

札幌市乗合バス路線維持計画 (変更分)

対象期間：令和4年4月1日～令和5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5年11月

札幌市

補助対象事業計画書 (令和4年度変更分)

No.	事業者	営業所	移行	R3 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)
185	北海道中央バス	白石		○	170	57	北郷本線	札幌駅前	厚別通	白石営業所	11.1	39	9.0	27,967	32,313	▲ 4,346
186	北海道中央バス	東		○	284	東66	東苗穂	環状通東駅	苗穂中通	豊 畑	7.1	22	10.0	15,812	16,964	▲ 1,152
187	北海道中央バス	西岡		○	94	南81	西岡	澄川駅前	西岡3条1丁目	真駒内駅	6.5	20	10.5	17,302	19,252	▲ 1,950
188	北海道中央バス	西岡		○	130	真101	空沼	真駒内駅		空沼登山口	12.9	28	1.0	314	490	▲ 176
189	北海道中央バス	西岡			131	真102	滝野	真駒内駅		厚別の滝	11.7	26	4.5	16,195	19,395	▲ 3,200
190	北海道中央バス	西岡			134	103	滝野	藻岩高校前		サンブライト真駒内	9.2	21	9.0	15,390	17,542	▲ 2,152
191	北海道中央バス	西岡			138		滝野	石山陸橋		常盤中学校前	3.4	8	0.5	222	311	▲ 89
192	北海道中央バス	北		○	186		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	39	5.5	6,993	10,699	▲ 3,706
193	北海道中央バス	北		○	188		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	42	0.5	810	1,060	▲ 250
194	北海道中央バス	北		○	204	麻27	篠路	地下鉄麻生駅	東8丁目	篠路小学校	6.4	24	16.5	28,871	29,779	▲ 908
195	北海道中央バス	大曲			49	福88	真栄団地	福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	8.9	24	15.5	35,610	43,113	▲ 7,503
196	北海道中央バス	大曲		○	71	福52	緑ヶ丘団地	福住駅	北野通	東栄通	9.8	32	16.0	46,819	47,182	▲ 363
197	北海道中央バス	大曲		○	70		緑ヶ丘団地	福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	12	0.5	252	342	▲ 90
198	北海道中央バス	大曲		○	73	福51	福住・平岡	福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	22	1.5	2,235	3,484	▲ 1,249
199	北海道中央バス	大曲		○	140	福87	有明	福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	29	4.5	15,783	19,567	▲ 3,784
200	北海道中央バス	大曲		○	141	福87	有明	福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	35	7.0	19,550	26,077	▲ 6,527
201	北海道中央バス	大曲		○	142	福87	有明	福住駅	真栄団地	すすらん公園東口	21.2	43	2.0	1,644	3,189	▲ 1,545
202	北海道中央バス	大曲		○	145	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	0.5	878	979	▲ 101
203	北海道中央バス	大曲		○	147	福87	有明	福住駅	アンデルセン	すすらん公園東口	23.6	49	3.5	3,142	5,921	▲ 2,779
204	北海道中央バス	大曲			74		平岡ニュータウン	大谷地駅		平岡高校前	4.3	13	0.5	194	380	▲ 186
205	北海道中央バス	石狩		○	183		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	22	2.0	1,384	2,512	▲ 1,128
206	北海道中央バス	石狩		○	185	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	37	49.0	160,494	160,612	▲ 118
207	北海道中央バス	石狩			198	36	篠路駅前団地	札幌ターミナル	東8丁目	篠路10条4丁目	12.5	40	19.5	59,834	66,260	▲ 6,426
208	北海道中央バス	石狩			189		あいの里・教育大	あいの里2条3丁目		あいの里教育大駅	0.4	2	1.0	20	46	▲ 26
209	北海道中央バス	石狩			200		篠路駅前団地	札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条1丁目	16.6	57	0.5	1,321	1,825	▲ 504
210	北海道中央バス	石狩			201		篠路駅前団地	地下鉄麻生駅	東8丁目・新等駅駅前	英藍高校	7.7	26	0.5	171	397	▲ 226
211	北海道中央バス	平岡		○	72	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	2.0	3,512	3,527	▲ 15
212	北海道中央バス	平岡		○	150		有明	月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	21	0.5	597	900	▲ 303
213	北海道中央バス	平岡			59	福86	清田団地	福住駅		清田団地	6.0	18	21.5	34,167	35,768	▲ 1,601
214	北海道中央バス	平岡			60		清田団地	清田団地	清田区役所	平岡営業所	4.0	11	5.0	3,252	4,171	▲ 919
215	北海道中央バス	平岡			62	福85	清田団地	福住駅		ヒルズガーデン清田	7.5	24	27.5	52,787	57,876	▲ 5,089
216	北海道中央バス	平岡			64		清田団地	ヒルズガーデン清田	清田区役所	平岡営業所	5.5	16	5.5	4,311	6,355	▲ 2,044
217	北海道中央バス	平岡			67	月64	北野中央	月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	5.5	17	4.5	5,329	6,658	▲ 1,329
218	北海道中央バス	平岡			68	月64	北野中央	月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	7.2	26	0.5	334	637	▲ 303
219	北海道中央バス	平岡			75	大67	平岡ニュータウン	大谷地駅	厚別中央通	平岡営業所	9.1	29	9.5	22,147	22,181	▲ 34
220	北海道中央バス	平岡		○	139		有明	福住駅		真栄高校	8.1	20	3.5	4,019	4,442	▲ 423
221	北海道中央バス	新川			176	麻3	屯田	地下鉄麻生駅	屯田2条4丁目	屯田6条12丁目	6.1	20	38.5	57,898	62,591	▲ 4,693
222	北海道中央バス	新川			290	麻67	麻生・宮の沢	地下鉄麻生駅		国際情報高校	4.9	17	0.5	288	479	▲ 191
223	ジェイ・アール北海道バス	手稲			3	宮57	手稲鉾山線	宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲鉾山	10.5	33	3.5	27,244	28,913	▲ 1,669
224	ジェイ・アール北海道バス	手稲			19	S	山口線	西町北7	曙通	あすかぜ高校前	10.0	33	—	1	9	▲ 8
225	ジェイ・アール北海道バス	手稲			35	S	山口線	星置駅		あすかぜ高校前	4.7	23	5.5	819	914	▲ 95
226	ジェイ・アール北海道バス	手稲			33	手85	明日風線	手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	7.7	14	1.5	8,668	8,882	▲ 214
227	ジェイ・アール北海道バス	手稲			45	手44	山口線	手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	5.8	41	5.0	1,234	1,827	▲ 593
228	ジェイ・アール北海道バス	手稲			49	宮42	発寒団地線	宮の沢駅前	発寒駅通校井通	手稲駅南口	6.4	55	1.0	6,909	7,404	▲ 495
229	ジェイ・アール北海道バス	厚別			185	このつびー	厚別東線	新札幌駅	高台公園	新札幌駅	7.2	27	9.5	16,961	21,346	▲ 4,385
230	ジェイ・アール北海道バス	厚別			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	6.3	31	6.0	9,647	11,307	▲ 1,660
231	ジェイ・アール北海道バス	厚別			227	7	米里線	白陵高校前	国立病院菊水駅前	J R札幌駅	14.4	49	3.0	11,579	13,758	▲ 2,179
232	ジェイ・アール北海道バス	厚別			228	5	米里線	J R札幌駅	バスセンター菊水駅前	白陵高校前	13.9	48	6.0	26,368	27,251	▲ 883
233	ジェイ・アール北海道バス	厚別			230	9	米里線	J R札幌駅	東橋米里1条2丁目	白陵高校前	12.3	40	1.5	3,554	3,815	▲ 261
234	ジェイ・アール北海道バス	琴似			336	50	啓明線	もいけ山ロープウェイ	中央区役所前	JR札幌駅	6.9	36	1.5	3,240	3,260	▲ 20
235	ジェイ・アール北海道バス	琴似			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	9.1	40	5.0	12,808	13,994	▲ 1,186
236	じょうてつ	川沿		○	2	7	定山溪線	札幌駅	川沿16-2	定山溪車庫前	30.0	81	4.5	38,063	42,901	▲ 4,838
237	じょうてつ	川沿		○	13	12	定山溪線	真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山溪車庫前	21.1	50	8.5	42,700	51,897	▲ 9,197
238	じょうてつ	川沿		○	52	7	定山溪線	札幌駅	川沿16-2 藤野4-5	南陵高校	17.7	56	1.0	1,649	3,141	▲ 1,492
計														54	系統	▲ 96,603

(注1) 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。

補助対象系統評価調書 総括表

補助対象運行年度 令和4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	
185	170	57	北郷本線		札幌駅前	厚別通	白石営業所	▲ 4,678	▲ 5,773	65.30	64.90	沿線住民の札幌中心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
186	284	東66	東苗穂		環状通東駅	苗穂中通	豊 畑	▲ 1,815	▲ 2,362	44.90	45.10	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
187	94	南81	西岡		澄川駅前	西岡3条1丁目	真駒内駅	▲ 2,892	▲ 2,496	36.75	39.38	沿線住民の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
188	130	真101	空沼		真駒内駅		空沼登山口	▲ 44	▲ 124	5.49	4.82	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
189	131	真102	滝野		真駒内駅		厚別の滝	860	1,662	32.54	35.01	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	1
190	134	103	滝野		藻岩高校前		サンブライト真駒内	1,223	870	60.12	60.75	沿線周辺から藻岩高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	1
191	138		滝野		石山陸橋		常盤中学校前	-	13	-	1.52	沿線周辺から常盤中学校への通勤・通学等のアクセス	B	B	1
192	186		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅		附属小中学校前	165	▲ 119	43.01	43.12	地下鉄麻生駅から付属小中学校へのアクセス	B	B	—
193	188		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	15	▲ 18	7.94	3.96	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	—
194	204	麻27	篠路		地下鉄麻生駅	東8丁目	篠路小学校	▲ 778	▲ 1,677	84.74	85.50	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
195	49	福88	真栄団地		福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	11,029	11,973	140.76	147.73	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	1
196	70		緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	北野中学校前	10	▲ 4	3.10	1.53	地下鉄福住駅から清田高校への通学アクセス	B	B	2
197	71	福52	緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	東栄通	▲ 326	▲ 465	102.72	106.08	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
198	73	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	里塚4条3丁目	▲ 253	▲ 558	6.54	6.03	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	140	福87	有明		福住駅	真栄団地	有明小学校	▲ 3,402	▲ 3,677	31.52	32.12	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
200	141	福87	有明		福住駅	アンデルセン	有明小学校	▲ 3,024	▲ 4,541	57.44	56.96	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	142	福87	有明		福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	▲ 1,276	▲ 880	13.70	9.98	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
202	145	福87	有明		福住駅	真栄団地	アンデルセン福祉村3丁目	▲ 226	▲ 256	5.15	2.60	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	147	福87	有明		福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	▲ 2,474	▲ 1,639	24.00	26.64	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4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	
204	74		平岡ニュータウン		大谷地駅		平岡高校前	102	96	3.63	1.80	地下鉄大谷地駅から平岡高校への通学アクセス	B	B	1
205	183		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	53	▲ 15	10.64	10.66	地下鉄麻生駅から英藍高校へのアクセス	B	B	—
206	185	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	▲ 1,741	▲ 387	332.64	406.21	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
207	198	36	篠路駅前団地		札幌ターミナル	東8丁目	篠路10条4丁目	1,619	2,044	179.40	187.20	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
208	189		あいの里・教育大		あいの里2条3丁目		あいの里教育大駅	—	1	—	0.44	あいの里教育大駅からあいの里西小学校への通勤・ 通学等のアクセス	B	B	1
209	200		篠路駅前団地		札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条1丁目	84	61	11.49	5.84	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	—
210	201		篠路駅前団地		地下鉄麻生駅	東8丁目・新琴似駅前	英藍高校	16	7	5.17	2.56	地下鉄麻生駅から英藍高校へのアクセス	B	B	—
211	72	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	イオンモール札幌平岡	▲ 174	▲ 570	15.72	7.10	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
212	150		有明		月寒中央通2丁目		真栄高校	▲ 96	▲ 164	5.68	2.71	沿線周辺から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	2
213	59	福86	清田団地		福住駅		清田団地	4,741	5,132	110.08	115.03	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	1
214	60		清田団地		清田団地	清田区役所	平岡営業所	592	582	17.40	17.75	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
215	62	福85	清田団地		福住駅		ヒルズガーデン清田	7,589	8,321	119.63	125.40	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	1
216	64		清田団地		ヒルズガーデン清田	清田区役所	平岡営業所	903	885	24.59	25.03	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
217	67	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	574	460	21.78	21.83	沿線住民の地下鉄月寒中央駅駅への通勤・通学・通 院及び買い物等のアクセス	B	B	1
218	68	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	82	53	6.01	2.94	地下鉄月寒中央駅から平岡高校への通学アクセス	B	B	—
219	75	大67	平岡ニュータウン		大谷地駅	厚別中央通	平岡営業所	5,655	5,732	72.01	73.82	沿線住民の地下鉄大矢知駅への通勤・通学・通院及 び買い物等のアクセス	B	B	1
220	139		有明		福住駅		真栄高校	▲ 459	▲ 751	16.49	13.53	地下鉄福住駅から真栄高校への通学アクセス	B	B	2
221	176	麻3	屯田		地下鉄麻生駅	屯田2条4丁目	屯田6条12丁目	10,048	8,497	201.74	202.51	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	1
222	290	麻67	麻生・宮の沢		地下鉄麻生駅		国際情報高校	112	89	4.57	2.21	地下鉄麻生駅から国際情報高校へのアクセス	B	B	1

補助対象系統評価調書 総括表

補助対象運行年度 令和4年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

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	
223	3	宮57	手稲鉾山線		宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲鉾山	677	1,752	32.36	33.08	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。	A	B	1
224	—	S	山口線		西町北7	曙通	あすかぜ高校前	290	—	5.00	—	山口地区住民の通学の交通手段の確保のため。	—	—	—
225	35	S	山口線		星置駅		あすかぜ高校前	217	277	10.34	11.52	山口地区住民の通学の交通手段の確保のため。	—	—	—
226	33	手85	明日風線		手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	▲ 1,815	▲ 1,088	30.90	32.84	明日風地区住民の通院・買い物等の交通手段確保のため。	A	B	2
227	45	手44	山口線		手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	▲ 1,085	▲ 651	4.05	3.13	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	A	2
228	49	宮42	発寒団地線		宮の沢駅前	発寒駅通桜井通	手稲駅南口	▲ 2,047	219	20.35	23.36	西宮の沢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。	A	A	1
229	185	このっぴー	厚別東線		新札幌駅	高台公園	新札幌駅	▲ 5,219	▲ 5,547	34	35	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。	A	B	2
230	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	▲ 2,631	▲ 2,083	20.58	22.92	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。	A	B	2
231	227	7	米里線		白陵高校前	国立病院菊水駅前	J R札幌駅	▲ 3,171	▲ 2,591	22.92	25.14	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。	A	A	2
232	228	5	米里線		J R札幌駅	バスセンター菊水駅前	白陵高校前	▲ 2,026	▲ 1,859	54.48	56.88	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。	A	B	2
233	230	9	米里線		J R札幌駅	東橋米里1条2丁目	白陵高校前	▲ 327	▲ 384	12.27	12.56	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。	A	B	2
234	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	▲ 1,502	▲ 1,378	3.47	3.96	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。	A	B	2
235	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	▲ 2,363	▲ 2,278	28.35	29.70	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。	A	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4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	
236	2	7	定山溪線		札幌駅	川沿16-2	定山溪車庫前	▲ 10,435	▲ 4,838	69.19	46.62	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
237	13	12	定山溪線		真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山溪車庫前	▲ 16,965	▲ 9,197	87.67	75.14	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
238	52	7	定山溪線		札幌駅	川沿16-2・藤野4-5	南陵高校	▲ 63	▲ 1,492	9.37	5.26	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

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
185	57	北郷本線		札幌駅前	厚別通	白石営業所	11.1	38.5	9.0	9.0	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
170	札幌駅前	厚別通	白石営業所	11.1	38.5	10.0	64.90	75,283	24,802	30,575	▲ 5,773	81%	4,678	5,773	1,095	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
－ 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	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
186	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
284	環状通東駅	苗穂中通	豊畑	7.1	22.0	10.0	45.10	44,665	15,778	18,140	▲ 2,362	87%	1,815	2,362	547	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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		87%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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				
				起点	主な経由地	終点										
187	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
94	澄川駅前	西岡3条11丁目	真駒内駅	6.5	20.0	10.5	39.38	44,091	15,411	17,907	▲ 2,496	86%	2,293	2,496	203	特例(3年)
■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		札幌市評価									
					今年度	前年度	今年度	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
－ 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		86%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
188	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
130	真駒内駅		空沼登山口	12.9	27.5	1.0	4.82	1,127	334	458	▲ 124	73%	44	124	80	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
－ 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		73%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
189	真102	滝野		真駒内駅		厚別の滝	11.7	26.0	4.5	68.0	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
131	真駒内駅		厚別の滝	11.7	26.0	4.5	35.01	44,469	19,723	18,061	1,662	109%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		109%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
190	103	滝野		藻岩高校前	0	サンブライト真駒内	9.2	21.0	9.0	68.0	沿線周辺から藻岩高校への通勤・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
134	藻岩高校前	0	サンブライト真駒内	9.2	21.0	9.0	60.75	39,920	17,083	16,213	870	105%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果									
項目		現状		これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定		
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		
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		
	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		

【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		105%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
191		滝野		石山陸橋		常盤中学校前	3.4	8.0	0.5	68.0	沿線周辺から常盤中学校への通勤・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
138	石山陸橋		常盤中学校前	3.4	8.0	0.5	1.52	714	303	290	13	104%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
192		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	38.5	5.5	59.5	地下鉄麻生駅から付属小中学校へのアクセス	スクール便(往復)

■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
186	地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	29.5	5.5	43.12	22,323	8,947	9,066	▲ 119	99%	0	119	119	複数営業所運行系統・スクール便(往復)・特例(3年)

■アセスメント結果									
項目		現状		これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定		
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		
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		
	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		

【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 改善の余地が大きいにある(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		99%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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				
				起点	主な経由地	終点										
193		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	0.5	59.5	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	スクール便(往)				
■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	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	0.5	3.96	2,210	880	898	▲ 18	98%	0	18	18	スクール便(往)・特例(3年)
■アセスメント結果																
項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価									
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
— 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	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
194	麻27	篠路		地下鉄麻生駅	東8丁目	篠路小学校	6.4	24.0	16.5	16.5	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
204	地下鉄麻生駅	東8丁目	篠路小学校	6.4	24.0	19.0	85.50	77,697	29,879	31,556	▲ 1,677	95%	778	1677	899	複数営業所運行系統・特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	・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		95%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
195	福88	真栄団地		福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	8.9	23.5	15.5	58.5	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	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
49	福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	8.9	24.5	17.0	147.73	101,404	53,157	41,184	11,973	129%	0	0	0	収支黒字・複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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 改善の余地が大きい(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		129%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
196	福52	緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	東栄通	9.8	32.0	16.0	18.0	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	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
71	福住駅	北野通	東栄通	9.8	31.0	16.0	106.08	106,360	42,732	43,197	▲ 465	99%	326	465	139	複数営業所運行系統・特例(3年)

■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		札幌市評価	
					今年度	前年度	今年度	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
－ 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 改善の余地が大きいにある(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	99%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
197		緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	12.0	0.5	18.0	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
70	福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	11.0	0.5	1.53	814	327	331	▲ 4	99%	0	4	4	特例(3年)

■アセスメント結果									
項目		現状		これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定		
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		
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		
	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		

【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		99%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
198	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	3.5	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
73	福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	21.5	1.5	6.03	7,830	2,622	3,180	▲ 558	82%	253	558	305	特例(3年・輸送量下限)

■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		札幌市評価	
					今年度	前年度	今年度	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
－ 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		82%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
199	福87	有明		福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	28.5	4.5	27.5	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	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
140	福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	28.5	5.5	32.12	49,420	16,394	20,071	▲ 3,677	82%	2949	3677	728	複数営業所運行系統・特例(3年)

■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		札幌市評価	
					今年度	前年度	今年度	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
－ 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 改善の余地が大きいにある(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		82%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
200	福87	有明		福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	34.5	7.0	27.5	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	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
141	福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	34.5	8.0	56.96	63,098	21,085	25,626	▲ 4,541	82%	2317	4541	2,224	複数営業所運行系統・特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
－ 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 改善の余地が大きいにある(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		82%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
201	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	27.5	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	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
142	福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	21.2	43.0	1.5	9.98	7,181	2,036	2,916	▲ 880	70%	1276	880	▲ 396	2021年度運行期間:4/20～11/7(土日祝)、7/12～8/12(土)

■アセスメント結果								
項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
－ 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	70%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
202	福87	有明		福住駅	真栄団地	ンデルセン福祉村3丁	9.2	26.0	0.5	27.5	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
145	福住駅	真栄団地	ンデルセン福祉村3丁目	9.2	26.0	0.5	2.60	3,302	1,085	1,341	▲ 256	81%	226	256	30	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
－ 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	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
203	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	3.5	27.5	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	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
147	福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49.0	3.5	26.64	13,245	3,740	5,379	▲ 1,639	70%	2474	1639	▲ 835	2021年度運行期間:4/20～11/7(土日祝)、7/12～8/12(土)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
－ 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		70%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
204		平岡ニュータウン		大谷地駅		平岡高校前	4.3	13.0	0.5	45.0	地下鉄大谷地駅から平岡高校への通学アクセス	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
74	大谷地駅		平岡高校前	4.3	13.0	0.5	1.80	860	445	349	96	128%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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 改善の余地が大きいにある(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		128%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
205		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	22.0	2.0	59.5	地下鉄麻生駅から英藍学校への通学アクセス	スクール便(往復)

■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
183	地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	18.0	2.0	10.66	5,581	2,252	2,267	▲ 15	99%	0	15	15	スクール便(往復)・特例(3年)

■アセスメント結果								
項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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PRL、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		

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
206	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	36.5	49.0	59.5	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	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
185	地下鉄麻生駅	教育大	あいの里4条1丁目	11.9	33.0	49.0	406.21	337,431	136,657	137,044	▲ 387	100%	0	237	237	複数営業所運行系統・特例(3年・輸送量上限)

■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		札幌市評価	
					今年度	前年度	今年度	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
－ 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 改善の余地が大きいにある(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		100%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
207	36	篠路駅前団地		札幌ターミナル	東8丁目	篠路10条4丁目	12.5	40.0	19.5	54.0	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	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
198	札幌ターミナル	東8丁目	篠路10条4丁目	12.5	44.0	19.5	187.20	148,854	62,499	60,455	2,044	103%	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	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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 改善の余地が大きいにある(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		103%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
208		あいの里・教育大		あいの里2条3丁目		あいの里教育大駅	0.4	2.0	1.0	59.5	あいの里教育大駅からあいの里西小学校への通勤・通学等のアクセス	R3年新設

■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	あいの里2条3丁目		あいの里教育大駅	0.4	2.0	0.5	0.44	24	11	10	1	110%	0	0	0	R3年新設 収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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 改善の余地が大きい(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		110%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

(第2号様式)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
209		篠路駅前団地		札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条1丁目	16.6	57.0	0.5	54.0	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	スクール便(非公示・往)

■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
200	札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条1丁目	16.6	57.0	0.5	5.84	4,067	1,713	1,652	61	104%	0	0	0	収支黒字 スクール便(非公示・往)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	—	—
	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	－		

【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 改善の余地が大きいにある(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	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
210		篠路駅前団地		地下鉄麻生駅	東8丁目・ 新琴似駅前	英藍高校	7.7	26.0	0.5	54.0	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	スクール便(非公示・往)

■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
201	地下鉄麻生駅	東8丁目・ 新琴似駅前	英藍高校	7.7	25.0	0.5	2.56	1,055	435	428	7	102%	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		札幌市評価	
					今年度	前年度	今年度	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	－	—	—
	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	－		

【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		102%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
211	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	2.0	3.5	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	イオンモール札幌平岡	5.6	19.0	2.0	7.10	7,989	2,675	3,245	▲ 570	82%	174	570	396	特例(3年・輸送量下限)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
－ 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		82%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
212		有明		月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	21.0	0.5	27.5	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
150	月寒中央通 2丁目		真栄高校	10.1	26.0	0.5	2.71	2,021	657	821	▲ 164	80%	96	164	68	特例(3年)

■アセスメント結果								
項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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		

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
213	福86	清田団地		福住駅		清田団地	6.0	17.5	21.5	149.0	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
59	福住駅		清田団地	6.0	17.5	21.5	115.03	82,230	38,529	33,397	5,132	115%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		115%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
214		清田団地		清田団地	清田区役所	平岡営業所	4.0	11.0	5.0	149.0	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
60	清田団地	清田区役所	平岡営業所	4.0	11.0	5.0	17.75	9,304	4,361	3,779	582	115%	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		札幌市評価	
					今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		115%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
215	福85	清田団地		福住駅		ヒルズガーデン清田	7.5	23.5	27.5	149.0	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
62	福住駅		ヒルズガーデン清田	7.5	22.5	27.5	125.40	133.086	62,373	54,052	8,321	115%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		115%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
216		清田団地		ヒルズガーデン清田	清田区役所	平岡営業所	5.5	16.0	5.5	149.0	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
64	ヒルズガーデン清田	清田区役所	平岡営業所	5.5	16.0	5.5	25.03	14,119	6,619	5,734	885	115%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		115%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
217	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	5.5	17.0	4.5	13.5	沿線住民の地下鉄月寒中央駅への通勤・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
67	月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	5.5	17.0	4.5	21.83	11,685	5,206	4,746	460	110%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		110%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
218	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	7.2	26.0	0.5	13.5	地下鉄月寒中央駅から平岡高校への通学アクセス	スクール便(往)

■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
68	月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	7.2	26.0	0.5	2.94	1,432	635	582	53	109%	0	0	0	収支黒字 スクール便(往)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	—	—
	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	－		

【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		109%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
219	大67	平岡ニュータウン		大谷地駅	厚別中央通	平岡営業所	9.1	29.0	9.5	45.0	沿線住民の地下鉄大矢知駅への通勤・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	大谷地駅	厚別中央通	平岡営業所	9.1	26.0	9.5	73.82	50,015	26,045	20,313	5,732	128%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		128%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
220		有明		福住駅		真栄高校	8.1	19.5	3.5	27.5	地下鉄福住駅から真栄高校への通学アクセス	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
139	福住駅		真栄高校	8.1	19.5	3.0	13.53	9,785	3,223	3,974	▲ 751	81%	459	751	292	複数営業所運行系統・特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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 改善の余地が大きいにある(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	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
221	麻3	屯田		地下鉄麻生駅	屯田2条4丁目	屯田6条12丁目	6.1	19.5	38.5	192.5	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	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
176	地下鉄麻生駅	屯田2条4丁目	屯田6条12丁目	6.1	19.0	38.5	202.51	143.237	66,671	58,174	8,497	115%	0	0	0	収支黒字 複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－		

【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		115%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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				
				起点	主な経由地	終点										
222	麻67	麻生・宮の沢		地下鉄麻生駅		国際情報高校	4.9	17.0	0.5	13.0	地下鉄麻生駅から国際情報高校へのアクセス					
■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
290	地下鉄麻生駅		国際情報高校	4.9	17.0	0.5	2.21	1,102	537	448	89	120%	0	0	0	収支黒字
■アセスメント結果																
項目		現状	これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価							
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	－	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	－								

- 【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	120%
適用	地域キロ当たり標準経常費用 (406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
223	宮57	手稲鉾山線		宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲鉾山	10.5	33.0	3.5	21.5	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か年度収支)

■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
3	宮の沢駅前	手稲駅南口	手稲鉾山	10.5	33.0	3.5	33.08	18,281	9,176	7,424	1,752	124%	0	0	0	

■アセスメント結果								
項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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への乗継ぎを考慮したルートであり、山口団地～手稲駅間は一部競合するが、鉄道との競合はない。	・山口団地、寒寒団地という2つの団地から鉄道、地下鉄駅とを結ぶアクセス系統としてルートを設定 ・H25年12月より、札幌駅起点系統の運行区間を短縮して当該系統に振替 ・系統振替により都心部の遅れを郊外に持ち込まないよう設定	・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。	A	—	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	・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 ・H30年4月に減便を実施 ・R1年12月に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 ・H25年3月に宮の沢バスターミナル内にバスチケットセンターを開業 ・H25年度から、当該系統が札幌市からの補助により維持されていることをホームページに掲載。 ・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	・補助系統であることを引き続きホームページなどに掲載すると共に、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。	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		124%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
224	S	山口線		西町北7	曙通	あすかぜ高校前	10.0	33.0	0.0	13.0	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	特例該当見込み (過去3か年度収支)

■前年度運行実績等												
報告書							実車走行				前々年度	前年度
前年度運行なし												

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	・他社や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・地下鉄宮の沢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。				
	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	・朝夕の通勤・通学等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 ・H25年3月に宮の沢バスターミナル内にバスチケットセンターを開業 ・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。	—	—		

【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		
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
225	S	山口線		星置駅		あすかぜ高校前	4.7	12.0	2.0	15.0	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	特例該当見込み (過去3か年度収支)

■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
35	星置駅		あすかぜ高校前	4.7	12.0	2.0	11.52	2,195	1,168	891	277	131%	0	0	0	

■アセスメント結果								
項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	・他社や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・地下鉄宮の沢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。	—	—	—	—
	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	・朝夕の通勤・通学等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 ・H25年3月に宮の沢バスターミナル内にバスチケットセンターを開業 ・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。	—	—		

【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		131%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
226	手85	明日風線		手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	7.7	23.0	5.5	9.5	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か年度収支)

■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	5.5	32.84	19,897	6,993	8,081	▲ 1,088	87%	1,742	1,068	▲ 674	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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	・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組みを継続する。	B	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 改善の余地が大きいにある(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		87%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
227	手44	山口線		手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	5.8	17.0	1.0	15.0	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	1.0	3.13	4,176	1,045	1,696	▲ 651	62%	1,064	647	▲ 417	

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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	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	・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。	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
－ 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 改善の余地が大きいにある(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		62%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
228	宮42	発寒団地線		宮の沢駅前	発寒駅通桜井通	手稲駅南口	6.4	26.0	4.5	15.5	西宮の沢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か年度収支)

■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
49	宮の沢駅前	発寒駅通 桜井通	手稲駅南口	6.4	26.0	4.5	23.36	18,509	7,736	7,517	219	103%	1,975	0	▲ 1,975	

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	・西宮の沢地区～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。	A	—	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	・西宮の沢地区～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 ・R1.12月より手稲山口団地発着系統の短絡系統として運行開始	・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	・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組みを継続する。 ・R3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 改善の余地が大きいにある(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		103%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
229	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。	

■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	35.06	48,341	14,086	19,633	▲ 5,547	72%	5,072	5,493	421	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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	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		72%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
230	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か年度収支)

■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	22.92	25,471	8,262	10,345	▲ 2,083	80%	2,591	2,055	▲ 536	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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
－ 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		80%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
231	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	37.5	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か年度収支)

■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	25.14	30,658	9,860	12,451	▲ 2,591	79%	3,092	2,523	▲ 569	特例(3年)

■アセスメント結果									
項目		現状	これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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	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		79%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
232	5	米里線		JR札幌駅	バスセンター 菊水駅前	白陵高校前	13.9	48.0	6.0	37.5	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か年度収支)

■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	バスセンター 菊水駅前	白陵高校前	13.9	48.0	6.0	56.88	60,868	22,862	24,721	▲ 1,859	92%	1,883	1,859	▲ 24	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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発し利用を促進 ・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	・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組みを継続する。 ・R3年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	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 改善の余地が大きいにある(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		92%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
233	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	37.5	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か年度収支)

■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ー2	白陵高校前	12.3	40.0	1.5	12.56	8,598	3,108	3,492	▲ 384	89%	302	376	74	R2新設・特例(3年)	

■アセスメント結果									
項目		現状	これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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	・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発し利用を促進 ・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		・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年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	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		89%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
234	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。	

■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	3.96	7,438	1,643	3,021	▲ 1,378	54%	1,476	1,378	▲ 98	R1新設・特例(3年)	

■アセスメント結果								
項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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	・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
－ 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		54%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■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			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
				起点	主な経由地	終点						
235	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	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。	

■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	29.70	31,714	10,602	12,880	▲ 2,278	82%	2,274	2,278	4	特例(3年)

■アセスメント結果									
項目		現状	これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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。	A	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	・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)＞			＜札幌市(2次評価)＞			[参考]	
	A	充分取組・改善している		1	非常に良い(高く評価できる)		国の補助基準による収支率	82%
	B	部分的に取組・改善している		2	概ね良い(評価できる)		適用	地域キロ当たり標準経常費用 (406.14)
	C	取組中であるが改善に至っていない		3	改善の余地がある(もう一歩で評価できる)			
	D	取組未実施		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		－	改善の余地がない			

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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
				起点	主な経由地	終点						
236	7	定山溪線		札幌駅	川治16-2	定山溪車庫前	30.0	81.0	4.5	57.3	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	

■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	川治16-2	定山溪車庫前	30.0	81.0	4.5	46.62	105,630	38,063	42,901	▲ 4,838	89%	8,729	3,493	▲ 5,236	特例(3年)

■アセスメント結果

項目		現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	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
	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、廉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。	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		89%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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					
				起点	主な経由地	終点											
237	12	定山溪線		真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山溪車庫前	21.1	50.0	8.5	93.7	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						

■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	定山溪車庫前	21.1	50.0	8.5	75.14	127,782	42,700	51,897	▲ 9,197	82%	15,384	7,889	▲ 7,495	特例(3年)	

■アセスメント結果																	
項目		現状		これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価							
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	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						
	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
－ 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		82%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和4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			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					
				起点	主な経由地	終点											
238	7	定山溪線		札幌駅	川沿16-2 藤野4-5	南陵高校	17.7	56.0	1.0	57.3	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						
■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	
52	札幌駅	川沿16-2 藤野4-5	南陵高校	17.7	56.0	1.0	5.26	7,735	1,649	3,141	▲ 1,492	52%	63	1,492	1,429	特例(3年)	
■アセスメント結果																	
項目		現状		これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価							
		※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	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						
	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
－ 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		52%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(406.14)