

バス運行に係る収支予測の検討について

① 函館～新函館北斗間の運行本数の検討（2030年度）

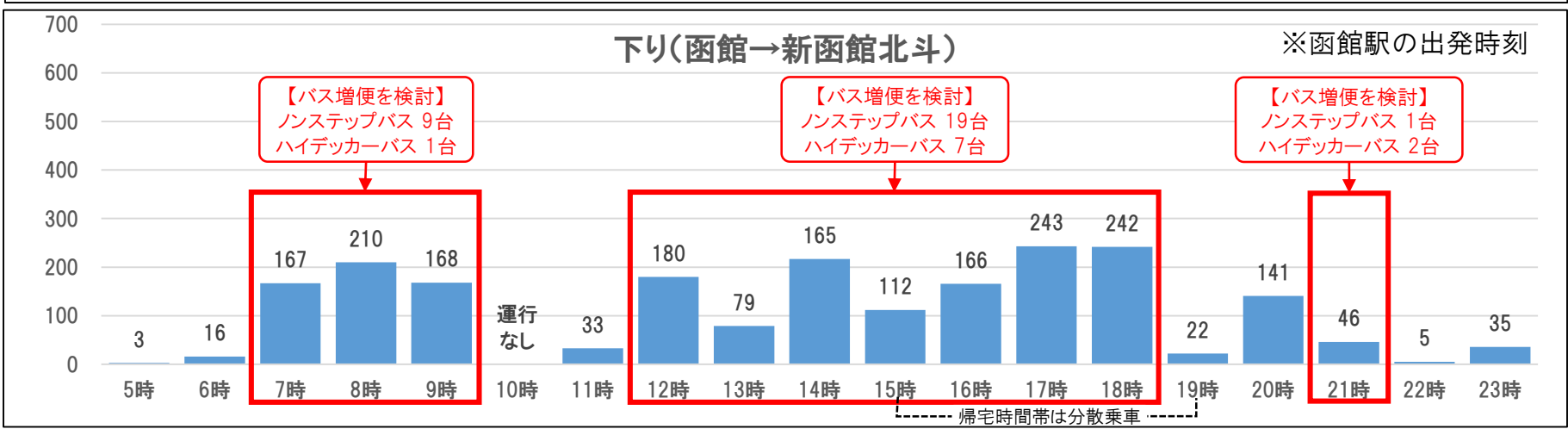
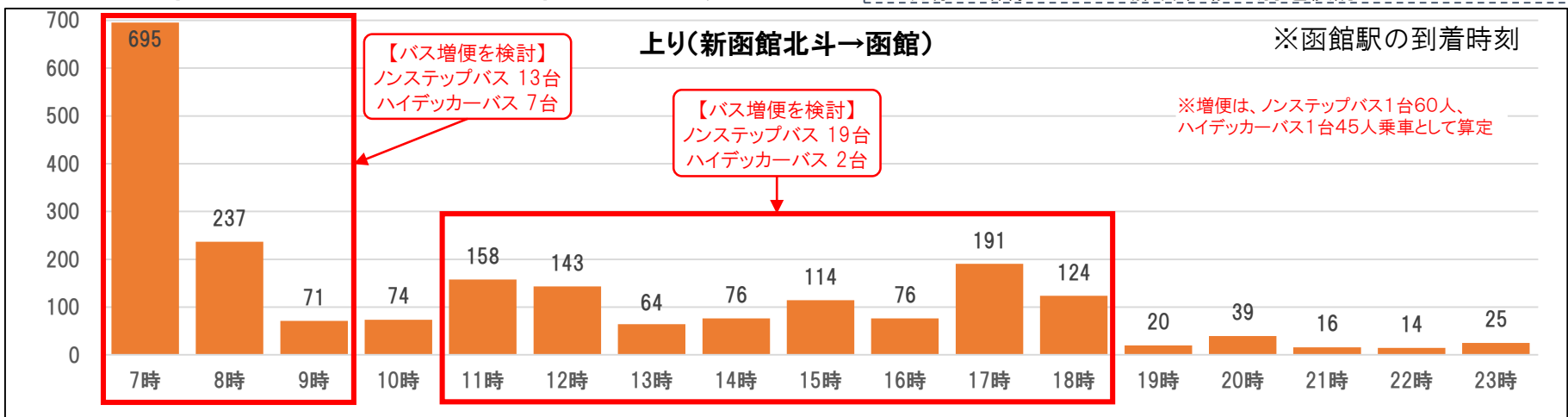
【検討の方向性】

- バス転換の場合には、上下ともに1日の複数の時間帯で増便の検討が必要
- 特に、朝夕の需要が多い時間帯については、運転手の確保を含めて複数台数による輸送需要への対応が課題

2030年度 1日当たりのバス運行本数の検討

【JR 函館・新函館北斗間 時間帯別の最大輸送人数(推計)】

※JR北海道による2019年特定日調査をもとに、
2030年の輸送密度を参考に最大輸送人数を拡大して作成
※既存の路線バスへの旅客転移は別途検討



※下りの輸送人数には、森駅までの特急通学定期利用者(推計約70人)は含まれていないが、夕方の帰宅時間帯は分散乗車が見込まれる。

① 函館～新函館北斗間の運行本数の検討（2030年度）

函館～新函館北斗間 交通機関別の運行本数

【鉄道】	函館駅	五稜郭駅	桔梗駅	大中山駅	七飯駅	新函館北斗駅	—
JR (普通)	25 (上り13/下り12)	25 (上り13/下り12)	25 (上り13/下り12)	25 (上り13/下り12)	25 (上り13/下り12)	21 (上り13/下り8)	-
JR (はこだてライナー)	33 (上り16/下り17)	33 (上り16/下り17)	21 (上り9/下り12)	21 (上り9/下り12)	21 (上り9/下り12)	33 (上り16/下り17)	-
【新設バス】	函館駅	五稜郭駅	桔梗駅	大中山駅	七飯駅	新函館北斗駅	—
函館・新函館北斗間	92 (上り48/下り44)	92 (上り48/下り44)	92 (上り48/下り44)	92 (上り48/下り44)	92 (上り48/下り44)	92 (上り48/下り44)	※森、鹿部方面からの直通を含む
【既存バス】	函館駅	五稜郭駅	桔梗駅	大中山駅	七飯役場前	新函館北斗駅	—
22・25系統 (新函館北斗・函館)	19 (上り11/下り8)					19 (上り11/下り8)	-
30系統 (新函館北斗・函館)	20 (上り10/下り10)				6 (上り3/下り3)	20 (上り10/下り10)	-
33系統 (新函館北斗・函館)	23 (上り12/下り11)		23 (上り12/下り11)	23 (上り12/下り11)	23 (上り12/下り11)	23 (上り12/下り11)	-
36系統 (新函館北斗・函館)	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	-
99系統 (鹿部出張所・函館)	6 (上り2/下り4)	6 (上り2/下り4)					--▶ 鹿部方面
210系統 (鹿部・函館)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	- - -▶ 大沼・鹿部方面
310系統 (長万部・函館)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)		- - - - -▶ 森・長万部方面
311・313系統 (森・函館)	2 (上り1/下り1)	2 (上り1/下り1)	2 (上り1/下り1)	2 (上り1/下り1)	2 (上り1/下り1)		--▶ 森方面
610系統 (江差・函館)	10 (上り5/下り5)	10 (上り5/下り5)				10 (上り5/下り5)	--▶ 江差方面
710系統 (瀬棚・函館)	2 (上り1/下り1)	2 (上り1/下り1)				2 (上り1/下り1)	せたな方面

※既存の路線バスへの旅客転移は別途検討

② 新函館北斗～森間の運行本数の検討（2030年度）

【検討の方向性】

- 新函館北斗～森間の直通路線バスの設定を検討（砂原支線経由は設定しない）
- 函館市内の通学や通院、生活利用に適した時間帯にバス路線の設定を検討
- 利用の少ない時間帯は、利用状況に応じた運行形態（デマンドバス等）を検討
- 新函館北斗駅での乗継ぎ・乗換えなど接続時間を検討

新函館北斗～森間 交通機関別の運行本数

【鉄道】	新函館北斗駅	仁山駅	大沼駅	大沼公園駅	赤井川駅	駒ヶ岳駅	森駅	—
JR(駒ヶ岳経由)※	10 (上り6/下り4)	10 (上り6/下り4)	15 (上り8/下り7)	14 (上り7/下り7)	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	-
JR(砂原支線経由)	11 (上り7/下り4)	11 (上り7/下り4)	12 (上り7/下り5)	-	-	-	12 (上り7/下り5)	-

※大沼公園駅・大沼駅の始発は駒ヶ岳経由に算入

【新設バス】	新函館北斗駅	仁山駅	大沼駅	大沼公園駅	赤井川駅	駒ヶ岳駅	森駅	—
新函館北斗・森間	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	-	-	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	13 (上り7/下り6)	-
▶ 新函館北斗・森間の「13(上り7/下り6)」には、函館・森間直通的「6(上り3/下り3)」を含む。								
新函館北斗・大沼公園間	11 (上り5/下り6)	11 (上り5/下り6)	11 (上り5/下り6)	11 (上り5/下り6)				-

【既存バス】	新函館北斗駅	仁山駅	大沼駅	大沼公園駅	赤井川駅	駒ヶ岳駅	森駅	—
210系統 (鹿部・函館)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	-----			▶ 鹿部方面
310系統 (長万部・函館)		8 (上り4/下り4)			8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	▶ 長万部方面
311・313系統 (森・函館)		2 (上り1/下り1)			2 (上り1/下り1)	2 (上り1/下り1)	2 (上り1/下り1)	-
新函館駅大沼線	2 (上り1/下り1)			2 (上り1/下り1)				-

③ 新函館北斗～鹿部間の運行本数の検討（2030年度）

【検討の方向性】

- 輸送量に応じて、新函館北斗～鹿部出張所の直通路線バスの設定を検討
- 函館市内の通学や通院、生活利用に適した時間帯にバス路線の設定を検討
- 利用の少ない時間帯は、利用状況に応じた運行形態（デマンドバス等）を検討
- 新函館北斗駅での乗継ぎ・乗換えなど接続時間を検討

新函館北斗～鹿部間 交通機関別の運行本数

【鉄道】	新函館北斗駅	仁山駅	大沼駅	鹿部駅	—
JR	11 (上り7/下り4)	11 (上り7/下り4)	12 (上り7/下り5)	12 (上り7/下り5)	-

【新設バス】	新函館北斗駅	仁山駅	大沼駅	鹿部駅	鹿部出張所
新函館北斗・鹿部間	7 (上り3/下り4)	7 (上り3/下り4)	7 (上り3/下り4)	-	7 (上り3/下り4)

	新函館北斗駅	峠下小学校	大沼駅	鹿部駅	鹿部出張所
210系統 (鹿部・函館)	6 (上り3/下り3)	-	-	-	6 (上り3/下り3)
222系統 (鹿部駅・鹿部出張所)				14 (上り8/下り6)	14 (上り8/下り6)

④ 鹿部～森間の運行本数の検討（2030年度）

【検討の方向性】

- 鹿部出張所～森の直通路線バスの設定を検討
- 函館～新函館北斗～森間の直通バスの利用を想定した森での接続を検討
(渡島沼尻・東森間の利用者の利便性の確保)
- 森町内の通学や通院、生活利用に適した時間帯にバス路線の設定を検討
- 利用の少ない時間帯は、利用状況に応じた運行形態（デマンドバス等）を検討

鹿部～森間 交通機関別の運行本数

【鉄道】	—	—	鹿部駅	渡島沼尻駅	渡島砂原駅	尾白内駅	森駅	—	—
JR	-	-	12 (上り7/下り5)	12 (上り7/下り5)	12 (上り7/下り5)	12 (上り7/下り5)	12 (上り7/下り5)	-	-

【新設バス】	—	鹿部出張所	鹿部駅	渡島沼尻駅	渡島砂原駅	尾白内駅	森駅	森国保病院	森高校
鹿部・森間	-	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	6 (上り3/下り3)	-	-

【既存バス】	—	鹿部出張所	鹿部駅	砂原東3丁目	砂原支所前	尾白内駅	森駅	森国保病院	森高校
210系統 (鹿部・函館)	函館方面 ←	6 (上り3/下り3)							
222系統 (鹿部駅・出張所)	-	14 (上り8/下り6)	14 (上り8/下り6)						
322・323・324系 統(森・砂原東3)	-			8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	2 (上り1/下り1)

⑤ 森～長万部間の運行本数の検討（2030年度）

【検討の方向性】

- 森～長万部の直通路線バスの設定を検討
- 森、八雲、長万部の各町内の通学や通院、生活利用に適した時間帯にバス路線の設定を検討
- 利用の少ない時間帯は、利用状況に応じた運行形態（デマンドバス等）を検討
- 輸送量に応じて新八雲駅（仮称）への乗入れなどを検討

森～長万部間 交通機関別の運行本数

【鉄道】	—	森駅	石倉駅	落部駅	山越駅	八雲駅	国縫駅	長万部駅	—
JR	-	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	12 (上り6/下り6)	-

【新設バス】	—	森駅	石倉駅	落部駅	山越駅	八雲駅	国縫駅	長万部駅	—
森・長万部間	-	9 (上り4/下り5)	9 (上り4/下り5)	9 (上り4/下り5)	9 (上り4/下り5)	9 (上り4/下り5)	9 (上り4/下り5)	9 (上り4/下り5)	-

【既存バス】	—	森駅	石倉駅	落部駅	山越駅	八雲駅	国縫駅	長万部駅	—
721系統 (長万部・瀬棚)	せたな ←						14 (上り7/下り7)	14 (上り7/下り7)	-
710系統 (瀬棚・函館)	せたな ←					2 (上り1/下り1)			→ 函館
310系統 (長万部・函館)	函館 ←	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	8 (上り4/下り4)	-

バス運行に対する国などの補助制度

○ 今回の検討においては、国や道が関係するバス補助金のうち、広域的な路線への補助である「地域間幹線系統補助」、
「広域生活交通路線」の補助を見込むこととし、推計を行った。

1 地域間幹線系統補助

複数市町村を結ぶ広域幹線的系統は、国と道が補助。

補助率		上限額など
国	道	
1 / 2	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経常費用の9/20が補助対象経費の上限額 ・ キロ当たりの補助上限額あり ・ 利用者減少等による補助金減額など

2 広域生活交通路線

一定の基準に該当する準広域的な路線は、道と市町村が補助。

補助率		上限額など
道	市町村	
1 / 2	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経常費用の9/20が補助対象経費の上限額 ・ キロ当たりの補助上限額あり ・ 利用者減少等による補助金減額など
1 / 3 (過疎の場合 1 / 2)	2 / 3 (過疎の場合 1 / 2)	
		複数市町村を結ぶ系統
		一市町村内の系統

3 市町村生活バス路線

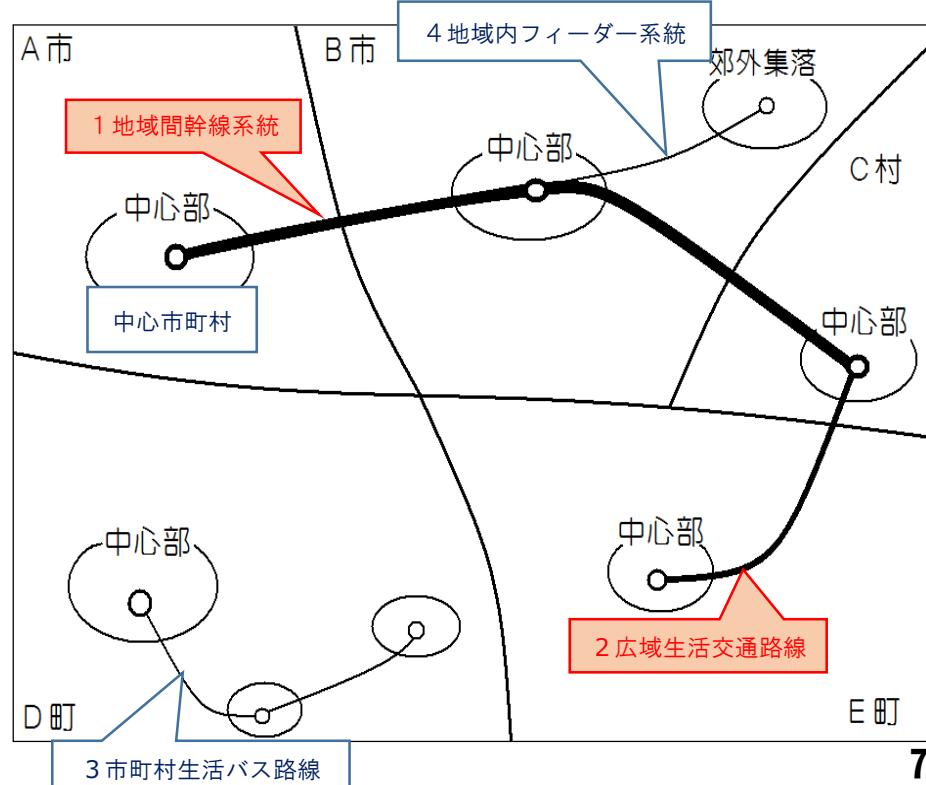
民間のバス事業者が廃止した後、当該事業者にかわって市町村が自ら運行するバス路線のうち、一定の基準に該当する準広域的な路線に対し、必要経費の一部を道が支援。

補助率		上限額
道	市町村	
1 / 10	9 / 10	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各系統ごと経常費用の3 / 4が補助対象経費の上限額

4 地域内フィーダー系統

広域幹線系統と密接な地域内フィーダー路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資する一定の要件を満たす路線は、原則、国と市町村等が補助。

補助率		上限額
国	市町村	
1 / 2	1 / 2	<ul style="list-style-type: none"> ・ キロ当たりの補助上限額あり ・ 人口規模等に応じた市町村毎の上限額など



利便性向上に向けたバス車両等の導入の検討

- バスを利用する地域住民の方々の利便性の向上を図るための方策についても検討を行った。
- 50km以上で停留所が限定される長距離路線の場合には、乗客全員が着席できるハイデッカータイプの車両とし、50km未満の短距離路線については、路線バスタイプ(ノンステップバス)の車両とした。
- 交通系ICカードが使用可能となる機器や、バスロケーションシステムの導入についても考慮した。

【バス車両】

	長距離路線 (片道50km以上、停留所を限定(高速タイプ))	短距離路線
運行区間	函館～森／函館～鹿部／森～長万部	函館～新函館北斗／函館～大沼公園／鹿部～森
車種	ハイデッカータイプ (高速バスタイプ) ※トイレ、車イス対応を検討	需要に応じて車種を検討 (路線バスタイプ、マイクロバス等)
機能	・ICカード(交通系ICカードを利用可能) ・バスロケーションシステム ・フリーWi-Fi	・ICカード(交通系ICカードを利用可能) ・バスロケーションシステム

【バス運行に係る初期投資】

項目		概算額	
バス車両	・長距離路線のバス車両(ハイデッカータイプ、トイレ付き)	1台あたり	5,000万円
	・短距離・需要が多い路線のバス車両(ノンステップバス)	1台あたり	3,500万円
・ICカード対応機器(交通系ICカードを利用可能)		1台あたり	500万円
・バスロケーションシステム		一式	6,000万円
・営業所の整備費等(新設・改修)		函館・長万部 (新設 新函館北斗・森 改修 函館・鹿部・長万部)	8億7,000万円
		新函館北斗・長万部 (新設 新函館北斗・森 改修 鹿部・長万部)	5億4,000万円