

# 余市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

本事業は、維持の難しくなった生活路線の輸送効率を改善し、「余市循環線」として新規運行し、町民の生活交通手段を確保するものである。

## 地域公共交通の現況

- ・JR函館本線(余市駅)
- ・バス(高速4路線・幹線3路線・地域内3路線(他町村2路線+余市循環線1路線))
- ・スクールバス(3路線)
- ・タクシー(1社)

## 生活交通確保維持改善計画の目標

年間輸送人数:34,700人  
収益率:55%  
行政負担額:3,900千円  
バス事業者負担額:0千円  
【車両減価償却費等国庫補助金の目標も同じ】

## 協議会開催状況

R6年11月15日 第26回協議会を開催  
主な協議事項:余市循環線の運賃改定について  
R7年1月(書面) 第27回協議会を開催  
主な協議事項:地域公共交通確保維持改善事業の事業評価

## 令和年6度事業概要

運行系統名:余市循環線 運行区間:①余市循環線(登校便):余市駅前→余市協会病院→余市紅志高校  
②余市循環線(通常便):余市駅前→余市協会病院→余市駅前  
③余市循環線(下校便):余市紅志高校→余市協会病院→余市駅前  
運行回数:合計1,084回(①301回、②362回、③421回) 運賃:200円(法定協議運賃)\*小児運賃有り  
【車両減価償却費等国庫補助】

# 令和6年度事業の実施状況

## 1) プロセス、創意工夫

### 【プロセス】

協議会の中から、特に本事業を専門に検討する分科会を設置し、町民意見をもとに検討を行い事業計画を策定した。

### 【創意工夫】

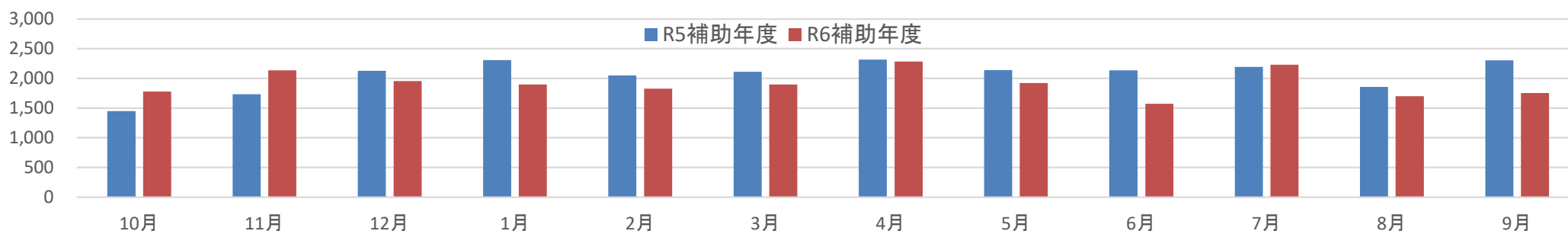
- ①R3に実証運行を実施②路線設計にあたって持続可能性の観点から長大路線とならないよう検討③幹線バスや鉄道との乗継の容易さに配慮④生活路線であるため、住宅街の最寄りを運行したく、狭小な道路でも運行可能なように小型のバスを導入

## 2) 運行系統



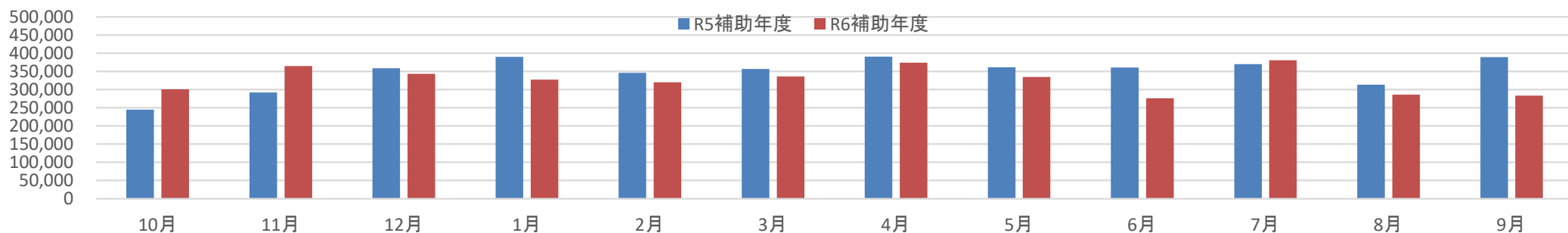
### 3) 利用実績

年度	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
R5補助年度	1,450	1,732	2,126	2,309	2,048	2,112	2,314	2,139	2,137	2,192	1,854	2,304	24,717
R6補助年度	1,777	2,134	1,953	1,898	1,825	1,895	2,284	1,923	1,574	2,230	1,699	1,753	22,945



### 4) 収入実績

年度	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
R5補助年度	244,621	292,103	358,762	389,522	345,723	356,412	390,461	361,011	360,739	369,948	312,842	388,908	4,171,052
R6補助年度	300,297	364,290	343,083	327,074	319,774	335,826	373,553	334,506	276,160	380,722	285,703	283,510	3,924,498



## 5) 事業実施の適切性

### ① 運行便数

登校便: 平日2便、休日1便

通常便: 平日1便、休日1便

下校便: 平日3便、休日1便

➡いずれも当初計画通りの運行を実施

② 運賃 法定協議運賃として計画通りに実施

③ 実施主体 計画通りの実施主体にて運行実施

他、周知活動として運行ダイヤチラシの配布を4月・12月に 町内全戸配布。

## 6) 目標・効果達成状況

① 余市循環線の年間輸送人数は目標値34,700人に対して22,945人であった。

② 余市循環線の収益率55%に対して37.1%であった。

①に関しては、目標設定時に、運行路線を余市協会病院線から余市循環線に合理的な短縮を図ったことによる停留所数減による減少率を加味していなかったことから、過大な目標設定となっていたことに起因するものと考える。

②に関しては、目標値は達成していないものの、収入額は前年度の9割超となり、運行事業者のキロ当たり経常費用が増加したことに起因する。

③ 余市循環線の行政負担額は目標値3,900千円に対して見込み値3,671千円

④ 余市循環線のバス事業社負担額 0千円に対して見込み値0千円

となり、目標値は達成する見込みである。

車両減価償却費等国庫補助の目標・効果達成状況も①～③に同じ。

## 7) 事業の今後の改善点

目標として設定している行政負担額及びバス事業者負担額については達成しているものの、輸送人数や収益率の目標を達成するためには、さらなる利用促進を図る必要がある。

今後はバス待ち空間など利用環境の向上や需要に則した運行ダイヤの設定、新たなバスルートの検討を行い、持続可能な公共交通としての確立を目指す。

## 8) 地方運輸局等における二次評価結果(案)

運輸局記載欄