令和８年度

第１回　恵庭市地域公共交通活性化協議会

日時：令和８年６月２９日（月）
　　１５時００分～
場所：市役所３階　第２・３委員会室

次　　第

１．開　会

２．委嘱状交付

３．会長あいさつ

４．議題

報告第１号　令和７年度歳入歳出決算報告
報告第２号　令和７年度監査報告
報告第３号　令和７・８年度の利用状況（エコバス･エコタク）
報告第４号　新規路線（CD コース）の本格運行について
報告第５号　新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）
　　におけるＫＰＩと令和７年度実績について
議案第１号　令和８年度事業計画（案）
議案第２号　令和８年度歳入歳出予算（案）
議案第３号　地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

５．その他

６．閉会

報告 第１号

令和７年度　歳入歳出決算報告

【歳入】　（単位：円）

科　目	令和７年度予算	令和７年度決算	比　較	備　　考
事業収入	12,368,091	11,866,716	▲501,375	定期券売上収入・サイネージ広告料
負担金	167,354,546	159,686,221	▲7,668,325	エコバス・エコタク運行委託料等
補助金	0	2,544,000	2,544,000	フィーダー補助
繰越金	4,469	4,469	0	前年度からの繰越金
諸収入	0	5,135	5,135	預金利息
合計	179,727,106	174,106,541	▲5,620,565	

【歳出】　（単位：円）

科　目	令和７年度予算	令和７年度決算	比　較	備　　考
運営費	0	0	0	
事業費	179,722,637	174,097,137	▲5,625,500	【運行事業費】 ○エコバス定期券売上代金・広告料配分　11,866,716円 ○エコバス・エコタク運行委託　159,550,941円 エコバス（冬期便含む）　138,687,241円 エコタク　20,863,700円 ○契約に係る印紙・銀行振込手数料　135,480円 ○フィーダー補助金　2,544,000円
予備費	4,469	0	▲4,469	
合計	179,727,106	174,097,137	▲5,629,969	

報告第２号　令和７年度監査報告

監　査　報　告

令和７年度恵庭市地域公共交通活性化協議会会計について監査を行い、歳入歳出簿及び収入・支出に関する証拠書類の検査と内容の審査を実施したところ、経理事務は適正かつ正確に処理されていることを認めましたので、ここに報告いたします。

令和８年６月１２日

恵庭市地域公共交通活性化協議会会長　様

恵庭市地域公共交通活性化協議会

監査　佐々木正博

監　査　報　告

令和７年度恵庭市地域公共交通活性化協議会会計について監査を行い、歳入歳出簿及び収入・支出に関する証拠書類の検査と内容の審査を実施したところ、経理事務は適正かつ正確に処理されていることを認めましたので、ここに報告いたします。

令和８年６月１２日

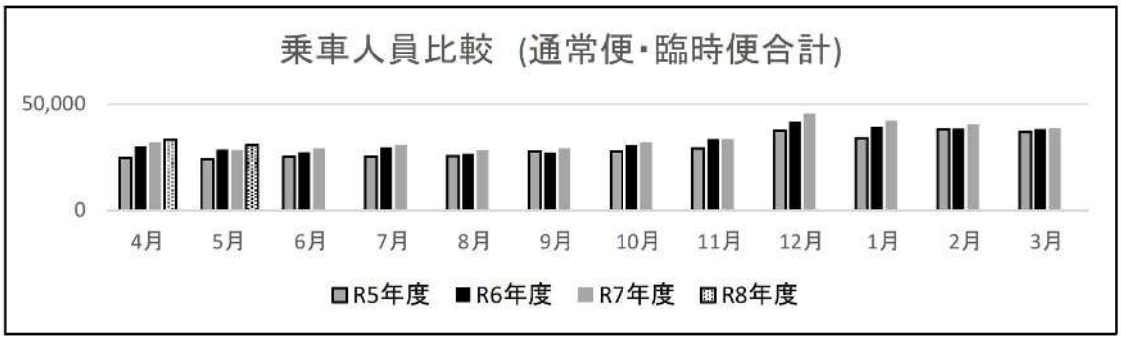
恵庭市地域公共交通活性化協議会会長　様

恵庭市地域公共交通活性化協議会

監査　望月伸一

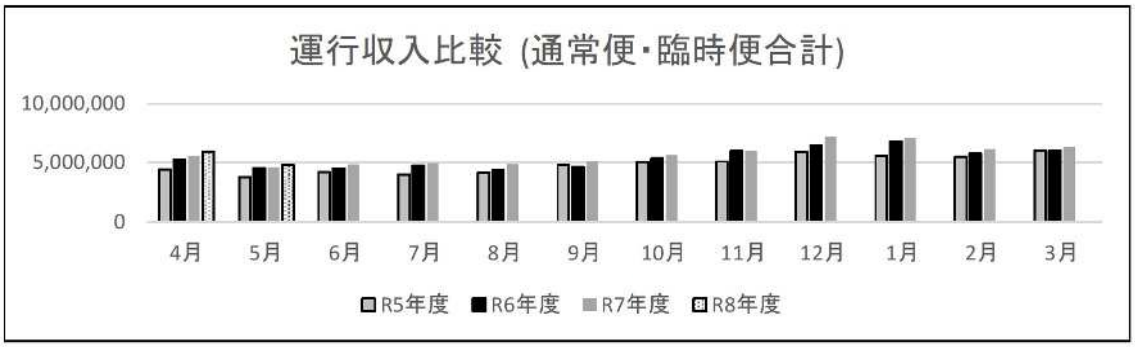
報告第3号　令和7・8年度の利用状況（エコバス・エコタク）

令和7・8年度　エコバス利用状況



乗車人員（全車合計）

年度 / 月	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	前年比 (R6-R7)	前々年比 (R5-R7)
4月	24, 819	30, 165	32, 231	33, 358	106. 8%	129. 9%
5月	24, 181	28, 826	28, 628	30, 784	99. 3%	118. 4%
6月	25, 454	27, 530	29, 277		106. 3%	115. 0%
7月	25, 529	29, 757	30, 906		103. 9%	121. 1%
8月	25, 718	26, 695	28, 405		106. 4%	110. 4%
9月	27, 887	27, 333	29, 400		107. 6%	105. 4%
上半期	153, 588	170, 306	178, 847	64, 142	105. 0%	116. 4%
10月	27, 914	30, 838	32, 278		104. 7%	115. 6%
11月	29, 312	33, 713	33, 691		99. 9%	114. 9%
12月	37, 458	41, 828	45, 645		109. 1%	121. 9%
1月	34, 028	39, 323	42, 135		107. 2%	123. 8%
2月	38, 065	38, 609	40, 558		105. 0%	106. 5%
3月	37, 236	38, 431	38, 701		100. 7%	103. 9%
下半期	204, 013	222, 742	233, 008	0	104. 6%	114. 2%
合計	357, 601	393, 048	411, 855	64, 142	104. 8%	115. 2%



運行収入（全車合計）

定期券代含む

年度 / 月	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	前年比 (R6-R7)	前々年比 (R5-R7)
4月	4, 431, 126	5, 263, 292	5, 586, 688	5, 971, 824	106. 1%	126. 1%
5月	3, 797, 184	4, 558, 691	4, 612, 760	4, 836, 081	101. 2%	121. 5%
6月	4, 189, 793	4, 501, 487	4, 881, 290		108. 4%	116. 5%
7月	4, 026, 543	4, 755, 077	4, 971, 982		104. 6%	123. 5%
8月	4, 183, 967	4, 385, 890	4, 903, 190		111. 8%	117. 2%
9月	4, 814, 490	4, 672, 451	5, 114, 310		109. 5%	106. 2%
上半期	25, 443, 103	28, 136, 888	30, 070, 220	10, 807, 905	106. 9%	118. 2%
10月	5, 069, 230	5, 386, 538	5, 652, 062		104. 9%	111. 5%
11月	5, 109, 392	5, 985, 242	6, 019, 231		100. 6%	117. 8%
12月	5, 907, 802	6, 515, 467	7, 233, 322		111. 0%	122. 4%
1月	5, 568, 272	6, 846, 013	7, 117, 520		104. 0%	127. 8%
2月	5, 501, 681	5, 778, 169	6, 183, 254		107. 0%	112. 4%
3月	6, 054, 051	6, 027, 733	6, 331, 327		105. 0%	104. 6%
上半期	33, 210, 428	36, 539, 162	38, 536, 716	0	105. 5%	116. 0%
合計	58, 653, 531	64, 676, 050	68, 606, 936	10, 807, 905	106. 1%	117. 0%

令和7・8年度　エコバス定期券販売件数

令和7年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
大人	68	50	51	50	45	58	61	63	61	63	59	71	700
障がい	16	12	13	16	13	16	14	16	15	15	18	15	179
学生（中・高）	49	23	24	21	28	23	52	117	64	104	65	46	616
学生（専・大）						3	3	11	7	12	4	2	42
65歳以上	11	20	25	11	15	20	18	18	26	18	22	15	219
小学生	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	11
合計	145	106	114	99	101	121	149	226	174	213	169	150	1,767

令和8年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
大人	66	48											114
障がい	25	17											42
学生（中・高）	47	25											72
学生（専・大）	12	7											19
65歳以上	16	17											33
小学生	1	1											2
合計	167	115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	282

【購入場所別】

令和7年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
市役所	37	33	31	32	21	35	36	42	34	32	27	27	387
富士交通	22	18	26	15	18	21	28	34	27	32	30	25	296
スマートフォン	86	55	57	52	62	65	85	150	113	149	112	98	1,084
合計	145	106	114	99	101	121	149	226	174	213	169	150	1,767

令和8年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
市役所	41	20											61
富士交通	29	20											49
スマートフォン	97	75											172
合計	167	115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	282

令和7・8年度　エコバス乗り継ぎ券　回収枚数

【令和7年度】

	Aコース			Bコース			Cコース	Dコース	合計
	1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	
4月	31	24	34	56	41	49			235
5月	29	34	12	68	67	60			270
6月	44	32	13	41	42	45			217
7月	37	44	33	67	41	50			272
8月	37	29	21	64	32	38			221
9月	57	31	29	63	58	46	24	28	336
10月	41	35	32	51	59	50	24	21	313
11月	48	34	26	58	49	34	10	29	288
12月	44	40	30	61	90	67	20	15	367
1月	31	43	31	75	81	55	30	21	367
2月	32	26	31	73	71	40	18	24	315
3月	31	37	26	65	81	53	24	21	338
合計	462	409	318	742	712	587	150	159	3,539

【令和8年度】

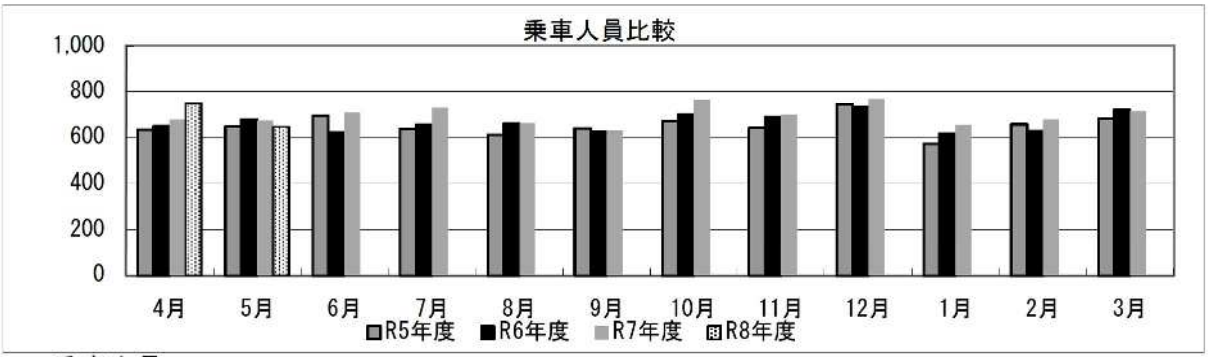
	Aコース			Bコース			Cコース	Dコース	合計
	1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	
4月	37	32	35	68	66	45	13	42	338
5月	42	46	23	58	70	49	22	42	352
6月									0
7月									0
8月									0
9月									0
10月									0
11月									0
12月									0
1月									0
2月									0
3月									0
合計	79	78	58	126	136	94	35	84	690

令和7年度 エコバス利用状況

	利用者数				現金･回数券販売額	定期販売額	定期券販売内訳			冬期便定期券利用人数・割合	広告収入
	区分	日数		内 定期券利用	（現金+回数券+定期券+広告収入）	（上：手数料差引前、下：手数料差引後）	販売箇所	手数料差引額	配分額		
4月	平日	21	27,147	6,623		1,276,580	ウェルネット	693,138	1,072,008		
	土日祝日	9	5,084	867	**4,336,200**	**1,237,288**	市窓口	378,870			13,200
	計	30	**32,231**	7,490	(5,586,688)		富士交通	165,280			
5月	平日	20	22,817	5,481		855,420	ウェルネット	411,270	669,780		
	土日祝日	11	5,811	921	**3,771,200**	**828,360**	市窓口	258,510			13,200
	計	31	**28,628**	6,402	(4,612,760)		富士交通	158,580			
6月	平日	21	24,426	5,363		987,030	ウェルネット	383,930	695,870		
	土日祝日	9	4,851	770	**3,905,700**	**962,390**	市窓口	311,940			13,200
	計	30	**29,277**	6,133	(4,881,290)		富士交通	266,520			
7月	平日	22	25,785	5,419		798,010	ウェルネット	396,512	678,932		
	土日祝日	9	5,121	733	**4,186,250**	**772,532**	市窓口	282,420			13,200
	計	31	**30,906**	6,152	(4,971,982)		富士交通	93,600			
8月	平日	20	22,378	3,999		853,410	ウェルネット	556,940	713,580		
	土日祝日	11	6,027	905	**4,071,650**	**818,340**	市窓口	156,640			13,200
	計	31	**28,405**	4,904	(4,903,190)		富士交通	104,760			
9月	平日	20	23,549	5,296		1,196,700	ウェルネット	562,780	938,040		
	土日祝日	10	5,851	919	**3,938,550**	**1,162,560**	市窓口	375,260			13,200
	計	30	**29,400**	6,215	(5,114,310)		富士交通	224,520			
10月	平日	22	27,197	6,210		1,429,450	ウェルネット	771,552	1,135,942		
	土日祝日	9	5,081	868	**4,251,850**	**1,387,012**	市窓口	364,390			13,200
	計	31	**32,278**	7,078	(5,652,062)		富士交通	251,070			
11月	平日	18	26,229	7,057		1,832,450	ウェルネット	1,104,951	1,465,771		
	土日祝日	12	7,462	1,464	**4,233,450**	**1,772,581**	市窓口	360,820			13,200
	計	30	**33,691**	8,521	(6,019,231)		富士交通	306,810			
12月	平日	22	38,388	10,159		1,409,150	ウェルネット	777,292	1,123,662	338人	
	土日祝日	9	7,257	1,501	**5,853,700**	**1,366,422**	市窓口	346,370		2.90%	13,200
	計	31	**45,645**	11,660	(7,233,322)		富士交通	242,760			
1月	平日	19	33,870	8,344		1,591,590	ウェルネット	1,021,590	1,315,290	156人	
	土日祝日	12	8,265	1,832	**5,566,700**	**1,537,620**	市窓口	293,700		1.53%	13,200
	計	31	**42,135**	10,176	(7,117,520)		富士交通	222,330			
2月	平日	18	31,904	8,750		1,078,420	ウェルネット	661,174	851,854	261人	
	土日祝日	10	8,654	1,998	**5,130,250**	**1,039,804**	市窓口	190,680		2.43%	13,200
	計	28	**40,558**	10,748	(6,183,254)		富士交通	187,950			
3月	平日	21	31,266	8,031		1,312,360	ウェルネット	743,577	1,047,587	185人	
	土日祝日	10	7,435	1,588	**5,047,700**	**1,270,427**	市窓口	304,010		1.92%	13,200
	計	31	**38,701**	9,619	(6,331,327)		富士交通	222,840			
合計	平日	244	334,956	80,732	**54,293,200**		ウェルネット	8,084,706	11,708,316	940人	
	土日祝日	121	76,899	14,366	108.0%	**14,155,336**	市窓口	3,623,610		0.99%	158,400
	計	365	**411,855**	95,098	(68,606,936)		富士交通	2,447,020			
					106.1%						

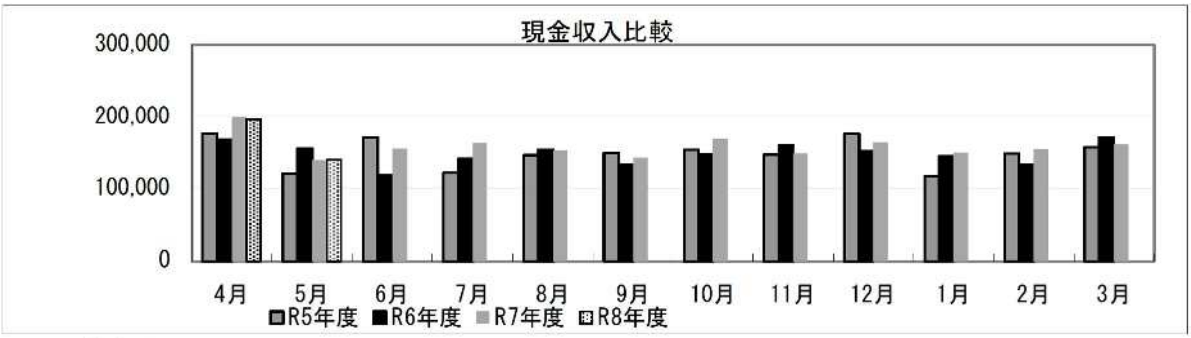
※定期券販売額上段は手数料差引前の額

令和7・8年度　エコタク利用状況



乗車人員

年度 / 月	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	前年比 (R6-R7)	前々年比 (R5-R7)
4月	631	648	676	748	104.3%	107.1%
5月	646	677	671	644	99.1%	103.9%
6月	692	620	705		113.7%	101.9%
7月	635	653	727		111.3%	114.5%
8月	611	658	661		100.5%	108.2%
9月	638	623	630		101.1%	98.7%
上半期	3,853	3,879	4,070	1,392	104.9%	105.6%
10月	668	699	765		109.4%	114.5%
11月	640	687	697		101.5%	108.9%
12月	742	727	768		105.6%	103.5%
1月	570	616	652		105.8%	114.4%
2月	656	625	676		108.2%	103.0%
3月	679	718	712		99.2%	104.9%
下半期	3,955	4,072	4,270	0	104.9%	108.0%
合計	7,808	7,951	8,340	1,392	104.9%	106.8%



現金収入

年度 / 月	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	前年比 (R6-R7)	前々年比 (R5-R7)
4月	176,000	168,150	199,050	196,850	118.4%	113.1%
5月	121,250	155,550	139,600	140,900	89.7%	115.1%
6月	170,800	118,300	156,100		132.0%	91.4%
7月	121,700	141,250	163,200		115.5%	134.1%
8月	146,750	154,400	153,700		99.5%	104.7%
9月	150,050	133,800	143,300		107.1%	95.5%
上半期	886,550	871,450	954,950	337,750	109.6%	107.7%
10月	153,900	147,450	169,450		114.9%	110.1%
11月	147,700	160,050	148,700		92.9%	100.7%
12月	175,900	152,650	164,750		107.9%	93.7%
1月	117,500	144,650	149,650		103.5%	127.4%
2月	149,350	133,650	154,950		115.9%	103.7%
3月	157,500	171,400	161,650		94.3%	102.6%
下半期	901,850	909,850	949,150	0	104.3%	105.2%
合計	1,788,400	1,781,300	1,904,100	337,750	106.9%	106.5%

令和7年度コミュニティタクシー 利用状況報告書

区分	乗車人数						回数券					現金収入額
	一般(人)		身障(人)		幼児	合計	回収枚数(枚)			販売冊数(冊)		
月	大人	小人	大人	小人			100円	(内青色)	50円	100円券	50円券	(円)
4月	512		164			676	1,378		327	159	32	199,050
5月	521		150			671	1,437	1	340	108	27	139,600
6月	531		174			705	1,540	2	386	127	34	156,100
7月	569		158			727	1,618		338	137	21	163,200
8月	482		179			661	1,416		393	125	37	153,700
9月	486		144			630	1,412		328	120	27	143,300
10月	589		176			765	1,723		417	143	33	169,450
11月	540		157			697	1,529		329	122	21	148,700
12月	604		164			768	1,686		349	128	34	164,750
1月	484		168			652	1,386		353	120	31	149,650
2月	507		169			676	1,510		340	133	25	154,950
3月	531		181			712	1,507		362	125	38	161,650
合計	6,356	0	1,984	0	0	8,340	18,142	3	4,262	1,547	360	1,904,100

報告第４号　新規路線（CD コース）の本格運行について

１．概要

市民の足として恵庭市内を運行するエコバスについて、利用者からの声や本市への要望書等多くの意見が寄せられ、令和７年９月１日より既存路線（A コース、B コース）のダイヤ改正とバス停の増設、新規路線（C コース、D コース）の試験運行を開始し、この度令和８年７月１日より新規路線（C コース、D コース）の本格運行がスタートします。

コース名	台数	平日			休日		
		便数	始発	終着	便数	始発	終着
A コース	3 台	23 便	6：37	21：49	13 便	7：16	21：02
B コース	3 台	24 便	6：34	21：54	13 便	7：13	20：26
C コース	1 台	12 便	6：28	21：07	11 便	7：08	20：40
D コース	1 台	12 便	6：32	21：21	11 便	7：12	20：42

２．主な実施業務

①時刻表作成

・A4 版１６ページの冊子に変更

・色合いや見やすさにも配慮

②バス停購入

③車内音声アナウンス

・英語アナウンスの導入

④各種工事

・JR 恵庭駅東口　　～点字ブロックの設置、ガードの撤去

・JR 恵み野駅東口　～白線引き

⑤バス 2 台購入（令和 8 年 4 月から運行開始）

・車種　　～日野ポンチョ（低床車）

・C コース　～緑色

・D コース　～ピンク

⑥バス停お知らせ

（時刻表）

（バスロケーションシステム）

3．主な変更点

①乗継ぎ駅の拡大

新規路線（C コース、D コース）の試験運行に伴い、乗継ぎのできる駅が拡大しました。

A・Bコース	乗継	A・Bコース
JR恵み野駅東口	⇔	JR恵み野駅西口

A・Bコース	乗継	C・Dコース
JR島松駅	⇔	JR島松駅
JR恵み野駅東口/西口	⇔	JR恵み野駅東口
JR恵庭駅東口/西口	⇔	JR恵庭駅西口

②定期券の区分の変更

「大学生、専門学生」を、『大人』から『高校生、中学生、65 歳以上』に区分を変更しました。

1ヶ月	2ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
大 人			
6,000円 (3,000円)	11,400円 (5,700円)	16,200円 (8,100円)	28,800円 (14,400円)
大学生、専門学生、高校生、中学生、65歳以上			
4,200円 (2,100円)	7,980円 (3,990円)	11,970円 (5,990円)	22,680円 (11,340円)
小学生以下			
3,000円 (1,500円)	5,700円 (2,850円)	8,100円 (4,050円)	14,400円 (7,200円)

4．新機能

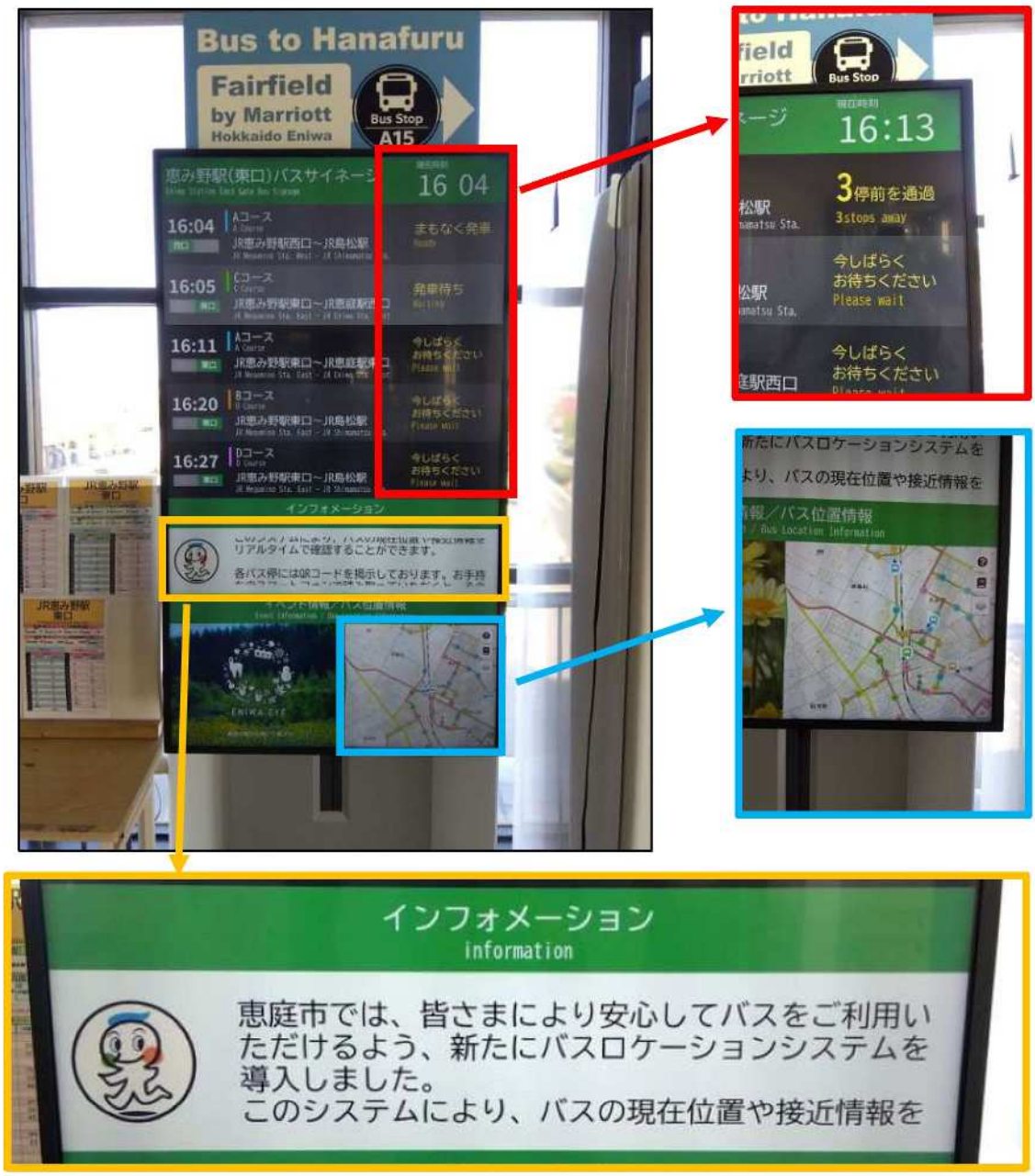
①バスロケーションシステム

各バス停にＱＲコードを掲示し、スマートフォンでアクセスすることで、バスの運行状況やバス停ごとの遅延情報をリアルタイムで確認することができるようになりました。

JR恵庭駅西口(A・B)

②サイネージ

市内ＪＲ３駅（恵庭駅東口／西口、恵み野駅東口／西口、島松駅）には、大型モニターを設置し、バスの運行状況やインフォメーション欄を活用して遅延・運休情報等をリアルタイムでお知らせできるようになりました。



【インフォメーション】

・遅延、運休情報

・迂回情報

・その他、緊急を要する情報

５．周知方法

・市ＨＰ
・市広報
・市公式ＬＩＮＥ
・町内会の回覧
・医療機関等への周知
・マグネットシート作成（車体側面）
・9/7 環境エネルギー展（エコバス乗り方教室で PR）
・10/7 増加している外国人向け講座（やさしい日本語講座）を実施
・老人クラブへ出前講座実施（令和 7 年度実績：12 団体、312 名参加）

出前講座の様子

出前講座の様子

６．利用者数（令和 7 年 9 月 1 日～令和 8 年 5 月 31 日）

	Aコース			Bコース			Cコース	Dコース	合計
	1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車	8号車	
9月	5,272	4,914	3,842	5,227	4,864	3,229	1,062	990	29,400
10月	5,671	5,174	4,321	5,510	5,421	3,764	1,206	1,211	32,278
11月	6,124	5,415	4,218	5,931	5,801	3,701	1,239	1,262	33,691
12月	7,952	7,181	6,141	7,295	7,125	5,303	1,669	1,789	44,455
1月	7,279	6,863	5,348	7,021	6,942	4,592	1,741	1,689	41,475
2月	6,925	6,828	5,282	6,792	6,432	4,066	1,684	1,736	39,745
3月	6,625	6,377	4,849	6,436	6,246	4,280	1,570	1,631	38,014
4月	5,873	5,207	4,469	5,478	5,299	3,788	1,572	1,672	33,358
5月	5,494	4,916	3,681	5,223	5,219	3,157	1,501	1,593	30,784
合計	57,215	52,875	42,151	54,913	53,349	35,880	13,244	13,573	323,200

７．試験運行から本格運行までのスケジュール

時　期	内　容
R7.9.1	試験運行スタート
R7.10.6	路線分科会・協議運賃分科会における書面審議 ⇒いずれも承認
R7.10.23	第３回活性化協議会で報告（アンケート内容）
R7.11.1～12.15	アンケート実施期間
R7.12 末	アンケート集計・分析・考察
R8.1.7	路線分科会・協議運賃分科会における書面審議（アンケート結果）
R8.1.26	第４回活性化協議会で報告（アンケート結果）
R8.2～3	札幌運輸支局、富士交通との協議
R8.4.1	道路運送法第４条申請 ⇒本格運行開始日の３か月前までに
R8.4.1	市広報、公式 LINE 等で周知（CD コースの新車納車）
R8.7.1～	本格運行スタート

報告第５号　新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）におけるＫＰＩと令和７年度実績について

1. 要旨

本市では、令和７年９月からスタートしましたエコバス新規路線（C コース、D コース）の試験運行に合わせて、「えにわコミュニティバス バスロケーションシステム等構築業務委託（受注業者：㈱ユニ・トランド）」により、サイネージを各駅に設置し、バスの位置情報や遅延・運休情報等をリアルタイムで発信できる仕組みを構築したところです。

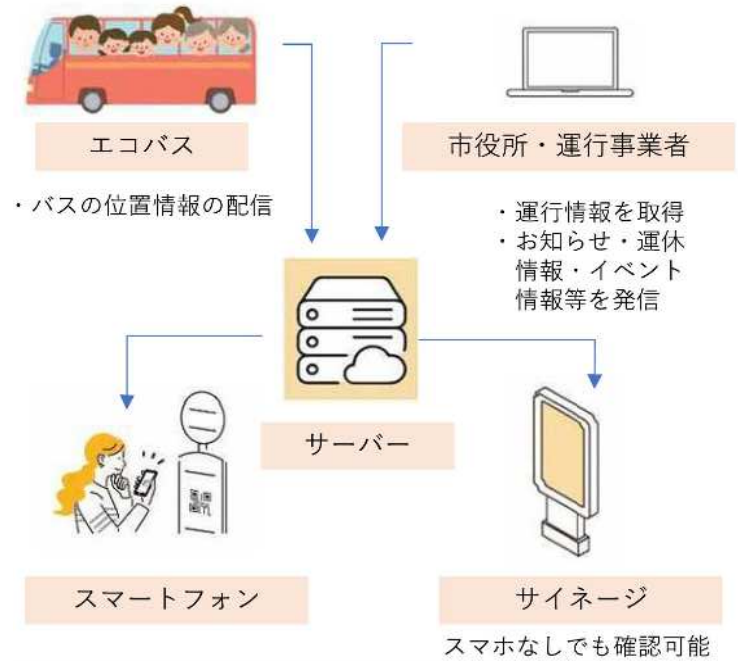
当該事業は、新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）、いきいきふるさと推進事業助成金を活用し整備したところですが、新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）については、事業の成果を３か年にわたって測定するための KPI（目標達成度を測るための数値指標）を設定しており、内閣府へ実績報告を行う必要があることから、事務局で精査した内容を恵庭市地域公共交通活性化協議会においてご報告いたします。

2.　KPI と令和７年度（2025 年度）実績

資料①、資料②をご参照ください。

事業概要 【地域公共交通案内情報デジタル化推進事業】

資料①

自治体名	北海道恵庭市	人口	70,482人	事業費	4,373千円
事業概要	コミュニティバスに遅延が発生した場合、職員が各バス停を巡回し、バス利用者に状況説明を行っている。現行ではリアルタイムに運行情報を提供できないため、新たなバスロケーションシステムの導入により、リアルタイムな情報を提供し、バス利便性を向上することが可能となる。				
具体サービス	【Web版バスロケーションシステム】 ・ 現行のバスロケーションシステムは、基本的にスマートフォンのアプリを通じてバスの位置情報のみをバス利用者に公開している状況である。 ・ 本事業のサービスに移行することにより、WEB版のバスロケーションシステムを提供し、バス停に掲示されたQRコードを読み込むことで、バスの詳細な運行情報（静的情報および動的情報を確認できるようになる。 ・ 自治体および運行事業者から通知すべき運行情報や平常時のイベント情報などを、リアルタイムで利用者に発信する仕組みが整備される。 【デジタルサイネージ】 • 市内JR３駅に業務用モニター（50型）を設置することにより、通信手段を持たない利用者にも遅延・運休情報等を提供することができる。					
主なKPI	【アウトプット指標（活動指標）】 ①バスロケーションシステムへのアクセス数 ②デジタルサイネージシステムによる情報発信件数	【アウトカム指標（成果指標）】 ①コミュニティバス（エコバス）の利用者数 ②コミュニティバス（エコバス）の利用者満足度 ③デジタルサイネージシステムの情報発信による満足度			

サービス内容（政策目的への適合性）

2

■ 事業の実施によって解決を図る課題及び実現したい地域像

■事業の実施によって解決を図る課題

・ 恵庭市では、コミュニティバスの遅延が多発しており、特に冬季は積雪の影響により、大幅な遅延が生じている

・ バス利用者は冬季の寒冷な環境下で屋外にてバスを待つ状況にあり、利便性が著しく低下している

・ コミュニティバスに遅延が発生した場合、職員が各バス停を巡回して利用者に状況を説明しているが、現行ではリアルタイムの運行情報を提供できない状況である。このため、新たなバスロケーションシステムを導入することで、リアルタイム情報の提供が可能となり、バスの利便性を向上させることが期待される

・ 現行の市内JR3駅に設置されているバスロケーション情報は、単純な時刻表とバスの位置情報のみを発信しているに過ぎず、リアルタイムの情報を利用者に届けることができていない状況である

・ サイネージに活用されているモニターは小型の家庭用モニターであり、故障や日々のメンテナンスが必要となっている。このため、職員のサポート負担が増大し、利用者に十分なバス情報を提供する体制が整っていない状況である

■事業の実施により将来的に実現したい地域像

<u>リアルタイム運行情報の提供</u>

・ 遅延や運行状況をリアルタイムで利用者に通知し、冬季の寒冷な環境下での長時間待機を軽減する。これにより、利用者の満足度と利便性を向上させることが可能である。

<u>情報の精度向上と利便性の向上</u>

・ 現行の単純な時刻表や位置情報の発信に加え、リアルタイム情報の提供が可能となることで、利用者が正確な運行状況を把握できるようになり、バス利用の利便性を大幅に改善できる。

<u>信頼性の高い情報提供体制の構築</u>

・ 家庭用モニターの代替として、故障やメンテナンス負担の少ない設備を導入することで、利用者に安定した情報提供を行う体制を整備することができる。

<u>利用者の利便性向上</u>

・ 利用者がリアルタイムで情報を得られるようにすることで、「バスが利用しにくい」というイメージを払拭することで、地域生活を支えるコミュニティバスの機能を最大限発揮させ、子供から高齢者まで、安心して気軽に出かけられる街を実現し、街なかの賑わい創出を目指す。

サービス概要（1/2）

サービス名	バスロケーションシステム	事業費	1,707千円
ターゲット	えにわコミュニティバス（エコバス）を利用する市民及び来訪者等		
サービス内容	えにわコミュニティバス（エコバス）：2路線、6台で運行（2024年1月時点）		

・ 現行のバスロケーションシステムは、基本的にスマートフォンのアプリを通じてバスの位置情報のみをバス利用者に公開している状況である。本事業のサービスに移行することにより、WEB版のバスロケーションシステムを提供し、バス停に掲示されたQRコードを読み込むことで、バスの詳細な運行情報（静的情報および動的情報、例：バスの遅延情報）を確認できるようになる。また、自治体および運行事業者から通知すべき運行情報や平常時のイベント情報などを、リアルタイムで利用者に発信する仕組みが整備される。さらに、GTFS-RTのデータ作成が可能であり、そのデータをオープンデータとして公開することにより、より幅広いデータ活用が期待される。

【地域・利用者等への裨益】

・ 遅延や運行状況をリアルタイムで利用者に通知し、特に冬季の寒冷な環境下での長時間待機を軽減する。
これにより、利用者の満足度と利便性を向上させることが可能である。

・ 現行では遅延発生時に職員が各バス停を巡回して利用者へ説明しているが、システム導入によりリアルタイム情報を提供することができ、利用者の利便性が向上することができる。。

・ 現行の単純な時刻表や位置情報の発信に加え、リアルタイム情報の提供が可能となることで、利用者が正確な運行状況を把握できるようになり、バス利用の利便性を大幅に改善できる。

☑ 上記サービスの実装にあたり、国による他の補助金等の対象となる可能性のある事業は、当該補助金等を利用することについて確認した

■ 参考とした他の地域等で既に確立されている優良なモデル・サービス

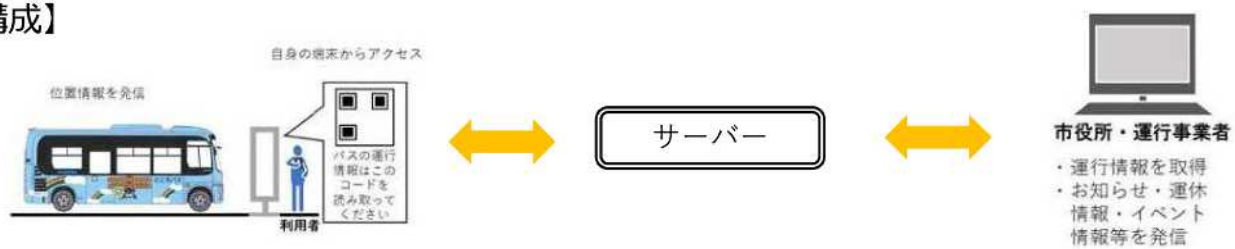
■埼玉県所沢市 【ところバスロケーションシステム導入事業】
運用開始：2024年10月1日　システム名：バス予報（アーティサン株式会社）

【システム概要】
- GPSまたはバス搭載の音声合成装置との接続により、バスの位置情報を取得し、サーバーに送る。
- 利用者は、自身のスマートフォン等を使用して、WEBブラウザからバスロケーションシステムにアクセスし、バスの現在位置、到着予定時刻を確認する。
- 現在位置、遅延状況のほか、自治体及び運行事業者から利用者に通知すべき運行情報、イベント情報（平常時）等を、リアルタイムで利用者に発信する。

【システムの特徴】
- 地域特有のアプリケーションではなく、WEBからアクセス可能なため、地域住民だけでなく、来訪者にも利用していただけるサービスである。

【システム導入の効果】
・バスのリアルタイム情報を確認できることにより、多くのバス利用者から利便性向上が高く評価された。
・バスの到着に関する利用者の不安が軽減され、運行情報に電話での問い合わせが減少した。
・電話での問い合わせがあった場合にも、職員がバスロケーションシステムを参照することで、回答に要する時間が短縮された。

【システム構成】



■参考URL
https://www.city.tokorozawa.saitama.jp/kurashi/dourokoutsuu/tokorobus/index.html

サービス概要（2/2）

サービス名	デジタルサイネージシステム	事業費	2,666千円
ターゲット	えにわコミュニティバス（エコバス）を利用する市民及び来訪者等		
サービス内容	えにわコミュニティバス（エコバス）：2路線、6台で運行（R7年1月）		

・ えにわコミュニティバス（エコバス）からリアルタイムで配信されるバスロケーションシステムの情報を基に、業務用大型モニター（50型）に、バスの運行情報及び、リアルタイムな運休情報等を公開する。

・ 市内JR３駅に業務用大型モニター（50型）を設置することにより、通信手段を持たない利用者にも遅延・運休情報等を提供することができる。

【地域・住民・利用者等への裨益】

・ 遅延や運行状況をリアルタイムで利用者に通知することで、市内JR3駅のバス待合所において、バスの接近を待つことが可能となる。

・ 災害などの突発的な運行に関する問題が発生した場合でも、市役所または運行事業者のPCから緊急情報を業務用大型モニターに表示することが可能であり、利用者のバス利便性向上につながるものである。

☑ 上記サービスの実装にあたり、国による他の補助金等の対象となる可能性のある事業は、当該補助金等を利用することについて確認した

サービス内容（政策目的への適合性）

■ 参考とした他の地域等で既に確立されている優良なモデル・サービス

■公益社団法人岩手県バス協会 【バス情報共通案内システム整備事業】

運用開始：2023年3月　システム名：デジタルサイネージシステム（株式会社ユニ・トランド）

【システム概要】

・複数の路線バス事業者が作成したバス運行情報を統合し案内表示できるシステムを導入することを目的に「デジタルサイネージシステム」を導入した。

・デジタルサイネージ上に、バスの運行情報及び、リアルタイムな運休情報等を公開する。

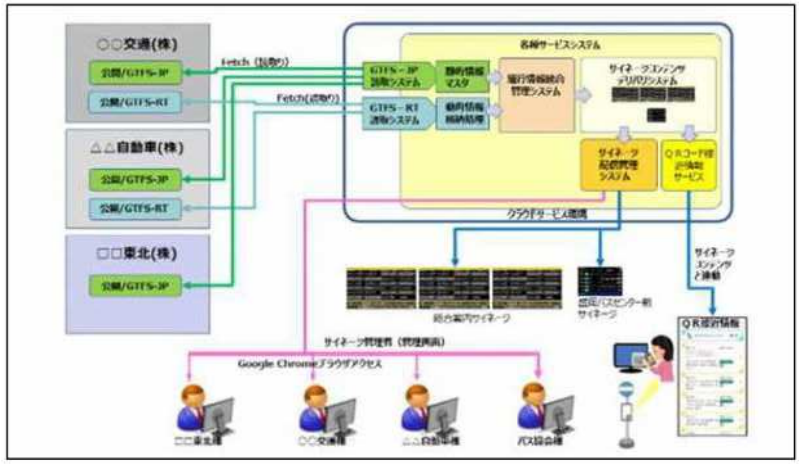
【システムの特徴】

- 多言語化対応・音声アナウンス対応
- 複数の路線バス事業者のGTFSを活用し、統合型デジタルサイネージを実現

【システム導入の効果】

- 旧システムでは一度に4件しか表示できなかったが、現在は最大7件まで表示可能となり、情報量が大幅に増加した。9つ前と1つ前のバス停通過時に多言語対応の音声案内を流す機能を追加し、利便性が向上している。また、バス協会や事業者の要望に応じた表示パターンやデザインに対応可能となり、事業者別のお知らせも簡易にテロップ表示できるようになった。カラー表示により視認性が向上し、明るく見やすいとの声が多い。JR盛岡駅東口の大型サイネージ設置により、多くの利用者が乗り場を確認するようになり、日常的な利用が定着している。

【システム構成】



■参考URL

https://www.unitrand.co.jp/casestudy_post/iwateken_bus

サービス内容（政策目的への適合性）

※既存事業の拡充を行う予定の団体は必ず記入すること
※過年度にTYPE2/3の採択がある団体は必ず記載すること

7

■ 過年度のデジ田交付金（デジタル実装タイプ）等採択事業との関連性

事業名	市内公共交通事業費	財源	単費

サービス概要

・ 平成28年度に実施した事業において、バス車内に位置情報を発信する機器を設置し、スマートフォンのアプリを用いてバスの位置情報を配信するバスロケーションシステムを導入した。なお、家庭用モニターを活用したサイネージ事業については、翌年度に実施した。

今回申請分の新規拡充要素

- 新規拡充要素として、WEB版バスロケーションシステムを提供することで、バス停に掲示されたQRコードを読み取るだけで、リアルタイムな運行情報（静的情報および動的情報、例：バスの遅延情報）を確認することが可能となる。ブラウザ形式のシステム（アプリのダウンロード不要）であるため、地域住民に限らず、観光客や来訪者にも広く活用されることが期待される。
- また、自治体および運行事業者が通知すべき運行情報や平常時のイベント情報などをリアルタイムで利用者に発信することが可能となるため、より詳細なバス運行情報の提供が実現するとともに、自治体および運行事業者の業務負担の軽減が見込まれる。
- さらに、GTFS-RTのデータ作成が可能であり、これをオープンデータとして公開することで、より幅広いデータ活用が期待される。

TYPE2/3採択団体における基盤への接続

・ 恵庭市では「デジタル実装タイプTYPE2/3」の補助金を採択していないため、該当外と想定する。しかし、
今回構築するサービスのデータ基盤は静的情報および動的情報のオープンデータ化が可能であり、
他システムとの連携にも対応は可能である。

サービス内容（政策目的への適合性）：アウトプット指標（活動指標）

8

■ 事業の成果を複数年にわたって計測するためのKPI（３カ年分）*1つ以上

KPI①	バスロケーションシステムへのアクセス数	種別	アウトプット	単位	件
KPIの概要、測定方法	１年間の延べアクセス件数について管理ツールを用いて集計する。 各年度の目標数値は、エコバス利用者（人/年）×システム運用期間（年）×システム利用者想定割合（%）で算定する。 ※2024年度の利用者見込人数386,000人 恵庭市地域公共交通計画目標利用者数 （2025年度）389,500人/年 × 9/12（R7.7～R8.3）年 × 1.0% ＝ 2,921件 （2026年度）393,000人/年 × 1 年 × 2.0% ＝ 7,860件 （2027年度）396,500人/年 × 1 年 × 3.0% ＝ 11,895件				
事業成果等の計測に適する理由	バスロケーションシステムへのアクセス数の増加は、既存コミュニティバス利用者の利便性向上だけではなく、イベント情報等の発信により新規コミュニティバス利用者の獲得に寄与すると判断できるため。 ■算定根拠 ・各年度の目標利用者数に対し、周知が進むことによりシステム利用者割合が増加するものとした。（年1%上昇） ・各年度のアクセス件数の1/2が新たなシステム導入効果によるコミュニティバス利用者増とした。				

2025年度末	2026年度末	2027年度末
2,921	7,860	11,895

KPI②	デジタルサイネージシステムによる情報発信件数	種別	アウトプット	単位	件
KPIの概要、測定方法	デジタルサイネージによる情報発信件数として、1か月5回の情報発信を行う。 ・運行情報：天候不良や自然災害による計画運休等の周知 ・乗り継ぎ案内：JR駅による乗り継ぎに関する周知 ・イベント等：イベント周知やイベントによるバスのルート変更等の周知				
事業成果等の計測に適する理由	デジタルサイネージによる情報発信は、デジタルサイネージの情報を充実させることとなり、アクセス数の増加により利便性向上につながると判断できるため。				

2025年度末	2026年度末	2027年度末
45	60	60

サービス内容（政策目的への適合性）：アウトカム指標（成果指標）

■ 事業の成果を複数年にわたって計測するためのKPI（３カ年分）*1つ以上

KPI❶	コミュニティバス（エコバス）の利用者数	種別	アウトカム	単位	人/年
KPIの概要、測定方法	１年間にコミュニティバス（エコバス）を利用した人数を計測。 ※2024年度利用者見込386,000人				
事業成果等の計測に適する理由	バスの運行情報をリアルタイムに提供することで利便性が向上し、乗車を諦める利用者（機会損失）が減少することで、利用者数が増加すると考えるため。 利用者見込数 / 恵庭市地域公共交通計画目標利用者数 / 新たなシステム導入効果による利用者増 【2025年度】**390,960人** ＝ 389,500人 ＋ 1,460人 【2026年度】**396,900人** ＝ 393,000人 ＋ 3,900人 【2027年度】**402,400人** ＝ 396,500人 ＋ 5,900人 システムアクセス件数の1/2と算定				

2025年度末	2026年度末	2027年度末
390,960	396,900	402,400

KPI❷	コミュニティバス（エコバス）の利用者満足度	種別	アウトカム	単位	%
KPIの概要、測定方法	利用者アンケートを実施し、これまでリアルタイムに提供することができなかったバスの遅延・運休情報の入手手段についてアンケートを通じて満足度を測り、上位2段階（満足・やや満足）と回答した利用者の割合。				
事業成果等の計測に適する理由	新たなバスロケーションシステムの導入効果に対する評価について、アンケートで利用者の利便性向上を測ることができると考えたため。				

2025年度末	2026年度末	2027年度末
50	55	60

KPI❸	デジタルサイネージシステムの情報発信による満足度	種別	アウトカム	単位	%
KPIの概要、測定方法	利用者アンケートを実施し、デジタルサイネージの情報発信について、アンケートを通じて満足度を測り、上位2段階（満足・やや満足）と回答した利用者の割合。				
事業成果等の計測に適する理由	デジタルサイネージによる情報発信内容・頻度に対する評価について、デジタルサイネージシステムの情報発信による満足度を測ることができると考えたため。				

2025年度末	2026年度末	2027年度末
50	55	60

サービス内容（政策目的への適合性）

■ デジタル原則（構造改革のための基本原則）の遵守

☑ 申請事業の実施にあたっては、デジタル原則（構造改革のための基本原則）を遵守して取り組む

第７層 新たな価値の創出	改革を通じて実現すべき価値 （デジタル社会を形成するための基本原則：①オープン・透明 ②公平・倫理 ③安全・安心 ④継続・安定・強靭 ⑤社会課題の解決 ⑥迅速・柔軟 ⑦包摂・多様性 ⑧浸透 ⑨新たな価値の創造 ⑩飛躍・国際貢献）	
アーキテクチャ	構造改革のためのデジタル原則	
第６層 業務改革・ BPR／組織	原則① デジタル完結・自動化原則	書面、目視、常駐、実地参加等を義務付ける手続・業務について、デジタル処理での完結、機械での自動化を基本とし、行政内部も含めエンドツーエンドでのデジタル対応を実現すること。国・地方公共団体を挙げてデジタルシフトへの組織文化作りと具体的対応を進めること。
第５層 ルール	原則② アジャイルガバナンス原則 （機動的で柔軟なガバナンス）	一律かつ硬直的な事前規制ではなく、リスクベースで性能等を規定して達成に向けた民間の創意工夫を尊重するとともに、データに基づくEBPMを徹底し、機動的・柔軟で継続的な改善を可能とすること。データを活用して政策の点検と見直しをスピーディに繰り返す、機動的な政策形成を可能とすること。
第４層 利活用環境	原則③ 官民連携原則 （GtoBtoCモデル）	公共サービスを提供する際に民間企業のUI・UXを活用するなど、ユーザー目線で、ベンチャーなど民間の力を最大化する新たな官民連携を可能とすること。
第３層 連携基盤	原則④ 相互運用性確保原則	官民で適切にデータを共有し、世界最高水準のサービスを享受できるよう、国・地方公共団体や準公共といった主体・分野間のばらつきを解消し、システム間の相互運用性を確保すること。
第２層 データ	原則⑤ 共通基盤利用原則	ID、ベースレジストリ等は、国・地方公共団体や準公共といった主体・分野ごとの縦割で独自仕様のシステムを構築するのではなく、官民で広くデジタル共通基盤を利用するとともに、調達仕様の標準化・共通化を進めること。
第１層 インフラ		

参考：デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン（デジタル臨時行政調査会）
https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/cb5865d2-8031-4595-8930-8761fb6bbe10/e3650360/20220603_meeting_administrative_research_outline_07.pdf

サービス内容（政策目的への適合性）

■ 調達における十分な競争環境確保の遵守

☑ 申請事業に実施に当たっては、十分な競争原理の下で適切な調達を行う観点から、原則として競争入札による調達を実施する

※ 逐条地方自治法（第9次改訂版）においては、「地方公共団体の行う契約事務の執行は、公正をもって第一義として、機会均等の理念に最も適合し、かつ経済性を確保し得るという観点から、競争入札の方式をもって地方公共団体が締結する契約方法の原則とすべき」と記載されており、原則として、地方公共団体の行う調達は競争入札で行うべきものである。

※ 地方自治法令上、契約は一般競争入札が原則であり、随意契約等、その他の方法による契約は、政令に定める場合に限り、これによることができるものであり、十分に注意されたい。

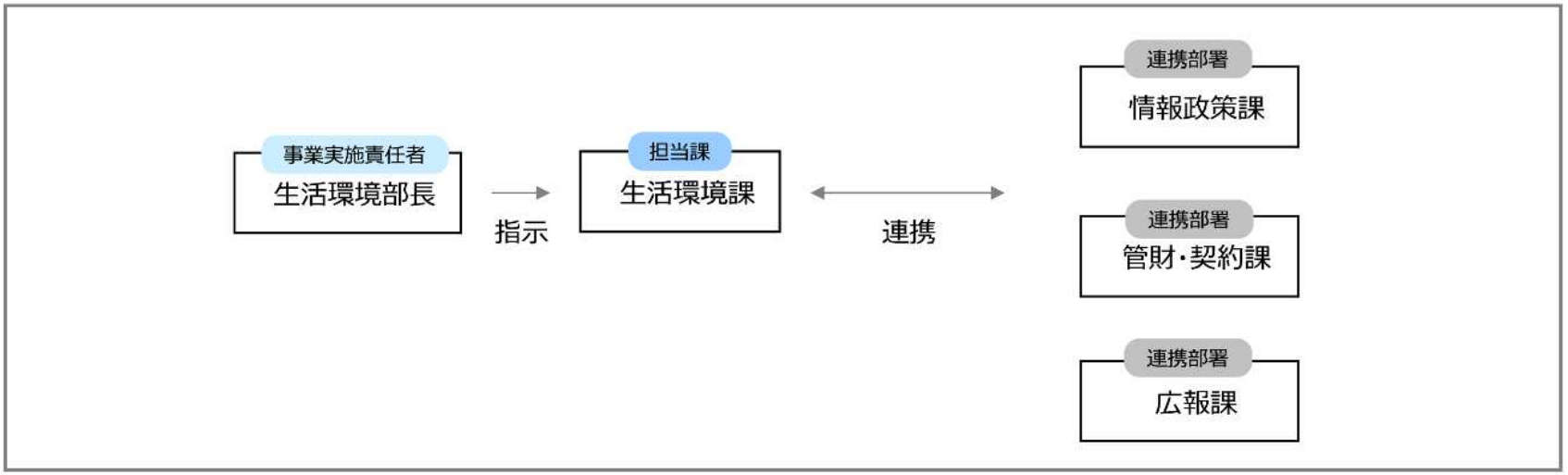
- 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号） 抄
  （契約の締結）
  第二百三十四条
  売買、貸借、請負その他の契約は、一般競争入札、指名競争入札、随意契約又はせり売りの方法により締結するものとする。
  2 前項の指名競争入札、随意契約又はせり売りは、政令で定める場合に該当するときに限り、これによることができる。
- 松本英昭「新版 逐条地方自治法 第9次改訂版」学陽書房,2017 抜粋
  普通地方公共団体の行う契約事務の執行は、公正をもって第一義として、機会均等の理念に最も適合し、かつ経済性を確保し得るという観点から、一般競争入札の方式をもつて、普通地方公共団体が締結する契約方法の原則とすべきことは当然であろう。このようなことから、昭和38年の改正において、一般競争入札を原則とする建前を明確にし、指名競争入札、随意契約又はせり売りは、政令で定める場合に該当するときに限り、これによることができるとされた。つまり、指名競争入札、随意契約又はせり売りの方法によることができる場合は、後述する政令で定める場合に限るのであり、この政令に定める場合に該当しない契約は、一般競争入札によらなければならない。

☑ 申請事業に実施に当たっては、十分な競争原理の下で適切な調達を行う観点から、複数の事業者から見積書を徴求するとともに、事業者に対して具体的な見積もりの内訳の提示を求める

※ 「情報システムの調達に係る見積標準」に沿って、作業区分ごとの詳細な内訳が記載された見積書を参考とすることを推奨する。

推進体制

■ 庁内の推進体制

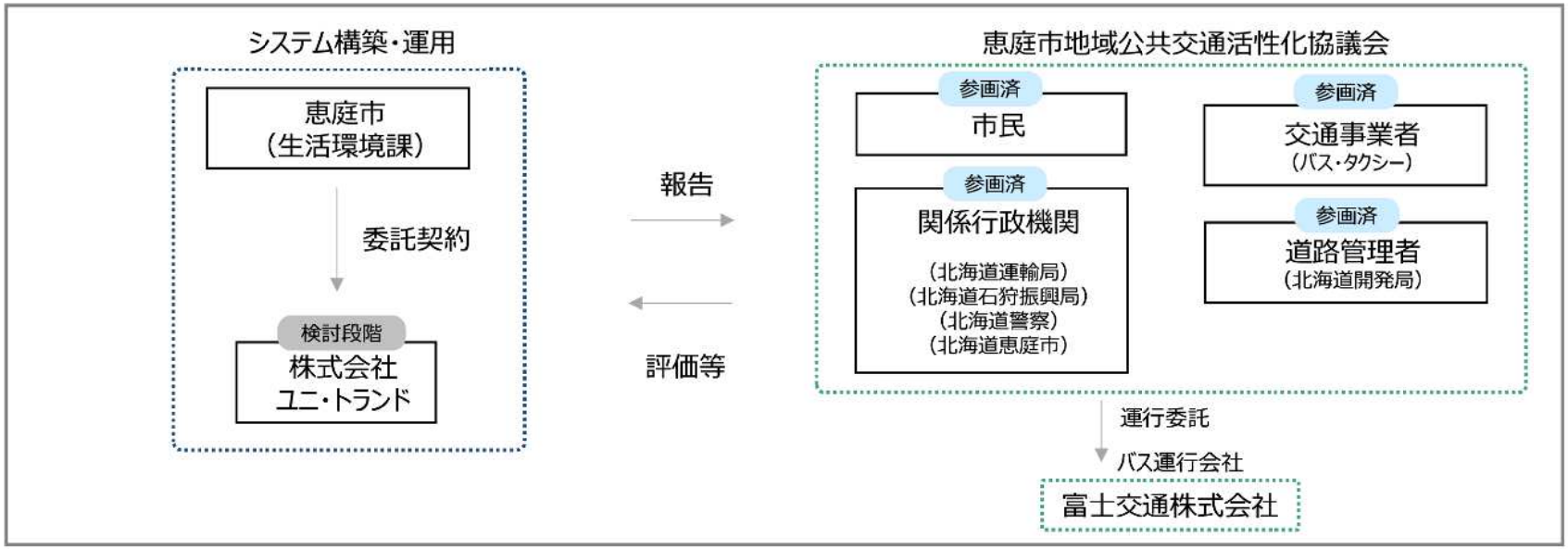


【各課室の役割】

名称	名称	役割
事業実施責任者	生活環境部長	• 事業全体のマネージメント・進捗管理
事業担当課	生活環境課	• システムの調達、関連部署との調整、業務フローの検討、サービスの運用 • SNSや対面による市民への市民周知
連携部署	情報政策課	• 交付金申請・とりまとめ
連携部署	管財・契約課	• バスロケーションシステム更新及びサイネージ購入に係る入札
連携部署	広報課	• 広報紙による市民周知

推進体制

■ 事業推進体制



名称	役割
北海道 恵庭市	• 事業計画の立案 • 報告書作成をはじめとする事業全般の管理・統括業務
株式会社 ユニ・トランド	• バスロケーションシステムの構築・運用（検討段階）
恵庭市地域 公共交通 活性化協議会	• 本システムを含む公共交通政策全体の評価
富士交通 株式会社	• えにわコミュニティバス（エコバス）運行事業者

名称	役割
交通事業者	• 交通サービス提供者の立場からのバスロケーションシステムへの意見・アドバイスや評価
道路管理者	• 道路管理者としての立場からのバスロケーションシステムへの意見・アドバイスや評価
関係行政機関	• 各関係行政機関の立場からのバスロケーションシステムへの意見・アドバイスや評価

サービス内容（政策目的への適合性）

■ サービスを地域に普及・定着させるための工夫

下記のとおり周知・広報を行う

■コミュニティバス利用者

バス車内
各停留所
掲示物の貼付（案内・QRコード）

バス定期券購入窓口での声掛け・チラシ配布

※コミュニティバス利用者全体の約20%が定期券利用者

■市民・来訪者

広報紙
市ホームページ
公式SNS
公式LINE

イベント出展
えにわ環境エネルギー展
地域FM

各JR駅サイネージ、各停留所や各媒体のQRコードやリンクから
Web版バスロケーションシステムにアクセス

■バス遅延・運休・ルート変更情報
■乗り継ぎ案内
■イベント情報

リアルタイム情報：利便性向上をアピール
様々な媒体による発信：広く周知
→ サービス定着

■ サービスの質やユーザー満足度の向上・改善の手法

恵庭市

■システムに関する利用者のニーズやシステム認知度の把握
・利用者アンケート（年1回程度）
・バス定期券購入窓口でのヒアリング

恵庭市地域公共交通活性化協議会（既設）

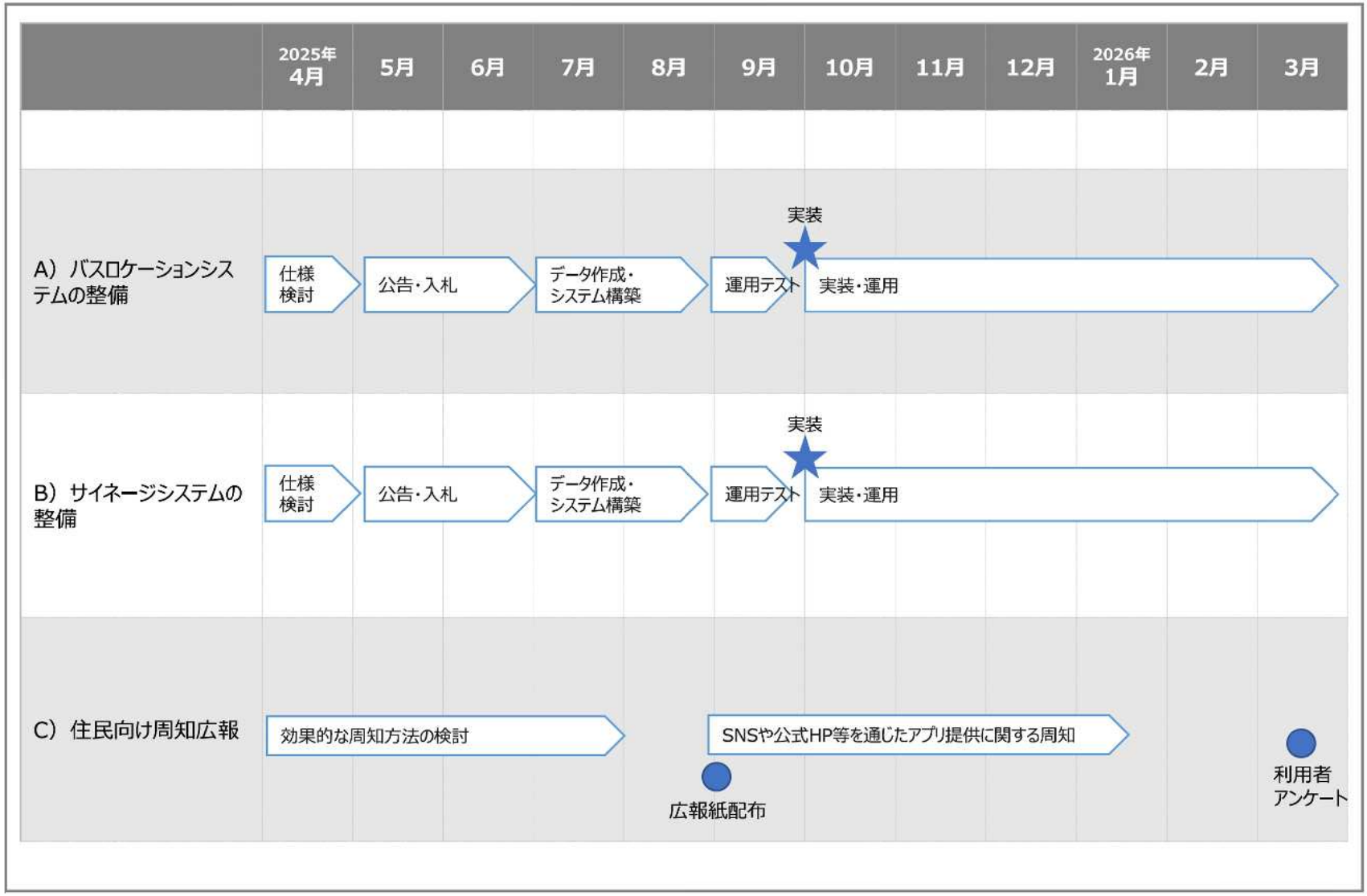
■システム構築・運用の評価及び改善案作成
各協議会委員の専門的立場からの評価・改善案意見
※客観性担保の観点から外部有識者の招聘による評価体制構築の検討

恵庭市・システム委託業者

■サービス改善の実施（同協議会の評価及び改善案を踏まえた対応）
・システム改修
・市が発信する情報内容や発信頻度の見直し

事業計画（実装計画・運営計画）

■ 実装計画（実装までのプロセス・スケジュール）



事業計画（実装計画・運営計画）

■ 運営計画（KPI達成のための中長期スケジュール）

	2025年度	2026年度	2027年度
サービス改善の取り組み	利用者アンケートによるニーズの把握	ニーズに合わせたシステム改修・改善	
ユーザー獲得に向けた、周知広報	SNSや公式HP等での周知 生活環境課窓口での広報		
デジタルサイネージの提供範囲拡大	デジタルサイネージの提供先の検討	デジタルサイネージの導入検討（道の駅）	デジタルサイネージの導入検討（緑と語らいの広場「えにあす」）
バスロケーションシステムの展開	GTFS-JPの整備 Google Mapに公開を検討（静的情報）	GTFS-RTの整備・Google Mapに公開を検討（動的情報）※バスロケーションシステムの情報を活用する	

資料②

デジタル実装タイプ・デジタル実装型TYPE1事業実施報告

※申請事業1事業につき事業実施報告書1部を提出するようお願いいたします。（別ファイルで作成・提出）

地方公共団体コード	01231	都道府県名	北海道	市区町村等名	恵庭市	評価対象年度	2025

担当部局名	生活環境部　生活環境課				
責任者名	加賀谷　隆志	責任者役職	課長	担当者名	浜野　晋輔
電話番号	0123-33-3131	メールアドレス	seikatsukankyou@city.eniwa.lg.jp		

記入日	2026年5月22日

交付金予算年度	令和6年度補正新しい地方経済・生活環境創生交付金(デジタル実装型TYPE1)		
交付対象事業名称	地域公共交通案内情報デジタル化推進事業	単独・地域間連携	単独
サービス分野	交通・物流	サービス分類	バスロケーションシステム

1．推進体制

※行が足りない場合には、追加様式をご使用ください。追加様式が必要な場合、問合せ先（EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社）へメール（digital.jisso.ey@jp.ey.com）にて問合せください。

予定していた事業推進体制・構成員

名称（団体・事業者名）	団体・事業者概要	事業における役割
北海道恵庭市	行政機関	・事業計画の立案 ・報告書作成をはじめとする事業全般の管理、総括業務
株式会社ユニ・トランド	民間事業者	・バスロケーションシステムの構築、運用
恵庭市地域公共交通活性化協議会	協議体	・本システムを含む公共交通政策全体の評価
富士交通株式会社	民間事業者	・エコバス運行事業者
交通事業者	民間事業者	・交通サービス提供者の立場からのバスロケシステムへの意見アドバイスや評価
道路事業者	行政機関	・道路管理者の立場からのバスロケシステムへの意見アドバイスや評価
関係行政機関	行政機関	・各関係行政機関の立場からのバスロケシステムへの意見アドバイスや評価

▶

実際の事業推進体制・構成員

名称（団体・事業者名）	団体・事業者概要	事業における役割
北海道恵庭市	行政機関	・事業計画の立案 ・報告書作成をはじめとする事業全般の管理、総括業務
株式会社ユニ・トランド	民間事業者	・バスロケーションシステムの構築、運用
恵庭市地域公共交通活性化協議会	協議体	・本システムを含む公共交通政策全体の評価
富士交通株式会社	民間事業者	・エコバス運行事業者

２．事業の収支

経費項目は、事業の継続的な実施に要する費用（システムのランニングコストや運営に係る人件費、プロモーション費用等）を網羅的に記載ください。
収入項目は、サービスの利用料収入、事業者からの負担金や寄付金、申請団体自身による補助金、県の補助金、国の補助金など網羅的に記載ください。
※「予定していた2025年度の事業収支」欄については、経費項目・収入項目ともに実施計画書より転記ください。また、経費や収入が発生していない場合には、各欄一行目の項目欄に「なし」、金額欄に「0」をご入力ください。
※行が足りない場合には、追加様式をご使用ください。追加様式が必要な場合、問合せ先（EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社）へメール（digital.jisso.ey@jp.ey.com）にて問合せください。

予定していた2025年度の事業収支（実施計画書より転記）

経費項目	金額（単位：千円）
WEB版バスロケーションシステムの購入費	275
新規バス（2台）へのGPS車載器整備費	458
バスロケサイネージシステム環境の構築	1,368
サイネージディスプレイ・スタンド構築費用	2,052
プロジェクト管理費用	220
経費合計	4,373
収入項目	金額（単位：千円）
収入合計	0
収入合計-経費合計	-4,373

▶

実際の2025年度の事業収支

経費項目	金額（単位：千円）
WEB版バスロケーションシステムの購入費	275
新規バス（2台）へのGPS車載器整備費	458
バスロケサイネージシステム環境の構築	1,456
サイネージディスプレイ・スタンド構築費用	2,052
プロジェクト管理費用	220
経費合計	4,461
収入項目	金額（単位：千円）
新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）	2,186
いきいきふるさと推進事業助成金	1,450
恵庭市一般会計	825
収入合計	4,461
収入合計-経費合計	0

KPI①	種別	単位	性質	基準年度	基準値	
バスロケーションシステムへのアクセス数	アウトプット	件	増加KPI	なし	なし	
				1年目　目標値	1年目　実績値	達成状況
				2,921	21,771	達成
				2年目　目標値	2年目　実績値	達成状況
				7,860		
				3年目　目標値	3年目　実績値	達成状況
				11,895		

基準値なしの理由			当該システムを今回初めて導入するため、基準となる値（基準値）が存在しないため
「KPI達成」の場合	達成のための取組内容や工夫		市HP、公式LINE、町内会の回覧板等の周知、老人クラブや外国人向けの出前講座におけるバスロケーションシステムの導入の説明、全162すべての停留所へのバスロケーションシステムの二次元コードの貼り付け等、地道な活動により1年目目標値の2,921件を大幅に上回る結果となりました。
	今後に向けた取組		1年目から成果を上げることができましたが、アクセス数が今後も増えるよう利用者が利用しやすい環境づくりに取り組むとともに、利用者へ説明する機会をとらえてバスの乗り方だけではなくバスロケーションシステムの周知を今後も進めてまいります。
「KPI未達成」の場合	達成できなかった理由	選択（全て）	□ ①：サービス運用期間が短い、もしくは、サービス運用範囲が狭いなど、想定通りのサービスが提供できていないため □ ②：サービスの認知やサービスへの理解が広がらないなど、利用ニーズが想定を下回っているため □ ③：サービスの利用を妨げるような、自然災害などの突発的な外部要因が生じたため □ ④：その他
		詳細	
	今後に向けた取組		
「KPI未計測」の場合	計測できなかった理由	選択（全て）	□ ①サービス実装の遅れにより実装直後であり、事業実施報告提出までにKPIを計測できる状況ではなかったため □ ②機能的な問題でKPIを測定することができない状況であるため □ ③自然災害など突発的な外部要因により、予定していた計測が実施できなかったため □ ④計測機会がなかったため（例：災害発生時にしか計測できないKPIを設定しているが、そもそも災害が発生しておらず、計測機会がなかったなど） □ ⑤その他
		詳細	
	今後の計測見込み（当てはまる方を選択）		○ 計測見込みが立っている　計測見込み時期
			○ 計測見込みが立っていない　見込みが立っていない理由
	今後に向けた取組		
初年度未設定の場合	今後に向けた取組		

KPI②	種別	単位	性質	基準年度	基準値	
デジタルサイネージシステムによる情報発信件数	アウトプット	件	増加KPI	なし	なし	
				1年目　目標値	1年目　実績値	達成状況
				45	11	未達成
				2年目　目標値	2年目　実績値	達成状況
				60		
				3年目　目標値	3年目　実績値	達成状況
				60		

基準値なしの理由			当該システムを今回初めて導入するため、基準となる値（基準値）が存在しないため
「KPI達成」の場合	達成のための取組内容や工夫		
	今後に向けた取組		
「KPI未達成」の場合	達成できなかった理由	選択（全て）	□ ①：サービス運用期間が短い、もしくは、サービス運用範囲が狭いなど、想定通りのサービスが提供できていないため □ ②：サービスの認知やサービスへの理解が広がらないなど、利用ニーズが想定を下回っているため □ ③：サービスの利用を妨げるような、自然災害などの突発的な外部要因が生じたため ☑ ④：その他
		詳細	デジタルサイネージシステムによる情報発信件数については、1か月5回の情報発信を行う想定をしていましたが、天候不良や自然災害による計画運休等の周知する事象はほとんどなく、イベント周知やイベントによるバスのルート変更等の周知も年数回程度という実績から、当初の想定を下回る結果となりました。
	今後に向けた取組		前述のとおり、天候不良や自然災害による計画運休や遅延情報の周知、イベントの周知やイベントによるバスのルート変更等の周知については、今後においても周知が必要な情報かどうかを見極めて遺漏なく発信してまいります。
「KPI未計測」の場合	計測できなかった理由	選択（全て）	□ ①サービス実装の遅れにより実装直後であり、事業実施報告提出までにKPIを計測できる状況ではなかったため □ ②機能的な問題でKPIを測定することができない状況であるため □ ③自然災害など突発的な外部要因により、予定していた計測が実施できなかったため □ ④計測機会がなかったため（例：災害発生時にしか計測できないKPIを設定しているが、そもそも災害が発生しておらず、計測機会がなかったなど） □ ⑤その他
		詳細	
	今後の計測見込み（当てはまる方を選択）		○ 計測見込みが立っている　計測見込み時期：
			○ 計測見込みが立っていない　見込みが立っていない理由：
	今後に向けた取組		
初年度未設定の場合	今後に向けた取組		

KPI③	種別	単位	性質	基準年度	基準値	
コミュニティバス（エコバス）の利用者数	アウトカム	人/年	増加KPI	2024	393,048	
				1年目　目標値	1年目　実績値	達成状況
				390,960	411,855	達成
				2年目　目標値	2年目　実績値	達成状況
				396,900		
				3年目　目標値	3年目　実績値	達成状況
				402,400		

基準値なしの理由			
「KPI達成」の場合	達成のための取組内容や工夫		市HP、公式LINE、町内会の回覧板等の周知、老人クラブや外国人向けのエコバスの乗り方講座の実施、環境エネルギー展への出展等を実施したこと、また令和7年9月より既存路線のバス停の増設や新規路線の試験運行の開始により、目標値を上回る411,855人という結果となりました。
	今後に向けた取組		エコバスの利用者数を増やすことがバスロケーションシステムの利用者数の増加にもつながることから、利用者数が今後も増えるように利用者が利用しやすい環境づくりに取り組むとともに、老人クラブや外国人向けの出前講座を積極的に開催してまいります。
「KPI未達成」の場合	達成できなかった理由	選択（全て）	□ ①：サービス運用期間が短い、もしくは、サービス運用範囲が狭いなど、想定通りのサービスが提供できていないため □ ②：サービスの認知やサービスへの理解が広がらないなど、利用ニーズが想定を下回っているため □ ③：サービスの利用を妨げるような、自然災害などの突発的な外部要因が生じたため □ ④：その他
		詳細	
	今後に向けた取組		
「KPI未計測」の場合	計測できなかった理由	選択（全て）	□ ①サービス実装の遅れにより実装直後であり、事業実施報告提出までにKPIを計測できる状況ではなかったため □ ②機能的な問題でKPIを測定することができない状況であるため □ ③自然災害など突発的な外部要因により、予定していた計測が実施できなかったため □ ④計測機会がなかったため（例：災害発生時にしか計測できないKPIを設定しているが、そもそも災害が発生しておらず、計測機会がなかったなど） □ ⑤その他
		詳細	
	今後の計測見込み（当てはまる方を選択）		○ 計測見込みが立っている　計測見込み時期
			○ 計測見込みが立っていない　見込みが立っていない理由
	今後に向けた取組		
初年度未設定の場合	今後に向けた取組		

KPI④	種別	単位	性質	基準年度	基準値	
コミュニティバス（エコバス）の利用者満足度	アウトカム	%	増加KPI	なし	なし	
				1年目　目標値	1年目　実績値	達成状況
				50	54.2	達成
				2年目　目標値	2年目　実績値	達成状況
				55		
				3年目　目標値	3年目　実績値	達成状況
				60		

基準値なしの理由			近年、コミュニティバス（エコバス）の利用者満足度の調査を行っていないため
「KPI達成」の場合	達成のための取組内容や工夫		バスロケーションシステムの導入や出前講座に加えて、令和7年度は運転手の接遇マナー研修を実施し利用者との接し方等について学ぶ機会を提供させていただきました。また、日々電話や窓口での問い合わせについても懇切丁寧な対応を心掛けていることが、エコバス利用者の満足度が目標値を上回った要因と考えています。
	今後に向けた取組		バスの運転手の接し方が利用者満足度に影響することが考えられることから、接遇のみならず、急発進や急ブレーキをかけないといった運転技術の向上や車内の温度管理等利用者目線に立ったサービス向上も非常に重要であることから、運行事業者と連携して利用者満足度の向上を目指してまいりたい。
「KPI未達成」の場合	達成できなかった理由	選択（全て）	□ ①：サービス運用期間が短い、もしくは、サービス運用範囲が狭いなど、想定通りのサービスが提供できていないため □ ②：サービスの認知やサービスへの理解が広がらないなど、利用ニーズが想定を下回っているため □ ③：サービスの利用を妨げるような、自然災害などの突発的な外部要因が生じたため □ ④：その他
		詳細	
	今後に向けた取組		
「KPI未計測」の場合	計測できなかった理由	選択（全て）	□ ①サービス実装の遅れにより実装直後であり、事業実施報告提出までにKPIを計測できる状況ではなかったため □ ②機能的な問題でKPIを測定することができない状況であるため □ ③自然災害など突発的な外部要因により、予定していた計測が実施できなかったため □ ④計測機会がなかったため（例：災害発生時にしか計測できないKPIを設定しているが、そもそも災害が発生しておらず、計測機会がなかったなど） □ ⑤その他
		詳細	
	今後の計測見込み（当てはまる方を選択）		○ 計測見込みが立っている　計測見込み時期
			○ 計測見込みが立っていない　見込みが立っていない理由
	今後に向けた取組		
初年度未設定の場合	今後に向けた取組		

KPI⑤	種別	単位	性質	基準年度	基準値	
デジタルサイネージシステムの情報発信による満足度	アウトカム	%	増加KPI	なし	なし	
				1年目　目標値	1年目　実績値	達成状況
				50	72.8	達成
				2年目　目標値	2年目　実績値	達成状況
				55		
				3年目　目標値	3年目　実績値	達成状況
				60		

基準値なしの理由			過去にデジタルサイネージシステムの情報発信による満足度の調査を行っていないため
「KPI達成」の場合	達成のための取組内容や工夫		バスロケーションシステムを読み込むことができる二次元コードをすべての停留所に設置しましたが、デジタルサイネージについてはスマーフォンをお持ちではない方でも市内JR各駅でバスの運行状況や位置情報を確認することができるため、高い満足度を達成することができました。また、自体や色等、利用者にとって見やすいレイアウトを心掛けました。
	今後に向けた取組		デジタルサイネージは電子機器であるため、機器の不具合が起きていないか定期的な点検を行うとともに、運休情報や遅延情報等、行政として発信すべき情報を遺漏なく発信することによって、更なる満足度の向上を目指してまいります。
「KPI未達成」の場合	達成できなかった理由	選択（全て）	☐ ①：サービス運用期間が短い、もしくは、サービス運用範囲が狭いなど、想定通りのサービスが提供できていないため ☐ ②：サービスの認知やサービスへの理解が広がらないなど、利用ニーズが想定を下回っているため ☐ ③：サービスの利用を妨げるような、自然災害などの突発的な外部要因が生じたため ☐ ④：その他
		詳細	
	今後に向けた取組		
「KPI未計測」の場合	計測できなかった理由	選択（全て）	☐ ①サービス実装の遅れにより実装直後であり、事業実施報告提出までにKPIを計測できる状況ではなかったため ☐ ②機能的な問題でKPIを測定することができない状況であるため ☐ ③自然災害など突発的な外部要因により、予定していた計測が実施できなかったため ☐ ④計測機会がなかったため（例：災害発生時にしか計測できないKPIを設定しているが、そもそも災害が発生しておらず、計測機会がなかったなど） ☐ ⑤その他
		詳細	
	今後の計測見込み（当てはまる方を選択）		○ 計測見込みが立っている　計測見込み時期
			○ 計測見込みが立っていない　見込みが立っていない理由
	今後に向けた取組		
初年度未設定の場合	今後に向けた取組		

1. 推進体制

①継続運営可能な庁内推進体制

1 事業担当課※1内および関連部課※2間での情報共有がなされていたか

※1：事業担当課は、事業の取りまとめ課を想定

※2：関連部課は、実装サービスを管理・利用する部課を想定

○ 1： 事業担当課および関連部課で密にコミュニケーションをとり、定期的に相談できる情報交換の場を設けていた ◉ 2： 事業担当課および関連部課でコミュニケーションをとり、適宜相談できる関係性を維持していた ○ 3： 事業担当課内では密にコミュニケーションをとっており、関連部課へは定期的に情報共有を行った ○ 4： 事業担当課内ではコミュニケーションをとっているが、関連部課へは不定期の情報共有にとどまっていた ○ 5： 事業担当課内と関連部課のいずれにおいても十分に情報共有できていなかった	2

2 事業を継続的に運営するために必要な**庁内**の人員は確保されていたか

○ 1： 事業実施責任者及び専任の実務担当者を確保できていた ○ 2： 事業の専任の実務担当者を確保できていた ○ 3： 他の事業と兼任の実務担当者を複数名確保できていた ◉ 4： 他の事業と兼任の実務担当者を1名確保できていた ○ 5： 十分な人員を確保できていなかった	4

3 **庁内**の推進体制に参画していた部署やワーキンググループ等をすべて選択してください（複数回答）

[f:その他]を選択した場合は、下段の[その他の部課等]欄に記入してください

☑ a：取りまとめ課（企画課・デジタル関係課等） ☑ b：事業を担う原課 ☑ c：広報関連部署 ☑ d：事業実施責任者（部課長等） ☐ e：各種ワーキンググループ（自治体のデジタル化推進グループ等） ☐ f：その他（参画した部課等を下段に記入）	a,b,c,d
その他の部課等（例：福祉課、観光課）	
	—

4 サービス実装・運用に際して**庁内**の推進体制ではどのようなことを実施していたか、当てはまる項目をすべて選択してください（複数回答）

☑ a：各担当者の役割を明確にしていた ☑ b：各担当者が十分な時間を確保して事業に関与していた ☑ c：各担当者と密に情報を共有していた ☑ d：各担当者がスケジュールどおりに作業を進めていた ☑ e：事業推進において庁内の推進体制全体で適切な意思決定を行っていた ☐ f：いずれも該当しない	a,b,c,d,e

5 **庁内**関係部署全体での定例会議をどの程度の頻度で実施したか

○ 1：週次程度 ○ 2：隔週程度 ○ 3：月に1回程度 ○ 4：隔月程度 ◉ 5：隔月よりも少ない頻度	5

6 事業実施責任者は、どの程度事業の遂行に対してコミットしていたか

◉ 事業実施責任者が事業の推進を強く求めており、関係部課への協力依頼や人材確保について全面的な後押しがあった ○ 事業実施責任者が事業の推進を強く求めており、具体的な支援はなかったものの、事業推進に対して主体的に関与していた ○ 事業実施責任者が事業の推進にある程度関与しており、庁内での会議等に定期的に参加し進捗を確認していた ○ 事業実施責任者が事業の推進にある程度関与しており、事業の進捗について定期的に報告を行う機会があった ○ 事業実施責任者の事業への関与はあまり大きくなかった（事業進捗の把握が半年に1回未満であった）	1

②継続運営可能な庁外推進体制（地域のステークホルダー・委託事業者を含む）

7 サービス実装・運用に際して**庁外**の推進体制ではどのようなことを実施していたか、当てはまる項目をすべて選択してください（複数回答）

☑ a：各庁外推進メンバーの役割を明確にしていた ☑ b：各庁外推進メンバーが十分な時間を確保して事業に関与していた ☑ c：各庁外推進メンバーと密に情報を共有していた ☑ d：各庁外推進メンバーがスケジュールどおりに作業を進めていた ☐ e：事業推進において庁外の推進体制全体で適切な意思決定を行っていた ☐ f：いずれも該当しない	a,b,c,d

8 地域ステークホルダー（商工会、社会福祉協議会等）への情報共有はどの程度行われていたか

○ 1： 月に1回以上 ○ 2： 隔月程度 ○ 3： 隔月よりも少ない頻度 ◉ 4： 必要な場合のみ逐次 ○ 5： 情報を共有していなかった	4

9 委託事業者への情報共有はどの程度行われていたか

◉ 1： 月に1回以上 ○ 2： 隔月程度 ○ 3： 隔月よりも少ない頻度 ○ 4： 必要な場合のみ逐次 ○ 5： 情報を共有していなかった ○ 6： サービスの性質上、委託事業者が存在しない事業である（例：地域のスマート農業化支援に係る間接補助事業）	1

③推進体制の工夫や改善点

10 推進体制について、貴団体が実際に取り組んだ内容や工夫を具体的に記入してください
特に、事業2年目以降の場合には、過年度の取組内容を踏まえて、追加で実施したものがあれば具体的にその経緯も含めて記入してください
例：既に同じサービスを実装している複数の自治体に事前にヒアリングを行い、体制構築におけるポイントや必要稼働等を把握した。その上で、首長より関連する部課の責任者に対して、本サービスの実装を「重点プロジェクト」として全庁横断的に実施するよう呼びかけた。また、「サービス推進ワーキング」を設置し、月一回の定例会にて情報共有を行うことにより、財務調整やＰＲ時の広報担当課との調整を円滑に行うことができた。また、地域のステークホルダーに関しても、商工会や観光協会等も参画する推進体制を早期に構築していたことで、サービス体験会も共同で開催するなど地域へのサービスの理解浸透に寄与することができた。

バスロケーションシステムの導入においては、生活環境課と導入事業者である株式会社ユニ・トランド、運行事業者である富士交通株式会社の3者が中心となり都度進捗を確認しながら業務を進め、交通事業者、道路事業者、関係行政機関にも参画いただいている恵庭市地域公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）でバスロケーションシステムの説明を行うことができました。特に株式会社ユニ・トランドにおいては、全国の各自治体でバスロケーションシステムを導入した実績があることから、ノウハウや知見を生かし本市の実現したいバスロケーションシステムを構築することができました。	274字

11 評価・改善を行う上で、課題に感じたことをすべて選択してください（複数回答）

☐ a：担当課内での情報共有、人員確保 ☐ b：関連部課間での情報共有、人員確保 ☐ c：地域のステークホルダーとの連携体制の構築（役割分担） ☐ d：地域のステークホルダーとの情報共有 ☐ e：サービスを運用する事業者とのサービス改善に向けた調整・協議 ☑ f：サービスを運用する事業者との情報共有 ☐ g：その他 ☐ h：特になし	f
その他の内容	
	―

12 本シートに記載いただいた過年度の取組・課題を踏まえ、「推進体制」に関して、どのように今後取り組むか具体的に記入してください
設問11でチェックをつけた内容については、必ず記載を求めます
特に、今後庁内関係者や庁外関係者、外部のステークホルダーを巻き込むためにどのようなアクションを起こすのか5W1Hを意識し、記入してください
例：庁内の体制においては、担当原課のリーダーの稼働不足を補うために、2026年度内に専任担当者を一名増員するとともに、2026年の6月までに事業担当課が中心となって、あいまいになっていた各担当原課及び事業者、地域のステークホルダーとの役割分担を再定義して合意することで、プロジェクトのリカバリーをしっかりと行う体制づくりを行っていく。庁内に止まらず、関連するメンバーが集まる全体会議にて、サービスの推進及び改善等を議論する場を四半期に1回以上設けることで、進捗共有やプロジェクトの更なる推進を強化していく。

推進体制については、導入事業者である株式会社ユニ・トランドと運行事業者である富士交通株式会社の意見を都度いただきながら当該システムの導入を進めてきました。エコバスの運行主体は協議会であるため、令和8年度から交通事業者、道路事業者、関係行政機関にも参画いただいている協議会において年に1回はKPIに関する実績報告を行い、都度意見や評価をいただきながら利用しやすいバスロケーションシステムの運用を進めてまいります。	205字

2-1. サービス実装

①ニーズの把握

1 サービスの導入を見据え、どのように住民のニーズに合った機能を検討・精査したか

○ 1：対象となる住民に対して直接ヒアリングを行い、必要な機能等を確認した ○ 2：対象となる住民に対して直接アンケート調査を行い、必要な機能等を確認した ○ 3：推進メンバー（庁内関係部署や庁外関係団体含む）で協議を行い、住民のニーズがあるという仮説を立てた ◉ 4：担当部署内で検討し、住民ニーズがあるという仮説を立てた ○ 5：具体的な住民のニーズの調査・検討はしなかったが、庁内関係者等からサービスの導入要望があった	4

2 サービスの導入を見据え、どのような見込みを立てたか

○ 1：利用者数等の見込みを立て、収支を試算し、費用対効果の見込みを立てた ○ 2：利用者数等の見込みを立てた ◉ 3：利用者数等の見込みを立てなかったが、推進メンバー(庁内関係部署や庁外関係者含む)で一定のニーズがあると仮説を立てた ○ 4：利用者数等の見込みを立てなかったが、担当部署内で一定のニーズがあると仮説を立てた ○ 5：利用者数等の見込みもニーズの仮説も立てなかった	3

②サービスの調達

3 サービス実装にあたり、調達行為が発生する事業であるか

※本設問で「2：そもそも調達行為が発生しない事業である」を選択した場合は、**②4～6の設問の回答は不要であるため、③7に進むこと**

◉ 1：調達行為が発生する事業である ○ 2：調達行為が発生しない事業である（例：地域のスマート農業化支援に係る間接補助事業）	1

4 仕様書にて明確な要求水準を示すために、どのような取組を実施したか

○ 1：同様のサービスを実装済の他自治体等から情報提供を受けた ◉ 2：申請計画時に調整した委託事業者を含む複数の事業者から情報提供を受けた ○ 3：申請計画時に調整した委託事業者から情報提供を受けた ○ 4：庁内の関係部署や外部専門人材（デジタル専門人材等）から情報提供を受けた ○ 5：担当部署が独力で仕様書を作成した	2

5-1 委託事業者※の調達（公募・入札・契約手続）は予定どおりに進んだか

※補足：複数の委託事業者と契約した場合は、サービスの導入を中心的に担った事業者を想定して回答してください

◉ 1：想定していたスケジュールどおりに（又はスケジュールよりも早く）進んだ ○ 2：想定していたスケジュールよりも遅れた	1

5-2 （設問5-1で［2：想定していたスケジュールよりも遅れた］を選択した場合）

調達（公募・入札・契約手続）が想定していたスケジュールよりも遅れた理由をすべて選択してください（複数回答）

[f:その他]を選択した場合は、下段の[その他の遅延理由]欄に記入してください

□ a：担当部署の人員不足（他の業務でひっ迫していた等） □ b：担当者の知見不足（人事異動等） □ c：庁内調整の難航（庁内にて合意形成が取れなかった等） □ d：調達手続の難航（仕様が固まらなかった等） □ e：見積書取得の難航（複数の委託事業者から見積書が集まらなかった等） □ f：その他（遅延した理由を下段に記入）	—
その他の遅延理由	—

6-1 委託事業者※の調達（公募・入札・契約手続）はどのような形態であったか

[4:その他]を選択した場合は、下段の[その他の契約形態]欄に記入してください

※補足：複数の委託事業者と契約した場合は、サービスの導入を中心的に担った事業者を想定して回答してください

○ 1：一般競争入札、指名競争入札　○ 2：企画競争入札（プロポーザル）　◉ 3：随意契約 ○ 4：その他（具体的な形態を下段に記入）	3
その他の契約形態	—

6-2 （設問6-1で［1：一般競争入札、指名競争入札］または［2：企画競争入札（プロポーザル）］を選択した場合）

入札において競争原理を高める上でどのような工夫を行ったか、具体的に記入してください

（例：より多くの事業者に対する公募案内、電子入札の導入など）

	—

6-3 （設問6-1で［1：一般競争入札、指名競争入札］または［2：企画競争入札（プロポーザル）］を選択した場合）
入札の結果、想定していた委託事業の質や価格を満たす事業者を選定できたか
選定できなかった場合には、その結果生じた課題と、それを防ぐための反省点について、ご記入ください。

○ 1：想定していた委託事業の質や価格を満たす事業者を選定できた　○ 2：想定していた委託事業の質や価格を満たす事業者を選定できなかった

選定できなかったことにより生じた課題
反省点

—

6-4 （設問6-1で［3：随意契約］または［4：その他］を選択した場合）
競争入札以外の方法により調達を行った理由を記入してください

公共交通事情に精通し、本市の進めていくWeb版バスロケーションシステムの構築及びデジタルサイネージの活用に向けた事業展開を行っている事業者が限られていることから、地方自治法施行令第167条の2 第1項第2号の規定に基づき随意契約による契約方法で進めてまいりました。

回答済

6-5 委託事業者※の調達にあたって、いくつの事業者から見積もりを取得したか
※補足：複数の委託事業者と契約した場合は、サービスの導入を中心的に担った事業者を想定して回答してください

2 社

回答済

③サービスの導入

7 実施計画策定時に想定していたサービスを導入できたか

○ 1：想定していた機能を全て具備しており、期待以上の水準のサービスを導入できた
◉ 2：想定していた機能を全て具備しており、期待どおりの水準のサービスを導入できた
○ 3：想定していた機能が一部変更になったが、期待どおりの水準のサービスを導入できた
○ 4：想定していた機能が一部変更になり、期待していたサービス水準に一部届かなかった
○ 5：想定していた機能を一部具備できておらず、期待していたサービス水準を下回った

2

8-1 サービスの導入は予定どおりに進んだか

◉ 1：想定していたスケジュールどおりに（又はスケジュールよりも早く）進んだ
○ 2：想定していたスケジュールよりも遅れた

1

8-2 （設問8-1で［2：想定していたスケジュールよりも遅れた］を選択した場合）
サービスの導入が想定していたスケジュールよりも遅れた理由をすべて選択してください（複数回答）
[h:その他]を選択した場合は、下段の[その他の遅延理由]欄に記入してください

□ a：システム製作に必要な資材の不足（機器製作に必要な半導体が調達できなかった等）
□ b：システム設計・構築の難航（課題の抽出に時間を要してしまった等）
□ c：担当部署の人員・知見不足（別の業務に追われていた、サービスの管理方法を習得できていなかった等）
□ d：関係者との調整（関係者間にて合意が取れなかった等）
□ e：調達手続の難航
□ f：委託事業者との調整（委託事業者との合意が取れなかった等）
□ g：運用開始に向けた準備の難航（広報の準備が追い付いていなかった等）
□ h：災害などの帰責性のない事由
□ i：その他（遅延した理由を下段に記入）

—

その他の遅延理由

—

8-3 「実施計画策定時に想定していたサービス実装年月」と「実際のサービス実装年月」を記載してください。

実施計画策定時に想定していたサービス実装年月：　2025 年　10 月　回答済
実際のサービス実装年月：　2025 年　9 月　回答済

④導入サービス構築の工夫や改善点

9 前問までの回答内容を踏まえ、サービス実装の過程（**ニーズの把握からサービスの調達、サービスの導入に至るまで**）で、貴団体が実際に取り組んだ内容や工夫を具体的に記入してください

例：事業者選定前の段階で、複数社よりサービスの実際の使用感を含め詳細な説明を受け、どの事業者のサービスが最も住民のニーズを満たすか確認の上、プロポーザルにて事業者を選定した。また、サービス実装前に住民モニターを募集し、試作段階のサービスを利用してもらうことで事前に改善点を洗い出すとともに、質問が多かった点に関しては「利用マニュアル動画」を作成し、本市のホームページに掲載することで問合せ数を削減できるよう努めた。こうした利用者満足度を高める取り組みを行ったことにより、KPIを達成することができた。

事業者選定前の段階において、複数の事業者からサービス内容や操作性等を含めた詳細な説明を受け、恵庭市にとって最適なサービスであるかを十分に確認したうえで、入札により事業者を選定しました。また、サービス導入にあたっては、システム導入や運用方法に関する打合せを実施し、質疑応答を重ねながら、サービスリリース前の運用ルール等の整理・徹底を行いました。従来はアプリを通じて住民へバスロケーション情報を提供していたが、本事業によりWEB配信が可能となったことから、各バス停へのバスロケーション用QRコードの掲出や、デジタルサイネージ等のインフォメーションを活用し、新たなバスロケーションサービスの開始について周知を行いました。これらの取組により、サービス導入までの工程を円滑に進めることができ、適切な体制のもとで導入を完了したと考えています。	365字

10 サービスを実装・運用する上で、課題に感じたことをすべて選択してください（複数回答）

☑ a：サービスのニーズ把握（利用者層・利用人数の想定） ☐ b：サービス導入までの計画の策定 ☐ c：仕様書の作成 ☑ d：実装に向けたスケジュール管理 ☑ e：委託事業者との連携体制の構築（役割分担） ☑ f：その他 ☐ g：特になし	a,d,e,f
その他の内容	回答済
バスロケーションシステムの認知度の向上	

11 本シートに記載いただいた過年度の取組・課題を踏まえ、「サービス実装・運用」に関して、どのように今後取り組むか具体的に記入してください
設問10でチェックをつけた内容については、必ず記載を求めます
特に、意見収集の方法やサービスにおける機能追加についてどのように見直しを行い、アクションを起こすのか5W1Hを意識し、記入してください

例：事業者とのサービスの完成イメージのすり合わせが不足していた上に、年度内に事業を完了させることに注力していたため、必要最低限の機能を具備するだけに止まってしまっていた。改めて、利用者数の増加及び利用者満足度の向上を図るため、事業担当課で2026年8月頃までに100名程度の利用者に対し、使用感等に関する意見を収集するためのアンケートを行い機能改善箇所を明らかにする。また、事業担当課と事業者の定期的な打合せの頻度を上げることで、事業者との連携をより強化し、機能追加や利用者の操作画面の改善に係る方向性を9月までに固め、スケジュール感や予算感を事業者等と確認しながら、具体化する。

サービス実装に向けたスケジュール管理については、サービス納品から検収までの期間に、より十分な時間を確保すべきであったことが反省点として挙げられる。特に、バス接近情報をどの程度利用者へ提供するかの調整や、デジタルサイネージにおける通信トラブルへの対応に時間を要したことから、今後は余裕を持ったスケジュール設定のもとで事業を実施する必要がある。 また、委託事業者との連携体制についても課題が見られた。トラブル発生時に、委託事業者から受注事業者への連絡がリアルタイムで行われず、サービス不具合が継続する時間帯が発生した。そのため、サービス実証段階から運用ルールや連絡体制を明確化し、関係者間で徹底する必要性を感じた。今後は、運用開始後も定期的に関係者間で運用ルールの確認を実施することとしています。さらに、サービス利用者数の増加に向けた取組については、事業期間中に様々な媒体を活用し認知度向上を目指して周知したものの、さらなる周知拡大が必要であると認識していることから、今後においても、より効果的な周知方法について検討を進めていきます。	465字

2-2. サービス運用

①利用者等からの意見収集

1 サービス利用者に対する意見収集（使いづらくないか等）をどの程度実施していたか

○ 1： サービス利用者である住民に対して直接ヒアリングを行い、サービス改善の必要性について確認していた ◉ 2： サービス利用者である住民に対して直接アンケート調査を行い、サービス改善の必要性について確認していた ○ 3： 推進メンバー（庁内関係部署や庁外関係団体含む）で協議を行い、住民のニーズについて仮説を立てていた ○ 4： 事業担当課内で検討し、住民ニーズについて仮説を立てていた ○ 5： 具体的な住民のニーズの調査・検討はしていないが、庁内関係者等からサービスニーズに関する情報共有があった	2

2 サービス運用担当者※に対する意見収集（運用しづらくないか等）をどの程度実施していたか
※サービス運用担当者は、実装サービスを管理・利用する庁内の担当者を想定

○ 1： サービス運用担当者に対して直接ヒアリングを行い、サービス改善の必要性について確認していた ○ 2： サービス運用担当者に対して直接アンケート調査を行い、サービス改善の必要性について確認していた ○ 3： 庁内関係者（事業担当課や関連部課）で協議を行い、サービス改善の必要性があると仮説立てていた ◉ 4： 事業担当課内で検討し、サービス改善の必要性があると仮説立てていた ○ 5： 具体的な担当者へのニーズの調査・検討はしていなかった	4

3 委託事業者※目線で得られた意見収集（要望が来ていないか等）をどの程度実施していたか
※委託事業者は、実装サービスを提供している企業等を想定

◉ 1： 庁内関係者と委託事業者間で定期的な意見交換の場を設けていた ○ 2： 庁内関係者と委託事業者間で必要に応じて意見交換の場を設けていた ○ 3： 事業担当課にて報告様式を作成し、定期的に提出するよう促していた ○ 4： 事業担当課にて報告様式を作成し、必要に応じて提出するよう促していた ○ 5： 委託事業者に対する意見収集は行っていなかった ○ 6： サービスの性質上、委託事業者が存在しない事業である（例：地域のスマート農業化支援に係る間接補助事業）	1

②サービス運用の工夫や改善点

4 サービス向上のために、どの程度サービス改善を実施したか

○ 1：改善の取組を実施して、把握した課題（利用者等からの意見）を解消した ◉ 2：改善に向けて取組を実施している ○ 3：改善に向けた取組の計画を策定した ○ 4：課題（利用者等からの意見）は把握したが、改善の方策が定まっていない ○ 5：課題（利用者等からの意見）の把握には至っていない、または事業評価を実施していない	2

5 サービス運用について、貴団体が実際に取り組んだ内容や工夫（サービス改善や機能の追加等）を具体的に記入してください
特に、以前の取組内容を踏まえて、追加で実施したものがあれば具体的にその経緯も含めて記入してください
また、一般財源（予算）や事業収入（外部資金）を用いてサービス改善を行った場合、具体的にどのような財源を用いて、どのような取組を行ったのか、記入してください
例：サービス実装後に、住民に対して使用感等についてヒアリングを行い、改善点を洗い出した。また、今年度は予算を活用して、質問が多かった点に関して「利用マニュアル動画」を作成し、本市のホームページに掲載することで問合せ数を削減できるよう努め、サービスの提供環境を改善させた。こうした利用者満足度を高める取り組みを行ったことにより、KPIを達成することができた。

従来のサービスでは、利用者に対してバスの静的データおよび位置情報のみを提供しており、スマートフォンアプリを利用する形式であったため、サービス利用時にはアプリのダウンロードが必要であった。また、デジタルサイネージについても、静的データとバス位置情報のみの表示にとどまっていたほか、小型の家庭用モニターを使用していたことから、住民への視認性や認知度の面で課題がありました。本事業では、利用者に対してバスの動的情報（位置情報および遅延情報）を提供するとともに、従来のアプリ配信からWEB配信へ切り替えることで、アプリのダウンロードを不要とし、地域住民だけでなく、初めて恵庭市を訪れる方にとっても利用しやすいサービス環境を整備しました。また、デジタルサイネージについても大型サイネージへ更新し、静的データに加えて動的データの表示を可能としたほか、日本語および英語による音声案内機能を追加することで、バス利用案内や周知機能の強化を図りました。加えて、サイネージ機能を活用し、春夏秋冬に応じた恵庭市の観光・地域情報を画像で配信することで、交通情報に加え、地域情報の発信についても実施しました。さらに、WEB画面およびサイネージ上でインフォメーション情報（お知らせ情報）の配信を可能としたことで、突発的なトラブル情報やイベント情報等についてもリアルタイムで周知できるようになり、利用者の利便性向上につながったものと考えています。	607字

6 サービスを実装・運用する上で、課題に感じたことをすべて選択してください（複数回答）

☑ a：サービス利用者のニーズ把握（使い勝手、改善要望の把握） ☑ b：サービス運用・拡大に向けた関係者との連携強化 ☐ c：想定していた仕様とのかい離への対応（仕様書で想定していた通りのサービス実装ができなかった場合） ☐ d：評価・改善に向けた仕組みの構築（情報収集や改善のための計画策定） ☐ e：委託事業者との改善に向けた協議・調整 ☐ f：その他 ☐ g：特になし	a,b
その他の内容	—

7 本シートに記載いただいた過年度の取組・課題を踏まえ、「サービス実装・運用」に関して、どのように今後取り組むか具体的に記入してください
設問6でチェックをつけた内容については、必ず記載を求めます
特に、意見収集の方法やサービスにおける機能追加についてどのように見直しを行い、アクションを起こすのか5W1Hを意識し、記入してください
例：今年度は利用者向けにアンケートを実施したものの、回答のしやすさを重視したため、簡易的な情報収集に留まった。改めて、利用者数の増加及び利用者満足度の向上を図るため、事業担当課で2026年8月頃までに50名程度の利用者に対し、使用感等に関するヒアリングを行い機能改善箇所を明らかにする。そのうえで、事業担当課と事業者の定期的な打合せの頻度を上げることで、事業者との連携をより強化し、機能追加や利用者の操作画面の改善に係る方向性を9月までに固め、スケジュール感や予算感を事業者等と確認しながら、具体化する。

サービスを一新したことで、地域住民のバス利用における利便性向上につながったものと考えています。一方で、恵庭市では近年、外国人移住者が増加しており、外国人住民に対する公共交通利用支援が新たな課題であると認識しています。本事業で導入したバスロケーションシステムについては、多言語対応機能を備えているものの、外国人移住者が実際にバスを利用する際に、どのような情報を必要としているのかについては、十分に把握できていない状況です。そのため、今後は関係者を巻き込みながら、外国人移住者に対するニーズ調査を実施し、必要な情報提供や案内方法について検討を進めていく必要があると考えておりますので、公共交通利用における課題やニーズの把握に努める予定です。	318字

3. 周知・広報

①情報発信の方法

1 サービス実装後に、利用拡大に向けて、どのように情報発信方法を見直していたか
（何らかの理由でサービスの実装が遅れており、情報発信をできていない場合には、5を選択してください）

○ 1： 現在の利用者層を把握したうえで、改めて訴求すべき利用者層を明確化して情報発信方法を適切に見直した ○ 2： 現在の利用者層を把握したうえで、改めて訴求すべき利用者層を明確化しているが、情報発信方法は見直さなかった ◉ 3： 利用拡大に向けて訴求すべき利用者層は明確化していないものの、情報発信方法は適宜見直した ○ 4： 現在の利用者層を把握できていないものの、情報発信方法は適宜見直した ○ 5： 現在の利用者層を把握できておらず、情報発信方法も見直さなかった	3

2 周知・広報活動に関与した関係者をすべて選択してください（複数回答）
[f:その他]を選択した場合は、下段の[その他の関係者]欄に記入してください

☑ a：事業担当課　☑ b：広報担当課　☐ c：地域のステークホルダー ☑ d：委託事業者　☐ e：プロモーション会社（広告を外注した場合）　☑ f：その他（関係者を下段に記入） ☐ g：周知・広報しなかった	a,b,d,f
その他の関係者	回答済
運行事業者である富士交通株式会社	

3-1 周知・広報活動に用いた情報発信方法を選択してください
[f:その他]を選択した場合は、下段の[その他の情報発信方法]欄に記入してください

☑ a：サービス体験を含む説明会 ☑ b：チラシ・ポスターの設置または配布 ☑ c：地方公共団体HP ☑ d：LINEやFacebook等の公式SNS ☑ e：広報誌 ☑ f：その他（具体的な情報発信媒体を下段に記入） ☐ g：発信しなかった	a,b,c,d,e,f
その他の情報発信媒体	回答済
出前講座、地方情報誌「ちゃんと」	

3-2 設問3-1で回答した周知・広報活動のうち、最も効果的だった情報発信方法について選択してください

○ 1： サービス体験会を含む説明会 ○ 2： チラシ・ポスターの設置または配付 ○ 3： 地方公共団体HP ○ 4： LINEやFacebook等の公式SNS ◉ 5： 広報誌 ○ 6： その他 ○ 7： 発信しなかった	5

②周知・広報活動の工夫や改善点

4 周知・広報活動について、貴団体が実際に取り組んだ内容（情報発信内容等）や工夫、その効果を具体的に記入してください
特に、事業2年目以降の場合には、過年度の取組内容を踏まえて、追加で実施したものがあれば具体的にその経緯も含めて記入してください
また、一般財源（予算）や事業収入（外部資金）を用いてサービス改善を行った場合、具体的にどのような財源を用いて、
どのような取組を行ったのか、記入してください
例：本市のホームページへの掲載に加えて、外部委託にてサービス専用ホームページを作成するとともに、「利用イメージの動画」や「利用の始め方動画」を作成し、チラシの全戸配布で広く展開を行った。また、利用者の声（使ってみたら便利になった！等）も合わせて本市の公式YouTubeにて発信することで、具体的なメリットを訴求し更なる利用者の増加を図ることができた。

免許返納に伴い今後ますます利用者増を見込まれる高齢者層や、近年増加傾向にある外国人からバスの乗り方や時刻表の見方がわからないという声を多数いただいていたことから、令和7年度には老人クラブ向け12回、外国人向けのやさしい日本語講座1回、計13回の出前講座を担当部署と連携し実施しました。また、本市では令和7年9月から新規路線がスタートし、令和8年4月から新しいバスの運行もスタートしたことから、これらの周知に併せてバスロケーションシステムの導入についても町内会向けの回覧板や市ホームページ、公式LINE等様々な媒体を活用し周知することができました。	273字

4. 評価・改善

①事業の評価

1 評価を行うために収集した情報を、すべて選択してください（複数回答）
[f：その他]を選択した場合は、下段の[その他の情報]欄を記入してください

☑ a： 利用状況（利用者数・アプリのダウンロード数等） ☑ b： 利用者満足度 ☐ c： 利用者（住民等）の苦情数やシステムエラーの発生件数（事業のリスク把握の観点）	☐ d： 地域のステークホルダーの満足度・意見 ☐ e： 収支状況 ☐ f： その他（情報を下段に記入） ☐ g： いずれも該当しない	a,b
その他の情報		—

2 各評価関係者を交えた評価の頻度について、最も当てはまるものを選択してください
なお、記載の評価関係者がそもそも存在しない場合は、「評価を実施しなかった」を選択ください
※事業担当課以外の課室等の例：行政評価担当課等
※外部有識者の例：自治体DXに関する経験や知見を有する有識者や既存の評価体制に参画している有識者等

	①月に1回程度実施	②四半期に1回程度実施	③半年に1回程度実施	④必要な場合のみ実施	⑤評価を実施しなかった	
a：事業を担う原課内での評価	○	○	○	◉	○	4
b：事業担当課以外の課室等を交えた評価	○	○	○	○	◉	5
c：地域のステークホルダーを交えた評価	○	○	○	○	◉	5
d：委託事業者を交えた評価	○	○	○	◉	○	4
e：外部有識者を交えた評価	○	○	○	◉	○	4

②事業の改善

3 評価を踏まえた改善状況について、当てはまるものを選択してください

○ 1：改善の取組を実施して、把握した課題を解消した ◉ 2：改善に向け取組を実施している ○ 3：改善に向けた取組の計画を策定した ○ 4：事業評価を行い課題を把握したが、改善の方策が定まっていない ○ 5：事業評価を実施したものの、課題の把握には至っていない	2

4 「新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型TYPE1）」では、各地方公共団体において、交付金の具体的使途（実施計画上の経費内訳に記載された内容）や実施体制、毎年度の効果検証の結果について、地方公共団体のウェブサイトにおいて公表することが求められているついては、現在の対応状況について選択するとともに、公表している場合は、公表ウェブページのURLを記入ください

	①公表している	②公表準備中である	公表ウェブページのURL	
a：交付金の具体的使途	○	◉		2
b：実施体制	○	◉		2
c：毎年度の効果検証の結果	○	◉		2

③評価・改善活動の工夫や改善点

5 事業評価について、貴団体が実際に取り組んだ内容と工夫を具体的に記載してください
特に、事業2年目以降の場合には、過年度の取組内容を踏まえて、追加で実施したものがあれば具体的にその経緯も含めて記入してください
例：事業への客観的な評価と改善に向けた意見を聴取するため、大学教授や外部企業が参画する「外部評価委員会」を設置した。
住民モニターからのモニタリング報告を受けるとともに、本市のホームページにサービスの改善意見を募集することで、利用者の要望を即座にサービスに反映させる仕組みを設けることでPDCAサイクルを迅速に回すことができた。

交通事業者、道路事業者、関係行政機関にも参画いただいている恵庭市地域公共交通活性化協議会において、利用者アンケートの実施内容と集計結果についての報告を行い、今後の取り組み方について確認をしながら進めています。特に、このアンケートの取り方については、利用者がちょっとした待ち時間をつかって気軽に回答できるように、二次元コードのついたアンケートをバス停やバス車内に設置し、多くの方のご意見を回収することができました。	206字

6 評価・改善を行う上で、課題に感じたことをすべて選択してください（複数回答）

☐ a：事業評価を行うための情報収集（十分な量のフィードバックの確保等） ☐ b：事業改善を行うための体制構築（庁内、地域のステークホルダー、委託事業者、外部有識者との体制） ☐ c：定期的かつ密な事業評価の実施 ☑ d：事業評価結果に基づいた事業の改善策の検討 ☐ e：事業評価結果に基づいた事業改善の実施（マニュアル作成等を含む） ☐ f：その他 ☐ g：特になし	d
その他の内容	—

7 上記で選択した課題について、どのように改善をしていくのかを記入してください
設問6でチェックをつけた内容については、必ず記載を求めます
特に、事業評価・効果検証の実施についてどのように見直しを行い、アクションを起こすのか5W1Hを意識し、記入してください
例：評価にあたり、利用者と関係の深い地域のステークホルダーの意見や満足度については把握していたものの、利用者アンケートの回答率が低く、利用者の満足度や要望は十分に把握できておらず、改善に向けた材料が不足していた。今後は利用者からより多くの情報を収集する取組として、サービス利用者にその場でアンケートに回答してもらったり、回答者にクーポンを発行したり、一部利用者にヒアリングに協力してもらったりするなど、複数の取組を2026年9月までに実施したうえで、有効だった取組については継続して定期的に行うようにする。同時に、データに基づいたデジタルに知見のある外部の人材からアドバイスコメントをもらうことや四半期に1回の事業評価や効果検証を外部有識者を交えて実施することで、利用者とは別の客観的視点でサービスへの意見を収集し、より効果的に改善活動を実施していく。

事業評価結果に基づいた事業の改善策の検討については、生活環境課のみで進めることは困難であることから、運行事業者や委託事業者に加えて、交通事業者、道路事業者、関係行政機関にも参画いただいている恵庭市地域公共交通活性化協議会において年度明けの1回目の会議で情報を共有し、常に利用者の目線を忘れずに各関係機関の立場からご意見をいただくことで、KPIを達成できるよう事業評価や効果検証を行ってまいります。	200字

議案 第1号　令和8年度事業計画（案）

	協議会 開催予定	協議会の検討内容等	エコバス運行	エコタク運行
令和8年 6月	協議会	・R7　決算及び監査報告 ・R8　予算(案)及び事業計画(案) ・R9　フィーダー系統確保維持計画(案)	運行	運行
7月		・新規路線の本格運行開始		
8月				
9月				
10月	協議会	・エコバス冬季便の事業者選考 ・R8　フィーダー系統確保維持計画の評価 ほか		
11月				
12月			必要に応じて修正	必要に応じて修正
令和9年 1月	協議会	・次年度エコバス、エコタク運行委託会社事業者選考 ほか		
2月				
3月				
4月				
5月				

議案 第2号

令和８年度　歳入歳出予算（案）

【歳入】　（単位：円）

科　目	令和８年度予算	令和７年度予算	令和７年度決算	比　較 （８年度予算－７年度予算）	備　　考
事業収入	12,628,991	12,368,091	11,866,716	260,900	定期券売上収入・サイネージ広告料
負担金	169,741,872	167,354,546	159,686,221	2,387,326	エコバス・エコタク運行委託料等
補助金	2,544,000	0	2,544,000	2,544,000	フィーダー補助
繰越金	9,404	4,469	4,469	4,935	前年度からの繰越金
諸収入	0	0	5,135	0	預金利息
合計	184,924,267	179,727,106	174,106,541	5,197,161	

【歳出】　（単位：円）

科　目	令和８年度予算	令和７年度予算	令和７年度決算	比　較 （８年度予算－７年度予算）	備　　考
運営費	0	0	0	0	
事業費	184,914,863	179,722,637	174,097,137	5,192,226	【運行事業費】 ○エコバス定期券売上代金・広告料配分 ○エコバス・エコタク運行委託(冬期便含む) ○補助金 ○契約に係る印紙・銀行振込手数料
予備費	9,404	4,469	0	4,935	
合計	184,924,267	179,727,106	174,097,137	5,197,161	

議案第３号　地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

令和８年６月２９日

（名称）恵庭市地域公共交通活性化協議会

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1-1恵庭市における地域公共交通の現状

「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、最短で札幌に２５分、新千歳空港に１３分でアクセスが可能であり、１時間圏内には苫小牧港を擁する交通環境にある。

市内の主な公共交通機関としては、市内に４駅を構える、札幌と新千歳空港を結ぶ「ＪＲ千歳線（鉄道）」、札幌市と千歳市を結ぶ都市間輸送民間バス路線の「中央バス千歳線」、市内市街地を円循環運行しているコミュニティバス「えにわコミュニティバス（以下、エコバス）」、エコバスが運行していない郊外地域を乗合デマンド制で運行する「えにわコミュニティタクシー（以下、エコタク）」の４つがある。

「エコバス」については、平成１３年策定「循環バス運行基本方針」をもとに、市内市街地で運行していた民間バス路線を補完し、市民に親しまれるコミュニティバスとして平成１４年１１月に運行を開始した。

平成２２年１２月までは民間１路線と、エコバス３コースの合計４路線が運行していた（図１）が、民間バス路線の撤退などから、平成２２年１２月より市街地全体を循環するバス路線の再編の実証運行（図２）を行ない、平成２４年度から本格運行を開始した。
平成２７年１０月からはＪＲ恵み野駅西口及び、恵み野里美地区の開発に伴い、エコバス路線を延長し移動手段を確保した。（図３）

平成２７年度には、公共交通利用促進調査事業を実施し、①運行頻度・本数が少ない②目的地まで時間がかかる③路線がわかりにくい、以上３点の運行課題が明確となったことから、平成２８年度に恵庭市地域公共交通総合連携計画を策定し、これら３つの運行課題の解消を目指した路線・ダイヤ再編を平成２９年度に実施した。

平成３０年４月からの実証運行（図４）、平成３１年４月からは本格運行を開始し、環境基準に適合した低床バスを導入するなど、環境やバリアフリーにも配慮した生活交通ネットワークの構築を目指している。

令和２年１１月１１日に市内の観光施設の拠点として「はなふる」がオープンし、令和３年４月１日から停留所を増設し対応している。

また、停留所番号５７「後藤歯科医院」の前にあった後藤歯科医院の閉院に伴い、令和４年４月から同停留所の名称を「柏陽町４丁目」とする変更を行った。（図５）

令和７年９月には、Ａコース・Ｂコースのダイヤ改正と停留所番号８「松園線」、停留所番号６０「柏陽中学校」を追加した。

（図１）平成 14 年 11 月運行開始当初路線図

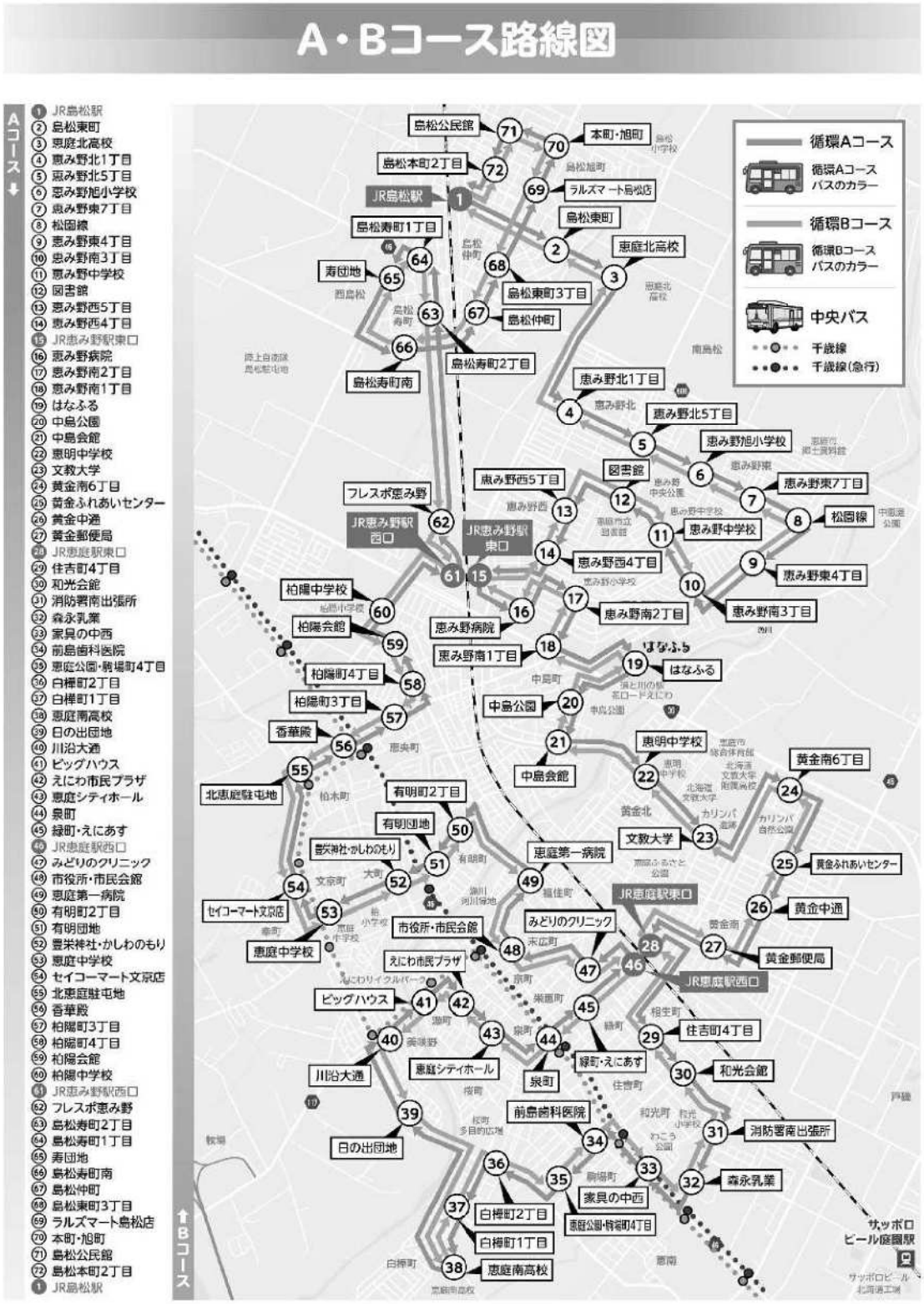
（図２）平成 22 年 12 月以降の路線図

（図３）平成27年10月以降の市内路線図

（図４）平成30年4月以降の市内路線図

（図5） 令和3年4月以降の市内路線図

（図6-1）令和7年9月以降の市内路線図



（R7.9.1現在）

1-2 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

恵庭市の公共交通は、札幌市と千歳市を結ぶＪＲ千歳線と中央バス路線及び、市内を循環するエコバス路線である。これらの路線は、市内外における通勤・通学・買い物・通院等、生活に欠かせないものとなっている。(図 7、図 8)

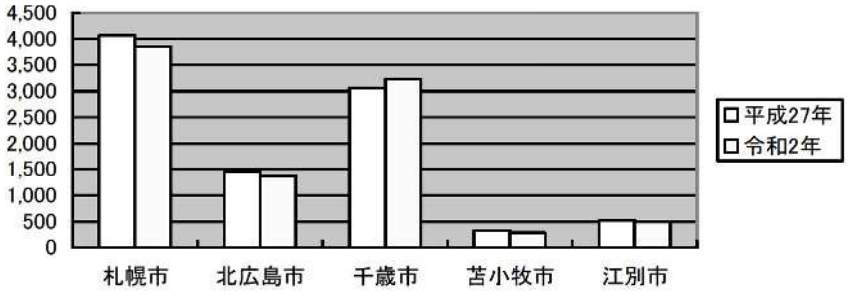
恵庭市内を目的とした移動については、現在恵庭市が進めている、ＪＲ駅を中心としたコンパクトシティ構想を踏まえ、市内の主な施設までの移動手段としてエコバスが利用されている。

また、恵庭市外を目的とする移動については、ＪＲ駅や中央バスのバス停での乗換えのため移動手段としてエコバスが利用されている（図 9)。

よって、エコバス路線は市内移動及び、地域間交通に接続するフィーダー系統機能として重要な役割を果たしていることから確保維持することが必要である。また、フィーダー系統と地域間幹線系統との運賃の差に対し指摘もあるが、利用者には学生や高齢者が多く、「市民の足」としての利用のためにも金額の改定には慎重な協議を必要とする。

（図7）　恵庭市の通勤・通学の隣接都市との流動状況

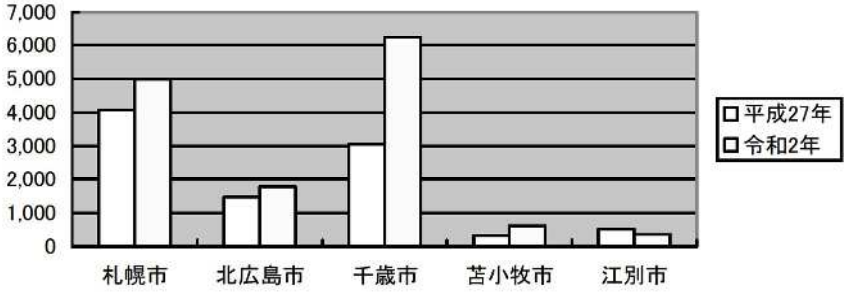
常住市町村別恵庭市への流入人口（各年 10 月 1 日現在）
※15 歳未満を除く



市町村	H27年	R2年			H27～R2年		R2年割合（%）		
		総数	通勤者	通学者	増加数	増加率（%）	総数	通勤者	通学者
札幌市	4,066	3,855	3,154	701	-211	-5.2	100.0	81.8	18.2
北広島市	1,468	1,369	1,200	169	-99	-6.7	100.0	87.7	12.3
千歳市	3,058	3,236	2,734	502	178	5.8	100.0	84.5	15.5
苫小牧市	329	282	175	107	-47	-14.3	100.0	62.1	37.9
江別市	525	488	428	60	-37	-7.0	100.0	87.7	12.3

資料：総務省統計局 R2 国勢調査

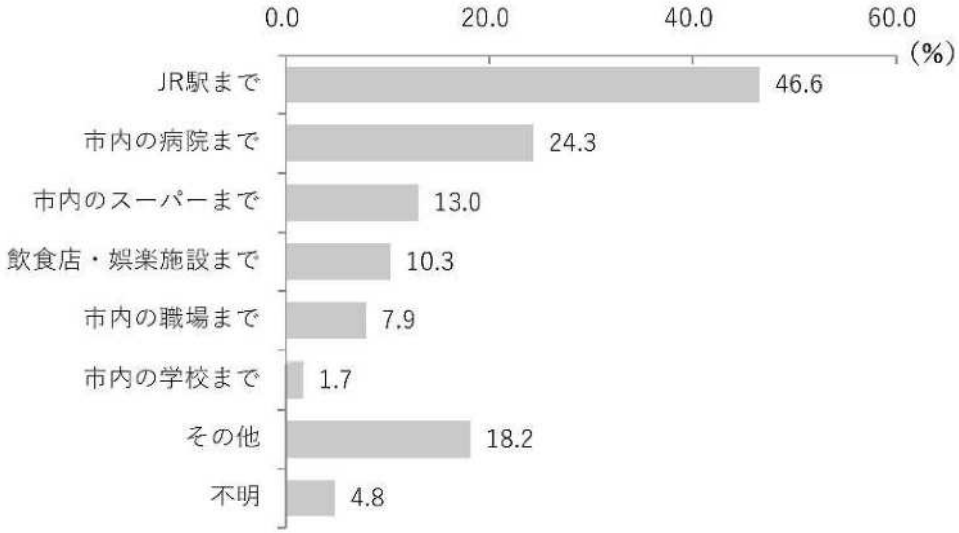
従業・通学市町村別恵庭市からの流出人口（各年 10 月 1 日現在）
※15 歳未満を除く



市町村	H27年	R2年			H27～R2年		R2年割合（%）		
		総数	通勤者	通学者	増加数	増加率（%）	総数	通勤者	通学者
札幌市	4,897	4,981	4,087	894	84	1.7	100.0	82.1	17.9
北広島市	1,482	1,780	1,559	221	298	20.1	100.0	87.6	12.4
千歳市	5,893	6,236	5,918	318	343	5.8	100.0	94.9	5.1
苫小牧市	613	622	555	67	9	1.5	100.0	89.2	10.8
江別市	355	360	252	108	5	1.4	100.0	70.0	30.0

資料：総務省統計局 R2 国勢調査

（図8）エコバス利用の主な用途



資料：令和4年度恵庭市地域公共交通計画基礎調査

（図9）エコバス停留所別利用者数上位順

順位	バス停名	乗降者数	地域間交通との関係
1	JR 恵庭駅西口	941	
2	JR 恵み野駅西口	849	
3	JR 恵み野駅東口	836	
4	JR 恵庭駅東口	757	
5	恵庭南高校	507	
6	JR 島松駅	393	
7	恵み野東７丁目	382	
8	黄金南６丁目	286	
9	市役所・市民会館	262	
10	豊栄神社・かしわのもり	261	
11	図書館	258	
12	ビッグハウス	230	
13	黄金ふれあいセンター	212	
14	北恵庭駐屯地	199	
15	セイコーマート文京店	190	
16	恵庭北高校	188	
17	香華殿前	162	
18	川沿大通	153	
19	フレスポ恵み野	151	
20	恵み野病院	145	
21	消防署南出張所	137	
22	泉町	132	
23	柏陽町３丁目	126	
24	恵み野南１丁目	125	
25	緑町・えにあす	120	
26	有明町２丁目	116	
27	ラルズマート島松店	114	
28	恵庭シティホール	111	
29	前島歯科医院	110	
30	後藤歯科医院	108	

資料：2022年2月1日（火）～7日（月）の乗降人数合計
（恵庭市市民生活課令和3年度OD調査）
※令和4年度については恵庭市地域公共交通計画基礎調査内で実施

２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

（１）事業の目標

表１のとおり、エコバス利用者数の増加をめざす。

表１　エコバス全体の目標（フィーダー系統以外も含む）

	年度	
現状	令和７年度　（令和６年10月～令和７年９月）	401,589 人
目標	最終目標　（恵庭市地域公共交通計画）	400,000 人

また、上記を達成するため、対象となっている系統の利用者数を表２のとおり設定する。

表２　フィーダー系統の目標

	系統名	利用者数
現状 令和７年度 （令和６年10月～令和７年９月）	JR 島松駅（JR 恵庭駅東口）JR 島松駅 ※A コース	188,332 人
	JR 島松駅（JR 恵庭駅西口）JR 島松駅 ※B コース	174,413 人
目標 令和９年度 （令和８年10月～令和９年９月）	JR 島松駅（JR 恵庭駅東口）JR 島松駅 ※A コース	181,161 人
	JR 島松駅（JR 恵庭駅西口）JR 島松駅 ※B コース	167,042 人

利用者のニーズを踏まえた適切な運行の実施と、利用者層拡大に向けた活動が必要である。

＜令和９年度目標＞

収支率：42.1%以上　公的資金投入額（利用者１人当たり恵庭市負担額）：239 円以下

＜令和７年度実績＞

収支率：42.1%　　公的資金投入額（利用者１人当たり恵庭市負担額）：239 円

（恵庭市地域公共交通計画 P85 参照）

（２）事業の効果
・ＪＲ駅を中心とした集約型都市構造を構築する。 ・エコバス路線沿線の交通弱者の移動手段の確保につながる。 ・外出機会の創出を図り、周辺の賑わい創出や消費活動を促す経済的効果が期待できる。 ・自家用車利用から公共交通利用の転換で CO2 排出抑制等、環境保全が図られる。 ・自家用車利用から公共交通利用の転換で交通事故が抑止される。 ・エコバス利用者数の増加による収入の増加により市の財政負担が軽減される。
３．２．の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
3-1 目標を達成するために行う事業 ・バスマップの作成 　時刻表、ルート図が一体となったバスマップを作成し、ＪＲ各駅、公共施設などで配布する。 ・利用方法、乗継券、運行情報の周知活動 　市内外の利用客に対しポスターや市フェイスブック、広報、市ホームページ、公式 LINE、地域 FM ラジオ局などを用いて公共交通に関する情報やエコバスの利用方法をわかりやすく発信し、利用の動機づけを行い利用者数の拡大、新規利用客を獲得する。また、老人クラブや市内への移住が増加している外国人への出前講座を開催する。 ・車内掲載物の充実 車内に掲載している企業広告や行政情報案内、利用方法案内を紙媒体だけでなく、車内モニター等の他媒体を利用し積極的な情報発信を行う。 ・バス停留所の利便性の向上 　利用客が安心安全にバスを待つことができ、わかりやすいバス停留所を目指す。 ・スマートフォン定期券の導入 　定期券の購入について、スマートフォンを利用した定期券を導入することで、利用者の利便性向上を目指す。 ・公共交通の新規利用者拡大事業の実施 　地域公共交通の新規利用客の開拓及び利用促進並びに市内経済の活性化に努めるため、運転免許証の返納者に対して、エコバスの乗車回数券 1,200 円分（100 円券 12 枚つづり）を配布する。 ・バスロケーションシステムとデジタルサイネージの向上 　従前エコバスに遅延が発生した場合、職員が各バス停を巡回し、バス利用者に状況説明を行っていたが、令和 7 年 9 月の新規路線の試験運行の開始に伴い、新たなバスロケーションシステムの導入により、利用者へリアルタイムな情報を提供するとともに、JR3 駅にサイネージを設置しバス利便性の向上を図っている。 3-2 その実施主体 ・恵庭市地域公共交通活性化協議会

４．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

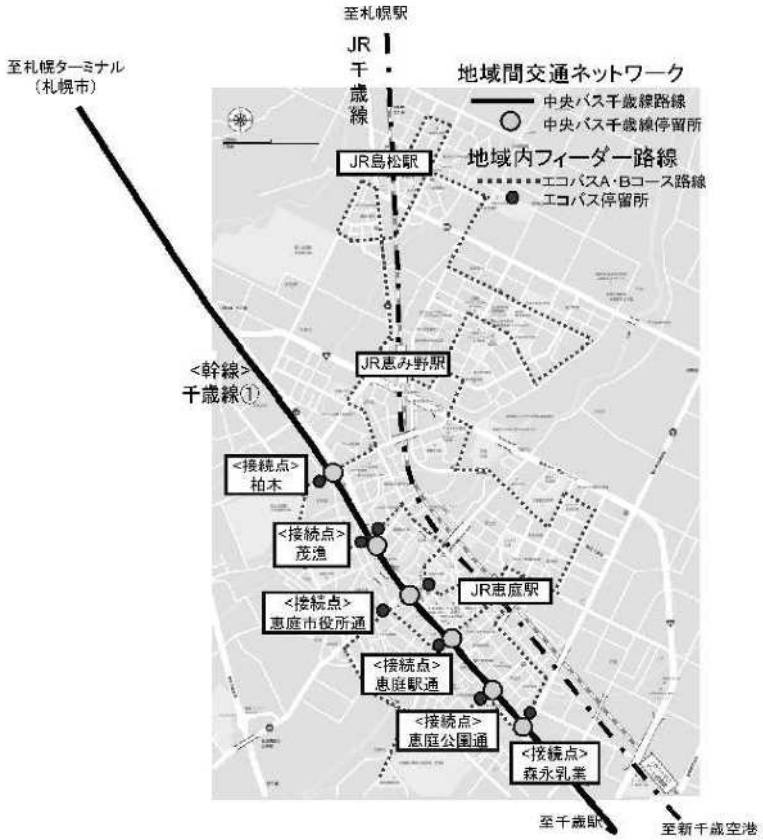
4-1 対象路線の概要

恵庭市内には、地域間を結ぶ交通として札幌市と千歳市を結ぶＪＲ千歳線及び、中央バス千歳線が運行している。ＪＲ千歳線は札幌市内まで結ばれており、中央バス千歳線は主に、札幌市営地下鉄東豊線に接続する福住駅と結ばれており、多くの恵庭市民が、通勤、通学、買い物、通院等のために利用している。

平成２２年１２月以前は、民間バス路線及び、えにわコミュニティバス３コースを運行していたが、平成２２年からの実証運行を経て、平成２４年に市街地をＪＲ駅及び、中央バスのバス停に接続しながら循環するコミュニティバス路線に再編している。

島松駅を出発し、島松駅に終着するという循環便となっているＡコース、Ｂコースのうち、補助対象地域幹線路線となっている中央バス千歳線に接続している循環系統の２系統を地域内フィーダー系統とする。（図 10）

（図 10）　生活交通ネットワーク路線イメージ



4-2 運行を確保する系統の概要及び運行予定者

別添「表１」のとおり

５．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
恵庭市地域公共交通活性化協議会から運行委託事業者へは、運行経費から運賃収入及び、国庫補助金額を差し引いた額を委託料として支払うこととする。 費用の総額：227,248,123 円 負担額（恵庭市地域公共交通活性化協議会）：146,304,123 円
６．２．の目標・効果の評価手法及び測定方法
評価は、「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、恵庭市公共交通計画 P87 に示す PDCA サイクルにより評価・検証を実施する。
７．別表１の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要 **【地域間幹線系統のみ】**
※該当なし
８．別表１の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 **【地域間幹線系統のみ】**
※該当なし
９．生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 **【地域間幹線系統のみ】**
※該当なし
10．地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 **【地域内フィーダー系統のみ】**
別添「表 5」のとおり
11．車両の取得に係る目的・必要性 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
※該当なし
12．車両の取得に係る定量的な目標・効果 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**
（１）事業の目標
※該当なし

（２）事業の効果

※該当なし

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

① 車両の代替による費用削減等の内容

※該当なし

② 代替車両を活用した利用促進策

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

（１）事業の目標

※該当なし

（２）事業の効果

※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

○令和７年度第１回恵庭市地域公共交通活性化協議会（R7.4.24）
・議案第１号　エコバス新規路線の一部ルート及びダイヤ変更について
・議案第２号　エコバス新規路線・既存路線のスケジュール変更について
・議案第３号　エコタク指定施設の追加について

○令和７年度第２回恵庭市地域公共交通活性化協議会（R7.6.30）
・報告第１号　令和６年度歳入歳出決算報告
・報告第２号　令和６年度監査報告
・報告第３号　令和６・７年度の利用状況（エコバス･エコタク）
・報告第４号　新規路線バス停位置の決定について（恵み野西６丁目）
・報告第５号　エコバス乗継対象停留所の追加について
・報告第６号　エコバス定期券の対象者拡大について
・議案第１号　令和７年度事業計画（案）
・議案第２号　令和７年度歳入歳出予算（案）
・議案第３号　地域内フィーダー系統確保維持計画（案）
・議案第４号　バスマップ（時刻表・路線図）の作成について

○令和７年度第３回恵庭市地域公共交通活性化協議会（R7.10.23）
・報告第１号　令和７年度エコバス・エコタクの利用状況について
・報告第２号　令和８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
・報告第３号　新規路線の試験運行開始について
・報告第４号　令和７年度えにわ環境エネルギー展の出展について
・議案第１号　エコバス新規路線の試験運行に伴うアンケート調査の実施について
・議案第２号　令和７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
・議案第３号　令和８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
・議案第４号　令和７年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価（一次評価）について

○令和７年度第４回恵庭市地域公共交通活性化協議会（R8.1.26）
・報告第１号　エコバス乗り方教室の実施について
・議案第１号　エコバス新規路線（Ｃ・Ｄコース）の試験運行に伴うアンケート調査の実施結果及び本格運行について
・議案第２号　エコバス路線（既存・新規）の運行及び事業者選考について

○令和８年度第１回恵庭市地域公共交通活性化協議会（R8.6.29）
・報告第１号　令和７年度歳入歳出決算報告
・報告第２号　令和７年度監査報告
・報告第３号　令和７・８年度の利用状況（エコバス･エコタク）
・報告第４号　新規路線（CD コース）の本格運行について
・報告第５号　新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）におけるＫＰＩと令和７年度実績について
・議案第１号　令和８年度事業計画（案）
・議案第２号　令和８年度歳入歳出予算（案）
・議案第３号　地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

19. 利用者等の意見の反映状況
・OD 乗降調査の実施 エコバス全路線全便において OD 乗降調査を実施。各停留所の利用頻度や乗車便の利用者ニーズを把握している。 ・恵庭市地域公共交通連携計画策定に向けての意見収集 平成 21 年度策定の恵庭市地域公共交通連携計画について、住民アンケート、通勤通学アンケート、パブリックコメントの実施等により意見収集を行い、その内容を恵庭市地域公共交通活性化協議会で検討し、恵庭市地域公共交通総合連携計画を策定するとともに、実証運行を行った。 ・第 2 次恵庭市地域公共交通総合連携計画策定に向けての意見収集 平成 28 年策定の第 2 次恵庭市地域公共交通総合連携計画について、平成 27 年度に市民の広場および地方創生交付金を活用した公共交通利用促進調査（利用者アンケート、公共交通不便地域アンケート、OD 調査）を行い、エコバスが抱える課題を明らかにした。 ・平成 30 年度エコバス実証運行利用状況調査の実施 平成 29 年から路線・ダイヤ再編を実施し、平成 30 年 4 月から開始した実証運行路線・ダイヤの検証を行うためにエコバス利用者およびエコバス対象地域住民を対象としたアンケートを実施した。 ・停留所、ダイヤの調整 利用者ニーズを反映し平成 31 年 4 月に恵み野南 1 丁目停留所、令和 3 年 4 月にはなふる停留所を追加した。 ・令和７年９月には、Ａコース・Ｂコースのダイヤ改正と停留所番号８「松園線」、停留所番号６０「柏陽中学校」を追加した。

【本計画に関する担当者・連絡先】
（住　所）恵庭市京町１番地
（所　属）恵庭市役所　生活環境部生活環境課
（氏　名）主査　浜野　晋輔
（電　話）0123－33－3131（内線 1181）
（e-mail）seikatsukankyou@city.eniwa.lg.jp

注意：　本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。
実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。
各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記２．・３．については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該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との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。