

# 八戸圏域地域公共交通計画

2023年(令和5年) 3月

2024年(令和6年) 3月変更

2026年(令和8年) 3月変更

八戸市・三戸町・五戸町・田子町・  
南部町・階上町・新郷村・おいらせ町・  
岩手県軽米町・洋野町



# 目 次

---

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1. 計画策定の背景と目的 .....	2
2. 計画の位置づけ .....	2
3. 計画の対象 .....	3
4. 計画の期間 .....	4
5. 計画の構成 .....	4
6. 前計画について .....	5
7. 八戸圏域としてのこれまでの取組 .....	10
<b>第2章 公共交通の課題</b> .....	<b>11</b>
1. 八戸圏域全体に係る課題 .....	12
2. 市町村に係る課題 .....	18
<b>第3章 基本理念・基本方針等</b> .....	<b>19</b>
1. 計画の基本理念・基本方針等 .....	20
2. 計画の基本目標 .....	25
<b>第4章 具体的な施策</b> .....	<b>27</b>
1. 施策の全体像 .....	28
2. 圏域全体で取り組む施策 .....	29
3. 八戸市で取り組む施策 .....	40
4. 階上町方面で取り組む施策 .....	51
5. 南部町・三戸町・田子町方面で取り組む施策 .....	55
6. 五戸町・新郷村方面で取り組む施策 .....	61
7. おいらせ町方面で取り組む施策 .....	64
<b>第5章 計画の推進</b> .....	<b>69</b>
1. 計画の推進・管理体制 .....	70
2. 計画の評価・管理方法 .....	71
<b>参考資料</b> .....	<b>73</b>
1. 市町村別の課題 .....	74
2. 評価指標に対する数値設定の考え方 .....	88



# 第1章 計画の概要

---

# 1. 計画策定の背景と目的

## 1-1 計画策定の背景

八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町の1市6町1村から構成される八戸圏域（以下、本圏域という）では、2019年（平成31年）1月、本圏域の地域公共交通のマスタープランとなる「八戸圏域地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画という）を策定し、2023年度（令和5年度）までを計画期間として、今後の公共交通の方針や具体的な施策の方向性などを位置づけた。

また、同年3月には、網形成計画のアクションプランとなる「八戸圏域地域公共交通再編実施計画」（以下、再編実施計画という）を策定するとともに、東北では初めてとなる圏域計画として国土交通大臣の認定を受け、それによる補助制度上の特例等を活用しつつ、着実に再編事業の推進を行ってきたところである。

他方、新型コロナウイルス感染症が世界規模で感染拡大したことで、人々の生活や行動は半ば強制的に変わらざるを得ない状況になり、本圏域の住民においても日常生活、及び行動などが変化している。

住民の移動が変化したことで公共交通の利用にも大きく影響を与えており、今後の状況の変化なども見据えつつ、各種の対応が必要となっている状況にある。

さらには、網形成計画及び再編実施計画の法的根拠となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が2020年（令和2年）に改正され、計画に係る各種制度も改正されたことから、計画の見直しを求められている状況にある。

## 1-2 計画の目的

以上のように、本圏域の公共交通を取り巻く情勢等は大きく変化しており、住民等の移動手段として持続可能な公共交通の確保・維持に向けて、現行の網形成計画を見直す必要性が生じている。

このことを踏まえて、網形成計画の計画期間の終了前に、本圏域における地域公共交通のありべき姿やその実現に向けて取り組むべき方向性などを示すことを目的として「八戸圏域地域公共交通計画」を策定する。

# 2. 計画の位置づけ

本計画は、第2期八戸圏域連携中枢都市圏ビジョン及び青森県が策定した青森県地域公共交通計画を上位計画とし、ビジョンに示す将来像の実現を目指すとともに、県計画に示す広域的な公共交通ネットワークに係る考え等に基づき、推進するものとする。

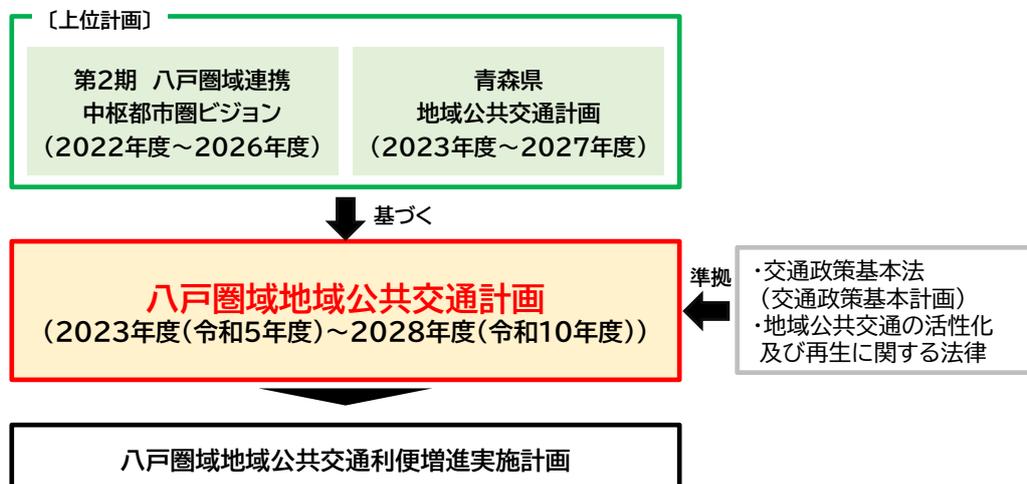


図 計画の位置づけ

### 3. 計画の対象

#### 3-1 計画の対象区域

本計画の対象区域は、八戸圏域（八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町）全域、及び岩手県洋野町と岩手県軽米町<sup>※1</sup>とする。

なお、圏域を跨いで運行する公共交通については、青森県の計画（青森県地域公共交通計画）の位置づけを踏まえ、必要に応じて本計画でも対象として整理する。

※1：洋野町と軽米町を追加する理由

当該圏域と岩手県洋野町・軽米町にかけて運行するバス路線・大野線（岩手県北自動車）において、利用の低迷や事業者の人員不足を背景に、計画期間中での再編・見直しが必要となった。

再編・見直し後の移動サービスに対し、沿線市町村が一体的に取り組むために当該2町を対象区域に追加するものである。

#### 3-2 計画の対象とする交通モード

対象とする交通モードについては下図に示すとおりとする。

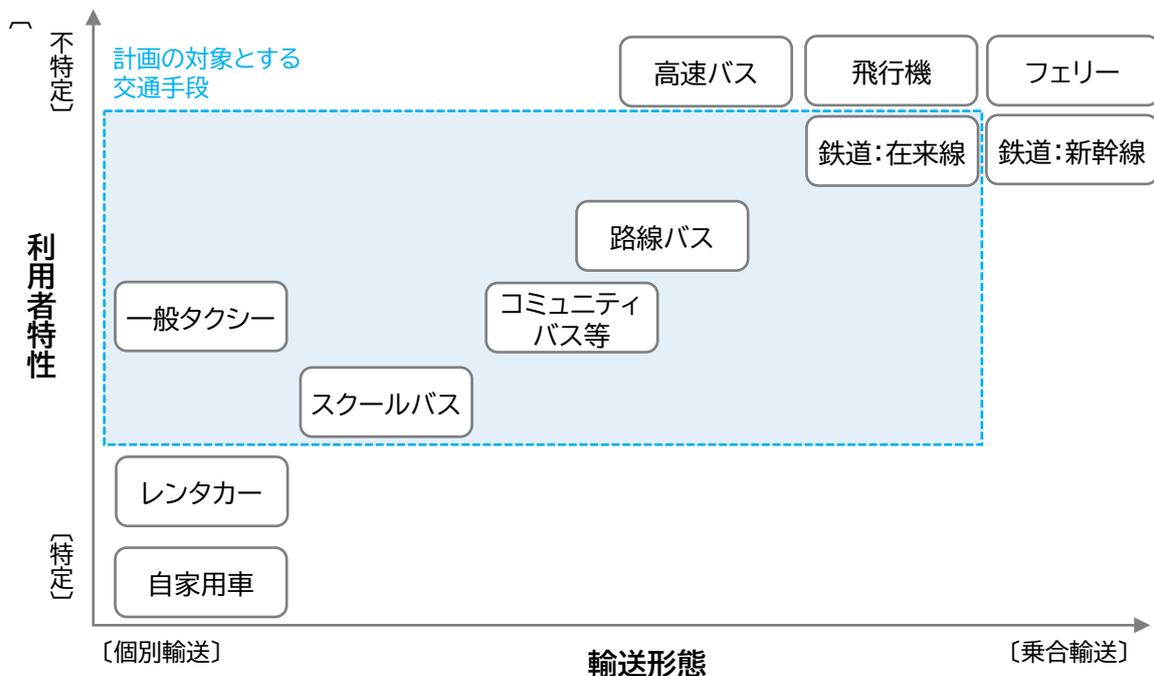


図 計画の対象とする交通モード

## 4. 計画の期間

本計画は2023年度（令和5年度）を初年度として2028年度（令和10年度）までの6か年を計画期間とする。

計画名		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
八戸圏域地域公共交通計画 (本計画)		2019~2022				2023~2028(改定後)					
八戸圏域地域公共交通 利便増進実施計画(予定)		2019~2023				2024~2028					
上位 計画	第2期八戸圏域連携中枢都市 圏ビジョン					2022~2026					
	青森県地域公共交通計画					2023~2027					

図 計画の期間

## 5. 計画の構成

先述のとおり、本計画の対象区域は八戸圏域全体となるが、市町村によって公共交通の運行状況やこれまでの再編、利用促進等の取組の実施状況、また地域の特性も異なっている。

これらによって各市町村の課題が存在し、取り組むべき施策・事業についても、個別に対応することが求められる。

このため、本計画では、圏域全体に係る事項（課題、施策等）と、各市町村に係る事項に分けて、それぞれを取り扱うこととする。

なお、圏域町村においては、前計画において4つの方面（階上町方面、南部町・三戸町・田子町方面、五戸町・新郷村方面、おいらせ町方面）に分けた取組の展開を行ってきたことから、これまでの検討経緯を踏襲して、同様の方面別の施策展開を想定した計画構成とする。

## 6. 前計画について

### 6-1 前計画(八戸圏域地域公共交通網形成計画)の概要

本圏域では、2019年(平成31年)3月に網形成計画を策定し、「公共交通指向型の圏域づくり」を基本理念として設定した。

理念の実現に向けて、4つの基本方針及び基本目標を定め、各方針に基づいて各種施策を設定し、アクションプランである再編実施計画を別途策定しながら、具体的な取組を進めてきている。

表 八戸圏域地域公共交通網形成計画の概要

項目	概要
計画の目的	○八戸圏域が目指す将来像を実現していくための地域公共交通のあり方を検討するとともに、将来にわたって住民の生活を支える“持続可能な地域公共交通体系”の構築に向けた取組を定めるもの
計画の区域	○八戸圏域連携中枢都市圏を構成する1市・6町・1村(八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町)の全域
計画の期間	○2019年度から2023年度までの5年間

#### 〔基本理念〕公共交通指向型の圏域づくり

自家用車に過度に依存しなくても安心して生活を営むことができ、公共交通を軸とした活発な交流により多様な個性・特性が輝き、圏域全体が一体的に発展するとともに、圏域における定住促進に資する「公共交通指向型の圏域づくり」を目指します。

#### 方針1: 圏域における定住促進に資する公共交通ネットワークの形成

安心な日常生活に不可欠となる、持続性の高い広域公共交通ネットワークを形成することにより、沿線の圏域住民における活発な移動・交流を支えることで、定住促進に資する公共交通ネットワークの形成を目指します。

**基本目標1:** 公共交通の沿線地域における定住促進に資する、市町村間および地域間を結ぶ公共交通ネットワークの利便性・持続性の向上

#### 方針2: 圏域市町村で暮らし続ける上でのセーフティネットの構築

広域交通との役割分担を図りつつ、圏域市町村の域内における需要に応じたきめ細かな交通サービスを提供することで、公共交通を利用して外出でき、安心して暮らし続けることができるセーフティネットの構築を目指します。

**基本目標2:** 広域交通・広域路線バスと市町村内路線の適切な役割分担を図り需要に応じたきめ細かな移動に対応し外出しやすい居住環境を形成

#### 方針3: 生活の基盤となる公共交通の持続性の向上

それぞれの公共交通が適切に役割を持ち、それぞれが担う役割を着実に果たすとともに、お互いに連携し合った関係性を構築し、一体的な公共交通ネットワークの形成により、圏域住民における生活の基盤となる公共交通の持続性の向上を目指します。

**基本目標3:** 利用状況に応じた適切な見直しや公共交通相互の連携を図り、効率的かつ効果的な公共交通サービスを提供し持続性を向上

#### 方針4: 移動手段として「選ばれる」地域公共交通体系の構築

さまざまな交通モード間や、複数の事業者間、路線間のシームレスな利用環境の構築、分かりやすさ・快適性・安心感の向上を図るとともに、利用者に魅力となる“お出かけ”の提案などにより移動手段として「選ばれる」地域公共交通体系の構築を目指します。

**基本目標4:** 公共交通の利用環境の改善などによる、利用しやすさやわかりやすさの向上を図るとともに、新たな利用者の獲得を図る

図 八戸圏域地域公共交通網形成計画の基本理念・基本方針・基本目標

## 6-2 網形成計画に基づく取組の概要

網形成計画では4つの事業・施策の方向性に基づき、計18の事業・施策を位置づけている。このうち、再編事業に該当する事業・施策については、先述のとおり、再編実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を取得して、2020年度（令和2年度）から毎年度、事業を実施している。

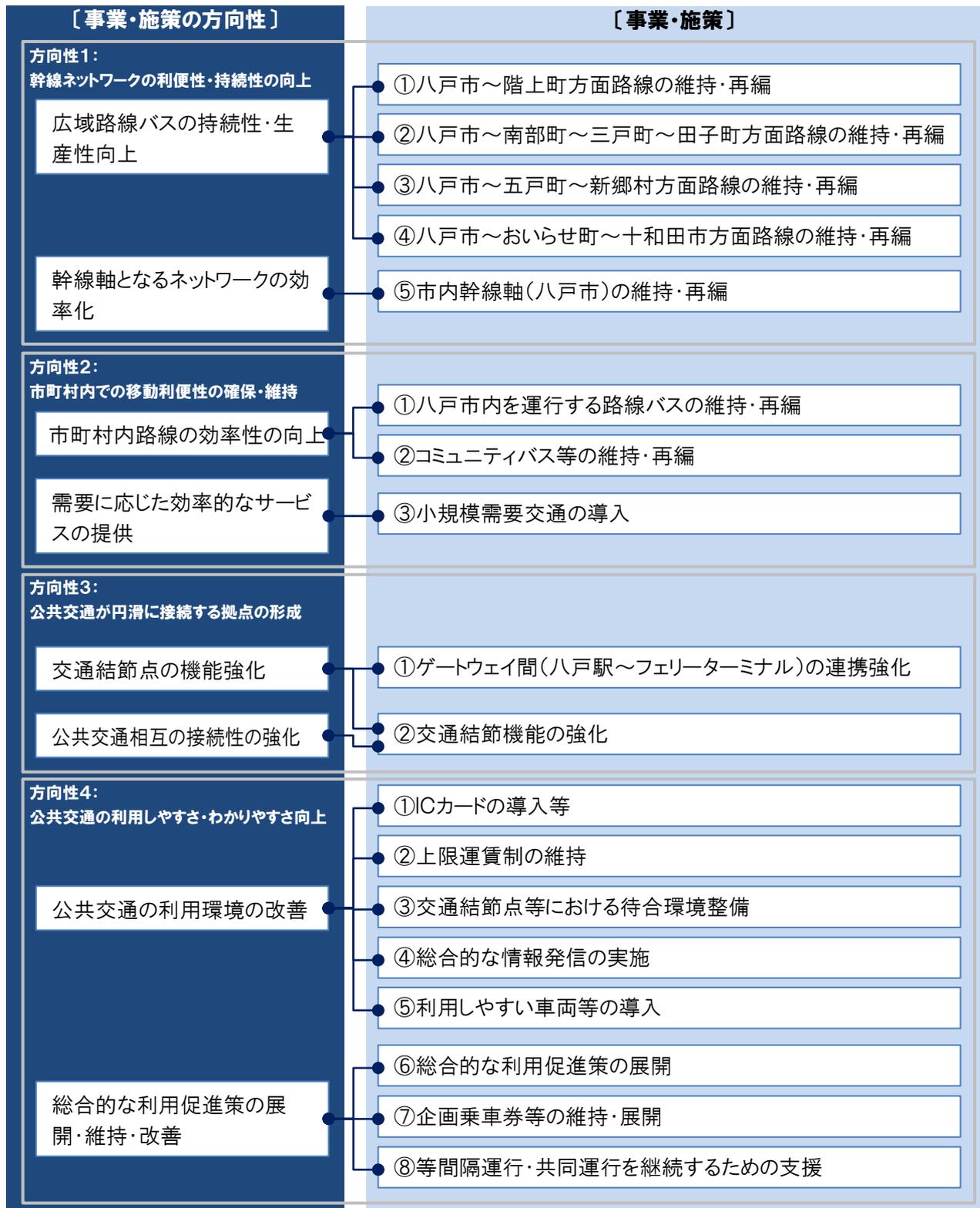


図 網形成計画の事業・施策体系

### 6-3 網形成計画の振り返り

網形成計画に位置づけた事業については、計画期間内において全て実施している。再編・見直し等に係る事業の実施概要・時期については、次頁に示すとおりである。

表 事業等の実施状況

事業・施策の方向性	事業・施策	実施状況	取組の概要等
幹線ネットワークの利便性・持続性の向上	①八戸市～階上町方面路線の維持・再編	○	2020年に階上関連の路線バスの再編を実施
	②八戸市～南部町～三戸町～田子町方面路線の維持・再編	○	2020年～2022年に三戸・南部・田子関連の路線バスの再編を実施
	③八戸市～五戸町～新郷村方面路線の維持・再編	○	2021年～2022年に五戸・新郷関連の路線バスの再編を実施
	④八戸市～おいらせ町～十和田市方面路線の維持・再編	○	2019年においらせ関連の路線バスの軽微な見直しを実施
	⑤市内幹線軸（八戸市）の維持・再編	○	2019年～2022年に各種見直し等を行いつつ、計画期間内においてサービス水準を維持
市町村内での移動利便性の確保・維持	①八戸市内を運行する路線バスの維持・再編	○	2019年～2021年に路線バス（幹線軸を除く）の再編を実施
	②コミュニティバス等の維持・再編	○	各市町で再編・見直しを実施 ※次頁参照
	③小規模需要交通の導入	○	八戸市で自家用有償旅客運送、三戸町・おいらせ町でデマンド型交通の導入を実施
公共交通が円滑に接続する拠点の形成	①ゲートウェイ間（八戸駅～フェリーターミナル）の連携強化	○	2019年にシルバーフェリーシャトルバスの見直しを実施
	②交通結節機能の強化	○	八戸市及び五戸町・南部町の交通拠点へのデジタルサイネージ等の設置を実施
公共交通の利用しやすさ・わかりやすさ向上	①交通系ICカードの導入等	○	2022年2月に交通系ICカード「ハチカ」を導入（八戸市交通部、岩手県北自動車） 2023年3月に交通系ICカード「Towada SkyBlue Pass」を導入（十和田観光電鉄）
	②上限運賃制の維持	○	計画期間中の上限運賃制の維持
	③交通結節点等における待合環境整備	○	各市町村の待合環境の確保・維持
	④総合的な情報発信の実施	○	市と町村の路線バスの一体的なマップの作成
	⑤利用しやすい車両等の導入	○	各事業者においてノンステップ車両等の導入
	⑥総合的な利用促進策の展開	○	バスパックの継続実施・新規導入
	⑦企画乗車券等の維持・展開	○	市内・圏域1dayパスなどの企画乗車券の導入
	⑧等間隔運行・共同運行を継続するための支援	○	計画期間内の等間隔運行・共同運行の継続

(参考)再編・見直しに係る事業の実施概要・時期

エリア区分	再編実施時期				
	1次再編(2019)	2次再編(2020)	3次再編(2021)	4次再編(2022)	5次再編(2023)
①階上町方面	○階上町コミュニティバスの再編・見直し(試験運行)	○八戸市～階上町路線の統合再編 ※中居林幹線軸の「妙線と～」も関連した事業の実施 ○広域路線バスの再編に係る階上町コミュニティバスの見直し(本格運行)	—	—	—
②南部町・三戸町・田子町方面	—	○八戸市～三戸町路線の統合再編 ○福田線、苫米地駅通り線、諏訪ノ平線の再編・見直し ○田子線、相内～田子高校線、田子高校線の再編・見直し(田子高校募集停止により) ○広域路線バスの再編に係る南部町コミュニティバスの再編・見直し ○田子町コミュニティバスの再編・見直し(サンモールのスーパー閉店により)	○三戸町コミュニティバスの再編・見直し ○南部町の庁舎移転に伴う南部町コミュニティバスの再編・見直し ○苫米地駅通り線の再編・見直し	○田子高校の閉校に伴う田子線、相内～田子高校線、田子高校線の再編・見直し、一部バス停の廃止 ○南部町の庁舎移転に伴う南部町コミュニティバスの再編・見直し	○南部町の小中学校の統廃合に伴う南部町コミュニティバスの再編・見直し ○三戸町のデマンドタクシーの本格実施 ○三戸町のコミュニティバスの再編 ○田子町の小学校統廃合に伴う田子町コミュニティバスの再編・見直し、一部バス停の廃止
③五戸町・新郷村方面	—	—	○八戸線(高館経由)、八戸線(扇田経由)の再編・見直し	○八戸線(高館経由)、八戸線(扇田経由)の再編・見直し ○西越線、金ヶ沢線の再編・見直し ※金ヶ沢線は十和田市線との接続性の向上も含めた見直し ○広域路線バスの再編及び五戸高校の閉校に伴う五戸町コミュニティバス・新郷村コミュニティバスの再編・見直し	
④おいらせ町方面	—	—	—	○おいらせ町コミュニティバスの再編・見直し	
⑤南郷地域方面	—	—	○荒谷線の再編・見直し ○南郷地域コミュニティバスの見直し	○自家用有償旅客運送の導入	
⑥八戸駅幹線軸周辺	○八戸駅幹線軸の等間隔運行の維持	○田面木幹線軸の過密解消 ※ニュータウン幹線軸の「八戸ニュータウン幹線軸の～」も関連した事業の実施	—	—	
⑦湊方面・鮫・岬台幹線軸周辺	—	○鮫幹線軸等の運行の最適化 ○平庭線の路線再編	—	—	
⑧中居林幹線軸周辺	○是川団地・新井田線の本格運行・見直し	○妙線と広域路線バスの再構築の検討	○是川団地線の路線再編	○是川団地・新井田線の本格運行・見直し	
⑨八太郎・多賀台幹線軸周辺	○八太郎幹線軸の再編 ○お買物ライナーの見直し ○ピアドウ・ラピア線の見直し ○ゲートウェイ間(八戸駅～フェリーターミナル)の連携強化	—	○多賀台団地線の路線再編	○多賀台団地線の路線再編	
⑩市民病院・田向・旭ヶ丘幹線軸周辺	—	—	○上柳町線の路線再編	—	
⑪ニュータウン幹線軸周辺	○八戸駅～ニュータウン線の見直し ○定時性の向上に向けた八戸ニュータウン線の見直し ○是川縄文館線の見直し	○八戸ニュータウン幹線軸の利便性向上(八戸ニュータウン・高専線)	○八戸ニュータウン幹線軸の利便性向上(八戸ニュータウン線)	—	—

## 6-4 網形成計画の目標値の管理

網形成計画では、計画に位置づけた方針、事業・施策の達成状況を確認するため、指標と目標値を設定している。

これらの現況値は下表に示すとおりであり、設定した4つの指標のうち、達成できた指標は「高齢者における免許返納者数」の1つである。

未達成であった指標のうち、特に「通勤・通学定期券の利用者数」と「住民1人あたりの公共交通の利用回数」については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外出機会の減少と、テレワークやオンライン授業の増加に伴う公共交通の利用回数の減少が大きく影響したことが想定される。

表 網形成計画の指標・目標値と達成状況一覧

指標	概要	策定時の 数値	目標値	現況値
広域路線・市内幹線軸の沿線人口比率	圏域の総人口に対する鉄道や路線バスの沿線に居住する人口の割合	51.9% (2015)	54.9%	<b>[未達成]</b> 47.8% <sup>※1</sup> (2020)
高齢者における免許返納者数	八戸圏域市町村の65歳以上の住民における運転免許の返納者数	915人 (2017)	915人	<b>[達成]</b> 1,304人 (2021)
通勤・通学定期券の利用者数	八戸圏域市町村を運行する路線バスにおける通勤・通学定期券の発行枚数	13,126.5枚 (2017)	13,000枚	<b>[未達成]</b> 10,937.5枚 (2021)
住民1人あたりの公共交通の利用回数	八戸圏域市町村における住民1人あたりの公共交通（鉄道・広域路線バス・市町村内路線等）の年間利用回数	38.2 回/人・年 (2017)	38.2 回/人・年	<b>[未達成]</b> 31.2 回/人・年 (2021)

※1：前計画策定時と現時点の指標の算出方法の違いについて

- ・前計画では、八戸市立地適正化計画との整合を図るため、八戸市内の沿線人口については、立地適正化計画で定める居住誘導区域の人口（2015年度（平成27年度）国勢調査ベース）を採用している。
- ・立地適正化計画では、人口の算出にあたり国勢調査の基本単位区を活用しているが、2020年（令和2年）国勢調査の基本単位区と一部合致しない箇所があり、同様の手法で現況値を算出することが困難であった。
- ・このため、現況値（2020年（令和2年））の算出に当たっては、国勢調査の250m人口メッシュを活用し、居住誘導区域内に含まれるメッシュを対象（面積比按分）として再度算出を行っている。（現計画策定時と現況値の算出根拠が異なる点に留意）
- ・なお、仮に前計画に示す数値の算出を、今回の現況値の算出と同様の方法を採用（ベースは2015年（平成27年）国勢調査の250m人口メッシュ）すると、2015年（平成27年）時点の沿線人口比率は48.6%となる。（前計画で設定する51.9%と3.3ポイントの差）

# 7. 八戸圏域としてのこれまでの取組

八戸圏域における公共交通に関する計画の策定経緯及び取組の実施状況について、以下の年表のとおりである。

	2005	2010	2015	2020	現在地 (2023.3 現在)
公共交通に 関する計画	<p>[2007~]八戸市公共交通再生プラン</p> <p>[2009~2012]八戸市地域公共交通総合連携計画</p>	<p>[2014~2018]第2次八戸市地域公共交通総合連携計画</p> <p>[2016~2022]八戸市地域公共交通網形成計画</p> <p>[2019~2023]八戸圏域地域公共交通網形成計画</p> <p>[2019~2023]八戸圏域地域公共交通網再編実施計画</p>			
		<p>[2009~]市内幹線軸の高頻度運行</p> <p>[2008~]八戸駅線共同運行</p>	<p>[2016~]市内幹線軸の拡充</p>		
公共交通に 関する取組	<p>[2008~]市内幹線軸の設定</p> <p>[2009~]バスマップ発行開始/路線ナンバリング設定/バス停案内の改善</p> <p>[2010~]中心街ターミナル設置</p>	<p>[2011~]上限運賃(市内300円・圏域500円)の実施</p> <p>[2012~2019]公共交通アテンダント「はちこ」活動</p> <p>[2013~]日帰りバスパックの企画・商品化</p>	<p>[2019~]上限運賃の値上げ(市内320円・圏域520円)の実施</p>	<p>[2021~]南部バスバスロケ導入</p> <p>[2022~]市営バス・南部バスICカード導入</p>	<p>[2023~]十和田観光電鉄ICカード導入</p>

## 第2章 公共交通の課題

---

# 1. 八戸圏域全体に係る課題

第1章に示すとおり、本圏域においてはこれまでも公共交通に関する多くの取組を推進しており、一定の効果発現が確認できている状況にある。

このため、八戸圏域における公共交通の課題について、各地域が抱える問題に対する解決の方向性として示す課題整理の視点に加えて、これまでの取組の実施及び効果発現による優位性・強みを活かす視点での課題整理など、2つの視点から課題を整理する。

## 1-1 地域が抱える問題の解決の視点

課題:住民の日常生活を送るために必要となる、

市町村を跨ぐ公共交通ネットワークの確保・維持

通勤や通学、通院などの日常生活の移動において、圏域の中心である八戸市や、隣接する町村へ移動する実態がみられる。

特に通学については、五戸高校・田子高校の閉校もあり、複数の高校が立地する八戸市への通学流動が増加したほか、圏域外の都市への流動も増加する傾向にあるなど、市町村を跨いだ移動が増加する傾向にある。

本圏域においては、青い森鉄道とJR八戸線の鉄道と、八戸市を中心に各方面へ運行する路線バスが広域的な移動手段として確保され、日常生活の移動に利用されているが、人口減少やコロナ禍での生活様式の変化（リモート機会の増加等）などの影響から利用者数は減少傾向にあり、特に移動需要が少ない日中の時間帯の利用者数低下が著しい状況にある。

このため、ピーク時の利用者を継続的に確保し続けるとともに、日中の時間帯の利用増加に向けた取組等を推進する。また、交通モード・交通事業者間でのさらなる連携を促すことで持続性・効率性を高め、今後も住民生活の足として、広域的な公共交通ネットワークを確保・維持することが必要である。

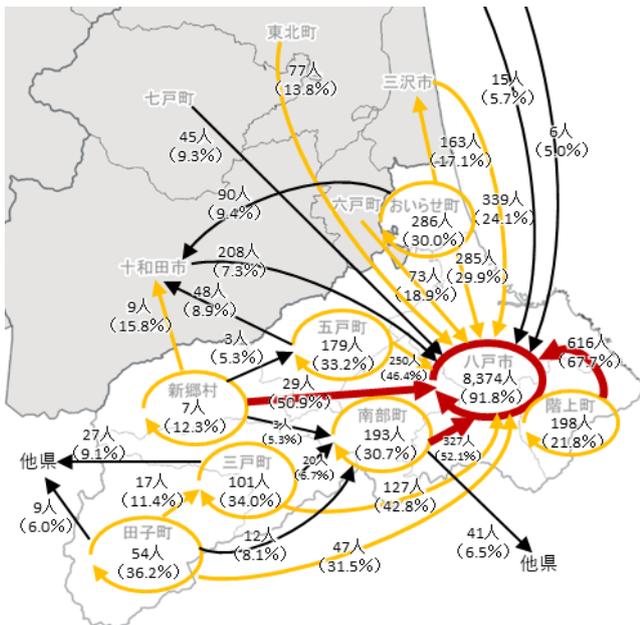


図 通学流動(2020)

資料：国勢調査

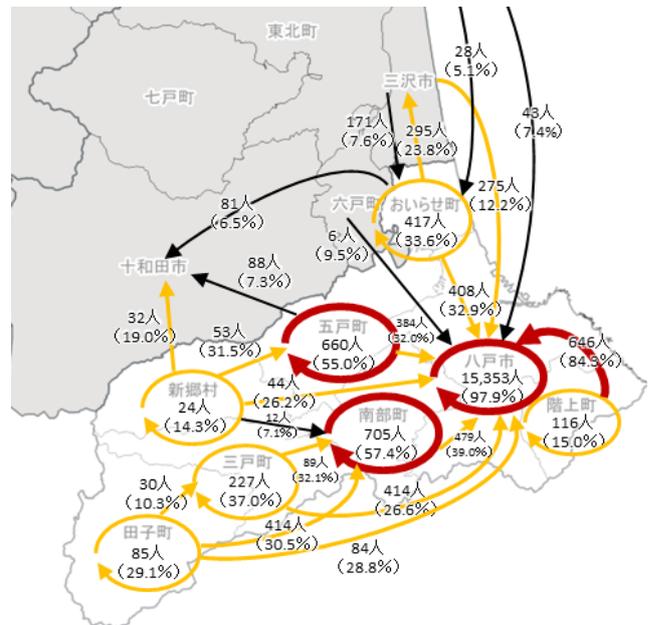


図 通院流動(2016)

資料：青森県受療動向調査

## 課題：地域密着人口の移動手段としての公共交通の維持

本圏域の総人口は過去 20 年で 12.6 ポイント減少 (44, 932 人減少) し、2020 年 (令和 2 年) 以降も減少傾向が続いている。20 年後 (2040 年) には 23.1 ポイント減少 (71, 664 人減少) する見込みであり、過去 20 年に比べて今後 20 年は人口減少の加速が予測される。

一方、若い世代や高齢者などは移動の制約が大きいことから、生活圏が圏域内に限定される可能性が高いため、地域への密着度が高い層 (地域密着人口という) については一定程度横ばいで推移する見込みである。これらの年齢層は移動の制約が大きく、公共交通利用の需要が多いことから、今後もこうした地域密着人口に対する移動手段の確保が重要となる。

圏域内で便利に移動できる公共交通ネットワークを確保することで、圏域内における定住促進を図ることが必要である。

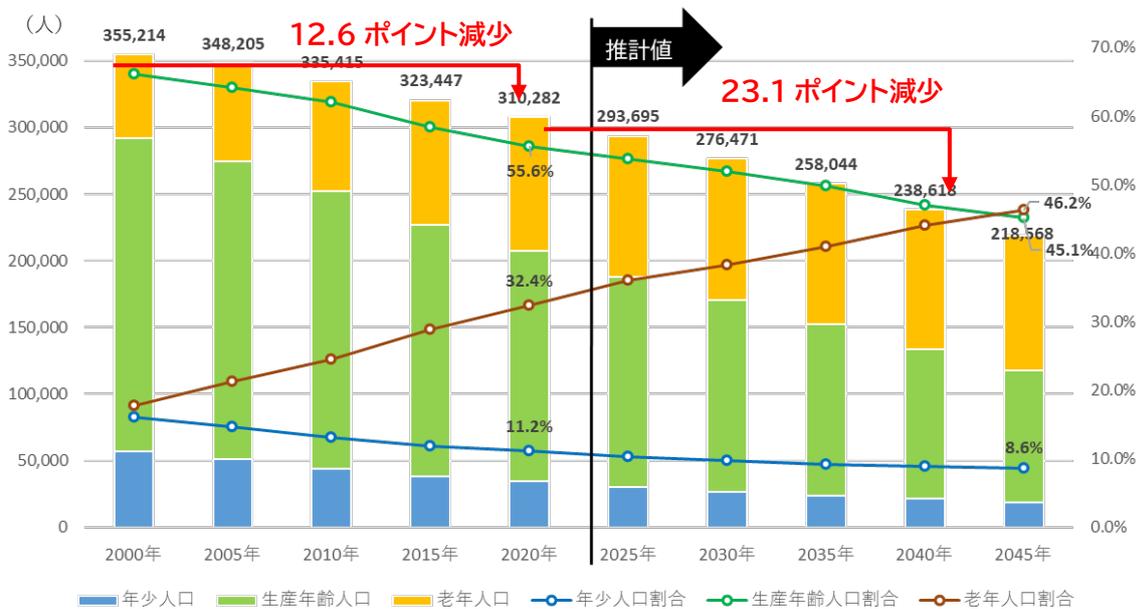


図 八戸圏域全体の総人口の推移

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

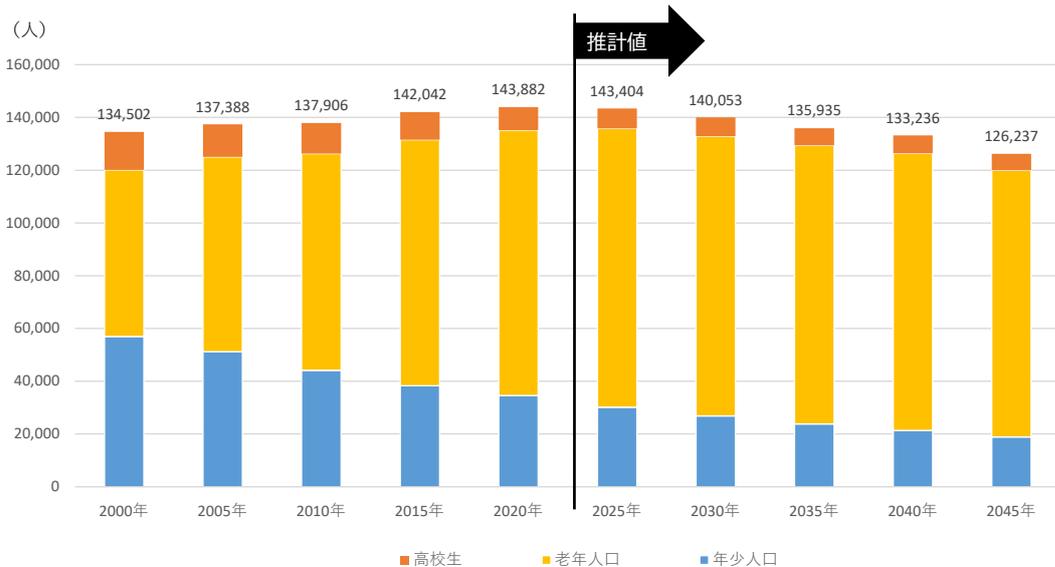


図 八戸圏域全体の地域密着人口

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

**課題: 高校生等が過度に自家用車の送迎に頼らなくても通学できる公共交通の確保**

本圏域の高校生は41.2%が公共交通を利用して通学しており、そのうち、22.7%は路線バスを利用しているなど、県内の圏域の中で、最も通学時に公共交通（特に路線バス）を利用している特性を持つ。

一方、年度別の推移では、過去10年において「保護者の送迎」による通学が増加する傾向にあり、町村部においてはその割合は高い傾向にあり、八戸市内においても2021年（令和3年）以降増加する高校もみられるなど、コロナ禍による影響などもあるものとみられる。

保護者の送迎が増えることにより、公共交通の利用者の減少などの交通政策への影響だけでなく、送迎時の負担（心身的・経済的）の増加による生活の質の低下など、住民生活への影響なども懸念される。

このため、現状、通学に公共交通を選択されていることを強みとして、今後も通学に利用可能な公共交通ネットワークを構築するとともに、積極的な利用促進等を図り、過度に自家用車に頼らなくても生活し続けることができる環境を提供することが必要である。

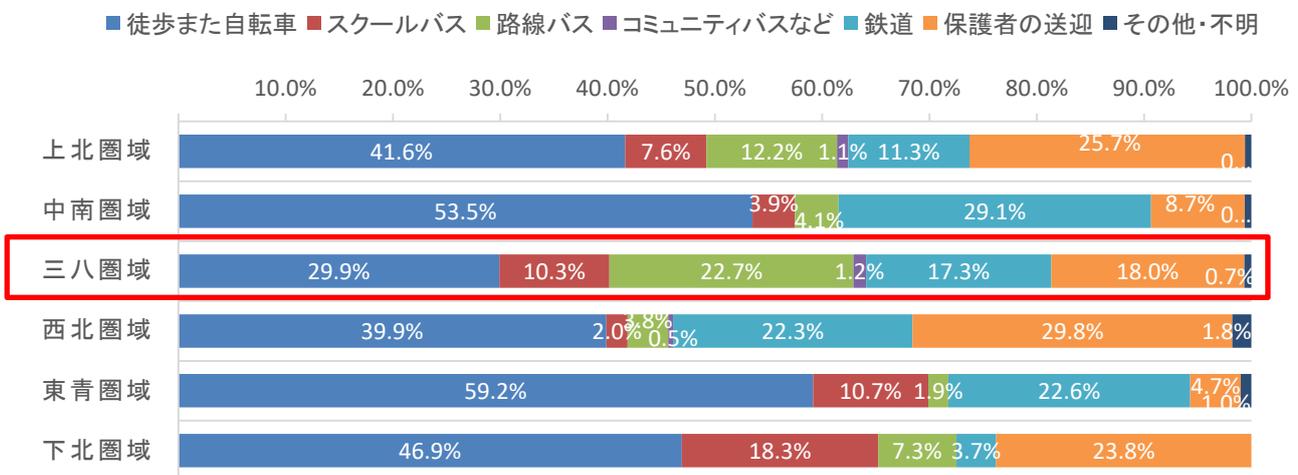


図 高校生の通学手段(2021年度時点)

資料：R3 青森県調査

## 課題:将来的にも圏域住民の生活や交流を支え続けられる持続性の向上

本圏域において安定的に公共交通サービスを提供し続けるためには、担い手となる交通事業者の経営基盤を確保することが重要であるが、乗務員の高齢化などを背景として、将来的な人員不足が懸念される状況にある。

本圏域においては、事業者合同での求人説明会の開催や、人材確保に向けての検討会（改善会議など）を行ってきており、事業者間での連携や行政連携の素地が整っている点は強みであると考えられる。

今後も安定的に公共交通サービスを提供するため、事業者間連携及び行政連携を行いつつ、引き続き一体となって、安定した経営基盤の構築に向けた検討を進めることが必要である。

また、圏域内の公共交通については、収益性が確保されない路線（赤字路線）が多くあるが、これらについては国や県、沿線市町村が財政負担を行うことにより確保・維持する状況にあるが、公共交通全体の利用者の減少によるさらなる収益性の悪化や、燃料単価の高騰などによる運行経費の増加などを背景として、さらに財政負担が大きくなることが懸念される。

利用実態等に応じて適切にサービスの見直しを図り、効率性の向上を図るとともに、利用促進などにより利用の拡大を図るなど、将来的にも公共交通サービスを提供し続けられるように持続性を向上することが必要である。

## 1-2 これまでの取組継続の視点(優位性・強みを活かす)

### 課題:地域公共交通の幹線・支線の階層化による効率性の向上

これまでの公共交通の計画に基づき、路線バスを中心とした幹線的な公共交通と、それにフィーダーとして接続するコミュニティバスなどの支線的な公共交通など、階層的な公共交通ネットワークを形成し、それぞれの役割分担を図ることにより、一定の利便性を維持しつつ、効率性の向上を図ってきている。

今後も階層的な公共交通ネットワークを維持するとともに、引き続き相互の連携や役割分担等を図り、一体性の高い公共交通ネットワークを維持することが重要である。

### 課題:移動ニーズ等に応じた新たな移動手段確保による利便性・効率性の維持

各市町村では、鉄道や路線バスなどの公共交通ではカバーしきれない、比較的小規模な移動需要に対して、従来の公共交通以外の手法(デマンド交通、自家用有償旅客運送、タクシー利活用など)を活用するなどのノウハウを有している。

今後人口減少等がさらに進むことにより、小規模な移動需要が広い範囲で発生することが懸念されるほか、住民の移動ニーズが多様化する中においては、これらのノウハウを活用し、利便性・効率性の維持を図ることが必要である。

### 課題:圏域としての一体的な公共交通に関する取組の推進

本圏域ではこれまで、路線バスの上限運賃・段階的運賃の設定を行ってきたほか、町村においては路線バスとコミュニティバスを均一制運賃とするなどの運賃政策や、バスパックなどの利用促進策の展開など、圏域全体での一体的な取組を推進してきた。

これらの実施により、公共交通の利用者数の下げ止まりなどの効果を発現してきたことから、運賃政策をはじめとして、圏域の各市町村が連携した検討を進めることで、圏域としての一体性を高め、持続性の高い公共交通の体制を維持することが必要である。

### 課題:デジタル・アナログの両面による情報発信の強化

公共交通の運行情報については、八戸市と圏域全体の運行経路図をまとめたバスマップを作成し、毎年度更新・配布を行っており、また、交通事業者ごとに時刻表を作成し、主要な拠点での配布を行っている。

今後もこれらの強みを維持するため、今後の運行情報の見直しのタイミングに合わせて適切に更新を図るなど、常に新鮮な情報を提供し続ける体制を構築することが必要である。

また、情報発信していること自体の認知を高めることも重要であるため、住民全体に対して情報発信ツールに関する周知の強化を図ることも必要である。

### 課題:IC カードにより得られるデータの利活用に向けた検討

2022年(令和4年)2月に交通系ICカードが導入され、利用者における利便性の向上や、事業者においても、これまで把握が困難であった日々の利用状況をデータとして蓄積可能となった点が大きな効果として挙げられる。

これらのデータを活用することにより日々の利用実績の定量的な分析に活用できるため、本圏域の公共交通のさらなる利便性・効率性の向上に向けて、ICカードデータの利活用に向けた検討を進めることが必要である。

### 課題:市町村・交通事業者が連携して改善に向けた協議・検討する体制の構築

本圏域では、これまで各種取組や計画策定を進める上で、市町村間及び交通事業者間が連携して協議・調整を行うとともに、人材面だけではなく財政面でも協調しながら、具体的な取組を推進してきている。

今後も圏域全体で公共交通の一体性を高めるためには、引き続き市町村間及び交通事業者間が連携した体制を維持することが必要である。

## 2. 市町村に係る課題

市町村ごとの課題については下表のとおりである。(以下は、概要のみを示すこととし、詳細については資料編に記載する。)

		市町村に係る課題
八戸市	公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線軸のサービス水準のカスタマイズ等を踏まえた維持</li> <li>・ 中心街の再開発に合わせた利便性の維持</li> <li>・ 高校生・大学生が通学しやすい公共交通ネットワークの構築</li> <li>・ 小規模な移動需要への対応の検討</li> </ul>
	拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市及び圏域の玄関口である八戸駅での情報発信等の強化</li> <li>・ 沿道の施設などを活用したバス停環境の改善</li> </ul>
	利用促進等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤需要などの取り込み</li> <li>・ 新たな需要の発掘と対応した移動手段等の対応</li> </ul>
	情報発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者間の連携による情報発信の強化</li> <li>・ 公共交通の取組・政策に関する周知の強化</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃政策のあり方など見直し検討</li> </ul>
	取組継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画やまちづくりと公共交通が一体となった都市政策の展開</li> <li>・ 事業者間の連携による高いサービス水準の確保</li> </ul>
階上町方面	階上町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域的な公共交通ネットワークの維持に向けた検討</li> <li>・ 居住環境の整備状況や移動ニーズ等に応じた公共交通ネットワークの確保</li> <li>・ バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討</li> </ul>
南部町・三戸町・田子町方面	南部町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道と路線バスの昼の時間帯における利用促進</li> <li>・ 教育分野との連携した施策展開の検討</li> <li>・ 新たな利用の取り込みに向けた検討</li> <li>・ バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討</li> </ul>
	三戸町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内から町外の高校などへ移動することができる公共交通ネットワークの維持</li> <li>・ 市街地及び郊外部における適切な利便性の維持</li> <li>・ 移動実態等を踏まえた、乗り継ぎ利便性(時間的な視点)の改善</li> <li>・ バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討</li> </ul>
	田子町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 八戸市などへの通学需要の対応</li> <li>・ 小・中学生の通学手段と町内における新たな移動手段の確保の検討</li> <li>・ 新たな利用の取り込みに向けた検討</li> </ul>
五戸町・新郷村方面	五戸町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 八戸市や十和田市などへの通学需要の対応</li> <li>・ 新たな移動ニーズの変化への対応</li> <li>・ 高低差のある土地特性を考慮した移動手段確保の検討</li> <li>・ 新たな利用の取り込みに向けた検討</li> </ul>
	新郷村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当村に暮らしながら通学等ができる移動手段確保の検討</li> <li>・ コミュニティバスの利便性向上などの検討</li> </ul>
おいらせ町方面	おいらせ町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三沢市・八戸市への広域的な公共交通ネットワークの利便性の維持・向上</li> <li>・ 町内での移動の利便性の維持</li> <li>・ バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討</li> <li>・ 運行情報や利用方法などの周知広報の継続実施</li> </ul>

## 第3章 基本理念・基本方針等

---

# 1. 計画の基本理念・基本方針等

## 1-1 計画の基本理念・基本方針

上位計画である第2期八戸圏域連携中枢都市圏ビジョンが示す将来像の実現に向けて、計画の基本理念・基本方針を設定する。基本理念については、前計画に示す理念を引き続き踏襲し、「公共交通指向型の圏域づくり」として定める。

なお、八戸市においては、これまでも市独自の計画に基づき交通政策に取り組んできており、また、都市計画との連動なども進めているなど、圏域内の他の町村に比べて、都市政策の推進熟度が高く、「都市交通」としての特性も強いことから、方針5においては特に八戸市に特化した内容を記載する。

### 〔基本理念〕 公共交通指向型の圏域づくり

自家用車に過度に依存しなくても安心して生活を営むことができ、公共交通を軸とした活発な交流により多様な個性・特性が輝き、圏域全体が一体的に発展するとともに、圏域における定住促進に資する「公共交通指向型の圏域づくり」を目指す。

#### ■基本方針(基本理念の実現に向けた公共交通のあり方)

##### 基本方針1:圏域における定住促進に資する公共交通ネットワークの形成

本圏域において暮らし続けるためには、通勤や通学などの移動手段として、市町村間を繋ぐ広域的な公共交通ネットワークが必要不可欠である。

将来的にもネットワークを適切に維持するとともに、利用しやすいサービスレベルを確保することで、圏域住民の生活の移動を支え、活発な交流を促すなど、定住促進に資する公共交通を目指す。

##### 基本方針2:圏域市町村で暮らし続ける上でのセーフティネットの構築

圏域住民の生活を支える上では、普段の買い物やかかりつけの通院など、身の回りのきめ細かな移動需要に対応することも必要となる。

各市町村内の多様な移動ニーズに対応した公共交通サービスを提供するとともに、広域的な公共交通ネットワークとの連携を図ることで、各市町村内で暮らし続ける上で必要となるセーフティネットとしての公共交通を目指す。

##### 基本方針3:生活の基盤となる公共交通の持続性の向上

圏域住民の生活に必要な不可欠な移動手段を確保するために、安定的かつ将来的にも持続可能な公共交通サービスを提供するための体制づくりが必要となる。

そのためには、交通事業者及び、官民・地域などの各主体間の連携、公共交通以外の分野（教育・福祉・観光など）との連携などを推進することで、効率的・効果的で持続可能な公共交通の基盤づくりを行い、持続性の高い公共交通を目指す。

##### 基本方針4:移動手段として選ばれ・使われる公共交通体系の構築

利用しやすい公共交通サービスを提供することを前提としつつ、日々の生活の中で“使える”という認識を高めることや、利用しやすいの向上が必要である。

公共交通の運行状況のわかりやすさ向上を図るとともに、利用しやすい空間・環境づくりを進め、誰に対してもやさしく、移動手段として選ばれ・使われる公共交通を目指す。

##### 基本方針5:お出かけしたくなるまちの実現に資する公共交通

八戸市においては、都市政策として進めるコンパクトなまちづくりと連携して、高品質な公共交通サービスを提供することで、コンパクト&ネットワークの都市構造を構築し、都市としての一体性及び活力の向上を図ることが必要である。市民のライフスタイルに応じて移動手段や方法などを提案することで、市民が前向きに“お出かけしたくなるまち”の実現に資する公共交通を目指す。

## 1-2 地域公共交通ネットワークの将来像

基本方針に基づく施策を推進することで、実現を目指す地域公共交通ネットワークの将来像を示す。

なお、八戸市では、長期にわたって市と交通事業者が公共交通に対する各種取組を実施しており、市内のサービス水準が高く、また、圏域の中核としての役割も大きいことから、本市における公共交通ネットワークの将来像も併せて示す。

### (1)八戸圏域全体

軸及び拠点に関する名称（広域連携軸①・②及び地域間連携軸、ゲートウェイ）については、青森県の計画に記載される名称及び鉄道、路線を踏襲して設定している。なお、中心拠点・交通拠点については、本圏域の特性等を踏まえて本計画独自で設定している。

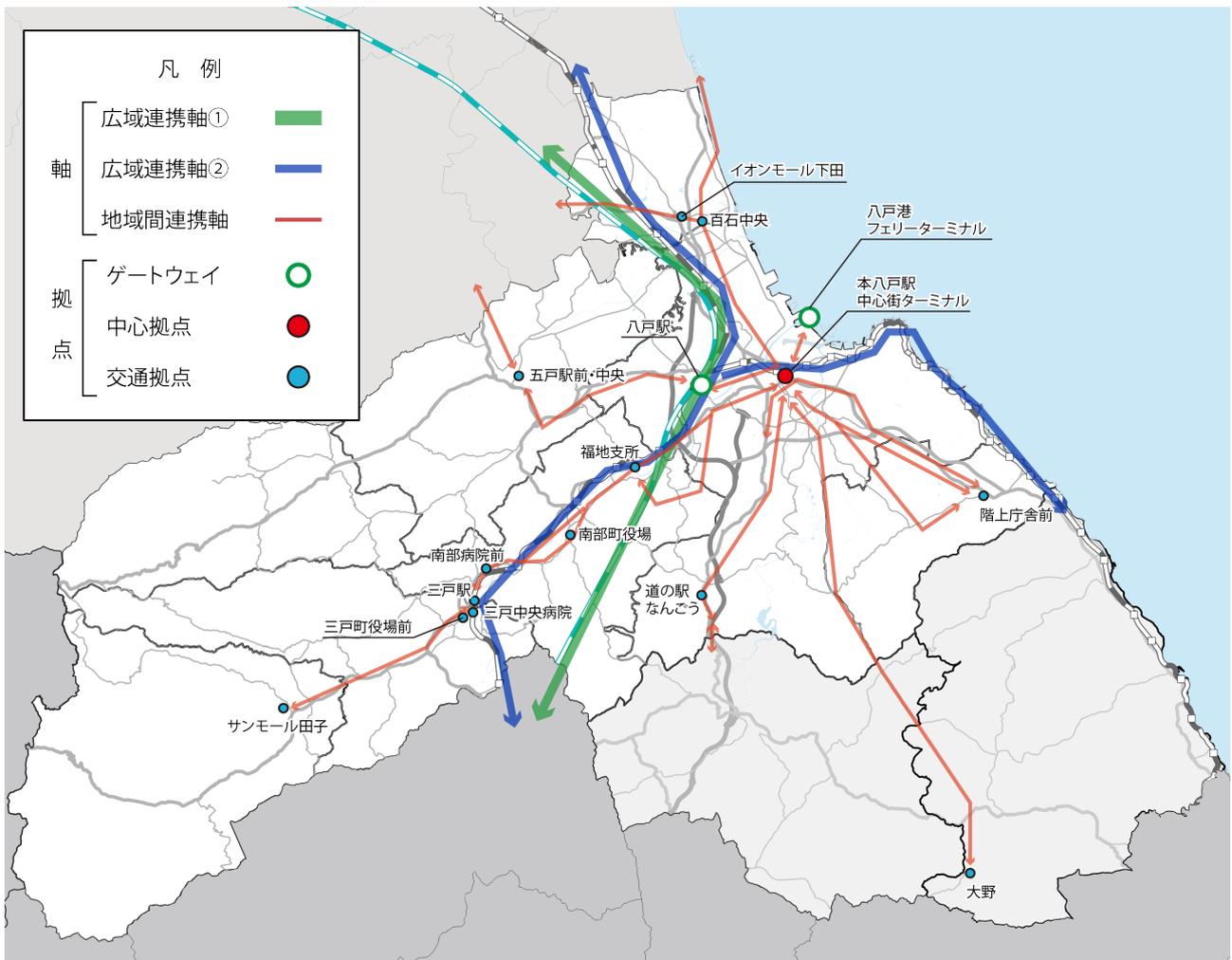


図 八戸圏域の地域公共交通ネットワークの将来像

※広域連携軸①：新幹線、広域連携軸②：JR 八戸線・青い森鉄道、地域間連携軸：路線バス

## (2)八戸市内

市内では、路線バスネットワークの「階層化」を行い、沿線人口が多く交通需要が大きい路線を「市内幹線軸」として位置づけ、高品質なサービスを提供するとともに、鉄道やタクシーなどをはじめ、他の交通モードと適切に連携し、公共交通ネットワークを構築する。

また、郊外部の居住エリアが限られる地域などでは、各地域と連携をより強め、「育てる交通」づくりを進める。

### ①市内幹線軸

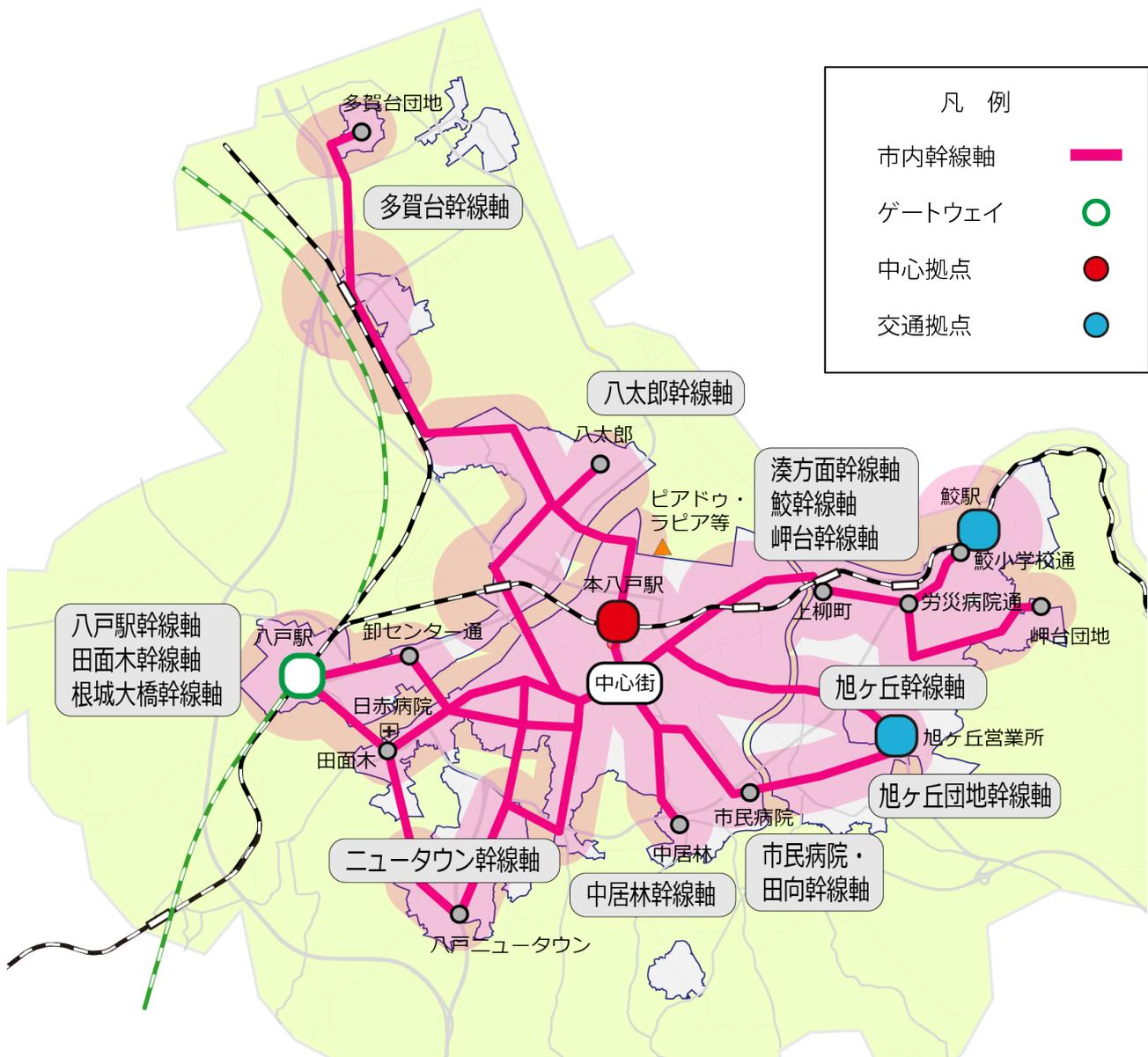


図 地域公共交通ネットワークの将来像(市内幹線軸)

表 市内幹線軸の名称・区間一覧

区分	名称	区間	調整を図る主な路線
幹線	①八戸駅幹線軸	中心街～八戸駅	八戸駅線(田面木経由) 八戸駅線(根城大橋まわり) 西高校線
	②田面木幹線軸	中心街～田面木	八戸駅線(田面木経由) 西高校線 八戸ニュータウン・高専線 一日市線 三八線
	③根城大橋幹線軸	中心街～卸センター通	八戸駅線(根城大橋まわり) 西高校線
	④湊方面幹線軸	中心街～上柳町～労災病院通	鮫小学校通行き(上柳町まわり) 鮫中学校線 岬台団地線
	⑤市民病院・田向幹線軸	中心街～市民病院	旭ヶ丘・町畑線 多賀台団地線 日計線 階上中学校線
	⑥旭ヶ丘幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所(国道経由)	八戸駅線(根城大橋まわり)
準幹線	⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	是川団地線(斎場前まわり)
	⑧ニュータウン幹線軸	中心街～八戸ニュータウン	八戸ニュータウン・高専線 八戸ニュータウン線
	⑨多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	多賀台団地線
	⑩八太郎幹線軸	中心街～八太郎	日計線 多賀台団地線(八太郎まわり)
	⑪鮫幹線軸	労災病院通～鮫小学校通	鮫小学校通行き(上柳町まわり) 鮫中学校線
	⑫岬台幹線軸	労災病院通～岬台団地	岬台団地線 岬台団地～ピアドウ・ラピア線
	⑬旭ヶ丘団地幹線軸	市民病院～旭ヶ丘営業所	八戸駅線(根城大橋まわり)

【市内幹線軸のサービス水準の考え】

幹線：平日・昼間時（10～15時台）において、高いサービス品質の確保を目指す。

準幹線：平日・昼間時（10～15時台）において、幹線軸に次ぐサービス品質の確保を目指す。また、利用促進等により、幹線として位置づけられることを目指す。

②市全域



図 地域公共交通ネットワークの将来像(市全体)

## 2. 計画の基本目標

### 2-1 計画の基本目標

基本方針の実現に向けて、本計画の期間内での達成を目指す“計画のゴール”として基本目標を設定する。

また、それぞれの目標については、達成状況を検証するための指標・数値目標を設定し、毎年度検証することで、計画の進捗管理及び改善に向けた検討等を行う。

基本方針1:圏域における定住促進に資する公共交通ネットワークの形成

#### 目標1:公共交通沿線地域の定住促進に資する、市町村間および地域間を結ぶ公共交通ネットワークの利便性・持続性を向上する

市町村間や地域間を跨いで運行する、鉄道や路線バスなどの広域的な公共交通ネットワークについて、利用者のニーズや地域の状況等に合わせて適切に見直し等を行い、サービスの品質を確保するとともに、主要な拠点における連携強化などによる一体性の強化、利用者目線でのサービスの提供などを進めることで、沿線地域の定住促進に資する公共交通ネットワークの構築及び利便性・持続性の向上を図る。

基本方針2:圏域市町村で暮らし続ける上でのセーフティネットの構築

#### 目標2:公共交通間での適切な役割分担を図り、需要に応じたきめ細かな移動に対応し、外出しやすい居住環境を形成する

各市町村内を運行する公共交通については、できるかぎり広域的な公共交通へ役割を集めるなど、公共交通間での役割分担を図るとともに、目的地の集約を図りつつ、それによる需要の変化に併せて公共交通サービスの適切な見直しに対応することで、外出しやすい居住環境の形成を図る。

基本方針3:生活の基盤となる公共交通の持続性の向上

#### 目標3:適切な見直しや多様な主体間の相互の連携を行い、効率的かつ効果的な公共交通サービスを提供し持続性を向上する

公共交通ごとの運行目的や、それに対する利用状況、また地域の情勢等の変化に応じて柔軟に適切な見直しを行うとともに、公共交通サービス間や、官民、地域、公共交通以外の分野との相互の連携により、公共交通を将来的にも支えることができる体制づくりを進めることで、効率的かつ効果的な公共交通サービスを提供し、また、持続性の向上を図る。

基本方針4:移動手段として選ばれ・使われる公共交通体系の構築

#### 目標4:利用環境の改善などによる、利用しやすさやわかりやすさの向上を図るとともに、新たな利用者を獲得する

公共交通の拠点やバス停などの空間的な環境改善などにより、利用する上での利用しやすさを改善するとともに、公共交通に関する情報・案内を適切なタイミング・手法で提供するなど、わかりやすさの向上を図り、また、公共交通を利用した外出や日々のおでかけを積極的に提案するなど、利用したいと思える動機づけを行うことにより、迷わず円滑に利用でき、また、利用したいと思える環境を構築する。

基本方針5:お出かけしたくなるまちの実現に資する公共交通

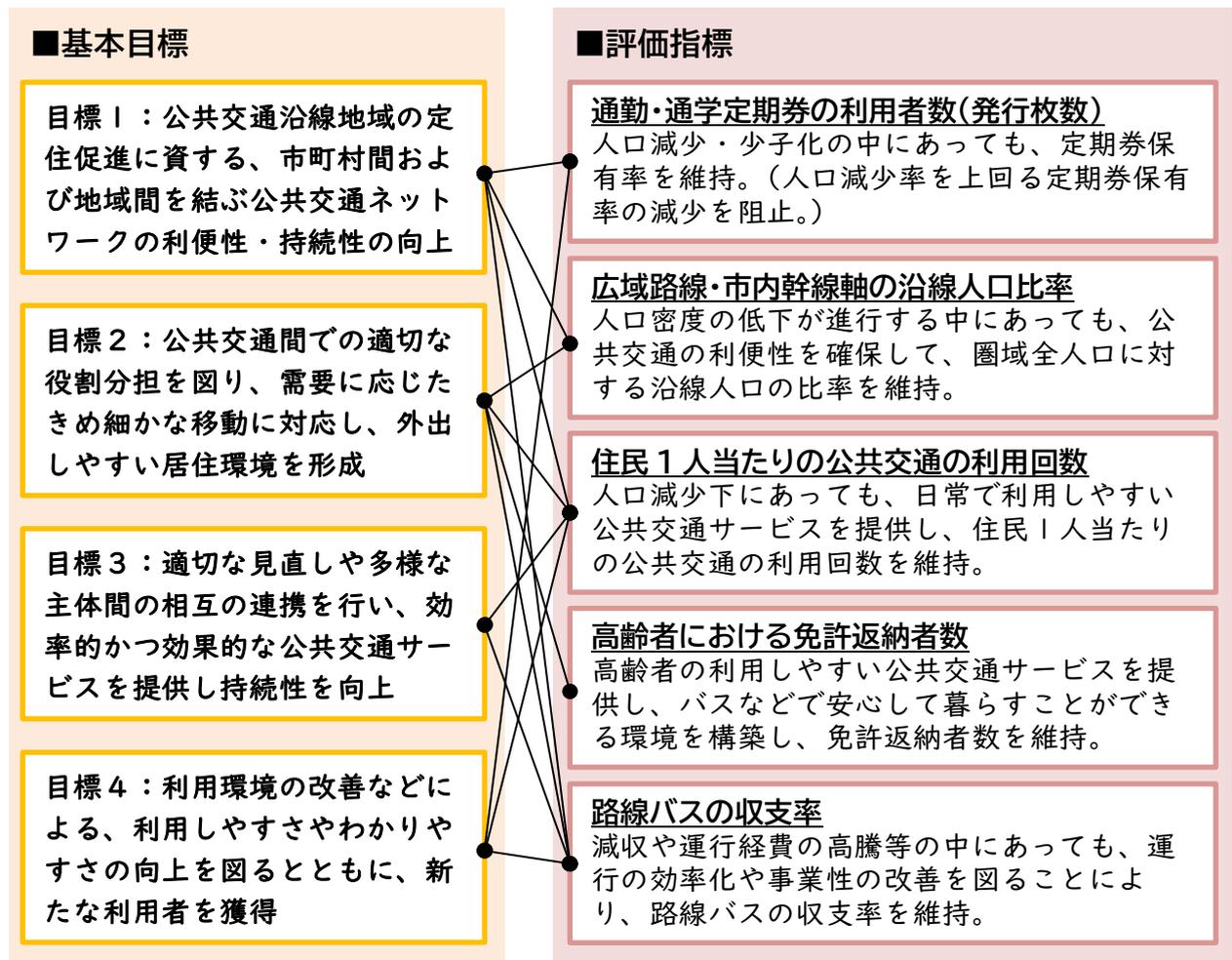
## 2-2 基本目標に対する評価指標

### (1) 評価指標の設定

基本目標に対する達成状況を把握するため評価指標を設定する。

なお、前計画からの政策の継続性の観点から、基本理念・基本方針・基本目標を前計画と同様としていることから、評価指標についても同様の指標を採用する。

ただし、公共交通の事業性についてより重点的に検証・モニタリングを行うことを念頭に、「路線バスの収支率」の指標を新たに追加する。



### (2) 評価指標の数値管理

計画策定時の現況値と計画最終年度（2028年度）における評価指標の数値は下表のとおりであり、設定にあたっての考えや算出方法などは資料編に示す。

表 評価指標の数値管理

評価指標	現況値	計画最終年度の数値
通勤・通学定期券の利用者数	10,937.5枚(2021)	9,700枚(2028)
広域路線・市内幹線軸の沿線人口比率	47.8%(2020)	50.6%(2025)
住民1人当たりの公共交通の利用回数	31.2回/人・年(2021)	31.2回/人・年(2028)
高齢者における免許返納者数	1,304人(2021)	1,370人(2028)
路線バスの収支率	55.0%(2021)	51.7%(2028)

## 第4章 具体的な施策

---

# 1. 施策の全体像

基本方針及び基本目標の達成に向けた施策展開については、圏域全体で取り組む施策と、八戸市及び圏域町村の方面別に取り組む施策のそれぞれを示す。

圏域全体で取り組む施策	公共交通の品質確保プロジェクト	施策1:広域的な公共交通の適切な維持(継続) 施策2:運賃政策の維持(継続) 施策3:各種データの利活用による分析・検証(新規)		
	公共交通間の連携促進プロジェクト	施策4:公共交通間の接続性の改善(継続) 施策5:待合環境の利便性向上(拡充)		
	公共交通の持続性向上プロジェクト	施策6:事業者間連携体制の維持・強化(継続) 施策7:公共交通の確保・維持に向けた支援体制の構築(継続) 施策8:他分野との連携体制の維持・強化(拡充)		
	公共交通のわかりやすさ向上プロジェクト	施策9:公共交通利用の啓発活動の展開(拡充) 施策10:情報発信機能の強化・周知(拡充) 施策11:利用しやすい支払方法・システムの導入検討(新規)		
市及び各方面で取り組む施策	八戸市	「便利に使える」公共交通プロジェクト	施策1:幹線軸・準幹線軸の品質確保(継続) 施策2:交通ターミナルの乗継機能の強化(継続) 施策3:都市計画と連携・協働したまちづくり(継続)	
		「みんなで育てる」公共交通プロジェクト	施策4:地域協働による移動手段の確保(継続) 施策5:小規模需要対応交通の導入検討(拡充)	
		「快適に乗れる」環境改善プロジェクト	施策6:運賃体系・支払い方法等に係る見直し検討(拡充) 施策7:福祉・観光等との連携した施策展開(拡充)	
		「迷わず乗れる」情報提供プロジェクト	施策8:既存取組の情報発信(継続)	
	階上町方面	施策1:広域連携軸である鉄道・路線バスに関する沿線自治体と連携した検討(継続) 施策2:域内交通(コミュニティバス)の維持/改善(継続) 施策3:バスパックの見直し及び企画検討(新規)		
		南部町・三戸町・田子町方面	施策1:鉄道の確保・維持及び利用促進(継続) 施策2:域内交通(コミュニティバス等)の維持/改善(継続) 施策3:域内交通(コミュニティバス等)利用促進策の展開(新規) 施策4:バスパックの見直し及び企画検討(新規)	
			新郷村方面	施策1:路線バスの確保・維持(継続) 施策2:域内交通(コミュニティバス等)の維持/改善(継続) 施策3:域内交通(コミュニティバス等)利用促進策の展開(新規)
	おいらせ町方面			施策1:路線バスの確保・維持(継続) 施策2:域内交通(コミュニティバス等)の維持/改善(継続) 施策3:バスパックの見直し及び企画検討(新規) 施策4:運行情報等の周知・広報の展開(継続)

## 2. 圏域全体で取り組む施策

### 2-1 プロジェクト・施策一覧

前項で設定した目標の達成に向けて、施策展開の方向性とそれに基づく具体的なプロジェクト・施策を以下に示す。

なお、本圏域ではこれまでもさまざまな取組を行ってきており、一定の効果を上げていることから、引き続き実施すべき取組については継続的に行うものとする。(施策の後ろに(継続)と記載)

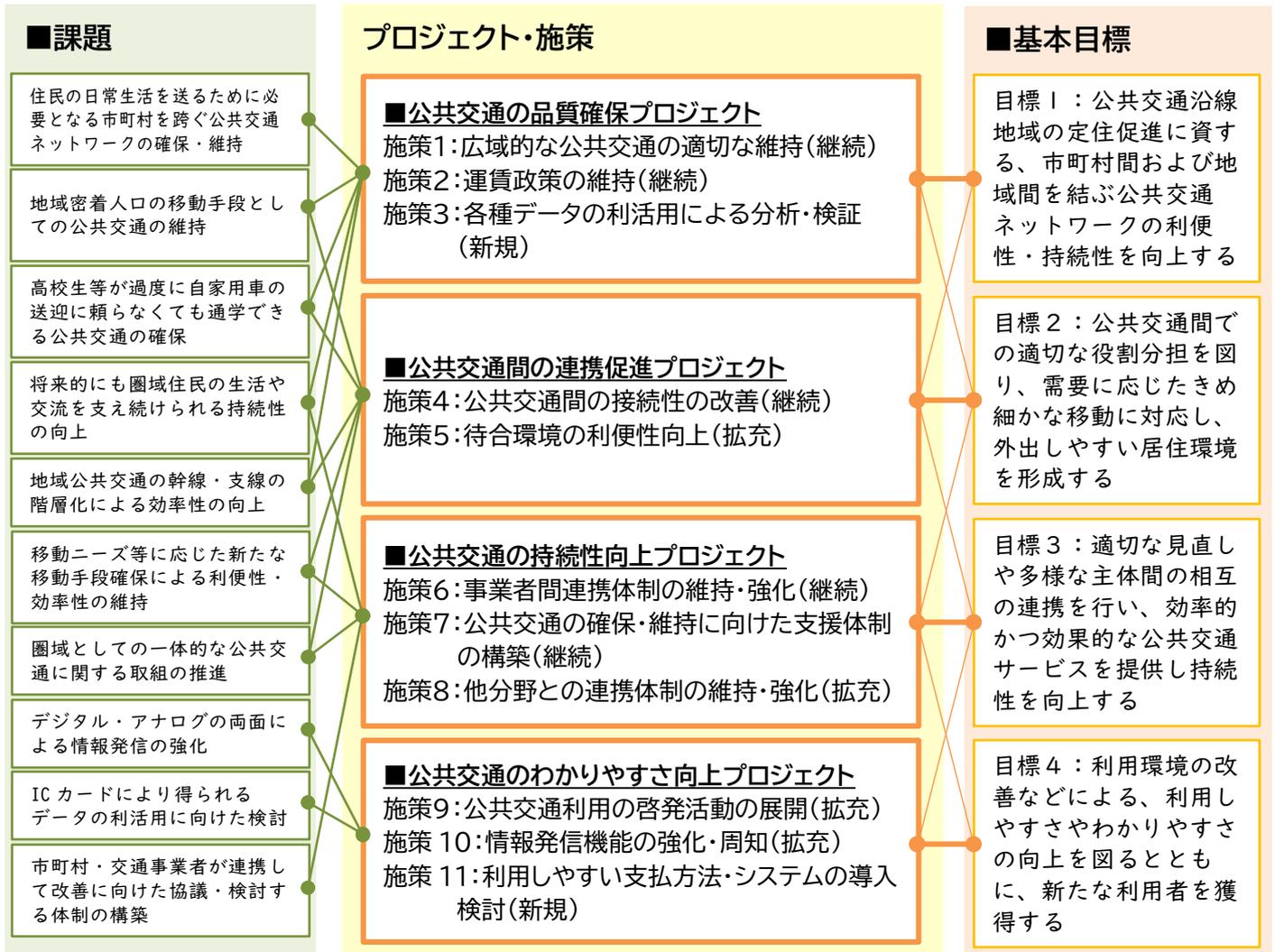


図 プロジェクト・施策一覧

## 2-2 各施策の概要

### (1)公共交通の品質確保プロジェクト

本圏域でこれまで築き上げてきた公共交通サービスの品質を今後も確保・維持するためのプロジェクトを展開する。プロジェクトに係る具体的な施策は以下のとおりである。

#### ■施策1:広域的な公共交通の適切な維持(継続)

圏域内における広域的な公共交通（鉄道・路線バス）については、県の計画が示す方針・方向性などと協調し、特に路線バスについては利用状況等に応じて適切に見直し（利便性・効率性の向上など）を行い、今後も圏域住民の移動手段として確保・維持を図る。（継続的に実施）

なお、当施策に基づき実施する事業については、別途作成を予定する利便増進実施計画において、利便増進事業として位置づけるものとする。

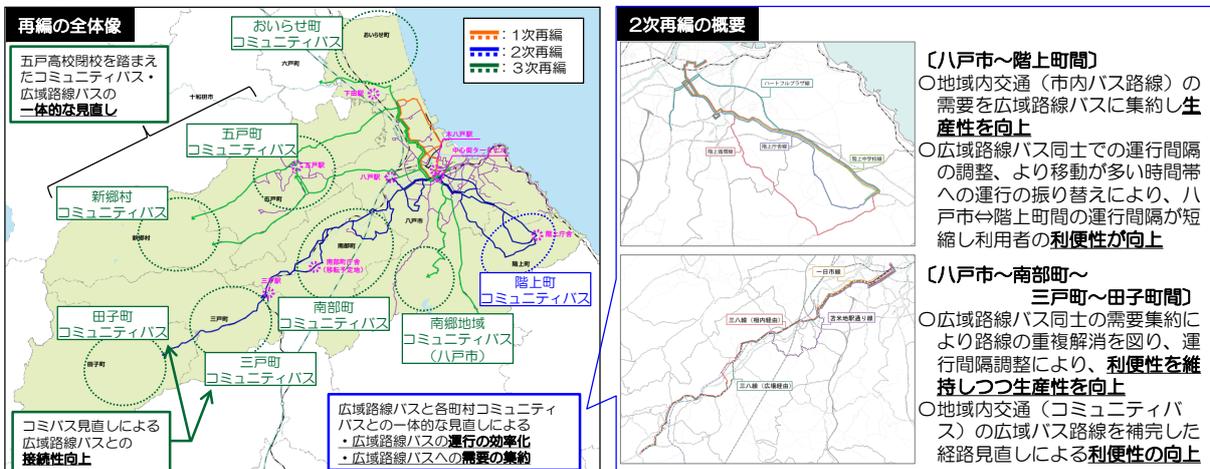
実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	利便増進実施計画策定	↓				
バス事業者 各市町村	事業①検討	事業①実施 事業②検討	事業②実施 事業③検討	事業③実施 事業④検討	事業④実施 事業⑤検討	事業⑤実施 効果検証

- 本圏域では2019年度（平成31年度）に策定した八戸圏域地域公共交通再編実施計画に基づき、策定以降の年度において1～5次再編として段階的に分けた再編事業を実施してきている。
- 今後も本計画に基づき、公共交通を取り巻く状況等を適切かつ確に分析・検証を行いながら、各年度での再編・見直しなど、利便性向上や効率性向上に向けた検討を進める。
- 鉄道や路線バスなどについては利用状況等を踏まえて見直し等を検討し、また、地域の特性に合わせて新たな技術（AIなど）も活用した、効率的で利便性の確保されたサービスの導入についての検討を進める。

- 広域路線バスと地域内交通について、路線の重複解消を図るなど一体的に見直し
- 段階的に再編事業を拡大し、圏域全体の公共交通ネットワークにおける生産性・利便性を確保・維持

【作成主体・計画区域】 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町

【計画期間】 2019年4月1日～2023年3月31日（5年間）※1次再編：2019年実施、2次再編：2020年実施、3次再編：2021年4月以降を予定



図【参考】再編実施計画2次再編(2020年実施)の概要

## ■施策2:運賃政策の維持(継続)

圏域全体で展開している上限運賃及び段階的な運賃設定などの運賃政策について、社会情勢等を踏まえた見直しの検討等を行いつつ、当政策を継続的に展開する。

なお、当施策に基づき実施する事業については、別途作成を予定する利便増進実施計画において、利便増進事業として位置づけるものとする。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	政策展開(継続) 見直し検討	政策展開(継続) 見直し検討	政策展開(継続)	同左	同左	同左

○本圏域の運賃設定は、初乗り 170 円から 50 円刻みで上がっていき、八戸市内では上限 320 円、本圏域では上限 520 円となっている。

○本圏域のバスの上限運賃制度は、2011 年（平成 23 年）10 月から実証的に導入し、2013 年（平成 25 年）10 月から本格導入した。

○導入により、住民の外出機会の増加などに繋がったほか、大きく減少傾向であったバス利用者数の下げ止まりなどの効果も得られている。



## ■施策3:各種データの利活用による分析・検証(新規)

交通系 IC カード「ハチカ」の導入により取得可能な日常的な利用状況データを活用し、路線バスの分析・検証を行うことで適切に見直し等の検討を行うとともに、他のデータ（都市基盤情報、人流情報など）と複合的に組み合わせることで、詳細なデータ分析に基づいた、バス路線の見直しやダイヤ調整等を行うなど、より高度な利活用に向けた検討を行う。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	データ分析 方法の確立	データ分析・ 検証(継続)	同左	同左	同左	同左

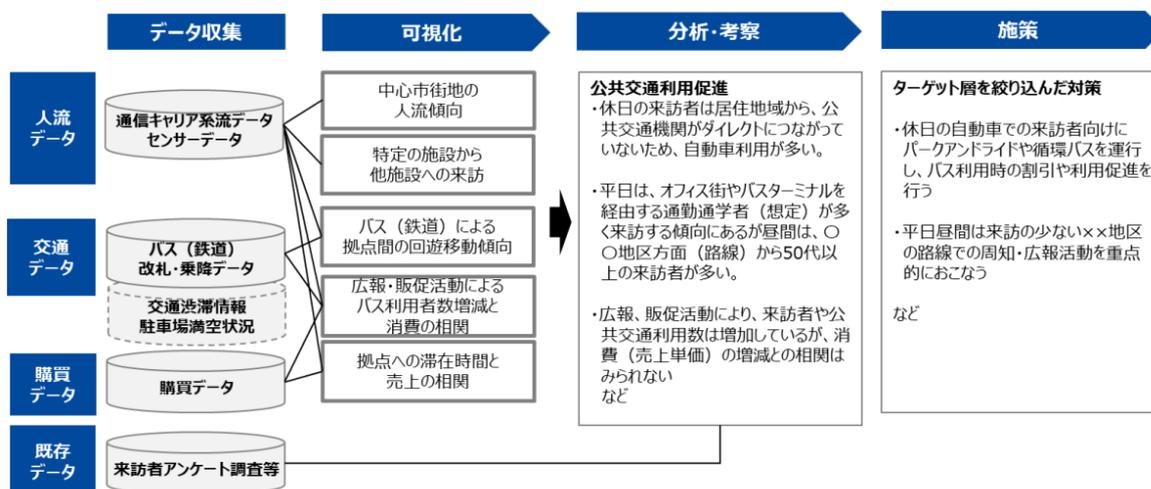


図 人流データの分析・施策反映イメージ

資料：地域課題解決のための人流データ利活用の手引き

## (2)公共交通間の連携促進プロジェクト

公共交通間で乗り継ぎのしやすさや待ちやすさ・わかりやすさの向上に向けたプロジェクトを展開する。プロジェクトに係る具体的な施策は以下のとおりである。

### ■施策4:公共交通間の接続性の改善(継続)

広域的な公共交通（鉄道・広域的な路線バス）同士や、広域的な公共交通と市町村内を運行する公共交通（市町村内の路線バス・コミュニティバスなど）との接続性について、乗り継ぎ場所などの物理的な接続性や、乗り継ぎ時間などの時間的な接続性の両面から改善を図る。（継続的に実施）

なお、当施策に基づき実施する事業については、別途作成を予定する利便増進実施計画において、利便増進事業として位置づけるものとする。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 鉄道事業者 各市町村	適宜ダイヤ見直し(継続)	同左	同左	同左	同左	同左

### ■施策5:待合環境の利便性向上(拡充)

八戸市においては、利用の多いバス停を中心に、上屋・ベンチなど待合機能の整備や、沿線施設や地域との協働により、商業施設などの屋内への待合スペースの確保などを進めてきている。圏域全体でも同様の取組を継続して展開することで、安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを進める。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	事業実施	実施(継続)	同左	同左	同左	同左

○本市では、利用が多いバス停を中心として上屋・ベンチの整備を推進するほか、沿道の施設の協力を得て、施設を活用した待合機能の確保（コンビニエンスストアの店内や、アミューズメント施設の風除室など）を行っている。

○これらの取組を市の他地域や圏域町村への水平展開を図る。また、より機能性の優れたスマートバス停の設置についての検討も進める。



図 沿道施設を利用した待合環境イメージ



図 スマートバス停のイメージ(出典:青森市)



### ■施策8:他分野との連携体制の維持・強化(拡充)

これまでもバスパックなどをはじめとした観光分野との連携や、高齢者向けのサービス展開、通学移動への対応などの福祉・教育分野との連携などを行ってきた。

今後も他の分野と連携して、多様な地域課題への対応に取り組むほか、商業やITなどの分野など、連携主体の拡充なども含めて、連携体制の強化に向けた検討を進める。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
八戸圏域 各市町村 交通事業者	連携体制の 維持・強化	同左	同左	同左	同左	同左

- 公共交通と、観光・まちづくり・産業が連携した取組であるバスパックは、各市町村の特色を活かして多数展開する。
- 今後も、地域の魅力をより伝えられるような内容に改善を行いつつ、継続的に実施する。
- また、デジタルチケットの展開など、先行して取り組む施策についても、今後の拡充なども視野に検討を進める。



#### (4)公共交通のわかりやすさ向上プロジェクト

誰もが迷わず利用でき、また、利用したいと思えるような公共交通のわかりやすさの向上に向けたプロジェクトを展開する。プロジェクトに係る具体的な施策は以下のとおりである。

### ■施策9:公共交通利用の啓発活動の展開(拡充)

小・中学生や幼児を対象として展開している、渋滞解消・地球温暖化防止等の観点での公共交通の大切さ、公共交通の乗り方や公共マナーを教える出前教室について、継続的に施策を展開する。(青森県警察や福祉政策と連携して免許返納者向け、高齢者向けなどの水平展開も想定)

また、企業や大学・高校と連携した通勤・通学者向けの利用促進(モビリティ・マネジメントなど)や、運行サービスの水準に対して利用が少ないエリアを対象とした利用促進の展開等も検討する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
八戸圏域 バス事業者	啓発活動の 展開	展開(継続)	同左	同左	同左	同左
八戸圏域 バス事業者	利用促進の 検討・実施	検証・改善 利用促進の 実施	同左	同左	同左	同左

## ■施策 10: 情報発信機能の強化・周知(拡充)

バスマップや時刻表、バスさんぼなど主に紙媒体で作成しているアナログ的な情報発信ツールについて、情報の変更(ダイヤ・経路の見直しなど)に合わせて適宜更新を行う。

また、デジタル的な情報発信は既に進めている(バスロケーションシステムの導入や、デジタルサイネージへの複数事業者の共通表示など)ものの、今後もさらに多様な手法を活用して情報発信機能の強化を図る。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	情報発信策 の検討	情報発信の 強化	情報発信の 展開(継続)	同左	同左	同左

○市内と圏域のバスの運行経路図などを示したバスマップは、手に収まるサイズに折りたたむことができ、持ち運びしやすいような工夫を行っている。

○また、バスさんぼは、外出の目的の創出のために、地域ごとのお店情報や地図などをまとめており、八戸市内のさまざまな地域のバージョンを作成している。



図 持ち運びしやすいバスマップ



図 地域情報が示されたリーフレット:バスさんぼ

○路線バスの運行情報は、スマートフォン上のアプリケーション(地図アプリなど)でも検索表示可能となっている。

○なお、他都市のバス事業者(右は熊本市のバス事業者の例)では、LINEの友達登録者に対して、バスの遅れや運休情報、イベント時の迂回案内などを行うなど、一般的に普及するSNS等を活用した情報提供も行っている。

○これらの新たな手法についても、他の事例などを参考にしつつ、展開を検討する。

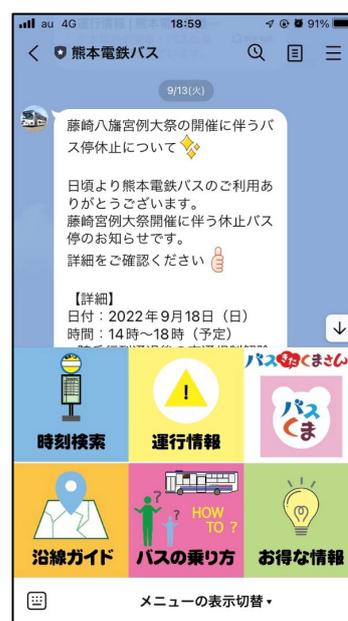
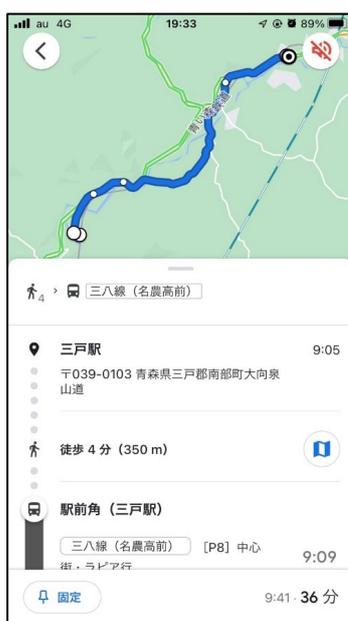


図 GoogleMap での運行表示(左)、LINE での情報発信(右)

※LINE での情報発信は熊本電鉄バスの例

## ■施策 11: 利用しやすい支払方法・システムの導入検討(新規)

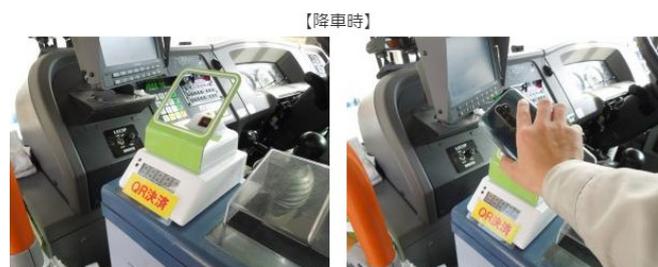
交通系 IC カード「ハチカ」を導入していないエリアにおいては、必要性などを検証しつつ導入に向けた検討を進めるとともに、圏域外の来訪者などもわかりやすく利用しやすいシステム（支払い方法、MaaS など）の導入に向けて検討を進める。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	新システム等の検討	新システム等の検討・実施検討	新システム等の検証・改善(継続)	同左	同左	同左
各町村 (IC カード未導入)	IC カード導入検討	同左	同左	同左	同左	同左

- キャッシュレス決済の多様化に伴い、公共交通の支払い方法についても、新たな支払方法を導入する事例が増えている。
- なお、他都市のバス事業者（右は上田市のバス事業者の例）では、QR コードを利用した決済方法も導入しており、一般的なバーコード決済方法は一通り使用可能である。
- 本圏域では IC カードを導入しているため、この運用を行いながらも、IC カードへの実装が困難なサービス・運賃政策などについては、他の支払い方法の活用なども念頭に検討を進める。



乗車口の QR コード読み取り機器は整理券機の上に設置してあります。



降車口の QR コード読み取り機器は運賃箱の上に設置してあります。

写真 QR コードでの支払い方法(出典:上田市)

### 【参考】MaaS とは

○MaaS (Mobility as a Service) とは、ICT 技術などを活用して、公共交通や地域のさまざまな生活サービスなどをシームレスに結びつける新たな移動の概念のことを指し、スマホアプリ又は web サービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービス等を適切に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行う「サービス」のこと。

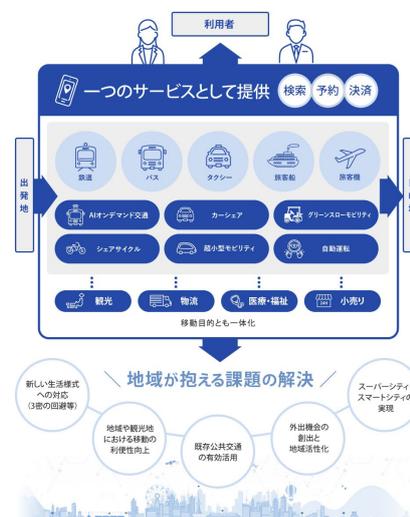




表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	事業者名	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
地域間連携軸	階上庁舎線	ラピアバスターミナル・階上庁舎前	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	地域間幹線系統補助
	市ノ沢線	ラピアバスターミナル・大洋公園前	同上	同上	地域間幹線系統補助
	八戸線	ラピアバスターミナル・五戸駅前	同上	同上	地域間幹線系統補助（利便増進特例を活用）
	三八線（虎渡経由）	ラピアバスターミナル・三戸営業所	同上	同上	地域間幹線系統補助（利便増進特例を活用）
	三八線（下名久井経由）	ラピアバスターミナル・三戸営業所	同上	同上	地域間幹線系統補助（利便増進特例を活用）
	階上循環線	八戸営業所・中心街（八日町）／十一日町	同上	同上	地域間幹線系統補助（利便増進特例を活用）
	田子線	三戸駅前・田子	同上	同上	地域間幹線系統補助（利便増進特例を活用）
	階上中学校線	ラピアバスターミナル・階上中学校	同上	同上	地域間幹線系統補助（利便増進特例を活用）
	バーデハウス線	ラピアバスターミナル・バーデハウス	同上	同上	地域間幹線系統補助（利便増進特例を活用）
	十和田市線	五戸駅前・東十一番町	同上	同上	地域間幹線系統補助
	八戸線（下田バイパス経由、下田駅経由）	元町東・八戸中心街ターミナル	十和田観光電鉄	4条乗合・路線定期運行	地域間幹線系統補助
	大野線	大野・八戸中心街ターミナル	東北都市交通	78条・定時定路線	フィーダー系統補助（活用予定）

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性(1/2)

系統名	必要性
階上庁舎線	○当該系統は階上町から八戸市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されているほか、八戸市内においても沿線の大学や病院などへの移動などさまざまな目的で利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。
市ノ沢線	○当該系統は南郷地域から八戸市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。
八戸線	○当該系統は五戸町から八戸市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されている。特に、五戸町から八戸駅付近に立地する高校などへの通学手段としても活用されているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性(2/2)

系統名	必要性
三八線(虎渡経由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は南部町・三戸町から八戸市への移動や、2町間・2町内での移動にも利用されており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。</li> <li>○当該系統と並行して青い森鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。</li> </ul>
三八線(下名久井経由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は南部町・三戸町から八戸市への移動や、2町間・2町内での移動にも利用されており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。</li> <li>○当該系統と並行して青い森鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。</li> </ul>
階上循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は階上町から八戸市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されている。</li> <li>○特に八戸市内や階上町内においては、当該路線の単独運行区間となっている区間が多く、沿線地域から八戸市街地へ直接移動することが出来る唯一の移動手段であるなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</li> </ul>
田子線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は田子町から三戸町への通学などの目的で利用されているほか、三戸駅で青い森鉄道に乗り継ぐ移動などにも利用されている。</li> <li>○また、朝の時間帯においては別系統の三八線への直通運行を行っており、八戸市街地への直接移動することが出来る唯一の移動手段として生活を支える役割を担っているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</li> </ul>
階上中学校線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は階上町から八戸市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されている。</li> <li>○また、八戸市内においても沿線の大学や病院などへの移動などに利用されているほか、階上町内においても中学生の通学に利用されているなど、さまざまな目的に利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</li> </ul>
バーデハウス線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は南部町から八戸市街地への通勤・通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されている。</li> <li>○特に三八線が運行していない通清水付近などでは、当該地区から八戸市中心街へ移動する唯一の交通手段であり、さまざまな目的に利用されているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</li> </ul>
十和田市線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は五戸町から十和田市への通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されている。</li> <li>○特に五戸町に立地していた高校が閉校し、十和田市方面への通学需要が高まりを見せる中において、通学手段として重要な役割を担っているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</li> </ul>
八戸線(下田バイパス経由、下田駅経由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該系統は十和田市から六戸町・おいらせ町を經由して八戸市までを結ぶ路線であり、2市間や町から両市への移動などの目的で利用されている。</li> <li>○また、沿線に立地する大型商業施設への移動手段として周辺市町村からの移動にも利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</li> </ul>
大野線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大野線は、洋野町・軽米町から八戸市内の病院や高校などへの移動手段として利用されているほか、八戸市や階上町においても、沿線地域から八戸市街地への移動手段として重要な役割を果たしており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</li> </ul>

### 3. 八戸市で取り組む施策

#### 3-1 プロジェクト・施策を進める上での基本的な考え

2016年（平成28年）3月に策定した八戸市地域公共交通網形成計画に示す、以下の考えを引き続き念頭に置き、各種施策を展開する。

##### <地域性や社会・事業環境の変化に配慮した持続可能な地域公共交通網の形成>

八戸市では、路線バスネットワークの「階層化」を行い、沿線人口が多く交通需要が大きい路線は「市内幹線軸」として位置づけ、公営・民営事業者の連携に基づく、高頻度・等間隔運行を行っている。

こうした高頻度サービスの維持は、交通事業者の集客性向上を前提に行われている一方、後述のとおり、長期的には本市の都市構造にも効果が波及する取組みである。

このため、交通事業者が自立して運営する「市内幹線軸」とすることを目指しつつも、高頻度サービスを政策的に維持する方策を検討する必要がある。

他方、ネットワーク維持の視点では、公共交通の事業環境は非常に厳しい状況にあり、バス事業者の収益状況は厳しく、「高品質なサービスの提供」と「広範囲のネットワークの維持」を両立していくことが困難な状況にある。また、運転者不足が深刻化する状況にある中で、サービス提供自体を縮小せざるを得ない状況も発生している。

そこで、市民の暮らしを支える持続可能な公共交通であるためには、市全域で路線バスを中心とした一元的な公共交通サービスを展開・維持していくのではなく、鉄道やタクシーなどの他の交通モードと適切に連携し、地域性・利用特性に配慮した公共交通ネットワークを再構築する。特に、郊外部の居住エリアが限られる地域などでは、各地域と連携をより強め、『育てる公共交通』づくりを行っていく。

表 交通モードの階層化及び役割・位置付け

交通モード・階層		役割・位置づけ
鉄道		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速大量輸送機関である新幹線と接続し、地域間・広域間の移動を担う交通軸。</li> <li>・ 在来線については、市内の移動も担う。</li> </ul>
路線バス	市内幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線人口が多く、複数の路線が同一の経路を運行している13 幹線軸は、市内の移動の中核を担う重要な交通軸。</li> <li>・ 集客性の向上を図り、交通事業者が自立して運営ができる路線とすることを目指しつつ、高頻度サービスを政策的に維持する方策を検討する。</li> </ul>
	広域路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺町村及び市郊外部と中心街との移動を担う交通。</li> <li>・ 青森県地域公共交通計画との整合を図った施策を展開することにより、広域路線を維持し、市郊外部と中心街との移動を確保する。</li> </ul>
	市内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記以外の既存路線バスは、需要確認を行った上で、現在の運営・運行形態での維持が困難な路線については、他の輸送形態への転換を検討。</li> <li>・ このほか、地域住民や交通事業者、行政などと連携し「育てる公共交通」の取組みにより維持・確保を図る。</li> </ul>
タクシー・その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道・路線バスでは対応できない時間帯・区域を担う交通。</li> <li>・ 路線バス等では対応できない交通需要に対する輸送サービスを検討。</li> </ul>

<都市計画マスタープラン・立地適正化計画が目指す「コンパクト&ネットワークの都市構造」への貢献>

「八戸市都市計画マスタープラン」には、土地利用の方向・概念として「コンパクト&ネットワークの都市構造の形成」を示しており、立地適正化計画ではその実現化方策の一つとして、中心市街地などへの都市機能の集積を進める方針を示している。

すなわち、八戸市のまちづくりにおいては、都市としての持続性の向上や、環境負荷の軽減、公共投資の非効率化の抑制に向け、集約型の市街地形成、および中心街と既成市街地とを結ぶ交通ネットワークの強化が求められている。

このため、本計画の基本方針及び市の地域公共交通ネットワークの将来像に示すとおり、「市内幹線軸」において高品質な運行サービスを提供するとともに、鉄道との接続の円滑化や交通拠点での乗継負荷の軽減を図ることにより、「市内幹線軸」の沿線や「交通拠点」周辺での交通利便性を向上し、「公共交通の利便性の高い地域に立地したい」、「公共交通の利便性の高い地域に住みたい」と考えてもらえるような「交通まちづくり」の推進を目指す。

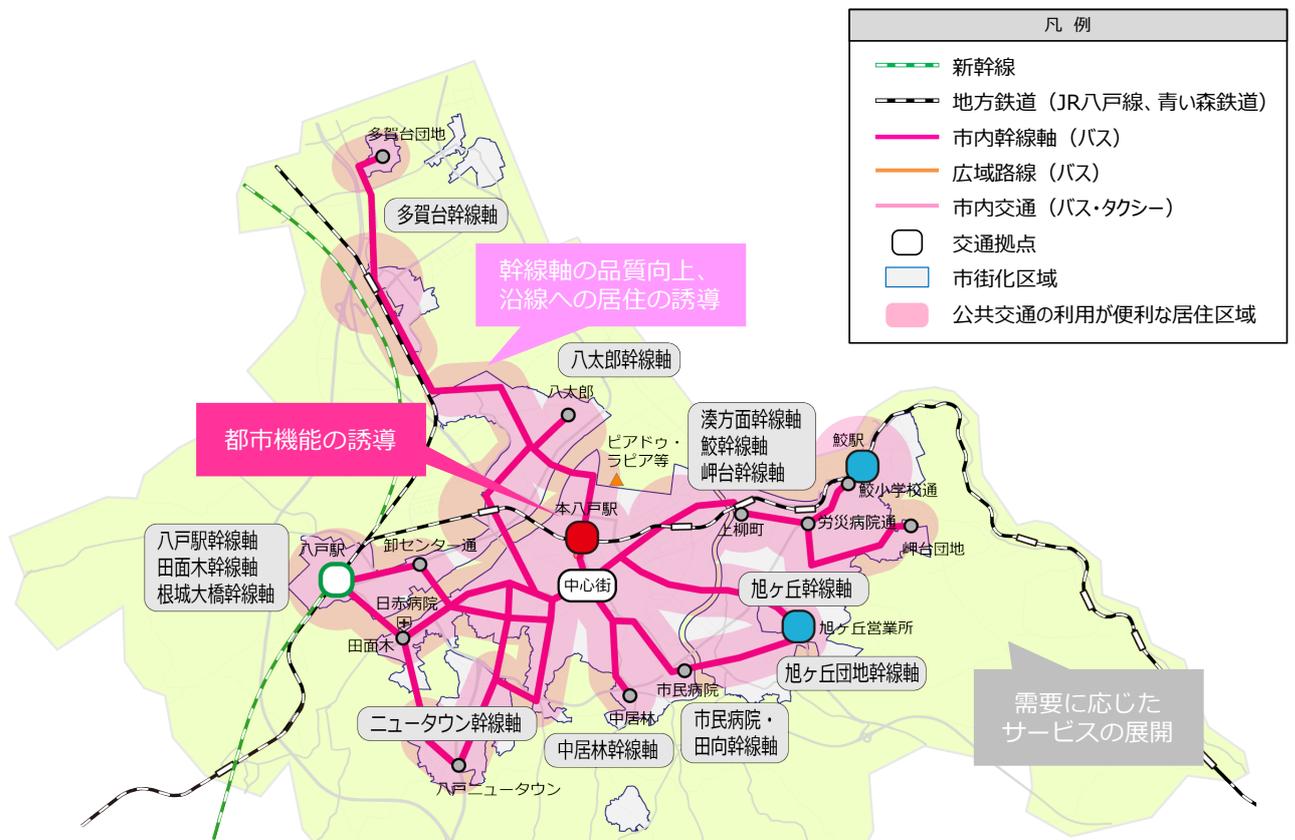


図 都市計画と公共交通の一体的取組みイメージ

### 3-2 プロジェクト・施策一覧

圏域全体の基本目標の達成を目指すとともに、八戸市における課題を踏まえて、本市において以下の施策に取り組む。

なお、本市においては、圏域内の他の町村に比べて施策の量が多いことから、圏域全体と同様にプロジェクトとしてまとめて示す。

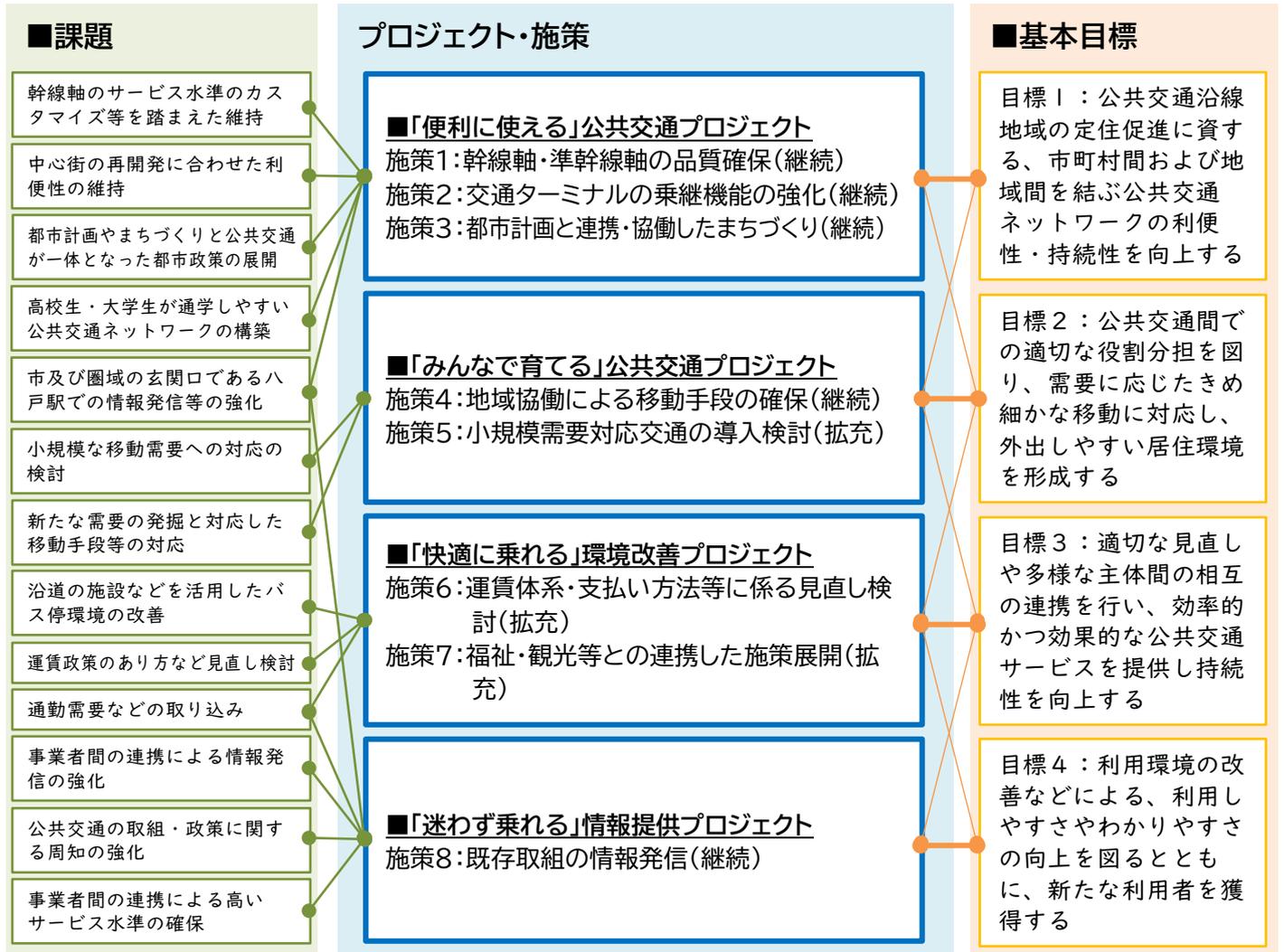


図 プロジェクト・施策一覧

### 3-3 各施策の概要

#### ①「便利に使える」公共交通プロジェクト

八戸市としてこれまで築き上げてきた公共交通サービスの品質を今後も確保・維持するためのプロジェクトを展開する。プロジェクトに係る具体的な施策は以下のとおりである。

#### ■施策1:幹線軸・準幹線軸の品質確保(継続)

市内幹線軸に関するサービス水準を下表のとおり設定し、引き続き共同運行や運行間隔の平準化などを行うことで、品質の高いサービスの提供を維持する。

なお、幹線軸の区間やサービス水準などにおいては、利用状況のモニタリングや検証、及び情勢等の変化を踏まえて、必要に応じて利便増進や、効率改善に向けた見直しを検討する。

表 市内幹線軸の目標運行間隔等

区分	名称	区間	目標運行間隔	実施する施策	関連主体
幹線	①八戸駅幹線軸	中心街～八戸駅	1時間に4本以上	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
	②田面木幹線軸	中心街～田面木	1時間に3本以上	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
	③根城大橋幹線軸	中心街～卸センター通	1時間に3本以上	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
	④湊方面幹線軸	中心街～上柳町～労災病院通	1時間に4本以上	等間隔運行	市営バス
	⑤市民病院・田向幹線軸	中心街～市民病院	最大運行間隔 20分以内	等間隔運行	市営バス 南部バス
	⑥旭ヶ丘幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所(国道経由)	最大運行間隔 20分以内	高頻度運行	市営バス
準幹線	⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	1時間に2本以上	等間隔運行	市営バス
	⑧ニュータウン幹線軸	中心街～八戸ニュータウン	1時間に2本以上	パターンダイヤ	市営バス
	⑨多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	1時間に2本以上	パターンダイヤ	市営バス
	⑩八太郎幹線軸	中心街～八太郎	1時間に2本以上	パターンダイヤ	市営バス
	⑪鮫幹線軸	労災病院通～鮫小学校通	1時間に2本以上	パターンダイヤ	市営バス
	⑫岬台幹線軸	労災病院通～岬台団地	1時間に2本以上	パターンダイヤ	市営バス 南部バス
	⑬旭ヶ丘団地幹線軸	市民病院～旭ヶ丘営業所	1時間に2本以上	パターンダイヤ	市営バス

#### 【市内幹線軸のサービス水準の考え】

幹線：平日・昼間時（10～15時台）において、高いサービス品質の確保を目指す。

準幹線：平日・昼間時（10～15時台）において、幹線軸に次ぐサービス品質の確保を目指す。また、利用促進等により、幹線として位置づけられることを目指す。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	利便増進実施計画策定	↓				
バス事業者 八戸市	運行(継続)	同左	同左	同左	同左	同左

### ■施策2:交通ターミナルの乗継機能の強化(継続)

市内各方向への乗継移動で重要な交通拠点となっている「八戸駅」「本八戸駅」「鮫駅」「中心街ターミナル」「旭ヶ丘営業所」の5カ所について、鉄道から鉄道・バス・タクシー、バスからバスへの乗継案内、交通機関の乗り場案内、乗り場での行き先表示等の機能を維持する。

また、中心街ターミナルにおいては、待合環境となっているマチニワ・はっちにおいて、デジタルサイネージによる運行情報の発信(複数事業者の共通表示等)を継続的に実施する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
八戸市 バス事業者	拠点の機能 整備(継続)	同左	同左	同左	同左	同左



図 八戸中心街ターミナル(左)、マチニワのデジタルサイネージ(右)

資料：八戸市営バス HP

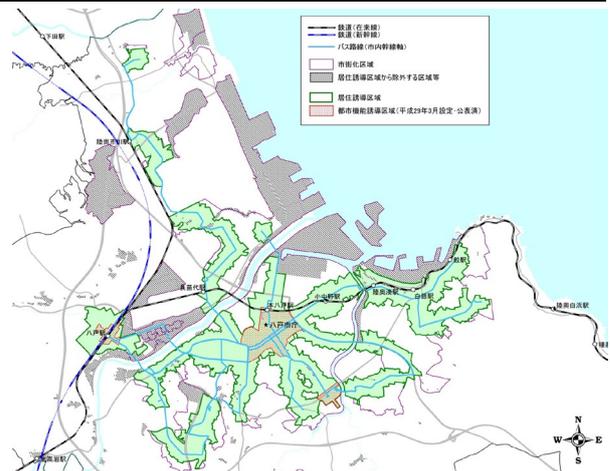
### ■施策3:都市計画と連携・協働のまちづくり(継続)

八戸市都市計画マスタープランに掲げる「コンパクト&ネットワークの都市構造」の実現に向けて、引き続き都市計画と連携・協働した取組を進める。

都市計画の政策では、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画に基づき、中心街や田向周辺、八戸駅周辺に対し、市民の目的地となる都市機能の誘導や、バス路線沿線への居住の誘導を図り、公共交通の政策では、施策1などに基づき市街地幹線軸の形成により、都市機能へのアクセス性の確保や、居住環境の利便性の向上による誘導促進を図る。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
八戸市(都市計 画・公共交通)	立地適正化 計画見直し	連携した取 組(継続)	同左	同左	同左	同左

- 八戸市立地適正化計画では、居住の誘導を促進する地区「居住誘導区域」を、市内幹線軸の沿線地域を基本として設定。
- 市内幹線軸沿線の公共交通の高い利便性を維持することで、居住環境としての魅力の向上を図り、居住の誘導を促進する。



44 図 八戸市の居住誘導区域

## ②「みんなで育てる」公共交通プロジェクト

過度に自家用車に頼り過ぎず、公共交通を適切に利用してもらうことや、自らの移動手段として「みんなで育てる」という意識を高めるプロジェクトを展開する。プロジェクトに係る具体的な施策は以下のとおりである。

### ■施策4:地域協働による移動手段の確保(継続)

南郷地域で展開している住民主体での移動手段確保（自家用有償旅客運送の活用）をモデル事例として、市内において公共交通の利用が難しいエリアや、今後の運行継続が難しいエリアなどに対して、同様の取組を水平展開するなど、地域と協働した取組の検討を進める。

また、地域の商店街や町内会等と連携し、来訪者にとって便利な情報を掲載したバス路線マップや、地元住民に便利な病院等の沿線施設を掲載した目的施設入り路線マップを作成・配布するなど利用促進を図る。（バスさんぽなど、既存の取組を継続）

なお、八戸市笹ノ沢地域を対象として公共ライドシェアの導入を予定しており、当該事業については、別途作成を予定する利便増進実施計画において、利便増進事業として位置づけるものとする。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
八戸市 地域	対象地域の 選定	協議・検討 実証運行	検証 本格運行	運行(継続)	同左	同左

- 南郷地域では、廃止となった路線バスの代替手段として、地域が主体となった移動サービス（自家用有償旅客運送）を行っている。（市は運行に対して費用面のサポートを実施）
- 地域の要望に応じて、こうした地域主体の取組の水平展開を検討する。



図 南郷地域でのサービス提供状況

## ■施策5:小規模需要対応交通の導入検討(拡充)

深夜帯における新幹線と接続する乗合サービスである「シntaxン※1」について、増車時の対応など利用者目線での見直し・改善等を適宜行いつつ、継続的に施策を展開する。

また、このほか、市内の各エリアにおける小規模需要や、若年層や高齢者層・子育て世代層などの属性ごとの小規模需要など、鉄道や路線バスなどの既存の公共交通においてカバーしきれない需要が発生する場合、各主体と連携した協議を行いつつ、新たな移動サービスの導入について検討する。(検討にあたってはAIなど新技術の活用も含める)

なお、シntaxンについては八戸駅～中心街間の運行を予定しており、当該事業については、別途作成を予定する利便増進実施計画において、利便増進事業として位置づけるものとする。

※1:新型コロナウイルスの影響により2020年5月～2022年12月現在運休中

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
八戸市 タクシー事業者	運行に係る 協議	運行(検討)	同左	同左	同左	同左
八戸市 企業・地域等	運行に向け た調査等	運行に向け た検討・調整	実証実験	検証・改善 本格運行	運行(継続)	運行(継続)

- 他都市のタクシー事業者（右は徳島市のタクシー事業者の例）では、塾への送迎を保護者の代わりに、比較的低廉な料金設定で対応する相乗り型の移動支援サービスを展開している。
- 本市においても、企業や地域などの意向などを的確に把握しつつ、小規模な需要に対する移動支援のあり方を検討する。

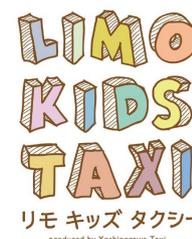


図 塾送迎サービスの例  
(出典:吉野川タクシー(徳島市))

### ③「快適に乗れる」環境改善プロジェクト

公共交通を「利用しても良い・利用してみたい」と思えるような意識醸成に向けた仕掛けづくりのプロジェクトを展開する。プロジェクトに係る具体的な施策は以下のとおりである。

#### ■施策6:運賃体系・支払い方法等に係る見直し検討(拡充)

圏域での取組(圏域全体編の施策2)と合わせて、運賃体系の見直し等を検討しつつ、現行の上限運賃制度を継続的に展開するとともに、新たな支払方法について検討する。

また、市民を対象としたさらなる利便性向上に繋がる取組や、観光客などの来訪者向けの回遊性向上に繋がる取組など、地域や企業等との連携なども図りながら、新たな企画乗車券等の検討を進める。(企画乗車券はデジタルチケット等での取り扱いも検討)

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
バス事業者 八戸圏域	政策展開 (継続) 見直し検討	政策展開 (継続) 見直し検討	政策展開 (継続)	同左	同左	同左
バス事業者 八戸市	新たな企画 の検討	実証実験・ 検証	本格展開	展開(継続)	同左	同左

- 東京メトロでは、全線で利用できる「全線定期券」を販売しており、一般の特定区間の定期券よりも高い運賃設定ではあるものの、複数の駅間を利用する場合には、お得となる場合もある。
- このような全域乗り放題となる定期券なども含めて、一定程度の収益性を確保しつつ、利用者の利便性の向上に繋がるような運賃設定や定期券、企画乗車券などの検討を進める。



図 全線定期券のイメージ  
(出典:東京メトロ(東京都))

#### ■施策7:福祉・観光等との連携した施策展開(拡充)

高齢者・障がい者の移動手段確保に向けて展開する「福祉乗車証(高齢者特別乗車証)」について、担当部局とともに制度内容の検証・改善等を検討した上で、継続的な展開についての協議・検討を行う。

観光分野と連動した日帰り企画乗車券(バスパック)について、圏域全体での展開を行いつつ、市内における新たなプランの企画などを行い、より魅力的な企画の醸成・拡充を検討する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
八戸市(福祉・ 公共交通)	福祉乗車証 展開(継続) 制度のあり 方検討	展開(継続) 見直し検討	同左	同左	同左	同左
八戸市(観光・ 公共交通)	展開(継続) バスパックの 企画・検討	展開(継続)	同左	同左	同左	同左



### 3-4 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

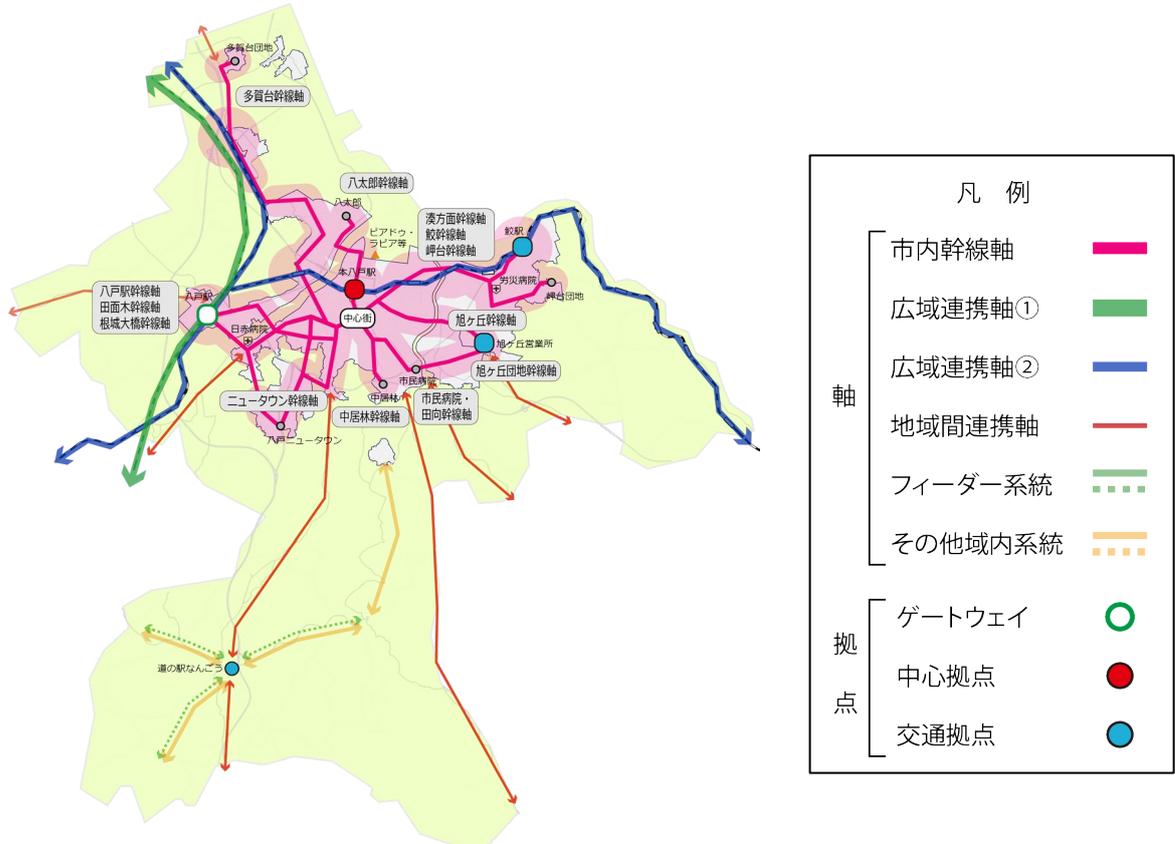


図 八戸市の地域公共交通ネットワーク

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業者名	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
フィーダー系統（八戸市）	南郷地域コミュニティタクシー	区域運行	市ノ沢線・市ノ沢	日の出タクシー	4条乗合・区域運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	笹ノ沢地区公共ライドシェア	笹ノ沢・八戸駅西口	八戸線・八戸駅	笹ノ沢地域交通運営協議会	78条・定時定路線	フィーダー系統補助
	大野線	大野・八戸中心街ターミナル	階上庁舎線・市民病院	東北都市交通	78条・定時定路線	フィーダー系統補助（活用予定）
	是川・田向線	是川縄文館・ラピアバスターミナル	三八線・ラピアバスターミナル	岩手県北自動車	4条乗合・定時定路線	フィーダー系統補助（地域旅客サービス継続事業を活用）
	是川コミュニティタクシー	区域運行	※地域間幹線系統に接続していないため、実証運行の結果を踏まえて延伸等を検討	三八五交通、八戸タクシー、ポストタクシー、県南タクシー	4条乗合・区域運行	フィーダー系統補助（活用予定）

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統区分	必要性
<p>フィーダー系 統（八戸市）</p>	<p>フィーダー系統は、市内幹線軸や地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な軸であると言える。</p> <p>南郷地域のコミュニティタクシーは、市中心街への通学手段である市ノ沢線と接続することで、当地域における通学利便性を確保しており、当地域で暮らし続ける上で重要な役割を果たしている。</p> <p>笹ノ沢地区公共ライドシェアは、当該地区の唯一の公共交通であるなど、ほかにとって替わることができず、自由な移動手段を持たない住民の日常生活の移動を支える重要な役割を果たしている。</p> <p>大野線は、洋野町・軽米町から八戸市内の病院や高校などへの移動手段として利用されているほか、八戸市内においても、沿線地域から八戸市街地への移動手段として重要な役割を果たしている。</p> <p>是川・田向線は、是川団地から中心街やラピアなどへの移動手段として、日常生活の多様な目的に対応しており、当地域で暮らし続ける上で重要な役割を果たしている。※令和8年度に実証運行を予定しており、その結果を踏まえて令和9年度以降に本格運行への移行を検討。</p> <p>是川コミュニティタクシーは、是川地区内のバス停から遠いエリアも含めたさまざまな場所から是川地区の中心部へ移動することができ、路線バスへの乗り継ぎを行うことができる移動サービスであるなど、日常生活の多様な目的に対応しており、当地域で暮らし続ける上で重要な役割を果たしている。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>

## 4. 階上町方面で取り組む施策

### 4-1 施策一覧

圏域全体の基本目標の達成を目指すとともに、階上町方面における課題を踏まえて、当該方面においては以下の施策に取り組む。

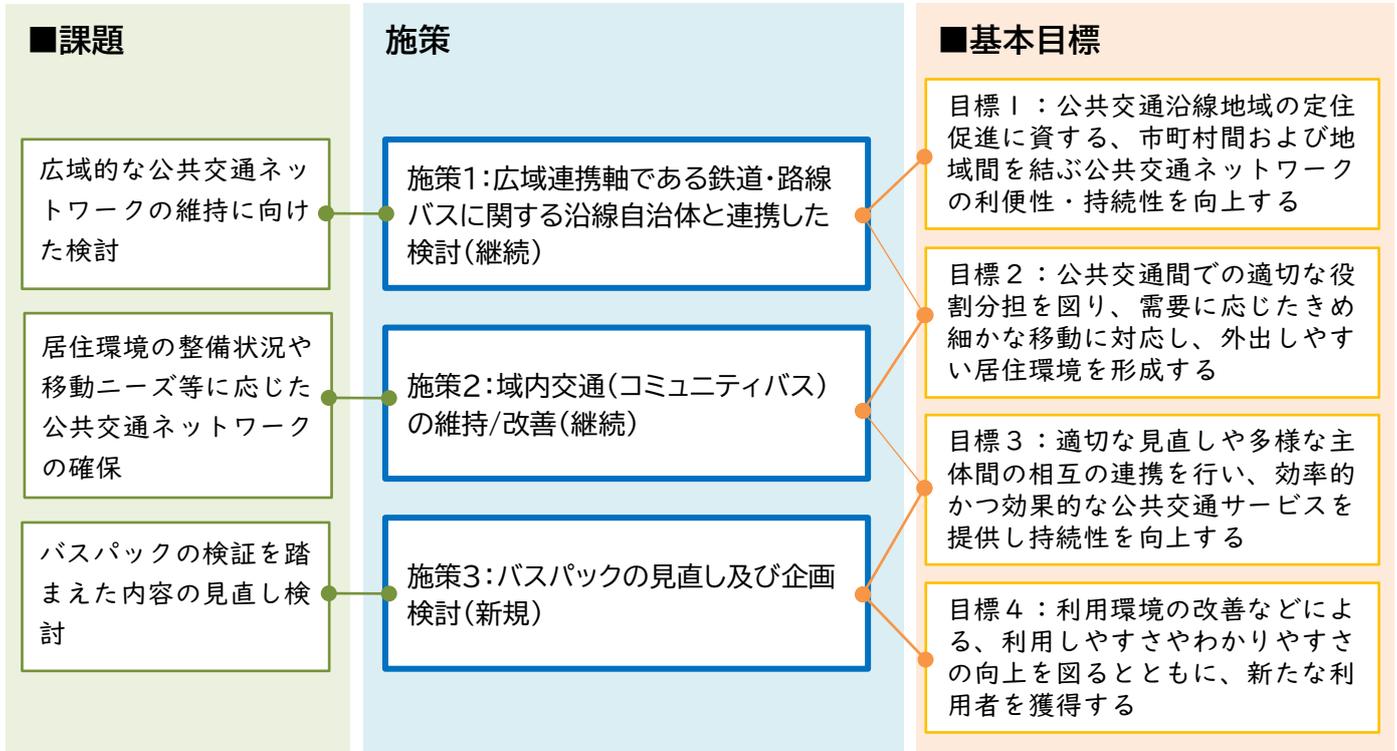


図 プロジェクト・施策一覧

## 4-2 階上町方面における施策

### 施策1: 広域連携軸である鉄道・路線バスに関する沿線自治体と連携した検討(継続)

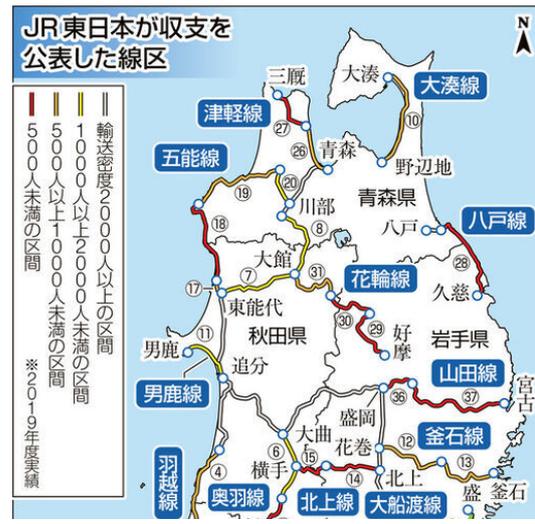
圏域全体の施策1「広域的な公共交通の適切な維持(継続)」に基づき、広域連携軸である広域的な公共交通の確保・維持に向けた検討を進める。

特に路線バスの大野線やJR八戸線については、圏域内の八戸市・階上町だけではなく、岩手県内の自治体も運行していることから、青森県も含めて今後の運行に関する協議・検討を進める。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
交通事業者 県 八戸市・階上町 沿線自治体	今後の運行に関する協議	同左	同左	※未定	※未定	※未定

#### 【参考】ローカル線の利用状況と今後について(令和5年1月現在)

- JR東日本は、ローカル線の利用が少ない区間を公表し、今後の運行のあり方について、沿線自治体等と検討を進めていく見通しである。
- 八戸圏域内では、JR八戸線の鮫駅～久慈駅間の区間が500人未満に該当する。
- 国においても、有識者等から構成する検討会の提言を受け、今後の検討の進め方や、国の関与・支援のあり方などについての検討を行っている。



#### 今後の方向性

- JR各社は、大臣指針を遵守し、「国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提。特に特急・貨物列車の走行線区等、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区については、引き続きJR各社による維持を強く期待。
- 利用者が大幅に減少し、**危機的状況にある線区**については、**鉄道事業者と沿線自治体は相互に協働して、地域住民の移動手段の確保や観光振興等の観点から、鉄道の地域における役割や公共政策的意義を再確認した上で、必要な対策に取り組む**ことが急務。
  - 国鉄再建時のように、輸送密度だけで判断せず、実証事業等から得られたファクトとデータを基に多面的に評価
  - 守るものは鉄道そのものではなく、地域の足であるとの認識のもと、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず協働
- **国は、より厳しい状況にあり、広域的調整が必要な線区**については、鉄道事業者・沿線自治体間の協議が円滑に進むよう、**新たな協議の場を設置**。
- **鉄道を維持する場合は**、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、**BRTやバスへ転換する場合には**、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保するなど、**人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築**。
- 関係者間の合意に基づき、**JR各社はその実現に最大限協力**。自治体も必要な関与を強め、**国も頑張り地域を支援**。

図 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要

(出典:国土交通省)

## 施策2:域内交通(コミュニティバス)の維持/改善(継続)

町内を運行するコミュニティバスについて、利用状況や地域の意向等を踏まえて適宜見直し等を行いつつ、住民の町内での移動手段として今後も適切に確保・維持する。

また、路線バスとの役割分担や主要な乗り継ぎ場所での接続性(ダイヤなど)を確保し、公共交通の一体性の向上を図る。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
階上町	運行(継続) 利用状況検証 (適宜見直し)	同左	同左	同左	同左	同左

## 施策3:バスパックの見直し及び企画検討(新規)

圏域全体の施策8「他分野との連携体制の維持・強化」に基づき、町内の公共交通の利用促進を図るとともに、当町における観光振興への寄与を図るため、観光資源や地域資源を活用したバスパックを企画する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
階上町 バス事業者	企画検討	実証実験	本格展開	継続	同左	同左

### 4-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

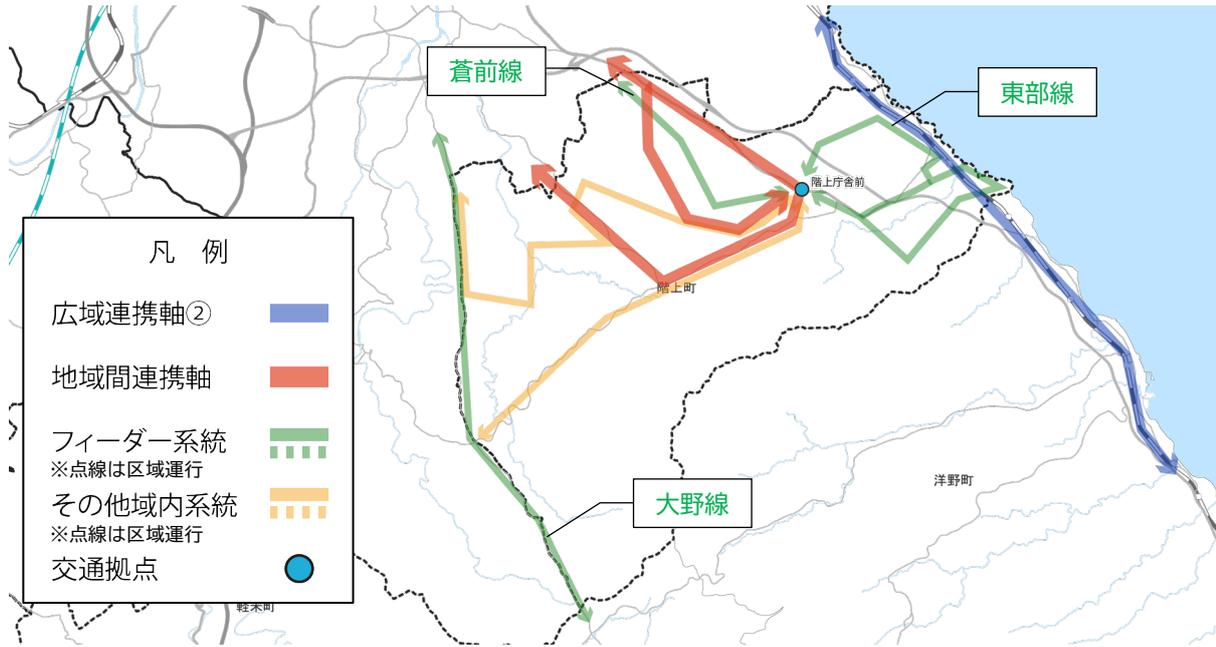


図 階上町方面の地域公共交通ネットワーク

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業者名	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
フィーダー系統（階上町）	東部線 ※6系統	ハートフルプラザ～ハートフルプラザ	階上循環・階上庁舎前	北日本中央観光バス	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	蒼前線	みうらクリニック～ハートフルプラザ	階上循環・階上庁舎前	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	大野線	大野・八戸中心街ターミナル	階上庁舎線・市民病院	東北都市交通	78条・定時定路線	フィーダー系統補助（活用予定）

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統区分	必要性
フィーダー系統（階上町）	<p>フィーダー系統は、広域連携軸②や地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、広域路線への接続や町内での移動手段として重要な役割を担っている。</p> <p>東部線については、町中心部と交通拠点の階上駅との連携を担っており、蒼前線については、人口集積が顕著な蒼前地区から町中心部への移動手段としての役割を果たしている。</p> <p>しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> <p>大野線は、洋野町・軽米町から八戸市内の病院や高校などへの移動手段として利用されているほか、階上町の沿線地域から八戸市街地への移動手段として重要な役割を果たしている。</p>

# 5. 南部町・三戸町・田子町方面で取り組む施策

## 5-1 施策一覧

圏域全体の基本目標の達成を目指すとともに、南部町・三戸町・田子町方面における課題を踏まえて、当該方面においては以下の施策に取り組む。

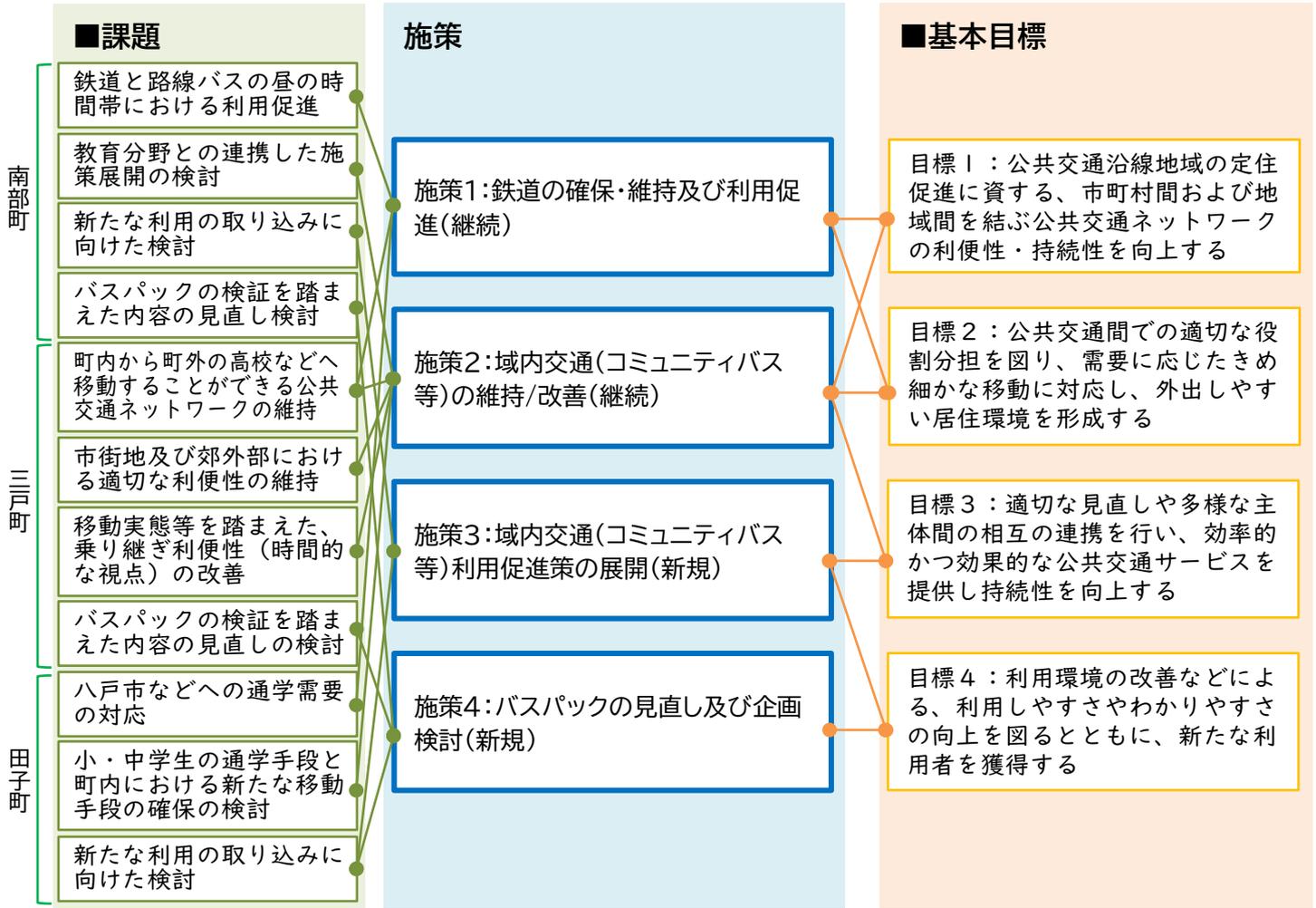


図 プロジェクト・施策一覧

## 5-2 南部町・三戸町・田子町方面における施策

### 施策1:鉄道の確保・維持及び利用促進(継続)

圏域全体の施策1「広域的な公共交通の適切な維持(継続)」に基づき、広域連携軸である広域的な公共交通の確保・維持に向けた検討を進める。

特に青い森鉄道の利用が少ない時間帯における利用促進や、路線バスと連携方策の検討など、広域的な公共交通の確保・維持に向けた利用促進策を検討する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
交通事業者 県 八戸市・南部町・ 三戸町・田子町 沿線自治体	利用促進策 の検討	利用促進策 の展開	同左	同左	同左	同左

### 施策2:域内交通(コミュニティバス等)の維持/改善(継続)

各町内を運行するコミュニティバス(三戸町についてはデマンド交通含む)について、利用状況や地域の意向等を踏まえて適宜見直し等を行いつつ、住民の町内での移動手段として今後も適切に確保・維持する。

特に各町のコミュニティバスは小・中学生の通学手段としての役割も担っていることから、教育分野とも連携し、必要に応じて適宜見直しを行う。

また、路線バスとの役割分担や主要な乗り継ぎ場所での接続性(ダイヤなど)を確保し、公共交通の一体性の向上を図る。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
南部町	運行(継続)					
三戸町	利用状況検証	同左	同左	同左	同左	同左
田子町	(適宜見直し)					

○南部町については、小中学校の統廃合に伴う通学流動の変化に対応するため、コミュニティバス全体の再編・見直しを実施する。

○三戸町については、これまで実証運行を行っていたデマンドタクシーを本格運行へ移行し、国庫補助(地域内フィーダー系統補助)も活用しつつ、適切な維持を図る。

○田子町については、小学校の統廃合に伴う通学流動の変化に対応するため、コミュニティバス全体の再編・見直しを実施する。

### 施策3:域内交通(コミュニティバス等)の利用促進策の展開(新規)

各町のコミュニティバスについて、新たな利用者の獲得に向けて、運行情報・利用方法に係る周知広報や、利用促進に向けた各種取組の展開を検討する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
南部町 三戸町 田子町	施策検討 周知強化	利用促進展開 周知(継続)	同左	同左	同左	同左

○南部町では、公共交通の利用促進やICカードの普及に向けて、町内移動に限りICカード利用者の運賃を無料にする政策を展開している。

運賃区分	基本運賃		令和4年4月1日から新サービス開始	
	なんぶ里バス 多目的バス	南部バス (路線バス)	なんぶちえりバス	南部バス (路線バス)
町内区間の基本運賃	100円	100円	<div style="border: 2px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>八戸圏域のICカード 「ハチカ」南部町エリア定期 をご利用で <b>南部町内無料!</b></p> </div> <p>※「ハチカ」南部町エリア定期をご利用されない場合は、左表の運賃がかかりますのでご注意ください。</p>	
身体障害者、愛護、療育、 精神障害者 各種手帳提示	50円	100円		
中学生以下	無料	無料		
運転経歴証明書提示	無料	100円		

図 南部町コミュニティバス等の運賃表

### 施策4:バスパックの見直し及び企画検討(新規)

圏域全体の施策8「他分野との連携体制の維持・強化」に基づき、各町の公共交通の利用促進を図るとともに、各町における観光振興への寄与を図るため、観光資源や地域資源を活用したバスパックを企画する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
南部町 三戸町 田子町 バス事業者	企画検討	実証実験	本格展開	継続	同左	同左

### 5-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

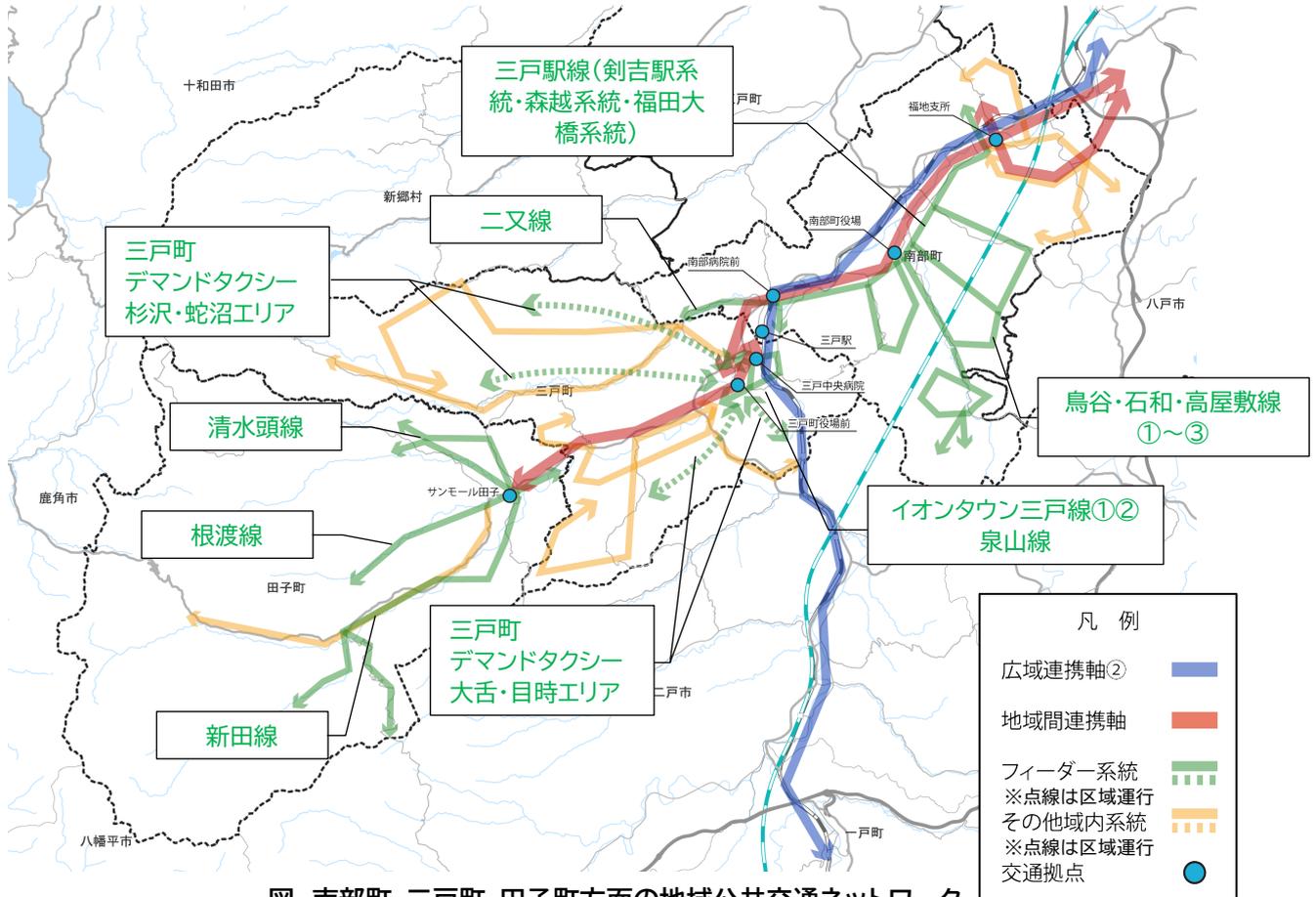


図 南部町・三戸町・田子町方面の地域公共交通ネットワーク

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業者名	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
フィーダー系統(南部町)	三戸駅線(剣吉駅系統)	三戸駅前・バーデハウス	三八線(2系統)・南部町役場	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)
	三戸駅線(森越系統)	三戸駅前・バーデハウス	三八線(2系統)・南部町役場	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)
	三戸駅線(福田大橋系統)	バーデハウス・福田大橋	三八線(2系統)・福地支所前	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)
	二又線	二又・三戸駅前	三八線(2系統)・南部病院前	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)
	鳥谷・石和・高屋敷線①	医療健康センター・剣吉駅	三八線(2系統)・南部町役場	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)
	鳥谷・石和・高屋敷線②	医療健康センター・剣吉駅	三八線(2系統)・南部町役場	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)
	鳥谷・石和・高屋敷線③	医療健康センター・医療健康センター	三八線(2系統)・南部町役場	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)

フィーダー系統（三戸町）	イオンタウン三戸線①	こま温泉・イオンタウン三戸	三八線（2系統）・三戸中央病院	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	イオンタウン三戸線②	こま温泉・西松原	三八線（2系統）・三戸中央病院	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	泉山線	イオンタウン三戸・イオンタウン三戸	三八線（2系統）・三戸中央病院	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	デマンドタクシー（杉沢エリア）	杉沢線沿線のエリア	三八線（2系統）・三戸中央病院	三戸タクシー・田中タクシー	4条乗合・区域運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	デマンドタクシー（蛇沼エリア）	蛇沼線沿線のエリア	三八線（2系統）・三戸中央病院	三戸タクシー・田中タクシー	4条乗合・区域運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	デマンドタクシー（大舌エリア）	大舌線沿線のエリア	三八線（2系統）・三戸中央病院	三戸タクシー・田中タクシー	4条乗合・区域運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	デマンドタクシー（目時エリア）	目時線沿線のエリア	三八線（2系統）・三戸中央病院	三戸タクシー・田中タクシー	4条乗合・区域運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
フィーダー系統（田子町）	新田線	新田・下矢田郎	田子線・サンモール田子	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	清水頭線	サンモール田子・サンモール田子	田子線・サンモール田子	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）
	根渡線	甲地・サンモール田子	田子線・サンモール田子	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助（利便増進特例を活用）

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統区分	必要性
フィーダー系統（南部町）	<p>フィーダー系統は、広域連携軸②や地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な系統であると言える。</p> <p>三戸駅線（剣吉駅系統・森越系統・福田大橋系統）は福地地区における地区内の移動や、南部地区の病院などへの移動、またバーデハウス（健康増進施設）への移動手段として利用され、地域間幹線系統の補助としての役割も担っている。</p> <p>二又線及び鳥谷・石和・高屋敷線①②③については、南部地区における地区内の移動や、名川地区の山間部から役場、学校、病院付近への移動手段として利用されているなど、それぞれの系統が住民生活を支える重要な役割を担っている。</p> <p>しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
フィーダー系統（三戸町）	<p>フィーダー系統は、広域連携軸②や地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な軸であると言える。</p> <p>イオンタウン三戸線①②・泉山線については、町の中心部において商業施設への買い物や病院への通院など、町民のさまざまな生活目的の移動に対応している。</p> <p>また、デマンドタクシーについては、対象エリアのコミュニティバスではカバーしきれない地域や時間帯の移動手段として、主に昼の時間帯の生活の移動に対応する。</p> <p>しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
フィーダー系統（田子町）	<p>フィーダー系統は、広域連携軸②や地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な軸であると言える。</p> <p>新田線・清水頭線・根渡線については、町内の各地域から町の中心部であるサンモール田子付近への買い物や通院など、町民のさまざまな生活目的の移動に対応している。</p> <p>しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>

## 6. 五戸町・新郷村方面で取り組む施策

### 6-1 施策一覧

圏域全体の基本目標の達成を目指すとともに、五戸町・新郷村方面における課題を踏まえて、当該方面においては以下の施策に取り組む。

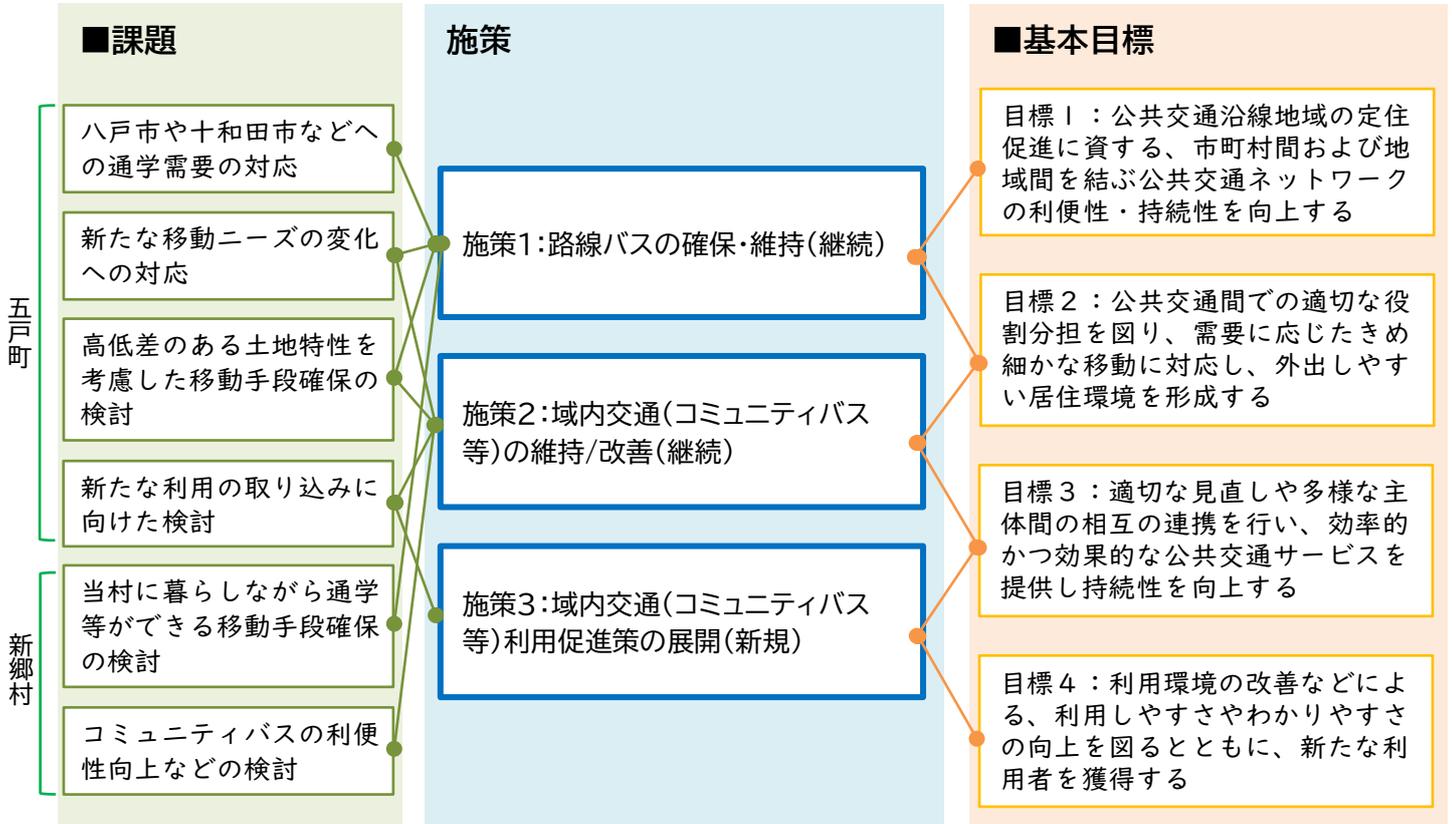


図 プロジェクト・施策一覧

## 6-2 五戸町・新郷村方面における施策

### 施策1:路線バスの確保・維持及び利用促進(継続)

圏域全体の施策1「広域的な公共交通の適切な維持(継続)」に基づき、広域的な公共交通の確保・維持に向けた検討を進める。

路線バスとの接続性の向上や、利用需要を路線バスに集約するなど、域内交通との役割分担を明確にして、適切な需要の配分を行う。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
交通事業者 県 沿線自治体	確保・維持 方策の検討	確保・維持 方策の検討	確保・維持 方策の展開	同左	同左	同左

### 施策2:域内交通(コミュニティバス等)の維持/改善(継続)

各町村内を運行するコミュニティバスについて、利用状況や地域の意向等を踏まえて適宜見直し等を行いつつ、住民の町内での移動手段として今後も適切に確保・維持する。

特に五戸町のコミュニティバスは小・中学生の通学手段としての役割も担っていることから、教育分野とも連携し、必要に応じて適宜見直しを行う。

また、路線バスとの役割分担や主要な乗り継ぎ場所での接続性(ダイヤなど)を確保し、公共交通の一体性の向上を図る。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
五戸町 新郷村	運行(継続) 利用状況検証 (適宜見直し)	同左	同左	同左	同左	同左

### 施策3:域内交通(コミュニティバス等)の利用促進策の展開(新規)

各町村内のコミュニティバスについて、新たな利用者の獲得に向けて、運行情報・利用方法に係る周知広報や、利用促進に向けた各種取組の展開を検討する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
五戸町 新郷村	施策検討 周知強化	利用促進展開 周知(継続)	同左	同左	同左	同左

### 6-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

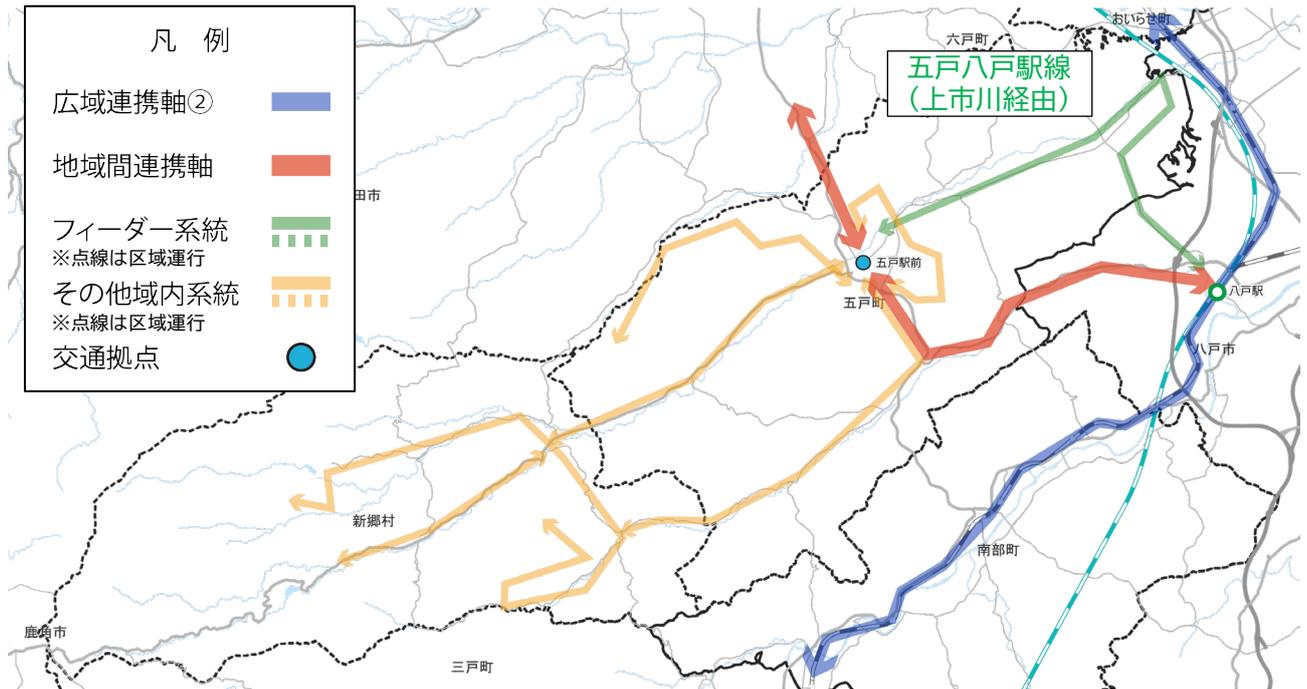


図 五戸町・新郷村方面の地域公共交通ネットワークの将来像

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業者名	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
フィーダー系統 (五戸町)	五戸八戸駅線 (上市川経由)	中央・八戸駅前	八戸線 (扇田経由)・八戸駅	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助 (利便増進特例を活用)

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統区分	必要性
フィーダー系統 (五戸町)	<p>フィーダー系統は、広域連携軸②や地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な軸であると言える。</p> <p>五戸八戸駅線 (上市川経由) については、五戸町の中心と八戸駅間を運行しており、主に当町から八戸市内の高校への通学手段として利用されているなど、通学支援を図る上で重要な役割を担っている。</p> <p>しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>

## 7. おいらせ町方面で取り組む施策

### 7-1 施策一覧

圏域全体の基本目標の達成を目指すとともに、おいらせ町方面における課題を踏まえて、当該方面においては以下の施策に取り組む。

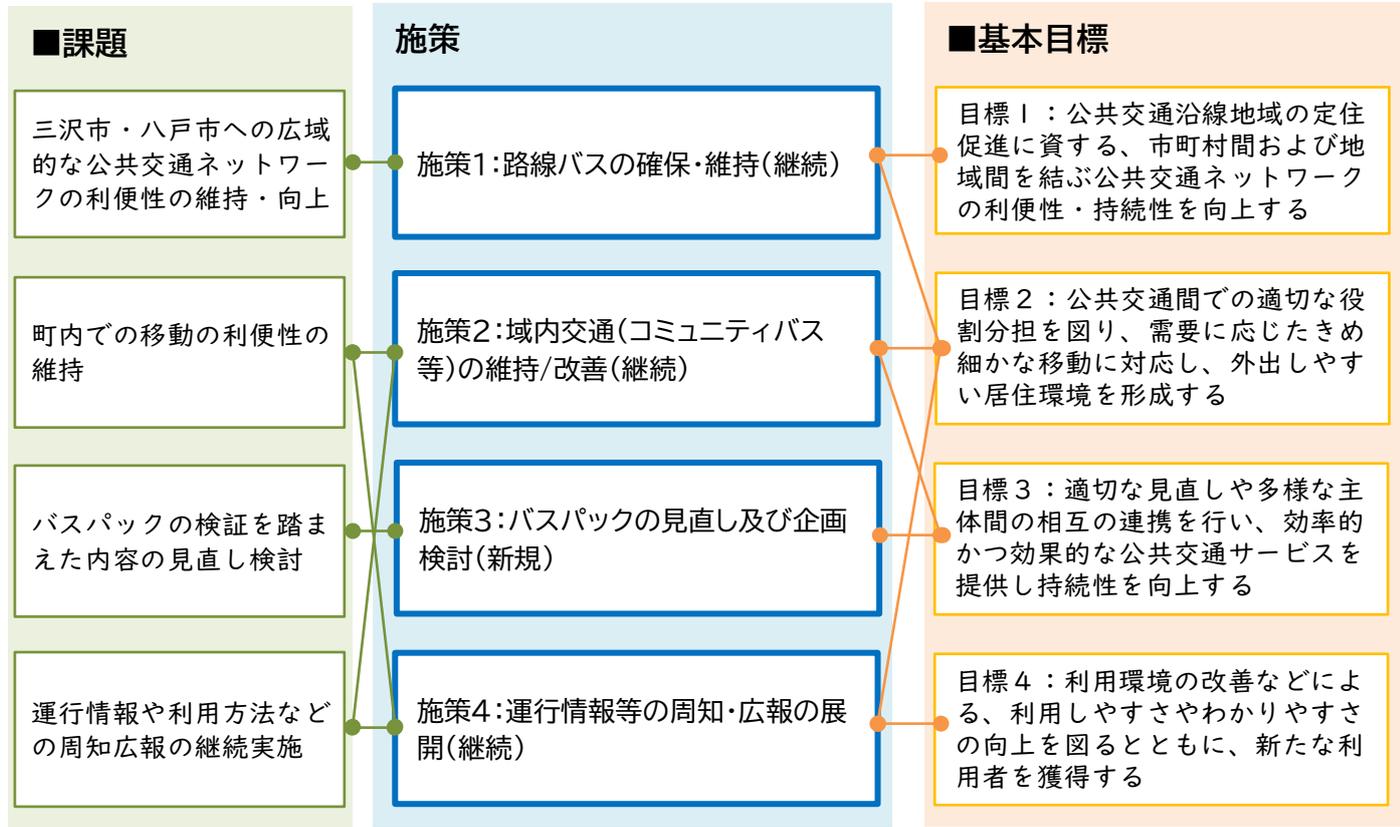


図 プロジェクト・施策一覧

## 7-2 おいらせ町方面における施策

### 施策1:路線バスの確保・維持(継続)

圏域全体の施策1「広域的な公共交通の適切な維持(継続)」に基づき、広域的な公共交通の確保・維持に向けた検討を進める。

特に当町においては、上十三圏域にも属しており、また、上十三圏域の市町村とともに、路線バスに対する支援のあり方などについての検討も進めていることから、引き続き両圏域での検討を進める。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
交通事業者 県 沿線自治体	確保・維持 方策の検討	確保・維持 方策の検討	確保・維持 方策の展開	同左	同左	同左

### 施策2:域内交通(コミュニティバス等)の維持/改善(継続)

町内を運行するコミュニティバス及びデマンド交通について、利用状況や地域の意向等を踏まえて適宜見直し等を行いつつ、住民の町内での移動手段として今後も適切に確保・維持する。

特にコミュニティバスについては高校生の通学手段としての役割も担っていることから、高校とも連携し、必要に応じて適宜見直しを行う。

また、路線バスとの役割分担や主要な乗り継ぎ場所での接続性(ダイヤなど)を確保し、公共交通の一体性の向上を図る。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
おいらせ町	運行(継続) 利用状況検証 (適宜見直し)	同左	同左	同左	同左	同左

### 施策3:バスパックの見直し及び企画検討(新規)

圏域全体の施策8「他分野との連携体制の維持・強化」に基づき、町内の公共交通の利用促進を図るとともに、当町における観光振興への寄与を図るため、観光資源や地域資源を活用したバスパックを企画する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
おいらせ町バス事業者	企画検討	実証実験	本格展開	継続	同左	同左

### 施策4:運行情報等の周知・広報の展開(継続)

町で発行する「おいらせ町公共交通ガイドブック」について、コミュニティバス等の見直しに併せて適宜更新及び配布を行うとともに、必要に応じて対面での説明会などを開催する。

実施主体	年度別実施概要					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
おいらせ町	適宜更新	同左	同左	同左	同左	同左



～北線時刻表～

停留所名	おいらせ町方面	時刻	方向
01 池田西口	池田山内方面	7:05	19:30
02 池田	池田山内方面	7:10	19:25
03 木下西	みちのくにコーポレーション前	7:11	19:25
04 池田北	池田山内方面	7:12	19:26
05 池田南	ローソン下田島崎店	7:14	19:22
06 木下西小学校	池田山内方面	7:15	19:21
07 池田南	池田山内方面	7:17	19:19
08 池田西	三栄エン지니어リングおいらせ工場前	7:18	19:18
09 三河駅東口	大木駅前	7:20	19:16
10 池田西口	ニューサービス前	7:22	19:14
11 DCMサンワ前	同前	7:23	19:13
12 マダモール前	同前	7:24	19:13
13 池田西口	久保田1丁目	7:24	19:12
14 池田南	久保田駅前	7:25	19:11
15 池田西	同前(1階)	7:26	19:10
16 池田南	シブツクス久保田駅前	7:27	19:09
17 木下西	住野里人見ビルビエラ前(1階)	7:29	19:07
18 池田西	ローソンおいらせ工場前	7:30	19:06
19 池田南	同前	7:32	19:04
20 トライアゴ前	同前	7:35	19:01
21 池田西	同前	7:36	19:00
22 池田北	同前	7:37	18:59
23 木下西	おいらせ町池田南50m付近(1階)	7:38	18:58
24 池田南	三河駅前	7:39	18:57
25 木下東	同前(1階)	7:40	18:56
26 木下東	木下東駅前(池田南)350m付近(1階)	7:41	18:55
27 池田南	池田山内方面	7:46	18:50
28 池田南	池田山内方面	7:52	18:45
29 池田南	池田山内方面	7:51	18:45
30 池田南	池田山内方面	7:52	18:44
31 池田南	池田山内方面	7:54	18:40
32 池田南	池田山内方面	8:02	18:34
33 池田南	池田山内方面	8:03	18:33
34 池田南	池田山内方面	8:04	18:32
35 池田南	池田山内方面	8:05	18:30

※時刻は、時刻表に掲載されています。 ※平日のみ運行

図 おいらせ町公共交通ガイドブック

### 7-3 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

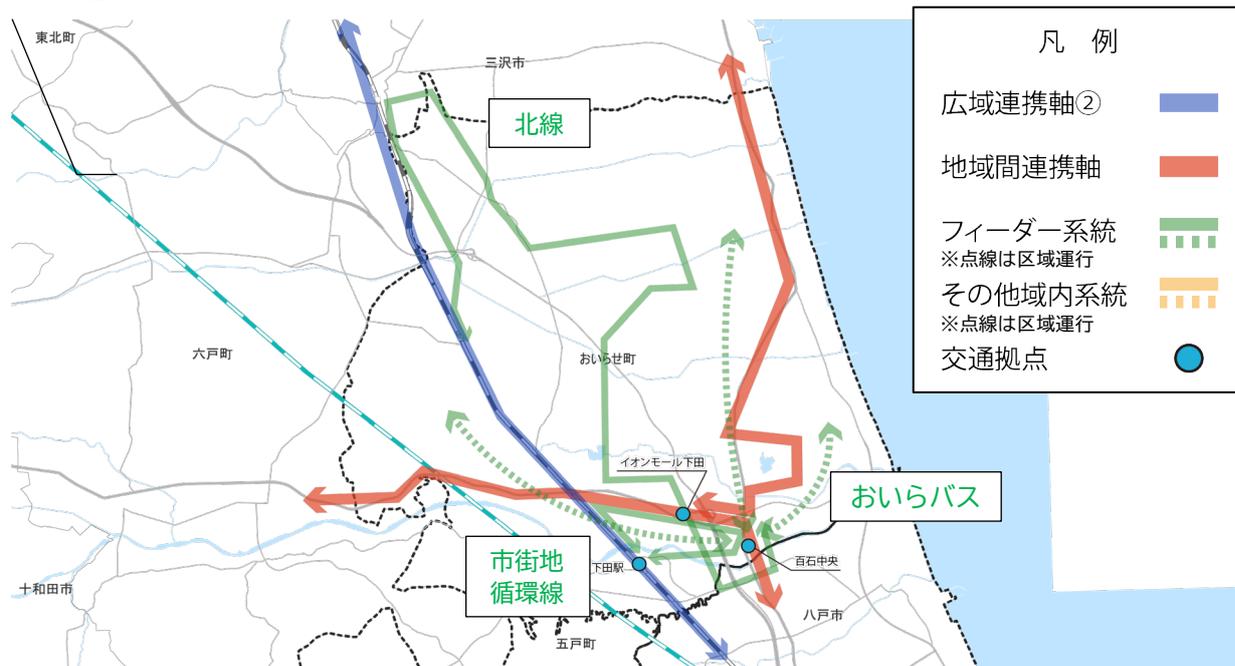


図 おいらせ町方面の地域公共交通ネットワークの将来像

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業者名	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
フィーダー系統(おいらせ町)	おいらバス	町全域	八戸線・百石中央	三八五交通・円徳タクシー・富岡良彦	4条乗合・区域運行	フィーダー系統補助
	市街地循環線(2系統)	イオンモール下田・イオンモール下田	八戸線・下田駅	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助(利便増進特例を活用)
	北線(2系統)	向山駅西口・おいらせ病院前／石田温泉病院前	八戸線・百石中央	岩手県北自動車	4条乗合・路線定期運行	フィーダー系統補助

表 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

系統区分	必要性
フィーダー系統(おいらせ町)	<p>フィーダー系統は、広域連携軸②や地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な軸であると言える。</p> <p>北線は北部地域から百石高校への通学手段として利用されており、また、市街地循環線は町内や下田駅から大規模商業施設への買い物などの移動手段として利用される。おいらバスについては、町全域をカバーし特に高齢者などの外出手段として利用されているなど、町内を運行するそれぞれの移動サービスが役割をもち運行している。</p> <p>しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>



## 第5章 計画の推進

---

# 1. 計画の推進・管理体制

## 1-1 計画全体の推進について

本計画については、八戸圏域地域公共交通活性化協議会による推進・管理を行うこととし、定期的（年に1～2回程度）に協議会を開催し、計画に示す施策・事業の進捗状況等の管理や、数値目標の達成状況の管理などを行い、必要に応じて施策・事業の改善について、実施主体に対して指示する。

また、計画に示す施策・事業については、それぞれに示す実施主体が連絡・調整・協議を行い、具体的な実行についての検討を行う。（協議会に対して進捗状況を報告する）

## 1-2 市町村の施策について

市町村ごとの施策・事業については、各市町村の管轄のもと着実な推進を行うものとし、市町村個別の施策・事業の実施に係る協議・検討・管理については、各市町村の地域公共交通会議において行うものとする。（八戸圏域地域公共交通活性化協議会に対して進捗状況を報告する）

なお、本計画に示す内容に対して変更が必要となる場合には、定期的に行われる圏域ワーキング会議において協議の上で、さらに八戸圏域地域公共交通活性化協議会において協議を行い、変更の承認を得る必要がある。

表 計画の推進・管理体制

会議体	構成員	役割
八戸圏域地域公共交通活性化協議会	・地域住民 ・行政(国・県・市町村) ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 など	○計画全体の推進・管理 ○施策・事業の進捗管理や数値目標の達成状況等の管理 ○必要に応じて施策の改善などを指示 ※計画の変更などを行う場合は、当協議会による協議・承認が必要
青森県地域公共交通活性化協議会 三八地域分科会	・地域住民 ・行政(国・県・各市町村) ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 など	○公共交通の運行計画の変更・新規に関する内容の協議・承認
各市町村の地域公共交通会議	・地域住民 ・行政(国・県・各市町村) ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 など	○市町村別計画の推進・管理 ○市町村個別の施策・事業に関する協議・検討・管理
八戸圏域地域公共交通活性化協議会 圏域ワーキング会議	・各市町村交通担当者 ・学識経験者 ・交通事業者	○施策・事業に関する具体的な内容等に関する協議・調整

## 2. 計画の評価・管理方法

### 2-1 計画期間全体のスケジュール

計画期間内については、適切に計画の推進・管理を行うため、毎年度に1~2回程度、八戸圏域地域公共交通活性化協議会を開催するとともに、各市町村においても、それぞれの個別の施策・事業に関する進捗管理等を行うため、地域公共交通会議を開催する。（開催回数は各市町村によるが、最低年1回以上を想定）

また、本計画に示す施策・事業の具体的な実行計画として、2023年度（令和5年度）には「八戸圏域地域公共交通利便増進実施計画」の策定を検討する。（計画期間は2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度）の5か年）

本計画の最終年度の2028年度（令和10年度）には、切れ目なく継続的に交通政策を展開するため、本計画の検証等に係る調査の実施や、住民ニーズの変化・公共交通の実態等の変化の把握に向けた調査等を行った上で、次期計画の検討・策定を行うことを想定する。（ただし、法制度の改正により時期が変更となる可能性あり）

図 計画期間全体のスケジュール

区分	実施項目	2023 (1年目)	2024 (2年目)	2025 (3年目)	2026 (4年目)	2027 (5年目)	2028 (最終年)
計画	施策・事業の評価・検証	実施	同左	同左	同左	同左	同左
	本計画の全体評価			実施 ※中間検証			実施
	地域公共交通利便増進実施計画	検討・策定	実施	同左	同左	同左	同左
会議	八戸圏域地域公共交通活性化協議会	開催(年1~2回)	同左	同左	同左	同左	同左
	各市町村の公共交通会議	開催(年1回以上)	同左	同左	同左	同左	同左
	圏域ワーキング会議等	開催(年6回程度)	同左	同左	同左	同左	同左
調査	利用状況の分析・検証	実施※1	同左	同左	同左	同左	同左
	利用ニーズ把握調査等						実施 (想定)

※1：交通事業者が中心となって利用状況の分析・検証を行い、圏域ワーキング会議や八戸圏域地域公共交通活性化協議会などで結果を共有

## 2-2 年度単位のスケジュール

本計画については、計画(P)に基づき実行(D)し、その状況を適宜検証・モニタリング(C)を行い、必要に応じて改善(A)するなど、年度ごとのPDCAサイクルで着実な推進を図る。

なお、それぞれの段階において八戸圏域地域公共交通活性化協議会や公共交通会議などの場で協議・調整を図ることを想定する。

下表に示すスケジュールでは、6月において前年度事業の検証・振り返りと、当該年度実施する事業の確認を行うとともに、国庫補助を受ける系統についての検証結果の報告及び地域公共交通確保維持改善計画に関する協議・調整を行う。また、2月には国庫補助に係る自己評価を行った上で会議に対して報告を行うとともに、当該年度に実施した事業の進捗状況等の報告を行う。

表 年度単位のスケジュール

実施事項		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
八戸圏域地域公共交通活性化協議会				●								●	
市町村の公共交通会議 ※市町村の状況による				●				●				●	
庁内調整									●	予算要求			
地域間幹線系統関連(県主体)				●	計画認定申請		○	認定	●	補助金交付申請(前年度分)			
フィーダー系統関連(各市町村主体)				●	計画認定申請		○	認定	●	補助金交付申請(前年度分)	●	自己評価	
公共交通計画のPDCA	計画・事業に関連した評価	D	事業の実施					C	計画のモニタリング・検証		A	次年度事業の見直し検討	
		P	次年度の事業計画の検討					P			P	次年度の事業実施に向けた最終調整	
	補助事業等に関連した評価(地域間幹線系統)	P	地域公共交通確保維持改善計画の作成					C					
	補助事業等に関連した評価(地域間幹線系統)	P	地域公共交通確保維持改善計画の作成					C	フィーダー系統の検証			A	利用状況に応じて改善

# 參考資料

---

# 1. 市町村別の課題

## 1-1 八戸市に係る課題

### (1)公共交通ネットワークについて

#### 課題:幹線軸のサービス水準のカスタマイズ等を踏まえた維持

本市では、市内を運行する路線バスの13方面に幹線軸を設定し、等間隔運行・高頻度の運行など高い水準でサービスを提供してきており、都市計画の政策においても、立地適正化計画における居住誘導区域を幹線軸の沿線に設定するなど、まちづくりと一体となった取組を政策的に行ってきた。

これらの取組の効果として、路線バスの高い利便性確保による居住地としての魅力向上などに繋がり、幹線軸沿線における人口減少割合の低下などの効果発現に繋がっており、都市政策として大きな効果を上げている。

他方、これらのサービスを維持する上では、担い手である交通事業者の安定的な運営体制の構築が必要不可欠であるが、乗務員などの労働力不足や高齢化などの影響などから、厳しい運営体制となっており、このままの状況が続く場合、幹線軸の現状のサービスレベルを維持することが難しくなることが懸念される。

また、市全体としては人口減少が続いている一方で、八戸ニュータウンなどでは人口増加が続く状況にあるなど、幹線軸の中でも沿線人口の集積状況が大きく変化する状況にある。

このため、幹線軸沿線の現状・将来の人口集積や、担い手である交通事業者の経営体制なども勘案し、現状の幹線軸のサービス水準をカスタマイズした上で、今後とも幹線軸を維持することが必要である。

#### 課題:中心街の再開発に合わせた利便性の維持

本市の中心街では、複数のマンション等の開発が進められているなど、さらなる人口集積及び市の中心としての活性化にも期待される。

他方で、百貨店（三春屋）の閉店や商業施設（チーノ）の営業終了など、中心街での商業機能の減少が進行しており、居住環境としての生活利便性の低下が懸念される。

中心街での再開発による人口集積等と併せて、中心市街地一帯の回遊性の向上を図ることにより、商業施設等への移動の利便性を維持し、居住環境としての魅力の維持・向上を図ることが必要である。

#### 課題:高校生・大学生が通学しやすい公共交通ネットワークの構築

本市には高校・大学が複数立地しており、通学時には路線バスや鉄道などの公共交通が利用されている。他方、高校生においては、コロナ禍の影響などもあり、市内の複数の高校では保護者の送迎による通学の割合が増えており、メインユーザーである高校生の利用減少により大きな影響を及ぼす可能性が懸念される。

また、大学生においても、路線バスの遅延などにより1時限目の時間に対して間に合わないなどの意見も挙げられており、通学利便性を十分に確保できているとは言えない状況にある。

多くの高校・大学が立地することは本市において大きな強みであることから、公共交通においても通学に利用しやすい経路・ダイヤなどの公共交通ネットワークを構築するなど、通学手段として利用される公共交通へと見直すことが必要である。

### 課題:小規模な移動需要への対応の検討

先述のとおり、市内においては幹線軸を中心に路線バスが高い水準でサービスを提供しており、目的地となる施設が集積する八戸市街地に対する移動の利便性は高い状況にある。

他方、幹線軸沿線以外のエリアや、バス停から離れており路線バスが利用しにくいエリアにおいても、複数の地区で一定の人口集積がみられる状況にある。また、幹線軸間の横断的な移動に対応する路線もあるものの、運行頻度としては高くない状況にある。

これらの移動需要が全体に占める割合は多くないものの、生活利便性を確保する上では小規模な移動需要への対応も求められる。

これらの小規模な移動需要に対し、路線バスなどの大量輸送交通のみでカバーすることは効率性が低く、事業面からも困難であると考えられる。

本市ではタクシーなどの小型車両を利用した乗合交通（シntaxン）の展開や、住民主体による移動手段確保（南郷地域の自家用有償旅客運送）の展開等を行ってきていることから、これらの先進的な取組を活かした水平展開や、他の都市で進められる取組等も参考にしつつ、小規模需要への対応を検討することが必要である。

## (2)拠点について

### 課題:市及び圏域の玄関口である八戸駅での情報発信等の強化

本市には新幹線駅である八戸駅が立地しており、関東圏や仙台・盛岡などの各都市圏からのアクセス性が高く、アフターコロナにおける観光振興や、ワーケーションなどの新しいビジネススタイルへの対応を捉える上で大きな強みであるといえる。

特に八戸駅からは、三陸復興国立公園や世界遺産の縄文遺跡群、八食センターなどの市内の主要な観光拠点へ直接アクセスすることができ、市内だけではなく圏域町村にもアクセスすることが可能であるなど、高い拠点性を有する。

八戸駅には、公共交通の総合案内の設置や、観光案内所での対人窓口の設置により、一定程度の情報発信は行われているものの、過去に公共交通のアテンダント（ハチコ）を配置していたことに比べて、情報発信機能は低下しているものとみられる。

このため、八戸駅の高い拠点性を活かし、観光客・ビジネス客等を市内あるいは圏域町村への確に誘導するため、八戸駅における情報発信機能を強化することが必要である。

### 課題:沿道の施設などを活用したバス停環境の改善

本市では、コンビニエンスストア店内でのバスの運行情報の発信や、アミューズメント施設の風除室を活用した待合環境の確保など、路線バスの沿道の施設を活用した待合環境の確保を行ってきている。

また、市内の各バス停においても、地域・企業の支援なども受けながら、利用が多いバス停などに対して優先的に上屋やベンチなどを設置してきている。

なお、本市は市域が広く、バス停数も多いため、十分な待合環境を提供できていないバス停も多く散見される状況にある。

今後も引き続き沿道の施設の活用や地域・企業等の協力を得ながら、バス停環境の改善を進めることが必要である。

### (3)利用促進等について

#### 課題:通勤需要などの取り込み

本市の中心街には複数の IT 企業が立地するほか、市庁舎も立地するなど、中心街に対して一定程度の就業者が集積する状況にある。

IT 企業の従業員においては、33.1%が路線バスを利用して通勤する実態がみられるなど、市全体の就業者の路線バスの割合(6.5%:2020 国勢調査)に比べると高い割合である。

一方で、メインの通勤手段としては自家用車を利用する実態がある。

市中心部に近い複数の交差点では、国土交通省が定める主要渋滞箇所指定されており、渋滞・混雑が問題となっており、これによりバスの定時性への影響など、公共交通サービスの低下や、居住環境としての魅力低下、排気ガス等による環境への影響など、さまざまな悪影響へ波及することが懸念される。

公共交通における事業性の側面だけではなく、居住環境や都市環境などへの影響なども考慮し、通勤時の公共交通利用を促し通勤需要を取り込むことが必要である。

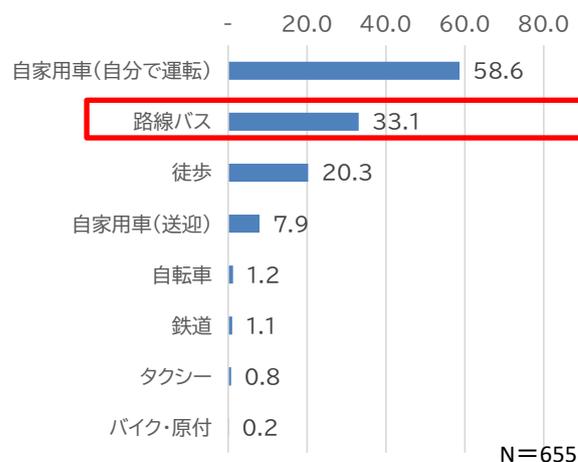


図 中心街の IT 企業従業員の通勤手段

資料: 2019IT・テレマーケティング  
協議会従業員アンケート調査

#### 課題:新たな需要の発掘と対応した移動手段等の対応

本市ではこれまで、小学校などを対象としたバスの乗り方教室を定期的で開催してきているほか、モビリティ・マネジメントの実施などさまざまな利用促進策を展開してきている。

特に公共交通については、利用することで初めて品質や価値を実感できる“経験財”であり、小学生の頃からの利用の経験が将来的な利用にも繋がると言える。

このため、今後も利用促進策を引き続き展開することで、公共交通の利用の経験を増やすとともに、新たなアプローチなども検討し、さらなる利用促進を図ることが必要である。

### (4)情報発信について

#### 課題:事業者間の連携による情報発信の強化

市内のバス事業者においては、それぞれにおいて時刻表の作成を行っているなど、各種情報発信を進めており、共同運行を行う路線(八戸駅線)においては、両時刻表に各事業者の運行情報を掲載するなど、連携した情報発信を行っている。

一方で両事業者ともにバスロケーションシステムを導入し、リアルタイムな運行情報を発信しているが、この情報については個社ごとの情報提供しか行われておらず、利用者にとってはわかりづらい状況となっている。

利用者にとっての情報面での利便性の向上に向けて、事業者間が連携した情報発信を進めるなどの強化を図ることが必要である。

### 課題:公共交通の取組・政策に関する周知の強化

2022年(令和4年)2月のハチカの導入に伴って、紙媒体で行っていた各種企画乗車券のサービスをハチカに統合している。このうち、大学生を対象にしたサービスの「キャンパス・フォー」についても、青春ハチカ(ポイント率12%※通常のハチカは3%)への切り替えに伴いサービス終了としている。

なお、キャンパス・フォーを利用していた大学生からはサービス切り替えに対し「割高となった」「市街地へのアクセス性が低下した」などの意見が挙げられており、青春ハチカの周知とサービスの切り替えが十分に周知されていない状況がみられた。

この他の企画乗車券についても同様に切り替えに関する周知が図られていない場合、利用者の逸走なども懸念されることから、公共交通に関する取組や政策に関する住民への周知を強化することが必要である。

## (5)その他について

### 課題:運賃政策のあり方など見直し検討

本市における上限運賃や4段階の運賃設定はわかりやすさの向上と、利用時のハードルの低下に繋がり、公共交通の利便性向上に対して大きな役割を果たしていると言える。

他方、社会情勢等の変化などによる燃料費の高騰などから、運行経費は増加傾向にあり、今後の事業性に対して悪影響を及ぼすことが懸念される。

また、本市では福祉政策として福祉乗車証の発行を行っており、今後高齢化が進むことにより、高齢者の利用が増えることが予想されるが、現行の制度では福祉乗車証の利用が増えなくても収益への反映が少ないことから、利用者の増加によるメリットを享受しにくい状況にある。

これまでも政策的に運賃の値上げを行うことで、経営状況の改善を図ってきているものの、今後も継続的に安定的なサービス提供を行う上では、運賃政策のあり方を見直すなどの検討が求められる。

なお、事業性の追求だけではなく、当然ながら利用者にとってのメリットも踏まえて検討を行い、両者にとって望ましい運賃政策を確立することが必要である。

## (6)これまでの取組継続の視点(優位性・強みを活かす)

### 課題:都市計画やまちづくりと公共交通が一体となった都市政策の展開

中核市である八戸市においては、立地適正化計画を策定しており、当該計画の中では市内幹線軸の沿線に居住誘導区域を設定するなど、都市計画と公共交通が両輪となった具体的な取組を位置づけている。

八戸市が掲げる「コンパクト&ネットワークの都市構造」の実現に向けて、今後も都市計画などをはじめ、まちづくりと公共交通が一体となった都市政策の展開を進めることが必要である。

### 課題:事業者間の連携による高いサービス水準の確保

八戸市内では市内幹線軸を設定し、当該軸については事業者間が連携して品質の高い公共交通サービスを提供している。

市内幹線軸については、先述のとおり、都市計画と連動した取組を展開しているほか、沿線地域においては、人口減少の下げ止まりなどの効果発現も得られていることから、今後も引き続き事業者間の連携を行うことにより、高いサービス水準を確保することが必要である。

## 1-2 階上町方面に係る課題

### (1)階上町の公共交通の課題

#### 課題:広域的な公共交通ネットワークの維持に向けた検討

当町では、通勤・通学・通院などの日常生活の移動目的において、約5割以上が八戸市へ移動する実態があるが、そうした移動実態に対して市町間を跨ぐ複数の広域的な路線バスが比較的高頻度に運行していることや、沿岸部においては鉄道も運行しているなど、複数の公共交通によりネットワークが構築されている点は強みであると考えられる。

他方、路線バスについては、特に走行距離の長い路線を中心に平均乗車密度が低い状況にあるほか、一部の路線（大野線など）では国庫補助の要件を満たさず、沿線市町での協調補助を行っている。また、鉄道（JR八戸線）についても、当町を含む鮫から久慈までの間の利用者数が低迷しており、今後の維持が課題となっている。

住民の生活においては日常的に八戸市へ移動する実態がある当町において、広域的な公共交通ネットワークを確保・維持することは特に重要であると考えられるため、これらの公共交通の確保・維持に向けて、沿線自治体と連携した検討が必要である。

#### 課題:居住環境の整備状況や移動ニーズ等に応じた公共交通ネットワークの確保

町内を運行するコミュニティバス4路線のうち、町の北部を運行する蒼前線については、沿線地域における人口集積（八戸市の市域から続く地域で人口が滲み出し）がみられており、利用者数が増加する路線である。

また、町役場周辺においても宅地整備が進められ、今後の人口集積に期待されており、町の総人口が減少する中でも、特定のエリアにおける人口集積は維持される可能性も考えられる。

このため、今後の居住環境の整備やそれに伴う住民の移動ニーズの発生・変化などを踏まえて、これらに対応した公共交通ネットワークを確保することが必要である。

#### 課題:バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討

当町では、階上そばを活用したバスパックを展開しているが、現在は休止中である。近年は、コロナ禍による影響もあり、利用者が少ない状況が続いていたことから、今後は企画内容等の見直しを図り再開することが求められる。

当町においては、階上岳や三陸復興国立公園など自然観光資源が豊富にあるほか、蕎麦や海産物などの食文化も充実していることから、これらの魅力を活かした新たなバスパックの造成なども含め、新たな利用促進策を展開することが必要である。

## 1-3 南部町・三戸町・田子町方面に係る課題

### (1)南部町の公共交通の課題

#### 課題:鉄道と路線バスの昼の時間帯における利用促進

当町においては、広域的な移動手段として鉄道と路線バスが運行しており、通学では5割以上の流動先である八戸市への移動にあたって複数の公共交通ネットワークが確保されている点は強みであると考えられる。

なお、特に鉄道については、朝や夕方時間帯は高校生や通勤者を中心に利用がみられるものの、昼の時間帯については利用が少ない状況にあり、さらに人口減少等を背景として全体の利用者数が減少傾向にあるなど、今後も運行を維持する上での大きな問題となっている。

住民生活を支える上では、日常的な移動がみられる八戸市への移動手段を確保することが重要となることから、鉄道及び路線バスが並走して運行することの強みを活かしながら、これらの公共交通の利用促進を図ることが必要である。

#### 課題:教育分野との連携した施策展開の検討

町内を運行するコミュニティバスについては、町内での一般利用者の移動のほか、現状小学生・中学生の通学手段（スクールバス）としての役割も担っており、朝や昼・夕方にかけて、通学時間を考慮したダイヤの設定を行っている。

なお、町ではよりよい教育環境及び高い教育力の確保を目指すため、2023年（令和5年）4月から小学校3校（2022年（令和4年）現在8校）、中学校3校（2022年（令和4年）現在4校）へ統廃合する予定としている。

今後も小・中学生の移動手段としての役割を果たすためにも、教育分野とも連携をしながら統廃合後の見直しを検討することが必要である。

#### 課題:新たな利用の取り込みに向けた検討

町内で運行するコミュニティバスは、児童生徒の通学対応や高齢者などの通院・買い物移動の対応をメインとして利用されており、移動に制約を持つ住民の移動手段として重要な役割を担っている。

しかし、コミュニティバス全体の利用者数が減少する要因として、新たな利用者を取り込めていないことが考えられる。

町では、ハチカ（ICカード）の利用により町内区間でのバス利用を無料としているほか、コミュニティバスへのバスロケーションシステム及びデジタルサイネージの導入など、利用促進に向けた取組を政策的に行っている。これらは、住民に認知されることが非常に重要となるため、このような取組と合わせてより住民に広く周知を図る方法などについても検討を進めることが必要である。

## 課題:バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討

当町では町の交流施設であるバーデハウスを活用したバスパックを展開しており、2018年（平成30年）にはリニューアルも行うなど、より利用者にとって魅力的なサービスとなるような改善を行ってきている。

なお、2019年（令和元年）には平均して月に2人程度の利用はあったものの、他の町のバスパックに比べて利用者数は少なく、2020年（令和2年）以降はコロナ禍の影響もあり、月1人以下の利用に低迷する状況にある。

当町には、果樹園などのコンテンツが充実するほか、イベント・催しなども多く開催されることから、他のコンテンツの活用・連携なども行うなど、バスパックの見直しなども含めて、公共交通の利用促進策を検討することが必要である。

## (2)三戸町の公共交通の課題

### 課題:町内から町外の高校などへ移動することができる公共交通ネットワークの維持

町内には三戸高校が立地しており、約3割が町内で通学しているものの、残りの6割以上が町外の高校へ通学する状況にある。また、通院においても3割以上が町外の医療施設（南部町など）へ移動する実態がある。

少子化により三戸郡内の複数の高校が閉校しているが、その影響から八戸市への流動が増加するほか、圏域外の二戸市などへの流動も増加する傾向がみられる。

現状、路線バスや鉄道を中心として、広域的な移動への対応は行っており、今後とも三戸町に住み続けながら町内・外へ移動できる環境を確保する上では、路線バスや鉄道の果たす役割は大きくなるものと考えられる。

このため、広域的な公共交通ネットワークが運行する現状を強みとして捉えつつ、利用促進などを行うなど、継続的な運行の確保・維持を図ることが必要である。

### 課題:市街地及び郊外部における適切な利便性の維持

町内には、路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシー、一般タクシーが運行し、町内全域をおおよそカバーしている。

市街地については、路線バス・コミュニティバスを利用して、主要な拠点間を高頻度に、かつ定額運賃で移動することができ、小中学生は無料で利用できる。

郊外部については、路線バス・コミュニティバスに加え、定額運賃でデマンドタクシーを利用することができる。

今後、住民の生活利便性の観点から、これらの公共交通サービスを維持していくことが必要である。

### 課題:移動実態等を踏まえた、乗り継ぎ利便性(時間的な視点)の改善

町内では主に三戸駅・三戸町役場前・三戸中央病院を公共交通の拠点として設定しており、鉄道や路線バスなどの広域的な公共交通ネットワークとコミュニティバス等との空間的な乗り継ぎ利便性を確保している。

通学や通勤の移動がピークとなる朝の時間帯については、鉄道や路線バスとの接続時間を考慮したものとなっており、一定の乗り継ぎ利便性が確保される状況にあるが、昼などの時間帯においては乗り継ぎ時間が長い時間も散見される。

それぞれの公共交通での移動需要に対応する必要があるため、全ての時間帯で高い接続性を確保することは困難であるが、高齢者の通院対応や町外への買い物など、特に移動がまとまる時間帯において時間的な接続性を高め、乗り継ぎ利便性を改善することが必要である。

### 課題:バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討

当町では2019年(令和元年)から、「11ぴきのねこ」を用いたバスパックを実施しており、コンテンツのネームバリューから毎月の利用がみられる状況にあるが、全体としては利用が低迷する状況にある。

利用実績や協賛店の意向なども踏まえてバスパックの検証を行い、必要に応じて実施内容や周知方法などを見直すことが必要である。

### (3)田子町の公共交通の課題

#### 課題:八戸市などへの通学需要の対応

2021年度(令和3年度)末に、町内の唯一の高校であった田子高校が閉校したことにより、八戸市や三戸町・南部町への通学流動が増加しており、当町の唯一の広域的な公共交通ネットワークである路線バスの果たす役割が大きくなっているものと考えられる。

広域的な路線バス(田子線)については、朝の時間帯に八戸市方面への直通運行を行っているほか、三戸駅で青い森鉄道との接続性を考慮したダイヤの設定を行っているなど、高校生などが利用しやすい運行を行っている。

なお、町内では路線バス・コミュニティバスを100円(高校生以下は無料)で利用することができるものの、三戸町への町域を跨いだ移動については通常の運賃設定が適用されることから、より安価に三戸駅へ移動するために、三戸町内のバス停まで各家庭で送迎し路線バスを利用する実態がみられる。

高校生の通学利便性を考慮する上では、田子町内のバス停から乗車し利用することが望ましいことから、町内のバス停で利用される方策の検討なども含め、通学需要への対応を検討することが必要である。

#### 課題:小・中学生の通学手段と町内における新たな移動手段の確保の検討

町内のコミュニティバスの一部の路線では、小・中学生の通学手段として利用されており、通学需要に対して公共交通が利用されている点は大きな強みであると考えられる。

町では、少子化に伴う小学校の児童数の減少により、2023年(令和5年)4月から小学校3校を1校に統合することとしており、コミュニティバスにおいてもこれに対応した見直しを予定する。

小・中学生の通学需要に対応し、引き続き公共交通への需要集約を図るためにも、利用状況等に応じて適切に見直しを行いながら、利用しやすいコミュニティバスの運行を確保・維持することが必要である。

また、小・中学生だけではなく、高齢者などの移動に制約を抱える住民の移動手段としても適切にコミュニティバスを維持しつつ、地域の特性などに応じた見直しを検討することが必要である。

#### 課題:新たな利用の取り込みに向けた検討

当町では、八戸市からの移動に際して乗り継ぎを要し、利便性が高くない状況にあることを要因として、他の町で実施するバスパックを行っている。

なお、町は全国的にも知名度の高いにんにくの産地であり、県の「新・ご当地グルメ」の一つである田子ガーリックステーキごはんは、県内外からの需要が見込まれるコンテンツになっていると言える。

これらのコンテンツなども活用するとともに、公共交通においても路線バスだけではなく鉄道の活用なども踏まえつつ、公共交通全体での利用促進に向けた企画などを検討することが必要である。



写真 過去に作成した利用促進のチラシ

## 1-4 五戸町・新郷村方面に係る課題

### (1)五戸町の公共交通の課題

#### 課題:八戸市や十和田市などへの通学需要の対応

2021年度(令和3年度)末に、町内の唯一の高校であった五戸高校が閉校したことにより、八戸市や十和田市への通学流動が増加しており、当町の唯一の広域的な公共交通ネットワークである路線バスの果たす役割が大きくなっている。

広域的な路線バス(十和田市線・八戸線(扇田経由)など)については、国・県・沿線市町の補助を受けて運行しているものの、利用者数は減少傾向にあり、十和田市線については補助要件を満たさなくなる可能性が懸念される。

当町へ住み続けられる生活環境の確保に向けて、適切に見直し等を行い効率性・利便性を改善しつつ、今後とも広域的な公共交通ネットワークを確保・維持することが重要である。

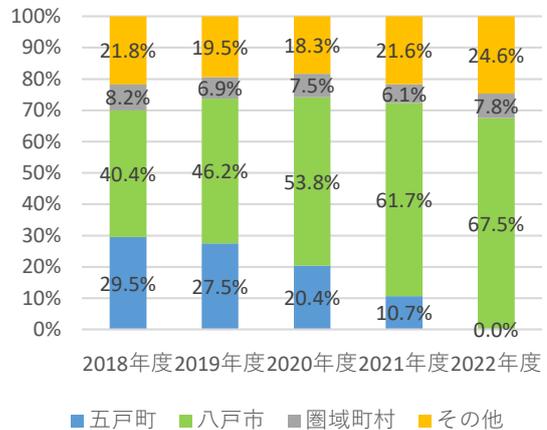


図 町内の高校生の通学先市町村  
(高校1~3年生)

資料: 五戸町

#### 課題:新たな移動ニーズの変化への対応

町内ではコミュニティバスと路線バスが運行しており、公共交通の人口カバー率が9割以上となっているほか、コミュニティバスと路線バスはいずれも町内では100円(中学生以下は無料)の安価で利用することができ、利用しやすい公共交通ネットワークが構築されている点は強みであると考えられる。

なお、ひばり野地区では宅地開発や公園・スポーツ施設の充実が進み、新たな移動ニーズが発生している。

住民の移動の利便性の維持・向上を図るため、今後のまちの変化などを踏まえて適切に公共交通ネットワークの見直しを図り、移動ニーズの変化に対応することが必要である。

#### 課題:高低差のある土地特性を考慮した移動手段確保の検討

当町においては坂道が多い土地特性にあり、バス停までの直線的な距離が近くても、移動に際しては負担が大きい箇所などもみられる。当町においても高齢化が進展する状況にあることから、徒歩移動の可能な距離が短くなり、バス停までの移動が困難となる住民が増加することが懸念される。

当町では、75歳以上に対するタクシー利用の補助として「町タクおでかけタクシー」を実施しているほか、免許返納者に対する交通クーポンの発行なども行い、高齢者等に対する移動手段確保に取り組んでいる。

タクシー事業者が町内に4社、車両が計20台あることを強みとして、コミュニティバス等が対応しきれない移動需要に対する対応策として、今後もタクシーの利活用などを含めた移動手段の確保を検討することが必要である。

## 課題:新たな利用の取り込みに向けた検討

町内で運行するコミュニティバスは、小・中学生の通学対応や高齢者などの通院・買い物移動の対応をメインとして利用されており、移動に制約を持つ住民の移動手段として重要な役割を担っている。

他方、町内唯一の高校であった五戸高校の閉校などもあり、近年の利用者数は減少傾向にあるが、その上で新たな利用者が取り込めていない状況にもある。

今後もコミュニティバスを適切に維持するためには、一定の利用者数を確保することが重要であることから、新たな利用者の取り込みに向けた施策展開を図ることが必要である。

## (2)新郷村の公共交通の課題

### 課題:当村に暮らしながら通学等ができる移動手段確保の検討

当村から他の市町への広域的な公共交通ネットワークとして、路線バスが運行しており、金ヶ沢線の運行するエリアについては、朝・夕の時間帯に路線バスを乗り継ぐことにより十和田市方面や八戸市方面の高校へ通学することができる。

他方、西越方面のエリアについては、朝の通学時間帯に合った時刻となっていないため、高校への通学に利用することはできない状況にあるほか、金ヶ沢線に対しても、村のコミュニティバスが朝の時間帯に乗り継ぎがない時刻設定となっている。

一部のエリアにおいて、公共交通による通学が困難な状況にあることなども背景として、当村では高校進学をきっかけに世帯ごと他の市町へ転出する実態もみられ、社会減による人口減少の大きな要因となっている。

このため、今後も当村で暮らし続けられる生活環境を確保する上では、高校への通学などをはじめ、他の市町に移動することができる公共交通ネットワークを確保することが必要である。

### 課題:コミュニティバスの利便性向上などの検討

村内を運行するコミュニティバスは人口カバー率が8割を超えているものの、一部の路線では曜日を限定した運行や、1日あたりの運行本数が多くなく、また、スクールバスを併用していることから、朝と夕方時間帯は主に小・中学生の利用がメインであり、一般の利用者の移動実態に時間を合わせづらいなど、村内の移動に使いやすいものになっているとは言えない状況にある。

コミュニティバスを無料で利用することができるため、運賃の面では利用しやすいものとなっているが、住民の生活利便性の向上に向けて、住民の利用実態等を踏まえ、必要に応じて時間や便数などのサービスの拡充などのコミュニティバスの利便性向上を検討することが必要である。



**課題：バスパックの検証を踏まえた内容の見直し検討**

当町では、町の酒造メーカーと連携して酒とそばのバスパックを展開しており、コロナ禍以前は年間 30 人程度が利用する状況にあったが、コロナ禍により利用が大幅に減少している。(現在はコロナの影響により休止中)

当該バスパックの対象とする路線（十和田観光電鉄の八戸線）については、八戸市街地からだけではなく、八戸駅からも乗り継ぎ無しで当町へ移動することができ、他のバスパックに比べて圏域内・外から集客可能であるという点において優位性を有していると言える。

この強みを活かして、現行のバスパックの見直しなども含めて、魅力的な商品企画を行うとともに、圏域外も考慮した周知・広報を行うなどの利用促進策の検討が必要である。

**課題：運行情報や利用方法などの周知広報を継続して実施すること**

当町では、おいらバス・町民バスの時刻表や経路図、利用方法などを掲載した、「おいらせ町公共交通ガイドブック」を作成している。

このガイドブックを全戸に配布して周知・広報を行っているものの、特においらバスについては従来の定時定路線型の町民バスとの利用方法が大きく異なることから、住民に対する利用方法等の定着に時間を要している状況にある。

ガイドブックの更新等を適宜行い、適切なタイミングでの配布を行うとともに、必要に応じて対面での説明(高齢者等への利用方法講習会などのモビリティ・マネジメント)を行い、周知広報の強化を図ることが必要である。



図 おいらせ町公共交通ガイドブック

## 2. 評価指標に対する数値設定の考え方

### 2-1 通勤・通学定期券の利用者数

#### (1)数値設定の考え方

前計画においては、定期券（路線バス）の発行枚数の「維持」を目標として設定していたものの、目標達成には至っていない。なお、定期券の発行枚数の減少率（約17%減）は、人口減少率（約4%減少）よりも減少率が高く、人口減少・少子化の影響だけではなく、他の要因による影響も大きいものとみられる。

公共交通に関する各種施策を推進することで、通勤・通学時の移動手段として公共交通が選ばれることを目指して、減少トレンドからの改善（人口減少率と同程度の推移）を目指す。

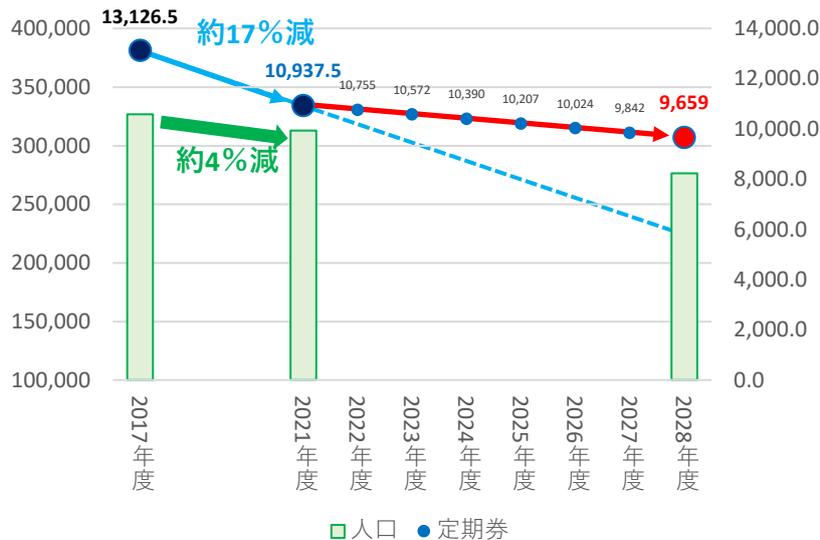


図 圏域総人口の推移と通勤・通学定期券の発行枚数の推移

資料：国勢調査（人口）、交通事業者資料（定期券）

#### (2)数値の算出方法

- 八戸圏域市町村を運行する路線バスにおける通勤・通学定期券の発行枚数の実数。
- 路線バス事業者（岩手県北自動車・八戸市交通部・十和田観光電鉄）別の通勤・通学定期券の年間販売枚数（4月～翌年3月）の総数。（往復定期券を1枚、片道定期券は0.5枚とカウントし、目標値として区切りのよい整数とする。）
- 計画最終年度の数値は、先述のとおり人口減少率と同程度の推移として設定。

表 指標に対する数値管理

項目	前計画時点	現況値 (2021)	目標値 (2028)
八戸圏域人口（人）	326,798	313,056	276,471
			現況値からの増減率 88.3%
定期券発行枚数（枚）	13,126.5	10,937.5	9,659
			現況値からの増減率 88.3%

## 2-2 広域路線・市内幹線軸の沿線人口比率

### (1) 数値設定の考え方

広域的な公共交通（鉄道・路線バス）や八戸市の市内幹線軸について利便性の高い公共交通サービスを確保・維持し、これらの公共交通の沿線に居住するモチベーション（動機づけ）を高める。それにより、人口減少が進む中であっても広域路線・市内幹線軸の沿線人口を維持することで、相対的に沿線人口比率を増加させることを目指す。

■現状2020年(沿線人口比率)

市町村名	総人口 (2020)	沿線人口	沿線人口比率
八戸市	223,415	101,587	45.5%
圏域町村	86,867	46,600	53.6%
合計	310,282	148,187	47.8%

※現況値

そのまま推移した場合

■将来2030年(沿線人口比率)

市町村名	総人口 (2020)	沿線人口	沿線人口比率
八戸市	201,803	87,076	43.1%
圏域町村	74,668	38,199	51.2%
合計	276,471	125,275	45.3%

コンパクト&ネットワークの都市構造を実現する場合

■将来2030年(沿線人口比率)

市町村名	総人口 (2020)	沿線人口	沿線人口比率
八戸市	201,803	101,587	50.3%
圏域町村	74,668	38,199	51.2%
合計	276,471	139,786	50.6%

※目標値

図 広域路線・市内幹線軸の沿線人口比率

### (2) 数値の算出方法

- 特定の路線バスの運行経路から一定の範囲に含まれる人口、及び鉄道駅から一定の範囲に含まれる人口。八戸市においては居住誘導区域（立地適正化計画の設定より）に含まれる人口を国勢調査の人口メッシュデータを用いて算出。
- なお、一定の範囲がメッシュデータの一部にかかり、全てにかからない場合、メッシュデータにかかる部分の面積の割合により人口を按分。（面積比按分）
- 特定の範囲については以下のとおり。
  - ・広域的な路線バス※：運行経路から500mの距離（バス停ではなく経路から）
  - ・鉄道駅：八戸駅は駅から1kmの距離、その他の駅は500mの距離
  - ・八戸市内：居住誘導区域（立地適正化計画策定時）の範囲

※八戸市の沿線人口の算出方法について

- 前計画では八戸市立地適正化計画に合わせて、2015年度（平成27年度）国勢調査の基本単位区をベースにして算出を行っていたものの、2020年度（令和2年度）国勢調査において基本単位区が変更となる箇所が多く、整合をとることが困難であった。
- このことから、検証する上での算出の容易さを重視し、圏域町村と同様の「数値の算出方法」に示す考え方で算出を行っている。
- ただし、八戸市内においては、立地適正化計画に基づき、対象とする路線については市内幹線軸及び鉄道駅のみとし、市内幹線軸の区間に該当しない広域的な路線バスの経路については、算出の対象外としている。（算出時の対象路線・区間の図は次頁参照）

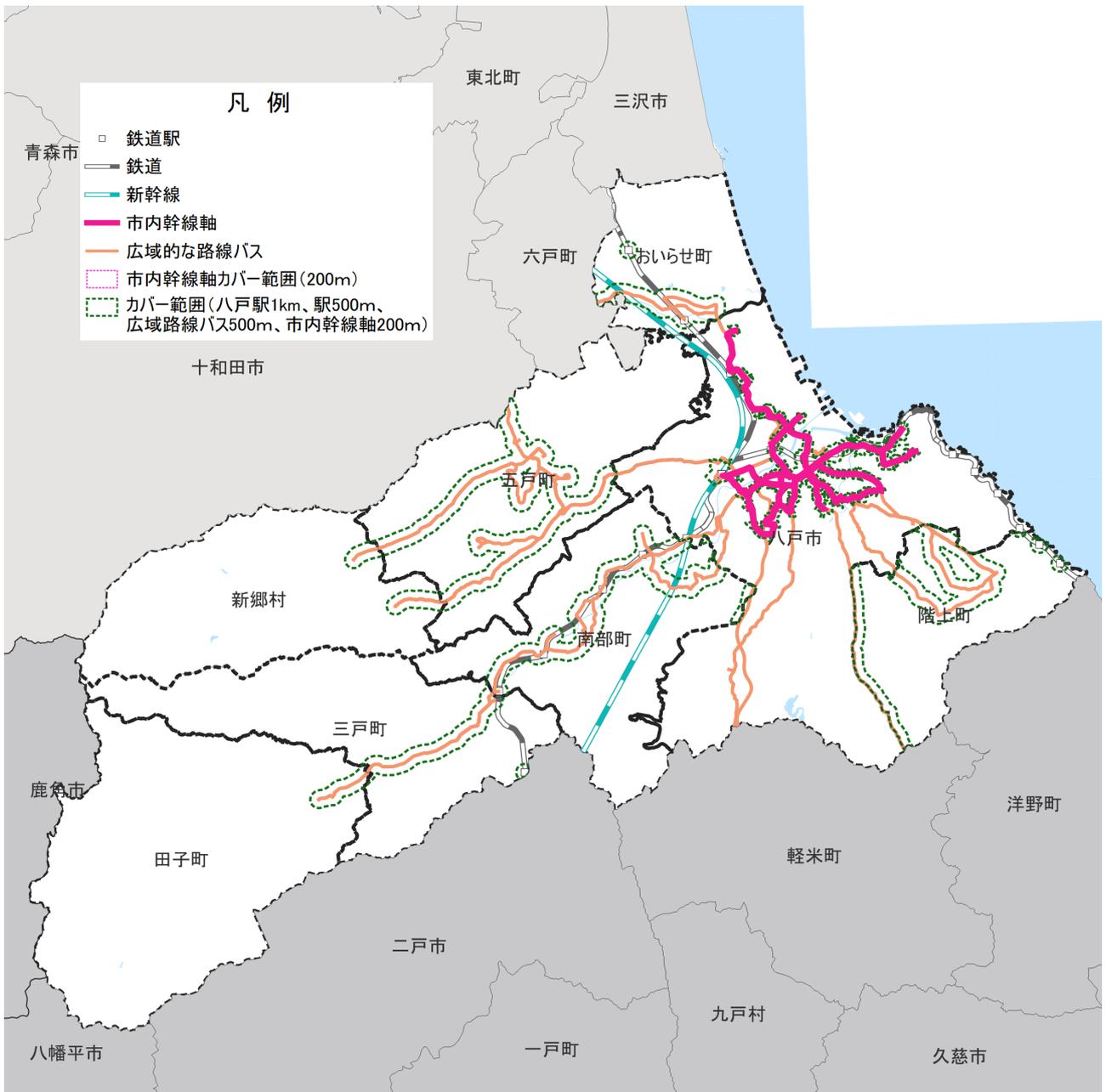


図 人口の算出範囲

## 2-3 住民1人当たりの公共交通の利用回数

### (1) 数値設定の考え方

前計画においては、住民1人当たりの公共交通の利用回数の「維持」を目標として設定していたものの、新型コロナウイルス感染症拡大などの外部要因の影響から目標達成には至っていない。

本計画においては、公共交通に関する各種施策を推進することで、人口減少下にあっても住民一人一人の公共交通の利用機会を増加させることで、住民1人当たりの公共交通の利用回数の「維持」を目指す。

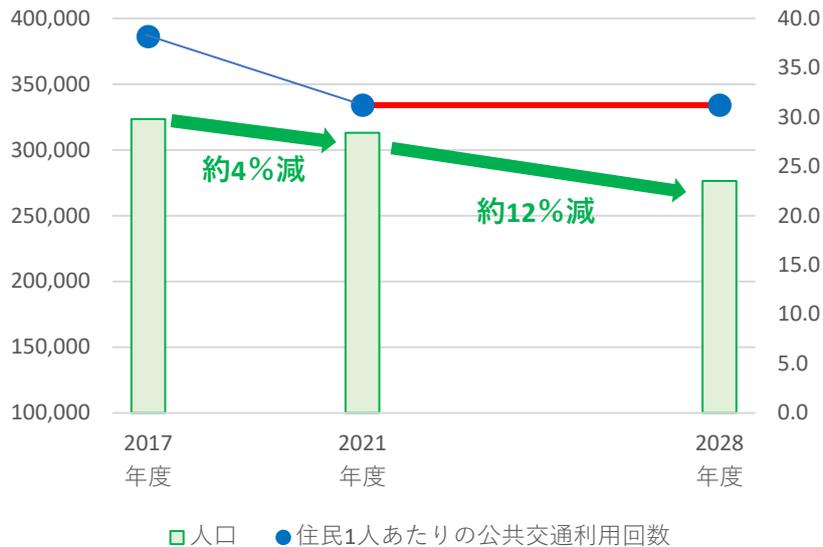


図 圏域総人口の推移と住民1人当たりの公共交通の利用回数の推移

資料：国勢調査（人口）、市町村・交通事業者資料（利用回数）

### (2) 数値の算出方法

○鉄道・広域路線バス・市町村内路線の年間利用者数を算出し、八戸圏域の総人口で除する。

（対象とする公共交通の年間利用者数÷八戸圏域の総人口）

○対象とする公共交通は以下のとおり。

- ・鉄道：青い森鉄道、JR 八戸線
- ・広域路線バス：岩手県北自動車・十和田観光電鉄
- ・市町村内路線：八戸市交通部、岩手県北自動車、各コミュニティバス（南郷地域、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町）

表 指標に対する数値管理

項目	前計画時点	現況値 (2021)	目標値 (2028)
八戸圏域人口（人）	323,447	313,056	276,471
公共交通利用者数（人/年）	12,350,309	9,781,257	8,638,179
住民1人あたりの公共交通利用回数	38.2	31.2	31.2

表 公共交通別の年間利用者数

区分	事業者等	日当たり利用者数 (人/日)	年間利用者数 (人/年)	年度	備考・ 出典等
広域交通 (鉄道)	青い森鉄道	1,568	572,138	2021	
	東日本旅客鉄道	2,175	793,875	2021	
広域路線バス	岩手県北自動車		2,458,872	2021	八戸市資料
	十和田観光電鉄		213,372	2021	八戸市資料
市町村内路線	八戸市交通部		5,323,472	2021	八戸市資料
	南郷コミュニティバス		4,469	2021	八戸市資料
	三戸町コミュニティバス		64,476	2021	三戸町資料
	五戸町コミュニティバス		131,662	2021	五戸町資料
	田子町コミュニティバス		30,529	2021	田子町資料
	南部町コミュニティバス		92,553	2021	南部町資料
	階上町コミュニティバス		27,757	2021	階上町資料
	新郷村コミュニティバス		14,495	2021	新郷村資料
	おいらせ町コミュニティバス		53,587	2021	おいらせ町資料
合計		-	9,781,257	-	

資料：市町村・交通事業者資料

※青い森鉄道のデータは乗降人員であり、他のデータ同様、乗車人数に合わせるため、1/2 乗する。

※東日本旅客鉄道のデータは、JR 八戸線の主要な鉄道駅における乗車人員。

※岩手県北自動車のデータは、広域路線バスと市内路線との合算であり、十和田市線・軽米線・軽米高速線・軽米高校線・大野線の圏域外の路線も含む。(金ヶ沢線・西越線については五戸町コミュニティバスの実績に含まれる)

※十和田観光電鉄のデータは、十和田八戸線・八戸線・三沢空港連絡バスの合算。

※利用者数は 2021 年 4 月～2022 年 3 月までの年度単位のデータを活用。

## 2-4 高齢者における免許返納者数

### (1) 数値設定の考え方

前計画においては、高齢者における免許返納者数は915枚(2017年(平成29年))の「維持」の目標に対し、1,304人(2021年(令和3年))と目標を達成している。

本計画においても、公共交通に関する各種施策を推進することで、引き続き高齢者が免許を返納しやすい環境を構築し、高齢者に占める免許返納の割合を維持し、高齢者人口が増加する中にあるには実質的に免許返納者数の「増加」を目指す。

### (2) 数値の算出方法

○八戸圏域の老年(65歳以上)人口に占める、65歳以上の免許返納者数(実数値)の割合を算出し、将来人口推計による老年人口に対し、その割合を乗じることで算出。

○免許返納者数の数値は、八戸圏域において管轄する警察署に届け出された65歳以上の運転免許返納者数の実数値を活用。(八戸警察署へのデータ提供依頼による)

表 指標に対する数値管理

項目	現況値 (2021)	目標値 (2028)	備考
圏域全体の老年(65歳以上)人口(人)	101,158	106,007	現況値は青森県の人口2021(青森県公表)、目標値は社人研の推計値(2030)を活用
65歳以上の免許返納者数(人)	1,304	1,367	目標値は数値を切り上げ1,370とする
65歳以上の免許返納割合	1.3%	1.3%	

## 2-5 路線バスの収支率

### (1) 数値設定の考え方

路線バスのうち、市町村間や地域間の移動を支える役割を担う広域的な路線と、八戸市内の市内幹線軸を構成する路線は、幹線的な位置づけとなる公共交通ネットワークとして高品質なサービス水準を確保・維持することで利便性の維持を図る。

圏域全体の人口減少が進み、路線バスの営業収益が減少することが見込まれる中であっても、利便性の維持や効率性の向上を図ることにより、想定される減少トレンドからの改善を目指す。

### (2) 数値の算出方法

○岩手県北自動車・十和田観光電鉄の地域間幹線系統の路線バス、及び市内幹線軸を構成する路線バス（八戸市交通部・岩手県北自動車）の運行経費に対する営業収益の割合を算出。

○人口減少と同程度の割合で収益減少が進む場合、2028年度（令和10年度）には2021年度（令和3年度）比88.3%まで減少（約12%減）する見込みであるが、半分の6%の減少幅に留めることを目指して目標値を算出。

表 収支率の算出

項目	現況値 (2021)	推計値 (2028:B AU)	目標値 (2028:効 果発現)	備考
八戸圏域人口（人）	313,056	276,471	276,471	2021住基データ・2028は2030社人研
※下段：2021比	-	88.3%	88.3%	推計結果を活用
路線バスの営業収益（千円）:A	1,204,467	1,063,708	1,132,199	
※下段：2021比	-	88.3%	94.0%	
路線バスの運行経費（千円）:B	2,188,214	2,188,214	2,188,214	運行経費は維持するものと仮定
路線バスの収支率：A/B	55.0%	48.6%	51.7%	

図 算出の対象路線一覧

事業者名	路線名
八戸市交通部	旭ヶ丘線（I,M,P,F,Q,A,B,C）、鮫線（A,F,D,J）、鮫中学校線（C）、種差線（D）、岬台団地線（B,C）、平庭線（C）、美保野線（D）、町畑線（C,B）、工業大学（E,A,B,C）、是川団地線（O,C,D,N,S）、日計線（I,C）、多賀台団地線（L,G,N,K,M,D,I,E,B,A,H,J）、八戸駅線（I,M,P,E,C,R,Q,L,X,K,W）、八戸ニュータウン線（I,E,A,N,U,Z,T,Y,V,C,W,K,S,X）
岩手県北自動車	階上庁舎線、市ノ沢線、八戸線、三八線（虎渡経由、下名久井経由）、階上循環、田子線、階上中学校線、バーデハウス線、一日市線、八戸駅線、北高岩線、市民病院～ニュータウン線、是川団地線、大野線、岬台団地～ラピア・ピアドゥ線、是川団地・新井田線
十和田観光電鉄	十和田八戸線、八戸線、三沢空港連絡バス



# 八戸圏域地域公共交通計画

---

策定:2023年(令和5年)3月

発行:八戸圏域地域公共交通活性化協議会

(事務局連絡先)

部署:八戸市 総合政策部 政策推進課

住所:〒031-8686

青森県八戸市内丸一丁目1番1号

電話:0178-43-9124(課直通)