

第4章 道南地域の移動に関する現況

本計画を策定するにあたり、道南地域内を運行する公共交通の現状、公共交通利用実態調査、アンケート調査等により地域住民の移動特性等を整理する。



| 4-1 | 道南地域における公共交通ネットワーク

| 4-2 | 交通結節点

| 4-3 | 道南地域各市町における公共交通施策の状況

4-1 | 道南地域における公共交通ネットワーク

(1) 全体概況

本地域内の交通結節点を繋ぐ形で、路線バス・鉄道・フェリー・航空機が地域住民の日常生活と観光客の周遊に不可欠となっている。

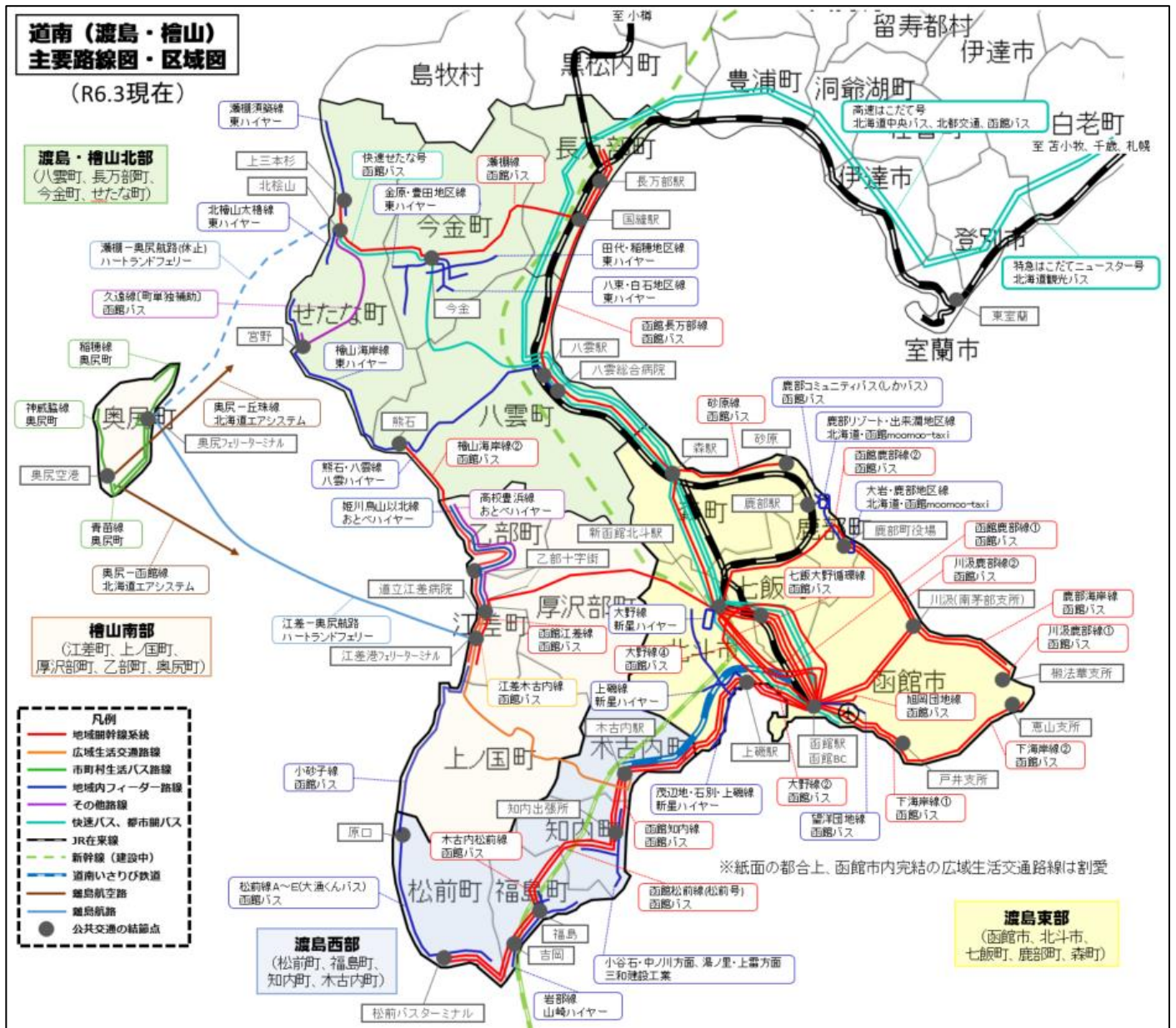


図 4-1 道南地域の主要路線図

表 4-1 鉄道

運行事業者名	路線名	運行本数 (上下計)	備考
北海道旅客鉄道株 【JR 北海道】	北海道新幹線 (新青森駅－新函館北斗駅)	26 本 (16 本)	新函館北斗駅発着本数 ()は木古内駅発着本数
	函館本線(函館駅－旭川駅)	80 本	函館駅発着本数
	室蘭本線(長万部駅－苫小牧駅)	9 本	長万部駅発着本数
道南いさりび鉄道株	道南いさりび鉄道線 (五稜郭駅－木古内駅)	34 本	

表 4-2 軌道

運行事業者名	運行系統名	運行本数 (上下計)	備考
函館市	2 系統(湯の川線－大森線－本線－宝 来・谷地頭線)	117 本	函館市電
	5 系統(湯の川線－大森線－本線)	119 本	函館市電

表 4-3 航空

航空会社名	路線名	運航本数 (上下計)	備考
日本航空株 【JAL】	函館－札幌(丘珠)	12 本	
	函館－奥尻	2 本	月～木・土曜日(祝日除く) 運航
	奥尻－丘珠	2 本	金・日曜日運航
	函館－東京(羽田)	6 本	
	函館－大阪(伊丹)	2 本	
全日本空輸株 【ANA】	函館－札幌(新千歳)	4 本	
	函館－東京(羽田)	10 本	うち4本はADO共同運航便
	函館－名古屋(中部)	2 本	ADO共同運航便
	函館－大阪(伊丹)	2 本	
株AIRDO 【ADO】	函館－東京(羽田)	4 本	ANA共同運航便
	函館－名古屋(中部)	2 本	ANA共同運航便

表 4-4 路線バス(都市間バス、快速バス)

運行事業者名	路線名	運行本数 (上下計)	備考
北海道中央バス(株)、 北都交通(株)、函館バス(株)	高速はこだて号 (札幌駅前ターミナルー湯の川温泉東)	8本	都市間バス
北海道バス(株)	函館特急ニュースター号 (市電すすきの前ー上湯川)	16本	
函館バス(株)	快速瀬棚号 (函館バスセンター上三本杉)	2本	快速バス

表 4-5 路線バス(管内路線)

運行事業者名	運行エリア	備考
函館バス(株)	函館市、北斗市、松前町、福島町、知内町、木古内町、七飯町、鹿部町、森町、八雲町、長万部町、江差町、上ノ国町、厚沢部町、乙部町、今金町、せたな町 (101 系統)	
北海道バス(株)	函館市 (3 系統)	
函館タクシー(株) 函館帝産バス	函館市・北斗市 (4 系統)	
(有)大沼交通	函館市・北斗市・七飯町 (2 系統)	

表 4-6 コミュニティバス等(上記以外の乗合バス等)

運行事業者名	運行エリア	備考
(株)新星ハイヤー	函館市・北斗市 (1 系統)、北斗市 (3 系統)	
(株)桔梗ハイヤー	函館市・七飯町 (1 系統)	
(有)山崎ハイヤー	福島町 (1 系統)	
(有)八雲ハイヤー	八雲町 (1 系統)	
(有)絵山ハイヤー	江差町 (1 系統)	
(有)おとべハイヤー	乙部町 (2 系統)	
(有)青苗ハイヤー	奥尻町 (1 系統)	
(有)東ハイヤー	今金町 (5 系統)、せたな町 (3 系統)	
知内町	知内町 (3 系統)	交通空白地有償運送
鹿部町	鹿部町 (2 系統)	交通空白地有償運送
森町	森町 (2 系統)	交通空白地有償運送
八雲町	八雲町 (2 系統)	交通空白地有償運送
奥尻町	奥尻町 (3 系統)	交通空白地有償運送

表 4-7 フェリー航路(道外航路)

運航事業者名	航路名	運航本数 (上下計)	備考
津軽海峡フェリー(株)	函館ー青森	16本	
	函館ー大間	4本	
青函フェリー(株)	函館ー青森	16本	

表 4-8 フェリー航路(離島航路)

運航事業者名	航路名	運航本数 (上下計)	備考
ハートランドフェリー(株)	奥尻ー江差	2本	ゴールデンウィーク及び7~8月は4本
	奥尻ー瀬棚	ー	休止中

表 4-9 タクシー

区域名	営業区域	事業者数 車両数	備考
函館交通圏	函館市(旧南茅部町を除く)、北斗市、七飯町	法人 18社 698台 個人 72者 72台	
松前圏	松前町、福島町、知内町、木古内町	法人 3社 8台	
檜山圏	江差町、上ノ国町、厚沢部町、乙部町、 八雲町(旧熊石町のみ)、今金町、せたな町	法人 5社 36台	
森圏	函館市(旧南茅部町のみ)、鹿部町、森町	法人 2社 21台	
八雲圏	八雲町(旧八雲町のみ)、長万部町	法人 3社 17台	
奥尻島	奥尻町	法人 1社 4台	

(2) 北海道新幹線

平成 28 年（2016 年）3 月に開業した北海道新幹線（新青森駅—新函館北斗駅）は、全長が世界一の海底トンネルである青函トンネルで本州とつながっており、航路などほかの公共交通より運休が少なく、安定的に運行されている。

本地域には、木古内駅と新函館北斗駅の 2 つの新幹線駅があり、東北地方との交流が増加するなど開業効果が出ている。

令和 2 年（2020 年）以降、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者は大幅に減少しているが、令和 3 年（2021 年）7 月に世界文化遺産に登録された「北海道・北東北の縄文遺跡群」などを訪問する観光客や、令和 12 年度（2030 年度）に予定されている札幌開業により、利用客が一段と増加することが見込まれている。

また、札幌開業と同時に、八雲町及び長万部町に新幹線の新駅も開業することとなり、管内公共交通と新幹線との結節の強化が必要となる。



図 4-2 北海道新幹線の路線図

表 4-10 北海道新幹線の利用状況

(人、%)

区分	H29	H30	R1	R2	R3	R4
一日平均利用者数	約 5,000	約 4,600	約 4,500	約 1,500	約 1,800	約 3,100
乗車率	26	24	23	8	10	17

【出典】北海道旅客鉄道(株)資料を加工して作成

(3) 鉄道・軌道

本地域における鉄道・軌道は、路線バスとともに公共交通の骨格を形成しており、観光客の主要な移動手段となっている。

鉄道は、北海道旅客鉄道(株) (JR北海道) が運行する北海道新幹線や函館本線、第三セクターの道南いさりび鉄道(株) が運行する路線があり、軌道は、函館市が運行する市内路線がある。

ア 鉄道

2016年(平成28年)3月に開業した北海道新幹線〔新青森駅―新函館北斗駅〕と在来線の函館本線〔函館駅―旭川駅〕が運行しているほか、北海道新幹線開業時に北海道旅客鉄道(株)から経営分離された旧江差線の一部〔五稜郭駅―木古内駅〕は、道・沿線市町・民間が出資・設立した道南いさりび鉄道(株)が運行しており、地域住民や観光客の足として利用されている。

JR主要駅間の最短の所要時間は、東京駅から函館駅が4時間11分、札幌駅から函館駅が3時間44分であり、路線バスやデマンド型交通などへの乗り換えにより、本地域の各地へ地域住民や観光客を運ぶなど、渡島地方の主要各駅は公共交通の結節点として機能しているため、鉄道と路線バスなどとの連携強化により、生活に必要な移動はもとより、観光客の周遊促進も見込まれる。

なお、鉄道の利用促進に向けては、北海道鉄道活性化協議会、道南いさりび鉄道沿線地域協議会、北海道新幹線建設促進期成会、新幹線木古内駅活用推進協議会などが取組を行っている。

並行在来線

2030(令和12)年度末の新幹線札幌開業に伴い並行在来線となる函館線(函館・小樽間)は、JR北海道から経営分離されることから、北海道と沿線自治体で構成する北海道新幹線並行在来線対策協議会において、地域交通の確保方策が検討されており、函館・長万部間については、開業の5年前(2025年)を目処にその方向性を決定するとして、現在、様々な地域の実情等を踏まえながら鉄道またはバスの場合、鉄道とバスを組み合わせた場合の3つの方策について協議が進められている。

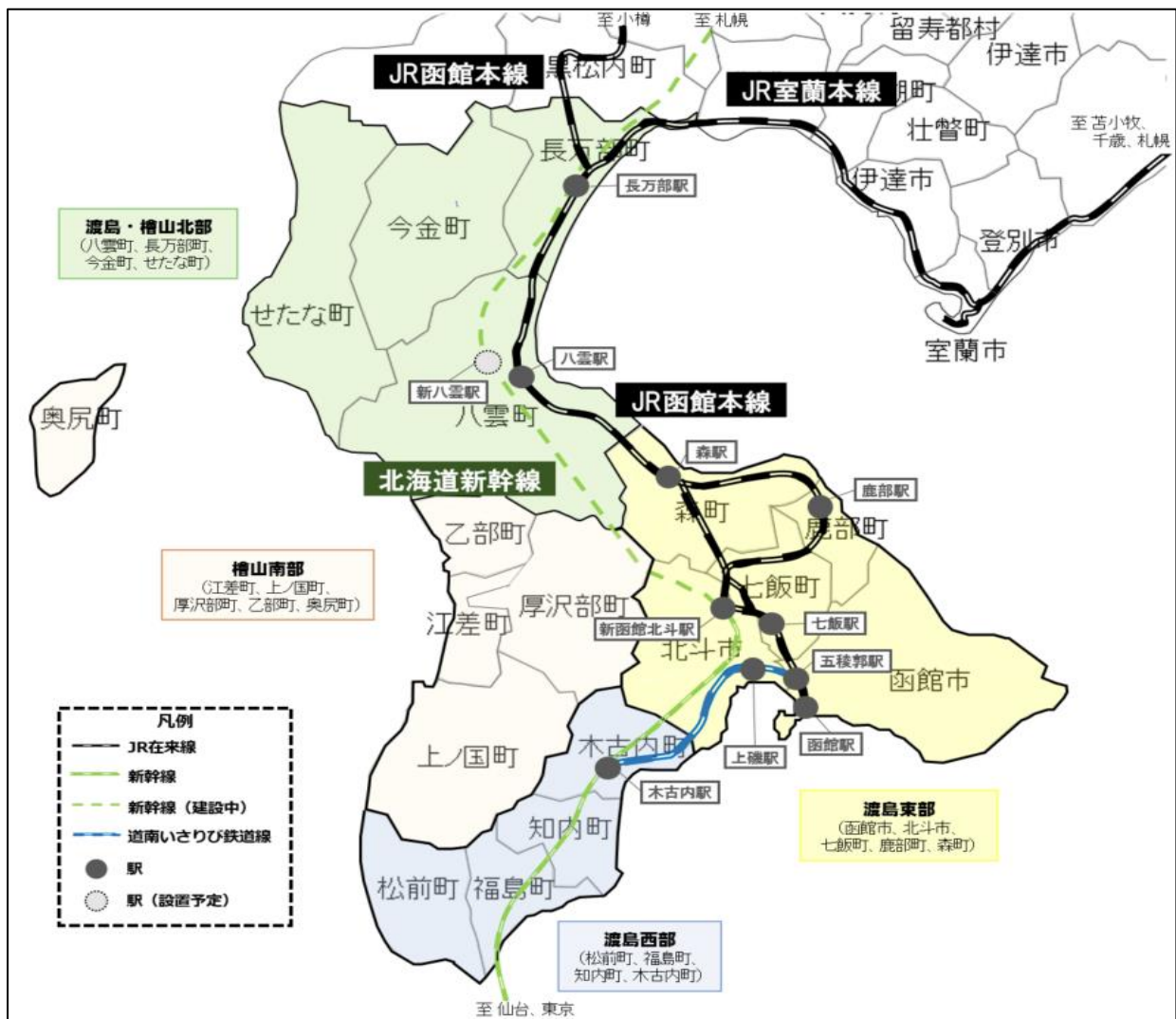


図 4-3 道南地域の鉄道網

表 4-11 道南地域の鉄道の営業キロと輸送密度

線名	区間	営業キロ	輸送密度(人/キロ/日)				
			H30	R1	R2	R3	R4
北海道新幹線	新青森駅—新函館北斗駅	148.3	4,899	4,645	1,453	1,635	3,095
函館本線	函館駅—長万部駅	147.6	3,650	3,397	1,443	1,636	2,715
	長万部駅—小樽駅	140.2	625	618	349	340	479
道南いさりび鉄道線	五稜郭駅—木古内駅	37.8	512	479	417	421	465

※輸送密度：旅客営業キロ 1km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員

【出典】北海道旅客鉄道(株)、道南いさりび鉄道(株)資料を加工して作成

表 4-12 道南地域の JR 主要駅（新幹線・特急停車駅）間の所要時間（※）及び公共交通との結節

駅名	出発駅			主な公共交通との結節 () 内は主な路線
	東京駅	札幌駅	函館駅	
到着駅	函館駅	4 時間 11 分	3 時間 44 分	— JR 函館本線・道南いさりび鉄道線（木古内町行） 路線バス（市内（空港バス含む）、渡島・檜山地方の各方面、札幌市行き）
	五稜郭駅	4 時間 24 分	3 時間 28 分	4 分 道南いさりび鉄道線・JR 函館本線（市内行）、道南いさりび鉄道線（木古内町行） 路線バス（市内、札幌市行）
	新函館北斗駅	3 時間 57 分	3 時間 17 分	22 分 路線バス（函館市、江差町、札幌市行）
	木古内駅	3 時間 57 分	3 時間 49 分	44 分 道南いさりび鉄道線（五稜郭駅行） 路線バス（函館市、松前町行）
	森駅	4 時間 41 分	2 時間 49 分	46 分 路線バス（町内、函館市、長万部町行）
	八雲駅	5 時間 3 分	2 時間 28 分	1 時間 7 分 路線バス（町内、函館市、長万部町行） デマンドバス（町内行）
	長万部駅	5 時間 23 分	2 時間 8 分	1 時間 28 分 路線バス（せたな町、函館市、札幌市行）

※令和 4 年 1 月現在、正午(12 時)に出発する場合の最短の時間（乗換時間を含む）

【出典】北海道旅客鉄道(株)資料を加工して作成

イ 軌道

函館市内には軌道が、2 系統運行しており、地域住民や観光客の足として利用されている。

表 4-13 函館市の軌道の営業キロと年間輸送人員

市町名	区 間	営業 キロ	輸送人員（千人）				
			H30	R1	R2	R3	R4
函館市	谷地頭－湯の川	10.9	5,439	5,446	3,338	3,475	4,436
	函館どっく前－湯の川						

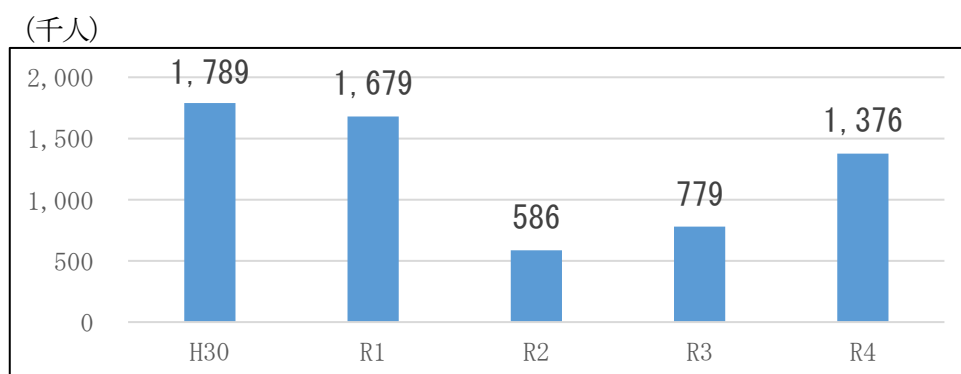
【出典】北海道運輸局函館運輸支局資料を加工して作成

(4) 航空路

本地域では、函館空港から道内外を結ぶ航空路と、離島の奥尻島（奥尻空港）からの航空路があり、地域住民や観光客の移動手段としてのみでなく、速達性のある物流手段としての役割も担っている。

ア 函館空港

函館空港は道内3空港（新千歳、丘珠、奥尻）や道外3空港（羽田、伊丹、中部）、海外1空港（台湾）と結ばれており、観光客等の主要な移動手段として利用されている。



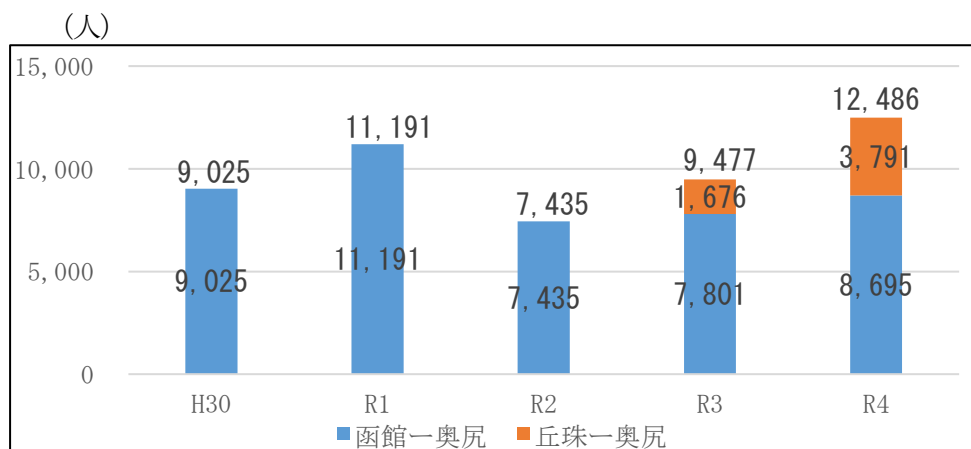
【出典】国土交通省「空港管理状況調書」を加工して作成

図 4-4 函館空港の年度別乗降客数の推移

イ 奥尻空港

函館線は月～木・土曜日に1往復、丘珠線は金・日曜日に1往復運航されており、住民が島民割引を活用して函館方面への通院・買い物等に利用しているほか、道内外のビジネス客・観光客の移動手段として利用されている。

また、航空路を維持するため、国・道・奥尻町の補助を受けて運航している。

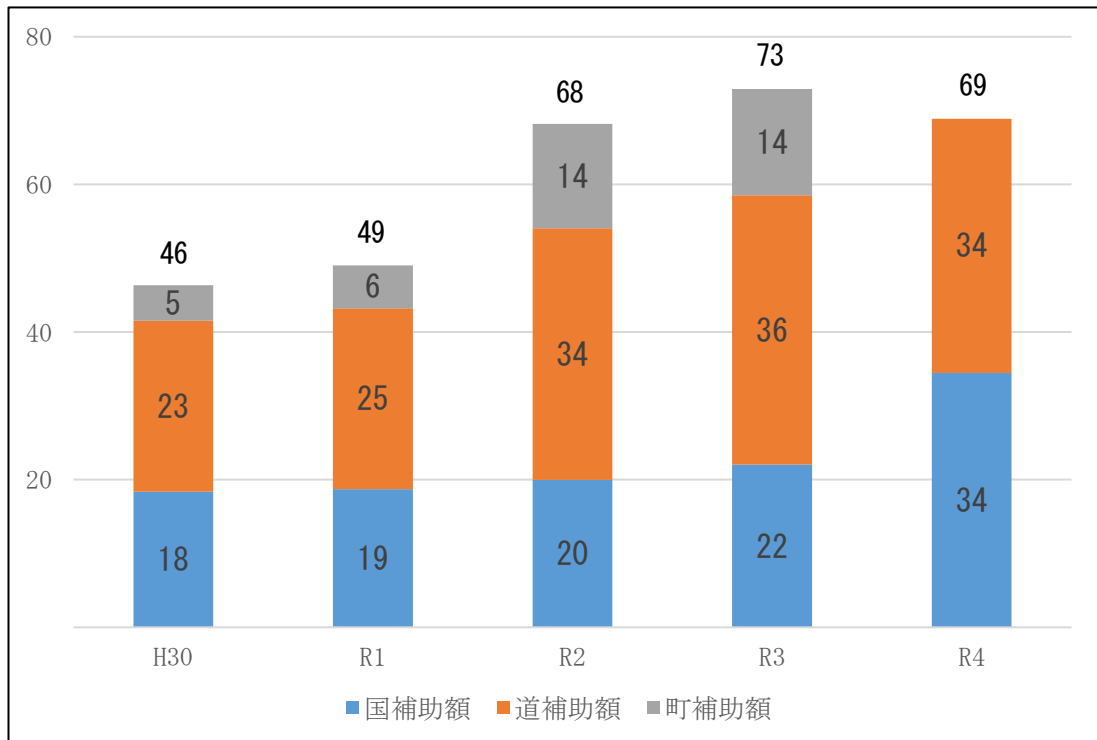


※丘珠-奥尻は令和3年（2021年）に就航

【出典】国土交通省「航空輸送統計年報」を加工して作成

図 4-5 奥尻空港の年間搭乗者数の推移

(百万円)



※端数処理の都合で、合計額と内訳との間にずれあり

【出典】道南離島航空路線協議会資料を加工して作成

図 4-6 奥尻空港発着路線の補助額の推移

(5) 路線バス（都市間バス、快速バス）

本地域では、主に出張やレジャーなどに利用されている函館市—札幌市を結ぶ都市間バスのほか、主に通院に利用されている函館市—せたな町を結ぶ快速バスが運行している。

表 4-14 道南地域の都市間・快速バスの運行状況

事業者名	路線名	起点	終点	運賃	運行本数	始発	終発	所要時間
3社共同運行 〔北海道中央バス(株) 北都交通(株) 函館バス(株)〕	高速 はこだて号	湯の川 温泉東	札幌	4,320円～ 4,990円 ※変動 運賃制	8	7:00	17:50	6:00
北海道バス(株)	函館特急 ニュースター 号	上湯川	市電 すすきの	4,800円	16	6:32	23:07	6:22
函館バス(株)	快速 瀬棚号	函館バス センター	上三本杉	2,750円	2	14:51	—	3:45

※運賃は早割等の割引を除く。

(5) 路線バス（広域路線）

地域の暮らしを支える重要な公共交通機関である路線バスについて、本地域の広域路線は次のとおり運行されている。

人口減少やモータリゼーションの進展などの影響により利用者が減少しており、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく採算面で課題が生じているため、地域公共交通確保維持改善事業等を活用して、運行を維持・確保する必要がある。

○ 地域間幹線系統（令和4年度時点）

- ・ 中心市町村と周辺市町村を結ぶ路線：19系統
- ・ 市町村合併により同一市町村内を運行する路線：4系統

○ 広域生活交通路線（令和4年度時点）

- ・ 生活交通として必要とする複数市町村を結ぶ路線：1系統
- ・ 同一市町村内を運行する路線：7系統

※本項の「年度」は、路線バスの補助年度である前年10月1日～9月30日を指す。

【例】令和4年度＝令和3年10月1日～令和4年9月30日の運行分

用語解説

地域間幹線系統：地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（国と道による協調的補助）を受けて運行する、広域行政圏の中心市町村（または道が指定し、国が承認した準中心市町村）とその周辺の市町村間を結ぶ系統のこと（主な補助要件：計画運行回数が3回/日以上、輸送量15人～150人/日と見込まれるもの）。

広域生活交通路線：地域間幹線系統としての要件を満たさない系統のうち、広域生活交通路線維持費補助金（道と市町村による協調的補助）を受けて運行する、複数市町村を結ぶ系統や一定の条件下での同一市町村内の系統のこと（主な補助要件：運行回数が2回/日以上、輸送量10～150人/日のもの）。

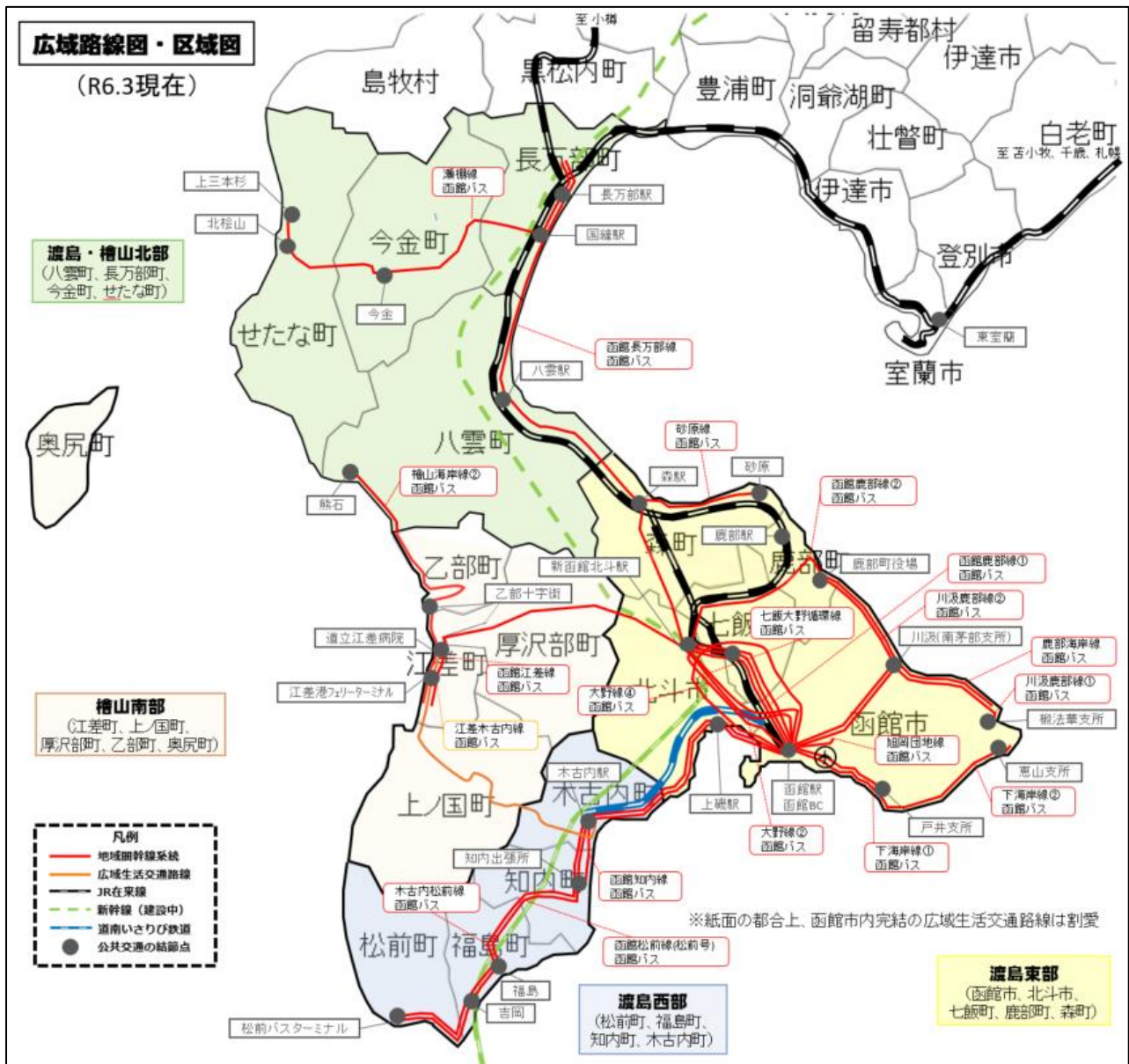


図 4-7 道南地域の広域路線（地域間幹線系統・広域生活交通路線）図

ア 広域路線の概要（令和4年度実績）

表 4-15 道南地域の地域間幹線系統

中心市町村と周辺市町村を結ぶ路線（同一市町村内の路線を除く）19 系統

区分		概要
1	地域間幹線系統	大野線②（運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館バスター(以下「函館BC」)～五稜郭～新函館北斗駅 (25.0km)
		【運行回数】 3.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.0人・15.2人
		【利用が多い停留所】 函館駅前、五稜郭～宮前町、市立函館病院～七重浜、総合分庁舎前、新函館北斗駅
		【路線の主な利用目的】
		・函館市(五稜郭)、北斗市(大野)住民の通勤、通学及び市立函館病院等への通院利用

区 分		概 要
2	地域間 幹線 系統	大野線④ （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～亀田支所前～新函館北斗駅（24.4km） 【運行回数】 5.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.3人・31.2人 【利用が多い停留所】 函館駅前～五稜郭、亀田支所前～昭和、西桔梗～追分、総合分庁舎前
		【路線の主な利用目的】 ・函館市(五稜郭・美原)、北斗市(大野)住民の通勤、通学及び新都市病院等への通院利用
3	地域間 幹線 系統	大川富岡線 30 系統 （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～医師会病院前・七飯駅入口～新函館北斗駅（26.7km） 【運行回数】 9.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.3人・51.9人 【利用が多い停留所】 函館駅前、五稜郭～亀田支所前～附属中学校前
		【路線の主な利用目的・役割】 ・函館市、七飯町住民の通勤、通学及び通院の利用 ・函館(五稜郭・美原)と七飯町住宅街を結ぶ路線
4	地域間 幹線 系統	七飯大野循環線 （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～七飯大野循環～函館 BC（43.0km） 【運行回数】 7.5回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.5人・33.7人 【利用が多い停留所】 函館駅前、市立函館病院～追分、総合分庁舎前、七飯高校前～桔梗
		【路線の主な利用目的・役割】 ・北斗市(大野)七飯町間の通勤、通学及び市立函館病院等への通院利用 ・大野市街地と七飯市街地を直線で結ぶ路線
5	地域間 幹線 系統	七飯富岡線 33 系統① （運行事業者：函館バス） ※令和4年(2022年)10月から地域間幹線系統として運行（下記はR6年度計画値）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～五稜郭・七飯役場通～新函館北斗駅（26.7km） 【運行回数】 9.6回/日 【平均乗車密度・輸送量】 8.0人・76.8人 【利用が多い停留所】 函館駅前、五稜郭、亀田支所前～桔梗、鳴川
		【路線の主な利用目的・役割】 ・函館市、七飯町住民の通勤、通学及び通院の利用 ・函館(五稜郭・美原)と七飯町中心市街地を結ぶ路線
6	地域間 幹線 系統	函館鹿部線① （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～七飯～新函館北斗駅（24.3km） 【運行回数】 4.4回/日 【平均乗車密度・輸送量】 3.5人・15.4人 【利用が多い停留所】 西高校前、函館駅前、南昭和～桔梗、鳴川
		【路線の主な利用目的】 ・函館市、七飯町(藤城)住民の通勤、通学及び通院利用
7	地域間 幹線 系統	旭岡団地線 （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 昭和ヶーサル～東港～旭岡中学校（21.5km） 【運行回数】 8.6回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.8人・49.8人

区分		概要
7	地域間 幹線 系統	【利用が多い停留所】西桔梗～市立函館病院、五稜郭、函館アリーナ前～湯倉神社前、湯川団地、旭岡小学校前～旭岡中学校前
		【路線の主な利用目的】 ・函館市(旭岡、湯の川)住民の五稜郭方面までの通勤、通学及び市立函館病院等への通院利用
8	地域間 幹線 系統	上磯日吉線 16A 系統 (運行事業者：函館バス) ※令和4年(2022年)10月から地域間幹線系統として運行
		【運行区間(キロ程)】日吉営業所前～市立函病前・北斗市役所通～富川会館前(21.5km) 【運行回数】5.1回/日【平均乗車密度・輸送量】5.3人・27.0人
		【利用が多い停留所】国立病院前～五稜郭、市立函館病院、七重浜～北斗市役所通
		【路線の主な利用目的・役割】 ・函館市、北斗市住民の通勤、通学及び通院利用 ・函館市(五稜郭・花園町)と北斗市市街地を結ぶ路線
9	地域間 幹線 系統	上磯線 19 系統 (運行事業者：函館バス) ※令和4年(2022年)10月から地域間幹線系統として運行
		【運行区間(キロ程)】函館 BC～五稜郭・北斗市役所通～富川会館前(20.3km) 【運行回数】8.6回/日【平均乗車密度・輸送量】5.6人・48.1人
		【利用が多い停留所】函館駅前、五稜郭、亀田支所前～西桔梗、慰霊碑前～北斗市役所通
		【路線の主な利用目的・役割】 ・函館市、北斗市住民の通勤、通学及び通院利用 ・函館市(五稜郭・美原)と北斗市市街地を結ぶ路線
10	地域間 幹線 系統	函館鹿部線② (運行事業者：函館バス)
		【運行区間(キロ程)】函館 BC～七飯～鹿部出張所(58.4km) 【運行回数】3.0回/日【平均乗車密度・輸送量】4.4人・13.2人
		【利用が多い停留所】函館駅前、五稜郭駅前、昭和、桔梗、蒜沢、鳴川
		【路線の主な利用目的・役割】 ・鹿部町、七飯町住民の函館市までの沿線各病院への通院利用 ・鹿部町から新函館北斗駅までの交通確保、七飯町大沼地区の交通確保
11	地域間 幹線 系統	川汲鹿部線② (運行事業者：函館バス)
		【運行区間(キロ程)】函館 BC～川汲～鹿部出張所(56.7km) 【運行回数】3.0回/日【平均乗車密度・輸送量】3.9人・11.7人
		【利用が多い停留所】五稜郭、湯倉神社前、鱒川入口、南茅部支所前
		【路線の主な利用目的】 ・鹿部町住民の函館市方面までの通勤、通学及び通院利用
12	地域間 幹線 系統	鹿部海岸線 (運行事業者：函館バス)
		【運行区間(キロ程)】鹿部出張所～川汲～古部(37.8km) 【運行回数】3.4回/日【平均乗車密度・輸送量】3.3人・11.2人

区分		概要
12	地域間 幹線 系統	【利用が多い停留所】南茅部支所前、尾札部
		【路線の主な利用目的・役割】 ・古部・尾札部住民の鹿部町方面までの通学利用及び鹿部町、椴法華・古部住民の南茅部支所での函館方面の接続便 ・古部方面から南茅部高校までの通学利用
13	地域間 幹線 系統	函館木古内線② （運行事業者：函館バス） ※令和5年（2023年）10月から「函館知内線」に名称変更
		【運行区間(キロ程)】 函館BC～函館病院・五稜郭～小谷石（65.5km） 【運行回数】 3.0回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・15.0人
		【利用が多い停留所】 五稜郭、市立函館病院前、慰霊碑前、久根別小学校前、木古内駅前
		【路線の主な利用目的・役割】 ・知内町、木古内町住民の函館方面への通院利用等。函館方面から知内町小谷石までの路線
14	地域間 幹線 系統	函館松前線(松前号) （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 松前出張所～知内出張所～函館BC（106.0km） 【運行回数】 3.0回/日 【平均乗車密度・輸送量】 6.0人・18.0人
		【利用が多い停留所】 五稜郭、亀田支所前、昭和ターミナル、西桔梗、慰霊碑前、福島商業高校前
		【路線の主な利用目的】 ・渡島西部4町住民の函館方面への通院や買い物利用等
15	地域間 幹線 系統	木古内松前線 （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 松前出張所～東菜～木古内駅前（59.8km） 【運行回数】 6.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 2.7人・18.6人
		【利用が多い停留所】 松城、福島商業高校前、知内高校前、町民センター前、木古内駅前
		【路線の主な利用目的・役割】 ・渡島西部4町住民の通学及び通院利用のほか、木古内駅前からいさりび鉄道への接続便
16	地域間 幹線 系統	函館長万部線 （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館BC～森・八雲～長万部ターミナル（113.9km） 【運行回数】 3.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 6.0人・23.4人
		【利用が多い停留所】 函館駅前、五稜郭駅前、南昭和、長万川、森駅前、蛸谷、八雲総合病院、国縫、東京理科大学入口
		【路線の主な利用目的】 ・各市町間の沿線各病院への通院利用
17	地域間 幹線 系統	瀬棚線 （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 上三本杉～今金～長万部ターミナル（71.0km） 【運行回数】 6.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 3.5人・24.1人

区 分		概 要
17	地域間 幹線 系統	【利用が多い停留所】瀬棚市街～今金
		【路線の主な利用目的】 ・ 檜山北部住民の通院及び買い物利用 ・ 今金町及びせたな町から檜山北高校までの通学利用
18	地域間 幹線 系統	函館江差線 （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～東港・厚沢部～江差ターミナル (85.2km) 【運行回数】 4.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.4人・26.4人 【利用が多い停留所】 函館駅前～新函館北斗駅、江差病院～南が丘団地
		【路線の主な利用目的】 ・ 檜山南部住民の函館方面への通院及び買い物利用 ・ 江差町及び厚沢部町から江差高校までの通学利用
19	地域間 幹線 系統	檜山海岸線② （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 江差ターミナル～陣屋団地～熊石 (56.7km) 【運行回数】 5.7回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.3人・24.5人 【利用が多い停留所】 南が丘団地～乙部十字街
		【路線の主な利用目的】 ・ 檜山南部及び八雲町（熊石）住民の通院及び買い物利用 ・ 乙部町及び八雲町（熊石）から江差高校までの通学利用

表 4-16 道南地域の地域間幹線系統

中心市町村と周辺市町を結ぶ路線（市町村合併により同一市町村内の路線）4系統

区 分		概 要
1	地域間 幹線 系統	川汲鹿部線① （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～川汲～榎法華支所前 (54.1km) 【運行回数】 2.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.2人・12.1人 【利用が多い停留所】 函館駅前～湯倉神社前
		【路線の主な利用目的】 ・ 函館市（榎法華）住民の市街地までの通勤、通学及び通院利用
2	地域間 幹線 系統	下海岸線① （運行事業者：函館バス）
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～谷地町～釜谷 (23.2km) 【運行回数】 3.2回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.4人・14.0人 【利用者が多い停留所】 函館駅前～湯倉神社前
		【路線の主な利用目的】 ・ 函館市（戸井、恵山）住民の市街地までの通勤、通学及び通院利用

区分		概要
3	地域間 幹線 系統	下海岸線② (運行事業者：函館バス)
		【運行区間(キロ程)】 函館 BC～五稜郭～恵山御崎 (53.6km) 【運行回数】 7.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.0人・31.6人 【利用者が多い停留所】 函館駅前～湯倉神社前
		【路線の主な利用目的】 ・函館市(戸井、恵山)住民の市街地までの通勤、通学及び通院利用
4	地域間 幹線 系統	砂原線 (運行事業者：函館バス)
		【運行区間(キロ程)】 森駅前～砂原支所前～砂原東3丁目 (19.6km) 【運行回数】 3.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 3.1人・12.0人 【利用者が多い停留所】 森高校～森駅前～森国保病院前
		【路線の主な利用目的】 ・森町(砂原)住民の森駅方面までの通勤、通学及び通院利用

表 4-17 道南地域の広域生活交通路線

生活交通として必要とする複数市町村を結ぶ路線：1系統

区分		概要
1	広域生活 交通路線	江差木古内線 (運行事業者：函館バス)
		【運行区間(キロ程)】 木古内駅前～湯ノ岱～江差病院・江差高校 (57.6km) 【運行回数】 5.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 1.5人・8.8人 【利用が多い停留所】 大留～江差病院・江差高校
		【路線の主な利用目的】 ・檜山南部住民の通院や買い物利用 ・江差町及び上ノ国町から江差高校及び上ノ国高校までの通学利用

表 4-18 広域生活交通路線

同一市町村路線：7系統

区分		概要
1	広域生活 交通路線	旭岡団地線 (運行事業者：函館バス)
		【運行区間(キロ程)】 昭和T～石川・鍛冶～旭岡中学校 (22.4km) 【運行回数】 1.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.3人・10.0人 【利用が多い停留所】 亀田支所～湯倉神社前
		【路線の主な利用目的】 ・旭岡地区ほか沿線住民の通勤、通学及び各病院への通院利用
2	広域生活 交通路線	中の橋線② (運行事業者：函館バス)

区 分		概 要
2	広域生活 交通路線	【運行区間(キロ程)】 日吉営業所～中の橋～市役所前 (15.5km) 【運行回数】 2.4回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.6人・11.0人 【利用が多い停留所】 吉田眼科前～五稜郭 【路線の主な利用目的】 ・臨空工業団地等への通勤利用及び高校生の通学利用
		昭和船見線 (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 昭和営業所～市立函館病院～船見町 (13.5km) 【運行回数】 5.6回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.5人・25.2人 【利用が多い停留所】 昭和営業所～市立函館病院～函館駅前 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学、市立函館病院等への通院及び市役所等公共施設への利用
3	広域生活 交通路線	昭和船見線② (43 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 昭和営業所～五稜郭駅前～船見町 (10.8km) 【運行回数】 9.7回/日 【平均乗車密度・輸送量】 4.4人・42.6人 【利用が多い停留所】 昭和営業所～五稜郭駅前～函館駅前 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学、共愛会病院等への通院及び公共施設への利用
		美原谷地頭線 (53 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 谷地頭温泉～中の橋～桔梗町 418 (14.9km) 【運行回数】 6.6回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.5人・36.3人 【利用が多い停留所】 函館駅前～五稜郭～亀田支所前 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学、医師会病院等への通院及び市役所等公共施設への利用
4	広域生活 交通路線	農住団地線 (60A 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館 BC～農住団地～東山 ^{ニユータウ} (13.0km) 【運行回数】 4.9回/日 【平均乗車密度・輸送量】 2.7人・13.2人 【利用が多い停留所】 函館駅前～五稜郭 【路線の主な利用目的】 ・通勤、中央病院等への通院及び公共施設への利用
		見晴線 (82 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館駅前～深堀町～滝沢町旋回場 (13.3km) 【運行回数】 12.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・64.0人 【利用が多い停留所】 函館駅前～花園町 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学及び五稜郭病院等への通院利用
5	広域生活 交通路線	見晴線 (82 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館駅前～深堀町～滝沢町旋回場 (13.3km) 【運行回数】 12.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・64.0人 【利用が多い停留所】 函館駅前～花園町 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学及び五稜郭病院等への通院利用
		見晴線 (82 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館駅前～深堀町～滝沢町旋回場 (13.3km) 【運行回数】 12.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・64.0人 【利用が多い停留所】 函館駅前～花園町 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学及び五稜郭病院等への通院利用
6	広域生活 交通路線	見晴線 (82 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館駅前～深堀町～滝沢町旋回場 (13.3km) 【運行回数】 12.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・64.0人 【利用が多い停留所】 函館駅前～花園町 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学及び五稜郭病院等への通院利用
		見晴線 (82 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館駅前～深堀町～滝沢町旋回場 (13.3km) 【運行回数】 12.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・64.0人 【利用が多い停留所】 函館駅前～花園町 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学及び五稜郭病院等への通院利用
7	広域生活 交通路線	見晴線 (82 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館駅前～深堀町～滝沢町旋回場 (13.3km) 【運行回数】 12.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・64.0人 【利用が多い停留所】 函館駅前～花園町 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学及び五稜郭病院等への通院利用
		見晴線 (82 系統) (運行事業者：函館バス) 【運行区間(キロ程)】 函館駅前～深堀町～滝沢町旋回場 (13.3km) 【運行回数】 12.8回/日 【平均乗車密度・輸送量】 5.0人・64.0人 【利用が多い停留所】 函館駅前～花園町 【路線の主な利用目的】 ・通勤、通学及び五稜郭病院等への通院利用

イ 広域路線（地域間幹線系統及び広域生活交通路線）の輸送人員

本地域を運行する広域路線（地域間幹線系統及び広域生活交通路線）の年間輸送人員は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により、平成30年度（2018年度）は約222万人であったが、令和3年度（2021年度）には約134万人まで減少し、令和4年度（2022年度）には約185万人に回復している。

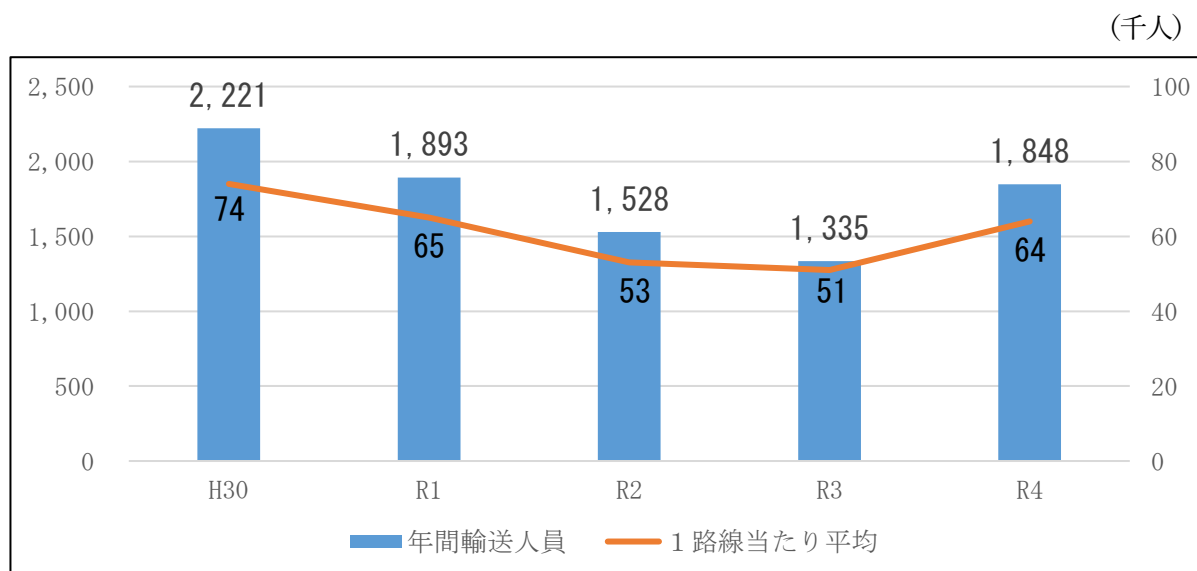
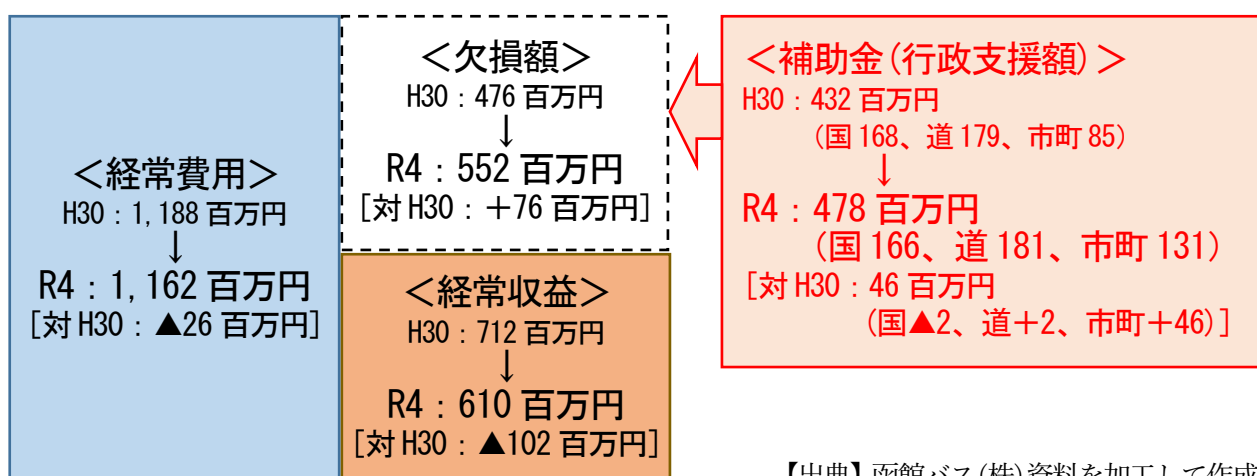


図 4-8 道南地域の広域路線の年間輸送人員の推移

ウ 広域路線の収支と行政支援額

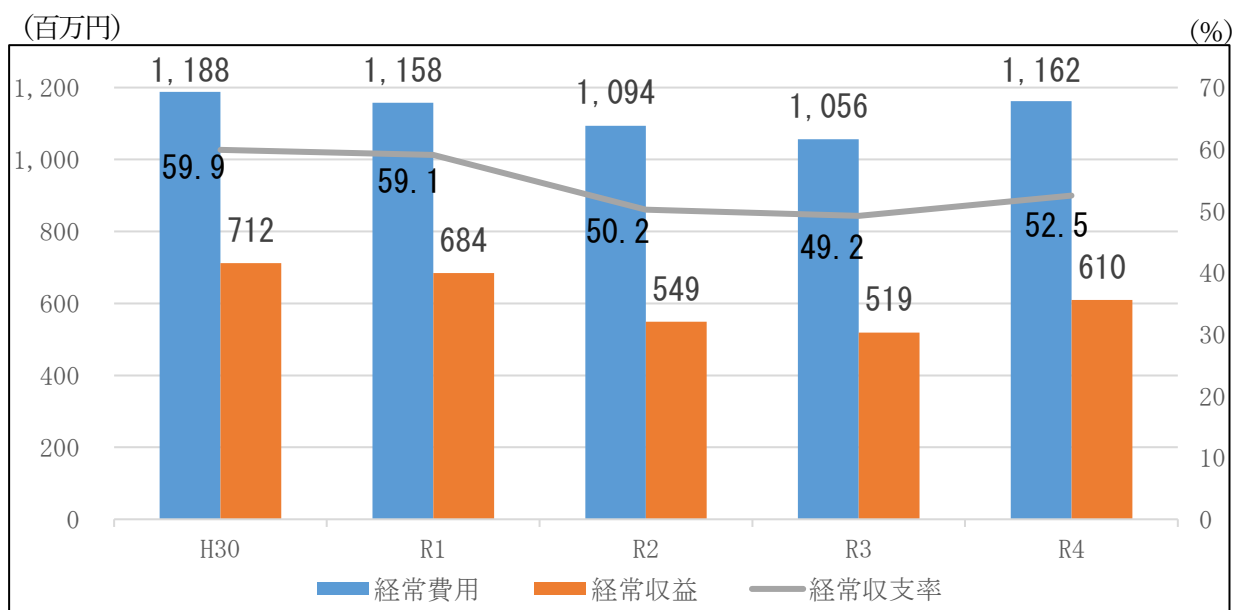
路線収支の状況は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響、燃油価格高騰等の社会情勢の変化により、欠損額が平成30年度（2018年度）の約476百万円から、令和4年度（2022年度）には約552百万円まで増加している。

路線を維持するため、この欠損に対し、国・道・市町が交通事業者へ補助金を交付しており、補助金額は平成30年度（2018年度）の約432百万円から、令和4年度（2022年度）の約478百万円と、増加傾向にある。



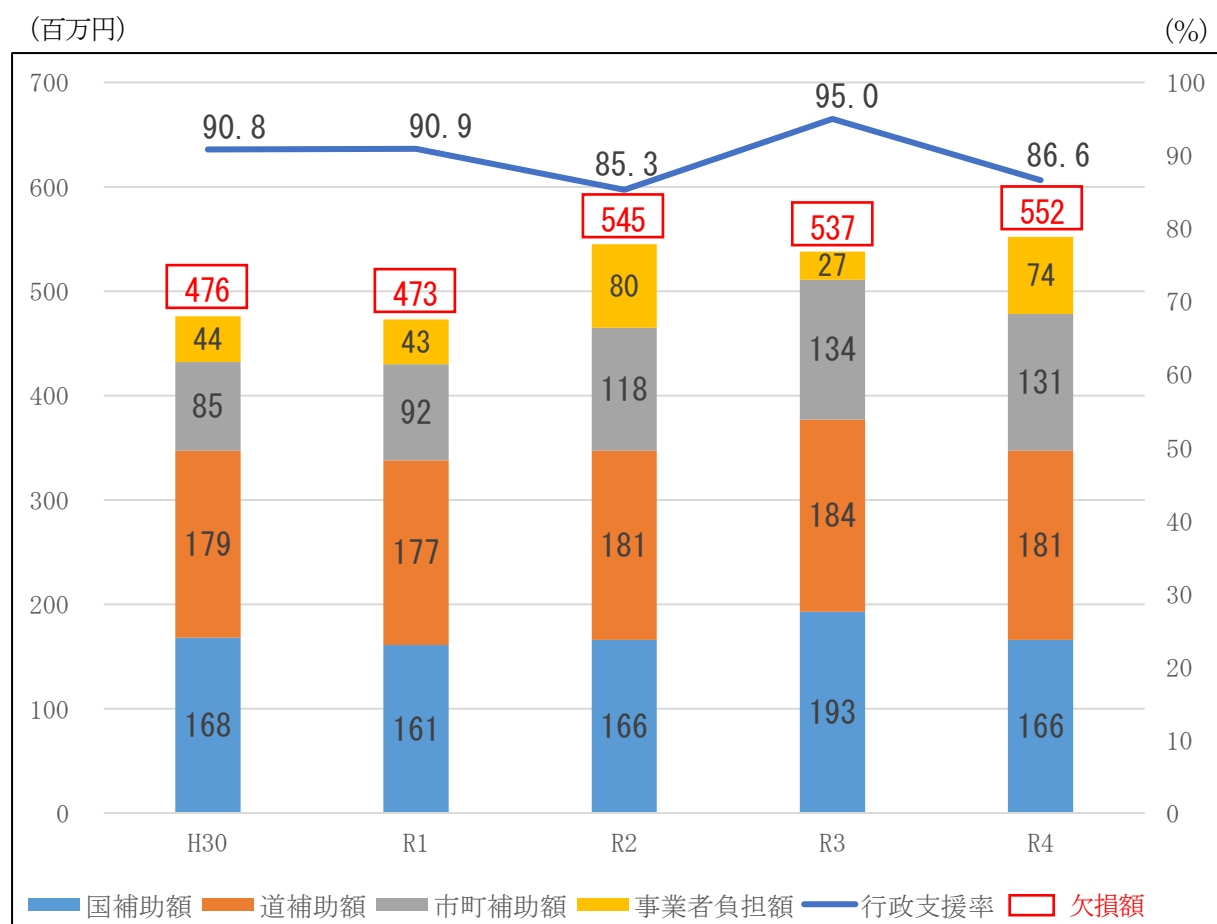
【出典】函館バス(株)資料を加工して作成

図 4-9 道南地域の広域路線の経常収支の状況



【出典】 函館バス(株) 資料を加工して作成

図 4-10 道南地域の広域路線の経常収支の推移



※端数処理の都合により、欠損額と補助額・事業者支援額は一致しない場合あり

【出典】 函館バス(株) 資料

図 4-11 道南地域の広域路線の欠損額と補助額の推移