

八戸市地域公共交通総合連携計画

作成：平成 21 年 3 月

変更：平成 22 年 3 月

八戸市

この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条に基づいて設置された八戸市地域公共交通会議における協議を経て、同法第 5 条による地域公共交通総合連携計画として八戸市が作成したものである。

1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

1 - 1. 基本理念 ~八戸市地域公共交通総合連携計画が目指すもの~

八戸市地域公共交通総合連携計画は、路線バスをはじめとした乗合公共交通のサービス内容を「よくする」ことはもちろんですが、そうすることにより、魅力的で活力ある地域社会の実現につなげるとともに、より多くのひとたちにその現状を見つめなおしてもらい、「育てる」という意識を持ってもらうことで、公共交通という地域資源を、次代を担う郷土の子どもたちに引き継ぐことこそが大事な目的です。

以下に示した2つの基本理念は、この計画を着実に実践することで目指したい公共交通の姿をまとめたものです。

基本理念1 (クルマほどではないけれど)「意外と使えるね」「迷わず乗れるよ」と感じてもらえる公共交通サービスを実現します。

- ・ 自家用車(クルマ)は、「いつでも」「どこへでも」行くことができる便利な移動手段です。しかし、通勤や帰宅交通が集中する時間帯には渋滞を招く原因にもなっています。路線バスをはじめとした公共交通は、クルマよりも少ない台数で多くの人を運ぶことができます。そのため、八戸の渋滞を減らし、環境にもやさしい交通を実現することができます。
- ・ しかし、市内には多くのバス路線が運行されていますが、「使いたい時間にバスがない」「どの路線に乗ればよいか分からない」といった課題もあります。そのため、「ちょっとバスを使おうかな?」と思っても、なかなか使えない。こうした経験をされた市民の方も多いのと思われます。
- ・ この計画では、中心街を起点として多くの利用者が見込まれる区間を「市内幹線軸」と位置付けて等間隔運行を実施するほか、バスを走らせるほどのニーズが高くない地域や時間帯においては、タクシー車両を活用した乗合輸送などへの転換を図り、(クルマほどではないけれど)“意外と”使える”公共交通サービスの提供を目指します。
- ・ また、各停留所や中心街、八戸駅などでの「分かりやすい路線案内」を実施するほか、「バスマップはちのへ」の発行など、情報提供の充実を図り、「乗りたいバスに迷わず乗れる」サービスの提供を目指します。

基本理念2 地域・交通事業者・八戸市が三位一体となり、地域公共交通を見つめなおし、育て、そして次世代に引き継ぎます。

- ・ 現在の路線バスサービスは、交通事業者がルートや時刻表を定め、それに対して必要に応じて八戸市など行政が公的補助を投入することで維持されてきました。
- ・ しかし、バス利用者が減少する一方で、人口増加も見込めない現状のなか、交通事業者の経営努力のみでは、日常の通勤・通学、通院、買物に不可欠な「足」を持続的に確保することはできません。そのため、地域の「足」を守るためには、私たち市民が納めた貴重な「税金」を一定程度投入することが不可欠であると言えます。しかし、「空気を運ぶバス」に「税金」を投入することは、けっして効率的とはいえないし、現在は「どの路線」に「どの程度の税金」が投入されているかが広く知らされていないことも事実です。
- ・ これからの公共交通は、地域と交通事業者、八戸市が三位一体となって「育てていく」ことが求められます。公共交通の現況に関する情報を積極的に公表し、現在の地域公共交通を見つめなおすことから始めます。
- ・ 現在の地域公共交通は、主に高校生の通学需要に支えられていることは事実ですが、少子化社会を迎え、従来の交通サービスの枠組みのままでは自ずと限界あるため、自家用車を利用できる社会人や大学生など幅広い層に利用いただき「育てていく」ことも必要になります。
- ・ そして、私たちの生活のために、そして次代を担う子どもたちに公共交通という「地域資源」を理想的な形で引き継ぐためにも、「真に必要な交通サービス」を三位一体で「育てる」仕組みをつくりたいと考えます。

1 - 2 . 基本方針

先に示した「基本理念」に基づいた公共交通施策を実施するために、本計画では、以下に示す「基本方針」を設定します。

基本方針 1 路線バスネットワークの「階層化」と「育てる公共交通」(協働交通)のスキームづくり

- ・ 路線バスネットワークの「階層化」を行い、高頻度・等間隔運行を実現する「市内幹線軸」とともに、南郷区や近隣市町村を結ぶ「広域路線」を定め、八戸市の都市軸として公共交通の活性化を図ります。
- ・ 一方で、通勤・通学、買物、通院などに不可欠な「足」を確保するために、公営交通と民間交通の相互連携はもとより、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって、地域公共交通を見つめなおし、育てる仕組み(「育てる公共交通」(協働交通)のスキーム)を構築します。

路線バスネットワークの階層化

八戸市では、公営・民間あわせて、約 170 系統の路線バスが運行(平成 20 年 4 月現在)されていますが、複数の路線が同一の経路を運行している区間(例えば、田面木 三日町・八日町間、中居林 三日町・八日町間)も多くあります。しかし、一部の区間を除いては、事業者単位・路線単位で時刻表を設定しているため、「この区間には多くのバスが運行されている」ことが利用者にとって分かりにくい現状にあります。

また、八戸市交通部と南部バス(株)が共同運行化した八戸駅線(八戸駅 中心街間)でさえも、同区間を 10 分等間隔で運行されていることが、市民や来訪者に十分に伝えきれていない現状にあります。

一方で、こうした区間では、大規模な商業施設、医療機関のほか学校なども立地し、沿線人口も多いことから、八戸市の都市軸・交通軸として多くの交通需要がありますが、多くの市民が車で移動しており、交通混雑を招いています。

そこで、現在の路線バスネットワークの階層化を行い、「市内幹線軸」では、高頻度・等間隔の運行を戦略的に実施し、市民や来訪者に「意外と使える」と感じてもらえるサービスを確保します。また、南郷区や近隣市町村を結ぶ「広域路線」の維持に関しては、県が主宰する青森県バス交通等対策協議会のほか、八戸市地域公共交通会議でも、必要性や運営・運行形態のあり方について議論していきます。

「育てる公共交通」(協働交通)

市内のバス路線には、不採算路線も数多くあり、公的補助により維持しているケースも少なくありません。「地域の足」を公共交通で確保していくためには、市税などの公的財源を一定程度投じる必要があると考えます。しかし、現状として、需要の少ない地域や時間帯であっても、「市内幹線軸」と同じ「路線バス」という運行形態でカバーしています。これも「空気を運ぶバス」を生みだす一因となっています。

そこで、需要の少ない市内交通については、小型車両(タクシー車両)を活用した輸送形態など、

地域特性に応じた交通モードへの転換を検討することで、「地域の足」を効率的かつ持続的に確保していくことが求められます。

また、路線バスに対する補助は、あくまで既存路線の維持（赤字補填）を目的としたものであり、市民ニーズに即した公共交通の確保を目的とするものではなかったと考えられます。

そこで、「八戸市協働のまちづくり基本条例」や「第5次八戸市総合計画」などの上位計画で、八戸市の重要な行政理念となっている「協働のまちづくり」の手法を公共交通の分野においても推進すべき必要性や、「八戸市公共交通再生プラン」（平成19年3月）のアクションプランのひとつとして「地域協働型公共交通システムの導入促進」が位置づけられていた経緯も踏まえつつ、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって取り組む「育てる公共交通」（協働交通）のスキームを構築することが求められています。

地域や沿線企業、学校などが「地域の公共交通をよくしよう」と発意した取り組みのほか、交通事業者が地域や企業などと連携して、既存路線の再編を図ろうとする取り組みを支援するのが「育てる公共交通」（協働交通）のスキームです。具体的な支援方策は、引き続き検討して行きますが、その第一歩として、毎年の利用実態や補助に関する状況のほか、交通事業者の取り組みについて、本会議での報告を行い、現在の運営・運行形態が適当なものであるかを見つめなおします。

路線バスネットワークの「階層化」と取り組みのイメージ

階層	取り組みのイメージ	計画・運営主体
市内幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線的運行を行い、高頻度・等間隔運行を戦略的に供給する。 ・公営と民営による共同運行による維持も想定する。 ・深夜帯の乗合タクシーの運行、モビリティ・マネジメントの実施や、運行情報の提供など、利用促進に関する取り組みを充実させ、交通事業者による自律的な運行を継続させる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・八戸市 ・交通事業者 * 地域公共交通会議を通じたモニタリングの実施
広域路線	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村を跨る路線については、民営交通を中心として供給し、運行の効率化や市内路線との連携を図る。 ・国庫補助基準に満たない路線の補助ルールを構築する。 ・交通事業者は、毎年の利用実態や補助の状況、自身の取り組みについて、八戸市地域公共交通会議での報告を行い、現在の運営・運行形態が適当なものであるかを随時見つめなおす。 	
市内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・上記に該当しない既存のバス路線については、交通事業者による維持を基本としつつも、公営・民営を問わず、毎年の利用実態や補助の状況、自身の取り組みについて、八戸市地域公共交通会議での報告を行い、現在の運営・運行形態が適当なものであるかを随時見つめなおす。 ・公共交通需要の低い地域や時間帯を運行し、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や「育てる公共交通」（協働交通）の取り組み支援を検討する。 	
「育てる公共交通（協働交通）への取り組み支援	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議で認定された、下記の「育てる公共交通」（協働交通）に関する取り組みについて、従来の路線バス補助とは別途の枠組みで、八戸市が支援するもの。（但し、八戸市が財政支援を行うものは、既存路線の再編を目的としたものを原則とする。） 地域や沿線企業、学校等の発意により、交通サービスを確保する取り組み 交通事業者が地域や学校・企業等と連携して、既存路線の再編を利用促進や利便性の向上とともに図る取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域、学校、企業 ・交通事業者 * 地域公共交通会議が認定

基本方針 2 市内幹線軸の活性化

- ・ 公共交通需要が高く、かつ八戸市の都市軸・交通軸となる区間を「市内幹線軸」として位置づけ、公共交通活性化の中核に据えます（基本方針 1 を参照）。
- ・ 公営交通と民営交通の双方が地域公共交通のプロバイダーとなる八戸市の特性を活かし、市内幹線軸では、公営・民営の共同運行化や等間隔運行の実施や継続を視野に、高頻度サービスの確保と事業性の向上を両立させます。
- ・ また、停留所における路線案内の充実、運行情報（遅延情報）の提供を実施するほか、タクシー事業との連携による夜間運行の検討など「信頼できる路線」「使える路線」にすることで一層の利用促進を図ります。

方針の設定意義

「第 5 次八戸市総合計画」や「八戸市都市計画マスタープラン」などの上位計画には、「コンパクト & ネットワーク」という全市的な土地利用の方向・概念が示されています。また、平成 20 年 7 月には、「八戸市中心市街地活性化基本計画」が内閣総理大臣の認定を受けています。すなわち、八戸市のまちづくりにおいては、環境負荷の増大や公共投資の非効率化を抑制するため、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ます。

このことを踏まえつつ、八戸市の都市軸・交通軸となり、かつ高い公共交通需要が見込める区間を「市内幹線軸」として設定し、八戸市における地域公共交通活性化の中核に据えます。

八戸駅線の共同運行化で実践した成果を踏まえ、「市内幹線軸」となる区間では、事業者間・路線間の運行計画を一体的に調整することで、高水準なサービスの確保と事業性の向上を両立させることが可能になります。

一方で、等間隔運行の実施にとどまらず、停留所における路線案内の充実、中心街などでの運行情報（遅延情報）の提供、それに係る案内施設整備を実施することで、積雪時などの遅延時にも信頼して利用できる環境を整えることを検討します。また、タクシー事業との連携による夜間時間帯（最終バス以降）の運行も視野に、「意外と使える」と思ってもらえるサービスの提供を目指します。

基本方針 3 市民や来訪者の交通手段として「選ばれる」路線バスへの転換

- ・ 運行事業者や路線を問わず、市民や来訪者にとって「使いやすい」路線バスの仕組みを整備することを目的として、以下の点を重点的に取り組みます。

路線ナンバリングの実施（方面別記号・イメージカラーの設定）

事業者共通のバスマップの企画・発行

分かりやすい運賃制度の導入

「使える」企画乗車券の企画・商品化

主要停留所における共通時刻表・路線図・路線案内の掲出

中心市街地及び八戸駅におけるバス情報案内の実施

方針の設定意義

八戸市では、「八戸市公共交通再生プラン」の策定以降、八戸駅線の共同運行化や南郷コミュニティ交通の再編など、おもに路線網再編に関する取り組みを実施してきました。

しかし、共同運行化や路線網再編の取り組みだけでは、はじめて利用する来訪者や市民が「どのバスに乗ればよいか分からない」という抵抗感を緩和することができません。「分かりやすい」案内の充実や「使える」企画乗車券等の商品化を行い、市民や来訪者の交通手段として「選ばれる」公共交通を目指します。

2 . 計画の区域

計画の区域は、青森県八戸市全域とします。

3 . 計画の目標

基本方針 1 路線バスネットワークの「階層化」と「育てる公共交通」(協働交通)のスキームづくり

基本目標 1 公営・民営交通の連携、地域に適した運営・運行形態による移動手段の確保

- ・ 基本方針 1 で設定した、市民生活に欠かせない移動を乗合公共交通によって確保することが望ましい地域においては、引き続き公共交通の維持を図っていきます。
- ・ 基本方針 1 で示した、路線バスネットワークの「階層化」をもとに、公共交通需要が小さな地域や時間帯では、地域特性に応じた交通モードへの転換のほか、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって「育てる公共交通」(協働交通)の仕組みを構築することで、市民の移動を確保します。

目標となる指標

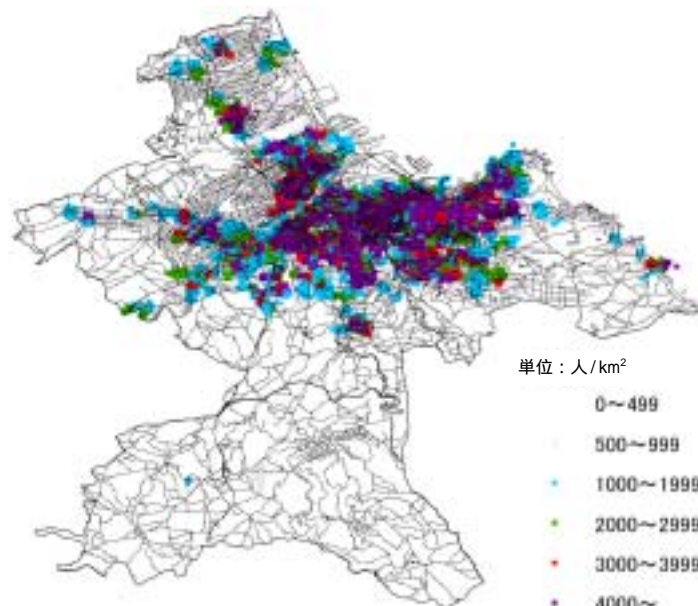
現状 (平成 20 年度)	目標値 (平成 24 年度末)
乗合公共交通による人口カバー率	
バス停から 1km 以内 98%、500m 以内 92%	バス停から 1km 以内 98%、500m 以内 92%
「育てる公共交通」(協働交通)に係る制度設計	
(未実施)	制度化(運用)済み

バス停留所からの距離別の人口と全人口に占める割合

市内の人口密度分布を図に示します。バス停からの距離と重ね合わせると、バス停留所から半径 500m 以内に居住する人口は全人口の 92%、1km 以内は 98%となります。

停留所半径	人口	人口比率
300m以内	180,538	73%
500m以内	226,917	92%
1km以内	242,600	98%

注)人口は平成 17 年国勢調査による



基本方針 2 市内幹線軸の活性化

基本目標 2 市内幹線軸における高頻度サービスの確保と「信頼性」の向上

- ・ 旺盛な公共交通需要が見込まれ、かつ八戸市の都市軸となる区間を「市内幹線軸」に設定します。
- ・ 公営交通と民営交通の双方が地域公共交通のプロバイダーとなる八戸市の特性を活かし、市内幹線軸では、公営・民営の共同運行化や等間隔運行の実施や継続を視野に、高頻度サービスの確保と事業性の向上を両立させます。
- ・ 市内幹線軸は、公共交通需要に応じて、以下の2種類に分けるものとし、それぞれについて確保したいサービス水準の目標値を設定します。

幹線 平日昼間時（10～15時台）に概ね10分ないし20分間隔以上の運行を目指します

準幹線 平日昼間時（10～15時台）に概ね30分間隔以上の運行を目指します

なお、さらなる利用促進により、幹線として位置づけられることを目指します

- ・ また、運行情報（遅延情報）の提供やそれに係る施設整備を実施し、「信頼して使える」路線にすることで一層の利用促進を図ります。

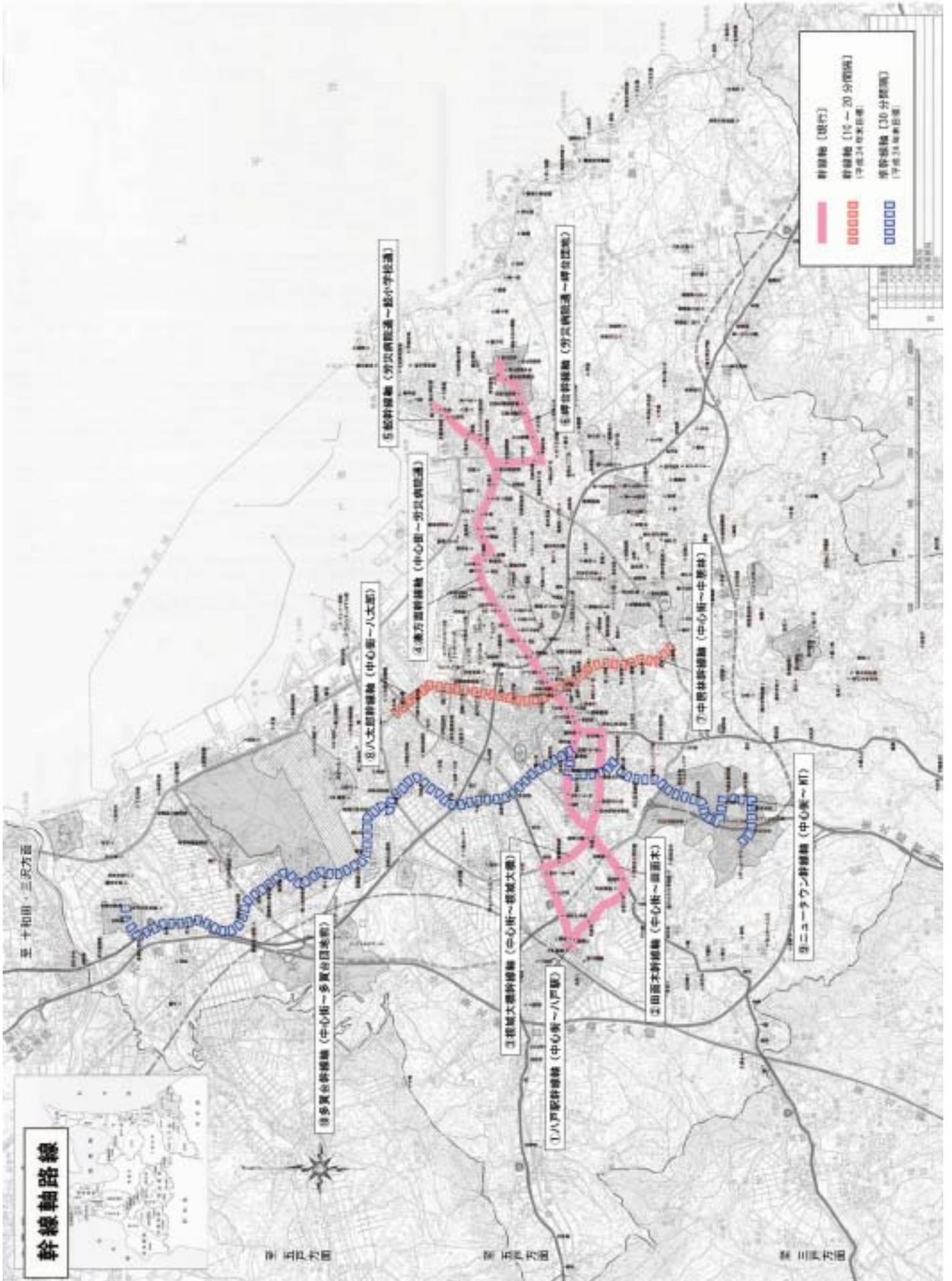
目標となる指標

現状（平成20年度）	目標値（平成24年度末）
市内幹線軸における共同運行化・等間隔運行を実施した数	
6 幹線軸	10 幹線軸

幹線軸として位置づける区間

本計画の計画期間（平成21～24年度）で幹線軸として位置づける区間を以下の通り定めます。

類型	幹線軸の名称	目標運行間隔	実施する施策
幹線	八戸駅幹線軸（中心街～八戸駅） * と の各幹線軸の合流で形成	10分間隔	共同運行・等間隔運行の継続
	田面木幹線軸（中心街～田面木）	10分間隔	共同運行・等間隔運行の継続
	根城大橋幹線軸（中心街～根城大橋）	20分間隔	共同運行・等間隔運行の継続
	湊方面幹線軸（中心街～労災病院通） * と の各幹線軸の合流で形成	10分間隔	等間隔運行の継続
	鮫幹線軸（労災病院通～鮫小学校通）	20分間隔	等間隔運行の継続
	岬台幹線軸（労災病院通～岬台団地）	20分間隔	等間隔運行の継続
	中居林幹線軸（中心街～中居林）	20分間隔	等間隔運行の実施 共同運行化の検討
	八太郎幹線軸（中心街～八太郎）	20分間隔	等間隔運行の実施 共同運行化の検討
準幹線	ニュータウン幹線軸（中心街～ニュータウン）	30分間隔	等間隔運行の実施 共同運行化の検討
	多賀台幹線軸（中心街～多賀台団地）	30分間隔	等間隔運行の実施



基本方針3 市民や来訪者の交通手段として「選ばれる」路線バスへの転換

基本目標3 市民や来訪者にとって「使いやすい」路線バスの仕組みの整備

- ・ バス会社やバス路線を問わず、市民や来訪者にとって「使いやすい」路線バスの仕組みを整備することを目的に、以下を重点的に取り組みます。

路線ナンバリングの実施（方面別記号・イメージカラーの設定）

事業者共通のバスマップの企画・発行

分かりやすい運賃制度の導入

「使える」企画乗車券の企画・商品化

主要停留所における共通時刻表・路線図・路線案内の掲出

中心市街地及び八戸駅におけるバス情報案内の実施

目標となる指標

現状（平成20年度）	目標値（平成24年度末）
路線ナンバリング（方面別記号・イメージカラーの設定）の実施	
（未実施）	実施
事業者共通のバスマップの企画・発行	
（未実施）	開始および各年の改訂の実施
分かりやすい運賃制度の導入	
（未実施）	実施
「使える」企画乗車券の企画・商品化	
（未実施）	実施
主要停留所における共通時刻表・路線図・路線案内の掲出	
（未実施）	実施
中心市街地及び八戸駅におけるバス情報案内の実施	
（未実施）	実施

4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

事業1 市内幹線軸の便利さ向上戦略		目標1	目標2	目標3			
<p>八戸市の顔である市内幹線軸の利便性を向上させる戦略です。 多頻度運行の実施で「いつでも乗れる」、小型車両の運行で「夜間も使える」、何分おきにバスが来るかが「一目でわかる」。これまでよりも使いやすく、「たまにはバスも便利だね」と言っていただけ けるサービスを実現していきます。</p>							
<p>事業1-1 市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト</p>							
<p>八戸駅線（中心街～八戸駅間）で実施した等間隔運行や共同運行をほかの市内幹線軸にも拡大し、 時間を気にせず、運行会社に関わらず利用できるサービスを実現していきます。</p>							
<p>・市内幹線軸における等間隔運行を実施するとともに、実施効果が見込める路線については、共同運行化を検討・実施します。</p>	実施主体	対象	21年度 上；下	22年度 上；下	23年度 上；下	24年度 以降	
	八戸市交通部 南部バス(株) (八戸市)	中居林	等間隔運行 の実施	評価・継続	継続	継続	
		八太郎	実施検討	等間隔運行の実施 * 共同運行化の検討		評価	継続
		ニュー タウン	実施検討		等間隔運行の実施 * 共同運行化の検討		
		多賀台	実施検討		等間隔運行の実施		
<p>事業1-2 小型乗合交通ビジネスモデル化プロジェクト</p>							
<p>「朝の通勤にはバスがある。でも、夜遅くの帰宅だとバスがない。」このような経験をされた方も多 いはず。最終バス後の夜間に小型車両を活用した乗合輸送サービスを実施し、「帰りも安心」な サービスを検討していきます。</p>							
<p>・夜間や休日の小規模需要時間帯における乗合タクシーの導入を検討、実施しま す。</p>	実施主体	21年度 上；下	22年度 上；下	23年度 上；下	24年度 以降		
	八戸市 タクシー 協会 (八戸市)	実施検討 実験運行計 画策定	実験 運行	評価	実験運行 (改良版)	評価	(可能 であれば) 継続
<p>事業1-3 等間隔運行路線情報戦略プロジェクト</p>							
<p>「中心街に行くバスは何分おきに運行されているのだろうか？」既に等間隔運行が実施されている八 戸駅線（中心街～八戸駅間）でも、こうした情報を時刻表のなかから読み解くことができません。 事業者を問わずもっと分かりやすい路線情報をさまざまな方法で提供していきます。</p>							
<p>・等間隔運行路線（市内幹線軸）の 主要停留所において、共通時刻 表・路線図・路線案内の掲出を行 うとともに、紙・ウェブ媒体によ る周知広報を実施します。</p>	実施主体	21年度 上；下	22年度 上；下	23年度 上；下	24年度 以降		
	八戸市交通部 南部バス(株) (八戸市)	準備	実施	継続（実施規模拡大）			

事業 1 - 1 等間隔運行・共同運行化イメージ

- ・ 幹線路線では、利用者が利用しやすい等間隔運行の実施を検討します。
- ・ 特に、効果が見込まれる場合は、同一路線に乗入れている複数のバス会社が運行時間を調整し、乗車券の一部を共通化するなどの共同運行の実施を検討します。

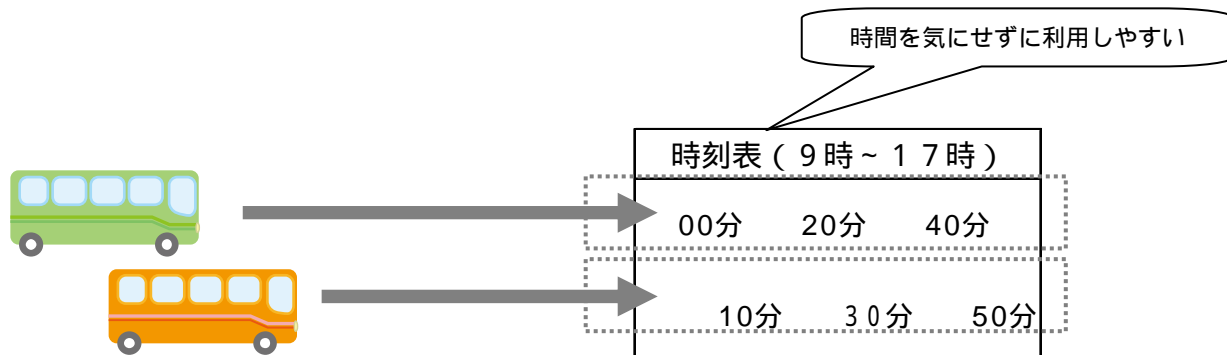


図 複数のバス会社による等間隔運行・共同運行イメージ例

事業 1 - 2 夜間における小型乗合交通の導入イメージ

- ・ 路線バスが運行されていない夜間等の時間帯に限定して、新幹線駅（八戸駅）から中心街までの区域などでの輸送を行います。
- ・ 八戸駅線共同運行化（平成 20 年 4 月実施）により、夜間・休日における利用者の増進は顕著である（特に休日の 18～21 時台）ののですが、21 時以降で鉄道と連携しない便は、かなり利用者が減少します。
- ・ 一方で、八戸駅や中心街には、多くのタクシーが待機しているものの、とりわけ八戸駅の場合は、最終新幹線到着後に「回送」で去るタクシーが少なからずあることから、それを活用した小型乗合輸送の検討を行います。

【参考事例】ミゴン（愛知県小牧市）

- ・ 愛知県小牧市のニュータウンで運行されている乗合タクシーです。
- ・ 同地区では、名古屋市への通勤・通学需要に対応した交通機関が弱かったため、JR 春日井駅（中央本線）へのバス交通が終了する深夜時間帯や、新交通システム「ピーチライナー」（平成 18 年 9 月末日で廃止）の端末輸送手段として運行が開始されました。
- ・ 7 人乗りのワゴン車を使用し、1 乗車 300 円（ピーチライナーの端末路線）または 900 円（JR 春日井駅への深夜バス補完路線）で利用可能です。自宅前での降車（ピーチライナーの端末路線）もしくは、路線上のフリー降車（JR 春日井駅への深夜バス補完路線）が可能です。



ホームページ <http://www.aoi-komaki.co.jp/html/migon-zikoku.html> を参考に作成

事業1 - 3 停留所やウェブ上における共通時刻表・路線図・路線案内の掲出のイメージ

- ・中心街停留所（三日町、八日町、朔日町、六日町）での「路線ナンバリング（方面別記号）」や共通路線図の掲出に合わせて、特に、八戸駅線の起点となる駅周辺及び中心街の主要停留所では、共通時刻表の掲出を行います。
- ・停留所での案内表示の改善のほか、ウェブや紙媒体での周知方法も検討し、八戸駅線以外の幹線軸への事業展開については、等間隔運行化や共同運行化の進捗を見込んで進めます。

【共通時刻表の例】八戸駅

中心街(十三日町・三日町(八日町))方面 10分おきで運行	
根城大橋経由 中心街方面	
9~17 時台	20分おきに運行 毎時 00・20・40分 発
田面木経由 中心街方面	
9~17 時台	20分おきに運行 毎時 10・30・50分 発

【路線案内の例】三日町 B e F M 前

M	湊方面のりば 鮫行き・岬台団地行き
P	ラピア・ピアドゥ方面のりば (栄町経由)
市営・南部・十鉄	
三日町 (B 町 e F M 前 町)	

事業2 「三位一体」型地域公共交通マネジメント戦略		目標1	目標2	目標3	
<p>現在のバス交通は、交通事業者がルートや時刻表を定め、運行に伴う「赤字」を八戸市などの行政が公的補助を投じて補ってきました。しかし、「赤字の」バスに公的補助を投入するだけの施策では「利用者の減少 バス路線の減便・廃止 さらなる利用者の減少」といった「悪循環」を断ち切れず、結果として「地域住民の生活に使えない・使いにくいバス」になる可能性があります。</p> <p>「三位一体」型地域公共交通マネジメント戦略は、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって、公共交通サービスを考え、それを育てていくための施策です。</p>					
<p>事業2 - 1 「育てる公共交通」(協働交通)構築プロジェクト</p>					
<p>主に市単独補助路線など持続的な運行が難しくなっている路線を対象に、沿線住民や沿線企業などの多様な主体の積極的な参画により、「地域の生活に使える」公共交通サービスを育てていきます。</p>					
<p>・主に市単独補助路線などを対象に沿線住民の積極的関与を前提とした運行スキームへの転換を図ります。</p>	実施主体	21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度以降
	<p>八戸市 地域公共交通会議 (運営・運行主体 市民・一般乗合旅客自動車運送業者等)</p>	沿線住民・事業者と協議	実験運行の実施 (検討のうえ適用路線拡大)		
<p>事業2 - 2 「育てる」マネジメント実践・普及プロジェクト</p>					
<p>「育てる公共交通」へと再編を図るのみではなく、既存のバス路線であっても、自家用車を利用できるひとたちを含めた幅広い層のひとたちに通勤などの多様な用途に有効活用してもらい、それが地域資源としての地域公共交通を育てていく意識醸成につながるよう、コミュニケーション手段を重視したモビリティ・マネジメント手法を検討・実践し、それが普及していくことを目指していきます。</p>					
<p>・地域公共交通の有用性を伝えていく人材を育成し、不採算路線の沿線地域などにおいて、試行的に実践していきます。</p>	実施主体	21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度以降
	八戸市	モビリティ・マネジメント手法の検討・実践			

事業2 - 1 「育てる公共交通」(協働交通)への転換イメージ

- ・八戸市が行政理念に掲げる「市民力」を結集した「協働のまちづくり」の手法を公共交通分野にも応用することとし、具体には、市が単独補助により維持している路線のうち、採算性が厳しく持続可能な運行が難しい路線を対象に、沿線住民等の積極的関与(協働・連携)を前提とした運営スキームへの転換を図ります。
- ・平成22年度においては、沿線住民や沿線企業と関係事業者との協働体制のもと再編を行うものと見込まれる路線(3路線程度)をモデル的に抽出し、実験運行を実施します。
- ・平成23年度以降も他路線での適用も視野に入れ、事業スキームの成熟化を図ります。

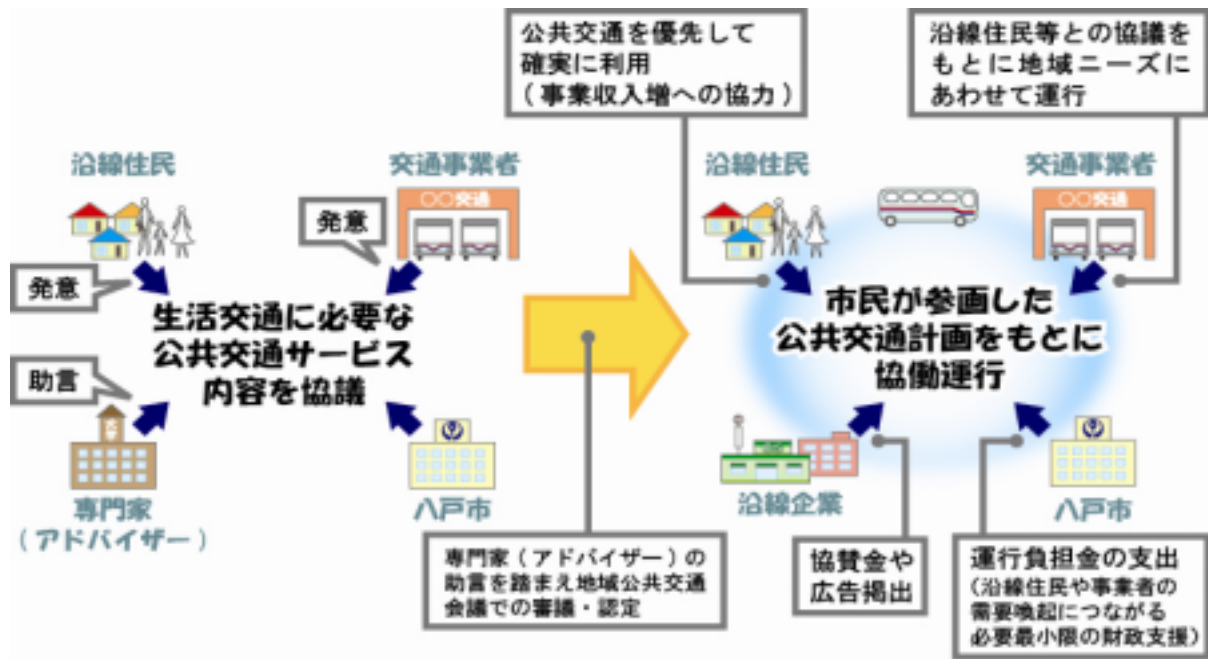


図 「育てる公共交通」(協働交通)のイメージ

【「育てる公共交通」(協働交通)の事業スキーム案】

- ・ 地域住民の発意による公共交通確保の取り組み、サービスプロバイダー（乗合交通事業者）によるサービス向上の取り組みのうち、既存バス路線の代替交通として位置づけ得るものを八戸市地域公共交通会議で認定し、八戸市が一定のルールに基づいて運営・運行主体となる住民協議会等に対して運行（運営）負担金を投じるものです。なお、本計画の計画期間中は、試行的に地域公共交通会議経由で住民協議会等の運営・運行主体に負担金を支出します（下図参照）。
- ・ 従来の路線バスに対する公的補助は、運行で生ずる赤字分を補うスキーム（欠損補助）が一般的ですが、利用者増や運行効率化に伴う収支改善効果が、地域住民やサービスプロバイダーに還元されないという問題があります。
- ・ こうした問題を解決するため、八戸市においては、次の目的から、「育てる公共交通」(協働交通)のスキームを構築したいと考えます。

公共交通を本当に必要とする地域住民に対する最低限の「移動確保」
 地域住民やサービスプロバイダーによる「努力」の還元

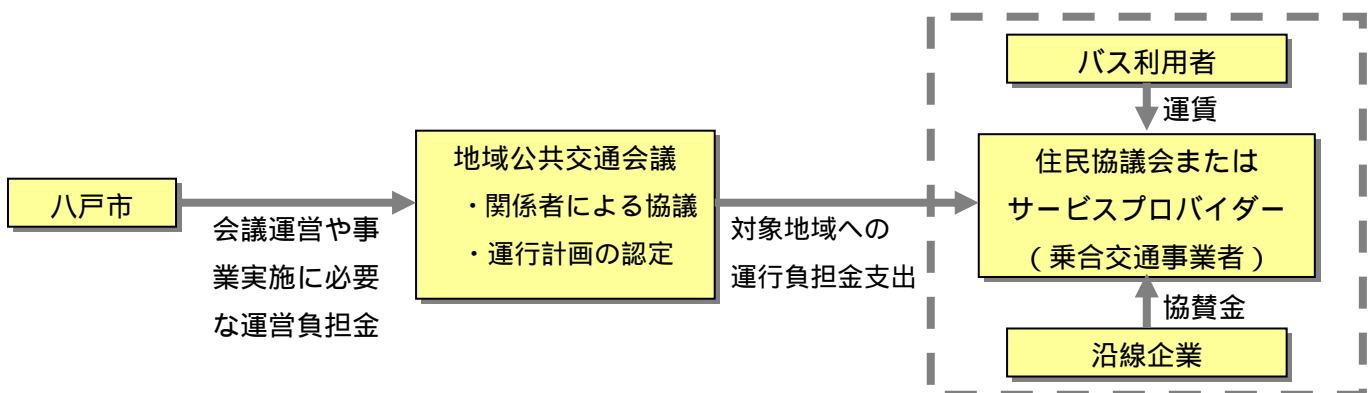


図 「育てる公共交通」(協働交通)の事業スキーム案

【「育てる公共交通」(協働交通)の事業フロー案】

- ・ 「育てる公共交通」(協働交通)は、交通事業者・地域住民・沿線企業(学校・病院等も含む)の努力を前提とするため、八戸市からの「負担金」は、その「インセンティブ」につながるものとする必要があります。
- ・ 一方で、八戸市が「市民の足」を確保する責任分担の一部を負うことから、「通院できる」「街に買物に行ける」「高校に通学できる」といった「性能」を保証するものとして市の「負担金」が位置づけられる(したがって、単純な欠損補助ではない)必要があります。
- ・ また、地域住民や沿線企業等は、地域の公共交通にどのような「性能」を求めていくかを協議し、そのために必要な最低限のサービス(運行経路や時間帯)を定めます。また、それを守り、育てていくために、どのような責任分担を負えばよいかを考えることが求められます。
- ・ 負担金を支出すべき運行事業については、地域あるいは交通事業者から示された運行計画を地域公共交通会議で協議し、認定する形態をとります(運行開始後は、モニタリング(評価)を実施)。

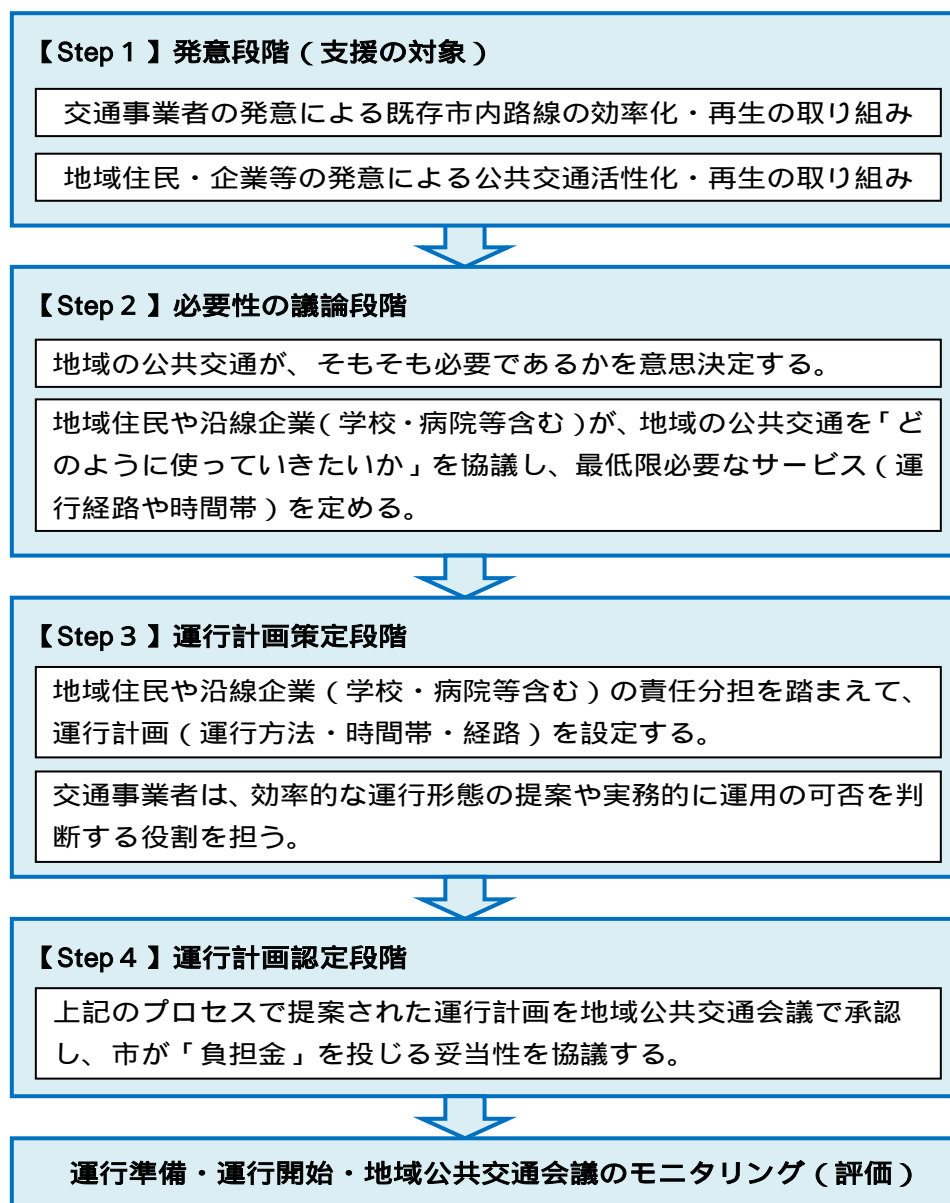


図 「育てる公共交通」(協働交通)の事業フロー(案)

【運営負担金の算定スキーム案】

- ・ 第一段階算定を基本として、再編前(現行)の路線バスにおける欠損額の範囲を超えないよう「上限」を設けて算出することが考えられます。

第1段階算定(最低限の性能保証が目的)

- ・ 「通院できる」「街に買物に行ける」「高校に通学できる」など「育てる公共交通」(協働交通)が地域のなかで果たす機能を保証する(性能保証)ことを目的とします。
- ・ 通勤・通学対応交通、通院対応交通、買物等対応交通など、最大で3往復/日の運行を対象に、市が「運営負担金」を支出します。
- ・ 利用増進(主に地域住民・沿線企業の役割)や運行効率化(主に交通事業者の役割)のインセンティブを与えるため、以下の工夫を行います。

工夫1) 3往復/日の運行経費全額を拠出するのではなく、実際の運行回数をもとに負担金の上限を設定(〃を参照)する。

効果1) 負担金に依らない収入(運賃収入や各種協賛金)を確保する必要が生じ、地域住民や沿線企業等と地域公共交通会議との責任分担が明確になる。

工夫2) 現状の路線バスのキロ当たり輸送原価と路線長をもとに運行経費を算出する。

効果2) デマンド運行や小型車両の適用、路線長の短縮などによる運行などの効率化により、増便を図ることも可能になるため、運行効率化のインセンティブとなる。

工夫3) 利用者数が目標を超えた場合、追加的な運行経費に充当することが可能になる。

効果3) 増便等のインセンティブが働く(使われるほど便利になる)。

(第1段階算定) = (3往復分の標準運行経費)

* (標準運行経費) = (現状の輸送原価) × (現状の路線長)

× 6便 × 250日/年(土日祝日除く標準日数)

; 複数の系統を再編する場合、運行回数による加重平均値を使用する。

; 3往復に満たない運行計画の場合は、計画された便数を上限とする。

負担金上限算定

負担金の上限については、実際の運行回数に応じて下記の通り定めます。

なお、下記の基準で算出した上限金額が 〃の第一段階算定金額よりも大きい場合は、第一段階算定金額を負担金とします。

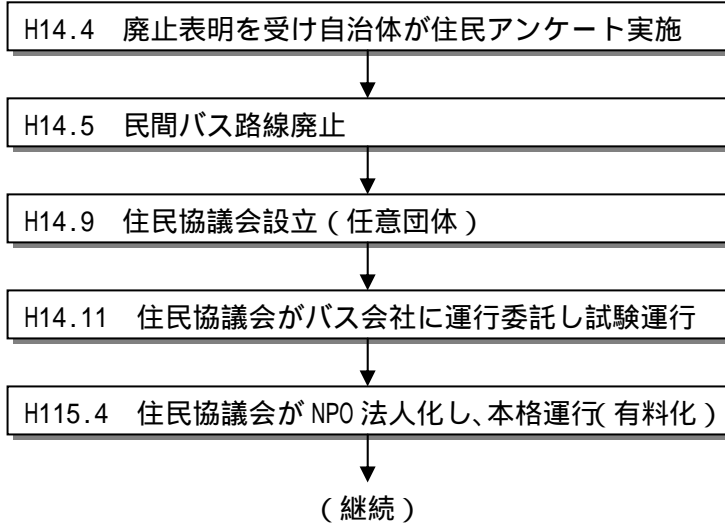
(負担金上限金額) = (再編対象の全ての系統における前年度の欠損額の合計)

× (実際に運行する回数)

÷ (再編対象の系統における前年度の運行回数の合計)

【参考事例】「生活バスよっかいち」の事業概要と事業スキーム

利用者減により民間バス路線が廃止された四日市北部地域では、地域住民が主体となって、地域企業の協力を得ながら地域自身が必要な公共交通を企画運営しており、「自分達で育てるバス」の先進事例となっています。



< 運行路線図 >



< 生活バスよっかいちの資金構成 >

区分	金額	比率
沿線スーパー協賛金	30万円/月	33%
沿線7病院協賛金	20万円/月	22%
四日市市役所補助	30万円/月	33%
運賃収入	10万円/月	11%

< 事業概要 >

運行経路	スーパーサンシ〜東藤原〜いからが〜別名〜四日市社会保険病院〜大宮町〜かすみがら駅
運行時間	8時〜18時台
運行本数・運行期間	1日5.5往復・2時間間隔
路線距離	8.4km
停留所数	21箇所(約200〜300m間隔)停留所以外での乗降は不可
運行日	週5日(月〜金<祝日・休日も>)運行
運賃	1乗車100円(回数券・定期券<応援券>あり)
実施主体	NPO法人生活バス四日市
道路運送法上の運行主体	三重交通株式会社(担当営業所:四日市営業所)
法人上の形態	非営利法人(任意団体)
乗用車数・台数	20人乗りのバス1台
利用者数	平均70〜80人/日

出典:「生活バスよっかいち」ホームページ(<http://www.rosenzu.com/sbus/>)を参考に作成

【参考事例】北陸鉄道と金沢大学のバストリガー協定による100円バスの運行

金沢大学と北陸鉄道が、金沢市の仲介のもと、バストリガー協定を締結し、平成18年4月1日より、旭町・鈴見町・鈴見台2丁目から金沢大学の間を100円で運行する実証実験を行っています。

この協定では、その年度に対象区間から得られた収入が、平成17年度に対象区間から得られた収入を上回ることを次年度以降も継続して実施する条件としていますが、平成20年度も11月12日時点で、対象区間の運賃収入額が平成17年度の運賃収入額を超えたことから、平成21年度も継続して路線バスの100円運行を予定しています。

出典:「金沢市公式」ホームページ(<http://www4.city.kanazawa.lg.jp/11031/taisaku/trigger/100en.jsp>)を参考に作成

【参考事例】新潟市の需要に応じたバス交通体系の構築（区バス・住民バス運行）

新潟市ではバス利用者が年々減少し、近年ではピーク時（昭和 45 年頃）の 1/5 程度まで落ち込んでいましたが、平成 15 年、市内の路線バスを運行する新潟交通より 24 路線の廃止申し出がなされました。このことを受け、廃止地域における生活交通確保策として、住民組織が運営主体となる「住民バス」制度を創設し、平成 17 年 4 月より運行を開始しました。

また、平成 19 年 4 月には新潟市が政令市となり区制が導入されたことを受けて、まちづくりや区役所等への新たな移動ニーズに対応するため、新潟市が運営主体の「区バス」の運行に着手しました。

さらに、平成 19 年 6 月に国のオムニバスタウン指定を受け、同年 11 月より中心部を巡回する、基幹バス「りゅーとリンク」の運行を開始しています。

基幹バス

- ・市の中心部の主要な施設と交通結節点を接続する基幹路線で運行は新潟交通が行います。新潟駅、市役所、県庁、市民病院等を巡回します。
- ・運賃は中心部の路線が 200 円均一、その他は距離制で 160～310 円です。運行ヘッドは 10～20 分です。
- ・バスの愛称名（「りゅーとリンク」=新潟が「柳都」と呼ばれることから）やバスのデザインは市民公募により決定しました。

区バス

- ・新潟市内の 8 つの区のうち中央区以外の 7 つの区で導入されています。
- ・区役所や鉄道駅等を中心に、商業施設や公共施設等を経由する路線が設定されています。
- ・運営主体は新潟市で、路線やダイヤは各区が中心となって設定し、運行は路線によって新潟交通、新潟交通観光バスに委託されています。

住民バス

- ・バス路線の廃止問題を抱える地区などの公共交通空白・不便地区（全 8 地区）で住民組織が主体となり「住民バス」を運行しています。
- ・住民組織が運営主体で、路線によって新潟交通及び地元タクシー会社のさくら交通に運行委託しています。
- ・車両は路線バスタイプ、ジャンボタクシーまで様々です。
- ・運賃収入や地元負担（自治会や商業施設等）で運行経費を賄えない場合、運行経費の 7 割を上限に市が補助しています。



図 バス交通網の現状イメージ

出典：国土交通省総合政策局ホームページを参考に作成

事業2-2 「育てる」マネジメントの必要性

- ・広域的幹線的生活交通バス路線でありながら運送収入が落ち込み、国庫の路線維持費補助の要件を満たせなくなっている5路線を対象として実施した生活交通路線実態調査の結果、次のような傾向が導き出されました。(別記調査結果参照)

通勤目的が22%、通学目的が24%と、主に平日において毎日利用するであろうと思われる利用者の占める割合は半分にも満たない。このことは、通勤通学問わず定期券利用者が12%と低割合となっていることとも関連し、路線バス事業を営むうえでの安定収入に乏しい状況を物語っている。

八戸市の福祉施策の一環として交付している高齢者や障がい者向けの特別乗車証(はつらつ共通バス券・ほほえみ共通バス券)の利用者は、現金支払の利用者とほぼ同割合の33%を占めている。現在の特別乗車証制度の枠組みでは、バス事業者へ市から支払われる負担金の額が固定されているため、今後高齢化が進み特別乗車証の利用者割合が増加するものと仮定すると、運送収入が硬直化し、路線バス事業の持続性・発展性(サービス供給の維持・拡大)を阻害することが懸念される。

- ・以上のことは、八戸市内を運行しているすべてのバス路線に共通するとは限りませんが、今回調査したような不採算路線に関していえば、公的補助がなければ持続的な運行は極めて厳しく、場合によっては路線の休廃止を招きかねない状況にあります。
- ・路線バスが、自家用車を利用できない高校生や高齢者などが日常生活を営むうえで必要不可欠な交通手段であることは、一般的に理解されているところですが、自家用車を利用(家族等の送迎を含む)できるひとたちにも、通勤等の場面において自発的にバスを利用できる機会を「考え」ていただき、地域の生活手段としてバスが必要だと意識を共有できるとすれば、それを「育てていく」ことが大事だと考えます。
- ・そこで、八戸市では、バス事業者とともに路線バスのサービス向上に向けた協議および施策を継続する一方で、持続的な運行が厳しくなっているバス路線の沿線地域(特に国庫補助路線や市単独補助路線以外に利用できるバス路線が存在しない地域)の沿線住民や沿線企業とともに、路線バスの重要性・有用性について意識共有を図っていくモビリティ・マネジメントの手法について検討し、試行的に実践していく予定です。

<参考データ：広域的幹線的生活交通バス路線通勤利用実態調査結果>

運送収入の落ち込み等により、国庫補助要件を満たせず、八戸市が単独または沿線町と協議して補助することで維持している広域的幹線的生活交通バス路線(5路線*)を対象に、平成22年2月23日(火)~25日(木)の連続する3日間の全運行便において、乗車した利用者から聞き取り調査を行い、利用目的(通勤利用の有無)や運賃の支払い方法等を分析しました。

*調査対象路線

八戸線(ラピア~高館経由~五戸中央)、荒谷線(ラピア~荒谷)、市ノ沢線(ラピア~大洋公園前)、軽米線(十一日町・八日町~軽米病院)、大野線(ラピア~大野)の5路線

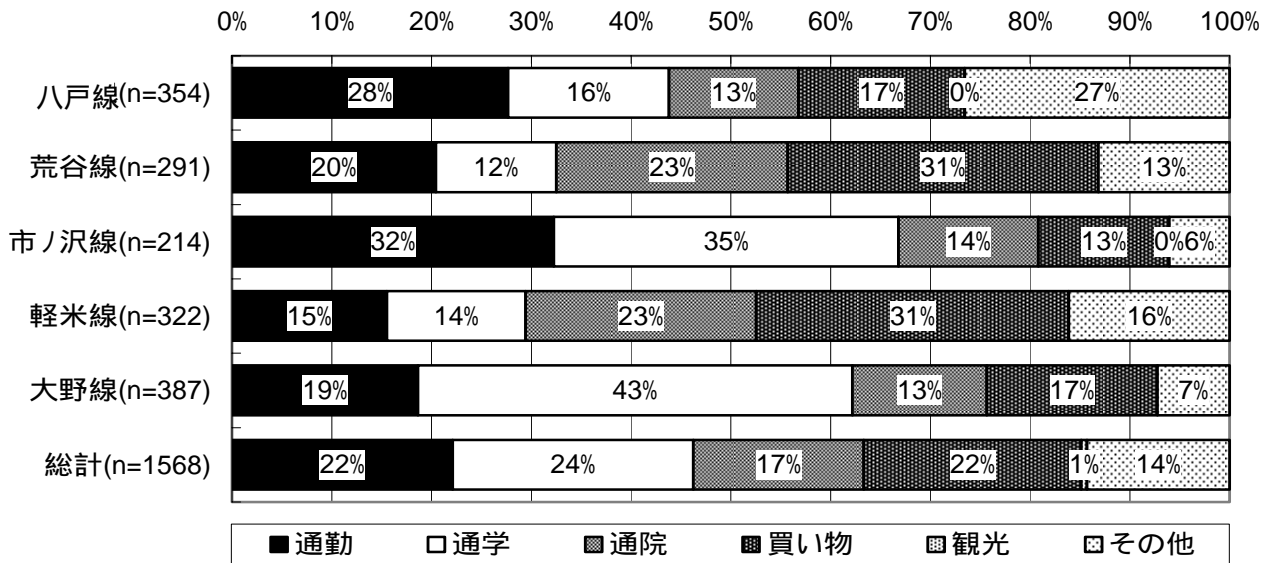


図 バスの利用目的

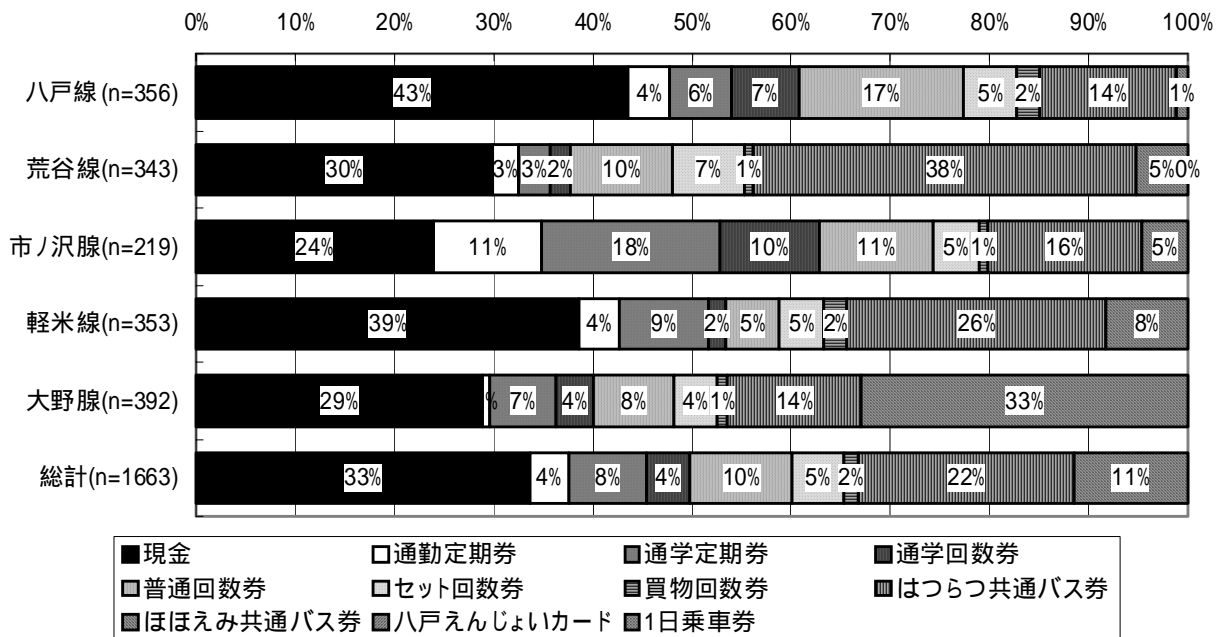


図 バス運賃の支払い方法

【解説】モビリティ・マネジメントとは

ひとり一人のモビリティ(移動)が社会的にも個人的にも望ましい方向*に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策をいいます。

*たとえば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向

(出典：土木学会編：『モビリティ・マネジメントの手引き』)

一般的には、環境負荷の軽減や道路混雑緩和のために「マイカーとの付き合い方」を考え、できるだけ公共交通や自転車を活用して移動するようになることをこの施策の目標としています。

【参考事例】栃木県宇都宮市におけるモビリティ・マネジメントによるバス利用促進

栃木県宇都宮市と周辺市町村により構成される県央地域公共交通利活用促進協議会は、宇都宮大学と共同で、国道 123 号線沿線にお住まいの住民の方を対象に、バス利用促進策（モビリティ・マネジメント）を実施しました。具体的には、平成 18 年 10 月から、バス会社 3 社の時刻表を統合した「統合時刻表」や公共交通に関する冊子等を配布し、その前後に、交通行動に関するアンケート調査を実施しました。

アンケート調査の結果から、統合時刻表等の配布後に、公共交通の利用頻度が 15 パーセント増加、クルマの利用頻度が 5 パーセント減少するなど、バスの利用促進、自動車利用の抑制に効果があったことがわかりました。県央地域公共交通利活用促進協議会では、今後も引き続き、モビリティ・マネジメントの推進に向けた取組みを実施していく予定です。

出典：栃木県宇都宮市ホームページ

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/bus/kotsu_sokushinkyogikai/001866.html

【参考事例】愛知県新城市における公共交通活性化の取り組み

愛知県東部に位置する新城市（人口約 5 万人）では、利用者の減少と採算性の悪化により、バス路線のほとんどが公的な補助によって存続され、その負担も増加しています。一方、少子化による学校の統廃合や高齢者の移動手段確保の意味からバスの必要性が高まっていました。

そのため、新城市では、全市的な組織だけでなく、「一つバス路線に限定した行政区の枠を超えた利用者、住民が参加する組織が必要である」との結論にいたり、「路線を守り育てる会」を設置しました。

「路線を守り育てる会」は 3 路線に設置されましたが、特に積極的な活動を行っている「つくであしがる線を守り育てる会」では、その活動効果として、顕著なバス利用増加が見られています。

< 路線を守り育てる会の概要 >

バス路線を作る

新たに路線を新設する場合は、事前に路線を守り育てる会を組織し、運行ルート、運行時間、運行回数などを協議します。参加メンバーは、行政区の役員、小中学生の保護者、老人クラブ会員、バス利用者などです。

バス路線を守る

実際の運行について実績データを分析し、無駄な運行を無くすことや、利用促進の取り組み等を行っています。場合によっては、運行ルート・運行時間の変更案をまとめる活動も行います。

路線を育てる

会員によるアンケート実施、利用促進のための情報チラシを作成するなど、地域のバス路線として育てるための自発的な取り組みを進めています。

出典：国土交通省ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/soukou-magazine/0911shinshiro-aichi.pdf>



図 路線を守り育てる会の自発的活動例

事業3 手軽に乗れるバスサービス戦略		目標1		目標2		目標3		
<p>「運賃」という視点から、バスに「手軽に」乗れることを目的とした戦略です。</p> <p>「分かりやすく」「支払しやすい」運賃体系や企画乗車券の商品化を検討していきます。</p>								
事業3 - 1 運賃体系再構築プロジェクト								
<p>利用者にとって「分かりやすい」運賃体系を設計しつつも、交通事業者の事業性向上に寄与し、利用者の合理的な負担感にも配慮するスキームを検討します。また、乗継時の運賃負担を軽減する仕組みも考えていきます。</p>								
<ul style="list-style-type: none"> 現在の運賃区界を改定します。 細かすぎず、分かりやすい運賃制度を設定しつつ、中心街等での乗継に配慮した仕組みを構築します。 	実施主体	21年度		22年度		23年度		24年度 以降
		上	下	上	下	上	下	
	八戸市交通部 南部バス(株) 十和田観光電鉄(株) (八戸市)	実施検討 収支予測		準備 (システム更新)		実施・評価		継続
事業3 - 2 企画乗車券企画・商品化プロジェクト								
<p>一日に何度かバスを利用するときや、家族や友人など小グループでバスに乗るときに、その都度、運賃を確認して両替して・・・と「手軽」にはいきません。このプロジェクトでは、例えば、個人用・小グループ用の一日乗車券を企画、試行し、もっと手軽にバスを利用できることを目的としています。</p>								
<ul style="list-style-type: none"> 一日乗車券(個人用・小グループ用等)等の商品企画・開発を実施。 事業3 - 1の運賃体系の再構築に先行させて実施します。 	実施主体	21年度		22年度		23年度		24年度 以降
		上	下	上	下	上	下	
	八戸市交通部 南部バス(株) 十和田観光電鉄(株) (八戸市)	企画	エリア 限定 試行	試行・評価		本格実施		
事業3 - 3 定期券の使いやすさ向上プロジェクト								
<p>定期券購入者を対象とした調査の結果、券面に示された区間外でも一定のエリア内が利用可能となる「フリータイプ」の定期券に対する要望が高いことがわかりました。そのため、「分かりやすい」運賃体系への再構築にあわせて、「フリータイプ」の通勤・通学定期券の発行の可能性について検討します。あわせて、昼間時の業務目的や帰宅時の買い物目的などにも利用可能となる仕組みを検討します。</p>								
<ul style="list-style-type: none"> 運賃体系の再構築にあわせ、使いやすいフリー定期券等について検討します。 	実施主体	21年度		22年度		23年度		24年度 以降
		上	下	上	下	上	下	
	八戸市交通部 南部バス(株) 十和田観光電鉄(株) (八戸市)			検討		実施・評価		(必要に応じて)継続

事業3 - 1 運賃体系再構築の考え方

運賃均一区間等の設定の検討

利用者にとって分かりやすい運賃であり、事業者にとっても定期券・回数券等の精算が容易になるメリットがあります。（参考：現在の八戸市内の平均運賃支払額 170～180 円）

50 円刻み運賃の検討

わかりやすい運賃とするため、50 円刻み運賃（小児運賃は、大人運賃÷2+5 円など）の導入可能性について検討します。この運賃の場合、現行の運賃区界を大きくセグメント（区分）することができるメリットがあります。

（例）京都交通（舞鶴市）、伊予鉄バス（松山市）

運賃体系再構築に合わせた運賃表示システムの改良

運賃体系再構築に合わせて運賃表示システムの改良等を行います。

事業3 - 2 企画乗車券の企画・商品化の考え方

企画乗車券の商品化について、運賃体系の再構築に先行させて実施（試行）することを検討します。なお、平成 21 年度および 22 年度の段階では、企画乗車券による利用者数や収入の変化を評価することを目的に、対象地域や対象者を限定したトライアルを行います。想定される実施例は次のとおりです。

八戸市内土日祝共通一日乗車券等の検討

八戸市内（旧八戸市内地域）において各バス事業者が、土日祝日一日フリー乗車券の共通化を検討します。

家族・友人など小グループで利用できる一日乗車券の具体化

小グループで利用できる一日乗車券等について検討します。

学生向け企画乗車券の検討

郊外に立地し、バスの利便性が薄いと思われる市内大学（短大）の学生向けに、モビリティ・マネジメンツ的な観点から、バス利用を誘発する企画乗車券の開発を検討します。

【参考事例】ストラスブール市（フランス）におけるチケット

- ・ 時間制乗車券（1 人用）；
最初のバスの乗車から 24 時間以内に限り、市内全路線あるいは一定のゾーン内が乗り放題となります。導入の場合、有効期間の設定方法を検討する必要があります。
- ・ 家族（小グループ）乗車券（trio チケット）；
同一行程の 3 人が 1 枚のチケットで、市内全路線あるいは、一定のゾーン内が乗り放題となります。家族や友人との利用を想定。最初のバスの乗車から 24 時間以内に限り有効。土曜・休日だけでも効果があります。

【その他想定例】

- ・ 入館料付乗車券； 温浴施設・観光施設の入館料付乗車券

事業3 - 3 定期券の使いやすさ向上の考え方

定期券利用者から改善の要望として多い「定期券の利用範囲の拡大」は、運賃制度と密接に関係してくるため、均一運賃や地帯性運賃の採用など運賃体系の再構築に向けた検討と併せて考えていきます。その上で、フリー定期券等の導入可能性について検討し、定期券の使いやすさの向上を図ります。

<参考データ：通勤定期券保持者モニター調査結果>

通勤者向けのサービス向上策等の検討を行うため、バス定期券発売窓口や市内の事業所等において定期券購入の理由、定期券で改善を要すること等についてモニター調査を実施しました(平成22年3月)。その結果、定期券の利用範囲の拡大を望む声が高いことがわかりました。

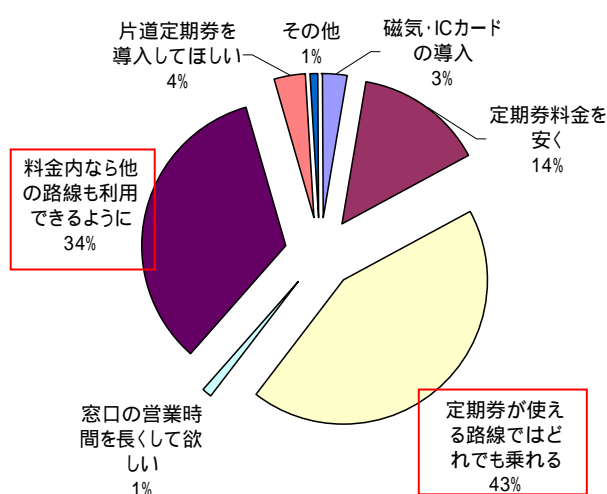


図 定期券で改善を要すること
(通勤定期券保持者モニター調査)

【参考事例】市バスフリー通勤定期券(京都市)
220円均一区間及び市内周辺部の調整区間の一部地域が全て乗り放題となる定期券を、地域別に計7種類発売しています。
お値段も「市内中心フリー」の場合は均一区間通勤定期券と同額、「各周辺地域フリー」は地域ごとの定期券運賃の平均的な金額とお求めやすくなっており、ご利用範囲のたいへん広い便利な定期券です。



図 (左) 市バス単独の定期券 (右) 地下鉄との連絡定期券

出典：京都市交通局ホームページ
<http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000019525.html>

事業4 まちなか公共交通「わかりやすさ」倍増戦略		目標1	目標2	目標3	
<p>八戸市では、中心街（まちなか）の公共交通が複雑に運行されています。一方通行のまちなかでは路線バスが往路と復路で異なる停留所に停まったり、路線によっては、停車しない停留所があったりするなど、慣れない利用者には「わかりにくい」のが現状です。それを大幅に改善し、多くの市民や来訪者が「迷いにくくなる」「不安を感じにくくなる」公共交通情報の提供を行います。</p>					
<p>事業4 - 1 「バスマップはちのへ」発行プロジェクト</p>					
<p>現在、八戸市内のバス事業者では地図と一体になった路線図（バスマップ）を発行していません。3事業者共通のバスマップを製作し、それを八戸市にはじめて訪れた転入者や観光客などに利用してもらうことで、公共交通を利用したまちめぐりを促進していくことが狙いです。</p>					
<p>・観光客、生活者ともに「使える」バスマップを提供するとともに、モビリティ・マネジメント施策としての活用策を検討します。</p>	実施主体	21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度 以降
	<p>八戸市 八戸市交通部 南部バス（株） 十和田観光電鉄（株）</p>	試供的配布	継続（更新）・評価		
<p>事業4 - 2 路線ナンバリング設定プロジェクト</p>					
<p>八戸市中心街を起点にして、「どの方面」に向かうバスかが一目でわかるように、バスの路線番号を新たに設定します。</p>					
<p>・路線ナンバリングを設定し、LED・方向幕を改修・更新します。</p>	実施主体	21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度 以降
	<p>八戸市交通部 南部バス（株） 十和田観光電鉄（株） （八戸市）</p>	<p>準備 （データ改修 方向幕更新）</p>	実施	評価	
<p>事業4 - 3 来街者対策バス情報案内プロジェクト</p>					
<p>八戸市中心街に加えて、八戸駅および本八戸駅等を対象に、路線バスの利用に関する案内表示等を整備します。</p>					
<p>・中心市街地に加え八戸駅および本八戸駅等において、路線バスに関する「わかりやすい」のりば案内や行先案内等の情報を提供します。</p>	実施主体	21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度 以降
	<p>八戸市</p>	実施検討	準備	実施	

事業4 - 1 「バスマップはちのへ」の発行のイメージ

平成 20 年度公共交通活性化総合プログラム事業により、東北運輸局が作成した「バスマップはちのへ」を今後も適宜更新し、観光客や市民（転入者など）に提供するとともに、自発的なバス利用の促進を図る「モビリティ・マネジメント」のツールとしての活用を図ります。



図 平成 21 年度版「バスマップはちのへ」

事業4 - 2 路線ナンバリングの設定とLED・方向幕での対応

わかりやすい方面別記号の設定

たとえば、「中心街（三日町・八日町・朔日町・六日町）」の「方面別記号」は「C（Central）」とするほか、方面別の代表的な地名・施設等を連想させるようなアルファベット記号と、それぞれのルートカラーを設定します。

バス車両のLED・方向幕のナンバリングの対応

東北新幹線八戸以北延伸（平成 22 年 12 月予定）を見据え、方面別記号と既存の行先番号を組み合わせた行先表示（方向幕・LED）を行ないます。



事業4 - 3 中心市街地への来街者対策としてのバス情報案内の考え方

八戸市中心市街地活性化基本計画における「まちなかに来やすくする」との基本方針に基づき、また、八戸ポータルミュージアム「はっち」の開館（平成23年2月予定）や東北新幹線八戸以北延伸の時期を見据え、平成22年度中を目途に、中心街に加え八戸駅および本八戸駅等において路線バスののりば案内や行先案内等の情報を提供・改善します。

また、八戸市への来訪者に対するサービス提供方策として、ホテルや飲食施設にバスマップや八戸駅線等のバス時刻表を置き、情報提供を行うことも検討します。



図 岐阜市のバス情報案内

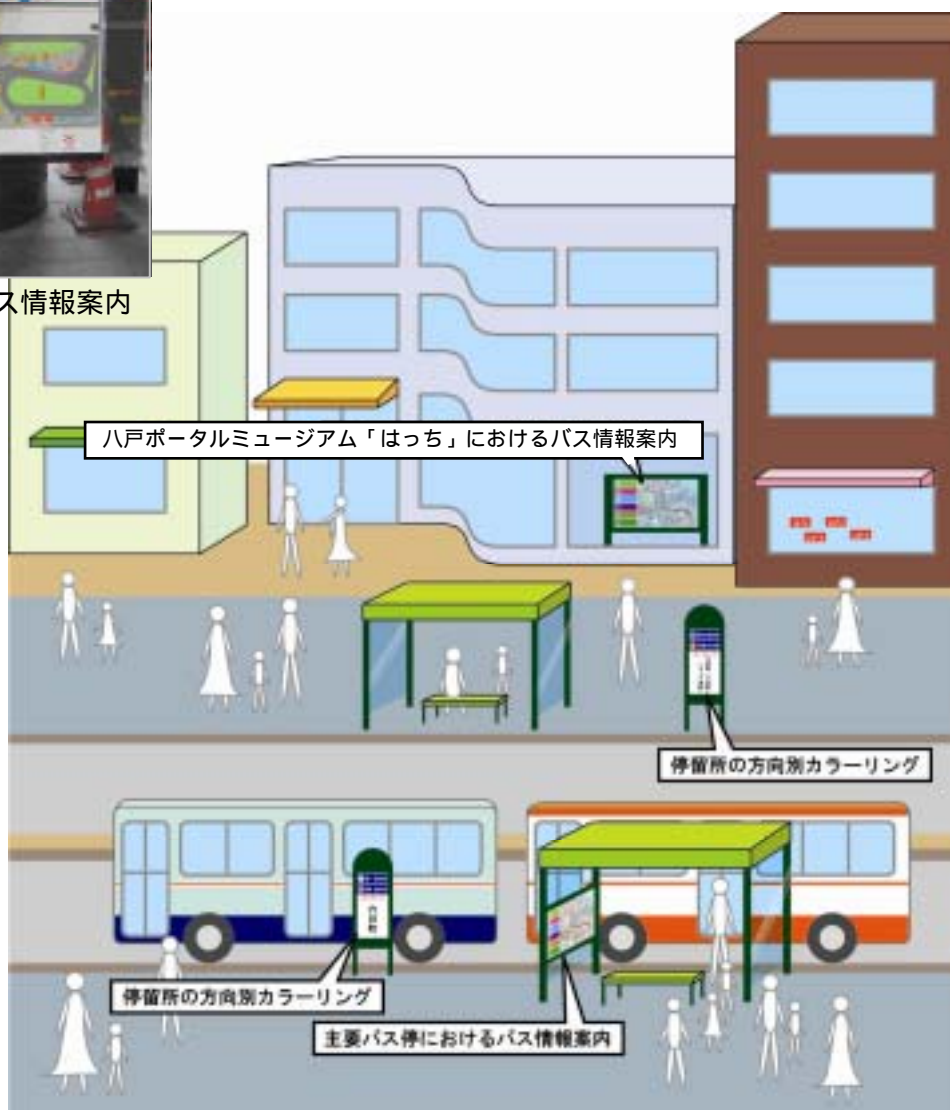


図 中心市街地におけるバス情報案内イメージ案

5．計画期間

この計画は、平成 21 年度から平成 24 年度までの 4 年間を計画期間とします。

6．その他計画の実施に関し市町村が必要と認める事項

この計画に定める各事業については、基本的に八戸市地域公共交通会議（その構成団体含む）が実施主体になり、関係者間の連絡調整や検討を行ないつつ、実施するものとします。