

海っ子バスの未来を 考える会

令和4年7月

本日のスケジュール

- 1 説明 30分 (19:00～19:30)
- 2 質問 15分 (19:30～19:45)
- 3 意見発表 30分 (19:45～20:15)
- 4 意見提出 15分 (20:15～)
※提出した方から解散

本日の目的

- 1 海っ子バス路線の見直し
- 2 運賃の見直し



1, 2 を検討していくに当たって

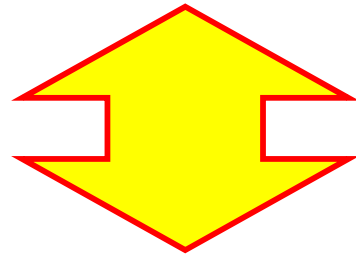
皆様のご意見を聞かせてください

なぜ見直しが必要なの??

利用者の要望

- 本数が少ない
- 乗継ぎが悪い
- アクセスが不便
- 他

⇒ 利便性向上

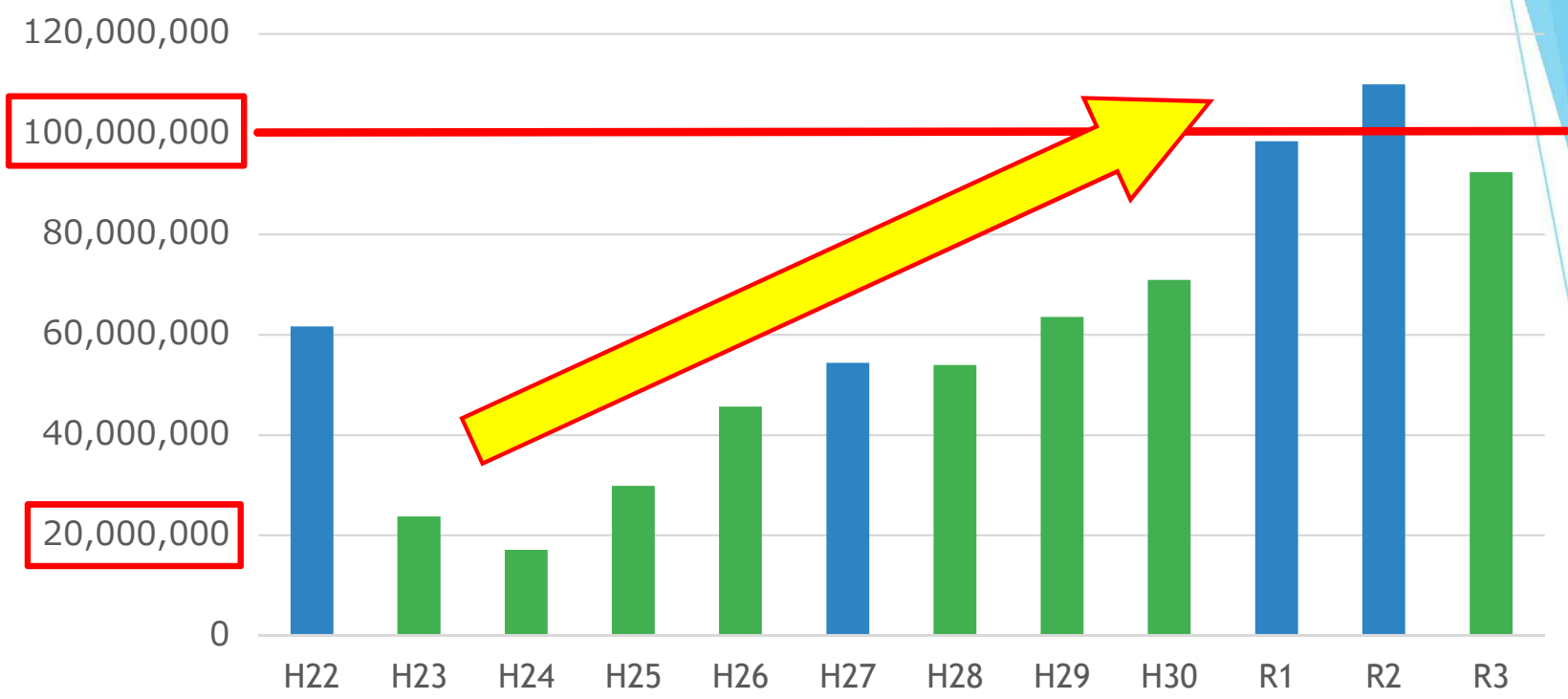


公共交通の役割

- 住民の足の確保
- 持続的な公共交通の維持
- 他

⇒ 町の財政負担が増大

町の財政負担の推移 (参考資料 1)



- ▶ 運行当初は年間約2,000万円ほどの負担だったが、現在は年間 **約 1 億円** まで上昇。
- ▶ ■ の年はバス購入費用も含まれている。

負担増の原因

- 路線の延長等による走行距離の増加
- 燃料費・人件費の上昇
- など

今回の見直しにより期待する効果

- 1 利便性の確保
- 2 財政負担の軽減



将来に渡り持続可能な公共交通を目指します。

路線見直しに伴う効果の検証

現状

師崎線 (河和駅 ⇄ 大井 ⇄ 師崎港)

豊浜線 (河和駅 ⇄ 豊浜 ⇄ 師崎港)

西海岸線 (河和駅 ⇄ 内海 ⇄ 師崎港)

変更案

東海岸線 (河和駅 ⇄ 大井 ⇄ 師崎港)

西海岸線 (河和駅 ⇄ 内海 ⇄ 師崎港)

⇒ 2つの路線をループ化し、乗継無しのシームレスな路線を形成。

2種類のループ化した路線案を提案します。

現行の路線図



問題点

- ◎ 路線の重複があり非効率的
- ◎ 乗継が不便
- ◎ 1時間に1本のダイヤ

路線変更 (ループ案A)



ループ案Aの特徴

- ◎ 「南知多町役場前」まで乗り入れ
- ◎ スムーズなループ化路線
- ◎ 45分に1本のダイヤ

交通空白地

運行比較

項目	ループ案A (+役場のみ)	ループ案B (+体育館・豊丘)
周回時間	85分 (90分サイクル)	99分(120分サイクル)
本数	1本/45分 (4本/3時間)	1本/1時間
移動バス停	2件 (南知多町役場前、豊浜)	2件 (豊浜、乙方)
廃止バス停	8件 (岩屋寺、小野、初神口、花ひろば・総合体育館前、プラスチック団地前、鯛祭りひろば前、乙方、運動公園前)	4件 (岩屋寺、小野、プラスチック団地前、鯛祭りひろば前)
交通空白地	山海 (岩屋・小野)、豊丘	山海 (岩屋・小野)
乗車時間	【一周】 85分 【河和駅⇔師崎港】 33分 【内海駅⇔師崎港】 36分	【一周】 99分(+14分) 【河和駅⇔師崎港】 43分(+10分) 【内海駅⇔師崎港】 40分(+4分)
保有車両	7台 (左右回り各2台) ※現状維持	7台 (左右回り各2台) ※現状維持
便数	22便(5:30発~22:45着で運行した場合) 車両①・・・11便 車両②・・・11便	16便(5:30発~22:30着で運行した場合) 車両①・・・8便 車両②・・・8便
走行距離 1周当たり×便数 ×2(左右回り)	【1周当たり】 38.5km 【1日当たり】 1,694.0km(+250.8km)	【1周当たり】 45.1km (+6.6km) 【1日当たり】 1,443.2km

経費比較

項目	現在	ループ案A (+役場のみ)	ループ案B (+体育館・豊丘)
年間走行距離 <small>1日当たり走行距離×365日</small>	豊浜線 238,637 km 西海岸線 276,507 km 合計 515,144 km	618,310 km	526,768 km
燃料油脂量 (燃費5.0km/ℓ) <small>年間走行距離÷5km</small>	103,028.8 ℓ	123,662.0 ℓ	105,353.6 ℓ
燃料油脂費 (軽油単価147円/ℓ) <small>燃料油脂量×147円</small>	15,145,233 円	18,178,314 円 (+ 3,033,081 円)	15,486,979 円 (+ 341,746円)
師崎線維持費用 (町負担分)	約10,000,000 円	0 円	0 円
運行経費削減効果 <small>現在の「燃料油脂費」と「知多バスへの減収補填」を基準に、【案1】及び【案2】における差額の合計金額が削減効果となる。</small>	—	6,966,919 円 の減額	9,658,254 円 の減額

運賃見直しに伴う効果の検証

現状

ゾーン制運賃 町内160円 町外300円

※海っ子バス運行開始当初からの金額。

変更案

一律運賃 距離や地域に関係なく1回の乗車を同一運賃とする。

※適正な価格を検討。資料として、一律300円案と500円案を提示。

運賃収入比較

項目		現在	運賃 300円案	運賃 500円案
運賃		町内160円 町外300円 (1人平均 198円)	一律 300円 (1人平均 240円)	一律 500円 (1人平均 400円)
パターン①	乗車人員	252,000人	252,000人	252,000人
乗車人員 現状維持 の場合	運賃収入	50,000,000円	60,480,000円 (+ 10,480,000円)	100,800,000円 (+ 50,800,000円)
パターン②	乗車人員	252,000人	226,800人	226,800人
乗車人員 1割減少 の場合	運賃収入	50,000,000円	54,432,000円 (+ 4,432,000円)	90,720,000円 (+ 40,720,000円)
パターン③	乗車人員	252,000人	201,600人	201,600人
乗車人員 2割減少 の場合	運賃収入	50,000,000円	48,384,000円 (△1,616,000円)	80,640,000円 (+ 30,640,000円)

【留意事項】

- (1) 現在の「乗車人員」及び「運賃収入」は、3路線の直近5ヶ年平均で算出。
- (2) 【運賃 300円案】及び【運賃 500円案】の「一人平均」の額は、定期券、回数券、小人運賃、障がい者割引等の利用も考慮し、運賃の2割減を見込み、運賃収入を計算。
- (3) 公共交通事業を黒字にするために必要な運賃を試算した場合、一律750円が必要である。

【ループ案A】と【ループ案B】の比較

項目	ループ案A（+役場のみ）	ループ案B（+体育館・豊丘）
共通 メリット	<ul style="list-style-type: none"> ①どのバスに乗っても乗り継ぎ無しで目的地へ到着可能。 ②重複路線の解消。（豊浜線・西海岸線の一部、豊浜線・師崎線の一部） ③早退等でスクールバスが利用できない中学生が、乗り継ぎ無しで帰宅等可能。 ④財政負担の減。 	
共通 デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ①休日に運行していたサンタバーバラサンセットから岩屋寺までが空地となる。 ②運賃見直しにより利用者負担増となる。 	
【ループ案A】 と 【ループ案B】 を比較した メリット	<ul style="list-style-type: none"> ①運行本数の増加が可能。 ②乗車時間が短い（一部）。 	<ul style="list-style-type: none"> ①交通空白地が最低限で押さえられる。 ②ダイヤが1時間サイクルで組むことができ、住民にわかりやすく、電車への乗り継ぎも特急等に固定できる。 ③運行経費が安い。
【ループ案A】 と 【ループ案B】 を比較した デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ①交通空白地が多くなる。 ②ダイヤが45分サイクルとなるため毎時固定の時間でダイヤを組めず、わかりづらい。 ③電車のダイヤは1時間サイクルのため、乗れる電車が固定されない。 ④運行経費が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ①内部へのルートがあるため、乗車時間が長くなる（一部）。 ②運行本数が現状維持のまま。

課題とそれに対する考え方（1）

課題1 交通空白地（豊丘）

【ループ案（+役場のみ）の場合】

◆豊浜線の「南知多町役場前」から「山田」の間の5ヶ所のバス停を廃止。

⇒この区間では、利用が多いバス停でも約3人/日ほどで、利用者が少なく影響は最小限である。全体で見た場合、乗車時間の減少により利便性向上につながる。

【ループ案（+体育館・豊丘）の場合】

◆豊浜線の「プラスチック団地」「鯛祭りひろば」の2ヶ所のバス停を廃止。

⇒「プラスチック団地前」の利用者は「花ひろば・総合体育館前」で代替可能。「鯛祭りひろば」は観光施設として営業を中止しており、今後再開の見込みも低いいため、生活路線としての影響は無いと考える。

課題2 交通空白地（山海）

◆西海岸線の「小野」「岩屋寺」の2ヶ所のバス停を廃止。

⇒現在は土日の日中のみ乗り入れ。利用者も1日約2名ほどの利用であり、観光客であると推測され、生活路線としてはほとんど影響がないと考える。

⇒「岩屋寺」等に乗入れた場合、往復約10分かかり、内海と豊浜・師崎間の乗車時間が長くなり、利便性の低下につながる。

課題とそれに対する考え方（2）

課題3 代替の交通手段の検討

◆交通空白地に対して、デマンド交通等、新たな施策を検討する必要がある。

⇒財政状況が厳しい中、新たな予算を投入することは困難。今回の路線見直しにより、運行経費が現在より改善した場合等、住民ニーズを的確に把握し、デマンド交通等を検討していくことも必要と考える。

課題4 運賃の増額

◆海っ子バス運行当初から固定してきた運賃を増額することで、利用者の負担増となる。

⇒町の公共交通対策事業費約1億円にまで膨れ上がった。それに対して、運賃の見直しはこれまで一度もない。今後も継続して海っ子バスを運行し続けるためには、増額は避けて通れないため、運行開始以降最大の路線の見直しを行う今回に合わせて、運賃の増額を実施させていただきたい。

運行予定車両（参考資料2）

【町所有車両】

ポンチョ型	1台	平成22年9月	購入	「2822」	36人乗
中型バス	3台	平成27年8月	購入	「5005」	57人乗
		令和2年1月	購入	「6006」	59人乗
		令和3年1月	購入	「7007」	59人乗

【リース車両（レスクル契約）】

中型バス 2台

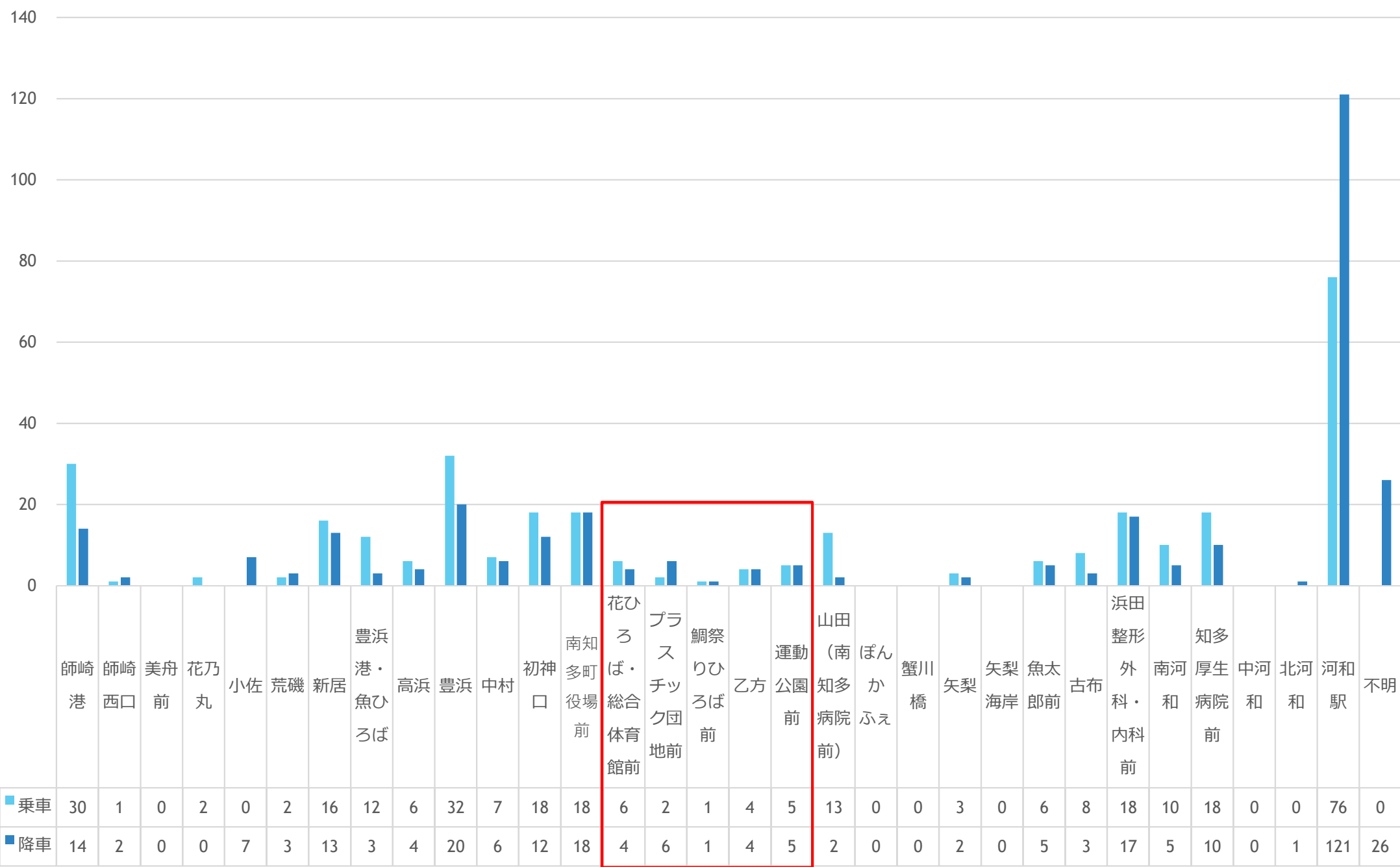
【予備車両（レスクル所有）】

中型バス 1台

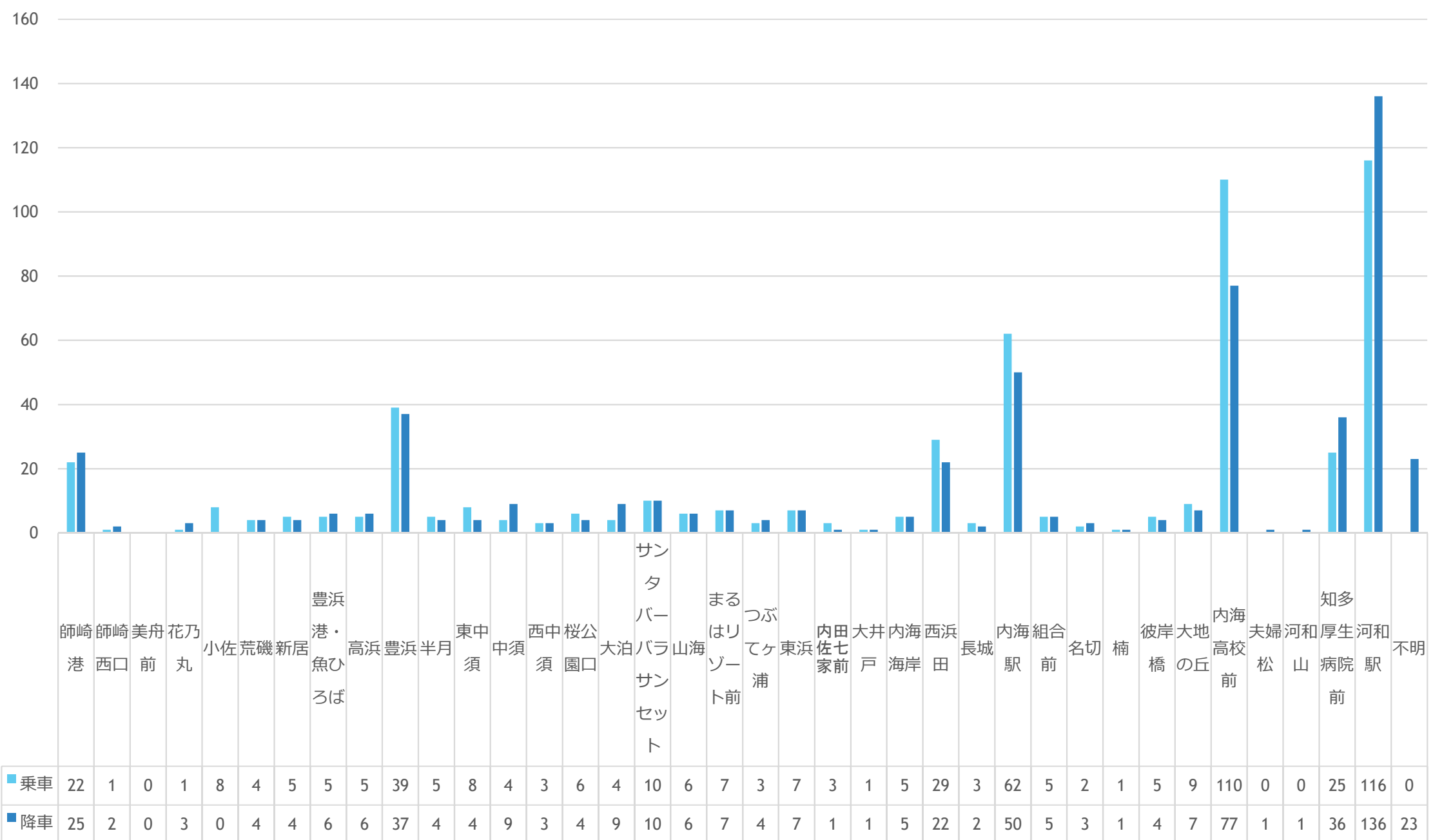
現在、合計7台で運行しており、路線変更後も同様の車両で運行予定。



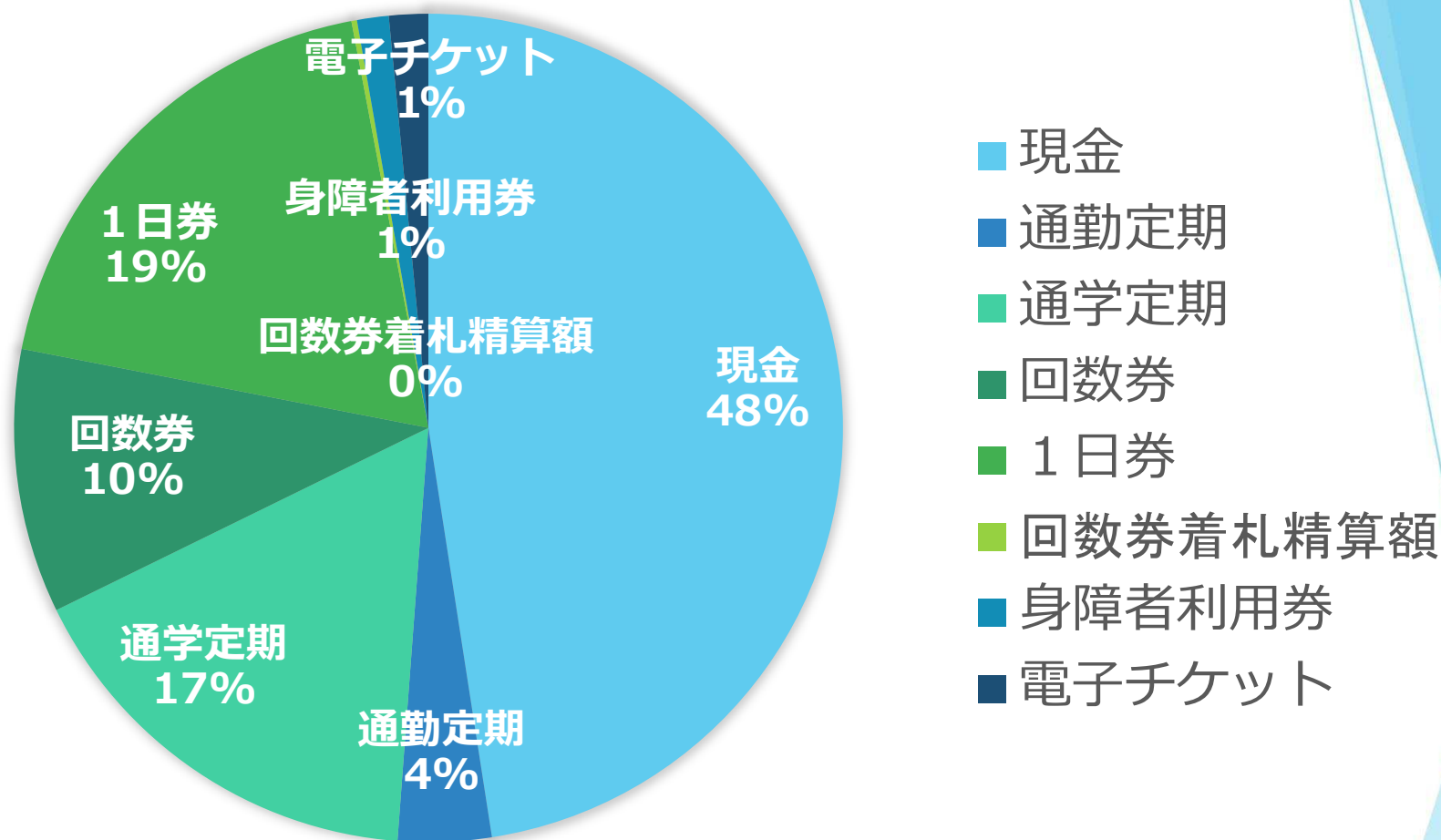
豊浜線 乗降調査結果 (参考資料3)



西海岸線 乗降調査結果（参考資料4）



運賃収入等割合（R3実績）（参考資料5）



項目	現金	通勤定期	通学定期	回数券	1日券	回数券着札精算額	身障者利用券	電子チケット	合計
金額 (千円)	12,984	996	4,521	2,815	5,176	61	337	417	27,306
割合 (%)	47.55	3.65	16.56	10.31	18.95	0.22	1.23	1.53	100

質疑応答



ただ今の説明で

- わからなかった点
- もう少し詳しく聞きたい点

などありましたら
ご質問ください。

意見発表

ポイント

- ① ループ案Aまたはループ案Bに関する意見（修正や要望も含む）
- ② 運賃見直しに関する意見

個人・地域の要望のみでなく、「海っ子バス全体の利便性」や「持続可能な運営」も視野に入れたご意見を願います。

意見発表に対して役場から回答はいたしません。他の方の考えを聞いていただいたうえで、海っ子バス見直しに関するご自身の考えを「意見書」へ記入してください。皆さんからいただいた意見をふまえ、路線およびダイヤを検討いたします。

意見提出



意見書をご提出いただいた方から解散となります。
次回の「海っ子バスの未来を考える会」は10月を
予定しています。



本日はご参加いただき
ありがとうございました。
た。