

第22回 余市町地域公共交通活性化協議会 (書面開催)

1. 協議事項

地域公共交通確保維持改善事業費補助金（国土交通省）を活用して運行しております「余市循環線」について令和5補助年度の事業が完了したため、国の定める様式により事業評価を行います。

同じく同補助金を活用して実施しております、「JR余市駅周辺における交通結節点基盤整備調査事業」について、事業期間中ではございますが現時点での事業評価を行います。

別紙資料のとおり事務局案を作成いたしましたので、内容についてご確認いただき、ご意見等がございましたら事務局までご報告願います。

※令和5年度地域公共交通確保維持改善事業を対象とするため、
令和4年10月～令和5年9月の余市循環線について記載しています。

2. 報告事項

①余市町交通結節点検討委員会（分科会）の開催結果について

令和5年10月4日に開催した協議会において報告しておりました、「JR余市駅周辺における交通結節点基盤整備調査事業」の実施にあたり、本協議会の分科会として「余市町交通結節点検討委員会」を設置し、令和5年12月6日に第1回検討会を開催。報告事項として、調査の業務スケジュール及び実施計画について説明、協議事項として、新たな交通結節点の整備の考え方について、現段階で想定される事務局案に基づき協議を行いました。

※会議資料及び会議結果については、町HPに掲載しております。

<https://www.town.yoichi.hokkaido.jp/chousei/jouhou/koukyokoutsu/2023-1218-1111-11.html>

②郊外部における新たな公共交通の運行について

令和5年10月4日に開催した協議会において実施について承認いただきました「郊外部における新たな公共交通（デマンドバス）」について、広報よいち12月号に周知チラシを折り込み、令和6年1月8日より運行を開始しております。

運行期間を令和6年3月1日までとしておりますので、実施結果については改めて協議会へ報告いたします。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1月 日

協議会名:余市町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
余市町地域公共交通活性化協議会	<p>運行系統名:余市循環線 運行区間: ①余市循環線(登校便):余市駅前→余市協会病院→余市紅志高校 ②余市循環線(通常便):余市駅前→余市協会病院→余市駅前 ③余市循環線(下校便):余市紅志高校→余市協会病院→余市駅前 運行回数:合計1,086回(①301.5回、②361回、③423.5回) 運賃:200円(法定協議運賃) *小児運賃有り</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助】</p>	<p>前回は目標値としていた輸送人数、収益率を大きく下回る結果となったが、運行開始初年度であり、認知不足が要因であったものと分析した。前回結果を踏まえ、今年度は周知の徹底を図るため、運行ダイヤチラシを事業年度中に全戸配布を2回行った。加えて、協議会へ年間実績の報告を行い、意見を求めるとともに、余市紅志高校からダイヤの利便性等に関するヒアリングを行うなど、利用率向上に努めた。</p>	<p>A:事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。</p> <p>A</p>	<p>①余市循環線の年間輸送人数 目標値34,700人に対して24,717人であった。 ②余市循環線の収益率55%に対して46.2%であった</p> <p>①に関しては、目標設定時に、運行路線を余市協会病院線から余市循環線に合理的な短縮を図ったことによる停留所数減による減少率を加味していなかったことから、過大な目標設定となっていたことに起因するものと考えられるが、昨年度対比では1.7倍の増となり目標値は満たさないものの、着実に利用増が図られている。 ②に関しては、目標値は達成していないものの、余市協会病院線運行時の収益率を上回る結果となった。</p> <p>③余市循環線の行政負担額 目標値3,900千円に対して見込み値3,005千円 ④余市循環線のバス事業社負担額 0千円に対して見込み値0千円となり、目標値は達成する見込みである。</p> <p>車両減価償却費等国庫補助の目標・効果達成状況も①～③に同じ。</p> <p>B</p>	<p>目標として設定している行政負担額及びバス事業者負担額については達成しているものの、輸送人数や収益率の目標を達成するためには、さらなる利用促進を図る必要がある。昨年度対比で利用者数が増加していることから、一定の認知が図られてきたものと考えられるため、今後はバス待ち空間など利用環境の向上や需要に則した運行ダイヤの設定、新たなバスルートの検討を行い、持続可能な公共交通としての確立を目指す。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月 日

協議会名:	余市町地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>余市町の主な地域間交通バス路線は、国道5号と国道229号を経路としており、幹線バス3路線、高速バス4路線が運行されていますが、町内の生活交通手段である路線は「余市協会病院線」の1路線のみでした。この余市協会病院線は年々輸送人員が減少し、費用は増加するという状況が続いたため、赤字が続いていましたが、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をしたいと考えていました。</p> <p>本路線は運行開始から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と考え、余市町地域公共交通活性化協議会により協議し、余市循環線として新規に路線を設計し輸送効率の良い運行を行うこととしました。</p> <p>輸送効率を向上する方法としては、自動車運転免許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、また、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や、余市紅志高校スクール便との一体運行による効率化を図ることで通勤・通学利用に対応していくことで進めています。この他、余市町地域公共交通計画により、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ています。</p> <p>以上のように地域内の余市循環線を維持し、幹線交通や今後の郊外部の交通と接続をしていくことで、主に市街地の通勤利用や、高齢者、高校生などの交通弱者の生活交通が確保され、効率的な公共交通体系が実現できると考えています。</p>

余市町地域公共交通活性化協議会における地域公共交通確保維持改善事業の概要

事業実施の目的・必要性

本事業は、維持の難しくなった生活路線の輸送効率を改善し、「余市循環線」として新規運行し、町民の生活交通手段を確保するものである。

地域公共交通の現況

- ・ JR函館本線（余市駅）
- ・ バス（高速4路線・幹線3路線・地域内3路線（他町村2路線+余市循環線1路線）
- ・ スクールバス（3路線）
- ・ タクシー（1社）

生活交通確保維持改善計画の目標

年間輸送人数：34,700人

収益率：55%

行政負担額：3,900千円

バス事業者負担額：0千円

【車両減価償却費等国庫補助金の目標も同じ】

協議会開催状況

R4年6月17日 第16回協議会を開催
主な協議事項：地域公共交通計画の改定・
余市循環線について
R6年1月(書面) 第22回協議会を開催
主な協議事項：地域公共交通確保維持改善
事業の事業評価

令和5年度事業概要

運行系統名：余市循環線 運行区間：①余市循環線(登校便)：余市駅前→余市協会病院→余市紅志高校
②余市循環線(通常便)：余市駅前→余市協会病院→余市駅前
③余市循環線(下校便)：余市紅志高校→余市協会病院→余市駅前

運行回数：合計1,086回(①301.5回、②361回、③423.5回) 運賃：200円(法定協議運賃)*小児運賃有り

【車両減価償却費等国庫補助】

令和5年度事業の実施状況

1) プロセス、創意工夫

【プロセス】

協議会の中から、特に本事業を専門に検討する分科会を設置し、町民意見をもとに検討を行い事業計画を策定した。

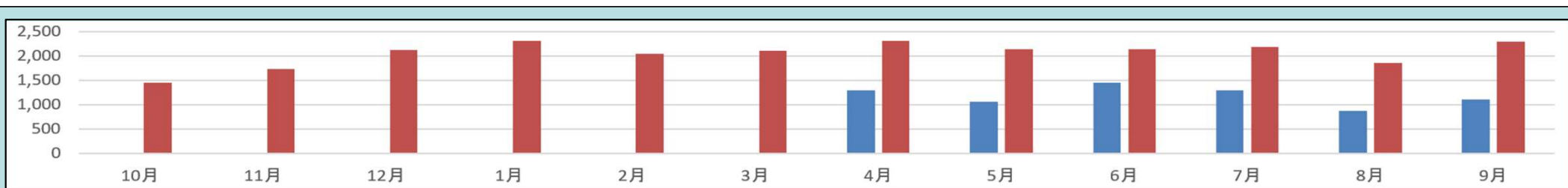
【創意工夫】

- ①R3に実証運行を実施②路線設計にあたって持続可能性の観点から長大路線とならないよう検討③幹線バスや鉄道との乗継の容易さに配慮
- ④生活路線であるため、住宅街の最寄りを実行したく、狭小な道路でも運行可能なように小型のバスを導入

2) 運行系統



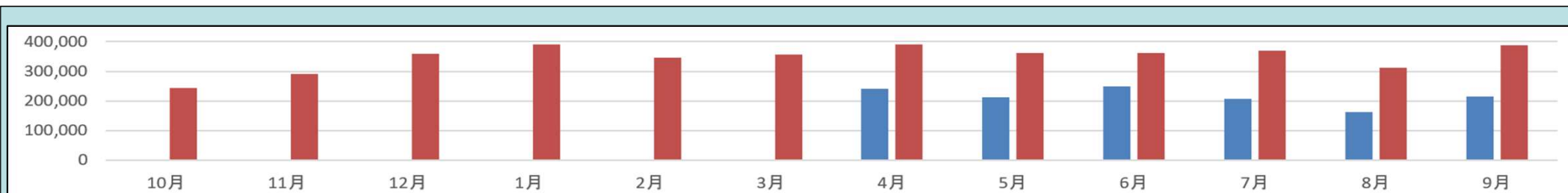
3) 利用実績



単位：人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
R4実績							1,300	1,057	1,457	1,294	874	1,112	7,094
R5実績	1,450	1,732	2,126	2,309	2,048	2,112	2,314	2,139	2,137	2,192	1,854	2,304	24,717

4) 収入実績



単位：円

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
R4実績							241,874	213,047	248,845	205,662	163,548	215,253	1,288,229
R5実績	244,621	292,103	358,762	389,522	345,723	356,412	390,461	361,011	360,739	369,948	312,842	388,908	4,171,052

5) 事業実施の適切性

① 運行便数

登校便: 平日2便、休日1便

通常便: 平日1便、休日1便

下校便: 平日3便、休日1便

➡いずれも当初計画通りの運行を実施

② 運賃 法定協議運賃として計画通りに実施

③ 実施主体 計画通りの実施主体にて運行実施

他、周知活動として運行ダイヤチラシの配布を4月・12月に町内全戸配布。

7) 事業の今後の改善点

目標として設定している行政負担額及びバス事業者負担額については達成しているものの、輸送人数や収益率の目標を達成するためには、さらなる利用促進を図る必要がある。

昨年度対比で利用者数が増加していることから、一定の認知が図られてきたものとするため、今後はバス待ち空間など利用環境の向上や需要に則した運行ダイヤの設定、新たなバスルートの検討を行い、持続可能な公共交通としての確立を目指す。

6) 目標・効果達成状況

① 余市循環線の年間輸送人数は目標値34,700人に対して24,717人であった。

② 余市循環線の収益率55%に対して46.2%であった。

①に関しては、目標設定時に、運行路線を余市協会病院線から余市循環線に合理的な短縮を図ったことによる停留所数減による減少率を加味していなかったことから、過大な目標設定となっていたことに起因するものとするが、昨年度対比では1.7倍の増となり目標値は満たさないものの、着実に利用増が図られている。

②に関しては、目標値は達成していないものの、余市協会病院線運行時の収益率を上回る結果となった。

③ 余市循環線の行政負担額は目標値3,900千円に対して見込み値3,005千円

④ 余市循環線のバス事業社負担額 0千円に対して見込み値0千円となり、目標値は達成する見込みである。

車両減価償却費等国庫補助の目標・効果達成状況も①～③に同じ。

8) 地方運輸局等における二次評価結果(案)

運輸局記載欄

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1月 日

協議会名:余市町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域公共交通再構築調査事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
余市町	JR余市駅については2030年に鉄道が廃止となった後、新たな公共交通ネットワークにおいて周辺地域を結ぶ交通結節点となることが想定され、JR余市駅周辺のバス停留所の集約配置や、JR余市駅前広場へのバスレーンの集約化、現在線路によって分断されているJR余市駅東西エリアのアクセス向上、パークアンドライドを想定した駐車場の確保など、新たな整備が必要となっている。余市町の交通機能について、既存の調査資料や追加調査を踏まえながら、JR余市駅前広場におけるタクシープール、バスレーン、バス停留所、自家用車停車場、駐輪場等の現状を把握・整理し、2030年(並行在来線のバス転換時)及び2030年以降(バス転換後)の交通状況について将来予測を行う。将来予測を行った上で余市町における交通結節点機能とそのあり方を明確化する。		評価実施時において、予定どおり、委託業務発注・基礎調査実施・協議会(分科会)を開催している。	令和5年12月に交通実態調査を実施済み。同じく12月に交通行政関係者・有識者・学識経験者等で構成される分科会を開催し、現段階において想定される交通結節点の整備パターンを提案し、議論した。事業期間中にあと2回程度分科会を開催し、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。	期間内での事業完了に向け引き続き、各調査結果の分析・各交通状況の将来予測・交通結節点としての課題・整備のあり方の検討を行う。

余市町地域公共交通活性化協議会

平成30年7月23日設置



余市町

概要

函館線「長万部・小樽間」(18駅、140.2km)(うち有人駅4駅)
小樽市・余市町・倶知安町・長万部町の1市8町にわたる路線である。

○JR北海道函館線(長万部・小樽間)の輸送密度及び収支

- ・輸送密度 479人/日
- ・営業損益 △2,674百万円
- ・営業係数 817円

※北海道旅客鉄道株式会社「2022年度線区別収支とご利用状況について」2023年6月9日より

○JR北海道函館線(長万部・小樽間)の課題

2030年の鉄道廃止に伴う新たな交通ネットワークの構築に際し、交通サービス維持のための財政負担や運転手不足、利用者の減少、沿線自治体のまちづくりと連携した公共交通

○地域公共交通再構築調査事業の主な内容

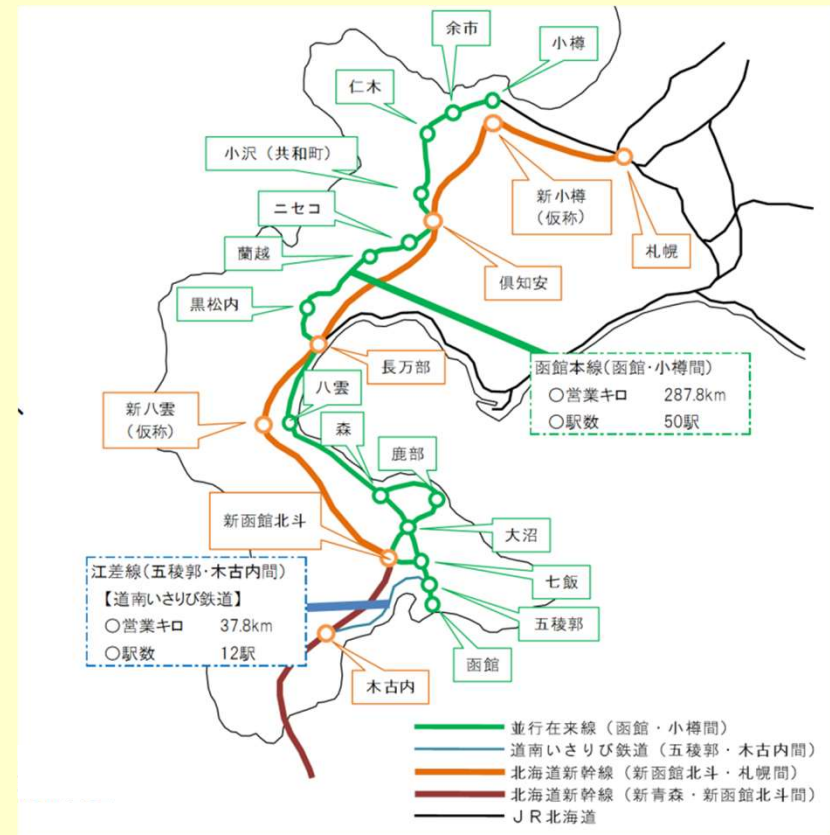
- ・余市町の公共交通機能等の現状整理
- ・公共交通実態整理(アンケート調査、乗降調査)
- ・各交通状況の将来予測
- ・交通結節点としての課題・整備の在り方の検討

○余市町地域公共交通活性化協議会(分科会)開催状況

12月6日 第1回協議会(分科会)を開催

- ・調査事業実施概要
- ・想定される整備パターンとスケジュール

JR北海道函館線の概要



余市町地域公共交通活性化協議会 地域公共交通再構築調査事業の取組状況

●事業の結果概要

令和5年12月に交通実態調査を実施済み。同じく12月に交通行政関係者・有識者・学識経験者等で構成される分科会を開催し、現段階において想定される交通結節点の整備パターンを提案し、議論した。事業期間中にあと2回程度分科会を開催し、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。

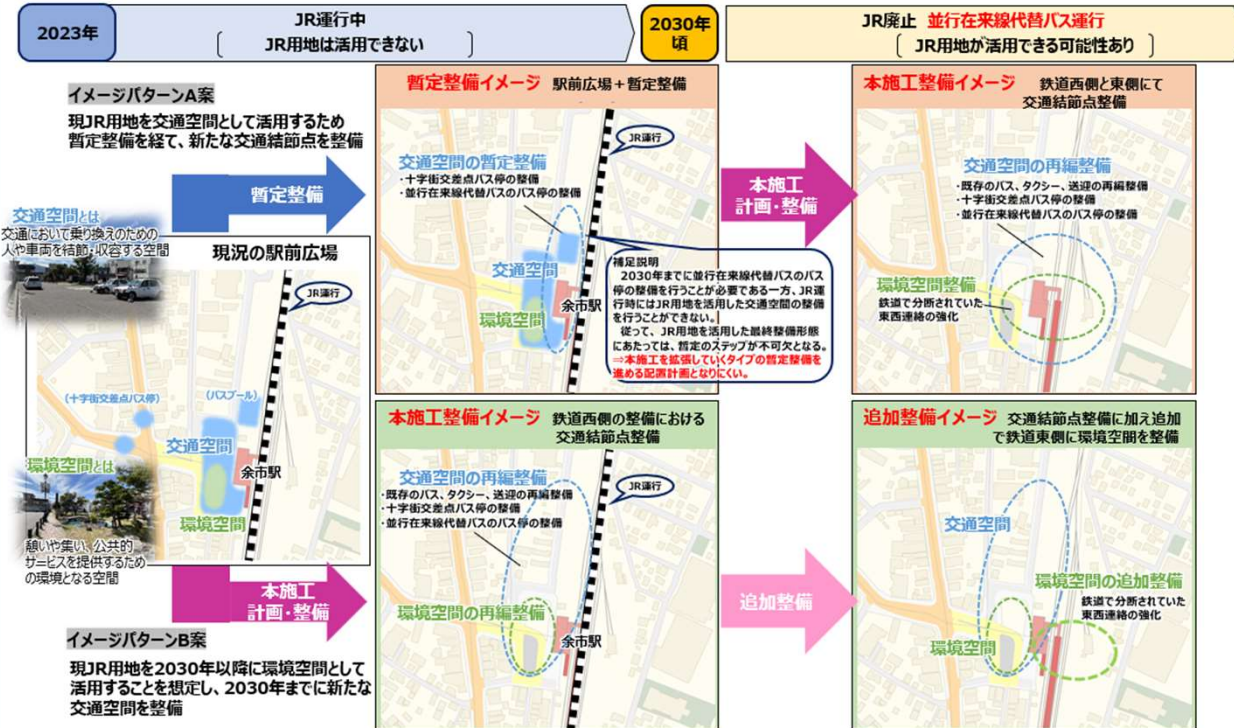
評価実施時における検討状況の一部(分科会資料より)

新たな交通結節点の整備の考え方・整備に向けたスケジュールのシミュレーション

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

条件2：整備にあたって、廃線後のJR用地を活用する場合は、2031年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(イメージパターンA)、本施工整備にて対応(イメージパターンB)の2択が想定される。



●事業の今後の改善点(特記事項含む)

事業完了に向け、引き続き、各調査結果の分析・各交通状況の将来予測・交通結節点としての課題・整備のあり方の検討を行う。

●事業実施の適切性

評価実施時において、予定どおり、委託業務発注・基礎調査実施・協議会(分科会)を開催している。

●地方運輸局及び地方航空局における二次評価結果(案)

運輸局記載欄