

第5章 道南地域の公共交通の課題

本計画を策定するにあたり、道南地域の地域特性や移動に関する現状を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を整理する。



| 5-1 | 圏域ごとの現状と課題

| 5-2 | 道南地域における現状と課題

| 5-3 | 市町における公共交通施策の状況

| 5-4 | 本地域における公共交通の位置づけ

5-1 | 圏域ごとの現状と課題

圏域ごとに特徴のある現状と課題を整理すると次のとおりとなる。

表 5-1 圏域ごとの現状と課題

圏域	現状及び問題点	課題
渡島東部	通勤・通学について、函館市、北斗市、七飯町以外は自町内での通勤・通学者の割合が多い。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う公共交通を確保する必要がある。
	買い物について、函館市に大小問わず、様々な商業施設が集積しており、渡島西部、渡島・檜山北部、檜山南部からの買物客も多い。	日常生活を支えるために、地域への公共交通を確保する必要がある。
	通院について、函館市に総合病院が集積しており、道南地域全域から多くの通院者が流入している。	高齢者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保する必要がある。
	移動手段としては、自家用車を利用する割合が高い。	現状では公共交通利用者が少ないが、高齢者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保する必要がある。
渡島西部	通勤・通学について、自町内での移動割合が高い。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う公共交通を確保する必要がある。
	買い物について、商業施設が集積する函館市への移動が多くみられる。日用品については、スーパー等が存在する近隣町への移動が多くみられる。	日常生活を支えるために、中心的な都市への公共交通を確保する必要がある。
	通院について、松前町、福島町、木古内町は、自町内での通院が多く、知内町では渡島東部への通院が多い。	高齢者が増加する中、自家用車以外の公共交通を確保するとともに、中心的な都市への公共交通も確保する必要がある。
	移動手段としては、自家用車を利用する割合が高い。	現状では公共交通利用者が少ないが、高齢者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保する必要がある。
渡島・檜山北部	通勤・通学について、自町内での移動割合が高い。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う公共交通を確保する必要がある。
	買い物について、商業施設が集積する函館市や八雲町への移動が多くみられる	日常生活を支えるために、中心的な都市への公共交通を確保する必要がある。
	通院について、自町内での通院が多い。	高齢者が増加する中、自家用車以外の公共交通を確保する必要がある。
	移動手段としては、自家用車を利用する割合が高い。	現状では公共交通利用者が少ないが、高齢者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保する必要がある。

圏域	現状及び問題点	課題
檜山南部	通勤・通学について、町内に加え、近隣町から江差町に通勤・通学する地域住民が多い。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う公共交通を確保する必要がある。
	買い物について、商業施設が集積する函館市や八雲町への移動が多くみられる。日用品については、江差町にスーパー、ドラッグストアなどが立地しており、近隣町からの買い物客が多い。	日常生活を支えるために、中心的な都市への公共交通を確保する必要がある。
	通院について、江差町、上ノ国町、乙部町、奥尻町は、自町内での通院が多く、厚沢部町については、渡島東部への通院が多い。	高齢者が増加する中、自家用車以外の公共交通を確保するとともに、中心的な都市への公共交通も確保する必要がある。
	移動手段としては、自家用車を利用する割合が高い。	現状では公共交通利用者が少ないが、高齢者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保する必要がある。

| 5-2 | 道南地域における現状と課題

本地域における現状と課題を整理すると次のとおりとなる。

(1) 道南地域における現状

本地域は、高い自家用車依存の影響で公共交通の利用者は少ないものの、通学・通勤、買物、医療機関への受療等で公共交通の確保は引き続き必要な状況にある。

本地域を取り巻く公共交通の現状を整理すると、①止まらない路線バス利用者の減少、②路線バスを取り巻く環境の悪化、③北海道新幹線札幌開業による交通体系の再構築の必要性の3点に集約される。

現状① 止まらない路線バス利用者の減少

本地域の人口は、今後減少傾向が加速することが見込まれるため、対策を講じなければ、路線バス利用者の更なる減少が懸念される。

○本地域の人口は、今後減少傾向が加速することが見込まれるため、対策を講じなければ路線バス利用者の更なる減少が懸念される。

<人口減少>

- ・人口は、過去10年間で11.9%減 【H22】 469,865人 → 【R 2】 413,767人
今後10年間で16.1%減（見込）【R 2】 413,767人 → 【R12】 347,197人

<広域路線の輸送人員の減少>

- ・広域路線の年間輸送人員は、過去5年間で16.8%減
【H30】 2,221千人 → 【R4】 1,848千人

○特に毎日利用する高校等への通学者の減少傾向が著しいが、通学のための交通機関の確保は必要である。

<通学者の減少>

- ・15歳未満の人口は、過去10年間で25.9%減 【H22】 53,895人 → 【R2】 39,944人
- ・普通高校の生徒数は、過去5年間で25.3%減 【H30】 6,442人 → 【R4】 4,809人
- ・公立高校のバス及び鉄道で通学する生徒の割合は、過去5年間で4.5ポイント増
【H30】 35.1% → 【R4】 39.6%

○観光入込客数は、令和2年（2020年）以降の新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少している。

<観光入込客数の減少>

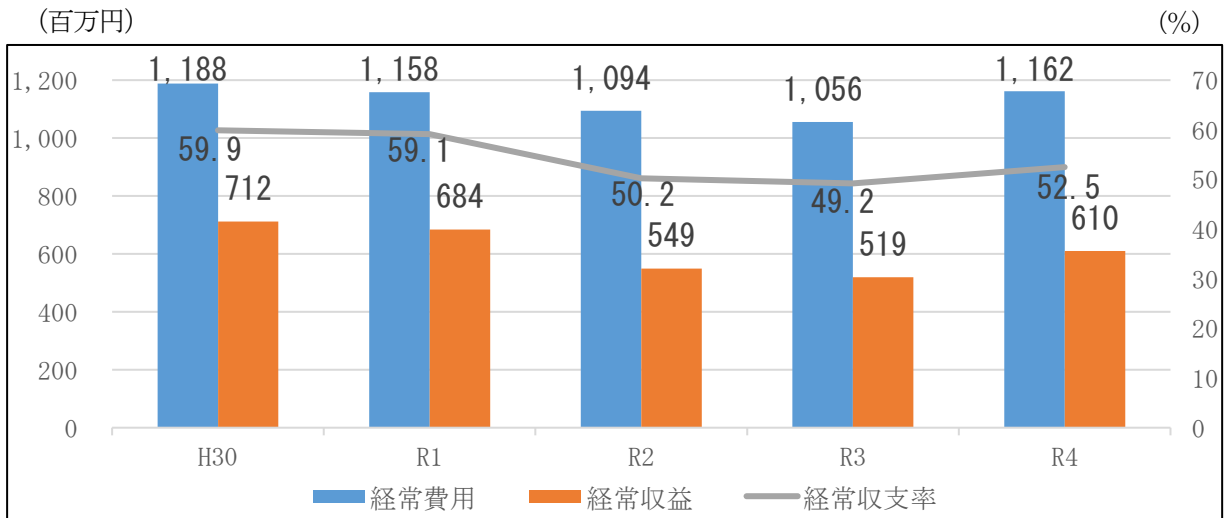
- ・観光入込客数は、過去5年間で13.7%減 【H30】 13,196千人 → 【R4】 11,394千人

現状② 路線バスを取り巻く環境の悪化

路線バス利用者の減少に伴い、国・道の補助要件を下回る路線が出てくるなど、路線収支の悪化や、欠損補助に係る行政負担の増加により、更なる路線の廃止が懸念される。

<経常収支率の悪化>

・経常収支率は、過去5年間で7.4ポイント減 【H30】59.9%→【R4】52.5%

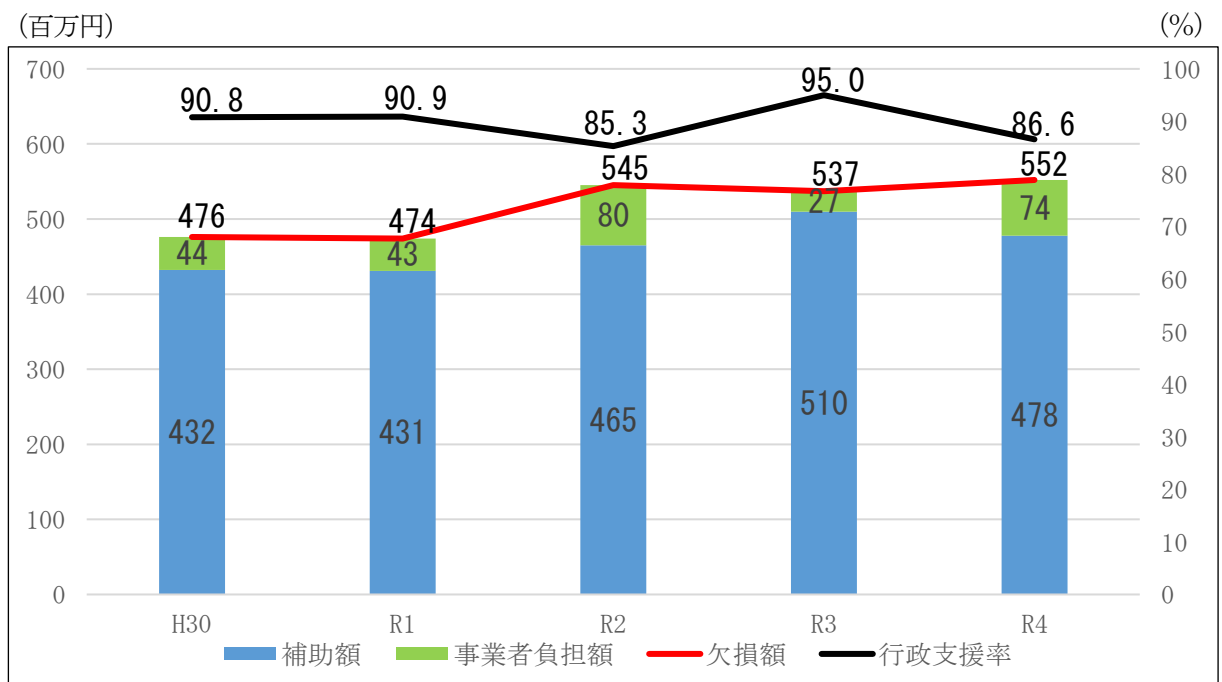


【出典】函館バス(株)資料

図 5-1 道南地域の広域路線の経常収支の推移〔図 4-9 再掲〕

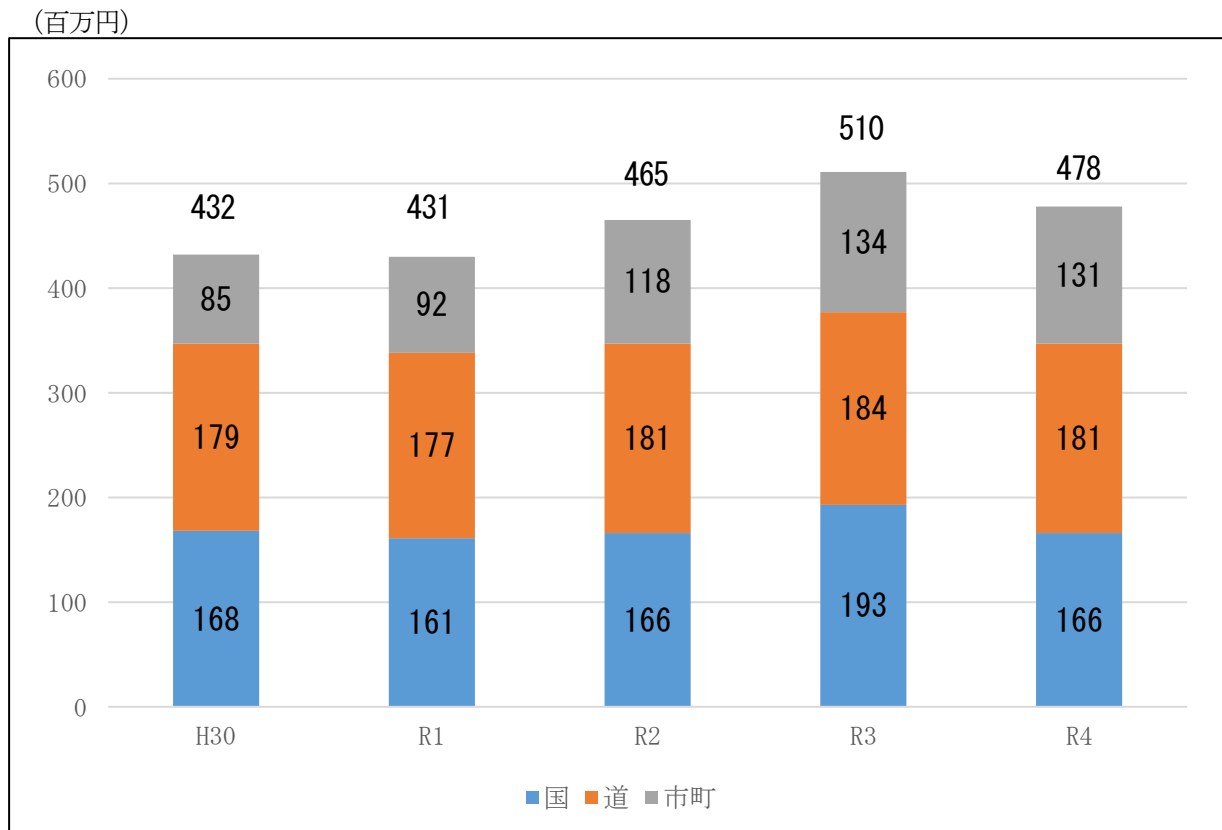
<補助金の増加>

・補助金は、過去5年間で16.0%増加 【H30】476百万円→【R4】552百万円



【出典】函館バス(株)資料

図 5-2 道南地域の広域路線の欠損額と補助額の推移 [図 4-10 再掲]



※端数処理の都合により、合計と内訳は一致しない場合あり

【出典】函館バス(株)資料

図 5-3 道南地域の広域路線に対する補助金の内訳 [図 4-11 再掲]

<路線休廃止の進行>

- ・近年の広域路線の廃止は次のとおり。
 - 【R2. 10 廃止】函館バス 檜山海岸線①
 - 【R3. 10 廃止】函館バス 江差八雲線
 - 【R4. 4 廃止】函館バス 下海岸線③

○広域路線を運行する路線バス運転手の減少傾向が著しく、また、中高年齢者の割合も高いことから、担い手を確保しなければ、路線の維持・確保が困難になることが懸念される。

<広域路線バス運転手の減少>

- ・広域路線バス運転手は、過去5年間で23.4%減少 【H30】273人→【R4】209人

<広域路線バス運転手の高齢化>

- ・広域路線バス運転手の40歳以上の割合 【R4】97.6%
- ・広域路線バス運転手の高齢者(65歳以上)の割合 【R4】9.1%

現状③ 北海道新幹線札幌開業による交通体系再構築の必要性

令和12年度末（2030年度末）に予定している札幌開業に向けて、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設が進められており、新幹線駅は八雲町、長万部町に整備されることから、本地域では新幹線が将来の幹線交通の一翼を担い、新幹線駅も重要な交通拠点となる。

一方、新幹線札幌開業に伴いJR北海道から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については、現在、道・沿線自治体で構成する協議会において検討されており、検討内容を踏まえた交通体系の構築が必要である。

(2) 道南地域における課題

「(1)道南地域における現状公共交通の現状」を踏まえると、将来にわたり持続可能な公共交通の維持・確保に向けた取組を推進していくことが必要である。

課題 地域の実情に応じた持続可能な公共交通の確保

利便性の向上、利用実態・ニーズに即した適正な運行体制の構築や、北海道新幹線札幌開業を見据えながら、地域住民・来訪者の移動や周遊促進にも資する公共交通を確保していく必要がある。