

札幌市乗合バス路線維持計画 (変更分)

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1のとおり

補助対象系統評価調書

別紙2のとおり

令和6年11月

札幌市

補助対象事業計画書 (令和5年度変更分)

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)
175	北海道中央バス	新川	●			北72	新川	北24条駅前	前田中央通	前田森林公園	11.7	36	18.0	63,470	87,277	▲ 23,807
176	北海道中央バス	新川			178		屯田	地下鉄麻生駅		北陵高校前	4.0	15	1.0	483	496	▲ 13
177	北海道中央バス	新川		○	290	麻67	麻生・宮の沢	地下鉄麻生駅		国際情報高校	4.9	17	0.5	336	485	▲ 149
178	北海道中央バス	平岡		○	61		清田団地	清田団地	清田区役所	平岡営業所	4.0	11	5.0	3,397	4,257	▲ 860
179	北海道中央バス	平岡		○	65		清田団地	ヒルズガーデン清田	清田区役所	平岡営業所	5.5	16	5.5	4,482	6,488	▲ 2,006
180	北海道中央バス	平岡		○	68	月64	北野中央	月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	5.5	17	3.5	6,600	8,667	▲ 2,067
181	北海道中央バス	平岡		○	69	月64	北野中央	月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	7.2	26	0.5	422	653	▲ 231
182	北海道中央バス	平岡		○	140		有明	福住駅		真栄高校	8.1	20	3.5	4,472	4,677	▲ 205
183	北海道中央バス	平岡		○	151		有明	月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	21	0.5	656	921	▲ 265
184	北海道中央バス	西岡		○	131	真101	空沼	真駒内駅		空沼登山口	12.9	28	1.0	338	499	▲ 161
185	北海道中央バス	西岡		○	132	真102	滝野	真駒内駅		厚別の滝	11.7	26	4.5	18,307	19,934	▲ 1,627
186	北海道中央バス	西岡		○	135	103	滝野	藻岩高校前		サンブライツ真駒内	9.2	21	9.0	16,602	17,893	▲ 1,291
187	北海道中央バス	西岡		○	139		滝野	石山陸橋		常盤中学校前	3.4	8	0.5	172	321	▲ 149
188	北海道中央バス	西岡				美83	西岡美園	美園駅前		西岡4条14丁目	5.9	20	15.0	8,054	8,872	▲ 818
189	北海道中央バス	西岡				平89	羊ヶ丘	平岸駅		福住3条9丁目	6.5	21	14.0	7,822	9,260	▲ 1,438
190	北海道中央バス	大曲		○	50	福88	真栄団地	福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	8.9	24	19.0	42,054	44,388	▲ 2,334
191	北海道中央バス	大曲		○	71		緑ヶ丘団地	福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	12	0.5	287	356	▲ 69
192	北海道中央バス	大曲		○	74	福51	福住・平岡	福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	22	1.5	2,702	3,584	▲ 882
193	北海道中央バス	大曲		○	75		平岡ニュータウン	大谷地駅		平岡高校前	4.3	13	0.5	308	389	▲ 81
194	北海道中央バス	大曲		○	141	福87	有明	福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	29	3.5	13,954	14,903	▲ 949
195	北海道中央バス	大曲		○	142	福87	有明	福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	35	6.0	19,222	22,616	▲ 3,394
196	北海道中央バス	大曲		○	143	福87	有明	福住駅	真栄団地	すすらん公園東口	21.2	43	2.0	1,597	2,592	▲ 995
197	北海道中央バス	大曲		○	148	福87	有明	福住駅	アンデルセン	すすらん公園東口	23.6	49	3.5	3,195	5,284	▲ 2,089
198	北海道中央バス	白石		○	83	循環新93	新さっぽろ	新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	13.9	48	11.0	21,699	22,637	▲ 938
199	北海道中央バス	白石				白57	北郷本線	地下鉄白石駅	厚別通	白石営業所	8.3	29	7.5	10,392	18,485	▲ 8,093
200	北海道中央バス	東		○	282	東66	東苗穂	環状通東駅	苗穂中通	豊畑	7.1	22	9.5	15,038	15,056	▲ 18
201	北海道中央バス	北		○	186		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	39	5.5	6,892	10,620	▲ 3,728
202	北海道中央バス	北		○	188		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅	あいの里教育大駅	附属小中学校前	11.4	42	0.5	808	1,070	▲ 262
203	北海道中央バス	石狩		○	183		あいの里・教育大	地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	22	2.5	1,428	2,154	▲ 726
204	北海道中央バス	石狩		○	189		あいの里・教育大	あいの里2条3丁目		あいの里教育大駅	0.4	2	1.0	36	72	▲ 36
205	北海道中央バス	石狩		○	199		篠路駅前団地	札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条1丁目	16.6	57	0.5	884	1,277	▲ 393
206	ジェイ・アール北海道バス	厚別	●		221	菊7	米里線	菊水駅前		白陵高校前	10.6	30	1.0	7,908	11,362	▲ 3,454
207	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●		314	円14	荒井山線	円山公園駅	荒井山	宮の森ジャンプ前	3.6	13	1.0	1,724	5,845	
208	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●		315	円14	荒井山線	宮の森ジャンプ前	荒井山	円山公園駅	3.6	14	1.5	4,711	2,558	▲ 6,152
209	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●		324	循環円14	荒井山線	円山公園駅前	宮の森ジャンプ前	円山公園駅前	7.2	31	11.0	37,483	41,667	
210	ジェイ・アール北海道バス	手稲			7	快速64	手稲線	J R札幌駅	(快速)手稲駅南口	手稲鉦山通	18.1	60	2.0	11,101	13,949	▲ 2,848
211	ジェイ・アール北海道バス	手稲			21	S	山口線	手稲駅北口	曙通	あすかぜ高校前	4.0	14	1.5	166	233	▲ 67
212	ジェイ・アール北海道バス	手稲				S	山口線	西宮の沢5条2	樽川通	あすかぜ高校	8.1	30	0.0	3	14	▲ 11
213	ジェイ・アール北海道バス	手稲		○	26	S	山口線	星置駅		あすかぜ高校前	4.7	12	1.5	694	841	▲ 147
214	ジェイ・アール北海道バス	手稲			58	手41	山口団地線	手稲駅北口	曙通	手稲山口団地9号線前	4.3	14	0.5	654	808	▲ 154
215	ジェイ・アール北海道バス	手稲				手80	試験場線	手稲北口		星置駅	6.9	22	7.0	8,468	8,780	▲ 312
計													41	系統	▲ 73,219	

(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。

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	
175		北72	新川	●	北24条駅前	前田中央通	前田森林公園					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			
176	178		屯田		地下鉄麻生駅		北陵高校前	74	75	1.83	1.99	地下鉄麻生駅から北陵高校へのアクセス	B	B	—
177	290	麻67	麻生・宮の沢		地下鉄麻生駅		国際情報高校	89	▲ 191	2.21	1.22	地下鉄麻生駅から国際情報高校へのアクセス	B	B	2
178	61		清田団地		清田団地	清田区役所	平岡営業所	582	▲ 919	17.75	13.20	沿線住民の札幌都心部への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
179	65		清田団地		ヒルズガーデン清田	清田区役所	平岡営業所	885	▲ 2,044	25.03	16.23	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
180	68	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	460	▲ 1,329	21.83	17.55	沿線住民の地下鉄月寒中央駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
181	69	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	53	▲ 303	2.94	1.56	地下鉄月寒中央駅から平岡高校への通学アクセス	B	B	—
182	140		有明		福住駅		真栄高校	▲ 751	▲ 423	13.53	19.43	地下鉄福住駅から真栄高校への通学アクセス	B	B	2
183	151		有明		月寒中央通2丁目		真栄高校	▲ 164	▲ 303	2.71	2.47	沿線周辺から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	2
184	131	真101	空沼		真駒内駅		空沼登山口	▲ 124	▲ 176	4.82	4.67	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
185	132	真102	滝野		真駒内駅		厚別の滝	1,662	▲ 3,200	35.01	29.52	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
186	135	103	滝野		藻岩高校前		サンブライ 真駒内	870	▲ 2,152	60.75	55.80	沿線周辺から藻岩高校への通勤・通学等のアクセス	B	B	2
187	139		滝野		石山陸橋		常盤中学校前	13	▲ 89	1.52	1.15	沿線周辺から常盤中学校への通勤・通学等のアクセス	B	B	2
188		美83	西岡美園		美園駅前		西岡4条14丁目					沿線住民の地下鉄美園駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス			
189		平89	羊ヶ丘		平岸駅		福住3条9丁目					沿線住民の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			
190	50	福88	真栄団地		福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	11,973	▲ 7,503	147.73	95.02	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
191	71		緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	北野中学校前	▲ 4	▲ 90	1.53	1.26	地下鉄福住駅から清田高校への通学アクセス	B	B	2
192	74	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	里塚4条3丁目	▲ 558	▲ 1,249	6.03	5.18	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
193	75		平岡ニュータウン		大谷地駅		平岡高校前	96	▲ 186	1.80	0.80	地下鉄大谷地駅から平岡高校への通学アクセス	B	B	2
194	141	福87	有明		福住駅	真栄団地	有明小学校	▲ 3,677	▲ 3,784	32.12	28.67	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
195	142	福87	有明		福住駅	アンデルセン	有明小学校	▲ 4,541	▲ 6,527	56.96	50.05	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2

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
196	143	福87	有明		福住駅	真栄団地	すずらん公園 東口	▲ 880	▲ 1,545	9.98	10.84	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
197	148	福87	有明		福住駅	アンデルセン	すずらん公園 東口	▲ 1,639	▲ 2,779	26.64	22.44	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
198	83	循環新 93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	▲ 4,942	▲ 5,036	108.78	122.36	沿線住民の新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
199		白57	北郷本線		地下鉄白石 駅	厚別通	白石営業所					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			
200	282	東66	東苗穂		環状通東駅	苗穂中通	豊 畑	▲ 2,362	▲ 1,152	45.10	53.30	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
201	186		あいの里・教育大		地下鉄麻生 駅		附属小中 学校前	▲ 119	▲ 3,706	43.12	31.52	地下鉄麻生駅から附属小中学校へのアクセス	B	B	—
202	188		あいの里・教育大		地下鉄麻生 駅	あいの里教育 大駅	附属小中 学校前	▲ 18	▲ 250	3.96	3.41	地下鉄麻生駅及びJRあいの里教育大駅から附属小中学校へのアクセス	B	B	—
203	183		あいの里・教育大		地下鉄麻生 駅	茨戸耕北橋	英藍高校	▲ 15	▲ 1,128	10.66	6.52	地下鉄麻生駅から英藍高校へのアクセス	B	B	—
204	189		あいの里・教育大		あいの里2条 3丁目		あいの里教育 大駅	1	▲ 26	0.44	0.39	あいの里教育大駅からあいの里西小学校への通勤・通学等のアクセス	B	B	—
205	199		篠路駅前団地		札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条 1丁目	61	▲ 504	5.84	4.50	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	—

補助対象系統評価調書 総括表

(第2号様式)

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)

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	
206	221	菊7	米里線	●	菊水駅前		白陵高校前	252	298	13.36	13.92	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	1
207	314	円14	荒井山線	●	円山公園駅	荒井山	宮の森シャツェ前	286	254	6.13	6.26	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。	A	B	1
208	315	円14	荒井山線	●	宮の森シャツェ前	荒井山	円山公園駅	2,134	2,436	15.08	16.01	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	1
209	324	循環円14	荒井山線	●	円山公園駅前	宮の森シャツェ前	円山公園駅前	▲ 4,064	▲ 4,476	88.99	97.24	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	1
210	7	快速64	手稲線		JR札幌駅	(快速)手稲駅南口	手稲鉦山通	1,604	1,649	58.80	63.25	手稲地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	1
211	21	S	山口線		手稲駅北口	曙通	あすかぜ高校前	886	18	10.55	5.07	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	B	A	1
212		S	山口線		西宮の沢5条2	樽川通	あすかぜ高校	0	0	0.00	0.00	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため			
213	26	S	山口線		星置駅		あすかぜ高校前	277	▲ 97	11.52	6.23	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	B	B	—
214	58	手41	山口団地線		手稲駅北口	曙通	手稲山口団地9号横前	14	153	1.88	2.27	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	A	B	1
215		手80	試験場線		手稲北口		星置駅	0	0	0.00	0.00	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。			

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
175	北72	新川	●	北24条駅前	前田中央通	前田森林公園	11.7	35.5	18.0	76.0	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	R5新設

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
	北24条駅前	前田中央通	前田森林公園	0.0	0.0	0.0	0.00	0	0	0	0	0%	0	0	0	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価			
				今年度	前年度	今年度	前年度		
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない					
	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乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 ・自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 ・小学生や高齢者対象とした乗降実態調査を実施中 ・H26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 ・H26.22よりICカード導入 ・H26.22よりICカード乗降システム導入 ・広告物や車内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減					

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
176		屯田		地下鉄麻生駅		北陵高校前	4.0	15.0	1.0	164.0	地下鉄麻生駅から北陵高校へのアクセス	スクール便(往)・特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
178	地下鉄麻生駅		北陵高校前	4.0	15.0	0.5	1.99	1,120	564	489	75	115%	0	0	0	収支黒字 スクール便(往)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	-	
	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 ・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乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 ・自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 ・小学生や高齢者対策とした乗降補助装置を乗降中 ・H25.6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 ・H25.8.22よりICカード導入 ・H25.8.22よりICカード乗降システム導入 ・広音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症防止対策を利用者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める			
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	115%
適用	地域キロ当たり標準経常費用 (436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
177	麻67	麻生・宮の沢		地下鉄麻生駅		国際情報高校	4.9	17.0	0.5	13.0	地下鉄麻生駅から国際情報高校へのアクセス	特例(3年)

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
290	地下鉄麻生駅		国際情報高校	4.9	17.0	0.5	1.22	1,098	288	479	▲ 191	60%	0	191	191	特例(3年)

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者対象とした乗車体験教室を実施中 *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 *H23.22より対応カード導入 *H23.22より対応カードシステム導入 *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症防止対策を利用者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進 </small>	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
178		清田団地		清田団地	清田区役所	平岡営業所	4.0	11.0	5.0	168.5	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	特例(3年)

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
61	清田団地	清田区役所	平岡営業所	4.0	11.0	5.0	13.20	9,561	3,252	4,171	▲ 919	78%	0	919	919	特例(3年)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない			・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定			・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない			B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定			・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める						
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供			<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者を対象とした乗車体験教室を実施中 *H26より「お客様ご意見・ご要望システム」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 *H26.22よりICカード導入 *H26.22よりICカード乗車システム導入 *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症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 </small>			・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める						
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減			・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減			B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
179		清田団地		ヒルズガーデン清田	清田区役所	平岡営業所	5.5	16.0	5.5	168.5	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	特例(3年)	

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
65	ヒルズガーデン 清田	清田区役所	平岡営業所	5.5	16.0	5.5	16.23	14,568	4,311	6,355	▲ 2,044	68%	0	2044	2,044	特例(3年)

■アセスメント結果													
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価							
				今年度	前年度	今年度	前年度						
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1					
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める									
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者など対象とした乗車方法教室を実施中 *H26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 *H26.22よりICカード導入 *H26.22よりICカード乗車システム導入 *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症防止対策を利用者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進 </small>	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める									
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B							

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
180	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	5.5	17.0	3.5	12.5	沿線住民の地下鉄月寒中央駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
68	月寒中央駅前	北野通	平岡営業所	5.5	17.0	4.5	17.55	15,263	5,329	6,658	▲1,329	80%	0	1329	1,329	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者を対象としたバス乗降方教室を実施中 *H26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 *H26.22よりICカード導入 *H26.22よりICカード乗降システム導入 *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症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 </small>	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	80%
適用	地域キロ当たり標準経常費用 (436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
181	月64	北野中央		月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	7.2	26.0	0.5	12.5	地下鉄月寒中央駅から平岡高校への通学アクセス	スクール便(往)・特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
69	月寒中央駅前	北野通	平岡高校前	7.2	26.0	0.5	1.56	1.461	334	637	▲ 303	52%	0	303	303	スクール便(往)・特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・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 ・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	<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者対象とした乗降方教室を実施中 *H26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 *H26.22よりICカード導入 *H26.22よりICカード乗降システム導入 *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症防止対策を利用者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進 </small>	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める			
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B	—

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	52%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
182		有明		福住駅		真栄高校	8.1	19.5	3.5	25.0	地下鉄福住駅から真栄高校への通学アクセス	複数営業所運行系統

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
140	福住駅		真栄高校	8.1	19.5	3.5	19.43	10,184	4,019	4,442	▲ 423	90%	751	423	▲ 328	複数営業所運行系統・特例(3年)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない			・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定			・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない			B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定			・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・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			<small>※市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 ※自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 ※小学生や高齢者など対象としたる乗降方教室を実施中 ※H25.6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 ※H25.22よりICカード導入 ※H25.22よりICカード乗降システム導入 ※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症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</small>			・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める						
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減			・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減			B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
183		有明		月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	21.0	0.5	25.0	沿線周辺から真栄高校への通勤・通学等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
151	月寒中央通 2丁目		真栄高校	10.1	21.0	0.5	2.47	2,062	597	900	▲ 303	66%	164	303	139	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・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	<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホナビ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者対策としてたのびのり方教室を実施中 *H25.6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 *H25.8.22よりICカード導入 *H25.8.22よりICカード乗降システム導入 *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症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 </small>	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
184	真101	空沼		真駒内駅		空沼登山口	12.9	27.5	1.0	9.0	沿線住民の地下鉄真駒内駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
131	真駒内駅		空沼登山口	12.9	27.5	1.0	4.67	1,123	314	490	▲176	64%	124	176	52	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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 ※R7.4廃止予定				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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 ・H23.8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症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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	64%
適用	地域キロ当たり標準経常費用 (436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
185	真102	滝野		真駒内駅		厚別の滝	11.7	26.0	4.5	67.5	沿線住民の地下鉄福住駅及び地下鉄澄川駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	特例(3年)

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
132	真駒内駅		厚別の滝	11.7	26.0	4.5	29.52	44,458	16,195	19,395	▲ 3,200	84%	0	3200	3,200	特例(3年)

■アセスメント結果								
項目	現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載 ・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	※取組主体を明記 ・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	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載 ・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト(えきバスナビ)等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23.8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症対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
186	103	滝野		藻岩高校前		サンブライト真駒内	9.2	21.0	9.0	67.5	沿線周辺から藻岩高校への通勤・通学等のアクセス	特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
135	藻岩高校前		サンブライト真駒内	9.2	21.0	9.0	55.80	40,211	15,390	17,542	▲ 2,152	88%	0	2152	2,152	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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	・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 ・H23.8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症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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
187	0	滝野		石山陸橋		常盤中学校前	3.4	8.0	0.5	67.5	沿線周辺から常盤中学校への通勤・通学等のアクセス	特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
139	石山陸橋		常盤中学校前	3.4	8.0	0.5	1.15	712	222	311	▲ 89	71%	0	89	89	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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	・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 ・H23.8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症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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
188	美83	西岡美園		美園駅前		西岡4条14丁目	5.9	20.0	15.0	32.0	沿線住民の地下鉄美園駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	R5新設

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
	美園駅前		西岡4条14丁目	0.0	0.0	0.0	0.00	0	0	0	0	0%	0	0	0	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない				
	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 ・H23.8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症対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減				

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
189	平89	羊ヶ丘		平岸駅		福住3条9丁目	6.5	20.5	14.0	67.0	沿線住民の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	R5新設

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
	平岸駅		福住3条9丁目	0.0	0.0	0.0	0.00	0	0	0	0	0%	0	0	0	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価			
				今年度	前年度	今年度	前年度		
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない					
	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 ・H23.8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症対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減					

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
190	福88	真栄団地		福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	8.9	23.5	19.0	61.0	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	複数営業所運行系統・特例(3年)

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
50	福住駅	真栄団地	美しが丘3条9丁目	8.9	23.5	15.5	95.02	98.826	35.610	43.113	▲ 7.503	83%	0	7503	7,503	複数営業所運行系統・特例(3年)

■アセスメント結果								
項目	現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載 ・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	※取組主体を明記 ・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	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載 ・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で検索サイト(スキバスナビ)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 ・H23.8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症対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
191		緑ヶ丘団地		福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	12.0	0.5	17.0	地下鉄福住駅から清田高校への通学アクセス	特例(3年) 複数営業所運行系統

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
71	福住駅	北野通	北野中学校前	3.9	12.0	0.5	1.26	785	252	342	▲ 90	74%	4	90	86	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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	・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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
192	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	21.5	1.5	3.5	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	複数営業所運行系統

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
74	福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	21.5	1.5	5.18	7,987	2,235	3,484	▲1,249	64%	558	1,249	691	特例(3年・輸送量下限)

■アセスメント結果									
項目	現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価			
				今年度	前年度	今年度	前年度		
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載 ・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	※取組主体を明記 ・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	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載 ・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	<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者対象としたる乗り方教室を実施中 *H25.6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 *H25.22よりICカード導入 *H25.22よりICカード乗降システム導入 *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症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 </small>	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	64%
適用	地域キロ当たり標準経常費用 (436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
193		平岡ニュータウン		大谷地駅		平岡高校前	4.3	13.0	0.5	44.0	地下鉄大谷地駅から平岡高校への通学アクセス	特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
75	大谷地駅		平岡高校前	4.3	13.0	0.5	0.80	871	194	380	▲186	51%	0	186	186	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で乗客サイト(スマホナビ)等を提供 ・自社HP及び乗降時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者対象とした乗降方教室を実施中 ・H26.6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 ・H26.22よりICカード導入 ・H26.22よりICカード乗降システム導入 ・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症防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	51%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
194	福87	有明		福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	28.5	3.5	25.0	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	複数営業所運行系統

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
141	福住駅	真栄団地	有明小学校	11.8	28.5	4.5	28.67	44.853	15.783	19.567	▲ 3.784	81%	3677	3784	107	複数営業所運行系統・特例(3年)

■アセスメント結果									
項目	現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価			
				今年度	前年度	今年度	前年度		
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載 ・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	※取組主体を明記 ・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	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載 ・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	<small> *市と事業者の協力で乗客サイト(スマホアプリ)等を提供 *自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 *小学生や高齢者対策としてたのびのり方教室を実施中 *H26.6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 *H26.22よりICカード導入 *H26.22よりICカード乗降システム導入 *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症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 </small>	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
195	福87	有明		福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	34.5	6.0	25.0	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	複数営業所運行系統

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
142	福住駅	アンデルセン	有明小学校	14.2	34.5	7.0	50.05	59.777	19,550	26,077	▲ 6,527	75%	4541	6527	1,986	複数営業所運行系統・特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	市と事業者の協力で乗客サイト(スマホナビ)等を提供 自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 小学生や高齢者を対象とした乗車見学教室を実施中 H26.6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 H26.8.22よりICカード導入 H26.8.22よりICカード乗車システム導入 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症防止対策を利用者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
196	福87	有明		福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	21.2	43.0	2.0	25.0	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	4/22~11/5(土日祝)、7/10~8/10(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
143	福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	21.2	43.0	2.0	10.84	7,309	1,644	3,189	▲1,545	52%	880	1545	665	4/20~11/6(土日祝)、7/11~8/12(平日)・特例(3年)・複数

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価			
				今年度	前年度	今年度	前年度		
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2	
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める					
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で乗客サイト(スマホナビ)等を提供 ・自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 ・小学生や高齢者対象としたバス乗降方教育を実施中 ・H26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 ・H26.22よりICカード導入 ・H26.22よりICカード乗降システム導入 ・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症防止対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	52%
適用	地域キロ当たり標準経常費用 (436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
197	福87	有明		福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49.0	3.5	25.0	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	4/22～11/5(土日祝)、7/10～8/10(平日)・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
148	福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49.0	3.5	22.44	13,574	3,142	5,921	▲ 2,779	53%	1639	2779	1,140	4/20～11/6(土日祝)、7/11～8/12(平日)・特例(3年)・複数

■アセスメント結果							
項目	現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載 ・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	※取組主体を明記 ・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	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載 ・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・継続して利用実態の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻及び便数の見直しに努める ・ダイヤの見直しによる効果の検証をし、今後の更なる利便性の向上、効率的なダイヤ設定に努める			
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・地域住民(利用者)は、当該路線が必要であることを概ね認識しているが、より理解を深めなければならない ・運賃・経路・時刻表等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・市と事業者の協力で乗客サイト(スマホナビ)等を提供 ・自社HP及び乗客専用アプリ、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバス乗降方教室を実施中 ・H26.6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 ・H26.8.22よりICカード導入 ・H26.8.22よりICカード乗降システム導入 ・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症防止対策を利用者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める			
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B	

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
198	循環新93	新さっぽろ		新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	13.9	48.0	11.0	14.0	沿線住民の新さっぽろ駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
83	新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	13.9	48.0	14.0	122.36	67.451	24.390	29.426	▲ 5.036	83%	4,942	5036	94	特例(3年)・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		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	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症対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
199	白57	北郷本線		地下鉄白石駅	厚別通	白石営業所	8.3	28.5	7.5	9.5	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	R5新設	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
	地下鉄白石駅	厚別通	白石営業所	0.0	0.0	0.0	0.00	0	0	0	0	0%	0	0	0	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない				
	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(スキバスナビ)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 ・H23.8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症対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減				

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
200	東66	東苗穂		環状通東駅	苗穂中通	豊畑	7.1	22.0	9.5	9.5	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
282	環状通東駅	苗穂中通	豊畑	7.1	22.0	10.0	53.30	38.887	15.812	16.964	▲ 1.152	93%	2362	1152	▲ 1,210	特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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 ※R7.4廃止予定				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・市と事業者の協力で検索サイト(えきバスナビ)等を提供 ・自社HP及び携帯時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバス乗り方教室を実施中 ・H23.8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症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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
201		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	38.5	5.5	59.0	地下鉄麻生駅から附属小中学校へのアクセス	スクール便(往復)・特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
186	地下鉄麻生駅		附属小中学校前	11.3	38.5	5.5	31.52	24.524	6,993	10,699	▲ 3,706	65%	119	3706	3,587	スクール便(往復)・特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・朝夕は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	・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	・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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
202		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	あいの里教育大駅	附属小中学校前	11.4	42.0	0.5	59.0	地下鉄麻生駅及びJRあいの里教育大駅から附属小中学校へのアクセス	スクール便(往)・特例(3年)

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
188	地下鉄麻生駅	あいの里教育大駅	附属小中学校前	11.4	42.0	0.5	3.41	2,429	810	1,060	▲ 250	76%	18	250	232	スクール便(往)・特例(3年)

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・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	・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 ・H23.8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症対策を利用客へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進	・現在の取組を継続して実施する ・お客様のご意見・ご要望を基に更なる利用促進・住民理解を図るべく情報提供の強化に努めるとともに、札幌市と協力し利用促進に努める				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	76%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
203		あいの里・教育大		地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	22.0	2.5	59.0	地下鉄麻生駅から英藍高校への通学アクセス	スクール便(往復)・特例(3年)

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
183	地下鉄麻生駅	茨戸耕北橋	英藍高校	7.7	22.0	2.0	6.52	5,758	1,384	2,512	▲1,128	55%	15	1128	1,113	スクール便(往復)・特例(3年)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・朝夕は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 ・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	・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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	55%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
204		あいの里・教育大		あいの里2条3丁目		あいの里教育大駅	0.4	2.0	1.0	59.0	あいの里教育大駅からあいの里西小学校への通勤・通学等のアクセス	R3年新設・特例(3年)

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
189	あいの里2条3丁目		あいの里教育大駅	0.4	2.0	1.0	0.39	106	20	46	▲26	43%	0	26	26	R3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		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	-	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・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	・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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	43%
適用	地域キロ当たり標準経常費用 (436.25)

補助対象系統評価調査

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			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
205		篠路駅前団地		札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条1丁目	16.6	57.0	0.5	41.5	沿線住民の地下鉄麻生駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	スクール便(非公示便・往)・特例(3年)	

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
199	札幌ターミナル	英藍高校	あいの里4条1丁目	16.6	57.0	0.5	4.50	4,184	1,321	1,825	▲ 504	72%	0	504	504	スクール便(非公示便・往)・特例(3年)

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価			
				今年度	前年度	今年度	前年度		
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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	・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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B				

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
206	菊7	米里線	● 12	菊水駅前		白陵高校前	10.6	30.0	1.0	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。	特例3年

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
221	菊水駅前		白陵高校前	10.6	30.0	1.0	13.92	7,717	5,222	4,924	298	106%	0	0	0	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	-	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発し利用を促進 ・H31.3月にバスローテ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を継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。	B	-	

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
207	円14	荒井山線	● 15	円山公園駅	荒井山	宮の森ジャンクション前	3.6	13.0	1.0	13.5	宮の森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。	315, 324—体系統

■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
314	円山公園駅	荒井山	宮の森ジャンクション前	3.6	13.0	1.0	6.26	2,153	1,756	1,502	254	117%	▲ 292	0	292	No.315,324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		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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。	・宮の森地区～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	・宮の森地区～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、R3.3月に当該系統の一部便を、新設した循環系統 (No.324) 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発し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25～H26年度に乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組を継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度に引き続き、R4年度も新車導入台数を減らし、経費の節減を行う。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	164%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
208	円14	荒井山線	● 15	宮の森ジャンツェ前	荒井山	円山公園駅	3.6	14.0	1.5	13.5	宮の森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。	314, 324—体系統

■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
315	宮の森ジャンツェ前	荒井山	円山公園駅	3.6	14.0	1.5	16.01	3,463	4,927	2,491	2,436	198%	▲ 2,134	0	2,134	No.314,324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		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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。	・宮の森地区～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	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	・宮の森地区～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、R3.3月に当該系統の一部便を、新設した循環系統 (No.324) 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発し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施					・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25～H26年度に乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	164%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
209	循環円14	荒井山線	● 15	円山公園駅前	宮の森シャヅェ前	円山公園駅前	7.2	31.0	11.0	13.5	宮の森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。	314, 315—体系統

■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
324	円山公園駅前	宮の森シャヅェ前	円山公園駅前	7.2	31.0	11.0	97.24	53,950	36,044	40,520	▲ 4,476	89%	4,004	0	▲ 4,004	No.314No.315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		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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。	・宮の森地区～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	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宮の森シャヅェ前発着便を循環化し、R3.3月に運行開始				
	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				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25～H26年度に乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	B	A		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	164%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
210	快速64	手稲線		JR札幌駅	(快速)手稲駅南口	手稲鉱山通	18.1	60.0	5.0	53.5	手稲地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	特例3年

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
7	JR札幌駅	(快速)手稲駅南口	手稲鉱山通	18.1	60.0	5.0	63.25	33,757	16,375	14,726	1,649	111%	0	0	0	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・札幌都心部からの直接のアクセス及び地下鉄宮の沢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。	・札幌駅前・地下鉄宮の沢駅・JR手稲駅～手稲地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを検討する。	B	-	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定しているが、利用の少ない便があることからダイヤの見直し余地あり。	・札幌駅前・地下鉄宮の沢駅・JR手稲駅～手稲地区を結び通勤及び通学の利便を考慮したダイヤ設定 ・R5.4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	・燃料経費の削減 ・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	-	

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
211	S	山口線		手稲駅北口	曙通	あすかぜ高校前	4.0	14.0	1.5	13.0	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	特例3

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
21	手稲駅北口	曙通	あすかぜ高校前	4.0	14.0	1.5	5.07	1,440	646	628	18	103%	0	0	0	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・他社や鉄道との競合はない。	・通学者の利便性を中心に、JR手稲駅の乗継ぎを考慮したルートを設定	B	-	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	・朝夕の通学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発し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施					・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25～H26年度に乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	A	-			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	103%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
212	S	山口線		西宮の沢5条2	樽川通	あすかぜ高校	0.0	0.0	0.0	0.0	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	R5年度新設

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
	西宮の沢5条2	樽川通	あすかぜ高校	0.0	0.0	0.0	0.00	0	0	0	0	0%	0	0	0	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・他社や鉄道との競合はない。	・通学者の利便性を中心に、JR手稲駅の乗継ぎを考慮したルートを設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。				
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・朝夕の通学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発し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施	・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。				
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25～H26年度に乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組を継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。				

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
213	S	山口線		星置駅		あすかぜ高校前	4.7	12.0	1.5	13.0	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	特例3年

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
26	星置駅		あすかぜ高校前	4.7	12.0	1.5	6.23	2,096	817	914	▲ 97	89%	0	97	97	特例3年

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・他社や鉄道との競合はない。	・通学者の利便性を中心に、JR手稲駅の乗継ぎを考慮したルートを設定	B	-	-	-	
	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	・朝夕の通学に配慮したダイヤを設定					・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト(えきバスナビ)を提供 ・H25年3月に宮の沢バスターミナル内にバスチケットセンターを開業 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策のポスター掲示や車内放送を流すことにより、安全性をPR R3年度には全車両に抗ウイルス加工コーティングを実施					・ICカード利用促進の漫画ポスターを車内掲出し、バス利用者の増加を推進 ・安心してバスを利用してもらうため、引き続き安全性についてPRを行い利用を促進していく。
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の節減 ・ICカードの利用促進	・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・H25年度から車両使用可能年数見直し(減価償却費の減少) ・H25~H26年度に乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし、経費の節減を行った	B	-			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	89%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
214	手41	山口団地線		手稲駅北口	曙通	手稲山口団地9号棟前	4.3	14.0	0.5	32.5	手稲地区住民の地下鉄やJR駅への通勤・通学・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	特例3年

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
58	手稲駅北口	曙通	手稲山口団地9号棟前	4.3	14.0	0.5	2.27	2,111	1,074	921	153	117%	0	0	0	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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、発着団地という2つの団地から鉄道、地下鉄駅とを結ぶアクセス系統としてルートを設定 ・H25年12月より、札幌駅起点系統の運行区間を短縮して当該系統に振替 ・系統振替により都心部の遅れを郊外に持ち込まないよう設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	A	-	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物などに配慮したダイヤを設定 ・H30年4月に減便を実施 ・R1年12月に土日祝の減便を実施	・日々の輸送人員を把握することが可能なため、引き続き利用実態の把握に努める。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用が減少しているため、実態に即したダイヤの検討を行う			
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト(スマホアプリ)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「運賃・乗降履歴、路線」の検索できるページを開設し利用を促進 ・H31月にバスカードシステム導入 ・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を継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。	B	-	

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	117%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(436.25)

補助対象系統評価調査

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

計画年度における経路及び運行水準等

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統(年度), 経路(起点, 主な経由地, 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. Row 215: 手80, 試験場線, 手稲北口, 星置駅, 0.0, 0.0, 0.0, 0.0, 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。 R5年度新設系統

前年度運行実績等

Table with columns: 報告書番号, 起点, 主な経由地, 終点, キロ程, 所要時間, 運行回数, 輸送量, 実車走行キロ, 経常収益, 経常費用, 損益, 収支率, 前々年度補助金額, 前年度補助金額, 増減, 備考. Row: 手稲北口, 星置駅, 0.0, 0.0, 0.0, 0.00, 0, 0, 0, 0, 0%, 0, 0, 0

アセスメント結果

Table with columns: 項目, 現状, これまでの取組の具体的内容, 取組効果及び今後の取組予定, 事業者評価(今年度, 前年度), 札幌市評価(今年度, 前年度). Rows: ①運行ルートの見直し, ②運行方法の改善, ③利用促進, ④削減・節約・効率化等

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with columns: 国の補助基準による収支率, 適用, 地域キロ当たり標準経常費用 (436.25)