

南知多町地域公共交通計画

令和7年6月

南知多町

目次

1	本計画の目的と位置づけ	1
1-1	計画の目的	1
1-2	計画の区域	1
1-3	計画の期間	1
1-4	上位・関連計画における位置づけ	1
2	本町の概況と公共交通の現況及び実態調査	2
2-1	本町の概況	2
2-2	公共交通の現況	3
2-3	利用実態及びニーズ調査	6
3	地域公共交通に関する課題	7
3-1	地域特性からの課題	7
3-2	地域公共交通の利用実態からの課題	7
3-3	町民・観光客のニーズからの課題	8
3-4	持続可能な地域公共交通の形成に向けた課題	9
4	計画の方針と目標	10
4-1	基本方針（目指す姿）	10
4-2	基本目標	10
4-3	数値目標	12
4-4	将来ネットワーク	13
5	目標を達成するための事業及び実施主体	15
5-1	事業概要	15
5-2	個別事業の概要	16
6	計画の推進方法	21
6-1	計画の推進体制	21
6-2	PDC Aサイクルによる評価・改善	21
6-3	評価・改善のためのデータ収集	22

1 本計画の目的と位置づけ

1-1 計画の目的

本町の地域公共交通は、鉄道、海っ子バス、航路及びタクシーで構成されており、通勤・通学者や高齢者などの町民及び観光客の移動に不可欠な移動手段として機能しています。近年、高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症を契機とした生活様式の変化、燃油価格高騰、運転手不足の深刻化などにより、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

本町では、平成22年10月に海っ子バスの運行を開始し、運賃低廉化を目指し愛知県下で最も早くゾーン制運賃を導入しました。また、ルート・ダイヤの変更、利用促進活動など、様々な施策を行ってきました。令和5年10月には、海っ子バス南知多・美浜環状線に大幅なルート変更と運賃変更を行い、小中学生及び学生への運賃補助事業等を導入するなど、持続可能な地域公共交通の構築に努めてきました。

今後も、現行の地域公共交通の課題を改善し、利便性が高く、持続可能な地域公共交通体系を構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域交通法」という。）にもとづく「南知多町地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2 計画の区域

計画の区域は、鉄道、バス、船の連携を図り、一体的に進める必要があるため、本町全域を基本とし、美浜町にある河和駅、知多厚生病院等へのバス路線沿線も含みます。

1-3 計画の期間

本計画は、令和7年10月～令和12年9月の5年間とします。

1-4 上位・関連計画における位置づけ

本計画は、第7次南知多町総合計画を上位計画として、関連する計画との整合を図りながら公共交通に関する基本計画を定めたものです。

【第7次総合計画】

《将来イメージ》「絆・選ばれる理由があるまち～Bonding, reason to be chosen～」

《基本理念》「暮らし続けられるまちを“あなた”とつくる」

【基本目標3】安心できるまちづくり

3-5 暮らしを支える地域公共交通

■目指すべき将来像

鉄道、バス及び海上交通等の利便性の向上と利用促進を図り、生活に不可欠な移動手段が十分に確保されることで、町民が住み続けたいと思えるまちづくりを目指します。

2 本町の概況と公共交通の現況及び実態調査

2-1 本町の概況

本町の人口は昭和40年以降減少が続いており、令和2年には16,617人です。世帯数はこれまで増加傾向でしたが、平成22年以降は減少に転じています。

日本全体で人口減少が進む中、本町も人口減少傾向が継続し、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和32年時点で約7,500人となっています。

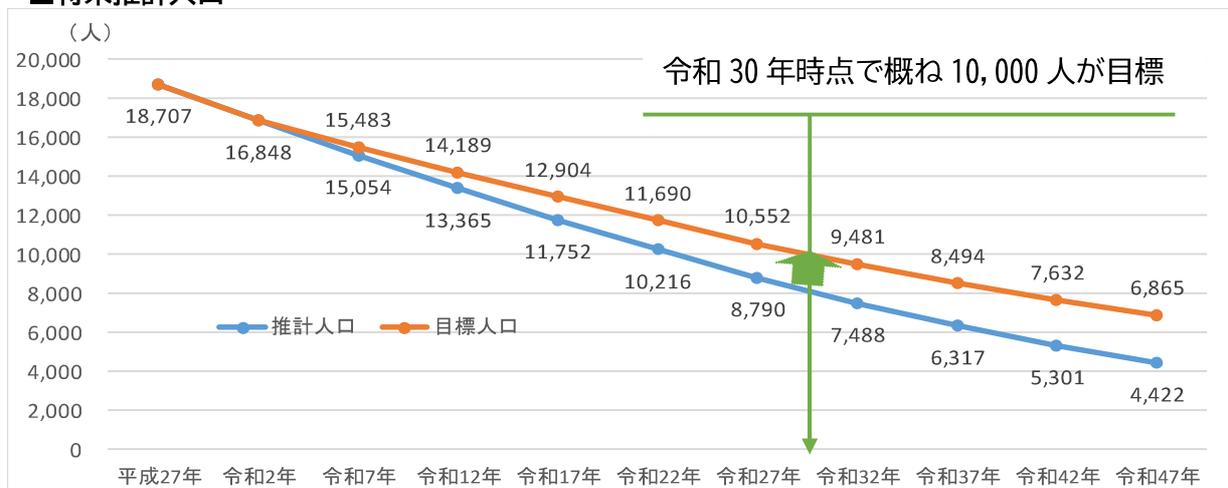
本町の第7次総合計画では人口減少の抑制に努めるものとし、令和30年時点で概ね10,000人の人口を維持することを目標としています。

■人口、世帯数の推移



出典：国勢調査

■将来推計人口



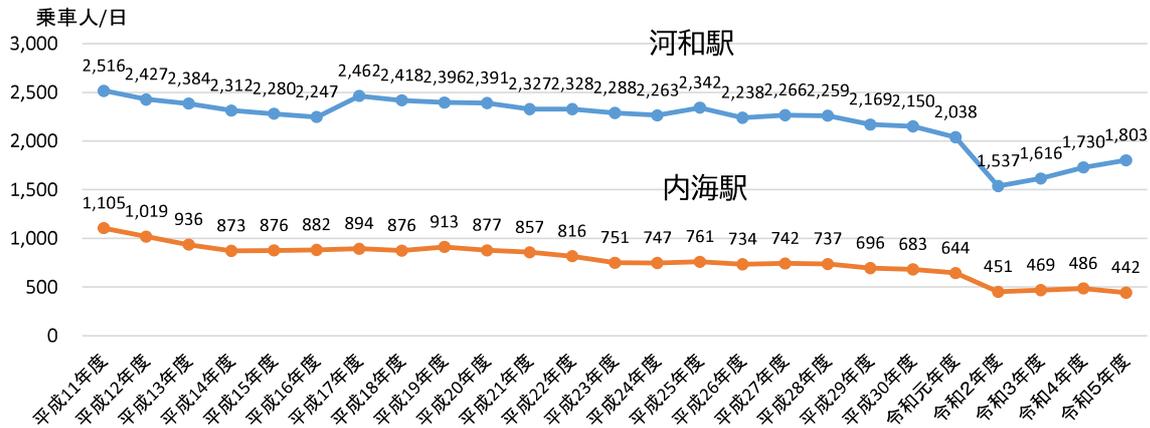
出典：第7次総合計画

(2) 公共交通の状況

①鉄道

名鉄の内海駅、河和駅の利用者数は減少傾向です。コロナ禍による減少からは回復傾向ですが、コロナ前の水準には戻っていません。

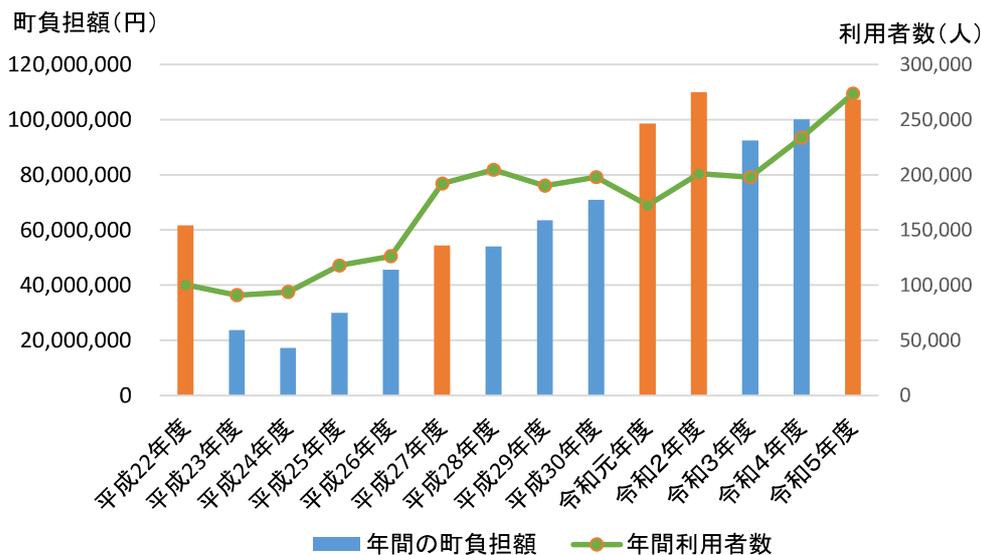
■内海駅、河和駅の乗車人員の推移



②海っ子バス

海っ子バスの利用者数は、運行当初は年間約 10 万人でしたが、運行本数の増便、町民及び観光利用の促進策などにより、令和 5 年度には約 27 万人まで増加しています。ただし、町の費用負担額も増加しており、令和 3 年度には 1 億円近くまで達しましたが、環状線への再編、運賃値上げにより令和 5 年度にはバス購入経費を除くと約 8,700 万円まで減少しています。

■海っ子バスの町の費用負担額と利用者数の推移



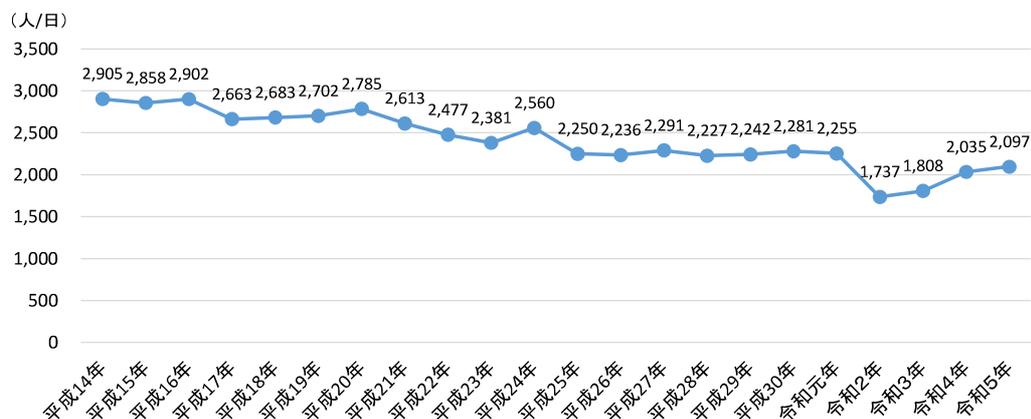
※■の年は、バス購入費用も含まれている。

※集計は 4 月～翌年 3 月まで。

③高速船、カーフェリー

師崎港から篠島、日間賀島まで高速船及びカーフェリーが運航しています。師崎港の高速船の1日当たり利用者数は微減傾向が続いており、令和3年以降はコロナ禍による減少から回復傾向ですが、コロナ前の水準には戻っていません。

■師崎港の1日当たりの高速船利用者数の推移



出典：愛知県統計年鑑及び名鉄海上観光船(株)

④海上タクシー

海上タクシーは篠島に2事業者、日間賀島に2事業者あり、緊急時を含む島民の生活の足と観光を支える役割を併せ持っています。日間賀島では5事業者から2事業者に減少してしまい、緊急時における懸念の声があります。

⑤タクシー

タクシーは、篠島に島内乗合タクシーが1事業者あります。町内の半島部にはタクシー事業者の営業所はなく、町外から呼び出すことになります。

⑥日間賀島自家用有償旅客運送事業

日間賀島では、一般社団法人日間賀島観光協会が自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）「ぐるりーバス」を運行しており、利用者数は増加傾向です。

⑦その他

介護施設、宿泊施設などの送迎バス、スクールバスが運行しています。

(3) 公共交通支援制度

高齢者運転免許証自主返納支援事業、海っ子バスの運賃助成（学生海っ子バス運賃補助事業）、離島交通費助成事業補助金、障がいのある方の移動・外出支援事業、南知多中学校通学に係る日間賀島と師崎港間の定期券付与、篠島・日間賀島から高校へ通学する高速船代の補助、介護保険離島交通費助成などを行っています。

2-3 利用実態及びニーズ調査

調査	実施概要	結果概要
町民アンケート	町内在住 15 歳以上 2,000 人を抽出し、加えてタウンミーティング参加者 50 人を対象。 移動実態、改善要望、海っ子バス再編の評価などを質問。	<ul style="list-style-type: none"> 回収数 806 票（回収率 39%）。 海っ子バスについては、旧豊浜線の路線復活、師崎地区から乙方経路による所要時間増の改善などの運行ルートに関する事、便数増、電車・船との乗継向上の意見が多い。また、再編で乗継がなくなったこと、学生への補助事業が良いという意見がある。今後は路線の維持、サービス充実の意見が多い。 その他、内海駅からの鉄道利用が不便になったこと、高速船・タクシーの運賃が高いこと、待合環境の整備、高齢者への運賃支援などを要望する声がある。
観光客 WEB アンケート	過去に南知多町へ観光に来て、公共交通を利用した人を抽出。海っ子バス利用の有無と理由、希望するサービスなどを質問。	<ul style="list-style-type: none"> 回収数 100 票。 名鉄を利用して来ても、バスの存在を知らない人が一定数存在。他市町でお得な企画切符を利用している人が多く、本町でも要望が高い。
海っ子バス利用者アンケート	平日 2 日間調査。利用目的、バス運行の評価、希望するバスサービスなどを質問。	<ul style="list-style-type: none"> 回収数 527 票（回収率 39%）。 運行本数、運行時間帯ともに今のままが良いが多い。 豊浜・豊丘・片名・師崎地区の利用者は、従前よりも河和駅までの所要時間が増加したため、不満が多い。
高齢者サロン 参加者アンケート	5 か所のサロンで実施。外出時に困ることとその対応策などを質問。	<ul style="list-style-type: none"> 回答者 92 名。 バス停まで遠く歩いていけない人が一定数いる。海っ子バスの内福寺への運行、旧豊浜線復活の意見あり。
一人暮らし高齢者の 買物アンケート	高齢者の見守り対象の方(75 歳以上の独居の方)を対象に、買物の交通手段、意見を質問。	<ul style="list-style-type: none"> 回答者 184 名。 自分で買物に行く人は約 2/3。その交通手段は徒歩、自転車、自動車で 90%、バス 7%。運転免許返納後などの将来に対する不安の意見が多い。
タウンミーティング	5 地域で実施。地域公共交通の改善要望などをグループワーク。	<ul style="list-style-type: none"> 参加者 50 名。 海っ子バスの岩屋寺への運行、豊浜・師崎地区からの所要時間短縮などのルート改善要望、海っ子バスと鉄道・高速船との接続向上、高齢者の運賃助成などの意見あり。

3 地域公共交通に関する課題

3-1 地域特性からの課題

(1) 人口減少、高齢化の進行への対応

- ・本町の人口、世帯数は、ともに減少傾向です。
- ・高齢化が年々進行していることから、高齢者に優しく、移動しやすい交通環境を確保することが求められています。

(2) 観光、交流促進への対応

- ・町の主要産業である観光については、コロナ禍の影響により観光客数が大幅に減少し、令和4年になって回復傾向がみられますが、コロナ前の水準までは達していません。
- ・観光、商業などの回復と振興を図るには、南知多町に訪れる方の移動ニーズに対応した地域公共交通を確保することが重要です。

(3) 通学、通勤への対応

- ・本町の就業者の28.0%、通学者の78.7%は町外に通勤・通学しています。
- ・通勤・通学の足を確保し、本町への定住を促進するため、名鉄内海駅、河和駅での電車、バスとのスムーズな乗り継ぎができる地域公共交通ネットワークを確保することが必要です。

(4) 公共施設再配置への対応

- ・町内の公共施設については、個別施設ごとに再配置が進められています。
- ・今後、施設の再配置に対応して、新たな地域公共交通の導入などを検討する必要があります。

3-2 地域公共交通の利用実態からの課題

(1) 移動ニーズの変化への対応

- ・名鉄内海駅、河和駅の乗車人員及び海上交通利用者数は減少傾向であり、コロナ前の水準には戻っていません。一方、海っ子バスの利用者数は増加傾向でしたが、令和5年10月の大幅な路線再編（ルートは環状線に変更、運賃は値上げ）後は前年よりも減少しました。今後は、人口減少が進む中で利用者数が減少する危惧があります。
- ・コロナ禍を経たライフスタイルの変化やインターネットを利用した買い物の増加などによる移動需要の変化に対応し、地域公共交通利用の維持、確保を図っていく必要があります。

(2) 地域公共交通の担い手確保への対応

- ・地域公共交通を担う運転手などの不足が全国的な課題となっていますが、本町においても、運転手確保が課題の一つとなっています。また、海上タクシーは廃業する事業者が相次ぎ、事業継続が課題となっており、フェリーを始めとする船舶の更新も含めて海上交通を維持する取組が必要です。
- ・地域公共交通のサービス水準を維持するため、運行の効率化、自動運転技術の活用及び地域住民の協力体制などを検討する必要があります。

3-3 町民・観光客のニーズからの課題

(1) 鉄道利用の促進

- ・名鉄内海駅では、令和5年に運行本数の減少と名古屋方面への直通がなくなったことから、町民アンケートでは直通便復活などの改善意見が多くなっています。利用者数は減少傾向のため早期の対応は困難ですが、MaaS※による利便性向上策など、利用者を増やす施策を推進することが必要です。

(2) 海っ子バス、高速船のサービスに対する不満への対応

- ・令和5年10月の海っ子バス再編（環状線による運行）により、再編後の利用者数は減少しました。豊浜・豊丘地区から河和駅までの所要時間増加、師崎地区から乙方を經由することによる河和駅までの所要時間増加、朝通学時のバス混雑、高齢者の運賃割引要望など、運行サービスに対する不満の声があり、これらが一因と考えられます。
- ・高速船については、運賃、運航時間帯、海っ子バスとの乗継、河和港と河和駅・知多厚生病院間のバス運行などについて不満の声があります。
- ・運行（運航）経費や運転手確保などの社会的課題があるものの、事業者などと調整し可能な改善策を検討していきます。

(3) 地域特性にあった移動手段確保

- ・高齢者などから、「海っ子バスを利用したいがバス停まで遠く歩いていけないため困っている」という意見があります。（町民アンケート、高齢者サロン参加者アンケート、タウンミーティング）
- ・一方、町民アンケート調査によれば、移動手段を確保する取組に対して約18%の方が協力したいと回答しています。
- ・海っ子バスで全ての地域、住民の移動を確保できないことから、地域特性に合わせて、新たな移動手段確保の取組についても検討が必要です。

(4) 観光利用の促進

- ・観光客へのアンケート調査によれば、目的地までの地域公共交通の切符と観光施設の入場券や割引がセットになったお得な企画切符、及びグルメ情報の提供についての要望が高くなっています。
- ・地域公共交通を利用した観光客のうち、バスを利用しなかった方の理由として「バスがあることを知らなかった」が2割弱あることから、海っ子バスのルート、ダイヤ及び観光施設の最寄りバス停などを適切に情報提供することが必要です。

※MaaS(マース:Mobility as a Service):

地域公共交通を含めた、自家用車以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ移動の概念、またそれを目的としたサービス。

3-4 持続可能な地域公共交通の形成に向けた課題

(1) MaaSによる利便性向上

- ・近年、デジタル技術を社会に浸透させ、人々の生活をより良いものに変革するDX（デジタルトランスフォーメーション）が進展しています。地域公共交通分野においては、MaaSの導入が進んでいます。
- ・本町では、町民の名古屋方面などへの移動や本町への観光客の地域公共交通利用を便利にし、利用を促すため、スマホアプリによるMaaS導入などにより、将来に渡って持続可能な地域公共交通を目指す必要があります。

(2) リ・デザイン（再構築）の取組を促進

- ・地域公共交通は、単なる移動手段でなく、地域社会を支える重要なインフラであり、定住促進、観光振興などの多様な効果が見込まれ、地域活性化につながるものです。
- ・国では、地域公共交通の様々な課題に対して、地域の関係者と連携、協働して地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めるため、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）※を進めています。
- ・海っ子バスの運行には多額の費用負担が必要ですが、鉄道・海っ子バス・海上交通・タクシーなどの地域公共交通が存在することによって発揮される多様な効果を高めるため、町、事業者、町民が連携して地域公共交通の維持、活性化に取り組む「共創」、MaaSなどのデジタル技術を実装する「交通DX」などを推進する必要があります。

(3) 財政負担の軽減

- ・海っ子バスは、運行本数を維持し、様々なサービスを展開してきた結果、利用者数は増加してきています。しかし、運行経費の増加などにより町の費用負担は増加してきており、令和3年度には1億円近くまで増えました。
- ・令和5年10月の海っ子バス再編と運賃値上げにより、令和5年度の町の費用負担はバス購入費を除くと約8,700万円まで減少しましたが、町の財政には大きな負担となっています。
- ・現行のサービスを維持・発展させていくためには、利用者の増加などにより財政負担の軽減を目指す必要があります。

※地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）:

官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX¹⁾」を柱とした取組。目的は、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることにある。

※交通DX(デジタル・トランスフォーメーション):

デジタル技術を駆使して交通システム全体を革新し、移動の利便性、効率性、持続可能性を飛躍的に向上させようとする取組。

1)交通GX(グリーン・トランスフォーメーション)

化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた交通施策、取組。

4 計画の方針と目標

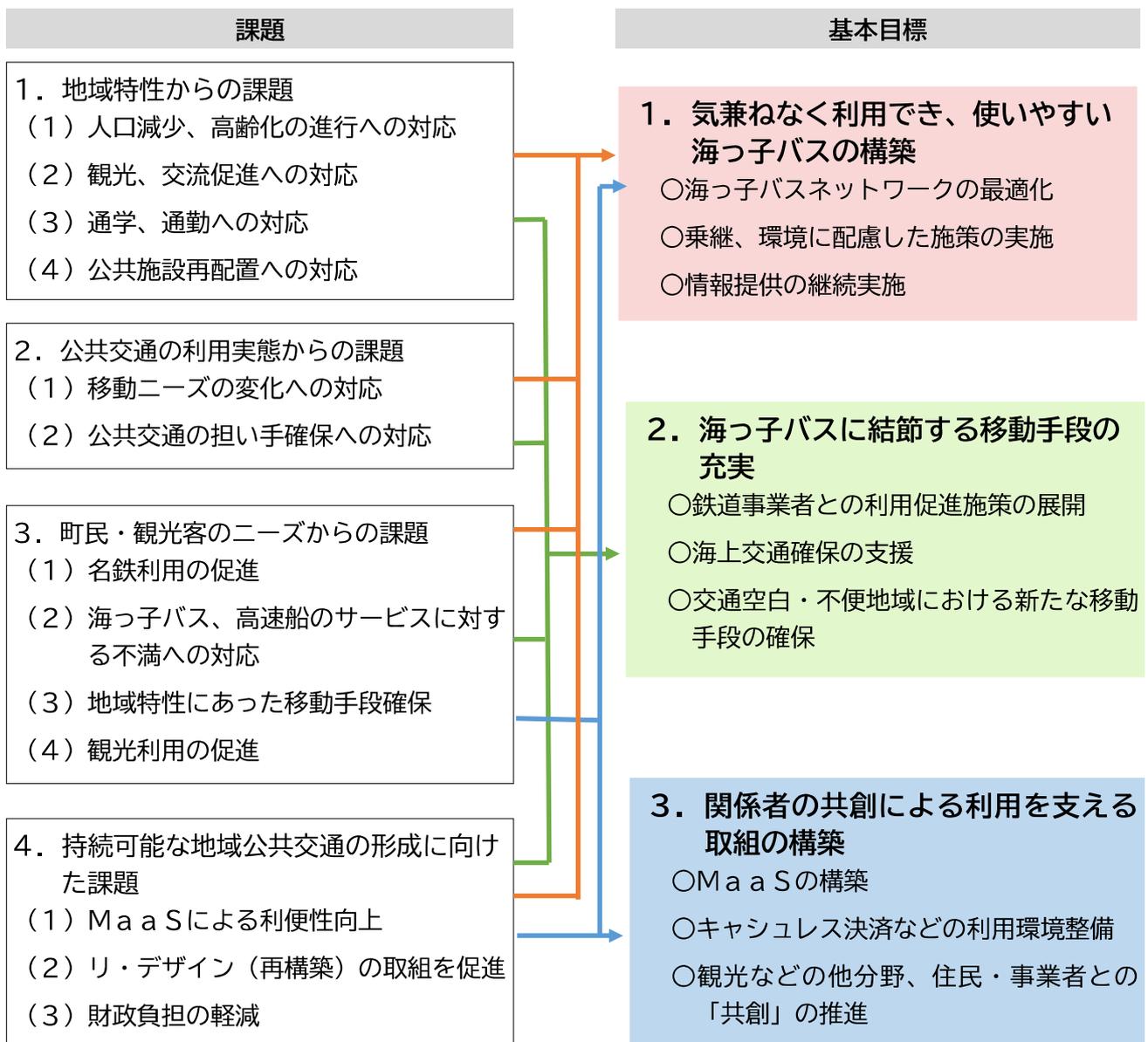
4-1 基本方針（目指す姿）

総合計画の将来イメージ「絆・選ばれる理由があるまち～Bonding, reason to be chosen～」及び基本理念「暮らし続けられるまちを“あなた”とつくる」の実現に向け、安心して住み続けられるまちをつくるため、町民や観光客が望み、選択してもらえ地域交通の実現を、関係者が協働して目指します。

望み選ばれる地域交通をみんなでつくる

4-2 基本目標

公共交通に関する課題を踏まえ、本計画期間で達成する目標を次のように設定します。



基本目標1 気兼ねなく利用でき、使いやすい海っ子バスの構築

- 利用実態、ニーズに合わせ、利用しやすく、持続可能な海っ子バスネットワークの最適化を目指します。
- 名鉄・高速船と海っ子バスとの乗継ぎに配慮したダイヤ調整、案内充実などにより利用促進を図ります。
- 環境に配慮した車両の導入（交通GX）、総合時刻表の作成やバスロケーションシステムを活かしたデジタルコンテンツの充実などを進めます。

基本目標2 海っ子バスに結節する移動手段の充実

- 鉄道事業者と連携し、鉄道と海っ子バス・高速船などの利用促進につながる施策を推進します。
- 海上タクシーの維持、海上フェリーの船舶更新及び高速船を含めた担い手の確保に向けた取組を推進します。
- 交通空白地や海っ子バスを利用しづらい地域については、関係者と連携し、新たな移動手段の確保に取組みます。
- 日間賀島で運行している「ぐるりーバス」及び篠島の乗合タクシーについては、その継続・充実に支援します。

基本目標3 関係者の共創による利用を支える取組の構築

- 鉄道、海上交通（高速船、海上フェリー、海上タクシー）、海っ子バス、タクシー、レンタサイクル及び町内施設などと連携したM a a Sの構築を推進します。観光客向けには、公共交通の切符のほかに、グルメ情報の提供と割引など、利用したくなる仕組みを構築し、効果的に情報発信します。
- キャッシュレス決済を推進し、利用しやすい環境をつくります。
- 観光などの他分野と連携した取組により、町民や観光客が利用しやすく、魅力的な公共交通をつくります。また、住民・事業者などとの共創により、地域公共交通の認知度、魅力度を高め、利用促進につなげます。

4-3 数値目標

基本目標ごとに、数値目標を次のように設定します。

■基本目標1 気兼ねなく利用でき、使いやすい海っ子バスの構築

目標指標	現況及び目標値		
	現況（基準） R6年度	目標値 R11年度	設定方法・資料
海っ子バス利用者数	271,044人	300,000人 (10.7%増)	・資料はカウンターデータ (前年10月～当該年9月)
利用者不満度	15.3%	10.0%以下	・資料は海っ子バス利用者アンケート

■基本目標2 海っ子バスに結節する移動手段の充実

目標指標	現況及び目標値			
	場所	現況（基準） R6年度	目標値 R11年度	設定方法・資料
鉄道・船舶の利用者数（年間）	名鉄内海駅	325,439人	前年より増加	・年間乗降者数 ・基準はR5年度 (4月～翌年3月) ・資料は名鉄
	名鉄河和駅	1,318,342人	前年より増加	
	師崎港の 高速船	765,362人	前年より増加	・年間乗降者数 ・基準はR5年 (1月～12月) ・資料は名鉄海上観光船
地域公共交通の人口 カバー率	-	73.6%	80.0%	・国勢調査メッシュ人口で 算出 ・R11年度に算定。

■基本目標3 関係者の共創による利用を支える取組の構築

目標指標	現況及び目標値		
	現況（基準） R6年度	目標値 R11年度	設定方法・資料
電子チケットの 利用率	8.1%	15%	・前年10月～当該年9月の集計 ・電子チケット収入額÷運賃収入額 (運賃収入額には、補助金、広告収入、 手数料を含まず、運賃収入のみ)

4-4 将来ネットワーク

公共交通ネットワークを構成する路線の機能別階層を設定し、その階層ごとに必要とされるサービスを提供します。

■公共交通の役割とサービス水準、確保・維持策

	対 応	役 割	利用目的	サービス水準	確保・維持策
広域幹線	鉄道 (名古屋鉄道)	広域移動	多目的	朝から夜間まで、1時間に数便の運行本数	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
幹線	海っ子バス	町内移動及び鉄道駅、航路と連絡		朝から夜間まで、概ね1時間に1便以上の運行本数	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用
	航路(名鉄海上観光船)	海っ子バス及び鉄道と連絡			交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
支線	タクシー 乗合タクシー 海上タクシー 自家用有償運送等	バス利用困難な移動に対応	買物・通院 観光など	随時の運行あるいは昼間の一定時間帯での運行	交通事業者等と連携した取組により一定以上の需要を確保

■地域公共交通確保維持事業(幹線補助)の必要性

海っ子バスは、町内の内海駅、師崎港、役場等の拠点間及び町外の河和駅、知多厚生病院を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動に加えて、町内への観光などの多様な目的での移動を担っています。内海駅、河和駅では鉄道と、師崎港では航路と連絡し、地域の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

海っ子バスは運行赤字であり、行政及び交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
海っ子バス 南知多・美浜環状線	師崎港	河和駅・内海駅	師崎港	4条乗合	路線定期運行	南知多町 (運行は交通事業者 に委託)	・幹線補助 ・車両購入減価償却補助

■公共交通ネットワーク図



- 海っ子バス沿線の交通空白・不便地域において、新たな移動手段を検討、導入
- 日間賀島「ぐるりーバス」(自家用有償旅客運送)の継続・充実の支援
- タクシー、島内乗合タクシー、海上タクシーの維持を支援

5 目標を達成するための事業及び実施主体

5-1 事業概要

目標を達成するため、以下の事業を実施します。

赤字は重点施策

目標	事業
1 気兼ねなく利用でき、使いやすい海っ子バスの構築	<p>1-1 ニーズに対応した海っ子バスの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○海っ子バスのルート、バス停などのネットワーク最適化 ○電子チケット運賃の割引などの利用促進の取組 <p>1-2 交通結節点での乗継利便性の増進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道・海上交通と海っ子バスとのダイヤ調整 ○内海駅・河和駅、師崎港での案内充実 ○内海駅・河和駅、師崎港におけるバリアフリーの促進 <p>1-3 環境に配慮した車両導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ○車両更新に合わせて、電動バスなどの導入 <p>1-4 総合時刻表の作成、デジタルコンテンツの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○時刻表改訂版の作成、配布 ○バスロケーションシステムを活用した案内充実
2 海っ子バスに結節する移動手段の充実	<p>2-1 鉄道事業者との利用促進施策の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道とバスが連携した利用促進施策の取組推進 <p>2-2 海上交通確保の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ○海上タクシーの維持、海上フェリーの船舶更新、高速船を含めた担い手の確保 <p>2-3 交通空白・不便地域における移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通空白地や海っ子バスを利用しづらい地域において、タクシー事業者と連携した新たな移動手段の検討、導入の取組 ○ライドシェア（自家用有償旅客運送）の検討 ○日間賀島ぐるりーバス、篠島の乗合タクシーの継続・充実の支援
3 関係者の共創による利用を支える取組の構築	<p>3-1 M a a S の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道、海上交通、海っ子バス、タクシー、レンタサイクル及び町内施設などが連携したM a a Sの構築 ○観光客への情報提供 <p>3-2 利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○キャッシュレス決済の推進 <p>3-3 タウンミーティングの継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「海っ子バスを考える会」による意見把握 <p>3-4 関係者の連携・協働による利用促進の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ○海っ子バス町民感謝デー（海っ子バス無料デー）などの実施 ○関係者の連携・協働による公共交通利用促進の取組を推進 <p>3-5 運転免許証自主返納の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○運転免許証自主返納のPR

5-2 個別事業の概要

目標1 気兼ねなく利用でき、使いやすい海っ子バスの構築

重点施策

1-1 ニーズに対応した海っ子バスの形成

概要	タウンミーティング、海っ子バス利用者アンケートにおける意見などを踏まえ、利用者ニーズに対応したルート変更、運行ダイヤ調整を行い、ネットワークの最適化を目指します。 また、電子チケット運賃の割引などにより利用しやすい環境を整備し、利用促進を図ります。
実施主体	南知多町、レスクル（株）
スケジュール	令和7年度から実施

1-2 交通結節点での乗継利便性の増進

概要	交通結節点における乗継利便性を高め、利用者の満足度向上、利用者数の増加につなげるため、次の施策を推進します。 ○鉄道・海上交通と海っ子バスとの運行ダイヤ調整 ・現行の海っ子バスの運行ダイヤは、内海駅、河和駅において特急などと連絡することを主としながらも、師崎港の高速船との乗り継ぎにも配慮します。 ○内海駅・河和駅、師崎港での公共交通案内の充実 ・鉄道・高速船と海っ子バスとの乗り継ぎ案内に努めます。 ○内海駅・河和駅、師崎港におけるバリアフリーの促進 ・内海駅では、利用者数がバリアフリー設置基準を満たしていないことから、設置基準を満たせるよう利用者数を増やす取組を推進します。 また、河和駅では、美浜町と連携して同町運営の巡回ミニバスとの乗継利便性向上を図ります。
実施主体	名古屋鉄道（株）、名鉄海上観光船（株）、南知多町、美浜町
スケジュール	令和7年度から実施

1-3 環境に配慮した車両導入（交通GX）

概要	地球環境問題の深刻化に対応し、より環境負荷の小さい公共交通とするため、車両更新に合わせて、電動バス等の導入を推進します。
実施主体	南知多町、レスクル（株）
スケジュール	令和7年度以降、車両更新に合わせて実施

1-4 総合時刻表の作成、デジタルコンテンツの充実

概要	これまで海っ子バス、鉄道、高速船の路線図・時刻表を掲載した総合時刻表を作成していますが、路線の変更や運行・運航ダイヤの変更等に合わせ、時刻表の改訂版を作成し、町民、町内の宿泊・飲食施設、駅等に配布します。また、バスロケーションシステムを活かして、デジタルコンテンツの充実を図ります。
実施主体	南知多町
スケジュール	令和7年度から実施

目標2 海っ子バスに結節する移動手段の充実

2-1 鉄道事業者との利用促進施策の展開

重点施策

概要	鉄道事業者と連携し、海っ子バス・高速船なども利用できる企画切符の発行など、公共交通の利用促進につながる施策を推進します。
実施主体	名古屋鉄道（株） 南知多町
スケジュール	令和7年度実施内容の検討・実証、令和9年度から実施

2-2 海上交通確保の支援

重点施策

概要	課題となっている、観光利用及び町民の緊急時利用を担っている海上タクシーの維持、離島の物流などを担っている海上フェリーの船舶更新及び高速船を含めた担い手の確保について、関係者による離島交通検討部会を設置し、取組を推進します。
実施主体	名鉄海上観光船（株） 海上タクシー運行事業者 南知多町
スケジュール	令和7年度部会の設置 令和8年度から施策の検討、実施

2-3 交通空白・不便地域における移動手段の確保

重点施策

概要	<p>海っ子バスのバス停から離れている交通空白・不便地域を対象に、タクシー事業者と連携したA I オンデマンド交通※などの新たな移動手段を検討し導入に取組ます。</p> <p>タクシーの活用が困難な場合には、地域が主体となったライドシェア（自家用有償旅客運送）や道路運送法によらない無償運送などについても検討します。</p> <p>日間賀島自家用有償旅客運送事業「ぐるりーバス」及び篠島の乗合タクシーについては、実施主体による運行の継続、サービス充実、観光客・住民への広報などの取組に対して支援を行います。</p>
実施主体	南知多町 レスクル（株） 愛知県タクシー協会知多支部 タクシー事業者 日間賀島観光協会 篠島観光協会 福祉団体 地域住民
スケジュール	令和7年度～8年度施策の検討・実証、令和9年度から施策の実施

※A I オンデマンド交通：スマートフォンなどで予約を受け付け、A I（人工知能）がリアルタイムに最適なルートを計算し、車両運行を行う乗合型の交通システム。利用者のニーズに合わせて柔軟に運行ルートを調整できるのが特徴。

目標3 関係者の共創による利用を支える取組の構築

3-1 M a a Sの構築

重点施策

概要	<p>鉄道、海上交通（高速船、海上フェリー、海上タクシー）、海っ子バス、タクシー、レンタサイクル及び町内施設などが連携したM a a Sを、愛知県などと協働して構築します。</p> <p>現行の電子チケット（QUICK RIDE、RYDE PASS）を活用してお得なクーポン券付きの海っ子バス・高速船周遊チケットなどを発行し、電子チケットの利用拡大と利用促進に取組ます。</p> <p>バスロケーションシステム（BusGo）をM a a Sと連携するなどにより、利用拡大と利用促進に取組ます。</p>
実施主体	<p>南知多町 愛知県 名古屋鉄道（株） レスクル（株） 名鉄海上観光船（株） 海上タクシー事業者 タクシー事業者 南知多町観光協会</p>
スケジュール	令和7年度実施内容の検討・実証、令和9年度から実施

3-2 利用環境の整備

重点施策

概要	<p>海っ子バス車内において、ICカードやスマートフォンを利用したキャッシュレス決済の導入を検討し実用化を図ります。</p> <p>海っ子バスを利用しやすい環境をつくるため、主要なバス停の上屋・ベンチなどを地域と協働して設置します。バス停の近くに店舗などがある場合には、店舗と協力して待合しやすい環境を確保します。</p> <p>公共交通を利用しやすくするため、パークアンドライド駐車場・駐輪場の設置を推進します。</p>
実施主体	<p>南知多町 名古屋鉄道（株） レスクル（株） 名鉄海上観光船（株） 南知多町まちづくり協議会 地域住民</p>
スケジュール	令和7年度実施内容の検討、令和9年度から実施

3-3 タウンミーティングの継続実施

概要	<p>地域でタウンミーティングを開催し、住民に公共交通の運行状況について情報提供するとともに、利用者の立場からの意見を把握します。また、高齢者サロンでの意見交換など、住民からの意見把握の方法を工夫します。</p> <p>住民意見を踏まえ、地域公共交通ネットワークの改善を行い、利用増につなげていきます。</p>
実施主体	<p>南知多町 地域住民</p>
スケジュール	令和7年度から実施

3-4 関係者の連携・協働による利用促進の取組

概要	<p>まちづくり協議会が主体となったバス乗車体験、町民向けの利用促進の取組として実施している海っ子バス町民感謝デー（バス無料デー）など、様々なバス利用促進イベントを継続して実施し、公共交通の利用促進を図っていきます。</p> <p>小中学生、高校生、学生、高齢者、観光客などの公共交通利用者を意識し、関係する部局や団体などと連携・協働して利用促進の取組を推進します。（高校生・学生の町内周遊、観光周遊チケットの販売・PRなど）</p>
実施主体	<p>南知多町 南知多町まちづくり協議会 内海高校や近隣大学などの学生 南知多町観光協会 地域住民と小中学生</p>
スケジュール	令和7年度から実施

3-5 運転免許自主返納の促進

概要	<p>町民アンケート調査によれば、運転免許を所有している人の約半数は、将来自主返納すると回答しています。</p> <p>本町では、高齢者による交通事故の減少を図るため、運転免許を自主返納した満65歳以上の町民を対象に、高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施しています。支援は、海っ子バス1日乗車券12枚を1回に限り支給します。</p> <p>この事業のPR等により、運転免許自主返納の促進を行っていきます。</p>
実施主体	<p>南知多町 半田警察署 地域住民</p>
スケジュール	令和7年度から実施

事業スケジュール一覧

	事業	実施主体	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
1	1-1 ニーズに対応した海っ子バスの形成	南知多町 レスクル（株）		実施			
2	1-2 交通結節点での乗継利便性の増進	名古屋鉄道（株） 名鉄海上観光船（株） 南知多町 美浜町		実施			
3	1-3 環境に配慮した車両導入（交通GX）	南知多町 レスクル（株）		更新時に実施			
4	1-4 総合時刻表の作成、デジタルコンテンツの充実	南知多町		実施			
5	2-1 鉄道事業者との利用促進施策の展開	名古屋鉄道（株） 南知多町	検討	実証		実施	
6	2-2 海上交通確保の支援	名鉄海上観光船（株） 海上タクシー運行事業者 南知多町	部会設置	検討、実施			
7	2-3 交通空白・不便地域における移動手段の確保	南知多町 レスクル（株） 愛知県タクシー協会知多支部 タクシー事業者 日間賀島観光協会 篠島観光協会 福祉団体 地域住民	検討	実証		実施	
8	3-1 Ma a Sの構築	南知多町 愛知県 名古屋鉄道（株） レスクル（株） 名鉄海上観光船（株） 海上タクシー事業者 タクシー事業者 南知多町観光協会	検討	実証		実施	
9	3-2 利用環境の整備	南知多町 名古屋鉄道（株） レスクル（株） 名鉄海上観光船（株） 南知多町まちづくり協議会 地域住民	検討			実施	
10	3-3 タウンミーティングの継続実施	南知多町 地域住民		実施			
11	3-4 関係者の連携・協働による利用促進の取組	南知多町 南知多町まちづくり協議会 内海高校や近隣大学などの学生 南知多町観光協会 地域住民と小中学生		実施			
12	3-5 運転免許自主返納の促進	南知多町 半田警察署 地域住民		実施			

※令和7年度は令和7年10月から。令和11年度は令和12年9月まで。

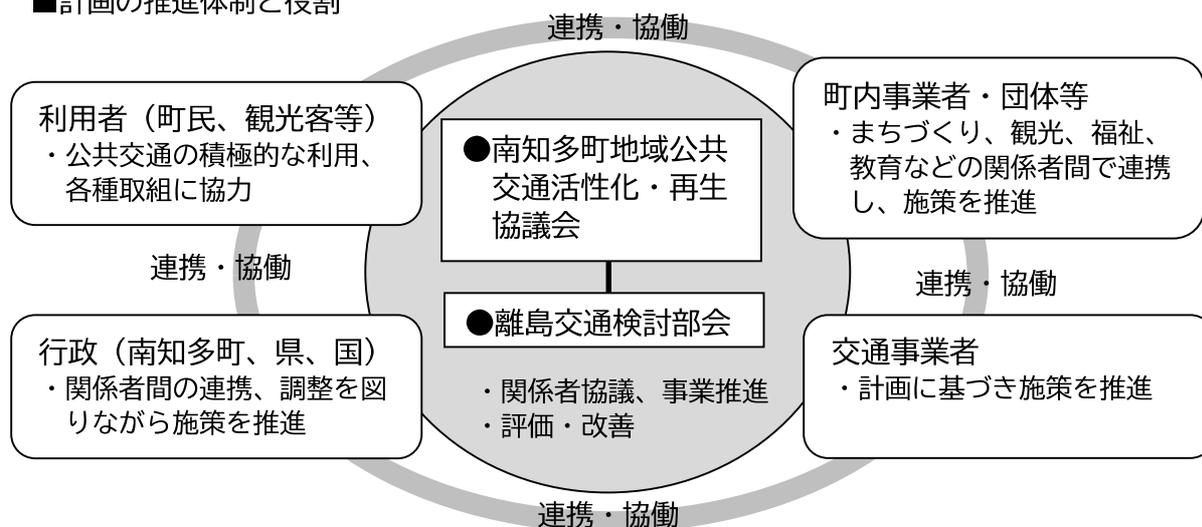
6 計画の推進方法

6-1 計画の推進体制

本計画は、南知多町地域公共交通活性化・再生協議会が中心となり、利用者、町内事業者・団体、交通事業者、行政などの多様な主体の連携・協働により総合的に取組みを推進していきます。

海上交通については、関係者による離島交通検討部会を設置し、専門的な観点から施策を協議し、その結果を協議会に諮る体制とします。

■計画の推進体制と役割



6-2 PDCAサイクルによる評価・改善

(1) 実施主体

町内の公共交通のPDCAサイクルの実施は、南知多町公共交通活性化・再生協議会が中心になって行います。

(2) 評価方法

①数値目標達成状況の評価

計画の目標に定めた指標については、毎年、その達成状況を確認します。

数値目標は令和11年度の目標値となることから、中間年度の目標値は按分を基本とし、社会状況や町の動向等を勘案して評価します。達成状況が順調でないと判断される場合には、その原因を探り、改善策等を検討・実施します。

②実施事業の評価

本計画に示した事業については、実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項等について毎年度評価し、必要に応じて改善します。

(3) スケジュール

評価・改善は、下記のスケジュールで行います。

本計画の最終年度においては、本計画の評価を踏まえて次期計画を策定します。

■評価・改善のスケジュール

		前計画期間	計画期間						次期計画期間	
		令和6年度	令和7年度～10年度			令和11年度			令和12年度	
計画・事業のPDCAサイクル	Plan (計画)	地域公共交通計画の検討・策定							次期計画の検討・策定	
	Do (実施)		計画、事業の実施				計画、事業の実施		計画、事業の実施	
	Check (評価)			事業、目標達成状況の評価				事業、目標達成状況の評価		
	Action (改善)			改善策の検討				改善策の検討		
主な行事			■国庫補助金に係る計画の認定	■当該年度の自己評価	■第三者評価	■国庫補助金に係る計画の認定	■当該年度の自己評価	■第三者評価		
協議会			●	●	●	●	●	●		
部会			●			●				

※毎年の評価・改善結果により、最終年度でなくても計画の一部を修正することがあります。
 ※協議会・部会は、検討事項によっては追加で開催することがあります。

6-3 評価・改善のためのデータ収集

数値目標（P12の4-3を参照）については、毎年データ収集し評価します。

また、海っ子バス事業の持続可能性を検証するため、以下の指標データを毎年収集し評価します。

■海っ子バス事業の持続評価のためのモニタリング指標

モニタリング指標	現況及び目標		
	現況（基準） R6年度	目標 R11年度	設定方法・資料
海っ子バスの収支率	41.4%	前年度より増加	・ 運送収入÷運送経費※ ・ 前年10月～当該年9月
海っ子バスの公的資金投入額 （町民一人当りのバス運行費用負担額※）	5,113円	前年度より減少	・ (運送経費-運送収入) ※ ÷ 町人口（住民基台帳9月末現在） ・ 前年10月～当該年9月

※令和6年度（令和5年10月～令和6年9月）の町民一人当りのバス運行費用負担額
 = 町負担額（運送経費-運送収入）79,942,618円 ÷ 町人口15,636人 = 5,113円
 運送収入は運賃補助金・広告収入を含まず。運送経費は委託料、臨時便、車両修理代、無料デー
 精算を含む。