

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）】

○ 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	

【バスダイヤ（運行本数の設定）】

○ 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)
------------------------------	-------------------------------

前回まで

【地域の実情に応じたバスルート】

○ 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】

○ 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)
------------------------------------	--------------------------------------

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。

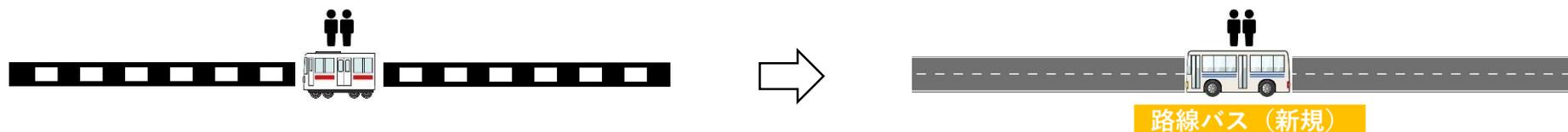
【バスダイヤ設定の基本的な考え方】

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。

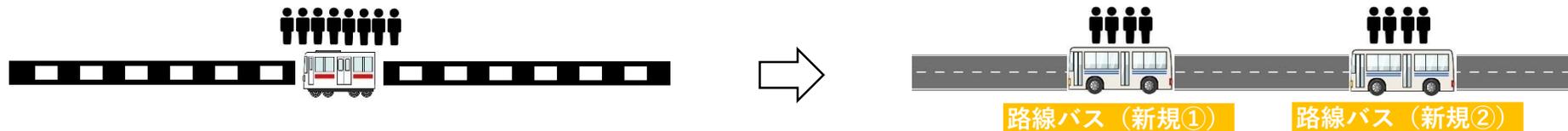
バス転換の検討にあたっての基本的な考え方

- 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。

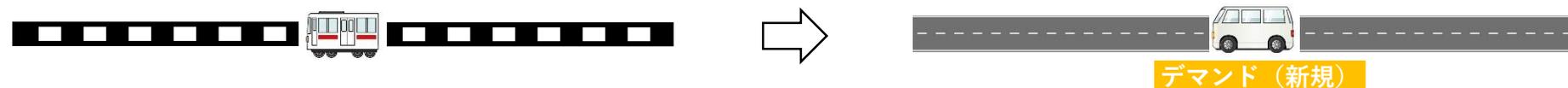
原則① 一定の乗車人員が見込める区間は、路線バスの新設を検討する。



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。

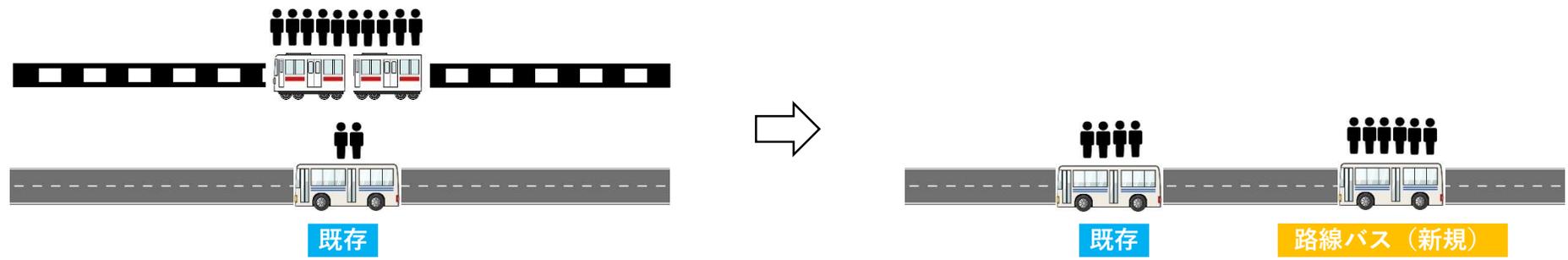


原則③ 路線バスの新設が難しい区間は、他の交通モード(デマンド交通など)を検討する。

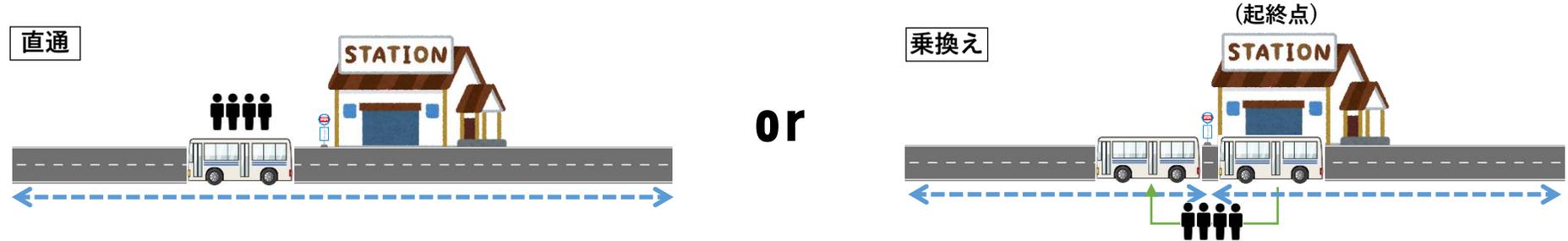


バス転換の検討にあたっての基本的な考え方

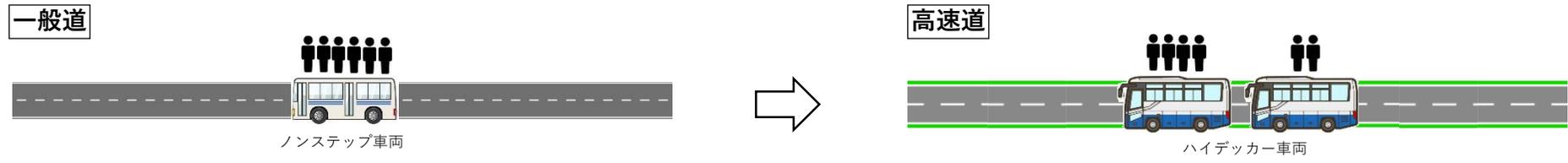
検討① 並行する路線バスの乗車人員などを考慮の上、既存の路線バスへの旅客転移を見込んだ路線バスの新設を検討する。



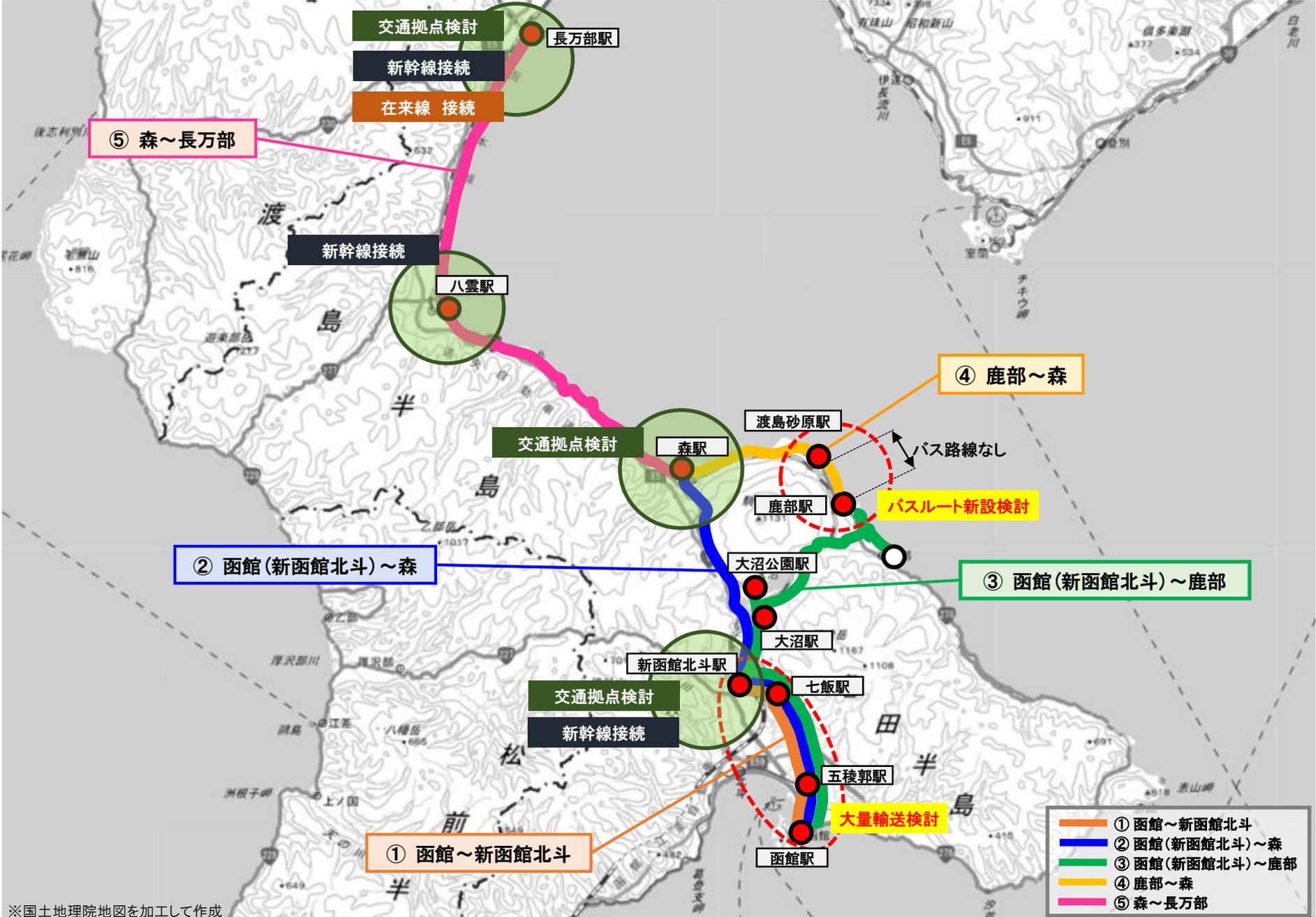
検討② 函館・森間、函館・鹿部間を直通運行とするか、鉄道やバスの発着の多い交通拠点である新函館北斗駅を有効的に活用し、乗換え運行とするか検討する。



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