

余市町地域公共交通計画

(余市町地域公共交通網形成計画)

2020年2月

(2022年6月改定)

余 市 町

余市町地域公共交通活性化協議会

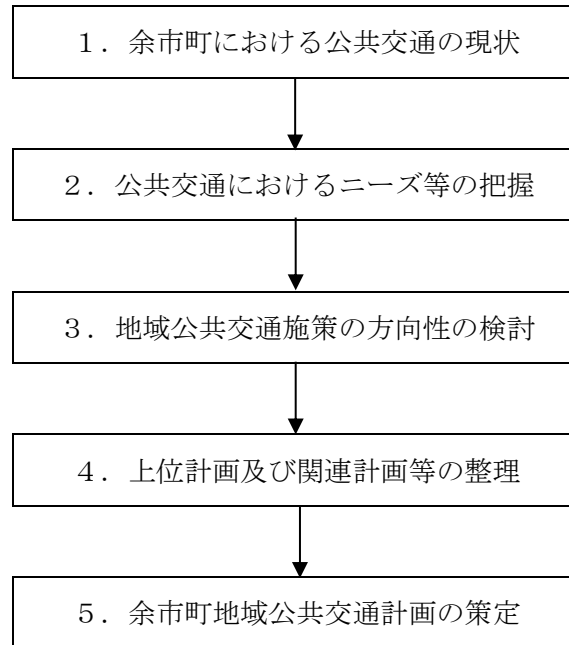
< 目 次 >

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) 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必要がある	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5次余市町総合計画（計画期間：2022～2031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)	北海道後志地域公共交通計画（計画期間：2022年度～2026年度）	64
(4)	第2期 余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：2020～2024年度）	65
(5)	第6期余市町障がい者計画・障がい福祉計画及び第2期余市町障がい児福祉計画	65
(6)	余市町観光振興計画（計画期間：2018～2022年度）	65
5.	余市町地域公共交通計画の策定	66
5-1.	計画の基本的な方針	66
(1)	コンセプト	66
(2)	サブテーマ	66
(3)	計画の区域	66
(4)	計画の期間	66
(5)	基本方針	66
5-2.	定量的な目標の設定	68
(1)	目標の設定	68
(2)	公共交通の機能分担と性格・役割	70
5-3.	計画に位置づける取組み及び実施主体	72
(1)	市街地等における効果的な町内公共交通の見直し	72
(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	74
(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	77
(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	78
(5)	地域に根ざすための住民意識の醸成	82
5-4.	計画の推進	87
(1)	取組みのスケジュール	87
(2)	計画の進行管理	88
(3)	目標達成状況の把握	89

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。



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、2020 年と 2015 年の 5 年間では 1,630 人 (8.3%)、2010 年までの 10 年間では 3,311 人 (15.6%) 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 15 年では 1,500 人程度に増えている。

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。

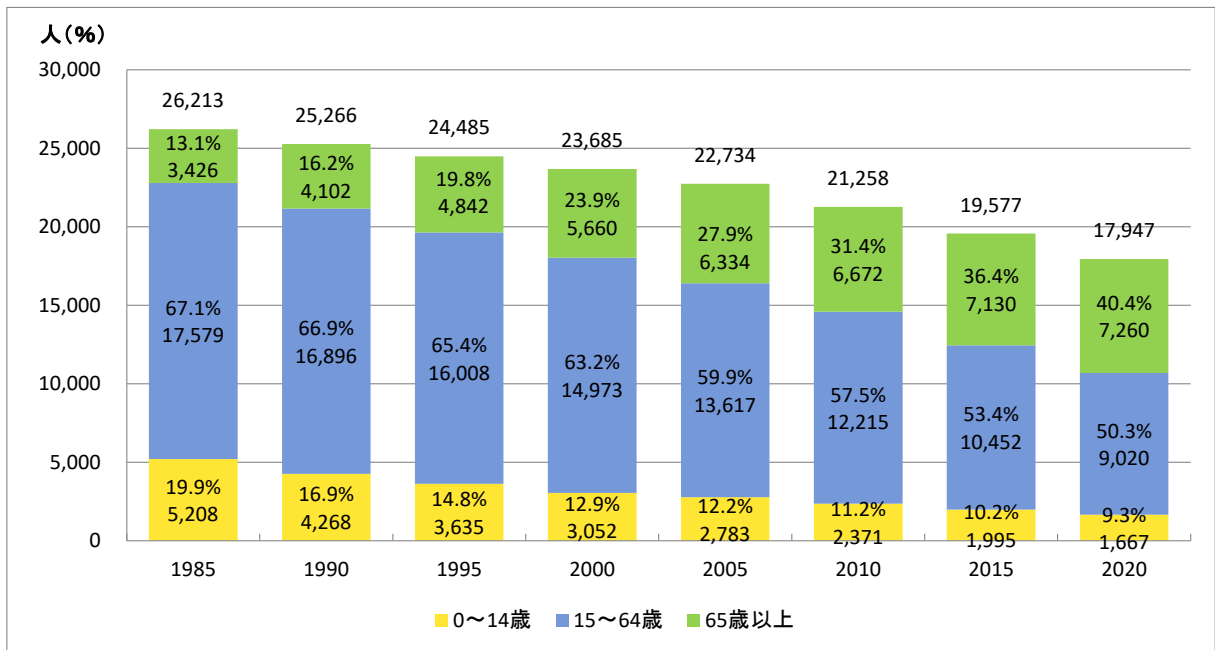
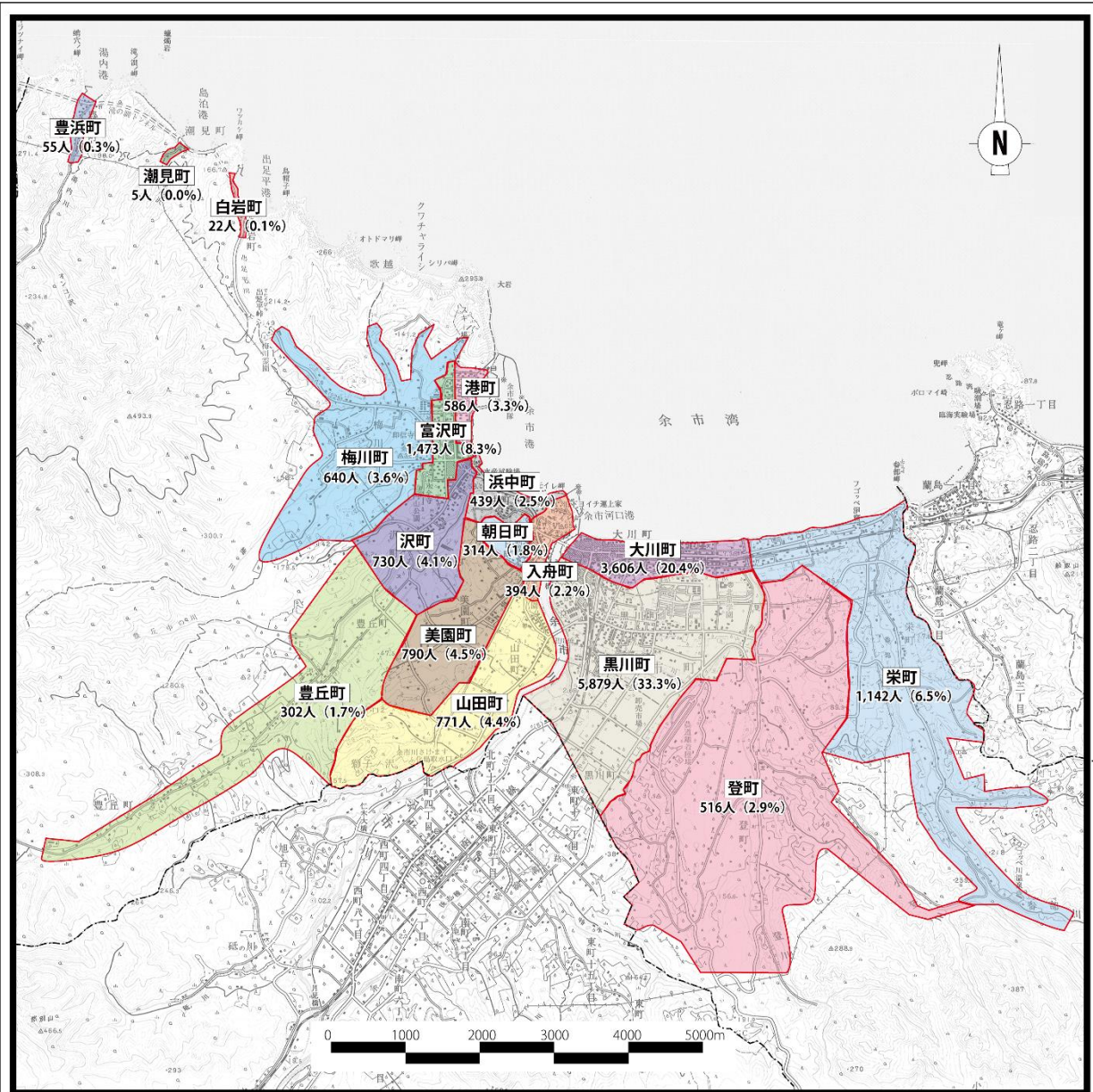


図 余市町の人口 (資料：国勢調査) 年齢不詳を除く

②行政区別人口

2022 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 5,879 人で全人口の 33.3%の割合を占めている。次に多い行政区は「大川町」の 3,606 人 (20.4%) 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	人口	比率 (%)
大川町	3,606	20.4%
栄町	1,142	6.5%
黒川町	5,879	33.3%
登町	516	2.9%
入舟町	394	2.2%
朝日町	314	1.8%
美園町	790	4.5%
山田町	771	4.4%
浜中町	439	2.5%
沢町	730	4.1%
富沢町	1,473	8.4%
港町	586	3.3%
梅川町	640	3.6%
豊丘町	302	1.7%
白岩町	22	0.1%
潮見町	5	0.0%
豊浜町	55	0.3%
余市町合計	17,664	100.0%

図 行政区別人口

資料：2022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。

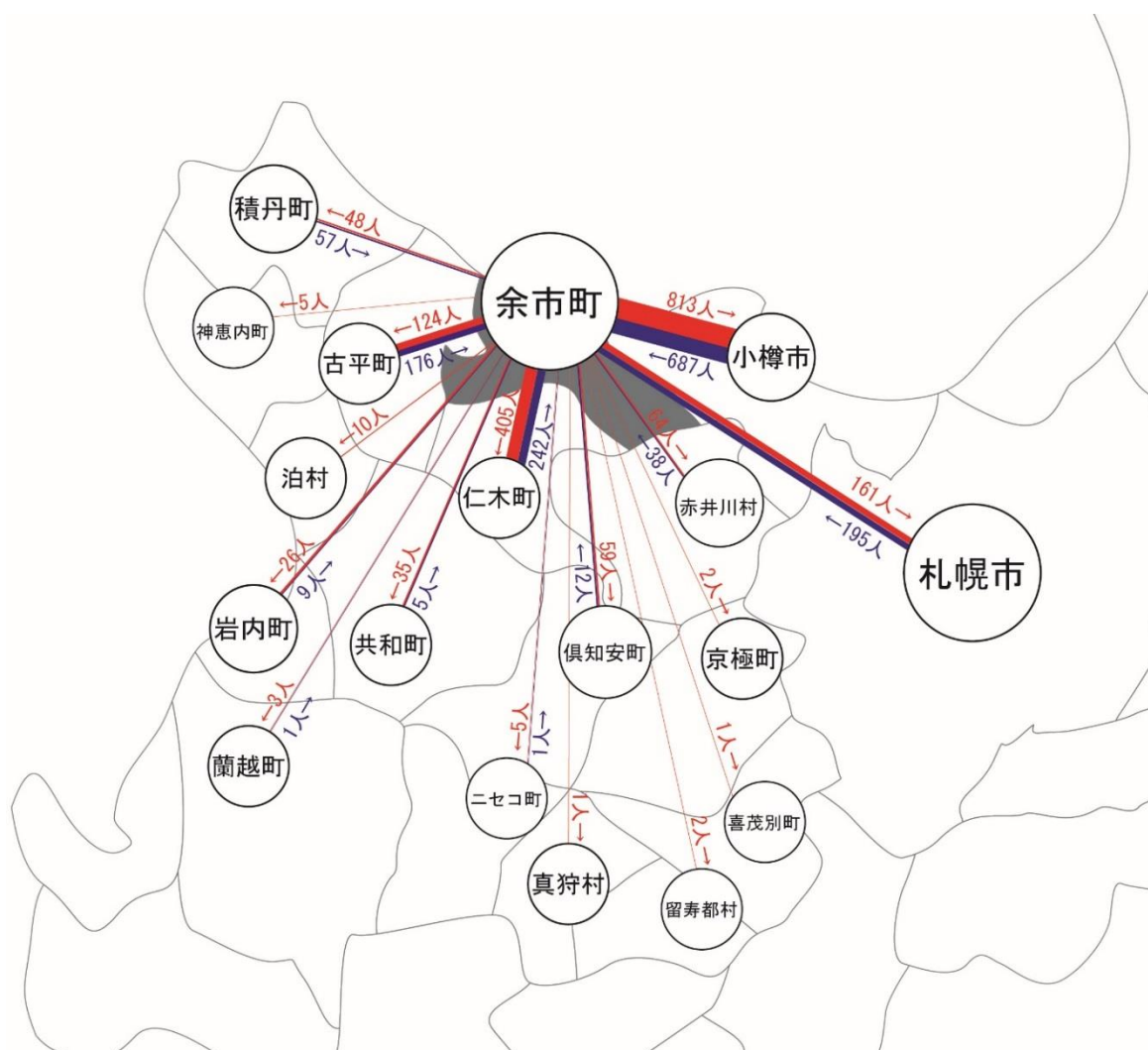


図 余市町を中心とした就業者の移動状況 (資料: 2015 年国勢調査)

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。

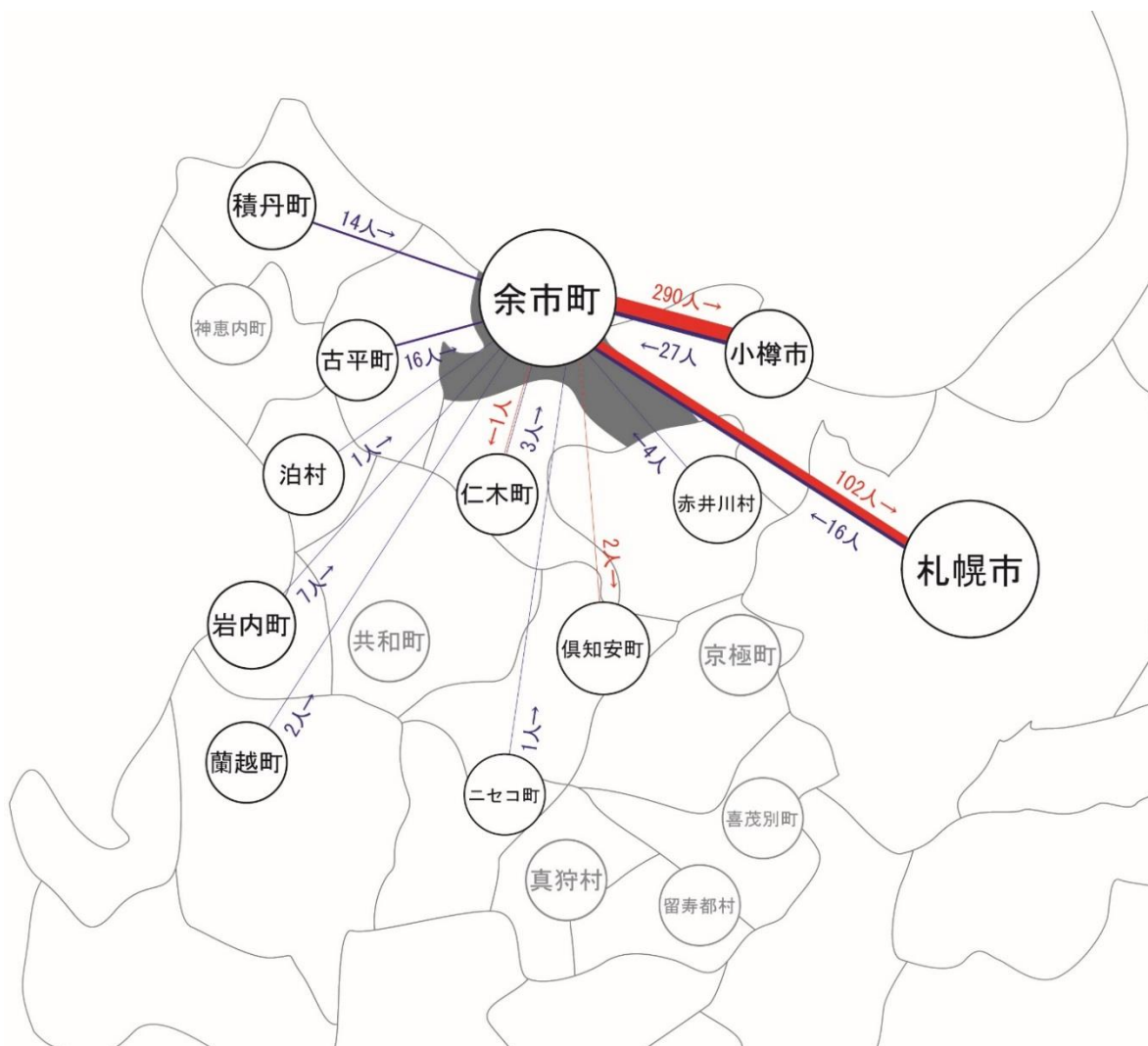


図 余市町を中心とした通学者の移動状況（資料：2015年国勢調査）

(3) 観光施設、公共・公益施設

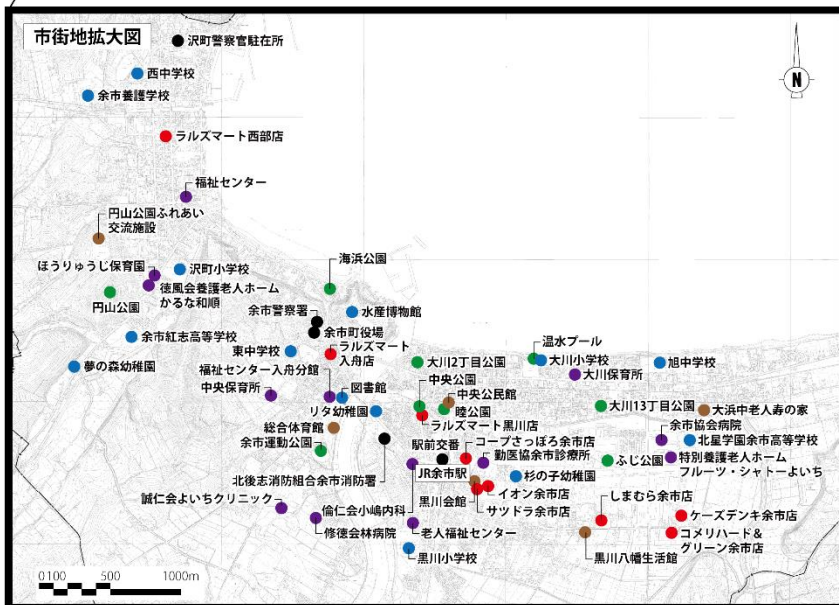
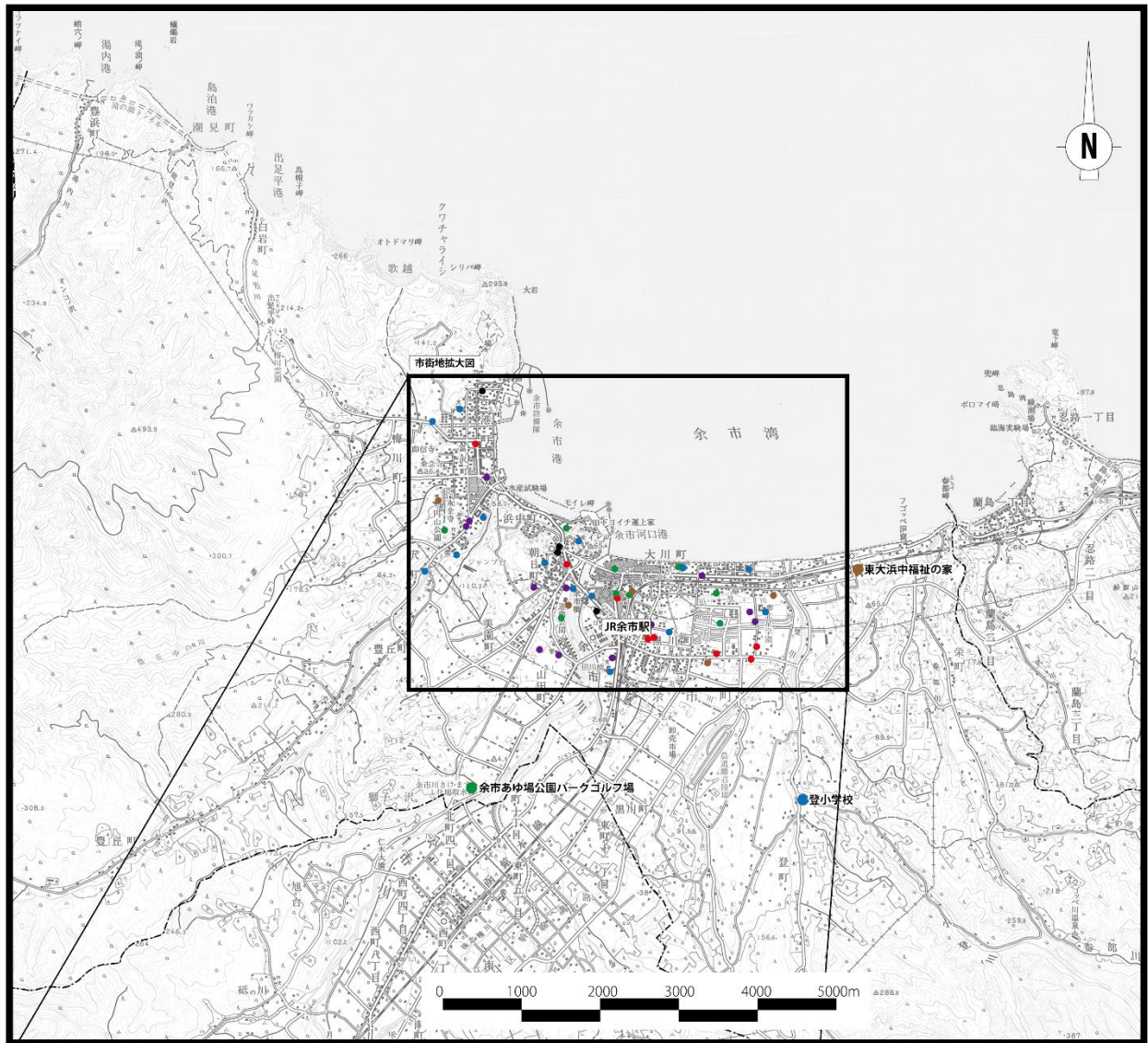
①公共・公益施設

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。

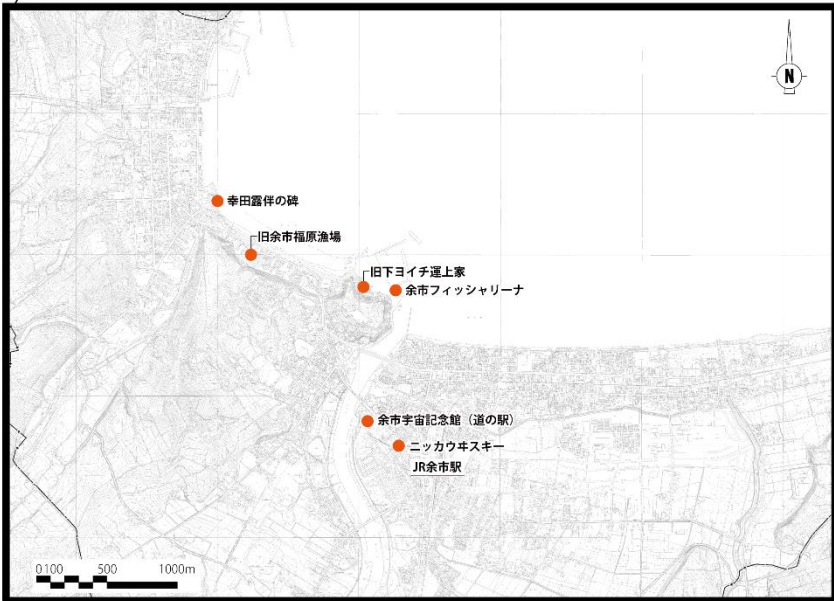
②観光

余市町内にはニッカウキスキー余市蒸溜所、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 観光施設
分布図

(4) 道路・交通

① J R

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。J R 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、J R 函館本線の長万部・小樽間については、北海道新幹線の延伸による並行在来線問題により、北海道新幹線並行在来線対策協議会において 2030 年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。

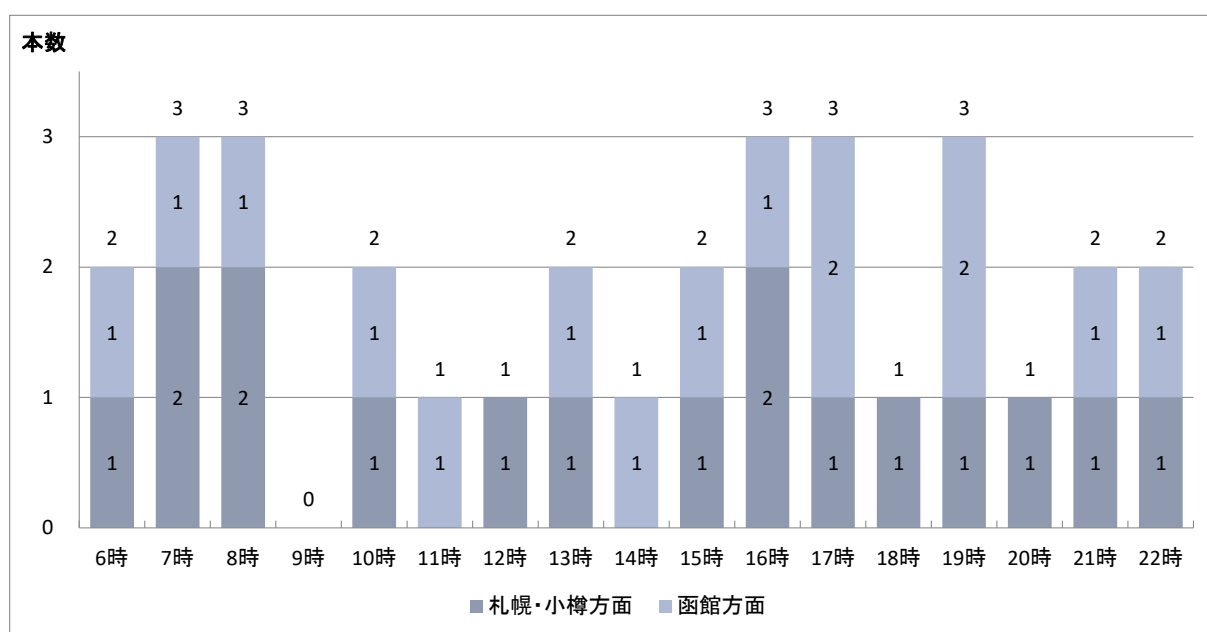


図 余市駅列車本数

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2014年の9,629台をピークに2021年では9,369台と減少しているものの、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。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。

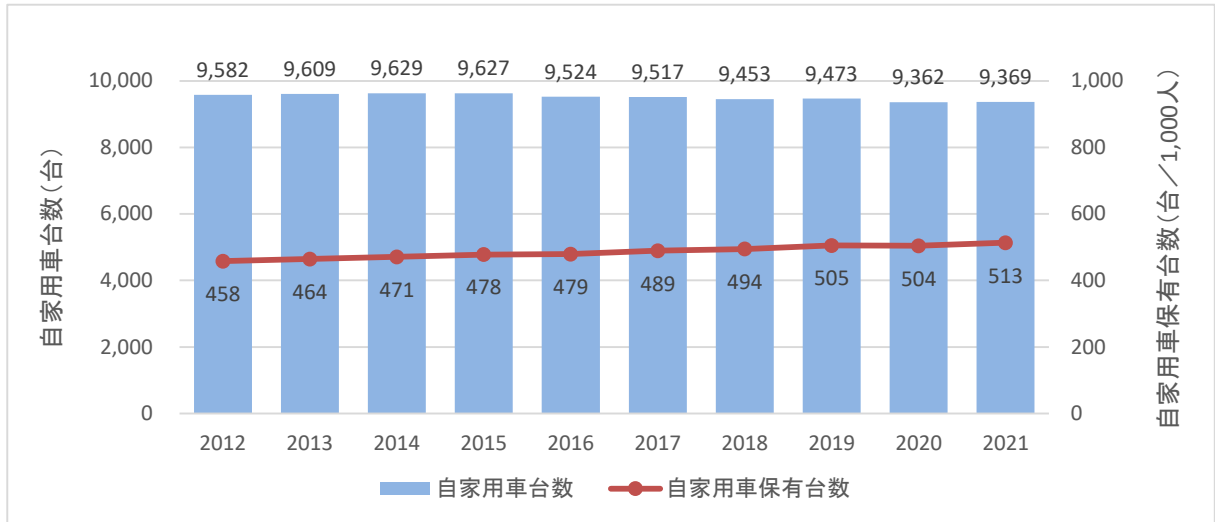


図 余市町の自家用車台数と保有率の推移 (資料：北海道自動車統計)

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。

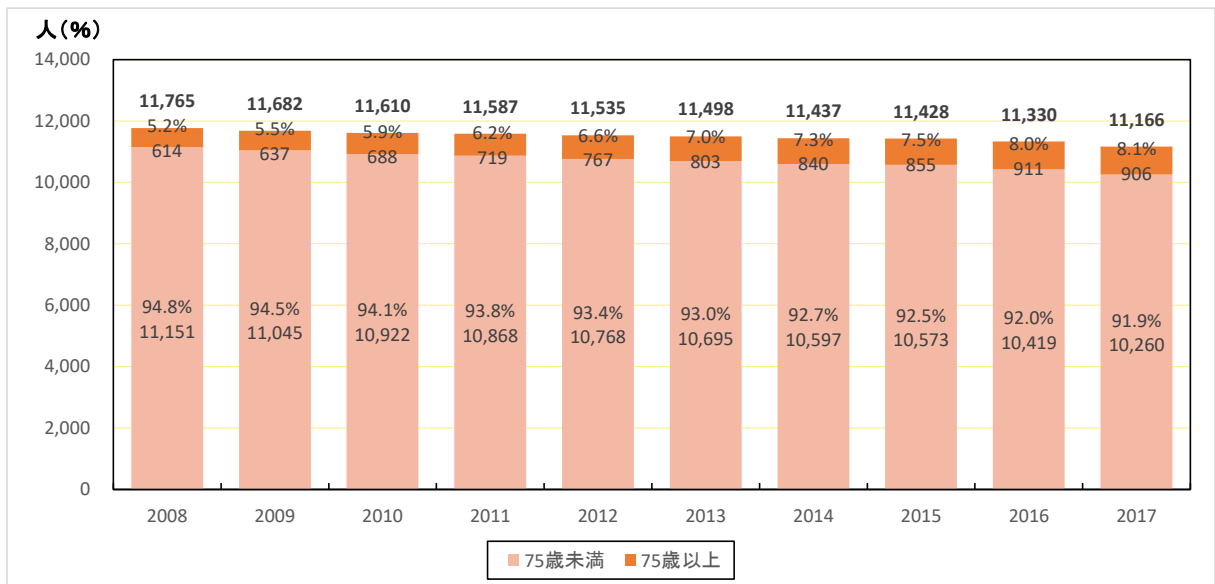


図 余市町の高齢者免許保有人数の推移 (資料：余市警察署交通課)

⑤運転免許自主返納数

余市町での過去5年間の運転免許自主返納者数は、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、運転免許の自主返納者数の増加が予想される。

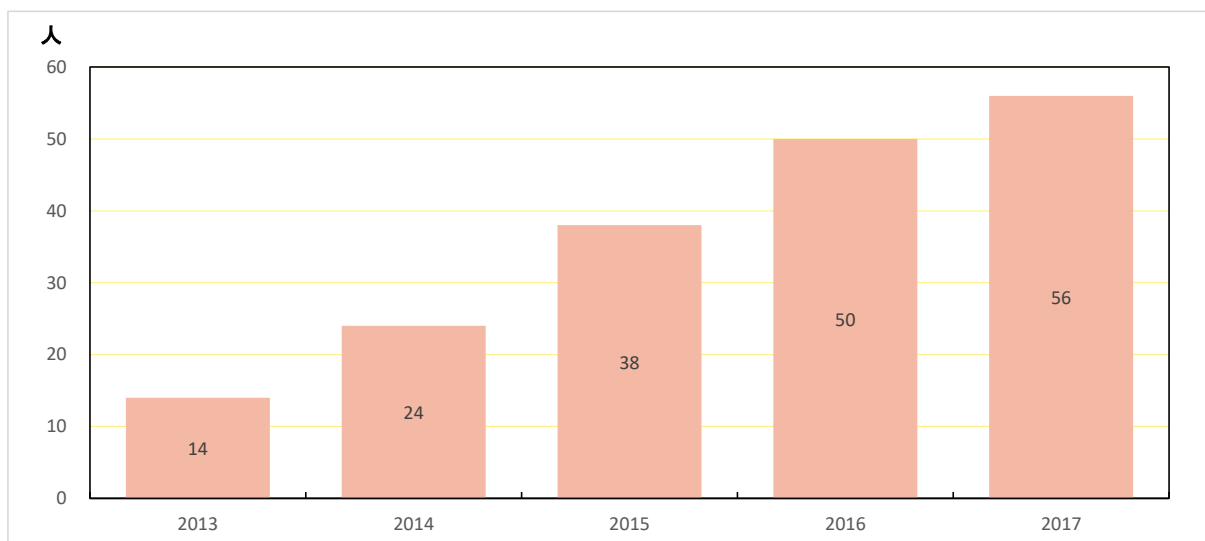


図 余市町の運転免許自主返納数の推移（資料：余市警察署交通課）

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。

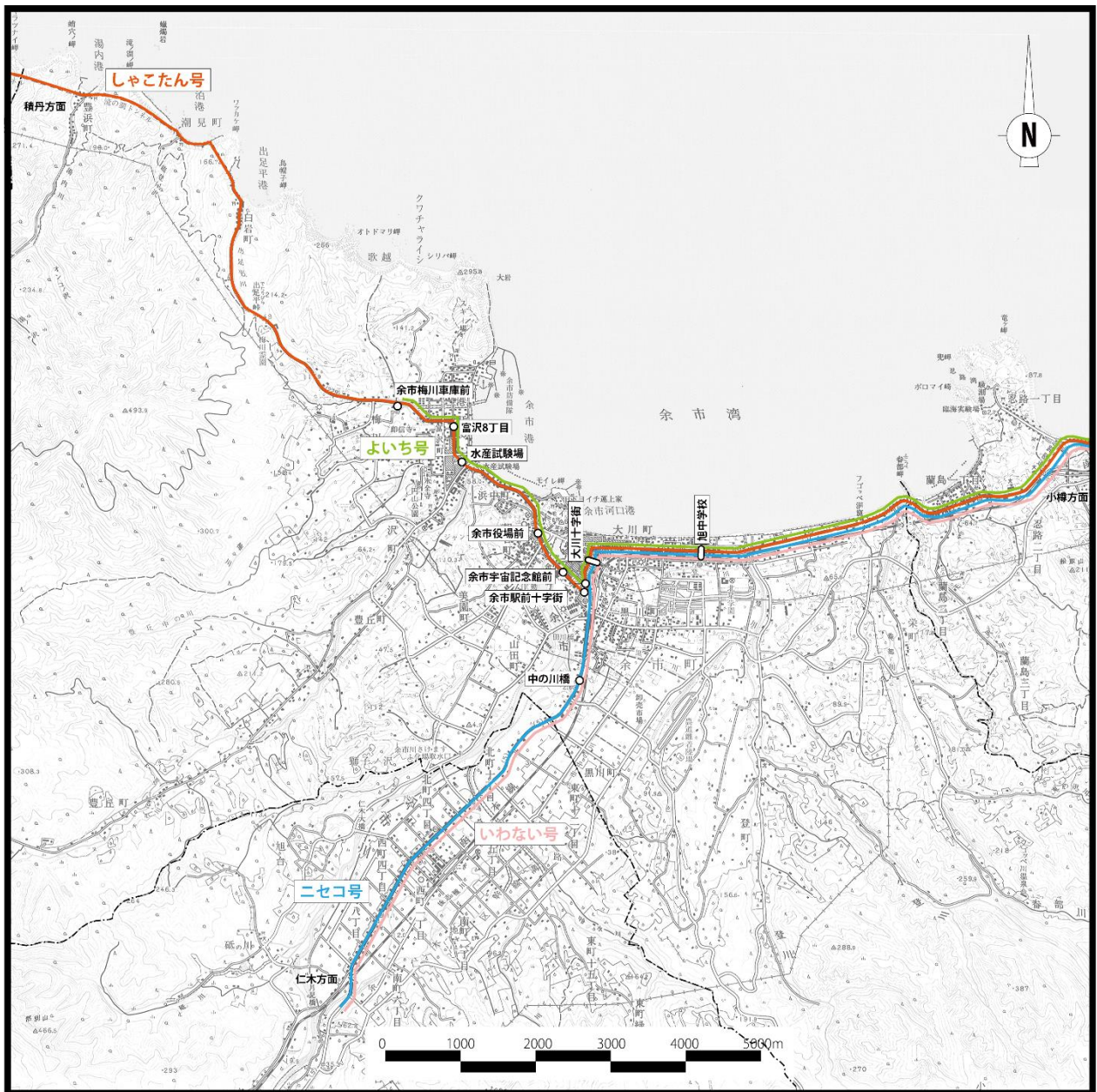
運行便数は高速バスの高速いわない号が15往復と最も多く、他は1往復から3往復の運行となっている。幹線バスは余市線が23往復と最も多く、次いで積丹線は往路が11本、復路は8本、小樽線は4往復の運行となっている。バス路線は高速バスと幹線バスが併行しており、両方の運行便により地域住民の生活交通を担っている。

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

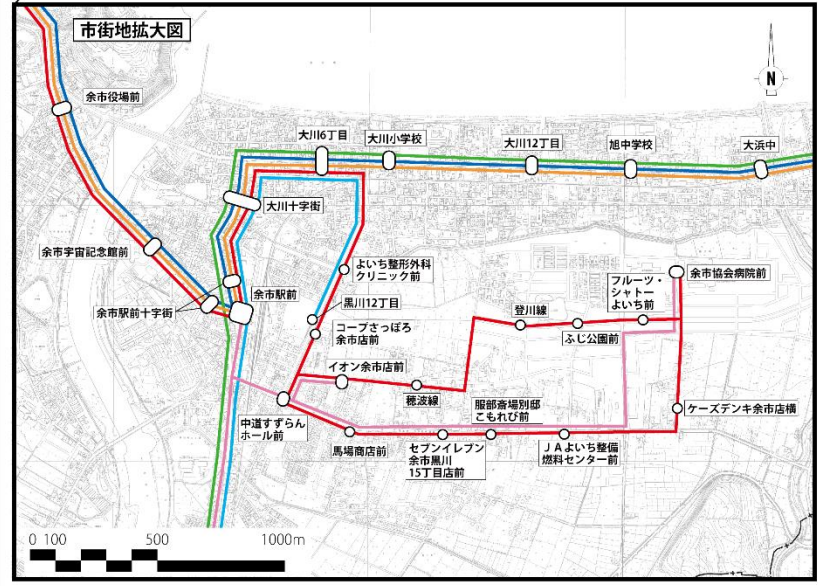
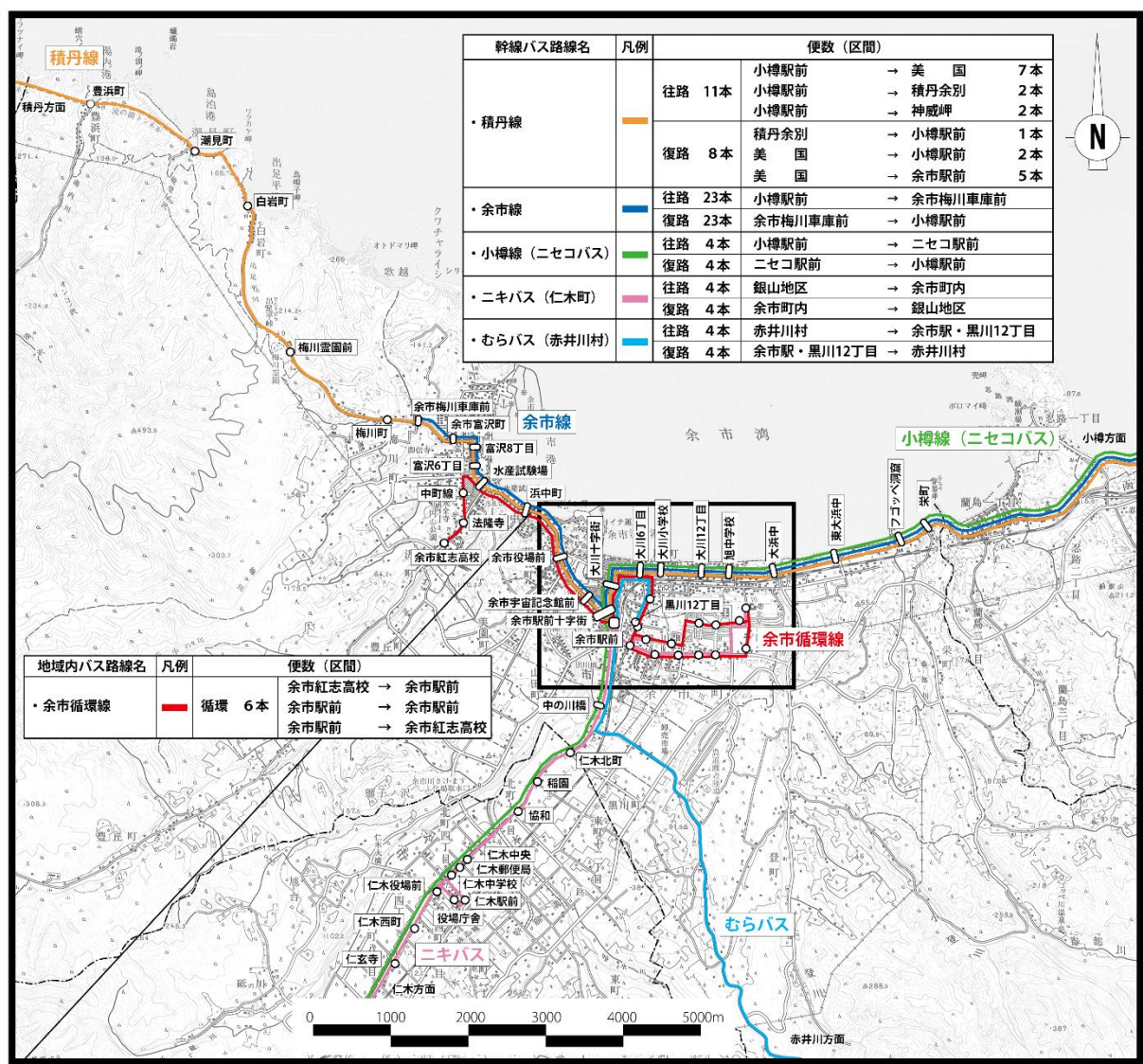
種別	路線名	運行会社	便数 (区間)	
			往路	復路
高速バス	高速いわない号	北海道中央バス	往路 15本	札幌駅前 → 岩内ターミナル
			復路 15本	岩内ターミナル → 札幌駅前
	高速ニセコ号	北海道中央バス	往路 3本	札幌駅前 → ニセコいこいの湯宿
			復路 3本	ニセコいこいの湯宿 → 札幌駅前
	高速しゃこたん号	北海道中央バス	往路 2本	札幌駅前 → 美国 1本
				札幌駅前 → 神威岬 1本
			復路 2本	美国 → 札幌駅前 1本
				神威岬 → 札幌駅前 1本
高速よいち号	北海道中央バス	往路 1本	札幌駅前 → 余市梅川車庫前	
		復路 2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 11本	小樽駅前 → 美国 7本
				小樽駅前 → 積丹余別 2本
				小樽駅前 → 神威岬 2本
			復路 8本	積丹余別 → 小樽駅前 1本
				神威岬 → 小樽駅前 2本
				美国 → 小樽駅前 5本
	余市線	北海道中央バス	往路 23本	小樽駅前 → 余市梅川車庫前
			復路 23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	
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
	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	赤井川村 → 余市駅・黒川12丁目
復路 4本			余市駅・黒川12丁目 → 赤井川村	

資料：北海道中央バス(株)2022年夏ダイヤ時刻表、仁木町HP、赤井川村HP



路線名	凡例	便数 (区間)	
・高速いわない号	[Pink Box]	往路 15本	札幌駅前 → 岩内ターミナル
		復路 15本	岩内ターミナル → 札幌駅前
・高速ニセコ号	[Blue Box]	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	[Red Box]	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	[Green Box]	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。

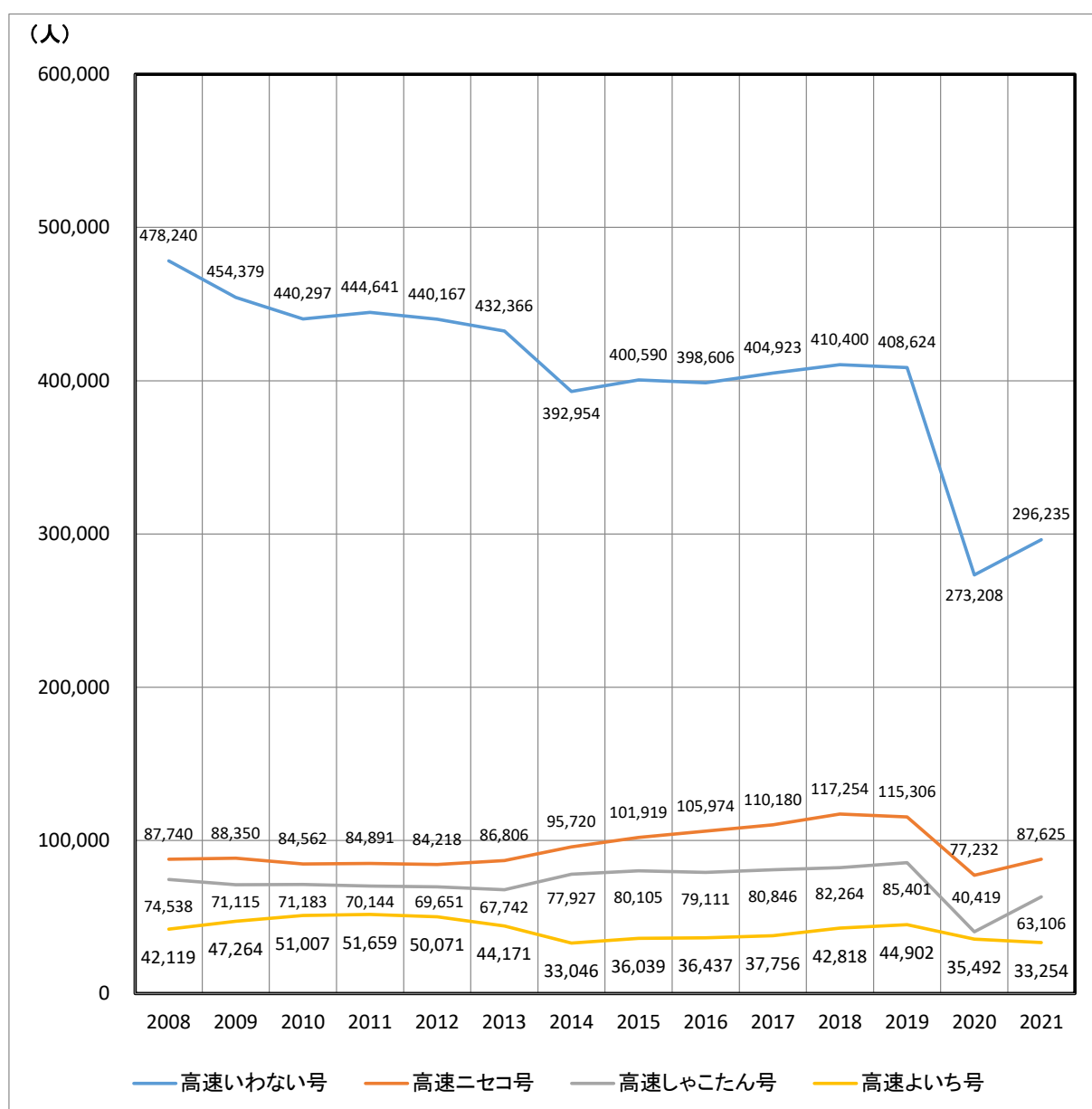


図 高速バスの年間輸送人数 (資料：北海道中央バス)

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21万人まで減らしている。

余市線の年間輸送人数は2010年度の54万人から微増で推移しつつも、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。

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。

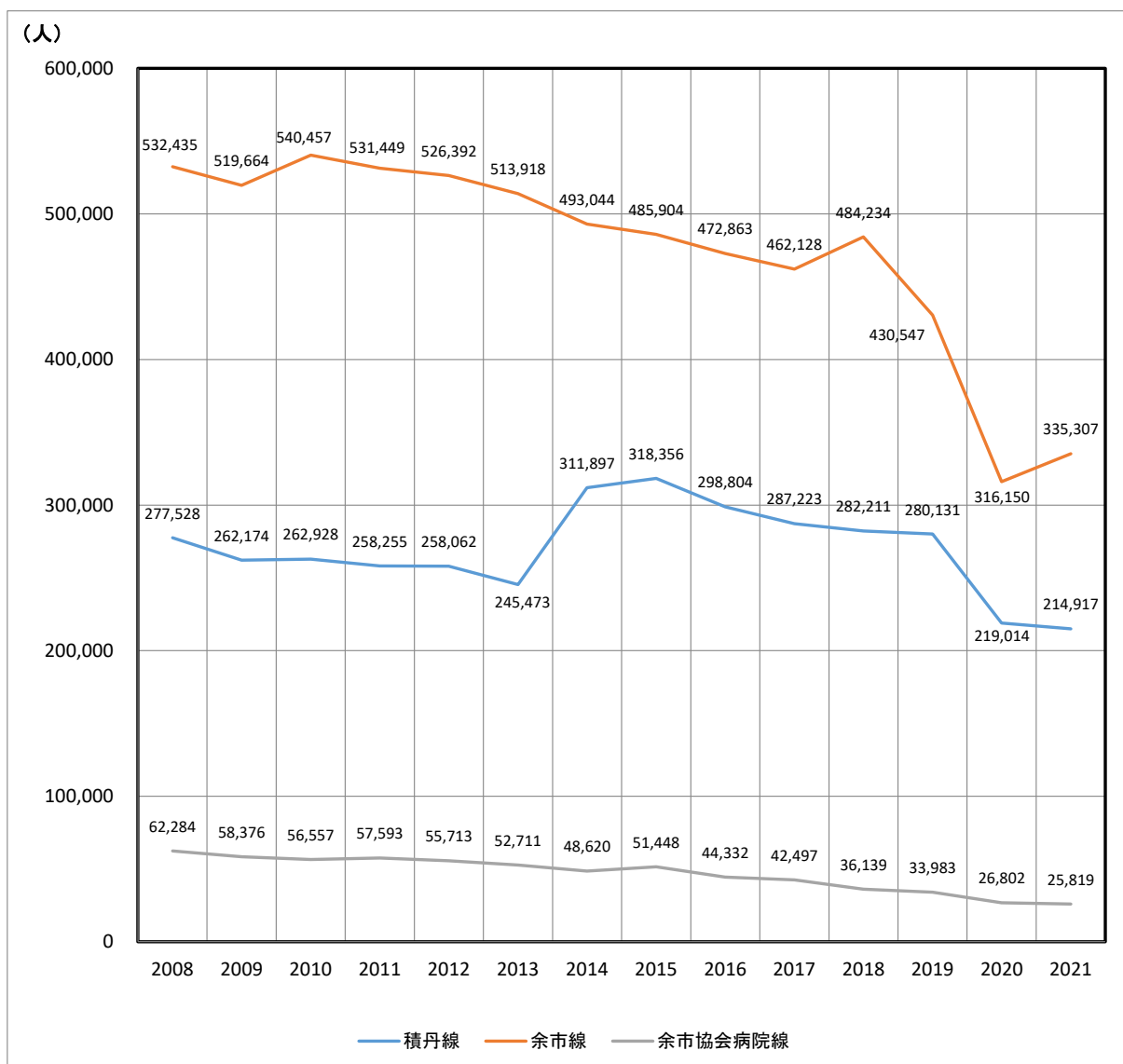


図 幹線バス・地域内バスの年間輸送人数 (資料：北海道中央バス)

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 2020 年度の 13 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 2020 年度の 5.4 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。

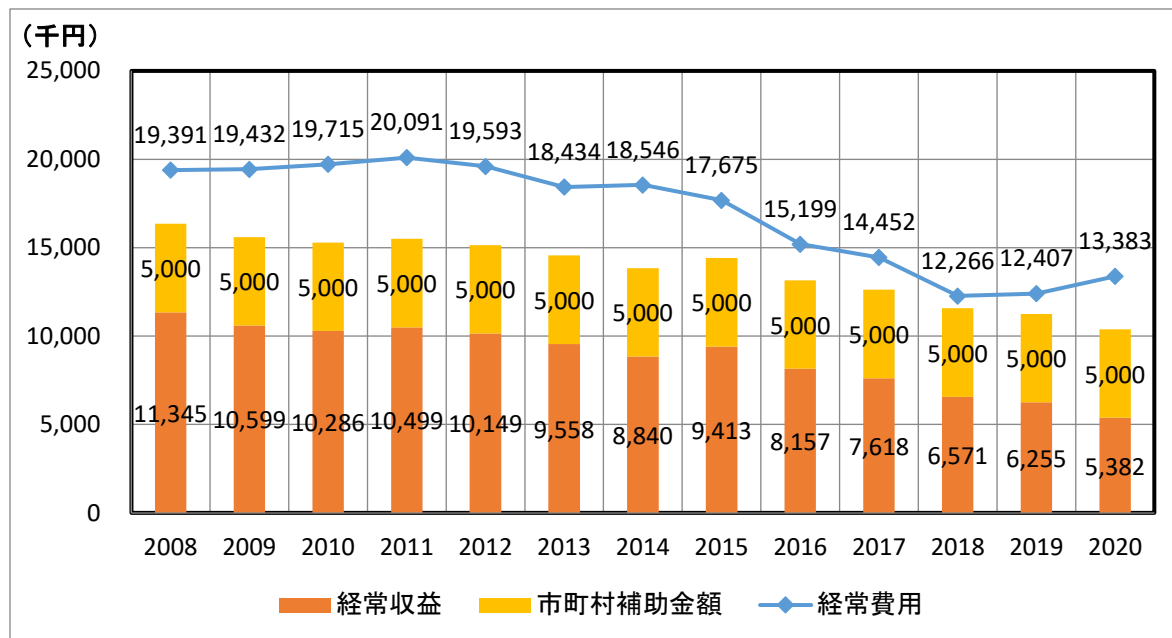


図 余市協会病院線の費用 (資料：北海道中央バス)

(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。

(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と大川小学校・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4路線が運行している。

表 スクールバスの全体構成

2022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
		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

余市紅志高校スクール便の年間輸送人数は、2009年度が5.9千人であったが、2010年度に1.7万人と急増したものの、2021年度には7.2千人と大きく減少している。2022年4月からは余市循環線の一部として運行している。

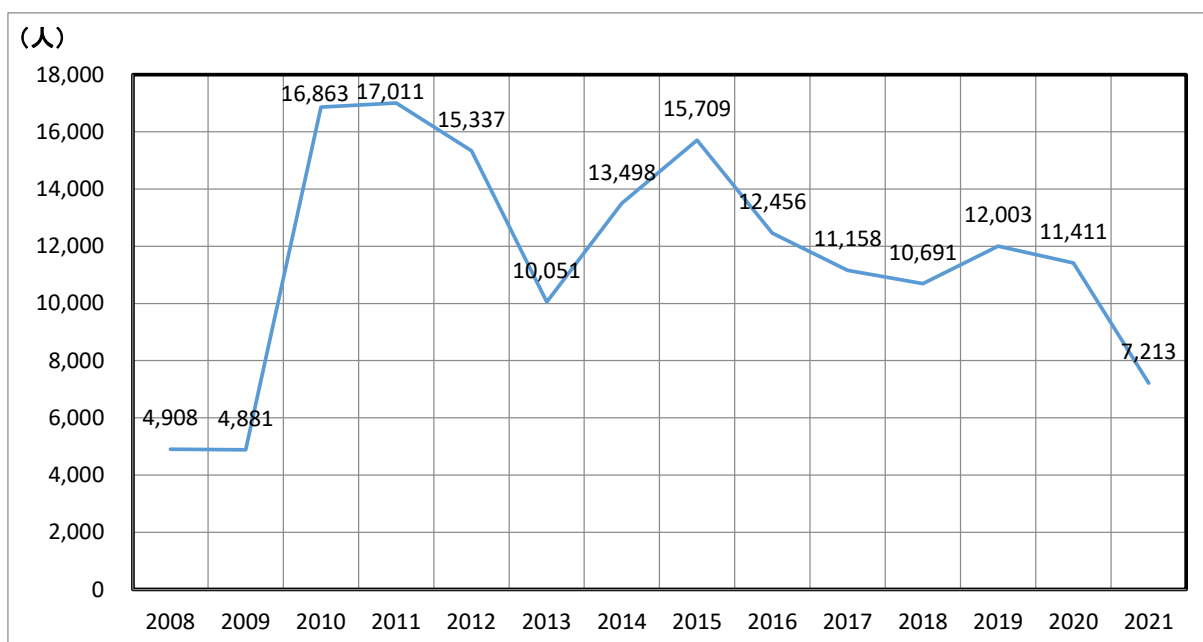


図 余市紅志高校スクール便の年間輸送人数（資料：北海道中央バス）

大川小学校・旭中学校スクール便の輸送人数は、小学生が 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

単位：人、2022 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	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

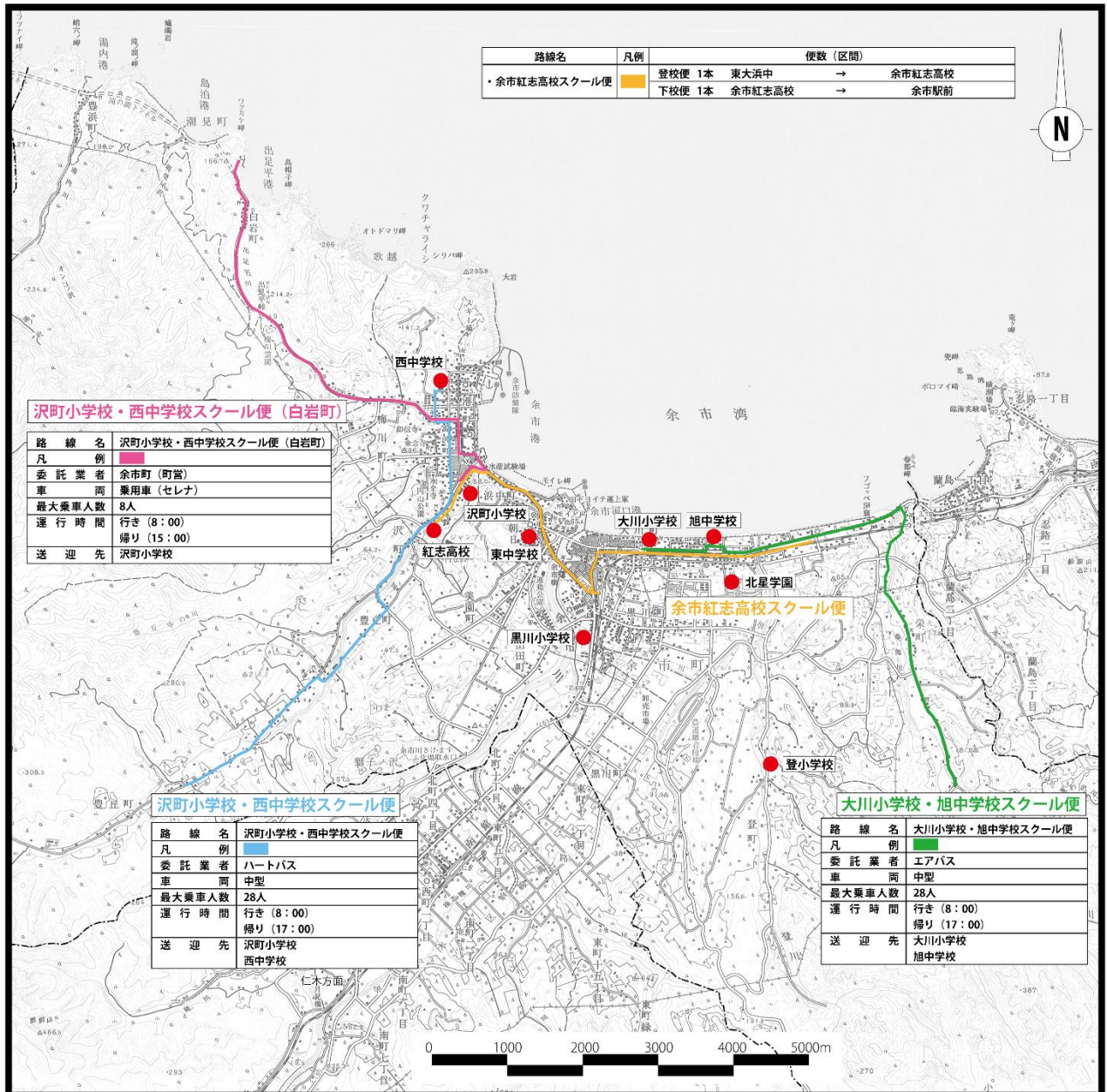
③運行費用（委託費用）

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）

単位：千円、2022 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	3,771
沢町小学校・西中学校スクール便	4,463
合 計	8,234



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。

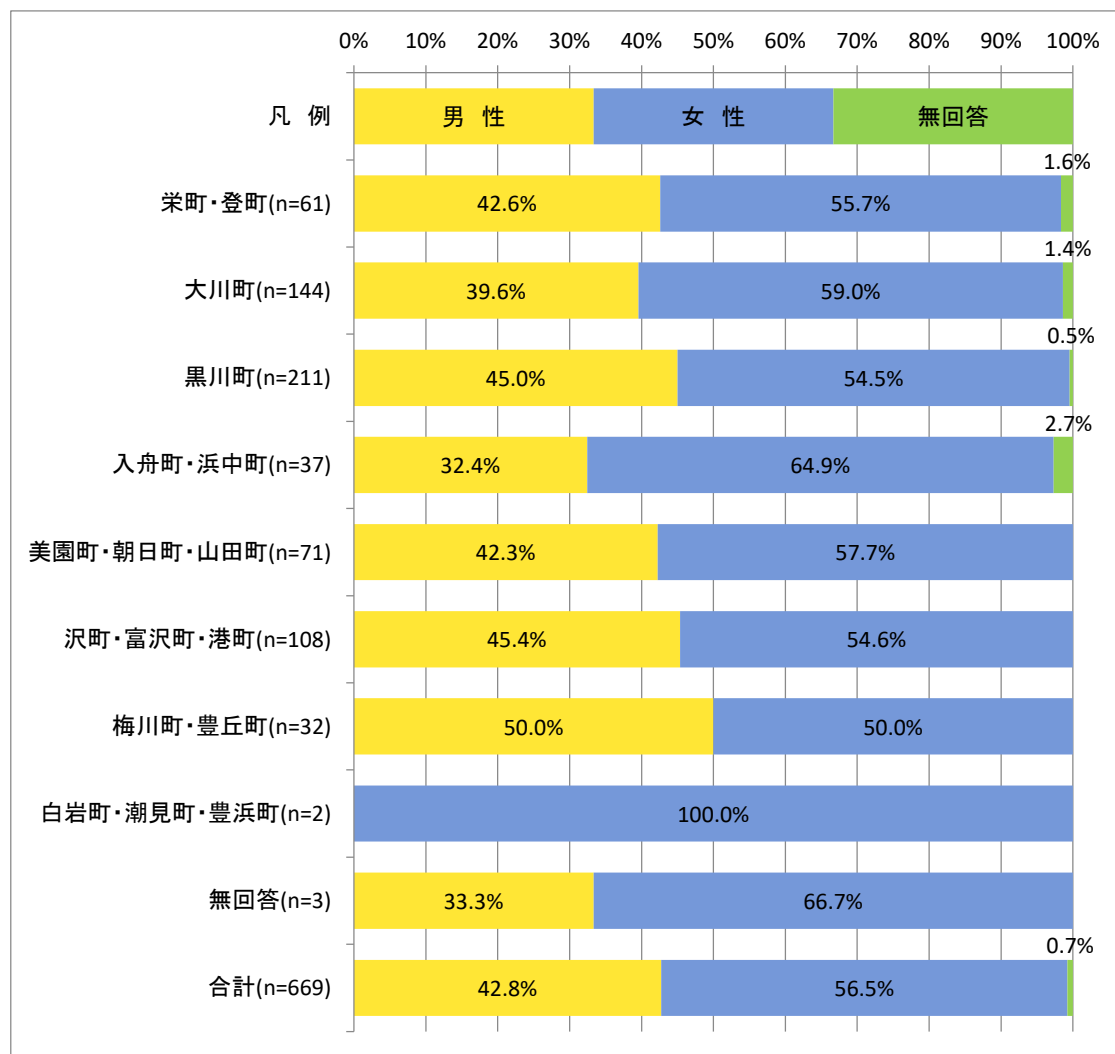


図 町民アンケートで回収した地区の男女比の割合

(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、高齢に伴い免許を自主返納する割合が高くなる傾向がみられる。

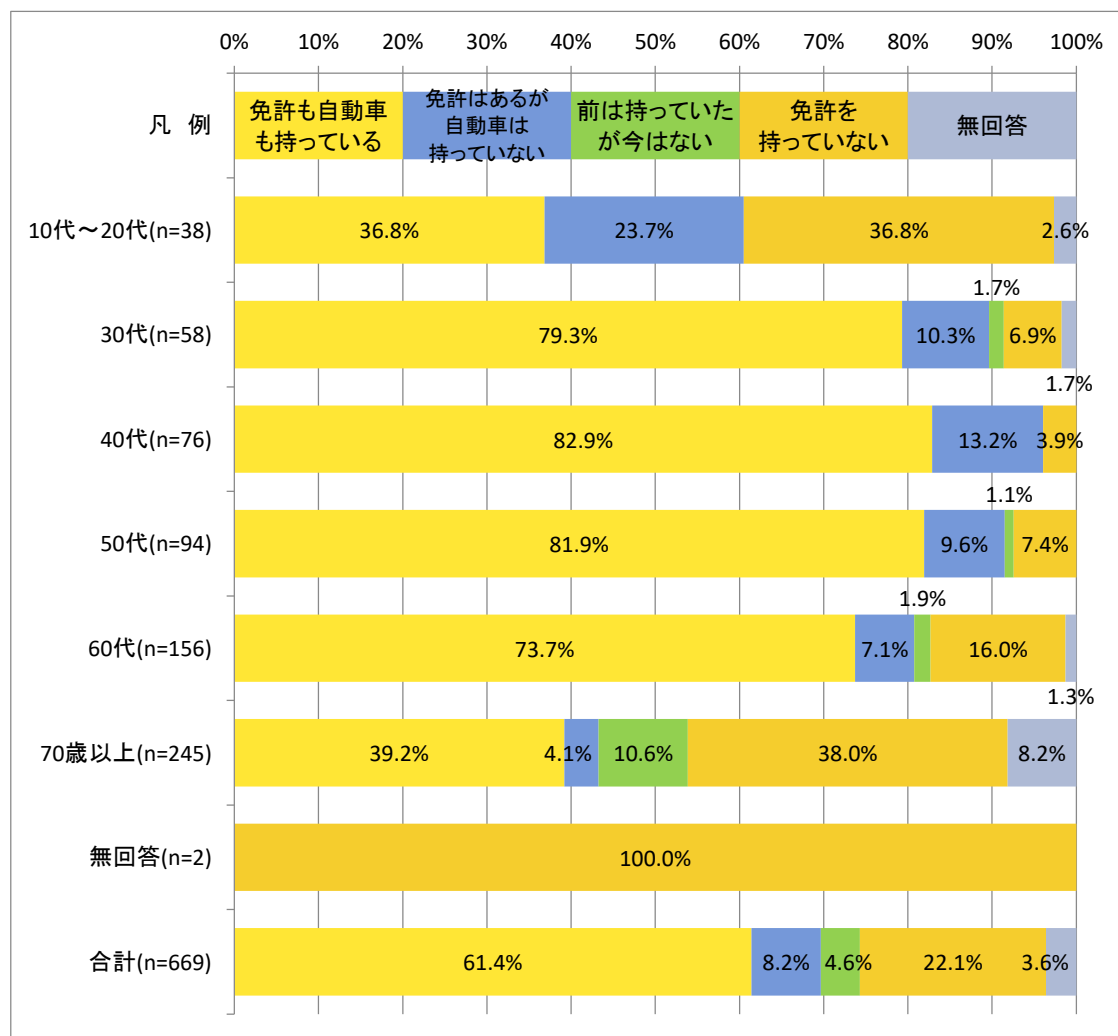


図 年齢別での自動車運転免許及び自動車の保有状況

(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。

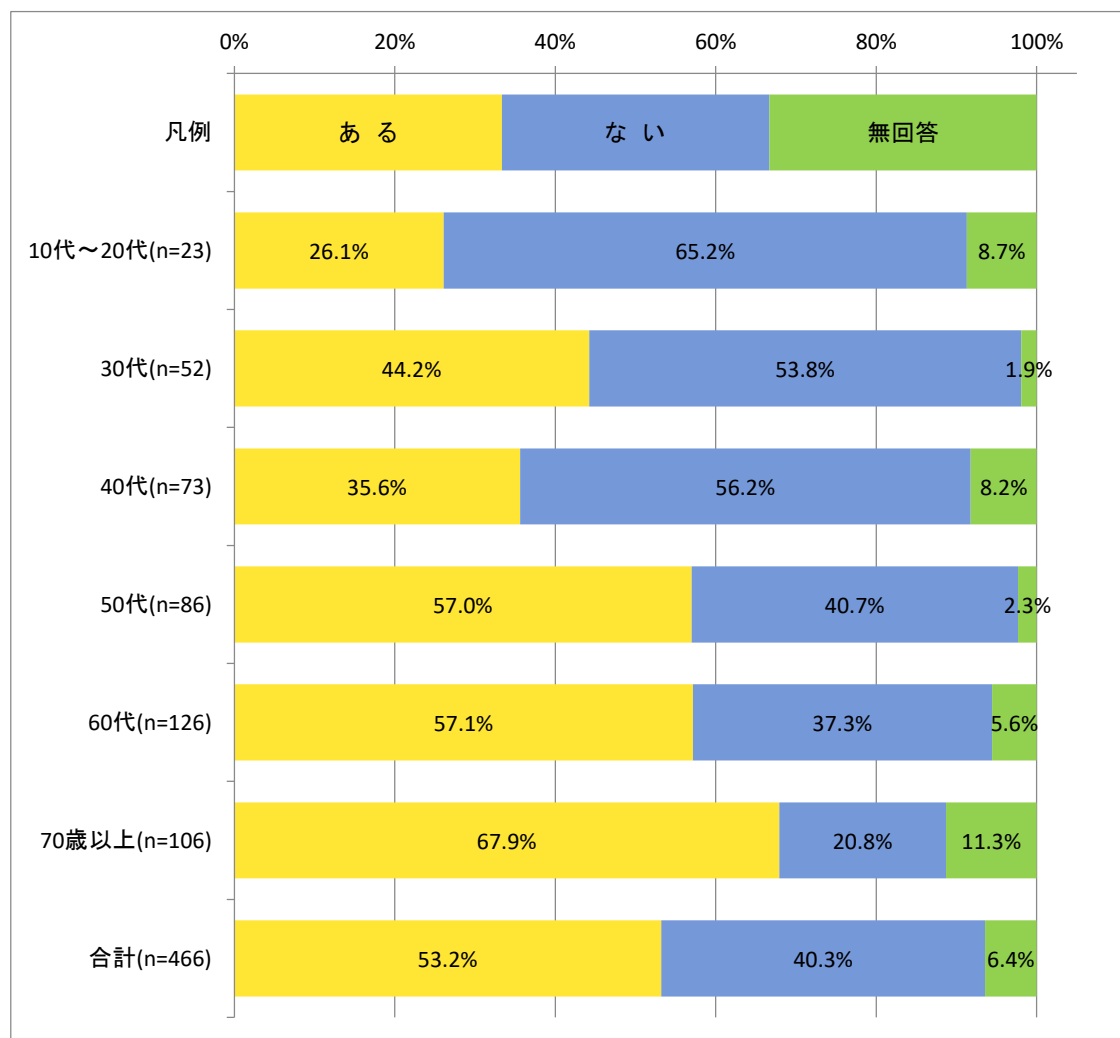


図 年齢別での運転技術の自己評価

(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。

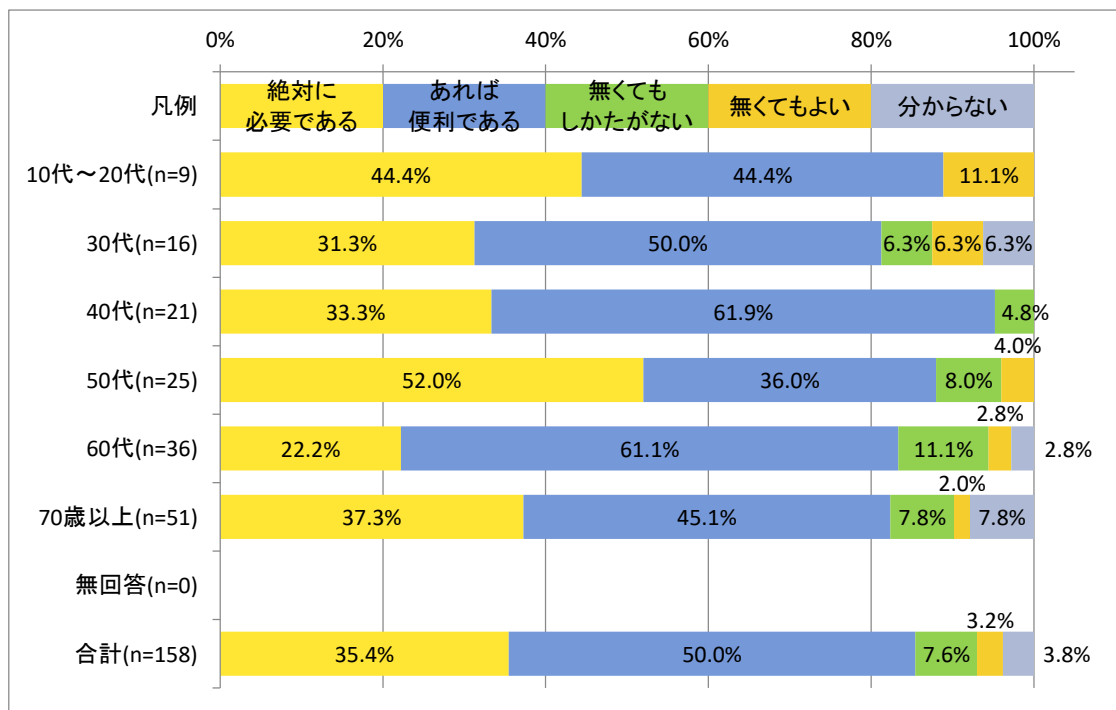
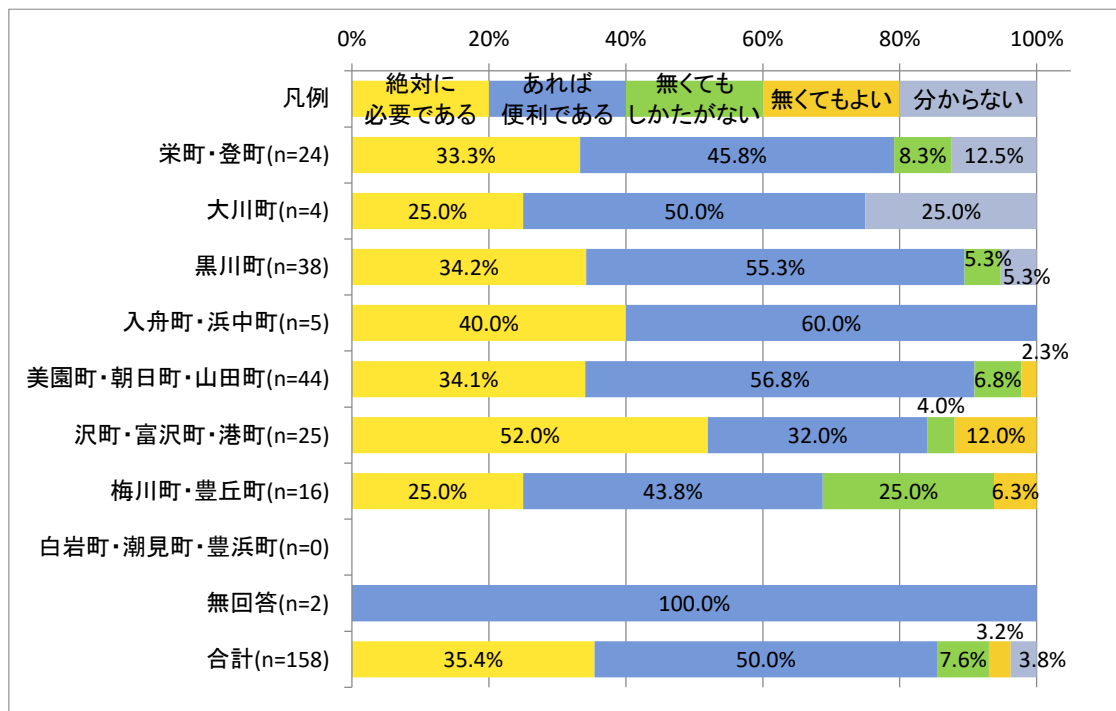


図 地区別、年齢別での公共交通の位置づけ

(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。

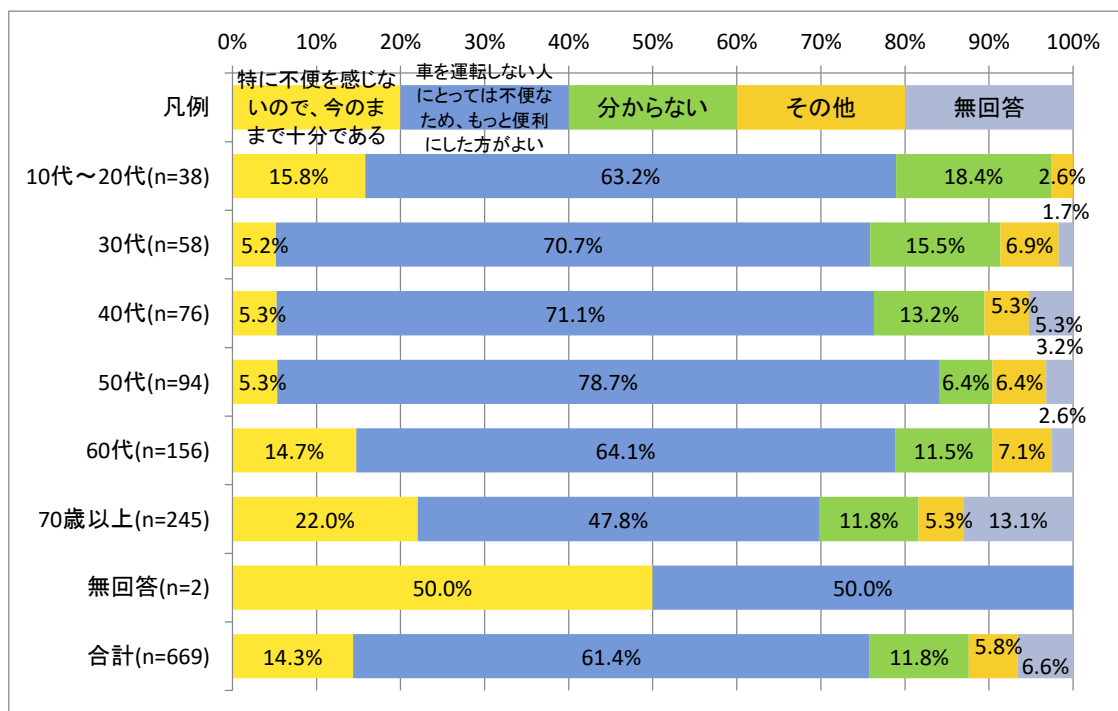
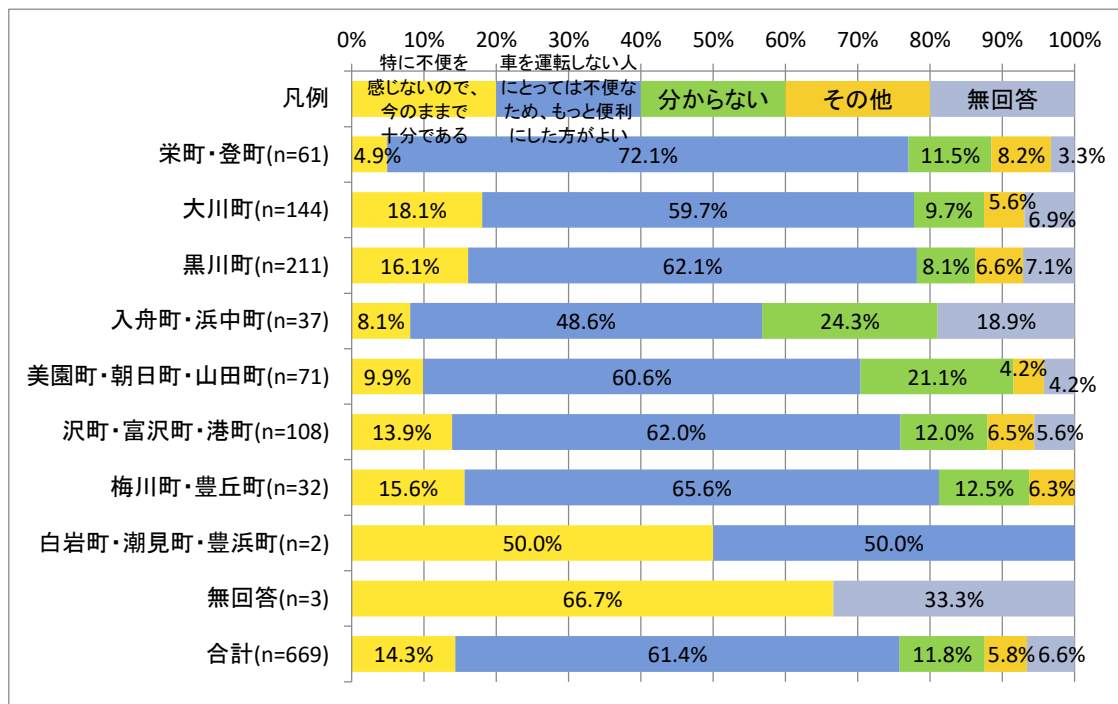


図 地区別、年齢別での高齢化に対する公共交通の方向性

(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。

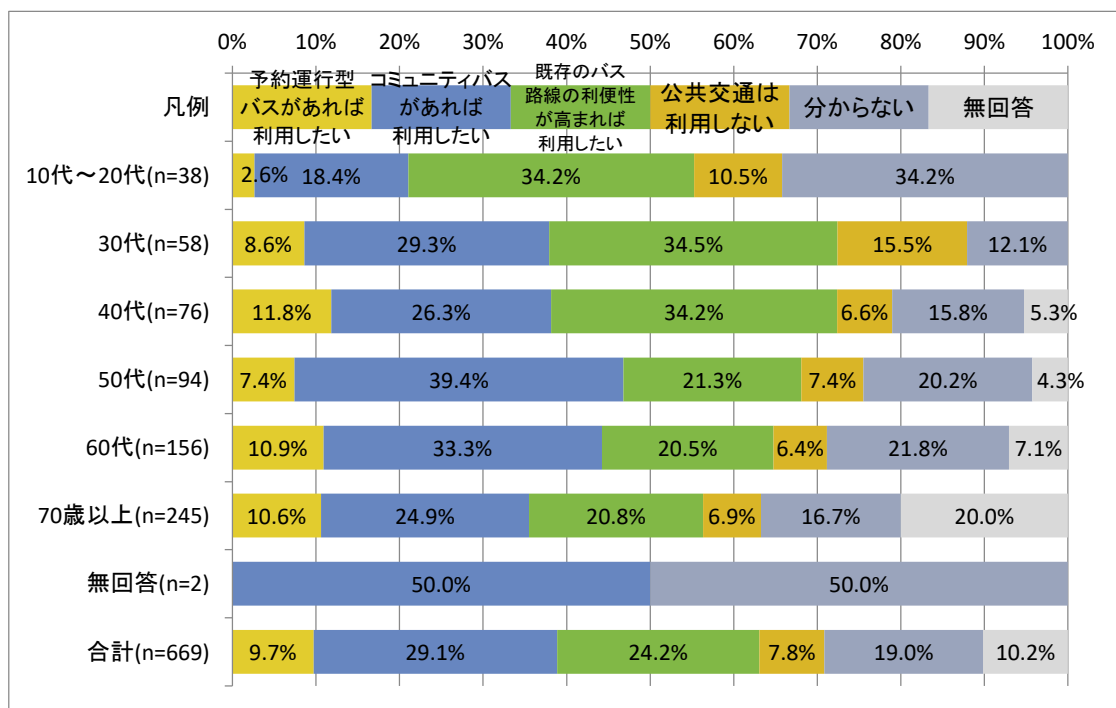
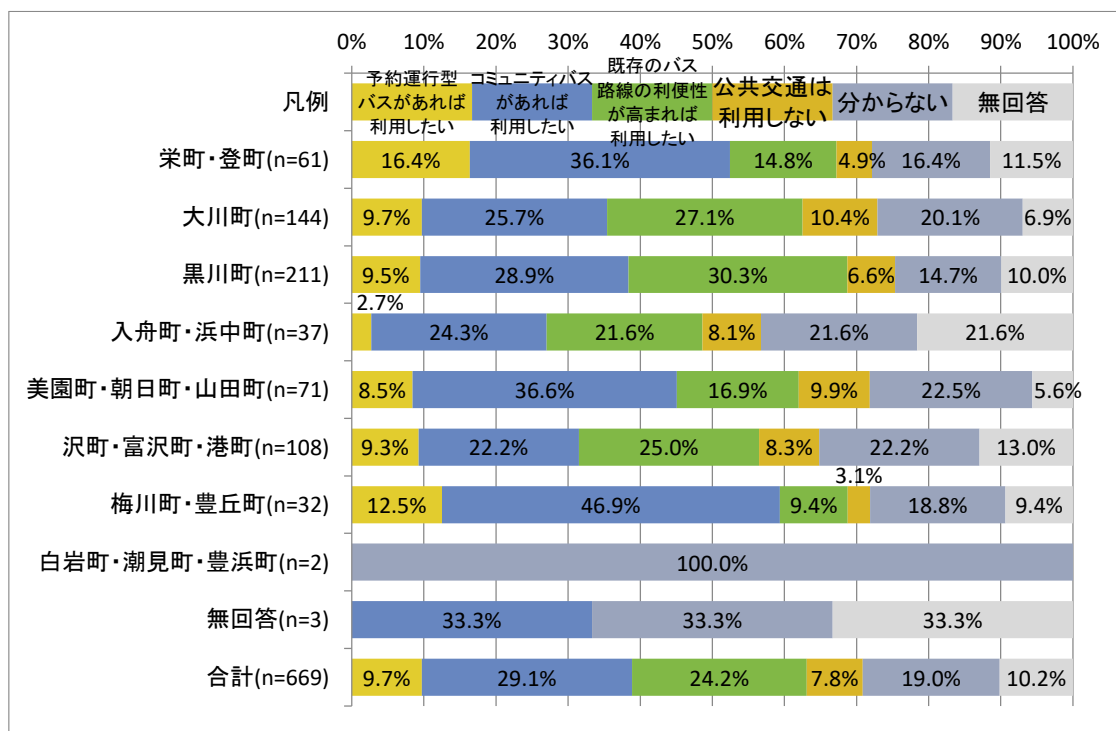


図 地区別、年齢別での新たに利用したい交通手段

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

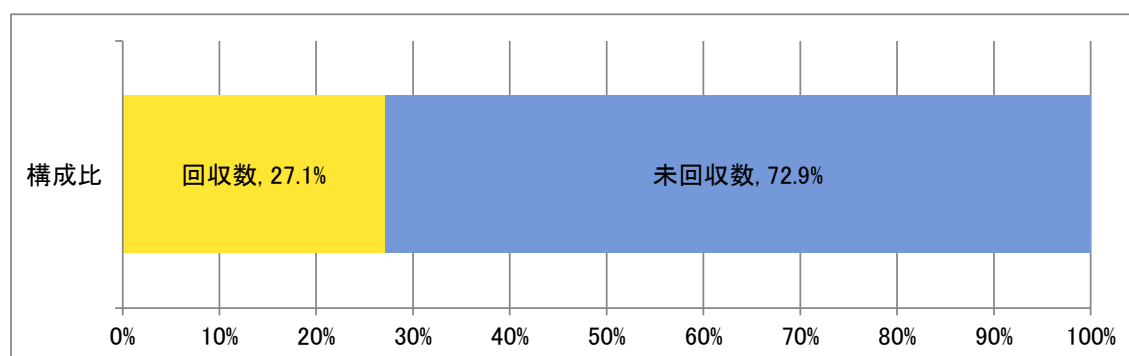


図 余市町地域公共交通アンケートの配付・回収状況

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。

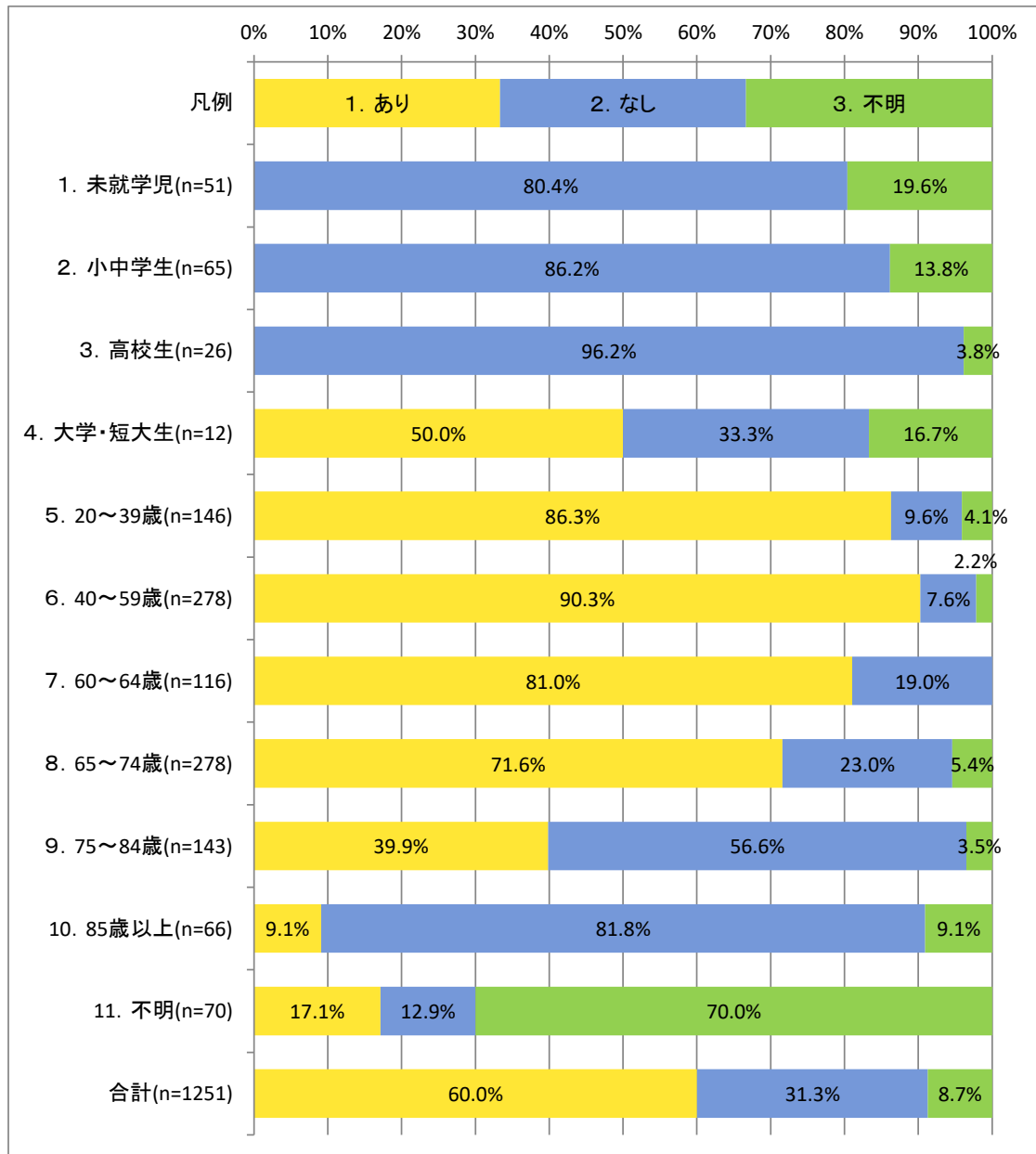


図 自動車運転免許保有の有無

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。

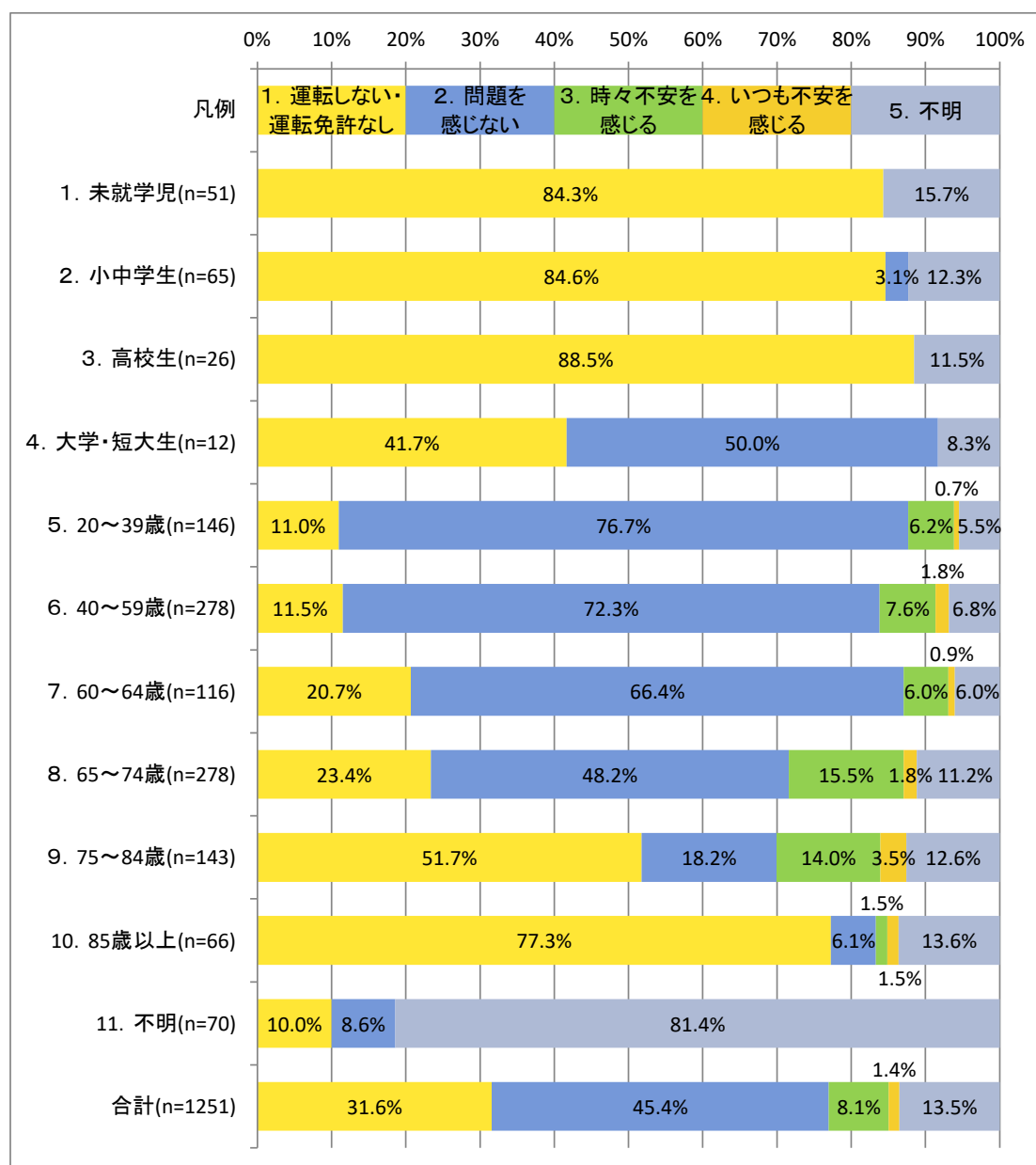


図 運転の状態

③運転免許証の自主返納

運転免許証の自主返納については、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。

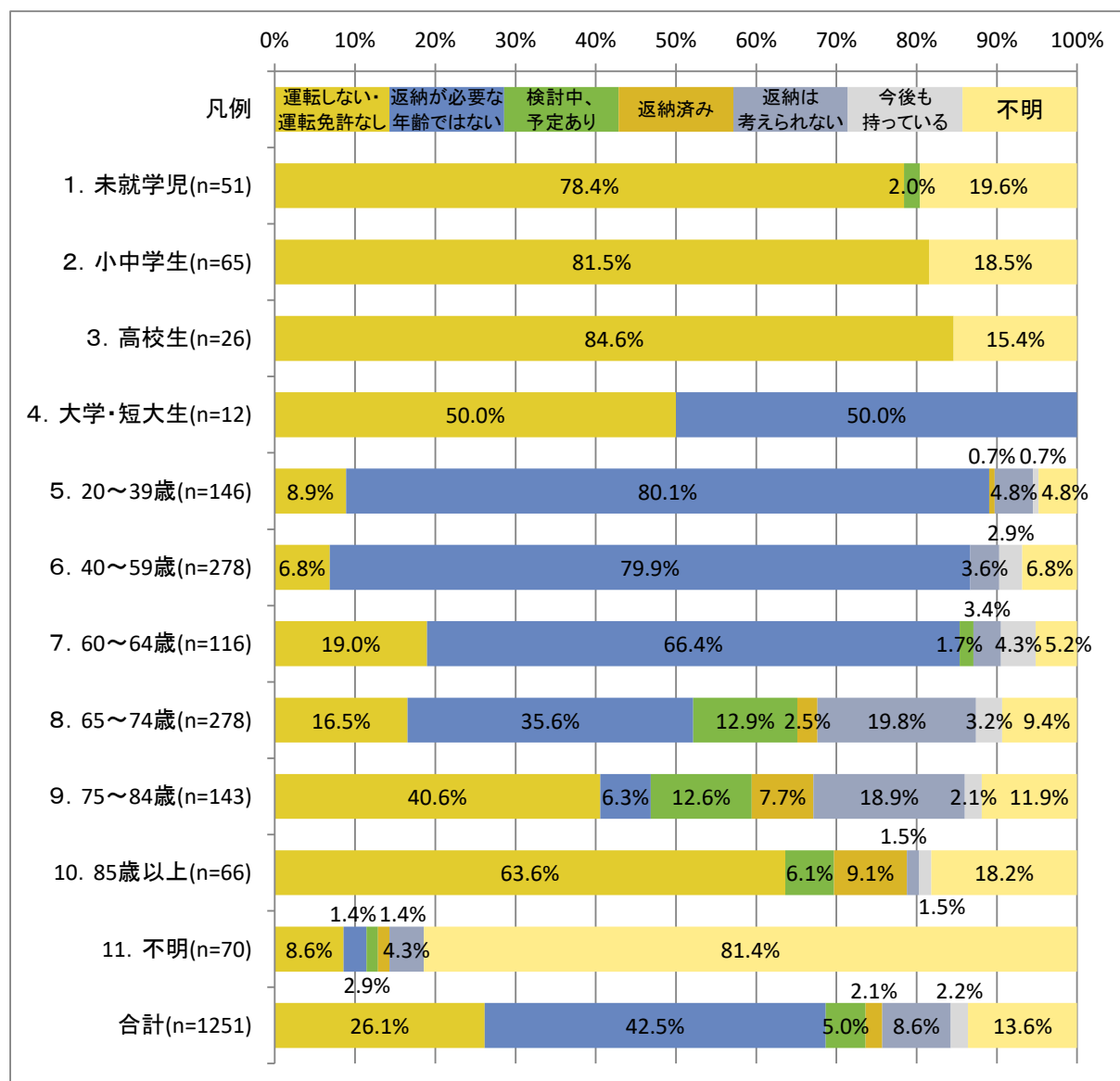


図 運転免許証の自主返納

(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見ると、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。

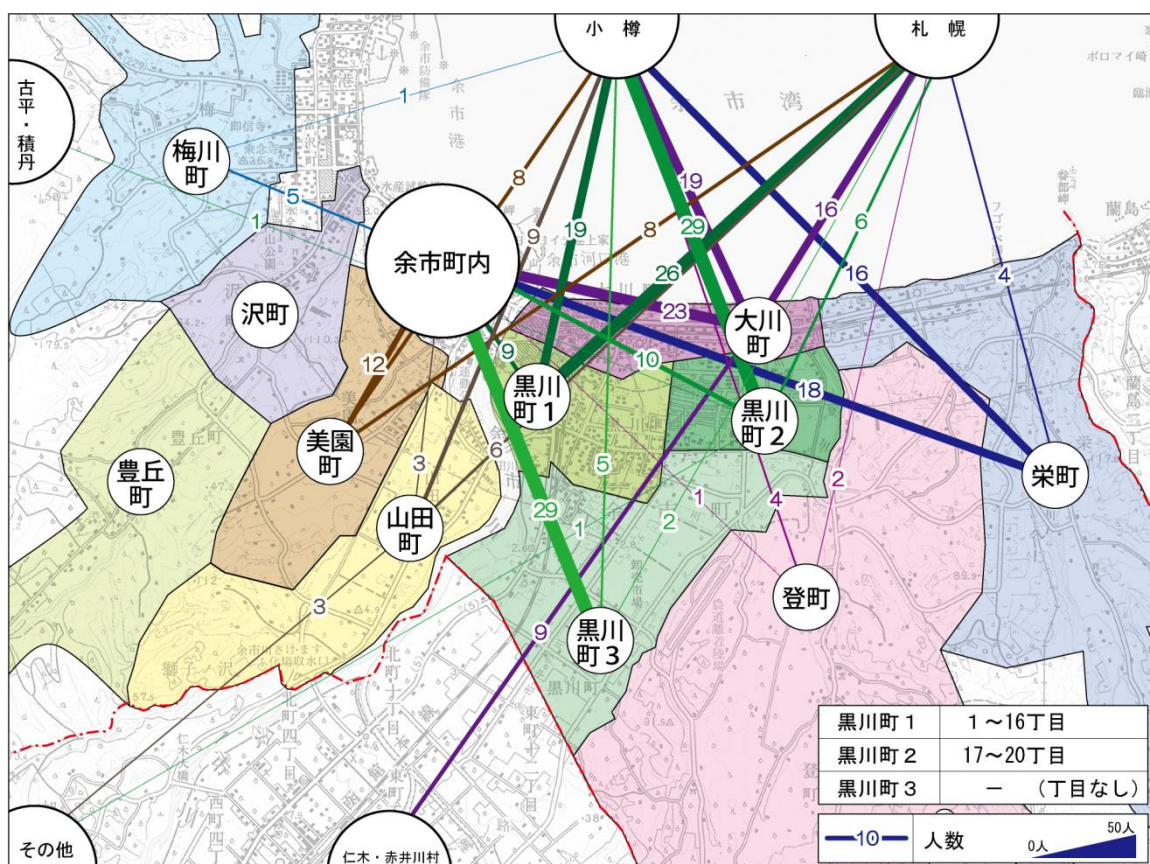


図 公共交通を利用した移動の状況（拡大処理）

- ・ 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見ると、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。

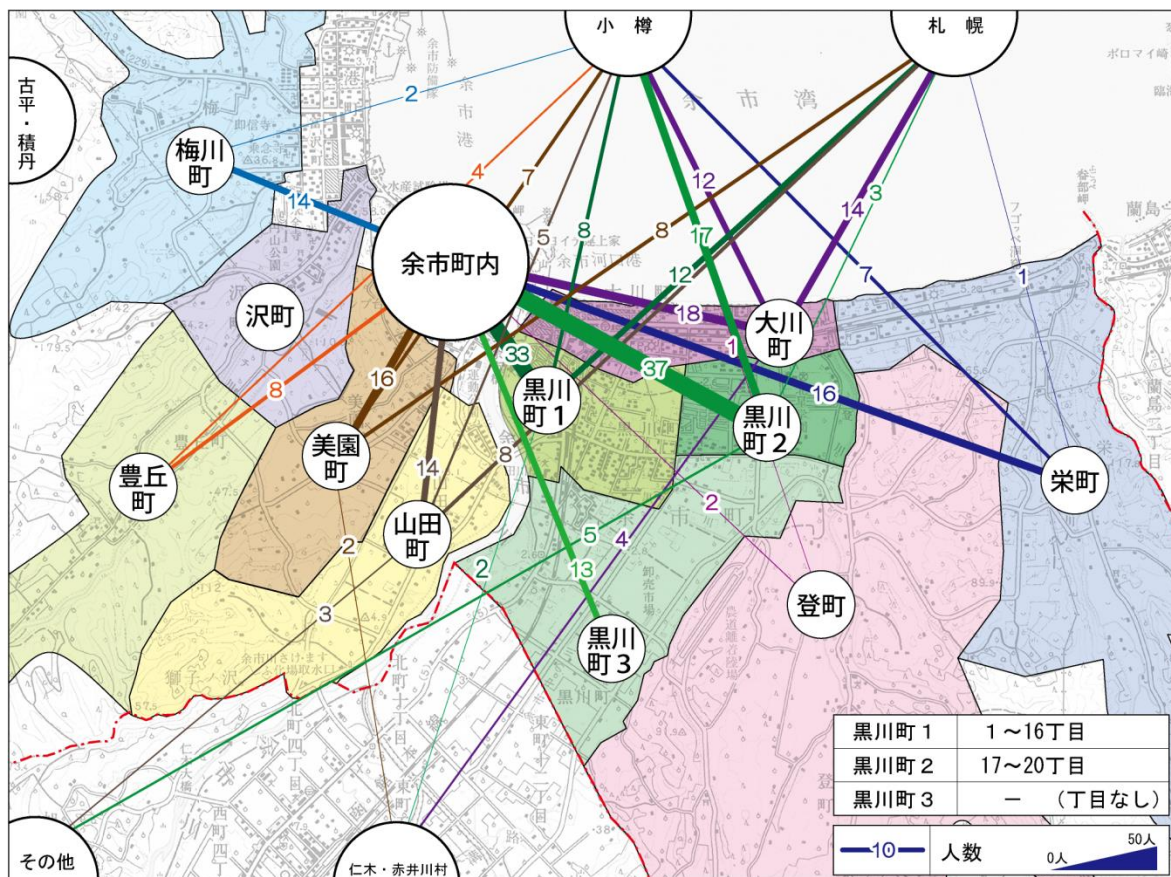


図 公共交通潜在需要の移動状況（拡大処理）

- ・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。

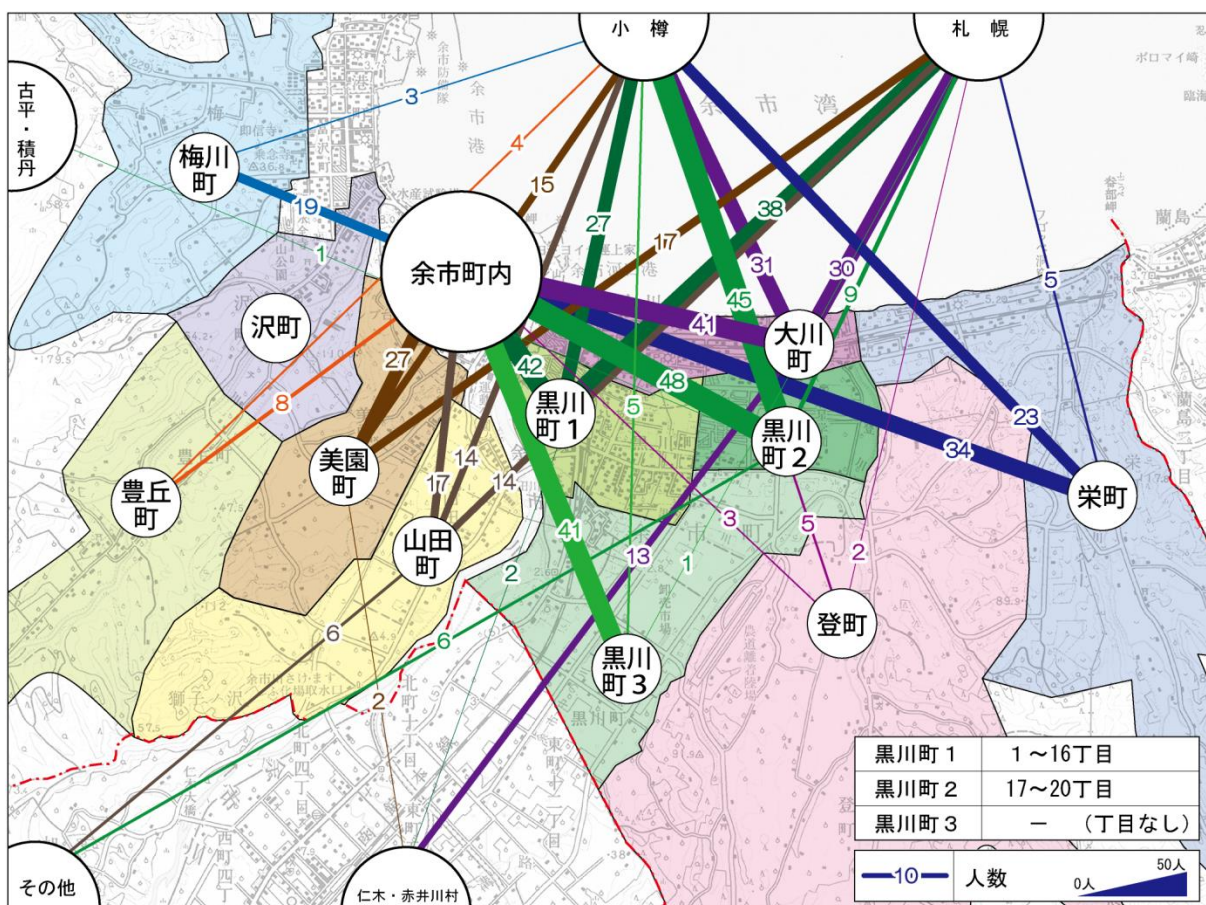


図 想定される公共交通利用者の移動状況 (拡大処理)

(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。

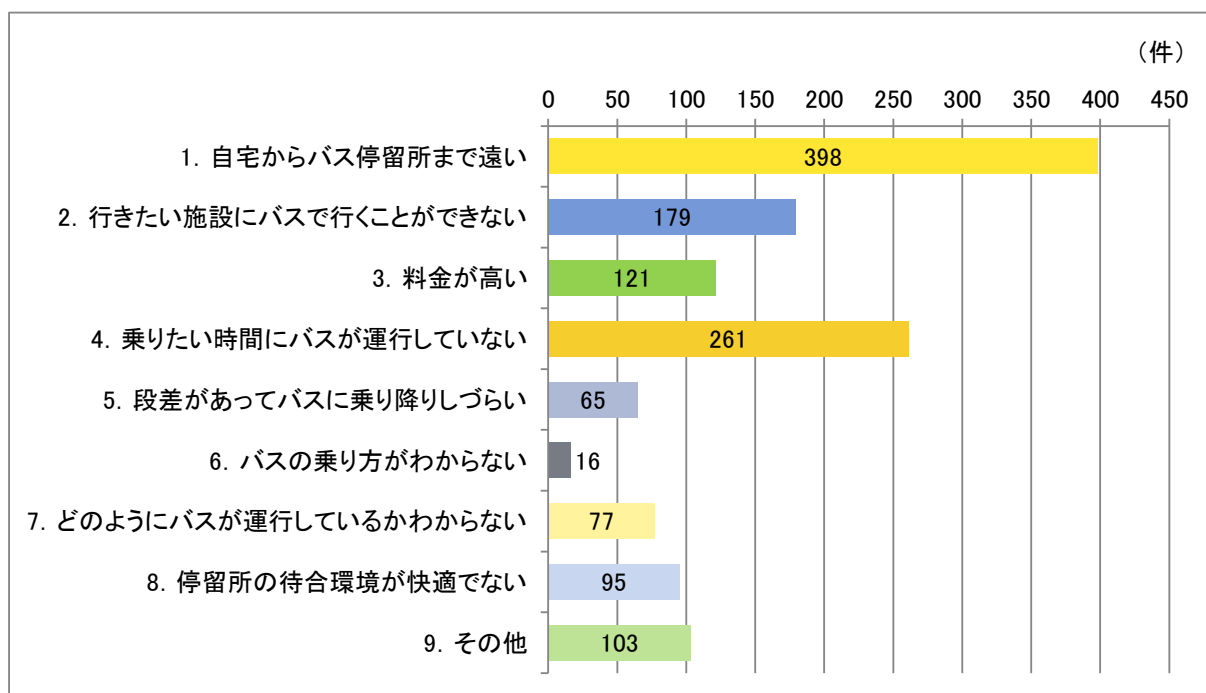


図 路線バスへの不満及び改善点

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。

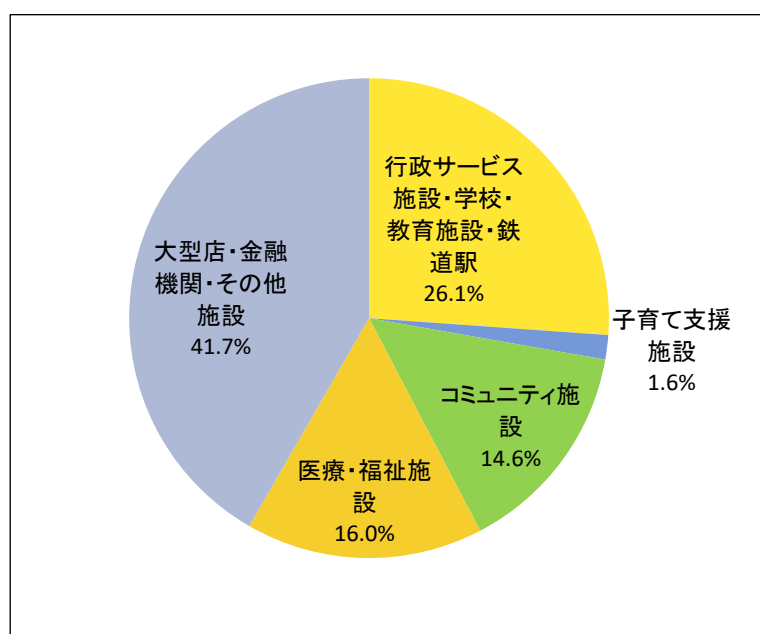


図 停留所を置いてほしい施設

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。

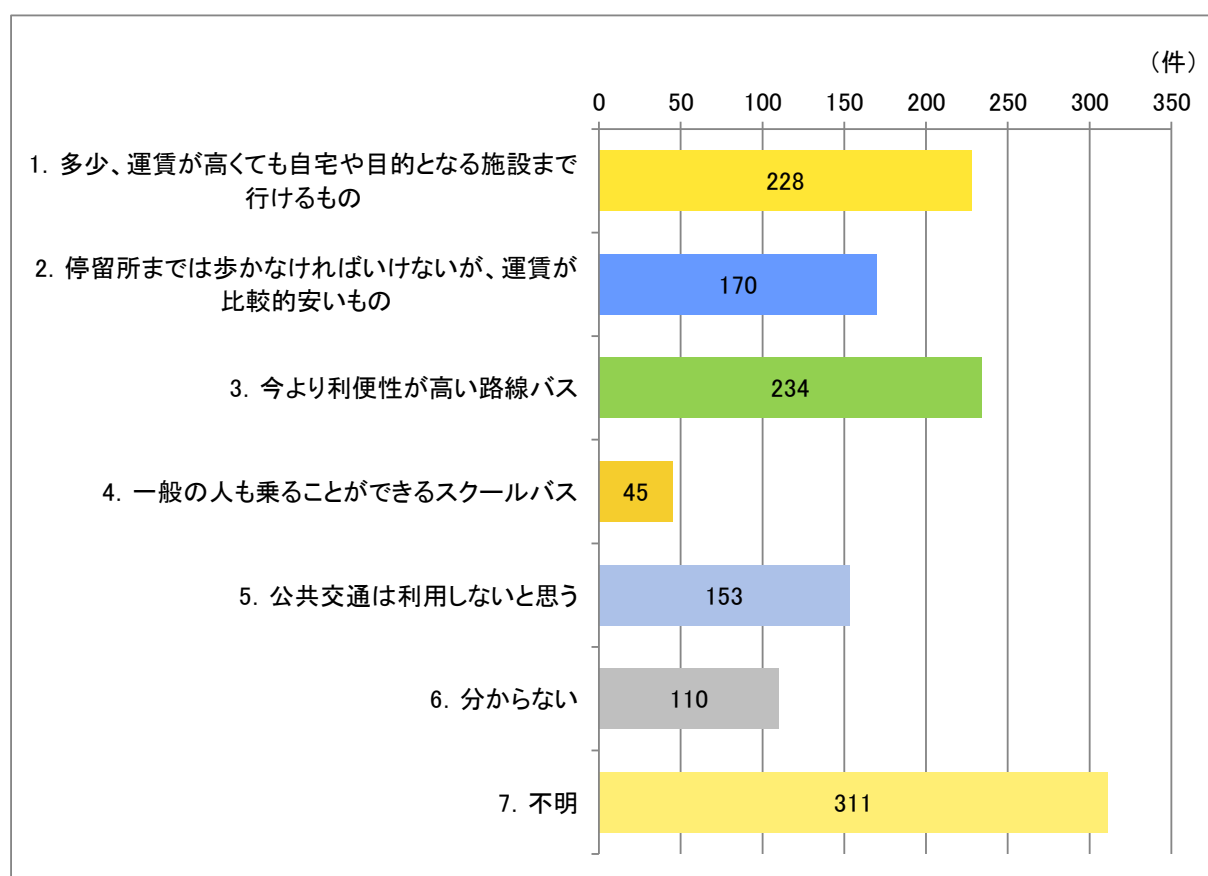


図 利用したい公共交通

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。

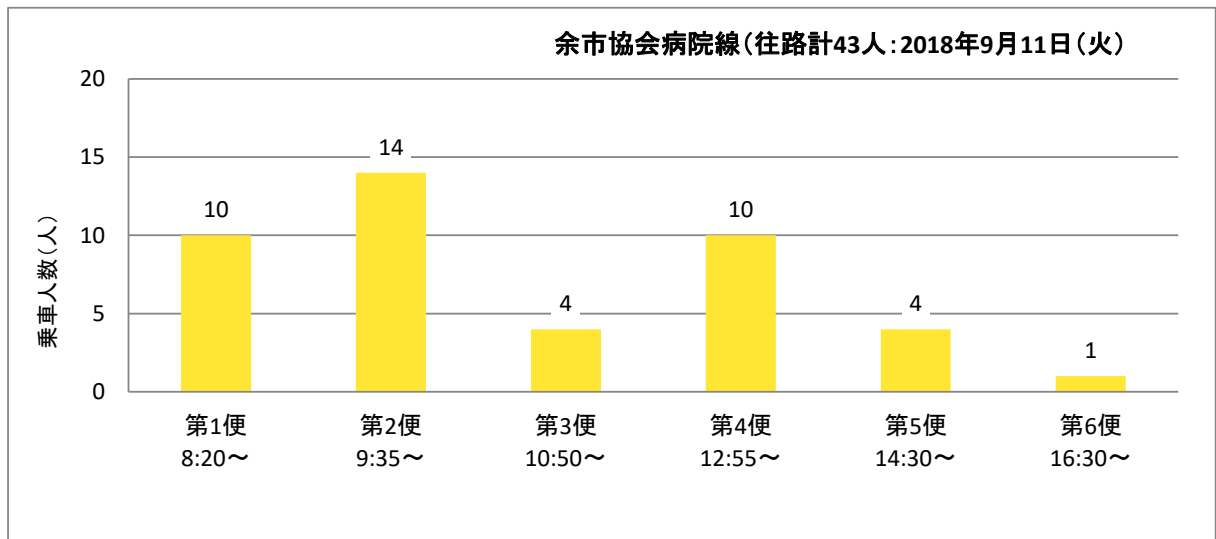


図 余市協会病院線往路の時間別利用者数

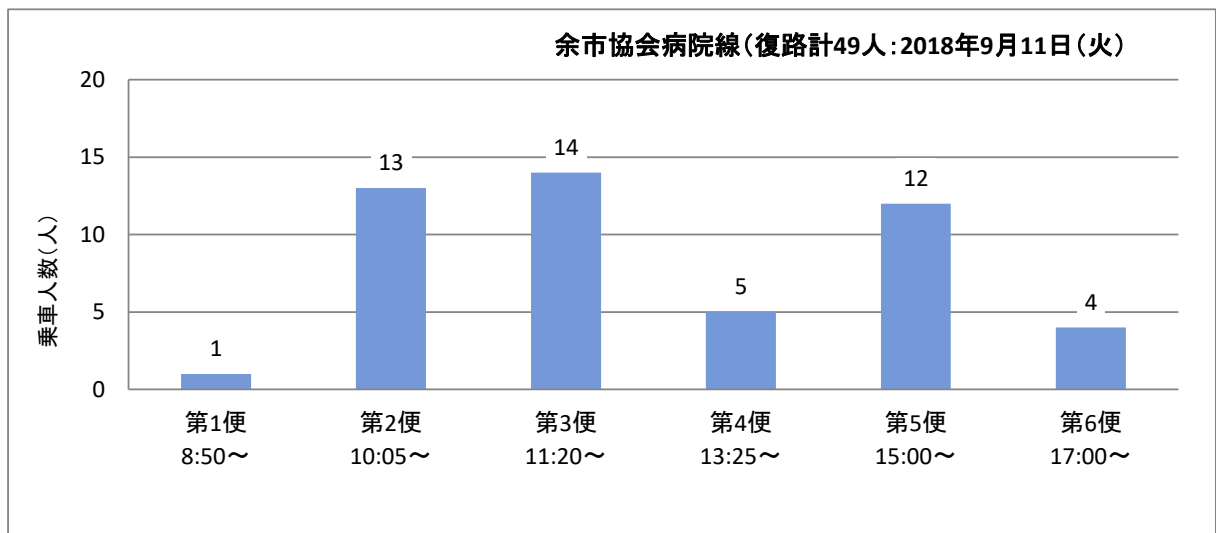


図 余市協会病院線復路の時間別利用者数

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)

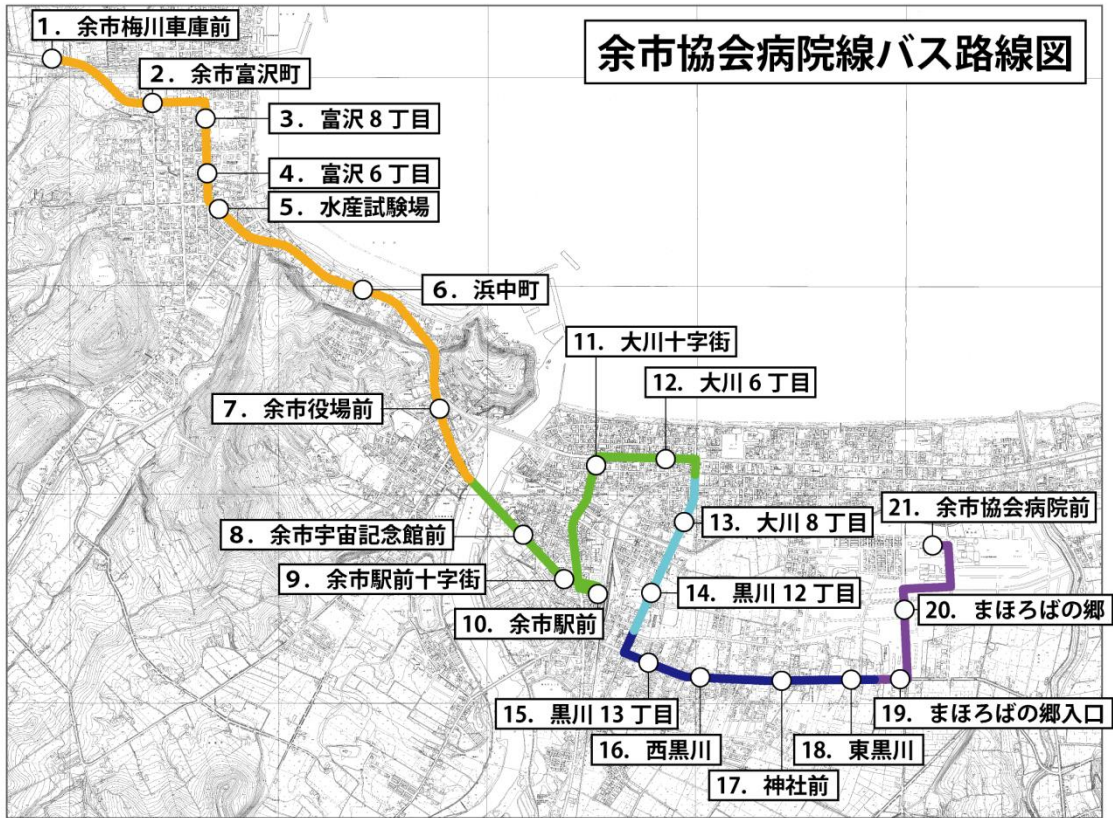
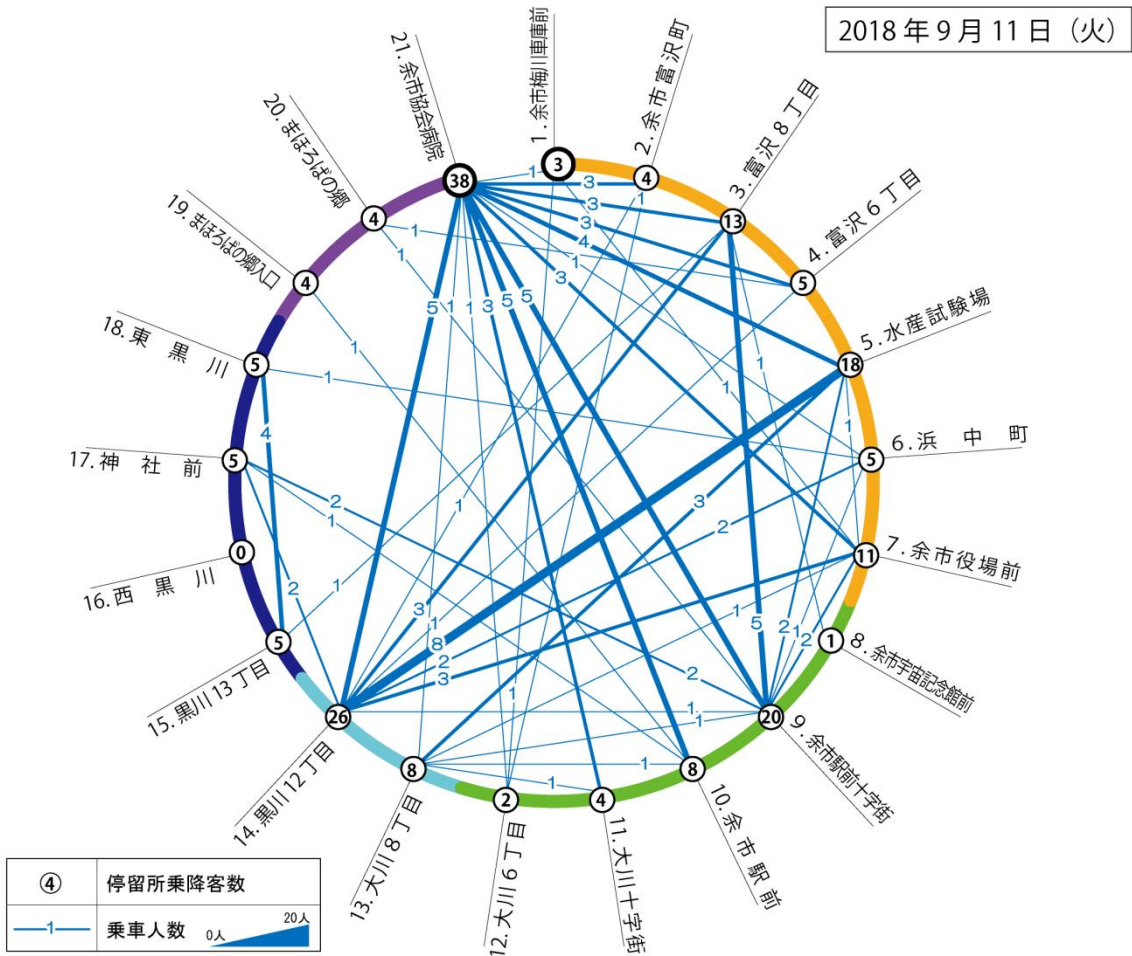
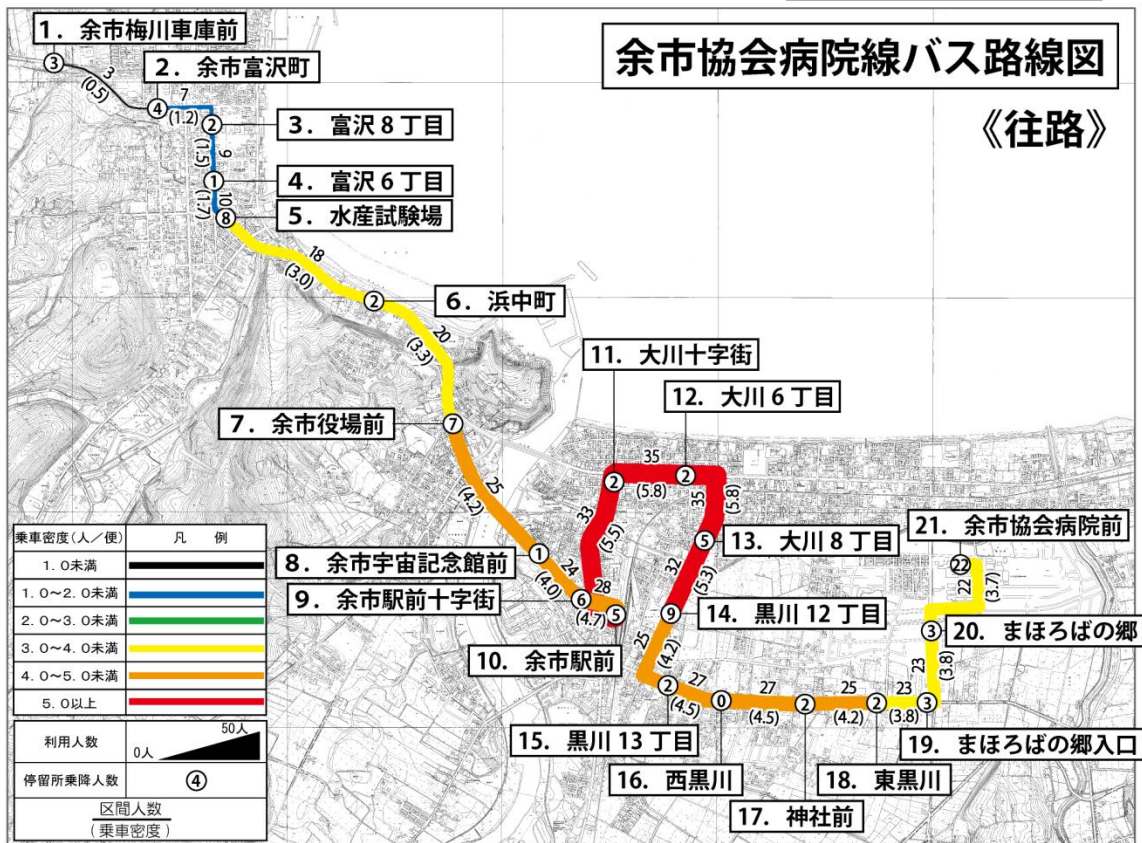


図 停留所間移動の状況

2018年9月11日(火)

余市協会病院線バス路線図

《往路》



《復路》

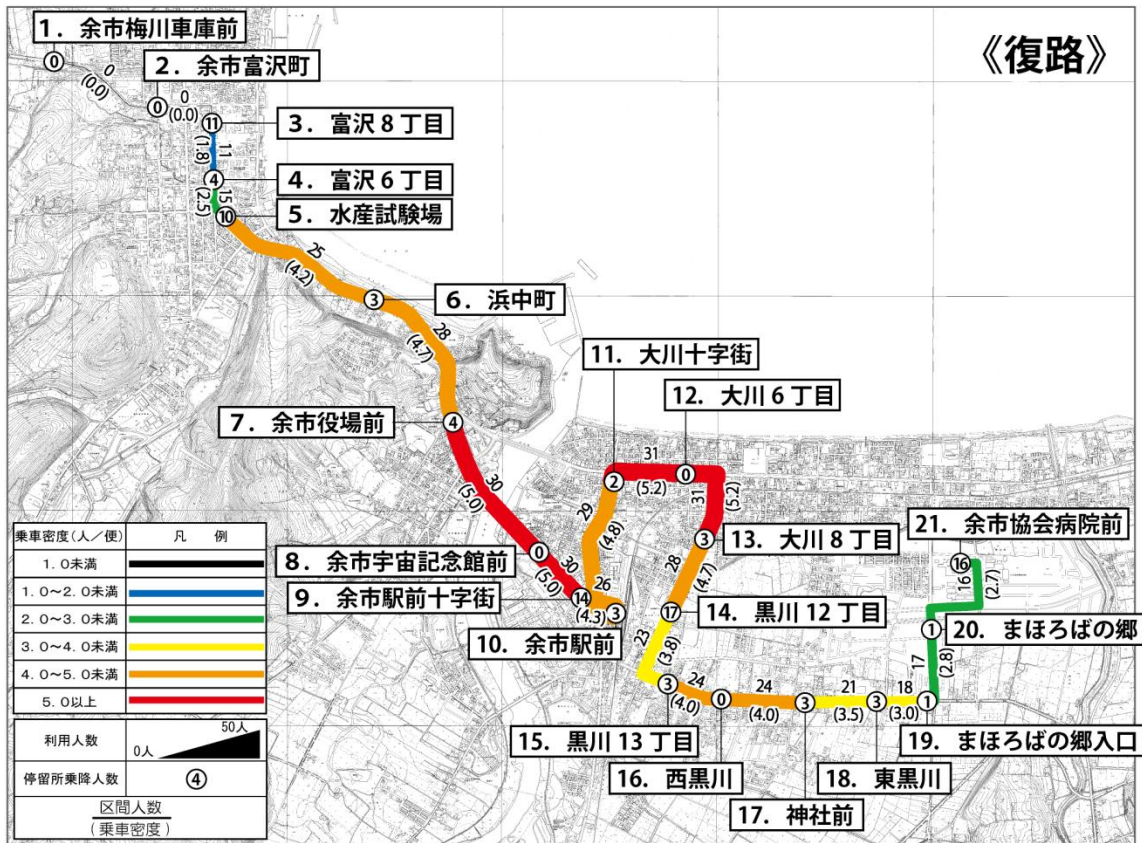


図 区間人数及び停留所乗降人数

(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。

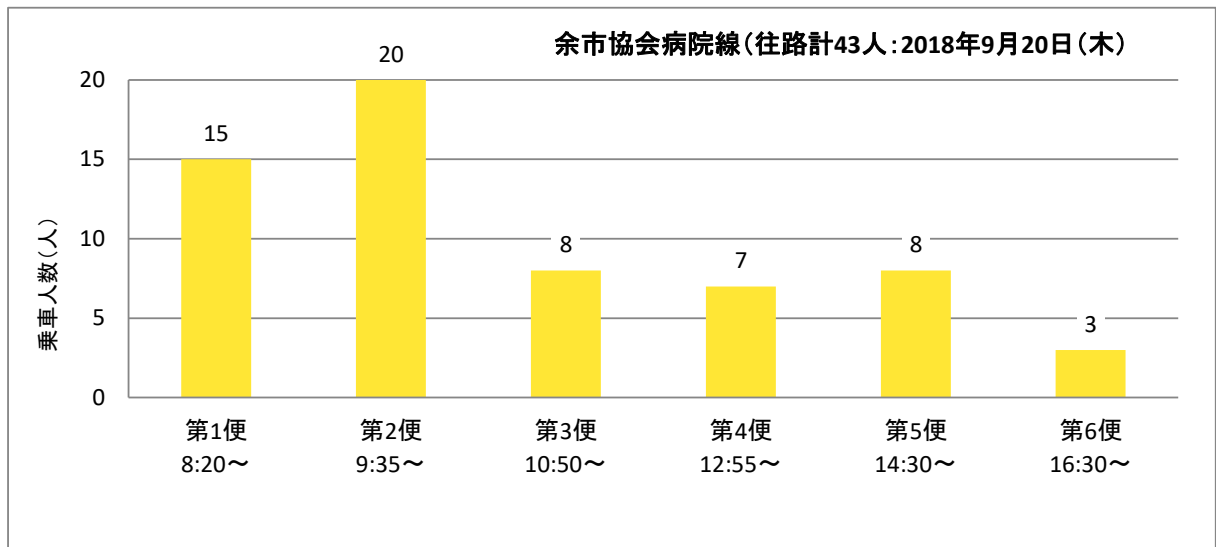


図 余市協会病院線往路の時間別利用者数

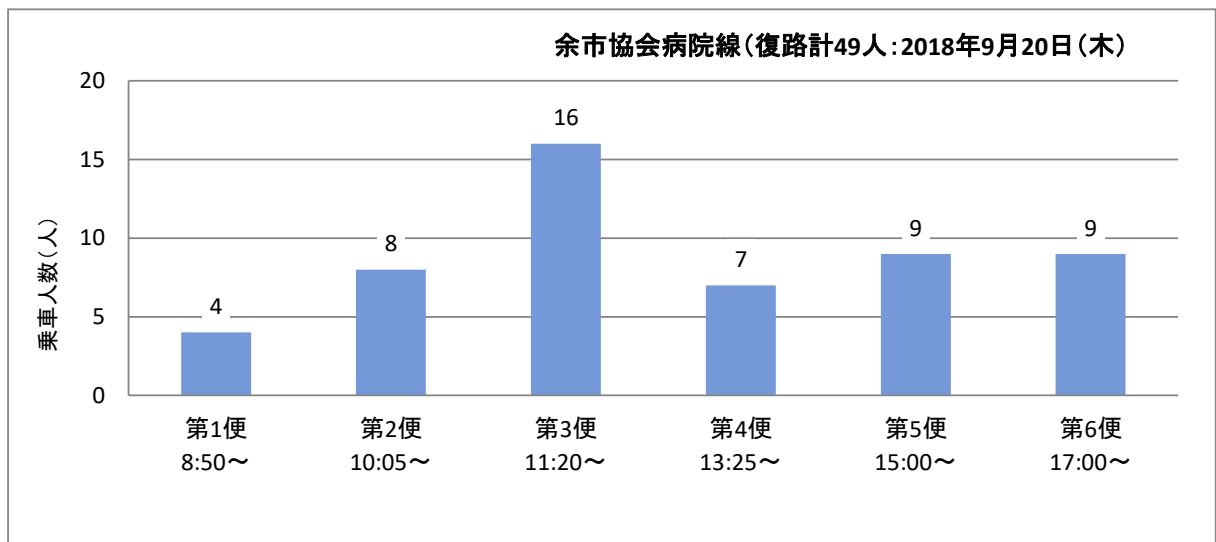


図 余市協会病院線復路の時間別利用者数

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)

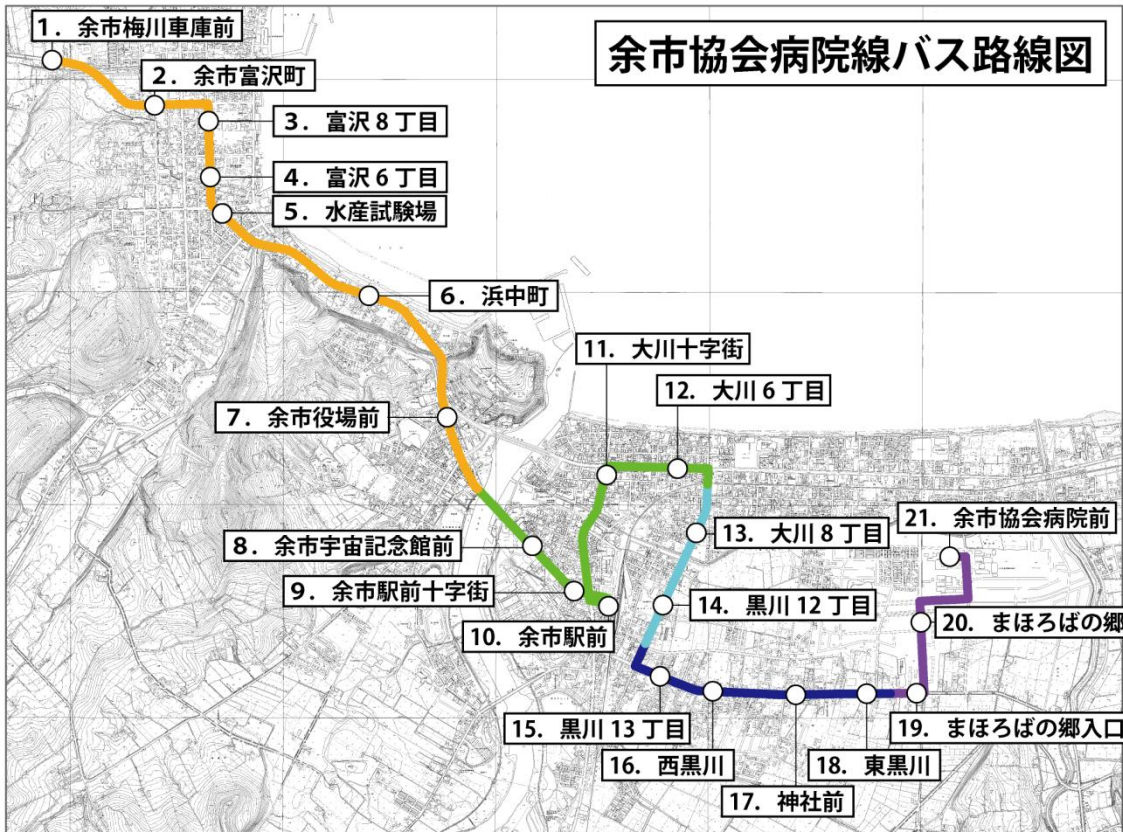
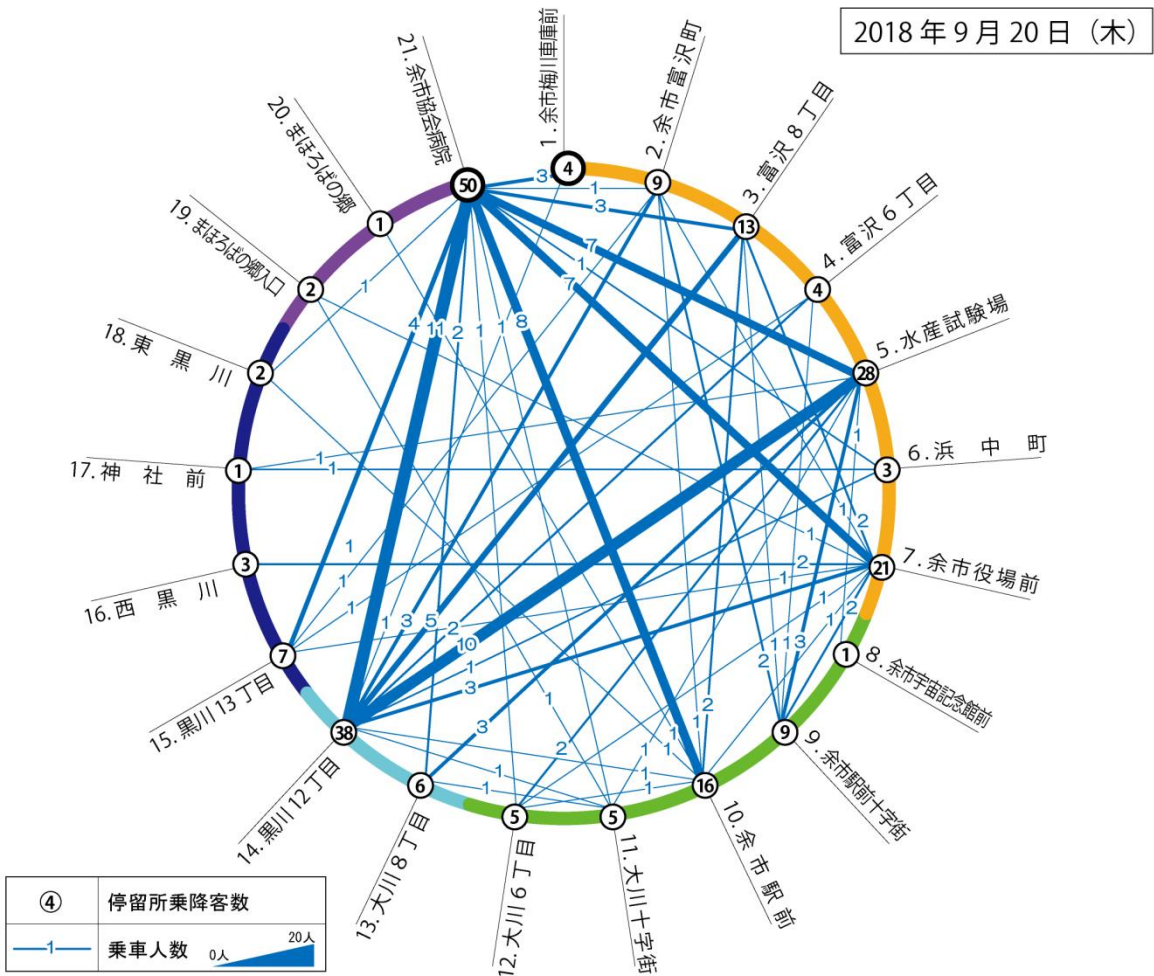


図 停留所間移動の状況

2018年9月20日(木)

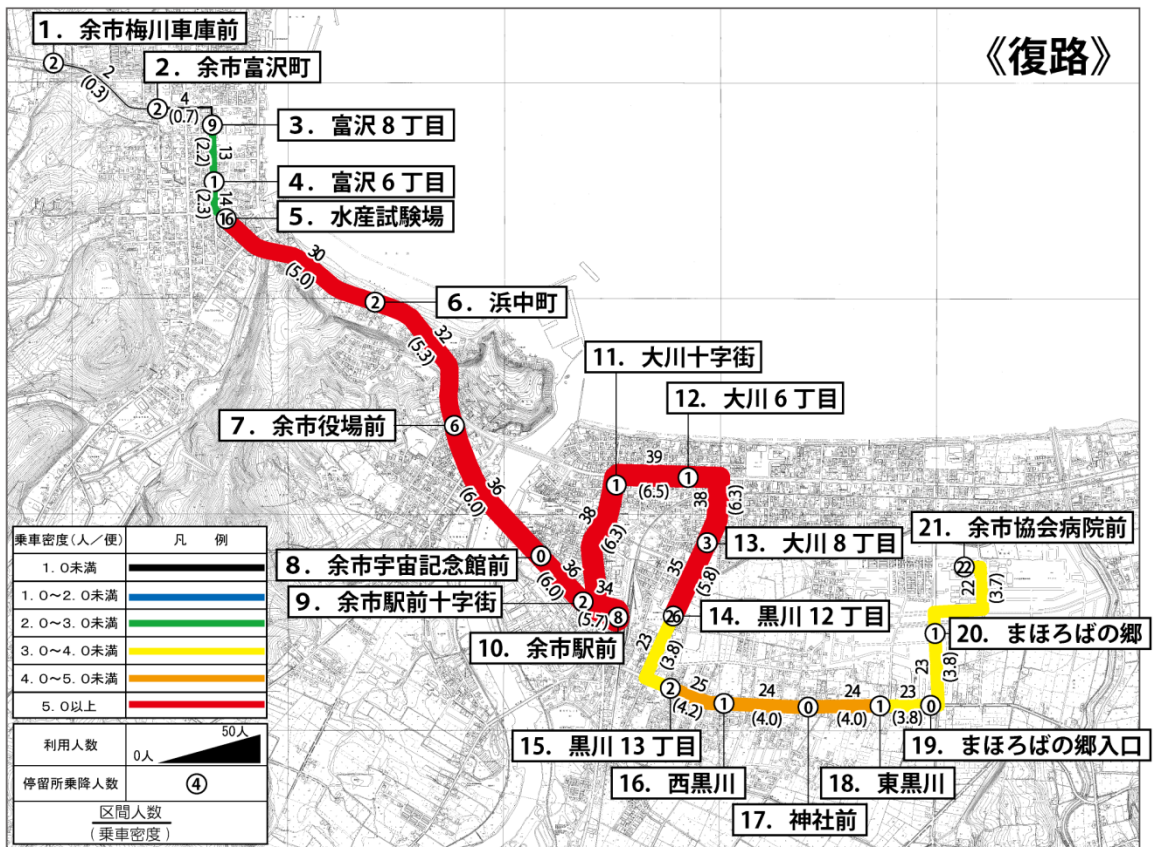
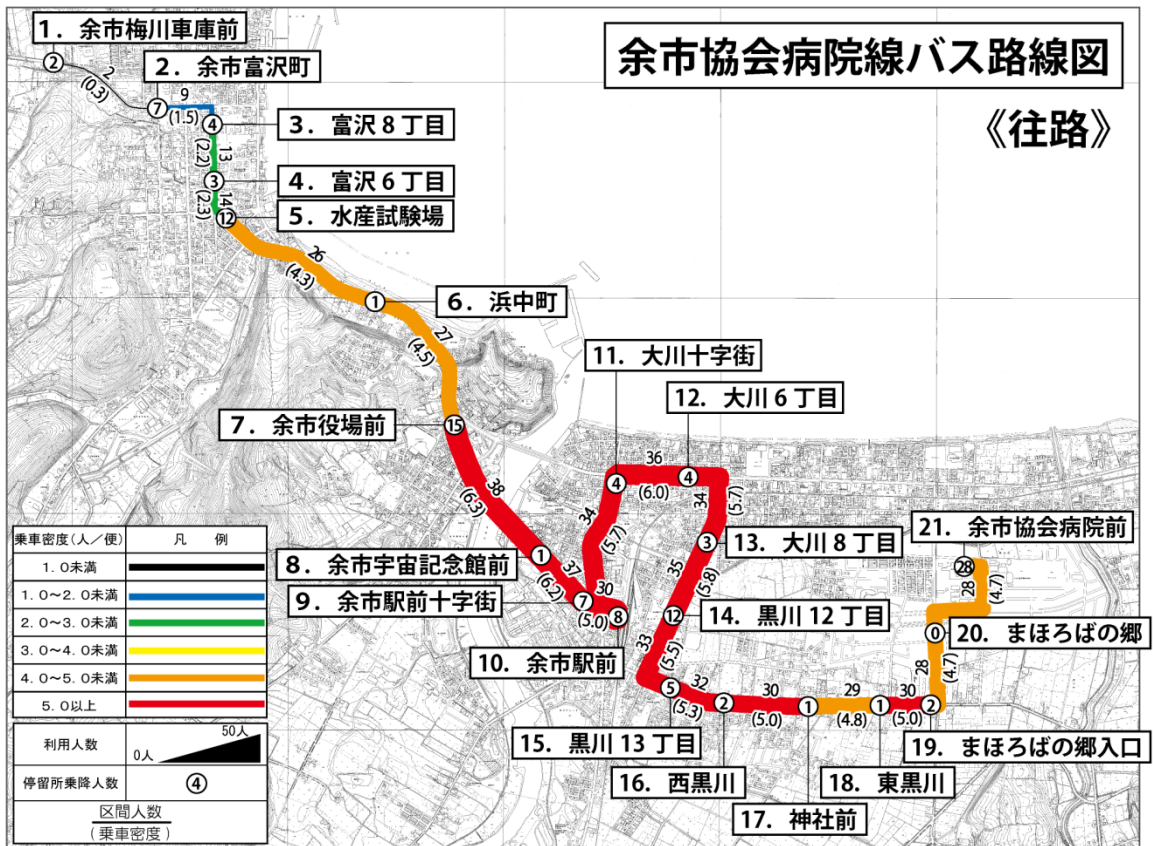


図 区間人数及び停留所乗降人数

(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。

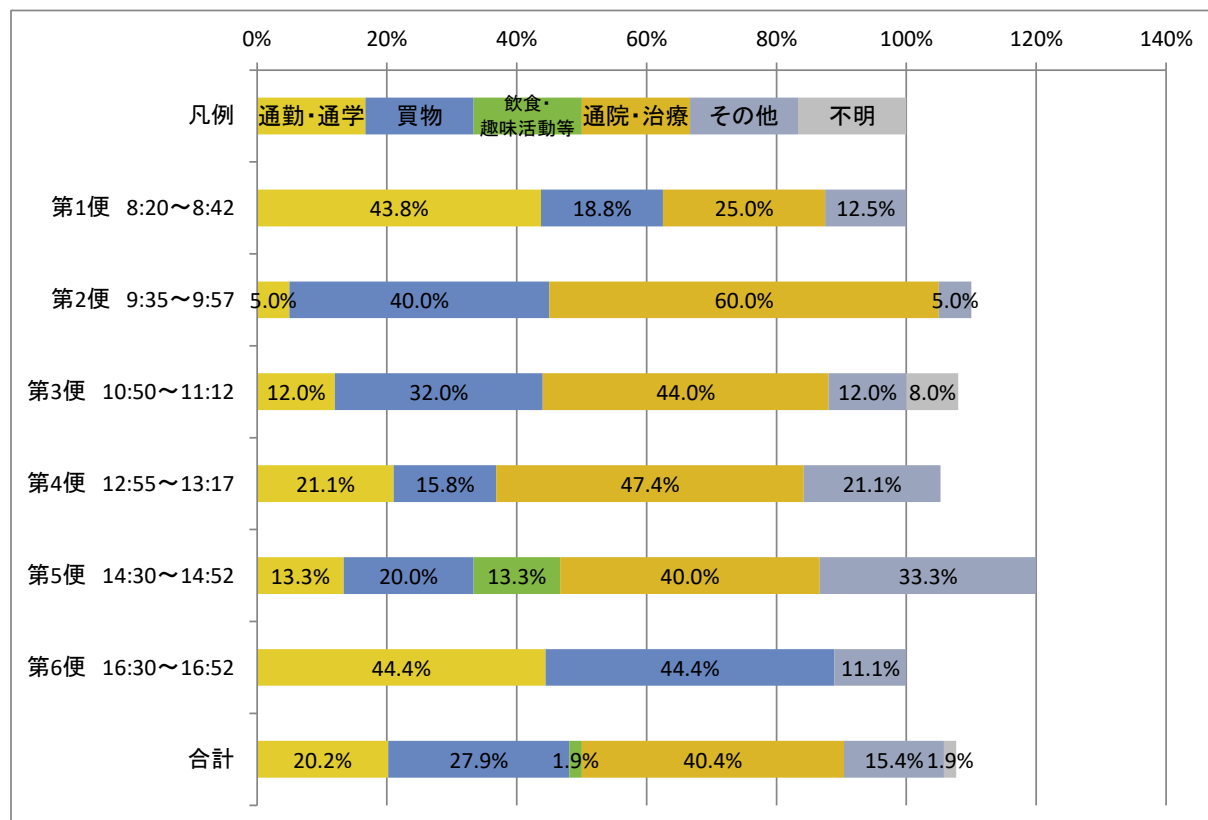


図 外出目的

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。

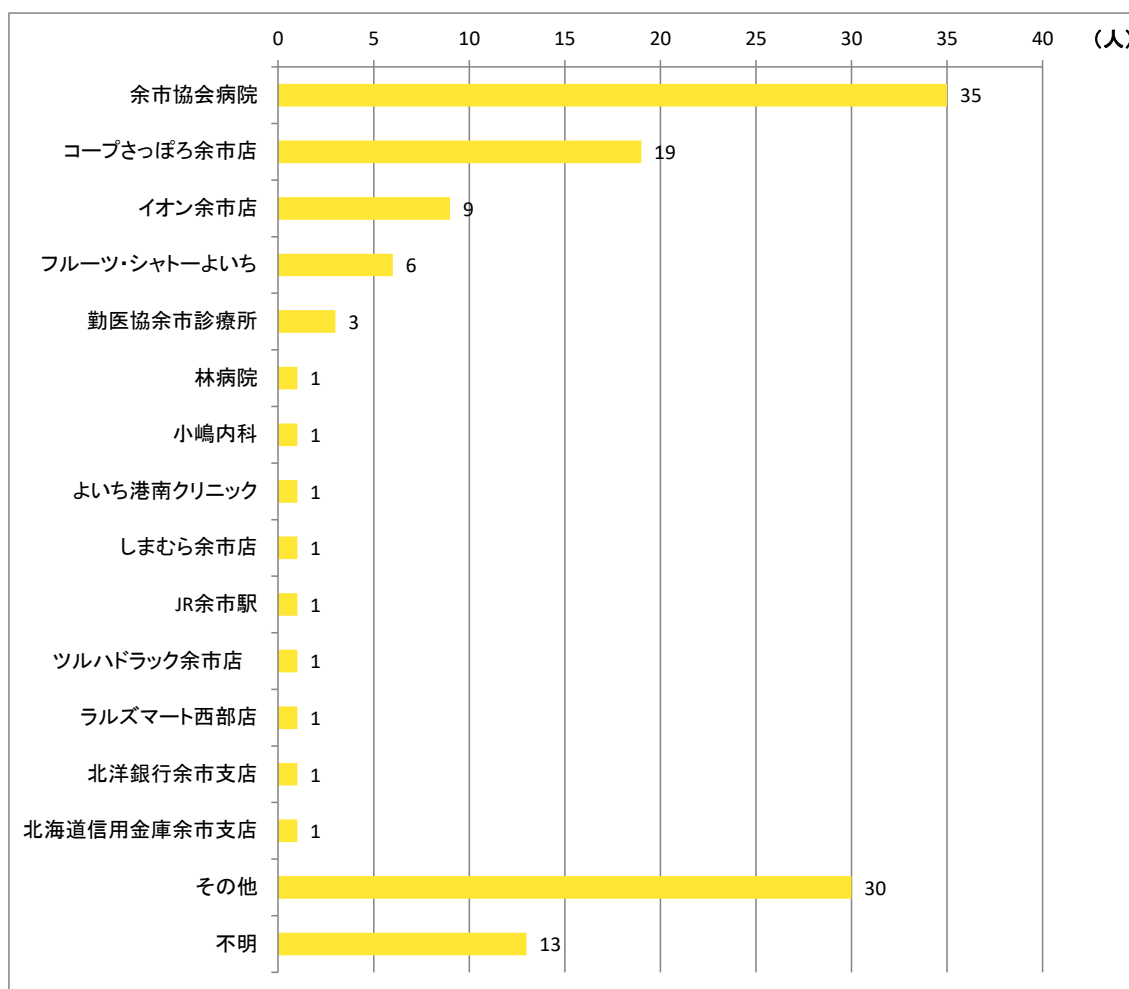


図 外出先

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。

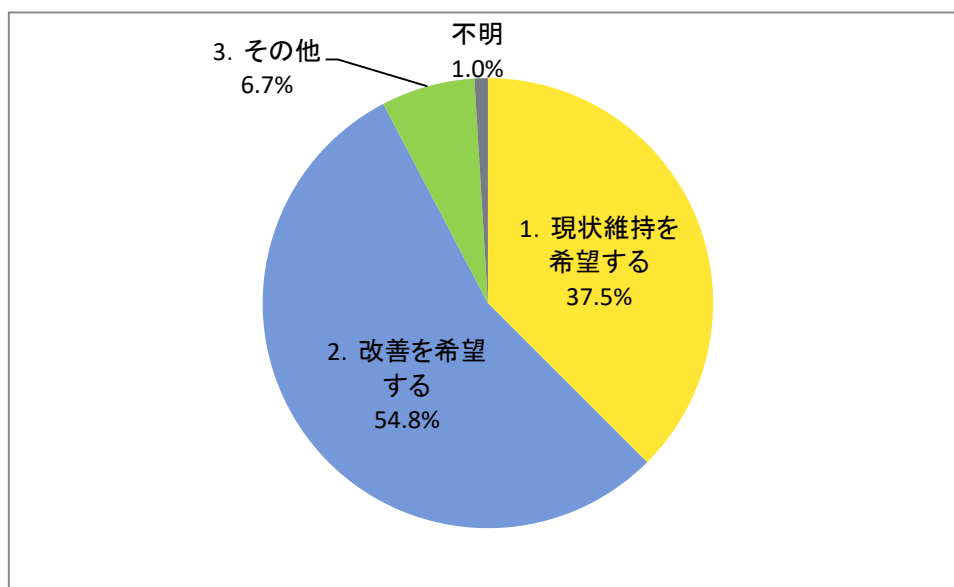


図 余市協会病院線の評価

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。

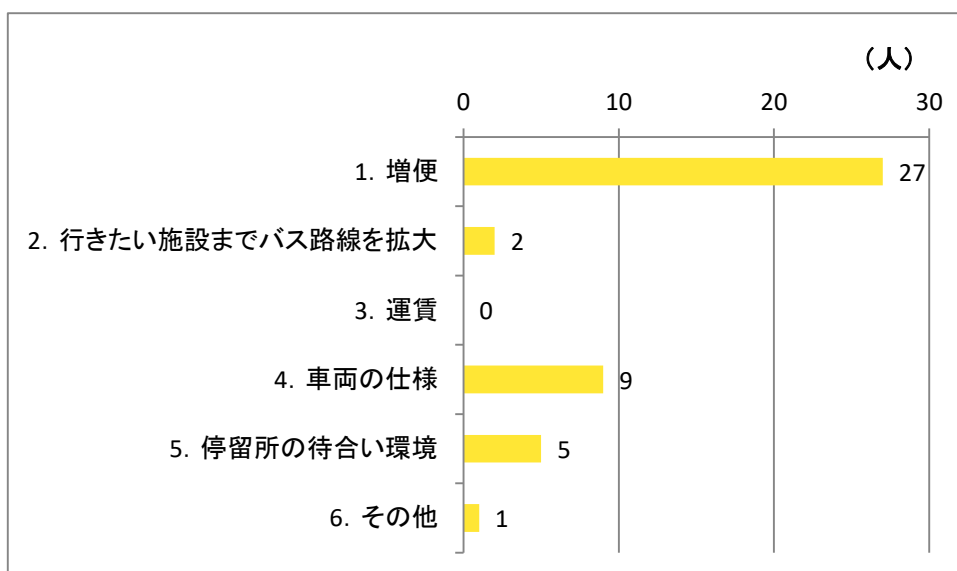


図 余市協会病院線の改善内容

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。

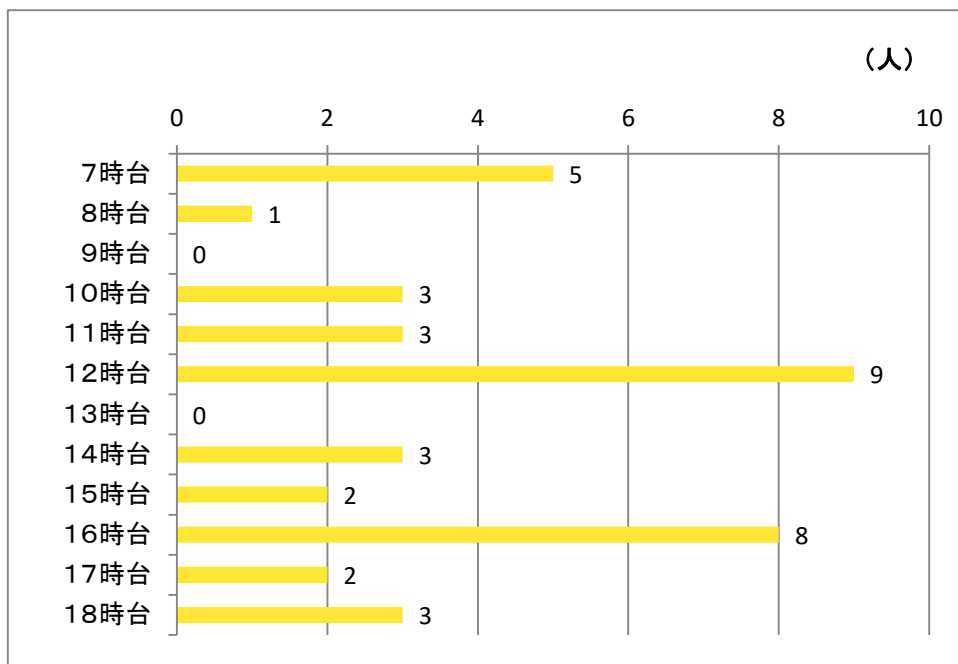


図 増便する時間帯

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。
・主人が免許を自主返納した。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。

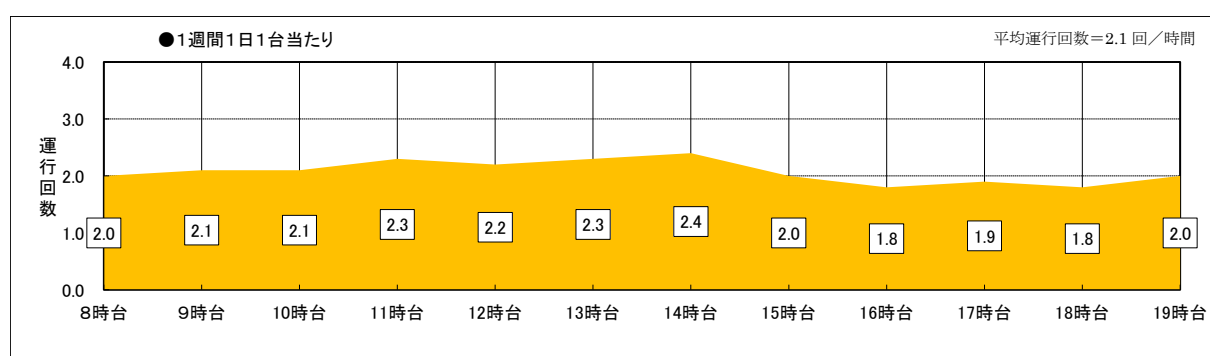


図 1 台当たり時間帯別平均運行回数 (合計)

(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。

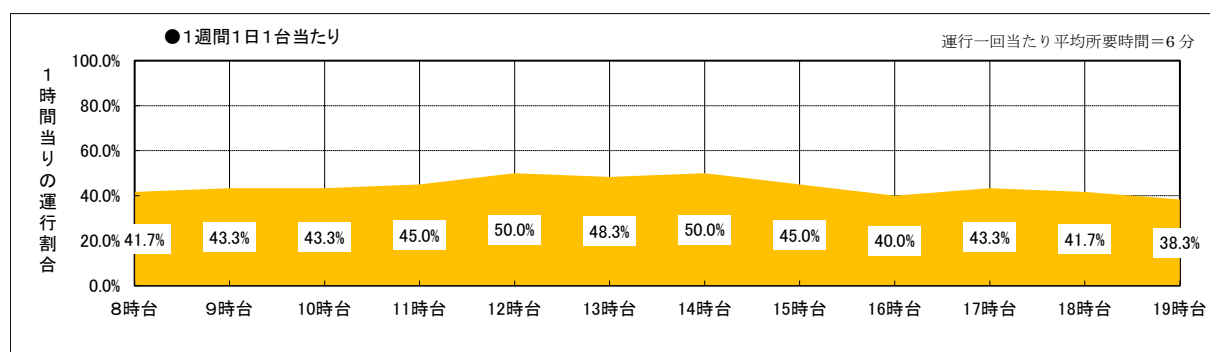


図 1 台当たり時間帯別平均運行時間 (合計)

(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。

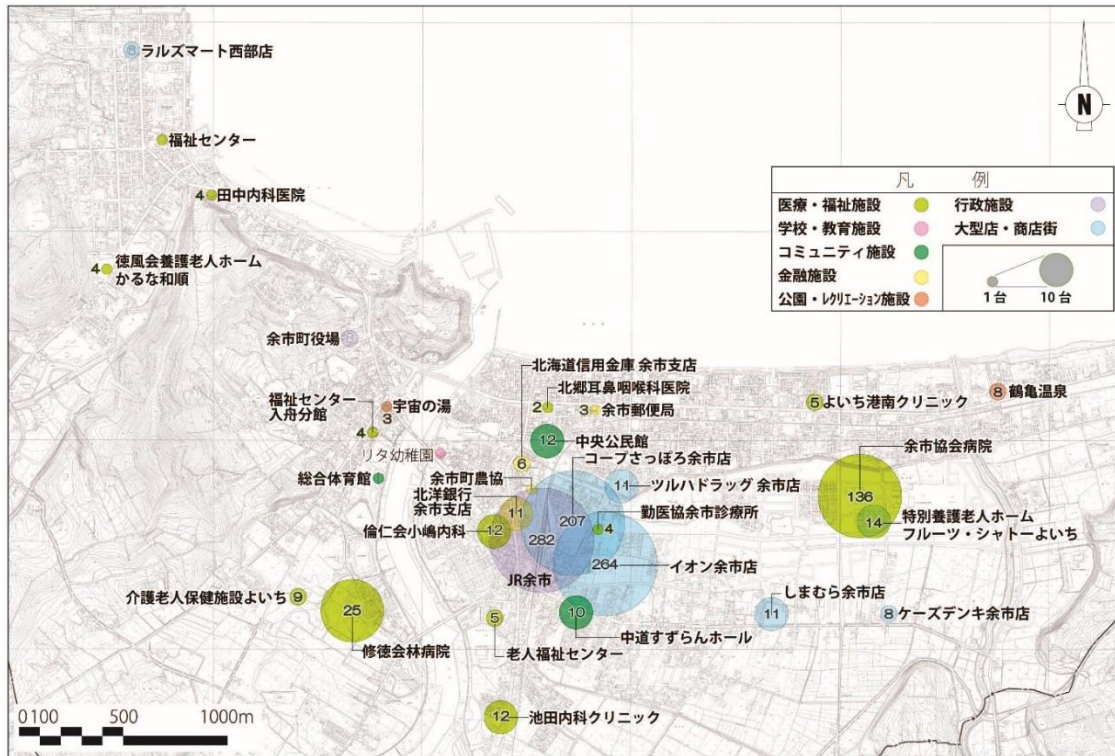


図 公共・公益施設へのアクセス回数

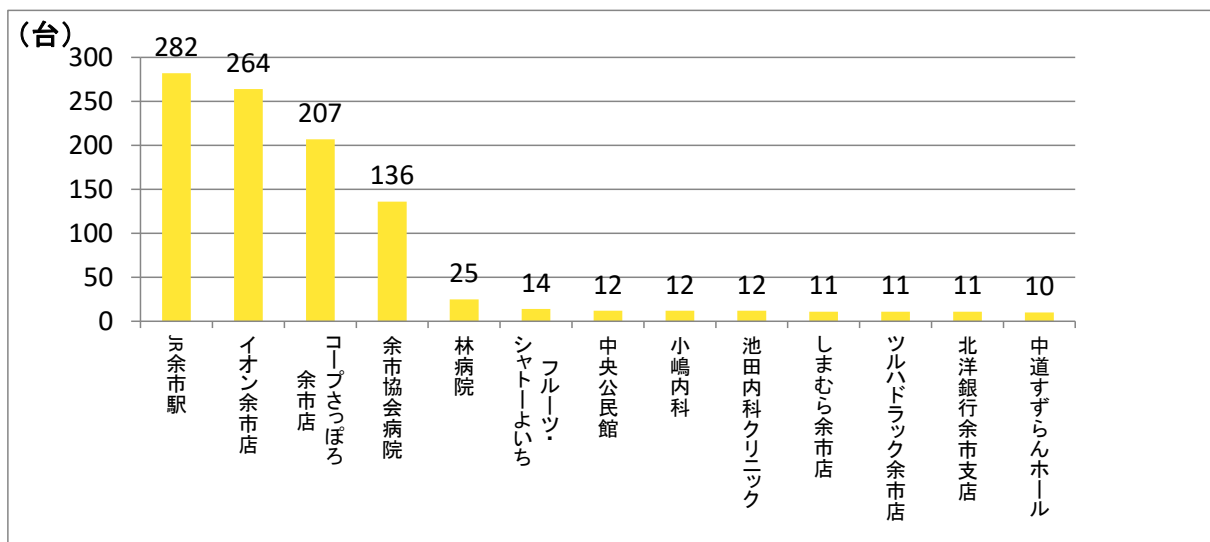


図 公共・公益施設へのアクセス回数 (10回以上)

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、2020年の国勢調査では18,000人となっている。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40.4%、若年者比率は9.3%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2021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路線が運行しているものの、新型コロナウイルスの影響により輸送人数は大きく減少している。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る。

⑨幹線バス・地域内バス

幹線バスは2路線、地域内バスは3路線が運行しており、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る。

⑩タクシー

タクシーは小樽つばめ交通（株）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2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必要がある

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、乗合タクシー及び定額タクシー等持続可能性を踏まえた検討が必要である。

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、自動車運転免許の自主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。また余市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5次余市町総合計画（計画期間：2022～2031年度）

総合計画では「基本計画の施策体系」の1つに「生活環境の方針」があり、この中に「地域公共交通の活性化と作成に関する施策」について、以下のとおり述べられています。

●地域公共交通の活性化と作成に関する施策

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する。

(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いききと輝くまち」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っている。

●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) 北海道後志地域公共交通計画（計画期間：2022年度～2026年度）

後志管内の全20市町村及び長万部町の参画の下、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もので、「北海道新幹線札幌開業など地域の将来を見据えた持続的な交通ネットワークの構築」を目指すべき将来像とするとともに、以下の3つを基本方針として設定している。

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
基本方針2：市町村内の生活圏交通と広域交通の接続性向上、交通拠点の機能強化
基本方針3：公共交通の利用促進・持続性の確保

基本方針の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】	J R 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】	J R 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

(4) 第2期 余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：2020～2024 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や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
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%

(5) 第6期余市町障がい者計画・障がい福祉計画及び第2期余市町障がい児福祉計画

（計画期間：2021～2023 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福祉社会の実現に向け“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

(6) 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在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在時間を延長する。

5. 余市町地域公共交通計画の策定

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) 計画の区域

本計画は、余市町全域を計画区域とする。

(4) 計画の期間

本計画の期間は、2020年度から2024年度までの5年間とする。

(5) 基本方針

基本方針1	市街地等における効果的な町内公共交通の見直し
基本方針2	郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行
基本方針3	高齢者及び障がい者などに配慮した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

①基本方針１：市街地等における効果的な町内公共交通の見直し

市街地部等における効果的な町内公共交通を確保するために、余市協会病院線や余市紅志高校スクール便の一体化させることにより、現在の通院、買物目的に加え、通勤・通学目的に対応することで、安定的な収益を確保する。

併せて、余市協会病院線は主に余市駅前以西の区間において、広域バスである積丹線、余市線等と重複運行しているため、沢地区等の利用に配慮しながらできるだけ重複区間の解消に努める。

②基本方針２：郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行

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

併せて、「お酒のまち」としての特性を公共交通に取り入れることで、観光振興、並びにタクシーなど公共交通の利用を促進する。

③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

現状の余市協会病院線は通院を目的としたバス路線でもあることから、早期に低床バスによる運行に切り替えるとともに、小型バスなど利用ニーズ対応した車両への更新について検討する。

また、障がいのある人の生活環境を支援するために、福祉公共交通について需要を見ながら運行を検討する。

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

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

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

⑤基本方針５：地域に根ざすための住民意識の醸成

地域に根差していくためには、市街地等や郊外部において公共交通の利便性を向上するだけでなく、運行内容の情報発信や高齢ドライバーへの公共交通利用への呼びかけ、さらには小中学生等へ公共交通が身近に感じることができる機会の提供など、住民意識の醸成について働きかける。

5-2. 定量的な目標の設定

(1) 目標の設定

基本方針ごとに評価指標と目標及び目標値を設定すると次のとおりとなる。

①市街地等における効果的な町内公共交通の見直し

評価指標	現況	目標 (2024年)	備考
余市循環線の年間輸送人数	33,032人 ^{※1}	34,703人 ≒34,700人 ^{※2}	現況は2021年
同 収益率	40.2%	55% ^{※3}	現況は2020年
同 行政負担額	5,000千円	3,900千円以下	
同 バス事業者負担額	3,001千円	0千円	

※1：2021年度の余市協会病院線（25,819人）と余市紅志高校スクール便（7,213人）の合計

※2：人口減少率1%と公共交通施策による伸び率2%/年（設定値）を見込む

※3：経常費用は2%/年増を見込む

②郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行

評価指標	現況	目標 (2024年)	備考
郊外公共交通の年間輸送人数	0人	3,250人 ^{※1}	
同 収益率	0%	45% ^{※2}	
同 行政負担額	0円	1,100千円	
余市町年間観光入込数	(385.8千人)	100千人増 ^{※3}	現況は2020年

※1：2018年公共交通アンケート調査における公共交通利用者の内半数かつ、2024年の人口減少率（11%）を見込む

※2：経常費用は郊外3方面、1方面週2日、1日当たり2便の運行を想定するとともに、1回当たり費用はタクシー料金を求め設定
経常収益は、1人当たり300円にて算定

※3：第2期総合戦略による「ワインを核とした観光の推進による札幌圏・ニセコ圏からの来訪者数の獲得」KPI

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

評価指標	現況	目標 (2024年)	備考
市街地公共交通における低床バスの導入	—	導入	

④乗継ぎなどバス待ち空間の快適性向上と将来における交通結節点機能の強化

評価指標	現況	目標（2024年）	備考
快適なバス待ち空間の確保 （公共・民間の建築物を含む）	—	3箇所以上	

⑤地域に根ざすための住民意識の醸成

評価指標	現況	目標（2024年）	備考
自動車運転免許自主返納者数	56	65	

*現況は2017年

(2) 公共交通の機能分担と性格・役割

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

表 公共交通の機能分担と性格・役割

機能分類	性格・役割
【中心都市間を結ぶ広域交通】 ・余市～小樽 J R 函館本線、高速よいち号、余市線など ・倶知安～仁木～余市 J R 函館本線、高速ニセコ号、小樽線（地域間幹線）など ・岩内～共和～余市 高速いわない号	・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に対応 ・中心都市間の接続に加えて、倶知安・仁木から余市・小樽への通院・通学・買物などの生活に対応 ・中心都市間を接続し、岩内・共和町民のほか、岩内に広域交通が接続する神恵内・泊・寿都等の住民の小樽等への通院・買物移動等に対応
【中心都市と周辺町村を結ぶ広域交通】 ・積丹～古平～余市 高速積丹号、積丹線（地域間幹線） ・仁木～余市 ニキバス（仁木町営バス） ・赤井川～余市 むらバス（赤井川村営バス） 注）中心都市：余市、小樽、倶知安、岩内	・積丹・古平から余市・小樽への通院・通学・買物など、地域住民の生活に対応 ・仁木、赤井川から余市、小樽・札幌（余市駅で乗換）への通院・通学・買物など、地域住民の生活に対応
【町内公共交通】（地域内フィーダー系統） ・市街地等：余市循環線 ・郊外部：郊外公共交通	・市街地等の通勤、通学、通院及び買物などの生活交通に対応 ・郊外部の通院、買物などの生活交通に対応
【補完交通】 ・小樽つばめ交通	・主に通院、買物や観光などの目的に対応
【交通結節点】 ・J R 余市駅	・乗継ぎ拠点 （待合空間、乗継ぎ情報提供） ・2030年にバス転換後、バスターミナルとしての機能を検討

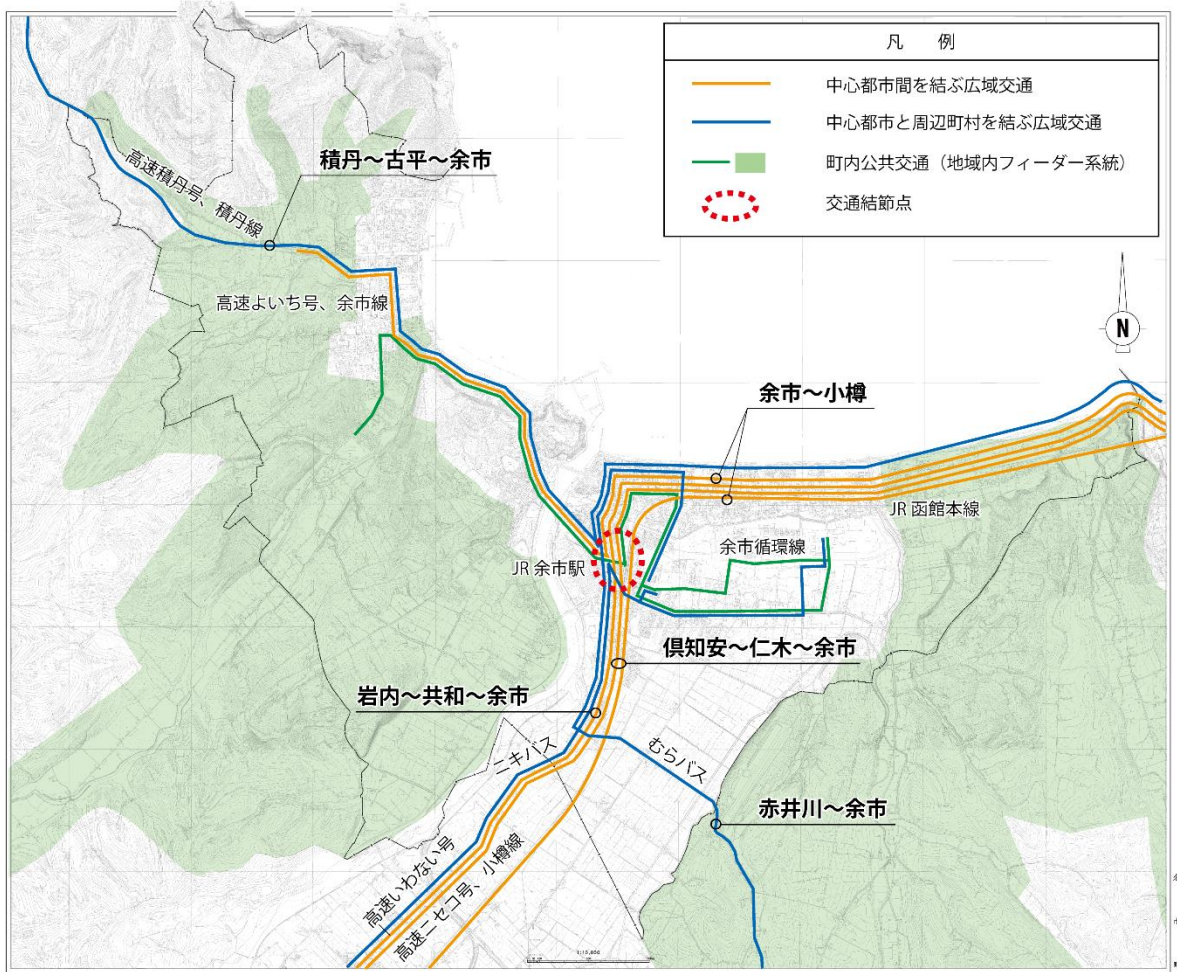


図 余市町の地域公共交通体系

5-3. 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（余市循環線）の運行

項目	内容
◇取組みの概要	○通勤・通学時間帯の増便 <ul style="list-style-type: none"> ・現在の通院・買物目的に加え、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、利用者の実態を調査した上で必要に応じた運行便数を確保する。
	○バス路線の検討・見直し <ul style="list-style-type: none"> ・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、余市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、通学利便性を向上する。 ・停留所の乗降客が少ない区間や広域的なバス路線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。 ・本格運行後においても、利用者ニーズの変化により運行内容の見直しを随時行う。
	○地域内フィーダー系統補助等の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・町内の主に市街地等において通勤、通学、通院及び買物目的といった生活交通を確保するために、余市循環線は地域公共交通確保維持改善事業費補助（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）の交付を受けることにより、運行の確保・維持を図る。 ・余市協会病院などの医療施設へのアクセスや、狭幅員の道路の安定的な走行を勘案すると、車両減価償却費等国庫補助金の交付を受けることにより、運行の確保・維持を図る。
◇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	<ul style="list-style-type: none"> ・JR余市駅における乗継ぎ交通実態調査、余市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（随時見直し）
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・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（随時見直し）

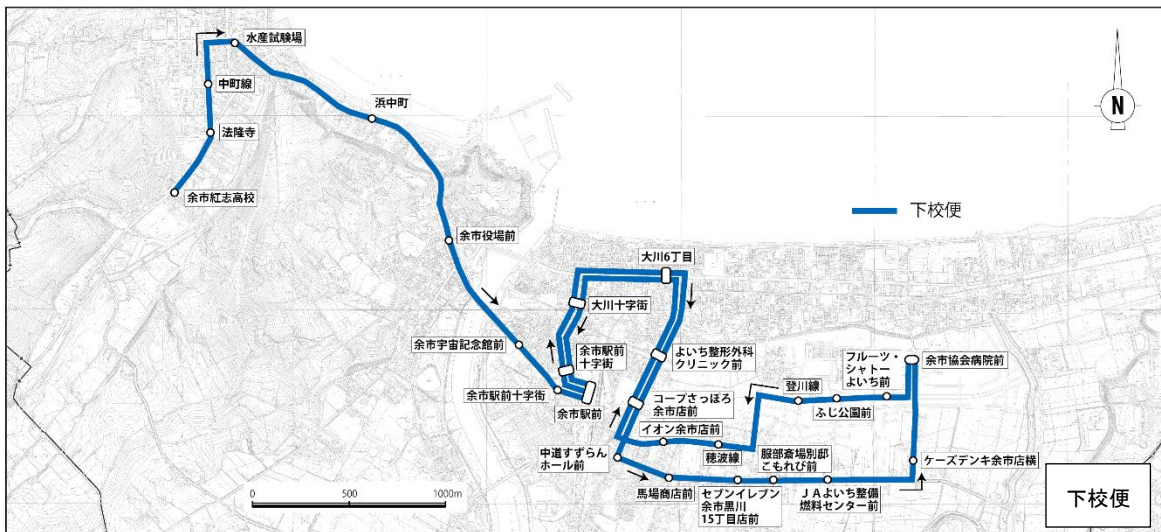
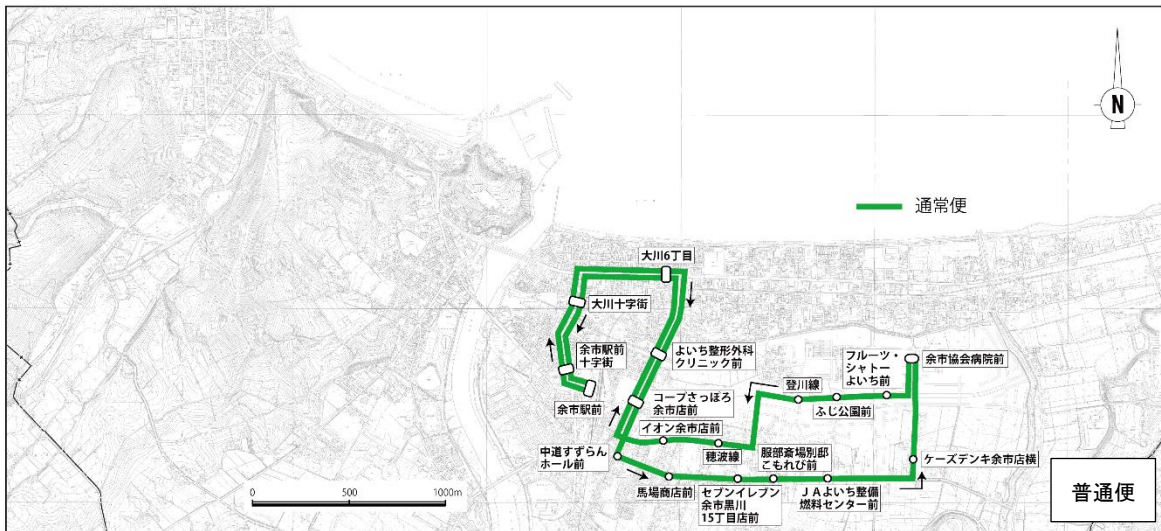
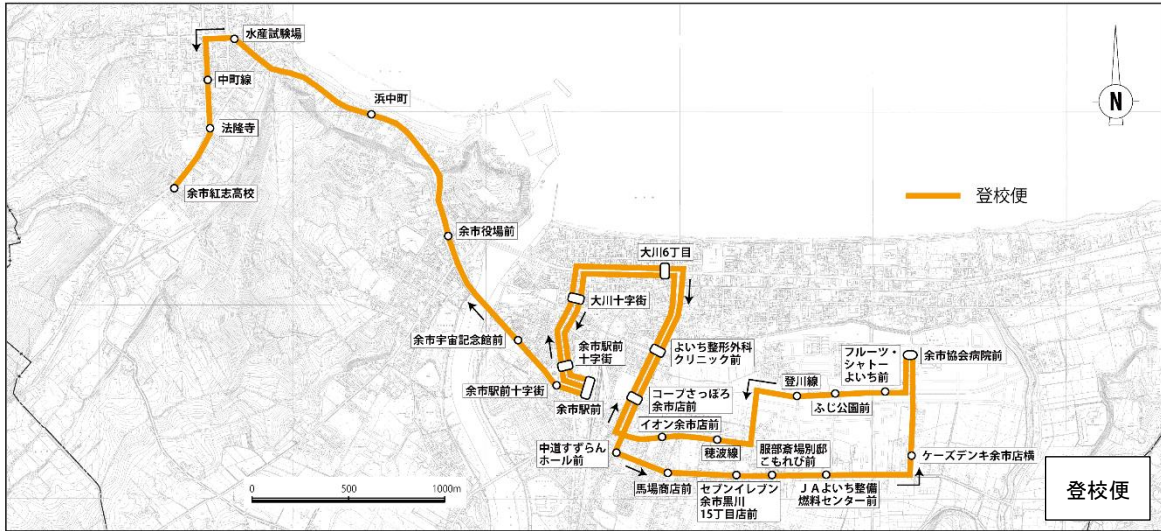


図 余市循環線パターン図

(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
◇取組みの概要	<p>○運行方面・運行内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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、コミュニティバスやデマンド交通、乗合タクシー、あるいは定額タクシー等、持続可能な交通手段による公共交通空白地域の解消を図る。 ・通院・買物といった生活交通を確保するために方面ごとに週に2日、1日当たり2便の運行を想定する。 <p>○余市循環線との接続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3方面を運行する公共交通は、前述の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。 <p>○地域とともに公共交通を選定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>○地域内フィーダー系統補助の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内の郊外部において通院・買物目的といった生活交通を確保するための運行が具体化した後、地域公共交通確保維持改善事業費補助（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）の交付を受けることにより、運行の確保・維持を図る。
◇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	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍という実情を考慮し、利用が見込まれる方からの意見を収集して輸送方法を選定し、具体的な運行内容を作成 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

京丹後市にお住まいの皆さまへ
対象エリア：峰山町・大宮町の一部

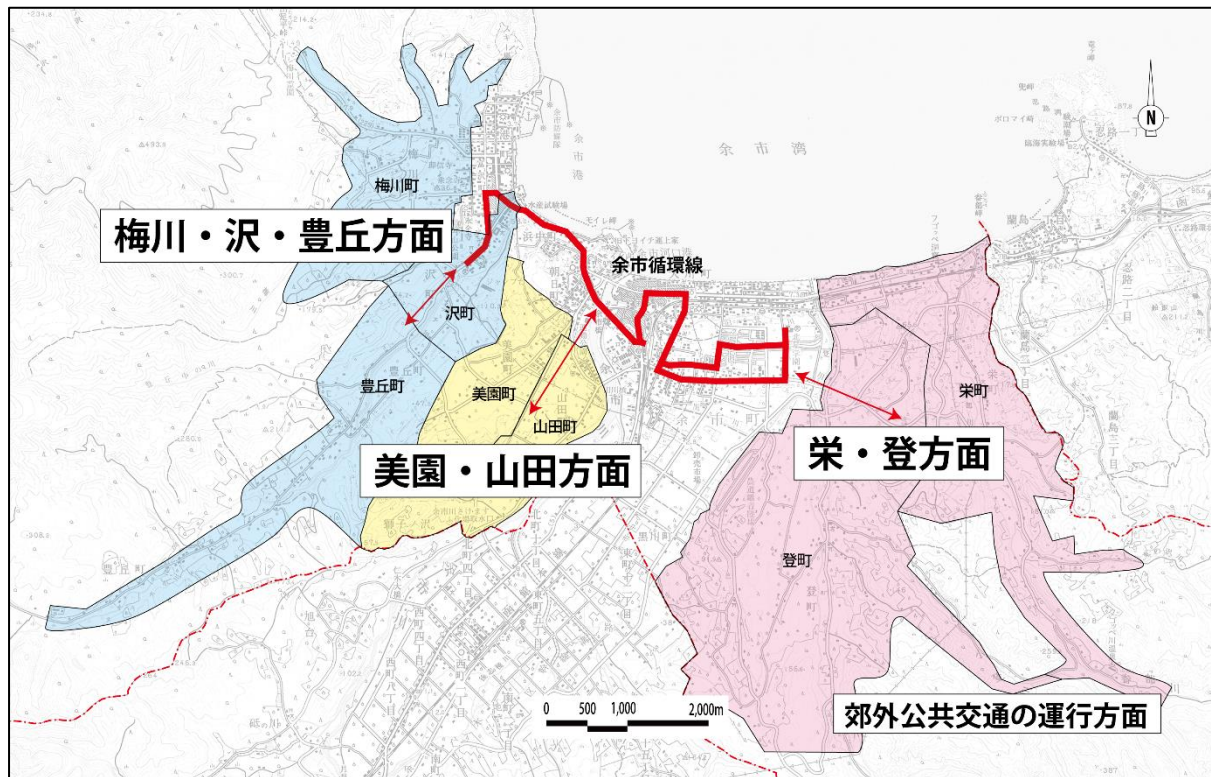
呼べば来る、エリア定額乗り放題

mobi
Community Mobility

mobi（モビ）は、30日間5,000円でエリア内乗り放題の交通です。
アプリや電話でmobiを呼ぶとお迎えにあがり、最適なルート効率よく、あなたを目的地へお送りします。
※対象エリアの詳細は、サービス提供エリアをご確認ください。

定額タクシー事例：京丹後市

出典：京丹後市 HP



②観光タクシー等の運行が可能な環境づくり

項目	内容
◇取組みの概要	○観光客の滞留時間の延長
	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	<ul style="list-style-type: none"> ・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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

項目	内容
◇取組みの概要	<p>○導入方法の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・2年目まで：利用ニーズの把握 ・3年目以降：ニーズに応じた対応



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低床式バスの運行

項目	内容
◇取組みの概要	<p>○通院時間帯における低床式バスの運行要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>○低床式バスの配車検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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年目以降：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

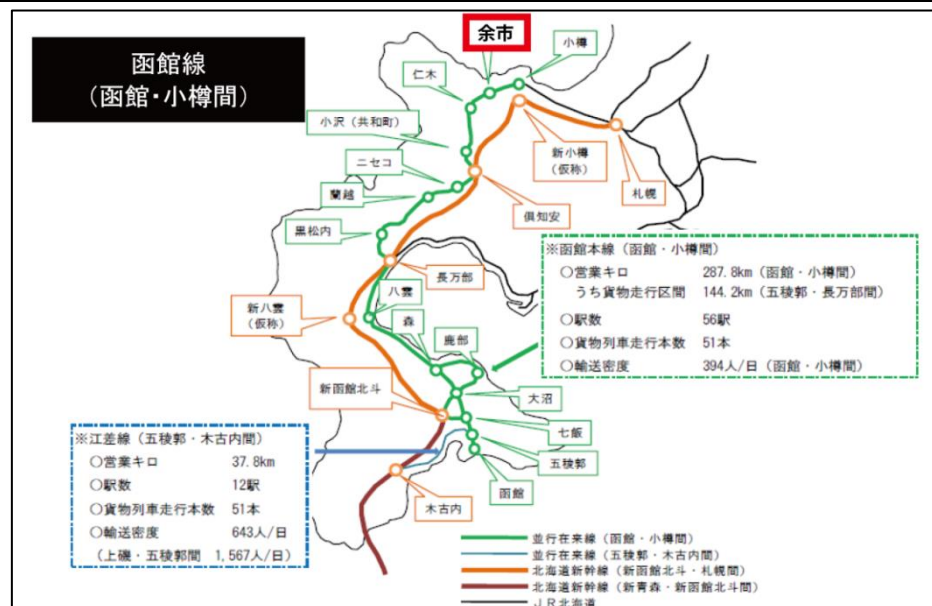
① J R 余市駅における交通結節点機能の強化

項目	内容
◇取組みの概要	<p>○並行在来線経営分離を見据えた交通結節点機能の在り方の検討が必要</p> <p>・並行在来線である J R 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た。J R 余市駅についてはバス転換後も周辺地域を結ぶ交通結節点となることが想定されバス停留所の集約配置や J R 余市駅前広場へのバスレーンの集約化など、バス同士の乗継ぎを考えた施設機能が必要となるほか、コミュニティ施設や公共施設との複合化、民間参入を視野に入れた施設機能などについても検討する必要がある。</p> <p>・ J R 余市駅の交通結節点機能については、① 鉄道が運航している間② バス転換直後③ バス転換後に結節点機能を整備した後の 3 パターンについて検討が必要。本計画では「J R ・路線バス (町内・広域) ・タクシー・自家用車・自転車」といった様々な交通手段における結節点機能をどのように余市駅に付与すべきか、パターン分けして検討を進める。</p>
◇実施主体及び協力団体	行政、交通事業者
◇実現のイメージ	・今後の動きを注視しながら計画を検討
◇スケジュール	・ 5 年間まで：情報収集及び対応

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バス待ち協力施設の確保

項目	内容
◇取組みの概要	<p>○季節を問わない快適なバス待ち環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・2年目：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
◇取組みの概要	<p>○バス待ち協力施設の確保が困難な箇所への設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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年目以降：バスシェルターの設置位置の検討



事例：バスシェルター札幌市内

④ ICTを活用した公共交通サービスの利便性向上

項目	内容
◇取組みの概要	<p>○妥当性検証による導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち協力施設において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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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



事例：バスロケーションシステム

出典：中央バス株式会社、余市循環線

(5) 地域に根ざすための住民意識の醸成

①自動車運転免許証自主返納の促進

項目	内容
◇取組みの概要	<p>○現行制度の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行の制度として余市町交通安全推進協議会が実施している現行の「運転経歴証明書交付手数料助成制度」を実施している。 ・北海道の「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」では、北海道在住の65歳以上の方で、運転免許証を自主返納し「運転経歴証明書」の交付を受けた方が、協賛店において様々なサービスを受けられる特典制度を実施している。(余市町内の協賛店舗は2店：2022年末現在) ・現行制度について広報等により住民へ周知することや、協賛店舗拡大への働きかけを行う。 <p>○モビリティ・マネジメント等による情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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自主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、商工会議所
◇実現のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・3年目以降：既存制度の周知等

**北海道高齢者運転免許
自主返納サポート制度のお知らせ**


北海道では、運転に不安を感じる高齢運転者が運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを行うため、自主返納をした道内在住の65歳以上の方が、協賛店で様々な特典・サービスを受けられる「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」を令和2年10月1日から実施しています。

協賛店のサービスを受けるためには「運転経歴証明書」が必要です。

自主返納をした方や、更新期限が切れて失効した方は、申請により「運転経歴証明書」の交付が受けられます。
※自主返納した日、又は平成28年4月以降に免許が失効した日から5年内の申請に限ります。
 ※運転経歴証明書交付済みシールの申請もできます。
 運転免許証とほぼ同じ様式で身分証明書として利用できます。

申請方法は、運転免許試験場、警察署にお問い合わせください(手数料1,100円)。

- ☆ 特典などを受けられる店舗(協賛事業者)には、右の「協賛店ステッカー」が貼られています。
- ☆ お店の方に運転経歴証明書をご提示の上、特典などをお受けください。
- ※ 特典などの詳細については、それぞれの店舗でご確認ください。



☆ 北海道のホームページ「北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度」のページに 店舗情報を掲載しておりますので、ご覧下さい。

北海道 運転免許返納サポート [検索](#)

図 北海道高齢者運転免許自主返納サポート制度

資料：北海道HP

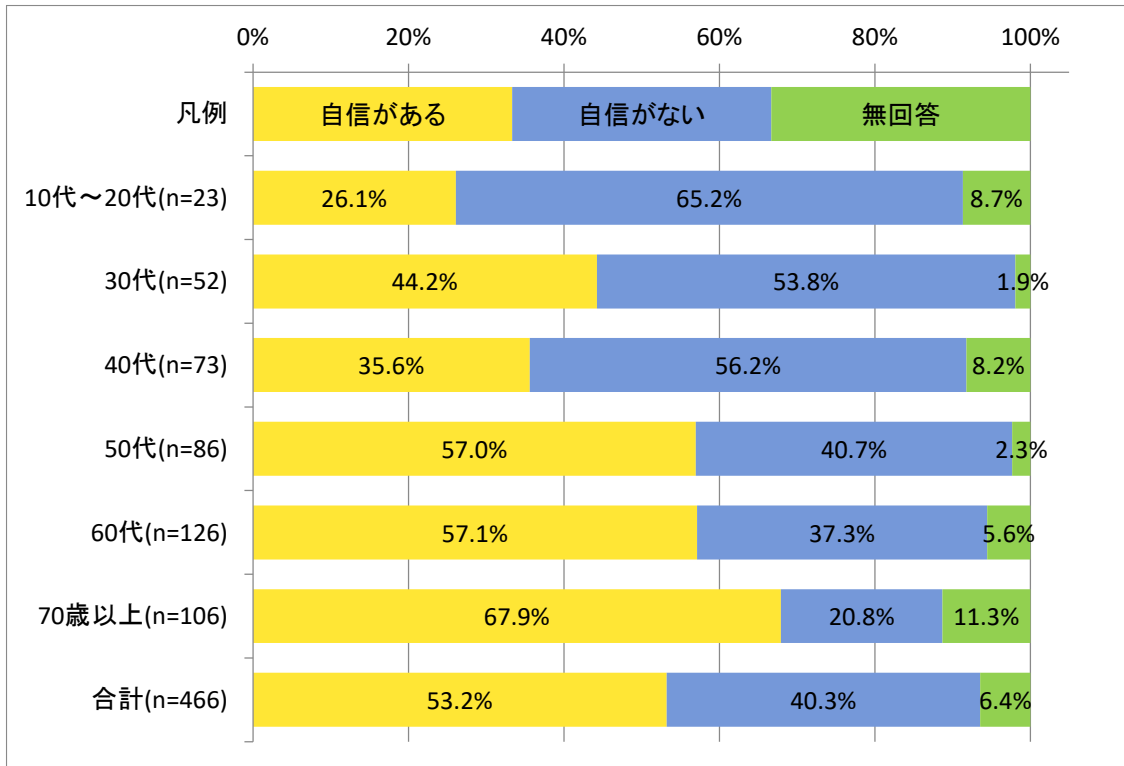


図 自分の運転テクニックで交通事故を回避する自信がある人の割合（再掲）

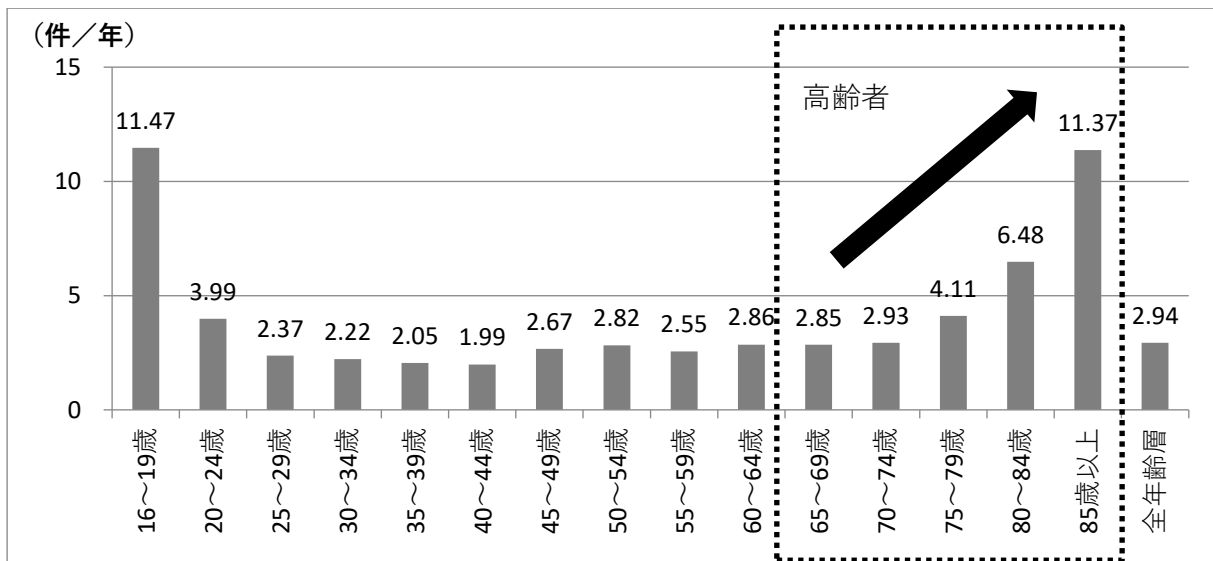


図 年齢階層別の免許保有者 10 万人当たりの死亡交通事故件数（全国）

参考資料：2021 年 2 月 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について、新型コロナウイルス終息の状況に応じて開催する。
◇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	・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

その1「当別ふれあいバス」の乗り方

1 バス停に行く
お出かけ前に、バス停位置と目的地までの路線を確認しバス停に行きます。

2 バスを待つ
時刻表で到着時間を確認し、バスを待ちます。到着時間は、時刻表やバス停に設置している時刻表で確認してください。

3 バスに乗る
バスが止まったら、バスの後ろのドアから乗ります。降りる時は、降りるバス停の案内があったら、「降車ボタン」を押します。（「降車ボタン」がない場合は運転手に降りるバス停をお伝えください）

4 運賃・応援券・回数券を準備する
降りるバス停が近づいたら、運賃・応援券/回数券を準備します。
●大人：200円
●小学生・障がい者・介護人：100円

5 バスを降りる
バスが完全に止まったら、席を立ち、現金か回数券を料金箱に入れ前のドアから降ります。（応援券は運転手に見せる）

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

私の時刻表

裏面のバス路線図と時刻表を参考に元気号の乗り方を調べてみましょう！

①自宅近くのバス停を探しましょう！
(バス停番号) (バス停名)

②目的地近くのバス停を探しましょう！
(バス停番号) (バス停名)

③自宅近くのバス停から目的地近くのバス停までの時刻表を作ってみましょう！

【行き】 (自宅近くのバス停) (目的地近くのバス停)
バス停番号 : 時刻表

【帰り】 (自宅近くのバス停) (目的地近くのバス停)
時刻表 : バス停番号

ご不明な点は町役場までご連絡ください！

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
◇取組みの概要	○モビリティ・マネジメント教育の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・余市町内の小中学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育を実施する。 ・内容としては、交通事業者によるバスの乗り方教室の開催や、車と交通安全・環境・健康・維持費等をテーマとしたの小冊子等を作成・配布することで、公共交通の利用促進を図る。
	○企画切符や定期券の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・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検討し、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	<ul style="list-style-type: none"> ・総合的な学習授業においてバスの乗り方教室を実施したり、車と交通安全・環境・健康・維持費等をテーマとした公共交通の利用促進に関する内容を教育 ・余市循環線での企画切符や定期券を検討
◇スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・2年目まで：利用促進の小冊子の検討 ・3年目以降：公共交通の利用促進に関する情報の発信 余市循環線の本格運行に併せた企画切符等の検討

交通安全・環境・健康・維持費をテーマとしたモビリティ・マネジメント

●小冊子

クルマと環境

ちょっとクルマを使うだけで、あなたが排出するCO₂(二酸化炭素・地球温暖化ガス)は**何倍にも**なってしまいます。

●1年間で削減できるCO₂の量

1日10分クルマを控える	588 kg
照明をこまめに(60分)消す	2 kg
テレビを60分減らす	13 kg
シャワーを2分減らす	44 kg
包装の少ない買い物	58 kg
冷暖房を1℃調節する	32 kg

(出典：「環境配慮行動における客観的CO₂排出削減量実情提供の効果に関する実験研究」 太田裕之・藤井聡、土木学会論文集、2007)

クルマと維持費

実は、クルマの維持費は、結構かさみます。ふつうに使えば、場合によっては、**1日に2000円以上** もかかるかもしれません。

クルマには、保険、税金、駐車場が必要です。例えば、2000ccのクルマを持っているだけで、**1日1700円**。さらにガソリン、高速道路、駐車場代などを含めると一生懸命節約して乗っても、**1日2000円**かかってしまいます。

(出典：科学警察研究所)

クルマと健康・ダイエット

クルマではずっと座っていられます。だからこそ、便利なのですが、だからこそ**運動不足**になるかもしれません。

●移動に伴う消費カロリー

公共交通	102 kcal
クルマ	220 kcal

例えば、1時間クルマで移動する代わりにバスや電車を使えば、それだけで消費カロリーは**2倍以上**になります。

(出典：第6次改訂日本人の栄養所要量)

クルマと交通安全

クルマの「重大事故」は減多にないのでしょうか？計算してみると…

210人に1人が死亡事故を起こすようです。

「人身事故」は、年間約73万件(H22年)起こっています。交通事故で亡くなるかたは、年間約4,800人(H22年)です。

クルマの利用人口(約5千万人)から換算すると例えば、50年クルマに乗り続けると…

5人に3人のドライバーが「事故でケガをさせて」しまいます。さらに**210人に1人**が死亡事故を起こしてしまうことになります。

(出典：警察白書)



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

5-4. 計画の推進

(1) 取組みのスケジュール

「5-3. 計画に位置づける取組み及び実施主体」におけるスケジュールを整理すると以下のとおりとなる。

方針	取組み	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
1	1-1. 新たな余市協会病院線 (余市循環線)の運行	調査・ 運行内 容検討	運行内容 周知・ 実証運行	本格 運行	評価 ・ 検証	評価 ・ 検証
2	2-1. 郊外部における新たな公共 交通の運行	—		運 行 内 容 の 検 討	運行内容 周知・ 実証運行	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	協力依頼	事業者等 のマッチ ング	—		
3	3-1. 福祉タクシー車両の導入	ニーズの把握		ニーズに応じた対応		
	3-2. 低床式バスの運行	現 行 で の 導 入	余市循環線での導入			
4	4-1. J R 余市駅における交通結 節点機能の強化	情報収集及び対応				
	4-2. バス待ち協力施設の確保	—	バス待ち 施設調査	利 用 者 へ の 周 知	バス待ち 施設調査	利 用 者 へ の 周 知
	4-3. バスシェルターの設置	—			設置位置の検討	
	4-4. I C T を活用した公共交通 サービスの利便性向上	事例調査、コスト及びメリッ ト・デメリットの把握			試験導入	本格導入
5	5-1. 自動車運転免許証自主返納 の促進	事 故 防 止 の 資 料 作 成	情 報 の 発 信	既存制度の周知等		
	5-2. 高齢者向けモビリティ・マネ ジメント	内容検討		老人クラブ等への実施		
	5-3. 小中学生向けモビリティ・マ ネジメント	内容検討		乗り方教室の開催等		
		—		企画切符等の検討		

(2) 計画の進行管理

公共交通施策の推進にあたっては、行政や交通事業者のみならず、住民の理解・参加・協力が不可欠であり、地域一人ひとりが主体的に考えて取組むことが重要であり、施策の推進をとおして地域が一体となって地域公共交通に向き合うことが重要である。

本計画の策定後はP D C Aサイクルに従い、余市町地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況の確認と、検証・評価を継続的に行う。

具体的には、1年毎に施策の実施状況の確認・評価を行い、必要に応じて事業や取組内容の見直しを行います。また、本計画で掲げた評価指標である目標値の評価を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検証する。

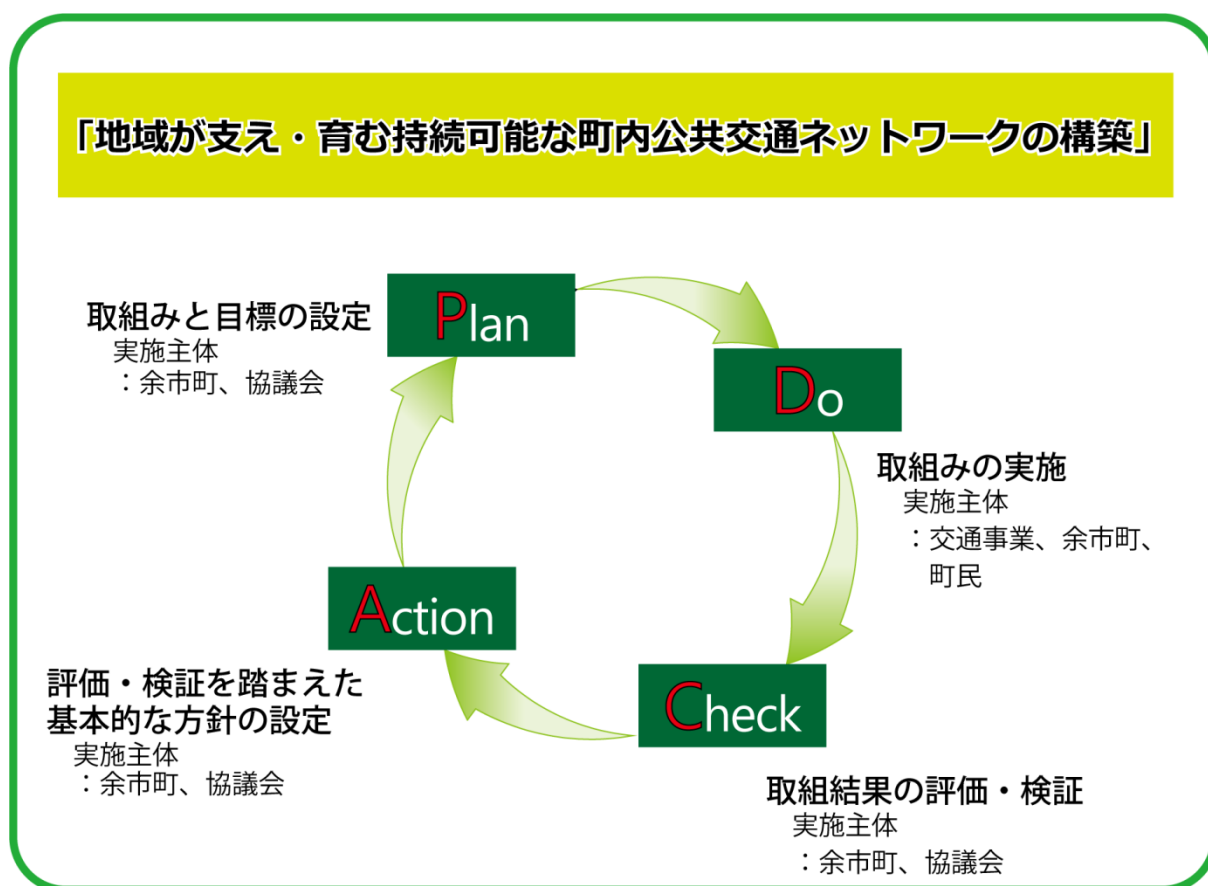


図 余市町地域公共交通活性化協議会におけるP D C A

(3) 目標達成状況の把握

目標達成状況は、目標ごとに以下の方法によりデータを取得して、目標値との比較を行うことで状況を把握する。

①市街地等における効果的な町内公共交通の見直し

- ・余市循環線の年間輸送人数、収益率、行政負担額及びバス事業者負担額は、北海道中央バスと余市町から必要なデータの収集を行い、評価を実施する。

②郊外部において地域に親しまれる新たな公共交通の運行

- ・郊外部の新たな公共交通の年間輸送人数、収益率、行政負担額は、運行を担う交通事業者と余市町から必要なデータの収集を行い、評価を実施する。
- ・余市町の年間観光入込数は、「北海道観光入込客数調査報告書(北海道経済部観光局観光振興か)」によりデータの収集を行い、評価を実施する。

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

- ・余市協会病院線及び新たに運行を開始する余市循環線の車両について、北海道中央バスによるノンステップ型の車両導入の有無を聞き取り、評価を実施する。

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

- ・余市循環線のバス停留所において、新たに快適なバス待ち空間が確保された箇所数を調査して、評価を実施する。

⑤地域に根ざすための住民意識の醸成

- ・自動車運転免許自主返納者数は、北海道警察余市警察署からデータ提供を受け、評価を実施する。

