

八戸市地域公共交通総合連携計画(平成22年3月変更)新旧対照表

資料1 - 1

(旧)		(新)		備考	
頁	行(または図・表)	頁	行(または図・表)		
表紙		平成21年3月	作成:平成21年3月 変更:平成22年3月		
2			・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み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。	追加	
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		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			
11	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	11	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		
11	8	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。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。	11	8	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。
11	*スケジュール表 対象:中居林	21年度 実施検討 22年度 等間隔運行の実施 *共同運行化の検討 23年度 評価 継続	11	*スケジュール表 対象:中居林	21年度 等間隔運行の実施 22年度 評価・継続 23年度 継続
11	事業1-3 等間隔運行路線情報戦略プロジェクト	11	事業1-3 等間隔運行路線情報戦略プロジェクト		
11	*スケジュール表	22年度～ 継続	11	*スケジュール表	22年度～ 継続(実施規模拡大)
12	事業1-2 夜間における小型乗合交通の導入イメージ	12	事業1-2 夜間における小型乗合交通の導入イメージ		
12	6	・路線バス需要が低下する、夜間・休日等の時間帯に限定して、バスの運行経路もしくは、鉄道駅(八戸駅)や中心街から郊外団地までの輸送を行います。	12	6	・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。
13	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	13	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		
13	2	・中心街停留所(十三日町、三日町(八日町)、六日町、十六日町、神明宮前)では、停留所「方面記号」のシールを貼付し、時刻表に「ナンバリング(新系統番号)」の掲出を行います。	13	2	・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あわせて、特に、八戸駅線の起点となる駅周辺およ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。
13	4	・他の停留所への展開については、時刻表作成の方法の改良等を見込んで進めます。	13	5	・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。
14	事業2「育てる公共交通」(協働交通)構築プロジェクト	14	事業2「三位一体」型地域公共交通マネジメント戦略	構成変更	
14	6	「育てる公共交通」(協働交通)プロジェクトは、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって、「地域の生活に使える」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。	14	6	「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。
14	13	・平成21年度上半期においては、2路線(地域)程度をモデル的に抽出し、沿線住民や関連事業者等の意思・意欲を確認(協議)の上、下半期における実験運行を実施します。 ・平成22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。	14	1	・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。
14	事業2「育てる公共交通」(協働交通)構築プロジェクト	14	事業2-1「育てる公共交通」(協働交通)構築プロジェクト	構成変更	
			14	9	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。
14	*スケジュール表	21年度(上)沿線住民・事業者と協議(下)試験運行 22年度・23年度 試験運行の継続・他路線での適用(試験運行)	14	*スケジュール表	21年度 沿線住民・事業者と協議 22年度・23年度 実験運行の実施(検討のうえ適用路線拡大)
			14	事業2-2「育てる」マネジメント実践・普及プロジェクト	追加
			14	12	「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。
			14	*スケジュール表(説明文)	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。
			14	*スケジュール表 実施主体	八戸市
			14	*スケジュール表	21年度 - 22～23年度 モビリティ・マネジメント手法の検討・実践 24年度以降(必要に応じて)継続

八戸市地域公共交通総合連携計画(平成22年3月変更)新旧対照表

資料1-1

(旧)		(新)		備考	
頁	行(または図・表)	頁	行(または図・表)		
	事業2「育てる公共交通」(協働交通)への転換イメージ	14	事業2-1「育てる公共交通」(協働交通)への転換イメージ		
14	13	14	21	<p>・平成21年度上半期においては、2路線(地域)程度をモデル的に抽出し、沿線住民や関連事業者等の意思・意欲を確認(協議)の上、下半期における実験運行を実施します。</p> <p>・平成22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。</p>	
		20	事業2-2「育てる」マネジメントの必要性	追加	
		20	2	<p>・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ていない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)</p>	追加
		20	5	<p>・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、通勤通学間わず定期券利用者が12%と低割合となっていることも連関し、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。</p>	追加
		20	9	<p>・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はほぼ同割合の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。</p>	追加
		20	15	<p>・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關していえば、公的補助がなければ持続的な運行は極めて難しく、場合によっては路線の休止を招きかねない状況にあります。</p>	追加
		20	18	<p>・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。</p>	追加
		20	23	<p>・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。</p>	追加
		20	28	<p><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></p> <p>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。</p> <p>*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</p>	追加
		21	図	図 バスの利用目的	追加
		21	図	図 バス運賃の支払い方法	追加
		21	1	<p>【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。</p> <p>*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」)</p> <p>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できるようになることをこの施策の目標としています。</p>	追加
		22	1	<p>【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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>出典:栃木県宇都宮市ホームページ http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/bus/kotsu/kotsu_sokushi_nkyogikai/001866.html</p>	追加

八戸市地域公共交通総合連携計画(平成22年3月変更)新旧対照表

資料1-1

(旧)			(新)			備考
頁	行(または図・表)	内容	頁	行(または図・表)	内容	
			22	12	<p>[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す。</p> <p>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。</p>	追加
			22	20	<p><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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	追加
20			23		事業3-3 定期券の使いやすさ向上プロジェクト	追加
20			23	12	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。	追加
20			23		*スケジュール表(説明文)	追加
20			23		*スケジュール表 実施主体	追加
20			23		*スケジュール表	追加
20	事業3-2 企画乗車券の企画・商品化の考え方		24		事業3-2 企画乗車券の企画・商品化の考え方	
20	25	なお、平成21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、対象地域を限定したトライアルを開始します。	24	14	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。	
21	6	共通回数券の共通発行の検討 共通回数券を共通発行とした場合の事業者間の精算の仕組み等を検討します。	24	22	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される市内大学(短大)の学生向けに、モビリティ・マネジメント的な観点から、バス利用を誘発する企画乗車券の開発を検討します。	

八戸市地域公共交通総合連携計画(平成22年3月変更)新旧対照表

資料1-1

(旧)		(新)		備考		
頁	行(または図・表)	頁	行(または図・表)			
			25	事業3-3 定期券の使いやすさ向上の考え方	追加	
			25	2	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。	追加
			25	図	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)	追加
			25	11	[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求めやすくしており、ご利用範囲のたいへん広い便利な定期券です。 出典:京都市交通局ホームページ http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000019525.html	追加
			25	図	図 (左)市バス単独の定期券 (右)地下鉄との連絡定期券	追加
	事業4-1「バスマップはちのへ」発行プロジェクト		26	事業4-1「バスマップはちのへ」発行プロジェクト		
22	7	現在、八戸市ではバスマップ(路線図)が発行されていません。3事業者共通のバスマップを製作し、それを市民や観光客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。	26	7	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。	
	事業4-1「バスマップはちのへ」の発行のイメージ		27	事業4-1「バスマップはちのへ」の発行のイメージ		
23	2	平成20年度公共交通活性化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。	27	2	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。	
	事業4-2 路線ナンバリングの設定とLED・方向幕での対応		27	事業4-2 路線ナンバリングの設定とLED・方向幕での対応		
23	6	分かり易い方面別記号と路線番号の設定 たとえば、「中心街(三日町・八日町・朔日町・神明宮前)」の「方面番号」は「C(Central)」とするほか、方面別の代表的な地名をアルファベット記号で作成し、停留所や路線図で示すときは「ルートカラー」を表示します。さらに、具体的路線を2桁の数字で示します。	27	6	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。	
23	13	東北新幹線八戸以北延伸(平成22年12月予定)を見据え、方向幕・LEDの改修を行ないます。	27	12	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		28	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		
24	2	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、(仮称)八戸市中心市街地地域観光交流施設の完成時期及び東北新幹線八戸以北延伸の時期を見据え、平成22年度中を目標に、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します。	28	2	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年度中を目標に、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。	

行数については、表題ごとではなく、同一ページ内の通算でカウント(表題部も含む。ただし、スケジュール表ほか図・表は含めず)。