

函 企 交

令和 8 年（2026年） 3 月 3 0 日

総務常任委員会委員 各位

企 画 部 長

参考資料の配付について

このことについて、令和 8 年 3 月 3 0 日に「北海道新幹線並行在来線対策協議会第 1 1 回渡島ブロック会議」が開催されましたので、下記のとおり関係資料を配付いたします。

記

1 配付資料

**【第 1 1 回渡島ブロック会議配付資料】**

- ・ 函館・長万部間における交通モードの検討について・・ 資料 1
- ・ 今後の対応方針（案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 資料 2
- ・ 函館・長万部間における交通モードの検討について（詳細版）・・ 参考資料

（計画推進室交通政策課新幹線対策担当 TEL 21-3624）



# 1. これまでの主な経過

## 第8回 渡島ブロック会議（令和3年(2021年)4月26日）

・旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査の結果を報告(公表)

### 【鉄道運行とした場合の輸送密度の予測(旅客流動調査・将来需要予測調査)】

※「特急からの転移を考慮」は、札幌・函館間、函館・大沼公園間、函館・森間などの利用について、新幹線開業後は特急列車から第三セクター鉄道に転移が発生すると見込まれるため、2018年度の輸送密度を補正した数値。

(単位：人/日)

	2018年度(H30年度)	特急からの転移を考慮※	2030年度(R12年度)	2040年度(R22年度)	2060年度(R42年度)
函館～長万部	685	1,058	850	691	431
函館～新函館北斗	4,261	6,739	5,592	4,640	2,963
新函館北斗～長万部	191	274	195	146	81

## 第10回 渡島ブロック会議（令和5年(2023年)12月27日）

・収支予測調査の精査を行い、中間取りまとめとした(公表)  
 ・バス運行について、バス事業者との協議を進めていくことを確認

### 【第三セクター鉄道又はバス運行の場合の収支予測】

(収支予測調査の中間取りまとめ)

#### ① 第三セクター鉄道運行の場合(函館～長万部) (単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
288.6	▲ 12.0	▲ 14.4	▲ 744.4

#### ② バス運行の場合(函館～長万部) (単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
30.9	▲ 0.9	▲ 1.4	▲ 106.0

#### ③ 第三セクター鉄道(函館～新函館北斗) +バス運行(新函館北斗～長万部)の場合

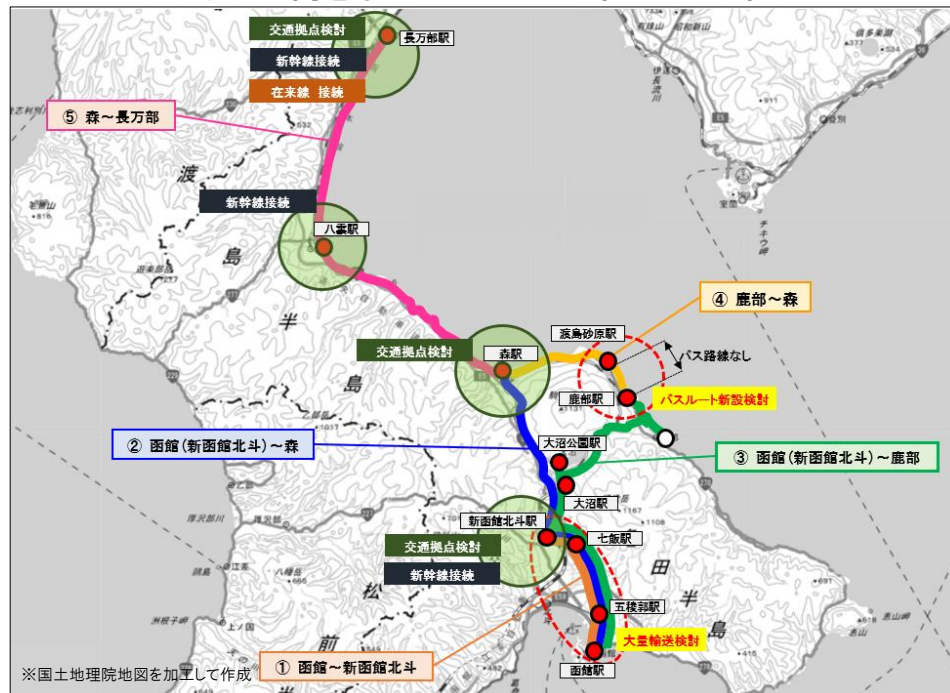
・第三セクター鉄道運行の場合(函館～新函館北斗)(単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
131.7	▲ 3.9	▲ 5.6	▲ 320.6

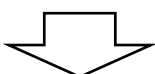
・バス運行の場合(新函館北斗～長万部) (単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
15.7	▲ 1.0	▲ 1.4	▲ 71.0

### 【地域の意向を踏まえたバスの運行ルートの検討】



- ① 函館～新函館北斗
- ② 函館(新函館北斗)～森
- ③ 函館(新函館北斗)～鹿部
- ④ 鹿部～森
- ⑤ 森～長万部



第10回渡島ブロック会議の後、地域のバス事業者と協議を行い、バス利用状況のデータの提供をいただくとともに、JR北海道から最新の鉄道利用状況のデータを提供いただき、バス運行とする場合の課題の整理など、具体的な検討を進めてきた。

## 2. 交通モードの検討について（函館～新函館北斗）

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

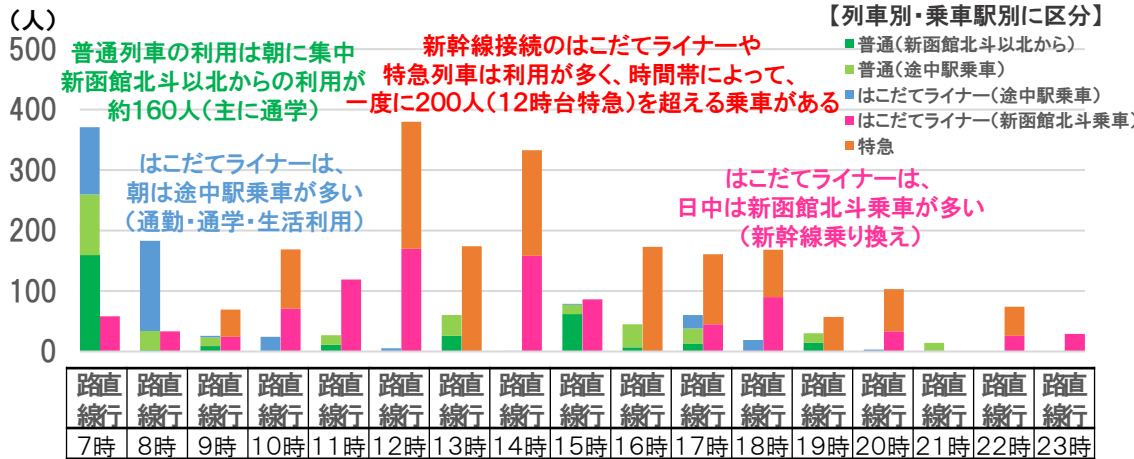
### ① 函館～新函館北斗

利用状況 5, 479人/日（2024年JR北海道特定日調査をもとに事務局で推計）

- 交通モードをバスとする場合、既存便のほか、早朝・夕方の通勤・通学利用や速達性のニーズに対応するため、新たに100本程度の運行が必要と想定され、バス運転手・バス車両の確保が課題となる。
  - 函館への観光利用は、季節変動や休暇時期の利用が大きいほか、新幹線の札幌開業によって、さらなる輸送量の増加も見込まれる。
- ※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

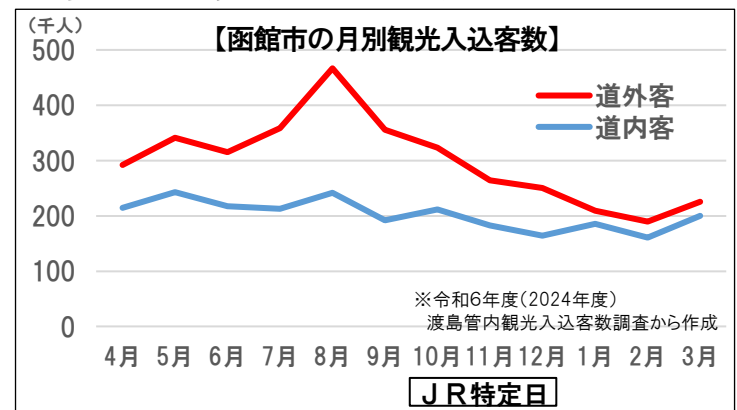
### 【新函館北斗→函館(上り)における鉄道の利用状況】

※利用者数は、JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析



※はこだてライナー(新函館北斗乗車)・特急利用者は直行タイプのバス、普通列車・はこだてライナー(途中駅乗車)は路線バスタイプのバスで対応すると想定

### 【需要の季節変動、休暇時期の利用者の増加】



上記の利用状況は、JRの乗降調査(特定日)によるものだが、比較的観光客の利用が少ない時期の集計であり、夏の繁忙期や休暇時期(GW、年末年始、三連休等)は、さらなる利用者増への対応が必要。

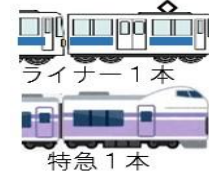
### 【バスによる輸送量の確保】

特急22本  
ライナー33本  
普通列車23本

高速直行バス・路線バス

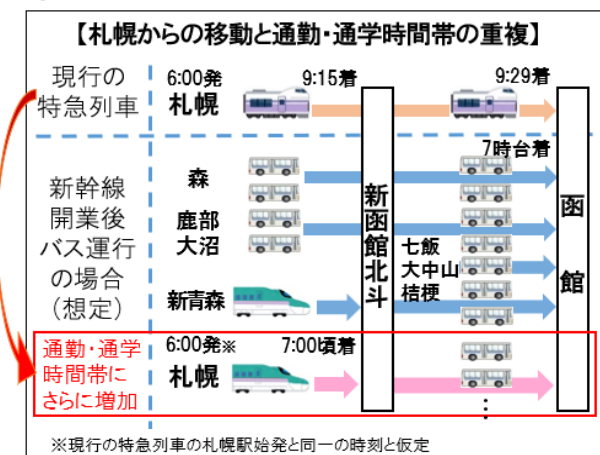
合わせて100本以上の新たな運行が必要

特に利用者の多い時間帯(12時台到着)の場合



385人が乗車  
⇒60人乗りのバス×7台

### 【新幹線開業による輸送量の増加】



新幹線の時短効果で、朝に札幌を出発する新幹線の乗継利用と通勤・通学時間帯が重複する可能性あり。

## 2. 交通モードの検討について (新函館北斗～森)

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

### ② 函館(新函館北斗)～森

利用状況 374人/日 (2024年JR北海道特定日調査をもとに事務局で推計)

### ③ 函館(新函館北斗)～鹿部

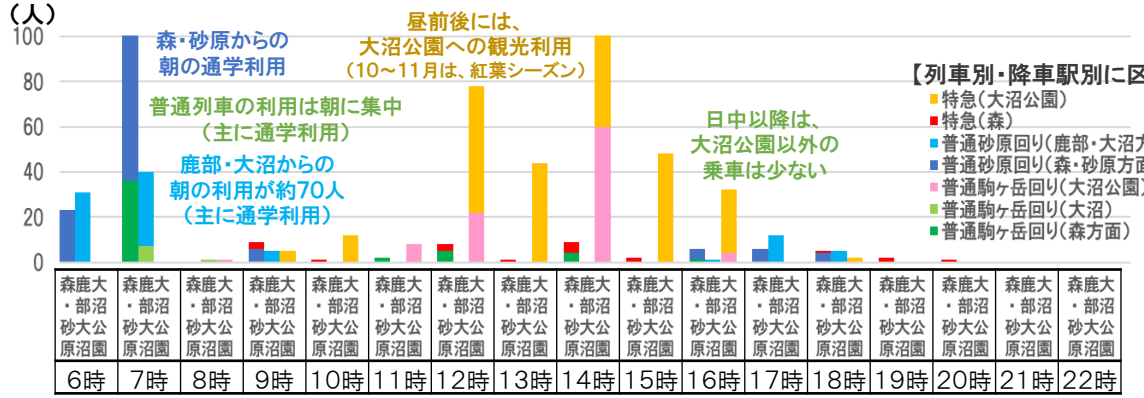
### ④ 鹿部～森

- 通学時間帯は既存バスに加え、函館(新函館北斗)～森間で4本(2往復)、函館(新函館北斗)～鹿部間で4本(2往復)の運行が必要と想定される。
- 函館～森間では、速達性を考慮しながら函館方面への通学利用に対応することが必要となる。
- 大沼公園への観光利用者への対応が必要となる。
- 砂原地区から函館方面への通学利用があるが、路線バスは運行されておらず、輸送需要を見極めながら運行主体や運行体系の検討が必要となる。

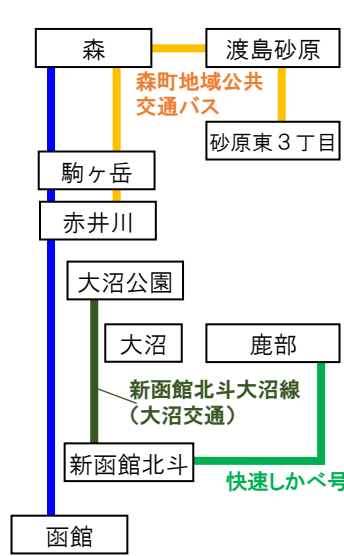
※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

### 【森→新函館北斗(上り)における鉄道の利用状況】

※利用者数は、JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析



### 【現状のバスの運行体系(2025年10月時点)】

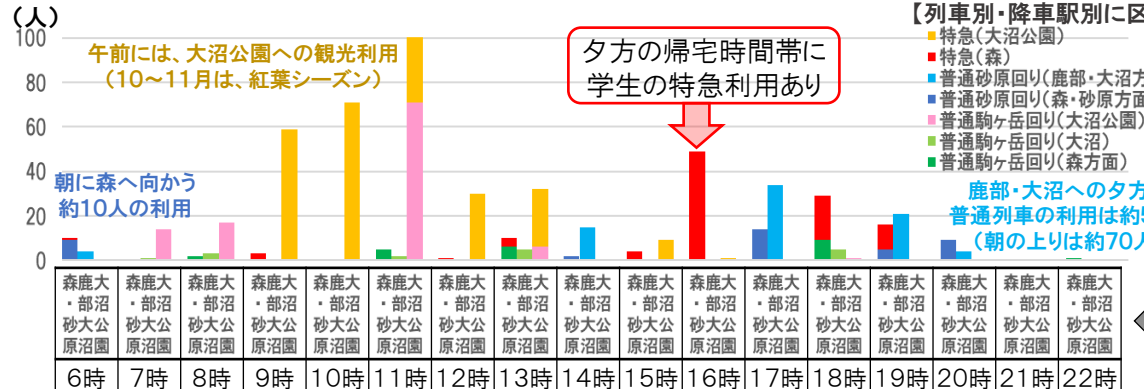


運行主体	系統名	運行本数(平日)
函館バス	310・314 (函館・長万部線)	8本 (4往復)
	快速しかば号	4本 (2往復)
大沼交通	新函館北斗大沼線	2本(1往復) ※土日祝は6本(3往復)
森町	森町地域公共交通バス(砂原線)	4本【週2回】 (2往復)
	森町地域公共交通バス(駒ヶ岳赤井川線)	4本【週2回】 (2往復)
鉄道	普通列車(砂原回り)	12本 (上り7本、下り5本)
	普通列車(駒ヶ岳回り)	12本 (上り6本、下り6本)
	特急列車	22本 (11往復)

※函館・長万部線は2026年4月から6本(3往復)

### 【新函館北斗→森(下り)における鉄道の利用状況】

※利用者数は、JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析



既存の路線バスに輸送余力はあるが、朝の通学時間帯には運行されていない。

鉄道の利用者を、現状のバスの運行体系に合わせて方面別に分類

## 2. 交通モードの検討について（森～長万部）

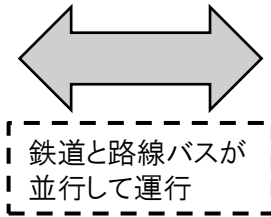
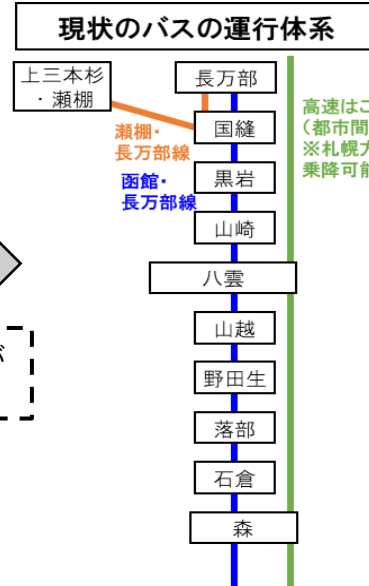
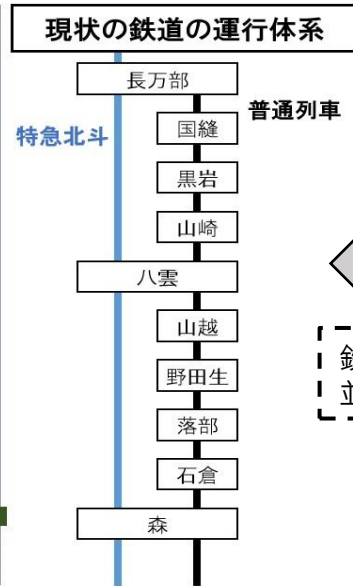
※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

### ⑤ 森～長万部

利用状況 140人/日（2024年JR北海道特定日調査をもとに事務局で推計）

- 地元バス事業者が運行する路線バスが、ほぼ鉄道に沿って運行されている。
- ただし、早朝に森→八雲、夕方に八雲→森への通学等の生活利用が25人程度あり、対応の検討が必要。
- 鉄道の利用実態が極めて少ない時間帯への対応を検討する必要がある。

※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。



区分	系統名	運行本数（平日）
函館バス	310・314 函館・長万部線	8本（4往復）
	721 瀬棚・長万部線	12本（6往復）
都市間バス	高速はこだて号	8本（4往復）
鉄道	普通列車	12本（6往復）
	特急列車	22本（11往復）

※函館・長万部線は2026年4月から6本（3往復）

### 【利用実態を踏まえた対応の検討 例：森→長万部（下り）】

【JR北海道提供データ（2024年特定日調査）及び函館バス提供データ（2024年平日）から作成】

駅	森	【乗車人数】 （森～石倉）	【乗車人数】 （山越～八雲）	八雲	【乗車人数】 （八雲～山崎）	【乗車人数】 （国縫～長万部）	長万部
JR・バス							
JR891D	6:56	(3人)	(25人)	7:29	(5人)	(5人)	7:58
バス310	8:53	(2人)	(14人)	9:47	(2人)	(4人)	10:31
バス310	14:33	(3人)	(4人)	15:27	(4人)	(3人)	16:11
JR2841D	16:52	(1人)	(2人)	17:23	(1人)	(1人)	17:52
バス314	16:49	(1人)	(1人)	17:43	(4人)	(0人)	18:27
JR825D	19:07	(2人)	(2人)	19:38	(2人)	(1人)	20:08
JR893D	21:30	(2人)	(0人)	22:00	(0人)	(0人)	22:28

※利用者数は、JR北海道提供データ（2024年特定日調査）から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析

通学利用が見込まれる時間帯の新設（増便）

朝には、落部や野田生から八雲へ通学等の生活利用（約25人）がみられるが、バスが運行されていない時間帯となっている

既存路線バスへの利用者の転移を見込んだ交通体系の検討

日中は、通学の帰路など生活利用がみられるが、バスにも輸送余力がある。

利用実態を踏まえた運行本数やダイヤの検討

19時以降はバスが運行されていないが、鉄道利用者も極めて少ない状況にある

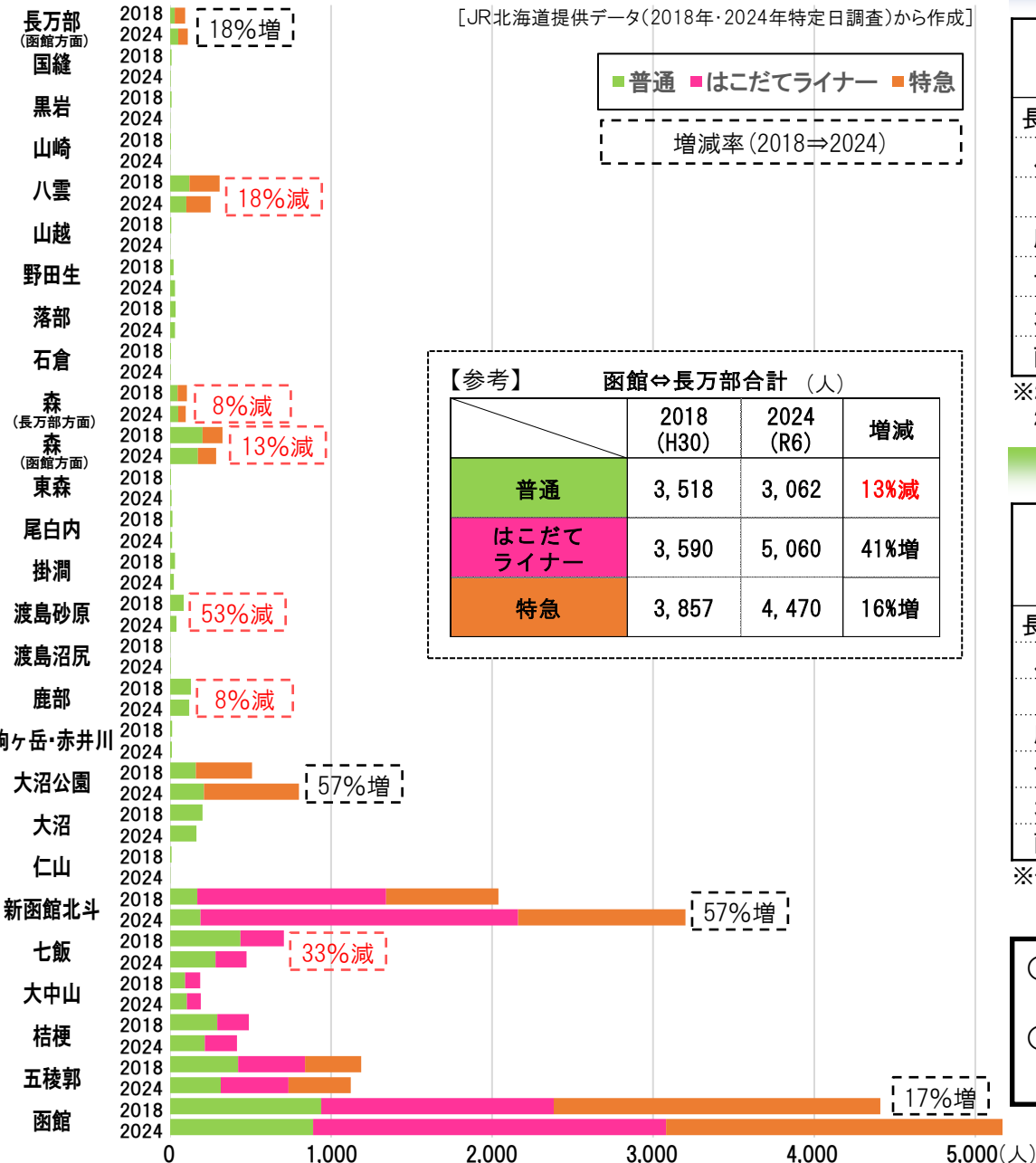
◆2024-2025年度のダイヤ・利用状況をもとに検討。2026年度はダイヤ改正（減便・変更）を予定。

### 3. 鉄道の利用状況の変化（経年変化と将来人口推計）

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

#### 【各駅の乗降人数の変化（JR特定日）】

[JR北海道提供データ(2018年・2024年特定日調査)から作成]



【参考】 函館⇄長万部合計 (人)

	2018 (H30)	2024 (R6)	増減
普通	3,518	3,062	13%減
はこだてライナー	3,590	5,060	41%増
特急	3,857	4,470	16%増

#### 全世代人口の推移と見通し (社人研推計) (単位: 人)

	2018年 (H30)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2040年 (R22)	2040年と2025年との比較
長万部町	5,517	5,109	4,696	4,135	3,223	31%減
八雲町	16,960	15,826	14,514	13,278	10,783	26%減
森町	15,892	14,338	13,582	11,178	8,600	37%減
鹿部町	4,009	3,760	3,508	3,039	2,359	33%減
七飯町	28,563	27,686	27,139	25,669	22,937	15%減
北斗市	46,829	44,302	42,810	38,479	33,108	23%減
函館市	262,519	251,084	236,515	216,113	182,713	23%減

※2018、2025年は住民基本台帳人口、2020年は国勢調査  
2030、2040年は国立社会保障・人口問題研究所による令和5年(2023年)推計

#### 19歳以下人口の状況 (住基人口) (単位: 人)

	2018年 (H30) 15歳~19歳	2025年 (R7)				0歳~4歳と15歳~19歳との比較
		15歳~19歳	10歳~14歳	5歳~9歳	0歳~4歳	
長万部町	287	149	151	90	98	34%減
八雲町	665	547	511	429	339	38%減
森町	675	534	459	329	205	62%減
鹿部町	152	141	124	86	64	55%減
七飯町	1,259	1,127	1,127	1,072	764	32%減
北斗市	2,360	2,158	1,834	1,532	1,047	51%減
函館市	10,979	9,121	8,202	6,853	5,217	43%減

※住民基本台帳人口(1月1日現在) (2030年の15~19歳) (2035年の15~19歳) (2040年の15~19歳)

○ 人口は、すべての市町で減少傾向であり、普通列車の利用や多くの駅で乗降人数が減少している。  
○ はこだてライナーや特急列車の利用、函館駅・新函館北斗駅・大沼公園駅の乗降人数の増加要因は、観光利用と考えられる。

※利用者数は、JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析

# 4. 交通モードの検討にあたっての論点整理

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

【収支予測】 ※第10回渡島ブロック会議(R5.12.27開催)にて中間とりまとめ(公表済)

【利用状況(事務局推計※)】 **新規** ※2024年JR北海道特定日調査をもとに事務局で推計

	三セク鉄道(全線)	バス運行(全線)	三セク鉄道+バス
①函館 ～新函館北斗	[初期投資] 288.6億円 [2030年度収支] ▲12.0億円 [30年累計] ▲744.4億円	[初期投資] 30.9億円 [2030年度収支] ▲0.9億円 [30年累計] ▲106.0億円	鉄道 [初期投資] 131.7億円 [2030年度収支] ▲3.9億円 [30年累計] ▲320.6億円
②③④ 新函館北斗 ～森			バス [初期投資] 15.7億円 [2030年度収支] ▲1.0億円 [30年累計] ▲71.0億円
⑤森 ～長万部			

	普通列車	特急列車	合計
(普通) (はこだてライナー)	895人/日 2,187人/日	2,397人/日	5,479人/日
(普通・駒ヶ岳回り) (普通・砂原回り)	157人/日 210人/日	340人/日 ※通過利用を除く	374人/日
(普通)	64人/日	76人/日 ※通過利用を除く	140人/日

【バス運行にあたっての課題】 **新規**

※利用者数は、JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析

	既存バスの活用	新たなバス運行等の検討	その他留意事項
①函館 ～新函館北斗	・七飯・桔梗などの途中駅利用には対応でき、日中時間帯の輸送余力はあるが、速達性が課題。 ・通勤・通学時間帯の輸送余力は不足するとみられる。	・早朝・夕方の通勤・通学利用に向けた対応の検討が必要。 ・利用者の速達性ニーズが高い <b>新幹線からの乗り継ぎに対応する高速タイプの大規模な新設</b> の検討が必要。	・函館への観光利用による <b>季節波動・休暇時期</b> (GW・年末年始等) <b>の大幅な利用者増</b> への対応の検討が必要。
②③④ 新函館北斗 ～森	・早朝の通学時間帯に対応したバスは運行されていない。 ・輸送需要に応じたダイヤの見直し。	・早朝・夕方の通学利用に向けた対応の検討が必要。 ・函館～森間は、通学利用者の速達性を考慮した対応の検討が必要。	・大沼公園は、観光利用の季節波動への対応の検討が必要。 ・鹿部～森間は、輸送需要を踏まえた運行主体や運行体系の検討が必要。
⑤森 ～長万部		・早朝・夕方の通学利用に向けた対応の検討が必要。	・鉄道の利用実績が極めて少ない時間帯の検討が必要。

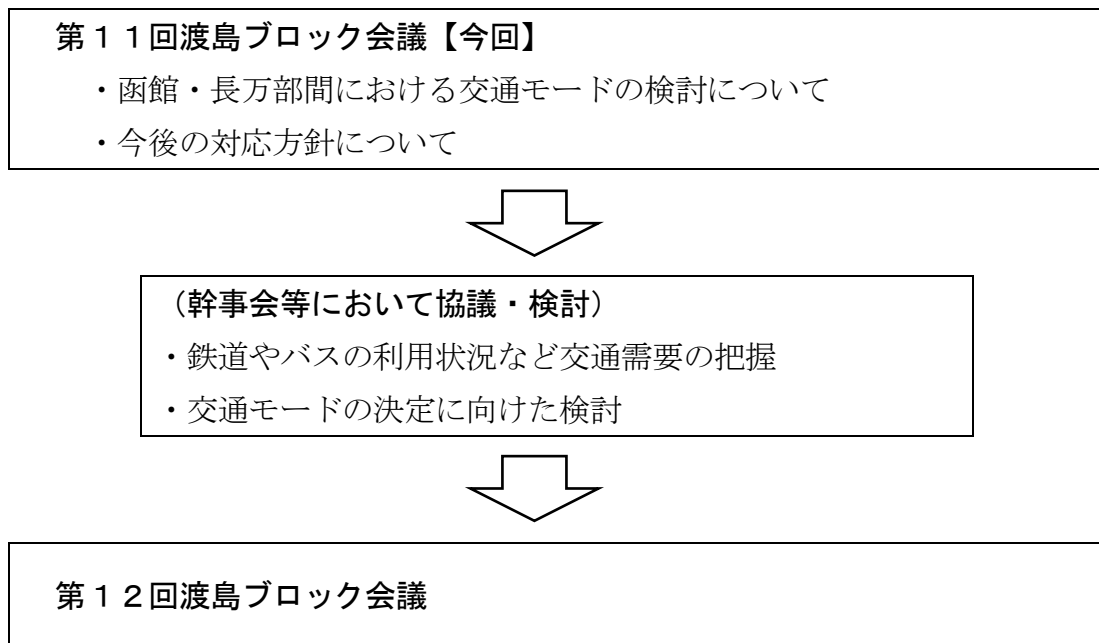
## 今後の対応方針（案）

国の「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」報告書（令和7年3月公表）において新幹線の開業遅れが明確となったことを踏まえ、並行在来線（函館・長万部間）についての今後の対応方針は、次のとおりとする。

### ～今後の対応方針～

- ・ 交通需要の把握など、交通モードの決定に向けた検討を継続する。
- ・ 新幹線の開業時期が明確にされた段階で、その内容を協議会に報告し、その上で、交通モードを決定できるよう協議を進める。

### ～今後の進め方（イメージ）～



※ 上記の進め方を基本とし、新幹線の開業時期に係る動き等、状況の変化がある場合は、必要に応じて、適宜ブロック会議を開催する。

# 函館・長万部間における交通モードの検討について（詳細版）

## 【目次】

1. これまでの主な経過	1
2. バス運行の検討にあたっての基本的な考え方について	2
3. 函館～長万部間における交通モードの検討について	3
①函館～新函館北斗間	
(1) 鉄道・バスの状況	4
(2) 鉄道の時間帯別利用状況	5
(3) 課題の整理	6
②③④新函館北斗～森間	
(1) 鉄道・バスの状況	7
(2) 鉄道の時間帯別利用状況	8
(3) 課題の整理	9
⑤森～長万部間	
(1) 鉄道・バスの状況	10
(2) 鉄道の時間帯別利用状況	11
(3) 課題の整理	12
4. 鉄道の利用状況の変化（経年変化と将来人口推計）	13

令和8年3月30日

北海道新幹線並行在来線対策協議会 渡島ブロック会議

# 1. これまでの主な経過

## 第8回 渡島ブロック会議（令和3年(2021年)4月26日）

・旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査の結果を報告（公表）

### 【鉄道運行とした場合の輸送密度の予測(旅客流動調査・将来需要予測調査)】

(単位：人/日)

	2018年度 (H30年度)	特急からの 転移を考慮	2030年度 (R12年度)	2040年度 (R22年度)	2060年度 (R42年度)
函館～長万部	685	1,058	850	691	431
函館～新函館北斗	4,261	6,739	5,592	4,640	2,963
新函館北斗～長万部	191	274	195	146	81

※「特急からの転移を考慮」は、札幌・函館間、函館・大沼公園間、函館・森間などの利用について、新幹線開業後は特急列車から第三セクター鉄道に転移が発生すると見込まれるため、2018年度の輸送密度を補正した数値。

## 第10回 渡島ブロック会議（令和5年(2023年)12月27日）

・収支予測調査の精査を行い、中間取りまとめとした（公表）  
 ・バス運行について、バス事業者との協議を進めていくことを確認

### 【第三セクター鉄道又はバス運行の場合の収支予測(収支予測調査の中間取りまとめ)】

① 第三セクター鉄道運行の場合(函館～長万部) (単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
288.6	▲ 12.0	▲ 14.4	▲ 744.4

② バス運行の場合(函館～長万部) (単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
30.9	▲ 0.9	▲ 1.4	▲ 106.0

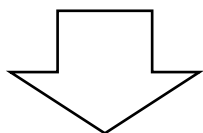
③ 第三セクター鉄道(函館～新函館北斗)+バス運行(新函館北斗～長万部)の場合

・ 第三セクター鉄道運行の場合(函館～新函館北斗) (単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
131.7	▲ 3.9	▲ 5.6	▲ 320.6

・ バス運行の場合(新函館北斗～長万部) (単位：億円)

初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
	2030年度	2040年度	
15.7	▲ 1.0	▲ 1.4	▲ 71.0



第10回渡島ブロック会議の後、  
 地域のバス事業者と協議を行い、バス利用状況のデータの提供をいただくとともに、  
 JR北海道から最新の鉄道利用状況のデータを提供いただき、  
 バス運行とする場合の課題の整理など、具体的な検討を進めてきた。

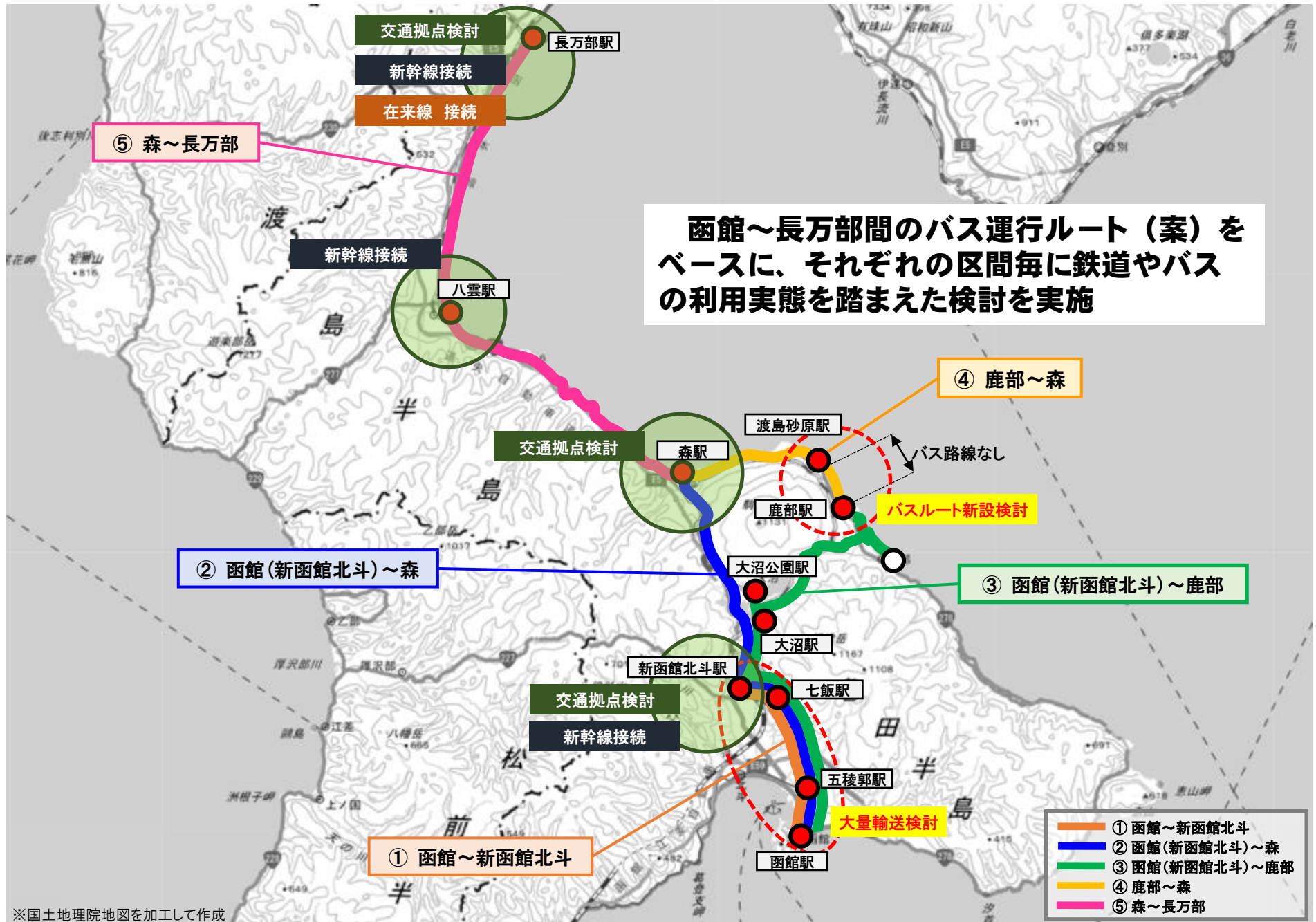
## 2. バス運行の検討にあたっての基本的な考え方について

- 前回(令和5年12月27日)のブロック会議において確認したバスルートやダイヤ設定の基本的な考え方
  - ・ 現在の鉄道利用者の移動手段の確保を前提とし、原則①～③の考え方にに基づき、運行本数を設定
  - ・ 実際のバス運行に向けては、検討①～③についても整理

### バス転換の検討にあたっての基本的な考え方

原則①	一定の乗車人員が見込める区間は、路線バスの新設を検討する。	
原則②	JRの乗車人員が60人を超える時間帯は、複数便の路線バス(増便)を検討する。	
原則③	路線バスの新設が難しい区間は、他の交通モード(デマンド交通など)を検討する。	
検討①	並行する路線バスの乗車人員などを考慮の上、既存の路線バスへの旅客転移を見込んだ路線バスの新設を検討する。	
検討②	函館・森間、函館・鹿部間を直通運行とするか、鉄道やバスの発着の多い交通拠点である新函館北斗駅を有効的に活用し、乗換え運行とするか検討する。	
検討③	高速道路を活用した速達性の高いバスルートを検討する。(高速道路では、全員が着席できるハイデッカー車両(定員45名)の導入が必要)	

### 3. 函館～長万部間における交通モードの検討について



### 3. ① 函館～新函館北斗間 (1) 鉄道・バスの状況

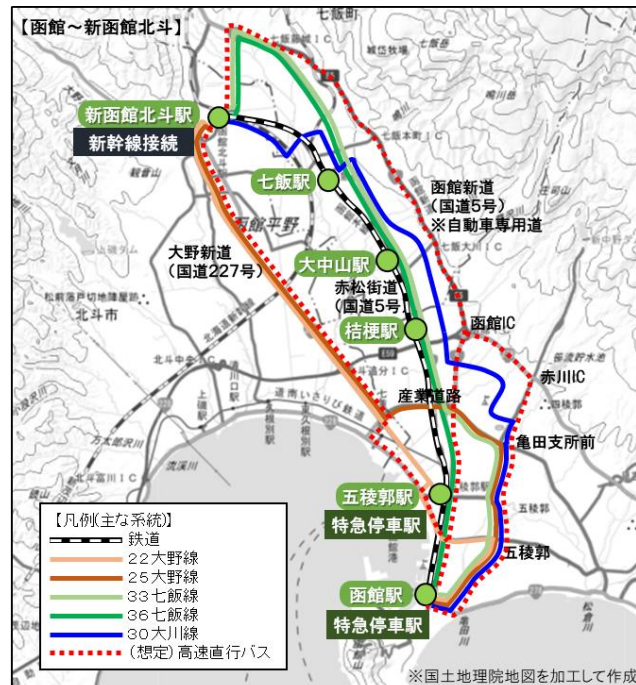
※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

#### 【鉄道の状況】

- ①普通列車(長万部や森から直通の気動車)、②はこだてライナー(快速・普通)、③特急北斗が運行されている。
  - 主に、①は通勤・通学などの生活利用、②は新幹線(東京・東北方面)からの乗り換えや沿線の生活利用、③は札幌方面との往来(観光・ビジネス・生活利用)などに利用されている。
- ※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

#### 【バスの状況】

- 大野新道(国道277号)を通る大野線、七飯町(赤松街道)を通る七飯線のほか、長距離路線の一部が新函館北斗駅に乗り入れている。
- 現行の路線バスは、主に生活路線として利用され、新幹線との乗換利用は多くない状況。函館近郊では朝の通勤・通学時間帯に混雑がみられるが、他の時間帯には輸送余力もある状況。※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。
- この区間のみでの高速タイプのバスは運行されていない。



系統名	新函館北斗～函館の所要時間
22大野線	約60分
25大野線	約70分
33七飯線	約75分
36七飯線	約50～60分
30(大川線)	約80～90分
610(函館・江差線)	約60分
【鉄道】 はこだてライナー	15～24分

#### 【列車種類別の利用状況(2024年閑散期(JR特定日))】

	①普通列車(気動車)	②はこだてライナー(電車)	③特急列車
利用状況(事務局推計)※ (新函館北斗～函館)	895人/日	2,187人/日	2,397人/日
	<b>5,479人/日</b>		

※北海道新幹線並行在来線対策協議会 渡島ブロック会議 事務局で算出したもの。  
なお、道南いさりび鉄道直通列車による函館・五稜郭間の利用は含んでいない。

#### 【バス運行とする場合の検討のポイント】

- 新函館北斗からの利用者(新幹線からの乗り換え)は、速達性のニーズがあると考えられることから、高速タイプの直行バス(所要30～50分と想定)を検討する必要がある。
- 途中駅からは住民の利用(通勤・通学・生活利用)が多いことから、路線バス(既存バスを含む)へ移行することが想定される。

### 3. ① 函館～新函館北斗間 (2) 鉄道の時間帯別利用状況

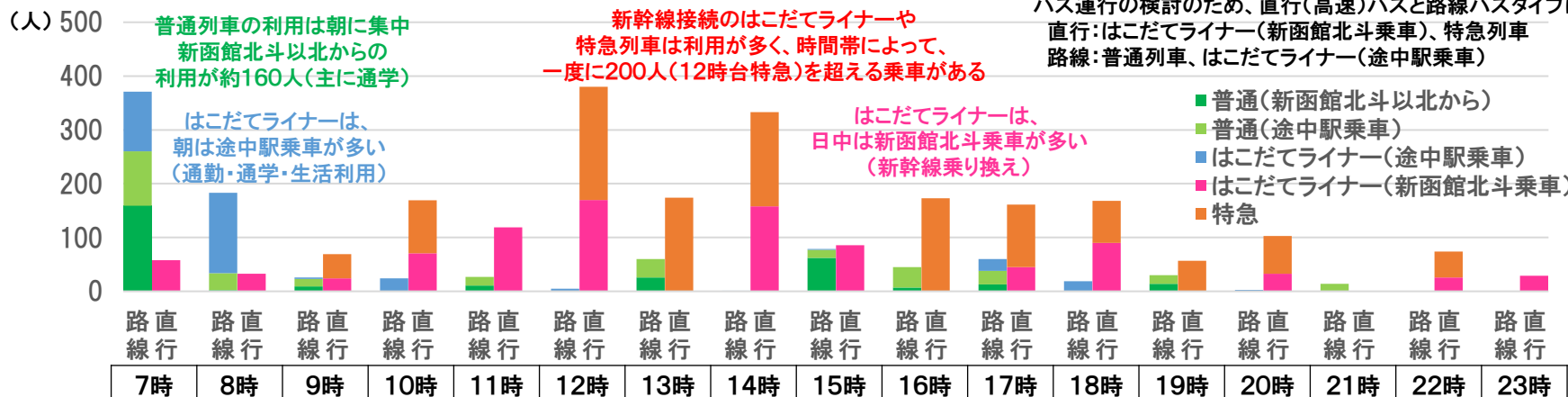
※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

- 函館～新函館北斗間の鉄道の利用状況(JR北海道2024年特定日調査)を時間帯別にまとめると、上り(新函館北斗→函館)は、朝は通学等の生活利用が多く、日中は特急や新函館北斗乗車の利用が多い。
  - 下り(函館→新函館北斗)は、日中は特急や新函館北斗への利用が多く、夕方は普通列車や途中駅(五稜郭・桔梗・大中山・七飯)への利用が多い。
  - 特急列車や新函館北斗で乗降するはこだてライナーの利用者を直行(高速)タイプのバスで対応するには90本(上り43本、下り47本)のバス運行、普通列車やはこだてライナーの途中駅の利用者を路線バスタイプのバスで対応するには、既存バスの輸送余力を考慮すると、15本(上り8本、下り7本)のバス運行(増便)が必要との試算結果となった(JR北海道2024年特定日調査の場合)。
- ※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

#### 【新函館北斗→函館(上り)列車の乗車駅別利用状況(函館駅到着時間帯別)】

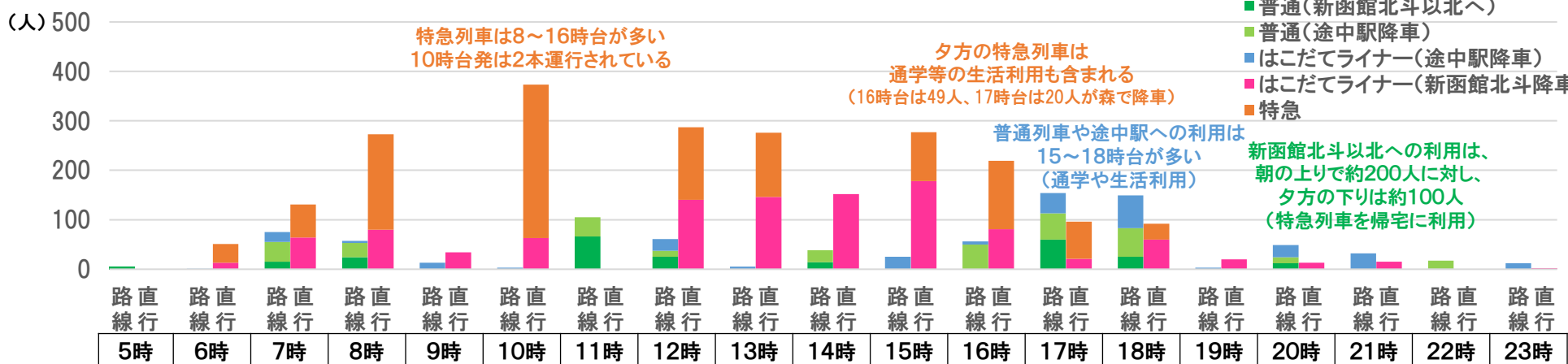
※JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析

バス運行の検討のため、直行(高速)バスと路線バスタイプに区分  
 直行:はこだてライナー(新函館北斗乗車)、特急列車  
 路線:普通列車、はこだてライナー(途中駅乗車)



#### 【函館→新函館北斗(下り)列車の降車駅別利用状況(函館駅出発時間帯別)】

普通(新函館北斗以北へ)  
 普通(途中駅降車)  
 はこだてライナー(途中駅降車)  
 はこだてライナー(新函館北斗降車)  
 特急



### 3. ① 函館～新函館北斗間 (3) 課題の整理

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

○ 函館～新函館北斗をバス運行とする場合には、現在の普通列車、はこだてライナー(快速・普通)のほか、特急北斗の利用者がバス利用に移行すると想定される。

その場合に必要となるバスの運行本数について検討を行ったところ、直通(高速タイプ)が上下で90本、路線バスが15本の運行が追加で必要になるとの結果となった(2024年の閑散期の平日のデータをもとに試算)。

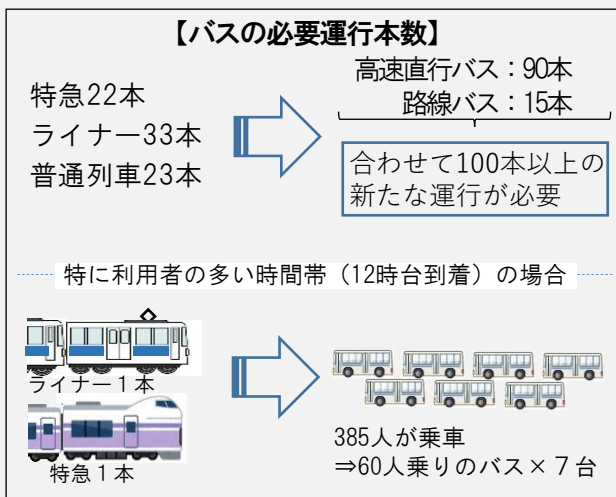
○ ただし、新函館北斗駅では、新幹線からの乗り継ぎ利用があり、新幹線から200人を超える人数が一度に乗り換えることが想定されること、季節や曜日等による変動があることなど、生活利用とは異なる利用者の傾向やニーズ、多くの課題があることに留意する必要がある。

※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

#### 【函館・新函館北斗間をバス運行とする場合の課題】

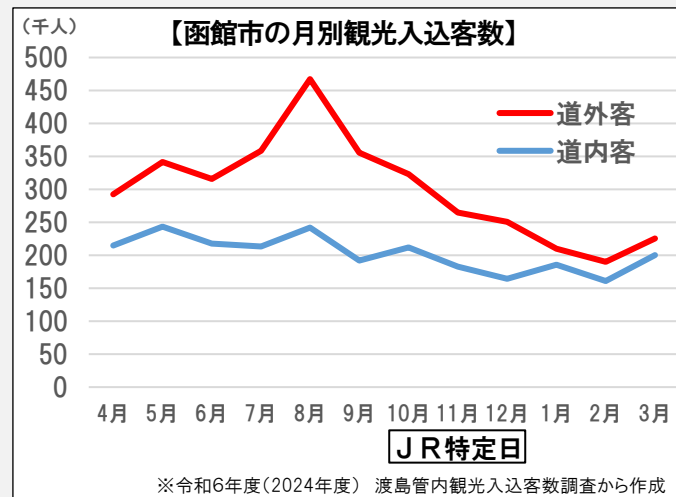
##### ○ バスによる輸送量の確保

- ・ 輸送量を確保するために、バスの運転手及び車両の確保が必要
- ・ 利用者が多い時間帯においては、同じ時間帯で多数台の用意が必要



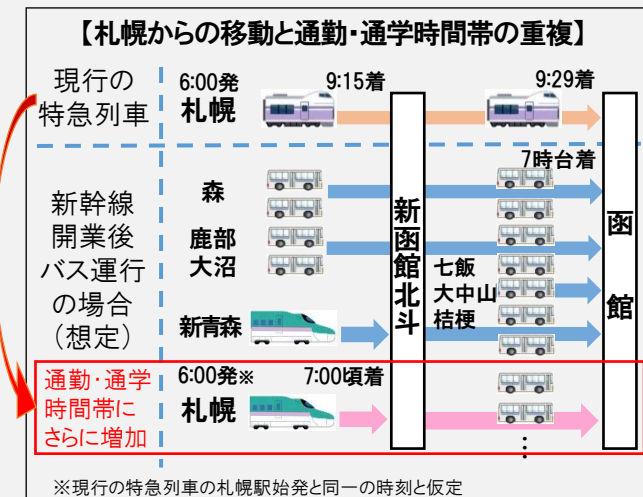
##### ○ 需要の季節変動、曜日・時間帯の変動への対応

- ・ 夏季・GW・年末年始などに増便の対応が必要
- ・ 金曜日や三連休の前後など需要の変動が見込まれる
- ・ バスの増便が不十分であれば積み残し、バスが過剰であれば収支悪化のリスクがある



##### ○ 新幹線開業による輸送量増への対応

- ・ 新函館北斗・札幌間の新幹線開業(時間短縮)による需要の拡大
- ・ 朝札幌発の新幹線からの乗り継ぎ利用と通勤・通学時間帯の重複(札幌から新幹線で約1時間)



##### ○ 新函館北斗駅での乗換対応

- ・ 新幹線到着時の乗り換え時間の増加、混雑対応
- ・ キャリーケース等荷物の大きな乗客が多いことによるバス輸送人員の低下

##### ○ 定時性の低下

- ・ 定時性の低下(道路渋滞等)による新幹線乗り遅れのリスク(新幹線は主に指定席)

### 3. ②③④ 新函館北斗～森間 (1) 鉄道・バスの状況

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

#### 【鉄道の状況】

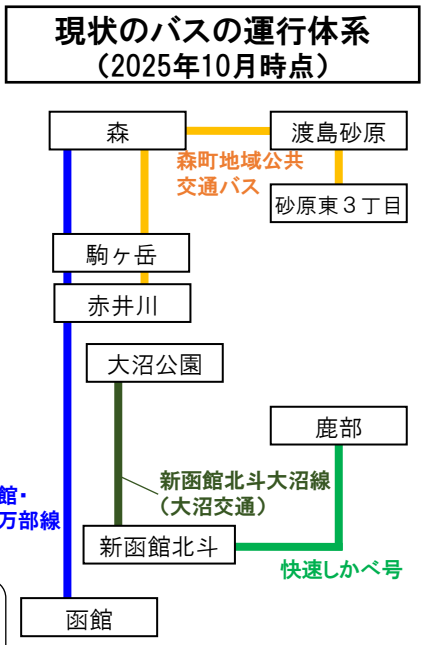
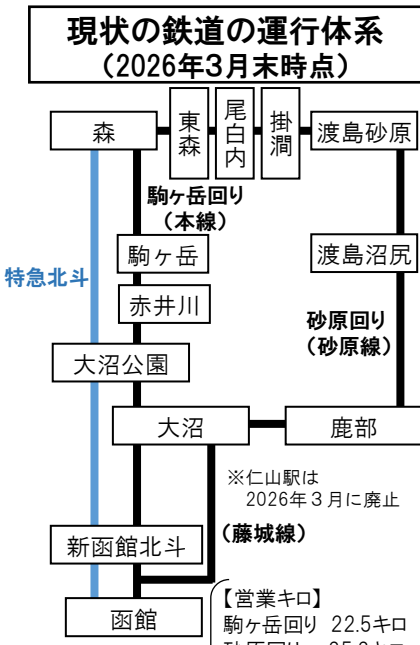
- ①特急北斗(駒ヶ岳回り)、②普通列車(駒ヶ岳回り)、③普通列車(砂原回り)が運行されている。なお、新函館北斗・仁山を経由しない藤城線経由の列車も運行されている。
- 主に、①は森から函館への通学の帰路や大沼公園への観光、②は森から函館方面への通学や大沼公園への観光、③は函館方面への通学に利用されている。

※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

#### 【バスの状況】

- 函館バスが函館～森、新函館北斗～鹿部の路線バス、また、大沼交通が大沼公園と新函館北斗を結ぶバスを運行している。路線バスは生活路線であるが利用は多くなく、輸送余力がある状況。朝の時間帯の運行はされていないため、朝の通学にはほとんど利用されていない状況。
- 森・鹿部間については、路線バスが運行されていない。  
また、森・渡島砂原間については、森町による地域公共交通バスが週2回運行されている。

※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。



運行主体	系統名	運行本数(平日)
函館バス	310-314 (函館・長万部線)	8本 (4往復)
	快速しかべ号	4本 (2往復)
大沼交通	新函館北斗大沼線	2本(1往復) ※土日祝は6本(3往復)
森町	森町地域公共交通バス(砂原線)	4本【週2回】 (2往復)
	森町地域公共交通バス(駒ヶ岳赤井川線)	4本【週2回】 (2往復)
鉄道	普通列車(砂原回り)	12本 (上り7本、下り5本)
	普通列車(駒ヶ岳回り)	12本 (上り6本、下り6本)
	特急列車	22本 (11往復)

※函館・長万部線は2026年4月から6本(3往復)

#### 【列車種類別の利用状況(2024年閑散期(JR特定日))】

	①特急列車	②普通列車(駒ヶ岳回り)	③普通列車(砂原回り)
利用状況(事務局推計)※ (森～新函館北斗間)	340人/日 (3,126人/日)	157人/日	210人/日
	497人/日		210人/日
	<b>374人/日</b>		

※北海道新幹線並行在来線対策協議会 渡島ブロック会議 事務局で算出したもの。  
特急列車は、森・大沼公園での乗降をもとに利用状況を算出。( )は、通過利用も含んだ利用状況。  
区間全体の利用状況は、大沼～森について、駒ヶ岳回りと砂原回りを別線として算出(66.9キロ)

#### 【バス運行とする場合の検討のポイント】

- 森、鹿部ともに、朝の通学に適した便が運行されていないため、鉄道を代替するには、朝の増便等の検討が必要となる。
- 森～函館間では、帰りに特急を利用する高校生もおり、速達性のニーズがあることから、高速タイプのバスの運行についても検討が必要となる。

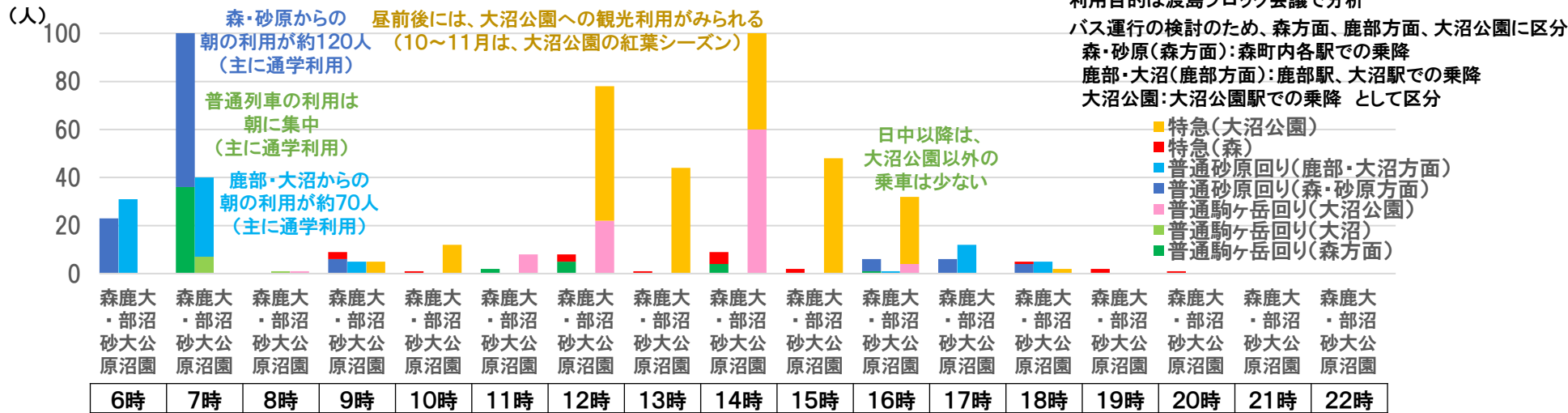
### 3. ②③④ 新函館北斗～森間 (2) 鉄道の時間帯別利用状況

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

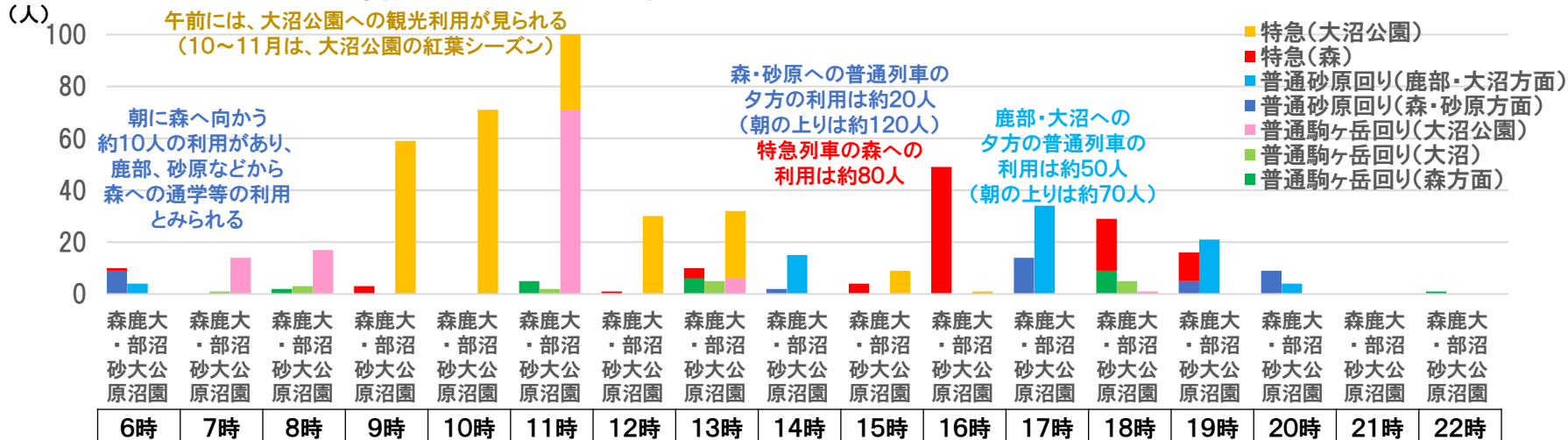
※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

- 新函館北斗～森間の鉄道の利用状況(JR北海道2024年特定日調査)を時間帯別にまとめると、上り(森→新函館北斗)は、朝は函館方面への通学等の生活利用、日中は大沼公園から函館に向かう利用(大沼公園観光の帰路)がみられる。下り(新函館北斗→森)は、午前は大沼公園から大沼公園への観光利用が多く、夕方に通学利用(函館方面への通学の帰路)がみられる。
- 鉄道利用者をバスで対応するには、通学需要に対応するため、新函館北斗～森で8本(4往復)、新函館北斗～鹿部で6本(3往復)程度の増便が必要と想定されるが、その他の時間帯は利用が限られ、既存バスにも輸送余力があることから、既存バスや通学便の復路の活用による対応を検討する。

【森→新函館北斗(上り)列車の乗車駅別利用状況(新函館北斗駅到着想定時間帯別)】 ※JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析



【新函館北斗→森(下り)列車の降車駅別利用状況(新函館北斗駅出発想定時間帯別)】



### 3. ②③④ 新函館北斗～森間 (3) 課題の整理

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

- 新函館北斗～森をバス運行とする場合には、普通列車の利用者及び特急北斗の森・大沼公園駅の利用者がバス利用に移行すると想定される。
- 鉄道とバスでは運行経路が異なるため、バス運行の場合には、函館(新函館北斗)～森、函館(新函館北斗)～大沼・大沼公園～鹿部、鹿部～森の3つの体系で現状の利用状況をもとに検討すると、必要となるバスの運行本数は、次のとおり想定される。
  - ・ 函館(新函館北斗)～森は、通学時間帯に、上りは朝に2本、下りは夕方に2本の速達性を考慮した増便が必要。
  - ・ 函館(新函館北斗)～大沼・大沼公園～鹿部は、上りは朝に2本、下りは朝と夕に1本ずつ増便が必要。
  - ・ 大沼公園については、観光利用が多く、季節等による変動が大きいため、留意が必要。
  - ・ 鹿部～森間については、非常に少ない利用状況となっており、需要を見極めながら検討していく必要がある。 ※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

#### 【新函館北斗・森間をバス運行とする場合の課題】

##### ○ 森から函館への通学での特急利用

・ 森から函館方面への通学等に鉄道が利用されており、朝は普通列車、帰りは普通及び特急列車を利用している。  
路線バスの所要時間は、鉄道の普通列車と大きく変わらないが、速達性を求めるニーズがあることからバス運行の場合においては、高速タイプのバスについても検討する必要がある。

##### 【森→函館 登校時間帯(5～8時台)の時刻表】

	森 出発	経由	函館 到着	所要 時間
普通列車5880D	5:40	砂原	7:11	96分
普通列車5882D	6:05	砂原	7:47	102分
普通列車4830D/1322M	6:20	駒ヶ岳	7:31	71分
普通列車2840D	7:58	砂原	9:57	119分
特急北斗2号	8:49	特急	9:29	40分
函館バス 函館・長万部線	8:59	国道5号	10:34	95分

通学×

##### ○ 森町砂原地区から函館への通学利用

・ 森町砂原地区については、函館方面への通学利用があり、普通列車(砂原回り)が利用されているが、渡島砂原・鹿部間は路線バスが運行されていない状況であり、また鹿部経由でバスを運行しても遠回りのため所要時間が大きく増加することが見込まれる。  
・ そのため、利便性を鑑みると、砂原地区からは森を結節点として、函館～森のバスへ乗り継ぐルートを検討する必要がある。

##### 【渡島砂原→函館 登校時間帯(5～8時台)の時刻表】

	渡島 砂原	鹿部	函館	鹿部～函館 所要時間
普通列車5880D	5:59	6:17	7:11	54分
普通列車5882D	6:24	6:43	7:47	70分
函館バス 快速しかべ号		8:11	新函館北斗 8:48	—
普通列車2840D	8:18	8:36	9:57	81分

通学×

##### 【函館→森 下校時間帯(15～17時台)の時刻表】

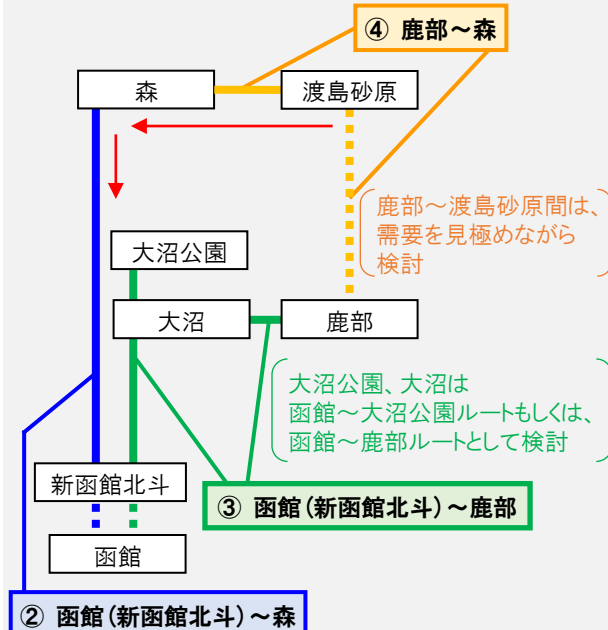
	函館 出発	経由	森 到着	所要 時間
特急北斗15号	15:01	特急	15:47	46分
函館バス 函館・長万部線	15:08	国道5号	16:49	101分
特急北斗17号	16:40	特急	17:26	46分
普通列車5883D	17:01	砂原	19:03	122分
普通列車825D	17:35	駒ヶ岳	18:32	57分
特急北斗19号	17:55	特急	18:41	46分

##### ○ 各区間の利用状況 [JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成]

	森		→函館方面	71人
	砂原地区	鹿部		
朝 (登校時間帯)	大沼		→函館方面	58人
	大沼			52人
日中(9～16時)	大沼公園⇔		→函館方面	19人
	大沼公園⇔			上り343人・下り304人
夕 (下校時間帯)	森		函館方面→	97人 (特急84人・普通13人)
	砂原地区			14人
	鹿部			36人
	大沼			23人

##### ○ 利用の少ない鹿部～森の対応

・ 鹿部～森における利用については、ほとんどが函館方面への通学利用であり、森への利用(森高校への通学等)については、少ない状況となっている。そのため、需要を見極めながら、検討していく必要がある。



朝の通学時間帯は、森→砂原回りのJRが運行されているが、速達性を勘案し、森を結節点として②函館～森へ乗り継ぐルートを検討

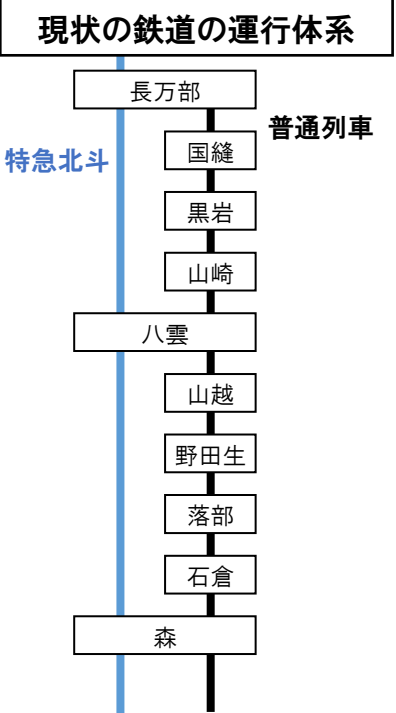
# 3. ⑤ 森～長万部間 (1) 鉄道・バスの状況

※利用者については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

## 【鉄道の状況】

- ①普通列車、②特急北斗が運行されている。
- 主に、①は長万部～八雲、八雲～野田生・落部などで通学等の生活利用があるが、利用状況は極めて低い。②は通過利用が多く、この区間内での乗降は各列車で数名程度と限られている。

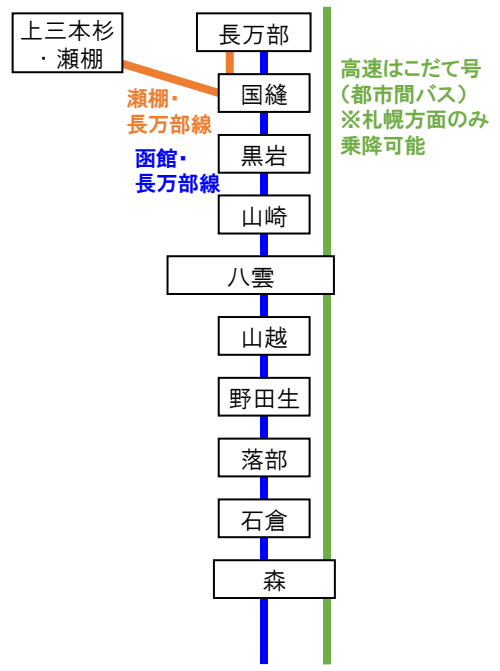
※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。



## 【バスの状況】

- 函館バスの函館・長万部線が、ほぼ鉄道に沿って運行されており、輸送余力もある状況。
- せたな町に向かう路線は、鉄道と重複する区間は限られている。
- 高速はこだて号は、森町及び八雲に停留所があるが、函館方面への乗降や区間内での乗降は不可(札幌への乗降のみ可能)であることから、特急列車の代替とはなり得るが、普通列車の代替としては考慮しない。

### 現状のバスの運行体系



区分	系統名	運行本数(平日)
函館バス	310・314 函館・長万部線	8本 (4往復)
	721 瀬棚・長万部線	12本 (6往復)
都市間バス	高速はこだて号	8本 (4往復)
鉄道	普通列車	12本 (6往復)
	特急列車	22本 (11往復)

※函館・長万部線は2026年4月から6本(3往復)

### 【列車種類別の利用状況(2024年閑散期(JR特定日))】

	①普通列車	②特急列車
利用状況(事務局推計)※ (森～長万部間)	64人/日	76人/日 (2,958人/日)
	<b>140人/日</b>	

### 【バス運行とする場合の検討のポイント】

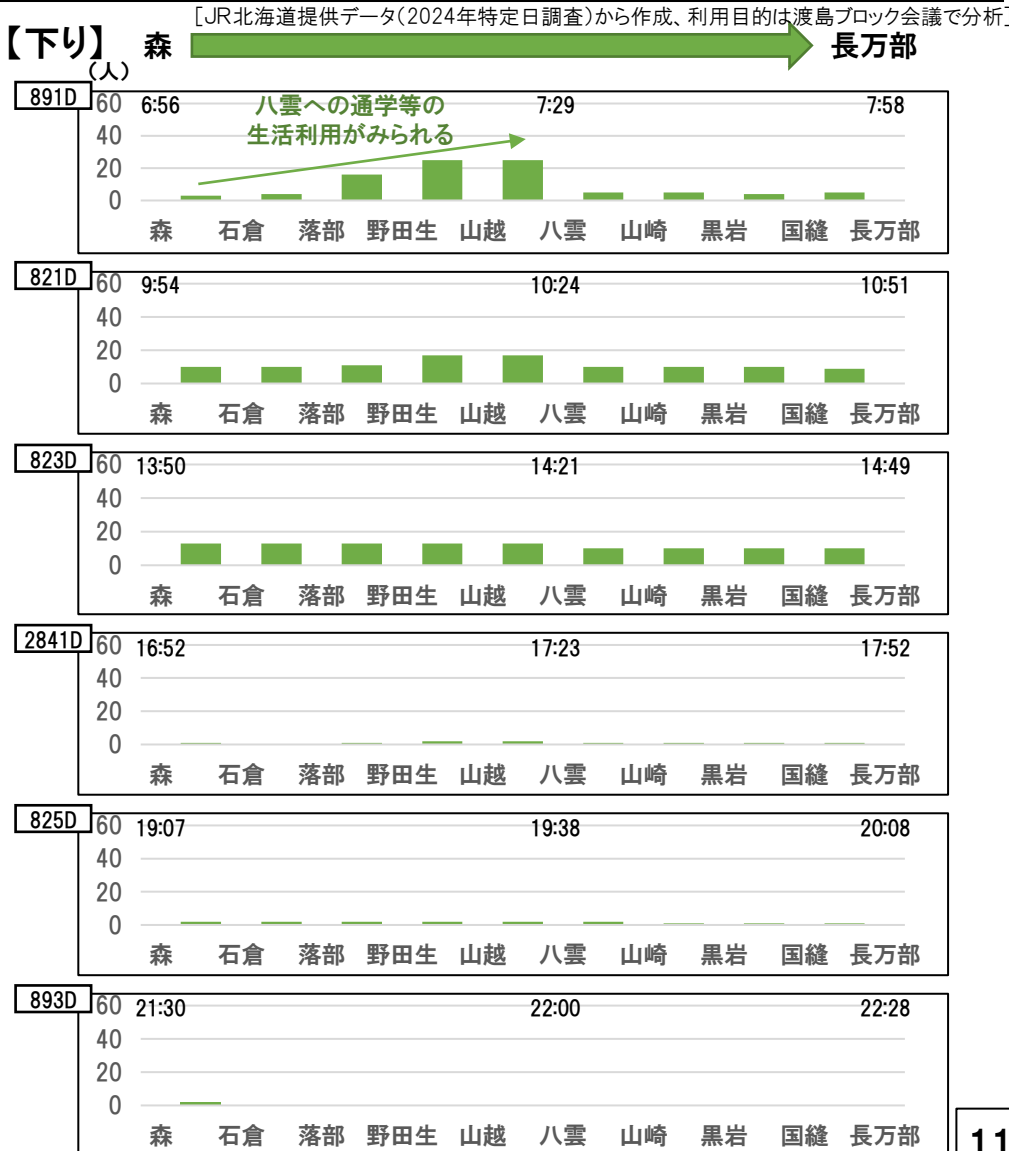
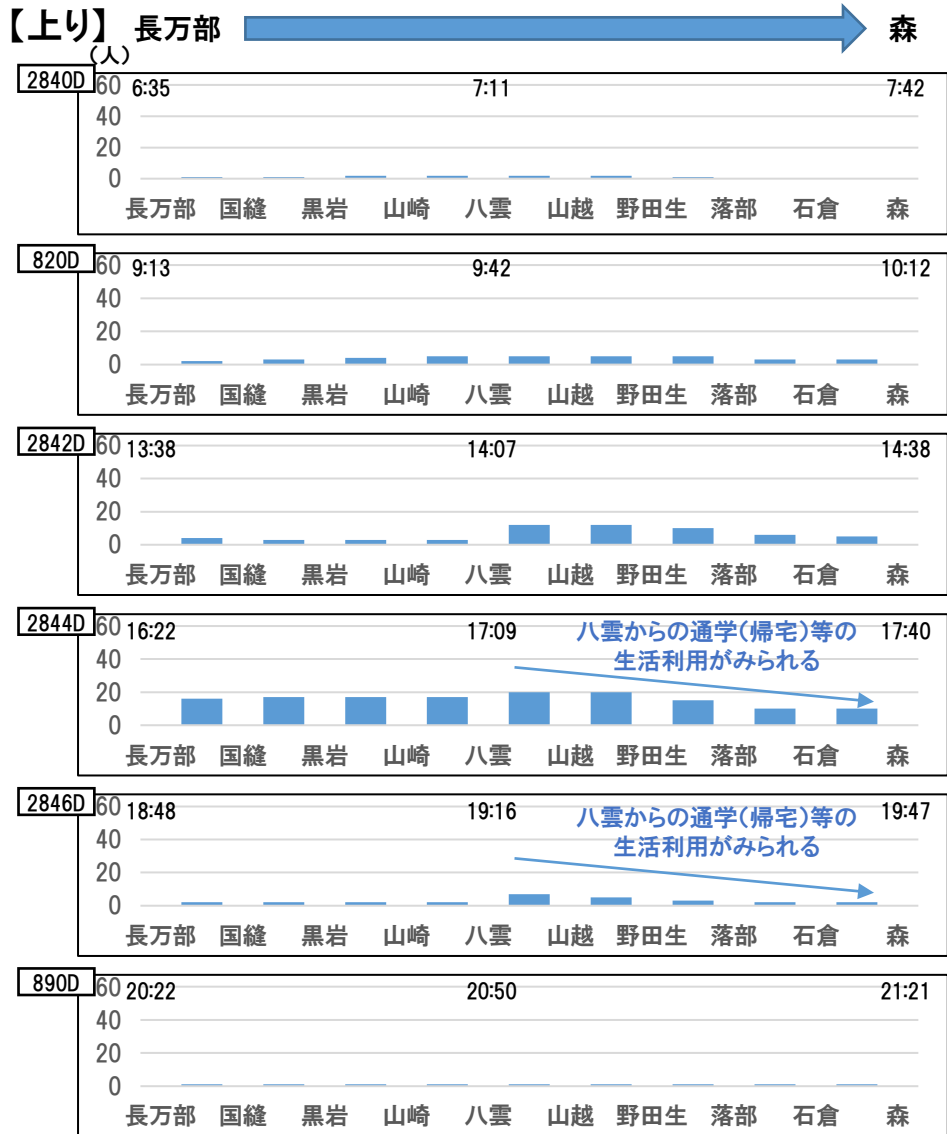
- 函館・長万部線がほぼ鉄道に沿って運行されているが、通学に適した便が運行されていないため、鉄道を代替するには、通学時間帯の増便等が必要となる。

※北海道新幹線並行在来線対策協議会 渡島ブロック会議 事務局で算出したもの。  
特急列車は、森・八雲・長万部での乗降をもとに利用状況を算出。( )は、通過利用も含んだ利用状況。

### 3. ⑤ 森～長万部間 (2) 鉄道の時間帯別利用状況

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

- 森～長万部については、森、八雲、長万部の各駅を起点とした利用がみられるが、多くて25人程度と利用は限られている。
- 野田生・落部から八雲への利用は、高校生の通学等の生活利用とみられる。※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。
- 鉄道利用者をバスで対応するには、通学需要に対応するため、2本(上り1本、下り1本)程度の増便又は時刻変更の必要があるとみられるが、その他の時間帯は利用が限られ、既存バスにも余力があることから、既存バスや通学便の復路の活用による対応を検討する。



### 3. ⑤ 森～長万部間 (3) 鉄道の利用状況の変化・課題の整理

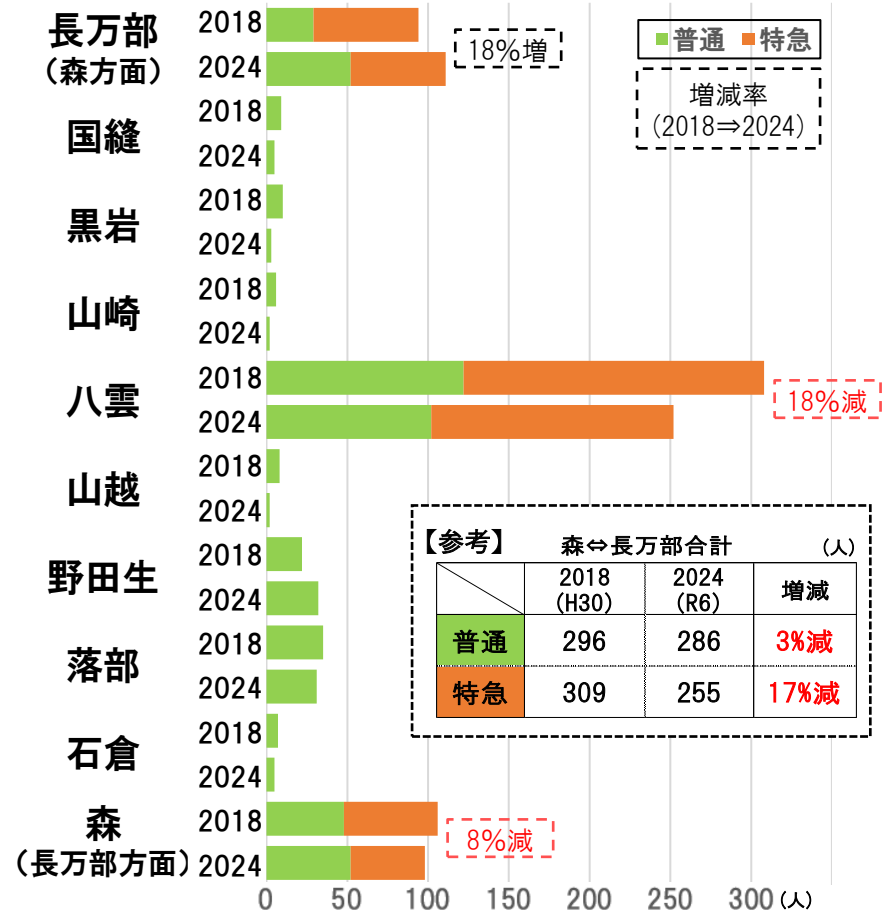
※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

- 森～長万部をバス運行とする場合には、普通列車の利用者がバス利用に移行すると想定される。なお、特急列車の利用者は、その多くが新幹線、都市間バスに移行すると考えられる。一部はバス利用に移行することも考えられるが、特定の時間帯のまとまった利用はみられないことから、新たに検討するバス運行の中での対応を検討する。
- 既存のバス(函館・長万部線)が運行されていることから、輸送量については概ね既存バスで対応できるものと想定される。  
ただし、次の点に関する検討が必要となる。
  - ・ 早朝に森・落部・野田生から八雲に向かう25人程度の通学等の生活利用【検討①】
  - ・ 夕方に八雲から森に向かう25人程度の通学等の生活利用【検討②】
  - ・ 利用実態を踏まえた運行時間帯の見直し【検討③】

※利用目的は、渡島ブロック会議で分析したもの。

#### 【各駅の乗降人数の変化 (JR特定日)】

[JR北海道提供データ(2018年・2024年特定日調査)から作成]



#### 【各区間の乗車人数】

上り(長万部→森) [JR北海道提供データ(2024年特定日調査)及び函館バス提供データ(2024年平日)から作成]

駅	長万部	【乗車人数】 (長万部～国縫)	八雲	【乗車人数】 (八雲～山越)	【乗車人数】 (石倉～森)	森	
JR・バス							
JR2840D	6:35	(1人)	7:11	(2人)	(0人)	7:42	9人
バス314	7:18	(4人)	8:07	(7人)	(3人)	8:59	
バス310	8:33	(3人)	9:22	(9人)	(2人)	10:14	14人 検討③
JR820D	9:13	(2人)	9:42	(5人)	(3人)	10:12	
バス310	11:55	(5人)	12:44	(8人)	(3人)	13:36	20人
JR2842D	13:38	(4人)	14:07	(12人)	(5人)	14:38	
バス310	14:50	(3人)	15:39	(9人)	(4人)	16:31	27人 検討②
JR2844D	16:22	(16人)	17:09	(20人)	(10人)	17:40	
JR2846D	18:48	(2人)	19:16	(7人)	(2人)	19:47	
JR890D	20:22	(1人)	20:50	(1人)	(1人)	21:21	

下り(森→長万部)

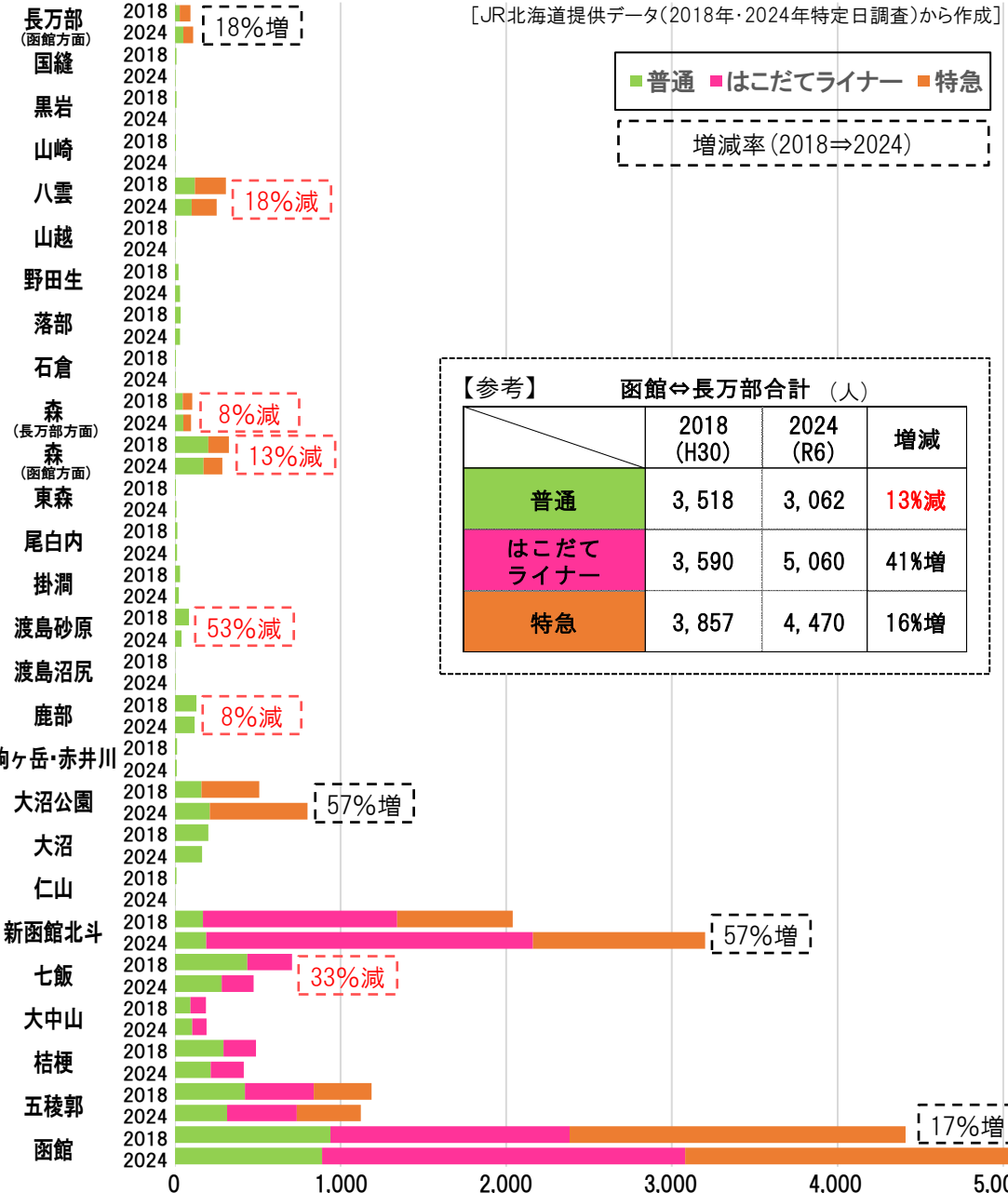
駅	森	【乗車人数】 (森～石倉)	八雲	【乗車人数】 (八雲～山崎)	【乗車人数】 (国縫～長万部)	長万部	
JR・バス							
JR891D	6:56	(3人)	7:29	(5人)	(5人)	7:58	25人 検討①
バス310	8:53	(2人)	9:47	(2人)	(4人)	10:31	
JR821D	9:54	(10人)	10:24	(10人)	(9人)	10:51	31人
バス310	11:40	(2人)	12:34	(6人)	(5人)	13:18	
JR823D	13:50	(13人)	14:21	(10人)	(10人)	14:49	22人
バス310	14:33	(3人)	15:27	(4人)	(3人)	16:11	
JR2841D	16:52	(1人)	17:23	(1人)	(1人)	17:52	6人 検討③
バス314	16:49	(1人)	17:43	(4人)	(0人)	18:27	
JR825D	19:07	(2人)	19:38	(2人)	(1人)	20:08	6人
JR893D	21:30	(2人)	22:00	(0人)	(0人)	22:28	

◆2024～2025年度のダイヤ・利用状況をもとに検討。2026年度はダイヤ改正(減便・変更)を予定。

# 4. 鉄道の利用状況の変化（経年変化と将来人口推計）

※利用者数については、JR北海道及び函館バスから提供を受けたデータをもとに作成、利用目的等については、地域情勢等を踏まえ、渡島ブロック会議で分析

## 【各駅の乗降人数の変化（JR特定日）】



## 全世代人口の推移と見通し(社人研推計)(単位:人)

	2018年 (H30)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2040年 (R22)	2040年と2025年との比較
長万部町	5,517	5,109	4,696	4,135	3,223	31%減
八雲町	16,960	15,826	14,514	13,278	10,783	26%減
森町	15,892	14,338	13,582	11,178	8,600	37%減
鹿部町	4,009	3,760	3,508	3,039	2,359	33%減
七飯町	28,563	27,686	27,139	25,669	22,937	15%減
北斗市	46,829	44,302	42,810	38,479	33,108	23%減
函館市	262,519	251,084	236,515	216,113	182,713	23%減

※2018、2025年は住民基本台帳人口、2020年は国勢調査  
2030、2040年は国立社会保障・人口問題研究所による令和5年(2023年)推計

## 19歳以下人口の状況(住基人口) (単位:人)

	2018年 (H30) 15歳~19歳	2025年 (R7)				0歳~4歳と15歳~19歳との比較
		15歳~19歳	10歳~14歳	5歳~9歳	0歳~4歳	
長万部町	287	149	151	90	98	34%減
八雲町	665	547	511	429	339	38%減
森町	675	534	459	329	205	62%減
鹿部町	152	141	124	86	64	55%減
七飯町	1,259	1,127	1,127	1,072	764	32%減
北斗市	2,360	2,158	1,834	1,532	1,047	51%減
函館市	10,979	9,121	8,202	6,853	5,217	43%減

※住民基本台帳人口(1月1日現在) (2030年の15~19歳) (2035年の15~19歳) (2040年の15~19歳)

○ 人口は、すべての市町で減少傾向であり、普通列車の利用や多くの駅で乗降人数が減少している。  
○ はこだてライナーや特急列車の利用、函館駅・新函館北斗駅・大沼公園駅の乗降人数の増加要因は、観光利用と考えられる。

※利用者数は、JR北海道提供データ(2024年特定日調査)から作成、利用目的は渡島ブロック会議で分析