	62	0.0
	建設業	14,134	10.5	15,927	11.6	14,541	11.3
	製造業	14,789	11.0	14,183	10.3	12,359	9.6
	小計	28,990	21.5	30,174	21.9	26,962	20.9
第3次産業	電気・ガス・熱供給・水道業	893	0.7	892	0.6	813	0.6
	運輸・通信業	10,884	8.1	11,147	8.1	9,853	7.7
	卸売・小売業、飲食店	38,927	28.9	38,560	28.0	35,690	27.8
	金融・保険業	4,981	3.7	4,833	3.5	4,111	3.2
	不動産業	1,518	1.1	1,384	1.0	1,277	1.0
	サービス業	38,008	28.2	40,945	29.7	41,067	32.0
	公務	6,672	5.0	6,830	5.0	6,629	5.2
	小計	101,883	75.7	104,591	75.9	99,440	77.5
	分類不能の産業	551	-	836	-	1,290	-

資料：函館市統計書(国勢調査)

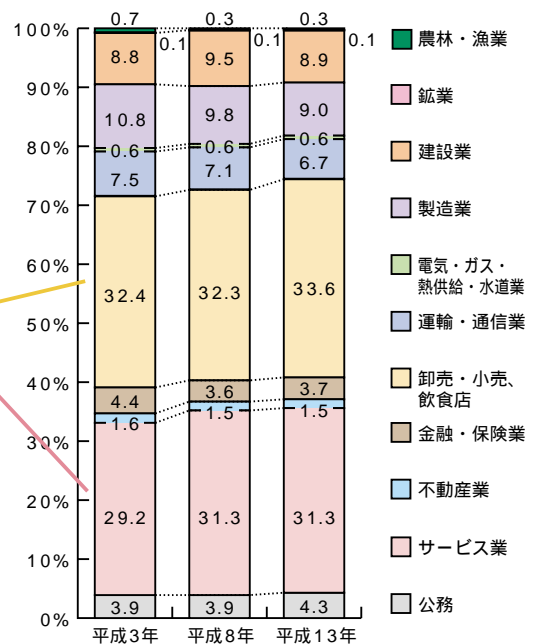


資料：函館市統計書(国勢調査)

函館市の産業別従業者数、事業所数

区分	平成3年		平成8年		平成13年	
	就業者数(人)	構成比(%)	就業者数(人)	構成比(%)	就業者数(人)	構成比(%)
農林・漁業	1,048	0.7	445	0.3	369	0.3
鉱業	59	0.1	68	0.1	51	0.1
建設業	12,754	8.8	13,990	9.5	11,513	8.9
製造業	15,621	10.8	14,446	9.8	11,671	9.0
電気・ガス・熱供給・水道業	834	0.6	877	0.6	728	0.6
運輸・通信業	10,863	7.5	10,422	7.1	8,621	6.7
卸売・小売業、飲食店	46,781	32.4	47,828	32.3	43,628	33.6
金融・保険業	6,281	4.4	5,379	3.6	4,741	3.7
不動産業	2,345	1.6	2,196	1.5	1,995	1.5
サービス業	42,148	29.2	46,311	31.3	40,560	31.3
公務	5,544	3.9	5,749	3.9	5,507	4.3
合計	144,278	100	147,711	100	129,384	100
事業所数(件)	17,975		17,660		16,300	

資料：函館市統計書(事業所・企業統計調査)



資料：函館市統計書(事業所・企業統計調査)