資料４

札幌市乗合バス路線維持計画

対象期間：令和５年４月１日～令和６年３月３１日

補助対象事業計画書	別紙３のとおり
補助対象系統評価調書	別紙４のとおり

令和５年１１月

札幌市

（別紙３）

補助対象事業計画書

No.	事業者	営業所	移行	R4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）
1	北海道中央バス	白石	●	○	103	白25	北都	南郷７丁目駅	東川下	新さっぽろ駅	8.4	28	44.0	145,786	153,788	▲ 8,002
2	北海道中央バス	白石	●		104	白30	白石平岸	地下鉄白石駅	平岸4条9丁目	平岸駅	3.7	13	17.0	30,860	31,461	▲ 601
3	北海道中央バス	白石	●	○	105	白23	北郷	地下鉄白石駅	ＪＲ白石駅北口	白石営業所	6.6	24	35.5	90,181	101,745	▲ 11,564
4	北海道中央バス	白石	●	○	106	白23	北郷	地下鉄白石駅	ＪＲ白石駅北口	白陵高校	9.7	33	2.5	3,661	8,559	▲ 4,898
5	北海道中央バス	白石	●	○	107	白23	北郷	地下鉄白石駅	駅北口・記念碑	白石営業所	10.6	35	1.0	2,645	3,154	▲ 509
6	北海道中央バス	白石	●		108	白23	北郷	地下鉄白石駅	北郷通直通	白石営業所	5.2	23	1.5	3,869	4,733	▲ 864
7	北海道中央バス	白石	●	○	109	白24	川下	地下鉄白石駅	川下	白石営業所	7.7	27	11.5	24,221	38,813	▲ 14,592
8	北海道中央バス	白石	●	○	110	白24	川下	地下鉄白石駅	北川下	白石営業所	8.6	27	6.5	14,452	23,388	▲ 8,936
9	北海道中央バス	白石	●	○	111	白22	川下	地下鉄白石駅	北郷２条	白石営業所	8.2	27	7.5	12,071	21,493	▲ 9,422
10	北海道中央バス	白石	●	○	112	白24	川下	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	10.9	38	0.5	899	1,674	▲ 775
11	北海道中央バス	白石	●		113	東60	北１５条	地下鉄白石駅	菊水元町6条2丁目	環状通東駅	6.2	21	29.0	77,587	77,822	▲ 235
12	北海道中央バス	白石	●	○	114	白27	山本	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	山本四区	6.8	19	9.0	10,519	26,314	▲ 15,795
13	北海道中央バス	白石	●	○	115	白27	山本	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	厚別高校	4.9	17	0.5	324	736	▲ 412
14	北海道中央バス	白石	●	○	116	白27	山本	大谷地駅		厚別高校	3.3	14	1.5	647	1,408	▲ 761
15	北海道中央バス	白石	●	○	117	白27	山本	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	9.4	24	0.5	617	1,650	▲ 1,033
16	北海道中央バス	白石	●		118	白28	もみじ台団地	新さっぽろ駅	東２丁目	もみじ台団地	4.4	14	17.5	39,755	40,531	▲ 776
17	北海道中央バス	白石	●		119	白28	もみじ台団地	厚別東5条1丁目	新さっぽろ駅	もみじ台団地	5.9	23	15.0	39,440	40,309	▲ 869
18	北海道中央バス	白石	●	○	120	白28	もみじ台団地	新さっぽろ駅	ﾃｸﾉﾊﾟｰｸ入口	もみじ台団地	4.6	14	7.0	9,008	11,164	▲ 2,156
19	北海道中央バス	白石	●	○	121	白29	もみじ台団地	新さっぽろ駅	青葉町９丁目	もみじ台団地	5.1	13	5.5	7,188	9,213	▲ 2,025
20	北海道中央バス	白石	●		122		もみじ台団地	新さっぽろ駅		もみじ台北３丁目	2.6	8	0.5	89	105	▲ 16
21	北海道中央バス	白石	●	○	123	白38	厚別通	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白石営業所	8.1	23	30.0	78,247	98,846	▲ 20,599
22	北海道中央バス	白石	●	○	124	白38	厚別通	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白陵高校	11.2	32	2.5	4,060	9,065	▲ 5,005
23	北海道中央バス	白石	●	○	125		厚別通	新さっぽろ駅		白石高校	7.3	23	0.5	181	232	▲ 51
24	北海道中央バス	白石	●	○	126	白35	小野幌	新さっぽろ駅	森林公園ﾊﾟｰｸﾀｳﾝ	森林公園駅	6.1	17	11.5	21,556	34,854	▲ 13,298
25	北海道中央バス	白石	▲	○	86	72	南郷	札幌駅前	地下鉄白石駅	JR平和駅前	10.6	42	11.0	37,269	55,095	▲ 17,826
26	北海道中央バス	東	●	○	231	東3	苗穂	バスセンター	アリオ札幌	東営業所	6.2	22	30.5	66,235	71,863	▲ 5,628
27	北海道中央バス	東	●	○	235	東61	丘珠	環状通東駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	8.7	23	10.0	19,705	33,014	▲ 13,309
28	北海道中央バス	東	●	○	236	東61	丘珠	環状通東駅		丘珠高校	5.6	16	0.5	870	976	▲ 106
29	北海道中央バス	東	●	○	237	東61	丘珠	東保健ｾﾝﾀｰ		丘珠高校	7.5	21	0.5	547	791	▲ 244
30	北海道中央バス	東	●	○	238	ビ61	丘珠	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ博物館	北36条東27丁目	中沼小学校通	11.1	35	10.5	31,501	43,359	▲ 11,858
31	北海道中央バス	東	●	○	239	東61	丘珠	東営業所		丘珠高校	9.2	24	1.0	627	639	▲ 12
32	北海道中央バス	東	●	○	240	東62	本町	北１８条駅	環状通東駅	東営業所	5.6	22	18.0	43,262	48,659	▲ 5,397
33	北海道中央バス	東	●		242	東63	苗穂・北口	札幌駅北口	アリオ札幌	東営業所	5.6	18	4.0	10,147	10,741	▲ 594
34	北海道中央バス	東	●	○	243	東68	伏古・札苗	環状通東駅	伏古１０－３	豊畑東	8.6	28	23.0	50,659	67,245	▲ 16,586
35	北海道中央バス	東	●	○	244	東68	伏古・札苗	環状通東駅	伏古１０－３	豊　畑	7.1	24	7.0	20,455	26,216	▲ 5,761
36	北海道中央バス	東	●		245	ビ68	伏古・札苗	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ博物館	本町2条1丁目	豊　畑	9.2	34	13.0	44,393	45,101	▲ 708
37	北海道中央バス	東	●		246	ビ68	伏古・札苗	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ博物館	本町2条1丁目	ﾓｴﾚ沼公園	10.1	36	7.5	6,631	7,416	▲ 785
38	北海道中央バス	東	●		247	東69	北札苗	環状通東駅	急行	豊　畑	6.7	23	1.0	2,121	2,437	▲ 316
39	北海道中央バス	東	●	○	248	東79	北札苗	環状通東駅	丘珠空港通	中沼小学校通	9.5	28	14.0	37,511	49,427	▲ 11,916
40	北海道中央バス	東	●	○	249	東79	北札苗	環状通東駅	丘珠空港通	豊　畑	7.0	24	2.5	5,935	8,123	▲ 2,188
41	北海道中央バス	東	●	○	250	東79	北札苗	環状通東駅	丘珠空港通	東陵高校	5.7	16	1.0	288	389	▲ 101
42	北海道中央バス	東	●	○	251	東69	北札苗	環状通東駅	東苗穂2条1丁目	東陵高校	5.6	19	1.5	743	1,084	▲ 341
43	北海道中央バス	東	●	○	252	東69	北札苗	環状通東駅	本町２－８	あいの里教育大駅	15.7	40	27.0	97,932	137,199	▲ 39,267
44	北海道中央バス	東	●	○	254	東76	丘珠北３４条	北３４条駅	北３６条東２７丁目	中沼小学校通	10.1	28	17.5	49,754	64,556	▲ 14,802
45	北海道中央バス	東	●	○	255	東76	丘珠北３４条	新道東駅	北３６条東２７丁目	中沼小学校通	7.9	19	7.0	9,972	13,243	▲ 3,271
46	北海道中央バス	東	●	○	256	東76	丘珠北３４条	北３４条駅	北丘珠団地	中沼小学校通	11.6	32	16.5	57,357	67,732	▲ 10,375
47	北海道中央バス	東	●	○	257	東76	丘珠北３４条	北３４条駅	さとらんど	中沼小学校通	11.5	34	6.0	2,805	4,877	▲ 2,072
48	北海道中央バス	東	●	○	262	東76	丘珠北３４条	北３４条駅	北３７条東２９丁目	東豊高校	8.9	28	1.0	877	1,973	▲ 1,852
49	北海道中央バス	東	●	○	263	東76	丘珠北３４条	北３４条駅	地下鉄栄町駅	東豊高校	10.2	25	0.5	531	1,287	
50	北海道中央バス	東	●	○	258	東76	丘珠北３４条	北３４条駅	北３７条東２９丁目	東陵高校	7.1	24	1.0	1,419	1,645	▲ 380
51	北海道中央バス	東	●	○	261	東76	丘珠北３４条	北３４条駅	地下鉄栄町駅	東陵高校	8.4	23	1.0	394	548	
52	北海道中央バス	東	●	○	259	東76	丘珠北３４条	北３４条駅		丘珠高校	7.0	19	0.5	1,145	1,175	▲ 30
53	北海道中央バス	東	●		260		丘珠北３４条	地下鉄栄町駅		丘珠高校	5.0	10	1.0	608	814	▲ 206
54	北海道中央バス	東	●	○	265	東78	札幌新道	新道東駅	伏古１０－３	東営業所	4.7	13	1.0	1,329	1,564	▲ 235
55	北海道中央バス	東	●		266	循環88	ビール園・ファクトリー	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ園	札幌駅前	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ園	6.3	31	30.0	48,607	49,287	▲ 680
56	北海道中央バス	東	▲	○	294	東64	伏古・北口	札幌駅北口	環状通東駅	東営業所	7.2	26	16.0	42,050	49,932	▲ 7,882
57	北海道中央バス	東	▲	○	296	東65	伏古・北１３条	札幌駅北口	北１２条西５丁目	東営業所	7.4	29	14.0	31,064	38,801	▲ 7,737
58	北海道中央バス	東	▲	○	298	56	東雁来	札幌駅前	東営業所・東雁来	豊畑	11.1	43	14.5	54,079	69,085	▲ 15,006
59	北海道中央バス	東	●		232	東6	札苗	バスセンター	苗穂駅	豊畑東	11.0	37	18.0	87,934	88,236	▲ 302
60	北海道中央バス	東	●		233	東6	札苗	バスセンター	苗穂駅	豊　畑	9.5	33	20.5	80,680	82,471	▲ 1,791
61	北海道中央バス	東	●		234	東6	札苗	バスセンター	苗穂駅	ﾓｴﾚ沼公園	10.4	35	8.0	7,509	8,207	▲ 698

No.	事業者	営業所	移行	R4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）
62	北海道中央バス	東	●		241	東63	苗穂・北口	市立病院前	札幌駅北口	東営業所	7.4	28	28.0	98,918	100,023	▲ 1,105
63	北海道中央バス	東	●		253	東70	元町	北24条駅前	元町駅	東営業所	5.7	22	61.0	194,252	195,820	▲ 1,568
64	北海道中央バス	東	●	○	264	東78	札幌新道	北34条駅	伏古１０－３	東営業所	7.1	24	32.0	84,544	85,369	▲ 825
65	北海道中央バス	新川	●	○	267	北72	新川	北２４条駅前	南新川	前田森林公園	10.9	31	10.0	29,958	44,065	▲ 14,107
66	北海道中央バス	新川	●	○	268	北72	新川	北２４条駅前	前田中央小	前田森林公園	11.7	36	7.5	25,526	32,986	▲ 7,460
67	北海道中央バス	新川	●	○	269	北72	新川	北２４条駅前	南新川	手稲高校前	9.5	28	41.0	108,651	140,043	▲ 31,392
68	北海道中央バス	新川	●	○	270	北72	新川	北２４条駅前	南新川	新川営業所	7.3	21	18.5	27,297	35,735	▲ 8,438
69	北海道中央バス	新川	●	○	271	北72	新川	新川4条16丁目	西札幌変電所	新川営業所	4.6	15	1.5	493	2,315	▲ 1,822
70	北海道中央バス	新川	●	○	272	北72	新川	新川4条18丁目	新川西4条4丁目	新川西2条6丁目	3.0	15	0.5	72	435	▲ 363
71	北海道中央バス	新川	●	○	273	北72	新川	新川4条18丁目	新川西2条5丁目	新川西2条6丁目	3.0	15	0.5	73	435	▲ 362
72	北海道中央バス	新川	●	○	275	北73	新琴似２条	北２４条駅前	北29条西15丁目	手稲高校前	9.6	29	18.0	54,233	62,849	▲ 8,616
73	北海道中央バス	新川	●	○	276	西44	工業団地	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	5.3	15	19.5	28,891	35,107	▲ 6,216
74	北海道中央バス	新川	●	○	277	西48	新川発寒	地下鉄琴似駅前	稲山通	新川営業所	8.3	30	18.5	39,163	57,745	▲ 18,582
75	北海道中央バス	新川	●	○	278	西48	新川発寒	西町北７丁目	稲山通	新川営業所	6.5	23	0.5	377	882	▲ 505
76	北海道中央バス	新川	●	○	279	西49	新川発寒	地下鉄琴似駅前	６号線通	新川営業所	8.9	29	9.5	18,910	28,070	▲ 9,160
77	北海道中央バス	新川	●	○	280	西66	新道西	北３４条駅	琴似工業高校	宮の沢駅	6.9	22	6.0	9,175	17,920	▲ 8,745
78	北海道中央バス	新川	●	○	281	西51	北桑園	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	5.5	24	21.0	51,505	52,531	▲ 1,026
79	北海道中央バス	新川	●	○	287	西71	新川八軒	札幌駅前	市立病院	新川営業所	11.5	44	16.0	63,840	75,712	▲ 11,872
80	北海道中央バス	新川	●	○	274	北73	新琴似２条	北２４条駅前	北29条西15丁目	新川営業所	6.7	21	71.0	166,864	166,982	▲ 118
81	北海道中央バス	西岡	●	○	152	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	8.1	17	2.0	1,300	4,869	▲ 3,569
82	北海道中央バス	西岡	●	○	153	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	6.4	14	9.5	6,824	19,943	▲ 13,119
83	北海道中央バス	西岡		○	130	真101	空沼	真駒内駅	芸術の森入口	空沼二股	10.8	23	8.0	23,885	26,725	▲ 2,840
84	北海道中央バス	北	●	○	205	東17	北光	バスセンター	東８丁目	北49条東3丁目	9.3	37	33.5	88,923	99,006	▲ 10,083
85	北海道中央バス	北	●		297	東19	北光・北口	札幌駅北口	東８丁目	北49条東3丁目	8.5	34	28.0	86,992	87,938	▲ 946
86	北海道中央バス	北		○	190		栄町・教育大	地下鉄栄町駅		附属小中学校前	10.4	33	2.0	3,150	4,859	▲ 1,709
87	北海道中央バス	北		○	191	栄23	栄町・教育大	地下鉄栄町駅	東２０丁目	あいの里４条１丁目	10.8	32	19.5	45,888	53,346	▲ 7,458
88	北海道中央バス	北		○	192	栄20	栄町・教育大	地下鉄栄町駅	東２０丁目・あいの里東公	あいの里４条１丁目	13.3	39	13.0	40,923	54,738	▲ 13,815
89	北海道中央バス	北		○	193	栄20	栄町・教育大	地下鉄栄町駅	あいの里４条９丁目	附属小中学校前	12.8	40	0.5	575	1,206	▲ 631
90	北海道中央バス	大曲		○	78	大92	上野幌	大谷地駅	上野幌ベニータウン	緑ケ丘団地	9.0	26	11.5	25,808	34,672	▲ 8,864
91	北海道中央バス	大曲		○	79	大92	上野幌	大谷地駅	上野幌ベニータウン	緑ケ丘団地東	8.7	25	9.5	19,033	27,820	▲ 8,787
92	北海道中央バス	石狩		○	194	28	ひまわり団地	札幌ターミナル	札幌駅北口・篠路通	あいの里４条１丁目	16.2	53	4.0	15,041	18,042	▲ 3,001
93	北海道中央バス	石狩		○	195	麻39	ひまわり団地	地下鉄麻生駅	篠路通	あいの里４条１丁目	10.9	31	5.0	7,003	11,507	▲ 4,504
94	北海道中央バス	石狩		○	201	22	あいの里・篠路	札幌ターミナル	東８丁目	あいの里４条１丁目	19.1	62	15.5	74,573	85,605	▲ 11,032
95	北海道中央バス	石狩		○	202		あいの里・篠路	地下鉄麻生駅	東８丁目	あいの里高等支援	12.6	33	1.0	861	2,174	▲ 1,313
96	北海道中央バス	石狩		○	291	栄21	栄町篠路	地下鉄栄町駅		篠路１０条４丁目	10.6	28	9.0	14,175	30,993	▲ 16,818
97	北海道中央バス	平岡		○	55	福63	大谷地	福住駅	南郷１８丁目駅	平岡営業所	7.6	27	7.5	9,509	12,014	▲ 2,505
98	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	23	5.5	8,646	8,882	▲ 236
99	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	17	1.0	1,231	1,827	▲ 596
100	ジェイ・アール北海道バス	手稲		○	47	宮42	発寒団地線	宮の沢駅前	発寒駅通桜井通	手稲山口団地9号棟前	11.8	41	5.0	13,352	18,779	▲ 5,427
101	ジェイ・アール北海道バス	手稲		○	67	手81	試験場線	手稲駅北口	運転免許試験場星置駅	星置通	9.5	29	11.0	22,878	32,202	▲ 9,324
102	ジェイ・アール北海道バス	手稲	●	○	90	宮49	新発寒線	宮の沢駅前	新発寒5-2	手稲駅北口	7.0	26	10.5	32,097	33,888	▲ 1,791
103	ジェイ・アール北海道バス	手稲	●	○	91	宮49-1	新発寒線	宮の沢駅前	新発寒5-2ていねﾌﾟｰﾙ	手稲駅北口	8.1	31	11.5	34,058	44,873	▲ 10,815
104	ジェイ・アール北海道バス	厚別		○	185	このっぴー	厚別東線	新札幌駅	高台公園	新札幌駅	7.2	27	9.5	16,919	21,346	▲ 4,427
105	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	9,624	11,307	▲ 1,683
106	ジェイ・アール北海道バス	厚別	●	○	222	菊7	米里線	白陵高校前	国立病院	菊水駅前	10.9	39	0.5	1,844	2,759	▲ 507
107	ジェイ・アール北海道バス	厚別	●	○	224	菊7	米里線	菊水元町9-2	国立病院	菊水駅前	5.3	20	0.5	1,300	892	
108	ジェイ・アール北海道バス	厚別	●	○	225	バ5	米里線	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	菊水駅前	白陵高校前	12.2	39	16.0	56,356	82,332	▲ 25,976
109	ジェイ・アール北海道バス	厚別		○	226	7	米里線	ＪＲ札幌駅	国立病院菊水駅前	白陵高校前	14.0	48	3.0	7,163	13,375	▲ 6,212
110	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	ＪＲ札幌駅	14.4	49	3.0	11,550	13,758	▲ 2,208
111	ジェイ・アール北海道バス	厚別		○	228	5	米里線	ＪＲ札幌駅	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ菊水駅前	白陵高校前	13.9	48	6.0	26,302	27,251	▲ 949
112	ジェイ・アール北海道バス	厚別		○	230	9	米里線	ＪＲ札幌駅	東橋米里１条２丁目	白陵高校前	12.3	40	1.5	3,545	3,815	▲ 270
113	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	313	円13	旭山公園線	円山公園駅	界川	旭山公園前	3.1	13	1.5	1,569	2,207	▲ 8,654
114	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	323	循環円13	旭山公園線	円山公園駅前	旭山公園前	円山公園駅前	6.2	28	7.5	15,539	23,555	
115	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	320	循環西20・21	山の手線	西28丁目駅	西高校前神宮前	西28丁目駅	7.7	31	31.5	101,296	118,678	▲ 17,382
116	ジェイ・アール北海道バス	手稲	●	○	328	琴29	琴似西野線	ＪＲ琴似駅	宮の沢3-3	宮の沢駅前	9.5	38	16.0	48,358	77,066	▲ 28,708
117	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	330	31	北7条線	大通西4丁目	市立病院前	地)琴似駅	6.7	36	7.5	16,734	29,004	▲ 12,270
118	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	331	31	北7条線	地)琴似駅	市立病院前	大通西4丁目	6.7	33	8.5	22,543	30,362	▲ 7,819
119	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	332	軒32	北24条線	二十四軒駅前	南新川	北24条駅前	4.3	20	17.5	25,475	36,229	▲ 10,754
120	ジェイ・アール北海道バス	琴似		○	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	6.9	36	1.5	3,232	3,260	▲ 28
121	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	338	琴38	琴似発寒線	地)琴似駅	発寒8条7	宮の沢駅前	3.7	18	7.0	5,126	14,214	▲ 9,088
122	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	340	琴40	琴似八軒線	地)琴似駅	八軒5条1	宮の沢駅前	5.6	28	25.0	69,654	73,077	▲ 3,423
123	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	341	琴41	西野福井線	地)琴似駅	西野二股	福井えん堤前	6.9	23	2.0	1,816	6,191	▲ 43,065
124	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	385	琴41	西野福井線	地下鉄琴似駅	西野二股	五天山公園	6.5	25	8.0	12,749	26,720	
125	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	386	琴41	西野福井線	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	五天山公園	7.6	31	9.0	20,240	35,454	

No.	事業者	営業所	移行	R4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）
126	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	375	琴41	西野福井線	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	福井えん堤前	8.0	34	8.0	23,020	32,525	
127	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	342	発41	西野福井線	発寒南駅前	西野二股	福井えん堤前	5.5	21	17.0	43,387	40,301	▲ 4,337
128	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	387	発41	西野福井線	発寒南駅前	西野二股	五天山公園	5.1	21	10.0	19,034	26,457	
129	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	343	琴42	西野平和線	地)琴似駅	西野二股	平和の滝入口	7.1	26	10.0	20,403	35,263	▲ 35,449
130	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	376	琴42	西野平和線	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	平和の滝入口	8.2	33	18.0	52,120	72,709	
131	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	345	琴43	西野中洲橋線	地)琴似駅	西野3条2	中洲橋	6.4	23	10.0	21,954	31,599	▲ 18,198
132	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	377	琴43	西野中洲橋線	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	中洲橋	7.5	30	18.0	60,781	69,334	
133	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	346	発43	西野中洲橋線	発寒南駅前	西野3条2	中洲橋	5.0	19	27.0	62,681	64,025	▲ 1,344
134	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	347	琴46	新琴似線	琴似営業所前	八軒8条1	麻生駅前	7.9	43	11.5	44,175	49,641	▲ 5,466
135	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	348	琴46	新琴似線	地)琴似駅	八軒8条1	麻生駅前	5.3	28	26.5	70,923	79,811	▲ 8,888
136	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	350	循環啓55・56	山鼻線	啓明ﾀｰﾐﾅﾙ	幌平橋駅前南19西16	啓明ﾀｰﾐﾅﾙ	10.1	41	9.0	21,383	33,427	▲ 12,044
137	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	351	循環啓65・66	山鼻線	啓明ﾀｰﾐﾅﾙ	幌平橋駅前中島公園駅前	啓明ﾀｰﾐﾅﾙ	7.4	31	8.5	20,561	34,632	▲ 14,071
138	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	352	52	桑園発寒線	札幌駅前	札幌場外市場	琴似工業高校前	8.3	37	10.0	20,644	41,238	▲ 20,594
139	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	353	53	啓明線	大通西4丁目	中央区役所前	啓明ﾀｰﾐﾅﾙ	5.0	27	6.0	11,314	17,703	▲ 6,389
140	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	354	53	啓明線	啓明ﾀｰﾐﾅﾙ	中央区役所前	大通西4丁目	4.8	28	7.0	15,536	20,174	▲ 4,638
141	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	355	53	啓明線	ＪＲ札幌駅	中央区役所前	啓明ターミナル	6.0	31	7.0	21,198	21,922	▲ 724
142	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	12,776	13,994	▲ 1,218
143	じょうてつ	川沿		○	2	7	定山渓線	札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	30.0	81	4.5	43,177	47,036	▲ 3,859
144	じょうてつ	川沿		○	5	7	定山渓線	川沿5-2	川沿16-2	豊滝	11.1	24	1.5	532	3,487	▲ 2,955
145	じょうてつ	川沿		○	6	7	定山渓線	川沿5-2	川沿16-2・藤野4-5	藤野4-11	7.8	19	1.5	494	2,450	▲ 1,956
146	じょうてつ	川沿		○	8	8	定山渓線	札幌駅	石山中央	定山渓車庫前	31.1	81	1.7	14,738	16,959	▲ 2,221
147	じょうてつ	川沿		○	13	12	定山渓線	真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山渓車庫前	21.1	50	9.3	57,325	60,007	▲ 2,682
148	じょうてつ	川沿	●	○	14	12	定山渓線	真駒内駅	石山中央・簾舞小	定山渓車庫前	21.3	54	7.2	42,754	70,457	▲ 27,703
149	じょうてつ	川沿		○	17	12	定山渓線	真駒内駅	石山3-5	石山六区	7.6	21	8.0	15,105	19,581	▲ 4,476
150	じょうてつ	川沿	●	○	25	南55	藻岩線	札幌駅	南21西11	藻岩高校前	9.1	37	10.0	32,221	37,036	▲ 4,815
151	じょうてつ	川沿		○	52	7	定山渓線	札幌駅	川沿16-2　藤野4-5	南陵高校	17.7	56	1.0	2,909	3,228	▲ 319
152	じょうてつ	藻岩	●	○	27	南54	真駒内線	札幌駅	西１１丁目駅前・真駒内本町	南町4	12.4	52	30.3	160,332	195,133	▲ 34,801
153	じょうてつ	藻岩	●	○	28	南54	真駒内線	札幌駅	西１１丁目駅前	真駒内本町	8.3	33	18.3	49,043	64,318	▲ 15,275
154	じょうてつ	藻岩	●	○	29	南54	真駒内線	北1西4（大通西4）	西１１丁目駅前	真駒内本町	7.2	27	2.3	3,689	8,012	▲ 4,323
155	じょうてつ	藻岩	●	○	30	南64	真駒内線	札幌駅北口	西１１丁目駅前	真駒内本町	8.3	33	9.7	21,879	41,048	▲ 19,169
156	じょうてつ	藻岩	●	○	31	南4	真駒内線	真駒内本町	真駒内駅	南町4	4.1	18	1.0	1,261	2,193	▲ 932
157	じょうてつ	藻岩	●	○	32	南4	真駒内線	市立病院前	西１１丁目駅前・真駒内本町	真駒内駅	10.5	44	13.0	46,252	72,461	▲ 26,209
158	じょうてつ	藻岩	●	○	33	南4	真駒内線	市立病院前	西１１丁目駅前	真駒内本町	8.2	34	18.3	37,317	61,789	▲ 24,472
159	じょうてつ	藻岩	●	○	34	南4	真駒内線	西11丁目駅前	南21西11	真駒内本町	6.2	22	3.4	4,498	8,782	▲ 4,284
160	じょうてつ	藻岩	●	○	35	南4	真駒内線	啓明ターミナル	電車事業所前・真駒内本町	真駒内駅	7.1	23	8.0	8,332	25,563	▲ 17,231
161	じょうてつ	藻岩	●	○	36	南84	真駒内線	青少年会館前	真駒内駅	南町4	4.2	14	24.3	39,775	46,808	▲ 7,033
162	じょうてつ	藻岩	●	○	37	環56	平岸線	真駒内本町	中の島駅前・平岸駅前	真駒内本町	11.1	36	11.8	43,004	64,210	▲ 21,206
163	じょうてつ	藻岩	●	○	38	環56	平岸線	真駒内本町	平岸駅前・中の島駅前	真駒内本町	11.1	37	16.3	54,044	85,193	▲ 31,149
164	じょうてつ	藻岩	●	○	39	南65	中の島線	豊平区役所前	中の島駅前	真駒内本町	6.6	22	2.0	3,593	6,264	▲ 2,671
165	じょうてつ	藻岩	●	○	40	南65	中の島線	中の島駅前	ジェイコー病院前	真駒内本町	3.9	12	22.3	28,854	31,609	▲ 2,755
166	じょうてつ	藻岩	●	○	41	南90	中の沢線	真駒内駅	川沿1-1	中の沢	5.0	17	18.3	39,387	40,625	▲ 1,238
167	じょうてつ	藻岩	●	○	42	南95	藻岩線	真駒内駅	川沿1-1	硬石山	5.9	21	26.8	58,574	74,857	▲ 16,283
168	じょうてつ	藻岩	●	○	43	南95	藻岩線	真駒内駅	川沿1-1	石山1-6	6.9	24	4.7	9,147	13,361	▲ 4,214
169	じょうてつ	藻岩	●	○	44	南96	南沢線	真駒内駅	藻岩高校前・南沢入口	東海大学前	8.3	25	15.2	62,340	67,277	▲ 4,937
170	じょうてつ	藻岩	●	○	48	南97	北の沢線	真駒内駅	川沿1-1	山水団地前	6.7	20	26.0	45,766	77,137	▲ 31,371
171	じょうてつ	藻岩	●	○	49	南98	藻岩山手線	真駒内駅	川沿1-1	道路管理事務所	4.9	16	24.5	42,891	55,323	▲ 12,432
172	札幌ばんけい			○	1	西14	円山	盤渓	荒井山	円山公園駅	7.3	17	21.0	24,500	31,000	▲ 6,500
173	札幌ばんけい			○	2		発寒南・真駒内	盤渓	西野二股	発寒南駅	10.2	23	8.0	2,900	15,000	▲ 12,100
174	札幌ばんけい			○	3		発寒南・真駒内	盤渓	北の沢小学校	真駒内駅	8.1	18	6.0	2,900	14,000	▲ 11,100
											計			174	系統	▲ 1,274,375

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

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

（注３）　「移行」欄に▲を付した系統は、移行後の経路変更実施に伴い、一部区間のみ移行系統として扱う。

別紙４
（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５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	
1	103	白25	北都	●	南郷７丁目駅	東川下	新さっぽろ駅	▲ 20,321	▲ 8,002	349.44	377.96	沿線住民の地下鉄南郷７丁目駅及び地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
2	104	白30	白石平岸	●	地下鉄白石駅	平岸4条9丁目	平岸駅	356	2,398	83.64	92.31	沿線住民の地下鉄白石駅及び地下鉄平岸駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
3	105	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	ＪＲ白石駅北口	白石営業所	▲ 14,371	▲ 11,564	245.66	263.77	北郷北部・川北北部住民の地下鉄白石駅・ＪＲ白石駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
4	106	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	ＪＲ白石駅北口	白陵高校	▲ 5,382	▲ 4,898	9.45	12.38	地下鉄白石駅・ＪＲ白石駅から白陵高校への通学等のアクセス	B	B	－
5	107	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	駅北口・記念碑	白石営業所	▲ 421	▲ 509	9.08	9.57	北郷北部・川北北部住民の地下鉄白石駅・ＪＲ白石駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
6	108	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	北郷通直通	白石営業所	1,578	1,136	16.01	15.65	北郷北部・川北北部住民の地下鉄白石駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
7	109	白24	川下	●	地下鉄白石駅	川下	白石営業所	▲ 17,138	▲ 14,592	56.47	62.68	川下・川北地区沿線住民の地下鉄白石駅・ＪＲ白石駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
8	110	白24	川下	●	地下鉄白石駅	北川下	白石営業所	▲ 10,232	▲ 8,936	35.63	35.95	川下北部地区沿線住民の地下鉄白石駅・ＪＲ白石駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
9	111	白22	川下	●	地下鉄白石駅	北郷２条	白石営業所	▲ 14,171	▲ 9,422	30.45	37.80	川下、川北、北郷、中央地区沿線住民の地下鉄白石駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
10	112	白24	川下	●	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	▲ 637	▲ 775	3.38	3.23	地下鉄白石駅・ＪＲ白石駅及び川北・川下地区から白石高校及び白陵高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	－
11	113	東60	北１５条	●	地下鉄白石駅	菊水元町6条2丁目	環状通東駅	▲ 9,761	2,765	203.87	230.55	沿線住民の地下鉄白石駅及び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	1
12	114	白27	山本	●	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	山本四区	▲ 16,686	▲ 15,795	28.56	26.28	山本地区住民の地下鉄ひばりが丘駅及び地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	3
13	115	白27	山本	●	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	厚別高校	▲ 432	▲ 412	1.13	1.32	地下鉄新さっぽろ駅から厚別高校への通学アクセス	B	B	－
14	116	白27	山本	●	大谷地駅		厚別高校	▲ 567	▲ 761	6.80	5.03	地下鉄大谷地駅から厚別高校への通学アクセス	B	B	－
15	117	白27	山本	●	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	▲ 1,353	▲ 1,033	1.09	1.51	地下鉄新さっぽろ駅及び地下鉄ひばりが丘駅から厚別高校及び白陵高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	－
16	118	白28	もみじ台団地	●	新さっぽろ駅	東２丁目	もみじ台団地	8,320	9,224	117.60	123.55	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
17	119	白28	もみじ台団地	●	厚別東5条1丁目	新さっぽろ駅	もみじ台団地	▲ 1,907	131	91.65	99.75	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
18	120	白28	もみじ台団地	●	新さっぽろ駅	ﾃｸﾉﾊﾟｰｸ入口	もみじ台団地	▲ 4,514	▲ 2,156	24.08	30.03	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1

（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５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	
19	121	白29	もみじ台団地	●	新さっぽろ駅	青葉町９丁目	もみじ台団地	▲ 5,149	▲ 2,025	16.23	23.65	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
20	122		もみじ台団地	●	新さっぽろ駅		もみじ台北３丁目	51	▲ 16	2.92	1.59	地下鉄新さっぽろ駅から北星学園大学附属高校への通学アクセス	B	B	－
21	123	白38	厚別通	●	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白石営業所	▲ 33,243	▲ 20,599	186.62	206.10	地下鉄新さっぽろ駅から厚別高校・白石高校及び東米里地区住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学等のアクセス	B	B	1
22	124	白38	厚別通	●	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白陵高校	▲ 5,906	▲ 5,005	11.97	13.13	地下鉄新さっぽろ駅から厚別高校・白石高校・白陵高校及び東米里地区住民の地下鉄新さっぽろ駅への通学等のアクセス	B	B	－
23	125		厚別通	●	新さっぽろ駅		白石高校	▲ 75	▲ 51	2.95	3.42	白石高校から地下鉄新さっぽろ駅への通学アクセス	B	B	－
24	126	白35	小野幌	●	新さっぽろ駅	森林公園ﾊﾟｰｸﾀｳﾝ	森林公園駅	▲ 17,685	▲ 13,298	53.94	49.34	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅及びJR森林公園駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
25	86	72	南郷	●	札幌駅前	地下鉄白石駅	JR平和駅前	▲ 27,372	▲ 17,826	91.53	90.86	沿線住民の地下鉄白石駅及び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
26	231	東3	苗穂	●	バスセンター	アリオ札幌	東営業所	▲ 14,319	▲ 5,628	161.04	186.66	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
27	235	東61	丘珠	●	環状通東駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	▲ 16,187	▲ 13,309	48.76	49.60	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
28	236	東61	丘珠	●	環状通東駅		丘珠高校	▲ 8	▲ 106	2.92	2.61	開成中等教育学校及び丘珠高校から地下鉄環状通東駅への通学アクセス	B	B	－
29	237	東61	丘珠	●	東保健ｾﾝﾀｰ		丘珠高校	▲ 228	▲ 244	2.61	2.50	地下鉄東区役所前駅方面から開成中等教育学校及び丘珠高校への通学アクセス	B	B	－
30	238	ﾋ61	丘珠	●	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ博物館	北36条東27丁目	中沼小学校通	▲ 15,820	▲ 11,858	71.30	83.79	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
31	239	東61	丘珠	●	東営業所		丘珠高校	134	▲ 12	10.59	8.66	沿線から丘珠高校への通学等のアクセス	B	B	－
32	240	東62	本町	●	北１８条駅	環状通東駅	東営業所	▲ 8,060	▲ 5,397	122.10	107.82	沿線住民の地下鉄北18条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
33	242	東63	苗穂・北口	●	札幌駅北口	アリオ札幌	東営業所	▲ 968	406	25.15	23.00	沿線住民のJR札幌駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
34	243	東68	伏古・札苗	●	環状通東駅	伏古１０－３	豊畑東	▲ 22,760	▲ 16,586	132.25	154.56	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
35	244	東68	伏古・札苗	●	環状通東駅	伏古１０－３	豊　畑	▲ 9,181	▲ 5,761	38.55	44.03	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	1
36	245	ﾋ68	伏古・札苗	●	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ博物館	本町2条1丁目	豊　畑	▲ 2,786	792	127.27	141.44	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1

（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５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	
37	246	ビ68	伏古・札苗	●	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ博物館	本町2条1丁目	ﾓｴﾚ沼公園	▲ 2,292	▲ 785	52.50	74.63	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
38	247	東69	北札苗	●	環状通東駅	急行	豊　畑	477	184	6.95	6.56	沿線住民の地下鉄環状通東駅への通勤・通学・通院等のアクセス	B	B	1
39	248	東79	北札苗	●	環状通東駅	丘珠空港通	中沼小学校通	▲ 17,442	▲ 11,916	88.95	98.56	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
40	249	東79	北札苗	●	環状通東駅	丘珠空港通	豊　畑	▲ 2,927	▲ 2,188	12.40	14.50	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
41	250	東79	北札苗	●	環状通東駅	丘珠空港通	東陵高校	▲ 25	▲ 101	5.17	4.25	地下鉄環状通東駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	―
42	251	東69	北札苗	●	環状通東駅	東苗穂2条1丁目	東陵高校	▲ 269	▲ 341	6.45	6.54	地下鉄環状通東駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	―
43	252	東69	北札苗	●	環状通東駅	本町２－８	あいの里教育大駅	▲ 47,029	▲ 39,267	233.55	261.63	沿線住民の地下鉄環状通東駅及びJRあいの里教育大駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	―
44	254	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅	北３６条東２７丁目	中沼小学校通	▲ 20,424	▲ 14,802	120.44	131.08	沿線住民の地下鉄北34条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
45	255	東76	丘珠北３４条	●	新道東駅	北３６条東２７丁目	中沼小学校通	▲ 4,376	▲ 3,271	32.48	37.80	沿線住民の地下鉄新道東駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
46	256	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅	北丘珠団地	中沼小学校通	▲ 15,727	▲ 10,375	135.47	153.45	沿線住民の地下鉄北34条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
47	257	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅	さとらんど	中沼小学校通	▲ 2,987	▲ 2,072	25.92	39.24	沿線住民の地下鉄北34条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
48	262	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅	北３７条東２９丁目	東豊高校	▲ 1,209	▲ 1,096	3.34	4.11	地下鉄北34条駅から東豊高校への通学アクセス	B	B	―
49	263	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅	地下鉄栄町駅	東豊高校	▲ 1,583	▲ 756	3.15	1.89	地下鉄北34条駅から東豊高校への通学アクセス	B	B	―
50	258	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅	北３７条東２９丁目	東陵高校	▲ 305	▲ 226	5.90	6.58	地下鉄北34条駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	―
51	261	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅	地下鉄栄町駅	東陵高校	▲ 163	▲ 154	4.57	5.37	地下鉄北34条駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	―
52	259	東76	丘珠北３４条	●	北３４条駅		丘珠高校	27	▲ 30	3.55	3.47	丘珠高校から地下鉄北34条駅への通学アクセス	B	B	―
53	260		丘珠北３４条	●	地下鉄栄町駅		丘珠高校	300	294	9.07	8.85	地下鉄栄町駅から丘珠高校への通学アクセス	B	B	―
54	265	東78	札幌新道	●	新道東駅	伏古１０－３	東営業所	▲ 344	▲ 235	6.59	4.29	沿線住民の地下鉄新道東駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1

（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５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	
55	266	循環88	ビール園・ファクトリー	●	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ園	札幌駅前	ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ園	▲ 15,171	5,320	168.33	268.50	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
56	294	東64	伏古・北口	●	札幌駅北口	環状通東駅	東営業所	▲ 8,661	▲ 7,882	98.24	112.48	沿線住民の地下鉄環状通東駅及び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
57	296	東65	伏古・北１３条	●	札幌駅北口	北１２条西５丁目	東営業所	▲ 9,076	▲ 7,737	91.56	98.00	沿線住民の地下鉄環状通東駅及び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
58	298	56	東雁来	●	札幌駅前	東営業所・東雁来	豊畑	▲ 21,519	▲ 15,006	127.31	149.06	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
59	232	東6	札苗	●	バスセンター	苗穂駅	豊畑東	▲ 880	7,698	198.00	223.74	沿線住民のJR苗穂駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
60	233	東6	札苗	●	バスセンター	苗穂駅	豊　畑	6,921	14,209	223.08	261.79	沿線住民のJR苗穂駅及び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
61	234	東6	札苗	●	バスセンター	苗穂駅	ﾓｴﾚ沼公園	▲ 1,493	302	55.58	91.76	沿線住民のJR苗穂駅及び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
62	241	東63	苗穂・北口	●	市立病院前	札幌駅北口	東営業所	149	9,895	207.20	232.40	沿線住民のJR札幌駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
63	253	東70	元町	●	北24条駅前	元町駅	東営業所	39,825	50,432	519.75	549.61	沿線住民の地下鉄元町駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
64	264	東78	札幌新道	●	北34条駅	伏古１０－３	東営業所	▲ 6,479	▲ 825	234.63	248.32	沿線住民の地下鉄北34条駅及び地下鉄新道東駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
65	267	北72	新川	●	北２４条駅前	南新川	前田森林公園	▲ 17,165	▲ 14,107	62.90	73.00	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
66	268	北72	新川	●	北２４条駅前	前田中央小	前田森林公園	▲ 8,593	▲ 7,460	65.25	70.28	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
67	269	北72	新川	●	北２４条駅前	南新川	手稲高校前	▲ 34,908	▲ 31,392	279.27	312.01	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
68	270	北72	新川	●	北２４条駅前	南新川	新川営業所	▲ 9,305	▲ 8,438	108.78	116.00	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
69	271	北72	新川	●	新川4条16丁目	西札幌変電所	新川営業所	▲ 1,771	▲ 1,822	0.09	1.76	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	B	B	－
70	272	北72	新川	●	新川4条18丁目	新川西4条4丁目	新川西2条6丁目	▲ 203	▲ 363	1.12	0.35	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	B	B	－
71	273	北72	新川	●	新川4条18丁目	新川西2条5丁目	新川西2条6丁目	▲ 202	▲ 362	1.06	0.34	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	B	B	－
72	275	北73	新琴似２条	●	北２４条駅前	北29条西15丁目	手稲高校前	▲ 14,826	▲ 8,616	123.48	143.64	沿線住民の北24条駅への通勤・通学及び買い物等のアクセス	B	B	1

（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５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	
73	276	西44	工業団地	●	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	▲ 6,612	▲ 6,216	89.70	94.19	地下鉄宮の沢駅から新川高校への通学アクセス	B	B	―
74	277	西48	新川発寒	●	地下鉄琴似駅前	稲山通	新川営業所	▲ 18,955	▲ 18,582	111.00	115.26	沿線住民の地下鉄琴似駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
75	278	西48	新川発寒	●	西町北７丁目	稲山通	新川営業所	▲ 479	▲ 505	1.52	1.64	沿線から琴似工業高校・新川高校・国際情報高校への通学アクセス	B	B	―
76	279	西49	新川発寒	●	地下鉄琴似駅前	６号線通	新川営業所	▲ 9,535	▲ 9,160	59.76	63.08	沿線住民の地下鉄琴似駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
77	280	西66	新道西	●	北３４条駅	琴似工業高校	宮の沢駅	▲ 8,431	▲ 8,745	23.82	23.82	沿線住民の地下鉄北34条駅及び地下鉄宮の沢駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
78	281	西51	北桑園	●	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	▲ 6,790	▲ 1,026	116.55	134.61	沿線住民の札幌都心部及び北24条駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
79	287	西71	新川八軒	●	札幌駅前	市立病院	新川営業所	▲ 18,343	▲ 11,872	148.48	169.60	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
80	274	北73	新琴似２条	●	北２４条駅前	北29条西15丁目	新川営業所	▲ 4,418	▲ 118	442.87	495.58	沿線住民の北24条駅への通勤・通学及び買い物等のアクセス	B	B	1
81	152	南92	駒岡	●	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	▲ 3,955	▲ 3,569	2.68	3.56	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	3
82	153	南92	駒岡	●	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	▲ 14,241	▲ 13,119	14.35	19.38	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	3
83	130	真101	空沼		真駒内駅	芸術の森入口	空沼二股	▲ 5,638	▲ 2,840	39.60	50.40	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
84	205	東17	北光	●	バスセンター	東８丁目	北49条東3丁目	▲ 16,158	▲ 10,083	237.52	264.65	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面及び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
85	297	東19	北光・北口	●	札幌駅北口	東８丁目	北49条東3丁目	666	11,554	229.60	259.28	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	1
86	190		栄町・教育大		地下鉄栄町駅		附属小中学校前	▲ 1,045	▲ 1,709	10.94	10.24	地下鉄栄町駅から付属小中学校への通学アクセス	B	B	―
87	191	栄23	栄町・教育大		地下鉄栄町駅	東２０丁目	あいの里４条１丁目	▲ 11,212	▲ 7,458	111.74	137.67	沿線住民の地下鉄栄町駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
88	192	栄20	栄町・教育大		地下鉄栄町駅	東２０丁目・あいの里東公	あいの里４条１丁目	▲ 11,523	▲ 13,815	91.39	97.76	沿線住民の地下鉄栄町駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
89	193	栄20	栄町・教育大		地下鉄栄町駅	あいの里４条９丁目	附属小中学校前	▲ 255	▲ 631	3.44	2.37	地下鉄栄町駅から付属小中学校への通学アクセス	B	B	―
90	78	大92	上野幌		大谷地駅	上野幌ベニータウン	緑ヶ丘団地	▲ 10,467	▲ 8,864	67.58	59.23	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2

（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５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	
91	79	大92	上野幌		大谷地駅	上野幌ベニータウン	緑ヶ丘団地東	▲ 8,318	▲ 8,787	51.96	44.75	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
92	194	28	ひまわり団地		札幌ターミナル	札幌駅北口・篠路通	あいの里４条１丁目	▲ 3,759	▲ 3,001	33.52	39.92	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
93	195	麻39	ひまわり団地		地下鉄麻生駅	篠路通	あいの里４条１丁目	▲ 2,377	▲ 4,504	28.85	25.05	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
94	201	22	あいの里・篠路		札幌ターミナル	東８丁目	あいの里４条１丁目	▲ 13,055	▲ 11,032	169.26	194.99	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
95	202		あいの里・篠路		地下鉄麻生駅	東８丁目	あいの里高等支援	▲ 333	▲ 1,313	7.11	3.73	地下鉄麻生駅からあいの里高等支援学校への通学アクセス	B	B	―
96	291	栄21	栄町篠路		地下鉄栄町駅		篠路１０条４丁目	▲ 16,961	▲ 16,818	40.92	36.27	沿線住民の地下鉄栄町駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	3
97	55	福63	大谷地		福住駅	南郷１８丁目駅	平岡営業所	▲ 1,811	▲ 2,505	36.38	37.95	沿線住民の地下鉄福住駅及び地下鉄南郷18丁目駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2

（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５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	
98	33	手85	明日風線		手稲駅北口	明日風3丁目	星置駅	▲ 1,088	▲ 236	32.84	39.00	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
99	45	手44	山口線		手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	▲ 651	▲ 596	3.13	3.61	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。	A	B	2
100	47	宮42	発寒団地線		宮の沢駅前	発寒駅通桜井通	手稲山口団地9号棟前	▲ 5,898	▲ 5,427	28.40	32.25	手稲地区及び星置地区からJR駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	2
101	67	手81	試験場線		手稲駅北口	運転免許試験場星置駅	星置通	▲ 9,473	▲ 9,324	63.03	69.19	手稲地区及び星置地区からJR駅への通勤・通学・通院・買い物、レジャー等への交通手段の確保のため。	A	B	2
102	90	宮49	新発寒線	●	宮の沢駅前	新発寒5-2	手稲駅北口	▲ 2,551	▲ 1,791	88.10	94.92	下手稲通沿線の通勤・通学・通院・買い物・行楽等への交通手段の確保のため。	B	A	1
103	91	宮49-1	新発寒線	●	宮の沢駅前	新発寒5-2ていねﾌﾟｰﾙ	手稲駅北口	▲ 11,197	▲ 10,815	91.66	99.25	下手稲通沿線の通勤・通学・通院・買い物・行楽等への交通手段の確保のため。	A	B	1
104	185	このっぴー	厚別東線		新札幌駅	高台公園	新札幌駅	▲ 5,547	▲ 4,427	35.06	40.95	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
105	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	▲ 2,083	▲ 1,683	22.92	25.74	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
106	222	菊7	米里線	●	白陵高校前	国立病院	菊水駅前	▲ 847	▲ 915	4.66	4.91	米里地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
107	224	菊7	米里線	●	菊水元町9-2	国立病院	菊水駅前	192	408	4.43	5.47	米里地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
108	225	バ5	米里線	●	バスセンター	菊水駅前	白陵高校前	▲ 29,697	▲ 25,976	140.96	164.32	米里地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
109	226	7	米里線		ＪＲ札幌駅	国立病院菊水駅前	白陵高校前	▲ 6,067	▲ 6,212	15.54	17.58	米里地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	3
110	227	7	米里線		白陵高校前	国立病院菊水駅前	ＪＲ札幌駅	▲ 2,591	▲ 2,208	25.14	28.17	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
111	228	5	米里線		ＪＲ札幌駅	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ菊水駅前	白陵高校前	▲ 1,859	▲ 949	56.88	62.64	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
112	230	9	米里線		ＪＲ札幌駅	東橋米里１条２丁目	白陵高校前	▲ 384	▲ 270	12.56	13.85	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
113	313	円13	旭山公園線	●	円山公園駅	界川	旭山公園前	▲ 491	▲ 638	3.01	4.94	旭ヶ丘及び円山地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
114	323	循環円13	旭山公園線	●	円山公園駅前	旭山公園前	円山公園駅前	▲ 7,024	▲ 8,016	45.92	45.98	旭ヶ丘及び円山地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	A	B	1
115	320	循環西20・21	山の手線	●	西28丁目駅	西高校前神宮前	西28丁目駅	▲ 21,247	▲ 17,382	253.89	279.09	宮の森及び山の手地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
116	328	琴29	琴似西野線	●	ＪＲ琴似駅	宮の沢3-3	宮の沢駅前	▲ 29,333	▲ 28,708	111.68	123.52	宮の沢及び西野地区住民の地下鉄駅やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1

（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５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	
117	330	31	北7条線	●	大通西4丁目	市立病院前	地)琴似駅	▲ 13,209	▲ 12,270	38.63	45.30	桑園地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・買い物、市立病院への通院等への交通手段の確保のため。	A	B	1
118	331	31	北7条線	●	地)琴似駅	市立病院前	大通西4丁目	▲ 10,087	▲ 7,819	51.60	62.14	桑園地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・買い物、市立病院への通院等への交通手段の確保のため。	A	B	1
119	332	軒32	北24条線	●	二十四軒駅前	南新川	北24条駅前	▲ 12,802	▲ 10,754	63.00	74.20	二十四軒及び八軒地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
120	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	▲ 1,378	▲ 28	3.96	7.64	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
121	338	琴38	琴似発寒線	●	地)琴似駅	発寒8条7	宮の沢駅前	▲ 8,494	▲ 9,088	13.79	14.14	発寒地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	2
122	340	琴40	琴似八軒線	●	地)琴似駅	八軒5条1	宮の沢駅前	▲ 8,265	▲ 3,423	180.25	203.75	発寒及び八軒地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
123	341	琴41	西野福井線	●	地)琴似駅	西野二股	福井えん堤前	▲ 4,234	▲ 4,375	4.30	4.94	西野及び福井地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	2
124	385	琴41	西野福井線	●	地下鉄琴似駅	西野二股	五天山公園	▲ 13,949	▲ 13,971	29.84	33.28	西野及び福井地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	2
125	386	琴41	西野福井線	●	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	五天山公園	▲ 14,918	▲ 15,214	47.79	51.30	西野及び福井地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	2
126	375	琴41	西野福井線	●	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	福井えん堤前	▲ 10,976	▲ 9,505	50.56	58.64	西野及び福井地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	2
127	342	発41	西野福井線	●	発寒南駅前	西野二股	福井えん堤前	▲ 93	3,086	116.79	131.92	西野及び福井地区住民の地下鉄駅への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
128	387	発41	西野福井線	●	発寒南駅前	西野二股	五天山公園	▲ 7,719	▲ 7,423	47.50	51.90	西野及び福井地区住民の地下鉄駅への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
129	343	琴42	西野平和線	●	地)琴似駅	西野二股	平和の滝入口	▲ 14,398	▲ 14,860	50.00	53.70	西野及び平和地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
130	376	琴42	西野平和線	●	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	平和の滝入口	▲ 21,027	▲ 20,589	126.90	137.52	西野及び平和地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
131	345	琴43	西野中洲橋線	●	地)琴似駅	西野3条2	中洲橋	▲ 10,508	▲ 9,645	49.60	56.00	西野地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
132	377	琴43	西野中洲橋線	●	ＪＲ琴似駅	地)琴似駅西野二股	中洲橋	▲ 11,898	▲ 8,553	131.04	147.24	西野地区住民の地下鉄駅、ＪＲ駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
133	346	発43	西野中洲橋線	●	発寒南駅前	西野3条2	中洲橋	▲ 3,169	▲ 1,344	167.13	180.90	西野地区住民の地下鉄駅への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
134	347	琴46	新琴似線	●	琴似営業所前	八軒8条1	麻生駅前	▲ 8,161	▲ 5,466	110.40	124.09	宮の森地区住民の地下鉄駅への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	A	B	1
135	348	琴46	新琴似線	●	地)琴似駅	八軒8条1	麻生駅前	▲ 11,729	▲ 8,888	183.65	201.67	新琴似及び八軒地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1

（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５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	
136	350	循環啓55・56	山鼻線	●	啓明ターミナル	幌平橋駅前南19西16	啓明ターミナル	▲ 14,000	▲ 12,044	64.71	77.31	旭ヶ丘及び伏見地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
137	351	循環啓65・66	山鼻線	●	啓明ターミナル	幌平橋駅前中島公園駅前	啓明ターミナル	▲ 18,967	▲ 14,071	50.93	51.94	旭ヶ丘及び伏見地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	A	1
138	352	52	桑園発寒線	●	札幌駅前	札幌場外市場	琴似工業高校前	▲ 22,108	▲ 20,594	51.30	62.70	発寒地区住民のJR駅及び札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	2
139	353	53	啓明線	●	大通西4丁目	中央区役所前	啓明ターミナル	▲ 7,352	▲ 6,389	26.46	30.84	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・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
140	354	53	啓明線	●	啓明ﾀｰﾐﾅﾙ	中央区役所前	大通西4丁目	▲ 6,921	▲ 4,638	33.81	42.07	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・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
141	355	53	啓明線	●	ＪＲ札幌駅	中央区役所前	啓明ターミナル	▲ 2,878	▲ 724	52.15	61.11	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・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	1
142	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	▲ 2,278	▲ 1,218	29.70	34.80	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５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	
143	2	7	定山渓線		札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	▲ 4,838	▲ 3,859	46.62	52.07	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
144	5	7	定山渓線		川沿5-2	川沿16-2	豊滝	▲ 2,798	▲ 2,955	1.50	1.76	南区沿線住民の移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	3
145	6	7	定山渓線		川沿5-2	川沿16-2・藤野4-5	藤野4-11	▲ 1,663	▲ 1,956	2.45	1.95	南区沿線住民の移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	3
146	8	8	定山渓線		札幌駅	石山中央	定山渓車庫前	▲ 4,787	▲ 2,221	12.60	19.48	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
147	13	12	定山渓線		真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山渓車庫前	▲ 9,197	▲ 2,682	75.14	103.04	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
148	14	12	定山渓線	●	真駒内駅	石山中央・簾舞小	定山渓車庫前	▲ 26,802	▲ 27,703	66.80	68.83	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
149	17	12	定山渓線		真駒内駅	石山3-5	石山六区	▲ 6,443	▲ 4,476	33.04	42.40	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
150	25	南55	藻岩線	●	札幌駅	南21西11	藻岩高校前	▲ 10,651	▲ 4,815	73.44	95.00	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	1
151	52	7	定山渓線		札幌駅	川沿16-2　藤野4-5	南陵高校	▲ 1,492	▲ 319	5.26	9.75	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
152	27	南54	真駒内線	●	札幌駅	西１１丁目駅前・真駒内本町	南町4	▲ 22,249	▲ 34,801	379.73	389.66	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	1
153	28	南54	真駒内線	●	札幌駅	西１１丁目駅前	真駒内本町	▲ 11,037	▲ 15,275	140.60	140.18	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	1
154	29	南54	真駒内線	●	北1西4（大通西4）	西１１丁目駅前	真駒内本町	▲ 6,347	▲ 4,323	15.09	9.18	真駒内本町地区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
155	30	南64	真駒内線	●	札幌駅北口	西１１丁目駅前	真駒内本町	▲ 16,787	▲ 19,169	49.10	50.73	真駒内本町地区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
156	31	南4	真駒内線	●	真駒内本町	真駒内駅	南町4	▲ 845	▲ 932	2.65	3.57	南区・中央区沿線住民の地下鉄西11丁目駅及び市立病院への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
157	32	南4	真駒内線	●	市立病院前	西１１丁目駅前・真駒内本町	真駒内駅	▲ 17,876	▲ 26,209	116.09	111.67	南区・中央区沿線住民の地下鉄西11丁目駅及び市立病院への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	1
158	33	南4	真駒内線	●	市立病院前	西１１丁目駅前	真駒内本町	▲ 17,580	▲ 24,472	120.65	112.18	南区・中央区沿線住民の地下鉄西11丁目駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
159	34	南4	真駒内線	●	西11丁目駅前	南21西11	真駒内本町	▲ 5,281	▲ 4,284	24.30	13.12	南区・中央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
160	35	南4	真駒内線	●	啓明ターミナル	電車事業所前・真駒内本町	真駒内駅	▲ 15,079	▲ 17,231	23.28	23.84	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	3

（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５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	
161	36	南84	真駒内線	●	青少年会館前	真駒内駅	南町4	▲ 9,090	▲ 7,033	101.68	117.86	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅・平岸駅・学園前駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	1
162	37	環56	平岸線	●	真駒内本町	中の島駅前・平岸駅前	真駒内本町	▲ 12,280	▲ 21,206	117.13	103.60	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅・平岸駅・学園前駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
163	38	環56	平岸線	●	真駒内本町	平岸駅前・中の島駅前	真駒内本町	▲ 21,869	▲ 31,149	139.92	136.92	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅及び豊平区役所への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
164	39	南65	中の島線	●	豊平区役所前	中の島駅前	真駒内本町	▲ 1,824	▲ 2,671	10.30	9.58	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	B	B	2
165	40	南65	中の島線	●	中の島駅前	ジェイコー病院前	真駒内本町	▲ 970	▲ 2,755	115.66	113.51	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	1
166	41	南90	中の沢線	●	真駒内駅	川沿1-1	中の沢	▲ 5,480	▲ 1,238	99.90	124.07	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	1
167	42	南95	藻岩線	●	真駒内駅	川沿1-1	硬石山	▲ 24,631	▲ 16,283	110.67	158.66	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	1
168	43	南95	藻岩線	●	真駒内駅	川沿1-1	石山1-6	▲ 7,567	▲ 4,214	33.60	26.98	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	1
169	44	南96	南沢線	●	真駒内駅	藻岩高校前・南沢入口	東海大学前	▲ 12,888	▲ 4,937	120.46	143.03	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	1
170	48	南97	北の沢線	●	真駒内駅	川沿1-1	山水団地前	▲ 33,593	▲ 31,371	97.50	122.98	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
171	49	南98	藻岩山手線	●	真駒内駅	川沿1-1	道路管理事務所	▲ 14,372	▲ 12,432	104.62	125.20	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	1

（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５年度　　事業者名　札幌ばんけい株式会社

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	
172	1	西14	円山		盤渓	荒井山	円山公園駅	▲ 11,290	▲ 5,891	65.94	78.96	沿線住民の通学・通勤・通院等交通手段確保のため	A	B	2
173	2		発寒南・真駒内		盤渓	西野二股	発寒南駅	▲ 12,504	▲ 11,326	9.52	11.12	沿線住民の通学・通勤・通院等交通手段確保のため	B	B	3
174	3		発寒南・真駒内		盤渓	北の沢小学校	真駒内駅	▲ 11,356	▲ 10,238	6.48	7.62	沿線住民の通学・通勤・通院等交通手段確保のため	B	B	3

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
1	白25	北都	● 12	南郷7丁目駅	東川下	新さっぽろ駅	8.4	28.0	44.0	44.0	沿線住民の地下鉄南郷7丁目駅及び地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
103	南郷7丁目駅	東川下	新さっぽろ駅	8.4	28.0	44.0	377.96	244,338	145,786	153,788	▲ 8,002	95%	13,398	5,456	▲ 7,942	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・H30.12.1より「厚別中央4条4丁目」から「厚別中央5条5丁目」へ名称変更	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H29.12.1より、利用実態に応じ、平日11便、土日祝4便を減便 ・H30.12.1より平日1便、土日祝1便減便 ・R1.12.1より土日祝22便減便 ・R2.4.1より平日17便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・H29.12.1に路線の沿線住居1000戸に対し停留所時刻表を個別配布実施 ・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		137%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
2	白30	白石平岸	● 12	地下鉄白石駅	平岸4条9丁目	平岸駅	3.7	13.0	17.0	17.0	沿線住民の地下鉄白石駅及び地下鉄平岸駅への通勤・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
104	地下鉄白石駅	平岸4条9丁目	平岸駅	3.7	13.0	17.0	92.31	43,968	30,860	28,462	2,398	108%	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 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・平成27年4月1日～土日祝ダイヤの運行間隔を均等化し、利便性向上を図った。 ・H29.12.1より、利用実態に応じ、平日28便、土日祝23便を減回した。 ・R2.12.1より、利用実態に応じ、土日祝2便を減回。	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		161%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
3	白23	北郷	● 13	地下鉄白石駅	JR白石駅北口	白石営業所	6.6	24.0	35.5	40.5	北郷北部・川北北部住民の地下鉄白石駅・JR白石駅への通勤・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
105	地下鉄白石駅	JR白石駅北口	白石営業所	6.6	24.0	35.5	263.77	157,684	90,181	101,745	▲ 11,564	89%	12,145	9,772	▲ 2,373	複数営業所運行系統　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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H20年12月1日～経路変更（JR白石駅北口経由に変更） ・H23年4月1日～「本郷通1丁目（往路）」停留所新設 ・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 ・R1.12.1より停留所名称変更「白石高校」→「白石高校正門前」	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H30.4.1より平日往路1便増便、復路1便減便 ・H30.12.1より平日1便減便 ・R1.12.1より平日22便減便 ・R2.4.1より白23系統別経路より平日3便振替増便 ・R2.12.1より平日30便減便、土日祝6便減便 ・R3.12.1より平日2便増便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
4	白23	北郷	● 13	地下鉄白石駅	JR白石駅北口	白陵高校	9.7	33.0	2.5	40.5	地下鉄白石駅・JR白石駅から白陵高校への通学等のアクセス	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
106	地下鉄白石駅	JR白石駅北口	白陵高校	9.7	33.0	2.5	12.38	13,620	3,661	8,559	▲ 4,898	43%	5,382	4,898	▲ 484	スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H20年12月1日～経路変更（JR白石駅北口経由に変更） ・H23年4月1日～「本郷通1丁目（往路）」停留所新設 ・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 ・R1.12.1より停留所名称変更「白石高校」→「白石高校正門前」	・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	・H21年4月1日～平日2便減回 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・平成27年4月1日より、運行間隔を均等化し、利便性向上を図った。	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
5	白23	北郷	● 13	地下鉄白石駅	駅北口・記念碑	白石営業所	10.6	35.0	1.0	40.5	北郷北部・川北北部住民の地下鉄白石駅・JR白石駅への通勤・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
107	地下鉄白石駅	駅北口・記念碑	白石営業所	10.6	35.0	1.0	9.57	5,130	2,645	3,154	▲ 509	84%	421	509	88	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H20年12月1日～経路変更（JR白石駅北口経由に変更） ・H23年4月1日～「本郷通1丁目（往路）」停留所新設 ・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 ・R1.12.1より停留所名称変更「白石高校」→「白石高校正門前」	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.4.1より白23系統別経路へ平日3便振替減便加えて1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		118%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
6	白23	北郷	● 13	地下鉄白石駅	北郷通直通	白石営業所	5.2	23.0	1.5	40.5	北郷北部・川北北部住民の地下鉄白石駅への通勤・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
108	地下鉄白石駅	北郷通直通	白石営業所	5.2	23.0	1.5	15.65	3,774	3,869	2,733	1,136	142%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・R1.12.1より停留所名称変更「白石高校」→「白石高校正門前」	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通勤・通学時間帯の需要に合わせたダイヤを設定 ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		235%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
7	白24	川下	● 13	地下鉄白石駅	川下	白石営業所	7.7	27.0	11.5	26.0	川下・川北地区沿線住民の地下鉄白石駅・JR白石駅への通勤・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
109	地下鉄白石駅	川下	白石営業所	7.7	27.0	11.5	62.68	61,296	24,221	38,813	▲ 14,592	62%	17,138	14,592	▲ 2,546	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H22年12月1日～経路変更（旧・白石区役所を経由） ・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 ・R1.12.1より停留所名称変更「白石高校」→「川下公園入口」	・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	・H22年4月1日～北川下経由系統から当系統に平日14便、土日祝16便振替。更に平日3便減便 ・H25年4月1日～平日18便、土日祝14便減回 ・乗車密度が低い傾向にあったことから、利用実態に則した減回を実施し、運行回数を改めた ・H27年12月1日～　利用僅少便の減回。平日2便、土日祝2便。 ・H30.4.1より、利用実態に応じ、平日13便、土日祝14便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		91%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
8	白24	川下	● 13	地下鉄白石駅	北川下	白石営業所	8.6	27.0	6.5	26.0	川下北部地区沿線住民の地下鉄白石駅・JR白石駅への通勤・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
110	地下鉄白石駅	北川下	白石営業所	8.6	27.0	6.5	35.95	38,932	14,452	23,388	▲ 8,936	62%	10,232	8,936	▲ 1,296	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H22年12月1日～経路変更（旧・白石区役所を経由） ・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 ・R1.12.1より停留所名称変更「白石高校」→「川下公園入口」	・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	・H22年4月1日～当系統から川下経由系統に平日14便、土日祝16便振替。 ・H25年4月1日～土日祝1便増便 ・乗車密度が低い傾向にあったことから、利用実態に則した減回を実施し、運行回数を改めた	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		85%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
9	白22	川下	● 13	地下鉄白石駅	北郷2条	白石営業所	8.2	27.0	7.5	26.0	川下、川北、北郷、中央地区沿線住民の地下鉄白石駅への通勤・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
111	地下鉄白石駅	北郷2条	白石営業所	8.2	27.0	7.5	37.80	34,987	12,071	21,493	▲ 9,422	56%	14,171	9,422	▲ 4,749	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H22年4月1日～平日4便、土日祝5便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27年4月1日～利用実態に応じ平日1便を減回した。 ・H27年12月1日～利用実態に応じ、平日8便、土日祝7便を減回 ・H30.4.1より、利用実態に応じ、平日4便を減回 ・R4.4.1より、日祝 全便運休（13便減）	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
10	白24	川下	● 13	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	10.9	38.0	0.5	26.0	地下鉄白石駅・JR白石駅及び川北・川下地区から白石高校及び白陵高校への通勤・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
112	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	10.9	38.0	0.5	3.23	2,638	899	1,674	▲ 775	54%	637	775	138	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・H22年12月1日～「旧・白石区役所」経由に変更 ・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 ・R1.12.1より停留所名称変更「白石高校」→「川下公園入口」	・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	・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		78%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
11	東60	北15条	● 13	地下鉄白石駅	菊水元町6条2丁目	環状通東駅	6.2	20.5	29.0	29.0	沿線住民の地下鉄白石駅及び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	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
113	地下鉄白石駅	菊水元町6条2丁目	環状通東駅	6.2	20.5	29.0	230.55	119,529	77,587	74,822	2,765	104%	9,761	0	▲ 9,761	複数営業所運行系統　収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、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	・H23年4月1日～「本郷通1丁目（往路）」「本町2条4丁目」停留所新設 ・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R1.12.1より土日祝14便減便 ・R2.12.1より平日4便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		149%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
12	白27	山本	● 13	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	山本四区	6.8	19.0	9.0	11.5	山本地区住民の地下鉄ひばりが丘駅及び地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
114	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	山本四区	6.8	19.0	9.0	26.28	45,601	10,519	26,314	▲ 15,795	40%	16,686	15,795	▲ 891	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	3	3
	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	・H21年4月1日～平日1便増便（往路） ・H21年12月1日～平日1便減便（復路） ・H25年4月1日～平日・土日祝各1便減便 ・乗車密度が低い傾向にあったことから、利用実態に則した減回を実施し、運行回数を改めた ・H27年12月1日～利用僅少便の減回。平日1便、土日祝1便。 ・H28年4月1日～山本処理場管理事務所発着系統を2便廃止し、山本四区発着系統に振り替え。	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		53%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
13	白27	山本	● 13	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	厚別高校	4.9	17.0	0.5	11.5	地下鉄新さっぽろ駅から厚別高校への通学アクセス	4/1～4/30、11/1～11/30 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
115	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	厚別高校	4.9	17.0	0.5	1.32	1,151	324	736	▲ 412	44%	432	412	▲ 20	4/1～4/30、11/1～11/30スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・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 ・H27年4月1日～運行経路を変更し、運行距離、運行時間を短縮した。	・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	・H21年4月1日～平日1便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・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 ・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		65%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
14	白27	山本	● 13	大谷地駅		厚別高校	3.3	14.0	1.5	11.5	地下鉄大谷地駅から厚別高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
116	大谷地駅		厚別高校	3.3	14.0	1.5	5.03	1,706	647	1,408	▲ 761	46%	567	761	194	スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、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 ・H27年4月1日～運行経路を変更し、運行距離、運行時間を短縮した。	・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	・H20年12月1日～平日往路1便増便復路1便減便 ・H22年12月1日～平日復路1便増便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・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 ・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
15	白27	山本	● 13	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	9.4	24.0	0.5	11.5	地下鉄新さっぽろ駅及び地下鉄ひばりが丘駅から厚別高校及び白陵高校への通勤・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
117	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	9.4	24.0	0.5	1.51	3,045	617	1,650	▲ 1,033	37%	1,353	1,033	▲ 320	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H21年4月1日～平日1便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		46%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
16	白28	もみじ台団地	● 13	新さっぽろ駅	東2丁目	もみじ台団地	4.4	14.0	17.5	45.5	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
118	新さっぽろ駅	東2丁目	もみじ台団地	4.4	14.0	17.5	123.55	48,488	39,755	30,531	9,224	130%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H23年4月1日～平日9便減便 ・H24年4月1日～平日6便、土日祝15便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H29.4.1より、利用実態に応じ、平日22便、土日祝23便を減回した。 ・R2.12.1より、平日25便、土日祝5便を減回した。 ・R3.4.1より、土日祝4便を減回した。	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		188%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
17	白28	もみじ台団地	● 13	厚別東5条1丁目	新さっぽろ駅	もみじ台団地	5.9	23.0	15.0	45.5	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
119	厚別東5条1丁目	新さっぽろ駅	もみじ台団地	5.9	23.0	15.0	99.75	57,370	39,440	39,309	131	100%	1,907	0	▲ 1,907	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H23年4月1日～平日2便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H29.4.1より、利用実態に応じ、平日3便を減回した。 ・R3.4.1より、平日3便、土日祝10便を減回した。	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		158%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
18	白28	もみじ台団地	● 13	新さっぽろ駅	テクノパーク入口	もみじ台団地	4.6	14.0	7.0	45.5	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
120	新さっぽろ駅	テクノパーク入口	もみじ台団地	4.6	14.0	7.0	30.03	18,115	9,008	11,164	▲ 2,156	81%	4,514	2,156	▲ 2,358	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H23年4月1日～平日4便減便 ・H24年4月1日～平日1便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H29.4.1より、利用実態に応じ、平日17便、土日祝12便を減回した。 ・R3.4.1より、平日2便、土日祝2便を減回した。 ・R4.4.1より、日祝運行なし（12便減便）	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		114%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
19	白29	もみじ台団地	● 13	新さっぽろ駅	青葉町9丁目	もみじ台団地	5.1	13.0	5.5	45.5	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
121	新さっぽろ駅	青葉町9丁目	もみじ台団地	5.1	13.0	5.5	23.65	16,153	7,188	9,213	▲ 2,025	78%	5,149	2,025	▲ 3,124	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	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	・H21年12月1日～平日・土日祝各1便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H29.4.1より、利用実態に応じ、平日11便、土日祝9便を減回した。 ・R3.4.1より、平日3便、土日祝2便を減回した。 ・R4.4.1より、日祝運行なし（11便減便）	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・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	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
20		もみじ台団地	● 13	新さっぽろ駅		もみじ台北3丁目	2.6	8.0	0.5	45.5	地下鉄新さっぽろ駅から北星学園大学附属高校への通学アクセス	12/1～3/31 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
122	新さっぽろ駅		もみじ台北3丁目	2.6	8.0	0.5	1.59	164	89	105	▲ 16	85%	0	0	0	代替・競合12/1～3/31スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・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 ・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
21	白38	厚別通	● 13	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白石営業所	8.1	23.0	30.0	33.0	地下鉄新さっぽろ駅から厚別高校・白石高校及び東米里地区住民の地下鉄新さっぽろ駅への通勤・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
123	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白石営業所	8.1	23.0	30.0	206.10	171,447	78,247	98,846	▲ 20,599	79%	32,171	20,599	▲ 11,572	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H22年4月1日～平日2便増便、4便を白陵高校発着系統から振り替え ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27年12月1日～利用実態に応じた減便を実施。平日14便、土日祝5便減回。	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
22	白38	厚別通	● 13	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白陵高校	11.2	32.0	2.5	33.0	地下鉄新さっぽろ駅から厚別高校・白石高校・白陵高校及び東米里地区住民の地下鉄新さっぽろ駅への通学等のアクセス	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
124	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白陵高校	11.2	32.0	2.5	13.13	15,612	4,060	9,065	▲ 5,005	45%	5,906	5,005	▲ 901	スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H22年4月1日～平日4便を白石営業所発着系統に振り替え ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		60%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
23		厚別通	● 13	新さっぽろ駅		白石高校	7.3	23.0	0.5	33.0	白石高校から地下鉄新さっぽろ駅への通学アクセス	12/1～3/31 スクール便（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
125	新さっぽろ駅		白石高校	7.3	23.0	0.5	3.42	380	181	232	▲ 51	78%	75	51	▲ 24	12/1～3/31スクール便（復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・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	・通学者の利便を考慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・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 ・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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
24	白35	小野幌	●	新さっぽろ駅	森林公園パークタウン	森林公園駅	6.1	17.0	11.5	11.5	沿線住民の地下鉄新さっぽろ駅及びJR森林公園駅への通勤・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
126	新さっぽろ駅	森林公園パークタウン	森林公園駅	6.1	17.0	11.5	49.34	59,839	21,556	34,854	▲ 13,298	62%	17,685	13,298	▲ 4,387	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H20年12月1日～「厚別北6条4丁目」停留所新設 ・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 ・H30.12.1より「もみじ台北2丁目経由」を「小野幌小学校」経由に経路変更	・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	・H21年12月1日～平日・土日祝各1便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27年12月1日～利用僅少便の減便。平日4便、土日祝6便 ・H30.12.1より平日2便減便 ・H31.4.1より往路所要時間変更 ・R2.12.1～平日1便、土日祝1便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
25	72	南郷	●	札幌駅前	地下鉄白石駅	JR平和駅前	10.6	42.0	11.0	11.0	沿線住民の地下鉄白石駅及び札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	H28.12.1 白34本郷線と統合 一部移行系統

■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
86	札幌駅前	地下鉄白石駅	JR平和駅前	10.6	42.0	11.0	90.86	82,760	37,269	55,095	▲ 17,826	68%	12,653	8,240	▲ 4,413	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・維持目的のため、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	・利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・H28.12.1に白34本郷線と路線統合し、終点を「本郷通13丁目」から「JR平和駅前」まで延伸	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	2
	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 ・白34本郷線において利用実態に則した減回を実施 ・H26.4.1～平日2便、土日祝2便減回 ・H27.4.1～平日2便、土日祝2便減回 ・H28.12.1に白34本郷線と72南郷線の路線統合を実施 ・R2.4.1～土日祝8便減便 ・R2.12.1～平日1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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、利用者の意見要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H28.12.1、H29.4.1の計2回、路線の沿線住居1000戸に対し停留所時刻表を個別配布実施 ・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 ・輸送量に応じて中型車両を投入	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
26	東3	苗穂	● 16	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	アリオ札幌	東営業所	6.2	22.0	30.5	30.5	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
231	ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	アリオ札幌	東営業所	6.2	22.0	30.5	186.66	120,591	66,235	71,863	▲ 5,628	92%	14,084	5,536	▲ 8,548	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H25年4月1日～平日1便減便 ・H26年4月1日～平日6便減便 ・H27年12月1日～日祝13便減便 ・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 ・H29年12月1日～平日9便減便 ・H31.4.1より平日4便、土日祝2便減便 ・R2.12.1より平日6便、土日祝2便減便 ・R4.4.1より日祝10便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		126%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
27	東61	丘珠	● 16	環状通東駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	8.7	23.0	10.0	22.5	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
235	環状通東駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	8.7	23.0	10.0	49.60	62,762	19,705	33,014	▲ 13,309	60%	16,187	13,309	▲ 2,878	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H25年4月1日～平日1便減便 ・H26年4月1日～平日6便減便 ・H27年12月1日～日祝13便減便 ・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 ・H29年12月1日～平日9便減便 ・H31.4.1より平日4便、土日祝2便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
28	東61	丘珠	● 16	環状通東駅		丘珠高校	5.6	16.0	0.5	22.5	開成中等教育学校及び丘珠高校から地下鉄環状通東駅への通学アクセス	スクール便（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
236	環状通東駅		丘珠高校	5.6	16.0	0.5	2.61	1,775	870	976	▲ 106	89%	8	106	98	スクール便（復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		112%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
29	東61	丘珠	● 16	東保健センター		丘珠高校	7.5	21.0	0.5	22.5	地下鉄東区役所前駅方面から開成中等教育学校及び丘珠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
237	東保健センター		丘珠高校	7.5	21.0	0.5	2.50	1,503	547	791	▲ 244	69%	228	244	16	スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
30	ビ61	丘珠	● 16	サッポロビール博物館	北36条東27丁目	中沼小学校通	11.1	35.0	10.5	22.5	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・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
238	サッポロビール博物館	北36条東27丁目	中沼小学校通	11.1	35.0	10.5	83.79	76,880	31,501	43,359	▲ 11,858	73%	15,820	11,858	▲ 3,962	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H26年4月1日～平日4便増便 ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		94%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
31	東61	丘珠	● 16	東営業所		丘珠高校	9.2	24.0	1.0	22.5	沿線から丘珠高校への通学等のアクセス	12/1～3/31 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
239	東営業所		丘珠高校	9.2	24.0	1.0	8.66	1,261	627	639	▲ 12	98%	0	12	12	12/1～3/31　スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・鉄道競合は存在しない	・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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		114%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
32	東62	本町	● 16	北18条駅	環状通東駅	東営業所	5.6	22.0	18.0	18.0	沿線住民の地下鉄北18条駅への通勤・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
240	北18条駅	環状通東駅	東営業所	5.6	22.0	18.0	107.82	75,957	43,262	48,659	▲ 5,397	89%	8,060	5,397	▲ 2,663	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H23年4月1日～「本町2条4丁目」停留所新設 ・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H20年4月1日～環状通東駅発着系統から平日18便振り替え ・H26年4月1日～平日4便増便 ・H27年12月1日～平日2便、日祝4便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2年12月1日～平日16便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
33	東63	苗穂・北口	● 16	札幌駅北口	アリオ札幌	東営業所	5.6	18.0	4.0	32.0	沿線住民のJR札幌駅への通勤・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
242	札幌駅北口	アリオ札幌	東営業所	5.6	18.0	4.0	23.00	17,418	10,147	9,741	406	104%	968	0	▲ 968	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・H27年3月1日～「アリオ札幌」停留所新設 ・H30.12.1より「ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ園入口」から「北8条東8丁目」へ停留所名変更	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H26年12月1日～平日2便減便 ・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 ・R2年12月1日～土日4便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		134%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
34	東68	伏古・札苗	● 16	環状通東駅	伏古10-3	豊畑東	8.6	28.0	23.0	50.5	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
243	環状通東駅	伏古10-3	豊畑東	8.6	28.0	23.0	154.56	117,361	50,659	67,245	▲ 16,586	75%	22,760	16,586	▲ 6,174	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	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	・H26年4月1日～平日1便減便 ・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 ・R2.12.1より平日3便、土日祝3便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
35	東68	伏古・札苗	● 16	環状通東駅	伏古10-3	豊畑	7.1	24.0	7.0	50.5	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
244	環状通東駅	伏古10-3	豊畑	7.1	24.0	7.0	44.03	44,807	20,455	26,216	▲ 5,761	78%	9,181	5,761	▲ 3,420	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	2
	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	・H24年7月28日～土曜日ミッドナイトバス1便増便 ・H26年12月1日～金曜日ミッドナイトバス1便増便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H28.12.1より平日1便減便 ・H29.12.1より日祝9便減便 ・H30.12.1より往路深夜便を一部時間変更 ・R2.12.1より土日祝3便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
36	ビ68	伏古・札苗	● 16	サッポロビール博物館	本町2条1丁目	豊畑	9.2	33.5	13.0	50.5	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・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
245	サッポロビール博物館	本町2条1丁目	豊畑	9.2	33.5	13.0	141.44	72,303	44,393	43,601	792	102%	2,786	0	▲ 2,786	No.246と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・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	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		138%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
37	ビ68	伏古・札苗	● 16	サッポロビール博物館	本町2条1丁目	モエレ沼公園	10.1	35.5	7.5	50.5	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・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
246	サッポロビール博物館	本町2条1丁目	モエレ沼公園	10.1	35.5	7.5	74.63	12,524	6,631	7,416	▲ 785	89%	2,292	0	▲ 2,292	No.245と一体の移行系統4/29～11/3（土日祝）、7/19～8

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・H26.4.1～（季節運行便のみ）「モエレ沼公園東口」（増設）	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H30.4.1より4月下旬～11月上旬の期間運行	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・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	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		138%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
38	東69	北札苗	● 16	環状通東駅	（急行）	豊畑	6.7	23.0	1.0	20.0	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
247	環状通東駅	（急行）	豊畑	6.7	23.0	1.0	6.56	3,244	2,121	1,937	184	109%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通勤・通学時間帯の需要に合わせたダイヤを設定 ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		150%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
39	東79	北札苗	● 16	環状通東駅	丘珠空港通	中沼小学校通	9.5	28.0	14.0	20.0	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
248	環状通東駅	丘珠空港通	中沼小学校通	9.5	28.0	14.0	98.56	90,158	37,511	49,427	▲ 11,916	76%	17,442	11,916	▲ 5,526	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27.12.1より日祝1便減便 ・H30.4.1より利用実態に応じ、平日1便、土日祝1便減便 ・R2.4.1より平日3便、土日祝2便 減便 ・R4.4.1より平日1便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
40	東79	北札苗	● 16	環状通東駅	丘珠空港通	豊畑	7.0	24.0	2.5	20.0	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
249	環状通東駅	丘珠空港通	豊畑	7.0	24.0	2.5	14.50	13,629	5,935	8,123	▲ 2,188	73%	2,927	2,188	▲ 739	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H30.4.1より利用実態に応じて、平日7便、土日祝3便減便 ・R2.12.1より平日1便減便 ・R4.4.1より平日1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
41	東79	北札苗	● 16	環状通東駅	丘珠空港通	東陵高校	5.7	16.0	1.0	20.0	地下鉄環状通東駅から東陵高校への通学アクセス	12/1～3/31 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
250	環状通東駅	丘珠空港通	東陵高校	5.7	16.0	1.0	4.25	707	288	389	▲ 101	74%	25	101	76	12/1～3/31　スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		94%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
42	東69	北札苗	●	環状通東駅	東苗穂2条1丁目	東陵高校	5.6	19.0	1.5	20.0	地下鉄環状通東駅から東陵高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
251	環状通東駅	東苗穂2条1丁目	東陵高校	5.6	19.0	1.5	6.54	1,813	743	1,084	▲ 341	69%	269	341	72	スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		94%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
43	東69	北札苗	● 16	環状通東駅	本町２－８	あいの里教育大駅	15.7	40.0	27.0	27.0	沿線住民の地下鉄環状通東駅及びJRあいの里教育大駅への通勤・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
252	環状通東駅	本町２－８	あいの里教育大駅	15.7	40.0	27.0	261.63	269,480	97,932	137,199	▲ 39,267	71%	47,029	39,267	▲ 7,762	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H26年4月1日～平日5便増便 ・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 ・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 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H30.12.1より平日1便増回	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
44	東76	丘珠北34条	● 16	北34条駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	10.1	28.0	17.5	52.0	沿線住民の地下鉄北34条駅への通勤・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
254	北34条駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	10.1	28.0	17.5	131.08	121,882	49,754	64,556	▲ 14,802	77%	20,424	14,802	▲ 5,622	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H24年4月1日～平日1便北丘珠団地経由に1便振り替え ・H26年12月1日～新道東駅発着系統から振り替え平日7便を増便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1より土日祝1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		94%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
45	東76	丘珠北34条	● 16	新道東駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	7.9	19.0	7.0	52.0	沿線住民の地下鉄新道東駅への通勤・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
255	新道東駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	7.9	19.0	7.0	37.80	26,764	9,972	13,243	▲ 3,271	75%	4,376	3,271	▲ 1,105	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H20年12月1日～平日1便減便 ・H26年12月1日～北34条駅発着系統へ振り替え平日14便を減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H30.4.1～土日祝4便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		85%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
46	東76	丘珠北34条	● 16	北34条駅	北丘珠団地	中沼小学校通	11.6	32.0	16.5	52.0	沿線住民の地下鉄北34条駅への通勤・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
256	北34条駅	北丘珠団地	中沼小学校通	11.6	32.0	16.5	153.45	128,318	57,357	67,732	▲ 10,375	85%	15,727	10,375	▲ 5,352	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	2
	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	・H26年12月1日～平日2便増便 ・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 ・R2.12.1～土日祝1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
47	東76	丘珠北34条	● 16	北34条駅	さとらんど	中沼小学校通	11.5	34.0	6.0	52.0	沿線住民の地下鉄北34条駅への通勤・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
257	北34条駅	さとらんど	中沼小学校通	11.5	34.0	6.0	39.24	8,970	2,805	4,877	▲ 2,072	58%	2,987	2,072	▲ 915	4/29～11/3（土日祝）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	3
	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 ・H30.4.1より土日祝のさとらんど乗入運行期間を変更（4月下旬～11月上旬）	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
48	東76	丘珠北34条	● 16	北34条駅	北37条東29丁目	東豊高校	8.9	28.0	1.0	52.0	地下鉄北34条駅から東豊高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
262	北34条駅	北37条東29丁目	東豊高校	8.9	28.0	1.0	4.11	3,533	877	1,973	▲ 1,096	44%	1,209	1,096	▲ 113	スクール便（往復）No.263と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H21年4月1日～平日1便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
49	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	地下鉄栄町駅	東豊高校	10.2	25.0	0.5	52.0	地下鉄北34条駅から東豊高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
263	北34条駅	地下鉄栄町駅	東豊高校	10.2	25.0	0.5	1.89	2,553	531	1,287	▲ 756	41%	1,583	756	▲ 827	スクール便（往復）No.262と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		59%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
50	東76	丘珠北34条	● 16	北34条駅	北37条東29丁目	東陵高校	7.1	24.0	1.0	52.0	地下鉄北34条駅から東陵高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
258	北34条駅	北37条東29丁目	東陵高校	7.1	24.0	1.0	6.58	2,861	1,419	1,645	▲ 226	86%	305	226	▲ 79	スクール便（往復）No.261と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
51	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	地下鉄栄町駅	東陵高校	8.4	23.0	1.0	52.0	地下鉄北34条駅から東陵高校への通学アクセス	12/1～3/31 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
261	北34条駅	地下鉄栄町駅	東陵高校	8.4	23.0	1.0	5.37	1,033	394	548	▲ 154	72%	163	154	▲ 9	12/1～3/31　スクール便（往復）No.258と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		59%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
52	東76	丘珠北34条	● 16	北34条駅		丘珠高校	7.0	19.0	0.5	52.0	丘珠高校から地下鉄北34条駅への通学アクセス	スクール便（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
259	北34条駅		丘珠高校	7.0	19.0	0.5	3.47	2,226	1,145	1,175	▲ 30	97%	0	30	30	スクール便（復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		118%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
53		丘珠北34条	● 16	地下鉄栄町駅		丘珠高校	5.0	10.0	1.0	52.0	地下鉄栄町駅から丘珠高校への通学アクセス	12/1～3/31 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
260	地下鉄栄町駅		丘珠高校	5.0	10.0	1.0	8.85	680	608	314	294	194%	0	0	0	収支黒字スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		205%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
54	東78	札幌新道	● 16	新道東駅	伏古10－3	東営業所	4.7	13.0	1.0	33.0	沿線住民の地下鉄新道東駅への通勤・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
265	新道東駅	伏古10－3	東営業所	4.7	13.0	1.0	4.29	3,037	1,329	1,564	▲ 235	85%	344	235	▲ 109	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H26年12月1日～北34条駅発着系統へ振り替え平日16便を減便 ・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 ・H29年12月1日～日祝8便減便（日祝運行なし） ・R2年12月1日～平日9便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
55	循環88	ビール園・ファクトリー	● 16	サッポロビール園	札幌駅前	サッポロビール園	6.3	31.0	30.0	30.0	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	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
266	サッポロビール園	札幌駅前	サッポロビール園	6.3	31.0	30.0	268.50	65,943	48,607	43,287	5,320	112%	14,682	0	▲ 14,682	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 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・H30.12.1より「ｻｯﾎﾟﾛﾋﾞｰﾙ園入口」から「北8条東8丁目」へ停留所名変更	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H26年12月1日～平日2便減便 ・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 ・R2年12月1日～平日・土日祝14便減便 ・R3年4月1日～平日・土日祝1便減便 ・R4年4月1日～土日祝6便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		169%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
56	東64	伏古・北口	●	札幌駅北口	環状通東駅	東営業所	7.2	26.0	16.0	16.0	沿線住民の地下鉄環状通東駅及び札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	一部移行系統

■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
294	札幌駅北口	環状通東駅	東営業所	7.2	26.0	16.0	112.48	82,895	42,050	49,932	▲ 7,882	84%	6,616	6,021	▲ 595	一部移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H21年4月1日～新設 ・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H21年12月1日～平日・土日祝各5便増便 ・H26年4月1日～平日2便減便 ・H27年12月1日～平日2便、日祝2便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R4年4月1日～土日祝1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		116%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
57	東65	伏古・北13条	●	札幌駅北口	北12条西5丁目	東営業所	7.4	29.0	14.0	14.0	沿線住民の地下鉄環状通東駅及び札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	一部移行系統

■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
296	札幌駅北口	北12条西5丁目	東営業所	7.4	29.0	14.0	98.00	62,464	31,064	38,801	▲ 7,737	80%	6,255	5,332	▲ 923	一部移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・H23年4月1日～新設 ・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H26年4月1日～平日4便増便 ・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 ・R1.12.1より土日祝14便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		114%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
58	56	東雁来	●	札幌駅前	東営業所・東雁来	豊　畑	11.1	43.0	14.5	14.5	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	一部移行系統

■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
298	札幌駅前	東営業所・東雁来	豊　畑	11.1	43.0	14.5	149.06	112,908	54,079	69,085	▲ 15,006	78%	11,632	8,111	▲ 3,521	一部移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・R2.4.1より循環3苗穂線を統廃合し、経路を新しく設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R3.4.1より平日1便 増便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
59	東6	札苗	● 16	バスセンター	苗穂駅	豊畑東	11.0	37.0	18.0	46.5	沿線住民のJR苗穂駅への通勤・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
232	バスセンター	苗穂駅	豊畑東	11.0	37.0	18.0	223.74	138,721	87,934	80,236	7,698	110%	880	0	▲ 880	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1より平日1便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		145%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
60	東6	札苗	● 16	バスセンター	苗穂駅	豊畑	9.5	33.0	20.5	46.5	沿線住民のJR苗穂駅及び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
233	バスセンター	苗穂駅	豊畑	9.5	33.0	20.5	261.79	112,987	80,680	66,471	14,209	121%	0	0	0	234と一体収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1より平日1便 増便 ・R4.4.1より平日2便 増便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		161%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
61	東6	札苗	●	バスセンター	苗穂駅	モエレ沼公園	10.4	35.0	8.0	46.5	沿線住民のJR苗穂駅及び札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	4/29～11/3（土日祝）7/19～8/19（平日）

■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
234	バスセンター	苗穂駅	モエレ沼公園	10.4	35.0	8.0	91.76	12,448	7,509	7,207	302	104%	0	0	0	233と一体で収支黒字4/29～11/3（土日祝）7/19～8/19（

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		161%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
62	東63	苗穂・北口	● 16	市立病院前	札幌駅北口	東営業所	7.4	28.0	28.0	32.0	沿線住民のJR札幌駅への通勤・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
241	市立病院前	札幌駅北口	東営業所	7.4	28.0	28.0	232.40	147,223	98,918	89,023	9,895	111%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1より平日2便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		154%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
63	東70	元町	● 16	北24条駅前	元町駅	東営業所	5.7	21.5	61.0	61.0	沿線住民の地下鉄元町駅への通勤・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
253	北24条駅前	元町駅	東営業所	5.7	21.5	61.0	549.61	234,360	194,252	143,820	50,432	135%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.4.1より平日1便、土日祝18便減便 ・R2.12.1より平日10便、土日祝10便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		190%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
64	東78	札幌新道	● 16	北34条駅	伏古10-3	東営業所	7.1	24.0	32.0	33.0	沿線住民の地下鉄北34条駅及び地下鉄新道東駅への通勤・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
264	北34条駅	伏古10-3	東営業所	7.1	24.0	32.0	248.32	147,264	84,544	85,369	▲ 825	99%	5,890	773	▲ 5,117	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1より平日2便、土日祝14便減便 ・R4.4.1より日祝10便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		132%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
65	北72	新川	● 16	北24条駅前	南新川	前田森林公園	10.9	31.0	10.0	79.5	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・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
267	北24条駅前	南新川	前田森林公園	10.9	31.0	10.0	73.00	81,816	29,958	44,065	▲ 14,107	68%	17,165	14,107	▲ 3,058	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・北24条駅発1便を、前田中央小学校経由へ振替（H29.4.1～） ・H31.4.1より平日1便振替減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		84%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
66	北72	新川	● 16	北24条駅前	前田中央小	前田森林公園	11.7	36.0	7.5	79.5	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・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
268	北24条駅前	前田中央小	前田森林公園	11.7	36.0	7.5	70.28	59,240	25,526	32,986	▲ 7,460	77%	8,593	7,460	▲ 1,133	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・北24条駅発1便、南新川経由から振替（H29.4.1～）	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
67	北72	新川	● 16	北24条駅前	南新川	手稲高校前	9.5	28.0	41.0	79.5	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・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
269	北24条駅前	南新川	手稲高校前	9.5	28.0	41.0	312.01	256,052	108,651	140,043	▲ 31,392	78%	26,512	22,970	▲ 3,542	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H21年4月1日～平日・土曜日1便増便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H31.4.1より平日1便振替増便 ・R1.12.1より平日1便増便 ・R2.4.1より北72別経路より土日祝12便振替増便 ・R2.12.1より平日12便減便、土日祝1便 減便 ・R4.4.1より平日3便増便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		97%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
68	北72	新川	● 16	北24条駅前	南新川	新川営業所	7.3	21.0	18.5	79.5	沿線住民の地下鉄北24条駅への通勤・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
270	北24条駅前	南新川	新川営業所	7.3	21.0	18.5	116.00	65,292	27,297	35,735	▲ 8,438	76%	9,305	8,438	▲ 867	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H30.12.1より平日、土曜日1便減便 ・R1.12.1より平日1便減便 ・R2.4.1より北72別経路へ土日祝31便を一部振替減便し、土日祝完全運休	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		96%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
69	北72	新川	● 16	新川4条16丁目	西札幌変電所	新川営業所	4.6	15.0	1.5	79.5	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	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
271	新川4条16丁目	西札幌変電所	新川営業所	4.6	15.0	1.5	1.76	4,063	493	2,315	▲ 1,822	21%	1,771	1,822	51	スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・鉄道競合は存在しない	・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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		28%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
70	北72	新川	● 16	新川4条18丁目	新川西4条4丁目	新川西2条6丁目	3.0	15.0	0.5	79.5	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	スクール便（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
272	新川4条18丁目	新川西4条4丁目	新川西2条6丁目	3.0	15.0	0.5	0.35	615	72	435	▲ 363	17%	203	363	160	スクール便（復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・鉄道競合は存在しない	・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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		27%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
71	北72	新川	● 16	新川4条18丁目	新川西2条5丁目	新川西2条6丁目	3.0	15.0	0.5	79.5	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	スクール便（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
273	新川4条18丁目	新川西2条5丁目	新川西2条6丁目	3.0	15.0	0.5	0.34	615	73	435	▲ 362	17%	202	362	160	スクール便（復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・鉄道競合は存在しない	・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、概ね適正な運行便数をを設定	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		27%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
72	北73	新琴似2条	● 16	北24条駅前	北29条西15丁目	手稲高校前	9.6	29.0	18.0	89.0	沿線住民の北24条駅への通勤・通学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
275	北24条駅前	北29条西15丁目	手稲高校前	9.6	29.0	18.0	143.64	112,856	54,233	62,849	▲ 8,616	86%	14,826	8,616	▲ 6,210	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・H21年4月1日～「北消防署」停留所新設	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H31.4.1より平日1便増便 ・R2.4.1より土日祝1便増便 ・R4.4.1より平日1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・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	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
73	西44	工業団地	● 16	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	5.3	15.0	19.5	19.5	地下鉄宮の沢駅から新川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
276	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	5.3	15.0	19.5	94.19	61,168	28,891	35,107	▲ 6,216	82%	6,612	6,216	▲ 396	スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・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	・H20年4月1日～　平日7便、土日祝1便減便 ・H27年4月1日～　土日祝3便減便 ・H27年12月1日～　平日7便減便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R1年12月1日～　土日祝14便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		108%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
74	西48	新川発寒	● 16	地下鉄琴似駅前	稲山通	新川営業所	8.3	30.0	18.5	28.5	沿線住民の地下鉄琴似駅への通勤・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
277	地下鉄琴似駅前	稲山通	新川営業所	8.3	30.0	18.5	115.26	95,455	39,163	57,745	▲ 18,582	68%	18,955	18,582	▲ 373	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27.12.1より平日16便、土日祝14便減便 ・H30.12.1より平日6便、土日祝2便減便 ・R2.4.1.より土日祝9便減便 ・R3.12.1.より平日1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		94%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
75	西48	新川発寒	● 16	西町北7丁目	稲山通	新川営業所	6.5	23.0	0.5	28.5	沿線から琴似工業高校・新川高校・国際情報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
278	西町北7丁目	稲山通	新川営業所	6.5	23.0	0.5	1.64	1,491	377	882	▲ 505	43%	479	505	26	スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・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	・通学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	・学校との連携を深め、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		58%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
76	西49	新川発寒	● 16	地下鉄琴似駅前	6号線通	新川営業所	8.9	29.0	9.5	28.5	沿線住民の地下鉄琴似駅への通勤・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
279	地下鉄琴似駅前	6号線通	新川営業所	8.9	29.0	9.5	63.08	48,323	18,910	28,070	▲ 9,160	67%	9,535	9,160	▲ 375	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27年4月1日～　土日祝2便減便 ・H30.12.1より　平日14便、土日祝20便減便 ・R2.4.1より土日祝3便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
77	西66	新道西	● 16	北34条駅	琴似工業高校	宮の沢駅	6.9	22.0	6.0	6.0	沿線住民の地下鉄北34条駅及び地下鉄宮の沢駅への通勤・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
280	北34条駅	琴似工業高校	宮の沢駅	6.9	22.0	6.0	23.82	29,065	9,175	17,920	▲ 8,745	51%	8,431	8,745	314	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27年4月1日～　土日祝2便減便 ・H27年12月1日～　平日3便減便 ・H30.4.1より　平日13便、土日祝15便減便 ・H30.12.1より　平日6便、土日祝4便減便	・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、今後の更なる収支改善に向けたダイヤ設定に努める ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
78	西51	北桑園	● 16	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	5.5	24.0	21.0	21.0	沿線住民の札幌都心部及び北24条駅への通勤・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
281	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	5.5	24.0	21.0	134.61	77,861	51,505	52,531	▲ 1,026	98%	6,790	1,026	▲ 5,764	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H27.12.1より平日6便減便 ・H29.12.1より平日19便減便 ・H31.4.1より土日祝5便減便 ・R1.12.1より土日祝25便減便 ・R2.12.1より平日18便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		152%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
79	西71	新川八軒	● 16	札幌駅前	市立病院	新川営業所	11.5	44.0	16.0	16.0	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
287	札幌駅前	市立病院	新川営業所	11.5	44.0	16.0	169.60	123,253	63,840	75,712	▲ 11,872	84%	18,343	11,872	▲ 6,471	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・H24年12月1日～経路変更（北12西15～北18西15の間の経路を、西51と同様にする） ・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・H21年4月1日～土曜日2便、日祝1便増便 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・H31.4.1より土日祝6便減便 ・R1.12.1より土日祝1便増便 ・R2.12.1より平日16便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		119%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
80	北73	新琴似2条	● 16	北24条駅前	北29条西15丁目	新川営業所	6.7	21.0	71.0	89.0	沿線住民の北24条駅への通勤・通学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
274	北24条駅前	北29条西15丁目	新川営業所	6.7	21.0	71.0	495.58	293,769	166,864	166,982	▲ 118	100%	1,978	50	▲ 1,928	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定 ・H21年4月1日～「北消防署」停留所新設	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.4.1より土日祝28便減便 ・R2.12.1より平日20便、土日祝15便減便 ・R4.4.1より平日8便増便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・R2.3.23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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		130%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
81	南92	駒岡	● 12	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	8.1	17.0	2.0	11.5	沿線住民の地下鉄真駒内駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
152	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	8.1	17.0	2.0	3.56	10,746	1,300	4,869	▲ 3,569	27%	3,955	3,569	▲ 386	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない ・常盤地区への乗り入れによる循環化の要望があったが、運行経路の安全上の問題（急勾配・狭隘道路）の為、ルートの見直しは不可能である。	B	B	3	3
	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	・減便合理化による改善はこれ以上困難である ■利用が僅少である為、バス運行に拘らずバス以外の交通モードによる運行を「札幌市が主体」となって検討するべき系統と考える				
	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 ・R2.3.23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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		28%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
82	南92	駒岡	● 12	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	6.4	14.0	9.5	11.5	沿線住民の地下鉄真駒内駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
153	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	6.4	14.0	9.5	19.38	43,347	6,824	19,943	▲ 13,119	34%	14,241	13,119	▲ 1,122	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	3	3
	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	・減便合理化による改善は見込みずらい ■駒岡線の恵み開拓記念碑と合わせて、バス運行にこだわらずバス以外の交通モードによる運行を「札幌市が主体」となって検討するべきと考える				
	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 ・H27.7.13駒岡小学校でバスの乗り方教室を実施 ・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て中型車両を投入を実施 ・H27.7.13駒岡小学校でバスの乗り方教室を実施し、エ	・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 ・利用の少ない時間帯の減便を視野に入れ、検討し運行経費削減に努める ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		36%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
83	真101	空沼		真駒内駅	芸術の森入口	空沼二股	10.8	22.5	8.0	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	芸術の森入口	空沼二股	10.8	22.5	8.0	50.40	61,261	23,885	26,725	▲ 2,840	89%	5,638	2,840	▲ 2,798	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
84	東17	北光	● 12	バスセンター	東8丁目	北49条東3丁目	9.3	37.0	33.5	33.5	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面及び札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
205	バスセンター	東8丁目	北49条東3丁目	9.3	37.0	33.5	264.65	186,865	88,923	99,006	▲ 10,083	90%	14,470	9,030	▲ 5,440	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通学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 ・R2.4.1より土日祝19便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
85	東19	北光・北口	●	札幌駅北口	東8丁目	北49条東3丁目	8.5	34.0	28.0	28.0	沿線住民の地下鉄東区役所前駅方面への通勤・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
297	札幌駅北口	東8丁目	北49条東3丁目	8.5	34.0	28.0	259.28	144,207	86,992	75,438	11,554	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・通学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 ・R2.4.1より土日祝14便減便 ・R3.12.1より平日2便増便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		138%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
86	0	栄町・教育大		地下鉄栄町駅		附属小中学校前	10.4	33.0	2.0	35.0	地下鉄栄町駅から付属小中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
190	地下鉄栄町駅		附属小中学校前	10.4	33.0	2.0	10.24	11,137	3,150	4,859	▲ 1,709	65%	1,045	1,709	664	スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		65%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
87	栄23	栄町・教育大		地下鉄栄町駅	東20丁目	あいの里4条1丁目	10.8	32.0	19.5	35.0	沿線住民の地下鉄栄町駅への通勤・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
191	地下鉄栄町駅	東20丁目	あいの里4条1丁目	10.8	32.0	19.5	137.67	122,284	45,888	53,346	▲ 7,458	86%	11,212	7,458	▲ 3,754	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1～土日祝 1便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
88	栄20	栄町・教育大		地下鉄栄町駅	東20丁目・あいの里東公園	あいの里4条1丁目	13.3	38.5	13.0	35.0	沿線住民の地下鉄栄町駅への通勤・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
192	地下鉄栄町駅	東20丁目・あいの里東公園	あいの里4条1丁目	13.3	38.5	13.0	97.76	125,475	40,923	54,738	▲ 13,815	75%	11,523	13,815	2,292	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		75%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
89	栄20	栄町・教育大		地下鉄栄町駅	あいの里4条9丁目	附属小中学校前	12.8	40.0	0.5	35.0	地下鉄栄町駅から付属小中学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
193	地下鉄栄町駅	あいの里4条9丁目	附属小中学校前	12.8	40.0	0.5	2.37	2,765	575	1,206	▲ 631	48%	255	631	376	スクール便（往）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供	・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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		48%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
90	大92	上野幌		大谷地駅	上野幌ベニータウン	緑ヶ丘団地	9.0	26.0	11.5	45.5	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	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
78	大谷地駅	上野幌 ベニータウン	緑ヶ丘団地	9.0	26.0	11.5	59.23	79,477	25,808	34,672	▲ 8,864	74%	10,467	8,864	▲ 1,603	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.4.1～平日1便、土日祝1便 減便 ・R2.12.1～平日1便、土日祝2便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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て中型車両を投入を実施	・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 ・利用の少ない時間帯の減便を視野に入れ、検討し運行経費削減に努める ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		74%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
91	大92	上野幌		大谷地駅	上野幌ベニータウン	緑ヶ丘団地東	8.7	25.0	9.5	45.5	沿線住民の地下鉄大谷地駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	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
79	大谷地駅	上野幌 ベニータウン	緑ヶ丘団地東	8.7	25.0	9.5	44.75	63,772	19,033	27,820	▲ 8,787	68%	8,318	8,787	469	複数営業所運行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1～平日1便、土日祝1便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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て中型車両を投入を実施	・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 ・利用の少ない時間帯の減便を視野に入れ、検討し運行経費削減に努める ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		68%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
92	28	ひまわり団地		札幌ターミナル	札幌駅北口・篠路通	あいの里4条1丁目	16.2	53.0	4.0	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
194	札幌ターミナル	札幌駅北口・篠路通	あいの里4条1丁目	16.2	53.0	4.0	39.92	41,356	15,041	18,042	▲ 3,001	83%	3,759	3,001	▲ 758	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.12.1～平日1便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		83%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
93	麻39	ひまわり団地		地下鉄麻生駅	篠路通	あいの里4条1丁目	10.9	31.0	5.0	9.0	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
195	地下鉄麻生駅	篠路通	あいの里4条1丁目	10.9	31.0	5.0	25.05	26,378	7,003	11,507	▲ 4,504	61%	2,377	4,504	2,127	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.4.1～平日2便 減便、土日祝 運行なし（16便運休）	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		61%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
94	22	あいの里・篠路		札幌ターミナル	東8丁目	あいの里4条1丁目	19.1	61.5	15.5	16.5	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
201	札幌ターミナル	東8丁目	あいの里4条1丁目	19.1	61.5	15.5	194.99	196,230	74,573	85,605	▲ 11,032	87%	13,055	11,032	▲ 2,023	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・R2.4.1～平日14便、土日祝7便 減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
95	0	あいの里・篠路		地下鉄麻生駅	東8丁目	あいの里高等支援	12.6	33.0	1.0	16.5	地下鉄麻生駅からあいの里高等支援学校への通学アクセス	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
202	地下鉄麻生駅	東8丁目	あいの里高等支援	12.6	33.0	1.0	3.73	4,983	861	2,174	▲ 1,313	40%	333	1,313	980	スクール便（往復）

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		40%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
96	栄21	栄町篠路		地下鉄栄町駅		篠路10条4丁目	10.6	27.5	9.0	9.0	沿線住民の地下鉄栄町駅への通勤・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
291	地下鉄栄町駅		篠路10条4丁目	10.6	27.5	9.0	36.27	71,043	14,175	30,993	▲ 16,818	46%	16,961	16,818	▲ 143	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	3	3
	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 ・R4.4.1～ 土日祝 4便減便	・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				
	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 ・R2.3.23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	・地域のまちづくりセンターに時刻表と路線図を配布する他、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等、効率的な車両運用を実施	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		46%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　北海道中央バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

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

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
55	福住駅	南郷18丁目駅	平岡営業所	7.6	26.5	7.5	37.95	27,540	9,509	12,014	▲ 2,505	79%	1,811	2,505	694	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設 ・R2.4.1～ 土日祝ダイヤ運行なし（16便減便）	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民（利用者）は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト（えきバスナビ）等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.6より「お客様ご意見ご要望デスク」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.6.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりバスロケーションシステム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】

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

＜札幌市（2次評価）＞
- 1　非常に良い（高く評価できる）
- 2　概ね良い（評価できる）
- 3　改善の余地がある（もう一歩で評価できる）
- 4　改善の余地が大いにある（努力を要する）
- －　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	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
98	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。	

■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	39.00	20,359	8,646	8,882	▲ 236	97%	1,068	236	▲ 832	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR手稲駅、星置駅にて鉄道への乗継ぎを考慮したルートであり、一部区間と自社競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・明日風地区～JR手稲駅を結び通院及び買い物の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		97%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
99	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	13.0	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	3.61	4,188	1,231	1,827	▲ 596	67%	647	596	▲ 51	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR手稲駅への乗継ぎを考慮したルートであり、曙通～手稲駅間は一部競合するが、鉄道との競合はない。	・通勤・通学者の利便性を中心に、JR手稲駅での乗継ぎを考慮したルートを設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		67%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
100	宮42	発寒団地線		宮の沢駅前	発寒駅通桜井通	手稲山口団地9号棟前	11.8	41.0	5.0	15.0	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
47	宮の沢駅前	発寒駅通桜井通	手稲山口団地9号棟前	11.8	41.0	5.0	32.25	43,046	13,352	18,779	▲ 5,427	71%	5,850	5,427	▲ 423	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR手稲駅、地下鉄宮の沢駅にて鉄道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、発寒団地という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	・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	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 ・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		71%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
101	手81	試験場線		手稲駅北口	運転免許試験場 星置駅	星置通	9.5	29.0	11.0	14.5	手稲地区及び星置地区からJR駅への通勤・通学・通院・買い物、レジャー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
67	手稲駅北口	運転免許試験場 星置駅	星置通	9.5	29.0	11.0	69.19	73,815	22,878	32,202	▲ 9,324	71%	9,388	9,324	▲ 64	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR星置駅や手稲駅へのｱｸｾｽとして、利用者の利便性に配慮したﾙｰﾄの設定及びﾊﾞｽ停を設置して運行している。 ・他社、鉄道との競合はない。	・運転免許試験場への利便性を中心に、JR手稲駅、JR星置駅での乗継ぎを考慮したルートを設定	・路線再編をすると、手稲区土木センター周辺住民や運転免許試験場利用者の移動手段が喪失することから、事業者として系統の再編・統合は、現時点において考えていない。	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	・運転免許試験場への利便性を中心に、JR手稲駅、JR星置駅での乗継ぎ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 ・H23年秋から冬に沿線住民を対象としてモビリティマネジメントを実施 ・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	・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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		71%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
102	宮49	新発寒線	● 12	宮の沢駅前	新発寒5-2	手稲駅北口	7.0	26.0	10.5	51.0	下手稲通沿線の通勤・通学・通院・買い物・行楽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
90	宮の沢駅前	新発寒5-2	手稲駅北口	7.0	26.0	10.5	94.92	48,013	32,097	33,888	▲ 1,791	95%	2,497	1,791	▲ 706	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・下手稲通からJR手稲駅・地下鉄宮の沢駅への乗り継ぎを考慮した経路であり、自社他系統と一部競合するが、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。	B	B	1	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	・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。	A	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		153%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
103	宮49-1	新発寒線	● 12	宮の沢駅前	新発寒5-2 ていねプール	手稲駅北口	8.1	31.0	11.5	51.0	下手稲通沿線の通勤・通学・通院・買い物・行楽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
91	宮の沢駅前	新発寒5-2 ていねプール	手稲駅北口	8.1	31.0	11.5	99.25	62,807	34,058	44,873	▲ 10,815	76%	11,127	10,815	▲ 312	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・下手稲通からJR手稲駅・地下鉄宮の沢駅への乗り継ぎに加え、ていねプールへのアクセスを考慮した経路であり、自社他系統と一部競合するが、他社や鉄道との競合はない。	・日中時間帯の買い物・通院・行楽等の利便性を中心に、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。	A	B	1	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	・平成31年4月にていねプール経由の宮79-1系統を廃止。	・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 ・H26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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		124%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
104	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	40.95	48,931	16,919	21,346	▲ 4,427	79%	5,493	4,427	▲ 1,066	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・新札幌駅での乗継ぎを考慮したルートとなっており、一部中央バスと競合するが、鉄道との競合はない。	・厚別東地区～JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		79%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
105	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。	

■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	25.74	25,918	9,624	11,307	▲ 1,683	85%	2,055	1,683	▲ 372	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・新札幌駅での乗継ぎを考慮したルートとなっており、一部中央バスと競合するが、鉄道との競合はない。	・通勤者の利便性を中心に、JR新札幌・地下鉄新さっぽろ駅での乗継ぎを考慮したルートを設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		85%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
106	菊7	米里線	● 12	白陵高校前	国立病院	菊水駅前	10.9	39.0	0.5	37.5	米里地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	No.224と一体の移行系統

■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
222	白陵高校前	国立病院	菊水駅前	10.9	39.0	0.5	4.91	3,968	1,844	2,759	▲ 915	67%	845	915	70	№224と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄菊水駅にて地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、札幌駅行きの系統と自社競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・菊水元町地区、米里～地下鉄菊水駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・菊水元町および米里地区から地下鉄駅への最短ルートであり、事業者として系統の再編・統合は、現時点において考えていない。	A	B	1	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	・菊水元町地区、米里～地下鉄菊水駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・H24年4月に土日祝の減便実施 ・H25年12月に平日の減便実施、折返し時分を延長。 ・R2年4月に一部便をバスセンター前発着系統へ振替し、当該系統は減便を実施	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		138%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
107	菊7	米里線	● 12	菊水元町9-2	国立病院	菊水駅前	5.3	20.0	0.5	37.5	米里地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	No.222と一体の移行系統

■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
224	菊水元町9-2	国立病院	菊水駅前	5.3	20.0	0.5	5.47	1,256	1,300	892	408	146%	▲ 192	▲ 408	▲ 216	№.222と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄菊水駅にて地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、札幌駅行きの系統と自社競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・菊水元町地区、米里～地下鉄菊水駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・菊水元町および米里地区から地下鉄駅への最短ルートであり、事業者として系統の再編・統合は、現時点において考えていない。	A	B	1	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	・菊水元町地区、米里～地下鉄菊水駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・H24年4月に土日祝の減便実施 ・H25年12月に平日の減便実施、折返し時分を延長。 ・R2年4月に一部便をバスセンター前発着系統へ振替し、当該系統は減便を実施	・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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		138%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
108	バ5	米里線	● 12	バスセンター	菊水駅前	白陵高校前	12.2	39.0	16.0	37.5	米里地区住民の地下鉄駅への通勤・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
225	バスセンター	菊水駅前	白陵高校前	12.2	39.0	16.0	164.32	123,586	56,356	82,332	▲ 25,976	68%	29,556	25,976	▲ 3,580	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄菊水駅、バスセンター駅にて地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、札幌駅行きの系統と自社競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・菊水元町および米里地区～地下鉄菊水駅、バスセンター駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定 ・H25年4月より、バスセンター到着を「地下ターミナル」から「地上停留所」に変更	・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	A	1	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	・菊水元町および米里地区～地下鉄菊水駅、バスセンター駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2年4月に菊水駅前発着系統の一部便を当該系統へ振替	・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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		105%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
109	7	米里線		JR札幌駅	国立病院 菊水駅前	白陵高校前	14.0	48.0	3.0	37.5	米里地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・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
226	JR札幌駅	国立病院 菊水駅前	白陵高校前	14.0	48.0	3.0	17.58	30,660	7,163	13,375	▲ 6,212	54%	6,067	6,212	145	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR札幌駅、地下鉄菊水駅にて鉄道への乗継ぎを考慮したルートであり、他社および鉄道との競合はない。	・12年度に移譲後、地下鉄菊水駅が終点だったものを札幌駅まで延伸した。	・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	3	3
	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	・H24年4月の菊水元町9-2発着系統減便に合わせ、運転間隔を見直した。	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		54%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
110	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	米里地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・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
227	白陵高校前	国立病院 菊水駅前	JR札幌駅	14.4	49.0	3.0	28.17	31,536	11,550	13,758	▲ 2,208	84%	2,523	2,208	▲ 315	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR札幌駅、地下鉄菊水駅にて鉄道への乗継ぎを考慮したルートであり、他社および鉄道との競合はない。	・12年度に移譲後、地下鉄菊水駅が終点だったものを札幌駅まで延伸した。	・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	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・H24年4月の菊水元町9-2発着系統減便に合わせ、運転間隔を見直した。	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

［参考］

国の補助基準による収支率		84%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	（436.25）

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
111	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。	

■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	62.64	62,467	26,302	27,251	▲ 949	97%	1,859	949	▲ 910	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部からの直接のアクセス及び地下鉄菊水駅での乗継ぎを考慮したルートであり、自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・JR札幌駅・地下鉄バスセンター・菊水駅～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・JR札幌駅・地下鉄バスセンター・菊水駅～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2.4月に平日の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR	・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	・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	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		97%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
112	9	米里線		JR札幌駅	東橋 米里1条2丁目	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。	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
230	JR札幌駅	東橋 米里1条2丁目	白陵高校前	12.3	40.0	1.5	13.85	8,745	3,545	3,815	▲ 270	93%	376	270	▲ 106	R2新設・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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部からの直接のアクセス及び地下鉄菊水駅での乗継ぎを考慮したルートであり、自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・JR札幌駅・地下鉄バスセンター・菊水駅～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・JR札幌駅・地下鉄バスセンター・菊水駅～米里地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R2.4月に平日の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト(えきバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		93%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
113	円13	旭山公園線	● 15	円山公園駅	界川	旭山公園前	3.1	13.0	1.5	9.0	旭ヶ丘及び円山地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	№323と一体の移行系統

■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
313	円山公園駅	界川	旭山公園前	3.1	13.0	1.5	4.94	2,973	1,569	2,207	▲ 638	71%	489	638	149	№323と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄円山公園駅にて地下鉄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。	・旭山公園地区～地下鉄円山公園駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・旭山公園地区へ行くための唯一のルートであり、事業者として系統の再編・統合は、現時点において考えていない。	A	A	1	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	・旭山公園地区～地下鉄円山公園駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・H16年度より旭山音楽祭に合わせ、臨時便を運行。 ・H27年4月に減便を実施。 ・ダイヤの効率化を目的に、R3.3月に当該系統の一部便を、新設した循環系統（No.323）に振替	・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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		116%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
114	循環円13	旭山公園線	● 15	円山公園駅前	旭山公園前	円山公園駅前	6.2	28.0	7.5	9.0	旭ヶ丘及び円山地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	No.313と一体の移行系統

■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
323	円山公園駅前	旭山公園前	円山公園駅前	6.2	28.0	7.5	45.98	30,702	15,539	23,555	▲ 8,016	66%	6,989	8,016	1,027	No.313と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄円山公園駅にて地下鉄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。	・旭山地区～地下鉄円山公園駅と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	1	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	・旭山地区～地下鉄円山公園駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・ダイヤの効率化を目的に旭山公園前発着便を循環化し、R3.3月に運行開始	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト(えきバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25～H26年度に乗車券（バスカード等）の見直しを実施し、ICカードの利用を促進	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		116%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
115	循環西20・21	山の手線	● 15	西28丁目駅	西高校前 神宮前	西28丁目駅	7.7	31.0	31.5	69.5	宮の森及び山の手地区住民の地下鉄駅への通勤・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
320	西28丁目駅	西高校前 神宮前	西28丁目駅	7.7	31.0	31.5	279.09	162,647	101,296	118,678	▲ 17,382	85%	20,051	16,554	▲ 3,497	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄西28丁目駅にて地下鉄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。	・宮の森、山の手地区～地下鉄西28丁目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引き続き検討する。	A	B	1	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	・宮の森、山の手地区～地下鉄西28丁目駅を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト（えきバスナビ）を提供 ・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 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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

［参考］

国の補助基準による収支率		143%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
116	琴29	琴似西野線	● 15	JR琴似駅	宮の沢3-3	宮の沢駅前	9.5	38.0	16.0	16.0	宮の沢及び西野地区住民の地下鉄駅やJR駅への通勤・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
328	JR琴似駅	宮の沢3-3	宮の沢駅前	9.5	38.0	16.0	123.52	105,906	48,358	77,066	▲ 28,708	63%	29,213	28,708	▲ 505	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・JR琴似駅、地下鉄琴似駅、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、一部自社系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・H20年12月より宮丘地区を経由する経路に変更し、琴似手稲線（琴50）との運行間隔の調整を行った。 ・H27年4月より、琴50系統の廃止に伴うJR琴似駅への延長を実施。	・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	1	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（概ね1時間に1本）を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、JR琴似駅、地下鉄琴似駅、地下鉄宮の沢駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H25年4月に土日祝で減便を実施 ・H27年4月に減便を実施。	・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。 ・H25年度に沿線住民を対象にモビリティマネジメントを実施 ・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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		105%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
117	31	北7条線	● 15	大通西4丁目	市立病院前	地)琴似駅	6.7	36.0	7.5	16.0	桑園地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・買い物、市立病院への通院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
330	大通西4丁目	市立病院前	地)琴似駅	6.7	36.0	7.5	45.30	34,827	16,734	29,004	▲ 12,270	58%	13,209	12,270	▲ 939	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄琴似駅、大通駅にて地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、一部自社系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・大通駅～地下鉄琴似駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定 ・市立病院へ通院するための利便性向上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	1	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（概ね1時間に1本）を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅、大通駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施 ・運行間隔のパターン化（平日・土日祝の60分間隔）を実施。 ・H30年4月に減便を実施	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		110%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
118	31	北7条線	● 15	地)琴似駅	市立病院前	大通西4丁目	6.7	33.0	8.5	16.0	桑園地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・買い物、市立病院への通院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
331	地)琴似駅	市立病院前	大通西4丁目	6.7	33.0	8.5	62.14	38,023	22,543	30,362	▲ 7,819	74%	10,007	7,819	▲ 2,188	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄琴似駅、大通駅にて地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、一部自社系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・地下鉄琴似駅から大通駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定 ・市立病院へ通院するための利便性向上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	A	1	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（概ね1時間に1本）を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅、大通駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施 ・運行間隔のパターン化（平日・土日祝の60分間隔）を実施。 ・H30年4月に減便を実施	・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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		136%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
119	軒32	北24条線	● 15	二十四軒駅前	南新川	北24条駅前	4.3	20.0	17.5	17.5	二十四軒及び八軒地区住民の地下鉄駅への通勤・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
332	二十四軒駅前	南新川	北24条駅前	4.3	20.0	17.5	74.20	46,595	25,475	36,229	▲ 10,754	70%	12,752	10,754	▲ 1,998	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・二十四軒駅、北24条駅にて地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、新川通～北24条駅間は中央バスと競合するが、鉄道との競合はない。	・H24年4月より冬期間狭隘となる二十四軒駅周辺の経路を桑園発寒通に変更した。	・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	1	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（概ね1時間に1本）を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、二十四軒駅、北24条駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施 ・H30年4月に減便を実施	・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 ・温浴施設「花ゆづき」とのセットきっぷの発売 ・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 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	・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 ・施設入浴料とバス運賃がセットになったお得な乗車券を発売し、利用を促進 ・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		125%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
120	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	7.64	7,473	3,232	3,260	▲ 28	99%	1,378	28	▲ 1,350	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部に直接アクセスできるよう考慮したルートであり自社の札幌駅発着系統と競合するが、他社および鉄道と競合はしない。	・旭ヶ丘及び伏見地区～札幌都心部を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		99%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
121	琴38	琴似発寒線	● 15	地)琴似駅	発寒8条7	宮の沢駅前	3.7	18.0	7.0	7.0	発寒地区住民の地下鉄駅への通勤・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
338	地)琴似駅	発寒8条7	宮の沢駅前	3.7	18.0	7.0	14.14	17,904	5,126	14,214	▲ 9,088	36%	8,476	9,088	612	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄琴似駅、宮の沢駅にて地下鉄への乗継ぎを考慮したルートであり、一部自社系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・地下鉄琴似駅から宮の沢駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定 ・札幌西税務署、法務局出張所へのアクセスを考慮したルート設定	・利用実態を踏まえ、抜本的な路線再編および改廃を今後検討する	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅、宮の沢駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施 ・H28年4月に、琴39廃止分を振替	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

［参考］

国の補助基準による収支率		66%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
122	琴40	琴似八軒線	● 15	地)琴似駅	八軒5条1	宮の沢駅前	5.6	28.0	25.0	38.5	発寒及び八軒地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・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
340	地)琴似駅	八軒5条1	宮の沢駅前	5.6	28.0	25.0	203.75	90,866	69,654	73,077	▲ 3,423	95%	8,164	3,423	▲ 4,741	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・発寒及び八軒地区から宮の沢駅や琴似駅周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社・他社系統と競合するが、鉄道との競合はない。	・発寒、八軒地区と琴似駅、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引き続き検討する。	A	B	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅、JR琴似駅、宮の沢駅での乗継ぎを考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 ・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 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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		176%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
123	琴41	西野福井線	● 15	地)琴似駅	西野二股	福井えん堤前	6.9	23.0	2.0	54.0	西野及び福井地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	№375,385,386と一体の移行系統

■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
341	地)琴似駅	西野二股	福井えん堤前	6.9	23.0	2.0	4.94	9,149	1,816	6,191	▲ 4,375	29%	4,225	4,375	150	№375,385,386と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野及び福井地区から地下鉄琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・H23年12月より、五天山公園開園時間帯は全て同公園発着として運行区間を短縮し、早朝夜間の公園閉鎖時間帯のみ当該系統を運行している。	・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。 ・なお、将来的に早朝深夜も五天山公園に乗り入れ可能となれば、同公園発着系統への統合を検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・五天山公園に乗り入れできない時間帯のみ、維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅での乗継ぎを考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 ・H26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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		96%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
124	琴41	西野福井線	● 15	地下鉄琴似駅	西野二股	五天山公園	6.5	25.0	8.0	54.0	西野及び福井地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	№341,375,386と一体の移行系統

■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
385	地下鉄琴似駅	西野二股	五天山公園	6.5	25.0	8.0	33.28	37,323	12,749	26,720	▲ 13,971	48%	13,907	13,971	64	№341,375,386と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野及び福井地区から地下鉄琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・H23年12月より、五天山公園開園時間帯は福井えん堤前発着系統を全て同公園発着に統一した。	・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。 ・なお、将来的に早朝深夜も五天山公園に乗り入れ可能となれば、福井えん堤前発着系統の統合を検討する。	A	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・五天山公園に乗り入れ可能な時間帯において、維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施。	・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 ・H26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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		96%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
125	琴41	西野福井線	● 15	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	五天山公園	7.6	31.0	9.0	54.0	西野及び福井地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	№341,375,385と一体の移行系統

■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
386	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	五天山公園	7.6	31.0	9.0	51.30	48,321	20,240	35,454	▲ 15,214	57%	14,863	15,214	351	№341,375,385と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野及び福井地区から地下鉄・JR琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・H23年12月より、五天山公園開園時間帯は福井えん堤前発着系統を全て同公園発着に統一した。	・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。 ・なお、将来的に早朝深夜も五天山公園に乗り入れ可能となれば、福井えん堤前発着系統の統合を検討する。	A	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・五天山公園に乗り入れ可能な時間帯において、維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄及びJR琴似駅での乗継ぎを考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 ・H26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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		96%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
126	琴41	西野福井線	● 15	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	福井えん堤前	8.0	34.0	8.0	54.0	西野及び福井地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	№341,385,386と一体の移行系統

■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
375	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	福井えん堤前	8.0	34.0	8.0	58.64	43,552	23,020	32,525	▲ 9,505	71%	10,927	9,505	▲ 1,422	№341,385,386と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・福井地区から地下鉄・JR琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・23年12月より、五天山公園開園時間帯は全て同公園発着として運行区間を短縮し、早朝夜間の公園閉鎖時間帯のみ当該系統を運行している。	・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。 ・なお、将来的に早朝深夜も五天山公園に乗り入れ可能となれば、同公園発着系統への統合を検討する。	A	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・五天山公園に乗り入れできない時間帯において、維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄及びJR琴似駅での乗継ぎを考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 ・H26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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		96%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
127	発41	西野福井線	● 15	発寒南駅前	西野二股	福井えん堤前	5.5	21.0	17.0	54.0	西野及び福井地区住民の地下鉄駅への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	No.387と一体の移行系統

■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
342	発寒南駅前	西野二股	福井えん堤前	5.5	21.0	17.0	131.92	56,463	43,387	40,301	3,086	108%	32	▲ 3,086	▲ 3,118	No.387と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野及び福井地区から発寒南駅周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・H23年12月より、五天山公園開園時間帯は全て同公園発着として運行区間を短縮し、早朝夜間の公園閉鎖時間帯のみ当該系統を運行している。	・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。 ・なお、将来的に早朝深夜も五天山公園に乗り入れ可能となれば、同公園発着系統への統合を検討する。	A	A	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・五天山公園に乗り入れできない時間帯において、維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄発寒南駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H30年4月に減便を実施	・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 ・H26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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		155%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
128	発41	西野福井線	● 15	発寒南駅前	西野二股	五天山公園	5.1	21.0	10.0	54.0	西野及び福井地区住民の地下鉄駅への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	No.342と一体の移行系統

■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
387	発寒南駅前	西野二股	五天山公園	5.1	21.0	10.0	51.90	35,914	19,034	26,457	▲ 7,423	72%	7,679	7,423	▲ 256	No.342と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野及び福井地区から発寒南駅周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・H23年12月より、五天山公園開園時間帯は福井えん堤前発着系統を全て同公園発着に統一した。	・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。 ・なお、将来的に早朝深夜も五天山公園に乗り入れ可能となれば、福井えん堤前発着系統の統合を検討する。	A	A	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・五天山公園に乗り入れ可能な時間帯において、維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄発寒南駅での乗継ぎを考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 ・H26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 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	・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		155%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
129	琴42	西野平和線	● 15	地)琴似駅	西野二股	平和の滝入口	7.1	26.0	10.0	62.5	西野及び平和地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	No.376と一体の移行系統

■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
343	地)琴似駅	西野二股	平和の滝入口	7.1	26.0	10.0	53.70	50,247	20,403	35,263	▲ 14,860	58%	14,341	14,860	519	No.376と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野及び平和地区から地下鉄琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・西野地区・平和地区と地下鉄琴似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引き続き検討する。	A	A	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅での乗継ぎを考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	・補助系統であることをホームページに掲載予定、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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		111%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
130	琴42	西野平和線	● 15	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	平和の滝入口	8.2	33.0	18.0	62.5	西野及び平和地区住民の琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	No.343と一体の移行系統

■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
376	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	平和の滝入口	8.2	33.0	18.0	137.52	99,663	52,120	72,709	▲ 20,589	72%	20,916	20,589	▲ 327	No.343と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野及び平和地区から地下鉄・JR琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・西野地区・平和地区と地下鉄・JR琴似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引き続き検討する。	A	B	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄・JR琴似駅での乗継ぎを考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	・補助系統であることをホームページに掲載予定、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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		111%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
131	琴43	西野中洲橋線	● 15	地)琴似駅	西野3条2	中洲橋	6.4	23.0	10.0	82.5	西野地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	No.377と一体の移行系統

■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
345	地)琴似駅	西野3条2	中洲橋	6.4	23.0	10.0	56.00	45,363	21,954	31,599	▲ 9,645	69%	10,456	9,645	▲ 811	No.377と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野地区から地下鉄琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・西野地区と地下鉄琴似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引き続き検討する。	A	B	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅での乗継ぎを考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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		135%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
132	琴43	西野中洲橋線	● 15	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	中洲橋	7.5	30.0	18.0	82.5	西野地区住民の地下鉄駅、JR駅及び琴似地区への通勤・通学等への交通手段の確保のため。	No.345と一体の移行系統

■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
377	JR琴似駅	地)琴似駅 西野二股	中洲橋	7.5	30.0	18.0	147.24	95,280	60,781	69,334	▲ 8,553	88%	11,790	8,553	▲ 3,237	No.345と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野地区から地下鉄・JR琴似駅及び周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・西野地区と地下鉄・JR琴似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引き続き検討する。	A	B	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄及びJR琴似駅での乗継ぎを考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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		135%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
133	発43	西野中洲橋線	● 15	発寒南駅前	西野3条2	中洲橋	5.0	19.0	27.0	82.5	西野地区住民の地下鉄駅への通勤・通学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
346	発寒南駅前	西野3条2	中洲橋	5.0	19.0	27.0	180.90	89,875	62,681	64,025	▲ 1,344	98%	3,070	1,344	▲ 1,726	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・西野地区から地下鉄駅に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社他系統と競合するが、他社及び鉄道との競合はない。	・西野地区と地下鉄発寒南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引き続き検討する。	A	A	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄発寒南駅での乗継ぎを考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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		160%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
134	琴46	新琴似線	● 15	琴似営業所前	八軒8条1	麻生駅前	7.9	43.0	11.5	38.0	宮の森地区住民の地下鉄駅への通勤・通学・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
347	琴似営業所前	八軒8条1	麻生駅前	7.9	43.0	11.5	124.09	59,226	44,175	49,641	▲ 5,466	89%	8,096	5,466	▲ 2,630	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・宮の森地区から麻生駅周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社・他社系統と競合するが、鉄道との競合はない。	・宮の森地区・琴似駅・麻生駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定 ・H28年4月より利用拡大を図るため西高校・山の手高校経由とし利用拡大に努めている。	・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	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅、JR琴似駅、麻生駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H28年4月に、地）琴似駅発着系統から一部便の振替を実施 ・H29年4月に、地）琴似駅発着系統から一部便の振替を実施	・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 ・H28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。 ・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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		171%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
135	琴46	新琴似線	● 15	地)琴似駅	八軒8条1	麻生駅前	5.3	28.0	26.5	38.0	新琴似及び八軒地区住民の地下鉄駅及び琴似地区への通勤・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
348	地)琴似駅	八軒8条1	麻生駅前	5.3	28.0	26.5	201.67	96,635	70,923	79,811	▲ 8,888	89%	11,621	8,888	▲ 2,733	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・新琴似及び八軒地区から地下鉄駅及び琴似駅周辺に直接アクセスできるよう考慮した経路である。一部区間で自社・他社系統と競合するが、鉄道との競合はない。	・新琴似・八軒地区と琴似駅・麻生駅と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	A	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄琴似駅、JR琴似駅、麻生駅での乗継ぎを考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 ・H28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。 ・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	・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	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		168%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
136	循環啓55・56	山鼻線	● 15	啓明ターミナル	幌平橋駅前 南19西16	啓明ターミナル	10.1	41.0	9.0	17.5	旭ヶ丘及び伏見地区住民の地下鉄駅への通勤・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
350	啓明ターミナル	幌平橋駅前 南19西16	啓明ターミナル	10.1	41.0	9.0	77.31	45,652	21,383	33,427	▲ 12,044	64%	13,952	12,044	▲ 1,908	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄中島公園駅、幌平橋駅にて地下鉄との乗継ぎを考慮したルートであり、一部自社系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・地下鉄中島公園駅、幌平橋駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定 ・25年9月に沿線の病院及び高校を訪問し、バス路線に対するご意見を伺った	・利用実態を踏まえ、抜本的な路線再編および改廃を今後検討する	A	B	1	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 ・朝ラッシュと日中時間帯の輸送量の差が大きい	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄中島公園駅、幌平橋駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施 ・H30年4月、H31年4月に、循環啓65・66に振替し、当該系統は減便を実施	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		107%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
137	循環啓65・66	山鼻線	● 15	啓明ターミナル	幌平橋駅前 中島公園駅前	啓明ターミナル	7.4	31.0	8.5	17.5	旭ヶ丘及び伏見地区住民の地下鉄駅への通勤・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
351	啓明ターミナル	幌平橋駅前 中島公園駅前	啓明ターミナル	7.4	31.0	8.5	51.94	46,664	20,561	34,632	▲ 14,071	59%	18,907	14,071	▲ 4,836	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・地下鉄中島公園駅、幌平橋駅にて地下鉄との乗継ぎを考慮したルートであり、一部自社系統と競合するが、他社および鉄道との競合はない。	・地下鉄中島公園駅、幌平橋駅とを結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・利用実態を踏まえ、抜本的な路線再編および改廃を今後検討する	A	B	1	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 ・朝ラッシュと日中時間帯の輸送量の差が大きい	・通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄中島公園駅、幌平橋駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施 ・H30年4月、H31年4月に、循環啓55・56から一部振替を実施	・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 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	・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	・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。	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		101%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
138	52	桑園発寒線	● 15	札幌駅前	札幌場外市場	琴似工業高校前	8.3	37.0	10.0	10.0	発寒地区住民のJR駅及び札幌都心部への通勤・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
352	札幌駅前	札幌場外市場	琴似工業高校前	8.3	37.0	10.0	62.70	54,066	20,644	41,238	▲ 20,594	50%	22,050	20,594	▲ 1,456	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌駅、桑園駅、JR琴似駅、発寒中央駅にて鉄道との乗継ぎを考慮したルートであるが、一部他社および鉄道と競合する。	・市立病院へ通院するための利便性向上、並びに鉄道駅とを結ぶことで通勤及び通学の利便を考慮したルート設定 ・H25年9月に沿線企業を訪問し、バス路線に対するご意見を伺った。 ・R2年4月に、ダイヤの効率化や観光客の利便性向上を図り、経由地を「競馬場正門前」から「札幌場外市場」に変更した。	・利用実態を踏まえ、抜本的な路線再編および改廃を今後検討する	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 ・朝ラッシュと日中時間帯の輸送量の差が大きい	・通勤・通学者の利便性を中心に、札幌駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H25年12月に平日の減便を実施 ・H27年4月、H31年4月に減便を実施	・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 ・温浴施設「花ゆづき」とのセットきっぷの発売 ・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 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	・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 ・施設入浴料とバス運賃がセットになったお得な乗車券を発売し、利用を促進 ・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		88%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
139	53	啓明線	● 15	大通西4丁目	中央区役所前	啓明ターミナル	5.0	27.0	6.0	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
353	大通西4丁目	中央区役所前	啓明ターミナル	5.0	27.0	6.0	30.84	21,205	11,314	17,703	▲ 6,389	64%	7,352	6,389	▲ 963	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・大通駅、西11丁目駅から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、他社および鉄道と競合はしない。	・大通駅、西11丁目駅と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	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、大通駅・西11丁目駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H27年4月に減便を実施	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		122%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
140	53	啓明線	● 15	啓明ターミナル	中央区役所前	大通西4丁目	4.8	28.0	7.0	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
354	啓明ターミナル	中央区役所前	大通西4丁目	4.8	28.0	7.0	42.07	23,242	15,536	20,174	▲ 4,638	77%	6,870	4,638	▲ 2,232	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・大通駅、西11丁目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、他社および鉄道と競合はしない。	・大通駅、西11丁目駅と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	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、大通駅・西11丁目駅での乗継ぎを考慮したダイヤを設定 ・H24年4月より平日朝1便を札幌駅まで延長運行とし、当該系統は減便した。 ・H31年4月、50系統の新規運行により当該系統は減便した。	・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 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	・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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

［参考］

国の補助基準による収支率		153%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
141	53	啓明線	● 15	JR札幌駅	中央区役所前	啓明ターミナル	6.0	31.0	7.0	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
355	JR札幌駅	中央区役所前	啓明ターミナル	6.0	31.0	7.0	61.11	26,832	21,198	21,922	▲ 724	97%	2,878	724	▲ 2,154	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌中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。	・JR札幌駅、大通駅と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	1	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	・通勤・通学者の利便性を中心に、札幌都心部へのアクセスを考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 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	・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	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
- ー　改善の余地がない

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

[参考]

国の補助基準による収支率		181%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5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 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
142	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	34.80	32,078	12,776	13,994	▲ 1,218	91%	2,278	1,218	▲ 1,060	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		91%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
143	7	定山渓線		札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	30.0	81.0	4.5	49.8	南区・中央区沿線住民の札幌都心部への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	

■前年度運行実績等

報告書番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度補助金額	前年度補助金額	増減	備考
2	札幌駅	川沿16-2	定山渓車庫前	30.0	81.0	4.5	52.07	107,820	43,177	47,036	▲ 3,859	92%	3,493	3,859	366	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	近接及び重複する他系統を含めた便数設定を行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。運行実態、利用実態の把握に努め、コロナ禍に合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。 令和3年12月、簾舞に回転場を新たに開設した。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。 新たな回転場を活用し運行の効率化を行った。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		92%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
144	7	定山渓線		川沿5-2	川沿16-2	豊滝	11.1	24.0	1.5	49.8	南区沿線住民の移動（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
5	川沿5-2	川沿16-2	豊滝	11.1	24.0	1.5	1.76	7,992	532	3,487	▲ 2,955	15%	2,745	2,955	210	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		15%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
145	7	定山渓線		川沿5-2	川沿16-2・藤野4-5	藤野4-11	7.8	19.0	1.5	49.8	南区沿線住民の移動（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
6	川沿5-2	川沿16-2・藤野4-5	藤野4-11	7.8	19.0	1.5	1.95	5,616	494	2,450	▲ 1,956	20%	1,578	1,956	378	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		20%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
146	8	定山渓線		札幌駅	石山中央	定山渓車庫前	31.1	81.0	1.7	29.8	南区・中央区沿線住民の札幌都心部への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	

■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
8	札幌駅	石山中央	定山渓車庫前	31.1	81.0	1.7	19.48	38,875	14,738	16,959	▲ 2,221	87%	4,552	2,221	▲ 2,331	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		87%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
147	12	定山渓線		真駒内駅	石山中央・藤野3-11	定山渓車庫前	21.1	50.0	9.3	87.0	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	定山渓車庫前	21.1	50.0	9.3	103.04	137,551	57,325	60,007	▲ 2,682	96%	7,889	2,682	▲ 5,207	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	近接及び重複する他系統を含めた便数設定を行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。運行実態、利用実態の把握に努め、コロナ禍に合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。 令和3年12月、簾舞に回転場を新たに開設した。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。 新たな回転場を活用し運行の効率化を行った。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		96%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
148	12	定山渓線	● 12	真駒内駅	石山中央・簾舞小	定山渓車庫前	21.3	54.0	7.2	87.0	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
14	真駒内駅	石山中央・簾舞小	定山渓車庫前	21.3	54.0	7.2	68.83	120,430	42,754	70,457	▲ 27,703	61%	26,802	27,703	901	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		81%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
149	12	定山渓線		真駒内駅	石山3-5	石山六区	7.6	21.0	8.0	87.0	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
17	真駒内駅	石山3-5	石山六区	7.6	21.0	8.0	42.40	44,886	15,105	19,581	▲ 4,476	77%	6,099	4,476	▲ 1,623	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		77%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
150	南55	藻岩線	● 12	札幌駅	南21西11	藻岩高校前	9.1	37.0	10.0	51.5	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
25	札幌駅	南21西11	藻岩高校前	9.1	37.0	10.0	95.00	52,962	32,221	37,036	▲ 4,815	87%	10,651	4,815	▲ 5,836	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		139%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
151	7	定山渓線	12	札幌駅	川沿16-2 藤野4-5	南陵高校	17.7	56.0	1.0	49.8	南区・中央区沿線住民の札幌都心部への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	

■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	9.75	7,399	2,909	3,228	▲ 319	90%	1,492	319	▲ 1,173	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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている。 お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。地域、学校との連携を深め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		90%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
152	南54	真駒内線	● 12	札幌駅	西11丁目駅前・真駒内本町	南町4	12.4	52.0	30.3	50.9	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
27	札幌駅	西11丁目駅前・真駒内本町	南町4	12.4	52.0	30.3	389.66	271,300	160,332	195,133	▲ 34,801	82%	21,884	34,456	12,572	特例(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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性や、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	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。運行実態、利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。 都心部100円バスに対応	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		135%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
153	南54	真駒内線	● 15	札幌駅	西11丁目駅前	真駒内本町	8.3	33.0	18.3	50.9	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
28	札幌駅	西11丁目駅前	真駒内本町	8.3	33.0	18.3	140.18	91,607	49,043	64,318	▲ 15,275	76%	11,037	15,275	4,238	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性や、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	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。運行実態、利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。 都心部100円バスに対応	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		123%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
154	南54	真駒内線	● 15	北1西4（大通西4）	西11丁目駅前	真駒内本町	7.2	27.0	2.3	50.9	真駒内本町地区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
29	北1西4（大通西4）	西11丁目駅前	真駒内本町	7.2	27.0	2.3	9.18	11,707	3,689	8,012	▲ 4,323	46%	6,347	4,323	▲ 2,024	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性や、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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。運行実態、利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。 都心部100円バスに対応	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		72%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
155	南64	真駒内線	● 15	札幌駅北口	西11丁目駅前	真駒内本町	8.3	33.0	9.7	9.7	真駒内本町地区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
30	札幌駅北口	西11丁目駅前	真駒内本町	8.3	33.0	9.7	50.73	58,465	21,879	41,048	▲ 19,169	53%	16,787	19,169	2,382	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性や、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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。運行実態、利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。 都心部100円バスに対応	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		86%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
156	南4	真駒内線	● 15	真駒内本町	真駒内駅	南町4	4.1	18.0	1.0	43.7	南区・中央区沿線住民の地下鉄西11丁目駅及び市立病院への移動（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
31	真駒内本町	真駒内駅	南町4	4.1	18.0	1.0	3.57	2,985	1,261	2,193	▲ 932	58%	845	932	87	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学・通院者の利便性や、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されているが、更なる利便性向上のため、往路（真駒内駅行き）のルートを一部変更。	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。運行実態、利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。 市立病院発着バスの路線図・時刻表・乗り場案内を作成。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		97%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
157	南4	真駒内線	● 15	市立病院前	西11丁目駅前・真駒内本町	真駒内駅	10.5	44.0	13.0	43.7	南区・中央区沿線住民の地下鉄西11丁目駅及び市立病院への移動（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
32	市立病院前	西11丁目駅前・真駒内本町	真駒内駅	10.5	44.0	13.0	111.67	100,779	46,252	72,461	▲ 26,209	64%	17,876	26,209	8,333	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学・通院者の利便性や、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	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。運行実態、利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。 市立病院発着バスの路線図・時刻表・乗り場案内を作成。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		105%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
158	南4	真駒内線	● 15	市立病院前	西11丁目駅前	真駒内本町	8.2	34.0	18.3	43.7	南区・中央区沿線住民の地下鉄西11丁目駅への移動（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
33	市立病院前	西11丁目駅前	真駒内本町	8.2	34.0	18.3	112.18	86,354	37,317	61,789	▲ 24,472	60%	17,580	24,472	6,892	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		99%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
159	南4	真駒内線	● 15	西11丁目駅前	南21西11	真駒内本町	6.2	22.0	3.4	43.7	南区・中央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
34	西11丁目駅前	南21西11	真駒内本町	6.2	22.0	3.4	13.12	13,138	4,498	8,782	▲ 4,284	51%	5,281	4,284	▲ 997	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利便性向上のために、札幌市からの移譲系統（啓明ターミナル～真駒内本町）の運行区間を真駒内駅まで延伸し、新たに運行を開始。利便性向上のため往路(真駒内駅行き）のルートを一部変更	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。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 競合区間を相互に有する自社他系統（南4：啓明ターミナル～真駒内本町）の運行区間を延伸・統一した結果。増回。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		78%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
160	南4	真駒内線	● 15	啓明ターミナル	電車事業所前・真駒内本町	真駒内駅	7.1	23.0	8.0	43.7	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
35	啓明ターミナル	電車事業所前・真駒内本町	真駒内駅	7.1	23.0	8.0	23.84	39,689	8,332	25,563	▲ 17,231	33%	15,079	17,231	2,152	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	利用者のニーズに対応した起終点の見直しを検討する。	B	B	3	3
	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、利用者の利便を維持しつつ、輸送人員の集約に努めている。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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の結果、利用者利便を維持しながらも運行の効率化を図るため減回。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		48%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
161	南84	真駒内線	● 15	青少年会館前	真駒内駅	南町4	4.2	14.0	24.3	24.3	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅・平岸駅・学園前駅への移動（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
36	青少年会館前	真駒内駅	南町4	4.2	14.0	24.3	117.86	71,849	39,775	46,808	▲ 7,033	85%	9,090	7,033	▲ 2,057	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。 利便性向上のため、中の島駅前停留所を移設。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	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。 利用者利便を維持しながらも運行の効率化を図るため、必要に応じて増回・減回。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		127%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
162	環56	平岸線	● 15	真駒内本町	中の島駅前・平岸駅前	真駒内本町	11.1	36.0	11.8	28.1	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅・平岸駅・学園前駅への移動（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
37	真駒内本町	中の島駅前・平岸駅前	真駒内本町	11.1	36.0	11.8	103.60	99,645	43,004	64,210	▲ 21,206	67%	12,280	21,206	8,926	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		99%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
163	環56	平岸線	● 15	真駒内本町	平岸駅前・中の島駅前	真駒内本町	11.1	37.0	16.3	28.1	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅及び豊平区役所への移動（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
38	真駒内本町	平岸駅前・中の島駅前	真駒内本町	11.1	37.0	16.3	136.92	130,769	54,044	85,193	▲ 31,149	63%	21,869	31,149	9,280	

■アセスメント結果

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

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		95%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
164	南65	中の島線	● 15	豊平区役所前	中の島駅前	真駒内本町	6.6	22.0	2.0	24.3	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の島駅への移動（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
39	豊平区役所前	中の島駅前	真駒内本町	6.6	22.0	2.0	9.58	9,616	3,593	6,264	▲ 2,671	57%	1,824	2,671	847	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。 利便性向上のため、中の島駅前停留所を移設。	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。 利用者利便を維持しながらも運行の効率化を図るため、必要に応じて増回・減回。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		86%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
165	南65	中の島線	● 15	中の島駅前	ジェイコー病院前	真駒内本町	3.9	12.0	22.3	24.3	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
40	中の島駅前	ジェイコー病院前	真駒内本町	3.9	12.0	22.3	113.51	50,072	28,854	31,609	▲ 2,755	91%	970	2,755	1,785	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者の利便を維持しつつ、輸送人員の集約に努めている。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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の結果、利用者利便を維持しながらも運行の効率化を図るため減回。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 藻岩・南沢地区の住民、札幌市との協働による「地域協議」を実施（平成28・29年度） 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		132%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
166	南90	中の沢線	● 15	真駒内駅	川沿1-1	中の沢	5.0	17.0	18.3	18.3	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
41	真駒内駅	川沿1-1	中の沢	5.0	17.0	18.3	124.07	61,860	39,387	40,625	▲ 1,238	97%	5,480	1,238	▲ 4,242	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者の利便を維持しつつ、輸送人員の集約に努めている。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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の結果、利用者利便を維持しながらも運行の効率化を図るため減回。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 藻岩・南沢地区の住民、札幌市との協働による「地域協議」を実施（平成28・29年度） 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		146%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
167	南95	藻岩線	● 15	真駒内駅	川沿1-1	硬石山	5.9	21.0	26.8	31.5	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	

■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
42	真駒内駅	川沿1-1	硬石山	5.9	21.0	26.8	158.66	111,846	58,574	74,857	▲ 16,283	78%	24,631	16,283	▲ 8,348	特例（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 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	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。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 藻岩・南沢地区の住民、札幌市との協働による「地域協議」を実施（平成28・29年度） 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		120%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
168	南95	藻岩線	● 15	真駒内駅	川沿1-1	石山1-6	6.9	24.0	4.7	31.5	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	

■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
43	真駒内駅	川沿1-1	石山1-6	6.9	24.0	4.7	26.98	20,155	9,147	13,361	▲ 4,214	68%	7,567	4,214	▲ 3,353	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	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。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 藻岩・南沢地区の住民、札幌市との協働による「地域協議」を実施（平成28・29年度） 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		104%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
169	南96	南沢線	● 15	真駒内駅	藻岩高校前・南沢入口	東海大学前	8.3	25.0	15.2	21.2	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
44	真駒内駅	藻岩高校前・南沢入口	東海大学前	8.3	25.0	15.2	143.03	107,444	62,340	67,277	▲ 4,937	93%	12,888	4,937	▲ 7,951	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 藻岩・南沢地区の住民、札幌市との協働による「地域協議」を実施（平成28・29年度） 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		133%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
170	南97	北の沢線	● 15	真駒内駅	川沿1-1	山水団地前	6.7	20.0	26.0	26.0	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
48	真駒内駅	川沿1-1	山水団地前	6.7	20.0	26.0	122.98	123,608	45,766	77,137	▲ 31,371	59%	33,593	31,371	▲ 2,222	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 藻岩・南沢地区の住民、札幌市との協働による「地域協議」を実施（平成28・29年度） 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		85%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
171	南98	藻岩山手線	● 15	真駒内駅	川沿1-1	道路管理事務所	4.9	16.0	24.5	24.5	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動（通勤・通学・通院・買い物等）交通手段確保	

■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	真駒内駅	川沿1-1	道路管理事務所	4.9	16.0	24.5	125.20	85,623	42,891	55,323	▲ 12,432	78%	14,372	12,432	▲ 1,940	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	札幌市からの路線移譲当初より、通勤・通学者の利便性を中心に、地下鉄での乗継ぎを考慮したルートに設定されていることから、ルートの変更等は実施していない。	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	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	地下鉄からの乗り継ぎを考慮したダイヤの設定。 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。 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、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り方案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 藻岩・南沢地区の住民、札幌市との協働による「地域協議」を実施（平成28・29年度） 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化（回送率の削減、系統の統廃合等）による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		115%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　札幌ばんけい株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
172	西14	円山		盤渓	荒井山	円山公園駅	7.3	17.0	21.0	21.0	沿線住民の通学・通勤・通院等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
1	盤渓	荒井山	円山公園駅	7.3	17.0	21.0	78.96	76,061	23,145	29,036	▲ 5,891	80%	11,290	5,891	▲ 5,399	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・維持目的を果たすため、適正なルート及び停留所を設定 ・他社路線と一部重複区間があるが競合はない ・鉄道競合はない ・現ルート上において、乗降者の少ない区間があるが有効な変更ルートがない	・停留所は、通勤・通学や沿線上の施設を中心に、利用者のニーズに則した場所に設置	・地域性から自家用車以外では交通手段がなく、小学校への通学手段が喪失してしまうので現状を維持	A	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・バス沿線状況（地域性）を含め限られた利用者の中で、ある程度の乗車密度が確保されていることから、概ねダイヤについては利便性がある	・冬季はスキー場利用者に向けてダイヤを増やし、利便性を高めている ・沿線のイベント等開催時における多客時には、終了時刻に合わせ増便や、臨時便を運行することで対応している	・夏季増便ダイヤは、利用者数が見込めないため運行休止している ・乗車人数が多い通学時間帯は、過密にならないように増車して対応する				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民は当該路線が補助対象路線で利用されなければ廃止されてしまうことを認識している ・ホームページに時刻表だけではなく全停留所名や始発のバス停地図、主に利用の多いスキー場までの所要時間と運賃も掲載している	・身体障がい者・精神障がい者・知的障がい者割引制度適用 ・バスロケーションシステム導入 ・地下鉄駅構内にバス停までの案内サインを設置 ・旅客とマウンテンバイクの同乗を認め、車両カバーを設置し手回り品料金を徴収	・QRコード決済サービスの利用を開始				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・車両を1両で運行し、回送走行の効率化	・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 ・ドライブレコーダーを活用した、運転状況の把握やスピード抑制による安全運転・経済運転への意識向上	・現在の取り組みを継続して経費削減に努める	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		70%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　札幌ばんけい株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
173		発寒南・真駒内		盤渓	西野二股	発寒南駅	10.2	23.0	8.0	14.0	沿線住民の通学・通勤・通院等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
2	盤渓	西野二股	発寒南駅	10.2	23.0	8.0	18.74	37,058	2,821	14,147	▲ 11,326	20%	12,504	11,326	▲ 1,178	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・維持目的を果たすため、適正なルート及び停留所を設定 ・他社路線と一部重複区間があるが競合はない ・鉄道競合はない ・現ルート上において、乗降者の少ない区間があるが有効な変更ルートがない	・停留所は、通勤・通学や沿線上の施設を中心に、利用者のニーズに則した場所に設置	・地域性から自家用車以外では交通手段がなく、小学校への通学手段が喪失してしまうので現状を維持	B	B	3	3
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・通学にあわせて運行、路線輸送量は一定の利用者が確保されており、必要最低限の運行回数を設定	・通学にあわせて運行、路線輸送量は一定の利用者が確保されており、必要最低限の運行回数を設定	・飛沫感染予防のため黙乗への協力案内				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民は当該路線が補助対象路線で利用されなければ廃止されてしまうことを認識している ・ホームページに時刻表だけではなく全停留所名や始発のバス停地図、主に利用の多いスキー場までの所要時間と運賃も掲載している	・身体障がい者・精神障がい者・知的障がい者割引制度適用 ・バスロケーションシステム導入 ・地下鉄駅構内にバス停までの案内サインを設置 ・旅客とマウンテンバイクの同乗を認め、車両カバーを設置し手回り品料金を徴収	・QRコード決済サービスの利用を開始				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・乗車人数の少ない日（学校休校日）などには中型バスを利用し、効率化を図る ・車両を1両で運行し、回送走行の効率化	・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 ・ドライブレコーダーを活用した、運転状況の把握やスピード抑制による安全運転・経済運転への意識向上	・現在の取り組みを継続して経費削減に努める	B	B		

【評価】

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

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

［参考］

国の補助基準による収支率		17%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

（第2号様式）

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度　令和5年度　　事業者名　札幌ばんけい株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等

No.	路線番号	路線名	移行系統（年度）	経路 起点	経路 主な経由地	経路 終点	キロ程	所要時間	系統運行回数	路線運行回数	主な維持目的	備考
174		発寒南・真駒内		盤渓	北の沢小学校	真駒内駅	8.1	18.0	6.0	14.0	沿線住民の通学・通勤・通院等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
3	盤渓	北の沢小学校	真駒内駅	8.1	18.0	6.0	18.74	34,208	2,821	13,059	▲ 10,238	22%	11,356	10,238	▲ 1,118	

■アセスメント結果

項目		現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価 今年度	事業者評価 前年度	札幌市評価 今年度	札幌市評価 前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・維持目的を果たすため、適正なルート及び停留所を設定 ・他社路線と一部重複区間があるが競合はない ・鉄道競合はない ・現ルート上において、乗降者の少ない区間があるが有効な変更ルートがない	・こばやし峠を上るルートから、盤渓北ノ沢トンネルを通るルートへ変更(2017.4)	・トンネルを通るルートへ変更したことにより、冬季の遅れが減少	B	B	3	3
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・通学にあわせて運行、路線輸送量は一定の利用者が確保されており、必要最低限の運行回数を設定	・路線輸送量は一定の利用者が確保されており、必要最低限の運行回数を設定	・飛沫感染予防のため黙乗への協力案内				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民は当該路線が補助対象路線で利用されなければ廃止されてしまうことを認識している ・ホームページに時刻表だけではなく全停留所名や始発のバス停地図、主に利用の多いスキー場までの所要時間と運賃も掲載している	・身体障がい者・精神障がい者・知的障がい者割引制度適用 ・バスロケーションシステム導入 ・地下鉄駅構内にバス停までの案内サインを設置 ・旅客とマウンテンバイクの同乗を認め、車両カバーを設置し手回り品料金を徴収	・QRコード決済サービスの利用を開始				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・乗車人数の少ない日（学校休校日）などには中型バスを利用し、効率化を図る ・車両を1両で運行し、回送走行の効率化	・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 ・ドライブレコーダーを活用した、運転状況の把握やスピード抑制による安全運転・経済運転への意識向上	・現在の取り組みを継続して経費削減に努める	B	B		

【評価】

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

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

[参考]

国の補助基準による収支率		19%
適用	地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)