余市町地域公共交通網形成計画

２０２０年２月

余　市　町

＜　目　次　＞

序．目的と全体構成 1
　序－１．計画策定の目的 1
　序－２．計画の全体構成 2
１．余市町における公共交通の現状 3
　１－１．地域の現状 3
　　（１）人口 3
　　（２）日常生活圏 5
　　（３）観光施設、公共・公益施設 7
　　（４）道路・交通 10
　１－２．公共交通をとりまく現状 13
　　（１）路線バス 13
　　（２）タクシー 19
　　（３）スクールバス 19
２．公共交通におけるニーズ等の把握 22
　２－１．2017 年度町民アンケート調査 22
　　（１）配付数・回収数及び回収率 22
　　（２）自動車運転免許及び自動車の保有状況 23
　　（３）運転技術の自己評価 24
　　（４）バスや鉄道の必要性 25
　　（５）高齢化に対する公共交通の方向性 26
　　（６）新たに利用したい交通手段 27
　２－２．2018 年度公共交通アンケート調査 28
　　（１）配付数など 28
　　（２）個人属性 29
　　（３）公共交通利用実態 32
　　（４）公共交通の潜在需要 33
　　（参考）想定される公共交通利用者数 34
　　（５）今後の公共交通のあり方 35
　２－３．バス乗降調査 38
　　（１）余市協会病院線バス乗降調査１ 38
　　（２）余市協会病院線バス乗降調査２ 43
　　（３）余市協会病院線意識調査 48
　２－４．ハイヤー・タクシー利用実態調査 54
　　（１）時間帯別利用回数 54
　　（２）時間帯別平均所要時間 54
　　（３）タクシー交通分布 55

（４）公共・公益施設のアクセス回数 56
３．地域公共交通施策の方向性の検討 57
３－１．現況のとりまとめ 57
（１）公共交通の現状 57
（２）公共交通実態調査 58
３－２．町内公共交通の課題 61
（１）公共交通空白地域の解消 61
（２）余市協会病院線は利用者ニーズに合ったものとすることが必要 61
（３）郊外地域の公共交通の確保が必要 61
（４）どのような世代、外出目的等を対象とした輸送を実現するのかの設定が必要..... 61
３－３．公共交通の方向性 62
（１）どのような世代を対象とした町内公共交通を運行するのか 62
（２）どのような外出目的を対象とした町内公共交通を運行するのか 62
（３）各地域においてどのような町内公共交通を運行するのか 62
（４）余市協会病院線の運行 62
４．上位計画及び関連計画等の整理 63
（１）第 4 次余市町総合計画（計画期間：2012～2021 年度） 63
（２）余市町都市計画マスタープラン（計画期間：2014～2033 年度） 63
（３）余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：2015～2019 年度） 64
（４）第５期余市町障がい者計画・障がい福祉計画及び第１期余市町障がい児福祉計画.. 64
（５）余市町観光振興計画（計画期間：2018～2022 年度） 64
５．余市町地域公共交通網形成計画の策定 65
５－１．計画の基本的な方針 65
（１）コンセプト 65
（２）サブテーマ 65
（３）基本方針 65
（４）計画の区域 65
（５）計画の期間 65
５－２．計画に位置づける取組み及び実施主体 66
（１）市街地等における効果的な町内公共交通の見直し 66
（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 68
（３）高齢者及び障がい者などに配慮した福祉公共交通の充実 71
（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..... 72
（５）地域に根ざすための住民意識の醸成 76
５－３．計画の進行管理 81
（１）計画の目標 81
（２）取組みの期間 83
（３）計画の達成状況の評価 84
（４）その他計画の実施に関し余市町が必要と認める事項 85

序．目的と全体構成

序－１．計画策定の目的

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。

人口減少及び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が定着し、公共交通事業者をとりまく環境が年々厳しさを増し、一層の公共交通需要の低迷が予想される。一方で高齢化等による交通弱者をはじめ、公共交通空白地域への対策が課題となっている。

このようなことを踏まえ、余市町にとってどのような公共交通がふさわしいのか、また住民の生活に必要な移動手段など生活交通を検証し、余市町の地域公共交通のあり方や活性化の方策などを盛り込んだ地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすことを目的とする。

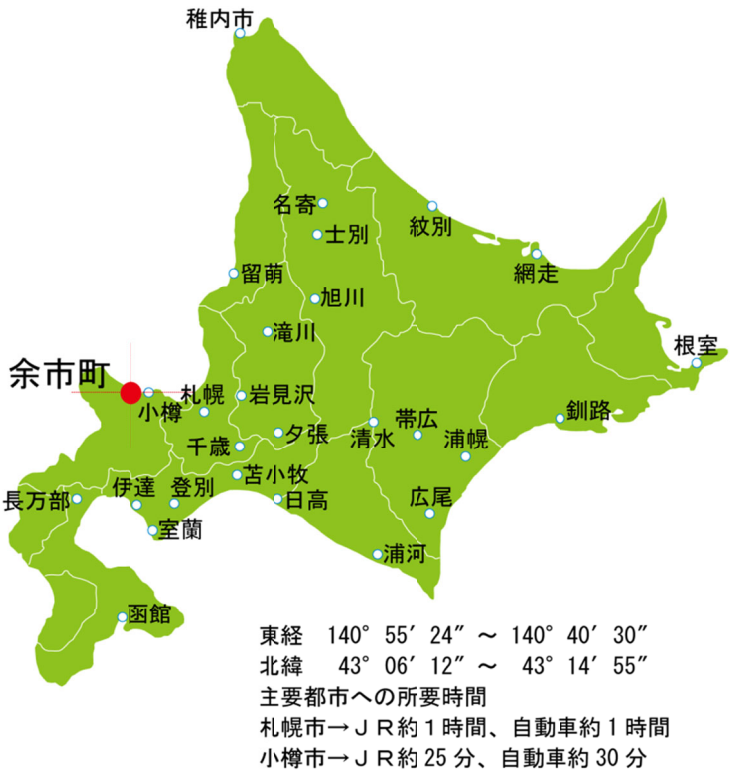
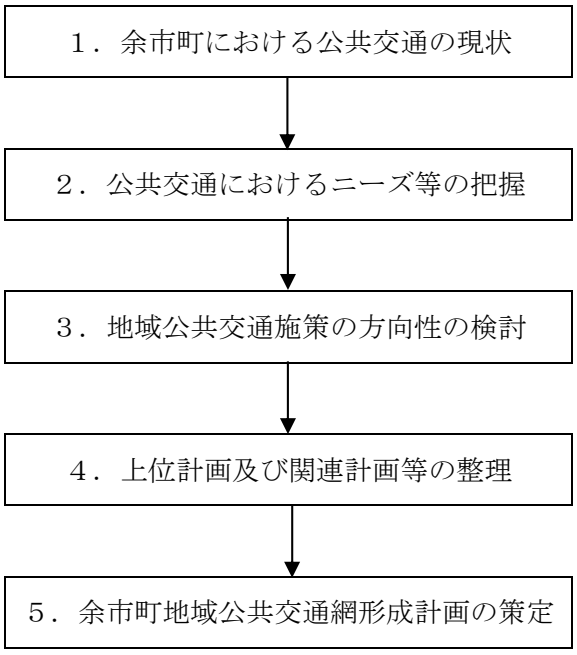


図　余市町の位置

序－２．計画の全体構成

余市町地域公共交通網形成計画の全体構成は、以下のとおりである。



１．余市町における公共交通の現状

１－１．地域の現状

（１）人口

①人口動向

余市町の人口は 1985 年以降減少傾向にあり、2015 年と 2010 年の５年間では 1,681 人（7.9%）、2005 年までの 10 年間では 3,157 人（13.9%）が減少している。５年毎の減少人口は 2000 年まで 1,000 人程度の減少で推移していたが、ここ 10 年では 1,500 人程度に増えている。

年齢階層別にみると 2015 年では 14 歳以下が 10.2%、15～64 歳が 53.4%及び 65 歳以上が 36.4%と、３人に１人以上が 65 歳以上となっている。65 歳以上の割合を 2005 年と比較すると 8.5 ポイント、1995 年とでは 16.6 ポイントと 10 年おきに８ポイント程度増加しており、若年層と生産年齢層が減少して高齢者層が増加する少子高齢化が進行している。

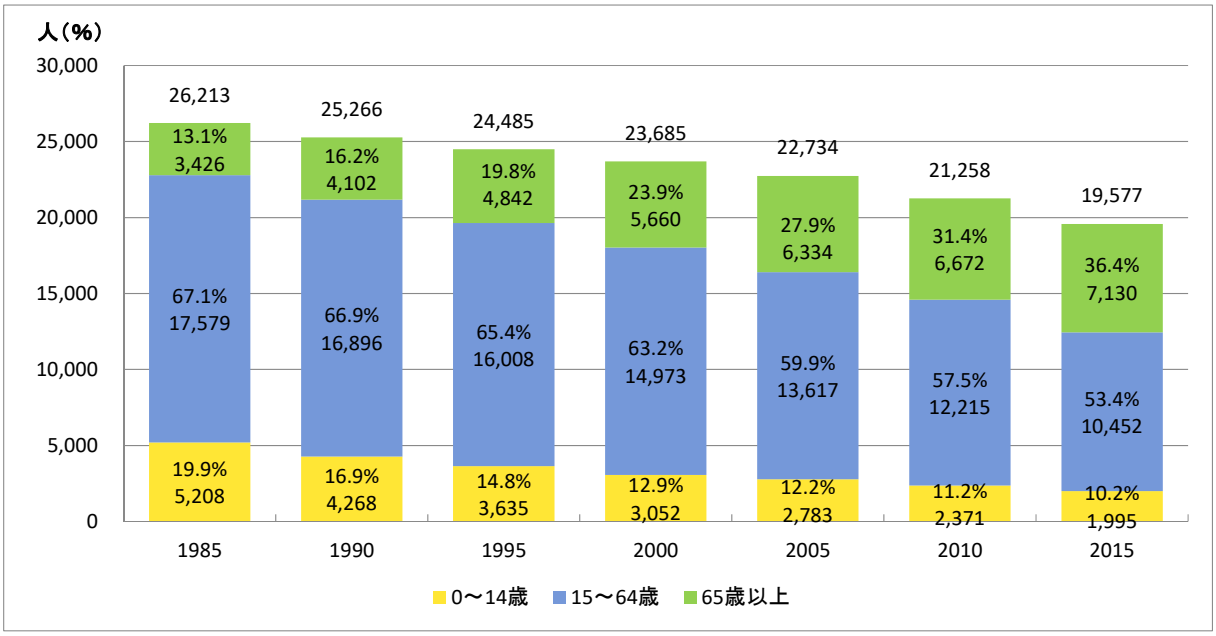
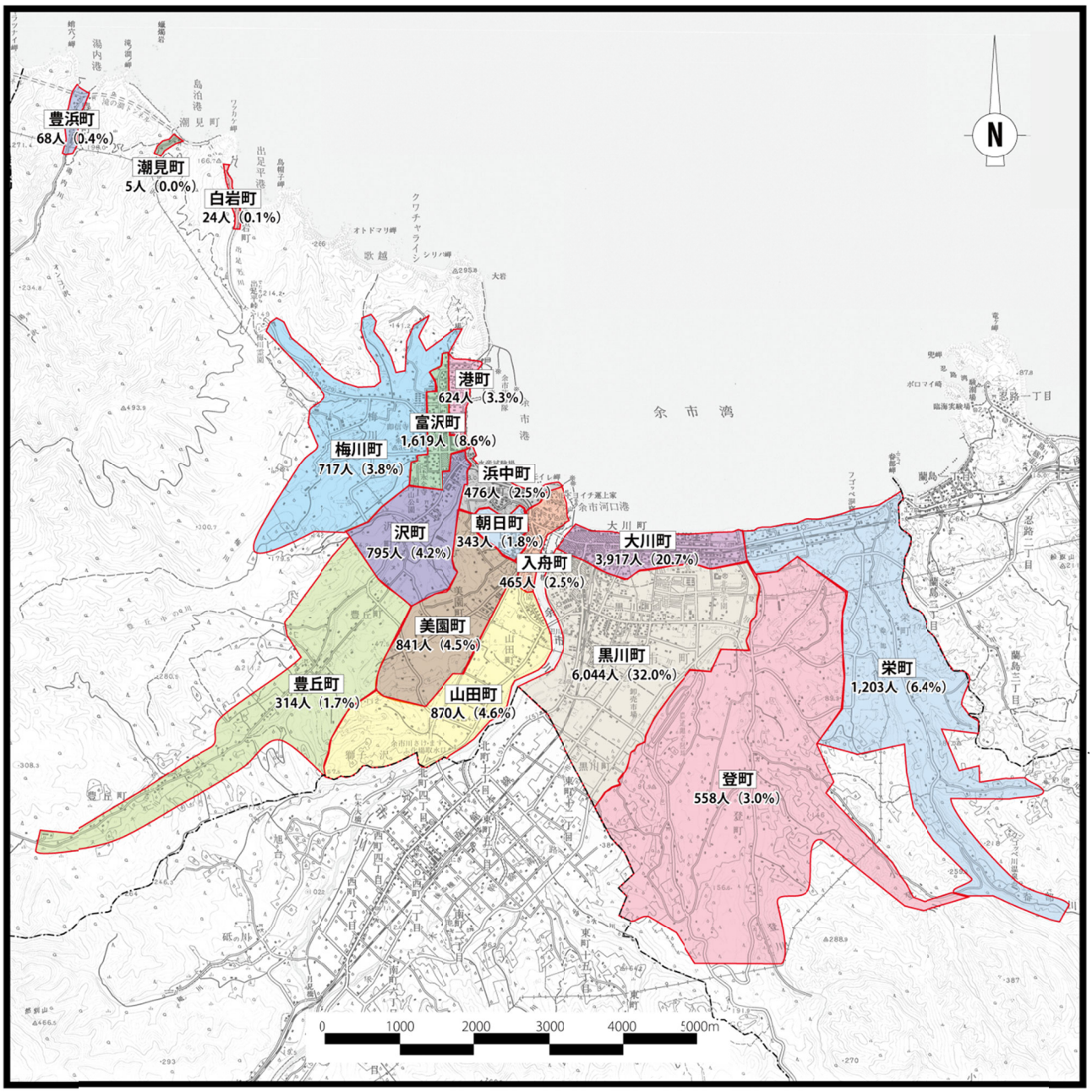


図　余市町の人口（資料：国勢調査）

②行政区別人口

2018 年３月末時点の住民基本台帳から行政区別に人口を整理すると、人口が最も多い行政区は「黒川町」の 6,044 人で全人口の 32.0%の割合を占めている。次に多い行政区は「大川町」の 3,917 人（20.7%）で、２つの行政区に半数以上の町民が居住している。残りの 15 行政区は総人口に対する割合がいずれも 10%以下であり、郊外部の「白岩町」「潮見町」「豊浜町」は 100 人未満となっている。



行政区名	人口（人）	比率（%）
大川町	3,917	20.7%
栄町	1,203	6.4%
黒川町	6,044	32.0%
登町	558	3.0%
入舟町	465	2.5%
朝日町	343	1.8%
美園町	841	4.5%
山田町	870	4.6%
浜中町	476	2.5%
沢町	795	4.2%
富沢町	1,619	8.6%
港町	624	3.3%
梅川町	717	3.8%
豊丘町	314	1.7%
白岩町	24	0.1%
潮見町	5	0.0%
豊浜町	68	0.4%
余市町合計	18,883	100.0%

図　行政区別人口

資料：2018年3月31日住民基本台帳

（２）日常生活圏

①就業者の状況

余市町を中心とした就業者の移動状況は、余市町から小樽市へ通う就業者が 813 人、逆に小樽市から余市町に通う就業者が 687 人となっており、小樽市との結びつきが最も強い状況となっている。その他、仁木町、札幌市、古平町との間で入出がそれぞれ 100 人を超えており、相互移動が多い状況にある。

各市町村の入出の割合をみると、余市町から働きに出る人数の方が多いのは、小樽市（813 人）、仁木町（405 人）、赤井川村（64 人）、倶知安町（59 人）などとなっている。余市町へ働きに来る人数の方が多いのは、札幌市（195 人）、古平町（176 人）、積丹町（57 人）の３市町となっている。

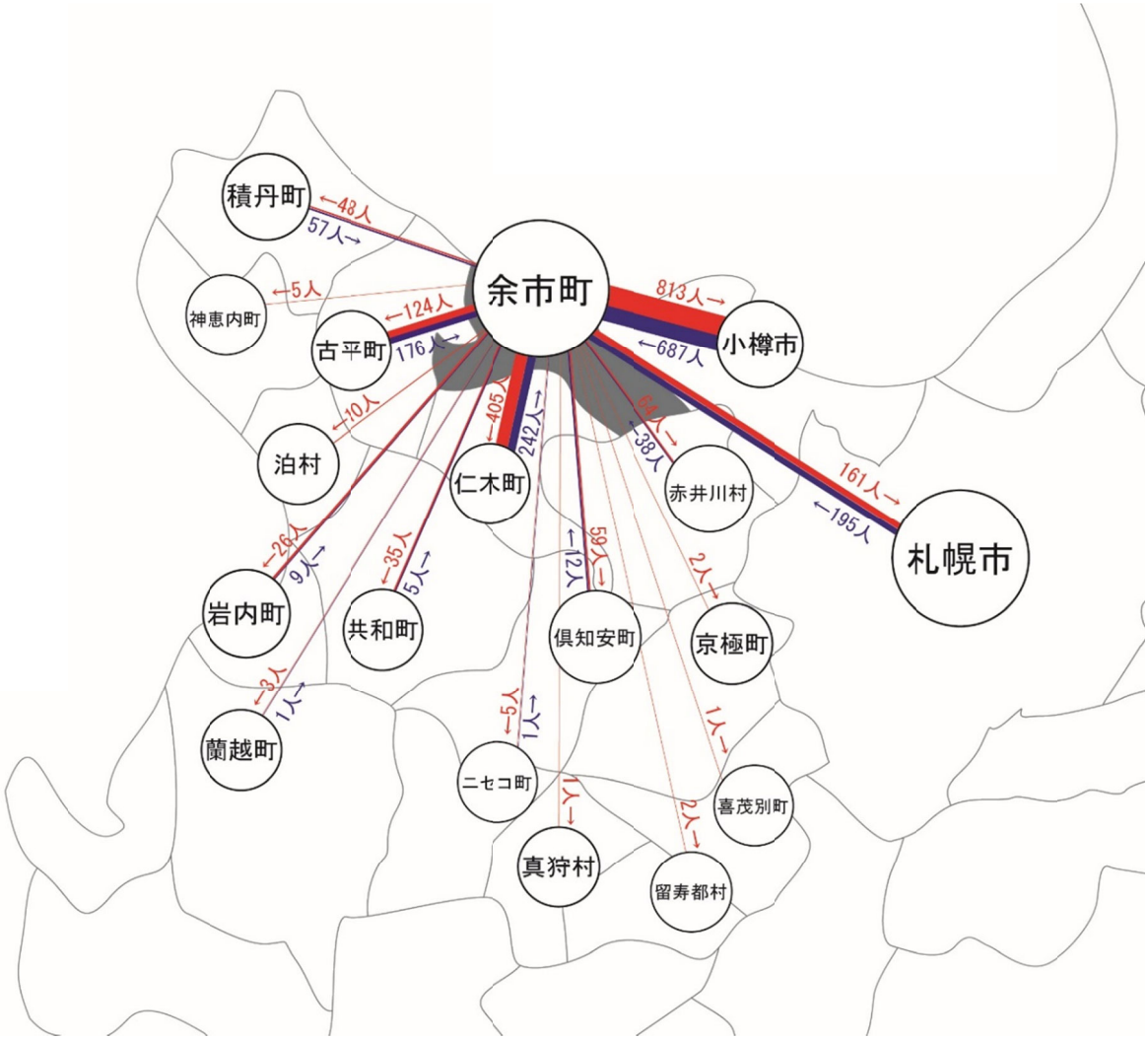


図　余市町を中心とした就業者の移動状況（資料：2015 年国勢調査）

②通学者の状況

通学者の移動状況は余市町から小樽市へ通う通学者が 290 人、逆に小樽市から余市町に通う通学者が 27 人となっており、就業者と同様に小樽市と最も結びつきが強い状況である。その他、札幌市への通学者が 102 人と多くなっている。

余市町へ通う通学者は、小樽市以外では札幌市、古平町、積丹町、岩内町、赤井川村、仁木町、蘭越町、泊村、ニセコ町の 9 市町村となっている。しかし、多いところでも 15 人程度となっており、余市町から出る人数の方が圧倒的に多い状況にある。

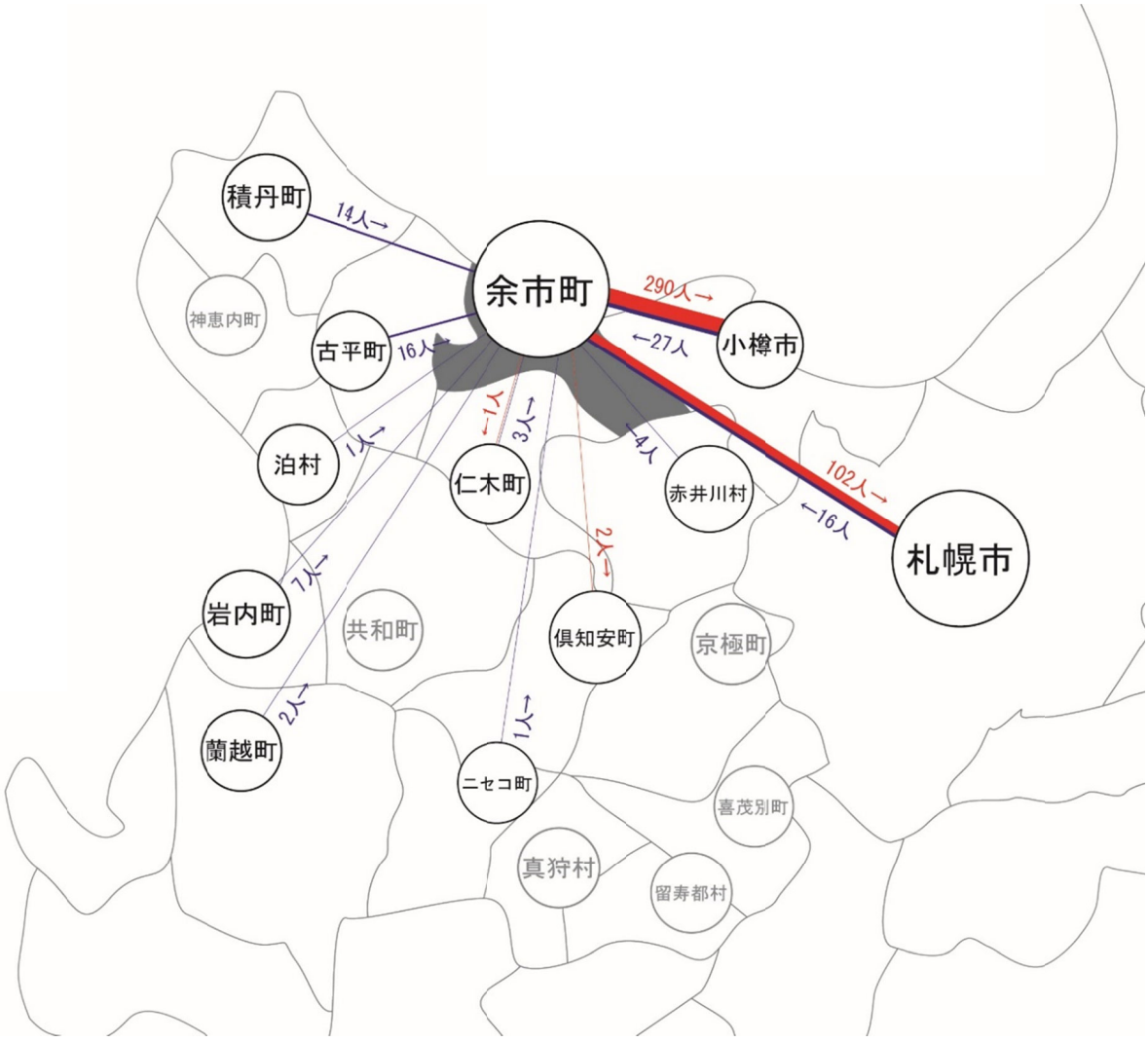


図　余市町を中心とした通学者の移動状況（資料：2015 年国勢調査）

（３）観光施設、公共・公益施設

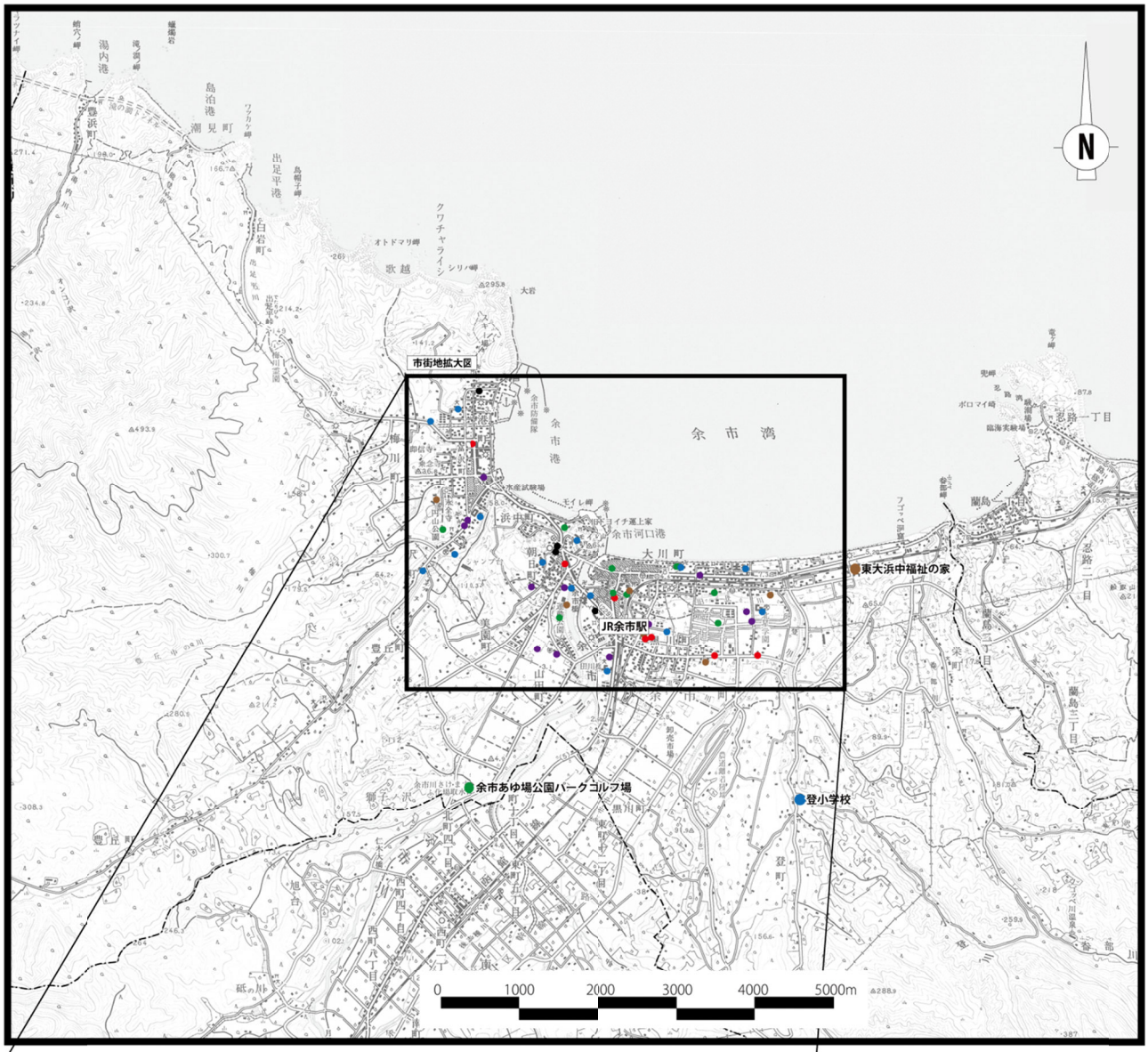
①公共・公益施設

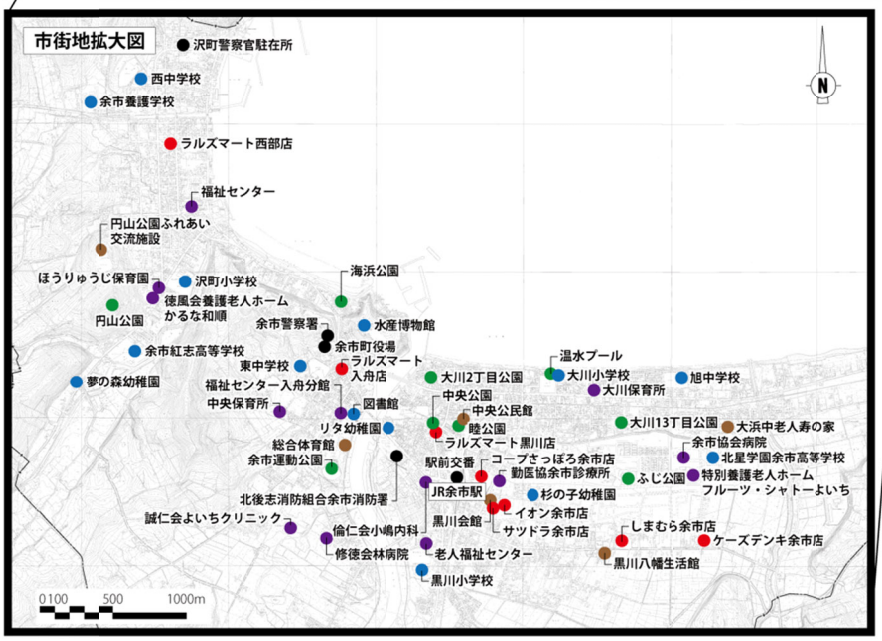
余市町の公共・公益施設として医療施設、福祉施設及び商業施設等の分布は、黒川町、入舟町及び浜中町を中心とした行政区に集積している。主要な施設に着目すると、余市協会病院や大型店のイオン、ドラッグストア、コープさっぽろ等はＪＲ余市駅東側にあたる黒川町の周辺（東部地区）、役場や体育館、運動公園等の施設は中部地区に分布している。

余市町の都市構造は、全体としては市街地が連担してコンパクトにまとまっているが、日常生活に必要な機能は東部地区、役場や消防署、警察署等の公共サービスの機能は中部地区を中心に形成されており、各地区への移動にストレスがなく、目的に合わせスムーズに利用できる公共交通のネットワークをどのように構築するかが課題といえる。

②観光

余市町内にはニッカウヰスキー余市蒸溜所、余市宇宙記念館、フゴッペ洞窟、観光農園やワイナリー等の観光施設が各地に点在しており、観光地としての魅力が高いまちとなっているものの、観光振興を図る上では、観光地をアクセスするための交通ネットワークを考える必要がある。

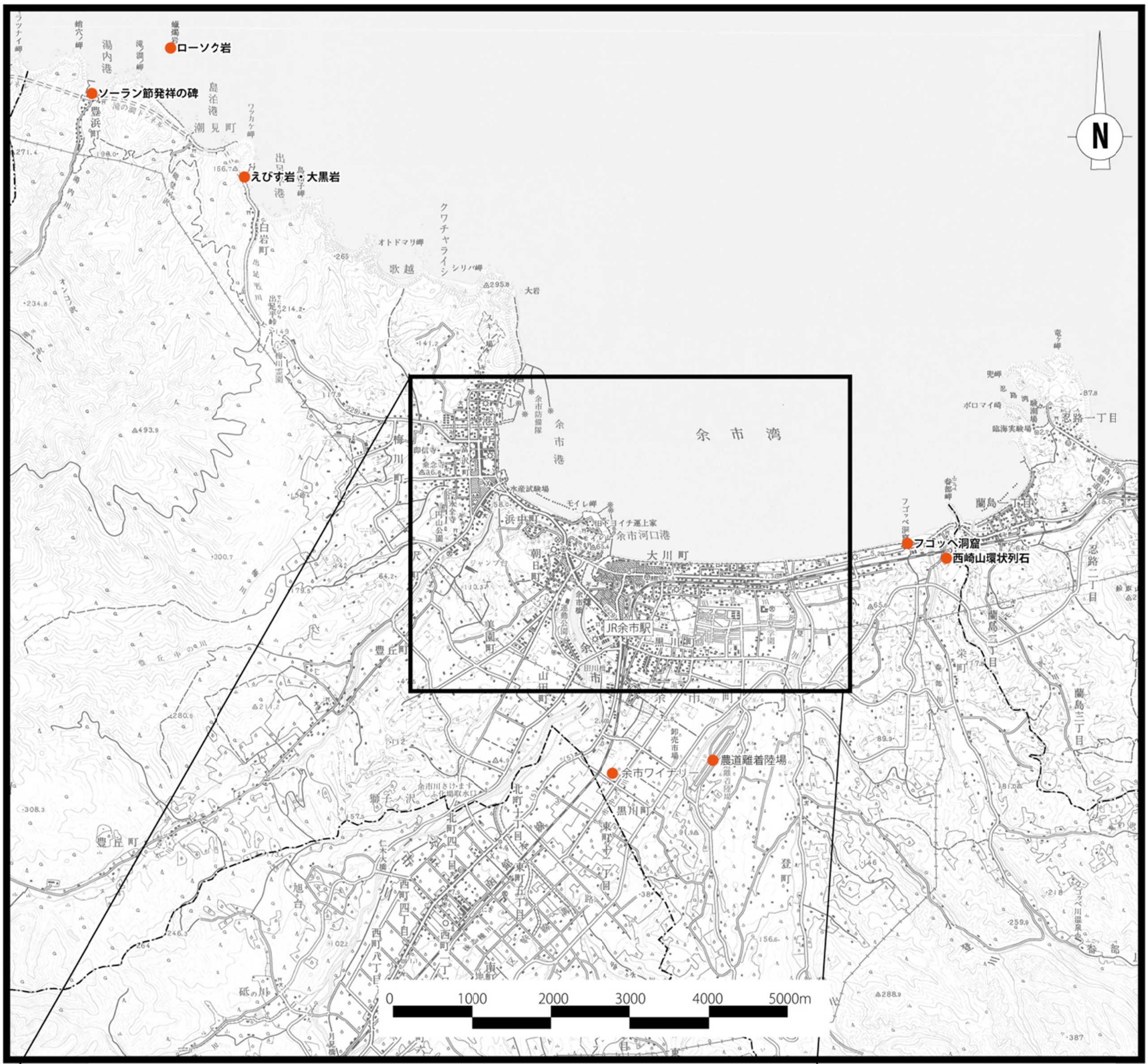


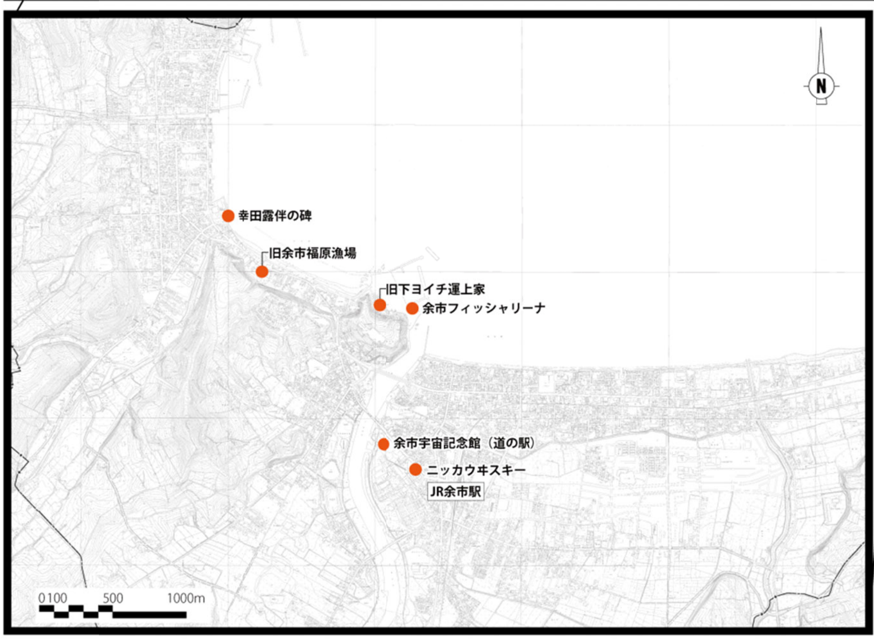


凡　例

医療・福祉施設	●	公園・ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ施設	●
学校・教育施設	●	行政施設	●
コミュニティ施設	●	大型店・商店街	●

図　公共・公益施設分布図





凡　例
観光施設 ●

図　公共・公益施設分布図

（４）道路・交通

①ＪＲ

余市駅の列車本数は、札幌・小樽方面が 17 本、函館方面が 15 本の合計 32 本が運行している。これを時間帯別に見るとは札幌・小樽方面は７時、８時台が２本、函館方面は 16 時台が２本となっており、他の時間帯は１時間に１本程度となっている。ＪＲとの乗継ぎを考えた路線バス運行を検討する必要がある。

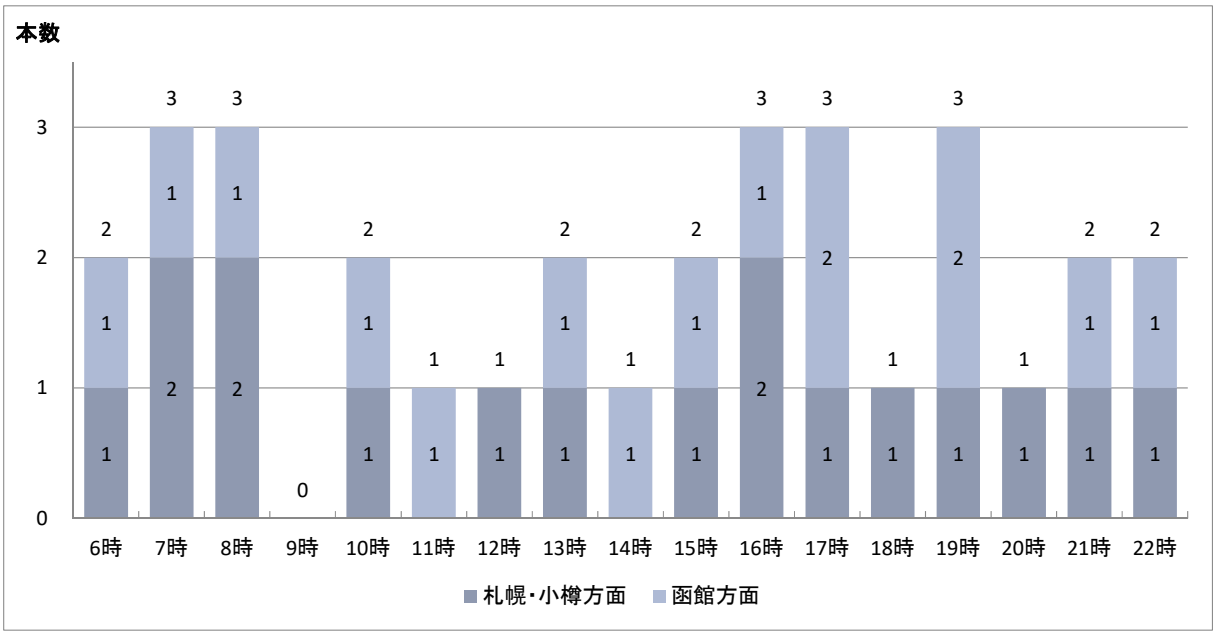


図　余市駅列車本数

②主要な道路

余市町を構成する道路として国道は札幌市へつながる国道５号と、小樽市から余市町を経由して江差町に至る国道 229 号の２路線がある。道道は余市町内を結ぶ道路として一般道道豊丘余市停車場線（228 号）、一般道道余市港線（378 号）、一般道道登余市停車場線（753 号）、一般道道栄町温泉線（1092 号）がある。また、仁木町へつながる一般道道然別余市線（755 号）、赤井川村へつながる主要道道余市赤井川線（36 号）と、国道を補完する形で近隣市町村を結ぶ道路網が形成されている。その他、主要な町道として１級、２級町道は、概ね町内全域を網羅しているものの、バス等の通行が可能な幅員を有していない路線が大半を占める状況となっている。

③自動車

自家用車台数は 2012 年から 2016 年にかけて 9,600 台前後で概ね一定となっているものの、自家用車保有率は微増傾向にあり、自家用車への依存が高い状況で推移している。人口減少や少子高齢化が進行しているにもかかわらず台数や保有率に変化がないため、余市町内では自家用車への依存が高まっている状況にある。

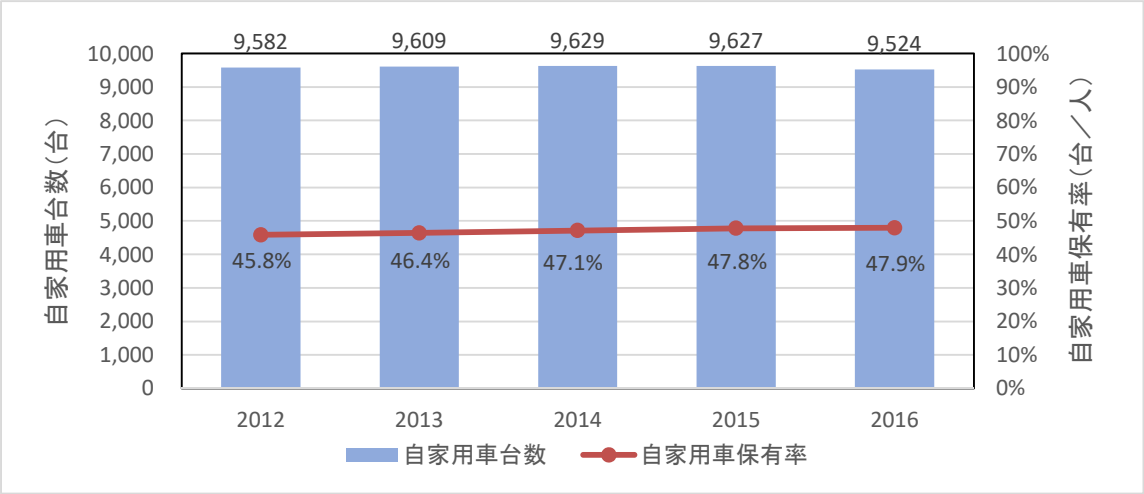


図　余市町の自家用車台数と保有率の推移（資料：北海道自動車統計）

④高齢者の免許保有

余市町での 75 歳以上の免許保有人数は 2008 年度が 614 人（5.2%）と、2017 年度の 906 人（8.1%）と比較すると約 10 年間で 292 人（2.9 ポイント）増加している。今後も高齢者の免許保有人数は増加することが予測される。

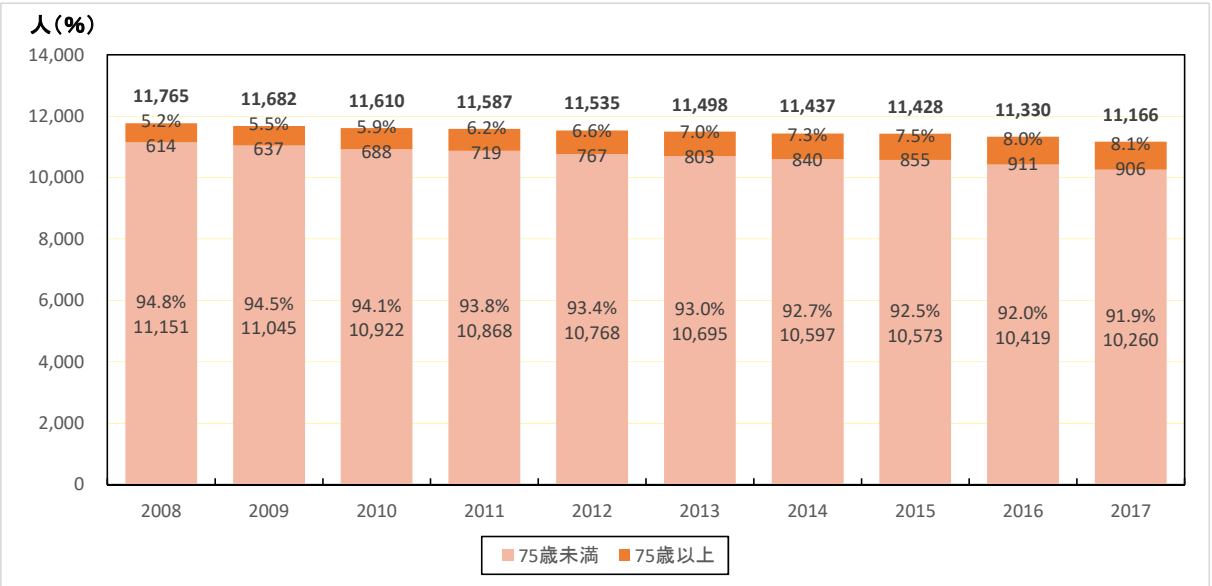


図　余市町の高齢者免許保有人数の推移（資料：余市警察署交通課）

⑤運転免許返納数

余市町での過去 5 年間の運転免許返納者数は、2013 年度が 14 人に対し 2017 年度が 56 人となっており、高齢化の進行と 2017 年 3 月の道路交通法の改正による高齢運転者に対する検査や講習の強化により、５年間で４倍に増加している。今後も高齢化と高齢運転者対策の影響により、運転免許の返納者数の増加が予想される。

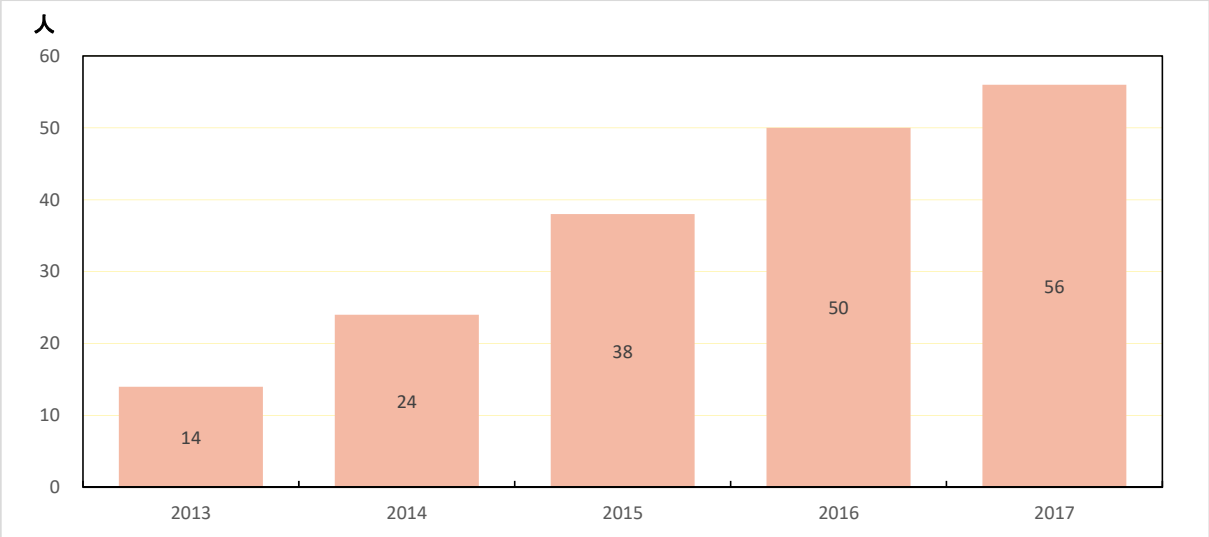


図　余市町の運転免許返納数の推移（資料：余市警察署交通課）

１－２．公共交通をとりまく現状

（１）路線バス

①全体構成

余市町を運行するバスは高速バスが４路線、他市町村間を運行する幹線バスは４路線（銀山線を除く）、余市町内のみを運行する地域内バスは１路線の合計９路線が運行している。

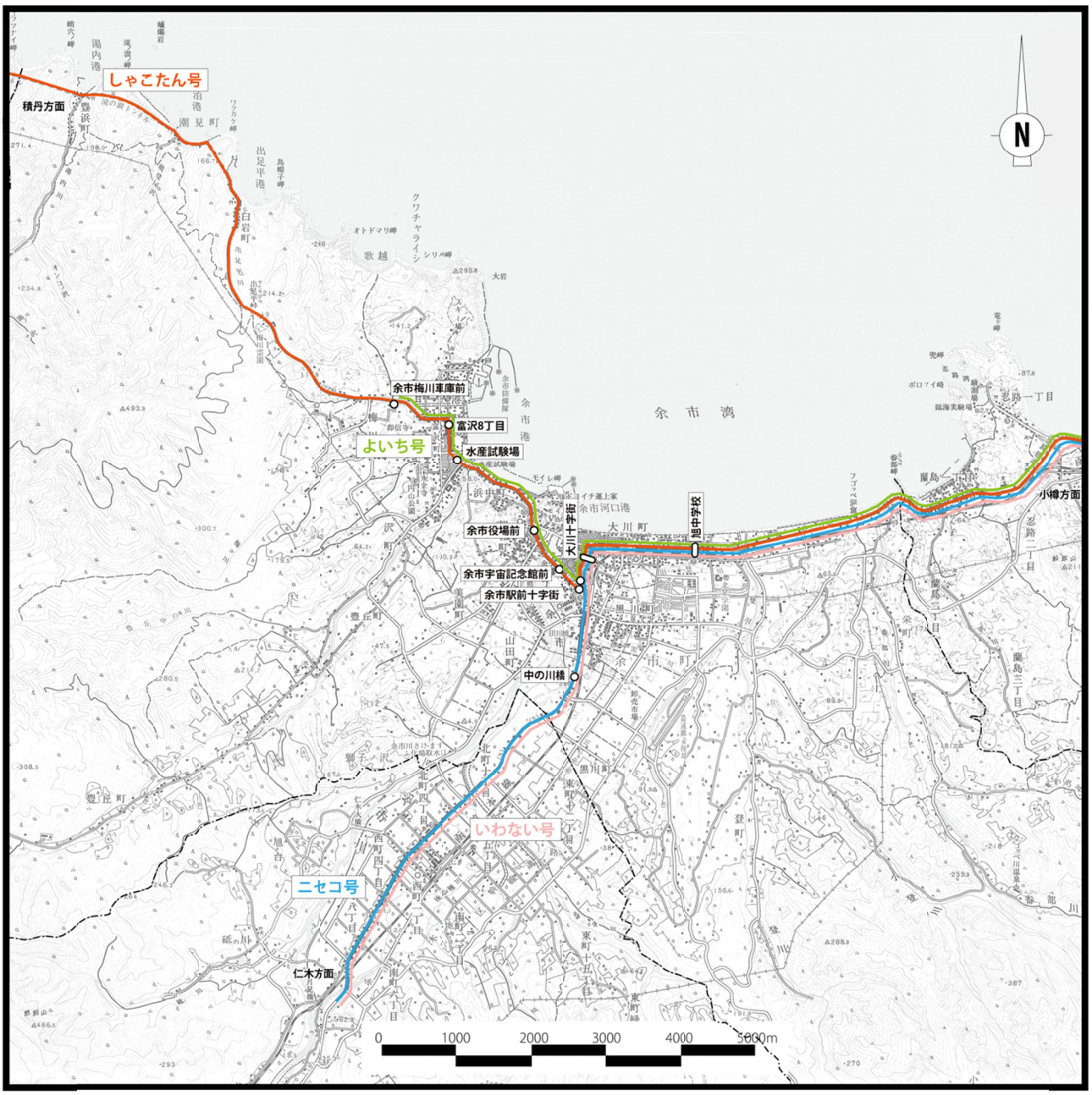
運行便数は高速バスの高速いわない号が 16 往復と最も多く、他は１往復から３往復の運行となっている。幹線バスは余市線が 25 往復と最も多く、次いで積丹線が 14 往復、他は４往復の運行となっている。バス路線は高速バスと幹線バスが併行しており、両方の運行便により地域住民の生活交通を担っている。

地域内バスは余市協会病院線１路線のみで、余市駅や大型店等を経由する形で余市梅川車庫前と余市協会病院の間を運行しているが、バス停留所の半数以上は幹線バスと共用している状況にある。

表　路線バスの全体構成

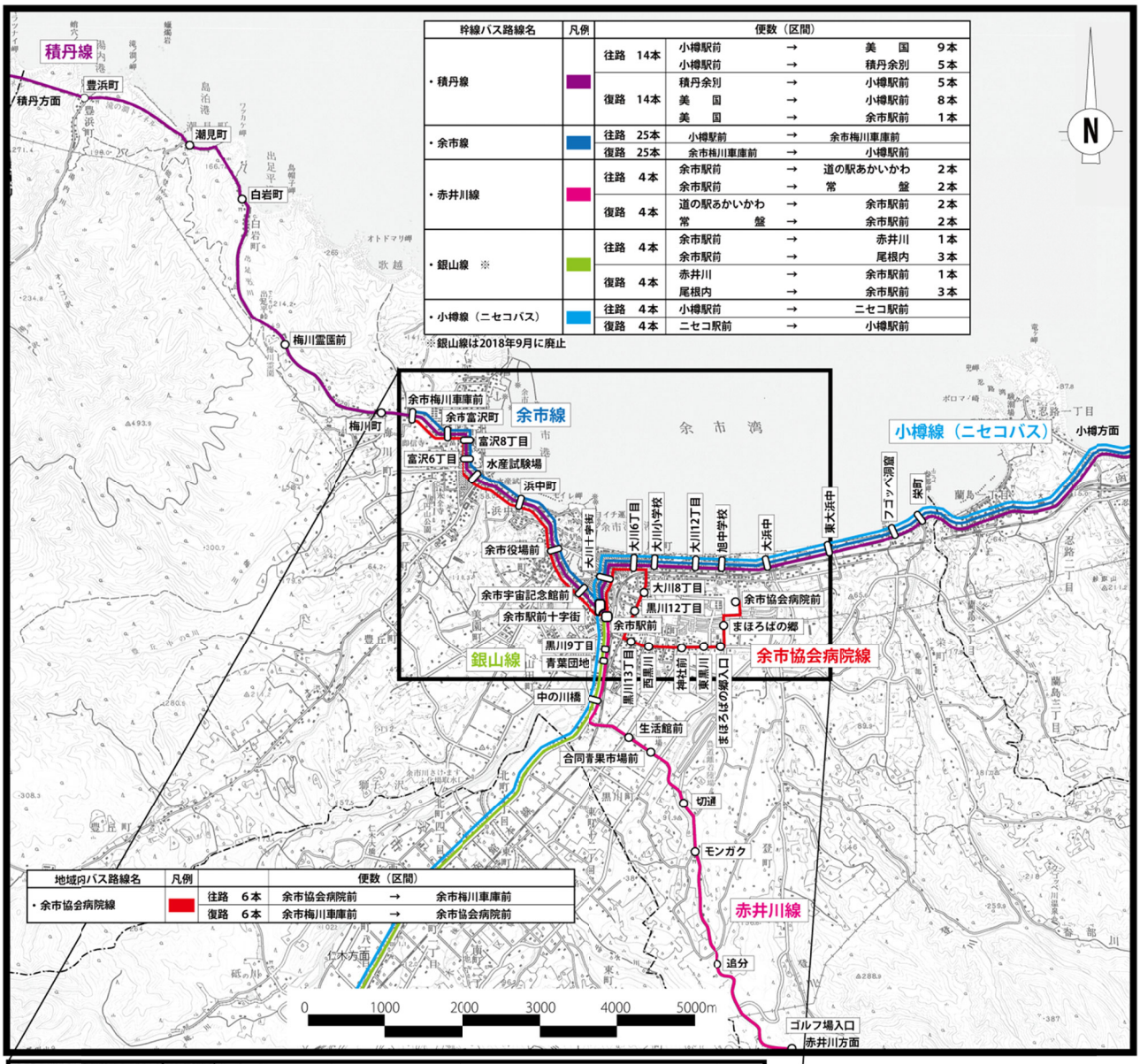
種別	路線名	運行会社	便数（区間）	
高速バス	高速いわない号	北海道中央バス	往路　16 本	札幌駅前 → 岩内ターミナル
			復路　16 本	岩内ターミナル → 札幌駅前
	高速ニセコ号	北海道中央バス	往路　3 本	札幌駅前 → ニセコいこいの湯宿
			復路　3 本	ニセコいこいの湯宿 → 札幌駅前
	高速しゃこたん号	北海道中央バス	往路　2 本	札幌駅前 → 美国　1 本
				札幌駅前 → 神威岬　1 本
			復路　2 本	美国 → 札幌駅前　1 本
				神威岬 → 札幌駅前　1 本
	高速よいち号	北海道中央バス	往路　1 本	札幌駅前 → 余市梅川車庫前
			復路　2 本	余市梅川車庫前 → 札幌駅前
幹線バス	積丹線	北海道中央バス	往路　14 本	小樽駅前 → 美国　9 本
				小樽駅前 → 積丹余別　5 本
			復路　14 本	積丹余別 → 小樽駅前　5 本
				美国 → 小樽駅前　8 本
				美国 → 余市駅前　1 本
	余市線	北海道中央バス	往路　25 本	小樽駅前 → 余市梅川車庫前
			復路　25 本	余市梅川車庫前 → 小樽駅前
	赤井川線 ※2019 年 12 月から日祝日運休（赤井川村が代替交通運行）	北海道中央バス	往路　4 本	余市駅前 → 道の駅あかいかわ　2 本
				余市駅前 → 常盤　2 本
			復路　4 本	道の駅あかいかわ → 余市駅前　2 本
				常盤 → 余市駅前　2 本
	銀山線 ※2018 年 9 月 廃止	北海道中央バス	往路　4 本	余市駅前 → 赤井川　1 本
				余市駅前 → 尾根内　3 本
			復路　4 本	赤井川 → 余市駅前　1 本
				尾根内 → 余市駅前　3 本
	小樽線	ニセコバス	往路　4 本	小樽駅前 → ニセコ駅前
			復路　4 本	ニセコ駅前 → 小樽駅前
地域内バス	余市協会病院線	北海道中央バス	往路　6 本	余市協会病院前 → 余市梅川車庫前
			復路　6 本	余市梅川車庫前 → 余市協会病院前

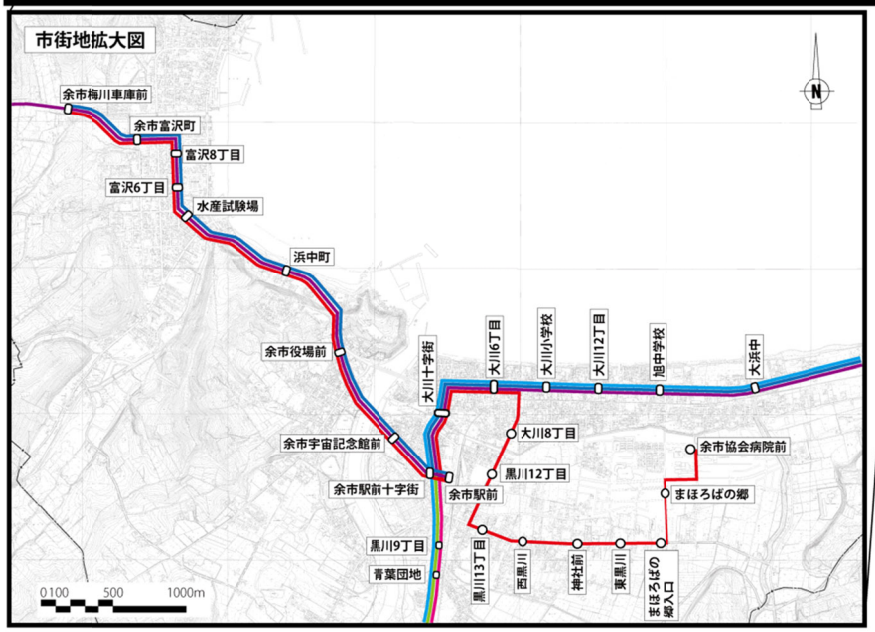
資料：北海道中央バス(株)時刻表 2020 年２月現在



路線名	凡例	便数（区間）			
・高速いわない号		往路　16本	札幌駅前	→	岩内ターミナル
		復路　16本	岩内ターミナル	→	札幌駅前
・高速ニセコ号		往路　3本	札幌駅前	→	ニセコいこいの湯宿
		復路　3本	ニセコいこいの湯宿	→	札幌駅前
・高速しゃこたん号		往路　2本	札幌駅前	→	美　国　1本
			札幌駅前	→	神威岬　1本
		復路　2本	美　国	→	札幌駅前　1本
			神威岬	→	札幌駅前　1本
・高速よいち号		往路　1本	札幌駅前	→	余市梅川車庫前
		復路　2本	余市梅川車庫前	→	札幌駅前

高速バス網図





幹線バス・地域内バス網図

②年間輸送人数

1)高速バス

高速いわない号の年間輸送人数は 2014 年度において 39 万人まで減少したが、その後微増傾向を示し、2017 年度には 40 万人となっている。

高速ニセコ号の年間輸送人数は、主にインバウンドの影響により 2012 年度から増加し続け、2017 年度には 11 万人となっている。

高速しゃこたん号の年間輸送人数は 2013 年度において６万８千人まで減少したが、2015 年度には８万人に増加し、その後は横ばい傾向となっている。最も輸送人数が少ない 2013 年度と比較すると、１万人以上増加している。

高速よいち号の年間輸送人数は 2011 年度の５万１千人をピークに減少し、2014 年度は３万３千人となっている。しかし 2014 年度以降は増加に転じ、2017 年度では３万７千人となっている。

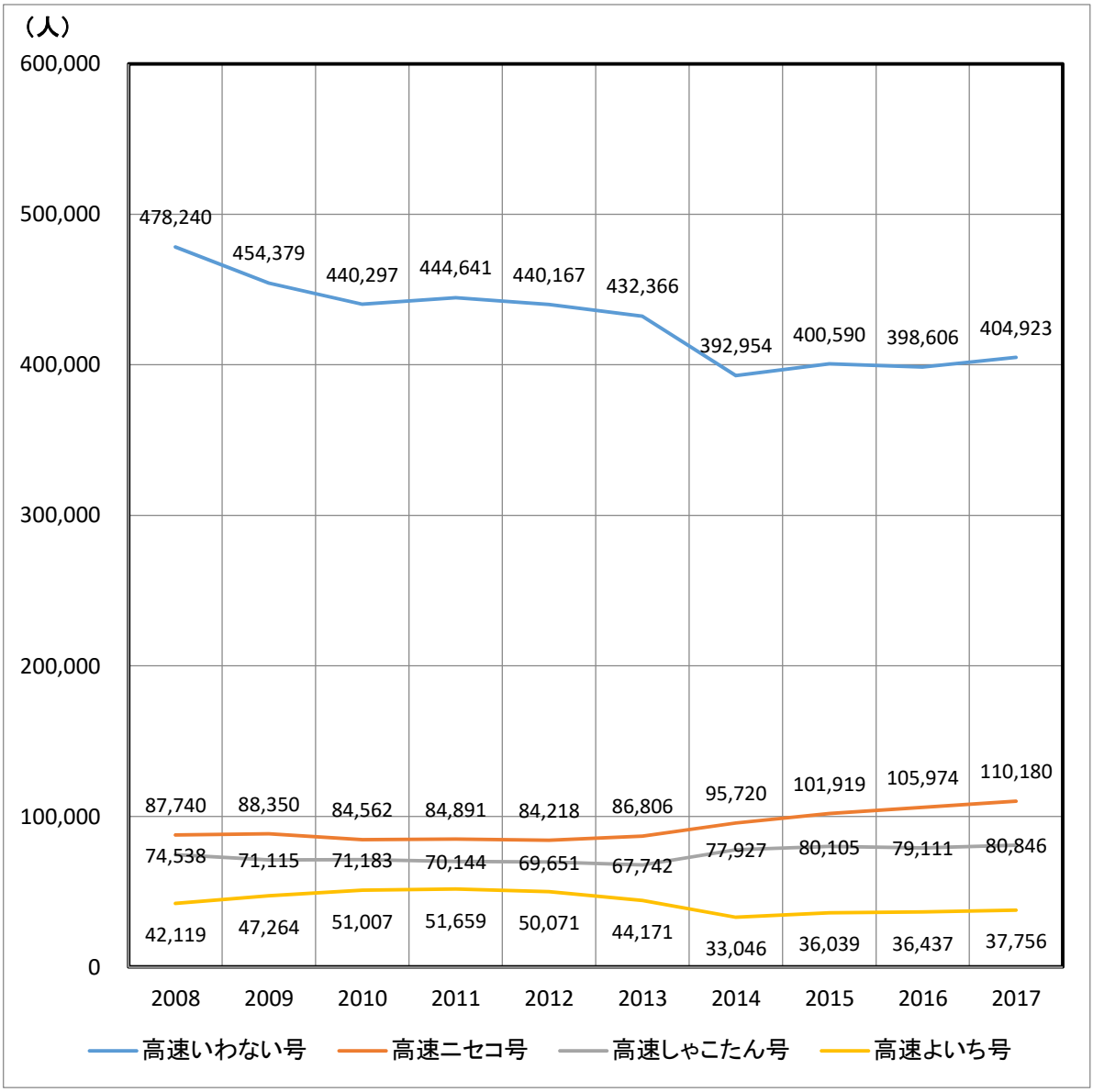


図　高速バスの年間輸送人数（資料：北海道中央バス）

2)幹線バス・地域内バス

積丹線の年間輸送人数は 2013 年度に 25 万人まで減少したが、その後増減を繰り返して 2017 年度には 29 万人となっている。最も輸送人数が少ない 2013 年度と比較すると、2017 年度は４万人程度増加している。

余市線の年間輸送人数は 2010 年度の 54 万人から減少し、2017 年度では 46 万人となっている。2010 年度以降では年間１万人程度で漸減しており、2017 年度までに８万人程度減少している。

赤井川線の年間輸送人数は 2015 年度に９千人程度まで減少したが、2016 年度以降は増加に転じ、2017 年度には１万２千人となっている。

銀山線の年間輸送人数は 2008 年度以降において概ね減少し続け、2017 年度では５千人なっている。なお当該路線は 2018 年９月に廃止となった。

余市協会病院線の年間輸送人数は、2010 年度から 2011 年度と 2014 年度から 2015 年度にかけて増加しつつも、全体的には減少傾向を示し、2017 年度では４万２千人となっている。10 年間で 32%にあたる２万人が減少しており、この間の人口減少率（住民基本台帳）の 11%等を踏まえると、当該バス路線の運行が住民の利用実態とかい離してきていることが疑われる。

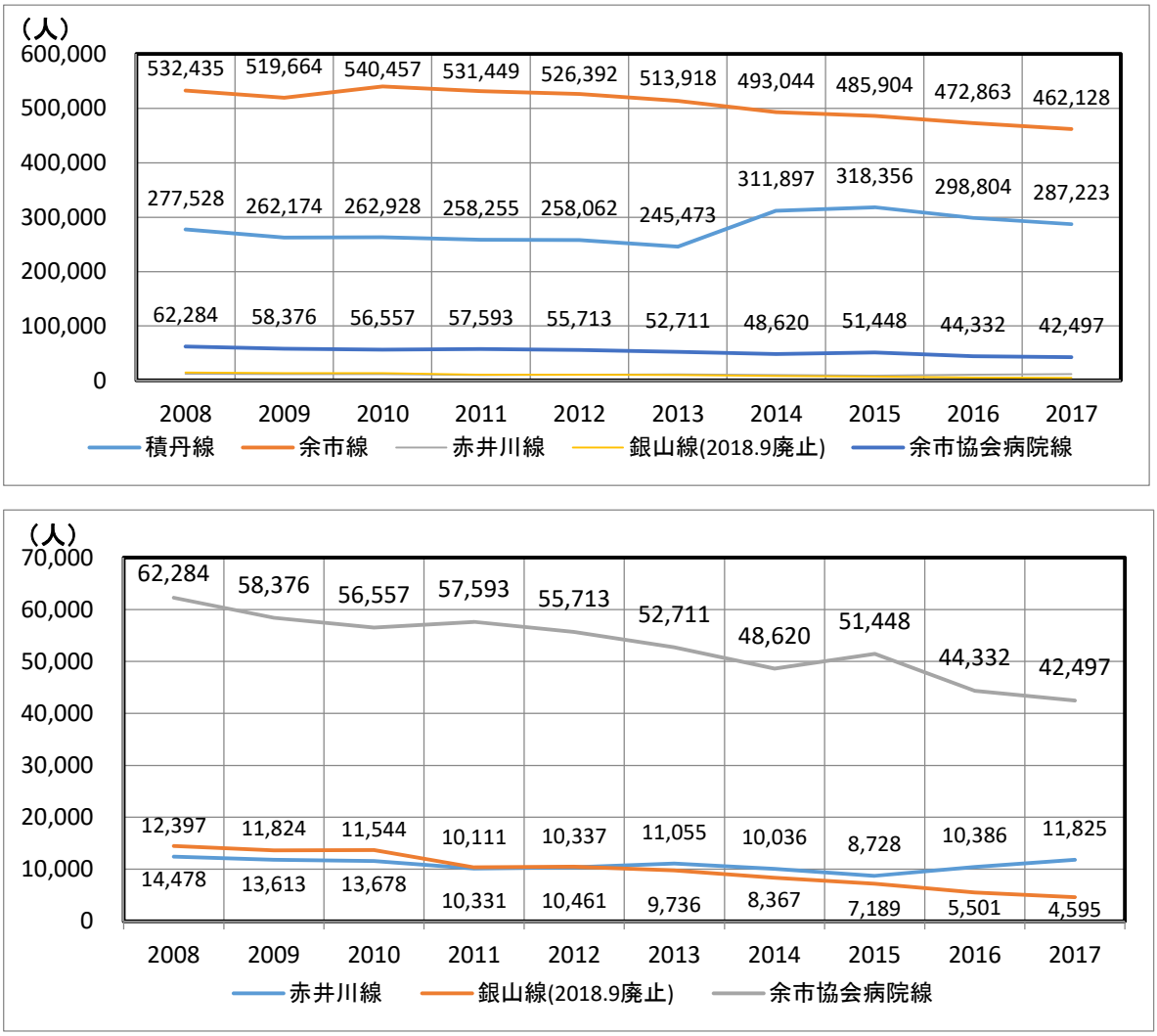


図　幹線バス・地域内バスの年間輸送人数（資料：北海道中央バス）

③経常費用・経常収益・補助金等

余市協会病院線の経常費用は減便等により 2008 年度の 19 百万円から 2017 年度の 14 百万円へと減少しているものの、経常収益は、2008 年度の 11 百万円から 2017 年度の８百万円と減少で推移しており、収支不足が続いている。経常費用を補うために余市町の補助金が投入されており、その額は５百万円の定額となっているが、補助金だけでは補えず事業者負担により運行を維持している状況となっている。

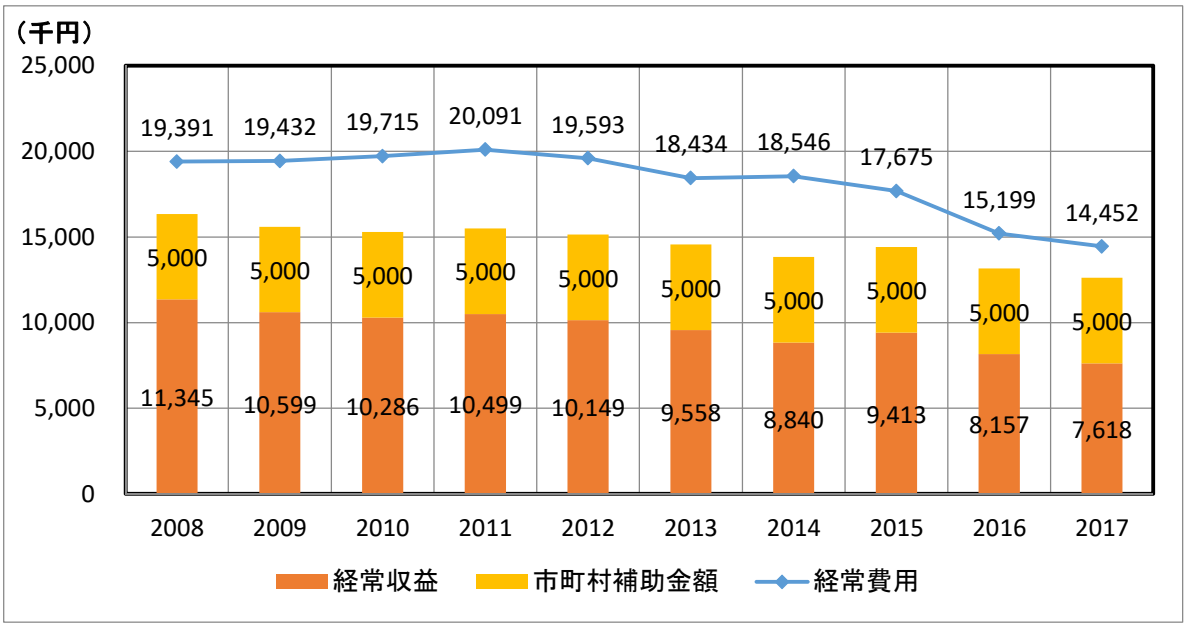


図　余市協会病院線の費用（資料：北海道中央バス）

（２）タクシー

タクシーは小樽つばめ交通（株）が運営しており、車両は全て小型車で（5 人乗り）で、20 台を保有している。

※港ハイヤー(株)は 2019 年 3 月で営業を終了。

（３）スクールバス

①全体構成

スクールバスは、余市紅志高校スクール便、大川小学校・旭中学校スクール便、沢町小学校・西中学校スクール便の３路線が運行している。

表　スクールバスの全体構成　　2018 年度

種別	路線名	運行会社	便数（区間）	
スクールバス	余市紅志高校スクール便	北海道中央バス	登校便　1 本	東大浜中 → 余市紅志高校
			下校便　1 本	余市紅志高校 → 余市駅前
	大川小学校・旭中学校スクール便	エアバス（余市町より受託）	登校便　1 本	栄町 → 旭中学校 → 大川小学校
			下校便　3 本	大川小学校 → 旭中学校 → 栄町
	沢町小学校・西中学校スクール便	ハートバス（余市町より受託）	登校便　1 本	豊丘町 → 沢町小学校 → 西中学校
			下校便　3 本	西中学校 → 沢町小学校 → 豊丘町

②年間輸送人数

余市紅志高校スクール便の年間輸送人数は、2009 年度まで５千人程度であったが、2010 年度に１万７千人と急増している。2013 年度には１万人まで減少したが、2015 年度には１万５千人まで回復している。2015 年度以降は再び減少に転じているが、年間１万人以上の輸送実績がある。

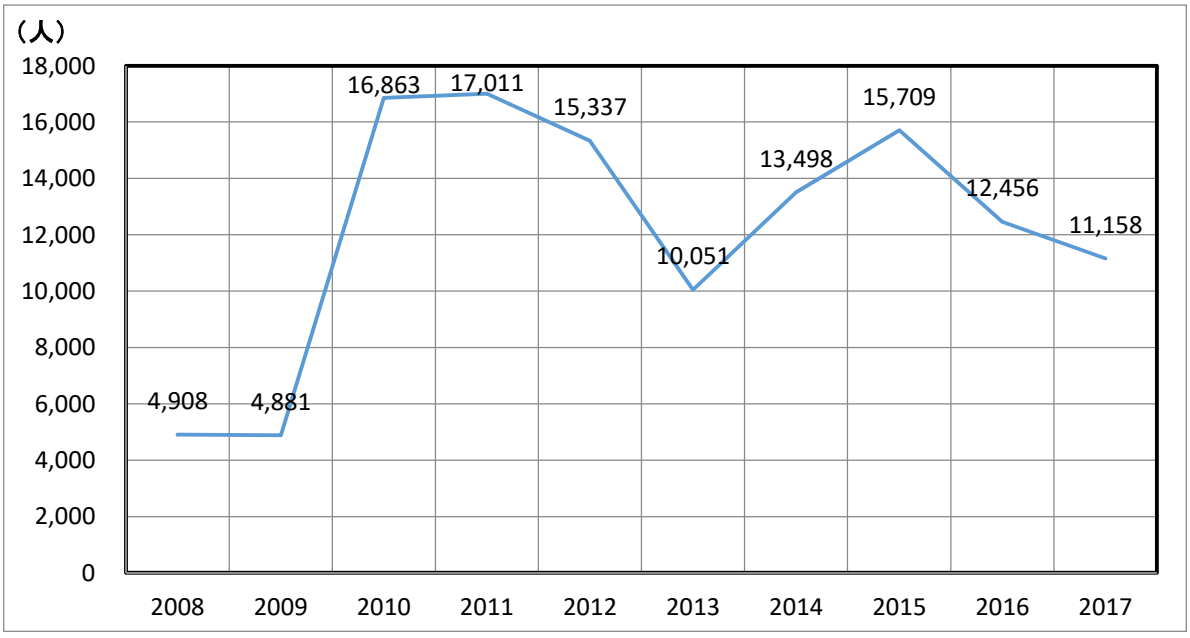


図　余市紅志高校スクール便の年間輸送人数（資料：北海道中央バス）

大川小学校・旭中学校スクール便の輸送人数は、小学生が８人、中学生は５人と合計で 13 人となっている。沢町小学校・西中学校スクール便の輸送人数は、小学生が５人、中学生が２人で、合計は７人となっている。

表　路線別の輸送人数

単位：人、2018 年度

スクールバス路線名	小学生	中学生	合計
大川小学校・旭中学校スクール便	8	5	13
沢町小学校・西中学校スクール便	5	2	7
合　計	13	7	20

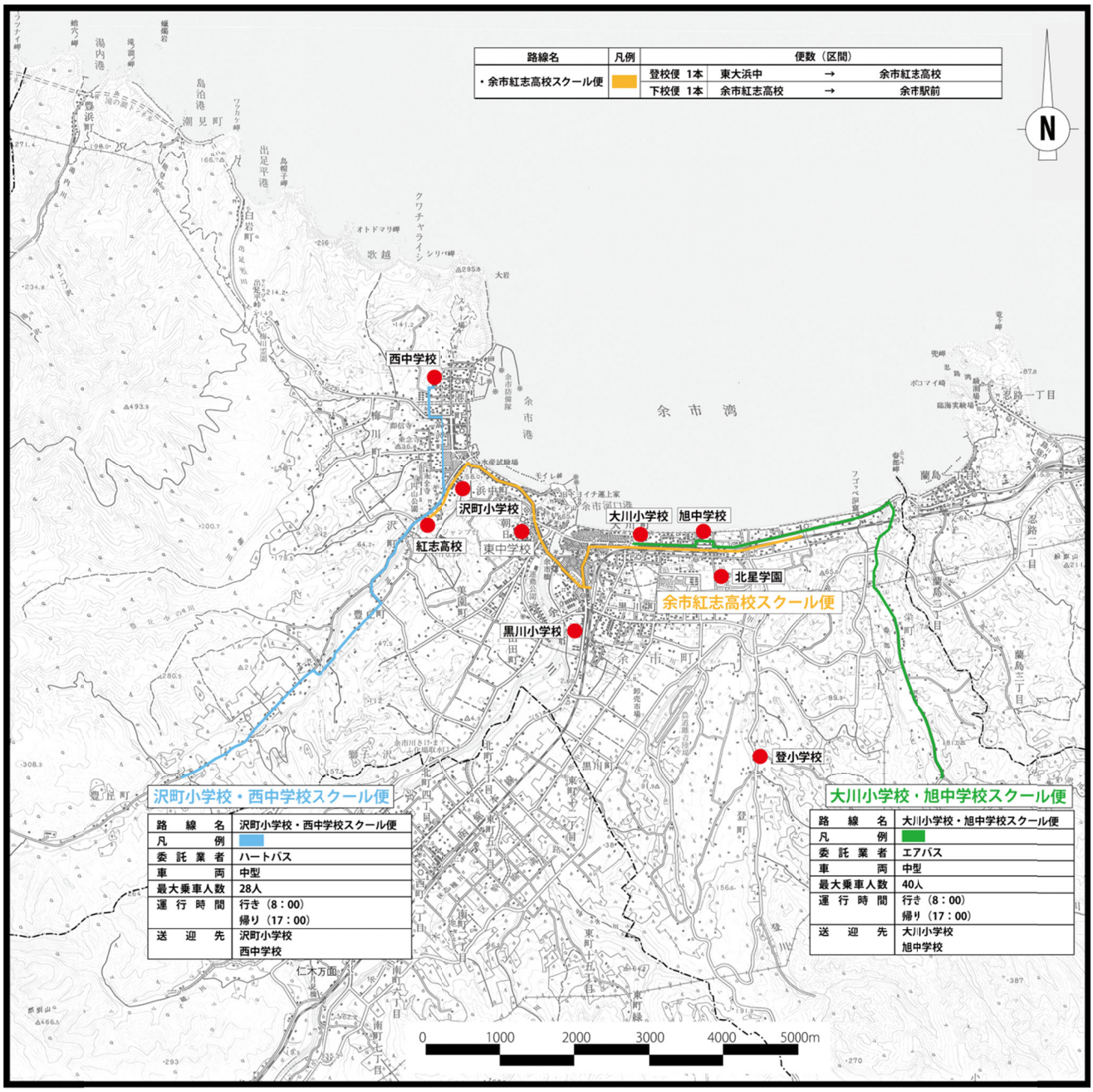
③運行費用（委託費用）

運行費用は大川小学校・旭中学校スクール便が 367 万円、沢町小学校・西中学校スクール便が 435 万円となっており、一定の額を普通交付税により措置されている状況となっている。

表　路線別の運行費用内訳（委託費用）

単位：千円、2018 年度

スクールバス路線名	委託費用
大川小学校・旭中学校スクール便	3,678
沢町小学校・西中学校スクール便	4,358
合　計	8,036


路線名
凡例
便数（区間）
・余市紅志高校スクール便
登校便 1本 東大浜中 → 余市紅志高校
下校便 1本 余市紅志高校 → 余市駅前
N
西中学校
沢町小学校
紅志高校
東中学校
大川小学校
旭中学校
北星学園
余市紅志高校スクール便
黒川小学校
登小学校
余市湾
沢町小学校・西中学校スクール便
路線名 沢町小学校・西中学校スクール便
凡例
委託業者 ハートバス
車両 中型
最大乗車人数 28人
運行時間 行き（8：00）
帰り（17：00）
送迎先 沢町小学校
西中学校
大川小学校・旭中学校スクール便
路線名 大川小学校・旭中学校スクール便
凡例
委託業者 エアバス
車両 中型
最大乗車人数 40人
運行時間 行き（8：00）
帰り（17：00）
送迎先 大川小学校
旭中学校
0 1000 2000 3000 4000 5000m

スクールバス網図

２．公共交通におけるニーズ等の把握

２－１．2017 年度町民アンケート調査

（１）配付数・回収数及び回収率

2017 年度に実施した町民アンケート調査の結果から、公共交通に関するニーズなどを把握・整理した。

アンケートの回収数は 669 票であり、地区では「黒川町」が 211 票、「大川町」が 144 票、「沢町・富沢町・港町」が 108 票と多くの回答が得られている。

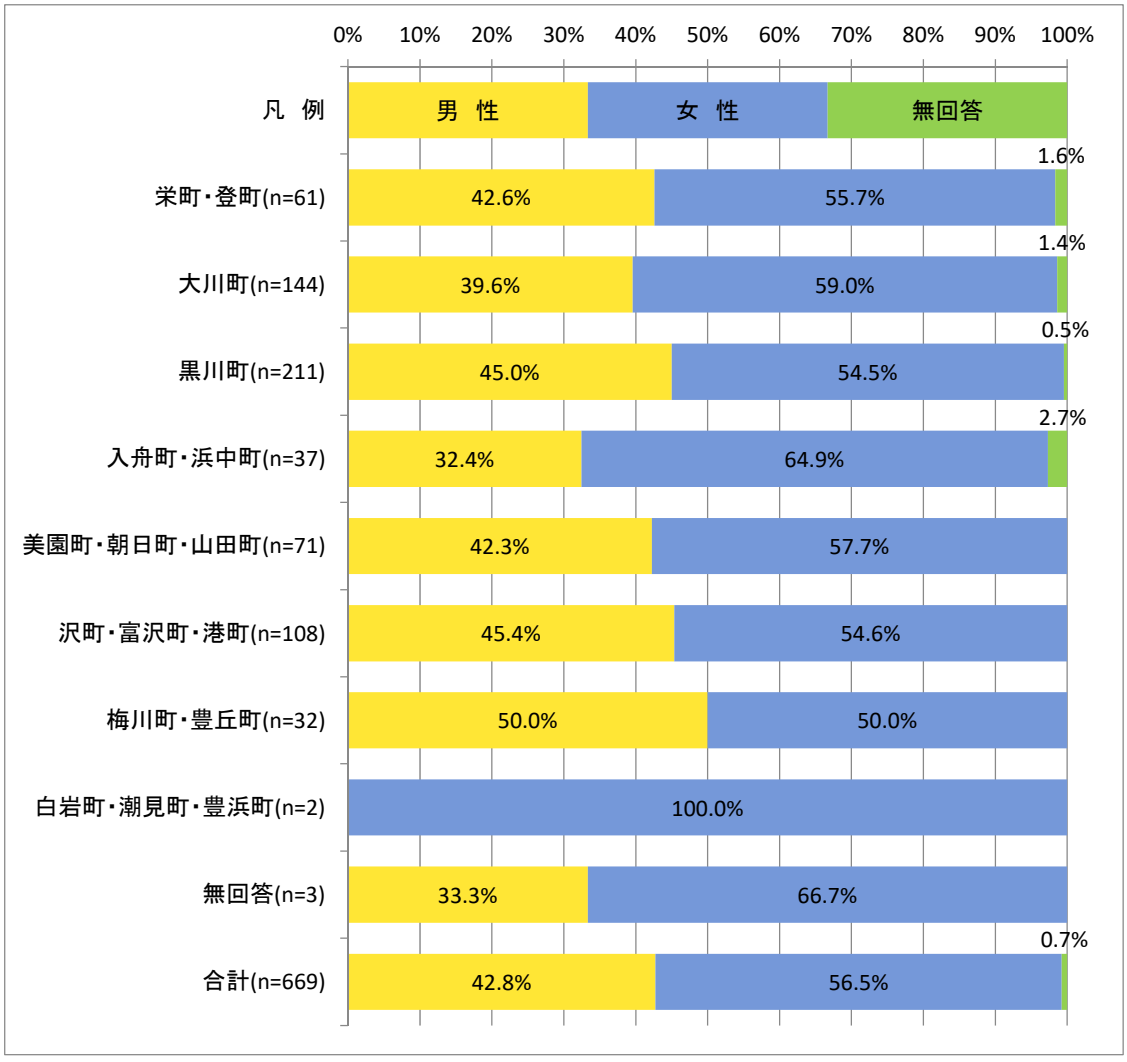


図　町民アンケートで回収した地区の男女比の割合

（２）自動車運転免許及び自動車の保有状況

自動車運転免許と自動車を持っている割合では、「30 代」から「60 代」までは「免許も自動車も持っている」が８割程度を占めており、大半の町民は自家用車での移動が中心となっていることが把握できる。

一方で「10 代～20 代」の回答者は 36.8%、「70 歳以上」の回答者は 39.2%と４割程度となっており、学生の通学や高齢者の移動などでは公共交通への依存が高い状況にあることが考えられる。「70 歳以上」では「前は持っていたが今はない」が 10.6%となっており、高齢に伴い免許を返納する割合が高くなる傾向がみられる。

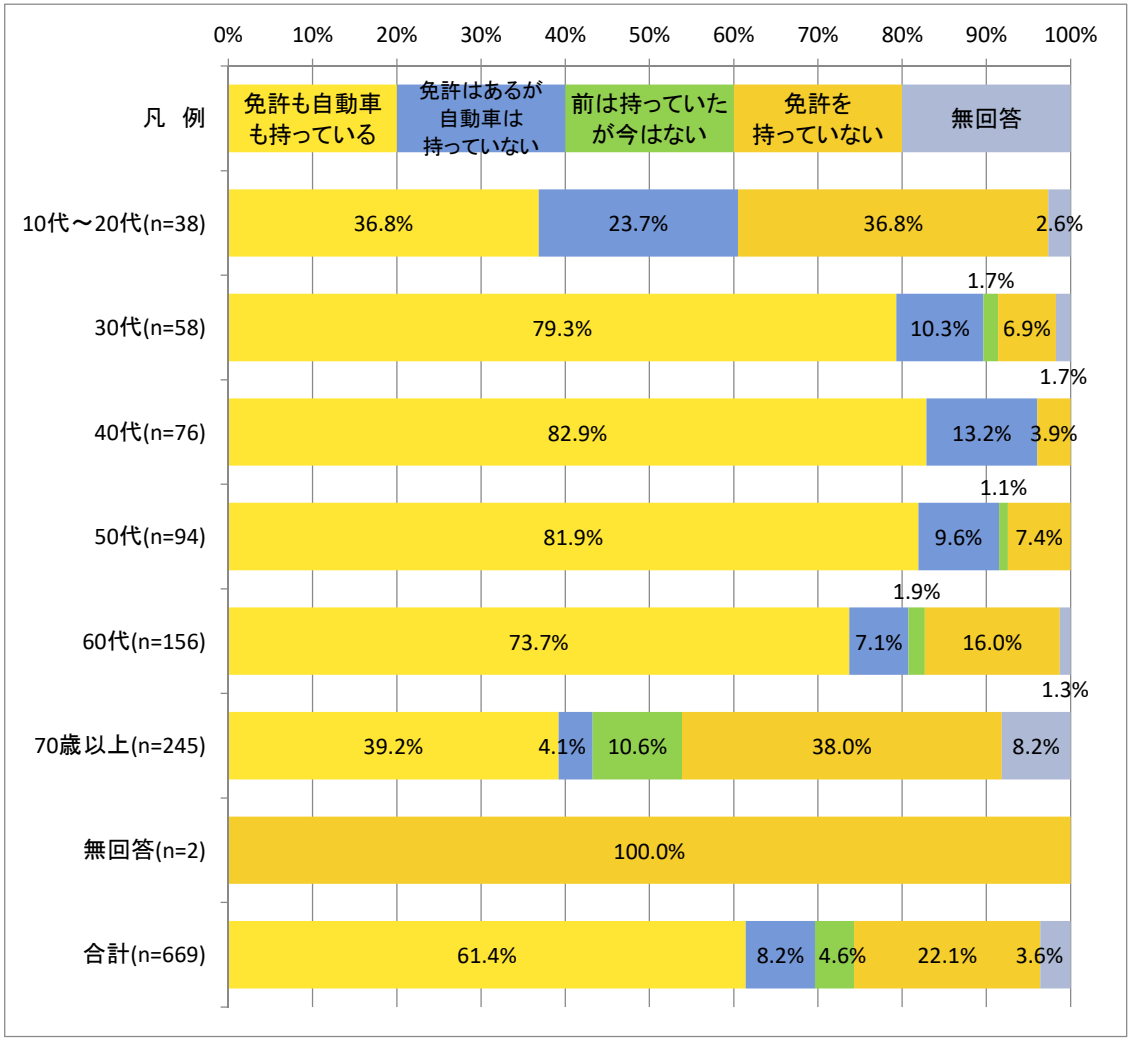


図　年齢別での自動車運転免許及び自動車の保有状況

（３）運転技術の自己評価

自分の運転テクニックで交通事故を回避する自信があるかとの質問では、「ある」と回答した割合は「10 代～20 代」が 26.1%と最も少なく、「70 歳以上」は 67.9%と最も多くなっている。自信が「ある」の割合は、年齢が高くなるに従って高くなる傾向がみられる。

ドライバーが、自分の運転技術の高さを認識したうえで運転することは良いことといえるが、一般的には年齢が高くなるに従って運動機能が低下することを鑑みると、特に高齢ドライバーで自分の運転テクニックを過信していく状況が見られ、この状況を放置すると事故や危険を招いていくものと推測される。

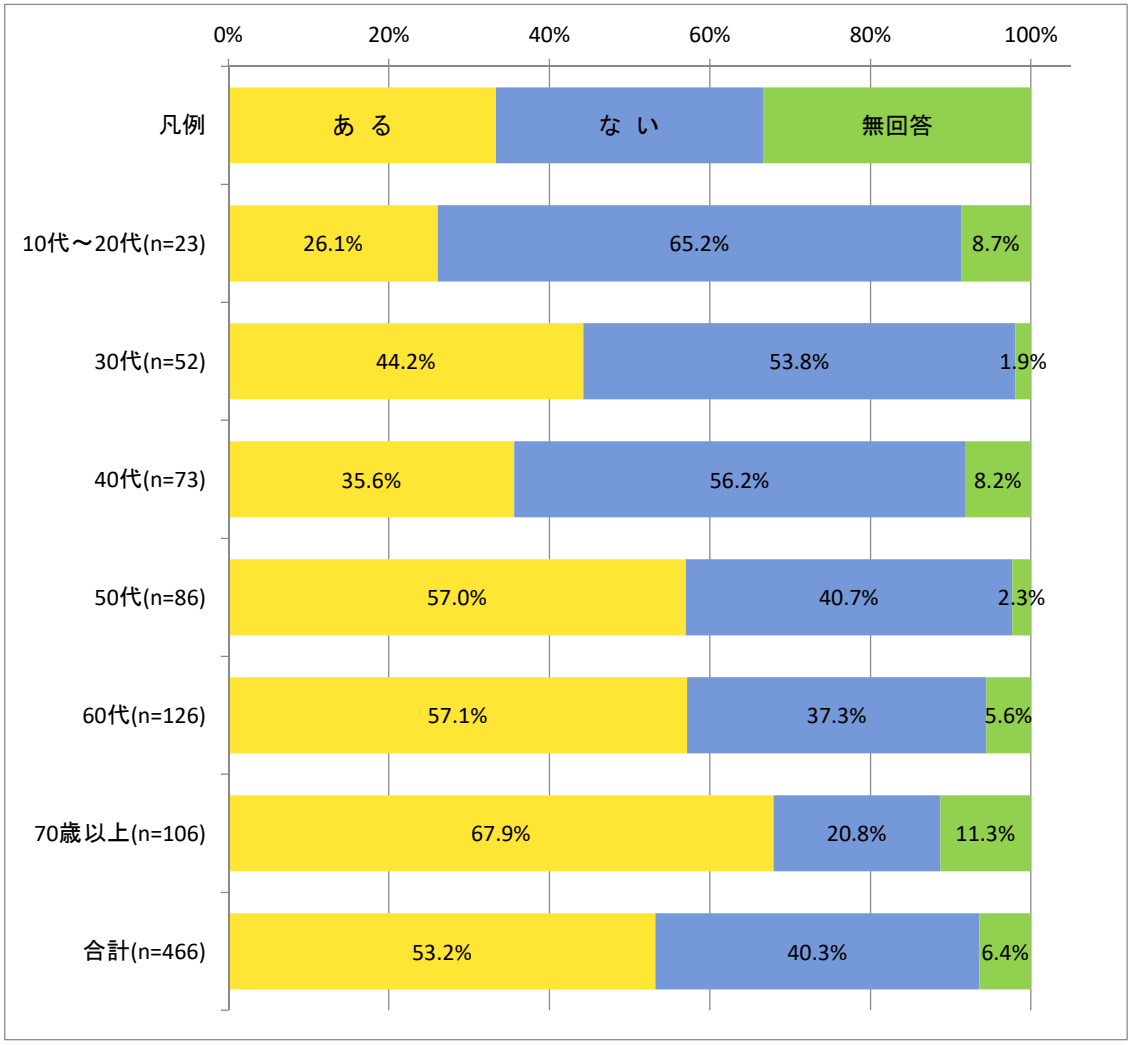
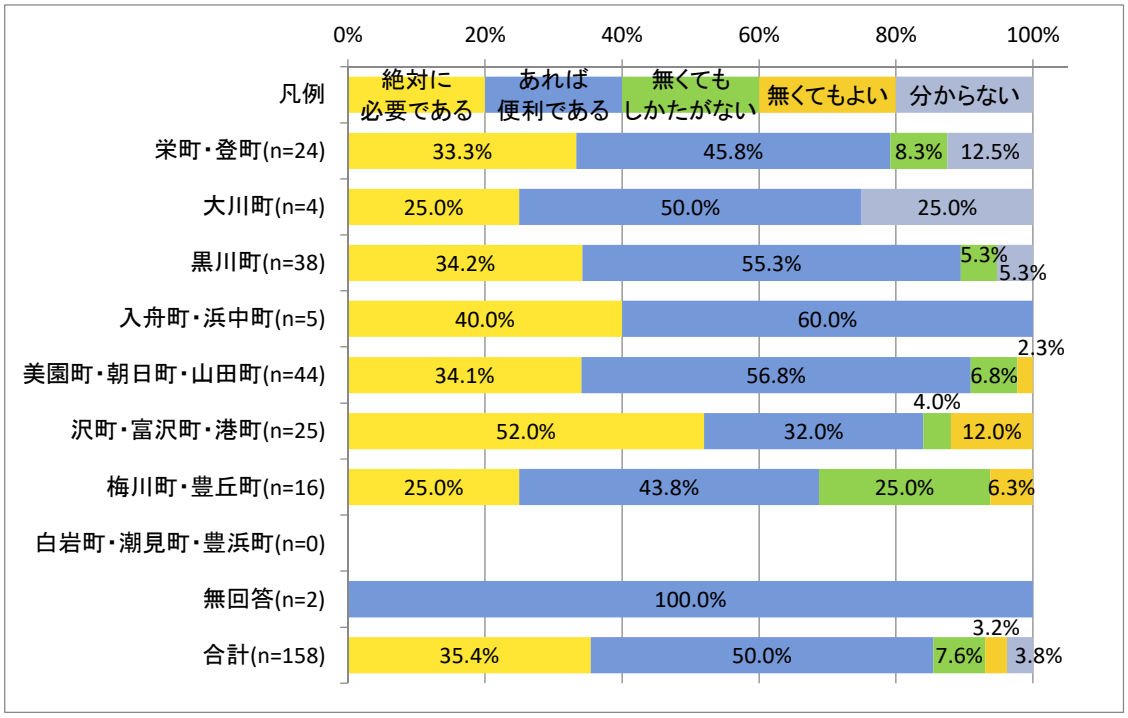


図　年齢別での運転技術の自己評価

（４）バスや鉄道の必要性

駅やバス停がないと回答した方の公共交通の必要性として「絶対に必要である」は「沢町・富沢町・港町」が 52.0%と最も多くなっている。「無くてもよい」は全体的に少なく、現状では利用していない人でも必要性を感じている状況である。

年齢別にみると「絶対に必要である」は「50 代」が 52.0%と最も多く、運転免許や自動車を保有していない若年者や、高齢者を上回っていることが特徴的である。



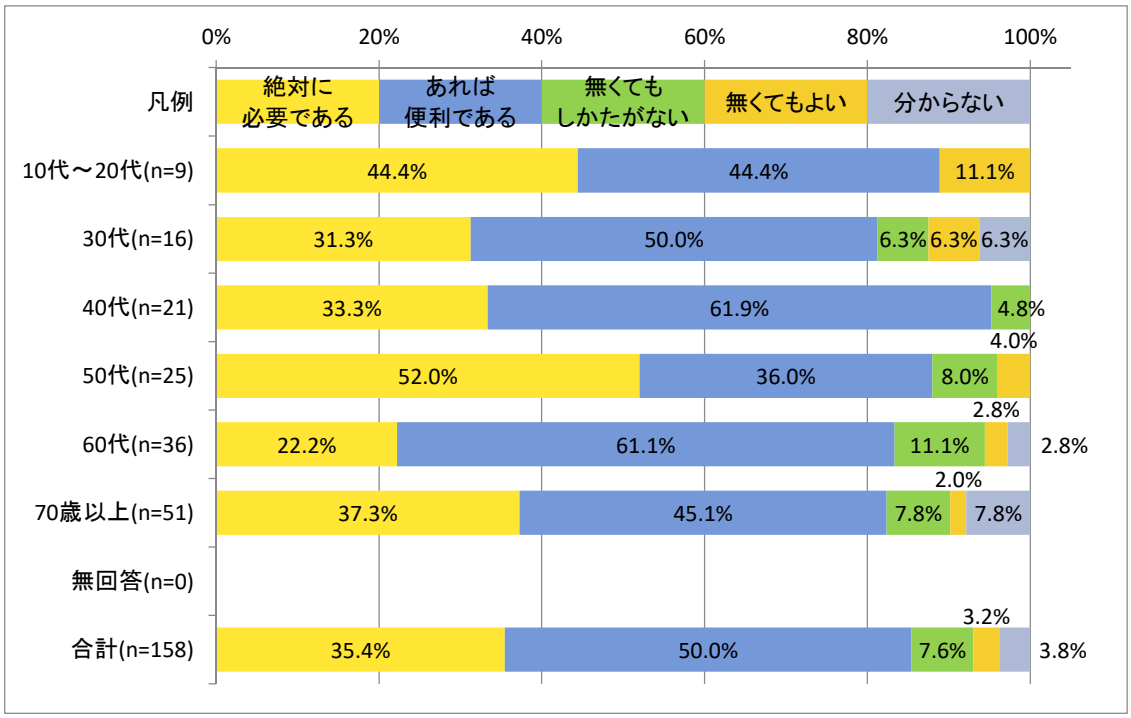
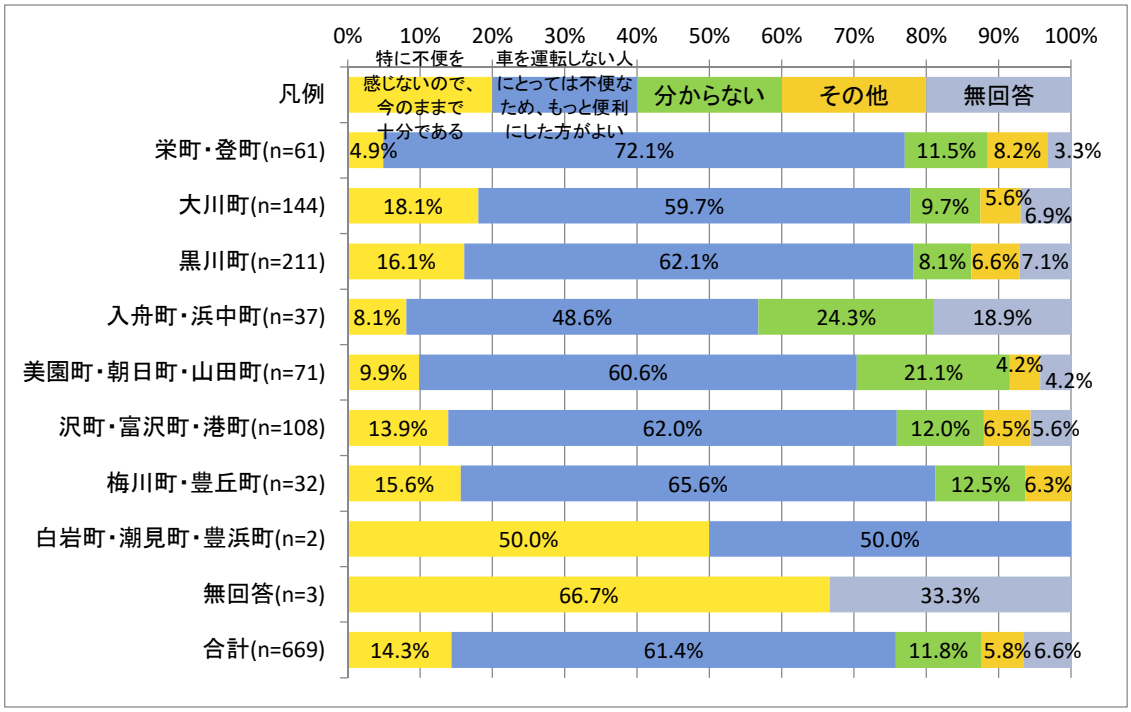


図　地区別、年齢別での公共交通の位置づけ

（５）高齢化に対する公共交通の方向性

高齢化の進行に対して公共交通をどのような方向で取り組んでいくのが望ましいかとの質問では、地区別では「車を運転しない人にとっては不便なため、もっと便利にした方がよい」がどの地区も最も多く、全体で 61.4%となっている。

年齢別も同様に、「車を運転しない人にとっては不便なため、もっと便利にした方がよい」がどの年代も最も多く、高齢者が利用しやすい仕組みや整備が必要な状況である。



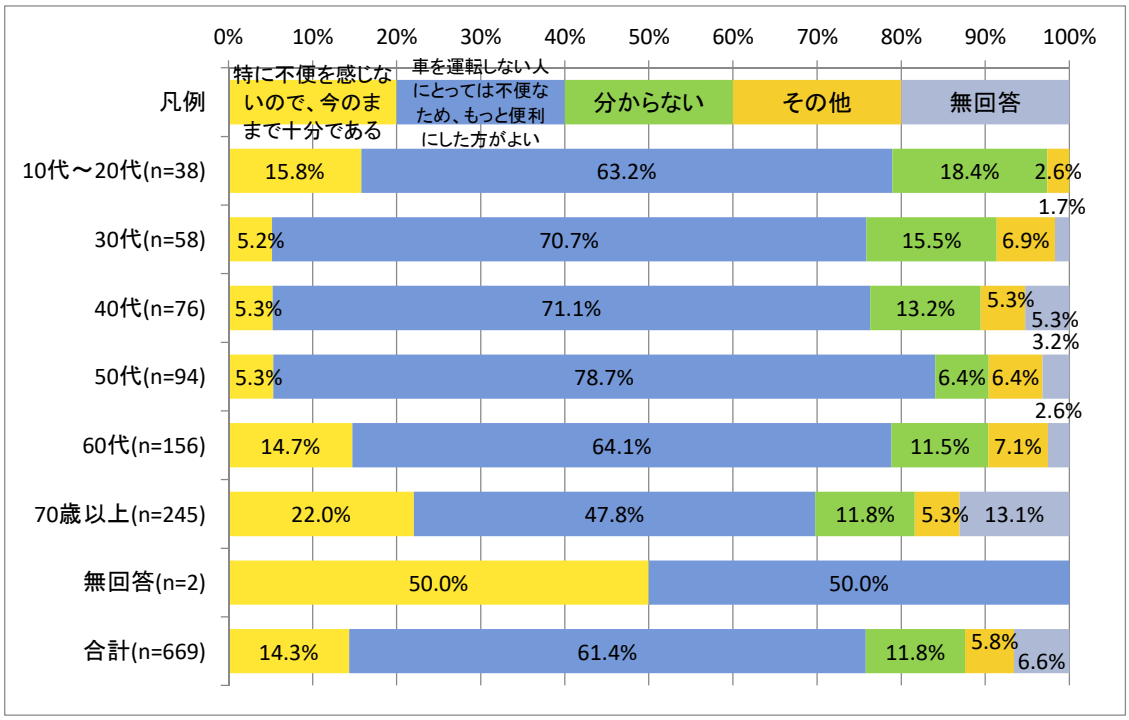
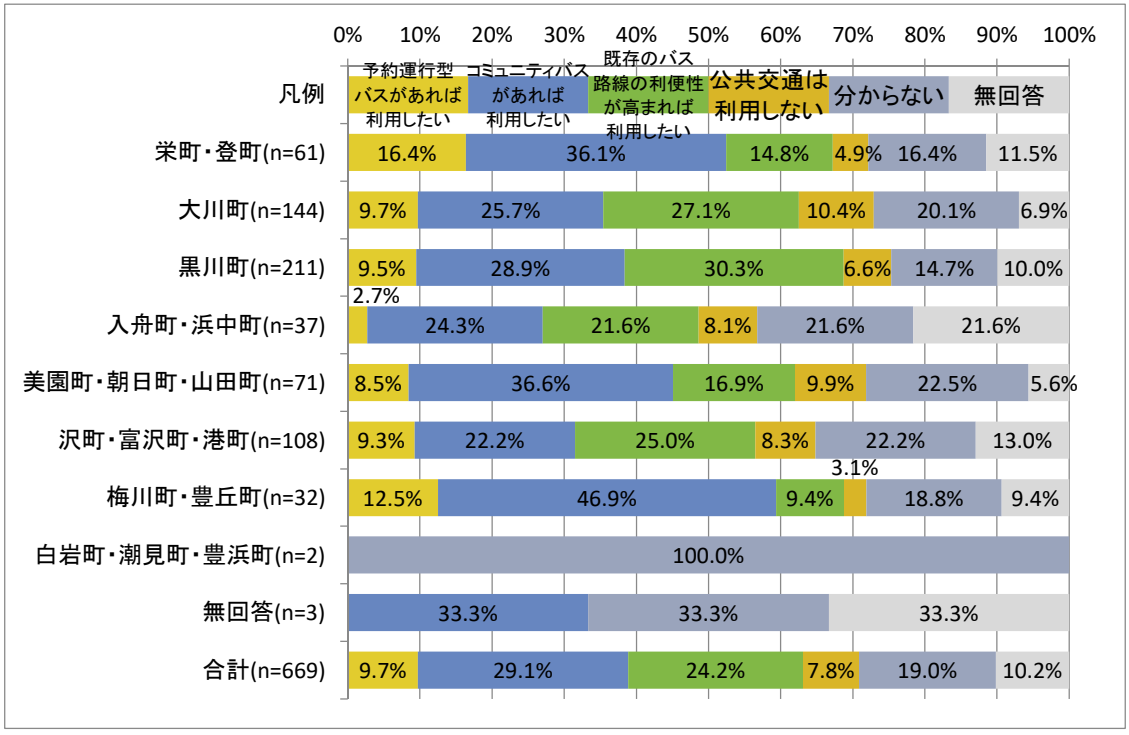


図　地区別、年齢別での高齢化に対する公共交通の方向性

（６）新たに利用したい交通手段

新たに利用したい交通手段は「コミュニティバス」が 29.1％と最も多い。これを地区別にみると「梅川町・豊丘町」が 46.9％、「美園町・朝日町・山田町」が 36.6％及び「栄町・登町」が 36.1％と多くなっている。「既存のバス」をあげている地区も多く、合計では 24.2％となっている。

年齢別では「40 代以下」は「既存のバス」、「50 代以上」は「コミュニティバス」が最も多い。



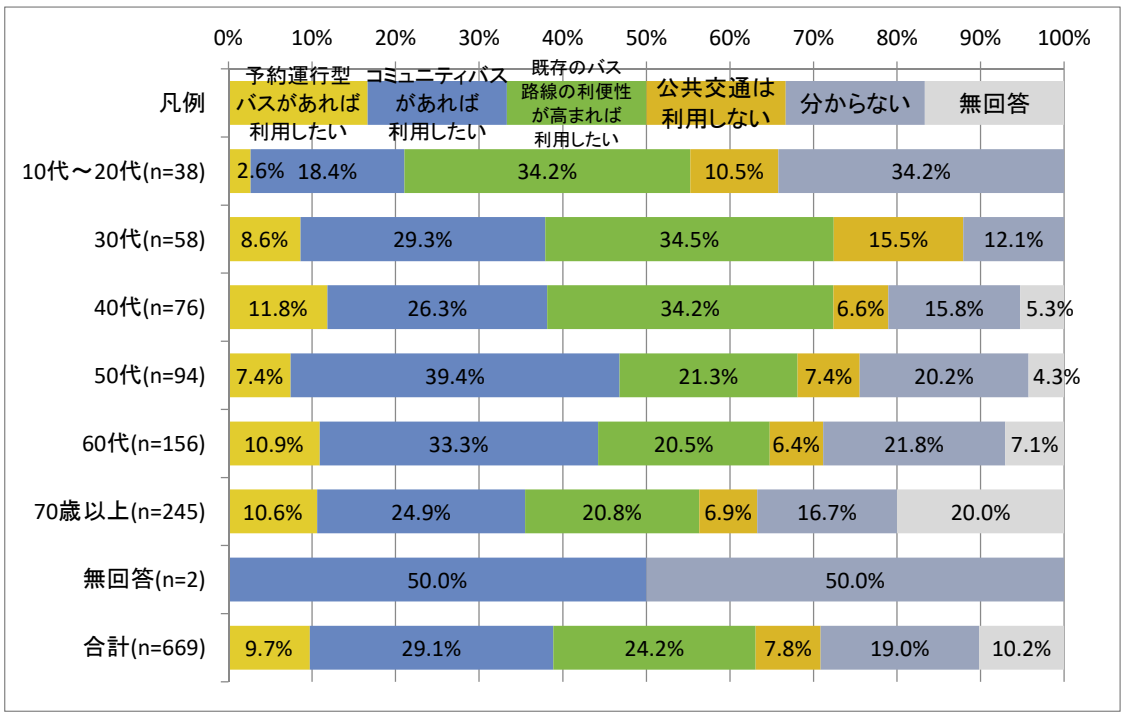


図　地区別、年齢別での新たに利用したい交通手段

２－２．2018 年度公共交通アンケート調査

（１）配付数など

①配付数・回収数及び回収率

余市町内で公共交通の利便性が比較的低い地域を中心に無作為に 2,000 世帯を選び、世帯の方に対し、「（２）個人属性及び交通利便性：問１」、「（３）公共交通利用実態：問２」、「（４）公共交通の潜在需要：問３」及び「（５）今後の公共交通のあり方：問４」についてアンケート調査を実施した。

配付回収状況は2,000票の配付数に対し、回収数は542票と27.1%の回収率となっている。地域別では、「黒川町 17～20 丁目」が 38.1%、「美園町」が 33.9%、「大川町」が 27.8%と回収率が高く、平均を上回っている。

表　余市町地域公共交通アンケートの配付・回収状況

項　目	配付数	回収数	未回収数
回答	2,000	542	1,458
構成比	100.0%	27.1%	72.9%

※回収数の内、無効（白紙）２件

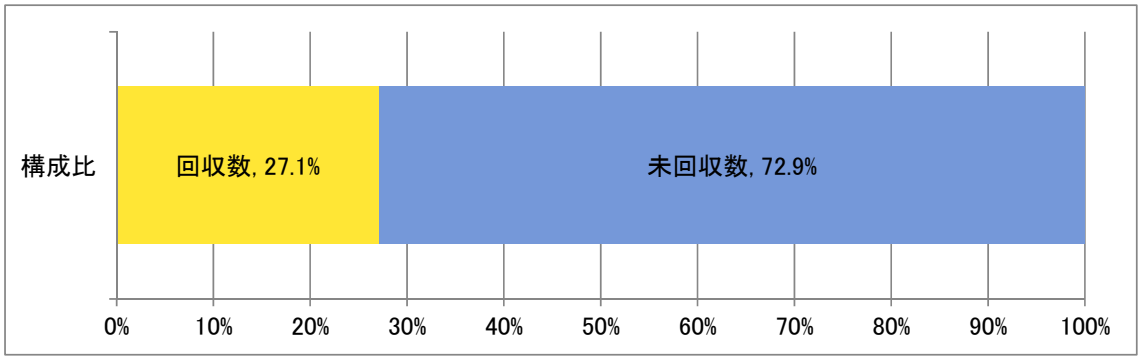


図　余市町地域公共交通アンケートの配付・回収状況

表　地域別でのアンケートの配付・回収状況

項　目	配付数	回収数	回収率
１．栄町	250	63	25.2%
２．登町	110	25	22.7%
３．大川町	180	50	27.8%
４．黒川町 1～16 丁目	420	110	26.2%
５．黒川町 17～20 丁目	160	61	38.1%
６．黒川町（丁目なし）	220	57	25.9%
７．美園町	180	61	33.9%
９．山田町	200	53	26.5%
10．沢町	30	4	13.3%
13．梅川町	170	40	23.5%
14．豊丘町	80	16	20.0%
合計	2,000	540	27.0%

（２）個人属性

①自動車運転免許保有の有無

自動車運転免許の保有状況をみると、全体では「あり」が 60.0%、「なし」が 31.3%で、免許を保有している人のほうが多くなっている。

年代別では、20 歳から 74 歳までの年代はどの層も 70%を超える保有率となっている。一方で「75 歳～84 歳」は「なし」が 56.6%となっており、75 歳以上は免許を保有していない割合が過半数を超えている。

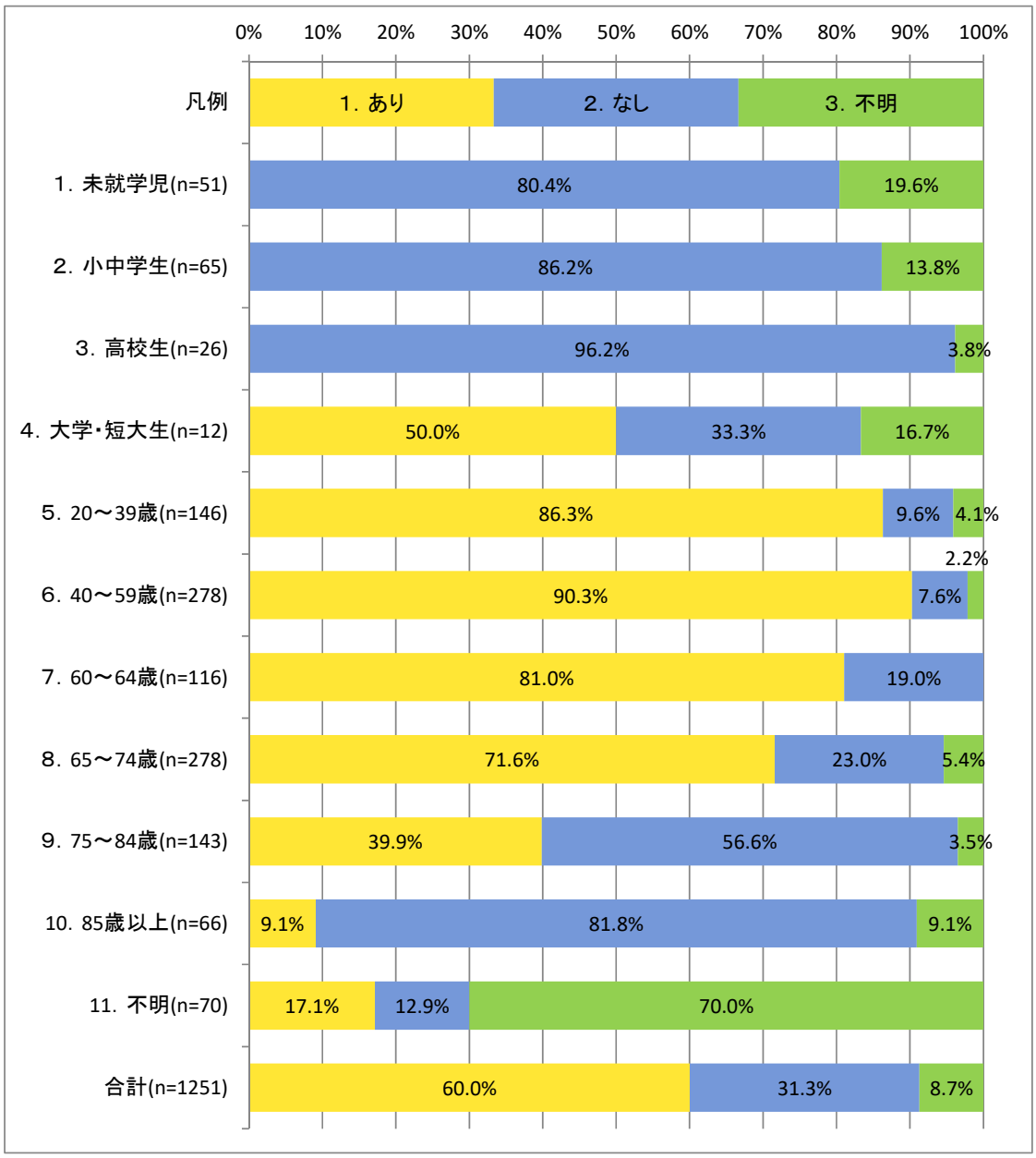


図　自動車運転免許保有の有無

②運転の状態

運転の状態をみると、全体では「問題を感じない」が 45.4%で最も多く、次いで「運転しない・運転免許なし」が 31.6%となっている。

年代別では、年齢が上がると「問題を感じない」の割合が減少し、「時々不安を感じる」の割合が増加している傾向がみられる。「20～39 歳」は「問題を感じない」が 76.7%であるのに対し、「65 歳～74 歳」は 48.2%まで減少している。

「75～84 歳」になると、「問題を感じない」は 18.2%と非常に少なくなり、「運転しない・運転免許なし」が 51.7%と半数以上の割合になっている。「85 歳以上」になると、「運転しない・運転免許なし」は 77.3%に増加し、不安を感じながら運転している人はほとんどいない状況となっている。

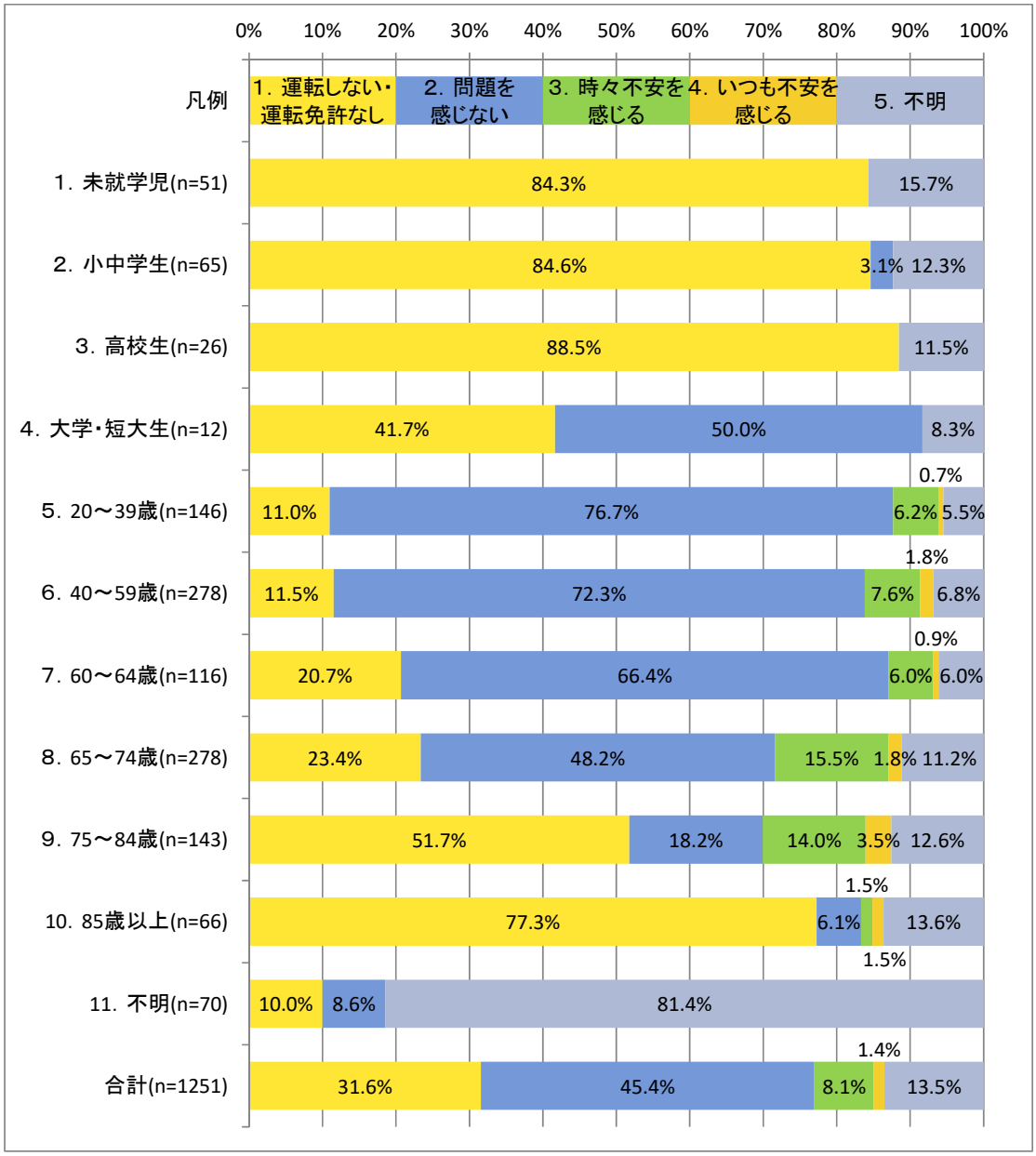


図　運転の状態

③運転免許証の返納

運転免許証の返納については、全体では「返納が必要な年齢ではない」が 42.5%で最も多く、次いで「運転しない・運転免許なし」が 26.1%となっている。

年代別では、「60～64 歳」になると「検討中、予定あり」の回答がみられるようになり、1.7%となっている。「65～74 歳」になると「返納済み」の回答がみられるようになり、2.5%となっている。また、「検討中、予定あり」が 12.9%と増えているが、「返納は考えられない」が 19.8%と上回っている。

「75～84 歳」では、「運転しない・運転免許なし」が 40.6%で最も多くなるものの、「返納は考えられない」も 18.9%となっている。

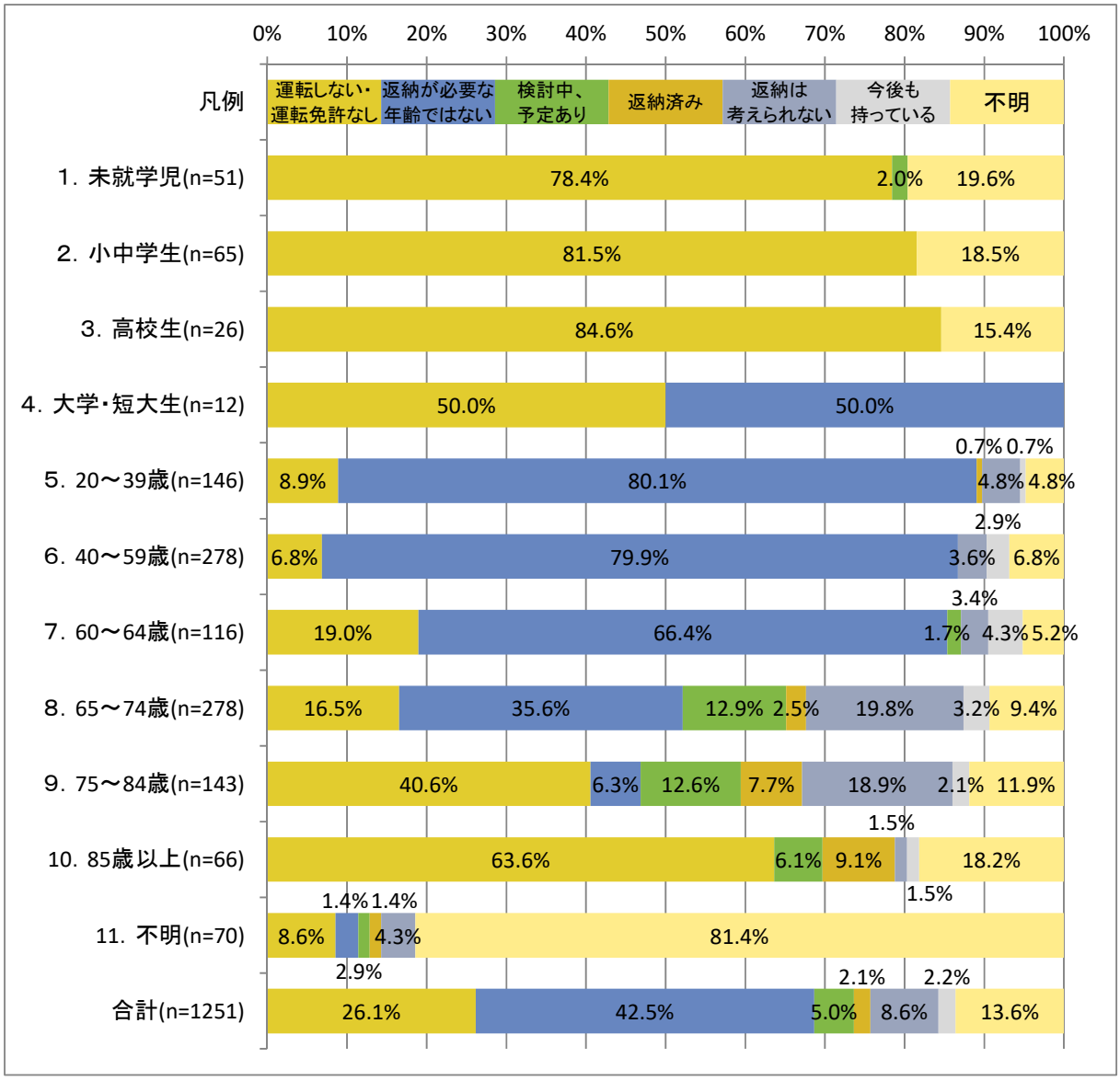


図　運転免許証の返納

（３）公共交通利用実態

①公共交通利用者の地域間移動状況

公共交通利用者の地域間移動状況をみると、１日当たりの移動が最も多い区間は「黒川町２・小樽間」と「黒川町３・余市町内間」がそれぞれ 29 人となっている。大川町は「余市町内」が 23 人、「小樽」が 19 人、「札幌」が 16 人、黒川町１は「札幌」が 26 人、「小樽」が 19 人と、多方面に多くの人が移動している状況となっている。

外出目的別の構成比をみると、「通勤・通学目的」が 49.2%で最も多く、次いで「買物目的」が 17.5%、「通院・治療目的」が 15.7%となっている。

公共交通手段別の構成比をみると、「JR」が 26.0%で最も多く、次いで「中央バス余市線」が 22.5%、「中央バス高速バス」が 12.5%となっており、３つの路線の利用が大半を占めている状況となっている。

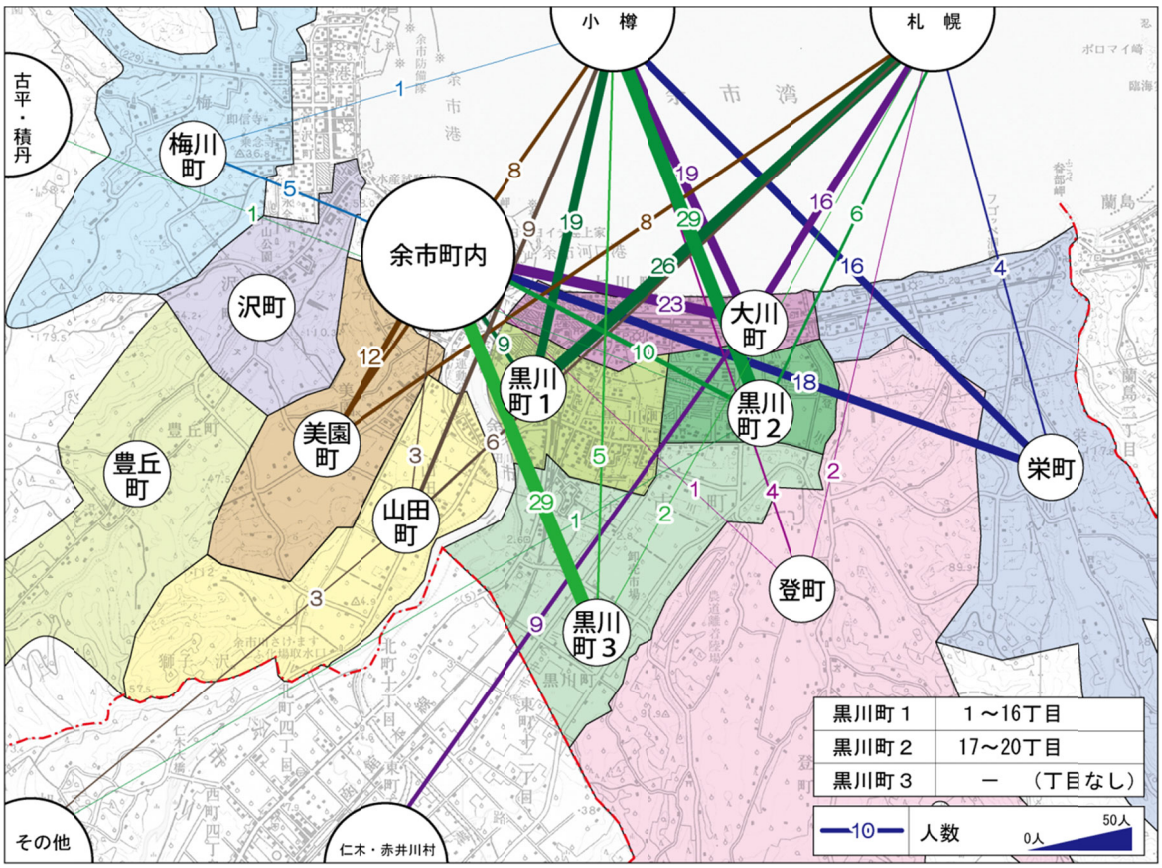


図　公共交通を利用した移動の状況（拡大処理）

・拡大処理：各地域別の抽出率により拡大処理し、地区全体の交通実態として把握

・１日平均：１週間の交通実態に対して、７日間で除して**1**日当たりの実態を把握

（４）公共交通の潜在需要

①公共交通潜在需要の地域間移動状況

「運転免許証の返納」で「返納が必要な年齢ではない」を回答の方を除く地域間移動状況をみると、１日当たりの移動が最も多い区間は「黒川町２・余市町内間」で 37 人となっている。次いで多かったのは、「黒川町１・余市町内間」が 33 人、「大川町・余市町内間」が 18 人となっており、全て余市町内での移動となっている。

外出目的別の構成比をみると、「通勤・通学目的」が 51.8%で最も多く、次いで「買物目的」が 23.0%、「飲食・趣味活動目的」が 12.3%となっている。

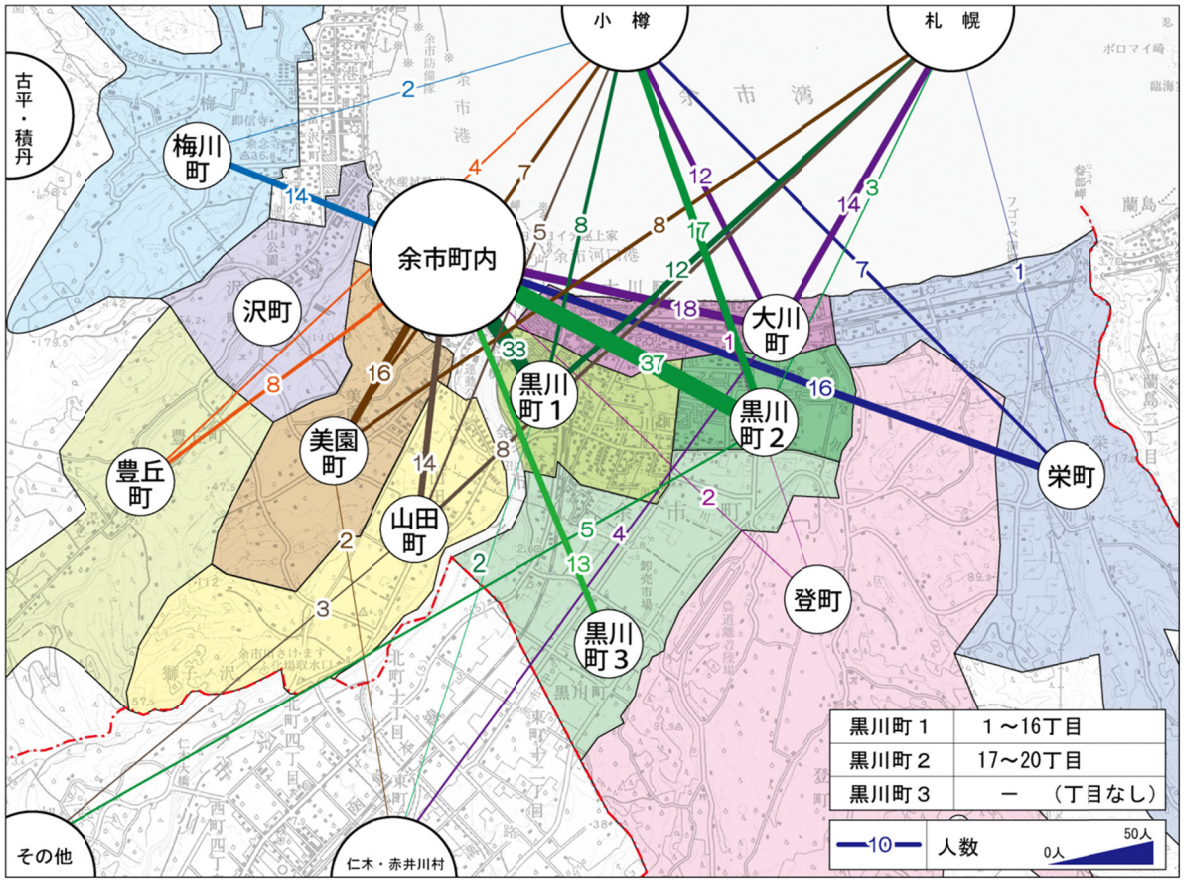


図　公共交通潜在需要の移動状況（拡大処理）

・拡大処理：各地域別の抽出率により拡大処理し、地区全体の交通実態として把握
・１日平均：１週間の交通実態に対して、７日間で除して１日当たりの実態を把握
・「運転免許証の返納」で「２．返納が必要な年齢ではない」を回答の方を除く

（参考）想定される公共交通利用者数

想定される公共交通利用者数は、「（３）公共交通利用実態：問２」での公共交通利用者と「（４）公共交通の潜在需要：問３」を合算して算定する。

以下に地域間移動状況、外出目的別状況、想定される公共交通利用者の個人属性などを整理すると次のとおりとなる。

地域間移動状況は、１日当たりの移動が最も多い区間は「黒川町２・余市町内間」で 48 人となっている。次いで「黒川町２・小樽」が 45 人、「大川町・余市町内間」と「黒川３・余市町内」が 41 人となっており、全て余市町内での移動となっている。

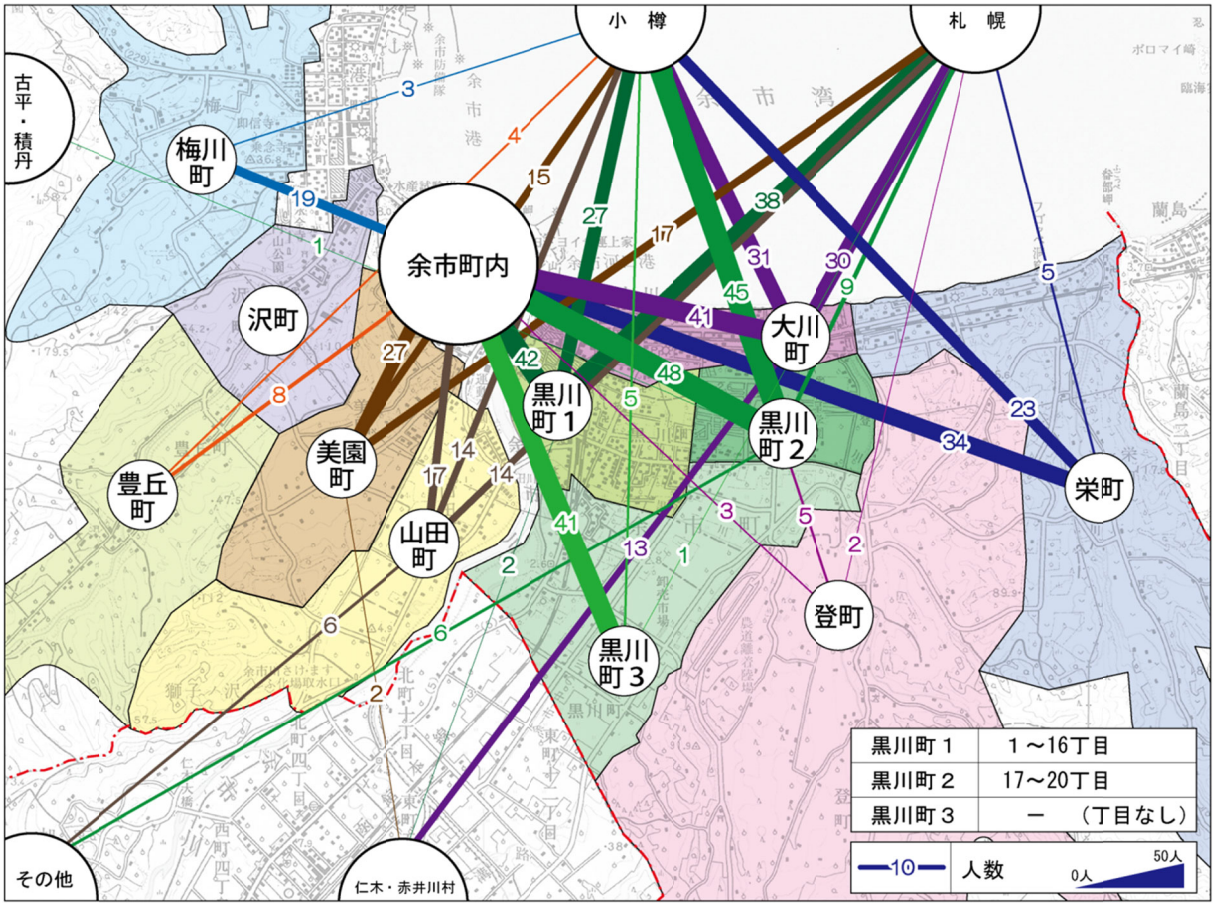


図　想定される公共交通利用者の移動状況（拡大処理）

（５）今後の公共交通のあり方

①路線バスへの不満及び改善点

路線バスの不満及び改善点をみると、全体では「自宅からバス停留所まで遠い」が 398 件で最も多く、次いで「乗りたい時間にバスが運行していない」が 261 件、「行きたい施設にバスで行くことができない」が 179 件となっている。

地域別では、「自宅からバス停留所まで遠い」は「沢町」で 83.3%、「豊丘町」で 80.4%、「美園町」で 63.3%となっている。「乗りたい時間にバスがない」は、「大川町」が 20.3%、「黒川町 1～16 丁目」が 24.6%、「黒川町（町名なし）」が 25.6%となっている。

その他の回答では、「行きたい施設に行けない」は「沢町」が 33.3%、「運行内容がわからない」は「黒川町（町名なし）」が 16.5%、「停留所が快適でない」は「沢町」が 16.7%、「大川町」が 15.3%と多くなっている。

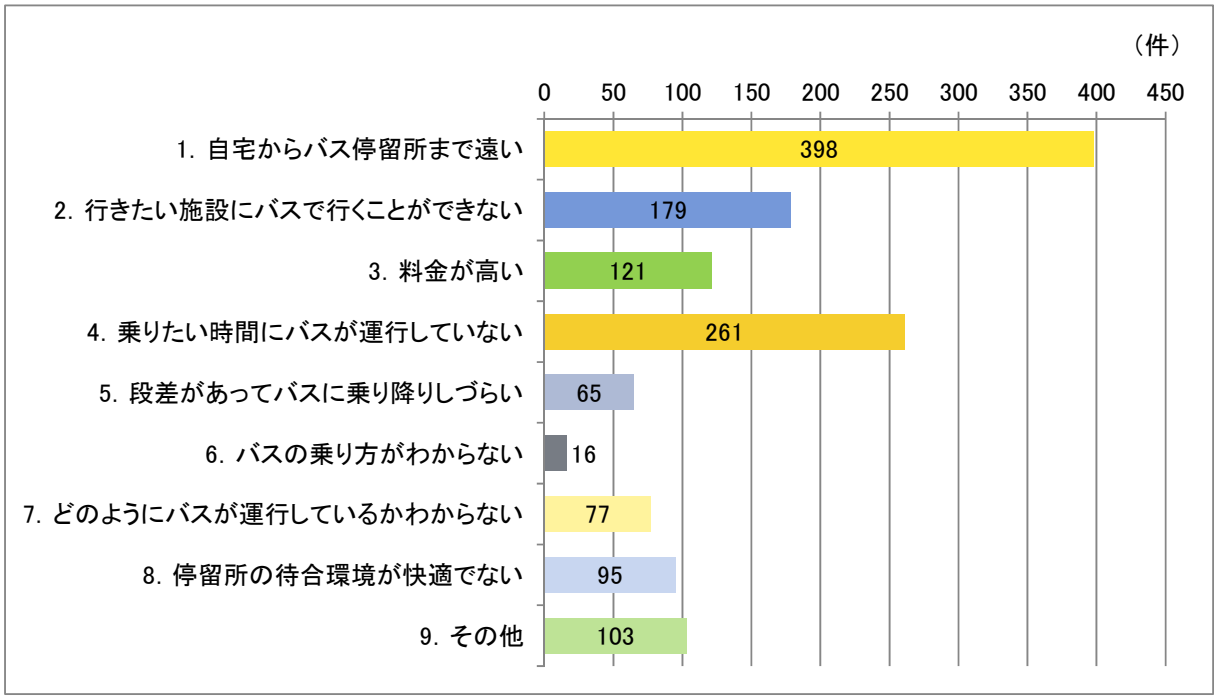


図　路線バスへの不満及び改善点

②路線バスの停留所を置いてほしい施設

路線バスの停留所を置いてほしい施設をみると、全体では「大型店・金融機関・その他の施設」が 41.7%で最も多く、次いで「行政サービス施設・学校・教育施設・鉄道駅」が 26.1%、「医療・福祉施設」が 16.0%となっている。

施設ごとの詳細をみると、「行政サービス施設・学校・教育施設・鉄道駅」では「JR 余市駅」が 159 件、「余市町役場」が 118 件で多くなっている。「子育て支援施設」は、どの施設も回答がなく、「コミュニティ施設」では「総合体育館」が 77 件、「医療・福祉施設」では「余市協会病院」が 92 件で最も多くなっている。

「大型店・金融機関・その他施設」では「イオン余市店」が 202 件となっており、全体で最も多くの回答が得られている。「コープさっぽろ余市店」も 116 件と多く、商業施設では大型店への設置要望が高くなっている。

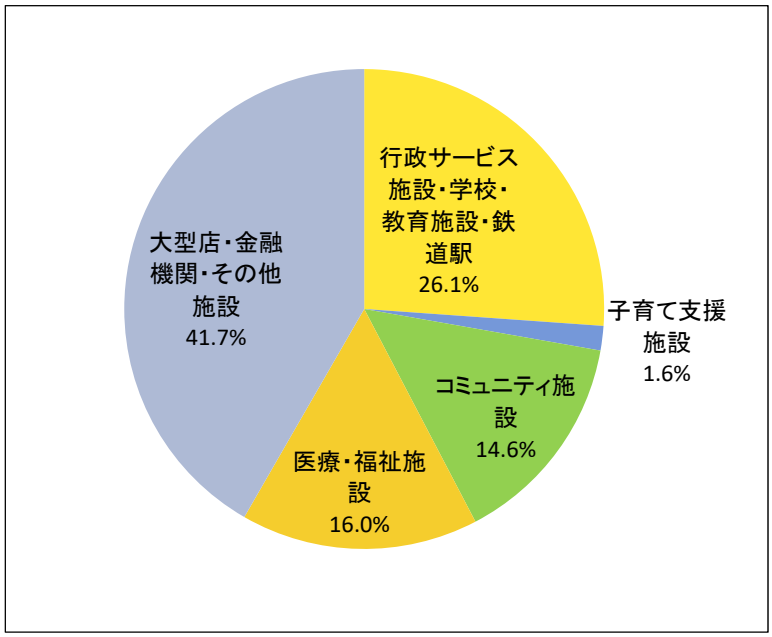


図　停留所を置いてほしい施設

③利用したい公共交通

利用したい公共交通をみると、全体では「今より利便性が高い路線バス」が 234 件、「多少運賃が高くても自宅や目的となる施設まで行けるもの（乗合タクシー）」が 228 件となっており、この２つが多く選ばれている。

地域別では、「利便性が高い路線バス」は「沢町」で 33.3%、「大川町」で 26.3%と多くなっている。「乗合タクシー」は「登町」で 34.4%、「豊丘町」で 30.4%、「美園町」で 24.2%と多くなっている。「コミュニティバス」は「沢町」で 33.3%、「栄町」で 26.0%と多くなっている。

年代別では、「利便性が高い路線バス」は「学生」、「20～39 歳」、「40～59 歳」で最も多く選ばれている。「乗合タクシー」は、「75～84 歳」が 31.5%、「85 歳以上」が 40.9%と多くなっており、高齢者に多く選ばれている。「コミュニティバス」は「60～64 歳」で 24.1%と最も多くなっており、世代によって違いがみられる。

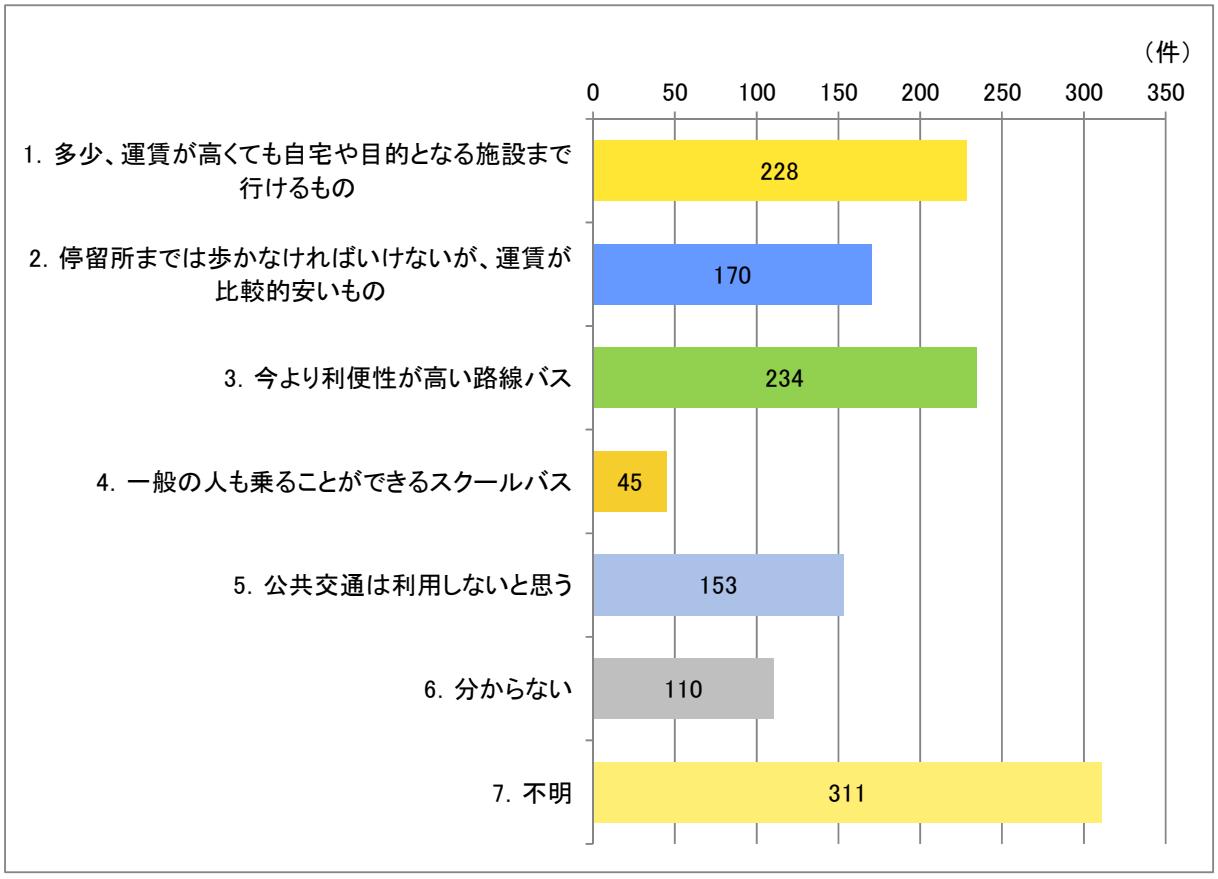


図　利用したい公共交通

２－３．バス乗降調査

（１）余市協会病院線バス乗降調査１

①利用者数

「余市協会病院線」の梅川車庫前から余市協会病院前までの区間を対象に、9 月 11 日（火）に乗降調査を実施した。利用者数は、「往路」が 43 人、「復路」が 49 人となっており、合計で 92 人の利用を確認した。

表　バス利用人数

バス路線	利用者数
往路	43
復路	49
合計	92

②時間別利用者数

1)「往路」時間別利用者数

「往路」は、8：20 発の第１便から 16：30 発の第６便までの計６便を調査し、全便合計で 43 人が利用している。

時間帯別にみると、午前中は 9：35 発の 14 人が最多となっており、8：20 発も 10 人と利用が多くなっている。午後は 12：55 発の 10 人が最多となっており、以降は徐々に利用者数が少なくなっている。

往路は 8：20 発と 9：35 発の第２便までの利用がピークとなっており、この時間帯を中心に利用しやすい形態としていくことが必要である。

2)「復路」時間別利用者数

「復路」は、8：50 発の第１便から 17：00 発の第６便までの計６便を調査し、全便合計で 49 人が利用している。往路の利用者数の合計は 43 人となっており、往路と復路での利用者数にはほとんど違いがない。

時間帯別にみると、午前中は 11：20 発の 14 人が最多となっており、10：05 発も 13 人と利用が多くなっている。午後は 15：00 発の 12 人が最多となっており、往路で利用が多い便の次の便に利用が集中している。

復路は 10：05 発と 11：20 発の第２便・第３便の利用がピークとなっており、この時間帯を中心に利用しやすい形態としていくことが必要である。

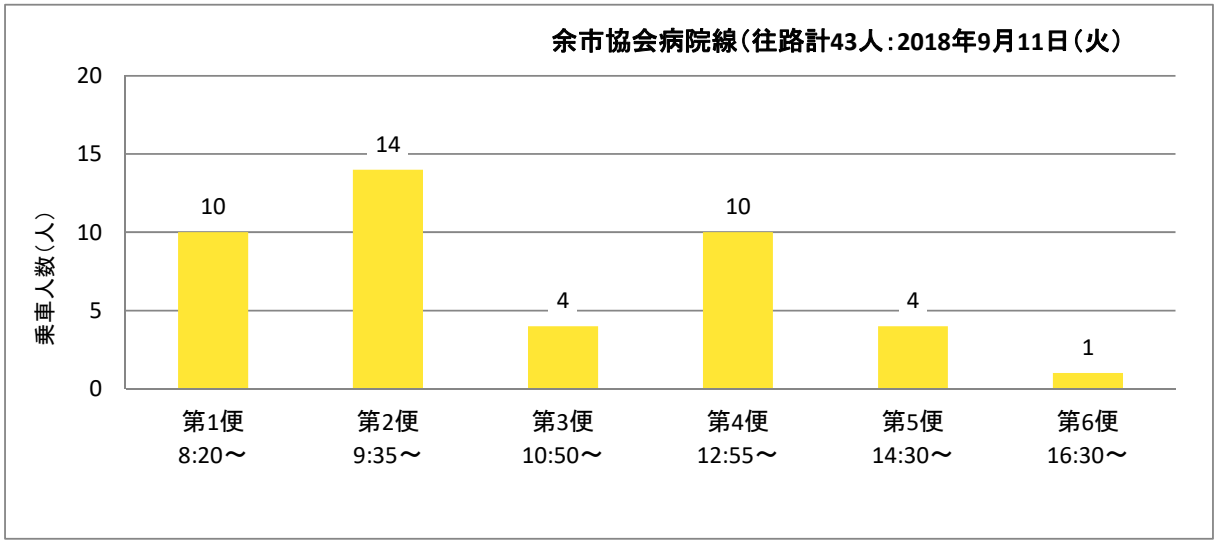


図　余市協会病院線往路の時間別利用者数

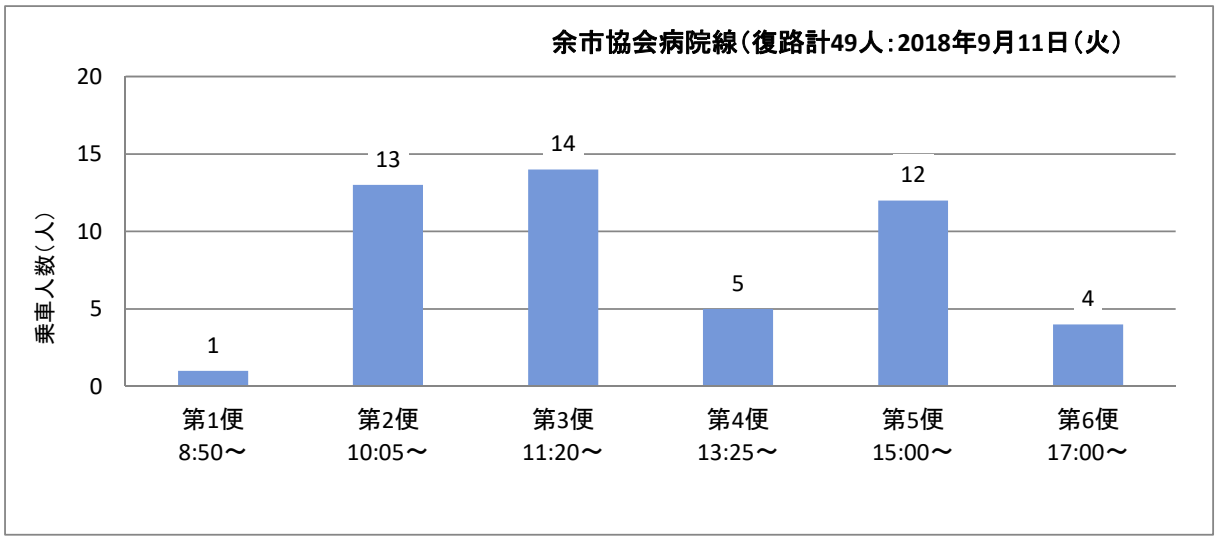


図　余市協会病院線復路の時間別利用者数

③停留所間移動の状況

停留所間移動の状況は「５.水産試験場」と「14.黒川 12 丁目」の地域間が８人で最も多く、次いで「３.富沢 8 丁目」と「９.余市駅前十字街」、「９.余市駅前十字街」と「21.余市協会病院」、「10.余市駅前」と「21.余市協会病院」、「14.黒川 12 丁目」と「21.余市協会病院」の４地域間が５人となっている。

バス路線を改めて検討する場合は、停留所間利用の多い区間を基本とした路線設定についての検討が必要である。また、利用が少ない地域についてバス利用率を高めていく方法を検討することが必要である。

④区間人数及び停留所乗降人数

往路は、「10.余市駅前」から「14.黒川 12 丁目」間の乗車密度が 5.0 以上となっている。

復路は「７.余市役場前」から「９.余市駅前十字街」間、「11.大川十字街」から「13.大川８丁目」間の乗車密度が 5.0 以上となっている。

バス停留所の利用人数では、往路では「21.余市協会病院」が 22 人で最も多く、次いで「14.黒川 12 丁目」が９人となっている。「16.西黒川」はバス停留所で唯一利用がない状況となっている。復路では「14.黒川 12 丁目」が 17 人で最も多く、次いで「21.余市協会病院」が 16 人となっている。「１.余市梅川車庫前」「２.余市富沢町」「８.余市宇宙記念館前」「12.大川６丁目」「16.西黒川」の５つのバス停留所は、利用がない状況となっている。

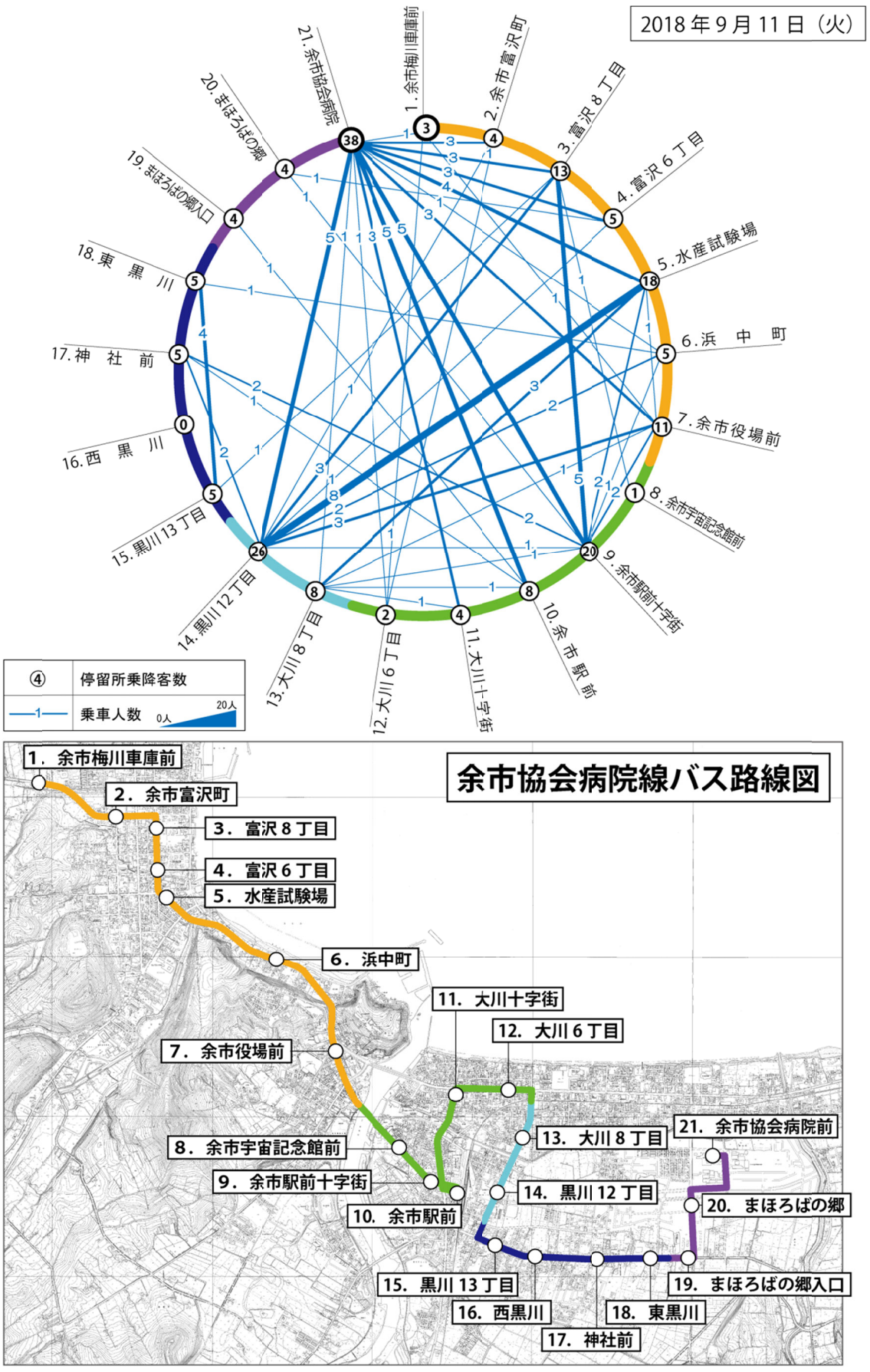

2018年9月11日（火）
1.余市梅川車庫前
2.余市富沢町
3.富沢8丁目
4.富沢6丁目
5.水産試験場
6.浜中町
7.余市役場前
8.余市宇宙記念館前
9.余市駅前十字街
10.余市駅前
11.大川十字街
12.大川6丁目
13.大川8丁目
14.黒川12丁目
15.黒川13丁目
16.西黒川
17.神社前
18.東黒川
19.まほろばの郷入口
20.まほろばの郷
21.余市協会病院
④ 停留所乗降客数
乗車人数 0人 20人
余市協会病院線バス路線図
1．余市梅川車庫前
2．余市富沢町
3．富沢8丁目
4．富沢6丁目
5．水産試験場
6．浜中町
7．余市役場前
8．余市宇宙記念館前
9．余市駅前十字街
10．余市駅前
11．大川十字街
12．大川6丁目
13．大川8丁目
14．黒川12丁目
15．黒川13丁目
16．西黒川
17．神社前
18．東黒川
19．まほろばの郷入口
20．まほろばの郷
21．余市協会病院前

図　停留所間移動の状況

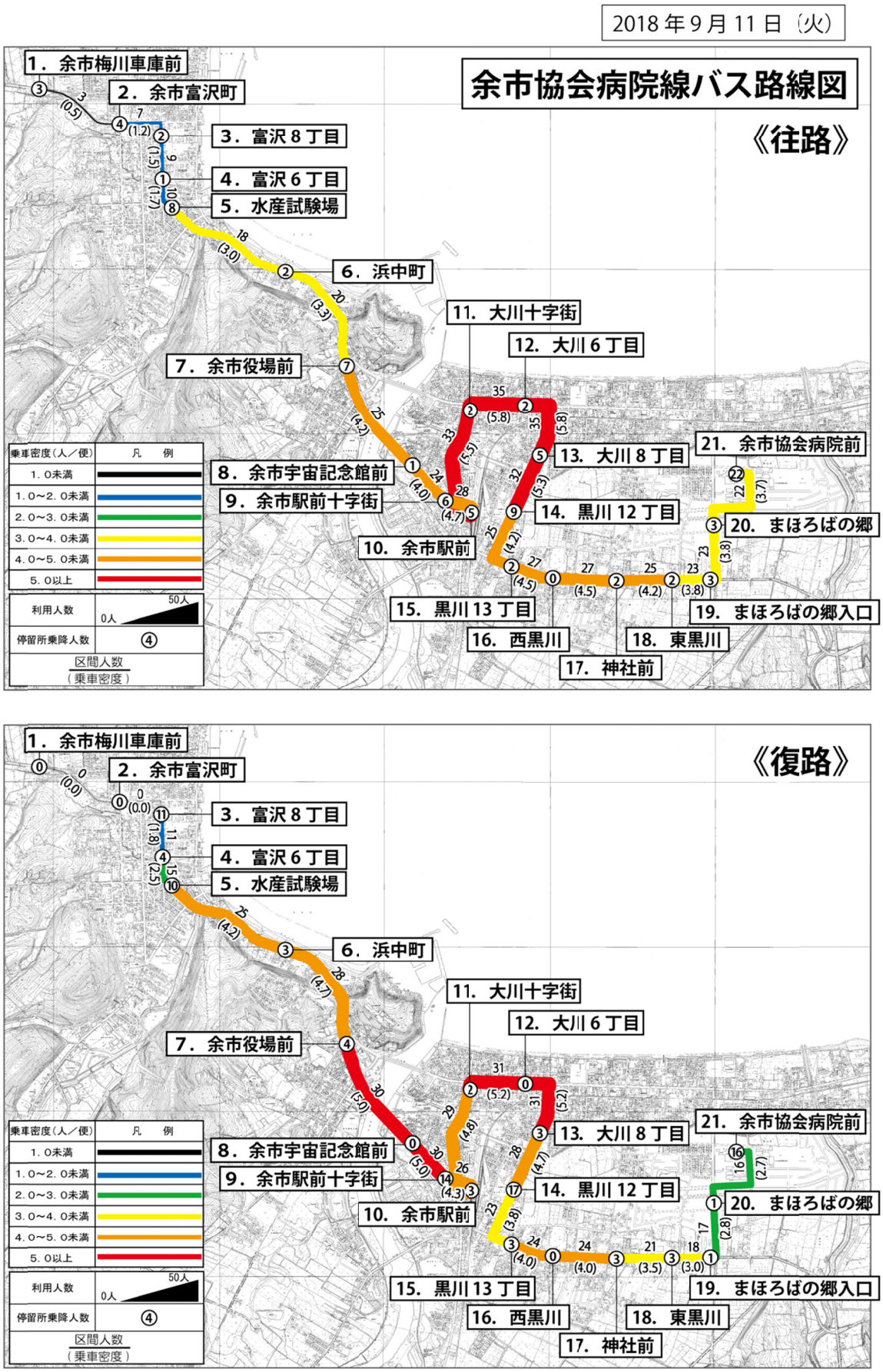


図　区間人数及び停留所乗降人数

（２）余市協会病院線バス乗降調査２

①利用者数

「余市協会病院線」の梅川車庫前から余市協会病院前までの区間を対象に、9 月 20 日（木）に乗降調査を実施した。利用者数は、「往路」が 61 人、「復路」が 53 人となっており、合計で 114 人の利用を確認した。

当調査での利用人数 114 人に対し 9 月 11 日に実施した乗降調査での利用人数が 22 人少ない理由として、北海道胆振東部地震に伴う停電による影響の可能性が考えられる。

表　バス利用人数

バス路線	利用者数
往路	61
復路	53
合計	114

②時間別利用者数

1)「往路」時間別利用者数

「往路」は、8：20 発の第１便から 16：30 発の第６便までの計６便を調査し、全便合計で 61 人が利用している。

時間帯別にみると、午前中は 9：35 発の 20 人が前回と同様に最多となっており、8：20 発も 15 人と利用が多くなっている。午後は 14：30 発の８人が最多となっており、以降は利用者数が少なくなっている。

往路は 8：20 発と 9：35 発の第２便までの利用が前回と同様にピークとなっており、この時間帯を中心に利用しやすい形態としていくことが必要である。

2)「復路」時間別利用者数

「復路」は、8：50 発の第１便から 17：00 発の第６便までの計６便を調査し、全便合計で 53 人が利用している。往路の利用者数の合計は 61 人となっており、往路と復路での利用者数にはほとんど違いがない。

時間帯別にみると、午前中は 11：20 発の 16 人が前回と同様に最多となっており、10：05 発も８人と利用が多くなっている。午後は 15：00 発と 17：00 発の９人が最多となっており、遅い時間帯でも利用者数が変わらないことが特徴となっている。

復路は 11：20 発の第３便の利用がピークとなっており、この時間帯を中心に利用しやすい形態としていくことが必要である。

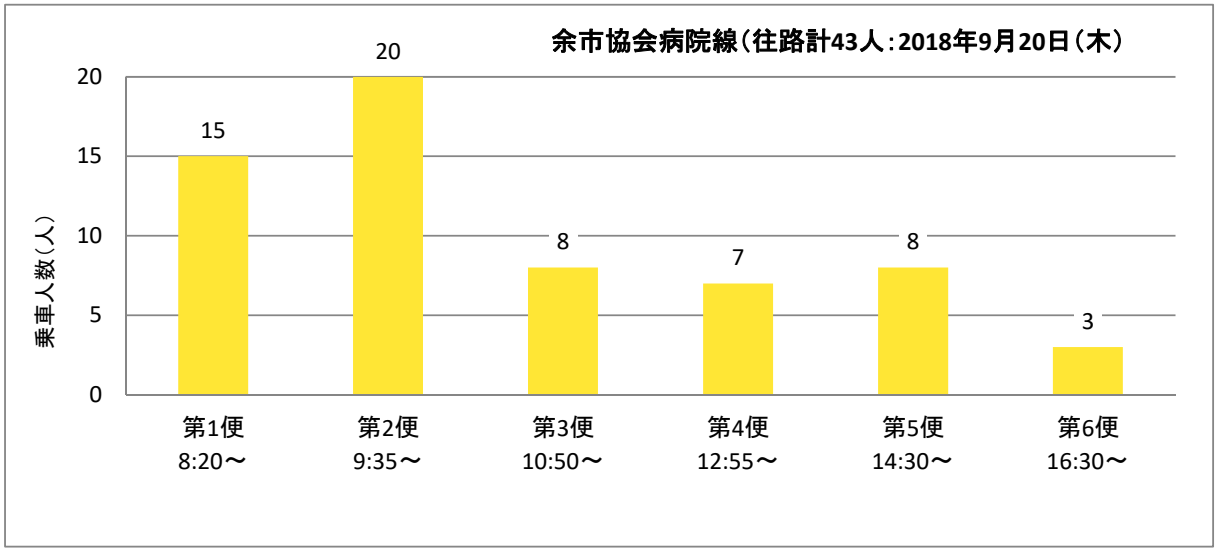


図　余市協会病院線往路の時間別利用者数

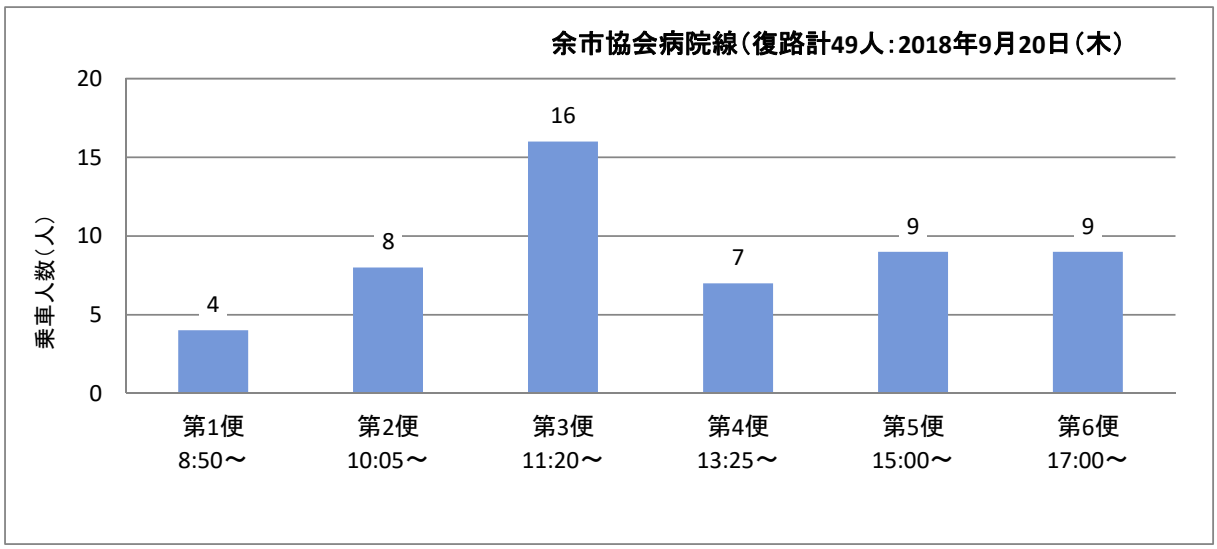


図　余市協会病院線復路の時間別利用者数

③停留所間移動の状況

停留所間移動の状況は、「14.黒川 12 丁目」と「21.余市協会病院」の地域間が 11 人で最も多く、次いで「５.水産試験場」と「14.黒川 12 丁目」の地域間が 10 人、「10.余市駅前」と「21.余市協会病院」の地域間が８人となっている。

バス路線を改めて検討する場合は、地域間利用の多い区間を基本とした路線設定についての検討が必要である。また、利用が少ない地域についてバス利用率を高めていく方法を検討することが必要である。

④区間人数及び停留所乗降人数

往路は、「７.余市役場前」から「17.神社前」間、「18.東黒川」から「19.まほろばの郷入口」間の乗車密度が 5.0 以上となっている。復路は「５.水産試験場」から「14.黒川 12 丁目」間の乗車密度が 5.0 以上となっている。

バス停留所の利用人数では、往路では「21.余市協会病院」が 28 人で最も多く、次いで「5.水産試験場」と「14.黒川 12 丁目」が 12 人となっている。「19.まほろばの郷入口」は、バス停留所で唯一利用がない状況となっている。復路では、「14.黒川 12 丁目」が 26 人で最も多く、次いで「21.余市協会病院」が 22 人となっている。「８.余市宇宙記念館前」「17.神社前」「19.まほろばの郷入口」の３つのバス停留所は、利用がない状況となっている。

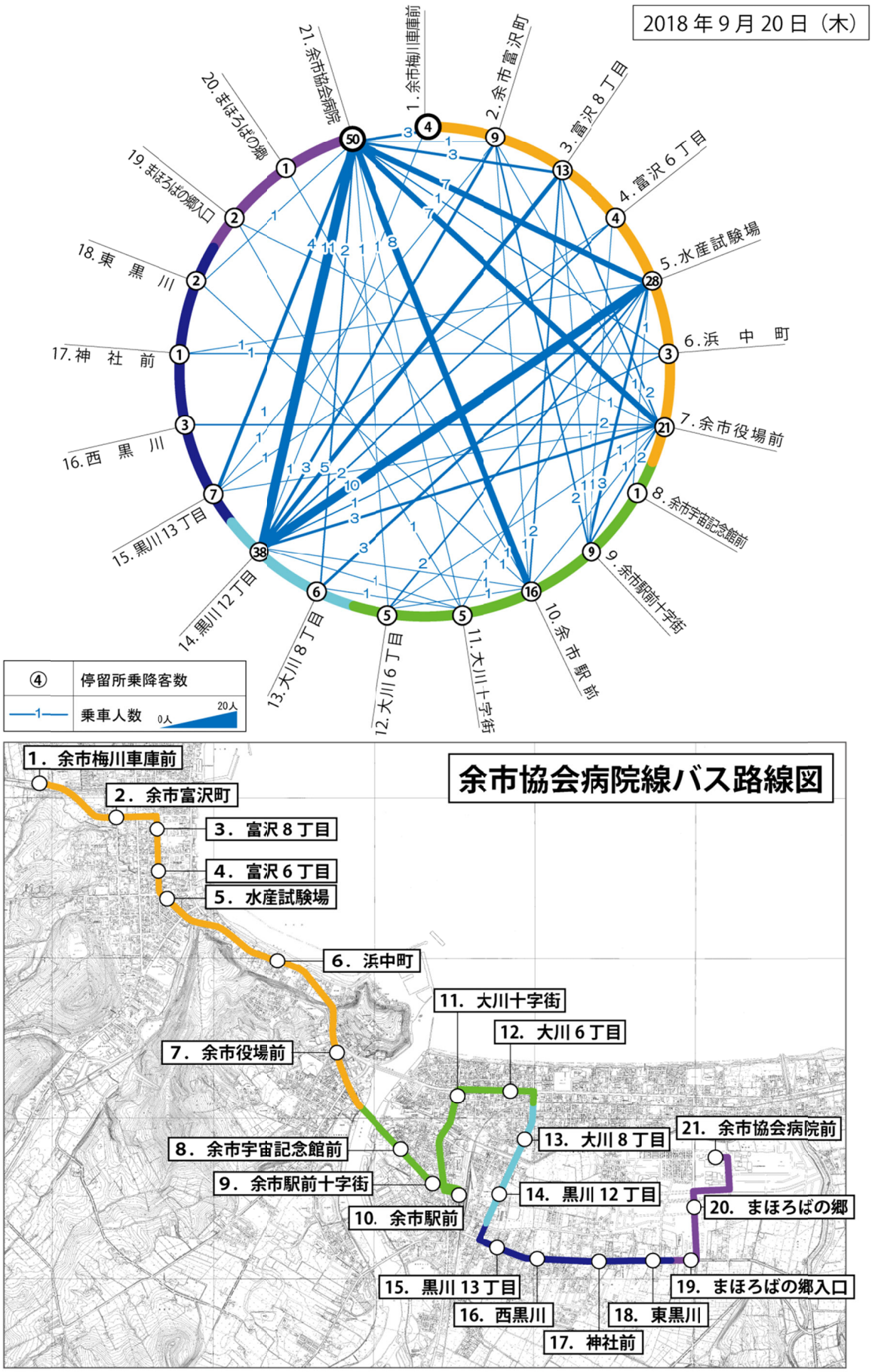
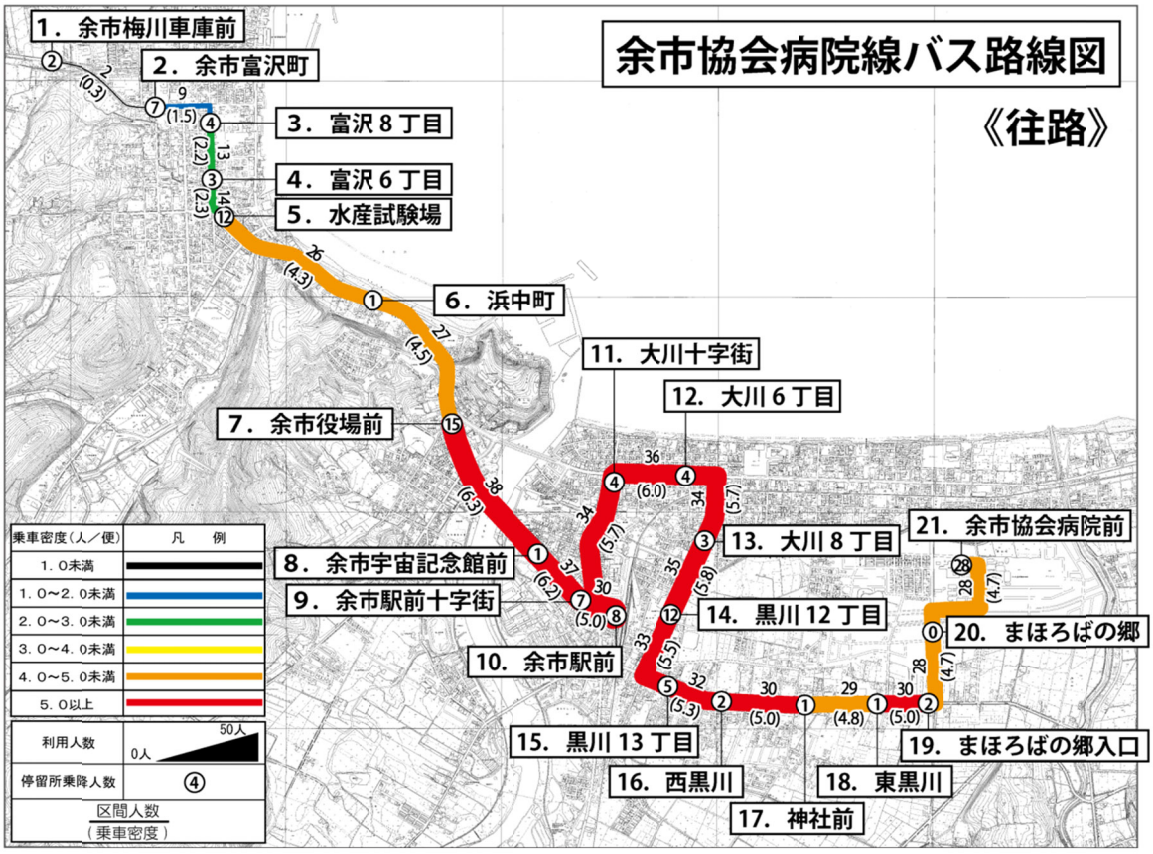

2018年9月20日（木）
1.余市梅川車庫前
2.余市富沢町
3.富沢8丁目
4.富沢6丁目
5.水産試験場
6.浜中町
7.余市役場前
8.余市宇宙記念館前
9.余市駅前十字街
10.余市駅前
11.大川十字街
12.大川6丁目
13.大川8丁目
14.黒川12丁目
15.黒川13丁目
16.西黒川
17.神社前
18.東黒川
19.まほろばの郷入口
20.まほろばの郷
21.余市協会病院
④ 停留所乗降客数
乗車人数 0人 20人
余市協会病院線バス路線図
1．余市梅川車庫前
2．余市富沢町
3．富沢8丁目
4．富沢6丁目
5．水産試験場
6．浜中町
7．余市役場前
8．余市宇宙記念館前
9．余市駅前十字街
10．余市駅前
11．大川十字街
12．大川6丁目
13．大川8丁目
14．黒川12丁目
15．黒川13丁目
16．西黒川
17．神社前
18．東黒川
19．まほろばの郷入口
20．まほろばの郷
21．余市協会病院前

図　停留所間移動の状況

2018 年 9 月 20 日（木）



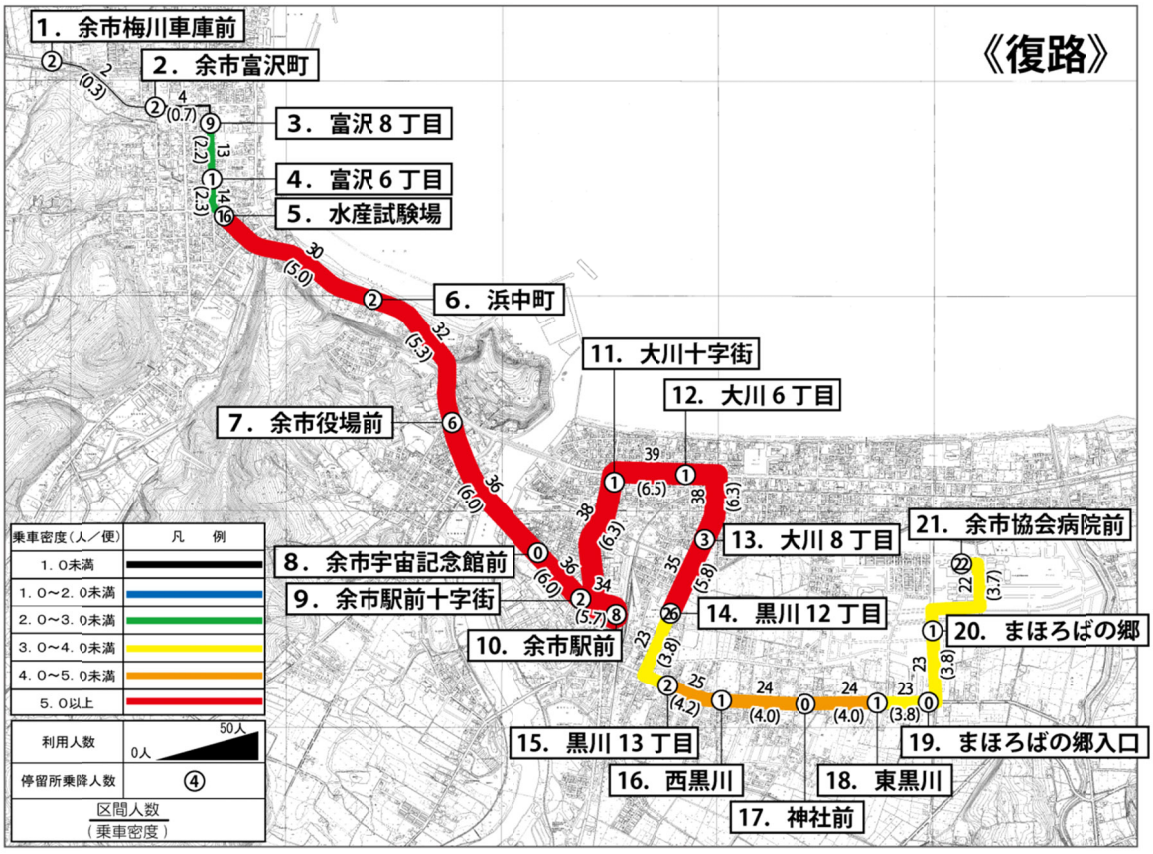


図　区間人数及び停留所乗降人数

（３）余市協会病院線意識調査

①アンケート配付・回収数

乗降者数調査とあわせて、「余市協会病院線」の梅川車庫前から余市協会病院前までの区間を対象に、アンケート調査を実施した。利用者数は、９月 11 日（火）が 92 人、９月 20 日（木）が 114 人、合計で 206 人となっており、そのうち 104 人にアンケートを配付・回収することができた。アンケートの回収率は、50.5%となっている。

表　アンケート配付回収結果

項目	利用者数	率
輸送人数	206	100.0%
アンケート人数	104	50.5%

②お住まい

お住まいは、「黒川町」が 22 人で最も多く、続いて「富沢町」が 21 人、「大川町」が 13 人、「町外」が 10 人となっている。

表　お住まい

項目	件数	構成比
1. 栄町	1	1.0%
2. 登町	1	1.0%
3. 大川町	13	12.5%
4. 黒川町	22	21.2%
5. 入舟町	3	2.9%
6. 浜中町	4	3.8%
7. 美園町	3	2.9%
8. 朝日町	0	0.0%
9. 山田町	0	0.0%
10. 沢町	9	8.7%
11. 富沢町	21	20.2%
12. 港町	4	3.8%
13. 梅川町	8	7.7%
14. 豊丘町	0	0.0%
15. 白岩町	0	0.0%
16. 潮見町	0	0.0%
17. 豊浜町	0	0.0%
18. 町外	10	9.6%
不明	5	4.8%
合計	104	100.0%

③外出目的

余市協会病院線利用者の外出目的をみると、合計では「通院・治療」が 40.4%で最も多く、次いで「買物」が 27.9%となっている。

「通院・治療」が最も多いのは、第 2 便で 60.0%となっており、第 3 便は 44.0%、第 4 便は 47.4%、第 5 便は 40.0%と、各便で最多となっている。

第 1 便では「通勤・通学」が 43.8%で最も多く、第 6 便では「通勤・通学」と「買物」がそれぞれ 44.4%で最も多くなっている。「飲食・趣味活動等」は、第 5 便で 13.3%となっているがその他の便では確認できず、ほとんど利用がない状況である。

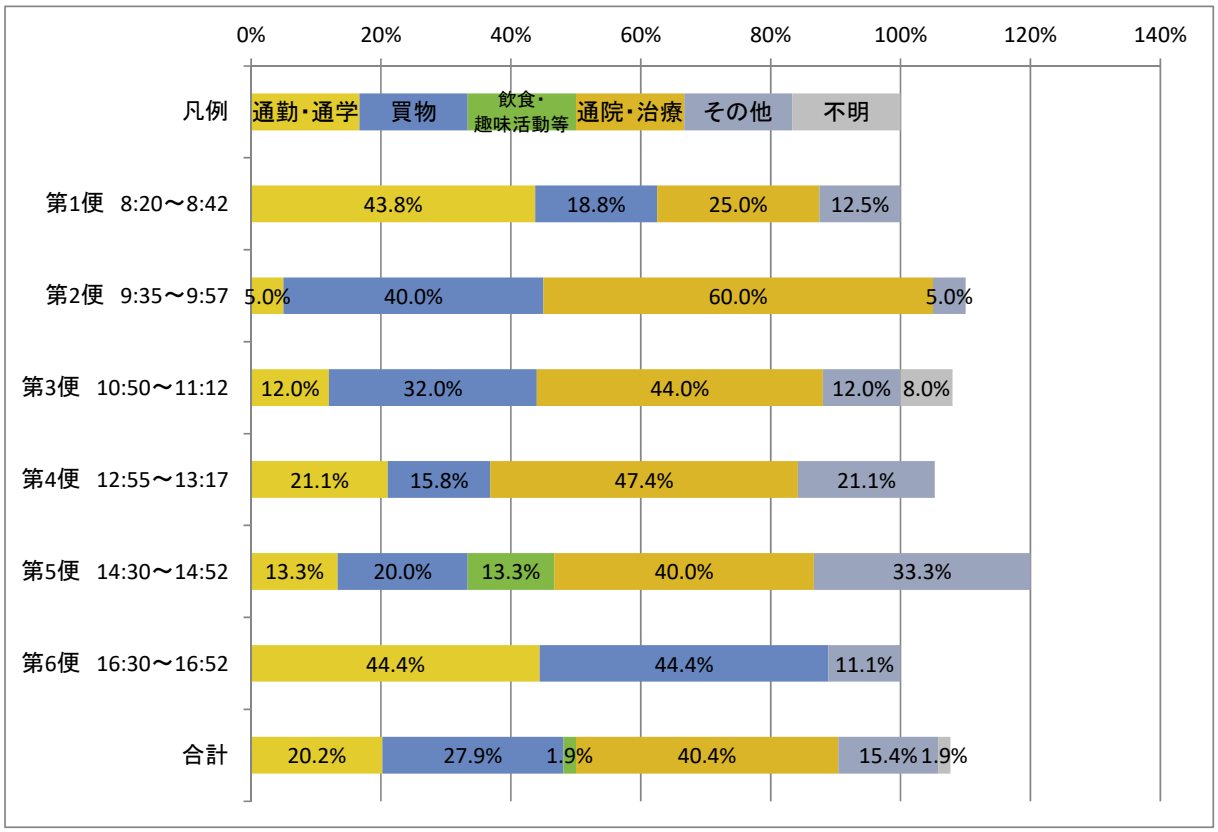


図　外出目的

④外出先

余市協会病院線を利用して行った施設をみると、「余市協会病院」が 35 人で最も多く、次いで「コープさっぽろ余市店」が 19 人、「イオン余市店」が９人、「フルーツ・シャトーよいち」が６人となっている。通院・治療で行くのが余市協会病院とフルーツ・シャトーよいち、買物で行くのがコープさっぽろ余市店とイオン余市店であることが整理できる。

「その他」は 30 人となっており、内容としては「会社」が８人と通勤で利用する割合が多くなっている。

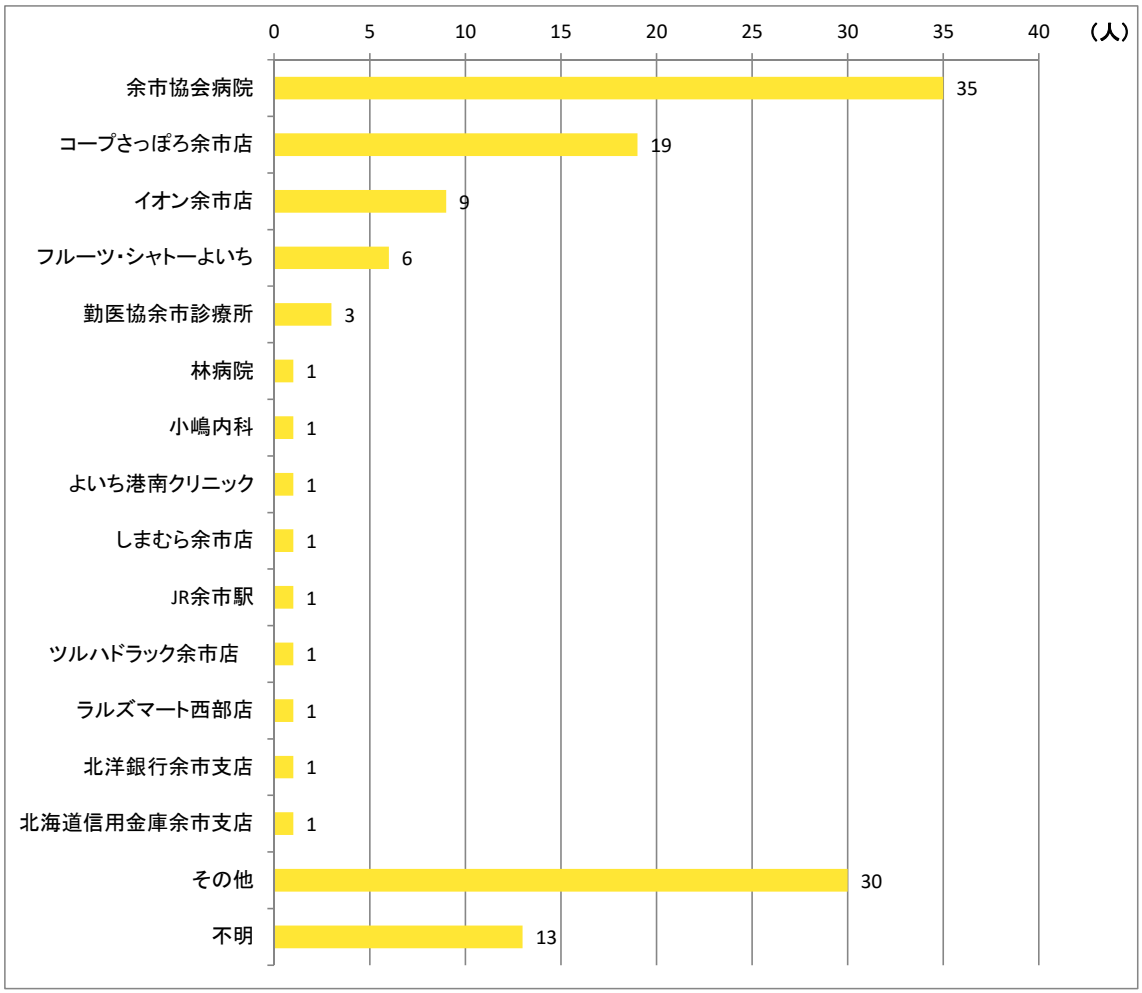


図　外出先

⑤余市協会病院線の評価

余市協会病院線の評価をみると、「改善を希望する」が 54.8%で最も多く、「現状維持を希望する」の 37.5%を上回っている。

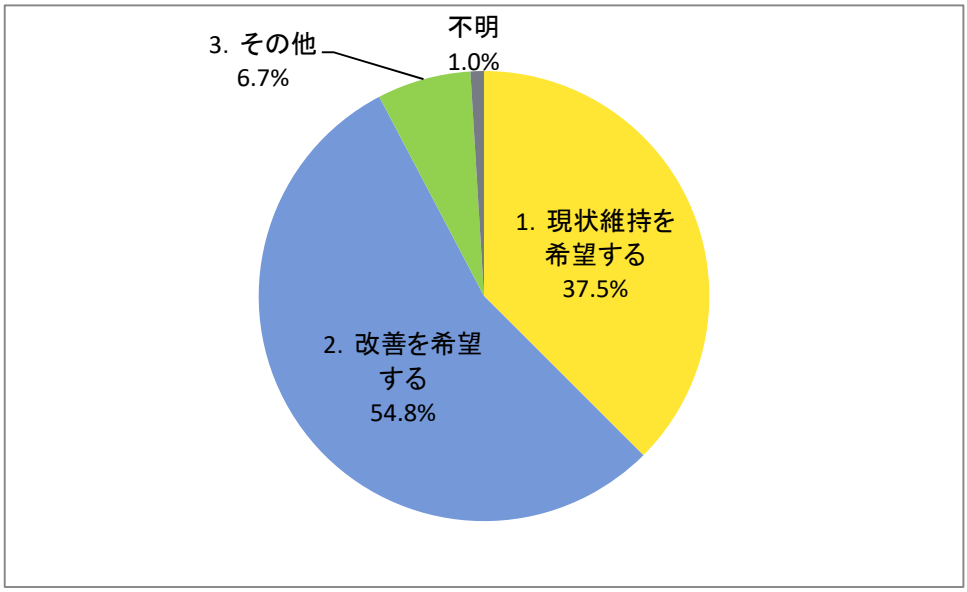


図　余市協会病院線の評価

⑥余市協会病院線の改善内容

改善を希望すると回答した方にどのようなことを改善すべきか聞いたところ、「増便」が 27 人で最も多くなっており、全体の６割程度を占めている。

「車両の仕様」が９人、「停留所の待合い環境」が５人となっており、「運賃」については回答がない。

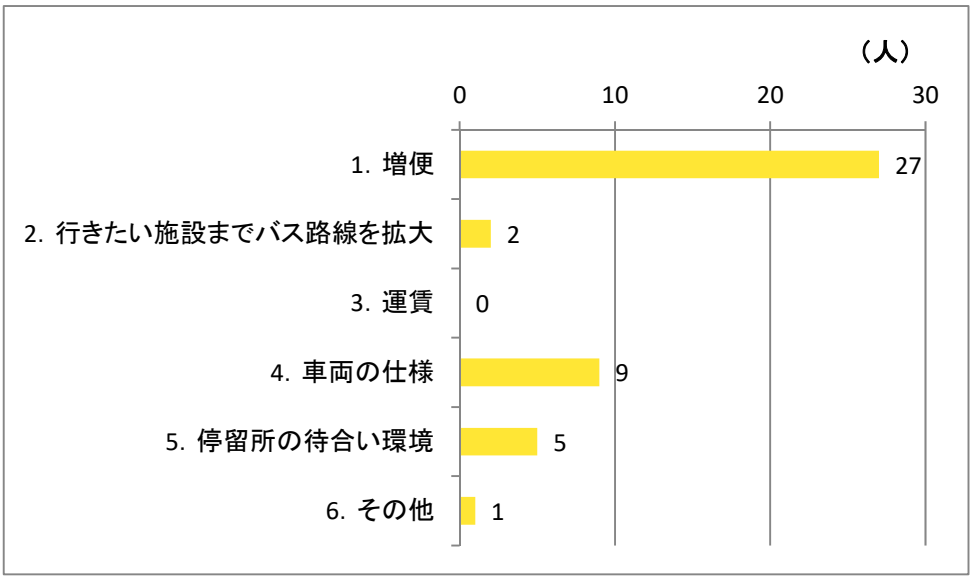


図　余市協会病院線の改善内容

⑦増便に関する内容

増便に関する内容として、どの時間帯のバスを増やすとよいかを意見から整理したところ、「12 時台」が９人と最も多く、次いで「16 時台」が８人となっている。朝の通勤・通学の時間帯に関してはあまり意見が出ておらず、「７時台」が５人、「８時台」が１人となっている。

昼の時間帯は、復路（帰り）のバスが混雑している状況にあり、問題を解決するための検討が必要と考えられる。

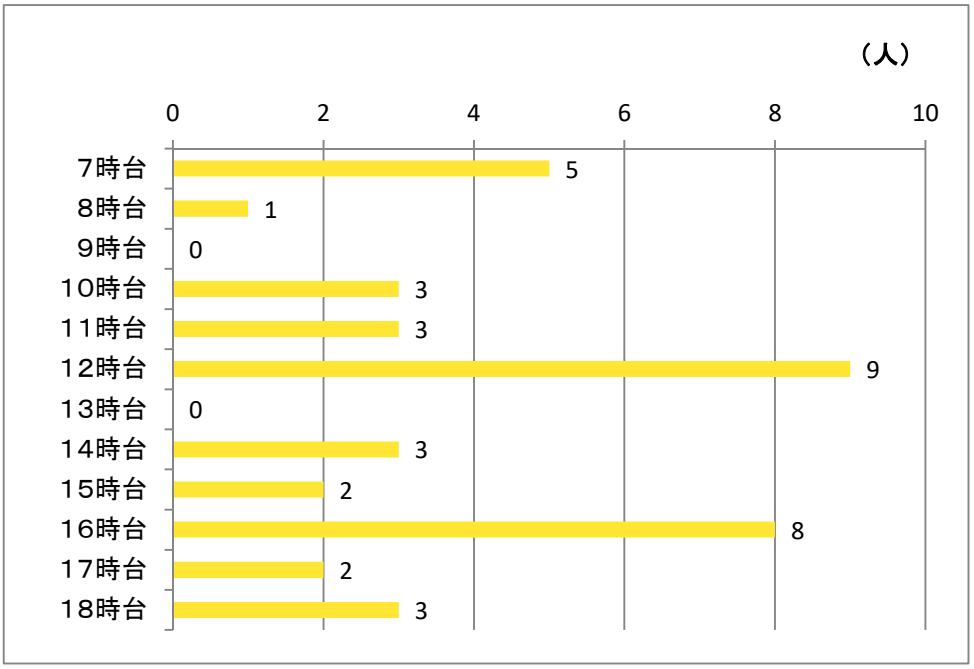


図　増便する時間帯

⑧バス路線の拡大に関する内容

行きたい施設までバス路線を拡大に関する内容では、行きたい施設として「フルーツ・シャトーよいち」と「ケーズデンキ」の２施設があげられている。

表　バス路線の拡大に関する内容

・フルーツ・シャトーよいちへの停留所の設置
・ケーズデンキへの停留所の設置

⑨車両の仕様に関する内容

バス車両の仕様に関する内容としては、「小さくてよい」が 10 人、「段差を低く」が６人となっており、コンパクトで低床型の車両が求められている。

表　バス車両の仕様に関する内容

項目	件数
小さくて良い	10
段差を低く	6
合計	16

⑩停留所の待合い環境に関する内容

停留所の待合い環境に関する内容としては、「ベンチ」が６人で最も多く、次いで「日よけ」が４人となっている。

表　停留所の待合い環境に関する内容

項目	件数
ベンチ	6
日よけ	4
バス運行案内	0
その他	1
合計	11

⑪その他の内容

その他の内容では、16 人の意見が得られている。

表　その他の内容

・コミュニティバスは３年もあればできるはず。
・病院の受付の仕事に使う時間（７時台）に運行して欲しい。
・便数が少なく、冬はタクシーを使わざるを得ない。
・主人が免許返納した。運行するだけありがたい。
・運行してもらっているが、空いている席が多くて申し訳ない。
・朝と夕方はちょうどいい時間に運行してもらっている。
・余市駅前十字街と大川十字街との間（余市駅方向）に停留所を追加してほしい。
・協会病院線なので高速バスのステップが高い車両は避けて欲しい。
・バス車内に時計が欲しい。公民館前に停留所が欲しい。高速バスの車両だと座席を立たないと停車ボタンが押せない。
・協会病院線は、沿線に病院が沢山立地するバス路線なので、予算をしっかりとって運行を維持して欲しい。
・沢町は不便。お買い物バスあれば良い。
・冬に 10 分待つの大変。同じ町内でも差がある。
・大川十字街の停留所位置ははなぜ郵便局前なのでしょうか。余市線と同じ公民館近くにして欲しい。
・余市高校・豊丘町までハイヤーだと 2,000 円かかる。
・自宅から停留所が遠い。
・停留所のゴミひどくゴミ箱置くべき。

２－４．ハイヤー・タクシー利用実態調査

（１）時間帯別利用回数

ハイヤー・タクシー会社に協力してもらい１週間の利用実態について調査したところ、時間帯別の平均利用回数では、平日は「13 時台」が 2.7 回で最も多く、続いて「11 時台」と「14 時台」が 2.6 回となっている。

土日祝日は「14 時台」が 2.1 回で最も多く、続いて「12 時台」と「19 時台」が 2.0 回となっている。その他の時間帯は、2.0 回を下回っており、19 時台を除いた全ての時間帯で平日よりも利用回数が少なくなっている。

１週間の平均では「14 時台」が 2.4 回で最も多く、続いて「11 時台」と「13 時台」が 2.3 回となっており、昼の時間帯の利用が多くなっている。

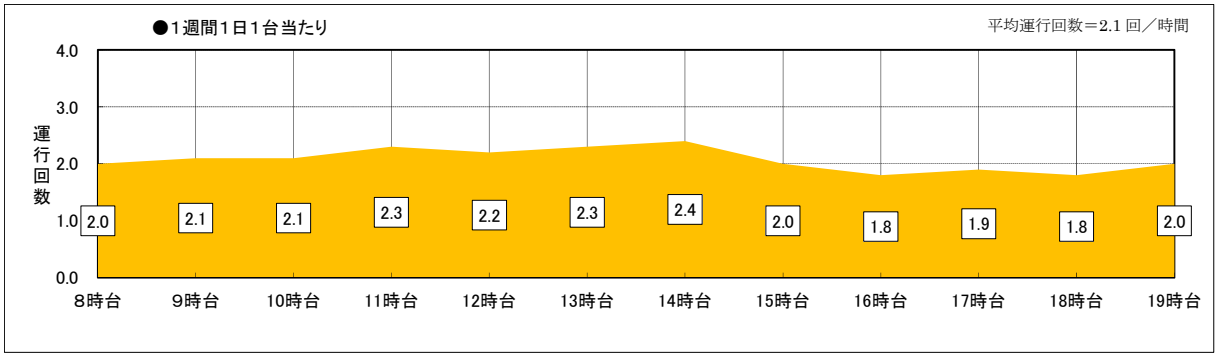


図　１台当たり時間帯別平均運行回数（合計）

（２）時間帯別平均所要時間

時間帯別の平均所要時間（１時間当たりの運行割合）では、平日は「12 時台」と「13 時台」が 55.0%で最も高く、次いで「14 時台」が 53.3%となっている。

土日祝日は「14 時台」が 45.0%で最も高く、続いて「12 時台」と「15 時台」が 43.3%となっている。19 時台を除いた全ての時間帯で、平日よりも平均所要時間が低くなっている。

１週間の平均では「12 時台」と「14 時台」が 50.0%で最も高く、次いで「13 時台」が 48.3%となっており、昼の時間帯の運行が多くなっている。

注）所要時間×2（往復）を運行時間とした。

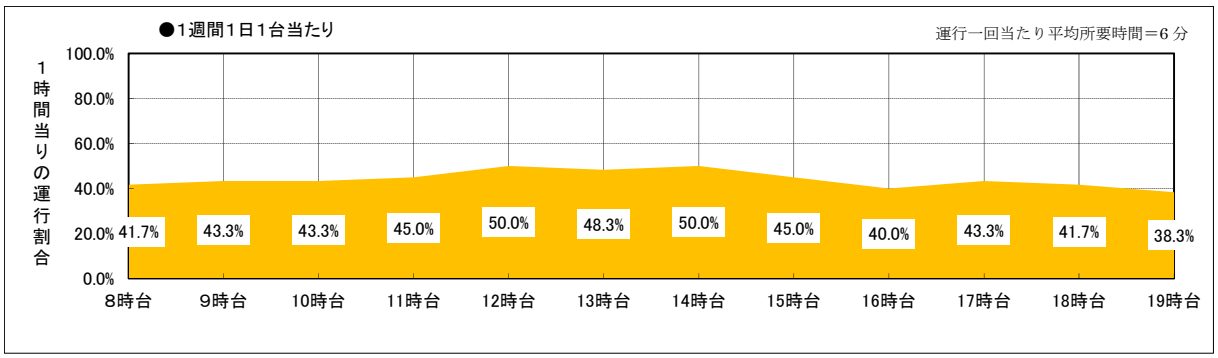


図　１台当たり時間帯別平均運行時間（合計）

（３）タクシー交通分布

タクシー利用者の出発地と到着地を整理すると、最も多い利用は出発地・到着地ともに「黒川町」で、黒川町内での移動が 656 台となっている。２番目に利用が多かったのは、出発地が「黒川町」、到着地が「大川町」で 263 台、３番目は出発地が「大川町」、到着地が「黒川町」で 202 台となっており、黒川町と大川町間の移動が合計で 465 台と最も多くなっている。その他で町間での移動が多く確認できたのは「黒川町・山田町間」が合計で 137 台、「黒川町・美園町間」が 127 台、「黒川町・栄町間」が 114 台となっている。

「黒川町」は、出発地となった利用が 1,445 台、到着地となった利用が 1,181 台と、ともに最も多くなっている。２番目に多かったのは、出発地・到着地ともに「大川町」で合計が 824 台、3 番目は出発地・到着地ともに「栄町」で、合計が 215 台となっている。

余市町内でのタクシーの利用は、黒川町を中心に近距離での移動が大半となっており、郊外や近隣の市町村への移動にはあまり使われていないことがわかる。

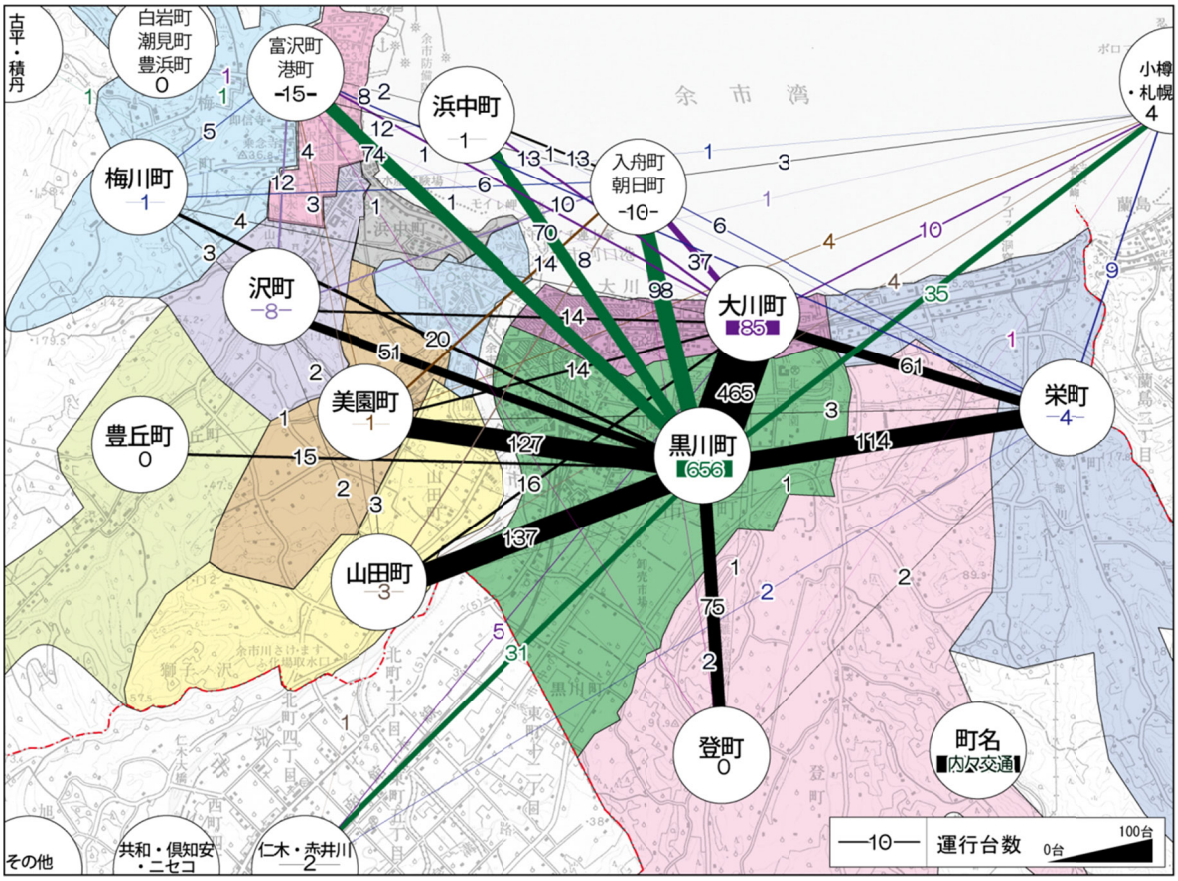


図　タクシー交通分布図

（４）公共・公益施設のアクセス回数

タクシーでの公共・公益施設へのアクセス回数では、最も多かったのは「ＪＲ余市駅」で 282 回となっている。行政施設では、余市駅以外の施設はタクシーでの利用がほとんどない状況である。次いで多かったのは「イオン余市店」で 264 回となっており、「コープさっぽろ余市店」も 207 回と、大型店・商店街の利用が多くなっている。医療・福祉施設では「余市協会病院」が 136 回で最も多くなっているが、その他の病院での利用はあまり多くない状況である。

施設の用途としては、大型店・商店街、医療・福祉施設の２つが多く、大半の施設が黒川町に立地しているため、黒川町でのタクシー利用が多いと考えられる。

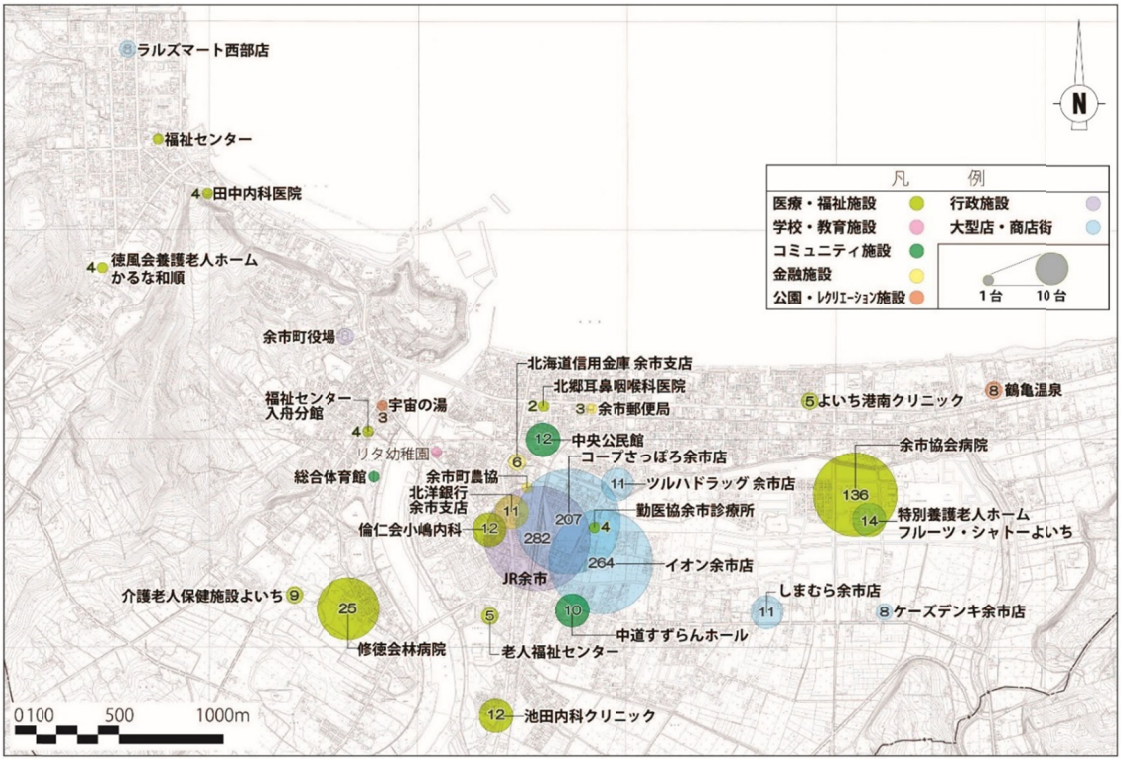


図　公共・公益施設へのアクセス回数

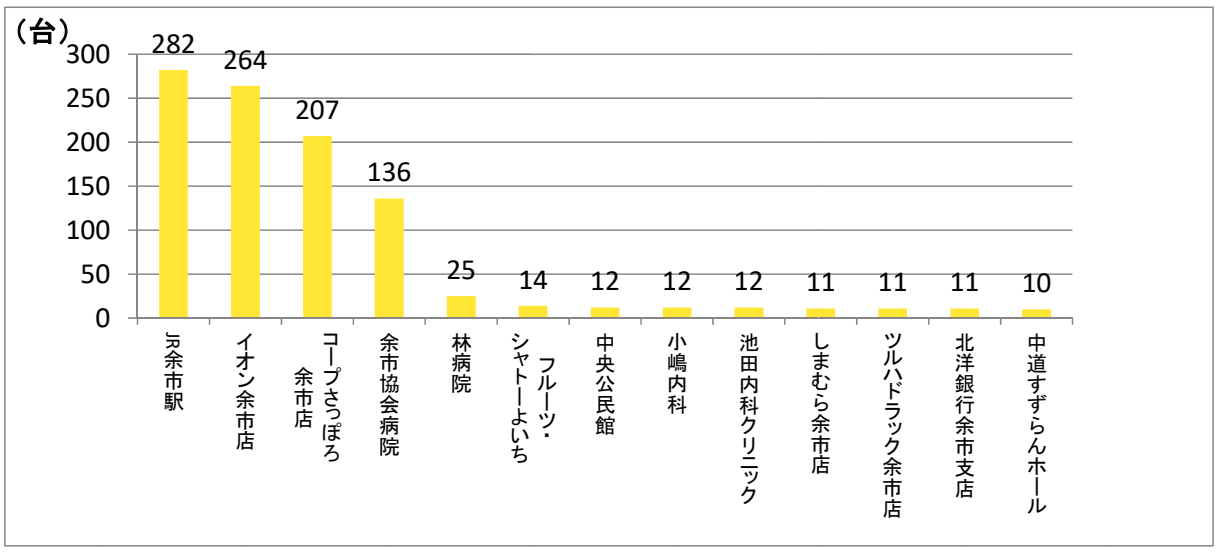


図　公共・公益施設へのアクセス回数（10 回以上）

３．地域公共交通施策の方向性の検討

３－１．現況のとりまとめ

公共交通の課題を整理するにあたり、前章までの「公共交通の現状」と「公共交通実態調査」について、以下のとおりとりまとめを行う。

（１）公共交通の現状

①人口減少

余市町の人口は昭和 60 年以降減少傾向にあり、2015 年の国勢調査では 19,577 人と２万人を割っている。行政区別人口では、15 行政区は総人口に対する割合がいずれも 10%以下であり、郊外部の「白岩町」「潮見町」「豊浜町」は 100 人未満となっており、人口減少に配慮した公共交通体系の検討が必要である。

②少子高齢化

余市町では若年層と生産年齢層が減少し、高齢者層が増加する少子高齢化が進行している。高齢化比率は全体で 41.5%、若年者比率は 8.0%となっており、運転免許を返納する高齢者も増えているため、少子高齢化に配慮した公共交通体系の検討が必要である。

③通勤・通学

余市町では、小樽市と札幌市へ通勤・通学する居住者が非常に多く、地域外や近隣市町村を含めた公共交通体系の検討が必要である。

④公共・公益施設

主要な施設は市街地中心部等に多数分布し、全体としては市街地が連担してコンパクトにまとまっているが、日常生活に必要な機能は東部地区、職場や教育等の機能は中部地区を中心に形成されている。そのため各地区への移動にストレスがなく、スムーズに利用できる公共交通のネットワークの構築が必要である。

⑤ＪＲ

ＪＲについては、北海道新幹線の延伸による並行在来線問題に注視しながら、JR 利用者の実態に合わせた接続を考慮して公共交通体系の構築に取り組んでいく必要がある。

⑥道路

余市町内の道路は、国道が２路線、道道が６路線、その他１級・２級町道により構成されており、道路幅員の確保等公共交通の運行に必要な整備及び適切な維持管理により町内交通網の確保を図る必要がある。

⑦自家用車

自家用車台数は 2012 年から 2016 年にかけて概ね一定となっているものの、保有率は微増傾向にあり、自家用車への依存が高い状況で推移している。高齢者の免許保有人数も、直近 10 年間で 292 人増加しており、運転技術の低下が危惧される高齢者に対して公共交通の利用促進が必要である。

⑧高速バス

高速バスは４路線が運行しており、直近 10 年間での輸送人数はどの路線もおおむね横ばいで推移している。札幌・小樽方面への通勤・通学、ニセコ方面へのインバウンド観光に多く利用されていることが考えられ、今後も輸送の継続が必要である。

⑨幹線バス・地域内バス

幹線バスは５路線、地域内バスは１路線が運行しており、銀山線は利用者数の減少により 2018 年９月に廃止された。どの路線も国・道・市町村の補助金や事業者負担により運営している状況にあり、妥当な運賃の設定あるいは効率的な運行について検討する必要がある。

⑩タクシー

タクシーは小樽つばめ交通（株）の 1 社が小型車により運営している。公共交通の需要が少ない地域や高齢化の進行が著しい地域においては、路線バスから乗合タクシー等への転換も考えられ、ジャンボタクシーや福祉車両の導入などサービスの充実についても検討が必要である。

⑪スクールバス

スクールバスは３路線が１日２便で運行しており、運行に係る財源等の点から、既存の公共交通との一元化などについて検討することが必要である。

（２）公共交通実態調査

①2017 年度町民アンケート調査

回答者の６割は自家用車を使用しており、高齢者が運転している状況も多く確認できる。自家用車を多く利用している状況は外出目的や夏冬による違いもみられず、自らの運転により全ての生活行動を充足している。公共交通に対してはバスを身近に感じており、停留所の数や運賃の面で鉄道よりも評価されている。バス待合所等の拠点機能の強化のためにほしい機能では、「様々な公共交通が集まる乗り継ぎ拠点」が最も多く、新たな交通手段で利用したいものとして「コミュニティバス」への要望があげられている。

高齢化の進行に対して公共交通を便利にしたほうがよいといった意見は多い結果となっているが、本数の少なさや停留所までの距離が遠くて利用しにくいといった問題もあり、実際は自家用車に依存する状況になっている。そのため、複数の交通手段の設定により高齢者や郊外居住者を主とする交通弱者への利便性と効率性を高め、シームレスな公共交通体系を確立する必要がある。

②公共交通アンケート調査

公共交通アンケートにおいても回答者のうち運転免許を保有している人が６割で、「自ら所有の車を使用」と「家族運転の車に乗車」が多いため、自家用車への依存が高い状況となっている。鉄道駅やバス停までの遠さは、「大川町」と「黒川町」は「不便ではない」が多いが、他の地域は「少し不便」と「遠くて不便」が多くを占めている。公共交通の利用は学生が「通学」、成人は「通勤」、高齢者は「買物」と「通院・治療」が大半であり、高校や大学は「小樽市」と「札幌市」への移動が多い状況である。

新たな公共交通としては「町内全域に行ける公共交通」、路線バスの不満及び改善点では「自宅からバス停留所まで遠い」が最も多くなっている。停留所を置いてほしい施設は「大型店・金融機関・その他の施設」が最も多く、具体的には「イオン余市店」、「コープさっぽろ余市店」があげられている。利用したい公共交通は「今より利便性が高い路線バス」と「多少運賃が高くても自宅や目的となる施設まで行けるもの（乗合タクシー）」が多く選ばれている。

公共交通のあり方は、郊外居住者がまちなかの大型店をはじめとする公共・公益施設に不便なく移動できるしくみが必要である。またバスに関しては、施設への乗入れや連絡が可能な停留所を配置し、バス路線としては余市協会病院線を対象に検討することが望ましい状況にある。郊外居住者に対しては、デマンド交通や乗合タクシーにより自宅までの輸送が可能な交通体系を検討し、利用者のニーズに応じた柔軟な運行により自家用車への依存を軽減する必要がある。

③バス乗降調査

余市協会病院線を対象に乗降調査を２日間実施したところ 100 人前後の利用があり、「往路」、「復路」とも午前中の利用がピークとなっている。年齢層は「高齢者」、性別は「女性」の利用が大半で、「幼児」や「学生」の利用はほとんどない状況である。地域間の移動では、「水産試験場」と「黒川 12 丁目」、「余市駅前」と「余市協会病院」、「黒川 12 丁目」と「余市協会病院」が多く、乗車密度も高くなっている。

現状では通院する高齢者が多く利用しているが、採算が確保できていない問題もあり、利用者層の拡大や運行ルートの見直しを行っていくことが必要である。

④バス利用者の意識調査

余市協会病院線の利用は、「通院・治療」が４割、「買物」が３割弱と多く、外出先は「余市協会病院」と「イオン余市店」が多くなっている。評価では「改善を希望する」が５割強と多く、内容は「増便」が６割程度となっている。増便の時間帯は「12 時台」と「16 時台」が多くあげられている。

余市協会病院線は、病院利用者の移動手段としての利用が多く、運行時刻や増便の検討をはじめ、低床式バスや停留所の環境整備等の検討も必要である。

⑤ハイヤー・タクシー利用実態調査

タクシーの利用は日中の時間帯が概ね均一で、輸送は主要な施設が立地する「黒川町」を中心とした移動がほとんどである。アクセス施設は「ＪＲ余市駅」、「イオン余市店」、「コープさっぽろ余市店」及び「余市協会病院」が多く、近距離での移動が大半となっている。

余市町中心部での利用は進んでいるが、交通が不便な中距離等での移動は少ない状況のため、利用を促進する輸送形態や料金体系など、既存の公共交通との連携を含めた交通体系の検討が必要である。

３－２．町内公共交通の課題

（１）公共交通空白地域の解消

余市町の公共交通は、高速バス４路線が国道を運行し、幹線バス４路線が国道及び道道を運行するほか、余市町内に起終点を持つ地域内バスとして余市協会病院線が運行している。

余市協会病院線は幹線バス路線等と一部重複しながら大川町及び黒川町を通り余市協会病院に連絡する路線バスで、幹線バス等が運行する国道と余市協会病院線沿線以外の地域は公共交通空白地域となっている。

アンケート調査では概ね町内全域において公共交通の利用が想定されるため、公共交通空白地域の解消を図る必要がある。

（２）余市協会病院線は利用者ニーズに合ったものとすることが必要

余市協会病院線は１日６便の運行で 100 人前後の利用があり、また高齢者等の通院・治療等や買物目的の外出にはなくてはならない公共交通である。

運行時間帯は通院、買物等の利用目的に対応した８時台から 17 時台の運行で、町外への乗り継ぎも含めた通勤・通学利用には対応していない。

今後は効率的な運行が可能な範囲で郊外地域を取り込むことや、利用が少ない区間についてバス路線や運行方法を見直し、また輸送の対象となる年齢層や利用目的並びに運行車両の小型化、及び乗り降りしやすい車両を検討するなど、現在の利用者ニーズに合った町内公共交通としていく必要がある。

（３）郊外地域の公共交通の確保が必要

余市協会病院線では輸送が困難な郊外地域についても、公共交通の利用が想定されるため、この需要に対してどのような公共交通を確保していくかが課題となる。

（４）どのような世代、外出目的等を対象とした輸送を実現するのかの設定が必要

2017 年度のアンケート調査では、通勤・通学、買物、通院・治療等及び飲食・趣味活動等においてバス利用は１割以下で、自家用車による移動が多い状況が明らかになった。

このため、年齢階層、外出目的等に応じた公共交通サービスの提供を実現するために、どのような公共交通を運行していくことが良いかを考える必要がある。

コミュニティバス、デマンド交通及び定額タクシーの何れかを選択するか、あるいは連携して運行するかについて検討が必要である。

３－３．公共交通の方向性

町内公共交通の課題から公共交通の方向性を次のとおり定める。

余市協会病院線は、主に高齢者の通院・買物目的の生活交通を確保する上で重要なバス路線であるため、今後とも運行を維持するものの、運行開始から 20 年程度経過しており、住民のニーズに合った運行内容へと見直し、輸送効率を向上させていく必要がある。

輸送効率を向上する方法としては、自動車運転免許返納を促進していくとともに、通院目的と併せ、余市駅東側の地区の買物目的や公共施設へのアクセスに配慮する。新たな運行収益が期待される黒川町まほろば団地等へのアクセスなど通勤・通学利用に対応していくことや、公共交通空白地域となっている郊外において新たな公共交通を確保し、これと連携・接続を図る方向で検討を進める。

余市協会病院線の運行方法は、利用が少ない停留所区間等において代替路線を検討することで、輸送効率を向上していく。また余市町のまちづくりに配慮して、余市駅周辺のバス停留所の集約配置や、時間帯によって輸送サービスを変えることなどについても検討する。

なお郊外公共交通は、高齢者の買物・通院目的のためにコミュニティバス、乗合タクシーといった従来の運行方法に加え、定額タクシーの運行を検討する。なお観光目的やレクリエーション目的の送迎方法についても検討が必要である。

（１）どのような世代を対象とした町内公共交通を運行するのか

主に高校生から自動車運転免許証を返納した高齢者までを対象とする。

余市協会病院線において高齢者が多い状況（６割程度）から、学生や就業者の利用を増やす運行内容を検討する。

（２）どのような外出目的を対象とした町内公共交通を運行するのか

主に通勤、通学、買物及び通院の外出目的を対象とする。

余市協会病院線において通院目的の利用が多い状況（４割程度）から、通勤・通学目的の利用を増やす運行内容を検討する。

（３）各地域においてどのような町内公共交通を運行するのか

余市協会病院線は需要に合わせて現在の運行ルートの見直しを検討するほか、効率的な運行が可能な範囲で郊外地域を取り込むことを検討する。

余市協会病院線での取り込みが難しい郊外地域等については、コミュニティバス、乗合タクシー及び定額タクシーの運行を検討する。

余市協会病院線と郊外の公共交通との乗り継ぎの利便性を向上させることにより、余市協会病院線の利用者数を確保していく。

（４）余市協会病院線の運行

利用が少ない停留所区間や幹線バスと重複運行する区間において、代替ルートを検討する。また紅志高校スクール便との一体運行について検討する。

余市町のまちづくりに配慮して、余市駅周辺に東・西乗継ぎ拠点を配置する案も併せて検討する。

４．上位計画及び関連計画等の整理

（１）第 4 次余市町総合計画（計画期間：2012～2021 年度）

総合計画では「まちづくりの目標」の１つを「住み良く安心して暮らせるまちを創る」としており、この目標を達成するために「町民生活に密着した社会資本を整備するための施策」が位置づけられており、公共交通に関する内容はその施策の中の「基幹交通」に取り上げられている。

●基幹交通の課題及び基本目標

課題

・公共交通の面においては、町民の重要な移動手段である路線バスと鉄道の維持・充実が大きな課題です。さらには、高齢化社会の進行を視野に入れ、町内における公共交通のあり方について、検討を進めることが必要です。

基本目標

・町民生活に欠かせない路線バス・鉄道路線の維持・充実に向け、関係機関への要望を行うとともに、町内における高齢化社会に対応した公共交通のあり方について検討を進めます。

（２）余市町都市計画マスタープラン（計画期間：2014～2033 年度）

都市計画マスタープランでは将来都市像である「豊かな海と大地に抱かれたみんながいきいきと輝くまち」を実現するために３つの基本目標を設定しており、「安全・安心で快適な営みをおくることができるまちづくり」の中で移動しやすい動線を設定するとしている。

また、将来都市構造の交通体系と都市軸の設定にあたっては、公共交通についてＪＲ余市駅及び函館本線、都市間バス、路線バスが運行しており、今後も引き続きＪＲ余市駅を中心とした交通結節点機能を強化するとともに、利便性の高い公共交通網の維持を図るとしている。

●交通体系と都市軸

主要交通軸

・小樽市や古平町、仁木町など周辺市町と連絡する国道、および平成 30 年度に供用が予定されている北海道横断自動車道余市 IC から連絡する道路を、「主要交通軸」として設定する。この軸は、広域的な観光や交流、また町民生活・産業を支えるメインルートとして位置づける。

生活軸

・主要交通軸を補完する道路を「生活軸」として設定する。この軸は、主に町民の生活・産業の利便性向上や、後述する拠点間の連絡、災害時の主要な避難動線となるようなサブルートとして位置づける。

農村交流軸

・市街地ゾーンから農村ゾーンへ、また都市計画区域外の農地へと連絡する道路を「農村交流軸」として設定する。この軸は余市を特徴づける果樹園地帯に町民や観光客を誘導し、新たな交流の機会を創出するとともに、災害時の２次的な避難動線となるルートとして位置づける。

（３）余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：2015～2019 年度）

総合戦略では施策の目標として４つの基本目標を設定している。公共交通に関連する内容では「基本目標２」の「余市町に住みたいという希望をかなえ、ひとの流れをつくる」の中で、ドラマ「マッサン」放映をきっかけとしたニッカウヰスキー余市蒸溜所の観光入込数の増加を踏まえ、今後はＪＲ余市駅前周辺地区の観光入込数を一定程度に維持しながらも、それ以外のエリアに対するひとの流れを生み出していくことを課題としている。

町内におけるひとの流れを生み出すためには、町内周遊ツアーの実証実験を行い、参加者アンケート等の検証を行うことによって、観光面での民間資金による事業展開の可能性を検証しながら本町の観光価値を更に引き上げ、町内各エリアへのひとの流れを作り、留まってもらうための取組について検討するとしている。

●関連する主要な施策

・道内外、及び国外の観光入込の町内の文化財や観光スポットへの波及と、まち全体のホスピタリティの向上

（４）第５期余市町障がい者計画・障がい福祉計画及び第１期余市町障がい児福祉計画（計画期間：2018～2020 年度）

障がい者計画・障がい福祉計画及び障がい児福祉計画では、基本理念をすべての人にやさしい地域社会の実現に向けて「健やかで潤いと安ぎのあるまち」を目指し、５つの基本目標を設定している。基本目標の一つに交通手段の確保と環境整備が位置づけられており、「低床式バス」や「乗降しやすいタクシー」の導入及び移動支援制度等を促進するとしている。

●交通手段の確保と環境整備

・「低床式バス」や「乗降しやすいタクシー」の導入など、事業者等の協力を得ながら、障がいのある人が安全で自由に移動できる交通環境設備の充実
・障がいのある人の移動支援として、運賃等の割引制度の周知及び利用の促進

（５）余市町観光振興計画（計画期間：2018～2022 年度）

余市町観光振興計画では観光振興のテーマを「よいち魅力発信」とし、観光振興策の具体的方策として「町内観光基盤の整備」の中で「日帰り通過型半年観光と単体観光施設依存型からの脱却」が位置づけられており、町内での周遊を促して滞留時間を延長していくとしている。

●日帰り通過型半年観光と単体観光施設依存型からの脱却

・余市町はウイスキー・ワインといった「お酒のまち」でもあることから、公共交通機関を利用して訪れる観光客に対する二次交通の整備により、町内での周遊を促して滞留時間を延長する。

５．余市町地域公共交通網形成計画の策定

５－１．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及び公共交通の方向性と、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網形成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」、「地域が育くむ」”

（３）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福祉公共交通の充実
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

（４）計画の区域

本計画は、余市町全域を計画区域とする。

（５）計画の期間

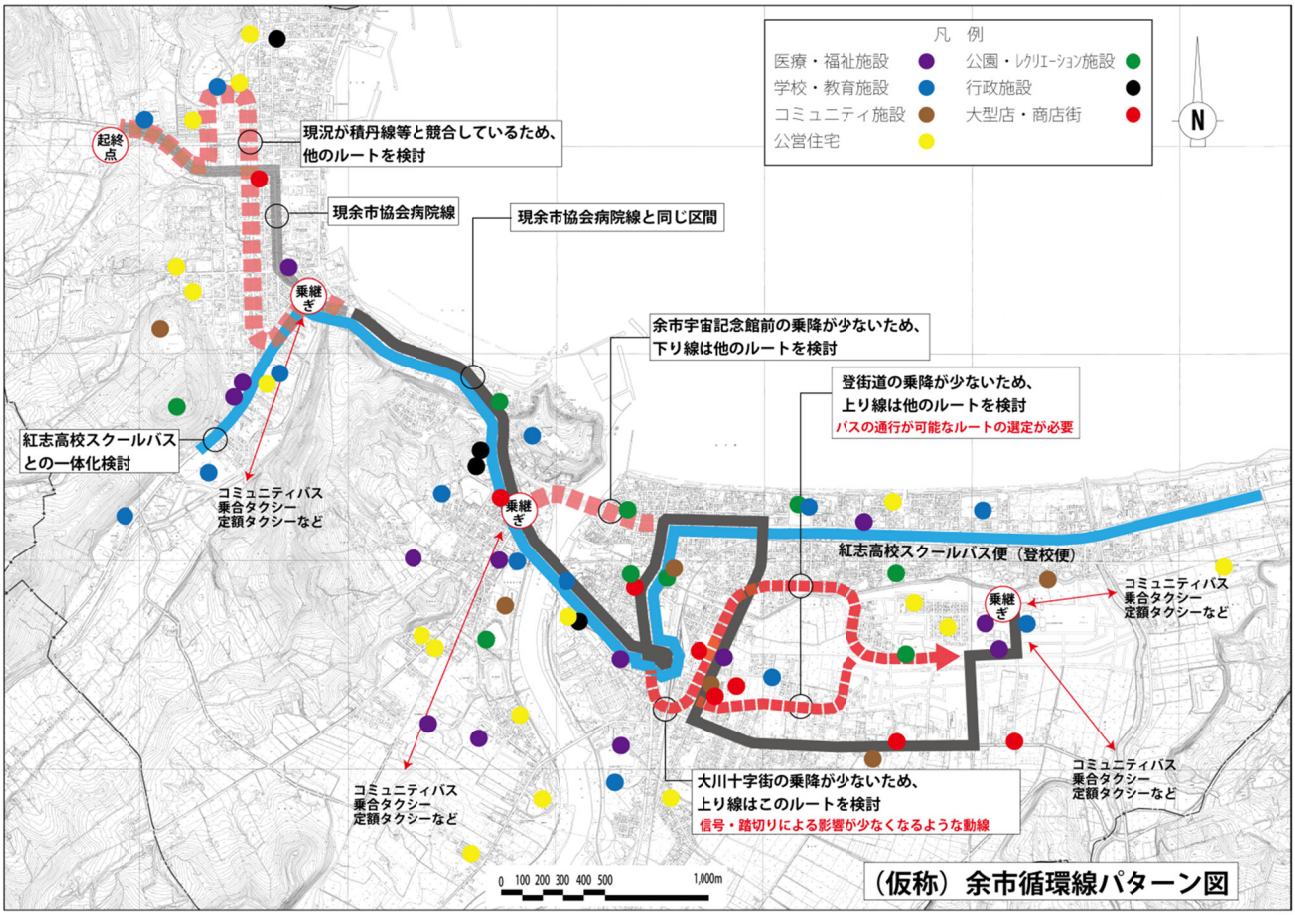
本計画の期間は、2020 年度から 2024 年度までの５年間とする。

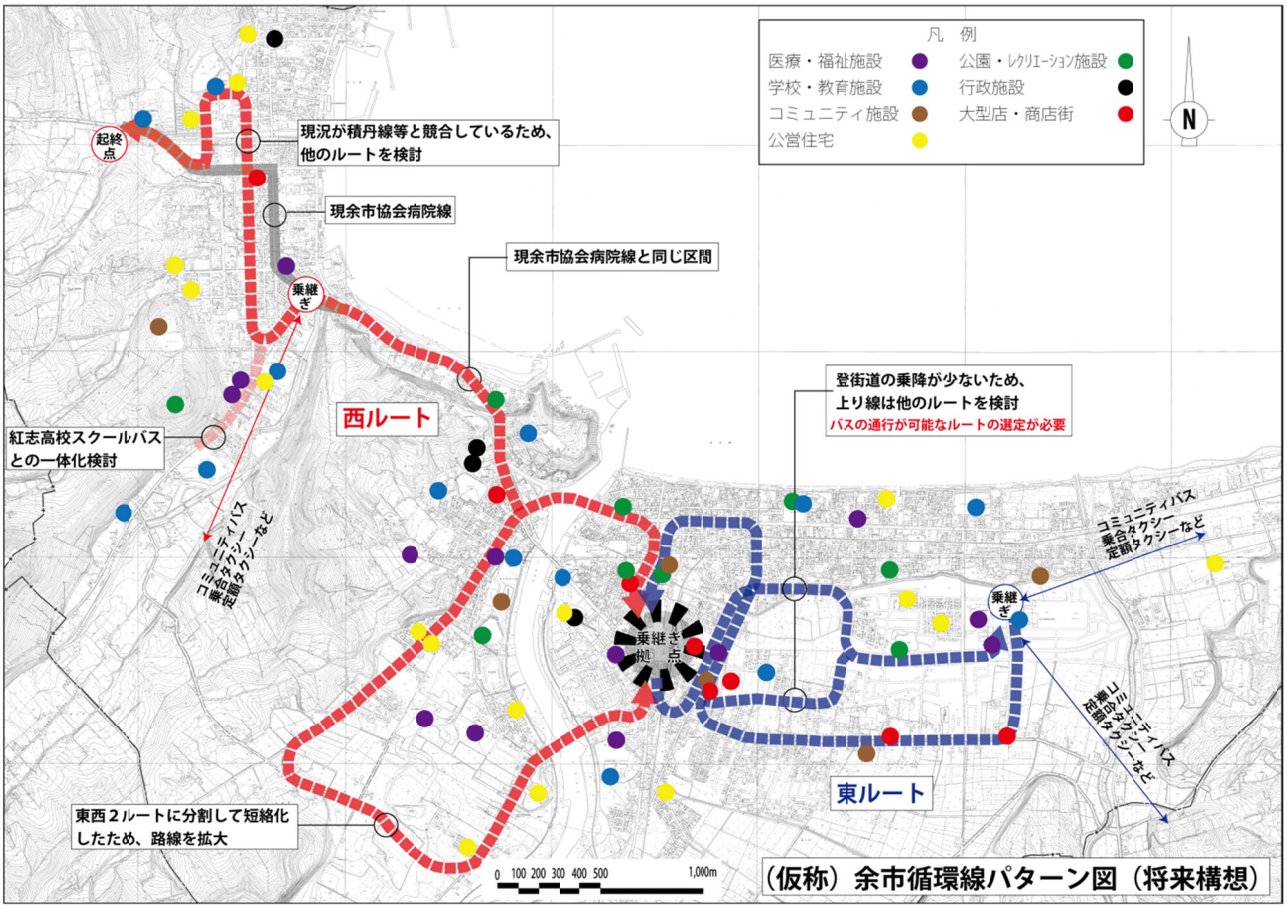
５－２．計画に位置づける取組み及び実施主体

（１）市街地等における効果的な町内公共交通の見直し

①新たな余市協会病院線（(仮称）余市循環線）の運行

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	○通勤・通学時間帯の増便
	・現在の通院・買い物目的に加え、通勤・通学目的に対応して安定的な収益を確保するために、学校の登校時間帯の運行やＪＲ余市駅において、送迎が混雑する 19 時前後の時間帯について、利用者の実態をさらに調査した上で有効と判断された場合、増便運行を行う。
	○バス路線の検討・見直し
	・余市協会病院を終点、あるいは起点とする現在の運行方式から、余市協会病院を跨いで利用できる循環運行とすることで、新たな運行収益が期待される黒川町まほろば地区等への路線拡大を行う。 ・通学に対応するため、紅志高校スクール便のバス路線を踏まえ新たなバス路線を設定し、学校関係者と調整を図りながら登校便と複数の下校便を確保することにより、紅志高校の生徒にとって通学利便性を向上する。 ・停留所の乗降客が少ない区間や幹線バス路線等との重複する区間について、必要に応じてバス路線の見直しを行う。 ・具体的な運行路線設定は、バスの通行が可能なスペースを有した道路や踏切など物理的な要因を考慮する。 ・その他、余市駅に乗継ぎ拠点を設け、東・西ルートそれぞれを運行するバス路線については、余市駅における乗継ぎ施設の確保が必要となるため、将来における交通結節点機能の強化に併せ検討を行う（将来構想案）。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者、利用者
◇実現のイメージ	・ＪＲ余市駅における乗継ぎ交通実態調査、紅志高校スクール便の利用者実態調査及び同スクール便について学校関係者ヒアリング調査を実施し、交通事業者と調整しながら具体的な運行内容（バス路線図、バス時刻表）を作成 ・地域へ運行内容の周知を図り、実証運行を実施してその結果を踏まえ運行内容を修正 ・修正した運行内容により本格運行（行政の支援策を検討） ・本格運行後は、PDCA 方式により評価・検証して改善
◇スケジュール	・１年目：各種実態調査及び具体的な運行内容の作成 ・２年目：地域への運行内容周知と実証運行及び運行内容の修正 ・３年目：本格運行 ・３年目以降：PDCA 方式による評価・検証


凡　例
医療・福祉施設
学校・教育施設
コミュニティ施設
公営住宅
公園・ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ施設
行政施設
大型店・商店街
N
起終点
現況が積丹線等と競合しているため、他のルートを検討
現余市協会病院線
現余市協会病院線と同じ区間
乗継ぎ
余市宇宙記念館前の乗降が少ないため、下り線は他のルートを検討
登街道の乗降が少ないため、上り線は他のルートを検討
バスの通行が可能なルートの選定が必要
紅志高校スクールバスとの一体化検討
コミュニティバス
乗合タクシー
定額タクシーなど
紅志高校スクールバス便（登校便）
大川十字街の乗降が少ないため、上り線はこのルートを検討
信号・踏切りによる影響が少なくなるような動線
0 100 200 300 400 500 1,000m
（仮称）余市循環線パターン図


凡　例
医療・福祉施設
学校・教育施設
コミュニティ施設
公営住宅
公園・ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ施設
行政施設
大型店・商店街
N
起終点
現況が積丹線等と競合しているため、他のルートを検討
現余市協会病院線
現余市協会病院線と同じ区間
乗継ぎ
西ルート
登街道の乗降が少ないため、上り線は他のルートを検討
バスの通行が可能なルートの選定が必要
紅志高校スクールバスとの一体化検討
コミュニティバス
乗合タクシー
定額タクシーなど
乗継ぎ地点
東ルート
東西２ルートに分割して短絡化したため、路線を拡大
0 100 200 300 400 500 1,000m
（仮称）余市循環線パターン図（将来構想）

（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

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯運行方面
	・「栄・登」、「美園・山田」及び「梅川・沢・豊丘」の３方面に地域分けを行い、コミュニティバス、乗合タクシー、あるいは定額タクシーを運行して公共交通空白地域の解消を図る。
	◯（仮称）余市循環線との接続
	・３方面を運行する公共交通は、前述の（仮称）余市循環線と接続することにより、当該バス路線の輸送人数増加に寄与する。
	◯地域とともに公共交通を選定
	・運行する公共交通が地域に根ざし親しまれるものとするために、輸送方法の選択にあたっては、採算性を考えた目標となる輸送人数や想定される運賃等を示しながら、地域とどのような公共交通が良いのかを考える。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者、住民
◇実現のイメージ	・地域ごとに懇談会等を開催して輸送方法を選定し、具体的な運行内容（バス路線図、バス時刻表）を作成 ・地域へ運行内容の周知を図り、実証運行を実施してその結果を踏まえ運行内容を修正 ・修正した運行内容により本格運行（行政の支援策を検討） ・本格運行後は、PDCA 方式により評価・検証して改善
◇スケジュール	・１年目～２年目：なし（接続する余市循環線の具現化） ・３年目：輸送方法の選定及び具体的な運行内容の作成 ・４年目：地域への運行内容周知と実証運行及び運行内容の修正 ・５年目：本格運行 ・５年目以降：PDCA 方式による評価・検証

コミュニティバス事例：
倶知安町じゃがりん号

出典：倶知安町 HP

新十津川町
乗合タクシー事例（上）
乗合ワゴン事例（左）

出典：新十津川町 HP

事例：

定額タクシー（実証運行）

出典：国土交通省 HP

1．実 施 期 間：　2018 年 10 月 1 日(月)～2018 年 12 月 21 日(金)

2．実施地域、実施事業者、実施方法(※実施事業者により方法は異なります)

概要

実 施 地 域：全国 7 地域
実施事業者：7 事業者

② 東北

実施地域	郡山市
事業者	郡山観光交通
車両数	39 両
利用者	高齢者
利用方式	指定地域内乗降
利用時間	平日 6:00～21:00
販売単位	乗り放題又は 10 回

① 北海道

実施地域	帯広市及び周辺 6 町村
事業者	十勝中央観光タクシー
車両数	67 両
利用者	高齢者及び子供
利用方式	2 地点間
利用時間	24 時間
販売単位	20 回

⑥ 中国

実施地域	真庭市
事業者	フクモトタクシー
車両数	3 両
利用者	透析患者
利用方式	2 地点間
利用時間	5:00～22:00
販売単位	5 回

③ 東北

実施地域	白河市
事業者	白河観光交通
車両数	34 両
利用者	高齢者
利用方式	2 地点間（寄り道可）
利用時間	平日 6:00～21:00
販売単位	3 回

⑤ 関東

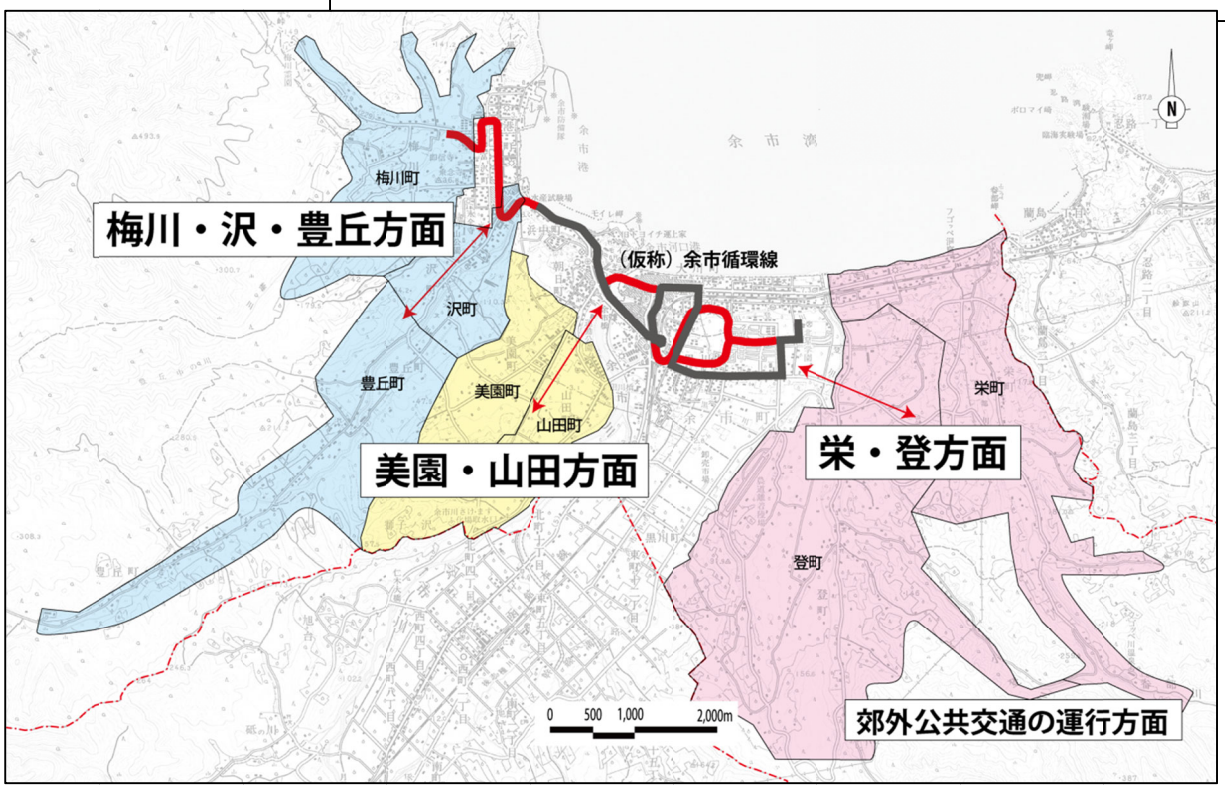
実施地域	厚木市及び伊勢原市
事業者	神奈中タクシーHD
車両	217 両
利用者	高齢者
利用方式	3 地点間
利用時間	9:00～16:00
販売単位	20 回

⑦ 九州

実施地域	北九州市、中間市及び遠賀郡
事業者	第一交通産業グループ
車両	562 両
利用者	高齢者
利用方式	2 地点間
利用時間	7:00～18:00
販売単位	11 回

④ 関東

実施地域	立川市、昭島市及び西東京市一部
事業者	大和自動車交通グループ
車両数	93 両
利用者	高齢者
利用方式	2 地点間
利用時間	8:00～20:00 又は 9:00～21:00
販売単位	11 回



②観光タクシー等の運行が可能な環境づくり

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯観光客の滞留時間の延長
	・ウイスキー・ワインといった「お酒のまち」としての特性を活かし、公共交通機関を利用して訪れる観光客に対して、町内での周遊を促して滞留時間を延長するために、ワイナリー等を巡る観光タクシー等について事業者が参入しやすい環境づくりを行い、事業者等（交通事業者、旅行代理店）に働きかけを行う。
	◯ワイナリー等への働きかけ
	・ワイナリー等に働きかけ、観光タクシーのアクセスルートとして観光エリアを広める。
	○事業者等への働きかけ
	・収集した情報を事業者等へ提供し、両者の連携の窓口として働きかけを行う。
◇実施主体及び協力団体	行政、観光協会、交通事業者、旅行代理店
◇実現のイメージ	・ワイナリー等への協力依頼 ・事業者等への情報提供
◇スケジュール	・１年目：ワイナリー等への協力依頼 ・２年目以降：ワイナリー等と事業者等のマッチング

ワイナリー分布図　出典：余市町

（３）高齢者及び障がい者などに配慮した福祉公共交通の充実

①福祉タクシー車両導入方法の明確化

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯導入方法の明確化
	・障がいのある人が安全で自由に移動できる生活環境確保を支援するために、町内で初めてとなる福祉タクシー車両（スロープ・リフト付き）導入の実現性について情報の収集と提供により、関係者との協議を重ね導入の方向性を明確化する。
◇実施主体及び協力団体	行政、社会福祉協議会、交通事業者、介護事業者
◇実現のイメージ	・福祉タクシー車両（スロープ・リフト付き）の導入にあたって、行政の支援制度等を調査して福祉担当部局に情報を提供 ・関係者と協議して車両導入の可否と方法を検討
◇スケジュール	・１年目：導入方法の調査 ・２年目：関係者と協議して車両導入の可否と方法を明確化

事例：福祉タクシー車両（スロープ・リフト付き）

出典：北海道運輸局 HP　2013 年度事業評価概要　バリアフリー化設備等整備事業（自動車）　札幌地区タクシー協会　札幌福祉輸送（株）

②（仮称）余市循環線における低床式バスの運行（通院時間帯）

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯通院時間帯における低床式バスの運行要望
	・利用者から「余市協会病院にアクセスする路線バスなので、ステップが高い車両は避けて欲しい」との意見・要望が多数寄せられている。 ・乗降調査ヒアリング調査の通院・治療利用の割合は、第２便（９時前後）が６割、第４便（概ね 13 時台）が５割弱、第３便（概ね 11 時台）と第５便（15 時前後）が４割台となっている。
	◯低床式バスの配車検討
	・通院利用が多い便において、低床式バスの効率的配車の検討を行う。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者
◇実現のイメージ	・バス配車の状況把握と低床式バスの効率的配車の提案・調整
◇スケジュール	・１年目：実態把握と提案・調整

（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

①ＪＲ余市駅における交通結節点機能の強化

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯公共施設との複合化を含め検討が必要
	・中心部のまちづくりに配慮しながら国道交差点付近のバス停留所を集約配置するためには、ＪＲ余市駅前広場へのバスレーンの集約化を図るだけではなく、バス同士の乗継ぎを考えた施設としてのコミュニティ施設や公共施設との複合化も含め検討する必要がある。
	◯プランの作成と関係機関との協議等
	・公共施設の検討には時間を要するため、本計画期間はＪＲ余市駅周辺のバス停留所の集約配置及び公共施設複合化等による乗継ぎ拠点についてプランを作成し、関連機関との協議・調整まで取り組む。
	◯新幹線並行在来線問題等の進捗状況に配慮
	・次期計画においては、新幹線並行在来線問題等の進捗状況により、本プランの見直しを含め検討する必要がある。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者
◇実現のイメージ	・コミュニティ施設など公共施設の検討 ・ＪＲ余市駅周辺の土地利用の現況調査及び交通量調査 ・国道交差点付近のバス停留所の集約配置及び複合機能を考慮した駅前広場等プランの作成 ・作成した駅前広場等プランについて関連機関との協議・調整
◇スケジュール	・１年目～２年目：公共施設の検討 ・３年目：ＪＲ余市駅周辺の土地利用の現況調査及び交通量調査 ・４年目：国道交差点付近のバス停留所の集約配置及び公共施設を考慮した駅前広場等プランの作成 ・５年目：関連機関との協議・調整

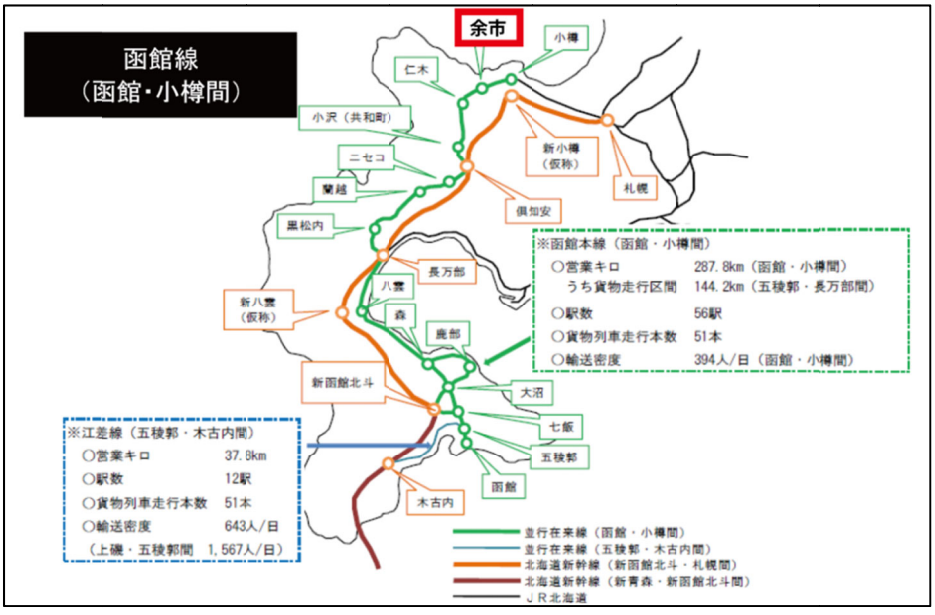


図　北海道新幹線開業に伴う並行在来線区間

出典

：北海道新幹線並行在来線対策協議会資料

②郊外公共交通との乗継ぎなどバス待ち協力施設の確保

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯季節を問わない快適なバス待ち環境の確保
	・（仮称）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に、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。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者、店舗・事業所
◇実現のイメージ	・郊外公共交通との乗継ぎが必要な停留所や乗客が多いバス停留所の周辺等において、バス待ち施設を調査 ・調査結果を基に「バス待ち施設」として位置づけ、利用者等へ周知
◇スケジュール	・２年目：（仮称）余市循環線の実証運行と併せ、バス待ち施設を調査 ・３年目：同線の本格運行に併せ、施設の位置付けと利用者への周知 ・４年目：郊外公共交通の実証運行と併せ、バス待ち施設の調査 ・５年目：郊外部の本格運行に併せ、施設の位置付けと利用者への周知

事例：バス待ちＯＫ施設ステッカー

出典：北海道運輸局管内における他業種と連携した公共交通の活性化手法の調査等業務

③バスシェルターの設置

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯バス待ち協力施設の確保が困難な箇所への設置
	・冬期間や雨天時等の中、快適なバス待ち環境を確保するには、前述のバス待ち協力施設を確保していくことが有効であるが、協力施設の確保が困難で一定以上の利用がある停留所について、道路歩道など屋外空間においてスペースが十分に確保されている場合、バスシェルターの設置を行う。 ・十分なスペースが確保されていない場合、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。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者
◇実現のイメージ	・バス待ち協力施設を確保することができない乗客が多い停留所周辺において、歩道通行帯以外の植栽スペース等を調査し、配置可能な箇所を把握 ・狭いスペースでも設置可能なバスシェルターの検討
◇スケジュール	・４年目：配置可能な停留所の把握とシェルターの検討 ・５年目：バスシェルターの設置

事例：バスシェルター札幌市内

④ＩＣＴを活用した公共交通サービスの利便性向上

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯妥当性検証による導入検討 ・バス待ち協力施設において（仮称）余市循環線の利用時や郊外部への他線との乗継ぎの利便性を向上していくために、スマートフォンを使ったバスロケーションシステムやデジタルサイネージ等について、道内先進導入事例を検証することでメリット・デメリットなどを把握し、有効と判断される場合においてこれらＩＣＴを導入する。
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者、店舗・事業所
◇実現のイメージ	・ＩＣＴを活用した公共交通サービスの事例調査 ・導入にあたってのイニシャル、ランニングコストやメリット・デメリットの把握 ・導入後は、PDCA 方式により評価・検証して改善
◇スケジュール	・１～３年目：事例調査、コスト及びメリット・デメリットの把握 ・４年目：試験導入 ・５年目：本格導入 ・５年目以降：PDCA 方式による評価・検証

事例：バスロケーションシステム

出典：株式会社メディア・マジック HP

事例：デジタルサイネージ

出典：北海道運輸局管内における他業種と連携した公共交通の活性化手法の調査等業務

（５）地域に根ざすための住民意識の醸成

①自動車運転免許証返納の促進

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯現行制度で充足
	・自動車運転免許証の返納者数は、2012 年度が 14 人に対し、2017 年度が 56 人と４年間で４倍に増加していることから、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」で充足していると考えられる。
	◯財政面に配慮した拡充検討
	・今後返納者数の増加が頭打ちとなり、助成金の増額等の要望が多数寄せられた場合、財政面に配慮しながら制度の拡充等について検討する。
	◯モビリティ・マネジメント等による情報発信
	・本計画では、高齢ドライバーによる自動車交通事故の防止のための返納制度を促進するために、現行制度について高齢者向けモビリティ・マネジメントや公共交通時刻表等を活用した情報発信を行う。
◇実施主体及び協力団体	行政、住民、警察、交通事業者
◇実現のイメージ	・自分の運転テクニックで交通事故を回避する自信のある人の割合や年齢階層別の交通事故発生件数など、高齢者の交通事故防止について視覚的に訴えかける資料等を作成し、高齢者向けモビリティ・マネジメントと併せ情報を発信
◇スケジュール	・１年目：高齢者の交通事故防止についての資料等の作成 ・２年目：情報の発信

事例：北海道内における運転免許自主返納者を対象とした取組み

NO.	振興局	市町村	名　　称	内　　容	人数制限	H28 実績	開始年月日
1	空知	由仁町	デマンドタクシー	一般料金 250 円→100 円	－	－	－
2	空知	北竜町	タクシー補助券	50,000 円分	無制限	－	2015.4
			運転経歴証明書	交付手数料			
			町内利用商品券	3,000 円分			
3	石狩	北広島市	バス利用助成券補助	20,000 円分	無制限	100 人	2016.6
4	石狩	新篠津村	村営公共交通	60,000 円分	無制限	18 人	2016.4
5	後志	ニセコ町	運転経歴証明書	交付手数料	予算の範囲内	7 人	2015.6
6	後志	真狩村	運転経歴証明書	交付手数料	無制限	0 人	2016
7	後志	倶知安町	運転経歴証明書	交付手数料	無制限	5 人	2012.6
8	上川	鷹栖町	交通費助成（バス、タクシー乗車券）	10,000 円分	無制限	499 人	2000.4
9	上川	和寒町	運転経歴証明書	交付手数料、記念品贈呈	予算の範囲内	2 人	2016.4
10	オホーツク	雄武町	居宅老人交通費助成	通院等に要する交通費助成	無制限	430 人	1994.6
11	十勝	清水町	コミュニティバス無料対応	2 年間無料	無制限	0 人	－
12	十勝	大樹町	運転経歴証明書	1,000 円	予算の範囲内	0 人	2016.6
13	十勝	幕別町	コミバス半額乗車券	1 年間半額	無制限	7 人	2015.10
14	十勝	池田町	コミュニティバス割引	1 年間無料	－	－	－
15	釧路	釧路市	グリーン定期Ｓ	バス定期券助成	無制限	261 人	2009.10
			ハイヤー・タクシー割引	5,000 円分	未定	25 人	2011.6
16	釧路	白糠町	タクシー券助成	年間 6,000 円分	なし	7 人	2015.4
17	釧路	根室市	運転経歴証明書	1,000 円分	－	－	2017.4
			ハイヤー乗車券	11,000 円分（初乗り 20 回分）			

出典：北海道環境生活部くらし安全局道民生活課交通安全グループ（2017 年 4 月現在）

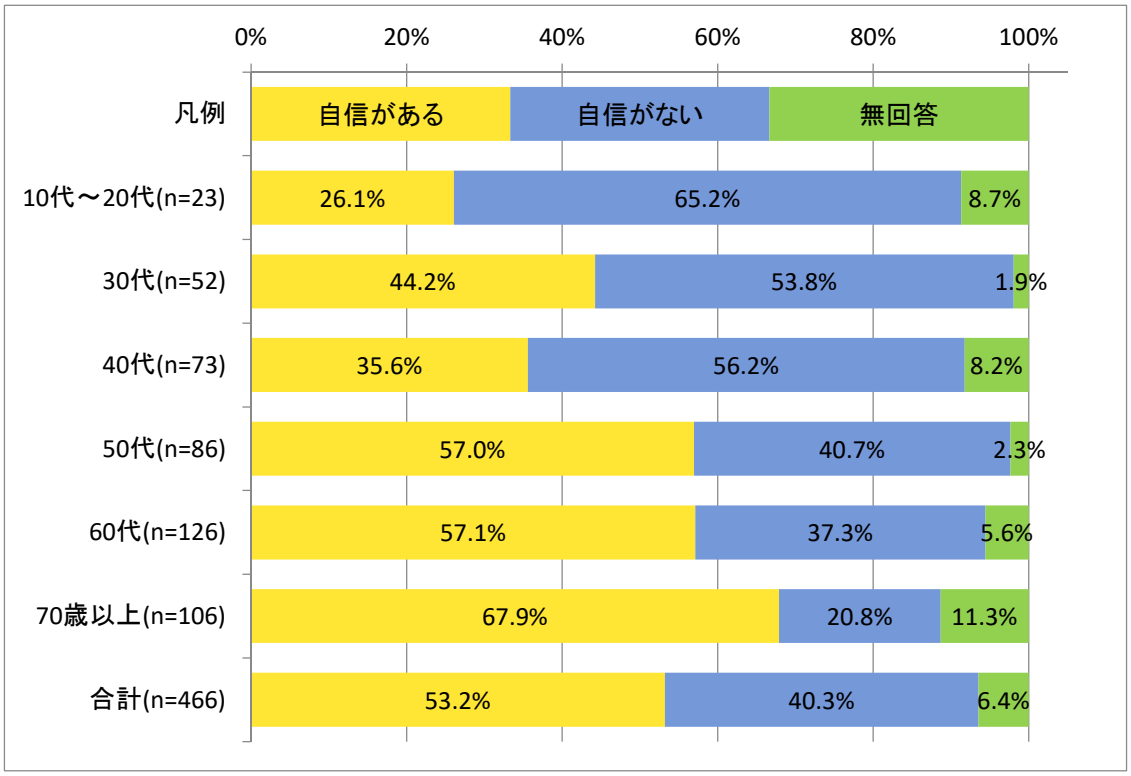


図　自分の運転テクニックで交通事故を回避する自信がある人の割合（再掲）

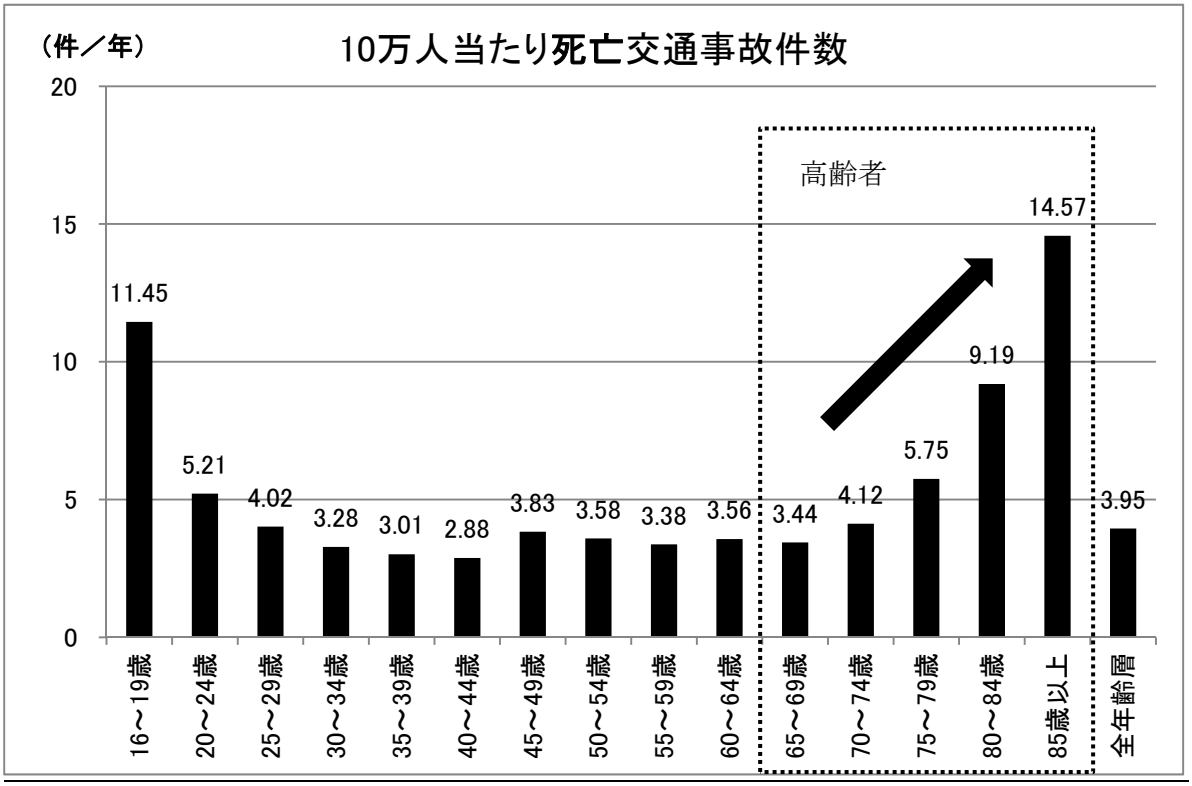


図　年齢階層別の免許保有者 10 万人当たりの死亡交通事故件数（全国）

参考資料：2018 年 2 月 15 日　警察庁交通局

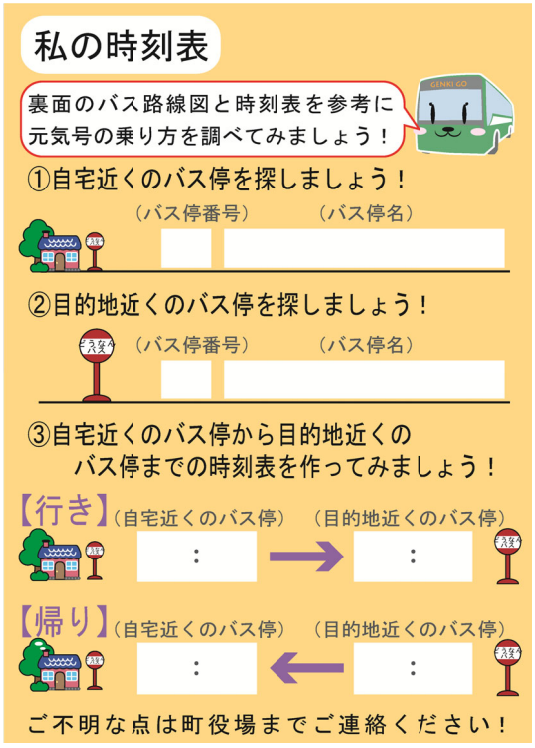
②高齢者向けモビリティ・マネジメント

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯冊子の作成
	・バスの乗り方ガイド、時刻表や路線図の見方・調べ方、高齢者と交通事故の現状及び改正道路交通法による運転免許更新の説明などが入った冊子を作成する。
	◯バスの乗り方教室等の開催
	・高齢者に向けた公共交通教室及びバスの乗り方教室を開催する。
◇実施主体及び協力団体	行政、社会福祉協議会、住民、交通事業者
◇実現のイメージ	・（仮称）余市循環線の実証運行時に製作するバス路線図・時刻表に、乗り方ガイドや高齢者の交通事故の情報等を記載して、広く町民にモビリティ・マネジメントを呼びかける ・老人クラブ等に併せ、モビリティ・マネジメントについて説明を行うとともに、バスの乗り方教室を開催
◇スケジュール	・１年目：具体的なモビリティ・マネジメントの内容検討 ・２年目以降：老人クラブ等へのモビリティ・マネジメントの実施

当別ふれあいバス時刻表
「バスの乗り方」の説明

出典：当別町ＨＰ

白老元気号時刻表
「私の時刻表」を記入することができる

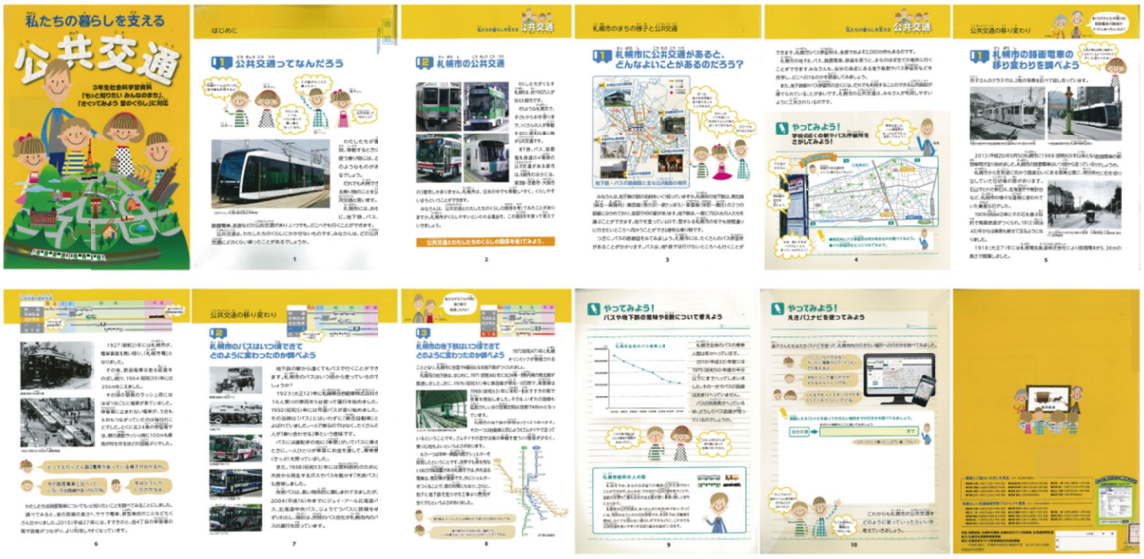


出典：白老町ＨＰ

③小中学生向けモビリティ・マネジメント

項　　目	内　　容
◇取り組みの概要	◯モビリティ・マネジメント教育の実施
	・余市町内の小中学生を対象としてモビリティ・マネジメント教育を実施する。
	◯対象とする学年の検討
	・対象とする学年等については、学校、教育委員会と調整・検討する。
	◯リーフレットの作成
	・モビリティ・マネジメント教育に使用するリーフレット（教材）を作成する。
	◯企画切符や定期券の発行
	・小中学生の公共交通利用を促進するために、夏冬春休み限定の企画切符や定期券を発行し、気軽にバスを利用できる環境を作る。
◇実施主体及び協力団体	行政、教育委員会、小中学校、小中学生、交通事業者
◇実現のイメージ	・モビリティ・マネジメント教育の内容は、環境と交通に関する内容の他に、公共交通を使っていってみたい場所やそこへ行くための公共交通を使った行程の作成など、町内だけでなく町外への移動のための公共交通等に関する授業や、バスの体験乗車により公共交通を使った外出を促す取り組みを行う。 ・事例等を参考にモビリティ・マネジメント教育に使用する教材を作成 ・（仮称）余市循環線での企画切符や定期券を発行
◇スケジュール	・１年目：モビリティ・マネジメント教育とリーフレット（教材）の内容検討 ・２年目以降：モビリティ・マネジメント教材の作成と教育の実施 ・３年目以降：（仮称）余市循環線の本格運行に併せた企画切符等の発行

事例：（教材）私たちの暮らしを支える公共交通（発行：札幌市まちづくり政策総合交通計画部）



事例：小学生を対象としたバスに関する体験教室（出典：北海道中央バス(株)ＨＰ）

事例：中学生を対象としたバスに関する体験教室（出典：北海道中央バス(株)ＨＰ）

事例：夏冬春休みの企画切符

出典　上：当別町ふれあいバス（当別町地域公共交通活性化協議会）

　　下：京王バス HP

５－３．計画の進行管理

（１）計画の目標

以下に取組みごとの評価指標と目標及び目標値を設定する。

方針	取組み	評価指標	目標及び目標値	備考
1	1-1. 新たな余市協会病院線（(仮称) 余市循環線）の運行	輸送人数の増加率	20%増（2024 年度）	注１
2	2-1. 郊外部における新たな公共交通の運行	地域とともに考えた公共交通の運行	１方面以上の本格運行	
	2-2. 観光タクシー等の運行が可能な環境づくり	ワイナリー等と事業者等の協力体制構築	ワイナリー３箇所以上と協力体制構築	
3	3-1. 福祉タクシー車両の導入	車両導入に向けての具体的な方法	導入の可否と方法の明確化	
	3-2.（仮称）余市循環線における低床式バスの運行	通院・治療時間帯における低床式バスの配車	１便／日　以上	
4	4-1. ＪＲ余市駅における交通結節点機能の強化	余市駅周辺のプランについて関係機関等の協議・調整	再整備の課題の明確化	
	4-2. バス待ち協力施設の確保	箇所数	３箇所以上	
	4-3. バスシェルターの設置	バスシェルターの必要性把握	必要な箇所数と設置スペースの状況把握	
		狭小スペースに対応したバスシェルター	プランの検討	
	4-4. ＩＣＴを活用した公共交通サービスの利便性向上	導入にあたっての検討	導入に向けての課題把握	
5	5-1. 自動車運転免許証返納の促進	返納者数	55 人／年　以上	注２
	5-2. 高齢者向けモビリティ・マネジメント	老人クラブ等に併せた開催	１回／年　以上	
	5-3. 小中学生向けモビリティ・マネジメント	小中学校での開催	町内小中学校の各１校 １回／年　以上	

注１）2017 年を基準年とした 2023 年の伸び率

人口減少による減少率 10%（16,805 人（B）÷18,905 人（A）＝88.9%≒90%）

通勤・通学利用による増加率 30%（現行 20%：バス乗降調査→潜在需要 50%：公共交通アンケート調査）

目標値＝　－10%　＋　30%　＝　20%

※：国勢調査人口と国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」と記す）の将来人口による按分値

年次	①国勢調査人口	②社人研人口	③計算値 （①と②、あるいは ②による按分値）
2015	19,607 人	－	－
2017	－	－	18,905 人：A
2020	－	17,851 人	－
2023	－	－	16,805 人：B
2025	－	16,108 人	－

注２）現況返納者数程度（2017 年：56 人）

（２）取組みの期間

本計画における個々の取組みの期間は、以下に示すとおりである。

<table>
<tr><th>方針</th><th>取組み</th><th>2020
年度</th><th>2021
年度</th><th>2022
年度</th><th>2023
年度</th><th>2024
年度</th></tr>
<tr><td>１</td><td>1-1. 新たな余市協会病院線（(仮称）余市循環線）の運行</td><td>調査・運行内容検討</td><td>運行内容周知・実証運行</td><td>本格運行</td><td>評価・検証</td><td>評価・検証</td></tr>
<tr><td rowspan="2">２</td><td>2-1. 郊外部における新たな公共交通の運行</td><td colspan="2">－</td><td>運行内容の検討</td><td>運行内容周知・実証運行</td><td>本格運行</td></tr>
<tr><td>2-2. 観光タクシー等の運行が可能な環境づくり</td><td>協力依頼</td><td>事業者等のマッチング</td><td colspan="3">－</td></tr>
<tr><td rowspan="2">３</td><td>3-1. 福祉タクシー車両の導入</td><td>導入方法の調査</td><td>車両導入の方法等明確化</td><td colspan="3">－</td></tr>
<tr><td>3-2.（仮称）余市循環線における低床式バスの運行</td><td>実態把握と提案・調整</td><td colspan="4">－</td></tr>
<tr><td rowspan="4">４</td><td>4-1. ＪＲ余市駅における交通結節点機能の強化</td><td colspan="2">公共施設の検討</td><td>現況及び交通量調査</td><td>駅前広場等プランの作成</td><td>関連機関との協議・調整</td></tr>
<tr><td>4-2. バス待ち協力施設の確保</td><td>－</td><td>バス待ち施設調査</td><td>利用者への周知</td><td>バス待ち施設調査</td><td>利用者への周知</td></tr>
<tr><td>4-3. バスシェルターの設置</td><td colspan="3">－</td><td>設置位置の検討</td><td>設置</td></tr>
<tr><td>4-4. ＩＣＴを活用した公共交通サービスの利便性向上</td><td colspan="3">事例調査、コスト及びメリット・デメリットの把握</td><td>試験導入</td><td>本格導入</td></tr>
<tr><td rowspan="3">５</td><td>5-1. 自動車運転免許証返納の促進</td><td>事故防止の資料作成</td><td>情報の発信</td><td colspan="3">－</td></tr>
<tr><td>5-2. 高齢者向けモビリティ・マネジメント</td><td>具体的な内容検討</td><td colspan="4">老人クラブ等への実施</td></tr>
<tr><td>5-3. 小中学生向けモビリティ・マネジメント</td><td>具体的な内容検討</td><td colspan="4">教材の作成・教育の実施</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="3">－</td><td colspan="2">企画切符等の発行</td></tr>
</table>

（３）計画の達成状況の評価

基本的な方針に基づき計画に位置づける取組みを進めていくにあたって、取り組みの実施スケジュールに関するＰＤＣＡサイクルや、各取組みについてのＰＤＣＡサイクルを確実に実施し、余市町地域公共交通活性化協議会において取り組みの検証結果を共有化する。

具体的には、１年から２年の短期で実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組みの内容を見直す。また本計画で設定した「計画の目標」についての評価を５年後に実施し、計画全体の妥当性の確認と見直しの必要性について明確化する。

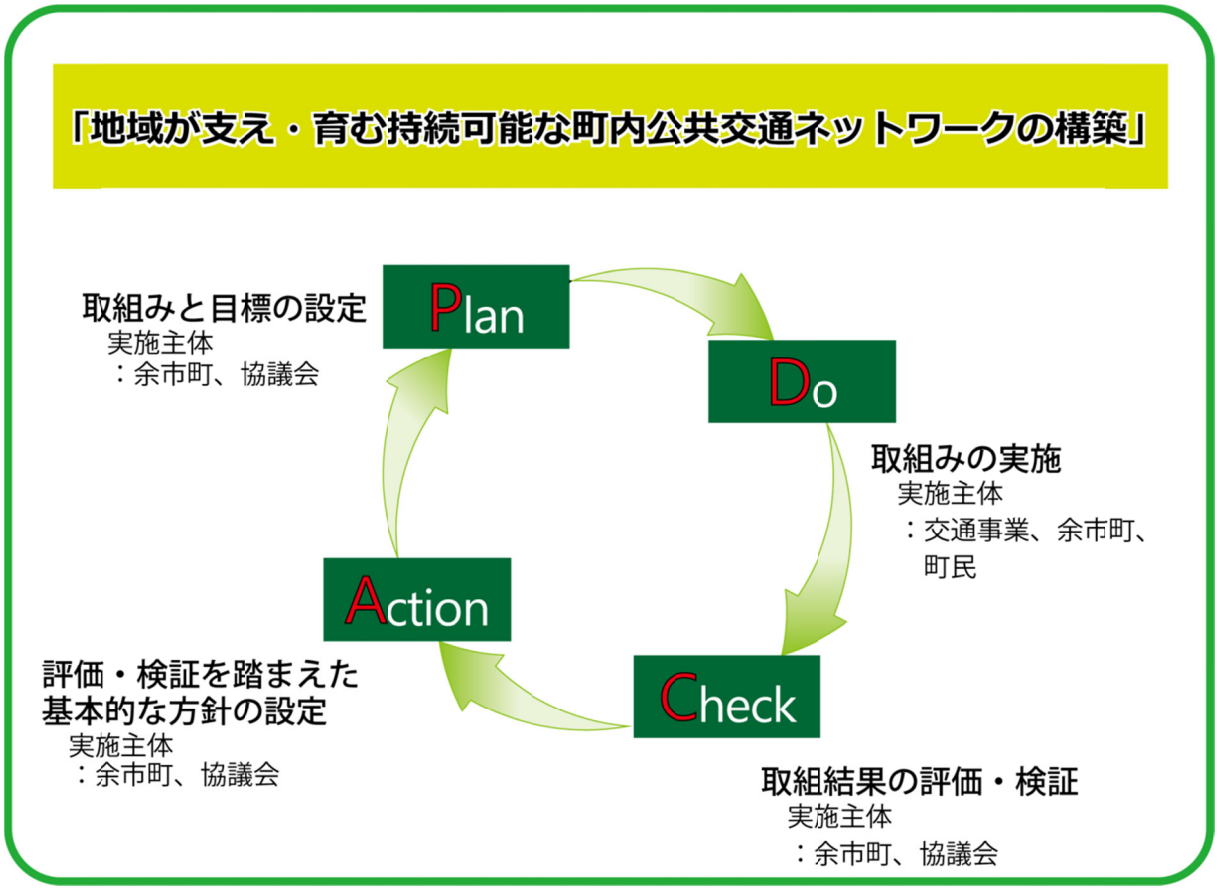


図　余市町地域公共交通活性化協議会におけるＰＤＣＡ

（４）その他計画の実施に関し余市町が必要と認める事項

この計画に定める各種取組み実施については、余市町地域公共交通活性化協議会において連絡調整を行うものとする。