

第2回

余市町交通結節点検討委員会

(余市町地域公共交通活性化協議会分科会)

2024年 1月29日

余市町 総合政策部 政策推進課

目次

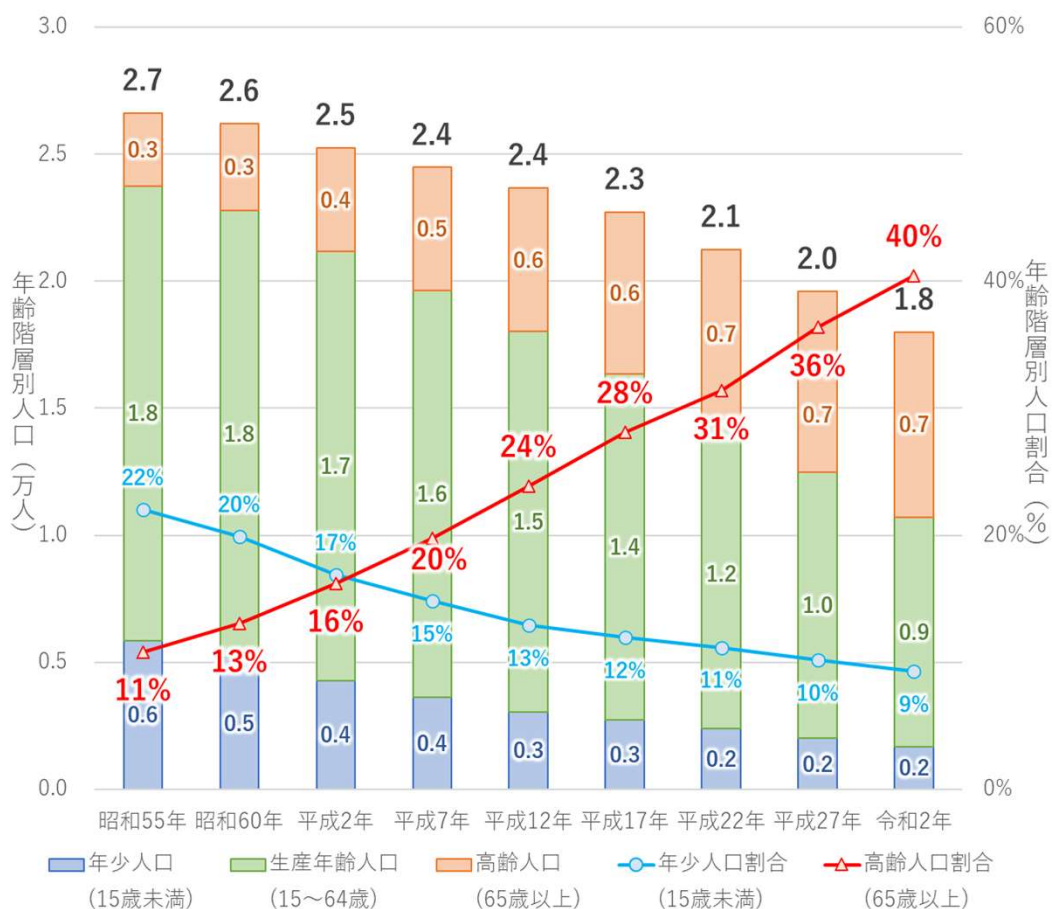
1. 余市駅周辺の現状、取り巻く環境	…	2
2. JR余市駅周辺の利用実態	…	6
3. JR余市駅周辺の将来動向	…	10
4. 余市町の交通結節点の現状構成と問題点	…	12
5. 余市町の交通結節点の将来利用者予測、規模算定	…	14
6. 余市町の交通結節点のレイアウト検討に向けて	…	18
7. 今後の検討に向けて	…	20

1. 余市駅周辺の現状、取り巻く環境

(1) 余市町の人口動態

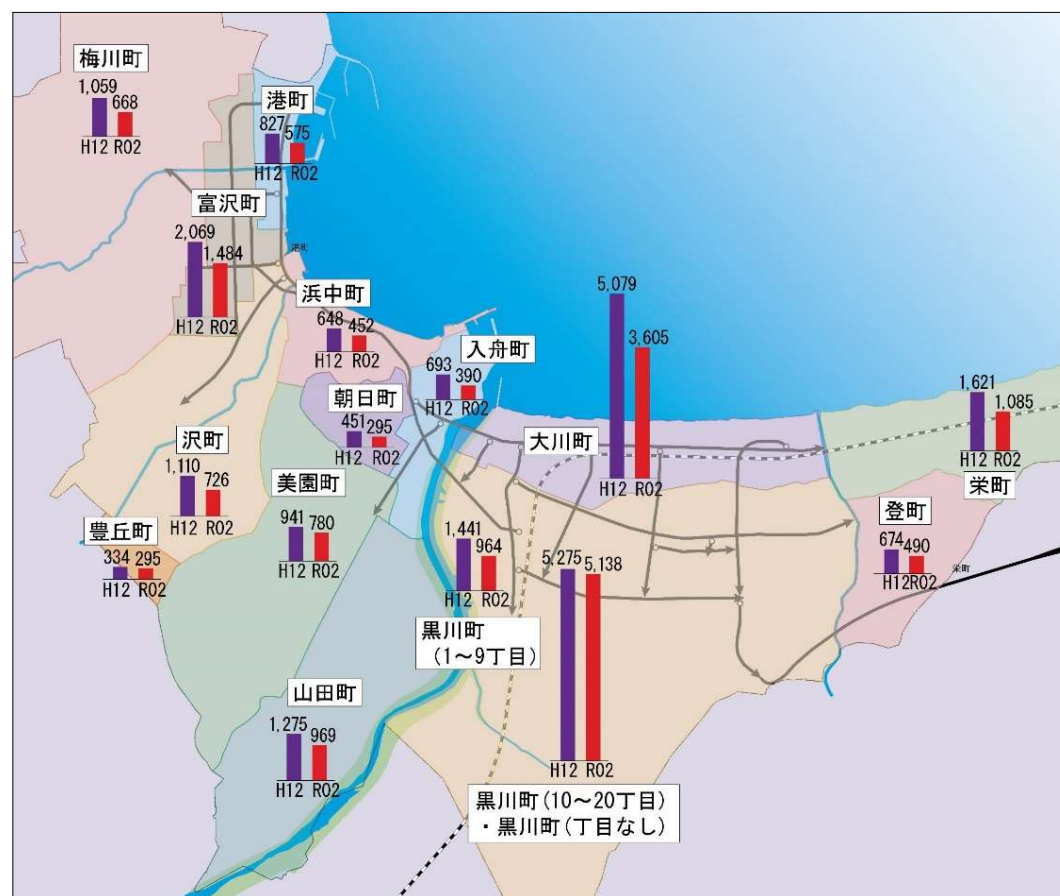
- ・人口は減少傾向、高齢化率は増加傾向にあり、令和2年では人口1.8万人、高齢化率40%である。
- ・過去20年における人口集積地区の人口変化に着目すると、黒川町（10～20丁目・丁目なし）は微減であるが、大川町、富沢町では30%弱、減少している。

▼人口増減



参考：国勢調査（昭和55年・1975年～令和2年・2020年）

▼地区別人口（平成12年、令和2年比較）



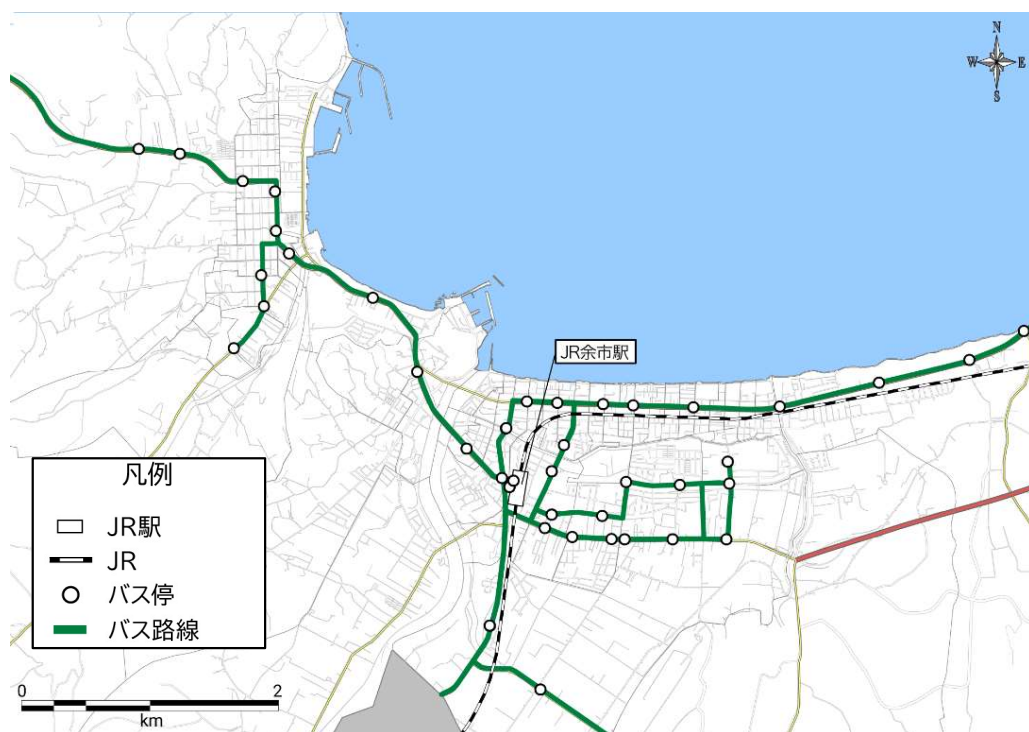
出典：余市町都市計画マスタープラン（素案）

1. 余市駅周辺の現状、取り巻く環境

(2) 公共交通網

- ・JR函館本線33便に加え、高速バス4路線39便、余市町と町外を連絡する幹線バスは3路線71便、地域内バスは3路線22便が運行している。
- ・タクシーは、1社1営業所があり20台の車両を保有している。

▼公共交通網



▼タクシー

事業者名	車両数
(株)小樽つばめ交通	20

参考：余市町地域公共交通計画（令和4年6月改訂）

▼高速バス・幹線バス・地域内バスの運行内容

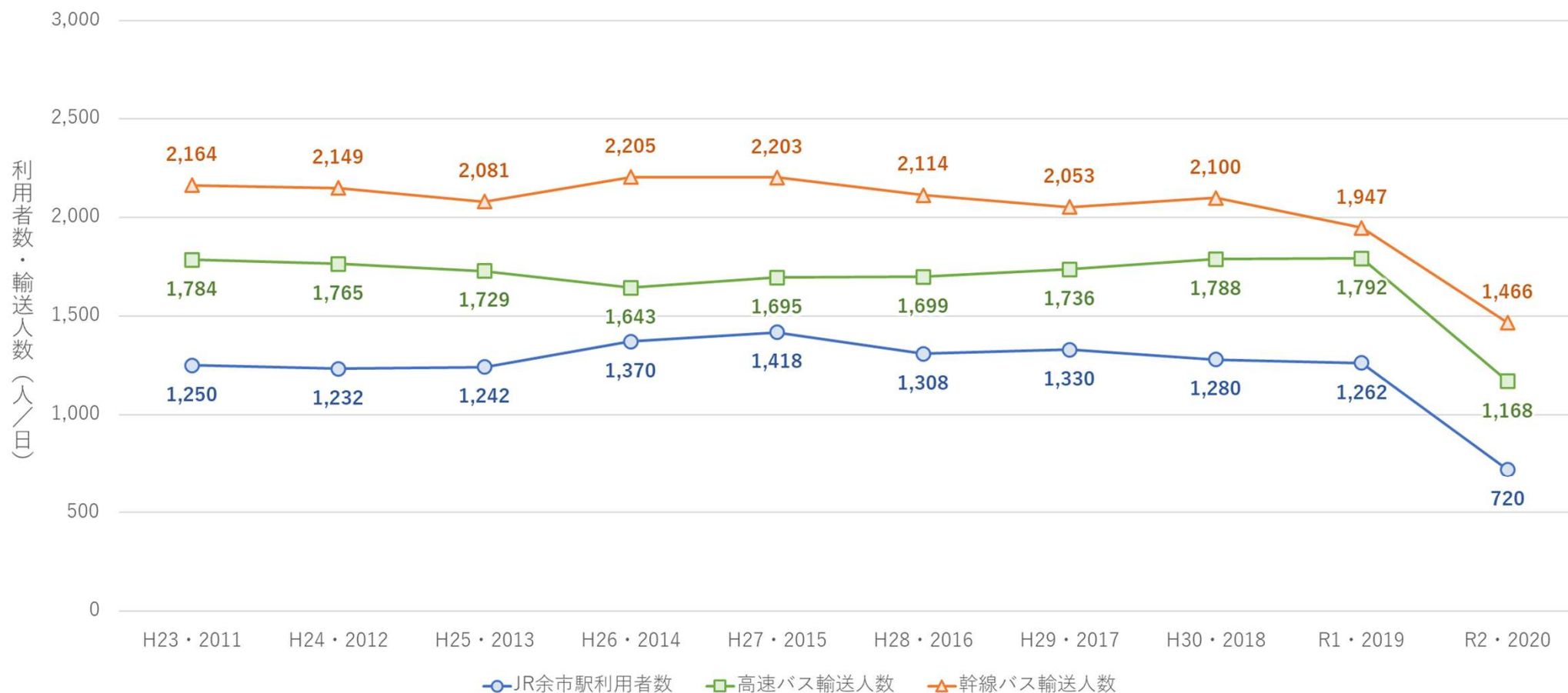
区分	運行事業者	路線名	発着地		便数	始発時刻	終発時刻
			発	着			
JR	JR北海道	JR函館本線	然別・倶知安方面	上	16	6:13	22:30
			小樽・札幌方面	下	17	5:20	20:04
			小計		33		
高速バス	北海道中央バス	高速いわない号	札幌駅前	上	13	7:05	19:05
			岩内ターミナル	下	13	6:18	17:48
	北海道中央バス	高速ニセコ号	札幌駅前	上	3	8:35	13:35
			ニセコいこいの湯宿	下	3	10:08	15:48
	北海道中央バス	高速しゃこたん号	札幌駅前	上	2	9:35	16:25
			美国	下	2	8:43	14:48
	北海道中央バス	高速よいち号	札幌駅前	上	1	17:25	—
			余市梅川車庫前	下	2	6:39	6:49
小計		39					
幹線バス	北海道中央バス	積丹線	小樽駅前	上	11	7:50	20:00
			美国	下	8	6:01	17:29
	北海道中央バス	余市線	小樽駅前	上	23	6:25	22:10
			余市梅川車庫前	下	23	6:10	21:00
	ニセコバス	小樽線	ニセコ駅前	上	3	7:40	17:55
			小樽駅前	下	3	7:30	17:15
小計		71					
地域内バス	北海道中央バス	余市循環線	余市紅志高校	循環	3	8:22	15:45
			余市駅前	循環			
			余市駅前	循環	1	9:40	—
			余市駅前	循環			
			余市駅前	循環	2	7:33	11:15
	仁木町	ニキバス	余市町内	上	4	7:37	17:47
			銀山地区	下	4	6:34	16:40
	赤井川村	むらバス	赤井川村	上	4	7:45	18:30
			余市駅・黒川12丁目	下	4	5:53	17:12
	小計		22				

1. 余市駅周辺の現状、取り巻く環境

(3) 公共交通利用者、駅利用者

・JR余市駅利用者数、高速バスおよび幹線バス輸送人数について、新型コロナウイルスが感染拡大した令和2年・2020年に大きく減少しているが、平成23年・2011年から令和元年・2019年までは横ばいの傾向にあった。

▼JR余市駅利用者数、高速バスおよび幹線バス輸送人数

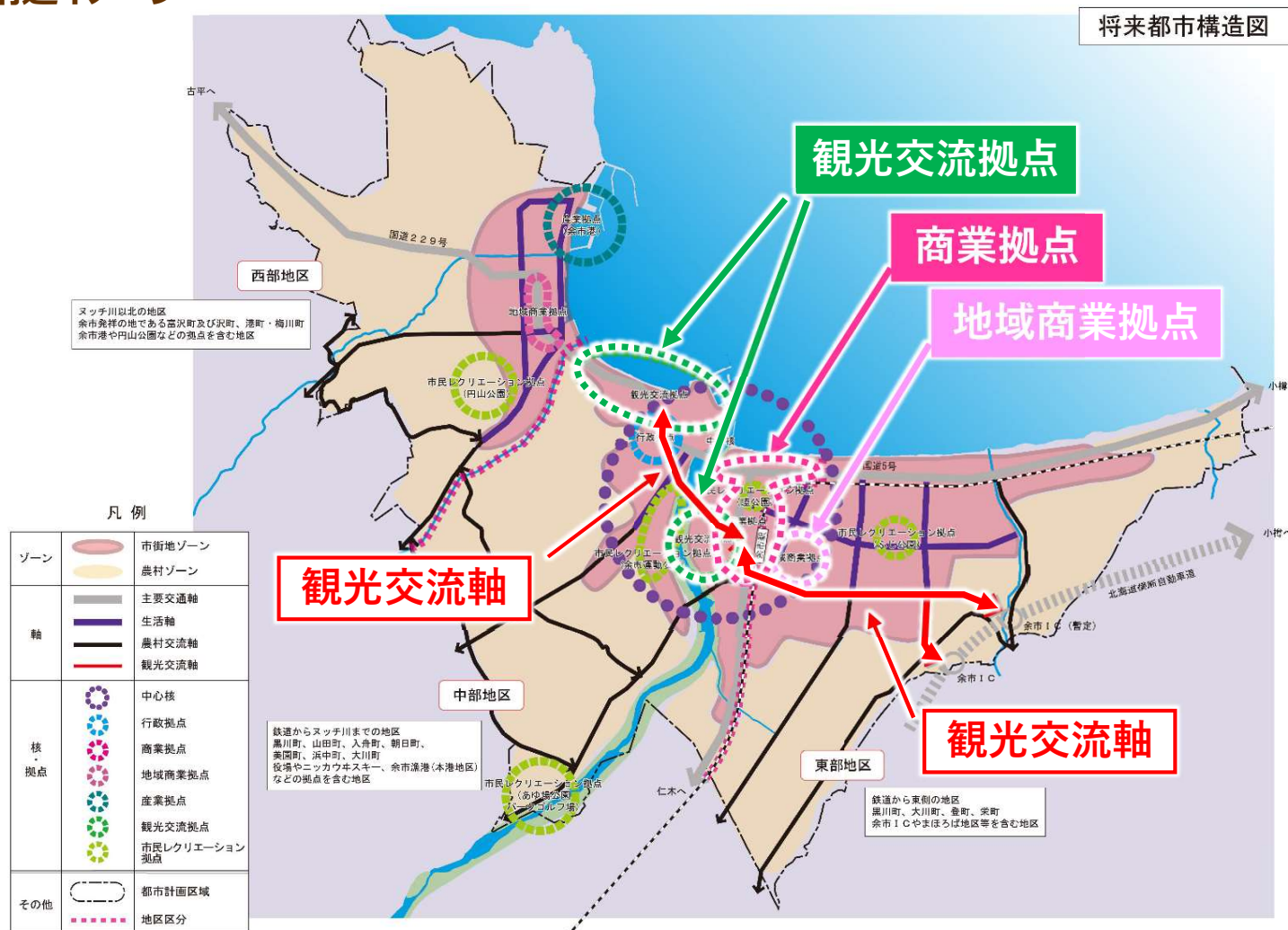


1. 余市駅周辺の現状、取り巻く環境

(4) 余市町の将来都市構造

- ・JR余市駅西側はバスターミナル化により商業・業務の中核をなす中心商業街としての再生を目指し、駅東側は商業施設集積により、車利用と公共交通による回遊性が図られた利便性が高い商業地形成を目指す方針である。
- ・さらに、JR余市駅周辺と観光交流拠点、余市ICを連絡する道路を「観光交流軸」として位置付けている。

▼将来都市構造イメージ



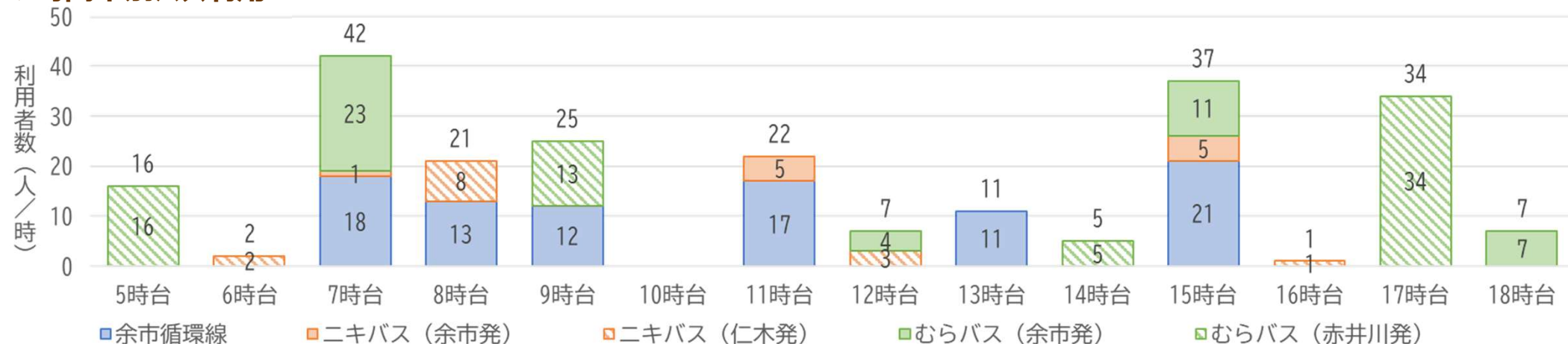
下図：余市町都市計画マスタープラン（素案）

2. JR余市駅周辺の利用実態

(1) 地域内バスの利用者数

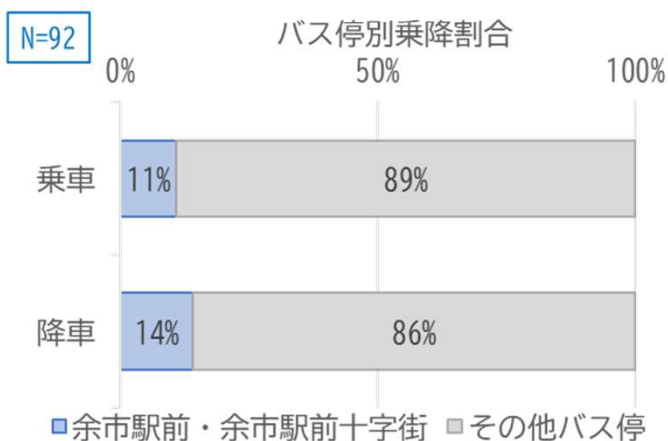
- 余市循環線、ニキバス、むらバスの利用者数は、7時台、15時台、17時台が上位3時間帯である。
- 余市駅周辺バス停での乗降割合は、余市循環線では10%程度、ニキバス、むらバスは40%程度である。

▼時間帯別バス利用

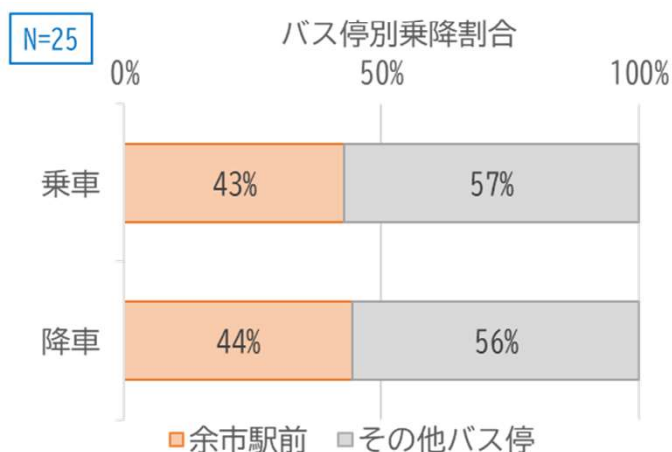


▼JR余市駅周辺乗降割合

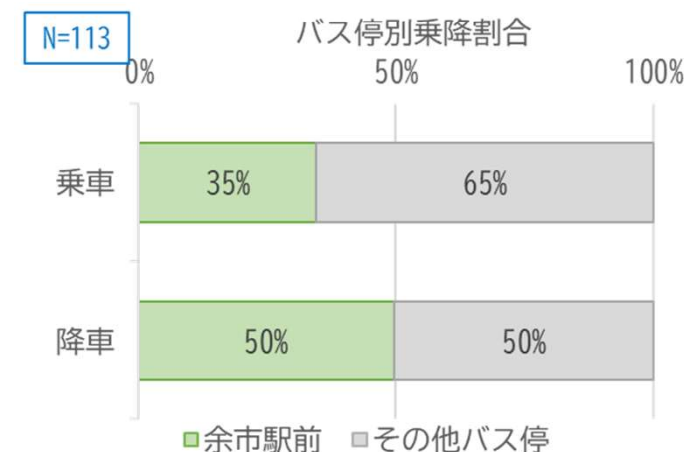
《余市循環線》



《ニキバス》



《むらバス》

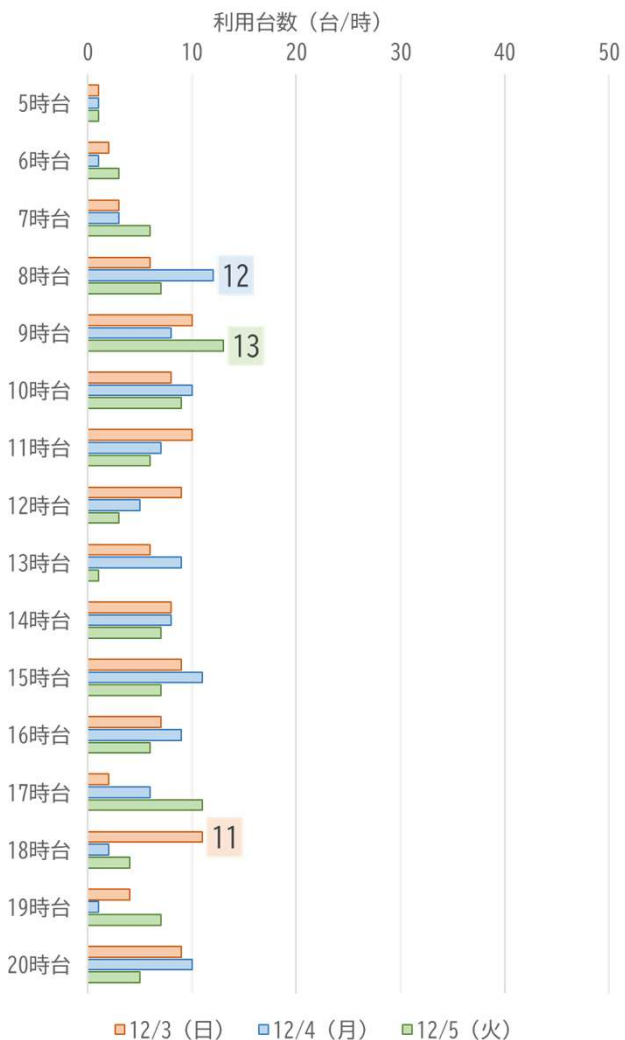


2. JR余市駅周辺の利用実態

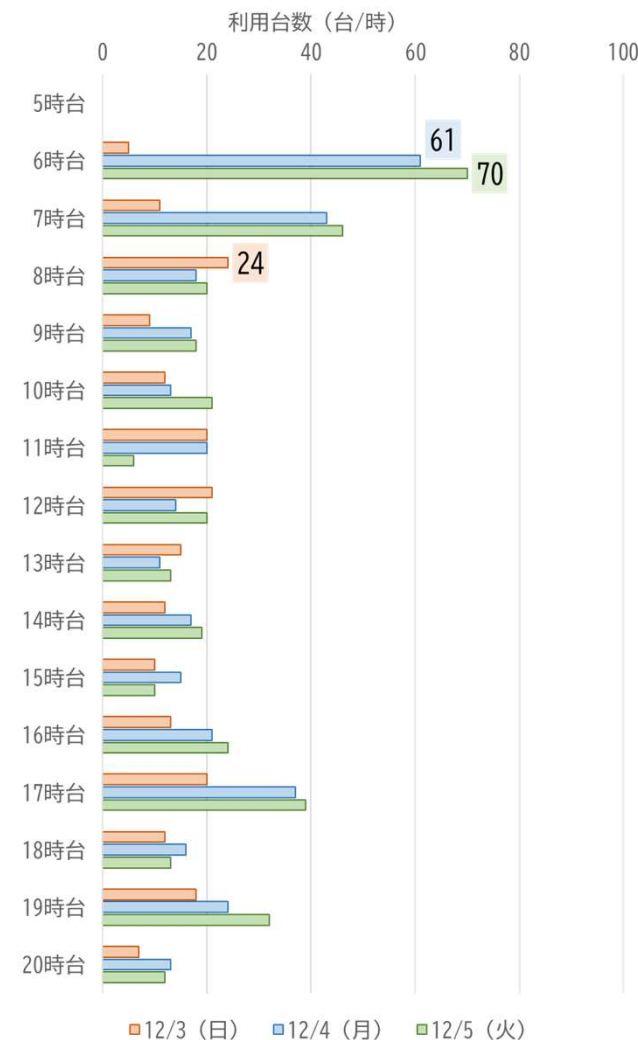
(2) タクシー、送迎、駐輪に関する利用者数

・JR余市駅のモード別時間帯別交通量について、タクシーは月曜9時台の13台、自家用車は火曜6時台の70台、歩行者・自転車は日曜13時台の136人がピークとなっている。

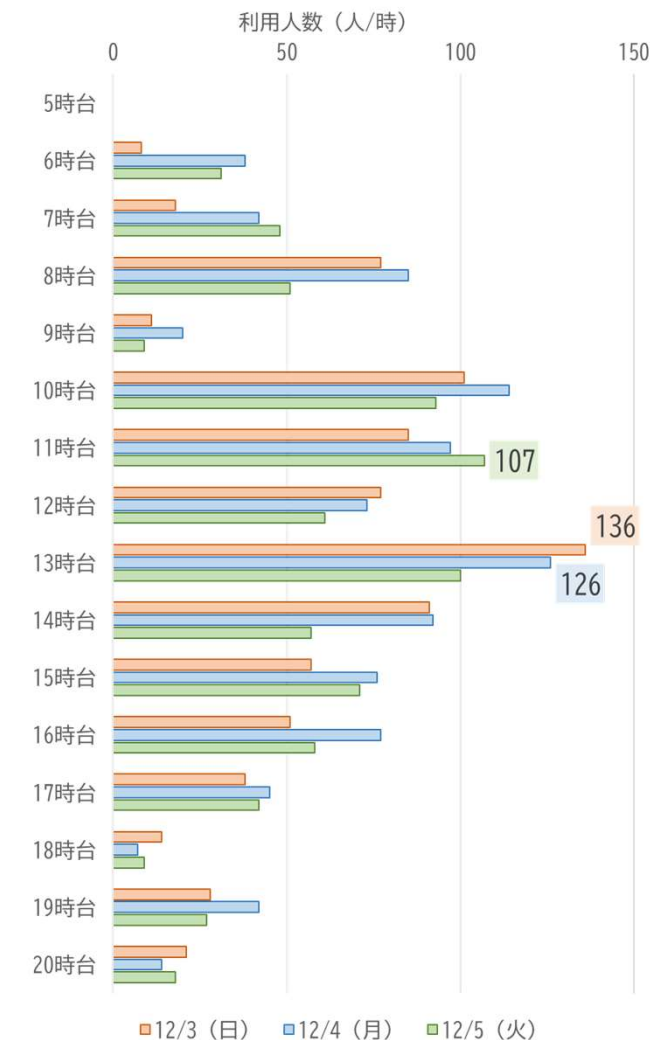
▼タクシー



▼自家用車



▼歩行者・自転車

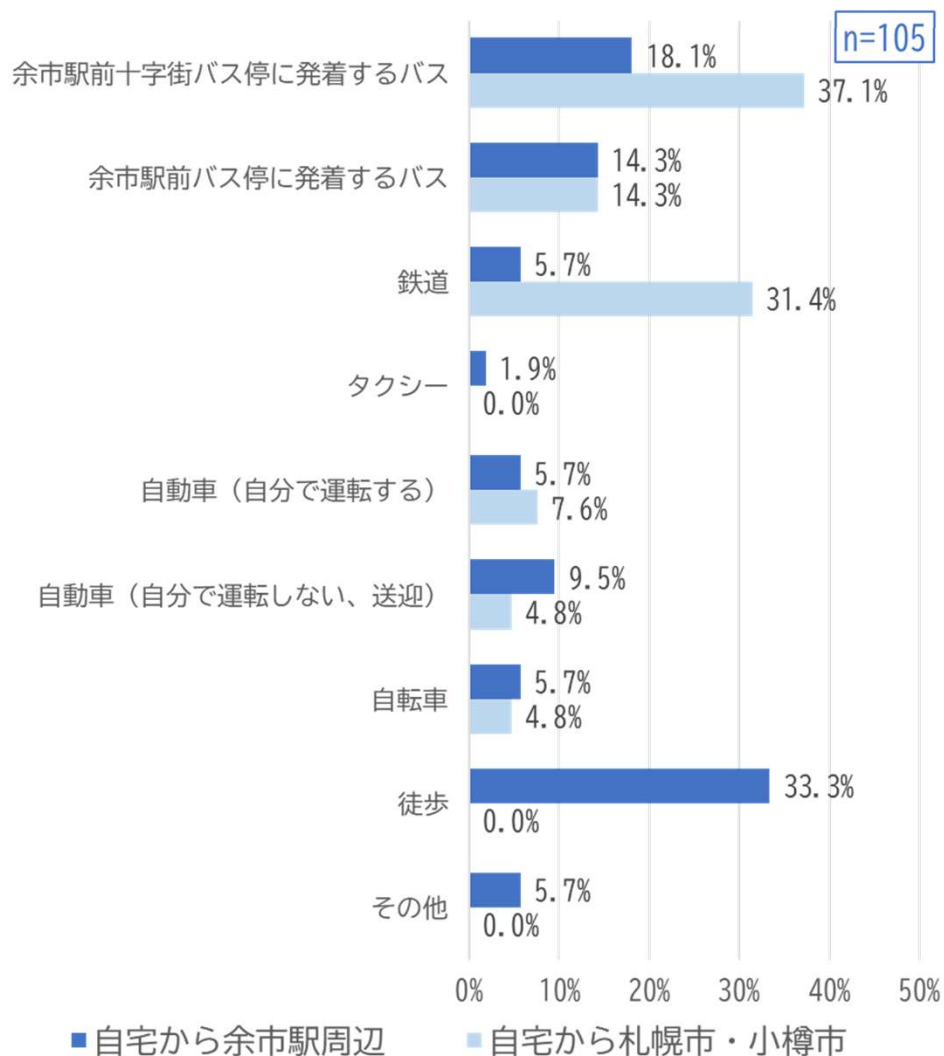


2. JR余市駅周辺の利用実態

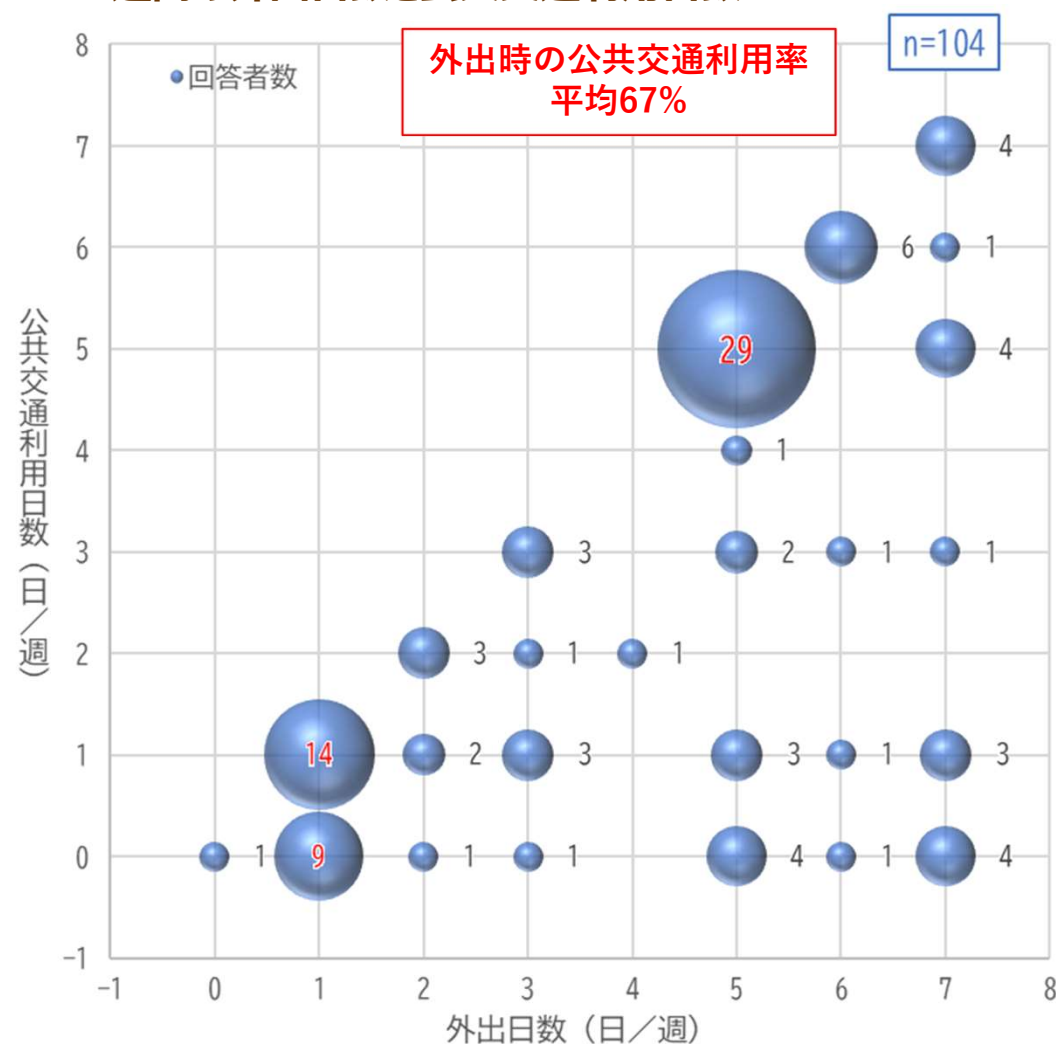
(3) 駅周辺に関する公共交通利用状況

- ・令和5年12月5日（火）に駅前広場にて実施した駅周辺利用者アンケート調査結果を以下に示す。
- ・自宅から札幌市・小樽市への移動する際、余市駅前十字街バス停発着バスや鉄道の利用率が30%超である。
- ・外出時の公共交通利用率は平均67%であり、週5日の外出時に必ず公共交通を利用するとした回答が多い。

▼ 自宅から余市駅周辺または札幌市・小樽市への移動手段



▼ 1週間の外出日数と公共交通利用日数



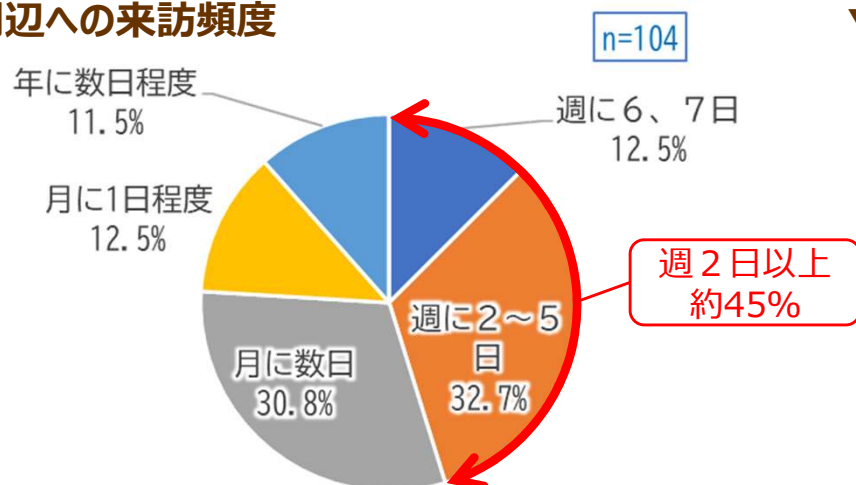
参考：R5.12.5 駅周辺利用者アンケート調査

2. JR余市駅周辺の利用実態

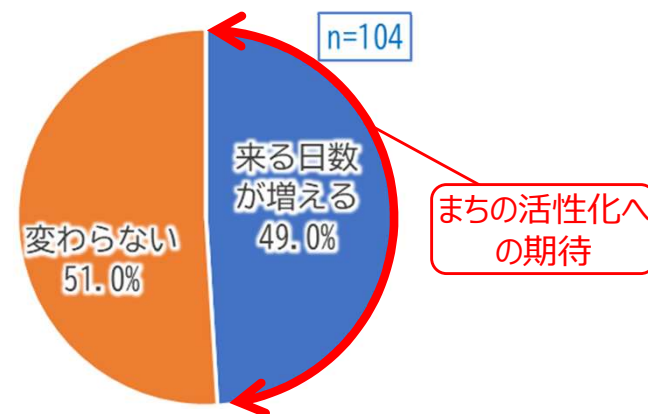
(4) 駅周辺に関するニーズ

- ・回答者の駅周辺来訪頻度は週2日以上が約45%を占め、駅周辺が便利に楽しめる場所となった場合、回答者の49%が「来る日数が増える」を選択している。
- ・望ましい交通サービスでは、約40%の回答者が「バス停近くの待合所」を望む声があり、望ましい交通以外のサービスでは、約30%以上の回答者が「買い物を楽しむ」、「飲食を楽しむ」という意見が多い。

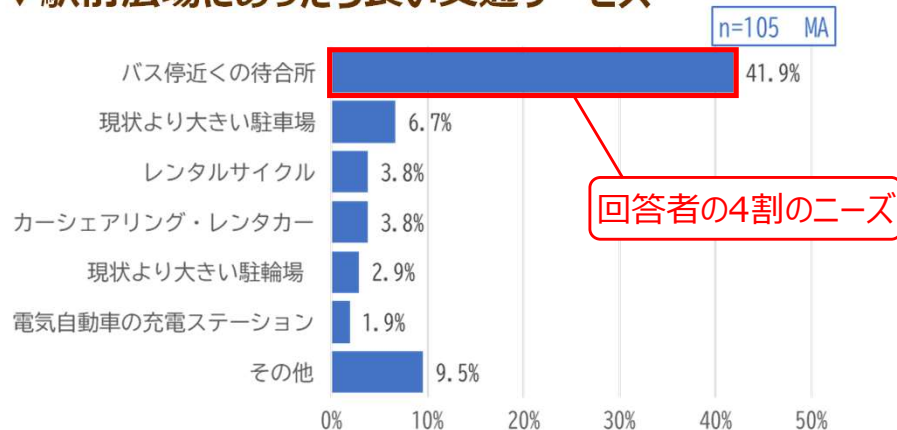
▼ 駅周辺への来訪頻度



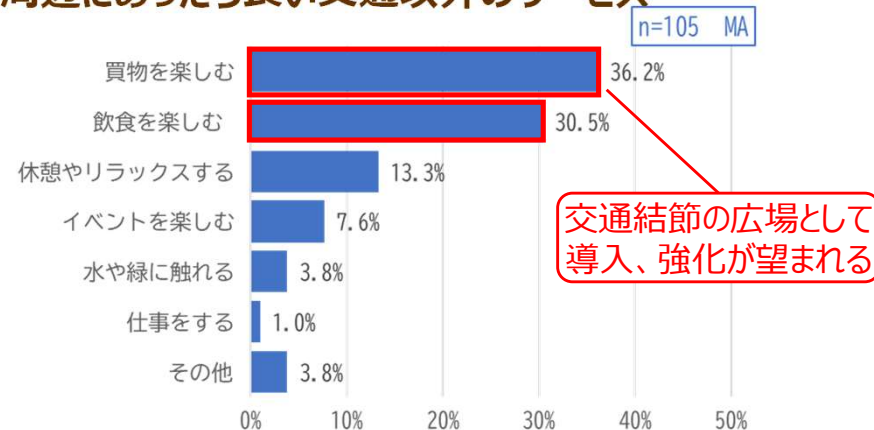
▼ 駅周辺が便利に楽しめる場所となった場合の来訪頻度



▼ 駅前広場にあったら良い交通サービス



▼ 駅周辺にあったら良い交通以外のサービス

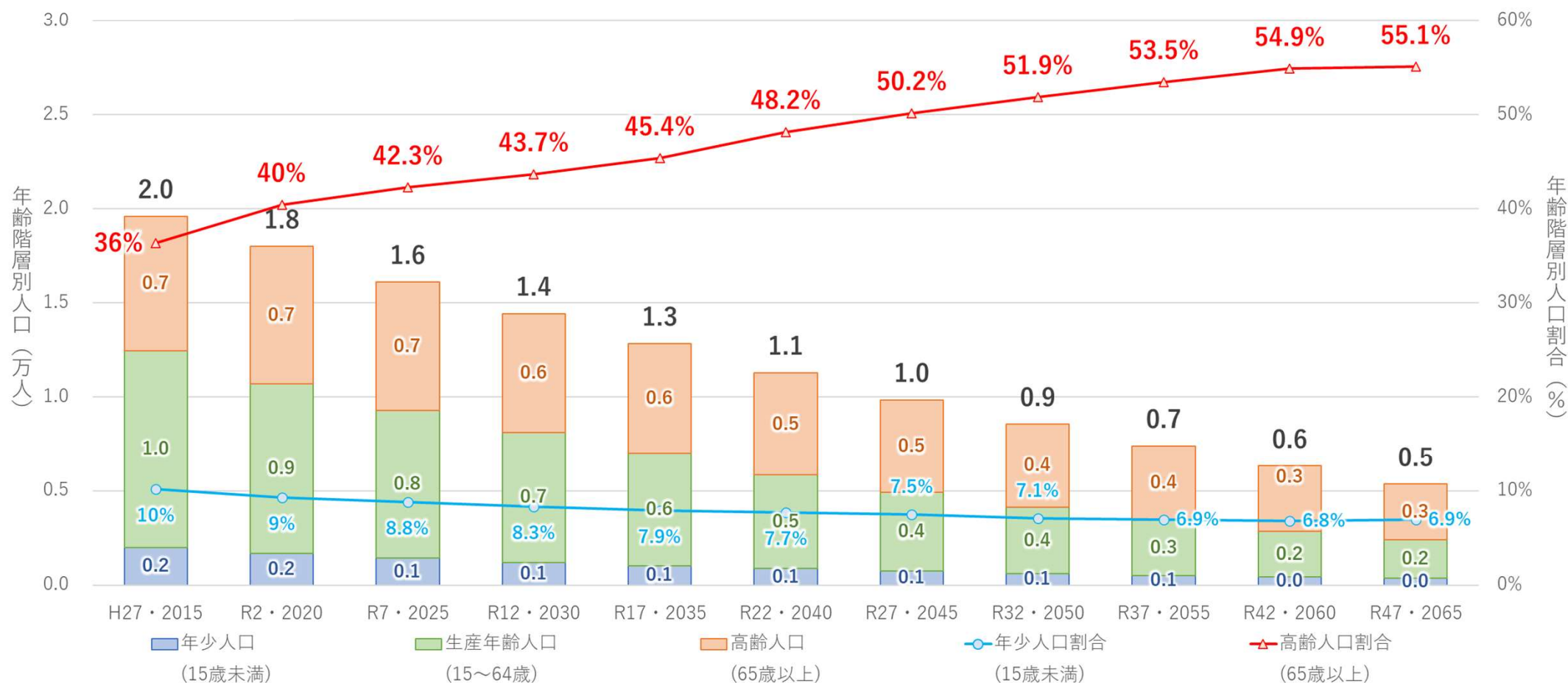


3. JR余市駅周辺の将来動向

(1) 余市町将来人口予測

- ・2020年の人口は1.8万人、高齢化率は40%である。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によると、2030年1.4万人（2020年比80%）、2040年1.1万人（同63%）、2060年0.6万人（同35%）となっている。

▼将来の人口推計



※予測値は、社人研推計準拠（パターン1）を採用

参考：国勢調査（平成27年・2015年、令和2年・2020年）、余市町人口ビジョン（令和2年改訂版）

3. JR余市駅周辺の将来動向

(2) 並行在来線対策協議会のレビュー

・輸送実態を示す区間別輸送密度について、余市～小樽では2018年の現況2,144人/日・kmに対し、2030年1,493（2018年比70%）、2040年1,194（同56%）、2060年811（同38%）と予測されており、2030年、2040年時点では将来人口より減少率が高い推計結果となっている。

▼区間別輸送密度の将来予測

単位：人/日・km

			2018年度 (平成30年度)	2030年度 (令和12年度)	2040年度 (令和22年度)	2060年度 (令和42年度)
区 間 別 輸 送 密 度	長万部～小樽	輸送密度	623	425	349	251
		2018年度比	100%	68%	56%	40%
	長万部～倶知安	輸送密度	182	144	117	92
		2018年度比	100%	79%	64%	51%
	倶知安～余市	輸送密度	761	464	399	296
		2018年度比	100%	61%	52%	39%
	余市～小樽	輸送密度	2,144	1,493	1,194	811
		2018年度比	100%	70%	56%	38%
将来人口	余市町	人口 2020年度比		1.4万人 80%	1.1万人 63%	0.6万人 35%

※輸送密度：旅客営業1kmあたりの1日平均輸送人員を示す指標。

利用者の乗車距離が加味されるため、乗車人員に比べ、対象区間の輸送の実態を表すのに適している。

参考：北海道新幹線並行在来線対策協議会 第10回後志ブロック会議資料、余市町人口ビジョン（令和2年改訂版）

4. 余市町の交通結節点の現状構成と問題点

(1) 現状の駅前広場の構成

- ・余市駅は、バス（幹線バス、地域内バス）、タクシー、自家用車の各モードの乗降や駐車に関する交通施設が配置されている。
- ・幹線バスの乗降場は国道5号や国道229号に配置されている。

▼現状の駅前広場の構成



写真：9/9撮影



4. 余市町の交通結節点の現状構成と問題点

(2) 現状の駅前広場の問題点

- ・断続的ではないものの、自家用車の動線交錯や、一部の時間帯での乗降場からのあふれだしが発生しており、改善が求められる。特に冬期間は敷地内の除雪によりタクシールまで堆雪している。
- ・また、十字街交差点から駅前広場への進入動線においても、更なるスムーズな動線づくりが求められる。

▼現状の駅前広場の主な問題点



問題1 自家用車の動線の安全性

特に自家用車の駅前広場の退出動線がわかりにくく、バスの進入動線への誤進入が懸念。

問題2 自家用車送迎のあふれだし

自家用車で迎いが発生しやすい夕方～夜にかけて、自家用車乗降場からのあふれだしが発生。冬期間は雪によりスペースがさらに矮小となる。

写真：12/5撮影



写真：1/25撮影



問題3 安全性が低い駅前広場進入動線

駅前広場へ進入するためには、左直レーンに入ることが必要。直進レーンの場合は、交差点での車線変更が生じ、危険。

5. 余市町の交通結節点の将来利用者予測、規模算定

(1) 将来における各交通手段の利用者

- ・JR余市駅周辺における交通手段別将来予測の考え方、将来予測結果を以下に示す。
- ・なお、令和5年12月3～5日に調査した駅周辺利用者数において平日が休日を上回ることや、北海道新幹線並行在来線対策協議会における将来利用者予測結果が平日値であることから、本検討においても平日を対象に将来予測を行った。
- ・また、本資料で示す将来予測結果は、2030年予測結果である。

▼駅周辺利用者数



① 鉄道代替バス・高速バス・基幹バスを利用する駅周辺利用者の将来予測

協議会資料

2030年の鉄道代替バス等の利用者数 (ピーク時間)
807人/時 @7時台

※協議会資料において公表されている利用者数は、余市～小樽間、余市～倶知安間の区間利用者数であるため、厳密にはJR余市駅周辺での乗降人数ではない

R5年度調査

端末交通別 手段分担率

	地域内バス	タクシー	自家用車	徒歩・自転車
6～7時台	2.2%	0.0%	47.1%	37.4%
8～15時台	1.9%	2.8%	5.5%	73.5%
15～20時台	0.9%	3.8%	20.4%	49.0%

2030年の駅広関連施設の端末交通別 ピーク時間利用者数

	地域内バス	タクシー	自家用車	徒歩・自転車
平日	18人	19人	336人	354人

2030年の余市町の交通結節点に関する利用者数 (各交通手段のピーク時間帯の利用者数、台数)

	幹線バス (鉄道代替バス、高速バス、路線バス)	地域内バス	タクシー	自家用車	徒歩・自転車
平日	807人	37人	19人 12台	342人 247台	354人

② 鉄道代替バス・高速バス・基幹バスを利用しない駅周辺利用者の将来予測

R5年度調査

現況のピーク時利用者数 46人/時 @12/5(火)14時台

	地域内バス	タクシー	自家用車	自転車
平日	14人	0人	32人	0人

※JRなどを利用しない徒歩人数は未計測

余市町の将来人口変化率の反映

将来人口は今後減少傾向であり、2030年時点で現況2023年から7.6%減少する見込みである。

そのため、地域内バスである余市循環線以外は、この減少率を反映した将来利用者数・台数を設定する。

一方、余市循環線は、余市町地域公共交通計画に示す公共交通施策の推進により年2%の利用者増を目指しており、将来予測においても、この利用者増を考慮した将来利用者数を設定する。

5. 余市町の交通結節点の将来利用者予測、規模算定

(2) 将来の交通結節点規模算定

- ・交通結節点とは、バスやタクシー、鉄道、自家用車、自転車、徒歩といった様々な交通モードが集中する場所であることはもちろんのこと、移動等を目的として地域の内外から多くの人々が集まってくる場所でもある。
- ・そのため、交通を処理する「交通結節機能」に加え、「都市の広場機能」としての市街地拠点機能や交流機能等が不可欠であり、これら2つの機能を配置するための「交通空間」と「環境空間」を適切に組み合わせつつ、必要な面積を確保する必要がある。

▼交通結節点広場（駅前広場）の機能と空間、面積目安

機能		特性	空間	面積目安
交通結節機能		各種交通を結節・収容する	交通空間 <具体の構成要素例> バス : 乗降バス、プール タクシー : 乗降バス、プール 送迎 : 乗降バス、プール	①交通施設（バスとプール）の面積 ②待ち滞留客に関する面積 ③交通処理のための車道面積 ④歩道面積
都市の広場機能	市街地拠点機能	都市（地区）の拠点を形成する	環境空間 <具体の構成要素例> 滞留スペース、プラザ、団体広場 緑、親水空間、シンボル施設 トイレ、サイン案内	交通施設において車両に関する施設や動線に相当する面積と同等の面積を確保する。（環境空間比 = 0.5を目安として算出）
	交流機能	賑わい、集い、語らいの中心となる		
	景観機能	都市の顔としての景観を形成する		
	サービス機能	公共的サービスを提供する 各種情報を提供する		
	防災機能	防災活動の拠点となる避難、救急活動		

※環境空間の面積算定について

駅前広場計画指針（建設省都市局交通調査室 日本交通計画境界編）においては、環境空間の面積目安として、環境空間比（駅前広場面積あたりの環境空間の比率）を0.5程度を目安として設定することが記載されている。

しかしながら、昨今の駅前広場については、まちなかにおける公共空間の創出や多様な利活用ニーズ等を踏まえ、環境空間比0.5以上の規模が整備されるケースが多い。

5. 余市町の交通結節点の将来利用者予測、規模算定

(2) 将来の交通結節点規模算定

・駅前広場計画指針（日本交通計画協会編）に基づき、交通結節点として必要最小限となる各交通施設の施設数を算定した。算定結果における着目点は以下の通り。

▼各交通手段別の将来施設数の予測（必要最小数）

交通モード		施設種類	現況の施設数	指針算定計画値	増減	摘要	
バス	鉄道代替バス	-	-	2	±0	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線バスは、余市に起終点を持たない立寄りタイプの長距離系統となるため、乗降兼用とし、待機プールは不要とした。 ・幹線バスに近いと考えられる鉄道代替バスは、専用化せず幹線バスと合わせて算出した。 ・地域内バスは、余市を起終点とする系統であり、町内や短い移動となるバスであることから、幹線バスと分けて算定した。 ・余市起点終点することから、待機プールを算出した。 	
	幹線バス	高速バス（高速よいち等） 幹線バス（小樽線など）	乗降バス				2
			待機プール	0	0		±0
	地域内バス	ニキバス むらバス、余市循環線	乗降バス	2	1		-1
			待機プール	0	1		1
	タクシー		乗車バス	2	1		-1
		待機プール	0	1	±0		
		降車バス	1	1	±0		
自家用車送迎		送車バス	3	2	-1		
		迎車プール	7	31	24		

※バス：停車需要を収容する施設またはその乗降の場 プール：駐車需要の車両を収容する施設

5. 余市町の交通結節点の将来利用者予測、規模算定

(2) 将来の交通結節点規模算定

・駅前広場計画指針（日本交通計画協会編）で示される単位あたり面積等に基づき、レイアウト検討や今後の協議や調整に向けた1次案として、将来規模を算出した。

▼駅前広場計画指針に基づく面積規模算定の結果（必要最小数）

施設		施設数	単位当たり面積 (駅前広場計画指針)	摘要	
バス	鉄道代替バス 高速バス、路線バス	乗降バス	2台	70 m ² /台	・バスとプール、そしてバス待ちにおける利用客の滞留スペースを算定
		待機プール	0台		
	地域内バス	乗降バス	1台		
		待機プール	1台		
バス待ち滞留客のスペース（サービス時間5分あたり）		70人	1.0m ² /人		
タクシー	乗車バス	1台	20.0 m ² /台	・バスとプール、そしてタクシー待ちにおける利用客の滞留スペースを算定	
	乗車プール	1台	30.0 m ² /台		
	降車バス	1台	20.0 m ² /台		
	タクシー待ち滞留客のスペース（サービス時間5分あたり）	1人	1.0 m ² /人		
自家用車 送迎	送車バス	2台	20.0 m ² /台	・バスとプールの面積を算定	
	迎車プール	31台	30.0 m ² /台		



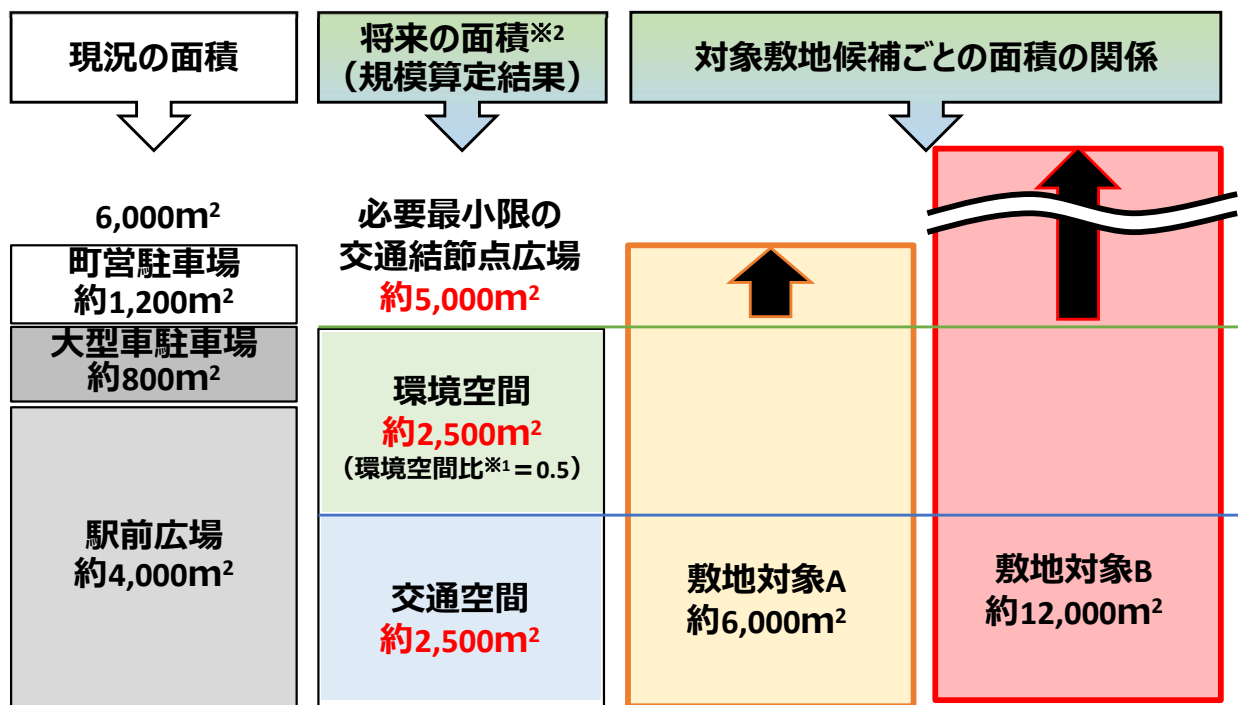
交通空間面積 (交通処理のための最小車道面積含む)	環境空間面積 (環境空間比0.5、歩道面積含む)	交通結節点の面積
約 2,500 m ²	約 2,500 m ²	約 5,000 m ²

6. 余市町の交通結節点のレイアウト検討に向けて

(1) レイアウト検討の適地選定の考え方

- ・敷地対象Aは、整形された敷地でないこともあり、車路や歩行者動線のレイアウト検討次第では、環境空間の取り方を見直す等などのコンパクトな配置を検討していくことが必要となる。また、一般送迎の駐車場を十分に確保することは困難の可能性が高い。
- ・一方、敷地対象Bは、必要面積以上を十分に確保することが可能となるため、ゆとりのあるレイアウト検討が可能である。

▼現状面積、現状公有地面積との比較検証



※1 環境空間比について
駅前広場面積のうち、車道部を除く面積を環境空間（広場等）を環境空間面積としたときの、駅前広場面積に占める割合

※2 規模算定結果について
駅前広場指針に基づく単位面積当たりの積み上げ値であり、実際の施設配置や動線計画による概略設計上の面積とは異なる。（上振れする）

<敷地対象のイメージ>

敷地対象A 約6,000m²前後
試算上は、必要面積が確保できるものの、整形した土地でないため、環境空間比0.5以上の広場を整備するのは困難となる可能性が高い。



敷地対象B 約12,000m²前後
必要面積以上を確保でき、整形した敷地であるため、ゆとりのあるレイアウト計画が可能

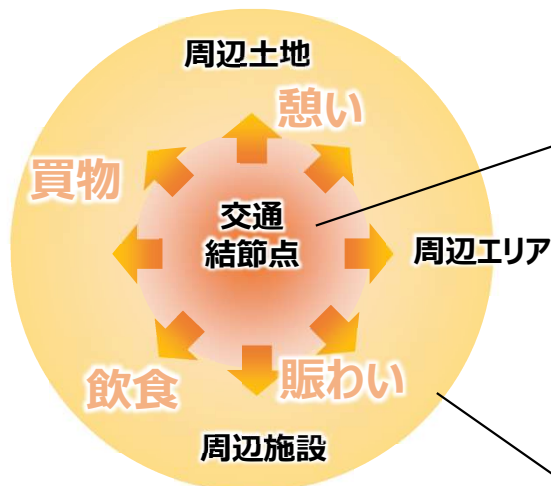
6. 余市町の交通結節点のレイアウト検討に向けて

(2) レイアウト検討にあたっての配慮

- ・利用者のニーズが高かった商業機能や憩い機能の導入にあたっては、人が集散する交通結節点として、活用を見据えた広場の整備や既存施設を有効活用しながら機能強化や充実化を図るものとする。
- ・これら交通結節点としての利便性や機能性の向上に伴い、人の賑わい、周辺へのにじみ出しが期待され、周辺エリアとしてもポテンシャルアップとともに、土地や施設の更新に対する機運づくりが高まることが期待される。
- ・レイアウト検討や広場の計画にあたっては、まちづくりや観光の関連部署との連携を図り、検討していくものとする。

▼商業機能や憩い機能の導入の考え方

交通結節点整備を通じ、まちづくりとして
商業機能や憩い機能等、
機能の充実化を図る



新たな交通結節点としての広場や施設の整備・活用

活用を見据えた広場の整備

人が集散する交通結節点にふさわしい空間として、住民や事業者が活用していくことを見据えた広場整備を検討。



既存施設の有効利用

駅舎やエルプラザを有効活用しながら、バスの待合の快適性や生活利便等の向上を検討。



交通結節点整備による周辺への波及効果

周辺の土地利用や土地の更新の機運が向上、民間の店舗等の施設立地等が期待

7. 今後の検討に向けて

(1) 交通結節点の施設数の算定について

今回算出した施設数は、施設設計にあたって基礎的な考え方が示される駅前広場計画指針に基づく算定値である。今後は、この算定結果に基づき、更なる検討や協議を始めていくものと考えている。

1) ピーク時利用と瞬間的な利用を踏まえた検討

本資料の施設数については、1日のなかで最も利用が多いピークの1時間において必要となる施設を算出している。しかしながら、1時間より短い瞬間的な利用においては、算出した施設数では足りない場合も想定しうる。

施設計画においては、瞬間的な最大時の利用に合わせるほど、オーバースペックとなりやすくなることから、ピークの1時間あたりの利用に応じて規模や設計を決めていくのが基本とされている。

以上を踏まえて、ピークの1時間において必要となる施設数をベースとし、瞬間的な利用における影響や課題を踏まえながら、過剰な財政投資とならない適正な施設数を検討していくものとする。

2) 運用を踏まえた施設数の検討・協議

本資料の施設数については、施設の配置や車路動線の円滑化、またダイヤの時間調整や待機、空車時の車両の取り回し等、実運用に対する配慮を反映するに至っていない算定値である。

今後は、協議を重ねながら実運用における利便性や安全性等を考慮し、施設数を検討していくものとする。

(2) 交通結節点の面積の算定について

今回算出した面積は、施設数の算定と同様に、駅前広場計画指針に基づき、施設数に単位面積を乗じた積み上げにより、算定している。

ただし、実際のレイアウト検討においては、利便性や安全性、また円滑性に配慮した施設の配置や動線の検討を行うなかで、必要となる面積は上振れすることが想定される。

7. 今後の検討に向けて

(3) 本会議や今後の意見交換、関係機関協議のポイント

■ バス施設について

ポイント① 乗車、降車を分けず、乗降バスとすること

ポイント② 幹線バスと地域内バスでバスを分けること

ポイント③ 幹線バス：2バス、地域内：1バスとすること

- ・北海道新幹線並行在来線対策協議会で決定される鉄道代替バスの運行方法案（特に運行車両数、運行頻度）との整合に対して調整していくことが重要である。
- ・運用面から適正な施設数や配置に関する意見交換を行い、レイアウト検討に反映していくことが重要である。
- ・後志地域公共交通活性化協議会における今後の地域公共交通の計画とのすり合わせが重要である。

■ タクシー施設について

ポイント① タクシープール台数：1台とすること

- ・将来的なタクシーの動向等の意見交換を行いながら、適正規模を決定していくことが重要である。

■ 自家用車施設について

ポイント① 送車と迎車を分けること

ポイント② 迎車駐車を30台程度を整備すること

- ・大都市と比べて公共交通の利便性が低い余市町の自動車利用特性を踏まえながら、新たな交通結節点における自動車利用の在り方と合わせて検討していくことが重要である。
- ・検討にあたっては、政策部内や都市計画所管部門など庁内関係部署が連携し、都市施設の整備やまちづくりの視点から駐車場の規模について内部調整を行うことが重要である。

今回の規模算定等の結果や今後の検討についての所感

行政、交通事業者、住民の三位一体の交通結節点づくりが重要

交通結節点は、住民利用のための公共施設・空間であるが、施設を利用して主にサービスを提供するのは交通事業者となる。

そのため、行政、住民・利用者、交通事業者の連携や協働が非常に重要となる。

今後は、交通事業者とは個別協議や全体会議にて調整を行い、そして住民とはアンケートや計画に対するパブリックコメント等を実施しながら、誰もが利用しやすい交通結節点の整備を目指していくことが重要である。

行財政に負担が少なく、そして利便性や安全性が高い適正規模の検討・協議が重要

交通結節点の整備の事業規模は、およそ整備面積に比例するものとなる。

行政としては、利用者やサービスを提供していく交通事業者の利便性や安全性を考慮しながら、出来るだけ財政負担の少ない事業規模としていくことが役割であると考えます。

従って、構想段階における交通施設数や規模については、必要最小限の規模を議論のスタート地点とし、協議や検討を進めるなかで適正化を図っていくことが重要と考えます。

※レイアウトの敷地候補において、対象地Aの6,000m²の面積の整備費用は、対象地Bの整備に対して約半分の事業費となる。