

南知多町地域公共交通総合連携計画

平成22年3月

南 知 多 町

目 次

序 地域公共交通総合連携計画の位置づけ	1
序 1 背景と目的	1
序 2 総合計画における位置づけ	2
1 南知多町の現況	6
1 - 1 南知多町の概況	6
1 - 2 道路の現況	15
1 - 3 公共交通の現況	16
2 公共交通の利用実態と利用意向	24
2 - 1 総合計画における住民意識調査	24
2 - 2 住民アンケート調査	25
2 - 3 公共交通利用者ヒアリング調査	34
2 - 4 観光客ヒアリング調査	38
2 - 5 アンケート調査等のまとめ	40
3 課題の整理	41
3 - 1 バス交通に関する課題	41
3 - 2 海上交通に関する課題	42
3 - 3 利用促進に関する課題	42
4 地域公共交通総合連携計画	43
4 - 1 基本的な方針	43
4 - 2 連携計画の区域	44
4 - 3 連携計画の期間	44
4 - 4 計画の目標	45
4 - 5 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	49
4 - 6 PDCA サイクルにもとづく事業評価の実施	60
5 実証運行当初案	61
5 - 1 実証運行の目的	61
5 - 2 実証運行計画	61
参考資料	
参考 1 検討体制	63
参考 2 会議等の開催状況	64

序 地域公共交通総合連携計画の位置づけ

序 1 背景と目的

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するとともに、離島を結ぶ海上交通についても利用者が減少している。

バス路線については、乗客数の減少や燃料費の高騰などにより全ての路線が不採算路線となっており、西海岸線（内海駅～師崎港）については、町の一部補助とバス事業者の協力により路線が維持され、内海線（内海駅～河和駅）については、県立内海高校の生徒の足の確保のため、平成19年10月より南知多・美浜両町の補助により路線が維持されている。また、師崎線（師崎港～河和駅）、豊浜線（豊浜港・魚ひろば～河和駅）の2路線については、国県の補助路線として運行されているが、豊浜線については、乗客数の減少などにより平成21年10月1日より廃止の申し出があり、これを維持するためには町の補助金が必要となるが、増え続ける補助金をまかない続けることは到底できない状況にある。

今後、本町における定住促進を図り、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には、通勤や通学者及び高齢者等の生活交通を確保するとともに、観光客にとっても利便性の向上を図るため、地域ぐるみによる公共交通の再編が求められている。

このため、住民や観光客の足として、また、篠島・日間賀島と師崎間を結ぶ航路の安定供給を図ることを目的として、住民ニーズ等に対応しつつ、将来的に実現可能で持続性のある公共交通体系を構築するため、本計画を策定する。

序 2 総合計画における位置づけ

(1) 総合計画の構成

南知多町では、平成22年度～平成32年度を計画期間とする「第6次総合計画」を策定している。

この総合計画は次のような構成となっており、これらの中で公共交通の整備が位置づけられている。

総合計画の構成

基本構想

今後の目指すべき将来都市像やまちづくりの目標、それに向けた政策展開 について基本的な考え方を示したもの。

重点プロジェクト

基本構想の期間中に取り組む施策のうち、特に重点的に取り組む施策・事業。

基本計画

基本構想に示したまちづくりの目標を実現するための基本的施策等。

(2) 基本構想及び重点プロジェクトにおける公共交通の位置づけ

「第6次南知多町総合計画」では、6つの基本目標のうちの「住みよい暮らしを支えるまちづくり」のなかで、「道路・交通ネットワークの充実」を掲げている。

公共交通については、「福祉」「地域産業の振興」「住民と行政の協働によるまちづくり」などの観点も含め、総合計画に基づくまちづくりを実現するための施策として位置づけられている。

また、基本構想の期間中に取り組む施策のうち、特に重点的に取り組むことにより、基本構想に掲げる将来イメージ「人と自然！みんなの汗で光るまち」を実現する上で原動力となる施策・事業が重点プロジェクトとして位置づけられており、その中の一つに公共交通の整備が挙げられている。

計画期間：平成22年度～平成32年度

基本理念

太陽と海と緑豊かなまちづくり

将来イメージ

人と自然！ みんなの汗で光るまち

まちづくりの基本目標

基本目標1
住みよい暮らしを支えるまちづくり

住民の生活や地域経済を支えるため、良好な市街地整備や道路・**交通ネットワークの充実を図るとともに**、より快適な暮らしを実現するための生活基盤の整備を進め、住みよい暮らしを支えるまちづくりをめざします。

基本目標2
快適で安全なまちづくり

身近な自然環境を保全しつつ、ごみの減量や分別収集による資源の有効利用と環境美化の推進により、環境に負荷を与えないまちづくりをするとともに、誰もが快適・安全に暮らせるように、公園・緑地の整備、災害に強いまちづくりや交通安全・防犯対策の強化に努めるなど、快適で安全なまちづくりをめざします。

基本目標3
いきいきと暮らせる健康・福祉のまちづくり

少子高齢社会に対応していくため、保健、医療、福祉を強化し、**生涯を通じて健康な生活を送ることができるようにしていく**とともに、地域で互いに助け合い、支えあう福祉社会の実現に向けたいきいきと暮らせる健康・福祉のまちづくりをめざします。

基本目標4
活力をともに生みだすまちづくり

農業、水産業、商工業、観光の振興を図るとともに、各産業間の連携を強化、付加価値の向上など、**地域の特色や資源を生かした活力あふれる地域産業の振興**や新たな産業の創出を図るなど、活力をともに生みだすまちづくりをめざします。

基本目標5
心豊かな人を育むまちづくり

子ども達が主体的に活動できる学校づくりと、生涯学習・生涯スポーツ・家庭教育力の充実に努めるとともに、町の伝統・文化の大切さを伝えることにより、南知多町に愛着と誇りの持てる次代を担う人材や、心豊かな人を育むまちづくりをめざします。

基本目標6
住民と行政の協働によるまちづくり

住民の多様なニーズに対応したまちづくりを進めていくため、ボランティア活動の促進や住民の自主的なまちづくり活動の促進を図るとともに、男女共同参画社会の実現、交流活動の充実など、**住民と行政の協働によるまちづくり**をめざします。

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
- ・雇用の場の創設・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

暮らしやすい環境、豊かな暮らしの実現

〔 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、地域のニーズにあったバスなどの運行形態やルートによる運行を行います。
- ・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。

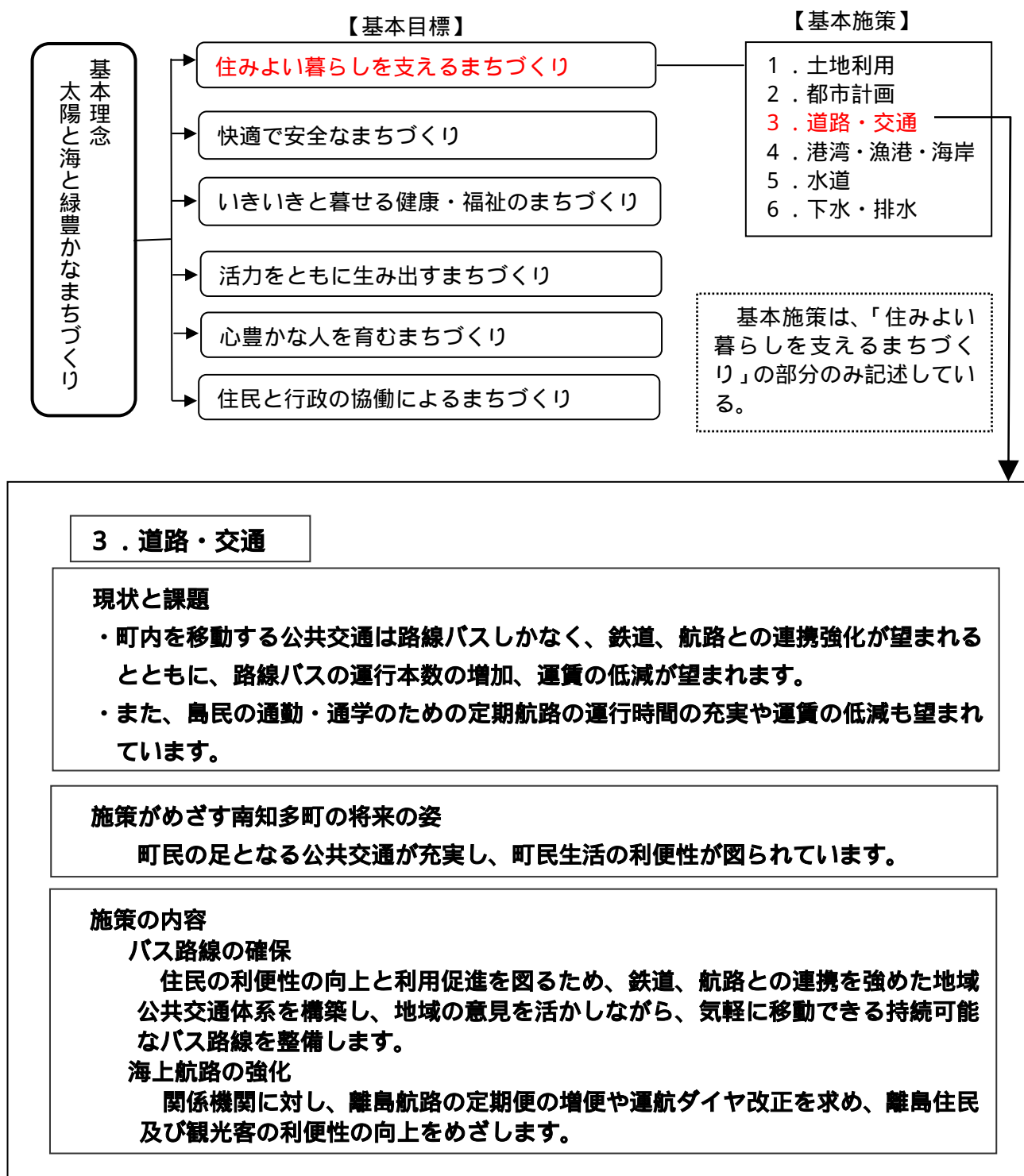
(3) 基本計画における公共交通の位置づけ

基本構想に示されたまちづくりの目標を実現するための基本的施策等を示した「基本計画」では、平成22年度から平成32年度までの11年間を計画期間とする施策体系を示している。

公共交通については、基本施策「道路・交通」の中に、将来の姿と施策内容が挙げられている。

本連携計画は、この将来像を実現するための基本計画および具体的な事業計画として位置づけられる。

基本計画における公共交通の位置づけ



1 南知多町の現況

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、北に美浜町と隣接しており、三方が海で東に三河湾、南西は伊勢湾に面している。町域は、東西最長 15 km、南北最長約 12 km におよび、行政面積は 38.24km² である。また、三河湾国定公園と南知多県立自然公園に指定されている。

鉄道は、名古屋鉄道知多新線が町の北西部の内海駅まで通っている。内海駅から約 60 分で名鉄名古屋駅へ連絡している。

南知多町の位置



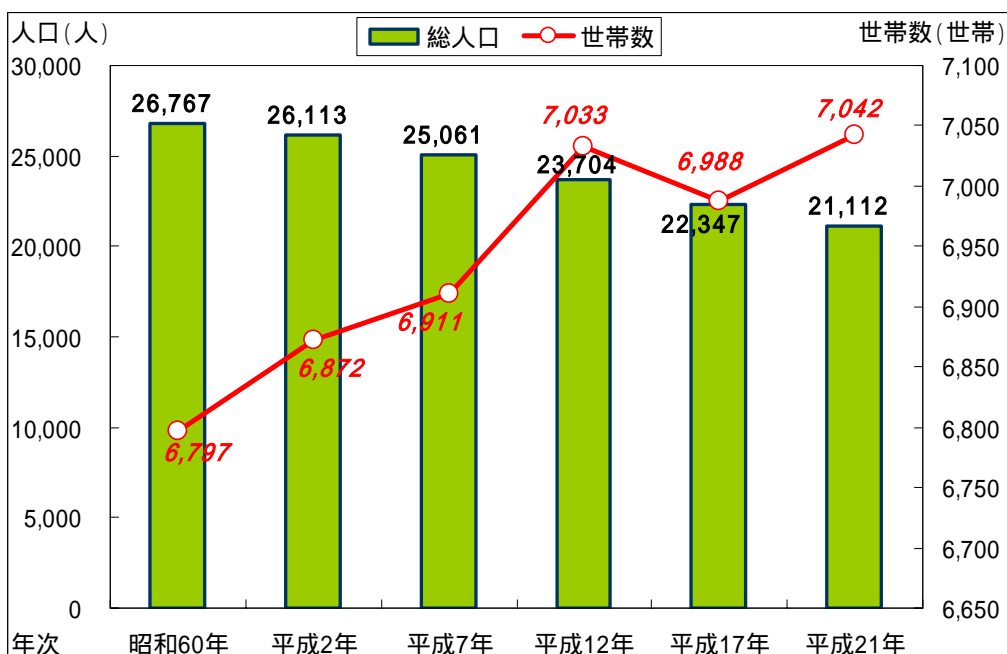
(2) 人口特性

1) 概要

南知多町の総人口は、平成 21 年 3 月末現在で、21,112 人で、人口及び世帯数の推移を見ると、人口は減少傾向が続いているが、世帯数は増加傾向となっている。

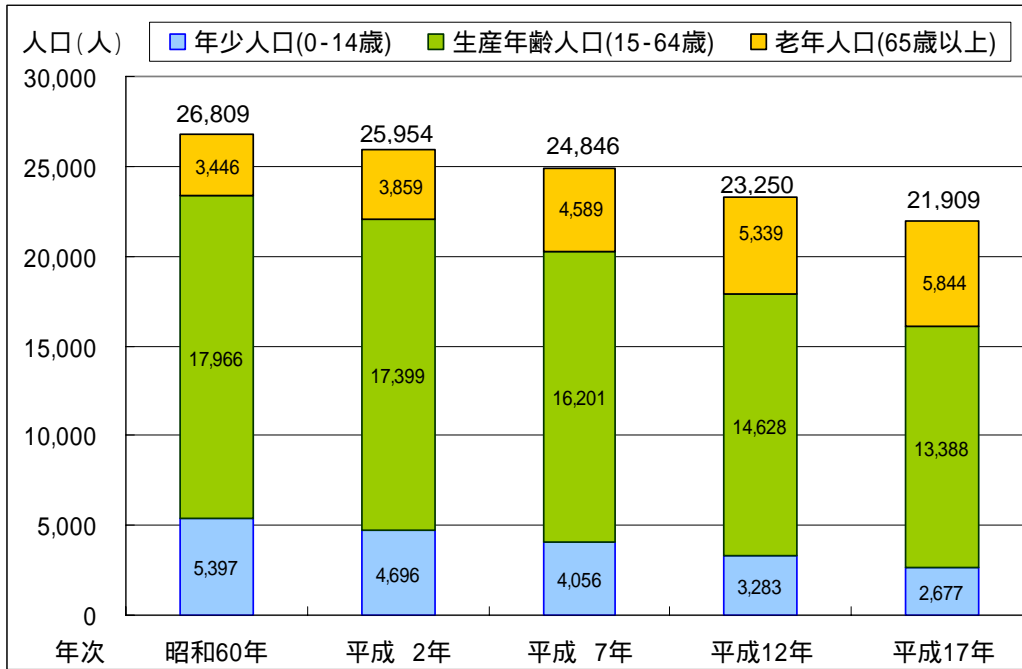
町の高齢化率は、約 29% (平成 21 年 3 月末現在) である。年少人口 (0 ~ 14 歳)、生産年齢人口 (15 歳 ~ 64 歳) が共に減少し、老年人口 (65 歳以上) は増加し、町の高齢化が年々進行している。

総人口・世帯数の推移



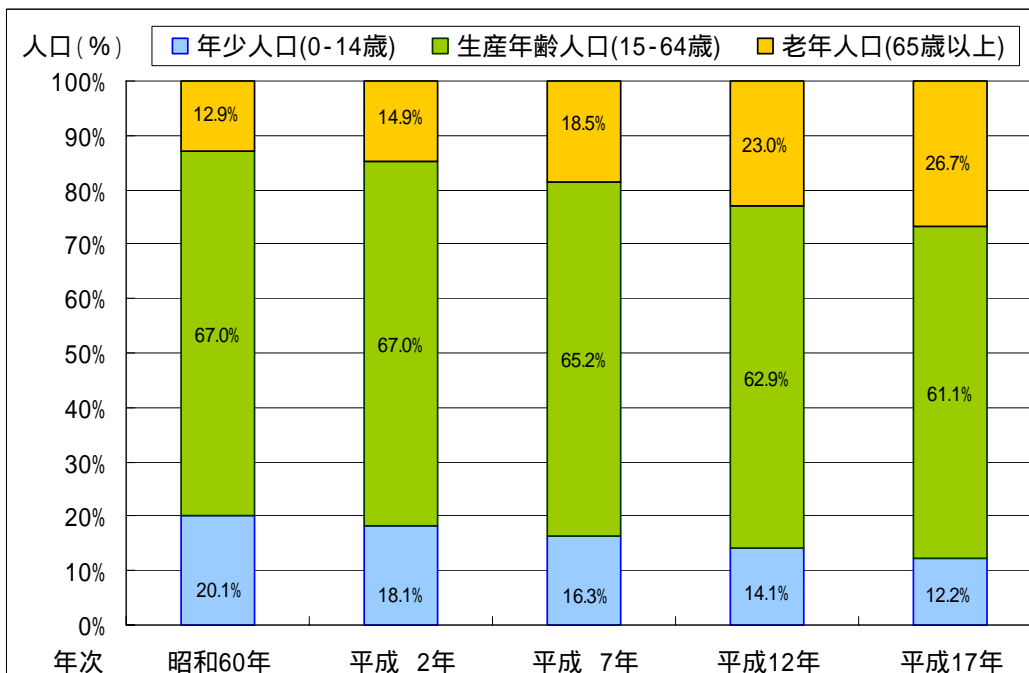
出典：住民基本台帳 (各年 3 月末現在)

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)	
		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%

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い。

年齢区分別に見ると、篠島・日間賀島の島部、片名地区では、年少人口(0~14歳)の割合が他地区よりもやや高いが、豊丘地区や豊浜地区では小さくなっている。

生産年齢人口(15歳~64歳)は、片名地区、豊浜地区、内海地区でやや高く、師崎地区、豊丘地区、篠島、日間賀島でやや小さくなっている。

老年人口(65歳以上)は、豊丘地区、師崎地区、山海地区で約30%を越しており、やや高い。片名地区が一番小さく、23.2%である。

地区別人口構成一覽

地区名	人口(人)			年齢別人口(人)			世帯数(世帯)	
	総数	男	女	15歳未満	15~64歳	65歳以上		うち一般世帯
内海	4,836	2,342	2,494	607	3,010	1,219	1,750	1,744
山海	1,246	621	625	139	724	383	398	397
豊浜	5,038	2,367	2,671	544	3,153	1,341	1,602	1,601
豊丘	1,431	696	735	136	845	450	303	298
大井	2,064	1,028	1,036	275	1,283	506	676	676
片名	1,405	684	721	193	886	326	425	425
師崎	1,847	890	957	212	1,065	570	647	647
篠島	1,878	939	939	261	1,133	484	638	638
日間賀島	2,164	1,060	1,104	310	1,289	565	639	639
町全体	21,909	10,627	11,282	2,677	13,388	5,844	7,078	7,065

出典：平成17年国勢調査

地区別人口構成比一覽

地区名	人口(人)			年齢別人口(人)		
	総数	男	女	15歳未満	15~64歳	65歳以上
内海	22.1%	22.0%	22.1%	12.6%	62.2%	25.2%
山海	5.7%	5.8%	5.5%	11.2%	58.1%	30.7%
豊浜	23.0%	22.3%	23.7%	10.8%	62.6%	26.6%
豊丘	6.5%	6.5%	6.5%	9.5%	59.0%	31.4%
大井	9.4%	9.7%	9.2%	13.3%	62.2%	24.5%
片名	6.4%	6.4%	6.4%	13.7%	63.1%	23.2%
師崎	8.4%	8.4%	8.5%	11.5%	57.7%	30.9%
篠島	8.6%	8.8%	8.3%	13.9%	60.3%	25.8%
日間賀島	9.9%	10.0%	9.8%	14.3%	59.6%	26.1%
町全体	100.0%	100.0%	100.0%	12.2%	61.1%	26.7%

出典：平成17年国勢調査

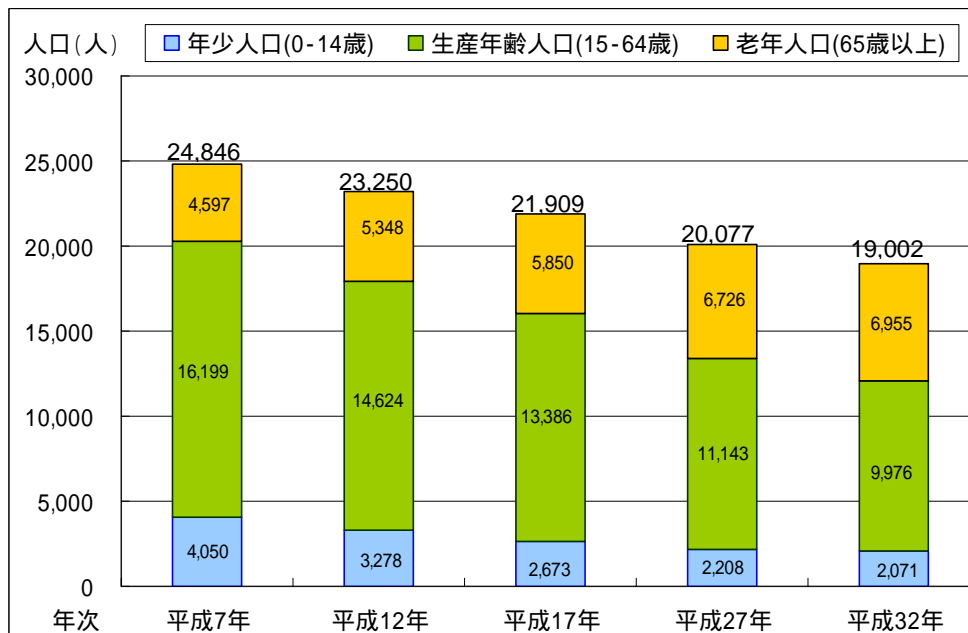
3) 将来人口予測

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1万9千人に設定している。

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るが、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る。

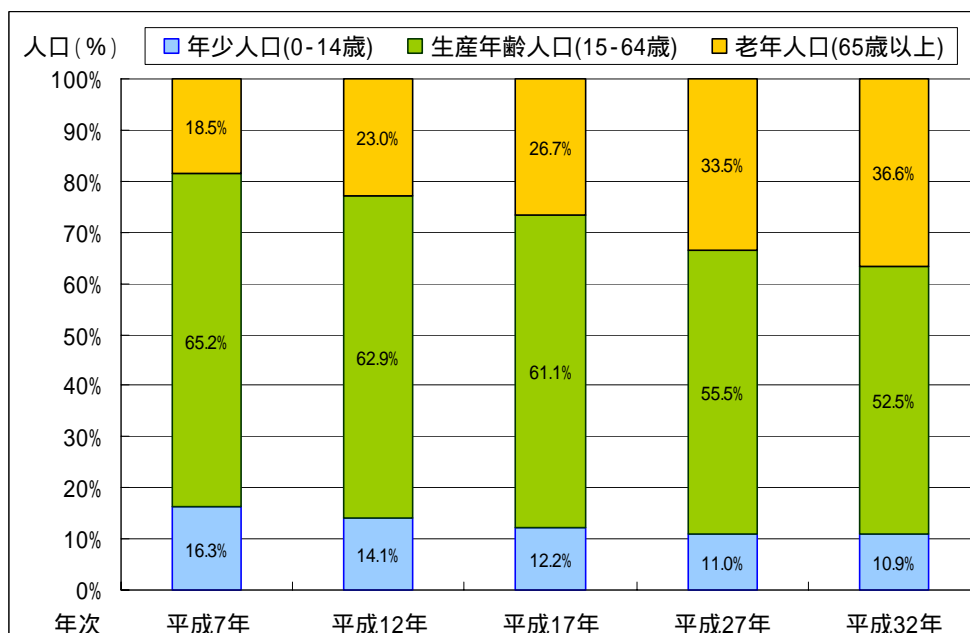
(予測は人口規模、就業年齢層人口の動向、過去の伸び率等の推計等から求めたものである。)

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



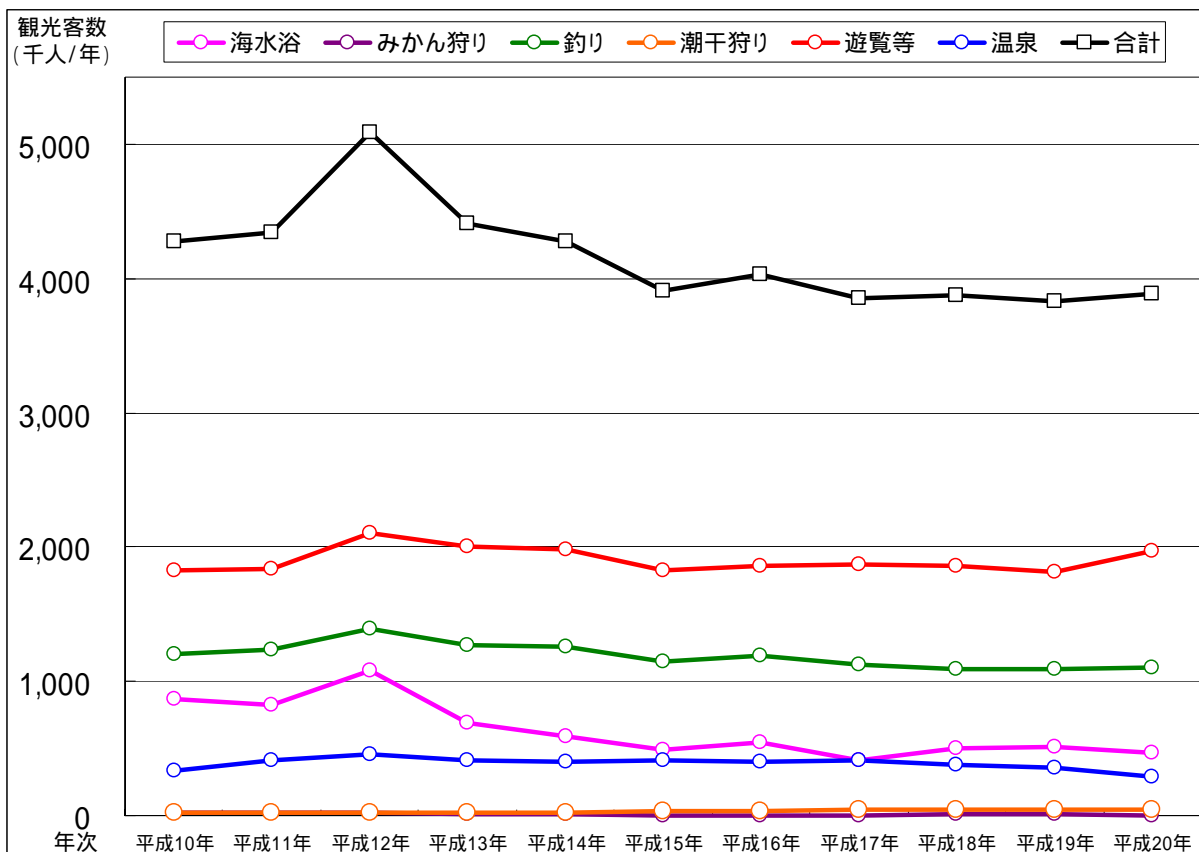
出典：第6次南知多町総合計画

(4) 南知多町の観光客の現況

1) 観光客入れ込み総数の現況

南知多町の年間の観光客数は、平成20年に約390万人であり、近年横ばい傾向が続いている。観光目的別では、海水浴・遊覧等の減少が大きくなっている。

観光客入れ込み総数の推移



出典：南知多町資料

観光目的別観光客入れ込み総数の推移 (単位：人/年)

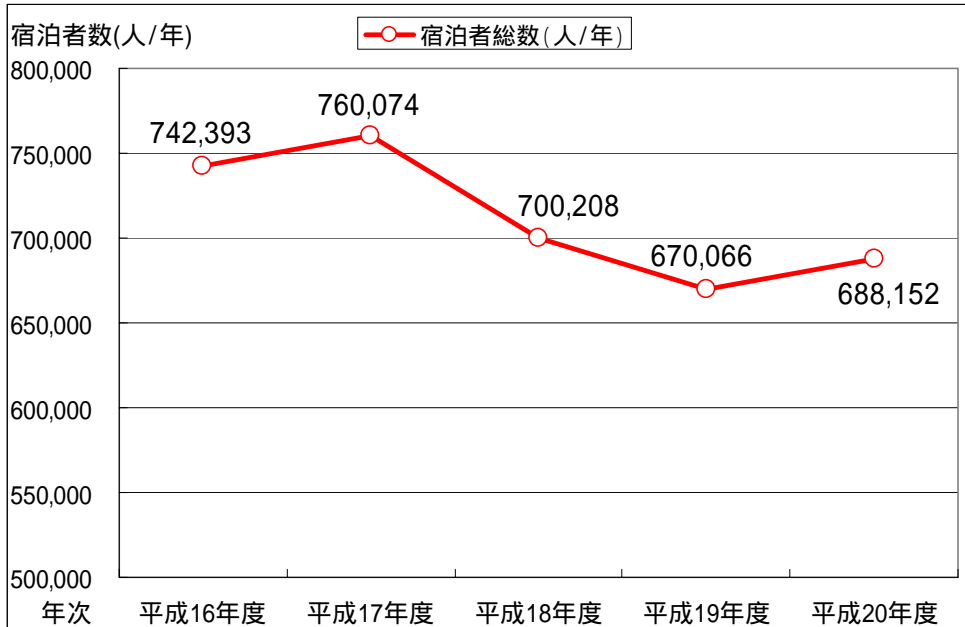
年次	目的(単位:千人/年)						計 (単位:千人/年)
	海水浴	みかん狩り	釣り	潮干狩り	遊覧等	温泉	
平成10年	864	22	1,207	19	1,824	334	4,270
平成11年	826	19	1,236	24	1,834	408	4,347
平成12年	1,082	17	1,394	24	2,105	462	5,084
平成13年	693	16	1,269	20	2,001	411	4,410
平成14年	592	13	1,258	23	1,987	397	4,270
平成15年	489	5	1,145	31	1,827	407	3,904
平成16年	544	5	1,187	32	1,855	404	4,027
平成17年	411	5	1,121	41	1,866	410	3,854
平成18年	506	6	1,090	40	1,861	377	3,880
平成19年	512	6	1,087	46	1,820	357	3,828
平成20年	471	5	1,104	43	1,970	294	3,887

出典：南知多町資料

2) 宿泊者数の現況

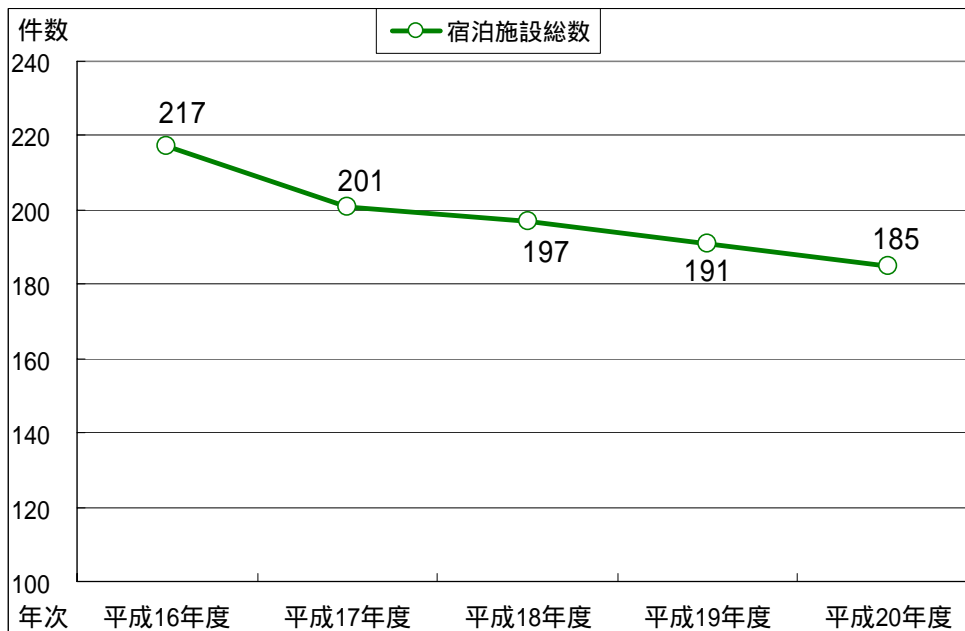
南知多町への宿泊者数は、年間約 69 万人であるが、宿泊者数・宿泊施設数ともに減少傾向にある。

宿泊者数の推移（単位：人/年）



出典：南知多町資料

宿泊施設数の推移（単位：件）



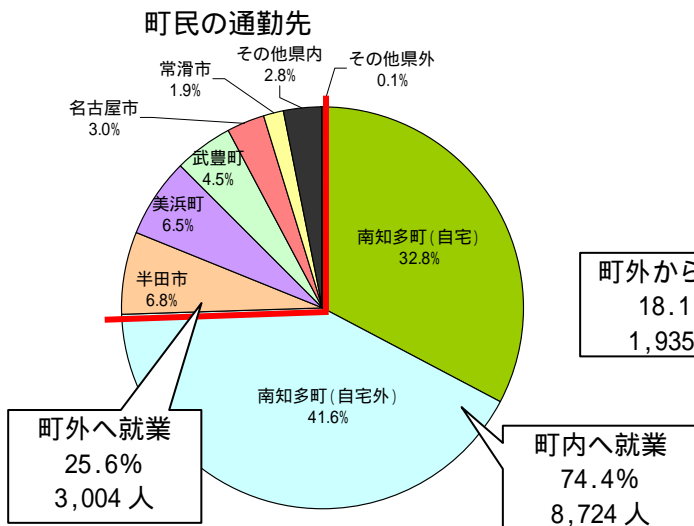
出典：南知多町資料

(5) 南知多町の通勤通学状況

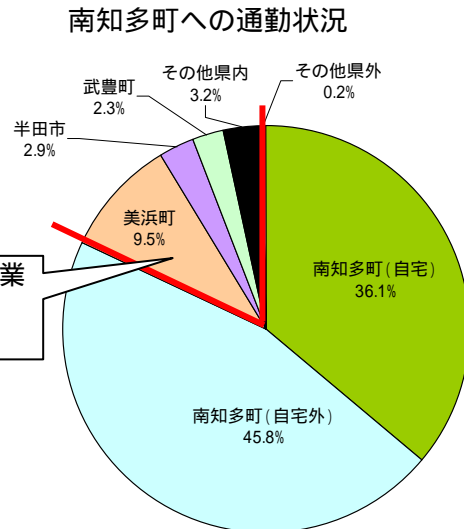
1) 通勤状況

町民の通勤は、全体の74.4%が町内で就業し、25.6%が町外で就業している。町外での就業先は、半田市が6.8%と一番多く、次いで美浜町や武豊町といった近郊の市町が多くなっている。

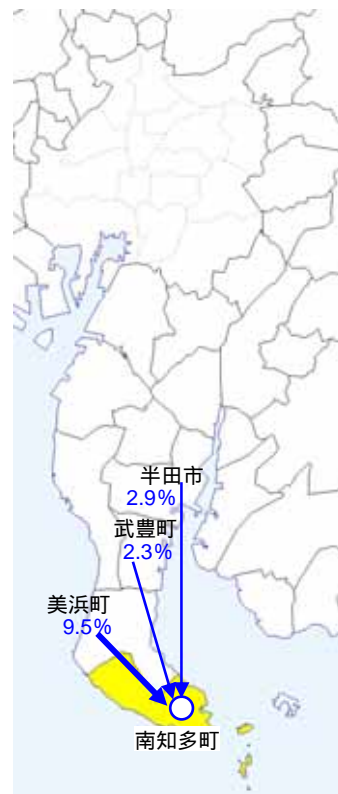
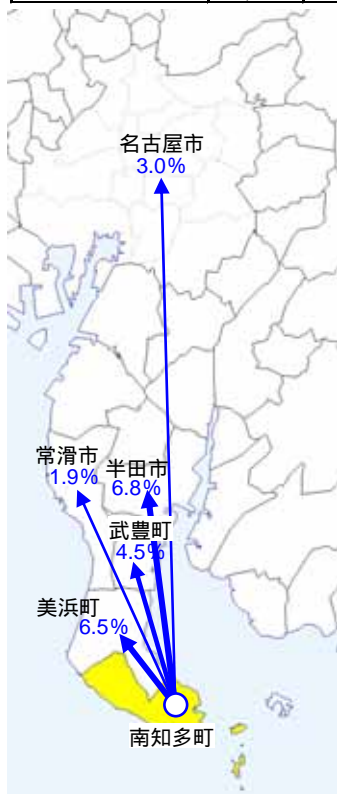
南知多町に流入している通勤者は、美浜町からが9.5%と一番多く、次いで半田市となっており、近郊の市町からの通勤が多くなっている。



15歳以上就業者	人数(人)	割合(%)
南知多町(自宅)	3,844	32.8%
南知多町(自宅外)	4,880	41.6%
半田市	796	6.8%
美浜町	757	6.5%
武豊町	527	4.5%
名古屋市	357	3.0%
常滑市	224	1.9%
その他県内	329	2.8%
その他県外	14	0.1%
計	11,728	100.0%



15歳以上就業者	人数(人)	割合(%)
南知多町(自宅)	3,844	36.1%
南知多町(自宅外)	4,880	45.8%
美浜町	1,016	9.5%
半田市	308	2.9%
武豊町	250	2.3%
その他県内	342	3.2%
その他県外	19	0.2%
計	10,659	100.0%



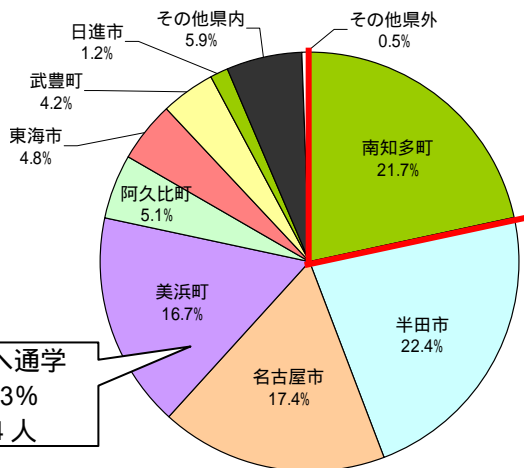
出典：平成17年国勢調査

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21.7%、町外が78.3%であり、半田市が22.4%と最も多く、次いで、名古屋市17.4%、美浜町16.7%となっている。

南知多町への15歳以上の通学状況は、全体の53.0%が町内に居住している人によるもので、全体の47.0%が町外からの通学である。このうち、美浜町が10.0%、半田市が9.3%、武豊町が8.2%となっており、近郊の市町からの通学が多くなっている。

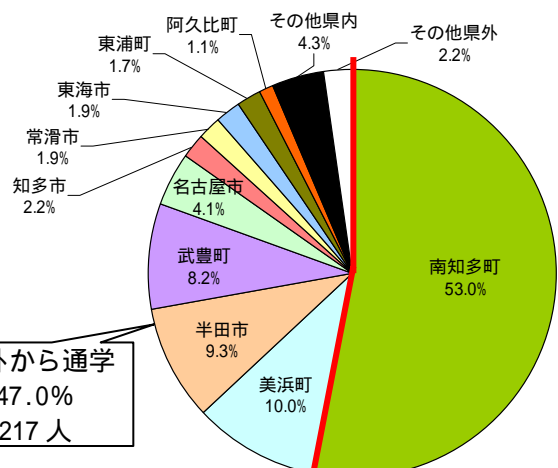
町民の通学先（15歳以上）



町外へ通学
78.3%
884人

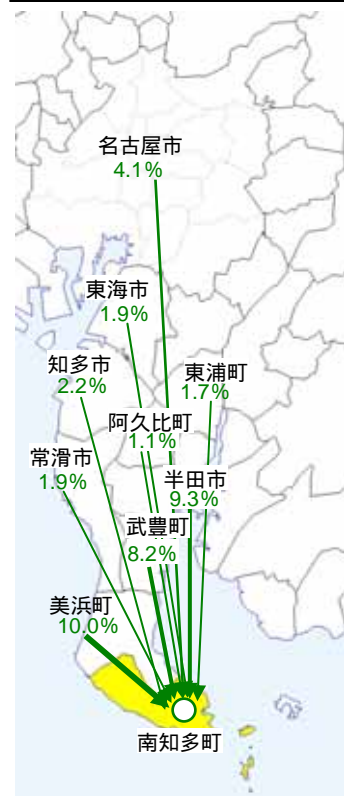
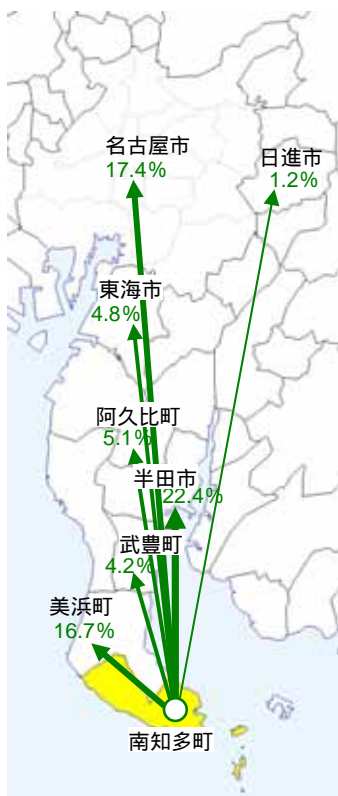
15歳以上通学者	人数(人)	割合 (%)
南知多町	245	21.7%
半田市	253	22.4%
名古屋市	197	17.4%
美浜町	188	16.7%
阿久比町	58	5.1%
東海市	54	4.8%
武豊町	47	4.2%
日進市	14	1.2%
その他県内	67	5.9%
その他県外	6	0.5%
計	1,129	100.0%

南知多町への15歳以上の通学状況



町外から通学
47.0%
217人

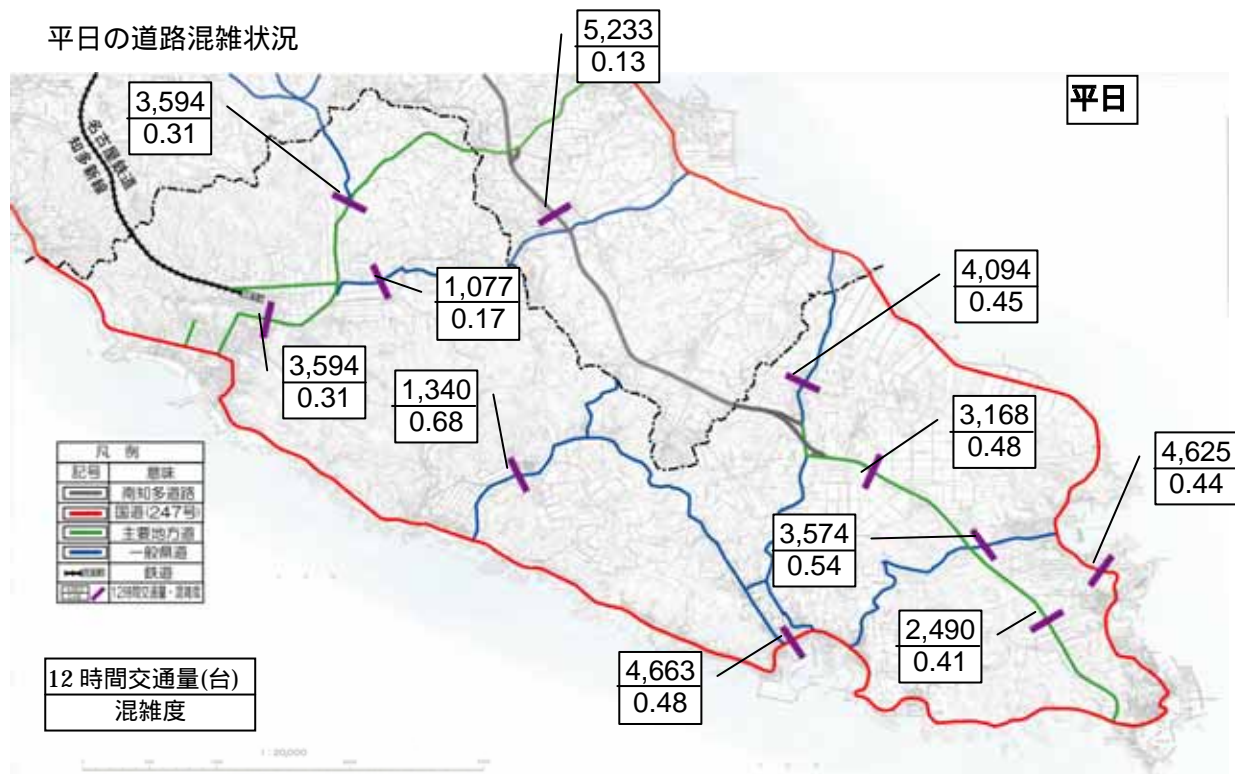
15歳以上通学者	人数(人)	割合 (%)
南知多町	245	53.0%
美浜町	46	10.0%
半田市	43	9.3%
武豊町	38	8.2%
名古屋市	19	4.1%
知多市	10	2.2%
常滑市	9	1.9%
東海市	9	1.9%
東浦町	8	1.7%
阿久比町	5	1.1%
その他県内	20	4.3%
その他県外	10	2.2%
計	462	100.0%



1 - 2 道路の現況

南知多町の道路は、町の外周を国道 247 号線が通り、町のほぼ中央に南知多有料道路が通っている。

南知多町の道路混雑は、平日よりも休日の混雑率が増加するが、混雑度は 1.0 以下であり、著しい渋滞状況ではない。ただし、連休など特定の休日の午後には、国道 247 号の東海岸沿いで河和方面が渋滞している。



出典：平成 17 年度道路交通センサス



出典：平成 17 年度道路交通センサス

1 - 3 公共交通の現況

(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る。内海駅へは、名鉄名古屋駅から約 60 分で連絡している。また、隣接している美浜町内に名鉄河和駅がある。

1) 内海駅

内海駅での運行本数は、平日上下 136 本/日、土・休日上下 134 本/日、運行されている。また、1日の平均乗車人数は、平成 18 年度で 876 人/日であり、10 年間で約 300 人減少し、平成 14 年からほぼ横ばいが続いている。

内海駅の運行本数

内海駅	平日運行本数	
	発(上り)	着
	65	71
	136	
	土・休日運行本数	
	発(上り)	着
67	67	
134		

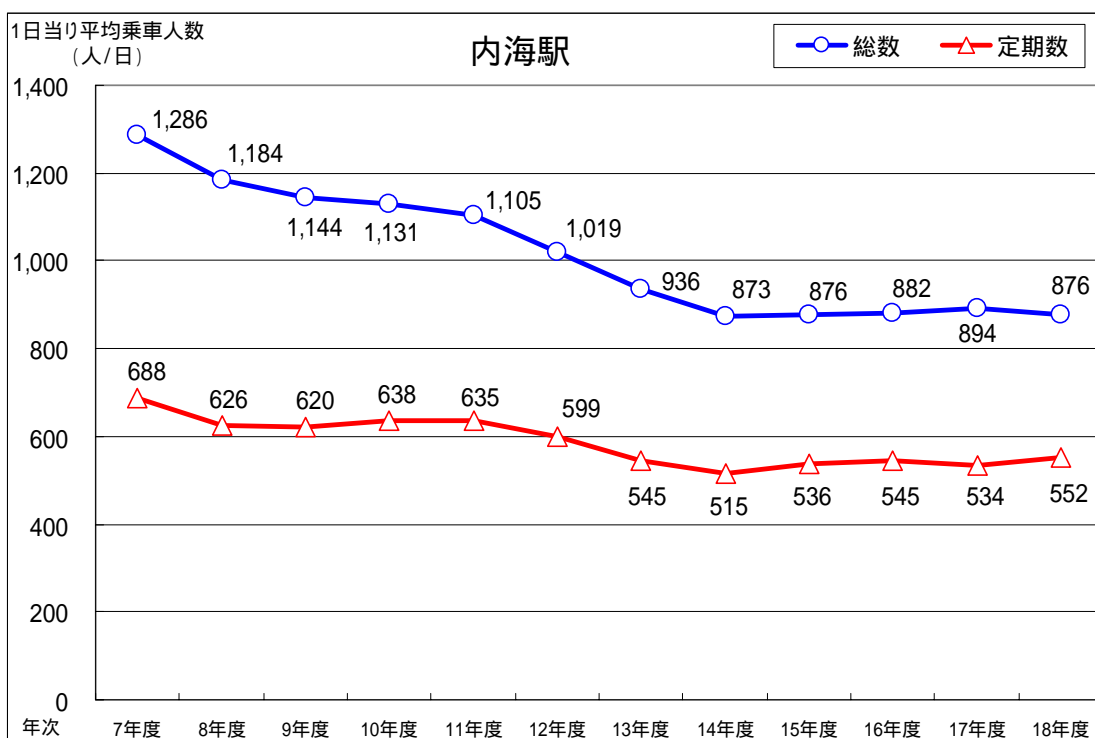
出典：名古屋鉄道ホームページ

乗車人数の推移

年度	内海駅			
	総乗車人数		1日当たり乗車人数	
	総数	定期数	総数	定期数
平成7年度	469,570	251,220	1,286	688
平成8年度	433,497	229,260	1,184	626
平成9年度	417,717	226,230	1,144	620
平成10年度	412,789	232,800	1,131	638
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

出典：愛知県統計年鑑

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 142 本/日、土・休日上下 139 本/日、運行されている。
また、1日の平均乗車人数は、平成 18 年度で 2,418 人/日と 10 年間で約 300 人減少している。

河和駅の運行本数

河和駅	平日運行本数	
	発(上り)	着
	71	71
	142	
土・休日運行本数		
発(上り)	着	
69	70	
139		

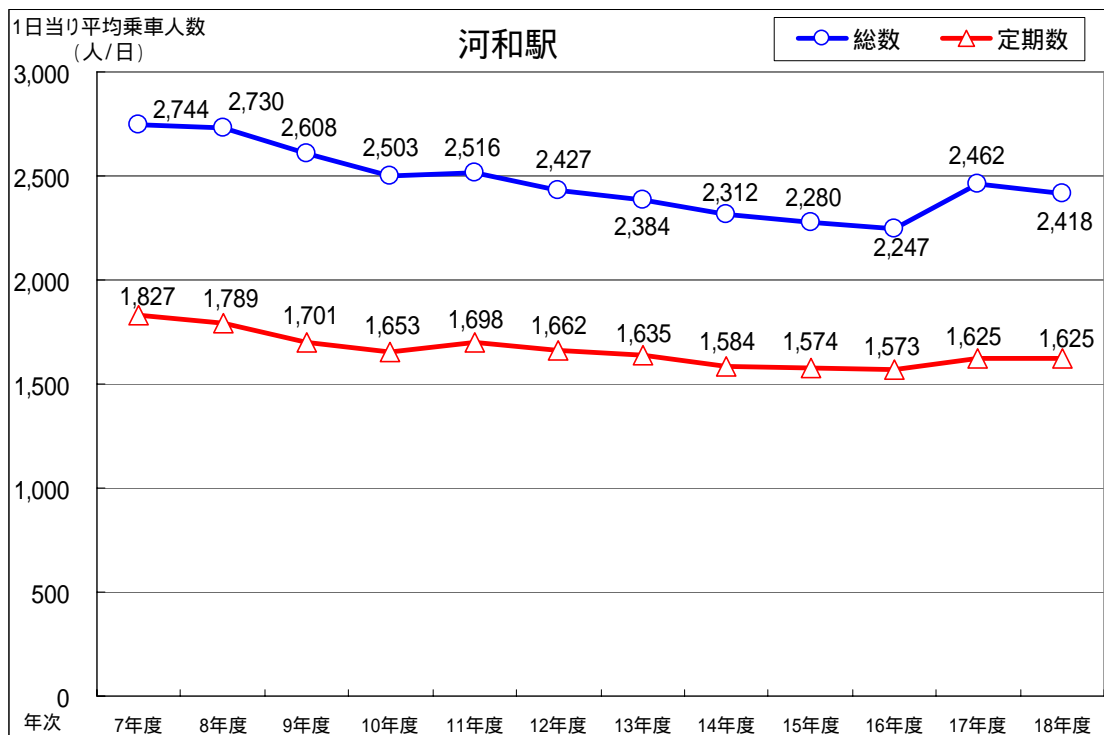
出典:名古屋鉄道ホームページ

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
7年度	1,001,703	666,900	2,744	1,827
8年度	999,183	654,810	2,730	1,789
9年度	951,809	620,790	2,608	1,701
10年度	913,416	603,360	2,503	1,653
11年度	918,158	619,830	2,516	1,698
12年度	888,307	608,430	2,427	1,662
13年度	870,264	596,790	2,384	1,635
14年度	843,867	578,190	2,312	1,584
15年度	832,249	574,590	2,280	1,574
16年度	822,353	575,640	2,247	1,573
17年度	898,738	593,220	2,462	1,625
18年度	882,466	593,010	2,418	1,625

出典:愛知県統計年鑑

1日平均乗車人数の推移



出典:愛知県統計年鑑

(2) 路線バス

1) 町内の路線バス

南知多町の路線バスは、知多乗合(株)が、名古屋鉄道知多新線内海駅及び河和線河和駅を起点として、豊浜港・魚ひろばや師崎港まで4路線を運行している。

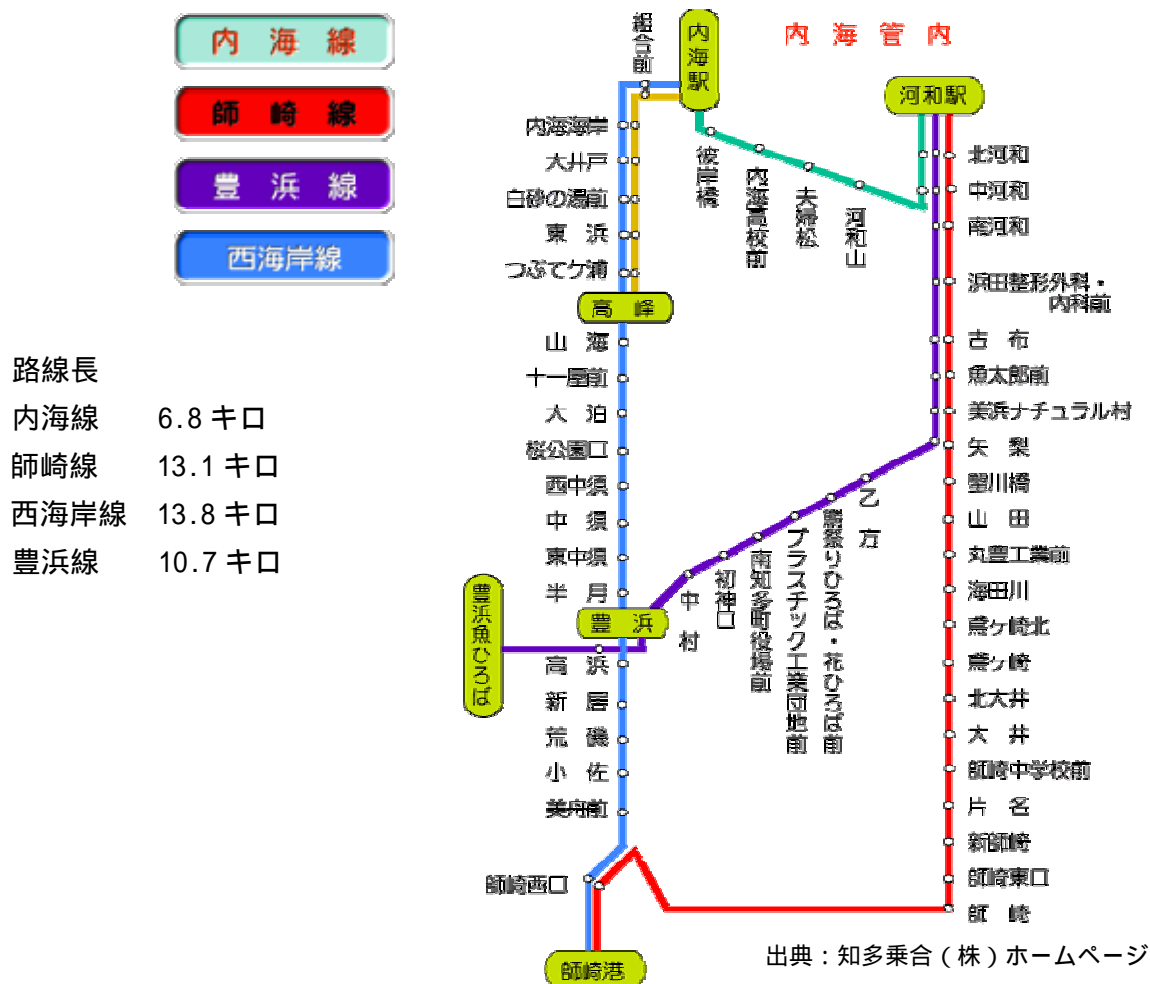
バスの運行本数は、河和駅～師崎港間の師崎線が平日16.5往復/日(土休日14.5往復/日)で一番多く、内海線が平日4往復/日(土休日2往復/日)で一番少ない。運賃は、160円～640円である。

バスの利用者数は減少傾向にあり、平成20年度の収支は約2,700万円の欠損となっており、4路線とも補助金によって運行維持している。平成21年度の町の負担額は、約2,600万円(平成21年度見込み)、町民一人当たり約1,200円と見込まれている。

路線バスの運行概要表

路線名	区間		運行本数			
	始点	終点	平日(本)	運行時間	土休日	運行時間
内海線	河和駅	内海駅	5.5(内海高校登校日) 4.5(内海高校休校日)	8:20～17:15 (7:35,8:03:内海高校まで 内海高校登校日のみ運転)	2.5	9:15～12:15
	内海駅	河和駅		8:20～17:50		7:00～12:40
師崎線	河和駅	師崎港	16.5	7:03～21:07	14.5	7:03～20:07
	師崎港	河和駅		6:25～20:43 (6:02:師崎始発)		6:05～19:43
豊浜線	河和駅	豊浜魚ひろば	12.5	7:03～20:37	10	8:03～19:37
	豊浜魚ひろば	河和駅		6:02～19:06		7:26～19:05
西海岸線	内海駅	師崎港	7	7:12～16:40	7	8:40～16:40
	師崎港	内海駅		7:40～17:15		9:15～17:15

出典：知多乗合(株)資料、平成20年12月27日改正



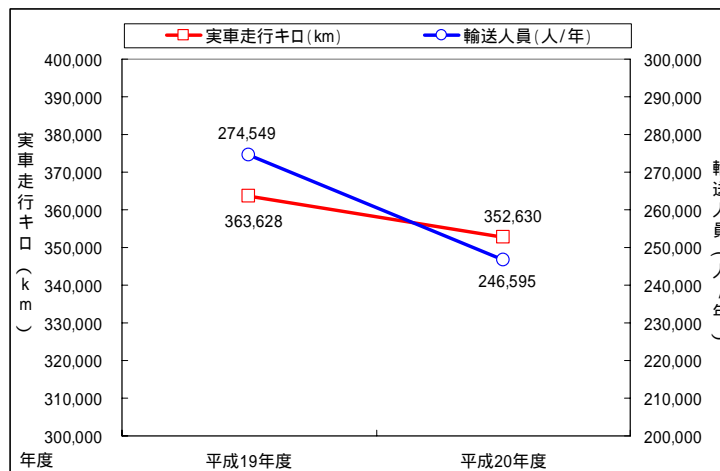
路線バスの運賃

単位：円

師崎線		豊浜線		西海岸線		内海線	
河和	620	河和	540	内海駅	640	内海駅	390
北河和	620 160	北河和	540 160	組合前	160	彼岸橋	160 350
中河和	580 160	中河和	500 160	内海海岸	160	内海高校前	240 240
南河和	580 200	南河和	500 200	大井戸	200	夫婦松	260 210
浜田整形外科・内科前	540 200	浜田整形外科・内科前	440 200	白砂の湯前	200	河和山	340 210
古布	540 200	古布	440 200	東浜	200	中河和	340 160
魚太郎前	540 260	魚太郎前	440 260	つぶてヶ浦	200	北河和	390 160
美浜ナチュラル村	540 260	美浜ナチュラル村	440 260	高峰	240	河和駅	390
矢梨	480 260		380 260	山海	280		500
蟹川橋	480 340	乙方	300 350	十一家前	310		470
山田	420 340	鯛祭りひろば・花ひろば前	300 440	大泊	350		430
丸豊工業前	420 400	プラスチック工業団地前	200 440	桜公園口	420		430
海田川	360 400	南知多町役場前	160 480	西中須	420		370
鷺ヶ崎北	360 470	初神口	160 480	中須	420		370
鷺ヶ崎	360 470	中村	160 510	東中須	420		370
北大井	280 470	豊浜	160 510	半月	480		370
大井	280 470	高浜	160 540	豊浜	480		300
師崎中学校	230 510	豊浜魚ひろば	540	高浜	510		300
片名	200 540			新居	510		270
新師崎	200 580			荒磯	560		270
師崎東口	160 580			小佐	560		210
師崎	160 590			美舟前	630		210
師崎西口	160 620			師崎西口	630		210
師崎港	620			師崎港	640		

出典：現地バス停にて確認

路線バスの利用者数の推移及び走行キロ



資料：知多乗合(株)

路線バスの平均乗車密度と事業収支

		師崎線	内海線	豊浜線	西海岸線	合計	備考	
運行状況	運行便数 (平日) 往復	16.5	4	12.5	7	40		
	(土休日) 往復	14.5	2	10	7	33.5		
	実車走行キロ	km	151,582	33,353	97,177	70,518	352,630	
	平均乗車密度	人	5.0	3.1	4.4	1.65		H20の廃止申し出時
H20年度実績	輸送人員	人	116,952	37,933	67,333	24,377	246,595	
	収益	千円	44,519	7,315	26,550	7,631	86,015	
	費用	千円	49,372	9,323	31,652	22,968	113,315	
	収支	千円	-4,853	-2,008	-5,102	-15,337	-27,300	

(注) H20年度実績については、師崎線・豊浜線は平成19年10月～平成20年9月、内海線・西海岸線は平成20年4月～平成21年3月までの実績である。

資料：知多乗合(株)

バス停留所ごとの利用者数

単位：人/日

師崎線(平成20年6月17日)								豊浜線(平成20年6月19日)								西海岸線(平成20年6月17日)								内海線(平成20年6月20日)											
上り(18回)				下り(15回)				上り(13回)				下り(12回)				下り(7回)				上り(7回)				上り(5回)				下り(5回)							
運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降	運賃	乗車	降車	乗降
河和駅	620		162	162		151	151	河和	540		107	107		88	88	内海駅		15		15	640		22	22	内海駅		3		3	390		1	1		
北河和	620		1	1	160		0	北河和	540			0	160		0	組合前	160	1		1	640		0	彼岸橋	160			0	350			0			
中河和	580	3		3	160	2	3	中河和	500			0	160		4	内海海岸	160	3	1	4	610		2	内海高校前	240	92	3	95	240		90	90			
南河和	580	4		4	200		2	南河和	500	5		5	200	1	2	大井戸	200	2		2	610		2	夫婦松	260			0	210			0			
浜田整形外科・内科前	540	7	5	12	200	4	9	浜田整形外科・内科前	440	4	8	12	200	3	4	白砂の湯前	200	2	4	6	610	4	1	河和山	340			0	210			0			
古布	540		1	1	200		3	古布	440	1		1	200		1	東浜	200		1	1	610	2	1	中河和	340			0	160			0			
魚太郎前	540	5	5	10	260		3	魚太郎前	440			0	260			つぶてケ浦	200		1	1	560		0	北河和	390			0	160			0			
美浜ナチュラル村	540	1		1	260		2	美浜ナチュラル村	440			0	260			高峰	240			0	530	1		河和駅	390		92	92		91		91			
矢梨	480		2	2	260	3	3	矢梨	380	5		5	260	1	1	山海	280	2	2	4	500	2													
蟹川橋	480	1		1	340		0	乙方	300	4		4	350		10	十一家前	310	1		1	470	3	1	4											
山田	420	19	3	22	340	2	23	鯛祭りひろば・花ひろば前	300	1		1	440		0	大泊	350	1	3	4	430	4	3	7											
丸豊工業前	420			0	400	1	1	プラスチック工業団地前	200	4		4	440		4	桜公園口	420			0	430			0											
海田川	360	1	1	2	400		1	南知多町役場前	160	7		7	480		7	西中須	420			0	370			0											
鳶ヶ崎北	360	1		1	470		1	初神口	160	16		16	480		5	中須	420	1	3	4	370	3	1	4											
鳶ヶ崎	360	5		5	470		2	中村	160	18		18	510		6	東中須	420			0	370	1		1											
北大井	280	3		3	470	1	4	豊浜	160	34		34	510		36	半月	480		1	1	370	1		1											
大井	280	20	1	21	470	1	20	高浜	160	3		3	540		8	豊浜	480	6	7	13	300	7	5	12											
師崎中学校	230	19	2	21	510		3	豊浜魚ひろば		13		13	540		5	高浜	510			0	300			0											
片名	200	19		19	540		9								新居	510			0	270			0												
新師崎	200	22	1	23	580		14								荒磯	560			0	270			0												
師崎東口	160	8	4	12	580		12								小佐	560		1	1	210	2		2												
師崎	160	18	1	19	590		30								美舟前	630			0	210			0												
師崎西口	160	3		3	620		3								師崎西口	630		1	1	210	1		1												
師崎港		30		30	620		18								師崎港	640		9	9		7		7												
合計		189	189	378		165	165	330	合計		115	115	230		93	93	186	合計		34	34	68		38	38	76	合計		95	95	190		91	91	182

上りあるいは下りの乗降10人以上の停留所

調査は、知多乗合株が実施。2日間の調査のうち、路線ごとに利用者の多い日のデータを掲載。

資料：知多乗合株

2) 美浜町との接続

町内を通る路線バスの師崎線、豊浜線、内海線は、美浜町内の名鉄河和駅に接続している。美浜町では、路線バス「常滑南部線」が「河和駅～上野間駅～常滑駅～中部国際空港」を運行（平日 10 往復：1 便のみ直通、他は常滑駅で乗り換え）しており、また、美浜町内では巡回ミニバス「自然号」が西部・東部の 2 コースをそれぞれ 1 日 5 回、無料運行している。本町での検討にあたっては、河和駅での接続についても考慮する必要がある。

本町及び美浜町内の鉄道及びバス網



(3) 海上交通（船舶）

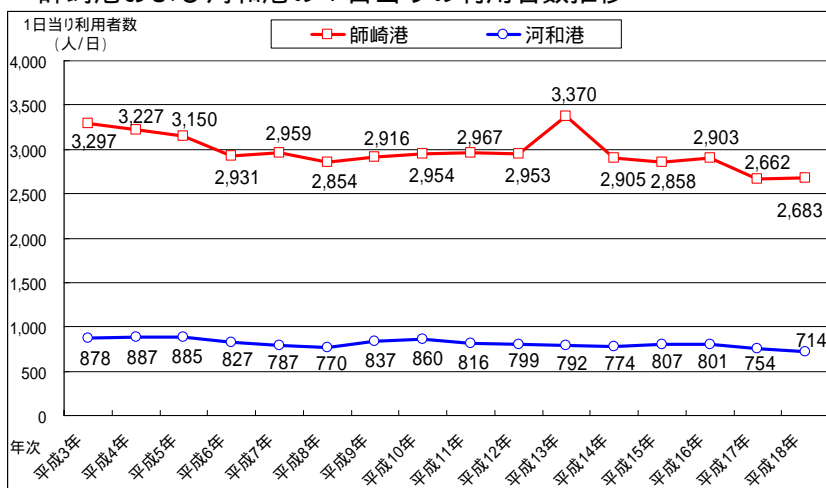
南知多町の海上交通は、名鉄海上観光船（株）が師崎港を起点として篠島・日間賀島へ高速船（1日36往復。ただし、12月～2月は35往復）及びカーフェリー（篠島6往復、日間賀島5往復、伊良湖5往復）を運航している。また、河和港からは、篠島・日間賀島及び伊良湖岬までの高速船（1日11往復）を運航している。

師崎港の利用者数は、1日当たり2,683人（H18年、乗降計）、河和港は、1日当たり714人（同）であり、師崎港が約3.8倍の利用者数となっているが、両港とも減少傾向にある。

河和港からの航路は鉄道利用が多く、師崎港からの航路は港に大型駐車場があることから自動車利用が多い。

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る。

師崎港および河和港の1日当りの利用者数推移



各港の1日当りの利用者数

年度	1日当り(人)								
	師崎港			内海港			河和港		
	乗込人員	上陸人員	総数	乗込人員	上陸人員	総数	乗込人員	上陸人員	総数
平成3年	1,588	1,709	3,297	-	-	-	446	431	878
平成4年	1,585	1,642	3,227	-	-	-	448	439	887
平成5年	1,558	1,591	3,150	-	-	-	445	440	885
平成6年	1,428	1,502	2,931	-	-	-	416	411	827
平成7年	1,423	1,536	2,959	0.2	0.3	0.5	395	393	787
平成8年	1,363	1,491	2,854	0.1	0.1	0.1	383	386	770
平成9年	1,390	1,526	2,916	0.1	0.1	0.1	420	417	837
平成10年	1,387	1,567	2,954	-	-	-	436	425	860
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

出典：愛知県統計年報 県建設部港湾課「愛知県港湾統計年報」

海上交通の運航概要

種類	区間	運航便数	運航時間（島発）	大人1人片道運賃
高速船	師崎港～篠島・日間賀島	36往復	6：40～19：15	680円(往復1,310円)
	河和港～篠島・日間賀島	11往復	6：55～17：50	1,360円(往復2,610円)
フェリー	師崎港～篠島	6往復	8：45～17：45	580円
	師崎港～日間賀島	5往復	9：35～17：00	580円

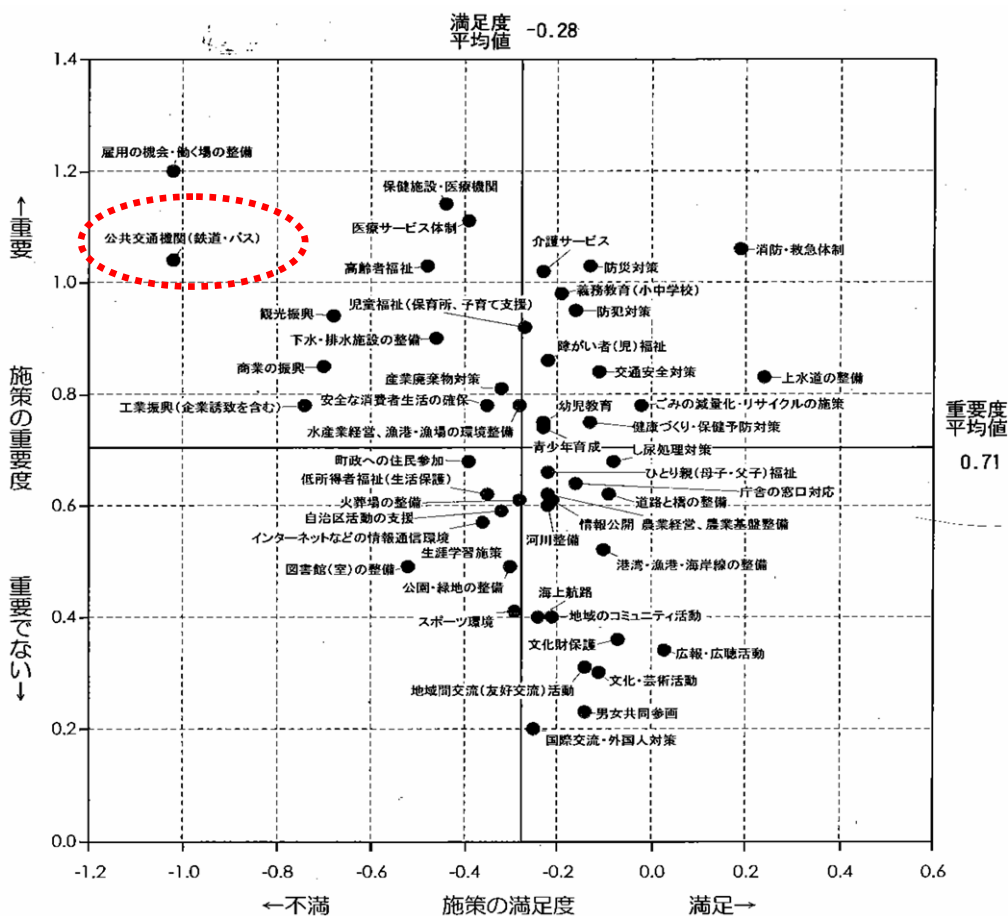
出典：名鉄海上観光船(株)資料、平成22年1月1日改正

2 公共交通の利用実態と利用意向

2 - 1 総合計画における住民意識調査

「第6次南知多町総合計画」の策定にあたって実施された「南知多町住民意識調査」(平成20年10月実施)によれば、「公共交通機関(鉄道・バス)」は、施策の重要度は高いが満足度が低いと認識されており、最優先で改善することが求められている施策となっている。

施策の満足度と重要度



出典：南知多町住民意識調査報告書 平成21年3月 南知多町

2 - 2 住民アンケート調査

(1) 調査の概要

実施時期

平成 21 年 9 月に実施した。

対象者

15 歳以上の町民

配付回収率

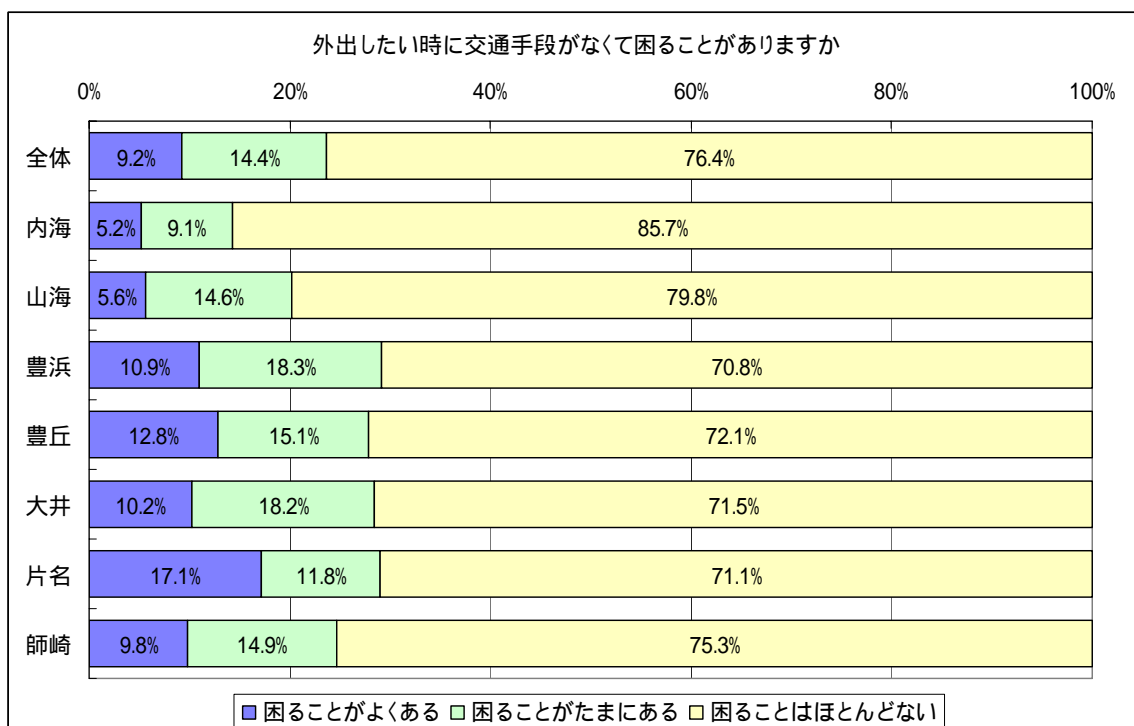
	配付数	回収数	回収率
陸側	2,411	1,320	54.7%
島側	589	319	54.2%
合計	3,000	1,639	54.6%

アンケート調査は、9月25日(金)締め切りであったが、10月9日(金)までの回収分を集計。

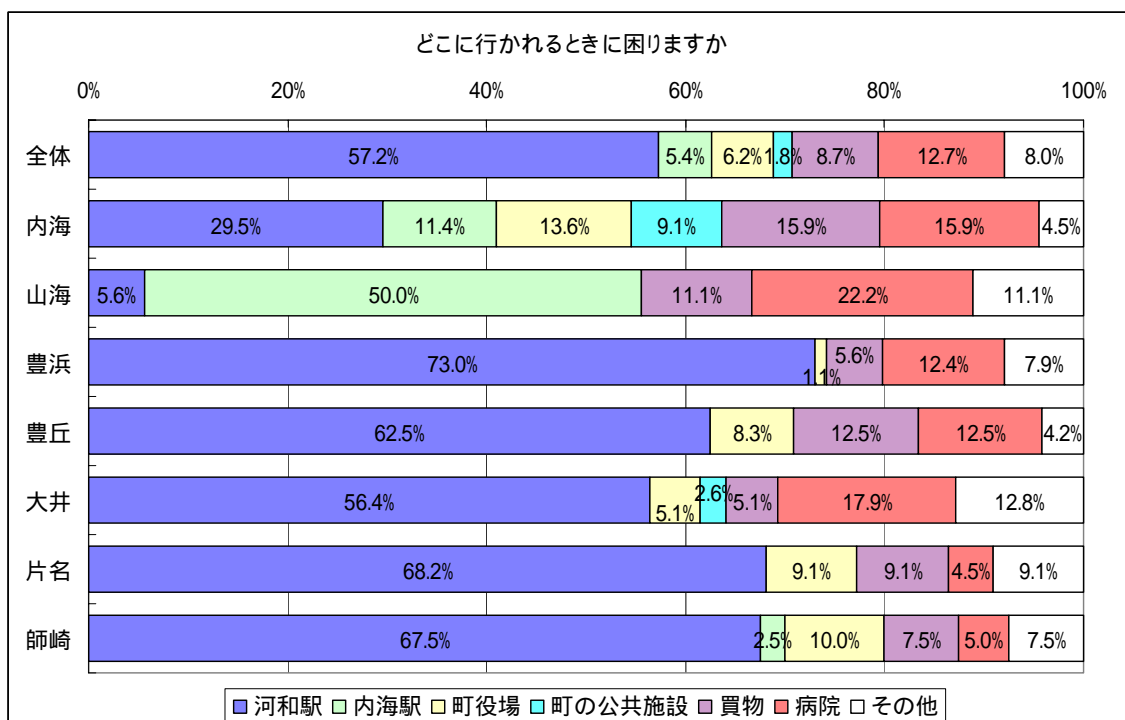
(2) 陸側アンケート調査結果の概要

交通手段がないために、外出に困ることのある人が約 24% もいる。行きたい行き先は、河和駅、病院が多い。困るときには、家族に送迎してもらう人が最も多い(約 63%) が、タクシーを利用(約 11%) したり、外出を控える(約 9%) 人も多い。

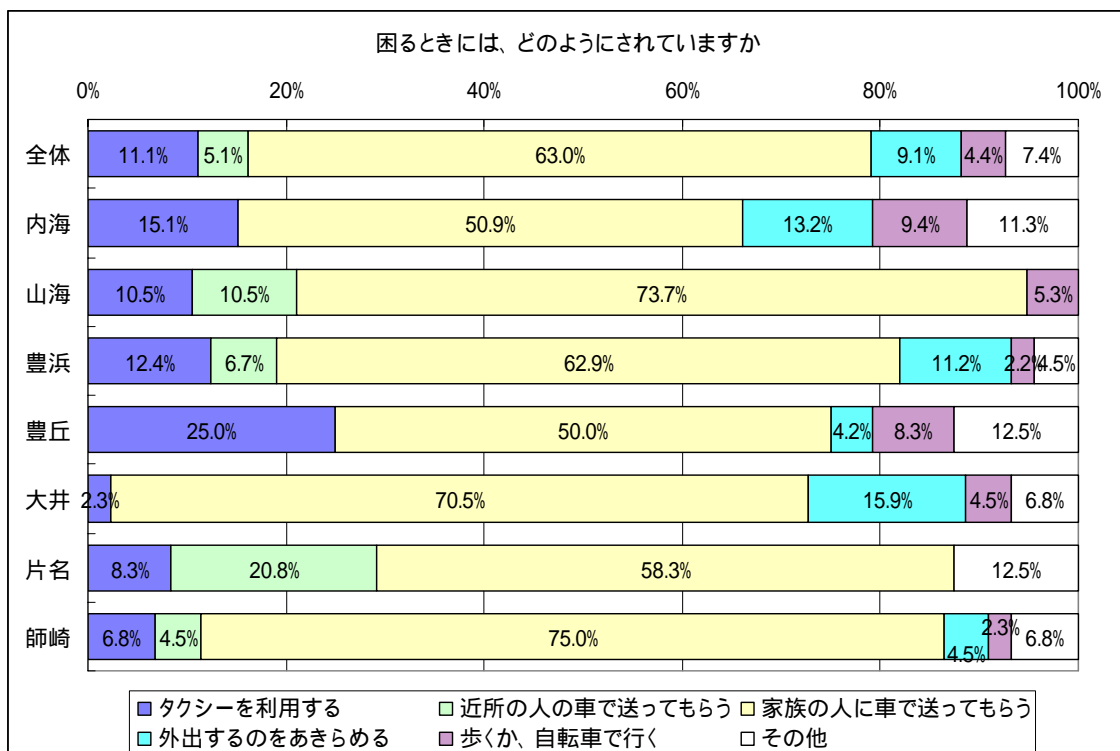
外出したい時に交通手段がなくて困ることがありますか？(問3)



どこに行かれるときに困りますか。

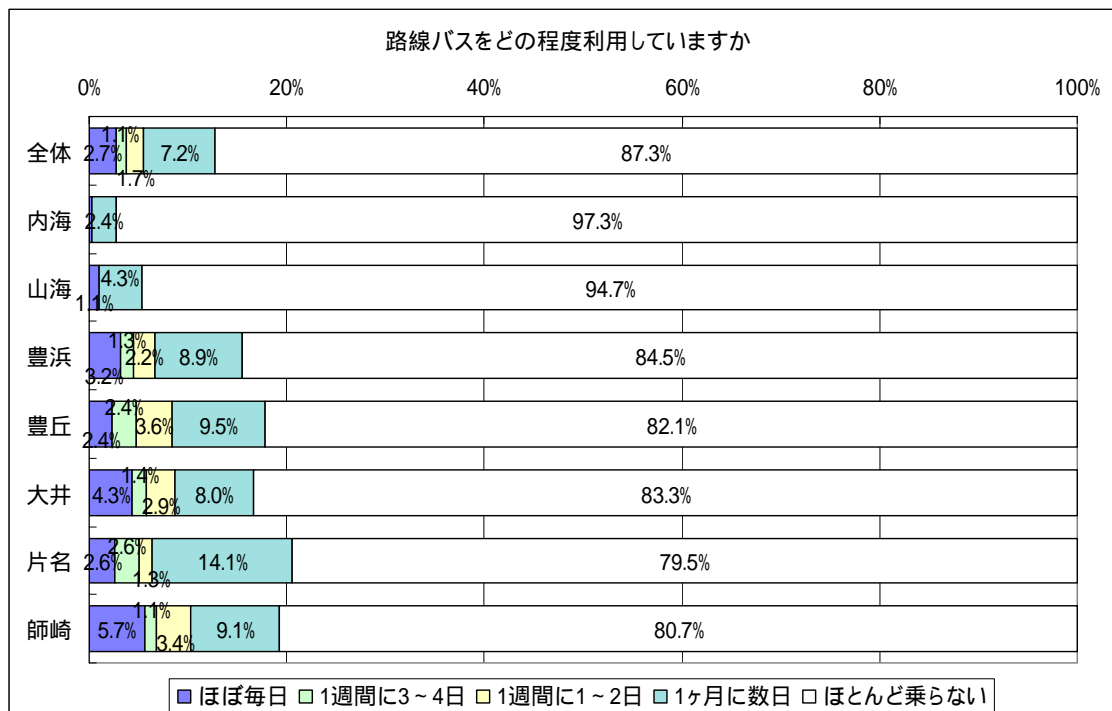


困るときには、どのようにされていますか。



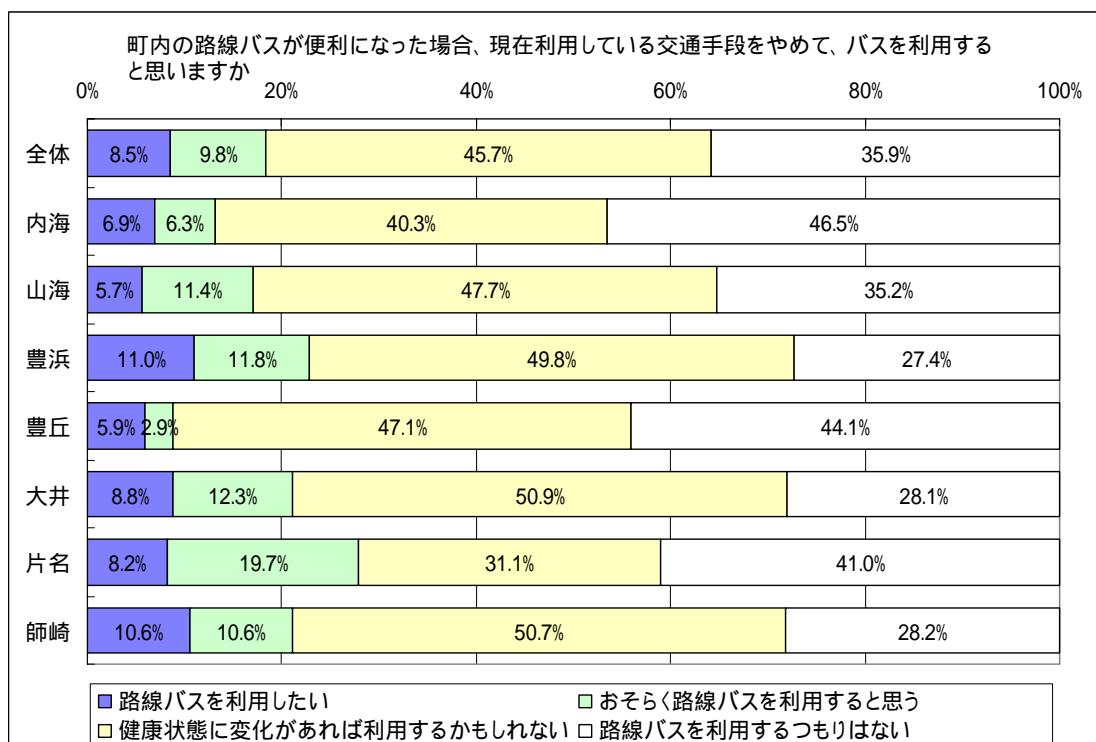
路線バスを利用している人は、12%程度であり、ほとんど乗らない人が約87%。ただし、路線バスが便利になれば利用したい人が約18%、健康状態に変化があれば利用する可能性がある人が約46%であり、潜在的な需要が見込まれる。

路線バスをどの程度利用していますか（問5（2））



町内の路線バスに、ほとんど乗らない方にお聞きします。（問6）

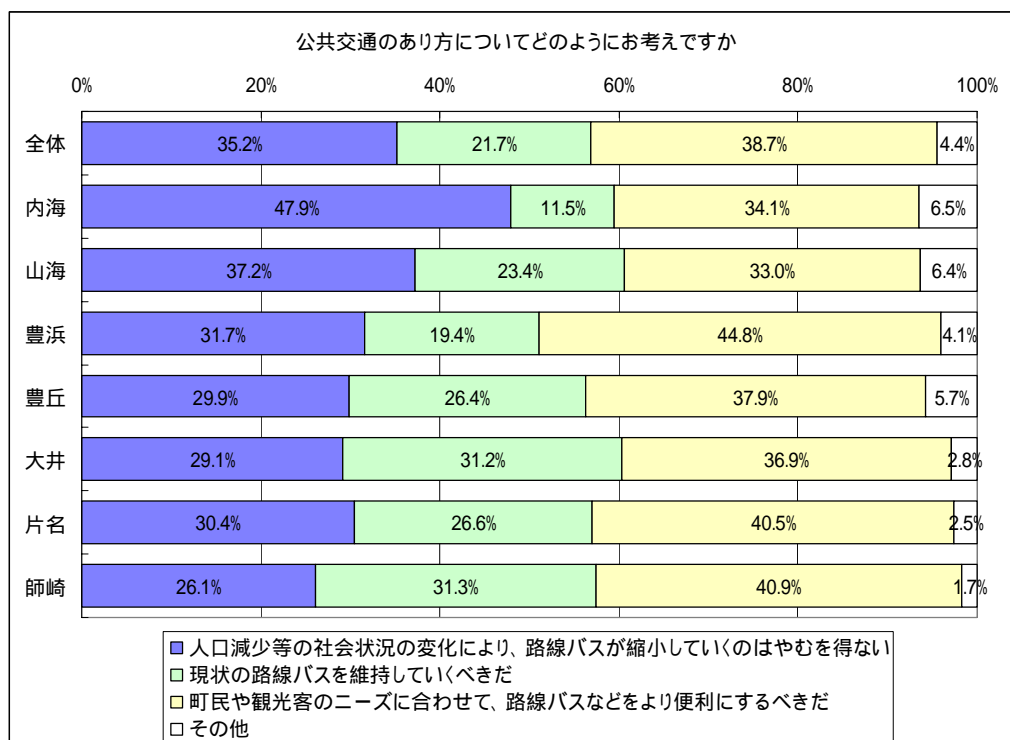
町内の路線バスが便利になった場合、現在利用している交通手段をやめて、バスを利用すると思いますか。



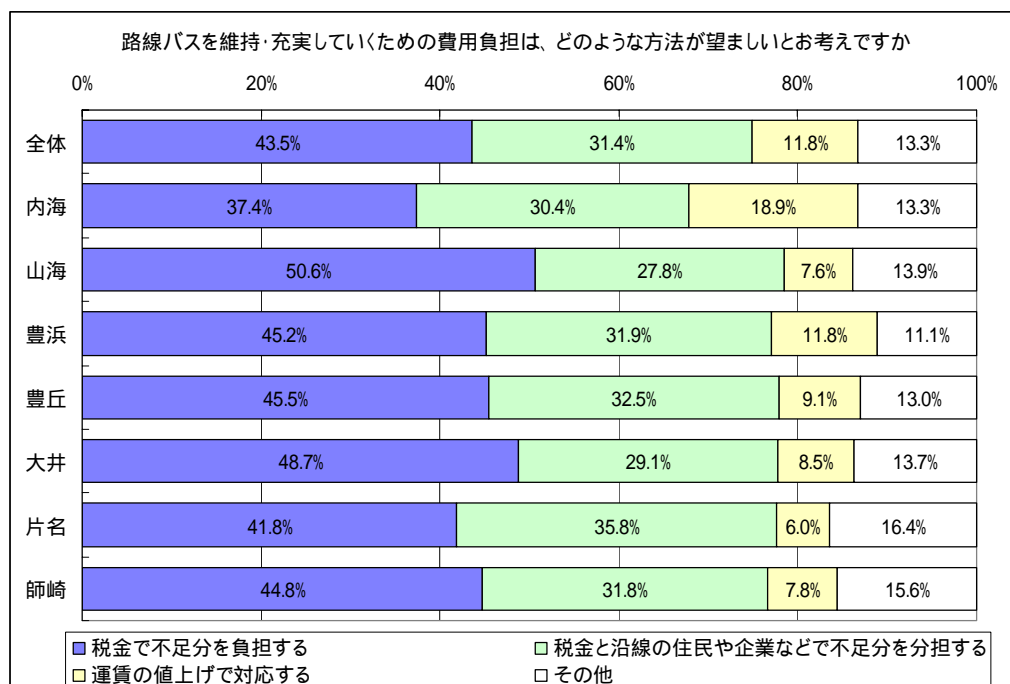
路線バス等の公共交通を維持あるいは便利にすべきという人が約 60%、縮小はやむを得ないという人の約 35%よりも上回っており、公共交通の維持活性化に対する意向が高い。費用負担については、約 75%の人が税金による補助が必要と認識している。

現在、南知多町の路線バス（知多バス）は、国・県・町の補助金により運行維持しています。平成 21 年度の町の補助金は、約 2,600 万円の見込みであり、町民 1 人当たり年間約 1,200 円の負担となります。このような状況を踏まえて、以下の質問にお答えください。（問 8）

公共交通のあり方についてどのようにお考えですか？



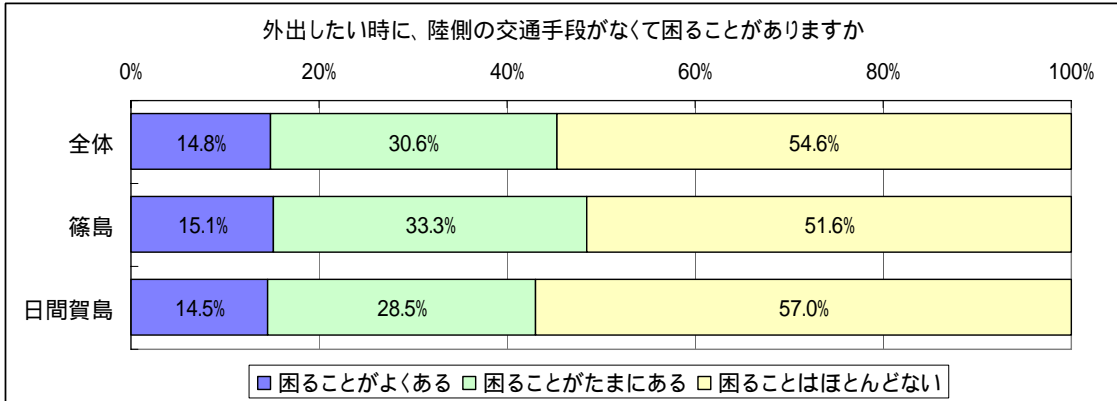
路線バスを維持・充実していくための費用負担は、どのような方法が望ましいとお考えですか？



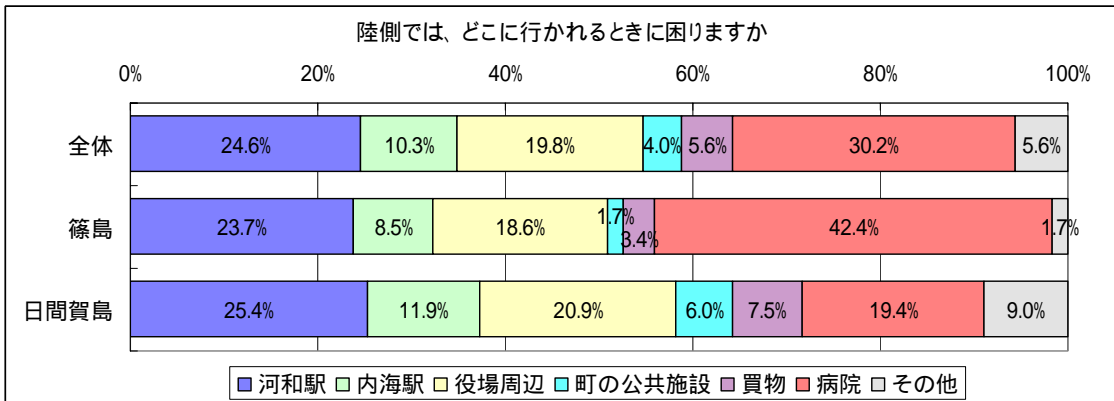
(3) 島側アンケート調査結果の概要

外出のときに、陸側の交通手段がなくて困る人が約 45% もいる。行きたい行き先は、河和駅、病院、役場周辺が多い。困るときには、タクシーを利用が約 44% で最も多い。

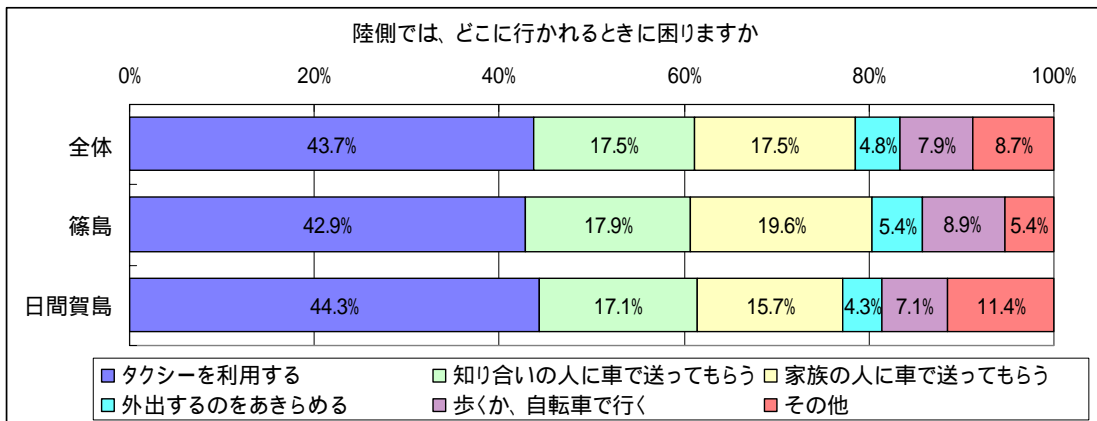
外出したい時に、陸側の交通手段がなくて困ることがありますか？（問 3）



陸側では、どこに行かれるときに困りますか。



陸側での移動に困るときには、どのようにされていますか。



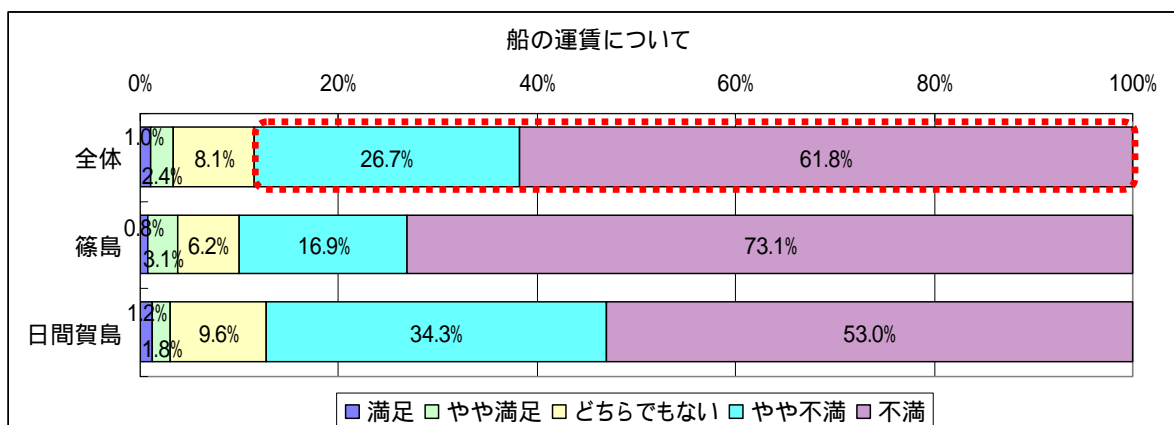
高速船・フェリーの運航サービスについて、満足している人と不満と思っている人の割合を比較すると、運賃については、満足が約3%しかなく、不満とする人が約89%にもなる。また、路線バスとの接続は、満足が約10%に対して、不満が約56%と多い。

一方、船の便数は満足が約43%、不満が約31%であり満足している人のほうがやや多い。運行時間帯は、満足が約35%、不満が約44%であり、不満とする人のほうがやや多い。

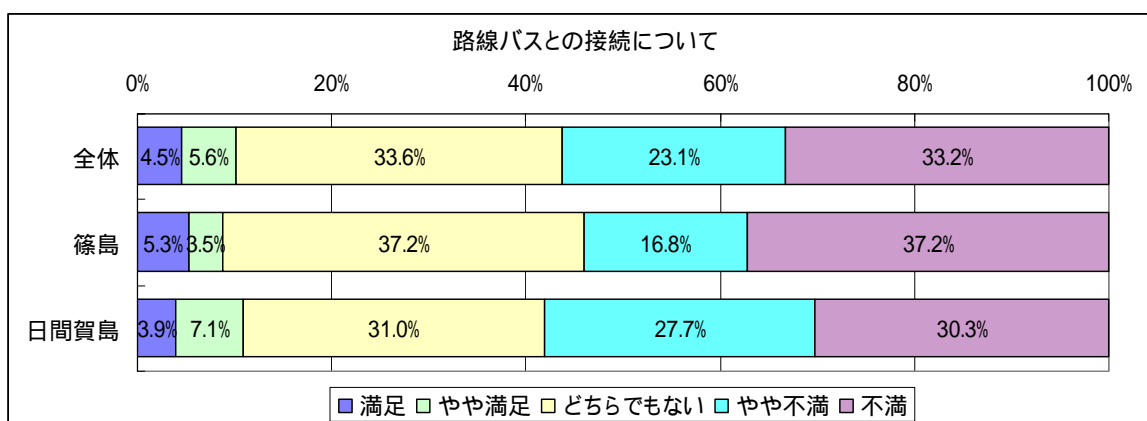
運賃、バスとの接続については、全体的に改善要望が高く、運行時間帯については、通勤通学利用者の改善要望が高いと思われる。

高速船・フェリーについて、あてはまる番号1つに 印をつけてください。(問4)

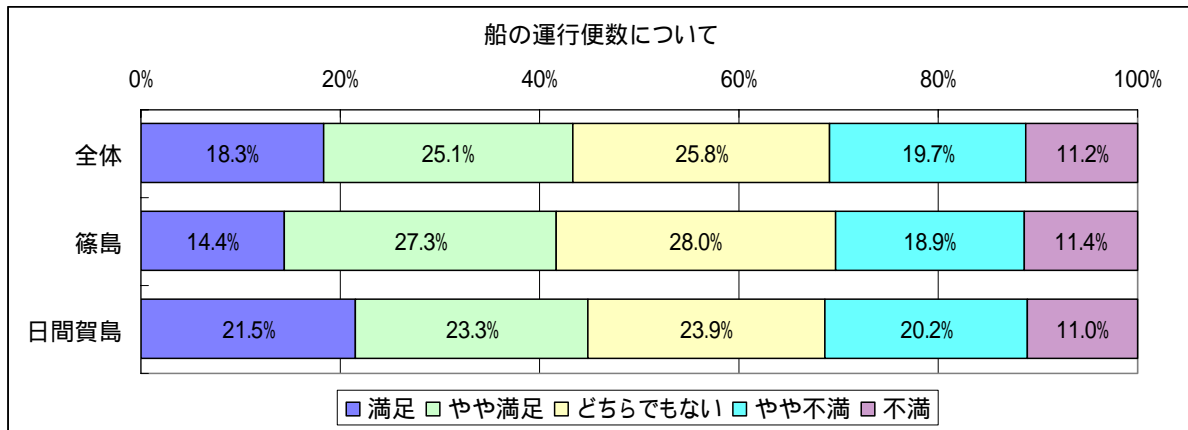
船の運賃について



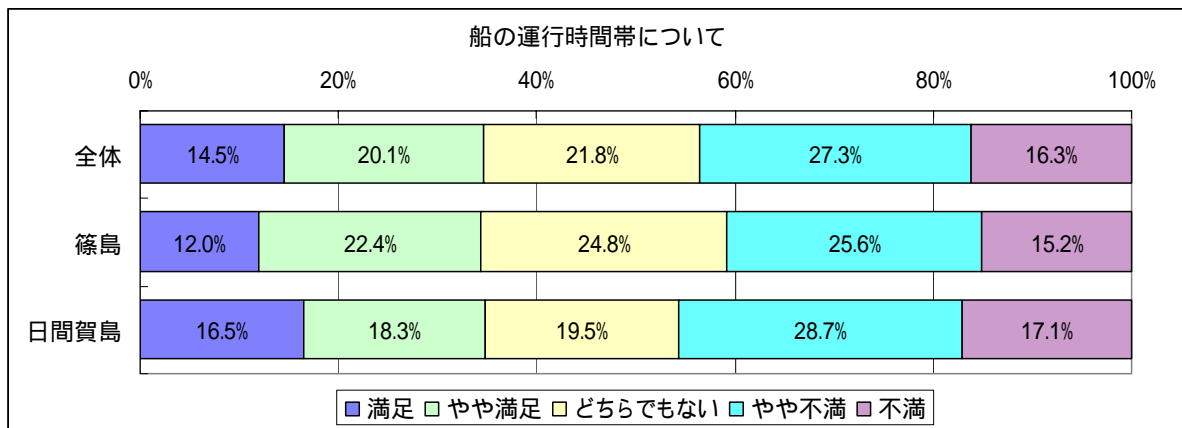
路線バスとの接続について



船の運行便数について

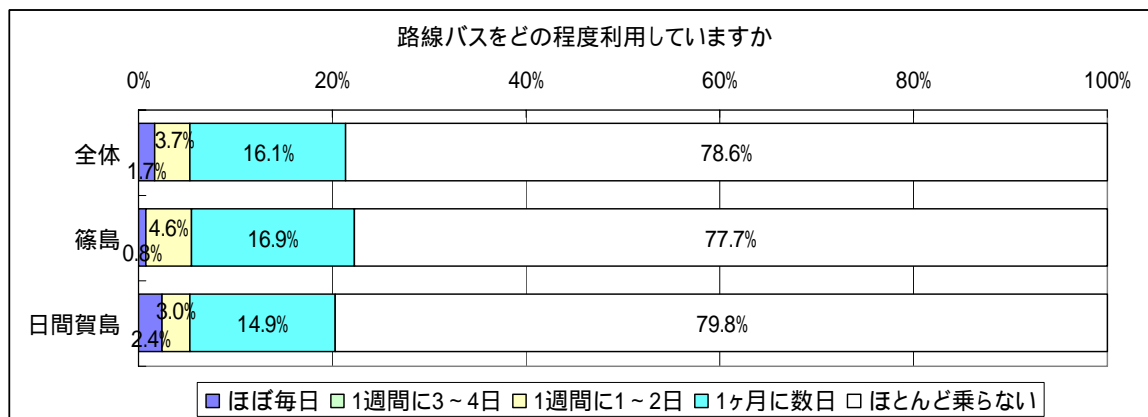


船の運行時間帯について



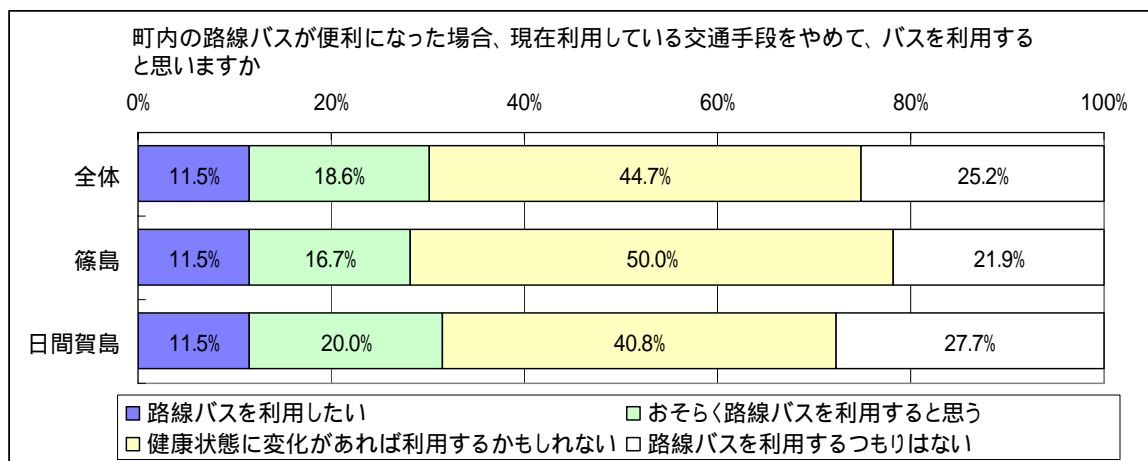
路線バスを利用している人は、21%であり、陸側の人（約12%）よりも高い。ほとんど利用しない人のうち、路線バスが便利になれば利用したい人が約30%と高く（陸側で約18%）、健康状態に変化があれば利用する可能性がある人（約45%）を含めると、多くの潜在的な需要が見込まれる。

路線バスをどの程度利用していますか（問6）



町内の路線バスに、ほとんど乗らない方にお聞きします。

町内の路線バスが便利になった場合、現在利用している交通手段をやめて、バスを利用すると思いますか。

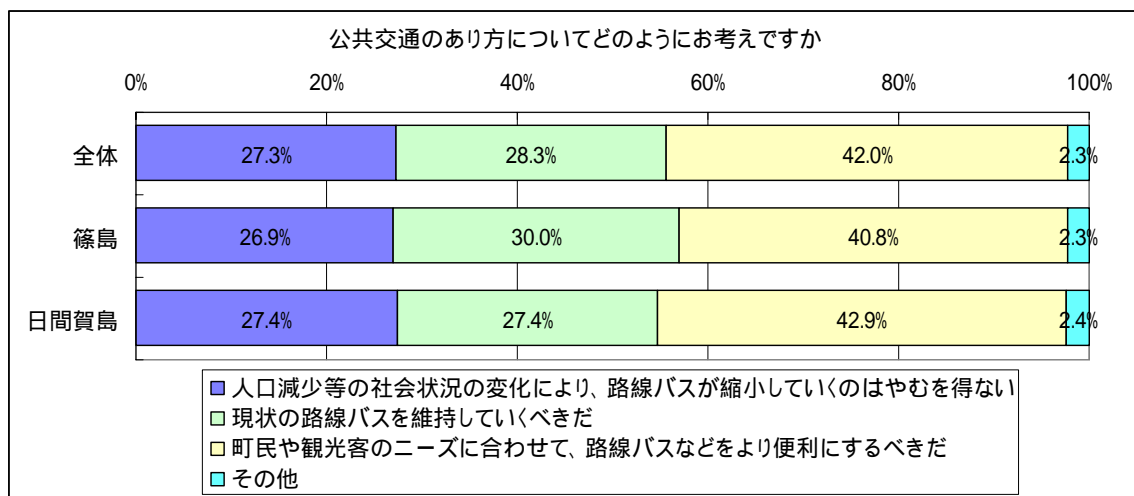


路線バス等の公共交通を維持あるいは便利にすべきという人が約 70%（陸側は約 60%）、縮小はやむを得ないという人の約 27%よりも上回っており、公共交通の維持活性化に対する意向が高い。

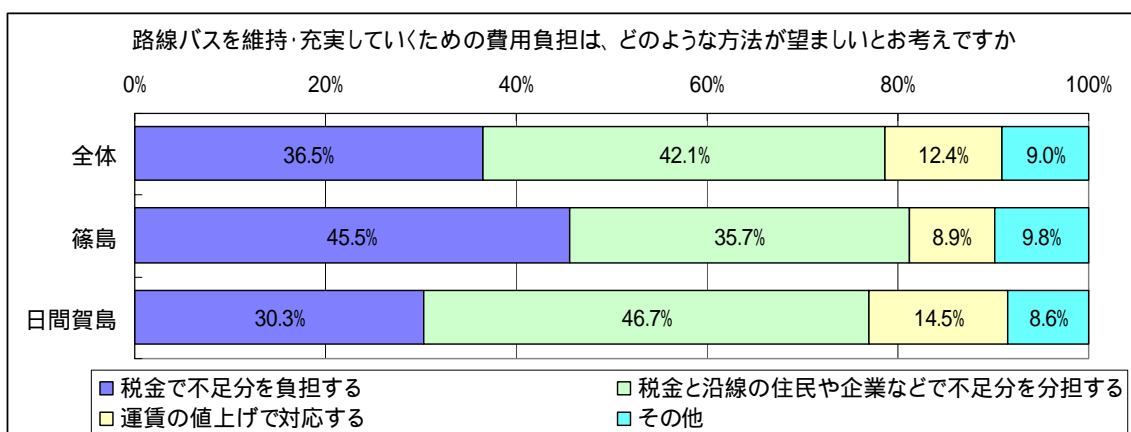
費用負担については、陸側と同様に、約 78%の人が税金による補助が必要と認識している。

現在、南知多町の路線バス（知多バス）は、国・県・町の補助金により運行維持しています。平成 21 年度の町の補助金は、約 2,600 万円の見込みであり、町民 1 人当たり年間約 1,200 円の負担となります。このような状況を踏まえて、以下の質問にお答えください。（問 9）

公共交通のあり方についてどのようにお考えですか？



路線バスを維持・充実していくための費用負担は、どのような方法が望ましいとお考えですか？



2 - 3 公共交通利用者ヒアリング調査

(1) 調査の概要

実施時期

平成 21 年 9 月 17 日 (木) 10:00 ~ 19:00

平成 21 年 9 月 20 日 (日) 10:00 ~ 19:00

実施場所

河和駅、内海駅、河和港、師崎港

回収数

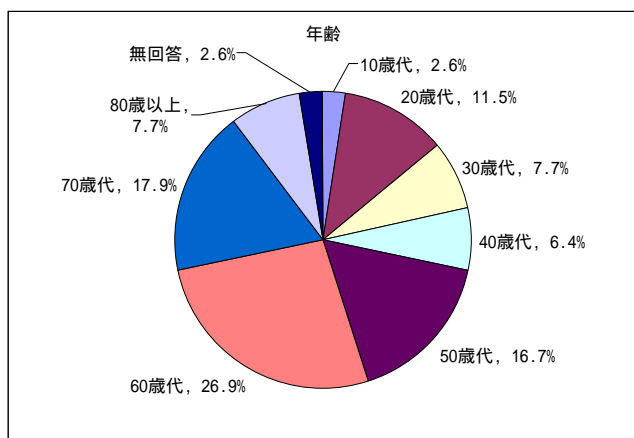
路線バス : 78 票

高速船・フェリー : 306 票

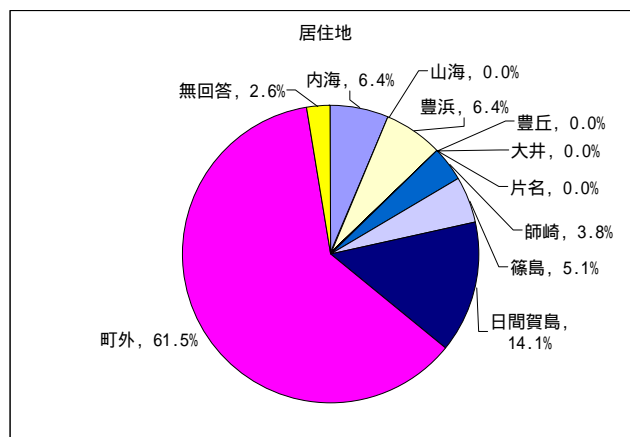
(2) 路線バス利用者ヒアリング調査結果の概要

利用者の約 53% は 60 歳以上、町外の人が約 62% であり、利用目的をみても「遊びや趣味」が約半数を占め、町外からの観光や食事などの目的での利用が多かった。利用目的では、「買物」が約 21%、「通院」が約 12%であった。

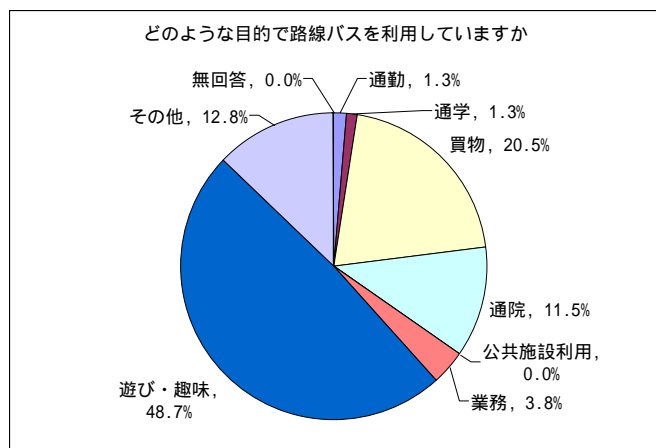
回答者の年齢



回答者の居住地

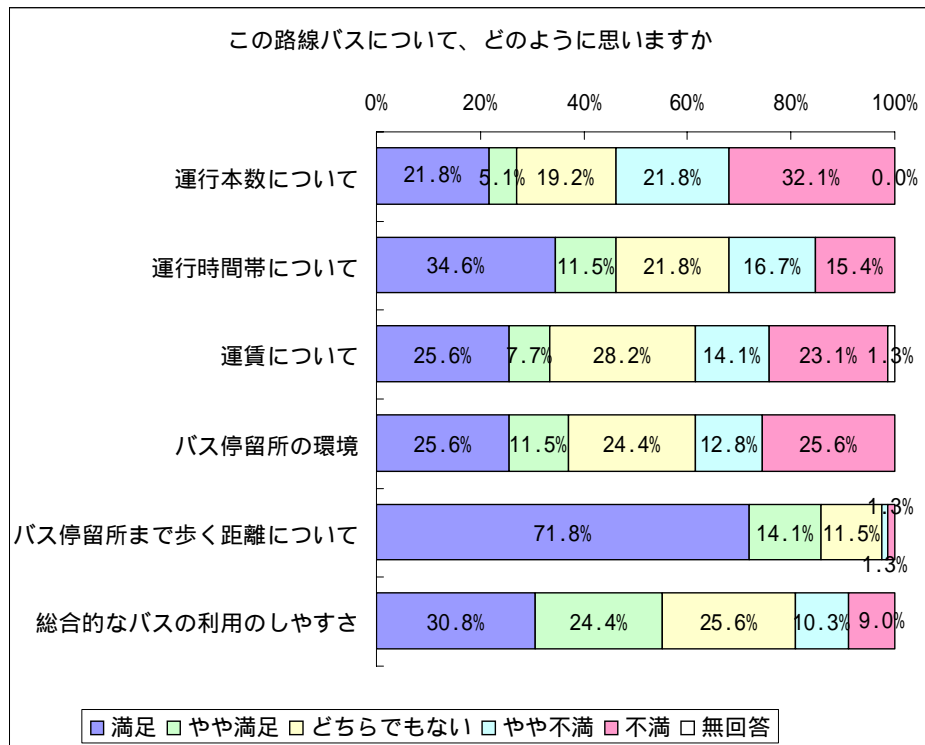


利用目的

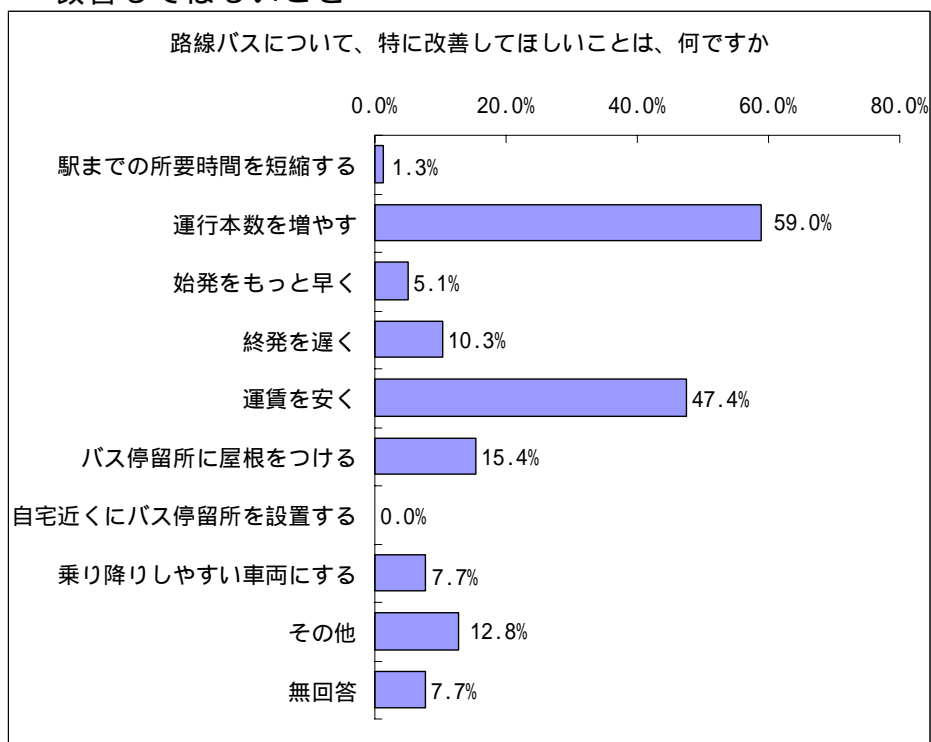


路線バスの評価については、運行本数に対する不満が最も多く（約 54%）、次いで運賃、バス停留所の環境についての不満が多く、これらについての改善要望が多い。一方で、バス停留所までの距離については、満足している人が約 86%となっている。

路線バスの評価



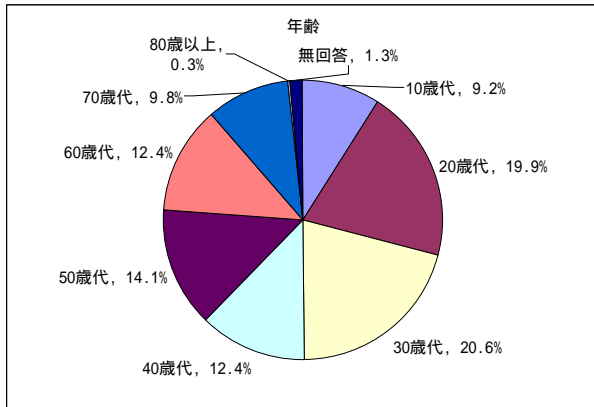
改善してほしいこと



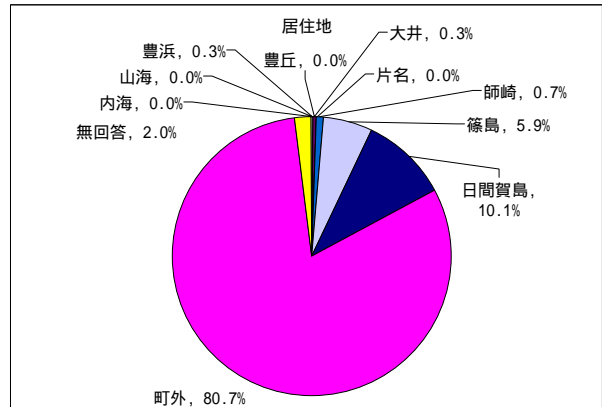
(3) 高速船・フェリー利用者ヒアリング調査結果の概要

利用者は、10歳台から70歳台以上まで均等であり、町外の人が約81%であり、利用目的をみても「遊びや趣味」が約71%を占め、町外からの観光や食事などの目的での家族連れや団体での利用が多かった。

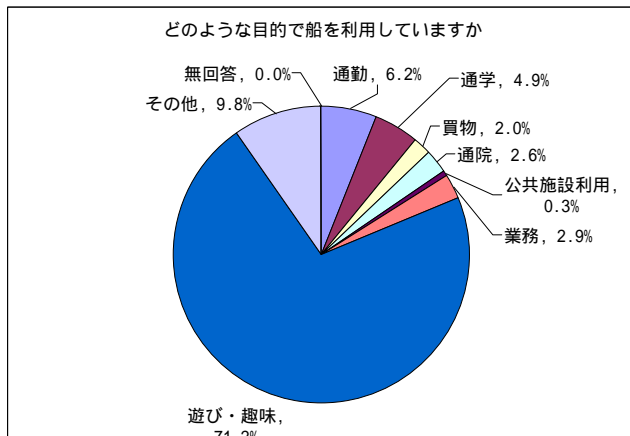
回答者の年齢



回答者の居住地

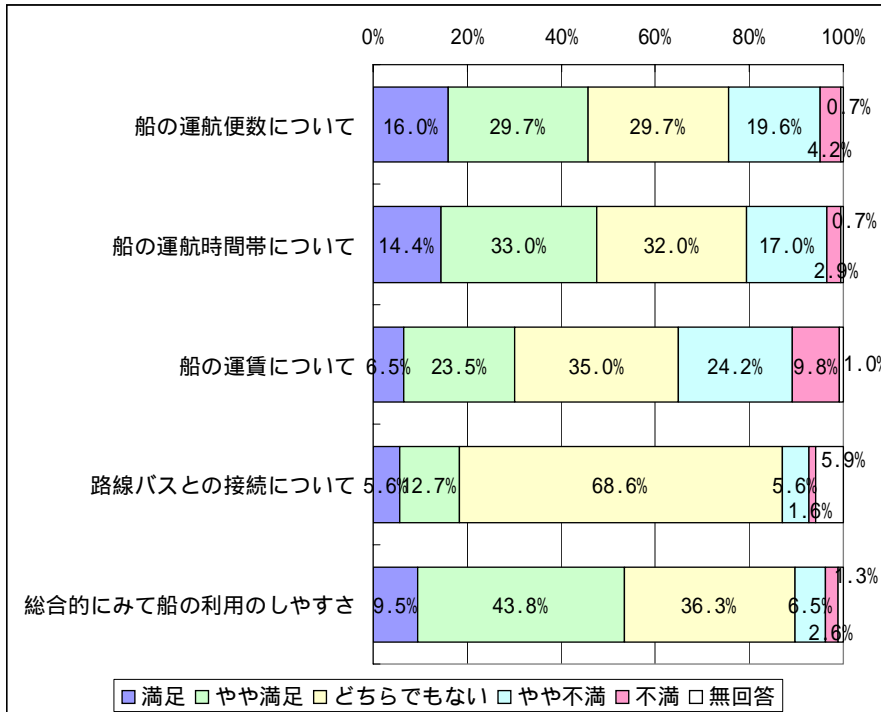


利用目的

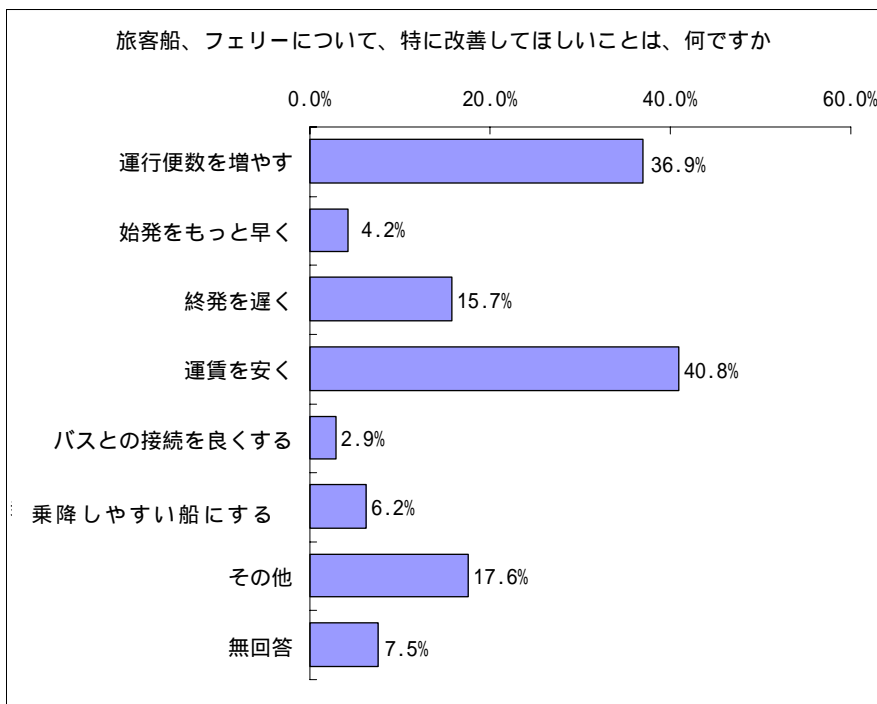


船の評価については、運賃に対する不満が最も多い（約 34%）が、全体的に満足度が高い。改善要望では、運賃、運行本数となっている。

船の評価



改善してほしいこと



2 - 4 観光客ヒアリング調査

(1) 調査の概要

実施時期

平成 21 年 9 月 17 日 (木) 10 : 00 ~ 16 : 00

平成 21 年 9 月 20 日 (日) 10 : 00 ~ 16 : 00

実施場所

師崎港、師崎漁港朝市、豊浜魚ひろば、内海海岸

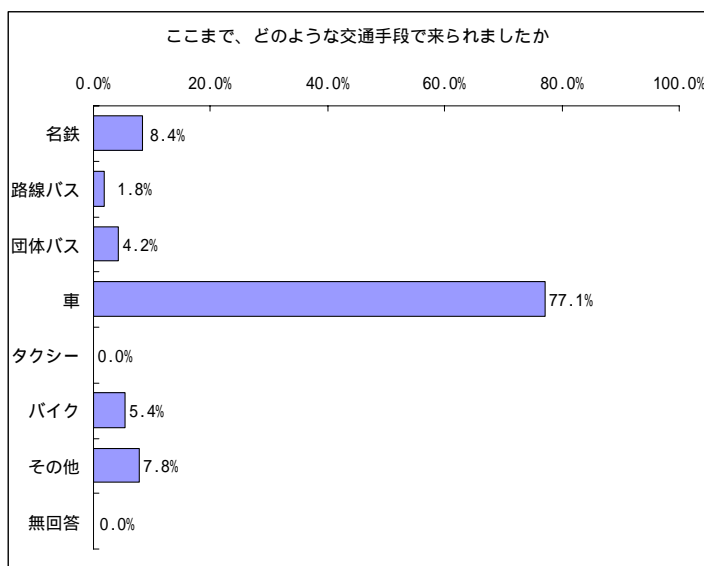
回収数

回答数 : 166 票

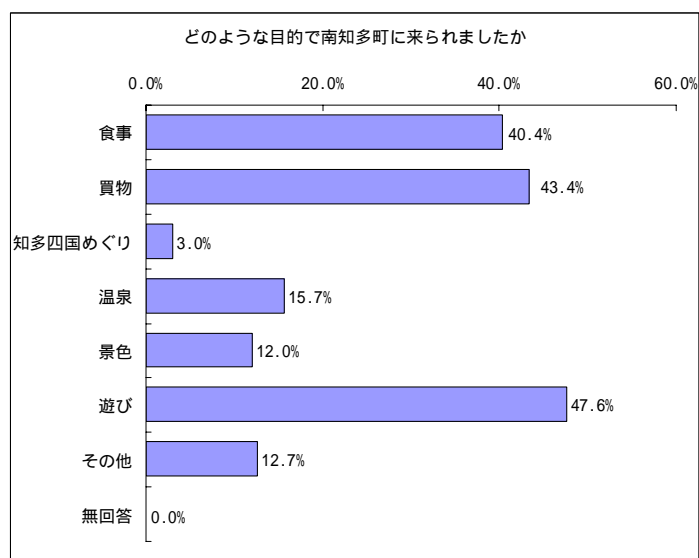
(2) 路線バス利用者ヒアリング調査結果の概要

利用交通手段は、約 77% が車であり、鉄道利用は約 8 % にすぎない。目的は、「食事」「買物」「遊び」が大半である。

利用交通手段

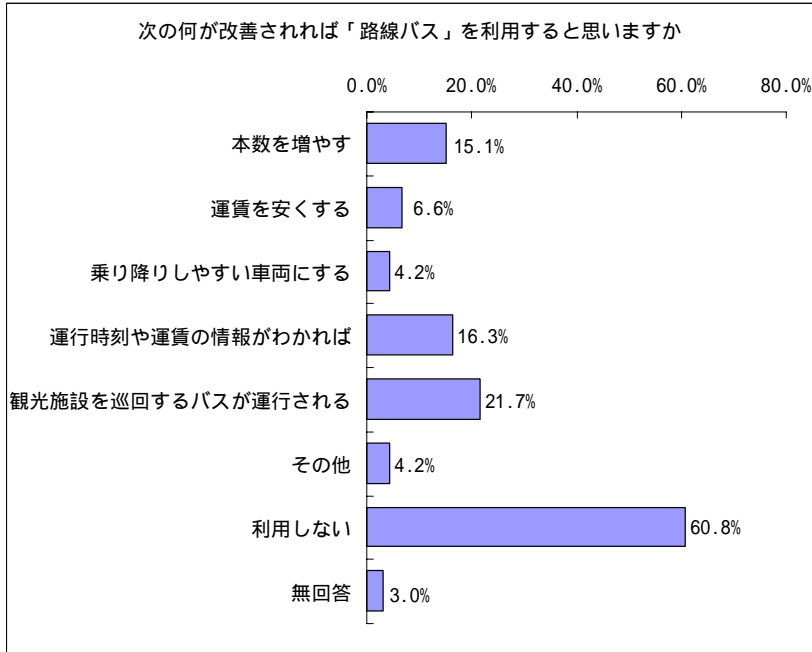


観光の目的

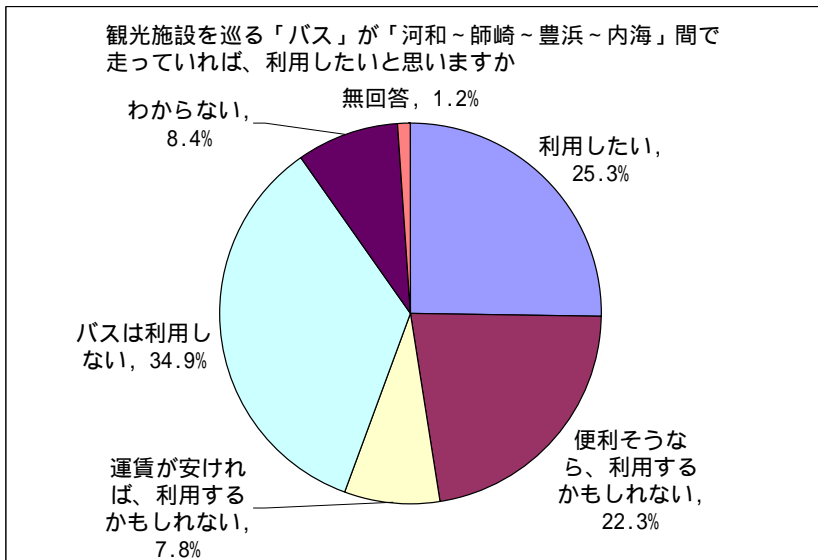


路線バスの利用については、「観光施設を巡回するバスが運行されれば」利用するという人が約 25%であり、利便性が高ければ利用の可能性はある。

路線バスの利用意向



観光施設を巡るバスの利用意向



2 - 5 アンケート調査等のまとめ

住民アンケート調査、公共交通利用者ヒアリング調査、観光客ヒアリング調査の結果を踏まえ、本計画の策定に当たって留意すべき事項を以下のように取りまとめた。

町民の公共交通利用

自家用車に依存した交通行動となっており、陸側の約 87%、島側の約 79% は、路線バスをほとんど利用していない。

しかし、交通手段がないために外出に困ることのある人が陸側では約 24%、島側では約 45%にもなり、困ったときには、陸側では家族の送迎、島側ではタクシー利用が多く、外出を控えている方もあり、公共交通を確保する必要性が伺える。

路線バスが便利になれば利用したいと思っている人が 20～30%もいるため、利便性を確保することが重要であるが、利用目的である「買物」「通院」は、毎日の交通行動にはならないため、利用頻度を考慮した検討が必要である。また、行き先は、河和駅周辺、知多厚生病院が多い。

町民の多く（陸側の約 60%、島側の約 70%）は、公共交通を維持する意向であり、費用負担については、約 75%程度の人が税金による支援が必要と認識しているため、行政による支援について一定の理解が得られていると思われる。

路線バスの評価

運行本数、運賃に対する不満が多く、また、バス利用者にはバス停留所の環境についての不満がみられる。

高速船・フェリーの評価

運賃に対する不満が最も高く、次いで運行時間帯、バスとの接続についても不満がみられる。

観光客の利用可能性

現状は、8割近くの人が車できており、路線バスの利用は少ないが、循環バスなどの利用意向がある。

3 課題の整理

3 - 1 バス交通に関する課題

(1) 路線バスの利用実態からみた問題点

利用者減少

- ・南知多町の路線バス利用者は減少傾向にある。
- ・朝夕の通勤・通学時に比べて、昼間の利用が少ない。

通学に特化している内海線

- ・師崎線、豊浜線、西海岸線については、各々のバス停で利用されているが、内海線は、内海高校前と河和駅間の利用で占めており、通学利用に特化しているため、利用増を図るためには運行ルートの見直し等が必要と考えられる。

赤字の拡大

- ・路線バス4路線とも赤字であり、平成21年度は約2,600万円の補助金(町民一人当たりの負担は年間1,200円)を予定しており、補助金額が拡大しつつある。

(2) 課題

路線バス等による運行維持

現状では、主に通学・買物・通院などに利用されているが、買物・通院は利用頻度が少ないこともあり、昼間の利用者がかなり少なく、運行赤字が続いている。しかし、交通手段がなく困っている人や、高齢化に伴い運転を取りやめる意向をもっている人もいるため、公共交通を維持する必要性が高い。

バス利用の空白地域への対応

本町の路線バスは幹線道路を通るルートとなっているため、一部の地域ではバス停留所から300m以上離れているなど、路線バスを利用しづらい公共交通空白地域があり、その改善が必要である。

運賃の低廉化

路線バスが接続する名鉄河和駅、内海駅までの運行距離が長いことから、路線バスの運賃は最大640円(内海駅～師崎港)であり、費用負担が大きい。アンケート調査においても運賃の負担軽減に対するニーズが高い。

町内のマイクロバスの効率的活用

町内の宿泊施設等がマイクロバスを活用して送迎を行っているが、利用者の減少により施設側の負担が大きくなっている。このため、共同運行やコミュニティバスへの統合などにより、効率的な運営を検討する必要がある。

バリアフリー化の推進

交通結節点については、バス利用促進の観点からも、バリアフリー化を推進することが望まれる。

3 - 2 海上交通に関する課題

運賃の低廉化

町民・観光客ともに、運賃が高いという評価が多く、特に町民にとっては金銭的な負担が大きいことから、その軽減策について検討が必要である。

運行時間帯の延長

師崎港～篠島・日間賀島間の高速船は1日36往復（運賃：片道大人680円）あり、河和港からの11往復（運賃：片道大人1,360円）に比べて利便性は圧倒的に高い。しかし、師崎港の終発は、19時5分であり、通勤・通学での利用には制約があるため、最終便の延長などについて対応することが求められる。

路線バスとの接続強化

住民アンケート調査では、路線バスとの接続についての不満が高い。バスの運行便数が船の便数よりも少ないため、接続時間が長くなる場合があることから、バスの運行便数の増加などについて検討が必要である。

海上交通の効率的運航

師崎港～篠島・日間賀島間の旅客は、そのほとんどが高速船利用であり、フェリーの利用は少ない。高速船が臨時便を運航するような場合でもフェリーを利用する旅客は少ないが、所要時間の差は小さいため、高速船とフェリーの両方を効率的に活用することが必要と考えられる。

バリアフリー化の推進

船のバリアフリー化が進められているが、乗り場も含めてより利用しやすいように推進することが求められる。

3 - 3 利用促進に関する課題

公共交通の情報提供

路線バスと海上交通の利用を促進するには、運行ダイヤ等の情報提供が不可欠であるが、現状は、バスマップなどもなく、情報がいきわたってないため、利用したくとも利用しづらい状況にある。

また、路線バスが渋滞に巻き込まれたときなどは、バス停留所を通過した後かどうかの情報がないため、利用者が安心して利用しづらい。

このため、公共交通マップの作成、停留所におけるバス運行情報の提供、海上交通と陸上交通の接続ダイヤの提供など、公共交通に関する情報提供を行う必要がある。

まちづくりとの連携

名鉄が電車と河和港～篠島・日間賀島までの旅客船切符を含んだ企画旅行などを販売しているが、町内の観光施設との連携などは行われていない。

公共交通の再生・活性化を図るには、地域のまちづくり活動や商業活動等と公共交通との連携を図ることにより、まちづくりと連携し、地域が支える公共交通体系を目指すことが望まれる。

4 地域公共交通総合連携計画

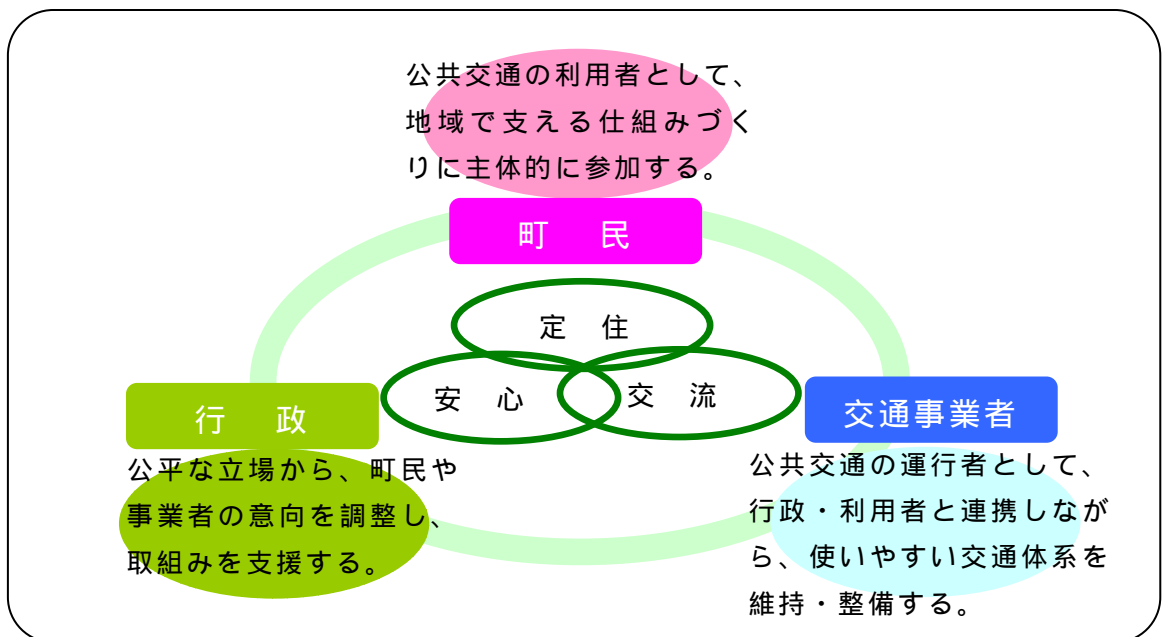
4 - 1 基本的な方針

(1) 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

- ・ 公共交通は、町民の通勤・通学・買物・通院などの日常生活を支える重要な交通手段であり、定住促進、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に必要不可欠なものである。
- ・ 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る。
- ・ このため、地域住民のニーズにあった生活交通の確保を重点に、「定住」促進・「安心」確保の観点から、また、「交流」を促進する観光交通との融合も図りながら、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す。

協働による取組みの考え方



(2) 基本方針

基本理念の実現にむけて次の基本方針のもとに取り組む。

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。

4 - 2 連携計画の区域

連携計画の区域は、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、町域全域を基本とする。なお、町外ではあるが、美浜町内の名鉄河和駅において名鉄、路線バス等との接続を考慮する。

4 - 3 連携計画の期間

本事業は、総合計画の目標年次との整合を図るとともに、中期的に取り組む課題も含まれているため、実現に要する期間を考慮し、計画期間を11年間（平成22年度～平成32年度）とする。



4 - 4 計画の目標

(1) 基本目標

基本方針の実現に向けて、以下の目標を設定する。

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】

住民のニーズに合った利用しやすいバス交通網への再編

現状のバス路線については、通勤・通学・通院・買物目的などの町民ニーズへの対応や不便地域の改善を目指して運行ルートを再編する。

運賃体系や車両改善などによる利用のしやすさ・魅力の向上

現状で不満度の高い運賃については、運賃の低廉化や乗り継ぎ割引の導入等により、町民負担を軽減し、利用しやすくする。また、バス車両の独自デザインや環境にやさしい乗り物としての魅力をアピールし利用促進を図る。

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。

【目標】

バスのサービス水準の維持・向上

バスの運行ルート、運行便数、運行時間帯などのサービス水準は、町民ニーズを踏まえて維持・向上を図る。

船の利便性向上

最終便の延長、運賃の低廉化、路線バスとの接続についての町民要望を踏まえ、事業性にも配慮し、持続的・効率的な運航を目指す。

鉄道・バス・海上交通の連携強化

単独の交通機関だけでなく、全ての公共交通が連携し利便性の高い交通体系を構築するため、交通手段間及び美浜町内の公共交通との連携を図る。

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。

【目標】

地域で支える仕組みづくり

町民・交通事業者・行政の各々が、適正な役割分担に基づき協働して公共交通の持続・活性化に取り組むため、地域の組織が、まちづくりと一体となって公共交通の運営に参画するなど、地域で支える仕組みを構築する。

(2) 数値目標

基本目標に対応する具体的な数値目標を次のように設定する。

【月に1回はバスを利用しよう】 目標、 に対応
～バスを月1回以上利用する人が現行の約12%から約25%まで倍増～

- ・住民アンケート調査で、路線バスに「月に数日」以上利用するという人は、陸側で約12%、島側で約21%である。
- ・バスが便利になったら、路線バスを「利用したい」「おそらく利用すると思う」人の割合が、陸側で約18%、島側で約30%である。
- ・この回答を踏まえ、路線バスのサービス向上により、月に1回以上利用する人が倍増することを目指す。
- ・モニタリングは、実態調査によるバス利用者データをもとに、人口あたりの換算率を算出し、検証する。

(試算の方法)

- ・現行の平日バス利用者：820人/日(平成20年6月調査)
- ・町の人口：21,112人(平成21年3月現在)
- ・人口当たり利用率： $820/21,112 = 3.9\%$
- ・月1回以上利用者の換算率 = $12\% / 3.9\% = 3.1$ 倍
- ・モニタリング時の利用率
= (1日当りバス利用者数) × 3.1 ÷ (町の人口)

【いつでも外出できるようにしよう】 目標、 、 に対応
～外出時に交通手段がなくて困る人の割合を次のように改善～

陸側	現況	約24%	目標	約10%
島側	現況	約45%	目標	約20%

- ・現況は、住民アンケート調査より、「困ることがよくある」「困ることがたまにある」の合計の割合。
- ・バス利用率の目標が上記で倍増を目指すことから、対応する割合で困る人が減少することを目指す。
- ・モニタリングは、 と同様に換算率を使って推計する。

【地域で支える活動を行おう】 目標 に対応
～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～

- ・地域で支える仕組みとして、地域ごとに運営協議会等の支援体制を組織化し、地域のまちづくり活動と連携した公共交通利用促進活動を年間に1回以上は行う。

(3) サービス水準の考え方

基本目標を実現するためのサービス水準の考え方を次のように設定する。

1) 利用を想定する主な利用者とその利用目的

《通勤・通学、高齢者等の買い物・通院等の生活交通を主な対象》

- ・住民アンケート調査によれば、本町の公共交通は、通勤・通学、買物、通院などの目的で利用されており、今後も運行維持が期待されている。
- ・車を利用できない町民として、学生の通学、高齢者等の買い物・通院等の生活交通については支援が必要である。
- ・観光交通については、土休日を中心とした利便性向上など、生活交通との融合を図るものとする。

2) 確保する運行サービス水準の考え方

運行ルート

《バスは、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。内海高校へのアクセスを確保。船は現行航路を維持。》

- ・現行の路線バスは、河和駅、内海高校への利用が多く、町民ニーズでは河和駅周辺、知多厚生病院が多い。
- ・このような住民ニーズに対応した運行とするため、以下の運行サービスを確保することを目標とする。

バス

- ・通勤・通学の利便性を確保するため、内海駅、河和駅のどちらかまで乗り換えなしで到達できるようにする。
- ・内海高校までのアクセスを確保する。
- ・通院の利便性確保のため、朝～昼間便は、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到達できるようにする。

船

- ・運航ルートについては町民のニーズがほぼ満足されているため、現行の航路を維持する。

運行本数

《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。》

- ・現行の平日運行本数は、次の通りである。

バス

- ・師崎線・豊浜線：河和駅に向け、朝（6・7時台）は1時間に2便、昼間は1時間に1便の運行
- ・西海岸線：1～2時間に1便

- ・内海線：1日2～6便（内海高校登校日の朝夕通学便は確保）
船
- ・師崎～篠島・日間賀島：1時間に2便程度（昼は1時間に1便）
- ・河和～篠島・日間賀島：1時間に1便程度
- ・師崎港に接続するバス便数を増やすことにより、陸側と島側との接続、町内の移動と河和駅方面への利便性向上を図る。
- ・需要の変化に合わせてさらなる増便を目指す。

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にする。》

- ・現行の平日運行（運航）時間帯は次の通りである。

バス

- ・師崎線：師崎6：02発～河和駅21：07発
- ・豊浜線：豊浜魚ひろば6：02発～河和駅20：37発
- ・西海岸線：師崎港7：40発～内海駅16：40発
- ・内海線：河和駅方向8：20発～17：50発
内海駅方向7：35発～17：15発

（知多乗合株資料、平成20年12月27日改正）

船

- ・師崎～篠島・日間賀島：篠島6：40発～師崎19：05発
- ・河和～篠島・日間賀島：篠島6：55発～河和18：20発
12月～4月は7：15発

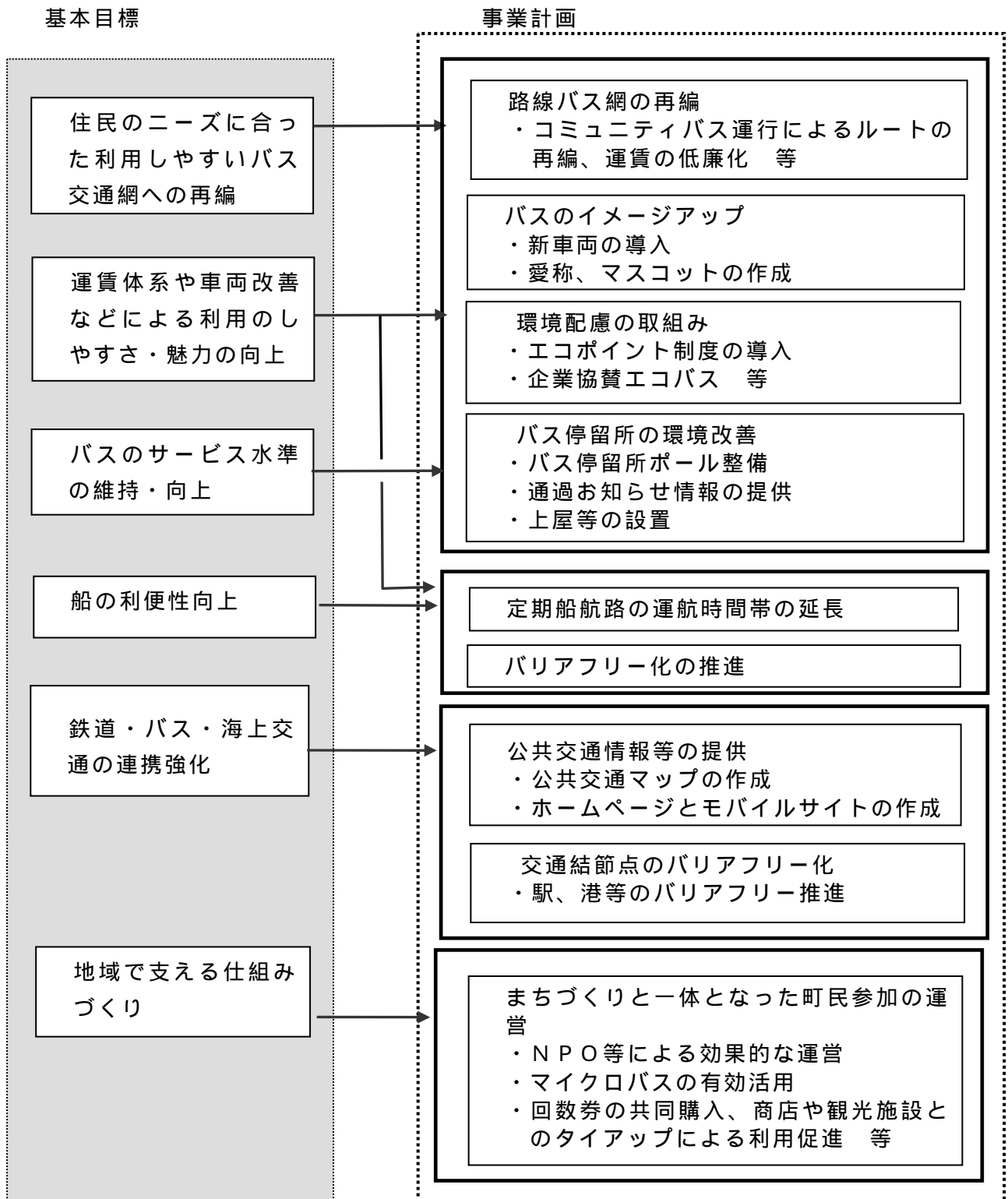
（名鉄海上観光船株資料、平成22年1月1日改正）

- ・現行の通勤、通学利用可能な時間帯の運行（運航）を確保するものとし、師崎線・豊浜線の運行時間帯に相当する6時台～20時台までの移動を確保できるようにする。

4 - 5 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(1) 事業メニュー

基本目標の実現に向けて、次の事業を実施する。



(2) 段階的な事業展開

(1)に示した事業を、計画期間内に、効果的かつ実現性を踏まえて推進するため、実証運行を実施する3年間(平成22年度～平成24年度)を「短期」とし、目標年次である平成32年度までを「中長期」として、以下のように段階的に事業を実施する。

段階的な事業展開方針

《目標》

- ・地域のニーズにあった公共交通等のサービスの改善、推進体制・仕組みづくり

【ねらい】

- ・現行の路線バスの再編成を行い、公共交通の維持・活性化を図る。

【概要】

- ・地域のニーズにあったバスの運行形態やルートに再編成する。
- ・地域ぐるみによる公共交通の維持・活性化を図るため、地域単位でバス交通の課題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る。
- ・海上交通と陸上交通との乗継ぎの利便性向上を図る。

《目標》

- ・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について住民や企業等の参加・協力を進める。

【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る。
- ・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る。

短期(3年以内)

バス交通に関する事業

路線バス網の再編(実証運行)

バスのイメージアップ

- ・新車両の導入(バリアフリー対応)
- ・愛称、マスコットの作成

バス停留所ポール整備

通過お知らせ情報の提供

海上交通に関する事業

航路の運航時間帯の延長(実証運航)

利用促進に関する事業

公共交通情報等の提供

- ・公共交通マップ等の作成
- まちづくりイベント・勉強会等の開催

中長期(H32まで)

バス交通に関する事業

バス網の充実

バス停留所の環境改善

- ・上屋設置、運行情報提供等

利用促進に関する事業

まちづくりと一体となった町民参加型の運営

- ・NPO等による効果的な運営
- ・マイクロバスの有効活用
- ・定期券共同購入、商店や観光施設とのタイアップによる利用促進等

環境配慮の取組み

- ・エコポイント
- ・企業協賛エコバス 等

バリアフリー化の推進

- ・交通結節点等

(3) 短期事業 (地域公共交通活性化・再生総合事業)

1) バス交通に関する事業

路線バス網の再編

a) 再編成の考え方

需要に対応した効率的な運行を目指すものとする。

- ・ 通勤、通学需要への対応の強化
- ・ 昼間運行の効率化
- ・ 公共交通不便地域への対応

b) 再編案の設定

バス路線のルート案は、次ページ。

当面案 (豊浜線、西海岸線のコミュニティバス化)

豊浜線：河和駅、南知多病院・知多厚生病院、内海高校へのアクセス強化のためルート変更及び船とバスの連絡強化のため師崎港までルート延伸。

西海岸線：山海地区から知多厚生病院、河和駅へのアクセス強化のためルート延伸及び公共交通不便地域への対応として岩屋寺経由にルート変更。

師崎線：現行通り。

内海線：知多厚生病院経由に変更。

最終案 (豊浜線と師崎線の循環型運行)

豊浜線・師崎線：循環型路線とし、町内間の移動及び船とバスとの接続の利便性向上を図る。南知多病院・知多厚生病院、内海高校へのアクセス強化のためのルート変更。

西海岸線：当面案と同じ。

内海線：コミュニティバス化を目指し、西海岸線を考慮しつつ検討する。

c) 実施主体

- ・ 当面は、豊浜線と西海岸線を町の運営によるコミュニティバスとする。
- ・ 師崎線は、当面は、行政の補助により現行通りとする。その後、町運営のコミュニティバス化を検討する。
- ・ 内海線は、当面は現状維持とする。その後、師崎線とあわせてコミュニティバス化等を検討する。

d) 車両

- ・ 師崎線、豊浜線、内海線は、通勤通学時間帯に利用者が集中するため、現行

通りのバス車両とする。

- ・西海岸線は、需要が少なく、幅員の狭い道路の運行を可能とするため、小型のバスによる運行とする。

e) 運賃

- ・運賃については、利用者から運賃負担の軽減に対するニーズが高いため、コミュニティバスについては、1乗車あたり200円あるいは300円に軽減することを検討する。
- ・師崎線、内海線利用者の運賃負担を軽減するため、上限運賃制度、乗り継ぎ運賃割り引き制度等の導入を検討する。

f) 実施時期

- ・平成22年度から平成24年度は実証運行
- ・平成25年度からは本運行

路線バス再編案

当面案（豊浜線・西海岸線のみコミュニティバス化）



見直し項目 【目的：船とバスとの連携強化、病院・内海高校への接続強化】

内海線を知多厚生病院経由に経路変更

西海岸線の経路変更・デマンド化の検討

- ・朝夕は内海駅～豊浜間に変更。
- ・岩屋寺地区の公共交通不便地域に対応。（一部の便が岩屋寺経由）
- ・昼間は、知多厚生病院経由で河和駅まで延伸運行。

豊浜線は師崎港まで延伸し病院・内海高校へのアクセス確保

- ・朝夕の通勤・通学時は、師崎港まで延伸し船との接続を強化。現行ルートを中心に運行するが、速達性向上のため豊浜魚ひろばは通過。
- ・朝の特定便は、内海高校～知多厚生病院～河和駅に変更。
- ・昼間は、南知多病院・知多厚生病院・豊浜魚ひろば経由。

最終案（師崎線と豊浜線を循環型で運行）



見直し項目【目的：町内での移動の利便性向上、船とバスとの連携強化、病院・内海高校への接続強化】

内海線を知多厚生病院経由に経路変更。（当面案と同じ）

西海岸線の経路変更（当面案と同じ）

- ・朝夕は内海駅～豊浜間に変更。
- ・岩屋寺地区の公共交通不便地域に対応。（一部の便が岩屋寺経由）
- ・昼間は、知多厚生病院経由で河和駅まで延伸運行。

豊浜線は師崎線と一体的に循環型で運行。

- ・朝夕の通勤・通学時は、現行ルートを中心に運行するが、速達性向上のため豊浜魚ひろばは通過。
- ・朝の特定便は、内海高校～知多厚生病院～河和駅に変更。
- ・昼間は、南知多病院・知多厚生病院・豊浜魚ひろば経由。

バスのイメージアップ

乗ってみたいくなるようなバス車両にし、町民及び観光客の認知度・魅力の向上と利用促進を図る。

a) 新車両の導入

町のイメージアップにつながるデザインのバス車両を導入する。

実施主体	南知多町
実施時期	平成22年度～平成24年度
事業内容	バリアフリー対応の新車両の導入。 車両デザイン公募など、町民参加を意識する。

b) 愛称、マスコットの作成

マイバス精神、親しみやすさ向上のため、バスの愛称とマスコットを作成する。

実施主体	南知多町
実施時期	平成22年度
事業内容	<p>ネーミング バスの愛称を募集し、マイバス精神の向上を図る。</p> <p>マスコット バス利用促進をイメージしたマスコットを作成する。</p> <p>上記の、の作成にあたっては、下記の2案で検討。 案1：町のマスコット「ミーナ」の活用 案2：独自にマスコットを公募する。</p>

南知多町のマスコット「ミーナ」



マスコットの例



(草津市 まめバス)

バス停留所ポール整備

コミュニティバス化に合わせて、マスコットの掲載など、親しみやすい停留所ポールを設置する。

実施主体	南知多町
実施時期	平成22年度～平成23年度
事業内容	コミュニティバスルートについて、マスコット、運行ダイヤなどを掲載したバス停留所ポールを整備する。

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）

バスの通過の有無を停留所で情報提供することによって、安心して利用できる環境整備を行う。

実施主体	南知多町
実施時期	平成24年度
事業内容	<p>主要なバス停留所にバスロケーションシステムを導入し、バスの通過の有無を情報提供する。費用対効果を考慮し、簡易型システムを検討する。</p> <p>携帯電話でも確認できるようにする。</p>

システムのイメージ

基本ユニット外観



※写真は豊田山社会大駅時の物です

2) 海上交通に関する事業

航路の運航時間帯の延長（実証運航）

通勤、通学等の利用制限を少なくするとともに、観光利用促進を図るため、運行時間帯の延長を図る。

実施主体	名鉄海上観光船株式会社、海上タクシー事業者
実施時期	平成23年度～平成24年度（平成25年度から本運航）
事業内容	20時台の運航便の新設（実証運航） 町民のニーズに対応して運行時間を延長する。

3) 利用促進に関する事業

公共交通情報の提供

バス・定期船航路の路線と運行ダイヤ及び観光資源などの情報を記載したマップ、ホームページ、モバイルサイトなどの構築により、いつでもどこでも情報を得られる環境を整備する。

a) 公共交通マップ等の作成

鉄道、バス及び定期船航路情報を記載したマップ、ホームページ、携帯電話向けのモバイルサイトを作成する。

実施主体	南知多町・知多乗合株式会社・名鉄海上観光船株式会社
実施時期	平成22年度～平成24年度
事業内容	鉄道、バス及び定期船航路の路線・運行ダイヤ・運賃、観光資源とその概要などを記載したマップを作成し、主要公共施設、駅、観光施設、宿泊施設などで配布する。 また、PC、モバイルサイトからも情報発信する。

b) まちづくりイベント・勉強会等の開催

地域のまちづくりと連携して、公共交通利用促進のためのイベント等を行う。

実施主体	南知多町
実施時期	平成22年度～平成24年度
事業内容	地域のまちづくりと連携した公共交通利用促進イベント（バス試乗会等）やシンポジウムの開催、地域で支える仕組みづくりのための勉強会の開催などを実施する。

(4) 中長期事業

1) バス交通に関する事業

バス網の充実

短期に実施する実証運行の結果を評価し、町民のニーズや観光客にも配慮したバスルート・ダイヤへの見直し等を行う。

実施主体	南知多町
実施時期	平成25年度～平成32年度

バス停留所の環境改善

主要なバス停留所については、上屋の整備や運行情報の提供などにより、バス停留所の待合環境を改善する。

実施主体	南知多町・バス事業者
実施時期	平成25年度～平成32年度

2) 利用促進に関する事業

まちづくりと一体となった町民参加型の運営

公共交通に対する町民ニーズにきめ細かく対応した運行や、町内の宿泊施設等のマイクロバスの有効活用など、効率的かつ効果的な運行を実現するとともに、地域のまちづくりと一体となって持続可能な事業運営を図るため、NPO法人などによる町民参加型の運営体制の組織化を目指す。

また、回数券の共同購入、商店や観光施設とのタイアップ等による利用促進を図る。

実施主体	南知多町
実施時期	平成25年度～平成32年度

環境配慮の取組みの構築

環境性能に優れた公共交通をアピールし、児童・生徒の環境学習にも役立てることを目的に、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・燃料電池バスなどのエコバスを企業協賛で運行する等の環境に配慮した取組みを行う。

実施主体	南知多町
実施時期	平成25年度～平成32年度

バリアフリー化の推進

誰もが利用しやすい構造や情報提供された公共交通とするため、交通結節点となる駅や船の乗り場のバリアフリー化を推進する。

実施主体	交通事業者・南知多町
実施時期	平成25年度～平成32年度

(5) 事業一覧

全体事業を以下のようにとりまとめる。

全体事業一覧

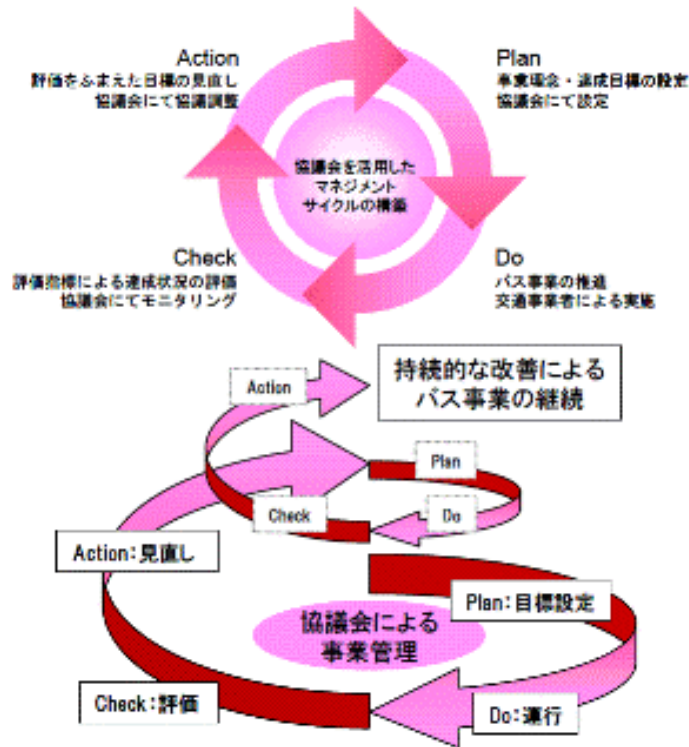
事業項目				実施主体	短期			中長期	備考
					H22	H23	H24	H25 ~ H32	
バス交通に関する事業	短期事業	路線バス網の再編(実証運行)	コミュニティバスの運行	南知多町(バス事業者に委託)				本運行	短期の実証運行中に当面案から最終案に移行
			既存バス路線のルート変更、運賃改正等	知多乗合(株)					
		バスのイメージアップ	a) 新型車両の導入	南知多町					
			b) 愛称、マスコットの作成	南知多町					
		バス停留所ポール整備		南知多町					
		通過お知らせ情報の提供(簡易型バスロケーションシステムの導入)		南知多町					
	中長期事業	バス網の充実		南知多町					
バス停留所の環境改善		南知多町 バス事業者							
海上交通に関する事業	短期事業	航路の運航時間帯の延長(実証運航)		名鉄海上観光船(株) 海上タクシー事業者				本運航	
利用促進に関する事業	短期事業	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 知多乗合(株) 名鉄海上観光船(株)					
			b) まちづくりイベント・勉強会等の開催	南知多町					
	中長期事業	まちづくりと一体となった町民参加型の運営		南知多町					
		環境配慮の取組みの構築		南知多町					
		バリアフリー化の推進		交通事業者 南知多町					

4 - 6 P D C Aサイクルにもとづく事業評価の実施

事業の実施にあたっては、目標の達成度を評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善などを行うため、「南知多町地域公共交通活性化・再生協議会」を継続して運営し、P D C Aサイクルにもとづくモニタリング、事業の評価・見直しを行うものとする。

このため、次年度において、事業評価を行うための検証方法・手順を検討する。

P D C Aサイクルの概念



出典：コミュニティバスの事業評価の手引

次のスケジュールで事業評価を実施する。

P D C Aサイクルにもとづく評価・見直しのスケジュール

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
法定協議会の開催											
実証運行											
モニタリング											
評価・見直し											

平成22年度において、事業評価のための検証方法、手順を検討する。

評価・見直しは、は路線・事業等の見直し、はルート等の軽微な変更。

5 実証運行当初案

平成22年度より実施予定の実証運行案当初案について整理する。

5 - 1 実証運行の目的

- ・ルート変更、運賃の低廉化による需要変化の確認。
- ・事業採算性についての見通しの検証。

5 - 2 実証運行計画

(1) 内海線（ルート変更）

運行ルート

- ・知多厚生病院経由で河和駅に接続するルートに変更。

実施主体

- ・知多乗合(株)

使用車両

- ・現行通り。

停留所

- ・知多厚生病院前などを新設。

運行ダイヤ

- ・現行をベースに調整。

運賃

- ・現行通り（知多バスの運賃体系）。

(2) 豊浜線（コミュニティバス化）

運行ルート

- ・当面案

【朝・夕便】船との接続強化のため師崎港まで延伸。特定便は内海高校まで延伸。

【昼便】南知多病院・知多厚生病院への通院対応のためルート変更。

実施主体

- ・南知多町（一般乗合事業者に運行委託）

使用車両

- ・バス車両（愛称やマスコットをラッピング）

停留所

- ・知多厚生病院前、南知多病院前などを新設。

運行ダイヤ

- ・現行をベースに調整。

運賃

- ・大人200円あるいは300円（子供半額）
- ・定期、回数券について検討。
- ・内海線・師崎線への乗り継ぎ割り引きについて検討。

(3) 西海岸線 (コミュニティバス化)

運行ルート

【朝・夕便】内海駅～豊浜間に変更。一部は岩屋寺へアクセス。

【昼便】知多厚生病院・河和駅まで延伸。一部は岩屋寺へアクセス。

実施主体

・南知多町 (一般乗合事業者に運行委託)

使用車両

・小型バス車両

停留所

・岩屋寺前等を新設。

運行ダイヤ

・現行をベースに調整。

・需要が少ない場合は、デマンド運行方式も検討。

運賃

・大人 200 円あるいは 300 円 (子供半額)

・定期、回数券について検討。

・内海線や師崎線との乗り継ぎ割り引きについて検討。

(4) 師崎線

運行ルート

・現行通り。

実施主体

・知多乗合(株)

使用車両

・現行通り。

停留所

・現行通り。

運行ダイヤ

・現行通り。

運賃

・豊浜線の運賃を上限とする上限運賃制度を検討。

(5) 海上交通

師崎港～篠島・日間賀島 の運航時間帯の延長 (20 時台を運航)

参考資料

参考1 検討体制

本計画の策定にあたっては、「南知多町地域公共交通活性化・再生協議会」を設置し、検討を行った。

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)

区 分	役 職 名	委 員 名
住民又は利用者代表	社会福祉協議会会長(監事)	間 瀬 巖
	内海地区区長会長	内 藤 宗 充
	豊浜地区区長会長	石 黒 良 紀
	師崎地区区長会長	中 川 嗣 朗
	篠島地区区長代表	辻 總 一 郎
	日間賀島地区区長代表(区長連合会長)(副会長)	鈴 木 利 勝
学識経験を有する者	名古屋産業大学教授(座長)	伊豆原 浩 二
町議会議員の代表	南知多町議会議長(身体障害者福祉連合会長)	相 川 成 三
	南知多町議会副議長	松 本 保
	南知多町議会総務文教常任委員会委員長	鳥 居 恵 子
	南知多町議会総務文教常任委員会副委員長	鈴 木 欽 夫
	南知多町議会議員	鈴 川 和 彦
一般旅客自動車運送事業者の代表	知多乗合(株)取締役社長	平 松 喜久雄
一般旅客定期航路事業者の代表	名鉄海上観光船(株)取締役営業本部長	久 世 守
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表	社団法人愛知県バス協会専務理事	長 崎 三千男
	愛知県タクシー協会知多支部長(名鉄知多タクシー(株))	岡 本 一 志
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表	知多乗合労働組合執行委員長	守 山 睦
	名鉄知多タクシー労働組合執行委員長	西 島 久 義
国土交通省	国土交通省中部運輸局海事振興部旅客課長	高 木 光 輝
	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(企画調整担当課長職)	高 橋 正 旨
	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(輸送担当課長職)	小 林 裕 之
半田警察署	半田警察署交通課長	平 井 美 博
愛知県	愛知県地域振興部交通対策課長	宮 崎 秀 嗣
	愛知県地域振興部地域政策課長	丹 羽 健一郎
	愛知県知多建設事務長	赤 堀 修 一
南知多町	南知多町長(会長)	沢 田 壽 一
	総務部長(会計)	鳥 居 敏 正
	企画情報課長	平 山 康 雄
	建設課長	早 川 哲 司

参考2 会議等の開催状況

本計画の策定に当たっては、次のように会議等を開催し検討を重ねた。

開催経緯

会議等	開催日	主な議題等
第1回協議会	平成20年 12月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化・再生協議会規約の制定 ・委員の委嘱 ・地域公共交通活性化・再生総合事業の概要
第2回協議会	平成21年 2月9日	<ul style="list-style-type: none"> ・事務処理規定等 ・地域公共交通総合連携計画について ・地域公共交通総合連携計画策定調査申請
第3回協議会	5月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会規約改正、協議会役員等 ・平成21年度予算 ・地域公共交通総合連携計画の委託について
第4回協議会	8月11日	<ul style="list-style-type: none"> ・連携計画のアウトプットイメージ ・調査実施フローと業務内容
住民アンケート調査等	9月中	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケート調査 ・公共交通利用者、観光客ヒアリング調査等
町議会地域公共交通対策特別委員会	10月16日 11月12日 11月20日 12月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通総合連携計画の内容
第5回協議会	12月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通総合連携計画（素案）
タウンミーティング	平成22年 1月14日～ 18日	<ul style="list-style-type: none"> 1月14日：師崎地区 15日：篠島地区 16日：豊浜地区 17日：内海地区 18日：日間賀島地区
町議会地域公共交通対策特別委員会	平成22年 2月8日	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通総合連携計画（案）の確認
第6回協議会	2月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通総合連携計画の策定 ・平成22年度事業の概要

