

令和5年度

第4回 恵庭市地域公共交通活性化協議会

日時：令和5年12月21日（木）14:00～

場所：恵庭市民会館 2階 大会議室

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（素案）の策定について

5. そ の 他

6. 閉 会

令和5年度 恵庭市公共交通活性化協議会 委員名簿 (任期:令和7年3月31日)

No.	要綱第4条区分	選出機関・団体、役職等	氏 名
1	(1)国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局	北海道運輸局札幌運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送・監査担当)	經 亀 真 利
2	(2)国土交通省北海道開発局札幌開発建設部千歳道路事務所	北海道開発局札幌開発建設部千歳道路事務所 副所長	中 山 光 広
3	(3)北海道石狩振興局地域創生部	石狩振興局地域創生部地域政策課 主幹 (地域連携)	岩 佐 英 世
4	(4)北海道空知総合振興局札幌建設管理部	北海道空知総合振興局札幌建設管理部千歳出張所 所長	京 野 英 隆
5	(5)北海道警察札幌方面千歳警察署	北海道札幌方面千歳警察署 交通第一課 課長	若 生 め ぐ み
6	(6)一般乗合旅客自動車運送事業者	北海道中央バス株式会社 千歳営業所 所長	早 野 東 治
7	(7)一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者	千歳相互観光バス株式会社 専務取締役	鈴 木 隆 之
8		富士交通株式会社 専務取締役	金 田 一 秀 美
9	(8)恵庭商工会議所	恵庭商工会議所 常議員	島 田 圭 一
10	(9)住民又は利用者の代表	住民代表	野 村 信 史
11	(10)恵庭市医師会	一般社団法人 恵庭市医師会 理事	高 橋 国 広
12	(11)社団法人 北海道バス協会	北海道バス協会 常務理事	岡 田 勝 博
13	(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	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長	高 橋 英 雄
14	(13)その他協議会が必要と認めるもの	恵庭市町内会連合会 監査役	佐々木 正博
15		恵庭市社会福祉協議会 常務理事・事務局長	竹 内 春 実
16		恵庭市地域女性連絡会 会長	神 田 美 佐 子
17		恵庭女性会議 事務局	亀 石 和 代
18		恵庭市老人クラブ連合会 副会長	峯 垣 伊 佐 美
		恵庭光風会 常務理事	望 月 伸 一
19		恵庭市副市長	横 道 義 孝
20	(14)恵庭市長が指名する恵庭市職員	恵庭市企画振興部 部長	大 槻 雄 二
21		恵庭市建設部 管理課 課長	山 下 主 税

(事務局)

恵庭市生活環境部	小 路 弘 樹
恵庭市生活環境部 生活環境課	桑 原 一 徳
	鈴 木 強
	阿 部 梨 子



第 3 次恵庭市地域公共交通総合連携計画（令和 2 年度～令和 6 年度） の達成・進捗状況の確認と中間評価

1. 達成・進捗状況の確認と中間評価の趣旨

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、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、これら計画に基づいて、効率的・効果的なバス運行体制の構築に向けて、エコバスの大幅な路線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てきた。

さらに、令和 2 年 7 月には、令和 2 年度～令和 6 年度を計画期間とする「第 3 次恵庭市地域公共交通総合連携計画」を策定した。本計画では、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る。以降、本計画に基づいて、「エコバス」や「エコタク」などの恵庭市内の公共交通について、運行改善や利便性向上、利用促進等に資する取組を実施している。

令和 5 年度現在、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、令和 6 年 6 月末を目途に、恵庭市の地域公共交通のマスタープランとなる「恵庭市地域公共交通計画」の策定を進めている。

このため、5 年間の計画期間のうち、3 年以上が経過した「第 3 次恵庭市地域公共交通総合連携計画」について、各事業の進捗状況や数値目標の達成状況を確認し、後継計画となる「恵庭市地域公共交通計画」に引き継いでいくべき、中間評価を実施する。

2. 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る。

(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【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。

(2) 計画目標と実施事業

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。

(3) 計画の数値目標

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) 計画のスケジュール

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	→				
		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	→				
		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				

3. 事業の進捗状況

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

【目標1】 コンパクトシティを支える公共交通の利用促進

事業 わかりやすい路線とダイヤの維持・検討

事業内容

進捗状況

- ・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【図 1】を維持するとともに、エコバスの周知活動を継続的に実施している。
- ・周知活動は、毎年度、エコバス時刻表（バスマップ）【図 3】を作成し、JR 各駅の待合室や市役所窓口等でも随時配布するとともに、市 HP でも、エコバスのバスマップや乗り方、運賃・定期券について周知している【図 2】。また、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ている。



図 1 エコバス路線図（循環コース A,B）
【R4.4.1 改定】



図 2 恵庭市 HP におけるエコバス周知



図 3 エコバス時刻表（バスマップ）【R5.4.1 現在】（A2 サイズ両面）

事業内容

- ・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。
- ・エコバスについて、「はなふる」バス停の新設 (R3.4) 【図 4】やバスダイヤの変更 (R3.4 に、恵庭南高校定時制学生の帰宅に配慮し、循環 A コースの平日ダイヤ全体を 2 分後ろ倒し) を行いながら、パターンダイヤを継続している (現在、運行間隔：平日 40 分、土日祝日 60 分、1 周 105 分) 【図 5】。



図 4 エコバスのバス停「はなふる」の新設【R3.4 新設】

事業内容及び進捗状況

進捗状況

コース(平日)全館1日収支ダイヤ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
循環Aコース	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45
循環Bコース	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00

平日時刻表 (循環 A コース・平日) 【R4.4 改定】

運行時間を 2 分後ろ倒し

平日は 40 分間隔で運行

1 周 105 分

図 5 エコバス時刻表 (循環 A コース・平日) 【R4.4 改定】

事業内容及び
進捗状況

進捗
状況

事業
内容

- ・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。
- ・冬期の恵庭南高校通学利用の増加に対応したエコバス冬期便（恵庭南直行便）を、R2,3,4年度冬期（12～3月）にも継続して運行している。
- ・R4年度冬期は、約2,500人（延べ人数）の利用があり、R5年度冬期も令和4年度と同様に、運行予定である【図6】。

議案第1号 令和5年度エコバス冬期便（恵庭南高校直行便）の運行及び事業者選考について

1. 運行目的

降雪時期、下記の便に恵庭南高校生の利用客が集中することによって恵庭駅～恵庭南高校区間において学生以外の利用が困難になること、利用客の殺到による運行遅延が生じるのを回避するため運行を行います。

- Aコース JR 恵庭駅東口 8:08 発 恵庭南高校 8:20 着（定員34名）
- Bコース JR 恵庭駅西口 7:44 発 恵庭南高校 7:55 着（定員34名）

2. 令和5年度運行（案）・・・令和4年度と同様

- 運行区間 JR 恵庭駅西口（乗車のみ）～ 恵庭南高校（降車のみ）
- 運行日 12月～3月の登校日
- 運行時間 8:05 発と 8:20 発の2便
- 運行車両 35人乗りまたは43人乗り
- 運行許可 道路運送法第4条

3. 事業者選考について

事業者選考については、当協議会の構成員のうち一般乗合旅客運送事業（路線運行）の許可のある業者と10月末に見積もり合わせを行う予定。

4. 令和4年度利用実績

区分 月	乗車人数(人)					回数券		現金収入額 (円)
	現金(学) 150円	現金(障) 100円	回数券 200円	定期券	合計(人)	回収枚数(枚)		
						100円	50円	
12月分	692	0	0	272	964	0	0	103,800
1月分	656	0	0	220	876	0	0	98,400
2月分	731	0	0	611	1,342	0	0	109,650
3月分	443	0	0	263	706	0	0	66,450
合計	2,522	0	0	1,366	3,888	0	0	378,300

図6 エコバス冬期便（恵庭南直行便）の運行について
【R5.10.19 令和5年度 第3回恵庭市地域公共交通活性化協議会 資料】

事業内容

- ・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。

- ・エコバス OD 乗降調査（年 1 回実施）や令和 4 年度に実施した「恵庭市地域公共交通計画基礎調査業務」（市民アンケート調査等）により、利用者のニーズを把握している【図 7】。
- ・公共交通活性化協議会委員に、様々な分野から就任してもらい、協議会において多様な観点で検討している【図 8】。

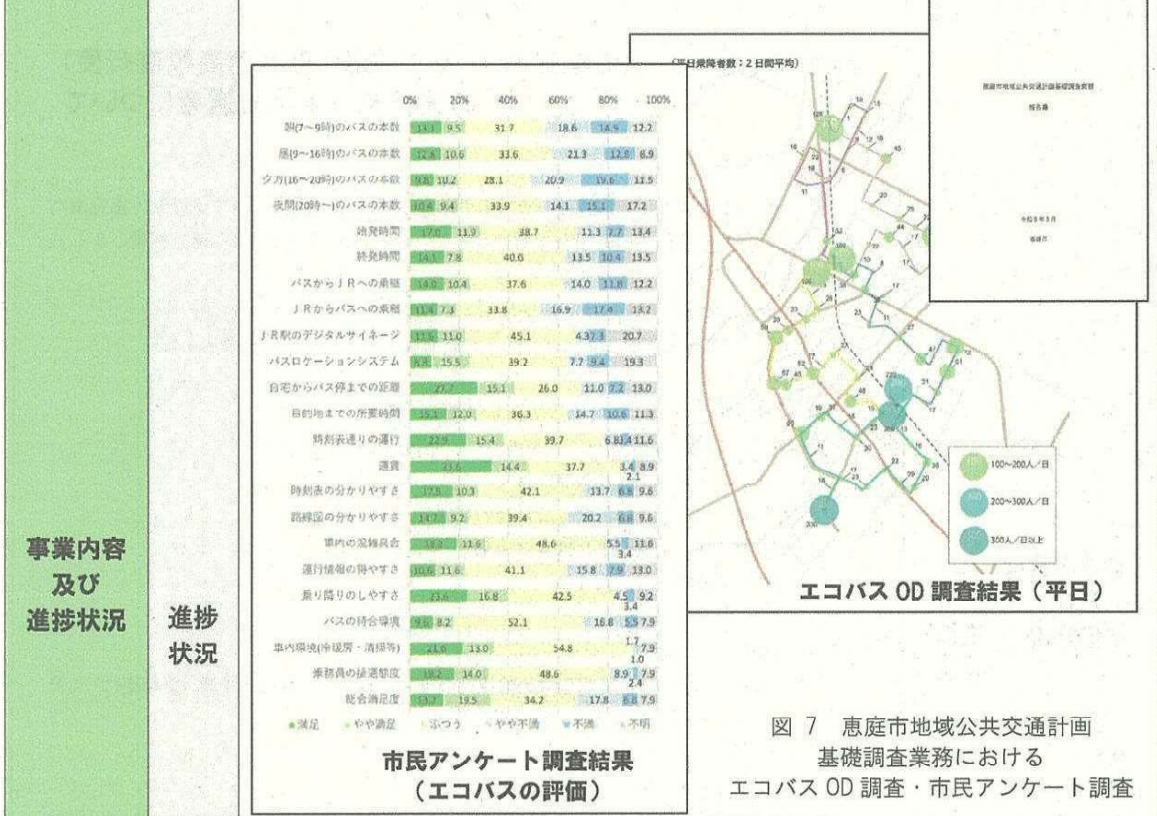


図 7 恵庭市地域公共交通計画基礎調査業務におけるエコバス OD 調査・市民アンケート調査

事業内容及び進捗状況

進捗状況

区分	選出機関・団体
(1)国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局	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千歳道路事務所	北海道開発局札幌開発建設部千歳道路事務所
(3)北海道石狩振興局地域創生部	石狩振興局地域創生部地域政策課
(4)北海道空知総合振興局札幌建設管理部	北海道空知総合振興局札幌建設管理部千歳出張所
(5)北海道警察札幌方面千歳警察署	北海道札幌方面千歳警察署
(6)一般乗合旅客自動車運送事業者	北海道中央バス株式会社千歳営業所
(7)一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者	千歳相互観光バス株式会社、富士交通株式会社
(8)恵庭商工会議所	恵庭商工会議所
(9)住民又は利用者の代表	住民代表
(10)恵庭市医師会	一般社団法人恵庭市医師会
(11)社団法人北海道バス協会	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	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会
(13)その他協議会が必要と認めるもの	恵庭市町内会連合会、恵庭市社会福祉協議会、恵庭市地域女性連絡会、恵庭女性会議、恵庭市老人クラブ連合会、恵庭光風会、恵庭市
(14)恵庭市長が指名する恵庭市職員	恵庭市企画振興部、恵庭市建設部管理課

図 8 恵庭市地域公共交通活性化協議会委員

【目標2】 市域全体を面的にとらえた公共交通の整備	
事業 環境基準・バリアフリー適合車両の購入	
事業内容 及び 進捗状況	事業内容
	進捗状況

- ・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。

- ・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、車両を更新している。
- ・具体的には、R3.2 に1台、R4.2 に2台、R5.3 に1台更新し、現在の車両6台は、全てが環境基準・バリアフリー適合車両であり、R6.3 にも2台を更新する予定である。



図9 令和5年3月に納車されたエコバス車両（新車）

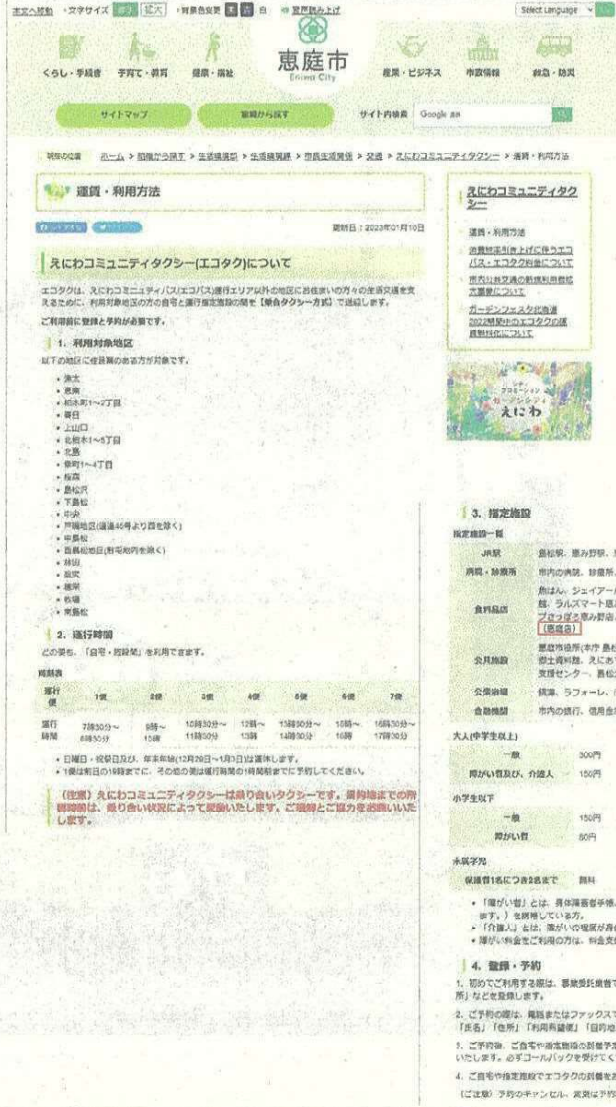
事業		乗り合いタクシー（エコタク）の運行													
事業内容		<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域を中心に、対象地域の自宅から主な公共施設、商業施設、病院などに送迎を行うエコタクを継続するとともに、エコタク対象施設の増減や、エコバスの路線変更など交通空白地域に変更があった際は速やかに対応を行う。 													
		<ul style="list-style-type: none"> 第3次恵庭市地域公共交通総合連携計画の策定（R2.7）以降も、継続してエコタクを運行している。 R3に「道と川の駅（はなふる）」、「業務スーパー恵庭店」を運行指定施設に追加している（病院、診療所、歯科医院、銀行、信用金庫、郵便局についても随時追加）【エラー！参照元が見つかりません。】。 													
事業内容及び進捗状況	進捗状況	 <p>The screenshot shows the official website for Eco-taxi in Ennichi City. It includes a navigation menu, a search bar, and several informational sections:</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃・利用方法 (Fares and Usage): Details the fare structure for different user groups: <table border="1"> <tr> <th>大人(中学生以上)</th> <th>一般</th> <td>300円</td> </tr> <tr> <th>障がい者及び、介護人</th> <td>150円</td> </tr> <tr> <th>小学生以下</th> <th>一般</th> <td>150円</td> </tr> <tr> <th>障がい者</th> <td>80円</td> </tr> <tr> <th>未成年児</th> <td>保護者1名につき2名まで 無料</td> </tr> </table> 3. 指定施設 (Designated Facilities): Lists various locations such as JR Ennichi Station, Ennichi City Hall, and several supermarkets like Business Supermarket and Ennichi Supermarket. 4. 登録・予約 (Registration and Reservation): Provides instructions on how to register and make reservations, including contact information for the Ennichi City Transportation Planning Center. 		大人(中学生以上)	一般	300円	障がい者及び、介護人	150円	小学生以下	一般	150円	障がい者	80円	未成年児	保護者1名につき2名まで 無料
大人(中学生以上)	一般	300円													
障がい者及び、介護人	150円														
小学生以下	一般	150円													
障がい者	80円														
未成年児	保護者1名につき2名まで 無料														

図 10 エコタクの運行状況（恵庭市 HP）

事業内容 及び 進捗状況	事業 内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
	進捗 状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ R5.11.16 に道内先進地である石狩市を以下の通り視察し、情報を収集した。 <ul style="list-style-type: none"> -コミュニティバスや路線バスのような定時停路線ではなく、利用者のデマンドに応じて乗降の場所と時間を最適化する MaaS を活用したオンデマンド交通の視察 -視察は市内オンデマンド（石狩運行エリア内）及び通勤オンデマンド（工業団地従業員） -アプリ「いつも」で乗降場所、時刻を入力し、バス乗車後はAIを活用し最適な運行経路で目的地へ行くことができることを確認 -運行事業者の乗務員不足、利用者の利便性（便数・所要時間）を鑑みると、AI オンデマンドの活用は既存公共交通にないメリットがあると思われるが、既存バス停への影響や既存バス会社、タクシー事業者への影響を考慮し、周知や検討を行う必要があることを確認

【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

事業 利用者にとって使いやすい利用環境の整備

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業内容及び進捗状況</p>	<p>事業内容</p>	<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。
	<p>進捗状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> R2 にバス停の分かりやすい表示を検討して変更した。 <div style="text-align: center;">  <p>図 11 バス停留所の表示見直し</p> </div>
	<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	<p>進捗状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステム (H28.6 導入) は、PC 版やスマホ版アプリ「PINA」のほか、JR 駅設置モニター (デジタルサイネージ) でも確認できることから、これらについて、市 HP における周知活動を継続している【図 12】。 エコバス時刻表にも、案内と二次元コードを掲載し、JR 各駅の待合室や市役所窓口等で配布している【図 13】。 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、市 HP に誘導し利用を促進している。 <div style="text-align: center;">  <p>図 12 恵庭市 HP におけるバスロケーションシステムの周知</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 13 エコバス時刻表における周知</p> </div>


事業内容及び 進捗状況	事業内容	・ 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。
	進捗状況	・ R5.11.16にMaaSの道内先進地である石狩市を視察【p11】したほか、R5.12.2に自動運転バスの道内先進地である上士幌町を以下の通り視察し、情報を収集した。 -自動運転レベル2により運行するバスへの乗車 -運行体制や運転方法について聞き取り
	事業内容	・ 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。
	進捗状況	・ R2.4から自主返納出張窓口を毎月1回開設、R2.5以降、自主返納窓口を市役所、支所・出張所に開設している。 ・ R2.4以降の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円分を交付している（恵庭市内公共交通の新規利用者拡大事業）【図14】。

恵庭市内公共交通の新規利用者拡大事業

運転免許を自主返納したら、 エコバス・エコタクに乗ろう！

1. 事業内容・対象
 令和2年4月1日以後に運転免許を自主返納され、恵庭市にお住まいの方に以下の回数券を交付します。
 年齢は問いません。

2. 交付するもの お一人様1回
 エコバス・エコタク共通回数券 **1,200**円分
(100円券12枚つづり)



マスコットキャラクター「エコ」

3. 申請期間
⚠️ 自主返納日から6か月以内に申請が必要です
注意

4. 申請に必要なもの

①「申請による運転免許の取り消し通知書」もしくは「申請により運転免許が取り消されたことを証明できるもの」の写し

自主返納時に警察から交付されるA4サイズの通知書です。
 裏面に「申請取消」と記載された穴が開けられた運転免許証でも可。
 運転経歴証明書は対象外です。

②本人確認書類（代理人申請の場合は代理人の本人確認書類）
 健康保険証、マイナンバーカード、運転経歴証明書など

③現住所が確認できるもの
 健康保険証、マイナンバーカード、運転経歴証明書、消印付きの郵便物など

5. 申請場所
 恵庭市役所市民生活課、恵み野出張所、島松支所、
 中恵庭出張所、恵庭市運転免許証自主返納出張窓口
恵庭市役所市民生活課 0123-33-3131（内線1182）

図 14 恵庭市内公共交通の新規利用者拡大事業の周知リーフレット

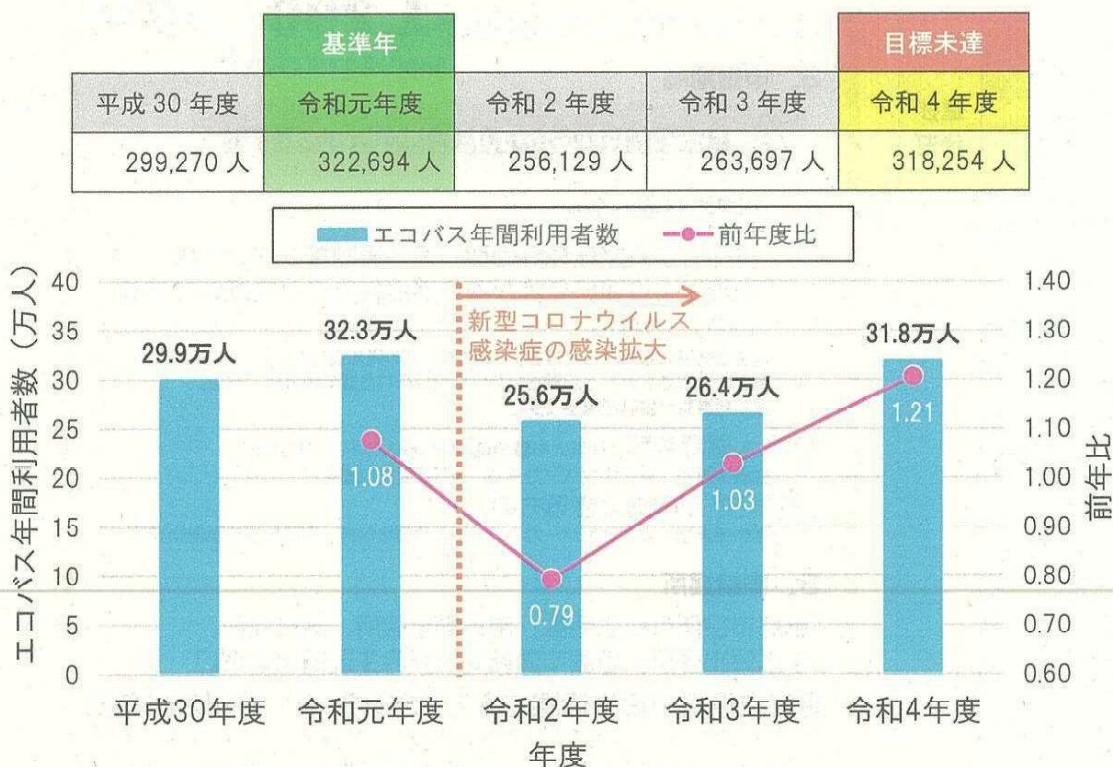
4. 数値目標の達成状況

(1) 数値目標の達成状況

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

(2) 数値目標未達成の要因

- ・数値指標のエコバス年間利用者数は、基準年の令和元年度時点では、前年度（平成30年度）と比較して順調に増加（1.08倍）していたが、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により、令和2年度は前年度から大幅に減少（0.79倍）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きている。
- ・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ているが、近年は回復傾向で推移している。



図表 数値指標（エコバス年間利用者数）の推移

恵庭市地域公共交通計画 の枠組みについて

恵庭市地域公共交通活性化協議会

令和5年12月

1. 恵庭市地域公共交通計画の構成

恵庭市地域公共交通計画では、「はじめに」で計画の概要（趣旨・期間・区域など）を示した上で、「恵庭市の現状及び課題」を整理し、それらを踏まえた計画の「計画の基本的な方針・目標」、「目標達成のための施策・事業」、及び「計画の評価指標・推進体制等」をとりまとめ

計画の目次構成

各項目の概要

概要	1. はじめに	計画策定の趣旨、計画の対象区域（恵庭市全域）、計画の期間（R6年度～R10年度の5年間）、計画の位置付け（他の計画との関係性）、上位・関連計画の概要
恵庭市の現状及び課題	2. 恵庭市の現状 3. 地域公共交通の現状 4. 移動実態・ニーズ 5. 地域公共交通の課題	恵庭市の地勢・位置、人口、主要施設（病院・学校等）の立地状況、観光入込動向等 鉄道、路線バス、市営交通（エコバス、エコタク）の運行・利用実態、タクシー・ハイヤーや他の移動資源の現状等 地域住民の通勤・通学・通院などの移動特性や移動の実態・ニーズ、地域への来訪者（観光目的）の移動特性等 2～4の結果を踏まえ整理した、地域公共交通計画で検討すべき恵庭市の公共交通における問題点および課題
計画の方針・目標、施策・事業、評価	6. 計画の基本的な理念・方針・目標 7. 目標達成のための施策・事業 8. 計画の評価・推進体制等	公共交通が目指すべき役割を示す「基本的な方針」、方針に即した計画の「目標」 目標達成のために必要な施策・事業（内容、実施主体、計画期間内でのスケジュール等） 計画の推進状況の評価方法（評価指標、指標の算出方法、目標値）、計画の推進体制、推進状況のモニタリング方法等

詳細の内容は資料3で報告

恵庭市地域公共交通計画
(素案)

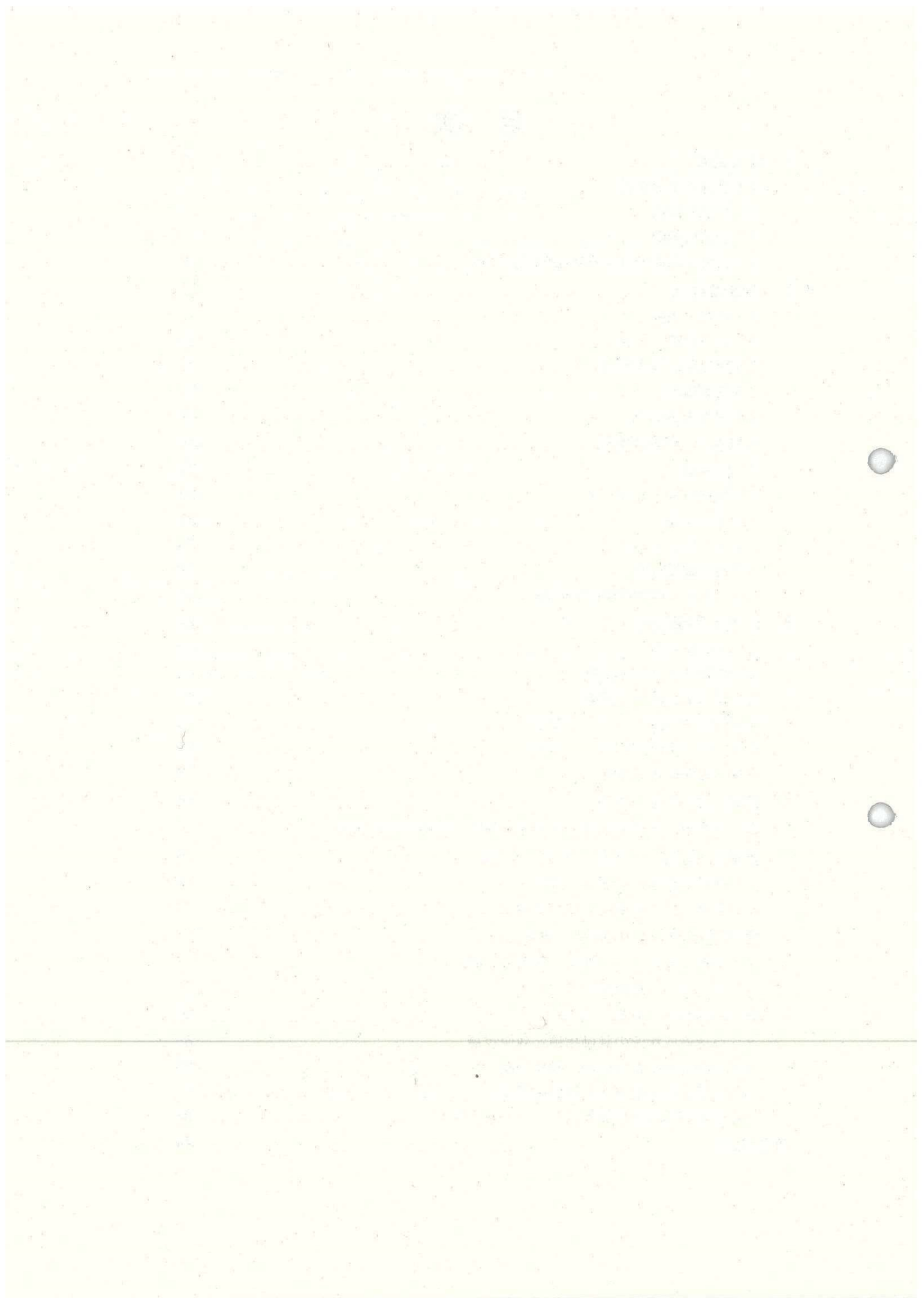
令和6年●月

恵庭市地域公共交通活性化協議会

Blank page with two punch holes on the right side.

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。

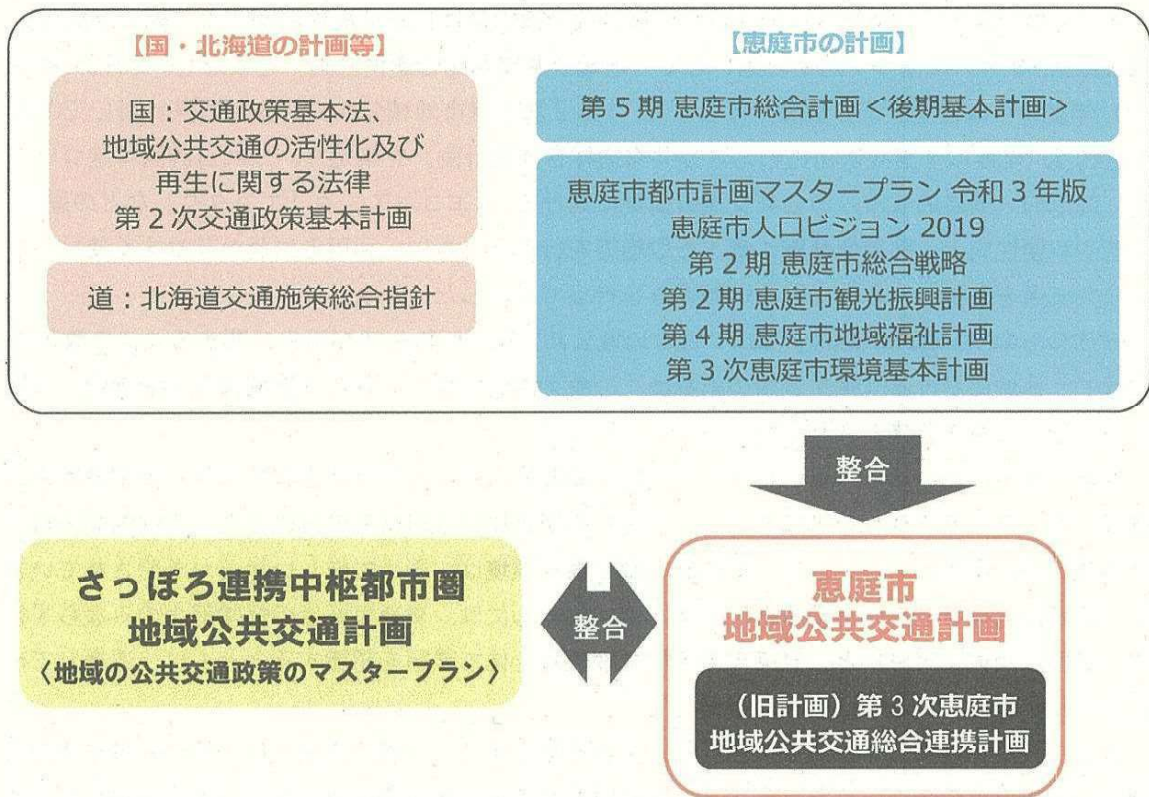


図 1-1 本計画の位置付け

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。

(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) 北海道交通施策総合指針

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の地域公共交通計画

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広報活動

(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、主変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>

公共交通に関する持続可能な都市骨格の方針

(2) 将来都市構造（市街地設定及び東西軸展開）

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。

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。

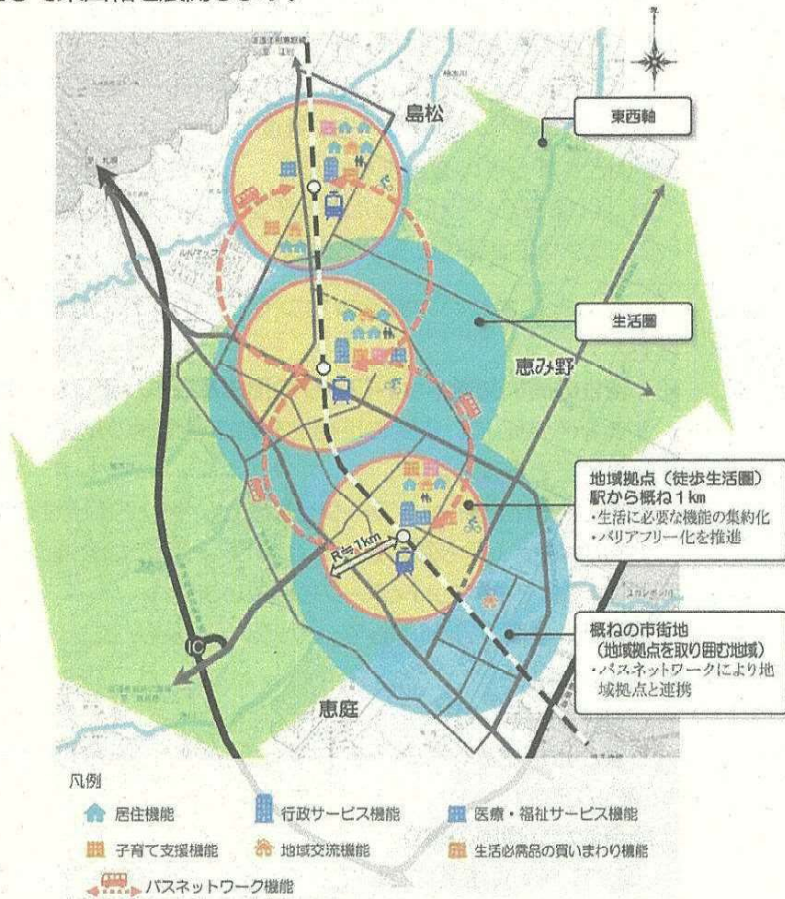


図 2-5 将来都市構造図

公共交通に関する分野別整備の基本的な方針

(2) 道路交通体系整備の基本方針

3) 公共交通（バス循環路線）

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等の確保等に努めます。

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。

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。

公共交通に関する施策

- 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となるまちづくり (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いとなるまちづくり
【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	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 ダイヤ変更を行いながら、パターンダイヤを継続 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	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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
		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 継続的に情報収集を実施
		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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

