

余市町地域公共交通計画(素案)
【資料編】

令和7年●月

余市町

余市町地域公共交通活性化協議会

<目次>

序. 目的と全体構成	1
序－1. 計画策定の目的	1
(1)地域公共交通網形成計画	1
(2)地域公共交通計画	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)公共・公益施設、観光施設	7
(4)道路・交通	8
1－2. 公共交通をとりまく現状	11
(1)路線バス	11
(2)郊外部デマンド交通の実証運行	18
(3)タクシー	18
(4)スクールバス	19
2. 公共交通におけるニーズ等の把握	21
2－1. 2024年度町民アンケート調査	21
(1)回答者属性	21
(2)普段の移動状況	25
(3)目的別の移動状況	27
(4)バス路線の利用状況	39
(5)郊外デマンド交通実証運行の課題や改善提案	43
2－2. 郊外デマンド交通登録者アンケート調査	46
(1)基本属性	46
(2)郊外交通実証運行の利用状況	50
(3)郊外交通実証運行による行動変化	55
(4)郊外交通実証運行の本格運行に向けた要望	56
(5)郊外デマンド交通実証運行のご意見・ご要望	57
2－3. 余市循環線乗降調査	58
(1)利用者アンケート調査結果	58
3. 地域公共交通の課題	63
3－1. 現況のとりまとめ	63
(1)公共交通の現状	63
(2)公共交通のニーズ	64
3－2. 地域公共交通の課題	65
(1)バス路線網の再編	65
(2)公共交通不便地域の解消	65
(3)高齢者・障がい者などへの配慮	65
(4)交通結節点機能の強化	65
(5)公共交通を維持する意識の醸成と現状に関する情報発信	65

4. 上位及び関連計画等の整理	66
(1)第5次余市町総合計画	66
(2)余市町都市計画マスタープラン(計画期間:2024~2043年度)	66
(3)余市町立地適正化計画	67
(4)北海道後志地域公共交通計画	68
(5)第2期 余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略	69
(6)第7期余市町障がい者計画・障がい福祉計画及び第3期余市町障がい児福祉計画	69
(7)余市町観光振興計画	70
(8)余市町過疎地域持続的発展市町村計画	70

序. 目的と全体構成

序－1. 計画策定の目的

(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。

(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。

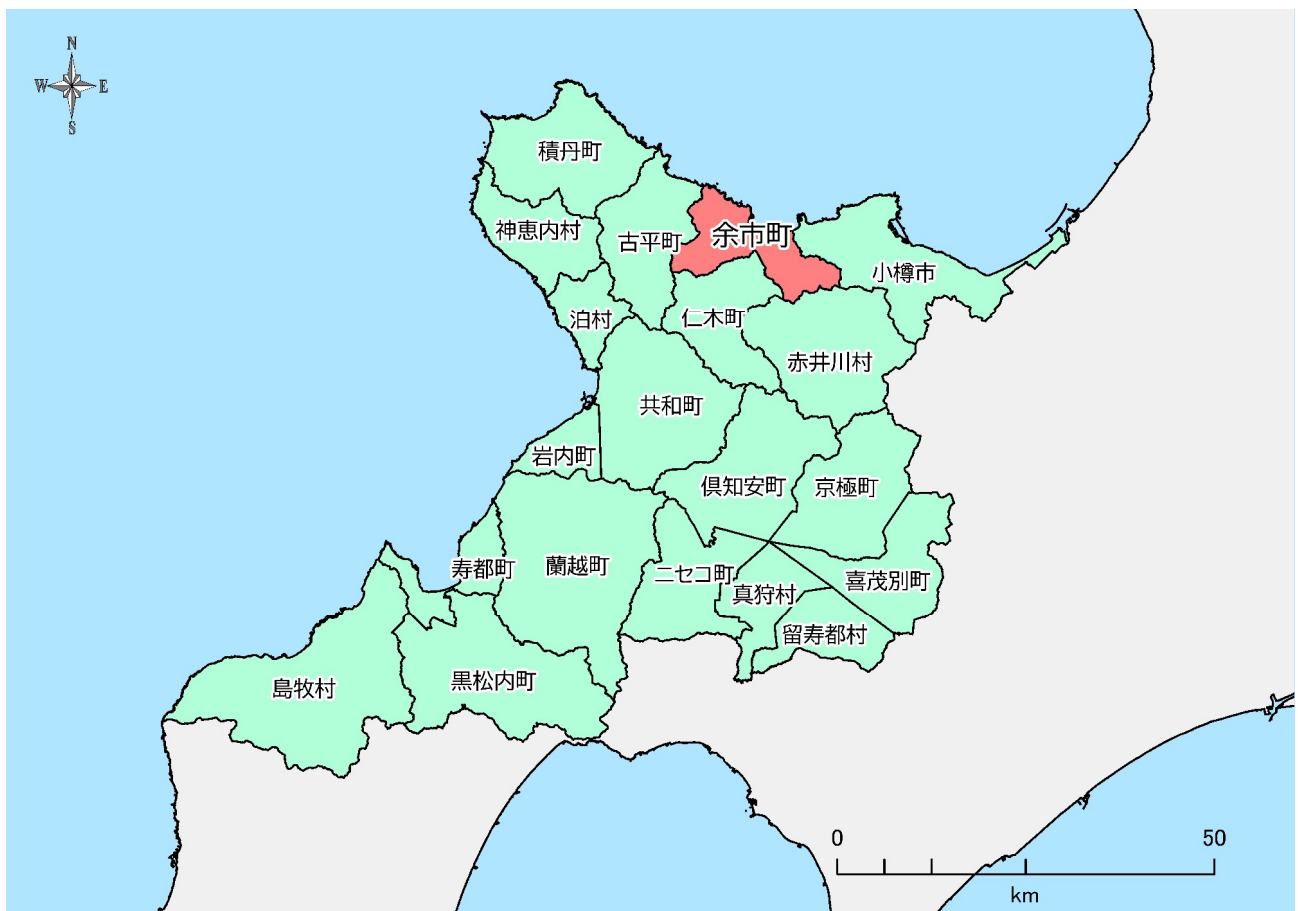
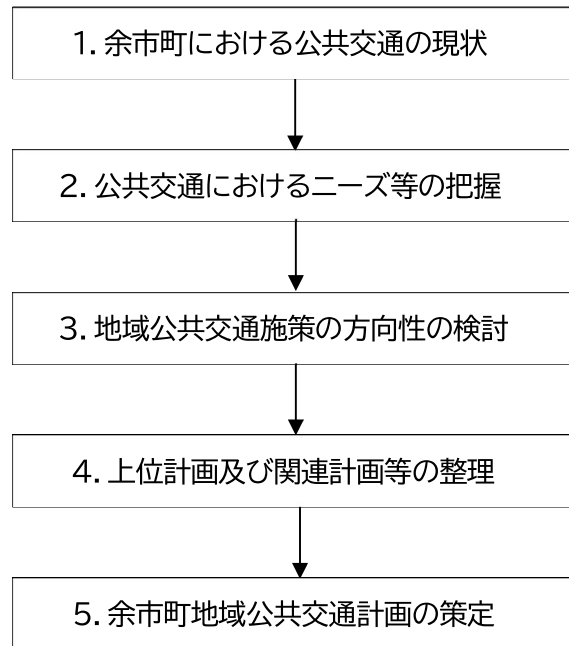


図 余市町の位置

序－2. 計画の全体構成

余市町地域公共交通計画の全体構成は、以下のとおりである。



※5. 余市町地域公共交通計画は計画本編として別冊

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

余市町の人口は昭和60(1985)年以降減少傾向にあり、令和2(2020)年には18,000人となっており、2030年には14,400人まで減少することが推計されている。

年齢階層別にみると2020年では14歳以下が9.3%、15～64歳が50.3%及び65歳以上が40.4%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2010年と比較すると9.0ポイント、2000年とでは16.5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。

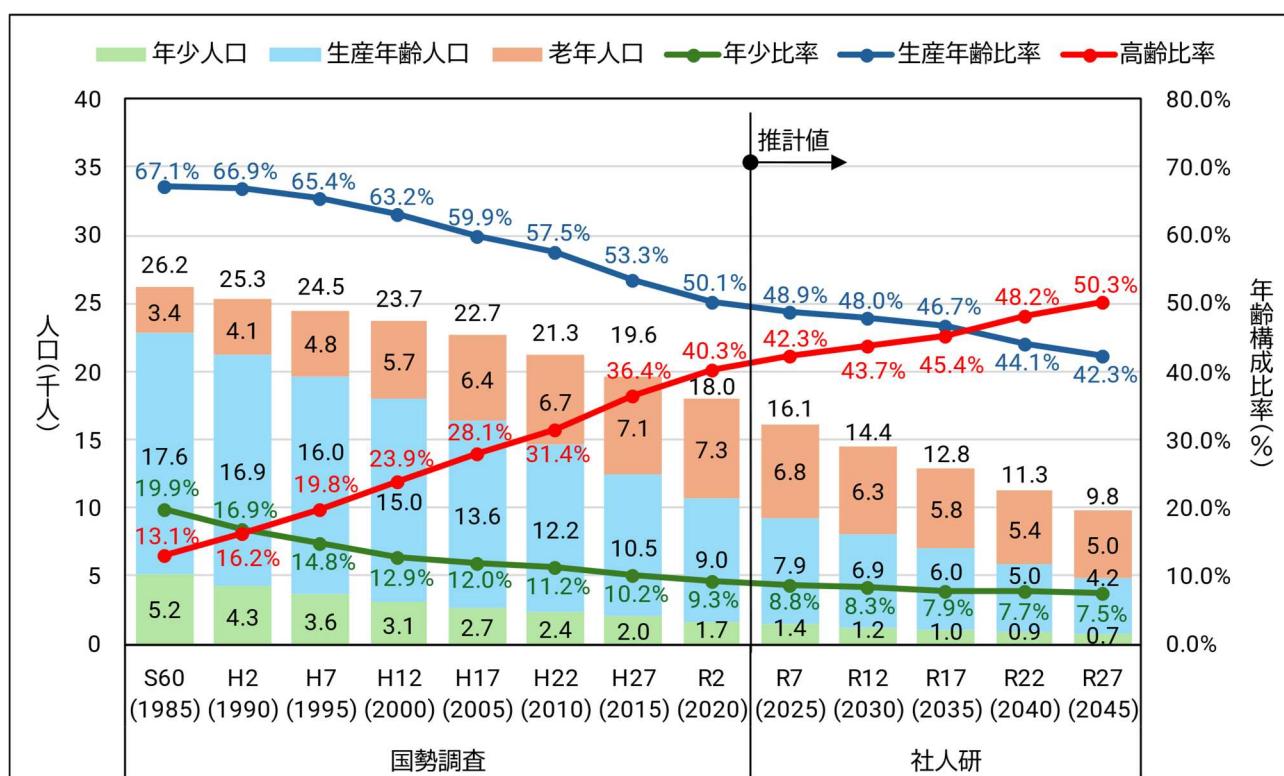


図 余市町の人口

②行政区別人口

令和6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5,876人で全人口の34.4%の割合を占めている。次に多い行政区は「大川町」の3,424人(20.1%)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。

表 余市町の地区別人口

行政区	人口	比率
大川町	3,424	20.1%
栄町	1,097	6.4%
黒川町	5,876	34.4%
登町	516	3.0%
入舟町	385	2.3%
朝日町	291	1.7%
美園町	745	4.4%
山田町	722	4.2%
浜中町	414	2.4%
沢町	694	4.1%
富沢町	1,397	8.2%
港町	563	3.3%
梅川町	603	3.5%
豊丘町	278	1.6%
白岩町	19	0.1%
潮見町	5	0.0%
豊浜町	44	0.3%
合計	17,073	100.0%

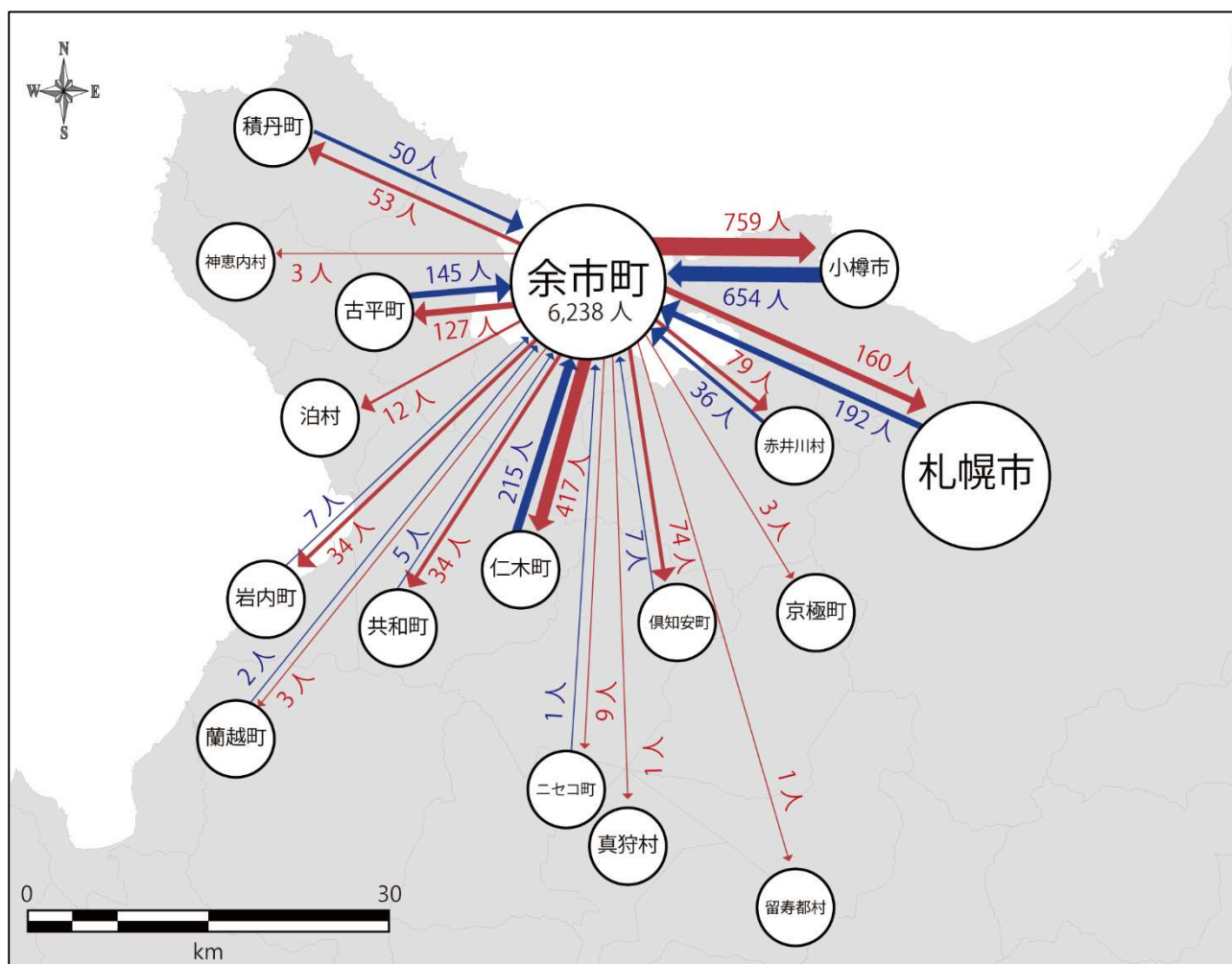
資料：令和6年3月31日住民基本台帳

(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、余市町内では6,238人となっている。また、余市町から小樽市へ通う就業者が759人、逆に小樽市から余市町に通う就業者が654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(759人)、仁木町(417人)、赤井川村(79人)、倶知安町(74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(192人)、古平町(145人)、積丹町(50人)の3市町となっている。



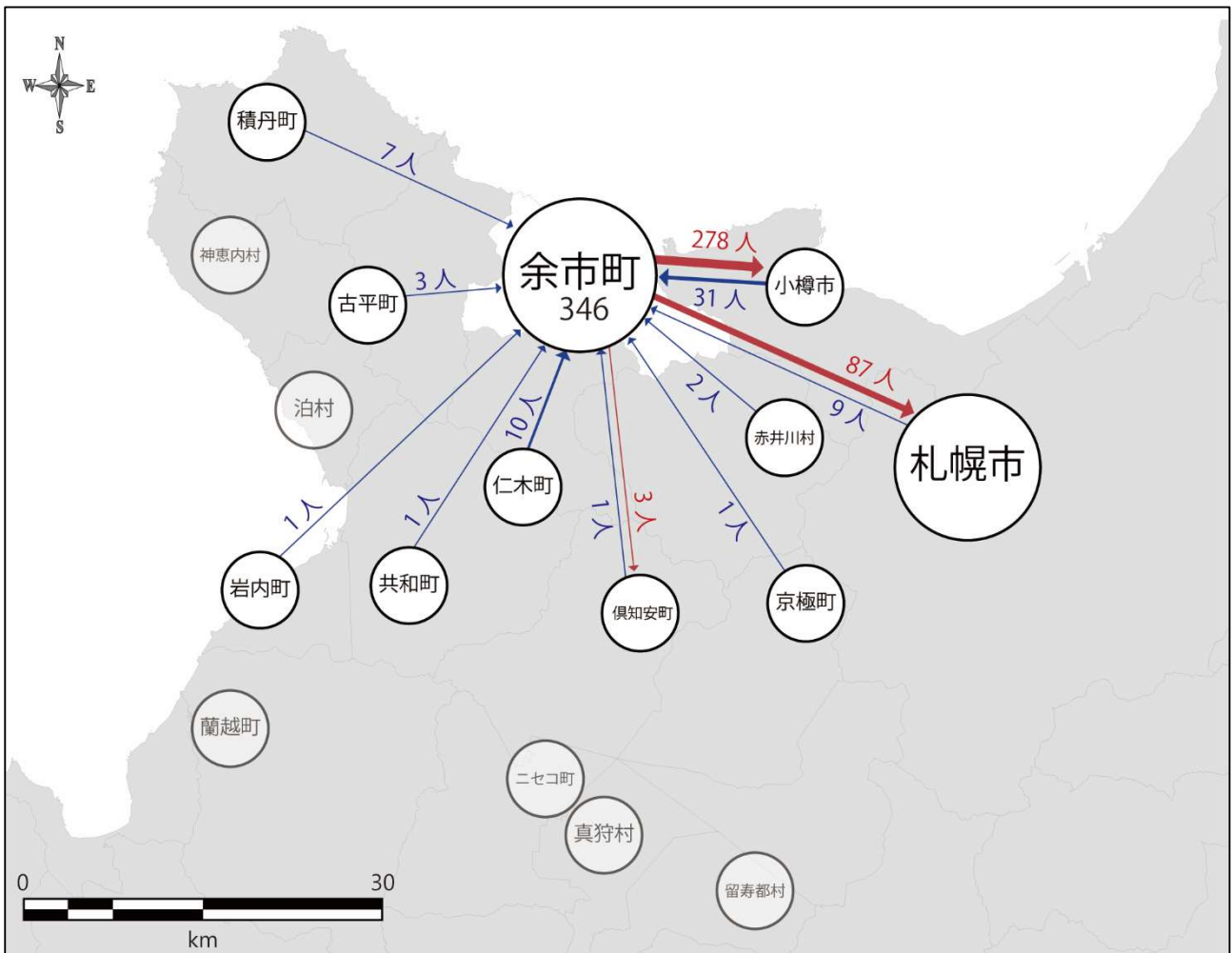
資料: 令和2年国勢調査

図 余市町を中心とした就業者の移動状況

②通学者の状況

通学者の移動状況は余市町内では346人となっている。また、余市町から小樽市へ通う通学者が278人、逆に小樽市から余市町に通う通学者が31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87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、共和町、倶知安町、京極町の9市町村となっている。しかし、多いところでも10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。



資料: 令和2年国勢調査

図 余市町を中心とした通学者の移動状況

(3) 公共・公益施設、観光施設

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。

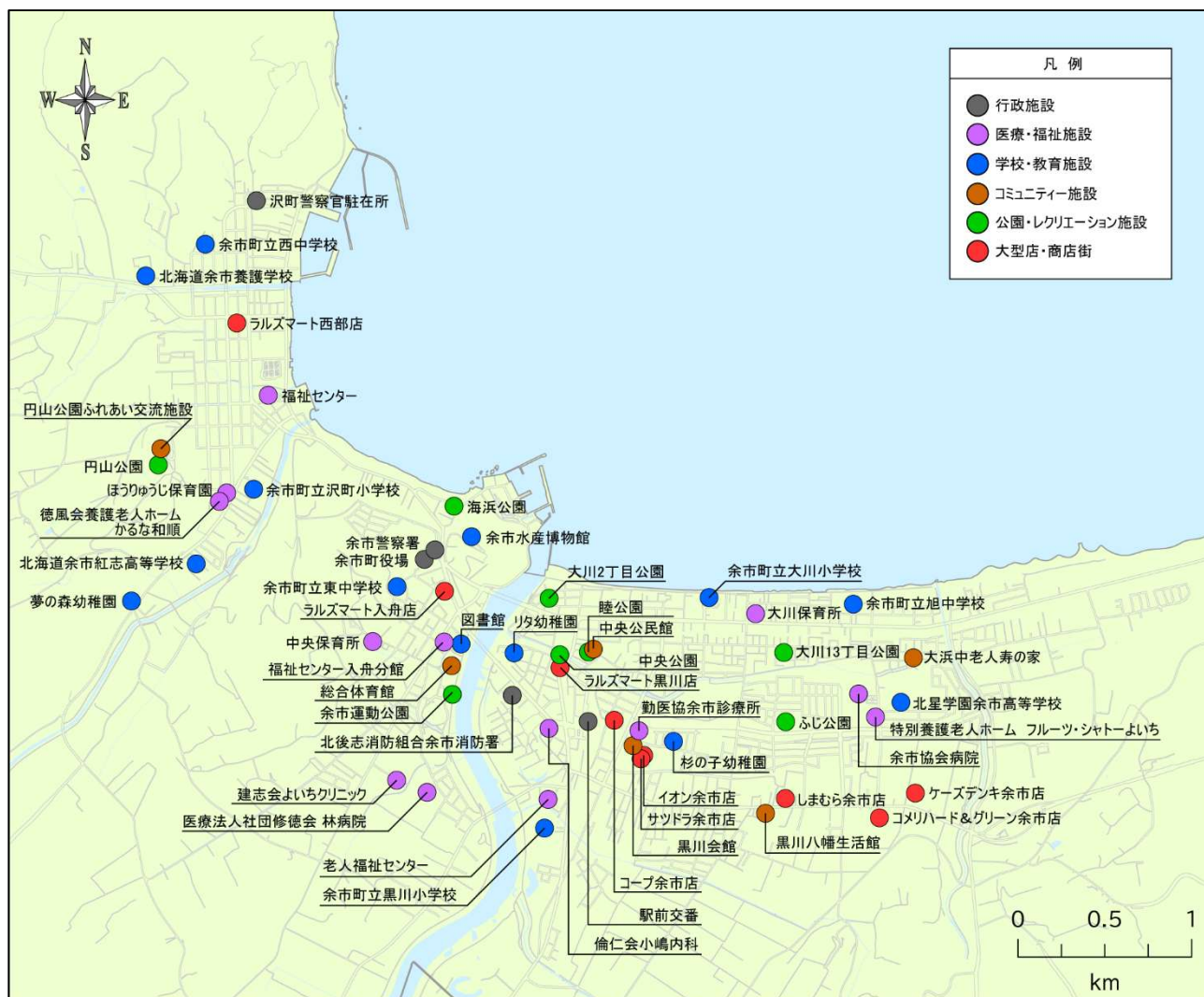


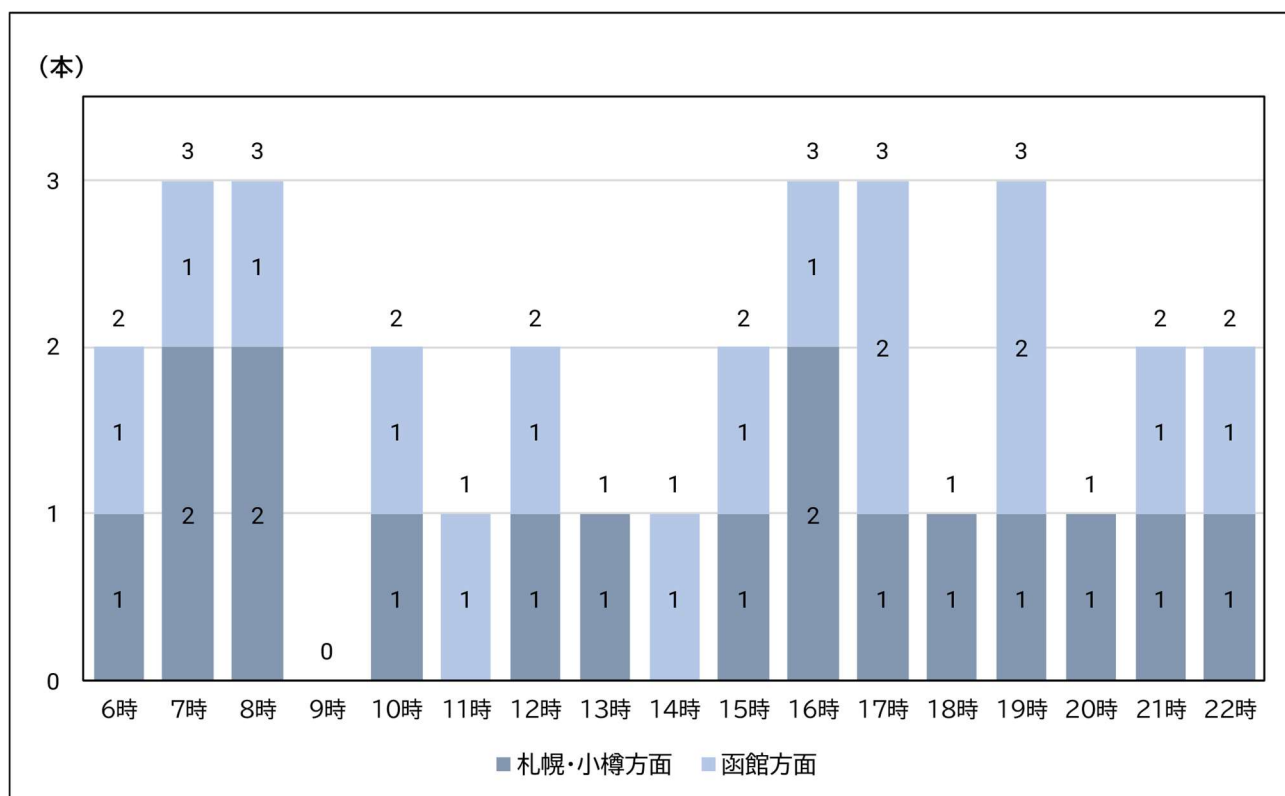
図 施設分布図

(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、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。

また、JR函館本線の長万部・小樽間については、北海道新幹線並行在来線対策協議会において2030年以降の並行在来線の経営分離までに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ることになったため、動向を注視する必要がある。



資料:北海道旅客鉄道株式会社

図 余市駅列車本数

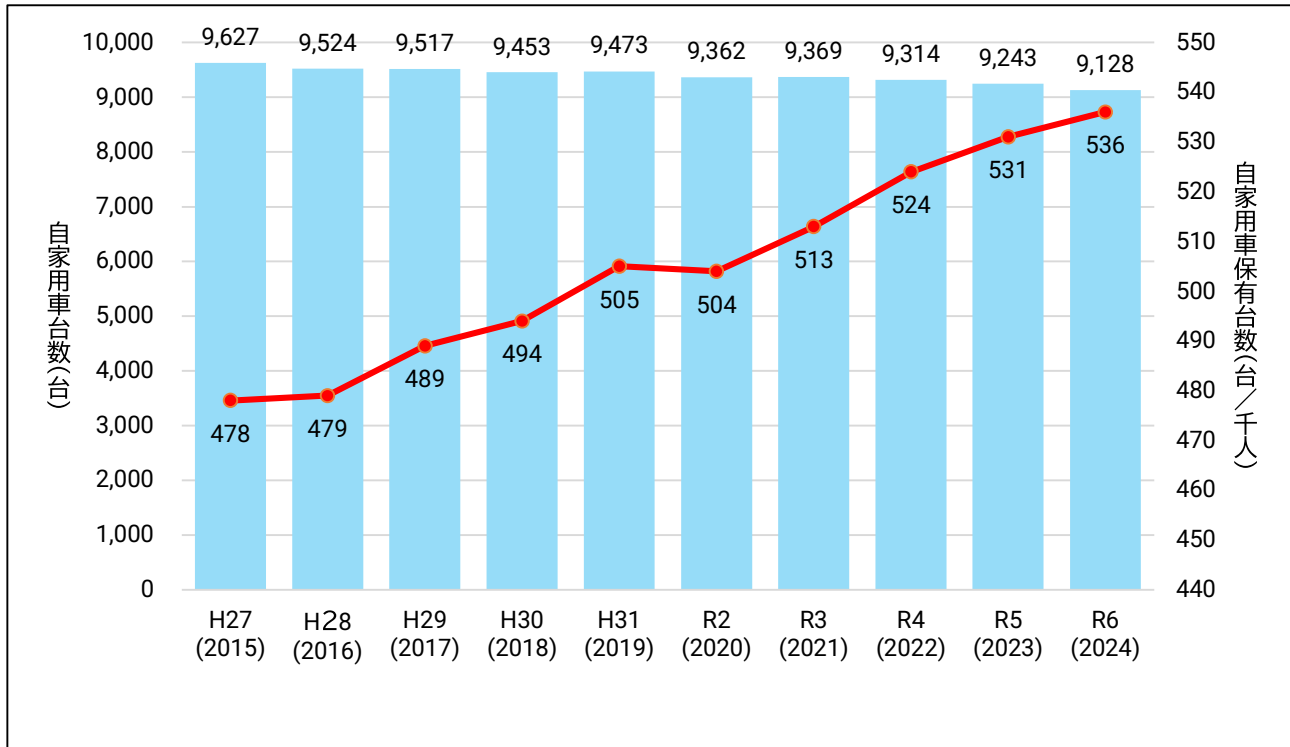
②主要な道路

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2015年では9,627台となっているが、経年的に減少しており、2024年では9,128台となっている。一方で、人口当たりの自家用車保有台数は増加しており、自家用車への依存が高い状況で推移している。

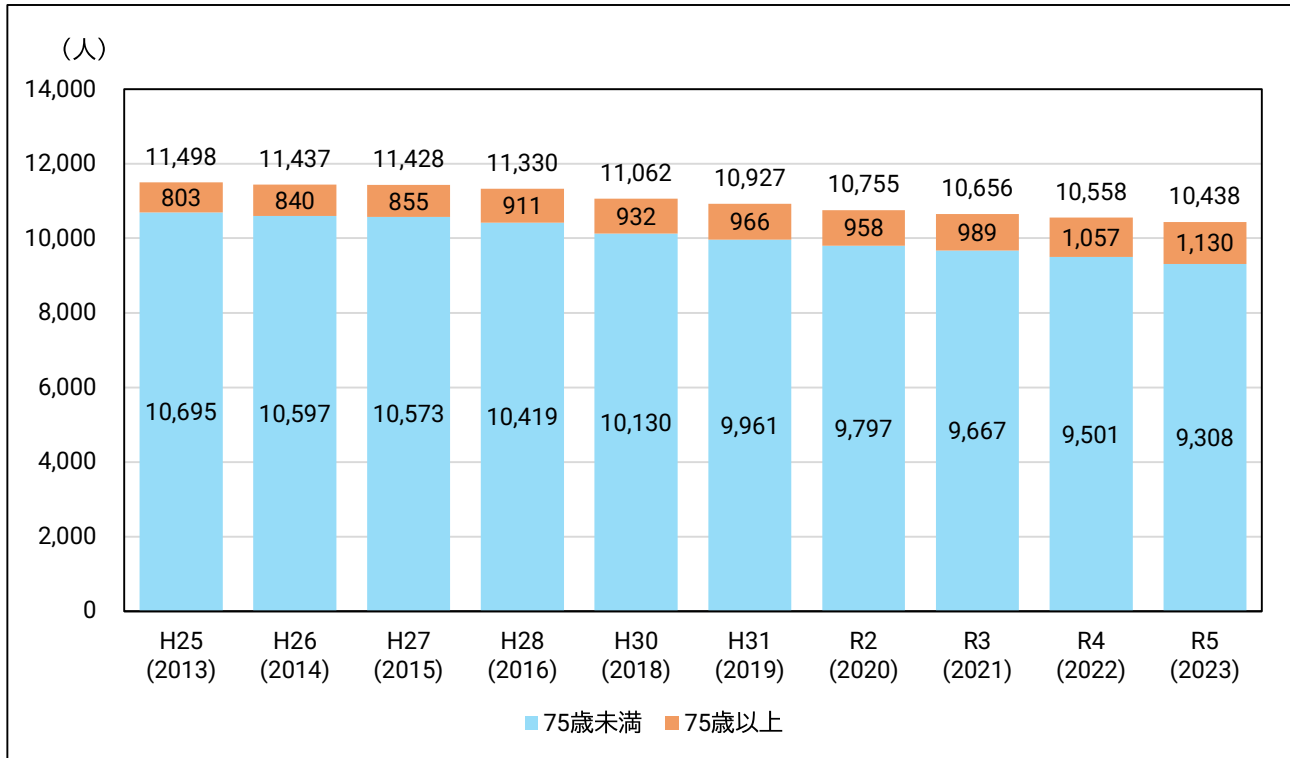
これは、自家用車台数の減少よりも人口減少が上回っているため、余市町内では自家用車への依存が高まっている状況にある。



資料：北海道自動車統計、市町村別軽自動車車両数、住民基本台帳
図 余市町の自家用車台数と人口当たりの保有台数の推移

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2023年度が1,103人と2013年度の803人を比較すると10年間で約300人増加している。今後も75歳以上の高齢者の免許保有人数は増加することが予測される。



資料:余市警察署交通課

図 余市町の高齢者免許保有人数の推移

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3路線、近隣町村とを結ぶ広域バスが2路線、余市町内のみを運行する地域内バスは1路線の合計10路線が運行している。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。地域内バスは余市循環線1路線のみで、余市駅と余市紅志高校や大型店と余市協会病院の間を循環運行する路線として令和4年4月から運行を開始した。

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 13 本	札幌駅前→岩内ターミナル
			復路 13 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→いこいの湯宿いろは
			復路 3 本	いこいの湯宿いろは→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
			復路 2 本	美国→札幌駅前
	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 1 本
			復路 2 本	余市梅川車庫前→札幌駅前 2 本
幹線バス	積丹線	北海道中央バス	往路 11 本	小樽駅前→美国
			復路 8 本	美国→小樽駅前
	余市線	北海道中央バス	往路 21 本	小樽駅前→余市梅川車庫前
			復路 20 本	余市梅川車庫前→小樽駅前
	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
広域バス	ニキバス	仁木町	往路 4 本	銀山地区→余市町内
			復路 4 本	余市町内→銀山地区
	むらバス	赤井川村	往路 4 本	常盤→余市駅前 1 本
				キロロマウンテンセンター→
				コープさっぽろ余市店前 1 本
				道の駅あかいがわ→
				コープさっぽろ余市店前 1 本
			復路 4 本	キロロマウンテンセンター→
				余市駅前 1 本
				余市駅前→
				キロロマウンテンセンター 2 本
地域内バス	余市循環線	北海道中央バス	循環 6 本	コープさっぽろ余市店前→
				道の駅あかいがわ 1 本
				コープさっぽろ余市店前→
				キロロマウンテンセンター 1 本
地域内バス	余市循環線	北海道中央バス	循環 6 本	余市紅志高校→余市駅前 3 本
				余市駅前→余市駅前 1 本
				余市駅前→余市紅志高校 2 本

資料：北海道中央バス(株)令和6年夏ダイヤ時刻表、仁木町HP、赤井川村HP

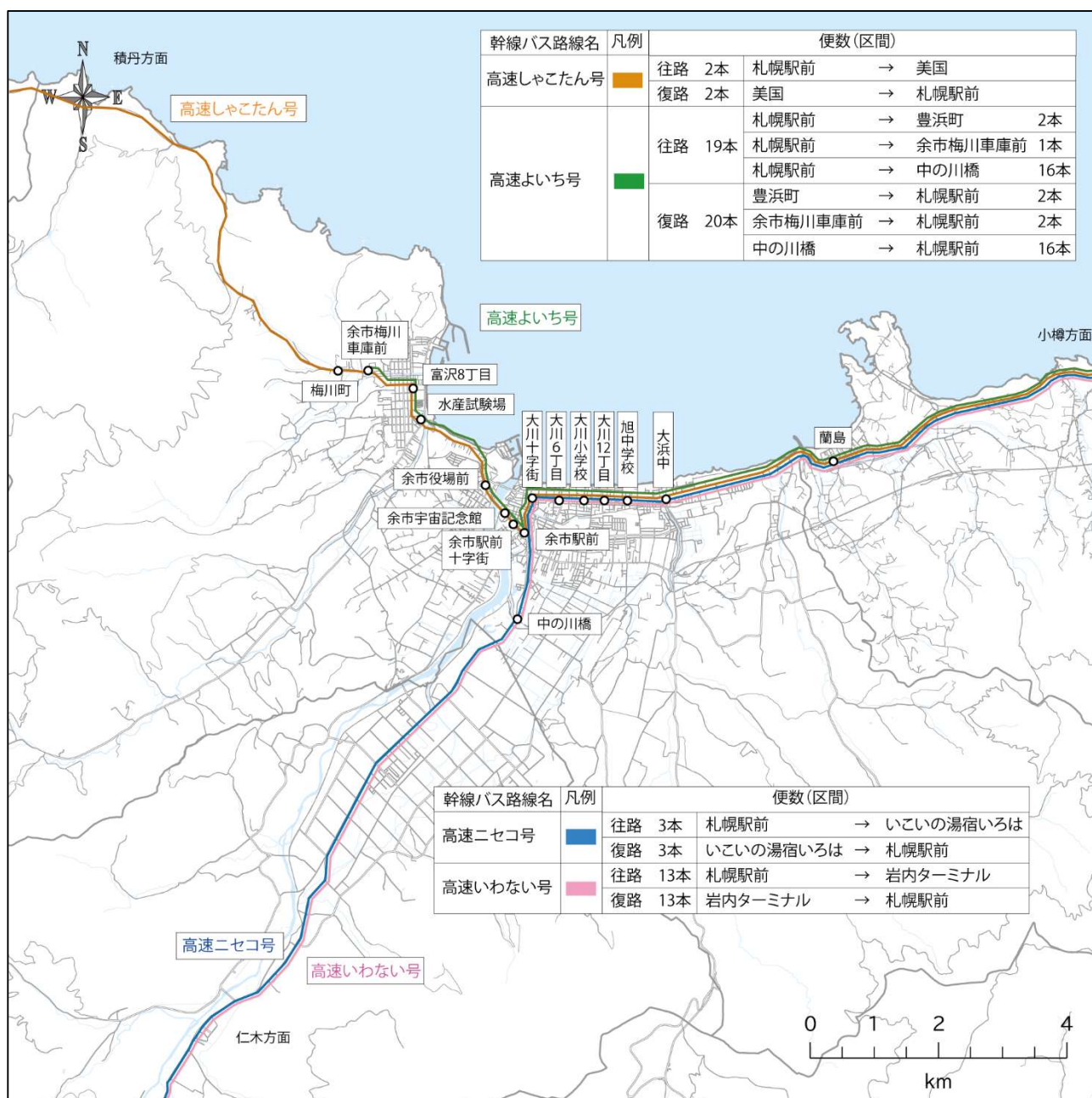
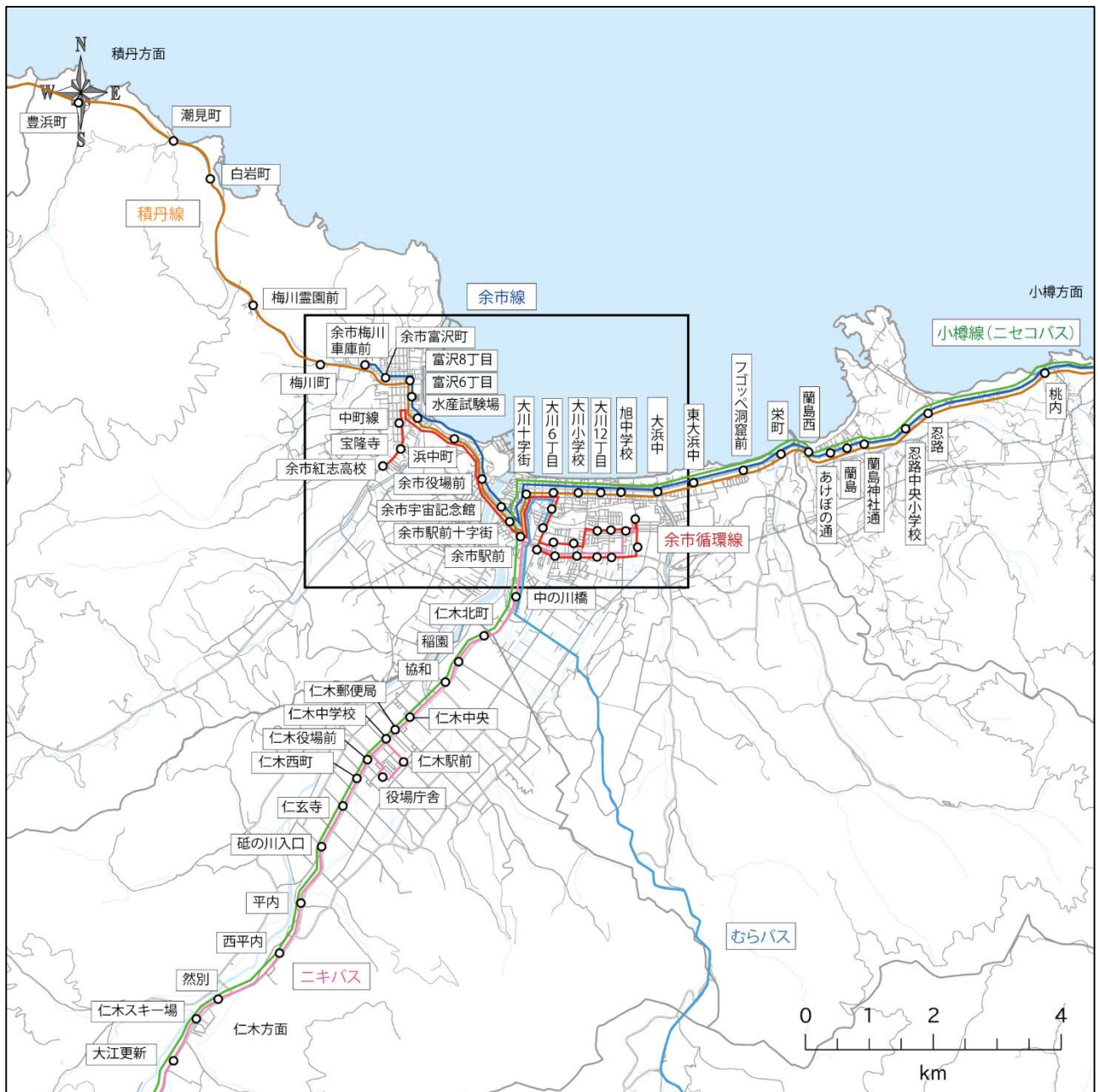


図 余市町高速バス路線図



路線名	凡例	便数(区間)	
ニキバス (仁木町)	往路	4本	銀山地区 → 余市町内
	復路	4本	余市町内 → 銀山地区
むらバス	往路	4本	常盤 → 余市駅前 1本
		4本	キロロマウンテンセンター → コープさっぽろ余市駅前 1本
		4本	道の駅あかいがわ → コープさっぽろ余市駅前 1本
		4本	キロロマウンテンセンター → 余市駅前 1本
	復路	4本	余市駅前 → キロロマウンテンセンター 2本
		4本	コープさっぽろ余市駅前 → 道の駅あかいがわ 1本
		4本	コープさっぽろ余市駅前 → キロロマウンテンセンター 1本
		4本	余市駅前 → 余市町内 1本

路線名	凡例	便数(区間)	
積丹線	往路	11本	小樽駅前 → 美国
	復路	8本	美国 → 小樽駅前
余市線	往路	21本	小樽駅前 → 余市梅川車庫前
	復路	20本	余市梅川車庫前 → 小樽駅前
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
余市循環線	循環	6本	余市紅志高校 → 余市駅前 3本
		6本	余市駅前 → 余市駅前 1本
		6本	余市駅前 → 余市紅志高校 2本

図 余市町幹線・地域バス路線図

②年間輸送人数

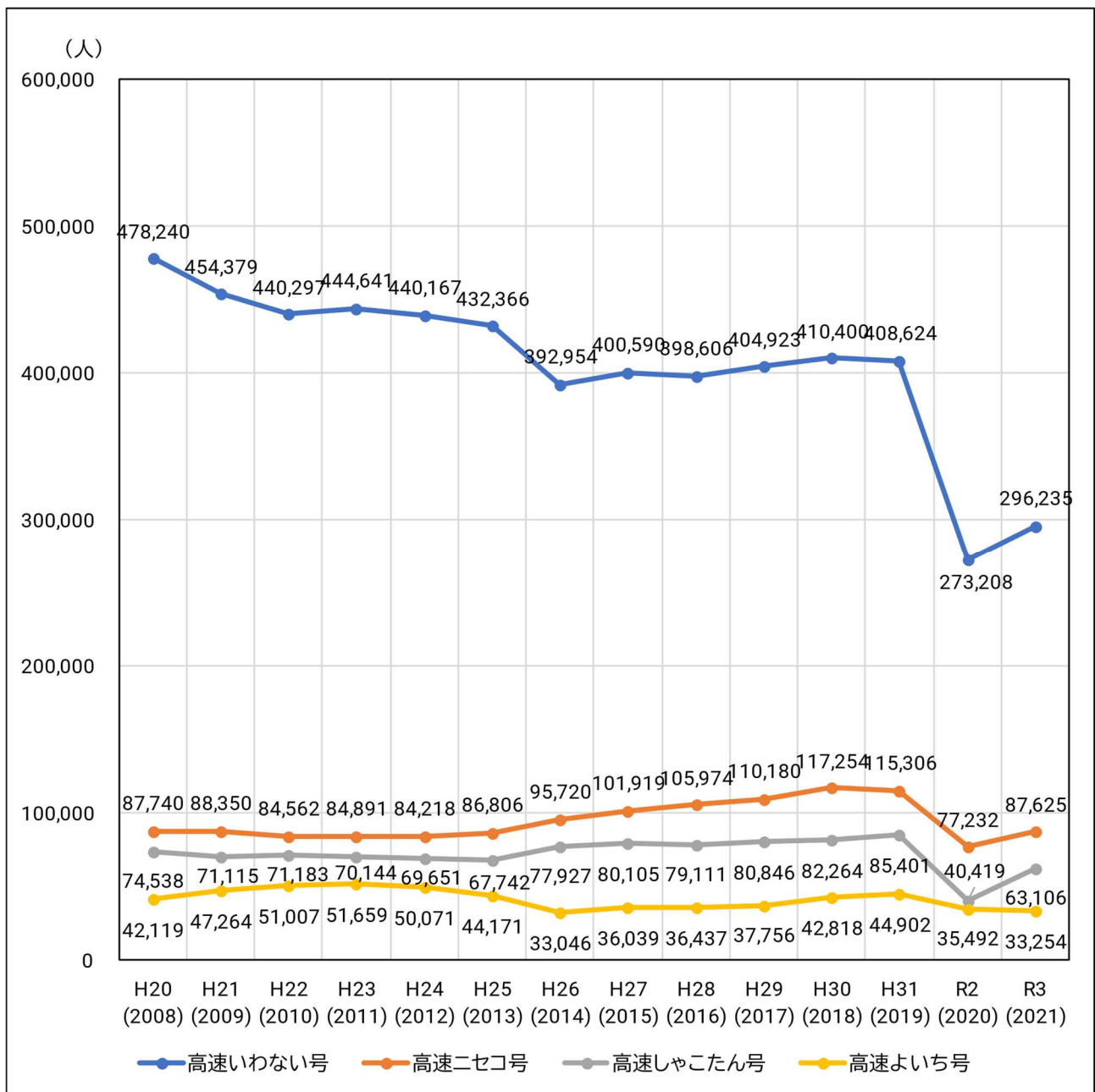
1) 高速バス

高速いわない号の年間輸送人数は新型コロナウイルスの影響により2020年度において27万人まで減少したが、その後やや回復し、2021年度には30万人となっている。

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、2019年度には12万人となるものの、同様の影響により2021年には8.8万人となっている。

高速しゃこたん号の年間輸送人数は2019年度において8.5万人まで増加したが、同様の影響により2021年には6.3万人となっている。

高速よいち号の年間輸送人数は2011年度の5.1万人をピークに減少し、その後2019年に4.5万人まで回復するが、2021年には3.3万人まで減少している。



資料：北海道中央バス

図 高速バスの年間輸送人数

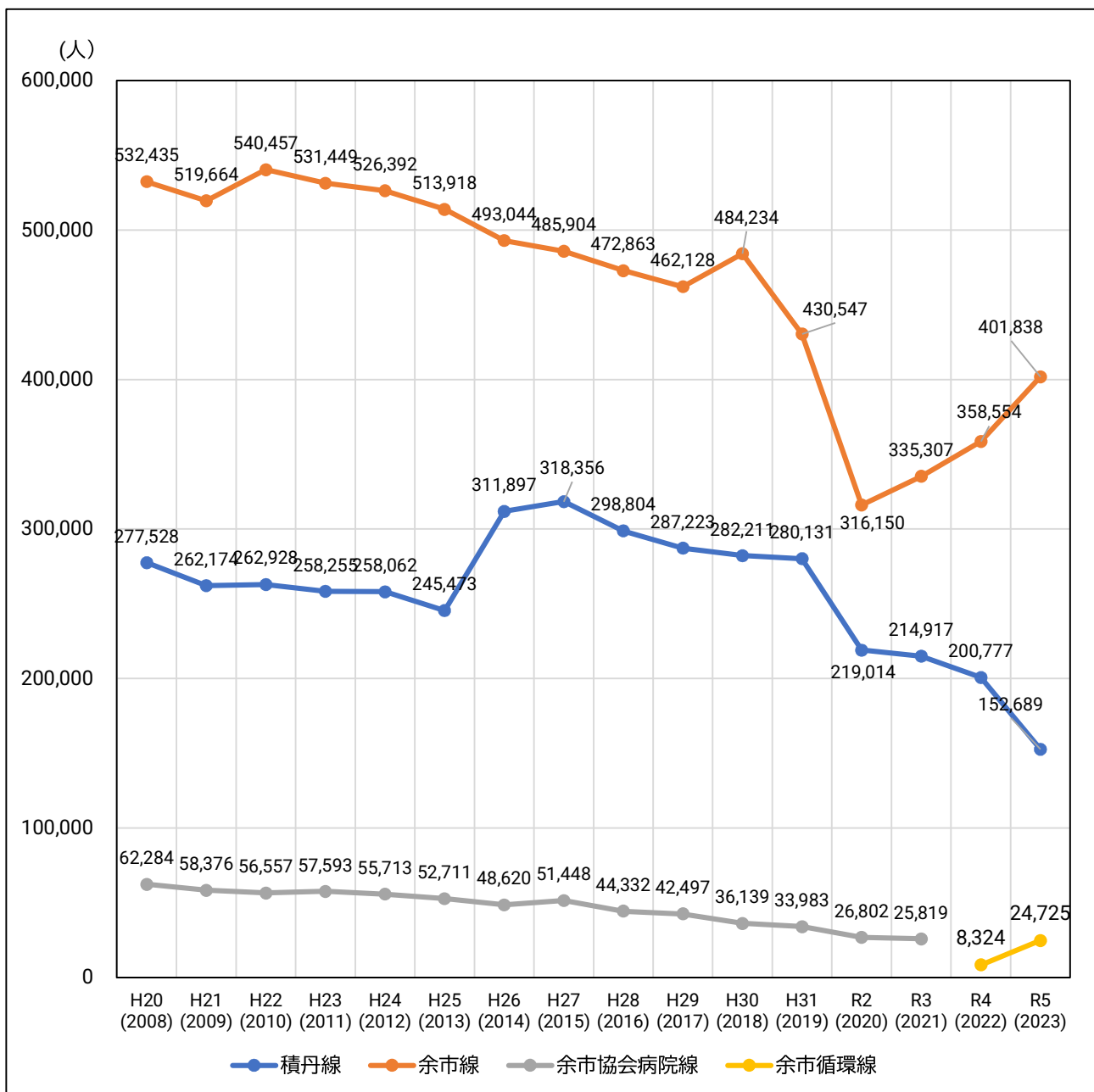
2) 幹線バス・地域内バス

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、その後回復しつつも新型コロナウイルスにより、2021年には21万人まで減少し、その後も経年的に減り続けている。

余市線の年間輸送人数は2010年度の54万人から微減で推移し、2020年に同様の影響により大きく減少し、2021年には34万人となっているがその後は回復しており、2023年度には40万人を超えて利用されている。

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、減便及び新型コロナウイルスの影響により2021年には2.6万人まで減少している。

2022年度からは余市協会病院線に代わり余市循環線が運行しており、2023年には2.5万人の利用となっている。

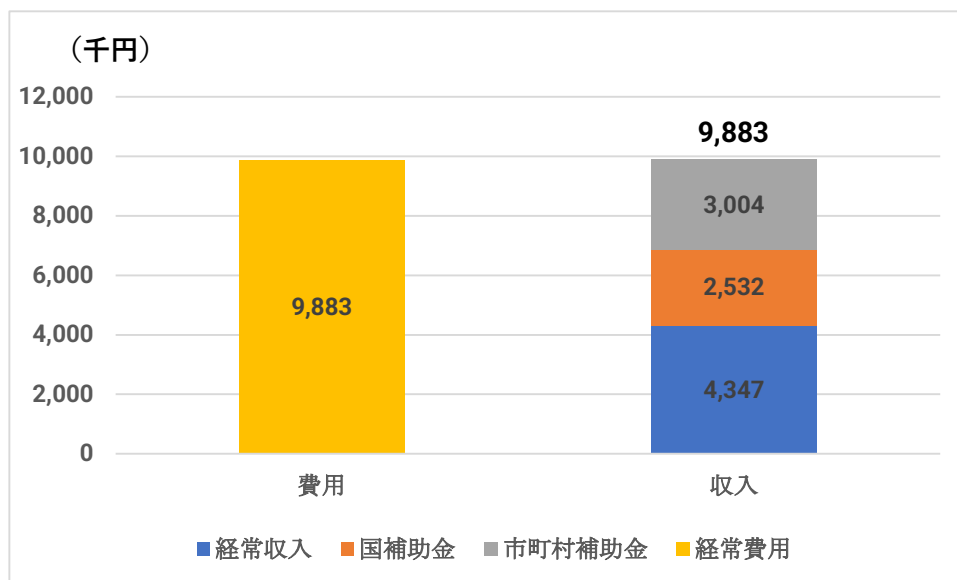


資料：北海道中央バス

図 幹線バス・地域内バスの年間輸送人数

③経常費用・経常収益・補助金等

余市循環線の収支状況は経常費用約1千万円に対して、経常収入が約400万円となっており、収支率は約46%となっている。不足の補填として、国及び余市町が負担を行っており、交通事業者による負担はゼロになるよう維持している状況である。



資料:北海道中央バス

図 余市循環線の収支状況(R5年度)

(2) 郊外部デマンド交通の実証運行

公共交通の利用が困難な交通空白地域の解消を図ることを目的に利用者の自宅と町内主要施設(以下、連絡施設)間を送迎するデマンド交通の試験運行を行った。

① 対象地区

- ・栄町・登町方面(栄町区会、登町区会に居住する方)
 - ・美園町・山田町方面(美園町区会、山田町区会に居住する方)
 - ・港町・富沢町方面 (港町区会・富沢町第4区会・梅川団地区会に居住する方)※
- ※運行期間(2)より運行開始

② 運行概要

各方面を週1回(1日2往復)運行

- ・栄町・登町方面: 毎週月曜日
- ・美園町・山田町方面: 毎週水曜日
- ・梅川町・沢町・豊丘町方面: 毎週金曜日
- ・港町・富沢町方面: 毎週月曜日 ※運行期間(2)より運行開始

③ 運行期間

- (1) 令和6年1月8日～令和6年3月1日
- (2) 令和6年8月5日～令和7年2月28日

(3) 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。

(4)スクールバス

①全体構成

スクールバスは、大川小学校・旭中学校スクール便が各1路線、沢町小学校・西中学校スクール便が2路線の計3路線が運行している。

表 スクールバスの全体構成(令和4年度)

種別	路線名	運行会社	便数(区間)	
スクールバス	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
		余市町 (町営)	登校便1本	白岩町→沢町小学校
			下校便1本	沢町小学校→白岩町

②年間輸送人数

大川小学校・旭中学校スクール便の輸送人数は、小学生が11人、中学生は1人と合計で12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3人で、合計は8人となっている。

表 路線別の輸送人数(令和4年度)

スクールバス路線名	小学生(人)	中学生(人)	合計(人)
大川小学校・旭中学校スクール便	11	1	12
沢町小学校・西中学校スクール便	5	3	8
合計	16	4	20

※直営(小学生1人)を含む

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377万円、沢町小学校・西中学校スクール便が446万円となっており、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(令和4年度)

スクールバス路線名	委託費用(千円)
大川小学校・旭中学校スクール便	3,771
沢町小学校・西中学校スクール便	4,463
合計	8,234

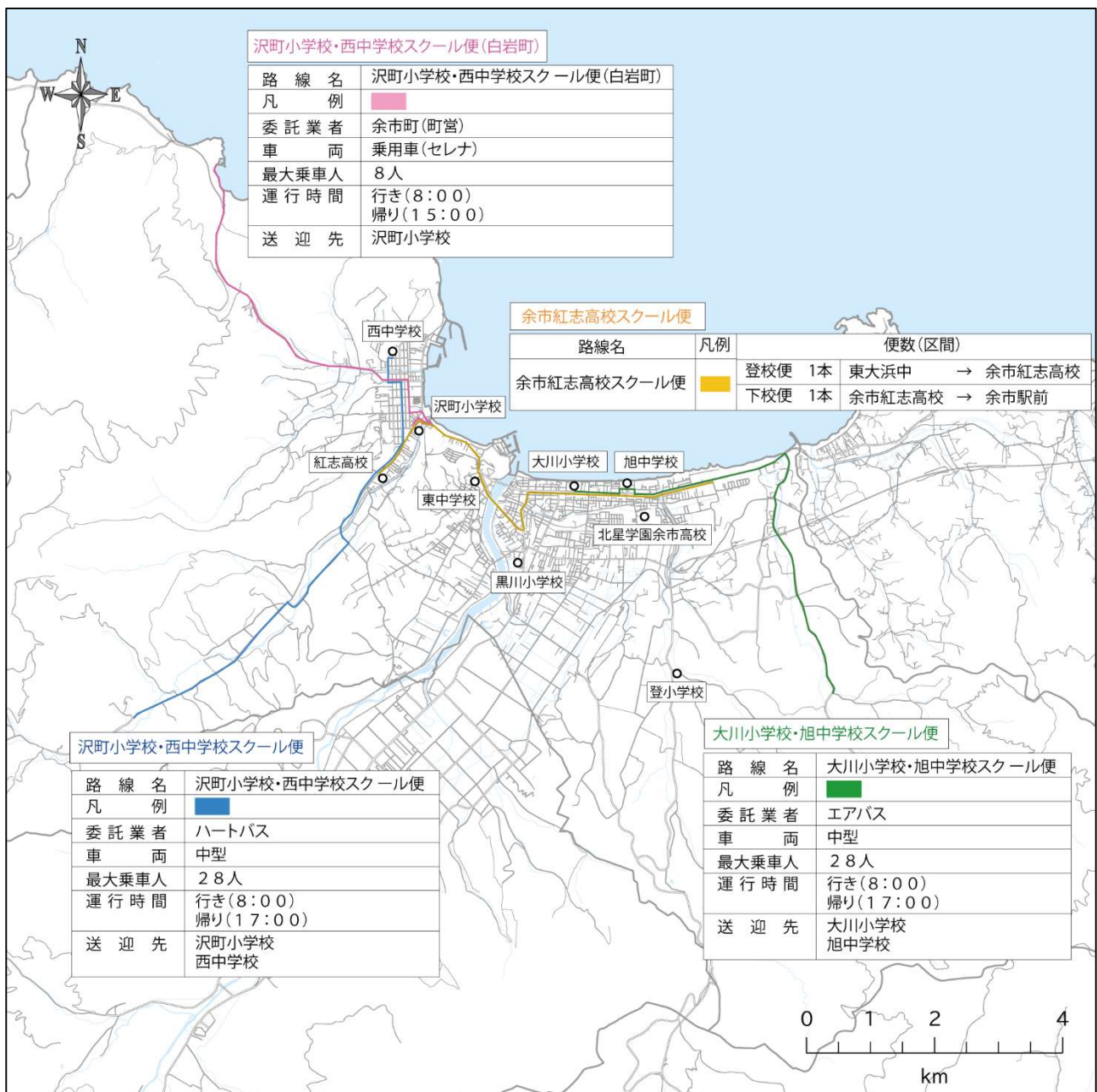


図 余市町スクールバス路線図

2. 公共交通におけるニーズ等の把握

2-1. 2024年度町民アンケート調査

(1) 回答者属性

① 性別と年齢

回答者の性別では男性が約4割、女性が約6割となっている。

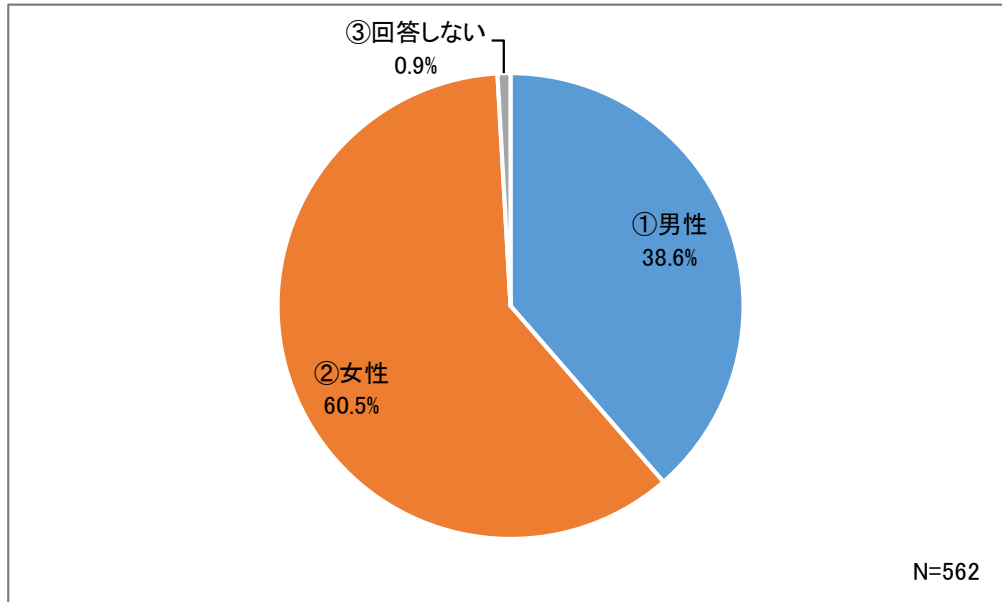


図 回答者の性別

回答者の年齢では30代以下が合計で約1割、40代、50代、60～64歳がそれぞれ約1割、65歳から74歳が約2割、75歳以上が合計で約3割となっている。

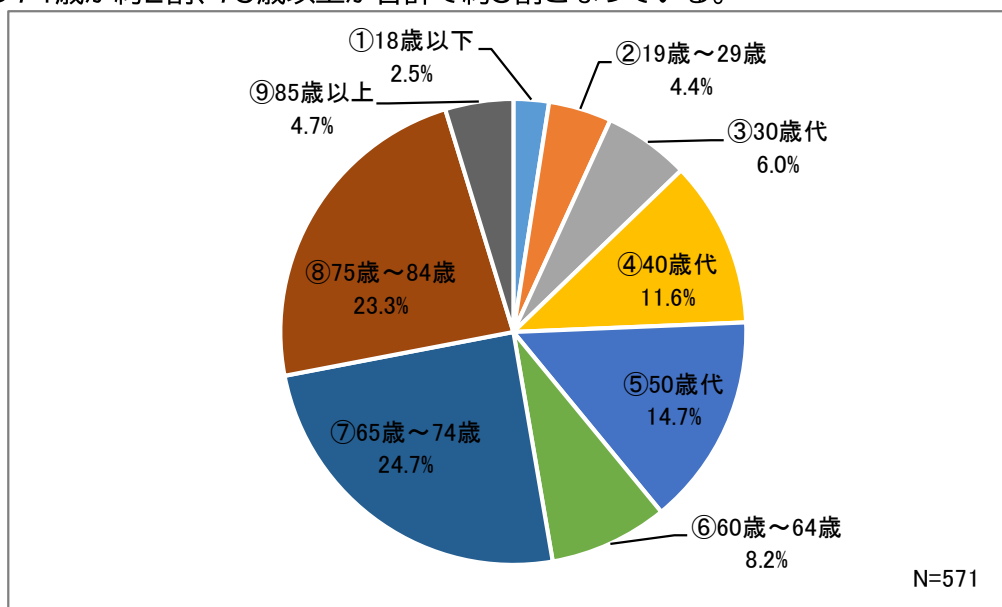


図 回答者の年齢

②職業

回答者の職業では職業ありが約5割、職業なしが約5割となっている。

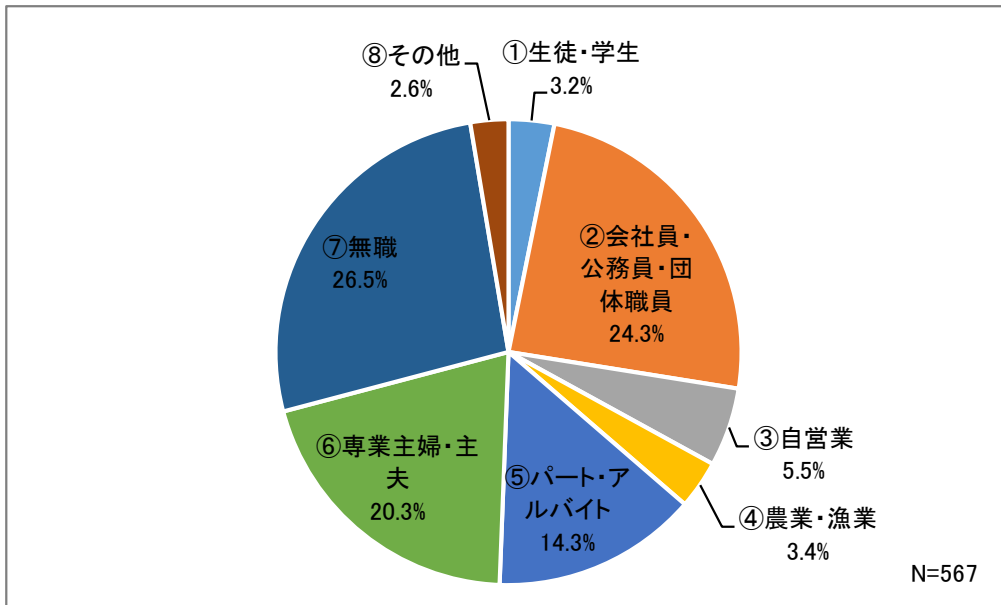


図 回答者の職業

③居住地

回答者の居住地では黒川町が約5割となっている。

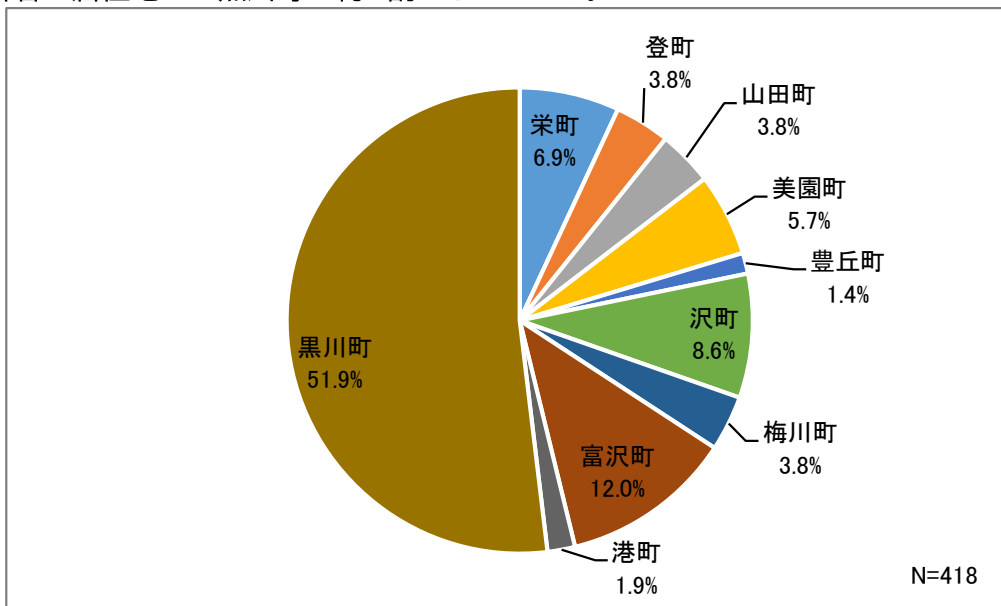


図 回答者の居住地

④運転免許保有の有無

回答者の運転免許保有の有無では、「運転免許を持っている」が約7割、「返納した」が約1割、「運転免許を持っていない」が約2割となっている。

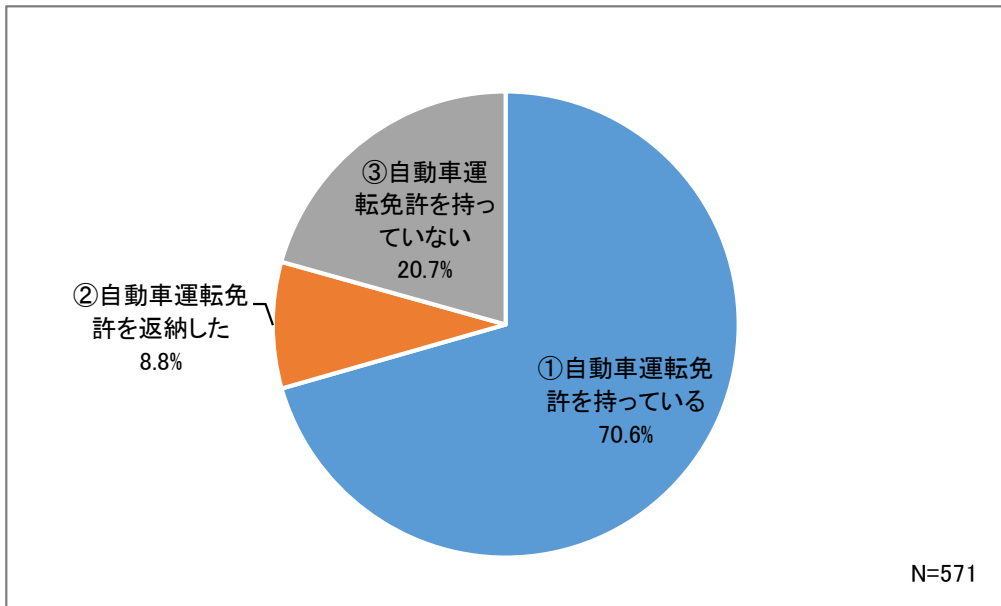


図 回答者の運転免許保有有無

⑤運転免許の返納(現在保有している方のみ)

運転免許の返納の意思については「返納を考えている」が約3割、「返納は考えていない」が約7割となっている。

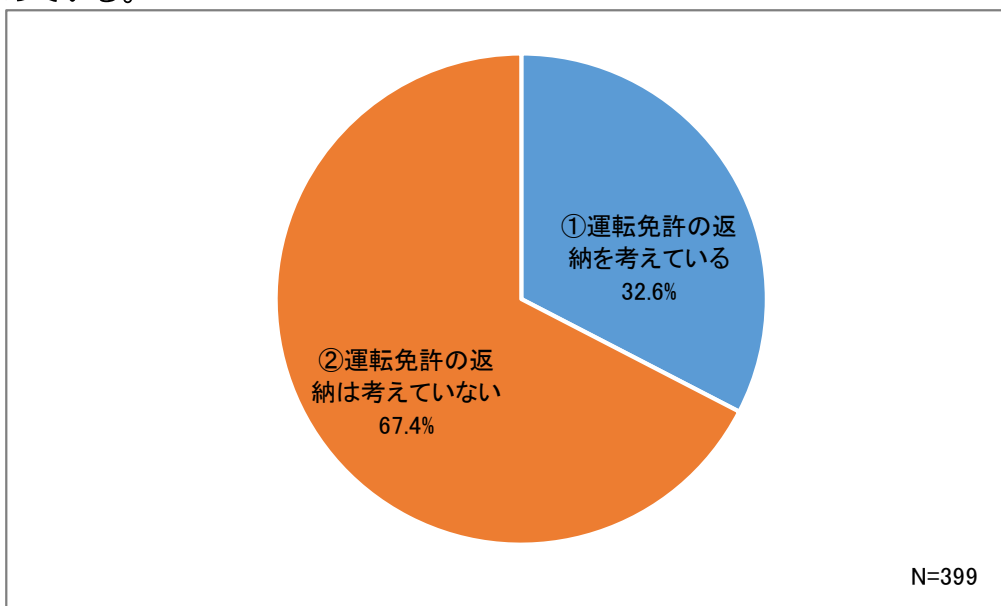


図 運転免許の返納意思(現在保有している方のみ)

⑥免許返納後の移動手段

免許返納後の移動手段では、路線バスが約7割と最も多く、次いでタクシー・徒歩がそれぞれ約4割となっている。

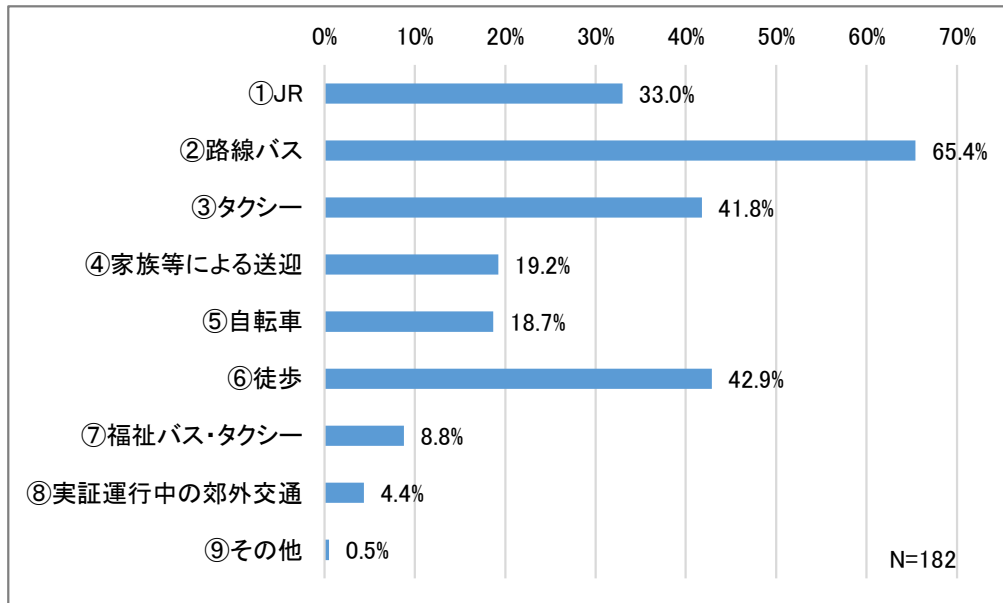


図 免許返納後の移動手段

⑦送迎者の有無

送迎者の有無については、「送迎してくれる人はいない又は必要ない」が約6割と最も多く、次いで「同居家族に送迎してもらえる」が約4割となっている。

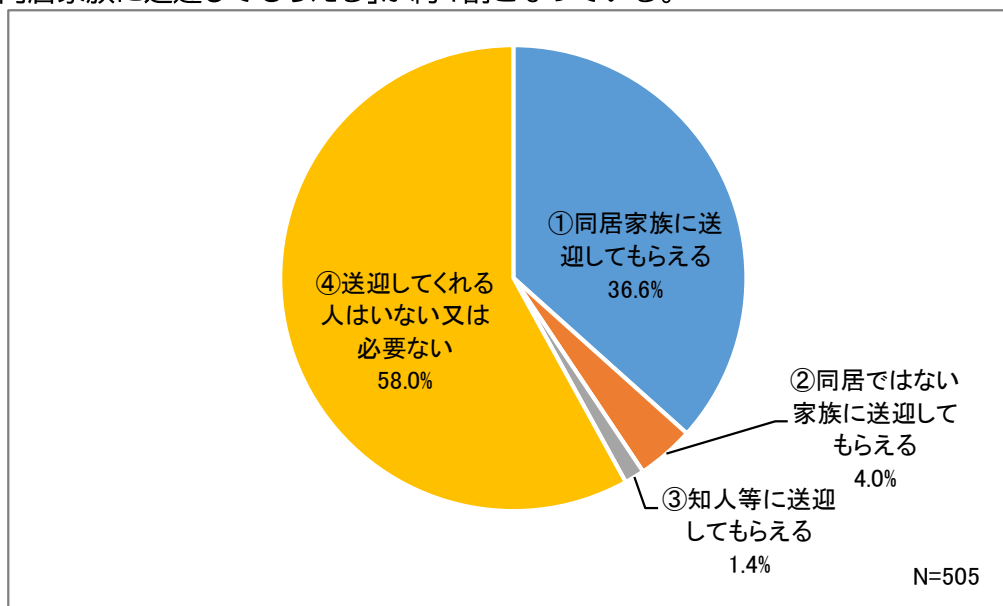


図 送迎者の有無

(2) 普段の移動状況

① 外出頻度について

外出頻度では「ほぼ毎日」が約5割と最も多く、次いで「週3～4回」が約2割となっている。

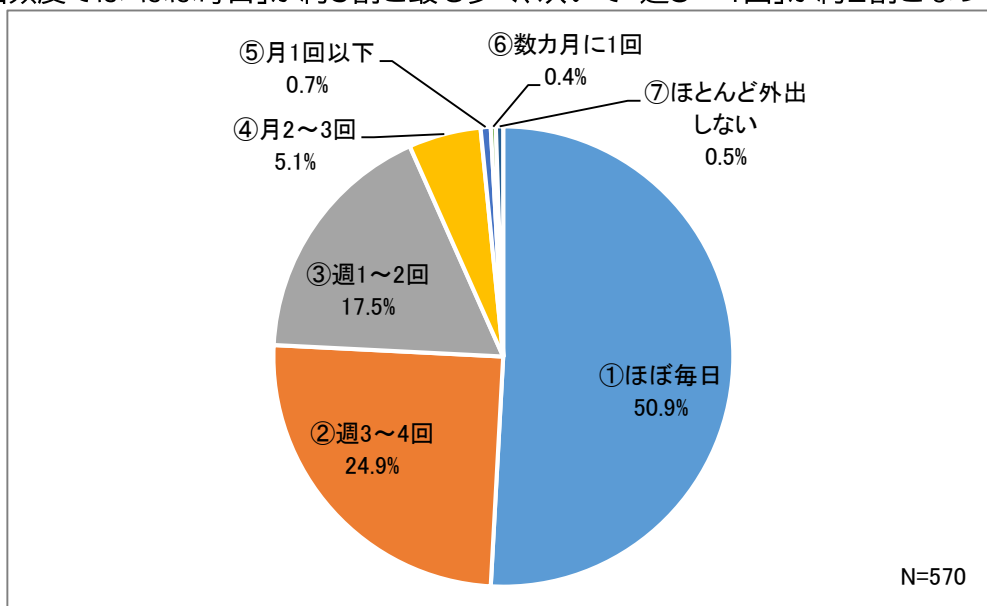


図 回答者の外出頻度

② 主な移動手段について

主な移動手段では自家用車が約6割と最も多く、次いで路線バスと徒歩がそれぞれ約4割となっている。

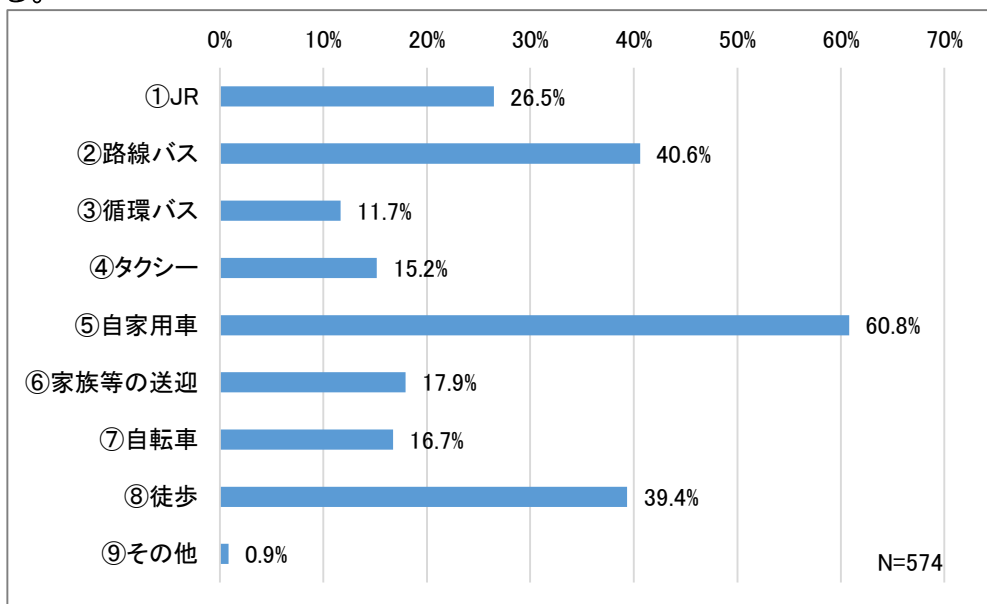


図 回答者の主な移動手段

③外出の際に困っていること

外出の際に困っていることでは、「困っていない」が約6割と最も多く、次いで「タクシーが高くて使えない」が2割強となっている。

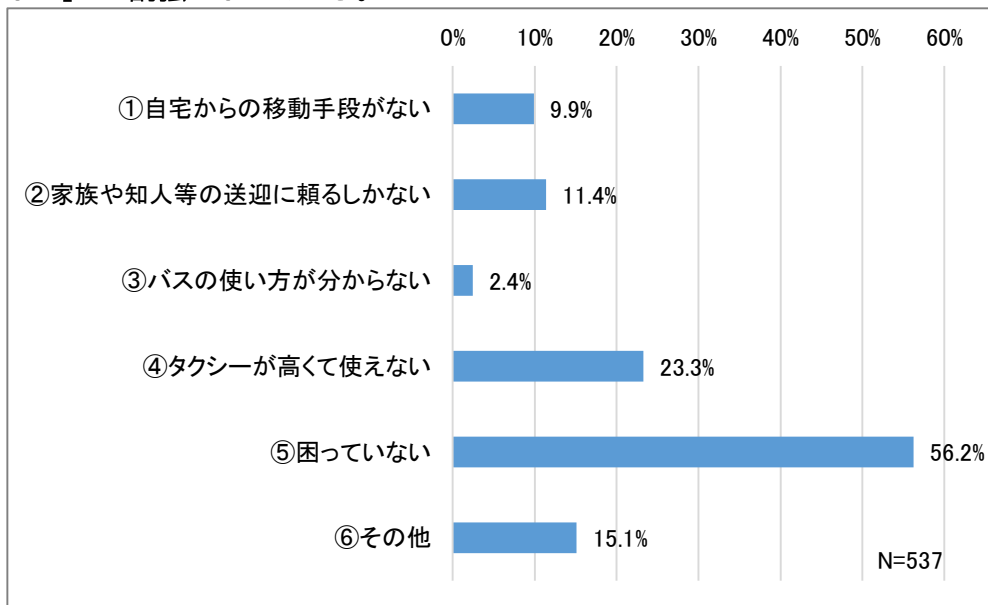


図 外出の際に困っていること

(3) 目的別の移動状況

① 通勤・通学での移動状況

通勤・通学での移動状況では「ほぼ毎日」が約6割と最も多く、次いで「ほとんど外出しない」が約2割となっている。

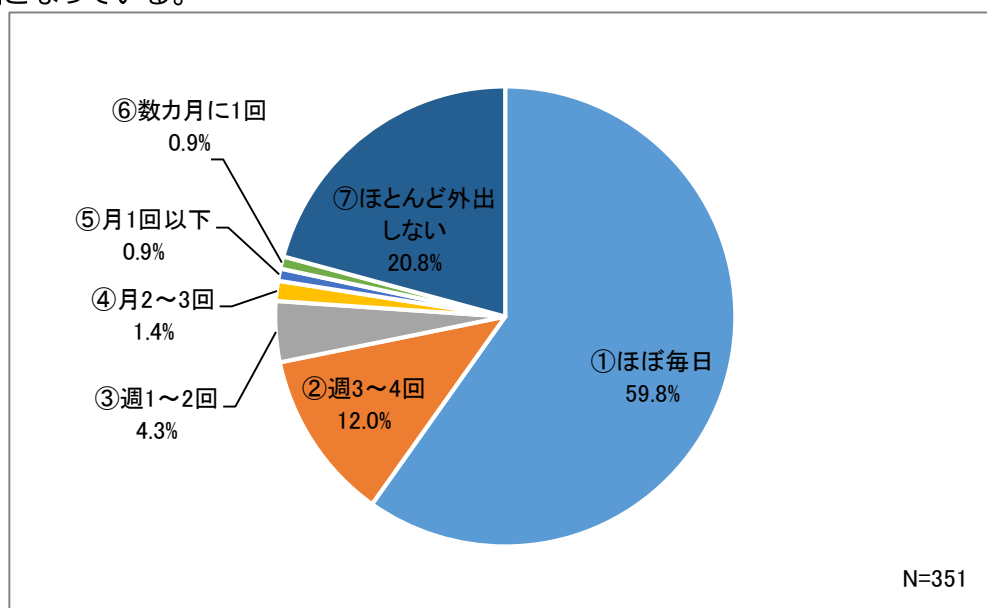


図 (通勤・通学)頻度

◆ 主な曜日

通勤・通学の主な曜日では平日がすべて8割を超え、土曜日が約5割、日曜日が約3割となっている。

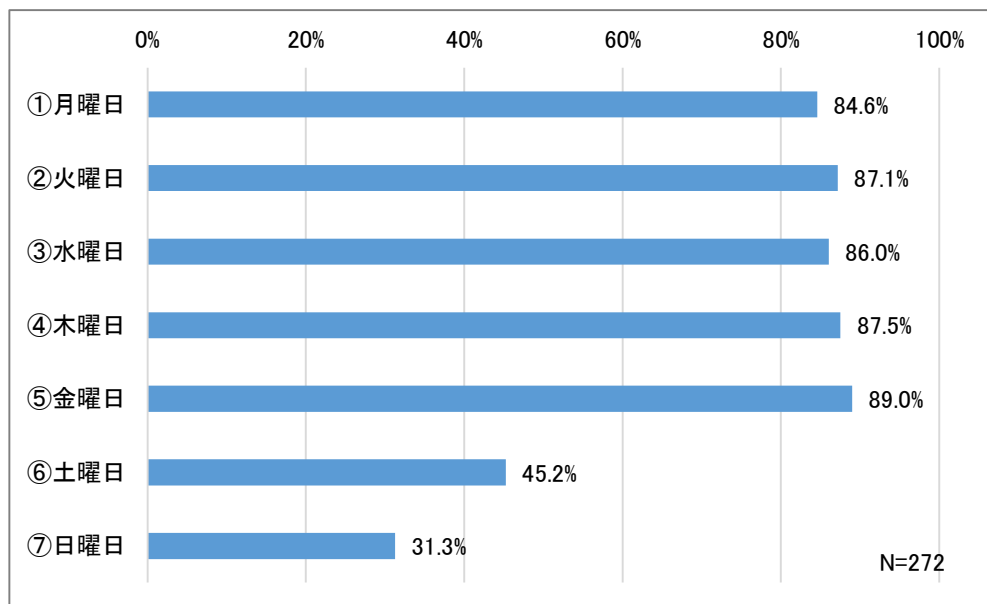


図 (通勤・通学)主な曜日

◆主な移動時間帯 往路(行き)

通勤・通学の主な移動時間帯(往路)では7時台が約4割と最も多く、次いで8時台が約3割となっている。

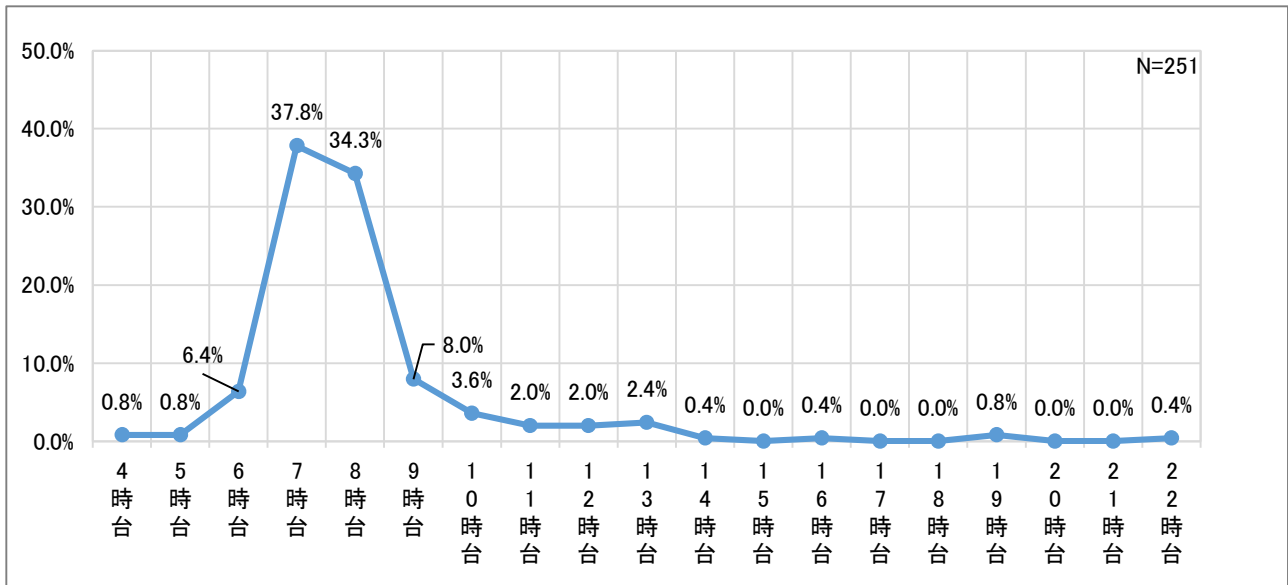


図 (通勤・通学)主な移動時間帯 往路(行き)

◆主な移動時間帯 復路(帰り)

通勤・通学の主な移動時間帯(復路)では17時台が約3割と最も多く、次いで18時台が約3割となっている。

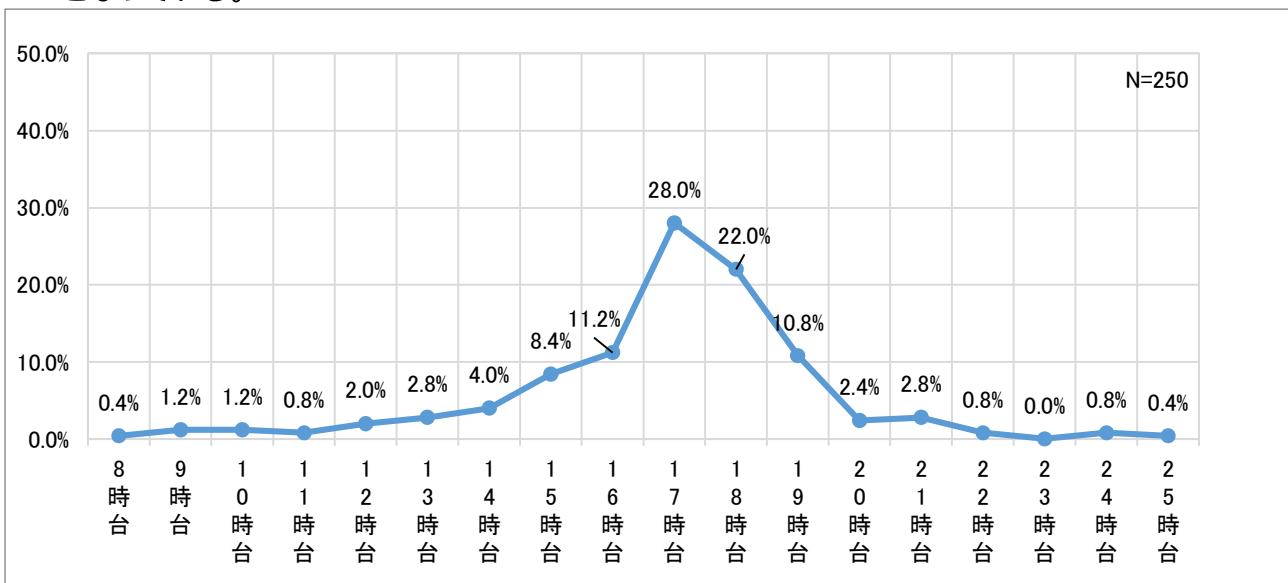


図 (通勤・通学)主な移動時間帯 復路(帰り)

◆利用交通手段

通勤・通学の利用交通手段では自家用車が約6割と最も多く、次いで路線バスと徒歩がそれぞれ約2割となっている。

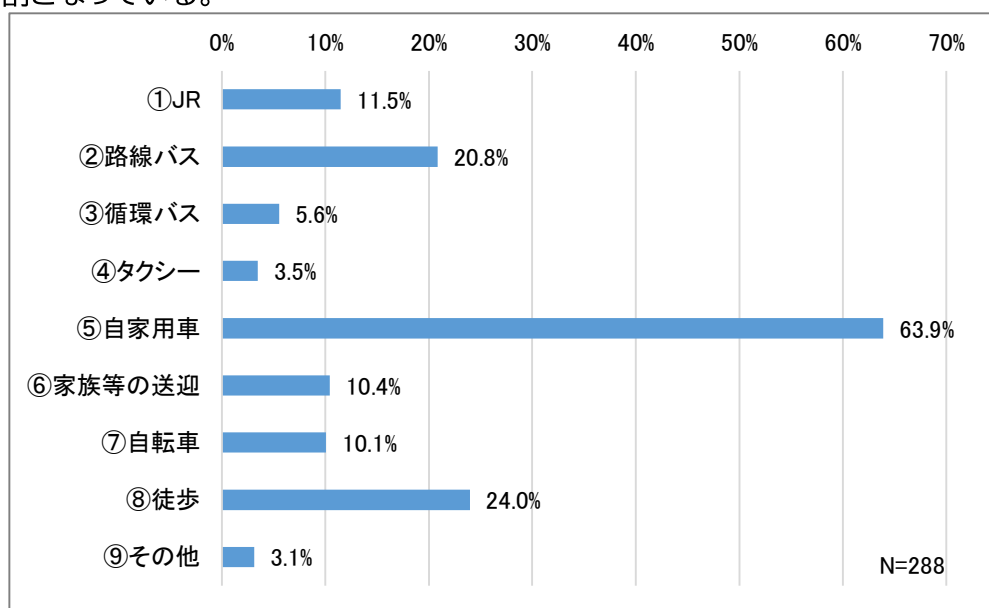
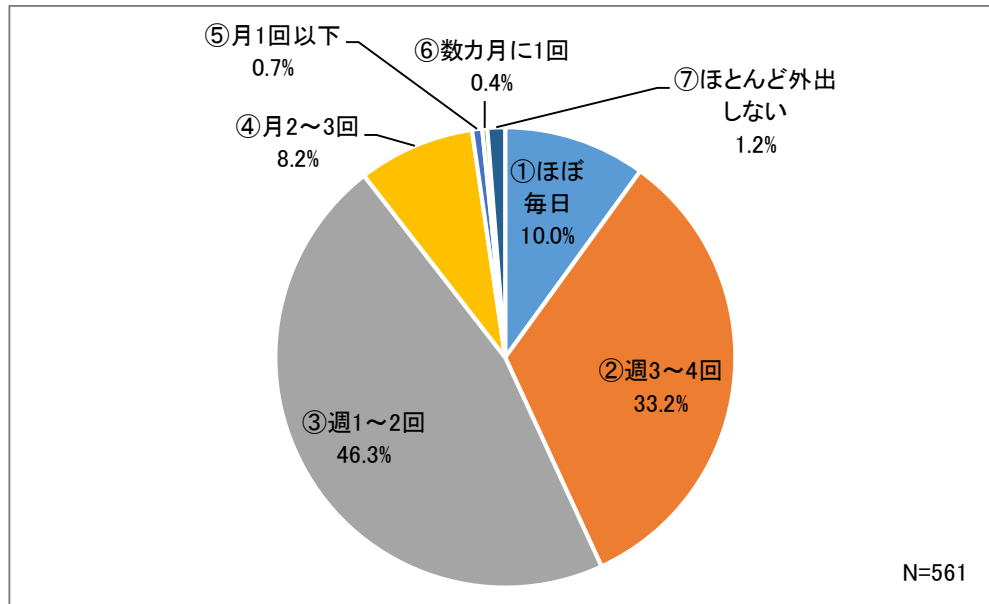


図 (通勤・通学)利用交通手段

②買い物の移動状況

◆買い物頻度

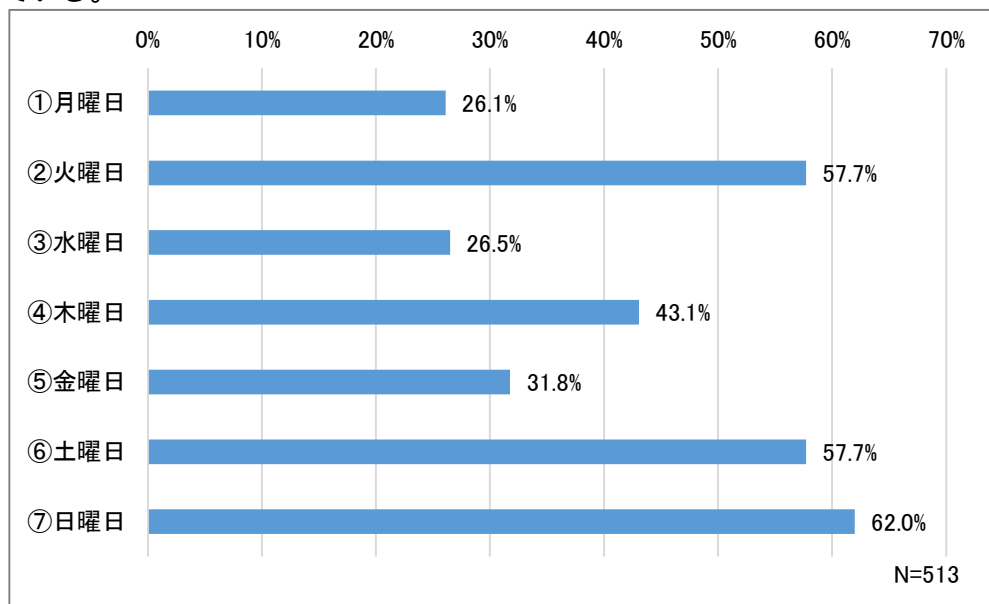
買い物頻度については、「週1～2回」が約5割と最も多く、次いで「週3～4回」が約3割となっている。



図（買い物）頻度

◆主な曜日

買い物の主な曜日では日曜日が最も多く6割強となっており、ついで火曜日と土曜日が6割弱となっている。



図（買い物）主な曜日

◆主な移動時間帯 往路(行き)

買い物の主な移動時間帯(往路)では10時台が約3割と最も多く、次いで9時台が約2割となっている。

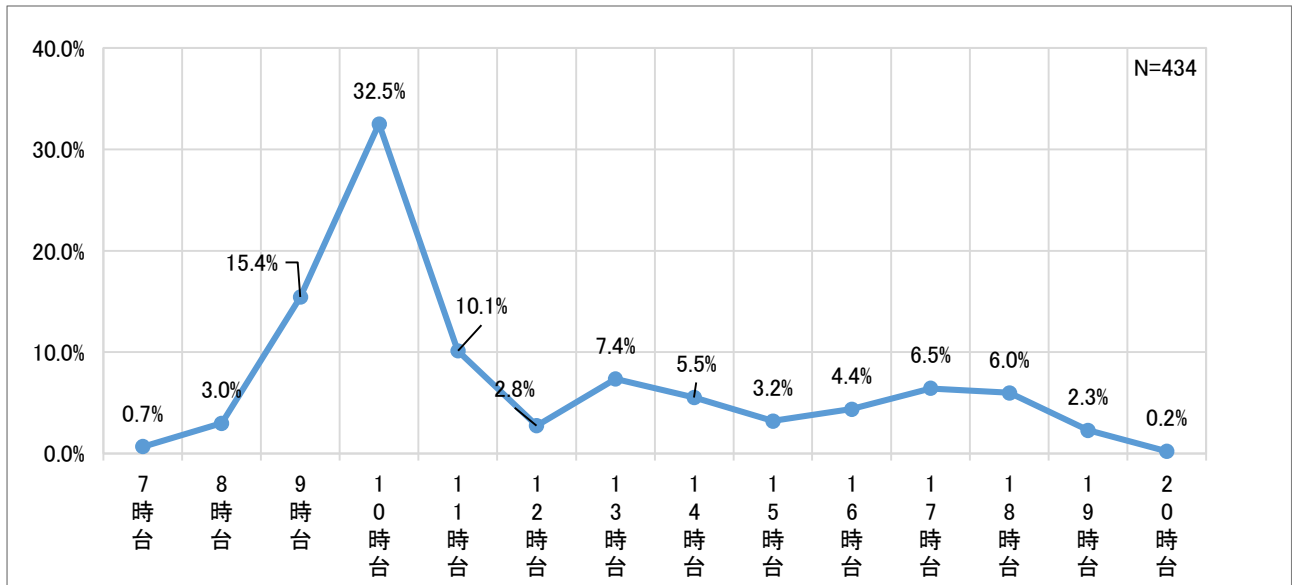


図 (買い物)主な移動時間帯 往路(行き)

◆主な移動時間帯 復路(帰り)

買い物の主な移動時間帯(往路)では11時台が約2割と最も多く、次いで10時台も約2割となっている。

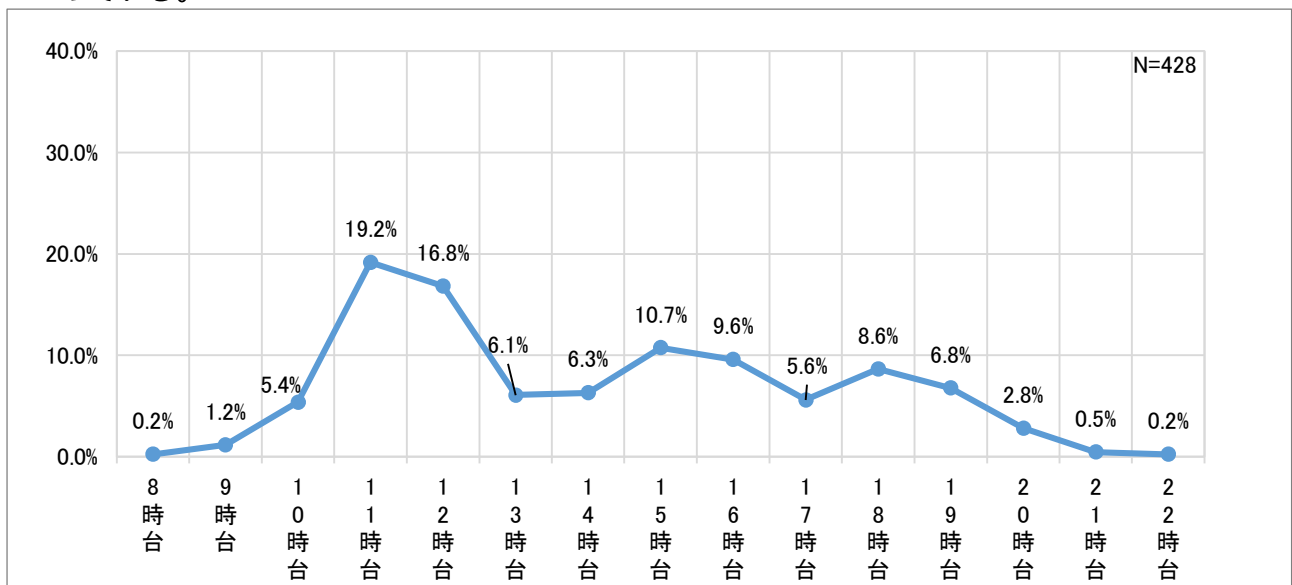


図 (買い物)主な移動時間帯 復路(帰り)

◆利用交通手段

買い物の利用交通手段では自家用車が約6割と最も多く、次いで徒歩が約3割となっている。

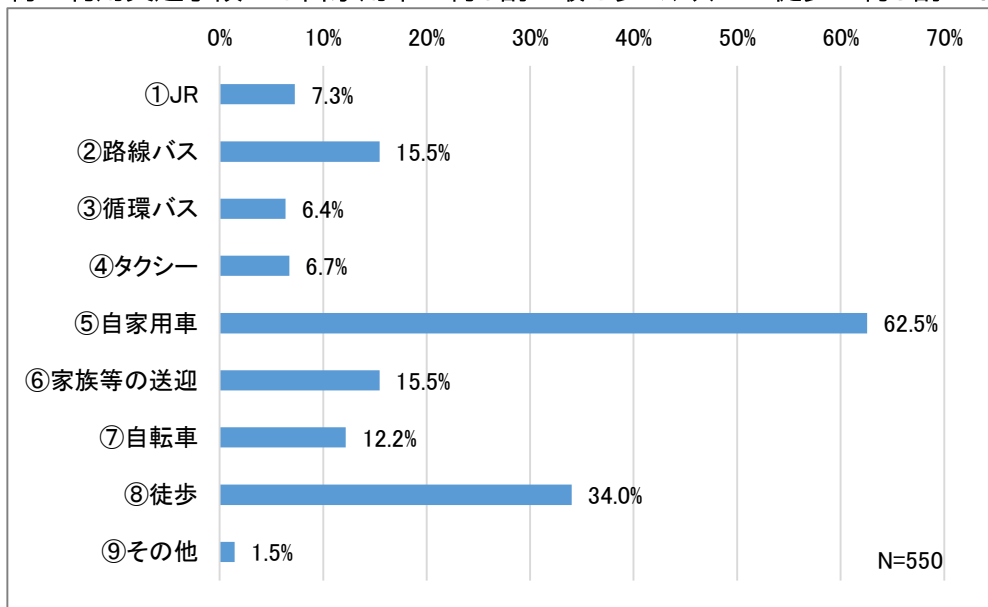
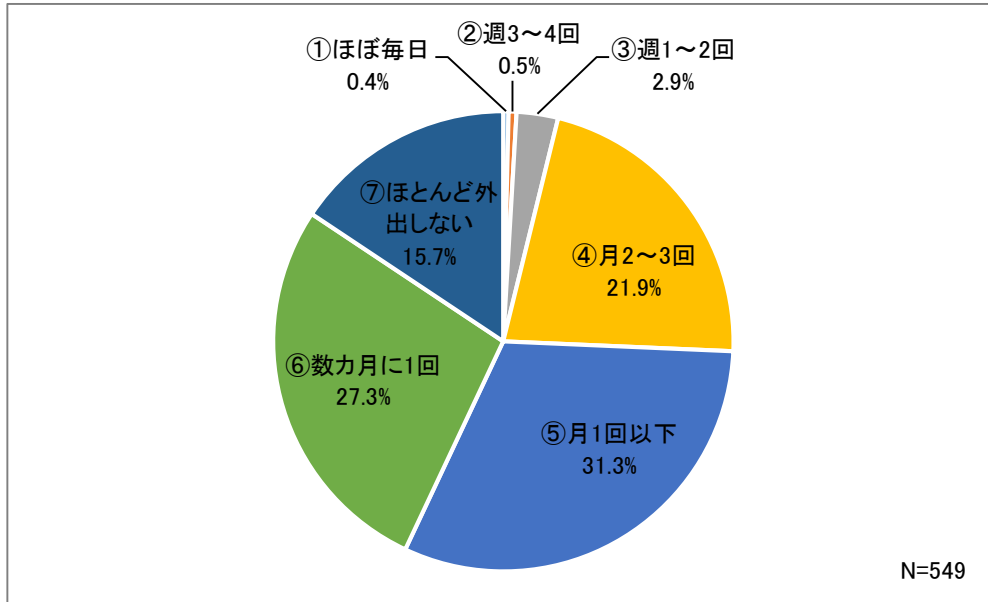


図 (買い物)利用交通手段

③通院の移動状況

◆通院頻度

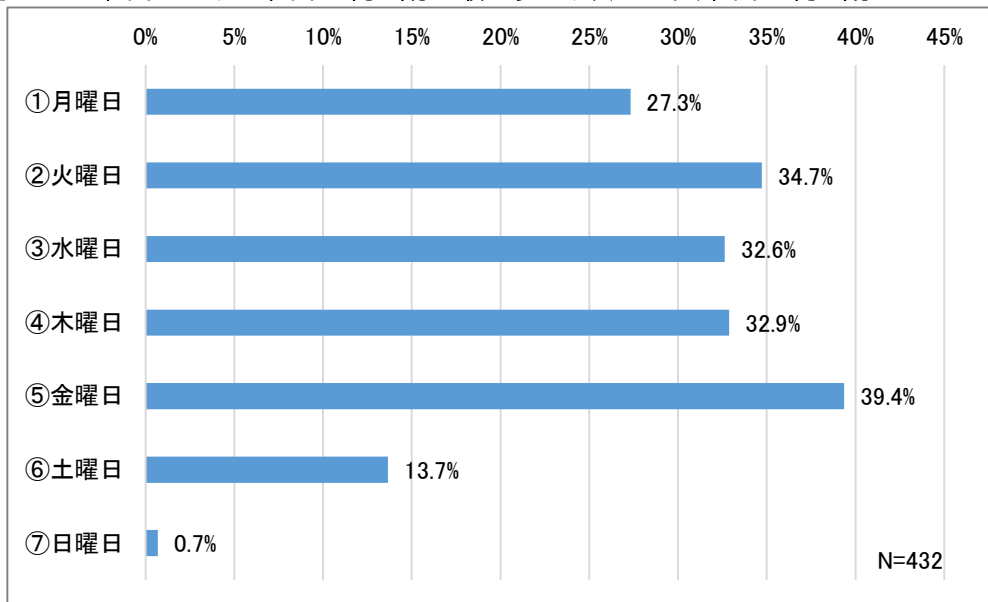
通院頻度では月1回以下が最も多く3割を超えており、次いで数カ月に1回が約3割となっている。



図（通院）頻度

◆主な曜日

通院の主な曜日では、金曜日が約4割と最も多く、次いで火曜日が約3割となっている。



図（通院）主な曜日

◆主な移動時間帯 往路(行き)

通院の主な移動時間(往路)では、9時台が約3割と最も多く、次いで8時台が約2割となっている。

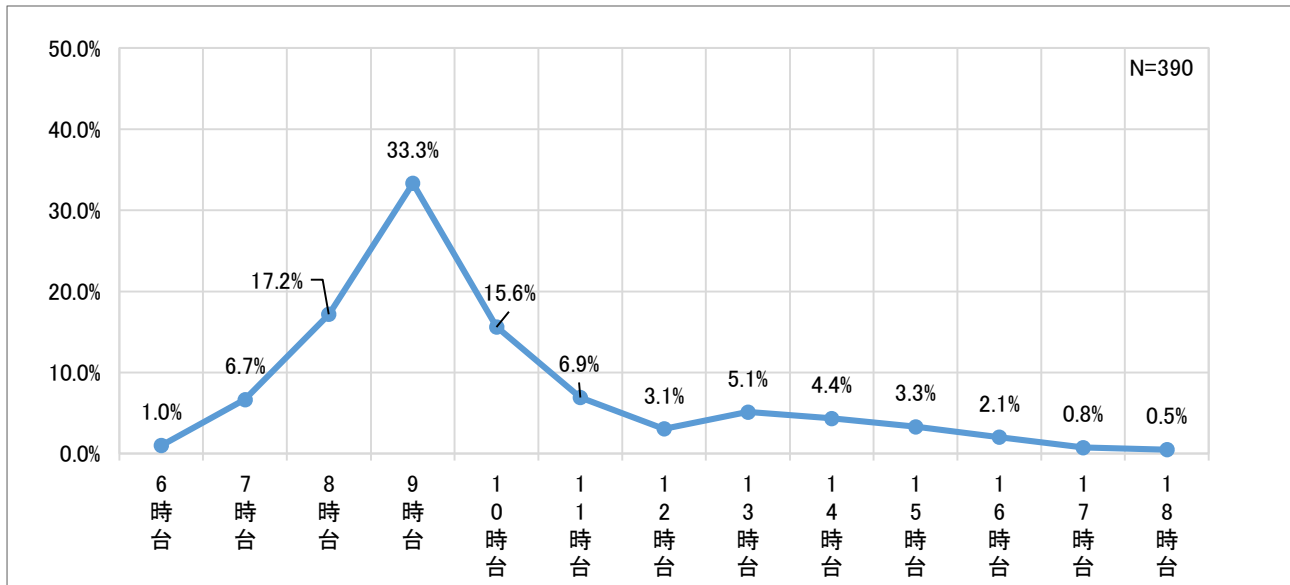


図 (通院)主な移動時間帯 往路(行き)

◆主な移動時間帯 復路(帰り)

通院の主な移動時間(復路)では、12時台が最も多く2割を超えており、次いで11時台が2割となっている。

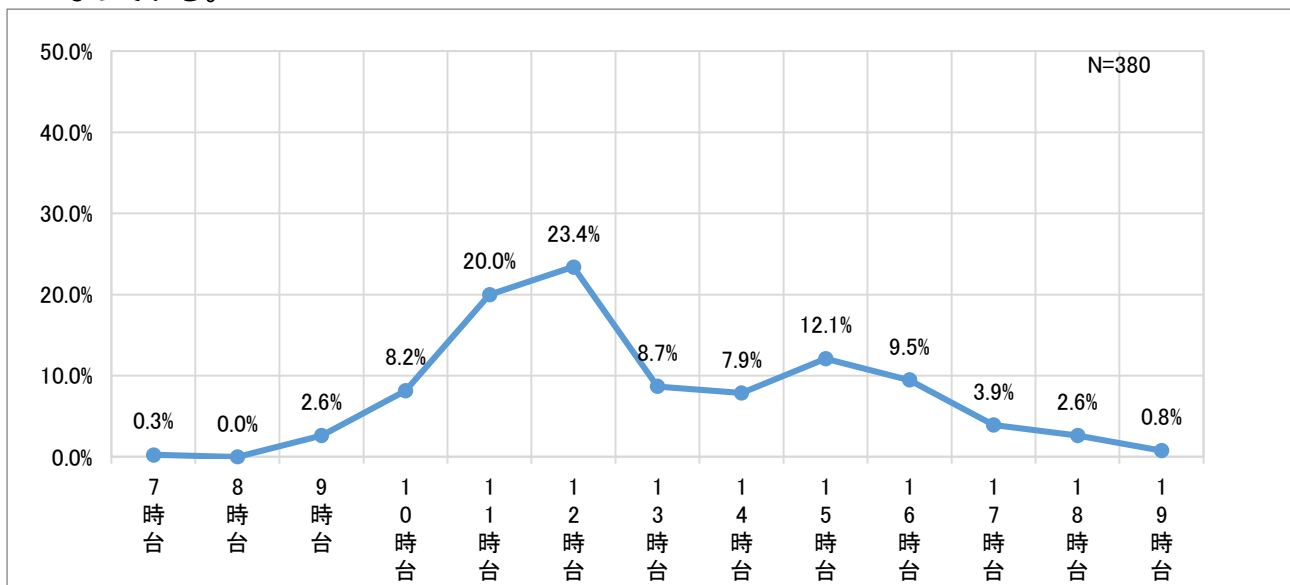


図 (通院)主な移動時間帯 復路(帰り)

◆利用交通手段

通院の交通手段では自家用車が約6割と最も多く、次いで路線バスが約3割となっている。

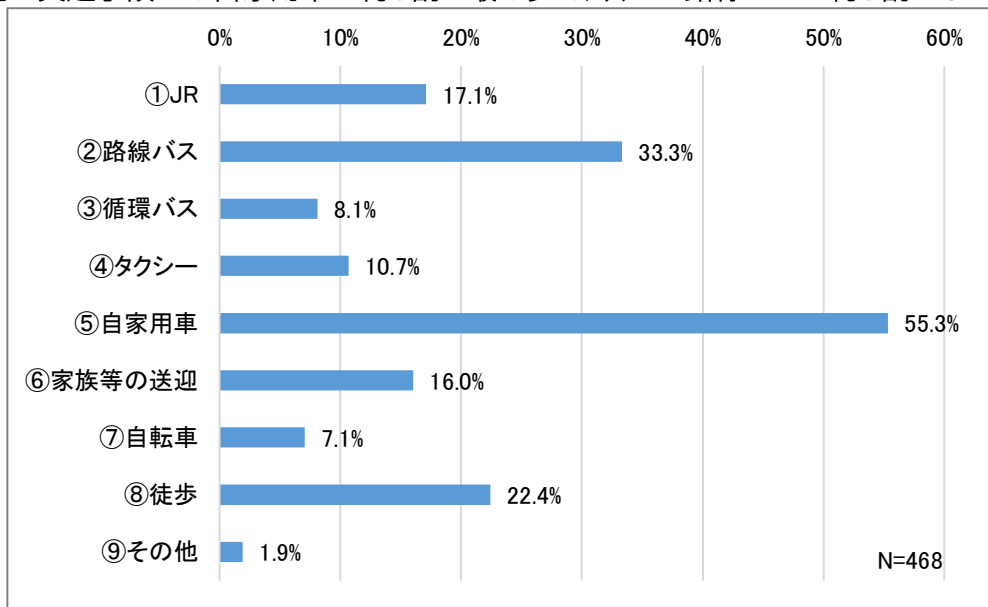


図 (通院)利用交通手段

④その他私用(買い物、通院以外)での移動状況

◆私用の外出頻度

私用の外出頻度では週1～2回が約3割と最も多く、次いで月2～3回が約2割となっている。

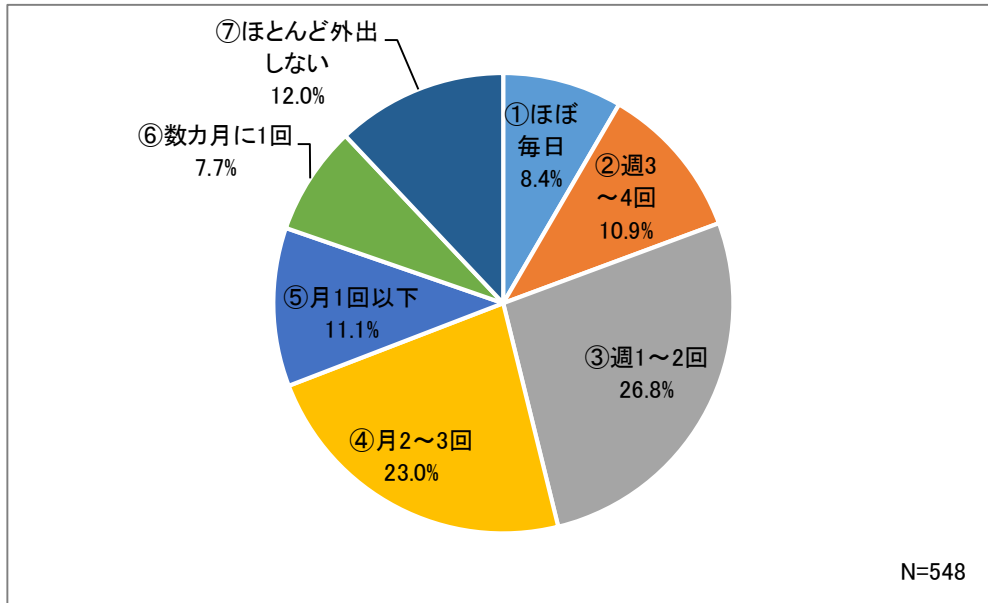


図 (私用)外出頻度

◆主な曜日

私用の主な曜日では土曜日が約6割と最も多く次いで日曜日が約5割となっている。

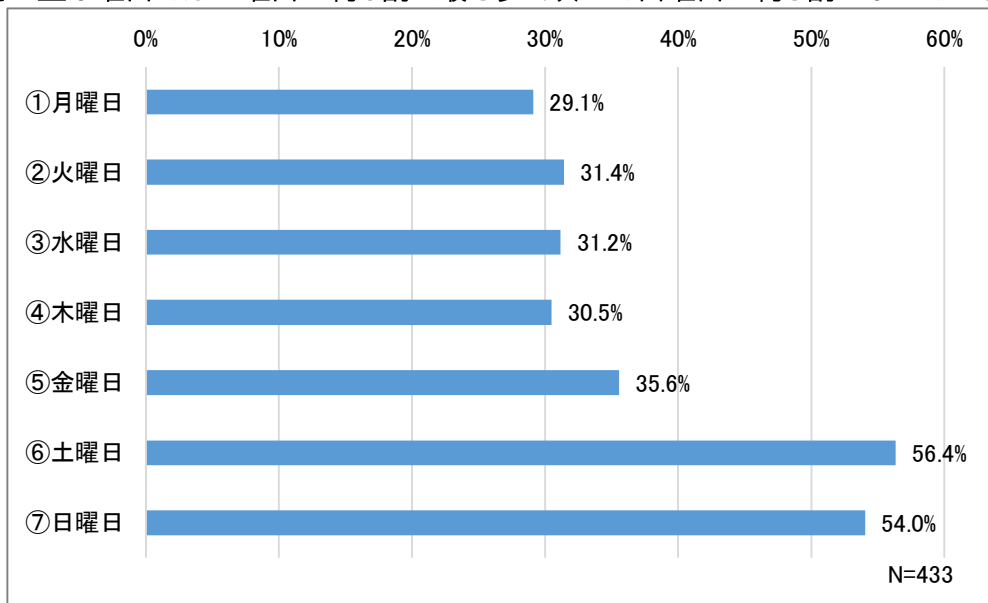


図 (私用)主な曜日

◆主な移動時間帯 往路(行き)

私用の主な移動時間帯(往路)では10時台が3割と最も多く、次いで9時台も約3割となっている。

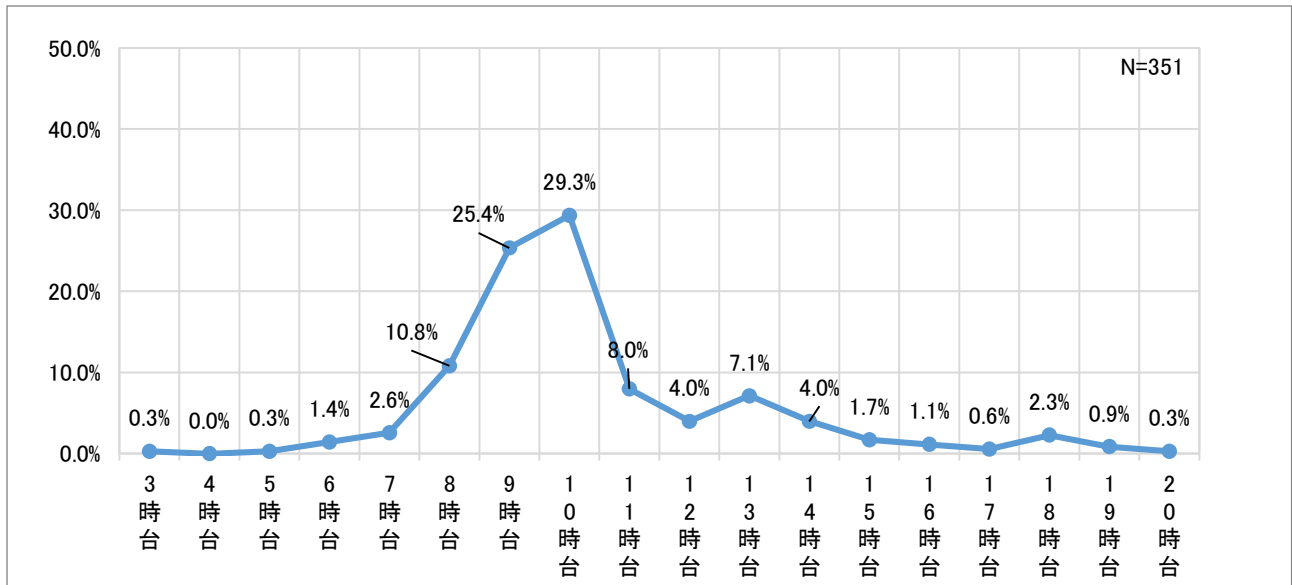


図 (私用)主な移動時間帯 往路(行き)

◆主な移動時間帯 復路(帰り)

私用の主な移動時間帯(復路)では16時台が約2割と最も多く、次いで15時台が約1割となっている。

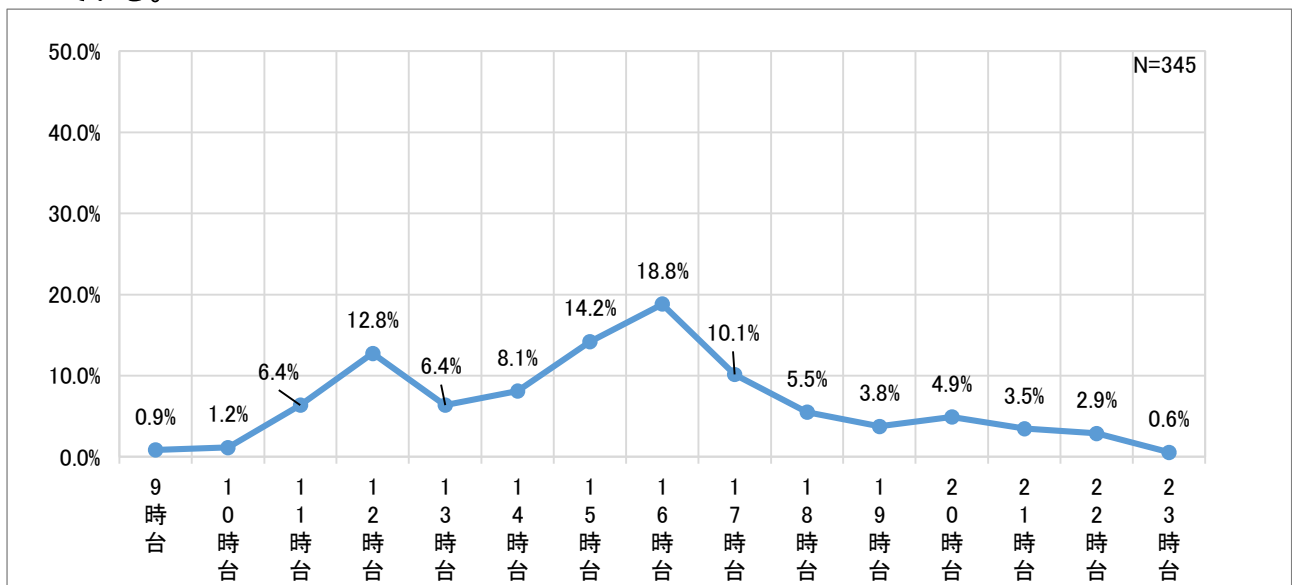


図 (私用)主な移動時間帯 復路(帰り)

◆利用交通手段

私用の利用交通手段では自家用車が約6割と最も多く、次いで路線バスが約3割となっている。

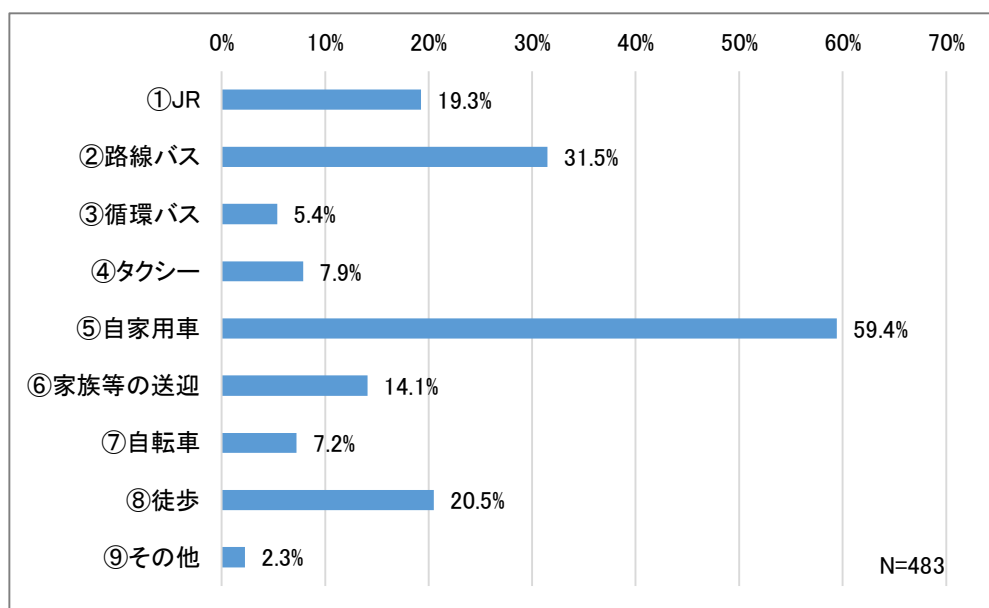


図 (私用)利用交通手段

(4)バス路線の利用状況

①高速バスの利用頻度について

高速バスの利用頻度では「ほとんど利用しない」が約5割と最も多く、次いで「数カ月に1回」が約3割となっている。

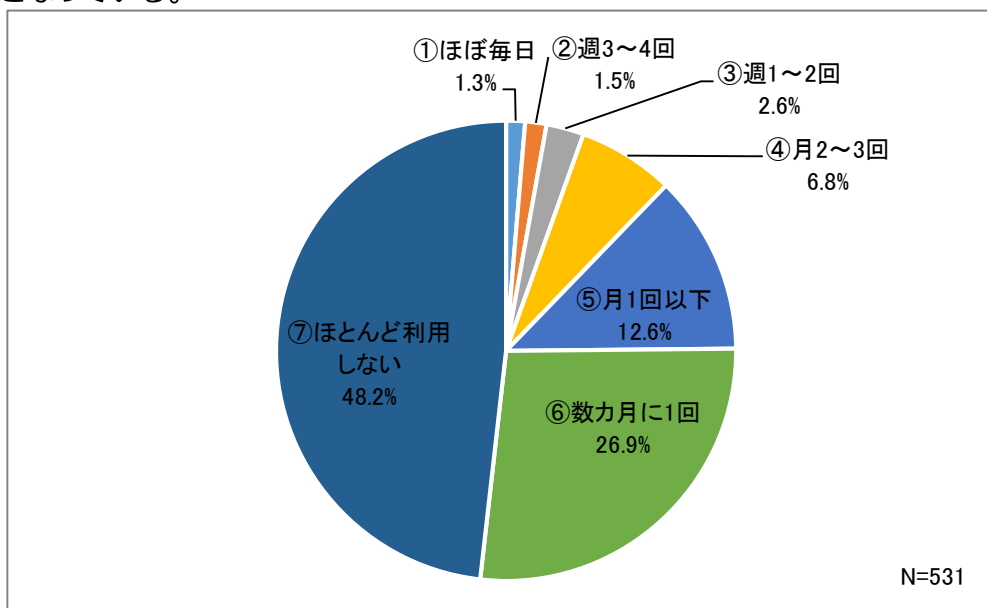


図 高速バスの利用頻度

②余市線の利用頻度について

余市線の利用頻度では「ほとんど利用しない」が約5割と最も多く、次いで「数カ月に1回」が約2割となっている。

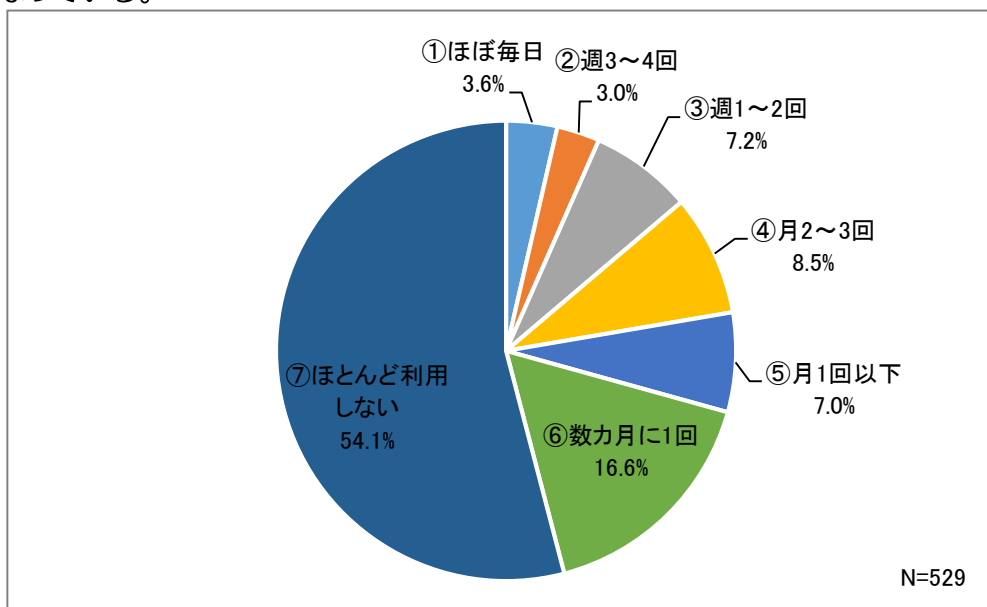


図 余市線の利用頻度

③積丹線の利用頻度について

積丹線の利用頻度では「ほとんど利用しない」が約6割と最も多く、次いで「数カ月に1回」が約1割となっている。

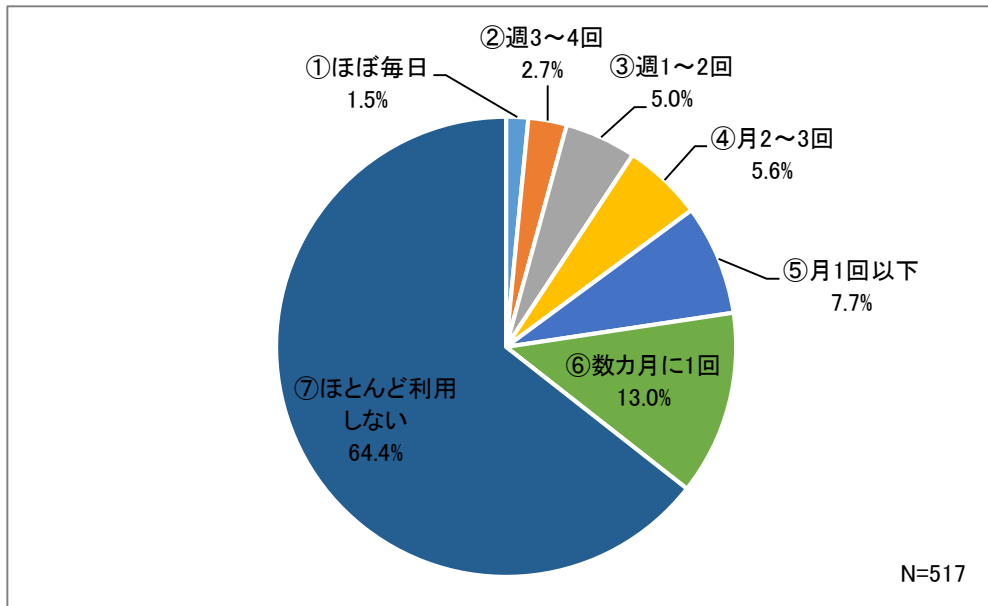


図 積丹線の利用頻度

④余市循環線の利用頻度について

余市循環線の利用頻度では「ほとんど利用しない」が約8割と最も多く、次いで「数カ月に1回」が約1割となっている。

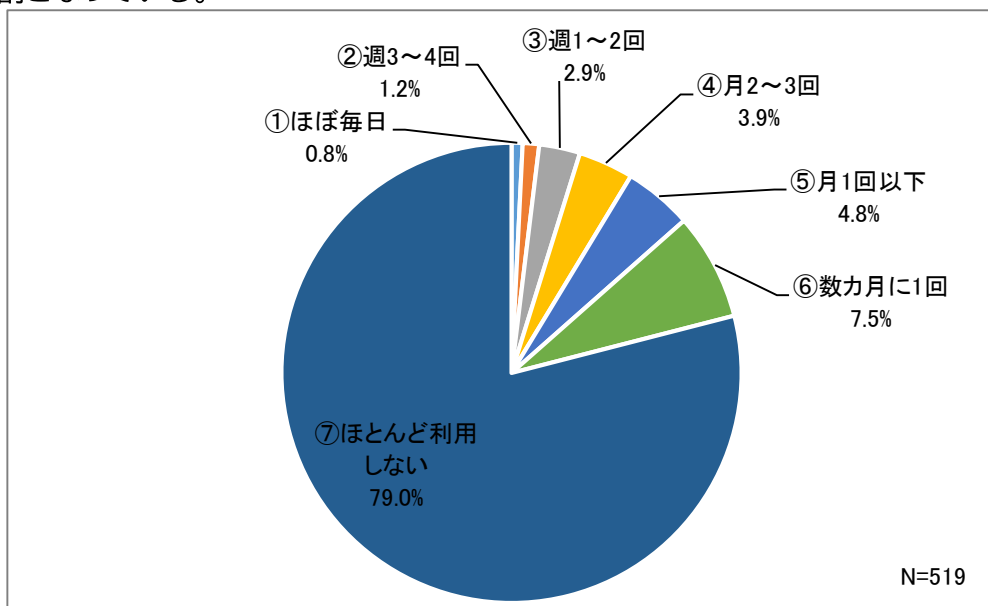


図 余市循環線の利用頻度

⑤その他路線の利用頻度について

その他路線の利用頻度では「ほとんど利用しない」が約8割と最も多く、次いで「数カ月に1回」が約1割となっている。

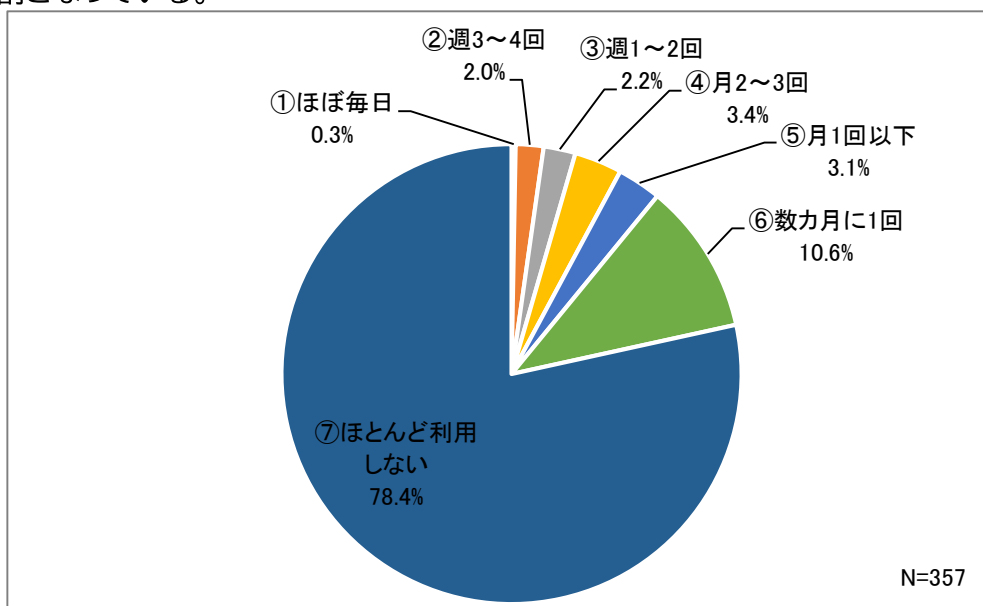


図 その他路線の利用頻度

⑥特に利用頻度の高いバス路線についての改善点について

特に利用頻度の高いバス路線についての改善点では「乗りたい時間にバスが運行していない」が約6割と最も多く、次いで「自宅からバス停まで遠い」が約4割となっている。

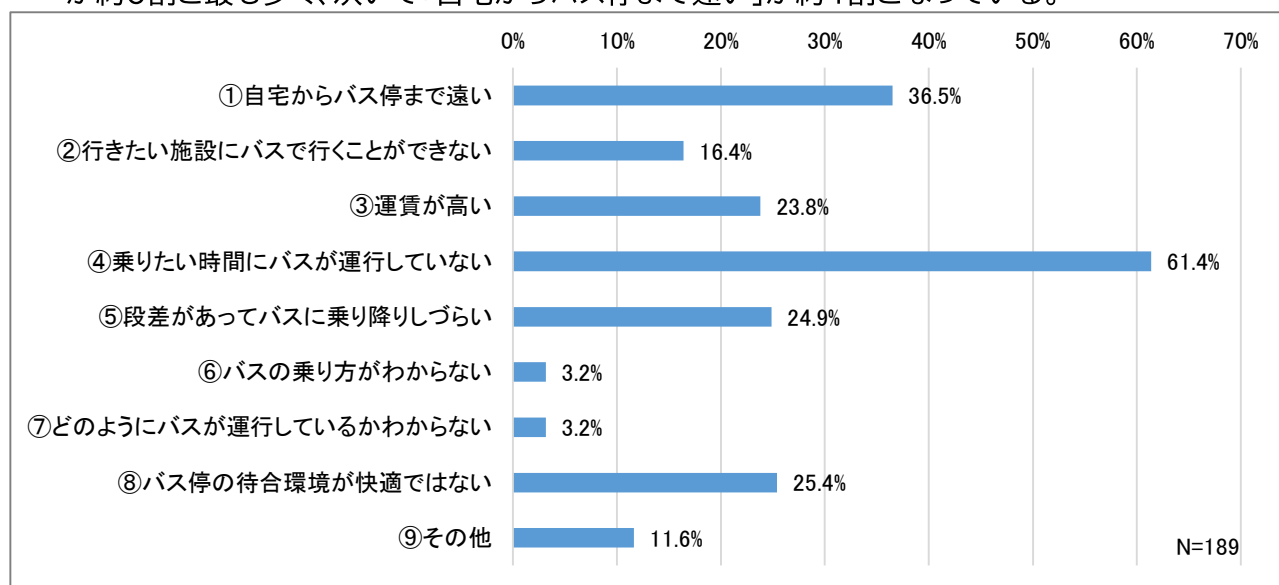


図 特に利用頻度の高いバス路線についての改善点

⑦余市町の公共交通について、ご意見・ご要望をお聞きます

- ・ 富沢 9 丁目(富沢 8 丁目まではバス停あるが)以西はバス停なくてこまる。9 丁目～14 丁目の間に 2 ヶ所くらいあると良い。
- ・ 余市循環線の乗客が非常に少ない。デマンドと一本にしてはどうか。
- ・ 今後も JR をなくさないでほしい。
- ・ JR をなくさないでほしい。
- ・ 循環バスに乗りたくてもバス停が遠い。行きたい曜日に運行してない。急な時予約は無理。
- ・ 特に夜の時間帯、札幌から JR で小樽についてバスに乗り継ごうとしたらちょっと前に出発してしまっただけの時間待っていることになりました。
- ・ 1 時間に 2 本のバスだと利用距離から徒歩で帰ることが多く、3 本くらいにさせていただくと利用も増えると思う。
- ・ 子供が中学校以上になった時に道の半分でもバスが使えると助かる。
- ・ 山田町住民はバス路線がないので運転免許をかせしたくてもかせせない。買物も受診も札幌小樽に行くにもバス停まで余市駅まで行くにも自分で運転して行くしかない
- ・ 子供が仕事の通勤に余市役場前から水産試験場まで利用しています。土曜日曜だと仕事が終わる 50 分程待つらしいのですが、雨宿りできるバス停であってほしいです。土地の問題もあるでしょうが困っています。
- ・ 高齢者が多いので足腰の悪い人が多いと思います。町の循環バスがあればいいと思います。また、タクシー会社と連携して、利用する人を集計して 1 台に乗るのはどうでしょうか？
- ・ 循環バスは全線紅志高校から梅川車庫までにして欲しい。余市駅発余市駅着はつらい。
- ・ 豊丘町は過疎地区の為公共交通の便がありませんので、生活上大変困っております。何とかバス路線を復活していただきたいです。
- ・ 余市駅前を過ぎると乗客は数えるほどしかいない。この先も減便にならずにバスが運行してくれるとありがたいのですが。12/7(土)美国行を利用しましたら、料金が上がっておりました。
- ・ デマンドバスの長期運行をお願いします。
- ・ 路線バスは小樽から出る高速バスや小樽から出る JR(エアポート)それと岩内号のバスとも乗り継ぎがスムーズに出来る様にして欲しい。
- ・ タクシーが減っています。夜飲みに行っても帰りのタクシーがありません。今はやりの一般の人が少しでも特にパートの人やちょこっとの時間でお金が欲しい人に運転代行みたいなのができて余市の役場での登録ができたらいと思う。

(5) 郊外デマンド交通実証運行の課題や改善提案

※対象地区限定

① デマンド郊外交通を利用しない理由について

デマンド郊外交通を利用しない理由では「利用したい時間に運行していない」が約4割と最も多く、次いで「実証運行を知らなかった」も約4割となっている。

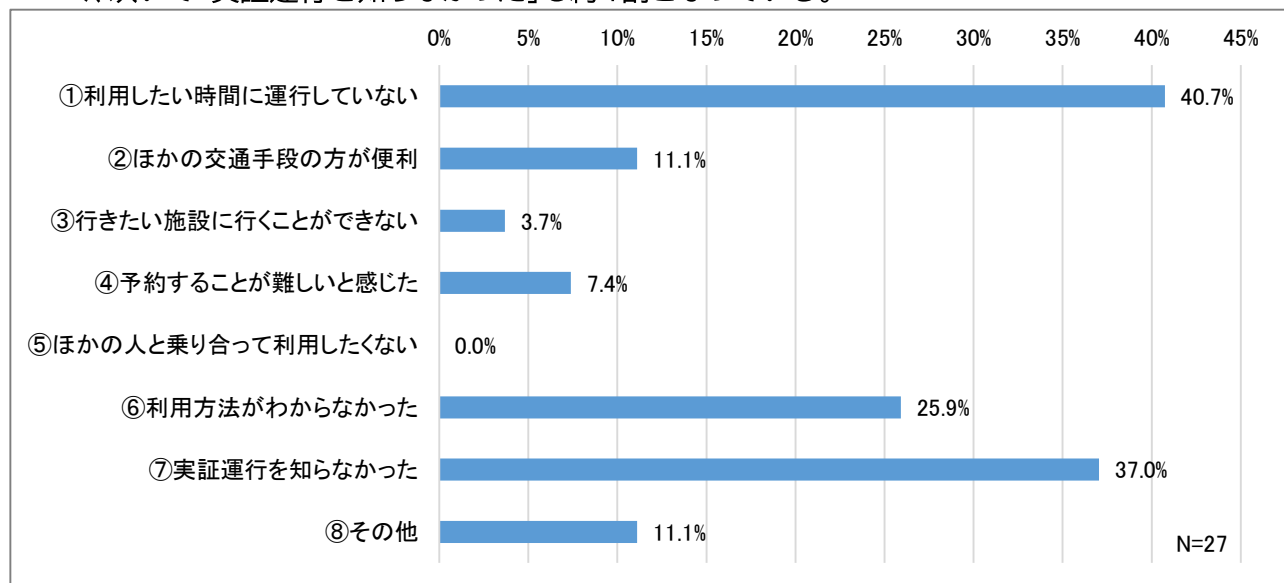


図 デマンド郊外交通を利用しない理由

◆ 設定してほしい連絡施設(利用したい余市町内の施設)について

公民館／体育館／図書館／余市ワイナリー／介護老人保健施設よいち／林病院／ケースデンキ／港町／しまむら

②設定してほしい時間帯について(自宅⇒連絡施設)

設定してほしい時間帯(自宅⇒連絡施設)では、9時台、10時台が同率で約4割と最も多くなっており、次いで13時台、14時台、16時台が同率で約2割となっている。

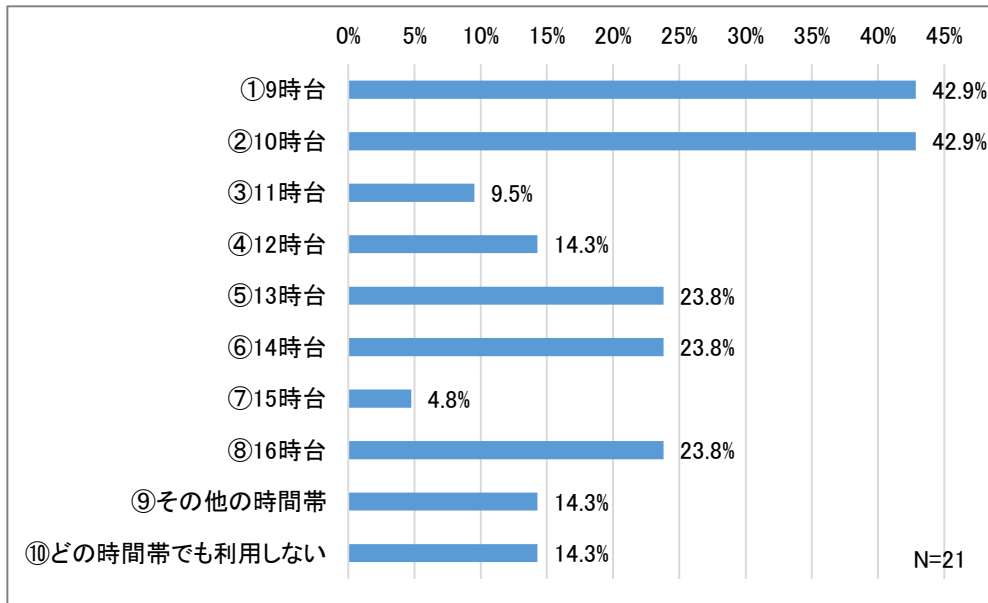


図 設定してほしい時間帯(自宅⇒連絡施設)

③設定してほしい時間帯について(連絡施設⇒自宅)

設定してほしい時間帯(連絡施設⇒自宅)では、15時台、16時台が同率で約3割と最も多くなっており、次いで12時台も約3割となっている。

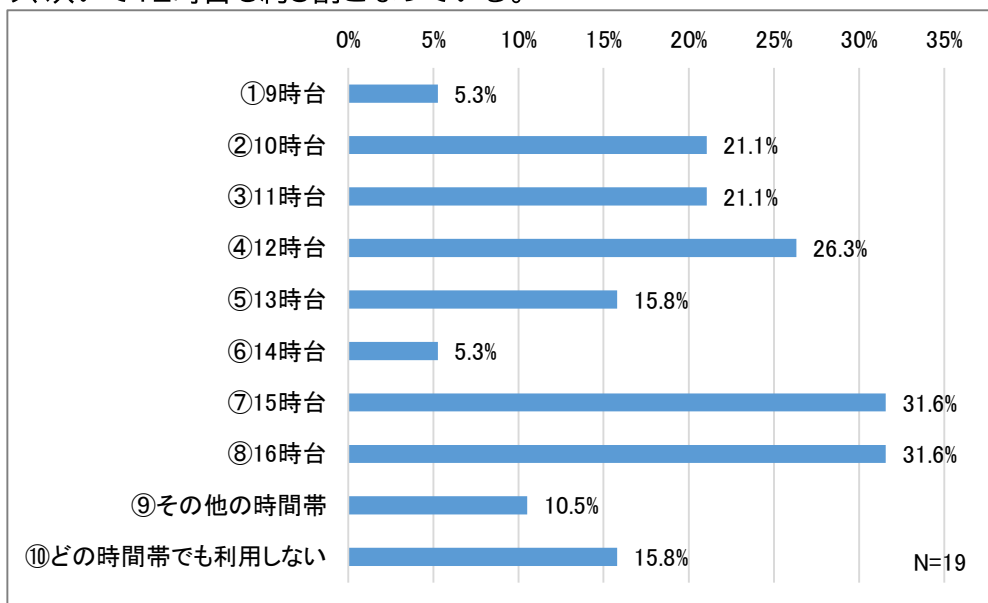


図 設定してほしい時間帯(連絡施設⇒自宅)

④予約方法について

予約方法では、電話が約8割と最も多く、次いでアプリ予約が約3割となっている。

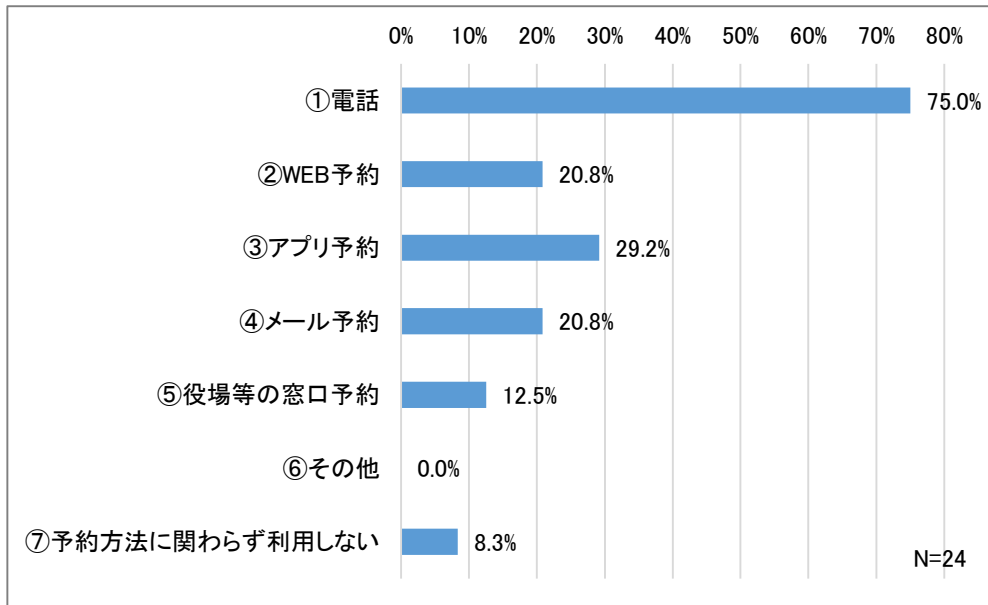


図 利用しやすい予約方法

⑤本格運行の際の妥当な運賃について

本格運行の際の妥当な運賃では200円が約3割と最も多く、次いで300円も約3割となっている。

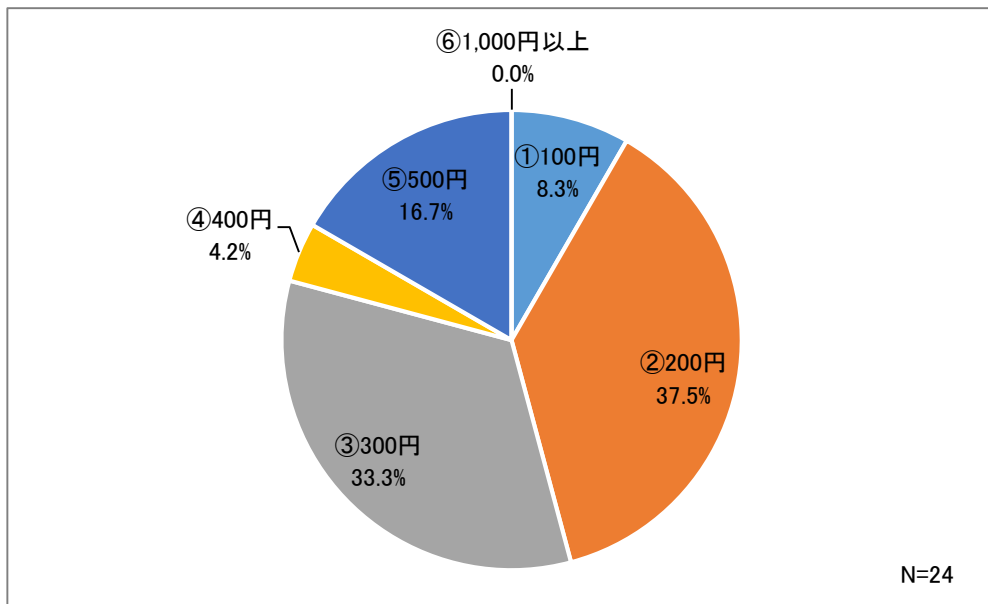


図 本格運行の際の妥当な運賃

2-2. 郊外デマンド交通登録者アンケート調査

(1) 基本属性

① 性別

回答者の性別は男性が2割、女性が8割となっている。

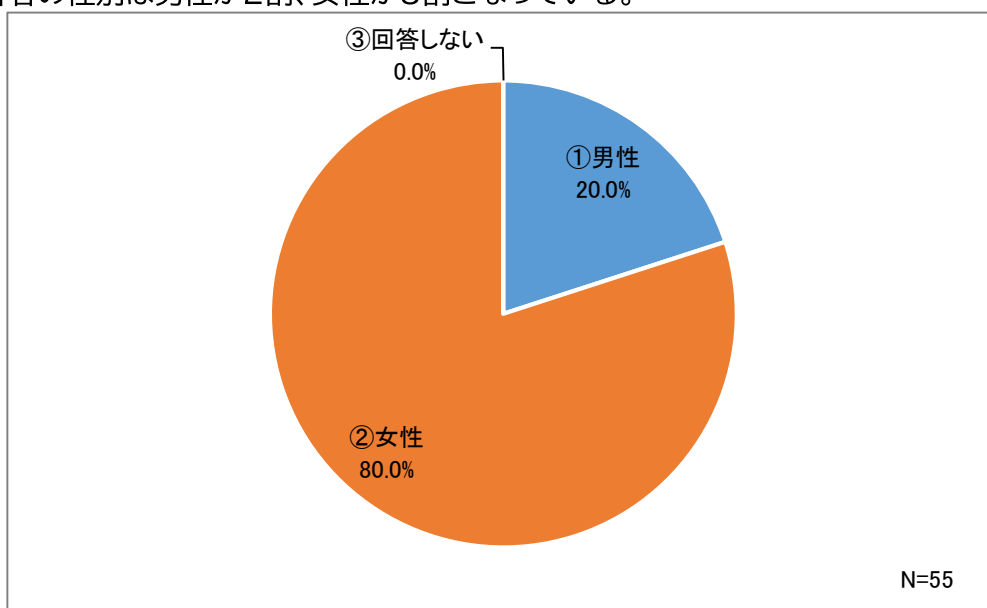


図 回答者の性別

② 居住地区

回答者の居住地区では美園町が約3割と最も多く、次いで港町が約2割となっている。

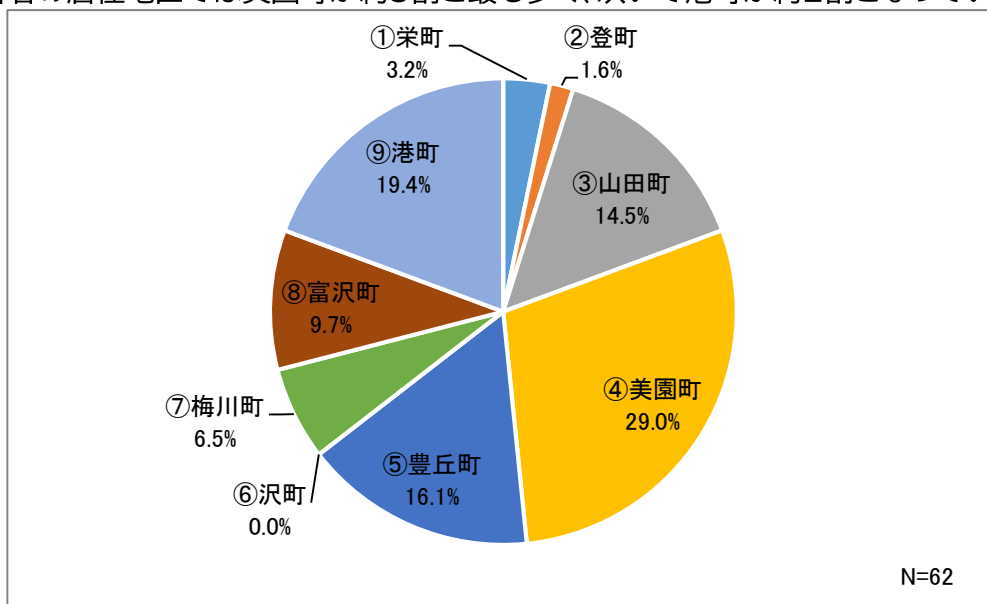


図 回答者の居住地区

③年齢

回答者の年齢では75歳～84歳が約6割と最も多く、次いで85歳以上が約2割となっている。

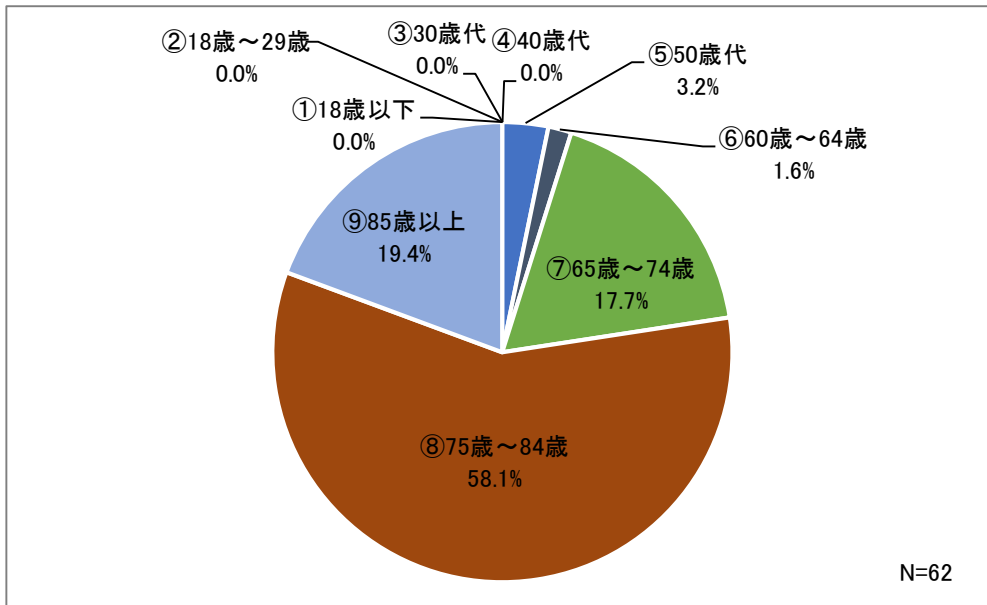


図 回答者の年齢

④職業

回答者の職業では、無職が約7割と最も多く、次いで専業主婦・主夫が約2割となっている。

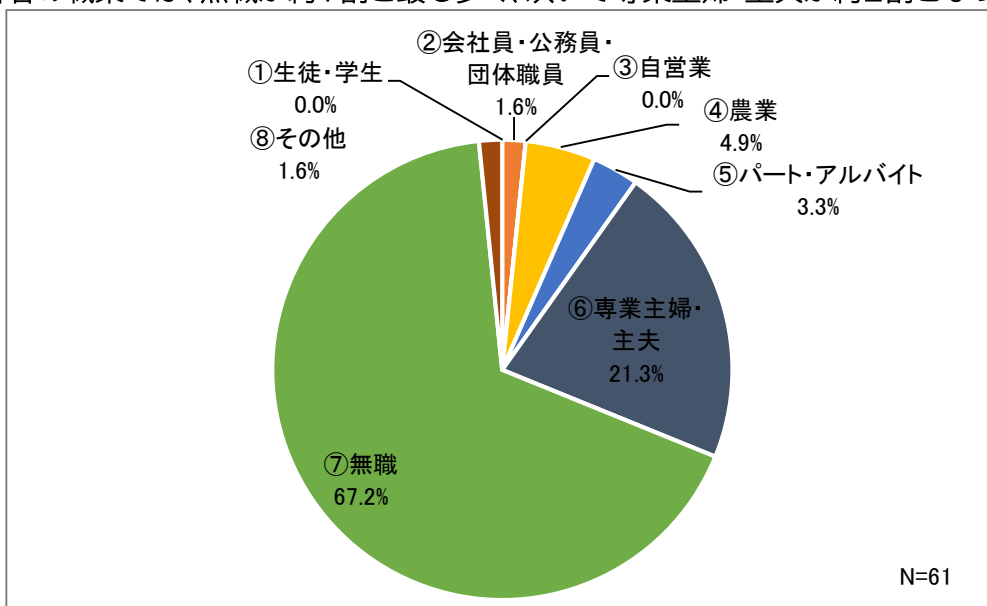


図 回答者の職業

⑤運転免許の有無

回答者の運転免許保有の有無では、「運転免許を持っている」が約4割、「返納した」が約2割、「運転免許を持っていない」が約5割となっている。

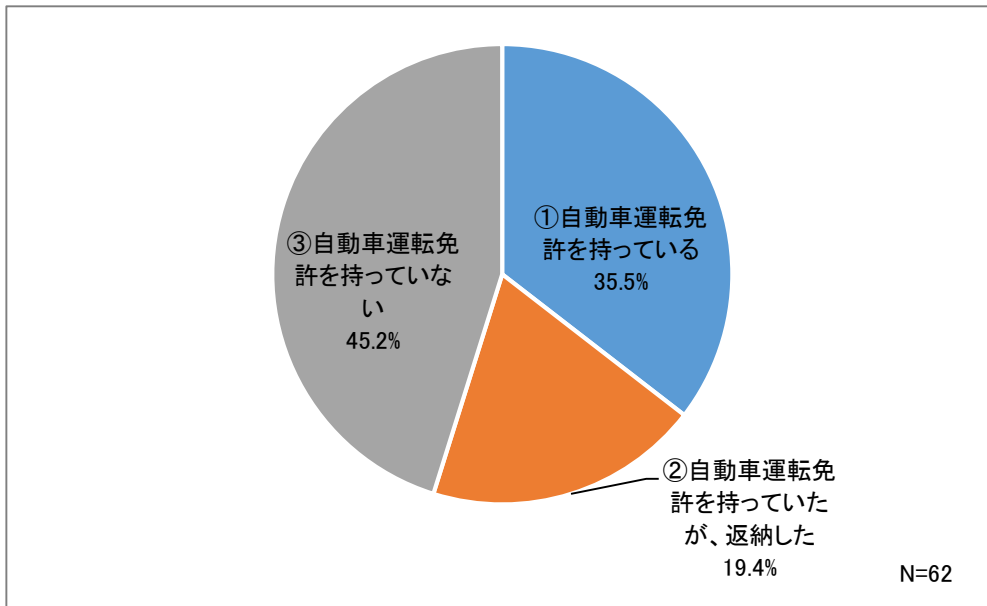


図 回答者の運転免許有無

⑥運転免許の返納(現在保有している方のみ)

運転免許の返納の意思については「返納を考えている」が約7割、「返納は考えていない」が約3割となっている。

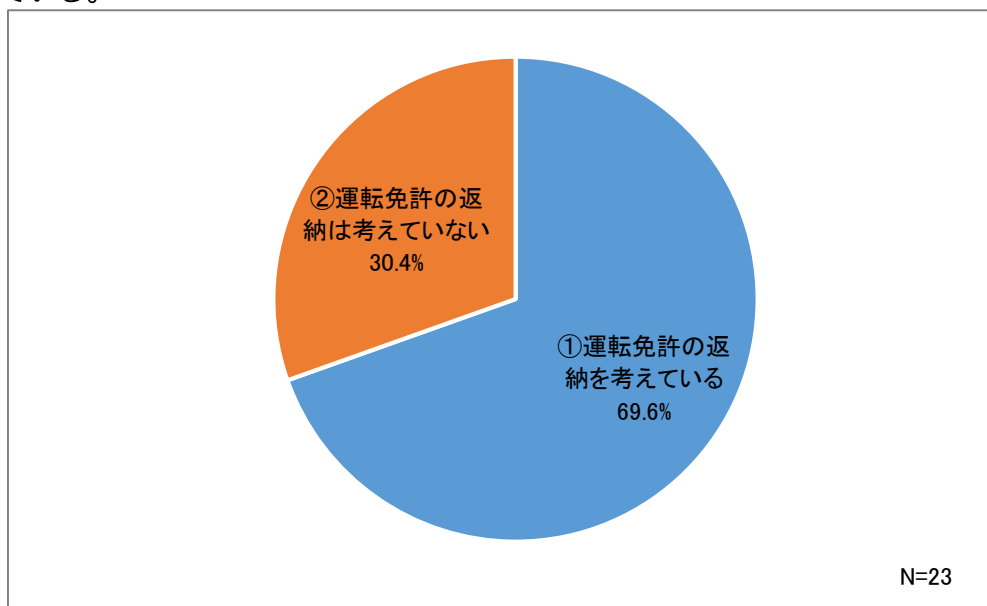


図 運転免許の返納意思(現在保有している方のみ)

⑦ 普段の交通手段

普段の交通手段ではタクシーが約6割と最も多く、次いで公共交通機関(JR・バス)も約6割となっている。

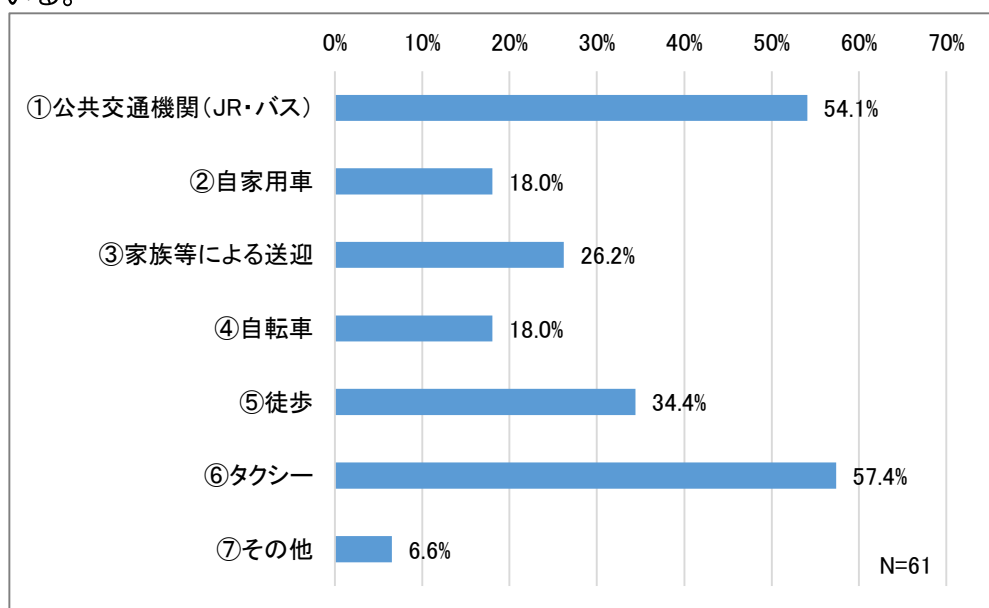


図 普段の交通手段

(2) 郊外交通実証運行の利用状況

①利用日数 ※往復または片道利用した日数

郊外交通実証運行の利用状況では「1～3日」が約3割と最も多く、次いで「登録したが利用していない」も約3割となっている。

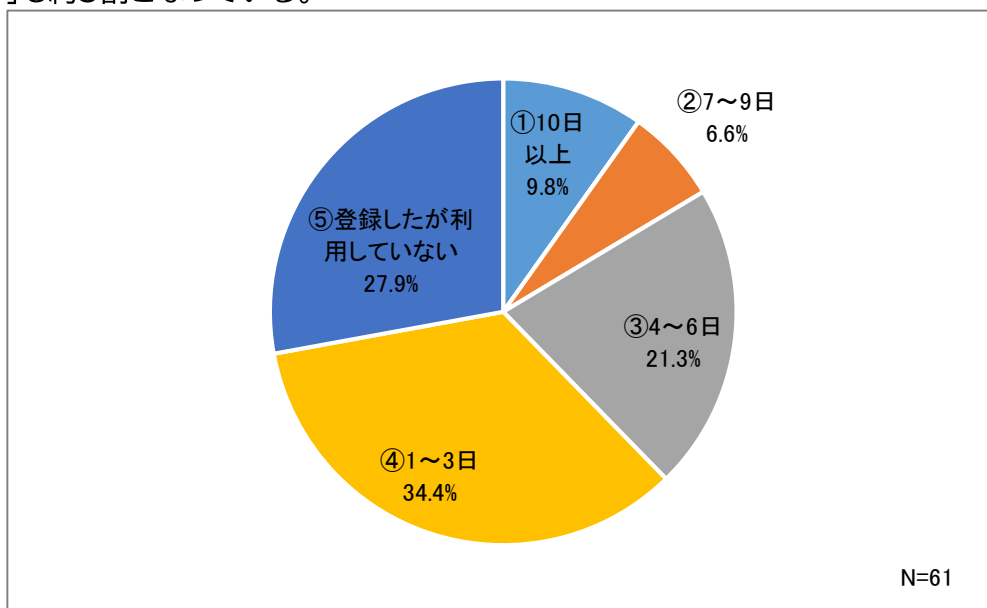


図 実証運行の利用日数

②主な利用目的

主な利用目的では買い物が約9割と最も多く、次いで通院・介護サービスが約5割となっている。

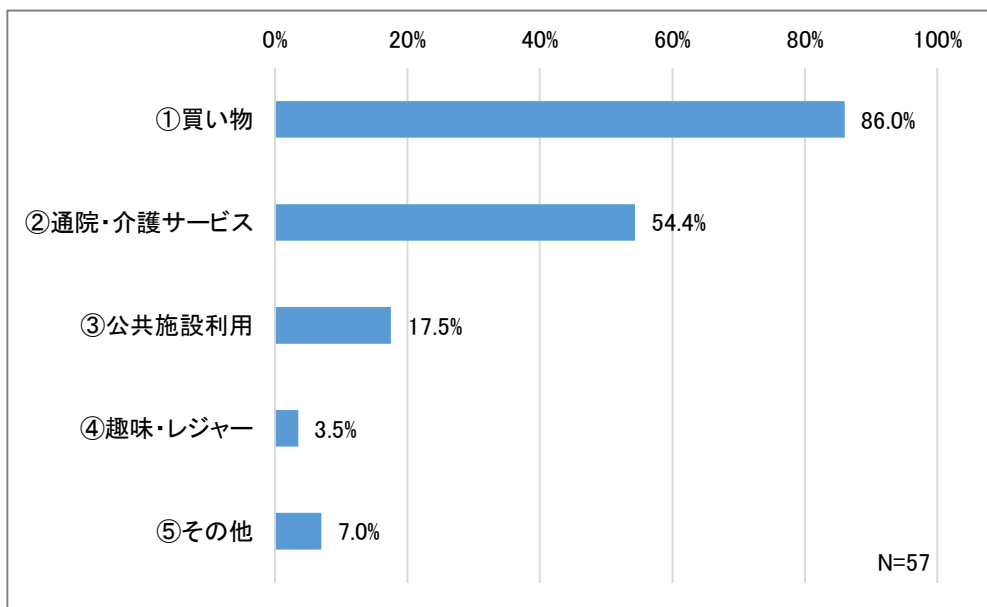


図 実証運行の主な利用目的

③乗換の有無

乗換の有無では、「JRや路線バスに乗り換えるためにこのバスを利用した」が約1割、「乗り換えの利用はしなかった」が約9割となっている。

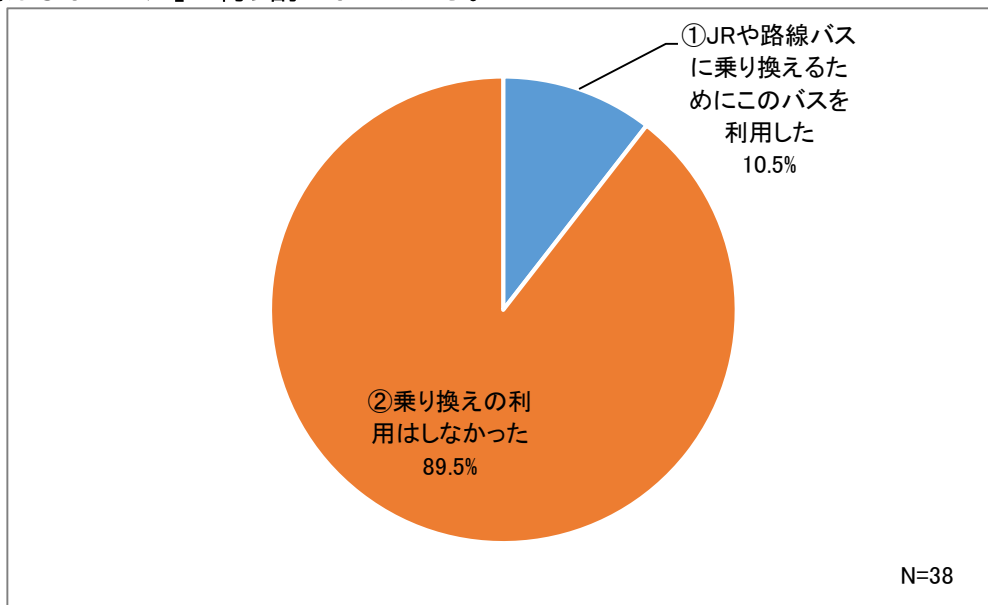


図 乗換の有無

④連絡施設(目的地)について

連絡施設(目的地)では、「概ね利用したい施設が設定されていた」が約9割、「利用したい施設が設定されていなかった」が約2割となっている。

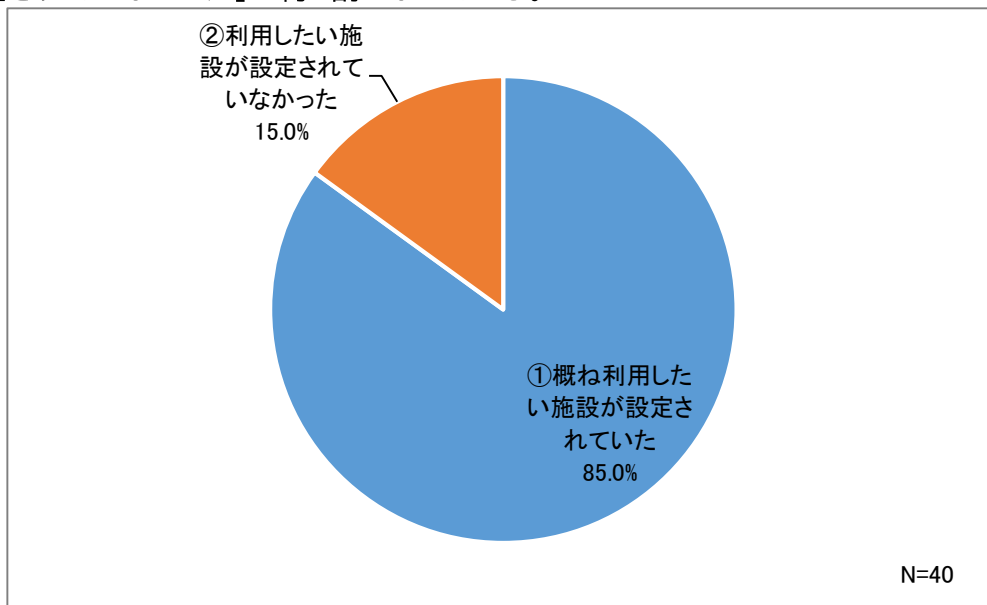


図 連絡施設(目的地)の設定有無

設定してほしい連絡施設

余市川温泉／幸の湯／しまむら／コメリ／町内医療機関／図書館／
銀行等／ノジマ電器／総合体育館／パークゴルフ場／公民館／円山公園／
中央公民館／北海道信金／郵便局／柿崎商店

⑤時間帯について

時間帯では、「概ね利用したい時間に設定されていた」が約8割、「利用したい時間帯が設定されていなかった」が約2割となっている。

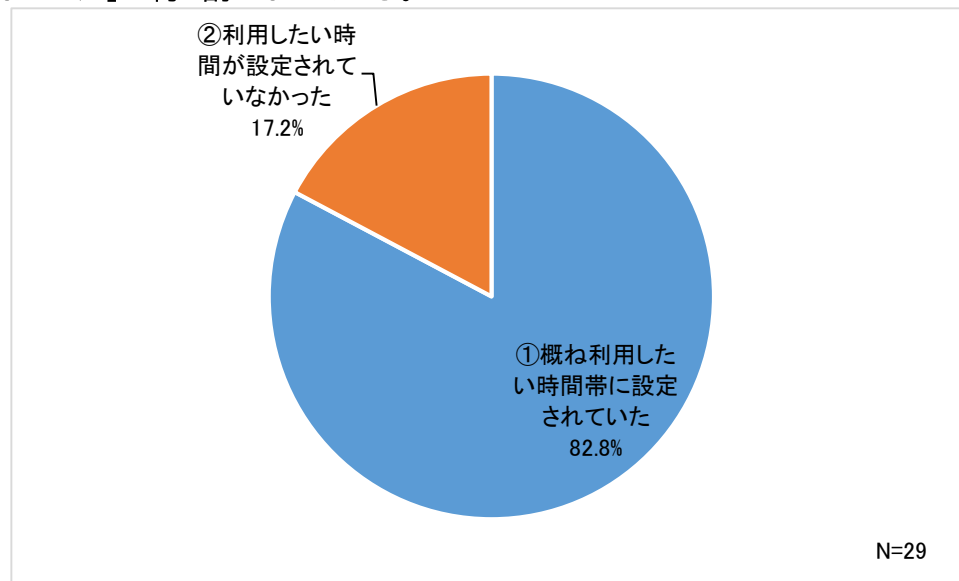


図 希望時間帯の設定有無

⑥設定してほしい時間帯 自宅⇒連絡施設

設定してほしい時間帯(自宅⇒連絡施設)では、10時台が約4割と最も多く、次いで9時台も約4割となっている。

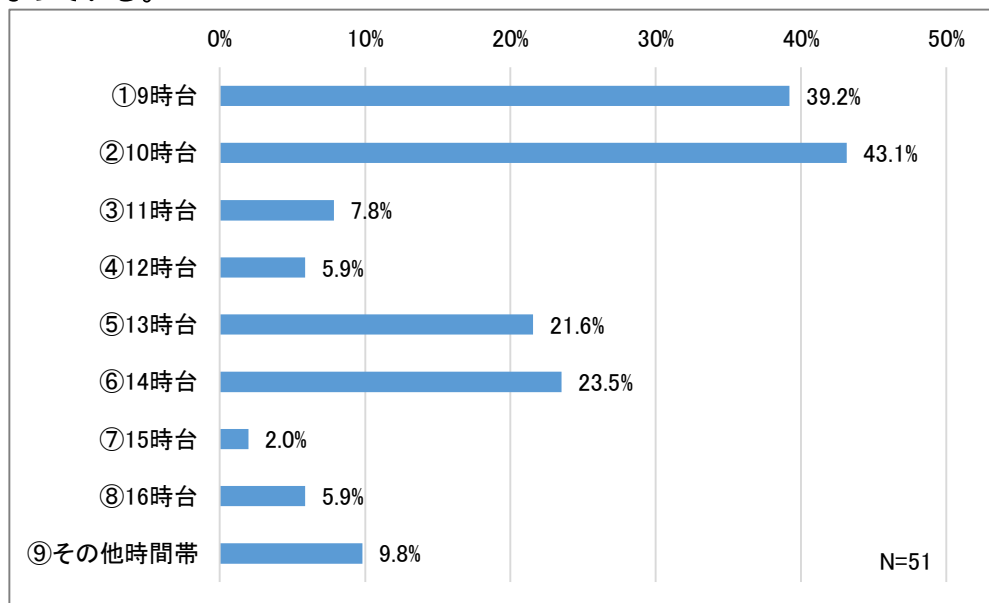


図 設定してほしい時間帯(自宅⇒連絡施設)

⑦設定してほしい時間帯 連絡施設⇒自宅

設定してほしい時間帯(連絡施設⇒自宅)では、11時台が約4割と最も多く、次いで16時台が約3割となっている。

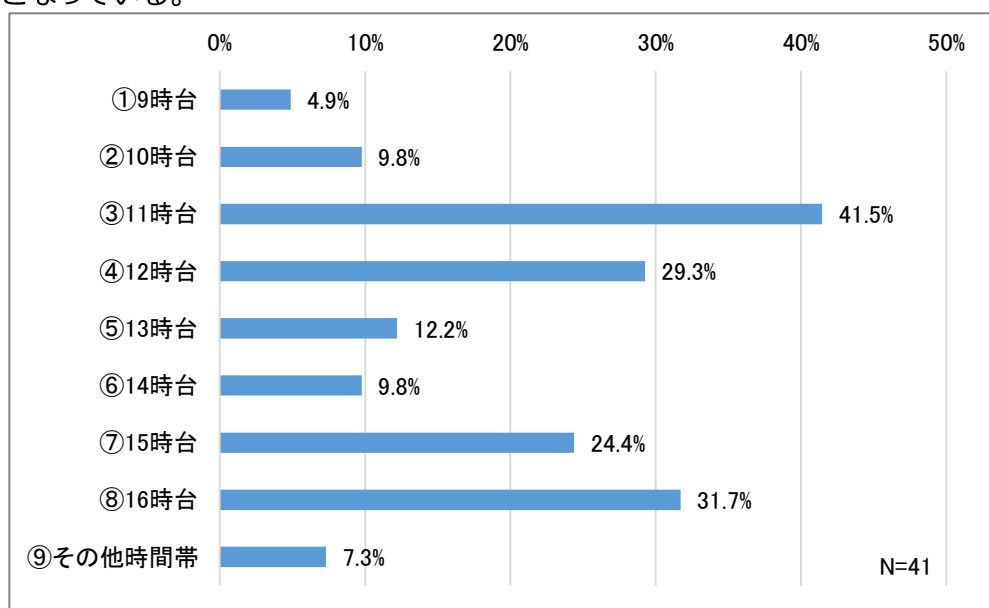


図 設定してほしい時間帯(連絡施設⇒自宅)

(3) 郊外交通実証運行による行動変化

① 実証運行による外出頻度の変化について

実証運行による外出頻度の変化では「郊外デマンド交通実証運行によって外出頻度が増えた」が約4割、「外出頻度は変わっていない」が約6割となっている。

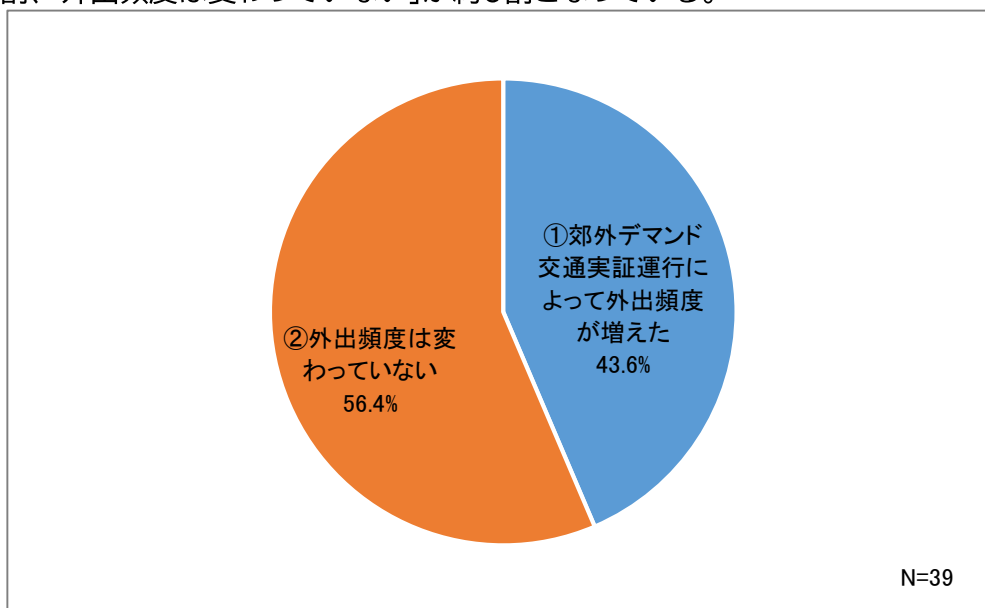


図 実証運行による外出頻度の変化

② 家族等の送迎機会の減少について

家族等の送迎機会の減少では「郊外デマンド交通実証運行によって家族等の送迎機会は殆どなくなった」が約1割、「郊外デマンド交通実証運行によって家族等の送迎機会は少なくなった」が約4割、「家族等の送迎機会は変わっていない」が約5割となっている。

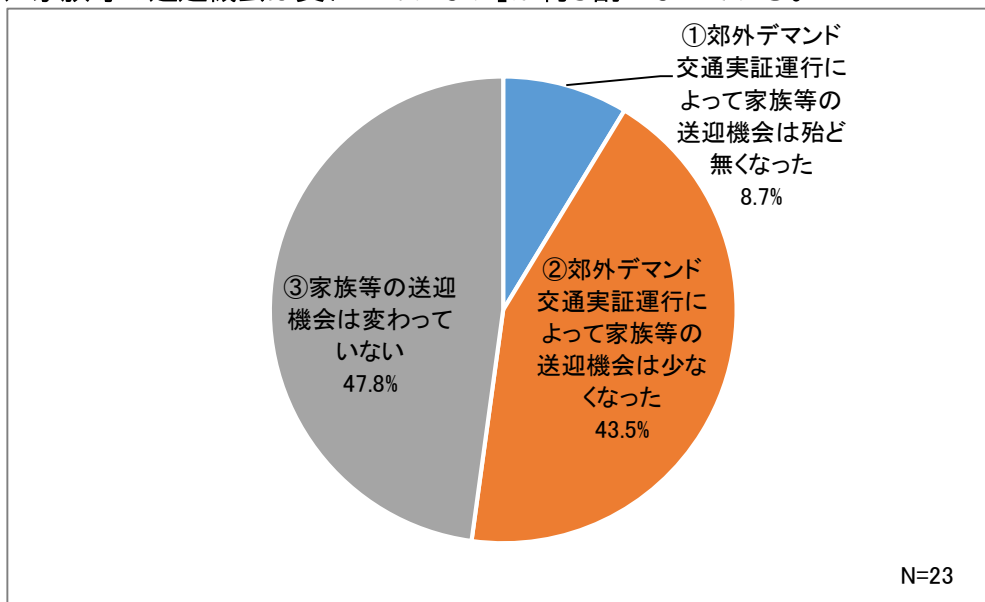


図 家族等の送迎機会の減少

(4) 郊外交通実証運行の本格運行に向けた要望

① 予約方法(前日までにつばめタクシーに電話)について

予約方法(前日までにつばめタクシーに電話)では「わかりやすく、現状のままでよい」が約8割、「別の予約方法も必要」が約1割となっている。

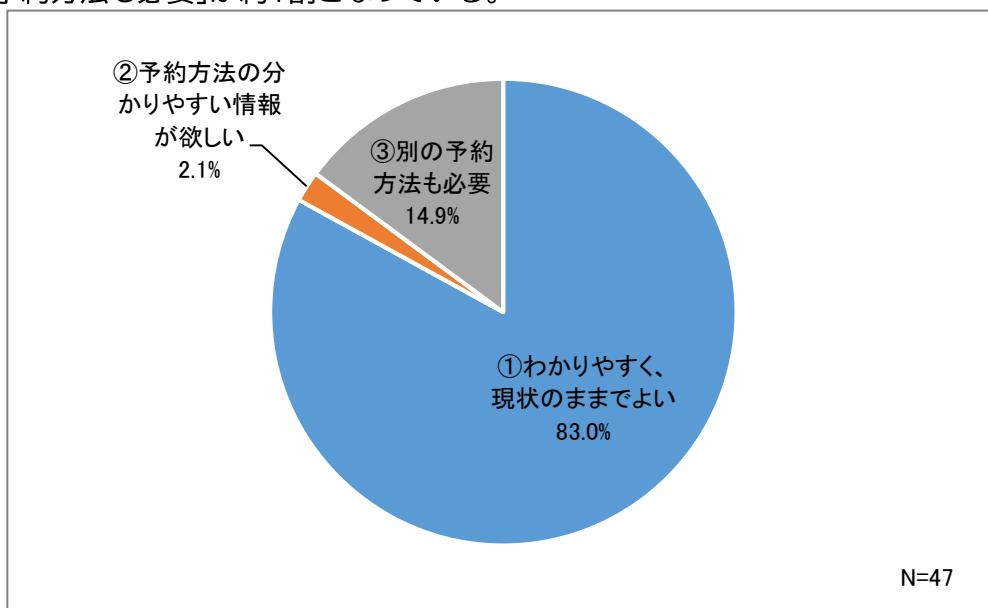


図 予約方法

別の予約方法 自由記入

- ・ バスの運転手さんに次回に乗る予約をする
- ・ 当日も予約できる
- ・ LINE 等で予約状況がわかる
- ・ 家族が代わりに予約できるようオンラインでの予約方法

② 本格運行の際に妥当な運賃について

本格運行の際に妥当な運賃では300円が約4割と最も多く、次いで200円が約3割となっている。

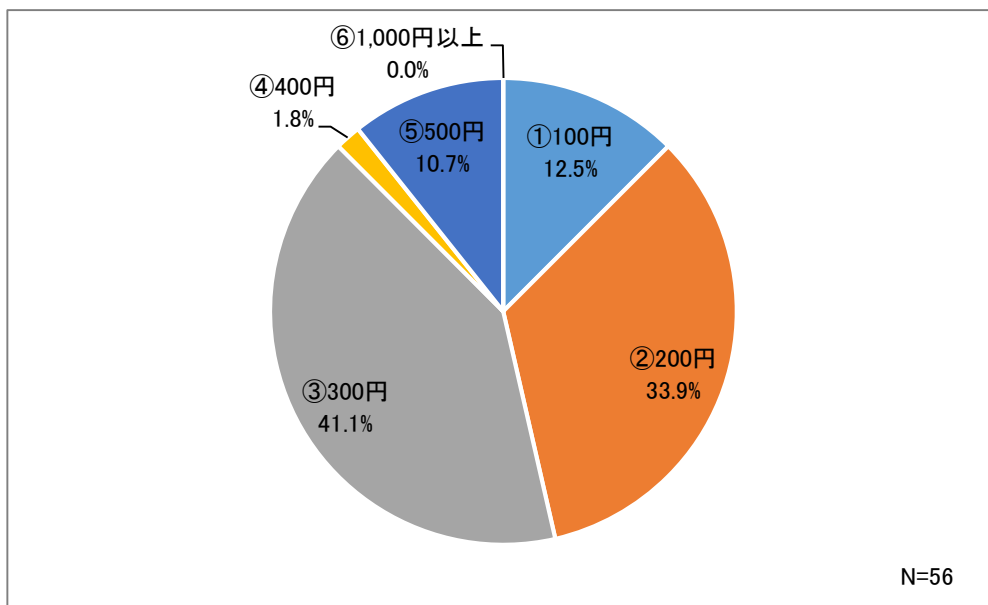


図 本格運行における妥当な運賃

(5)郊外デマンド交通実証運行のご意見・ご要望

- ・ このデマンド運行はほんとうにありがたい事ですので、今後も続けてほしいです。私も体調が良くなりましたら利用させていただきます。ありがとうございました。
- ・ 美園地区の曜日を水曜から木曜へ変えてほしいです。
- ・ いずれ免許証返納する時が来ますので本格運行して下さればとてもありがたいです。
- ・ これから毎週月曜日ですので大変良かったです。有難う御座居ます。
- ・ 利用する時間帯、本数等多い方が便利ですので、検討宜しくお願い致します。
- ・ とても助かっています。
- ・ これから利用したいので是非運行してほしいです。
- ・ 曜日が 2 年間同じでつかいにくい。
- ・ 週 2 回程あるといいです。特に日曜日もあるといいです。
- ・ 冬期の雪降りに運転は困ってましたので、病院まで助かりました！！有難うございました。
- ・ 行き帰りの時間今は 2 時間ですが 病院で時間がかかると 2 時間では間に合わない時があると思うので、3 時間くらいにしようと思うと助かります。
- ・ 利用したいのですが、月曜日は予定が入っていて利用できておりません。残念です。
- ・ 月曜は振替休日になることが多いので、他の曜日にも運行してほしい。ターゲットをしばって充実した運行にしてはどうでしょう。
- ・ 介護 1 歩手前の方や、習い事等の子供の送迎、区会活動等での利用など
- ・ 往路便と復路便の約 2 時間は長すぎるようです。役場や信金で 2 時間はきついです。歩くことに自信がない方はなおさらです。復路連絡施設は多いほうがありがたいです。
- ・ 実証運行では各地区の曜日が決められているが、隔週でも月と木のようにしてもらえると用事が済ませやすいのではと思いました。
- ・ 現在月曜日のみなので、他の曜日にも運行していただけるとありがたいです。
- ・ 運転手さんが、大変親切な方で感謝しております。
- ・ 1 ヶ月に 1 回か 2 回(月 3 は都合悪いのですが)土曜日にあればいいなあ～と思ってます
- ・ 週 2 回になれば良いと思います
- ・ 週 2 回の運行にしてくれると有難いです。
- ・ バスに手すりがあり安心安全(春に利用した)。身体障害者手帳持参者に優遇料金を。
- ・ 街へ出てランチをしたいと思ってても時間帯が無く残念！！
- ・ 週 1 回でしたが、とても便利で助かりました。是非、デマンド交通を続けていただきたい。
- ・ とても助かっています。続けて下さい。特に冬はプロの運転手さんなので安全で感謝です。
- ・ ☆とても良！
- ・ 週 1 回でなく 2 回にしてほしい。
- ・ 利用者がいるかぎり末永く運行していただきたい。(余市町に住み続けたいです。)
- ・ 月曜日だけでなく他の曜日もあれば良い。※月曜日利用できないことが多い為

2-3. 余市循環線乗降調査
(1)利用者アンケート調査結果
①回答者属性

性別は女性が7割、居住地は余市町内が約8割となっている。

年齢は20歳未満・70歳以上が何れも3割強となっており、次いで60歳代が2割強と若年層と高齢者層で二分している。

自動車運転免許自体を持っていない属性が中心に回答しており、免許保有者は2割程度に留まっている。

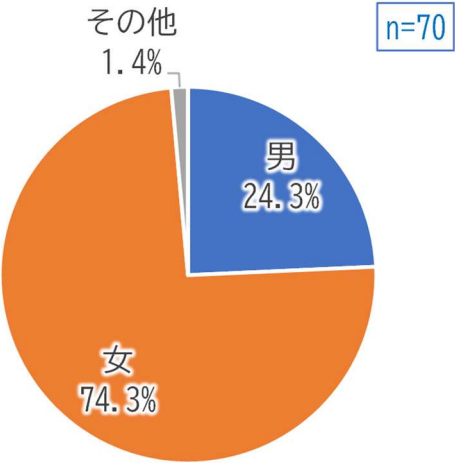


図 性別

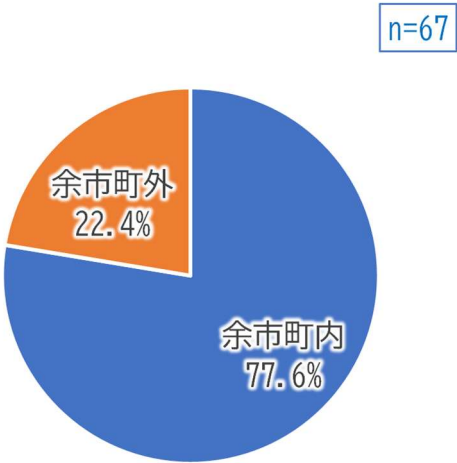


図 居住地

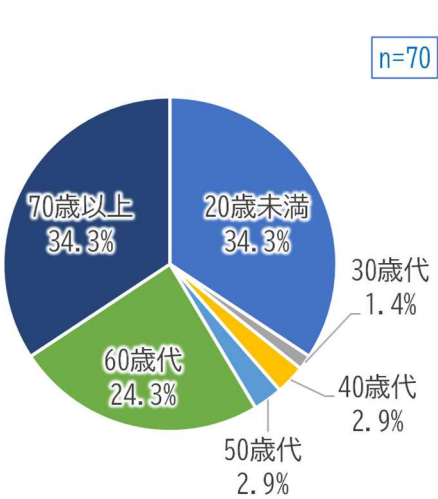


図 年齢

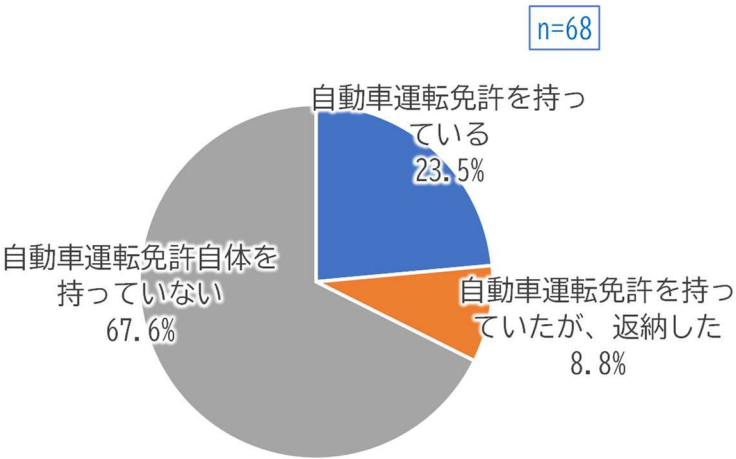


図 運転免許の有無

②利用状況

余市循環線の利用状況は、余市紅志高校での乗車・降車が最も多くなっている。

また、余市協会病院前・余市駅前・水産試験場・コープさっぽろ余市店前・余市駅前十字街・イオン余市店前については乗車・降車が5名以上のバス停として利用されている。

利用目的は通学が31%、次いで買い物が約28%、通院が約18%と続いている。

利用頻度としては週5回程度が約42%であり、次いで週1, 2回が約26%と週1回以上で8割強となっている。

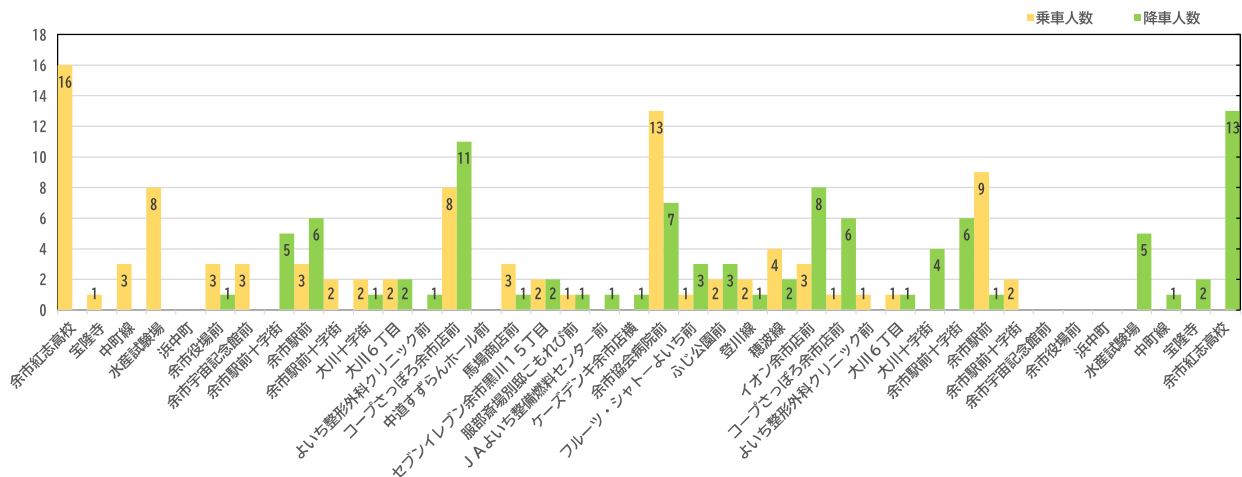


図 バス停別乗降人数

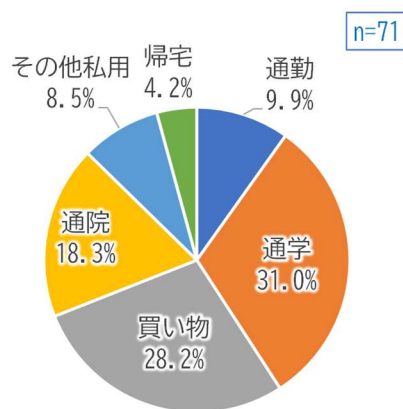


図 利用目的

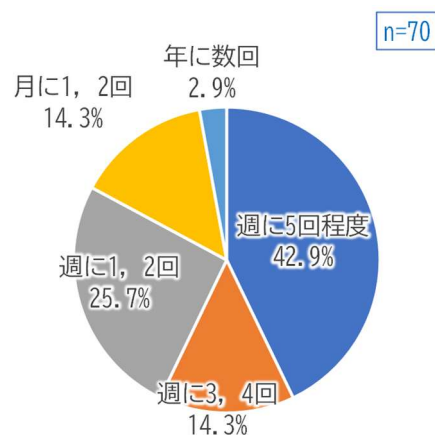


図 利用頻度

③普段の移動交通手段

普段の移動交通手段として、自宅から余市駅周辺に移動する場合は余市駅前十字街バス停に発着するバスを活用している。また、札幌・小樽方面の広域移動についても、鉄道や自動車送迎の割合も増えているが、余市駅周辺利用と同様に余市駅前十字街バス停の利用が多い。

この結果からは、バス利用者は余市駅前十字街バス停が交通結節点となっている。

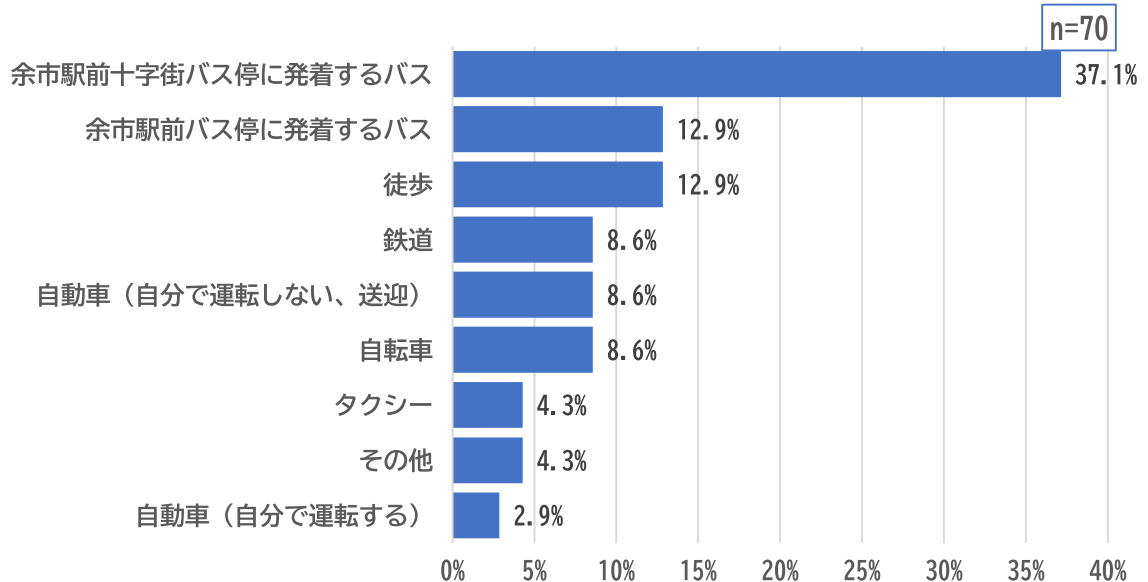


図 自宅から余市駅周辺に移動する交通手段

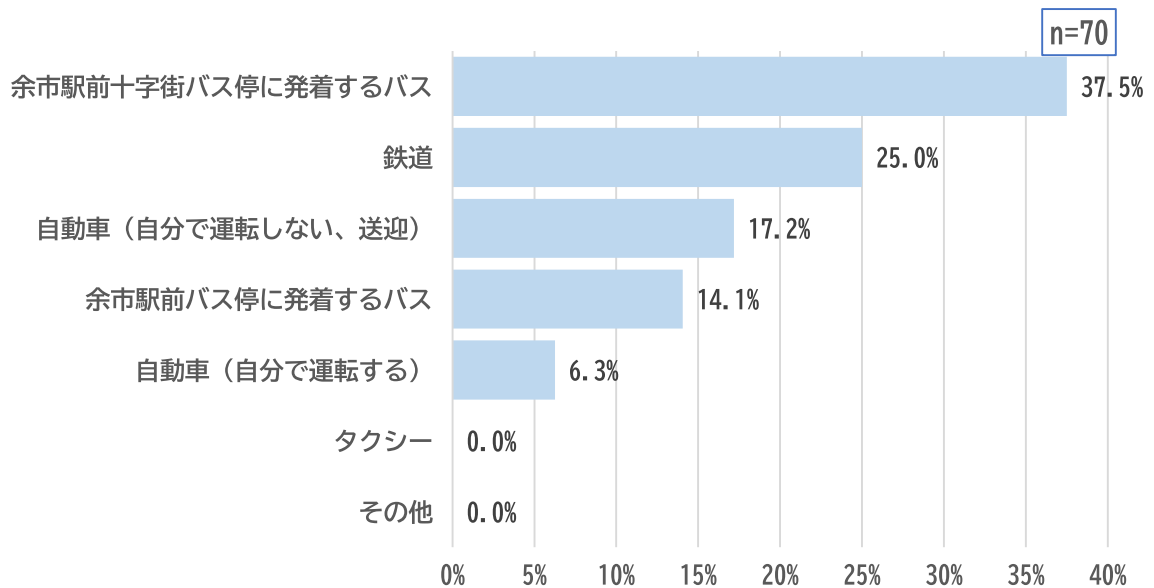


図 自宅から札幌・小樽などへ移動する交通手段

④公共交通の利用状況

◆外出と公共交通の1週間の外出頻度

1週間の外出頻度は、5回が3割強、次いで6回、3回と比較的高い頻度に対して、公共交通を利用する日数では5回が4割強と高い一方で、1回以下の割合も高く、公共交通はほぼ毎日利用するか週1回以下かで2分している状況がうかがえる。

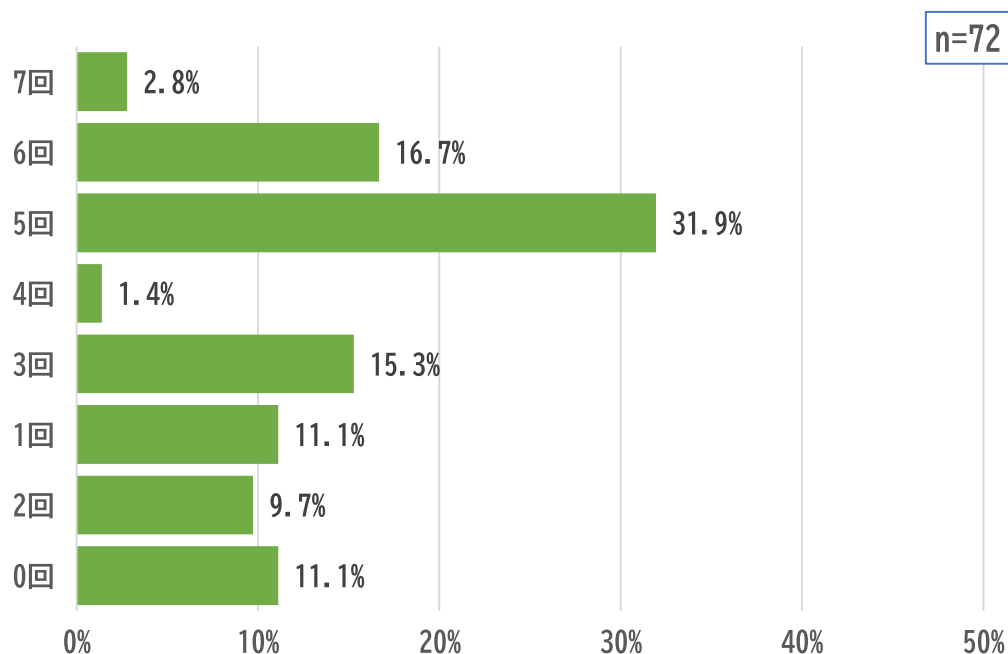


図 1週間で外出する日数

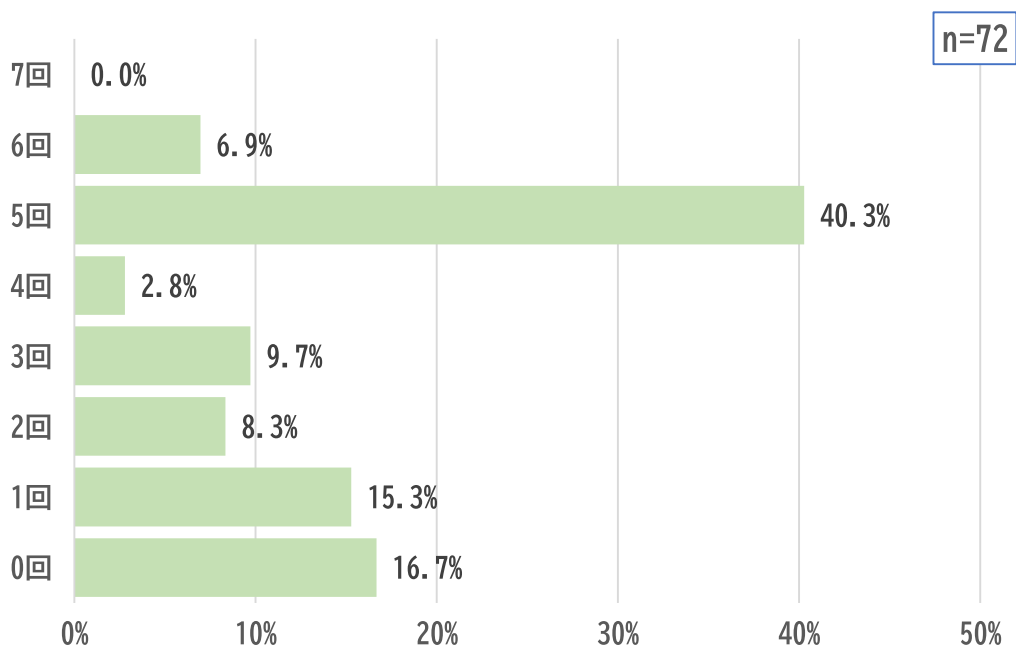


図 1週間で公共交通を利用する日数

◆公共交通の維持に向けた考え方

公共交通の維持に向けた考え方としては、利用日数は変わらないが7割強と高い割合である。一方で増やすとした場合は週5回利用すると回答しており、公共交通維持の意識が高い属性も一部では伺える。

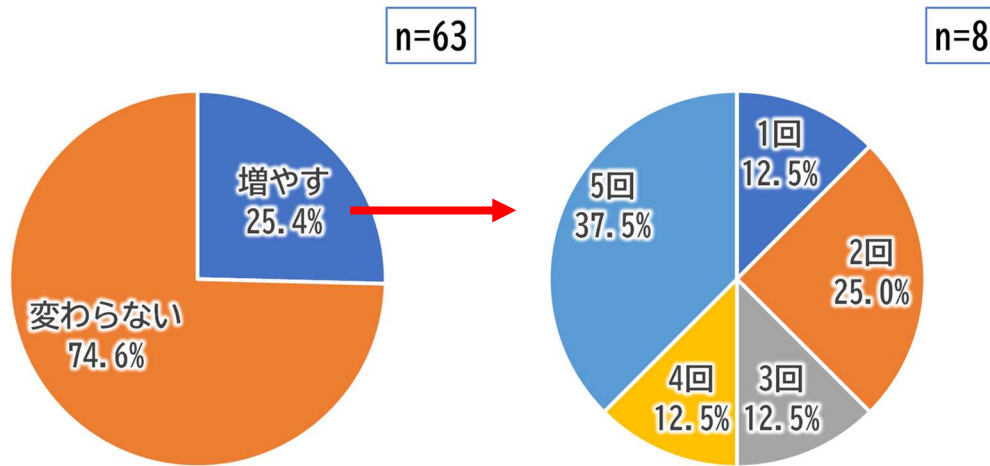


図 公共交通の維持に向けた利用日数の変化

図 公共交通利用の増加日数

3. 地域公共交通の課題

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」、「公共交通のニーズ」について、まとめると以下のとおりである。

(1) 公共交通の現状

①人口減少・高齢化及び高齢者の減少

人口は経年的に減少しており、2020年の約18,000人に対して、2030年には約14,400人となることが推計されている。現況の地区別人口では、合わせて過半数を占める黒川町・大川町に人口が集中しており、その他の地区はそれぞれ10%弱となっている。

また、高齢化率が年々増加しており、2020年時点でも40%を上回っている一方、高齢者の人口は2020年以降減少する見込みである。

②日常生活圏移動

通勤・通学の移動状況では、小樽市・札幌市との結びつきが強くなっているほか、仁木町や古平町などの近隣自治体との移動が多岐にわたり発生しており、これらの移動支援の維持が必要である。

③公共・公益施設、観光施設

公共施設、医療施設、商業施設等の公共・公益施設は、余市駅周辺部に集中しており、コンパクトな立地となっている一方で、郊外部にも広域的に居住しており、居住地と施設を結ぶ移動支援が必要である。

また、観光施設は各地に点在しており、公共交通により移動できる環境の構築によって、観光振興の推進が求められる。

④JR・道路

JRは北海道新幹線の延伸に伴いバスへの転換が決定しており、交通モードの転換を見据えた交通結節点機能や公共交通ネットワークの再構築が必要となっている。

道路網は国道が2路線、道道が6路線、その他町道により構成されており、道路幅員の確保等の整備や適切な維持管理により、公共交通の円滑な運行に必要な道路交通環境の維持を図る必要がある。

⑤自家用車

自家用車台数は2014年から2021年にかけて概ね一定となっているものの、保有台数増加傾向にあり、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4年間で約100人増加している一方で、運転免許自主返納件数が年々増加しており、運転しない人に対する今後のさらなる輸送支援が必要になることがうかがえる。

⑥路線バス

高速バスは4路線、地域間を結ぶ幹線バスは3路線、近隣町村を結ぶ広域バスが2路線、余市町内を運行するバスが1路線の10路線が町内を運行している。

これらのバスネットワークによって、札幌・小樽への生活交通やニセコ方面への観光交通としての広域移動や近隣自治体間を結ぶ公共交通、町内を円滑に移動する公共交通体系が実現している。

一方で、運転手不足や利用者の減少に伴う赤字額の増加が発生しており、維持改善の検討が必要となっている。

⑦その他の輸送支援

町内はタクシー会社が1社運営しており、20台を保有している。また、スクールバスが小学校・中学校への通学支援として、3路線運行している。

余市町では郊外部の輸送支援としてデマンド交通を実証運行しており、これらの資源を活用した広域的で低密度な居住構造に対応した地域公共交通の新たなサービスの構築が必要となっている。

(2)公共交通のニーズ

①町民アンケート調査

町民アンケート調査結果から見えてきたニーズをまとめると以下のとおりである。

- ・免許返納後の交通手段としては路線バスやタクシーを要望している。
- ・外出の際の困りごととしては、「困っていることはない」が過半数となっているものの、次いでタクシーが高くて使えないとしている。
- ・目的別の移動頻度については、通勤・通学はほぼ毎日、買い物では週1～2回、通院は月1回以下がそれぞれ高い割合となっており、交通手段としては自家用車が最も高い割合であるものの、路線バスについても比較的高い割合となっている。
- ・路線バスの改善点として、「乗りたい時間にバスが運行していない」、「自宅からバス停までが遠い」、「バス停の待合環境が快適ではない」、「段差があってバスに乗降しづらい」、「運賃が高い」が上位となっている。

◆郊外デマンド交通のニーズ

- ・郊外デマンド交通実証運行を利用していない理由としては、「利用したい時間に運行していなかった」が最も高くなっている。
- ・利用したい時間帯としては、往路では9時台・10時台、復路では15時台・16時台次いで12時台となっている。
- ・本格運行の場合の運賃は200円～300円の割合が多くなっている。

②郊外デマンド交通登録者アンケート調査

郊外デマンド交通登録者アンケート調査結果から見えてきたニーズは以下のとおりである。

- ・運転免許保有者でも登録しており、返納を考えている割合が高い。
- ・普段の交通手段としてはタクシー、JR・バスの公共交通機関が高い割合である。
- ・利用目的では買い物が約9割である。
- ・連絡施設や運行の時間帯は概ね妥当と回答している一方で、往路の9時台、復路の12時台への新たなニーズが挙げられている。
- ・週1回の運行ではあるが本実証運行によって外出頻度の向上や家族等の送迎機会の減少につながっており、適正な輸送支援が見受けられる。
- ・予約方法についても現状で良いとする回答割合が高い。
- ・本格運行の場合の運賃は200円～300円の割合が多くなっている。

③余市循環線乗降調査結果

余市循環線乗降調査結果から見えてきたニーズは以下のとおりである。

- ・利用目的は通学・買い物が何れも約3割、次いで通院が2割。
- ・利用頻度は週5回程度が4割と最も高い。
- ・普段の移動手段としては余市駅前十字街を発着するバスが使われている。
- ・1週間の外出回数は5回が最も多く、公共交通の利用日数も同様である。一方で公共交通は1回以下の回答も高い割合である。
- ・公共交通の維持に向けては、「利用回数を増やす」回答は3割弱にとどまっている。

3-2. 地域公共交通の課題

(1) バス路線網の再編

本町の公共交通は、高速バスが4路線、地域間を結ぶ幹線バスが3路線、近隣町村を結ぶ広域バスが2路線、余市町内を運行する余市循環線が運行している。

高速バス・幹線バスは国道を中心に幹線道路を運行しており、余市循環線は余市紅志高校と余市駅、余市協会病院を中心として市街地内を循環する路線バスである。一方で一部区間を幹線バスと重複しながら運行しており、利用実態を加味しながらも重複区間を解消する余市循環線の再編が必要である。

合わせて、運行ルートの再編によって、新たな需要の掘り起こしを図るとともに、ダイヤの見直しによる乗継利便性の向上・運行距離の削減等によって、効率的で効果的な運行について検討が必要となっている。

(2) 公共交通不便地域の解消

郊外部の居住地に対しては輸送手段がタクシーしかなく、これまで公共交通不便地域となっている。そのため、課題解消に向けて郊外部のデマンド交通を実証運行している。

この結果を踏まえ、ニーズに即した輸送支援についても検討し、人口減少高齢化の進展の中で、移動しやすい地域づくりが必要である。

実証運行の結果からは利用者にとっては利用しやすい状況も明らかとなっている一方で、利用目的によって運行頻度が異なっていたり、曜日によっては目的地が休業していることがあるため、運行曜日や時間帯を改良しながらも継続的な運行が望まれる。

実証運行段階では無償による運行を行っているが、200～300円の運賃の妥当性もアンケートから明らかとなっており、結果を加味した有償運送について検討が望まれる。

(3) 高齢者・障がい者などへの配慮

特に郊外部では免許を持たない高齢者が増加しているものの、人口が減少しており、大量輸送の路線バスでは需要と供給のバランスに課題がある。そのため、小規模需要に対応した小型車両によるきめ細かなサービスの提供が必要となっている。併せて、障がい者も移動しやすいユニバーサルデザイン(UD)車両を導入するなど、誰もが利用しやすい公共交通の整備が必要となっている。

(4) 交通結節点機能の強化

各種調査を通じて、余市駅や余市駅前十字街が交通結節点として利用されていることが明らかとなっている。一方で北海道新幹線札幌延伸に伴い、並行在来線がバスに転換することが決定しており、今後は路線バスとタクシーが地域を支える公共交通となることから、余市駅周辺に集約化を図り、空間的な移動円滑化を図ることによって、利便性の高い交通結節点として機能強化が必要である。

併せて、乗り継ぎ利便性を高めるために、バス路線間の接続時間の連携や待ち時間を加味した安全・安心に待てる空間整備、質の高い情報提供等について検討が必要である。

(5) 公共交通を維持する意識の醸成と現状に関する情報発信

昨今の運転手不足に伴い、道都札幌市内でも減便・廃止が発生しており、公共交通の維持は厳しい状況となっている。利用者数の少ない便については、特に減便・廃止の可能性が高いと考えられる。

仮に廃止となった場合には、交通不便地域を解消するために、地域での運行や新たな移動手段への転換が必要になり、新たな費用負担や担い手の確保が発生する。

このような事態を発生させないためにも利用者数の確保が必要であり、地域住民に対する公共交通の利用促進として、情報提供や車からの転換の呼びかけなどが必要と考えられる。

併せて、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い、交通事業者の自助努力だけでは公共交通を確保することが困難であることについて、理解促進を図る。

4. 上位及び関連計画等の整理

(1)第5次余市町総合計画

計 画 期 間	2022(令和4)年度～2031(令和13)年度
メインテーマ	未来に向けて住みやすいまちをつくる
基 本 方 針	● 次世代の可能性を引き出す ● 資源を最大限活用しまちを持続・発展させる ● 激動する社会に対応する
公 共 交 通 に 係 る 施 策	人口減少、少子高齢化の進展などさまざまな社会情勢の変化により、公共交通事業を取り巻く環境は厳しさを増している。このような中、鉄道・バス・タクシー等地域に合った効果的・効率的な地域公共交通の確立に向け、「余市町地域公共交通網形成計画」の推進や、広域での連携を図りながら、持続可能な公共交通網の在り方について検討。

(2)余市町都市計画マスタープラン(計画期間:2024～2043年度)

計 画 期 間	2024(令和6)年度～2043(令和25)年度
将来都市像	未来に向けて住みやすいまちをつくる
基 本 目 標	1. コンパクトな市街地と、周辺の自然・田園が調和したまちづくり 2. 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 3. DXを推進し快適な生活をより良くするまちづくり 4. まちの歴史や文化を活かしながらさまざまな交流と賑わいが生まれるまちづくり
公 共 交 通 に 係 る 施 策	第4章 全体構想と地区別構想 4-1. 全体構想 (3)将来都市構造 ②都市軸 北海道新幹線の札幌延伸に伴い並行在来線(長万部ー小樽)が2030年度末で廃止が予定されていることから、交通(都市間バス・路線バス等)の結節点としてJR余市駅周辺のバスターミナル化を図り、きめ細やかな利便性の高い公共交通網の維持を図る。 ③拠点 JR余市駅東側は、沿道型商業施設の集積により地域住民の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を形成。 (4)分野別方針 ②交通体系 ○生活軸 国道と接続する地区内道路および接続部、余市湾沿いを走る埋立新通(道道余市港線)及びまほろばの郷地区など住宅地内を通る主要道路は、町民の生活・産業の利便性向上等に資するサブルートとして、道路としての必要な機能(速達性、安全性等)の確保と、公共交通の動線として位置づけ、歩行者等の交通弱者のための通行環境整備等を行う。 ○観光交流軸 埋立新通(国道229号)のうち、JR余市駅から余市町役場を結ぶ区間(通称リタロード)については、『観光交流拠点』を連絡する最も重要な軸と位置づけ、景観整備や歩行者の安全に配慮した歩道づくり、公共交通の維持、交通弱者への対策や自家用車の利用低減を図る。 ⑥景観形成・観光振興 ○景観形成 ニッカウキスキー、スペース・アップルよいち、余市川両岸の桜づつみがあるエリアは、『観光交流拠点』として、まちの玄関口であるJR余市駅との結節強化を行うとともに、北海道新幹線の札幌延伸に伴い並行在来線

	(長万部ー小樽)が2030年度末で廃止が予定されていることから、JR余市駅周辺のバスターミナル化を図り、観光案内機能の拡充や公共交通の強化を検討。 5-2. 実現に向けた方策 (1)協働と連携、組織体制 ④広域連携、関係団体との連携 都市計画マスタープランの実現に向けては、主に公共交通や観光振興での広域連携や関係団体との連携が必要。 国や道との連携を図り、効果的な補助制度等の活用に努めるとともに、都市計画法や関連法令、北海道が定める「区域マス」との整合を図りながら事業を進める。 また、関係団体(区会、経済・農業・漁業・水産業各種団体)との連携を図り、町民と行政、関係団体の協働による計画の実施に努める。 (3)新たな余市の魅力づくり ③観光振興 高速道路の開通により、高速交通ネットワークが確立され、札幌圏や道南圏を結ぶ観光客等の交流人口の増加が見込まれることから、近隣観光地との連携、余市のさまざまな観光資源や景観等を有効に活用するとともに、各種メディアやSNSなどを活用し、積極的かつ継続的な余市観光のPR展開など、観光の振興に結びつけるためのまちづくりの取り組みを推進。 また、JR余市駅周辺のバスターミナル化により、公共交通ネットワークの拠点として観光客や住民の交通利便性を高める。さらに、このターミナルが新たな地域のランドマークとなることで、周辺に集まる商業施設等が地域の魅力を高めるとともに、地域商業拠点としての賑わいの創出を図る。
--	--

(3)余市町立地適正化計画

計 画 期 間	2024(令和6)年度～2043(令和25)年度
まちづくりの方 針	都市構造の変化に対応し、すべての人が快適で安全な生活を享受できるまちづくり
施 策 ・ 誘 導 方 針	1. 都市構造の再編による都市・生活機能の集積 2. 鉄道で隔てられている東西のまちの一体による拠点化の強化 3. 公共交通ネットワークの再構築 4. 地域産業及び観光業の振興 5. 環境に対応した持続可能なまちづくり(SDGs)

余市町立地適正化計画では公共交通に関して施策・誘導方針の中に「鉄道で隔てられている東西のまちの一体による拠点化の強化」、「公共交通ネットワークの再構築」があり、以下のような策が述べられている。

●鉄道で隔てられている東西のまちの一体による拠点化の強化

駅周辺において、公共交通を含めた東西連絡動線の確保により分断感を解消し、高齢者や観光客などあらゆる人にもわかりやすいユニバーサルデザインに配慮したものとする

●公共交通ネットワークの再構築

町民の利便性向上のため現JR余市駅周辺の「バスターミナル化」を図り、地域公共交通の核となる機能を担保する

(4)北海道後志地域公共交通計画

計 画 期 間	2022(令和4)年度～2026(令和8)年度
目 指 す べ き 将 来 像	北海道新幹線札幌開業などの地域の将来を見据えた持続的な公共交通ネットワークの構築
基 本 方 針	1. 地域住民や来訪者の広域移動を支える広域交通の維持・確保 2. 市町村内の生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化 3. 公共交通の利用促進・持続性の確保
基 本 目 標	1. 中心都市間をつなぐ広域交通ネットワークの確保 2. 中心都市と周辺町村をつなぐ広域交通ネットワークの確保 3. 公共交通の担い手確保による路線の維持 4. 幹線交通・広域交通・生活圏交通の接続の円滑化 5. 公共交通の利便性向上と理解醸成による利用促進 6. 観光資源や大規模イベント等を活かした利用促進

基本方針・目標を実現するための施策、事業の内、余市町の広域交通に関わる内容は以下のとおりである。

●広域交通の確保方針の設定

分類	都市間	主な交通モード	役割
中心都市間を結ぶ広域交通	余市～小樽 【札幌】	JR函館本線 高速よいち号 余市線 など	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学・通院など、多くの移動がある両都市間の生活移動も支える区間
	倶知安～仁木～余市 【小樽・札幌】	JR函館本線 高速ニセコ号 小樽線【地域間幹線】 など	中心都市間の接続に加えて、倶知安・仁木から余市・小樽への通院・通学・買物など生活にも欠かせない区間
	岩内～共和～余市 【小樽・札幌】	高速いわない号	中心市都市間を接続し、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・買物移動等に欠かせない区間
中心都市と周辺市町村を結ぶ広域交通	積丹～古平～余市 【小樽・札幌】	高速しゃこたん号 積丹線【地域間幹線】	積丹・古平から余市・小樽への通院・通学・買物など、地域住民の生活に欠かせない区間
	赤井川～余市 【小樽・札幌】	むらバス (赤井川村村営バス)	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、地域住民に欠かせない区間

(5)第2期 余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計 画 期 間	2022(令和4)年度～2026(令和8)年度
目 指 す 姿	みんなが集い、いつも安心して過ごせるまち よいち
基 本 目 標	1. 余市町の強みを生かした産業を振興し、雇用の創出や将来の担い手を確保する 2. ひとの流れをつくり、余市町に住みたい、関わりたいという希望をかなえる 3. 町民すべてが安心して暮らしたり子育てができる余市町をつくる 4. 広域連携や官民協働を推進し、将来につながる余市町をつくる

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は「基本目標 2」の「ひとの流れをつくり、余市町に住みたい、関わりたいという希望をかなえる」と「基本目標 3」の「町民すべてが安心して暮らしたり子育てができる余市町をつくる」に位置づけられている。

それぞれの主要な施策とKPI(重要業績評価指標)は以下のとおりである。

●関連する主要な施策とKPI

基本目標	関連する主要な施策 KPI	KPI
基本目標 2	ワインを核とした観光の推進による札幌圏・ニセコ圏からのインバウンドを含んだ来訪者数の獲得	年間観光入込数の増加…10万人
基本目標 3	公共交通網の再編や公共施設等の適正な管理による暮らしやすいまちづくりの実現	町内バス路線の利用者の増加…20%

(6)第7期余市町障がい者計画・障がい福祉計画及び第3期余市町障がい児福祉計画

計 画 期 間	2024(令和6)年度～2028(令和 8)年度
目 指 す べ き 将 来 像	すべての人にやさしい地域福祉社会の実現に向け“健やかで・潤いと安らぎのあるまち”を目指して
基 本 方 針	1. 理解と交流の促進 2. 生活環境の整備 3. 福祉・保険・医療サービスの充実 4. 保育・教育の充実 5. 就労・雇用の促進

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、基本目標の一つに「生活環境の整備」が位置づけられており、その中に「交通手段の確保と環境整備」がある。施策は以下のとおりである。

●交通手段の確保と環境整備

- 積極的な社会参加や生活上不可欠な移動のための手段を確保する観点から、行政、ボランティア、民間事業所等が連携を図ってサービスの充実に努める。
- 「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に努める。
- 障がいのある人の移動支援としての運賃等の割引き制度について周知を図り利用・促進に努める。
- 余市循環線(公共交通バス)の利用の周知・促進に努める。

(7)余市町観光振興計画

計 画 期 間	2023(令和5)年度～2027(令和9)年度
テ ー マ	よいち観光再構築
取 組 方 針	1. 道内客、道外客、インバウンド、年代や嗜好など、観光客の属性や特色、傾向を捉え、ターゲットに合わせた施策の展開に取り組む。 2. 本町の観光の長所・強みを伸ばし、短所・弱みを最小限に抑える施策を図る。 3. 本町の観光を取り巻く外的環境を的確に捉え、優位性のあるものは積極的に活用し、不利な環境要因に対しては対策の検討に取り組む。
公 共 交 通 に 係 る 記 述	第2章 余市町観光振興の施策 2. 余市町観光振興の方策 (2)本町観光の SWOT 分析と施策の考察 ◎北後志広域観光の拠点形成による滞在型観光促進の可能性 公共交通機関が路線バスなどに限られる北後志方面は、ほぼドライブ観光一択の現状であり、本町が北後志のドライブ観光の起点となることで、札幌・小樽が道内観光の拠点となっているように、北後志広域観光の拠点としての地位を確立し、本町を起点とした周遊、宿泊等の増大につなげることが期待できる。

(8)余市町過疎地域持続的発展市町村計画

計 画 期 間	2021(令和3)年度～2025(令和7)年度
メインテーマ	未来に向けて住みやすいまちをつくる
基 本 方 針	1. 次世代の可能性を引き出す 2. 資源を最大限活用しまちを持続・発展させる 3. 激動する社会に対応する
基 本 目 標	1. 人口の自然減の抑制 (ア) 出産・子育てしやすい環境づくり (イ) 出産・子育て世帯の移住・定住促進による、出生数の増加 2. 人口の社会減の抑制 (ア) 雇用の場の創出につながる施策の展開による、町外への人口流出の抑制、町外からの人口流入の増加 (イ) 都市部などからの交流人口や関係人口、定住人口の増加
公 共 交 通 に 係 る 施 策	5. 交通施設の整備、交通手段の確保 (2)その対策 設定する目標…町内バス路線の利用者20%増加 ア 国道、道道、都市計画道路等幹線道路の整備充実を図る。 イ 町道については地域の生活道路として、その整備充実を着実に進める。 ウ 交通需要と主要幹線道や町内交通網の整合性について関係機関と協議を進め、本町の実情にあった交通網の確立を図る。 エ 北海道横断自動車道全線整備の実現に向け、要望活動を行う。 オ 「余市町冬を快適に過ごす条例」の趣旨に沿った効果的な除排雪に努める。 カ 路線バスをはじめとする交通手段の維持・充実に向け、関係機関への要望を行うとともに、町内及び広域での公共交通のあり方について、検討を進める。