

上ノ国町地域公共交通活性化協議会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4,100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。

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（広域生活交通路線）
- スクールバス（3路線）

協議会開催状況

- 令和6年6月21日 令和6年度第1回協議会を開催
 - ・役員を選出について
 - ・令和5年度事業実績、決算及び監査報告について
 - 令和7年1月17日 令和6年度第2回協議会を開催
- ※書面開催
- ・令和6年度上ノ国町地域内フィーダー系統確保維持事業の評価について

生活交通確保維持改善計画の目標

○生活交通確保維持改善計画の目標

- (1) 平均乗車密度 1.15人
- (2) 年間利用者数(人口千人当たり) 1,950人

令和6年度事業概要

- 小砂子線 運行日数:365日 運行回数1,640回
 - ・江差ターミナル～小砂子～原口漁港前 3回/日
 - ・江差ターミナル～小砂子 1.5回/日

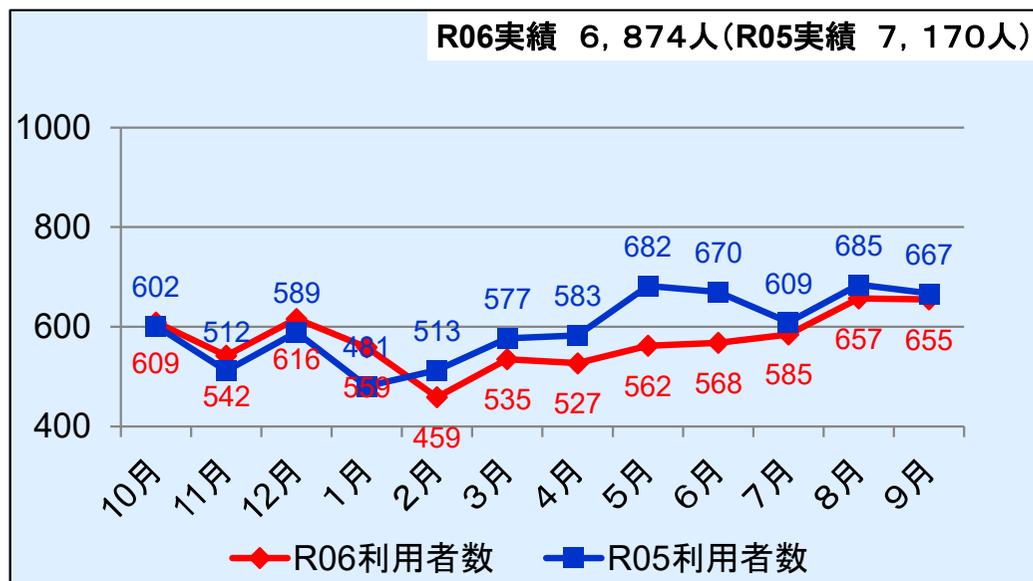
令和6年度事業の実施状況

1) プロセス、創意工夫

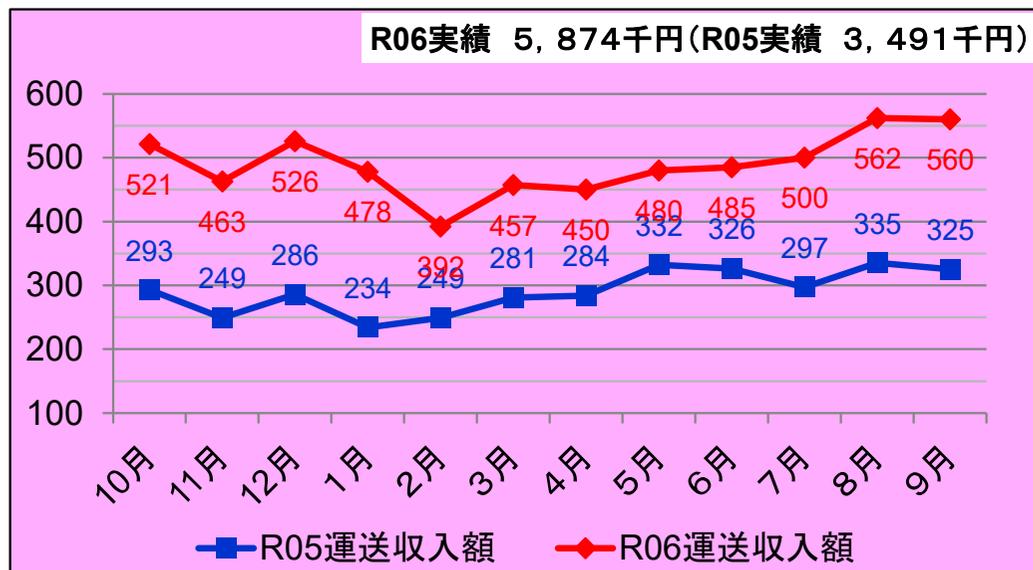
- フリー乗降制を全区間で実施した。
- 全バス停留所を記載した時刻表を作成し、町内全戸へ配布した。（令和6年4月）
- 運転免許証を返還した高齢者及びその配偶者を対象に町内路線バスの定額券（1乗車あたり100円）を交付し、高齢者の交通事故防止と路線バス利用者の増加を図った。
- ICカード乗車券を利用することによる定額運賃制度（特定区間1乗車あたり100円）を継続し、ICカードの普及による、路線バス利用者の利便性の向上と増加を図った。
- 下り最終便終点手前停留所で乗降客がない場合、回送運行を行った。
- 交通系ICカードと上ノ国町健康ポイント事業との連携による、ポイント付与事業を実施し、交通系ICカードの普及と路線バス利用者の増加を図った。



3) 利用実績



4) 収入実績



(参考資料)

生活路線バス「小砂子線」に係る経常損益算定表

年 度		令和6年度	令和5年度
運行回数(平均)	(回)	4.4	4.4
実運行日数	(日)	365	364
実運行回数	(回)	1,640.0	1,634.5
乗車走行キロ	(キロ)	119,250.6	118,811.9
乗車密度		0.6	0.6
輸送量	(人)	2.6	2.6
経常費用	(千円)	38,721	34,477
	キロ当たり経常費用(円)	324.70	290.18
経常収益	(千円)	6,810	4,497
	運送収入(千円)	5,874	3,491
	その他収入(千円)	936	1,006
経常損益(赤字額)	(千円)	▲ 31,911	▲ 29,980
負担内訳	国庫補助金(千円)	3,625	3,855
	町補助金(千円)	28,285	26,124
	その他(千円)	1	1

国庫補助金は確定前(令和7年1月17日現在)

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。
○利用者数などは目標に達しておらずバスの利用者は減っているが、生活に密着した区間は確実に利用されている。

また、下り最終便空車時（終点手前停留所で乗降客がない場合）回送運行を引き続き行い、効率的な運行が図られたほか、フリー降車を継続して実施し、利用者の利便性向上が図られた。

○免許返納高齢者の定額運賃制度・ICカード利用者の定額運賃制度を実施したことにより利用者の利便性が向上した。

7) 事業の今後の改善点

○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。

○現在実施している免許返納高齢者の定額運賃制度、ICカード利用者への定額運賃制度を広報誌などを通じて周知し、路線バス利用者の更なる増加を図る。

6) 目標・効果達成状況

○平均乗車密度が、目標の1.15人に対して1.16人であった。
（前年度0.69人）

※算出根拠 $\text{運送収入} \div (\text{実車走行キロ数} \times \text{平均賃率})$
 $5,874,951 \text{円} \div (119,250.6 \text{km} \times 42.64 \text{円})$

○目標の1,950人に対して1,637人であった。
（前年度 1,659人）

※算出根拠 $\text{年間利用者数} \div \text{住基人口} \times 1,000 \text{人}$
 $6,874 \text{人} \div 4,198 \text{人} \times 1,000 \text{人}$

○利用状況を分析すると、昨今の人口減少に伴って、全体的に利用者数はやや減少している。平均乗車密度について大幅な上昇となっているが、これは前年度に比べ、運送収入の算定項目に変更が生じ、運送収入が増加したことに伴うものであり、実態としては前年に比べ微減していると考えられる。これらのことから人口減少により相対的に利用者は減っているように見えるが、実態を勘案すると前年度と同様に推移しており、生活交通路線バスとして機能していると考えられる。

8) 地方運輸局等における二次評価結果

- ・自己評価のとおり、事業は適切に実施されている。
- ・年間利用者数の目標を達成することができなかったが、今後も地域公共交通計画に基づき、利用促進策の取組を継続することを期待する。
- ・持続可能な公共交通を維持する観点から、収支率といった事業効率の改善につながる目標を設定することもご検討いただきたい。