

地域バス交通活性化における 『連携』の重要性と実践

～ 連携はなぜ進まないのか/進むのか ～

平成27年10月8日
第8回 地域バス交通活性化セミナー
サザンプラザ海邦(沖縄県那覇市)

 NPO法人
まちもびデザイン

伊地知 恭右(イチチ キョウスケ)
一般社団法人北海道開発術センター 東北事務所

「連携」ってなに？

当たり前に使っていますが、念のため確認しておきます。

「連携」の意味 (大辞林より)

- ・ 連絡提携 (れんらくていけい) の意
- ・ **連絡を密に取り合って、一つの目的のために一緒に物事をする**こと。

〔同音語の「連係・連繫」は物事と物事、人と人との間のつながりのことであるが、それに対して「連携」は連絡を取り合って一緒に物事を行うことをいう〕

誰でもできそう…
やる気の問題…？

「連携」のやる気を確認 ～県内～

- ◆「●●市交通基本計画」に記載されている「連携」のキーワード
→24個！

例)

- ・公共交通の**連携**施策
- ・基幹的公共交通との**連携**を図りながら…
- ・公共交通ネットワークを有機的に**連携**する…
- ・ソフトとハードが**連携**した…

→施策、モード、機能の「連携」がほとんど

- ・関係機関と**連携**を図りながら…
- ・市民、行政（国・県・市）、事業者、交通に関わる各種団体等がそれぞれの役割分担を認識した上で**連携**・協働し、お互いの長所を活かした取り組みを実施していく（p.99）

→人とのつながり（連携の本義での使い方）が（ぎりぎり）**2個**あった！！

「協働」なら…？

3

「連携」のやる気を確認②

同じ目的のために、協力して働くこと。（大辞林）

- ◆「●●市交通基本計画」に記載されている「協働」のキーワード
→10個！

例)

- ・市民の参加と**協働**によるパートナーシップのまちづくり（p.4）
- ・那覇市は、これまでの「車中心のまち」から、「人中心のまち」への転換を図ることを本計画の根幹となる考え方とし、市民・行政・事業者が**協働**でまちづくりに取り組むとともに…（p.33）
- ・バス事業者との**協働**で地域の実情や利用特性に合わせたバス路線、運行頻度、ダイヤの見直しについて検討し、利用しやすいバスネットワークの構築を目指す。（p.60）

- ◆「●●市・●●市・●●●市・●●市地域公共交通総合連携計画」に記載されている「連携」のキーワード
→24個！

→人（団体）とのつながりを示す（連携の本義での）使い方 **0個**…

→「協働」は…**0個**…

4

「連携」のやる気を確認③ ～他地域～

◆「第2次 八戸市地域公共交通総合連携計画（平成25年度改訂） 八戸市地域公共交通『品質向上』プラン」に記載されている 「連携・協働」のキーワード

- ・基本理念②：他分野の施策と連携や多様な主体が協働して地域公共交通を見つめなおし、育て、次世代に引き継ぎます。
- ・基本方針②：多様な主体との協働・連携に基づく「おでかけしやすくなる」交通まちづくりの推進
- ・本市におけるまちづくり・観光政策や多様な主体との協働・連携により、より多くの市民や来訪者が「おでかけしやすくなる」地域公共交通に育てる施策を重視します…事業を通じて、行政や交通事業者だけではなく、本市の地域公共交通を支える「応援団」の拡大を図ることが大切だと考えます。
- ・そこで、本計画では、多様な主体と協働・連携できるよう問題点・課題の共有化、課題解決に向けた検討等の意見交換が行える環境を整備します。また、「誰でも」「いつでも」苦情や改善の意見が言え、市民とのコミュニケーションが図れる仕組みづくりを検討します。
- ・「育てる公共交通（協働交通）」

やる気ありそう！

5

「連携」のやる気を確認③ ～他地域～

◆「帯広市総合連携計画（H20）」に記載されている 「連携・協働」のキーワード

- ・バス事業を軸として交通事業者や関係機関が連携し、公共交通の活性化を一体的に進める
- ・商業者と連携したバス利用の促進
- ・中心市街地の活性化には、商業者が中心となって、魅力あるまちづくりをするとともに、移動手段である公共交通との連携が不可欠である
- ・教育委員会との連携の下、小学校を通じて直接保護者に情報提供することにより、バス利用の促進を図る
- ・教育委員会と交通の専門家であるバス事業者が連携することにより、児童が公共交通の理解を具体的に深めることが可能となり、中長期的な視野で効果があると考えられる。

やる気ありそう！

6

他地域から学ぶ 連携の「実践」

～八戸市(青森県)の事例～

7

八戸市の公共交通事情

1.バス交通

市営バス



八戸市内全域を運行

南部バス



八戸市を含む八戸圏域定住自立圏8市町村を運行

十鉄バス



八戸市と十和田市を結ぶ路線を運行

2.鉄道交通

東北新幹線



東京－新青森

JR八戸線



八戸－久慈

青い森鉄道



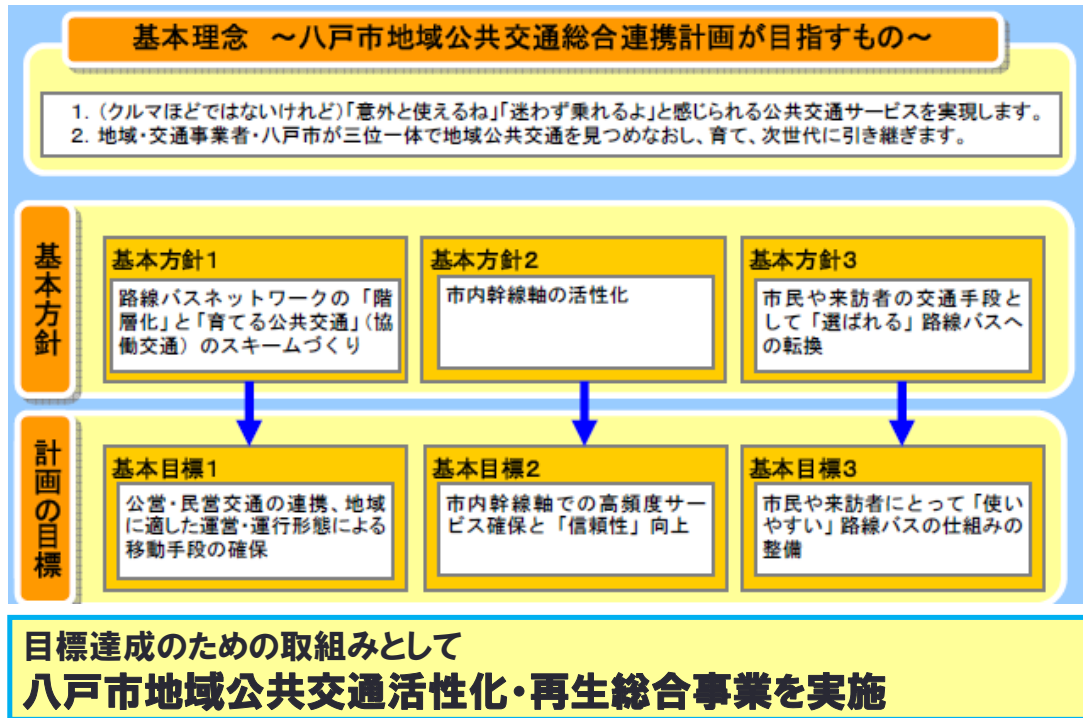
主に八戸－青森

課題

- ①都市構造上の課題として、表玄関である八戸駅と中心街が離れている(約6km)。
- ②バスが市内を3事業者(公営・民営)運行しており、利便性向上へ向けた連携・調整が難しい。

八戸市地域公共交通総合連携計画

～基本理念と目標～



八戸市地域公共交通総合連携計画(H21～24)

	事業名	事業概要	実施年度
1	市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト	市営・南部による「八戸駅線」の10分間隔共同運行及び「八太郎幹線」の20分間隔共同運行を実施。	(H20～)H21～
2	等間隔運行路線情報戦略プロジェクト	等間隔運行実施路線の共通時刻表やチラシ・リーフレット等を制作して周知。	H21～24
3	企画乗車券企画・商品化プロジェクト	大学生限定「キャンパス4」及び金曜日の午前10時以降乗り放題の「金パス10」の企画乗車券の企画・実施。	キャンパス4(H21～) 金パス10(H22)
4	バスマップはちのへ発行プロジェクト	バスマップはちのへを制作し、転入者へ配布するとともに路線バスの利用者へ配布。	H21～
5	路線ナンバリング設定プロジェクト	行き先方面別にナンバリングを設定し、バス車両の方向幕を改修。	H21
6	来街者対策バス情報案内プロジェクト	中心街を屋根のない青空ターミナルと位置づけ、中心街のバス停(5箇所)を改修し、はっち内に路線情報モニタを設置。	H22
7	育てる公共交通(協働交通)構築プロジェクト	地域資源としての公共交通を育てていこうという地域住民の意識醸成を諮る取組み。	H22～24
8	小型乗合交通ビジネスモデル化プロジェクト	最終新幹線接続深夜乗合タクシー「シタクン」の実証運行や中心街発深夜乗合交通「深夜バス」の実証運行。	H22～24
9	運賃体系再構築プロジェクト	路線バス上限運賃化実証実験の実施。	H23～

市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト

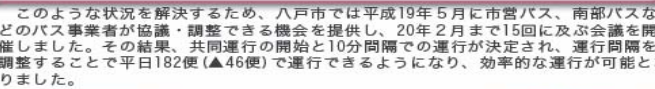
パイロット事業＝「八戸駅線」共同運行化(H20～) → 市内「幹線軸」への適用拡大

1 平成19年までの八戸駅⇄中心街のバス運行状況



東北新幹線 八戸駅 八戸市中心街
八戸駅と八戸市中心街の間について、市営バス、南部バスなどのバス事業者が独自にダイヤを編成し、運行を行っていたため、平日において228便もの運行があったものの、同じ時間にバスが走ったり、また走らない時間が出ている状況でした。

2 共同運行を実施し、10分間隔の運行を開始



このような状況を解決するため、八戸市では平成19年5月に市営バス、南部バスなどのバス事業者が協議・調整できる機会を提供し、20年2月まで15回に及ぶ会議を開催しました。その結果、共同運行の開始と10分間隔での運行が決定され、運行間隔を調整することで平日182便(▲46便)で運行できるようになり、効率的な運行が可能となりました。

3 取り組み結果

このプロジェクトにより19年と20年を比較して、年間の旅客は31,000人から32,000人と2.2%増加しました。また、便数を減らしたため、年間走行距離は160,000kmから134,000kmと16.4%減少し、環境負荷の低減にも効果がありました。
さらに、八戸駅線の営業収支は19年度はすべての事業者とも赤字でしたが、運送効率が上がったことにより、この路線は黒字に転換しました。

H20年度の「八戸駅線」の実績を踏まえつつ、バス事業者(八戸市営バス・南部バス)と協議のうえ、中心街～八太郎間もH22年度から等間隔(20分)・共同運行を実施。

等間隔運行路線情報戦略プロジェクト

- ・ 等間隔運行路線の利便性の周知のため、リーフレットやミニ時刻表を作成。
- ・ 中心街など主要バス停には、(事業者別ではない)共通時刻表も掲出。

もっと身近に街と駅を結ぶ「お手軽バス」
市営バス・南部バス
八戸駅線 中心街⇄八戸駅
お待たせしない 10分間隔運行!!
乗車 300円!! 所要 25分!
わかりやすい5.0円割みの運賃になりました!

Hattarou Area Bus Collaboration
もう、お待たせしません!
ピアドゥ・シンフォニープラザへも、さらに便利になりました。

H 八太郎方面、等間隔共同運行中!
日計線・河原本町線・多賀台団地線は、市営バスと南部バスで等間隔共同運行を実施しています。

等間隔運行(20分間隔)だからお待たせしません!(※H21年度開始)
※市営バス・南部バスが共同運行する路線は、乗客の利便性を高めるため、平日朝・夕方・夜間、日計線、河原本町線は、それぞれ10分間隔の運行に調整しています。
※乗客により乗車時刻表に合わせて運行しています。

共通定期券で市営も南部もどちらでも共通乗車できます!
※八戸駅方面(中心街)で、市営バス・南部バスの専用券での乗車に限り「共通定期券」を有効にすることができます。
※市営バス・南部バスは、乗客の利便性を高めるためにも調整しています。

企画乗車券企画・商品化プロジェクト

- ・大学生対象の「Can-Pass☆4」(4回乗車できる定額回数券)をH21年12月から販売。
- ・八戸工業大学感性デザイン学部の学生に、企画乗車券の販促ポスターの製作を依頼。
- ・市内商業施設とのコラボレーションで、乗車券半券を持参した大学生に特典(割引など)を付与。



30件超もの応募があり、優秀作品を表彰

▶特典があるって聞いたんですが?

- キャンパス☆4を使って、中心街・ラピア・ピアドゥ・シンフォニープラザ等の協賛店へお越しの際は、付属の「トクトクーポン」と引換えに、割引券等のサービスが受けられます。

協賛店で特典!

協賛店は日々追加しています!最新の情報は、下記QRコードで協賛店とお客様の情報をGat!よう!

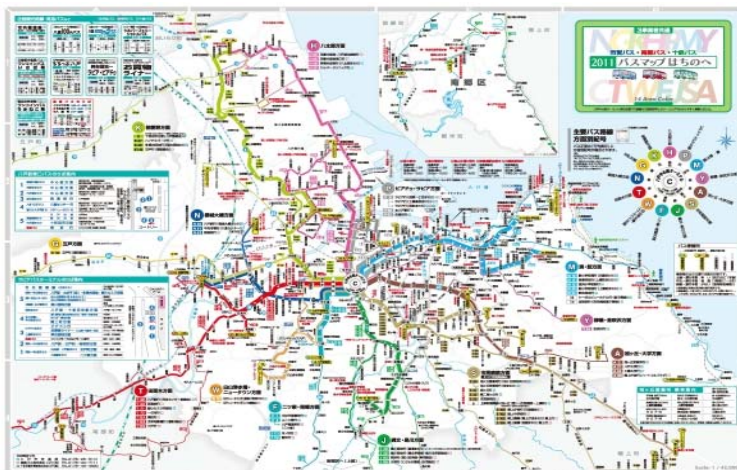


【トクトクーポン】利用上のご注意!

- トクトクーポンは、本乗車券(回数券)の半券と組み合わせ、利用可能となります。
- 利用の際は、協賛店にてご確認ください。
- 協賛店によっては、別途利用料や手数料がかかる場合があります。
- 協賛店によっては、利用期間や利用回数に制限があります。
- 協賛店によっては、利用条件が異なります。

「バスマップはちのへ」発行プロジェクト

- ・「バスマップはちのへ」は、市内で路線バスを運行する3つの事業者の路線図を一本化し、中心街を基点とした方面(行き先)別のアルファベット記号と色分けを設定したのが特長。
- ・転入者に対する生活支援・情報提供の一環として、市役所(市民課・支所)での転入届受付時に限定配付し、市内路線バスの利用促進を図っている。(平成21年10月～)
- ・市のHPよりWEBデータを配信しダウンロードを可能としている。
- ・現在では、バス事業者や観光コンベンション協会等とも連携(共同発行)し、バス利用者や観光客が手軽に入手しやすいよう配慮している。



八戸のバスの乗り方
八戸のバスは、中(後)乗り、前降り、整理券方式・料金後払いのワンマンバスです。

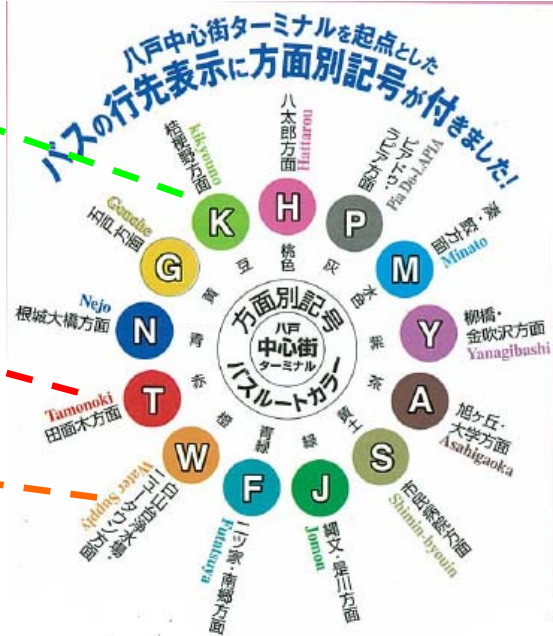
- 1 乗車するバスの行先をご確認ください。
バスの行先は、バス車体上部の案内板に表示されています。
- 2 バスの中(後)ドアから乗車ください。
行先が不明の場合は、乗車前に目的地の表示板を確認してください。
※一部路線は乗降口が前後乗り・前降りとなります。
- 3 ご乗車時にドア横にある整理券をお取りください。
整理券は乗車時に現金を払うための乗車券が1枚発行されます。
- 4 目的の停留所の車内アナウンスがありましたら降車ボタンを押してください。
バスが停車してから現金を乗車券に投入するアナウンスがあります。
降車ボタンは乗降口が多数設置されています。お近くのボタンでお知らせください。
- 5 運賃表示器に料金が表示されます。
乗車券の番号と運賃表示器(バス車体)の番号を照らし、乗車券(回数券)をご用意ください。
- 6 バスが停止してから、運転席横の料金箱に現金(回数券)を入れ降車ボタンを押してください。

モビリティ・マネジメントの趣旨を踏まえバスの乗り方案内も掲載

H24年度版はミウラ折りで
4枚付

路線ナンバリング設定プロジェクト

- ・ 方面別のアルファベット記号と行先番号からなる「路線ナンバリング」を設定。
- ・ バス車両の行先表示(LED、方向幕、補助サインボード)にもナンバリングを表示。



来街者対策バス情報案内プロジェクト

- ・ 中心街のバス停は、停留所ごとに行き先が異なり、また、同じバス停でもバス会社により名称が異なるなど不便を来たしていた。
- ・ そこで、中心街を「屋根のないバスターミナル」として位置付け、市外からの来訪者にもわかりやすい交通サインシステムを整備し、バス利用の促進を図ることとした。
- ・ 中心街に乗り入れているバス事業者3者が合同で、八戸市中心街のバス停5カ所の名称を「八戸中心街ターミナル〇番のりば」として統一(H22年4月～)。



中心街を屋根のない青空ターミナルと位置づけ、バス停の名称を変更



H23年2月に改修した標柱の一例(1番のりば「三日町」)



八戸ポータルミュージアム「はっち」内には中心街ターミナルの運行情報モニターを設置

育てる公共交通(協働交通)構築プロジェクト

持続的運行が厳しくなっているバス路線について、モビリティ・マネジメントの手法を活用しながら、沿線地域の住民や企業とともに路線バスの重要性・有用性に関する意識共有を図り、沿線の住民や企業が、地域のバス路線に関心をもち、さらにはその沿線におけるバス利用等に関する自発的な活動を促す。

市内循環バス「るるっぷ八戸」の沿線保育園児を対象としたモビリティ・マネジメント



整理券を取って乗車します



バスに乗ってテンションMAX



バスの乗り方ミニスクール



路線の現状をお知らせするポスター

小型乗合交通ビジネスモデル化プロジェクト

- ・八戸駅最終新幹線に接続する鉄道・バスがない一方で、駅前のタクシープールに待機するタクシーがそれほど利用されていない実態。
- ・殊に、八戸交通圏は、タクシー車両の供給過剰により「特定地域」に指定されている現状。
- ・単なる「生活交通対策」「新幹線二次交通対策」という視点だけではなく、路線バス幹線軸の少需要時間帯におけるタクシー業の新たなビジネス化を目指す。

タクシー車両(ジャンボタクシー)を活用した乗合交通の実証実験を実施(H22.7月～)

どなたでもご利用いただけます! 予約不要です。
中心街まで約20分!
八戸駅最終新幹線接続深夜乗合タクシー
ジャンボタク
終バス後のご帰宅に、中心街・本八戸駅周辺のホテルへの足に、安く便利な乗合タクシー! 900円
23:20発 八戸駅発 → 中心街・本八戸駅行
三日月・八日町
Shintaku



路線バス事業者の協力のもとタクシー乗り場ではなく中心街方面バス乗り場を活用



出発式の模様(タクシー4事業者により実行委員会を組織し運行)

小型乗合交通ビジネスモデル化プロジェクト

- ・地域公共交通活性化・再生総合事業(H21～23)の終了。
- ・運行負担金を支出しない運行形態を模索(H24.2月～3月)。

車両の小型化

4月1日からは、車両をジャンボタクシーから、より運行コストの低い小型乗用タクシーに切り替えて運行。

《ジャンボタクシー》



《小型乗用タクシー》



攻めの集客

4月1日からは、乗務員がブルゾンを着用してエスカレーター前において、周知用サインをもって、乗客に対し声かけを実施。

《周知用サイン》



《ブルゾン》



《現場見図》



運賃体系再構築プロジェクト～路線バス上限運賃化実証実験～

八戸圏域の路線バスをより分かりやすく、より利用しやすくするため10月1日から「路線バス上限運賃化実証実験」を実施

実証実験で設定する運賃

市内路線については、1乗車当たり、初乗りが150円、150円以上の区間は50円刻みで、300円が上限となります。また、定住自立圏8市町村をつなぐ基幹的路線(圏域路線)は、1乗車当たり、初乗りが150円、150円以上の区間は50円刻みで、500円が上限となります。ただし、圏域路線においても、市内の乗車については300円が上限となります。なお、小売運賃は半額となり、乗数が6乗の場合は1円単位に切り上げとなります。

(市内路線)

乗行運賃	130円	140円	150円	200円	250円	300円	300円以上
小売運賃	150円(80円)	150円(80円)	150円(80円)	200円(100円)	250円(130円)	300円(150円)	

どこまで乗っても
市内は上限300円!

(圏域路線)

乗行運賃	130円	140円	150円	200円	250円	300円	350円	400円	450円	500円以上
小売運賃	150円(80円)	150円(80円)	150円(80円)	200円(100円)	250円(130円)	300円(150円)	350円(180円)	400円(200円)	450円(230円)	500円(250円)

※圏域路線は、八戸圏域定住自立圏構想の運賃体系として実施します。
八戸圏域8市町村…八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南郷町、新郷町、おいらせ町
※()は小売運賃。

実証実験の対象路線

300円上限運賃の対象路線は、100円ワンコインバスなどの企画路線を除く、市内の全路線が対象となります。
また、500円上限運賃の対象路線は、定住自立圏8市町村をつなぐ基幹路線(圏域路線)が対象となります。

利用者増の結果を受けH25.10から本格導入!!

2011年 10月1日

バスの運賃が変わります!!

バスを使って
もっと便利に
さらにお得に!!

環境に、健康にやさしい、新しいバス生活はじめよう!!

八戸市内のバス運賃が
1乗車あたり
上限300円

50円刻み
初乗り150円

8市町村をつなぐバス運賃が
1乗車あたり
上限500円

50円刻み
初乗り150円

例えはこんなにお得に!!

300円上限運賃利用 乗車回数: 10回 乗車距離: 100km 乗車時間: 100分	300円上限運賃利用 乗車回数: 10回 乗車距離: 100km 乗車時間: 100分	500円上限運賃利用 乗車回数: 10回 乗車距離: 100km 乗車時間: 100分	定住自立圏 乗車回数: 10回 乗車距離: 100km 乗車時間: 100分	基幹的圏域路線 乗車回数: 10回 乗車距離: 100km 乗車時間: 100分
58%	48%	55%	24%	15%
710円	580円	1,120円	23,780円	1,750円
300円	300円	800円	17,800円	800円

八戸圏域定住自立圏路線バス上限運賃化実証実験
八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南郷町、新郷町、おいらせ町、八戸圏域バスセンター、八戸圏域バスセンター

八戸公共交通アテンダント はちナビ娘“はちこ”

事業内容

キャリアアップ人材育成

- ①八戸の文化、歴史、観光地等の知識の習得
- ②地域公共交通の知識習得
- ③コミュニケーションスキルの向上
- ④サービス接遇・実務マナーの習得と資格取得など

地域観光・公共交通の振興促進

●観光・公共交通連携“鉄道・路線バスの旅”総合コーディネーター

- ①八戸駅コーディネートプロジェクト
- ②公共交通コーディネートプロジェクト

●公共交通利用促進業務

- ③公共交通PRプロジェクト
- ④公共交通エデュケーションプロジェクト
- ⑤バス運転士イメージアッププロジェクト

●実態把握業務

アンケート調査の実施・分析

“はちこ”のポイント

1. 観光客に対する“おもてなし”強化



三陸復興国立公園指定

公共交通のアテンダントに加え、観光案内を強化し、観光客へ「旅」を提案する。また、バス車内での観光情報アナウンスを展開する。

2. 幼児・児童を対象としたバス利用促進教育



市内幼稚園・保育園等を訪問し、バスに親しみながらバスの乗り方や公共マナーを学ぶ教室を開催する。

3. 路線バス運転士のイメージアップ



運転士の協力のもと、あいさつキャンペーン等を実施し、バス車内の雰囲気づくりと運転士のイメージアップを図る。



公式ページをチェック
facebook

はちこfacebookより



八戸駅での案内ステーション



乗務員への接遇研修



バス事業者のイベント手伝い



小学校でのバスの出前講座

バスパックの企画・販売

星野リゾート 青森屋 日帰り温泉バスパック

毎日運行! 予約不要! 手ぶらでOK! 三沢空港連絡バスで行く!

バスパック① 温泉入浴
大人 3,200円 (中学生以上) (通常より600円お得!)

バスパック② ランチ & 温泉入浴
大人 4,000円 (中学生以上) (通常より830円お得!)

利用期間は平成27年1月5日～3月31日まで

バスパックの行き方: 八戸駅前バス停 → 三沢空港連絡バス → 三沢駅前バス停 → 温泉バス停 → 温泉施設

【チケット販売所】
●八戸ローマールーム2F 090178-22-0225
●三沢ローマールーム2F 090178-27-4243
●八戸中心街トリプルビル2F 090178-26-6150

行政	三沢市(三沢空港振興会事務局)
バス事業者	十和田観光電鉄(株)
企業	星野リゾート青森屋

ねらい)
・空港連絡バスの利用促進

方法)
・「目的」と「移動(バス)」をセットに!
・沿線の施設(星野リゾート青森屋)と連携した企画乗車券の販売

実績)
・販売期間:平成27年1月5日～3月31日
・販売実績:68枚(約23枚/月)



地域協働型モビリティ・マネジメント

バスさんぽ 別冊

～見て調べてバスで遊んでも～ バスで出かけよう!

季節料理 安兵衛 (D)

荒谷竹材店 (E)

遊覧バス

うみご亭

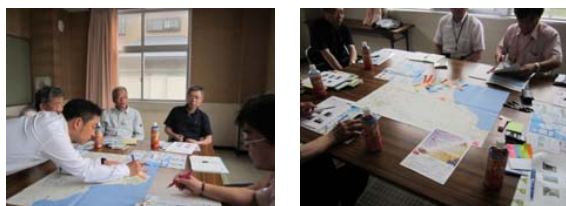
バスさんぽは、地域の魅力を最大限に活用し、観光客の利便性を高めることを目的としています。

行政	八戸市
バス事業者	八戸市交通部(市営バス)
地域住民	鮫観光協会、鮫振興会

ねらい)
・特定の路線の利用促進

方法)
・路線バスを使った周遊(沿線への滞在)を促す
・そのための「魅力マップ:バスさんぽ」を地域の人と作成(地域資源の割り出し、掲載施設の検討)

※バスさんぽを活用したまちあるきを連携して検討中



他地域から学ぶ 連携の「実践」

～帯広市(北海道)の事例～

25

小学校での出前講座

内容	
地球温暖化の説明 -CO2が地球温暖化に及ぼす影響	環境課
交通とCO2の関係の学習 -交通分野におけるCO2排出の現状 -その解消方法	運輸支局
BDFの仕組みと効果 -廃食油からBDFの製造までの流れ -BDFを用いることによる環境負荷軽減効果	エコERC
路線バスの持ち込み(BDF運行バス) -廃食油の回収方法の説明 -バスの乗り方・試乗運転	バス事業者

行政	帯広市(バス担当課・環境課) 北海道運輸局帯広運輸支局
バス事業者	十勝バス、拓殖バス
学校	市内の小学校
地元企業	エコERC(BDF製造・提供会社)

ねらい)
・未来の路線バス利用者の獲得

方法)
・小学校での出前講座

実績)
・H19年度から継続的に実施
 ※短期的効果: 出前講座実施校は、未実施校に比べてバス利用をしやすい(約6倍)
 ※長期的効果: 出前講座開始3年後から、定期券売上が増加



26

二次交通の連携



・十勝管内のバス会社とタクシー会社の15社が、管内の二次交通の充足と利便性の向上を目的として、関係行政・団体の支援をうけながら事業の違いを乗り越えて立ち上げた組織。
 ・広大な十勝に点在する様々な観光施設の中でも、協議会が厳選したポイントを公共交通で巡る旅のプランを、十勝管内のバス会社とタクシー会社が共同して提案。



組織案内		
顧問	北海道運輸振興協会の支店	
	北海道十勝協会事務局	
	帯広市	
	十勝町村会	
協力会員	帯広商工会議所	
	北海道十勝管内商工会連合会	
	十勝観光連盟	
	社団法人帯広観光コンベンション協会	
	帯広ホテル協会の組合	
	十勝川温泉旅館組合	
	然別温泉旅館組合	
会員	あかびら温泉旅館組合	
	十勝地区バス協会	
	十勝バス株式会社	
	十勝タクシーストリート	
	監事	北海道拓殖バス株式会社
	監事	毎日交通株式会社
	監事	あびる観光株式会社
	監事	株式会社豊田自動車学校いわ
	監事	株式会社つたひ
	監事	有限会社舟内運輸
	副会長	十勝地区ハイヤー協会
	監事	帯広ハイヤー株式会社
	監事	株式会社まりりハイヤー
	監事	十勝観光ハイヤー株式会社
監事	有限会社たばこハイヤー	
監事	帯広ハイヤー株式会社	
監事	中央タクシー株式会社	
監事	大正交通株式会社	

旅行プラン

紫竹ガーデン



バスパック

前日19時30分までの予約が必要。
土曜・日曜・祝日は設定除外となります。

毎日交通	
バック	紫竹ガーデン
コース	帯広駅前→紫竹ガーデン→帯広駅前
バック料金	大人2,630円・小人1,150円
バック内容	バス乗車券 紫竹ガーデン入場券

バス&タクシープラン

運賃には施設の入場料等は含まれておりません。
前日19時30分までの予約が必要。
土曜・日曜・祝日は設定除外となります。

毎日交通・二次交通協議会加盟ハイヤー会社	
プラン	『真幌庭園』『紫竹ガーデン』バス&タクシーパック
コース	帯広駅前 (10:47発) → 紫竹ガーデン (11:40着) → 紫竹ガーデン見学 (14:00頃発) → (タクシー乗車) → 真幌庭園 (14:22着) → 真幌庭園見学 (14:44発) → 帯広駅前 (14:52着) ※入場料は運賃に含まれていません。
運賃	あいのりバス 1,000円 (大人片道料金) 小型タクシー1台の片道料金 4,800円 ※あいのりバスは利用日の前日19:30までに予約必須 (土日祝日は運休) (お申し込みは0120-999-0940)
特典	紫竹ガーデン入場料割引 (大人800円→630円・小人200円→140円) 真幌庭園入場料割引 (大人800円→600円)

27

改めて、「連携」の進め方

- ・「連携」が大切なのは **誰でも分かる**。
- ・ビジネスでも、医療でも、福祉でも、まちづくりでも、地域づくりでも、観光でも、「夫婦でも！」、連携が大切なのは当たり前。
- ・無論、**交通施策**でも！

→なのに、なぜか(うまく)できない、進まない現実は枚挙に暇がない…

- ・「当たり前」のことこそ、「当たり前すぎて説明しづらい」
- ・「説明しづらい」から、大切なのは分かっているのに進みにくい。
- ・「なぜできないか」と言われても、理由はそれぞれ。
- ・「なぜできたか」と聞かれても、現場はそれぞれ。
- ・成功要因の最大ポイントは「(関係者の)やる気」、すなわち「人」に**絶対的に依存する**。
- ・つまり、一般化がなかなか難しい…

→「何がポイントなのか(成功要因/失敗要因)」を整理することで考える「きっかけ」を得る！

28

「連携」の進め方 ～ポイントの整理～

臨床心理学の知見から)

失敗／成功	要因
失敗① ※1	<p>◆個人的要因</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「協働する支援者一人ひとりの動機がはっきりしないこと」 ・「専門性の質が低いこと」 <p>◆グループの要因</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「協働するグループの中でコミュニケーションがとれていないこと」 ・「支え合っている感覚がないこと」 ・「グループ内にリーダーシップをとる者がいないこと」
失敗② ～チームワークの乱れ～ ※2	<ul style="list-style-type: none"> ・「ライバル意識」 ・「相手の専門性や資質への疑い」 ・「目標の喪失」 ・「個人的利益の追求」
成功 ※2	<ul style="list-style-type: none"> ・「支援者間の信頼関係」 ・「支援者相互の理解や経験の尊重」 ・「守秘と情報共有のあり方に関すること」

※1 Odegard,A.(2006)Exploring perceptionsof interprofessionalcollaboration in child mental health care. International Journal of Integrated Care, 6(18), 1-13.
 ※2 前川あさ美編著(2011)子どものこころの支援連携・協働ワークブック. 金子書房.

29

「失敗」について交通施策の現場に当てはめると…

※「成功要因」は失敗要因の裏返しなので省略

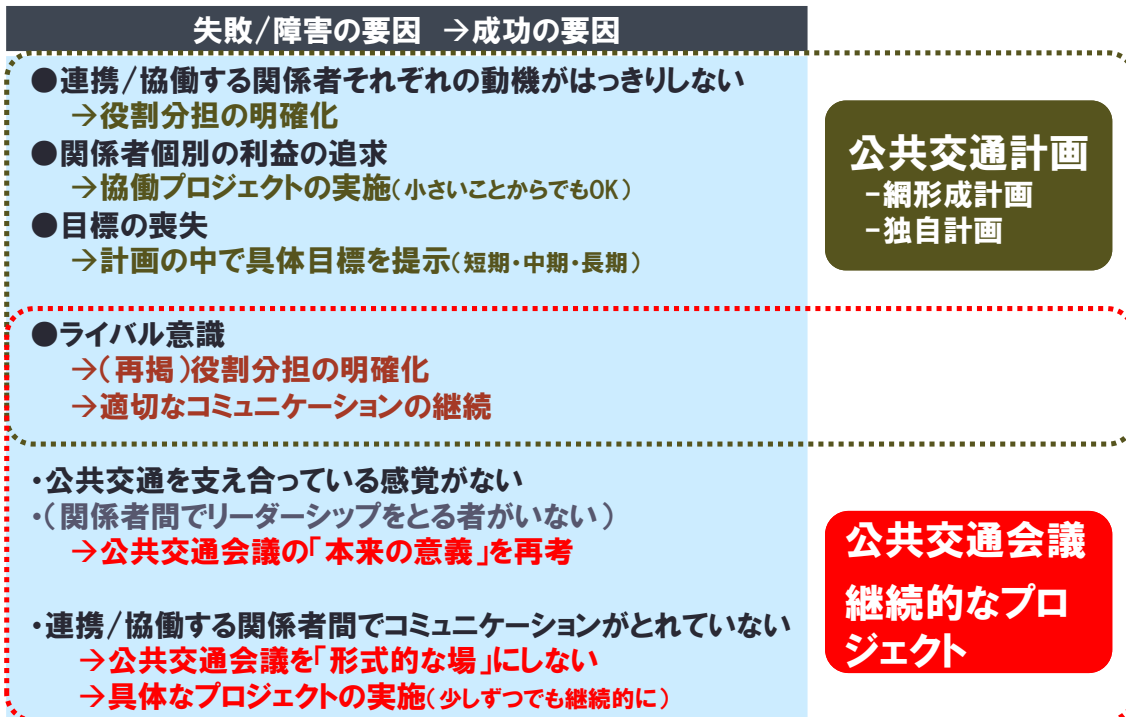
要因
①連携/協働する関係者それぞれの動機がはっきりしない →あり得る…
②専門性の質が低い →(基本的に専門家ばかりなので)OK!
③連携/協働する関係者間でコミュニケーションがとれていない →あり得る…
④公共交通を支え合っている感覚がない →実はあやしい…
⑤関係者間でリーダーシップをとる者がいない →(きちんと機能していれば…)公共交通会議があるのでOK!
⑥ライバル意識 →充分にあり得る…(適正なライバル意識は大切)
⑦相手の専門性や資質への疑い →(連携・協働の相手を間違えなければ)OK!
⑧目標の喪失 →(目標が漠然としていると、往々にして)あり得る…
⑨関係者個別の利益の追求 →あり得る…

**ネガティブな要因が
3分の2
を占める…!**

連携が大切なのは当たり前だけど、やはりハードルが高いのか…

30

どうすれば「失敗/障害要因」をクリアできるか！



現行の制度・仕組みを「きちんと」活用すれば、自然とハードルを越えられる！

31

(改めて八戸の計画を確認)

八戸市公共交通再生プラン(H18) 9年前...

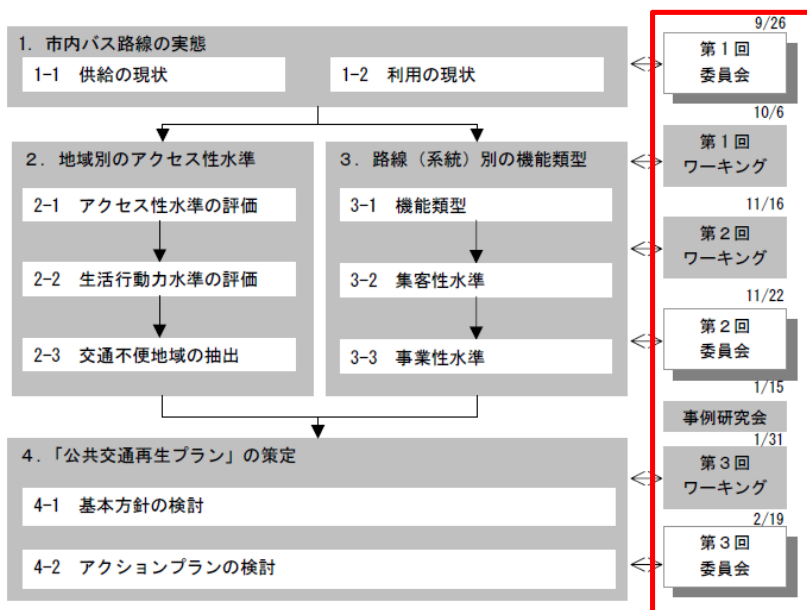


図1 検討の進め方

適切な会議運営

32

【戦略1】 バス路線網の幹線軸を設定し、
サービスの充実と運行の効率化を図る

【基本方針1】 充実した幹線軸を設定し、支線部と有機的に連携させるバス路線網の再構築を行い、八戸市の新しい乗合公共交通の体系を創る。

【基本方針2】 幹線軸では、定時定路線運行を基本とし、八戸市の都市の軸として維持・強化を図る。

【戦略2】 市民のモビリティを持続的に確保する仕組みをつくる

【基本方針3】 市民生活に不可欠なモビリティを乗合公共交通によって確保すべき目標基準を設定する。

【基本方針4】 持続可能な乗合公共交通の実現に向けた地域、交通事業者、八戸市の役割分担を定める。

【基本方針5】 支線ゾーンでは、地域条件に適した運営・運行形態を再構築することにより、市民のモビリティを確保する。

戦略と基本方針の具体化

≫ 3つのアクションプラン ‹‹

【アクションプラン1】 八戸駅線の共同運行化

【アクションプラン2】 地域公共交通会議の設置

【アクションプラン3】 地域協働型公共交通システムの導入促進

プロジェクトの具体化
検討体制の構築

33

最後に…

たった一つのプロジェクトに2年費やすこともあります。
でも、その2年の間、「同じ目標」を見据えることができます。
たくさんのコミュニケーションが生まれます。
衝突もありますが、それ以上にたくさんの「理解」が芽生えます。
これは、健全なコミュニケーションをとっていれば「絶対」です。

すべての「優良事例」は
突然で湧いてでることはありません。
計画、戦略、コミュニケーション、
総じて「人」に付随する「明確な意志」の確立と継続による賜物です。

沖縄の地で
多くの健全なコミュニケーションが生まれ
小さな成功の種が芽生え
皆さま自身の手と意志で
大きな成長につなげて行くことを
祈念しております。

34