南知多町地域公共交通計画

【令和５年度改訂版】

令和５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 2
１－５　計画の構成 4

２　本町の概況と公共交通の現状 5

２－１　本町を取り巻く社会動向 5
２－２　本町の概況 8
２－３　公共交通の現況 14

３　実態調査 25

３－１　町民アンケート調査 25
３－２　中学生アンケート調査 33
３－３　バス利用者アンケート調査 37
３－４　タウンミーティングにおける意見 42

４　南知多町地域公共交通網形成計画の評価 43

４－１　実施事業の評価 43
４－２　計画目標の達成状況 45

５　課題の整理 48

６　計画の目標と方針 51

６－１　将来像 51
６－２　公共交通ネットワークの方向性 51
６－３　基本的な方針と目標 53
６－４　数値目標の設定 55

７　目標を達成するための事業及び実施主体 61

７－１　事業概要 61
７－２　個別事業の概要 62

８　評価・改善方法 69

８－１　PDCAサイクルの構築 69
８－２　評価の方法及びスケジュール 69

参考資料 71

参考資料１　目標達成状況 71
参考資料２　南知多町地域公共交通活性化・再生協議会　委員名簿 76

１　本計画の目的と位置づけ

１―１　計画の目的

本町の公共交通は、鉄道、路線バス、海っ子バス、航路及びタクシーで構成されており、通勤・通学や高齢者の移動に不可欠な公共交通の維持、利便性の向上が課題となっています。また、観光振興、関係人口※の構築に向けて、観光客等にも便利な公共交通の確保が求められています。

本町の第７次総合計画では、「絆・選ばれる理由があるまち」を将来イメージとしており、これを実現するため、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ています。

このような現状・課題への対応と将来のまちづくりに向けて、これまで様々な対応・事業を行ってきました。

平成 22 年３月に「南知多町地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。計画期間平成 22 年度～令和２年度。）を策定し、平成 22 年 10 月から海っ子バス豊浜線、西海岸線の実証運行を行いました。バスの実証運行では、ゾーン制運賃の導入と運賃低廉化を愛知県下で最も早く導入し、利用者増につながりました。

平成 25 年 10 月からは、海っ子バスを本格運行し、西海岸線の延伸・増便、豊浜線のルート変更・運行時間延長を実施しました。そのほか、海上交通の運航時間延長の実証運航、タウンミーティングやイベントの開催・ボランティアによる観光ガイド等、住民との協働による利用促進活動にも積極的に取組んできました。

平成 28 年３月には、連携計画を改訂し、法に基づく「南知多町地域公共交通網形成計画」（計画期間：平成 28 年度～令和２年度）を策定しました。

現行の「南知多町地域公共交通網形成計画」は令和２年度に計画期間が終了することから、現行の公共交通の課題を改善し、利便性が高く、持続可能な公共交通体系を構築するため、法にもとづく「南知多町地域公共交通計画」を策定するものです。

※「関係人口」とは、移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域や地域の人々と多様に関わる人々のことを指します。人口減少・高齢化による地域の担い手不足が進む中で、「関係人口」と呼ばれる地域外の人材が地域づくりの担い手となることが期待されています。

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

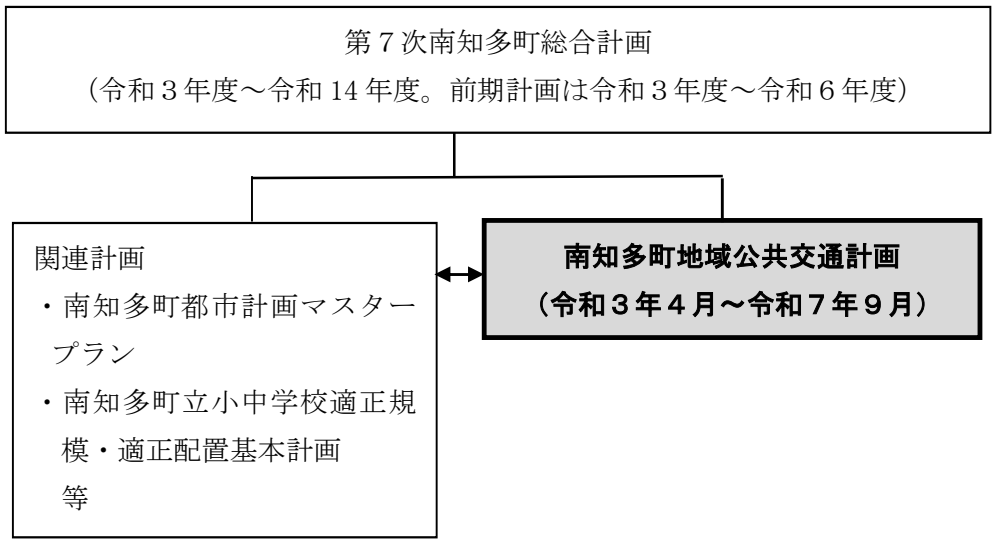
本計画は、令和３年４月～令和７年９月の４年６ヶ月間を計画期間とします。

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（マスタープラン）を定めたものです。

これまでの「南知多町地域公共交通網形成計画」を第１次の計画とし、本計画は「第２次南知多町地域公共交通網形成計画」に相当するものです。

■本計画の位置づけ



※年度は、計画期間を示す

■上位・関連計画における公共交通の位置づけ

【第７次南知多町総合計画】（計画期間：令和３（2021）年度～令和 14（2032）年度）

《目指すべき将来像》

（１）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）将来像の実現に向けて

自動車を運転できない高齢者の増加や、潜在利用者のニーズの変化に合わせ、運行ルートや時間帯、バス停留所等を見直していきます。

駐車場など、利用者の利便性に大きく影響する周辺環境の改善に取り組みます。

自動運転などの先進技術の導入、環境に配慮した車両等の導入、地域による公共交通、路線の再編等について、財政負担を抑えつつ、町民や観光客の需要に応じた移動手段を確保・充実する方法を検討します。

（３）地域との協働

公共交通の維持に必要な収益確保のため、多くの方に積極的に利用いただけるよう周知を行います。また、地域主体の公共交通の導入を検討するなど、地域と協働・共創した移動手段の確保を進めます。

【南知多町都市計画マスタープラン】（計画期間：令和３（2021）年度～令和 12（2030）年度）

公共交通

人口減少に伴う公共交通の利用低下を抑制し、公共交通の維持確保を進めるために、生活のみならず観光とあわせた利用促進を図ります。内海駅周辺及び師崎港周辺においては、快適かつ安心して利用できるバリアフリー化や周辺環境の整備など、観光利用の促進に向けた展開を進めます。

島しょ部住民や観光客が利用する交通手段を確保するため、関係機関と協力して海上交通の維持や利便性の向上を図ります。

■将来都市構造図

都市づくりの目標を達成するための将来都市構造は、都市の骨格である「拠点」、「ゾーン」及び「軸」で構成されます。

出典：南知多町都市計画マスタープラン

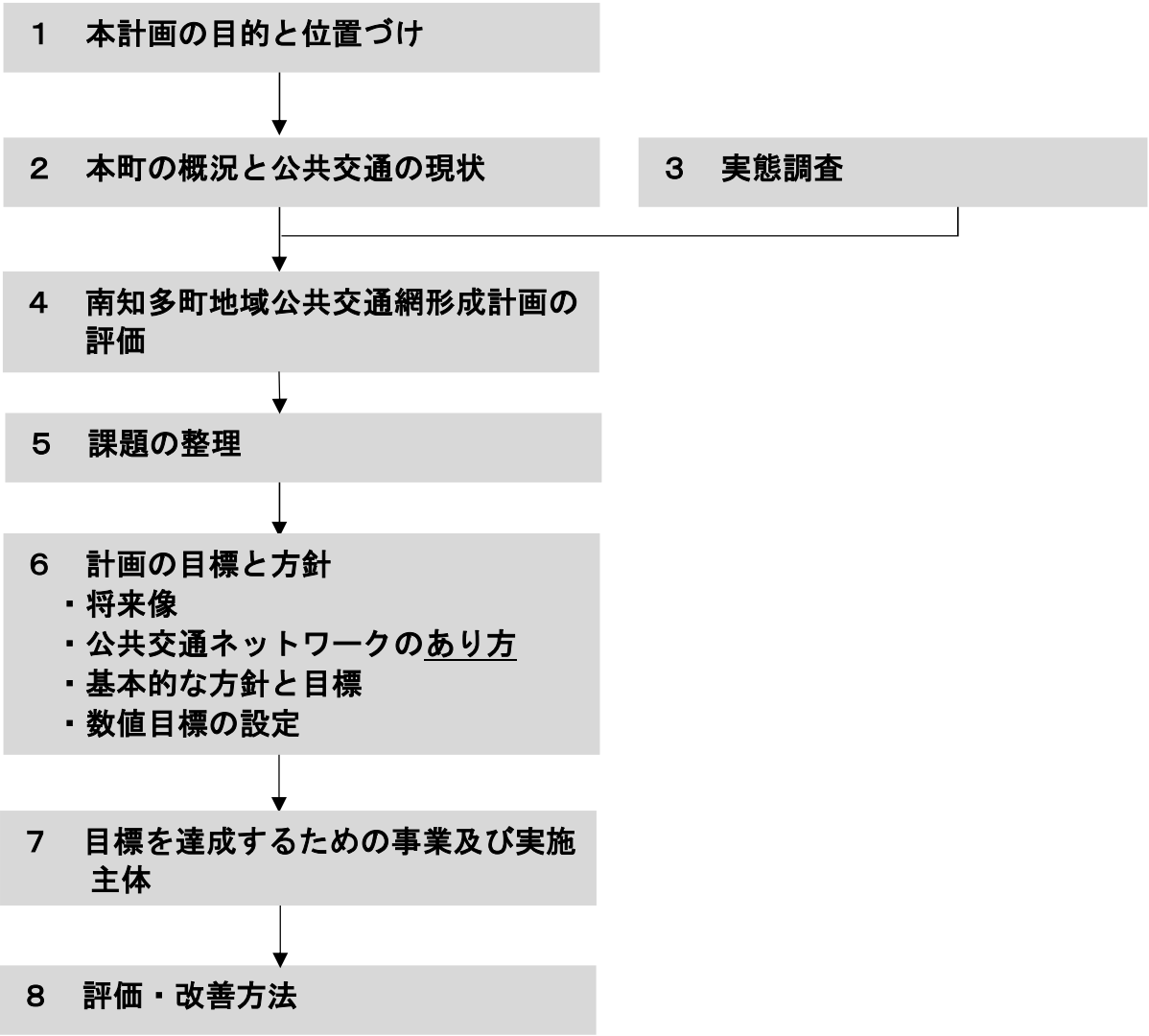
【南知多町立小中学校適正規模・適正配置基本計画（案）】

第１段階

大井小学校と師崎小学校を統合し、統合校を令和４年４月に開校する。

町内の中学校を令和５年度以降、できる限り早い時期に統合する。

１－５　計画の構成


１　本計画の目的と位置づけ
２　本町の概況と公共交通の現状
３　実態調査
４　南知多町地域公共交通網形成計画の評価
５　課題の整理
６　計画の目標と方針
・将来像
・公共交通ネットワークのあり方
・基本的な方針と目標
・数値目標の設定
７　目標を達成するための事業及び実施主体
８　評価・改善方法

２　本町の概況と公共交通の現状

２－１　本町を取り巻く社会動向

（１）公共交通を取り巻く社会潮流の変化

全国的な社会潮流の変化及び本町の社会動向により、公共交通には、以下のような影響がでています。

特に本町では、人口減少・少子高齢化に伴う学校統廃合等のまちづくりの動向、自動車運転免許返納の増加、新型コロナ感染症による交通事業者への影響、自動運転技術の実証等の動向を踏まえた検討が必要です。

■社会潮流の変化・本町の社会動向と公共交通への影響

背景	社会潮流及び本町の変化の視点	動向	公共交通への影響
人口減少・高齢化	需要減	交通事業者の事業収支の悪化	運行水準の低下、路線廃止
	学校統廃合	本町の小中学校の統廃合	通学需要の発生
	安全の確保	高齢ドライバーによる事故の多発	自動車運転免許返納の増加
	労働環境の変革	働き方改革	労働時間短縮、運行経費の増加等
		運転手不足への対応	バス路線の縮小 女性、高齢者ドライバーの増加
AI※1、IOT※2等のイノベーション※3	技術革新	新たなモビリティサービスの登場、普及 Society5.0※5の社会 CASE※6の進展	自動運転、空飛ぶ車等の技術開発
			MaaS※7の社会実験、普及
			GTFS※8によるルート検索の普及
			配車サービス、デマンドの普及
サスティナブル※4な社会	持続可能な目標	SDGｓ※9	公共交通の活用促進
	観光振興	インバウンドの拡大	外国人対応サービスの普及
	ライフスタイルの変化	所有から共有への意識変化	カーシェア、サイクルシェアの普及
		若者のマイカー取得の減少	
		新型コロナウイルス感染症への対応（新しい生活様式）	鉄道、バス、タクシーの利用減 鉄道、バスの乗車方法の変化
	計画的なまちづくりとの連携	コンパクト・プラス・ネットワーク※10、スマートシティ※11の推進	ＬＲＴ※12等の導入
			ラストワンマイル交通※13の高度化
		リニア中央新幹線整備によるスーパー・メガリージョン※14形成	内海駅の拠点化等の推進
	防災への対応	南海トラフ地震等の災害への備え	災害発生時のための事前対応
	環境配慮	地球環境問題の深刻化	電気バス等の導入
			公共交通の優先化・利用促進

※語句の説明は、Ｐ７

（２）法改正

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が令和２年に改正され、以下のような方向性が出されています。

《地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正の主なキーワード》

（１）地域が自らデザインする地域の交通

○「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成

（２）地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

＜輸送資源の総動員による移動手段の確保＞

○維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続（地域旅客運送サービス継続事業）

○過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化

○鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化（貨客運送効率化事業）

＜既存の公共交通サービスの改善の徹底＞

○利用者目線による路線・ダイヤの改善や、運賃の設定等を促進（地域公共交通利便増進事業）

○MaaS に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS 協議会制度の創設（新モビリティサービス事業）

トピックス

自動運転の実証実験を実施（日間賀島）

「離島における観光型 MaaS による移動」をテーマに、愛知県が日間賀島において自動運転の実証実験を実施しました。名古屋から日間賀島までの鉄道と船舶の乗り継ぎ情報、島内の自動運転バスの運行時間、シェアサイクル(共用の自転車)、観光情報をスマートフォン等に一元的に提供しました。また、将来の自動運転サービスによる輸送の実現を見据え、自動運転車両（マイクロバス）を使って、大型自動車第二種免許の保有者が運転席に乗車、監視する形で運行を行いました。

○令和２年１月 25 日（土）～27 日(月)

※愛知県 HP より

グリーンスローモビリティ(低速電動車)の導入を実証(日間賀島)

日間賀島の島内における新たな移動手段の可能性を探るため、時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができるグリーンスローモビリティ（低速電動車）の実証運行を行いました。

●タクシーとしての利用
ひまポ（日間賀島西港）から目的地まで運行。
車両：ヤマハ発動機　AR-07

●島内周遊バスとしての利用
島内を巡回。
車両：シンクトゥギャザー　eCOM-8

○令和２年 11 月 16 日（月）～12 月６日（日）

※南知多町 HP より

語句説明

※１：AI（エーアイ）とは、「Artificial Intelligence」の略。人工知能。

※２：IOT（アイオーティ）とは、「Internet of Things」の略。様々なものがネットワークを通じてサーバー等に接続され、相互に情報交換する仕組み。

※３：イノベーションとは、これまでのモノ・仕組み等に対して全く新しい技術や考え方を取り入れて新たな価値を生み出し社会的に大きな変化を起こすこと。

※４：サスティナブルとは、人間・社会・地球環境の持続可能な発展を意味している。

※５：Society 5.0（ソサエティ 5.0）とは、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society)。狩猟社会（Society 1.0)、農耕社会（2.0)、工業社会（3.0)、情報社会（4.0）と定義される。

※６：CASE（ケース)。「Connected（コネクテッド)」「Autonomous（自動運転)」「Shared & Services（シェアリングとサービス)」「Electric（電動化)」の頭文字をつなげたものであり、自動車業界における技術動向を踏まえた新たな概念。

※７：MaaS（マース）とは、「Mobility as a Service」の略。バス、電車、タクシーからライドシェア、シェアサイクルといったあらゆる公共交通機関を、IT を用いてシームレス(継ぎ目がないよう)に結びつけ、人々が効率よく、かつ便利に使えるようにするシステム。

※８：GTFS（ジーティーエフエス）とは、「General Transit Feed Specification」の略。公共交通機関の時刻表と地理的情報を公開している仕様のこと。国土交通省が、標準的なバス情報フォーマットとして、データフォーマットを推奨している。検索サイトを活用することにより、現在地から目的地まで公共交通を使ったルート、ダイヤを検索できる。

※９：SDGs（エスディージーズ）とは、「Sustainable Development Goals」の略。国連が採択した持続可能な開発目標。17 のグローバル目標と 169 のターゲットから成る。

※10：コンパクト・プラス・ネットワークとは、人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

※11：スマートシティとは、IoT（Internet of Things）の先端技術を用いて、基礎インフラと生活インフラ・サービスを効率的に管理・運営し、環境に配慮しながら、人々の生活の質を高め、継続的な経済発展を目的とした新しい都市のこと。全国各地で、様々なスマートシティの取組が始まっている。

※12：LRT（エルアールティ）とは、Light Rail Transit の略。低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性等の面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。

※13：ラストワンマイル交通とは、鉄道駅、バス停、港等から最終目的地への交通をいう。

※14：スーパー・メガリージョンとは、人口減少下にある我が国において、リニア中央新幹線による対流の活発化及びそれによる新たな価値の創造を図り、我が国全体の持続的な成長につなげていくコアとなるもの。三大都市圏においては、スーパー・メガリージョンの核となる巨大経済圏の創造、中間駅周辺地域では、多様な人材が行き交う新たな拠点の形成、さらに全国に広がる高速交通ネットワークを通じて、スーパー・メガリージョンの効果の広域的な拡大を目指している。

２－２　本町の概況

（１）本町の位置

本町は、知多半島の最南端に位置し、名古屋市からは約 60 ㎞の距離にあります。北部が美浜町と隣接しているほかは三方を海に囲まれ、東は三河湾、南西は伊勢湾に面しています。町域は、東西 15.0 ㎞、南北 12.1 ㎞におよび、行政面積は 38.37 ㎢です。三河湾国定公園と南知多県立自然公園に指定されています。

鉄道は、名古屋鉄道知多新線が町の北西部にある内海駅まで、河和線が隣接する美浜町の河和駅まで通っており、内海駅から約 60 分、河和駅から約 50 分で名鉄名古屋駅へ連絡しています。

■本町の位置

（２）人口特性

１）総人口

本町の人口は昭和 30 年以降減少が続いており、令和２年には 16,617 人、世帯数も平成 22 年以降は減少に転じています。

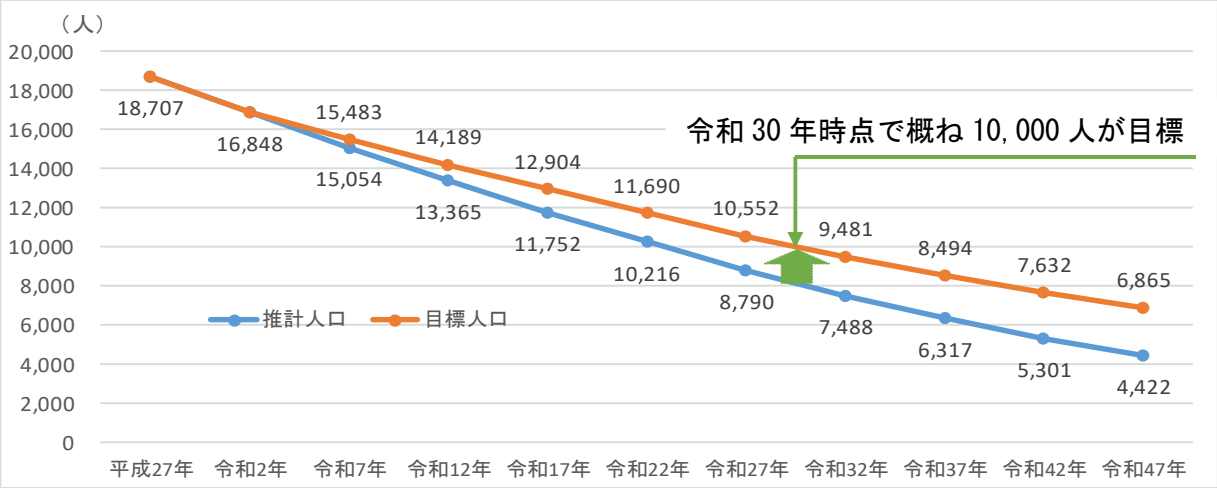
日本全体で人口減少が進む中、本町も人口減少傾向が継続し、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和 32 年時点で約 7,500 人となっています。

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

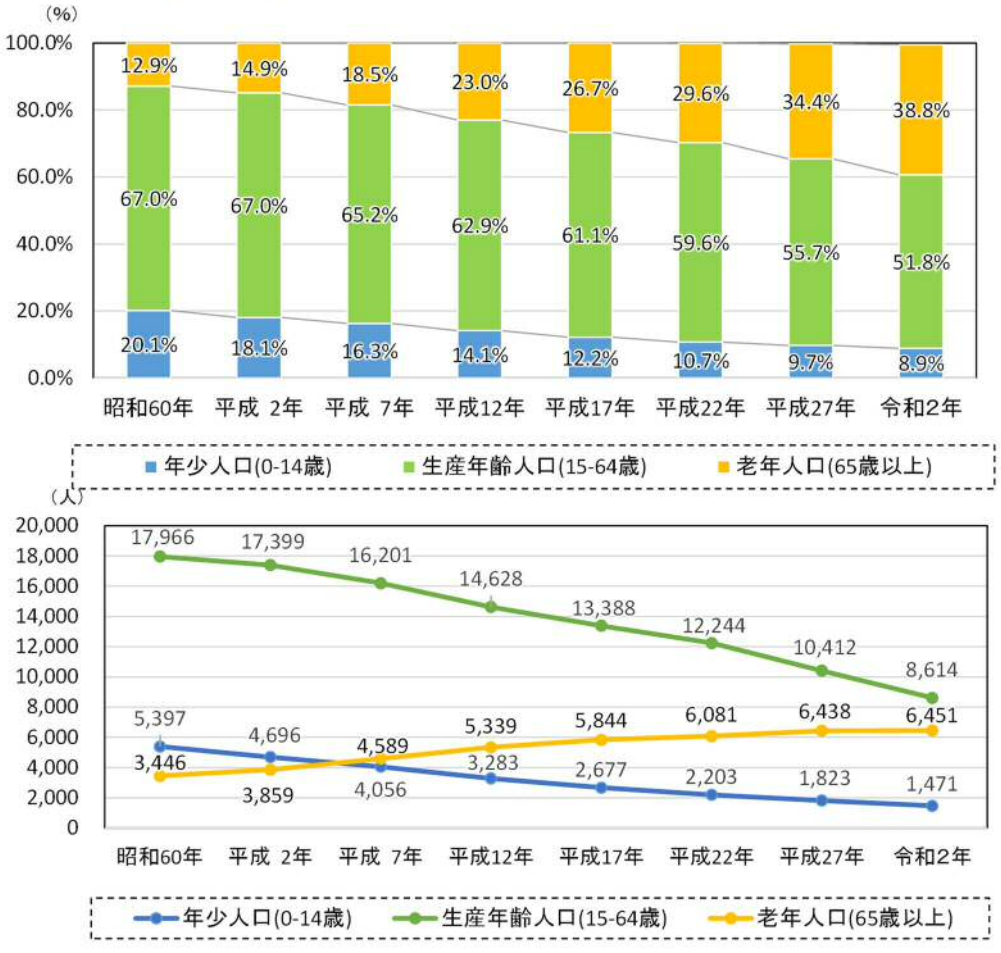


出典：第 7 次総合計画

2）年齢区分別人口

本町の高齢化率は 38.8%（令和２年国勢調査）に達しており、年少人口（0～14 歳）、生産年齢人口（15 歳～64 歳）がともに減少する一方、老年人口（65 歳以上）は増加し、高齢化が年々進行しています。

■年齢区分別人口の推移

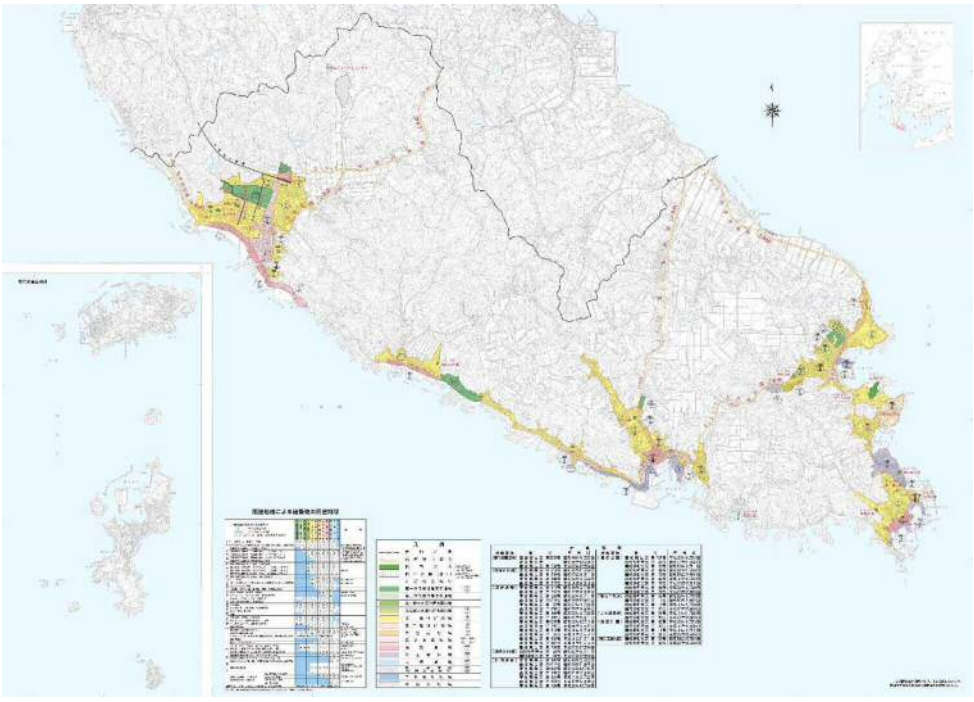


出典：国勢調査

（３）市街地状況

本町の市街地は、国道 247 号沿いの臨海部を中心に形成されています。

■南知多都市計画図



出典：南知多都市計画区域　南知多都市計画図

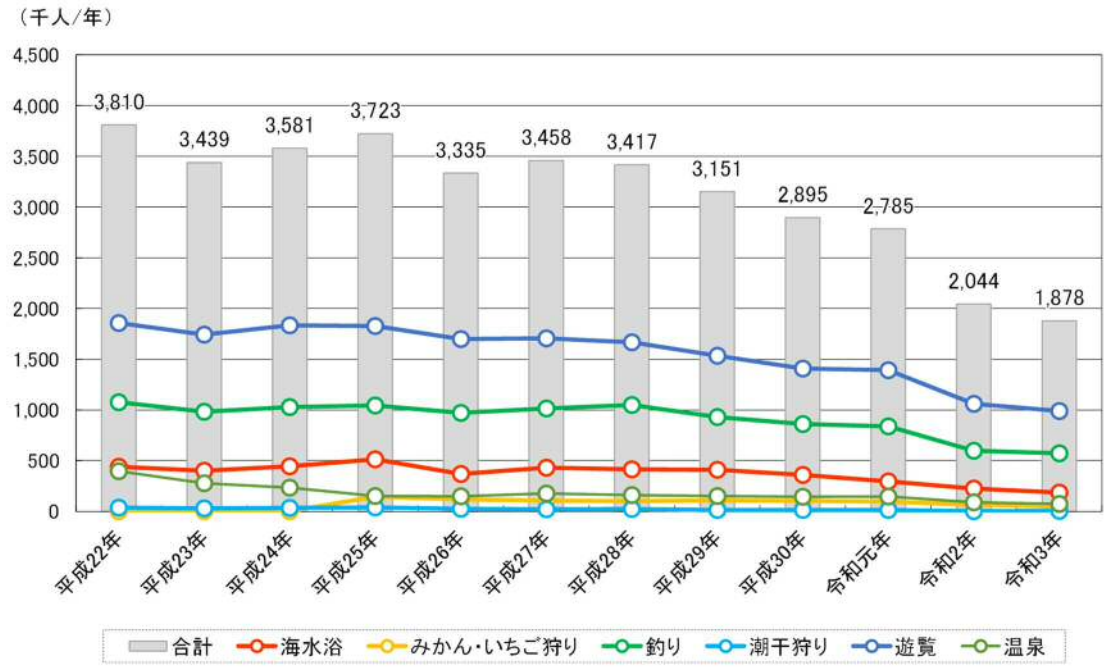
■主要施設位置図

（４）観光客数の推移

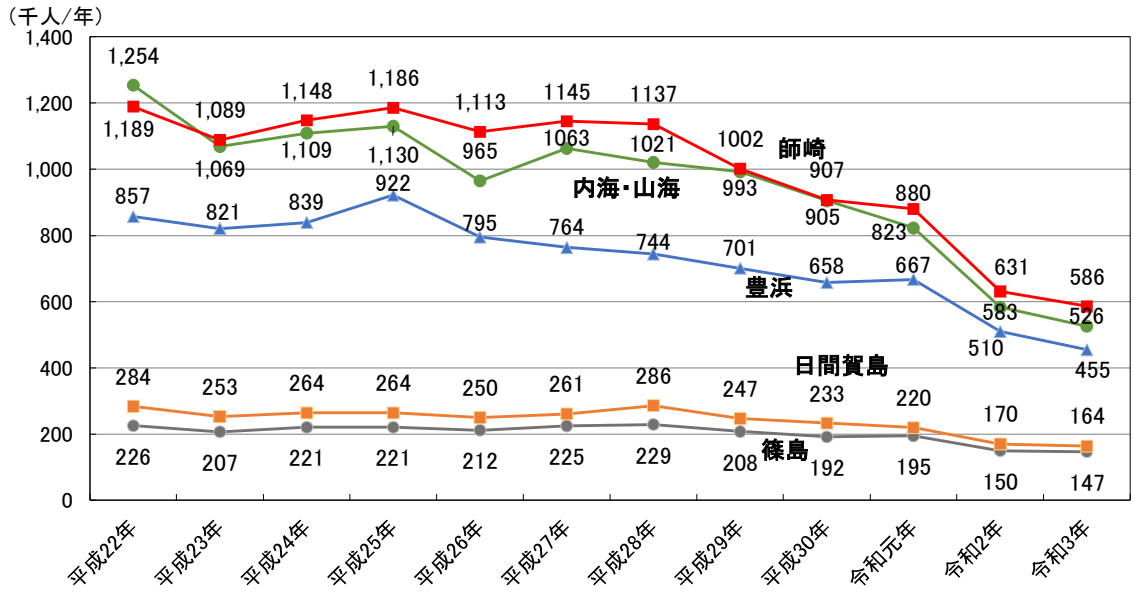
年間の観光客数は約 188 万人（令和３年）であり、近年減少傾向が続いています。

地区別に見ると、師崎、内海・山海、豊浜、日間賀島、篠島の順で多くなっていますが、各地区ともに減少傾向です。

■目的別観光客数の推移



■地区別観光客数の推移



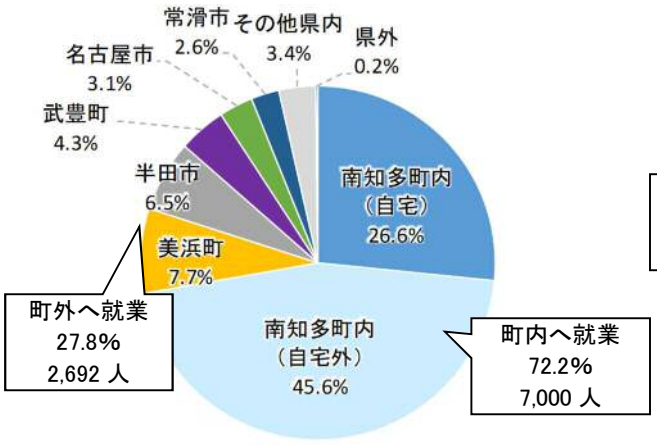
出典：「南知多の観光」令和４年度版　南知多町産業振興課

（５）通勤通学状況

１）通勤状況

町民の通勤は、全体の 72.2%が町内で就業し、27.8%が町外で就業しています。町外の就業先は、美浜町、半田市、武豊町といった近郊の市町の割合が高くなっています。本町に流入している通勤者は、美浜町が最も多くなっています。

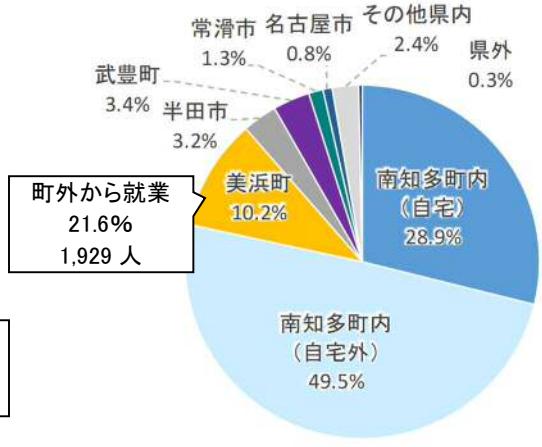
■町民の通勤先（15 歳以上就業者）



15歳以上就業者	人数（人）	割合（%）
南知多町内（自宅）	2,579	26.6%
南知多町内（自宅外）	4,421	45.6%
美浜町	751	7.7%
半田市	630	6.5%
武豊町	420	4.3%
名古屋市	300	3.1%
常滑市	248	2.6%
その他県内	326	3.4%
県外	17	0.2%
合計	9,692	100.0%

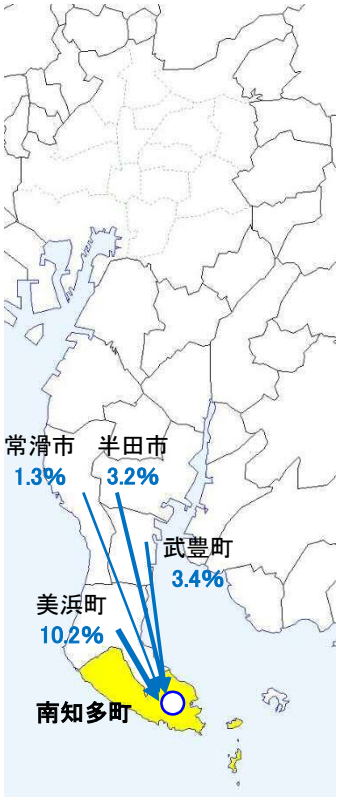
※不詳を除く

■本町への通勤状況（15 歳以上就業者）



15歳以上就業者	人数（人）	割合（%）
南知多町内（自宅）	2,579	28.9%
南知多町内（自宅外）	4,421	49.5%
美浜町	910	10.2%
半田市	283	3.2%
武豊町	300	3.4%
常滑市	117	1.3%
名古屋市	75	0.8%
その他県内	215	2.4%
県外	29	0.3%
合計	8,929	100.0%

※不詳を除く



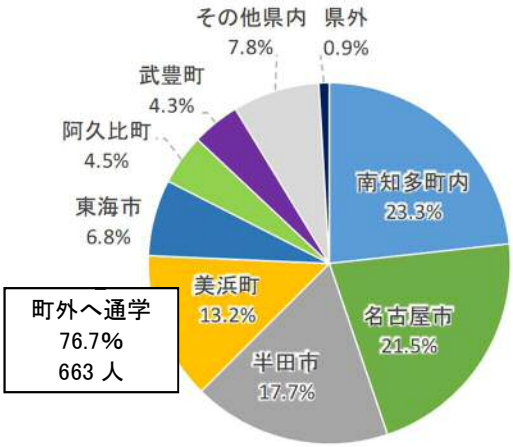
出典：
平成 27 年
国勢調査

２）通学状況

町内からの通学先は、町内が全体の 23.3%、町外が 76.7%であり、名古屋市が 21.5%と最も多く、次いで半田市、美浜町となっています。

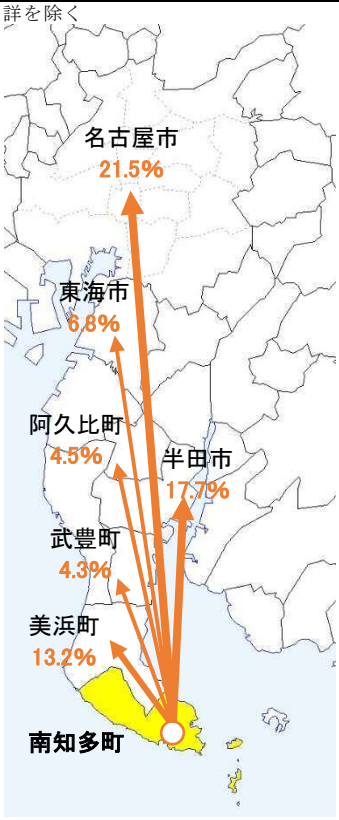
本町への通学状況は、全体の 53.3%が町外からの通学です。このうち、半田市が 14.4%と多く、次いで美浜町、武豊町となっており、近郊の市町からの通学が多くなっています。

■町民の通学先（15 歳以上通学者）

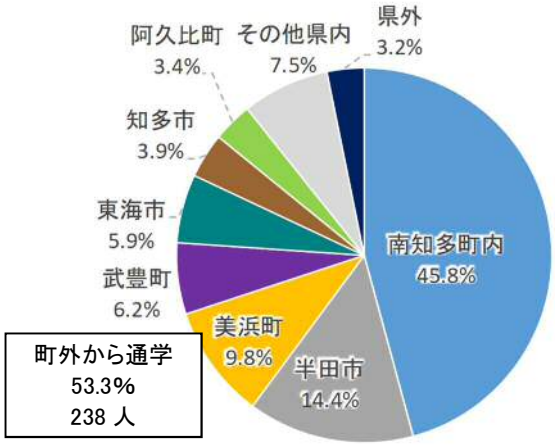


15歳以上通学者	人数（人）	割合（%）
南知多町内	201	23.3%
名古屋市	186	21.5%
半田市	153	17.7%
美浜町	114	13.2%
東海市	59	6.8%
阿久比町	39	4.5%
武豊町	37	4.3%
その他県内	67	7.8%
県外	8	0.9%
合計	864	100.0%

※不詳を除く

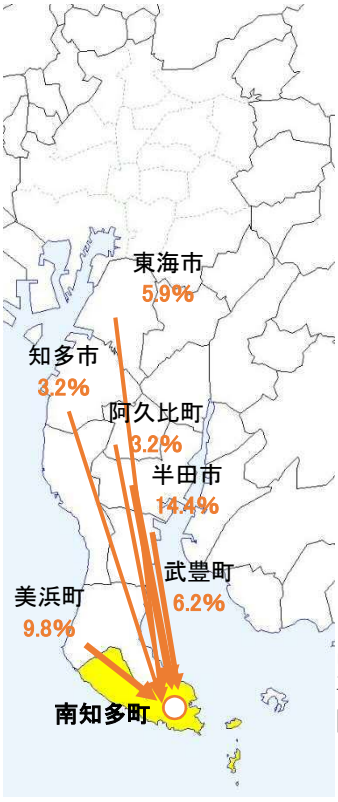


■本町への通学状況（15 歳以上通学者）



15歳以上通学者	人数（人）	割合（%）
南知多町内	201	45.8%
半田市	63	14.4%
美浜町	43	9.8%
武豊町	27	6.2%
東海市	26	5.9%
知多市	17	3.2%
阿久比町	15	3.2%
その他県内	33	7.5%
県外	14	3.2%
合計	439	100.0%

※不詳を除く



出典：
平成 27 年
国勢調査

２－３　公共交通の現況

鉄道は町内に内海駅、隣接する美浜町に河和駅があり、バスは民営バスが１路線、コミュニティバスが２路線運行されています。また、海上交通が運航されています。

■本町の公共交通　　（令和５年４月現在）

（１）鉄道

本町の鉄道は、町の北西部を名古屋鉄道知多新線が終点内海駅まで通っています。内海駅へは、名鉄名古屋駅から約 60 分で連絡しています。また、隣接している美浜町内に名鉄河和駅があります。

駅の運行本数（平日の発）は、内海駅 41 本/日、河和駅 71 本/日であり、昼間は内海駅が 1 時間に２本、河和駅が１時間に４本運行されています。

１日平均の乗車人数は、内海駅 469 人/日、河和駅 1,616 人/日（令和３年度）であり、減少傾向です。令和２年度は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しましたが、令和３年度は回復傾向が見られます。

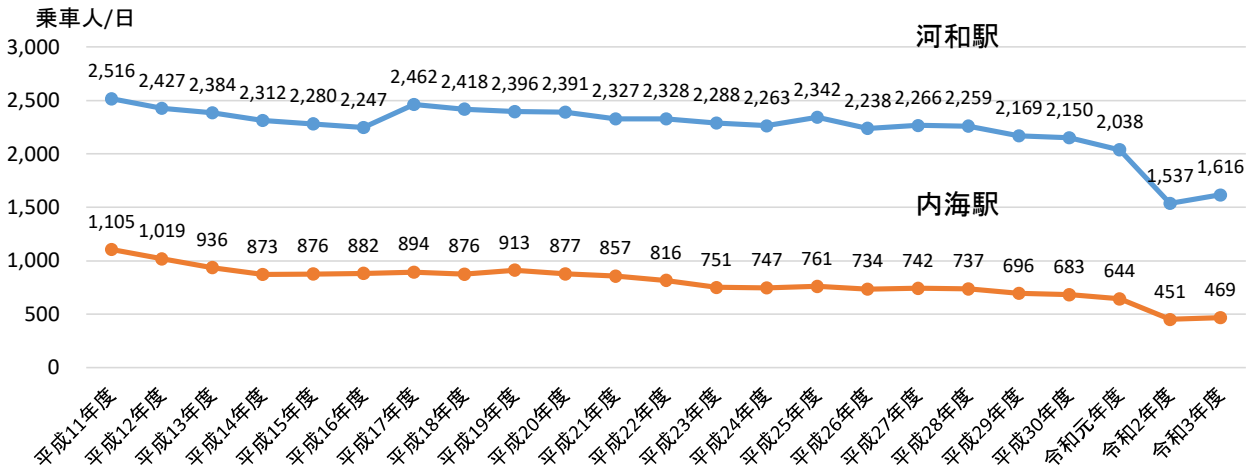
内海駅は高架駅ですが、エレベータあるいはエスカレータがなく、バリアフリー対応になっていないため、高齢者等から利用しにくいという声があります。

■駅の運行本数（平日、発車）

	内海駅	河和駅
特急	2	33
急行（快速急行含む）	1	1
準急・普通	38	37
合計	41	71

※令和5年3月 18 日改正

■1 日平均乗車人数の推移



資料：愛知県統計年鑑及び名鉄資料

（2）バス

1）変遷

本町では、モータリゼーションの進展や少子高齢化の影響等によって路線バスの利用者が減少し、全ての路線が不採算路線のため、バス事業者から平成 21 年 10 月１日より西海岸線・豊浜線の廃止申し出がありました。町民の重要な交通手段であるバス路線を維持するとともに、本町への定住促進を図り、誰もが安心して暮らし続けられる生活環境を維持するため、公共交通の再編を行うこととしました。

平成 22 年３月に「南知多町地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成 22 年 10 月より「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用して、路線バス豊浜線と西海岸線を町が運営するコミュニティバス「海っ子バス」として実証運行を開始しました。

海っ子バスの実証運行にあたっては、計画区域内の民営バスも含めたすべての路線バスにゾーン運賃制度を適用し、利用者の運賃負担の軽減を図るとともに、名古屋鉄道とバス間の乗り継ぎに配慮したダイヤに変更する等、利便性の向上を図りました。

これにより、海っ子バス利用者数は、運行前と比較して豊浜線は増加し、運行便数が少なく通勤・通学利用できない西海岸線では減少しその後横ばいとなりました。

このため、平成 25 年 10 月から西海岸線の運行本数を６往復から 16 往復とし、運行時間帯を午後６時台までであったものを午後９時台まで延長して、通勤・通学に対応できる路線に変更しました。あわせて、豊浜線についてはルートの変更、最終便の時刻延長、通学時間帯のダイヤ変更を実施しました。

平成 26 年７月には、知多バスから平成 27 年３月をもって内海線廃止の要望が提出され、その後の協議により平成 27 年９月まで運行期間を延長し、同年 10 月より海っ子バス西海岸線の系統として本町が運行することになりました。

■海っ子バス運行の変遷

年度	概 要
平成 22 年度	・平成 22 年 9 月 30 日　知多バスが《西海岸線、豊浜線》廃止 ・平成 22 年 10 月 1日　海っ子バス《西海岸線、豊浜線》実証運行開始 ・西海岸線・豊浜線は、交通空白地帯・通院等の利便性向上のため、従来の路線から新たに経路の見直しを実施
平成 25 年度	・平成 25 年 10 月　1日　海っ子バス《西海岸線、豊浜線》本格運行開始 ・西海岸線は、内福寺バス停を廃止し、起点を豊浜港・魚ひろばから師崎港に延伸し、経路の一部見直しを実施。運行本数を6往復から 16 往復に拡大 ・豊浜線は、山田（南知多病院前）を常時経由とし経路の一部見直しを実施
平成 27 年度	・平成 27 年　9 月 30 日　知多バスが《内海線》廃止 ・平成 27 年 10 月　1 日　《内海線》を海っ子バス《西海岸線》の系統として運行開始
平成 28 年度	・平成 28 年 4 月 1 日　朝の便の見直しを実施
平成 29 年度	・平成 29 年 10 月 1 日　西海岸線の岩屋寺・小野のバス停留所への平日乗り入れを廃止し、土休日に 2 時間に 1 本の乗り入れに変更
令和元年度	・令和元年 10 月 1 日　西海岸線の内海地区ルート変更、岩屋寺・小野間は土休日昼間便の運行とし、豊浜線の土休日便を新設（豊浜線と西海岸線の循環運行にし、鉄道連絡を強化）
令和2、3年度	・令和2年 10 月 1 日及び令和3年 10 月1日　一部の運行ダイヤ変更、バス停の新設

※上記のほか、ダイヤ、便数の変更がある。

■バス路線の変遷（路線図）

平成 22 年 10 月1日～
実証運行
西海岸線・豊浜線を知多厚生病院経由に変更（一部は河和駅直行）等
知多奥田駅
野間駅
河和駅
知多厚生病院前
北河和
中河和
南河和
内海高校
南知多IC
内海高校前
河和山
夫婦松
浜田整形外科・内科前
古布
魚太郎前
美浜ナチュラル村
矢梨
蟹川橋
南知多病院前（山田）
丸豊工業前
海田川
鳶ヶ崎北
鳶ヶ崎
北大井
大井
師崎中学校前
片名
新師崎
師崎東口
師崎
美舟前
師崎西口
師崎港
日間賀島
篠島
内海線
内海駅
彼岸橋
内福寺
組合前
内海海岸
大井戸
白砂の湯
白砂の湯前
西海岸線
東浜
つぶてヶ浦
高峰
山海
十一家前
大泊
桜公園口
西中須
中須
東中須
半月
古布出入口
岩屋寺
小野
乙方
南知多病院
運動公園前
豊丘IC
鯛祭りひろば
花ひろば
鯛祭りひろば・花ひろば前
プラスチック工業団地前
豊浜線
南知多町役場前
初神口
中村
豊浜
豊浜魚ひろば
高浜
新居
荒磯
小佐
師崎線
海っ子バス 西海岸線
海っ子バス 豊浜線
知多バス 師崎線
知多バス 内海線

平成 25 年 10 月1日～
本格運行
・豊浜線　全便山田地区を運行
・西海岸線　運行本数増加、師崎港まで延伸
知多奥田駅
野間駅
名鉄知多新線
和線
河和駅
知多厚生病院前
北河和
中河和
南河和
内海高校
南知多IC
内海高校前
河和山
夫婦松
浜田整形外科・内科前
古布
魚太郎前
美浜ナチュラル村
矢梨
蟹川橋
山田（南知多病院前）
丸豊工業前
海田川
鳶ヶ崎北
鳶ヶ崎
北大井
大井
師崎中学校前
片名
新師崎
師崎東口
師崎
美舟前
師崎西口
師崎港
日間賀島
篠島
知多バス
内海線
内海駅
彼岸橋
組合前
内海海岸
大井戸
内田佐七家
内田佐七家前
東浜
つぶてヶ浦
海っ子バス
西海岸線
高峰
山海
松原
大泊
桜公園口
西中須
中須
東中須
半月
古布出入口
岩屋寺
小野
乙方
南知多病院
運動公園前
豊丘IC
鯛祭りひろば
花ひろば
鯛祭りひろば・花ひろば前
プラスチック工業団地前
海っ子バス
豊浜線
南知多町役場前
初神口
中村
豊浜
豊浜港・魚ひろば
高浜
新居
荒磯
小佐
知多バス
師崎線
海っ子バス 西海岸線
海っ子バス 豊浜線
知多バス 師崎線
知多バス 内海線

平成 27 年 10 月1日～
知多バス内海線を
海っ子バス西海岸線として運行
海っ子バス 西海岸線
海っ子バス 豊浜線
知多バス 師崎線

令和元年 10 月1日～
西海岸線の内海地区ルート変更（豊浜線と西海岸線の循環型運行に変更）
海っ子バス 西海岸線
海っ子バス 豊浜線
知多バス 師崎線

２）運行便数

本町の路線バスは、知多バスが、名古屋鉄道河和線河和駅～師崎港間を知多バス師崎線として運行しています。バスの運行本数は、平日 13.5 往復/日（土休日 8.5 往復/日。令和４年 10 月１日改正）です。海っ子バスは、豊浜線、西海岸線ともに平日 16 往復/日（土休日 16 往復/日）で、西海岸線の内海高校前間は平日 2.5 往復/日（登校日のみ運行）です。

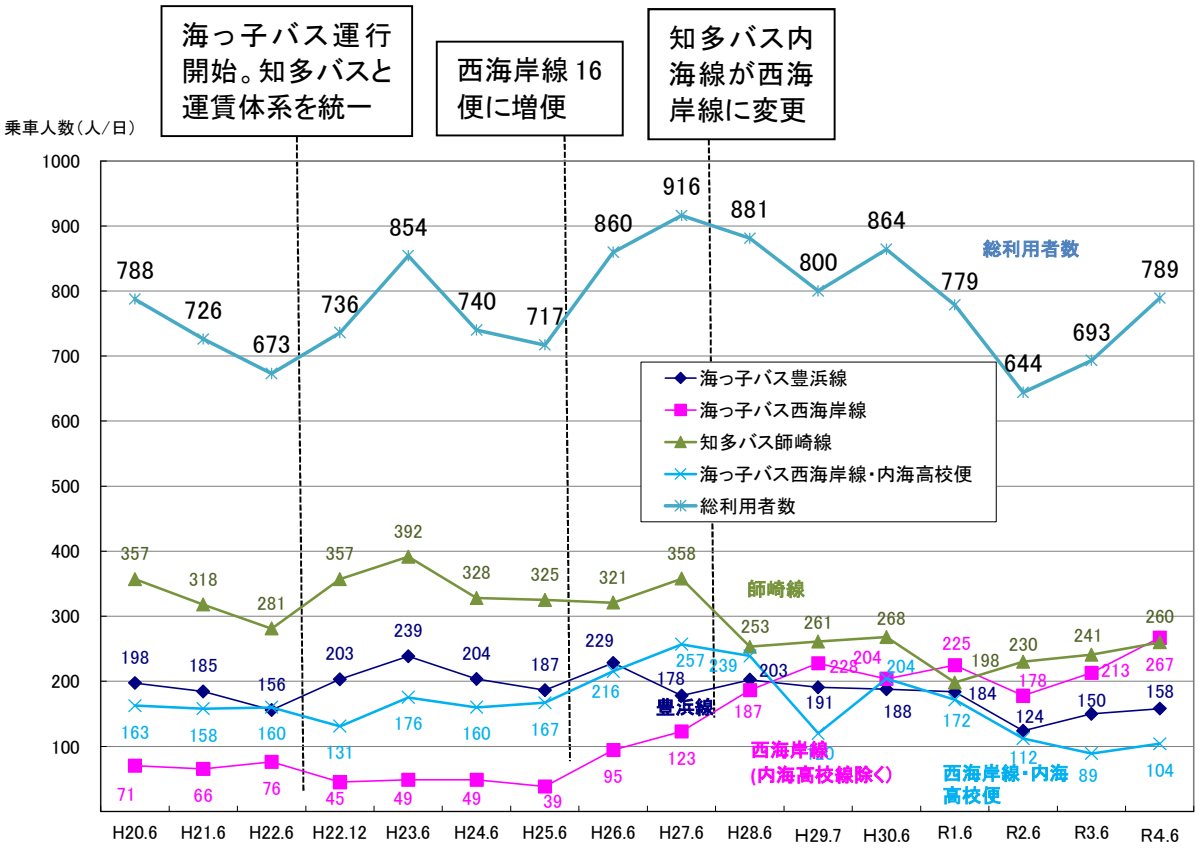
■バス運行便数

	平日		土休日	
	上り	下り	上り	下り
知多バス師崎線	14	13	8	9
海っ子バス豊浜線	16	16	16	16
海っ子バス西海岸線	16	16	16	16
海っ子バス西海岸線（河和駅～内海高校前）	2	3	－	－

３）利用者数

利用者数は、平成 22 年 10 月に海っ子バスと師崎線をゾーン運賃制とし、運賃の低廉化を図ったことから、平成 23 年には師崎線と豊浜線の利用者は増加し、その後は増減を繰り返しています。西海岸線は増便後に利用者数が増加し、観光客の利用増もあって利用者数は増加傾向です。令和２年は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少しましたが、令和３年以降は回復傾向です。

■１日当たりの利用人数の推移（平日　上り・下り合計）



資料：各年６月等にＯＤ調査を実施

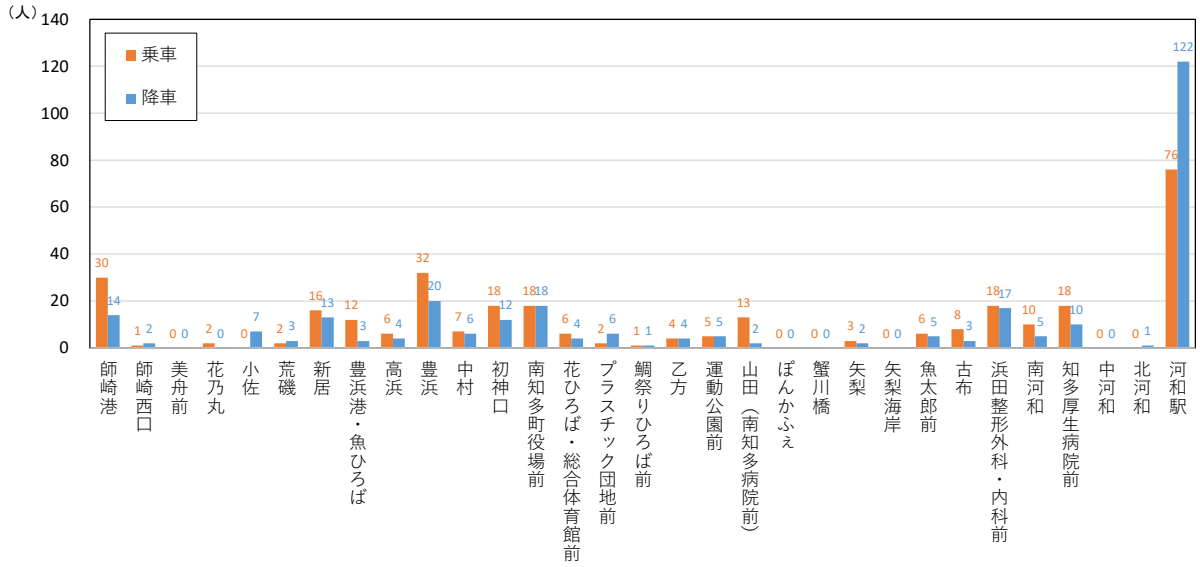
４）海っ子バス停留所別利用者数

豊浜線は、町内から河和駅までの利用が多く、他には知多厚生病院等への利用がみられます。

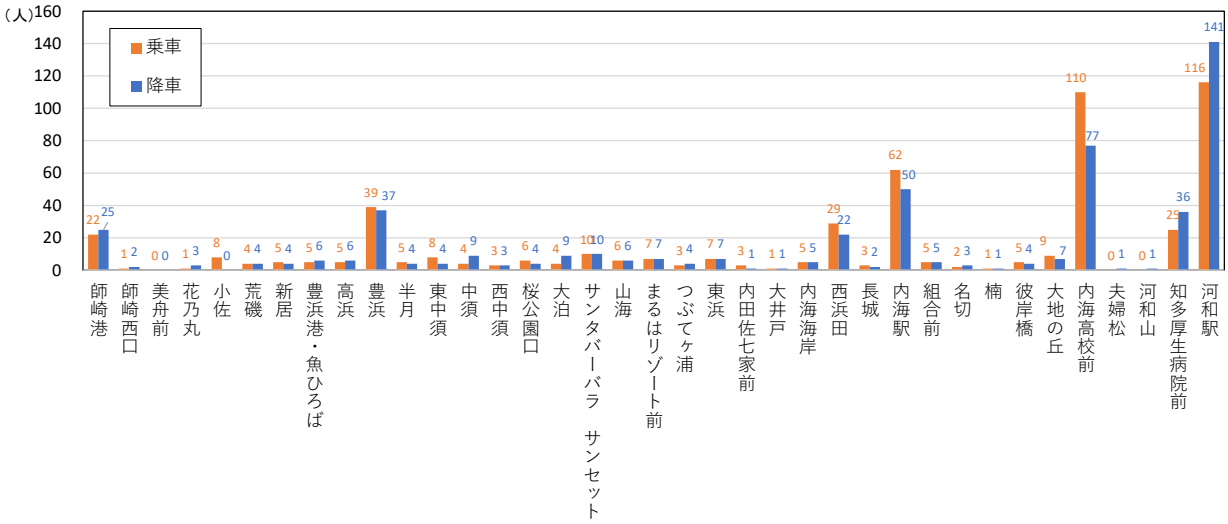
西海岸線は、町内から内海駅、河和駅から知多厚生病院が多く、また、河和駅と内海高校前間について内海高校生の利用が多くなっています。

■バス停別利用者数（令和４年）

豊浜線　バス停別利用者数　総計（上り・下り、２日間）



西海岸線　バス停別利用者数　総計（上り・下り、２日間）



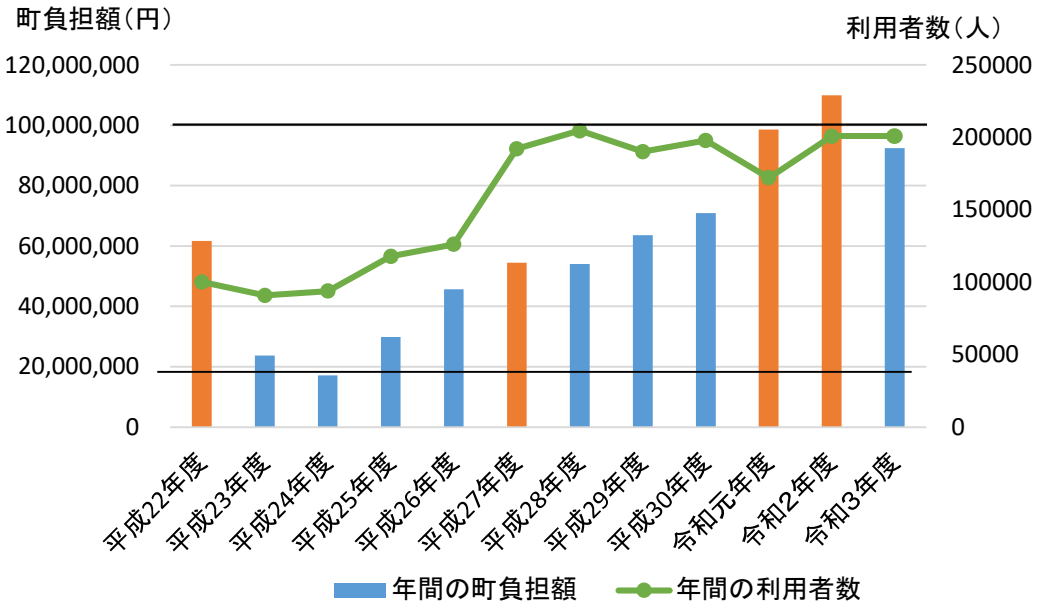
（海っ子バス OD 調査による）

５）海っ子バスの町の費用負担額の推移

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、町民及び観光利用促進策の実施などにより、令和３年度には約 20 万人と倍増しています。

町の費用負担額は、運行当初は年間約 2,000 万円ほどでしたが、運行経費の増加などに伴い令和３年度には１億円近くにまで増加しています。

■海っ子バスの町の費用負担額と利用者数の推移



（３）海上交通（高速船等）

本町の海上交通は、名鉄海上観光船（株）が師崎港を起点として篠島・日間賀島へ定期高速船が１日 34 往復及びカーフェリーを運航しています。また、河和港からは、篠島・日間賀島及び伊良湖岬までの高速船（1 日 10 便）を運航しています。

師崎港の１日当たり利用者数は微減傾向が続き近年は横ばいでしたが、令和２年は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、令和３年には回復傾向が見られます。

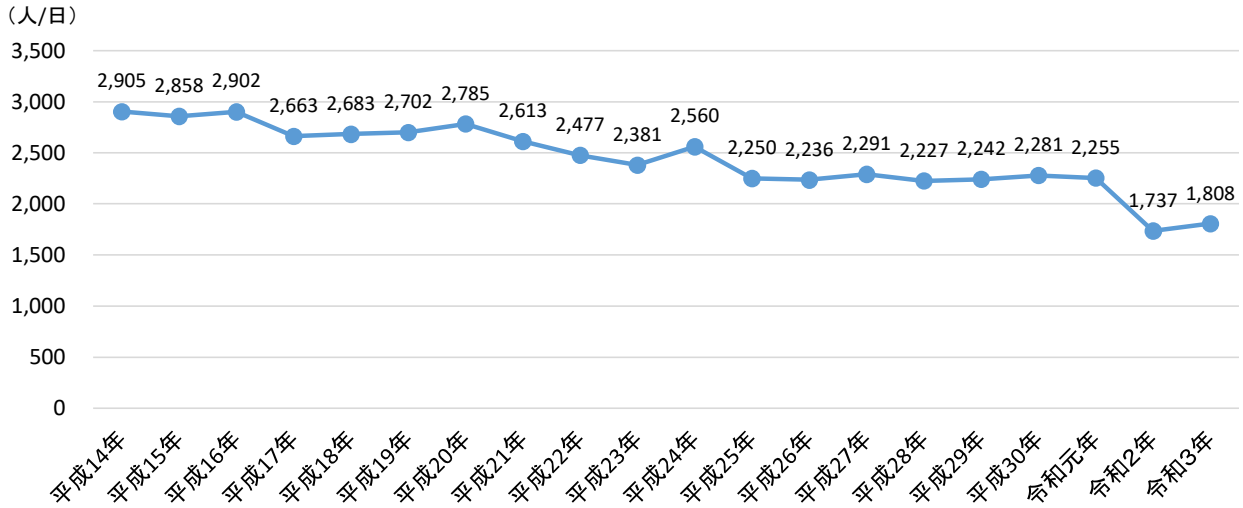
■海上交通の運航概要

種類	区間	運航便数	運航時間（港発）	大人１人片道運賃
定期高速船	師崎港～篠島・日間賀島	34 往復 ※	6:25～19:05 ※	710 円（往復 1,360 円）
	河和港～篠島・日間賀島～（伊良湖）	10 便（内、伊良湖まで 3 便）	7:30～18:15	河和港～篠島・日間賀島 1,420 円（往復 2,720 円）
	（伊良湖）～篠島・日間賀島～河和港	10 便（内、伊良湖から 3 便）	6:45～17:40	
フェリー	師崎港～篠島	6往復	8:25～17:25	610 円（旅客のみ）
	師崎港～日間賀島（北港）	5往復	9:15～16:40	610 円（旅客のみ）

※12～２月の土日祝日及び年末年始は 33 往復（運航時間 7:00～19:05）　　令和５年４月１日改正

出典：名鉄海上観光船（株）ホームページ

■師崎港の１日当たりの利用者数の推移



出典：愛知県統計年鑑及び名鉄海上観光船㈱

（４）海上タクシー

海上タクシーは、篠島に２社、日間賀島に３社あり、島部の生活の足と観光を支える役割を併せ持っています。

（５）タクシー

タクシーは、篠島に中村タクシーがあります。町内の半島部にはタクシー事業者の営業所はなく、半田市の名鉄知多タクシー等を呼び出すことになります。

（６）日間賀島自家用有償観光旅客等運送事業

日間賀島では、国家戦略特区制度を活用した自家用有償観光旅客等運送「ぐるりーバス」を令和元年度から運行開始しており、令和３年度からは自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の登録を行い運行しています。（運行主体は「一般社団法人　日間賀島観光協会」。令和２年度は運行なし。）

■運行概要

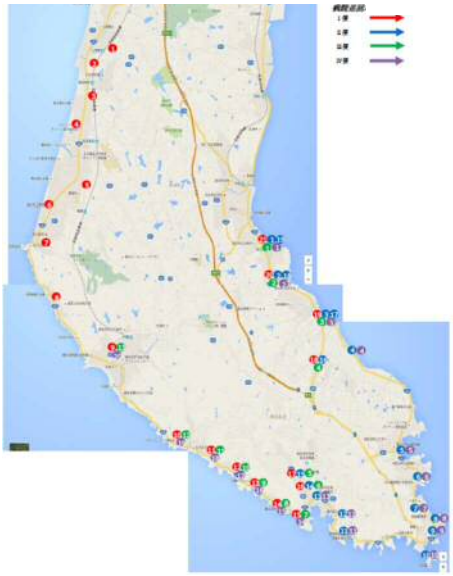
年度	令和元年度	令和３年度	令和４年度
車両数	バス（25 人乗り） 1 台	バス（29 人乗り） 1 台	
運行区間	日間賀島地内 4.6 ㎞（循環型）		
運賃	1 乗車 100 円（未就学児は無料）		
運行回数	1 日 13 便		
運行期間	7 /20～8/25	7/22～8/22	7/23～8/21
乗車人員	11,883 人	5,853 人	7,671 人

（７）病院送迎バス

本町内には、美浜町にある救急医療拠点病院である知多厚生病院の送迎バスが 1 日 4 便運行されています。

・病院発
8：30（内海、豊浜経由）
9：40（師崎、豊浜経由）
10：35（豊浜、内海経由）
13：30（師崎、豊浜、内海経由）

■知多厚生病院の送迎バス乗降場所



資料：知多厚生病院ホームページ

（８）高齢者運転免許証自主返納支援事業

高齢者による交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納した満 65 歳以上の町民を対象に、海っ子バス及び知多バス（師崎線）の共通 1 日乗車券 6,000 円分（12 枚）を 1 回に限り支給しています。

（９）スクールバス

豊浜小学校、内海小学校、みさき小学校、南知多中学校でスクールバスが運行されています。（令和５年度現在）

（10）海っ子バス・航路の運賃助成等

町内学生への海っ子バス通学定期券購入補助、小・中学生への海っ子バス運賃補助（令和５年 10 月以降予定)、篠島・日間賀島住民への航路交通費助成などを行っている。

３　実態調査

３－１　町民アンケート調査

（１）概要

１）調査目的

本町では、現在、町で策定した「南知多町地域公共交通網形成計画」に基づき、町民の皆様の日常の足を確保するため、鉄道・バス・船舶等の公共交通の運行を行っています。

本アンケートは、公共交通について、町民の皆様の声を基に、公共交通利用の実態や利用促進につながる改善点を把握し、南知多町地域公共交通計画策定に向けた基礎資料とするとともに、地域住民の皆様に地域交通について考えていただくことを目指し実施したものです。

２）調査対象

15 歳以上の 2,000 人（無作為抽出）

３）調査方法

郵送による配布・回収

４）調査期間

令和２年７月８日～７月 31 日（金）

５）配布・回収状況

	配布数	回収数	有効票数	有効回収率
町民アンケート	2,000 票	1,021 票	1,021 票	51.1%

※留意点

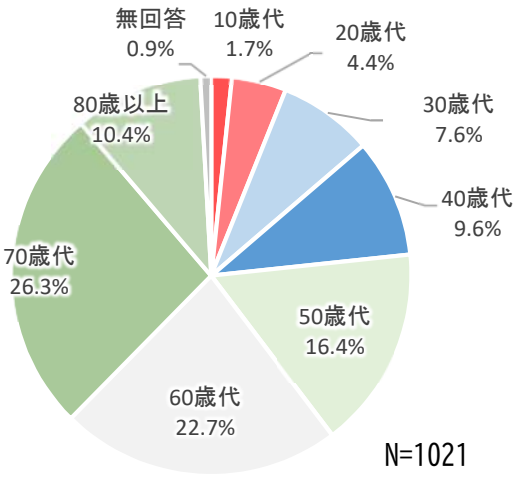
・主要な結果のみを表示しているため、問番号が連続しないことがあります。
・調査結果の図表は、原則として回答者の構成比、百分率（%）で表しています。
・図表の百分率は回答者を 100%として算出しています。本文及び図表は、小数点第２位以下を四捨五入し、小数点第１位までを表記しているため、比率の合計が 100%とならない場合があります。また、複数回答の設問の場合、その比率の合計が 100%を超える場合があります。
・図表内に示されている「ｎ」は構成比算出の母数（集計された人数の合計）を表します。
（中学生アンケートについても同様）

（２）調査結果

【回答者ご自身のことについて】

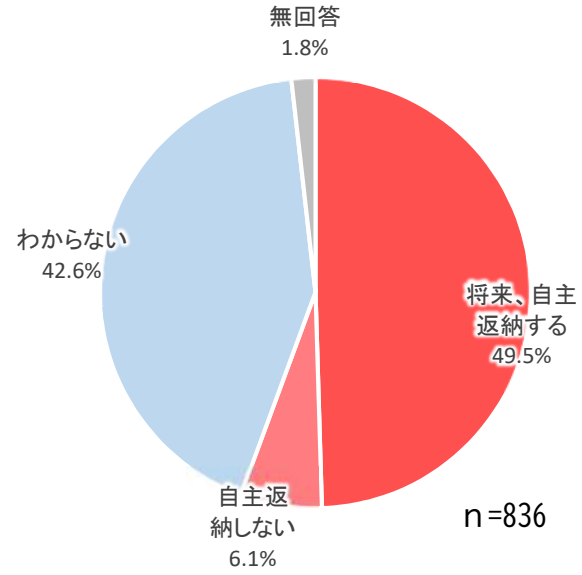
■年齢

回答者の年齢について、最も多かったのは「70 歳代」の 26.3%となり、次いで「60 歳代」の 22.7%となっています。回答者の 59.4%が 60 歳以上の高齢者となっています。



■免許の返納について（免許を持っている方のみ回答）

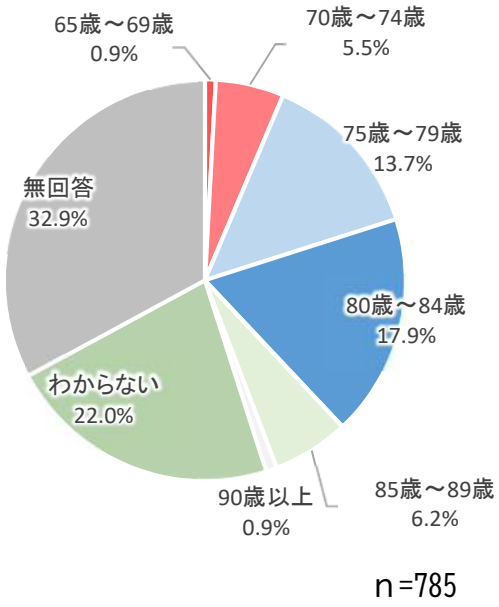
免許の返納の意思について、「将来、自主返納する」が 49.5%となり、「自主返納しない」が 6.1%、「わからない」が 42.6%となっています。



■自主返納する場合の年齢（免許を持っており、返納の意思のある方のみ回答）

自主返納する場合の年齢は、75 歳以上で 38.7%となっています。

最も多かったのは「わからない」の 22.0%でしたが、次いで「80 歳～84 歳」の 17.9%となっています。

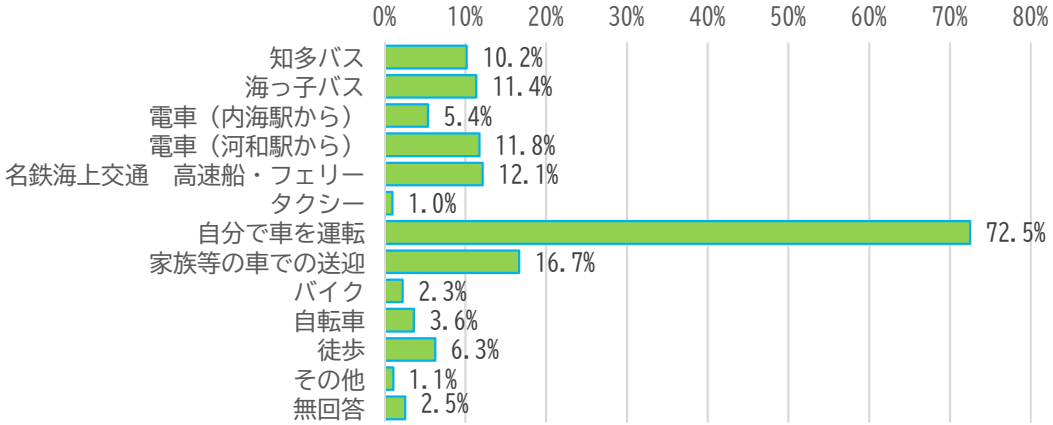


【外出時のことについて】

問４．外出の際の交通手段(複数回答可)

自分での運転、家族等の車の使用が多い。

目的地に行く際の交通手段について、最も多かったのは「自分で車を運転」の 72.5%となり、他の交通手段に比べ、回答率が非常に高くなっています。公共交通については、バスが知多バス、海っ子バスを合わせて 21.6%、電車が内海駅と河和駅と合わせて 17.2%、船の利用は 12.1%、タクシーは 1.0%となっています。



n=1021

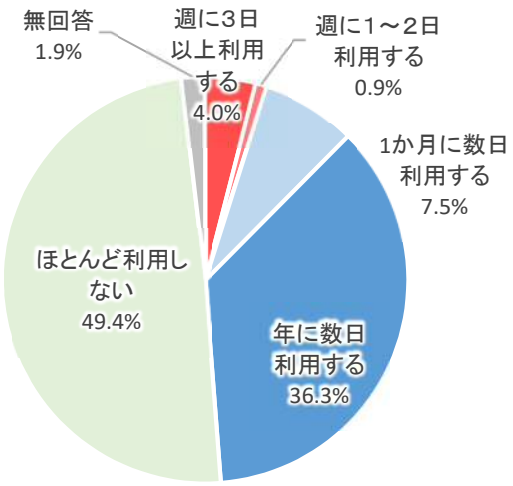
【公共交通の利用と要望について】

問５．内海駅・河和駅の利用頻度

内海駅・河和駅を利用する人は 48.7%。

目的地に行く際の駅の利用頻度について、最も多かったのは「ほとんど利用しない」の 49.4%となり、利用しているのは 48.7%です。

「年に数日利用する」の 36.3%が最も多くなっています。「週に 3 日以上」や「週に 1～2 日」と言った頻繁な利用は 4.9%と少なくなっています。

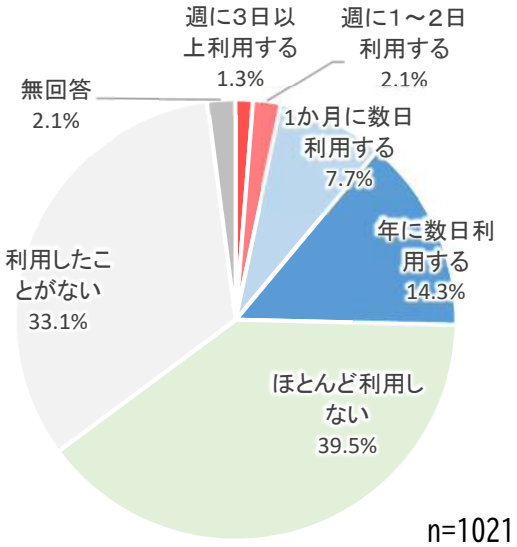


n=1021

問７．バスの利用頻度

知多バス・海っ子バスを利用している人は 25.4%。

バスの利用頻度について、最も多かったのは「ほとんど利用しない」の 39.5%となり、次いで「利用したことがない」の 33.1%となっています。「週に 3 日以上」「週に 1～2 日」の頻繁な利用は合わせて 3.4%しかなく、利用している人は 25.4%です。

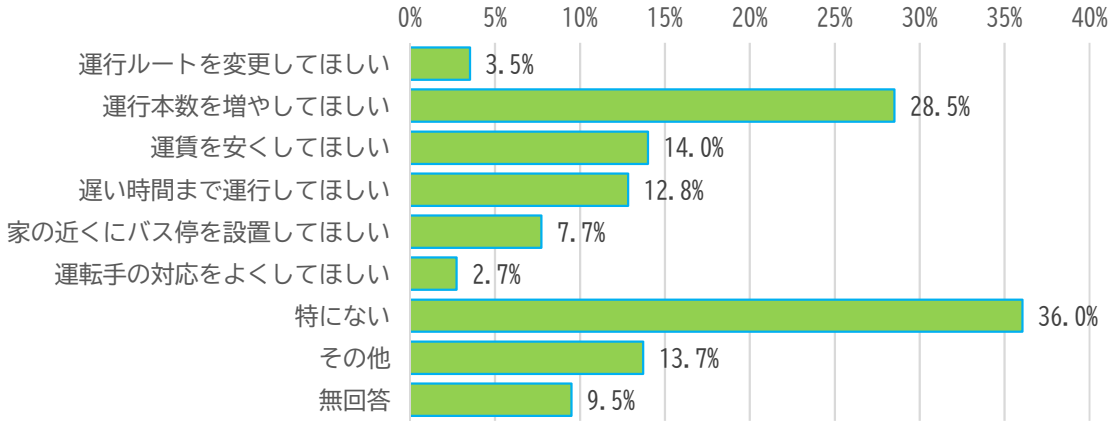


n=1021

問８．バスをもっと利用するために必要なこと（複数回答可）

バスの利用促進に必要なことは、運行本数の増便。

バスをもっと利用するために必要なことについて、最も多かったのは「特にない」の 36.0%となり、次いで「運行本数を増やしてほしい」の 28.5%となっています。「運行ルートの変更」については 3.5%と低くなっています。

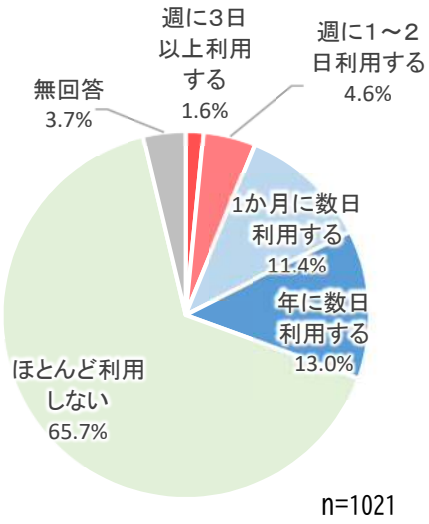


n=1021

問９．高速船の利用頻度

利用している人は 30.6%。

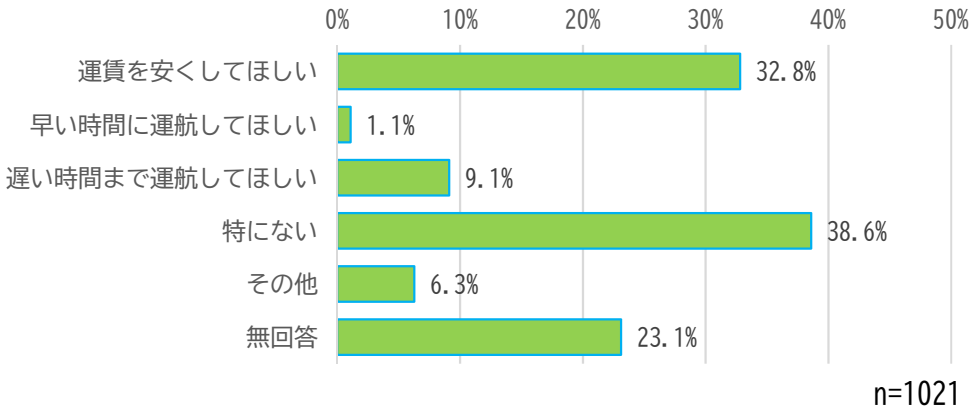
高速船の利用頻度について、最も多かったのは「ほとんど利用しない」の 65.7%となり、全体の約 3 分の 2 を占めています。次いで「年に数日利用する」の 13.0%となり、利用している人は、合わせて 30.6%になります。



問 11．高速船をもっと利用するために必要なこと（複数回答可）

運賃を安くしてほしいという要望が多い。

高速船をもっと利用するために必要なことについて、最も多かったのは「特になし」の 38.6%となり、次いで「運賃を安くしてほしい」の 32.8%となっています。運行時間に対する回答は 10.2%と少なくなっています。

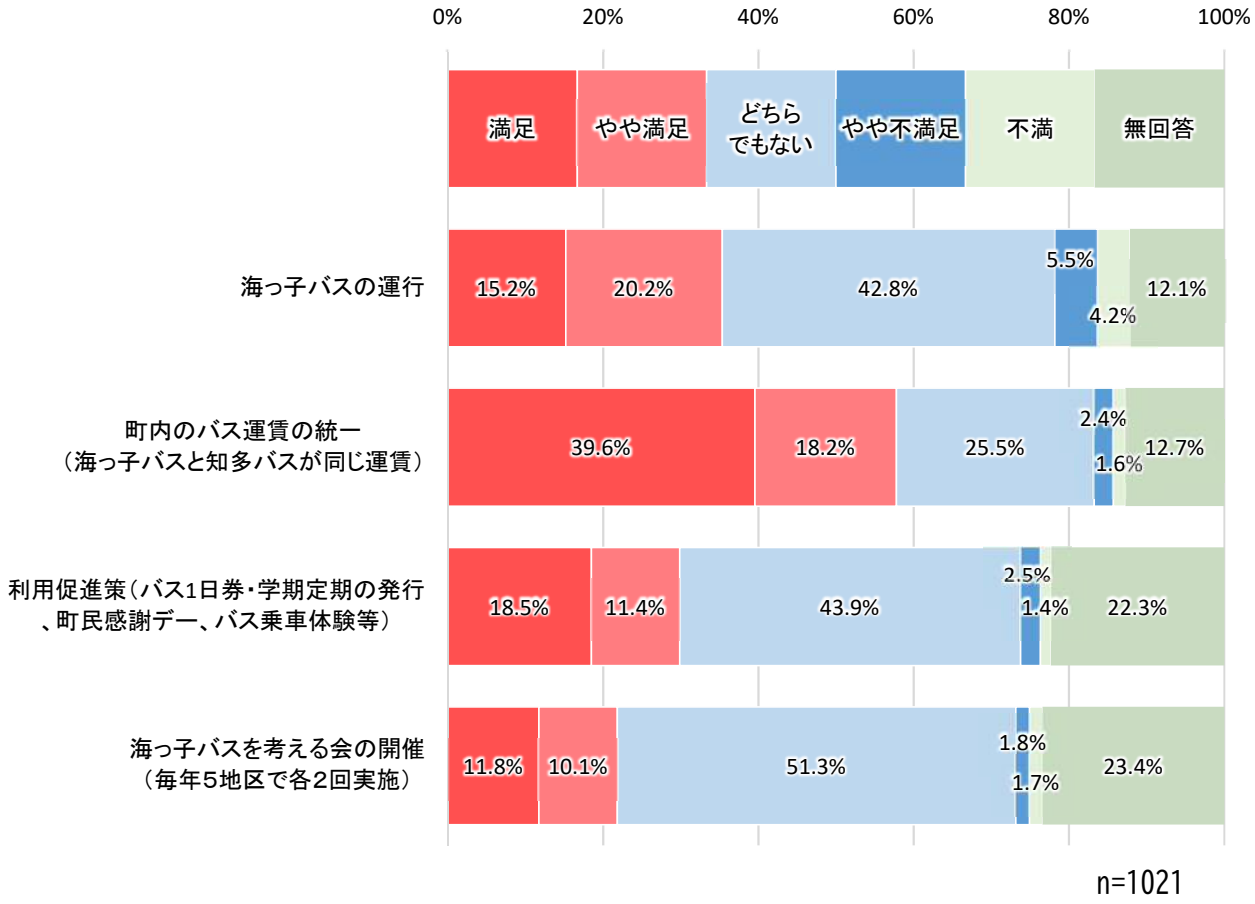


【これまでの公共交通施策について】

問 12. 公共交通計画の評価

全体的に満足が不満を上回り、特に運賃の統一の満足度が高い。

これまでの公共交通施策の取組については、全体的に「満足」「やや満足」が「不満」「やや不満」を大きく上回っています。項目別に見ると、「町内のバス運賃の統一」に対する満足度が高く、57.8%の方が「満足」「やや満足」と回答しています。一方で「海っ子バスを考える会の開催」については「どちらでもない」の回答が半数を超えています。

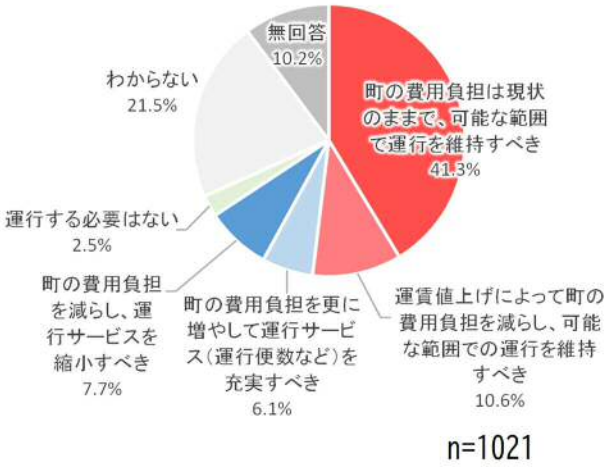


【今後の公共交通について】

問 13. 海っ子バスの運行と町の費用負担

町負担及び運行については、現状維持の回答が多い。

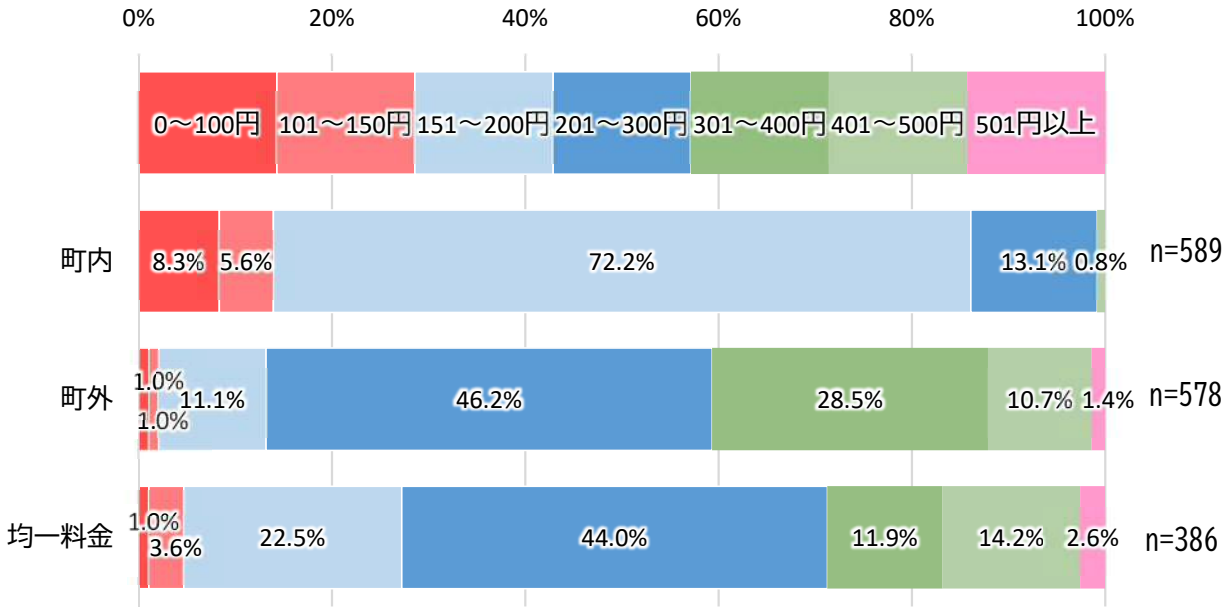
海っ子バスの運行と町の費用負担について、最も多かったのは「町の費用負担は現状のままで、可能な範囲で運行を維持すべき」の 41.3%となり、次いで「わからない」の 21.5%となっています。サービスの縮小等に関する意見は 10.2%であり、現状の維持といった回答が多くなっています。



問 14. 海っ子バス・知多バスに払ってもいい運賃

支払いできる金額は現状維持の意見が多く、均一料金の場合は 201 円以上が 72.7%。

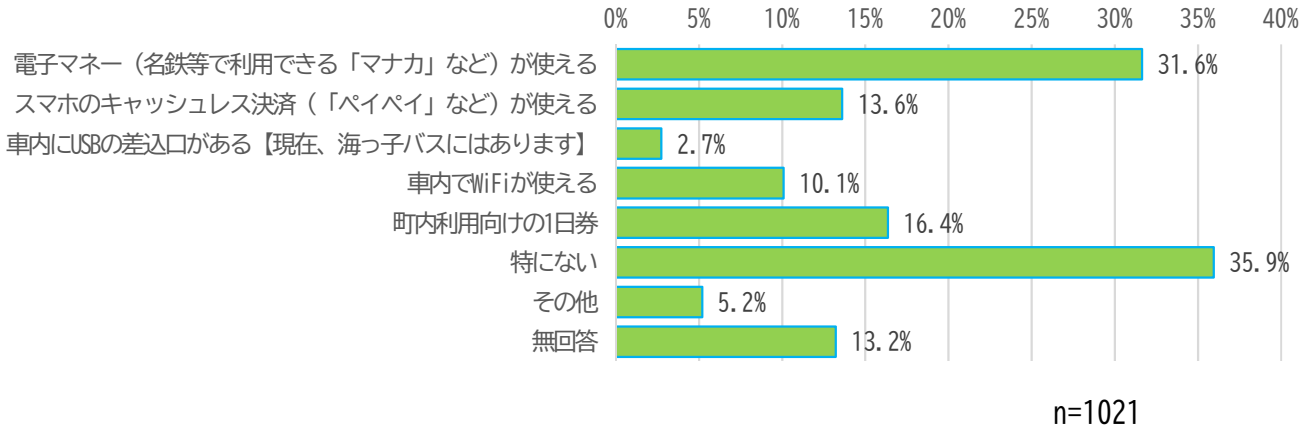
全体的には、上限料金は現状維持の意向が多くなりましたが、町外へと結ぶ区間については、100～200 円程度であれば値上げしても良いという回答が町内の区間よりも多くなりました。均一料金の場合には、201～300 円が 44.0%と最も多くなり、201 円以上は 72.7%になりました。



問 15. 海っ子バス・知多バスにあったらいいと思うサービス(複数回答可)

電子マネー等のキャッシュレスを希望する人が 45.2%。

海っ子バス・知多バスにあったら良いと思うサービスについて、最も多かったのは「特にない」の 35.9%となり、次いで「電子マネー（名鉄等で利用できる「マナカ」など）が使える」の 31.6%であり、「スマホのキャッシュレス決済（「ペイペイ」など）が使える」13.6%とあわせるとキャッシュレス決済が 45.2%になります。現在の海っ子バスに設置されている「USB の差込口」は 2.7%と低くなっています。

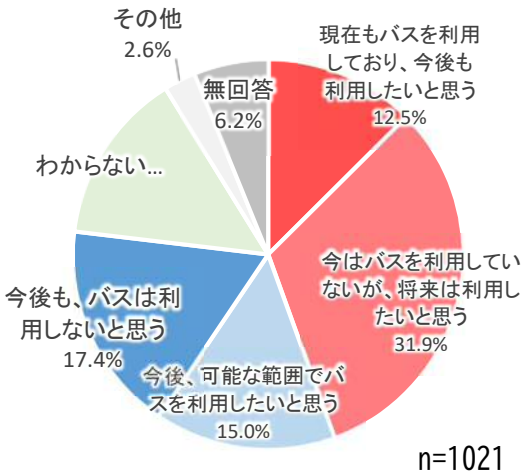


n=1021

問 16. 今後のバス利用の意向

今後バスの利用を考えている方は 59.4%。

今後のバス利用の意向について、最も多かったのは「今はバスを利用していないが、将来は利用したいと思う」の 31.9%となり、次いで、「今後もバスは利用しないと思う」の 17.4%となっています。今後何らかの形でバスの利用を考えている方は、59.4%となっています。



n=1021

３－２　中学生アンケート調査

（１）概要

１）目的

本アンケートは、中学生の皆様の声を基に、公共交通利用の実態や利用促進につながる改善点を把握することを目指し実施したものです。

２）調査対象

町内の中学生全員

３）調査方法

学校で配布、郵送による回収

４）調査期間

令和２年７月１日～７月 15 日（水）

５）配布・回収状況

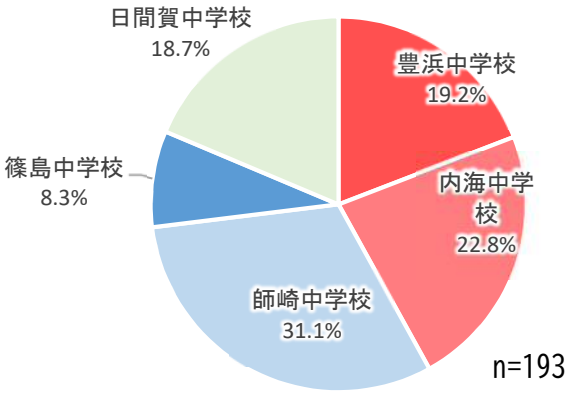
	配布数	回収数	有効票数	有効回収率
中学生アンケート	359 票	193 票	193 票	53.8%

※結果概要については、主要な結果のみを表示しているため、問番号が連続しないことがあります。

（２）結果概要

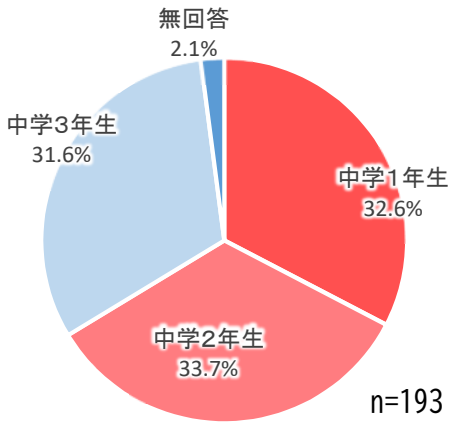
問１－1. 通っている学校

回答者が通っている学校について、「師崎中学校」が 31.1%と最も多く、続いて「内海中学校」が 22.8%、「豊浜中学校」が 19.2%、「日間賀中学校」が 18.7%、「篠島中学校」が 8.3%となっています。



問１－2. 回答者の学年

回答者の現在の学年について、「中学１年生」が 32.6%、「中学２年生」が 33.7%、「中学３年生」が 31.6%となっています。回答者の割合は全学年でほぼ同じとなっています。



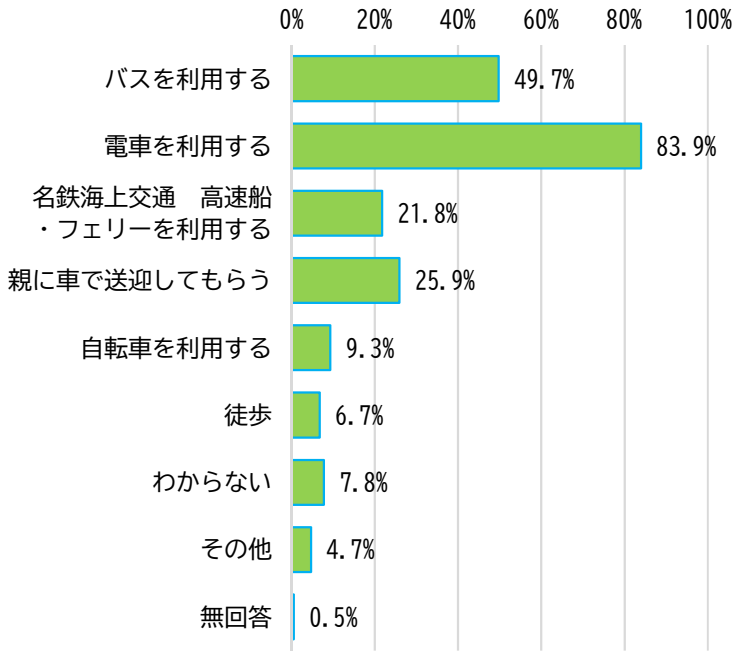
問３．予定している通学・通勤の方法（複数回答可）

電車利用が 83.9%、バス利用が 49.7%と多い。

卒業後、どのような方法での通学・通勤を予定しているかについて、最も回答率が多かったのは「電車を利用する」の 83.9%となり、次いで「バスを利用する」の 49.7%となっています。

「自転車を利用する」「徒歩」はそれぞれ 9.3%、6.7%となっています。

なお、バスと鉄道の両方を利用する人は、46.1%でした。

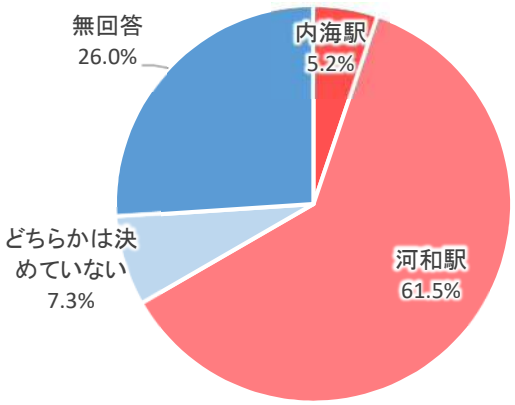


n=193

問３−１．電車を利用する場合に利用する駅（電車を利用する方のみ回答）

利用を予定する駅は「河和駅」が 61.5%と多い。

電車を利用する場合に利用する予定の駅は「河和駅」が 61.5%となり、「内海駅」は 5.2%となっています。

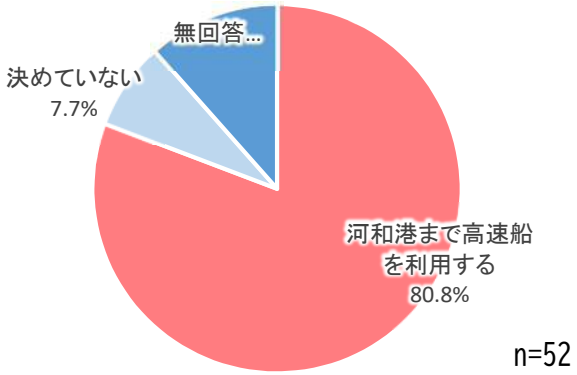


n=193

問４－１．駅までの交通手段（電車を利用する方、篠島・日間賀中学校）

「河和港まで高速船を利用する」が 80.8%と多い。

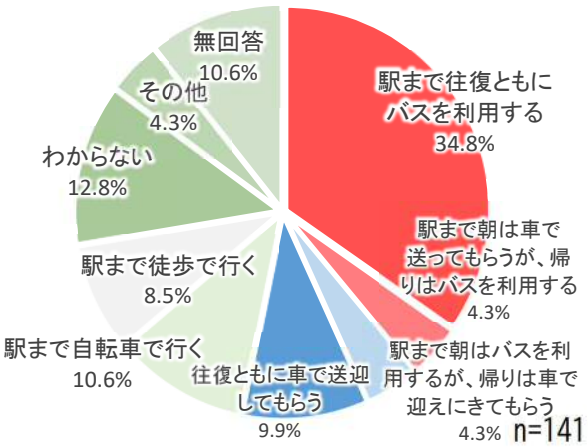
篠島・日間賀中学校に通う生徒の卒業後に利用を予定している駅までの交通手段は、「河和港まで高速船を利用する」が 80.8%となり、残りは「決めていない」と無回答となっています。「師崎港まで高速船を利用し、駅まではバスで行く」はいませんでした。



問４－２．駅までの交通手段（電車を利用する方、豊浜・内海・師崎中学校）

「往復ともにバスの利用」が 34.8%、片道利用も含めると 43.4%。

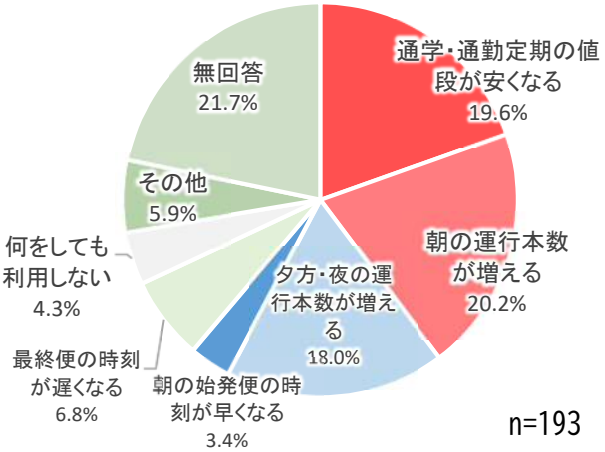
豊浜・内海・師崎中学校に通う生徒の卒業後に利用を予定している駅までの交通手段は、「駅まで往復ともにバスを利用する」が 34.8%と最も多く、行きか帰りもバス利用を合わせると、43.4%になります。



問５．改善すればバスを利用すると思う要素

「定期の値段」「運行本数」についての回答が合わせて 57.8%と多い。

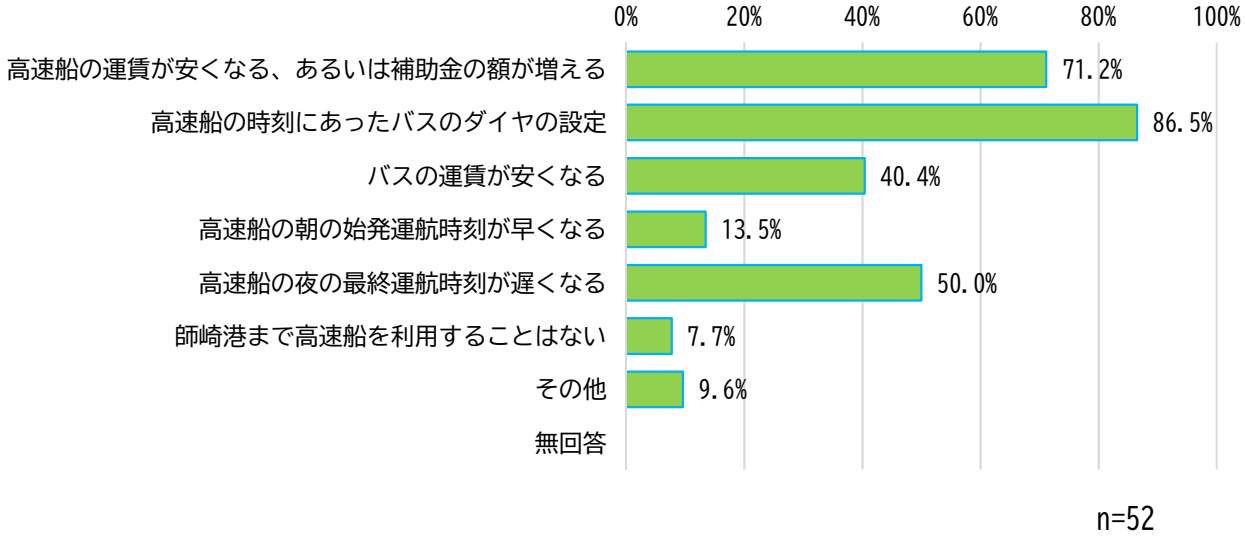
改善することによってバスを利用すると思う要因については、「通学・通勤定期の値段が安くなる」19.6%、「朝の運行本数が増える」20.2%、「夕方・夜の運行本数が増える」18.0%がいずれも 20%前後で多く、合わせて 57.8%でした。始発便・最終便の時刻については、あまり重視されていませんでした。



問６．改善すれば師崎港まで高速船を利用し、駅までバスを利用する要素（篠島・日間賀中学校に通う生徒のみ回答）（複数回答可）

「高速船にあったバスのダイヤ設定」86.5%、「高速船の運賃・補助金」71.2%。

篠島・日間賀中学校に通う生徒が、改善すれば師崎港まで高速船を利用し、駅までの交通手段にバスを利用すると思う要素について、最も回答率が高かったのは「高速船の時刻にあったバスのダイヤの設定」の 86.5%となり、次いで「高速船の運賃が安くなる、あるいは補助金の額が増える」の 71.2%となっています。



３－３　バス利用者アンケート調査

■調査日：令和２年６月 29 日（月）、30 日（火）

■アンケート回収状況

	豊浜線	西海岸線	全体
回収数	133 人	202 人	335 人
利用者数※	247 人	356 人	603 人
回収率	53.8%	56.7%	55.6%

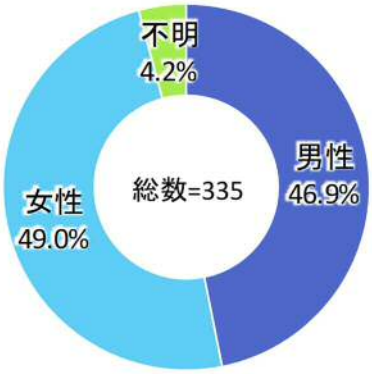
※豊浜線、西海岸線ともに２日間の利用者数

（１）回答者の特性

回答者は女性が若干多く、年齢は 10 歳代と高齢者が多く、居住地は町内が 47.0%、町外が 33.4%であり、町内では豊浜の利用が多くなっています。

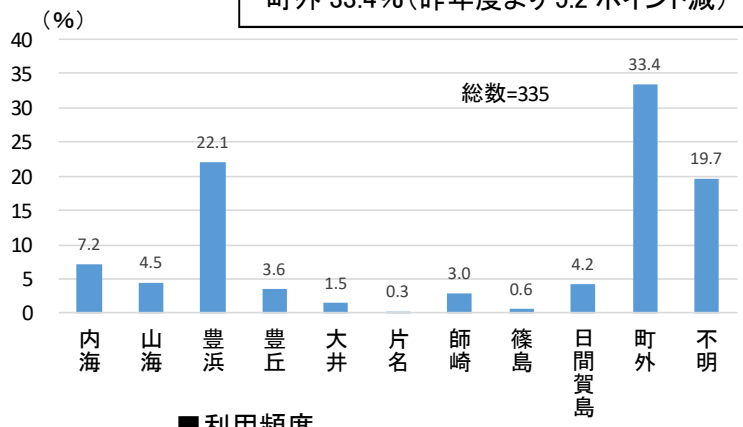
利用頻度は、通勤・通学利用が多いことから「週に５日以上」が最も多く、週１回以上で 65.3%を占め、昨年度の 51.7%よりも増加しています。「週５日以上」が昨年度 25.0%から 35.2%に増加し、一方で「今回初めて」が 16.0%から 7.2%に減少しており、新型コロナウイルス感染症による観光等の利用減少が影響しています。

■性別

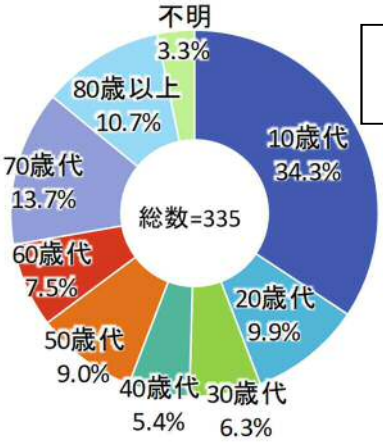


■居住地

町内 47.0%（昨年度より 4.3 ポイント増）
町外 33.4%（昨年度より 5.2 ポイント減）



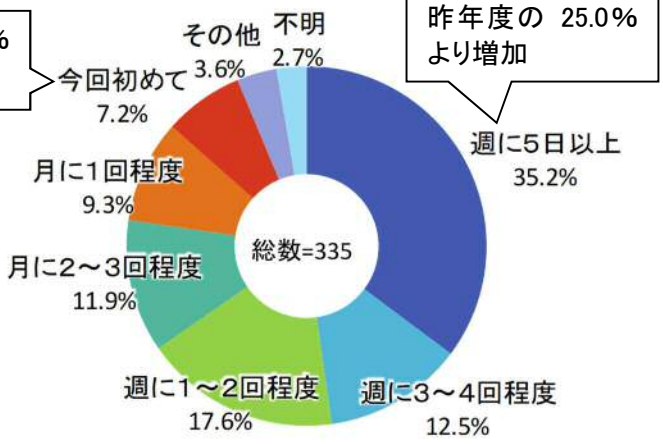
■年齢



■利用頻度

昨年度の 16.0%より減少

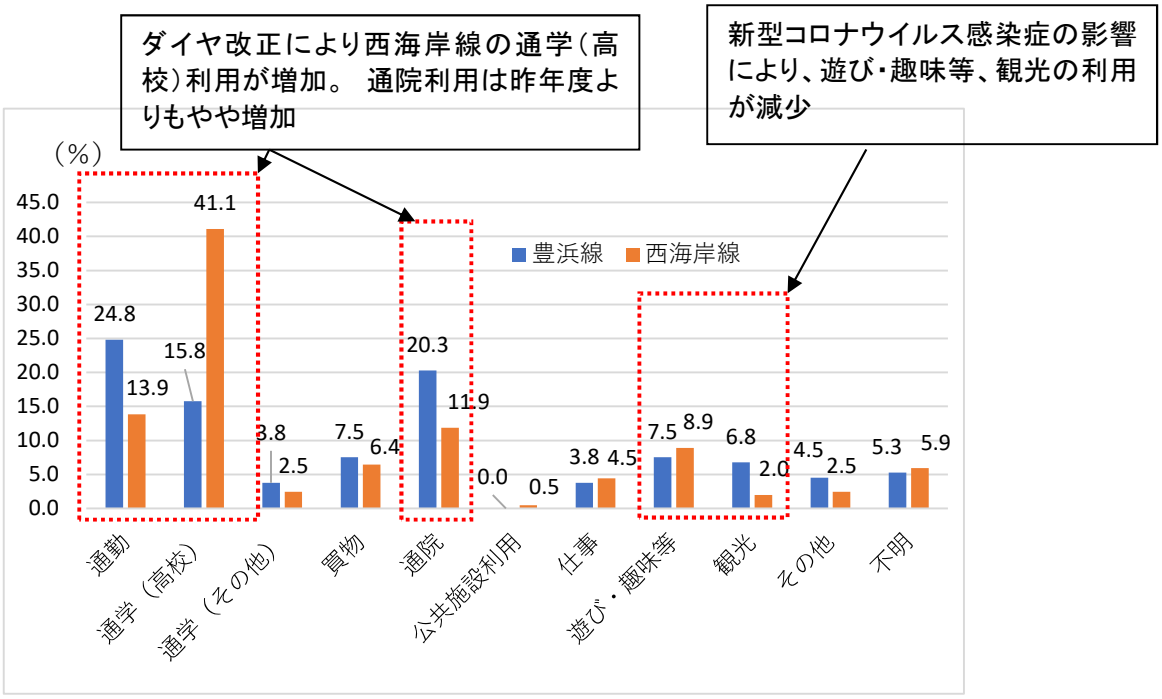
昨年度の 25.0%より増加



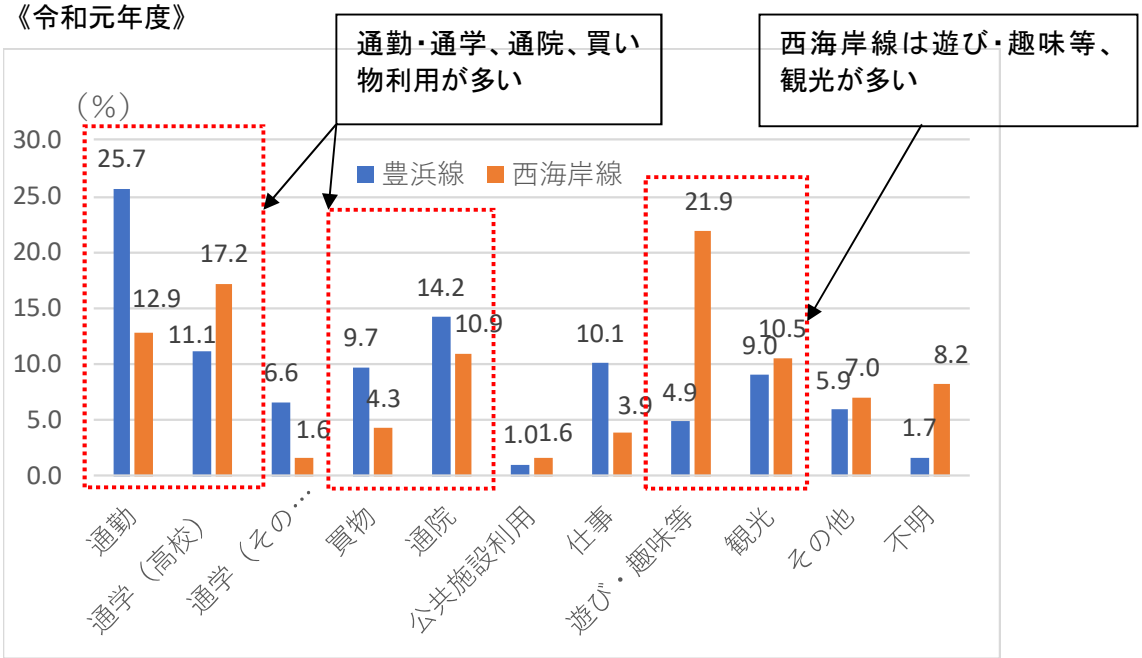
利用目的は、通勤・通学、通院が多く、新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響により、例年と比べると「遊び・趣味等」「観光」の利用が減少しています。

■利用目的

《令和２年度》



《令和元年度》



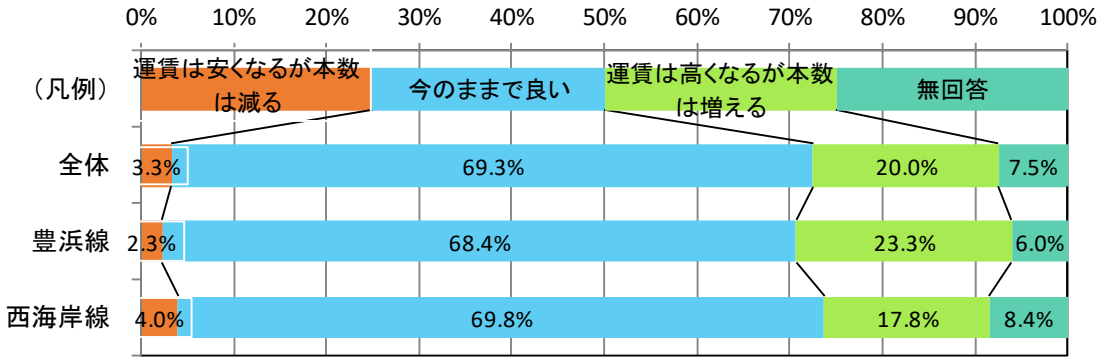
（２）海っ子バスの今後について

１）運行本数について

「今のままで良い」という人が大半を占めている。

「今のままで良い」とする人が全体で 69.3%と大半を占めています。「運賃は高くなるが本数は増える」は 20.0%です。

■運行本数についての考え

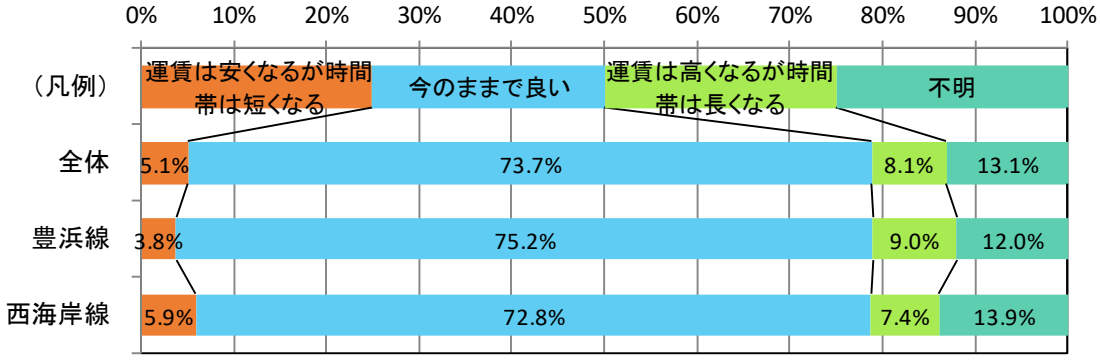


２）運行時間帯について

「今のままで良い」という人が大半を占めている。

「今のままで良い」とする人が全体で 73.7%と大半を占めています。「運賃は安くなるが時間帯は短くなる」は 5.1%、「運賃は高くなるが時間帯は長くなる」は 8.1%です。

■運行時間帯についての考え



（３）バス運行についての評価

【町民の評価】

観光等で町外から来られる人の影響を除外するため、町内利用者のみで集計しました。

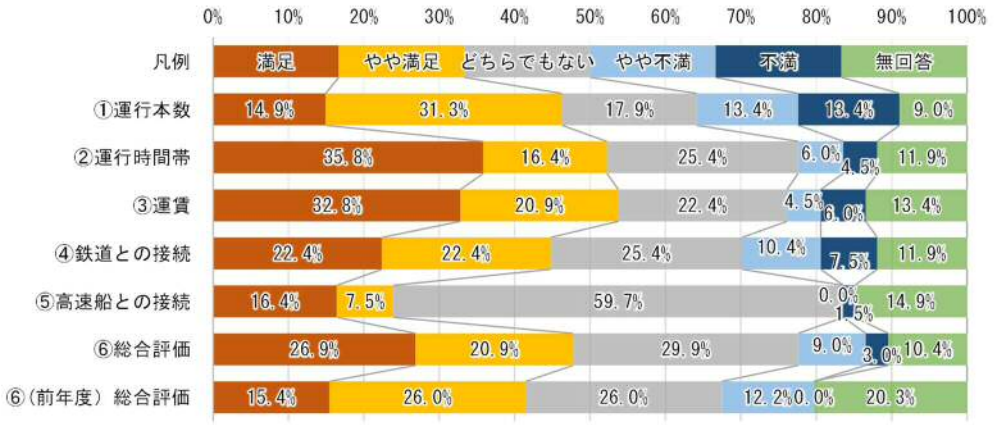
１）豊浜線

満足が半数近くあり、昨年度より増加している。特に運賃、運行時間帯を評価。

「総合評価」の「満足」（「満足」と「やや満足」の合計）は 47.8%と半数近くであり、昨年度の 41.4%よりも増加しています。「不満」（「やや不満」と「不満」の合計）は 12.0%です。

項目別では、昨年度と同様に、運賃と運行時間帯が評価されています。運行本数は、不満とする意見（26.8%）もありますが、満足の意見（46.2%）のほうが多いです。

■バス運行についての評価《豊浜線》（町民）



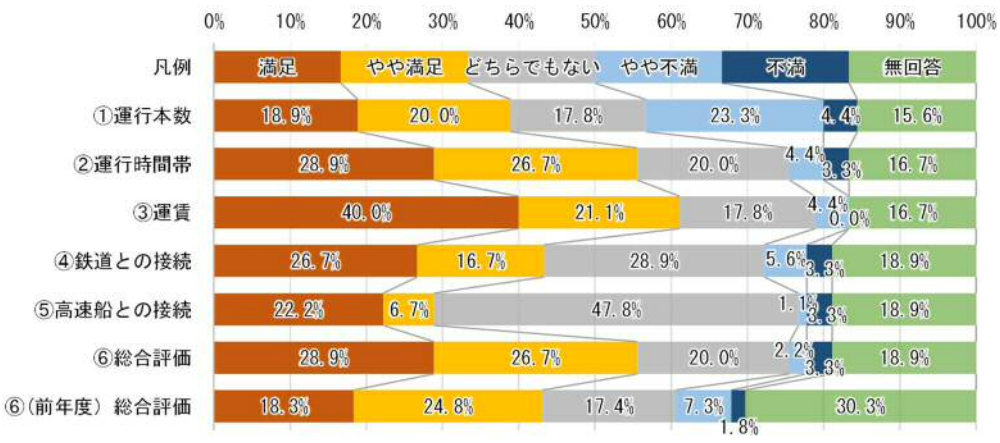
２）西海岸線

満足が半数以上あり、昨年度より増加している。特に運賃、運行時間帯を評価。

「総合評価」の「満足」（「満足」と「やや満足」の合計）は 55.6%と半数以上であり、昨年度の 43.1%よりも増加しています。「不満」（「やや不満」と「不満」の合計）は 5.5%のみです。

項目別では、昨年度と同様に、運賃と運行時間帯が評価されています。運行本数は、不満とする意見（27.7%）もありますが、満足の意見（38.9%）のほうが多いです。

■バス運行についての評価《西海岸線》（町民）



（４）施策の評価

本町では、平成 21 年度に地域公共交通総合連携計画を策定し、その後法改正に対応して平成 27 年度に地域公共交通網形成計画を策定しました。この計画に基づいて実施している施策について町民を対象に評価を行いました。

「運賃」「路線の改編」及び「利用促進策」については、満足している人が半数前後（47.1～61.8%）を占めるが、「海っ子バスを考える会の開催」については満足が 29.3%に留まっており、開催していることを知らない人が多いと思われる。ただし、不満の声は、それぞれ２%以内であり、全体的には評価されている。

①海っ子バスと知多バスが同じ運賃

以前は師崎港から河和駅まで 640 円でしたが、海っ子バスを運行したことにより、知多バスも含めて町内 160 円、町外 300 円にしました。このことについては、満足（「満足」と「やや満足」の合計）が 61.8%、不満（「不満」と「やや不満」の合計）が 1.3%であり、多くの人が満足しています。

②路線の改編

豊浜線は運動公園・知多厚生病院経由に変更、西海岸線はバイパス・名切・知多厚生病院経由に変更しました。

①よりも満足度が下がるものの、満足が 50.3%、不満は 1.9%であり、半数の人が満足しています。

③利用促進策

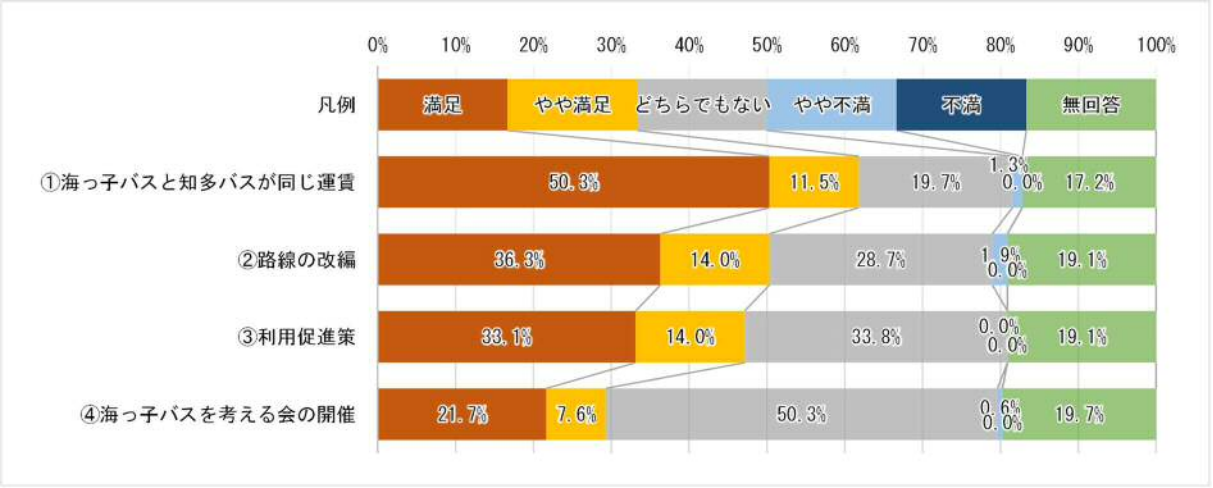
バス１日券・学期定期の発行、町民感謝デー、バス乗車体験等を実施しました。

②と同様に、満足が 47.1%、不満は 0 であり、約半数の人が満足しています。

④海っ子バスを考える会の開催

毎年５地区で各２回開催していることについては、「どちらでもない」が 50.3%と半数を占め、満足は 29.3%に留まっています。開催していることを知らない人が多いためと考えられ、町民への広報を強化する必要があります。

■施策の評価（町民）



３－４　タウンミーティングにおける意見

■　開催概要

地　　区	日　　時		合計人数
内　海	令和２年 ９月 24 日（木）	19:30	81 名
豊　浜	９月 28 日（月）	19:30	
師　崎	９月 29 日（火）	19:30	
篠　島	９月 30 日（水）	19:30	
日間賀島	10 月２日（金）	19:30	

■　意見の概要

①路線について

・知多バス師崎線を海っ子バスとして統一し、住民のニーズにあった運行をして欲しい。

②運行時間について

・電車との乗り換えの接続をスムーズにしてほしい。

・バスの最終運行時間を遅くしてほしい。

③運行本数について

・通勤通学時間となる朝夕時間帯の本数を充実させてほしい。

・小型のバスを使用し、運行本数を増やしてほしい。

④運賃について

・manaca(マナカ)といった電子マネーの使用ができるようにしてほしい。鉄道とバスを乗り継いだときには、割引があると良い。

・高速船の料金が高い。

⑤バス停について

・ベンチ・屋根を設置し、待ち時間を過ごしやすくしてほしい。

・バス運行情報等が取得できる QR コードや説明書き等により、分かりやすいバス停にすることや、車内アナウンスに宣伝をつけることによって、バス停の付加価値を向上させる。

⑥その他の事柄について

・乗り継ぎしやすいダイヤ等の情報を広報したほうが良い。

・便利な使い方やイベント等を広報し、名古屋等の都会から観光客を集める。

4　南知多町地域公共交通網形成計画の評価

4－1　実施事業の評価

南知多町地域公共交通網形成計画で実施を計画している 12 事業のうち、10 事業を着手し、利用者増等につながる効果が発揮されています。未実施の「海上交通の運行時間帯延長」と「交通結節点のバリアフリー化」については、公共交通の利便性向上に重要な施策のため、今後も関係者と協議し推進していく必要があります。全ての事業を今後も継続していきます。

■南知多町地域公共交通網形成計画の実施状況

方　針	目　標	事　業	評価 〇実施済み・効果あり ▲未実施	今後の方向性
方針１ 町民の日常生活交通の確保を第一の目的とし、合わせて交流促進の観点から観光交通との融合にも配慮した公共交通の維持・活性化を図る。	①住民のニーズに合った利用しやすい鉄道・バス・船の交通網・運行ダイヤ、運賃体系等の仕組みの維持・改善	①－１　生活交通に加えて観光にも配慮した鉄道・バス・船のサービス確保	〇 ・海っ子バスは需要に合わせてルート、ダイヤ変更、バス停新設を実施。学期定期も発行し購入者は増加傾向（R1 年度 72 枚）。 ・鉄道・高速船はサービス水準を維持できたが、高速船の時間延長は未達成。	継続
	②観光振興に配慮した公共交通の実現	②－１　鉄道、バス、海上交通、観光施設等を利用できる企画切符の発行	〇 ・「ぐるっとチケット」を発行（R1 年度 54 枚）。内海駅利用の離島観光客の増加に効果を発揮。施設との連携が課題。	継続
		②－２　観光客に向けた情報提供の推進	〇 ・観光ボランティアによる案内、車内モニターの活用を実施。観光客増に一定の効果はあったが、継続が課題。	継続
方針２ 地域のニーズにあった利便性の高い公共交通サービスを確保する。	③バスのサービス水準の維持・向上	③－１ バス停の環境改善	〇 ・役場バス停等の改善を実施。	継続
	④船の利便性向上	④－１ 海上交通の運航時間帯の延長	▲ ・島民の要望は多いが、採算性等により未実施。	継続
	⑤公共交通相互の連携と交通結節点の機能向上	⑤－１ マイ時刻表の作成支援	〇 ・毎年、海っ子バスを考える会で実施。	継続
		⑤－２ モバイルサイトへの情報提供	〇 ・ダイヤ改正ごとに情報提供を実施。GTFS の作成と検索サイトへの掲載も実施し、利便性増加。	継続
		⑤－３ 交通結節点のバリアフリー化の推進	▲ ・師崎港観光センターにおけるバスターミナル整備は、検討中。 ・内海駅のバリアフリー施設整備は、利用者数の条件（3,000 人以上）が未達成のため未実施。	継続

方　針	目　標	事　業	評価 〇実施済み・効果あり ▲未実施	今後の方向性
方針３ 地域のまちづくりと一体となって、地域ぐるみで公共交通を守り、育てる。	⑥地域で支える仕組みづくり	⑥－１ タウンミーティングの継続実施	○ ・毎年、5 地域別に 2 回実施。意見をルート、バス停新設等の改善に反映。	継続
		⑥－２ バス利用促進イベント等の実施	○ ・海っ子バス乗車体験を毎年 3 回程度実施（高齢者、子ども、一般向け）。多くの参加あり。（R1 年度 143 人） ・内海高校で乗車説明会を実施。	継続
		⑥－３ 運転免許自主返納の促進	○ ・町防災安全課の事業として「南知多町高齢者運転免許証自主返納支援事業」を実施。	継続
		⑥－４ 総合時刻表の作成	○ ・ルート、ダイヤ改正に合わせて、総合時刻表を作成し配布。	継続

４－２　計画目標の達成状況

（１）目標指標の達成状況

南知多町地域公共交通網形成計画で設定している計画目標については、多くの指標が目標を達成していますが、海っ子バス豊浜線の年間利用者数、高速船の運航便数及び鉄道の乗車人員は未達成です。知多バス師崎線の年間利用者数、海っ子バスの収支率、利用者の満足度は目標未達成ですが、横ばいあるいは改善傾向がみられます。

人口減少が進む中、生活交通に係る指標は厳しい状況ですが、観光振興との連携で土休日利用者数は増加していることから、まちづくりの観点で持続可能な公共交通を確保していくことが必要です。

■目標の達成状況　　○：達成　△：未達成であるが横ばいあるいは改善傾向　×：未達成

（詳細は、資料編を参照）

方針	目標	目標指標		当初値	現状		目標値	達成状況
1	①	鉄道サービス（運行本数）	内海駅	平日発 55 土休日発 55 (H27 年度)	平日発 55 土休日発 55 (R２年度)		維持	○
			河和駅	平日発 59 土休日発 57 (H27 年度)	平日発 59 土休日発 57 (R２年度)		維持	○
		年間利用者数※1	海っ子バス豊浜線	82,951 人 (H27 年度)	81,461 人 (R1 年度)	1.8%減	10%程度増	×
			海っ子バス西海岸線	87,431 人 (H27 年度)	116,351 人 (R1 年度)	33.1%増	10%程度増	○
			知多バス師崎線	114,592 人 (H27 年度)	90,520 人 (R1 年度)	21.0%減	維持	△
			名鉄海上観光船	1,027,840 人 (H26 年度	1,055,386 人 (H30 年)	2.7%増	維持	○
		海っ子バスの収支率		32.3% (H27 年度)	34.5% (R1 年度)	2.2 ポイント増	3 ポイント増	△
	②	海っ子バス土休日の１日平均利用者数※2	豊浜線	158.9 人 (H27 年度)	222.7 人 (R1 年度)	40.2%増	10%程度増	○
			西海岸線	130.6 人 (H27 年度)	198.8 人 (R1 年度)	52.2%増	10%程度増	○

※１：バスは OD 調査結果に基づく数値。

※２：カウンターデータ。海っ子バス西海岸線に知多バス内海線を含む。

方針	目標	目標指標		当初値	現状		目標値	達成状況
2	③	運行本数	海っ子バス	32 便/日 (H27 年度)	16 往復/日 (R2 年度)		維持	○
			知多バス 師崎線	平日 31 便/日 土休日 27 便/日	平日 31 便/日 土休日 27 便/日		維持	○
		利用者の満足度※3	豊浜線	57.1% (H27 年度)	47.8% (R2 年度)	9.3 ポイント減	2 ポイント程度増	△
			西海岸線	66.4% (H27 年度)	55.6% (R2 年度)	10.8 ポイント減	2 ポイント程度増	△
			高速船	26.2% (H27 年度)	50.0% (R2 年度)	23.8 ポイント増	維持	○
	④	高速船の運航便数		36 往復/日 (H27 年度)	35 往復/日 (R2 年度)	1 往復減	維持	×
	⑤	交通結節点の乗降者数※4	内海駅乗車人員	734 人/日 (H26 年度)	683 人/日 (H30 年度)	7.0%減	維持	×
			河和駅乗車人員	2,238 人/日 (H26 年度)	2,150 人/日 (H30 年度)	3.9%減	維持	×
			内海駅バス停乗降者数	45.4 人/日 (H27 年度)	75.5 人/日 (R1 年度)	66.3%増	10%程度増	○
			河和駅バス停乗降者数	196.9 人/日 (H27 年度)	241.4 人/日 (R1 年度)	22.6%増	10%程度増	○
			豊浜バス停乗降者数	36.2 人/日 (H27 年度)	52.5 人/日 (R1 年度)	45.0%増	10%程度増	○
			師崎港バス停乗降者数	85.3 人/日 (H27 年度)	98.9 人/日 (R1 年度)	15.9%増	10%程度増	○
			師崎港の船の利用者数	2,236 人/日 (H26 年)	2,281 人/日 (H30 年)	2.0%増	維持	○
3	⑥	タウンミーティングの開催回数		年間 2 回 (H27 年度)	年間 2 回 (R1 年度)		年間 2 回	○
		地域と連携した利用促進活動		年 2 回 (H26 年度)	年 3 回 (R1 年度)		年 2 回以上	○

※3：満足度：豊浜線と西海岸線の現状の割合は、町民を対象。高速船は海っ子バスを考える会で実施。

※4：バスはカウンターデータ。バスの集計期間は 10 月～翌年 9 月、鉄道は 4 月～翌年 3 月、船は 1 月～12 月

（2）未達成の要因

目標を達成している事項については、これまでに実施してきた取組による効果が発揮されたものと言えますが、未達成の項目については、次の要因と考察します。

■未達成の項目の要因

○：達成　△：未達成であるが横ばいあるいは改善傾向　×：未達成

方針	目標	目標指標		評価	要因
1	①	年間利用者数	海っ子バス豊浜線	×	通学利用の減少、知多厚生病院への通院患者数の減少。
			知多バス師崎線	△	
		海っ子バスの収支率		△	運行経費増及び定期券よりも割引率の高い 1 日券の利用が増えたこと。
2	③	利用者の満足度	海っ子バス豊浜線	△	利用者の関心が薄れアンケートの無回答が増えていること及び求める内容が高くなってきていること。
			海っ子バス西海岸線	△	
	④	高速船の運行便数		×	師崎港発 13：50 と 13：55 を統合したためであり、利用者への影響は小さい。
	⑤	交通結節点の乗降者数	内海駅乗車人員	×	通勤通学利用の名鉄利用減少。
			河和駅乗車人員	×	

5　課題の整理

【現況の特性、ニーズ】

本町を取り巻く社会動向	・人口減少・高齢化の進展 ・AI・IOT 等のイノベーションによる自動運転、MaaS 等の推進（町内で実験運行等を実施） ・SDGｓ等、持続可能なまちづくりの推進 ・運転手不足の深刻化 ・地域公共交通活性化再生法の改正
地域特性	・人口・世帯数ともに減少傾向、令和 30 年時点の人口 1 万人を目標（現行 1.8 万人） ・観光客数は減少傾向 ・本町の就業者の約 28%、通学者の約 77%は近隣市町及び名古屋市に通勤・通学 ・他自治体から本町への就業者は約 21.6%、通学者は 53.3%
公共交通の利用状況	・鉄道利用者数は減少傾向、内海駅のバリアフリー化の要望 ・バス利用者数は増減を繰り返しているが、海っ子バス西海岸線は観光利用もあり増加傾向 ・海っ子バスの年間利用者数は、運行当初の約 10 万人から令和３年度には約 20 万人と倍増 ・海っ子バスの町の費用負担額は、運行当初の約 2,000 万円が令和３年度には１億円近くまで増加 ・高速船の利用者数は横ばい ・鉄道、バス、航路は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和２年度は減少、その後回復傾向 ・日間賀島の自家用有償観光旅客等運送事業、病院送迎バス、スクールバスが運行
町民アンケート	・自動車を運転する人の約半数は将来自主返納の意思があり、今後増加すると予想される ・内海駅、河和駅を年に数回以上利用する人は約５割と多く、内海駅のバリアフリー化の要望が多い ・バスを年に数回以上利用する人は約 25%であり、運行本数増の要望が多い ・高速船については、運賃の低廉化の要望が多い ・これまでの公共交通施策については、「町内のバス運賃の統一」に対する満足度が高い。一方で「利用促進策」「海っ子バスを考える会の開催」については評価がやや低く、知らない人が多いものと想定される ・海っ子バスの運行と費用負担については、現状維持の回答が約 41%で最も多い。運賃値上げは約 10% ・海っ子バスの運賃（金額）については、現状維持の回答が多い ・バスに電子マネー対応の要望が多い
中学生アンケート	・進学、就職時に電車を利用する予定の人は約 84%、駅までバスを利用する予定の人は約 43%と多い ・バス利用をするためには、定期の値段が安くなる、運行本数が増えるの要望が多い ・篠島、日間賀島からは河和港への高速船利用が多いが、師崎港に変更するには、高速船とバスのダイヤ調整、高速船の運賃の低廉化が必要
海っ子バス利用者アンケート	・運行本数、運行時間帯は「今のままで良い」という人が約７割と多く、大きな変化を望んでいない ・豊浜線、西海岸線ともにバス運行に満足している人が半数前後になり、不満とする人は１割前後で少ない ・これまでの公共交通施策については、「町内のバス運賃の統一」に対する満足度が高い。一方で「海っ子バスを考える会の開催」については、「どちらでもない」が半数をしめ、知らない人が多いものと想定される
タウンミーティングでの意見	・住民のニーズにあった運行の実現、バスと鉄道との乗り継ぎ利便性向上、運行本数の充実、電子マネーの利用を可能にする、バス停の整備・付加価値化、運行ダイヤやイベントの情報提供等の意見がある

【南知多町地域公共交通網形成計画の評価】

実施事業目標指標の達成状況	・海上交通の運航時間延長、内海駅のバリアフリー化は未実施 ・多くの指標が目標を達成しているが、海っ子バス豊浜線と知多バス師崎線の年間利用者数、海っ子バス収支率、利用者満足度は未達成 ・鉄道の乗車人員も未達成

【上位・関連計画】

第 7 次南知多町総合計画、南知多町都市計画マスタープラン、南知多町立小中学校適正規模・適正配置基本計画(案)　等
- ・運行ルートや時間帯、バス停留所等を見直し
- ・自動運転等の先進技術の導入、環境に配慮した車両等の導入
- ・地域による公共交通、路線の再編等
- ・地域と協働・共創した移動手段の確保
- ・生活のみならず観光とあわせた利用促進
- ・内海駅周辺及び師崎港周辺ではバリアフリー化や周辺環境の整備
- ・海上交通の維持や利便性の向上　等

【公共交通に関する課題】

1　交通結節点での利便性の向上
- ・交通手段間の接続強化
- ・内海駅、師崎港のバリアフリー化

2　多様化するニーズを踏まえた町内ネットワーク、サービスの充実
- ・住民ニーズにあわせたルート見直し、バス停新設等の検討
- ・多様な交通手段の活用
- ・小中学校の統廃合への対応
- ・町の費用負担額の軽減

3　観光客が利用しやすい環境整備、情報提供
- ・観光振興策との連携（企画切符の充実等）
- ・情報提供の充実（GW 対応等）

4　ニーズに対応した利用促進策の継続実施
- ・地域住民との連携施策の継続
- ・海っ子バスを考える会等の継続
- ・利用しやすい運賃体系の検討

5　新たな技術の活用
- ・実証実験を踏まえ、自動運転等の新たな技術の導入
- ・MaaS の導入等によるサービス向上
- ・環境への配慮

【課題】

１　交通結節点での利便性向上

これまで海っ子バスのルート、ダイヤ改正に合わせて、鉄道との接続ダイヤ調整をおこなってきています。令和元年 10 月のダイヤ改正時には、バス車両の運用を巡回型にすることによって、鉄道と海っ子バスとの接続をより強化しました。（河和駅において、昼間の特急は豊浜線連絡、急行は西海岸線連絡としました。）

しかしながら、海っ子バスは鉄道との接続を考慮したダイヤとしているため、師崎港での高速船との連絡や、豊浜バス停での豊浜線と西海岸線の乗り継ぎは待ち時間が長い場合があり、町民からは改善の意見があります。

今後、海っ子バスの運行ルートの検討を含めて、駅、師崎港、豊浜バス停等における乗り継ぎ利便性向上を検討する必要があります。

また、内海駅のバリアフリー化（エレベータあるいはエスカレータ設置）については、鉄道の利用者数を増やすことが必要となるため、海っ子バスとの接続強化を含め、公共交通利用を促す取組を推進する必要があります。師崎港については、現在、別途検討されており、これを推進する必要があります。

２　多様化するニーズを踏まえた町内ネットワーク、サービスの充実

町民アンケートや海っ子バスを考える会等において、ルートの見直しやバス停新設の要望があり、これに対応してきましたが、今後も継続してニーズを把握し改善していく必要があります。特にバス利用が不便な地域については、住民と協働した取組を含めて検討する必要があります。

また、小中学校の統廃合に合わせて児童生徒の通学交通手段を確保するため、海っ子バスの活用、スクールバスの導入等について検討する必要があります。

海っ子バスの町の費用負担額は増加傾向です。持続可能な公共交通とするため、ルートの見直しなどにより効率的な運行を行い、町の費用負担額を軽減する必要があります。

３　観光客が利用しやすい環境整備、情報提供

交流人口拡大による地域活性化を目指して、観光客を対象とした取組として、車内モニターによる観光案内の実施、観光施設の最寄りバス停を紹介するパンフレットの発行、バスと船との企画切符（ぐるっとチケット）の発行等を行い、観光利用増に一定の成果があったと言えますが、より多くの観光客増に向けて、今後も取組を充実していく必要があります。

ゴールデンウィークにおいては、交通渋滞による遅延の影響を少なくするため、知多バス師崎線のルート変更と臨時バス停設置を行い、情報発信してきました。

このように、観光客が利用しやすい環境を整備するとともに、より多くの観光客にいきわたるよう、情報発信を強化する必要があります。

４　ニーズに対応した利用促進策の継続実施

これまで、地域住民と連携した利用促進イベントの開催、毎年２回、５地域ごとに開催している海っ子バスを考える会、町民感謝デーの実施等、多様な利用促進の取組を行ってきました。これらの取組については利用促進に効果があったと考えられるため、工夫を重ねながら継続する必要があります。

また、運賃体系については、これまでの回数券、定期券、1 日券に加えて、高校生の利用促進にむけた学期定期の発行を行い、多くの高校生が利用しています。

しかし、鉄道、名古屋市営バス、名鉄バス等ではマナカ等の IC カードによる運賃決済ができることから、本町のバスについてもチケットレスに対する要望が高まってきています。このため、運賃決済における電子マネー対応等、利用しやすいサービスの充実について検討が必要です。

５　新たな技術の活用

日間賀島で自動運転の実証実験が行われる等、本町においても新たな技術の導入に向けた取組が目に見える形で行われています。

また、全国各地で MaaS の実証実験も行われています。

本町は、生活交通に加えて観光交通も重要な要素であることから、新たな技術を使った取組が効果的な地域であると思われます。

今後、新たな技術を使った取組の動向を把握し、本町への適用について中長期的な視野で検討していく必要があります。

また、国は 2050 年の二酸化炭素排出量を実質ゼロとする目標を掲げており、今後はより環境に配慮した取組が求められます。

６　計画の目標と方針

６－１　将来像

上位計画における将来都市像や公共交通に関する課題を踏まえ、地域公共交通の将来像を次のように設定します。

■地域公共交通の将来像
町民の日常生活を支え、来訪者に選ばれるシームレスで便利な公共交通を実現する

既存の鉄道・バス・タクシー・航路の利用促進に努めるとともに、これらの特徴を活かしながら、MaaS※１の取組、自動運転※１等の新たな技術の活用、グリーンスローモビリティ※１等の新たな運行形態の導入等により、シームレス※２で利便性の高い公共交通を確保します。

MaaS については、公共交通の検索システムやバス・高速船の企画切符の取組の拡大等により実現を目指します。自動運転、グリーンスローモビリティについては、町内での実証運行の取組を踏まえ、実現にむけた国や県のモデル地域の指定等により推進します。

これらの技術を活用しつつ、自家用有償運送等の取組を地域と協働して導入していきます。

このように、町民や交通事業者等の関係者と協働の取組を進め、町民の日常生活を支えるとともに、来訪者に選択していただける持続性のある公共交通の構築を目指します。

※１　MaaS、自動運転、グリーンスローモビリティ：Ｐ６、Ｐ７を参照。
※２　シームレス：継ぎ目のないという意味。交通手段間のバリアを取り除き、容易に複数の交通手段を利用できること。

６－２　公共交通ネットワークの方向性

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。

【公共交通ネットワーク構築の方向性】

- ●乗継せずに目的地までの利用が可能となるシームレスな公共交通を目指すとともに、町の費用負担額を軽減するため、海っ子バスを循環ルートに再編します。
- ●海っ子バスのサービスが行き届かない地域については、自家用有償運送等の新たな交通の確保あるいは既存交通手段の活用・連携等、地域の輸送資源を総動員して対応します。
- ●交通結節点においては、バリアフリーに配慮し、乗り継ぎ利便性向上を図ります。

■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	名古屋鉄道	広域移動	通勤・通学、買い物、通院、観光等、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	町内移動及び町内外の鉄道駅、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 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、観光等	随時の運行は昼間の一定の時間帯で運行	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

■公共交通ネットワーク図

■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、河和駅では航路と連絡し、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。

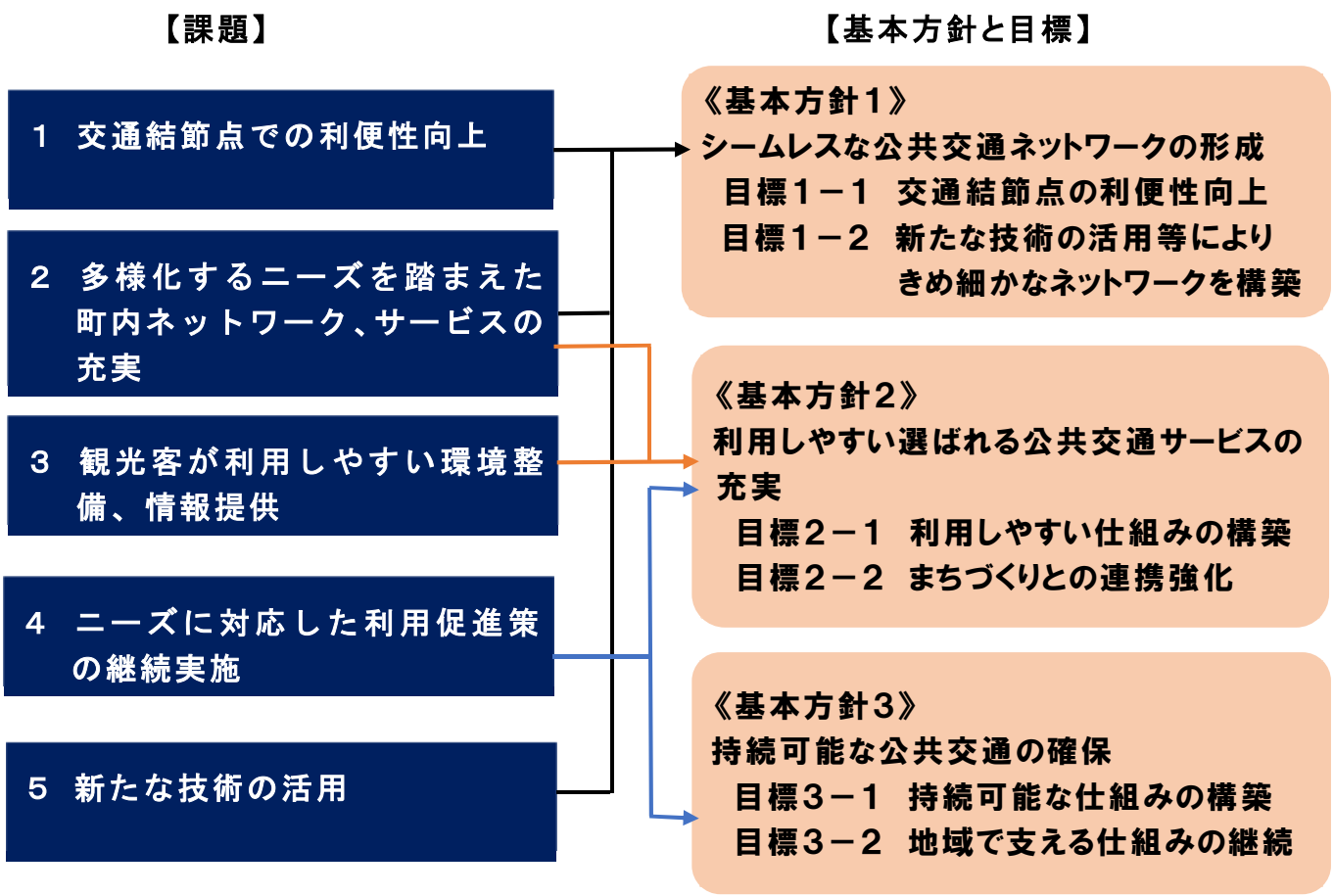
海っ子バスは運行赤字であり、行政及び交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

■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

6－3　基本的な方針と目標

現状の課題を踏まえ、将来像を実現するための基本方針及び目標を次のように設定します。



基本方針、目標を実現するため、以下の方向で施策を展開していきます。

《基本方針１》　シームレスな公共交通ネットワークの形成

交通結節点における乗継等の利便性向上を図るとともに、鉄道・バス・航路の役割分担のもと、新たな技術等を活用し住民や観光客のニーズに対応したきめ細かなネットワークを構築します。

■主な課題
- 交通手段間の接続強化
- 内海駅、師崎港のバリアフリー化
- 住民ニーズに合わせたルート見直し、バス停新設等の検討
- 多様な交通手段の活用
- 自動運転等の新たな技術の導入

■目標１－１
交通結節点の利便性向上

■施策の方向性
- 交通手段間のダイヤ調整
- バリアフリーの促進
- 交通結節点における案内充実

■目標１－２
新たな技術の活用等によりきめ細かなネットワークを構築

■施策の方向性
- 自動運転等の実現に向けた取組
- 輸送資源の総動員
- ニーズに対応したバスルート、バス停設置

《基本方針２》　利用しやすい選ばれる公共交通サービスの充実

現行の運行サービス水準を維持し、利用しやすい仕組みやまちづくりとの連携により、住民だけでなく観光客にも選んでいただけるサービスを充実します。

■主な課題
- 観光振興との連携
- 情報提供の充実
- 電子マネー対応等の利用しやすい運賃体系の検討
- MaaSの導入等によるサービス向上

■目標２－１
利用しやすい仕組みの構築

■施策の方向性
- キャッシュレス決済の導入等、利用しやすい運賃体系の導入
- バス待ち環境の整備

■目標２－２
まちづくりとの連携強化

■施策の方向性
- 学校統廃合への対応
- 観光施策との連携強化
- 町民の利用促進策の継続

《基本方針３》　持続可能な公共交通の確保

地球環境に配慮した取組を強化するとともに、地域で支える取組を継続することにより、持続可能な公共交通の確保を目指します。

■主な課題
- 環境への配慮の強化
- 地域住民との連携施策の継続
- 海っ子バスを考える会の継続

■目標２－１
持続可能な仕組みの構築

■施策の方向性
- 地球環境への配慮
- 事業の維持・向上

■目標２－２
地域で支える仕組みの継続

■施策の方向性
- 地域と連携した取組の継続
- 海っ子バスを考える会の継続

６－４　数値目標の設定

基本方針に対応した基本目標ごとに、数値目標を次のように設定します。

■基本方針１　シームレスな公共交通ネットワークの形成

<table>
<tr><th>目　標</th><th>目標指標</th><th>現況及び目標値</th></tr>
<tr><td>１－１
交通結節点の利便性向上</td><td>交通結節点の乗降者数</td><td>鉄道乗車人員、バス乗降者数・高速船乗車人員
（バスは海っ子バス対象）
<table>
<tr><th>交通機関</th><th>現況</th><th>目　標</th></tr>
<tr><td>内海駅乗車人員</td><td>644.5 人/日</td><td>維持</td></tr>
<tr><td>河和駅乗車人員</td><td>2038.2 人/日</td><td>維持</td></tr>
<tr><td>内海駅のバス乗降者数</td><td>48.6 人/日</td><td>30%増</td></tr>
<tr><td>河和駅のバス乗降者数</td><td>248.1 人/日</td><td>30%増</td></tr>
<tr><td>豊浜バス停の乗降者数</td><td>36.8 人/日</td><td>30%増</td></tr>
<tr><td>師崎港バス停の乗降者数</td><td>129.9 人/日</td><td>維持</td></tr>
<tr><td>師崎港の船の乗降者数</td><td>2,255.0 人/日</td><td>維持</td></tr>
</table>
※鉄道の現況は令和元年度（４月～３月）名鉄提供
※バスの現況は令和２年度（R1.10～R2.9）バスカウンター
※師崎港は令和元年（１月～12 月）高速船のみ、名鉄海上観光船提供</td></tr>
<tr><td>１－２
新たな技術の活用等によりきめ細かなネットワークを構築</td><td>年間利用者数
（海っ子バス・知多バス・名鉄海上観光船）</td><td>年間利用者数（乗車人員）
<table>
<tr><th>交通機関</th><th colspan="2">現況</th><th>旧目標</th><th>新目標</th></tr>
<tr><td rowspan="3">海っ子バス</td><td>豊浜線</td><td>70,733 人/年</td><td>30%増</td><td rowspan="3">20%増</td></tr>
<tr><td>西海岸線</td><td>101,445 人/年</td><td>30%増</td></tr>
<tr><td>師崎線</td><td>90,520 人/年</td><td>維持</td></tr>
<tr><td>名鉄海上観光船</td><td colspan="2">1,017,003 人/年</td><td>維持</td><td>維持</td></tr>
</table>
※バスの現況は、令和２年度（R1.10～R2.9）
ＯＤ調査と年間収入により算定
師崎線は令和元年度
※海っ子バス西海岸線に内海高校線を含む
※名鉄海上観光船は、師崎港と河和港の高速船乗降客数</td></tr>
</table>

※「維持」は、±５％程度以内とする。

※「現況」は、計画策定の令和２年度時点

※１－２の新目標は、下記の試算により 20%増に設定

	現況（人/年）	目標増加率	新目標（人/年）	増加率
豊浜線	70,733	1.3	91,953	
西海岸線	101,445	1.3	131,879	
師崎線	90,520	1	90,520	
合計	262,698		314,351	1.20

■基本方針２　利用しやすい選ばれる公共交通サービスの充実

<table>
<tr><th>目　標</th><th>目標指標</th><th>現況及び目標値</th></tr>
<tr><td>２－１
利用しやすい仕組みの構築</td><td>公共交通利用者の満足度</td><td>利用者アンケート調査による「満足」と「やや満足」を合わせた割合
<table>
<tr><th>交通機関</th><th colspan="2">現況</th><th>旧目標</th><th>新目標</th></tr>
<tr><td rowspan="2">海っ子バス</td><td>豊浜線</td><td>47.8%</td><td>50%</td><td rowspan="2">50％以上</td></tr>
<tr><td>西海岸線</td><td>55.6%</td><td>60%</td></tr>
<tr><td>高速船</td><td colspan="2">50.0%</td><td>55%</td><td>55%</td></tr>
</table>
※高速船は、海っ子バスを考える会で実施。</td></tr>
<tr><td>２－２
まちづくりとの連携強化</td><td>海っ子バス土休日１日平均利用者数</td><td>土休日の１日平均利用者数（乗車人員）
<table>
<tr><th>交通機関</th><th colspan="2">現況</th><th>旧目標</th><th>新目標</th></tr>
<tr><td rowspan="2">海っ子バス</td><td>豊浜線</td><td>164.8 人/日</td><td>30%増</td><td rowspan="2">30%増</td></tr>
<tr><td>西海岸瀬</td><td>196.5 人/日</td><td>30%増</td></tr>
</table>
※現況は令和２年度（R1.10～R2.9）バスカウンター</td></tr>
</table>

■基本方針３　持続可能な公共交通の確保

<table>
<tr><th>目　標</th><th>目標指標</th><th>現況及び目標値</th></tr>
<tr><td rowspan="2">３－１
持続可能な仕組みの構築</td><td>海っ子バスの収支率</td><td>海っ子バスの収支率
<table>
<tr><th>交通機関</th><th>現況</th><th>目　標</th></tr>
<tr><td>海っ子バス</td><td>22.5%</td><td>30%</td></tr>
</table>
※現況は令和２年度（R1.10～R2.9）</td></tr>
<tr><td>町の公共交通費用負担額</td><td>町の公共交通費用負担額
<table>
<tr><th>交通機関</th><th>現況</th><th>目　標</th></tr>
<tr><td>海っ子バス</td><td>102,360,887 円</td><td>軽減</td></tr>
</table>
※現況は令和元年度（４月～翌年３月）の南知多町一般会計(公共交通対策事業)の歳入歳出差引額</td></tr>
<tr><td rowspan="2">３－２
地域で支える仕組みの継続</td><td>タウンミーティング（海っ子バスを考える会）の開催回数</td><td>タウンミーティングの開催回数
<table>
<tr><th></th><th>現況</th><th>目　標</th></tr>
<tr><td>海っ子バスを考える会の開催回数</td><td>年間２回</td><td>年間２回</td></tr>
</table>
※現況は令和元年度　５地域で各２回</td></tr>
<tr><td>地域と連携した利用促進活動の開催回数</td><td>利用促進活動の開催回数
<table>
<tr><th></th><th>現況</th><th>目　標</th></tr>
<tr><td>利用促進活動の開催回数</td><td>年間３回</td><td>年間３回以上</td></tr>
</table>
※現況は令和元年度</td></tr>
</table>

《数値目標設定の考え方》

目標１－１　交通結節点の利便性向上

■交通結節点の乗降者数

交通機関	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
内海駅乗車人員	7.0%減	減少から維持に回復。	維持
河和駅乗車人員	3.9%減	減少から維持に回復。	維持
内海駅のバス乗降者数	66.3%増	観光客の増加等による効果であり、H30 年度～R1 年度は８%増。収支率の向上目標（30%/22.5%＝1.3）をもとに 30%増とする。	30%増
河和駅のバス乗降者数	22.6%増	H30 年度～R1 年度は 6.2%増。収支率の向上目標（30%/22.5%＝1.3）をもとに 30%増とする。	30%増
豊浜バス停の乗降者数	45.0%増	H29 年度～R1 年度はほぼ横ばい。 収支率の向上目標（30%/22.5%＝1.3）をもとに 30%増とする。	30%増
師崎港バス停の乗降者数	15.9%増	船の乗降者数が２%増のため、同じ水準に設定。	維持
師崎港の船の乗降者数	2.0%増	同じ水準に設定。	維持

目標１－２　新たな技術の活用等によりきめ細かなネットワークを構築

■年間利用者数（乗車人員）

交通機関	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
海っ子バス豊浜線	1.8%減	これまでの５年間は、増減を繰り返している。 収支率の向上目標（30%/22.5%＝1.3）をもとに 30%増とする。	30%増
海っ子バス西海岸線	33.1%増	H29 年度～R1 年度は減少傾向。収支率の向上目標（30%/22.5%＝1.3）をもとに 30%増とする。	30%増
知多バス師崎線	21.0%減	H29 年度～R１年度は横ばいのため、これを維持。	維持
名鉄海上観光船	2.7%増	新型コロナ感染症による影響を踏まえ、維持に設定。	維持

目標２－１　利用しやすい仕組みの構築

■公共交通利用者の満足度

交通機関	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
海っ子バス豊浜線	9.3ポイント減	Ｒ２年度47.8%に対して､少しでもアップを目指す。	50.0%
海っ子バス西海岸線	10.8ポイント減	Ｒ２年度55.6%に対して､少しでもアップを目指す	60.0%
高速船	23.8ポイント増	Ｒ２年度50.0%に対して､少しでもアップを目指す	55.0%

目標２－２　まちづくりとの連携強化

■海っ子バス土休日１日平均利用者数

交通機関	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
豊浜線	40.2%増	H29年度以降、減少、増加となっている。 収支率の向上目標（30%/22.5%＝1.3）をもとに30%増とする。	30%増
西海岸線	52.2%増	H29～30年度は横ばい、H30年度～Ｒ１年度は8.5%増。増加率は低下している。 収支率の向上目標（30%/22.5%＝1.3）をもとに30%増とする。	30%増

目標３－１　持続可能な仕組みの構築

海っ子バスの収支率

交通機関	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
海っ子バス	2.2ポイント増	H28年度以降は減少傾向であったが、下げ止まり。 Ｒ1年度34.5%に対して、Ｒ２年度は新型コロナ感染症による運賃収入減と運行経費増により22.5%まで減少。 以前の水準を目指して、30%を目標とする。	30%

【新型コロナ感染症による影響と今後の見通し】

新型コロナウイルス感染症により、令和２年度（令和元年10月～令和元年９月）の運賃収入は、令和元年度の 20%減となっており、一方で運行経費は人件費増等により25%増となっています。

このため､令和２年度の収支率は､前年度の34.9%から22.5%まで低下しました。

今後、新型コロナウイルス感染症による影響が少なくなり、利用者が令和元年度並みに回復したと仮定すると、収支率は28%まで上昇すると推計されます。

収支率の目標を 30%とすれば、令和元年度の収入の７%増(30%÷28%＝1.07)となり、実現可能な水準となります。

このため、今後、利用者数が以前の状態に回復することを前提に 30%の収支率を目標とします。

■収支率の試算

	①運賃収入	②運行経費	①/② 収支率
令和２年度実績 (R1.10 月～R2.9 月)	26,635,656 円 (0.80)	118,511,750 円 (1.25)	22.5%
令和元年度実績 (H30.10 月～R1.9 月)	33,136,528 円 (1.00)	94,900,030 円 (1.00)	34.9%
(想定) 令和元年度並みの収入まで回復した場合	33,136,528 円	118,511,750 円	28.0%

※運行経費には車両の修理代は含まず。(　) 内は、令和元年度に対する増減率。

町の公共交通費用負担額

交通機関	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
豊浜線＋西海岸線 ＋師崎線	―	Ｒ１年度は 102,360,887 円(海っ子バス車両購入費を含む)。 バス運行経費は増加傾向のため、運行ルートの変更、収入増により町の費用負担額の軽減を目指す。	軽減

目標３－２　地域で支える仕組みの継続

タウンミーティング（海っ子バスを考える会）の開催回数

	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
タウンミーティングの開催回数	年２回の計画に対して毎年２回実施	継続して実施する。	年２回

地域と連携した利用促進活動

	前計画の達成状況（当初値からの変化）	計画目標の考え方	目標
利用促進活動の開催回数	年間２回以上の計画対して達成	継続して実施する。	年間３回以上

7　目標を達成するための事業及び実施主体

7－1　事業概要

目標を達成するため、以下の事業を実施します。

方針	目標	施策の方向性	事　業
1　シームレスな公共交通ネットワークの形成	1－1 交通結節点の利便性向上	・交通手段間のダイヤ調整 ・バリアフリーの促進 ・交通結節点における案内充実	1－1－①　交通結節点での乗継利便性の増進
	1－2 新たな技術の活用等によりきめ細かなネットワークを構築	・自動運転等の実現に向けた取組 ・輸送資源の総動員 ・ニーズに対応したルート、バス停設置	1－2－①　ニーズに対応したバスネットワークの形成 1－2－②　海上交通の運航時間帯の拡大 1－2－③　目的に応じた運行形態の確保
2　利用しやすい選ばれる公共交通サービスの充実	2－1 利用しやすい仕組みの構築	・キャッシュレス決済の導入等、利用しやすい運賃体系の導入 ・バス待ち環境の整備	2－1－①　キャッシュレス決済等の導入 2－1－②　バス停の環境改善
	2－2 まちづくりとの連携強化	・学校統廃合への対応 ・観光施策との連携強化 ・町民の利用促進策の継続	2－2－①　学校統廃合に対応した通学交通手段の確保 2－2－②　観光客に向けた情報提供の推進 2－2－③　MaaS 等の導入（企画切符等）
3　持続可能な公共交通の確保	3－1 持続可能な仕組みの構築	・地球環境への配慮 ・事業の維持・向上	3－1－①　環境に配慮した車両導入 3－1－②　安全・安心な公共交通利用の推進（新型コロナ感染症対策の継続実施）
	3－2 地域で支える仕組みの継続	・地域と連携した取組の継続 ・海っ子バスを考える会の継続	3－2－①　タウンミーティングの継続実施 3－2－②　バス利用促進イベント等の継続実施 3－2－③　運転免許自主返納促進の継続実施 3－2－④　総合時刻表の作成

７－２　個別事業の概要

目標１－１　交通結節点の利便性向上

１―１－①　交通結節点での乗継利便性の増進

実施主体	名古屋鉄道㈱、知多乗合㈱、名鉄海上観光船㈱、南知多町
スケジュール	令和３年度から実施
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、交通手段間のダイヤ調整、バリアフリーの促進、観光客等への案内の充実を図ります。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。

■乗継利便性向上策

実施事業	内容
交通手段間のダイヤ調整	・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、急行と連絡しており、師崎港での高速船、知多バスとの連絡、豊浜バス停での海っ子バス豊浜線と西海岸線との連絡は不十分です。 ・海っ子バスのダイヤは、鉄道ダイヤの改正等に合わせて、鉄道との乗り継ぎを主としながらも、高速船、知多バスとの乗り継ぎにも配慮したダイヤとします。
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ないことから、利用者数を増やす取組を推進します。 ・師崎港では、施設整備にあわせてバリアフリーを推進します。
案内の充実	・内海駅、河和駅では、鉄道とバスとの乗り継ぎのわかりやすい案内に努めます。
美浜町巡回ミニバス	・河和駅において、美浜町と連携して巡回ミニバスとの乗継利便性の向上を図ります。

目標１－２　新たな技術の活用等によりきめ細かなネットワークを構築

１―２－①　ニーズに対応したバスネットワークの形成

実施主体	南知多町
スケジュール	令和３年度から実施
概要	海っ子バスを考える会における意見等を踏まえ、利用者ニーズに対応したバス停の新設、ルート変更等を行います。 令和５年 10 月１日から海っ子バス新路線（循環線）に変更します。

１―２－②　海上交通の運航時間帯の拡大

実施主体	名鉄海上観光船㈱、南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
概要	師崎港から日間賀島・篠島への高速船について、平成 23 年度に最終時刻延長の実証運航を行ったときには、20 時の最終便にたくさんの利用がありましたが、全体の利用者増につながらなかったため本格運航には至りませんでした。島民からの要望が強いこと等から、利用促進や採算性等の検討を踏まえて実現

	化を目指します。

１―２－③　目的に応じた運行形態の確保

実施主体	南知多町観光協会、日間賀島観光協会、社会福祉協議会、南知多町まちづくり協議会、各地区区長会、南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
概要	利用の目的に応じて新たな運行形態を検討します。 自動運転バスの実証運行等の新たな技術の活用を踏まえ、路線バス、海っ子バスを利用しづらい地域等において、自家用有償運送等の地域主体の公共交通の導入を検討する等、地域と協働した移動手段の確保を進めます。 日間賀島自家用有償観光旅客等運送事業「ぐるりーバス」については、継続して運行していきます。

目標２－１　利用しやすい仕組みの構築

２―１－①　キャシュレス決済等の導入

実施主体	知多乗合㈱、南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
概要	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。 また、通学利用促進のため学期定期のＰＲを推進するとともに、クーポン券付きの１日券の発行等、利用促進につながる施策を実施します。

２―１－②　バス停の環境改善

実施主体	南知多町まちづくり協議会、各地区区長会、知多乗合㈱、南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
概要	利用者が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・ベンチ等を地域と協働して設置します。バス停の近くに店舗等がある場合には、店舗と協力して待合しやすい環境を確保します。

目標２－２　まちづくりとの連携強化

２－２－①　学校統廃合に対応した通学交通手段の確保

実施主体	南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
概要	小中学校の統廃合に対応して児童・生徒の通学交通手段を確保するため、海っ子バスの活用、スクールバスの導入等について関係者と協議して実施可能な方法を検討し、その実現を図ります。

２－２－②　観光客に向けた情報提供の推進

実施主体	南知多町観光協会、南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
概要	公共交通のルート・時刻検索システム（Google 等で提供済み）の活用等、観光客が公共交通を利用しやすい情報を提供します。 また、海っ子バス車内設置のモニターの有効活用を図ります。

２－２－③　MaaS 等の導入（企画切符等）

実施主体	名古屋鉄道㈱、知多乗合㈱、名鉄海上観光船㈱、南知多町観光協会、南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
概要	企画切符「ぐるっとチケット」については、バスと高速船の割引だけでなく、各種事業者との協力により買物割引等を追加し、利便性、お得感を高め利用促進を図ります。 また、予約、決済の一本化等、MaaS の仕組みを導入することにより、利用のしやすさ向上を図ります。

目標３－１　持続可能な仕組みの構築

３－１－①　環境に配慮した車両導入

実施主体	南知多町
スケジュール	令和３年度以降検討、実施
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。

３－１－②　安全・安心な公共交通利用の推進（新型コロナ感染症対策の継続実施）

実施主体	名古屋鉄道㈱、知多乗合㈱、名鉄海上観光船㈱、南知多町
スケジュール	令和３年度以降実施
概要	新型コロナ感染症対策として実施している乗務員の体温測定・マスク着用・手指消毒、車内消毒、車内の換気等の対策を継続することにより、安全・安心な公共交通であることを PR し、利用促進につなげます。

目標３－２　地域で支える仕組みの継続

３－２－①　タウンミーティングの継続実施

実施主体	南知多町、住民
スケジュール	令和３年度から実施
概要	毎年２回、５地区別にタウンミーティングを開催し、住民に運行状況についての情報を提供するとともに、利用者の立場からの意見を伺ってきました。このタウンミーティングでの意見をもとに、豊浜線、西海岸線のルート変更や運行ダイヤの改正等を行ってきています。また、マイ時刻表作成を支援しています。 今後も、MM（モビリティ・マネジメント）※の一環としてタウンミーティングの開催内容に工夫をこらしながら継続して開催し、住民等の利用ニーズにあった運行と利用促進に努めます。

※MM（モビリティ・マネジメント）：１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

３－２－②　バス利用促進イベント等の継続実施

実施主体	南知多町まちづくり協議会、知多乗合㈱、南知多町
スケジュール	令和３年度から実施
概要	まちづくり協議会が主体となったバス乗車体験や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）等、様々なバス利用促進イベントを実施してきており、公共交通の利用促進につながっています。 今後も、MM（モビリティ・マネジメント）の一環として、バス利用を主目的としたイベント等を継続して実施するとともに、直接的な関係の薄いイベント等であっても、会場へのアクセスに公共交通利用を促す等、各種イベント等を契機に公共交通の利用促進を図っていきます。

３－２－③　運転免許自主返納促進の継続実施

実施主体	南知多町、住民
スケジュール	令和３年度から実施
概要	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。 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、海っ子バス及び知多バス（師崎線）の共通１日乗車券 6,000 円分（1 日乗車券 12 枚）を１回に限り交付します。 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。

３－２－④　総合時刻表の作成

実施主体	南知多町
スケジュール	令和３年度から実施
概要	これまでに、海っ子バス、路線バス、鉄道、航路の路線図・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て、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。

■事業実施事業スケジュール

	事業	実施主体	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
1	Ⅰ－1－① 交通結節点での乗継利便性の増進	名古屋鉄道㈱、知多乗合㈱、名鉄海上観光船㈱、南知多町	←	実施	→	→
2	1－2－① ニーズに対応した海っ子バスネットワークの形成	南知多町	←	実施	→	→
					海っ子バス新路線に変更	
3	1－2－② 海上交通の運航時間帯の拡大	名鉄海上観光船㈱、南知多町	←	検討、実施	→	→
4	1－2－③ 目的に応じた運行形態の確保	南知多町観光協会、日間賀島観光協会、社会福祉協議会、南知多町まちづくり協議会、各地区区長会、南知多町	←	検討、実施	→	→
5	2―1－① キャシュレス決済等の導入	知多乗合㈱、南知多町	←	検討、実施	→	→
6	2―1－② バス停の環境改善	南知多町まちづくり協議会、各地区区長会、知多乗合㈱、南知多町	←	検討、実施	→	→
7	2－2－① 学校統廃合に対応した通学交通手段の確保	南知多町	←	検討、実施	→	→
8	2－2－② 観光客に向けた情報提供の推進	南知多町観光協会、南知多町	←	検討、実施	→	→
9	2－2－③ MaaS等の導入（企画切符等）	名古屋鉄道㈱、知多乗合㈱、名鉄海上観光船㈱、南知多町観光協会、南知多町	←	検討、実施	→	→
10	3－1－① 環境に配慮した車両導入	南知多町	←	車両更新時に実施	→	→
11	3－1－② 安全・安心な公共交通利用の推進 （新型コロナ感染症対策の継続実施）	名古屋鉄道㈱、知多乗合㈱、名鉄海上観光船㈱、南知多町	←	実施	→	→
12	3－2－① タウンミーティングの継続実施	南知多町	←	実施	→	→
13	3－2－② バス利用促進イベント等の継続実施	南知多町まちづくり協議会、知多乗合㈱、南知多町	←	実施	→	→
14	3－2－③ 運転免許自主返納促進の継続実施	南知多町	←	実施	→	→
15	3－2－④ 総合時刻表の作成	南知多町	←	実施	→	→

８　評価・改善方法

８－１　ＰＤＣＡサイクルの構築

本町の公共交通を持続し、より利便性の高いものとしていくため、計画（Plan)、実行（Do)、評価（Check)、改善（Action）のＰＤＣＡサイクルを繰り返すことにより、改善を図っていきます。評価に当たっては、本計画で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の実施状況・成果についても対象とします。

８－２　評価の方法及びスケジュール

（１）評価の実施主体

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。評価にあたっては、タウンミーティング等を通して住民の意見を把握することとし、これを評価に反映します。

（２）評価のための収集データ

計画の目標に対する達成度を評価するため、必要なデータを毎年収集します。

海っ子バスについては、バス車両に乗降カウンターを設置していることから、この機器を有効に活用して利用者データを収集します。また、毎年ＯＤ調査を実施します。

名古屋鉄道㈱、知多乗合㈱、名鉄海上観光船㈱の各社は、通常おこなっている調査等のデータを提供します。

（３）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６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

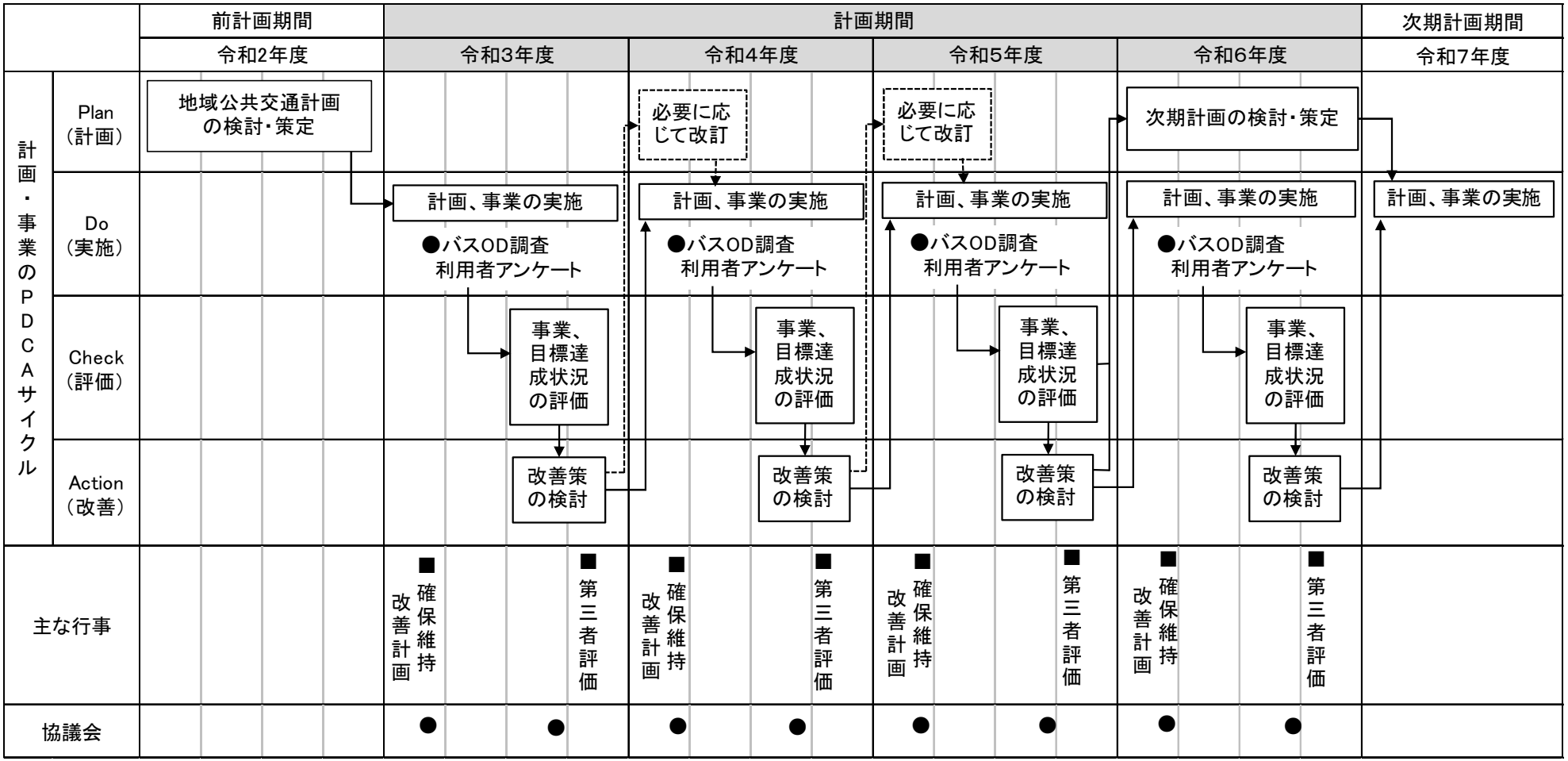
本計画に示した事業については、実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項等について毎年度評価し、必要に応じて改善します。

（４）評価・改善のスケジュール

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



※協議会は、検討事項によっては、追加で開催することがあります。

参考資料

参考資料１　目標達成状況

方針１　町民の日常生活交通の確保を第一の目的とし、合わせて交流促進の観点から観光交通との融合にも配慮した公共交通の維持・活性化を図る

目標①　住民のニーズに合った利用しやすい鉄道・バス・船の交通網・運行ダイヤ、運賃体系等の仕組みの維持・改善

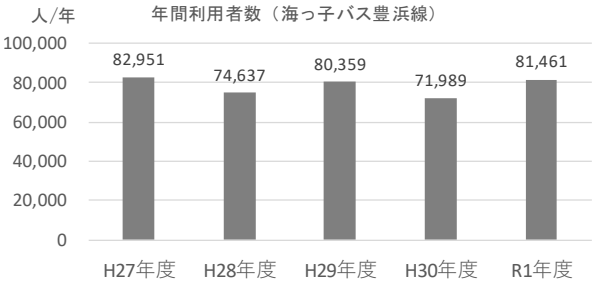
目標指標：年間利用者数

①海っ子バス豊浜線　目標：10%程度増

・当初値から 1.8%減。

・増減を繰り返している。

×目標未達成

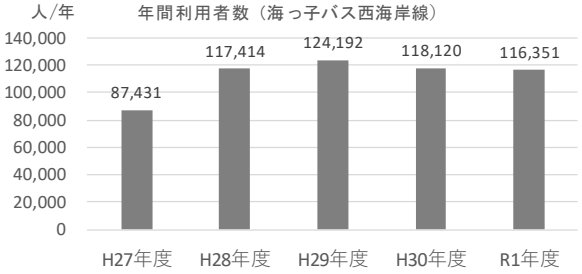


②海っ子バス西海岸線　目標：10%程度増

・当初値から 33.1%増。

・近年はやや減少傾向。

〇目標達成

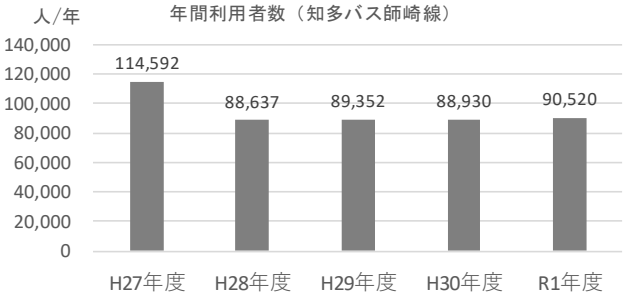


③知多バス師崎線　目標：維持

・当初値から 21.0%減。

・近年は横ばい。

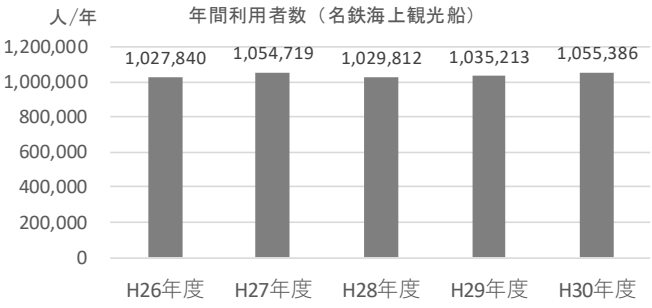
△目標未達成だが横ばい



④名鉄海上観光船　目標：維持

・当初値から 2.7%増。

〇目標達成



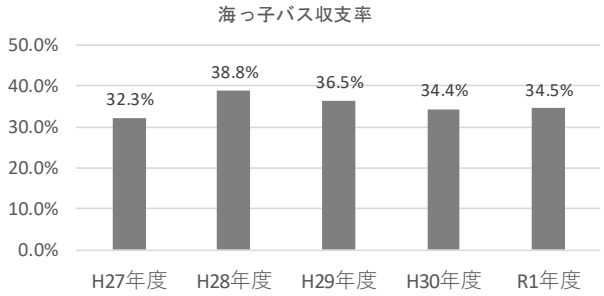
目標指標：海っ子バスの収支率

目標：３ポイント増

・当初値から 2.2 ポイント増。

・運行経費増により目標未達成であるが、横ばい。

△目標未達成だが横ばい



目標②　観光振興に配慮した公共交通の実現

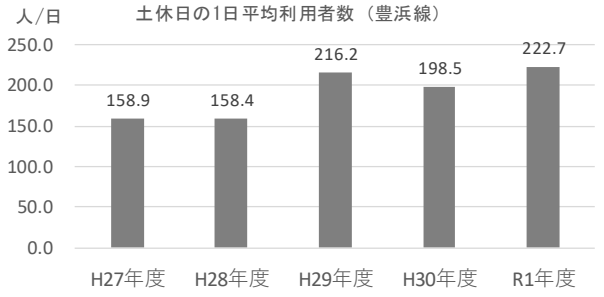
目標指標：海っ子バス土休日の１日平均利用者数

①海っ子バス豊浜線　目標：10%程度増

・当初値から 40.2%増。

・増加傾向。

○目標達成

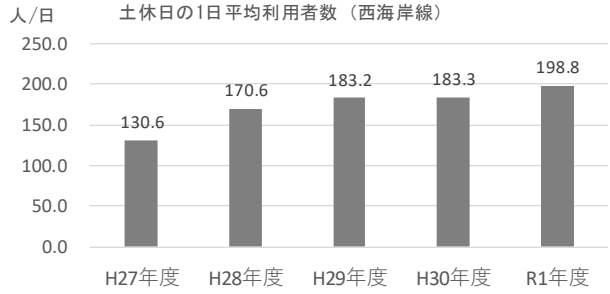


②海っ子バス西海岸線　目標：10%程度増

・当初値から 52.2%増。

・増加傾向。

○目標達成



方針２　地域のニーズにあった利便性の高い公共交通サービスを確保する。

目標③　バスのサービス水準の維持・向上

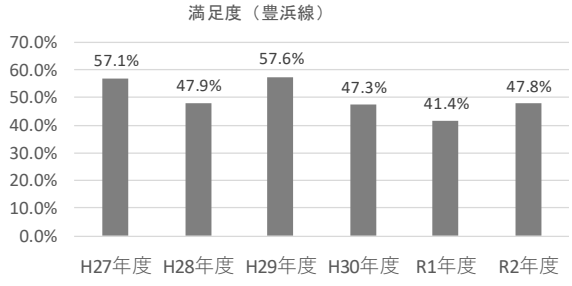
目標指標：利用者の満足度

①海っ子バス豊浜線　目標：２ポイント程度増

・当初値から 9.3 ポイント減。

・減少傾向であったが、今年度やや回復。鉄道との接続強化による効果。

△目標改善傾向

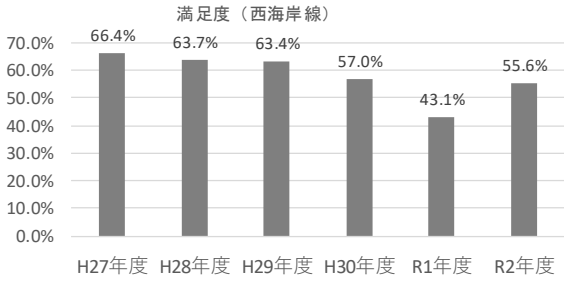


②海っ子バス西海岸線　目標：２ポイント程度増

・当初値から 10.8 ポイント減。

・減少傾向であったが、今年度やや回復。鉄道との接続による効果。

△目標改善傾向



③高速船　目標：維持

・当初値 26.2%が 50.0%に改善。

〇目標達成

目標⑤　公共交通相互の連携と交通結節点の機能向上

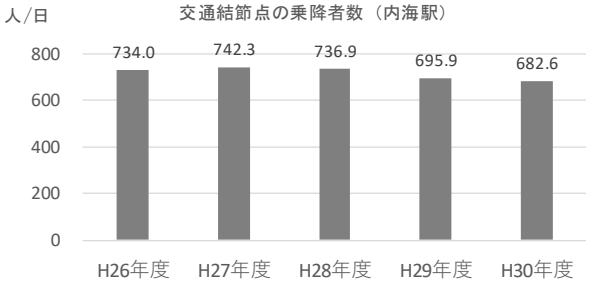
目標指標：交通結節点の乗降者数

①名鉄内海駅乗車人員　目標：維持

・当初値から 7.0%減。

・減少傾向。

×目標未達成

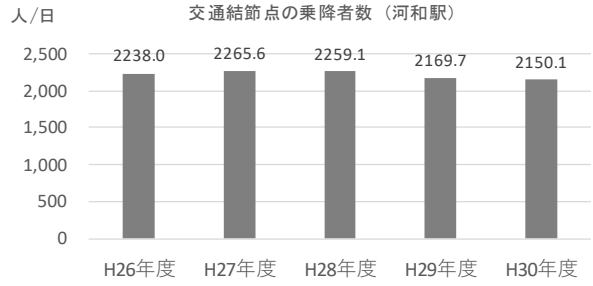


②名鉄河和駅乗車人員　目標：維持

・当初値から 3.9%減。

・減少傾向。

×目標未達成

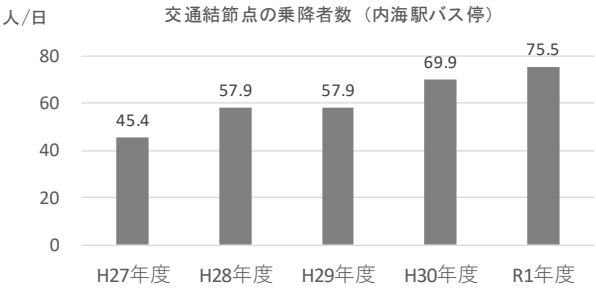


③内海駅バス停乗降者数　目標：10%程度増

・当初値から 66.3%増。

・増加傾向。

〇目標達成

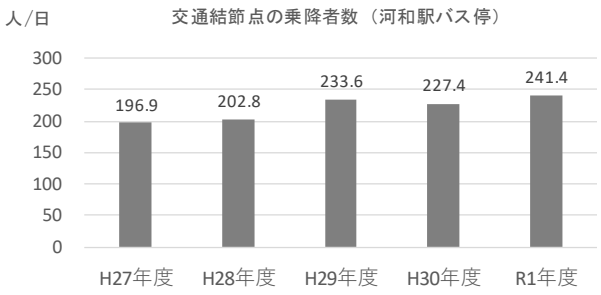


④河和駅バス停乗降者数　目標：10%程度増

・当初値から 22.6%増。

・増加傾向。

〇目標達成

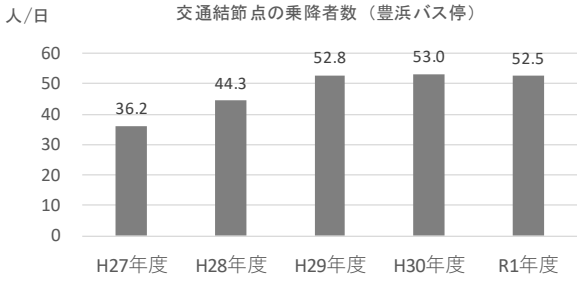


⑤豊浜バス停乗降者数　目標：10%程度増

・当初値から 45.0%増。

・増加傾向。

〇目標達成

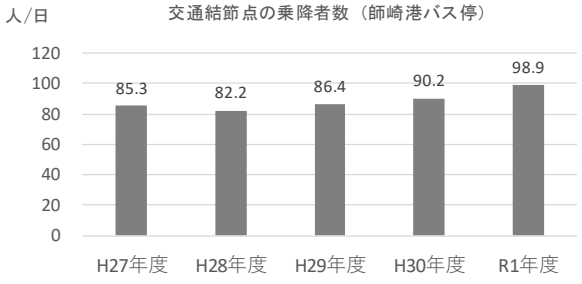


⑥師崎港バス停乗降者数　目標：10%程度増

・当初値から 15.9%増。

・増加傾向。

〇目標達成

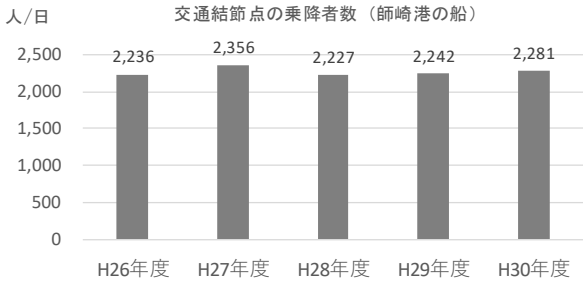


⑦師崎港の船の利用者数　目標：維持

・当初値から 2.0%増。

・増加傾向。

〇目標達成



方針３　地域のまちづくりと一体となって、地域ぐるみで公共交通を守り、育てる。

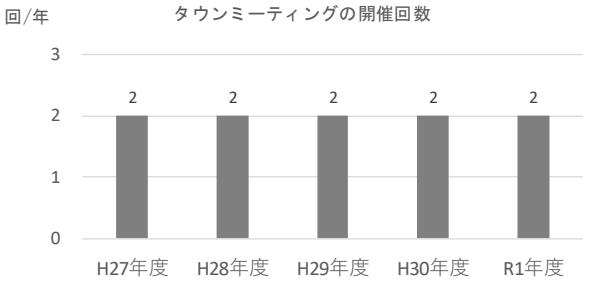
目標⑥　地域で支える仕組みづくり

目標指標：タウンミーティングの開催回数

目標：年間２回

・継続して年２回開催。

〇目標達成

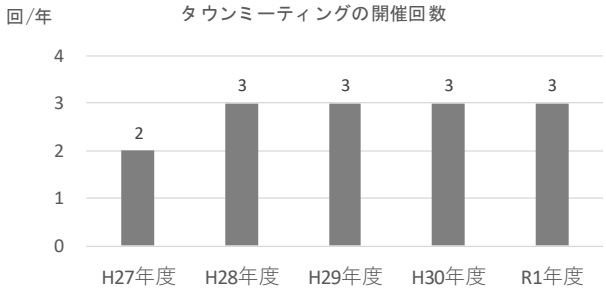


目標指標：地域と連携した利用促進活動

目標：年２回以上

・継続して年３回開催。

〇目標達成



参考資料２　南知多町地域公共交通活性化・再生協議会　委員名簿

令和2年度　南知多町地域公共交通活性化・再生協議会　委員名簿

（敬称略・順不同）

	No.	区　　分	役　　職　　名	委　　員　　名
1			社会福祉協議会会長**（監事）**	内藤　宗充
2			内海地区区長会長**（副会長）**	日比　登史男
3			豊浜地区区長会長	松本　好平
4			師崎地区区長会長	鳥居　敏正
5	（1）	住民又は利用者代表	篠島地区区長代表	小久保　五資
6			日間賀島地区区長代表	宮地　善一
7			身体障害者福祉連合会会長	鈴木　俊秀
8			南知多町まちづくり協議会会長	山本　嘉秀
9			南知多町観光協会会長	鈴木　甚八
10	（2）	学識経験を有する者	学識経験者**（座長）**	伊豆原　浩二
11			南知多町議会議長	藤井　満久
12			南知多町議会副議長	榎戸　陵友
13	（3）	町　議　会	南知多町議会総務建設常任委員会委員長兼 地域公共交通対策特別委員会委員長（離島議員代表）	鈴木　浩二
14			南知多町議会総務建設常任委員会副委員長	山本　優作
15	（4）	自動車輸送事業者	知多乗合(株)営業運行統括部長	橋本　大輔
16			レスクル(株)代表取締役	鶴田　誠
17	（5）	定期航路事業者	名鉄海上観光船(株)取締役総務部長	宇野　敦己
18	（6）	鉄道事業者	名古屋鉄道(株)中部支配人	豊田　信昭
19	（7）	愛知県バス協会	公益社団法人愛知県バス協会専務理事	小林　裕之
20		愛知県タクシー協会	愛知県タクシー協会知多支部長 （名鉄知多タクシー(株)）	佐野　達郎
21	（8）	運転手代表	知多乗合労働組合書記長	桑山　忍
22			名鉄知多タクシー労働組合執行委員長	小湊　孝政
23	（9）	全日本海員組合	全日本海員組合名古屋支部長	山原　始
24	（10）	国土交通省	国土交通省中部運輸局海事振興部旅客課長	柴垣　和典
25	（11）		国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	上井　久仁彦
26	（12）	半田警察署	半田警察署交通課長	平田　修
27	（13）	愛　知　県	愛知県都市整備局交通対策課担当課長	澤木　徹
28	（14）		愛知県総務局総務部市町村課地域振興室長	山田　幸治
29	（15）		愛知県知多建設事務所維持管理課長	横山　和彦
30	（16）	南知多町	南知多町長**（会長）**	石黒　和彦
31	（17）		企画部長**（会計）**	鈴木　茂夫
32	（18）		建設経済部長	鈴木　淳二
33	（19）	町長が認める者	日間賀島観光協会長	鈴木　安博
34	―	オブザーバー	美浜町企画課長	戸田　典博
35	―		内海高等学校長	宇野　弘重
36		事務局	地域振興課長	滝本　恭史
37			地域振興課　公共交通係長	家田　直政
38			地域振興課　公共交通係　主査	鈴木　一也

令和5年度　南知多町地域公共交通活性化・再生協議会委員名簿

（敬称略・順不同）

	No.	区　分	役　職　名	委　員　名
1	(1)	住民又は利用者代表	社会福祉協議会会長（監事）	大森　宏隆
2			内海地区区長会長	日比　登史男
3			豊浜地区区長会長	松本　好平
4			師崎地区区長会長	齋藤　惠吾
5			篠島地区区長代表（副会長）	福林　徹
6			日間賀島地区区長代表	鈴木　象治
7			南知多町まちづくり協議会会長	二宮　達好
8			南知多町観光協会会長	鈴木　甚八
9	(2)	学識経験を有する者	学識経験者	樋口　恵一
10	(3)	町　議　会	南知多町議会議長	石垣　菊蔵
11			南知多町議会副議長（離島代表）	鈴木　浩二
12			南知多町議会総務建設常任委員会委員長兼 地域公共交通対策特別委員会委員長	山本　優作
13			南知多町議会総務建設常任委員会副委員長	石黒　充明
14	(4)	自動車輸送事業者	知多乗合(株)営業運取締役	橋本　大輔
15			レスクル(株)代表取締役	鶴田　誠
16	(5)	定期航路事業者	名鉄海上観光船(株)取締役総務部長兼運航営業部長	吉見　文宏
17	(6)	鉄道事業者	名古屋鉄道(株)地域連携部　交通サービス担当課長	花村　元気
18	(7)	愛知県バス協会	公益社団法人愛知県バス協会専務理事	小林　裕之
19		愛知県タクシー協会	愛知県タクシー協会知多支部長 （名鉄知多タクシー(株)）	藤田　和弘
20	(8)	運転手代表	知多乗合労働組合書記長	桑山　忍
21			名鉄知多タクシー労働組合執行委員長	大原　友則
22	(9)	全日本海員組合	全日本海員組合名古屋支部長	山原　始
23	(10)	国土交通省	国土交通省中部運輸局海事振興部旅客課長	服部　直人
24	(11)		国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	宮川　高彰
25	(12)	半田警察署	半田警察署交通課長	伊藤　真司
26	(13)	愛　知　県	愛知県都市交通局交通対策課担当課長	石屋　義道
27	(14)		愛知県総務局総務部市町村課地域振興室長	小山　厚子
28	(15)		愛知県知多建設事務所維持管理課長	水田　昌孝
29	(16)	南知多町	南知多町長（会長）	石黒　和彦
30	(17)		総務部長（会計）	大岩　幹治
31	(18)		建設経済部長	滝本　恭史
32	(19)	町長が認める者	日間賀島観光協会長	鈴木　安博
33	—	オブザーバー	美浜町企画課長	戸田　典博
34	—		内海高等学校校長	鈴木　政之
—	事務局		成長戦略室長	山本　剛資
—			成長戦略室　主任主査	内田　健二
—			成長戦略室	三枝　拓矢