

1. 補助システムの概要(△)

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	9.4 回	東海市 大府市 0 0
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. R5年度の運行状況

事業実施の適切性		評価の基準<事業実施の適切性> A:事業計画ど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ぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合	《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)			年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由		年間利用者数【人】	87,009	88,839	78,592	76,105	58,534
A	事業計画どおり運行回数が確保されている。		平均乗車密度(実績)	3.9	4.0	3.6	3.5	3.7
		輸送量	(計画)	37.2	49.6	52.0	49.6	49.6
			(実績)	48.3	50.0	44.6	43.7	34.7
		収支率(実績)	79.0%	60.7%	54.1%	47.0%	50.0%	
		評価の基準<目標・効果達成状況> A:年間目標利用者数を達成できた場合 B1:年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 B2:年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%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						

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(△)
B2	目標	78,592	横須賀線は、大府駅と尾張横須賀駅を結ぶ基幹路線である。2022年10月1日付けダイヤ改正で減便したことにより、年間利用者数が減少したと考えられる。収支率が好転したが、今後も、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。
	実績	58,534	
	達成率	74.5%	
	要因	昨年度(平日)上下27回 (休日)上下21回 今年度(平日)上下22回 (休日)上下13回	市町村の所見、理由分析、認識(□)
運行事業者の所見等(△)		市町村名: 東海市	市町村名: 大府市
		主要指標において、減便による影響を受け、前年度に比べて大幅に減少している。 横須賀線は、本市においても重要な基幹路線であるため、今後もより一層、利用促進を図る必要がある。	前年度に比べ、年間利用者数等主要指標が大幅に減少している。 地域間幹線系統路線としての重要な公共交通サービスを維持していくため、利用促進策等の継続した取組が必要である。
		市町村名: 0	市町村名: 0

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(△)	住民の利用状況(□)							
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,147 人/月	市境をまたぐ利用がおよそ5割弱にのぼり、広域的な路線の役割を果たしている。	市町村名:	東海市	市町村名:	大府市	市町村名:	0	市町村名:	0
全利用者に占める率(△)	49.5% %		前年度と比べると、月の利用者数が1,000人程度減少しているものの、東海市と大府市を繋ぐ重要な基幹路線であり、通勤・通学利用も多い。	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	2023年7月18日及び7月19日実施のOD調査結果をもとに算出									

《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130人/日 尾張横須賀駅：およそ40人/日 市町境の断面輸送量は上記のとおり	JR大府駅乗車人員（R3年度、知多半島の統計 令和4年版）：12,004人/日 名古屋鉄道尾張横須賀駅利用者数（R4年度）：1,626,007人※ 名古屋鉄道高横須賀駅利用者数（R4年度）：1,042,693人※ 東海市循環バス中ルート輸送人員（R5年度）：106,750人 東海市循環バス南ルート輸送人員（R5年度）：94,533人 大府市循環バス東コース輸送人員（R5年度）：36,819人 大府市循環バス西コース輸送人員（R5年度）：25,889人 大府市循環バス南コース輸送人員（R5年度）：40,986人 大府市循環バス中央コース輸送人員（R5年度）：53,069人 ※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度（4月～3月）

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)		運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
A	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： 東海市	市町村名： 大府市	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(Δ)			東海市循環バス路線図に路線バスの路線を明示し、時刻表を配布する際に、路線バスの時刻表を併せて配布している。	相互利用促進のため、大府市循環バスの路線図・時刻表に横須賀(A)線への乗継箇所を明示し、公共施設窓口及び市内主要施設へ配置した。		
ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等						
関係者の連携等(Δ□)	その他の取組	沿線施設等に当該路線の周知等を行い、バスの利用促進に努めた。	特になし	特になし		

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(Δ)	沿線市町村(□)				
今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。	市町村名： 東海市	市町村名： 大府市	市町村名： 0	市町村名： 0	
	東海市・大府市・知多乗合株式会社との三社が連携し、より一層の利用促進に向けた取組が必要である。	大府市循環バス・東海市循環バス・知多乗合株式会社路線バス等の相互利用促進に向けた取組が必要である。			
運行事業者(Δ)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。	市町村名： 東海市	市町村名： 大府市	市町村名： 0	市町村名： 0
		東海市循環バスダイヤ改正(令和6年度)に向けて、路線バスとの相互利用が可能なダイヤを引き続き検討する。	横須賀(A)線のPR活動を継続するとともに、路線バスにおける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(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名： 東海市	市町村名： 大府市	市町村名： 0	市町村名： 0
	平成26年度の利用者数の水準を維持(市内路線バス利用者数:367,000人/年) (横須賀(A)線利用者数:53,996人/年)	会計R6年度目標値 知多バス横須賀線利用者数:250人		
自己評価	目標としている利用者数を上回っているものの、利用促進に向けた取り組みを継続する必要がある。	会計R4年度実績 知多バス横須賀線利用者数:235人/日 新型コロナウイルス感染症の影響により目標値を下回っているが、今後の回復により達成の可能性はある。		

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名： 東海市	市町村名： 大府市	市町村名： 0	市町村名： 0
(R5年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員:106,750人 東海市循環バス南ルート輸送人員:94,533人	(R5年度) 大府市循環バス東コース輸送人員(R5年度):36,819人 大府市循環バス西コース輸送人員(R5年度):25,889人 大府市循環バス南コース輸送人員(R5年度):40,986人 大府市循環バス中央コース輸送人員(R5年度):53,069人		

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。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください