

恵庭市地域公共交通計画（案）

概要版

令和 6（2024）年度～令和 10（2028）年度

■策定の趣旨

本市では、平成 22（2010）年 3 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく法定計画として「地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成 28（2016）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」、令和 2（2020）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。

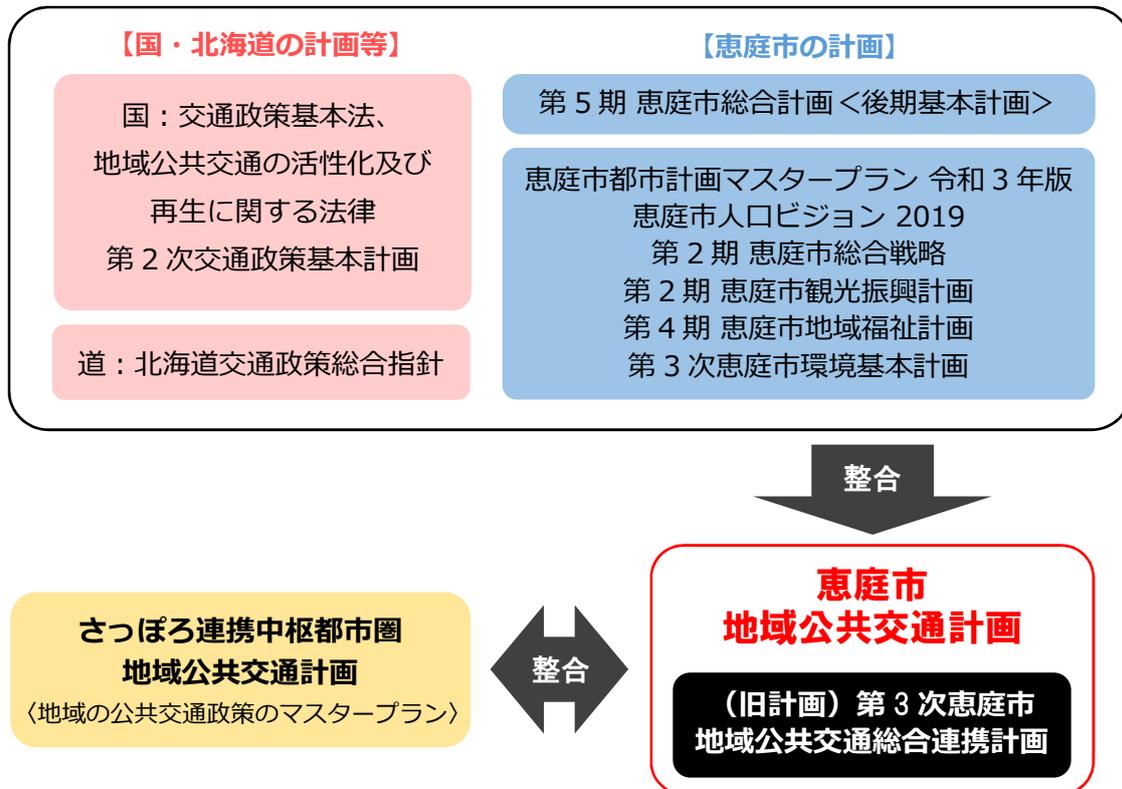
そうした中、令和 2（2020）年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を受けて、地域における「輸送資源の総動員」の考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされました。

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。

■上位・関連計画と本計画の位置づけ

・本計画は、下記に示す上位・関連計画との整合性や連携を図った内容とします。



SDGsに関連する取組

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、平成27（2015）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、令和12（2030）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。

■ 恵庭市における地域公共交通の現状・問題点及び課題

- ・地域の概況や公共交通の運行・利用実態、移動特性等の整理結果を踏まえて、恵庭市における公共交通の課題を下記のとおりにとりまとめました。

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、エコバスの利用意向が高まる

⇒【課題④】幹線・広域交通と生活圏交通の接続性向上

■ 計画の基本的な理念・方針と実現に向けた目標

- ・ 課題の整理結果や上位・関連計画等を踏まえ、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および実現に向けた目標を下記のとおり設定しました。

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

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。 【課題①に対応】

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

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。 【課題①②④に対応】

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

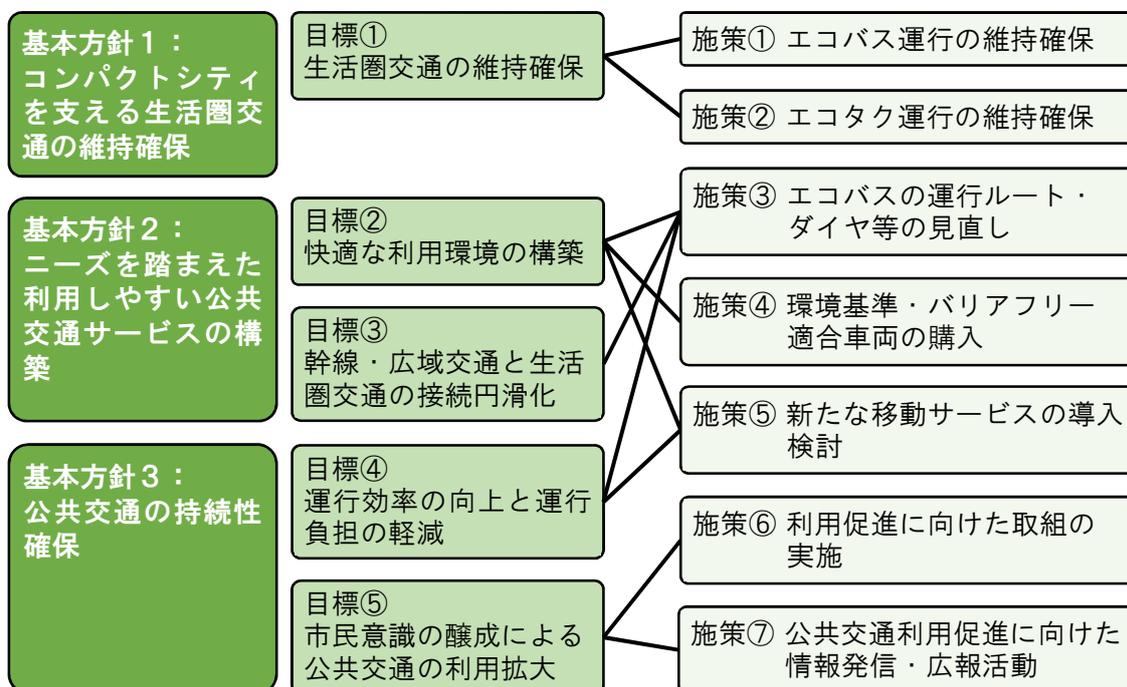
将来にわたって恵庭市の公共交通を維持していくため、運行の効率化による負担軽減、公共交通の利用促進を図ることで、公共交通の持続性確保を目指します。 【課題③に対応】

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。
----------------------------	--

■ 目標達成のための施策・事業

・ 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・事業を下記のとおりを設定しました。



■ 施策・事業の実施スケジュール

・ 計画期間における、各施策・事業の実施スケジュールは下記のとおり設定しました。

施策・事業	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①】エコバス運行の維持確保	◎	◎	◎	◎	◎
【施策②】エコタク運行の維持確保	◎	◎	◎	◎	◎
【施策③】エコバスの運行ルート・ダイヤ等の見直し	◎	○	○	○	○
【施策④】環境基準・バリアフリー適合車両の購入	○	○	○	○	○
【施策⑤】新たな移動サービスの導入検討	△	△	△	○	○
【施策⑥】利用促進に向けた取組の実施	◎	◎	◎	◎	◎
【施策⑦】公共交通利用促進に向けた情報発信・広報活動	◎	◎	◎	◎	◎

△：検討、○：適宜実施、◎：実施

■ 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下記のとおりに定めました。
- ・ 評価指標の測定を毎年度実施し、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。

評価指標		現状値 令和 4(2022)年度	目標値 令和 10(2028)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

令和 6 年 ● 月

恵庭市地域公共交通活性化協議会