

第2次八戸市地域公共交通総合連携計画（平成25年度策定）

八戸市地域公共交通『品質向上』プラン

平成26年3月

八戸市

八戸市地域公共交通『品質向上』プラン

－ 目 次 －

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
1－1 基本理念～第2次八戸市地域公共交通総合連携計画が目指すもの～	1
1－2 新たな基本理念に基づいた交通施策を実施するための方針と目標設定	3
2. 計画の区域	8
3. 計画の目標	8
3－1 目標に対する指標の設定について	8
3－2 指標の考え方	8
3－3 目標と指標との関係	9
3－4 設定した各指標の概要	10
3－5 八戸市が目指す地域公共交通ネットワークの将来像	13
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	14
4－1 幹線・交通拠点の便利さ向上戦略	15
4－2 多様な主体と連携した「育てる公共交通」構築戦略	21
4－3 「迷わず乗れる」情報提供戦略	28
4－4 「快適に乗れる」環境改善戦略	32
5. 計画期間	35
6. その他計画の実施に関し市町村が必要と認める事項	35
7. 参考資料(第1次連携計画との整合及び改訂フレーム)	36

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～第2次八戸市地域公共交通総合連携計画が目指すもの～

- ・本連携計画では、路線バスだけでなく、鉄道・タクシーも含めた地域公共交通を「良くする」ことで、魅力的で活力あるまちづくりに寄与することを目的とします。
- ・また、これまで育ててきた地域公共交通をさらに利用してもらえるように、「品質」を継続して向上させるとともに、積極的に知ってもらうことが重要です。
- ・そこで、以下に示した2つの基本理念を基に、新たな八戸市の公共交通の姿を目指し、次世代に引き継いでいきたいと思います。

基本理念①

- ・複数の交通モードを結びつけ、市内全体として（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」と感じられるサービスを実現し、住みよく、活力あるまちづくりに寄与します。

◇これまで、中心街を起点に利用者が多く見込まれる路線バス区間を「市内幹線軸」として位置づけ、等間隔運行や小規模需要時間帯での乗合交通の運行を実施するとともに、各停留所や八戸駅等での「わかりやすい路線案内」の実施や「バスマップはちのへ」の発行等により、情報提供の充実を図り、（クルマほどではないけれど）「意外と使える」「迷わず乗れる」と感じてもらえる路線バスの利用環境づくりを進めてきました。

◇この路線バスの「市内幹線軸」での高水準な運行サービスを継続して提供していくとともに、広域的な輸送モードである鉄道との役割分担と連携強化によりお互いの利便性を向上させ、タクシーとも連携することによりクルマでなくても移動できる範囲を拡大させ、（クルマほどではないけれど）「意外と使える公共交通」の実現を図っていく必要があります。

◇また、路線バスの各停留所やバスターミナルでのわかりやすさをさらに改善するとともに、複数の交通モードの乗継拠点となる主要な駅やバスターミナルにおいて、「わかりやすい交通情報」の提供や「人による交通案内とおもてなし」により乗継負担の軽減を図ることにより、「乗りたい公共交通に迷わず乗れる」環境づくりを行っていく必要があります。

◇使いやすい地域公共交通ネットワークの確保と交通拠点の機能強化により、市内のまちづくりの拠点の接続利便性を向上させ、コンパクトな市街地形成と住みよく、活力あるまちづくりに寄与していくことを目指します。

基本理念②	・他分野の施策との連携や多様な主体と協働して地域公共交通を見つめなおし、育て、次世代に引き継ぎます。
◇これまでの路線バスや地方鉄道は、交通事業者が路線やダイヤを定め、自らの事業運営により運行サービスを提供してきましたが、利用者数、運送収入とも減少に歯止めがかからない状況が続き、行政が一定の公的補助を投入することで維持されてきました。 ◇このような中、当市では行政が路線バスの活性化に積極的に関与しながら、第1次計画に基づき、公営・民営交通の連携や一定期間の財政投入を行い運賃体系の再構築に取り組んできた結果、利用者数が増加傾向に転じるとともに、運送収入の減少にも下げ止まりの傾向が出てきております。 ◇しかしながら、将来的な人口減少と少子化のさらなる進展が予想される中で、日常の通勤・通学、通院、買物に不可欠な移動手段を持続的に維持・確保していくことは容易ではありません。鉄道やタクシーについても、これまでの枠組みで継続的に利用者を確保していくことが難しい状況にあります。 ◇これからの地域公共交通は、交通事業者・行政の努力だけで行うような従来の枠組みではなく、沿線の住民や企業、沿線施設との連携・協力により、地域に適した運営・運行形態で移動手段を確保し、教育現場とも連携しながら将来に引き継いでいく必要があります。 ◇また、複数交通モード間の連携や、まちづくり施策や観光振興策との連携により、新たな需要を創り出し、路線の維持と活性化を図っていく必要があります。 ◇地域公共交通を理想的な形で次世代に引き継ぐためにも、他分野の施策との連携や多様な主体と協働し、継続的に改善し、育てていく仕組みづくりを目指します。	

1-2 新たな基本理念に基づいた交通施策を実施するための方針と目標設定

(1) 基本方針①

基本方針①	・路線バスの「市内幹線軸」における高頻度サービスの維持と複数モードによる交通拠点の機能強化
基本目標1	・「生活」と「交流」を支える移動手段として、市民や来訪者に「選ばれる」地域公共交通網の形成
◇ 第1次計画では、路線バスネットワークを「階層化」し、「市内幹線軸」における公営・民営連携での高頻度・等間隔運行（例：八戸駅線、八太郎幹線軸）のほか、毎時同じ時刻に運行する「パターンダイヤ」を導入するなど、市民や利用者に「信頼される」路線バスへの転換を目指してきました。 ◇ 本計画では、路線バスの「市内幹線軸」における高頻度サービスを維持したうえで、路線バスのほか鉄道やタクシーなど複数のモードが結節する交通拠点（主な駅やバスターミナル等）を明確にし、情報・案内基盤の充実を図ることで、通勤・通学、通院、買物などの「生活」や、観光・ビジネスなどの「交流」に欠かせない移動手段として、市民や来訪者に「選ばれる」地域公共交通網の形成を図ります。	

設定の意義

<本市における地域公共交通網の形成に関する課題>

- ・第1次計画では、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きています。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影響する取組みです。そのため、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ことが求められます。
- ・他方で、第1次計画では、路線バスのほか、鉄道・タクシーなど、他の交通モードとの結節点は明示しておらず、交通事業者間の乗継調整、乗継案内等が不十分な事例や箇所が一部存在しています。また、路線バスだけでは移動できない地域や時間帯への対応も課題と言えます。
- ・そこで、本計画では、路線バスだけでなく、市内の交通資源である鉄道、タクシー等との連携・協力に基づき、市内における「生活」と「交流（観光・ビジネス等）」を支え、市民や来訪者から「選ばれる」地域公共交通網を形成します。

交通モード・階層		役割・位置づけ
鉄道		・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。 ・在来線については、市内の移動も担う。
路線バス	市内幹線軸	・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10幹線軸（P.16図4-2参照）は、市内の移動の中核を担う重要な交通軸。 ・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。
	広域路線	・周辺町村及び市郊外部と中心街との移動を担う交通。 ・八戸圏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。
	市内交通	・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。 ・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。
タクシー		・鉄道・路線バスでは対応できない時間帯・区域を担う交通。 ・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。（※深夜乗合交通「シンタクン」をモデルとした事業展開等）

＜地域公共交通ネットワークを繋ぐ交通拠点・ターミナル整備＞

- ・八戸市内または八戸圏域内の移動では、鉄道と路線バスなど、交通モード間の乗り換え移動があり、「地域公共交通ネットワークの形成」だけではなく、「交通拠点・ターミナル機能」の強化も同時に求められています。
- ・例えば、本八戸駅は、八戸市中心街への玄関口であり、市内の各方面へ移動する上で重要な交通拠点でありながら、案内がわかりにくい、乗り換えしにくいなど、交通拠点・ターミナル機能として課題があります。
- ・そこで、鉄道・路線バス・タクシーなど、複数の交通モード間の乗り換えに配慮した、交通拠点・ターミナル整備を行います。

＜都市計画マスタープランで掲げる「コンパクト&ネットワークの都市構造」への貢献＞

- ・「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&ネットワークの都市構造の形成」という土地利用の方向・概念が示されています。また「第2期八戸市中心市街地活性化基本計画」では、中心市街地への多様な都市機能の集積を進める方針が示されています。すなわち、八戸市のまちづくりにおいては、環境負荷の軽減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、第1次計画では、八戸市の交通軸となり、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、高頻度・等間隔運行での交通サービスの提供を行ってきております。
- ・本計画では、「市内幹線軸」での高水準な運行サービスの実施を継承していくとともに、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位置づけることにより、「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させ、「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」の推進を目指します。

(2) 基本方針②

基本方針②	・ 多様な主体との協働・連携に基づく「おでかけしやすくなる」交通まちづくりの推進
基本目標2	・ 八戸市の地域公共交通を育てる「応援団」の拡大
◇ 第1次計画では、地域・交通事業者・行政が三位一体となって地域公共交通を見つめなおし、自家用車利用の社会人や大学生など、より幅広い層に利用されるよう「育てる公共交通」に関する諸施策を位置づけ、実践してきました。 ◇ 本計画では、「育てる公共交通」の諸施策を継続させたうえで、本市におけるまちづくり・観光政策や多様な主体との協働・連携により、より多くの市民や来訪者が「おでかけしやすくなる」地域公共交通に育てる施策を重視します。そのためには、事業を通じて、行政や交通事業者だけではなく、本市の地域公共交通を支える「応援団」の拡大を図ることが大切だと考えます。	

設定の意義

<多様な主体との協働・連携に基づく「おでかけしやすくなる」交通まちづくり>

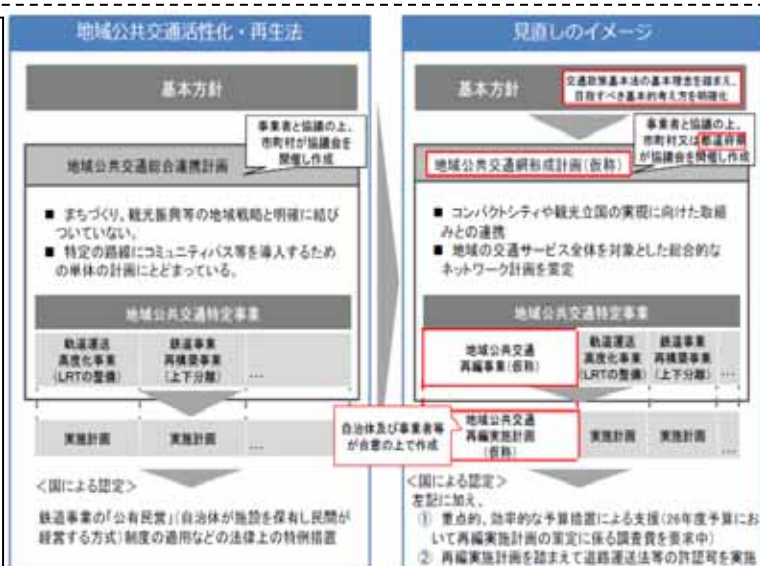
- ・ 第1次計画では、持続的な路線バス運行が厳しい路線を対象に、住民協議会が運営・運行主体になる仕組みへの運行負担金の支出を行うスキームを示すなど、沿線住民や沿線企業等の積極的な参画による取り組みを「育てる公共交通」のプロジェクトとして位置付けてきました。
- ・ 今後、地域公共交通を支えるためには、行政・交通事業者だけではなく、「学校」「医療」「商業」「観光」等、地域づくりに係わる様々な主体と連携することが求められます。
- ・ そこで、本計画では、多様な主体と協働・連携できるよう問題点・課題の共有化、課題解決に向けた検討等の意見交換が行える環境を整備します。また、「誰でも」「いつでも」苦情や改善の意見が言え、市民とのコミュニケーションが図れる仕組みづくりを検討します。

<「まちづくり」「観光振興」等の施策との連携>

- ・ 八戸市の上位計画には、「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。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。
- ・ そこで、計画の推進にあたっては、まちの変化を支え、交通がまちを変える「交通まちづくり」の視点から「中心市街地の活性化」、「都市計画」や「観光政策」等を先導します。
- ・ また、国の「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方」では、「まちづくりや観光振興の取組みとの連携」や「地域の交通サービス全体を対象とした総合的なネットワーク計画の策定」を含めた見直しが示されていることから、関連施策との連携を図りながら、都市構造づくりに寄与します。

【制度的枠組み見直しの動き】

- ・ 現在の地域公共交通に係る問題点として、地域住民のニーズやまちづくり構想とのミスマッチの発生が指摘されています。
- ・ 法制度見直し後のイメージでは、まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワーク計画の形成の視点が重要視されています。



(3) 基本方針③

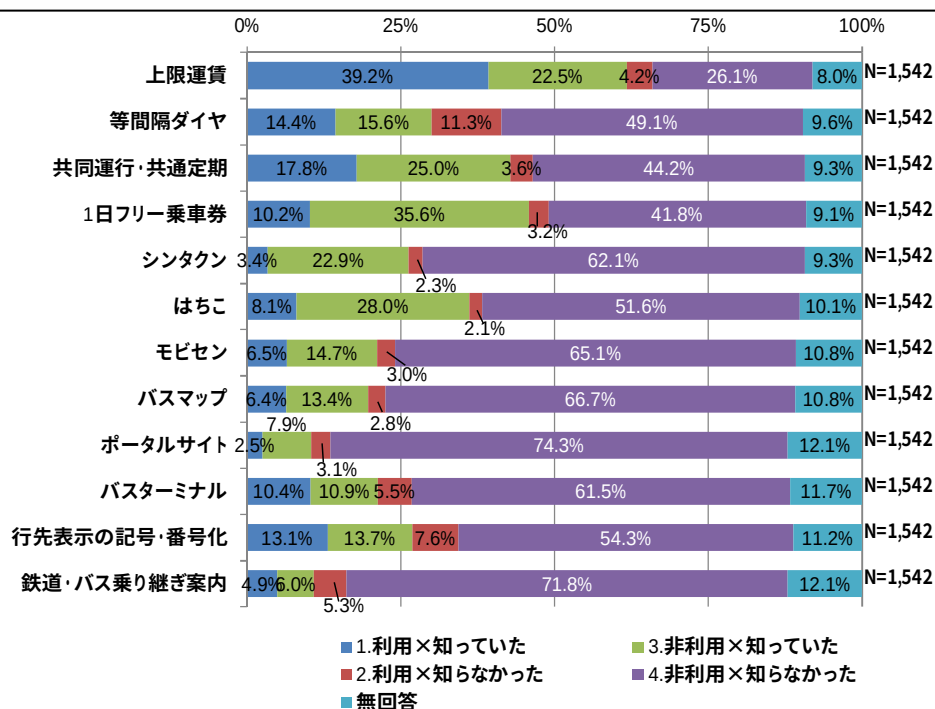
基本方針③	・ 市民や公共交通利用者が「欲しい情報」を入手しやすく「迷わず乗れる」環境づくり
基本目標3	・ 八戸市内における公共交通関連プロジェクトの認知度向上
◇ 第1次計画では、地域公共交通を「迷わず乗れる」情報提供の充実として、中心街における停留所名称の再編（八戸中心街ターミナル）のほか、路線ナンバリング（中心街を起点とした方面別記号の設定）の導入などの施策に取り組んできました。しかし、第1次計画で実施した各プロジェクトに対する市民の認知度は、必ずしも高いとは言えない現状にあり、施策自体の認知度を向上させることが「迷わず乗れる」環境づくりにもつながることから、本計画では様々な情報媒体による定期的な情報発信を行います。 ◇ また、本計画では、これまでに実施してきた施策を踏まえ、市民や公共交通利用者が「欲しい情報」を手軽に入手できる環境づくりを進めます。	

設定の意義

- ・ 今回、プロジェクトの認知度について、市民アンケート調査で確認した結果、「上限運賃政策」については、「利用している」・「利用していない」に係わらず、「知っている」という回答が多く見られました。
- ・ 一方、「バスマップ」や「路線ナンバリング」などのプロジェクトは、計画策定から5年が経過しているにもかかわらず、知らない市民が多い状況にありました。
- ・ そこで、これまで実施してきた公共交通サービス、または今後提供していく公共交通サービスを利用してもらうには、積極的かつ戦略的な情報提供を行い、まず「知ってもらう」ことが大切であると考えます。
- ・ また、これまで作成した「バスマップ」、「路線別時刻表」等を、市民や来訪者が自由に手にとって確認できる環境を整備し、公共交通を「迷わず利用できる」情報提供を行う必要があります。

【市民アンケート調査結果】上限運賃政策以外は、あまり知られていない。

- ・ 「上限運賃」は公共交通利用の有無にかかわらず、「知っている」が 61.7%で、実施したプロジェクトの中で最も認知度が高くなっています。
- ・ その他のプロジェクトは公共交通利用の有無にかかわらず、50%以上の方が「知らない」と回答しており、プロジェクト全体をもっと知ってもらう必要があります。



(4) 基本方針④

基本方針④	・「快適に乗れる」地域公共交通の利用環境整備
基本目標4	・「生活交通の充実」に関する市民満足度の向上
◇第1次計画では、路線バス上限運賃政策の実証実験、本格導入により、わかりやすく支払いやすい運賃体系の導入に取り組んできました。しかし、本市を運行する路線バスの多くは、乗降ステップの段差が大きいことに加え、待合スペースが十分に確保されていないなど、利用者にとって未だ快適な環境とは言えない状況にあります。 ◇本市の地域公共交通は、上記のような課題に対する「不満」が相対的に多いことから、「快適に利用できる」環境整備が市民や利用者の満足度を向上させるうえでも鍵になると考えます。	

設定の意義

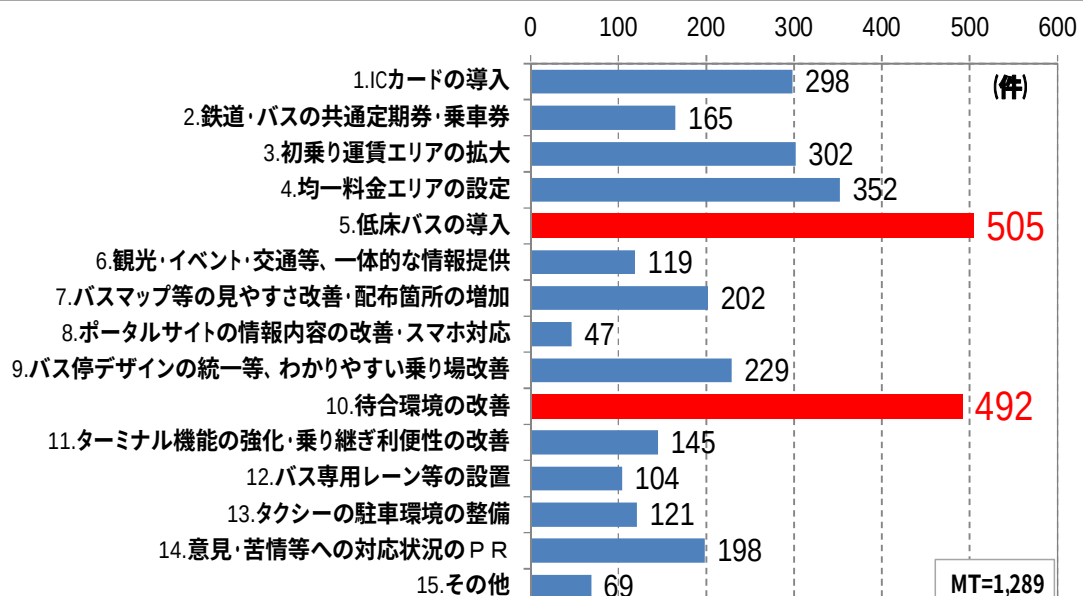
- ・第1次計画では、右表に掲げたように、運賃政策、情報案内を中心とした施策により、「使いやすい」路線バスの仕組みを整備してきた結果、待合環境や車両の改善に関する取組みは積極的に行われてきませんでした。
- ・今回、公共交通の「質」を高めていくために必要なサービスについて、市民アンケート調査で確認した結果、「低床バスの導入」「待合環境の改善」に対する回答が多く寄せられました。
- ・そこで、本計画では、これまで取り組んできた事業の見直し・改善を行うとともに、「乗りやすい車両の導入」「待合環境の改善」を検討し、公共交通サービスの向上を図る必要があります。

▼第1次計画の基本方針に位置づけ 重点的に取り組んだ事業

- ◇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

【市民アンケート調査結果】低床バスの導入、待合環境の改善を望む声が多い。

- ・公共交通の「質」を高めていくために必要な項目に関する質問では、「低床バス導入」「待合環境の改善」という回答が圧倒的に多い状況でした。均一料金エリアの設定、ICカードの導入など、運賃設定の見直しや支払い方法に対する意見も多く見られました。
- ・市民の意見を踏まえ、地域公共交通サービスの品質を向上していく必要があります。



▲公共交通の「質」を高めていくために必要サービス

2. 計画の区域

計画の区域は、青森県八戸市全域とします。

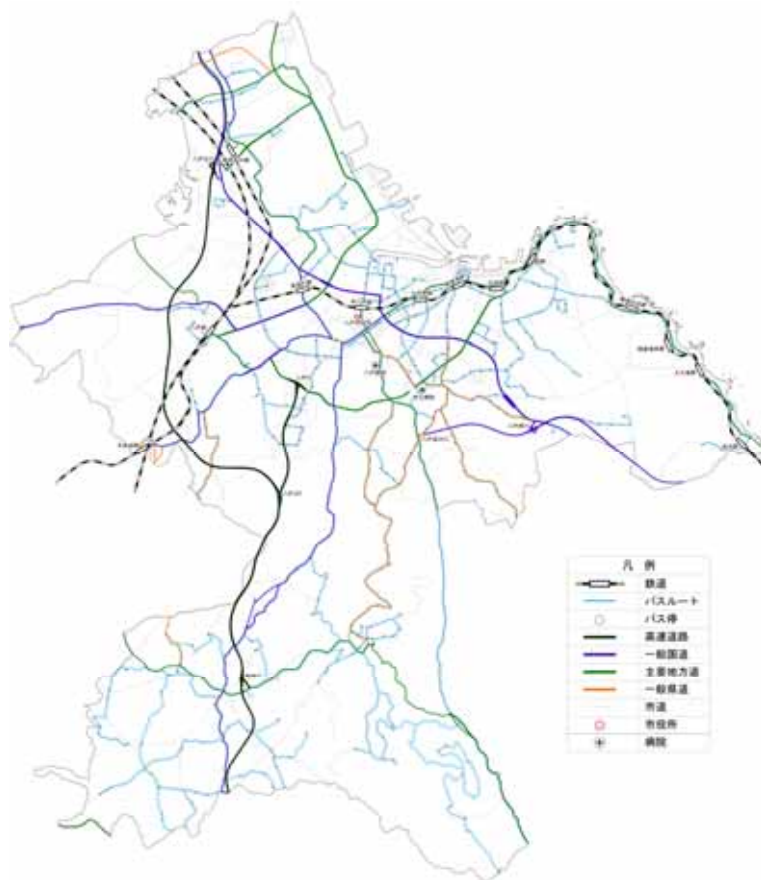


図 2-1 計画区域

3. 計画の目標

3-1 目標に対する指標の設定について

第1次計画では、事業実施による公共交通政策の定着化を基本に進めていたため、プロジェクトの実績指標（アウトプット）を目標値として設定していました。そのため、プロジェクト実施による効果検証が難しい状況にありました。

本計画では、新たに設定した基本方針・基本目標の達成状況を継続して検証していくため、成果指標（アウトカム）を中心に目標値を設定します。また、目標値の到達状況の経過を継続的に確認できる仕組みを導入します。

3-2 指標の考え方

指標の設定は、本計画の基本方針・基本目標の達成状況を的確に把握できることを基本とし、市民へのわかりやすさやプロジェクト実施状況の定量的な計測、効果検証が適宜実施できることを条件に整理します。

指標の
設定条件

- ① 計画の基本方針・基本目標の達成状況を的確に把握できること
- ② 市民に対してわかりやすい指標であること
- ③ 定量的な計測及び効果検証が適宜実施できること

3-3 目標と指標との関係

本計画で位置づけた基本理念・基本方針を実現するために設定した基本目標に対する指標は、データ取得状況等を加味し、「常時観測する指標」と「計画最終年度に達成状況を確認する指標」の2つ設定します。

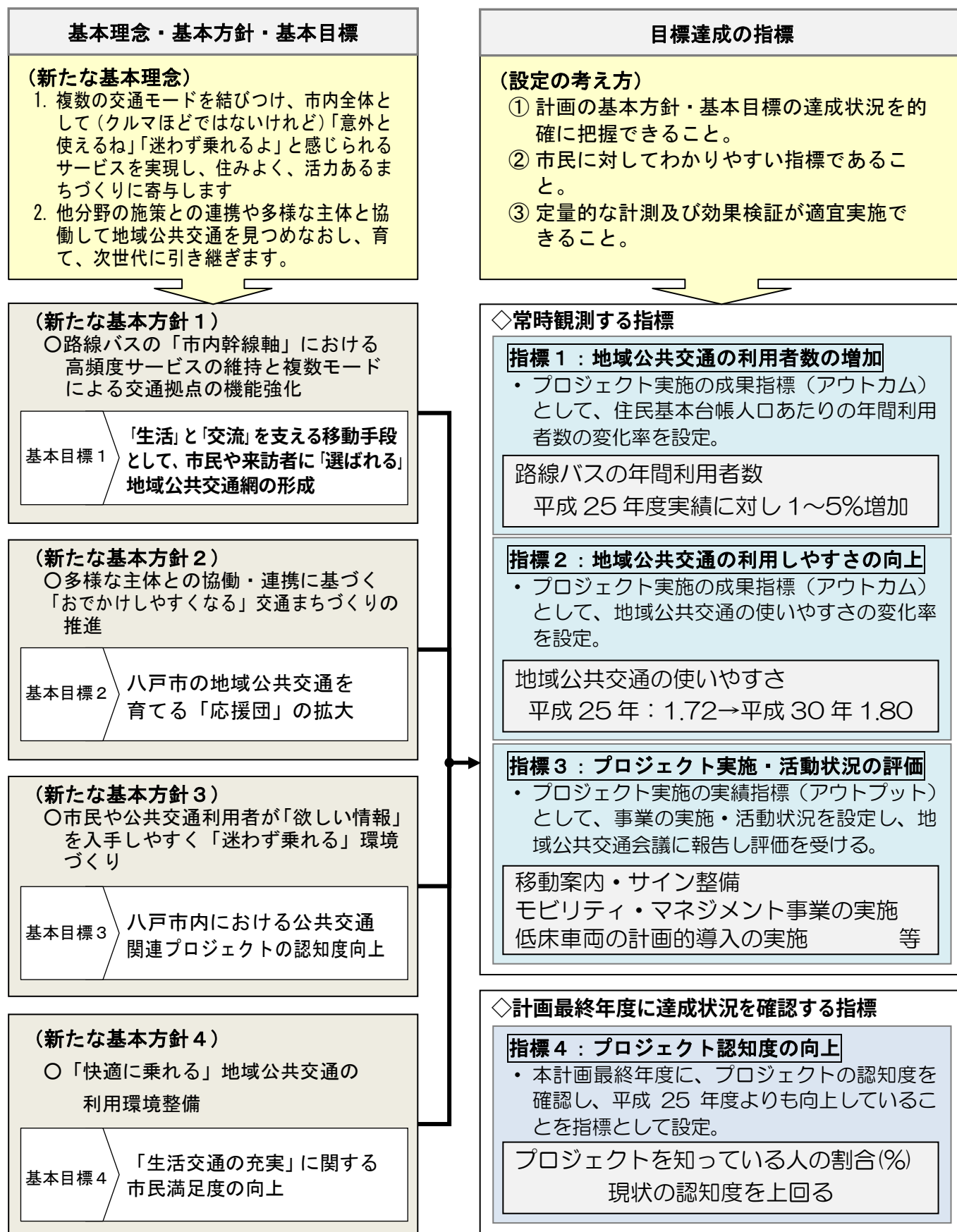


図3-1 目標と指標の関係

3-4 設定した各指標の概要

本計画の目標達成状況を把握するために設定した各指標の概要・イメージは以下のとおりです。各指標について継続的なモニタリング・進行管理を行い、市民や利用者へ積極的に公表します。

(1) 指標1：地域公共交通の利用者数の増加

- ・八戸市及び周辺町村を運行している路線バスの利用者数の推移を例としてみると、第1次連携計画策定後の平成22年度から平成24年度の間は平均4.6%の増加傾向にあります。しかし、少子化・人口減少の進展に伴い、利用者数は減少することが想定されます。
- ・そこで、本計画では、利用者の実数ではなく、住民基本台帳人口あたりの市内路線バス年間利用者数の変化を指標として設定し、利用者数を減らさないことを下限としつつ、最終年度には、平成25年度比1～5%の増加を目標値とします。

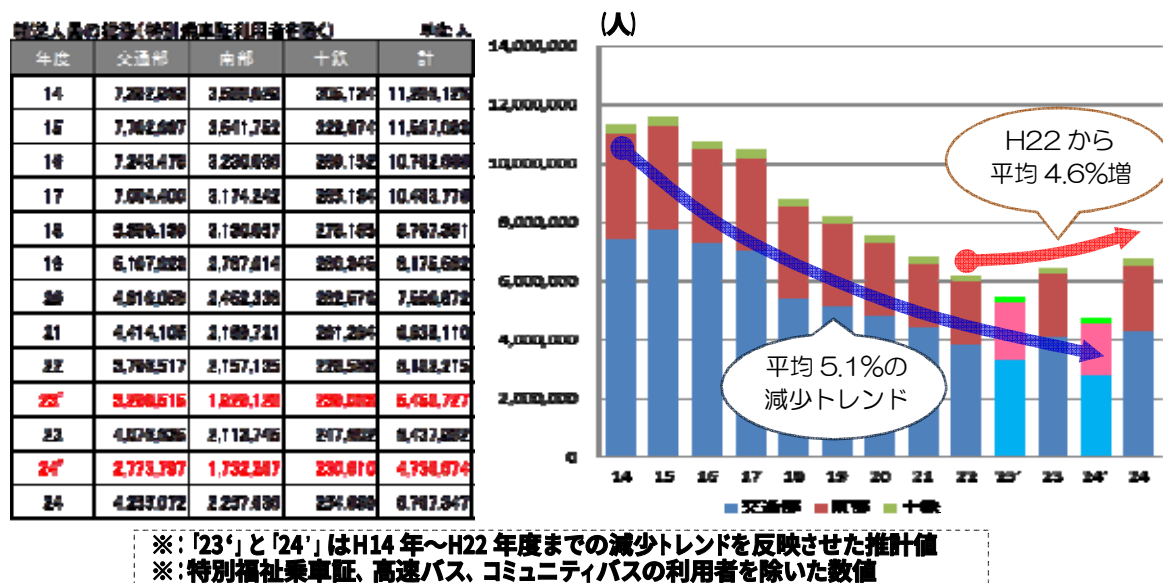


図3-2 八戸圏域の輸送人員の推移

参考：八戸市データ

(2) 指標2：地域公共交通の利用しやすさの向上

- ・八戸市では第5次八戸市総合計画の進行管理に役立てることを目的として、毎年、有識者アンケート調査を実施しており、設問項目の一つに「生活交通の充実」を設定し、「バスと鉄道の円滑な接続や、利用者のニーズに即した運行等により、公共交通を利用しやすくなっている」かどうかを6段階で回答いただいております。（6段階毎にポイントを配点し回答者数で除して満足度得点とする。）
- ・本計画では、この有識者アンケート調査結果を基に、「地域公共交通の利用しやすさの向上」を指標として採用し、最終年度に1.8の達成を目標値とします。

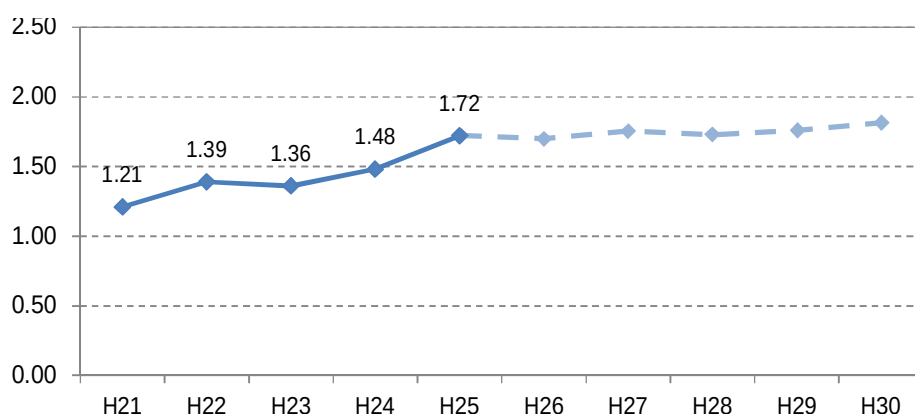


図3-3 有識者アンケートにおける「生活交通の充実」に関する評点の推移と今後の向上イメージ

(3) 指標3：プロジェクトの実施・活動状況の評価

- ・本計画で新たに実施するプロジェクトについては、事前データがないことから比較評価を行うための成果指標（アウトカム）の設定ができません。
- ・そこで、プロジェクトの実施による実績指標（アウトプット）を設定し、毎年度地域公共交通会議に報告し、評価を受けます。

表 3-1 第1次計画で位置づけていた目標となる指標（一部抜粋）

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	
目標となる指標	
現状（平成20年度）	目標値（平成24年度末）
②「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

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	
目標となる指標	
現状（平成20年度）	目標値（平成24年度末）
① 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

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	
目標となる指標	
現状（平成20年度）	目標値（平成24年度末）
①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
② 事業者共通のバスマップの企画・発行	
（未実施）	実施
③ 分かりやすい運賃制度の導入	
（未実施）	実施
④「使える」企画乗車券の企画・商品化	
（未実施）	実施
⑤ 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
⑥ 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

参考：八戸市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）

(4) 指標4：プロジェクト認知度の向上

- ・第1次計画で実施したプロジェクトについて、改訂作業において認知度を確認したところ、「上限運賃」以外はあまり知られていないという結果が出ました。
- ・本計画では、基本方針③として、「市民や公共交通利用者が欲しい情報を入手しやすく、迷わず乗れる環境づくり」を設定し、「プロジェクトの認知度向上」の実現を基本目標として掲げたことから、プロジェクトの内容を知ってもらうことを指標として設定します。
- ・この指標については、計画最終年度に市民アンケート調査を実施し、認知度の確認を行うこととします。
- ・目標値の設定については、第1次計画から継続して実施して取り組むこととなっている下記プロジェクトについて、認知度が現状よりも上回っていることを目指します。

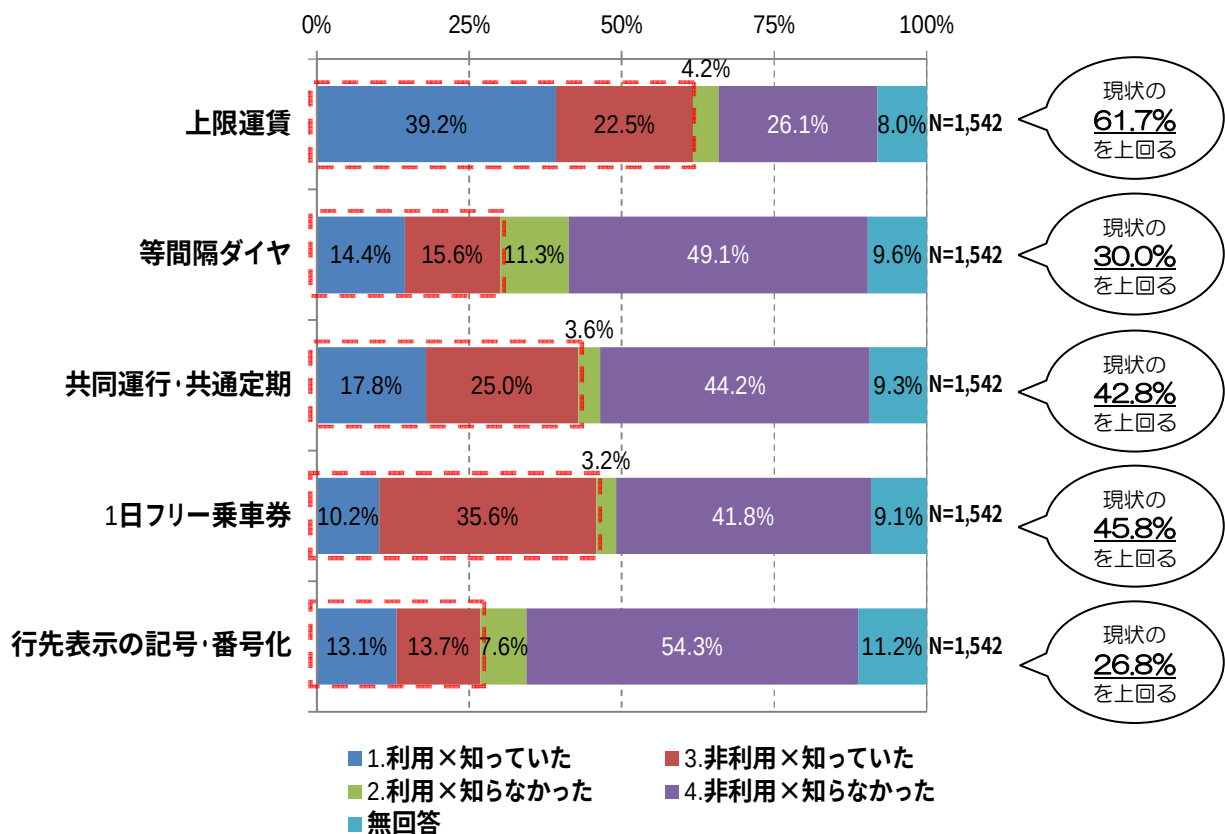
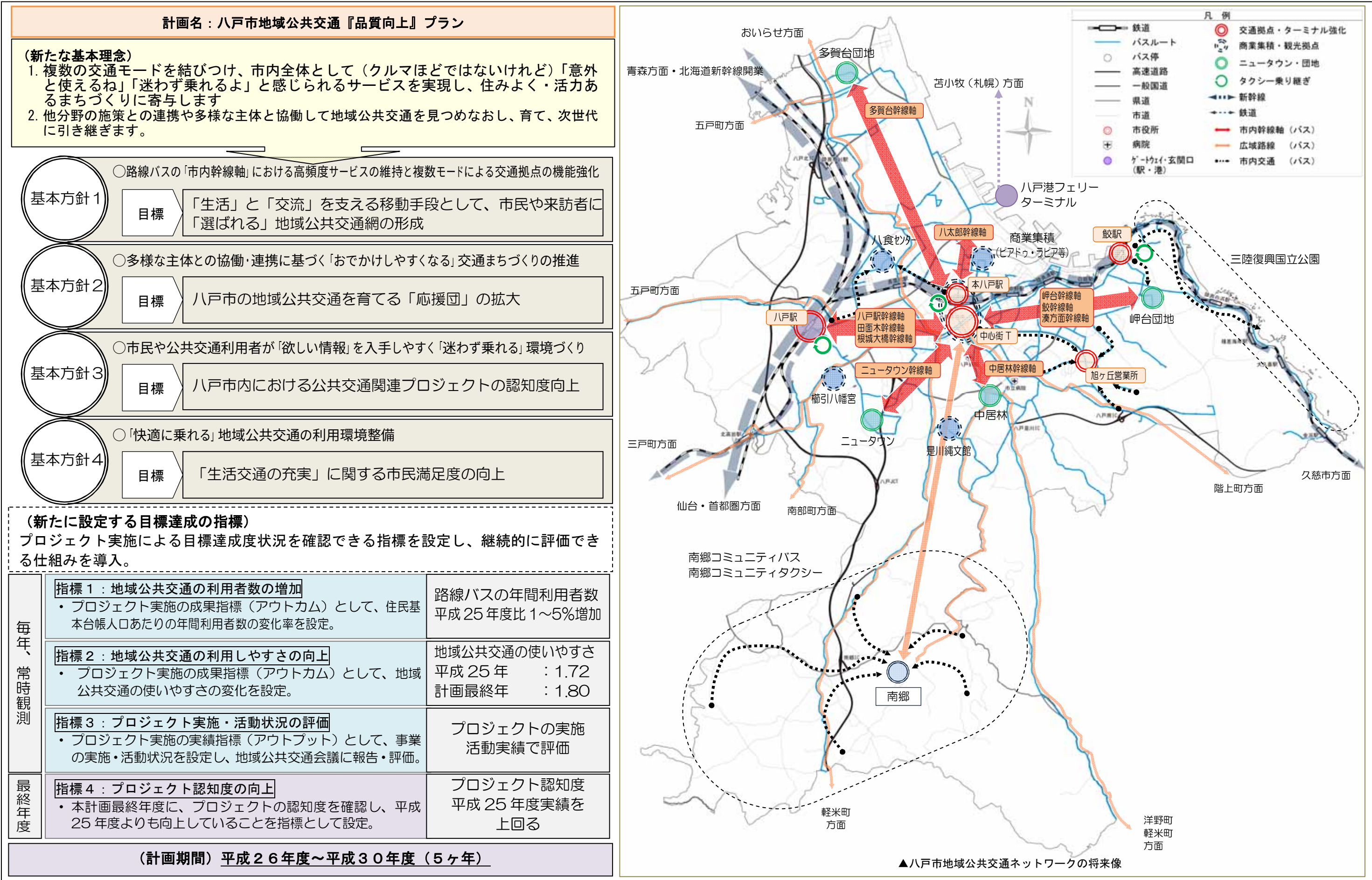


図3-4 プロジェクト認知度向上の目標設定

3-5 八戸市が目指す地域公共交通ネットワークの将来像

本計画では、下記の基本方針と基本目標により地域公共交通ネットワークの形成を目指します。



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

- ・ 本計画で新たに設定した基本目標の達成に向けて、平成30年度までの5年間で優先的に実施すべき施策（リーディングプロジェクト）を体系づけ、整理しました。
- ・ 基本理念・基本方針・基本目標とリーディングプロジェクトとの関係は、以下にとおりとなります。

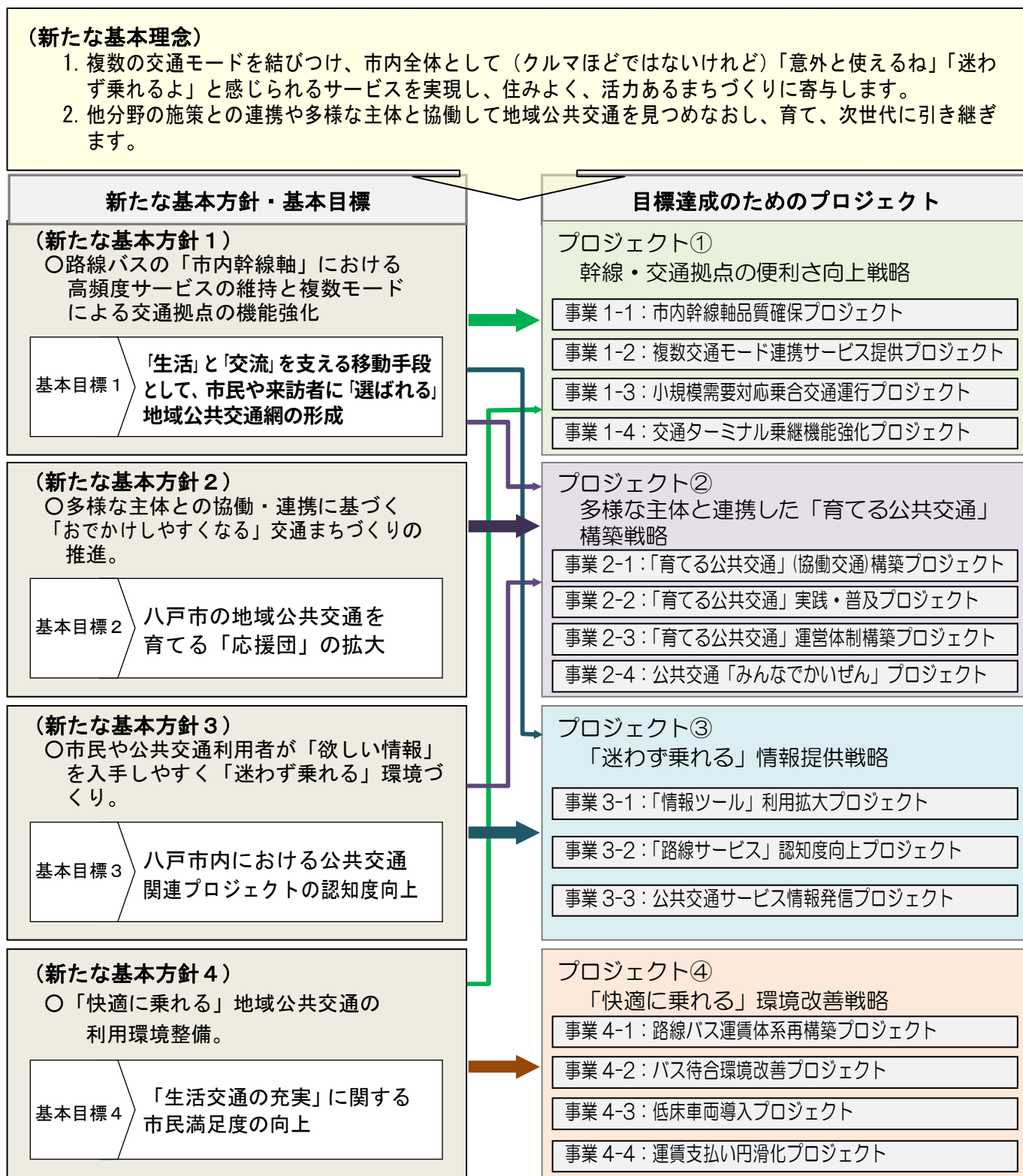


図4-1 基本方針・基本目標とリーディングプロジェクトの関係

4-1 幹線・交通拠点の便利さ向上戦略

プロジェクト①：幹線・交通拠点の便利さ向上戦略

・公共交通需要が高い幹線の移動利便性の向上と、交通拠点での乗継利便性を向上させる戦略です。

・路線バスだけでなく、鉄道・タクシー等との連携による利便性向上にも配慮し、地域全体として、(クルマほどではないけれど)「意外と使える」と感じてもらえる交通サービスを実現していきます。

事業 1-1：市内幹線軸品質確保プロジェクト

・市内幹線軸で実施してきた等間隔運行・共同運行の高頻度サービスを継続して提供していくため、事業性を確保するとともに、途中バス停でも周知を徹底し、一層の利用促進を図ります。

①等間隔運行・共同運行を継続して提供していくための支援策の検討

②等間隔運行・共同運行の認知度向上のための共通時刻表・路線案内の掲出

ターミナル・主要施設等での各種媒体による周知の実施

事業 1-2：複数交通モード連携サービス提供プロジェクト

・観光目的の来訪者等の移動利便性を向上させるため、鉄道・路線バス・タクシー等、複数の交通モードの連携により、利用者目線に合わせた公共交通サービスを提供します。

①鉄道・路線バス・タクシーが一体となった移動案内・サイン整備

②鉄道・路線バス・タクシーの連携・組み合わせで移動できる公共交通サービスの提供

事業 1-3：小規模需要対応乗合交通運行プロジェクト

・八戸駅・中心街間で運行しているシンタクンを支援するとともに、バスを走らせるほどの需要が高くない地域や時間帯において、交通需要に対応した乗合交通サービスの導入を検討します。

①深夜乗合タクシー「シンタクン」の安定的なサービスの確保と利用促進

②中心街から郊外団地までの深夜バス運行の検討

事業 1-4：交通ターミナル乗継機能強化プロジェクト

・主要な交通拠点である八戸駅・本八戸駅・鮫駅・中心街バスターミナル・旭ヶ丘営業所の5箇所において、乗継案内サインの整備や待合環境の改善、人による乗継案内やおもてなしの提供を行い、ターミナル機能の強化を図ります。バス乗り場は方面別乗り場への改善を進めます。

①交通拠点(主要な駅やバスターミナル等)でのターミナル機能の強化

②公共交通利用者に対する人による乗継案内とおもてなしの提供

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	26 年度		27 年度		28 年度	29 年度以降
		上	下	上	下		
【事業 1-1】 市内幹線軸品質確保プロジェクト	バス事業者 八戸市 地域公共交通会議	実態把握	品質確保計画検討	事業実施	評価検証	実施・評価	事業継続
		ツール配布	翌年度版検討作成	ツール配布	翌年度版検討作成		
【事業 1-2】 複数交通モード連携 交通サービス提供プロジェクト	鉄道事業者 バス事業者 地域公共交通会議	案内表示内容検討	案内表示設置		効果検証	実施・評価	事業継続
			周知・PR 検討	乗継観光サービスの実施			
【事業 1-3】 小規模需要対応乗合 交通運行プロジェクト	バス事業者 タクシー事業者 地域公共交通会議	シンタクンの利用促進		運行継続 利用促進	評価	実施・評価	事業継続
		関係者調整	深夜バス運行				
【事業 1-4】 交通ターミナル乗継 機能強化プロジェクト	交通事業者 地域公共交通会議 八戸市	ターミナル機能の整理・案内スタッフ育成	本八戸駅構内・バス乗り場の改善検討			整備・改修	本格運用
			八戸駅・中心街ターミナルでの案内実施			実施(見直し)	

事業 1-1：市内幹線軸品質確保プロジェクト

① 等間隔運行・共同運行を継続して提供していくための支援策の検討

- ・公共交通需要が高い「市内幹線軸」において、時間を気にせず、事業者にかかわらず使える「等間隔運行・共同運行」の路線拡大に取り組んできた結果、現在では共同運行まで至っていない路線があるものの、ほぼ全ての幹線軸で等間隔での運行が実施されております。
- ・今後も市民や来訪者に「信頼して使ってもらえる交通サービス」として継続的に提供していく必要がありますが、一部で黒字化に至っていない路線もあるため、事業性の向上を含め、サービスの維持・改善のための支援策を検討していきます。

引き続き高頻度サービスを提供する「市内幹線軸」		サービス品質を維持し向上させるための施策の検討	
類型	幹線軸の名称	運行間隔	実施する施策
幹線	①八戸駅幹線軸（中心街～八戸駅前） *②と③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
	②田面木幹線軸（中心街～田面木）	10 分間隔	〃
	③根城大橋幹線軸（中心街～八戸駅前）	20 分間隔	等間隔運行の継続
	④湊方面幹線軸（中心街～労災病院通） *⑤と⑥の各幹線軸の合流で形成	10 分間隔	等間隔運行の継続
	⑤鮫幹線軸（中心街～労災病院通）	20 分間隔	〃
	⑥岬台幹線軸（中心街～労災病院通）	20 分間隔	〃
	⑦中居林幹線軸（中心街～中居林）	20 分間隔	〃
	⑧八太郎幹線軸（中心街～八太郎）	20 分間隔	共同運行・等間隔運行の継続
準幹線	⑨ニュータウン幹線軸（中心街～ニュータウン）	30 分間隔 パターンダイヤ	等間隔・パターンダイヤ運行の継続
	⑩多賀台幹線軸（中心街～多賀台団地）	パターンダイヤ	パターンダイヤ運行の継続 等間隔運行の検討

図 4-2 「市内幹線軸」の等間隔運行・共同運行の継続

② 等間隔運行・共同運行の認知度向上のための共通時刻表・路線案内の掲出

ターミナル・主要施設等での各種媒体による周知広報の実施

- ・八戸駅バスターミナルでの周知だけでなく、中心街ターミナルや途中バス停留所においても等間隔運行の共通時刻表やサービス内容を掲出するなど、周知を徹底し、一層の利用促進を図ります。
- ・主要施設やホテル等でのリーフレットの配布のほか、ウェブや紙媒体での周知も継続して実施していきます。



図 4-3 等間隔運行・共同運行の周知継続

事業 1-2：複数交通モード連携サービス提供プロジェクト

① 鉄道・路線バス・タクシーが一体となった移動案内・サイン整備

- ・ 国立公園に指定された種差海岸への移動は、八戸駅から鉄道とバスを乗り継ぐ方法と、バスを乗り継いで行く方法がありますが、複数の交通モードでの移動を考慮した情報を提供しないと、利用者がわかりにくく、迷ったりする可能性があります。
- ・ そこで、八戸市・中心街・種差海岸の各玄関口となる八戸駅・本八戸駅・鮫駅などで、クルマに頼らず主要な観光施設・目的地までの移動が可能であることを案内し誘導するため、交通事業者間で協力し、わかりやすく使いやすい案内表示・サインを整備します。
- ・ また、主要な交通拠点・公共施設・ホテル等にチラシ・リーフレットを設置します。

【事例】駅構内での案内板設置

- ・ JR 品川駅では、駅構内及び周辺の案内情報を触れる案内板（タッチパネル式）に変更。
- ・ 利用頻度に応じて、情報内容の表示順序が自動的に変更される。
- ・ ピクトグラムを活用し、直感的にわかるように工夫している。
- ・ その他、外国人観光客等への対応として4か国語での情報提供が可能となっている。



▲拠点で触れる案内板（乗継場所・時間を確認）

【事例】公共交通情報相互提供システム

- ・ つくばエクスプレス三郷中央駅（埼玉県三郷市）は、バス事業者が5社乗り入れているため、改札口には、バスの発車時刻案内を表示するディスプレイを設置。
- ・ 路線バスだけでなく、鉄道時刻表・観光情報等も表示し、乗継の利便性を向上。



▲改札付近に設置されている端末（鉄道とバスの乗継に配慮）



▲システムの配置図（駅改札付近とバス停に設置）

図 4-4 乗継情報提供システムと案内表示サイン整備

② 鉄道・路線バス・タクシーの連携・組み合わせで移動できる公共交通サービスの提供

- ・ 郊外部にある観光施設等に接続する鉄道やバス路線がない場合、タクシーだけの移動では費用負担が大きくなり、観光客が利用を諦めたりすることが考えられます。
- ・ そこで、鉄道・路線バス・タクシーを組み合わせ、各モードの利点を活かした新しい交通サービスを提供することにより、移動利便性の向上と公共交通需要の掘り起こしを行います。

【事例】バスとタクシーの組み合わせによる交通サービスの提供

- ・ 北海道帯広市は、観光施設が点在しており、「バスだけでは行けない」、「バスだけだと時間が合わない」、「タクシーだと運賃が高い」など観光交通に課題がありました。
- ・ そこで、ハイヤー協会とバス会社が十勝圏二次交通活性化推進協議会を設置し、バスとタクシーが連携してお得なツアーやパック商品の提供を行っております。
- ・ 人口減少でお互いの業界の利用者が減少するなかで、複数交通事業者が連携し、新たな需要の開拓が行われています。



▲ホームページの開設や
SNSと連動した情報提供の実施



▲周知・PRで作成したパンフレット



▲取組み内容を紹介する新聞記事

バス&タクシープラン 十勝バス&こばとハイヤー 嵐山スカイパーク	帯広駅バスターミナル(バス)→芽室駅前(タクシー)→ (芽室公園花菖蒲園経由)→嵐山スカイパーク(タクシー)→ (芽室公園花菖蒲園経由)→芽室駅前(バス)→ 帯広駅バスターミナル	⑧ 【小型タクシー1台料金5,600円+バス600円】 2名様利用の場合の1名様料金3,400円 3名様利用の場合の1名様料金2,470円 4名様利用の場合の1名様料金2,000円
バス&タクシープラン 十勝バス&こばとハイヤー 十勝千年の森	帯広駅バスターミナル(バス)→芽室駅前(タクシー)→ (芽室公園花菖蒲園経由)→十勝千年の森(タクシー)→ (芽室公園花菖蒲園経由)→芽室駅前(バス)→ 帯広駅バスターミナル	⑧ 【小型タクシー1台料金7,800円+バス600円】 2名様利用の場合の1名様料金4,500円 3名様利用の場合の1名様料金3,200円 4名様利用の場合の1名様料金2,550円

▲バスとタクシーがセットになったプラン

図4-5 バス・タクシーの乗継観光サービス（十勝圏二次交通活性化推進協議会）

事業 1-3：小規模需要対応乗合交通運行プロジェクト

① 深夜乗合タクシー「シンタクン」の安定的なサービスの確保と利用促進

- ・「シンタクン」は、鉄道・路線バスの運行が終了した小規模需要時間帯に、最終新幹線ダイヤに合わせて八戸駅から中心街まで運行する乗合交通サービスです。
- ・今後については、増車時の対応など利用者目線に合わせた運行方法の見直し・改善を行うなど、安定したサービスの提供が行えるよう検討を行い実施します。
- ・また、「シンタクン」の更なる利用促進を図るため、運行事業者が行う周知・広報活動を支援します。



▲チラシの配布継続



▲見てわかる車両広告



▲利用案内の改善・継続

図 4-6 深夜乗合タクシー「シンタクン」の継続

② 中心街から郊外団地までの深夜バス運行の検討

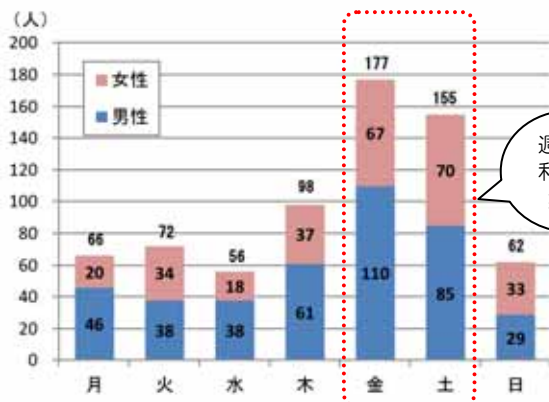
- ・平成 23 年度に実施した深夜時間帯における郊外団地までの実証運行では、週末に利用が集中し、女性の利用も多く見られ、終了後には再開を期待する声も多く寄せられました。
- ・この結果を踏まえ、週末や需要が見込まれる時期での運行実現に向け、検討を行います。
- ・なお、深夜バスの運行にあたっては、中心街飲食店との連携策や、中心街立地企業の社員へのモビリティ・マネジメント事業と連携した取組みなど、中心市街地活性化にも貢献できる事業スキームとして検討します。



▲深夜乗合交通実証実験時のチラシ



▲実証実験時の状況



▲深夜乗合交通実証実験の曜日別利用者数



▲深夜乗合交通実証実験の3ルート

図 4-7 中心街深夜乗合交通実証実験事例（平成 23 年度事業）

事業 1-4：交通ターミナル乗継機能強化プロジェクト

① 交通拠点（主要な駅やバスターミナル等）でのターミナル機能の強化

- ・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を整備します。また、バス乗り場については事業者別ではなく、行き先別に改善を行います。

表 4-1 各拠点のターミナル機能・案内サービス改善内容イメージ

駅・ターミナル	拠点の特性	ターミナル整備内容
JR・青い森鉄道 八戸駅	八戸市の玄関口 新幹線・在来線の鉄道間の乗継拠点 中心街・十和田方面へのバスの乗継拠点 タクシーへの乗継場所	人による乗継案内、おもてなしの提供 乗継案内サインの見直し（西口広場整備有） 情報ツールによる乗継情報の提供 西口広場の整備
JR 本八戸駅	中心市街地の玄関口 市内各方面へのバスの乗継拠点 タクシーの乗継場所	鉄道からバスへの乗継案内の強化 （乗り場案内、地図等による情報提供） 方面別バス乗り場への改修
中心街 ターミナル	市内各方面及び周辺市町村への 路線バス発着点・乗継拠点	人による乗継案内の再整理 定期券・回数券販売拠点の再整理 待合環境の改善
JR 鮫駅	種差海岸観光・みちのく潮風トレイルの玄関口 種差海岸遊覧バスうみねこ号発着場所 路線バスの起終点「鮫小学校通バス停」	鉄道からバスへの乗継案内の強化 路線バス乗り場の集約・整備 路線図・時刻表、観光情報の提供
旭ヶ丘 営業所	市営バス路線が集中するバスの乗継拠点	路線バスの乗継案内サービス提供 路線図・時刻表等、情報ツールの提供

② 公共交通利用者に対する人による乗継案内とおもてなしの提供

- ・東北新幹線の停車駅である八戸駅は、平成 25 年の三陸復興国立公園の指定並びに J R 東日本によるレストラン列車「TOHOKU EMOTION」の運行開始、平成 27 年度末の北海道新幹線の開業を控え、今後も鉄道から鉄道・バス・タクシー等への乗継需要の増加が予想されます。特に近年の個人型旅行の増大により、クルマによらない移動や着地型観光の需要が増大しており、通常の観光案内だけでなく、移動に関する乗継情報への要求も高まっていることから、おもてなしの気持ちをもって丁寧に説明していく必要があります。
- ・そこで、観光客が迷わず移動できるよう、公共交通アテンダントを配置し、主要な交通拠点での乗継案内、種差海岸遊覧バス車内での観光アナウンス、「TOHOKU EMOTION」のお見送りサービス等を実施し、人による乗継案内と来訪者へのおもてなしの提供を行います。



図 4-8 人によるおもてなし・接客サービス向上イメージ

4-2 多様な主体と連携した「育てる公共交通」構築戦略

プロジェクト②：多様な主体と連携した「育てる公共交通」構築戦略

事業 2-1：「育てる公共交通」（協働交通）プロジェクト

① 「育てる公共交通」（協働交通）の事業スキームづくり

- ・ 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、主に市が単独補助により維持している路線などのうち、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。

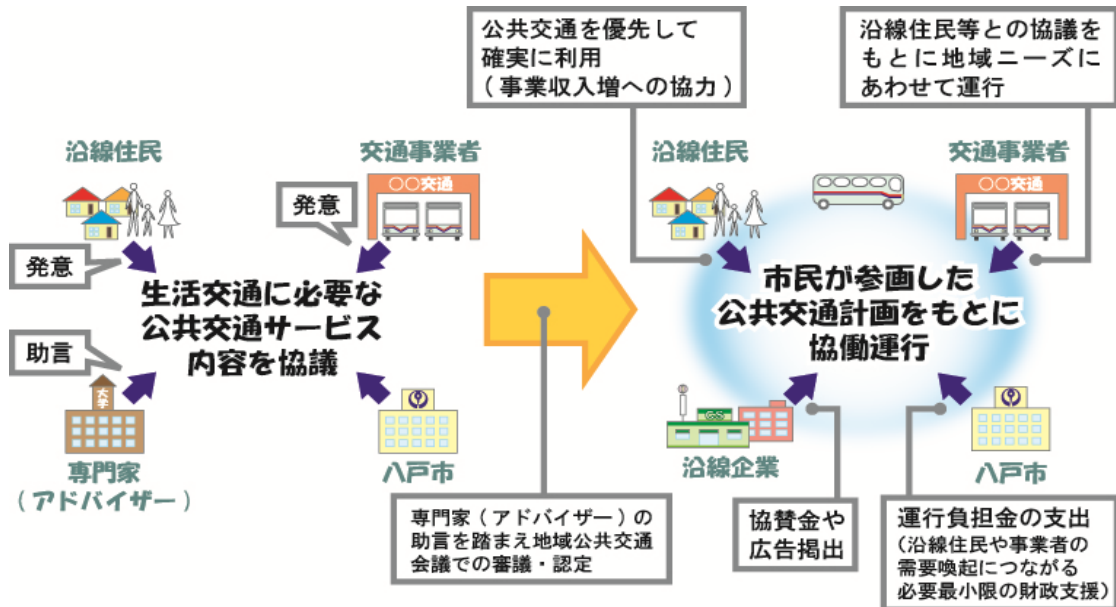


図 4-9 育てる公共交通（協働交通）のイメージ

【「育てる公共交通」（協働交通）の事業スキーム】

- ・ 地域住民の発意による公共交通確保の取組み、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若しくはサービスプロバイダーに対して運行（運営）負担金を投じるものです。
- ・ 第1次計画では、事業者発意のあった「るるっぷ八戸」「河原木団地線」「シルバーフェリーシャトルバス」について、利用者、沿線企業の責任分担を踏まえ検討した結果、「るるっぷ八戸」「河原木団地線」の2路線で利用者・沿線企業からの一定の支援を受ける仕組みを導入することを前提に、運行負担金を2ヵ年支出しています。
- ・ 本計画の計画期間中は、これまでの取組みの効果検証を行った上で、財源を確保し、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

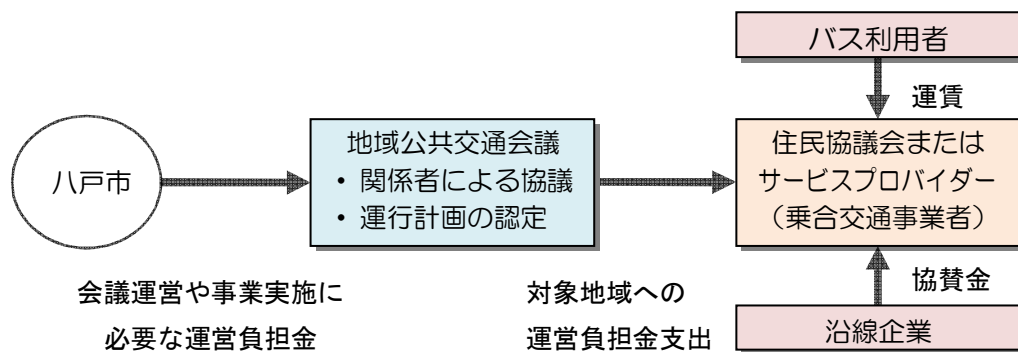


図 4-10 「育てる公共交通」（協働交通）の事業スキーム

【「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）。

【Step1】発意段階（支援の対象）

交通事業者の発意による既存市内路線の効率化・再生の取り組み

地域住民・企業等の発意による公共交通活性化・再生の取り組み

【Step2】必要性の議論段階

地域の公共交通が、そもそも必要であるかを意思決定する。

地域住民や沿線企業（学校・病院等含む）が、地域の公共交通を「どのように使っていきたいか」を協議し、最低限必要なサービス（運行経路や時間帯）を定める。

【Step3】運行計画策定段階

地域住民や沿線企業（学校・病院等含む）の責任分担を踏まえて、運行計画（運行方法・時間帯・経路）を設定する。

交通事業者は、効率的な運行形態の提案や実務的に運用の可否を判断する役割を担う。

【Step4】運行計画認定段階

上記のプロセスで提案された運行計画を地域公共交通会議で承認し、市が「負担金」を投じる妥当性を協議する。

運行準備・運行開始・地域公共交通会議のモニタリング（評価）

図4-11 「育てる公共交通」（協働交通）の事業フロー案

事業 2-2 : 「育てる公共交通」実践・普及プロジェクト

- ・「八戸中心街ターミナル・モビリティセンター」は、採算性の悪い生活交通路線の持続性を向上させる活動の拠点として、「沿線地域モニタリング調査」、「沿線地域意見交換会」、「各種利用促進ツールの作成」、「高齢者乗降支援」などの活動を行ってきました。
- ・その後、市内を通過する全路線に活動を拡げ、「転入者向けツールの配布」、「路線愛称募集」、「路線応援企画乗車券の発行」、「路線別時刻表の作成」、「小中学校での出前講座の実施」、など、路線の維持・活性化のための各種取り組みを行ってきております。
- ・今後も、効果的な取り組みや対象者を絞った利用促進策を継続的に実施するほか、沿線の観光施設等と連携した企画乗車券を開発し、生活以外の利用の掘り起こしに取組みます。

① 沿線施設と連携した「公共交通活用型日帰り企画乗車券」の開発・販売

- ・これまで、バス乗車券と施設入場券がセットになった「日帰り企画乗車券」を交通事業者・沿線施設と連携して開発し、体験会を行ったほか、沿線の魅力スポットをバスで巡るモデルコース紹介冊子「バスさんぽ」を作成し、「おでかけ機会」の提案を行ってきました。
- ・今後も企画乗車券の開発を行うとともに、旅行商品とのセット販売、「駅からハイキング」との連携などを進め、路線の維持・活性化を図っていきます。



▲これまで企画・商品化したバスパック

▲地域の魅力やおでかけ機会の提案

図 4-12 これまで作成した「バスパック」と「バスさんぽ」

② 未来を担う子ども向けの「公共交通の乗り方・マナー教室」等の実施

- ・次代を担う小中学生や幼児児童を対象に、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を実施します。



▲子ども向けの情報提供ツールの作成

▲乗り方体験・マナー教育

▲バスの乗り方教室の開催

図 4-13 これまで実施してきた乗り方・マナー教室の状況

③ 公共交通での通勤を促進する「スマートムーブプロジェクト」の実施

- ・「企業向け公共交通利用促進」の方途について、商工会議所等と連携しながら、実際に企業に働きかけ、有効な施策展開のあり方を検討し、本格実施に向けた基盤を構築します。



▲企業へのモビリティ・マネジメントツールの作成

図 4-14 これまで作成した企業向けモビリティ・マネジメントツール

事業 2-3 : 「育てる公共交通」運営体制構築プロジェクト

① ソフト施策を一体的にマネジメントするプロジェクトマネージャーの導入検討

- これまで別々の主体に委託し実施してきたプロジェクトをまとめて管理・調整することで、各主体の連携した取り組みや、より効果的で経済性の高い取り組みへと改善を図ります（例えば、八戸駅やバス車内で案内を行う「公共交通アテンダント」と中心街で総合案内やモビリティ・マネジメント活動を展開している「八戸中心街ターミナル・モビリティセンター」の連携・役割分担、バスパック等の統一イメージの構築、共通回数券の販売環境の共通化、路線別時刻表の活用等）。
- また、地域公共交通を把握する人材が一定期間存在することで、行政等の人事異動や補助事業期間（緊急雇用創出事業等）等の影響を受けず、プロジェクトを持続的・安定的に展開していくことができるよう検討します。

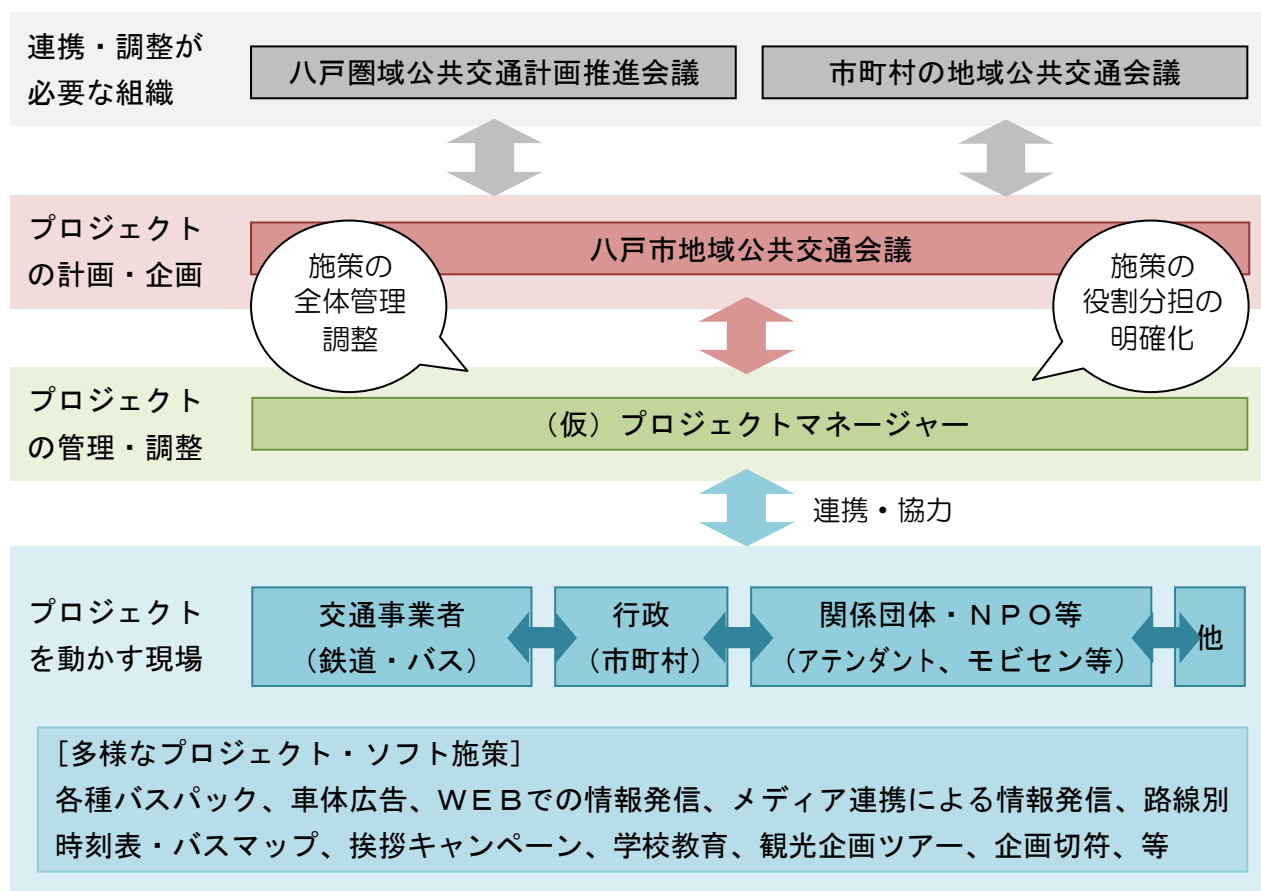


図 4-15 プロジェクトマネージャーの設置イメージ

② モビリティ・マネジメント事業を継続して実施していくための枠組みの検討

- モビリティ・マネジメント活動や乗継案内を継続して展開していくには、スタッフの確保と育成、知識の継続的な習得と実践が必要となります。また、問題認識能力に長け、改善策を提案できる人材に育っていくことが事業の実施にとっても理想的となります。
- 今後、プロジェクトの実施・運営が持続的・安定的に行えるよう、「誰が」「何を」「どのように」担っていくべきか関係者間で明確にした上で、体制構築に向けた検討を進めます。
- また、体制構築だけでなく、継続して実施していくための資金調達の仕組みも同時に検討します。

事業 2-4：公共交通「みんなでかいぜん」プロジェクト

① 実務担当者がサービス改善を話し合う「地域公共交通プラットフォーム」の設置・運営

- ・「交通政策基本法（平成 25 年 12 月）」の施行や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」案の国会提出等、地域公共交通の充実に向けた動きが活発化しています。
- ・今後の地域公共交通の課題の解決には、まちづくりや観光振興などの地域戦略との一体性の確保や、鉄道・路線バス・タクシーによる地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成が求められています。
- ・当市においても、交通事業者と行政だけで解決していくのではなく、観光やまちづくり部局の関係者、観光案内や乗継案内のスタッフの声などを課題解決に繋げていくため、実務担当者の話し合いの場として「地域公共交通プラットフォーム」を設置し、継続的に意識の共有化を図れる環境を整備します。

【事例】公共交通関連プロジェクトの関係者を一同に集めたブレインストーミングの開催

- ・本計画を検討する上で、これまでのプロジェクトに関係してきた交通事業者や行政の実務担当者、観光案内、乗継案内、モビリティ・マネジメント業務スタッフ、観光部局の職員に集まっていただき、2 回にわたり意見交換会を開催しました。
- ・その意見交換会の結果、それぞれの立場から見える問題点・課題を共有化し、課題解決に向けたアイデアを出し合いました。

■参加者のメンバー構成

多様な主体によるメンバー構成で意見交換

- ・鉄道・バス・タクシー事業の実務担当者
- ・モビリティセンタースタッフ
- ・公共交通アテンダント
- ・はちのへ総合観光プラザ窓口スタッフ
- ・八戸市観光課、都市政策課の担当者
- ・交通 N P O 法人職員
- ・地域公共交通会議公募委員、オブザーバー
- ・学識経験者、青森運輸支局 等

自由に
意見を
出し合う



問題や
改善策を
共有化

■テーマ

第 1 回

公共交通の良い点・悪い点・気になる点

第 2 回

改善プランの意見交換

（良くするためのアイデア出し）



図 4-16 「地域公共交通プラットフォーム」の設置イメージ
（平成 25 年度実施した関係機関ブレインストーミング開催状況）

② 公共交通を「誉めて」「叱って」「改善」できる仕組みづくり

- ・これまで、利用者の苦情・改善ニーズは、交通事業者・行政担当者に入る電話やアンケート調査等により把握されてきました。その後の対応は事業者・行政の段階で完結することがほとんどであり、利用者には改善状況が見えづらい状況にありました。
- ・その問題を解決するため、「誰でも」「いつでも」苦情や改善提案を伝達でき、地域公共交通の評価を確認することができる「WEBサイトの導入」や、車内・乗車券販売窓口等への「意見箱の設置」を検討します。意見に対しては改善状況を公表できるように検討します。

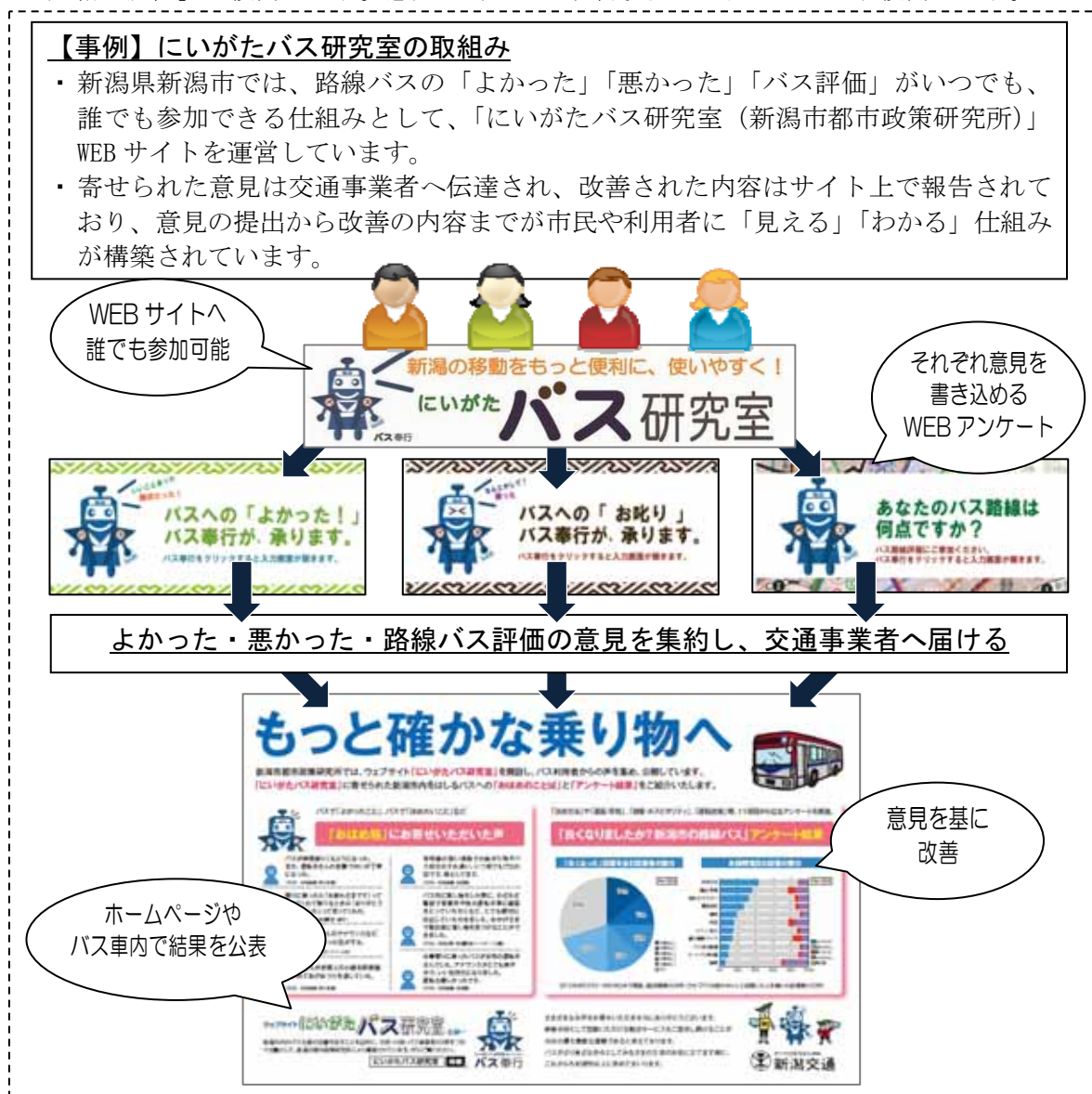


図 4-17 みんなで地域公共交通「かいぜん」プロジェクト
WEBサイトの構築イメージ

(参考：にいがたバス研究室 http://www.niigata-city-rippm.jp/bus_lab/)

③ 公共交通を気持ちよく利用してもらうための接客マナーの向上

- ・公共交通を利用してもらうためには、運行ダイヤや運賃等の運行サービスの向上・改善と合わせて、利用者に気持ちよく利用してもらい、「また利用したい」と思ってもらえるような接客・対応が大切です。
- ・そこで、利用者と接し、直接サービスを提供する乗務員や乗車券の販売窓口等の職員を対象に、挨拶、言葉づかい、笑顔といった接客マナーの向上、一定のサービス水準の確保を目的とした「交通事業者研修会」の実施、「あいさつ強化キャンペーン」などを行います。

4-3 「迷わず乗れる」情報提供戦略

プロジェクト③：「迷わず乗れる」情報提供戦略							
- これまで実施してきた公共交通サービスを改善するプロジェクト(上限運賃政策、等間隔運行、中心街ターミナル整備、まちバス300等)は、一定の支持を受けている半面、まだまだ認知度が低い状況にあります。また、作成したチラシや時刻表などのツールが自由に手に取れる環境にありません。 - そこで、市民や来訪者にとって、「便利になった交通サービスが直感的に認識できる」、「ほしい情報ツールが自由に手に取れる」環境整備に取り組むとともに、各種媒体での定期的な情報発信を進めます。							
事業 3-1：「情報ツール」利用拡大プロジェクト							
観光客や日常利用者の利便性向上、転入時や高校進学時に合わせた利用促進、未利用者への利用促進など、モビリティ・マネジメントの一環として作成したバスマップや路線別時刻表などの「使える情報提供ツール」については、交通拠点や公共施設等で配布したり、自由に手に取れるような環境を整備したりするなどの情報戦略を展開します。							
①来訪者・地域住民への情報提供 (主要な交通拠点等での情報提供専用ラック設置など) ②転入者・高校進学中学生への情報提供 (バスマップ、対象者向けツール等の配布など)							
事業 3-2：「路線サービス」認知度向上プロジェクト							
市内幹線軸での「等間隔運行・共同運行サービス」、「最終新幹線接続深夜乗合交通サービス」を始め、「わかりやすく支払いやすい運賃体系」、「路線毎に使えるサービス」など、市民や来訪者にとって便利になった交通サービスが、途中バス停留所・待合施設・車両等の関連設備を見ればすぐに認識できるような情報戦略を検討します。							
①バス停留所・車両等を活用した情報提供							
事業 3-3：公共交通サービス情報発信プロジェクト							
目的地まで公共交通で移動が可能か調べようとした場合、鉄道に関してはホームページでの情報提供が充実している一方で、路線バスや公共交通の総合的な利用に関する情報についてはこれまでなかなか提供されておらず、実際の利用に繋がりがづらい状況にありました。そのため、八戸市の公共交通に関するポータルサイトや広報誌などを最大限活用し、公共交通サービスの情報を発信していきます。							
①広報誌・ホームページ等を活用した使える公共交通サービスの周知・PRの実施							
スケジュール							
事業・プロジェクト	実施主体	26 年度		27 年度		28 年度	29 年度以降
		上	下	上	下		
【事業 3-1】 「情報ツール」利用 拡大プロジェクト	交通事業者 地域公共交通会議 八戸市	専用置場の デザイン	専用置場の 設置	専用置場の デザイン	専用置場の 設置	実施・評価	事業継続
		バスマップ 等の配布	進学者向け 通学ツール配布	バスマップ 等の配布	進学者向け 通学ツール配布	実施・評価	事業継続
【事業 3-2】 「路線サービス」認知度 向上プロジェクト	バス事業者 地域公共交通会議 (八戸市)	バス停の 実態把握	バス停への 案内情報掲出	バス停への 案内情報掲出	方面別バスカラーと連動した統一 デザインによるバス停の更新		
		車両活用型運行サービス 周知方法の検討		事業実施・評価		実施・評価	事業継続
【事業 3-3】 公共交通サービス 情報発信プロジェクト	交通事業者 地域公共交通会議 八戸市	情報発信 手法の検討	ホームペー ジデザイン検討	車両広告 バス運行実施	評価検証	実施・評価	事業継続
			広報誌への サービス掲載	WEB 等との 連動企画実施			

事業 3-1：「情報ツール」利用拡大プロジェクト

① 来訪者・地域住民への情報提供（駅等での情報提供専用ラック設置など）

- ・観光客や転入者に限定して配布してきた 3 事業者共同の「バスマップはちのへ」は、市内在住者で路線バスを利用していない人の目に触れることはありませんでした。また、バス停すべての停車時刻が入った路線別時刻表は、便利なツールではあるもののモビリティセンターにしか設置しておらず、その有効利用策が課題となっていました。
- ・そこで、「バスマップ」、「路線別時刻表」、「企画乗車券チラシ」等の「使える情報ツール」を、八戸駅・本八戸駅等の主要ターミナルや、市役所、総合病院、定期券・回数券売り場などに設置し、誰でも手にとって利用してもらえるよう専用の情報提供置き場を設置します。

【事例】情報提供ブースの設置

- ・仙台・宮城ディスティネーション開催時（平成 25 年度）、仙台駅前において、観光・交通情報等のチラシ・パンフレット専用ブースが設置されました。
- ・観光客等が自由に情報を入手できるとともに、待ち合わせ場所・交流スペースとしても活用されました。

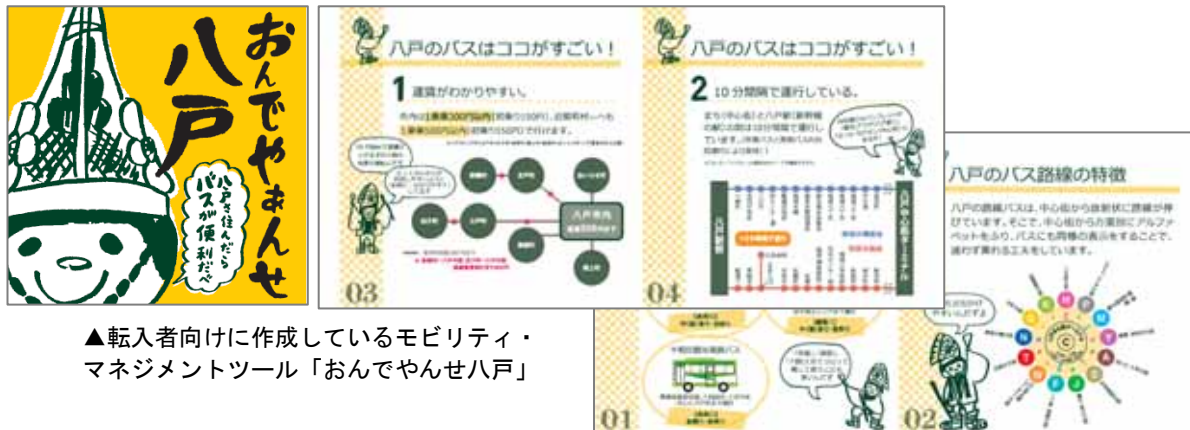


▲交通・観光情報を自由に入手できる専用ブース
（情報提供ツール置き場等設置）

図 4-18 情報提供ツールの専用ブースの設置イメージ

② 転入者・高校進学中学生への情報提供（バスマップ、対象者向けツール等の配布）

- ・当市では全ての転入者にバスマップを配布しておりますが、平成 24 年度にモビリティ・マネジメント事業の一環として、「八戸の便利なバスの使い方案内」を作成し、試験的に配布しております。このツールの配布効果を検証した上で、利用促進に活かしていきます。
- ・また、平成 23 年度のモビリティ・マネジメント事業において、高校進学を控えた中学 3 年生向けに、「進学先別通学方法・通学費用カタログ」と動議付け漫画リーフレット「バスを使った学生生活」を作成し配布しております。このツールの配布効果を検証した上で、継続して学校・生徒への情報提供を実施し、公共交通利用通学を促進していきます。



▲転入者向けに作成しているモビリティ・マネジメントツール「おんでやんせ八戸」

図 4-19 転入者・高校進学中学生への情報提供イメージ

事業 3-2 : 「路線サービス」認知度向上プロジェクト

① バス停留所・車両等を活用した情報提供

- ・市内幹線軸での「等間隔運行・共同運行サービス」、「最終新幹線接続深夜乗合交通サービス」を始め、「わかりやすく支払いやすい運賃体系」、「路線毎に使える企画乗車券」など、市民や来訪者にとって便利になった交通サービスの内容が、途中バス停留所・待合施設・車両等の関連設備を見ればすぐに認識できるような情報戦略を検討します。
- ・例えば、バス停留所を活用した情報提供としては、方向別バスルートカラーの活用、路線図・運賃・サービス内容の掲出等について検討を行います。
- ・また、「等間隔運行」区間では複数の行き先の路線が運行されているため、車両の方向幕を見ても判別が難しい場合もあることから、「等間隔運行」や「企画乗車券対象路線」などの運行サービスが方向幕・補助サボ等で判別できるように工夫したり、「路線愛称名」を募集し、補助サボ等で周知を行ったりすることを検討します。

【事例】バスルートカラーの統一

- ・岐阜県中津川地域では、バスルートカラーと合わせたバス停デザイン、時刻表、乗り案内の色を統一。
- ・ピクトグラムを活用することで誰でもわかりやすく利用できる環境を整備。



▲移動中に迷わない案内表示・サインイメージ
(案内表示・サインカラーの統一等)

図 4-20 路線カラーリングと合わせたバス停カラー・デザインの統一イメージ

【事例】路線愛称をつけて走るバス

- ・八戸市では 3 路線で沿線住民から路線愛称名を募集するとともに、お得な路線応援企画乗車券を企画・販売し、特定路線を応援する取組みを行いました。



▲路線愛称名をつけて走るバス
(あさもや号・ハチゴースバス・ミルクライン大野)

図 4-21 車両を活用した情報提供イメージ

事業 3-3：公共交通サービス情報発信プロジェクト

① 広報誌・ホームページ等を活用した使える公共交通サービスの周知・PRの実施

- ・目的地まで公共交通で移動が可能か調べようとした場合、鉄道に関してはホームページでの情報提供が充実している一方で、路線バスや公共交通の総合的な利用に関する情報についてはこれまでなかなか提供されておらず、実際の利用に繋がりがづらい状況にありました。
- ・そのため、八戸市の公共交通に関するポータルサイトや広報誌などを最大限活用し、公共交通サービスの情報を積極的に発信していきます。



図 4-22 ポータルサイトやウェブ版バスマップでの周知・PRイメージ

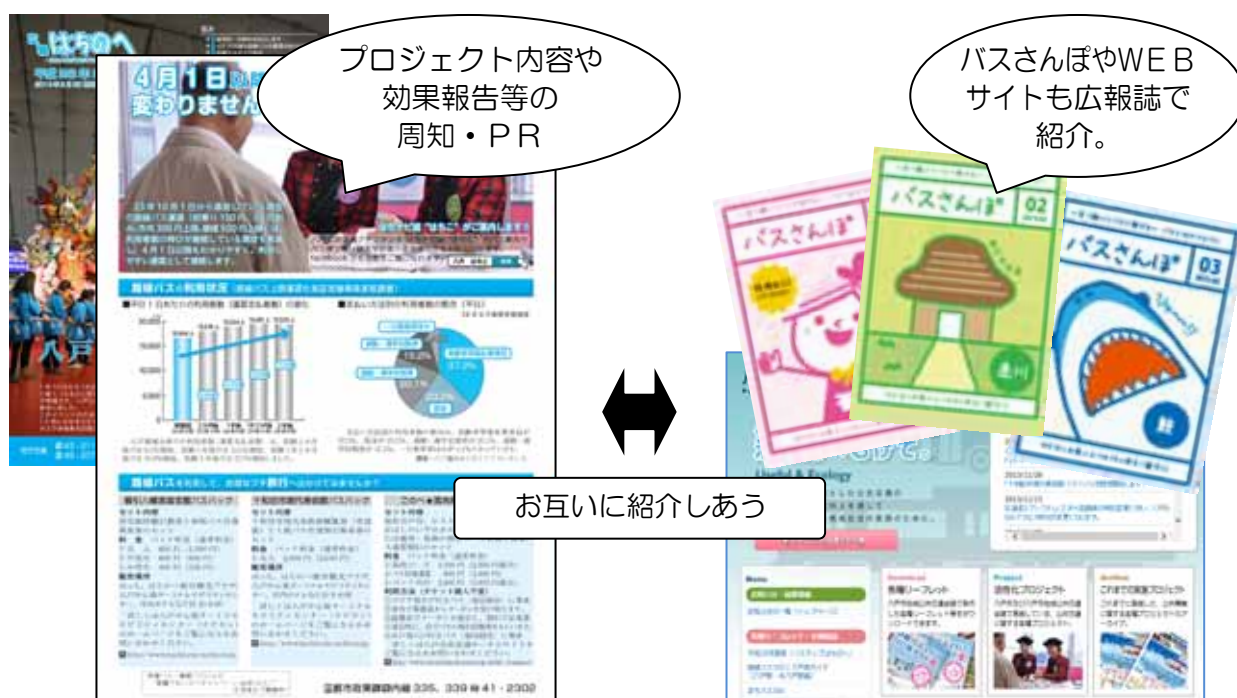


図 4-23 既存の情報提供ツールを活用した周知・PRプロジェクトイメージ

4-4 「快適に乗れる」環境改善戦略

プロジェクト④：「快適に乗れる」環境改善戦略						
・八戸市内の主要な交通拠点やバス停において、案内サイン・乗継情報の不足や乗降ステップの段差が大きい車両が運行する等、まだまだ利用しにくい環境となっています。 ・そこで、誰にでも利用しやすいターミナル・待合環境や低床車両の計画的な導入について検討します。また、運賃支払い方法の円滑化に向けた検討も合わせて行います。						
事業 4-1：路線バス運賃体系再構築プロジェクト						
・「路線バス上限運賃政策」については、「わかりやすさ」、「支払いやすさ」を維持しつつ、経営的にも持続可能な運賃体系の再構築に向けた検討を行います。 ①持続可能で「わかりやすく」「支払いやすい」運賃体系の検討						
事業 4-2：バス待合環境改善プロジェクト						
・「市内幹線軸」を中心にバス停への必要情報の掲示の徹底、待合スペースの確保や接近情報の提供を行い、誰でも使いやすい待合環境に改善します。 ①市内幹線軸バス停における待合スペースの確保・整備 ②バス停留所における運行経路・運賃表示の徹底						
事業 4-3：低床車両導入プロジェクト						
・「市内幹線軸」を中心に、誰でも安心して公共交通で移動できる車両の導入支援策を検討します。 ①「市内幹線軸」における誰もが安心して利用できる低床バスの計画的導入策の検討						
事業 4-4：運賃支払い円滑化プロジェクト						
・運賃体系の見直しに合わせて、スムーズな運賃支払いが可能で、運賃収受の管理がしやすいシステムの導入を検討します。また、公共交通の利用実態が把握できるデータ収集が可能な仕組みを検討し、公共交通の経営改善に活用できる環境づくりを行います。 ①共通回数券の発行スキームの検討 ②ICカードの導入に向けた検討						
スケジュール						
事業・プロジェクト	実施主体	26 年度		27 年度		28 年度
		上	下	上	下	
【事業 4-1】 路線バス運賃体系再構築プロジェクト	バス事業者 地域公共交通会議 八戸市	運賃体系の見直し・検討		新たな運賃体系の実施に向けた調整		実施・評価
【事業 4-2】 バス待合環境改善プロジェクト	バス事業者 (八戸市)	バス停 実態把握	情報案内の 提示	バス停 実態把握	情報案内の 提示	実施・評価
		過年度事業 効果検証	バス停近接施設への 待合環境整備			事業継続
【事業 4-3】 低床車両導入プロジェクト	バス事業者 (八戸市)	低床バスを計画的に 導入する仕組みの検討		低床バスの計画的導入 (順次実施)		
【事業 4-4】 運賃支払い円滑化プロジェクト	バス事業者 八戸市	共通回数券発行に向けた研究・検討 ICカード導入に向けた研究・検討				共通回数券発行 ICカードの導入

事業 4-1：路線バス運賃体系再構築プロジェクト

① 持続可能で「わかりやすく」「支払いやすい」運賃体系の検討

- ・ 上限運賃政策の実施により、利用者数が増加に転じ、運送収入も下げ止まりの傾向が見えるなど効果が上がってきています。一方で、路線バスを取り巻く環境は、少子化の進展による通学需要の減少を始めとして、市全体の人口減少が進むことが予想されることから、経営的にも持続可能なスキームを提案していくことが求められています。
- ・ そのため、住民の通学・通院などの「生活」や観光・ビジネスなどの「交流」に欠かすことのできないバス路線としての事業性を持続的に確保しつつ、住民や来訪者が「気軽に」利用できる「分かりやすさ」も両立する、運賃制度の再構築に向けた検討に着手します。
- ・ また、フリーエリア内 1 日乗り放題とするまちパス 300 などの企画乗車券も上限運賃政策の一環として発行・周知し、利用者の利便性を向上させます。

■新運賃検討にあたっての論点

- ・ 上限 300 円の継続・変更
- ・ 50 円刻み運賃の継続・変更
- ・ 運賃刻み幅の変更
(低額の運賃区界幅の縮小等)
- ・ 初乗り 150 円運賃の継続・変更
- ・ 八戸中心部や駅周辺における運賃均一区間の設定



図 4-24 新運賃制度の検討イメージ（圏域計画と連携）

【事例】均一料金の設定

- ・ 新潟県新潟市の新潟交通(株)は、交通需要が集中している市中心部において、均一料金区間やワンコイン（100 円）区間を設定しています。
- ・ 区間内は乗降場所に関係なく、料金が決まっているため、わかりやすく、利用しやすい運賃サービスとなっています。

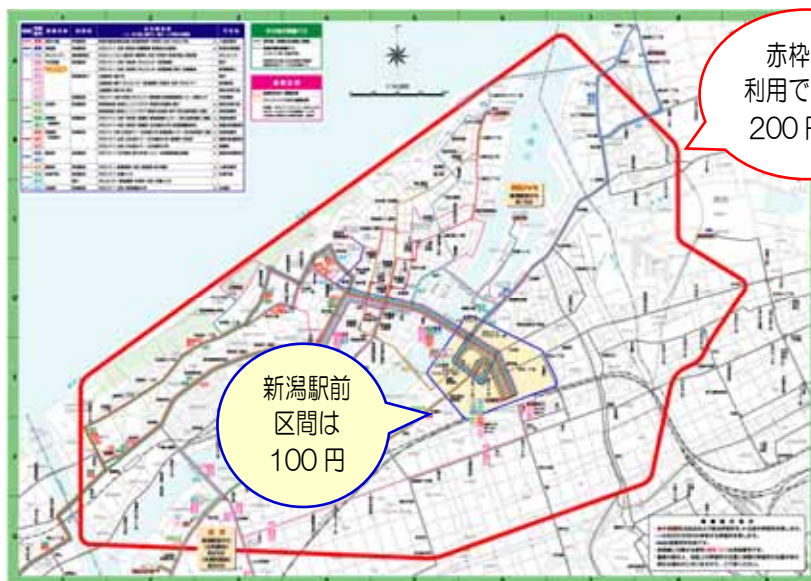


図 4-25 持続可能で「わかりやすく」「支払いやすい」運賃体系の検討
(運賃均一区間の設定イメージ)

(参考：新潟交通(株))

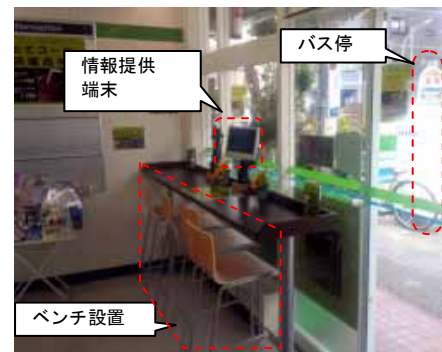
事業 4-2：バス待合環境改善プロジェクト

① 市内幹線軸バス停における待合スペースの確保・整備

- ・屋根がないバス停は悪天候時の、ベンチがないバス停は高齢者のバス利用意欲を減退させます。市内には屋根やベンチのないバス停がほとんどですが、その設置には、導入や維持管理にコストがかかること、道路幅員の狭さ等により設置が困難な状況にあります。
- ・そこで、沿道の公共施設や商業施設と連携・協力し、待合スペースの確保や接近情報の提供を行い、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ます。



※バス運行ルート沿道企業・民地を活用した、
バス待合環境の整備事例。
(国土交通省中部運輸局)



※コンビニエンスストア等の沿道商業
施設との連携による待合スペースの
提供、情報案内板等の設置事例
(神奈川県横浜市の事例)

図 4-26 バス待合環境改善プロジェクトイメージ

② バス停留所における運行経路・運賃表示の徹底

- ・バス利用者が「どこへ行くのか?」、「運賃はいくらなのか?」がわからず、不安にならないよう、バス停留所に見やすく・わかりやすい運行経路・運賃表示等の情報提供を行います。

事業 4-3：低床車両導入プロジェクト

① 「市内幹線軸」における誰もが安心して利用できる低床バスの計画的導入策の検討

- ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」では市町村主導で地域のバリアフリー施策を推進することが掲げられています。
- ・バス車両の新規導入時には、高齢者・車椅子使用者・ベビーカー使用者等が乗降しやすい低床バスの導入が望まれるところですが、導入コストの問題が指摘されていることから、通常バスとのコスト比較を行い、導入時の財政支援策も含め、低床バス車両の計画的導入策の検討を行います。



図 4-27 低床バス
(左：ワンステップバス、右：ノンステップバス)

事業 4-4：運賃支払い円滑化プロジェクト

① 共通回数券の発行スキームの検討

- ・ 八戸市を運行する乗合バス 3 事業者の回数券は共通利用が可能な状況であるのに対し、発行主体が事業者毎であることから、回数券の販売枚数と利用枚数に大きく差が生じた場合、掛かるコストと収入に不均衡が生じるという課題があります。
- ・ そこで、回数券の販売環境の共通化、共通回数券発行主体の設置等、バス事業者の経営環境の改善に寄与する仕組みを検討します。

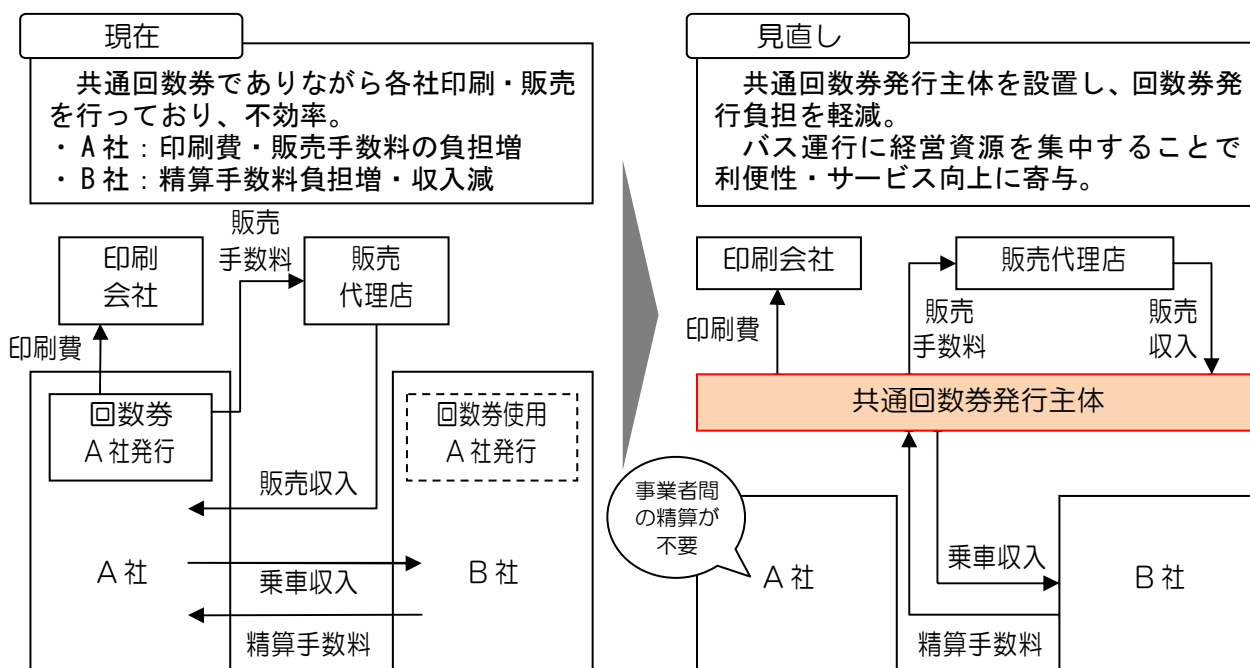


図 4-28 共通回数券の発行スキームイメージ

② IC カードの導入に向けた検討

- ・ 公共交通利用者が運賃の支払いをスムーズに行え、交通事業者が運賃収受の管理、利用状況が把握できる IC カードの導入に向けた研究を行います。
- ・ IC カードの導入にあたっては、コスト面・利用状況データの取得システム等を踏まえ、検討します。

5. 計画期間

この計画は、平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 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）主体となり、関係者間の連絡調整や検討を行いつつ、実施するものとします。

7. 参考資料 (第1次連携計画との整合及び改訂フレーム)

- ★改訂の視点①：第1次計画の理念を継承した上で更に発展させるため、プロジェクト実施後の評価・効果検証を継続的に行える仕組みを検討するとともに、地域公共交通サービスの更なる品質向上を進める。
- ★改訂の視点②：「市内幹線軸」のサービス水準を政策的に維持し、公共交通としての信頼性を向上させることにより、コンパクトな都市構造物づくりに貢献していく。
- ★改訂の視点③：交通拠点での情報・案内基盤や人による「おもてなし」の充実を図ることにより、市民や来街者の乗継負担の軽減や使いやすい公共交通の実現を目指す。
- ★改訂の視点④：モビリティ・マネジメント手法を使って路線毎に地域に働きかけながら実施してきた利用促進策を「育てる公共交通」として計画に位置づけ、継続して事業を展開・推進する。
- 【H21～25年度における変化、及び今後5年間に想定される変化】
- ・観光需要の変化（個人型旅行の増加、種差海岸の国立公園の指定、三陸ジオパークの指定、みちのく潮風トレイルの一部開通）

・国の施策の変化（消費増税、地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの見直し、タクシー事業適正化・活性化法改正）

・鉄道環境の変化（「TOHOKU EMOTION」運転開始、北海道新幹線の開業、八戸駅西口広場の整備計画、本八戸駅舎の改修）

・緊急雇用創出事業の実施（公共交通アテンダント事業、モビリティ・マネジメント事業、運転士育成事業等）

・まちづくり環境の変化（少子化の一層の進展、中心市街地活性化の推進）

