

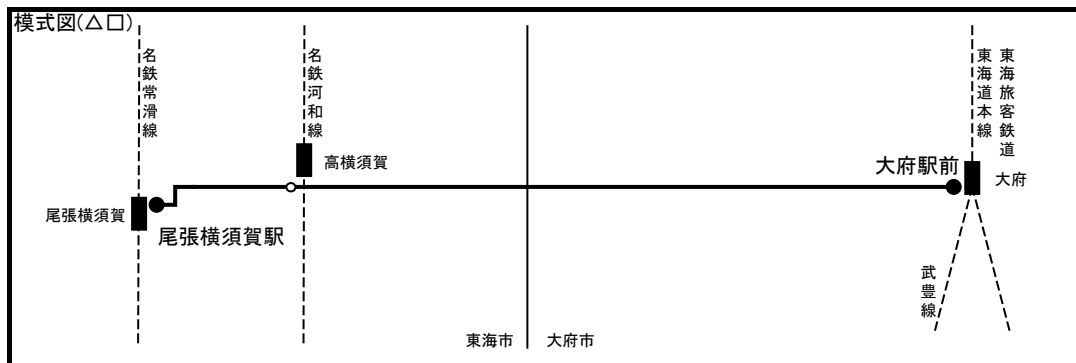
平成30年度補助系統別事業評価票(横須賀(A)線)

1. 補助系統の概要(Δ)

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	8.2 km	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(Δ□)
<p><接続する系統></p> <p>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</p> <p><接続される系統></p> <p>知多乗合大府線 東海市循環バス 大府市循環バス</p>



2. H30年度の運行状況

事業実施の適切性	
計画どおり運行されたか(Δ)	
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由
A	事業計画どおり運行回数が確保されている

評価の基準

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

《参考数値》 主要指標の推移(Δ)					
年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
年間利用者数【人】	53,966	79,800	72,032	65,561	85,243
平均乗車密度(実績)	4.0	3.8	3.2	3.0	3.8
輸送量(実績)	49.6	47.1	39.6	37.2	47.1
収支率(実績)				59.9	78.3

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況(Δ)	運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A	目標	72,032	<p>前年と比べ多少増加傾向となった。目標の数値にも達成し目標比の118.3%であった。今後もより一層、利用促進を図る必要がある。</p> <p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 東海市</p> <p>各主要指標とも前年度から増加している。この傾向が一過性のものにならないように、継続的な利用促進策等が必要である。</p>
	結果	85,243	
	特記事項		
評価の基準			市町村の所見、理由分析、認識(□)
A → 年間目標利用者数を達成できた場合			市町村名:
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			

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(Δ)	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(Δ)	2,200 人/月	市町村名: 大府市 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。	市町村名: 東海市 知多バス上野台線とともに、東海市と大府市とを結ぶ貴重な公共交通手段であり、通勤・通学利用が見られる。	市町村名:
全利用者に占める率(Δ)	40.0 %			
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)(Δ)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
<p>大府駅前: およそ150人/日</p> <p>尾張横須賀駅: およそ50人/日</p> <p>市町境の断面輸送量は上記のとおり</p>	<p>JR大府駅乗車数(国交省H28年都市計画現況調査結果より): 13,830人/日</p> <p>名古屋鉄道尾張横須賀駅利用者数(H29年度): 1,978,971人</p> <p>名古屋鉄道高横須賀駅利用者数 (H29年度): 1,114,206人</p> <p>東海市循環バス中ルート利用者数(H29年度): 141,981人</p> <p>東海市循環バス南ルート利用者数(H29年度): 135,172人</p> <p>大府市循環バス計4コース乗入れ大府駅東乗車(H29年度実績): 約60人/日</p>

3. H30年度の取組み状況

直近の事業評価結果(△)		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(□)
B	事業評価を踏まえた取組	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みを展開した。	市町村名： 大府市	市町村名： 東海市	市町村名：
改善点とした事項(△)			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明示し、公共施設窓口及び市内主要施設へ配布を行った。	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。また、公共交通を利用してめぐる東海市のモデルコースに、横須賀線を利用し、市外へ出かけるコースを掲載し、配布を行った。	
ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等	その他の取組	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。			
関係者の連携等(△□)					

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みが必要。	市町村名： 大府市 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： 東海市 東海市、大府市、知多乗合株式会社の三者が連携し、利用促進に向けた取組みが必要である。	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(□)
H31年度、H32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： 大府市 横須賀線のPR活動を継続するとともに、31年9月予定の市循環バス路線改正時には、横須賀線との機能分担に配慮することに加え、循環バスの名鉄前後駅(豊田市)乗入れ等、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： 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及びモデルコースパンフレットの配布を行っていく。	市町村名：
中、長期的な取組	同上	高齢化及び免許返納の推進等により、市循環バス利用者が増加していることを踏まえ、上記の市循環バス路線改正に続く民間路線バスとコミュニティバスとの相互利用促進策について、公共交通会議においても議論していく。	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。 また、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、ルート変更等を含めた利用者増加策を、三者で模索する。	

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しての評価が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、「○○の制約があるが(○○の検討を要するが)○○の取り組みを行っていきたいと考えている」等や「○○の取り組み(詳細は未定であるが、例えば○○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. 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。

通信欄 (この欄は、関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
--