

恵庭市地域公共交通総合連携計画

平成 22 年 3 月

恵 庭 市

《 目 次 》

第 1 部

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本の方針	1
1.1. 恵庭市における地域公共交通の現状と課題.....	1
(1) 恵庭市の公共交通の概況.....	1
(2) 恵庭市における地域公共交通の利用の現状.....	2
(3) 恵庭市における地域公共交通の課題.....	5
1.2. 本計画の基本方針.....	6
(1) 本計画が目指す基本方針.....	6
(2) 基本方針の考え方.....	7
2. 計画の区域	10
3. 計画の目標	11
(1) 計画の目標.....	11
4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	14
(1) わかりやすい交通体系の構築.....	14
(2) 利便性の高い公共交通の構築.....	15
(3) 交通空白地域の解消.....	17
(4) 公共交通への理解・利用の拡充.....	18
5. 計画期間	20

第2部

6. 地域の概況	22
6.1. 恵庭市の地形	22
(1) 地形・土地利用等.....	22
(2) 市街地構成	23
6.2. 気候.....	24
6.3. 人口.....	25
(1) 人口・世帯数.....	25
(2) 高齢化率.....	26
6.4. 産業.....	27
(1) 農業	27
(2) 工業	28
(3) 商業.....	29
7. 現況交通実態調査	30
7.1. 駅利用者カウント調査	30
(1) 実施概要.....	30
(2) 実施結果.....	30
7.2. 調査結果の整理（利用者が多い時間帯の列挙）	43
(1) 各駅での乗車（7：00～10：00）	43
(2) 各駅での降車（7：00～10：00）	45
(3) 各駅での乗車（15：00～20：00）	47
(4) 各駅での降車（15：00～20：00）	49
7.3. 調査結果の整理（結節が有効と考えられる時間帯の把握）	51
8. 通勤・通学者へのアンケート調査	54
8.1. 実施概要	54
8.2. アンケート調査実施結果（単純集計）	54
8.3. アンケート調査実施結果（バス利用に関わるクロス集計）	59

第 1 部

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的方針

1.1. 恵庭市における地域公共交通の現状と課題

(1) 恵庭市の公共交通の概況

恵庭市は、国道36号・北海道横断自動車道・北海道縦貫自動車道・JR千歳線等の陸上交通が交差し、JRを利用した場合、札幌には23分、13分で新千歳空港アクセス可能であり、1時間圏内には苫小牧港を擁する交通環境にある。

恵庭市の公共交通機関としては、JR千歳線が千歳空港・札幌を結ぶ主要な幹線となっており、恵庭、島松、恵み野の3地区にはそれぞれJR駅があり、通勤・通学を中心に年間約400万人の利用がある。

恵庭市内の市営交通としては、えにわコミュニティバス（以下、エコバスと略記）がこの3地区を循環する路線で運行を行っている他、農村部においては、運行廃止となった国鉄バス路線の代替バスを運行している。

民間バス路線としては、ジェイ・アール北海道バスがJR島松駅・恵み野駅・恵庭駅間を1路線運行している。

また、千歳・札幌を結ぶ都市間輸送を中心としたバス路線が北海道中央バスにより運行されている。

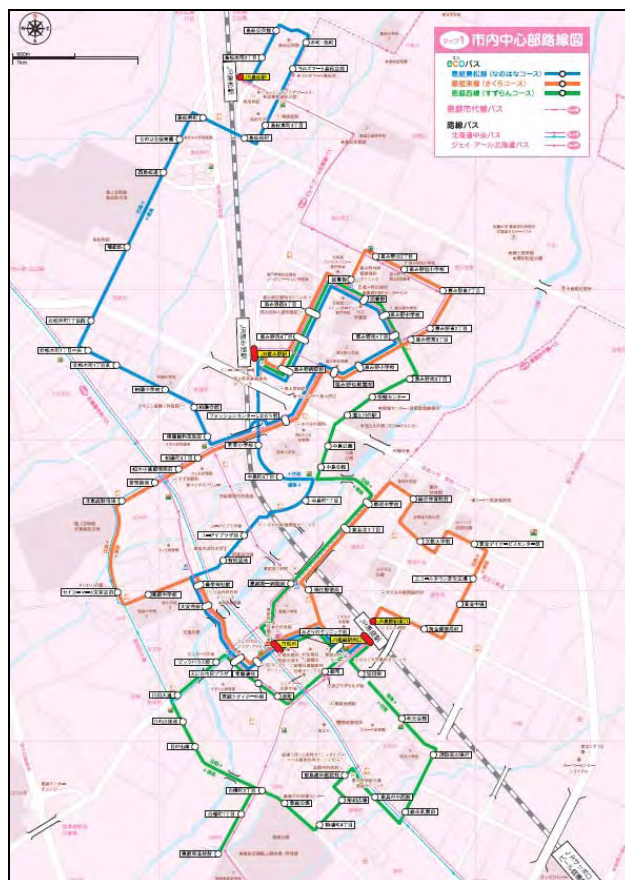


図 1-1 エコバス路線図

(2) 恵庭市における地域公共交通の利用の現状

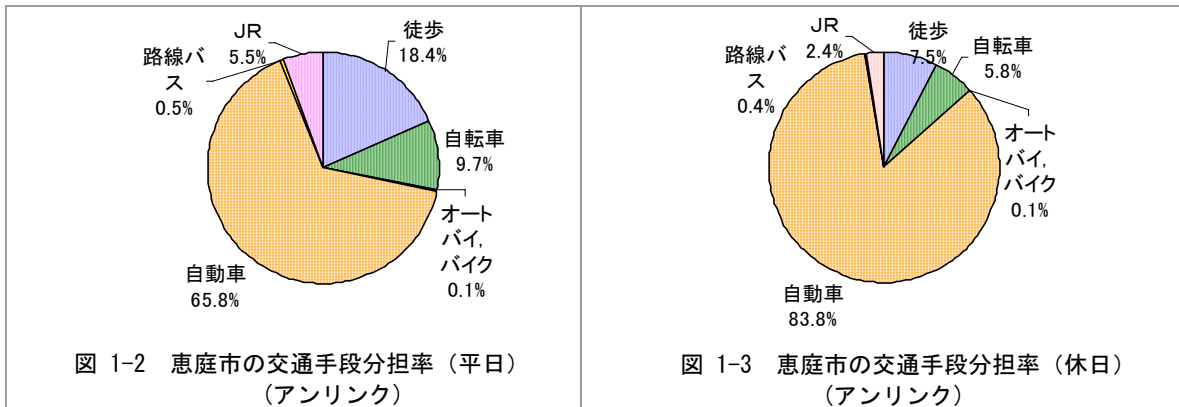
1) 交通手段分担率

H18年度の道央都市圏パーソントリップ調査結果より、恵庭市の平日・休日の交通手段分担率を下図に示す。

平日の自動車分担率は65.8%と高く、また、休日の自動車分担率は83.8%とさらに高いことが分かる。

また、路線バスの分担率は平日が0.5%、休日が0.4%と圧倒的に低い状況となっている。

以上から、恵庭市に関する交通の特徴としては、自動車に依存傾向であることが見てとれる。



2) エコバス・代替バスの利用者数の推移

年度別の利用者数として、エコバス（恵庭西線・恵庭東線・恵庭島松線）は平成14年11月運行開始であることから、平成14年度は他の年度との比較は困難である。H15年度からH18年度にかけて何れのエコバス路線の利用者数は右肩上がりに増加していることが分かる。また、平成19・20年度は、恵庭東線のみ利用者増が見られるものの、恵庭西線・恵庭島松線は平成18年度データと比較すると減少傾向にある。

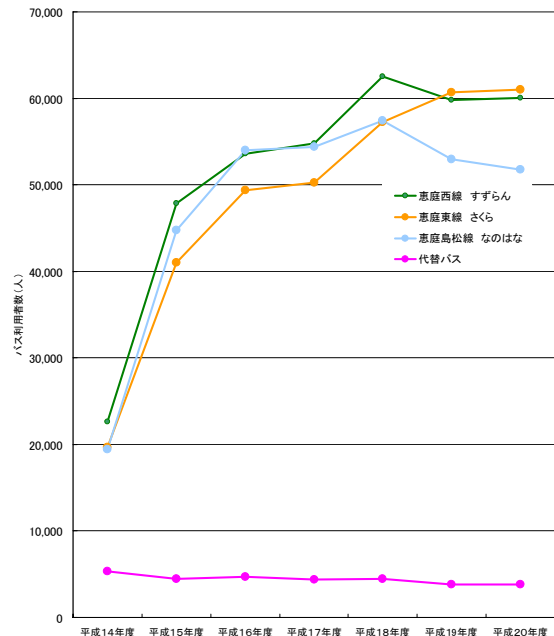


図 1-4 エコバス・代替バスの年度別利用者数の推移

3) 時間別のエコバス利用者数

下図にH20年度のエコバス3路線の時刻別の利用者数を示す。一般的に路線バスの利用者数は通勤・通学需要が発生する7時～9時ぐらいの時刻で多いとされているが、エコバスにおいては、朝夕の利用者数が顕著に少なく、日中の利用が多い状況にある。

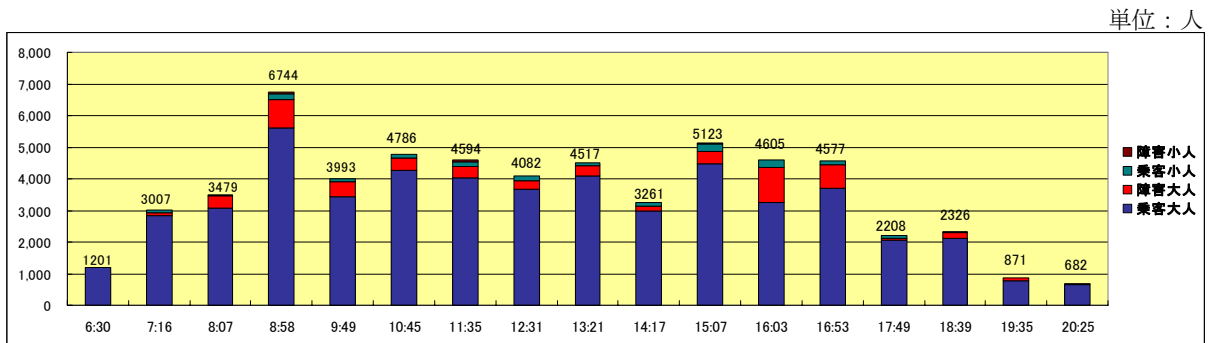


図 1-5 エコバス（すずらんコース）の時刻別利用者数の推移

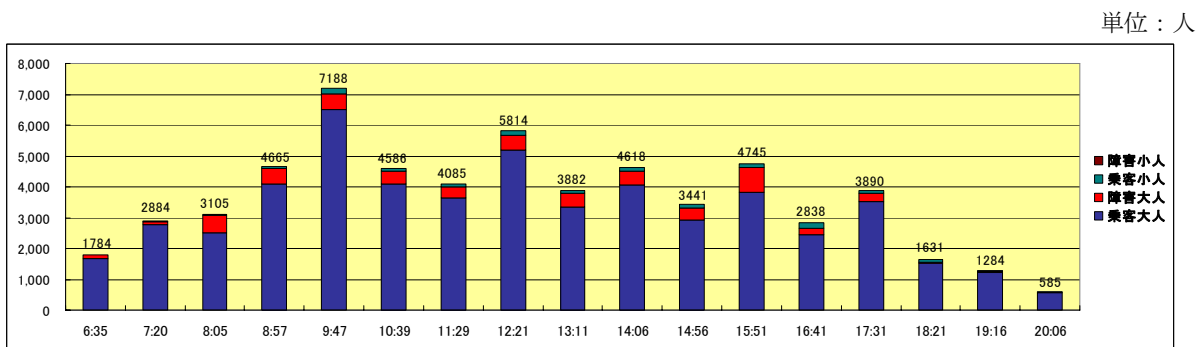


図 1-6 エコバス（さくらコース）の時刻別利用者数の推移

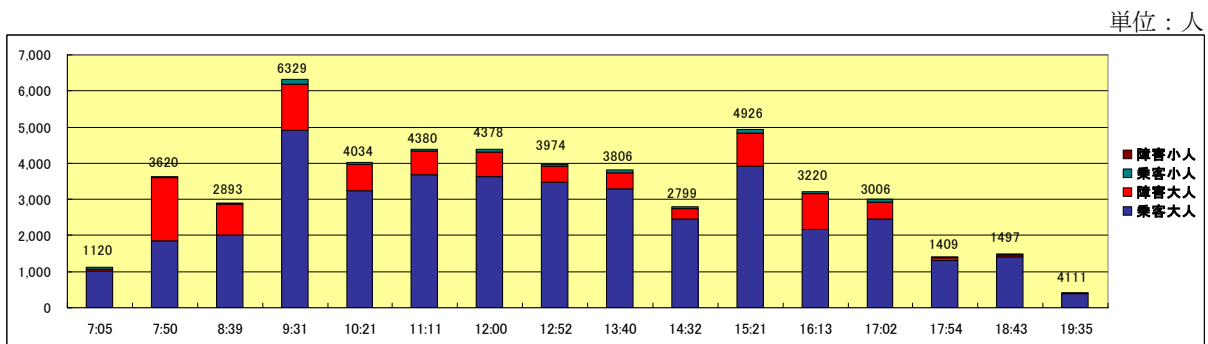


図 1-7 エコバス（なのはなコース）の時刻別利用者数の推移

資料) 市市民交通課

4) 交通空白地域の存在

前述したように、恵庭市内には、エコバス路線・ジェイ・アール北海道バス路線・北海道中央バス路線があるものの、「交通空白地域」は存在し、代替バスが運行しているエリアにおいても交通空白地域は存在する。

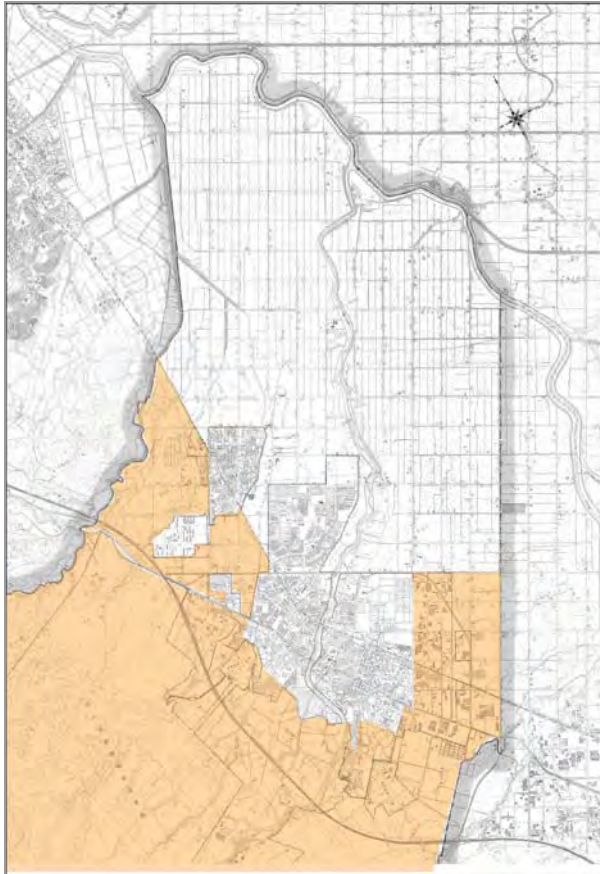


図 1-8 交通空白地域



図 1-9 代替バス運行エリアの交通空白地域

(3) 恵庭市における地域公共交通の課題

前項の地域公共交通の利用の現状より、以下に示す課題解決が求められています。

1. 市全体の課題

・自家用自動車への依存が高く環境面・安全面が課題

前述した通り、平日の自動車分担率は 65.8%と高く、また、休日の自動車分担率は 83.8%とさらに高くなっています。一方、路線バスの分担率は平日が 0.5%、休日が 0.4%と他の交通機関に比べ圧倒的に低く、環境面や高齢者ドライバーなどの安全面から見て改善が必要となっています。(H18 年度道央都市圏パーソントリップ調査より)

2. 市街地における課題

・エコバスの路線・ダイヤがわかりづらい、利用しづらいため利用者が横ばい傾向

エコバスの不満として、路線・ダイヤがわかりづらい、便数が少ない、乗り継ぎが悪いなどの声が多く、近年は利用者の減少傾向も見られ、高齢ドライバーの運転リスクなどが高まっています。そのため、少しでも改善して多くの市民が公共交通を利用できる環境を構築することが必要です。

・通勤・通学時間帯での路線バス利用が少ない

一般的に路線バスの利用者数は通勤・通学需要が発生する 7 時～9 時ぐらいの時刻で多いとされていますが、エコバスにおいては、朝夕の利用者数が顕著に少なくなっています。

・バスとJR及びエコバスと民間バスの連携が不十分

エコバスとJR、また、エコバスとジェイ・アール北海道バスにおいて、時間的な相互連携が図られていないことから、現状のバス利用は、単一モードによる移動のみで終了している懸念があります。この課題は、市街地を面的に移動することについての制約となっており、JRを利用する市民が駅までのアクセス手段として路線バスを選択しないという状況が生まれています。

3. 農村部・郊外部における課題

・代替バスの利用者数の減少と交通空白地域の存在

国鉄バス廃止代替路線を市では路線運行を行っていますが、その利用者数は年々減少傾向にあります。また、市内において交通空白地域は存在し、今後の高齢化社会に対応した「地域の足」の確保が必要です。

4. 公共交通利用促進に関する課題

・公共交通を利用することの無い生活習慣

恵庭市は、エコバスが導入される前は、ジェイ・アール北海道バスが運行していましたが、市全体を網羅してなく、バスを利用する習慣が無い市民が多いことから自家用車に過度に依存しない公共交通利用意識向上を促す事業の実施が必要です。

1.2.本計画の基本方針

(1) 本計画が目指す基本方針

恵庭市地域公共交通総合連携計画は、公共交通の効率化だけが目的ではなく、高齢化社会における足の確保、交通空白地域・不便地域における生活交通の確保、さらには、地球温暖化の問題への対応など、まちづくりを進める上での重要な要素のひとつであると考えています。また、現行の都市計画マスタープランでは、恵庭、島松、恵み野の3地域を一体化させる拡大型の将来都市構造を設定し、また、郊外部における新たな市街地整備を想定しています。

しかし、現在、都市計画マスタープランの見直しをしており、その中で、今後の恵庭市のまちづくりは、鉄道3駅（恵庭駅・恵み野駅・島松駅）周辺における都市機能の強化・充実に力を置き、郊外部における新たな市街地整備は抑えた「集約型都市構造¹」を基本とする方向としています。

その中で、車に過度に依存しないまちづくりをすすめるため、地域中心に生活に必要な諸機能が集約され、徒歩や自転車で安全に生活することができる、「歩いて暮らせるまちづくり」の推進を図り、駅から歩いていける範囲（半径1km程度）の地域中心においては、都市機能の集約化、バリアフリー化を重点的に行うとしています。

公共交通については、駅から離れた市街地（半径1kmを超える地域）から、エコバスなどを利用して円滑に地域中心に行くことができるよう、また、恵庭－恵み野、島松－恵庭など、地域間における移動がスムーズにできるよう、公共交通ネットワークの形成を図るとともに、農村部や郊外部においても公共交通を確保し、交通空白地域を解消していくことをめざしています。

以上の点を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり設定する。

基本方針：安全安心に暮らせる集約型都市に貢献する公共交通の実現



図 1-10 集約型都市構造のイメージ

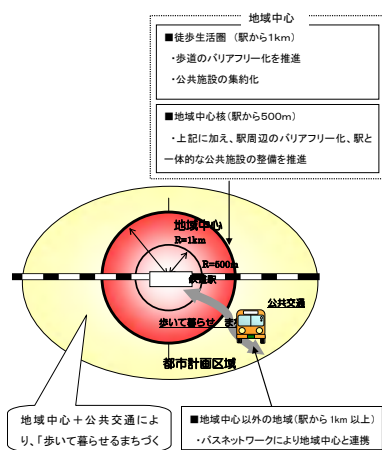


図 1-11 歩いて暮らせるまちづくりのイメージ

¹ * 1 集約型都市構造：都市圏内の中心市街地及び主要な交通結節点周辺等を都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、都市圏内の多くの人にとっての暮らしやすさと当該都市圏全体の持続的な発展を確保するもの

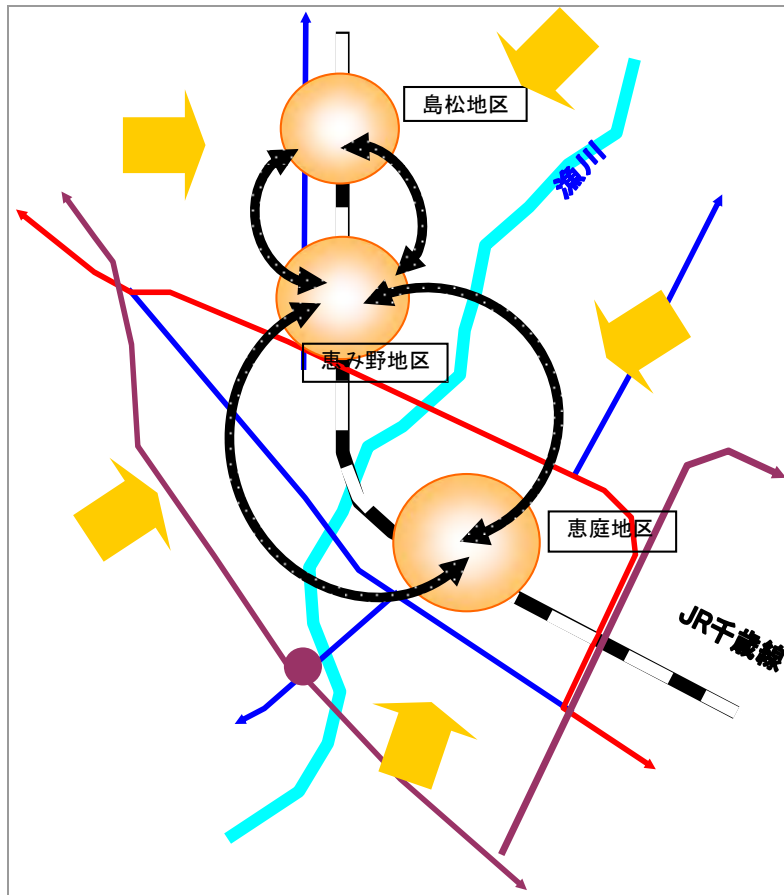


図 1-12 公共交通のネットワークイメージ

(2) 基本方針の考え方

基本方針に沿って、公共交通体系を構築するにあたって、恵庭市全域をバス路線で網羅するのは、一つの路線系統が長大となり、限られた車両台数でカバーするのは限界があります。そのため、適材適所化による公共交通体系の構築が必要となります。

1) 市街地（住宅地及び商業地）におけるバスルート設定によるエコバス路線再編

人口密度が高い住宅地や商業地を含む市街地については一度に多くの人を輸送できるバスが効果的なため利用状況などを勘案し、エコバス路線を設定します。

現状のエコバス路線においては、駅において乗降客が多いこと、地域内移動、駅間移動が多いことから、基本方針に沿って駅を結節する路線や地域間を結ぶ路線を構築しますが、路線を構築する際は、乗降状況、定時性の確保、安全性の確保を考慮し、下記の設定基準に沿ってバスルートを設定し、利用しやすい交通体系に再編します。

【設定基準】

- ①人口密度の高い住宅地、商業地を中心にバスルートを設定する。
- ②現状路線の中で、利用の多いバス停（平均して1回停車するバス停）を含む通りをルートに設定する。
- ③安全性、定時性を少しでも確保するため12m以上の道路（地域中心は除く）を基本とし、踏切を可能な限り回避する。

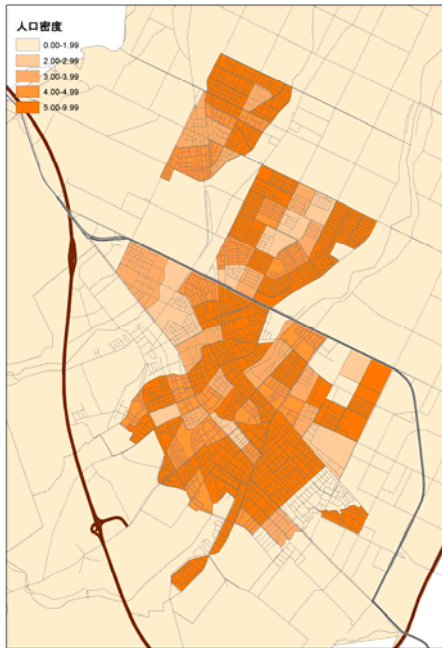


図 1-13 人口密度

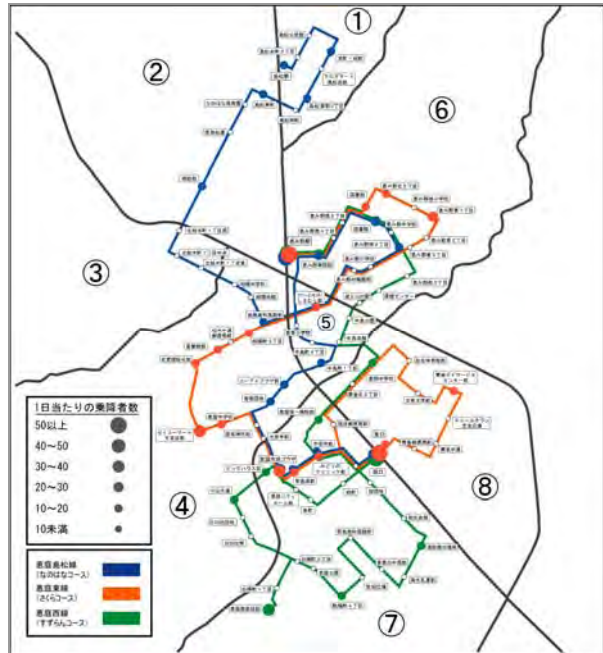


図 1-14 乗降が多いバス停留所（1日当たり）

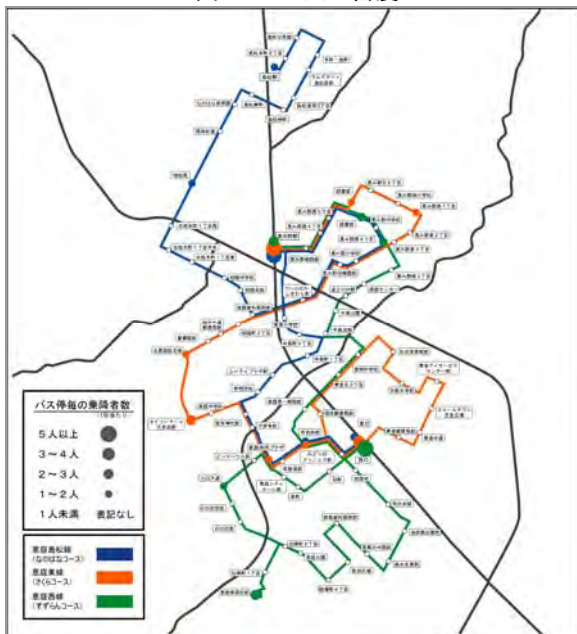


図 1-15 乗降が多いバス停留所（1便当たり）

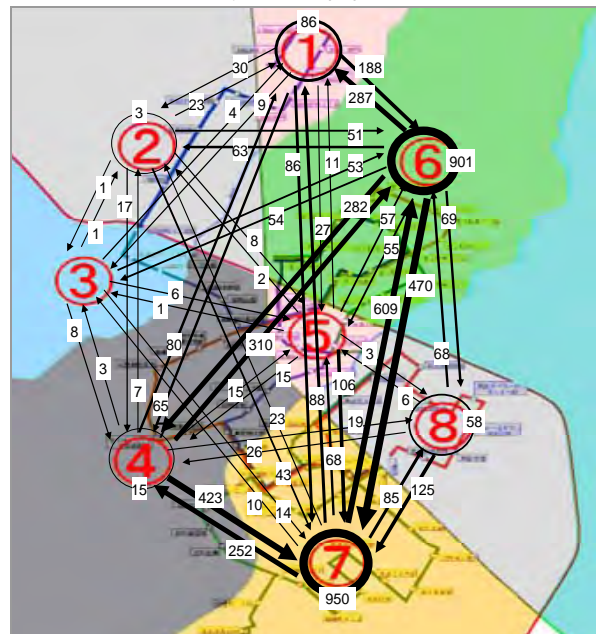


図 1-16 既存路線バスによるOD

2) 乗合タクシーの導入

前述した通り、恵庭市内には交通空白地域が数多く存在します。

そこで、人口密度の低い農村部や郊外部については乗合タクシーで面的にカバーし、バス停までの移動の負担を減らします。さらに、将来的には、市街地においても、バスルートまでの移動が困難な方を対象に、市の財政状況や既存のタクシー業への影響が無い範囲で乗合タクシーを導入することも検討します。

2. 計画の区域

本計画が対象とする区域は恵庭市全域とします。



図 2-1 恵庭市の位置図

3. 計画の目標

(1) 計画の目標

目標 1. わかりやすい交通体系の構築

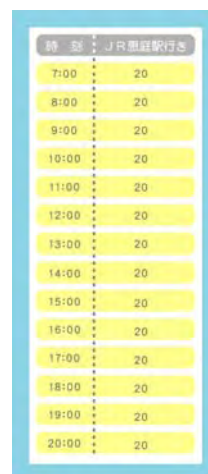
『誰にでも利用しやすい公共交通』には、わかりやすさが重要と考えられます。そこで、下記に示す方策により、分かりやすい公共交通の実現をめざします。

1) わかりやすい路線の構築

現状のエコバス路線は、3 路線あり、それぞれ異なった路線系統で運行を行っていますが利用者からは路線が分かりづらいとの不満の声が聞かれます。そこで、運行ルートを最小に絞った 1 路線系統に再編し、乗っていれば必ず目的のバス停に行くことができることをめざします。

2) わかりやすいダイヤの設定

利用促進を図るため、利用者にとっては記憶しやすくわかりやすい毎時の時刻が固定されるパターンダイヤの導入をめざします。



時刻	JR 黒丸バス
7:00	20
8:00	20
9:00	20
10:00	20
11:00	20
12:00	20
13:00	20
14:00	20
15:00	20
16:00	20
17:00	20
18:00	20
19:00	20
20:00	20

図 3-1 パターンダイヤの実施例

目標 2. 利便性の高い公共交通の構築

エコバスを単独で考えるのではなく JR への接続による利用増や民間バスとの連携、通勤や高校生の通学など総合的に公共交通を考えることが必要と考えられます。そこで、下記に示す方策により、利便性の高い公共交通の構築をめざします。

1) 効果的に便数を増加させることのできる路線の構築

バスの便数が増ければ多いほど、利用者の利便性向上に寄与するものと考えられますが、財政支出を考えた場合、運行車両数を増加させることは困難です。そこで、エコバス 3 路線とジェイ・アール北海道バス 1 路線を統合した形態での路線形成と料金体系とし、さらに、利用者が以前よりも運行便数が多くなったと感じていただける路線構築を行います。

2) JR 便への結節強化

通勤・通学において J R にて市外へ向かう市民が多く存在することから、利用者の多い J R 便を考慮して結節強化をめざします。

また、恵庭市民が札幌方面への往復を想定し、恵庭駅での J R 千歳線における快速エアポートの結節を考慮したダイヤをめざします。

3) 高校生に配慮したダイヤの設定

高校生はバスの主な需要者と考えられることから、朝便は、恵庭北高校及び恵庭南高校まで 8 : 40 までに登校できることに配慮します。

4) 新たな料金体系の導入

定期券、高校生料金、免許返納者など、新たな利用者層に対応した料金体系の導入をめざします。

5) 環境に配慮した車両の導入

環境に配慮して、車両を購入する際は、平成 17 年の排出ガス規定を満たした車両の導入をめざします。

6) バス待合施設の整備

恵庭駅・恵み野駅などの利用者の多いバス停においては、利用者が雨・雪・風が凌げるようなバス停を設置し、利用者の利便性向上をめざします。

目標 3. 交通空白地域の解消

恵庭市内には、農村部において、「交通空白地域」は存在していることから、基本方針に沿って、乗合タクシーを導入し、交通空白地域の解消をめざします。

1) 乗合タクシーの導入

人口密度が低く、バス停を設置してもバス停まで長い距離を徒歩で移動しなくてはならない人が多く発生する地域においては、バスではなく、乗合タクシー導入し、自宅から主な外出目的となる、駅、病院、商店などを結ぶ足を確保し、交通空白地域の解消をめざします。

目標 4. 公共交通への理解・利用の拡充

公共交通を市民や企業の皆さんにご利用いただくには、まずは、市民の皆さんに認知され、次に、「公共交通を利用してみよう！」という意識を持っていただくことが必要と考えられます。

また、前述したように、恵庭市は自動車への依存度が高い地域であることから、公共交通に対して肯定的な態度を養うことも重要と考えられます。

そこで、公共交通の利用促進策としてのモビリティ・マネジメント手法※の総合的な展開や

企業との対話などにより、公共交通への理解と利用の拡充を図ります。

※多様な方法により個人や組織・地域の移動状況が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み

1) 市民の意見を取り入れたバスマップの作成

利用者にとって分かりやすいバスマップを作成し提供することは、バスに対する理解度向上と各個人の行動プラン（バスを利用し移動する計画）の立案により、直接的需要喚起に結びつく予想されます。そこで、バスマップの作成においては、利用者である市民の意見を取り入れたバスマップを作成し、利用の促進を図ります。

2) 様々な市民を対象としたモビリティ・マネジメント

様々な市民に対し、広報などによる情報提供やアンケートを媒体としたコミュニケーション（行動プラン法）などにより、公共交通についての周知や利用の動機付けを行い、利用促進を図り、公共交通への理解を深めます。

3) 小学生を対象としたモビリティ・マネジメント

小学生に対して、学校教育の中でモビリティ・マネジメントを実施する場合、環境問題や地域コミュニティの観点から公共交通の授業は教材として適し、さらに、将来のドライバーとなりえる児童の意識に働きかけることで将来的に環境に配慮した人材の育成に繋がるとともに、児童の保護者の意識にも働きかけることに繋がり、短中期的な効果があるものと考えられます。

数値目標の設定

エコバスの年間利用者数を現行の約 17 万 2800 人から約 25 万 3000 人へ増加させることをめざします。

現 行	目 標
17 万 2800 人	25 万 3000 人

算出方法:

エコバス 3 台の利用者の平成 20 年度実績:約 172,800 人
エコバス 1 台平均の年間利用者数:約 57,600 人
エコバスとジェイ・アール北海道バスとの連携(計 4 台)による利用者数:約 230,400 人
路線サービス向上・利用促進策実施による利用者伸び率:10%と仮定

4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

(1) わかりやすい交通体系の構築

1) えにわコミュニティバス路線再編実証運行

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のエコバスとジェイ・アール北海道バスを見直し、一体的な運行ができるような路線再編に向け実証運行を実施する。 ・エコバス3台とジェイ・アール北海道バス1台の4路線を1路線循環型に統合し、1路線を4台で運行する ・全市で8の字型にし、わかりやすくするとともに乗っていれば目的に到着する路線とする。
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行を平成22年度にはじめ、利用状況や利用者ニーズを調査分析し、路線の見直しを行い、実証を重ねる。 ・上記の取り組みを進め、平成25年度からの本格運行を目指す。
着手時期	平成22年12月～
実施主体	ジェイ・アール北海道バス(株)、北海道中央バス(株)、北日本トランスポート(株)、恵庭市 など

2) わかりやすいダイヤの導入

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進を図るため、利用者にとっては記憶しやすくわかりやすい毎時の時刻が固定されるパターンダイヤを設定する。 ・通勤・通学においてのJR便への結節強化、恵庭駅でのJR千歳線における快速エアポートの結節を考慮したダイヤの導入を図る。 ・高校生への通学時間に配慮したダイヤを導入する。
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・概ねバスが1時間に1本となることから、各バスにおいて毎時の固定した時刻となるようなダイヤとする。 ・平成21年度調査の通勤・通学調査の結果を基に、通勤での利用の多いJR便の中で何本か絞って、ダイヤを設定する。 ・快速エアポートはパターンダイヤになっていることから、できるだけ前後に収まるようなダイヤを設定する。 ・高校生への通学時間に配慮したダイヤを設定する。 ・上記の取り組みを進め、実証運行で検証しながら改良を行う。
着手時期	平成22年度～
実施主体	ジェイ・アール北海道バス(株)、北海道中央バス(株)、北日本トランスポート(株)、恵庭市 など

(2) 利便性の高い公共交通の構築

1) えにわコミュニティバス路線再編実証運行（再掲）

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のエコバスとジェイ・アール北海道バスを見直し、一体的な運行ができるような路線再編に向け実証運行を実施する。 ・エコバス3台とジェイ・アール北海道バス1台の4路線を1路線循環型に統合し、1路線を4台で運行する ・全市で8の字型にし、わかりやすくするとともに乗っていれば目的に到着する路線とする。
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行を平成22年度にはじめ、利用状況や利用者ニーズを調査分析し、路線の見直しを行い、実証を重ねる。 ・上記の取り組みを進め、平成25年度からの本格運行を目指す。
着手時期	平成22年12月～
実施主体	ジェイ・アール北海道バス(株)、北海道中央バス(株)、北日本トランスポート(株)、恵庭市 など

2) わかりやすいダイヤの導入（再掲）

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進を図るため、利用者にとっては記憶しやすくわかりやすい毎時の時刻が固定されるパターンダイヤを設定する。 ・通勤・通学においてのJR便への結節強化、恵庭駅でのJR千歳線における快速エアポートの結節を考慮したダイヤの導入を図る。 ・高校生への通学時間に配慮したダイヤを導入する。
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・概ねバスが1時間に1本となることから、各バスにおいて毎時の固定した時刻となるようなダイヤとする。 ・平成21年度調査の通勤・通学調査の結果を基に、通勤での利用の多いJR便の中で何本か絞って、ダイヤを設定する。 ・快速エアポートはパターンダイヤになっていることから、できるだけ前後に収まるようなダイヤを設定する。 ・高校生への通学時間に配慮したダイヤを設定する。 ・上記の取り組みを進め、実証運行で検証しながら改良を行う。
着手時期	平成22年度～
実施主体	ジェイアール北海道バス(株)、北海道中央バス(株)、北日本トランスポート(株)、恵庭市 など

3) 新たな料金体系の導入

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、エコバスには定期券がないため、定期券を導入する。 ・また、利用層拡大に向けた高校生への料金体系や交通安全面から免許返納者への料金体系を導入する。
実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のエコバスの利用状況などを勘案し定期券の額を定め実証運行時に導入し、検証する。 ・ジェイ・アール北海道バスで導入している高校生向け料金を勘案し、実証実験の段階で導入し検証する。 ・免許返納ドライバーに対しての料金体系や認定方法について、他市町村の事例などを参考に実証実験の段階で導入し検証する。
着手時期	平成22年度～
実施主体	ジェイ・アール北海道バス(株)、北海道中央バス(株)、北日本トランスポート(株)、恵庭市 など

4) 環境基準適合車両購入

事業内容	・環境に配慮して平成 17 年の排出ガス規定を満たした車両を購入する。
実施方針	・平成 22 年度の実証運行結果から、利用者の特性や利用者数に応じてバスを選定し購入する。
着手時期	平成 23 年度～
実施主体	ジェイ・アール北海道バス(株)、北海道中央バス(株)、北日本トランスポート(株)、恵庭市 など

5) バス待合施設整備事業

事業内容	・恵庭駅、恵み野駅といった利用者の多いバス停において、利用者が雨・雪・風が凌げるようなバス停環境の整備する。
実施方針	・既存の施設を活用し整備する。 ・コスト面・財政面を考慮し導入する。
着手時期	平成 25 年度～
実施主体	恵庭市

【参考：エコバス再編路線】



図 4-1 サービス改善後のエコバス路線図

(3) 交通空白地域の解消

1) 乗合タクシー実証運行

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、商店、病院などに送迎を行う乗合タクシーを導入に向け実証運行を実施する。・さらに事業者で用意できない分の乗合タクシー車両を購入する。
実施方針	<ul style="list-style-type: none">・平成 20 年度、平成 21 年度の試験運行結果を踏まえ、平成 22 年度もさらに実証実験に取り組み、恵庭市の交通空白地域に最も合う乗合タクシー運行形態を導入する。・実証運行用に事業者で用意できない分の乗合タクシー車両を購入する。・上記の取り組みを進め、平成 25 年度からの本格運行を目指す。
着手時期	平成 22 年 12 月～
実施主体	北日本トランスポート(株)、恵庭市など

【参考：乗合タクシー導入エリア】

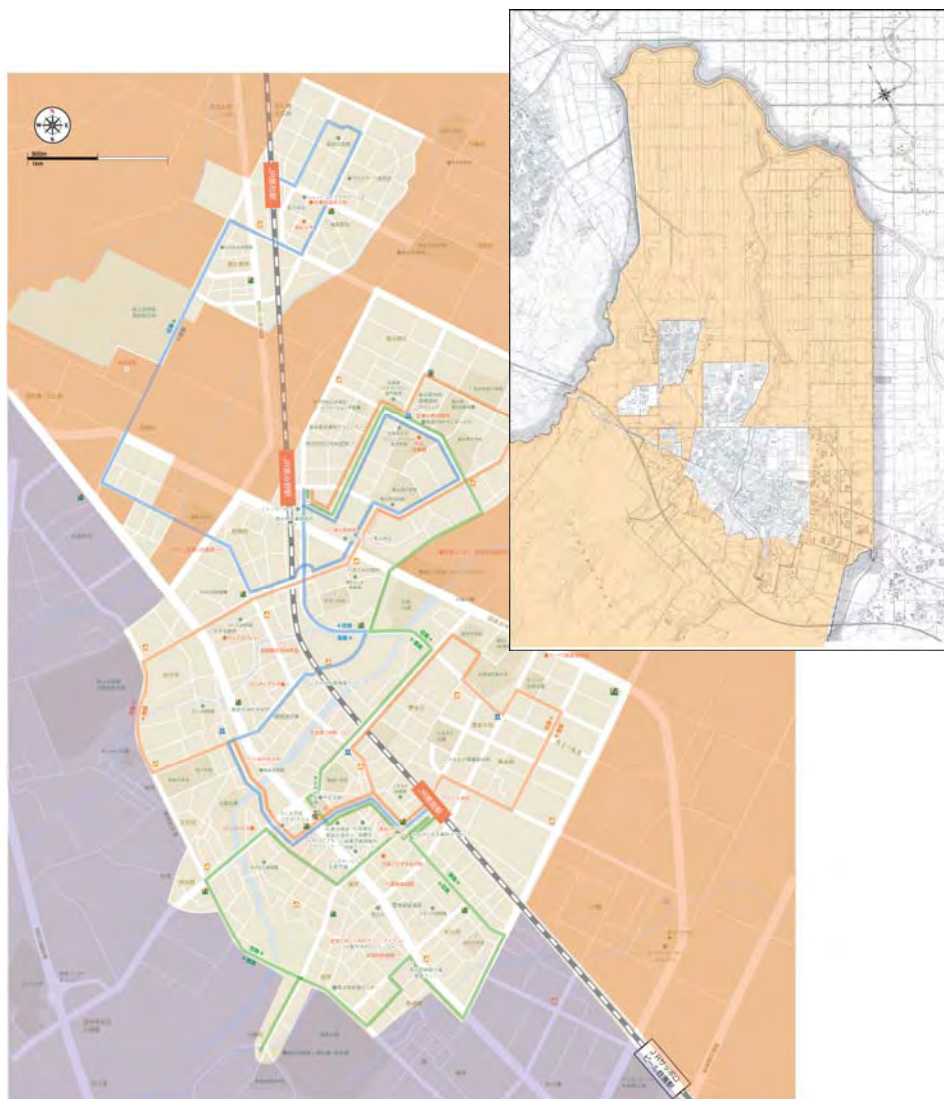


図 4-2 デマンド型交通の導入エリア

(4) 公共交通への理解・利用の拡充

1) バスマップの更新

事業内容	・バスマップを新たな交通体系に合わせて更新する。
実施方針	・現在のバスマップの見やすさなどの良いところをできるだけ取り入れ、また、市民の意見も取り入れた上で、作成・更新する。 ・作成したマップは全世帯に配布するとともに、バス車内や主要な公共施設でも提供できるようにする。
着手時期	平成 22 年度～
実施主体	恵庭市

【参考：現行のバスマップ】



図 4-3 バスマップ（時刻表面）



図 4-4 バスマップ（路線図面）

2) 交通すごろくの見直し・交通すごろくの実施

事業内容	・バスや環境に興味が増えることを目的にバス路線図をベースにすごろくを作成し、小学生を対象にイベント等で実施する。
実施方針	・平成 19 年度に作成した、交通すごろくを新交通体系に合わせて作成し直す。 ・10月に実施する図書館祭などで小学生を対象に交通すごろくを実施する。
着手時期	平成 22 年度～
実施主体	恵庭市、恵庭市立図書館

【参考：交通すごろく】

交通すごろくを用いたプログラムの特長

- ・交通すごろくを用いた授業を実践し、

<低学年>
恵庭市の地理的環境や公共施設の位置を学習する。

<高学年>
用いる交通機関によりCO2排出量が異なることを学習する。

地域やバス、環境についての興味が増える

交通すごろくのルール

- ① ミッションカードをめくる
- ② 『スタート』からミッション達成をめざす。
- ③ 交通カードを選び、サイコロをふって進む
- ④ ミッションの場所に着いたら、1回、STOP!!
- ⑤ 『ゴール』へ向い、着いたら終了
- ⑥ 交通カードの枚数からCO2排出量を計算

	徒歩	JR	バス	クルマ
ふるサイコロ数	1個	1個 (鐵路を進める)	2個	3個
CO2排出量 (1枚あたり)	0kg	1kg	3kg	10kg

⑦ 『ゴール』到着の順位
+ (ゴール到着が一番早いひとが1位)
CO2排出量の順位
(CO2排出量が一番少ないひとが1位)

最終順位決定
-2つの順位をたして、その値が小さい人が勝ち

MISSION: 徒歩、バス、クルマ、自転車



図 4-5 交通すごろく概要

3) モビリティ・マネジメント等利用促進事業

事業内容	・バスマップを利用してアンケート調査などを実施し、バス利用評価や利用意識啓発などを行う。
実施方針	・バス利用者にアンケート調査を実施して新交通体系の理解度やバス利用評価を行う。
着手時期	平成 22 年度～
実施主体	恵庭市

4) 協賛金等バス運営に対する収入源の確保

事業内容	・地域全体でバスを支える仕組みとして、協賛金など収入源の確保に向けた取り組みを進める。
実施方針	・バスを所有している学校法人や企業などとの連携によるコスト縮減や協賛金など収入源の確保に向けた検討を進める。
着手時期	平成 22 年度～
実施主体	恵庭市

5. 計画期間

本計画の期間は平成 22 年度～平成 31 年度までとします。期間中は、本計画を実効あるものとするため、関係者と密接な連携を図り、PDCAサイクルにより、公共交通活性化に向けたスパイラルアップをめざします。

- 基本計画期間として平成 22 年度～平成 24 年度の 3 ヶ年を計画期間とします。
- 長期的計画期間として平成 31 年度までの 10 年間を計画期間とします。
- 但し、その後も「恵庭市地域公共交通活性化協議会」において、随時、評価を実施し、改善を継続することがあります。

表 5-1 計画期間の事業一覧

目標	事業	スケジュール			
		H22	H23	H24	H25
わかりやすい交通体系の構築	①えにわコミュニティバス路線再編実証運行	実証運行	実証運行 (本格運行)	実証運行 (本格運行)	本格運行
	②わかりやすいダイヤの導入	路線再編と併せて実施	路線再編と併せて実施	路線再編と併せて実施	
利便性の高い公共交通の構築	③えにわコミュニティバス路線再編実証運行(再掲)	実証運行	実証運行 (本格運行)	実証運行 (本格運行)	本格運行
	④わかりやすいダイヤの導入(再掲)	路線再編と併せて実施	路線再編と併せて実施	路線再編と併せて実施	
	⑤新たな料金体系の導入	路線再編と併せて実施	路線再編と併せて実施	路線再編と併せて実施	
	⑥環境基準適合車両購入		購入検討	購入検討	
	⑦バス待合施設整備事業	継続的に検討			
交通空白地域の解消	⑧乗合タクシー実証運行	実証運行	実証運行 (本格運行)	実証運行 (本格運行)	本格運行
公共交通への理解・利用の拡充	⑨バスマップの更新	作成	更新	更新	
	⑩交通すごろくの見直し・交通すごろくの実施	継続的に展開			
	⑪モビリティマネジメント等利用促進事業	継続的に展開			
	⑫協賛金等バス運営に対する収入源の確保	継続的に検討・展開			

※基本的計画期間に実施する事業は、上記事業の内、以下の事業とする。

①・②・③・④・⑤・⑥・⑧・⑨・⑩・⑪

第 2 部

6. 地域の概況

6.1. 恵庭市の地形

(1) 地形・土地利用等

恵庭市のまちの中央に石狩川水系千歳川支流の一級河川である漁川が流れ、市域の西部には、支笏洞爺国立公園最高峰の恵庭岳や恵庭溪谷、えにわ湖など大自然の表情が残る山岳丘陵地を擁し、また、東部には肥沃な優良農地が広がっている。

地目別面積は、山林が 45.7%、田 9.8%、畑 5.6%と山林や田畑が多くを占めている。

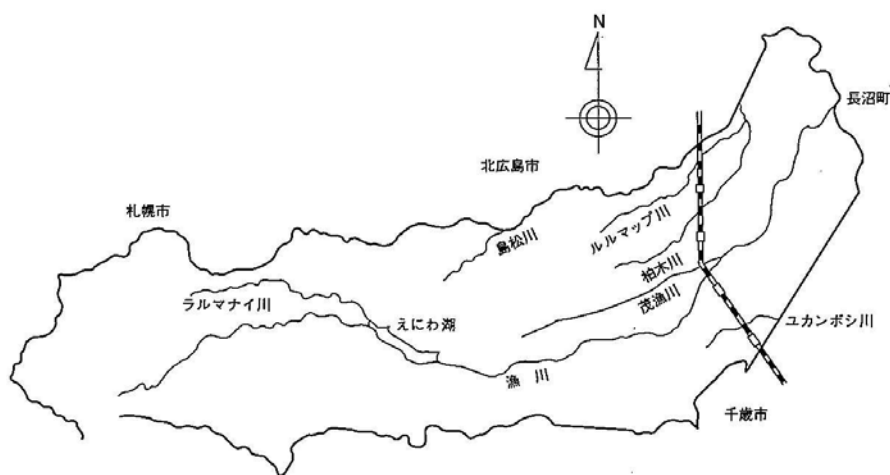


図 6-1 恵庭市の地形

表 6-1 地目別面積 (H20)

資料)市総務部税務課

地目	面積(m ²)	構成比(%)
田	29,039,826	9.8
畑	16,340,881	5.5
宅地	15,905,608	5.4
池沼	25,449	0.0
山林	134,826,863	45.7
原野	484,973	0.2
雑種地	10,263,257	3.5
その他	88,012,270	29.8
計	294,872,127	100.0

(2) 市街地構成

恵庭市の都市計画区域は 16,420ha、そのうち、市街化区域 1,821ha、市街化調整区域 14,599ha となっている。

市街地は恵庭・島松・恵み野の3つに形成されており、平坦で東西に長い弓状である。

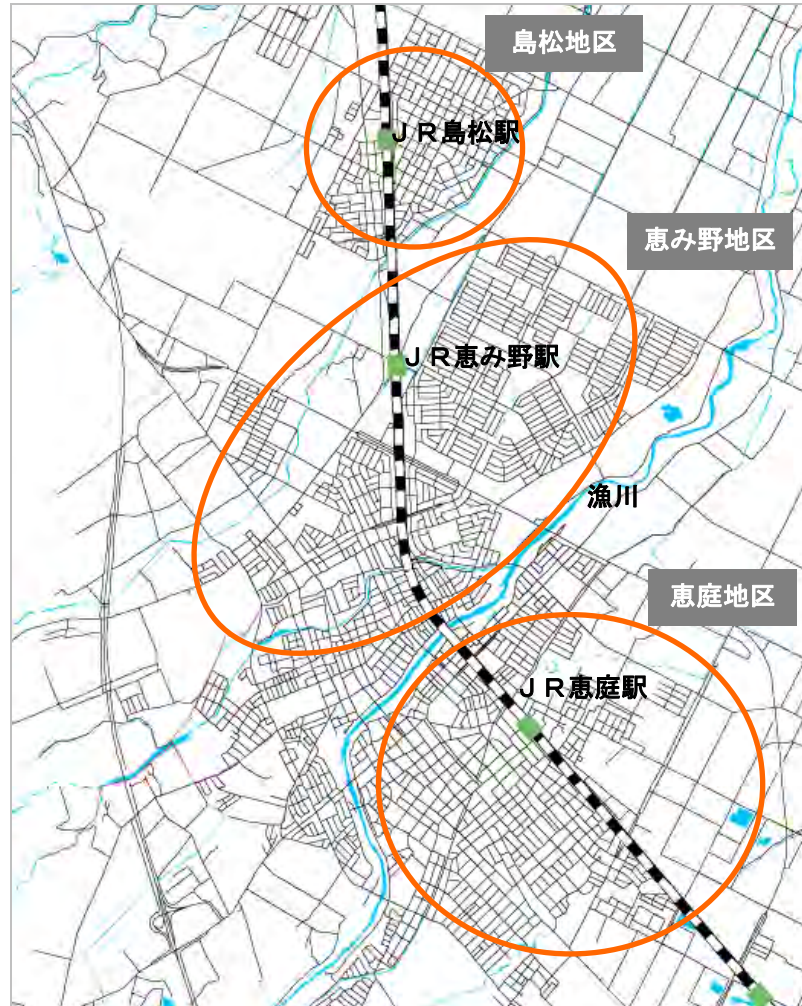


図 6-2 恵庭市の市街地形成

6.2.気候

恵庭市は、太平洋気候区に属し、夏涼しく、冬は積雪も少ない比較のおだやかな気候風土で、一年を通して過ごしやすい地域である。

表 6-2 気象概況

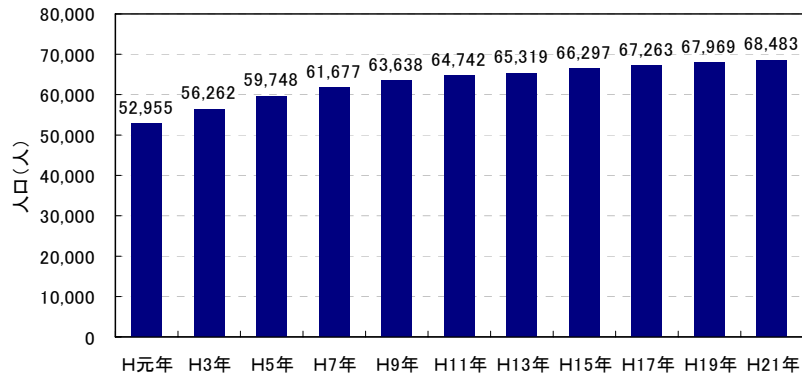
資料)札幌管区气象台

年	気温 (°C)			降水量 (mm)	最深積雪 (cm)	平均風速 (m/s)
	平均	最高	最低			
平成 8	6.3	29.1	-2.69	891	115	2.4
9	7.1	29.9	-17.3	1,027	68	2.3
10	6.8	29.9	-25.4	1,008	75	2.1
11	7.4	34.3	-23.4	1,018	84	2.1
12	7.0	31.8	-20.7	1,392	97	2.1
13	6.1	30.3	-26.6	1,117	96	2.1
14	7.0	28.3	-22.0	952	70	2.0
15	6.8	28.3	-24.7	904	55	2.0
16	7.5	32.9	-21.5	973	90	1.9
17	6.7	31.9	-22.6	1,179	92	1.8
18	7.0	33.1	-22.3	1,181	115	2.0
19	7.4	33.5	-18.5	921	81	1.9
20	7.3	28.7	-22.7	822	102	1.9

6.3.人口

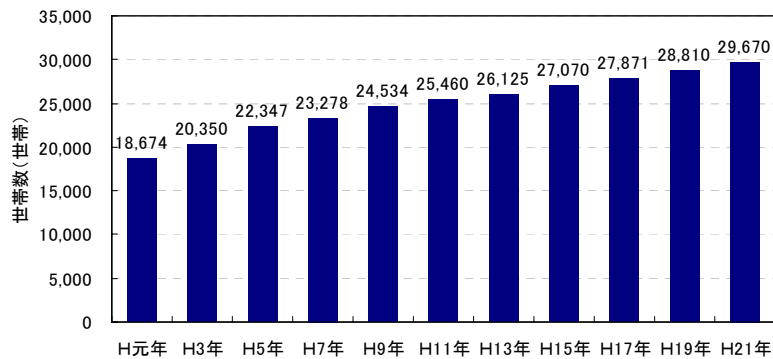
(1) 人口・世帯数

恵庭市の人口及び世帯数は、近年においても増加傾向にある。また、1世帯あたりの人数は減少傾向にあり、核家族化、単身世帯の増加の傾向にあることが伺える。



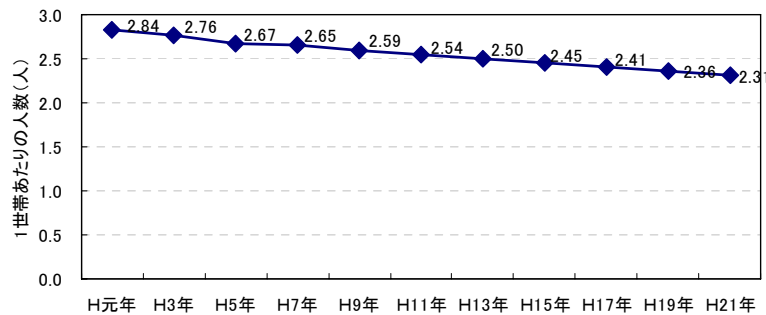
資料)住民基本台帳

図 6-3 恵庭市の人口（各年3月の人口）



資料)住民基本台帳

図 6-4 恵庭市の世帯数（各年3月の世帯数）



資料)住民基本台帳

図 6-5 恵庭市の1世帯あたりの人数（各年3月の人口及び世帯数から算出）

(2) 高齢化率

恵庭市の高齢化比率は、平成17年10月現在で、17.5%（国勢調査）となっている。

高齢者比率は、全国及び全道平均に比べ低い水準であるが、増加率は比較年にかかわらずその数値は全国及び全道平均に比べ高いといえる。

これは、恵庭市における高齢化が構成比率以上に進行していることを示している。

表 6-3 高齢化比率

		昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
恵庭市	高齢者／人口(人)	3,232 ／ 48,305	4,563 ／ 55,615	6,683 ／ 62,351	9,313 ／ 65,239	11,847 ／ 67,614
	構成比	6.7%	8.2%	10.7%	14.3%	17.5%
北海道	高齢者／人口(千人)	549 ／ 5,679	675 ／ 5,644	845 ／ 5,692	1,032 ／ 5,683	1,206 ／ 5,628
	構成比	9.7%	12.0%	14.8%	18.2%	21.4%
全国	高齢者／人口(万人)	1,247 ／ 12,105	1,489 ／ 12,361	1,826 ／ 12,575	2,201 ／ 12,693	2,567 ／ 12,777
	構成比	10.3%	12.0%	14.5%	17.3%	20.1%

資料) 国勢調査

表 6-4 高齢者の増加傾向

		昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
恵庭市	高齢者人口(人)	3,232	4,563	6,683	9,313	11,847
	昭和60年比増加数		1,331	3,451	6,081	8,615
	増加率		41.2%	106.8%	188.1%	266.6%
北海道	高齢者／人口(千人)	549 ／ 5679	675 ／ 5644	845 ／ 5692	1,032 ／ 5683	1,206 ／ 5628
	昭和60年比増加数		126	296	483	657
	増加率		23.0%	53.9%	88.0%	119.7%
全国	高齢者／人口(万人)	1,247 ／ 12105	1,489 ／ 12361	1,826 ／ 12575	2,201 ／ 12693	2,567 ／ 12777
	昭和60年比増加数		242	579	954	1,320
	増加率		19.4%	46.4%	76.5%	105.9%

資料) 国勢調査

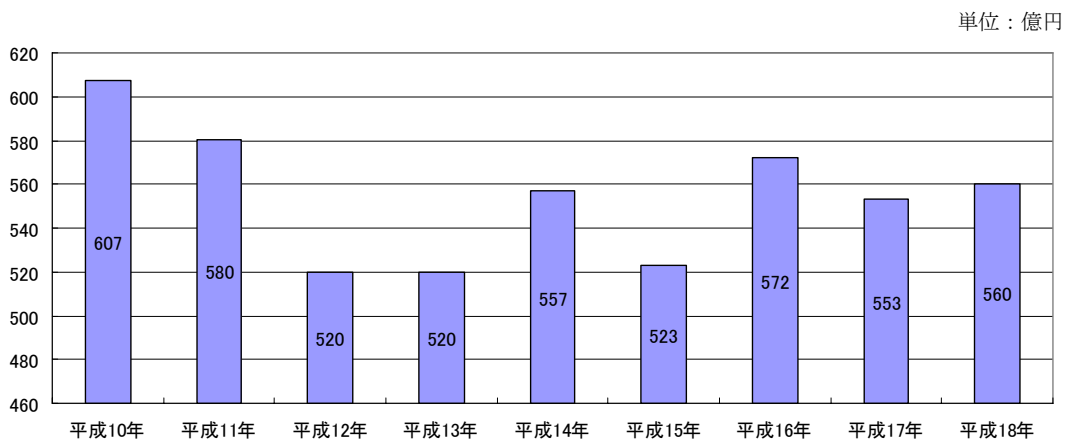
6.4.産業

恵庭市は、歴史の古い農業、近年製造品出荷額を伸ばしている食品工業を中心とした工業が産業の中心である。

(1) 農業

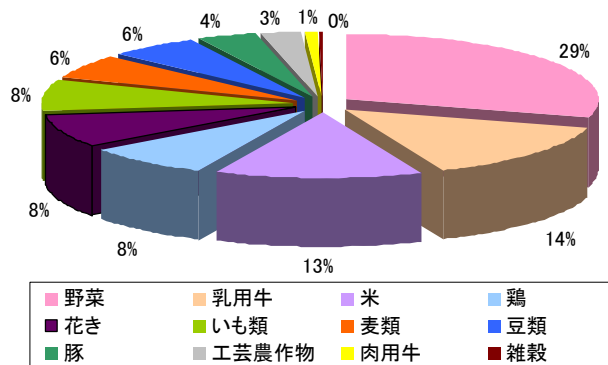
恵庭市の農業は、稲作の歴史は古く、長らく農業生産の中心であった。最近では大消費地である札幌市との近接性を生かした都市近郊農業への転換が図られ、野菜や花きの生産が多くなっている。

農業出荷額は近年は横ばい傾向で、平成18年は560億円である。



資料) 北海道農林水産統計年報

図 6-6 農業出荷額の推移

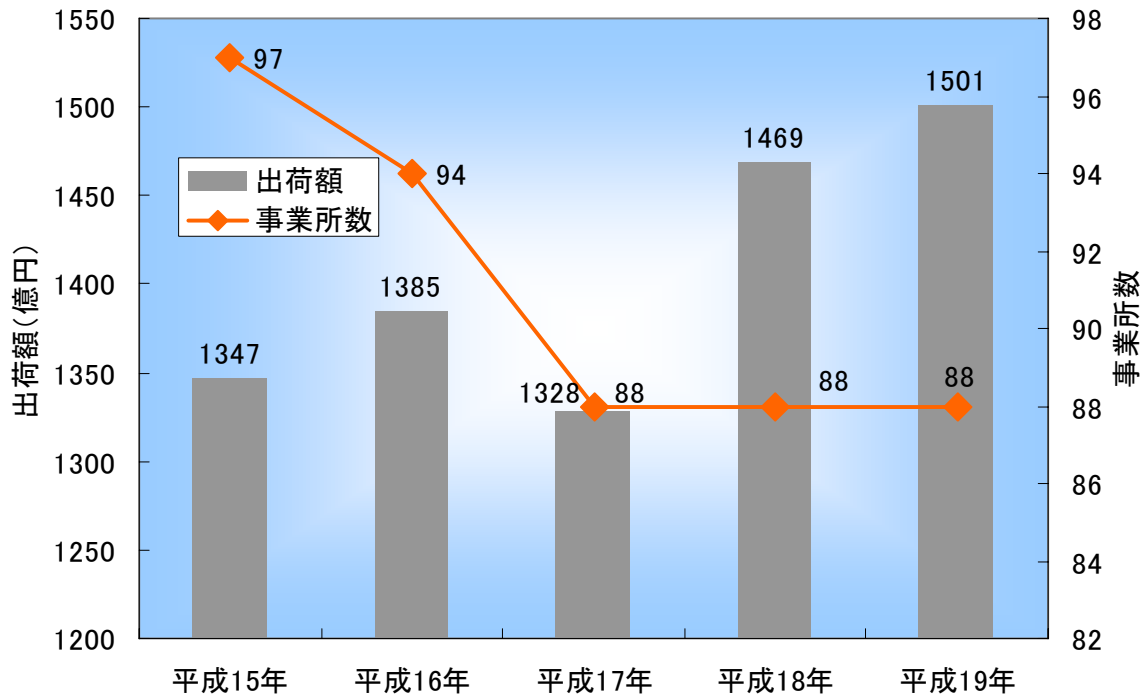


資料) 農林水産省「平成18年生産農業所得統計」。
野菜は、農林水産省「平成18年産野菜生産出荷統計」。

図 6-7 平成18年農業産出額の耕種の内訳

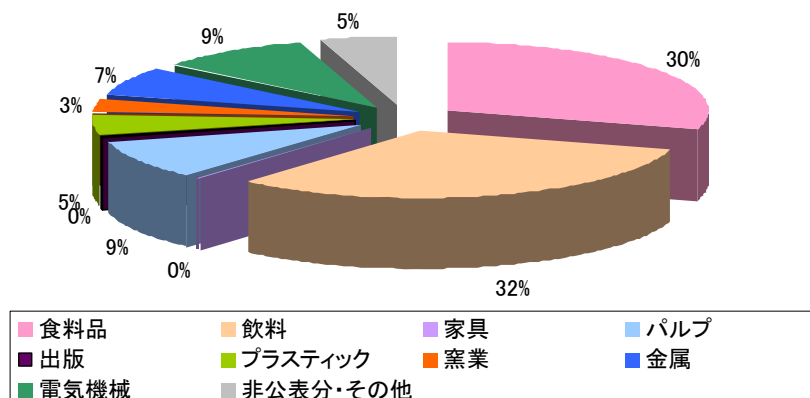
(2) 工業

恵庭市は、清済な水資源を背景に移転したサッポロビール北海道工場をはじめ多くの食品加工業が盛んなほか、流通型企业や臨空港型ハイテク産業の立地などにより、1000億円以上で推移し、さらに増加傾向にある。また、事業所は、平成16年から17年にかけて減少したが、平成17年以後は横ばい状態である。



資料) 工業統計調査

図 6-8 製造品出荷額の推移

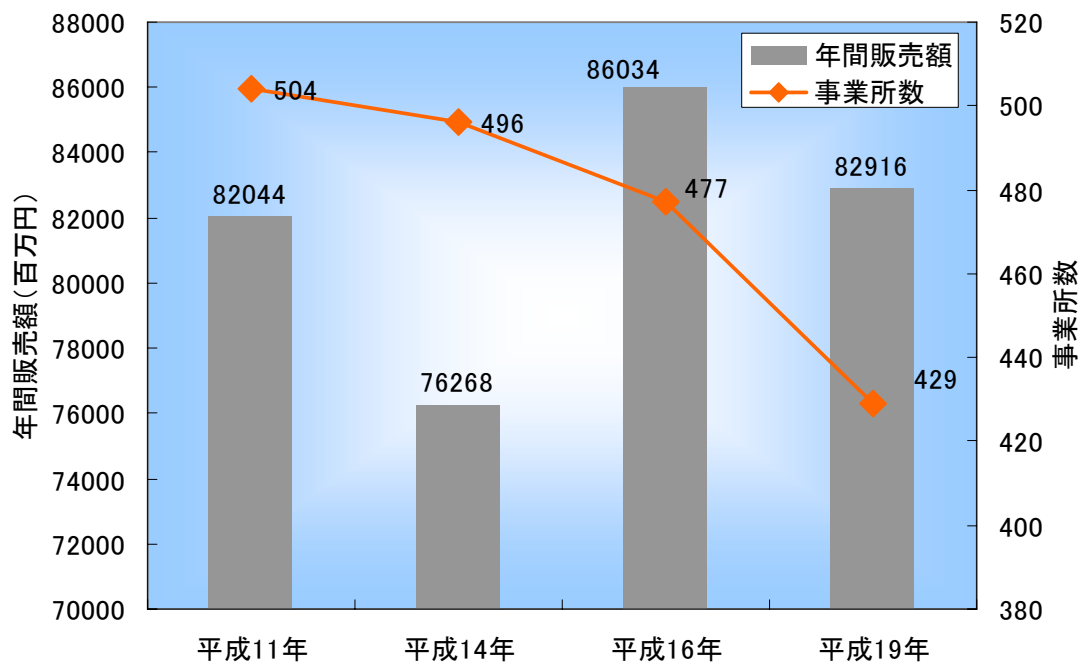


資料) 工業統計調査

図 6-9 H19 製造品出荷額の内訳

(3) 商業

年間の商業販売額は、最近では、平成 16 年が最も高く、860 億円である。しかしながら、事業所数は平成 11 年から減少傾向にある。



資料) 商業統計調査

図 6-10 年間販売額の推移

7. 現況交通実態調査

7.1. 駅利用者カウント調査

(1) 実施概要

現況交通実態調査として、下記の通り、恵庭市内のJR3駅において、利用者カウント調査を実施した。

実施日：平成22年2月23日（火）

実施時間：7時～10時・15時～20時

対象駅：JR恵庭駅・JR恵み野駅・JR島松駅

調査内容：年齢別（子供・高校生・大学/専門学生・就労者・高齢者・その他【目視】）
に利用者数を方向別にカウント

(2) 実施結果

1) 恵庭駅乗車

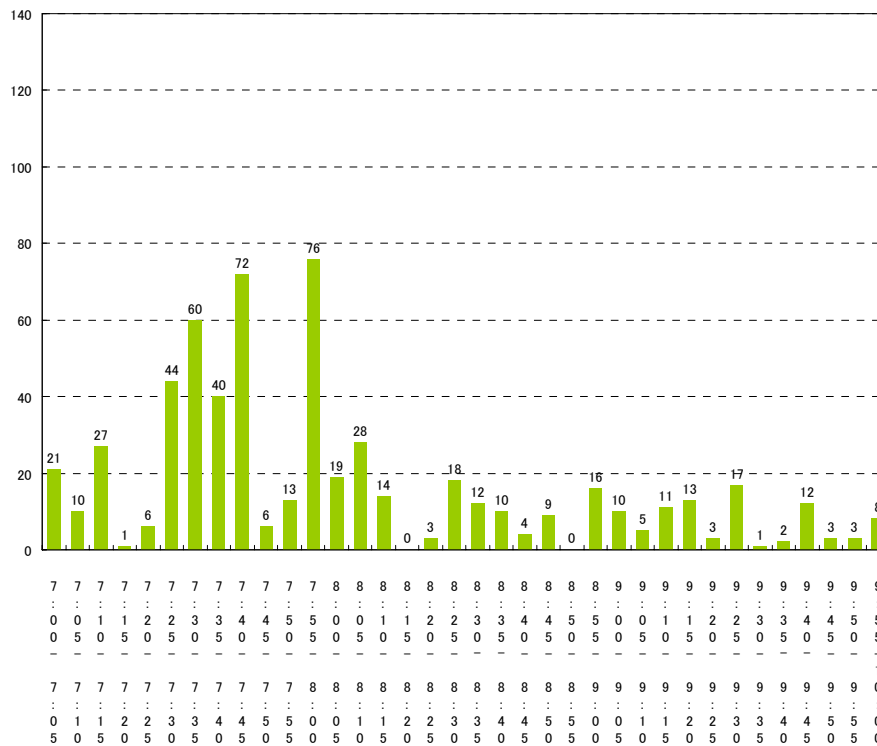


図 7-1 恵庭駅_千歳方面へ乗車 (7-10時)

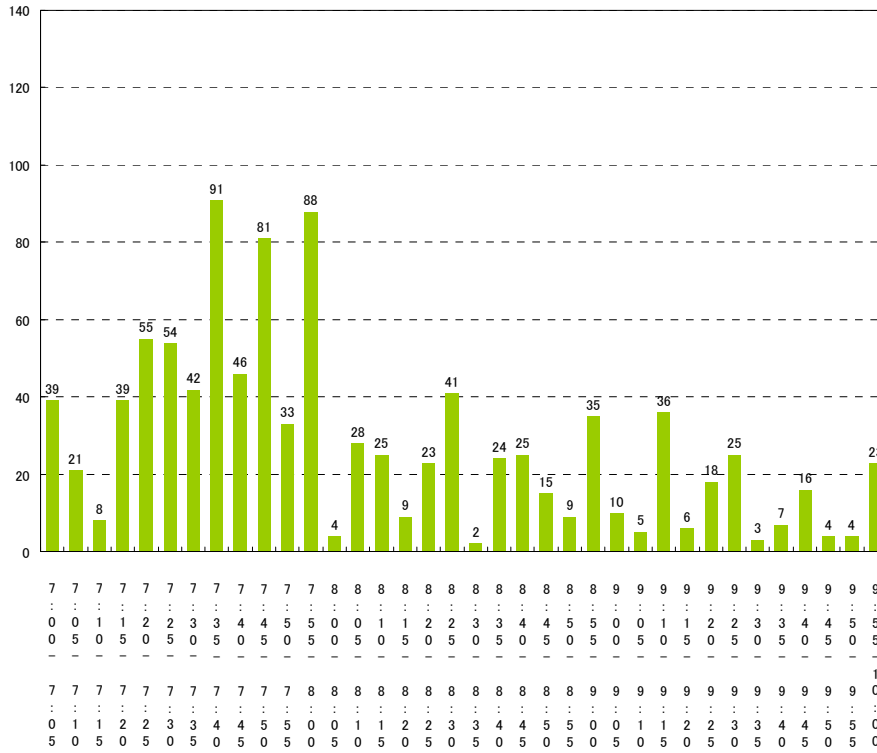


図 7-2 恵庭駅_札幌方面へ乗車 (7-10時)

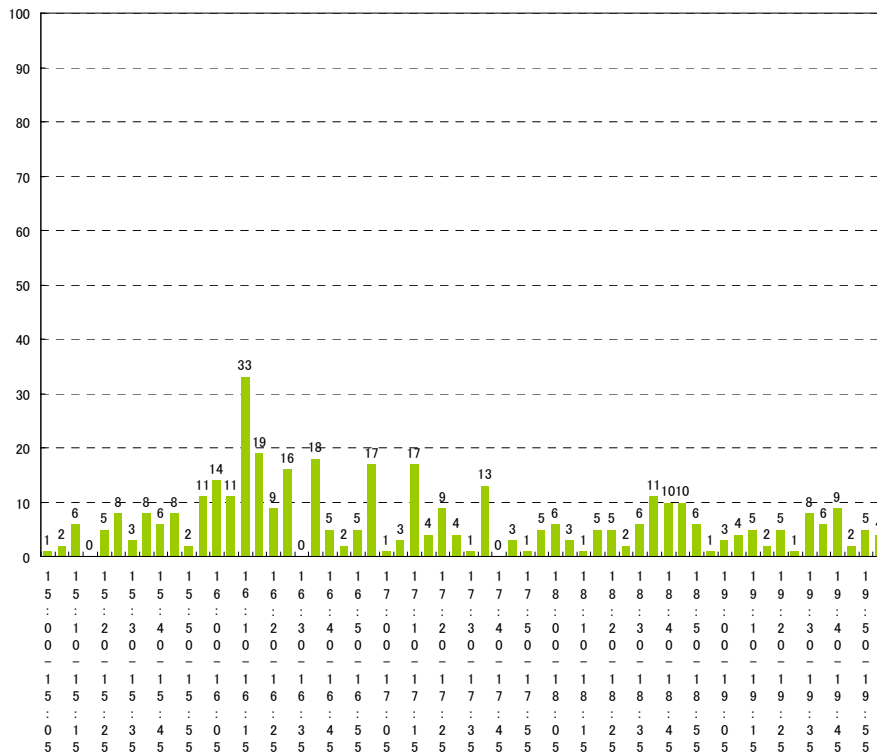


図 7-3 恵庭駅_千歳方面へ乗車 (15時-20時)

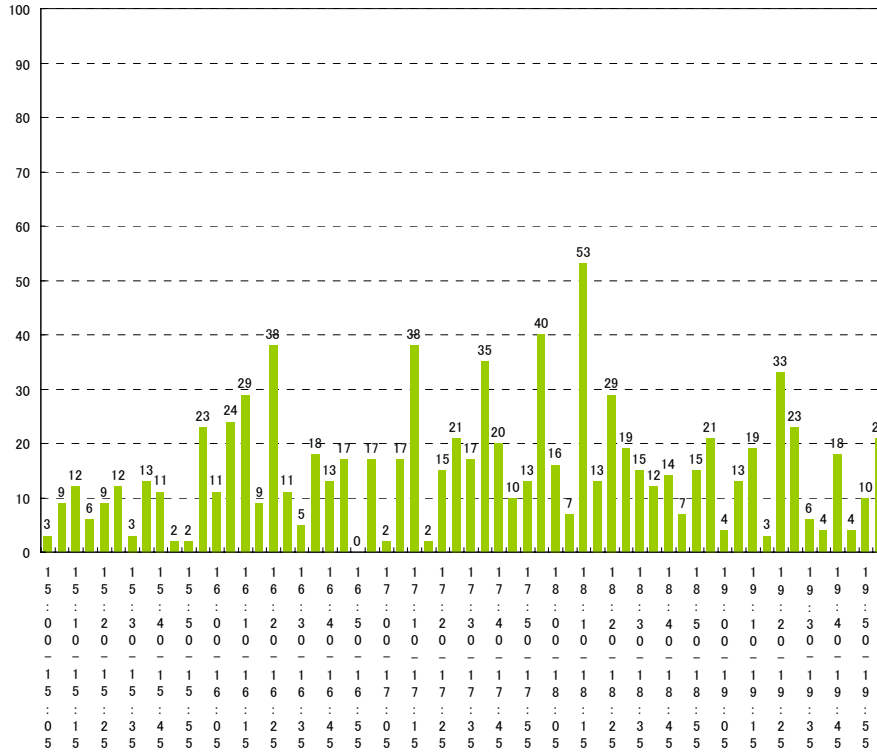


図 7-4 恵庭駅_札幌方面へ乗車 (15時-20時)

2) 恵庭駅降車

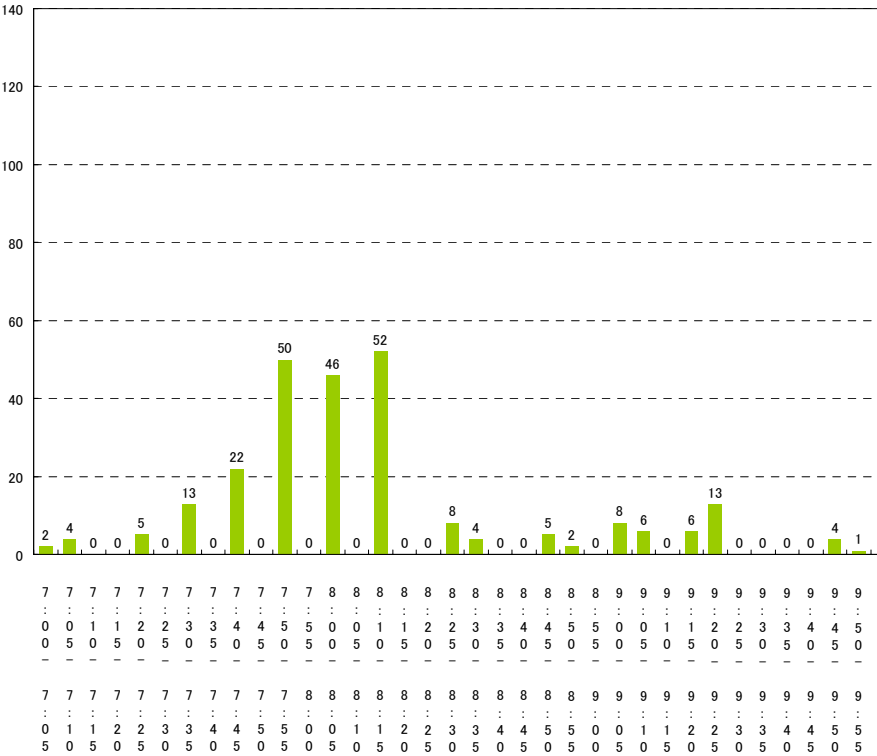


図 7-5 恵庭駅_札幌方面から降車 (7-10時)

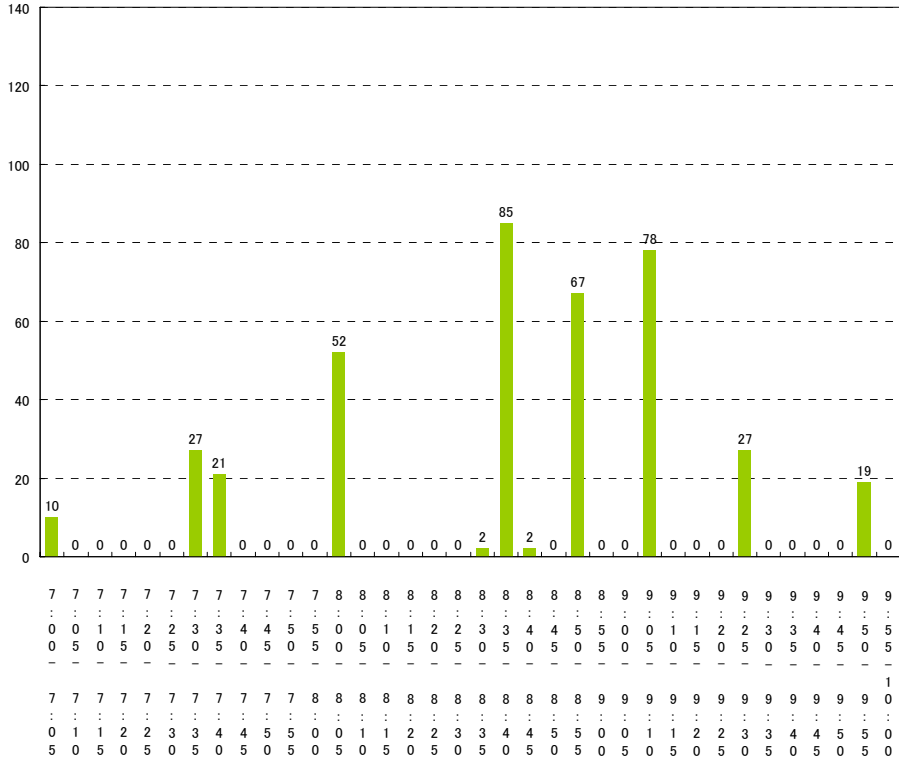


図 7-14 恵み野駅_千歳方面から降車 (7-10 時)

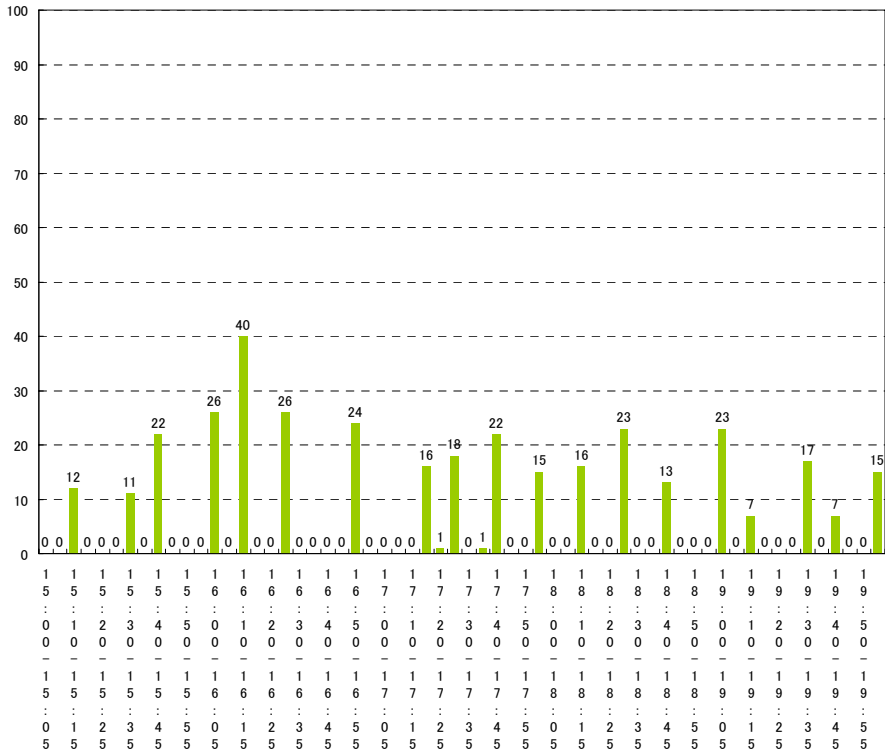


図 7-15 恵み野駅_札幌方面から降車 (15-20 時)

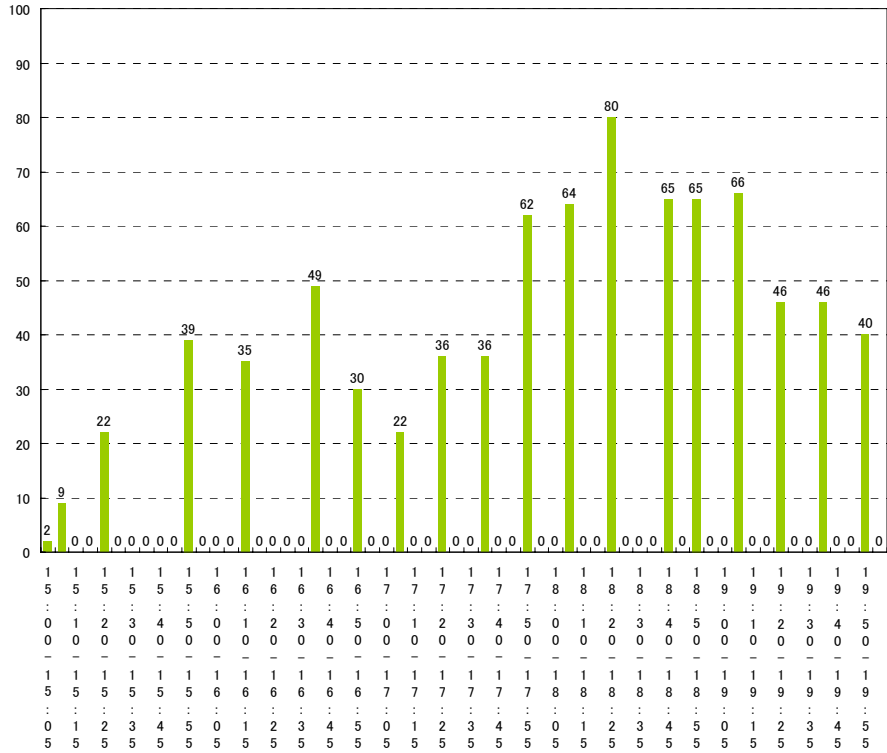


図 7-16 恵み野駅_千歳方面から降車（15-20時）

5) 島松駅乗車

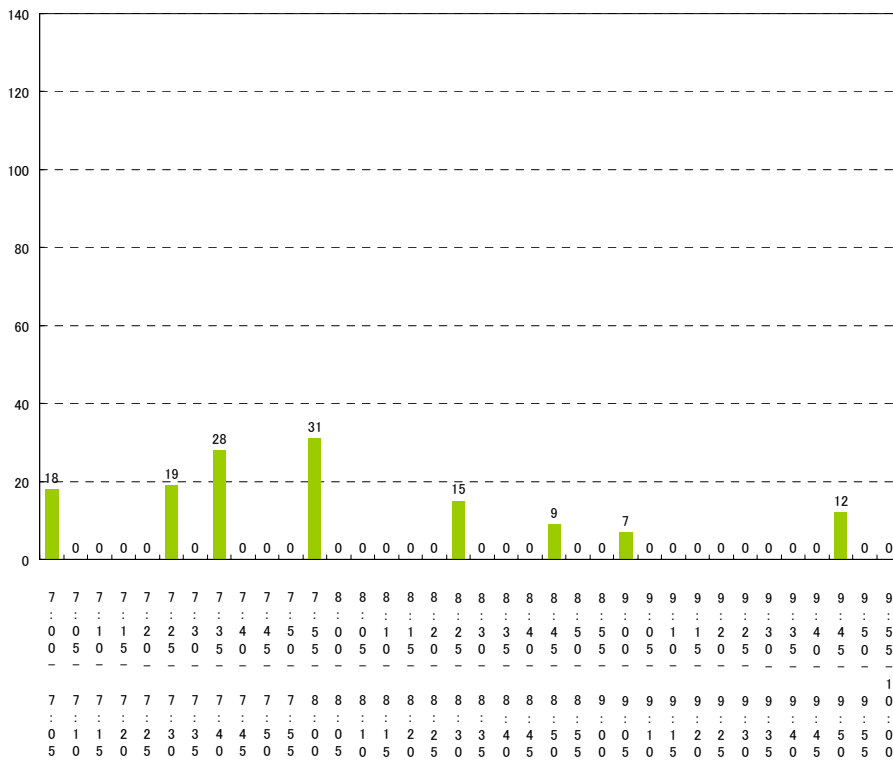


図 7-17 島松駅_千歳方面へ乗車（7-10時）

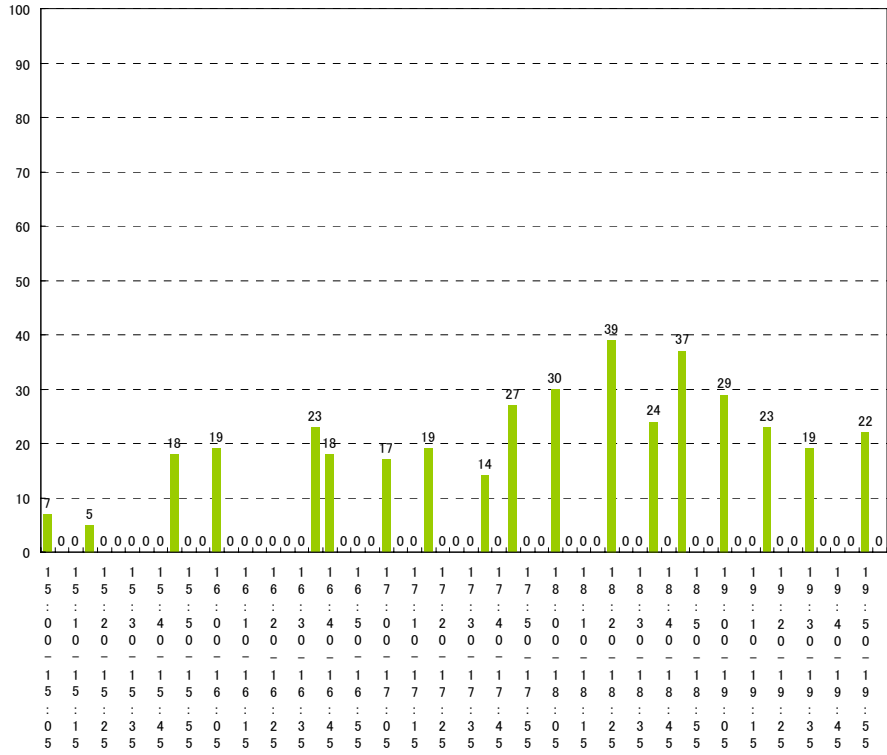


図 7-24 島松駅_千歳方面から降車 (15-20 時)

7.2.調査結果の整理（利用者が多い時間帯の列挙）

本節では、前述した各時間の各駅での利用者数を比較するため、乗車と降車に区分し、乗車人数が多い箇所を明らかにする。なお、乗車人数が多い箇所を特定するために、 $\text{平均値} + \text{標準偏差値}$ 及び $\text{平均値} + \text{標準偏差値} \times 2$ 以上の利用者が存在する時間帯を◎印で標記した。

(1) 各駅での乗車（7：00～10：00）

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅	
	千歳方面行きへの乗車	札幌方面行きへの乗車	千歳方面行きへの乗車	札幌方面行きへの乗車	千歳方面行きへの乗車	札幌方面行きへの乗車
7：00～7：05		◎	◎	◎		
7：05～7：10				◎		
7：10～7：15						◎
7：15～7：20		◎		◎		
7：20～7：25		◎		◎		
7：25～7：30	◎	◎	◎	◎		◎
7：30～7：35	◎	◎		◎		
7：35～7：40	◎	◎	◎			◎
7：40～7：45	◎	◎		◎		
7：45～7：50		◎				◎
7：50～7：55				◎		
7：55～8：00	◎	◎	◎	◎		◎
8：00～8：05						
8：05～8：10						◎
8：10～8：15				◎		
8：15～8：20						
8：20～8：25						◎
8：25～8：30		◎				
8：30～8：35						
8：35～8：40						
8：40～8：45						
8：45～8：50						
8：50～8：55						
8：55～9：00		◎				
9：00～9：05						
9：05～9：10						
9：10～9：15		◎				
9：15～9：20						
9：20～9：25						
9：25～9：30						
9：30～9：35						
9：35～9：40						
9：40～9：45						
9：45～9：50						
9：50～9：55						
9：55～10：00						

◎ 乗車人数 35 人以上（平均 13 人+標準偏差 22 人）

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅	
	千歳方面行きへの乗車	札幌方面行きへの乗車	千歳方面行きへの乗車	札幌方面行きへの乗車	千歳方面行きへの乗車	札幌方面行きへの乗車
7:00~7:05				◎		
7:05~7:10				◎		
7:10~7:15						
7:15~7:20						
7:20~7:25				◎		
7:25~7:30			◎	◎		
7:30~7:35	◎					
7:35~7:40		◎	◎			◎
7:40~7:45	◎			◎		
7:45~7:50		◎				◎
7:50~7:55				◎		
7:55~8:00	◎	◎				
8:00~8:05						
8:05~8:10						
8:10~8:15						
8:15~8:20						
8:20~8:25						
8:25~8:30						
8:30~8:35						
8:35~8:40						
8:40~8:45						
8:45~8:50						
8:50~8:55						
8:55~9:00						
9:00~9:05						
9:05~9:10						
9:10~9:15						
9:15~9:20						
9:20~9:25						
9:25~9:30						
9:30~9:35						
9:35~9:40						
9:40~9:45						
9:45~9:50						
9:50~9:55						
9:55~10:00						
◎	乗車人数 57 人以上 (平均 13 人+標準偏差 22*2 人)					

(2) 各駅での降車 (7:00~10:00)

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅	
	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車
7:00~7:05						
7:05~7:10						
7:10~7:15		◎				
7:15~7:20						
7:20~7:25						
7:25~7:30						
7:30~7:35		◎				
7:35~7:40						
7:40~7:45		◎				
7:45~7:50		◎			◎	
7:50~7:55	◎					
7:55~8:00					◎	◎
8:00~8:05	◎	◎		◎		
8:05~8:10		◎			◎	
8:10~8:15	◎	◎				
8:15~8:20						
8:20~8:25					◎	
8:25~8:30						
8:30~8:35		◎				◎
8:35~8:40			◎	◎		
8:40~8:45						
8:45~8:50		◎				
8:50~8:55			◎	◎		
8:55~9:00						
9:00~9:05						
9:05~9:10				◎		
9:10~9:15						
9:15~9:20						
9:20~9:25						
9:25~9:30						
9:30~9:35						
9:35~9:40						
9:40~9:45						
9:45~9:50		◎				
9:50~9:55						
9:55~10:00						
◎	乗車人数 35人以上 (平均 13人+標準偏差 22人)					

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅	
	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車
7:00~7:05						
7:05~7:10						
7:10~7:15						
7:15~7:20						
7:20~7:25						
7:25~7:30						
7:30~7:35						
7:35~7:40						
7:40~7:45						
7:45~7:50		◎				
7:50~7:55						
7:55~8:00						◎
8:00~8:05		◎				
8:05~8:10					◎	
8:10~8:15		◎				
8:15~8:20						
8:20~8:25					◎	
8:25~8:30						
8:30~8:35						
8:35~8:40			◎	◎		
8:40~8:45						
8:45~8:50						
8:50~8:55				◎		
8:55~9:00						
9:00~9:05						
9:05~9:10				◎		
9:10~9:15						
9:15~9:20						
9:20~9:25						
9:25~9:30						
9:30~9:35						
9:35~9:40						
9:40~9:45						
9:45~9:50						
9:50~9:55						
9:55~10:00						

◎ 乗車人数 57 人以上 (平均 13 人+標準偏差 22*2 人)

(3) 各駅での乗車（15：00～20：00）

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅	
	千歳方面行き への乗車	札幌方面行き への乗車	千歳方面行き への乗車	札幌方面行き への乗車	千歳方面行き への乗車	札幌方面行き への乗車
15：00～15：05						
15：05～15：10						
15：10～15：15						
15：15～15：20						
15：20～15：25						
15：25～15：30						
15：30～15：35						
15：35～15：40						
15：40～15：45				◎		
15：45～15：50						
15：50～15：55						
15：55～16：00		◎				
16：00～16：05					◎	
16：05～16：10		◎				
16：10～16：15	◎	◎				
16：15～16：20						
16：20～16：25		◎				
16：25～16：30						
16：30～16：35			◎			
16：35～16：40						
16：40～16：45						
16：45～16：50			◎	◎		
16：50～16：55						
16：55～17：00						
17：00～17：05						
17：05～17：10						
17：10～17：15		◎		◎		
17：15～17：20						◎
17：20～17：25						
17：25～17：30		◎				
17：30～17：35						
17：35～17：40		◎				
17：40～17：45		◎				
17：45～17：50						
17：50～17：55						
17：55～18：00		◎				
18：00～18：05						
18：05～18：10						
18：10～18：15		◎				
18：15～18：20						
18：20～18：25		◎				
18：25～18：30						
18：30～18：35						
18：35～18：40				◎		
18：40～18：45						
18：45～18：50						
18：50～18：55						
18：55～19：00		◎				
19：00～19：05						
19：05～19：10						
19：10～19：15						
19：15～19：20						
19：20～19：25		◎				
19：25～19：30		◎				
19：30～19：35						
19：35～19：40						
19：40～19：45						
19：45～19：50						
19：50～19：55						
19：55～20：00		◎				
◎	乗車人数 20 人以上（平均 8 人+標準偏差 12 人）					

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅		
	千歳方面行き への乗車	札幌方面行き への乗車	千歳方面行き への乗車	札幌方面行き への乗車	千歳方面行き への乗車	札幌方面行き への乗車	
15:00~15:05							
15:05~15:10							
15:10~15:15							
15:15~15:20							
15:20~15:25							
15:25~15:30							
15:30~15:35							
15:35~15:40							
15:40~15:45							
15:45~15:50							
15:50~15:55							
15:55~16:00							
16:00~16:05							
16:05~16:10							
16:10~16:15	◎						
16:15~16:20							
16:20~16:25		◎					
16:25~16:30							
16:30~16:35							
16:35~16:40							
16:40~16:45							
16:45~16:50							
16:50~16:55							
16:55~17:00							
17:00~17:05							
17:05~17:10							
17:10~17:15		◎		◎			
17:15~17:20							
17:20~17:25							
17:25~17:30							
17:30~17:35							
17:35~17:40		◎					
17:40~17:45							
17:45~17:50							
17:50~17:55							
17:55~18:00		◎					
18:00~18:05							
18:05~18:10							
18:10~18:15		◎					
18:15~18:20							
18:20~18:25							
18:25~18:30							
18:30~18:35							
18:35~18:40							
18:40~18:45							
18:45~18:50							
18:50~18:55							
18:55~19:00							
19:00~19:05							
19:05~19:10							
19:10~19:15							
19:15~19:20							
19:20~19:25		◎					
19:25~19:30							
19:30~19:35							
19:35~19:40							
19:40~19:45							
19:45~19:50							
19:50~19:55							
19:55~20:00							
◎	乗車人数 32人以上 (平均 8人+標準偏差 12*2人)						

(4) 各駅での降車（15：00～20：00）

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅	
	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車
15：00～15：05		◎				
15：05～15：10						
15：10～15：15						
15：15～15：20						
15：20～15：25				◎		
15：25～15：30						
15：30～15：35		◎				
15：35～15：40						
15：40～15：45			◎			
15：45～15：50		◎				
15：50～15：55				◎		
15：55～16：00	◎					
16：00～16：05	◎	◎	◎			
16：05～16：10						
16：10～16：15	◎		◎	◎		
16：15～16：20	◎	◎				
16：20～16：25						
16：25～16：30			◎			
16：30～16：35	◎	◎			◎	
16：35～16：40				◎		◎
16：40～16：45		◎				
16：45～16：50		◎				
16：50～16：55			◎	◎		
16：55～17：00						
17：00～17：05		◎				
17：05～17：10				◎		
17：10～17：15						
17：15～17：20	◎	◎				
17：20～17：25				◎		
17：25～17：30						
17：30～17：35	◎	◎				
17：35～17：40				◎		
17：40～17：45			◎			
17：45～17：50		◎				◎
17：50～17：55				◎		
17：55～18：00						
18：00～18：05	◎	◎				◎
18：05～18：10		◎		◎		
18：10～18：15						
18：15～18：20						
18：20～18：25		◎		◎		◎
18：25～18：30			◎			
18：30～18：35		◎				
18：35～18：40						◎
18：40～18：45				◎		
18：45～18：50						◎
18：50～18：55		◎		◎		
18：55～19：00						
19：00～19：05		◎	◎			◎
19：05～19：10				◎		
19：10～19：15						
19：15～19：20		◎				◎
19：20～19：25				◎		
19：25～19：30						
19：30～19：35		◎				
19：35～19：40				◎		
19：40～19：45						
19：45～19：50		◎				
19：50～19：55				◎		◎
19：55～20：00						
◎	乗車人数 20 人以上（平均 8 人+標準偏差 12 人）					

	恵庭駅		恵み野駅		島松駅		
	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	札幌方面行き からの降車	千歳方面行き からの降車	
15:00~15:05							
15:05~15:10							
15:10~15:15							
15:15~15:20							
15:20~15:25							
15:25~15:30							
15:30~15:35							
15:35~15:40							
15:40~15:45							
15:45~15:50		◎					
15:50~15:55				◎			
15:55~16:00							
16:00~16:05	◎						
16:05~16:10							
16:10~16:15			◎	◎			
16:15~16:20		◎					
16:20~16:25							
16:25~16:30							
16:30~16:35		◎					
16:35~16:40				◎			
16:40~16:45							
16:45~16:50							
16:50~16:55							
16:55~17:00							
17:00~17:05							
17:05~17:10							
17:10~17:15							
17:15~17:20		◎					
17:20~17:25				◎			
17:25~17:30							
17:30~17:35	◎						
17:35~17:40				◎			
17:40~17:45							
17:45~17:50		◎					
17:50~17:55				◎			
17:55~18:00							
18:00~18:05		◎					
18:05~18:10		◎		◎			
18:10~18:15							
18:15~18:20							
18:20~18:25		◎		◎		◎	
18:25~18:30							
18:30~18:35		◎					
18:35~18:40							
18:40~18:45				◎			
18:45~18:50						◎	
18:50~18:55		◎		◎			
18:55~19:00							
19:00~19:05		◎					
19:05~19:10				◎			
19:10~19:15							
19:15~19:20		◎					
19:20~19:25				◎			
19:25~19:30							
19:30~19:35		◎					
19:35~19:40				◎			
19:40~19:45							
19:45~19:50		◎					
19:50~19:55				◎			
19:55~20:00							
◎	乗車人数 32 人以上 (平均 8 人+標準偏差 12*2 人)						

7.3.調査結果の整理（結節が有効と考えられる時間帯の把握）

エコバスの駅への結節を検討する場合、各駅での乗車に合わせるか降車に合わせるかを第一に検討しなければならない。

エコバスの便数等に制約が無ければ、各駅での乗車及び降車に合わせることが望ましいと考えられるが、現実的には両者に合わせ整備することは難しいことから、恵庭市民の利便性を向上させることを前提とし、以下の通り整理した。

【7：00～10：00の通勤・通学時間帯】

- ・ 恵庭市内のJR駅から札幌もしくは千歳方面へ乗車する方を考慮

【15：00～20：00の帰宅時間帯】

- ・ 恵庭市内のJR駅で降車する方を考慮

また、利用者数の平均値＋標準偏差 以上の利用がある時間帯では、選定される候補時間が多いことから、利用者数の平均値＋標準偏差×2 以上の利用がある時間帯をピックアップした。

この結果を次頁に時系列で整理をする。

◆7:00~10:00の通勤・通学時間帯における結節の候補時間

		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
恵庭駅	千歳行きへの乗車			7:30 ●	7:40 ●	7:55 ●									
	札幌行きへの乗車			7:35 ●	7:45 ●	7:55 ●									
恵み野駅	千歳行きへの乗車			7:25 ●	7:35 ●										
	札幌行きへの乗車	7:00 ●	7:05 ●	7:20 ●	7:25 ●	7:40 ●	7:50 ●								
島松駅	千歳行きへの乗車														
	札幌行きへの乗車			7:35 ●	7:45 ●										

◆15：00～20：00の帰宅時間帯における結節の候補時間

		15:00	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30	19:45	20:00	
恵庭駅	千歳行きからの降車				15:45		16:15	16:30			17:15		17:45	18:00	18:05	18:20	18:30	18:50	19:00	19:15	19:30	19:45	
	札幌行きからの降車					16:00						17:30											
恵み野駅	千歳行きからの降車				15:50		16:10	16:35			17:20	17:35	17:50	18:05	18:20		18:40	18:50	19:05	19:20	19:35	19:50	
	札幌行きからの降車						16:10																
島松駅	千歳行きからの降車														18:20		18:45						
	札幌行きからの降車																						

8. 通勤・通学者へのアンケート調査

8.1.実施概要

現況交通実態調査及びニーズ調査を目的として、下記の通り、恵庭市内のJR3駅において、アンケート調査を実施した。

- 実施日：平成22年2月23日（火）
- 配布時間：16時～19時30分
- 調査対象：主に通勤・通学者
- 実施駅：JR恵庭駅・JR恵み野駅・JR島松駅
- 配布数：1600通
- 回収数：311通
- 回収率：20.9%
- 調査内容：個人属性・通勤/通学時の移動方法・通勤/通学時のバス利用等について

8.2.アンケート調査実施結果（単純集計）

アンケートの実施結果を以下に示す。

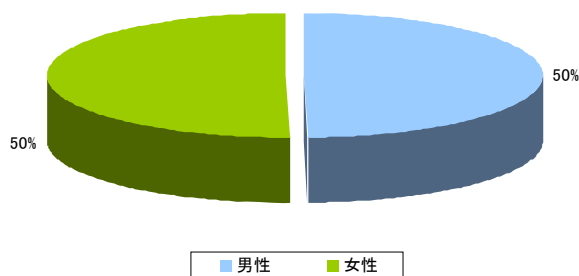


図 8-1 性別

回答者の性別は男性・女性とも50%であった。

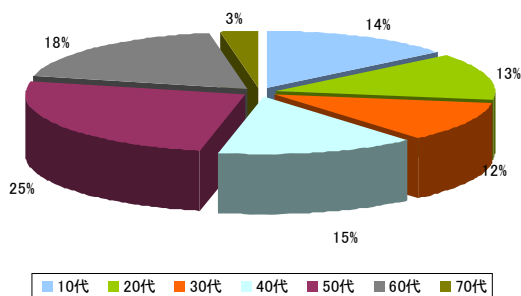


図 8-2 年齢

回答者の年齢は50代が最も多く、次いで40代、60代が多い。

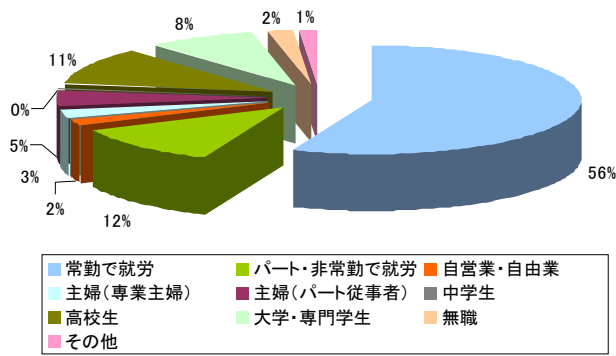


図 8-3 職業・就業状況

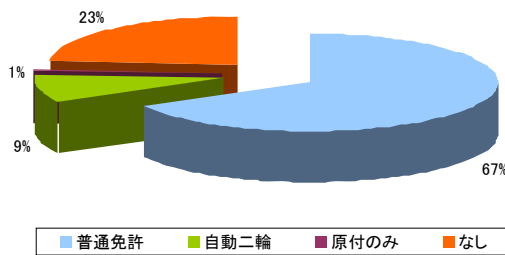


図 8-4 保有免許

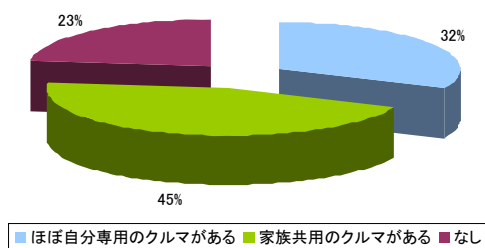


図 8-5 保有するクルマ

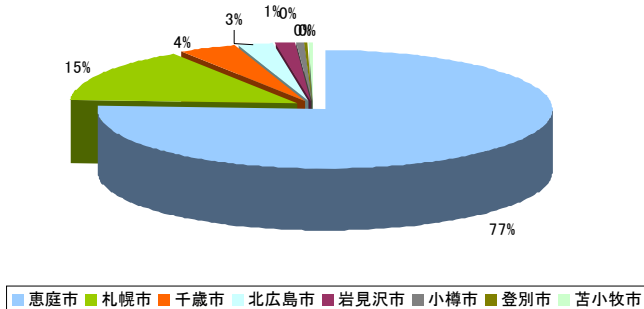


図 8-6 居住地

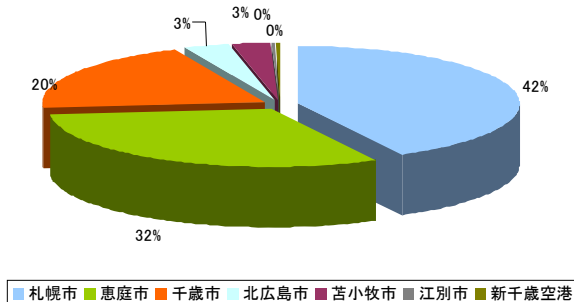


図 8-7 通勤・通学先

回答者の職業・就業の状況については、本調査では、主に通勤・通学者を対象にアンケートを配布したことから、常勤で就労の占める割合が高い。

また、高校生・大学・専門学生は、合計すると2割弱であった。

回答者の保有免許については、普通免許を有する方が9割弱と圧倒的に高い。

回答者の保有するクルマについては、家族共有のクルマが45%と高い。

回答者の居住地は、恵庭市が9割弱と圧倒的に高い。札幌市在住者は16%であった。

回答者の通勤・通学先は、札幌市が42%と高く、次いで、恵庭市、千歳市の順である。

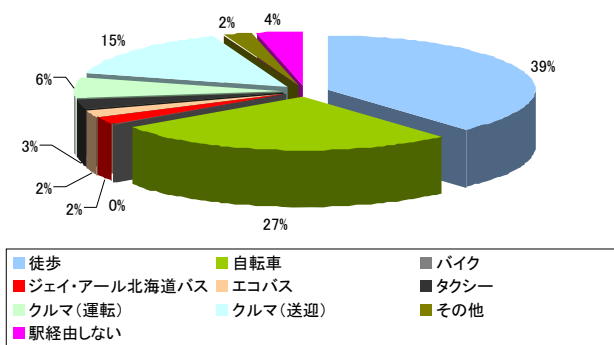


図 8-8 夏期_自宅から駅までの交通手段

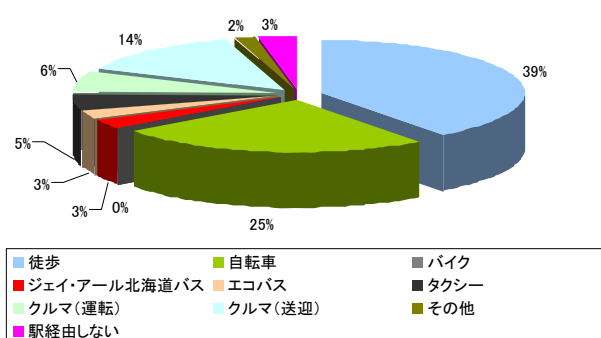


図 8-9 夏期_駅から自宅までの交通手段

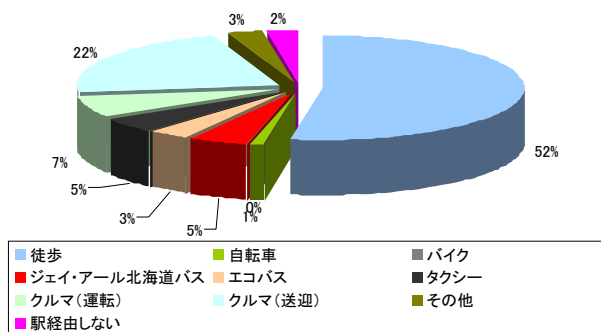


図 8-10 冬期_自宅から駅までの交通手段

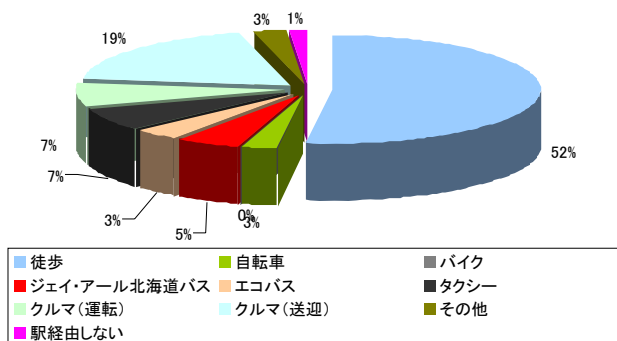


図 8-11 冬期_駅から自宅までの交通手段

夏期の自宅から駅までの交通手段は、徒歩が4割弱と高く、次いで、自転車が3割弱と高い。ジェイ・アール北海道バスとエコバス利用の合計は4%である。また、送迎の割合は、16%である。

夏期の駅から自宅までの交通手段は、徒歩が4割弱と高く、次いで、自転車が25%と高い。ジェイ・アール北海道バスとエコバス利用の合計は6%である。また、送迎の割合は、14%である。

冬期の自宅から駅までの交通手段は、徒歩が5割と高い。夏期と比較すると自転車から徒歩への転換と考えられる。

ジェイ・アール北海道バスとエコバス利用の合計は9%であり、これについても夏期と比較すると自転車からバスへの転換と考えられる。また、送迎の割合は、22%である。

冬期の駅から自宅までの交通手段は、徒歩が5割と高い。夏期と比較すると自転車から徒歩への転換と考えられる。

ジェイ・アール北海道バスとエコバス利用の合計は9%であり、これについても夏期と比較すると自転車からバスへの転換と考えられる。また、送迎の割合は、19%である。

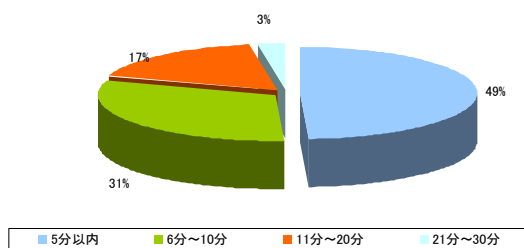


図 8-12 バス停留所まで無理なく歩ける時間

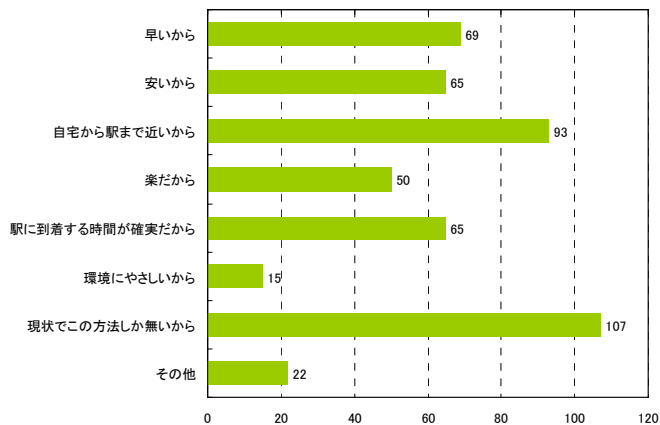


図 8-13 現在の駅までの交通手段を選択している理由

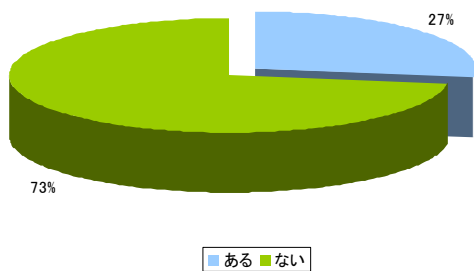


図 8-14 通勤・通学時のエコバス・ジェイ・アール北海道バス利用

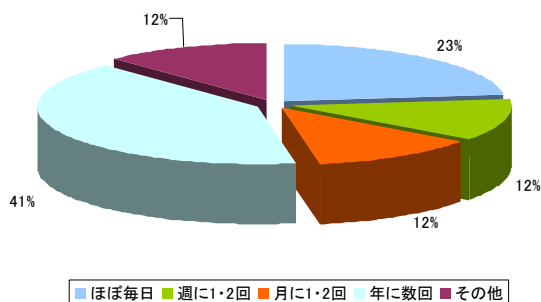


図 8-15 通勤通学時のバス利用頻度

バス停留所までの無理なく歩ける時間は、5分以内が5割弱と高く、次いで、6～10分が3割強と高い。

現在の駅までの交通手段を選択している理由としては、現状でこの方法しか無いが109件と高く、次いで、自宅から駅まで近いという意見が93件と高い。また、駅に到着する時間が確実だからとの意見も65件と多く、通勤・通学者を対象とした特徴を現している結果である。

通勤・通学時のエコバス・ジェイ・アール北海道バスの利用状況としては、利用したことがあるが3割弱である。

通勤・通学時のエコバス・ジェイ・アール北海道バスを利用したことがあると回答した方の利用頻度は、年に数回が41%と高く、次いで、ほぼ毎日が23%と高い。

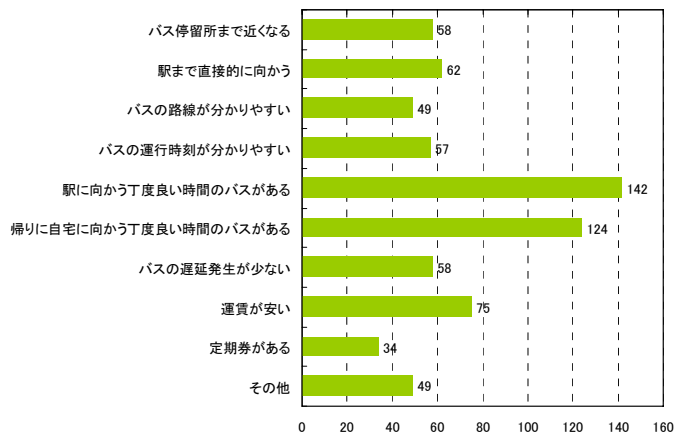


図 8-16 バスの改善内容

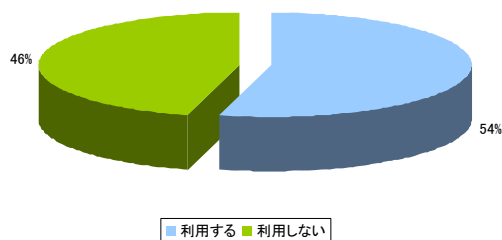


図 8-17 バスのサービスが改善された場合の利用意向

バスの改善内容としては、駅に向かう丁度良い時間のバスがあるが 142 件と高く、次いで、帰りに自宅に向かう丁度良い時間のバスがあるが 124 件と高い。これは、駅での J R との結節強化求める声と言える。

バスサービスが改善された場合の利用意向としては、利用するが 54%である。

8.3.アンケート調査実施結果（バス利用に関わるクロス集計）

アンケートの実施結果についてのバス利用に関するクロス集計結果を以下に示す。

通勤・通学時のエコバス、ジェイ・アール北海道バスの利用経験については、女性の方が利用割合が高く、また、年代では、30代の利用が最も高い。

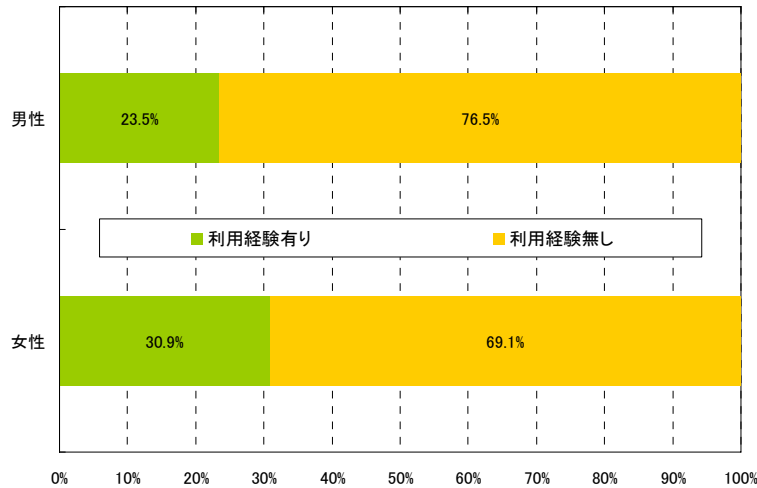


図 8-18 性別×エコバス・ジェイ・アール北海道バスの利用経験

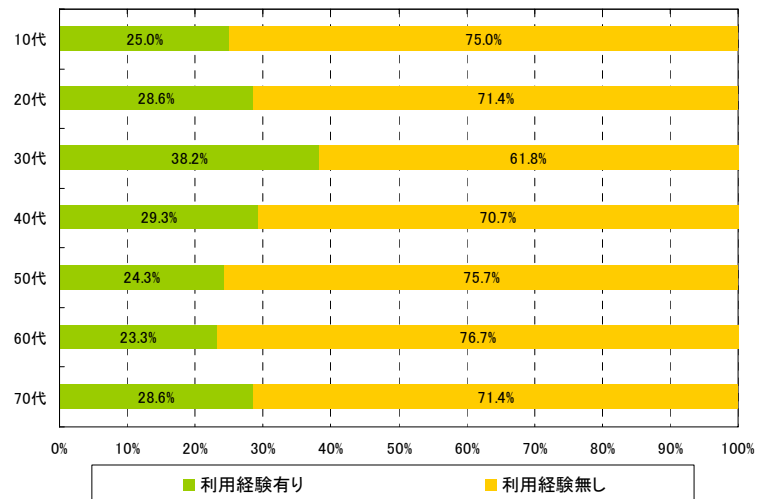


図 8-19 年齢×エコバス・ジェイ・アール北海道バスの利用経験

通勤・通学時にエコバスもしくは、ジェイ・アール北海道バスを利用している方の駅までの交通手段の選択理由について見ると、「現状でこの方法しか無いから」が最も多く、次いで、「楽だから」という意見が多い。

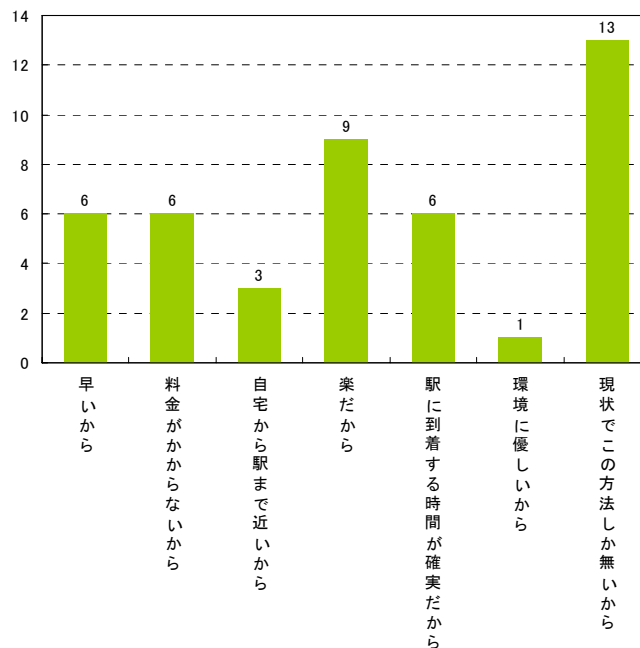


図 8-20 エコバスもしくはジェイ・アール北海道バス利用者の駅までの交通手段の選択理由

通勤・通学時にエコバスもしくは、ジェイ・アール北海道バスの利用経験がある方のバスに関する改善内容について見ると、その傾向は、全体と大差がなく、「帰りに自宅に向かう丁度良い時間のバスがある」及び「駅に向かう丁度良い時間のバスがある」が高い件数を示している。

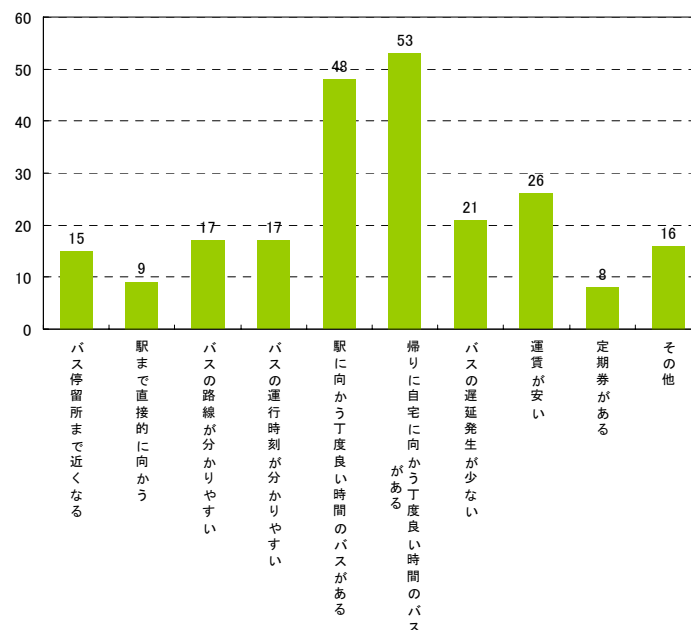


図 8-21 エコバスもしくはジェイ・アール北海道バス利用者のバス改善内容