

函館の路面電車に関する調査

― 市民及び観光客の利用状況及び評価

大 橋 美 幸

1. はじめに

路面電車は渋滞を解消して環境にやさしく、利便性の高い公共交通として近年注目され、持続可能なまちづくり、中心市街地活性化などに役立てられている¹⁻⁴⁾。ただし、これらの路面電車は新型低床路面電車（LRT）であり、窓が大きいスマートなデザインで、バリアフリーに配慮され、出口が複数でICカードなどで降車時の混雑を避けている。

函館で100年前にはじめられた路面電車は、車体は旧来のものに全面広告がされ、一部に低床型車両があるものの電停を含めてバリアフリーに課題があり、出口が一か所で現金やプリペイドカード支払いのため降車人数が多いと時間がかかる状況にある。

LRT導入により車からの乗り換えが進んだ先進事例⁴⁾がある一方で、函館の路面電車は利用者数が徐々に減少している⁵⁾。利用者数の減少は、函館の沿線人口の減少、入込客数の減少によるものとも考えられるが、路面電車について市民や観光客はどのように感じているのか、特に自動車での移動が制限されやすい通学と通院での路面電車利用、加えて観光客の路面電車利用について調査を行った。函館の路面電車の改善に役立てることを目的とする。

なお、函館の路面電車は人件費・修繕費・燃料費・減価償却費などの運営経費の8割弱を利用料金収入で賄っており、残りを一般会計から繰り入れて

いる。レールや電停の建設改良、新車両の導入は6割を企業債、残りを市・国の補助金で賄っているが、これまでの企業債の償還ができず補填が行われている。累積債務は、路面電車だけでなく10年前に民間会社に移管したバス事業によるものを引き継いでおり、2030年度までに取り戻す計画⁶⁾が進められている途上で電停の改良、新車両の導入などが非常に制約されている現状にある。

II. 沿線にある高等学校学生の路面電車利用

1. 調査概要

函館の路面電車沿線にある5つの高等学校の学生にアンケート調査を行った。調査項目は回答者基本属性（性別、学年、居住地）、通学の移動手段、路面電車の利用頻度・目的・支払方法、路面電車の評価などである。

なお、5月下旬から6月にかけてアンケートを実施しており、移動手段は冬の間は異なる場合が想定されるため、現時点と冬についてそれぞれ設問をもうけた。路面電車の支払方法は現金、路線バス共通のプリペイドカード、回数券、定期券、一日・二日乗車券、団体支払があり、プリペイドカードには学割がある。学割のプリペイドカードは7000円で販売され、9990円分の利用ができる。

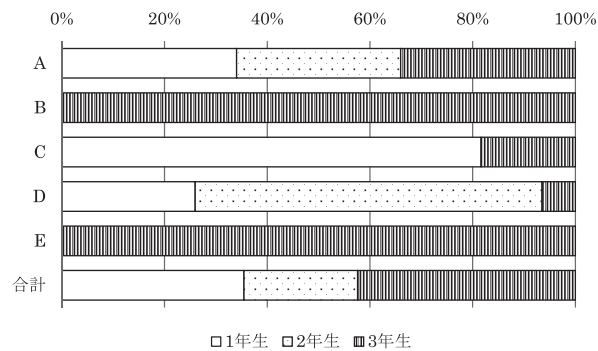
2. 回答者基本属性

A高校97人、B高校63人、C高校98人、D高校77人、E高校40人、計375人【表1.1】。学年は1年生133人(35.5%)、2年生83人(22.1%)、3年生159人(42.4%)。学校ごとに回答者の学年に違いがあり、B高校とE高校は3年生のみ、C高校は1年生と3年生のみである【図表1.2】。男子生徒251人(66.9%)、女子生徒124人(33.1%)。B高校は女子校、C高校は男子校であり、E高校は共学であるが男子の比率が多く男子生徒のみが回答している【図表1.3】。居住地は函館市内309人(82.4%)、函館市外66人(17.6%)。

5校とも函館市外から通学している生徒が居る【図表1.4】。函館市外はいずれも函館近郊であり、5校の合計で七飯町24人、北斗市37人、森町3人、木古内町2人である。

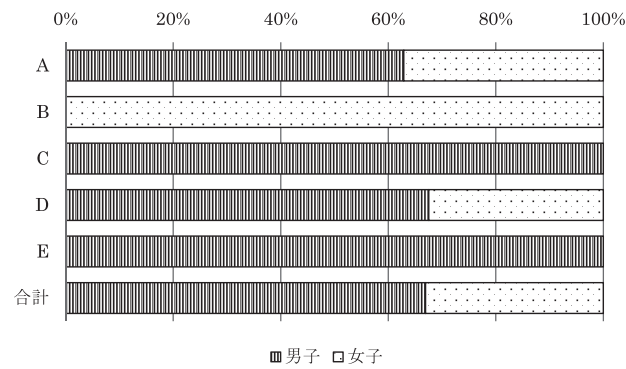
表1.1 調査対象

	高校A	高校B	高校C	高校D	高校E
路面電車アクセス	最寄りの電停から徒歩3分	最寄りの電停から徒歩1分	最寄りの電停から徒歩15分	最寄りの電停から徒歩8分	最寄りの電停から徒歩8分
他の交通機関アクセス	JR 函館駅から車で15分 路線バスで最寄りの電停付近バス停下車	JR 函館駅から車で15分 路線バスで最寄りの電停付近バス停下車	JR 函館駅から車で15分 路線バスで近隣小学校前下車	JR 函館駅から車で15分 路線バスで高校A前下車	JR 函館駅から車で15分 路線バスで高校C前下車
回答者数	97	63	98	77	40



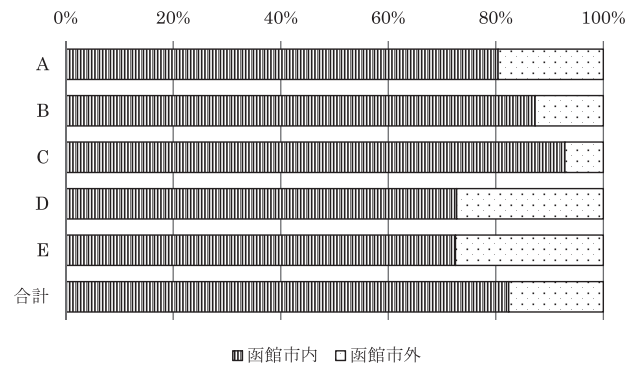
		学校					合計
		A	B	C	D	E	
学年	1年生	33	0	80	20	0	133
	2年生	31	0	0	52	0	83
	3年生	33	63	18	5	40	159
合計		97	63	98	77	40	375

図表1.2 回答者基本属性 (学年)



		学校					合計
		A	B	C	D	E	
性別	男子	61	0	98	52	40	251
	女子	36	63	0	25	0	124
合計		97	63	98	77	40	375

図表 1. 3 回答者基本属性（性別）



		学校					合計
		A	B	C	D	E	
居住地	函館市内	78	55	91	56	29	309
	函館市外	19	8	7	21	11	66
合計		97	63	98	77	40	375

図表 1. 4 回答者基本属性（居住地）

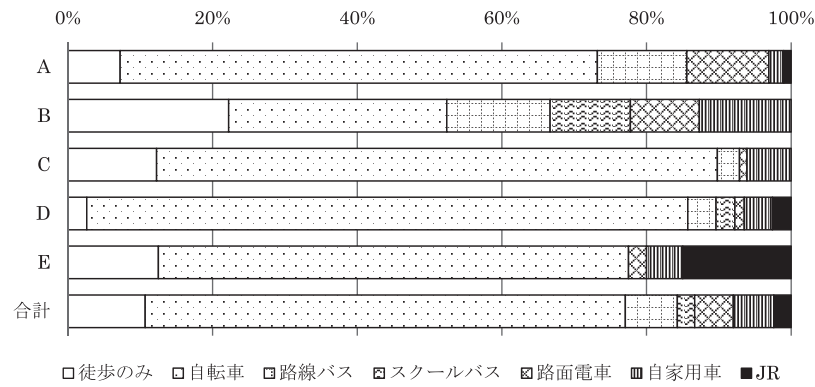
3. 通学及び遊びに行く移動手段

現時点（5・6月）の主な通学の移動手段は、徒歩のみ40人（10.7%）、自転車249人（66.4%）、路線バス27人（7.2%）、スクールバス9人（2.4%）、路面電車20人（5.3%）、自家用車21人（5.6%）、JR9人（2.4%）。自転車が7割と多く、徒歩のみが1割である。路面電車は5%にすぎない。学校別に見てもいずれも自転車が多く、路面電車の電停から徒歩1～3分のA校・B校で路面電車が他校よりも多い【図表1.5】。なお、複数の移動手段を組み合わせて利用している場合はいずれか主なものを一つ選択している。

遊びに行く時の主な移動手段は、徒歩のみ29人（7.8%）、自転車267人（71.6%）、路線バス41人（11.0%）、路面電車14人（3.8%）、自家用車15人（4.0%）、JR7人（1.9%）。自転車が7割と多く、徒歩のみが1割、路面電車の割合は4%である。学校別に見ると4校で自転車が最も多く、通学でも自転車が比較的少なかったB校で路線バスが多くなっている【図表1.6】。

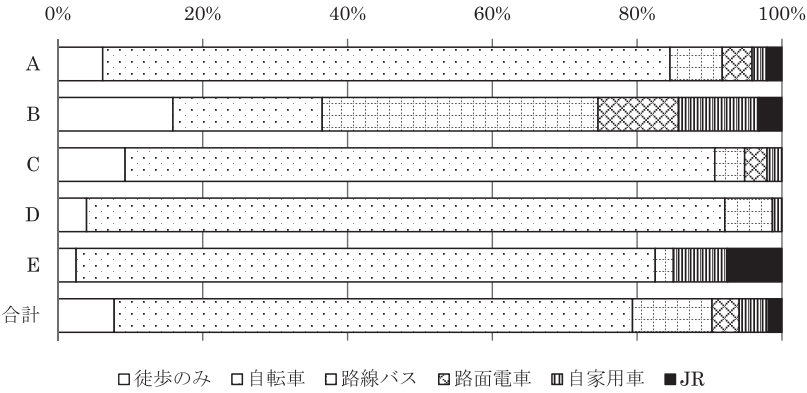
主に遊びに行く先は、五稜郭160人（42.7%）、美原115人（30.7%）、函館駅前29人（7.7%）、元町・ベイエリア24人（6.4%）、湯の川14人（3.7%）、北斗市15人（4.0%）、その他18人（4.8%）。その他には七飯町などがあった【図表1.7】。遊びに行く先に関わらず自転車が使われており、次いで路線バスや徒歩が選択されている【図表1.8】。

冬の間の主な通学の移動手段は、徒歩のみ88人（23.5%）、自転車6人（1.6%）、路線バス121人（32.4%）、スクールバス12人（3.2%）、路面電車82人（21.9%）、自家用車50人（13.4%）、JR15人（4.0%）。現時点（5・6月）に7割を占めていた自転車がほとんどなくなり、路線バスが3割、徒歩のみと路面電車がそれぞれ2割となる【図表1.9】。現時点（5・6月）で徒歩のみ、路線バス、路面電車、自家用車などを利用している人は冬になってもあまり変わらないが、自転車を利用している人が路線バス、路面電車、徒歩のみなどに変わる【表1.10】。学校別に見ると路面電車の電停から徒歩3分にあるA校で路面電車の利用が比較的多い【図表1.9】。



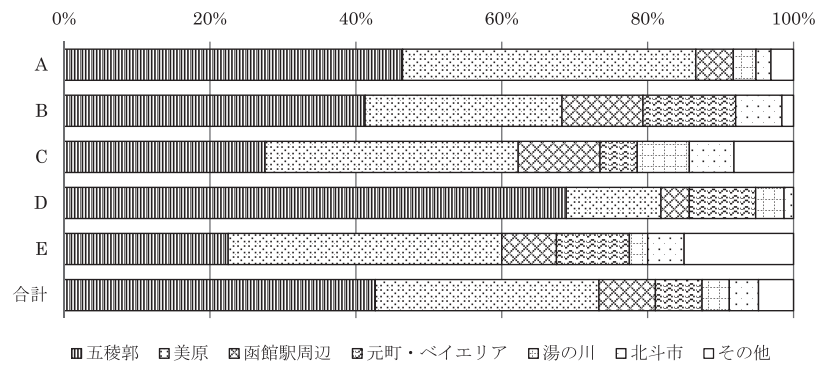
		学校					合計
		A	B	C	D	E	
現時点	徒歩のみ	7	14	12	2	5	40
の主な	自転車	64	19	76	64	26	249
通学の	路線バス	12	9	3	3	0	27
移動手	スクールバス	0	7	0	2	0	9
段	路面電車	11	6	1	1	1	20
	自家用車	2	8	6	3	2	21
	JR	1	0	0	2	6	9
合計		97	63	98	77	40	375

図表1.5 現時点（5・6月）の主な通学の移動手段



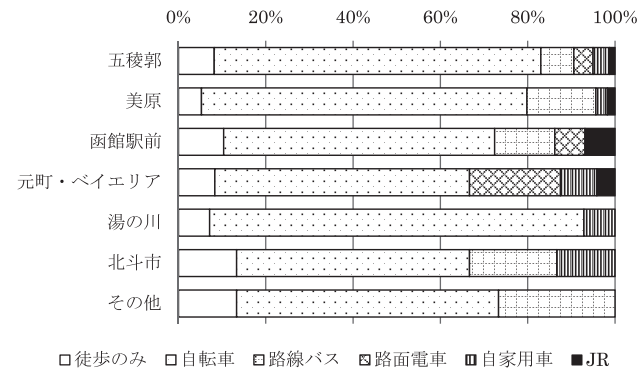
		学校					合計
		A	B	C	D	E	
遊びに行く時の主な移動手段	徒歩のみ	6	10	9	3	1	29
	自転車	76	13	79	67	32	267
	路線バス	7	24	4	5	1	41
	路面電車	4	7	3	0	0	14
	自家用車	2	7	2	1	3	15
	JR	2	2	0	0	3	7
合計		97	63	97	76	40	373

図表1.6 遊びに行く時の主な移動手段



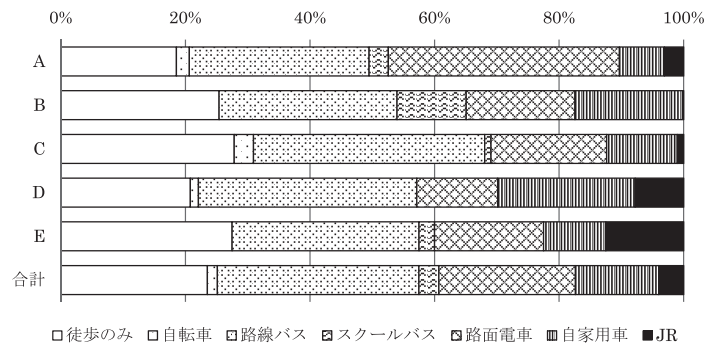
		学校					合計
		A	B	C	D	E	
遊びに	五稜郭	45	26	27	53	9	160
行く時	美原	39	17	34	10	15	115
の主な	函館駅周辺	5	7	11	3	3	29
行先	元町・ペイエリア	0	8	5	7	4	24
	湯の川	3	0	7	3	1	14
	北斗市	2	4	6	1	2	15
	その他	3	1	8	0	6	18
合計		97	63	98	77	40	375

図表1.7 遊びに行く時の主な行き先



		遊びに行く時の主な移動手段						合計
		徒歩のみ	自転車	路線バス	路面電車	自家用車	JR	
遊びに行く時の主な行先	五稜郭	13	119	12	7	6	2	159
	美原	6	85	18	0	3	2	114
	函館駅前	3	18	4	2	0	2	29
	元町・ペリエリア	2	14	0	5	2	1	24
	湯の川	1	12	0	0	1	0	14
	北斗市	2	8	3	0	2	0	15
	その他	2	9	4	0	0	0	15
合計		29	267	41	14	15	7	373

図表1.8 遊びに行く時の主な行先と、主な移動手段



		学校					合計
		A	B	C	D	E	
冬の間の通学の主な移動手段	徒歩のみ	18	16	27	16	11	88
	自転車	2	0	3	1	0	6
	路線バス	28	18	36	27	12	121
	スクールバス	3	7	1	0	1	12
	路面電車	36	11	18	10	7	82
	自家用車	7	11	11	17	4	50
	JR	3	0	1	6	5	15
合計		97	63	97	77	40	374

図表 1.9 冬の間の主な通学の移動手段

		現時点の通学の主な移動手段							合計
		徒歩のみ	自転車	路線バス	スクールバス	路面電車	自家用車	JR	
冬の間の通学の主な移動手段	徒歩のみ	34	50	1	0	2	0	1	88
	自転車	1	5	0	0	0	0	0	6
	路線バス	3	93	20	1	1	3	0	121
	スクールバス	0	4	0	7	0	1	0	12
	路面電車	0	57	5	1	15	0	4	82
	自家用車	1	31	1	0	0	17	0	50
	JR	1	8	0	0	2	0	4	15
合計		40	248	27	9	20	21	9	374

表 1.10 現時点（５・６月）と冬の間の主な通学の移動手段

4. 現時点（5・6月）の路面電車の利用

路面電車の利用頻度は、毎日7人（1.9%）、週5～6回22人（5.9%）、週2～4回25人（6.7%）、週1回25人（6.7%）、月1～3回78人（20.8%）、年数回69人（18.4%）、全く利用しない149人（39.7%）。全く利用しないが4割であり、月1～3回、年数回がそれぞれ2割で続く。学校別に「全く利用しない」割合を見ると、路面電車の電停から徒歩15分のC校で最も多く、徒歩1～3分のA校・B校で少なくなっている【図表1.11】。

路面電車の利用目的は、路面電車を利用する118人の複数回答で、通学76人（64.4%）、買物24人（20.3%）、娯楽31人（26.3%）、習い事・塾3人（2.5%）、友人宅の訪問19人（16.1%）。通学が最も多く、娯楽、買物が続く【図1.12】。

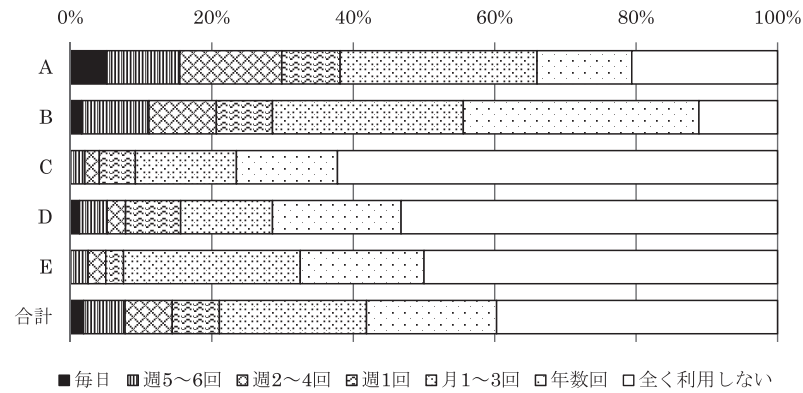
路面電車の支払方法は、現金41人（34.7%）、学割カード68人（57.6%）、イカスカード2人（1.7%）、定期2人（1.7%）、回数券3人（2.5%）、その他2人（1.7%）。学割カードが6割であり、現金が35%と続く【図1.13】。

定期を利用している2人はいずれも「週5～6回」以上、路面電車を利用している。しかし、利用頻度が高い人が定期を使うとは限らず、「週5～6回」路面電車を利用する人も現金や学割カードを利用している。学割カードは路面電車の利用頻度に関係なく一定の割合で使われており、「年数回」以下の人も学割カードを利用している【表1.14】。

定期を買わない理由は97人の複数回答で、「定期を買うほど路面電車を利用しない」80人（82.5%）、「定期券を買える場所が限られている」6人（6.2%）、「落として無くすのが嫌」4人（4.1%）、「バスで利用できないので不便」9人（9.3%）、「カードや回数券のように家族と共用できない」4人（4.1%）、「値段が高い」6人（6.2%）、「決められた路線しか利用できない」5人（5.2%）。圧倒的に「定期を買うほど路面電車を利用しない」が多い。

路面電車の電停までの移動手段は、徒歩のみ79人（59.8%）、自転車22人（16.7%）、路線バス12人（9.1%）、自家用車5人（3.8%）、JR14人（10.6%）。徒歩のみが6割と多く、自転車が続く。路面電車まで遠く、JR、路線バスで

電停まで移動している人もそれぞれ1割ある【図1.15】。



		学校					合計
		A	B	C	D	E	
現時点 の路面 電車の 利用頻 度	毎日	5	1	0	1	0	7
	週5~6回	10	6	2	3	1	22
	週2~4回	14	6	2	2	1	25
	週1回	8	5	5	6	1	25
	月1~3回	27	17	14	10	10	78
	年数回	13	21	14	14	7	69
	全く利用しない	20	7	61	41	20	149
合計		97	63	98	77	40	375

図表1.11 現時点（5・6月）の路面電車の利用頻度

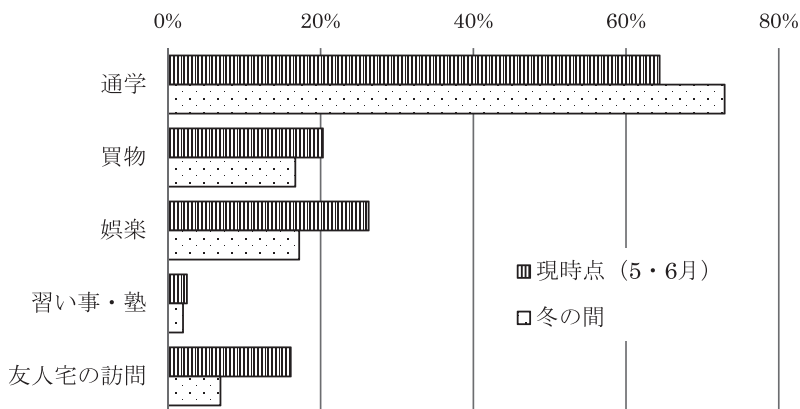


図1.12 現時点 (5・6月) と冬の間の路面電車の利用目的

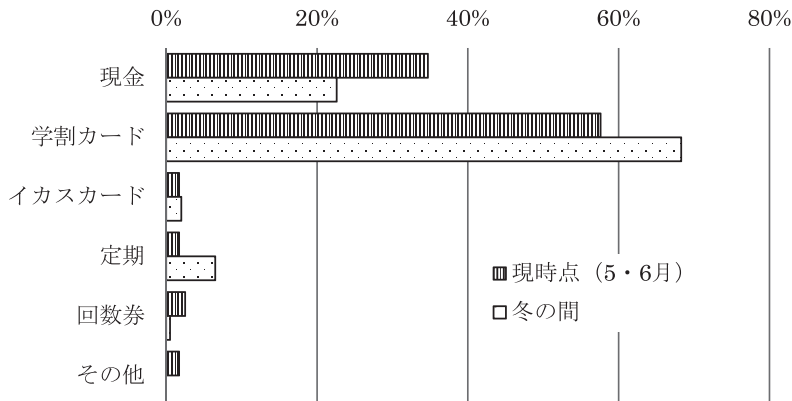


図1.13 現時点 (5・6月) と冬の間の路面電車の支払方法

		現時点の路面電車の利用頻度							合計
		毎日	週5~6回	週2~4回	週1回	月1~3回	年数回	全く利用しない	
現時点	現金	0	5	7	6	14	6	3	41
の路面	学割カード	3	10	9	7	22	10	7	68
電車の	イカスカード	0	0	1	0	0	1	0	2
支払方	定期	1	1	0	0	0	0	0	2
法	回数券	0	0	0	0	2	0	1	3
	その他	0	0	0	1	0	0	1	2
合計		4	16	17	14	38	17	12	118

表1.14 現時点（5・6月）の路面電車の利用頻度と支払方法

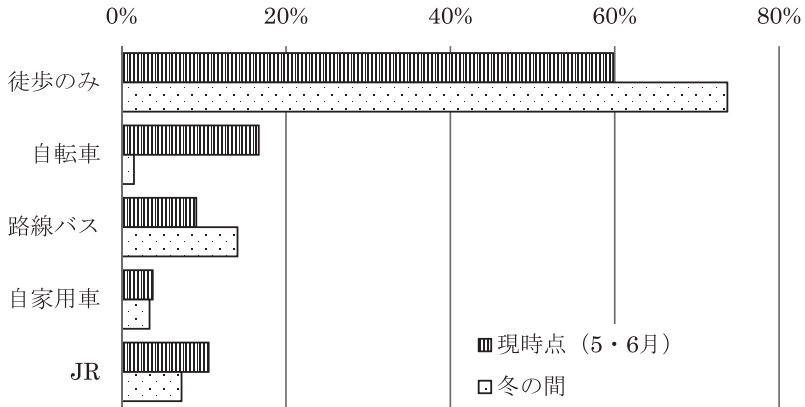


図1.15 現時点（5・6月）と冬の間の路面電車電停までの移動手段

5. 冬の間の路面電車の利用

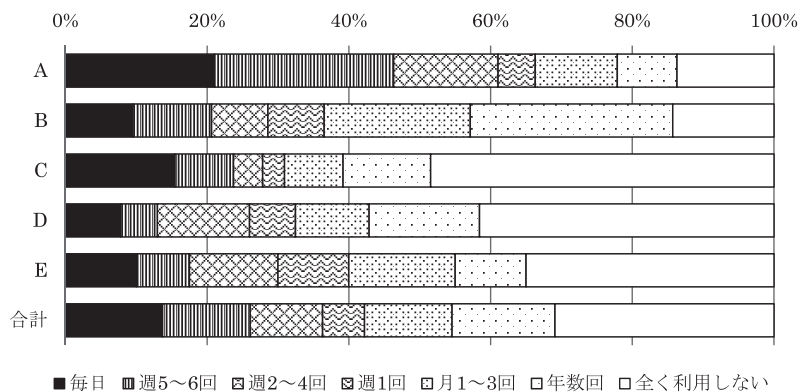
路面電車の利用頻度は、毎日51人（13.7%）、週5～6回46人（12.4%）、週2～4回38人（10.2%）、週1回22人（5.9%）、月1～3回46人（12.4%）、年数回54人（14.5%）、全く利用しない115人（30.9%）。全く利用しないが現時点（5・6月）の4割よりも少し減り3割であり、毎日が2%から14%に増える【図表1.16】。

路面電車の利用目的は、路面電車を利用する203人の複数回答で、通学148人（72.9%）、買物34人（16.7%）、娯楽35人（17.2%）、習い事・塾4人（2.0%）、友人宅の訪問14人（6.9%）。現時点（5・6月）と同様に通学が最も多く、娯楽、買物が続く【図1.12】。

路面電車の支払方法は、現金45人（22.6%）、学割カード136人（68.3%）、イカスカード4人（2.0%）、定期13人（6.5%）、回数券1人（0.5%）。学割カードが現時点（5・6月）よりも少し増え、現金が減る。定期は現時点（5・6月）の2人から少し増える【図1.13】。

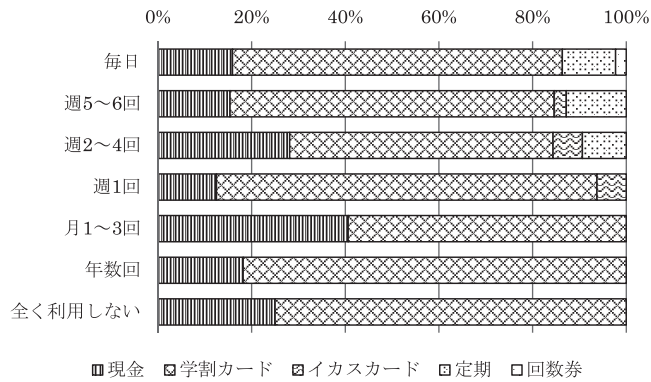
定期を使っている13人は「週2～4回」以上路面電車を利用しており、現時点（5・6月）よりも利用頻度が低い人が一部定期を利用している。現時点（5・6月）と同様に、利用頻度が多い人でも定期ではなく現金や学割カードを利用しており、加えて利用頻度が低い人も学割カードを使っている【図表1.17】。現時点（5・6月）と冬の間で路面電車の支払方法は、一部が現金から学割カードに変わり、数人が学割カードから定期に変わる【図表1.18】。

路面電車の電停までの移動手段は、徒歩のみ151人（73.7%）、自転車3人（1.5%）、路線バス29人（14.1%）、自家用車7人（3.4%）、JR15人（7.3%）。自転車が減り、徒歩のみが増える【図1.15】。



		学校					合計
		A	B	C	D	E	
冬の間の路面電車の利用頻度	毎日	20	6	15	6	4	51
	週5~6回	24	7	8	4	3	46
	週2~4回	14	5	4	10	5	38
	週1回	5	5	3	5	4	22
	月1~3回	11	13	8	8	6	46
	年数回	8	18	12	12	4	54
	全く利用しない	13	9	47	32	14	115
合計		95	63	97	77	40	372

図表1.16 冬の間の路面電車の利用頻度



		冬の間の路面電車の利用頻度							
		毎日	週5～6	週2～4	週1回	月1～3	年数回	全く利用しない	
			回	回		回			
冬の間の路面電車の支払方法	現金	7	6	9	2	13	4	3	44
	学割カード	31	27	18	13	19	18	9	135
	イカスカード	0	1	2	1	0	0	0	4
	定期	5	5	3	0	0	0	0	13
	回数券	1	0	0	0	0	0	0	1
合計		44	39	32	16	32	22	12	197

図表1.17 冬の間の路面電車の利用頻度と支払方法

		現時点の路面電車の支払方法						合計
		現金	学割カード	イカスカード	定期	回数券	その他	
冬の間の路面電車の支払方法	現金	20	4	0	0	0	0	24
	学割カード	12	43	0	0	1	2	58
	イカスカード	0	1	2	0	0	0	3
	定期	0	2	0	2	0	0	4
	回数券	0	0	0	0	1	0	1
合計		32	50	2	2	2	2	90

表1.18 現時点（5・6月）と冬の間の路面電車の支払方法

6. 路面電車の評価

路面電車で不便に思う点は375人の複数回答で、「本数が少ない」70人(18.7%)、「時間通りに来ない」27人(7.2%)、「混雑している」132人(35.2%)、「始発が遅い」7人(1.9%)、「終電が早い」34人(9.1%)、「電停まで遠い」41人(10.9%)、「電停のまわりに駐輪場がない」13人(3.5%)、「電停に風よけや屋根がない」44人(11.7%)、「料金が安い」41人(11.0%)、「車両のデザインが良くない」16人(4.3%)、「電停がバリアフリーになっていない」4人(1.1%)、「Wi-Fiが使いづらい」22人(5.9%)。「混雑している」が最も多く、高校生の3人に1人が感じており、次に多い「本数が少ない」は混雑の理由となっている。「電停に風よけや屋根がない」、「料金が安い」、「電停まで遠い」がそれぞれ1割で続く【図1.19】。

本数について、通学時間、冬や雨の日のように混雑する機会の増便を求める意見がある。設備として、夏に暑く通気性を求める声がある。時間は遅れないので良いという意見がある一方で、時間に遅れることがあるという声もある。入口の段差についてバリアフリー化を指摘する意見があり、乗客のマナーが悪い、観光向けのハイカラ電車の増便などについて声があがっていた【資料1.1】。

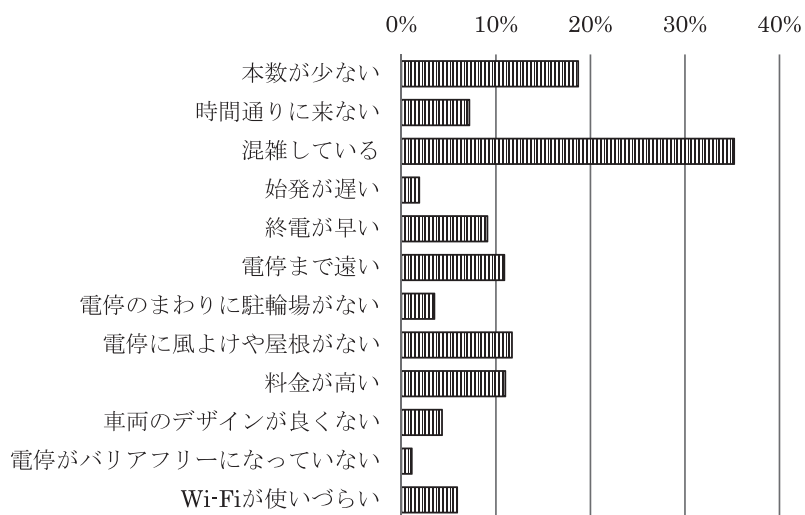


図1.19 路面電車で不便に思うところ

資料1.1 路面電車に対する意見

<p>【本数・混雑】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝の本数を増やして欲しい ・本数が少ないため、混雑するので配慮が欲しい ・冬や雨の日に混雑しているのでのりづらい ・人が多い時間帯だけ本数を増やしてくれると嬉しい ・本数を増やしてほしい <p>【終電が早い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・終電が早いのもっと沢山の市電を増やして欲しい <p>【車両デザイン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・960系らつくる号のカラーリングは富山ライトレールを見習って、青竹ではなく黄色など色々な色を使うべきだ <p>【設備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車の中に時計が欲しい ・もう少し通気性をよくしてほしい ・夏のとき、少し暑いと思う <p>【路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家から電停が遠くてイヤになる ・美原にも作って欲しいです ・産業道路にも市電が欲しい ・テーオーや美原までの市電があると利用頻度が増えると思う ・空港方面まで市電が通っていたら乗ります ・函館全般に市電があるといい 	<p>【時間の遅れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間通りに来て欲しい ・時間が遅れることがあるのできちんと来てほしい ・市電はその時間帯などにびったり着いてほしい <p>【速度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・速度が遅い ・到着まで少し遅い <p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短い距離でも料金が高い ・料金がすごく高い ・運賃二百円均一になっていいと思います <p>【乗客のマナー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マナー違反が多いので徹底したほうがいいと思う ・乗っているお客さんがうるさい <p>【バリアフリー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入り口の階段を低くしたほうがいいと思う ・お年寄りが多いので階段があると不便ではない <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイカラ電車の便数を増やしたほうがいいと思う
---	---

7. まとめ

路面電車の沿線の高校生は、春から秋にかけて7割が自転車で通学しており、路面電車の利用は5%しかない。冬の間は雪で自転車に乗れなくなるため、路線バスが3割、路面電車が2割になる。

春から秋にかけては路面電車を全く利用しない人が4割あるが、路面電車の電停から近い高校では比較的に利用されている。

利用頻度に関わらず一定の割合で学割カードが利用されており、路面電車の利用頻度の高い人でも定期ではなく学割カードなどを利用している。定期を買わない理由は8割が「定期を買うほど路面電車を利用しない」であり、定期の販売方法などに問題があるわけではない。学割カードのお得感が定期の購入率を下げていると考えられる。冬になり利用頻度が増えると、定期が少し増え、現金の支払が一部学割カードへ変わる。利用頻度による選択の変更の多くは定期ではなく、現金と学割カードの間で起こっている。

路面電車の電停までの移動手段として、春から秋にかけては徒歩のみに続いて自転車があり、電停周辺に一定の駐輪場のニーズがあることが分かる。

路面電車に対する意見として、通学時間、冬・雨の日などの混雑する機会の増便を求める声があり、電停の風よけや屋根、車両の空調、新型低床路面電車のようなデザインなどへの意見もある。

Ⅲ. 通院の交通手段としての路面電車利用

1. 調査概要【表2.1】

函館市内の2つの医療機関において通院の交通手段についてのアンケート調査を行った。医療機関は両者とも、函館市の中核的な医療機関であり、函館市内全員及び近隣市町から外来患者が訪れている。医療機関Aは路面電車よりもJRに近く、路線バスが路面電車やJR駅から出ている。医療機関Bは路面電車の電停前にあり、各地へ向かう路線バスが数多く乗り入れている。路面電車を利用するには医療機関Bの方が便利である。

調査対象者は医療機関の外来待合室の患者で協力が得られたものである。医療機関Aは2月、医療機関Bは4月にアンケート調査を実施した。冬と春で交通機関が異なる場合が想定されるため「違う季節の交通手段」の設問を設けた。

調査項目は回答者基本属性（性別、年代、居住地）、通院頻度、通院の交通手段、車の免許・車の所有などである。

表2.1 調査先の概要

	医療機関A	医療機関B
路面電車アクセス	路面電車最寄り駅から路線バスが20～30分間隔で運行	路面電車最寄り駅から徒歩5分
他の交通機関アクセス	最寄りのJR駅から路線バスが30分間隔。市内を東西に横断する路線が1日17本、南北に横断する路線が1日15本。近隣市町に向かう路線は行先に応じて1日4～14本。加えて、フェリー乗り場から1日29本ある（フェリーは青森まで1日10便）。タクシーで最寄りのJR駅から5分。	JR最寄り駅から各地へ向かう路線バスが多く乗り入れており、非常に便利なところにある。
調査日時	2月10日（月）・12日（水） 8:30～10:30	4月21日（月）・23日（水） 8:30～10:30
回答者数	163	261

2. 回答者基本属性

医療機関Aが男性78人、女性85人。男女半数ずつくらいである【図2.1】。年代は19歳以下4人、20・30代17人、40・50代50人、60代40人、70代40人、80歳以上12人。40・50代が3割、60代と70代がそれぞれ1/4程度である【図2.2】。居住地は函館市内90人、函館市以外道内70人、道外（青森県）3人。函館市以外道内が4割ある【図2.3】。

医療機関Bが男性105人、女性150人。女性が6割である【図2.1】。年代は19歳以下7人、20・30代49人、40・50代77人、60代65人、70代44人、80歳以上14人。40・50代が3割、60代が1/4程度である【図2.2】。居住地は函館市内190人、函館市以外道内70人、道外（青森県）1人。函館市内が7割である【図2.3】。

医療機関AとBでは、医療機関Aで若干高齢者が多く、函館市以外道内からの割合が比較的多い。

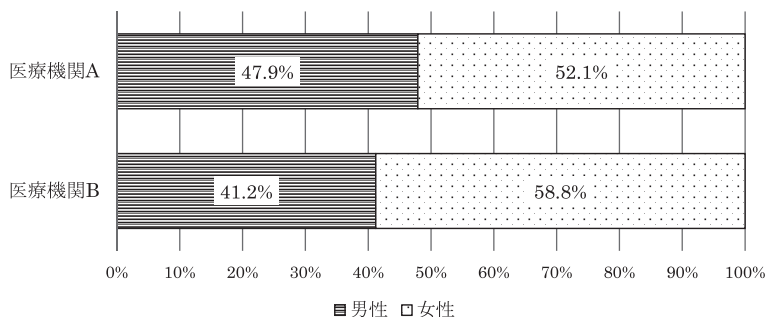


図2.1 回答者基本属性（性別）

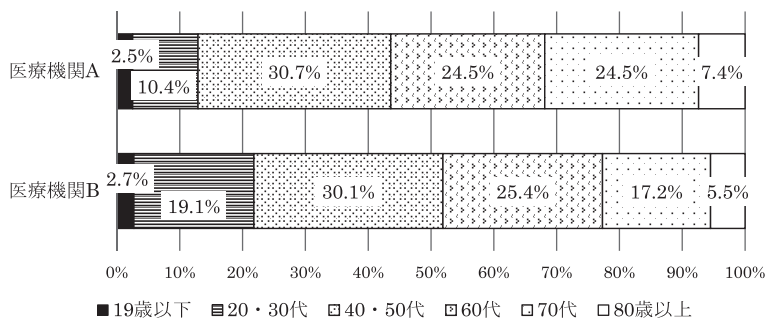


図2.2 回答者基本属性（年代）

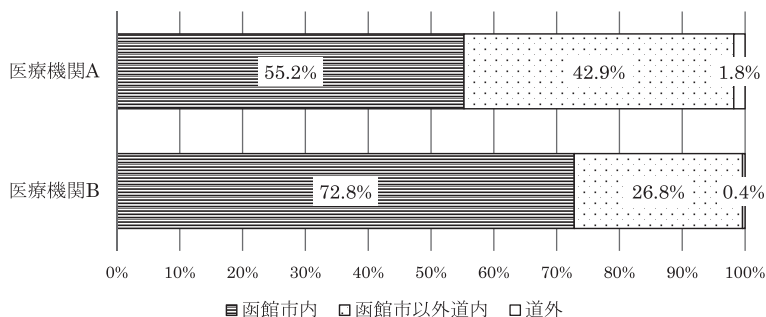


図2.3 回答者基本属性（居住地）

3. 通院回数と当該医療機関の利用

医療機関A回答者の、昨年一年間のすべての医療機関の通院回数は0回～最高130回。「0回（どこにも行かなかった）」11人、「1～3回」16人、「4～9回」33人、「10～19回」55人、「20回以上」42人。「10～19回」が最も多く、「20回以上」、「4～9回」の順である【図2.4】。

昨年一年間の通院か所数は0か所～最高18か所。「0か所（どこにも行かなかった）」11人、「1か所」63人、「2～3か所」63人、「4か所以上」12人。

「1か所」と「2～3か所」がそれぞれ4割である【図2.5】。

昨年一年間に医療機関Aに通院した回数は、0回～最高96回。「0回（一度も来なかった）」31人、「1～3回」23人、「4～9回」34人、「10～19回」38人、「20回以上」18人。「10～19回」が最も多く、「4～9回」の順である【図2.6】。居住地による差は見られない【図2.7】。

昨年一年間の通院回数のうち、医療機関Aに通院した割合をみると、「0%（どこにも行かなかった・他の医療機関のみに行った）」29人、「50%未満（医療機関Aも通院したが他の医療機関が主である）」25人、「50%以上（他の医療機関も通院したが医療機関Aが主である）」25人、「100%（医療機関Aのみに通院した）」62人。医療機関Aのみに通院した人が4割いる【図2.9】。居住地による差は見られなかった【図2.10】。

医療機関B回答者の、昨年一年間のすべての医療機関の通院回数は0回～最高約300回。「0回（どこにも行かなかった）」38人、「1～3回」23人、「4～9回」66人、「10～19回」72人、「20回以上」59人。「10～19回」が最も多く、「4～9回」、「20回以上」の順である【図2.4】。

昨年一年間の通院か所数は0か所～最高8か所。「0か所（どこにも行かなかった）」38人、「1か所」81人、「2～3か所」81人、「4か所以上」36人。「1か所」と「2～3か所」がそれぞれ3割である【図2.5】。

昨年一年間に医療機関Bに通院した回数は、0回～最高144回。「0回（一度も来なかった）」61人、「1～3回」47人、「4～9回」61人、「10～19回」33人、「20回以上」31人。「0回」と「4～9回」が最も多く、「1～3回」の順である【図2.6】。居住地による差は見られない【図2.8】。

昨年一年間の通院回数のうち、医療機関Bに通院した割合をみると、「0%（どこにも行かなかった・他の医療機関のみに行った）」60人、「50%未満（医療機関Aも通院したが他の医療機関が主である）」50人、「50%以上（他の医療機関も通院したが医療機関Aが主である）」34人、「100%（医療機関Aのみに通院した）」76人。医療機関Bのみに通院した人が3割いる【図2.9】。

居住地は函館市内よりも函館市以外道内の人で医療機関Bの通院割合が若干多い【図2.11】。

医療機関AとBで大きな差は見られない。

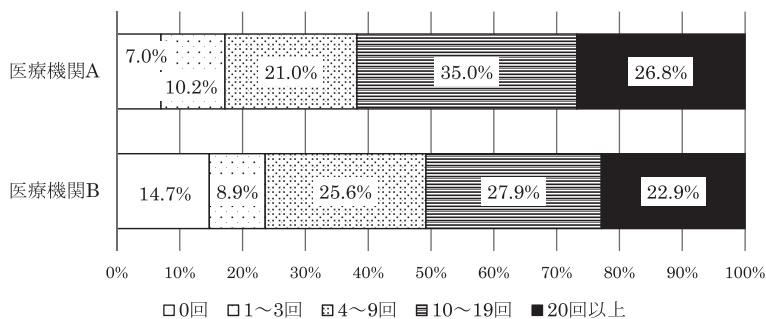


図2.4 昨年一年間の通院回数

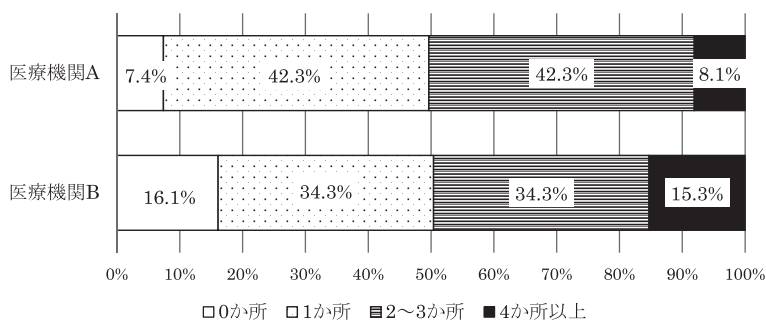


図2.5 昨年一年間の通院か所数

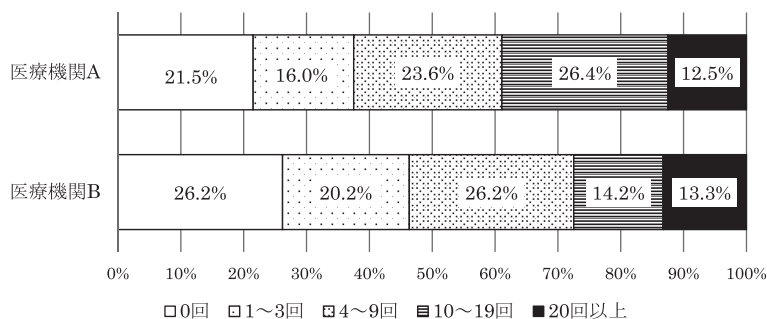


図2.6 昨年一年間の当該医療機関の通院回数

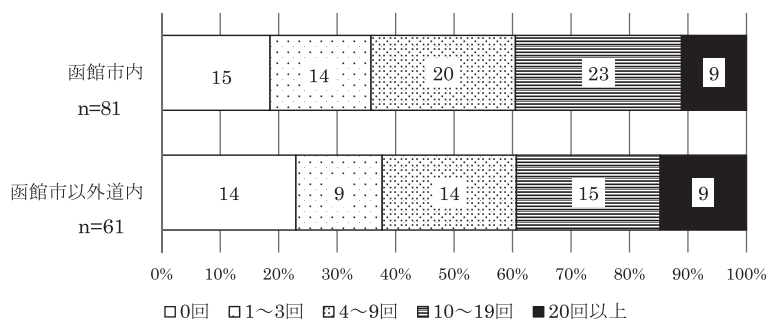


図2.7 居住地別、昨年一年間の通院回数（医療機関A）

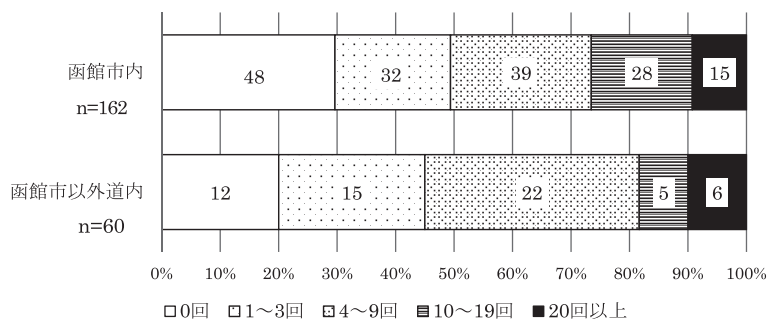


図2.8 居住地別、昨年一年間の通院回数（医療機関B）

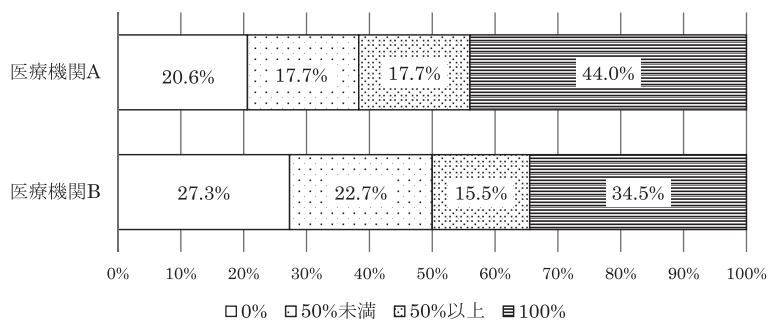


図2.9 昨年一年間の通院で当該病院を利用した割合

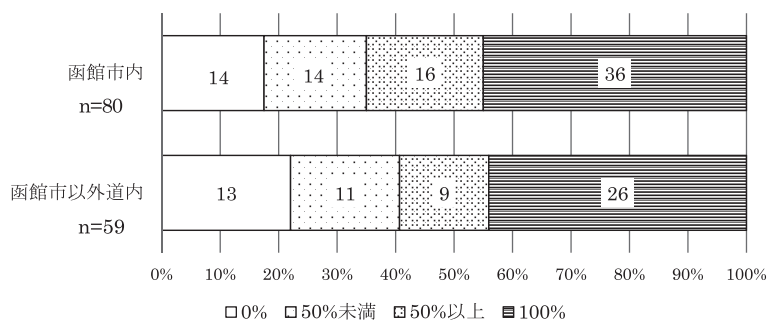


図2.10 居住地別、昨年一年間の通院割合（医療機関A）

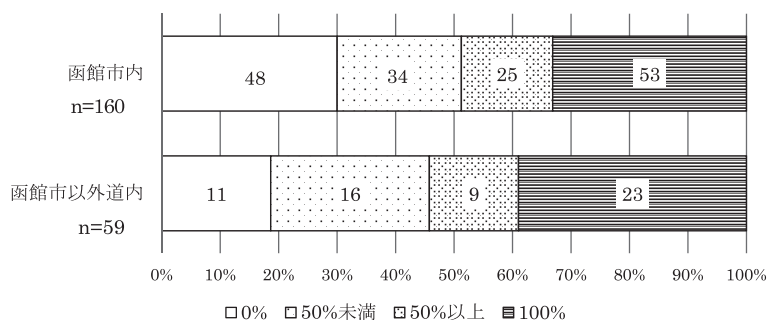


図2.11 居住地別、昨年一年間の通院割合（医療機関B）

4. 交通手段と路面電車利用

医療機関Aの交通手段は157人中「自家用車」129人、そのうち自分の運転85人（70.2%）、家族や知人の運転36人（29.8%）。「路線バス」14人、バスの降車停留所は全員が医療機関A前である。「路面電車」0人。なお「JR」が4人あり、JRの乗車駅は函館市以外で、下車駅是最寄りのJR駅及び函館駅である。「タクシー」14人、タクシーの乗車場所は自宅10人、駅1人であり、降車場所は全員が医療機関A前である。「徒歩や自転車のみ」3人。「自家用車」が8割である【図2.12】。居住地別に見ても、函館市内、函館市以外道内ともに自家用車が8割であった【図2.13、2.14】。

医療機関Aでアンケートを実施したのは2月であったため、春から秋であれば交通手段が変わるかを尋ねた。「変わらない」150人、「春から秋であればもっと路面電車や路線バスを利用する」7人、「その他」6人であった【図2.15】。「その他」は自家用車、タクシー、自転車などであった。春から秋にかけても交通手段があまり変わらないことがわかる。

医療機関Bの交通手段は261人中「自家用車」197人、そのうち自分の運転144人（55.2%）、家族や知人の運転45人（17.2%）。「路線バス」20人、バスの降車停留所は医療機関B前11人、最寄りの路面電車電停付近7人（ここから徒歩で医療機関Bまで来ることができる）。「路面電車」8人、このうち2人がJR利用で函館駅から路面電車に乗り継いでいる。路面電車の下車駅は全員が医療機関B前である。「タクシー」18人、タクシーの乗車場所は全員が自宅、降車場所は全員が医療機関B前である。「徒歩や自転車のみ」18人。「自家用車」が8割である【図2.12】。居住地別に見ると、函館市内の7割、函館市以外道内の9割が自家用車であった【図2.13、2.14】。

医療機関Bでアンケートを実施したのは4月であったため、冬であれば交通手段が変わるかを尋ねた。「変わらない」237人、「冬であればもっと路面電車や路線バスを利用する」16人、「その他」7人。「その他」は自家用車、タクシーであった【図2.15】。冬でも交通手段があまり変わらないことがわ

かる。

医療機関AとBは、路面電車からの距離に違いがあるが、交通手段はあまり変わらない。路面電車利用は、路面電車から遠い医療機関Aでは全くなく、路面電車電停から近い医療機関Bでも数%である。

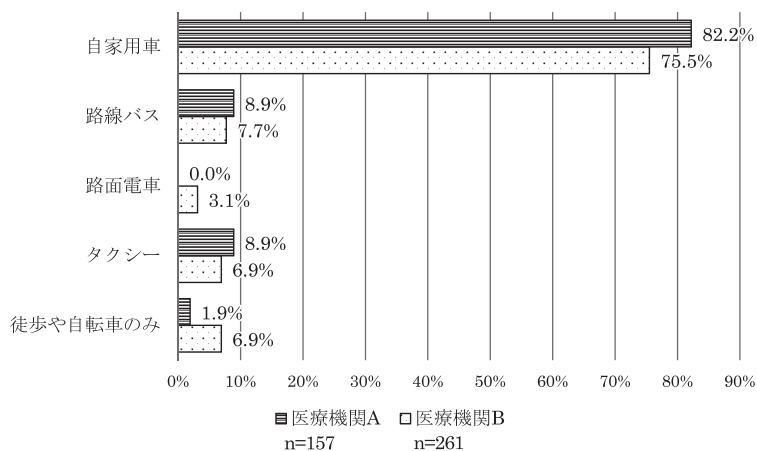


図2.12 通院の交通手段

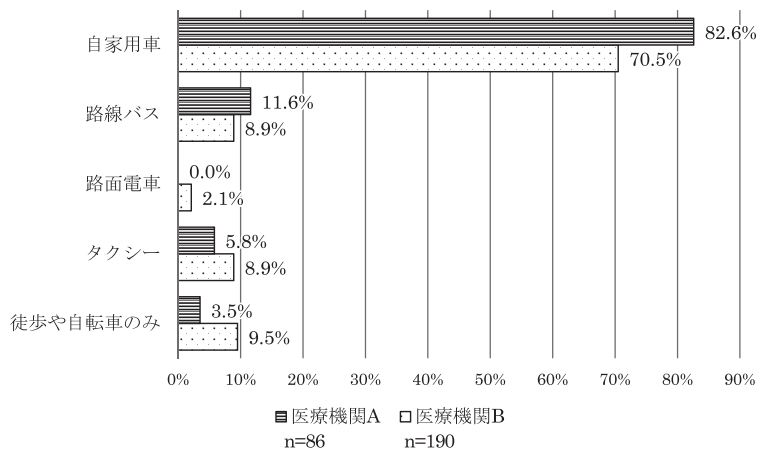


図2.13 函館市民の通院の交通手段

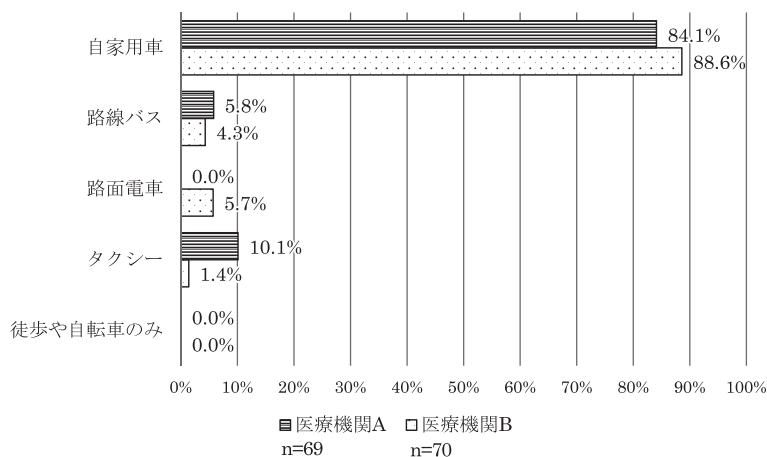


図2.14 函館市以外近隣住民の通院の交通手段

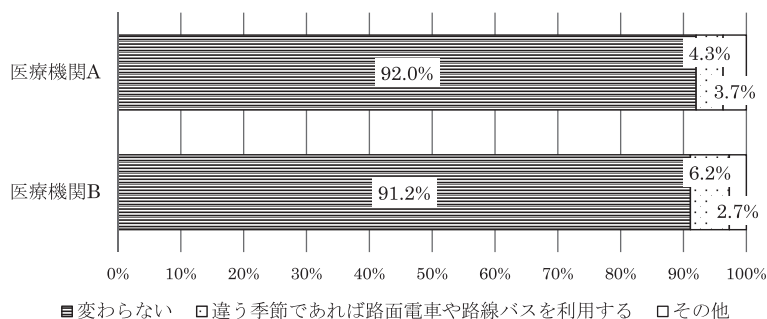


図2.15 季節による交通手段の変化

5. 免許や車の運転

医療機関A回答者のうち車の免許を持っているのは112人、持っていないのは51人。7割が免許を持っている【図2.16】。自分の車を所有しているのは97人、家族が車を持っているのは49人、家に車がないのは17人。6割が自分の車を所有しており、3割が家族が車を持っている【図2.17】。普段、自分で車を運転するのは101人、自分で車を運転しないのは62人。6割が自分で車を運転する【図2.18】。居住地で差は見られない【図2.19、2.20】。

普段、自分で車を運転する人の医療機関Aの交通手段は、8割が「自家用車（自分の運転）」である【図2.21】。自分で車を運転しない人は、半数が「自家用車（家族や知人の運転）」であり、「路線バス」、「徒歩や自転車のみ」がそれぞれ2割である【図2.22】。

医療機関B回答者のうち車の免許を持っているのは204人、持っていないのは56人。8割が免許を持っている【図2.16】。自分の車を所有しているのは175人、家族が車を持っているのは52人、家に車がないのは27人。7割が自分の車を所有しており、2割が家族が車を持っている【図2.17】。普段、自分で車を運転するのは183人、自分で車を運転しないのは74人。7割が自分で車を運転する【図2.18】。居住地別では函館市内よりも、函館市以外道内で若干自分で車を運転する人の割合が高い【図2.19、2.20】。

普段、自分で車を運転する人の医療機関Bの交通手段は、8割が「自家用車（自分の運転）」である【図2.21】。自分で車を運転しない人は、4割が「自家用車（家族や知人の運転）」であり、「路線バス」、「タクシー」がそれぞれ2割である【図2.22】。

医療機関AとBで、自分で車を運転する人、自分で車を運転しない人の交通手段はあまり変わらない【図2.21、2.22】。路面電車に近い医療機関Bで、自分で車を運転しない人の路面電車利用は数%である。

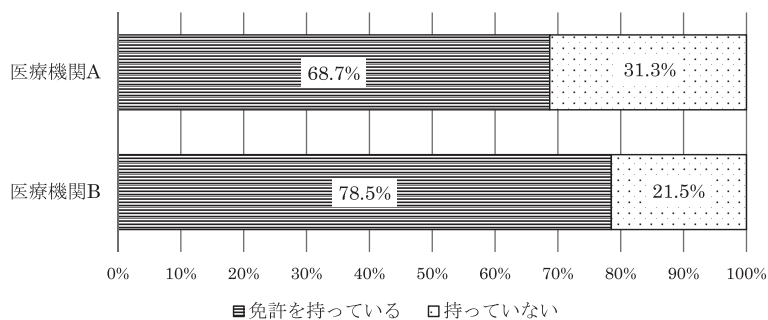


図2.16 自動車免許の所有

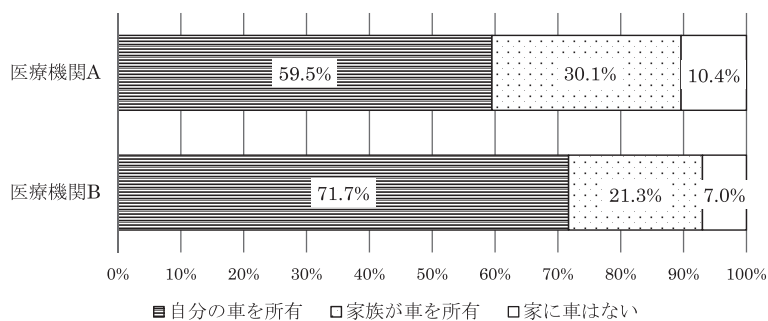


図2.17 自家用車の所有

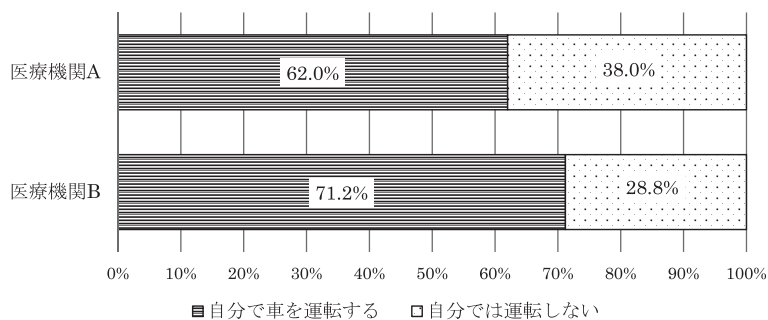


図2.18 自動車の運転

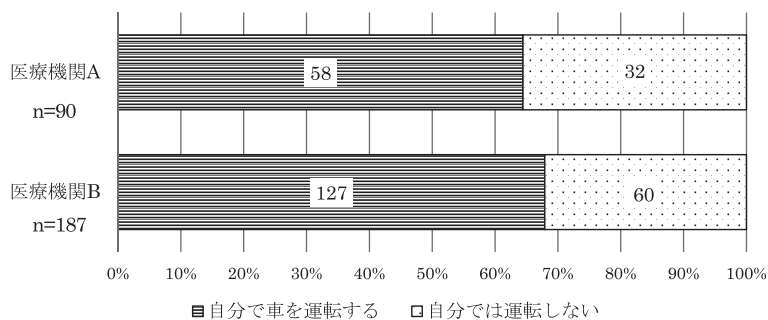


図2.19 函館市民の自動車の運転

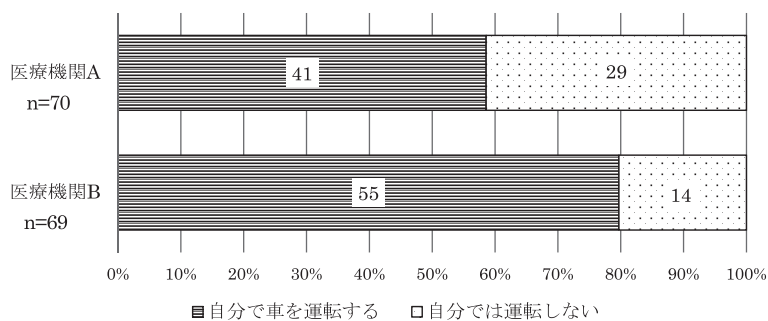


図2.20 函館市以外近隣住民の自動車の運転

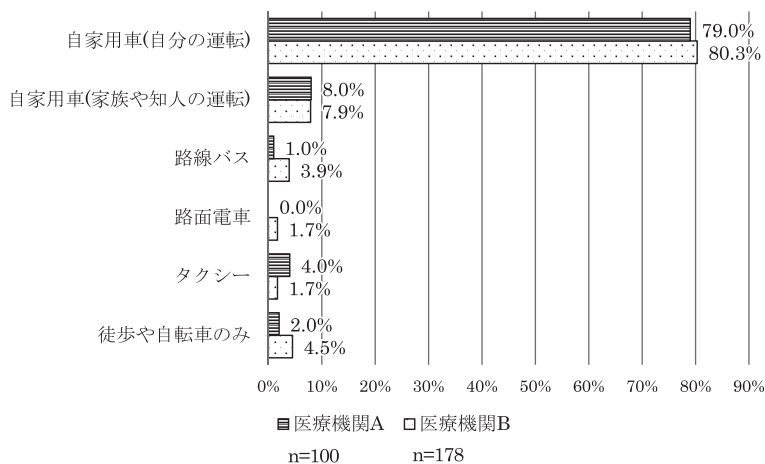


図2.21 自分で車を運転する人の通院の交通手段

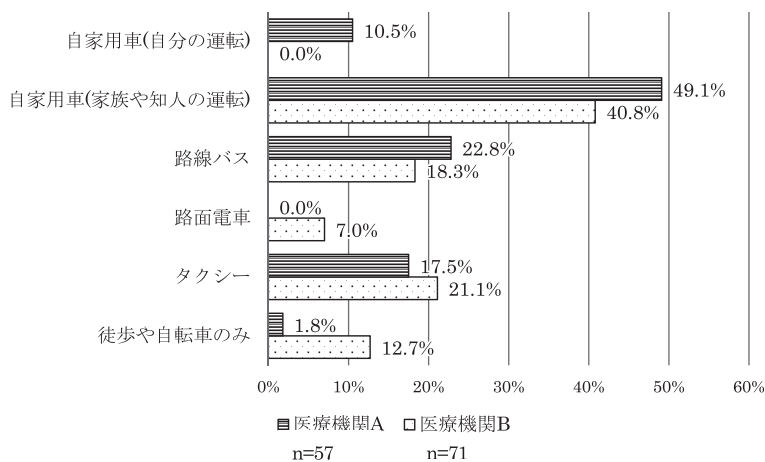


図2.22 自分では車を運転しない人の通院の交通手段

6. まとめ

2つの医療機関ともに通院の交通手段は8割が自家用者であり、季節が違って交通手段はあまり変わらない。普段、自分で車を運転しない人に限ってみても、4割から半数が「自家用車（家族や知人の運転）」、2割が「路線バス」である。

医療機関AとBは、路面電車からの距離に違いがあるが、交通手段はあまり変わらない。路面電車利用は、路面電車沿線から遠い医療機関Aでは全くなく、路面電車電停に近い医療機関Bでも数%である。

IV. 観光客の路面電車利用

1. 調査概要

5月下旬から7月上旬の休日に来街者アンケートを行った。実施場所は、JR駅前及び路面電車電停周辺の観光スポットである。

調査項目は回答者基本属性（性別、年代、居住地）、函館市内の交通手段・訪れた観光スポット、路面電車の利用目的・支払方法、路面電車の評価などである。路面電車の支払方法は現金、プリペイドカード、回数券、定期、一日・二日乗車券、団体支払があり、バス共通一日乗車券は1000円、二日乗車券は1700円、路面電車専用一日乗車券は600円である。路面電車は初乗り1区間が210円のため、路面電車専用一日乗車券であれば3回乗り降りすれば割安になる。訪れた観光スポットは路面電車沿線と、路面電車から徒歩20分以上かかるところを選択肢としてもうけた。函館山、元町の坂と教会群、朝市、五稜郭、湯の川温泉は路面電車沿線にあり、函館山、元町の坂と教会群は同じ電停から行けるが、他の観光スポットはそれぞれ最寄りの電停が異なる。

海外観光客には英語版・中国語版のアンケートを準備し、英語及び中国語でアンケートを依頼した。なお、路面電車は車体の行先表示に英語・中国語

が使用されているものの、電停や車内表示に中国語は使用されていない。車内でWiFi利用が可能となっている。

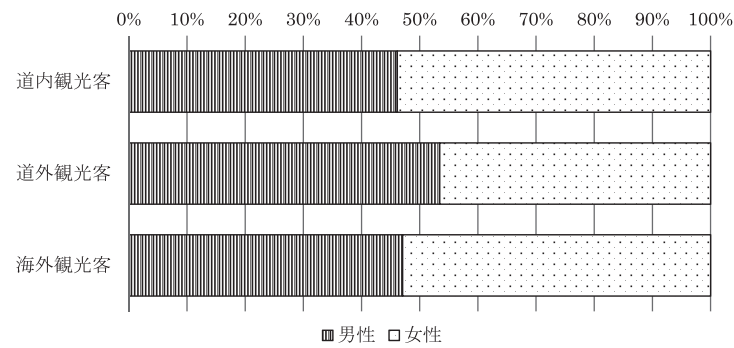
調査結果は居住地により、函館市以外道内を「道内観光客」、道外を「道外観光客」、海外を「海外観光客」として集計した。なお、観光客を調査対象としているため函館市民を除外した。

2. 回答者基本属性

回収数359のうち函館市内に居住する71人分を除き、道内観光客79人、道外観光客117人、海外観光客92人、合計288人である。道内観光客は札幌29人が最も多く、小樽6人、函館近隣の北斗6人・七飯5人などが続く。道外観光客は青森30人が最も多く、岩手16人、秋田10人、神奈川9人、東京6人などが続く。海外観光客は台湾60人、中国28人、アメリカ1人、他2人である。台湾が多いのは函館空港に直行便があるためである。

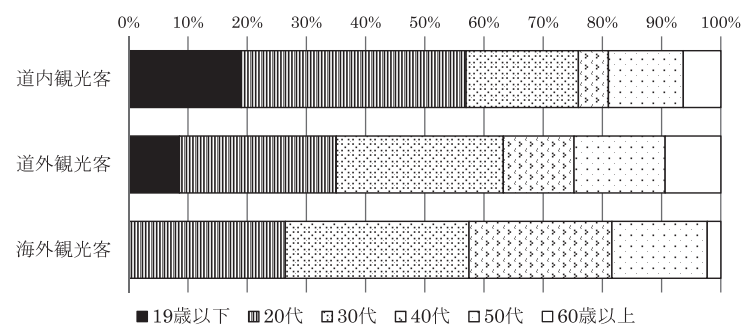
男女はほぼ半数ずつくらい【図表3.1】、20代・30代で半数を超えるが道内観光客で19歳以下が比較的多く、海外観光客がやや年配である【図表3.2】。

道内観光客がこれまでに函館を訪れた回数は「はじめて」8人(11.6%)、「2～3回目」37人(53.6%)、「4～9回」13人(18.8%)、「10回以上」11人(15.9%)である。「2～3回目」が半数を超えている。同じく道外観光客は「はじめて」58人(50.9%)、「2～3回目」42人(36.8%)、「4～9回目」12人(10.5%)、「10回以上」2人(1.8%)である。こちらは「はじめて」が半数である。



	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
性別 男性	36	62	40	138
性別 女性	42	54	45	141
合計	78	116	85	279

図表 3.1 回答者基本属性（性別）



	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
年代 19 歳以下	15	10	0	25
20 代	30	31	23	84
30 代	15	33	27	75
40 代	4	14	21	39
50 代	10	18	14	42
60 歳以上	5	11	2	18
合計	79	117	87	283

図表 3.2 回答者基本属性（年代）

3. 路面電車の利用

調査日当日に路面電車を利用するのは道内観光客51人（64.6%）、道外観光客82人（70.7%）、海外観光客70人（76.1%）。

路面電車利用者の一日の乗車回数は「1回」50人（29.0%）、「2回」42人（24.4%）、「3回」23人（13.4%）、「4回以上」30人（17.4%）。海外観光客で「1回」の人が比較的多いが、「4回以上」もいる【図表3.3】。

路面電車利用者の利用理由は203人の複数回答で、「観光」168人（82.8%）、「買い物」57人（28.1%）、「食事」46人（22.7%）、「路面電車に乗りたかった」16人（7.9%）、「ツアーについていた」24人（11.8%）、「その他」9人（4.4%）である。「その他」には仕事、通院、結婚式などがあつた。道内観光客、道外観光客、海外観光客いずれも観光が多いが、海外観光客で「路面電車に乗りたかった」、「ツアーに付いていた」が2～3割ある【図表3.4】。

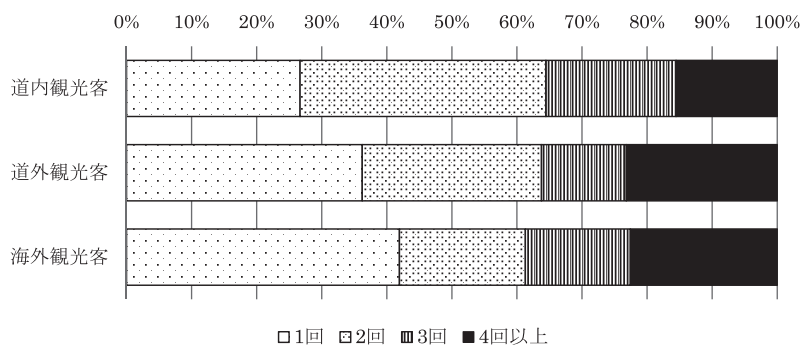
海外観光客の居住地での路面電車利用経験は、「乗ったことがある」51人（56.7%）、「路面電車はあるが乗ったことはない」26人（28.9%）、「路面電車はない」13人（14.4%）である。路面電車利用経験によって調査日当日の路面電車利用に差は見られない【図表3.5】。居住地で路面電車に「乗ったことがある」のは台湾59人中29人（49.2%）、中国27人中20人（74.0%）である。アメリカ1人は路面電車がないと回答している。路面電車の利用理由が「路面電車に乗りたかった」13人のうち10人は居住地で路面電車に乗ったことがあり、必ずしも路面電車が初めてではない。

海外観光客が函館の路面電車を知った経緯は92人の複数回答で、「旅行会社」60人、「観光ガイドブック」27人、「インターネット」35人、「函館に来て見かけた」13人、「函館の宿泊施設・観光施設」1人。旅行会社が多く、インターネット、観光ガイドブックの順である【図3.6】。

支払方法は「現金」115人（57.2%）、「一日・二日乗車券」65人（32.3%）、「プリペイドカード」1人（0.5%）、「回数券」0人（0.0%）、「団体支払」20人（10.0%）。道内観光客、道外観光客、海外観光客で「一日・二日乗車券」の利用が3～

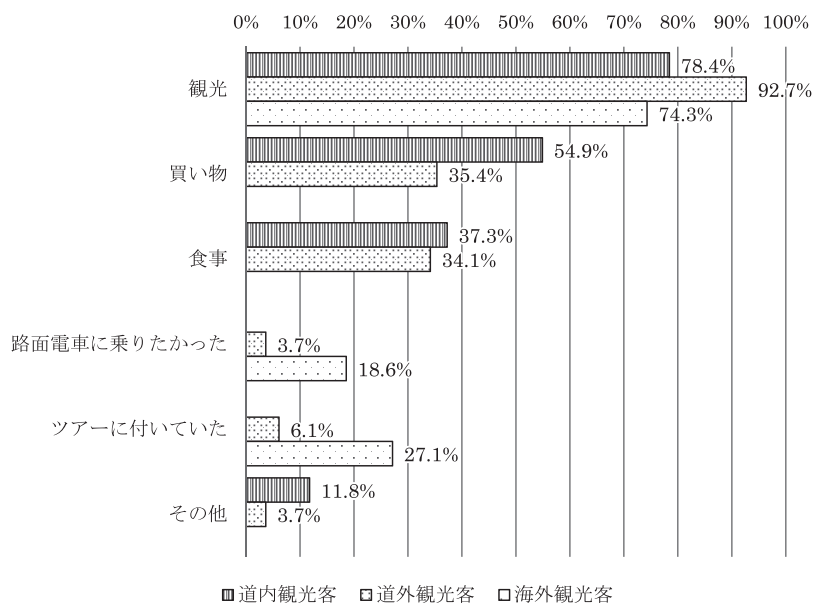
4割である【図表3.7】。「一日・二日乗車券」を利用している55人の調査日当日の路面電車乗車回数は、「1回」14人（25.5%）、「2回」9人（16.4%）、「3回」13人（23.6%）、「4回以上」19人（34.5%）と3回以上が6割である。現金を利用している84人の「1回」34人（40.5%）、「2回」31人（36.9%）、「3回」10人（11.9%）、「4回以上」9人（10.7%）よりも乗車回数が多くなっている。

道内観光客・道外観光客の「一日・二日乗車券」利用者に乗車券を知った経緯を尋ねると41人の複数回答で、「市電の車内」6人（14.6%）、「観光ガイドブック」22人（53.7%）、「ツアーについていた」5人（12.2%）、「旅行案内所」0人（0.0%）、「インターネット」0人（0.0%）、「知人・友人」6人（14.6%）、「その他」2人（4.9%）であった。観光ガイドブックで知った人が多い。その他には宿泊施設などがあった。



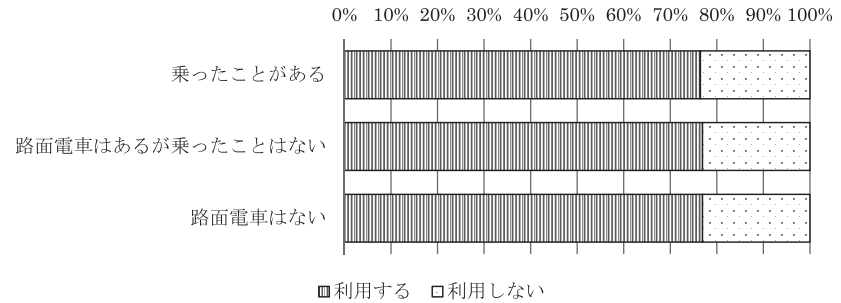
		道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
一日の乗車回数	1回	12	25	13	50
	2回	17	19	6	42
	3回	9	9	5	23
	4回以上	7	16	7	30
合計		45	69	31	172

図表3.3 路面電車利用者の一日利用回数



	道内観光客 N=51	道外観光客 N=82	海外観光客 N=70	合計 N=203
利 観光	40	76	52	168
用 買い物	28	29	0	57
目 食事	18	28	0	46
的 路面電車に乗りたかった	0	3	13	16
ツアーに付いていた	0	5	19	24
その他	6	3	0	9

図表3.4 路面電車利用理由



	調査日当日の路面電車利用		合計
	利用する	利用しない	
居住地での乗ったことがある	39	12	51
路面電車路面電車はあるが乗ったことはない	20	6	26
利用路面電車はない	10	3	13
合計	69	21	90

図表 3. 5 居住地での路面電車利用経験別の調査日当日の路面電車利用
(海外観光客)

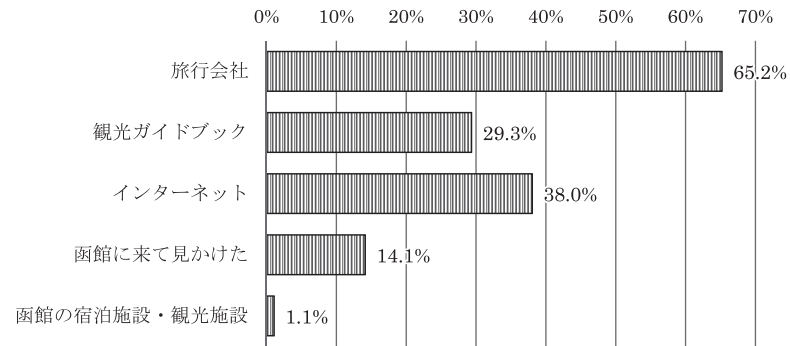
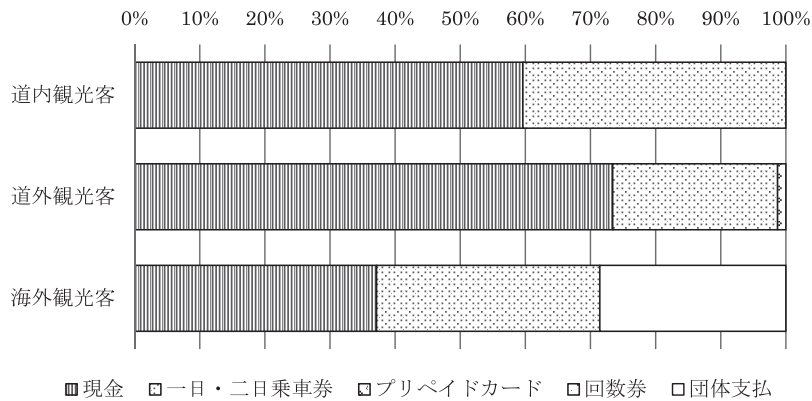


図 3. 6 路面電車を知った経緯 (海外観光客)



		道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
支払方法	現金	31	58	26	115
	一日・二日乗車券	21	20	24	65
	プリペイドカード	0	1	0	1
	回数券	0	0	0	0
	団体支払	0	0	20	20
合計		52	79	70	201

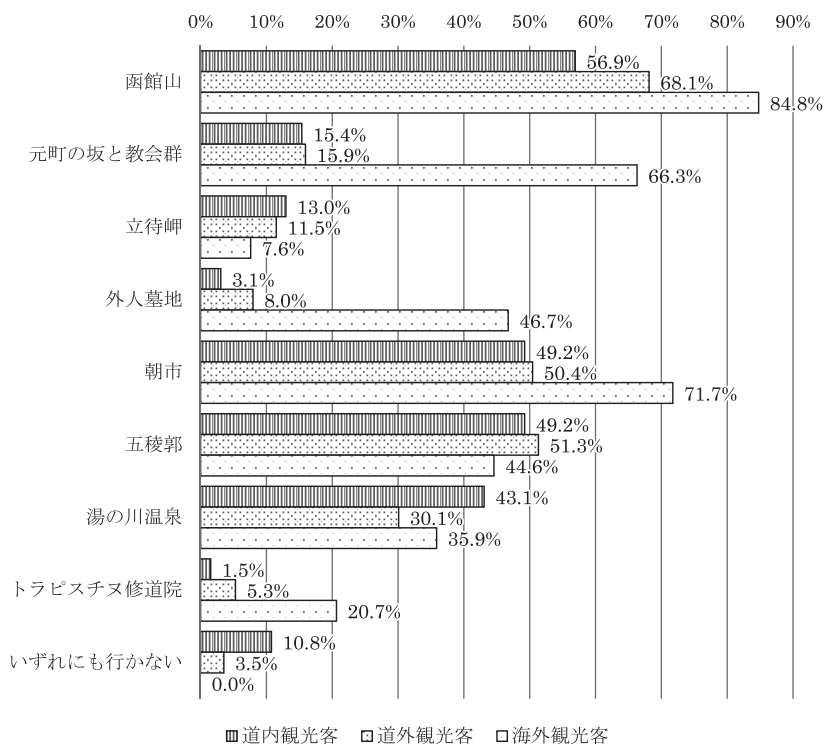
図表3.7 路面電車の支払方法

4. 函館市内の交通手段、訪れる観光スポット

函館市内で訪れる観光スポットは270人の複数回答で、「函館山」192人(71.1%)、「元町の坂と教会群」89人(33.0%)、「立待岬」27人(10.0%)、「外人墓地」54人(20.0%)、「朝市」155人(57.4%)、「五稜郭」131人(48.5%)、「湯の川温泉」95人(35.2%)、「トラピスチヌ修道院」26人(9.6%)、「いずれにも行かない」11人(4.1%)である。道内観光客、道外観光客、海外観光客ともに「函館山」、「朝市」、「五稜郭」が多くなっているが、「元町の坂と教会群」、「外人墓地」は海外観光客で多い【図表3.8】。

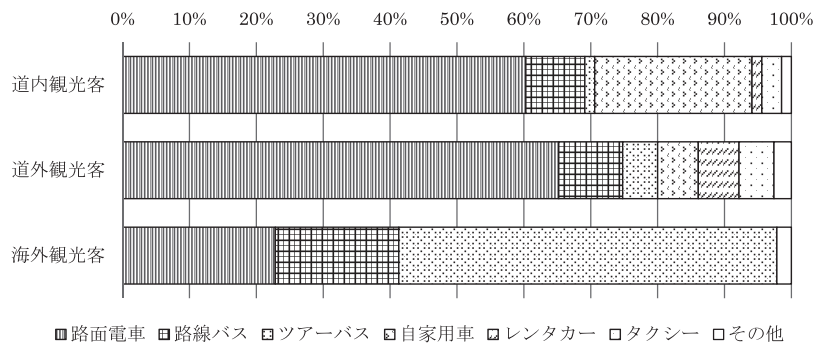
函館市内の主な交通手段は「路面電車」137人(49.8%)、「路線バス」34人(12.4%)、「ツアーバス」59人(21.5%)、「自家用車」23人(8.4%)、「レンタカー」8人(2.9%)、「タクシー」8人(2.9%)、「その他」6人(2.2%)であった。「その他」には徒歩などがあった。道内観光客・道外観光客はJR駅前や路面電車電停周辺の観光スポットで調査を行ったこともあり、6割が「路面電車」である。他方で海外観光客は「ツアーバス」が6割である【図表3.9】。海外観光客が訪れる函館市内の観光スポットで「元町の坂と教会群」、「外人墓地」が多いのはツアーのコースに入っており、ツアーバスを利用して訪れていることが推測される。

函館市内の主な交通手段が「路面電車」の人で、支払方法による違いを見ると、「現金」の人よりも「一日・二日乗車券」利用者で、五稜郭、湯の川温泉、外人墓地を訪れている人が比較的多い【図表3.10】。両方の利用者が訪れる函館山に加えて、五稜郭、湯の川温泉、外人墓地などを訪れるために「一日・二日乗車券」が利用されていることが推測される。



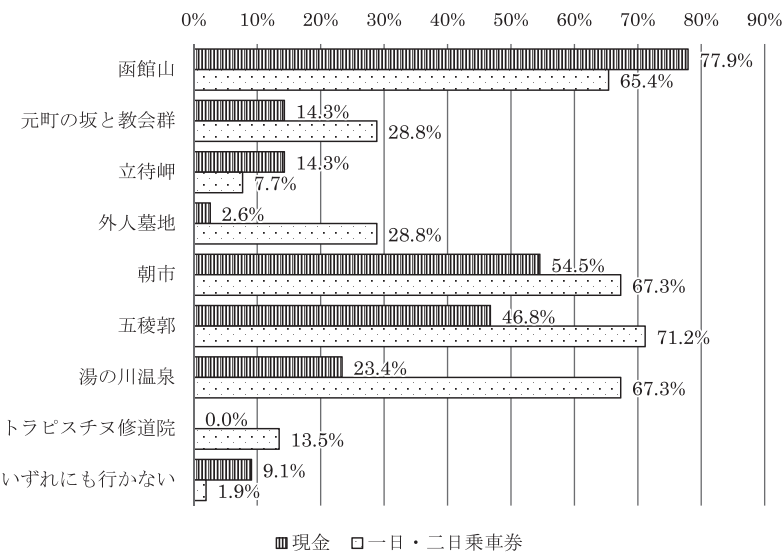
	道内観光客 N=65	道外観光客 N=113	海外観光客 N=92	合計 N=270
函館で訪れる観光スポット				
函館山	37	77	78	192
元町の坂と教会群	10	18	61	89
立待岬	7	13	7	27
外人墓地	2	9	43	54
朝市	32	57	66	155
五稜郭	32	58	41	131
湯の川温泉	28	34	33	95
トラピスチヌ修道院	1	6	19	26
いずれにも行かない	7	4	0	11

図表3.8 訪れる函館市内の観光地



	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
函館市内の主な				
交通手段				
路面電車	41	75	21	137
路線バス	6	11	17	34
ツアーバス	1	6	52	59
自家用車	16	7	0	23
レンタカー	1	7	0	8
タクシー	2	6	0	8
その他	1	3	2	6
合計	68	115	92	275

図表 3.9 函館市内の主な交通手段



		路面電車の支払方法	
		現金 N=77	一日・二日乗車券 N=52
函館で訪れる 観光スポット	函館山	17	18
	元町の坂と教会群	11	15
	立待岬	11	4
	外人墓地	2	15
	朝市	42	35
	五稜郭	36	37
	湯の川温泉	18	35
	トラピスチヌ修道院	0	7
	いずれにも行かない	7	1

図表 3.10 路面電車の支払方法別の函館で訪れる観光スポット
(函館市内の主な交通手段が「路面電車」)

5. 路面電車の評価

路面電車に対する評価は「わからない」と回答した人数によって多少差が見られるものの、「満足」、「やや満足」を合わせておおむね7割程度である。

本数・運行間隔について「満足」72人 (29.1%)、「やや満足」109人 (44.1%)、「やや不満」14人 (5.7%)、「不満」4人 (1.6%)、「わからない」48人 (19.4%)。道内観光客・道外観光客よりも海外観光客の満足度が高い【図表3.11】。

始発時間・終電時間について「満足」71人 (28.7%)、「やや満足」103人 (41.7%)、「やや不満」13人 (5.3%)、「不満」3人 (1.2%)、「わからない」57人 (23.1%)【図表3.12】。

車体・内装について「満足」69人 (28.0%)、「やや満足」99人 (40.1%)、「やや不満」26人 (10.5%)、「不満」4人 (1.6%)、「わからない」49人 (19.8%)【図表3.13】。

車体・電停のバリアフリーについて「満足」48人 (19.4%)、「やや満足」110人 (44.5%)、「やや不満」28人 (11.3%)、「不満」2人 (0.8%)、「わからない」59人 (23.9%)【図表3.14】。

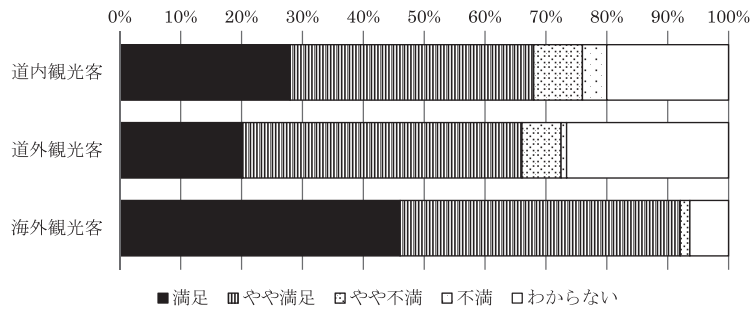
WiFi (公衆無線LAN) について「満足」48人 (19.4%)、「やや満足」80人 (32.4%)、「やや不満」34人 (13.8%)、「不満」2人 (0.8%)、「わからない」83人 (33.6%)。海外観光客の満足度は「満足」、「やや満足」を合わせて7割近い【図表3.15】。

降車時の支払方法について「満足」56人 (22.7%)、「やや満足」121人 (49.0%)、「やや不満」23人 (9.3%)、「不満」2人 (0.8%)、「わからない」45人 (18.2%)【図表3.16】。

乗務員の対応について「満足」80人 (32.4%)、「やや満足」99人 (40.0%)、「やや不満」21人 (8.5%)、「不満」2人 (0.8%)、「わからない」45人 (18.2%)【図表3.17】。

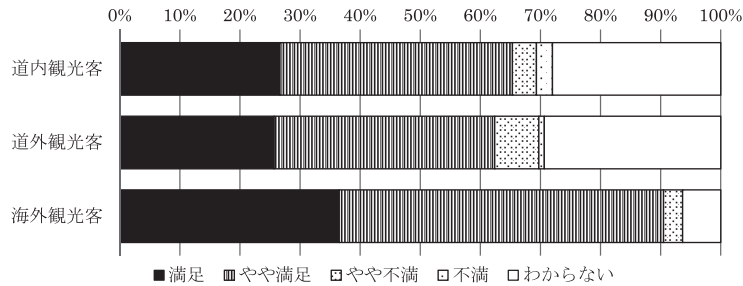
電停の表示について「満足」60人 (24.3%)、「やや満足」120人 (48.8%)、

「やや不満」19人 (7.7%)、「不満」1人 (0.4%)、「わからない」46人 (18.7%)
【図表3.18】。



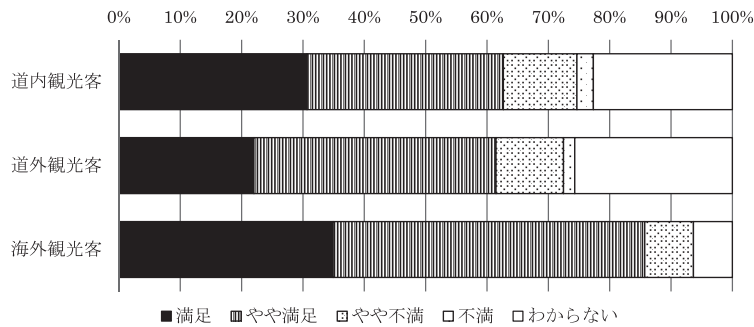
	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
本数、満足	21	22	29	72
運行間、やや満足	30	50	29	109
隔、やや不満	6	7	1	14
不満	3	1	0	4
わからない	15	29	4	48
合計	75	109	63	247

図表3.11 路面電車に対する評価（本数・運行間隔）



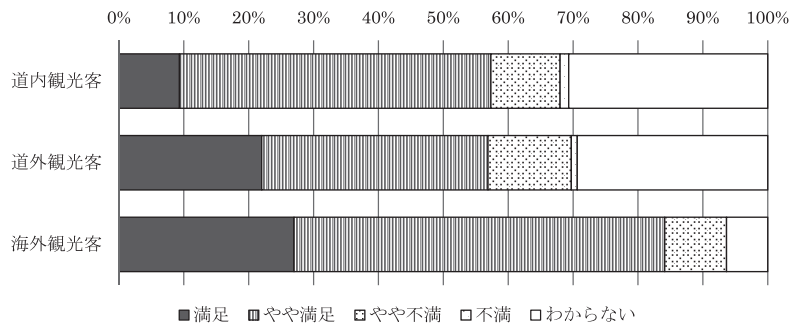
	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
始発時、満足	20	28	23	71
間、終、やや満足	29	40	34	103
電時間、やや不満	3	8	2	13
不満	2	1	0	3
わからない	21	32	4	57
合計	75	109	63	247

図表3.12 路面電車に対する評価（始発時間・終電時間）



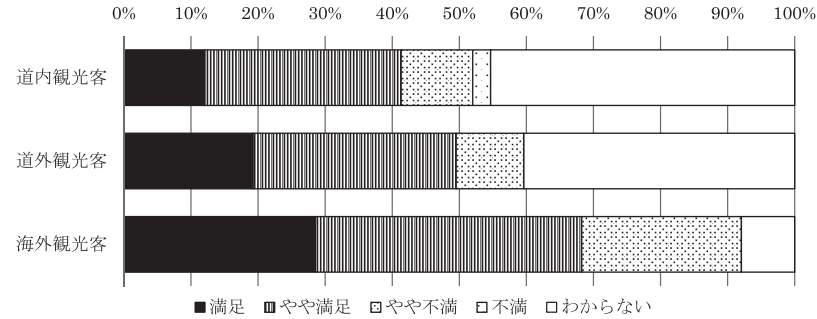
	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
車体、満足	23	24	22	69
内装 やや満足	24	43	32	99
やや不満	9	12	5	26
不満	2	2	0	4
わからない	17	28	4	49
合計	75	109	63	247

図表3.13 路面電車に対する評価（車体・内装）



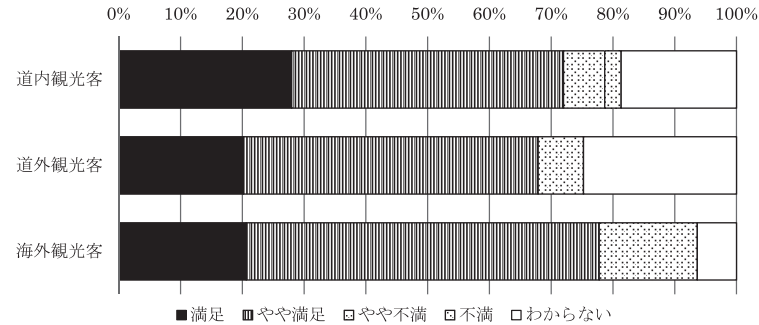
	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
車体、満足	7	24	17	48
電停、やや満足	36	38	36	110
リアフ やや不満	8	14	6	28
リー 不満	1	1	0	2
わからない	23	32	4	59
合計	75	109	63	247

図表3.14 路面電車に対する評価（車体・電停のバリアフリー）



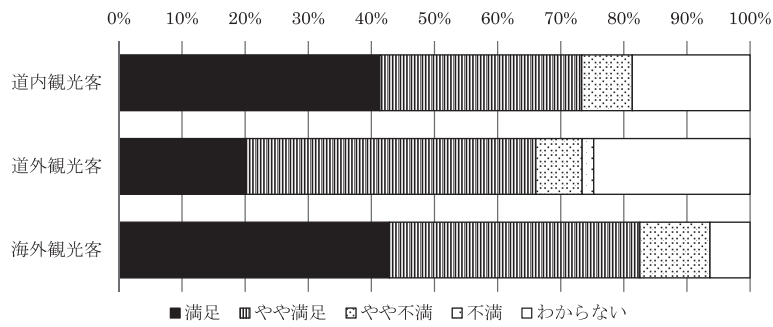
		道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
WiFi (公衆無線LAN)	満足	9	21	18	48
	やや満足	22	33	25	80
	やや不満	8	11	15	34
	不満	2	0	0	2
	わからない	34	44	5	83
合計		75	109	63	247

図表3.15 路面電車に対する評価 (WiFi)



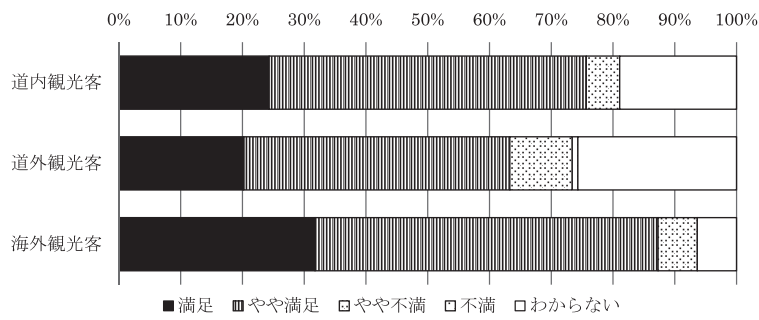
		道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
降車時の支払方法	満足	21	22	13	56
	やや満足	33	52	36	121
	やや不満	5	8	10	23
	不満	2	0	0	2
	わからない	14	27	4	45
合計		75	109	63	247

図表3.16 路面電車に対する評価 (降車時の支払方法)



	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
乗務員 満足	31	22	27	80
の対応 やや満足	24	50	25	99
やや不満	6	8	7	21
不満	0	2	0	2
わからない	14	27	4	45
合計	75	109	63	247

図表3.17 路面電車に対する評価（乗務員の対応）



	道内観光客	道外観光客	海外観光客	合計
電停の 満足	18	22	20	60
表示 やや満足	38	47	35	120
やや不満	4	11	4	19
不満	0	1	0	1
わからない	14	28	4	46
合計	74	109	63	246

図表3.18 路面電車に対する評価（電停の表示）

6. まとめ

道内観光客・道外観光客・海外観光客の3～4割が「一日・二日乗車券」を利用して、一日に何度も乗り降りしながら観光スポットをめぐるっている。道内観光客・道外観光客が「一日・二日乗車券」を知ったのは観光ガイドブックが多く、海外観光客が路面電車を知ったのは旅行会社からが多い。

海外観光客の市内の主な交通機関はツアーバスが多いが、一部でツアーのコースに路面電車が含まれており、路面電車が利用されている。地元にも路面電車があり、路面電車に乗ったことがある人が多いが、函館の路面電車に乗ることが観光の一つになっているようである。

路面電車は車体・内装、バリアフリー、降車時の支払方法などを含め、おおむね満足されている。

V. まとめ

特に自動車での移動が制限されやすい通学と通院について路面電車の利用を見ると、路面電車沿線の高校生の春から秋、通院における路面電車の利用は数%にすぎない。高校生は自転車利用が多く、通院は自家用車が多くなっている。高校生は冬の間、自転車に乗れなくなるため路面電車の利用が増え、路面電車は通学の主に冬に対応していると言える。

最近全国的に導入が進められている新型低床路面電車に特徴的な①スマートな車両デザイン、②バリアフリー、③支払方法の簡略化に比較して、函館の路面電車の①全面広告の車体、②バリアフリーに課題があり、③現金やプリペイドカード支払のため降車に時間がかかる点を見ていくと、最初の「①車両デザインや車体」について、一部の学生から新型低床路面電車のようなデザイン、空調などを求める要望がある。②バリアフリーについては通学に支障はないが、通院で自家用車が多いのはそもそもバリアフリーに問題があるために路面電車が選択されていないとも考えられる。③支払方法は通学で利用頻度が高い場合でも定期ではなく、現金やカードリーダーを通す必要の

ある学割カードが利用されている。学割カードに割安感があり、結果的に混雑を招く支払方法が選択されていると考えられる。

観光客は3～4割が一日・二日乗車券を利用して、一日に何度も乗り降りしながら観光スポットをめぐる。海外観光客の市内の主な交通機関はツアーバスが多いが、一部のツアーでコースに路面電車が含まれ、路面電車に乗ること自体が観光の一つになっている。

新型低床路面電車に特徴的な上記①～③の3点について見ると、路面電車は車体・内装、バリアフリー、降車時の支払方法などを含めておおむね満足されている。

以上から、函館の路面電車を新型低床路面電車と比較して、市民と観光客の利用を見ていくと、観光客についてはおおむね満足されているものの、市民（特に自動車での移動が制限されやすい通学・通院利用）で一部に新型低床路面電車に特徴的なスマートなデザインを求める意見があり、バリアフリー化への潜在的なニーズが推測される。支払方法については設備等を変更するよりも、現状の混雑を招く支払方法が選択されている状況を変える工夫が必要と考えられる。

現在、累積債務を取り戻す計画の途上であり、車両デザインの変更、バリアフリー化などは非常に制約されるが、老朽化車両の変更、電停の維持修復などに伴って改善を図っていく努力が必要である。加えて、定期よりも学割カードが選択されている状況など、仕組みを変えれば費用をかけずに解決が可能な事柄については見直しが検討されるべきである。

文献

- 1) 宇都宮浄人：LRT 一次世代型路面電車とまちづくり、成山堂書店、2010 年
- 2) 宇都宮浄人：路面電車ルネッサンス、新潮社、2003 年
- 3) ヴィアンソン藤井由美、吉崎佳代子：ストラスブールのまちづくりートラムとに
ぎわいの地方都市、学芸出版社、2011 年
- 4) 富山市：環境未来都市計画 コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築
～ソーシャルキャピタルあふれる持続可能な付加価値創造都市を目指して～、
2012 年
- 5) 函館市：函館市地域公共交通総合連携計画、2014 年
- 6) 函館市企業局：平成 25 年度第 2 回函館市企業局経営懇話会資料、2013 年