

## 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。

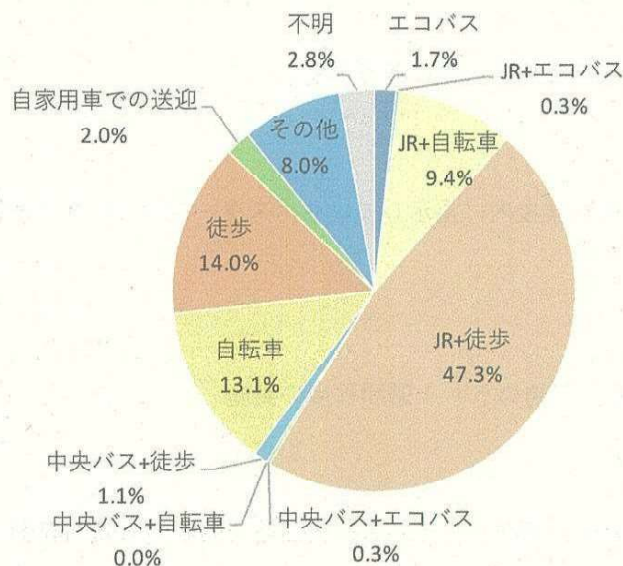
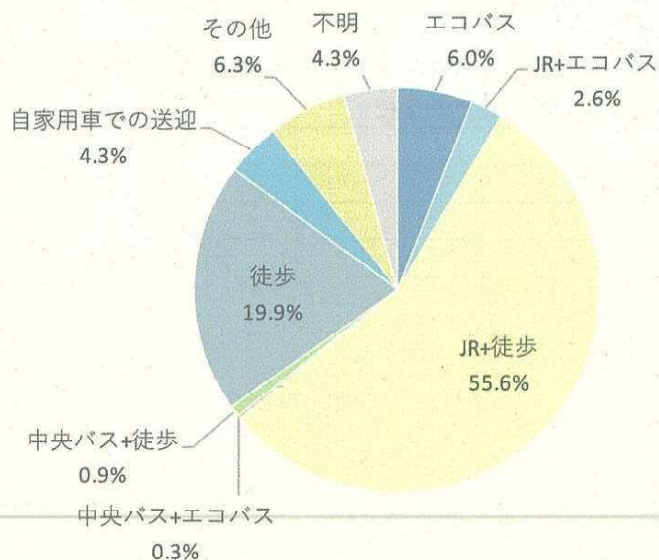


図 4-24 積雪がない時（春から秋）の主な移動手段（N=351）



※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。

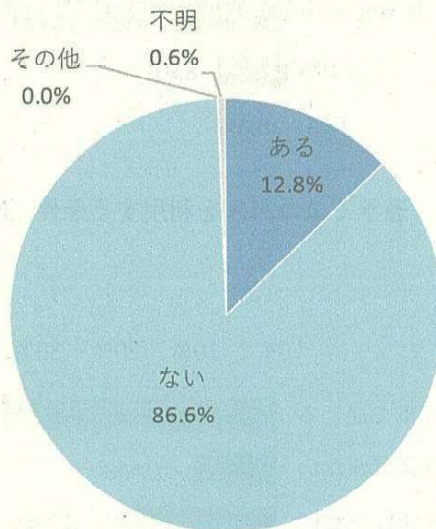
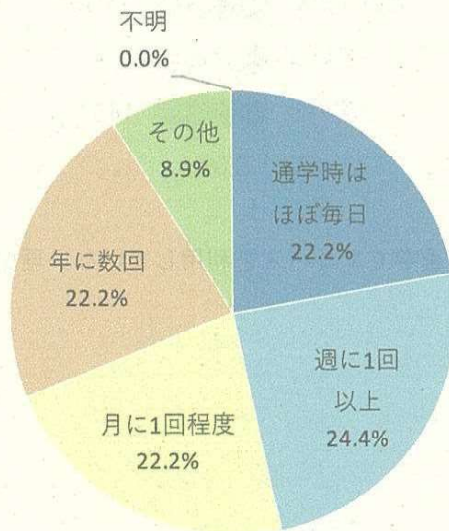


図 4-26 通学におけるエコバスの利用有無 (N=351)



※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)

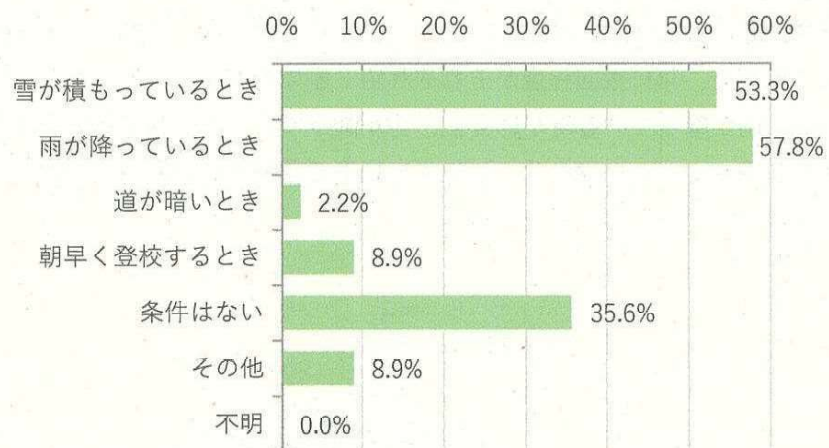


図 4-28 通学でエコバスを利用する条件 (N=45)

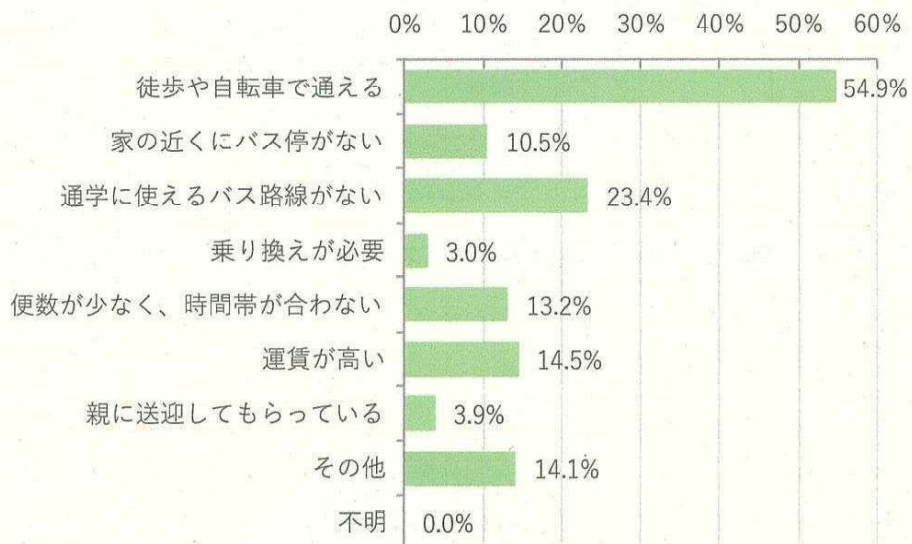
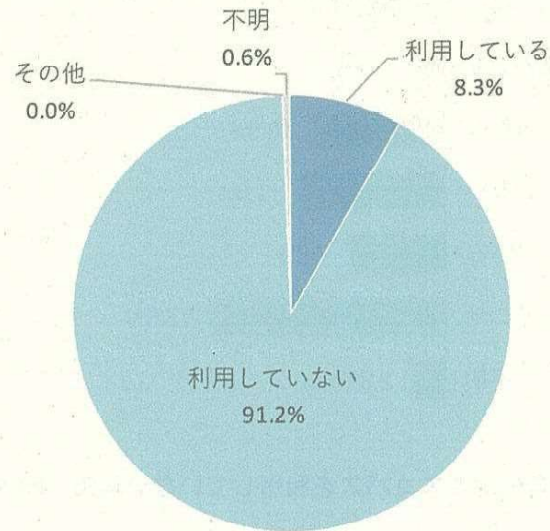


図 4-29 通学でエコバスを利用していない理由 (N=418)

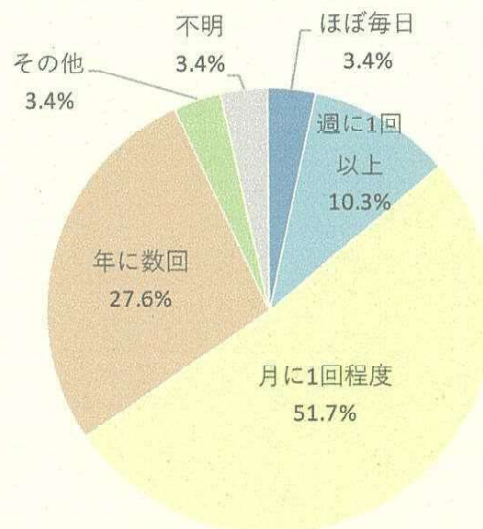
### 3) 日常生活におけるエコバスの利用状況

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)

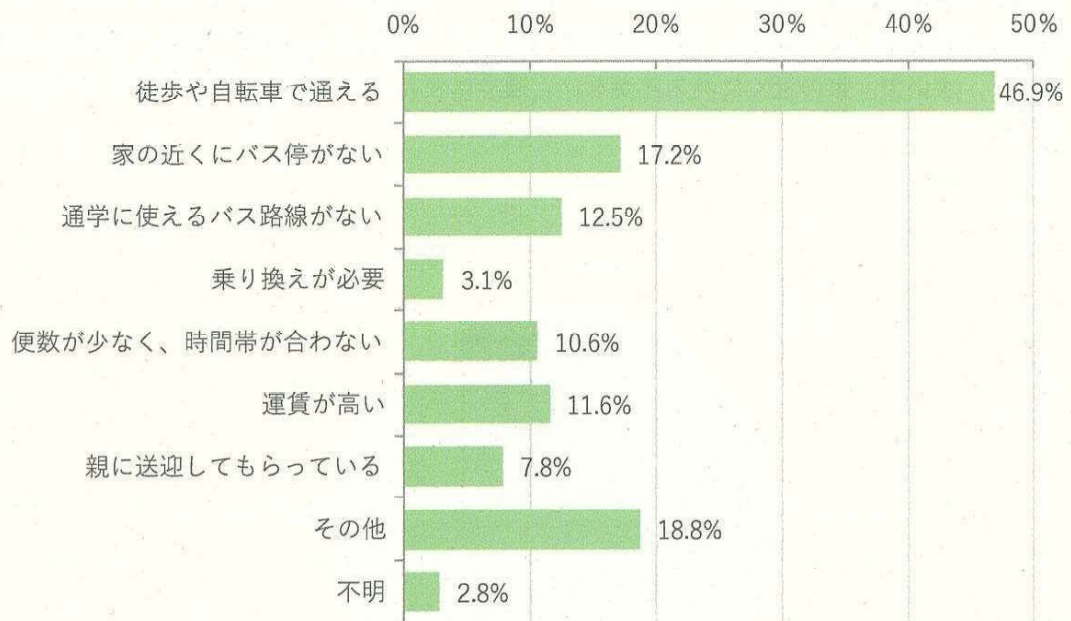


図 4-32 日常生活でエコバスを利用していない理由 (N=420)

#### 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。

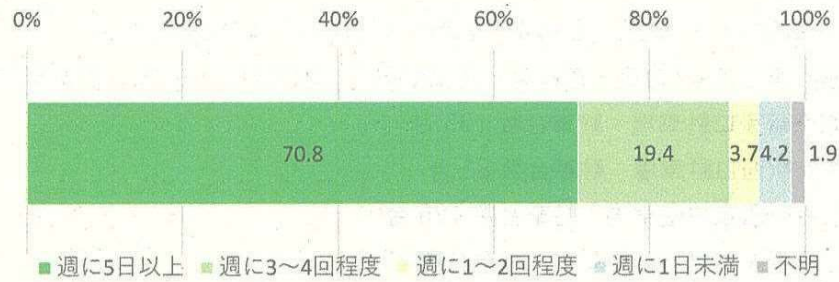
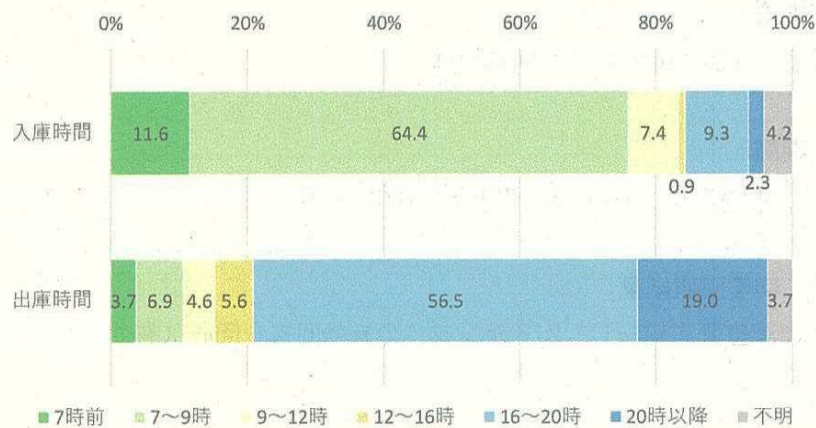
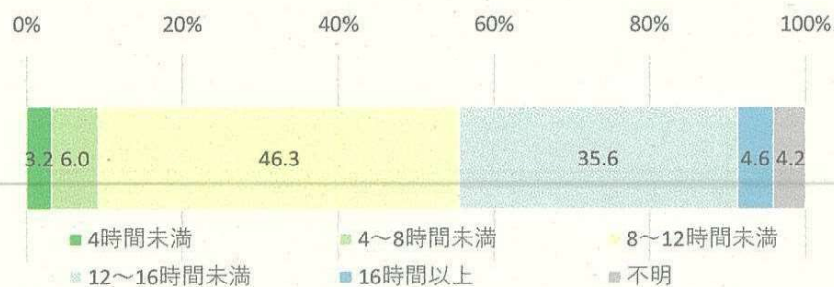


図 4-33 駐車場の利用頻度 (N=216)



※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)



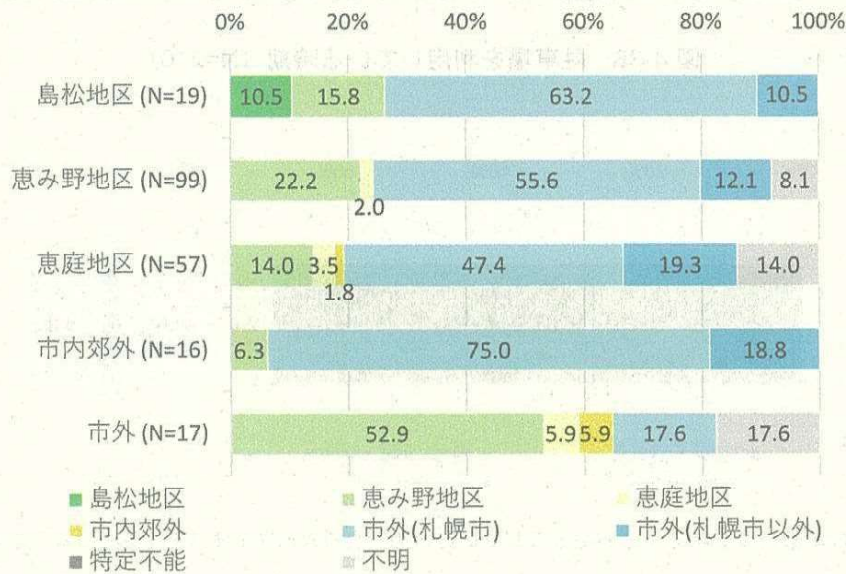
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計が必ずしも 100.0%とはならない。

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



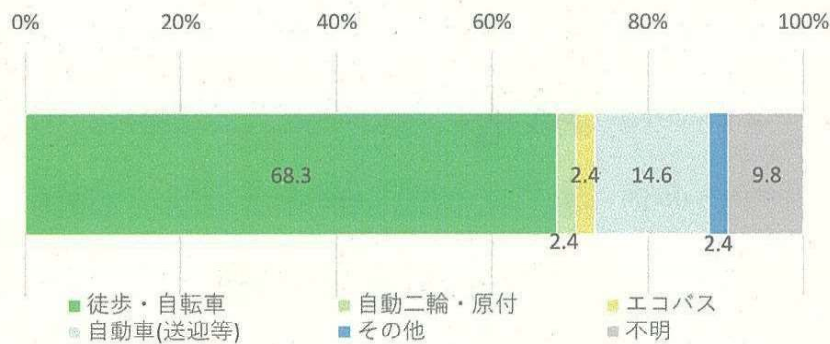
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

図 4-37 居住地別の駐車場の利用目的



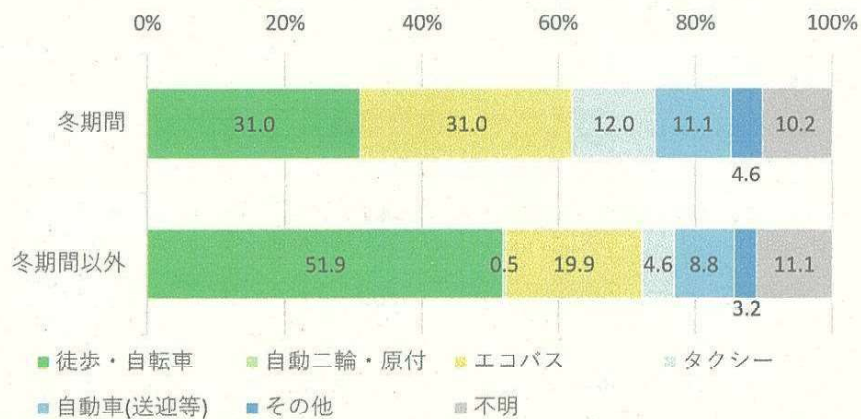
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

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)



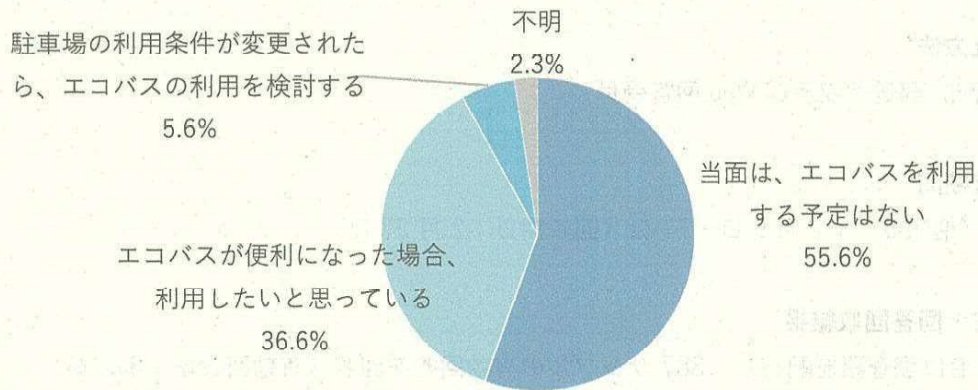
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

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

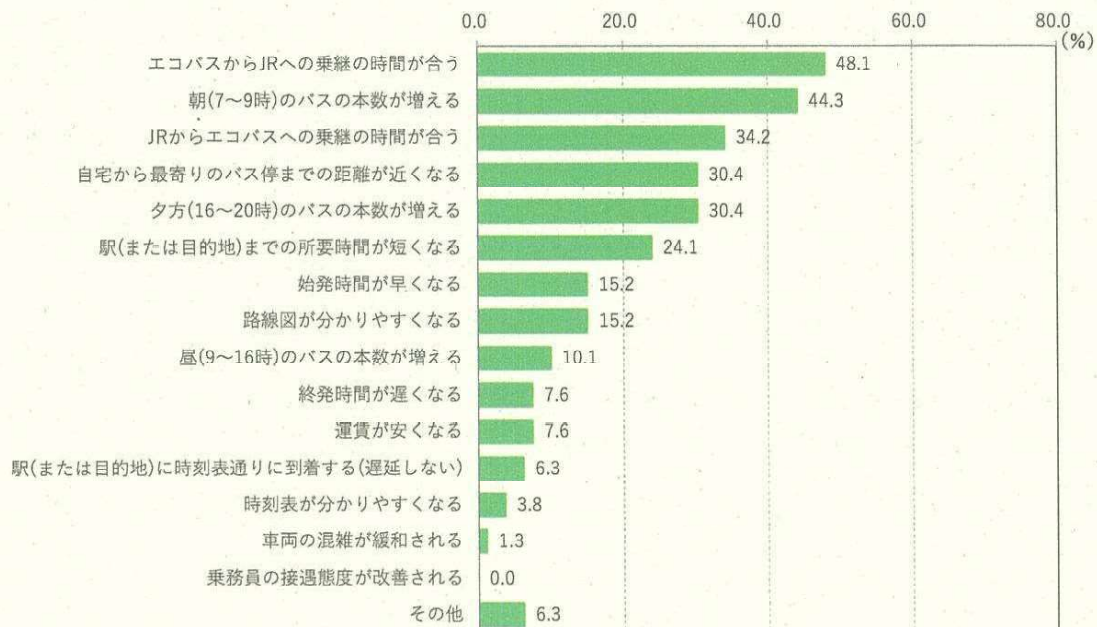


図 4-42 「エコバスが便利になった場合、利用したいと思っている」と考える方が特に重要だと思うエコバスの改善点 (N=79)

---

## 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）へ自動車で送迎されている方

#### 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。

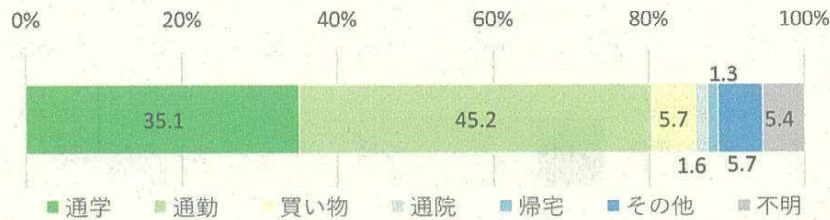


図 4-43 移動の目的 (N=387)



図 4-44 移動の目的地 (N=387)



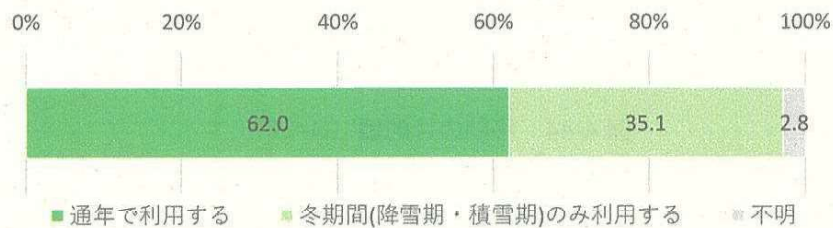
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

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)



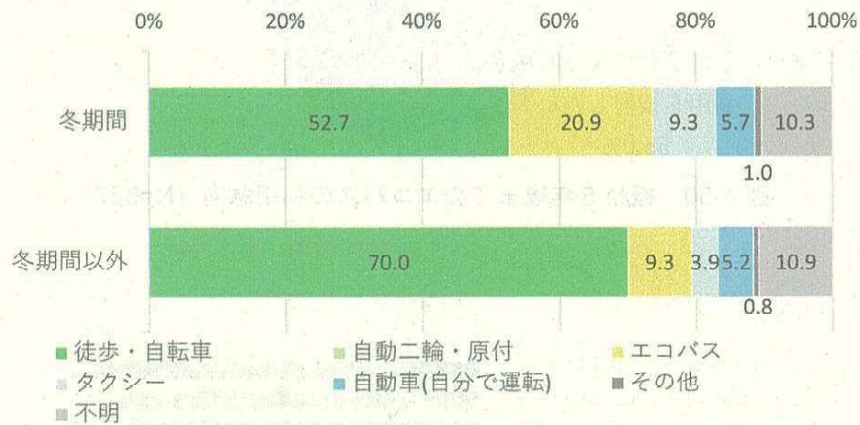
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計が必ずしも100.0%とはならない。

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。

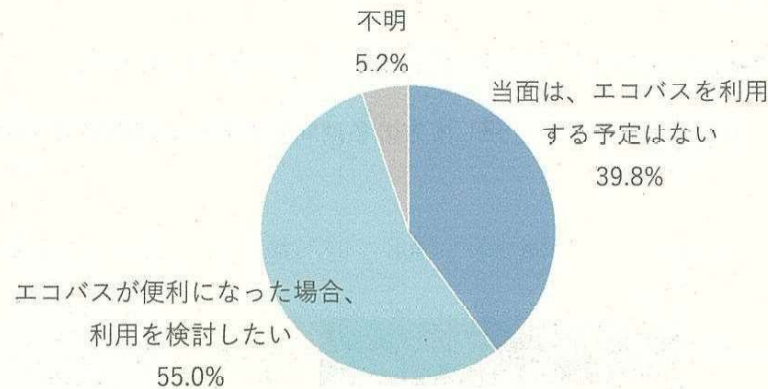


図 4-50 概ね5年後までのエコバスの利用意向 (N=387)



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
- ・エコバス運転手の人材不足や高齢化が進んでいる

⇒【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

⇒【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、利用者特性に適應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。

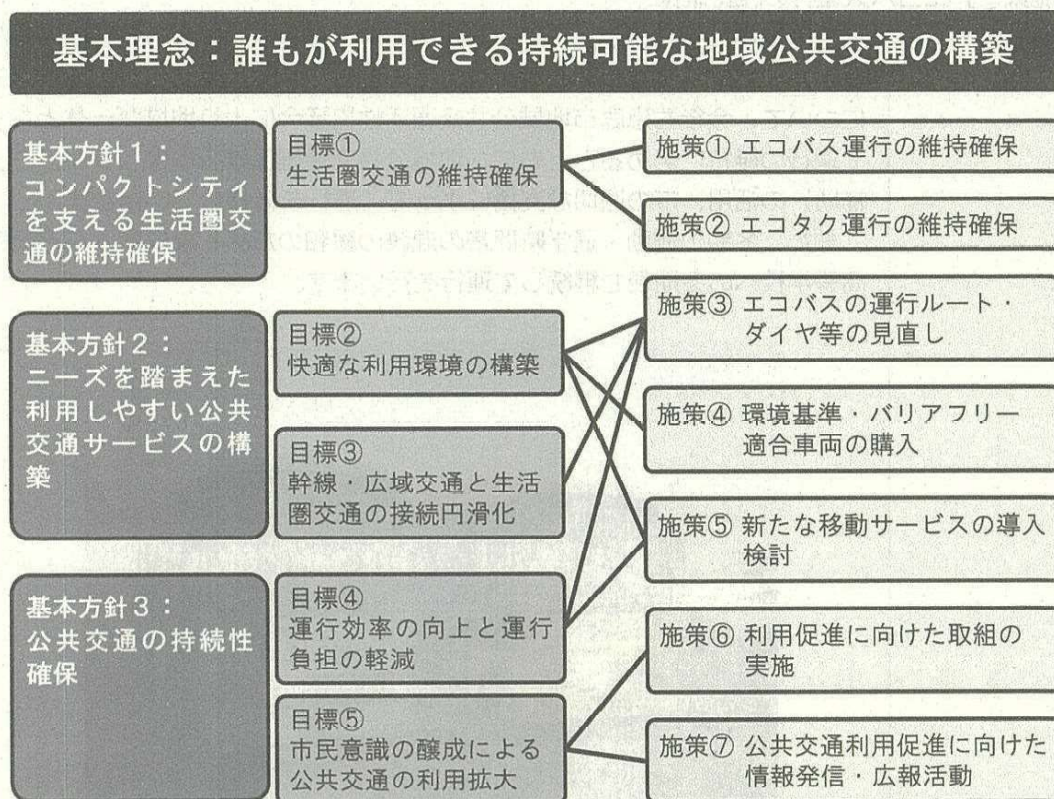


図 7-1 基本方針・目標の達成のための施策・事業

## 7.2 各施策・事業の実施方針

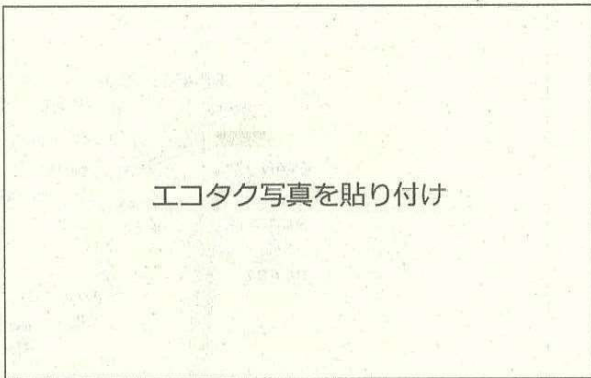
本計画における、目標を達成のための施策・事業の詳細の内容等について以下のとおり示します。

【施策①】エコバス運行の維持確保					
事業内容	<p>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。</p> <p>また、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。</p>				
	 <p>《運行中のエコバス》</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				
△：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。  
また、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。



エコタク写真を貼り付け

《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)

《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③】エコバスの運行ルート・ダイヤ等の見直し

事業内容

利用者のニーズを踏まえながら、エコバスの運行効率の向上と運行負担の軽減を図るため、エコバスの運行ルート・停留所箇所及びダイヤの見直しを行います。

また、ダイヤの見直しに際しては、幹線・広域交通との接続性にも配慮したうえで、検討を行います。



《エコバスの運行ルート・バス停箇所》

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5年度：運行ルート・ダイヤ等の見直し実施 令和6～9年度：必要に応じた運行改善の検討				
△：検討					
○：適宜実施	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
◎：実施	◎	○	○	○	○



【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、情報の収集整理を行いながら、将来の導入の可能性について検討を行います。</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	令和 6～10 年度：情報の収集・整理				
△：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					

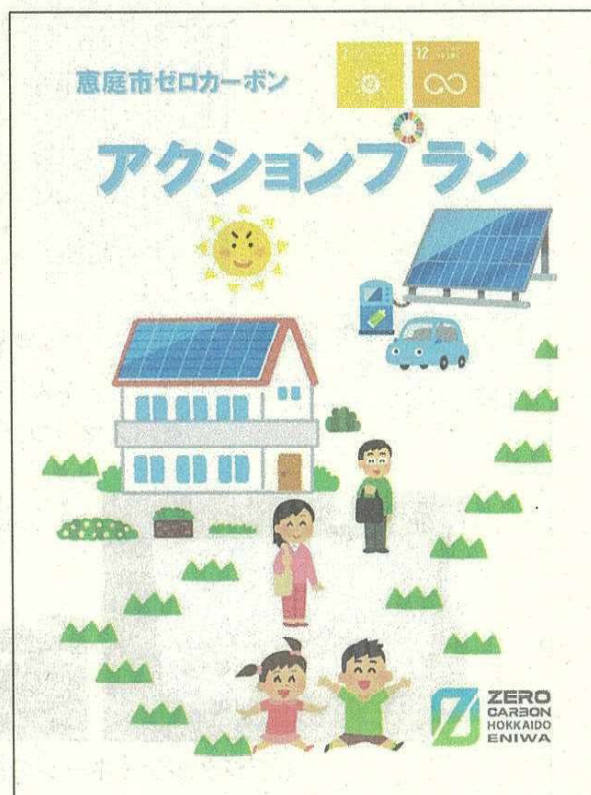
【施策⑥】 利用促進に向けた取組の実施

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。



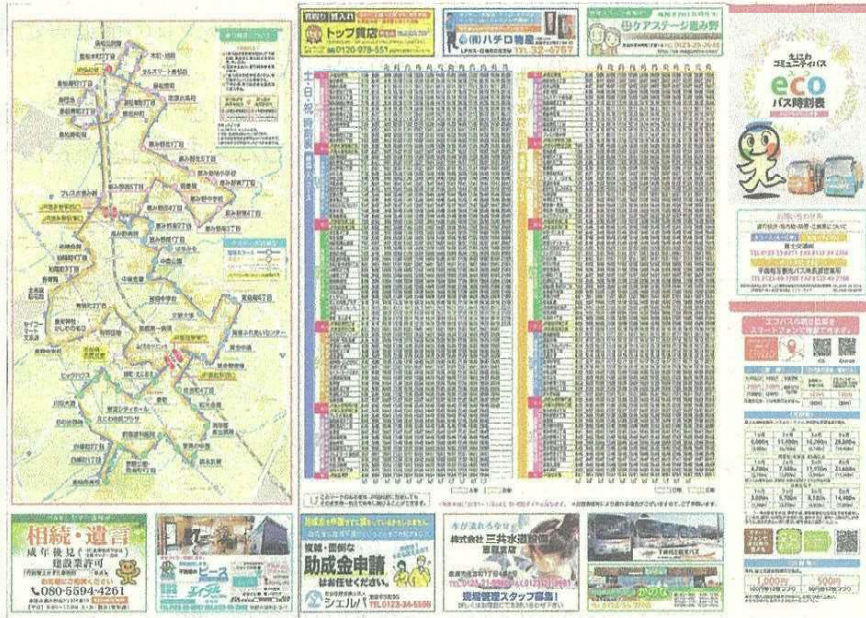
《恵庭市ゼロカーボンアクションプラン》

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					

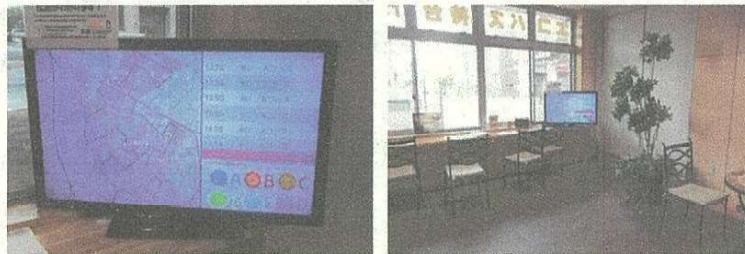
【施策⑦】公共交通利用促進に向けた情報発信・広報活動

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。



《バスマップ》



《デジタルサイネージの設置状況》

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

○：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
○：適宜実施	○	○	○	○	○

## 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	335,000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
行政(恵庭市)	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 資金の調達等
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。

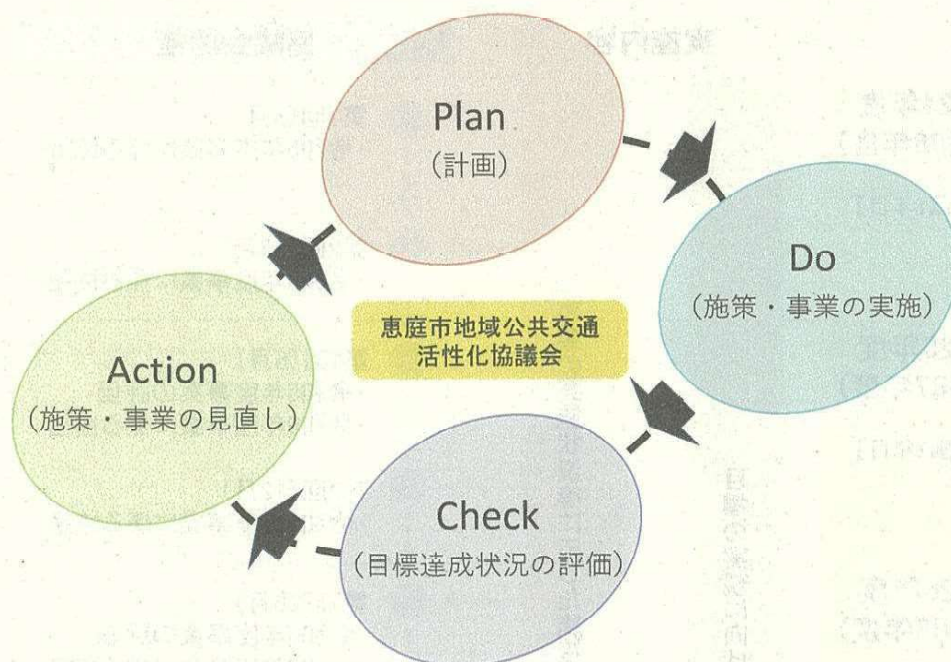


図 8-1 PDCA サイクルによる評価・検証のイメージ

## 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。

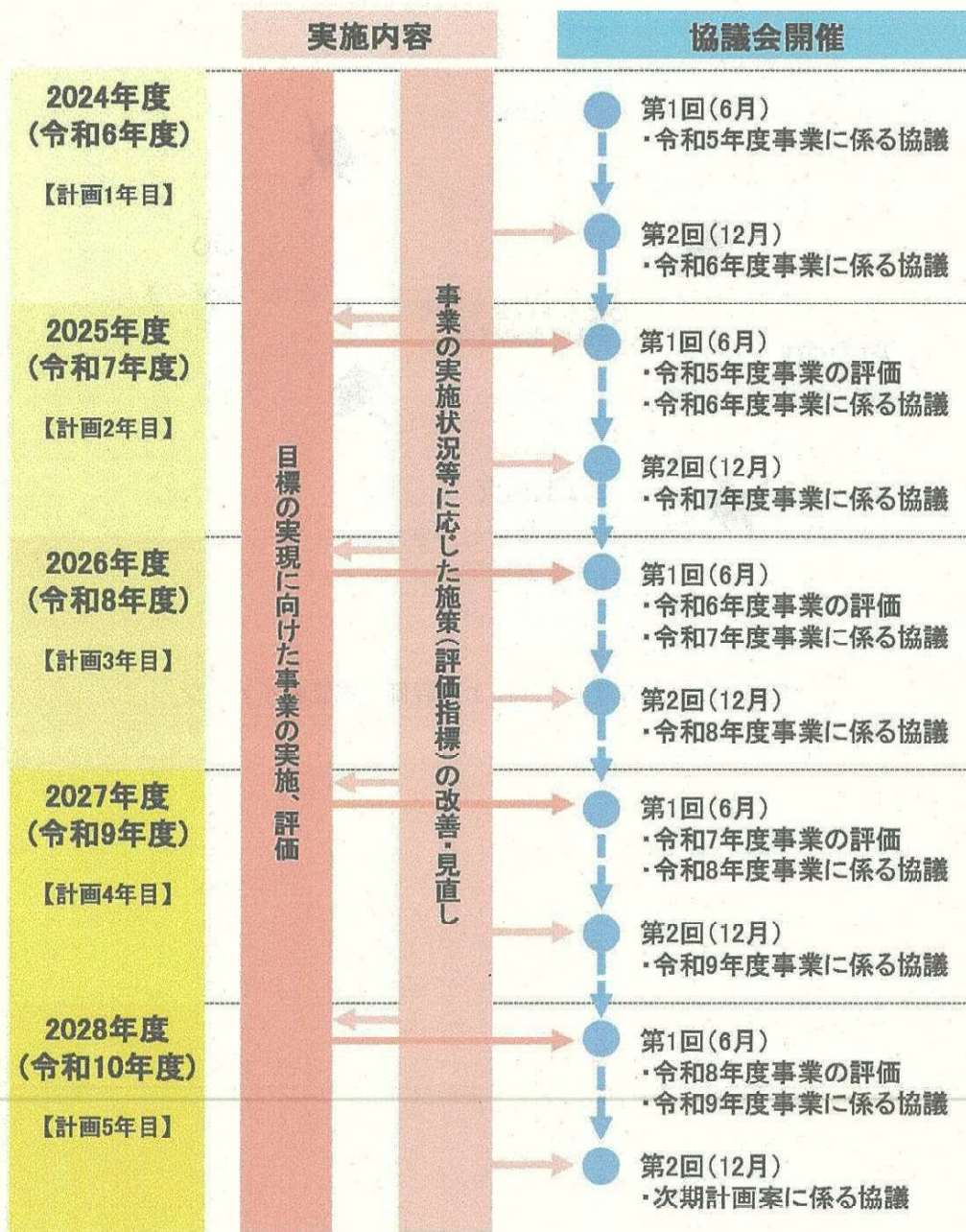


図 8-2 協議会の開催スケジュール（案）



## 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	2024（令和6）年 2月予定	地域公共交通計画（案）について エコバス等の地域公共交通の運行改善計画について

# 地域公共交通関係 補正予算の概要

国土交通省所管

令和5年度補正予算額：558.5億円  
(令和5年度当初予算額：251.1億円)

## 1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

### ● 共創・MaaSプロジェクト

- ・AIオンデマンド・MaaS等「デジタル」や多様な関係者（医療・介護、教育・スポーツ、農業・商業・環境等）の「共創」による交通プロジェクトを各地の足の現状3類型（A・B・C）に応じて支援
- ・モビリティ「人材」（プロフェッサー・コーディネーター、DX人材など）の育成支援

- A 中小都市、交通空白地など
- B 地方中心都市など
- C 大都市など



自動運転バスの運行

### ● 自動運転実証調査事業

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組の支援

### ● ローカル鉄道の再構築支援

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

## 2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

### ● 旅客運送事業者の人材確保

- ・2種免許取得、採用活動等、人材確保のために行う取組を支援
- ・女性・パートタイム運転者拡大のための勤務形態柔軟化・設備投資促進等「タクシー不足に対応する緊急措置」の推進

### ● 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組に対して支援



EVバス



クレカタッチ決済

- ・キャッシュレス・配車アプリ導入の推進
- ・運行管理システム導入の推進
- ・EVバス・タクシー導入 等

## 3. 既存の地域交通支援に対する追加的な支援等

- ・利便性・持続可能性向上に取り組み地域の交通事業者への運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備
- ・車両の更新等地域鉄道における安全対策の推進 等

## 4. 地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

## 5. 訪日外国人旅行者受入環境の整備

- 公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組に対して支援
- ・車両等の大型化や観光車両等の購入・改良
- ・多言語対応のデジタルサイネージ、デジタルを活用した混雑状況の可視化 等



連節バス



ICカード



観光列車

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

