

第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画

【案】

(令和2年～令和6年度)



令和2年 月
恵庭市

目 次

1. はじめに	1
2. 第2次計画における事業の実施状況及び課題	2
3. 第3次計画の目標	9
4. 計画の区域	11
5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	12
6. 計画期間	13



1. はじめに

恵庭市は、国道36号・北海道横断自動車道・北海道縦貫自動車道・JR千歳線等の陸上交通が交差し、JRを利用した場合、札幌に24分、新千歳空港に13分でアクセスが可能であり、1時間圏内には苫小牧港を擁する交通環境に位置しています。

公共交通機関は、JR千歳線が新千歳空港・札幌駅を結ぶ主要な幹線となっており、恵庭、島松、恵み野の3地区にそれぞれ有するJR駅では、通勤・通学を中心に年間約460万人の利用があり、この3駅を基点として市街地を運行する地域公共交通として、えにわコミュニティバス（以下、エコバスと略記）を運行し、エコバスの運行区域外においては、乗合タクシー（以下、エコタクと略記）を運行し、交通空白地域を補完しています。

民間バス路線は、千歳市と札幌市の都市間を結ぶ路線が北海道中央バス株式会社により運行され、エコバスと連携しているものの、市内主要施設には停車していないため、市民の日常生活の足を補うものとして、エコバスやエコタクの重要性は増大しています。

本市の令和元年度統計によると、1世帯あたりの自動車の保有率は1.1台であり、同年度の北海道平均の1.006台を上回っており、市民の移動手段は依然として自動車为中心ですが、少子高齢化社会の進展により高齢化率の上昇は避けられないことから、今後の公共交通が果たす役割はますます大きくなってきています。

恵庭市では、平成22年3月に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）に基づく法定計画として地域公共交通総合連携計画を策定し、平成28年度からは任意計画の位置づけとして、第2次恵庭市地域公共交通総合連携計画を策定しているところです。この計画では、大幅な路線の見直しによる円循環路線への変更やパターンダイヤの導入、車両の増車による増便等を行い、併せて利用者にわかりやすく使いやすい公共交通を目指し、多岐に渡る情報提供を行ったことにより、令和元年度のエコバス・エコタクの利用実績は年間約33万人に増加しています。

今後も安定して継続した公共交通の運行を行っていくために、利用者ニーズを把握し、ここに（仮）第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画を策定するものであります。

2. 第2次計画における事業の実施状況及び課題

<第2次計画における事業の実施状況> A：実施 B：協議・検討中 C：未実施

【目標】 効率的なバス運行体系の構築

【事業】 えにわコミュニティバス路線再編実証運行

事業内容	実施状況	実施内容
①総延長距離、所要時間の短縮	A	<p>平成30年度からの運行路線の大幅な変更により、1周の総延長距離は41.7kmから32.2kmに、運行時間は約2時間11分から1時間45分となり、従前から運行時間は27分短縮されました。</p> <p>この路線変更によって、一部区間については目的地までの所要時間が増加したため、令和元年度からは恵み野駅東口・西口からの乗継ぎ券制度の導入を行い、所要時間の短縮を図りました。</p>
②遅延や迂回がない路線の設定及び増便による通勤・通学におけるJR便への結節強化を図る。	A	<p>循環バス路線は、JR線を跨ぐ路線となることは避けられませんが、これまでは踏切での停車時間等が運行遅延の大きな原因となっていました。運行路線の変更にあたり、踏切を通過せず跨線橋を最大限に活用する路線に設定したことで、運行遅延の軽減が図られました。</p> <p>また、運行台数を4台から6台に2台増車し運行本数を大幅に増加させることでJR駅との結節強化を図るとともに、通勤・通学にも配慮して運行時間を始発・終発ともに変更し、利用者の利便性の向上を図りました。</p>
③高校生への通学時間に配慮したダイヤを導入する。	A	<p>従前の路線においては、特に高校生を中心として利用者が増加する冬季に限り、混雑の緩和と乗降時間の増加による運行の遅延の解消を目的に、JR駅から高校までの臨時便を運行していましたが、通学時間に配慮したダイヤの設定をしたことと、実際の利用客数を勘案して、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・恵庭駅～恵庭北高校 ・島松駅～恵庭南高校 <p>の冬季臨時便を廃止としました。</p> <p>なお、恵庭駅～恵庭南高校の冬季便は、ダイヤ改正後も引き続き多くの利用が見込まれることから、利用者に配慮して運行を継続することとし、混雑の緩和に努めています。</p>

【目標】 わかりやすい路線とダイヤの設定

【事業】 わかりやすい路線とダイヤの導入

事業内容	実施状況	実施内容
④路線の円循環路線化を行い、利用者にとって分かりやすいものとする。	A	運行路線を変則8の字路線から円循環路線に変更し、「時計回り／右回り」であるAコースと、「反時計回り／左回り」であるBコースの2系統とする、わかりやすい路線としました。また、利用者へのサービスとして、平成28年12月からバスロケーションシステムを導入し、携帯電話や各駅に設置したサイネージやインターネットにてバス運行情報の提供を行っています。
⑤利用者にとって記憶しやすくわかりやすい、パターンダイヤを設定する。	A	これまで不規則であったダイヤを平日は40分間隔、休日は1時間間隔の運行とし、誰もが記憶しやすく、わかりやすいパターンダイヤに設定しました。

【目標】 環境とバリアフリーに配慮した車両の導入

【事業】 環境基準・バリアフリー適合車両購入

事業内容	実施状況	実施内容
⑥平成22年の排出ガス規定を満たし、バリアフリー適合車両を購入する。	A	平成29年度に環境性能を満たしたバリアフリー適合車両を2台購入し、平成30年度から運用を行っています。

【目標】 様々な市民を対象としたモビリティ・マネジメント

【事業】 モビリティ・マネジメント等利用促進事業

事業内容	実施状況	実施内容
⑦バスマップを利用してアンケート調査などを実施し、バス利用評価や利用意識啓発などを行う。	A	平成30年度の実証運行時に利用者アンケート調査によるニーズ調査を行い、乗継券制度の導入やバス停留所「恵み野南1丁目」の増設、スマートフォン定期の導入などの新しいサービスを開始しました。また、高齢者の負担軽減及び利用促進のための施策として、65歳以上の高齢者を対象として学生定期と同額となる割引定期料金を導入しました。

【目標】 交通空白地域の解消

【事業】 乗合タクシー（エコタク）の継続

事業内容	実施状況	実施内容
⑧交通空白地域を中心に対象地域の自宅から主な公共施設、商店、病院などに送迎を行う乗合タクシーを継続する。	A	運行路線の再編に伴って、エコバス運行対象外となった北柏木地区をエコタクの運行地域とし、交通空白地域の解消に努めました。また、寄附金を原資として平成30年度～令和元年度の2年間限定で運賃の値下げを行い、利用促進に努めました。

【数値目標】 第2次計画における数値目標

第2次計画においては、エコバスの年間利用者数を平成27年度実績値の244,416人から366,600人へ増加させることを目指していましたが、令和元年度実績では322,694人の利用にとどまっております。令和元年度からの本格運行に対する周知には概ね2年程度の時間を要することもあり、未だ目標値には達していない状況です。



※第2次恵庭市地域公共交通総合連携計画における数値目標の算出方法

エコバス4台の利用者の平成27年度実績：244,416人

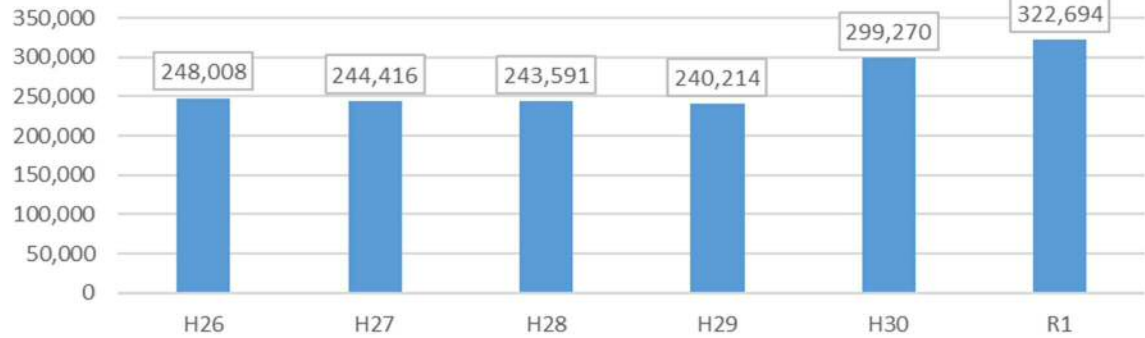
エコバス1台平均の年間利用者数：約61,100人

エコバス（計6台）による利用者数：366,600人

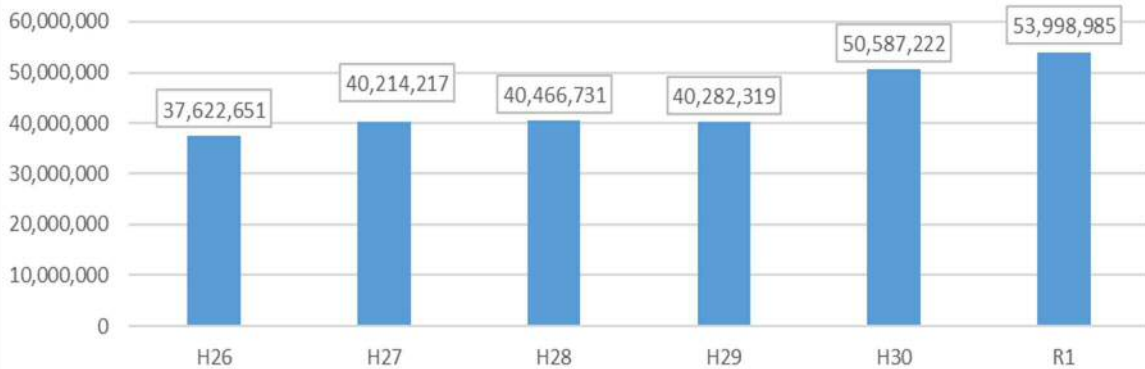
※路線サービス向上・利用促進策実施による利用者伸びは見込まない

利用者・運行収入の推移

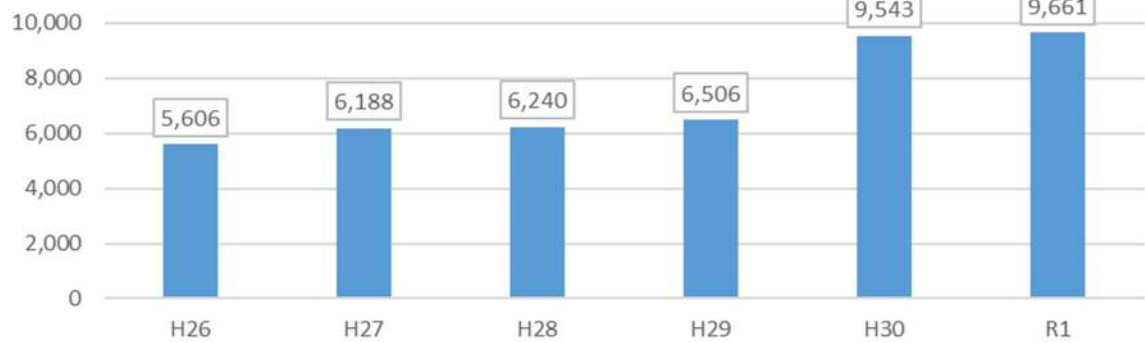
エコバス利用者数



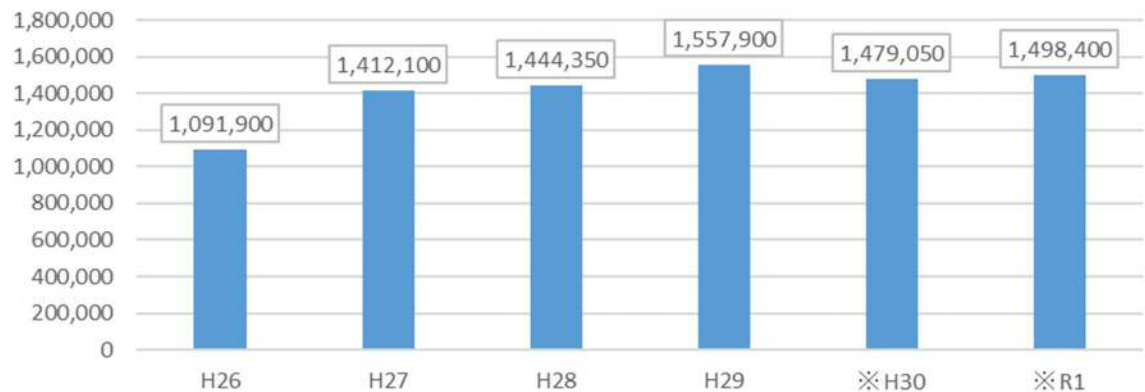
エコバス運行収入



エコタク利用者数



エコタク運行収入



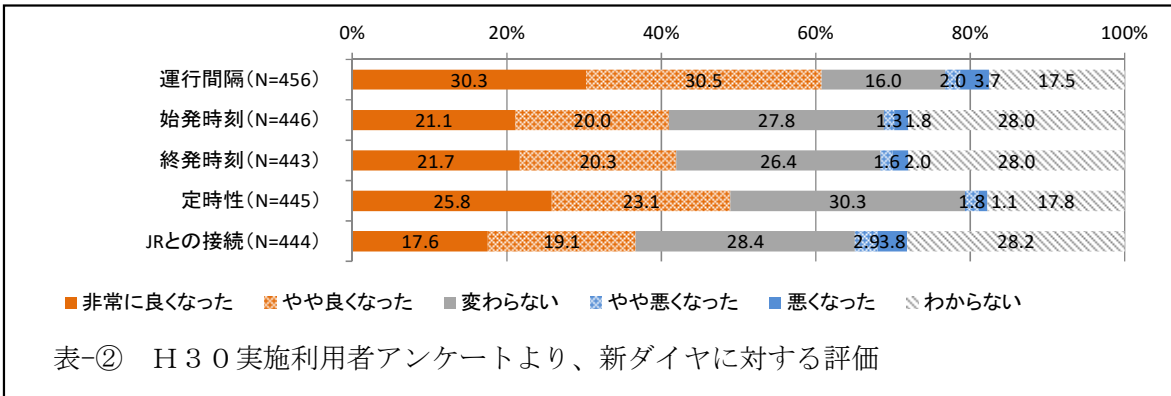
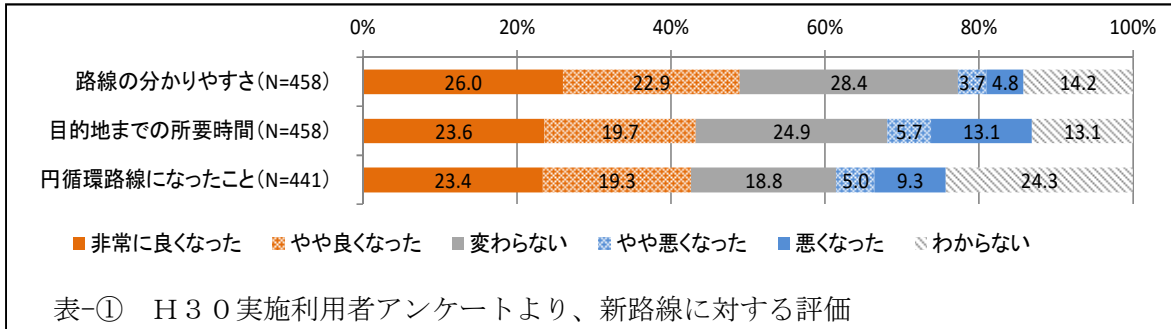
<第2次計画における事業の課題>

【事業】 えにわコミュニティバス路線再編実証運行

【事業】 わかりやすい路線とダイヤの導入

第2次計画における事業のうち、路線の円循環化およびパターンダイヤの設定、運行本数の増加については、予定どおり事業を実施し、利用者アンケートにおいても概ね良好な評価を得ているところです（表-①、②）。

アンケート調査で不満の声があった目的地までの所要時間については、令和元年度より導入した恵み野駅からの乗継ぎ券制度の導入により一定の改善を図っているところですが、特にダイヤについては「JRとの接続時間が長い(短い)」「通勤通学に合った時間帯がない」「朝の時間帯の増便をしてほしい」といった意見も寄せられており、エコバス利用者の多数を占める通勤・通学者に配慮したダイヤの設定が求められています。

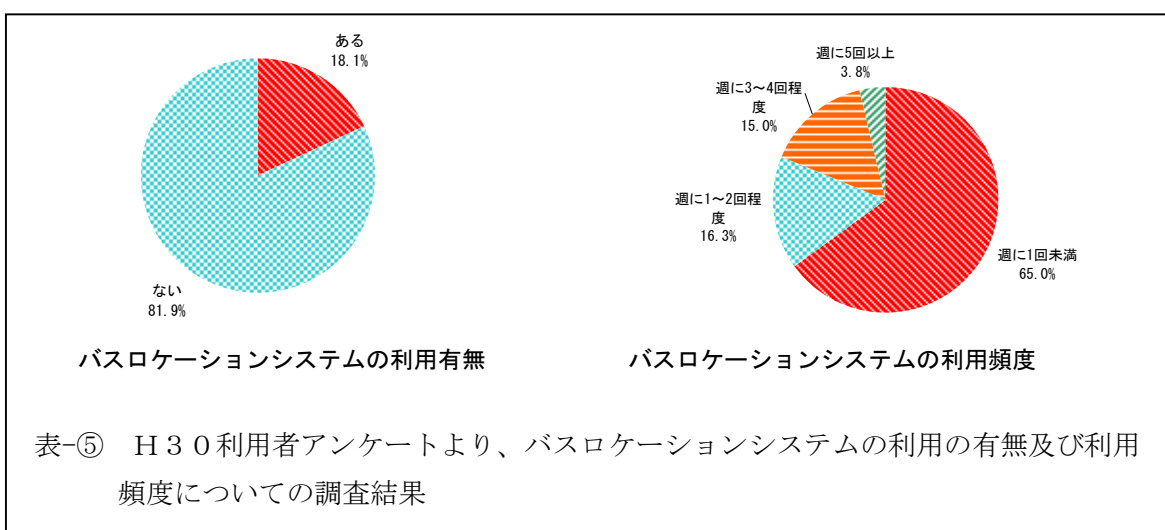
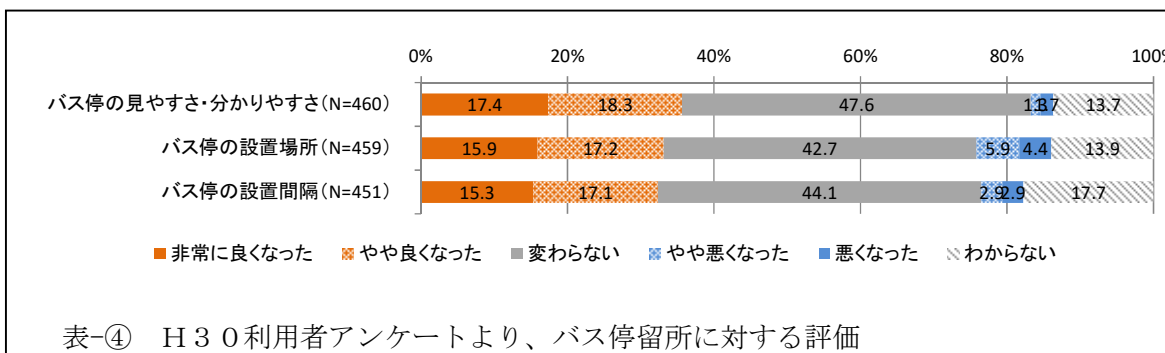
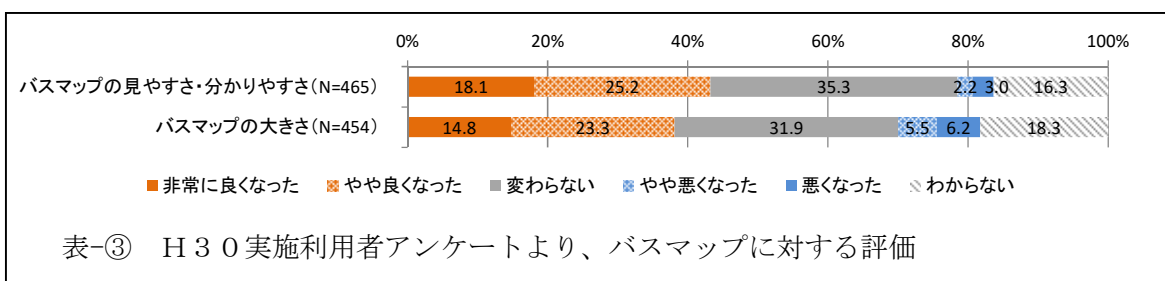


【事業】モビリティ・マネジメント等利用促進事業

バスマップについては、概ね良好な評価を得ている（表-③）ものの、「時刻表の見方がわかりにくい」「字が小さく見づらい」「もっと大きいものを作ってほしい」との意見が寄せられており、よりわかりやすく、特に高齢者に配慮したバスマップ作りが求められています。

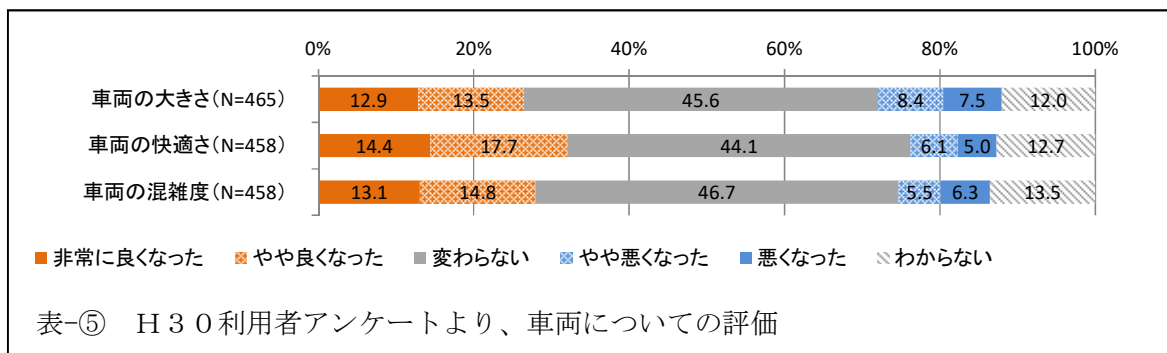
バス停留所については、変わらないとの意見が多い中（表-④）、「バス停が木に隠れてわかりにくい」「バスが来るのがわかりにくい」「バス停留所が交差点に近く他の車の迷惑」等の意見も寄せられており、利用者にとってよりわかりやすく、利用しやすいバス停の設置・整備が求められています。

バスロケーションシステムについては、導入後間もないこともありまだ利用率が高くない（表-⑤）ことから、利用拡大に向け積極的に検討を進める必要があります。



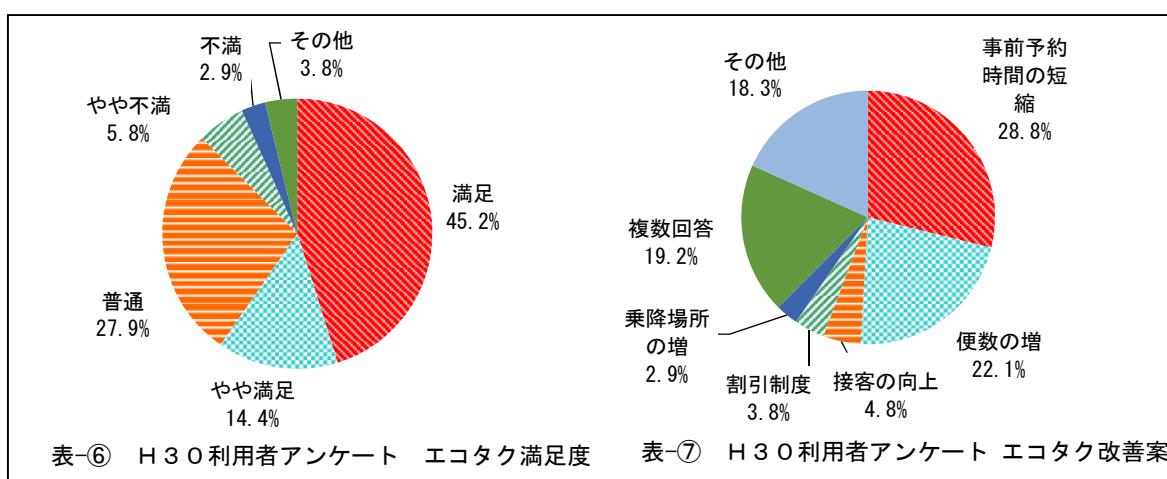
【事業】環境基準・バリアフリー適合車両購入

バス車両については計画どおりに環境基準を満たした車両を平成29年度に購入し、平成30年度から運用を行っていますが、新しく導入しているバスは従来のバスに比べてやや小型であるため通路が狭く、乗降口が一つしかないため、混雑時間帯には改善を求める声も挙がっています。今後の車両更新については、納期等も確認した上で、できる限り従来型の2ドアタイプの車両を導入する必要があります。



【事業】乗合タクシー（エコタク）の継続

エコタクについては平成24年度の導入以降、継続して事業を実施しており、寄附金の活用による運賃の限定的値下げや運行地域の拡大等の施策を通して利用者も大幅に増加していますが、それに伴う運行経費の増加も課題となっています。また、「運行回数を増やしてほしい」「予約時間を短縮してほしい」「休日の運行も行ってほしい」といった改善要望も寄せられており（表-⑥、⑦）、利便性の向上については今後も検討を継続する必要があります。



3. 第3次計画の基本方針及び目標

(1) 基本方針

歩いて暮らせるコンパクトシティを支える公共交通の実現

市民の利便性向上を図るため、鉄道やバス等、各交通機関の特性を生かした効果的な連携・組合せの仕組みを構築し、集約型都市構造を支える交通体系の確立、公共交通システムの構築・維持に努めます。

(2) 第3次計画の目標

恵庭市の公共交通に関する現況と課題を踏まえ、計画の目標を次のとおり設定します。

1. コンパクトシティを支える公共交通の利用促進

歩いて暮らせるコンパクトシティの実現に向け、公共交通が集約型都市構造を支える重要な交通手段となるために、市民が利用しやすいというだけでなく、外出の機会の確保を図ることでの健康増進、まちのにぎわいの創出をはじめとした地域課題の解決、「花のまち えにわ」を訪れる観光来訪者の移手段の確保といった観点のもと、JR 3 駅を基点とした現在の円循環路線及び、利用者に配慮したパターンダイヤを維持しながら、観光や福祉等をはじめとした、様々な分野とも連携しながら今後の路線再編の必要性の有無について検討を行います。

また、さらなる利用促進を図るため、周知活動を積極的に行います。

2. 市域全体を面的に捉えた公共交通の整備

市域全体を面的に捉え、エコタクの運行を継続することで、市域の中で交通空白地域が生じないようにします。また、バス車両の更新の際には高齢者や障がい者が利用しやすいバリアフリー適合車両を導入し、全ての利用者にとって快適な車両を目指します。

3. 誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通の実現

過度に自家用車に頼らず、公共交通等含めた多様な交通手段を適度に利用していくことを促すモビリティ・マネジメントの観点から、広く公共交通の利用促進を図るべく、バス停表記やバスマップの改善のほか、スマートフォン定期の普及促進など、子どもからお年寄りまで、誰もが日常生活における移手段としてわかりやすく利用しやすい公共交通を目指します。

また、(※) M a a S 等の先進技術にも目を向け、将来の公共交通への導入の可能性について調査検討します。

(※) MaaSとは・・・Mobility as a Serviceの略で、ICT技術の活用によってバスや電車、タクシーから、ライドシェア等も含めたあらゆる交通機関をクラウド化し、自家用車以外の交通手段をひとつの「移動」として捉え、シームレスに結び付ける概念のこと。

●数値目標の設定（継続）

目標に掲げた利用促進策を行うことで、エコバスの年間利用者数を現在（令和元年度実績）の322,694人から、引き続き前回計画の目標値である366,600人へ増加させることを目指します。

現 行 (R1実績)		目 標
322,694人		366,600人

※2期計画における算出方法

エコバス4台の利用者の平成27年度実績：約244,400人

エコバス1台平均の年間利用者数：約61,100人

エコバス（計6台）による利用者数：約366,600人

⇒令和元年度実績：322,694人（平成27年比 +78,278人）

・・・1日あたり約214人の増

目標値の達成に向けては、さらに1日あたり約120人程度の増加が必要となる。

4. 計画の区域

本計画が対象とする区域は恵庭市全域とします。

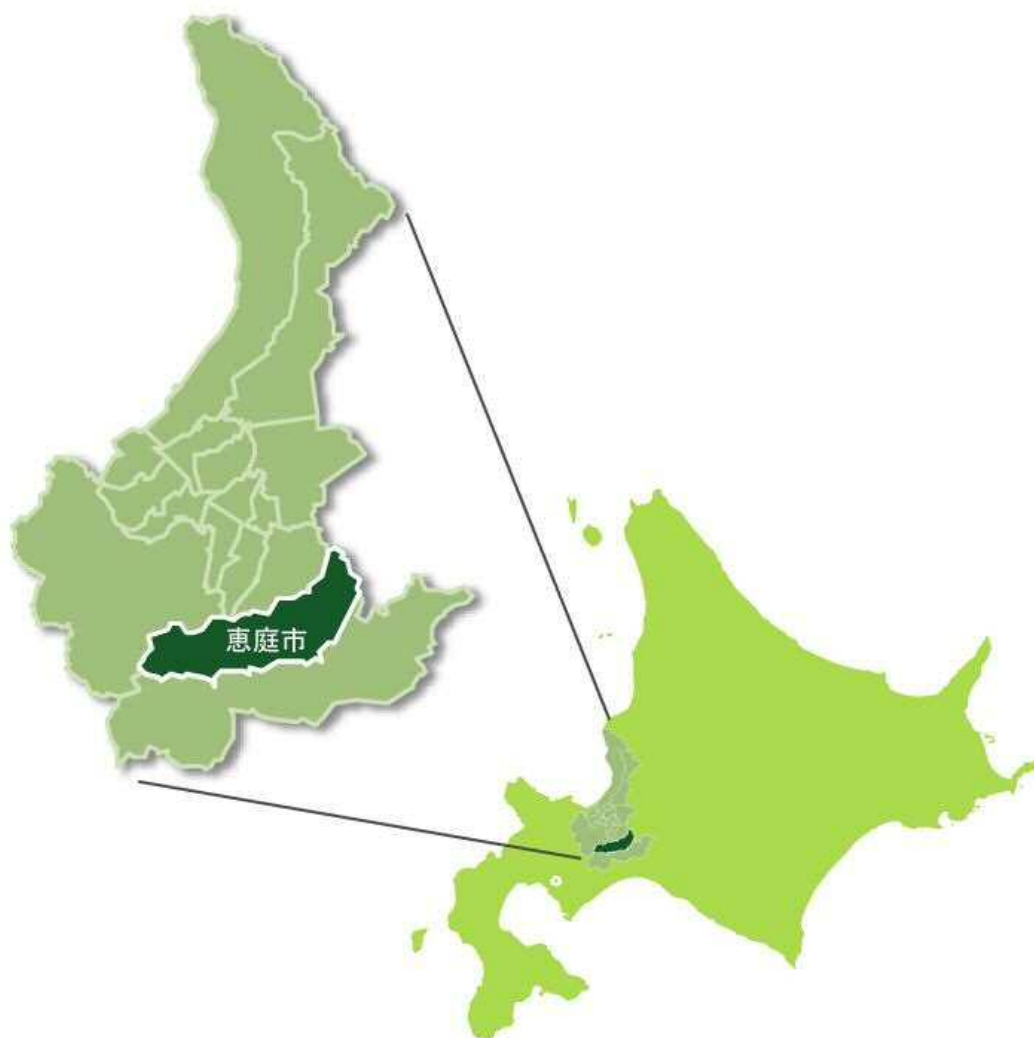


図 恵庭市の位置図

5. 目標を達成するために行う事業に関する事項

【目標1. コンパクトシティを支える公共交通の利用促進】

①わかりやすい路線とダイヤの維持・検討

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の円循環路線を維持するとともに、市ホームページやチラシ等を通し周知活動を行う。 ・現行のパターンダイヤの維持を前提として、市内における主要施設の改廃等、環境に大きな変化があった場合は柔軟に対応する。また、通勤・通学時間帯の混雑の緩和のため、恵庭駅から恵庭南高等学校への冬期便は継続する。 ・利用者ニーズの把握に努めるとともに、まちづくりの観点から他分野の意見等も取り入れ、将来的な運行路線の変更の必要性について検討を行う。
着手時期	令和2年度～

【目標2. 市域全体を面的に捉えた公共交通の整備】

②環境基準・バリアフリー適合車両の購入

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・環境基準を満たし、バリアフリーに適合した車両を購入する。 ・利用者の特性や利用者数に配慮して、現在使用しているものと同型のバスを前提に選定し、購入する。
着手時期	令和2年度～

③乗合タクシー（エコタク）の運行

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域を中心に、対象地域の自宅から主な公共施設、商業施設、病院などに送迎を行うエコタクを継続するとともに、エコタク対象施設の増減や、エコバスの路線変更など交通空白地域に変更があった際は速やかに対応を行う。 ・Ma a S等の先進技術等について、他自治体の事例等を参考に情報収集を行い、将来のエコタクへの導入の可能性について検討を行う。
着手時期	令和2年度～

【目標3. 誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通の実現】

④利用者にとって使いやすい利用環境の整備

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所の表記内容を、どのコースに乗れば目的地に早く到着できるのか、初めての利用者でもわかりやすいものとなるよう工夫する。 ・バスロケーションシステムは、より見やすく利用しやすいものを意識し、スマートフォンでの利用促進のため、ホームページ等での周知活動を継続して行う。 ・MaaS等の先進技術について情報収集を行い、将来の導入の可能性について検討する。 ・免許返納者をはじめとした高齢者に対し、公共交通利用の促進を図る。
着手時期	令和2年度～

6. 計画期間

本計画の期間は令和2年度～令和6年度までとし、国の動向も注視しながら必要に応じて見直しを行うものとします。期間中は、本計画を実効あるものとするため、国や道、バス事業者等の関係者とも密接な連携を図り、PDCAサイクルにより、公共交通の活性化に向けたスパイラルアップを目指します。

表 計画期間の事業一覧

目標	事業	スケジュール				
		R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
コンパクトシティを支える公共交通の利用促進	わかりやすい路線とダイヤの維持・検討	→				
		継続的に検証しながら展開				
市域全体を面的に捉えた公共交通の整備	環境基準・バリアフリー適合車両の購入	購入検討(1台)	購入検討(2台)	購入検討(1台)		
	乗合タクシー(エコタク)の運行	→				
		継続的に展開				
誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通の実現	利用者にとって使いやすい利用環境の整備	→				
		継続的に展開				

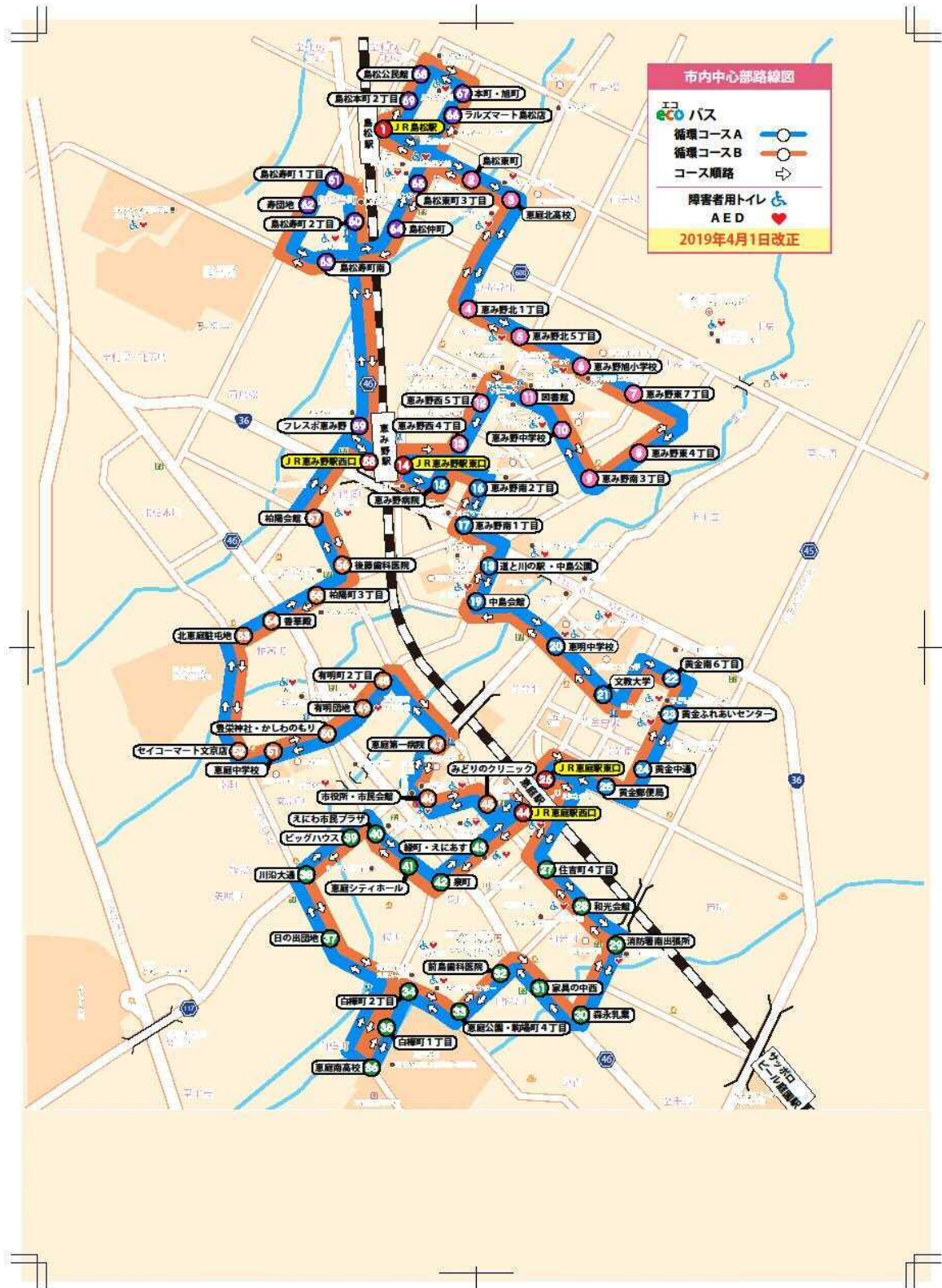


図 現在のエコバス路線図（令和元年～）