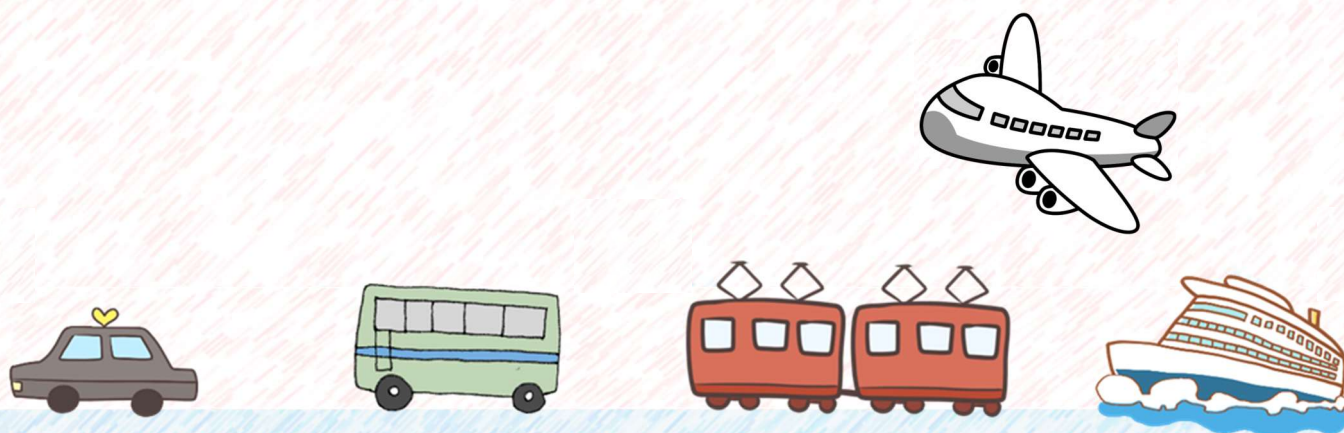


## 第5章 道南地域の公共交通の課題

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

## 5-1 | 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	課題
渡島 東部 圏	通勤・通学について、北斗市、七飯町以外は自市町内での通勤・通学が多いが、北斗市、七飯町を中心に、企業や高等学校が集積する函館市への通勤・通学もみられる。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う広域的な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、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、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。	高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、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、高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、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 圏	通勤・通学について、自町内での移動割合が高いが、高等学校が所在しない木古内町から函館市・知内町への通学、自町に高等学校が所在するものの松前町・福島町から知内町への通学など、函館市や近隣市町への通勤・通学もみられる。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う広域的な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、スーパー等が所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いが、知内町を中心に、函館市を含む渡島東部圏への通院もみられる。	高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保するとともに、広域的な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、高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、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	課題
渡島・ 檜山 北部 圏	通勤・通学について、自町内での移動が多いが、高等学校が所在しない今金町からせたな町への通学など、近隣市町への通勤・通学も見られる。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う広域的な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が、総合病院が所在する八雲町や医療機関の集積する函館市への通院もみられる。	高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保するとともに、広域的な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、高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、自家用車以外の移動手段を確保する必要がある。
檜山 南部 圏	通勤・通学について、自町内に加え、官公庁などが集積する江差町に通勤・通学する住民が多い。	朝の通勤・通学、夕方以降の帰宅を担う広域的な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、厚沢部町では南渡島医療圏（渡島東部圏・渡島西部圏）への通院が多い。	高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、自家用車以外の公共交通を確保するとともに、広域的な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、高齢者が増加し、運転免許の自主返納者が増加する中、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、通勤・通学、買い物、通院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。

○本地域では人口減少が続くことが見込まれるため、路線バス利用者の更なる減少も懸念される。

##### <人口減少>

- ・人口は、過去10年間で11.9%減 【H22】 469,215人 → 【R2】 409,904人  
今後10年間で16.1%減（見込） 【R2】 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数は、全人口と比較して減少幅が大きいですが、一方で、バスや鉄道で通学する生徒の割合は増加傾向にある。

##### <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】 39,943人
- ・高等学校生徒数は、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 【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13.6%減 【H30】 13,195千人 → 【R4】 11,394千人

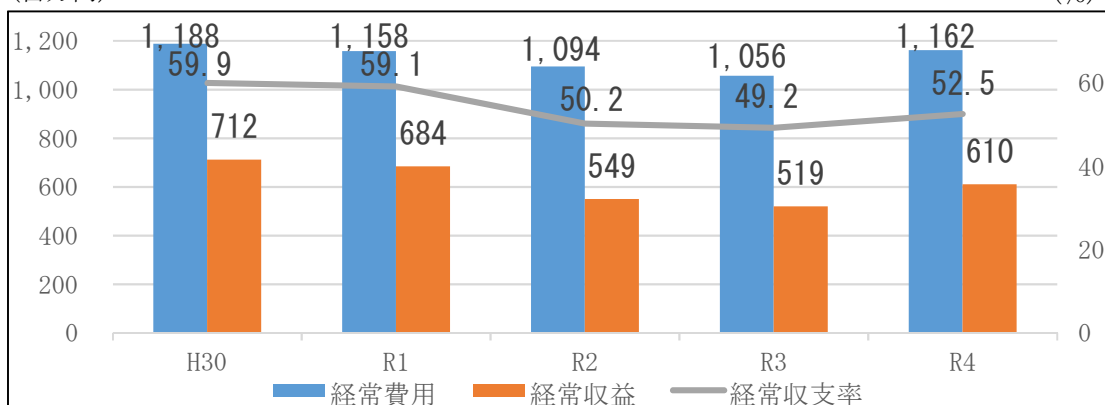
## 現状② 路線バスを取り巻く環境の悪化

路線バス利用者の減少に伴い、路線収支の悪化や、事業者負担及び欠損補助に係る行政負担の増加により、更なる路線の減便・廃止が懸念される。

○利用者の減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により、広域路線を運行する交通業者の収支は悪化傾向にあり、事業者負担や行政負担が増加している。

### <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%  
(百万円) (％)

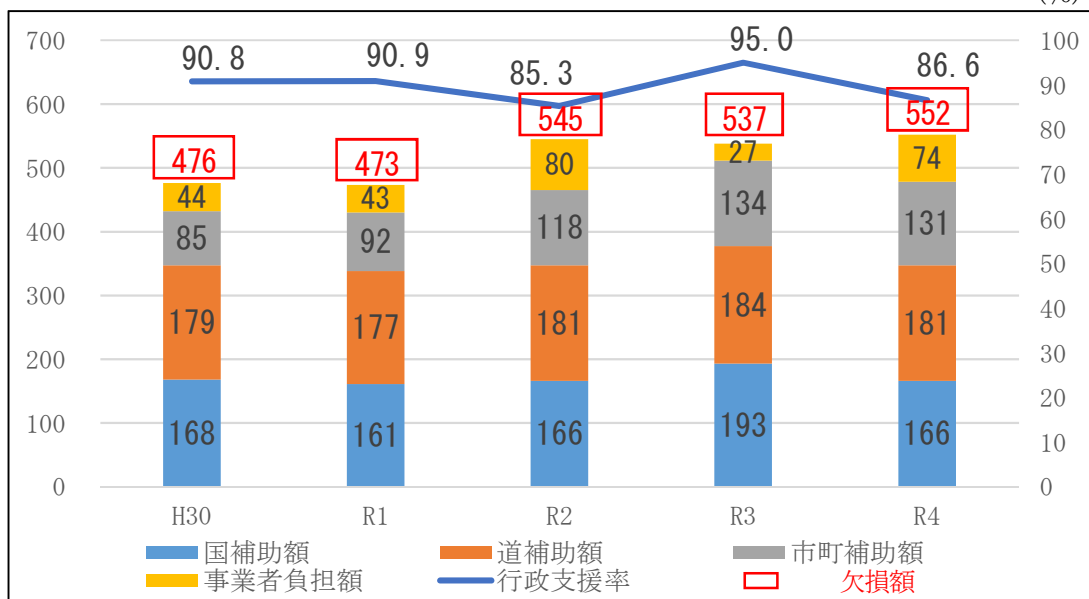


【出典】函館バス(株)資料を加工して作成

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]

### <事業者負担・補助金の増加>

・事業者負担は、過去5年間で68.2%増加 【H30】44百万円→【R4】74百万円  
・補助金は、過去5年間で16.0%増加 【H30】432百万円→【R4】478百万円  
(百万円) (％)



※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)資料を加工して作成

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]

### <路線廃止の進行>

- ・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（現在は代替交通として予約制バスを運行）

【R3.10 廃止】函館バス 江差八雲線（現在は代替交通として予約制バスを運行）

【R4.4 廃止】函館バス 下海岸線③（他系統に再編）

○広域路線を運行する路線バス運転手は減少しており、また、40歳以上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の再構築が必要

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、北海道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

利用実態・ニーズに即した最適な運行体制の構築や利用促進・利便性の向上を行うとともに、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。

## 第6章 計画の基本的な方針・目標

本計画を策定するにあたり、道南地域の公共交通の課題を踏まえ、将来像と基本的な方針、目標を整理する。



| 6-1 | 道南地域の将来像と計画の基本的な方針（在るべき姿）

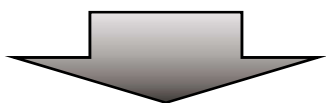
| 6-2 | 計画の目標

## | 6-1 | 道南地域の将来像と計画の基本的な方針（在るべき姿）

本地域の地域公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえ、本地域の交通体系が目指す「将来像」と「在るべき姿」となる「計画の基本的な方針」を定める。

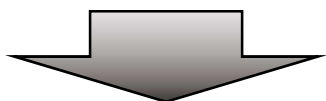
### 現状（問題点）

- 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が必要



### 課題

- 地域の実情に応じた持続可能な公共交通の確保



### 道南地域が目指すべき将来像

- 道南地域の関係者が連携した持続可能な公共交通の確保

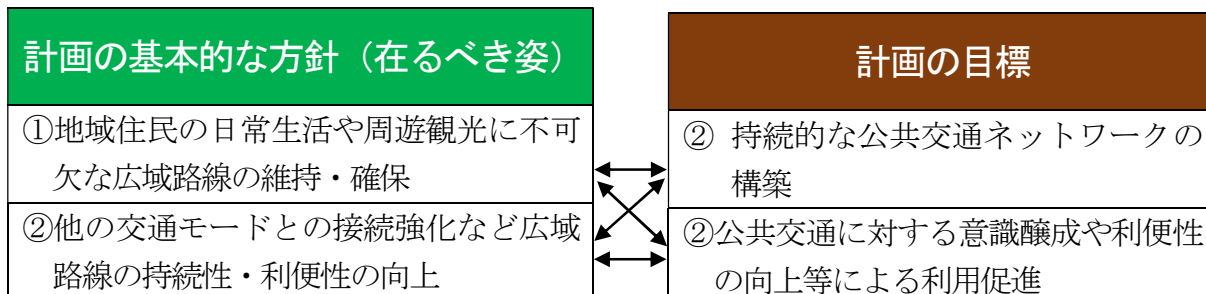
### 計画の基本的な方針（在るべき姿）

- ① 地域住民の日常生活や周遊観光に不可欠な広域路線の維持・確保  
【現状「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」及び課題「地域の実情に応じた持続可能な公共交通の確保」に対応】
- ② 他の交通モードとの接続強化など広域路線の持続性・利便性の向上  
【現状「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再構築の必要性」及び課題「地域の実情に応じた持続可能な公共交通の確保」に対応】



## 6-2 | 計画の目標

計画の基本的な方針を実現させるため、「計画の目標」を定める。



### 計画の目標

#### ① 持続的な公共交通ネットワークの構築

##### <考え方>

人口減少等による利用者の減少や運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあるが、地域住民の日常生活を支えるために欠かせない移動手段を維持・確保していくため、関係市町や交通事業者等との協働により、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る。

#### ② 公共交通に対する意識醸成や利便性の向上等による利用促進

##### <考え方>

公共交通機関の持続性を確保していくため、地域住民への広報活動による公共交通利用の意識醸成や利便性の向上等による利用促進を図る。

また、「北海道・北東北の縄文遺跡群」の世界遺産登録による来道者の増加や新型コロナウイルス感染症の流行により落ち込んでいた観光入込客の回復が見込まれることを踏まえ、観光誘客の取組と連携させた公共交通利用の促進策について検討を進める。

##### <数値指標・目標値>

計画の目標を実現するために、計画期間中に達成すべき数値指標・目標値を下表のとおり設定する。

	数値指標	現状値	目標値
		R4(2022)	R10(2028)
1	広域交通（路線バス）の年間輸送人員	1,848 千人	1,962 千人
2	広域交通（路線バス）の経常収支率	52.5%	58.5%
3	広域交通（路線バス）への公的資金投入額	478 百万円	450 百万円

### <数値指標・目標値の考え方>

本地域の人口減少が急速に進む中で、中・長期的には大きな改善は期待できないが、直近では新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んでいた需要の回復が見込まれており、さらに、地域における収支改善や利用促進の取組、本計画の施策・事業の実施により、年1%の改善を目標とする。

なお、平成29年6月12日国土交通省自動車局旅客課通知「地域間幹線系統バス「生産性向上の取組」の進め方等について」において、地域間幹線系統バスの生産性向上に向けて1%以上の収支改善効果がある取組の実施が求められたことを踏まえて、年1%の改善を目標値として設定するものである。

また、輸送人員や公的資金投入額については、昨今の物価高や燃油価格高騰、運賃の値上げ等、数値に影響する要素が正負の双方ともに大きいものの、収支率を1%改善する目標においては「年間輸送人員は増加する」、「公的資金投入額は減少する」という考え方のもと、収支率同様の年1%を改善目標とした。

#### **用語解説**

計画の基本的な方針：地域旅客運送サービスの在るべき姿のこと。問題点・課題整理、上位計画・関連計画や地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成二十六年総務省告示・国土交通省告示第一号）を踏まえて設定。

計画の目標：基本的な方針（地域旅客運送サービスの在るべき姿）を実現するために、計画期間中に達成すべきこと。地域旅客運送サービスの問題点・課題に対応している。