

# 札幌市乗合バス路線維持計画

対象期間：令和6年4月1日～令和7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6年11月

札幌市

## 補助対象事業計画書

No.	事業者	営業所	移行	R5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	●	○	104	白25	北都	南郷7丁目駅	東川下	新さっぽろ駅	8.4	28	43.0	159,658	160,448	▲ 790
2	北海道中央バス	白石	●		105	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	16.0	33,544	34,011	▲ 467
3	北海道中央バス	白石	●	○	106	白23	北郷	地下鉄白石駅	J R白石駅北口	白石営業所	6.6	24	35.5	99,538	108,553	▲ 9,015
4	北海道中央バス	白石	●	○	107	白23	北郷	地下鉄白石駅	J R白石駅北口	白陵高校	9.7	33	3.0	4,435	9,116	▲ 4,681
5	北海道中央バス	白石	●	○	108	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	2,879	3,355	▲ 476
6	北海道中央バス	白石	●		109	白23	北郷	地下鉄白石駅	北郷直通	白石営業所	5.2	23	1.5	3,929	4,894	▲ 965
7	北海道中央バス	白石	●	○	110	白24	川下	地下鉄白石駅	川下	白石営業所	7.7	27	11.0	25,120	36,970	▲ 11,850
8	北海道中央バス	白石	●	○	111	白24	川下	地下鉄白石駅	北川下	白石営業所	8.6	27	6.5	14,184	24,251	▲ 10,067
9	北海道中央バス	白石	●	○	112	白22	川下	地下鉄白石駅	北郷2条	白石営業所	8.2	27	1.5	3,197	3,909	▲ 712
10	北海道中央バス	白石	●	○	113	白24	川下	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	10.9	38	0.5	989	1,786	▲ 797
11	北海道中央バス	白石	●		114	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	85,764	86,153	▲ 389
12	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	山本四区	6.8	19	9.0	10,342	24,773	▲ 14,431
13	北海道中央バス	白石	●	○	116	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	336	758	▲ 422
14	北海道中央バス	白石	●	○	117	白27	山本	大谷地駅		厚別高校	3.3	14	1.5	610	1,464	▲ 854
15	北海道中央バス	白石	●	○	118	白27	山本	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	9.4	25	0.5	585	1,350	▲ 765
16	北海道中央バス	白石	●		119	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	16.0	38,308	38,484	▲ 176
17	北海道中央バス	白石	●	○	120	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	41,672	41,937	▲ 265
18	北海道中央バス	白石	●	○	121	白28	もみじ台団地	新さっぽろ駅	テクノパーク入口	もみじ台団地	4.6	14	2.5	7,228	9,192	▲ 1,964
19	北海道中央バス	白石	●	○	122	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	6,926	9,274	▲ 2,348
20	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	白石営業所	8.1	23	30.0	86,364	100,668	▲ 14,304
21	北海道中央バス	白石	●	○	125	白38	厚別通	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白陵高校	11.2	32	3.0	4,611	9,700	▲ 5,089
22	北海道中央バス	白石	●	○	126		厚別通	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白石高校	7.3	23	0.5	168	258	▲ 90
23	北海道中央バス	白石	●	○	127	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	11.0	18,800	28,179	▲ 9,379
24	北海道中央バス	白石		○	81	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
25	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	19.5	55,656	56,344	▲ 688
26	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	99,328	99,520	▲ 192
27	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	91,144	91,748	▲ 604
28	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	8,560	9,573	▲ 1,013
29	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	6.5	17,698	29,988	▲ 12,290
30	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	952	1,101	▲ 149
31	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	608	826	▲ 218
32	北海道中央バス	東	●	○	238	ビ61	丘珠	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	10.5	34,319	45,882	▲ 11,563
33	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	502	668	▲ 166
34	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	15.0	36,685	40,232	▲ 3,547
35	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	110,978	111,894	▲ 916
36	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	9,482	10,431	▲ 949
37	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	22.0	55,993	70,624	▲ 14,631
38	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	22,258	27,218	▲ 4,960
39	北海道中央バス	東	●		245	ビ68	伏古・札苗	サッポロビール博物館	本町2条1丁目	豊畑	9.2	34	13.0	48,844	49,250	▲ 406
40	北海道中央バス	東	●		246	ビ68	伏古・札苗	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	36	7.5	7,320	7,799	▲ 479
41	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	0.5	1,095	1,526	▲ 431
42	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	41,705	52,219	▲ 10,514
43	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	1.5	5,741	7,608	▲ 1,867
44	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	251	391	▲ 140
45	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	18	1.5	737	1,082	▲ 345
46	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	25.0	102,732	139,705	▲ 36,973
47	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	53.0	205,892	206,542	▲ 650
48	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	16.5	51,270	65,012	▲ 13,742
49	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	6.0	10,068	13,526	▲ 3,458
50	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	62,988	72,786	▲ 9,798
51	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	3,214	5,176	▲ 1,962
52	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	1,480	1,759	
53	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	316	547	▲ 510
54	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	1,230	1,280	▲ 50
55	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	544	834	▲ 290
56	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	869	2,085	
57	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	1.0	339	1,080	▲ 1,957
58	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	31.0	87,757	88,846	▲ 1,089

No.	事業者	営業所	移行	R5 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)
59	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	1,093	1,257	▲ 164
60	北海道中央バス	東	●	○	266	循環88	ビール園・ファクトリー	サッポロビール園	札幌駅前	サッポロビール園	6.3	31	24.0	58,803	60,502	▲ 1,699
61	北海道中央バス	東	▲	○	295	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	16.0	39,745	46,255	▲ 6,510
62	北海道中央バス	東	▲	○	297	56	東雁来	札幌駅前	東営業所・東雁来	豊畑	11.1	43	14.5	61,614	74,474	▲ 12,860
63	北海道中央バス	東	○	○	281	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
64	北海道中央バス	新川	●	○	267	北72	新川	北24条駅前	南新川	手稲高校前	9.5	28	39.0	114,185	146,127	▲ 31,942
65	北海道中央バス	新川	●	○	268	北72	新川	北24条駅前	南新川	新川営業所	7.3	21	16.5	28,038	36,537	▲ 8,499
66	北海道中央バス	新川	●	○	269	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	559	2,760	▲ 2,201
67	北海道中央バス	新川	●	○	270	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	70	460	▲ 390
68	北海道中央バス	新川	●	○	271	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	72	457	▲ 385
69	北海道中央バス	新川	●	○	272	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
70	北海道中央バス	新川	●	○	273	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	65.0	179,934	181,556	▲ 1,622
71	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	手稲高校前	9.6	29	18.0	60,779	66,570	▲ 5,791
72	北海道中央バス	新川	●	○	275	西44	工業団地	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	5.3	15	18.5	30,669	36,410	▲ 5,741
73	北海道中央バス	新川	●	○	276	西48	新川発寒	地下鉄琴似駅前	稲山通	新川営業所	8.3	30	18.0	41,490	60,649	▲ 19,159
74	北海道中央バス	新川	●	○	277	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	365	913	▲ 548
75	北海道中央バス	新川	●	○	278	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	9.0	19,869	29,208	▲ 9,339
76	北海道中央バス	新川	●	○	279	西66	新道西	北34条駅	琴似工業高校	宮の沢駅	6.9	22	6.0	9,980	18,465	▲ 8,485
77	北海道中央バス	新川	●	○	280	西51	北桑園	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	5.5	24	20.0	54,921	55,853	▲ 932
78	北海道中央バス	新川	●	○	284	西71	新川八軒	札幌駅前	市立病院	新川営業所	11.5	44	16.0	70,029	80,227	▲ 10,198
79	北海道中央バス	西岡	●	○	151	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	8.1	17	2.0	1,144	5,227	▲ 4,083
80	北海道中央バス	西岡	●	○	152	南92	駒岡	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	6.4	14	9.5	7,790	21,467	▲ 13,677
81	北海道中央バス	西岡	○	○	131	真101	空沼	真駒内駅	芸術の森入口	空沼二股	10.8	23	8.0	26,789	27,503	▲ 714
82	北海道中央バス	西岡	○	○	132	真101	空沼	真駒内駅		空沼登山口	12.9	28	1.0	338	499	▲ 161
83	北海道中央バス	北	●	○	206	東17	北光	バスセンター	東8丁目	北49条東3丁目	9.3	37	16.0	88,202	92,057	▲ 3,855
84	北海道中央バス	北	●	○	296	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	31.0	98,811	99,552	▲ 741
85	北海道中央バス	北	○	○	191		栄町・教育大	地下鉄栄町駅		附属中学校前	10.4	33	2.0	3,042	4,708	▲ 1,666
86	北海道中央バス	北	○	○	192	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	51,722	54,661	▲ 2,939
87	北海道中央バス	北	○	○	193	栄20	栄町・教育大	地下鉄栄町駅	東20丁目・あいの里公園	あいの里4条1丁目	13.3	39	13.0	45,485	56,265	▲ 10,780
88	北海道中央バス	北	○	○	194	栄20	栄町・教育大	地下鉄栄町駅	あいの里4条9丁目	附属中学校前	12.8	40	0.5	663	1,197	▲ 534
89	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
90	北海道中央バス	平岡	○	○	150		有明	月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	21	0.5	656	921	▲ 265
91	北海道中央バス	大曲	○	○	73	福51	福住・平岡	福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	22	1.5	2,702	3,584	▲ 882
92	北海道中央バス	大曲	○	○	77	大92	上野幌	大谷地駅	上野幌バニータウン	緑ヶ丘団地	9.0	26	11.0	24,279	28,110	▲ 3,831
93	北海道中央バス	大曲	○	○	78	大92	上野幌	大谷地駅	上野幌バニータウン	緑ヶ丘団地東	8.7	25	9.0	18,563	23,209	▲ 4,646
94	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
95	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
96	北海道中央バス	大曲	○	○	143	福87	有明	福住駅	真栄団地	すずらん公園東口	21.2	43	2.0	1,597	2,592	▲ 995
97	北海道中央バス	大曲	○	○	147	福87	有明	福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49	3.5	3,195	5,284	▲ 2,089
98	北海道中央バス	石狩	○	○	196	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	8.5	10,809	14,412	▲ 3,603
99	北海道中央バス	石狩	○	○	203		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	1,138	2,235	▲ 1,097
100	北海道中央バス	石狩	○	○	290	栄21	栄町篠路	地下鉄栄町駅		篠路10条4丁目	10.6	28	9.0	13,715	28,769	▲ 15,054
101	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	34,097	34,282	▲ 185
102	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にていねー	手稲駅北口	8.1	31	11.5	37,585	46,136	▲ 8,551
103	ジェイ・アール北海道バス	手稲	●	○	328	琴29	琴似西野線	J R 琴似駅	宮の沢3-3	宮の沢駅前	9.5	38	16.0	54,776	78,990	▲ 24,214
104	ジェイ・アール北海道バス	手稲	○	○	7	快速64	手稲線	札幌駅前	(快速)手稲駅南口	手稲鉾山通	18.1	60	2.0	11,101	13,949	▲ 2,848
105	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	あすかげ高校前	4.0	14	1.5	166	233	▲ 67
106	ジェイ・アール北海道バス	手稲	○	○	24	S	山口線	西宮の沢5条2	樽川通	あすかげ高校	8.1	30	0.0	3	14	▲ 11
107	ジェイ・アール北海道バス	手稲	○	○	26	S	山口線	星置駅		あすかげ高校前	4.7	12	1.5	694	841	▲ 147
108	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	1,370	1,878	▲ 508
109	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	手稲山公園地9号棟前	11.8	41	5.0	15,090	19,270	▲ 4,180
110	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	手稲山公園地9号棟前	4.3	14	0.5	654	808	▲ 154
111	ジェイ・アール北海道バス	手稲	○	○	66	手80	試験場線	手稲北口		星置駅	6.9	22	7.0	8,468	8,780	▲ 312
112	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	運転免許試験場環状線	星置通	9.5	29	11.0	13,718	20,723	▲ 7,005
113	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
114	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	6,029	10,824	▲ 4,795
115	ジェイ・アール北海道バス	厚別	●	○	225	パ5	米里線	バスセンター	菊水駅前	白陵高校前	12.2	39	16.0	62,503	86,430	▲ 23,927
116	ジェイ・アール北海道バス	厚別	○	○	185	このつびー	厚別東線	新札幌駅	高台公園	新札幌駅	7.2	27	9.5	20,156	21,963	▲ 1,807
117	ジェイ・アール北海道バス	厚別	○	○	226	7	米里線	札幌駅前	国立病院菊水駅前	白陵高校前	14.0	48	3.0	4,451	7,896	▲ 3,445
118	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	札幌駅前	14.4	49	3.0	7,183	8,135	▲ 952
119	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	1,988	2,279	▲ 291
120	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	17,805	24,272	▲ 6,758

No.	事業者	営業所	移行	R5 補助	報告 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)
121	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	
122	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
123	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	
124	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	110,361	122,141	▲ 11,780
125	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	19,442	29,834	▲ 10,392
126	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	27,268	31,335	▲ 4,067
127	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	28,809	37,435	▲ 8,626
128	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	5,700	14,603	▲ 8,903
129	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	75,172	75,181	▲ 9
130	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	1,855	5,780	
131	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	375	琴41	西野福井線	J R琴似駅	地)琴似駅西野二股	福井えん堤前	8.0	34	8.0	25,601	34,166	▲ 40,665
132	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	13,551	27,189	
133	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	386	琴41	西野福井線	J R琴似駅	地)琴似駅西野二股	五天山公園	7.6	31	9.0	21,610	36,147	
134	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	46,909	40,529	▲ 860
135	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	19,925	27,165	
136	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	21,283	36,223	▲ 34,039
137	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	376	琴42	西野平和線	J R琴似駅	地)琴似駅西野二股	平和の滝入口	8.2	33	18.0	56,776	75,875	
138	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	23,090	31,879	▲ 13,593
139	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	377	琴43	西野中洲橋線	J R琴似駅	地)琴似駅西野二股	中洲橋	7.5	30	18.0	66,384	71,188	
140	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	48,815	51,190	▲ 2,375
141	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	77,768	81,465	▲ 3,697
142	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	350	循環55・56	山鼻線	啓明ターミナル	幌平橋駅前南9西16	啓明ターミナル	10.1	41	9.0	23,937	34,217	▲ 10,280
143	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	351	循環65・66	山鼻線	啓明ターミナル	幌平橋駅前中島駅前	啓明ターミナル	7.4	31	8.5	22,137	35,423	▲ 13,286
144	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	24,295	42,584	▲ 18,289
145	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	13,049	18,077	▲ 5,028
146	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	17,712	20,633	▲ 2,921
147	ジェイ・アール北海道バス	琴似	●	○	355	53	啓明線	札幌駅前	中央区役所前	啓明ターミナル	6.0	31	7.0	21,167	22,625	▲ 1,458
148	じょうてつ	川治	●	○	14	12	定山溪線	真駒内駅	石山中央・藤野小	定山溪車庫前	21.3	54	4.7	34,076	45,614	▲ 11,538
149	じょうてつ	川治	●	○	25	南55	藻岩線	札幌駅	南21西11	藻岩高校前	9.1	38	9.1	32,220	35,223	▲ 3,003
150	じょうてつ	川治	○	○	5	7	定山溪線	川治5-2	川治16-2	豊滝	11.1	24	0.5	161	1,206	▲ 1,045
151	じょうてつ	川治	○	○	6	7	定山溪線	川治5-2	川治16-2・藤野4-5	藤野4-11	7.8	20	1.5	540	2,543	▲ 2,003
152	じょうてつ	川治	○	○	17	12	定山溪線	真駒内駅	石山3-5	石山六区	7.6	22	7.4	15,568	18,278	▲ 2,710
153	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	53	26.7	164,682	180,545	▲ 15,863
154	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	34	18.7	58,302	69,051	▲ 10,749
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	8.5	23,403	36,241	▲ 12,838
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	14	1.0	1,435	2,054	▲ 619
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	45	12.6	52,558	58,637	▲ 6,079
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	35	16.8	40,669	74,950	▲ 34,281
159	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	24	7.4	8,883	25,100	▲ 16,217
160	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	24.0	43,515	48,239	▲ 4,724
161	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	37	11.4	48,603	62,293	▲ 13,690
162	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	15.0	58,134	80,406	▲ 22,272
163	じょうてつ	藻岩	●	○	40	南65	中の島線	中の島駅前	ジェイコウ病院前	真駒内本町	3.9	12	19.9	28,097	29,060	▲ 963
164	じょうてつ	藻岩	●	○	42	南95	藻岩線	真駒内駅	川治1-1	硬石山	5.9	21	29.2	68,586	86,641	▲ 18,055
165	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	26	15.5	66,934	72,260	▲ 5,326
166	じょうてつ	藻岩	●	○	48	南97	北の沢線	真駒内駅	川治1-1	山水団地前	6.7	20	25.7	47,008	80,002	▲ 32,994
167	じょうてつ	藻岩	●	○	49	南98	藻岩山手線	真駒内駅	川治1-1	道路管理事務所	4.9	17	23.7	43,671	57,990	▲ 14,319
168	札幌ぼんけい			○	1	西14	円山	盤溪	荒井山	円山公園駅	7.3	17	21.0	24,000	27,000	▲ 3,000
169	札幌ぼんけい			○	2		発寒南・真駒内	盤溪	西野二股	発寒南駅	10.2	23	8.0	3,000	13,000	▲ 10,000
170	札幌ぼんけい			○	3		発寒南・真駒内	盤溪	北の沢小学校	真駒内駅	8.1	18	6.0	3,000	12,000	▲ 9,000
計														170	系統	▲ 995,259

(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。

補助対象系統評価調査 総括表

(第2号様式)

補助対象運行年度 令和6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	104	白25	北都	●	南郷7丁目駅	東川下	新さっぽろ駅	▲ 8,002	▲ 790	377.96	414.52	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	105	白30	白石平岸	●	地下鉄白石駅	平岸4条9丁目	平岸駅	2,398	3,533	92.31	95.84	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	106	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	JR白石駅北口	白石営業所	▲ 11,564	▲ 9,015	263.77	292.17	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	107	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	JR白石駅北口	白陵高校	▲ 4,898	▲ 4,681	12.38	18.09	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	108	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	駅北口・記念碑	白石営業所	▲ 509	▲ 476	9.57	10.50	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	109	白23	北郷	●	地下鉄白石駅	北郷通直通	白石営業所	1,136	1,035	15.65	16.01	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	110	白24	川下	●	地下鉄白石駅	川下	白石営業所	▲ 14,592	▲ 11,850	62.68	70.29	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	1
8	111	白24	川下	●	地下鉄白石駅	北川下	白石営業所	▲ 8,936	▲ 10,067	35.95	36.66	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	112	白22	川下	●	地下鉄白石駅	北郷2条	白石営業所	▲ 9,422	▲ 712	37.80	11.87	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	1
10	113	白24	川下	●	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	▲ 775	▲ 797	3.23	3.58	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	2
11	114	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	2,765	5,611	230.55	255.49	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	115	白27	山本	●	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	山本四区	▲ 15,795	▲ 14,431	26.28	29.43	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	2
13	116	白27	山本	●	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	厚別高校	▲ 412	▲ 422	1.32	1.44	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	117	白27	山本	●	大谷地駅		厚別高校	▲ 761	▲ 854	5.03	4.88	地下鉄大谷地駅から厚別高校への通学アクセス	B	B	—
15	118	白27	山本	●	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	▲ 1,033	▲ 765	1.51	1.93	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	2
16	119	白28	もみじ台団地	●	新さっぽろ駅	東2丁目	もみじ台団地	9,224	7,824	123.55	116.64	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	120	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	131	▲ 265	99.75	105.60	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	121	白28	もみじ台団地	●	新さっぽろ駅	テクパーク入口	もみじ台団地	▲ 2,156	▲ 1,964	30.03	11.18	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
19	122	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	▲ 2,025	▲ 2,348	23.65	24.31	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	124	白38	厚別通	●	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白石営業所	▲ 20,599	▲ 14,304	206.10	239.70	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
21	125	白38	厚別通	●	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白陵高校	▲ 5,005	▲ 5,089	13.13	17.94	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	—

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	
22	126		厚別通	●	新さっぽろ駅		白石高校	▲ 51	▲ 90	3.42	3.07	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	—
23	127	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	▲ 13,298	▲ 9,379	49.34	54.67	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
24	81	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	▲ 5,036	▲ 938	122.36	114.40	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
25	231	東3	苗穂	●	バスセンター	アリオ札幌	東営業所	▲ 5,628	312	186.66	141.77	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
26	232	東6	札苗	●	バスセンター	苗穂駅	豊畑東	7,698	12,808	223.74	253.26	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
27	233	東6	札苗	●	バスセンター	苗穂駅	豊畑	14,209	19,396	261.79	295.82	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
28	234	東6	札苗	●	バスセンター	苗穂駅	モエル沼公園	302	987	91.76	107.52	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
29	235	東61	丘珠	●	環状通東駅	北36条東27丁目	中沼小学校通	▲ 13,309	▲ 12,290	49.60	35.23	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
30	236	東61	丘珠	●	環状通東駅		丘珠高校	▲ 106	▲ 149	2.61	2.83	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	—
31	237	東61	丘珠	●	東保健センター		丘珠高校	▲ 244	▲ 218	2.50	2.88	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	—
32	238	ビ61	丘珠	●	サッポロビール博物館	北36条東27丁目	中沼小学校通	▲ 11,858	▲ 11,563	83.79	91.56	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
33	239	東61	丘珠	●	東営業所		丘珠高校	▲ 12	▲ 166	8.66	7.17	沿線から丘珠高校への通学等のアクセス	B	B	—
34	240	東62	本町	●	北18条駅	環状通東駅	東営業所	▲ 5,397	▲ 3,547	107.82	98.85	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
35	241	東63	苗穂・北口	●	市立病院前	札幌駅北口	東営業所	9,895	15,084	232.40	261.24	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
36	242	東63	苗穂・北口	●	札幌駅北口	アリオ札幌	東営業所	406	551	23.00	25.32	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
37	243	東68	伏古・札苗	●	環状通東駅	伏古10-3	豊畑東	▲ 16,586	▲ 14,631	154.56	168.30	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	1
38	244	東68	伏古・札苗	●	環状通東駅	伏古10-3	豊畑	▲ 5,761	▲ 4,960	44.03	49.91	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
39	245	ビ68	伏古・札苗	●	サッポロビール博物館	本町2条1丁目	豊畑	792	1,594	141.44	155.22	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
40	246	ビ68	伏古・札苗	●	サッポロビール博物館	本町2条1丁目	モエル沼公園	▲ 785	▲ 479	74.63	84.68	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
41	247	東69	北札苗	●	環状通東駅	急行	豊畑	184	69	6.56	3.42	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
42	248	東79	北札苗	●	環状通東駅	丘珠空港通	中沼小学校通	▲ 11,916	▲ 10,514	98.56	111.16	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

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	
43	249	東79	北札苗	●	環状通東駅	丘珠空港通	豊 畑	▲ 2,188	▲ 1,867	14.50	9.62	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
44	250	東79	北札苗	●	環状通東駅	丘珠空港通	東陵高校	▲ 101	▲ 140	4.25	3.94	地下鉄環状通東駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	—
45	251	東69	北札苗	●	環状通東駅	東苗穂2条1丁目	東陵高校	▲ 341	▲ 345	6.54	6.69	地下鉄環状通東駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	—
46	252	東69	北札苗	●	環状通東駅	本町2-8	あいの里教育大駅	▲ 39,267	▲ 36,973	261.63	270.25	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	2
47	253	東70	元町	●	北24条駅前	元町駅	東営業所	50,432	62,350	549.61	548.02	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
48	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	▲ 14,802	▲ 13,742	131.08	136.95	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
49	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	▲ 3,271	▲ 3,458	37.80	34.68	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
50	256	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	北丘珠団地	中沼小学校通	▲ 10,375	▲ 9,798	153.45	169.79	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
51	257	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	さとらんど	中沼小学校通	▲ 2,072	▲ 1,962	39.24	45.84	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
52	258	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	北37条東29丁目	東陵高校	▲ 226	▲ 279	6.58	6.94	地下鉄北34条駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	—
53	261	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	地下鉄栄町駅	東陵高校	▲ 154	▲ 231	5.37	4.55	地下鉄北34条駅から東陵高校への通学アクセス	B	B	—
54	259	東76	丘珠北34条	●	北34条駅		丘珠高校	▲ 30	▲ 50	3.47	3.71	丘珠高校から地下鉄北34条駅への通学アクセス	B	B	—
55	260		丘珠北34条	●	地下鉄栄町駅		丘珠高校	294	210	8.85	8.06	地下鉄栄町駅から丘珠高校への通学アクセス	B	B	—
56	262	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	北37条東29丁目	東豊高校	▲ 1,096	▲ 1,216	4.11	4.19	地下鉄北34条駅から東豊高校への通学アクセス	B	B	—
57	263	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	地下鉄栄町駅	東豊高校	▲ 756	▲ 741	1.89	3.10	地下鉄北34条駅から東豊高校への通学アクセス	B	B	—
58	264	東78	札幌新道	●	北34条駅	伏古10-3	東営業所	▲ 825	2,911	248.32	272.18	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
59	265	東78	札幌新道	●	新道東駅	伏古10-3	東営業所	▲ 235	▲ 164	4.29	4.74	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
60	266	循環88	ビール園・ファクトリー	●	サッポロビール園	札幌駅前	サッポロビール園	5,320	18,301	268.50	303.36	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
61	295	東65	伏古・北13条	●	札幌駅北口	北12条西5丁目	東営業所	▲ 7,737	▲ 6,510	98.00	128.16	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
62	297	56	東雁来	●	札幌駅前	東営業所・東雁来	豊 畑	▲ 15,006	▲ 12,860	149.06	169.94	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
63	281	東66	東苗穂		環状通東駅	苗穂中通	豊 畑	▲ 1,152	▲ 18	53.30	55.86	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

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	
64	267	北72	新川	●	北24条駅前	南新川	手稲高校前	▲ 31,392	▲ 31,942	312.01	319.02	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	1
65	268	北72	新川	●	北24条駅前	南新川	新川営業所	▲ 8,438	▲ 8,499	116.00	111.21	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	1
66	269	北72	新川	●	新川4条16丁目	西札幌変電所	新川営業所	▲ 1,822	▲ 2,201	1.76	1.77	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	B	B	—
67	270	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	▲ 363	▲ 390	0.35	0.35	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	B	B	—
68	271	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	▲ 362	▲ 385	0.34	0.34	沿線から新川小学校への通学等のアクセス	B	B	—
69	272	北72	新川	●	北24条駅前	前田中央通	前田森林公園	▲ 23,807	▲ 23,807	165.78	165.78	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
70	273	北73	新琴似2条	●	北24条駅前	北29条西15丁目	新川営業所	▲ 118	10,378	495.58	512.20	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
71	274	北73	新琴似2条	●	北24条駅前	北29条西15丁目	手稲高校前	▲ 8,616	▲ 5,791	143.64	161.46	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
72	275	西44	工業団地	●	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	▲ 6,216	▲ 5,741	94.19	96.76	地下鉄宮の沢駅から新川高校への通学アクセス	B	B	—
73	276	西48	新川発寒	●	地下鉄琴似駅前	稲山通	新川営業所	▲ 18,582	▲ 19,159	115.26	120.06	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
74	277	西48	新川発寒	●	西町北7丁目	稲山通	新川営業所	▲ 505	▲ 548	1.64	1.63	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	—
75	278	西49	新川発寒	●	地下鉄琴似駅前	6号線通	新川営業所	▲ 9,160	▲ 9,339	63.08	63.99	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
76	279	西66	新道西	●	北34条駅	琴似工業高校	宮の沢駅	▲ 8,745	▲ 8,485	23.82	25.98	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
77	280	西51	北桑園	●	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	▲ 1,026	1,068	134.61	140.20	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
78	284	西71	新川八軒	●	札幌駅前	市立病院	新川営業所	▲ 11,872	▲ 10,198	169.60	186.56	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
79	151	南92	駒岡	●	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓記念碑前	▲ 3,569	▲ 4,083	3.56	3.16	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
80	152	南92	駒岡	●	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	▲ 13,119	▲ 13,677	19.38	22.23	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
81	131	真101	空沼	●	真駒内駅	芸術の森入口	空沼二股	▲ 2,840	▲ 714	50.40	56.56	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	2
82	132	真101	空沼	●	真駒内駅		空沼登山口	▲ 176	▲ 161	4.67	5.06	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
83	206	東17	北光	●	バスセンター	東8丁目	北49条東3丁目	▲ 10,083	▲ 3,855	264.65	145.76	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
84	296	東19	北光・北口	●	札幌駅北口	東8丁目	北49条東3丁目	11,554	15,259	259.28	318.37	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

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	
85	191		栄町・教育大		地下鉄栄町 駅		附属小中 学校前	▲ 1,709	▲ 1,666	10.24	10.50	地下鉄栄町駅から附属小中学校への通学アクセス	B	B	—
86	192	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	▲ 7,458	▲ 2,939	137.67	155.81	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
87	193	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	▲ 13,815	▲ 10,780	97.76	108.81	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	194	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	▲ 631	▲ 534	2.37	2.84	地下鉄栄町駅から附属小中学校への通学アクセス	B	B	—
89	140		有明		福住駅		真栄高校	▲ 423	▲ 205	19.43	21.14	地下鉄福住駅から真栄高校への通学アクセス	B	B	2
90	150		有明		月寒中央通2 丁目		真栄高校	▲ 303	▲ 265	2.47	2.73	沿線から真栄高校への通学アクセス	B	B	2
91	73	福51	福住・平岡		福住駅	北野通	里塚4条3丁 目	▲ 1,249	▲ 882	5.18	6.26	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
92	77	大92	上野幌		大谷地駅	上野幌ベニ タウン	緑ヶ丘団地	▲ 8,864	▲ 3,831	59.23	67.65	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
93	78	大92	上野幌		大谷地駅	上野幌ベニ タウン	緑ヶ丘団地東	▲ 8,787	▲ 4,646	44.75	50.94	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
94	141	福87	有明		福住駅	真栄団地	有明小学校	▲ 3,784	▲ 949	28.67	26.60	沿線住民の地下鉄福住駅への通勤・通学・通院及び買い物等のアクセス	B	B	2
95	142	福87	有明		福住駅	アンデルセン	有明小学校	▲ 6,527	▲ 3,394	50.05	50.04	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
96	143	福87	有明		福住駅	真栄団地	すずらん公園 東口	▲ 1,545	▲ 995	10.84	13.30	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
97	147	福87	有明		福住駅	アンデルセン	すずらん公園 東口	▲ 2,779	▲ 2,089	22.44	26.32	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
98	196	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	▲ 4,504	▲ 3,603	25.05	53.98	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
99	203		あいの里・篠 路		地下鉄麻生 駅	東8丁目	あいの里高等 支援	▲ 1,313	▲ 1,097	3.73	4.93	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	—
100	290	栄21	栄町篠路		地下鉄栄町 駅		篠路10条4 丁目	▲ 16,818	▲ 15,054	36.27	38.88	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

補助対象系統評価調査 総括表

(第2号様式)

補助対象運行年度 令和6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	
101	90	宮49	新発寒線	●	宮の沢駅前	新発寒5-2	手稲駅北口	▲ 1,791	▲ 256	94.92	101.22	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
102	91	宮49-1	新発寒線	●	宮の沢駅前	新発寒5-2でいね プール	手稲駅北口	▲ 10,815	▲ 8,647	99.25	108.10	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
103	328	琴29	琴似西野線	●	JR琴似駅	宮の沢3-3	宮の沢駅前	▲ 28,708	▲ 24,384	123.52	138.72	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
104	7	快速64	手稲線		札幌駅前	(快速)手稲駅南 口	手稲鉾山通	1,649	▲ 2,848	63.25	18.44	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	2
105	21	S	山口線		手稲駅北口	曙通	あすかぜ高校前	18	▲ 67	5.07	3.57	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	B	A	2
106	24	S	山口線		西宮の沢5条2	樽川通	あすかぜ高校	0	▲ 11	0.00	0.00	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	A	B	—
107	26	S	山口線		星置駅		あすかぜ高校前	▲ 97	▲ 147	6.23	5.85	あすかぜ高校の通学交通手段の確保のため	B	A	—
108	45	手44	山口線		手稲駅北口	曙通	ほしみ高等学園	▲ 596	▲ 508	3.61	3.99	山口地区住民のJR駅への通勤・通院・買い物等への交通手段の確保のため。	A	B	2
109	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	▲ 5,427	▲ 4,180	32.25	36.20	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
110	58	手41	山口団地線		手稲駅北口	曙通	手稲山口団地9号棟前	153	▲ 154	2.27	1.61	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。	B	A	2
111	66	手80	試験場線		手稲北口		星置駅	0	▲ 312	0.00	32.55	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
112	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	▲ 9,324	▲ 7,005	69.19	65.67	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。	B	A	2
113	221	菊7	米里線	●	菊水駅前		白陵高校前	298	▲ 3,474	13.92	9.27	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
114	222	菊7	米里線	●	白陵高校前	国立病院	菊水駅前	▲ 915	▲ 4,817	4.91	4.15	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	2
115	225	バ5	米里線	●	バスセンター	菊水駅前	白陵高校前	▲ 25,976	▲ 24,090	164.32	176.16	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
116	185	このっ びー	厚別東線		新札幌駅	高台公園	新札幌駅	▲ 4,427	▲ 1,807	40.95	48.26	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
117	226	7	米里線		札幌駅前	国立病院菊水駅 前	白陵高校前	▲ 6,212	▲ 3,445	17.58	18.84	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。	B	A	2
118	227	7	米里線		白陵高校前	国立病院菊水駅 前	札幌駅前	▲ 2,208	▲ 952	28.17	30.15	米里地区住民の札幌都心部への通勤・通学・通院・買い物等の交通手段確保のため。	B	A	2
119	313	円13	旭山公園線	●	円山公園駅	界川	旭山公園前	▲ 638	▲ 296	4.94	6.15	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
120	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	▲ 8,016	▲ 6,523	45.98	51.90	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
121	314	円14	荒井山線	●	円山公園駅	荒井山	宮の森サンツェ前	254	▲ 4,132	6.26	1.60	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。	B	B	1

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	
122	315	円14	荒井山線	●	宮の森ジャンツェ前	荒井山	円山公園駅	2,436	2,148	16.01	15.12	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。	B	B	1
123	324	循環円 14	荒井山線	●	円山公園駅 前	宮の森ジャンツェ前	円山公園駅前	▲ 4,476	▲ 4,278	97.24	99.88	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。	A	B	1
124	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	▲ 17,382	▲ 12,044	279.09	299.88	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
125	330	31	北7条線	●	大通西4丁目	市立病院前	地)琴似駅	▲ 12,270	▲ 10,467	45.30	52.05	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
126	331	31	北7条線	●	地)琴似駅	市立病院前	大通西4丁目	▲ 7,819	▲ 4,143	62.14	73.95	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
127	332	軒32	北24条線	●	二十四軒駅前	南新川	北24条駅前	▲ 10,754	▲ 8,686	74.20	82.43	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
128	338	琴38	琴似発寒線	●	地)琴似駅	発寒8条7	宮の沢駅前	▲ 9,088	▲ 8,938	14.14	15.54	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
129	340	琴40	琴似八軒線	●	地)琴似駅	八軒5条1	宮の沢駅前	▲ 3,423	▲ 9	203.75	217.50	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
130	341	琴41	西野福井線	●	地)琴似駅	西野二股	福井えん堤前	▲ 4,375	▲ 3,936	4.94	5.48	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	A	1
131	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	▲ 9,505	▲ 8,641	58.64	63.04	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	1
132	385	琴41	西野福井線	●	地下鉄琴似 駅	西野二股	五天山公園	▲ 13,971	▲ 13,696	33.28	35.28	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	1
133	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	▲ 15,214	▲ 14,616	51.30	54.54	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	1
134	342	発41	西野福井線	●	発寒南駅前	西野二股	福井えん堤前	3,086	6,295	131.92	143.99	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
135	387	発41	西野福井線	●	発寒南駅前	西野二股	五天山公園	▲ 7,423	▲ 7,300	51.90	53.70	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
136	343	琴42	西野平和線	●	地)琴似駅	西野二股	平和の滝入口	▲ 14,860	▲ 15,014	53.70	55.30	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
137	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	▲ 20,589	▲ 19,263	137.52	145.80	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
138	345	琴43	西野中洲橋線	●	地)琴似駅	西野3条2	中洲橋	▲ 9,645	▲ 8,854	56.00	59.30	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
139	377	琴43	西野中洲橋線	●	JR琴似駅	地)琴似駅西野二 股	中洲橋	▲ 8,553	▲ 4,957	147.24	158.94	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
140	347	琴46	新琴似線	●	琴似営業所 前	八軒8条1	麻生駅前	▲ 5,466	▲ 2,465	124.09	135.13	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
141	348	琴46	新琴似線	●	地)琴似駅	八軒8条1	麻生駅前	▲ 8,888	▲ 3,901	201.67	220.22	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

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	
142	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	▲ 12,044	▲ 10,354	77.31	85.86	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
143	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	▲ 14,071	▲ 13,365	51.94	55.51	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
144	352	52	桑園発寒線	●	札幌駅前	札幌場外市場	琴似工業高 校前	▲ 20,594	▲ 18,386	62.70	72.60	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
145	353	53	啓明線	●	大通西4丁目	中央区役所前	啓明ターミナル	▲ 6,389	▲ 5,074	30.84	35.40	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
146	354	53	啓明線	●	啓明ターミナル	中央区役所前	大通西4丁目	▲ 4,638	▲ 2,958	42.07	47.74	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
147	355	53	啓明線	●	札幌駅前	中央区役所前	啓明ターミナル	▲ 724	▲ 1,514	61.11	60.06	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。	B	B	1

補助対象系統評価調書

(第2号様式)

補助対象運行年度 令和6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	
148	14	12	定山溪線	●	真駒内駅	石山中央・篠舞小	定山溪車庫前	▲ 27,703	▲ 11,567	68.83	55.79	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	25	南55	藻岩線	●	札幌駅	南21西11	藻岩高校前	▲ 4,815	▲ 3,023	95.00	93.46	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
150	5	7	定山溪線		川沿5-2	川沿16-2	豊滝	▲ 2,955	▲ 1,045	1.76	0.52	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
151	6	7	定山溪線		川沿5-2	川沿16-2・藤野4-5	藤野4-11	▲ 1,956	▲ 2,003	1.95	2.10	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
152	17	12	定山溪線		真駒内駅	石山3-5	石山六区	▲ 4,476	▲ 2,710	42.40	44.33	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
153	27	南54	真駒内線	●	札幌駅	西11丁目駅前・真駒内本町	南町4	▲ 34,801	▲ 15,863	389.66	401.03	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	28	南54	真駒内線	●	札幌駅	西11丁目駅前	真駒内本町	▲ 15,275	▲ 10,749	140.18	167.55	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
155	30	南64	真駒内線	●	札幌駅北口	西11丁目駅前	真駒内本町	▲ 19,169	▲ 12,838	50.73	56.19	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	1
156	31	南4	真駒内線	●	真駒内本町	真駒内駅	南町4	▲ 932	▲ 619	3.57	4.05	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
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	▲ 26,209	▲ 6,079	111.67	160.15	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	▲ 24,472	▲ 34,281	112.18	97.78	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	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	▲ 17,231	▲ 16,217	23.84	25.38	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
160	36	南84	真駒内線	●	青少年会館前	真駒内駅	南町4	▲ 7,033	▲ 4,724	117.86	128.88	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
161	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	▲ 21,206	▲ 13,690	103.60	122.78	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	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	▲ 31,149	▲ 22,272	136.92	149.70	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	1
163	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	▲ 2,755	▲ 963	113.51	111.84	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	1
164	42	南95	藻岩線	●	真駒内駅	川沿1-1	硬石山	▲ 16,283	▲ 18,055	158.66	182.21	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
165	44	南96	南沢線	●	真駒内駅	藻岩高校前・南沢入口	東海大学前	▲ 4,937	▲ 5,326	143.03	154.23	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	48	南97	北の沢線	●	真駒内駅	川沿1-1	山水団地前	▲ 31,371	▲ 32,994	122.98	125.42	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
167	49	南98	藻岩山手線	●	真駒内駅	川沿1-1	道路管理事務所	▲ 12,432	▲ 14,319	125.20	125.61	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

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6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	
168	1	西14	円山		盤溪	荒井山	円山公園駅	▲ 5,889	▲ 4,014	78.96	80.64	沿線住民の通学・通勤・通院等交通手段確保のため	B	B	2
169	2		発寒南・真駒内		盤溪	西野二股	発寒南駅	▲ 11,326	▲ 9,703	11.12	11.84	沿線住民の通学・通勤・通院等交通手段確保のため	B	B	3
170	3		発寒南・真駒内		盤溪	北の沢小学校	真駒内駅	▲ 10,238	▲ 8,747	7.62	8.04	沿線住民の通学・通勤・通院等交通手段確保のため	B	B	3

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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
Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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

■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

■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)

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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 2 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

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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.

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.

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).

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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 2 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.

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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													
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	23.5	35.5	41.0	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			
106	地下鉄白石駅	JR白石駅 北口	白石営業所	6.6	23.5	35.5	292.17	157.677	99,538	108,553	▲ 9,015	92%	9,772	7,618	▲ 2,154	輸送量上限			
■アセスメント結果																			
項目	現状			これまでの取組の具体的内容				取組効果及び今後の取組予定				事業者評価		札幌市評価					
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記				※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載				今年度	前年度	今年度	前年度				
収入の 増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合			・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・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より平日22便減便 ・R1.12.1より平日22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 ・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より平日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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設				・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				・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			・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				・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	141%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 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, 3.0, 41.0, 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

Table with 16 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 107: 地下鉄白石駅, JR白石駅北口, 白陵高校, 9.7, 33.0, 3.0, 18.09, 13,592, 4,435, 9,116, ▲4,681, 49%, 4,898, 4,681, ▲217, スクール便(往復)

■アセスメント結果

Table with 5 main 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, 札幌市評価. Rows include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Values: 73%, 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 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, 34.5, 1.0, 41.0, 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

Table with 17 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 108: 地下鉄白石駅, 駅北口・記念碑, 白石営業所, 10.6, 34.5, 1.0, 10.50, 5,109, 2,879, 3,355, ▲476, 86%, 509, 476, ▲33

アセスメント結果

Table with 5 main 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, 札幌市評価. Rows include route visibility, improvement of operation methods, cost reduction, and fuel efficiency.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Values: 126%, 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
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	41.0	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
109	地下鉄白石駅	北郷通直通	白石営業所	5.2	23.0	1.5	16.01	3,759	3,929	2,894	1,035	136%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・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	・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検索サイト(スキナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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 ・H31.3.27よりICカードレスシステム導入 ・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	・燃料経費の削減 ・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 改善の余地が大きいにある(努力を要する)
- ー 改善の余地がない

[参考]

国の補助基準による収支率	234%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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
Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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

■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

■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)

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 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

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 8: 白24, 川下, 13, 地下鉄白石駅, 北川下, 白石営業所, 8.6, 26.5, 6.5, 19.5, 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

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 111: 地下鉄白石駅, 北川下, 白石営業所, 8.6, 26.5, 6.5, 36.66, 37,583, 14,184, 24,251, ▲10,067, 58%, 8,936, 10,067, 1,131

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 include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Row 1: 84%. Row 2: 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
9	白22	川下	● 13	地下鉄白石駅	北郷2条	白石営業所	8.2	26.5	1.5	19.5	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
112	地下鉄白石駅	北郷2条	白石営業所	8.2	26.5	1.5	11.87	5,928	3,197	3,909	▲ 712	82%	9,422	712	▲ 8,710	

■アセスメント結果													
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合とはならない			・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			・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) ・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車サイト(スマホ・タブレット)等を提供                      ・自社中及び乗降時刻表、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                      ・H28.8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                      ・H25.22よりICカード導入                      ・H31.3.27よりICカード・タッチレス導入                      ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	121%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
10	白24	川下	● 13	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	10.9	38.0	0.5	19.5	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
113	地下鉄白石駅	川下	白陵高校	10.9	38.0	0.5	3.58	2,627	989	1,786	▲ 797	55%	775	797	22	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		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	・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	-		
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・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	・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						
	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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	84%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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.

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.

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).

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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.

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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.

■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.

■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).

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

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.

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
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
116	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	厚別高校	4.9	17.0	0.5	1.44	1,097	336	758	▲ 422	44%	412	422	10	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			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 ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>H23.8.1よりお客様ご意見ご要望デスクを設置し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映  <small>H25.6.22よりICカード導入  <small>H31.3.27よりバスロケーションシステム導入  <small>広食器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者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進</small> </small> </small> </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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
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
117	大谷地駅		厚別高校	3.3	14.0	1.5	4.88	1,661	610	1,464	▲ 854	42%	761	854	93	スクール便(往復)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>H23.8.1よりお客様ご意見ご要望デスクを設置し、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 広告物や案内放送を活用し、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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
15	白27	山本	● 13	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	9.4	25.0	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
118	新さっぽろ駅	ひばりが丘駅	白陵高校	9.4	25.0	0.5	1.93	2,266	585	1,350	▲ 765	43%	1,033	765	▲ 268	

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない			・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定			・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない			B	B	2	-
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定			・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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車サイト(スキマナビ)等を提供 ※自社中及び乗降所別、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 ※H25.22よりICカード導入 ※H31.3.27よりIC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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	58%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
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	16.0	39.5	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	新さっぽろ駅	東2丁目	もみじ台団地	4.4	14.0	16.0	116.64	45,390	38,308	30,484	7,824	126%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・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、鉄道競合とはならない			・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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・H23年4月1日～平日9便減便</li> <li>・H24年4月1日～平日6便、土日祝15便減便</li> <li>・利用実態把握のため、乗降調査を実施</li> <li>・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。</li> <li>・R2.12.1より、平日25便、土日祝5便を減回した。</li> <li>・R3.4.1より、土日祝4便を減回した。</li> <li>・R5.4.1より、平日3便減便</li> <li>・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設</li> </ul>			・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	・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			<ul style="list-style-type: none"> <li>・市と事業者の協力で乗車サイト(スマホ・タブレット)等を提供</li> <li>・自社中及び他事業者と、路線図を作成</li> <li>・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</li> <li>・H28.8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</li> <li>・H25.2.22よりICカード導入</li> <li>・H31.3.27よりICカードシステム導入</li> <li>・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</li> </ul>			・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料経費の削減</li> <li>・運行車両の効率化</li> <li>・事務所内の水道光熱費の節減</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施</li> <li>・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進</li> <li>・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</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減</li> </ul>			B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	189%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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
Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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

■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

■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)

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 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

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
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	2.5	39.5	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	テクノパーク 入口	もみじ台団地	4.6	14.0	2.5	11.18	13,977	7,228	9,192	▲ 1,964	79%	2,156	1,964	▲ 192	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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、鉄道競合とはならない	・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	・H23年4月1日～平日4便減便 ・H24年4月1日～平日1便減便 ・利用実態把握のため、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) ・R5.12.1より、平日9便減便 ・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車サイト(スマホアプリ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28.8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 ・H25.12.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりICカードレス決済導入 ・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	・燃料経費の削減 ・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			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	116%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
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	39.5	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
122	新さっぽろ駅	青葉町9丁目	もみじ台団地	5.1	13.0	5.5	24.31	15,209	6,926	9,274	▲ 2,348	75%	2,025	2,348	323	

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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			・H21年12月1日～平日・土日祝各1便減便 ・利用実態把握のため、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) ・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	・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乗車サイト(バスナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28.8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 ・H25.22よりワンマン車導入 ・H31.3.27より「スクリーンレスシステム」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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	102%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
20	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	22.5	30.0	33.5	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
124	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白石営業所	8.1	22.5	30.0	239.70	163,168	86,364	100,668	▲ 14,304	86%	20,599	14,304	▲ 6,295	輸送量上限

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	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 ・利用実態把握のため、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。 ・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	・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車サイト(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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 ・H25.2.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりICカード・タッチレス導入 ・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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	118%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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							
21	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	3.0	33.5	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
125	新さっぽろ駅	小野幌小学校	白陵高校	11.2	32.0	3.0	17.94	15,610	4,611	9,700	▲ 5,089	48%	5,005	5,089	84	スクール便(往復)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない			・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定			・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない			B	B	—	—
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定			・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 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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乗客サイト(バスナビ)等を提供 ・自社中及び乗客向け、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 ・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 ・H25.2.22よりICカード導入 ・H31.3.27よりIC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			・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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	66%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
22		厚別通	● 13	新さっぽろ駅		白石高校	7.3	23.0	0.5	33.5	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
126	新さっぽろ駅		白石高校	7.3	23.0	0.5	3.07	395	168	258	▲ 90	65%	51	90	39	12/1~3/31スクール便(復)

■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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>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  <small>H25.6.22よりICカード導入  <small>H31.3.27よりバスロケーションシステム導入  <small>広食器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></small></small></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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 23: 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, 11.0, 11.0, 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

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 127: 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, 11.0, 54.67, 45,252, 18,800, 28,179, ▲ 9,379, 67%, 13,298, 9,379, ▲ 3,919

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 include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Row 1: 93%. Row 2: 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
24	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
81	新さっぽろ駅	緑ヶ丘団地	新さっぽろ駅	13.9	48.0	11.0	114.40	50,611	21,699	22,637	▲ 938	96%	5,036	938	▲ 4,098	

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	・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	・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 ・利用実態把握のため、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 ・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				
	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	・用と事業車の両方で検査サイト(いき・iSナビ)等を提供 ・自社HP及び乗降時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H25より沿線各駅に意見箱(ポスト)を設置し、利用者の意見要望を事業計画に反映 ・H25.8.2よりICカード導入 ・H28.12.1、H29.4.1の計2回、路線の沿線住民1000戸に対し停留所時刻表を個別配布実施 ・H31.3.27よりiSナビクーポンシステム導入 ・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 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
25	東3	苗穂	● 16	バスセンター	アリオ札幌	東営業所	6.2	21.5	19.5	19.5	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	バスセンター	アリオ札幌	東営業所	6.2	21.5	19.5	141.77	85,720	55,656	55,344	312	101%	5,536	0	▲ 5,536	収支黒字

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>※H25年4月1日～平日1便減便</li> <li>※H26年4月1日～平日6便減便</li> <li>※H27年12月1日～日祝13便減便</li> <li>※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</li> <li>※利用実態把握の為、乗降調査を実施</li> <li>※H29年12月1日～平日9便減便</li> <li>※H31.4.1より平日4便、土日祝2便減便</li> <li>※R2.12.1より平日6便、土日祝2便減便</li> <li>※R4.4.1より日祝10便減便</li> <li>※R4.12.1より土曜14便、日祝2便減便</li> <li>※R5.4.1より平日20便減便</li> <li>※R5.12.1より平日2便、土日祝2便減便</li> <li>※運行便数の削減、土曜ダイヤの新設</li> </ul>	・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				
費用の削減	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>※市と事業者の協力で稼働サイト(スキバスタビ)等を提供</li> <li>※自社HP及び乗降時刻表、路線図を作成</li> <li>※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</li> <li>※H24.3より各種種ご意見ご要望を公開し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映</li> <li>※H25.2よりカード導入</li> <li>※R2.23よりバスロケーションシステム導入</li> <li>※お客様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者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進</li> </ul>	・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	B	B		
	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				

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【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	(447.28)

－ 改善の余地がない

－ 改善の余地がない

(第2号様式)

### 補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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	■前年度運行実績等																
				起点	主な経由地	終点							報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	東6	札幌	● 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		232	バスセンター	苗穂駅	豊畑東	11.0	37.0	18.0	253.26	139,014	99,328	86,520	12,808	115%	0	0	0	収支黒字
■アセスメント結果																													
項目	現状	これまでの取組の具体的内容	取組効果及び今後の取組予定	事業者評価		札幌市評価																							
				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	※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	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 ・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	・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	・用と事業者の協力で検査サイト(バスナビ)等を提供 ・福祉車及び高齢者専用、福祉座席等 ・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 ・R2.6.1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 ・R2.6.22よりバス専用システム導入 ・R2.2.22よりバスローテ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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減	・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
- － 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- － 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
27	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	234と一体

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	295.82	113,352	91,144	71,748	19,396	127%	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		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	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 ・利用実態把握の為に、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 ・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(バスナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H25.5.22よりICカード導入 ・R2.2.2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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	178%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
28	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)233と一体

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	107.52	12,156	8,560	7,573	987	113%	0	0	0	233と一体で収支黒字4/29~11/3(土日祝)7/18~8/18

■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	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 ・利用実態把握の為に、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	・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車サイト(バスナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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 ・H25.5よりICカード導入 ・H28.2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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
  - 改善の余地がない

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

[参考]	
国の補助基準による収支率	178%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 29: 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, 6.5, 19.0, 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

Table with 16 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 235: 環状通東駅, 北36条東27丁目, 中沼小学校通, 8.7, 23.0, 6.5, 35.23, 51,749, 17,698, 29,988, ▲12,290, 59%, 13,309, 12,290, ▲1,019

アセスメント結果

Table with 5 main 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, 札幌市評価. Rows include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 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 (447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
30	東61	丘珠	● 16	環状通東駅		丘珠高校	5.6	16.0	0.5	19.0	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	2.83	1,798	952	1,101	▲ 149	86%	106	149	43	スクール便(復)

■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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>・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 ・R2.2.2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 ・R25.6.22よりICカード導入 ・R2.2.2よりバスロケーションシステム導入 ・広域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			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	118%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
31	東61	丘珠	● 16	東保健センター		丘珠高校	7.5	21.0	0.5	19.0	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	2.88	1,458	608	826	▲ 218	74%	244	218	▲ 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		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	・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	・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					
	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 <small>*小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を家庭申 *H25.8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 *H25.8.22よりICカード導入 *R2.2.23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症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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	93%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
32	ピ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	19.0	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
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	91.56	76,877	34,319	45,882	▲ 11,563	75%	11,858	11,563	▲ 295	

■アセスメント結果										
項目	現状		これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価	
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	前年度
収入の 増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合競合とはならない	・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 ・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車サイト(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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 ・H25.22よりICカード導入 ・H26.22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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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 改善の余地が大きい(努力を要する)
- ー 改善の余地がない

[参考]

国の補助基準による収支率	100%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
33	東61	丘珠	● 16	東営業所		丘珠高校	9.2	23.5	1.0	19.0	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	23.5	1.0	7.17	1,224	502	668	▲ 166	75%	12	166	154	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		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	・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	・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					
	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UIC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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	92%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
34	東62	本町	● 16	北18条駅	環状通東駅	東営業所	5.6	22.0	15.0	15.0	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	15.0	98.85	58,788	36,685	40,232	▲ 3,547	91%	5,397	3,547	▲ 1,850	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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、競合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 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・R2年12月1日～平日16便 減便 ・R4.12.1より平日8便、土日祝2便減便 ・R5.4.1より平日4便減便 ・R5.12.1より平日2便、土日祝12便減便 ・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	・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	・用と事業車の両方で検索サイト(いきバスナビ)等を提供 ・自社HP及び乗降時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H23よりお客様ご意見ご要望デスクを開設し、利用等のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.8.22よりICカード導入 ・R2.3.2よりバスロケーションシステム導入 ・広電機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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減	・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	140%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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							
35	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	261.24	147,429	110,978	95,894	15,084	116%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない			・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定			・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない			B	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 ・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	・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・タブレット)等を提供 ・自社中及び乗客向けに、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 ・H28.8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 ・H25.5.22よりICカード導入 ・R2.2.2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	・燃料経費の削減 ・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 改善の余地が大きいにある(努力を要する)
  - ー 改善の余地がない

[参考]	
国の補助基準による収支率	168%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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.

■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.

■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).

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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.

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
37	東68	伏古・札苗	● 16	環状通東駅	伏古10-3	豊畑東	8.6	28.0	22.0	49.5	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	22.0	168.30	114,381	55,993	70,624	▲ 14,631	79%	16,586	14,631	▲ 1,955	輸送量上限

■アセスメント結果											
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価					
				今年度	前年度	今年度	前年度				
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合競合とはならない	・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	・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 ・R5.12.1より平日土日祝2便減便 ・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				B	B		
	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乗車サイト(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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 ・H25.2.22よりICカード導入 ・R2.2.2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						1	2
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	109%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 11 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 38: 東68, 伏古・札苗, 16, 環状通東駅, 伏古10-3, 豊畑, 7.1, 24.0, 7.0, 49.5, 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

Table with 16 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 244: 環状通東駅, 伏古10-3, 豊畑, 7.1, 24.0, 7.0, 49.91, 43,167, 22,258, 27,218, ▲4,960, 82%, 5,761, 4,960, ▲801

Table with 6 main 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 include 収入の増加, 費用の削減, and various operational improvements.

- 【評価】 <事業者(1次評価)>
A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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

Table with 2 columns: 国/適用, 補助基準による収支率/地域キロ当たり標準経常費用. Values: 115%, (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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							
39	ピ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	49.5	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	No.246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
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	155.22	72.755	48,844	47,250	1,594	103%	0	0	0	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		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	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(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び他事業者別、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 ・H28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 ・H25.22よりICカード導入 ・H26.23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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	132%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
40	ピ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	49.5	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	No.245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
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	84.68	12,230	7,320	7,799	▲ 479	94%	0	0	0	No.245と一体の移行系統4/29～11/3(土日祝)、7/18～

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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 ・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	・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 ・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(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28.6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 ・H25.2.22よりICカード導入 ・H25.2.22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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	132%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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	■前年度運行実績等																
				起点	主な経由地	終点							報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	東69	北札苗	● 16	環状通東駅	急行	豊畑	6.7	23.0	0.5	18.5	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		247	環状通東駅	急行	豊畑	6.7	23.0	0.5	3.42	1,614	1,095	1,026	69	107%	0	0	0	収支黒字
■アセスメント結果																													
項目	現状		これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価																				
	収入の増加	費用の削減	現状	取組	取組効果	今後の取組	今年度	前年度	今年度	前年度																			
①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	④削減・節約・効率化等 ・効率性	※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	1	1																					
②運行方法の改善 ・ダイヤ	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・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 ・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	B	B																							
③利用促進 ・住民理解 ・PR	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・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査サイト(バスナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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よりワンマン導入 ・H2.23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	B	B																							
④削減・節約・効率化等 ・効率性	④削減・節約・効率化等 ・効率性	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減	・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

# 補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
42	東79	北札苗	● 16	環状通東駅	丘珠空港通	中沼小学校通	9.5	27.5	14.0	18.5	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
248	環状通東駅	丘珠空港通	中沼小学校通	9.5	27.5	14.0	111.16	89,133	41,705	52,219	▲ 10,514	80%	11,916	10,514	▲ 1,402	

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合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			・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 ・R4.12.1より平日1便減便 ・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 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H25.8.22より乗降ご乗降券を廃止し、利用券のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.8.22よりICカード導入 ・H25.2.22よりバスローテーションシステム導入 ・広域圏や専任駅舎を活用し、弊社が持つ新型コロナウイルス感染症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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

(第2号様式)

# 補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
43	東79	北札苗	● 16	環状通東駅	丘珠空港通	豊畑	7.0	24.0	1.5	18.5	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
249	環状通東駅	丘珠空港通	豊畑	7.0	24.0	1.5	9.62	11,977	5,741	7,608	▲ 1,867	75%	2,188	1,867	▲ 321	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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		
	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 ・R30.4.1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 ・R5.12.1より平日土日祝2便減便 ・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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減	・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	107%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

(第2号様式)

# 補助対象系統評価調査

■計画年度における経路及び運行水準等												
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						
44	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	18.5	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	3.94	668	251	391	▲ 140	64%	101	140	39	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		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	・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	・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					
	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	・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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減	・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	84%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
45	東69	北札苗	●	環状通東駅	東苗穂2条1丁目	東陵高校	5.6	17.5	1.5	18.5	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	17.5	1.5	6.69	1,764	737	1,082	▲ 345	68%	341	345	4	スクール便(往復)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>・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 ・R22.8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 ・R25.6.22よりICカード導入 ・R2.2.23よりバスロケーションシステム導入 ・広域圏や管内放送を活用し、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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 46: 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, 39.5, 25.0, 25.0, 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

Table with 16 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 252: 環状通東駅, 本町2-8, あいの里教育大駅, 15.7, 39.5, 25.0, 270.25, 254,418, 102,732, 139,705, ▲36,973, 74%, 39,267, 36,973, ▲2,294, 輸送量上限

アセスメント結果

Table with 5 main 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 include route visibility, operation improvement, promotion, and cost reduction.

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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 2 columns: 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 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 47: 東70, 元町, 北24条駅前, 元町駅, 東営業所, 5.7, 21.5, 53.0, 53.0, 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, 複数営業所運行系統

前年度運行実績等

Table with 17 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 253: 北24条駅前, 元町駅, 東営業所, 5.7, 21.5, 53.0, 548.02, 217.174, 205.892, 143.542, 62.350, 143%, 0, 0, 0, 複数営業所運行系統 収支黒字

アセスメント結果

Table with 6 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 include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Values: 212%, (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 48: 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, 16.5, 50.5, 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

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 254: 北34条駅, 北36条東27丁目, 中沼小学校通, 10.1, 28.0, 16.5, 136.95, 113,839, 51,270, 65,012, ▲13,742, 79%, 14,802, 13,742, ▲1,060

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 include route visibility, operation improvement, promotion, and cost reduction.

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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. Values: 101%, (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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.

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.

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).

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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.

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 50: 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, 50.5, 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

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 256: 北34条駅, 北丘珠団地, 中沼小学校通, 11.6, 32.0, 16.5, 169.79, 127.904, 62.988, 72.786, ▲ 9,798, 87%, 10,375, 9,798, ▲ 577, 輸送量上限

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 include route visibility, service improvement, promotion, and cost reduction.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

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. Values: 110%, (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
51	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	50.5	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	45.84	8,832	3,214	5,176	▲ 1,962	62%	2,072	1,962	▲ 110	4/29～11/3(土日祝)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・利用実態把握の為に、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) ・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 ・自社中及び乗客向けに、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 ・H28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 ・H25.2.22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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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 改善の余地が大きい(努力を要する)
- ー 改善の余地がない

[参考]

国の補助基準による収支率	81%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
52	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	23.5	1.0	50.5	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) No.261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
258	北34条駅	北37条東29丁目	東陵高校	7.1	23.5	1.0	6.94	2,840	1,480	1,759	▲ 279	84%	226	279	53	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			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合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 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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家庭用 ・H25.8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 ・H25.8.22よりICカード導入 ・H25.2.23よりバスロケーションシステム導入 ・広域圏や管内放送を活用し、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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
53	東76	丘珠北34条	●	北34条駅	地下鉄栄町駅	東陵高校	8.4	22.5	1.0	50.5	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) No.258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
261	北34条駅	地下鉄栄町駅	東陵高校	8.4	22.5	1.0	4.55	983	316	547	▲ 231	58%	154	231	77	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			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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 ・R25.8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 ・R25.8.22よりICカード導入 ・R25.2.23よりバスロケーションシステム導入 ・広域圏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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	105%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
54	東76	丘珠北34条	● 16	北34条駅		丘珠高校	7.0	19.0	0.5	50.5	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	3.71	2,247	1,230	1,280	▲ 50	96%	30	50	20	スクール便(復)

■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 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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 ・R25.8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 ・R25.8.22よりICカード導入 ・R2.23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症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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	122%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
55		丘珠北34条	● 16	地下鉄栄町駅		丘珠高校	5.0	10.0	1.0	50.5	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	8.06	670	544	334	210	163%	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		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	・通学に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・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					
	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 <small>*小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を家来甲 *H25.8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 *H25.8.22よりICカード導入 *R2.2.23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症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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
56	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	50.5	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) No.263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
262	北34条駅	北37条東29丁目	東豊高校	8.9	28.0	1.0	4.19	3,453	869	2,085	▲1,216	42%	1,096	1,216	120	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		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	・H21年4月1日～平日1便減 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設	・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						
	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 <small>*小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を東富中 *H22.8.1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 *R2.2.23よりバスロケーションシステム導入 *広富町や管内放送を活用し、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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	50%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
57	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	1.0	50.5	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) No.262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
263	北34条駅	地下鉄栄町駅	東豊高校	10.2	25.0	1.0	3.10	1,987	339	1,080	▲ 741	31%	756	741	▲ 15	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			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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家庭中心に実施 ・R25.6.22よりICカード導入 ・R2.2.23よりバスロケーションシステム導入 ・広域圏や管内放送を活用し、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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	50%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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
Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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

■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

■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)

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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 2 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

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 59: 東78, 札幌新道, 16, 新道東駅, 伏古10-3, 東営業所, 4.7, 12.5, 1.0, 32.0, 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

Table with 17 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 265: 新道東駅, 伏古10-3, 東営業所, 4.7, 12.5, 1.0, 4.74, 2,266, 1,093, 1,257, ▲164, 87%, 235, 164, ▲71

■アセスメント結果

Table with 5 main 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, 札幌市評価. Rows include 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 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Row 1: 108%. Row 2: 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 60: 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, 24.0, 24.0, 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

Table with 17 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 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, 24.0, 303.36, 56,711, 58,803, 40,502, 18,301, 145%, 0, 0, 0, 収支黒字 複数営業所運行系統

アセスメント結果

Table with 5 main 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, 札幌市評価. Rows include route visibility, service improvement, promotion, and cost reduction.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率 (232%), 適用 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 61: 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, 28.5, 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

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 295: 札幌駅北口, 北12条西5丁目, 東営業所, 7.4, 28.5, 16.0, 128.16, 70,122, 39,745, 46,255, ▲6,510, 86%, 5,332, 4,487, ▲845, 一部移行系統

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 include route visibility, service improvement, promotion, and cost reduction.

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Row 1: 127%. Row 2: 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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
Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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

■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

■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)

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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 2 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

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
63	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
281	環状通東駅	苗穂中通	豊畑	7.1	22.0	9.5	55.86	33,661	15,038	15,056	▲ 18	100%	1,152	18	▲ 1,134	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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乗車サイト(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び他事業者別乗車、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 ・H28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 ・H25.5よりICカード導入 ・H28.2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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	100%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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							
64	北72	新川	● 16	北24条駅前	南新川	手稲高校前	9.5	27.5	39.0	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		

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	手稲高校前	9.5	27.5	39.0	319.02	251.201	114.185	146,127	▲ 31,942	78%	22,970	24,571	1,601	輸送量上限

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合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4月1日～平日・土曜日1便増便 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・H31.4.1より平日1便増便 ・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 ・R5.4.1より平日1便減便 ・R5.12.1より平日3便、土日祝2便減便 ・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	・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健康サイト(いきバスナビ)等を提供 ・自社HP及び乗降時刻表、路線図を作成 ・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中 ・H22および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 ・H24年3月1日～導入 ・R2.22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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減	・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	102%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
65	北72	新川	● 16	北24条駅前	南新川	新川営業所	7.3	21.0	16.5	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	

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	南新川	新川営業所	7.3	21.0	16.5	111.21	62,669	28,038	36,537	▲ 8,499	77%	8,438	8,499	61	

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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			・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 ・利用実態把握の為に、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 ・R5.12.1より平日4便減便 ・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検査サイト(バスナビナビ)等を提供 ※社中及び乗降時調査、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 ※H28.8より「お客様のご意見・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 ※H25.12.22よりICカード導入 ※R2.2.23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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減			・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	100%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
66	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	76.0	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
269	新川4条16丁目	西札幌変電所	新川営業所	4.6	15.0	1.5	1.77	4,577	559	2,760	▲ 2,201	20%	1,822	2,201	379	スクール便(往)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>・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 ・R2.8.1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 ・R25.6.22よりICカード導入 ・R2.8.23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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
67	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	76.0	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
270	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	70	460	▲ 390	15%	363	390	27	スクール便(復)

■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 ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>・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 ・R2.8.1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 ・R25.6.22よりICカード導入 ・R2.2.2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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	25%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
68	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	76.0	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
271	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	612	72	457	▲ 385	16%	362	385	23	12/1～3/31 スクール便(復)

■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 ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>・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 ・R2.8.1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 ・R25.6.22よりICカード導入 ・R2.2.2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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	26%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
69	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	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	北24条駅前	前田中央通	前田森林公園	11.7	35.5	18.0	165.78	149.428	63,470	87,277	▲ 23,807	73%	0	23,807	23,807	R5新設 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		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	/	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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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	B	/	/	/

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	95%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with 12 columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 70: 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, 65.0, 83.0, 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

Table with 16 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 273: 北24条駅前, 北29条西15丁目, 新川営業所, 6.7, 21.0, 65.0, 512.20, 281.692, 179.934, 169.556, 10.378, 106%, 50, 0, ▲50, 収支黒字

アセスメント結果

Table with 5 main 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, 札幌市評価. Rows include route visibility, service improvement, cost reduction, and energy efficiency.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Values: 143%, 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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							
71	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	83.0	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	手稲高校前	9.6	29.0	18.0	161.46	112,906	60,779	66,570	▲ 5,791	91%	8,616	5,791	▲ 2,825	輸送量上限

■アセスメント結果													
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価							
				今年度	前年度	今年度	前年度						
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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 ・利用実態把握の為に、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 ・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(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28.8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 ・H25.5.22よりICカード導入 ・H25.2.23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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	120%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
72	西44	工業団地	● 16	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	5.3	15.0	18.5	18.5	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
275	宮の沢駅	鉄工団地	新川営業所	5.3	15.0	18.5	96.76	60,153	30,669	36,410	▲ 5,741	84%	6,216	5,741	▲ 475	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・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、鉄道競合とはならない	・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 ・利用実態把握のため、乗降調査を実施 ・R1年12月1日～ 土日祝14便減便 ・R5.12.1より平日2便減便 ・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	・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(スキナビ)等を提供 ・自社中及び他事業者と、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 ・H28.8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 ・H25.5.22よりICカード導入 ・H2.2.2よりバスカーゲ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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	114%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
73	西48	新川発寒	● 16	地下鉄琴似駅前	稲山通	新川営業所	8.3	29.5	18.0	27.5	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
276	地下鉄 琴似駅前	稲山通	新川営業所	8.3	29.5	18.0	120.06	94,844	41,490	60,649	▲ 19,159	68%	18,582	19,159	577	

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない	B	B	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なダイヤ・運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物等に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握の為に、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 ・R5.12.1より平日1便減便 ・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査サイト(スキャンナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28.6より「お客様ご意見・ご要望フォーム」を開設し、利用者のご意見・ご要望を事業計画に反映 ・H25.12.22よりICカード導入 ・R2.2.23よりバスローテ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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	98%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
74	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	27.5	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
277	西町北7丁目	稲山通	新川営業所	6.5	23.0	0.5	1.63	1,458	365	913	▲ 548	40%	505	548	43	スクール便(往)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・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						
	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			<small>・小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を家庭用 ・H25.8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 ・H25.8.22よりICカード導入 ・R2.2.2よりバスロケーションシステム導入 ・広域圏や管内放送を活用し、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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	56%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 75: 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, 9.0, 27.5, 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

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 278: 地下鉄琴似駅前, 6号線通, 新川営業所, 8.9, 29.0, 9.0, 63.99, 47,567, 19,869, 29,208, ▲9,339, 68%, 9,160, 9,339, 179

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 include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Row 1: 93%. Row 2: 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
76	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
279	北34条駅	琴似工業高校	宮の沢駅	6.9	22.0	6.0	25.98	29,121	9,980	18,465	▲ 8,485	54%	8,745	8,485	▲ 260	

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・利用実態把握の為に、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 ・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、今後の更なる収支改善に向けた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	・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車サイト(スマホ・タブレット)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28.4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 ・H25.2.22よりICカード導入 ・H2.2.22よりバスカーテンシステム導入 ・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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	77%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
77	西51	北桑園	● 16	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	5.5	24.0	20.0	20.0	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
280	札幌駅前	市立病院	北24条駅前	5.5	24.0	20.0	140.20	76.269	54,921	53,853	1,068	102%	1,026	0	▲ 1,026	収支黒字

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価	
				今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅・JR駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない	・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定	・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない			
	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 ・利用実態把握のため、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 ・R5.12.1より平日2便、土日祝4便減便 ・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	・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	・用と事業所の協力で観光サイト(及き「S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より「お乗車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 ・H25.6.22よりICカード導入 ・R2.2.2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			

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
- B 部分的に取組・改善している
- 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	161%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 北海道中央バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 78: 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

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 284: 札幌駅前, 市立病院, 新川営業所, 11.5, 44.0, 16.0, 185.56, 123,446, 70,029, 80,227, ▲10,198, 87%, 11,872, 10,198, ▲1,674, 輸送量上限

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 include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

Table with 2 columns: 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 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
79	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
151	真駒内駅	駒岡団地	恵開拓 記念碑前	8.1	17.0	2.0	3.16	10,715	1,144	5,227	▲ 4,083	22%	3,569	4,083	514	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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 ・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	・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	・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」となって検討すべき系統と考える ※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 ・H23.6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UIC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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	24%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
80	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
152	真駒内駅	駒岡団地	駒岡小学校	6.4	14.0	9.5	22.23	43,326	7,790	21,467	▲ 13,677	36%	13,119	13,677	558	

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合競合とはならない			・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 ・運行便数の削減、土曜ダイヤの新設			・減便合理化による改善は見込みづらい ■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 ※R7.4廃止予定						
	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検査サイト(バスナビ)等を提供            *自社中及び乗降時刻表、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            *H28.8より「お客様ご意見・ご要望窓口」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            *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            *広電線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、エコ促進について周知			・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	40%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
81	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
131	真駒内駅	芸術の森入口	空沼二股	10.8	22.5	8.0	56.56	61,489	26,789	27,503	▲ 714	97%	2,840	714	▲ 2,126	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
82	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
132	真駒内駅		空沼登山口	12.9	27.5	1.0	5.06	1,116	338	499	▲ 161	68%	176	161	▲ 15	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
83	東17	北光	● 12	バスセンター	東8丁目	北49条東3丁目	9.3	36.5	16.0	16.0	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
206	バスセンター	東8丁目	北49条東3丁目	9.3	36.5	16.0	145.76	161.443	88,202	92,057	▲ 3,855	96%	9,030	3,855	▲ 5,175	

■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	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 ・利用実態把握の為に、乗降調査を実施 ・R2.4.1より土日祝19便減便 ・R2.12.1より平日7便減便 ・R5.12.1より平日35便減便 ・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(バスナビ)等を提供 *自社中及び乗客向けに、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 *H25.2.22よりICカード導入 *R2.2.23よりバスカーテンシステム導入 *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			・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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減			・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	122%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
84	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	31.0	31.0	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
296	札幌駅北口	東8丁目	北49条東3丁目	8.5	34.0	31.0	318.37	148,189	98,811	83,552	15,259	118%	0	0	0	収支黒字

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・利用実態把握の為に、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 ・R5.12.1より平日6便増便 ・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検査サイト(バスナビ)等を提供 ※社中及び関係機関、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 ※H28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 ※H25.22よりICカード導入 ※H28.23よりバスカーテンシステム導入 ※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>			・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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	149%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
85		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	地下鉄栄町駅から附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
191	地下鉄栄町駅		附属小中学校前	10.4	33.0	2.0	10.50	10,526	3,042	4,708	▲ 1,666	65%	1,709	1,666	▲ 43	スクール便(往復)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・利用実態把握のため、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	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供			<small>・市と事業者の協力で検索サイト(バスナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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 ・H25.5よりフリーカー導入 ・H26.2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>			・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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	65%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
86	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
192	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	155.81	122,205	51,722	54,661	▲ 2,939	95%	7,458	2,939	▲ 4,519	複数営業所運行系統 特例(輸送量上限)

■アセスメント結果												
項目	現状			これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合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 ・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検査サイト(バスナビ)等を提供 ※社中及び関係機関と連携し、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 ※H28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 ※H25よりバスカード導入 ※R2.23よりバスカーテンシステム導入 ※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>		・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	95%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
87	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
193	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	108.81	125,795	45,485	56,265	▲ 10,780	81%	13,815	10,780	▲ 3,035	複数営業所運行系統

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはなっていない			・利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所を設定			・必要最低限の競合はあるが、当該路線の維持目的から現時点でルートの見直しは必要としない			B	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>                     *利用と事業者の協力で検査サイト(バス・バスナビ)等を提供                      *自社HP及び乗降時刻表、路線図を作成                      *小学生や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施中                      *H25.8.1よりお客様ご意見ご要望受付窓口を開設し、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よりバスローテーションシステム導入                      *広告物や案内放送を活用し、弊社が行う新型コロナウイルス感染防止対策を利用者へ伝えることで安全性をPRし、バス利用を促進                 </small>			・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
  - 改善の余地がない

- <札幌市(2次評価)>
- 1 非常に良い(高く評価できる)
  - 2 概ね良い(評価できる)
  - 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
  - 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
  - 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
88	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	地下鉄栄町駅から附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
194	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	2.84	2,676	663	1,197	▲ 534	55%	631	534	▲ 97	スクール便(往)

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・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 ・利用実態把握のため、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	・学校へ運行時刻・便数等の情報提供			<small>・市と事業者の協力で検索サイト(バスナビ)等を提供 ・自社中及び乗降時刻表、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 ・H28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 ・H25.5よりICカード導入 ・H28.2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>			・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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
89		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	21.14	10,457	4,472	4,677	▲ 205	96%	423	205	▲ 218	複数営業所運行系統

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合競合とはならない			・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UIC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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減			・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラフを活用した運転操作の効率化やエコドライブの促進 ・ハイブリッドバス導入による燃料消費の抑制や輸送量に応じた中型車両の投入を実施 ・利用の僅少な便を減便し、費用を削減			・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減			B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	96%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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						
90		有明		月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	21.0	0.5	25.0	沿線から真栄高校への通学アクセス	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
150	月寒中央通2丁目		真栄高校	10.1	21.0	0.5	2.73	2,060	656	921	▲ 265	71%	303	265	▲ 38	輸送量下限

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		札幌市評価		
				今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	・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UIC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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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	71%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
91	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
73	福住駅	北野通	里塚4条3丁目	6.7	21.5	1.5	6.26	8,014	2,702	3,584	▲ 882	75%	1,249	882	▲ 367	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	・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	・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UIC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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	75%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
92	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	11.0	20.0	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
77	大谷地駅	上野幌ベニータウン	緑ヶ丘団地	9.0	26.0	11.0	67.65	62,847	24,279	28,110	▲ 3,831	86%	8,864	3,831	▲ 5,033	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	・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 ・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 ・R4.12.1より平日8便、土曜6便、日祝4便減便 ・R5.12.1より平日1便、土日祝2便減便 ・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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
93	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	9.0	20.0	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	緑ヶ丘団地東	8.7	25.0	9.0	50.94	51,889	18,563	23,209	▲ 4,646	80%	8,787	4,646	▲ 4,141	複数営業所運行系統

■アセスメント結果												
項目	現状			これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、競合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 ・R4.12.1より平日5便、土日祝5便減便 ・R5.4.1より日祝1便減便 ・R5.12.1より平日1便減便 ・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検査サイト(バスナビ)等を提供 ※自社及び他事業者と連携し、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 ※H28.8より「お客様のご意見・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 ※H25.12.22よりカーシェア導入 ※H31.3.27より「QRコード」を導入 ※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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の削減			・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
94	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	3.5	26.60	33,318	13,954	14,903	▲ 949	94%	3,784	949	▲ 2,835	複数営業所運行系統

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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検査サイト(バスナビ)等を提供 ※自社及び他事業者別、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 ※H28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 ※H31.3.27よりICカード・クレジットカード導入 ※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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	94%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
95	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	6.0	50.04	50,564	19,222	22,616	▲ 3,394	85%	6,527	3,394	▲ 3,133	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	・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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	85%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
96	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	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	13.30	5,796	1,597	2,592	▲ 995	62%	1,545	995	▲ 550	4/22~11/5(土日祝)、7/10~8/10(平日)

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	62%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
97	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	複数営業所運行系統

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	損益	収支率	前々年度 補助金額	前年度 補助金額	増減	備考
147	福住駅	アンデルセン	すずらん公園東口	23.6	49.0	3.5	26.32	11,813	3,195	5,284	▲ 2,089	60%	2,779	2,089	▲ 690	4/22~11/5(土日祝)、7/10~8/10(平日)・複数営業所連

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	<small>           *市と事業者の協力で検索サイト(スマホアプリ)等を提供            *自社中及び乗降時刻表、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            *H28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「カー乗入」            *H31.3.27より「スクリーンレス端末導入」            *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	・燃料経費の削減 ・運行車両の効率化 ・事務所内の水道光熱費の節減	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	60%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
98	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	8.5	12.0	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
196	地下鉄麻生駅	篠路通	あいの里4条1丁目	10.9	31.0	8.5	53.98	32,221	10,809	14,412	▲ 3,603	75%	4,504	3,603	▲ 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		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 ・R2.4.1～平日2便 減便、土日祝 運行なし(16便運休) ・R5.12.1より平日7便増便 ・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	・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	・各種省エネ活動による経費削減の余地は少なくなってきたものの、現在の取組を継続して実施する ・車両導入計画の見直しによる減価償却費の削減	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
99		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	30.5	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
203	地下鉄麻生駅	東8丁目	あいの里高等 支援	12.6	33.0	1.0	4.93	4,997	1,138	2,235	▲1,097	51%	1,313	1,097	▲216	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		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	・通学に配慮したダイヤを設定 ・利用実態把握のため、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	・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	・アイドリグストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	51%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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						
100	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
290	地下鉄栄町駅		篠路10条4丁目	10.6	27.5	9.0	38.88	64,319	13,715	28,769	▲ 15,054	48%	16,818	15,054	▲ 1,764	

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・主な維持目的を果たすのに、概ね適正なルート・停留所を設定 ・自社系統との競合区間はあるが、当該路線の維持目的からやむを得ない ・地下鉄駅へ接続しているが、フィーダー系統としての役割を担っており、鉄道競合とはならない			・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 ・利用実態把握の為に、乗降調査を実施 ・R4.4.1～土日祝4便減便 ・R4.12.1より平日4便減便 ・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	・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検査サイト(バスナビ)等を提供 ※社中及び関係機関と、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 ※H28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 ※H25よりバスカード導入 ※R2.23よりバスカーテンシステム導入 ※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>			・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	・燃料経費の削減 ・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	48%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
101	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	51.5	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	101.22	47,544	34,097	34,353	▲ 256	99%	1,791	256	▲ 1,535	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	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	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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 R3年度には全車両に抗ウイルス加エ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	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	160%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
102	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	51.5	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	108.10	63,204	37,585	46,232	▲ 8,647	81%	10,815	8,647	▲ 2,168	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	A	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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	・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	・燃料経費の削減 ・ICカードの利用促進	・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	133%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

Table with 12 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 103: 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

Table with 16 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 328: JR琴似駅, 宮の沢3-3, 宮の沢駅前, 9.5, 38.0, 16.0, 138.72, 106,239, 54,776, 79,160, ▲24,384, 69%, 28,708, 24,384, ▲4,324

アセスメント結果

Table with 5 main 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/札幌市評価. Rows include: 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 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 改善の余地がない

[参考]

Table with 2 columns: 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 (447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
104	快速64	手稲線		札幌駅前	(快速)手稲駅南口	手稲釜山通	18.1	60.0	2.0	48.0	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	札幌駅前	(快速)手稲駅南口	手稲釜山通	18.1	60.0	2.0	18.44	31,186	11,101	13,949	▲ 2,848	80%	0	2,848	2,848	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	・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					
	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	・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。				
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・高齢化の進行とともに年々、当該バス路線が地域にとって必要不可欠という認識が高まっている ・運賃・経路・時刻表・運行状況等をわかりやすく、アクセスしやすい方法で情報提供	・札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・時刻検索サイト(えきバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開発し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 R3年度には全車両に抗ウイルス加工エコレーティングを実施	・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。	B	B	2	1
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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	A	A		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	80%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
105	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
21	手稲駅北口	曙通	あすかぜ高校前	4.0	14.0	1.5	3.57	520	166	233	▲ 67	71%	0	67	67	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	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	B	B	2	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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 R3年度には全車両に抗ウイルス加工エコレーティングを実施						・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(パスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。	A	A			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	71%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
106	S	山口線		西宮の沢5条2	樽川通	あすかぜ高校	8.1	30.0	0.0	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
24	西宮の沢5条2	樽川通	あすかぜ高校	8.1	30.0	0.0	0.00	32	3	14	▲ 11	21%	0	11	11	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	A	-	-	-	
	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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 R3年度には全車両に抗ウイルス加エ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 ・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	21%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
107	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	5.85	1,880	694	841	▲ 147	83%	97	147	50	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	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	B	B	—	—
	②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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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 R3年度には全車両に抗ウイルス加工エコレーティングを実施	・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 ・R2年度、R3年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の節減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。	A	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

Table with 12 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 108: 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

Table with 17 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 45: 手稲駅北口, 曙通, ほしみ高等学園, 5.8, 17.0, 1.0, 3.99, 4,199, 1,370, 1,878, ▲508, 73%, 596, 508, ▲88

アセスメント結果

Table with 6 main 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 include: 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 2 columns: 国の補助基準による収支率 (73%), 適用 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等													
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
109	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	36.20	43,082	15,090	19,270	▲ 4,180	78%	5,427	4,180	▲ 1,247	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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、発寒団地という2つの団地から鉄道、地下鉄駅とを結ぶアクセス系統としてルートを設定 ・H25年12月より、札幌駅起点系統の運行区間を短縮して当該系統に振替 ・系統振替により都心部の遅れを郊外に持ち込まないよう設定	・住民・利用者の要望を収集し、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	A	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・朝夕は通勤・通学等に、日中時間帯は通院や買い物などに配慮したダイヤを設定 ・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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 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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	78%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
110	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	1.61	1,806	654	808	▲ 154	81%	0	154	154	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	・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。	B	A	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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 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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	A	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度

令和6年度

事業者名

ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
111	手80	試験場線		手稲北口		星置駅	6.9	22.0	7.0	21.5	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。	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
66	手稲北口		星置駅	6.9	22.0	7.0	32.55	19,631	8,468	8,780	▲ 312	96%	0	312	312	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	・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バ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	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H25年度から更に高齢住民を対象としてモバイルマホネットを実施 ・H25年度から、当該系統が札幌市からの通勤に貢献していることをホームページに掲載 ・H25年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が掲載できるページを開設し利用を促進 ・H31.3月にバスローテーションシステム導入 ・R3年度には全車種に既ワイレス充電ステーションを実施	・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 ・R2年度は大幅な減収となったため、新車導入台数を減らし経費の削減を行った	・社内業務講習において、省エネ運転の指導を行う。 ・引き続き、消費率を改善する取組みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。 ・R3年度も新車導入台数を減らし、経費の削減を行う。	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	96%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

Table with 12 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 112: 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, 21.5, 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

Table with 17 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 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, 65.67, 46,332, 13,718, 20,723, ▲7,005, 66%, 9,324, 7,005, ▲2,319

アセスメント結果

Table with 5 main 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, 札幌市評価. Rows include 収入の増加 (①, ②, ③), 費用の削減 (④). Evaluation scores: B, A, 2, 2, A, B.

事業者(1次評価)

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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 2 columns: 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 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
113	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。	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	9.27	17,437	7,908	11,382	▲ 3,474	69%	0	3,474	3,474	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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「乗車・乗降案内」欄にH27年度以降の乗降実績を掲載し、乗降実績を掲載するページを開示し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・R3年度には全車両に航ワイルド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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	101%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
114	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。	

■前年度運行実績等

報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	4.15	15,238	6,029	10,846	▲ 4,817	56%	915	4,817	3,902	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	A	2	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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「乗車・乗降案内」掲載10年後策定す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 ・R3年度には全車両に航ワ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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	88%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
115	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	176.16	127.026	62,503	86,593	▲ 24,090	72%	25,976	24,090	▲ 1,886	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		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、バスセンター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 ・H26年4月に一部便の運行区間を延長し、札幌駅発着	・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	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(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「運賃・乗車運賃、乗車」の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 ・R3年度には全車両に航ワ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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	110%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
116	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	48.26	49,104	20,156	21,963	▲ 1,807	92%	4,427	1,807	▲ 2,620	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	事業者評価		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	・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。			
	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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年度には全車両に防カビ剤を塗布 ・R3年度には全車両に防カビ剤を塗布	・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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取り組みを継続する。			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	92%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
117	7	米里線		札幌駅前	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	札幌駅前	国立病院 菊水駅前	白陵高校前	14.0	48.0	3.0	18.84	17,654	4,451	7,896	▲ 3,445	56%	6,212	3,445	▲ 2,767	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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。	B	A	2	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。				
	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(及びバスナビ)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「運賃・乗車券、乗降」の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 ・R3年度には全車両に航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	A	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	56%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
118	7	米里線		白陵高校前	国立病院菊水駅前	札幌駅前	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	札幌駅前	14.4	49.0	3.0	30.15	18,187	7,183	8,135	▲ 952	88%	2,208	952	▲ 1,256	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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。	B	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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「運賃・乗車運賃、乗車1枚後乗車できるページ」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 ・R3年度には全車両に航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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	A	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
119	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。	No.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	6.15	3,004	1,988	2,284	▲ 296	87%	638	296	▲ 342	No.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		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。	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(いきバスナビ)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「運賃・乗車券、乗車」の中継ぎ乗車券ページを開示し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・R3年度には全車種にICカード乗車券導入を実施	・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。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
120	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	51.90	30,957	17,805	24,328	▲ 6,523	73%	8,016	6,523	▲ 1,493	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		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。	・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	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開発し利用を促進 ・H28年度には全車両にICカード利用システム導入 ・R3年度には全車両にICカード利用システム導入					・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	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
121	円14	荒井山線	● 15	円山公園駅	荒井山	宮の森ジャンツェ前	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。	No.315No.324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
314	円山公園駅	荒井山	宮の森ジャンツェ前	3.6	13.0	1.0	1.60	8,197	1,724	5,856	▲ 4,132	29%	0	4,132	4,132	No.315,324と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目	現状		これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価	
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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。		B	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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	<small>札幌市と事業者の協力により当該系統を含む路線・特別検査サイト(及びバスナビ)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「運賃・乗車券、乗車」の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 ・R3年度には全車両に航ウイルス加工コーティングを実施</small>		・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	<small>・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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。</small>		・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 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 改善の余地がない

[参考]

国の補助基準による収支率	149%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
122	円14	荒井山線	● 15	宮の森シャツエ前	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。	No.314No.324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
315	宮の森シャツエ前	荒井山	円山公園駅	3.6	14.0	1.5	15.12	3,481	4,711	2,563	2,148	184%	0	▲ 2,148	▲ 2,148	No.314,324と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目	現状		これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価	
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記		※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	前年度
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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。		B	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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	<small>・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(及びバスナビ)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「運賃・乗車券・乗車1枚の検索」機能の追加 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・R3年度には全車両にICカード乗車券システムを導入</small>		・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	<small>・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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削減を行った。</small>		・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、経費の削減を行う。		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 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 改善の余地がない

[参考]

国の補助基準による収支率	149%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
123	循環円14	荒井山線	● 15	円山公園駅前	宮の森ジャンツェ前	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。	No.314No.315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
324	円山公園駅前	宮の森ジャンツェ前	円山公園駅前	7.2	31.0	11.0	99.88	54,288	37,483	41,761	▲ 4,278	90%	0	4,278	4,278	No.314No.315と一体の移行系統

■アセスメント結果

項目	現状		これまでの取組の具体的内容		取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価	
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	※取組主体を明記	※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載	今年度	前年度	今年度	前年度			
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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宮の森ジャンツ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(及びバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開発し利用を促進 ・H28年度にはICカード利用システム導入 ・R3年度には全車両にICカード加乗エングを実施							
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	B					

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	149%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
124	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	299.88	163.825	110,361	122,405	▲ 12,044	90%	16,554	11,470	▲ 5,084	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		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	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、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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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上で「運賃・乗車券、乗車1枚後乗車できるページ」を開示し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・R3年度には全車両に抗菌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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	151%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等													
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
125	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	52.05	35,041	19,442	29,909	▲ 10,467	65%	12,270	10,467	▲ 1,803	

■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	・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性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				
	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応したダイヤの検討を行う	A	A	1	1		
	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(及びバスナビ)を提供 ・H25年度から、当該系統が札幌市からの通勤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通勤・学通運賃、乗車1枚の乗車券を掲載し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・R3年度には全車両に航ワイルド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。	B	B				

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
126	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	73.95	38,391	27,268	31,411	▲ 4,143	87%	7,819	4,143	▲ 3,676	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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性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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H25年度から、当該系統が札幌市からの通勤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「通勤・学道運賃、乗車1円後乗車2円」を掲載し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・R3年度には全車両に航ワイルド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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	159%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

Table with 12 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 127: 軒32, 北24条線, 24軒駅前, 南新川, 北24条駅前, 4.3, 20.0, 17.5, 17.5, 24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

Table with 16 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 332: 24軒駅前, 南新川, 北24条駅前, 4.3, 20.0, 17.5, 82.43, 47,072, 28,809, 37,495, ▲8,686, 77%, 10,754, 8,686, ▲2,068

アセスメント結果

Table with 6 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 include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

事業者(1次評価)

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

札幌市(2次評価)

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

参考

Table with 2 columns: 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 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
128	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	15.54	17,997	5,700	14,638	▲ 8,938	39%	9,088	8,938	▲ 150	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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2月に宮の沢(バスターミナル内)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乗客にお得なサービスを行う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月にバスカーナビシステム導入 ・R3年度には全車種に長ワイヤレス充電機能を搭載	・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。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

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						
129	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	217.50	91,230	75,172	75,181	▲ 9	100%	3,423	9	▲ 3,414	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		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	・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	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、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(及びバスナビ)を提供 ・H25年2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通勤に有利なダイヤを設定していることをホームページに掲載。 ・H25年度よりホームページに「定期・内通運賃、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バスターミナル・乗車内放送を度すことにより、安全性をPR ・R3年度には全車間に抗原検査キットを配備					・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	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	184%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
130	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。	No.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	5.48	8,363	1,855	5,791	▲ 3,936	32%	4,375	3,936	▲ 439	No.375.385.386と一体の移行系統

■アセスメント結果														
項目	現状			これまでの取組の具体的内容			取組効果及び今後の取組予定			事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載			※取組主体を明記			※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載			今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	・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	1	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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			<small>・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(及びバスナビ)を提供 ・H24年度から、当該系統が札幌市からの発着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「発着・乗車案内」欄に、路線1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 ・R3年度には全車両に航ワイルス加工コーティングを実施</small>			・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	・燃料経費の削減 ・ICカードの利用促進			<small>・アイドリングストップや冷暖房を控える等、燃料節約への取組を実施 ・デジタルタコグラ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</small>			・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	101%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

Table with columns: No., 路線番号, 路線名, 移行系統, 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 131: 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。

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 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, 63.04, 44,768, 25,601, 34,242, ▲ 8,641, 75%, 9,505, 8,641, ▲ 864, No.341,385,386と一体の移行系統

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 include: 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 改善の余地が大きい(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. Values: 101%, (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
132	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。	No.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	35.28	37,174	13,551	27,247	▲ 13,696	50%	13,971	13,696	▲ 275	No.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		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	・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	A	1	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H24年度から、当該系統が札幌市からの移動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「定期・半運賃、乗継」の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 ・R3年度には全車両に抗菌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。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
133	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。	No.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	54.54	48,214	21,610	36,226	▲ 14,616	60%	15,214	14,616	▲ 598	No.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		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	・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	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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	・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	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

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 134: 発41, 西野福井線, ● 15, 西野及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.

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 342: 発寒南駅前, 西野二股, 福井えん堤前, 5.5, 21.0, 17.0, 143.99, 55,578, 46,909, 40,614, 6,295, 115%, ▲ 3,086, ▲ 6,295, ▲ 3,209, No.387と一体の移行系統

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 include: 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 改善の余地が大きい(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. Values: 163%, (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度 事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

Table with 12 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 135: 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

Table with 17 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 387: 発寒南駅前, 西野二股, 五天山公園, 5.1, 21.0, 10.0, 53.70, 36,088, 19,925, 27,225, ▲ 7,300, 73%, 7,423, 7,300, ▲ 123, No.342と一体の移行系統

アセスメント結果

Table with 6 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 include: 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 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 改善の余地がない

[参考]

Table with 2 columns: 国の補助基準による収支率, 適用. Row 1: 163%, 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
136	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	55.30	50,524	21,283	36,297	▲ 15,014	59%	14,860	15,014	154	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		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	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H23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 ・H23年度には全車両に防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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	115%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
137	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	145.80	101,787	56,776	76,039	▲ 19,263	75%	20,589	19,263	▲ 1,326	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		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	・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性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・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開発し利用を促進 ・H28年度には全車両に防カラス対策の実施 ・R3年度には全車両に防カラス対策の実施	・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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	115%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
138	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	59.30	44,800	23,090	31,944	▲ 8,854	72%	9,645	8,854	▲ 791	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		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	・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性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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H23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 ・H23年度にバスICカードの導入 ・R3年度には全車両にICカード加エコーピングを実施	・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	142%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
139	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	158.94	95,745	66,384	71,341	▲ 4,957	93%	8,553	4,957	▲ 3,596	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		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	・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	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H27年度よりホームページに「定期・片道運賃、距離」が検索できるページを開発し利用を促進 ・H28年度には全車両にICカード読み取りシステム導入 ・R3年度には全車両にICカード読み取りシステムを実装	・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	142%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
140	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	135.13	59,692	48,815	51,280	▲ 2,465	95%	5,466	2,465	▲ 3,001	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・宮の森地区・琴似駅・麻生駅とを結び通勤及び通学の利便性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	A	1	1
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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	・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	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	183%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
141	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	220.22	96.487	77.768	81.669	▲ 3,901	95%	8,888	3,901	▲ 4,987	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		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	・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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、道路運賃が札幌市からの乗車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 ・R3年度には全車両に航ワイルド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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	180%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等													
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
142	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	85.86	45,733	23,937	34,291	▲ 10,354	70%	12,044	10,354	▲ 1,690	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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 ・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H25年度から、当該系統が札幌市からの通勤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「通勤・通学連携、乗継」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 ・R3年度には全車両に抗菌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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	117%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
143	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	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	55.51	46,709	22,137	35,502	▲ 13,365	62%	14,071	13,365	▲ 706	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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 ・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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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「定期・半運賃、乗継」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 ・R3年度には全車両に航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	B	A			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	106%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

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						
144	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	72.60	54,631	24,295	42,681	▲ 18,386	57%	20,594	18,386	▲ 2,208	

アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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。 ・H27年4月に「ダイヤの効率化や観光客の利便性向上」をテーマに、沿線事業者からの課題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」が掲載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 R30年度には全車種に既ワイヤレス充電機能を実装	・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	A	2	2
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	・維持目的を果たすため、概ね適正な運行便数を設定 ・朝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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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	・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。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等													
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
145	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	35.40	21,180	13,049	18,123	▲ 5,074	72%	6,389	5,074	▲ 1,315	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	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、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					・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。
	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(及びバスナビ)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「乗車・乗降案内」欄に「乗車・乗降案内」ページを開設し利用を促進 ・H25年度から乗車券(バスカード等)の見直しを実施し、ICカードの利用を促進					・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	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大きい(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等													
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
146	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	47.74	23,227	17,712	20,670	▲ 2,958	86%	4,638	2,958	▲ 1,680	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	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、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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)を提供 ・H25年度から、当該系統が札幌市からの通勤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「通勤・学道通賃、乗継」の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 ・R3年度には全車間に航ウイルス加工エアーリングを実施	・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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	170%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 ジェイ・アール北海道バス株式会社

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
147	53	啓明線	● 15	札幌駅前	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	札幌駅前	中央区役所前	啓明ターミナル	6.0	31.0	7.0	60.06	27,090	21,167	22,681	▲ 1,514	93%	724	1,514	790	

■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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、大通駅と結び通勤及び通学の利便性を考慮したルート設定	・住民・利用者の要望を踏まえ、ルートや停留所設置要望等のニーズにあった見直しを引き続き検討する。	B	A	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。 ・乗務員不足や2024年問題に対応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(及びバスナビ)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で「乗取」や「運賃」、乗車1枚の乗取できるページを開示し利用を促進 ・H31.3月にバスロケーションシステム導入 ・R3年度には全車両に航ワイルド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みを継続する。 ・引き続き、ICカード利用促進の取組みを継続する。	B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

【参考】

国の補助基準による収支率	175%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
148	12	定山溪線	● 12	真駒内駅	石山中央・簾舞小	定山溪車庫前	21.3	54.0	4.7	82.6	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	定山溪車庫前	21.3	54.0	4.7	55.79	77,298	34,076	45,643	▲ 11,567	75%	27,703	11,567	▲ 16,136	

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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。	石山線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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
149	南55	藻岩線	● 12	札幌駅	南21西11	藻岩高校前	9.1	38.0	9.1	47.7	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	38.0	9.1	93.46	48,985	32,220	35,243	▲ 3,023	91%	4,815	3,023	▲ 1,792	

■アセスメント結果											
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。							
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	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。				B	B		
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業者改善・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。						1	1
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。車両運用の効率化。運行経費の削減。デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。エコドライブ講習の実施。中古車両の導入。運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。				B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	147%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
150	7	定山溪線		川沿5-2	川沿16-2	豊滝	11.1	24.0	0.5	46.7	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	0.5	0.52	2,697	161	1,206	▲1,045	13%	2,955	1,045	▲1,910	

■アセスメント結果											
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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。 自社系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。	利用実態やお客様のご意見・ご要望を基に利用者の利便性を考慮したルート・停留所・時刻を設定。	お客様のご意見・ご要望を積極的に取り入れ、現状の運行ルートを継続する。							
	②運行方法の改善 ・ダイヤ	競合区間を相互に有する自社他系統を含めた全体でのダイヤの見直しを行い、利用者利便の向上と輸送人員の集約に努めている。	近接及び重複する他系統を含めた便数設定を行っている。 他系統も含め、必要に応じた減回・増回を行っている。 お客様の意見及び運行実績に基づき、所要時分を増分するとともに、ダイヤ全体を見直しを行い、利用促進に努めている。	運行及び輸送人員データを活用した、ダイヤ見直し効果の検証と検証結果をもとに、更なる利便向上と効率的となるダイヤの設定に努める。運行実態、利用実態の把握に努め、利用者が少ない時間帯のダイヤ見直しに努める。				B	B		
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業者改善・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。						3	3
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。 令和3年12月、廉舞に回転場を新たに開設した。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。 新たな回転場を活用し運行の効率化を行った。				B	B		

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	13%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
151	7	定山溪線		川沿5-2	川沿16-2・藤野4-5	藤野4-11	7.8	20.0	1.5	46.7	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	20.0	1.5	2.10	5,686	540	2,543	▲2,003	21%	1,956	2,003	47	

■アセスメント結果											
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	21%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
152	12	定山溪線		真駒内駅	石山3-5	石山六区	7.6	22.0	7.4	82.6	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	22.0	7.4	44.33	40,865	15,568	18,278	▲ 2,710	85%	4,476	2,710	▲ 1,766	

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

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	85%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等													
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考	
				起点	主な経由地	終点							
153	南54	真駒内線	● 15	札幌駅	西11丁目駅前・真駒内本町	南町4	12.4	53.0	26.7	45.4	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	53.0	26.7	401.03	238,440	164,682	180,545	▲ 15,863	91%	34,456	15,863	▲ 18,593	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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。						
	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。	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。	B	B	1	1		
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。 都心部100円バスに対応	札幌市・他事業者と協力「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	154%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
154	南54	真駒内線	● 15	札幌駅	西11丁目駅前	真駒内本町	8.3	34.0	18.7	45.4	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	34.0	18.7	167.55	92,993	58,302	69,051	▲ 10,749	84%	15,275	10,749	▲ 4,526	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	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 事業者改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	140%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
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	8.5	8.5	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	8.5	56.19	49,468	23,403	36,241	▲ 12,838	65%	19,169	12,838	▲ 6,331	

■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		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	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	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 事業者改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	106%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6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

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 156: 南4, 真駒内線, 15, 真駒内本町, 真駒内駅, 南町4, 4.1, 14.0, 1.0, 37.8, 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

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 31: 真駒内本町, 真駒内駅, 南町4, 4.1, 14.0, 1.0, 4.05, 2,993, 1,435, 2,054, ▲619, 70%, 932, 619, ▲313

■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 include route adjustments, service improvements, and cost reduction measures.

【評価】 <事業者(1次評価)>

- A 充分取組・改善している
B 部分的に取組・改善している
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, 107%, 適用, 地域キロ当たり標準経常費用 (447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
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	45.0	12.6	37.8	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	45.0	12.6	160.15	77,342	52,558	58,637	▲ 6,079	90%	26,209	6,079	▲ 20,130	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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 事業者改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	152%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
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	35.0	16.8	37.8	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	35.0	16.8	97.78	99,047	40,669	74,950	▲ 34,281	54%	24,472	34,281	9,809	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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。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な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 事業者改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	92%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
159	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	24.0	7.4	37.8	南区沿線住民の地下鉄真駒内駅への移動(通勤・通学・通院・買い物等)交通手段確保	

■前年度運行実績等																
報告書 番号	起点	主な経由地	終点	キロ程	所要時間	運行回数	輸送量	実車走行 キロ	経常収益	経常費用	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	24.0	7.4	25.38	36,721	8,883	25,100	▲ 16,217	35%	17,231	16,217	▲ 1,014	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	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なダイヤの設定に努める。運行実績、利用実績の把握に努め、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でバスの乗り案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	54%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
160	南84	真駒内線	● 15	青少年会館前	真駒内駅	南町4	4.2	14.0	24.0	24.0	南区・豊平区沿線住民の地下鉄中の鳥駅・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	24.0	128.88	70,976	43,515	48,239	▲ 4,724	90%	7,033	4,724	▲ 2,309	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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。	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な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「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 事業者改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	137%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
161	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	37.0	11.4	26.4	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	37.0	11.4	122.78	91,653	48,603	62,293	▲ 13,690	78%	21,206	13,690	▲ 7,516	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		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	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。					
	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な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。				B	B
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業者改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。				B	B

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	119%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
162	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	15.0	26.4	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
38	真駒内本町	平岸駅前・中の島駅前	真駒内本町	11.1	37.0	15.0	149.70	118,304	58,134	80,406	▲ 22,272	72%	31,149	22,272	▲ 8,877	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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。					
	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なダイヤの設定に努める。運行実績、利用実績の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。				B	B
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。					
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。				B	B

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	110%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
163	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	19.9	21.9	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	19.9	111.84	44,129	28,097	29,060	▲ 963	97%	2,755	963	▲ 1,792	

■アセスメント結果													
項目	現状		これまでの取組の具体的内容				取組効果及び今後の取組予定		事業者評価		札幌市評価		
	※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載		※取組主体を明記				※未実施の場合、理由と今後の対応方針を記載		今年度	前年度	今年度	前年度	
収入の増加	①運行ルートの見直し ・ルート ・バス競合 ・鉄道競合	維持目的を果たすため、概ね適正なルート及び停留所となっている。 自社他系統と運行区間が重複する部分はあるが、過度な競合はない。		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 事業者改善・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	142%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
164	南95	藻岩線	● 15	真駒内駅	川沿1-1	硬石山	5.9	21.0	29.2	29.2	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
42	真駒内駅	川沿1-1	硬石山	5.9	21.0	29.2	182.21	124,077	68,586	86,641	▲ 18,055	79%	16,283	18,055	1,772	

■アセスメント結果								
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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 事業者改善・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
165	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	26.0	15.5	19.5	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
44	真駒内駅	藻岩高校前・南沢入口	東海大学前	8.3	26.0	15.5	154.23	108,971	66,934	72,260	▲ 5,326	93%	4,937	5,326	389	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
166	南97	北の沢線	● 15	真駒内駅	川沿1-1	山水団地前	6.7	20.0	25.7	25.7	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
48	真駒内駅	川沿1-1	山水団地前	6.7	20.0	25.7	125.42	122.898	47,008	80,002	▲ 32,994	59%	31,371	32,994	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		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	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な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 事業者改善・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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調書

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 株式会社じょうてつ

■計画年度における経路及び運行水準等												
No.	路線番号	路線名	移行系統 (年度)	経路			キロ程	所要時間	系統 運行回数	路線 運行回数	主な維持目的	備考
				起点	主な経由地	終点						
167	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	17.0	23.7	23.7	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
49	真駒内駅	川沿1-1	道路管理事務所	4.9	17.0	23.7	125.61	83,937	43,671	57,990	▲ 14,319	75%	12,432	14,319	1,887	

■アセスメント結果									
項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	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。					
	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。運行実績、利用実績の把握に努め、ニーズに合わせた運行時刻見直しに努める。	B	B			
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	自社HPでバスの乗り案内を掲載・時刻表等をわかりやすく情報提供。 ICカード乗車券導入にあたりご利用案内等を作成・配布。	札幌市・他事業者と協力し「えきバスナビ」で情報を提供 お客様の意見・要望対応の専門部署設置 事業改善・利用促進を立案する組織の設置 令和2年4月、感染予防対策として混雑状況がわかるバスロケーションシステムを導入。 コロナ対策として全車両に換気扇を導入。	お客様の意見・要望を反映し各種案内物の強化や運転士によるマイク案内等、サービス向上が図られた。 バスロケーションシステムについてはお客様より便利であると好評いただいている。			1	1	
費用の削減	④削減・節約・効率化等 ・効率性	燃料経費の削減。車両購入費の節約。 車両運用の効率化。運行経費の削減。 デジタルタコグラフを活用し、運行速度管理徹底による運転操作の効率化・エコドライブの促進。	アイドリングストップや冷暖房を控える等の取り組みの実施。 エコドライブ講習の実施。 中古車両の導入。 運行の効率化(回送率の削減、系統の統廃合等)による人工の削減。	現在の取り組みを継続して実施する。 車両更新計画を見直し、新車に替わり中古車の導入割合を増やした。 車両修繕費やダイヤ改正による人件費・燃料費等の費用を削減した。	B	B			

【評価】 <事業者(1次評価)>

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

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	116%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)

### 補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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			キロ程	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						
168	西14	円山		盤溪	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	盤溪	荒井山	円山公園駅	7.3	17.0	21.0	80.64	76,394	21,734	25,748	▲ 4,014	84%	5,889	4,014	▲ 1,875	

### ■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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	A	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 ・始発のダイヤについて地下鉄への乗継が不便なため、実態を把握しダイヤ変更を検討する				
	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 ・時刻表だけではなくバス乗り場の地図、主に利用の多いスキー場までの所要時間と運賃も掲載	・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				
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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6年度

事業者名 札幌ばんけい株式会社

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						
169		発寒南・真駒内		盤溪	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	盤溪	西野二股	発寒南駅	10.2	23.0	8.0	19.88	36,890	2,730	12,433	▲ 9,703	22%	11,326	9,703	▲ 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		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	・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	・沿線のイベントにあわせて、円山線だけでなく発寒線も増便運行を検討					
	③利用促進 ・住民理解 ・PR	・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					
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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

- 1 非常に良い(高く評価できる)
- 2 概ね良い(評価できる)
- 3 改善の余地がある(もう一歩で評価できる)
- 4 改善の余地が大いにある(努力を要する)
- 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	(447.28)

### 補助対象系統評価調査

補助対象運行年度 令和6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			キロ程	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						
170		発寒南・真駒内		盤溪	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	盤溪	北の沢小学校	真駒内駅	8.1	18.0	6.0	19.88	34,052	2,730	11,477	▲ 8,747	24%	10,238	8,747	▲ 1,491	

### ■アセスメント結果

項目	現状 ※運行状況に基づく現状分析・取組の可能性を記載	これまでの取組の具体的内容 ※取組主体を明記	取組効果及び今後の取組予定 ※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	・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、盤溪北ノ沢トンネルを通るルートへ変更	・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	・沿線のイベントにあわせて、円山線だけでなく真駒内線も増便運行を検討				
	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				
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
- 改善の余地がない

<札幌市(2次評価)>

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

[参考]

国の補助基準による収支率	18%
適用 地域キロ当たり標準経常費用	(447.28)