

競争から共創へ -選ばれるバス路線網に挑戦する八戸市-

福島大学 経済経営学類

准教授 吉田 樹

(交通政策審議会 地域公共交通部会 臨時委員)

(国土交通省「MaaS関連データ検討会」メンバー)

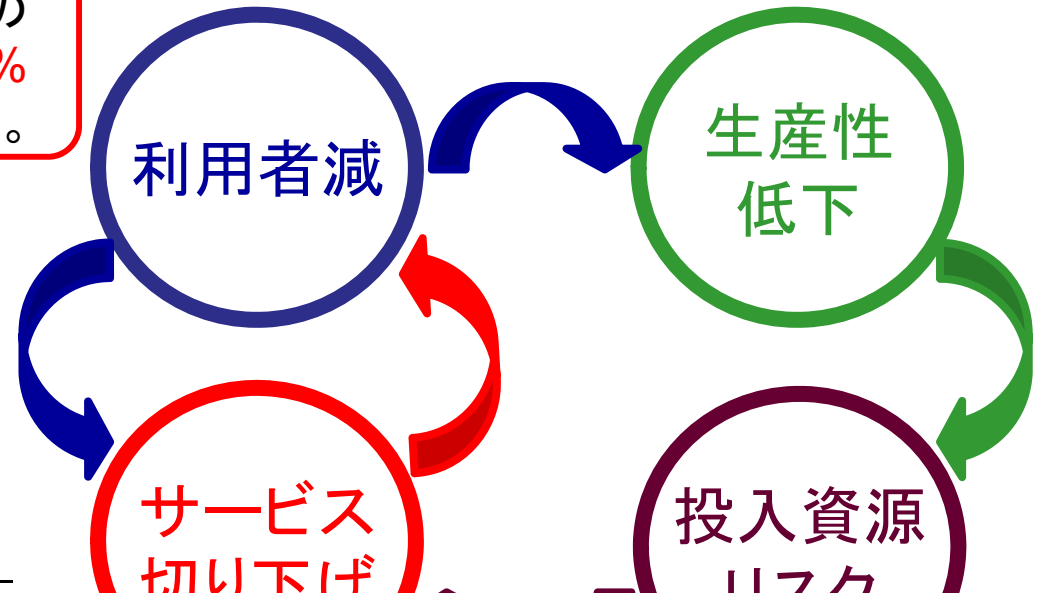
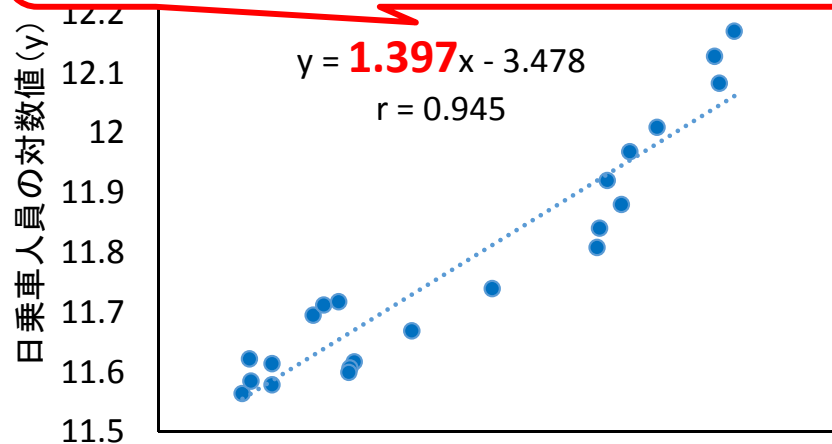
 <https://www.facebook.com/itsukkey>

1. 地方バス交通 衰退の構図

■ 日本のバス事業・・・稀有な「収益事業」としての歴史 小さな「政策的関与」と「負のスパイラル」

- ◆ 需給調整規制（～2002年）では、国はエリア独占を認める一方、**採算部門の収益で不採算路線を維持する「内部補助」が原則。**
- ◆ **サービス水準の切り下げが利用者の逸走を加速した。**

南北線全線開業から東西線開業までの22年間・・・仙台市バスのサービスを1%低下させると、1.4%利用者が減少した。



『東ねて減らす』×『見せ方改革』の合わせ技が脱却の鍵！

2. 求められる『地域公共交通マネジメント』

■ 交通政策基本法(2013.12.4施行)

(交通に関する施策の推進に当たって基本的認識)

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するもの・・・以下略

① 「生活」を支える地域公共交通→「くらしの足」の対流

> 移動手段として公共交通サービスが「使える」ことの重視

➡ ② 「交流」を支える地域公共交通→「おでかけの足」の対流

> 観光者と観光対象をつなぐ交通

> 自ら交通して活動する機会創出(「おでかけ」固有の価値)

市民の「くらし」を守り、「交流＝おでかけ」の機会をつくる
地域公共交通網をビジネス(経済)と合意形成(社会)で
創出・継続するプロセス・・・『地域公共交通マネジメント』

2. 求められる『地域公共交通マネジメント』

■ 地域公共交通会議×網計画＝地域公共交通の「特区」

地域公共交通会議

(2006年10月の道路運送法改正により創設／原則市町村が主宰)

◆ 地域の実情に応じた乗合輸送(法4条)の態様に関する協議

→ 市民・行政・事業者の三位一体で「育てる」生活必需路線へ

◆ 地域の実情に応じた乗合輸送の運賃・料金等に関する協議

→ 規制(総括原価方式)にとらわれない発想が可能に

◆ 市町村有償運送(法79条)に関する協議

地域公共交通網形成計画

(2014年11月の地域公共交通活性化・再生法改正により創設)

◆ 地域公共交通網に係る「全体計画」の策定が可能

◆ 特定事業の「大臣認定」による制度要件緩和

『地域公共交通マネジメント』のツールに制度を活かす！

2. 求められる『地域公共交通マネジメント』

■ 公共交通マーケティングに求められる視点

① 公共交通サービスは「経験財」の一つ

- 情報技術の高度化で、発着地間の経路検索（今後は決済も）が容易になるが、**公共交通サービスは「利用して初めて特徴を判断できる」経験財。**フィジカルな部分が依然として重要に。

② 地域課題の解決や都市空間の構築に寄与することが求められる

- フィジカルな空間やコミュニティとの「**なじみ**」が重要

③ 「市場」の違いを見極める

- フィジカルな環境が異なり、**全国一律の市場ではない**
- 情報技術の高度化で「できること」は増えたが、「しくみ」が重要

④ ブランディングとプライシング

- 路線（網）やダイヤ、車両、付加サービス…**「売り」の明確化**
- 顧客の「**目に付く**」仕掛けと「**値頃感**」の追求

3. 八戸市の『地域公共交通マネジメント』

■ 青森県八戸市

- ◆ 人口：22.8万人(令和元年11月末)。面積：305km²
- ◆ 青森県南、岩手県北を含む広域圏の中心市。(中核市)

■ 乗合バス事業者

- ◆ 市内運行事業者・・・八戸市交通部・南部バス・十和田観光電鉄
 - 南部バス＝岩手県北自動車南部支社



ICカードも磁気カードもない「超アナログ」な地方都市！

3. 八戸市の『地域公共交通マネジメント』

■ 転機になった『八戸市公共交通再生プラン』の策定

2003年度	◆「 <u>八戸市営バス事業検討委員会</u> 」報告書提出('04.2)
2004年度	◆ <u>八戸地域生活交通計画策定事業</u> <ul style="list-style-type: none">・ 旧福地村でデマンド運行(ふくちふれあいバス)実証実験・ 八戸旧市内(4地区)の移動ニーズ調査を実施
2005年度	◆ <u>市営バスの一部路線が南部バスに移管('05.4・'06.4)</u> ◆ <u>八戸市生活交通検討委員会設置('05年度事業)</u> <ul style="list-style-type: none">・ 南郷区内の公共交通再編を提案
2006年度	◆ <u>ESTモデル都市に指定('06.4~'09.3)</u> ◆ <u>南郷区内の公共交通再編(南郷コミュニティ交通)('07.1)</u> <ul style="list-style-type: none">・ 昼間時の定時定路線運行+朝夕のデマンド運行 ◆ <u>八戸市公共交通再生プラン策定('07.3)</u> <ul style="list-style-type: none">・ 市内の幹線軸を設定、八戸駅線共同運行化を決定
2008年度	◆ <u>八戸駅線(八戸駅~中心街)共同運行化開始('08.4)</u> <ul style="list-style-type: none">・ 10分等間隔ダイヤ(田面木経由、根城大橋経由を交互に運行)・ 共通定期券発売開始、八戸駅バスプール乗り場統一 ◆ <u>八戸市地域公共交通総合連携計画策定('09.3)</u>

4. 八戸市公共交通再生プラン

■ 「幹線軸」と「支線ゾーン」の区分…「系統主義」の脱却

類型	特性	対象
幹線軸*1	市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鮫幹線軸（2系統） ・ 岬台幹線軸（1系統）
	広域幹線	隣接市町村に跨る国庫補助路線（広域的幹線的路線）を中心とした系統 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民病院・妙幹線軸ならび、市民病院・松館幹線軸（4系統） ・ 田代幹線軸（1系統） ・ 是川・荒谷幹線軸（1系統） ・ 市野沢幹線軸（3系統） ・ 田面木・三戸幹線軸（6系統） ・ 豊崎・扇田幹線軸（1系統） ・ 市川幹線軸（6系統）
	幹線区間	多くの系統が重複して運行する区間 <ul style="list-style-type: none"> ・ 旭ヶ丘～中心街幹線軸（館花下経由/吹上経由の2経路） ・ 上二ツ家～中心街幹線軸（1経路） ・ 八戸駅～中心街幹線軸（司法センター・田面木経由/浄水場・根城大橋経由/内舟渡経由の3経路）
	準幹線	支線ゾーンの郊外団地と中心街を結ぶ路線 <ul style="list-style-type: none"> ・ 多賀台団地～河原木団地～西売市～中心街 ・ 是川団地～中居林～中心街 ・ 八戸ニュータウン～中心街
支線ゾーン	幹線軸のうち、「市内幹線」および「広域幹線」「幹線区間」が通過しない地域を大まかにゾーニング <ul style="list-style-type: none"> ① 種差ゾーン ② 美保野・町畑ゾーン ③ 旭ヶ丘・湊高台ゾーン ④ 鮫・小中野ゾーン ⑤ 是川ゾーン ⑥ 市川・多賀台ゾーン ⑦ 五戸方面ゾーン ⑧ ラピア・ピアドゥゾーン ⑨ NT・田面木ゾーン ⑩ 西高校ゾーン ⑪ 三戸方面ゾーン ⑫ 卸センターゾーン ⑬ ゆりの木ゾーン ⑭ 南郷ゾーン 	

市内幹線

- 高頻度運行（> 概ね3回/時）かつ黒字路線

幹線区間

- 八戸市内で完結する系統群が同一経路を運行し結果として高頻度運行になっている区間
- 市外からの広域路線は調整の対象から除外。

4. 八戸市公共交通再生プラン

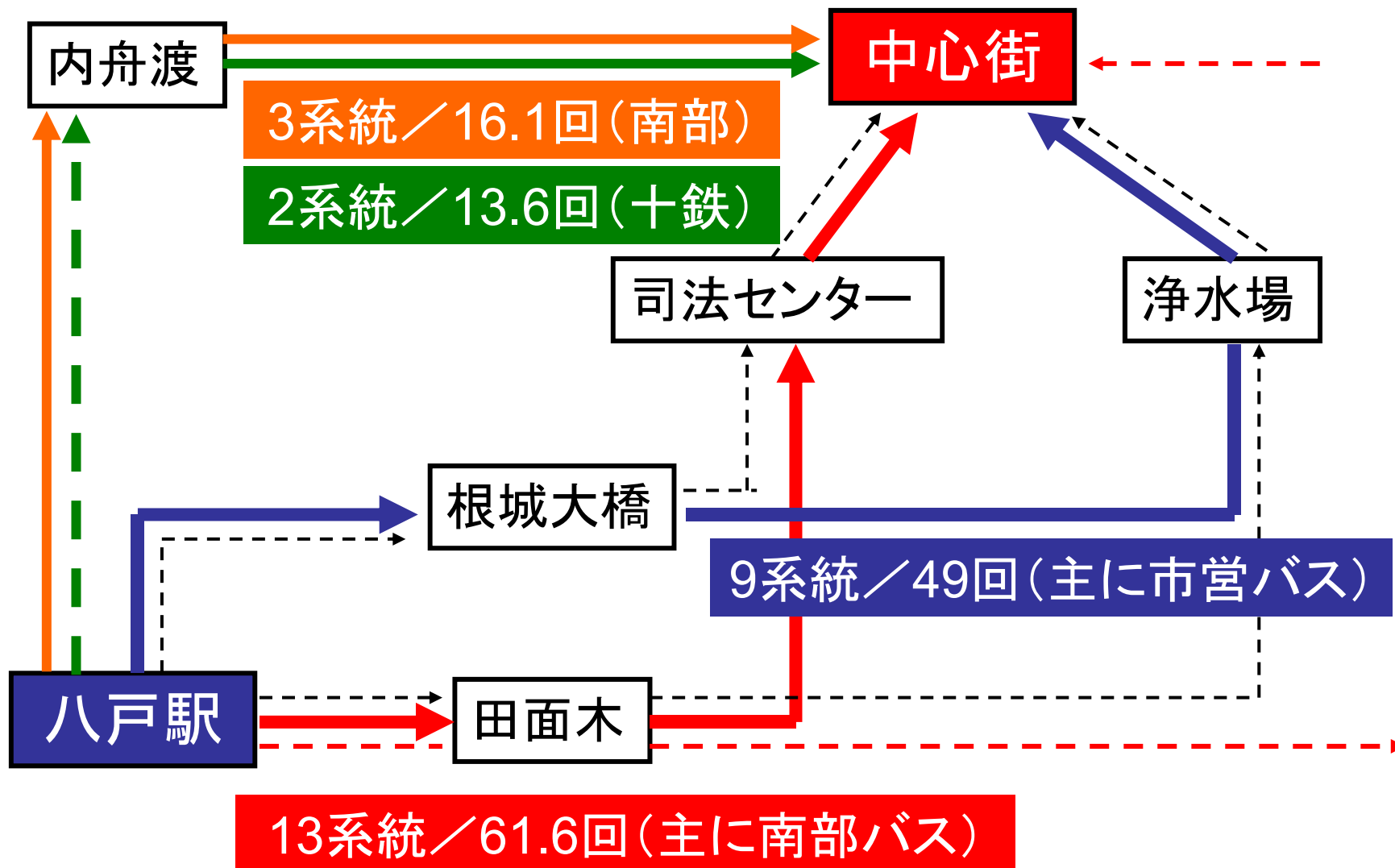
■ ステークホルダーの役割分担

◆ バス事業者が設定した運行計画(ルートやダイヤ)に基づく運行が基本。行政は事業者間の調整や全市的な公共交通計画との整合性を確認していく役割。

	地域住民等	乗合バス事業者	行政(八戸市)
計画	—	・運行計画の作成	・関連する他の乗合公共交通や交通事業者間の調整 ・公共交通計画(再生プラン)との整合性を確認
運営	・利用によって路線運営を支える	・時刻表等の製作・配布 ・運賃の設定 ・運輸支局・警察・県・市との協議 ・停留所の設置・管理 ・経費節減	・県・周辺市町村との協議・調整 ・「広域幹線」における運行費の財政的支援
運行	・環境配慮型の交通の実践	・モビリティ・マネジメントの取り組み	
	—	・安全の確保	—

5. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)が抱えた課題

■ 八戸駅⇒中心街のバス路線(共同運行化前)



5. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)が抱えた課題

■ 全便が「中心街」に向かうも、のりばが分かれていた

	時	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1番のりば 市営(根城大橋経由)			16	16	23	19	15	19	15	3	10	1	10	9	10	4	15	26
			29	28	40	43	46	40	48	19	40	19	40	19	23	19	46	
			41	52	59	56	58	53		43		36	59	42		40		
			45							59		45		53				
			57															

	時	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
2番のりば 市営(田面木経由)			37	37	50	32	28	34	36	39	56	31	21	35	48			

	時	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
3番のりば 南部(田面木経由) <u>南部(根城大橋経由)</u>		30	5	13	11	10	2	10	7	20	11	0	2	9	11	13	19	6
		44	24	20	27	31	20	23	25	34	32	10	13	27	40	36	33	
		53	<u>37</u>	27	43	50	36	39	42	50	41	37	35	40	55			
			38	34	58		56	48	58			48	45	50				
			49	<u>43</u>									<u>47</u>					
		57	44										54					

この時刻表を眺めて『バスは便利』と思えたのだろうか？

6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■「競争から共創」の第一歩・・・八戸駅線共同運行化

- ◆ 八戸駅⇔中心街(三日町)間を運行する、2事業者22系統の運行計画を、**八戸市の調整下で一体的に設定し、「効率的な運行の実現」と「分かりやすさ・便利さ」の両立**を目指して実現。

(運行ダイヤ) * 八戸駅発平日時刻

(従前) 9:03* 9:17 9:28* 9:31* 9:40 9:43* 9:46* 9:59
⇒ 2社が **112.5往復／日**を運行

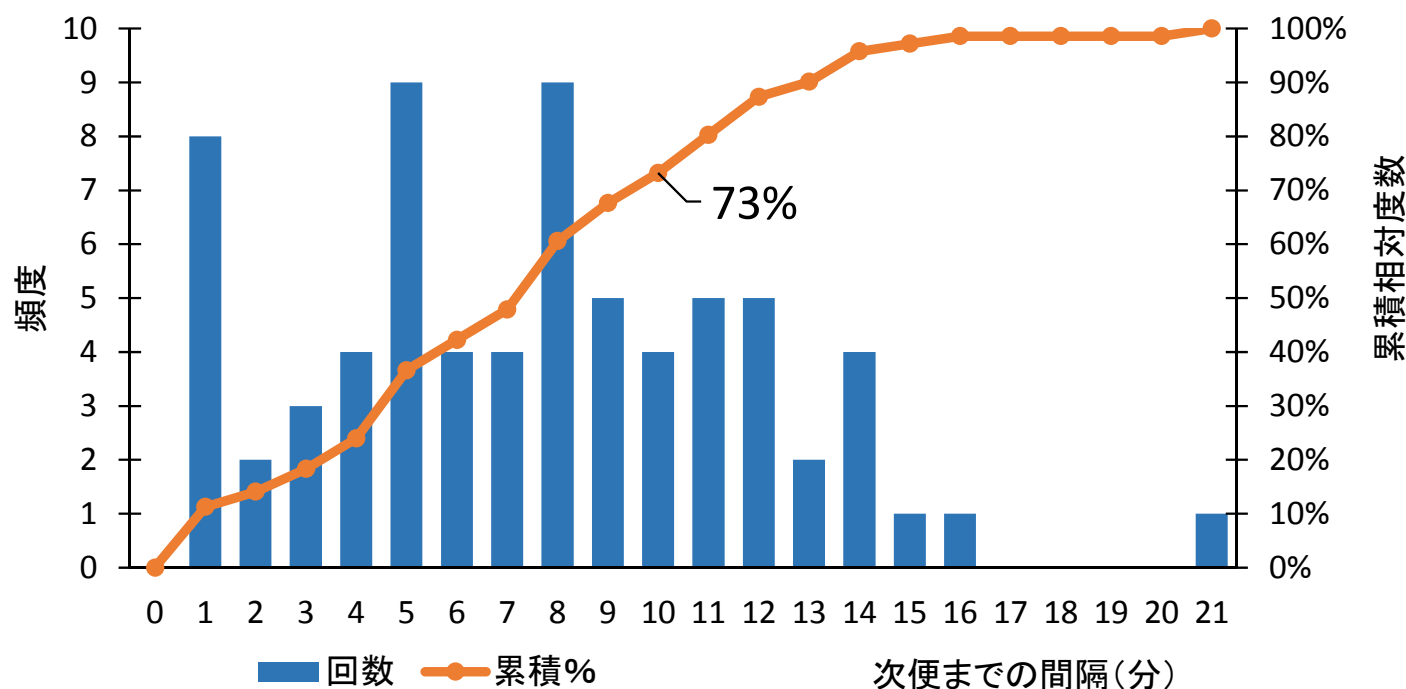
(現在) 9:00 9:10* 9:20 9:30* 9:40 9:50* 10:00
⇒ 2社が **90.5往復／日**を**10分間隔**で運行(08年4月～)
⇒ 2社の **定期券共通化+のりば共通化**

➔ 【効果】両事業者ともに「乗客増」「黒字化」達成(2008年度)
(乗車人員) 135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増
(収支) 1,567万円の「赤字」→ 2,556万円の「黒字」

6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■ 「競争」が「利用者のメリット」に結びつくとは限らない

- ◆ 共同運行で「10分間隔運行」となった、9～18時(八戸駅発)は、71便(2003年4月ダイヤ:共同運行後は54便)運行。前便との発車間隔が3分以内のケースが全体の2割を占める一方、10分を超える発車間隔になるケースも3割弱あった。



6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■「総論賛成」も、「各論」でスタックしやすい

「総論賛成」だった合意事項

- ◆ 根城大橋経由と田面木経由を20分間隔で交互に運行する。
 - 八戸駅発「0, 10・・・分」, 中心街発「5, 15・・・分」に当てはめる
- ◆ 運行時刻の調整を前提に、のりばを統一(八戸駅1番)する。
- ◆ 中心街に分散した停留所群を「中心街」と東ねて表現する。

八戸駅順	事業者順	属性	事業者	六日町発時刻	その他発場所	経由			八戸駅着時刻	西高校前着時刻	聖ウルスラ学院着時刻		八戸駅順	事業者順	聖ウルスラ学院発時刻	西高校前発時刻	八戸駅発時刻
						根城浄水場通	田面木	その他									
1	101	再生	南部	6:05		-	6:17	-	6:22	-	-		1	101			
2	1	再生	市営	6:20		6:31	-	-	6:39	-	-	⇒	2	3	-	-	7:00

議論が紛糾した「各論」

- ◆ どの便をどの事業者が担当するか？
 - 新幹線到着後の便、各経路の便数シェア(定期券の事業者選択で有利?)、自社他系統との取り回し(減便の割に仕業は減りにくい?)

6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■ 合意の鍵 = (データ+ストーリー) × (対話+ワルモノ)

課題を「データ」で客観化

◆ どの便をどの事業者が担当するか？

- 東北新幹線八戸開業で新設された「新幹線シャトル」(八戸駅～中心街間の急行便)は、僅か一年で廃止。乗降データから、途中停留所～中心街間の乗降が多いことを確認。

時間軸でストーリーを形成

◆ 「小さな成功体験」から本丸を目指す

- 『見せ方改革』から「共創」の土台を築くことも有効。

◆ 代替案を「イチゼロ」で考えないー「対話」の素地になる

- 八戸駅～中心街間の共同運行化は、市外乗入路線を除外。
- 各者の「特定輸送的サービス」(例:△△高校の通学対応便)は、等間隔ダイヤ、共通定期券の精算対象から除外。

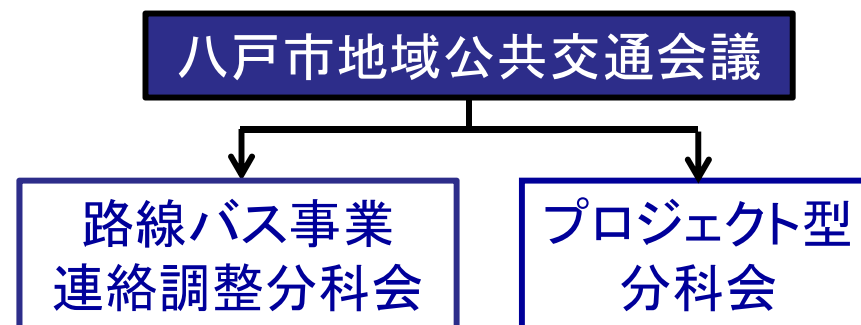
6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■ 合意の鍵 = (データ+ストーリー) × (対話+ワルモノ)

「対話」を「文化」に

◆ 八戸駅線共同運行化の議論を契機に、路線バス事業連絡調整分科会を**常設化**。

- 構成員が資料を持ち寄る形式・・・論点や対立軸が明確に
- 次回の分科会日程と、それまでの「宿題」をその場で調整



第三者が「ワルモノ」に

◆ 山本雄二郎先生(武蔵野市公共交通活性化協議会初代座長)が遺した言葉

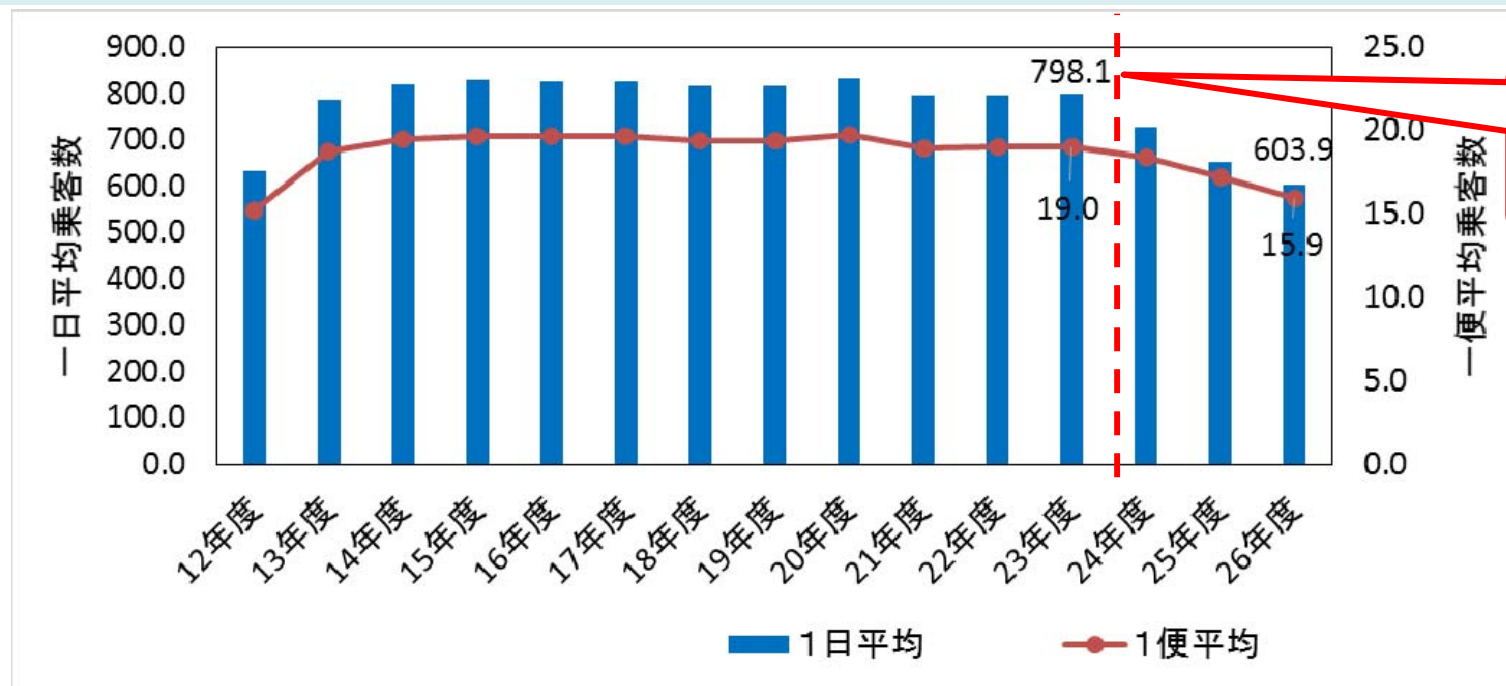
- 運行主体ではない**有識者(第三者)**が、時に**ワルモノ**になることも必要。(←関係者の「考え」を読み解くことが大前提)

『地域公共交通マネジメント』=対話プラットフォームの構築
対話プラットフォームがなければ、MaaSも成立しない!

参考.「軸」における「パターンダイヤ」の有効性

■ 武蔵野市「ムーバス」の失敗から学ぶ

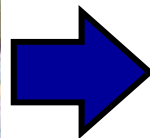
- ◆ 「ムーバス」3号路線(境南西循環)は、乗務員の休憩確保を目的に平成24年8月より、運行間隔を20分から22分に変更。
- ◆ 運行経路は全く変更していないが、利用客が25%減少。
- ◆ 平成27年4月より、乗務員を2人増やして(→経費増)、再び20分間隔に復帰へ。=「パターンダイヤ化へ投資」と発想を転換



運行間隔
を20→22
分に変更

6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■ 共同運行にあわせ、八戸駅の乗り場も方面別に



八戸駅バスのりば案内



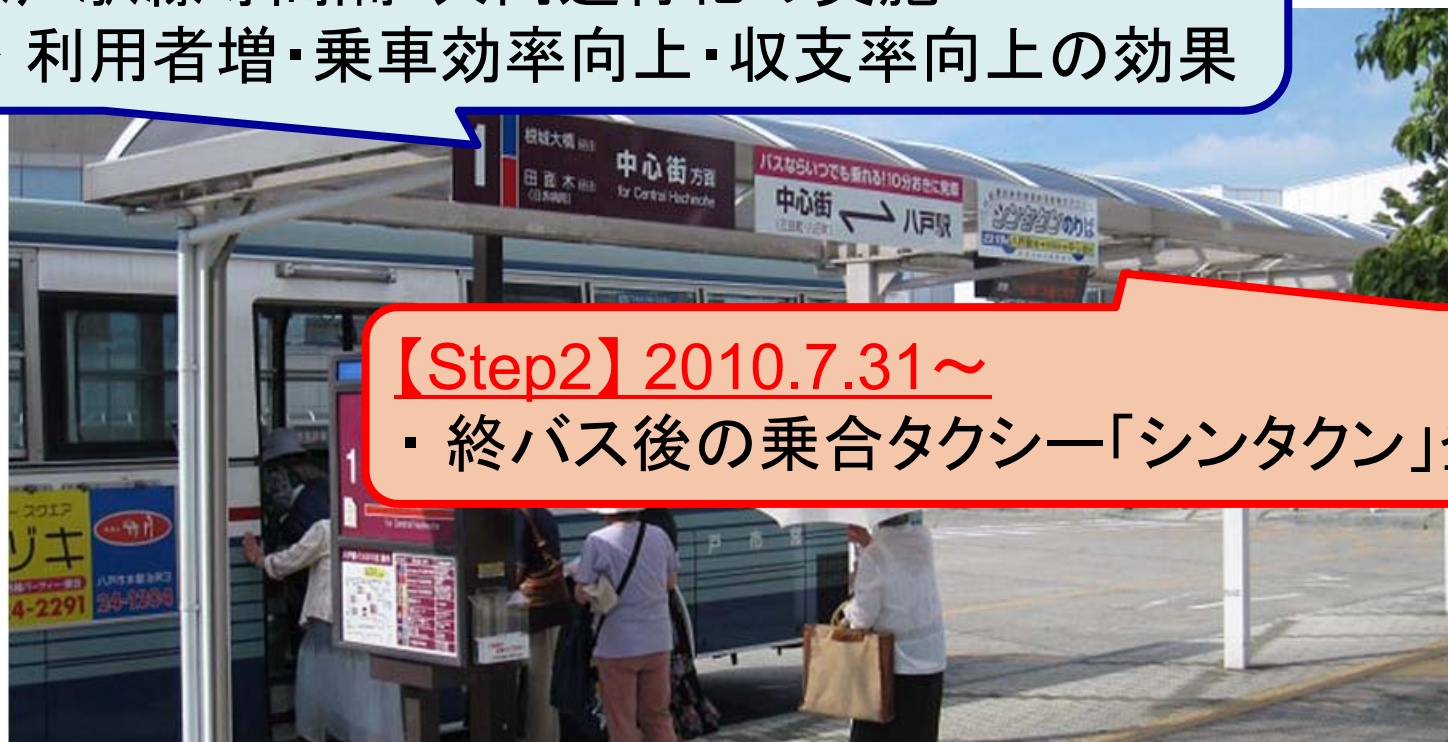
のりば	経由地・行先	沿線施設等
1	根城大橋経由 中心街方面	県八戸合同庁舎 総合福祉会館 十三日町・中心街
	田面木経由 中心街方面	日赤病院 裁判所 十三日町・中心街
2	内舟渡経由 中心街方面	県八戸合同庁舎 *南部バスのみ停車 十三日町・中心街
3	西高校 行	八戸西高校
4	八食センター 行 (八食100円バス)	県八戸合同庁舎 八食センター
	聖ウルスラ学院 行 八戸ニュータウン 行	聖ウルスラ学院 八戸高専 グランドサンピア八戸
5	五戸方面 軽米方面(高速道経由)	五戸町内 軽米町内
	十和田市方面	多賀台団地前 おいらせ町内 イオン下田SC

6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■ さらなる「事業者連携」で公共交通の品質向上

【Step1】2008.4.1～

- ・ 八戸駅線等間隔・共同運行化の実施
⇒ 利用者増・乗車効率向上・収支率向上の効果



【Step2】2010.7.31～

- ・ 終バス後の乗合タクシー「シンタクン」登場

「事業者ごと」「モード(交通機関)ごと」の施策ではなく、
合わせ技の取り組みによって、「存在感」ある路線に

6. 八戸駅線(八戸駅⇔中心街)共同運行化

■「八戸駅線」沿い大型店に見る「現実」

百貨店S (停留所の副呼称にも)

駐車場・アクセス

✦ さくら野百貨店

■ 住所	〒031-0032 青森県八戸市三日町13
■ 電話番号	0178-44-1151
■ 営業時間	午前10時～午後8時

✦ 駐車場のご案内

さくら野お買物駐車場ご案内

駐車場と売場が1階から6階までの各階で直接つながっております。車椅子、ベビーカーをご利用のお客様は2階にスロープを設置してあちら階の方をご利用下さい。

お買物1,000円以上	2時間無料
お買物5,000円以上	3時間無料
お買物20,000円以上	4時間無料
※1時間増すごとに150円追加	

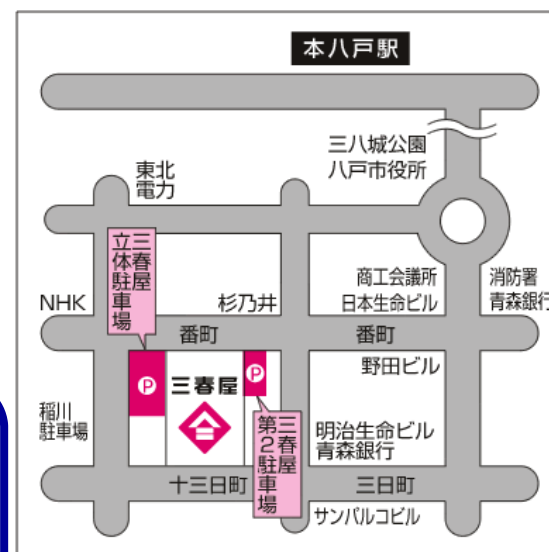
一般駐車のご案内

駐車料金:平日1時間ごとに200円・祝祭日1時間ごとに300円
営業時間:午前8時30分～午後9時(年中無休)

契約駐車場のご案内

森駐車場(日曜日は定休)とオーク駐車場をご利用下さい。

百貨店M (上屋付き停留所の前)



- ・ 路線バス停留所が直近にあるにも関わらず、HPに一切記載が無い
- ・ HPにあるのは、駐車場の案内と「〇時間無料」の記載のみ
(注)隣町の大型店Iは、バスの時刻表あり

■三春屋立体駐車場

お買物 1,000円以上 → 3時間無料
※追加料金 20分毎/50円
※1泊500円(18:00～翌10:00)

■三春屋第2駐車場

お買物 1,000円以上 → 3時間無料
※追加料金 20分毎/50円

※駐車券をお持ちのお客様に限りサービス券を発行しております。

補論. 共同運行における競争政策上の課題

■ 一般乗合旅客自動車運送事業に係る相談について (平成9年7月／公正取引委員会)

第2 原則として独占禁止法上問題とはならない協定の類型

一般に、運賃・料金、運行回数及び路線・運行系統等競争手段に関する制限を伴わない協定は、原則として独占禁止法上問題とはならない。

また、以下の**1の類型に該当する協定**及び**2～6の類型に該当し、かつ、第1の類型に該当しない協定**については、原則として独占禁止法上問題とはならない。

1 一定の共同経営に関する協定

(1) 省略（都市間バスの規定）

(2) 既存事業者が**十分な経営合理化努力を行っているにもかかわらず、輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線**において地域住民の生活に必要な旅客の輸送を確保するため、既存事業者が他の新規事業者と行う共同経営に関する協定は、…（中略）…原則として独占禁止法上問題とはならない。

2 旅客の利便の増進を目的とする運行時刻の調整に関する協定

旅客の利便の増進を目的とし、その目的達成に合理的に必要とされる**運行時刻の調整**に関する協定は、[1]全体として競争手段を制限し、需要者の利益を不当に害さないものであり、[2]当該協定が特定の事業者に対して不当に差別的でないものであって、[3]**事業者に協定の遵守を強制するものではない**限り、原則として独占禁止法上問題とはならない。

3 定期乗車券の共通使用（以下、4～6の規定もあるが省略）

補論. 共同運行における競争政策上の課題

■ 地域公共交通の「共同経営(カルテル)」の適用除外(案)

適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

※10月29日第32回未来投資会議資料より抜粋

- | | |
|---|--|
| ① 利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定等
- 定額制乗り放題 等 | ② 輸送需要・地理的条件等を勘案した、路線・運行系統の共同・分担運行等
- 「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編 等 |
| ③ 一定の規則による運行回数・運行時刻の設定
- 等間隔運行、パターンダイヤ 等 | |

※ その他①～③と類似の行為

⇒これら行為に必要な共同経営(運賃プールを含む。)の実施に係る行為については独禁法を適用除外

1. 事業者による申請・共同経営計画の提出

- 共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等(乗合バス・競合の公共交通事業者)は、あらかじめ法定協議会(※)の承認を受けた共同経営計画を主務大臣に提出。
※地域公共交通活性化再生法の法定協議会

記載事項： ①地域基盤企業に関する事項、②対象の区域・路線等、③共同経営の内容等、④運賃プールに関する事項、⑤共同経営の目標(収支、人員、車両等の改善効果)、⑥実施期間、⑦法定協議会の名称、⑧その他必要な事項

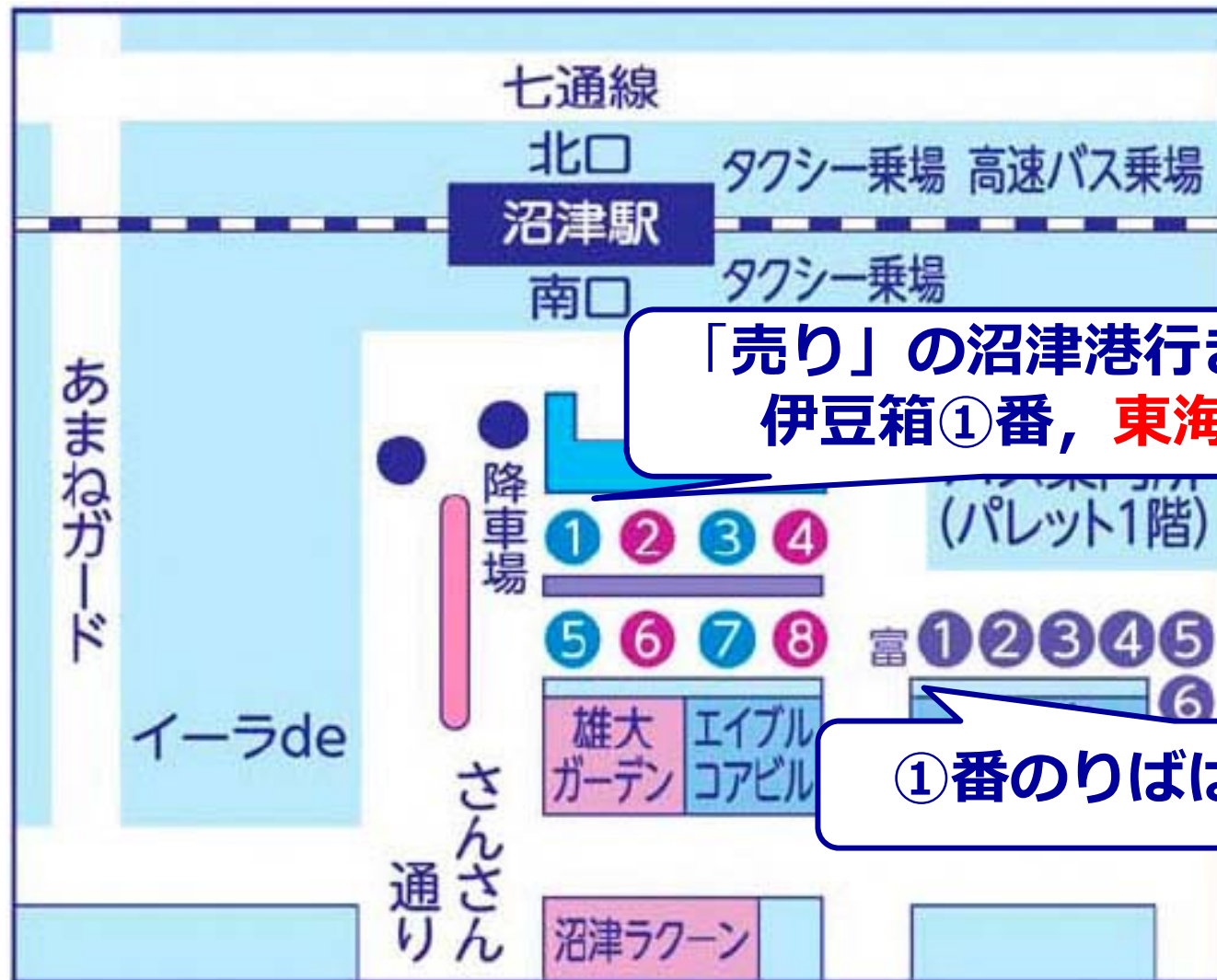
2. 主務大臣による共同経営の認可(※) ※認可に際し、主務大臣は公取委に協議しなければならない。

- ① 基盤的サービスに係る事業の改善が見込まれること。
- ② 不採算路線を含む地域公共交通について事業の改善に応じた維持が図られることが見込まれ、かつ、利用者の利益を不当に害さないと見込まれることによって、共同経営が利用者の利益の増進に資すると認められるものであること。
- ③ 地域公共交通活性化再生法の基本方針、地域の交通に関する計画に照らし、適切なるものであること。 等

第18回交通政策審議会地域公共交通部会(19年11月22日)資料

7. 路線バスに求められる「見せ方改革」

■ 沼津駅南口バスのりばの構図



「売り」の沼津港行きバスが
伊豆箱①番、東海②番

①番のりばは、富士急にも

7. 路線バスに求められる「見せ方改革」

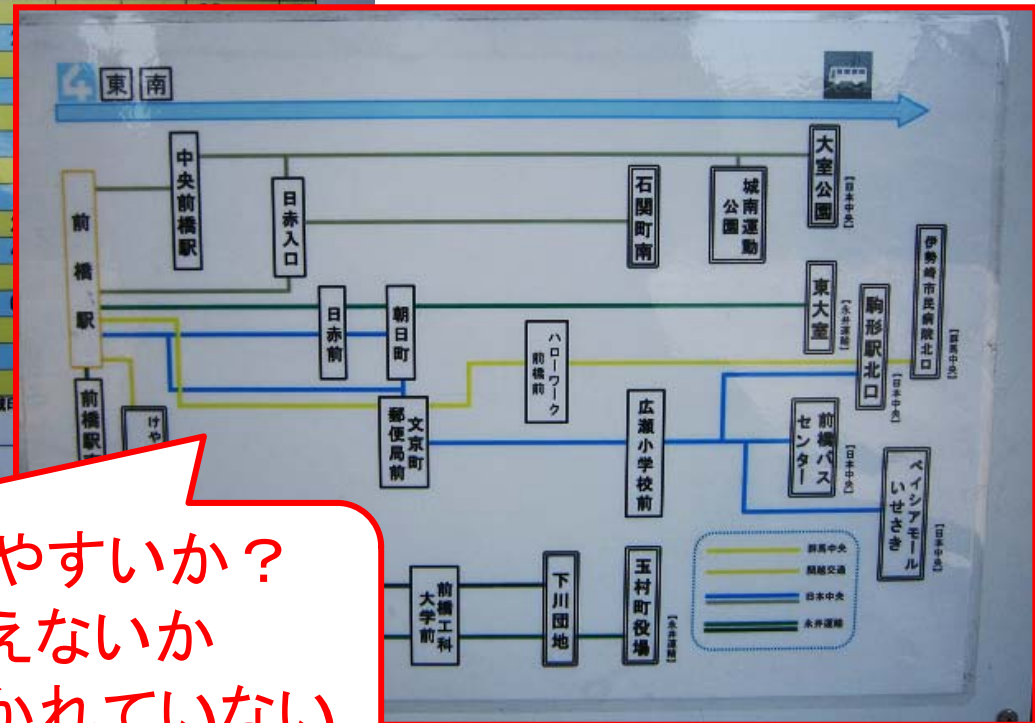
■ 先週訪問した前橋駅前

事業者ごとの「のりば」でない点は評価も、顧客が最初に知りたい情報は「運行事業者」なのか？

前橋駅前4番のりば
月曜～金曜
(12月30日～1月3日は、日曜祝日ダイヤで運行します)

系統	群馬中央バス	日本中央バス				永井運輸			日本中央バス			
系統番号	南20	南31	南32	南33	南34	南52	南52	南56	東30	東33	東32	東57
行き先	けやき前・駒形経由 伊勢崎市民病院北口	けやき北・東山北経由 駒形駅北口	日赤前・東山北経由 駒形駅北口	けやき北・山王経由 前橋BC	日赤前・山王経由 ベシヤモールいせさき	六供町工科大・下川団地経由 玉村町役場	六供町工科大経由 後閑町入口	天川原町工科大経由 下川団地	石関町	中央前橋駅経由 大室公園	日赤入口経由 大室公園	日赤前経由 東大室
7			50			10下						
8	44	50				10		35				
9	44				50	00						
10		50				40		00				
11	07	09				40	05 55					
12	07 49		20				15 45	50				
13	47	49	50			48						
14	02					下20						
15	44	24	20前			30						
16						58		15				
17	02		30			58						
18	14	10	00前			55		05				
19	32		00前		00			45				
20		32				30						
21												

備考
前印は、前橋バスセンター行き
下印は、下川団地止まり



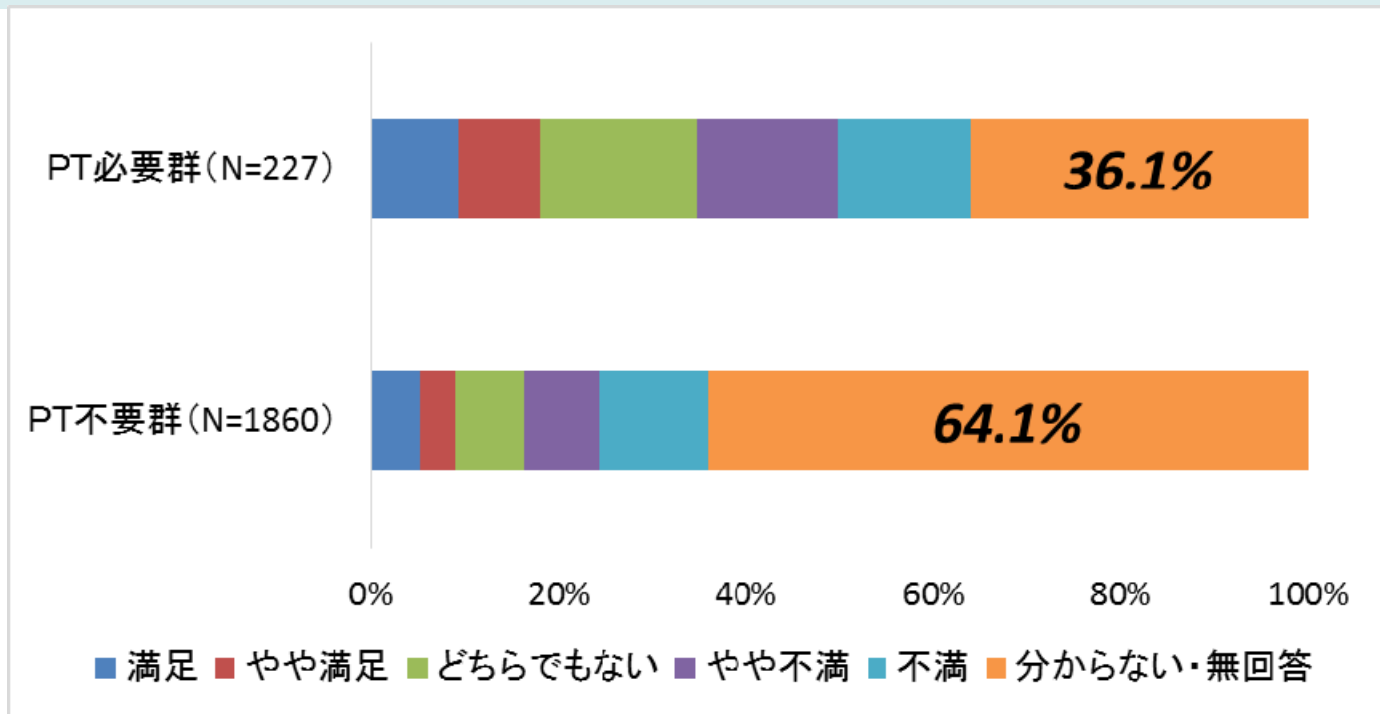
事業者別のラインは読みやすいか？
⇒ 系統番号がうまく使えないか
一部の経由地や行先が書かれていない

7. 路線バスに求められる「見せ方改革」

■ 埼玉県秩父地域におけるアンケート調査(11年度)から・・・

バス交通への満足度(自宅から最寄りバス停への距離)

- ◆「いまの生活で公共交通を必要としていない人」の**3分の2**が「分からない」or「無回答」。「いまの生活で公共交通を必要としている人」でも3分の1が「分からない」or「無回答」。



8. 八戸市における「見せ方改革」

■ 「一見さん」には案内できない複雑さ

八戸市中心街における従前の停留所群

◆ バスは「線路」がない・・・ただでさえ分かりにくい

① 事業者により異なる名称

(市営・**十鉄**) 三日町 / (**南部**) 八日町

② 往路と復路で停留所の位置も名称も異なる

【例】八戸駅⇔中心街

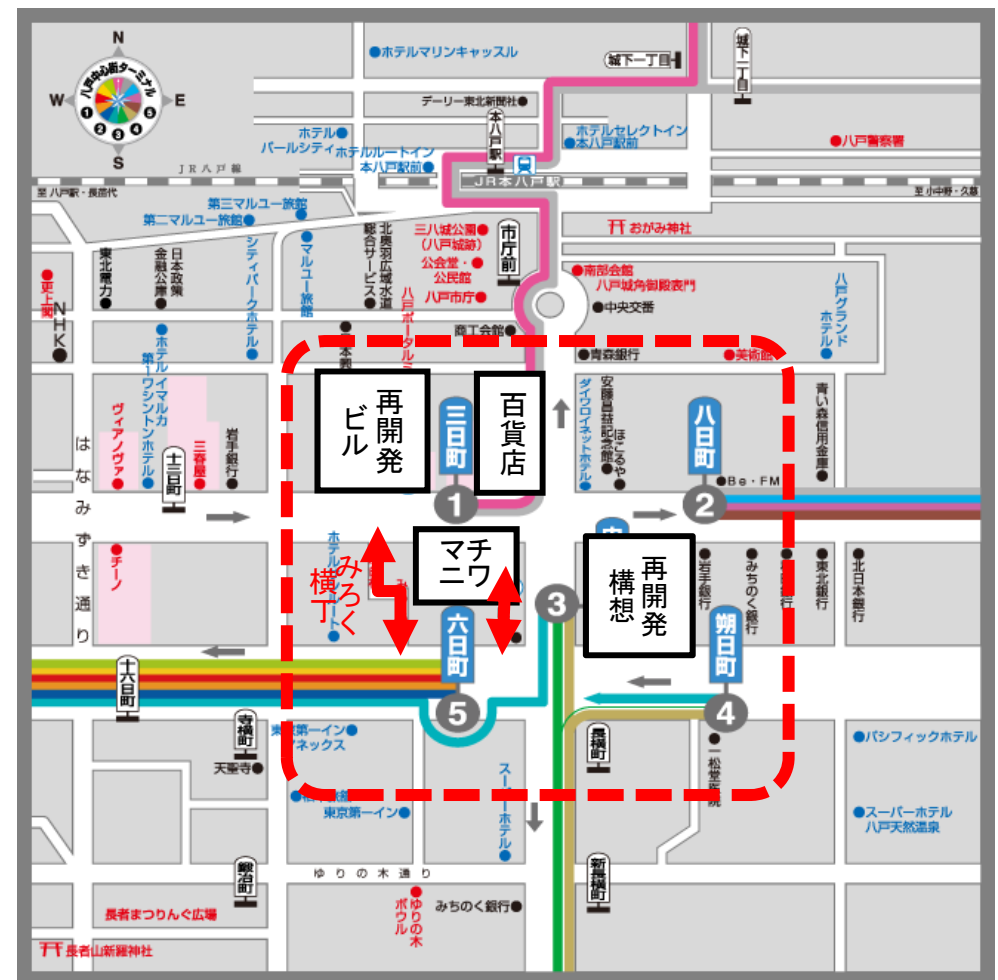


8. 八戸市における「見せ方改革」

■ 分散した停留所群を「中心街」の呼称で文脈を与えた

八戸中心街ターミナル

- ◆ 一方通行が多い八戸市中心街にある5箇所の停留所の共通呼称。①～⑤番の各停留所と「方面」(全社共通のアルファベット+ルートカラー)を原則一対一対応。
- ◆ ターミナルビルを新規整備せず、情報提供や発券、待合機能を既存施設や再開発ビルに委ねるとともに、再開発構想や店舗と連動させ、**回遊性向上**を指向。



8. 八戸市における「見せ方改革」

■ 発券機能の一元化と「デジタルサイネージ」

「八戸中心街ターミナル = 青空ターミナル」

⇒ 街自体を一つの「ターミナル」と位置付けて、情報・発券機能は、既存の施設に委ねる；「まちなか」の回遊性向上に期待



- ・ 事業者を問わず、高速バスも含めて、「とにかく発券できる場所」
- ・ 情報基盤としての発車案内版を設置



バス運行情報
bus access information

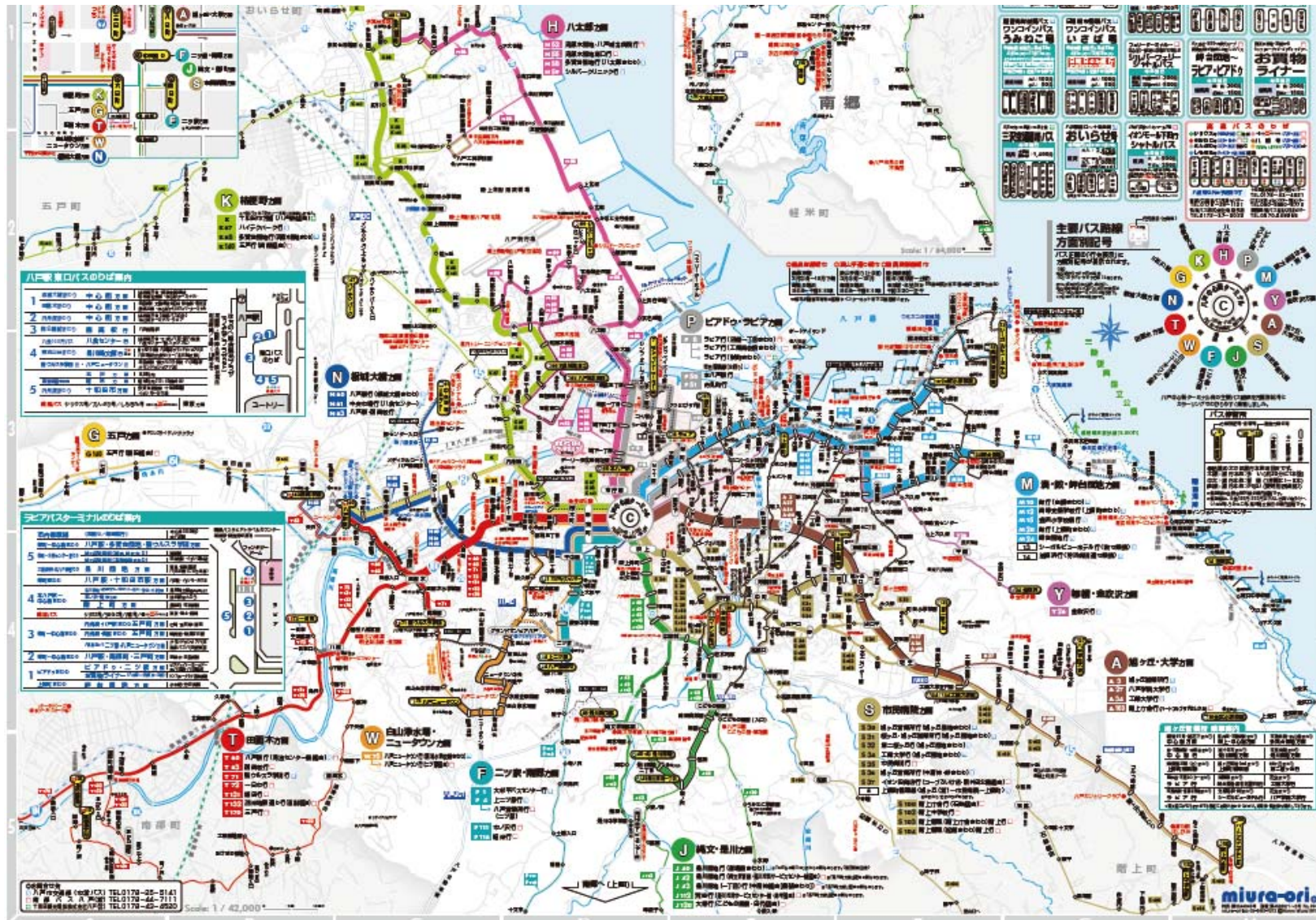
八戸中心街ターミナルバス時刻案内

方面	行先	時刻	経由	発着
T 71	聖ウルスラ学院	11:20	司法センター・根城（博物館）	市営
八戸バス0円以下バス		11:22	内舟渡・下長	市営
K 68	多賀台団地	11:25	西売市・河原木団地	市営
N 60	八戸駅	11:25	総合福祉会館・根城大橋	市営
T 132	苫米地駅通り	11:25	司法センター・八幡・通清水	市営
T 60	八戸駅	11:35	根城（博物館）・日赤病院	市営
市内環線	市内環線	11:40	フォニープラザ・ピアドゥ前・ラビア	市営
N 60	八戸駅	11:45	総合福祉会館・根城大橋	市営
T 170	三戸（上名久井）	11:45	司法センター・田面木・八幡	市営
G 140	五戸（八戸駅）	11:50	内舟渡・黒田	市営
P 50	本八戸駅	11:53		市営
T 60	八戸駅（日赤病院）	11:55	司法センター・田面木	市営

詳しくは、隣のインフォメーションまでお尋ねください。5/5画面

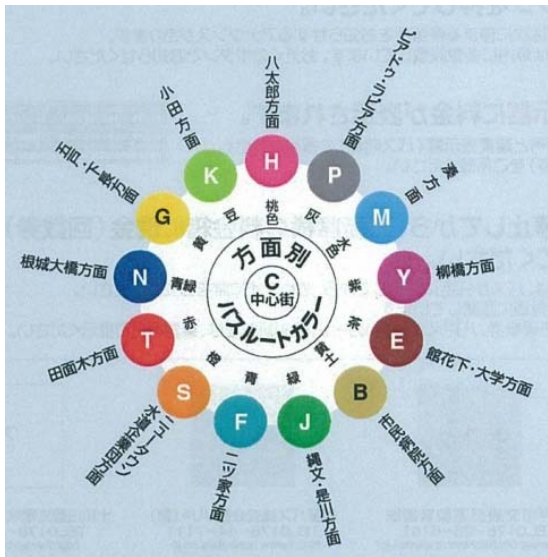
8. 八戸市における「見せ方改革」

■ 3社共通バスマップ「バスマップはちのへ」の製作

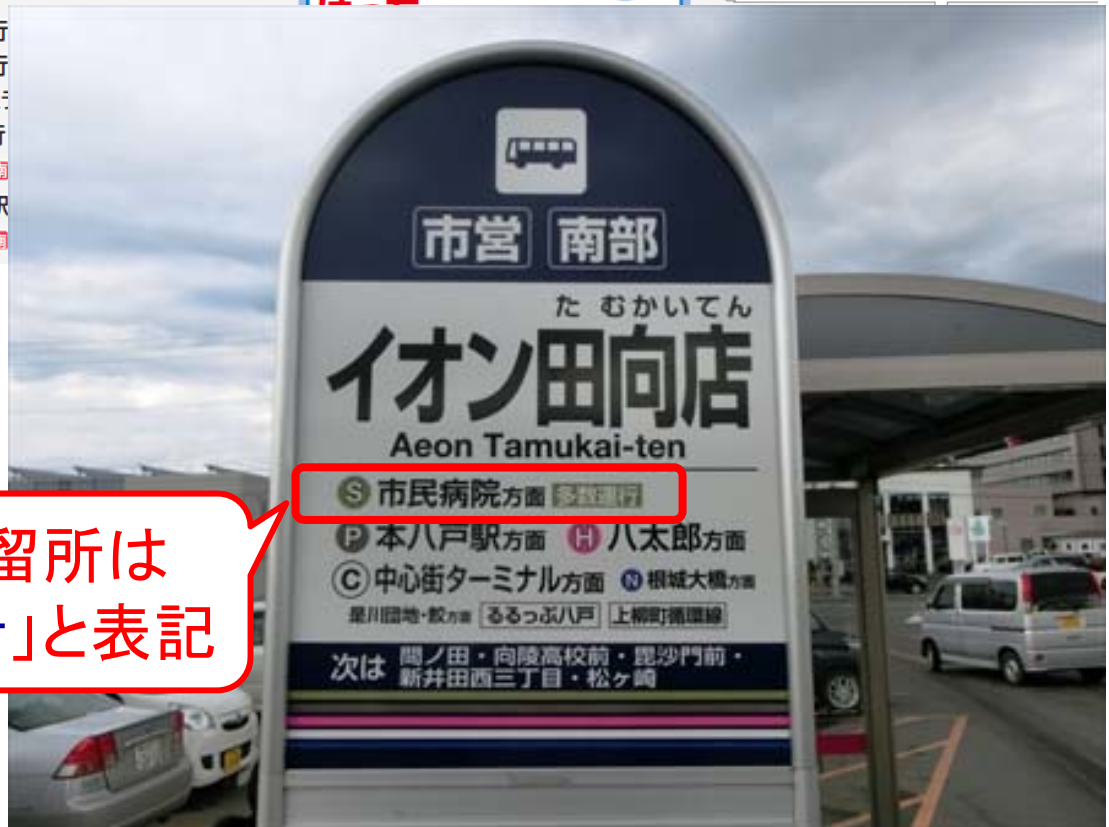


8. 八戸市における「見せ方改革」

■ 路線ナンバリングと停留所サイン「イメージ」の統一化



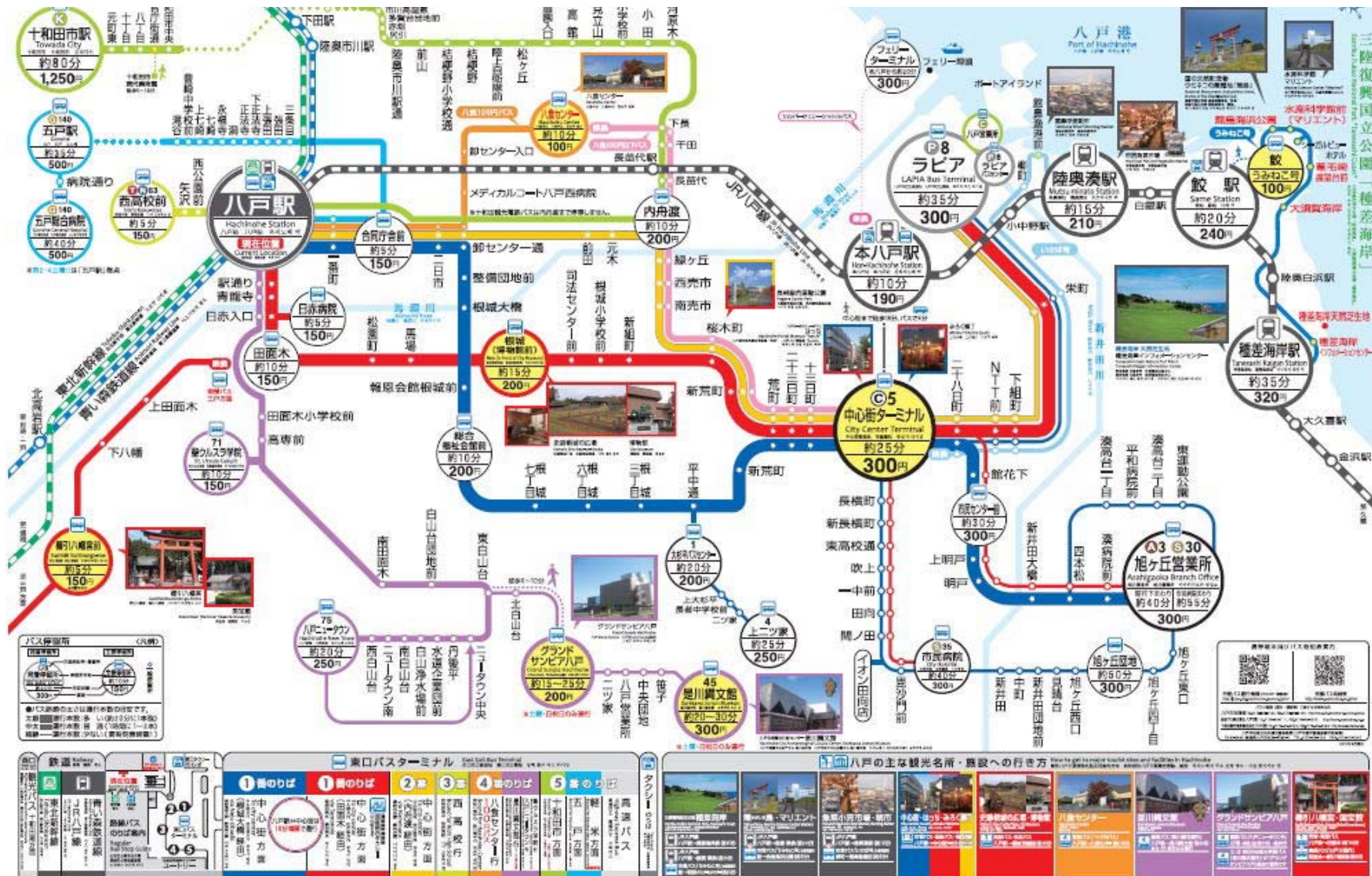
<p>G 五戸方面</p> <p>G 140 五戸行(扇田経由) <small>南</small></p>	<p>K 桔梗野方面</p> <p><small>※十鉄バスは「元木～一番町」は停車しません。</small></p> <p>K 十和田市方面(八戸駅経由) <small>南</small></p> <p>K 67 ハイテクパーク行 <small>南</small></p> <p>K 68 多賀台団地行(河原木団地まわり) <small>南</small></p> <p>K 140 五戸行(高館経由) <small>南</small></p>	<p>H 八太郎方面</p> <p>H 52 河原木団地・八戸城北病院行 <small>南</small></p> <p>H 55 河原木団地南口行 <small>南</small></p> <p>H 58 多賀台団地行(八太郎まわり) <small>南</small></p> <p>H 59 シルバークリニック行 <small>南</small></p>
<p>T 田面木方面</p> <p>T 60 八戸駅行</p> <p>T 63 西高校行</p> <p>T 71 聖ウルスラ行</p> <p>T 72 一日市行</p> <p>T 131 福田行 <small>南</small></p> <p>T 132 苫米地駅</p> <p>T 170 三戸行 <small>南</small></p>	<p>八戸ポータルミュージアム <small>?</small> 至 おいらせ町</p>	



「幹線軸」沿いの停留所は
「〇〇方面 多数運行」と表記

8. 八戸市における「見せ方改革」

■ 八戸駅構内の公共交通総合案内板 —「売り」の明確化



9. 「アナログMaaS」を「地で行く」八戸？

■ MaaS（もっと・あなたらしく・安心して・生活できるために）

- ◆ 過度な自家用車利用からの転換を図るとともに、移動困難者の交通問題を解決する手段として期待。①モビリティサービスの「メニューを増やす」、②情報技術を活用してメニューを「束ねる」ことにより、**自家用車保有に代わり得る「選択肢」**を用意する。

【メニューを増やす】 多様なモビリティサービスの導入

- 自家用車との物理的なギャップを緩和するモビリティ（**超小型モビリティ**）
- 歩行者となじむモビリティ（**グリーンスローモビリティ**）
- **自動運転**技術
- **サブスクリプション・定額制サービス**
- モビリティ需給のマッチング（**シェアリング**、**AIオンデマンド**交通）

【束ねる】 統合基盤とデータ連携

- 複数のモビリティや公共交通事業者を束ねる仕組み（地域公共交通会議による交通調整や「企画乗車券」など、**アナログは既に存在**）
- 地域ごとに展開されるサービスの**ローミング**（オープンデータ化、API連携など、ITに関わる部分が鍵に）

9. 「アナログMaaS」を「地で行く」八戸？

■ 市町村・事業者・モードを超えた取り組みを進めてきたが

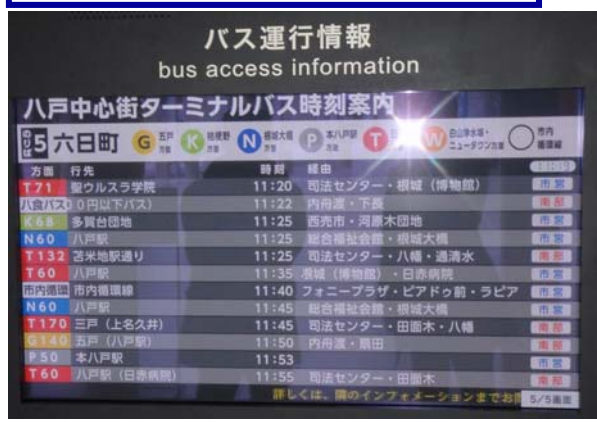
市町村・事業者の垣根を超えたバスパック



市営・南部の統合窓口



静的情報のサイネージ



八戸駅線共同運行と深夜乗合「シンタくん」



乗継案内から添乗までこなすアテンダント「はちこ」(FBで1,100いいね!)



宿泊施設から朝市・銭湯へ「あさぐる」



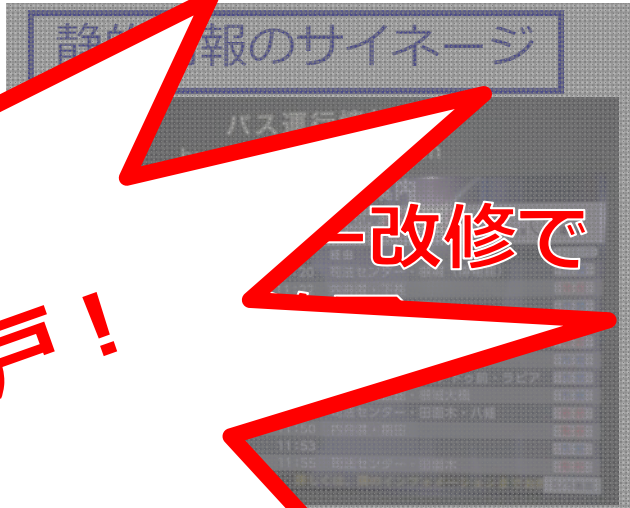
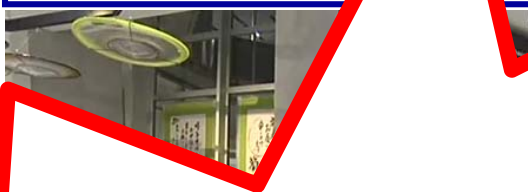
9. 「アナログMaaS」を「地で行く」八戸？

■ 市町村・事業者・モードを超えた取り組みを進めてきたが

市町村・事業者の垣根を超えたバスパック



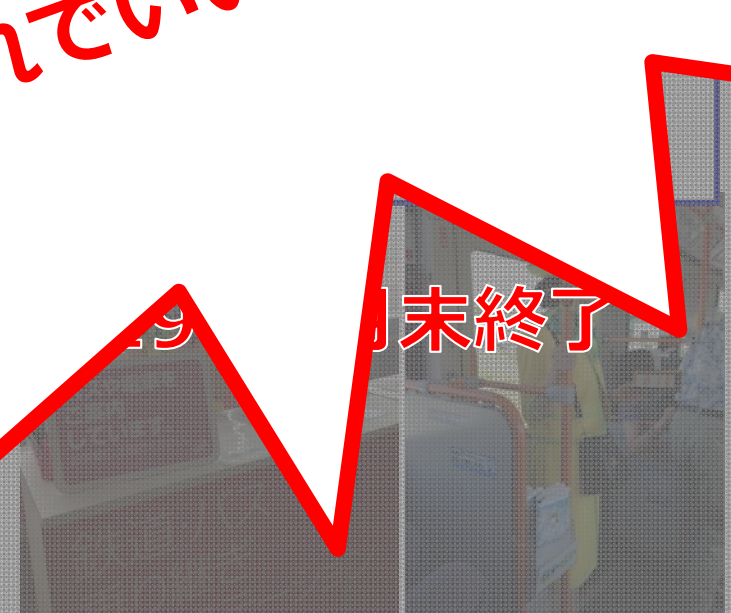
市営・南部の統



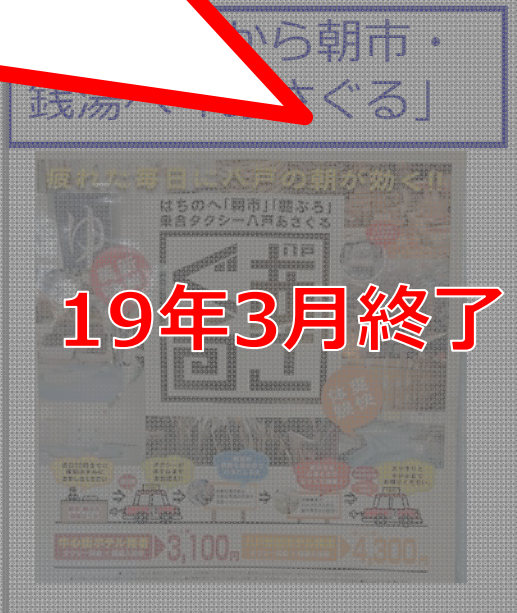
改修で

これでいいのか、八戸！

八戸駅線共同運
深夜乗合



19年3月終了



19年3月終了

9. 「アナログMaaS」を「地で行く」八戸？

■ 2019年10月～「一律20円上げ」を実施

- ◆ 車両更新とICカード導入を図る原資に充てるため値上げを実施。
- ◆ 土日祝日に、**市内・圏域の全路線バス(事業者問わず)**を複数人で利用可能な**一日乗車券**を販売開始。

トップ » 青森ニュース » 交通

ツイート シェア LINEで送る B!

2019年5月22日

八戸市内バス値上げ 10月から初乗り170円に

青森県八戸市は22日、市内路線バスの運賃を10月から20円値上げすると発表した。現行運賃は初乗り150円で距離により200円、250円と50円刻みで加算し、上限300円だが、値上げ後は初乗り170円で50円刻みで加算し、上限320円となる。値上げは8年ぶり。同様に、八戸圏域8市町村が広域で運行している圏域路線バス(初乗り150円、上限500円)も10月をめぐりに値上



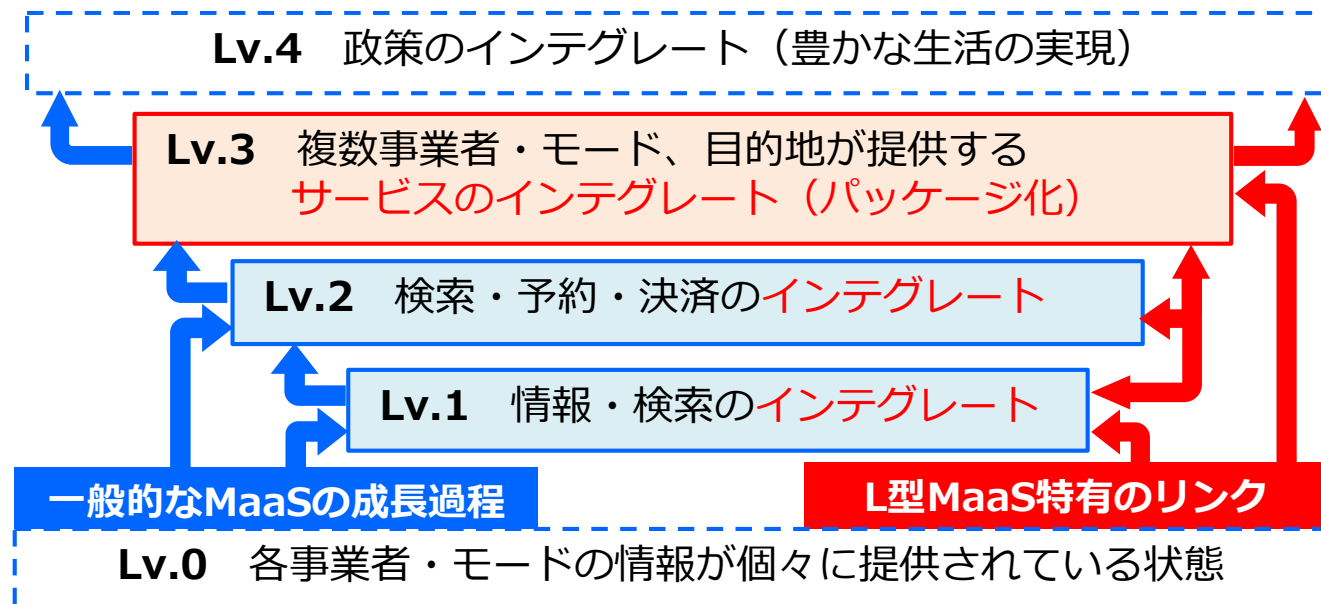
拡大する

「人件費」への反映が、値上げ申請の事実上の審査基準？
協議運賃制度を活用し、投資可能な状況を目指す

10. MaaS構築にも求められる「共創」

■ 「日本版MaaS」の成長プロセス

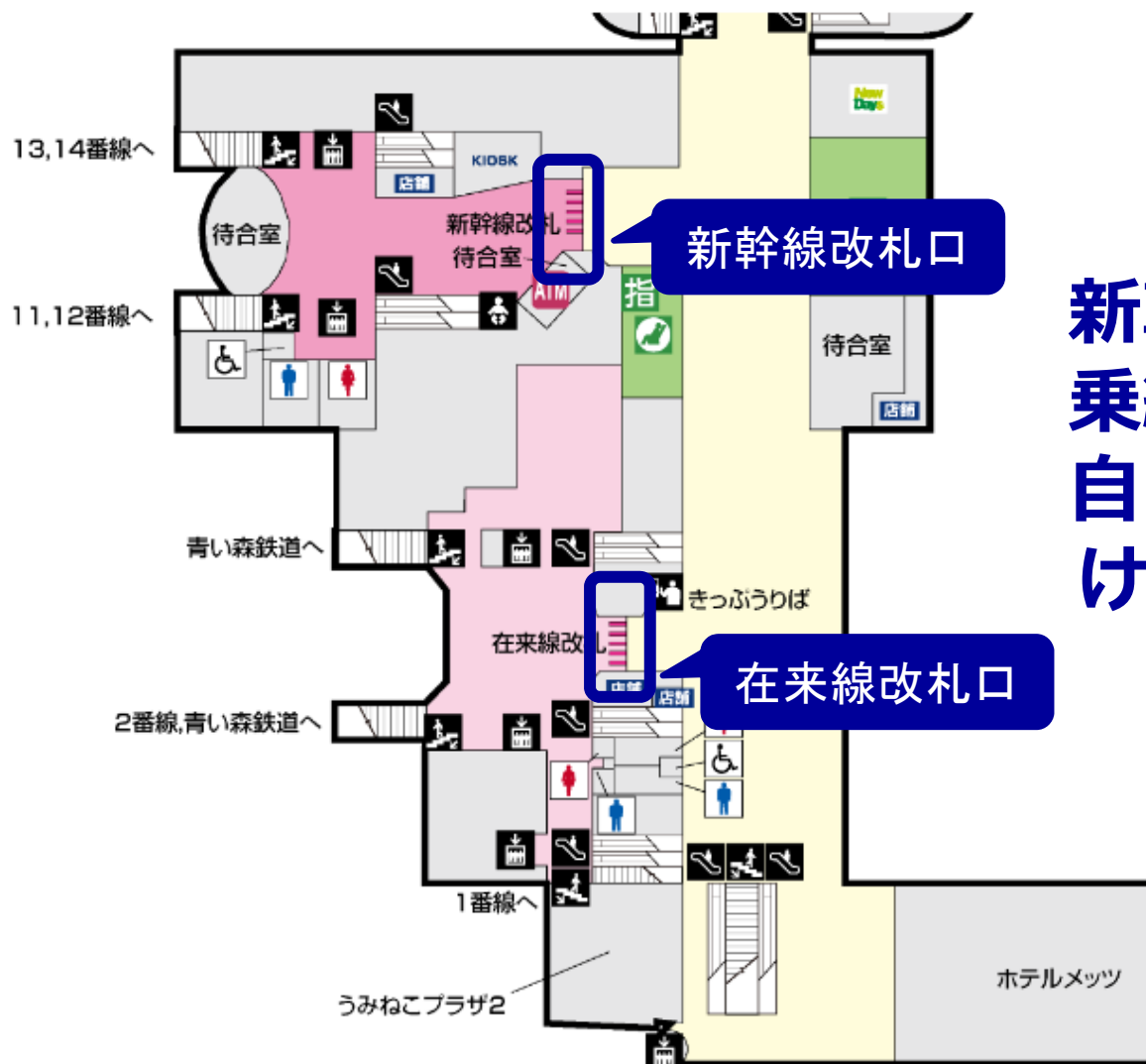
- ◆ 公共交通の供給量拡大ではなく、**複数のモビリティサービスや目的との組み合わせで「ニッチ」を小さくすることがポイント**。地方観光地では**「アナログのLv.3」**が存在するケースも少なくない。
- ◆ **Lv.1~2の穴を埋める方策（公共交通データのオープン化→「売り方」を変える契機）と、公共交通プライシングの多様化が必要。**



上図補注：Jana Sochor他 (2017): A topological approach to Mobility as a Service
に示されたMaaSレベルを吉田が意識のうえ、加筆

10. MaaS構築にも求められる「共創」

■ 八戸駅(青森県)の構内図



**新幹線⇔在来線の
乗継は、改札外の
自由通路を通らな
ければならない!!**

10. MaaS構築にも求められる「共創」

■ 東北新幹線新青森駅延伸当日の八戸駅連絡改札口

- ◆ 八戸以北の東北本線が並行在来線の「青い森鉄道」に移管されたことで、新幹線・在来線の連絡改札口が閉鎖。



情報技術(ソフト)で、決済が一元化されたとしても、
現場(フィジカル)がこの有様では「宝の持ち腐れ」

11. さいごに

バス路線網の「軸形成」は「総論賛成」も「各論」を突破しにくい

- ◆ 地方都市におけるバス路線網の「軸形成」は、成熟社会における「対流促進」、立地適正化、乗合バスの生産性向上(→「束ねて、減らす」)のいずれにおいても有効な発想。…「総論賛成」はつくりやすい
- ◆ 「第二の八戸」がほぼ現れなかったのは、「各論」を突破しにくいため。
 - どの時刻に、どの事業者・系統を当てはめるか？(仕業の制約, 補助系統の制約)
 - 精算ルール(競争政策の問題+相手が説明できる材料を出せるか)

➡ 事業者を超えた議論は、調整の連続。継続は「さらに」大変。

沼津の「強み」を活かす

- ◆ 個々の事業者の「暖簾」で運行できていることは、ある意味では幸運。
 - 「コミュニティバス」では、廉価な運賃で便数も限られていたのでは？

➡ 高頻度区間の「ブランディング」が急務
停留所や区間の「見せ方改革」から始めることが有効！