

函 企 交

令和5年（2023年）12月27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5年12月27日に「北海道新幹線並行在来線対策協議会第10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

- ・ 函館線（函館・長万部間）における交通モード別の収支
予測調査の精査について（概要）…………… 別添1

【第10回渡島ブロック会議配付資料】

- ・ 函館線（函館・長万部間）における交通モード別の収支
予測調査の精査について〔中間取りまとめ〕…………… 別添2
- ・ 函館・長万部間のバス運行について…………… 別添3
- ・ バス運行に係る収支予測の検討について…………… 別添4
- ・ 北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する
有識者検討会議について…………… 別添5

（計画推進室交通政策課新幹線対策担当 TEL 21-3624）

(令和 5 年 1 2 月 2 7 日 函館市企画部調製)

○函館線（函館・長万部間）における交通モード別の
収支予測調査の精査について（概要）

1 精査結果

【交通モード別の収支予測等の見直し】

※北海道新幹線並行在来線対策協議会 第 1 0 回渡島ブロック会議資料抜粋

(単位：億円)

地域交通 確保方策	区分	初期 投資	単年度収支		30 年累計 (初期投資含む)
			2030 年度	2040 年度	
第三セクター鉄道 (函館～長万部)	当初結果	317.3	▲18.8	▲20.3	▲944.2
	1 回目精査	288.6	▲14.4	▲16.8	▲816.8
	2 回目精査	288.6	▲12.0	▲14.4	▲744.4
	(当初比改善)	28.7	6.8	5.9	199.8
バス運行 (函館～長万部)	当初結果	36.6	▲2.5	▲2.0	▲130.4
	1 回目精査	37.5	▲2.8	▲2.9	▲157.4
	2 回目精査	30.9	▲0.9	▲1.4	▲106.0
	(当初比改善)	5.7	1.6	0.6	24.4
鉄道 (函館～新函館北斗) +バス (新函館北斗～長万部)	当初結果	160.9	▲11.5	▲12.8	▲565.4
	1 回目精査	147.7	▲9.1	▲11.0	▲510.1
	2 回目精査	147.4	▲4.9	▲7.0	▲391.6
	(当初比改善)	13.5	6.6	5.8	173.8
うち鉄道 (函館・新函館北斗)	当初結果	148.0	▲9.4	▲10.7	▲484.2
	1 回目精査	131.7	▲6.7	▲8.4	▲405.1
	2 回目精査	131.7	▲3.9	▲5.6	▲320.6
	(当初比改善)	16.3	5.5	5.1	163.6

※四捨五入の関係で、合計が一致しない場合がある。

2 精査結果を踏まえた今後の対応について

本精査結果は、前回のブロック会議（令和 4 年 8 月）で報告された 1 回目精査結果に基づき、収支改善等のさらなる見直し・精査を行い、「中間取りまとめ」として示されたものである。

この中では、検討を要する主な課題等として、第三セクター鉄道に関わっては鉄道運行業務等の委託および保守要員等の確保が、またバス運行に関わってはバス事業者との協議や交通拠点施設（結節点）の検討が挙げられており、今後はこうした課題への対応も含め引き続き渡島ブロック会議を通じて協議を進めていくこととしている。

函館線（函館・長万部間）における 交通モード別の収支予測調査の精査について

〔中間取りまとめ〕

函館線（函館・長万部間）における交通モード別の収支予測調査の精査について

1 「将来需要予測・収支予測調査」の精査

2030年度の北海道新幹線札幌延伸に伴い経営分離される函館線(函館・長万部間)の地域交通の確保方策の検討にあたり、前回のブロック会議(令和4年8月)で報告した「将来需要予測・収支予測調査」の見直し結果に基づき、初期投資や運行経費などについて、収支改善等のさらなる見直し・精査を行った。

2 精査等の内容

(1) 第三セクター鉄道運行

ア 初期投資の見直し

※ 前回報告から変更なし

前回JR譲渡資産額から除外した「藤城線」や「五稜郭車両所(令和5年3月末に廃止)」のほか、三セク鉄道の運行形態により、使用が見込まれない鉄道関連施設は、その施設の必要性を含め、今後、地域交通の確保方策に関する一定の方向性が定まった段階でJR北海道と協議を進める。

【前回除外した鉄道資産等】

藤城線	藤城線は「下り」の旅客運行は1日3本であるため、全便、仁山経由の運行とし、譲渡資産から除外する。
五稜郭車両所 (令和5年3月末廃止)	大規模車両検査(重要部検査等)をJR北海道へ委託する場合、三セク会社では不要な施設のため除外する。

イ 収支見込みの見直し

① 運輸収入の見直し

※ 前回報告から変更なし

人口減少のほか、新幹線開業効果による観光需要などの収入の増減については、コロナ禍の収束など今後の社会情勢の動向を見据えながら検討する。

② 費用等の見直し

・ 駅務員数や本社要員数の精査

前回の収支予測調査による駅務員数については、営業キロや駅数が比較的類似している地域や、積雪寒冷地域の並行在来線先行事例の実績等を参考に、コンサル会社が推計したものであるが、今回の試算では、新幹線駅との共同使用駅となる「新函館北斗駅」、「長万部駅」については、道南いさりび鉄道(株)の事例(五稜郭駅委託)を参考に、駅業務をJRに委託すると想定し、駅務員の削減を図った。

また、有人駅の駅務員数については、JR北海道へのヒアリングなどを参考に、全体の要員数の見直しを行った。

さらに、本社要員数を他県事例の平均値に置き換えることで、所定の人員数の見直しを図り、人件費の削減を行った。

<要員数の見直し結果>

(単位:人)

区分	函館・長万部間			函館・新函館北斗間		
	当初	見直し後	差引	当初	見直し後	差引
乗務員	76	76	-	35	35	-
保守要員(施設・車両)	97	97	-	16	16	-
その他運輸要員	11	11	-	5	5	-
駅務員	193	155	▲38	169	127	▲42
本社要員	146	131	▲15	87	70	▲17
総計	523	470	▲53	312	253	▲59

【参考①】 駅務員数の精査ポイント

- ・ JRに業務委託する「新函館北斗駅」と「長万部駅」の駅務員は0人に見直し
- ・ JRへヒアリングなどを参考に、全体の駅務員数の見直し

【参考②】 本社要員の他県事例(対現業比)

○ 鉄道統計年報の各社の数値〔H25～29年の5カ年の平均〕(R2年度の委託調査資料)

項目	単位	道南いさりび 鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	青い森鉄道	肥薩 おれんじ鉄道	しなの鉄道	5社平均
本社要員	%(対現業比)	32.0%	50.2%	28.7%	58.3%	23.0%	38.5%

ウ 検討を要する主な課題等

・ 鉄道運行業務等の委託及び、保守要員等の確保

鉄道運行に要する駅員や乗務員、保線要員などの確保について、JR北海道と協議が必要。特に、要員数の削減により人件費を削減できる可能性がある一方で、業務の増加に伴う社員の理解や時間外労働の増加も見込まれる。

※鉄道事業法で委託可能な範囲については、国に確認が必要

函館線（函館・長万部間）における交通モード別の収支予測調査の精査について

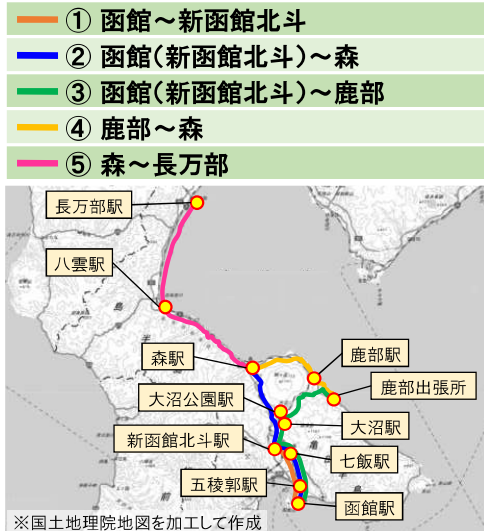
(2) バス運行

前回までのバス運行収支見込みにおいては、鉄道ダイヤの運行区間をバス運行ルートと設定し、その区間の中で必要な車両台数を算出したが、今回の精査では、地域の意向を踏まえたバスの運行ルート・本数の設定を検討した。

【前回：鉄道を基本としたバスルート】

- ① 函館～長万部(駒ヶ岳経由)
- ② 函館～長万部(砂原支線経由)
- ③ 函館～新函館北斗
- ④ 函館～大沼
- ⑤ 大沼～森
- ⑥ 函館～七飯
- ⑦ 森～長万部
- ⑧ 函館～森(駒ヶ岳経由)
- ⑨ 函館～森(砂原支線経由)

【今回：地域の意向を踏まえたバスルート】



ア 初期投資の見直し

・ 車両台数の精査

前回同様、ICカード対応機器の搭載、バスロケーションシステムの導入を検討するとともに、バス利用者の利便性向上のため、50km以上の長距離路線は乗客全員が着席できるハイデッカータイプ(トイレ付)の車両、50km未満の短距離路線には路線バスタイプ(ノンステップバス)の車両とし、今回設定したバス運行ルートにおいて必要な車両台数の見直しを行った。

【ルート見直しに伴う車両台数の精査】

(単位：百万円)

線区	区分	車種	車両台数	影響額
函館～長万部	1回目精査	ノンステップ	27台	3,065.0
		ハイデッカー	41台	
	2回目精査	ノンステップ	25台	2,155.0
		ハイデッカー	21台	
	差引	-	▲22台	▲910.0
新函館北斗～長万部	1回目精査	ノンステップ	13台	1,270.0
		ハイデッカー	16台	
	2回目精査	ノンステップ	9台	965.0
		ハイデッカー	11台	
	差引	-	▲9台	▲305.0

【参考：バス車両等の価格】

項目	概算額
バス車両	5,000万円/台
ハイデッカータイプ(トイレ付き)	※ 3,500万円/台
ICカード対応機器	500万円/台
バスロケーションシステム	6,000万円/一式
※ ノンステップバスの車両は現在の実勢価格に見直した。(前回:2,500万円/台)	

イ 収支見込みの見直し

① 運輸収入・費用の見直し

・ 逸走率の検討

鉄道からバスへ転換するに当たって発生する逸走率(利用者が減少する割合)は前回同様、通学生(通学定期)は5%減、その他(通勤定期・定期外)を50%減として設定し試算した。また、今回設定したバス運行ルートでの収入や運行本数による費用の見直しを行った。

② バス補助制度の活用検討

国や道が所管するバス補助制度のうち、広域的な路線への補助である「地域間幹線系統補助」や「広域生活交通路線」のバス補助制度の活用が見込めるバスルートの検討を行い、将来OD表をもとに推計した上で補助対象となる路線は、補助金を算出し収支予測の見直しを行った。

【補助金の考え方等】

○ 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

○ 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

【収入、費用(逸走率 通学:▲5%、その他▲50%)】

(単位：百万円)

線区	区分	2030年度		
		収入	費用	収支
函館～長万部	1回目精査	453.5	731.0	▲277.5
	2回目精査	579.8	629.8	▲94.2*
	差引	126.3	▲101.2	183.3
新函館北斗～長万部	1回目精査	89.1	334.0	▲244.9
	2回目精査	175.5	276.9	▲101.4
	差引	86.4	▲57.1	143.5

※ 黒字となる路線(函館・新函館北斗間)の収益は含まれない。

(補足) 収支・費用は、バスの料金体系や運行体系の見直しを行ったほか、バス運行に係る補助金を見込んだ。

函館線（函館・長万部間）における交通モード別の収支予測調査の精査について

ウ 検討を要する主な課題等

・ バス事業者との協議

今回示したバスルートや運行本数は、収支を精査をする上で幹事会で検討を重ねたものであり、今後は、運転手不足など厳しい経営環境にあるバス事業者の実情を交えた協議を加速する。

・ 交通拠点施設（結節点）の検討

バス路線を結ぶ交通結節点として、拠点施設等の必要性や設置について、事業者の意見を求めながら幹事会で検討を進める。

3 将来需要予測・収支予測調査等の精査結果

函館線（函館・小樽間）将来需要予測・収支予測調査の結果（令和3年4月）について、前回のブロック会議を踏まえ、引き続き鉄道やバス運行における初期投資や単年度収支の精査を行い、収支予測の見直しを行った。

【交通モード別の収支予測等の見直し】

（単位：億円）

地域交通確保方策	区分	初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資含む)
			2030年度	2040年度	
① 第三セクター鉄道 (函館～長万部)	当初結果	317.3	▲ 18.8	▲ 20.3	▲ 944.2
	1回目精査	288.6	▲ 14.4	▲ 16.8	▲ 816.8
	2回目精査 (増減)	288.6 (当初比 28.7[改善])	▲ 12.0 (当初比 6.8[改善])	▲ 14.4 (当初比 5.9[改善])	▲ 744.4 (当初比 199.8[改善])
② バス運行 (函館～長万部)	当初結果	36.6	▲ 2.5	▲ 2.0	▲ 130.4
	1回目精査	37.5	▲ 2.8	▲ 2.9	▲ 157.4
	2回目精査 (増減)	30.9 (当初比 5.7[改善])	▲ 0.9※ (当初比 1.6[改善])	▲ 1.4 (当初比 0.6[改善])	▲ 106.0※ (当初比 24.4[改善])
③ 第三セクター鉄道 ＋ バス運行	当初結果	160.9	▲ 11.5	▲ 12.8	▲ 565.4
	1回目精査	147.7	▲ 9.1	▲ 11.0	▲ 510.1
	2回目精査 (増減)	147.4 (当初比 13.5[改善])	▲ 4.9 (当初比 6.6[改善])	▲ 7.0 (当初比 5.8[改善])	▲ 391.6 (当初比 173.8[改善])
第三セクター鉄道 (函館～ 新函館北斗)	当初結果	148.0	▲ 9.4	▲ 10.7	▲ 484.2
	1回目精査	131.7	▲ 6.7	▲ 8.4	▲ 405.1
	2回目精査 (増減)	131.7 (当初比 16.3[改善])	▲ 3.9 (当初比 5.5[改善])	▲ 5.6 (当初比 5.1[改善])	▲ 320.6 (当初比 163.6[改善])
バス運行 (新函館北斗～ 長万部) <small>(函館・小樽間の一部直通を含む)</small>	当初結果	12.9	▲ 2.1	▲ 2.1	▲ 81.2
	1回目精査	16.0	▲ 2.4	▲ 2.6	▲ 105.0
	2回目精査 (増減)	15.7 (当初比 2.8[支出増])	▲ 1.0 (当初比 1.1[改善])	▲ 1.4 (当初比 0.7[改善])	▲ 71.0 (当初比 10.2[改善])

※ 黒字となる路線(函館・新函館北斗間)の収益は含まれない。

① 第三セクター鉄道運行の場合(函館～長万部)

※ 運行ダイヤは現行のJRと同等と仮定

(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	
1回目精査	288.6	▲ 14.4	▲ 16.8	▲ 816.8
2回目精査 (増減)	288.6 (1回目比 -)	▲ 12.0 (1回目比 2.4[改善])	▲ 14.4 (1回目比 2.4[改善])	▲ 744.4 (1回目比 72.4[改善])

精査内容

【初期投資】

・ 変更なし（一定の方向性が定まった段階でJR北海道と協議）

【単年度収支（2030年度）】

・ 共同使用駅による委託費増
・ 駅務員・本社要員の見直しによる人件費減

【0.3億円 支出増】

【2.7億円 支出減】

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	
1回目精査	37.5	▲ 2.8	▲ 2.9	▲ 157.4
2回目精査 (増減)	30.9 (1回目比 6.6[改善])	▲ 0.9※ (1回目比 1.9[改善])	▲ 1.4 (1回目比 1.5[改善])	▲ 106.0※ (1回目比 51.4[改善])

※ 黒字となる路線(函館・新函館北斗間)の収益(0.4億円)は含まれない。

精査内容

【初期投資】

・ 車両台数及び車両価格の見直し
(68台→46台、ノンステップバス2,500万円→3,500万円)
・ 営業所等の見直し

【9.1億円 削減】

【2.5億円 増加】

【単年度収支（2030年度）】

・ 料金体系の見直しによる収入増
・ 利用実態を踏まえたバス運行体系の見直しによる運行経費削減
・ バス運行に係る補助制度の活用

【1.0億円 収入増】

【1.0億円 支出減】

【0.3億円 収入増】

函館線（函館・長万部間）における交通モード別の収支予測調査の精査について

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 ※ 函館・森間の一部直通を含む)の場合】 (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	
1回目精査	147.7	▲ 9.1	▲ 11.0	▲ 510.1
2回目精査 (増減)	147.4 (1回目比 0.3[改善])	▲ 4.9 (1回目比 4.2[改善])	▲ 7.0 (1回目比 4.0[改善])	▲ 391.6 (1回目比118.5[改善])



【内 訳】

・ 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	
1回目精査	131.7	▲ 6.7	▲ 8.4	▲ 405.1
2回目精査 (増減)	131.7 (1回目比 -)	▲ 3.9 (1回目比 2.8[改善])	▲ 5.6 (1回目比 2.8[改善])	▲ 320.6 (1回目比 84.5[改善])

精査内容

【初期投資】

- ・ 変更なし（一定の方向性が定まった段階でJR北海道と協議）

【単年度収支(2030年度)】

- ・ 共同使用駅化による委託費増 【0.1億円 支出増】
- ・ 駅務員・本社要員の見直しによる人件費減 【3.0億円 支出減】
- ・ 一部区間の直通バス運行による収入減 【0.1億円 収入減】

・ バス運行の場合(新函館北斗～長万部 ※ 函館・森間の一部直通を含む) (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	
1回目精査	16.0	▲ 2.4	▲ 2.6	▲ 105.0
2回目精査 (増減)	15.7 (1回目比 0.3[改善])	▲ 1.0 (1回目比 1.4[改善])	▲ 1.4 (1回目比 1.2[改善])	▲ 71.0 (1回目比 34.0[改善])

精査内容

【初期投資】

- ・ 車両台数及び車両価格の見直し
(29台→20台、ノンステップバス2,500万円→3,500万円) 【3.1億円 削減】
- ・ 営業所等の見直し 【2.8億円 増加】

【単年度収支(2030年度)】

- ・ 料金体系の見直しによる収入増 【0.1億円 収入増】
- ・ 利用実態を踏まえたバス運行体系の見直しによる運行経費削減 【0.5億円 支出減】
- ・ バス運行に係る補助制度の活用 【0.8億円 収入増】

函館・長万部間のバス運行について

バス運行ルートやダイヤの検討

- 複数の市町村をつなぐ広域的かつ基幹的なバス路線は、J Rの輸送実績やバス事業者の運行体制などを踏まえ、必要となるバス路線の方向性や内容を決めなければならない。
- このため、地域の実情に応じたバスルートの設定にあたり、関係者間で考え方を共有する。

【2030年度】 バス運行における収支の精査

【バスルート（運行区間の設定）】

【バスダイヤ（運行本数の設定）】

○ JRの運行区間をバス運行ルートとして設定

【運行ルート】

① 函館～長万部(駒ヶ岳経由)	⑥ 函館～七飯
② 函館～長万部(砂原支線経由)	⑦ 森～長万部
③ 函館～新函館北斗	⑧ 函館～森 (駒ヶ岳経由)
④ 函館～大沼	⑨ 函館～森 (砂原支線経由)
⑤ 大沼～森	

○ JRの利用状況をバスの運行ルートにあてはめ、運行ルートごとに必要なバスの運行本数を設定

函館～長万部 合計 202本 (101往復)	新函館北斗～長万部 合計 76本 (38往復)
------------------------------	-------------------------------

○ 地域の意向を踏まえたバスの運行ルートの設定を検討

【運行ルート】

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

○ JRのダイヤごとの利用状況を考慮しながら、バス運行ルート内における必要なバスの運行本数を検討

函館～長万部 合計 107本 (上り55本/下り52本)	新函館北斗～長万部 合計 46本 (上り22本/下り24本)
------------------------------------	--------------------------------------

前回まで

今回検討

バス運行ルートやダイヤの検討

【バスルート設定の基本的な考え方】

検討の方向性	
(1) 移動手段の確保等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の鉄道運行の実態を踏まえたバスルートを検討する。 ・ 移動手段の確保に向けた新たなバスルートを検討する。 ・ 交通結節点となる乗継ぎ拠点等の整備に向けて検討する。
(2) 利便性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存バス路線も含め、利用実態に応じたバスルートを検討する。 ・ 通勤・通学、日常生活や観光など地域ニーズに応じたバスルートを検討する。
(3) 速達性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの機動性を活かした目的地(高校・病院等)へ直行できるバスルートを検討する。 (出発地から目的地までの所要時間短縮の検討等) ・ 高速道路を活用したバスルートを検討する。

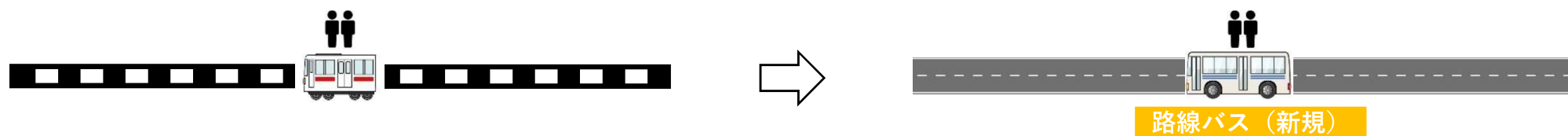
【バスダイヤ設定の基本的な考え方】

検討の方向性	
(1) 利用実態に即したダイヤの設定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝夕の通学・通勤や日中の利用実態を踏まえたダイヤの設定を検討する。 ・ 現行の鉄道ダイヤの概ね前後30分以内に並走する既存の路線バスを最大限活用(ダイヤ調整や再編を含む)し、並走する路線バスがない場合(鹿部・森間など)は、新たな路線を検討する。
(2) 運行の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな交通拠点の設置や起終点について検討する。 ・ 運転手不足の観点から、輸送人員の少ない区間は、大型免許を必要としないデマンド交通などの輸送手段を含め検討する。 なお、通学実績がある場合は、別途検討する。
(3) 持続可能な地域交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスルート・ダイヤの設定にあたっては、持続可能な地域交通を確保する観点から、国や北海道などが所管する補助制度を活用したルートを基本とする。 ・ 上記補助制度を活用してもなお欠損が生じる場合は、関係自治体等による負担のあり方などを協議する。

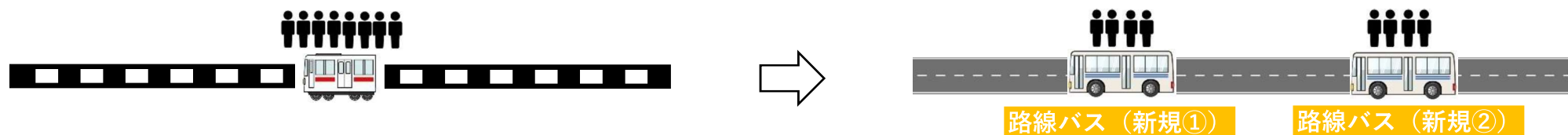
バス転換の検討にあたっての基本的な考え方

- 今回、バス転換の検討にあたっては、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の考え方に基づき、運行本数を設定する。
- なお、実際のバス運行に向けては、今後、検討①～③についても整理を行う。

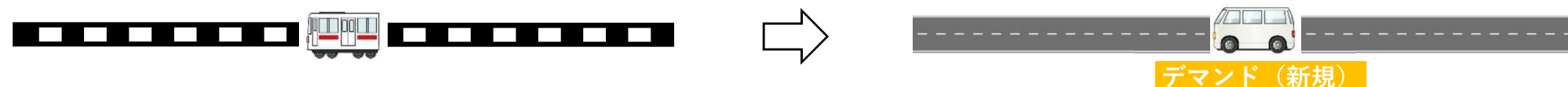
原則① 一定の乗車人員が見込める区間は、路線バスの新設を検討する。



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。

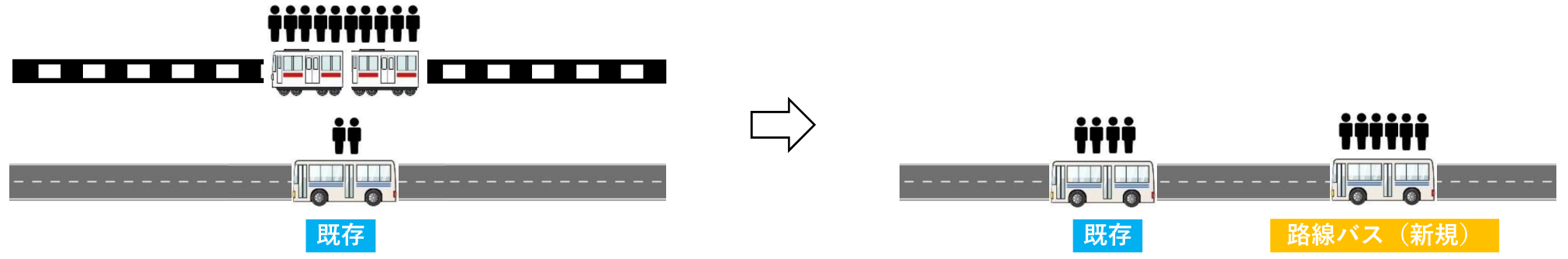


原則③ 路線バスの新設が難しい区間は、他の交通モード(デマンド交通など)を検討する。

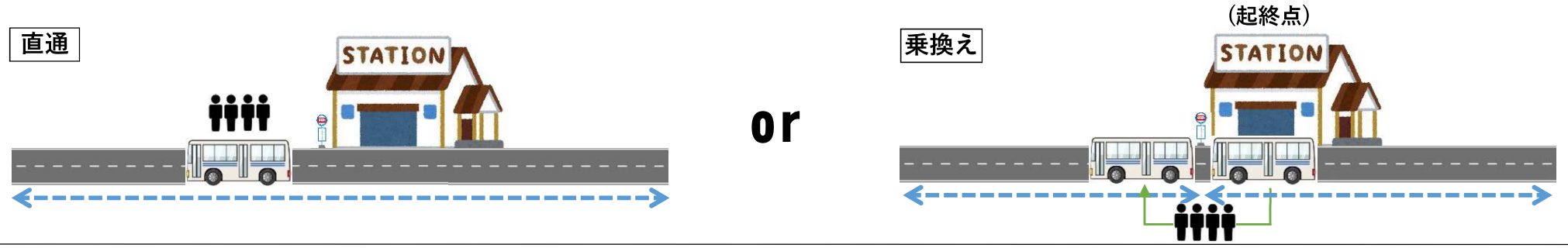


バス転換の検討にあたっての基本的な考え方

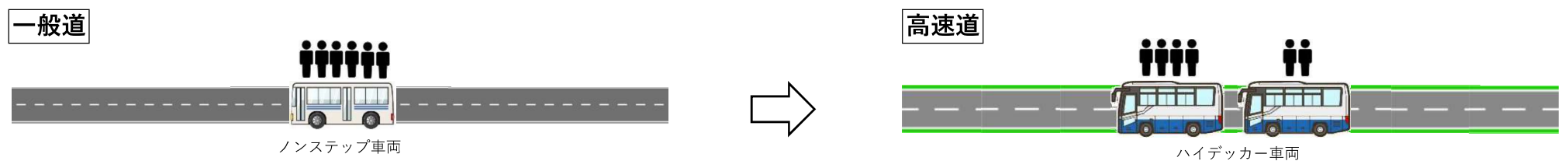
検討① 並行する路線バスの乗車人員などを考慮の上、既存の路線バスへの旅客転移を見込んだ路線バスの新設を検討する。



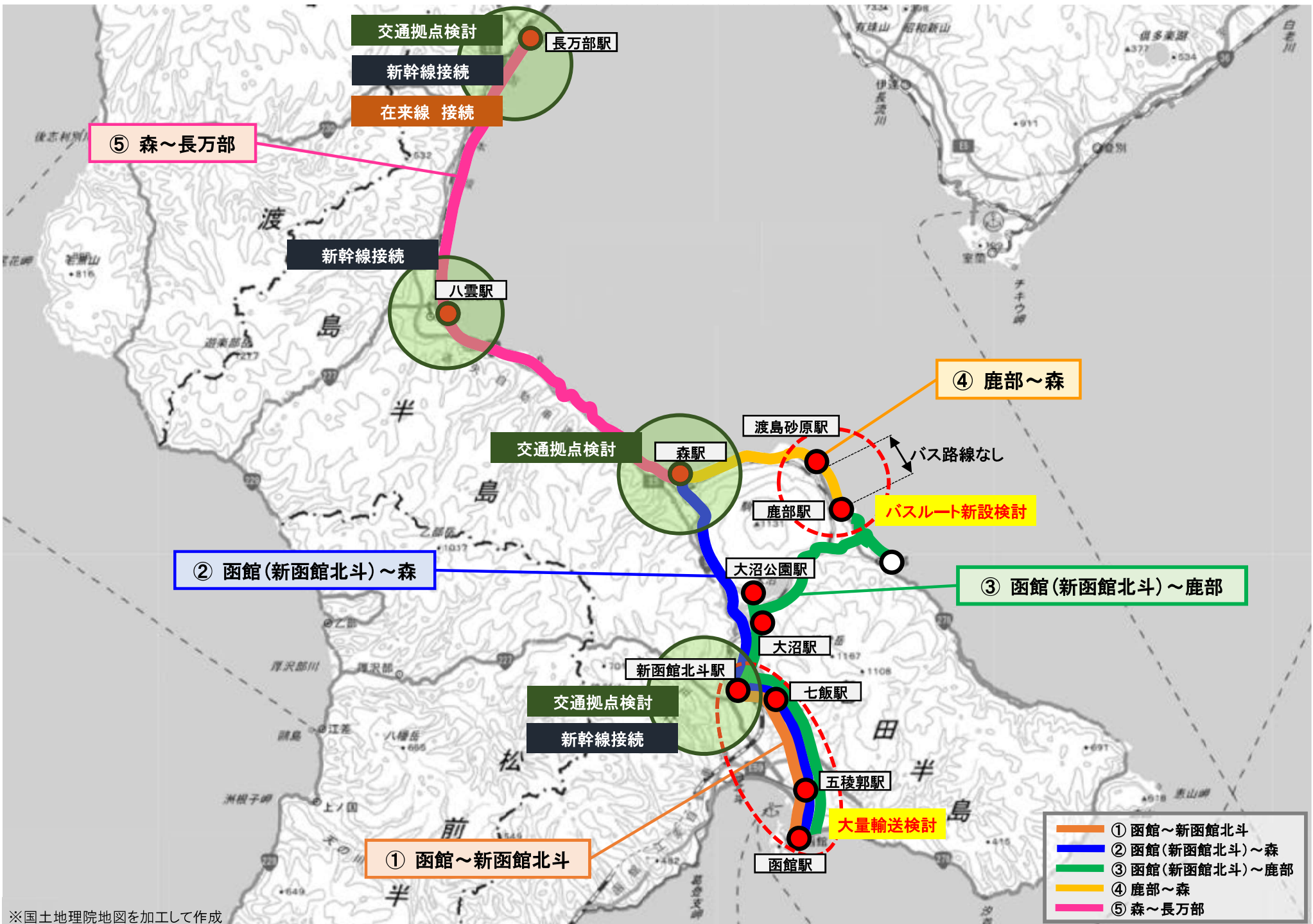
検討② 函館・森間、函館・鹿部間を直通運行とするか、鉄道やバスの発着の多い交通拠点である新函館北斗駅を有効的に活用し、乗換え運行とするか検討する。



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。(高速道路の活用では、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) (※ノンステップ車両の場合は定員60名として算定)



函館～長万部間のバス運行の検討について（案）



※国土地理院地図を加工して作成

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）

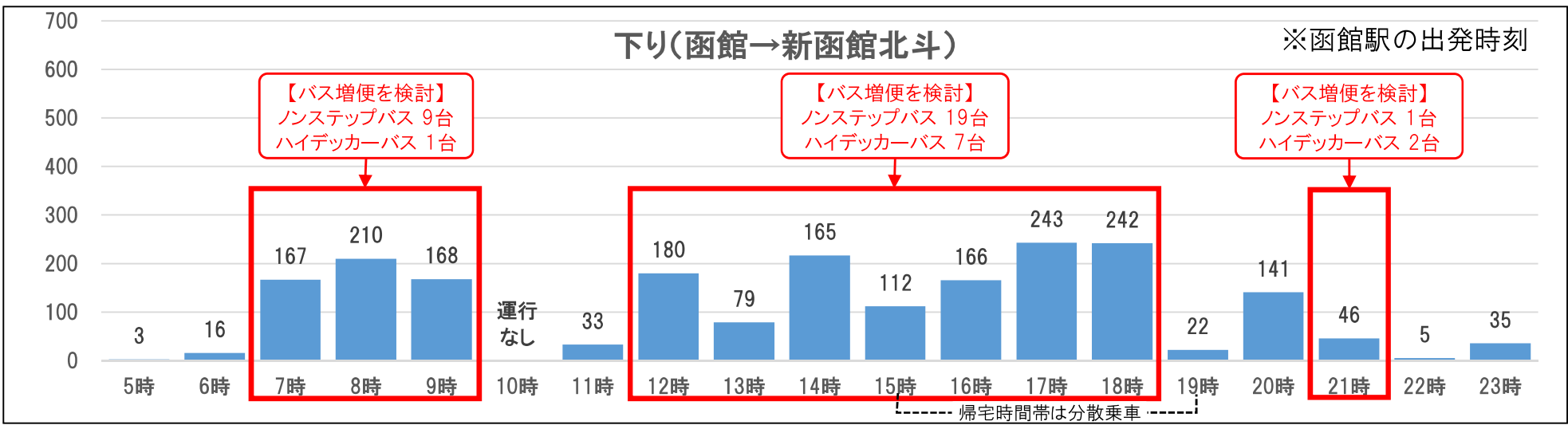
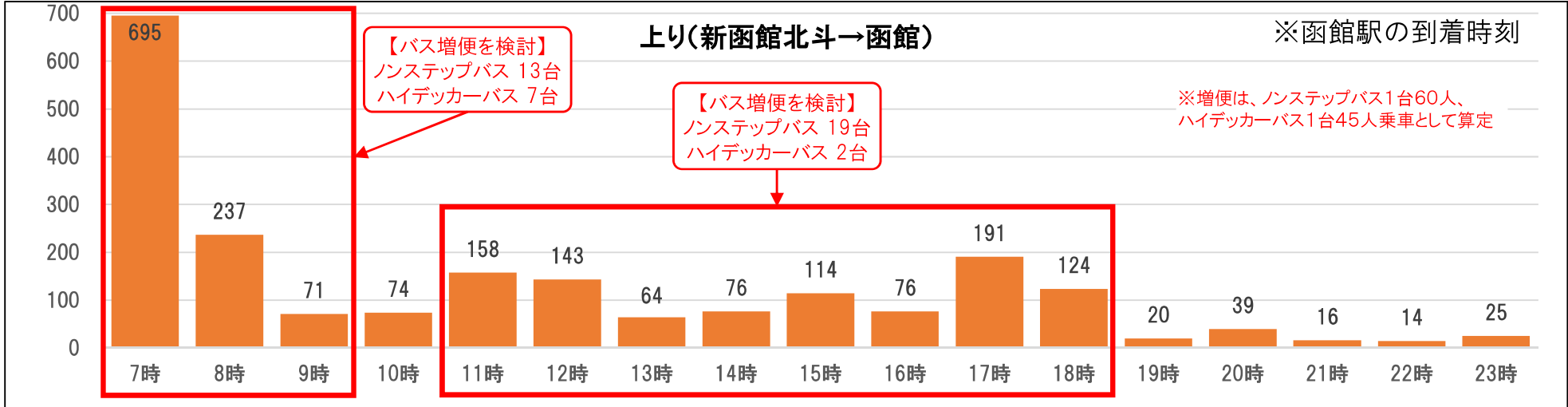
【検討の方向性】

- 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	複数市町村を結ぶ系統 <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)	一市町村内の系統 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

3 市町村生活バス路線

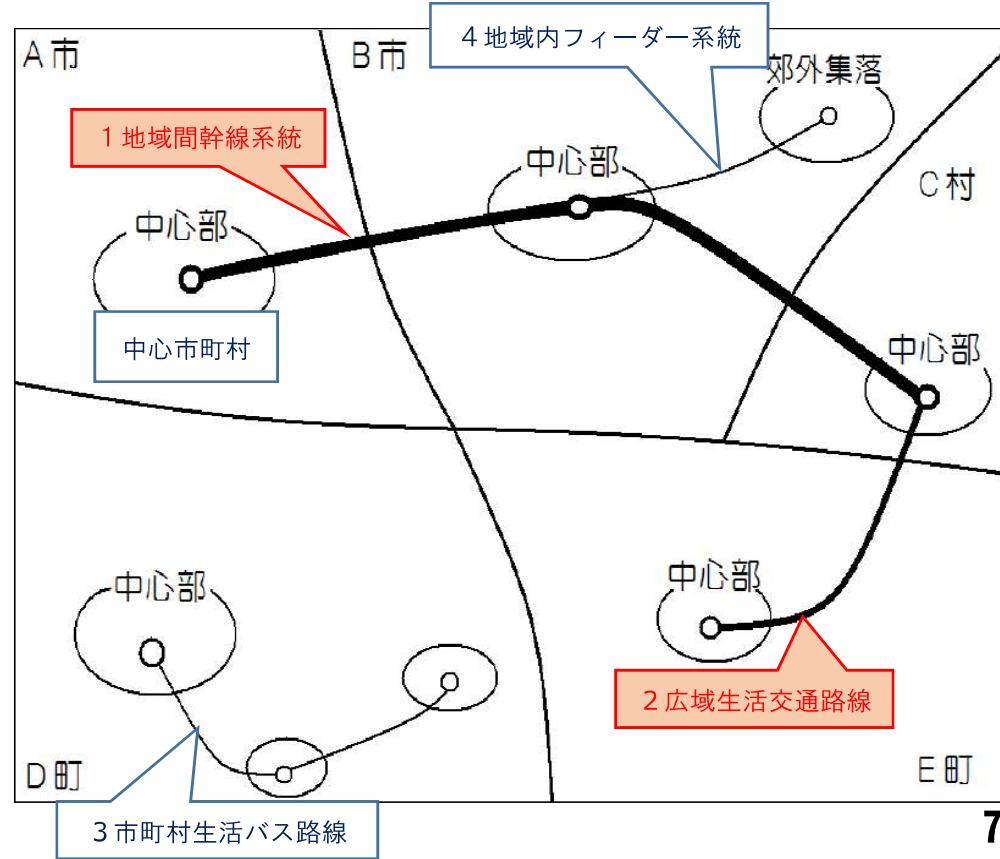
民間のバス事業者が廃止した後、当該事業者によって市町村が自ら運行するバス路線のうち、一定の基準に該当する準広域的な路線に対し、必要経費の一部を道が支援。

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

北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する 有識者検討会議について

1. 有識者検討会議の概要

(1) 趣旨

- 北海道新幹線の札幌延伸に伴って生じる鉄道貨物輸送に係る諸課題等について、令和4年11月より、国、道、JR貨物、JR北海道の4者の実務者レベルで情報共有等を行う「情報連絡会」を開催し、本年7月、これまでの議論をもとに「論点整理」をとりまとめ。
- 論点整理で示した諸課題の解決について一定の目途を立てるため、「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」を立ち上げ、最終的な結論が得られるよう課題の解決方策について検討を進めるもの。

(2) 構成員

- | | | | |
|----------|------------------------------|-----------------|------|
| 【学識経験者】 | 石井 吉春 | 北海道大学公共政策大学院 | 客員教授 |
| | 岸 邦宏 | 北海道大学大学院工学研究院 | 教授 |
| | 兵藤 哲朗 | 東京海洋大学海洋科学技術研究科 | 研究科長 |
| (座長) | 二村 真理子 | 東京女子大学現代教養学部 | 教授 |
| 【関係団体】 | 北海道経済連合会 | | |
| | 一般社団法人 北海道商工会議所連合会 | | |
| | ホクレン農業協同組合連合会 | | |
| | 一般社団法人 北海道機械工業会 | | |
| | 一般社団法人 北海道消費者協会 | | |
| 【鉄道事業者】 | 北海道旅客鉄道株式会社 | | |
| | 日本貨物鉄道株式会社 | | |
| 【オブザーバー】 | 北海道開発局 開発監理部開発調整課 | | |
| | 北海道経済産業局 産業部産業振興課 | | |
| | 北海道地方環境事務所 環境対策課 | | |
| | 北海道農政事務所 生産経営産業部、企画調整室 | | |
| 【事務局】 | (国土交通省) 鉄道局 鉄道事業課、総務課貨物鉄道政策室 | | |
| | 北海道運輸局 交通政策部、鉄道部 | | |
| | (北海道庁) 総合政策部 交通政策局 | | |

2. 第1回会議の概要

(1) 日時

令和5年11月29日(水) 16時00分～18時00分

(2) 場所

T K P 札幌ビジネスセンター赤れんが前 ホール5 C

(3) 議題

- ・ 構成員の紹介、座長選任（東京女子大学 二村教授を選任）
- ・ 資料説明（開催趣旨、北海道新幹線札幌延伸と北海道における物流をめぐる状況、情報連絡会における論点整理）
- ・ 意見交換
- ・ 今後の進め方

(4) 主な意見

- ・ 貨物量の季節繁閑の平準化によるコスト削減や、線区の維持に向けた受益者負担の枠組みを考えていく必要があるのではないか。
- ・ 誰が費用を負担するかなど、どのようにこの貨物鉄道を残すのかに尽きるので、スピード感を持って議論を進めた方が良いのではないか。
- ・ 道において貨物鉄道の担う役割は大きく、貨物鉄道を前提に議論していくべき。自動運転など新技術も含めた幅広い議論が必要だが、最後は費用負担の議論になっていく。
- ・ 全国ネットワークであることに鑑みて、この貨物鉄道をどのように守っていくのか、道外の地域の方々にどのように理解してもらうかが重要。
- ・ 費用負担については、北海道だけの制度設計ではなく、全国における同様の課題に対応できるように議論をしていく必要がある。
- ・ 全国へ影響のある課題でもあるので、受益者が誰になるのかを議論した上で、それを踏まえて負担の議論に進んでいただきたい。

(5) 今後の進め方

- ・ 関係者からのヒアリング等を行いながら、鉄道施設の保有主体等の課題の解決方策について検討を進め、令和7年度末を目途に最終的な結論を得ることを想定。

3. 今後の対応

- 第2回会議（令和6年3月の開催を予定）に向けて関係者と調整を進める。