

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成28年 1月19日

協議会名： 上ノ国町地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
函館バス株式会社	○小砂子線 江差ターミナル～小砂子～ 原口漁港前		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ○地域間幹線系統(江差木古内線)等に乗り換える利用者数は、江差ターミナルでは概ね100%となったが、乗換えに要する待ち時間が長いバス便で利用者が少なかったことなどの影響で目標の23人/日に対して22.0人/日であった。 ○利用者数が極端に少ない運行便や区間があり、平均乗車密度は、目標の1.5人に対して1.32人であった。	○高齢者等へ優待乗車券を配布して利用者増に向けた取り組みを検討するとともに、利用し易い運行ダイヤへの見直しなどを行う。 ○町広報誌や町ホームページへ運行ダイヤを掲載するなど広報活動に力を入れ、新たな利用者の拡大を図る。

事業実施と生活交通ネットワーク計画との関連について

平成28年1月19日

協議会名:	上ノ国町地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>上ノ国町は、北海道南西部に位置し、面積は547.58km²、人口約5,400人の農業・漁業など第一次産業を基幹産業としている過疎地域である。</p> <p>本町の公共交通機関として、町南端の小砂子地区から、中心市街地の大留地区を經由して江差町（江差高校前）にかけて、地域間幹線系統バス「小砂子線」が運行されていたが、JR江差線（木古内・江差間）線区が平成26年5月に廃線となり、代替バスとして地域間幹線系統バス「江差木古内線」が、木古内町（JR木古内駅前）から江差町（江差高校前）まで運行されたことで一部運行区間が重複したことなどから、平成26年9月末日をもって廃止された。しかしながら、本町では、スーパーなどの商業施設及び高等学校などの教育施設は、中心市街地の大留地区に集中し、また病院施設（診療所は除く）は本町には開設されておらず、隣町の江差町又は木古内町への通院等が余儀なくされていることもあり、車を運転できない未成年者及び高齢者等を中心に、通院、買い物、通学など生活のために、生活路線バスは必要不可欠なものであり、また本町小砂子地区と松前町原口地区の間に公共交通機関の交通空白地帯があり支障を来していることから、この解消も求められていた。</p> <p>このため、平成26年10月から地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）により、新たな路線バス「小砂子線」を松前町（原口漁港前）から江差町（江差ターミナル）までの区間で運行し、また地域間幹線バス「江差木古内線」と江差ターミナルなどで接続することにより、住民の生活交通手段を存続させていくことが今後も必要と考えている。</p>

上ノ国町地域公共交通会議における地域公共交通確保維持改善事業の概要

事業実施の目的・必要性

上ノ国町は、人口約5,400人の第一次産業を基幹産業とする過疎地域である。路線バス（小砂子線）はJR江差線線区廃線に伴い運行された地域間幹線バス（江差木古内線）と一部運行区間が重複することなどから廃止されたが、商業施設及び教育施設は中心市街地に集中し、病院は隣町への通院等が余儀なくされていることから、未成年者及び高齢者等を中心に通院、買い物、通学など生活のために生活路線バスは必要不可欠なものであり、また本町と松前町の間で公共交通機関の空白地帯があり支障を来していることなどの解消も求められていた。

本事業により、新たな路線バス（小砂子線）を松前町から江差町までの区間で運行し、また江差木古内線と接続することにより、住民の生活交通手段を存続させていくことが今後も必要と考えている。

生活交通ネットワーク計画の目標

小砂子線を運行・維持することにより、町内海岸部集落の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行形態が実現でき、外出促進・地域活性化にも繋がる。

また、公共交通機関の交通空白地帯を解消することにより、利用者の増加に繋がる。

【目標】

- ・地域間幹線系統に乗り換える利用者数（1日平均） 23人
- ・平均乗車密度 1.5人

平成27年度事業概要

○小砂子線

- ・江差ターミナル～小砂子～原口漁港前 運行日数：364日 運行回数：1755.5回

地域公共交通の現況

- 函館バス株式会社（2路線）
 - ・小砂子線（地域内フィーダー系統）
 - ・江差木古内線（地域間幹線系統）
- スクールバス（3路線）

協議会開催状況

- 平成26年5月23日 第1回地域公共交通会議
 - ・上ノ国町地域公共交通会議設置要綱について
 - ・平成27年度上ノ国町地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
- 平成27年6月23日 第2回地域公共交通会議
 - ・生活路線バス「小砂子線」の利用状況（平成26年10月～平成27年4月）等について
 - ・生活路線バス「小砂子線」に係る他路線バス乗継時刻表について
 - ・平成28年度上ノ国町地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
- 平成28年1月19日 第3回地域公共交通会議
 - ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

平成27年度事業の実施状況

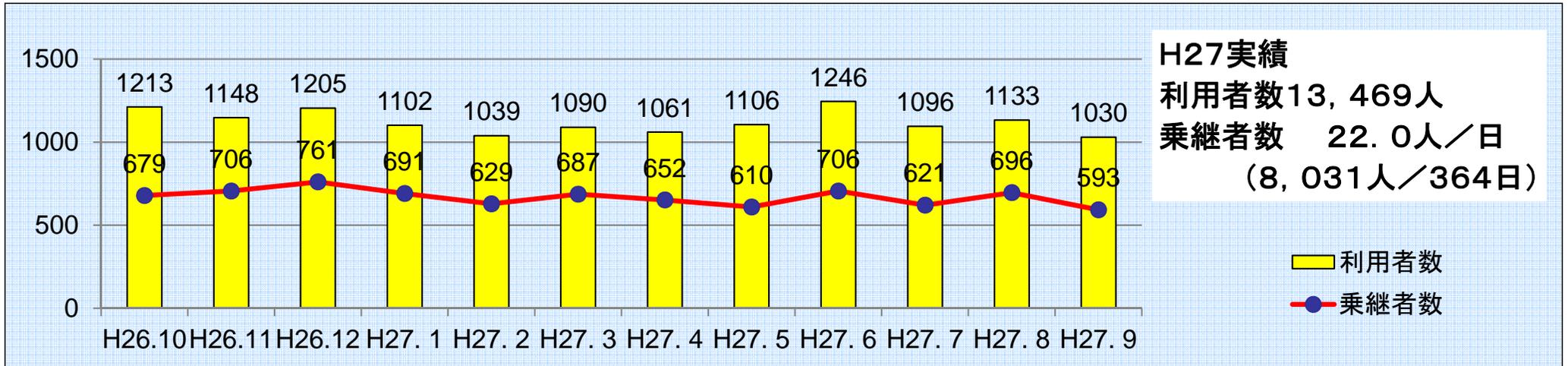
1) プロセス、創意工夫

- 全バス停留所を記載した時刻表を作成し、町内全戸へ配布した。(H26.10)

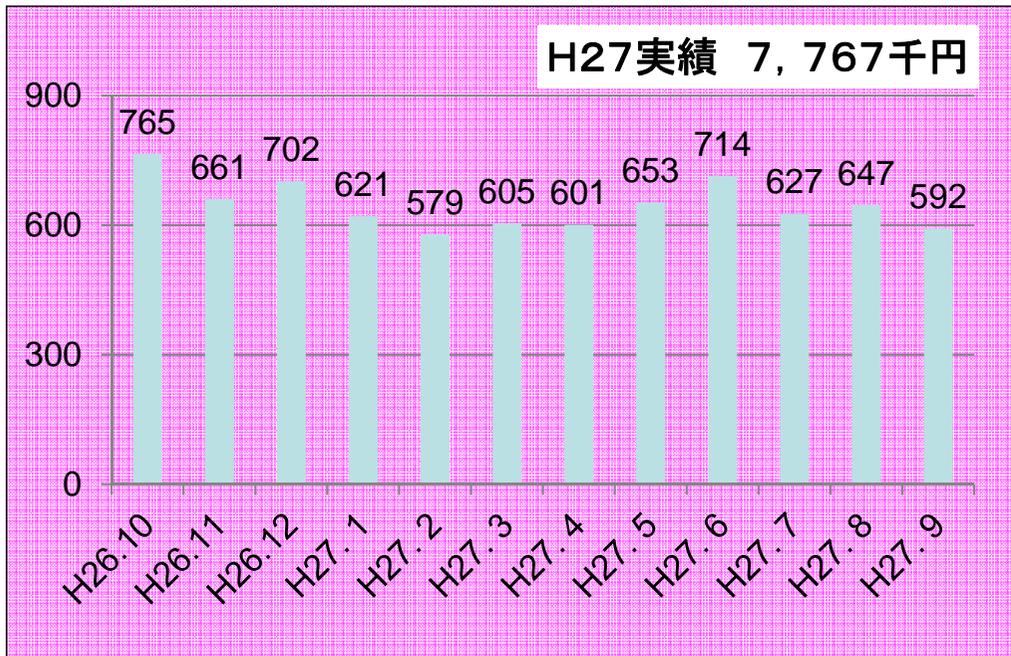
2) 運行系統



3) 利用実績



4) 収入実績



生活バス路線に係る乗車密度算出表

1. 路線の状況

区分	路線系統		キロ程 (a)	運行回数 (b)	運行日数 (c)	実車キロ (d)	平均乗率 乗車密度 輸送量	経常収益の算出資料					
	路線番号	路線名 (経由)						始発	終着	番号	平均乗率	乗車密度	年間運送収入
補助対象路線	600	江差ターミナル・原口漁港前	38.600	5.0	364	135,524.60	43.190	(上り) 原口漁港前 ⇒ 江差ターミナル					
		(上ノ国町負担割合)	100.000%			135,524.60		6:43	7:43	602	43.190	3.337	1,357,427
		(江差町負担割合)	0.000%			0.00		7:02	8:02	601	43.190	3.471	2,088,971
		(松前町負担割合)	0.000%			0.00		11:40	12:40	600	43.190	0.907	550,401
	601	江差ターミナル・原口漁港前	38.600	3.0	全日 (元日運休)	84,302.40	1.327	(下り) 江差ターミナル ⇒ 原口漁港前					
		(うち上ノ国町キロ程)	33.000			72,072.00		14:35	15:35	600	43.190	0.144	87,384
		(うち江差町キロ程)	1.900			4,149.60		17:30	18:30	600	43.190	0.329	199,649
		(うち松前町キロ程)	3.700			8,080.80		20:00	21:00	601	43.190	0.060	36,110
	602	江差ターミナル・原口漁港前	38.600	1.5	全日 (年末年始運休)	41,803.80	6.635	(下り) 江差ターミナル ⇒ 原口漁港前					
		(うち上ノ国町キロ程)	33.000			35,739.00		10:30	11:30	600	43.190	2.251	1,365,990
		(うち江差町キロ程)	1.900			2,057.70		13:15	14:15	600	43.190	0.570	345,897
		(うち松前町キロ程)	3.700			4,007.10		16:20	17:20	600	43.190	2.284	1,386,015
合計	全路線合計	江差ターミナル・原口漁港前	38.600	5.0	364	9,418.40	902.80	道補助計					
		(うち上ノ国町キロ程)	33.000			8,052.00							
		(うち江差町キロ程)	1.900			463.60							
		(うち松前町キロ程)	3.700			902.80							7,767,008
合計	全路線合計	江差ターミナル・原口漁港前	38.600	5.0	364	135,524.60	43.190	道補助計					
		(うち上ノ国町キロ程)	33.000			115,863.00							
		(うち江差町キロ程)	1.900			6,670.90							
		(うち松前町キロ程)	3.700			12,990.70							7,767,008

5) 事業実施の適切性

事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。

6) 目標・効果達成状況

○地域間幹線系統（江差木古内線）等に乗り換える利用者数は、江差ターミナルでは概ね100%となったが、乗換えに要する待ち時間が長いバス便で利用者が少なかったことなどの影響で目標の23人/日に対して22.0人/日であった。

○利用者数が極端に少ない運行便や区間があり、平均乗車密度は、目標の1.5人に対して1.32人であった。

7) 事業の今後の改善点

○高齢者等へ優待乗車券を配布して利用者増に向けた取り組みを検討するとともに、利用し易い運行ダイヤへの見直しなどを行う。

○町広報誌や町ホームページへ運行ダイヤを掲載するなど広報活動に力を入れ、新たな利用者の拡大を図る。

8) 地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果(案)