

## 第2節 札幌 - 函館間

### 1.沿革

47 都道府県中最大の面積を誇る北海道では、道内の都市間輸送においても航空との競争が存在することが特徴である。特に、札幌 - 函館間を結ぶ陸路は大きく迂回しており、直線距離では 150 km あまりのところ、鉄道路線ではその 2 倍にもなる 300 km 以上を要しており、地理的には航空に有利な条件を備えているといえる。

この都市間を結ぶ鉄道路線は、かつては本州連絡の役割を課され、道内でも最も優先的に整備が行われた区間の 1 つであった。しかしその後、航空の発達と共にその役割は薄れ、札幌 - 函館間を直通する特急「北斗」を中心に、道内輸送に重点を置いたダイヤ組成へと変化していった。

バスに関しては、1985 年に両都市間を結ぶ夜行バスの運行が開始された。この時点で、函館方面への高速道路は道央自動車道が登別東 IC まで開通していたが、同便は札幌から一般道である国道 5 号線を経由していた。しかしながら、本州などと比較して道路整備状況の良い北海道においては、十分鉄道と対抗する所要時間で運転が可能であった。盛況を呼んだこの夜行バスによって、札幌 - 函館間に運行されていた夜行普通列車は廃止に追い込まれたものの、JR 化後の 1988 年に夜行快速「ミッドナイト」の運行を開始して巻き返しを図った。その後、1992 年に道央自動車道が伊達 IC まで延長されたことを契機に、翌年には同ルートを経由する高速バスが昼行 5 往復、夜行 2 往復で新設された。これに対抗するように、JR 北海道は札幌 - 函館間の高速化工事を実施し、完成後の 1994 年 3 月から制御振り子式台車を装備するキハ 281 系気動車を新たに投入、速達型の「スーパー北斗」5 往復を設定した。これにより両都市間の所要時間は 30 分短縮され 3 時間あまりとなった。1998 年にはキハ 281 系の発展形であるキハ 283 系の投入により「スーパー北斗」の増発が行われ、現在まで続く 1 日 7 往復の運転体制が整った。一方、夜行快速列車は高速バスに対して劣勢が続いていたが、2000 年冬に実施された冬季割引が決め手となり、同年定期運行を終了、その 2 年後に多客期の運行も廃止となった。

航空路線に関しては、JAS が新千歳空港 - 函館空港間に 3 往復のジェット便を設定していたが、「スーパー北斗」運行開始後の 1994 年 6 月より路線

休止となり、エアーニッポンが運行する丘珠空港 - 函館空港便のみ残存する形となったが、1998年3月よりJALのグループ会社である北海道エアシステム（HAC）が同区間にプロペラ小型機による1往復を設定し、以後エアーニッポンのANAへの連結子会社化を経て、2社の競合が続いている。

昼行輸送に関しては高速化が功を奏し、以後鉄道利用のシェアが高まりを見せた。2005年度の時点では、札幌 - 函館間の公共交通機関利用のうち、鉄道による輸送は3/4ほどを占める。しかしながら、全国的な傾向の例に漏れず、乗用車利用のシェアはそれを更に上回り圧倒的である。

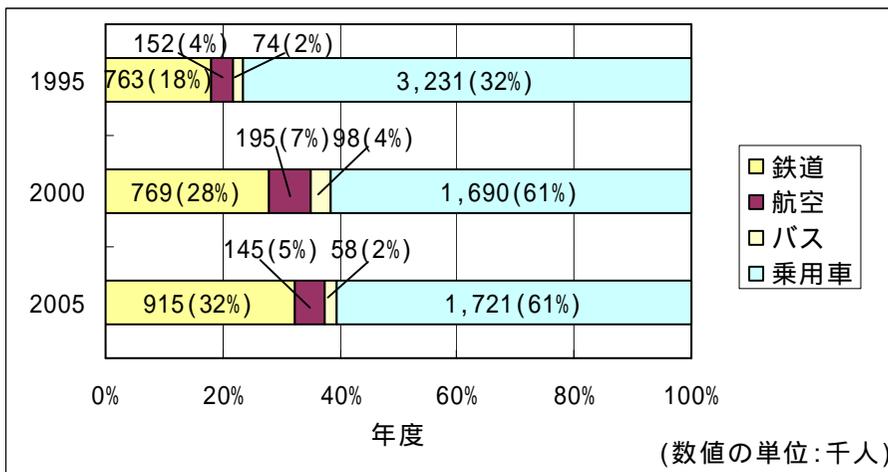


図 3-3-5 札幌 - 函館間輸送における各交通機関のシェア<sup>1</sup>  
 （『第2回～第4回 全国幹線旅客純流動調査』より作成）

## 2. 現状の分析

### (1) 便数

「スーパー北斗」7往復、「北斗」4往復の1日合計11往復と、鉄道が最も多い。ダイヤに関しても、日中はほぼ1時間～1時間30分おきの運転で大きな空白時間などもない。

<sup>1</sup> 日常生活圏間の代表交通機関別流動表の内、年間集計（平日データ利用）のものを使用し、生活圏「道央・札幌」 - 「道南・函館」間の相互の移動を計上。



図 3-3-6 「スーパー北斗」に使用されるキハ 283 系気動車（左）と  
「北斗」に使用されるキハ 183 系気動車（右）

続いて航空路線は、現在、ANA 4 往復（内 1 往復は休日運休）HAC 3 往復の合計 7 往復が運行されており、道内路線としては屈指の本数を誇る。また、多客期には臨時便の設定もある。

高速バスに関しては、北海道中央バス、道南バス、北斗交通の共同運行による「高速はこだて号」が昼行 5 往復、夜行 1 往復で運転されている。

## (2)所要時間

利用交通機関		運行区間	所要時間（両市街地間）
航空		丘珠空港 - 函館空港	約 2 時間 10 分
鉄道	「スーパー北斗」	札幌 - 函館	約 3 時間 ~ 3 時間 20 分
	「北斗」	札幌 - 函館	約 3 時間 30 分 ~ 3 時間 40 分
高速バス 「高速はこだて号」		中央バス札幌ターミナル・札幌駅前ターミナル - 湯の川温泉東	約 5 時間 ~ 5 時間 25 分

表 3-3-7 所要時間の比較

まず、鉄道と高速バスのそれぞれの両端におけるターミナルは札幌市、函館市の繁華街・オフィス街近隣に立地しており、これらの地区から十分徒歩圏内にある。航空では丘珠空港と函館空港ともに市街地より多少離れた場所に立地しているため、別途交通機関を利用してアクセスすることが必要となる。しかしながらそれらの時間を加算しても、航空利用が最も早い。丘珠空

港 - 函館空港間のフライト時間は 40 分で、空港へのアクセス時間は直通バスを使用した場合、札幌駅 - 丘珠空港間は 25 分、函館駅 - 函館空港間は 20 分程度を要する。更に丘珠空港へは、札幌市営地下鉄東豊線とバスを乗り継ぐ方法があり、直通バスと同程度かそれ以下の時間でアクセスできる。これらに待ち時間などを加味すると、航空では札幌 - 函館両市街地間はおおむね 2 時間強を要すると考えられる。



図 3-3-8 函館空港ターミナルビルとバスのりば

次に鉄道が続く。現時点では速達型の「スーパー北斗」と、国鉄時代からの車両を使用する「北斗」の 2 種が並存しており、所要時間にも差がある。「スーパー北斗」は、停車駅を絞り 3 時間で札幌 - 函館間を結ぶものが最短であるが、全列車を平均すると 3 時間 15 分弱を要する。

高速バス「高速はこだて号」は、まず札幌側のターミナルが札幌行と函館行で異なり、後者は 5 分延びるほか、高速道路の利用区間が多少異なる夜行便も所要時間がより長い。昼行便は両都市間をおおむね 5 時間強で結ぶ。

## (3)価格

	利用交通機関	料金プラン	価格(片道)
バス	「高速はこだて号」	片道運賃	4,680 円
		往復券	4,170 円
		4枚つづり回数券	3,865 円
鉄道	「スーパー北斗」 「北斗」	普通車指定席	8,590 円
		普通車自由席	8,080 円
		指定席往復割引きっぷ (Rきっぷ)	7,000 ~ 7,200 円
		得割きっぷ	5,500 円
		指定席回数券(6枚)	6,950 円
航空	H A C	普通運賃	16,800 円
		往復割引	14,800 円
		特便割引 1	13,400 円
		特便割引 7	10,000 円
	A N A	普通運賃	16,800 円
		往復割引	14,800 円
		特割 1	13,400 円
		旅割	10,000 ~ 11,700 円

表 3-3-9 札幌 - 函館間 価格の比較

価格に関しては、通常の片道運賃でもバスが最も安価であるが、往復券や回数券を使用すれば更に値引きされる。また、片道運賃と往復券には学割の設定もある。

続いて鉄道は、指定席往復割引切符(Rきっぷ)や指定席回数券が発売されており、これらを利用すれば札幌 - 函館間の片道運賃は通常より1,500円ほど安い7,000円前後となる。また、利用する列車・区間に関する制限が大きいものの、往復11,000円と更に安価な「得割きっぷ」も設定されている。

航空は全般的に最も高価である。第2章で述べたとおり、近年航空運賃の割引制度は急速に充実を見せ、同区間でもいくつかの設定はあるものの、最も割引率が高いものでも10,000円と、鉄道利用の通常運賃を下回らない。

#### (4)車内設備・サービス

鉄道に関しては、「スーパー北斗」「北斗」のいずれにも、普通車とグリーン車があり、グリーン車には各座席に読書灯やオーディオ設備、フットレストなどが設置されている。なお、「スーパー北斗」では、使用される2種類の車両の間で設備に差異がある。また、普通車指定席の座席について、キハ283系では2006年12月から、キハ281系・キハ183系では2008年10月から、可動式まくらなどを装備する新型の座席へと交換が行われている。

「高速はこだて号」に使用される車両は、1席ごとに独立した3列シートやトイレなど、高速路線用車両における標準的な設備を有している。また、各座席にはオーディオ設備、フットレストなどが設置されており、毛布やおしぼり、スリッパの提供も実施されている。安価な価格設定にもかかわらず、そのサービス内容は鉄道のグリーン車に比肩する程充実しているといえる。

航空機は小型機での運行のため、普通席のみの設定である。また、オーディオ・ビデオ設備など、国内線普通席で一般的な設備・サービスも一部省略されており、鉄道・バスと比較すると見劣りすることは否めない。

### 3. 今後の展望

今後の動向について見ると、道央自動車道の七飯ICまでの延長が予定されており、高速バスでは所要時間の短縮と定時性の向上が見込まれる。

航空では、近年の燃料費高騰による価格設定の引き上げが懸念されるが、丘珠 - 函館線に関しては、2社共に燃費に優れた小型機を導入済みであり、現行の価格水準維持が利用者からは望まれるであろう。

鉄道に関しては、短期的な施策として先述の座席のグレードアップが2009年3月までに完了予定であるが、「スーパー北斗」用編成だけでなく「北斗」用キハ183系にも施行されることから、経年20年以上となる同形式の更新の目処は立っていない模様である。しかし、JR化後に新製された車両と比較すると設備の陳腐化が目立ち、いずれ抜本的な対策が求められるであろう。

長期的な施策に目を移すと、北海道新幹線の新函館 - 札幌間が整備計画線として挙げられているが、着工には至っていない。しかし開業すれば、同区間の所要時間は実に1/4程度まで短縮されると見積もられており、現在の競争の構図に劇的な変化が生じることは必至である。それまでに、在来線の更なる輸送改善により、他の交通機関からの転移を図り、鉄道利用の定着を推進することが重要だと考えられる。