

## 第3回

# 余市町交通結節点検討委員会

(余市町地域公共交通活性化協議会分科会)

---

2024年 3月5日

余市町 総合政策部 政策推進課

# 目次

1. 前回のおさらい	…	2
2. 地域公共交通実態調査（2回目）調査結果概要	…	3
3. 新たな交通結節点の在り方	…	5
4. 規模算定結果と施設計画値	…	7
5. レイアウト検討案	…	8
6. 今後の検討の流れ	…	13
7. 本分科会について	…	14

# 1. 前回のおさらい

12月実施の実態調査結果を踏まえ、北海道新幹線並行在来線対策協議会にて示される鉄道廃止後の将来予測結果に基づき、新たな交通結節点に必要な施設数や規模を算定した。

この算定値は、あくまで駅前広場計画指針（日本交通計画協会編）に基づいたものであり、交通事業者や交通管理者との協議を始めるうえでの目安値として示した。

会議のなかでは、今後は運用方法、更には安全性や円滑性の向上となる協議や調整を行うことにより、必要となる施設数や規模を配置とともに議論していくことが重要という意見で一致した。

**本日会議では、特に配置計画（レイアウト計画）について、事務局の案を提示し、ご意見を伺う場とさせていただきたい。**

## 2.地域公共交通実態調査（2回目） 調査結果概要 ①調査概要

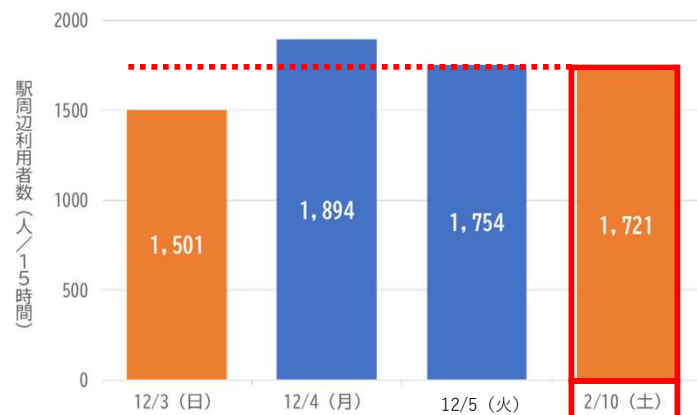
- ・積雪時休日（春節）における余市駅周辺のアクセス状況を把握するため、春節初日となる2/10（土）に調査を行った。
  - ・調査方法は前回同様、駅前広場をビデオカメラで撮影、駅前十字街に調査員を配置しアクセス状況を観測した。
- ※今回、アンケート調査は実施しない。



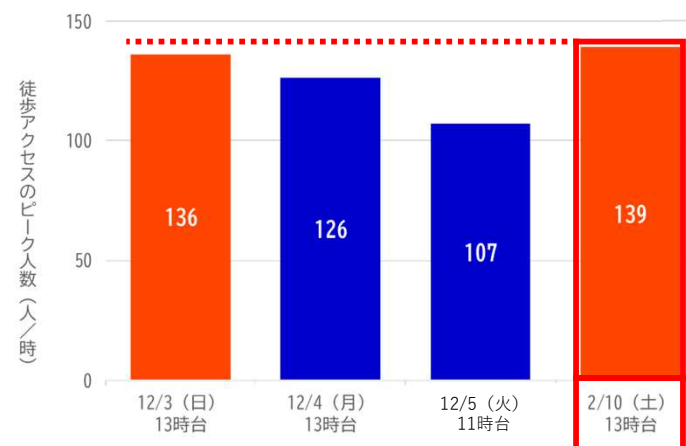
## 2.地域公共交通実態調査（2回目） 調査結果概要 ②調査結果概要

- 春節初日となる2/10（土）の駅周辺利用者数は、前回調査を実施した同じ休日である12/3（日）を上回るものの、平日の12/4（月）、12/5（火）を下回っている。
- 駅アクセス手段別のピーク交通量について、2/10（土）のタクシー利用者数、自家用車利用者数のピークは12月平日のピーク交通量を下回っている。
- これらより自家用車駐車場などの規模算定において平日交通量を想定することについて問題ないと判断できる。

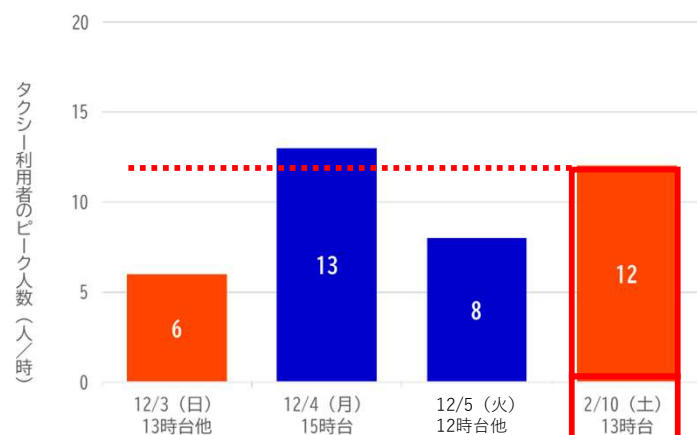
### ▼駅周辺利用者数の合計



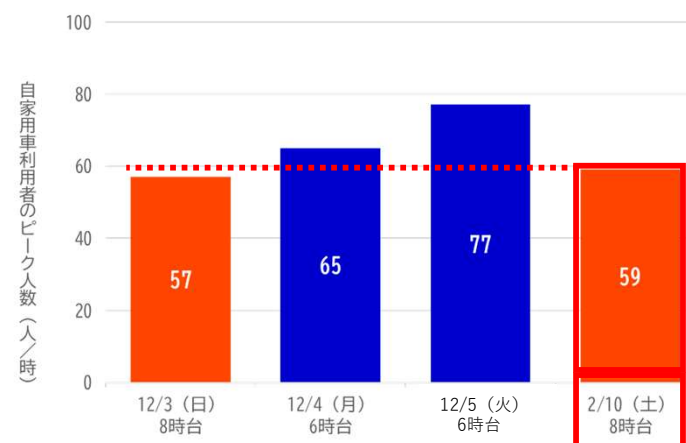
### ▼徒歩でアクセスする交通量のピーク値



### ▼タクシーでアクセスする交通量のピーク値



### ▼自家用車でアクセスする交通量のピーク値

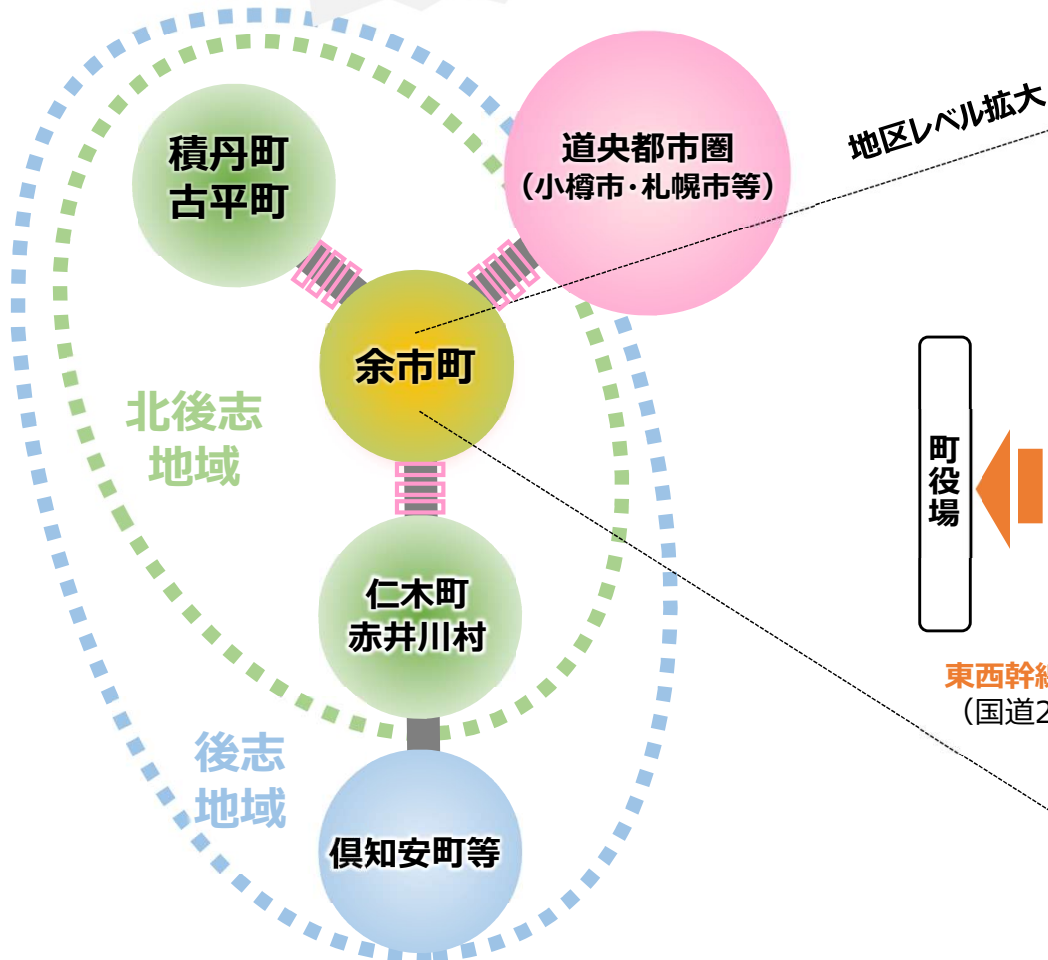


# 3. 新たな交通結節点の在り方

- 余市町の新たな交通結節点は、広域的、地区レベルにおける位置づけや役割をイメージ化すると、人の流れが行き交う交通ネットワークの要衝であり、軸が重なり合うクロスポイントを担うものと捉える。
- 新たな交通結節点としては、後志地域のハブ、まちの中心となることが期待される。

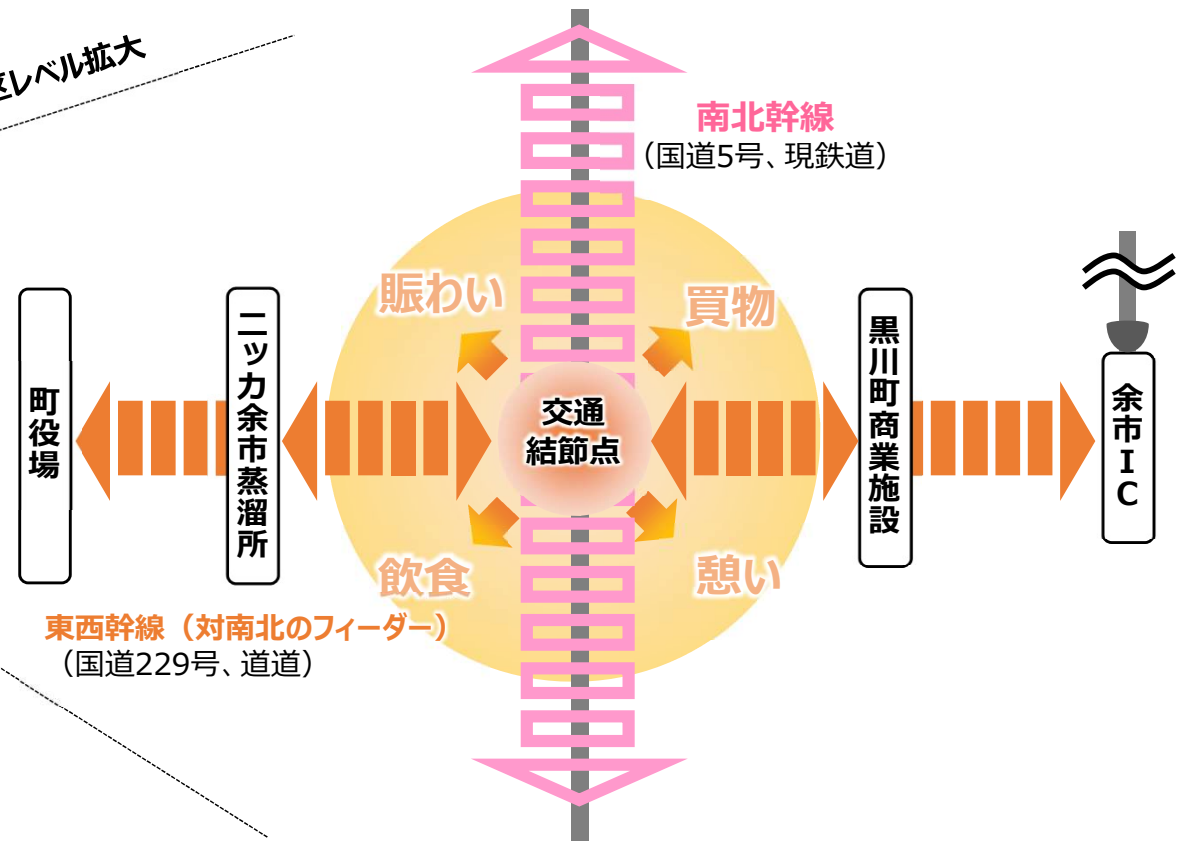
## 広域的な余市町の位置づけ

後志と道央都市圏を結ぶ  
Y字の分岐点



## 地区での新たな交通結節点の位置づけ

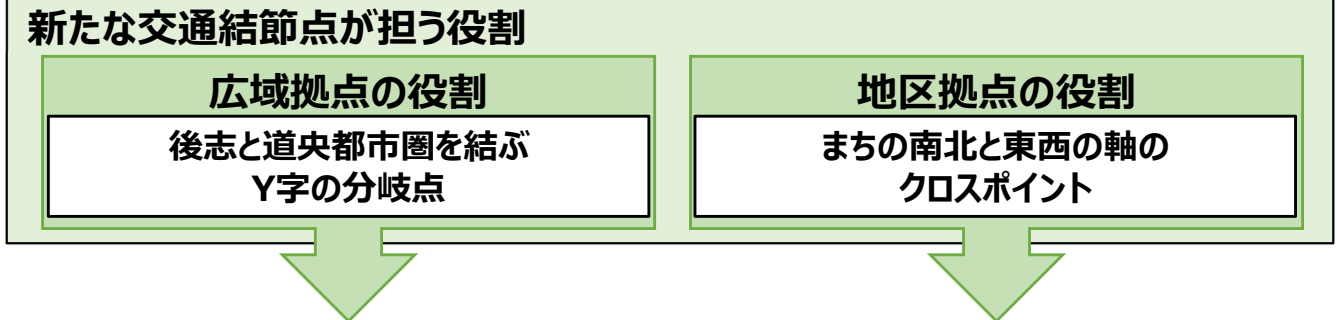
まちの南北と東西の軸の  
クロスポイント



# 3. 新たな交通結節点の在り方

- ・本事業にて目指す新たな交通結節点の在り方としては、JR廃線に伴う鉄道代替バスの導入への対応を契機としながら、現在の駅前広場の課題、そして社会情勢を踏まえると、まちの中心であり続けることが求められている。
- ・従って、まちの中心、人の集散の中心となる交通結節点という場を創出していくことが重要と考える。

## ▼ 新たな交通結節点の在り方に関する考え方



**整備計画立案の背景**

**2030年JR廃線**  
・鉄道代替バスの導入

**現在の駅前広場の課題**  
・十字街交差点バス機能の収容  
・駅前広場進入における動線の整序化  
・積雪時の結節機能維持、代替機能の確保  
・環境空間（広場）の充実化

**町情勢、社会情勢**  
・人口減少、高齢化  
・公共交通の利用減少  
・公共施設の緩やかな更新  
・まちなかの活性化  
・ウォーカブルの推進、公共空間の利活用 等

**新たな交通結節点の在り方 = 求められる在り方（役割・機能） =**

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

**基本方針① 新たな交通サービスをつなげる場づくり**  
・導入される鉄道代替バスを地域につなげるバス乗降場の設置  
・乗り継ぎに要する待合利用がしやすい交通サービスの提供

**基本方針② 交通結節以外の付加価値を届ける場づくり**  
・人が行きたくなる、居たくなる、身近に感じるなど、人が集まる理由を提供する広場の創出  
・多種多様な活動を支える空間としての利用価値を高める広場の創出

**基本方針③ 広がりのある場づくり**  
・周辺地区への歩行者動線、東西連絡など、場から波及する動線の整備・整序化  
・人との交流、コミュニケーションなどの交流促進の広がりへ寄与する空間形成

## 4. 規模算定結果と施設計画値

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

### ▼駅前広場計画指針の算定値とレイアウト施設計画値

交通モード			施設種類	① 現況の 施設数	② 指針 算定値	③ = ② - ① 増減	④ レイアウト 施設計画値	見直し方針 (②に対し④を設定する理由)	
バス	幹線 バス	鉄道代替バス	-	-	2	±0	3	バスの方面別の運用、または接続バスの導入等、将来の公共交通の動向に関する不確定要素を考慮した。	
		高速バス (高速よいち等) 幹線バス (小樽線など)	乗降バス	2					
			待機プール	0	0	±0			
	地域内 バス	ニキバス むらバス、 余市循環線	乗降バス	2	1	-1			1
			待機プール	0	1	1			1
	タクシー	乗車バス	2	1	-1	1			待機プール1台とすると、観光期における変動に対応し難いため、現状の半数程度を確保するものとした。
待機プール		9	1	-8	4				
降車バス		1	1	±0	1				
自家用車送迎	送車バス	3	2	-1	3	送車バスは現況値相当を確保するものとした。			
	迎車プール	7	31	24	30以上				

※バス：停車需要を収容する施設またはその乗降の場 プール：駐車需要の車両を収容する施設



# 5.レイアウト検討案

前提条件を踏まえ、新たな交通結節点として活用する敷地が異なる2つのパターンについてレイアウトを検討していくものとする。

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

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

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

2023年

J R 運行中

〔 J R 用地は活用できない 〕

2030年頃

JR廃止 並行在来線代替バス運行

〔 J R 用地が活用できる可能性あり 〕

## パターンA

暫定整備を経て、新たな交通結節点を整備



本施工計画・整備

## パターンB

2030年までに新たな交通結節点を整備

### 暫定整備形態 駅前広場+暫定整備

**交通空間の暫定整備**  
 ・十字街交差点バス停の整備  
 ・並行在来線代替バスのバス停の整備

**補足説明**  
 2030年までに並行在来線代替バスのバス停の整備を行うことが必要である一方、JR運行時にはJR用地を活用した交通空間の整備を行うことができない。従って、JR用地を活用した最終整備形態にあたっては、暫定のステップが不可欠となる。

### 本施工整備形態 鉄道西側の整備における新たな交通結節点整備

**交通空間の再編整備**  
 ・既存のバス、タクシー、送迎の再編整備  
 ・十字街交差点バス停の整備  
 ・並行在来線代替バスのバス停の整備

環境空間の再編整備

### 最終整備形態 鉄道西側と東側にて新たな交通結節点整備

**環境空間整備**  
 鉄道で分断されていた東西連絡の強化

**交通空間の再編整備**

- ・既存のバス、タクシー、送迎車両施設の再編整備
- ・十字街交差点バス停の整備
- ・並行在来線代替バスのバス停の整備

### 拡張可能な形態 新たな交通結節点整備に加え鉄道東側を整備

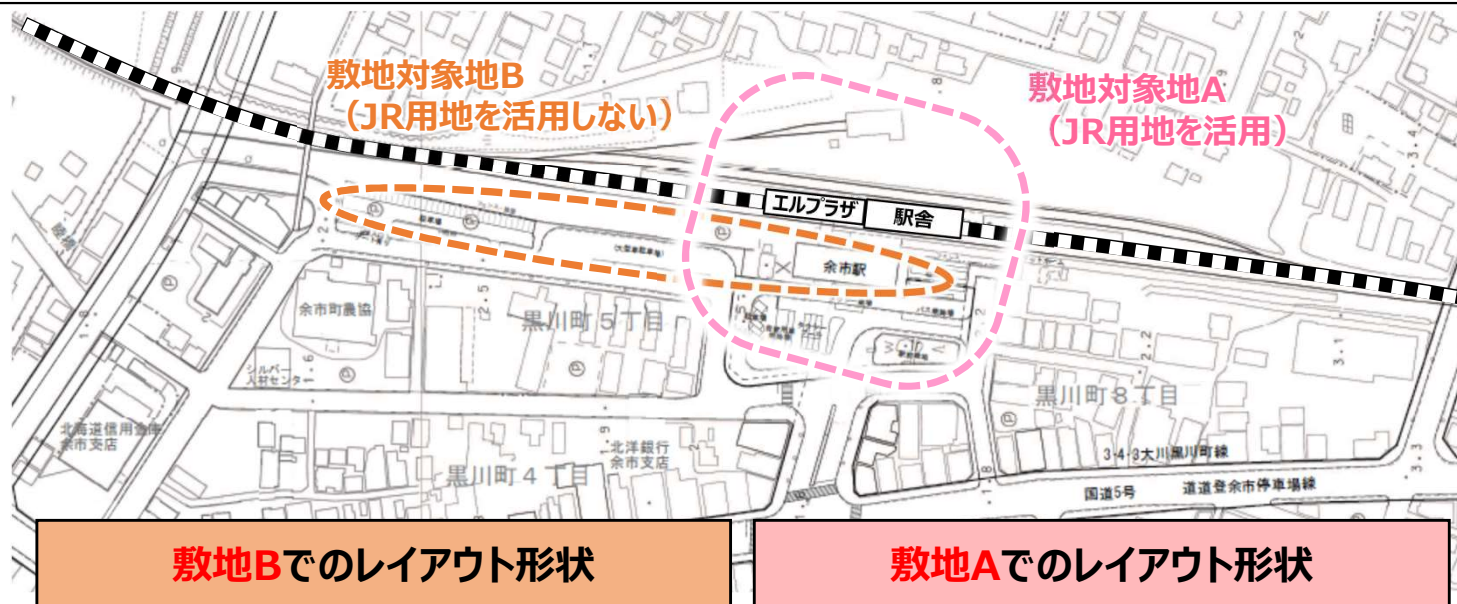
**環境空間の追加整備**  
 鉄道で分断されていた東西連絡の強化

交通空間

環境空間

# 5.レイアウト検討案

敷地の形状を踏まえ、作成するレイアウト案の形状の方針を検討した。



敷地Bでのレイアウト形状

敷地Aでのレイアウト形状

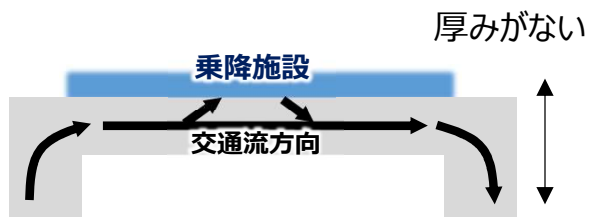
## 敷地の形状

南北に長い敷地  
国道5号からの出入に対して**厚みがない**

正方形に近い敷地  
国道5号からの出入に対して**厚みがある**

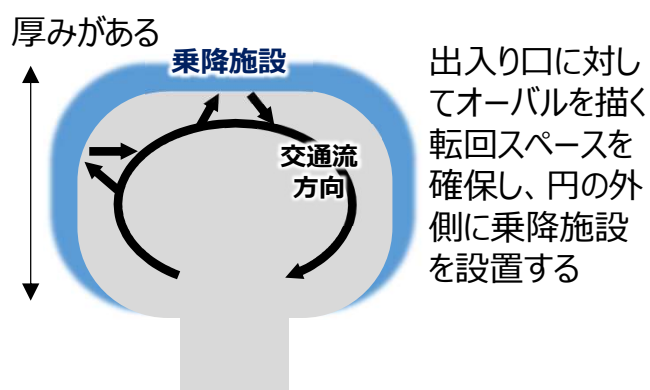
## レイアウトの形状

### プラットフォーム型のイメージ



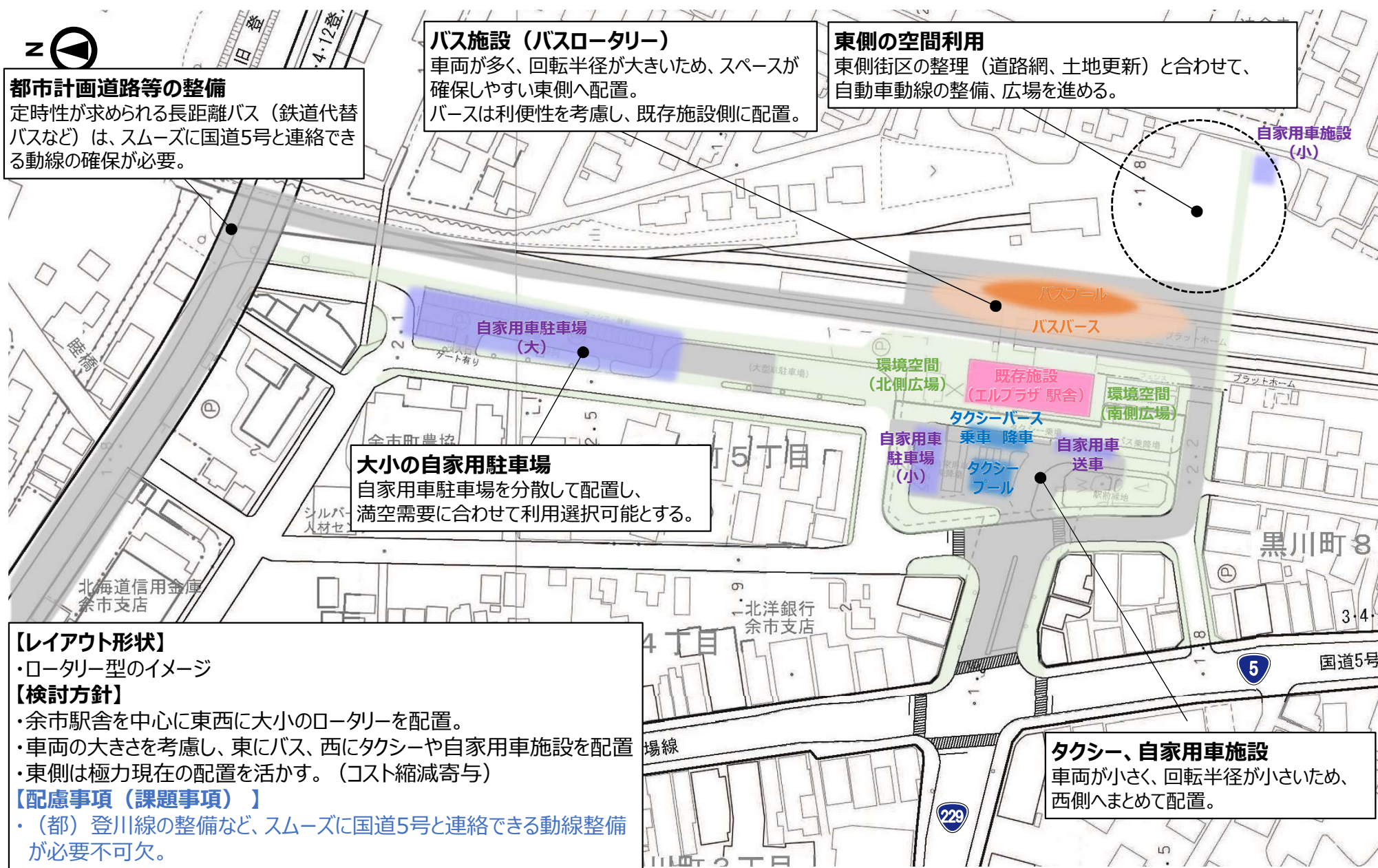
駅のプラットフォームをイメージし、同一の交通流の中で乗降施設を設置する

### ロータリー型のイメージ



# 5.レイアウト検討案

## ■敷地対象地Aにおけるレイアウト案



# 5.レイアウト検討案

## ■敷地対象地Bにおけるレイアウト案

### 【レイアウト形状】

プラットフォーム型のイメージ

### 【検討方針】

- ・JR用地の利用有無に寄らず、現鉄道の西側のみで、必要な機能を確保する。
- ・乗降に関する交通施設は、転回しない構造とすることで、デッドスペースが生まれない。

### 【配慮事項（課題事項）】

- ・現道に通行規制をかけて交通処理の流れを揃えるほうが、さらに安全かつ円滑に処理可能。
- ・進入と退出が別口とする場合、南側からのアクセスに迂回感を感じる。

### 東側の空間利用（追加整備）

東側街区の整理（道路網、土地更新）と合わせて、環境空間・歩行者動線の整備、広場を進める。

### 広場

限られた敷地のなかで可能な限り広場を確保

### 安全性、円滑性をさらに高める通行規制の可能性

通行規制をかけて交通処理の流れを揃えるほうが、さらに安全かつ円滑に処理可能。（要継続検討）

### バス施設（バスのプラットフォーム）

転回しない構造とすることで、正着区間の高いバースを構築。

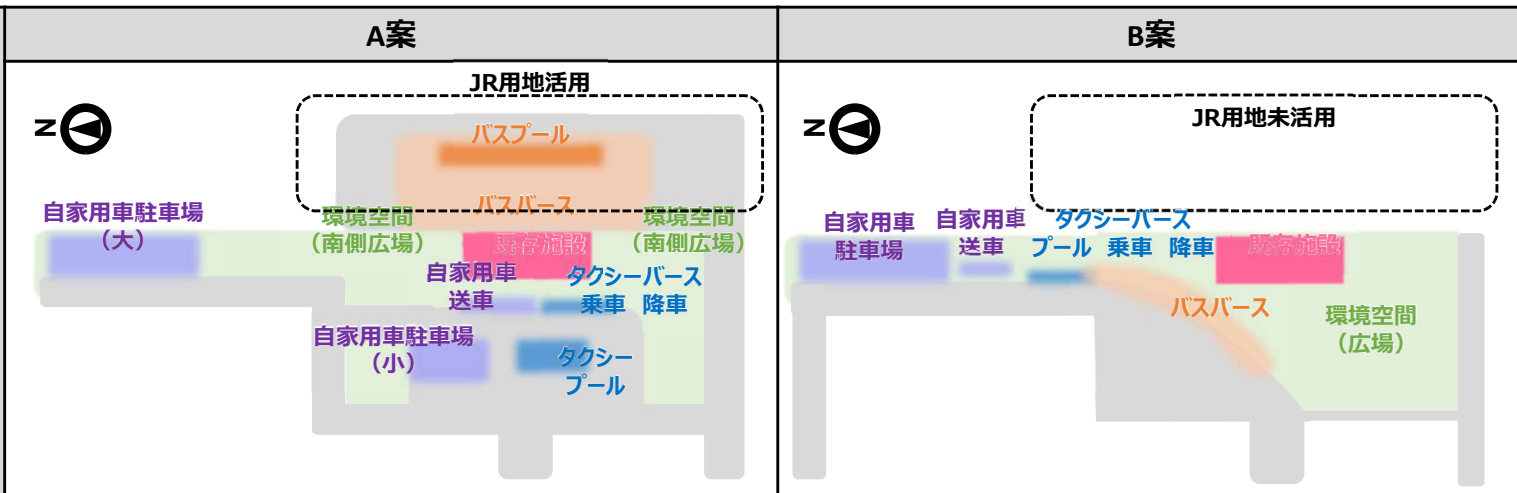
### コミュニティ道路

地区交通の集散のみ対応する道路を確保。



# 5.レイアウト検討案

レイアウト案  
概念図



		A案	B案
レイアウトの特徴	敷地形状	・厚みのある形状	・南北に細長い形状
	レイアウト形状	・ロータリー型	・プラットフォーム型
基本方針① 新たな交通サービスをつ なげる場づくり	バス施設の配置	・東側配置	・西側配置
	タクシー施設の配置	・西側配置	・西側配置
	自家用車送の配置	・西側配置	・西側配置
	待合い環境、配置	・駅舎等の既存施設 + ロータリー外延部の広場 ・施設を利用する待合い環境づくりに利点がある	・駅舎等の既存施設 + 南北の町道の歩道部 ・施設を利用する待合い環境づくりには向かない
基本方針② 交通結節以外の付加 価値を届ける場づくり	広場の規模、配置	・交通空間と近接、まとまった空間として2つ確保可能	・交通空間と離れている、広いまとまった空間が1つ確保
	広場と待合との関連	・広場と待合が一体	・広場と待合が分離
	広場の活用の汎用性	・一つの広場が1000m <sup>2</sup> 相当の広さとなるため、大規模集客イベントは不向き、ただし複数広場があるのが利点	・少なくとも2000m <sup>2</sup> 相当の広さを確保できるため、集客イベントにも活用
基本方針③ 広がりのある場づくり	歩行者動線	・周辺街区への移動の際に横断歩道が複数生じる	・周辺街区への移動の際に横断歩道が複数生じない
	周辺街区との関連	・広場が周辺民地側とほとんど接することがない	・広場と接する街区は、広場の賑わい利活用と親和性が高い
	東側街区の更新	・交通結節点整備が東側街区の更新を働きかけやすい	・JR用地を隔てての東側街区の更新となる
その他 事業性や条件	必要条件等	・JR廃線後以降、用地取得後に着手可能	・早期に着手可能 ・交通施設の動線として通行規制の検討が望ましい
	用地取得	・JR廃線後用地活用が前提	・JR廃線後用地活用を前提としない
	整備面積	A > B の関係となる	
	事業コスト	A > B の関係となる	

# 6. 今後の検討の流れ

## 1) 事業スケジュール案

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

## 2) 来年度のスケジュール

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

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

## 3) 関係機関協議

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

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

# 7.本分科会について

## 1) 本分科会の役割 ※第一回分科会資料より抜粋

【令和5年度】

交通実態調査の結果を踏まえた将来予測に基づき、必要となる交通結節点機能を記載した「余市町駅前再編整備基本構想」の素案の策定に向けた協議・検討を行う。

## 2) 今後の協議

令和6年度は、余市町において、本日までの分科会でのご意見や各種調査結果を検討材料とし、「余市町駅前再編整備基本構想」としてまとめる。同時に事務局において関係機関との個別協議を進め、レイアウト案を決定するための判断材料を集める。

また利便増進計画の策定に際し、分科会や協議会で別途協議を行う。

本分科会における検討は本日の協議で一区切りとし、以後、レイアウト案を判断できる状況となった際に、再度分科会もしくは協議会にて協議を行う。