

平成29補助年度 補助系統別事業評価票(横須賀(A)線)

1.補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
横須賀(A)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	大府駅前・尾張横須賀駅	8.2km	12.4回	大府市・東海市
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)

<接続する系統>
東海旅客鉄道東海道本線・武豊線
名古屋鉄道常滑線
名古屋鉄道河和線

<接続される系統>
知多乗合大府線
東海市循環バス
大府市循環バス

模式図

2.H29年度の運行状況

計画どおり運行されたか(△)		評価の基準	(参考数値) 主要指標の推移(△)					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由		年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
A	事業計画どおり運行回数が確保されている	A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B → 車両故障等運行事業者の責に帰すべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合 C → 系統廃止に至る場合	利用者数(人)	59,596	53,966	79,800	72,032	65,561
			平均乗車密度(人)	3.5	4.0	3.8	3.2	3.0
			一日あたりの輸送量	43.4	49.6	47.1	39.6	37.2

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B	目標	79,800	前年と同様に減少傾向となった。目標の数値にも届かず目標比の82.1%であった。今後も継続して利用促進を図る必要がある。
	結果	65,561	
	特記事項		
評価の基準 A → 年間目標利用者数を達成できた場合 B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数以上の利用があった場合 C → 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合		市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名: 東海市	市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名: 東海市
		市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名: 大府市	市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名:

複数市町村を跨ぐ系統としての役割					
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(運営主体)(△)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,200人/月	市境をまたぐ利用がおおよそ4割あり、広域的な路線の役割をはたしている。	市町村名: 東海市	市町村名: 大府市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	40%		知多バス上野台線とともに、東海市と大府市を結ぶ貴重な公共交通手段の一翼を担っており、通勤・通学利用が多い。	大府市、東海市ともに高等学校近くに停留所があることや、鉄道駅を結ぶことによる通勤・通学利用が多い。また、所轄の警察署まで行く手段でもある。	
特記事項					

(参考数値・情報) その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体(断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等)(△)	沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)(□)
大府駅前: およそ150人/日 尾張横須賀駅: およそ50人/日 市町境の断面輸送量は上記のとおり	名古屋鉄道尾張横須賀駅利用者数(H28年度): 5,394/日 名古屋鉄道高横須賀駅利用者数(H28年度): 2,959/日 JR大府駅利用者数(H28年度): 13,300人/日 東海市循環バス中ルート高横須賀駅前(H28年度): およそ6人/日 東海市循環バス南ルート尾張横須賀駅前(H28年度): およそ34人/日 大府市循環バス計4コース乗入れ大府駅東(H28年度): 71人/日

3.H29年度の取り組み状況

		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
踏 ま え た 取 組	直近事業評価結果(△)	沿線自治体と連絡し、広報等に路線時刻表を掲載する等の取組を展開した。	市町村名:東海市	市町村名:大府市	市町村名:
	評価		東海市循環バスの時刻表に、知多バス横須賀線及び上野台線の時刻を載せた総合時刻表を作成し、窓口等で配布を行った。	相互利用促進のため、大府市循環バスの路線図に横須賀線への乗継ぎ箇所を標記し、窓口及び関係施設へ配布を行った。	
	改善点とした事項				
	(関係者の連携等)	沿線施設等への路線周知等を行い、施設利用者のバス利用促進に努めた。			
そ 取 組 他 の					

4.今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
利用者の減少傾向であることから、沿線自治体と連携する等して幅広い利用促進の取組が必要。	市町村名:東海市 利用者が減少傾向にあることから、利用者層の把握や利用目的について把握し、その結果から改善を行う必要がある。	市町村名:大府市 利用者層の把握や利用目的について把握し、その結果から改善を行う必要がある。	市町村名:

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5.今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
H30年度、H31年度に行う取組	わかりやすく、利用しやすいダイヤ設定とその周知	市町村名:東海市 引き続き路線バスの時刻表を掲載した総合時刻表の配布を行う。また、平成31年度に予定している東海市循環バスのルート・ダイヤ改正時には、路線バスとの競合が起こらないように配慮し、路線バスと市循環バスの相互利用促進を行っていく。	市町村名:大府市 平成31年度に予定している大府市循環バスルート及びダイヤ改正時には、路線バスと競合しないよう配慮することに加え、市循環バスとの相互利用促進ができるよう計画を進めていく。	市町村名:
中、長期的な取組	同上	引き続き路線バスの時刻表を掲載した総合時刻表の配布を行う。また、公共交通会議の中でも路線バスについて積極的に議題として取り上げていく。さらに、中継地である名古屋鉄道駅や東海市循環バスの利用者数が増加傾向にあるため、路線バスにおいても、鉄道や循環バスと連携した利用者増加策を、事業者とともに模索する。	高齢化及び免許返納に伴い、市循環バス利用者が増加していることも踏まえ、民間路線バスとコミュニティバスの相互利用促進できるよう公共交通会議でも議論していく。	

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関する評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「〇〇の制約があるが(〇〇の検討を要するが)〇〇の取り組みを行っていきたいと考えている」等や「〇〇の取り組み(詳細は未定であるが、例えば〇〇のような取り組み)を行っていきたいと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関する評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。