



4. 函館圏の道路交通の課題

4-1 需要が集中する地区で混雑が発生

五稜郭公園や函館駅周辺、函館空港周辺は来訪者が多く分布しており、外国人にも人気の観光地となっています。

これら主要観光地周辺では、夏期観光期において五稜郭公園や函館駅周辺～函館山麓、湯川周辺※は旅行速度が低下しています。

※新外環状道路(赤川IC～函館空港IC)開通(R3.3)前の状況

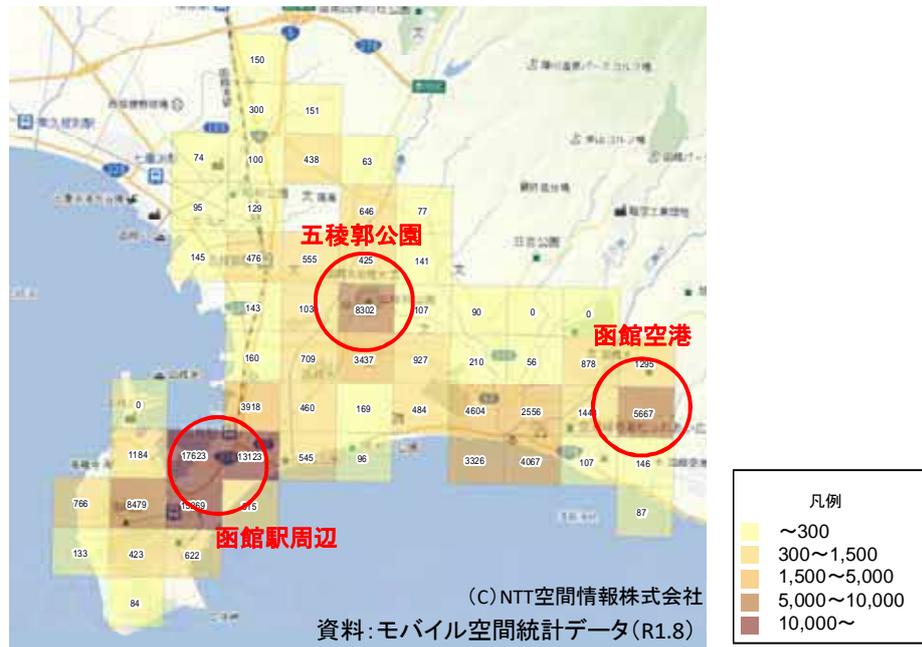


図 メッシュ単位の外国人訪問者数分布分析結果(令和元年(2019年)8月)



図 夏期観光期のエリア別旅行速度低下状況(令和元年(2019年)8月お盆時期)



4. 函館圏の道路交通の課題

参考：函館新外環状道路が開通（令和3年（2021年）3月28日）

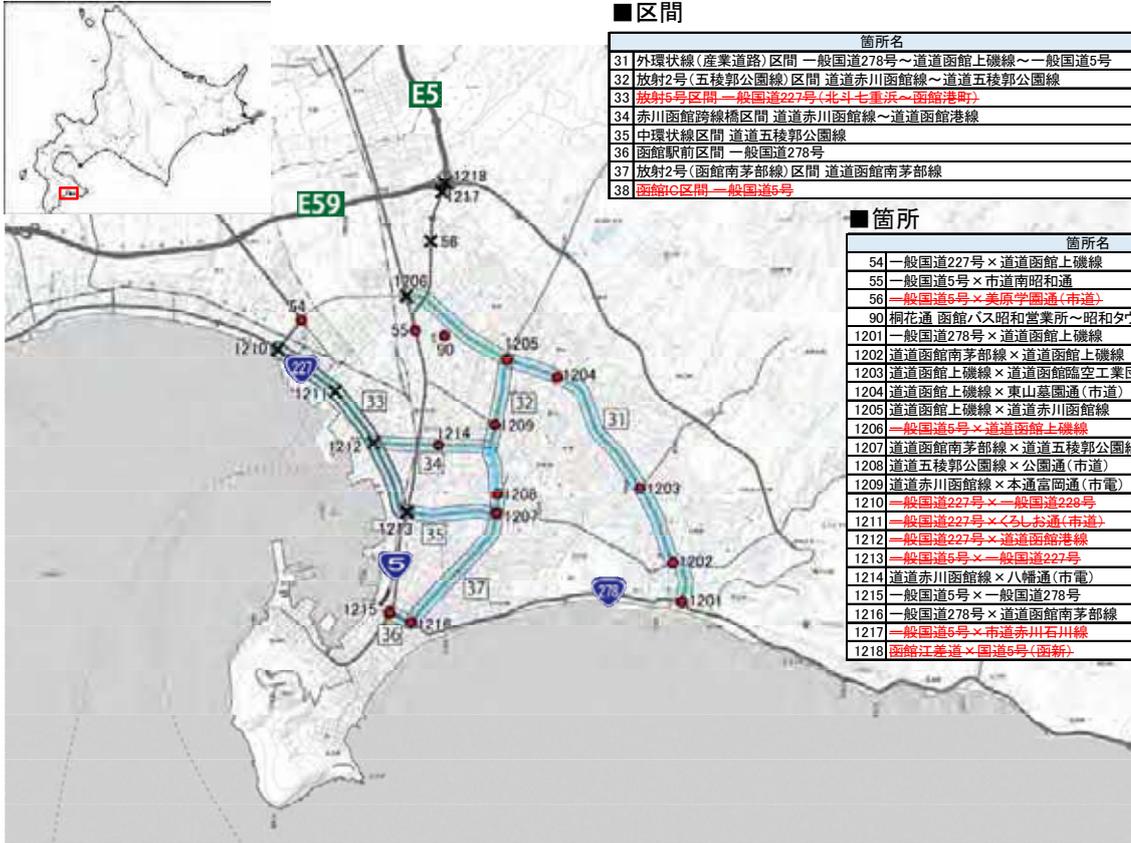


資料：北海道開発局



4. 函館圏の道路交通の課題

参考：函館圏の主要渋滞箇所



■ 区間

箇所名	区間No.
31 外環状線(産業道路)区間 一般国道278号～道道函館上磯線～一般国道5号	1201, 1202, 1203, 1204, 1205, 1206
32 放射2号(五稜郭公園線)区間 道道赤川函館線～道道五稜郭公園線	1207, 1208, 1209, 1205
33 放射5号区間 一般国道227号(北斗七重浜～函館港町)	1210, 1211, 1212, 1213
34 赤川函館跨線橋区間 道道赤川函館線～道道函館港線	1212, 1214
35 中環状線区間 道道五稜郭公園線	1213, 1207
36 函館駅前区間 一般国道278号	1215, 1216
37 放射2号(函館南茅部線)区間 道道函館南茅部線	1207, 1216
38 函館C区間 一般国道5号	1217, 1218

■ 箇所

箇所名	区間No.
54 一般国道227号×道道函館上磯線	-
55 一般国道5号×市道南昭和道	-
56 一般国道5号×美原学園通(市道)	(H30解除)
90 桐花通 函館バス昭和営業所～昭和タウンプラザ付近	-
1201 一般国道278号×道道函館上磯線	31
1202 道道函館南茅部線×道道函館上磯線	31
1203 道道函館上磯線×道道函館臨空工業団地線	31
1204 道道函館上磯線×東山墓園通(市道)	31
1205 道道函館上磯線×道道赤川函館線	31, 32
1206 一般国道5号×道道函館上磯線	(H29解除) 31
1207 道道函館南茅部線×道道五稜郭公園線	32, 35, 37
1208 道道五稜郭公園線×公園通(市道)	32
1209 道道赤川函館線×本通富岡通(市電)	32
1210 一般国道227号×一般国道228号	(R1解除) 33
1211 一般国道227号×くろしお通(市道)	(R1解除) 33
1212 一般国道227号×道道函館港線	(R1解除) 33, 34
1213 一般国道5号×一般国道227号	(R1解除) 33, 35
1214 道道赤川函館線×八幡通(市電)	34
1215 一般国道5号×一般国道278号	36
1216 一般国道278号×道道函館南茅部線	36, 37
1217 一般国道5号×市道赤川石川線	(H29解除) 38
1218 函館江差通×国道5号(函新)	(H29解除) 38



■ 箇所

箇所名	区間No.
57 一般国道5号×道道大沼公園線	-
85 一般国道5号×道道上磯峠下線	-

凡例

- <主要渋滞箇所>
- 箇所
- ⊗ 解除箇所
- 区間
- <道路種別>
- 高速道路
- 国道
- 市道



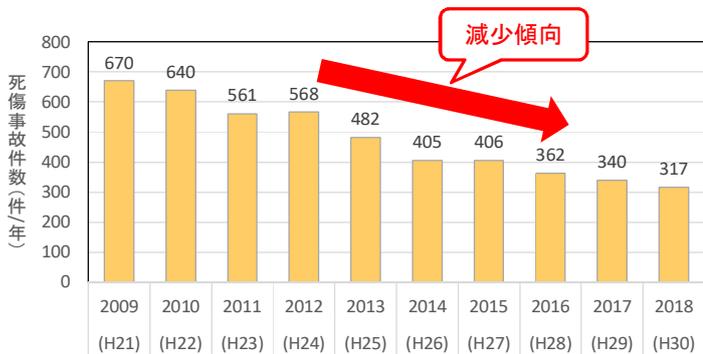
4. 函館圏の道路交通の課題

4-2 函館圏の事故発生状況

函館圏の交通死傷事故発生件数は年々減少傾向にあります。第1当事者※の年齢階層で見ると、30歳未満の年齢階層で2割強、30～64歳で約5割、65歳以上で約3割と各年齢階層で事故が発生している状況にあります。

さらに、年齢階層別に事故件数割合と免許保有割合の比を見ると、16歳～29歳が最も高く、発生確率が高い傾向にあります。

また、その中でも交通死傷事故は、主として函館市の市街地部の主要幹線道路同士の交差点等で発生している状況にあります。



※函館圏(函館市・北斗市・七飯町)の一般国道・主要道道・一般道道で発生した事故を集計

図 函館圏の交通死傷事故件数の推移
資料:ITARDAデータ(H21-H30)

※第1当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者を示す。

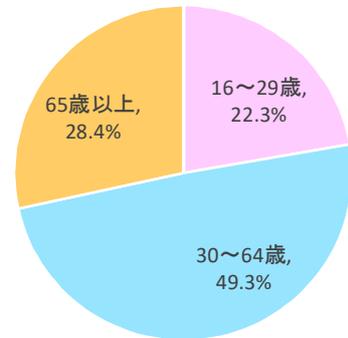


図 年齢階層別交通死傷事故件数割合
資料:事故原票データ(H30)

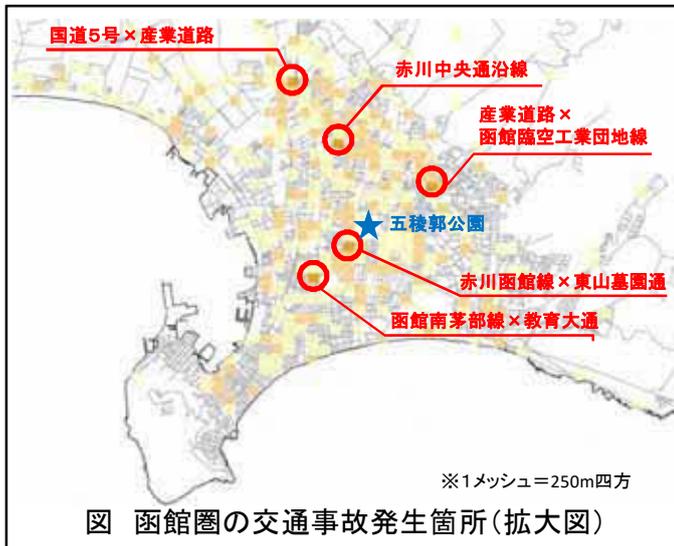


図 函館圏の交通事故発生箇所(拡大図)

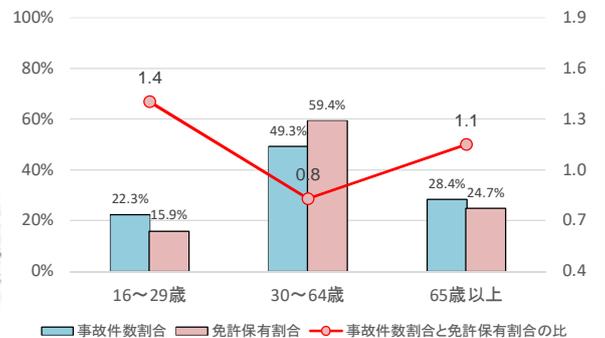


図 年齢階層別事故件数割合と免許保有割合の比
資料:事故原票データ(H30) 令和元年(2019年)実態調査

※1メッシュ=1km四方



図 函館圏の交通事故発生箇所
資料:事故原票データ(H30)

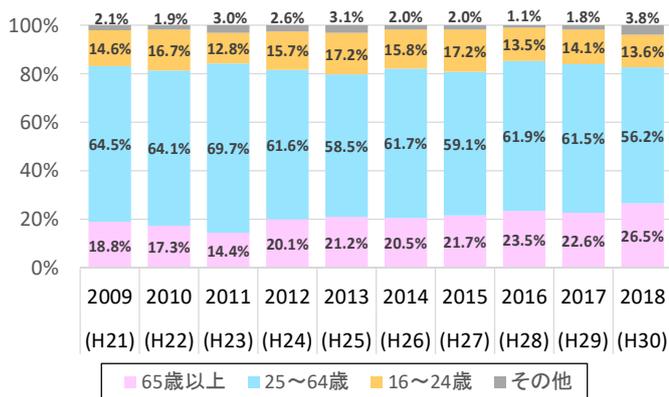


4. 函館圏の道路交通の課題

4-3 高齢者を中心とした交通安全対策

函館圏では、事故発生件数に占める高齢者事故（第1当事者*の年齢が65歳以上）の比率が増加しています。

高齢者の自動車運転者の流入率は、函館市の湯川周辺と北斗市の久根別周辺で高くなっており、当該地区では高齢者の事故発生率も高くなっています。



※交通死傷事故の内、第1当事者の年齢階層で集計

図 函館圏の年齢階層別事故比率の推移

資料:ITARDAデータ(H21-H30)

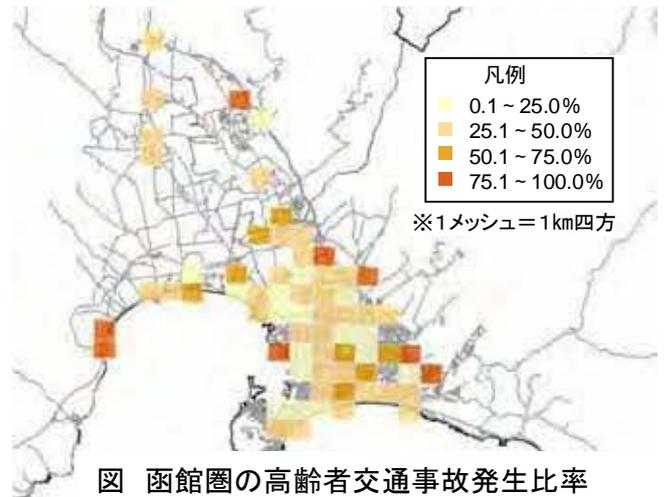
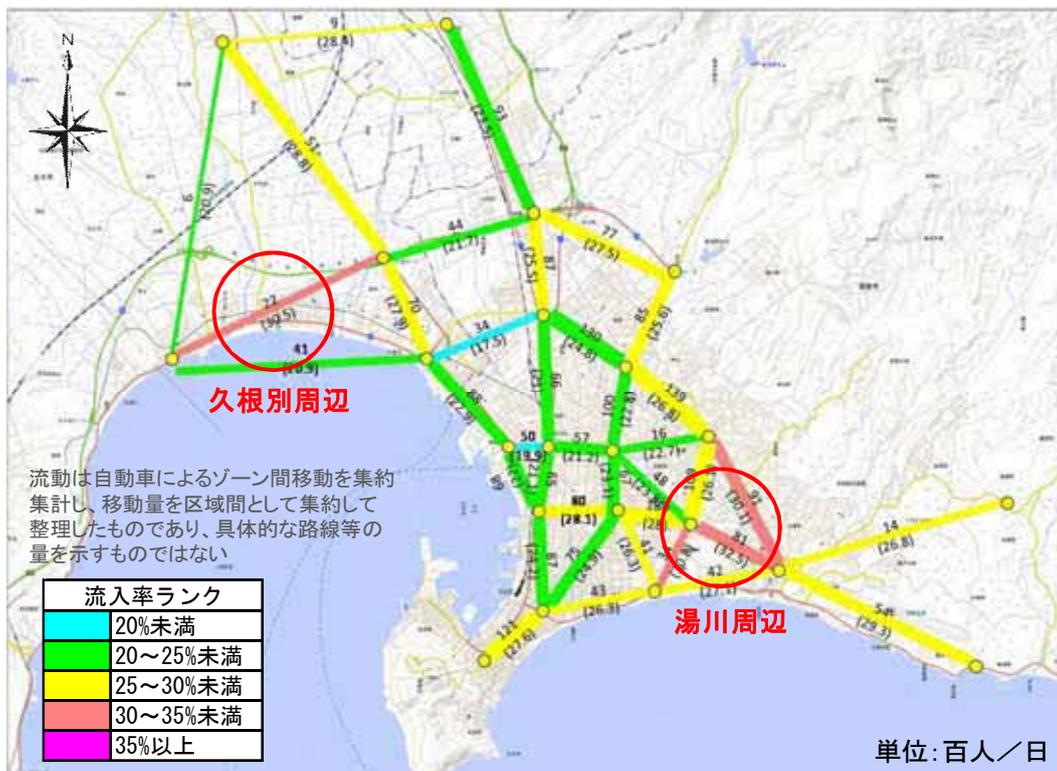


図 函館圏の高齢者交通事故発生比率

資料:事故原票データ(H30)



数値上段:高齢者自動車運転交通量

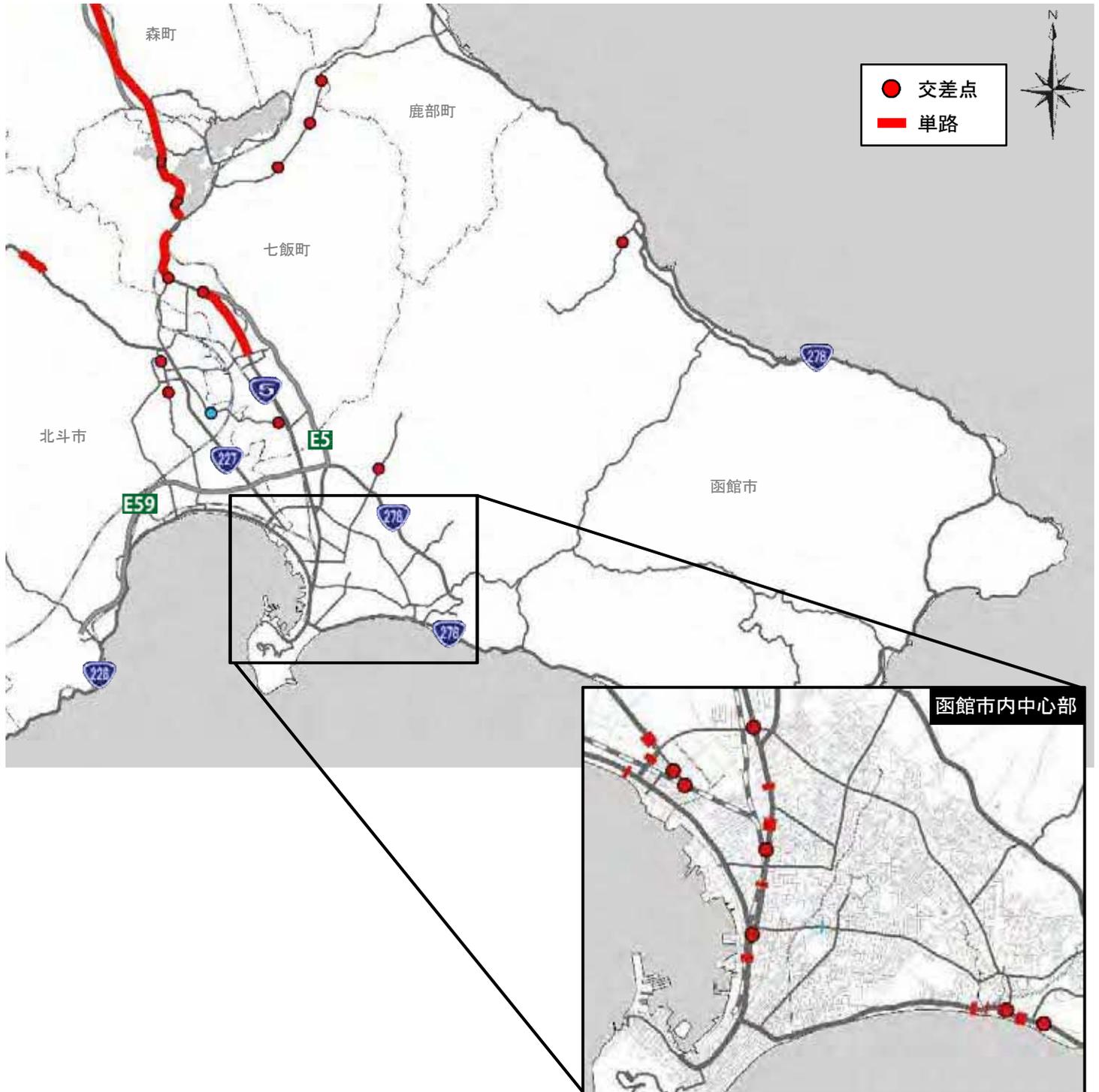
下段:流入率=高齢者自動車運転交通量/全自動車運転交通量

図 高齢者自動車運転流動(令和元年(2019年)平日調査結果)



4. 函館圏の道路交通の課題

参考：函館圏の事故危険区間



※ ● ■ は関係機関と調整中のため、公表まで取扱注意

資料：北海道開発局の資料を基に作図



4. 函館圏の道路交通の課題

4-4 新たな交通サービスに関する意向

自動運転技術等の開発・普及への意向について年齢階層別で見ると、30歳未満の若年層と60歳以上の高齢者層が「重要である」と「やや重要である」とする意向がやや高くなっています。

運転支援システムの保有割合では、20歳未満での保有割合が高いほかは、20%前後の保有割合となっています。

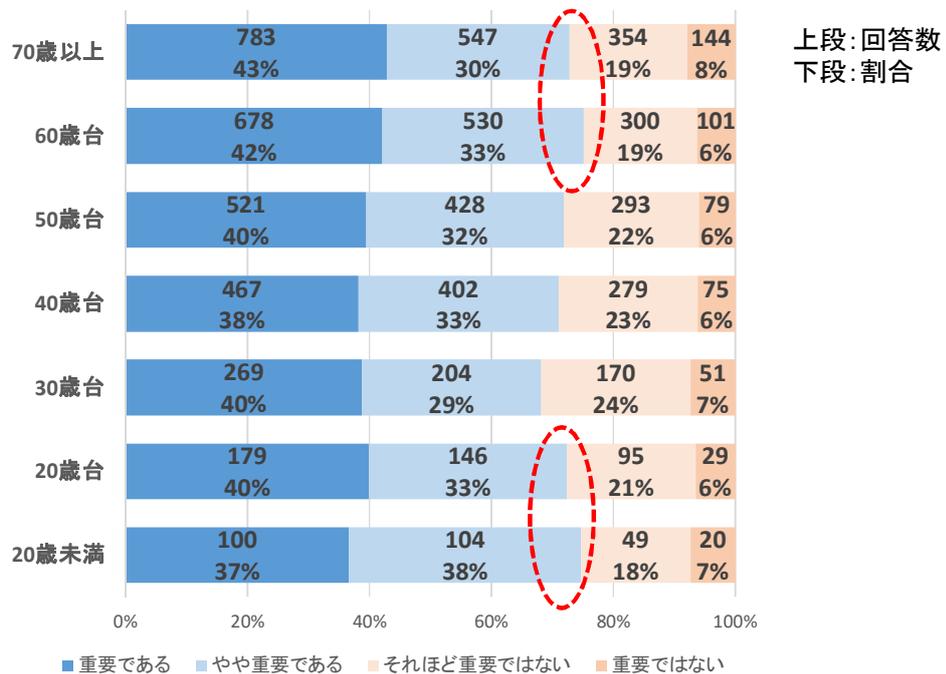
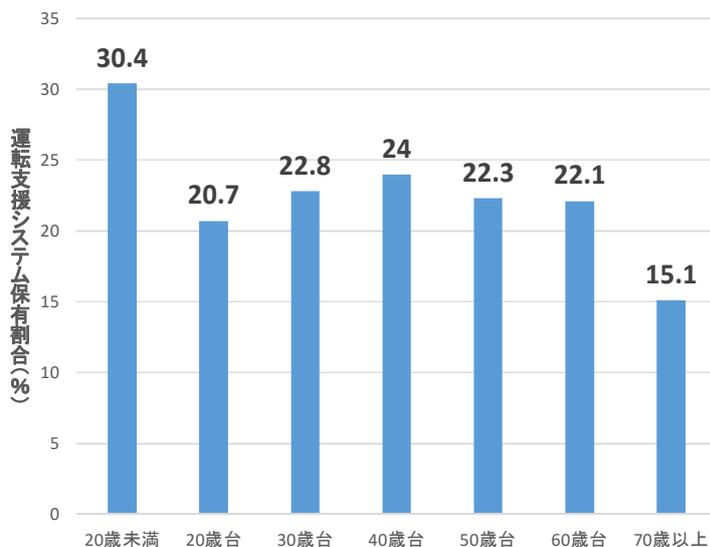


図 年齢階層別の自動運転技術等の開発・普及への意向(令和元年(2019年)住民意識調査結果)



※本体調査の世帯票、自動車票の回答より、ほぼ自分専用の車がある人を集計
 ※運転支援システムとは衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱防止支援システム、定速走行・車間距離制御装置のこと

図 年齢階層別の運転支援システム保有割合(令和元年(2019年)平日調査結果)