

JR余市駅周辺における交通結節点機能のあり方の検討について

背景と目的

JR余市駅周辺エリア（以下「本エリア」とする。）は、人の交流・交通の拠点となる余市町の玄関口としての役割を担ってきた。本エリアには西側に鉄道駅、地域間幹線・町内路線バスのバス停留所、タクシープールが集中するなど重要な交通広場であり、JR余市駅から徒歩数分の位置に、本町最大の観光スポットであるニッカウヰスキー余市蒸溜所が立地するなど、観光アクセスとして優れた側面もある。一方、線路を挟んで東側に町内最大規模の大型商業施設や都市開発を行った新興住宅地が立地していることから、まちづくりと交通アクセスのミスマッチが生じており、生活交通と観光交通の両面で交通広場としての役割を十分に果たせていないほか、現在のJR余市駅前広場は狭小な面積の中に路線バス・タクシー・自家用車が混在するなどの課題も抱えている。

また、北海道新幹線札幌開業に伴い経営分離されるJR函館本線の長万部・小樽間は、北海道新幹線並行在来線対策協議会において、バスを中心とした新たな交通ネットワークの構築に向けた検討を進めていくこととされ（バス転換）、JR余市駅については2030年以降に鉄道が廃止となった後、新たな公共交通ネットワークにおいて周辺地域を結ぶ交通広場となることが想定される。

現行では広域的に地域住民の生活や地域の観光などを支える持続可能な交通体系を構築するため、地域の交通政策のマスタープランとなる「北海道後志地域公共交通計画（以下「後志公共交通計画」という。）」が令和4年7月に策定され、余市町は後志地域の公共交通ネットワークにおける中心都市として幹線交通と広域交通・生活圏交通の乗り換え拠点としての役割を担っている。

並行在来線のバス転換を後志地域における新たな公共交通ネットワークの利便性向上のチャンスと捉え、本エリアを余市町の玄関口としてふさわしい交通広場とすべく、令和5年度に各種調査や将来予測を実施し、JR余市駅周辺における交通結節点機能のあり方の検討を行った。

※本検討は北海道新幹線札幌開業延期発表前に実施しており、現段階ではバス転換を2030年と想定している。駅前へのアクセス量は2060年まで推計しており、バス転換が2040年以降となった場合において施設規模の修正を検討する。



JR余市駅 駅前広場



ニッカウヰスキー余市蒸溜所

1.地域公共交通実態調査

調査概要

令和5年12月3日（火）に駅周辺利用者に対し、公共交通利用状況、交通結節点機能の拡充意向等についてアンケート調査を行った。

令和5年12月3日～5日及び春節初日となる令和6年2月10日（土）に余市駅周辺のアクセス状況について調査を行った。※駅前広場をビデオカメラで撮影、駅前十字街に調査員を配置しアクセス状況を観測。



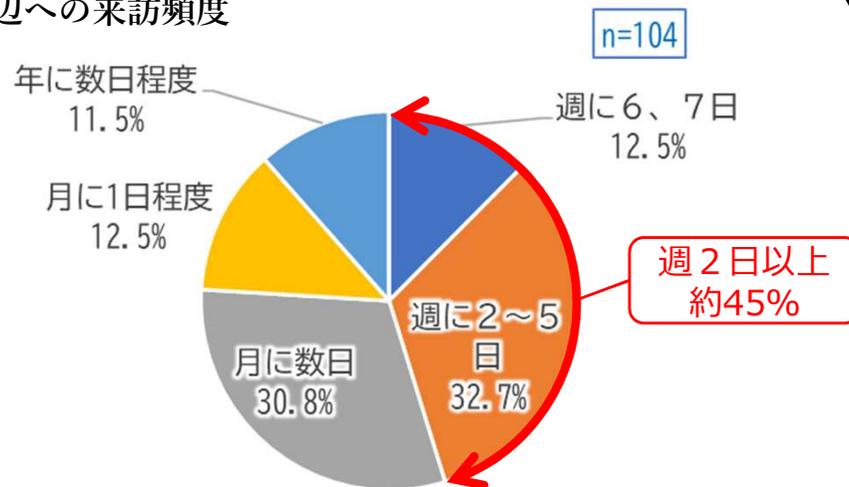
1.地域公共交通実態調査

調査結果・JR余市駅周辺に関するニーズ

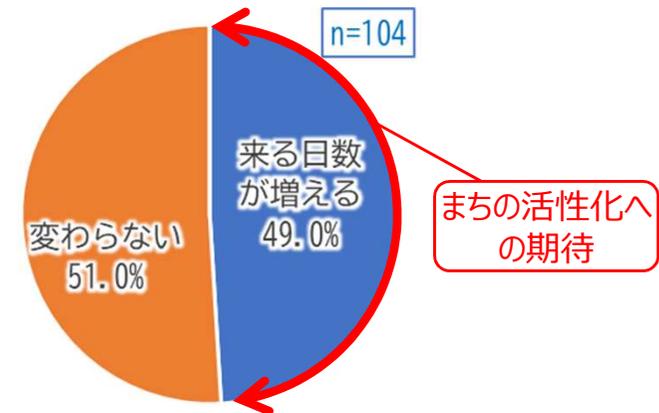
回答者の駅周辺来訪頻度は週2日以上が約45%を占め、駅周辺が便利に楽しめる場所となった場合、回答者の49%が「来る日数が増える」を選択している。

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。

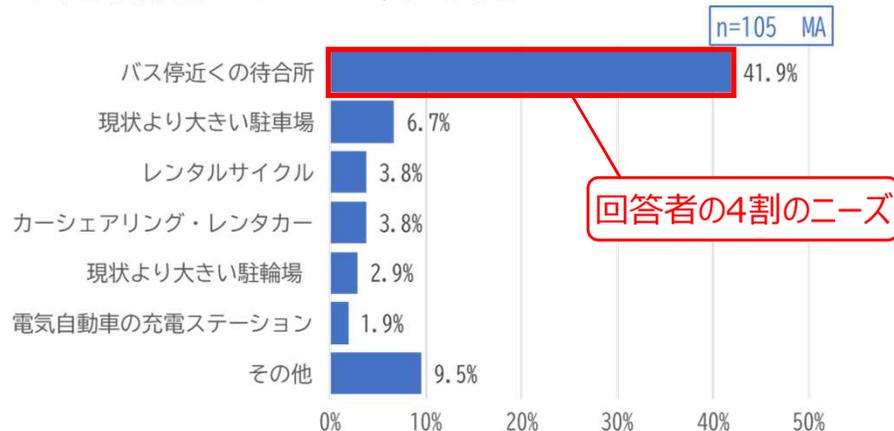
▼駅周辺への来訪頻度



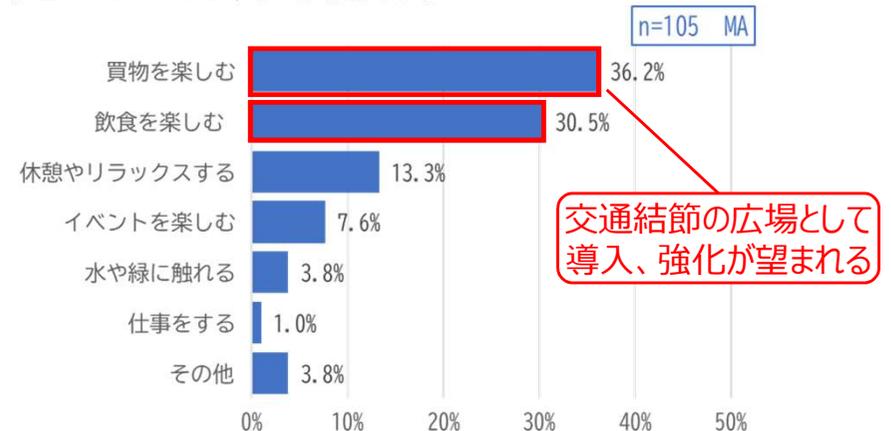
▼駅周辺が便利に楽しめる場所となった場合の来訪頻度



▼交通結節点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



2.新たな交通結節点の将来利用者予測

調査結果に基づく各交通手段の利用者数、交通結節点利用者の将来予測

JR余市駅周辺における交通手段別将来予測の考え方、将来予測結果は以下のとおり。

令和5年12月3～5日、令和6年2月10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。

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

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

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

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

R5年度
調査

※JRなどを利用しない徒歩人数は未計測

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	4.2%	0.9%	44.6%	50.2%
8～15時台	3.8%	2.6%	6.8%	86.8%
16～20時台	5.2%	4.0%	26.7%	64.1%

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14.8%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。

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	34人	20人	360人	417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	53人	20人 14台	365人 246台	417人

3.新たな交通結節点の規模算定

調査結果に基づく交通結節点の規模算定・施設計画値の検討

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。また駅前広場計画指針に基づく施設数の算定値（下表②指針算定値）に対し、関係機関協議等の調整余地を残すことを考慮した「レイアウト施設計画値」を設定した。「レイアウト施設計画値」は、特に関係機関との協議に左右されるもの、また現状から大きく減少する施設等について見直しを行うものとした。

▼駅前広場計画指針の算定値とレイアウト施設計画値

交通モード			施設種類	① 現況の 施設数	② 指針 算定値	③ レイアウト 施設計画値	指針算定(②) にあたっての留意点	レイアウト施設計画値(③) にあたっての留意点
バス	幹線 バス	鉄道代替バス	-	-	2	3	<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の長距離系統であり、地域内バスは、余市を起終点とする系統であり、町内や短い移動の系統であることを踏まえ、分けて算出した。 ・待機需要に合わせてプール台数を算出した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの方面別の運用、または連接バスの導入等、将来の公共交通の動向に関する不確定要素を考慮した。
		高速バス (高速よいち等) 幹線バス (小樽線など)	乗降バース	2	0	1		
	待機プール		0	0	1			
	地域内 バス	ニキバス むらバス 余市循環線	乗降バース	2	1	1		
			待機プール	0	1	1		
	タクシー	乗車バース	2	1	1	<ul style="list-style-type: none"> ・現状と同じ構成の乗車バース、待機プール、降車バースの3施設で算出した。 		
待機プール		9	1	4				
降車バース		1	1	1				
自家用車送迎	送車バース	3	2	3	<ul style="list-style-type: none"> ・現状と同じ構成の送車バース、迎車プールの2施設で算出した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・送車バースは現況値相当を確保するものとした。 		
	駐車場	7	31	30以上				

※バース：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

4.JR余市駅周辺の現状と課題

課題の整理

- ・人口動態、公共交通の利用状況等の現在の余市駅周辺の現状と取り巻く環境、そしてJR余市駅の端末交通手段の実態等を踏まえ、現在のJR余市駅周辺の課題について整理した。

JR余市駅周辺の現状と取り巻く環境

人口減少、高齢化

- ・余市町全体の人口は減少傾向であり、高齢化が進行している。
- ・現在のJR余市駅が黒川地区については、町全体に比べて減少が緩やかとなっている。

中心から放射状に広がる都市・地域構造

- ・JR余市駅からネットワークが放射状に広がり、中心部での集散の広がりを活かした土地利用となっている。

公共交通の利用者減少と衰退の懸念

- ・まちとして公共交通利用、特に鉄道利用について利用者が減少している。

JR余市駅の端末交通手段の実態

- ・JR余市駅の端末交通手段は、バス（幹線バス、地域内バス）、タクシー、自家用送迎、自転車、徒歩で構成される
- ・平日と休日と比較し、日単位と時間ピーク単位ともに平日利用者の方が利用が多い。

現在のJR余市駅周辺の課題

課題① 公共交通の更なる増進利便の向上

公共交通利用者の減少とともに、誰もが利用できる公共交通の衰退が懸念されるため、更なる公共交通の利用促進に資する利便性の向上が必要。

課題② 十字街交差点のバス機能の収容

余市駅前十字街交差点のバス停留所は、現在の駅前広場からはみ出していることから、乗り継ぎの利便性が低下している。

課題③ 駅前広場進入における動線の整序化

国道229号から余市駅前十字街交差点から進入する駅前広場動線は、不要な車線変更や交錯を誘発しやすい。駅前広場内動線も分岐や合流が多い。

課題④ 積雪時の結節機能維持、代替機能の確保

冬期においては、交通施設や歩行者動線が積雪に覆われることも多く、交通結節機能が低下しやすい。

課題⑤ 環境空間（広場）の充実化

人口減少下でまちの活動を支えていくための住民の交流や共同的活動の場である公共広場の創出が望まれる。

5.新たな交通結節点の在り方

新たな交通結節点の基本方針

新たな交通結節点の在り方としては、JR廃線に伴う鉄道代替バスの導入への対応を契機としながら、現在のJR余市駅周辺の課題、そして町や社会の情勢を踏まえると、まちの中心であり続けることが求められる。従って、まちの中心、人の集散の中心となる交通結節点という場を創出していくことが重要と考える。

新たな交通結節点が担う役割

広域拠点の役割

後志と道央都市圏を結ぶ
ネットワークの結節点

地区拠点の役割

まちの南北と東西の軸の
クロスポイント

配慮すべき事項

2030年JR廃線

- ・ 鉄道代替バスの導入

現在の駅前広場の課題

- ・ 公共交通の更なる増進利便の向上
- ・ 十字街交差点バス機能の収容
- ・ 駅前広場進入における動線の整序化
- ・ 積雪時の結節機能維持、代替機能の確保
- ・ 環境空間（広場）の充実化

町情勢、社会情勢

- ・ 人口減少、高齢化
- ・ 公共交通の利用減少
- ・ 公共施設の緩やかな更新
- ・ まちなかの活性化
- ・ 駅まちデザイン等

新たな交通結節点の在り方 = 求められる在り方（役割・機能） =

計画コンセプト **みんなが集う、まちの中心となる場づくり**

JR廃線とともに失われることが懸念される交通広場について、本来のまちの玄関口として、住民や観光客が集う場所として再構築を図る。単なる交通結節の「点」づくりではなく、人の集散する理由をつくる、つながる、届ける、広がる、まちなかの「場づくり」を目指す。

基本方針① **新たな交通サービスをつなげる場づくり**

- ・ 導入される鉄道代替バスを地域につなげるバス乗降場の設置
- ・ 乗り継ぎに要する待合利用がしやすい交通サービスの提供

基本方針② **交通結節以外の付加価値を届ける場づくり**

- ・ 人が行きたくなる、居たくなる、身近に感じるなど、人が集まる理由を提供する広場の創出
- ・ 多種多様な活動を支える空間としての利用価値を高める広場の創出

基本方針③ **広がりのある場づくり**

- ・ 周辺地区への歩行者動線、東西連絡など、場から波及する動線の整備・整序化
- ・ 人との交流、コミュニケーションなどの交流促進の広がりへ寄与する空間形成

6.新たな交通結節点のレイアウト案

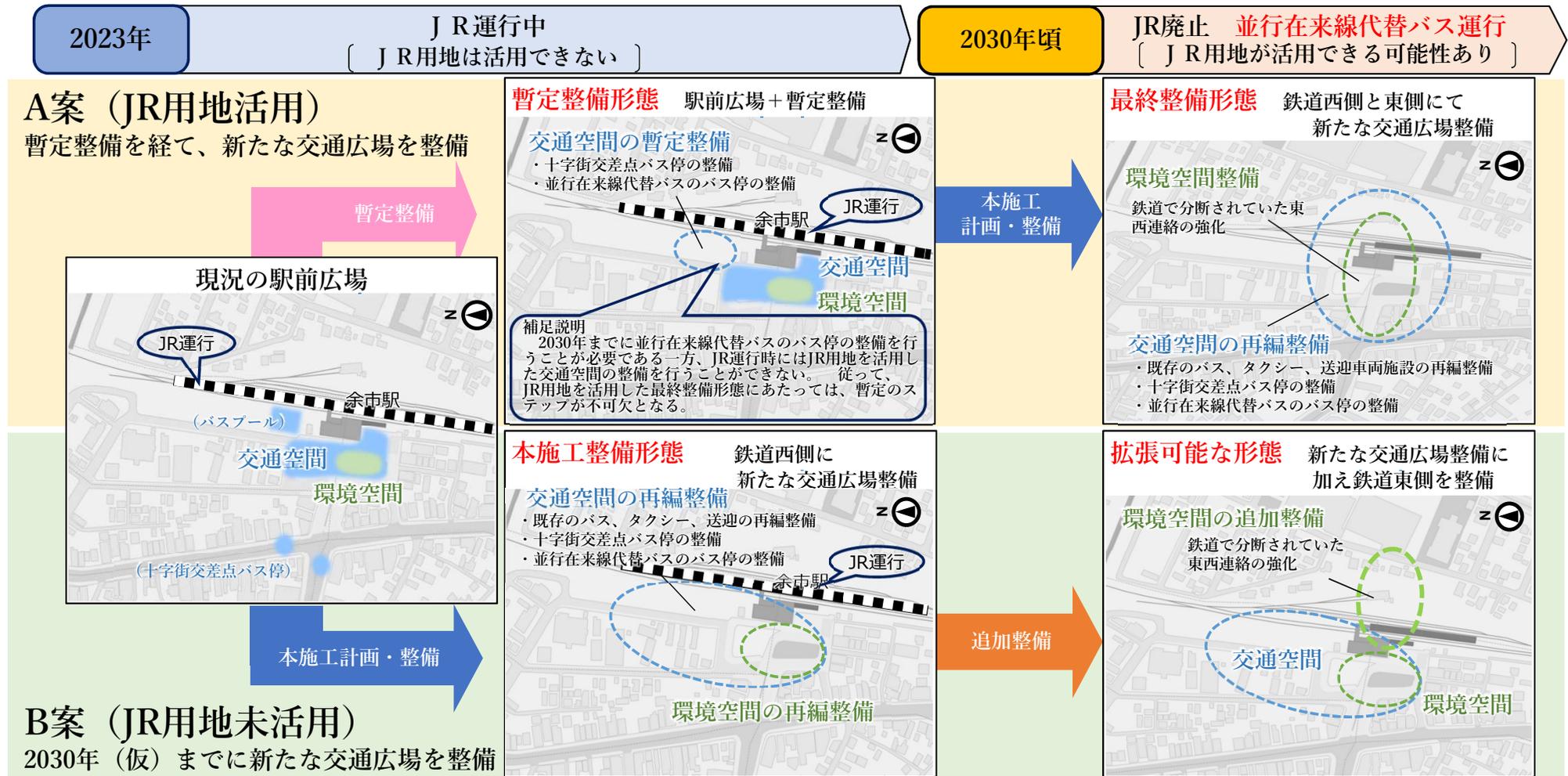
レイアウト検討の適地選定の考え方・適地ごとの整備方法・パターン

交通結節点の整備にあたっては、前提条件を設定のうえ、鉄道廃線後のJR用地の活用の有無により、整備パターンを検討した。

前提条件1：並行在来線代替バスの運行年である2030年までには、必ず並行在来線代替バスのバス停の整備が必要となる。

前提条件2：整備にあたって、廃線後のJR用地を活用する場合は、2031年（仮）以降に施工可能となる。

⇒2030年を目標年とする時間軸に対し、暫定整備にて対応（A案）するか、本施工整備にて対応（B案）するかの2択となる。



6.新たな交通結節点のレイアウト案

交通結節点のレイアウト案別の特徴比較

各案において、レイアウトの特徴や基本方針との整合面から特徴を比較した。

レイアウト案 概念図		A案		B案	
レイアウトの特徴	敷地形状	・厚みのある形状		・南北に細長い形状	
	レイアウト形状	・ロータリー型		・プラットフォーム型	
基本方針① 新たな交通サービスを つなげる場づくり	バス施設の配置	・東側配置	乗り継ぎが既存施設中心に展開 可能	・西側配置	乗り継ぎがわずかであるが、 歩くことが必要
	タクシー施設の配置	・西側配置		・西側配置	
	自家用車送の配置	・西側配置		・西側配置	
	待合い環境、配置	・駅舎等の既存施設+ロータリー外延部の広場 ・施設を利用する待合い環境づくりに利点がある		・駅舎等の既存施設+南北の町道の歩道部 ・施設を利用する待合い環境づくりには向かない	
基本方針② 交通結節以外の付加価値 を届ける場づくり	広場の規模、配置	・交通空間と近接、まとまった空間として2つ確保可能		・交通空間と離れている、広いまとまった空間が1つ確保	
	広場と待合との関連	・広場と待合が一体		・広場と待合が分離	
基本方針③ 広がりのある場づくり	広場の活用の汎用性	・一つの広場が1,000m ² 相当の広さとなるため、大規模集客イベントは不向き、ただし複数広場があるのが利点		・少なくとも2,000m ² 相当の広さを確保できるため、集客イベントにも活用	
	歩行者動線	・周辺街区への移動の際に横断歩道が複数生じる		・周辺街区への移動の際に横断歩道が複数生じない	
	周辺街区との関連	・広場が周辺民地側とほとんど接することがない		・広場と接する街区は、広場の賑わい利活用と親和性が高い	
その他 事業性や条件	東側街区の更新	・交通広場整備が東側街区の更新を働きかけやすい		・JR用地を隔てての東側街区の更新となる	
	必要条件等	・JR廃線後以降、用地取得後に着手可能		・早期に着手可能	
	用地取得	・JR廃線後用地活用が前提		・交通施設の動線として通行規制の検討が望ましい	
	整備面積	24,000m ²		9,000m ²	
	事業コスト				
		A > B			

7.今後の想定スケジュール

レイアウト案別の想定スケジュール

レイアウト案	2023(R5)年度	2024(R6)年度	2025(R7)年度	2026(R8)年度	2027(R9)年度	2028(R10)年度	2029(R11)年度	2030(R12)年度	2031(R13)年度
レイアウトA案 暫定⇒本施工整備		基本構想の策定	レイアウトの決定	暫定整備の計画・協議		暫定整備の設計・暫定整備		暫定供用開始	
レイアウトB案 2030年までに 交通空間の本施工整備			整備計画	基本・実施設計		基本・実施設計		供用開始	追加整備

今後の予定

新たな交通結節点の整備は、地域公共交通計画や立地適正化計画など関連計画との連動や、各種補助制度等を有効に活用するために、地域公共交通計画における利便増進事業として整備していくことを検討している。

(国庫補助を活用した利便増進計画の策定)

令和6年度は、地域公共交通計画の最終年度であることから、更新を行うとともに、利便増進計画の策定について余市町地域公共交通活性化協議会で協議を進める。

北海道新幹線札幌開業延期を踏まえ、バス転換のタイミングに注視しながら全体スケジュールを対応させつつ、基本設計前までの工程については適宜進めていく。

関係機関との協議

交通施設数の計画値とともに、レイアウト計画についても、交通事業者、交通管理者、道路管理者、観光関連の団体といった関係機関と継続協議を行い、どちらのレイアウト案がよいか、また、更なる良案となる意見をいただきながら、整備計画につなげていく。

また、JR用地の活用可能性についても、北海道新幹線並行在来線対策協議会の動向にも注視しながら、調整を行っていく。

7. (参考) 余市町交通結節点検討委員会（分科会）における協議経過

交通結節点機能の在り方について、余市町地域公共交通活性化協議会分科会として、余市町交通結節点検討委員会を発足し、協議を行った。※全3回

	第1回	第2回	第3回
日程	令和5年12月6日	令和6年1月29日	令和6年3月5日
議題	<ul style="list-style-type: none"> ●余市町交通結節点検討委員会の位置づけ、協議・検討する内容について ●委員長の選出 ●報告事項 <ul style="list-style-type: none"> ・JR余市駅周辺における交通結節点基盤整備調査事業の実施について ・地域公共交通実態調査の実施について 	<ul style="list-style-type: none"> ●新たな交通結節点の整備の考え方について <ul style="list-style-type: none"> ・余市駅周辺の現状、取り巻く環境 ・JR余市駅周辺の将来動向 ・余市町の交通結節点の現状構成と問題点 ・余市駅の交通結節点の将来利用者数予測、規模算定 ・余市町の交通結節点のレイアウト検討に向けて ・今後の検討に向けて 	<ul style="list-style-type: none"> ●新たな交通結節点の在り方 ●規模算定結果と施設計画値 ●レイアウト検討案 ●今後の検討の流れ ●本分科会について
主な意見合意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・JR代替バス導入の2030年までに必要となる交通結節点の整備に向けて議論を行う。 ・鉄道代替バスの導入にあたってのバス台数やダイヤは検討中であるが、2030年までの整備スケジュールを鑑み、ある程度想定で動いていくことが必要となる。 ・JR廃線後は、JR用地を交通結節点整備にて活用できる可能性もあるため、場合分けにより検討を進める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場計画指針に基づき、規模算定を行い、標準的に必要となる交通施設数（バス、プール）の結果を共有した。 ・今後は交通事業者等の関係機関と調整を行いながら、定めていくことになる。 ・バスについては、方面別運用や利用者の利便等も考慮しながら決定していくのが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・提示案においては、国道5号からバスをかなり引き込んで乗降させる案となるため、乗降位置については今後協議が望まれる。 ・代替バスの導入によって、大幅な路線再編が行われるため、これも考慮しながら決定していくのが望ましい。
写真			