

連携計画の総括

(1)連携計画が目指したこと

○計画の基本的な考え方

新都市における新公共交通システムの構築

○基本構想

1. 運行形態・路線網の検討 → 効率的な路線へと見直しと、鉄道⇄バスやバス⇄バスの乗継ダイヤの調整
2. ニーズの把握と反映 → 乗降調査以外にも、住民や利用者に対する調査を定期的に行う
3. 利用しやすい料金体系 → 合併前から残る運賃体系の不均衡の是正
4. バス関連施設の整備 → 乗継拠点や、待合環境の充実したバス停の整備
5. 地域・利用者の参画 → 「必要な路線」として地域住民に意識してもらうために参画促進
6. 積極的な情報提供 → Sバスと豊鉄バスの一体的な情報提供（パンフレット等）

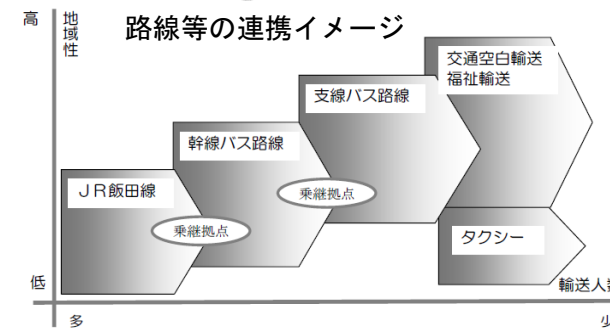
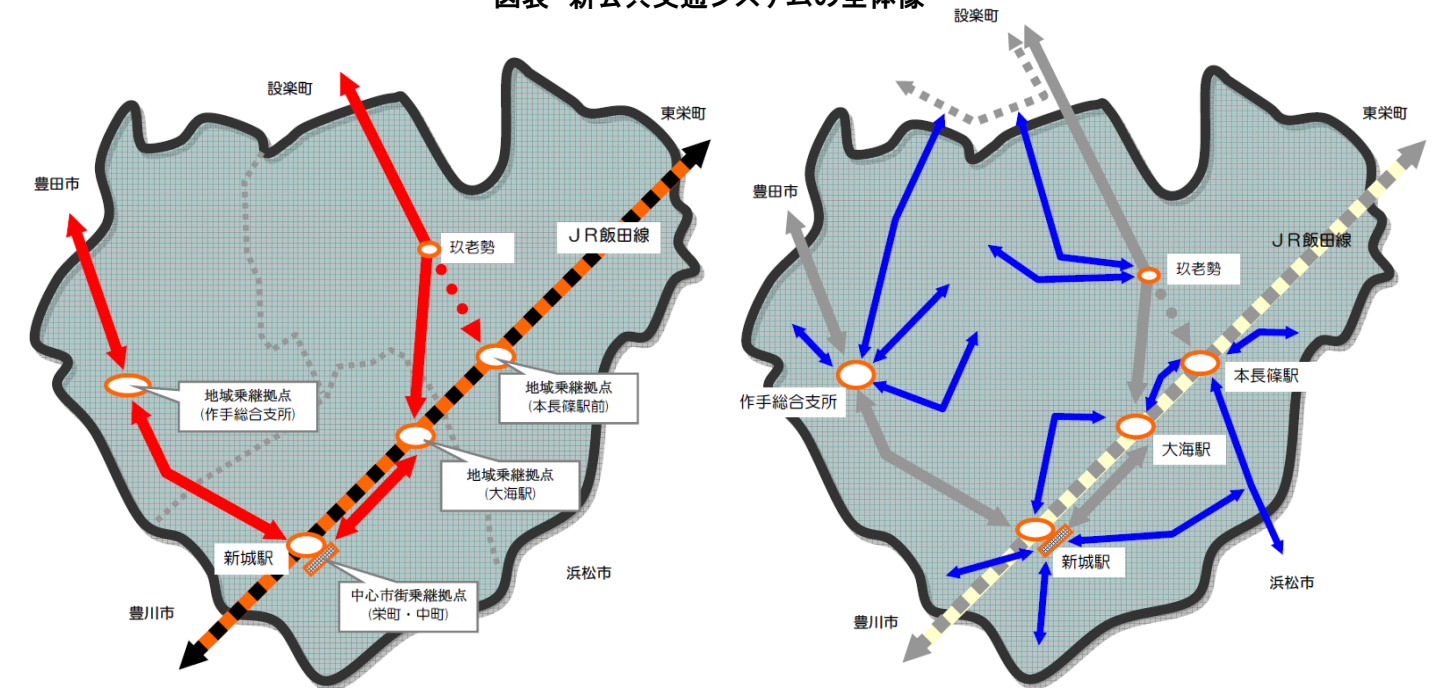
○地域・利用者の参画（基本構想5）のイメージ

- ・「地域及び利用者が自ら足を守る」という意識醸成のためには、事業者や行政による一方的な計画立案ではいけないという基本的な考え方。
- ・地域住民や利用者、要望・意見を聞く機会を増やすとともに、運行の計画に参画する仕組みを作る。
- ・将来的には、地域住民が主体的にバス運行を担う仕組みも生み出していく。
- ・支線バスを対象に「路線を守り育てる会」を設置し、改善や利用促進の協議を行い、地域部会に反映させる仕組みを作る

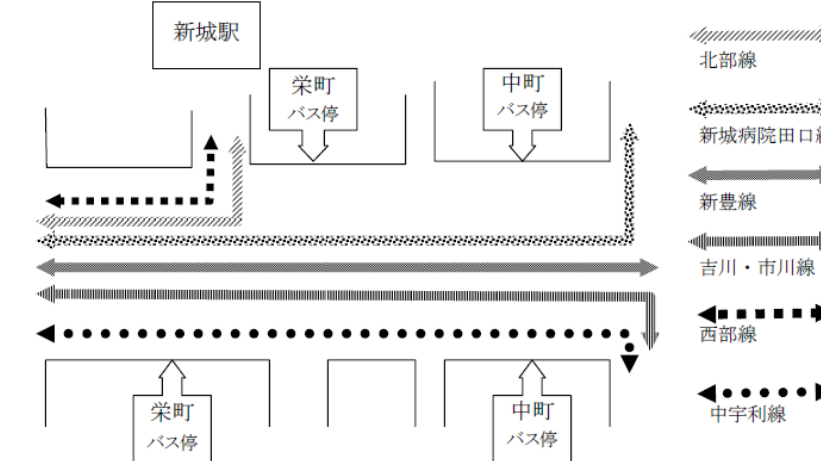
○路線構築のイメージ（基本構想の1・4）

効率的な運行を目指し、地域間移動のための「幹線公共交通」と、地域内移動のための「支線バス」に分け、幹線と支線で乗継しやすいよう「乗継拠点」を整備することを目指した。

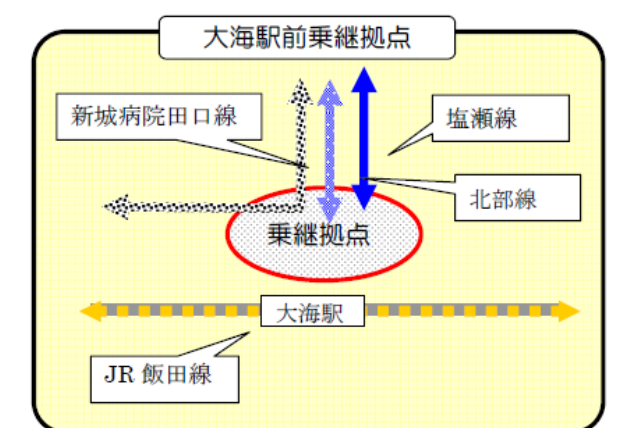
図表 新公共交通システムの全体像



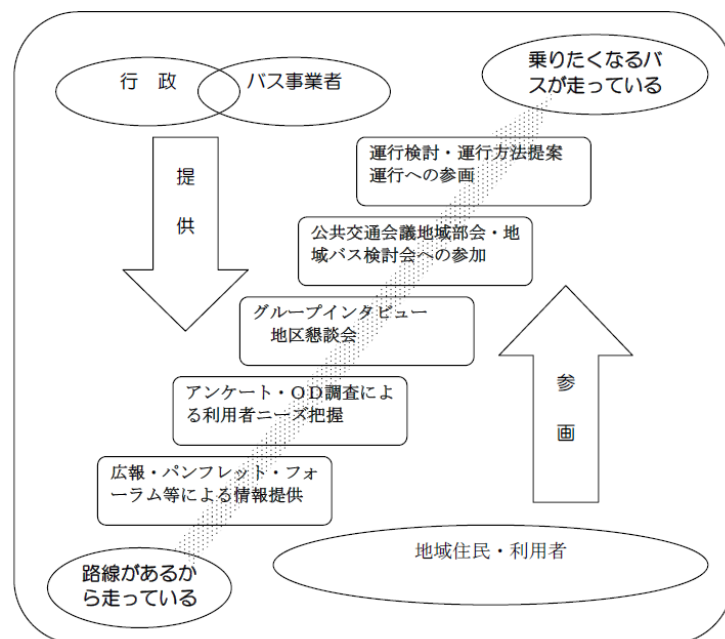
中心市街地の乗継拠点となる栄町・中町バス停



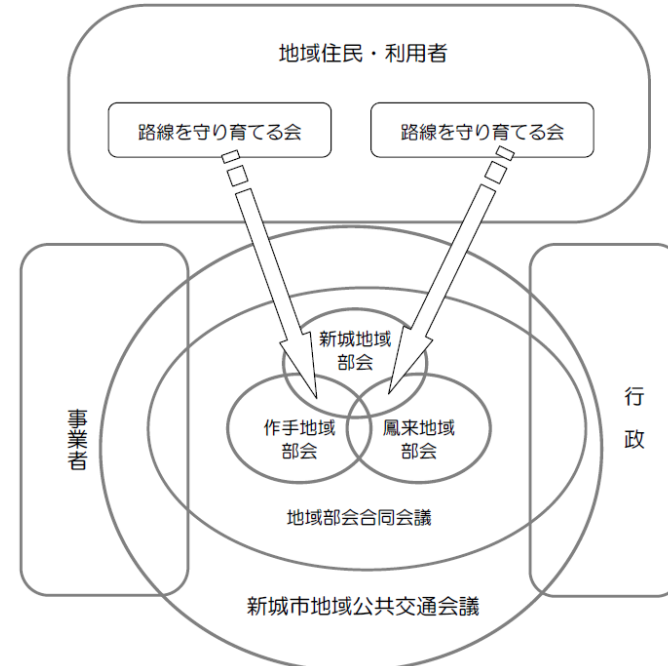
将来的な乗継拠点



地域・利用者参画のイメージ



新公共交通システム支援のための組織図



(2)連携計画の進捗状況と自己評価

項目	内容	実施主体	実施状況	自己評価
運行ダイヤ	守義線のダイヤ拡充	新城市	○	H20.4 増便
	守義線の運行ルート短縮	新城市	○	H20.4 路線短縮（高里〜くらがり）。
	布里田峯線の運行ルート延長	新城市	○	H20.10 路線延長（西保育園〜玖老勢）。
	北部線の運行ルート変更	豊鉄タクシー	○	H22.4 一部ルート変更。
実証運行	つくであしがる線の実証運行	新城市	○	H20.4 実証運行、H21.4 木曜ルートの変更（大和田線をスクールバスに、つくであしがる線で代行）
	西部線の実証運行	新城市	○	H20.6 新設、H21.4 ルート変更・減便、H22.4 ダイヤ変更
	塩瀬線の実証運行	新城市	○	H20.10 新設（塩瀬線、鳳来寺線の代替）
	作手線の増便	豊鉄バス	○	H20.4 増便
路線廃止	鳳来寺線の廃止	豊鉄バス	○	H20.9 廃止
	大和田線の廃止	新城市	○	H20.3 廃止（スクールバスに移行）
	本長篠海老線臨時便廃止	豊鉄バス	○	廃止
運賃	Sバスの料金統一（200円）	新城市	○	Sバスの料金は200円で統一できた。（ただし、一部路線ではゾーン制となっている。）
	Sバスの共通定期券創出	新城市・豊鉄バス・豊鉄タクシー	△	Sバス全線で利用可能な共通の回数券の創出。 定期券については未実施。
停留所整備	つくであしがる線バス停整備	新城市	○	新設バス停は全て設置
	作手地区乗継拠点の整備	新城市	○	作手総合支所の待合所整備、高里停留所の整備
	本長篠バスターミナル整備	新城市	×	未実施
	新城地区乗継拠点の整備	新城市	×	未実施
	バス停環境整備エリアのバス停整備	新城市	×	未実施
情報提供	乗継情報案内板の設置	新城市	×	未実施
	バス総合パンフレットの作成	新城市	○	数回作成
	バス案内チラシの作成	新城市	○	豊鉄バス作成のチラシを市内高校（作手高校、新城高校、新城東高校）入学時に配布
利用促進活動	ラッピングバス導入 （つくであしがる線、守義線、塩瀬線、北部線、西部線）	新城市	○	つくであしがる線、守義線、塩瀬線、北部線、西部線で実施済
意見把握・反映	路線を守り育てる会 （つくであしがる線、西部線、布里田峯線）	新城市	△	「布里田峯線・塩瀬線」は現在も実施中だが、「西部線」は平成22年度以降未実施、「つくであしがる線」は休止
	OD調査の実施	新城市	○	随時実施している
	アンケートの実施	新城市	○	利用者満足度調査を年1回実施

○：実施済み
△：一部実施
×：不実施

(3)課題まとめ

(2)で示した通り、路線のルート変更や新設については概ね予定どおり行うことができたが、その「やり方」については課題が残った。
ここでは、その「やり方」に関する課題として、以下にまとめる。

○地域と行政の関係づくりが不十分(=やや「行政主導」すぎた)

- ・つくであしがる線の「路線を守り育てる会」が休止してしまう等、地域組織の成長を促すことができなかった。
- ・その原因として、「行政主導」の会議であったため、変化がないと会議が開かれず、地域組織は「待ち」の状態となってしまったことが挙げられる。
- ・新しい計画では、目標達成に向けて行政と地域が協働できる関係づくりを進めていく必要がある。

○PDCAが不十分(=定期的なデータの取得とカイゼン活動を行っていなかった)

- ・計画全体の目標値について、連携計画の中では設定していなかった。
- ・国の補助金をいただく際、路線ごとに「利用者数」「収支率」「利用者満足度」を指標として自己評価しているが、その評価内容を次年度の改善に活かすことができなかった。
- ・利用者、収入、満足度が下がった際には直ちにその原因を突き止めるとともに、その数値を高めるための「カイゼン」を行う仕組みが必要である。

○利用者数の動向分析が不十分

- ・全体の利用者数の動向だけで路線の状態を考えてしまい、詳細な分析をこななかった。
- ・当市のバスではスクールバス利用の路線も多いことから、子ども利用を除いた一般利用の動向等について詳細な分析をする必要がある。