

恵庭市における地域公共交通活性化・再生総合事業(計画事業2年度目)

恵庭市地域公共交通総合連携計画の目標

- 目標1. わかりやすい交通体系の構築
- 目標2. 利便性の高い公共交通の構築
- 目標3. 交通空白地域の解消
- 目標4. 公共交通への理解・利用の拡充

23年度総合事業計画の概要

1) えにわコミュニティバスの再編実証運行

運行期間 : H23.4 ~ H24.3
 運行ルート : 島松駅 ~ 恵み野駅 ~ 恵庭駅 ~ 恵み野駅 ~ 島松駅(循環)
 運行本数 : 平日33便、土休日12便
 運賃 : 200円均一、高校生150円、回数券及び定期券
 運行事業者 : ジェイ・アール北海道バス(株)、北海道中央バス(株)

2) 乗合タクシーの実証運行

運行期間 : H23.4 ~ H24.3
 運行ルート : 対象地域 市街地内の指定施設(駅、病院、スーパー等)
 運行本数 : 平日及び土曜日7便
 運賃 : 300円、回数券
 運行事業者 : 島松ハイヤー(株)

恵庭市地域公共交通活性化協議会開催状況

- 7月27日 第1回協議会を開催
 - ・H22収支報告・監査報告、H23予算補正・年間予定・駅のバス停分離、高校便の冬季運行等
- 11月17日 第2回協議会を開催(11.8にWG)
 - ・えにわコミュニティバス再編及び乗合タクシー実証運行、利用促進、高校便の臨時運行等
- 2月予定 第3回協議会を開催予定
 - ・平成24年度運行事業者の選考結果について、生活交通ネットワーク計画について

3) 利用促進策(例)

MY時刻表作成等

No	路線名	市役所	JR恵み野駅
		発車時刻	到着時刻
1	循環B	9:40	7:54
2	循環B	7:35	7:51
3	循環B	7:51	8:07
4	循環B	9:11	9:27
5	循環A	9:23	10:23
6	循環B	10:41	10:57
7	循環B	11:41	11:57
8	循環B	12:56	13:12
9	循環B	13:56	14:12
10	循環B	15:11	15:27
11	循環B	16:11	16:27
12	循環A	16:12	17:11
13	循環B	17:29	17:45
14	循環B	18:26	18:42
15	循環B	19:41	19:57
16	循環B	20:58	21:14

No	路線名	JR恵み野駅	市役所
		発車時刻	到着時刻
1	循環B	7:50	7:35
2	循環A	8:06	8:22
3	循環A	9:07	9:23
4	循環A	10:19	10:35
5	循環A	11:19	11:35
6	循環A	12:34	12:50
7	循環A	13:34	13:50
8	循環A	14:49	15:05
9	循環B	15:06	16:11
10	循環A	15:56	16:12
11	循環A	17:04	17:20
12	循環A	18:04	18:20
13	循環A	19:19	19:35
14	循環A	20:22	20:38

- ・利用者の出発地と目的地のみ表示される時刻表サービス
- ・HPにも作成ファイルを掲載



乗合タクシー利用チラシ

23年度事業の実施状況

1) プロセス、創意工夫

えにわコミュニティバス(エコバス)再編実証運行

- ・昨年に引き続き、コミュニティバス3ルートとジェイ・オール北海道バスの計4ルートを1ルートに統合した4台体制で運行したほか、快速エアポートに合わせたダイヤの設定
- ・高校生料金・定期券の導入のほか、駅・高等学校への通勤・通学に合わせたルート及びダイヤのほか今年度は臨時便の追加運行
- ・乗り間違えの多い恵庭駅及び恵み野駅においてバス停を方向別に分離

乗合タクシー実証運行

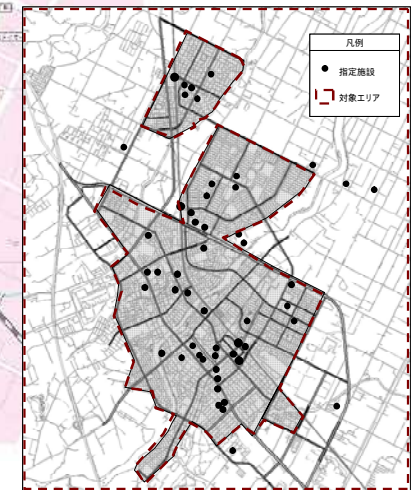
- ・バスの走らない地域を設定することによる交通空白地域の解消
- ・指定施設(降車位置)の見直し
- ・往復区分の撤廃による便数増加

2) 運行ルート

えにわコミュニティバスの再編実証運行ルート



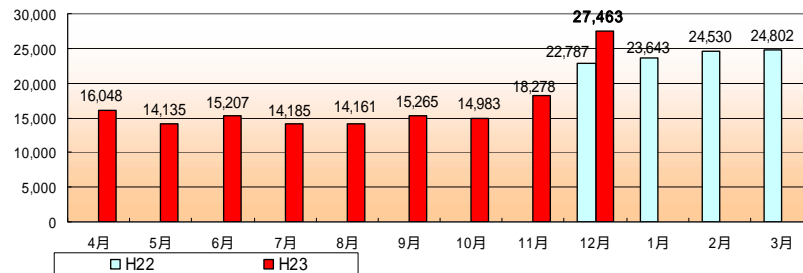
乗合タクシー運行地域



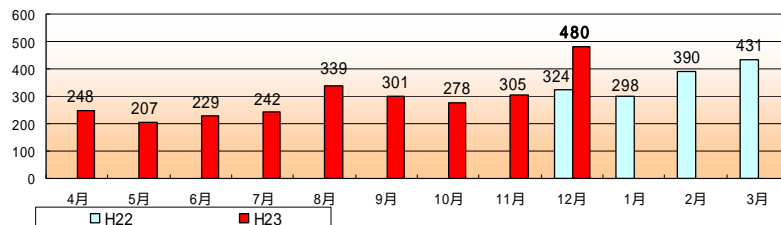
バスが運行しない
農村部

3) 利用実績

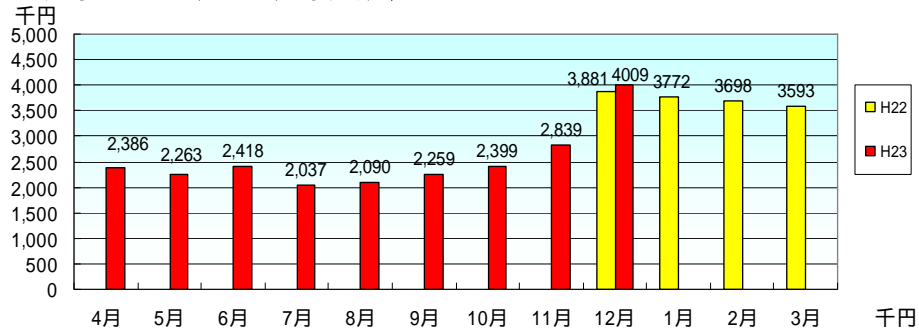
<えにわコミュニティバス>



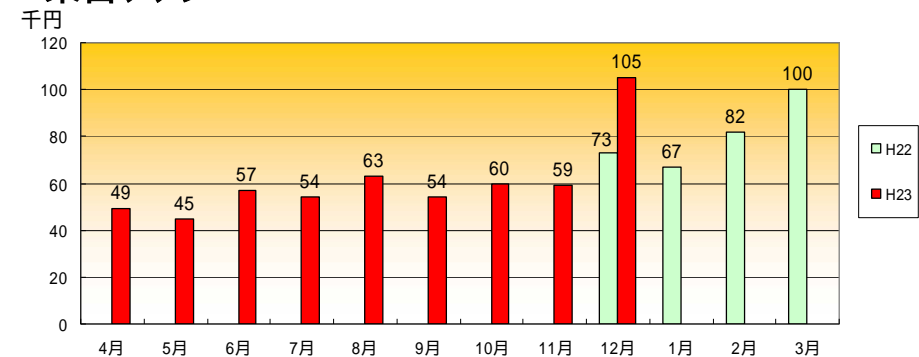
<乗合タクシー>



4) 収入実績 <えにわコミュニティバス>



<乗合タクシー>



5) 事業実施効果

- えにわコミュニティバスについては、昨年度に引き続き、ジェイ・アール北海道バスルートと統合し、路線の重なりを無くすことにより、平日の便数を増加させるとともに、乗り換えなしで市内で各所に行けるようにした。
- さらに、駅でのバス停分離、利用者毎の時刻表作成などの利用促進策により、利用者数が秋以降増加し、12月には過去最高を記録した。
- 高校生に合わせたダイヤ設定としたため、冬季においては、満車で乗車できない事態が昨年起きたが、今年度は、事前に臨時便対応していたため、朝については、高等学校の利用者が満車で乗車できないという事象を回避できた。
- 乗合タクシー運行により、交通空白地域が解消し、継続的な運行と運行方法の見直しにより12月の利用者数が昨年度を上回り月最高となった。

6) 今後の課題

- 夏季の利用者数が想定を下回っているため、夏季でも利用してもらえる層を中心にわかりやすさで工夫をするなど、夏季の利用者数を増加させる必要がある。
- 高校生の利用者対応について、朝は満車への対応ができたが、今年度は、帰宅時の夕方において満車となり乗車できない事態が発生したため、高校生向けに朝と夕方において臨時便の扱いなど総合的なダイヤと車両配置が必要である。
- 乗合タクシーについては、特定の便に利用者が集中し、現在の2台体制から増やせない中、他の便のみを増加させる利用促進策が必要である。また現在交通空白地域の居住者のみを対象としているところから、空白地域に向う人、市街地でもバス停までが遠い人などどこまで対象を拡大させるか課題である。

自己評価のポイント

- ・コミュニティバスについては、昨年度に引き続き、ジェイ・アール北海道バスルートと統合し、路線の重なりを無くすことにより、平日の便数を増加させた。これにより、乗り換えなしで市内の各所へ行けるようになった。
- ・乗り間違いの多い恵庭駅及び恵み野駅においてバス停を方向別に分離、利用者ごとの時刻表作成等の利用促進策により、利用者数が秋以降増加し、12月には過去最高を記録した。
- ・冬季において、昨年度は満車のため乗車出来ない事態が生じたが、今年度は臨時便で対応した。
- ・乗合タクシー運行により、交通空白地域が解消し、継続的な運行と運行方法の見直しにより、12月の利用者数が昨年度を上回った。

二次評価のポイント

自己評価のとおり。
実証運行については、昨年度の課題を踏まえた取り組みが行われている。また、MY時刻表の作成等実効性のある利用促進策を講じている。
コミュニティバスについては夏季の利用者数を増加させる検討、乗合タクシーについては更なる利用促進策を講じる等、自立性・持続性を考慮した取り組みを期待する。