

余市町地域公共交通計画

令和7年3月

余市町

余市町地域公共交通活性化協議会

<目次>

序. 計画策定の目的	1
序-1. 地域公共交通網形成計画	1
序-2. 地域公共交通計画	1
1. 計画の基本的な方針	2
(1)コンセプト	2
(2)サブテーマ	2
(3)計画の区域	2
(4)計画の期間	2
(5)基本方針	2
2. 定量的な目標の設定	4
2.1 目標の設定	4
2.2 公共交通の機能分類と性格・役割	5
3. 計画に位置づける取組み及び実施主体	6
3.1 市街地等における効果的な町内公共交通の見直し	6
(1)余市循環線の路線再編【利便増進事業】	6
3.2 郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行	7
(1)郊外部における新たな公共交通の運行【利便増進事業】	7
3.3 高齢者及び障がい者などに配慮した公共交通の充実	8
(1)低床車両の維持・導入【利便増進事業】	8
3.4 乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化	9
(1)JR余市駅における交通結節点機能の強化【利便増進事業】	9
(2)バス待ち協力施設の確保【利便増進事業】	9
(3)ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上【利便増進事業】	10
3.5 地域に根ざすための住民意識の醸成	11
(1)利用促進活動の実施	11
4. 計画の推進	12

序. 計画策定の目的

序一1. 地域公共交通網形成計画

余市町における公共交通は、バス事業者2社による市町村間を結ぶ路線と町内の主要な病院間を循環する路線のほか、ニセコ・岩内・積丹の3方面から札幌までを結ぶ高速バス路線が運行されている。鉄道はJR函館本線の停車駅となる余市駅があり、その他・タクシー事業者が1社営業している。

人口減少や少子高齢化が進展する中、自家用自動車を主体とした生活スタイルの定着もあり、公共交通事業者をとりまく環境が年々厳しさを増し、公共交通の需要の低迷が見込まれる一方で、高齢化等による交通弱者や、公共交通空白地域への対策が課題となっている。

こうした状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号、以下「法」という。)に基づき、余市町地域公共交通活性化協議会を設置し、令和2年2月に余市町地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)を策定した。

序一2. 地域公共交通計画

地域公共交通網形成計画は令和2年11月に法改正がなされたため、拡充が必要な「対象」、「内容」、「位置づけ」及び「実効性確保」を加えた「地域公共交通計画」へと更新が必要となった。このため、必要事項を加えた余市町地域公共交通計画へと令和4年6月に改定した。

この度、2030年度以降の並行在来線バス転換を見据えて、余市駅前を再編するにあたり、本計画を見直すとともに、地域公共交通利便増進実施計画を策定する。

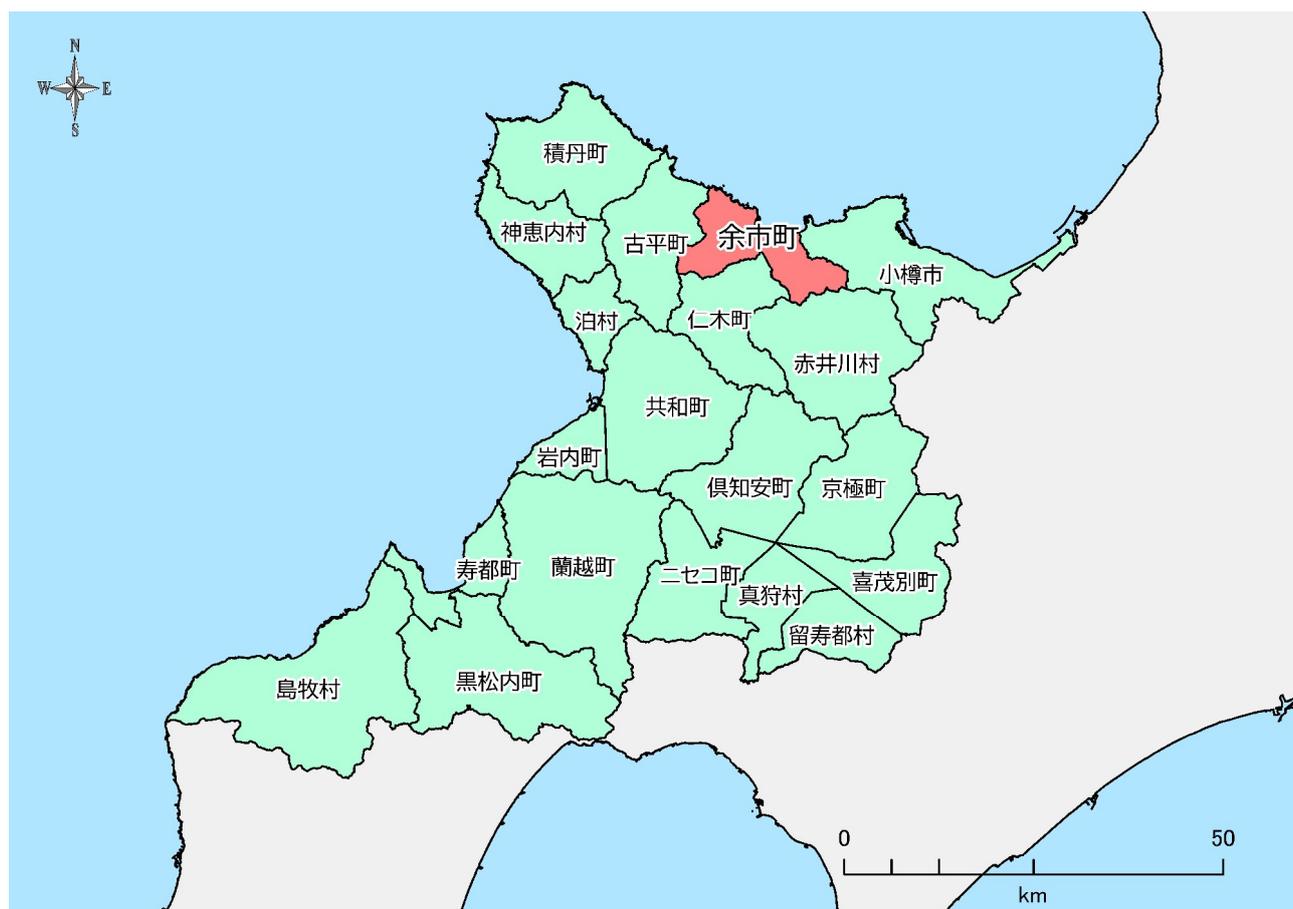


図 余市町の位置

1. 計画の基本的な方針

公共交通の現況やアンケート調査、乗降調査などの実態調査による課題、余市町総合計画など上位・関連計画から、余市町地域公共交通計画のコンセプトや基本的な方針等を以下のとおり定める。

(1)コンセプト

“地域が支え・育む持続可能な町内公共交通ネットワークの構築”

(2)サブテーマ

“公共交通は「みんなで使って残す」、「地域を支える」、「地域が育む」”

(3)計画の区域

本計画は、余市町全域を計画区域とする。

(4)計画の期間

本計画の期間は、2025年度から2029年度までの5年間とする。

(5)基本方針

基本方針1	市街地等における効果的な町内公共交通の見直し
基本方針2	郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行
基本方針3	高齢者及び障がい者などに配慮した公共交通の充実
基本方針4	乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化
基本方針5	地域に根ざすための住民意識の醸成

①基本方針1:市街地等における効果的な町内公共交通の見直し

市街地部等における効果的な町内公共交通を確保するために、余市循環線は通院、買物目的に加え、通勤・通学目的に対応した輸送支援として継続的に運行する。

併せて、余市循環線は主に余市駅前以西の区間において、広域バスである積丹線、余市線等と重複運行しているため、利用実態に配慮しながらできるだけ重複区間の解消に努める。

②基本方針2:郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行

郊外部における高齢者等の通院・買物といった生活交通を支えていくために、利用者のニーズを踏まえた適切な輸送方法を検討することにより、地域に親しまれる公共交通を確保する。

③基本方針3:高齢者及び障がい者などに配慮した公共交通の充実

現状の余市循環線は通院を目的としたバス路線でもあることから、引き続き低床バスによる運行を維持するとともに、郊外部における新たな公共交通についても利用ニーズ対応した車両による運行を実現する。

④基本方針4:乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化

市街地等の町内公共交通と郊外部における公共交通は、JRや高速バス及び地域間幹線系統バスと接続することで、シームレスな公共交通ネットワークを形成する。

このために余市駅を町内交通と町外交通の接続ポイントとして、交通結節点機能の強化を図るとともに、冬期間、雨天時等の悪天候時に加え、ICT技術を活用したバス待ち空間の快適性の向上について検討する。

⑤基本方針5:地域に根ざすための住民意識の醸成

地域に根差していくためには、市街地等や郊外部において公共交通の利便性を向上するだけでなく、運行内容の情報発信や高齢ドライバーへの公共交通施策の周知を行い、住民意識の醸成について働きかける。

2. 定量的な目標の設定

2.1 目標の設定

基本方針毎に評価指標と目標及び目標値を次のとおり設定する。

①基本方針1:市街地等における効果的な町内公共交通の見直し

評価指標	現況	目標(2029年)	備考
余市循環線			
年間輸送人数	22,945人	22,000人 ※1	現況は R6 フェイダー補助申請数値
収支率	37.1%	38% ※2	
行政負担額(余市町)	3,671千円	3,700千円 ※3	

※1 年間輸送人数は、社人研推計による2025-2030年人口減少率(生産年齢・老年)6.63%を見込む

※2.3 収支率・行政負担額については、経費の増加(R5-R6実績106.9%)や運賃改定、国庫補助など不確定要素が多いことから、現状維持を目標とする。

②基本方針2:郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行

評価指標	現況	目標(2029年)	備考
郊外公共交通			
年間輸送人数	1,239人 ※1	1,848人	
収支率	4.3% ※1	6.4% ※2	
行政負担額	8,224千円 ※1	8,041千円 ※3	

※1 現況はR6実証運行(7か月間)の経費を1年間として再計算し、運賃300円で行政負担算出

※2.3 収支率・行政負担額の目標については、計画期間中に実施予定の利便増進実施計画策定と併せ、新たな公共交通の運行計画の精緻化、国庫補助見込み額の算出を行い、必要に応じて再度設定する。

③基本方針3:高齢者及び障がい者などに配慮した公共交通の充実

評価指標	現況	目標(2029年)	備考
市街地公共交通における低床車両の維持・導入	余市循環線車両 郊外交通車両 導入済	車両の維持 更新時の機能継 続	

④基本方針4:乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化

評価指標	現況	目標(2029年)	備考
快適なバス待ち空間の確保 (公共・民間の建築物を含む)	民間施設の自主 的な待合空間の 設置	行政・協議会と民 間施設の連携体 制構築による機能 強化	

⑤基本方針5:地域に根ざすための住民意識の醸成

評価指標	現況	目標(2029年)	備考
公共交通関連施策等の情報提供	2回/年	2回以上/年	現況値は余市循環線の周知(夏・冬で計2回)

2.2 公共交通の機能分類と性格・役割

地域公共交通の「基本的な方針」及び「北海道後志地域公共交通計画」から、余市町地域公共交通計画として位置づける各公共交通の機能分類、性格・役割を以下のとおり整理し、これを目標年次における公共交通体系とする。

表 公共交通の機能分類と性格・役割

機能分類	性格・役割
【中心都市間を結ぶ広域交通】 ◆余市～小樽 JR函館本線、高速よいち号、余市線など ◆倶知安～仁木～余市 JR函館本線、高速ニセコ号、小樽線(地域間幹線)など ◆岩内～共和～余市～小樽 高速いわない号	<ul style="list-style-type: none"> ・後志地域各地から小樽へのアクセスを担いつつ、余市から小樽への通勤・通学など、多くの移動がある両都市間の生活移動に対応 ・中心都市間の接続に加えて、倶知安・仁木から余市・小樽への通勤・通学・買物などの生活に対応 ・中心都市間を接続し、岩内・共和町民のほか、岩内に広域交通が接続する神恵内・泊・寿都等の住民の小樽等への通院・買物移動等に対応
【中心都市と周辺町村を結ぶ広域交通】 ◆積丹～古平～余市 高速しゃこたん号、積丹線(地域間幹線) ◆仁木～余市 ニキバス(仁木町営バス) ◆赤井川～余市 むらバス(赤井川村営バス) 注)中心都市:余市、小樽、倶知安、岩内	<ul style="list-style-type: none"> ・積丹・古平から余市・小樽への通院・通学・買物など、地域住民の生活に対応 ・仁木、赤井川から余市、小樽・札幌(余市駅で乗換)への通院・通学・買物など、地域住民の生活に対応
【町内公共交通】(地域内フィーダー系統) ◆市街地等:余市循環線 ◆郊外部:郊外公共交通(デマンド交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地等の通勤、通学、通院及び買物などの生活交通に対応 ・郊外部の通院、買物などの生活交通に対応
【補完交通】 ・小樽つばめ交通	<ul style="list-style-type: none"> ・主に通院、買物や観光などの目的に対応
【交通結節点】 ・JR余市駅	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継ぎ拠点(待合空間、乗継ぎ情報提供) ・2030年以降のバス転換後、バスターミナルとしての機能を検討

3.2 郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行

(1) 郊外部における新たな公共交通の運行【利便増進事業】

項目	内容					
<p>◆実施概要</p>	<p>運行計画の検討・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「栄・登」、「美園・山田」、「梅川・沢・豊丘」、「港・富沢」の4方面に分けて移動支援方策を検討する ・これまで実証運行を実施してきた予約運行型の区域運行(郊外デマンド交通)を基本とし、タクシー事業との競合を避けるため妥当な運賃や運行エリア・運行本数について検討したうえで、町の財政状況を踏まえた持続可能な支援を実施する ・検討に基づき運行計画を検討する <p>⇒エリアごとに曜日運行、1日当たり2往復程度を基本とする</p> <p>⇒持続可能な公共交通を目指すため、有償による運行とする</p> <div data-bbox="970 443 1353 990" style="text-align: right;"> </div> <p style="text-align: right;">令和6年度に実施した実証運行チラシ</p>					
	<p>地域間幹線系統及び余市循環線との接続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外デマンド交通は地域間幹線系統に時間的・空間的に接続し、地域内外の移動の円滑化を高める ・さらに余市循環線との接続性に配慮することにより、市街地の回遊性を高め、利用者数の確保と地域の活性化を図る 					
	<p>地域内フィーダー系統補助の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部の輸送を支援する必要な路線であり、町が維持に必要な支援を行うとともに、地域公共交通確保維持改善事業(陸上交通:地域内フィーダー系統補助)の補助事業を継続的に活用することにより、運行の確保・維持を図る。 ・利用促進を行うことにより、利用者の確保と運賃収入の増加を目指す。 					
<p>◆実施主体</p>	<p>余市町、交通事業者</p>					
<p>◆スケジュール</p>	<p>2025年</p>	<p>2026年</p>	<p>2027年</p>	<p>2028年</p>	<p>2029年</p>	
	<p>検討・実施</p>	<p>経過観察</p>	<p>経過観察</p>	<p>経過観察</p>	<p>経過観察</p>	

3.3 高齢者及び障がい者などに配慮した公共交通の充実

(1) 低床車両の維持・導入【利便増進事業】

項目	内容				
◆実施概要	<p data-bbox="414 304 954 340">誰もが利用しやすい低床車両の維持・導入</p> <ul data-bbox="414 347 1420 674" style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者は通学者のほか、自動車運転免許返納者などの高齢者が中心となってきており、従来型の路線バスではステップが高く乗降時に苦慮するケースが多くなっている。 ・余市循環線においては、低床式・着脱式スロープ・車いす固定の機能が具備されており、実証運行を行った郊外デマンド交通の車両もステップ・手すりが具備されている。 ・これらの車両による運行を継続するとともに、車両更新時期においては同等以上の機能を有する車両の導入を基本とする。 				
◆実施主体	余市町、交通事業者				
◆スケジュール	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年
	経過観察	経過観察	経過観察	経過観察	経過観察

3.4 乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化

(1) JR余市駅における交通結節点機能の強化【**利便増進事業**】

項目	内容				
◆実施概要	並行在来線経営分離後の交通結節点機能の強化 ・北海道新幹線が札幌まで延伸された場合は、余市駅等の長万部駅～小樽駅間の並行在来線はバス路線への転換が決定している。 ・余市駅はバス転換後も高速バス・都市間バスが運行し、更には地域内の余市循環線や郊外デマンド交通が接続することから、これまで以上に交通結節点機能の強化と集約化を図り、利便性を高める必要がある。 ⇒余市駅と余市駅前十字街に分散している公共交通の集約化によってシームレスな公共交通拠点を実現 ⇒交通広場のバリアフリー化を図り、移動円滑化を推進 ・バス路線だけではなく、タクシーや自家用車の接続もあり、これらを機能的に移動できる結節点としての検討を進める。 ・また、交通の集約化だけではなく、時間的な接続や待合空間としての快適性、情報提供の場として、これまで以上に利便性の高い拠点として取り組む。				
◆実施主体	余市町、交通事業者				
◆スケジュール	2025年 整備計画	2026年 整備計画	2027年 設計検討	2028年 設計検討	2029年 整備検討

(2) バス待ち協力施設の確保【**利便増進事業**】

項目	内容				
◆実施概要	季節を問わない快適なバス待ち環境の確保 ・余市循環線と郊外公共交通間の乗継ぎや一定以上の利用がある停留所について、季節を問わず快適なバス待ち環境を確保するため、バス路線周辺において施設による空間確保への協力を働きかける。 ・既存バス停留所の周辺に該当する施設が無い場合、バス停留所位置の移動・調整により確保することも併せて検討する。 ・商業施設等にバス待ち空間を確保する場合、その相乗効果により利用客の増加や購買の促進など売り上げの増加に寄与したものとする。				
◆実施主体	余市町、交通事業者、沿道施設・店舗、地権者				
◆スケジュール	2025年 施設検討	2026年 施設検討	2027年 施設検討	2028年 施設検討	2029年 施設検討

(3)ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上【利便増進事業】

項目	内容				
◆実施概要	バスロケーションシステムの広報活動と導入検討				
	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスなどの一部の路線では既にバスロケーションシステムの導入が進んでおり、既存のシステムに係る広報活動を進め、利用による利便性向上を促進する ・非対応の公共交通については、他都市の導入実態を調査し、既存のバスロケーションシステムとの連携も含めて、導入の有効性について検討する ・また、余市循環線などについては、GTFS-JP(標準的なバス情報フォーマット)へ提供し、既存の交通情報系アプリや交通情報関連ホームページとの連携を図る。 				
	デジタルサイネージの設置検討				
	<ul style="list-style-type: none"> ・余市駅の交通結節点をはじめ、バス待ち協力施設の待合空間において、デジタルサイネージの導入を検討する ・小樽市をはじめ、設置している施設が事例として多くなっており、情報収集の下で導入について検討する ・デジタルサイネージはWi-Fi環境や設置空間によって左右されることから設置においては、施設側との協議の下で検討する 				
◆実施主体	余市町、交通事業者				
◆スケジュール	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年
	導入検討	導入実施	導入実施	経過観察	経過観察

3.5 地域に根ざすための住民意識の醸成

(1) 利用促進活動の実施

項目	内容				
◆実施概要	<p data-bbox="411 304 911 338">公共交通の現状や取り組みの情報発信</p> <ul data-bbox="411 344 1406 844" style="list-style-type: none"> ・公共交通の実態として、運転手の不足や収入の減少等の厳しい実情について情報提供を行う。 ・交通事業者と連携し、人材確保の支援など事業の安定経営に向けた取り組みを実施する。 ・上記により、住民に公共交通の利用の必要性について考えるきっかけを提供する。 ・併せて余市町交通安全推進協議会が実施している現行の「運転経歴証明書交付手数料助成制度」、北海道の「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」といった現行制度を周知することで、高齢ドライバーが運転を辞めた後の生活をイメージできるよう、情報提供を行う。 ・学生、就労者、高齢者を問わず、すべての町民に対しさらなる公共交通の利用促進を図る。 				
◆実施主体	余市町、交通事業者				
◆スケジュール	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年
	周知実施	周知実施	周知実施	周知実施	周知実施

4. 計画の推進

計画の推進に当たっては、計画期間内において毎年モニタリングし、事業内容の検証やスケジュール等の確認を行う小さなPDCAサイクルと5年間の計画期間を通じた目標の達成状況の確認及び計画の見直しを行う大きなPDCAサイクルを組み合わせながら、実効性を高める。

また、地域公共交通の各種施策の実現にあたっては、地域公共交通活性化協議会において、協議を行いながら着実に進める。

	対象期間	概要
大きなPDCA サイクル	計画期間	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCA サイクル	毎年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

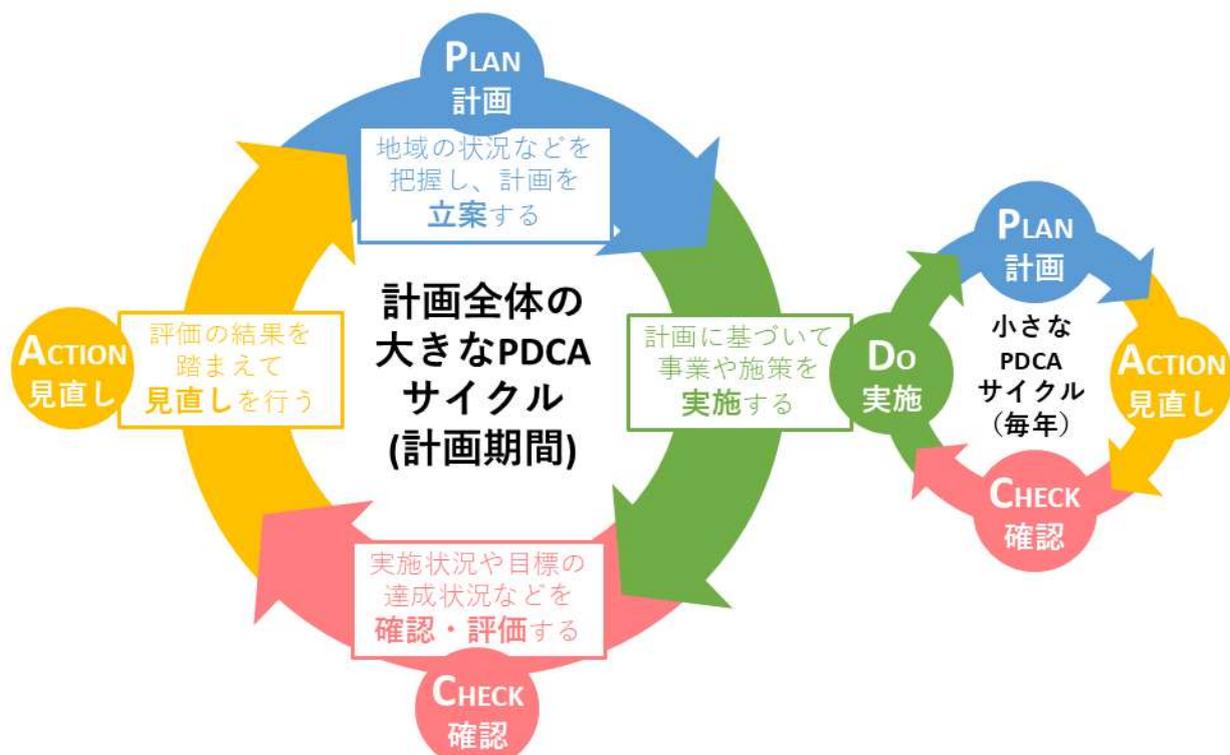


図 PDCAサイクルのイメージ