

南知多町地域公共交通網形成計画（案）

平成27年12月

南知多町

目 次

序 本計画の目的と位置づけ	1
序－１ 計画の目的	1
序－２ 計画の区域	1
序－３ 計画の期間	1
１ 南知多町の概況	2
１－１ 南知多町の概況	2
１－２ 公共交通の現況	10
２ 地域公共交通総合連携計画の実施状況と課題	21
２－１ 連携計画の実施状況と課題	21
２－２ 付加すべき視点	31
３ 基本方針と目標	32
３－１ 上位計画におけるまちづくり目標の整理	32
３－２ 地域公共交通の将来像と基本方針・目標の見直し	36
３－３ 計画の目標の見直し	37
３－４ 公共交通ネットワークの方向	40
４ 目標を達成するための事業	42
４－１ 事業概要	42
４－２ 個別事業の概要	43
５ 計画の達成状況の評価	49
５－１ ＰＤＣＡサイクルの構築	49
５－２ 評価の方法及びスケジュール	49

序 本計画の目的と位置づけ

序－１ 計画の目的

南知多町では、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～平成 32 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ってきました。

バスの実証運行にあたっては、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、利用者増につなげてきました。

平成 25 年 10 月からは、本運行とし、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てきました。

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など、住民との協働による利用促進活動にも積極的に取り組んできました。

今回、地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、現行の連携計画が法定計画でなくなったこと、連携計画の計画期間の中間点を過ぎ、公共交通を取り巻く状況の変化に対応して見直しが必要となったことから、法に基づく「南知多町地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

序－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、町域全域を基本とし、河和駅、知多厚生病院等へのバス路線沿線も含みます。

序－３ 計画の期間

本計画は、連携計画を見直して作成することから、同計画と計画目標年次をあわせるものとし、平成 28 年度～平成 32 年度の 5 年間とします。

1 南知多町の概況

1-1 南知多町の概況

(1) 南知多町の位置

南知多町は、知多半島の最南端に位置し、名古屋市からは約 60 km 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 km、南北 12.1 km におよび、行政面積は 38.37km² 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通っており、内海駅から約 60 分で名鉄名古屋駅へ連絡しています。

■ 南知多町の位置



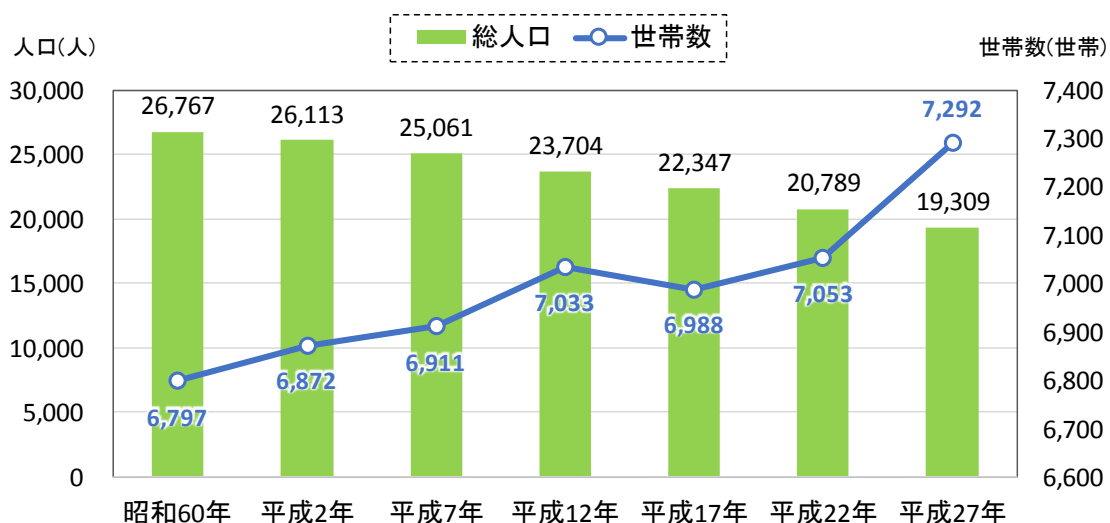
(2) 人口特性

1) 概要

南知多町の総人口は、平成 27 年 3 月末現在で 19,309 人です。人口および世帯数の推移を見ると、人口は減少が続いていますが、世帯数は増加傾向となっており、1 世帯当たりの世帯人員が減少していることが伺えます。

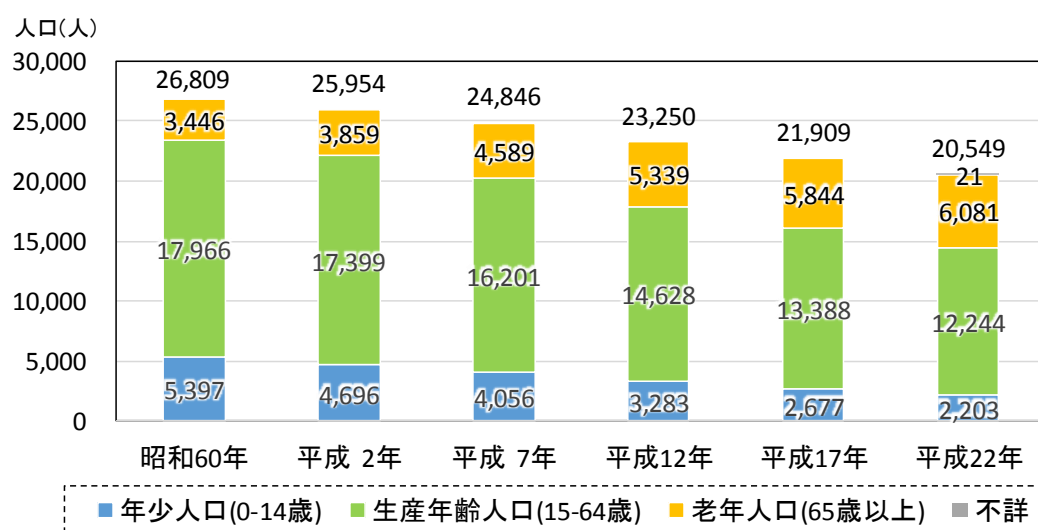
町の高齢化率は、約 30% に達しています（国勢調査平成 22 年）。年少人口（0～14 歳）、生産年齢人口（15 歳～64 歳）がともに減少する一方、老年人口（65 歳以上）は増加し、町の高齢化が年々進行しています。

■ 総人口・世帯数の推移



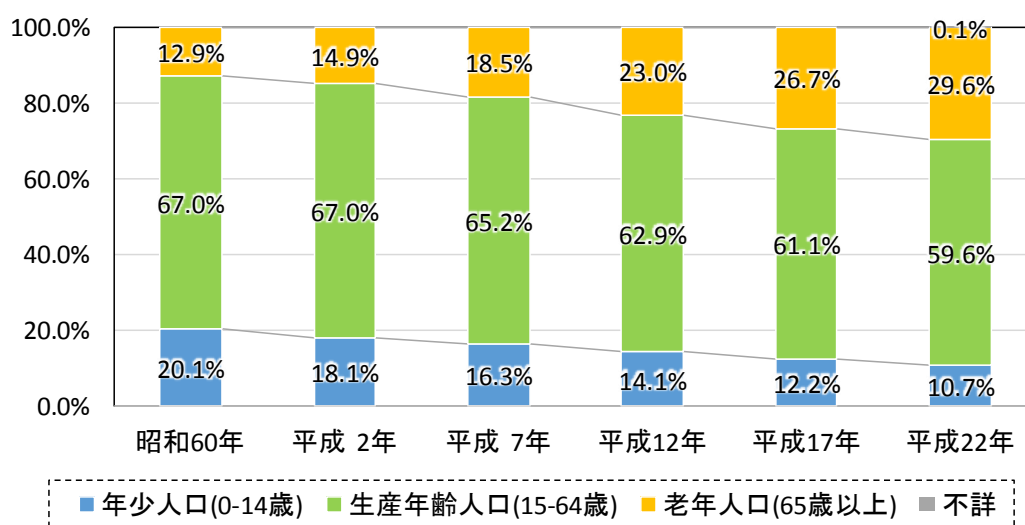
出典：住民基本台帳（各年 3 月末現在）

■ 年齢区分別人口の推移



出典：国勢調査

■ 年齢区分別構成比の推移



出典：国勢調査

■ 人口構成一覽表

年度	総数(人)	年少人口(0-14歳)		生産年齢人口(15-64歳)		老年人口(65歳以上)		不詳	
		人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)
昭和60年	26,809	5,397	20.1%	17,966	67.0%	3,446	12.9%	—	—
平成 2年	25,954	4,696	18.1%	17,399	67.0%	3,859	14.9%	—	—
平成 7年	24,846	4,056	16.3%	16,201	65.2%	4,589	18.5%	—	—
平成12年	23,250	3,283	14.1%	14,628	62.9%	5,339	23.0%	—	—
平成17年	21,909	2,677	12.2%	13,388	61.1%	5,844	26.7%	—	—
平成22年	20,549	2,203	10.7%	12,244	59.6%	6,081	29.6%	21	0.1%

出典：国勢調査

2) 地区別人口構成

地区別の人口を見ると、内海地区と豊浜地区の人口が多くなっています。

年齢別に見ると、篠島地区、日間賀島地区の島部では、年少人口（0～14 歳）の割合が他地区よりもやや高く、山海地区、豊浜地区、豊丘地区では低くなっています。生産年齢人口（15 歳～64 歳）は、豊浜地区、大井地区、片名地区でやや高く、豊丘地区、師崎地区、篠島地区、日間賀島地区でやや低くなっています。

老年人口（65 歳以上）は、山海地区、豊丘地区、師崎地区では 30%を越しており、大井地区が 25.5%と一番低くなっています。

■地区別人口構成一覧

地区名	人口(人)			年齢別人口(人)				世帯数 (世帯)
	総数	男	女	0～14歳	15～64歳	65歳以上	不詳	
内 海	4,684	2,240	2,444	515	2804	1355	10	1,757
山 海	1,168	583	585	104	687	377	—	388
豊 浜	4,642	2,196	2,446	414	2870	1349	9	1,681
豊 丘	1,288	618	670	112	732	444	—	315
大 井	1,964	984	980	219	1244	501	—	705
片 名	1,290	619	671	143	779	368	—	436
師 崎	1,699	816	883	175	941	581	2	651
篠 島	1,763	884	879	232	1013	518	—	634
日間賀島	2,051	1,008	1,043	289	1174	588	—	630
町 全 体	20,549	9,948	10,601	2,203	12,244	6,081	21	7,197

出典：平成 22 年国勢調査

■地区別人口構成比一覧

地区名	人口(人)			年齢別人口(人)			
	総数	男	女	0～14歳	15～64歳	65歳以上	不詳
内 海	22.8%	22.5%	23.1%	11.0%	59.9%	28.9%	0.2%
山 海	5.7%	5.9%	5.5%	8.9%	58.8%	32.3%	—
豊 浜	22.6%	22.1%	23.1%	8.9%	61.8%	29.1%	0.2%
豊 丘	6.2%	6.2%	6.3%	8.7%	56.8%	34.5%	—
大 井	9.5%	9.9%	9.2%	11.2%	63.3%	25.5%	—
片 名	6.3%	6.2%	6.3%	11.1%	60.4%	28.5%	—
師 崎	8.3%	8.2%	8.3%	10.3%	55.4%	34.2%	0.1%
篠 島	8.6%	8.9%	8.3%	13.2%	57.4%	29.4%	—
日間賀島	10.0%	10.1%	9.9%	14.1%	57.2%	28.7%	—
町 全 体	100.0%	100.0%	100.0%	10.7%	59.6%	29.6%	0.1%

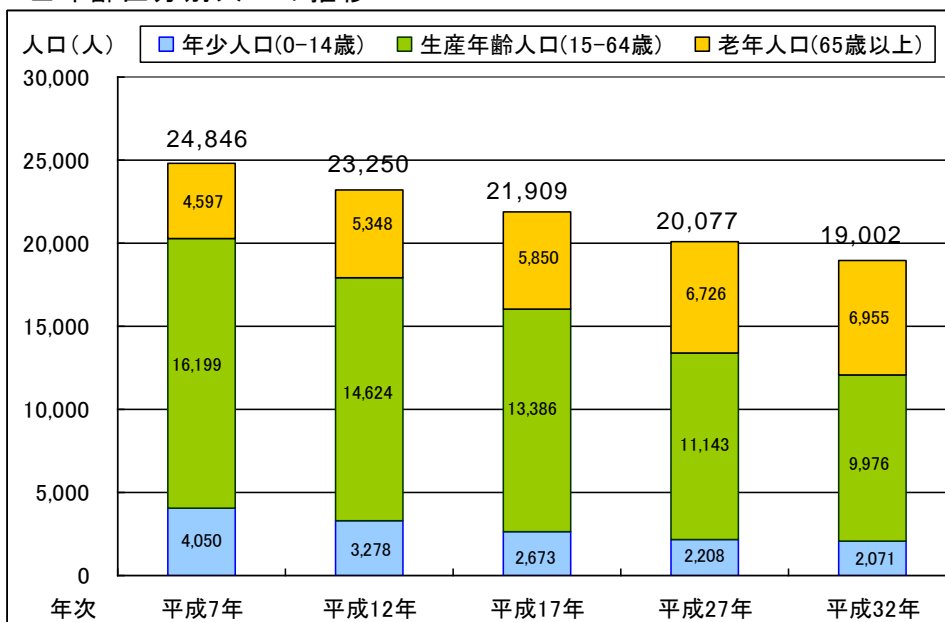
出典：平成 22 年国勢調査

3) 将来人口予測

第6次南知多町総合計画（平成21年策定）による将来人口予測では、平成32年の人口を約1.9万人に設定しています。

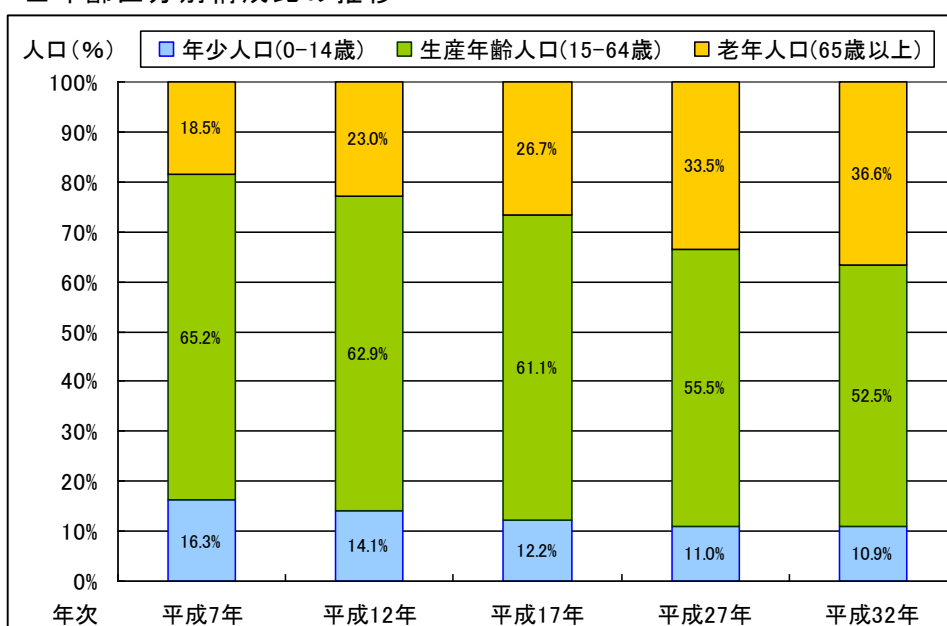
年齢区分別に見ると、年少人口（0～14歳）は、平成32年度に約2千人と微減に留まりますが、生産年齢人口（15歳～64歳）は平成32年に約1万人まで減少が続く反面、老年人口（65歳以上）は、平成32年に約7千人まで増加し、高齢化率は平成17年の26.7%から36.6%まで約10ポイント増加すると予測しています。（予測は人口規模、就業年齢層人口の動向、過去の伸び率等の推計等から求めたもの）

■年齢区分別人口の推移



出典：第6次南知多町総合計画

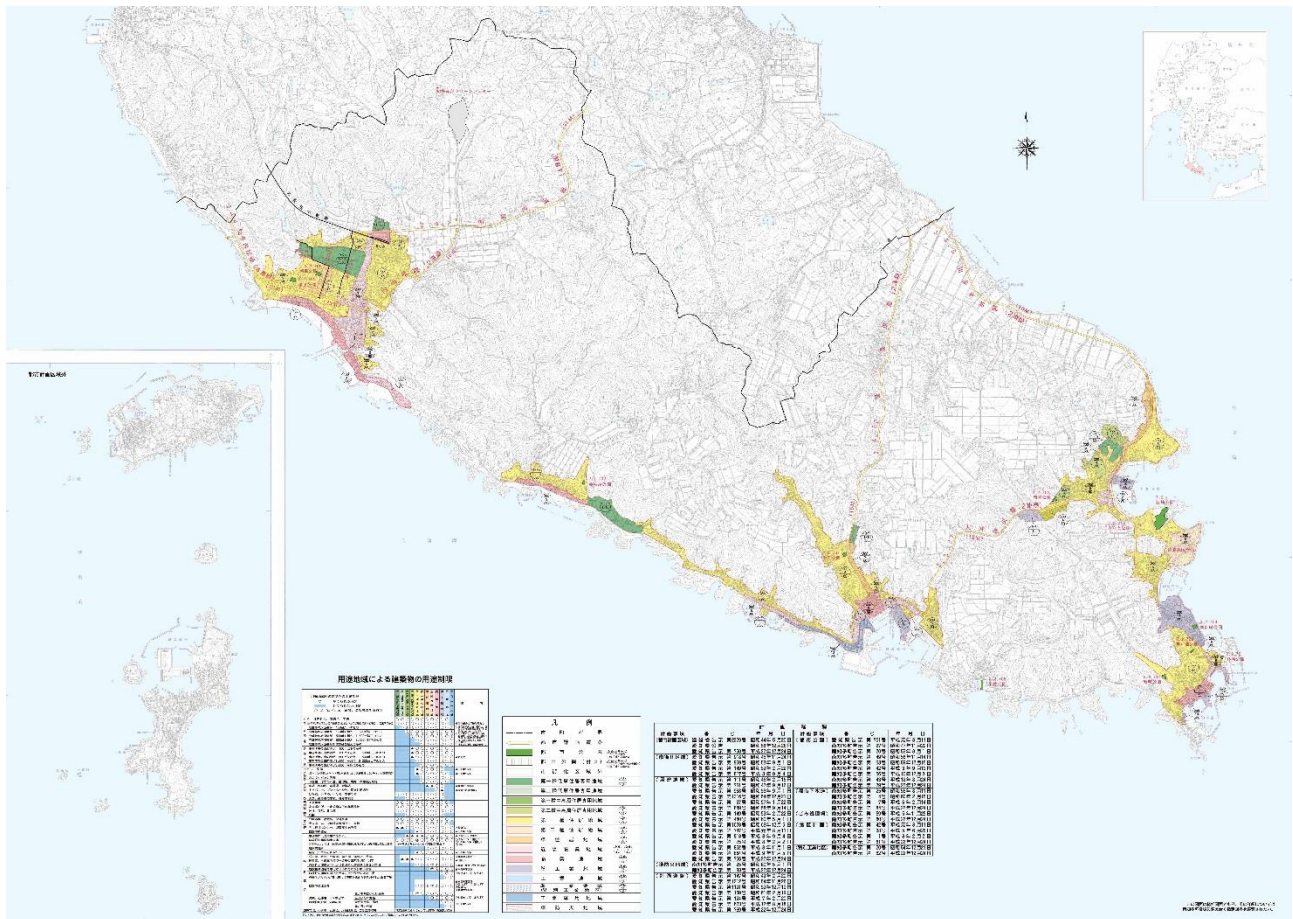
■年齢区分別構成比の推移



出典：第6次南知多町総合計画

(3) 市街地状況南知多町の市街地は、国道 247 号沿いの臨海部を中心に形成されています。

■南知多都市計画用途地域図



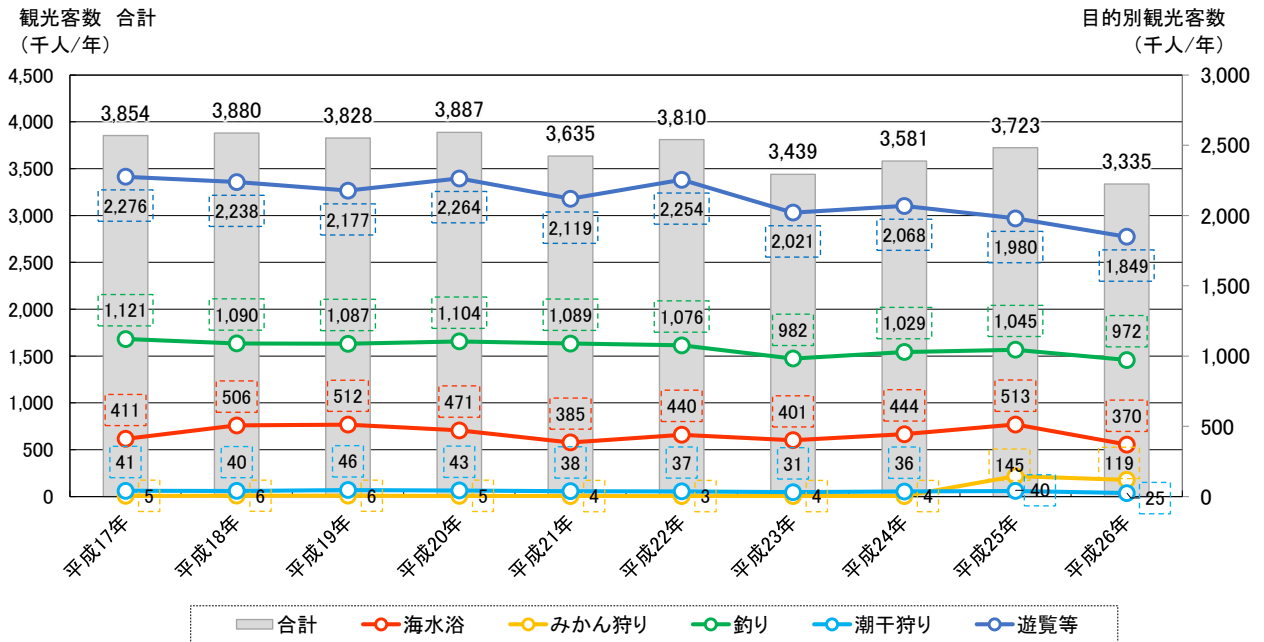
出典：南知多都市計画区域 南知多都市計画図

(4) 南知多町の観光客の現況

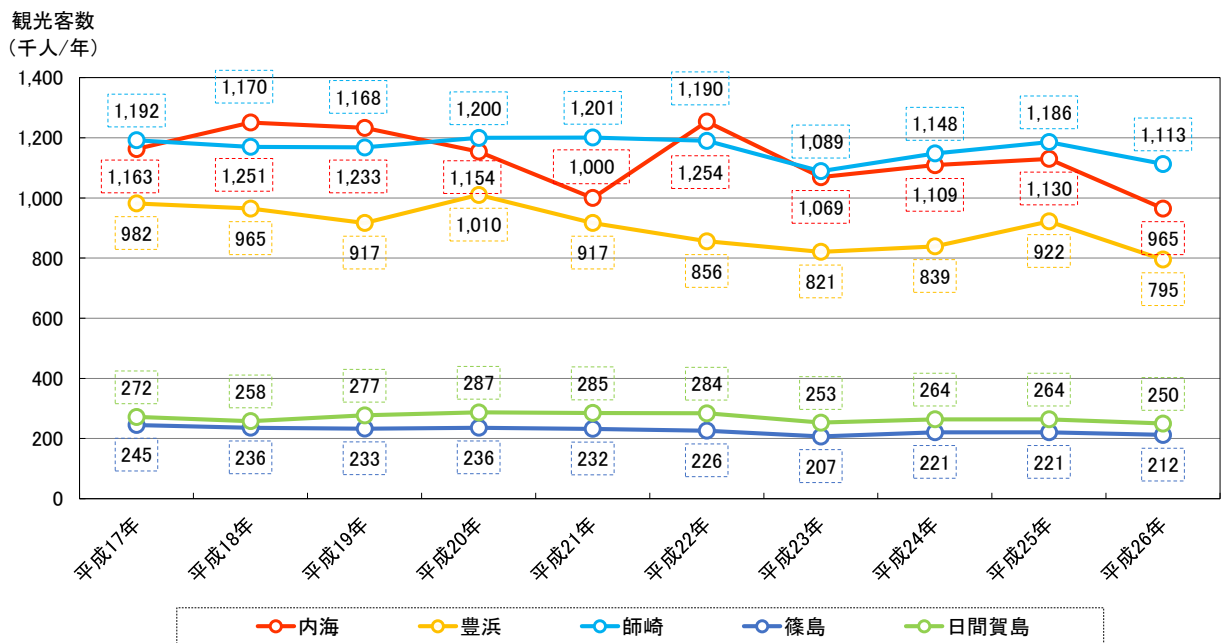
1) 観光客数の現況

南知多町の年間の観光客数は、平成 26 年が約 330 万人であり、近年横ばいから微減傾向が続いています。観光目的別でも、全てにおいてほぼ横ばいですが、平成 17 年と比べると、遊覧等の減少が目立ちます。地区別に見ると、平成 25 年の観光客数は、師崎地区、内海地区、豊浜地区の順で多くなっています。

■ 目的別観光客数の推移



■ 地区別観光客数の推移

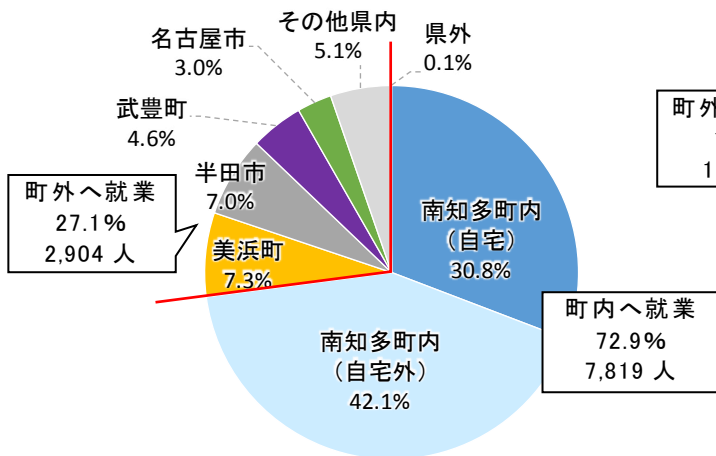


(5) 南知多町の通勤通学状況

1) 通勤状況

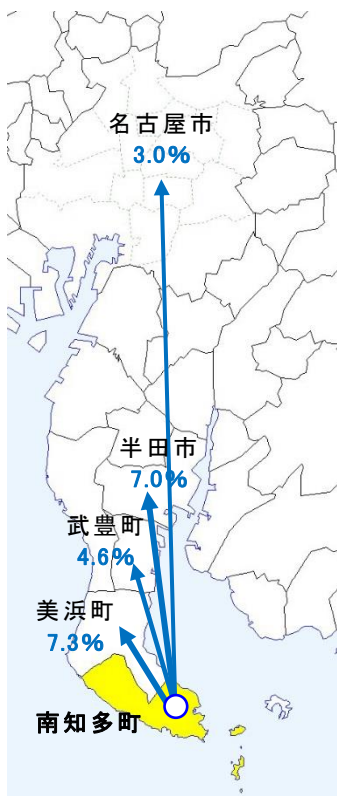
町民の通勤は、全体の 72.9%が町内で就業し、27.1%が町外で就業しています。町外の実業先は、美浜町が 7.3%と一番高く、次いで半田市や武豊町といった近郊の市町の割合が高くなっています。南知多町に流入している通勤者は、美浜町からが 9.9%と一番高く、次いで半田市や武豊町が高くなっています。15 歳以上の就業者は、町内および美浜町、半田市、武豊町間の移動が多くなっています。

■町民の通勤先(15歳以上就業者)

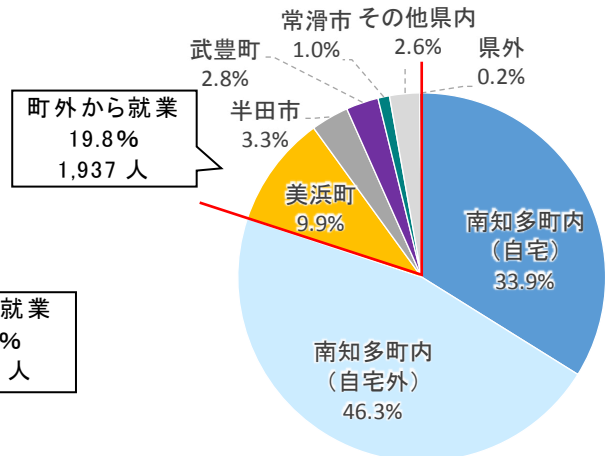


15歳以上就業者	人数(人)	割合(%)
南知多町内(自宅)	3,303	30.8
南知多町内(自宅外)	4,516	42.1
美浜町	778	7.3
半田市	747	7.0
武豊町	491	4.6
名古屋市	321	3.0
その他県内	552	5.1
県外	15	0.1
合計	10,723	100.0

※従業地・通学地「不詳」を除く

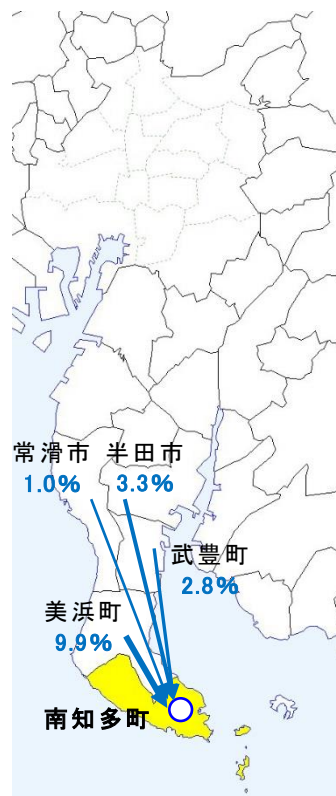


■南知多町への通勤状況(15歳以上就業者)



15歳以上就業者	人数(人)	割合(%)
南知多町内(自宅)	3,303	33.9
南知多町内(自宅外)	4,516	46.3
美浜町	962	9.9
半田市	324	3.3
武豊町	278	2.8
常滑市	99	1.0
その他県内	258	2.6
県外	16	0.2
合計	9,756	100.0

※従業地・通学地「不詳」を除く



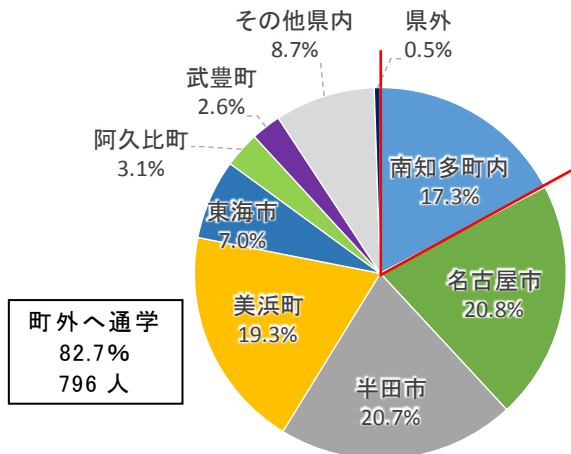
出典：
平成 22 年
国勢調査

2) 15 歳以上の通学状況

町内に居住している 15 歳以上の学生の通学先は、町内が全体の 17.3%、町外が 82.7%であり、名古屋市が 20.8%と一番高く、次いで半田市 20.7%、美浜町 19.3%となっています。

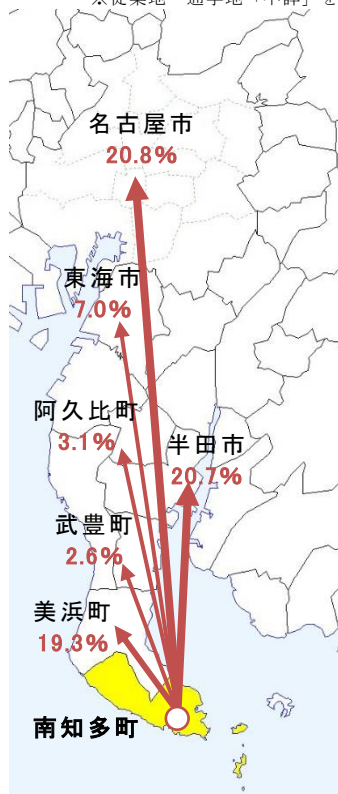
南知多町への 15 歳以上の通学状況は、全体の 43.7%が町内に居住している人によるもので、全体の 56.3%が町外からの通学です。このうち、半田市が 15.7%、美浜町が 12.0%、武豊町が 9.4%となっており、近郊の市町からの通学が多くなっています。

■町民の通学先(15 歳以上通学者)

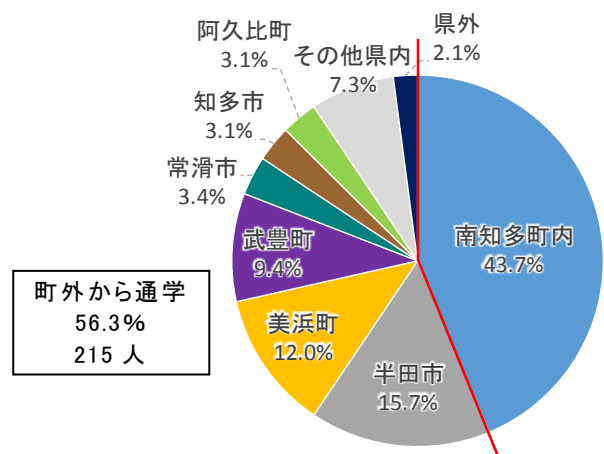


15歳以上通学者	人数(人)	割合(%)
南知多町内	167	17.3%
名古屋市	200	20.8%
半田市	199	20.7%
美浜町	186	19.3%
東海市	67	7.0%
阿久比町	30	3.1%
武豊町	25	2.6%
その他県内	84	8.7%
県外	5	0.5%
合計	963	100.0%

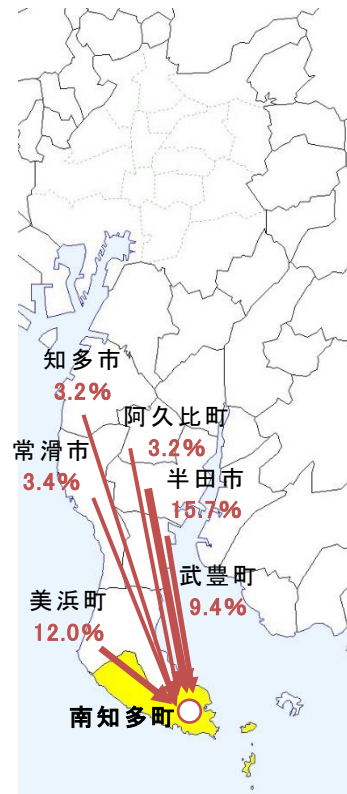
※従業地・通学地「不詳」を除く



■南知多町への通学状況(15 歳以上通学者)



15歳以上通学者	人数(人)	割合(%)
南知多町内	167	43.7%
半田市	60	15.7%
美浜町	46	12.0%
武豊町	36	9.4%
常滑市	13	3.4%
知多市	12	3.2%
阿久比町	12	3.2%
その他県内	28	7.3%
県外	8	2.1%
合計	382	100.0%



出典：
平成 22 年
国勢調査

1-2 公共交通の現況

町内には、鉄道1路線、バス3路線（路線バス1路線、コミュニティバス「海っ子バス」2路線）、海上交通（船舶）が運行しています。

■南知多町の公共交通

平成 27 年 10 月 1 日現在



（１）鉄道

南知多町の鉄道は、町の北西部の内海地区まで名古屋鉄道知多新線が通り、内海駅が終点になっています。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。

１）内海駅

内海駅での運行本数は、平日上下 112 本/日、土・休日上下 109 本/日です。

1日の平均乗車人数は、平成 26 年度で 734 人/日であり、年々減少傾向にあります。

■内海駅の運行本数

内海駅	平日運行本数	
	発(上り)	着
	55	57
	112	
	土・休日運行本数	
	発(上り)	着
	55	54
	109	

平成 23 年 12 月改正

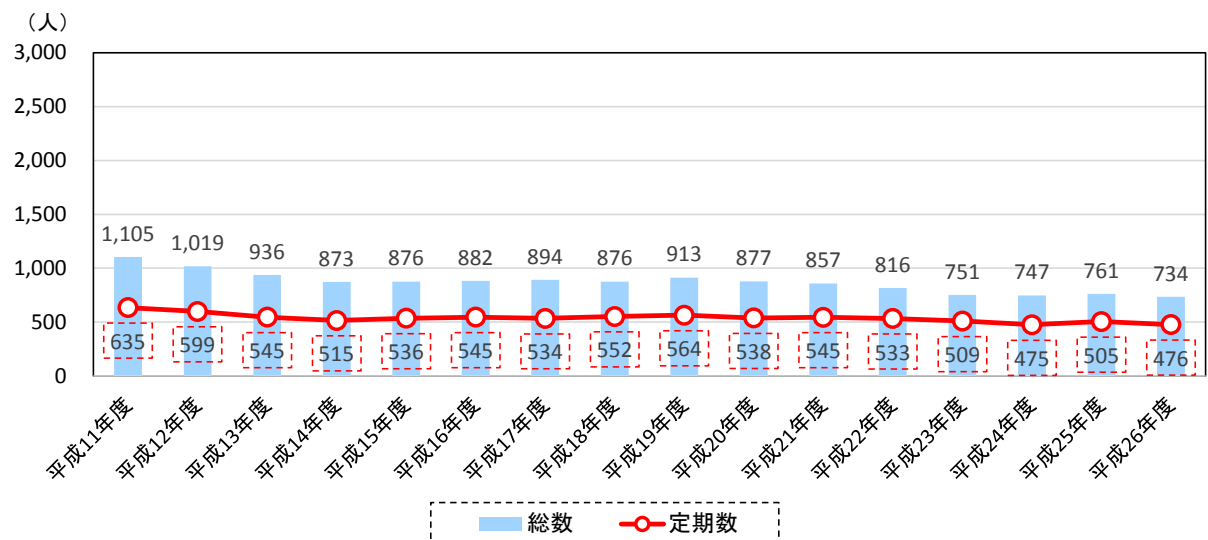
出典：名古屋鉄道ホームページ

■乗車人数の推移

年度	内海駅			
	乗車人数		1日当たり乗車人数	
	総数	定期数	総数	定期数
平成11年度	403,471	231,600	1,105	635
平成12年度	372,842	219,180	1,019	599
平成13年度	341,777	199,050	936	545
平成14年度	318,590	187,950	873	515
平成15年度	319,818	195,480	876	536
平成16年度	322,662	199,470	882	545
平成17年度	326,169	195,090	894	534
平成18年度	319,606	201,540	876	552
平成19年度	333,146	205,710	913	564
平成20年度	321,139	196,770	877	538
平成21年度	312,863	198,810	857	545
平成22年度	297,863	194,520	816	533
平成23年度	274,047	185,940	751	509
平成24年度	272,589	173,250	747	475
平成25年度	277,820	184,170	761	505
平成26年度	268,088	173,880	734	476

出典：愛知県統計年鑑及び名古屋鉄道(株)

■内海駅 1日平均乗車人数の推移



出典：愛知県統計年鑑

2) 河和駅

河和駅での運行本数は、平日上下 117 本/日、土・休日上下 115 本/日です。

1日の平均乗車人数は、平成 26 年度で 2,238 人/日であり、利用者数の推移はほぼ横ばいか微減です。

■ 河和駅の運行本数

河和駅	平日運行本数	
	発(上り)	着
	59	58
	117	
	土・休日運行本数	
	発(上り)	着
	57	58
	115	

平成 23 年 12 月改正

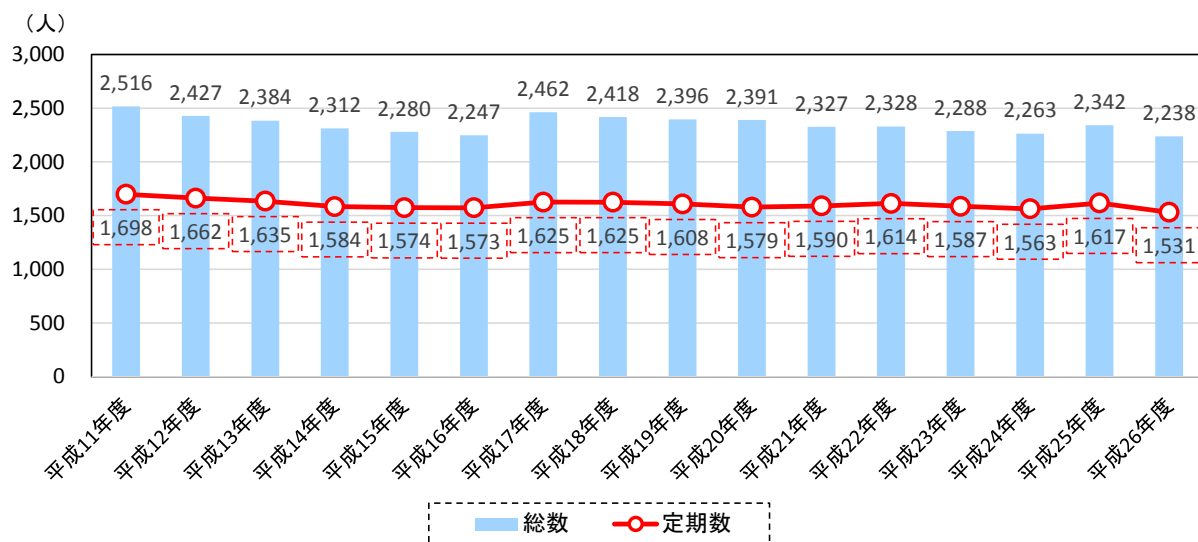
出典：名古屋鉄道ホームページ

■ 乗車人数の推移

年度	河和駅			
	乗車人数		1日当たり乗車人数	
	総数	定期数	総数	定期数
平成11年度	918,158	619,830	2,516	1,698
平成12年度	888,307	608,430	2,427	1,662
平成13年度	870,264	596,790	2,384	1,635
平成14年度	843,867	578,190	2,312	1,584
平成15年度	832,249	574,590	2,280	1,574
平成16年度	822,353	575,640	2,247	1,573
平成17年度	898,738	593,220	2,462	1,625
平成18年度	882,466	593,010	2,418	1,625
平成19年度	874,538	587,040	2,396	1,608
平成20年度	874,998	577,800	2,391	1,579
平成21年度	849,537	580,470	2,327	1,590
平成22年度	849,659	589,140	2,328	1,614
平成23年度	835,234	579,150	2,288	1,587
平成24年度	825,818	570,630	2,263	1,563
平成25年度	854,888	590,340	2,342	1,617
平成26年度	817,026	558,870	2,238	1,531

出典：愛知県統計年鑑及び名古屋鉄道(株)

■ 河和駅 1日平均乗車人数の推移



出典：愛知県統計年鑑

(2) バス

1) 変遷

南知多町では、モータリゼーションの進展や少子高齢化の影響など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、知多バスが運行する師崎線、内海線を含めて、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、知多乗合(株)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。

■バス運行の変遷

年度	概 要
—	知多バス《師崎線、内海線、西海岸線、豊浜線》が運行
平成 22 年度	平成 22 年 9 月 30 日 知多バス《西海岸線、豊浜線》が廃止 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
平成 23 年度	—
平成 24 年度	—
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
平成 26 年度	—
平成 27 年度	平成 27 年 9 月 30 日 知多バス《内海線》が廃止 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

■コミュニティバスの変遷（路線図）



2) 路線バス

南知多町の路線バスは、知多乗合(株)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 15.5 往復/日（土休日 13.5 往復/日）です。利用者数は、平成 22 年まで減少していましたが、平成 22 年 10 月に海っ子バスの運行と合わせてゾーン運賃制とし、運賃の低廉化を図ったことから、平成 23 年には利用者が増加し、その後は横ばいでしたが、平成 27 年にはやや増加しています。知多バス内海線（平成 27 年 9 月廃止）の利用者数は、横ばいの後、平成 26 年以降は増加しました。

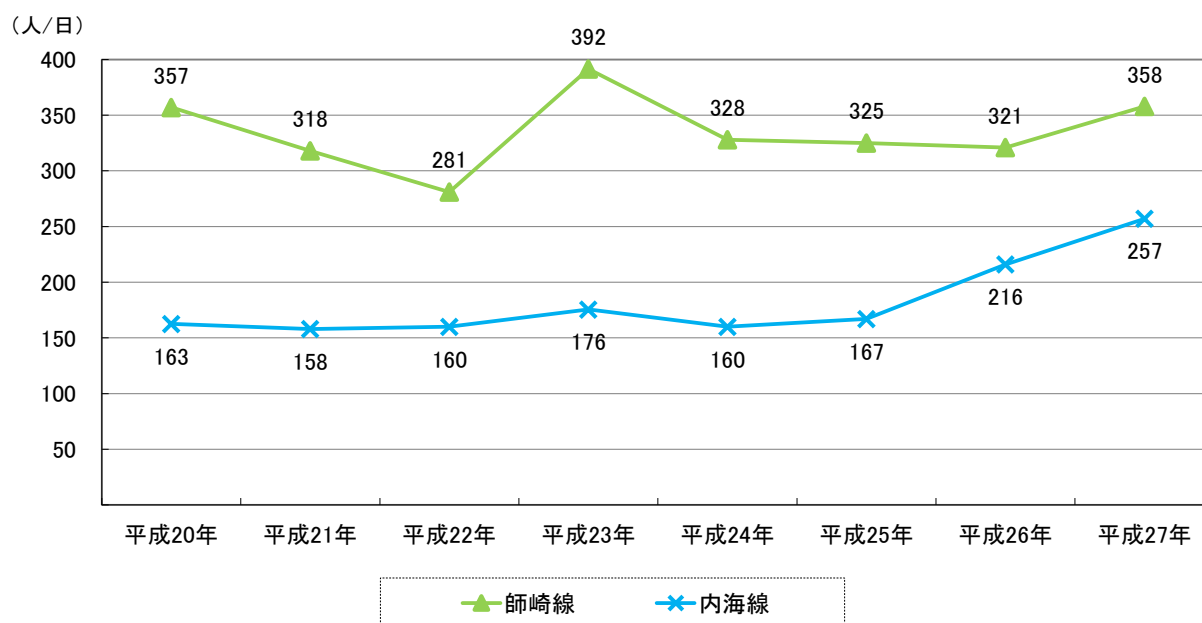
■ 路線バスの運行概要

路線	知多バス 師崎線		知多バス 内海線【参考】	
始点	河和駅	師崎港	河和駅	内海駅 (内海高校前)
経由	矢梨・山田・大井		中河和	
終点	師崎港	河和駅	内海駅 (内海高校前)	河和駅
平日	15 本	16 本	3 本 内海高校の登校日 のみ運行	4 本 内海高校の登校日 のみ運行
運行時間 (始発～最終運行)	6:58～21:04	6:05～20:38	7:32～8:35	15:52～18:05
土休日	14 本	13 本	—	—
運行時間 (始発～最終運行)	7:10～21:04	7:10～19:38	—	—

師崎線：平成 27 年 11 月 28 日改正、内海線：平成 27 年 4 月 1 日改正（平成 27 年 9 月 30 日廃止）

出典：知多乗合(株)ホームページ

■ 1 日当たりの平均乗車人数の推移（平日 上り・下り合計）



資料：知多乗合(株)（調査：各年 6 月）

3) 海っ子バス

①運行概要

南知多町のコミュニティバス「海っ子バス」は、名古屋鉄道知多新線内海駅および河和線河和駅を起点とし、師崎港までの2路線を運行しています。

西海岸線はA～Cの3系統があり、運行本数はA系統8往復/日、B系統8往復/日、C系統4往復/日（内海高校の登校日のみ運行）です。豊浜線はA・Bの2系統があり、A系統6.5往復/日、B系統9.5往復/日を運行しています。

■コミュニティバスの運行概要

海っ子バス 西海岸線						
系統	A 系統		B 系統		C 系統	
始点	内海駅	師崎港	河和駅	師崎港	河和駅	内海高校前
経由	岩屋寺		内海駅 知多厚生病院前 豊浜港・魚ひろば		中河和	
終点	師崎港	内海駅	師崎港	河和駅	内海高校前	河和駅
平日	8本	8本	8本	8本	4本 内海高校の登校日のみ運行	4本 内海高校の登校日のみ運行
運行時間 (始発～最終運行)	6:35～8:41 17:15～21:49	6:00～7:44 16:30～21:04	8:50～16:49	7:50～15:44	7:13～8:30	16:00～18:08
土休日	8本	8本	8本	8本	—	—
運行時間 (始発～最終運行)	6:35～8:41 17:15～21:49	6:00～7:44 16:30～21:04	8:50～16:49	7:50～15:44	—	—

※西海岸線A系統とB系統の平日・土休日のダイヤは同じ（平成25年10月1日改正）

※西海岸線C系統（平成27年10月1日運行開始）は、内海高校の登校日のみ運行

海っ子バス 豊浜線				
系統	A 系統		B 系統	
始点	河和駅	師崎港	河和駅	師崎港
経由	北河和・中河和		知多厚生病院前・豊浜港・魚ひろば	
終点	師崎港	河和駅	師崎港	河和駅
平日	7本	6本	9本	10本
運行時間 (始発～最終運行)	6:25～8:10 17:38～22:13	5:45～7:44 18:15～20:51	8:00～17:21	8:30～18:25
土休日	7本	6本	9本	10本
運行時間 (始発～最終運行)	6:25～8:10 17:38～22:13	5:45～7:44 18:15～20:51	8:00～17:21	8:30～18:25

※豊浜線A系統とB系統の平日・土休日のダイヤは同じ（平成25年10月1日改正）

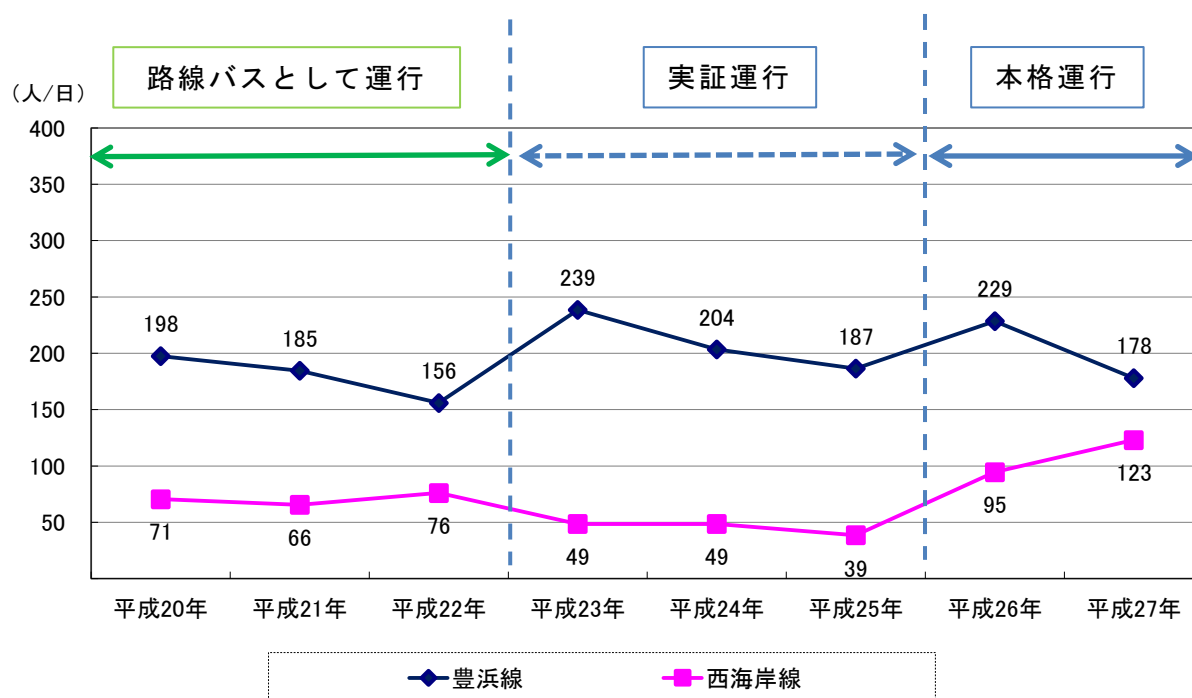
②利用者数の推移（各年の OD 調査による）

平成 27 年の 1 日当たりの利用者数は、豊浜線が 178 人、西海岸線が 123 人です。

豊浜線は、平成 22 年 10 月にゾーン運賃制としたことから利用者が増加し、その後はやや減少していましたが、平成 25 年 10 月に運行時間帯の延長、高校生の通学に合わせたダイヤ変更等を行ったことにより、平成 26 年には利用者が増加しましたが、平成 27 年には減少しました。

西海岸線は、平成 25 年 10 月に運行本数を 6 往復から 16 往復とし、運行時間帯を 18 時から 21 時までには延長、路線を豊浜魚ひろばから師崎港まで延伸したことから、通勤・通学利用等が増加し、平成 26 年以降は利用者が増加しました。

■ 1 日当たりの平均乗車人数の推移（平日 上り・下り合計）



資料：南知多町（調査：各年 6 月）

(3) 海上交通（船舶）

南知多町の海上交通は、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(1日36往復、ただし12月～2月は35往復)およびカーフェリー(篠島6往復、日間賀島5往復)を運航しています。また、河和港からは、篠島・日間賀島および伊良湖岬までの高速船(1日10便及び11便)を運航しています。

平成26年の利用者数は、師崎港が1日当たり2,236人、河和港が1日当たり580人であり、師崎港が約3.9倍の利用者数となっています。

名鉄海上観光船(株)の他に海上タクシー業者が数社あり、ともに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。

■海上交通の運航概要

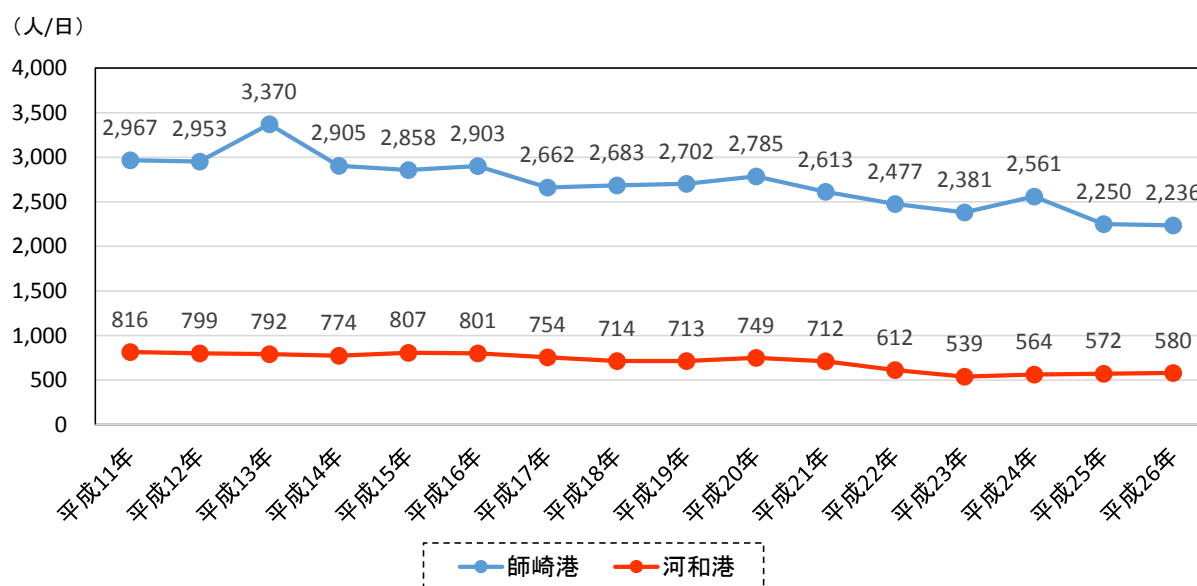
種類	区間	運航便数	運航時間(港発)	大人1人片道運賃
定期高速船	師崎港～篠島・日間賀島	36往復 ※	6:25～19:10 ※	700円(往復1,340円)
	河和港～篠島・日間賀島～伊良湖	11便	7:35～18:20	河和港～篠島・日間賀島 1,400円 (往復2,690円)
	伊良湖～篠島・日間賀島～河和港	10便	6:45～17:40	
フェリー	師崎港～篠島	6往復	8:25～17:25	600円(旅客のみ)
	師崎港～日間賀島(北港)	5往復	9:15～16:40	600円(旅客のみ)

※12～2月は35往復(運航時間7:00～19:10)

平成26年10月1日改正

出典：名鉄海上観光船(株)ホームページ

■師崎港および河和港の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(株)

■各港の1日当たりの利用者数

年度	1日当たり利用者数					
	師崎港			河和港		
	乗込人員	上陸人員	総数	乗込人員	上陸人員	総数
平成11年	1,458	1,509	2,967	406	410	816
平成12年	1,445	1,508	2,953	400	399	799
平成13年	1,656	1,714	3,370	394	398	792
平成14年	1,434	1,471	2,905	386	388	774
平成15年	1,408	1,450	2,858	406	401	807
平成16年	1,451	1,451	2,903	403	399	801
平成17年	1,354	1,309	2,662	377	378	754
平成18年	1,370	1,313	2,683	355	359	714
平成19年	1,374	1,328	2,702	357	355	713
平成20年	1,418	1,367	2,785	376	373	749
平成21年	1,329	1,284	2,613	357	355	712
平成22年	1,245	1,232	2,477	307	304	612
平成23年	1,210	1,171	2,381	269	270	539
平成24年	1,302	1,258	2,561	282	282	564
平成25年	1,136	1,114	2,250	286	286	572
平成26年	1,129	1,107	2,236	289	291	580

出典：愛知県統計年鑑及び名鉄海上観光船㈱

2 地域公共交通総合連携計画の実施状況と課題

2-1 連携計画の実施状況と課題

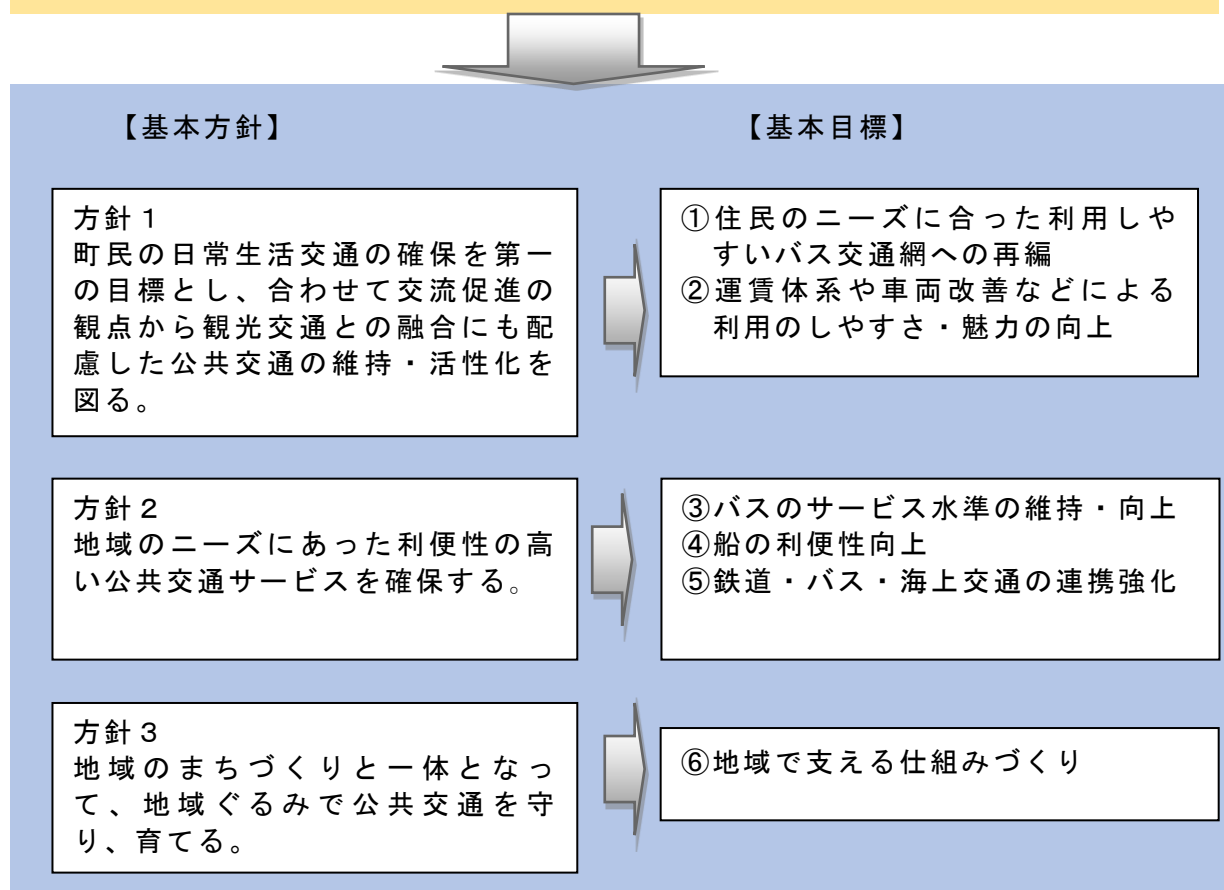
(1) 基本方針と目標

連携計画では、次の基本理念に基づいて基本方針と目標を設定して事業を実施してきました。

■ 連携計画における基本理念と方針・目標

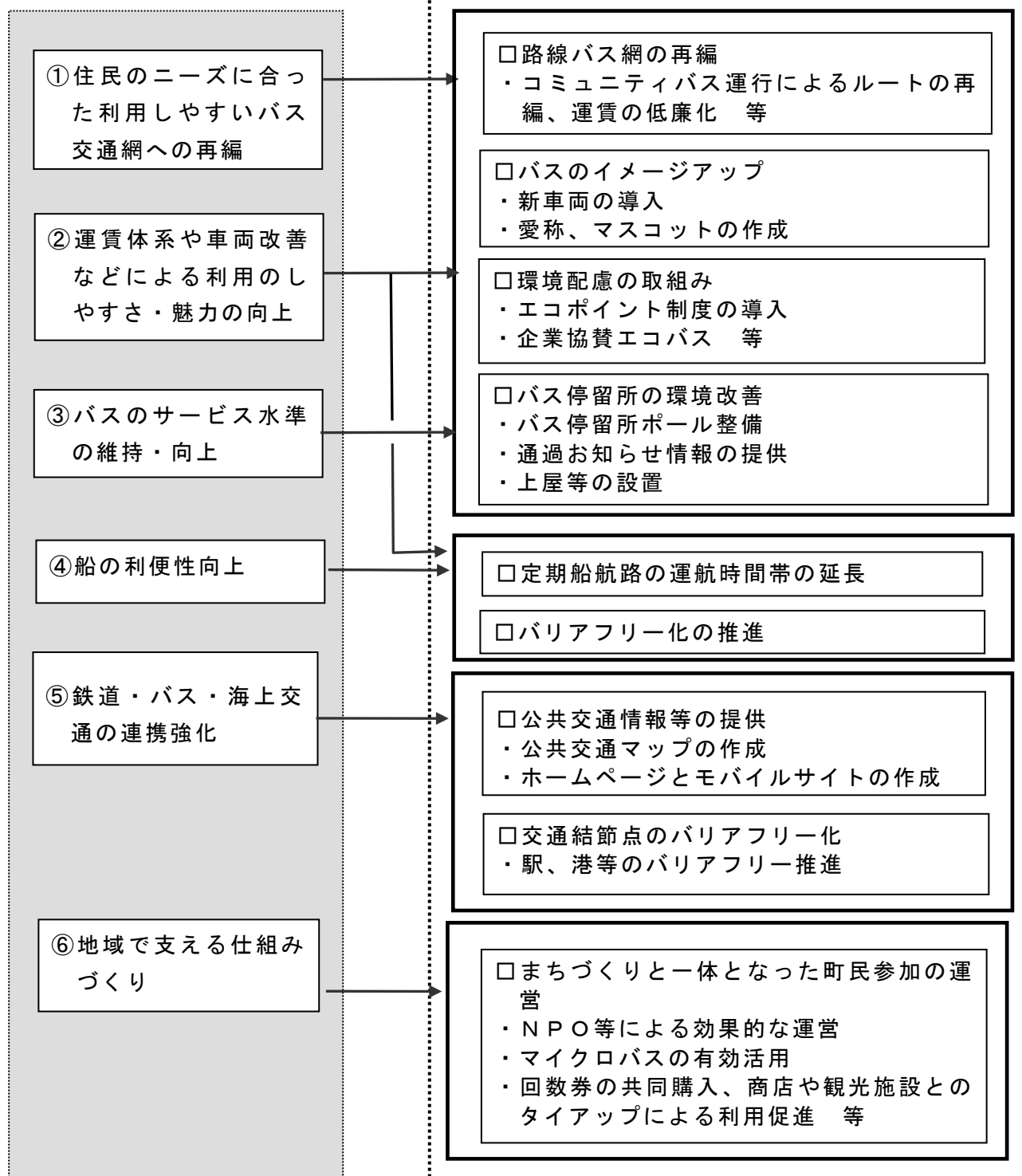
【基本理念】

町民が安心して暮らすことのできる公共交通を、町民と行政の協働の取り組みによって実現する



■基本目標

■事業計画



(2) 事業の実施状況

連携計画に位置づけられた事業のうち短期事業（H22 年度～H24 年度）については、概ね計画通りに事業を実施してきました。このうち、海上交通の航路の時間延長については、実証運航を行った結果、多くの利用者がありましたが、事業収支が合わないため、休止しています。中長期事業（H25 年度～H32 年度）については、今後実施する予定であった事業のため、まだ未実施の事業が複数あります。バス網の充実、バス停留所の環境改善、環境配慮の取組み、バリアフリー化の推進が残されています。

■連携計画における事業計画と実施状況

事業項目				実施主体	連携計画						実施状況 ○：実施済み ●：未実施あるいは課題あり	
					短期			中長期				
					H22	H23	H24	H25	～	H32		
バス交通に関する事業	短期事業	①路線バス網の再編(実証運行)	コミュニティバスの運行	南知多町 (バス事業者に委託)						本運行	○H22.10実証運行実施(豊浜線・西海岸線の町運営、ルート変更等) ○H25.10本運行実施(ルート変更、便数増等)	
			既存バス路線のルート変更、運賃改正等	知多乗合株							○海っ子バスと運賃統一を実施	
		②バスのイメージアップ	a) 新型車両の導入	南知多町								○豊浜線、西海岸線に新型バス導入
			b) 愛称、マスコットの作成	南知多町								○海っ子バスの愛称、車両デザインの公募実施
		③バス停留所ポール整備		南知多町								○きずなの会の協力で、一部バス停の表示デザイン改良
		④通過お知らせ情報の提供(簡易型バスロケーションシステムの導入)		南知多町								●未実施(今後検討)
	中長期事業	①バス網の充実		南知多町								●未実施(今後検討)
		②バス停留所の環境改善		南知多町 交通事業者								○きずなの会の協力で、主要なバス停にベンチ設置 ●今後、主要なバス停に上屋設置等、待合環境のさらなる改善を検討
	海上交通に関する事業	短期事業	①航路の運航時間帯の延長(実証運航)		交通事業者						本運航	●H23年度に実証運航を実施したが、収支が合わないので継続に至らず(今後検討)
	利用促進に関する事業	短期事業	①公共交通情報の提供	a) 公共交通マップ等の作成	南知多町 交通事業者							○ダイヤ、ルート変更にあわせて作成済み
b) まちづくりイベント・勉強会等の開催				南知多町							○きずなの会の協力で「小学生の先っぽツアー」「スタンプラリー」「知多娘参加のバス乗車イベント」等を実施	
中長期事業		①まちづくりと一体となった町民参加型の運営		南知多町							○まちづくり協議会との連携でイベント等を実施 ○年2回のタウンミーティングにより、住民の意見を反映した運営を実施	
		②環境配慮の取組みの構築		南知多町							●バス乗車ごとにポイントを付与するエコポイント制度等については未実施(今後検討)	
		③バリアフリー化の推進		交通事業者 南知多町							●交通結節点となる駅などのバリアフリー化は未実施(今後検討)	

(3) サービス水準の達成状況

連携計画策定時に設定したサービス水準（運行ルート、運行本数、運行時間帯）に対して、鉄道、バスについては概ね達成していますが、海上交通については、増便の目標に対して現状維持となっています。

連携計画で設定したサービス水準		現況での達成状況
運行ルート (バス)	・河和駅あるいは内海駅、知多厚生病院あるいは南知多病院のどちらかに乗り換えなしで運行。	・海っ子バス、知多バスともに達成
	・内海高校へのアクセスを確保。	・知多バス内海線の廃止に伴い、平成 27 年 10 月から海っ子バスが代替運行
(船)	・現行航路を維持。	・維持
運行本数 (バス)	・増便等により船とバスの接続、町内移動、駅までの移動の利便性向上を図る。	・西海岸線を増便（6 往復から 16 往復） ・豊浜線の運行時間を 1 時間延長（20 時台から 21 時台まで）
(船)		・運航時間帯の延長（実証運航）を実施したが、収支が合わないので継続に至らず
運行時間帯	・通勤・通学の足を確保。6 時台～20 時台程度までの移動を可能とする。	■鉄道 内海駅・河和駅発 5 時台～22 時台 ■バス 師崎港あるいは河和駅発 豊浜線：5 時台～21 時台 西海岸線：6 時台～21 時台 師崎線：6 時台～20 時台 ■高速船 両島あるいは師崎港発 6 時台～19 時台

(4) 目標の達成状況

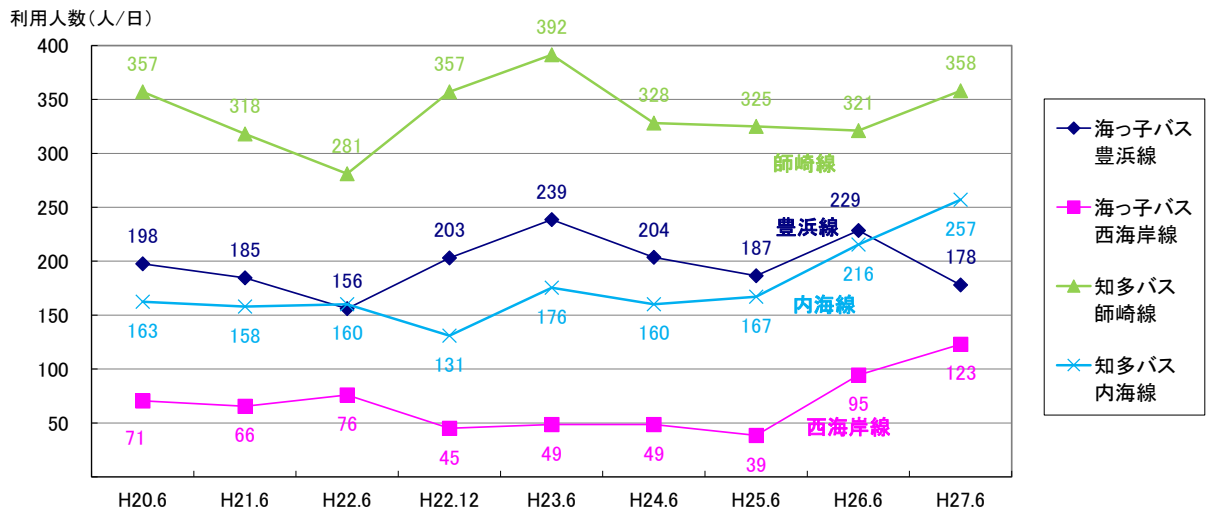
①海っ子バス利用者数の増加（連携計画では利用率で倍増を目標）

連携計画策定後のバス路線再編（平成 22 年 10 月）後、海っ子バス豊浜線の利用者数は平成 23 年にかけて増加し、その後平成 25 年にかけて一時的に減少しました。平成 26 年度にかけては、平成 25 年 10 月から本格運行に移行し、増便、路線延長を行った効果が発揮されて増加しましたが、平成 27 年には減少しています。

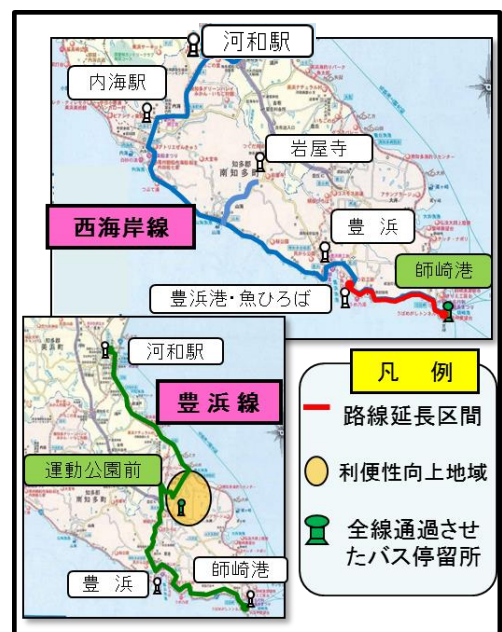
西海岸線は、再編後の運行便数が少ないため、利用者数は低迷していましたが、平成 25 年 10 月から運行便数を 16 便まで増やしたことなどから、利用者は増加傾向となっています。

連携計画の目標は町民の利用率を 2 倍としていましたが、連携計画策定前の平成 22 年 6 月と比較すると、豊浜線は 1.14 倍（178÷156）、西海岸線は 1.62 倍（123÷76）であり、まだまだ利用率向上が必要です。

■バス利用者数の推移（1 日当たり）



■平成 25 年 10 月実施の海っ子バス再編



②交通手段がなくて困っている人の割合の削減

連携計画では、外出時に交通手段がなくて困る人の割合を削減（陸側：約 24%⇒約 10%、島側：約 45%⇒約 20%）することを目標としていました。

住民アンケート調査等で直接的には確認していないので、バス利用者への評価（平成 25 年 10 月の再編による評価）で代替して評価します。

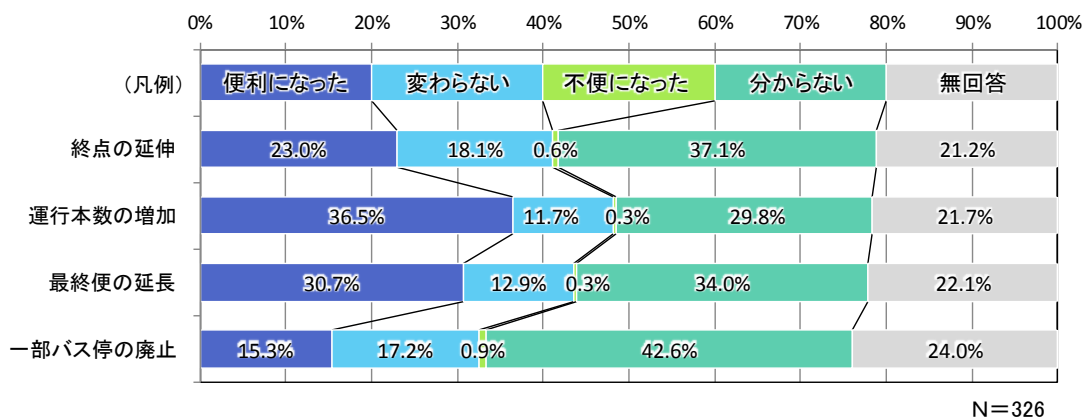
○西海岸線

- ・便利になったという意見は、運行本数の増加については約 37%、最終便の延長については約 31%、終点（師崎港）の延伸については約 23%となっており、変わらない・不便になったという人よりも多く、改善効果が見られます。
- ・一部バス停の廃止については、便利になったという人の割合が少ないことから、今後の再編時に対応を検討する必要があります。

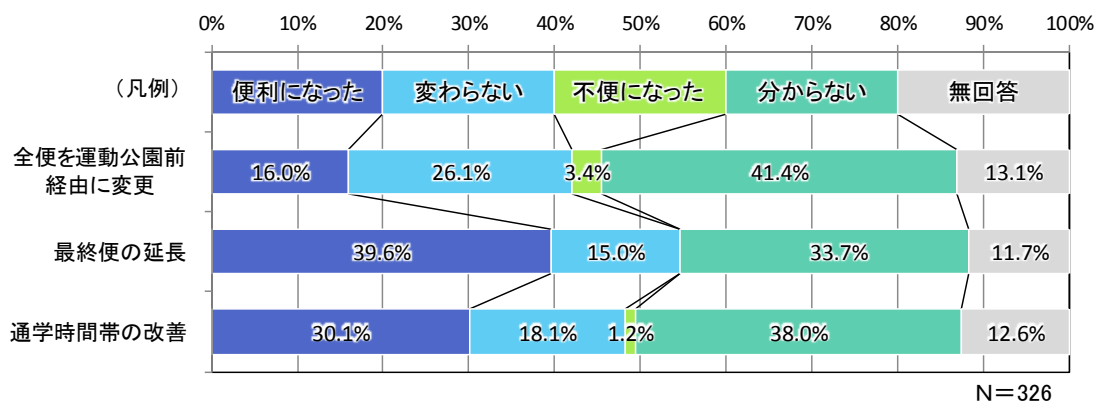
○豊浜線

- ・「便利になった」という意見は、最終便の延長については約 40%、通学時間帯の改善については約 30%であり、「変わらない・不便になった」という人よりも多く、改善効果が見られます。
- ・全便を運動公園前経由に変更したことについては、便利になったという意見は約 16%とやや低く、迂回による所要時間延長が影響しているものと思われます。

■西海岸線の利用者による評価



■豊浜線の利用者による評価



（平成 26 年 6 月の平日に実施した利用者アンケートによる）

③地域のまちづくり活動と一体となった利用促進活動を年間1回以上行う

連携計画策定前から毎年2回、5地区別にタウンミーティングを行い、住民からの意見、要望等を把握してきました。

まちづくり協議会等の住民との協働により、バス利用促進イベント、小学生のバス乗り方教室・バスツアーなどを行うとともに、住民がバス停のベンチ・上屋の設置、バス停時刻表の改良などにも協力するなど、様々な利用促進活動を実施してきています。これらの利用促進活動が利用者の増加につながったといえます。

■タウンミーティングの実施

- ・年2回、町内5地区別に実施。
- ・様々な意見を踏まえ、平成25年10月の再編につなげています。

■住民との協働による観光振興、利用促進活動の実施

- ・まちづくり協議会と連携して観光振興や利用促進に向けた取組みを行った結果、参加者から好評を得ており、観光利用増や町民の意識向上につながっています。

【タウンミーティングの実施】



【小学生のバス乗り方教室、町内のバスツアー】



【バス利用促進イベントの実施】



【SKE48とのコラボレーション】



(4) 海っ子バス、船の利用者による評価

利用者へのアンケート調査（下記日程で実施）によって、海っ子バス及び航路のサービスを評価しました。

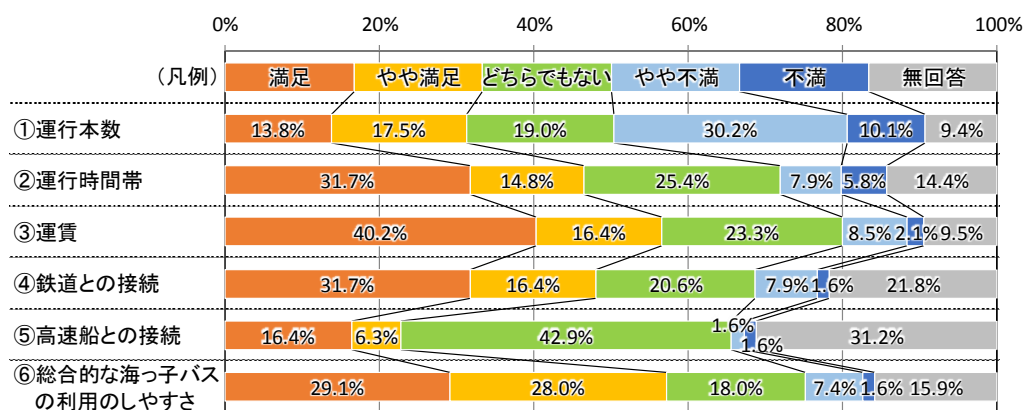
海っ子バス：平成 27 年 6 月 2 日（火）、3 日（水）、9 日（火）、10 日（水）

船：平成 27 年 6 月 11 日（木）

①海っ子バス豊浜線

「総合的な海っ子バスの利用のしやすさ」の満足度（「満足」と「やや満足」の合計）は約 57％に対して、不満（不満＋やや不満）は約 9％であり、満足度が高くなっています。「運賃」も同様の傾向です。「運行本数」は不満足度（「やや不満」と「不満」の合計）約 40％と高くなっています。

■バス運行についての評価《豊浜線》

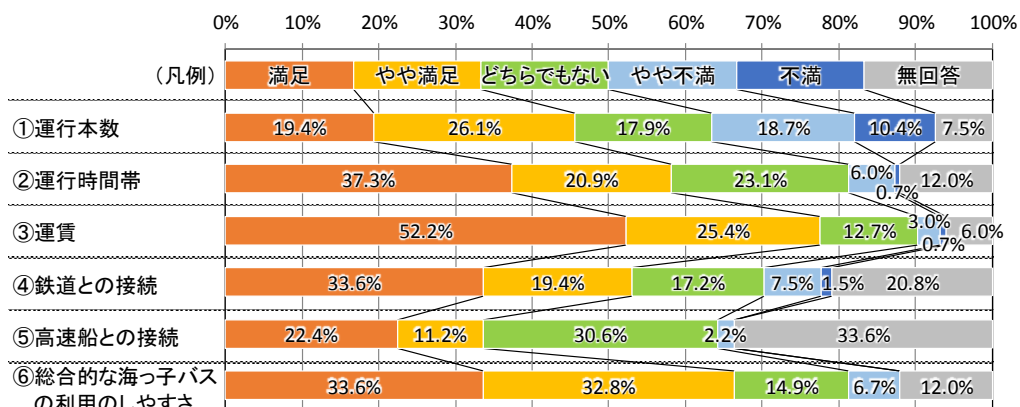


総数＝189 人

②海っ子バス西海岸線

満足度は、「運賃」が約 78％、「総合的な海っ子バスの利用のしやすさ」が約 66％など、全項目において豊浜線よりも満足度が高くなっています。「運行本数」の不満足度は約 29％で豊浜線より低くなっており、運行本数改善の効果が表れています。

■バス運行についての評価《西海岸線》



総数＝134 人

③師崎港からの船

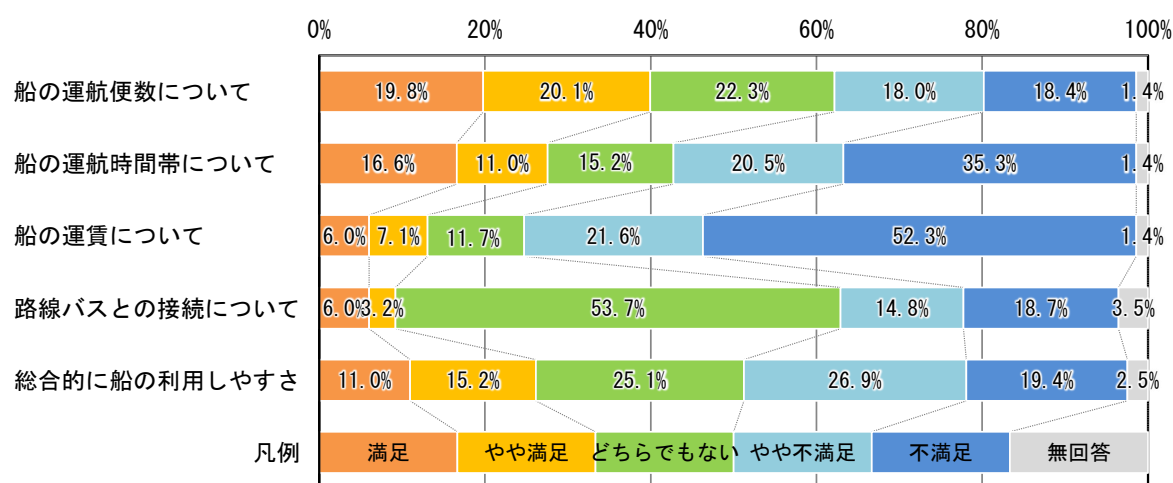
船の運航便数は約 40%が「満足」（やや満足を含む）、「不満」（やや不満を含む）も約 36%であり、意見が分かれています。

運航時間帯は、「不満」（やや不満を含む）が約 56%、運賃は「不満」（やや不満を含む）が約 74%と多くなっています。

路線バスとの接続については、「どちらでもない」が約 54%ですが、「不満」も約 34%です。

総合的な利用のしやすさは、「満足」が約 26%、「不満」が約 46%であり、不満のほうが多くなっています。

■師崎港からの船の評価



総数 = 283 人

（５）残された課題

① バス網の充実

町内のバス網は、海っ子バス豊浜線・西海岸線（知多バス内海線は平成 27 年 10 月より海っ子バス西海岸線として運行）及び知多バス師崎線で構成されています。

海っ子バスと知多バスについては、運賃の統一、一日券・定期券・回数券の共通利用、河和駅・師崎港での海っ子バスと知多バスとの乗り継ぎダイヤ調整等、主として住民が利用しやすい環境整備を実施してきました。

今後は、バスを使った観光ルートの P R、観光利用にも配慮した利用促進や観光資源を活用したルート変更などについても検討する必要があります。

② バス停留所の環境改善

タウンミーティング等で、上屋がないため待合環境がよいくない、河和駅等での案内が不十分等の指摘があります。

行政と交通事業者が協力して、乗継が発生する河和駅、内海駅、師崎港、豊浜バス停では、バスの運行情報や乗継ダイヤ等を分かりやすく提供する必要があります。また、利用者の多いバス停では、上屋の設置を検討することも必要です。

③ 環境配慮の取組み

連携計画作成時においては、バス乗車ごとにポイントを付与するエコポイント制度の導入や、電気バス等のエコバスを企業協賛で運行するなどの事業展開を検討していました。

近年、ハイブリッド車や燃費の良い車の普及、燃料電池車の市販化など、環境に配慮した自動車が増えており、また公共交通を利用することが環境への配慮につながるなどの認識も高まってきています。

このため、環境への配慮を特別の施策として実施するのではなく、公共交通の利用促進の取組みをより強化することが必要です。例えば、公共交通の利用促進を P R するときに、環境への効果を取り上げる等の取組みを実施します。

④ バリアフリー化の推進

高齢化が進む中で、バリアフリー化への対応が重要です。海っ子バスはバリアフリー対応（ノンステップ車両等）になっていますが、知多バス車両は対応が遅れており、また、高架駅である内海駅でのエレベーター等の設置が住民から強く要望されています。

バス車両のバリアフリー化を推進するとともに、師崎港・内海駅周辺の整備とあわせて、観光船・駅のバリアフリー化を交通事業者と協力して推進する必要があります。

2-2 付加すべき視点

(1) 地域公共交通網形成計画に記載すべき事項

地域公共交通活性化再生法の改正に伴って国が策定している基本方針に基づき、地域公共交通網形成計画では、次の事項を記載することになっています。

- ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④広域性の確保
- ⑤住民の連携を含む関係者の連携
- ⑥具体的で可能な限り数値化した目標設定

(2) 本町において新たに付加すべき視点

本町においては、鉄道、バス、海上交通の連携を重視して公共交通ネットワークを形成し、低廉で利用しやすい運行サービスを提供してきました。

主として町民向けの公共交通としては一定の水準に達していますが、少子高齢化が進行する中で、持続可能な公共交通としていくためには、まちづくりや観光戦略と一体となって、地域の活性化につながるようにすることが重要です。

また、町内外の移動において、交通手段間の乗り継ぎが発生するため、乗り継ぎにおけるバリアフリー化を推進し、利用しやすさを高めることが重要です。このため、今後は、主に次の視点を付加します。

- 町の主要産業である観光振興の観点から公共交通ネットワーク、サービスの展開を強化します。
- 交通結節点のバリアフリー化等を推進します。

3 基本方針と目標

3-1 上位計画におけるまちづくり目標の整理

(1) 第6次南知多町総合計画「基本構想」におけるまちづくり目標と取組み

総合計画の重点プロジェクトの中で、以下のようにまちづくりの目標と公共交通の取組みが位置づけられています。

■重点プロジェクトにおける公共交通の位置づけ

【目的】

経済力の強化を図る

人口減少をくい止める

【方法】

- ・既存産業の振興
- ・新たな産業の創設
- ・地域産業の連携
- ・後継者の確保・育成
- ・観光・交流事業の展開
- ・協働のまちづくりの推進



- ・定住向けの住宅の確保
- ・雇用の場の創出・確保
- ・交通の利便性の向上
- ・地域の魅力・生活環境の向上
- ・健康づくりと子育て支援の充実
- ・愛着の持てる地域づくり

重点プロジェクト1：生活基盤の整備

重点プロジェクト2：いきいきと暮らせる健康・福祉の推進

重点プロジェクト3：地域資源を生かした産業の活性化

重点プロジェクト4：協働によるまちづくりの推進

〔 重点プロジェクト1：生活基盤の整備 〕 の内容（関連する部分のみ、一部抜粋）

●まちづくりの目標

バス、航路、鉄道の連携を図り、地域住民のニーズにあった利便性の高い交通体系の整備を進めます。

●取組み内容

○地域のニーズにあった公共交通等のサービスの改善

【ねらい】

- ・現行の交通体系を見直し、公共交通の維持・活性化を図ります。

【概要】

- ・地域公共交通総合連携計画に基づき、バスなどを地域のニーズにあった形態やルートにより運行します。
- ・地域ぐるみによる公共交通の維持・活性化を図るために、地域単位でバス交通の課題などを話し合うとともに、地域の各種団体等へ利用促進や運行事業への協力を呼びかけます。
- ・海上交通と陸上交通との乗り継ぎの利便性向上を図ります。

○地域との連携による公共交通事業の実施

【ねらい】

- ・地域ぐるみで公共交通を守り育てるために、公共交通の利用促進や事業運営への住民や企業等の参加・協力を進めます。

【概要】

- ・商店や観光施設などとタイアップしてバスの利用促進を図ります。
- ・事業者、各種団体、町民などから協賛金や広告料などを得て、効果的な事業運営を図ります。

(2) 「都市計画マスタープラン」における将来の都市構造

都市構造		位置づけ等
都市軸	広域的なネットワークを形成する道路軸	町内外との広域的な連携・交流の促進に努めます。 (南知多道路・国道 247 号・(都) 知多東部線及び(都) 知多西部線・半田南知多公園線・広域農道)
	地域間のネットワークを形成する道路軸	町内各地域をネットワークさせ、住民の生活利便性の向上に努めるとともに、主要施設等へのアクセス利便性の向上や、広域的なネットワークを形成する道路軸へのアクセス路として整備を促進します。
	鉄道軸	本町唯一の鉄道駅である内海駅周辺のバリアフリー化の促進、公共交通の利用促進に向けた乗り継ぎ環境とバス待ち環境を整備することで、住民及び来訪者の利便性向上を図ります。
	海上交通軸	海上交通は、広域的な交流を促進する上でも重要な海上交通軸となっています。港湾施設の耐震化をはじめとする基盤整備や、観光情報機能の充実、ネットワークの維持・充実の促進に努めます。
拠点エリア	行政エリア	町役場を中心とする一帯を「行政エリア」と位置づけ、(都) 豊丘豊浜線沿道など周辺の低・未利用地の活用にも配慮しつつ、町民の生活を支える行政サービス機能の維持・充実に努めます。
	産業観光エリア	本町の基幹産業である漁業及び観光に関連する拠点エリアとして、既存の県水産試験場や物販施設、あるいは水産関連施設等の集積が見られる豊浜漁港周辺のエリアを「産業観光エリア」と位置づけます。このエリアでは、既存の水産関連施設を維持するとともに、海産物等を生かした新たな食の拠点として、また、漁業と観光を融合したレクリエーション拠点として、低・未利用地等の有効活用を含めて、県の事業と整合を図りながら関連施設の一層の集積を促進するなど、魅力の向上に努めます。
	交通結節エリア	公共交通による「交通結節エリア」として、内海駅周辺及び師崎港周辺を位置づけ、地域住民、来訪者等の利便性向上に資する施設の誘導などとともに、観光情報機能の充実や周辺景観整備などを通じて観光利用の促進を図ります。施設の整備にあっては、バリアフリー化の促進等、誰もが快適かつ安全で安心して利用できる施設となるよう配慮します。

■都市構造図



出典：都市計画マスタープラン

（３）上位計画を踏まえ、本町において公共交通が担うべき役割

上位計画におけるまちづくりの方向性を踏まえ、本町において公共交通が担う役割を次のように整理します。

①人口減少に歯止めをかける

総合計画において、「人口減少を食い止める」ための重点プロジェクトの一環として、公共交通の整備が位置づけられています。

公共交通を確保し利便性向上を図ることにより、定住を促進します。

②広域交流の支援

現在、通勤では 2,904 人（就業者の約 27%）、通学では 796 人（通学者の約 83%）が町外に通勤・通学しています（平成 22 年国勢調査による）。また、本町は知多半島の観光地として、多くの観光客が来訪しています。

公共交通は、通勤・通学等の日常移動及び観光振興の面で、他市町と結ぶ重要な交通手段としての役割を担っています。

③本町の拠点形成、土地利用の誘導

本町のまちづくりでは、都市軸と拠点の形成を目標に将来の都市構造を形成することを目指しています。

公共交通は、広域移動及び町内の各地からこれらの拠点へのアクセス交通手段として機能し、土地利用を誘導する役割を担います。

④町民の日常生活の支援

少子高齢化が進む中で、自動車を運転できない交通弱者にとっては、通勤・通学、通院、買い物等の目的で移動するために、公共交通は必要不可欠です。

公共交通は、町民が日常生活を送る上で重要な役割を担っています。

（４）まちづくり・観光振興との一体性

現在、本町のまちづくりとして以下の事業が進行しています。

これら事業と一体となって公共交通の整備を推進します。

①師崎港周辺整備

②内海駅周辺の開発検討

3-2 地域公共交通の将来像と基本方針・目標の見直し

観光振興の観点を強化し、次のように見直します。

(1) 公共交通の将来像

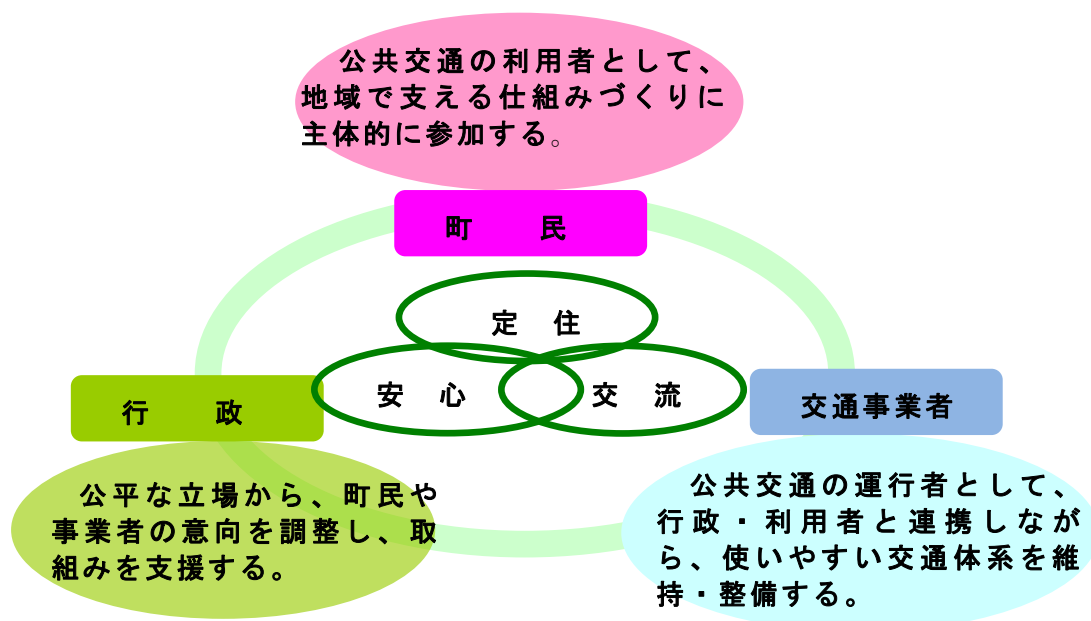
将来都市構造を支える公共交通の将来像については、町民の生活交通の利便性を維持・活性化するとともに、観光振興への寄与度を高めるものとして、次のように設定します。

町民の日常生活を支えるとともに観光客等の来街者にも便利な公共交通を、関係者の協働の取り組みによって実現する

公共交通の整備は、第6次南知多町総合計画の重点プロジェクトにも位置づけられており、新たな都市の活力や成長力を生み出す基盤づくりとして、戦略的に推進することとされています。

本町の公共交通は、地域住民のニーズにあった生活交通の確保による「定住」促進・「安心」確保の観点から、また、「交流」を促進する観光振興の観点から、利便性の高い公共交通の整備を、町民・交通事業者・行政がともに協働して取り組むことを目指します。

■協働による取り組みの考え方



(2) 公共交通活性化に向けた基本方針

公共交通の将来像の実現に向けて次の基本方針のもとに取り組めます。

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。

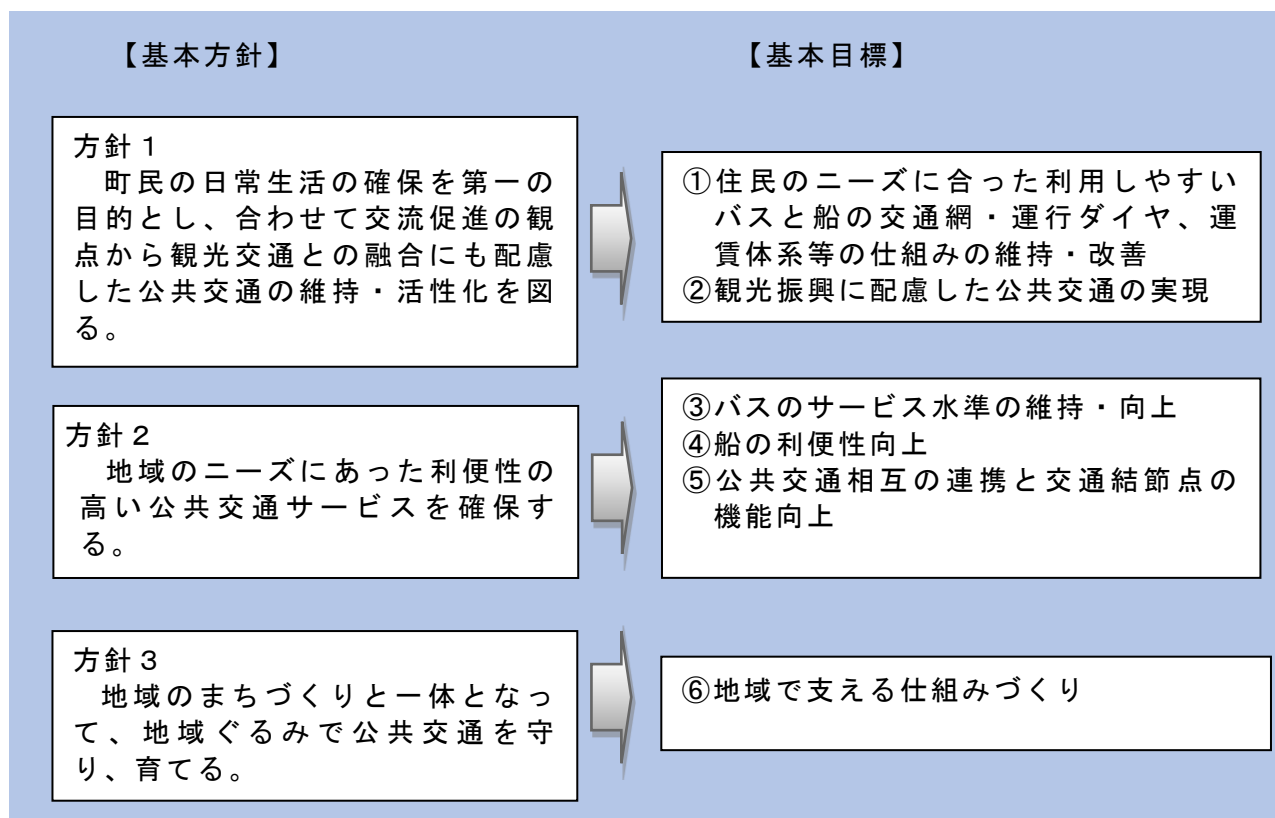
方針2：地域のニーズにあった利便性の高い公共交通サービスを確保する。

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。

3-3 計画の目標の見直し

(1) 基本目標

連携計画における計画の基本目標に対して、観光振興、交通結節点整備を追加し、以下のように見直します。



(2) 基本目標達成のための数値目標

基本目標に対応する具体的な数値目標は、連携計画で設定した目標に対して、分かりやすさ、データ入手のしやすさから一部修正し、次のように設定します。

方 針	目 標	目標指標	現況及び目標値															
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バスと船の交通網・運行ダイヤ、運賃体系等の仕組みの維持・改善	海っ子バス・知多バス・名鉄海上観光船の年間利用者数	《維持・向上》年間利用者数（乗車人員） <table><tr><th>交通機関</th><th>現況</th><th>目 標</th></tr><tr><td>海っ子バス豊浜線</td><td>82,951 人/年</td><td>10% 程度増</td></tr><tr><td>海っ子バス西海岸線</td><td>40,132 人/年</td><td>10% 程度増</td></tr><tr><td>知多バス師崎線</td><td>114,592 人/年</td><td>維持</td></tr><tr><td>名鉄海上観光船</td><td>1,027,840 人/年</td><td>維持</td></tr></table> ※現況は、H26 年度（H25.10～H26.9） ※海っ子バス西海岸線に知多バス内海線を含む ※名鉄海上観光船は、師崎港と河和港含む	交通機関	現況	目 標	海っ子バス豊浜線	82,951 人/年	10% 程度増	海っ子バス西海岸線	40,132 人/年	10% 程度増	知多バス師崎線	114,592 人/年	維持	名鉄海上観光船	1,027,840 人/年	維持
		交通機関	現況	目 標														
	海っ子バス豊浜線	82,951 人/年	10% 程度増															
	海っ子バス西海岸線	40,132 人/年	10% 程度増															
知多バス師崎線	114,592 人/年	維持																
名鉄海上観光船	1,027,840 人/年	維持																
海っ子バスの収支率（持続可能性向上）	《向上》海っ子バス収支率 <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>32.3%</td><td>3% 増</td></tr></table> ※H26 年度の運賃収入 23,159,846 円÷ 運行経費（委託料）71,764,200 円	交通機関	現況	目 標	海っ子バス	32.3%	3% 増											
交通機関	現況	目 標																
海っ子バス	32.3%	3% 増																
②観光振興に配慮した公共交通の実現	海っ子バス土休日 1 日平均利用者数	《向上》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>現況</th><th>目 標</th></tr><tr><td>豊浜線</td><td>158.9 人/日</td><td>10% 程度増</td></tr><tr><td>西海岸線</td><td>130.6 人/日</td><td>10% 程度増</td></tr></table> ※現況は H26.6.5～H27.3.31 までの土休日 96 日間の 1 日平均	交通機関	現況	目 標	豊浜線	158.9 人/日	10% 程度増	西海岸線	130.6 人/日	10% 程度増							
	交通機関	現況	目 標															
豊浜線	158.9 人/日	10% 程度増																
西海岸線	130.6 人/日	10% 程度増																
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	海っ子バス・知多バスの運行本数	《維持》 <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>16 往復/日 (32 便)</td><td>維持</td></tr><tr><td>知多バス師崎線</td><td>平日 15.5 往復/日 (31 便) 土休日 13.5 往復/日 (27 便)</td><td>維持</td></tr></table>	交通機関	現況	目 標	海っ子バス	16 往復/日 (32 便)	維持	知多バス師崎線	平日 15.5 往復/日 (31 便) 土休日 13.5 往復/日 (27 便)	維持						
交通機関	現況	目 標																
海っ子バス	16 往復/日 (32 便)	維持																
知多バス師崎線	平日 15.5 往復/日 (31 便) 土休日 13.5 往復/日 (27 便)	維持																

方 針	目 標	目 標指標	現況及び目標値																								
		公共交通利用者の満足度	《維持・向上》「満足」「やや満足」の割合 <table><tr><th>交通機関</th><th>現況</th><th>目 標</th></tr><tr><td>海っ子バス豊浜線</td><td>57.1%</td><td>維持・2%程度増</td></tr><tr><td>海っ子バス西海岸線</td><td>66.4%</td><td>維持・2%程度増</td></tr><tr><td>高速船（師崎港）</td><td>26.2%</td><td>維持</td></tr></table>	交通機関	現況	目 標	海っ子バス豊浜線	57.1%	維持・2%程度増	海っ子バス西海岸線	66.4%	維持・2%程度増	高速船（師崎港）	26.2%	維持												
	交通機関	現況	目 標																								
	海っ子バス豊浜線	57.1%	維持・2%程度増																								
海っ子バス西海岸線	66.4%	維持・2%程度増																									
高速船（師崎港）	26.2%	維持																									
④ 船の利便性向上	高速船の運航便数	《維持》 <table><tr><th>期間</th><th>現況</th><th>目 標</th></tr><tr><td>3～11 月</td><td>36 往復/日</td><td>維持</td></tr><tr><td>その他</td><td>35 往復/日</td><td>維持</td></tr></table>	期間	現況	目 標	3～11 月	36 往復/日	維持	その他	35 往復/日	維持																
期間	現況	目 標																									
3～11 月	36 往復/日	維持																									
その他	35 往復/日	維持																									
	⑤ 公共交通相互の連携と交通結節点の機能向上	交通結節点の乗降者数	《維持・向上》 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>734 人/日</td><td>維持</td></tr><tr><td>河和駅乗車人員</td><td>2,238 人/日</td><td>維持</td></tr><tr><td>内海駅のバス乗降者数</td><td>45.4 人/日</td><td>10%程度増</td></tr><tr><td>河和駅のバス乗降者数</td><td>196.9 人/日</td><td>10%程度増</td></tr><tr><td>豊浜バス停の乗降者数</td><td>36.2 人/日</td><td>10%程度増</td></tr><tr><td>師崎港バス停の乗降者数</td><td>85.3 人/日</td><td>10%程度増</td></tr><tr><td>師崎港の船の利用者数</td><td>2,236 人/日</td><td>維持</td></tr></table> ※鉄道はH26 年度 ※バスの現況は H26.6.5～H27.3.31 までの300 日間の1 日平均 ※師崎港は H26 年	交通機関	現況	目 標	内海駅乗車人員	734 人/日	維持	河和駅乗車人員	2,238 人/日	維持	内海駅のバス乗降者数	45.4 人/日	10%程度増	河和駅のバス乗降者数	196.9 人/日	10%程度増	豊浜バス停の乗降者数	36.2 人/日	10%程度増	師崎港バス停の乗降者数	85.3 人/日	10%程度増	師崎港の船の利用者数	2,236 人/日	維持
	交通機関	現況	目 標																								
	内海駅乗車人員	734 人/日	維持																								
河和駅乗車人員	2,238 人/日	維持																									
内海駅のバス乗降者数	45.4 人/日	10%程度増																									
河和駅のバス乗降者数	196.9 人/日	10%程度増																									
豊浜バス停の乗降者数	36.2 人/日	10%程度増																									
師崎港バス停の乗降者数	85.3 人/日	10%程度増																									
師崎港の船の利用者数	2,236 人/日	維持																									
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	タウンミーティングの開催回数	《維持》 現況：年間 2 回 目標：年間 2 回																								
		地域と連携した利用促進活動	《維持・向上》 現況：まちづくり協議会等との連携によるバス体験ツアー 2 回（H26 年度） 目標：まちづくり協議会等との連携による利用促進活動を年 2 回以上																								

3-4 公共交通ネットワークの方向

(1) ネットワーク再構築の基本的な考え方

基本方針を踏まえ、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。

①役割分担

次の3つの機能別階層を設定します。

- 広域幹線：本町における基幹的な公共交通であり、町外への移動を担います。
交通事業者による運行を基本とします。
- 幹線：広域幹線交通に接続し、主に町内の拠点間移動を担い、一部は町外にも接続します。本町内における基幹交通となるため、交通事業者及び本町が交通事業者と連携して運行します。
- 支線：広域幹線・支線で対応できない地域等にサービスする公共交通であり、町民の暮らしに必要な最小限の移動手段として機能します。

②役割ごとのサービス水準

■公共交通の役割分担とサービス水準

	対 応	役 割	利用目的	サービス水準
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
幹線	知多バス 海っ子バス 名鉄海上観光船	町内移動、 一部は町外		朝から夜間まで、 1 時間に 1 便以上 の運行本数
支線	タクシー	バス利用困難 な移動	多目的	24 時間、随時の運 行

(2) 公共交通ネットワーク

名鉄、バス、海上交通の連携により、地域間を連絡する公共交通ネットワークを形成します。

知多バス師崎線、海っ子バス豊浜線・西海岸線は、町民の生活交通・観光交通路線として現状を基本に運行します。河和駅、内海駅、師崎港、豊浜バス停を交通結節点とし、鉄道、海上交通との接続、及びバス間の乗り継ぎの利便性を確保します。

■ 公共交通ネットワーク



4 目標を達成するための事業

4-1 事業概要

方 針	目 標	事 業
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バスと船の交通網・運行ダイヤ、運賃体系等の仕組みの維持・改善	①-1 観光に配慮したルート、運行ダイヤ等の設定
	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 ②-2 観光客に向けた情報提供の推進
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
	④船の利便性向上	④-1 海上交通の運航時間帯の延長
	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 ⑤-2 モバイルサイトへの情報提供 ⑤-3 交通結節点のバリアフリー化の推進
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 ⑥-2 バス利用促進イベント等の実施 ⑥-3 運転免許自主返納の促進 ⑥-4 総合時刻表の作成

4-2 個別事業の概要

①-1 観光に配慮したルート、運行ダイヤ等の設定

【実施主体：南知多町、観光協会、交通事業者】 平成 28 年度 実施計画作成、以降 実施

現行の公共交通ネットワークを基本にしつつ、町民の生活交通に加えて観光にも配慮した運行ルート、運行ダイヤ、運行方法を検討します。平日と土休日で異なるルートや運行ダイヤなど、利用者特性に合わせて、より利便性の高い運行方法などについて検討します。

【運行サービス水準の考え方】

連携計画で策定したサービス水準		現況での達成状況	本計画での考え方
運行ルート (バス)	・河和駅あるいは内海駅、知多厚生病院あるいは南知多病院のどちらかに乗り換えなしで運行	・海っ子バス、知多バス共に達成	・現行ルートの維持 ・需要に合わせてルートを変更
	・内海高校へのアクセスを確保	・知多バス内海線の廃止に伴い、平成 27 年 10 月から海っ子バスが代替運行	
(船)	・現行航路を維持	・維持	・師崎港～篠島・日間賀島間の高速船、フェリーの存続
運行本数 (鉄道)	—	・内海駅発 55 本/日 (平日、土休日) ・河和駅発 59 本/日 (平日) 57 本 (土休日)	・現行水準の維持
(バス)	・師崎港に接続するバス便の増加	・西海岸線を増便 (6 往復から 16 往復) ・豊浜線の運行時間を 1 時間延長 (20 時台から 21 時台まで)	・現行水準の維持
(船)	・需要の変化に合わせて増便	・維持	・最終便の延長検討
運行時間帯	・通勤・通学の利用考慮し 6 時～20 時台	■鉄道 ：内海駅・河和駅発 5 時台～22 時台 ■バス ：師崎港あるいは河和駅発 豊浜線：5 時台～21 時台 西海岸線：6 時台～21 時台 師崎線：6 時台～20 時台 ■高速船 ：両島あるいは師崎港発 6 時台～19 時台	・現行水準の維持、需要にあわせてルート変更

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

【実施主体：南知多町、観光協会、交通事業者】 平成 28 年度 作成・PR，以降 PR

鉄道、バス、海上交通を利用して町内の宿泊施設や飲食施設等を利用できる企画切符を作成します。

企画切符を利用した場合に、運賃の割引だけでなく町の特産品の割引など、また来たいと思っていただけるようなおもてなしにも配慮した企画とします。



(町内観光のパンフレット)

②-2 観光客に向けた情報提供の推進

【実施主体：南知多町、住民、観光協会、交通事業者】 平成 28 年度以降 実施

○パンフレットの配布

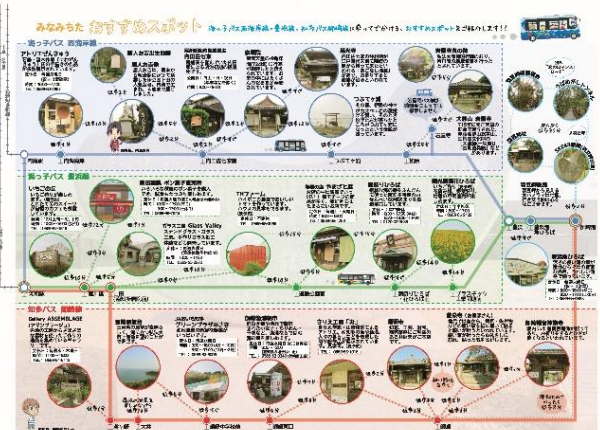
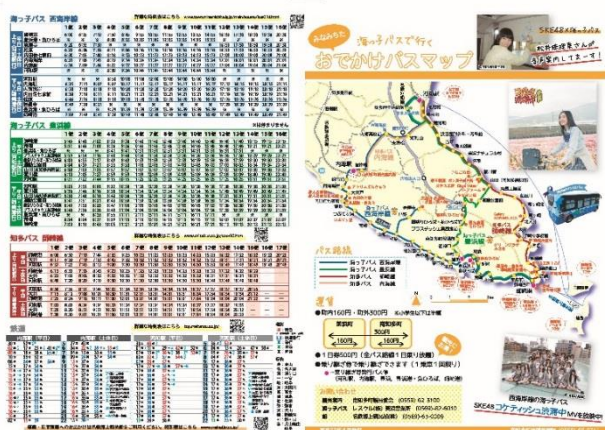
鉄道、バス、海上交通を使って町内の観光施設等を巡ることができる案内パンフレットを作成（改訂）し、駅などに配布します。ある施設に行くとき、どこのバス停で降りて何分くらい歩けばよいか分かるようにするとともに、公共交通の運行ダイヤも記載し、公共交通を使って町内を巡ることができるようにします。

○観光ボランティアによる案内の継続

海っ子バス西海岸線で行なっている観光ボランティアによる沿線案内については、関係者と協力して継続実施していきます。

○車内モニターの活用

海っ子バス車内のモニターについては、現在音声案内していますが、沿線の歴史、観光資源の紹介での活用など、より充実を図ります。



(「おでかけバスマップ 平成 27 年 3 月 南知多町作成)

③ー１ バス停の環境改善

【実施主体：南知多町、住民、店舗等】 平成 28 年度以降 実施

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。

④ー１ 海上交通の運航時間延長

【実施主体：南知多町、名鉄海上観光船株】 平成 28 年度以降 実現に向けて検討・実施

師崎港から日間賀島・篠島への最終便は 19 時 10 分発ですが、通勤・通学利用や島で食事等をした後で師崎港へ戻る利用ニーズがあるため、最終時刻の延長を望む声が多くなっています。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、採算性を確保できないため本格運航には至りませんでした。

しかしながら、島民からの要望が強いため、再度、最終便延長の実現化を検討します。

⑤ー１ マイ時刻表の作成支援

【実施主体：南知多町、交通事業者】 平成 28 年度以降 作成支援

平成 26 年度のタウンミーティングでは、町内 5 地域の高齢者団体などを対象に、地区ごとに知多厚生病院などへの通院に便利な時刻表を作成し、非常に便利という評価をいただきました。今後は、個人の生活ニーズ、生活パターンに合わせて、通勤・通学なども含めた多様な利用の仕方を想定した情報を提供し、個人が公共交通を利用しやすくなる「マイ時刻表」の作成を支援します。

師崎港発 海っ子バス時刻表										バス運賃：浜田整形外科・内科、知多厚生病院へは片道300円、1日券500円 南知多病院へは片道160円									
① 知多厚生病院、浜田整形外科・内科（行き）																			
海っ子バス 豊浜線										海っ子バス 西海岸線									
浜田整形外科・内科 着	9:04	10:04	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14		知多厚生病院 着	8:35	9:30	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	
知多厚生病院 着	8:11	10:11	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21		師崎港	7:50	8:45	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	
師崎港	8:30	9:30	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40		師崎西口	7:51	8:46	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	
師崎西口	8:31	9:31	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41		美舟前	7:53	8:48	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	
美舟前	8:33	9:33	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43		内海駅	8:22	9:17	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	
南知多町役場前	8:47	9:47	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57		知多厚生病院前	8:35	9:30	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	
山田（南知多病院前）	8:57	9:57	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07		※主なバス停のみ表示									
浜田整形外科・内科前	9:04	10:04	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14											
知多厚生病院前	9:11	10:11	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21											
② 知多厚生病院、浜田整形外科・内科（帰り）																			
海っ子バス 豊浜線										海っ子バス 西海岸線									
知多厚生病院 発	8:28	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42		知多厚生病院 発	8:54	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	
浜田整形外科・内科 発	9:33	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49		知多厚生病院前	8:54	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	
知多厚生病院前	9:26	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42		内海駅	9:07	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	
浜田整形外科・内科前	9:33	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49		美舟前	9:36	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	
山田（南知多病院前）	9:40	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56		師崎西口	9:38	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	
南知多町役場前	9:49	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05		師崎港	9:39	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	
美舟前	10:02	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18		※主なバス停のみ表示									
師崎西口	10:04	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20											
師崎港	10:05	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21											

（地区別時刻表の作成例—知多厚生病院、浜田整形外科・内科行き）

⑤ー２ モバイルサイトへの情報提供

【実施主体：南知多町、交通事業者】 平成 28 年度以降 実施

パソコン、スマートフォンなどを活用した一部のモバイルサイトには、海っ子バスの運行ダイヤ情報を提供していますが、他のモバイルサイトへの情報提供や、知多バス・名鉄海上観光船も合わせた町内の公共交通のダイヤ情報を提供し、交通手段間の乗り継ぎ検索ができるようにします。

⑤ー３ 交通結節点のバリアフリー化の推進

【実施主体：南知多町、交通事業者】 平成 28 年度以降 計画検討、事業推進

師崎港観光センター周辺整備と合わせて、バリアフリーに配慮したバスターミナルの整備を目指します。

内海駅は、高架駅でありながら、利用者数が設置基準に満たないため、エレベータ等の施設が整備されていません。駅周辺のまちづくりを進めるとともに、町内観光の玄関口としての役割を強化し、駅の乗降者数の増加を図ることにより、バリアフリー施設の整備につなげます。

⑥ー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】 平成 28 年度以降 実施

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、平成 26 年度は、主に高齢者のニーズの掘り起こしを目的に、高齢者団体等に絞ったタウンミーティングを開催しました。

今後も、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、住民などの利用ニーズにあった運行を目指します。

⑥ー２ バス利用促進イベント等の実施

【実施主体：南知多町、まちづくり協議会、住民】 平成 28 年度以降 実施

これまで、まちづくり協議会が主体となった小学生の町内バスツアーなど、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、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など、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。

【小学生の町内バスツアー】



【海っ子バスお宝発見ツアー】



⑥ー３ 運転免許自主返納の促進

【実施主体：南知多町、警察、店舗等】 平成 28・29 年度検討・PR，平成 30 年度以降 施策実施

愛知県下では、運転免許を自主返納した場合に、運転経歴証明書を提示すれば、特定の飲食店、ドラッグストアなどで割引を受けられるサービスがあります。また、公共交通の利用券を配布している自治体もあります。

本町においても、運転免許自主返納を促進するための施策の検討とPRを行っていきます。

⑥ー４ 総合時刻表の作成

【実施主体：南知多町、交通事業者】 平成 28 年度以降 実施

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、駅などに配布します。



■実施事業スケジュール

	事業	実施主体	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
1	①ー1 観光に配慮したルート、運行ダイヤ等の設定	南知多町、観光協会、交通事業者	実施計画作成		実施		
2	②ー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	南知多町、観光協会、交通事業者	作成・PR		PR		
3	②ー2 観光客に向けた情報提供の推進	南知多町、住民、観光協会、交通事業者	実施				
4	③ー1 バス停の環境改善	南知多町、住民、店舗等	実施				
5	④ー1 海上交通の運航時間帯の延長	南知多町、名鉄海上観光船(株)	実現化にむけて検討・実施				
6	⑤ー1 マイ時刻表の作成支援	南知多町、交通事業者	作成支援				
7	⑤ー2 モバイルサイトへの情報提供	南知多町、交通事業者	実施				
8	⑤ー3 交通結節点のバリアフリー化の推進	南知多町、交通事業者	計画検討			事業化推進	
9	⑥ー1 タウンミーティングの継続実施	南知多町、住民	実施				
10	⑥ー2 バス利用促進イベント等の実施	南知多町、まちづくり協議会、住民	実施				
11	⑥ー3 運転免許自主返納の促進	南知多町、警察、店舗等	取組み検討	PR	施策の実施		
12	⑥ー4 総合時刻表の作成	南知多町、交通事業者	ダイヤ改正等に合わせ作成	配布			

5 計画の達成状況の評価

5-1 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、計画上で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の成果についても対象とします。

5-2 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。ただし、その評価にあたり、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、これを評価に反映する仕組みで行います。

（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、以下のデータを定期的に収集します。

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で収集しているデータを活用します。

■収集データ

調査	対象	主に収集するデータ	実施主体	把握の時期
利用者数等の調査	鉄道	・河和駅、内海駅の利用者数	名古屋鉄道㈱	毎年
	知多バス	・便別、停留所別利用者数	知多乗合㈱	毎年
	海っ子バス	・路線別年間利用者数（平日・土休日別） ・路線別、平日・土休日別、便別、停留所別利用者数 ・事業収支	南知多町	毎年
	名鉄海上観光船	・師崎港の利用者数	名鉄海上観光船㈱	毎年
利用者アンケート調査	バス、海上交通	・利用者の満足度	南知多町（交通事業者への委託を含む）	毎年

(3) 計画の目標に対する評価と改善策の実施

計画の目標に定めた指標について、毎年、その達成度を確認します。

本計画の目標年次である平成 32 年度及び平成 30 年度には、目標の達成状況について評価を実施し、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。

(4) 実施事業の評価と改善策の実施

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、改善すべき事項などについて毎年度評価し、必要に応じて改善します。

(5) 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。

計画目標については、平成 32 年度が目標年度ですが、平成 30 年度に中間の評価・改善を行います。

本計画の最終年度においては、計画全体及び公共交通網の適正について評価を実施し、次期計画を検討します。

■評価スケジュール

項目\年度	年 度				
	H28	H29	H30	H31	H32
協議会の開催	●	●	●	●	●
利用者数等調査	●	●	●	●	●
利用者等アンケート	●	●	●	●	●
実施事業の評価・改善	●	●	●	●	●
計画目標の評価・改善			●		●
次期計画の作成					●

●実施