

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	8.2 km	9.4 回	東海市 大府市
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(△□)	模式図(△□)
<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・空港線 名古屋鉄道河和線・知多新線 <接続される系統> 知多乗合大府線・大府循環線 東海市循環バス 大府市循環バス	

2. R6年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)						
計画どおり運行されたか(△)		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】	88,839	78,592	76,105	58,534	80,103	
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)						
		輸送量	(計画)	49.6	52.0	49.6	49.6	31.0
			(実績)	50.0	44.6	43.7	34.7	45.1
		収支率(実績)						

目標・効果達成状況			運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	
A	目標	76,105	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。令和5年3月1日ダイヤ改正で運行時刻の変更(運行回数には変更なし)を実施したことにより、年間利用者数が増加したと考えられる。今年度の年間利用者数の目標は達成率105.3%となったものの、利用者数の減少に転じないよう、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を検討する必要がある。	
	実績	80,103		
	達成率	105.3%		
要因		令和5年3月1日ダイヤ改正で運行時刻の変更(運行回数には変更なし)を実施。時間帯の変更により、利用者数が増加した可能性がある。	市町村名: 東海市	
			市町村名: 大府市	
			年間利用者を始めすべての指標において、前年と比べて増加している。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。	
運行事業者の所見等(△)			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(△)	3,472 人/月	市町村名: 東海市	市町村名: 大府市	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	48.3% %	東海市と大府市を結ぶ重要な公共交通手段であり、鉄道駅と結ぶことによる通勤・通学利用が多い。	前年度に比べると、月の利用者数が、ゆるやかに増加している。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り、朝夕の通勤・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: 0
特記事項	2024年6月19日、20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》(□)
【横須賀線のみ】 大府駅前: およそ130人/日 尾張横須賀駅: およそ47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(R5年度、知多半島の統計 令和6年版): 13,471人/日 名古屋鉄道尾張横須賀駅利用者数(R5年度): 1,687,995人※ 名古屋鉄道高横須賀駅利用者数(R5年度): 1,092,324人※ 東海市循環バス中ルート輸送人員(R6年度): 110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員(R6年度): 95,185人 大府市循環バス東コース輸送人員(R6年度): 37,172人 大府市循環バス西コース輸送人員(R6年度): 25,898人 大府市循環バス南コース輸送人員(R6年度): 39,611人 大府市循環バス中央コース輸送人員(R6年度): 79,883人 ※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度(4月～3月)

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	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(△)			東海市循環バス路線図に路線バスの路線や乗り継ぎできるバス停を明示し、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。		
関係者の連携等(△□)	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		
運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。						

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(□)			
今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を検討する必要がある。	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(△)					

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(△)	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
		令和6年10月に東海市循環バスのダイヤ・ルート再編を実施し、利用しやすいダイヤ設定を行うとともに、乗り継ぎを含めた利用促進を進める。	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
自己評価		会計R5年度目標値(中間値) 知多バス横須賀線利用者数:250		
		会計R5年度実績 知多バス横須賀線利用者数:246人/日 新型コロナウイルス感染症の影響が残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
(R6年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員：110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員：95,185人	(R6年度) 大府市循環バス東コース輸送人員(R6年度)：37,172人 大府市循環バス西コース輸送人員(R6年度)：25,898人 大府市循環バス南コース輸送人員(R6年度)：39,611人 大府市循環バス中央コース輸送人員(R6年度)：79,883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	

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
上野台	知多乗合(株)	知多乗合(株)	共和駅前・上野台・太田川駅前	8.4 km	16.3 回	東海市 大府市
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(△□)	模式図(△□)
<接続する系統> 名古屋鉄道常滑線・空港線 名古屋鉄道河和線・知多新線 <接続される系統> 東海市循環バス 大府市循環バス	

2. R6年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(Δ)							
計画どおり運行されたか(Δ)		評価の基準→事業実施の適切性 A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B: 乗降設備等運行事業者の責任すべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6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】		221,580	188,708	198,022	179,060	229,542
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)		4.2	3.9	4.3	4.6	6.0
			輸送量	(計画)					66.8
		(実績)		92.8	78.0	86.0	75.0	97.8	
		収支率(実績)	67.6%	61.4%	61.3%	71.0%	87.1%		

目標・効果達成状況			運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
A	目標	198,022	上野台線は、共和駅と太田川駅を結ぶ基幹路線である。昨年度から今年度にかけて年間利用者数が順調に増加している。年間利用者数の目標は達成率115.9%となったが、利用者数の減少に転じないよう、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を検討する必要がある。	
	実績	229,542		
	達成率	115.9%		
	要因	鉄道駅への通勤・通学者及び店舗へのお買い物客の増加	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
			年間利用者数を始めすべての指標において、前年と比べて増加している。上野台線は、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増加している。今後も、地域間幹線系統路線としての重要な公共サービスを維持していくために、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(△)	6,479 人/月	市境をまたぐ利用がおおよそ3割にのぼり、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
全利用者に占める率(△)	34.7% %		東海市と大府市を結ぶ重要な公共交通手段であり、鉄道駅と結ぶことによる通勤・通学利用者が多い。	大府市、東海市ともに、鉄道駅を結ぶことにより、通勤・通学及び買い物利用者が多い。
特記事項	2024年6月19日、20日実施のOD調査結果をもとに算出		市町村名: 0	市町村名: 0

《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》(□)
太田川駅前: およそ340人/日 共和駅前: およそ220人/日 市町境の断面輸送量は上記のとおり	JR共和駅乗車人員(R5年度、知多半島の統計 令和6年版): 9,034人/日 名古屋鉄道太田川駅利用者数(R5年度): 7,105,734人※ 東海市循環バス北ルート輸送人員(R6年度): 111,544人 東海市循環バス中ルート輸送人員(R6年度): 110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員(R6年度): 95,185 大府市循環バス北コース輸送人員(R6年度): 27,441人 大府市循環バス西コース輸送人員(R6年度): 25,898人 大府市循環バス中央コース輸送人員(R6年度): 79,883人 ※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度(4月～3月)

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	関係市町と連携を図りながら、上野台線のPRや周知を行う。分かりやすく、利用しやすいダイヤの設定を行う。	市町村名： 東海市	市町村名： 大府市	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(△) ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等			東海市循環バス路線図に路線バスの路線や乗り継ぎできるバス停を明示し、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・時刻表に上野台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。		
関係者の連携等(△□) 運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。	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(△)	沿線市町村(□)				
今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を検討する必要がある。	市町村名： 東海市 東海市・大府市・知多乗合株式会社三社の連携し、より一層の利用促進に向けた取組が必要である。	市町村名： 大府市 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。	市町村名： 0	市町村名： 0	
運行事業者(△)					

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(△)	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 令和6年10月に東海市循環バスのダイヤ・ルート再編を実施し、利用しやすいダイヤ設定を行うとともに、乗り継ぎを含めた利用促進を進める。	市町村名： 大府市 上野台線の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。	市町村名： 0	市町村名： 0

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
自己評価		会計R5年度目標値(中間値) 知多バス上野台線利用者数:1,024人/日 会計R5年度実績 知多バス上野台線利用者数:581人/日 新型コロナウイルス感染症の影響が強く残り、目標値を大幅に下回っている。次期の地域公共交通計画で目標値を見直す予定。		

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
(R6年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員:110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員:95,185人	(R6年度) 大府市循環バス北コース輸送人員(R6年度):27,441人 大府市循環バス西コース輸送人員(R6年度):25,898人 大府市循環バス中央コース輸送人員(R6年度):79,883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。)

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
あいあいバス(北部循環コース)	知多市	知多乗合(株)	朝倉駅から朝倉駅(循環)	27.9 km	9.8 回	東海市 阿久比町
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＞

名古屋鉄道常滑線・河和線

＜接続される系統＞

知多市コミュニティバス南部コース、東海市コミュニティバス中・南ルート、阿久比町循環バスオレンジライン、知多バス朝倉団地線、岡田線、佐布里線

2. R6年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)						
計画どおり運行されたか(△)		評価の基準<事業実施の適切性> A: 事業計画と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任ですべてを停止し、運休(一部区間の運行を再開する)が促された場合 C: 系統廃止に至る場合						
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	
		年間利用者数【人】	21,703	51,064	56,472	61,659	66,039	
A	計画どおり運行した。	平均乗車密度(実績)	2.0	2.1	2.4	2.6	2.9	
		輸送量	(計画)	29.4	19.6	20.5	23.5	
			(実績)	20.0	20.5	23.5	25.4	28.4
		収支率(実績)	5.2%	5.8%	6.4%	6.3%	6.3%	

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(△)			
A	目標	57,500	(知多市)利用者数は、昨年度に続き今年度も目標を達成した。また、令和2年の路線再編以降、利用者数が順調に増加していることから、近隣市町の駅や商業施設への乗り入れなど、地域住民の生活に即した路線の見直しが利用者の増加につながったと考えられる。 その他の利用実態としては、通院、名鉄電車との接続利用、自動車を所持していない高齢者や女性等の買い物利用等が多く、雨の日は高校生がバスを利用して通学している。			
	実績	66,039				
	達成率	114.9%				
	要因	令和2年の路線再編により、路線の利便性が向上し、利用者の増加につながったため。	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:	阿久比町
(知多乗合) 年間利用者数は、昨年度に続き堅調に増加した。通院と買い物などを目的とする旅客が多く、今後も、市民の交通手段として、更なる利用者数の増加を期待したい。			年間利用者を始めほとんどの指標において、前年と比べて増加している。西知多総合病院バス停のほか、南加木屋駅西、中平地バス停においても、両市のバスの相互利用が高まったと考えている。		カネスエ阿久比店でバスの乗継が可能であるため、相互利用が高まっていると感じている。	
			市町村名:		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(△)	住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,381 人/月	(知多市)東海市にある公立西知多総合病院と、阿久比町にあるカネスエ阿久比店の利用が多い。また、本市東部地区の住民は、隣接する東海市や阿久比町に生活圏があることから、通院、買い物など日常生活の移動手段として利用されている。	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	25.0 %		乗り継げるバス停が増えたことで、相互利用による住民の往来が増えている。	本町の循環バスとの乗継利用や、町民の西知多総合病院へのアクセスに利用されている。		
特記事項	市町を跨ぐ利用者数は推定値					

《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

西知多総合病院バス停 約3,100人/年、南加木屋駅西バス停 約1,400人/年、 中平地バス停 約1,000人/年、カネスエ阿久比店バス停 約2,900人/年	【東海市】 名古屋鉄道南加木屋駅利用者数(R5年度):2,824,601人※ 東海市循環バス中ルート輸送人員(R6年度):110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員(R6年度):95,185人 ※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度(4月～3月) 【阿久比町】 カネスエバス停乗降客数:約1,000人/年
---	--

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(△) バスロケーションシステムの積極的なPR。		・バスロケーションシステムの周知 ・高齢者を対象としたバスロケーションシステム講習会を引き続き実施 令和6年3月1日に新設したバス停2基についても同様にQRコードを掲載し	バスロケーションシステムの導入については未定		
関係者の連携等(△□) 年1回、関係各市町と情報交換を行っている。	その他の取組	・乗降客カウントシステムのデータを活用した利用実態の把握に努めた。 ・県内一斉エコ通勤デーに合わせて職員への公共交通利用促進を行った。	・ホームページでの乗継案内 ・市役所において時刻表を配架 ・西知多総合病院内においてバスロケーションシステムの表示ディスプレイを運用	町役場において時刻表を配架	

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(□)			
(知多市)バス利用者は増加傾向にあり、利用者数の目標値は達成できたが、有料利用は全体の約40%に留まっている。学生や会社員の利用促進に努め、運賃収入の増加を図る必要がある。		市町村名: 東海市 令和6年10月の東海市循環バスのダイヤ・ルート再編後も引き続き双方のコミュニティバスの乗継が可能であることを周知し、利用者数の増加を図る必要がある。また、バスロケーションシステムが自治体によって異なるため、利用者が不便である。	市町村名: 阿久比町 双方のコミュニティバスの乗継が可能であることを周知し、利用者数の増加を図る必要がある。	市町村名:	市町村名:
運行事業者(△) (知多乗合) 知多市コミュニティ交通に結節する他路線も含めて、地域全体で公共交通を活性化させる必要がある。					

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(△)	市町村の取組(□)			
R7年度、R8年度に行う取組	(知多市) ・バスロケーションシステムの積極的なPRと、システムを活用した利用実態の把握 ・バスの乗り方教室の開催等、バスの利用方法の啓発 ・市内高校での出前講座	市町村名: 東海市 東海市循環バスの再編後のダイヤ・ルートについて、アンケート調査や乗降調査の分析を進め、あいあいバスとの相互利用が可能なダイヤ・ルートを引き続き検討する。また、バスロケーションシステムを知多市と同様のものとし、利用者の利便性向上を図る	市町村名: 阿久比町 町役場において時刻表を配架	市町村名:	市町村名:

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: 知多市 策定中	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町 未策定	市町村名:
自己評価				

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: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
(R6年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員: 110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員: 95,185人	カネスエバス停で阿久比町循環バスに接続している。乗降客数は年間約1,000人。ただし、阿久比町循環バスの運行本数が少なく、補助系統との接続もあり良くないため、乗り換えの需要は、西知多総合病院利用者以外はあまりないものと思われる。		

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	