

令和5年度

第6回 恵庭市地域公共交通活性化協議会

日時：令和6年2月8日（木）15：00～

場所：恵庭市民会館 2階 視聴覚室

次 第

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 委員の変更について

4. 議 題

議案第1号 恵庭市地域公共交通計画（案）の策定について

議案第2号 令和6年度エコバスの運行体制について

5. そ の 他

6. 閉 会

恵庭市地域公共交通計画 (案)

令和 6 年●月

恵庭市地域公共交通活性化協議会

目 次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画の区域	1
1.3 計画の期間	1
1.4 上位・関連計画と本計画の位置づけ	2
2. 地域の概況	17
2.1 地形・地勢	17
2.2 人口推移・分布	18
2.3 自動車の利用状況	20
2.4 主要施設	21
2.5 観光入込動向	22
3. 地域公共交通の現状	24
3.1 鉄軌道	24
3.2 路線バス・高速バス	25
3.3 市営交通	27
3.4 タクシー・ハイヤー	39
3.5 他の輸送資源	39
3.6 これまでの利用促進の取組	40
4. 地域の移動特性・ニーズ	42
4.1 統計データ	42
4.2 住民アンケート調査	45
4.3 学生アンケート調査	57
4.4 P&R 利用者アンケート調査	63
4.5 K&R 利用者アンケート調査	68
4.6 その他市民意見等	73
5. 地域公共交通の課題	74
5.1 恵庭市における地域公共交通の現状・問題点及び課題	74
6. 計画の基本的な理念・方針・目標	75
6.1 計画の基本的な理念・方針	75
6.2 基本方針の実現に向けた目標	76
7. 目標達成のための施策・事業	77
7.1 目標達成のための施策・事業の位置付け	77
7.2 各施策・事業の実施方針	78
8. 計画の評価・推進体制等	85
8.1 目標達成状況の評価指標と数値目標	85
8.2 計画推進状況の評価・検証体制	86
8.3 評価結果を踏まえた計画の見直し	87
8.4 今後の協議会の開催スケジュール（案）	88
付属資料	89

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

本市では、2010（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、2016（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」、2020（令和 2）年度に「第 3 次恵庭市地域公共交通総合連携計画」を策定し、これら計画に基づいて、効率的・効果的な市内の公共交通の構築に向けて、「エコバス」や「エコタク」などの運行改善や利便性向上、利用促進等に資する取組等を行うとともに、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てきました。

そうした中、2020（令和 2）年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を受けて、地域における「輸送資源の総動員」の考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされました。

また、本市においても、近い将来、人口減少局面に入ることが見込まれており、少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展など社会情勢の変化に伴う利用者の減少の他、慢性的な人材不足や運転手の高齢化など、地域公共交通を取り巻く環境は、極めて厳しい状況が予想されています。地域における公共交通を維持・存続していくためには、交通事業者の経営努力のみならず行政、住民、団体、企業など、恵庭市の多様な関係者全体で課題を認識するとともに、連携して市民等の移動手段を確保する取組が必要です。

以上の背景を踏まえて、恵庭市民の日常生活や社会生活、地域の産業・観光等の地域経済の活性化、環境への負荷低減などを踏まえた持続可能な交通体系を構築するため、本市が自らデザインする地域公共交通を実現するため公共交通政策であるマスタープランとなる「恵庭市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の区域

本計画は、恵庭市全域を対象区域とします。

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、2024（令和 6）年度～2028（令和 10）年度の 5 年間とします。

1.4 上位・関連計画と本計画の位置づけ

本計画は、次に示す上位計画と関連計画との整合性や連携を図った内容とします。

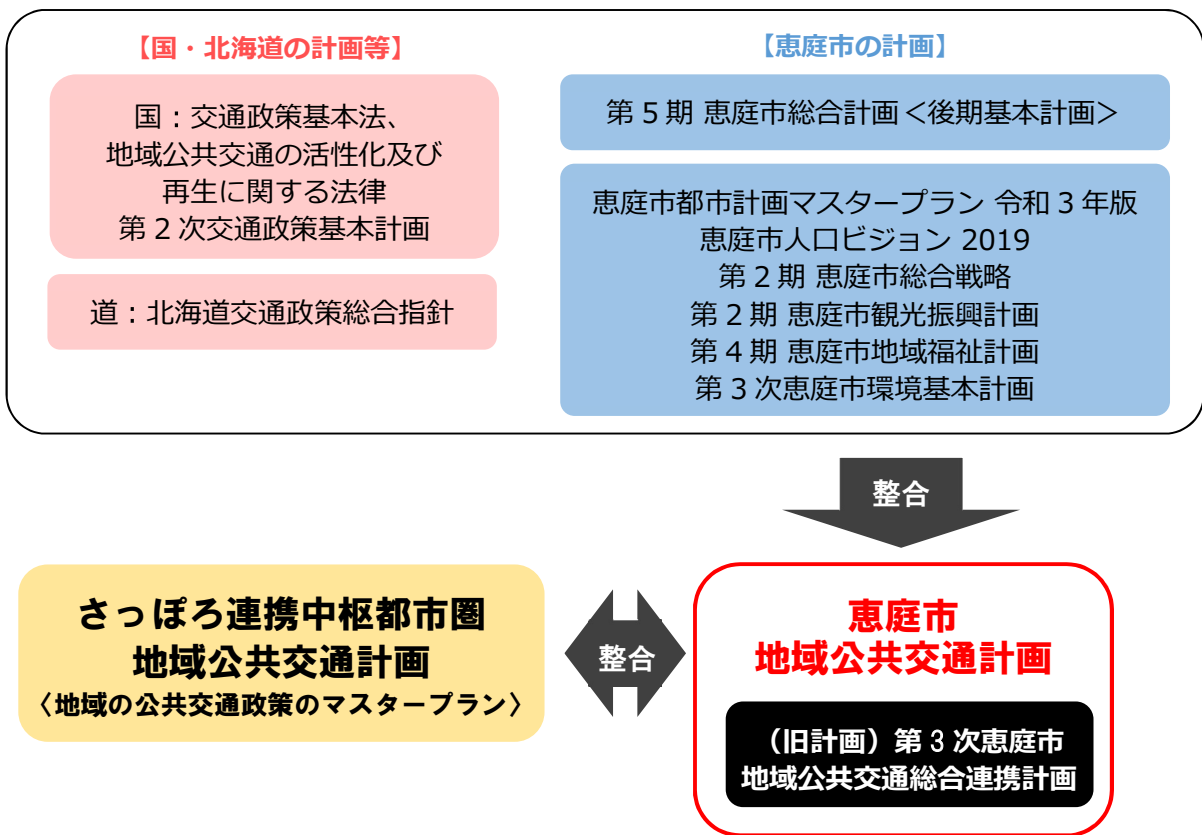


図 1-1 本計画の位置付け

また、本市の目指すまちづくりは、持続的な開発目標（SDGs）の理念に重なるものと考えられます。本計画においても、SDGsの17の目標のうち、特に、目標3「すべての人に健康と福祉を」や目標11「住み続けられるまちづくりを」等と関連が深いことから、SDGsの考え方を踏まえたながら取組を推進していきます。



目標3【保健】
あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



目標11【持続可能な都市】
包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

※SDGs（Sustainable Development Goals）は、2015（平成27）年に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核をなす「持続可能な開発目標」で、17のゴール・169のターゲットを統合的に解決し、2030（令和12）年までに持続可能でよりよい世界を目指すための国際目標のことです。

(1) 国・北海道・地域の計画等

地域公共交通に関わる国の法制度や関連計画、北海道の関連計画は以下のとおりです。

1) 交通政策基本法

公布日	2013（平成 25）年 11 月 27 日公布・施行
目的	交通に関する施策について、基本理念やその実現を図るための基本事項を定めるとともに、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的としている。
概要	<p>○交通施策の推進に当たっての基本的認識</p> <ul style="list-style-type: none">・「交通」が以下を実現する機能を将来にわたって発揮できるように、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である。 <p>①国民の自立した日常生活及び社会生活の確保</p> <p>②活発な地域間交流及び国際交流</p> <p>③物資の円滑な流通</p> <ul style="list-style-type: none">○交通の機能の確保及び向上・近年の急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化に対応し、「交通」が、「豊かな国民生活の実現」や「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」に寄与するとともに、大規模災害にも的確に対応できるようにする。○地方公共団体等の責務および関係者の連携・協力・「地方公共団体」は、交通に関して、国との適切な役割分担を踏まえて、自然的・経済的・社会的な諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有する。また、情報提供等により、住民等の基本理念に関する理解を深めて、協力を得るよう努める。・「交通関連事業者及び交通施設管理者」は、その業務を適切に行うよう努め、国や地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するように努める。また、業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める。・国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。○交通政策基本計画の策定・政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通施策の基本的な方針や目標、施策等を示した「交通政策基本計画」を定めなければならない。

2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

公布日	2020（令和2）年6月3日一部改正・同年11月27日施行
目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。
概要	<p>○地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none">・地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け- 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等を行うことでデータに基づくPDCAサイクルを強化 <p>○地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <ul style="list-style-type: none">・輸送資源の総動員による移動手手段の確保- 路線バス等の維持が困難と見込まれる際に、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、従前の路線バス等に代わる地域に最適な旅客運送サービスの継続を実現- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設し、運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化するとともに、地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化し、インバウンドを含む観光ニーズへも対応・既存の公共交通サービスの改善の徹底- 「地域公共交通利便増進事業」を創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」等のサービス改善を促進- MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設し、交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化

3) 第2次交通政策基本計画

計画期間	2021(令和3)年度～2025(令和7)年度
今後の交通政策の基本的方針	<p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p>B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化</p> <p>C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p>
目標・施策	<p>A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保</p> <p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・MaaSの全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃 等 <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出 等 <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域での快適な移動環境整備 等

4) 北海道交通政策総合指針

計画期間	2018（平成 30）年度～2030（令和 12）年度
交通ネットワーク形成の基本的な考え方	<p>①世界をつなぐ：グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化</p> <p>②競争と共生：事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進</p> <p>③地域を支える：人・地域を支える持続的なネットワークの構築</p> <p>④リスクに備える：災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現</p>
具体的な施策の展開	<p>2020 年度までの集中的な施策（重点戦略）</p> <p>①インバウンド加速化戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策 9：積極的な交通情報の提供 ・方策 12：新たな観光ルートの創出・活用 <p>③シームレス交通戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策 4：公共交通の利用定着に向けた住民の意識改革 <p>④地域を支える人・モノ輸送戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方策 11：人材の確保・育成や働き方改革の推進 <p>2030 年度までの長期的な施策</p> <p>②競争と共生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・④交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 ・⑤新技術の活用と環境負荷の低減 <p>③地域を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ・①まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 ・②安定した地域交通の確保

5) さっぽろ連携中枢都市圏地域公共交通計画

計画期間	2023（令和5）年度～2027（令和9）年度
将来像	地域の将来を見据えた持続可能な公共交通ネットワークの構築
基本方針	1.地域住民等の広域移動を支える持続可能な広域交通ネットワークの維持・確保 2.生活圏交通と幹線・広域交通の接続性向上によるシームレスな交通体系の確保 3.公共交通の利用促進による持続性の確保
施策・事業	①広域交通ネットワークの維持・確保に向けた協議・検討 ②バス運転手の確保に向けた活動 ③接続性の強化や乗換に係る利便性の向上 ④公共交通利用の意識醸成に向けた取組

(2) 恵庭市の上位・関連計画

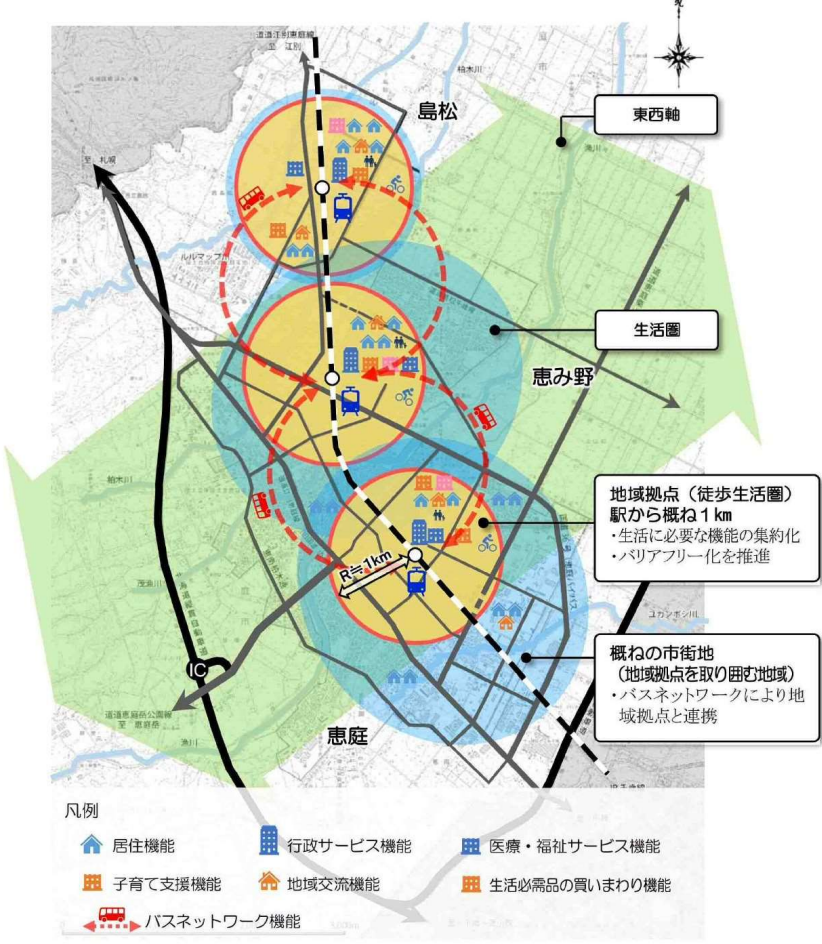
恵庭市の上位・関連計画における基本目標等や公共交通に関する記載は以下のとおりです。

1) 総合計画

計画名	第5期 恵庭市総合計画〈後期基本計画〉
計画期間	2021(令和3)年度～2025(令和7)年度
めざすまちの姿 (将来都市像)	花・水・緑 人がつながり 夢ふくらむまち えにわ
基本目標	1 市民による市民のためのまち 2 誰もが健康で安全安心に暮らせるまち 3 希望と活力に満ちたまち 4 人が育ち文化育むまち 5 地域資源・都市基盤を活かすまち
公共交通に関する施策	5 地域資源・都市基盤を活かすまち 目標 20 : 安全で円滑な地域交通 ・ 少子高齢化・人口減少社会に対応した、利便性の高い道路整備、公共交通ネットワークの推進を図ります。 ・ 市民の利便性向上を図るため、将来の土地利用を見据え、円滑な自動車交通を促す道路整備の促進や、鉄道、バス等、各交通機関の特性を活かした、効果的な連携・組み合わ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、新公共交通システムの構築に努めます。

2) 都市計画マスタープラン

計画名	恵庭市都市計画マスタープラン 令和3年版
計画期間	2021(令和3)年度～2025(令和7)年度
基本方針	<p>1 安心とにぎわいのあるまちづくり</p> <p>1) 恵庭型コンパクトシティの推進</p> <p>2) 総合的な交通体系の確立と情報インフラの充実</p> <p>2 豊かで活力のあるまちづくり</p> <p>1) ライフステージに合わせた豊かな暮らしを実現する市街地（住宅地の推進）</p> <p>2) 産業振興への環境づくりの推進</p> <p>3 潤いとやすらぎのあるまちづくり</p> <p>1) 「はなふる」を核としたガーデンツーリズムの推進</p> <p>2) 豊かな産業環境の保全と活用</p>
公共交通に関する基本方針の詳細	<p>「1 安心とにぎわいのあるまちづくり」の「1)恵庭型のコンパクトシティの推進」</p> <p>④利便性の高い交通ネットワークの形成及びバリアフリー化の推進</p> <p>JR3 駅を中心に、主要の市街地を結ぶ道路網の充実を図り、公共交通の利便性を高めること推進します。</p> <p>歩行者、自転車ネットワークを形成し、歩いて暮らせるまちを実現します。</p> <p>今後のAIやIoT技術の進展に合わせて、新たな交通システムの導入を検討し、利便性の高い交通ネットワークを形成します。</p> <p>高齢化、国際化に対応してバリアフリー及びユニバーサルデザインの整備を進めます。</p> <p>「1 安心とにぎわいのあるまちづくり」の「2)総合的な交通体系の確立と情報インフラの充実」</p> <p>①総合的な交通網の確立</p> <p>恵庭市の交通体系については安全性、快適性や環境との調和を考慮し公共交通、自動車、自転車、徒歩など各交通手段の適切な役割分担のもと、交通施設の整備、公共交通の確保、歩行者ネットワーク形成等の交通事業の推進により総合的かつ一体的に確立します。</p> <p>②交通を支える情報インフラの充実</p> <p>AI・IoTなどの進展に伴う新たな情報通信の基盤を活用した新たな交通システムの調査を行います。</p>

<p>公共交通に関する持続可能な都市骨格の方針</p>	<p>(2) 将来都市構造（市街地設定及び東西軸展開）</p> <p>恵庭市の市街地は、将来的な人口密度、災害リスクへの適応、生活利便性の観点から、現況の市外か区域の規模で適正な状況です。このため、市街地は現況の市街化区域を基本とし、JR3 駅を中心にした「地域拠点」を公共交通のネットワークで連絡する「コンパクトなまちづくり」を基本とします。</p> <p>また、「ガーデンシティの確立」に向けて、恵庭市の魅力を活かした新たな都市構造として東西軸を展開します。</p>  <p>図 2-5 将来都市構造図</p>
<p>公共交通に関する分野別整備の基本的な方針</p>	<p>(2) 道路交通体系整備の基本方針</p> <p>3) 公共交通（バス循環路線）</p> <p>バスは、コンパクトなまちづくりに対応する市民の重要な交通手段であるため、交通弱者やバス空白地域に配慮した路線や、交通需要に対応した運行回数の確保等に努めます。</p> <p>住宅地と JR 駅・公共公益施設へのアクセス確保のため、えにわコミュニティバス等の交通手段を市民のニーズに合わせて運行し、利便性の向上を図ります。</p> <p>また、AI や IoT 技術の進展などに合わせて、新たな交通システムなどの調査、研究を行い、利便性の高い交通ネットワークの形成を図ります。</p>
<p>公共交通に関する施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通や自転車活用推進計画による地域間の連携 ■ エコバスの活用

3) 人口ビジョン・総合戦略

計画名	恵庭市人口ビジョン 2019 第2期 恵庭市総合戦略
計画期間	2020（令和2）年度～2024（令和6）年度
【総合戦略】 基本目標	(1)人がつながり人口減少に負けない魅力あるまちづくり (2)安全安心に住み続けたいくなるまちづくり (3)恵庭らしさを活かした魅力あるまちづくり (4)希望を持って子育てしたくなるまちづくり
【総合戦略】 公共交通に 関する施策	(1)人がつながり人口減少に負けない魅力あるまちづくり ③駅周辺の賑わいづくり 3駅を中心としたコンパクトシティを目指し、少子高齢化社会に対応した機能の集約、確保、充実を図ります。 ○エリアマネジメントの推進（地域デザイン） ○駅周辺再整備事業 ○商店街活性化事業 ○土地利用促進による都市機能集約 ◇公共交通ネットワーク形成事業 ◇駐車場対策

4) 観光振興計画

計画名	第2期恵庭市観光振興計画
計画期間	2016（平成28）年度～2025（令和7）年度
基本理念	花のまち 恵みの庭を育む観交まちづくり
基本方針	(1)市民が主体となった観交まちづくり (2)観光プロモーションの充実 (3)魅力ある観光地づくり
公共交通に 関する施策 の方向性	(1)市民が主体となった観交まちづくり 「基本施策 1-2 受入環境の整備」の「2次交通の充実」 観光タクシーの利便性の向上や、レンタサイクルの設置など2次交通の充実について検討する。 また、旅行者の利便性向上のため、駅等へのコインロッカーの設置を推進する。 ・定額制の観光タクシーの運行

5) 地域福祉計画

計画名	第4期 恵庭市地域福祉計画
計画期間	2021（令和3）年度～2040（令和22）年度
基本目標	1 基本理念に基づく地域福祉の推進 2 地域における福祉サービスの適切な利用促進 3 地域における社会福祉事業の健全な発達促進 4 地域福祉に関する活動への市民参加の促進 5 暮らしやすいまちづくりの推進
公共交通に関する施策	5 暮らしやすいまちづくりの推進 「基本施策2 福祉でまちづくり」の「施策1 交通環境の整備」 ・高齢者や障がいのある人、子どもを含めたすべての市民が住み慣れた地域で安心して生活していくためには、気軽に安心して移動できる手段の環境整備が必要です。交通環境については、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、利用者への情報提供といった施策によりエコバス・エコタクの利用実績が増加しているところとなっています。

6) 第3次恵庭市環境基本計画

計画名	第3次恵庭市環境基本計画
計画期間	2022（令和4）年度～2031（令和13）年度
望ましい環境像	恵まれた自然と共に、安心して暮らし続けられるまち
基本目標	自然環境：自然と調和したまち 生活環境：安全・安心で快適に暮らせるまち 地球環境：地球にやさしい持続可能なまち 協働：環境にやさしい人を育み、つながるまち
公共交通に関する内容	4-3-1 地球温暖化の緩和策の推進 取組項目「3）脱炭素まちづくりの推進」 ・駅周辺の駐車場整備によるパークアンドライドの推進やエコバスの停留所の設置を進めるとともに、実施している施策の情報発信を積極的に行い、さらなる公共交通機関の利用拡大を目指します。 ・市民生活の足を支えるコミュニティバスなどの運行を引き続き行うとともに、多様化する利用者の要望にマッチする運用方法を検討します。

(3) (旧計画) 第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画

恵庭市の地域公共交通に関する旧計画にあたる「第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画」について、位置づけられた事業の実施状況や目標の達成状況等について検証を行いました。

1) 計画の概要

「第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画」では、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」のもと、3つの目標「コンパクトシティを支える公共交通の利用促進」、「市域全体を面的に捉えた公共交通の整備」、「誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通の実現」や数値目標（エコバス年間利用者数：366,600人）、それらの目標を達成するための各種事業を定めています。

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【継続】

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。

目標1. 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	
事業内容	<ul style="list-style-type: none">・円循環路線を維持するとともに、利用者への周知活動を行う。・パターンダイヤの維持を前提として、市内主要施設の変化等に柔軟に対応する。・恵庭南高校への冬期便を継続する。・利用者ニーズを把握し、他分野の意見等も取り入れ将来の運行路線の変更について検討。

目標2. 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	
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。・利用者特性や利用者数などから、現在使用しているバスと同型を前提として選定する。

乗合タクシー（エコタク）の運行	
事業内容	<ul style="list-style-type: none">・エコタク事業の継続及び、利用施設や交通空白地域の変更があった場合は対応する。・MaaS等の先進技術等についての情報収集と、将来の導入の可能性について検討する。

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

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">・バス停留所の表記を、わかりやすくなるよう工夫する。・バスロケーションシステムを、より見やすく利用しやすいものとなるよう意識する。・MaaS等の先進技術等についての情報収集と、将来の導入の可能性について検討する。

※MaaSとは、ICT（情報・通信）技術の活用によって自家用車以外のあらゆる交通手段をひとつの「移動」として結び付ける概念のことです。

図 1-2 計画の基本方針と計画目標・実施事業
(第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画)

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。

図 1-3 計画の数値目標
（第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画）

目標	事業	スケジュール				
		R2	R3	R4	R5	R6
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					
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輛の購入	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					
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					

図 1-4 計画のスケジュール
（第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画）

2) 事業の進捗状況

計画において定めた事業の進捗状況は以下のとおりで、全ての事業が実施されています。

表 1-1 各事業の進捗状況
(第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画)

目標	事業	事業内容	進捗状況
【目標1】 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	・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。	・エコバスの循環 A・B コースを維持 ・エコバス時刻表(バスマップ)の作成・配布 ・市 HP における周知等を実施
		・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。	・ダイヤ変更を行いながら、パターンダイヤを継続
		・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。	・エコバス冬期便(恵庭南直行便)を、毎年度、継続して運行
		・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。	・利用状況やニーズ・課題の把握 ・地域公共交通活性化協議会において検討
【目標2】 市域全体を面的にとら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	・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。	・環境性能を満たしたエコバスのバリアフリー適合車両を、適宜購入し、車両を更新
	乗り合いタクシー(エコタク)の運行	・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。	・適宜、運行指定施設の追加を行いながら、継続してエコタクを運行
		・MaaS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。	・継続的に情報収集を実施
【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	利用者にとって使いやすい利用環境の整備	・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。	・令和2年度に、バス停の分かりやすい表示を検討して変更
		・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。	・平成28年度に導入したバスロケーションシステムの市HP及びエコバス時刻表等での周知
		・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。	・継続的に情報収集を実施
		・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。	・自主返納出張窓口を毎月1回市民会館で開設 ・本庁及び支社・出張所で随時受付 ・運転免許証の自主返納者に、エコバス・エコタク共通回数券1,200円分を交付

3) 数値目標の達成状況

数値指標のエコバス年間利用者数は、令和4年度実績で目標値 366,600 人を下回り、未達成となりました。

エコバス年間利用者数は、基準年の令和元年度時点で前年度（平成30年度）比 1.08 倍と増加傾向にあったものの、令和2年3月以降、新型コロナウイルス感染症が世界的に感染拡大し、外出制限や外出控え等の影響で大幅に減少しました。新型コロナウイルス感染症の影響が続く中、令和3年度は前年度から増加（1.03 倍）し、令和4年度には前年度から大幅に増加（1.21 倍）し、基準年の令和元年度に近い水準まで回復しています。

上記のとおり、新型コロナウイルス感染症のパンデミックが目標値未達の大きな要因となったものと考えられます。

数値指標	エコバスの年間利用者数
目標値	基準年（令和元年度）実績：322,694 人 ⇒ 目標値：366,600 人 ※ 目標値は、平成27年度のエコバス1台あたりの年間利用者数実績 61,100 人に現在の運行台数 6 台を乗じた数値を設定
達成状況	評価年（令和4年度）実績：318,254 人 ⇒ 目標値は未達成

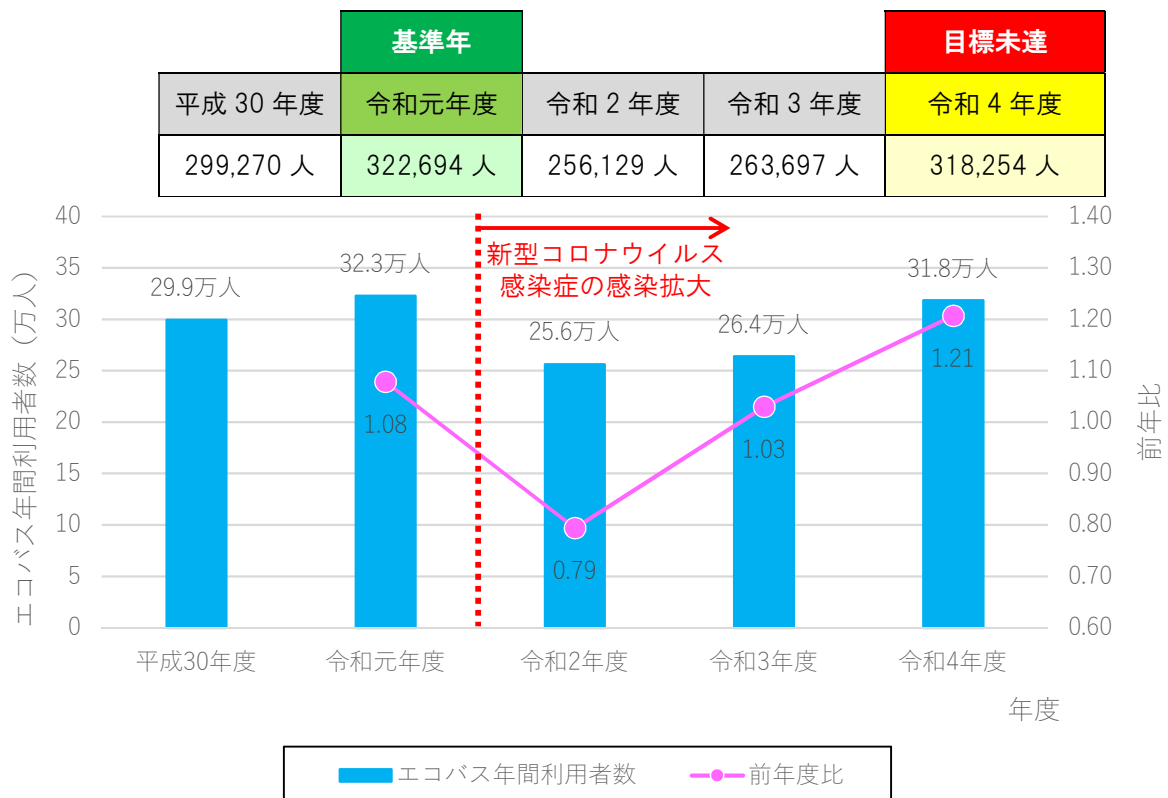


図 1-5 数値指標（エコバス年間利用者数）の推移
（第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画）

2. 地域の概況

2.1 地形・地勢

恵庭市は、面積 294.65km² で東西に 34km、南北 23km と東西方向に長い形状をしており、北側を札幌市と北広島市、南側を千歳市、東側を長沼町と隣接しています。

これまでのまちづくりにより、市街部（建物用地）は、島松駅・恵み野駅・恵庭駅の JR 駅を中心に分布しており、西側は行政区域の 6 割を占める森林地域が、東部は田や他農用地が広がっています。

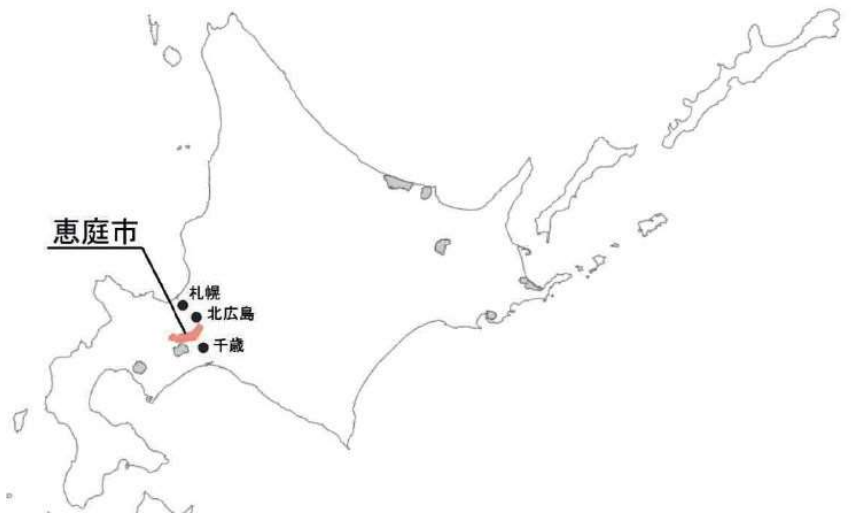
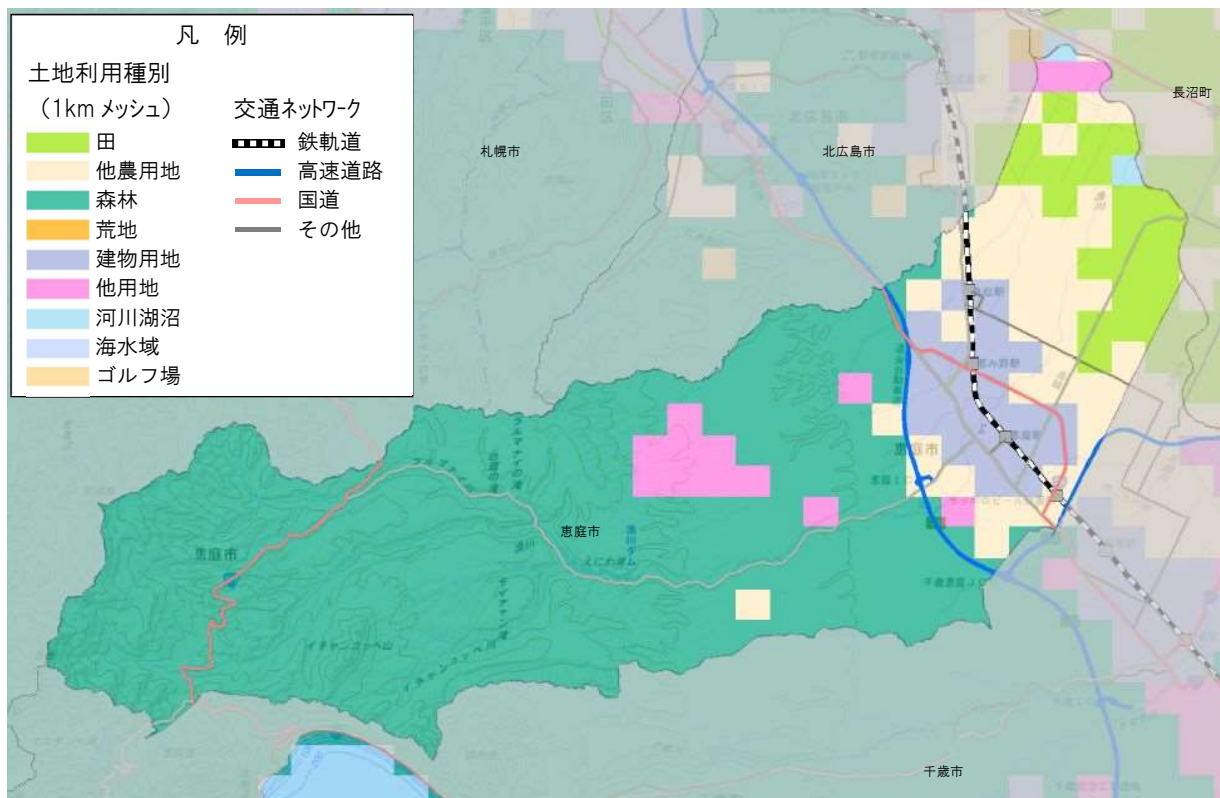


図 2-1 恵庭市位置図



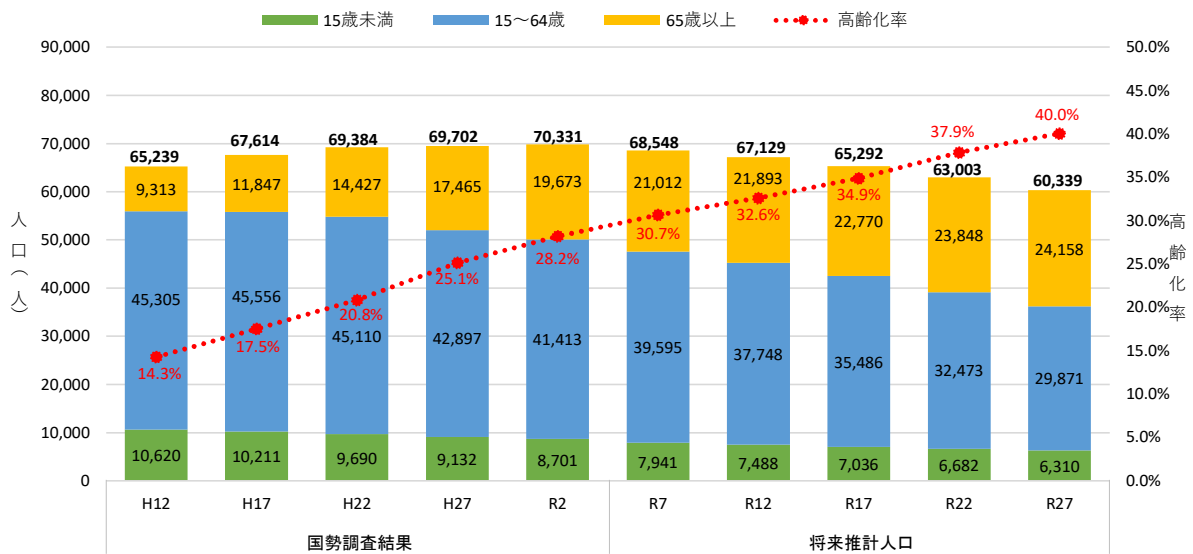
資料：国土数値情報（土地利用 3 次メッシュ）【各メッシュの最大面積の土地利用種別を表示】をもとに作成

図 2-2 恵庭市の土地利用状況

2.2 人口推移・分布

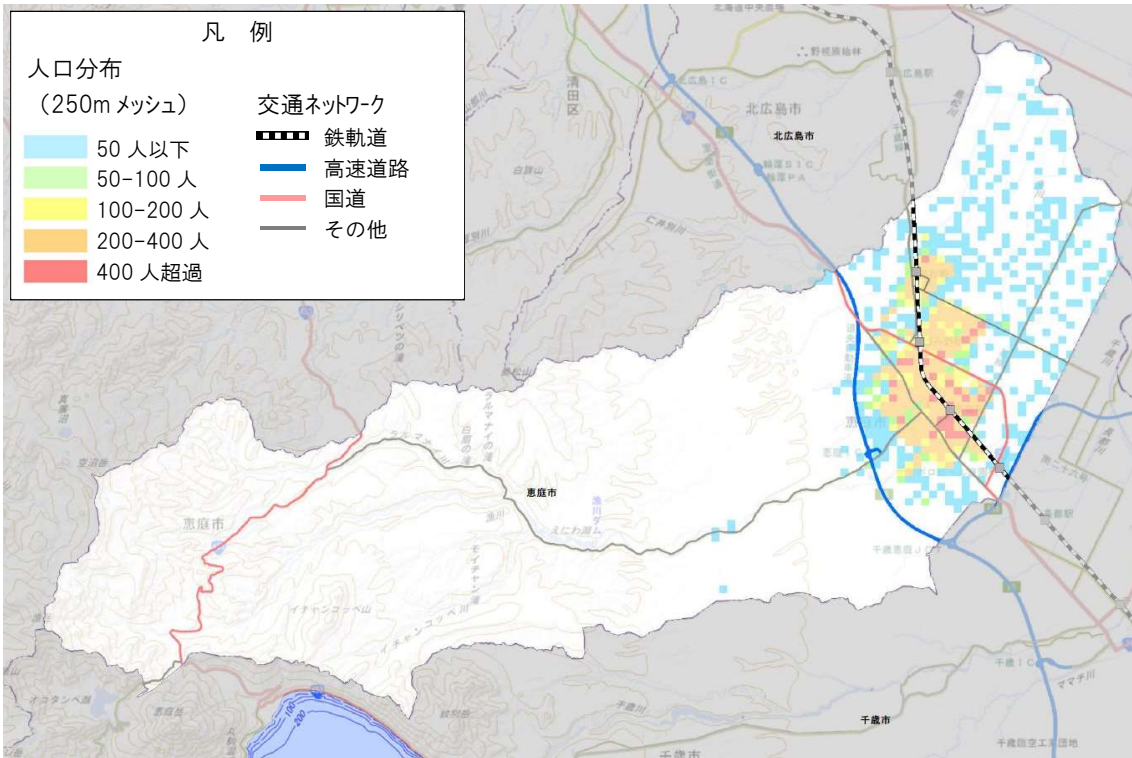
恵庭市の人口は 70,331 人（令和 2 年度国勢調査時点）で、増加傾向のピークを迎えており、将来的に人口減少が進むと推計されています。これらの人口は、恵庭・恵み野・島松の 3 つの JR 駅を中心とした中心市街部に集中しているほか、東側の平地部に広く分布しています。

また、高齢化率は 28.2%（同国勢調査）と、北海道平均（32.2%）に比べて低い値となっていますが、将来的に上昇することが推計されています。人口が広域に分布する東側の平地部等の市街地から離れた場所で、高齢化率の高いエリアが多くなっています。



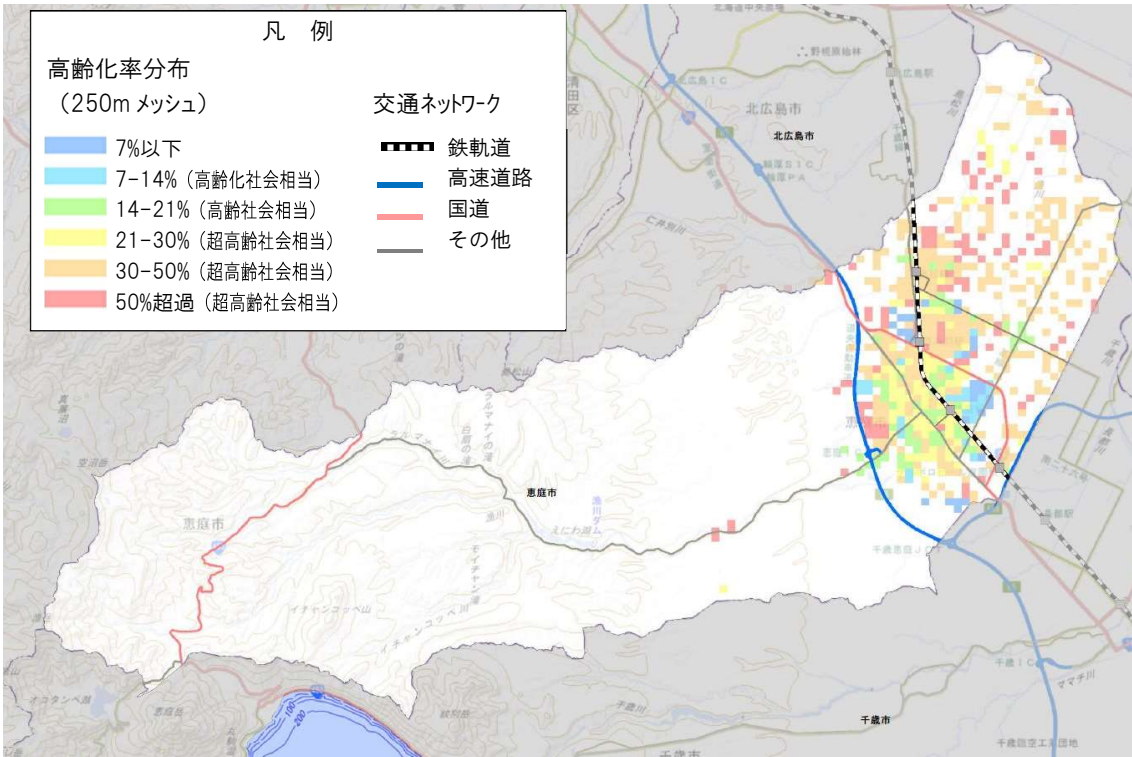
資料：国勢調査（総務省統計局）及び日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）
（国立社会保障・人口問題研究所）を基に集計

図 2-3 人口の推移



資料：令和2年国勢調査（総務省統計局）

図 2-4 人口分布（250mメッシュ人口）



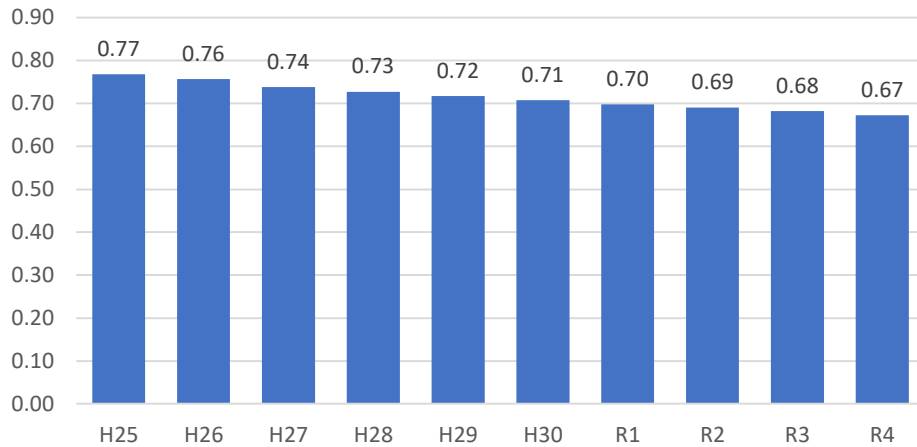
資料：令和2年国勢調査（総務省統計局）

図 2-5 高齢化率分布（250mメッシュ毎の高齢化率）

2.3 自動車の利用状況

(1) 世帯当たりの乗用車保有状況

恵庭市の乗用車保有状況は、年々減少傾向にあります。

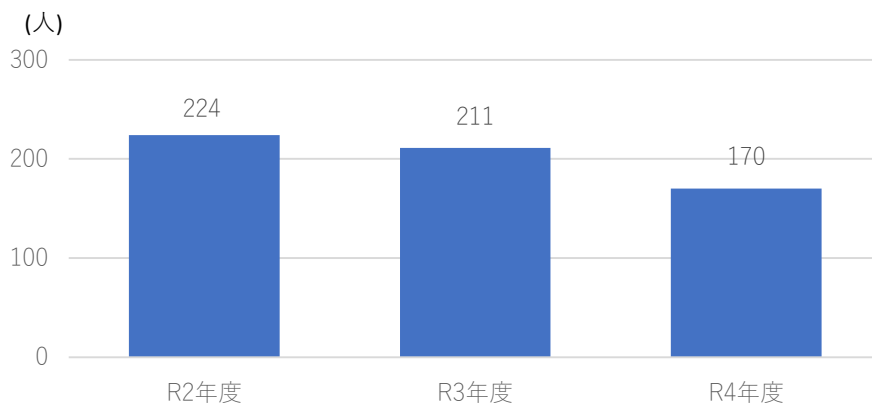


資料：市町村別保有車両数年報（北海道運輸局）、住民基本台帳（各年3月時点）

図 2-6 世帯当たり乗用車保有台数

(2) 免許返納状況

恵庭市の免許返納状況は、毎年一定数の返納がされていますが、返納数は減少傾向にあります。



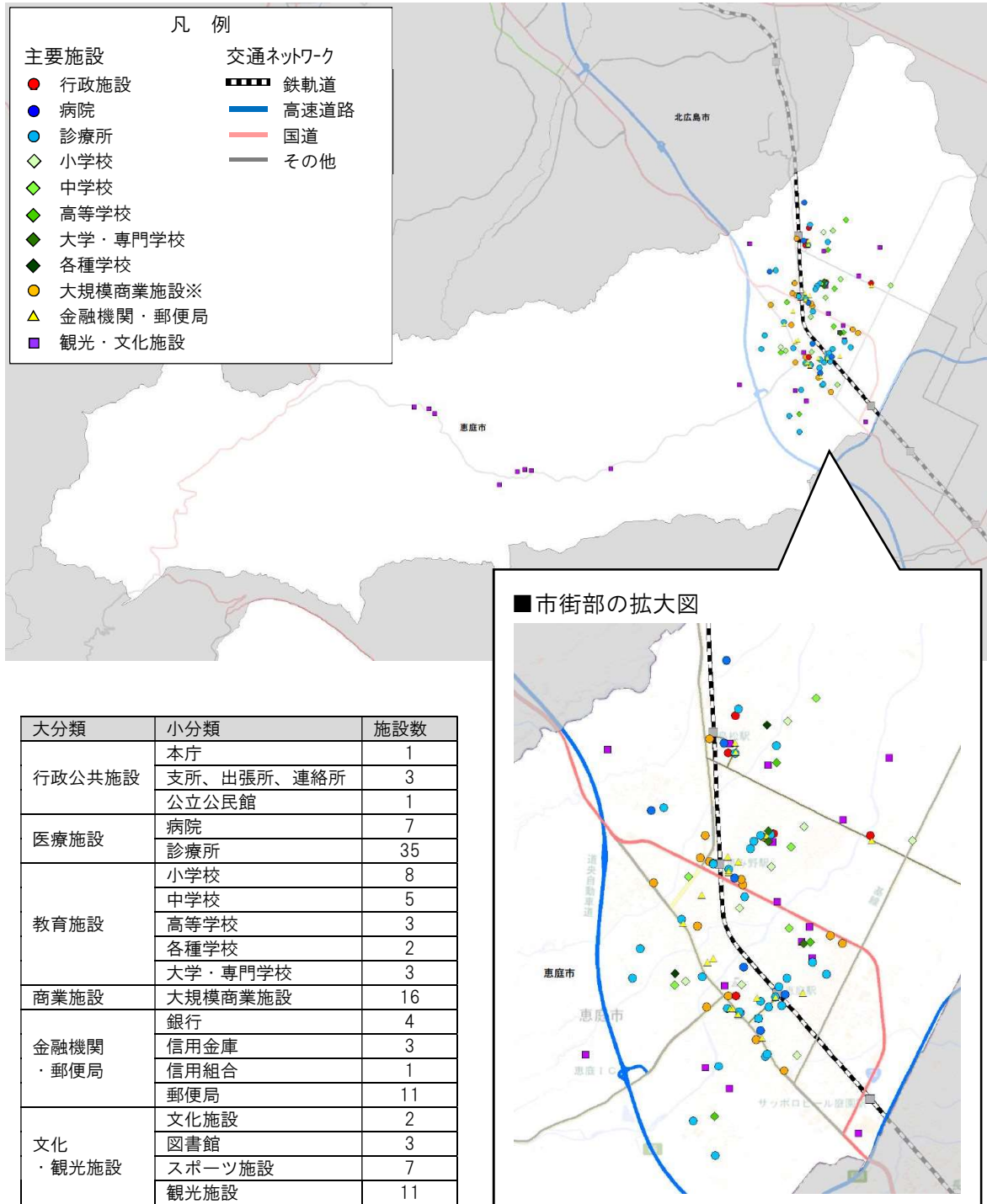
資料：北海道警察※

※千歳警察署で申請を受理した分のみで札幌運転免許試験場で受理した件数は含まれない

図 2-7 免許返納状況

2.4 主要施設

恵庭市は、人口分布が高い市街部（島松駅・恵み野駅・恵庭駅の周辺）を中心に主要施設が集中しており、医療施設、教育施設、商業施設等は市街部に広く分布しています。また、西部の森林地域には、観光施設が点在しています。



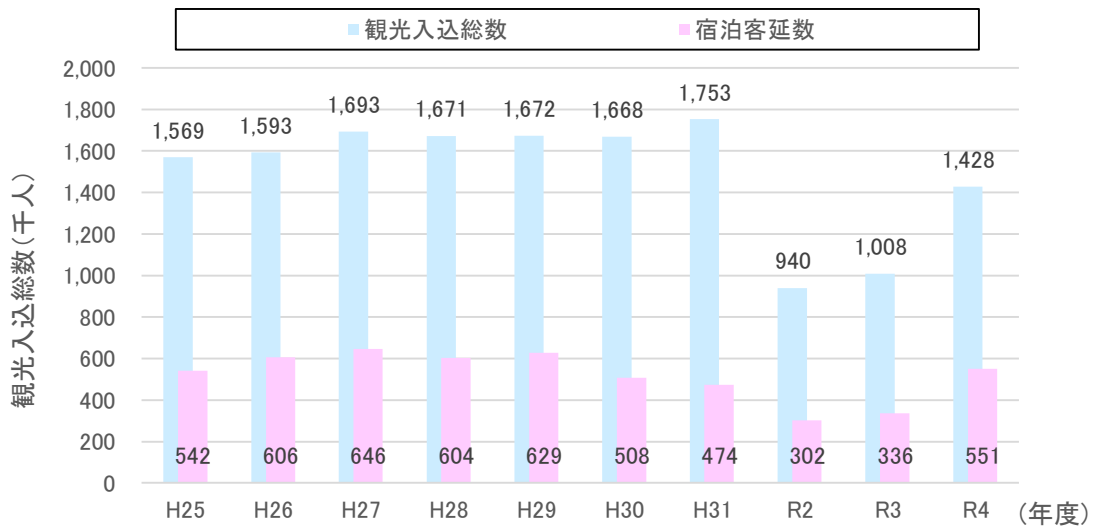
※全国大型小売店総覧（2022）を基に整理した店舗面積 1,000m 越の商業施設

図 2-8 恵庭市の主要施設

2.5 観光入込動向

恵庭市の観光入込客数は、2019（平成 31）年度まで増加傾向で推移を続けてきましたが、2020（令和 2）年 2 月以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大幅に減少し、2022（令和 4）年度には、感染拡大前の約 8 割まで回復している状況です。

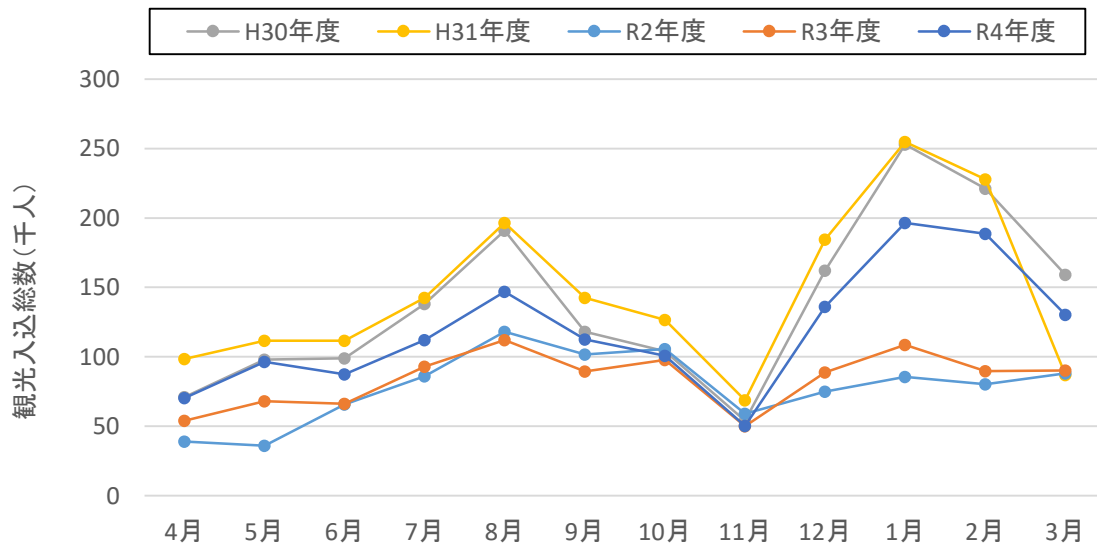
宿泊客延数は、2015（平成 27）年度をピークに減少傾向で、2020（令和 2）年度に大幅に減少したものの、2022（令和 4）年度には、感染拡大前を上回るまでに回復している状況です。



資料：北海道観光入込客数調査報告書（2013（平成 25）～2022（令和 4）年度）
（北海道経済部観光局観光振興課）

図 2-9 恵庭市の観光入込客数の推移

恵庭市の月別の観光入込客数は、冬期の12～2月と夏期の8月が多く、11月は少なくなっています。新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、2020（令和2）年3月以降は、観光入込客数が大幅に減少し、感染症の流行状況に応じた社会情勢により月ごとのばらつきが生じていましたが、2022（令和4）年度には、感染拡大前と比べて全体的に少ないものの、月ごとの傾向は感染拡大前の傾向と近い形に回復しています。



資料：北海道観光入込客数調査報告書（2018（平成30）～2021（令和3）年度）
（北海道経済部観光局観光振興課）

図 2-10 恵庭市の月別観光入込客数

3. 地域公共交通の現状

3.1 鉄軌道

恵庭市は、札幌方面と千歳方面を結ぶ主要な幹線交通である JR 千歳線が南北軸に運行しており、島松駅・恵み野駅・恵庭駅・サッポロビール庭園駅の4駅が立地しています。

4駅の内、恵庭駅にのみ快速エアポートが停車し、乗降客数が最も多くなっています。



図 3-1 鉄軌道図

表 3-1 恵庭市における鉄軌道の運行状況

路線名	区間	往復便数	駅別乗降客数 (人/日)				
			2017	2018	2019	2020	2021
千歳線	島松駅	千歳方面：50 便/日 札幌方面：47 便/日	3,870	3,940	3,968	3,270	3,056
	恵み野駅	千歳方面：50 便/日 札幌方面：47 便/日	6,950	6,730	6,414	4,772	4,134
	恵庭駅	千歳方面：121 便/日 札幌方面：120 便/日	14,668	14,642	14,758	11,460	12,318
	サッポロビール庭園駅	千歳方面：41 便/日 札幌方面：39 便/日	—	—	—	—	—

資料：国土数値情報（駅別乗降客数データ）

3.2 路線バス・高速バス

恵庭市は、札幌市と千歳市を結ぶ路線バスの千歳線が、道道 46 号沿いを中心に運行しています。また、札幌市と新千歳空港や道南方面を結ぶ高速バスが道央自動車道を走行しており、恵庭 IC 付近のバス停において乗降が可能となっています（方面に応じた乗降の制限が一部あります）。

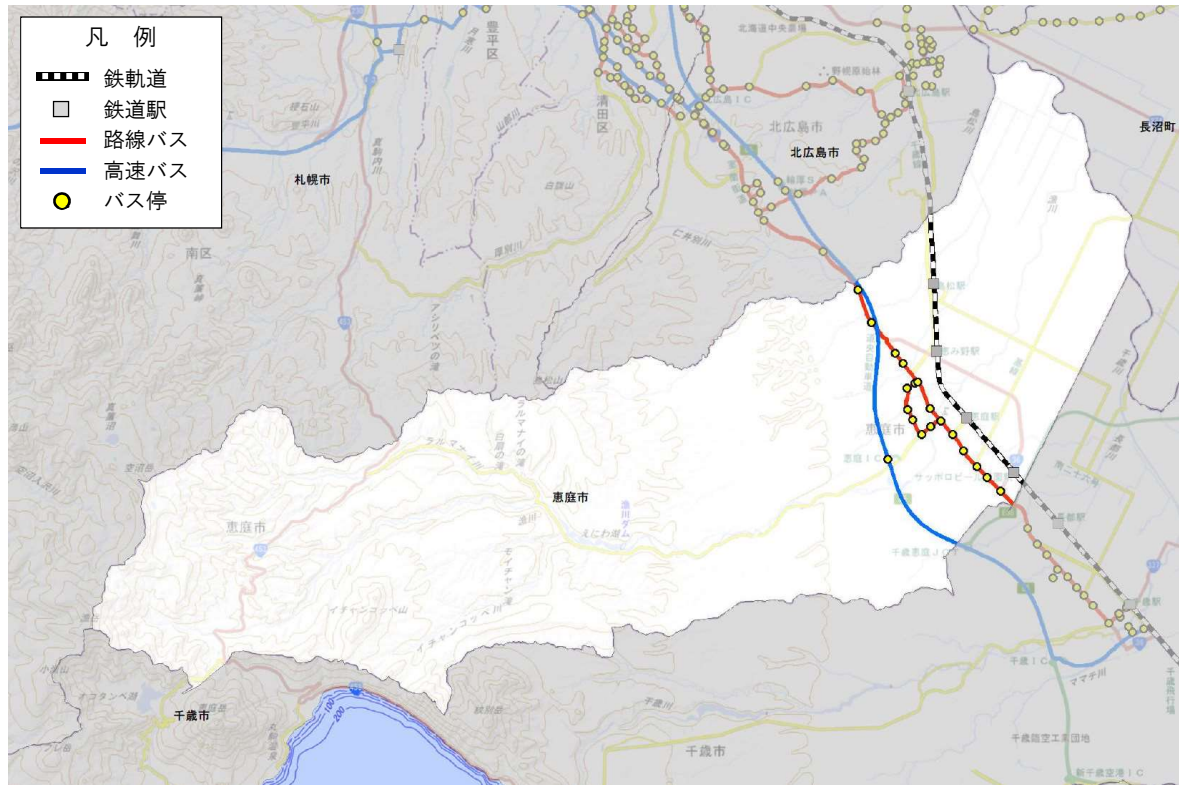


図 3-2 バス路線図

表 3-2 恵庭市内におけるバス路線の運行状況

分類	事業者	路線名	起点	終点	便数（便/日）			
					平日		休日	
					往路	復路	往路	復路
路線バス	北海道中央バス（株）	千歳線	福住駅/大曲	千歳駅前	15	11	11	8
		千歳線（駐屯地経由）	福住駅/大曲	千歳駅前	-	4	-	4
		千歳線（急行）	札幌ターミナル	千歳駅前	1	-	1	-
高速バス（新千歳空港連絡）	北海道中央バス（株）	新千歳空港連絡バス 北 24 条・麻生系統	北 24 条駅	新千歳空港	21	22	21	22
		新千歳空港連絡バス サッポロビール園系統	サッポロビール園	新千歳空港	10	9	10	9
		新千歳空港連絡バス 宮の沢系統	地下鉄宮の沢駅	新千歳空港	2	2	2	2
	北都交通（株）	(高速)真駒内線	アパホテル&リゾート <札幌>	新千歳空港国内線ターミナル	8	8	8	8
		(高速)円山線	円山バスターミナル/場外市場	新千歳空港国内線ターミナル	8	8	8	8
		(高速)桑園線 ※1	北 9 条西 14 丁目 桑園	新千歳空港国内線ターミナル	-	-	-	-
		(高速)定山溪線 ※1	定山溪	新千歳空港国内線ターミナル	-	-	-	-
	北海道中央バス（株） / 北都交通（株）	(高速)大谷地線 ※2	大谷地駅	新千歳空港国内線ターミナル	26	23	26	23
		(高速)札幌都心線 ※2	札幌駅/ANA クラウンプラザホテル札幌/京王プラザホテル札幌	新千歳空港国内線ターミナル	53	56	53	56
		(高速)札幌都心線（直行便） ※2	中島公園	新千歳空港国内線ターミナル	10	8	10	8
高速バス（道南方面）	北海道中央バス（株）	高速とまこまい号 ※3	札幌駅前ターミナル	苫小牧駅前	15	13	15	13
		高速むろらん号 ※3	札幌駅前ターミナル	室蘭観光協会前	7	7	7	7
	道南バス（株）	高速ハスカップ号 ※2	札幌駅前ターミナル	苫小牧駅前	6	6	-	-
		高速白鳥号 ※2	札幌駅前ターミナル	室蘭観光協会前	7	7	7	7
		高速蘭東ライナー号 ※2	札幌駅前ターミナル	東室蘭駅東口	-	-	1	1
		高速おんせん号 ※2	札幌駅前ターミナル	登別温泉・足湯入	1	1	1	1
		高速ペガサス号 ※2	札幌駅前ターミナル	浦河ターミナル	3	3	3	3

※1 全便運休中

※2 恵庭での乗車は予約が必要、札幌方面との移動での恵庭における乗降はできない

※3 恵庭での乗車は予約が必要

資料：各バス事業者時刻表（2023（令和 5）年 10 月 31 日時点）

3.3 市営交通

(1) えにわコミュニティバス（エコバス）

恵庭市は、市内市街地（恵庭地区・恵み野地区・島松地区）を結ぶ循環運行のコミュニティバスとしてエコバスを運行しています。A・Bコースで、平日は各25便、休日はAコースが14便、Bコースが13便を運行しています。

エコバスの利用者は、2020（令和2）年3月以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、2020（令和2）年度は前年度から大幅に減少しましたが、徐々に回復しており、2022（令和4）年度にはコロナ禍前の2019（令和元）年度に近い水準まで回復しています。また、月別では12月～3月の冬期間の乗客が増えるため、恵庭南高校直行便（冬期便）を運行し、エコバス利用者が円滑に乗車できる運行体制を構築しています。

エコバスの収支については、エコバス利用者数の増加に伴い、定期券収入を含む運賃収入が増加している一方で、バス運行にかかる経費も増加している状況となっています。

また、運行事業者からは、慢性的な人材不足が進んでおり、現状の運行体制の維持が厳しい状況にある点、エコバスの運行ルート of 走行距離や1日の運行時間が長いため運転手の負担が大きい点、バス停間の距離が近いため車両への負荷が大きく運行管理も困難である点等について意見があがっており、これらの状況を踏まえた運行の見直しについて検討が求められています。



図 3-3 エコバス運行ルート

表 3-3 主なバス停におけるエコバス運行ダイヤ（平日 A コース）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 JR 島松駅	-	-	6:45	7:25	8:05	8:45	9:25	10:05	10:45
a.恵庭北高校・図書館方面	-	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	-	6:23	7:03	7:43	8:23	9:03	9:43	10:23	11:03
b.文教大学・黄金郵便局方面	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
27 JR 恵庭駅東口	-	6:48	7:28	8:08	8:48	9:28	10:08	10:48	11:28
c.恵庭南高校・川沿大通方面	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	6:37	7:17	7:57	8:37	9:17	9:57	10:37	11:17	11:57
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	6:58	7:38	8:18	8:58	9:38	10:18	10:58	11:38	12:18
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1 JR 島松駅	7:10	7:50	8:30	9:10	9:50	10:30	11:10	11:50	12:30

	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1 JR 島松駅	11:25	12:05	12:45	13:25	14:05	14:45	15:25	16:05	16:45
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	11:43	12:23	13:03	13:43	14:23	15:03	15:43	16:23	17:03
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
27 JR 恵庭駅東口	12:08	12:48	13:28	14:08	14:48	15:28	16:08	16:48	17:28
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	12:37	13:17	13:57	14:37	15:17	15:57	16:37	17:17	17:57
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	12:58	13:38	14:18	14:58	15:38	16:18	16:58	17:38	18:18
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1 JR 島松駅	13:10	13:50	14:30	15:10	15:50	16:30	17:10	17:50	18:30

	19	20	21	22	23	24	25
1 JR 島松駅	17:25	18:05	18:45	19:25	20:05	20:45	21:25
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	17:43	18:23	19:03	19:43	20:23	21:03	21:41
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	-
27 JR 恵庭駅東口	18:08	18:48	19:28	20:08	20:48	21:28	-
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	-
45 JR 恵庭駅西口	18:37	19:17	19:57	20:37	21:17	21:51	-
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	-	-
59 JR 恵み野駅西口	18:58	19:38	20:18	20:58	21:38	-	-
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	↓	-	-
1 JR 島松駅	19:10	19:50	20:30	21:10	21:50	-	-

※R5.10 時点のダイヤ

表 3-4 主なバス停におけるエコバス運行ダイヤ（平日 B コース）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 JR 島松駅	-	-	-	7:05	7:45	8:25	9:05	9:45	10:25
e.島松寿町・島松公民館方面	-	-	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	-	-	6:39	7:19	7:59	8:39	9:19	9:59	10:39
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	-	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	-	6:24	7:04	7:44	8:24	9:04	9:44	10:24	11:04
c.恵庭南高校・川沿大通方面	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
27 JR 恵庭駅東口	-	6:49	7:29	8:09	8:49	9:29	10:09	10:49	11:29
b.文教大学・黄金郵便局方面	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	6:34	7:14	7:54	8:34	9:14	9:54	10:34	11:14	11:54
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1 JR 島松駅	6:50	7:30	8:10	8:50	9:30	10:10	10:50	11:30	12:10

	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1 JR 島松駅	11:05	11:45	12:25	13:05	13:45	14:25	15:05	15:45	16:25
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	11:19	11:59	12:39	13:19	13:59	14:39	15:19	15:59	16:39
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	11:44	12:24	13:04	13:44	14:24	15:04	15:44	16:24	17:04
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
27 JR 恵庭駅東口	12:09	12:49	13:29	14:09	14:49	15:29	16:09	16:49	17:29
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	12:34	13:14	13:54	14:34	15:14	15:54	16:34	17:14	17:54
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1 JR 島松駅	12:50	13:30	14:10	14:50	15:30	16:10	16:50	17:30	18:10

	19	20	21	22	23	24	25
1 JR 島松駅	17:05	17:45	18:25	19:05	19:45	20:25	21:05
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	17:19	17:59	18:39	19:19	19:59	20:39	21:19
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	17:44	18:24	19:04	19:44	20:24	21:04	21:38
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	-
27 JR 恵庭駅東口	18:09	18:49	19:29	20:09	20:49	21:29	-
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	-
14 JR 恵み野駅東口	18:34	19:14	19:54	20:34	21:14	21:52	-
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	-	-
1 JR 島松駅	18:50	19:30	20:10	20:50	21:30	-	-

※R5.10 時点のダイヤ

表 3-5 主なバス停におけるエコバス運行ダイヤ（休日 A コース）

	1	2	3	4	5	6	7	8
1 JR 島松駅	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
27 JR 恵庭駅東口	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1 JR 島松駅	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54

	9	10	11	12	13	14
1 JR 島松駅	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓
27 JR 恵庭駅東口	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:15
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	-
59 JR 恵み野駅西口	16:42	17:42	18:42	19:42	20:40	-
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	-	-
1 JR 島松駅	16:54	17:54	18:54	19:54	-	-

※R5.10 時点のダイヤ

表 3-6 主なバス停におけるエコバス運行ダイヤ（休日 B コース）

	1	2	3	4	5	6	7	8
1 JR 島松駅	-	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06
e.島松寿町・島松公民館方面	-	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
45 JR 恵庭駅西口	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
27 JR 恵庭駅東口	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
14 JR 恵み野駅東口	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
1 JR 島松駅	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51

	9	10	11	12	13
1 JR 島松駅	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06
e.島松寿町・島松公民館方面	↓	↓	↓	↓	↓
59 JR 恵み野駅西口	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20
d.市役所・北恵庭駐屯地方面	↓	↓	↓	↓	↓
45 JR 恵庭駅西口	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
c.恵庭南高校・川沿大通方面	↓	↓	↓	↓	↓
27 JR 恵庭駅東口	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10
b.文教大学・黄金郵便局方面	↓	↓	↓	↓	↓
14 JR 恵み野駅東口	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35
a.恵庭北高校・図書館方面	↓	↓	↓	↓	↓
1 JR 島松駅	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51

※R5.10 時点のダイヤ

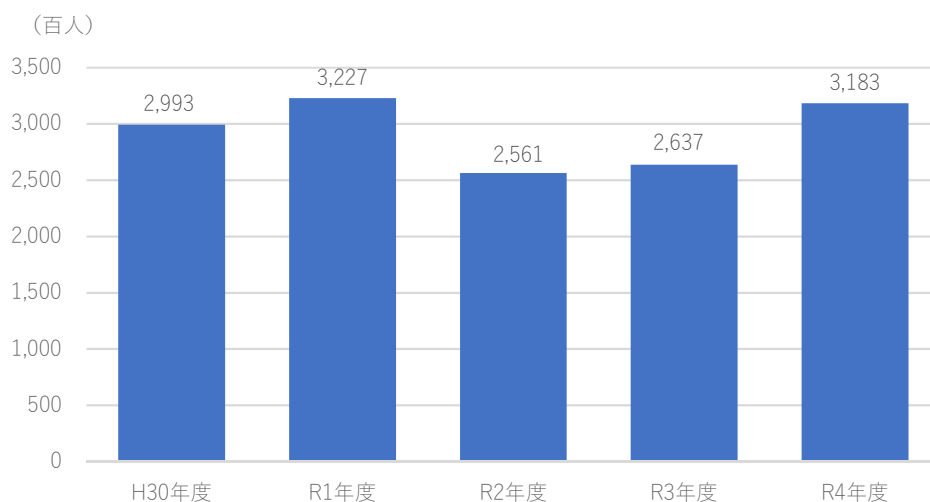


図 3-4 エコバス利用状況の経年変化

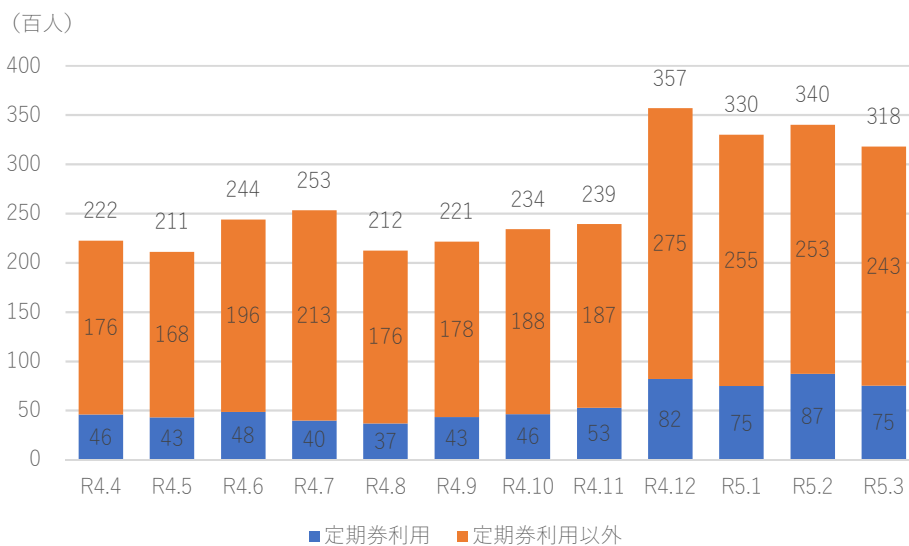


図 3-5 エコバスの月別利用状況



※2023（令和5）年1月27日(金)・28日(土)・30日(月)に実施したOD調査の結果

図 3-6 エコバスの利用者属性 (N=3,763)

降車 乗車	1. JR島松 駅	a. 恵庭 北高校・ 図書館方 面	2. JR恵み 野駅東口	b. 文教大 学・黄金 郵便局方 面	4. JR恵庭 駅東口	c. 恵庭南 高校・川 沿大通方 面	5. JR恵庭 駅西口	d. 市役 所・北恵 庭駐屯地 方面	3. JR恵み 野駅西口	e. 島松寿 町・島松 公民館方 面
1. JR島松駅	0	33	2.5	6	0	3.5	1	10.5	0.5	9.5
a. 恵庭北高校・ 図書館方面	37.5	21.5	62	35	9.5	18	0.5	1	0	0
2. JR恵み野駅東口	1.5	49	0	18.5	3.5	5.5	0	0	0	0
b. 文教大学・黄金 郵便局方面	4	31.5	17	38	36.5	58	0	3.5	0.5	0
4. JR恵庭駅東口	0	14.5	1.5	44	0	42	0.5	0	0.5	0
c. 恵庭南高校・川 沿大通方面	1.5	9.5	17.5	49.5	69	64.5	119.5	33.5	10	8.5
5. JR恵庭駅西口	1	1	0	1.5	1.5	101.5	0	55.5	3	5.5
d. 市役所・北恵庭 駐屯地方面	5.5	0	1	4	0	32.5	58.5	52	50	23
3. JR恵み野駅西口	0	0	0	0	0	9	2.5	54	0	18.5
e. 島松寿町・島松 公民館方面	7	0	0	1	0	7.5	2.5	21	17	19.5

降車 乗車	1. JR島松 駅	a. 恵庭 北高校・ 図書館方 面	2. JR恵み 野駅東口	b. 文教大 学・黄金 郵便局方 面	4. JR恵庭 駅東口	c. 恵庭南 高校・川 沿大通方 面	5. JR恵庭 駅西口	d. 市役 所・北恵 庭駐屯地 方面	3. JR恵み 野駅西口	e. 島松寿 町・島松 公民館方 面
1. JR島松駅	0	13	1	3	0	1	1	5	3	3
a. 恵庭北高校・ 図書館方面	9	6	31	14	2	9	0	1	0	0
2. JR恵み野駅東口	3	25	0	9	2	0	0	0	0	0
b. 文教大学・黄金 郵便局方面	1	13	4	24	22	27	0	1	0	2
4. JR恵庭駅東口	0	2	2	14	0	25	0	1	0	0
c. 恵庭南高校・川 沿大通方面	0	5	6	28	40	37	48	23	1	6
5. JR恵庭駅西口	0	0	0	2	0	35	0	22	2	0
d. 市役所・北恵庭 駐屯地方面	1	0	0	4	0	24	41	29	25	10
3. JR恵み野駅西口	1	0	0	0	0	2	0	25	0	12
e. 島松寿町・島松 公民館方面	5	0	0	0	0	2	1	6	14	5

■100人以上 ■50~100人 ■10~50人 ■1~10人

※平日：2023（令和5）年1月27日（金）・30日（月）に実施したOD調査の結果（2日間平均）
休日：2023（令和5）年1月28日（土）に実施したOD調査の結果

図3-7 エコバスの利用OD（上：平日、下：休日）

	乗車					降車					乗降合計										
	7時前	7時	9時	12時	16時	7時前	7時	9時	12時	16時	7時前	7時	9時	12時	16時	合計					
	乗車	乗車	乗車	乗車	乗車	降車	降車	降車	降車	降車	乗降合計	乗降合計	乗降合計	乗降合計	乗降合計	合計					
JR島松駅	3	11	12	11	24	8	67	5	17	10	11	14	1	58	8	28	22	38	9	125	
a. 恵庭北高校・図書館方面	13	55	36	38	41	4	185	2	29	26	40	49	16	160	14	84	62	78	89	19	345
JR恵み野駅東口	1	9	11	27	27	4	78	0	21	34	21	24	2	102	1	30	45	48	51	6	180
b. 文教大学・黄金郵便局方面	7	55	35	51	37	6	189	2	35	39	56	56	11	198	9	89	74	107	92	17	387
JR恵庭駅東口	6	24	14	19	34	7	103	7	19	17	33	41	4	120	13	42	31	52	75	11	223
c. 恵庭南高校・川沿大通方面	4	61	74	128	103	15	383	3	124	55	60	86	14	342	7	185	129	188	189	29	725
JR恵庭駅西口	1	51	22	27	58	13	171	0	51	29	53	50	3	185	1	102	51	80	108	15	356
d. 市役所・北恵庭駐屯地方面	19	63	52	48	42	4	227	4	21	45	65	74	23	231	22	84	97	113	116	27	458
JR恵み野駅西口	2	8	17	28	26	4	84	5	21	26	19	9	2	82	7	29	43	47	35	6	166
e. 島松寿町・島松公民館方面	0	14	31	21	9	1	76	0	8	21	27	24	6	85	0	22	52	48	32	7	160
全体	53	349	303	397	399	62	1,561	26	345	301	385	425	81	1,561	79	693	604	781	823	143	3,122

	乗車					降車					乗降合計										
	7時前	7時	9時	12時	16時	7時前	7時	9時	12時	16時	7時前	7時	9時	12時	16時	合計					
	乗車	乗車	乗車	乗車	乗車	降車	降車	降車	降車	降車	乗降合計	乗降合計	乗降合計	乗降合計	乗降合計	合計					
JR島松駅	-	1	8	11	9	1	30	-	2	7	9	1	1	20	-	3	15	20	10	2	50
a. 恵庭北高校・図書館方面	-	9	25	24	13	1	72	-	4	10	23	23	4	64	-	13	35	47	36	5	136
JR恵み野駅東口	-	0	2	22	14	1	39	-	7	18	13	6	0	44	-	7	20	35	20	1	83
b. 文教大学・黄金郵便局方面	-	12	37	23	21	1	94	-	11	38	30	18	1	98	-	23	75	53	39	2	192
JR恵庭駅東口	-	23	3	11	3	4	44	-	6	15	34	11	0	66	-	29	18	45	14	4	110
c. 恵庭南高校・川沿大通方面	-	28	65	73	26	2	194	-	40	34	47	38	3	162	-	68	99	120	64	5	356
JR恵庭駅西口	-	15	8	8	30	0	61	-	16	26	33	15	1	91	-	31	34	41	45	1	152
d. 市役所・北恵庭駐屯地方面	-	25	41	43	23	2	134	-	8	30	39	34	2	113	-	33	71	82	57	4	247
JR恵み野駅西口	-	1	7	21	11	0	40	-	6	12	14	13	0	45	-	7	19	35	24	0	85
e. 島松寿町・島松公民館方面	-	1	12	15	5	0	33	-	5	11	19	3	0	38	-	6	23	34	8	0	71
全体	-	115	208	251	155	12	741	-	105	201	261	162	12	741	-	220	409	512	317	24	1,482

■ 100人以上 ■ 50~100人 ■ 10~50人 ■ 1~10人

※平日：2023（令和5）年1月27日（金）・30日（月）に実施したOD調査の結果（2日間平均）
 休日：2023（令和5）年1月28日（土）に実施したOD調査の結果

図3-8 エコバスの時間帯別乗降者数OD（左：平日、右：休日）

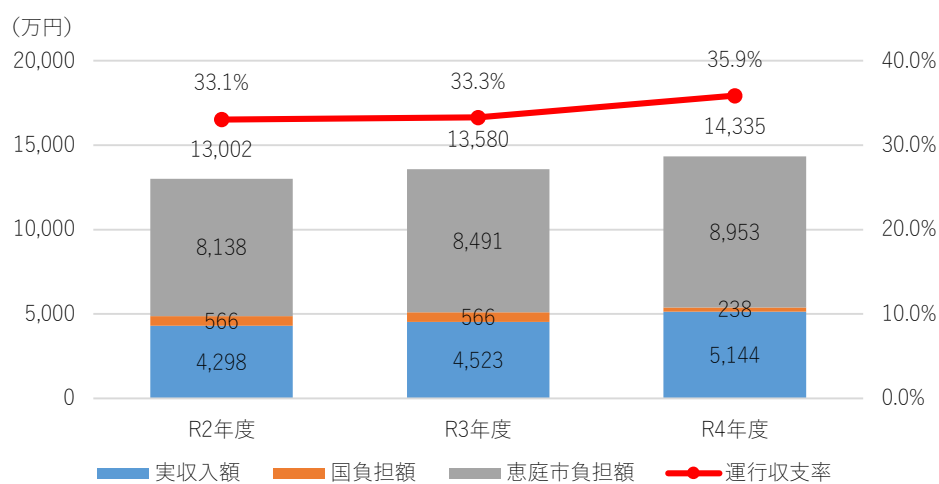


図 3-9 エコバスの収支の推移

(2) えにわコミュニティタクシー（エコタク）

恵庭市は、エコバスの運行エリア以外の交通空白地帯を対象に、乗合タクシー方式の生活交通としてエコタクを運行しています。エコタクは、利用対象地区の方の自宅と定められた運行指定施設間の移動において利用が可能で、事前の登録・予約が必要です。

エコタクの利用者は、年々増加しており、月別では12月の利用が特に多くなっています。

表 3-7 利用対象地区一覧※

利用対象地区
漁太、恵南、柏木町1～2丁目、春日、上山口、北柏木1～5丁目、北島、幸町1～4丁目、桜森、島松沢、下島松、中央、戸磯(道道45号より西を除く)、中島松、西島松(駐屯地内を除く)、林田、盤尻、穂栄、牧場、南島松

※上記の地区に住民票のある方が利用の対象

表 3-8 運行指定施設一覧

分類	対象施設
JR 駅	島松駅、恵み野駅、恵庭駅
病院・診療所	市内の病院、診療所、歯科医院(治療院は除く)
食料品店	魚はん、ジェイアール生鮮市場恵庭店、ビッグハウス恵庭店、フードD 恵庭食彩館、ラルズマート恵み野店、ラルズマート島松店、マックスバリュウ恵庭店、コープさっぽろ恵み野店、ダイイチ恵み野店、トライアル恵庭島松店、業務スーパー(恵庭店)
公共施設	恵庭市役所(本庁 島松支所 恵み野出張所 中恵庭出張所)、図書館(本館 島松分館)、郷土資料館、えにあす(保健センター、市民活動センター)、福祉会館、こども発達支援センター、島松公民館、東恵庭会館、北栄会館、道と川の駅(はなふる)
公衆浴場	錦湯、ラフォーレ、ほのか
金融機関	市内の銀行、信用金庫、信用組合、市内の郵便局(簡易郵便局を除く)

表 3-9 運行時間

運行便	運行時間
1 便	7 時 30 分～8 時 30 分
2 便	9 時～10 時
3 便	10 時 30 分～11 時 30 分
4 便	12 時～13 時
5 便	13 時 30 分～14 時 30 分
6 便	15 時～16 時
7 便	16 時 30 分～17 時 30 分

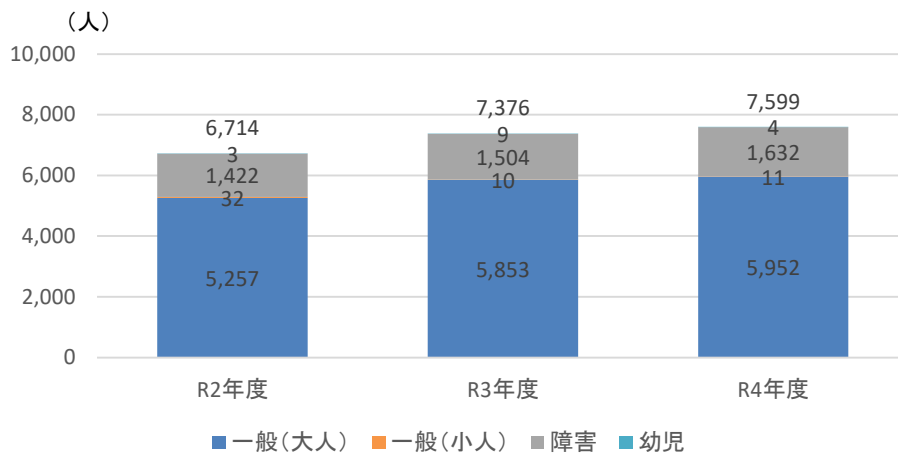


図 3-10 エコタク利用状況の経年変化

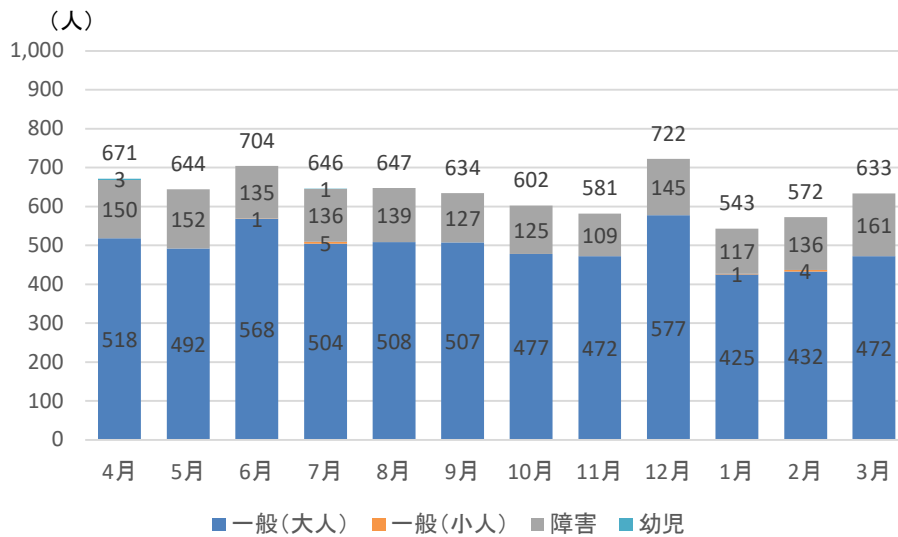


図 3-11 エコタクの月別利用状況

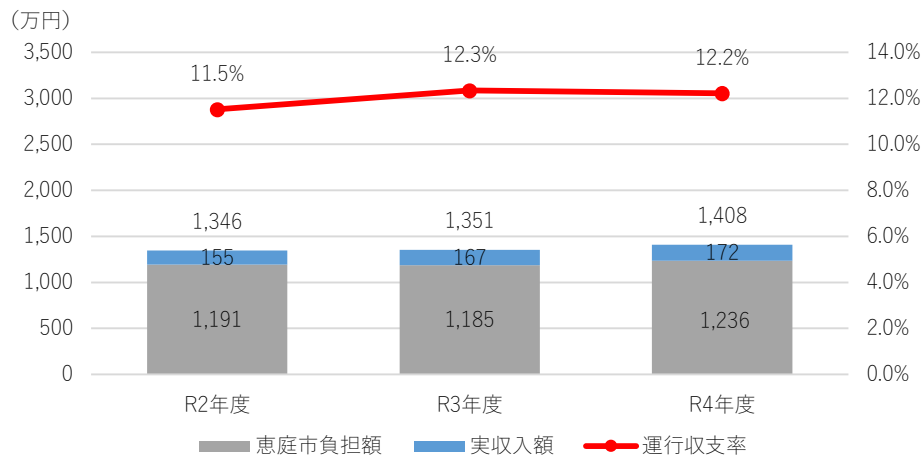


図 3-12 エコタクの月別利用状況

3.4 タクシー・ハイヤー

恵庭市内のタクシー・ハイヤー事業者は2社が営業しています。

表 3-10 恵庭市のタクシー・ハイヤー事業者

所在地	事業者名	運転手数	車両数
恵庭市	富士交通（株）	57名	31台
	島松ハイヤー（株）	16名	14台

資料：（一社）北海道ハイヤー協会提供資料をもとに作成（2022（令和4）年12月の調査結果）

3.5 他の輸送資源

恵庭市は、公共交通以外の輸送資源として、スクールバス・福祉バス・福祉有償運送を運行しています。これらの輸送資源は、利用対象者や利用目的は限定されますが、地域住民の生活圏交通の一部を担っています。

(1) スクールバス

恵庭市は、市立学校の小中学生を対象としたスクールバスを運行しています。

スクールバスの利用対象となる主な通学は以下のとおりです。

- ・穂栄及び北島地区から島松小学校への通学
- ・林田、漁太及び春日地区から松恵小学校への通学
- ・穂栄、北島、林田、漁太及び春日地区から恵北中学校への通学
- ・白樺地区から恵庭小学校への通学
- ・黄金南地区から和光小学校への通学

※上記に該当する通学であっても、通学距離や学年等により利用の制限があります

(2) 福祉バス

恵庭市は、老人クラブ、身体障がい者・知的障がい者又はこれらの保護者が組織する団体、母子福祉団体などを対象とした福祉バスを運行しています。

(3) 福祉有償運送

恵庭市は、2つの福祉有償運送を運行しています。

表 3-11 恵庭市における福祉有償運送

運行主体	運行事業者	利用対象
(福) 恵庭市社会福祉協議会	同左	高齢者や身体の障がいにより車椅子等使用しなければ移動が困難な方などで運営法人に利用登録をしている者
(福) 恵庭光風会	同左	身体障がい者で運営法人に利用登録をしている者

3.6 これまでの利用促進の取組

恵庭市において、公共交通の利用を促進するため、次のような取組を行っています。

■前年に介護保険サービスを利用していない後期高齢者に対し、交通機関等の助成券を配付

- 1月1日時点で満75歳以上かつ前年に介護保険サービスを利用していない恵庭市民を対象に、高齢者の健康づくりに利用いただくための「高齢者健康増進助成券」を配布
- 助成券は対象者1人につき2,000円分（1枚200円・10枚）
- 助成券が利用できる施設等は以下のとおり

屋内外の有料 体育施設など	<ul style="list-style-type: none"> ・ルルマップ自然公園ふれらんど（パークゴルフ場） ・漁川パークゴルフ場（カワセミコース）・中央パークゴルフ場 ・総合体育館・島松体育館・駒場体育館・福住屋内運動広場・テニスコート ・市民スキー場リフト券・セントラルフィットネスクラブ24恵み野 ・スマートウェイフレスポ恵み野・宮の森スポーツ倶楽部恵庭校
公共サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等図書宅配サービス・市民講座・長寿大学
交通機関	<ul style="list-style-type: none"> ・エコバス・エコタク ・恵庭ハイヤー・恵庭やまとタクシー・島松ハイヤー・富士交通 ・あやめ福祉タクシー・介護タクシーのあ・介護タクシーささやか丸 ※タクシーは、乗る場所・降りる場所が恵庭市内の場合のみ利用可
入浴施設	<ul style="list-style-type: none"> ・錦湯・えにわ温泉ほのか・恵庭温泉ラフォーレ

■市内コミュニティバスで使用する定期券に高齢者の割引料金を設定

- エコバスは、大人、高校生・中学生・65歳以上、小学生以下の3種類の定期券を販売
- 65歳以上の定期券の販売価格は以下のとおり

1ヶ月	2ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
4,200円(2,100円)	7,980円(3,990円)	11,970円(5,990円)	22,680円(11,340円)

()...身体障がい者手帳、療育手帳又は精神障がい保健福祉手帳を携帯している方、障がいの程度が身体第1種、療育A判定、精神1,2級の方に付き添う方。

■スマホアプリによる定期券の販売

- スマホアプリ「バスもり！」による定期券の販売を実施
- クレジットカード、コンビニ等での支払いが可能

■免許証自主返納者への公共交通利用券の配布

- 運転免許証を自主返納された方（恵庭市内に在住している方で、自主返納から6か月以内のもの）に、エコバス・エコタク共通回数券1,200円分を交付

■バスロケーションシステムの導入

- 平成28年6月にバスロケーションシステムを導入
- パソコン（Web）、スマホアプリ「PINA」、後述のデジタルサイネージ（JR 駅設置モニター・市役所1階モニター）でリアルタイムの位置情報を提供

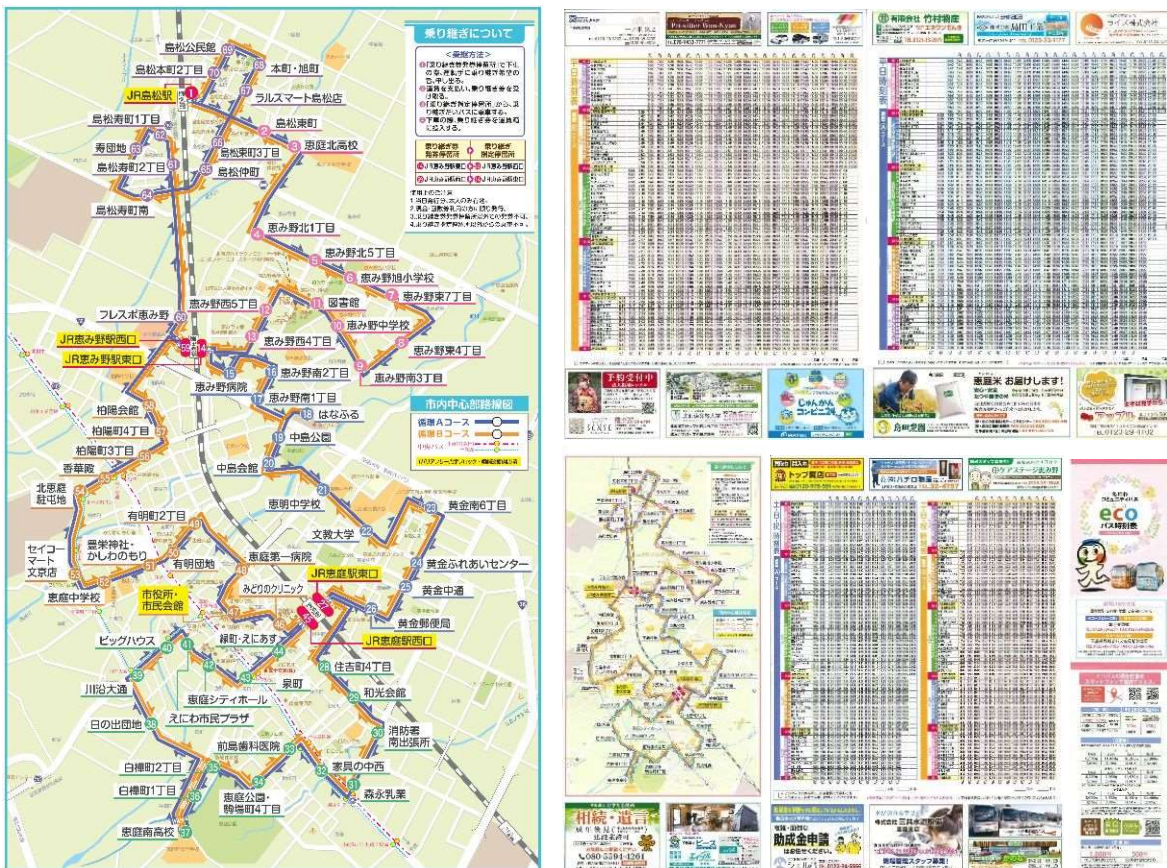
■路線バスの運行情報等を表示するデジタルサイネージを設置

- 恵庭駅西口待合所、恵庭駅東口、島松駅待合所、恵み野駅東口、恵み野駅西口、市役所1階ロビーの6箇所にデジタルサイネージを設置
- 前述のバスロケーションシステムによるリアルタイムの運行状況を提供



■バスマップや総合時刻表の配布

- エコバス時刻表（バスマップ）を作成し、JR 各駅の待合室や市役所窓口等でも随時配布



■公共交通に関する情報の発信

- 市 HP において、エコバス時刻表（バスマップ）、乗り方、運賃・定期券等の情報を発信
- 恵庭市に転入した方を対象にエコバス、エコタクの周知チラシを配布し、市 HP に誘導することで利用を促進

4. 地域の移動特性・ニーズ

当地域の住民や地域への来訪者の移動特性やニーズを以下のとおり整理しました。

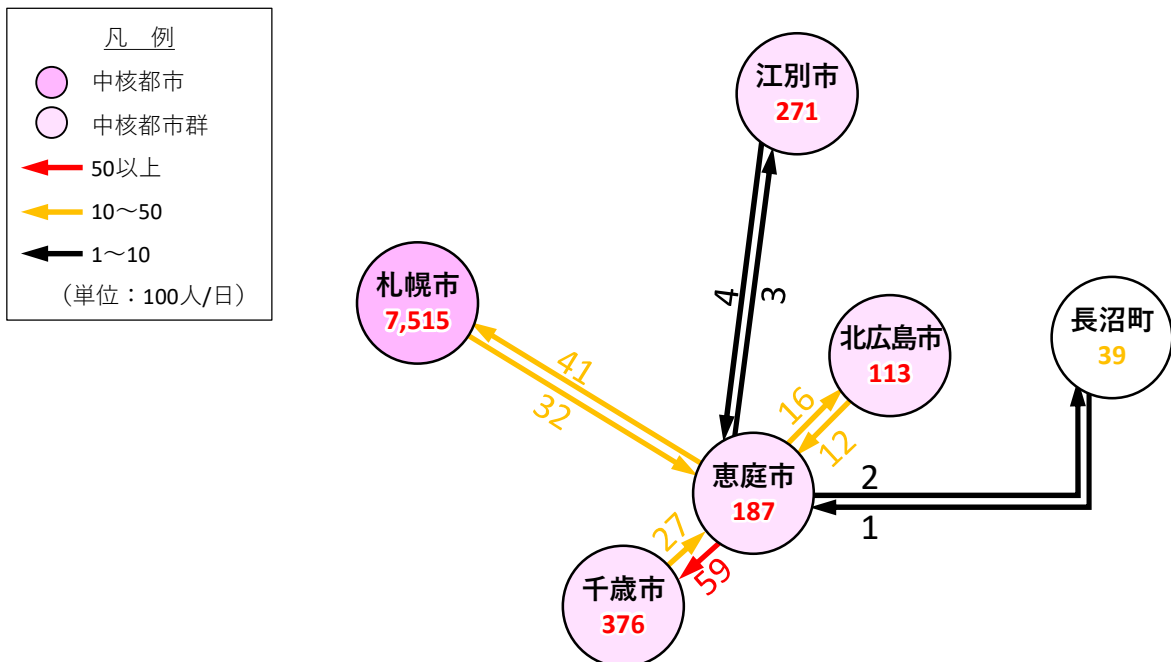
4.1 統計データ

地域住民へのアンケート調査の結果等より、通勤・通学・通院などの移動に関する特性やニーズを以下のとおり整理しました。

(1) 通勤流動

恵庭市からの通勤流動は、市内での通勤が最も多く、市外へは千歳市・札幌市・北広島市・江別市・長沼町の順で多くなっています。

また、恵庭市への市外からの通勤流動は、札幌市・千歳市・北広島市・江別市・長沼町の順で多くなっています。



※通勤者数が100人/日以上流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通勤者数

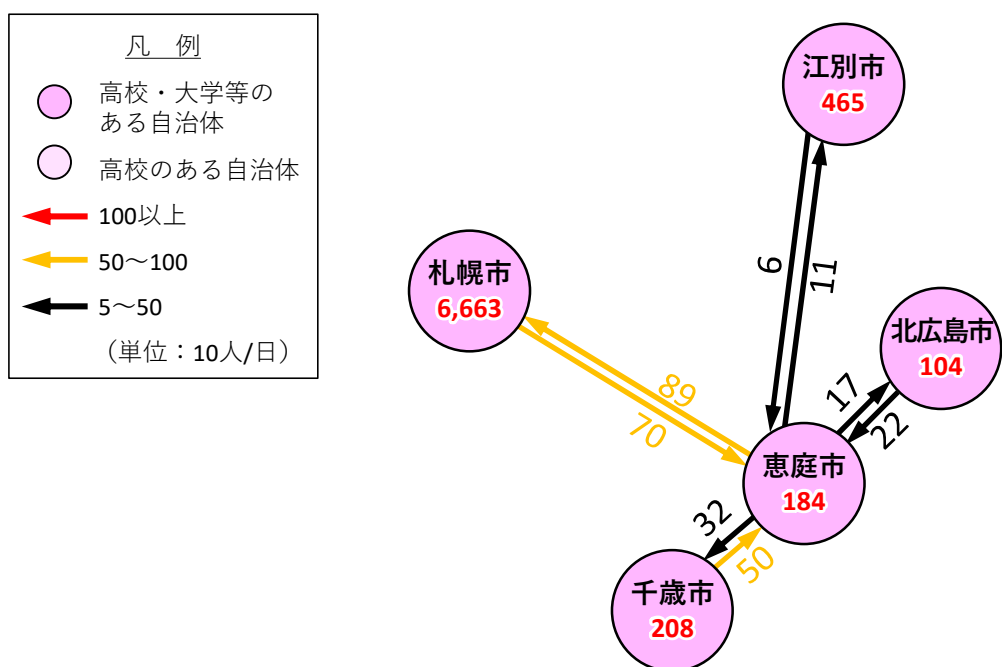
資料：令和2年国勢調査（総務省統計局）

図 4-1 恵庭市の通勤流動

(2) 通学流動

恵庭市からの通学流動は、市内での通学が最も多く、市外へは札幌市・千歳市・北広島市・江別市の順で多くなっています。

また、恵庭市への市外からの通学流動は、札幌市・千歳市・北広島市・江別市の順で多くなっています。



※通学者数が50人/日以上流動のみを記載

各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通学者数

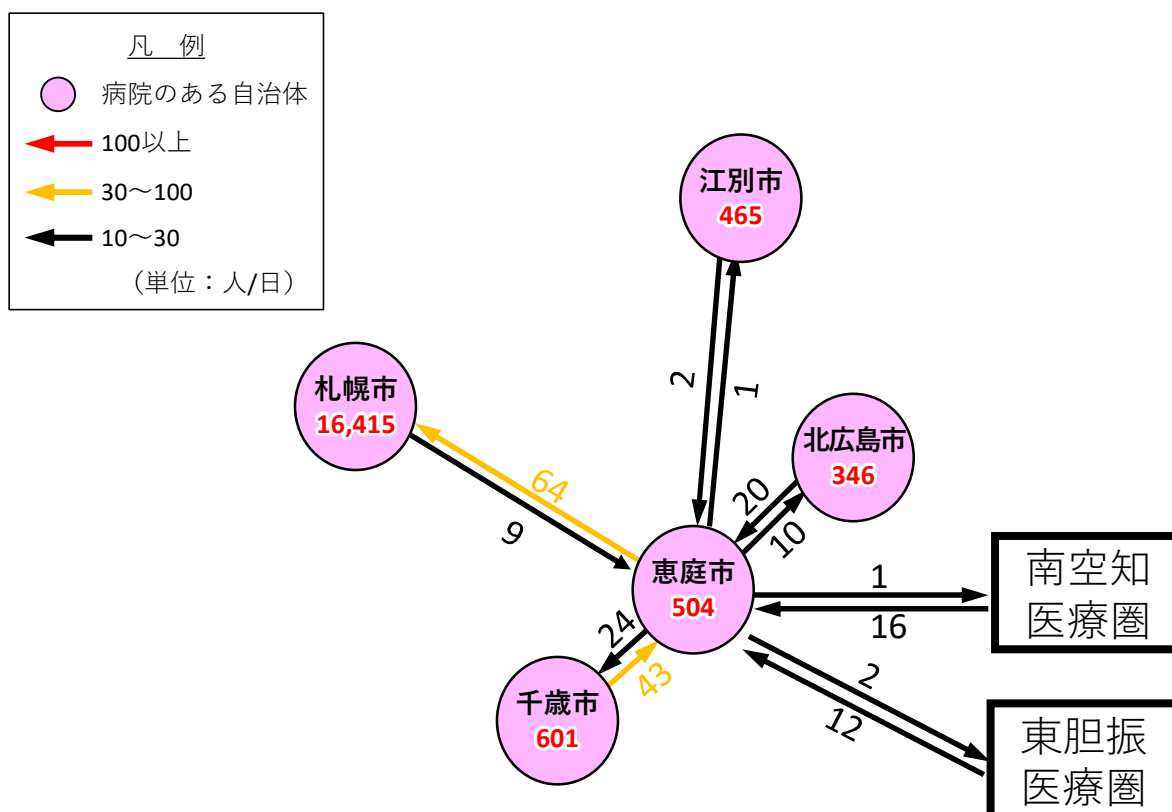
資料：令和2年国勢調査（総務省統計局）

図 4-2 恵庭市の通学流動

(3) 通院流動

恵庭市からの通院流動は、市内での通院が最も多く、市外へは札幌市・千歳市・北広島市・江別市の順で多く、南空知医療圏や東胆振医療圏への通院も確認されます。

また、恵庭市への市外からの通院流動は、千歳市・北広島市・札幌市・江別市の順で多く、南空知医療圏や東胆振医療圏からの通院も確認されます。



※各市町村の○内の数値は、在住市町村内の通院者数

同一医療圏内での通院は、自治体別に整理されているが、医療圏をまたぐ通院は、医療圏単位での整理となる

資料：北海道保健福祉部地域医療推進局地域医療課医療データ分析センター事業
(R2.4~R3.3 診療のレセプトデータ (国保、退職国保、後期高齢分))

図 4-3 恵庭市の通院流動

4.2 住民アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

「通勤等に係る移動実態」「エコバスの利用実態」「エコバスに関するニーズ」等の利用実態や課題を把握すること

2) 調査対象

エコバス運行エリア在住の18歳以上の世帯主のいる2,000世帯（無作為抽出）の世帯主及び同居人（1世帯あたり3枚の調査票を配布）

3) 調査方法

郵送配布/郵送回収及びWeb回答受付

4) 調査期間

2023（令和5）年2月2日～2023（令和5）年2月20日

5) 配布・回答回収結果

合計で6,000部の調査票を配布し、1,391サンプルの有効回答を回収

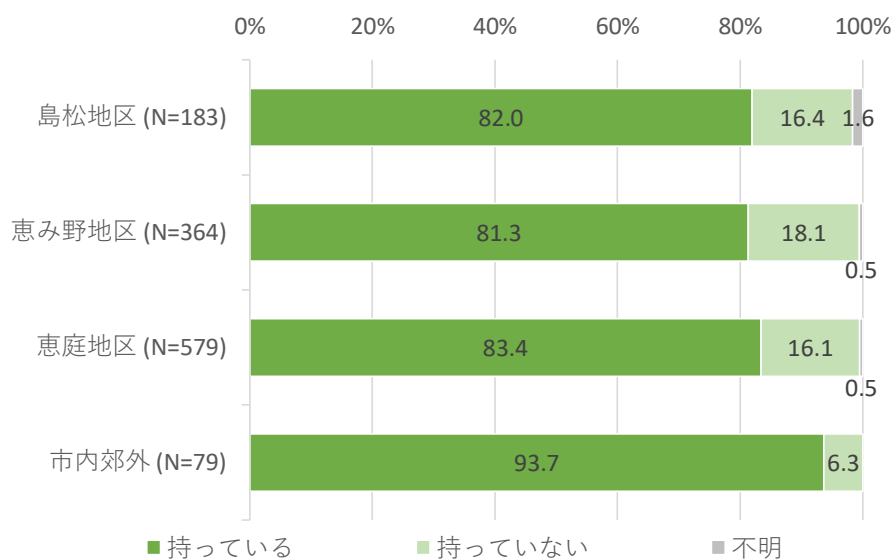
表 4-1 回答回収結果

	配布数	郵送回収	Web 回答	有効回収数	有効回収率
世帯主	2,000	636	131	767	38.4%
同居人	4,000	570	54	624	15.6%
全体	6,000	1,206	185	1,391	23.2%

(2) 調査結果（抜粋）

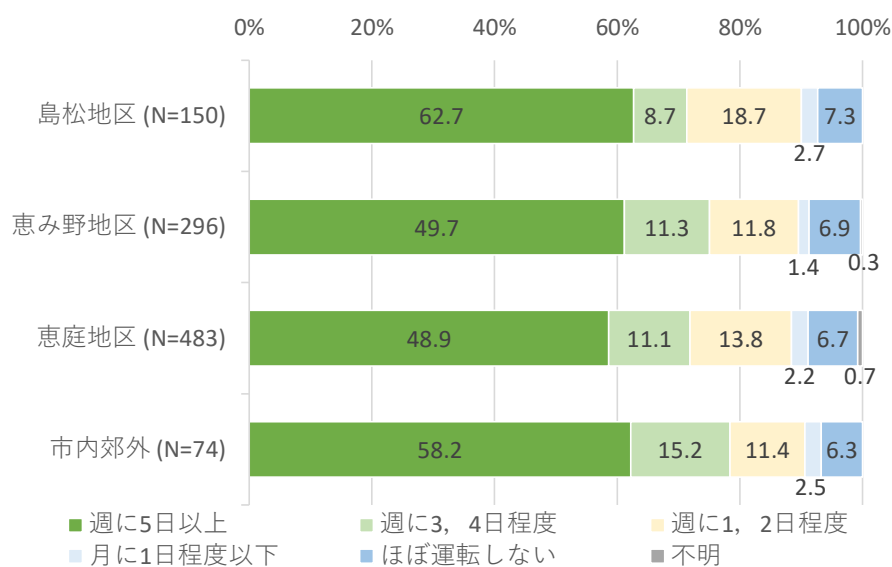
1) 運転の状況

各居住地で約 8～9 割が運転免許証を保有しており、特に、市内郊外居住者は免許保有者が多くなっています。免許保有者の運転頻度は、週に 5 日以上が各居住地で約 5～6 割、週に 1 回未満が全居住地で約 1 割となっています。免許保有者の運転を続けたい年齢は、各居住地で約 4～5 割が 75 歳以上と回答しています。免許保有者の運転しなくなった際の移動手段は、徒歩・自転車やエコバスが約 7 割と多くなっています。



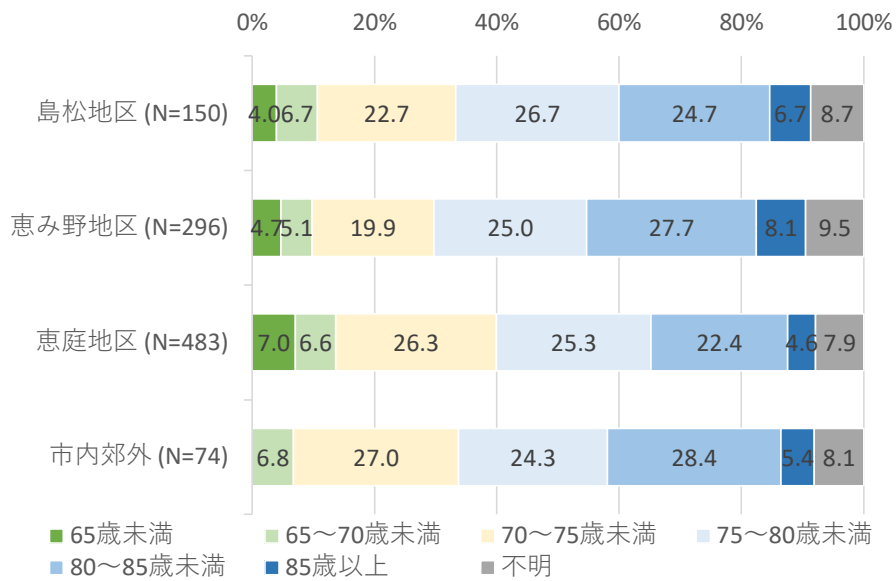
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-4 居住地別の運転免許証の保有状況 (N=1,391)



※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-5 居住地別の運転免許証保有者の運転頻度 (N=1,003)



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-6 居住地別の運転免許証保有者の運転を続けたい年齢 (N=1,003)

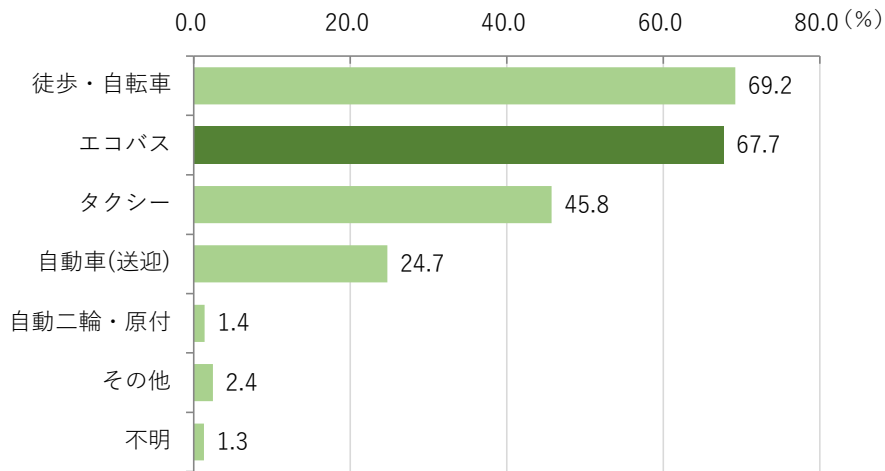


図 4-7 運転免許証保有者の運転しなくなった際の移動手段 (N=1,071)

2) 送迎の状況

家族の送迎を行う人は全体の約 4 割で、主な送迎先は、JR 駅や市内の病院、市内のスーパーが多くなっています。送迎しなくなった場合の被送迎者の移動手段は、エコバスやタクシーが約 6 割と多くなっています。

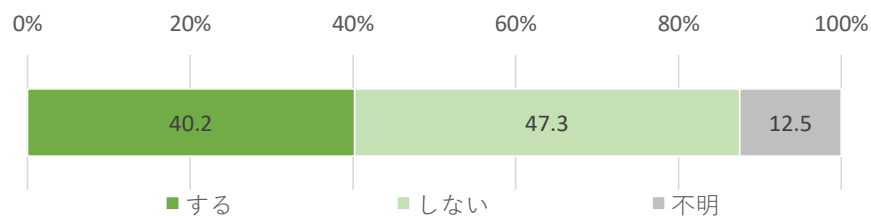


図 4-8 家族の送迎有無 (N=1,391)

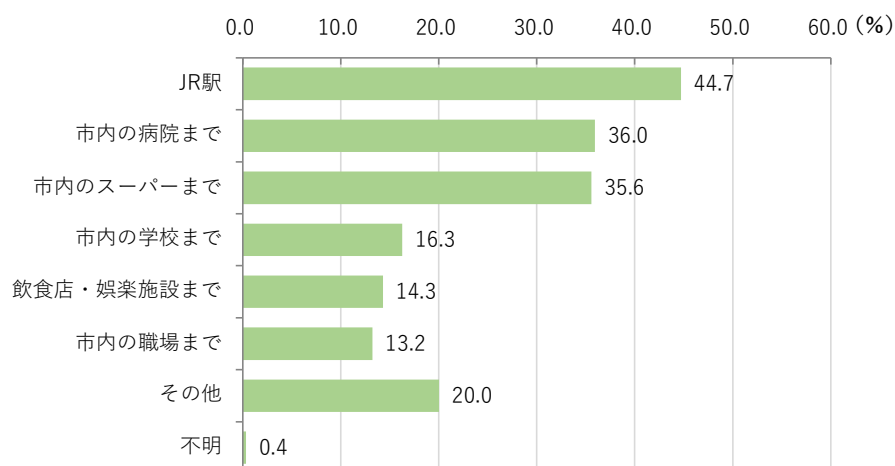


図 4-9 主な送迎先 (N=559)

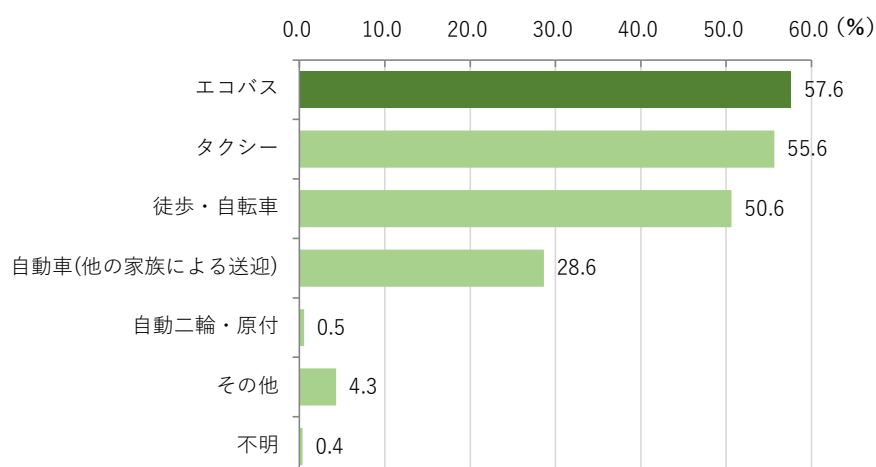


図 4-10 送迎できなくなった際の家族の移動手段 (N=559)

3) 日常の移動状況（通勤・通学）

日常的に通勤・通学している人は約 6 割で、各居住地で約 4～5 割が市外に通勤・通学しており、通勤・通学における移動手段は、全居住地で過半数が自家用車のみを利用しています。

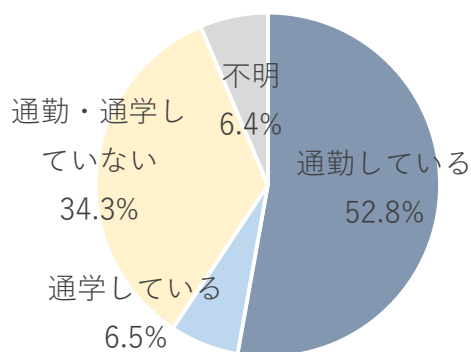
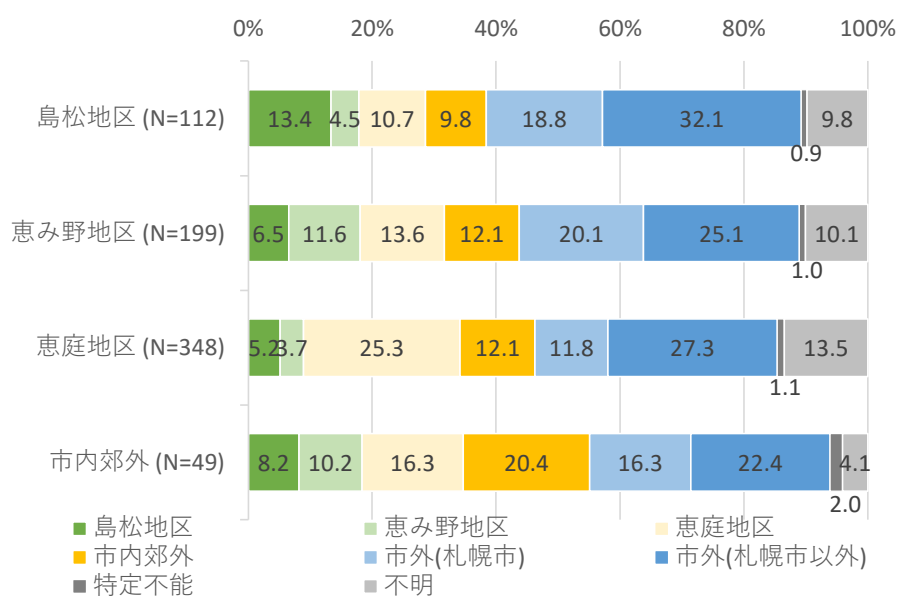
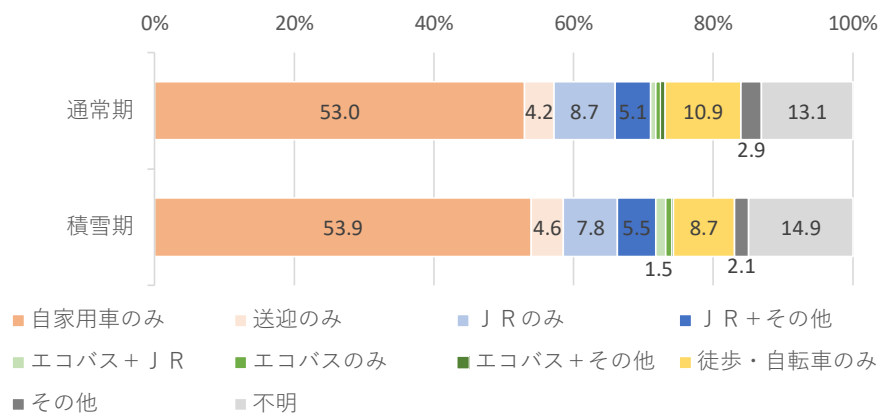


図 4-11 通院・通学の有無



※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-12 居住地別の通勤・通学先



※構成比は 1.0%未満の値を非表示としているため、合計が 100.0%とはならない。

図 4-13 居住地別の通勤・通学における移動手段

4) 日常の移動状況（買い物）

日常的に買い物している人は約 7 割で、各居住地で約 8～9 割が市内で買い物をしており、全居住地で居住地区における買物が特に多く、市内郊外在住者は恵み野地区が多くなっています。買い物における移動手段は、全居住地で過半数が自家用車のみを利用しています。

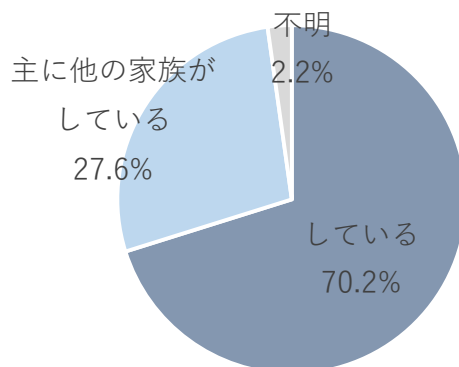
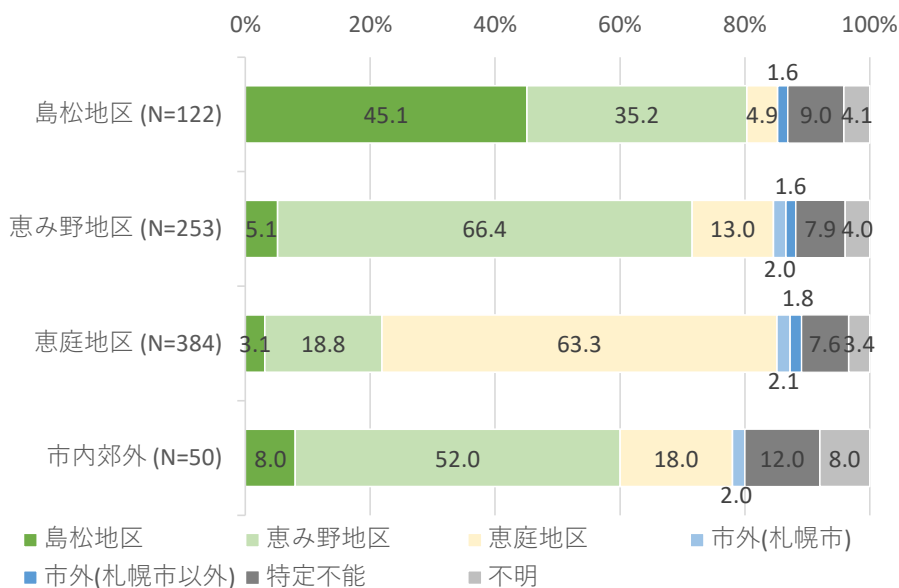
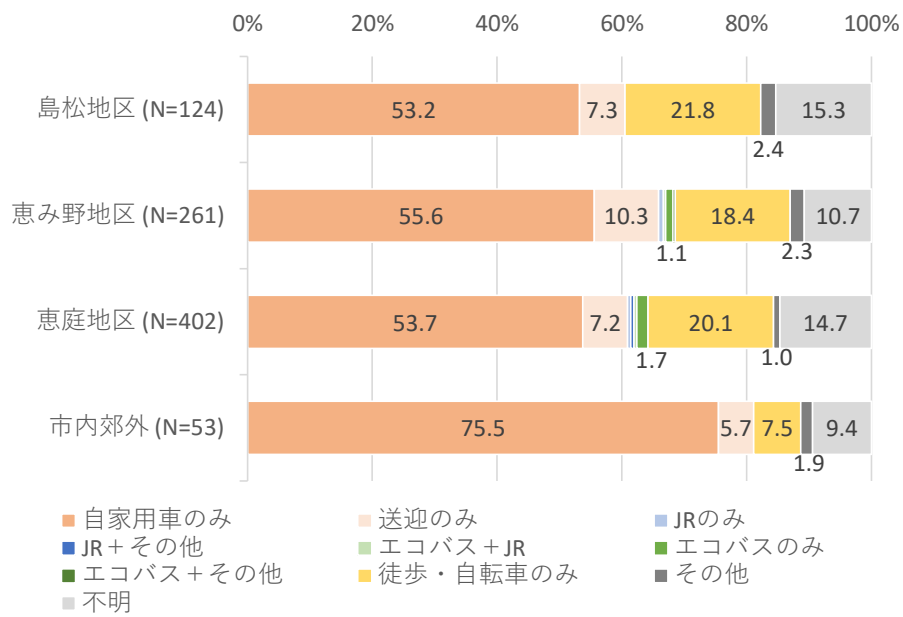


図 4-14 買い物の有無



※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-15 居住地別の買い物先



※構成比は 1.0%未満の値を非表示としているため、合計が 100.0%とはならない。

図 4-16 居住地別の買い物における移動手段

5) 日常の移動状況（通院）

通院している人は約6割で、全居住地で約7割が市内に通院しており、特に恵み野地区や恵庭地区への通院が多くなっています。通院における移動手段は、全居住地とも過半数が自家用車のみを利用しています。

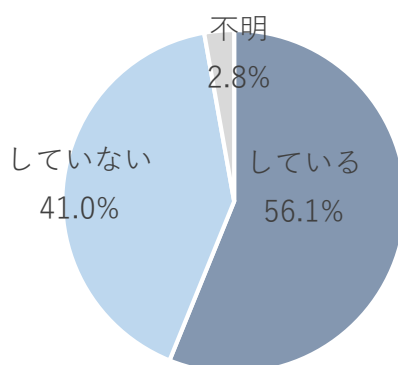
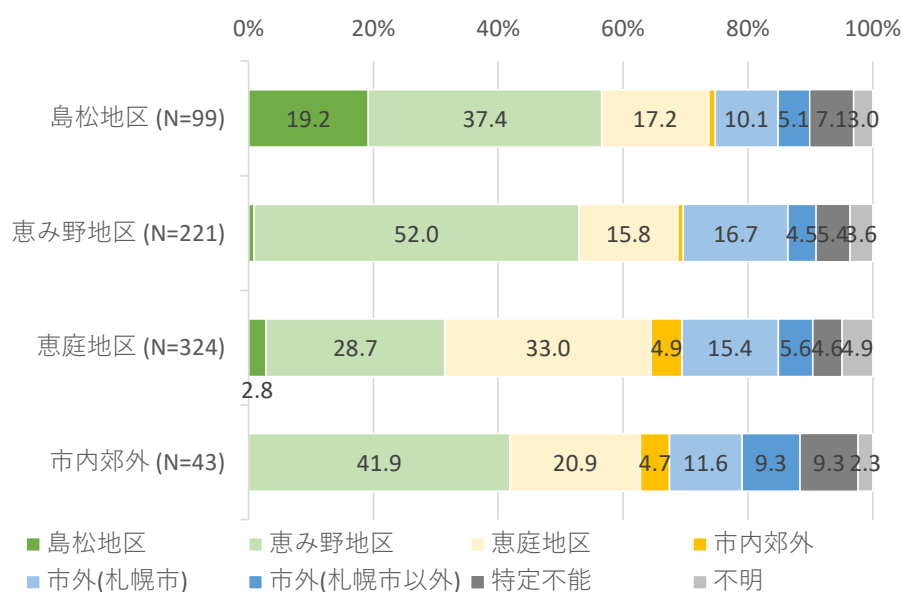
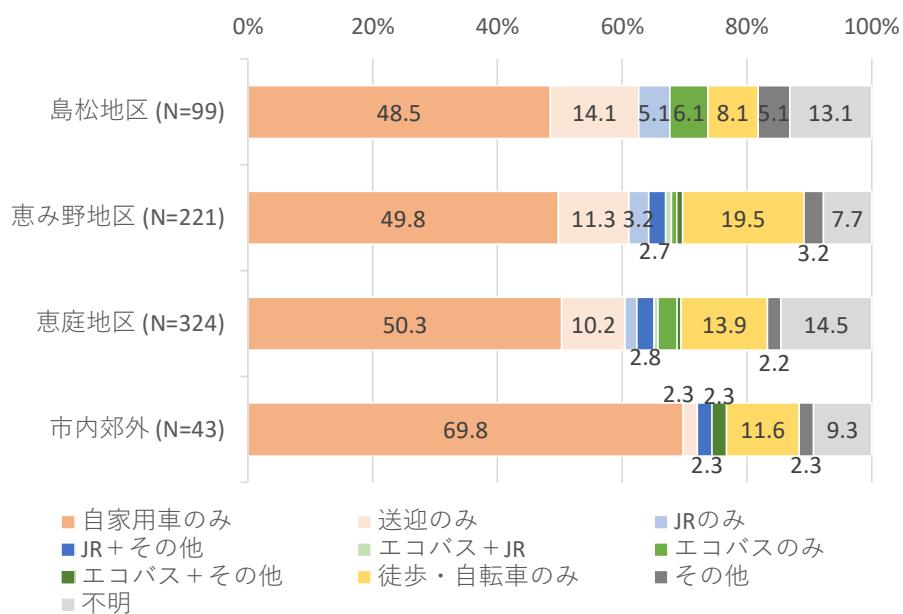


図 4-17 通院の有無



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しており、また、1.0%未満の値は非表示としているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-18 居住地別の通院先



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しており、また、1.0%未満の値は非表示としているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-19 居住地別の通院における移動手段

6) エコバスの利用状況

令和3・4年にエコバスを利用したことがある人は約2割で、利用したことがある人の利用頻度は週に1回未満が約7割、利用用途はJR駅までのアクセスが最も高く、次いで市内の病院、市内のスーパーへの利用が多くなっています。

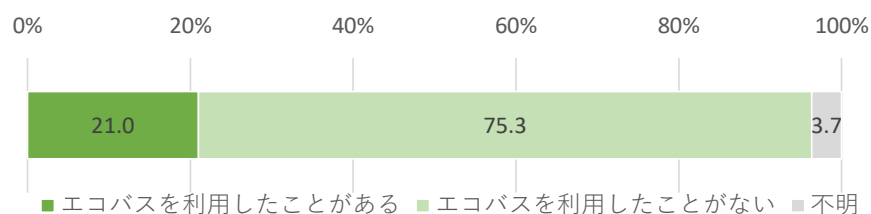


図 4-20 令和3・4年のエコバスの利用有無 (N=1,391)

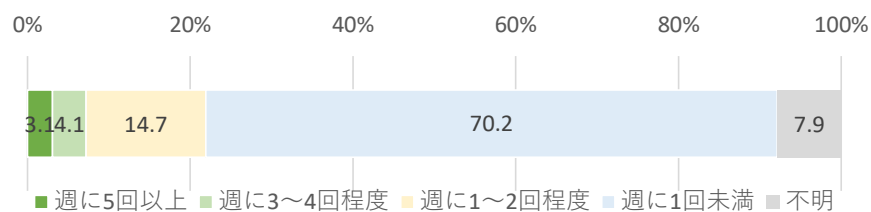


図 4-21 令和3・4年のエコバスの利用頻度 (N=292)

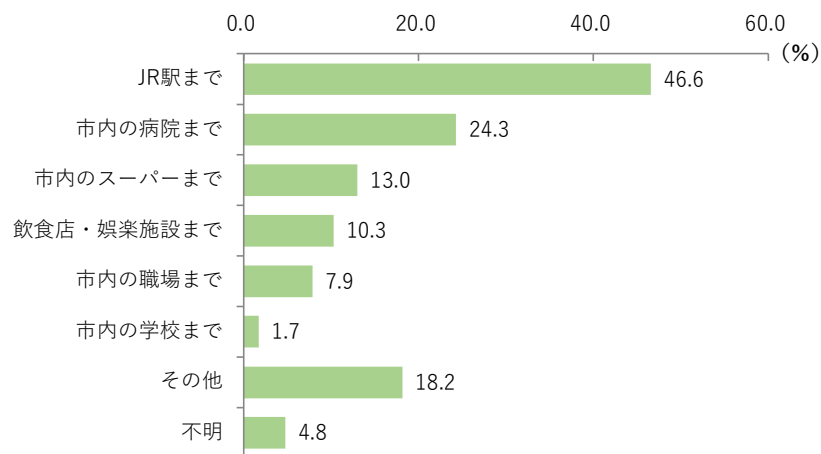
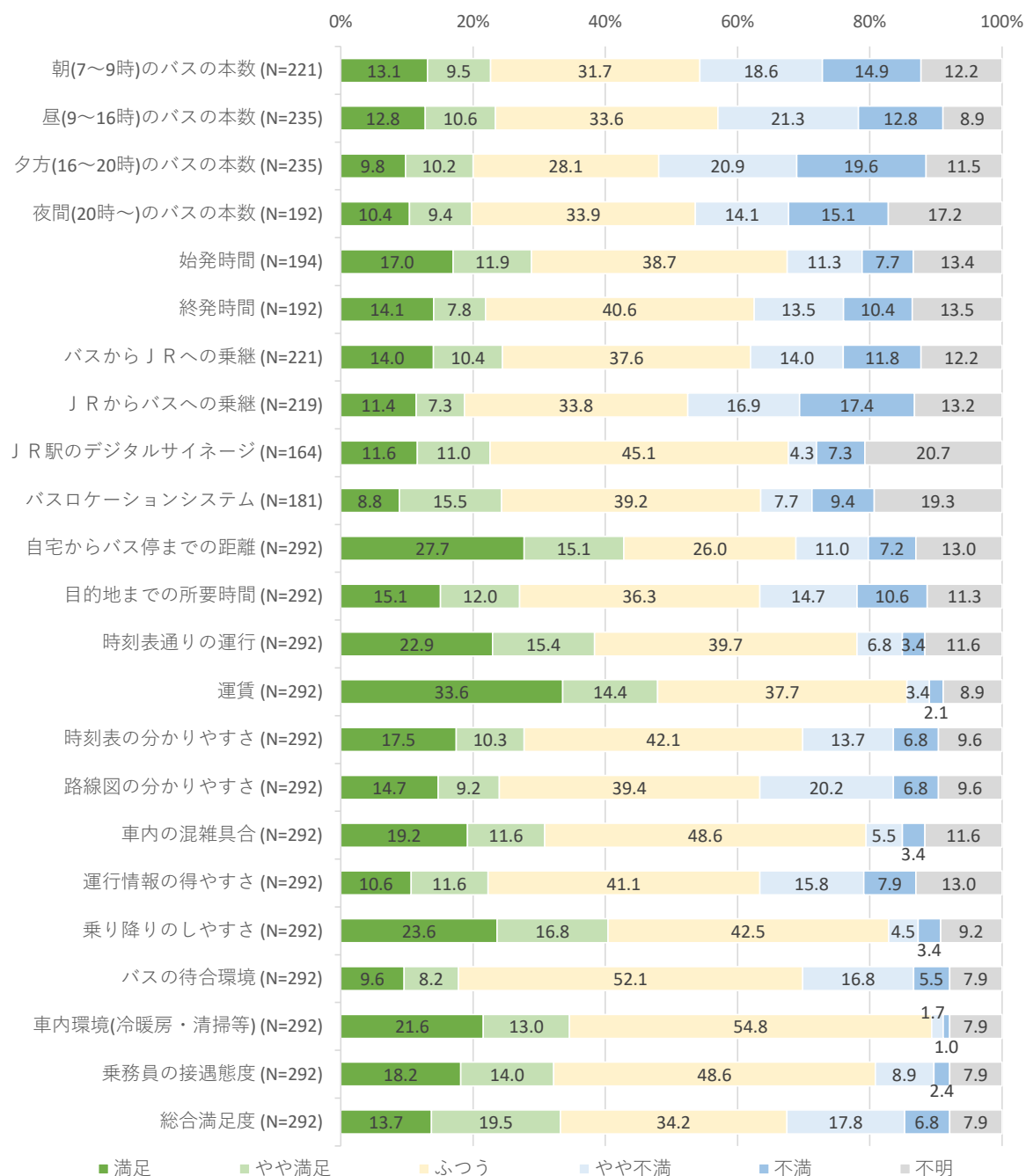


図 4-22 令和3・4年のエコバスの主な利用用途 (N=292)

7) エコバス利用者の評価

エコバスの評価は、自宅からバス停までの距離や定時性、運賃、乗り降りのしやすさについては満足・やや満足の回答が多く、バスの本数や JR からバスへの接続、路線図のわかりやすさ等については不満・やや不満が多くなっています。



※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-23 エコバスの評価

4.3 学生アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

これからの時代を担う若い世代の方たちが、「えにわコミュニティバス（エコバス）」について、どのように考えているかを調査し、利便性の向上などの検討に活用すること

2) 調査対象

恵庭市内の高等学校・専門学校・大学に通う学生

3) 調査方法

学生に配布したチラシ及び学校内に掲示しているポスター内の QR コードから Web 回答受付

4) 調査期間

学校毎に、7月下旬～8月下旬のうち1週間程度の実施

5) 配布・回答回収結果

4,868名の学生を対象とし、351サンプルの有効回答を回収（有効回収率：7.2%）

表 4-2 回答回収結果

学校名	回収数	割合
恵庭北高等学校	0	0.0%
恵庭南高等学校	18	5.1%
北海道文教大学付属高等学校	103	29.3%
北海道ハイテクノロジー専門学校	0	0.0%
北海道エコ・動物自然専門学校	0	0.0%
北海道文教大学	228	65.0%
その他	1	0.3%
不明	1	0.3%
合計	351	100.0%

(2) 調査結果（抜粋）

1) 学生の通学手段

積雪の有無に関係なく、約半数がJR+徒歩による通学となっています。エコバス利用については、積雪がない時期（春～秋）は通学手段全体の2.3%だったものが積雪のある時期（冬）では8.9%に増加しています。

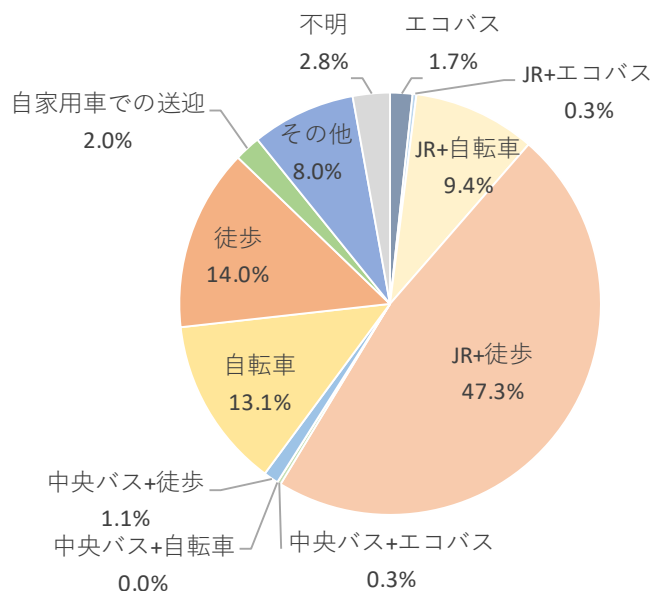
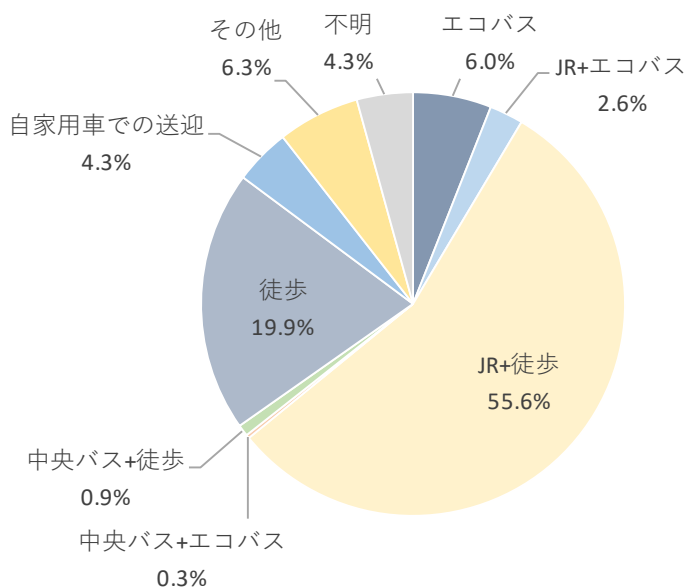


図 4-24 積雪がない時（春から秋）の主な移動手段（N=351）



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-25 積雪があるとき（冬）の主な移動手段（N=351）

2) 通学におけるエコバスの利用状況

通学におけるエコバス利用者は約 1 割で、利用頻度は、通学時はほぼ毎日、週に 1 回以上、月に 1 回程度、年に数回程度がそれぞれ約 2 割で同程度となっており、エコバスを利用する条件は、雨が降っている時が約 6 割、雪が降っている時が約 5 割と多くなっています。エコバスを利用していない理由は、徒歩や自転車で通えるが最も多く、次いで、通学に使えるバス路線がないが多くなっています。

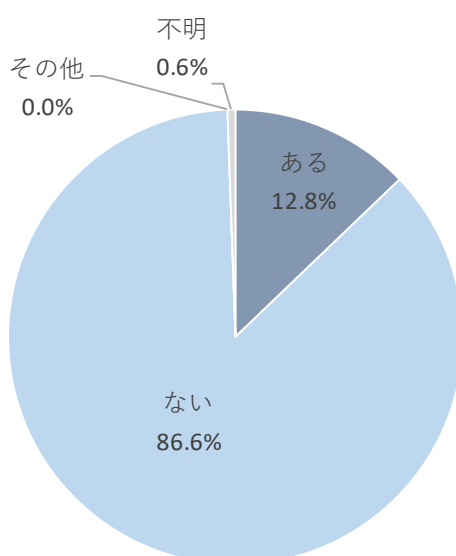
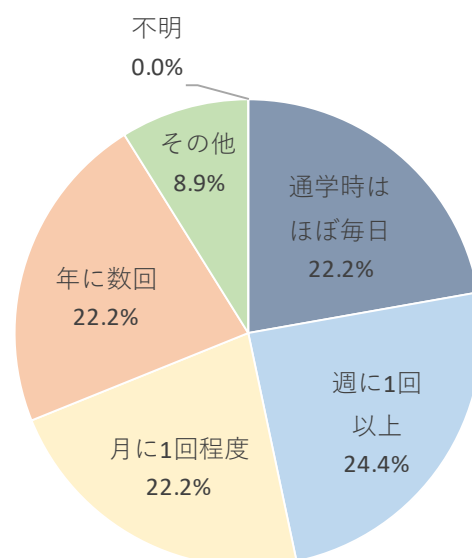


図 4-26 通学におけるエコバスの利用有無 (N=351)



※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-27 通学におけるエコバスの利用頻度 (N=45)

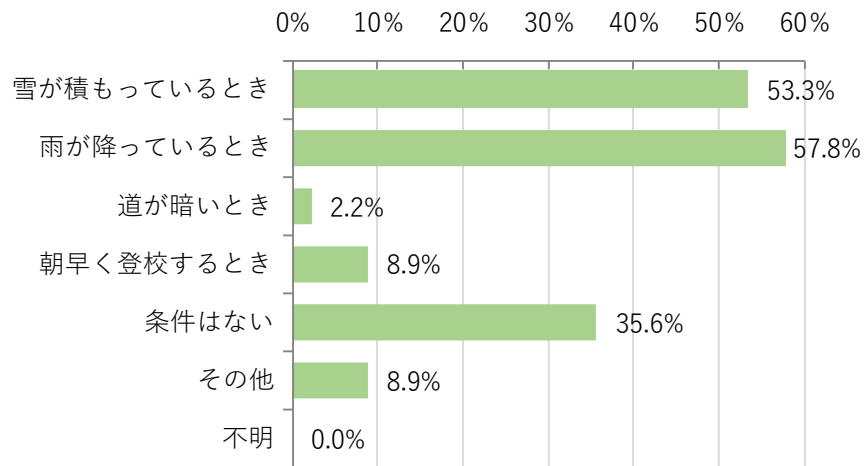


図 4-28 通学でエコバスを利用する条件 (N=45)

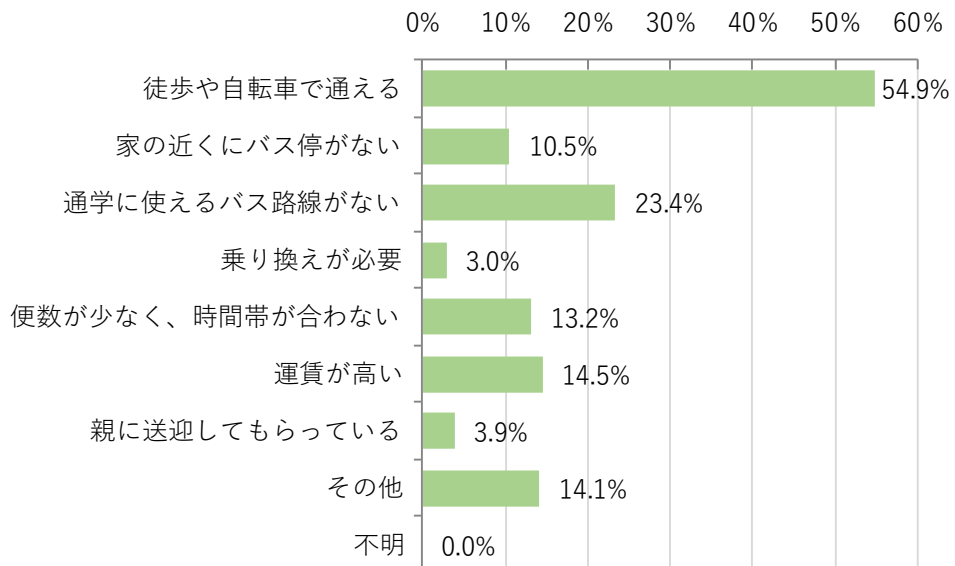
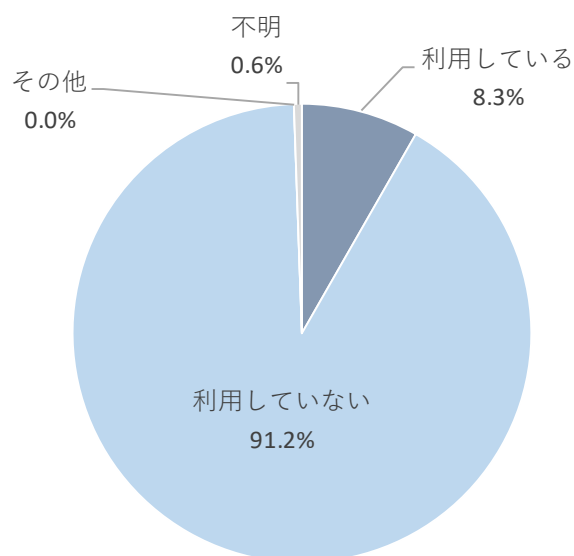


図 4-29 通学でエコバスを利用していない理由 (N=418)

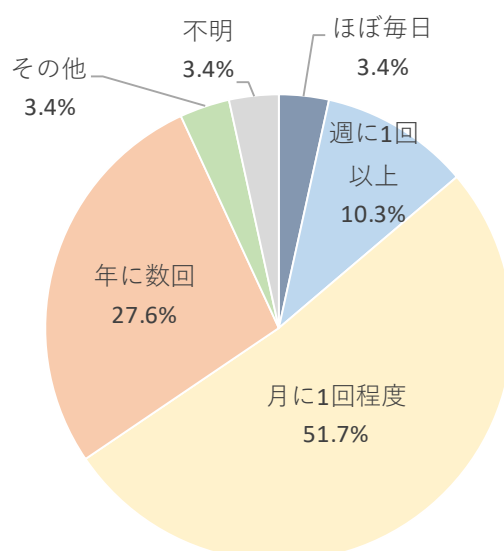
3) 日常生活におけるエコバスの利用状況

日常生活におけるエコバス利用者は約1割で、利用頻度は月に1回程度が約5割、年に数回が約3割となっています。エコバスを利用していない理由は、徒歩や自転車で通えるが最も多く、次いで、家の近くにバス停がない、通学に使えるバス路線がないが多くなっています。



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-30 日常生活におけるエコバスの利用有無 (N=351)



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-31 日常生活におけるエコバスの利用頻度 (N=29)

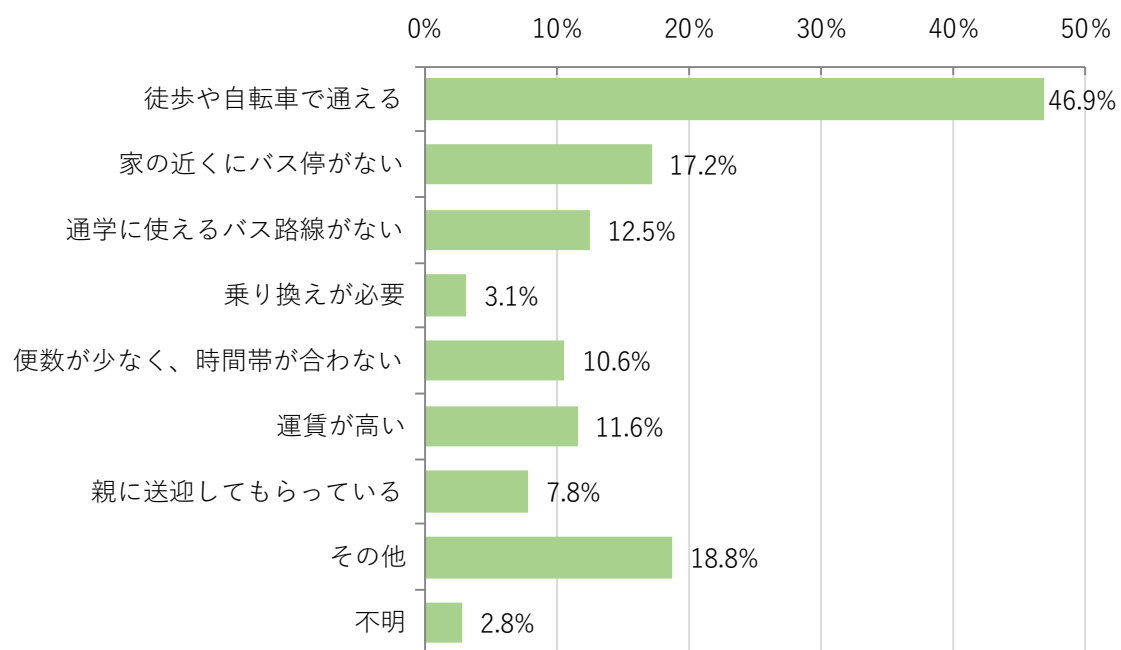


図 4-32 日常生活でエコバスを利用していない理由 (N=420)

4) エコバスに関する意見・要望

運賃に関する内容（無料、学生割引、安くしてほしい等）やアクセスに関する内容（駅からの直行便等）、ダイヤに関する内容（授業時間に合わせたバス発着時刻、待ち時間の縮小等）等の意見・要望がありました。

4.4 P&R 利用者アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

自動車利用からエコバスへの転換に係る課題等の把握すること

2) 調査対象

2021（令和3）～2022（令和4）年度の市営駐車場の定期券利用者

※市営駐車場は JR 恵庭・恵み野・島松駅周辺に以下のとおり計 6 箇所を運営

- A 恵庭駅東口駐車場：駐車台数 105 台
- B 恵庭駅西口駐車場：駐車台数 83 台
- C 恵み野駅東口駐車場：駐車台数 125 台
- D 恵み野跨線橋下東駐車場：駐車台数 72 台
- E 恵み野跨線橋下西駐車場：駐車台数 73 台
- F 島松駅横駐車場：駐車台数 109 台

3) 調査方法

郵送配布/郵送回収及び Web 回答受付

4) 調査期間

2023（令和5）年1月30日～2023（令和5）年2月13日

5) 配布・回答回収結果

591 名に調査票を配布し、216 サンプルの有効回答を回収（有効回収率：41.6%）

(2) 調査結果（抜粋）

1) 駐車場の利用実態

駐車場の定期利用者は、週 5 日以上の利用者が約 7 割、週 3～4 回程度の利用者が約 2 割となっています。入庫は 7～9 時、出庫は 16～20 時がそれぞれ約 6 割と最も多く、利用時間は、8～12 時間が約 5 割、12～16 時間が約 4 割となっています。

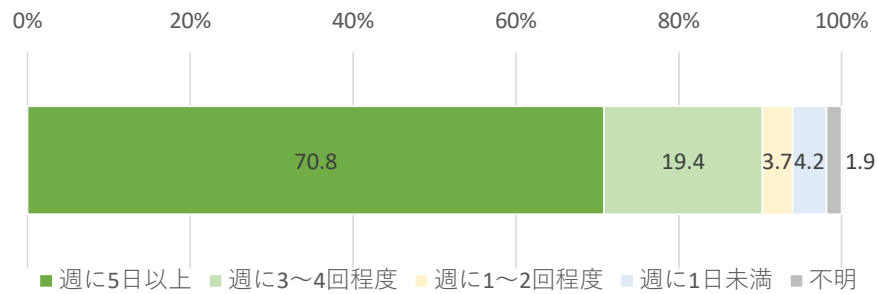
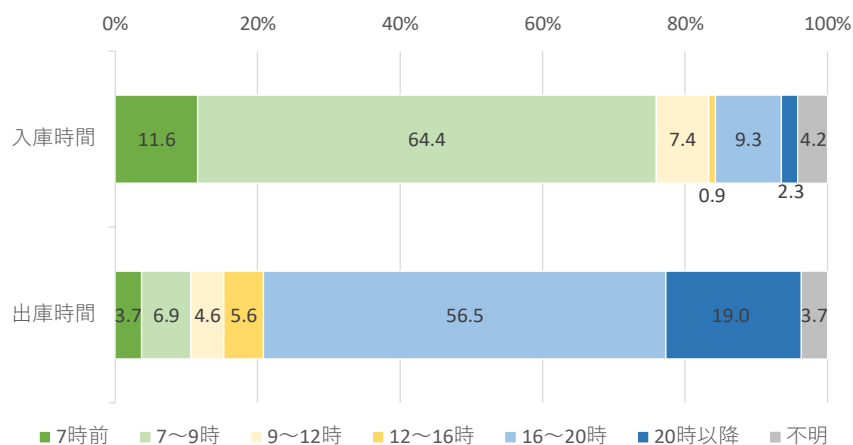
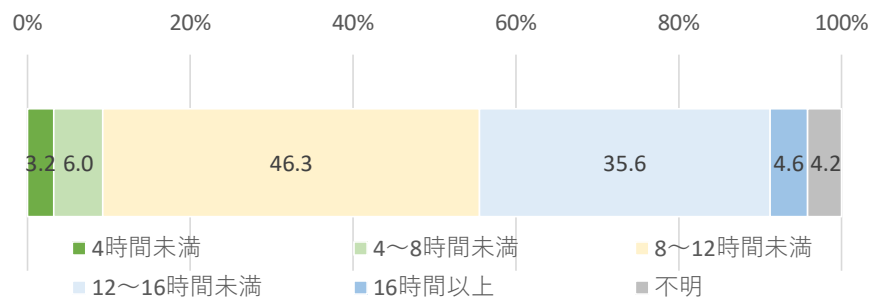


図 4-33 駐車場の利用頻度 (N=216)



※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-34 駐車場の利用時間帯 (N=216)

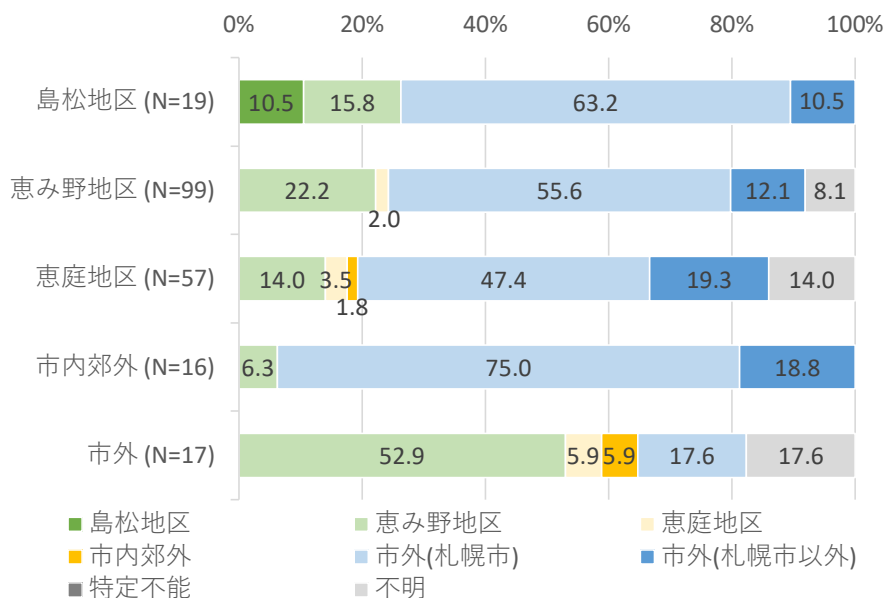


※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-35 駐車場の利用時間 (N=216)

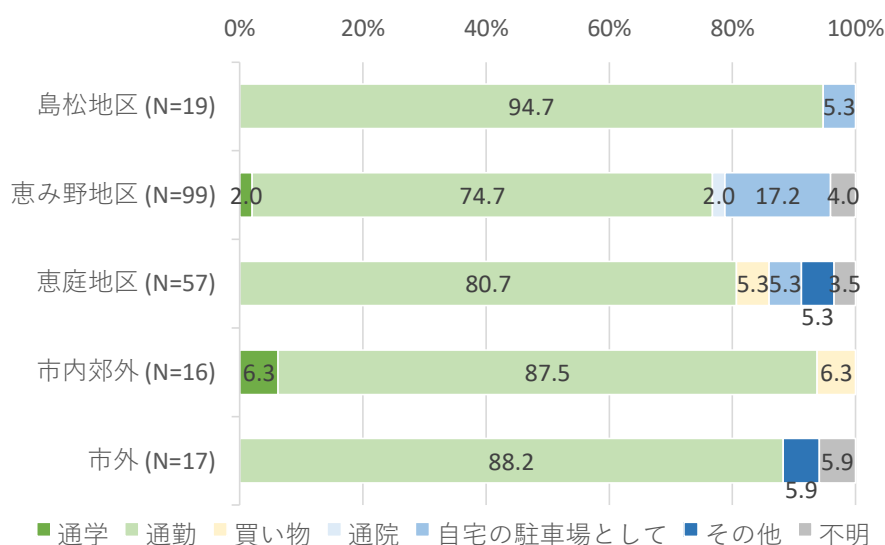
2) 駐車場利用時の移動実態

駐車後の移動先は、恵庭市在住者は札幌市や札幌市以外の市外への移動が多く、市外在住者は、恵み野地区への移動が最も多くなっています。駐車場利用の目的は、通勤が大半を占めており、恵み野地区居住者は、自宅の駐車場としての利用が約2割を占めています。駐車場の利用時期は、通年利用が約8割で冬期のみ利用が約2割です。冬期間のみ利用する利用者は、冬期間以外は徒歩・自転車利用が約7割、自動車（送迎等）が約1割です。運転が困難になった場合に想定する移動手段は、徒歩・自転車が最も多く、エコバスは冬期間で約3割、冬期間以外で約2割となっています。



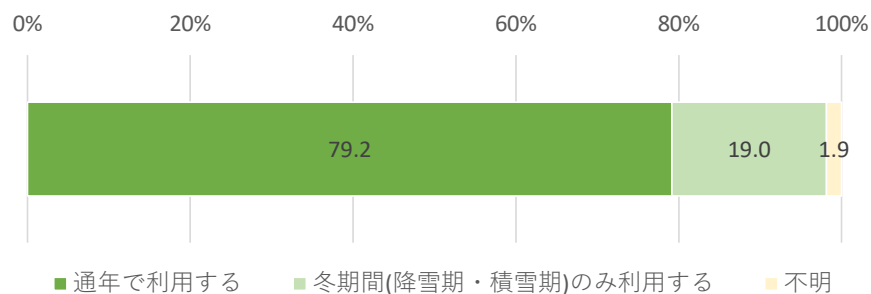
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-36 居住地別の駐車後の移動先



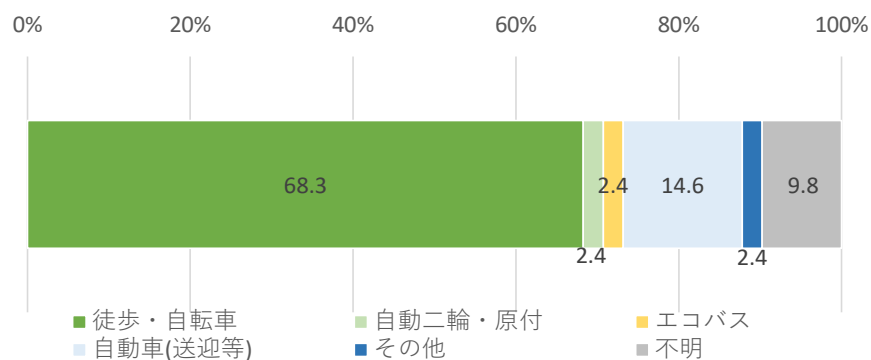
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-37 居住地別の駐車場の利用目的



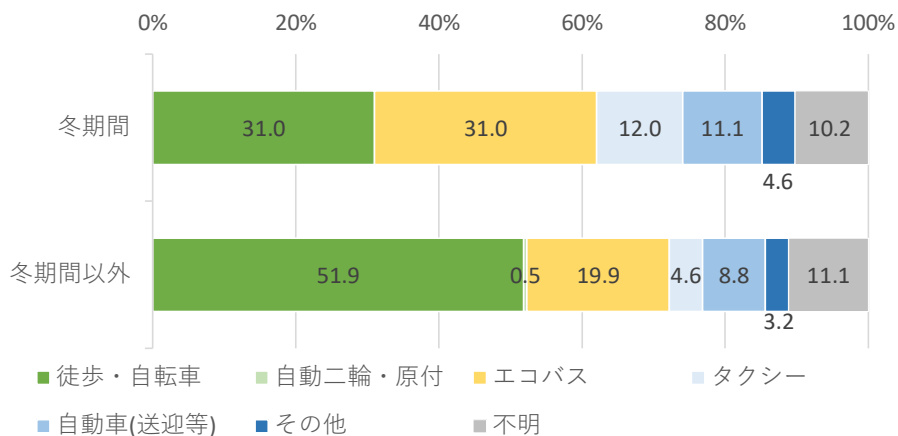
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-38 駐車場を利用している時期 (N=216)



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-39 冬期間のみ駐車場を利用して方の冬期間以外の主な移動手段 (N=41)



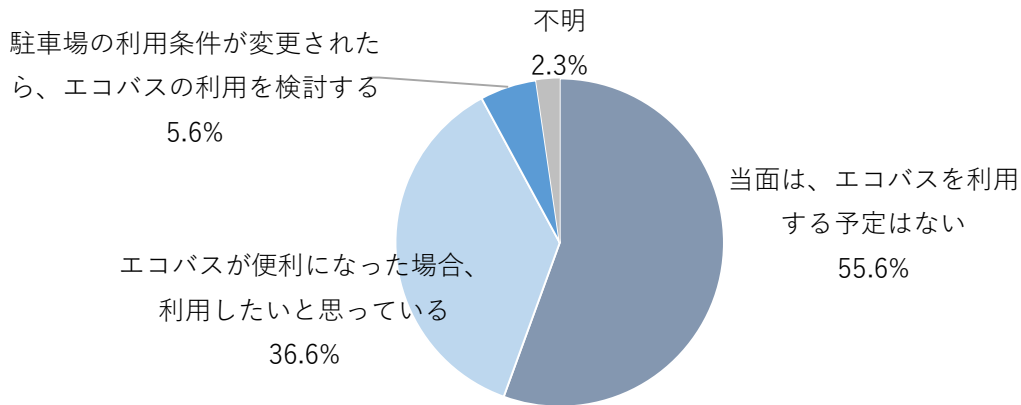
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-40 運転が困難になった場合に想定される移動手段 (N=216)

3) エコバスの利用意向

駐車場定期利用者の概ね5年後までのエコバス利用意向は、約4割がエコバスが便利になった場合に、利用を検討したいと考えています。

利用に繋がるエコバスの改善点は、エコバスからJRへの乗継ぎ接続が最も多く、次いで、朝の便の増便、JRからエコバスへの乗継ぎ接続、自宅からバス停への距離、夕方の便の増便、駅（または目的地）までの所要時間の短縮等が多くなっています。



※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-41 概ね5年後までのエコバスの利用意向

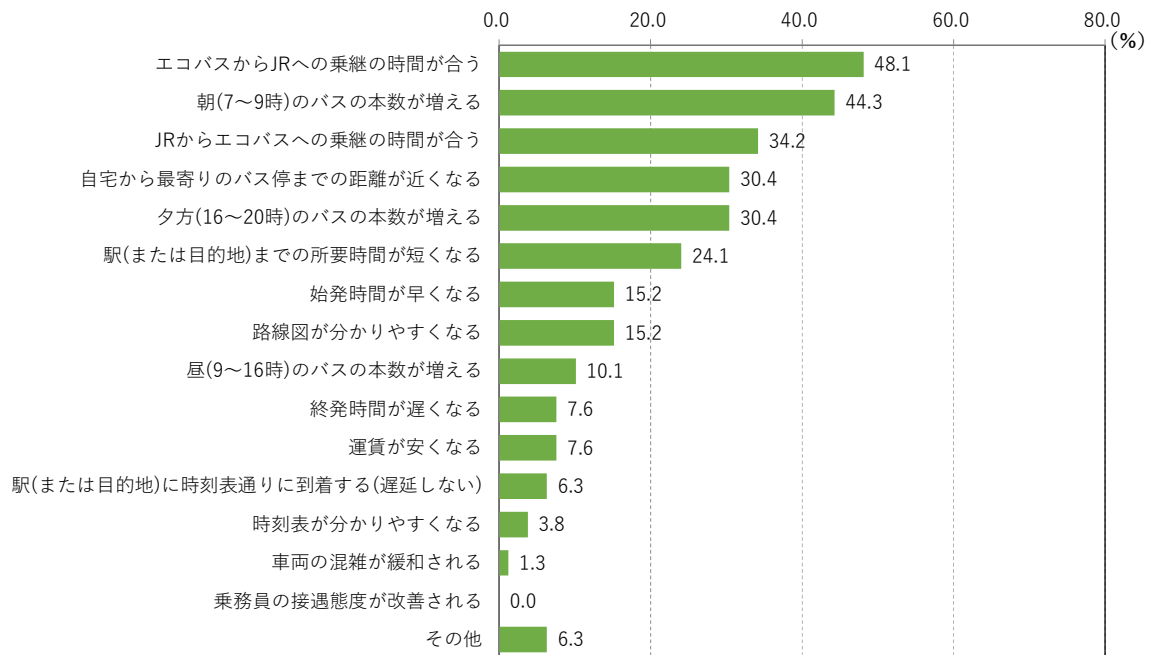


図 4-42 「エコバスが便利になった場合、利用したいと思っている」と考える方が特に重要だと思うエコバスの改善点 (N=79)

4.5 K&R 利用者アンケート調査

(1) 調査概要

1) 調査目的

自動車送迎からエコバスへの転換に係る課題等の把握すること

2) 調査対象

市内の JR 駅（恵庭・恵み野・島松）へ自動車送迎されている方

3) 調査方法

直接配布/郵送回収及び Web 回答受付

4) 調査期間

2023（令和 5）年 2 月 9 日・11 日（回収期日：2 月 27 日）

5) 配布・回答回収結果

1,247 名に調査票を配布し、387 サンプルの有効回答を回収（有効回収率：31.0%）

(2) 調査結果（抜粋）

1) 送迎による移動実態

被送迎者の移動目的は、通勤が約5割、通学が約4割を占めています。また、移動の目的地は札幌市や札幌市以外の市外が多く、送迎頻度は送ってもらう場合と迎えに来てもらう場合のいずれも週に5日以上が約5割で頻度の高い利用が多くなっています。

送迎時間帯は、送ってもらう際は7～9時台が約6割で、7時前と9～12時がそれぞれ約1割、迎えに来てもらう際は、16～20時台が約5割で、20時以降が約3割を占めています。また、被送迎者の約6割は通年で送迎を利用しており、約4割が冬期間のみの利用となっています。冬期間のみ利用の被送迎者は、冬期間以外は徒歩・自転車利用が約9割となっています。自動車での送迎が困難になった場合に想定する移動手段は、徒歩・自転車が最も多く、エコバスは冬期間が約2割、冬期間以外が約1割となっています。

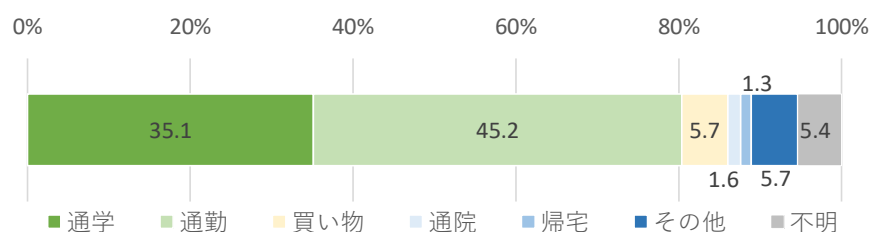


図 4-43 移動の目的 (N=387)

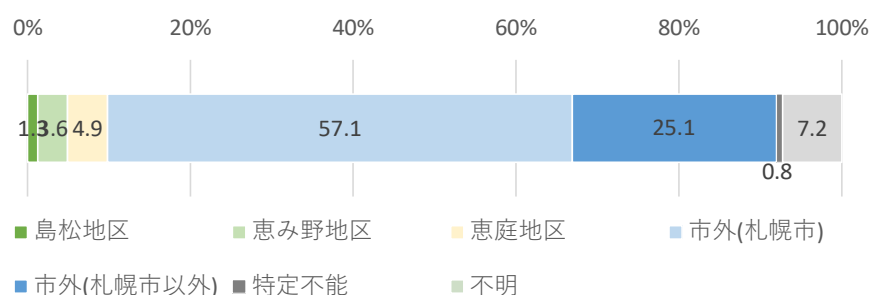
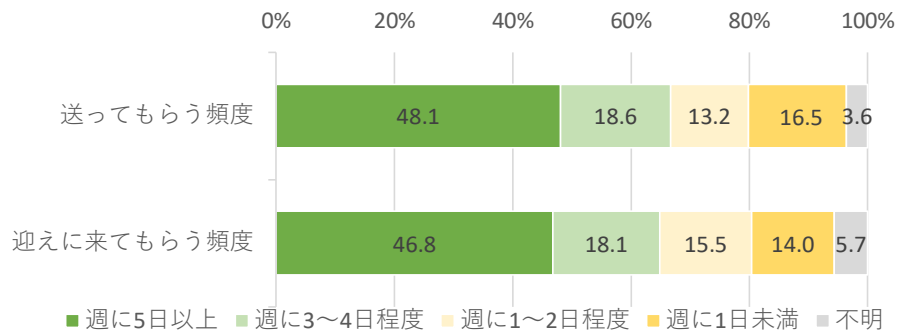
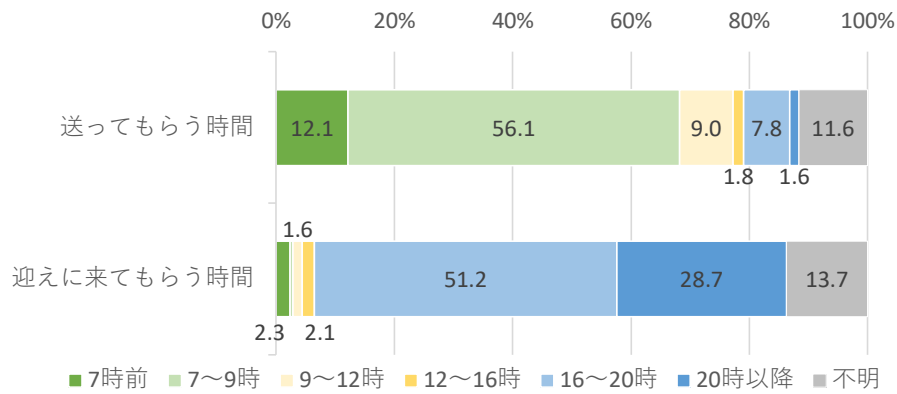


図 4-44 移動の目的地 (N=387)



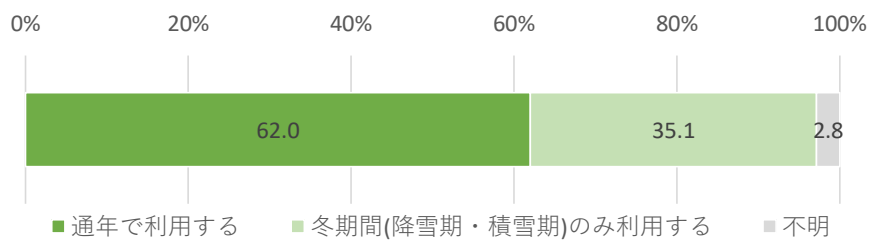
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-45 送迎頻度 (N=387)



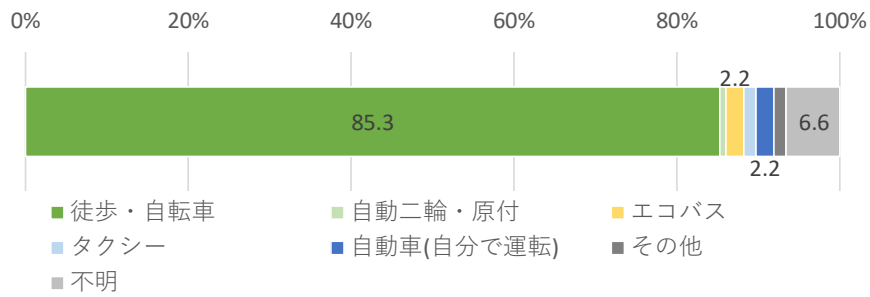
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-46 送迎時間帯 (N=387)



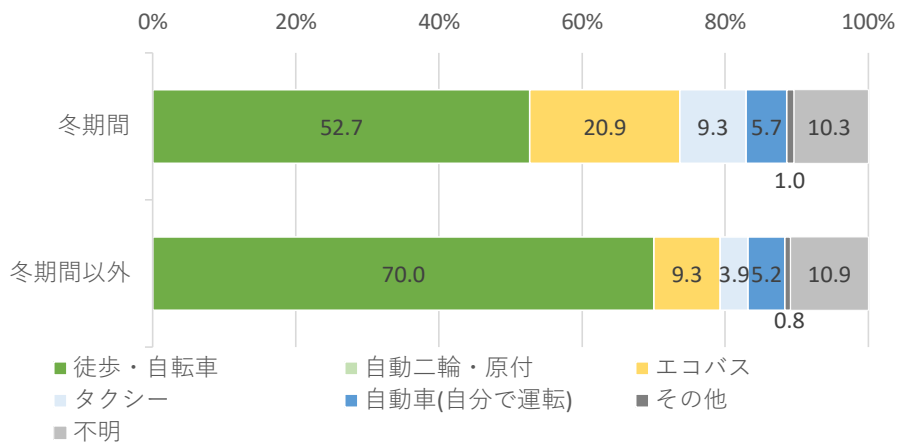
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-47 送迎を利用している時期 (N=387)



※構成比は 1.0%未満の値を非表示としているため、合計が 100.0%とはならない。

図 4-48 冬期間のみ送迎を利用して方の冬期間以外の主な移動手段 (N=136)



※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

図 4-49 自動車での送迎が困難になった場合に想定される移動手段 (N=387)

2) エコバス利用の利用意向

被送迎者の概ね5年後までのエコバス利用意向は、約6割がエコバスが便利になった場合に、利用を検討したいと考えています。

利用に繋がるエコバスの改善点は、朝の便の増便が最も多く、次いで、エコバスからJRへの乗継ぎ接続、夕方の便の増便、自宅からバス停への距離、JRからエコバスへの乗継ぎ接続、駅（または目的地）までの所要時間の短縮等が多くなっています。

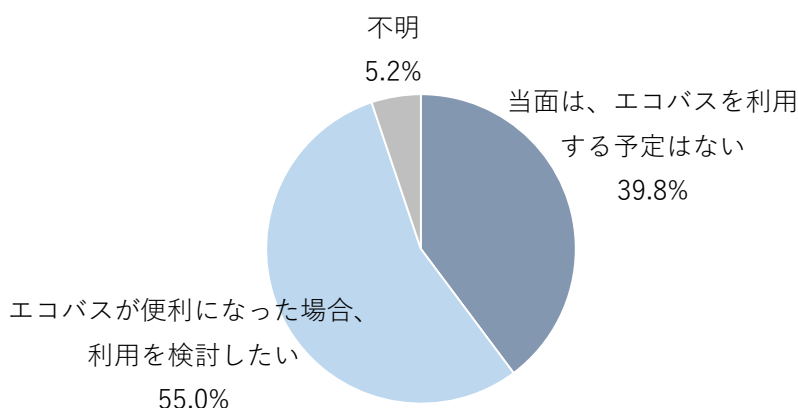


図 4-50 概ね5年後までのエコバスの利用意向 (N=387)

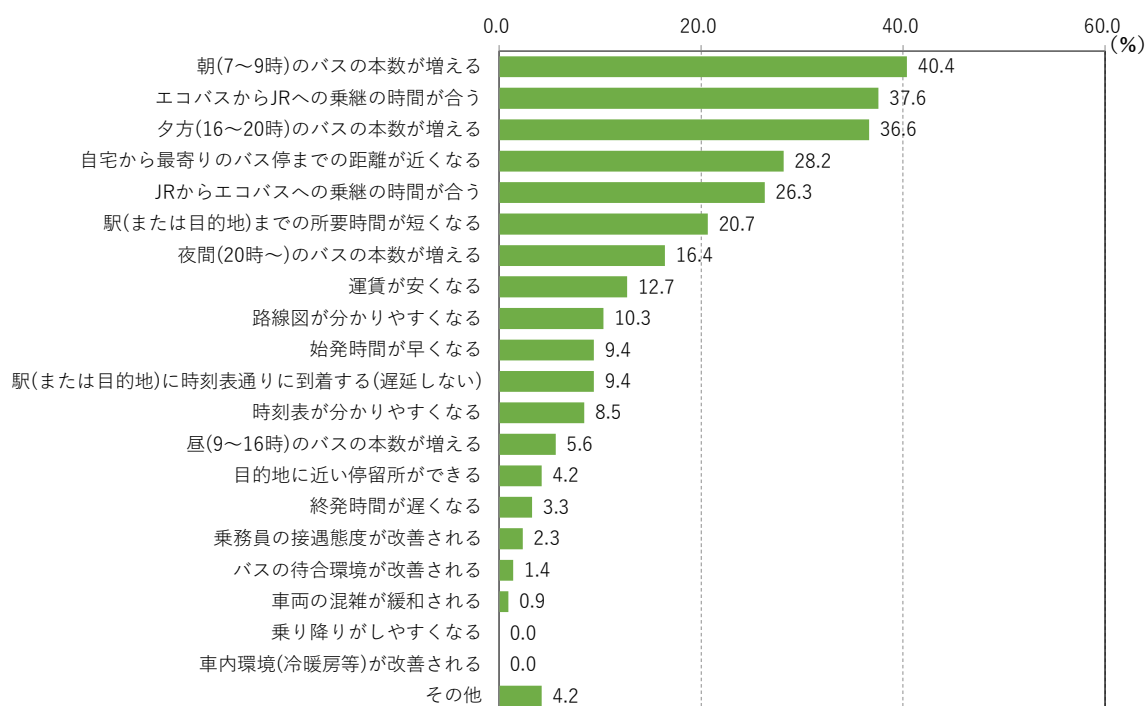


図 4-51 「エコバスが便利になった場合、利用したいと思っている」と考える方が特に重要だと思うエコバスの改善点 (N=213)

4.6 その他市民意見等

2019（令和元）年度にエコバスのルートやダイヤの改編を行いました。その後様々な意見・要望が市に寄せられています。

2023（令和5）年11月までに、個人から直接市へ寄せられた要望は59件となっており、その主な内容は、目的地までの所要時間が長くなり病院や施設まで通いづらくなったという「運行ルート」に関する事、自宅から停留所までの距離があるという「停留所の位置」等に関する意見です。

また、市に2件の要望書の提出があり、その内容は「定時制高校の生徒の帰宅時間に合わせたダイヤの改正」と「運行ルートの見直しによる病院近隣への停留所の設置」についてです。

5. 地域公共交通の課題

5.1 恵庭市における地域公共交通の現状・問題点及び課題

前章までに整理した各種調査結果等（地域の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性）を踏まえて、恵庭市における公共交通の課題をとりまとめました。

現況と問題点①

- ・移動において日常的に自家用車を利用する住民が多い
- ・高齢化の進展や運転免許返納者の増加により、自分で運転できなくなる高齢者が増加することが予想
- ・送迎を担っている世代の人口減少も進む見込み

⇒ **【課題①】 交通弱者の移動手段となる公共交通の維持確保**

現況と問題点②

- ・エコバス・エコタクを運行することで、市内人口のほとんどが公共交通を利用可能な環境
- ・自家用車に代わる移動手段としてエコバスの活用が期待
- ・過去 2 年間でエコバスを利用したことがある市民は約 2 割に留まり、学生のエコバス利用も限定的
- ・エコバスが便利になった場合に利用したいと考えている潜在需要あり
- ・エコバスの運行ルートや停留所位置、ダイヤ改正等について要望あり

⇒ **【課題②】 利用者ニーズを踏まえた利用しやすい生活圏交通の維持確保**

現況と問題点③

- ・エコバスは、現在の運行ルートの走行距離や 1 日の運行時間が長いこと、バス停間の距離が近いこと等により、運転手及びバス車両への負担が大きい
- ・エコバス・エコタクの利用者数や運行収入はコロナ禍の影響等による低迷から改善傾向にあるが、人件費や燃料費の高騰等に伴い運行経費が増加したことで、財政負担も増加傾向
- ・エコバス運転手の人材不足や高齢化が進んでいる

⇒ **【課題③】 公共交通の持続性確保に向けた、更なる利用促進と運行の効率化による運転手の負担軽減並びに受益者負担の適正化**

現況と問題点④

- ・恵庭市民は、通勤通学や買い物、通院等を目的として、地域の中心都市である札幌市や隣接する北広島市・千歳市等への移動ニーズが高い
- ・JR や路線バス等の幹線・広域交通により、これらの都市への利便性の高い移動手段が確保
- ・JR 駅を中心にエコバス等の生活圏交通を運行することで、市内全域から幹線・広域交通への接続性を確保しているが、エコバスと JR の乗継接続についてはエコバス利用者の満足度が低い
- ・エコバスと JR の乗継接続が向上することで、エコバスの利用意欲が高まる

⇒ **【課題④】 幹線・広域交通と生活圏交通の接続性向上**

6. 計画の基本的な理念・方針・目標

6.1 計画の基本的な理念・方針

課題の整理結果や国の法制度・関連計画、道及び市の上位・関連計画を踏まえて、恵庭市の公共交通における基本理念と、基本理念の実現に向けた本計画の基本方針を下記のとおり設定します。

基本理念：誰もが利用できる持続可能な地域公共交通の構築

基本方針1：コンパクトシティを支える生活圏交通の維持確保

【課題①に対応】

増加が見込まれる高齢者を中心に、自家用車で移動が難しい交通弱者の公共交通を利用した自由な移動を可能とするため、既存の公共交通の利便性向上を図り、恵庭市における生活圏交通の維持確保を目指します。

基本方針2：ニーズを踏まえた誰もが利用しやすい公共交通サービスの構築

【課題①②④に対応】

公共交通利用者の利便性を向上するとともに、潜在需要の公共交通利用を促すため、円循環を基本とし、幹線・広域交通との接続性にも配慮しながら、誰もが利用しやすい公共交通サービスの構築を目指します。

基本方針3：公共交通の持続性確保

【課題③に対応】

将来にわたって恵庭市の公共交通を維持していくため、運行の効率化による負担軽減、公共交通の利用促進を図ることで、公共交通の持続性確保を目指します。

6.2 基本方針の実現に向けた目標

本計画の基本方針を実現していくため、次のとおり目標を定めます。

基本方針1：コンパクトシティを支える生活圏交通の維持確保

目標① 生活圏交通の維持確保

市民の移動を支える生活圏交通であるエコバス・エコタクについて、3 駅を中心とした運行を維持確保します。

基本方針2：ニーズを踏まえた誰もが利用しやすい公共交通サービスの構築

目標② 快適な利用環境の構築

多様な利用者のニーズを踏まえながら、エコバスの運行改善を図るとともに、デジタル技術・キャッシュレスの導入も見据えながら、利用者特性に適応したサービスの提供を目指すことで、誰もが利用しやすい快適な公共交通利用環境の構築に努めます。

目標③ 幹線・広域交通と生活圏交通の接続円滑化

広域移動においても、利用しやすい公共交通サービスを目指し、幹線・広域交通と生活圏交通の接続の円滑化を図ります。

基本方針3：公共交通の持続性確保

目標④ 運行効率の向上と運行負担の軽減

運転手不足に対応するため、運行の効率化・負担軽減に配慮したエコバスの運行改善を図るとともに、効率化に資するデジタル技術・キャッシュレスの活用を検討を行うことで、更なる運行効率の向上や運行負担の軽減に努めます。

目標⑤ 市民意識の醸成による公共交通の利用拡大

公共交通の運行収入を確保し、公共交通を持続的に維持し続けるため、公共交通への関心を向上させるための情報発信・広報活動や利用促進を促す取り組みを行うことで、市民の公共交通利用の意識を醸成し利用者の拡大を図ります。

7. 目標達成のための施策・事業

7.1 目標達成のための施策・事業の位置付け

本計画の基本方針の実現に向けた目標を達成するための施策・事業は次に示すとおりです。

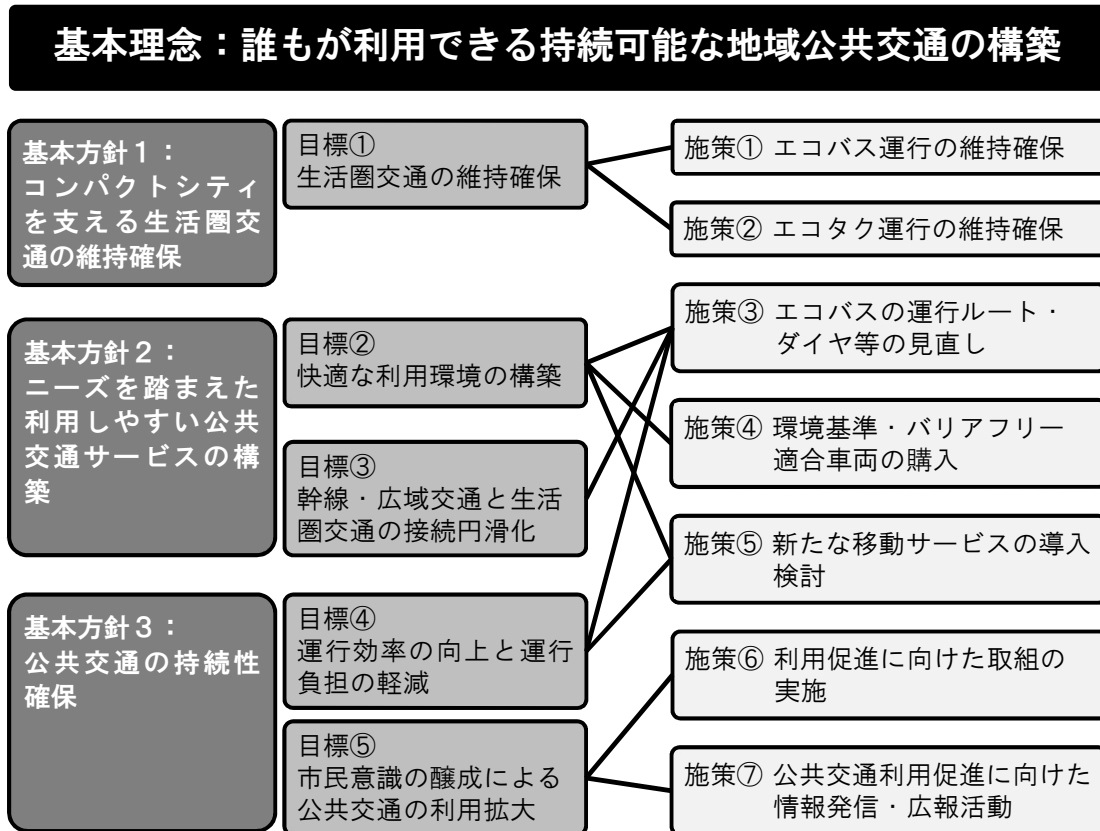


図 7-1 基本方針・目標の達成のための施策・事業

7.2 各施策・事業の実施方針

本計画における、目標を達成のための施策・事業の詳細の内容等について以下のとおり示します。

【施策①】エコバス運行の維持確保					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 恵庭市民の生活の足として、市内市街地（恵庭地区・恵み野地区・島松地区）を結ぶ重要な移動手段となっているコミュニティバス（エコバス）について、今後も恵庭市地域公共交通活性協議会により地域が一体となって運行の維持に努めるとともに、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用、市の適切な支援によって、運行を維持していきます。 ● 冬期の通勤・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も継続して運行を行います。 ● 運転手の人材不足への対応を図るため、恵庭市地域公共交通活性協議会（運行会社を含む）において、人材確保や働きやすい環境の整備に向けた取り組みを行っていきます。 				
	 <p>《運行中のエコバス》</p>				
	 <p>《冬期便（恵庭駅～恵庭南高等学校）》</p>				
実施主体	恵庭市地域公共交通活性協議会				
スケジュール	令和6～10年度：エコバスの運行、運転手確保等の取り組み				
△：検討	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
○：適宜実施					
◎：実施	◎	◎	◎	◎	◎

【施策②】エコタク運行の維持確保

事業内容

- エコバスの運行エリア外となる地区において、生活の足を支える公共交通として重要な移動手段となっている乗り合いタクシー（エコタク）について、今後も市で適切な支援を行いながら、運行を維持していきます。
- ニーズに応じて、運行指定施設の見直し等も適切に図ります。



《運行中のエコタク》

分類	対象施設
JR 駅	島松駅、恵み野駅、恵庭駅
病院・診療所	市内の病院、診療所、歯科医院(治療院は除く)
食料品店	魚はん、ジェイアール生鮮市場恵庭店、ビッグハウス恵庭店、フード D 恵庭食彩館、ラルズマート恵み野店、ラルズマート島松店、マックスバリュウ恵庭店、コープさっぽろ恵み野店、ダイイチ恵み野店、トライアル恵庭島松店、業務スーパー（恵庭店）
公共施設	恵庭市役所(本庁 島松支所 恵み野出張所 中恵庭出張所)、図書館(本館 島松分館)、郷土資料館、えにあず(保健センター、市民活動センター)、福祉会館、こども発達支援センター、島松公民館、東恵庭会館、北栄会館、道と川の駅（はなふる）
公衆浴場	錦湯、ラフォーレ、ほのか
金融機関	市内の銀行、信用金庫、信用組合、市内の郵便局(簡易郵便局を除く)

《エコタクの運行指定施設一覧》

実施主体

恵庭市地域公共交通活性協議会

スケジュール

令和 6～10 年度：エコタクの運行

△：検討

○：適宜実施

◎：実施

令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
◎	◎	◎	◎	◎

【施策④】環境基準・バリアフリー適合車両の購入

事業内容

●エコバスは、H14 導入当初からバリアフリー適合車両（低床式・車いす対応）を使用しており、H29 には環境基準を満たしたバリアフリー適合車両を 2 台購入（H30 より運用）し、R2.7 以降も、適宜、車両を更新しています。これらの経緯を踏まえながら、利用者の特性や利用者数に配慮し、誰もが利用しやすい公共交通となるように、今後も、現在使用しているものと同型のバスを前提に環境基準・バリアフリー適合車両の選定を行い、適切な車両更新を行います。



《環境基準・バリアフリー適合車両（エコバス）》

実施主体	恵庭市				
スケジュール	令和 6～10 年度：必要に応じた車両の更新				
△：検討	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
○：適宜実施	○	○	○	○	○
◎：実施					

【施策⑤】 新たな移動サービスの導入検討					
事業内容	<p>●近年、発展が著しい新技術を活用した、公共交通の利用者ニーズ適合や利便性向上、利用者拡大に資する新たなサービスの導入に向けて、MaaS や電子決済、自動運転、AI 予約システム等のデジタル技術について、先進事例の情報の収集整理を行い、恵庭市が抱える課題やニーズにマッチした技術の導入について研究及び検討を行い、必要に応じ導入していきます。</p>				
	 <p>《過去の視察実施状況（石狩市）》</p>				
実施主体	恵庭市				
スケジュール △：検討 ○：適宜実施 ◎：実施	令和 6～8 年度：情報の収集・整理・研究				
	令和 9～10 年度：検討・導入				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	△	△	△	○	○

【施策⑥】 利用促進に向けた取組の実施

事業内容

- 高齢者の公共交通利用の促進に向けた取組として、運転免許証の自主返納者を対象とした、エコバス・エコタク共通回数券の交付やエコバス・エコタク等に利用可能な「高齢者健康増進助成券」の配布等を引き続き検討・実施します。
- 脱炭素まちづくり推進を図るため、「第3次恵庭市環境基本計画」や「恵庭市ゼロカーボンアクションプラン」の推進等と連携して、公共交通利用の促進に向けた取組を実施します。
- 観光客等の移動手段として、JR 駅と「花の拠点はなふる」や「道と川の駅花ロードえにわ」を結ぶエコバスの運行を維持します。



《恵庭市ゼロカーボンアクションプラン》

実施主体	恵庭市				
スケジュール	令和 6～10 年度 : 利用促進に向けた取組の実施				
△ : 検討	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
○ : 適宜実施	◎	◎	◎	◎	◎
◎ : 実施					

【施策⑦】 公共交通利用促進に向けた情報発信・広報活動

事業内容

- 通院・買い物等の日常的な移動における公共交通利用の意識付けを図るため、市のホームページや広報誌等を通じて、エコバス・エコタクの周知や公共交通の利用促進を促すPRを行うとともに、乗継ぎも考慮したマップや時刻表の配布等の情報発信・広報活動を行います。
- 子ども達の将来的なエコバスの利用促進を図るため、市内で開催されるイベント等において、PRやバスの乗り方教室、乗車体験等を実施します。

《バスマップ・時刻表》



《デジタルサイネージ》



《イベント例：えにわ環境エネルギー展》

実施主体	恵庭市				
スケジュール	令和6～10年度：広報活動の実施				
△：検討	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
○：適宜実施					
◎：実施	◎	◎	◎	◎	◎

8. 計画の評価・推進体制等

8.1 目標達成状況の評価指標と数値目標

本計画の基本方針の実現に向けた目標について、達成状況を確認するための評価指標と数値目標を以下に示すとおりに定めます。

評価指標の測定は、毎年度実施し、計画期間における目標の達成状況を継続的にモニタリングします。

表 8-1 目標の達成度を評価するための指標と目標値

評価指標		現状値 2022（令和4）年度	目標値 2028（令和10）年度	対応する目標
指標①	エコバスの利用者数	318,254人	400,000人	目標①⑤
指標②	エコバス利用の満足度※1	33.2%	33.2%以上	目標②
指標③	エコバスから鉄道への接続性（待ち時間）※2	最大12分	12分以内	目標③
指標④	エコバスの収支率	35.9%	35.9%以上	目標④⑤
指標⑤	エコバスの公的資金投入額（利用者1人当たり恵庭市負担額）	288円	288円以下	目標④⑤

※1 市民アンケート調査で、エコバス利用者の総合評価において「満足」及び「やや満足」を回答した割合

※2 通勤・通学時間帯である平日7時台の島松駅・恵み野駅・恵庭駅におけるエコバスの到着時刻と電車の発車時刻の差

8.2 計画推進状況の評価・検証体制

本計画における目標の達成に向けた施策・事業の取組の継続的な実施にあたり、8.1 で示した評価指標及び数値目標に基づき、定期的なモニタリングを実施しながら、施策・事業の実施効果や変化する社会情勢との適合性等を評価・検証し、適切に計画の見直しを行うことが重要です。

評価は、本計画の策定主体である「恵庭市地域公共交通活性化協議会」において行うこととし、8.3 に示すPDCA サイクルにより評価・検証を実施していきます。また、継続的な評価・検証を行うため、8.4 に示す協議会開催スケジュールに基づき実施していくことといたします。

なお、本計画における目標の達成に向けては、行政（恵庭市）・交通事業者のみならず、地域住民の理解・協力は必要不可欠なものであり、恵庭市における関係する多様な主体が一体となって取組を進めていくことが重要となります。このことから、恵庭市における各関係者の役割を整理し、それぞれの役割に基づき主体的に取り組むことで、将来を見据えた持続的な公共交通ネットワークの構築に向け、取組を推進していきます。

表 8-2 計画の推進に向けた各関係者の役割及びその内容

関係者	役割	内容
恵庭市地域公共交通活性化協議会	施策の検討・実施等	地域の交通に対するニーズの実態把握、各種公共交通に関する施策の実施等
行政(恵庭市)	施策の検討・実施支援等	事務局業務、負担金による支援等
関係機関	施策への意見等	専門的な観点からの意見やアドバイス等
関係団体	施策への意見等	専門的な観点からの意見やアドバイス、団体会員からの意見の提供等
住民・利用者の代表	住民・利用者目線による意見等	住民・利用者目線による施策への意見の提供等
交通事業者	安全な運行の確保等	公共交通の安全な運行 利用者数等のデータ提供等
地域住民	公共交通の積極的な活用等	公共交通の積極的な利用等

8.3 評価結果を踏まえた計画の見直し

本計画（Plan）の推進にあたり、毎年度、施策・事業を実施（Do）しながら、目標の達成状況（数値指標）を評価（Check）し、必要に応じて、施策・事業の見直し（Action）を検討します。施策・事業の見直し結果を踏まえて、必要に応じて計画を改定するとともに、施策・事業の予定に反映し（Plan）、着実に施策・事業を実施（Do）していきます。

上記の PDCA サイクルにより計画を推進しながら、計画期間の最終年には、5 カ年の計画期間全体を対象とした総括的検証を行うこととします。

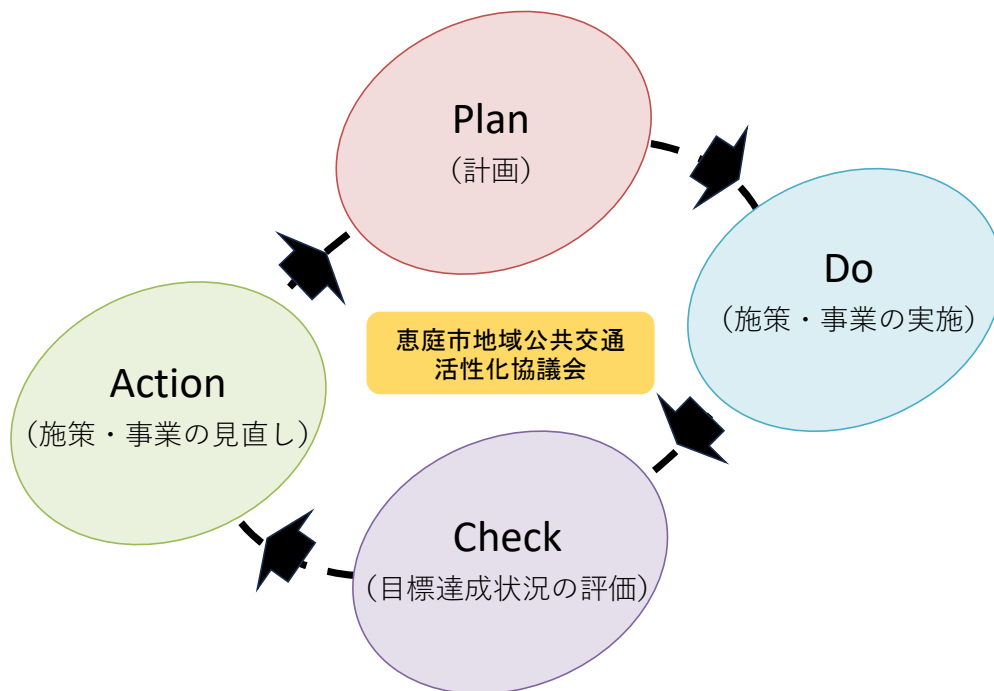


図 8-1 PDCA サイクルによる評価・検証のイメージ

8.4 今後の協議会の開催スケジュール（案）

適切かつ継続的な施策の実施に向け、8.3 による PDCA サイクルを行いながら計画を推進していくため、以下のスケジュールにより「恵庭市地域公共交通活性化協議会」を開催していきます。

なお、毎年の施策の評価・検証結果により、施策（評価指標）の改善や見直しが必要となった場合等については、以下のスケジュールによらず随時協議会を開催するなど、状況に応じて柔軟に協議を実施していきます。

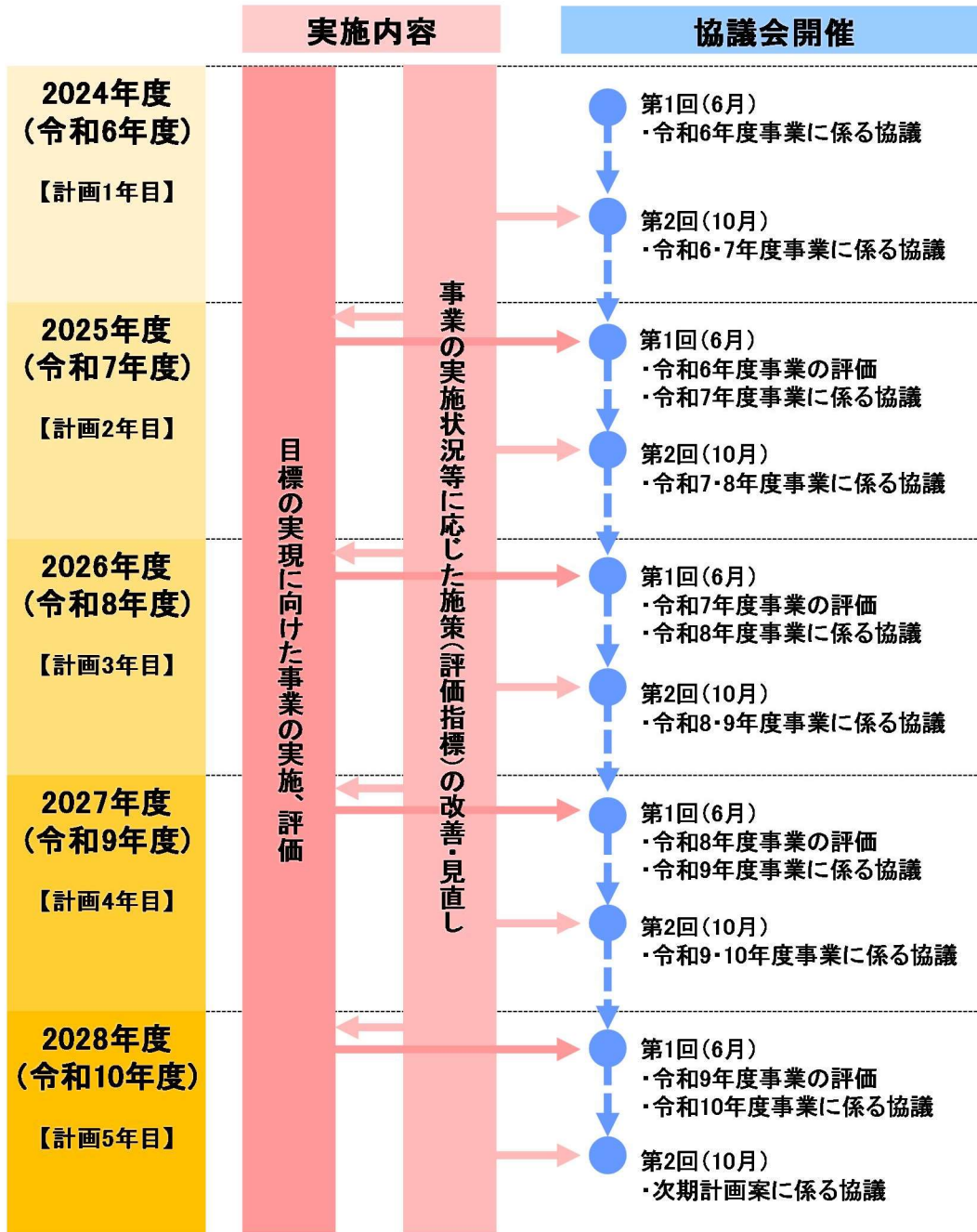


図 8-2 協議会の開催スケジュール（案）

付属資料

(1) 恵庭市地域公共交通活性化協議会設置

(目的)

第1条 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）の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項などを協議し、市における持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を推進するため恵庭市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所を北海道恵庭市京町1番地に置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 交通計画などの作成及び変更に関する事項
- (2) 交通計画などに位置付けられた事業の実施に関する事項
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (4) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客からの収受する対価に関する事項
- (5) 地域公共交通確保維持改善事業補助要綱に基づく生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域内フィーダー系統確保維持計画及び生活交通改善事業計画などを含む。）の策定及び実施に関する事項
- (6) 協議会の運営その他協議会が必要と認める事項

(組織)

第4条 協議会の委員は、次に掲げる者により構成し、市長が委嘱し、又は任命する。

2 委員は次に掲げる者又は次に掲げる団体若しくは機関において選出された者をもって構成する。

- (1) 国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局
- (2) 国土交通省北海道開発局札幌開発建設部
- (3) 北海道石狩振興局地域創生部
- (4) 北海道空知総合振興局札幌建設管理部
- (5) 北海道警察札幌方面千歳警察署
- (6) 一般乗合旅客自動車運送業者
- (7) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送業者
- (8) 恵庭商工会議所
- (9) 住民又は利用者の代表
- (10) 恵庭市医師会
- (11) 一般社団法人北海道バス協会

(12) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

(13) その他協議会が必要と認めるもの

(14) 恵庭市長が指名する恵庭市職員

3 協議会に特別の事項を協議するため必要があるときは、臨時委員を若干人置くことができる。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年以内とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(監査委員)

第7条 協議会に監査委員2人を置く。

2 監査委員は、委員の中から会長が指名する。

3 監査委員は、協議会の会計監査を行い、その結果を協議会の会議において報告する。

(協議会の運営)

第8条 協議会は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。

3 協議会の議決方法は、出席者の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 委員は、協議会に代理人を出席させることができるものとし、あらかじめ会長に代理人の氏名等を報告することにより、その代理人の出席をもって当該委員の出席とみなす。

5 会長は、協議会の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させ、意見、説明等を求めることができる。

6 協議会は、原則として公開とする。ただし、個人情報等の取扱い等については十分配慮し、必要に応じ非公開とする等の適切な措置を講じなければならない。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第10条 協議会の運営にあたって必要な事項を処理するため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会の解散等)

第14条 協議会が解散したときは、協議会の収支は解散をもって打ち切り、会長が清算する。

(事務局)

第15条 協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、恵庭市生活環境部に置く。

(雑則)

第16条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附則

(施行期日)

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

この要綱は、平成31年4月1日から施行する。

この要綱は、令和3年4月1日から施行する。

この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

この要綱は、令和5年1月12日から施行する。

(2) 恵庭市地域公共交通活性化協議会の開催経緯

	開催年月日	報告事項・協議事項
令和5年度 第1回	2023（令和5）年 6月22日（木）	令和4年度歳入歳出決算報告 令和4年度監査報告 令和4年度の利用状況（エコバス・エコタク） 令和5年度の利用状況（エコバス・エコタク） 恵庭市地域公共交通計画基礎調査業務報告書について 令和5年度事業計画（案） 令和5年度歳入歳出予算（案） 地域内フィーダー系統確保維持計画（案） 恵庭市地域公共交通計画の策定及び委託事業者の選定方法について バスマップ（時刻表・路線図）の作成について
第2回 （書面開催）	2023（令和5）年 7月18日（火）	恵庭市地域公共交通計画策定支援業務プロポーザル審査委員会委員の変更について
第3回	2023（令和5）年 10月19日（火）	令和5年度エコバスなどの利用状況について 令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画の認定について 恵庭市地域公共交通計画の作成等に向けた検討項目・スケジュールについて 令和5年度エコバス冬期便の運航及び事業者選考について 令和6年度えにわコミュニティバス等の運行及び事業者選考について 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
第4回	2023（令和5）年 12月21日（木）	地域公共交通計画（素案）の作成状況について エコバス等の地域公共交通の運行改善計画の検討状況について
第5回 （書面開催）	2023（令和5）年 1月17日（水）	恵庭市地域公共交通計画策定に係る事業評価（一次評価）について
第6回	2024（令和6）年 2月8日（木）	地域公共交通計画（案）について 令和6年度エコバスの運行体制について

議案第 2 号

令和 6 年度エコバスの運行体制について

恵庭市地域公共交通活性化協議会はエコバスの運行について、富士交通株式会社と千歳相互観光バス株式会社のバス事業者 2 社に委託しているところですが、千歳相互観光バス株式会社から今年度（令和 6 年 3 月）をもって、エコバス運行業務から撤退したいと申し出がありました。

現在、エコバスは 6 台体制で A コース及び B コースの計 2 コースを運行しておりますが、今後も同様の運行体制を維持できるように調整しているところです。