資料２

札幌市乗合バス路線維持計画

（変更分）

対象期間：令和３年４月１日～令和４年３月３１日

補助対象事業計画書	別紙１のとおり
補助対象系統評価調書	別紙２のとおり

令和４年１０月

札幌市

別紙１：補助対象事業計画書

（令和３年度変更分）

（別紙１）

補助対象事業計画書　（令和３年度変更分）

No.	事業者	営業所	移行	R2補助	報告書番号	路線番号	路線名	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	収益（千円）	費用（千円）	損益（千円）
181	北海道中央バス	白石		○	84	循環新93	新さっぽろ	新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	13.9	40	14.0	21,226	26,646	▲ 5,420
182	北海道中央バス	白石			173	55	白石本線	札幌駅前	平和大橋	白石営業所	9.6	35	13.0	30,603	32,678	▲ 2,075
183	北海道中央バス	白石		○	174	57	北郷本線	札幌駅前	厚別通	白石営業所	11.1	39	10.0	24,554	30,881	▲ 6,327
184	北海道中央バス	東		○	288	東66	東苗穂	環状通東駅	苗穂中通	豊　畑	7.1	22	10.0	15,620	18,321	▲ 2,701
185	北海道中央バス	西岡		○	98	南81	西岡	澄川駅前	西岡３条１１丁目	真駒内駅	6.5	20	10.5	15,257	18,086	▲ 2,829
186	北海道中央バス	西岡		○	99	南81	西岡	真駒内駅		澄川南小学校前	2.8	9	3.0	1,830	2,168	▲ 338
187	北海道中央バス	西岡		○	134	真101	空沼	真駒内駅		空沼登山口	12.9	28	1.0	331	463	▲ 132
188	北海道中央バス	西岡		○	175	福76	福住澄川	福住駅		澄川駅前	6.9	24	4.5	7,237	8,135	▲ 898
189	北海道中央バス	北			192		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅	あいの里教育大駅	附属小中学校前	11.4	30	1.0	871	907	▲ 36
190	北海道中央バス	北		○	207	麻27	篠路	地下鉄麻生駅	東８丁目	篠路小学校	6.4	24	19.0	29,580	31,872	▲ 2,292
191	北海道中央バス	大曲		○	72	福99	緑ケ丘団地	福住駅	北野通	東栄通	12.5	38	1.5	4,694	4,840	▲ 146
192	北海道中央バス	大曲			73		緑ケ丘団地	福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	11	1.0	324	334	▲ 10
193	北海道中央バス	大曲		○	74	福52	緑ケ丘団地	福住駅	北野通	東栄通	9.8	31	16.0	42,305	43,629	▲ 1,324
194	北海道中央バス	大曲		○	76	福51	福住・平岡	福住駅	北野通	里塚４条３丁目	6.7	22	1.5	2,596	3,212	▲ 616
195	北海道中央バス	大曲		○	82	新93	新さっぽろ	新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地	7.5	23	5.0	3,973	4,993	▲ 1,020
196	北海道中央バス	大曲		○	83	新93	新さっぽろ	新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地東	7.0	22	2.0	1,606	2,016	▲ 410
197	北海道中央バス	大曲		○	142		有明	福住駅		真栄高校	8.1	20	3.5	3,191	4,014	▲ 823
198	北海道中央バス	大曲		○	143	福87	有明	福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	29	5.5	16,230	20,272	▲ 4,042
199	北海道中央バス	大曲		○	144	福87	有明	福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	35	8.0	20,874	25,882	▲ 5,008
200	北海道中央バス	大曲		○	146	福87	有明	福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	21.2	43	2.0	2,016	2,945	▲ 929
201	北海道中央バス	大曲		○	148	大87	有明	大谷地駅	真栄団地	真栄高校	8.3	23	3.0	2,221	2,791	▲ 570
202	北海道中央バス	大曲		○	149	福87	有明	福住駅	真栄団地	アンデルセン福祉村３丁目	9.2	26	1.0	1,074	1,354	▲ 280
203	北海道中央バス	大曲		○	150	大87	有明	大谷地駅	真栄団地	有明小学校	10.9	27	1.0	2,454	3,097	▲ 643
204	北海道中央バス	大曲		○	151	福87	有明	福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49	3.0	3,703	5,433	▲ 1,730
205	北海道中央バス	大曲		○	154		有明	大谷地駅		真栄３条２丁目	4.8	13	2.0	137	162	▲ 25
206	北海道中央バス	石狩			187		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	18	2.0	2,229	2,290	▲ 61
207	北海道中央バス	石狩			188		あいの里・教育大	あいの里教育大駅		附属小中学校前	1.6	5	2.0	258	269	▲ 11
208	北海道中央バス	石狩			189	麻24	あいの里・教育大	地下鉄麻生駅	教育大	あいの里４条１丁目	11.9	33	42.0	135,290	138,414	▲ 3,124
209	北海道中央バス	石狩			190		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	30	5.5	8,858	9,157	▲ 299
210	北海道中央バス	石狩			191	麻24	あいの里・教育大	地下鉄麻生駅		篠路１０条３丁目	6.6	19	1.0	634	649	▲ 15
211	北海道中央バス	石狩		○	205	22	あいの里・篠路	札幌ターミナル	東８丁目	あいの里４条１丁目	19.1	62	15.5	64,846	79,342	▲ 14,496
212	北海道中央バス	石狩		○	206		あいの里・篠路	地下鉄麻生駅	東８丁目	あいの里高等支援	12.6	31	1.0	1,638	2,008	▲ 370
213	北海道中央バス	平岡		○	57	福63	大谷地	福住駅	南郷１８丁目駅	平岡営業所	7.6	27	7.5	9,073	11,086	▲ 2,013
214	北海道中央バス	平岡		○	58	福68	大谷地	福住駅	南郷１８丁目駅	真　栄	8.5	30	1.0	1,353	1,652	▲ 299
215	北海道中央バス	平岡		○	75	福51	福住・平岡	福住駅	北野通	イオンモール札幌平岡	5.6	19	4.0	2,648	3,277	▲ 629
216	北海道中央バス	平岡		○	153		有明	ヒルズガーデン清田		真栄高校	8.3	23	1.0	177	201	▲ 24
217	北海道中央バス	平岡		○	155		有明	月寒中央通２丁目		真栄高校	10.1	26	1.0	650	829	▲ 179
218	ジェイ・アール北海道バス	手稲		○	25	宮55	手稲	宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲営業所前	7.5	25	0.5	907	1,252	▲ 345
219	ジェイ・アール北海道バス	手稲		○	33	手85	明日風	手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	7.7	23	6.0	7,246	8,673	▲ 1,427
220	ジェイ・アール北海道バス	手稲		○	45	手44	山口	手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	5.8	17	1.5	1,083	1,820	▲ 737
221	ジェイ・アール北海道バス	厚別		○	124	新22	開拓の村	新札幌駅		開拓の村	5.1	20	14.5	19,841	23,079	▲ 3,239
222	ジェイ・アール北海道バス	厚別		○	185	このっぴー	厚別東	新札幌駅	高台公園	新札幌駅	7.2	27	9.5	14,595	21,071	▲ 6,476
223	ジェイ・アール北海道バス	厚別		○	187	循環新10	ひばりが丘	新札幌駅	厚別光陽団地前	新札幌駅	6.3	31	6.0	8,560	11,103	▲ 2,543
224	ジェイ・アール北海道バス	札幌		○	227	7	米里	白陵高校前	国立病院菊水駅前	ＪＲ札幌駅	14.4	49	3.0	10,216	13,363	▲ 3,147
225	ジェイ・アール北海道バス	札幌		○	228	5	米里	ＪＲ札幌駅	バスセンター菊水駅前	白陵高校前	13.9	48	6.0	23,689	26,532	▲ 2,843
226	ジェイ・アール北海道バス	札幌		○	229	5	米里	白陵高校前	菊水駅前バスセンター	ＪＲ札幌駅	13.5	50	6.0	24,110	25,115	▲ 1,005
227	ジェイ・アール北海道バス	札幌		○	230	9	米里	ＪＲ札幌駅	東橋米里１条２丁目	白陵高校前	12.3	40	1.5	3,221	3,748	▲ 527
228	ジェイ・アール北海道バス	琴似		○	336	50	啓明	もいわ山ﾛｰﾌﾟｳｪｲ	中央区役所前	ＪＲ札幌駅	6.9	36	1.5	1,702	3,242	▲ 1,540
229	ジェイ・アール北海道バス	琴似		○	379	37	南新川	大通西4丁目	市立病院新川橋	北25条西15丁目	9.1	40	5.0	10,986	13,824	▲ 2,838
230	じょうてつ	川沿		○	2	7	定山渓	札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	30.0	82	7.2	60,150	70,585	▲ 10,435
231	じょうてつ	川沿		○	13	12	定山渓	真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山渓車庫前	21.1	51	11.0	56,052	73,017	▲ 16,965
232	じょうてつ	川沿		○	56	7	定山渓	札幌駅	川沿16-2　藤野4-5	南陵高校	17.7	38	1.0	1,847	1,910	▲ 63
233	じょうてつ	川沿				8	定山渓	札幌駅	石山中央	藤舞団地（藤野西過車庫）	18.9	66	7.5	13,080	13,779	▲ 699 ※注３
											計			53	系統	▲ 116,973

（注１）　札幌市乗合バス路線維持補助金交付要綱附則5の適用を受ける予定の営業所に所属する系統を含む。

（注２）　金額は見込（参考）であり、損益の計数と実際の補助金交付予定額とは一致しない。

（注３）　№233は令和3年度新規開設路線のため、報告書番号未附番

別紙２：補助対象系統評価調書（総括表）

（令和３年度変更分）

（参　考）

補助対象系統評価調書におけるアセスメントの視点について

系統別評価における各項目について、下記の視点から評価し、「現状」、「これまでの取組の具体的内容」及び「取組効果及び今後の取組予定」を記載している。

評価項目		アセスメントの視点
１．収入の増加		
運行ルートの見直し	ルート	運行ルートやバス停の位置が合理的か。 利用促進のためにルート等を改善する余地はないか。
	バス競合	他の乗合バス路線と過度に競合していないか。
	鉄道競合	軌道系交通機関（ＪＲ、地下鉄、路面電車）と過度に競合していないか。
運行方法の改善	ダイヤ	運行ダイヤは利用者の需要に適合しているか。 運行回数は維持目的に照らして合理的か。
利用促進	ＰＲ	住民に対して利用促進の働きかけを行っているか。 当該路線が補助対象路線であることを周知しているか。
	住民理解	沿線住民は、当該路線が補助対象であることを認識しているか。 沿線住民による当該路線の維持活動等がなされているか。
２．費用の削減		
節減・節約、効率化等	効率性	効率的な運行や費用削減への取組を行っているか。

【乗合バス事業者による１次評価】

乗合バス事業者において、上記の視点から改善余地の有無を確認し、改善の余地があると認められる項目について、これまでの改善に向けた取組状況を検証し、次の区分により自己評価している。

Ａ：充分取組・改善している
Ｂ：部分的に取組・改善している
Ｃ：取組中であるが改善に至っていない
Ｄ：取組未実施
－：改善の余地がない

【札幌市による２次評価】

札幌市が１次評価の結果や乗合バス事業者の取組状況等を勘案し、次の区分により総合的に評価している。

１：非常に良い（高く評価できる）
２：概ね良い（評価できる）
３：改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
４：改善の余地が大いにある（努力を要する）
－：改善の余地がない

（第２号様式）

補助対象系統評価調書　総括表

補助対象運行年度　　令和３年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

No.	報告書番号	路線番号	路線名	移行	経路			損益（千円）		輸送量		主な維持目的	アセスメント結果		
					起点	主な経由地	終点	前々年度	前年度	前々年度	前年度		乗合バス事業者による１次評価		札幌市による２次評価
													収入の増加	費用の削減	
181	84	循環新93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	▲ 1,333	▲ 6,392	61.67	97.86	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
182	173	55	白石本線		札幌駅前	平和大橋	白石営業所	6,043	1,119	116.85	90.74	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
183	174	57	北郷本線		札幌駅前	厚別通	白石営業所	1,471	▲ 4,678	100.13	65.30	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
184	288	東66	東苗穂		環状通東駅	苗穂中通	豊　畑	2,315	▲ 1,815	83.70	44.90	沿線住民の地下鉄環状通東駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
185	98	南81	西岡		澄川駅前	西岡３条１１丁目	真駒内駅	4,034	▲ 2,892	51.14	36.75	沿線住民の地下鉄真駒内駅及び地下鉄澄川駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
186	99	南81	西岡		真駒内駅		澄川南小学校前	307	▲ 344	9.27	6.72	沿線住民の地下鉄真駒内駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
187	134	真101	空沼		真駒内駅		空沼登山口	7	▲ 44	19.80	5.49	沿線住民の地下鉄真駒内駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
188	175	福76	福住澄川		福住駅		澄川駅前	4,155	▲ 754	29.79	19.80	沿線住民の地下鉄福住駅及び地下鉄澄川駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
189	192		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	あいの里教育大駅	附属小中学校前	156	15	4.55	7.94	地下鉄麻生駅及びJRあいの里教育大駅から付属小中学校へのアクセス	B	B	―
190	207	麻27	篠路		地下鉄麻生駅	東８丁目	篠路小学校	5,134	▲ 778	104.72	84.74	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
191	72	福99	緑ケ丘団地		福住駅	北野通	東栄通	7,848	▲ 10	178.34	12.77	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
192	73		緑ケ丘団地		福住駅	北野通	北野中学校前	45	10	1.72	3.10	地下鉄福住駅から清田高校への通学アクセス	B	B	1
193	74	福52	緑ケ丘団地		福住駅	北野通	東栄通		▲ 326		102.72	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
194	76	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	里塚４条３丁目	1,836	▲ 253	42.24	6.54	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
195	82	新93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地	▲ 283	▲ 1,210	14.16	18.90	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
196	83	新93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地東	▲ 103	▲ 492	4.66	7.44	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
197	142		有明		福住駅		真栄高校	627	▲ 459	22.26	16.49	地下鉄福住駅から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	―
198	143	福87	有明		福住駅	真栄団地	有明小学校	3,045	▲ 3,402	44.33	31.52	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
199	144	福87	有明		福住駅	アンデルセン	有明小学校	3,794	▲ 3,024	78.00	57.44	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2

（第２号様式）

補助対象系統評価調書　総括表

補助対象運行年度　　令和３年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

No.	報告書番号	路線番号	路線名	移行	経路			損益（千円）		輸送量		主な維持目的	アセスメント結果		
					起点	主な経由地	終点	前々年度	前年度	前々年度	前年度		乗合バス事業者による１次評価		札幌市による２次評価
													収入の増加	費用の削減	
200	146	福87	有明		福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	457	▲ 1,276	21.52	13.70	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
201	148	大87	有明		大谷地駅	真栄団地	真栄高校	436	▲ 318	13.00	14.43	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	―
202	149	福87	有明		福住駅	真栄団地	アンデルセン福祉村３丁目	202	▲ 226	3.64	5.15	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
203	150	大87	有明		大谷地駅	真栄団地	有明小学校	425	▲ 457	7.46	5.37	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
204	151	福87	有明		福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	813	▲ 2,474	36.63	24.00	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
205	154		有明		大谷地駅		真栄３条２丁目	17	▲ 30	3.92	5.88	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
206	187		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	280	53	11.86	10.64	地下鉄麻生駅から英藍学校への通学アクセス	B	B	―
207	188		あいの里・教育大		あいの里教育大駅		附属小中学校前	40	5	1.72	3.02	JRあいの里教育大駅から付属小中学校へのアクセス	B	B	―
208	189	麻24	あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	教育大	あいの里４条１丁目	19,169	▲ 1,741	444.92	332.64	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
209	190		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅		附属小中学校前	1,596	165	49.12	43.01	地下鉄麻生駅から付属小中学校へのアクセス	B	B	―
210	191	麻24	あいの里・教育大		地下鉄麻生駅		篠路１０条３丁目	233	7	7.73	4.62	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
211	205	22	あいの里・篠路		札幌ターミナル	東８丁目	あいの里４条１丁目	▲ 3,273	▲ 11,160	275.18	167.25	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
212	206		あいの里・篠路		地下鉄麻生駅	東８丁目	あいの里高等支援	▲ 11	▲ 222	8.18	7.27	地下鉄麻生駅からあいの里高等支援学校への通学アクセス	B	B	―
213	57	福63	大谷地		福住駅	南郷１８丁目駅	平岡営業所	▲ 350	▲ 1,083	41.03	37.80	沿線住民の地下鉄福住駅及び地下鉄南郷18丁目駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
214	58	福68	大谷地		福住駅	南郷１８丁目駅	真　栄	▲ 31	▲ 161	5.98	5.50	沿線住民の地下鉄福住駅並びに南郷18丁目駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
215	75	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	イオンモール札幌平岡	454	▲ 174	9.34	15.72	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
216	153		有明		ヒルズガーデン清田		真栄高校	28	▲ 22	3.31	4.98	沿線周辺から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	―
217	155		有明		月寒中央通２丁目		真栄高校	122	▲ 96	3.83	5.68	沿線周辺から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	―

（第２号様式）

補助対象系統評価調書　総括表

補助対象運行年度　　令和３年度　　事業者名　　ジェイ・アール北海道バス㈱

No.	報告書番号	路線番号	路線名	移行	経路			損益（千円）		輸送量		主な維持目的	アセスメント結果		
					起点	主な経由地	終点	前々年度	前年度	前々年度	前年度		乗合バス事業者による１次評価		札幌市による２次評価
													収入の増加	費用の削減	
218	25	宮55	手稲線		宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲営業所前	▲ 107	▲ 629	2.67	1.29	手稲地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
219	33	手85	明日風線		手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	187	▲ 1,815	57.55	30.90	明日風地区住民の通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
220	45	手44	山口線		手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	▲ 692	▲ 1,085	5.28	4.05	山口地区住民のJR駅への通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	B	B	2
221	124	新22	開拓の村線		新札幌駅		開拓の村	5,442	▲ 4,808	67.57	42.20	厚別東地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	B	2
222	185	このっぴー	厚別東線		新札幌駅	高台公園	新札幌駅	▲ 6	▲ 5,219	51.14	34.49	厚別東地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
223	187	循環新10	ひばりが丘線		新札幌駅	厚別光陽団地前	新札幌駅	118	▲ 2,631	27.42	20.58	ひばりが丘・厚別南地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	B	2
224	227	7	米里線		白陵高校前	国立病院菊水駅前	ＪＲ札幌駅	4,866	▲ 3,171	67	23	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
225	228	5	米里線		ＪＲ札幌駅	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ菊水駅前	白陵高校前	1,647	▲ 2,026	72.17	54.48	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
226	229	5	米里線		白陵高校前	菊水駅前ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	ＪＲ札幌駅	5,222	▲ 703	74.75	55.92	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
227	230	9	米里線		ＪＲ札幌駅	東橋米里１条２丁目	白陵高校前		▲ 327		12.27	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
228	336	50	啓明線		もいわ山ロープウェイ	中央区役所前	JR札幌駅	▲ 506	▲ 1,502	5.69	3.47	旭ヶ丘及び伏見地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	B	2
229	379	37	南新川線		大通西4丁目	市立病院新川橋	北25条西15丁目	▲ 99	▲ 2,363	33.85	28.35	新琴似地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	B	2

（第２号様式）

補助対象系統評価調書　総括表

補助対象運行年度　令和３年度　　事業者名　株式会社 じょうてつ

No.	報告書番号	路線番号	路線名	移行	経路			損益（千円）		輸送量		主な維持目的	アセスメント結果		
					起点	主な経由地	終点	前々年度	前年度	前々年度	前年度		乗合バス事業者による１次評価		札幌市による２次評価
													収入の増加	費用の削減	
230	2	7	定山渓		札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	13,456	▲ 10,435	93.45	69.19	南区・中央区沿線住民の札幌都心部への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
231	13	12	定山渓		真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山渓車庫前	3,742	▲ 16,965	118.69	87.67	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
232	56	7	定山渓		札幌駅	川沿16-2　藤野4-5	南陵高校	397	▲ 63	8.55	9.37	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
233		8	定山渓		札幌駅	石山中央	簾舞団地（藤野西通車庫）		▲ 699		77.93	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	

別紙２：補助対象系統評価調書（個表）

（令和３年度変更分）

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
181	循環新93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	13.9	40.0	14.0	21.0	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	複数営業所運行系統

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
84	新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	13.9	40.0	14.0	97.86	66,862	20,029	26,421	▲ 6,392	76%	0	6392	6,392	R1新設・複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		76%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
182	55	白石本線		札幌駅前	平和大橋	白石営業所	9.6	35.0	13.0	13.0	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
173	札幌駅前	平和大橋	白石営業所	9.6	35.0	13.0	90.74	80,631	32,982	31,863	1,119	104%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		104%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
183	57	北郷本線		札幌駅前	厚別通	白石営業所	11.1	38.5	10.0	10.0	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
174	札幌駅前	厚別通	白石営業所	11.1	38.5	10.0	65.30	77,011	25,754	30,432	▲ 4,678	85%	0	4678	4,678	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		85%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
184	東66	東苗穂		環状通東駅	苗穂中通	豊畑	7.1	22.0	10.0	10.0	沿線住民の地下鉄環状通東駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
288	環状通東駅	苗穂中通	豊畑	7.1	22.0	10.0	44.90	44,488	15,765	17,580	▲ 1,815	90%	0	1815	1,815	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバス乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
185	南81	西岡		澄川駅前	西岡3条11丁目	真駒内駅	6.5	20.0	10.5	13.5	沿線住民の地下鉄真駒内駅及び地下鉄澄川駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
98	澄川駅前	西岡3条11丁目	真駒内駅	6.5	20.0	10.5	36.75	43,278	14,210	17,102	▲ 2,892	83%	0	2293	2,293	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
186	南81	西岡		真駒内駅		澄川南小学校前	2.8	9.0	3.0	13.5	沿線住民の地下鉄真駒内駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
99	真駒内駅		澄川南小学校前	2.8	9.0	3.0	6.72	5,183	1,704	2,048	▲ 344	83%	0	344	344	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
187	真101	空沼		真駒内駅		空沼登山口	12.9	27.5	1.0	9.0	沿線住民の地下鉄真駒内駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
134	真駒内駅		空沼登山口	12.9	27.5	1.0	5.49	800	272	316	▲ 44	86%	0	44	44	2020年度運行期間：6/1～10/14

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		86%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
188	福76	福住澄川		福住駅		澄川駅前	6.9	24.0	4.5	4.5	沿線住民の地下鉄福住駅及び地下鉄澄川駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
175	福住駅		澄川駅前	6.9	24.0	4.5	19.80	19,500	6,952	7,706	▲ 754	90%	0	754	754	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
189		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	あいの里教育大駅	附属小中学校前	11.4	30.0	1.0	53.5	地下鉄麻生駅及びJRあいの里教育大駅から付属小中学校へのアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
192	地下鉄麻生駅	あいの里教育大駅	附属小中学校前	11.4	30.0	1.0	7.94	2,085	839	824	15	102%	0	0	0	スクール便（往）・収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		102%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
190	麻27	篠路		地下鉄麻生駅	東8丁目	篠路小学校	6.4	24.0	19.0	19.0	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
207	地下鉄麻生駅	東8丁目	篠路小学校	6.4	24.0	19.0	84.74	77,037	29,665	30,443	▲ 778	97%	0	778	778	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		97%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
191	福99	緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	東栄通	12.5	37.5	1.5	18.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
72	福住駅	北野通	東栄通	12.5	37.5	1.5	12.77	11,688	4,609	4,619	▲ 10	100%	0	10	10	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		100%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
192		緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	11.0	1.0	18.5	地下鉄福住駅から清田高校への通学アクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
73	福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	11.0	1.0	3.10	631	259	249	10	104%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	－
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- －　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		104%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
193	福52	緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	東栄通	9.8	31.0	16.0	18.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
74	福住駅	北野通	東栄通	9.8	31.0	16.0	102.72	107,259	42,060	42,386	▲ 326	99%	0	326	326	2020.4新規系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		99%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
194	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	21.5	1.5	5.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
76	福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	21.5	1.5	6.54	8,571	3,134	3,387	▲ 253	93%	0	253	253	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		93%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
195	新93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地	7.5	23.0	5.0	21.0	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
82	新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地	7.5	23.0	5.0	18.90	12,617	3,776	4,986	▲ 1,210	76%	0	1210	1,210	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		76%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
196	新93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地東	7.0	22.0	2.0	21.0	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
83	新さっぽろ駅	東栄通中央	緑ヶ丘団地東	7.0	22.0	2.0	7.44	5,096	1,522	2,014	▲ 492	76%	0	492	492	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		76%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
197		有明		福住駅		真栄高校	8.1	19.5	3.5	39.5	地下鉄福住駅から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
142	福住駅		真栄高校	8.1	19.5	3.5	16.49	9,421	3,263	3,722	▲ 459	88%	0	459	459	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		88%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
198	福87	有明		福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	28.5	5.5	39.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
143	福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	28.5	5.5	31.52	50,793	16,670	20,072	▲ 3,402	83%	0	2949	2,949	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
199	福87	有明		福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	34.5	8.0	39.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
144	福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	34.5	8.0	57.44	54,811	18,636	21,660	▲ 3,024	86%	0	2317	2,317	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		86%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
200	福87	有明		福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	21.2	43.0	2.0	39.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
146	福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	21.2	43.0	2.0	13.70	12,684	3,736	5,012	▲ 1,276	75%	0	1276	1,276	2020年度運行期間：4/20～11/10（土日祝）、7/16～8/16

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		75%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
201		有明		大谷地駅	真栄団地	真栄高校	8.3	23.0	3.0	39.5	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
148	大谷地駅	真栄団地	真栄高校	8.3	23.0	3.0	14.43	6,639	2,305	2,623	▲ 318	88%	0	318	318	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		88%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
202	福87	有明		福住駅	真栄団地	アンデルセン福祉村３丁目	9.2	26.0	1.0	39.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
149	福住駅	真栄団地	アンデルセン福祉村３丁目	9.2	26.0	1.0	5.15	3,348	1,097	1,323	▲ 226	83%	0	226	226	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
203	大87	有明		大谷地駅	真栄団地	有明小学校	10.9	27.0	1.0	39.5	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
150	大谷地駅	真栄団地	有明小学校	10.9	27.0	1.0	5.37	7,369	2,455	2,912	▲ 457	84%	0	457	457	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		84%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
204	福87	有明		福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49.0	3.0	39.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
151	福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49.0	3.0	24.00	25,764	7,707	10,181	▲ 2,474	76%	0	2474	2,474	2020年度運行期間：4/20～11/10（土日祝）、7/16～8/16（平日）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		76%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
205		有明		大谷地駅		真栄3条2丁目	4.8	13.0	2.0	39.5	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
154	大谷地駅		真栄3条2丁目	4.8	13.0	2.0	5.88	427	139	169	▲ 30	82%	0	30	30	学休日のみ運行

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		82%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
206		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	18.0	2.0	53.5	地下鉄麻生駅から英藍学校への通学アクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
187	地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	18.0	2.0	10.64	5,207	2,111	2,058	53	103%	0	0	0	スクール便（往復）・収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		103%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
207		あいの里・教育大		あいの里教育大駅		附属小中学校前	1.6	5.0	2.0	53.5	JRあいの里教育大駅から付属小中学校へのアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
188	あいの里教育大駅		附属小中学校前	1.6	5.0	2.0	3.02	617	249	244	5	102%	0	0	0	複数営業所運行系統・スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		102%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
208	麻24	あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	教育大	あいの里4条1丁目	11.9	33.0	42.0	53.5	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
189	地下鉄麻生駅	教育大	あいの里4条1丁目	11.9	33.0	42.0	332.64	321,063	125,133	126,874	▲ 1,741	99%	0	0	0	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		99%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
209		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	29.5	5.5	53.5	地下鉄麻生駅から付属小中学校へのアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
190	地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	29.5	5.5	43.01	21,567	8,688	8,523	165	102%	0	0	0	複数営業所運行系統・収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		102%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
210	麻24	あいの里・教育大		地下鉄麻生駅		篠路10条3丁目	6.6	19.0	1.0	53.5	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
191	地下鉄麻生駅		篠路10条3丁目	6.6	19.0	1.0	4.62	1,452	581	574	7	101%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		101%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
211	22	あいの里・篠路		札幌ターミナル	東8丁目	あいの里4条1丁目	19.1	61.5	15.5	16.5	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
205	札幌ターミナル	東8丁目	あいの里4条1丁目	19.1	61.5	15.5	167.25	192,918	65,075	76,235	▲ 11,160	85%	0	8927	8,927	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		85%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
212		あいの里・篠路		地下鉄麻生駅	東8丁目	あいの里高等支援学校	12.6	31.0	1.0	16.5	地下鉄麻生駅からあいの里高等支援学校への通学アクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
206	地下鉄麻生駅	東8丁目	あいの里高等支援学校	12.6	31.0	1.0	7.27	4,744	1,653	1,875	▲ 222	88%	0	222	222	スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		88%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
213	福63	大谷地		福住駅	南郷18丁目駅	平岡営業所	7.6	26.5	7.5	8.5	沿線住民の地下鉄福住駅及び地下鉄南郷18丁目駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
57	福住駅	南郷18丁目駅	平岡営業所	7.6	26.5	7.5	37.80	27,425	9,755	10,838	▲ 1,083	90%	0	808	808	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
214	福68	大谷地		福住駅	南郷18丁目駅	真栄	8.5	29.5	1.0	8.5	沿線住民の地下鉄福住駅並びに南郷18丁目駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
58	福住駅	南郷18丁目駅	真栄	8.5	29.5	1.0	5.50	4,097	1,458	1,619	▲ 161	90%	0	161	161	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
215	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	イオンモール札幌平岡	5.6	19.0	4.0	5.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
75	福住駅	北野通	イオンモール札幌平岡	5.6	19.0	4.0	15.72	8,101	3,027	3,201	▲ 174	95%	0	174	174	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6.より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		95%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
216		有明		ヒルズガーデン清田		真栄高校	8.3	23.0	1.0	39.5	沿線周辺から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
153	ヒルズガーデン清田		真栄高校	8.3	23.0	1.0	4.98	531	188	210	▲ 22	90%	0	22	22	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
217		有明		月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	26.0	1.0	39.5	沿線周辺から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
155	月寒中央通２丁目		真栄高校	10.1	26.0	1.0	5.68	1,869	643	739	▲ 96	87%	0	96	96	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		87%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
218	宮55	手稲線		宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲営業所前	7.5	25.0	0.5	55.5	手稲地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
25	宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲営業所前	7.5	25.0	0.5	1.29	2,708	441	1,070	▲ 629	41%	0	620	620	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR手稲駅、地下鉄宮の沢駅にて鉄道や地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、自社他系統と一部競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・手稲地区～JR手稲駅・地下鉄宮の沢駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・手稲地区～JR手稲駅・地下鉄宮の沢駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	A	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		41%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
219	手85	明日風線		手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	7.7	23.0	6.0	10.0	明日風地区住民の通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
33	手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	7.7	23.0	6.0	30.90	20,151	6,148	7,963	▲ 1,815	77%	0	1,742	1,742	前年度収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR手稲駅、星置駅にて鉄道への乗継ぎを考慮したルートであり、一部区間と自社競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・明日風地区～JR手稲駅を結び通院及び買い物の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	A	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・明日風地区～JR手稲駅を結び通院及び買い物の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2.4月に平日の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	A	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		77%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
220	手44	山口線		手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	5.8	17.0	1.5	18.0	山口地区住民のJR駅への通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
45	手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	5.8	17.0	1.5	4.05	6,102	1,326	2,411	▲ 1,085	55%	692	1,064	372	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR手稲駅への乗継ぎを考慮したルートであり、曙通～手稲駅間は一部競合するが、鉄道との競合はない。	・通勤・通学者の利便性を中心に、JR手稲駅での乗継ぎを考慮したルートを設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	B	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物などに配慮したダイヤを設定	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト(えきバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25～H26年度に乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		55%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
221	新22	開拓の村線		新札幌駅		開拓の村	5.1	20.0	14.5	14.5	厚別東地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
124	新札幌駅		開拓の村	5.1	20.0	14.5	42.20	53,596	16,371	21,179	▲ 4,808	77%	0	4,635	4,635	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・新札幌駅・森林公園駅での乗継ぎを考慮したルートであり自社の新札幌駅発着系統と一部競合するが、他社および鉄道と競合はしない。	・厚別東地区～JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	A	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・厚別東地区～JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・H31.4月に平日・土日祝の増便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		77%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
222	このっぴー	厚別東線		新札幌駅	高台公園	新札幌駅	7.2	27.0	9.5	11.0	厚別東地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
185	新札幌駅	高台公園	新札幌駅	7.2	27.0	9.5	34.49	48,809	14,069	19,288	▲ 5,219	73%	0	5,072	5,072	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・新札幌駅での乗継ぎを考慮したルートとなっており、一部中央バスと競合するが、鉄道との競合はない。	・厚別東地区～JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・厚別東地区～JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2.4月に平日の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	A	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		73%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
223	循環新10	ひばりが丘線		新札幌駅	厚別光陽団地前	新札幌駅	6.3	31.0	6.0	6.0	ひばりが丘・厚別南地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
187	新札幌駅	厚別光陽団地前	新札幌駅	6.3	31.0	6.0	20.58	25,754	7,546	10,177	▲ 2,631	74%	0	2,591	2,591	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・新札幌駅での乗継ぎを考慮したルートとなっており、一部中央バスと競合するが、鉄道との競合はない。	・通勤者の利便性を中心に、JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅での乗継ぎを考慮したルートを設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	A	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、朝夕は運行していなかった。	・ひばりが丘・厚別南地区～JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・H30.4月に平日・土日祝の増便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		74%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
224	7	米里線		白陵高校前	国立病院菊水駅前	JR札幌駅	14.4	49.0	3.0	39.5	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
227	白陵高校前	国立病院菊水駅前	JR札幌駅	14.4	49.0	3.0	22.92	31,536	9,291	12,462	▲ 3,171	75%	0	3,092	3,092	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部への直接のアクセス及び地下鉄菊水駅での乗継ぎを考慮したルートであり、自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・米里地区～地下鉄菊水駅・JR札幌駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・米里地区～地下鉄菊水・JR札幌駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2.4月に平日・土日祝の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	A	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		75%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
225	5	米里線		JR札幌駅	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ菊水駅前	白陵高校前	13.9	48.0	6.0	39.5	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
228	JR札幌駅	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ菊水駅前	白陵高校前	13.9	48.0	6.0	54.48	60,813	22,005	24,031	▲ 2,026	92%	0	1,883	1,883	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部からの直接のアクセス及び地下鉄菊水駅での乗継ぎを考慮したルートであり、自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・JR札幌駅・地下鉄バスセンター・菊水駅～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・JR札幌駅・地下鉄バスセンター・菊水駅～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2.4月に平日の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	A	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ー　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		92%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
226	5	米里線		白陵高校前	菊水駅前ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	JR札幌駅	13.5	50.0	6.0	39.5	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
229	白陵高校前	菊水駅前ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	JR札幌駅	13.5	50.0	6.0	55.92	57,240	21,917	22,620	▲ 703	97%	0	565	565	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部への直接のアクセス及び地下鉄菊水駅での乗継ぎを考慮したルートであり、自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・米里地区～菊水駅・地下鉄バスセンター・JR札幌駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	A	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・米里地区～菊水駅・地下鉄バスセンター・JR札幌駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2.4月に平日の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	A	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		97%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
227	9	米里線		JR札幌駅	東橋米里１－２	白陵高校前	12.3	40.0	1.5	39.5	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
230	JR札幌駅	東橋米里1条2丁目	白陵高校前	12.3	40.0	1.5	12.27	8,118	2,881	3,208	▲ 327	90%	0	302	302	R2.4月運行開始

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部への直接のアクセスを考慮したルートであり、自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・札幌都心部～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	―	2	
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・札幌都心部～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・都心部から米里地区までの速達性を向上させるためR2.4月に運行開始	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	A	―		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ―　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- ―　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
228	50	啓明線		もいわ山ロープウェイ	中央区役所前	JR札幌駅	6.9	36.0	1.5	49.5	旭ヶ丘及び伏見地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
336	もいわ山ロープウェイ	中央区役所前	JR札幌駅	6.9	36.0	1.5	3.47	7,473	1,451	2,953	▲ 1,502	49%	0	1,476	1,476	H31.4月運行開始

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部に直接アクセスできるよう考慮したルートであり自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道と競合はしない。	・旭ヶ丘及び伏見地区～札幌都心部を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・旭ヶ丘及び伏見地区～札幌中心部を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・H31.4月に運行開始	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		49%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　ジェイ・アール北海道バス

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
229	37	南新川線		大通西４丁目	市立病院前和光小学校前	北２５条西１５丁目	9.1	40.0	5.0	10.5	新琴似地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例該当見込み（過去3ヵ年度収支）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
379	大通西４丁目	市立病院新川橋	北２５条西１５丁目	9.1	40.0	5.0	28.35	31,877	10,234	12,597	▲ 2,363	81%	0	2,274	2,274	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部から直接アクセスできるよう考慮したルートであり自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道と競合はしない。	・札幌都心部～新琴似地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	B	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・札幌都心部～新琴似地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し（減価償却費の減少） ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		81%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
230	7	定山渓		札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	30.0	82.0	7.2	53.8	南区・中央区沿線住民の札幌都心部への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	特例該当見込み（過去3ヵ年度赤字）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
2	札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	30.0	82.0	7.2	69.19	178,620	60,150	70,585	▲ 10,435	85%	0	8,729	8,729	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	近接及び重複する他系統を含めた便数設定を行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。運行実態、利用実態の把握に努め、コロナ禍に合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		85%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
231	12	定山渓		真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山渓車庫前	21.1	51.0	11.0	97.1	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	特例該当見込み（過去3ヵ年度赤字）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
13	真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山渓車庫前	21.1	51.0	11.0	87.67	184,773	56,052	73,017	▲ 16,965	77%	0	15,384	15,384	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	近接及び重複する他系統を含めた便数設定を行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。運行実態、利用実態の把握に努め、コロナ禍に合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		77%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
232	7	定山渓線		札幌駅	川沿16-2・藤野4-5	南陵高校	17.7	38.0	1.0	53.8	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	特例該当見込み（過去3ヵ年度赤字）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
56	札幌駅	川沿16-2・藤野4-5	南陵高校	17.7	38.0	1.0	9.37	4,832	1,847	1,910	▲ 63	97%	0	63	63	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。	B	B	2	
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている。 お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。地域、学校との連携を深め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		97%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和3年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
233	8	定山渓線		札幌駅	石山中央	簾舞団地（藤野西通車庫）	18.9	66.0	7.5	34.5	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	特例該当見込み（過去3ヵ年度赤字）

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
						令和2年度運行実績なし										

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。				
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	近接及び重複する他系統を含めた便数設定を行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている。 お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。運行実態、利用実態の把握に努め、利用者が少ない時間帯のダイヤ見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。 令和3年12月、簾舞に回転場を新たに開設した。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。 新たな回転場を活用し運行の効率化を行った。				

【評価】

＜事業者（1次評価）＞
- A　充分取組・改善している
- B　部分的に取組・改善している
- C　取組中であるが改善に至っていない
- D　取組未実施
- ー　改善の余地がない

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　改善の余地がない

［参考］

国の補助基準による収支率		98%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(395.17)