

八戸市地域公共交通網形成計画

八戸市地域公共交通『品質向上』プラン（案）

（平成 28 年 3 月改訂版）

（意見聴取資料）

平成 2 8 年 3 月

八 戸 市

1. 計画の概要

1-1 計画の目的

①地域公共交通のマスタープランの策定

- ・「都市計画マスタープラン」及び「立地適正化計画」で目指す「コンパクト&ネットワークの都市構造」の骨格となる「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにするマスタープラン（ビジョン及び事業体系）として策定します。

②八戸市の地域戦略（まちづくり、中心市街地活性化、観光振興等）との一体性の確保

- ・今後の都市の活力を創造するためのまちづくりや賑わい創出のためのプロジェクト、観光振興等との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの確立を目指します。

③地域特性に応じた多様な交通サービスとのネットワーク化

- ・八戸市の公共交通の主軸である路線バスだけでなく、主に広域的な移動を担う鉄道やドア・ツー・ドアや面的な移動を得意とするタクシーなど、各々の地域特性に応じた多様な交通サービスを組み合わせることにより、市民の誰もが使いやすく、利便性の高いサービスを受けられることを目指します。

④住民・地域の協力を含む関係者の連携

- ・今後の本格的な人口減少・少子超高齢社会の中で、地域公共交通を維持・確保していくため、沿線の住民や企業、沿線施設との連携や協力により、地域に適した運営・運行形態で移動手段を確保し、将来に引き継いでいきます。

⑤広域性の確保

- ・広域路線については、複数市町村の移動を担っているが、当市の中心部と郊外部の移動も担っていることから、「八戸圏域公共交通計画」との整合を図った上で施策を展開します。

⑥具体的な数値目標の設定

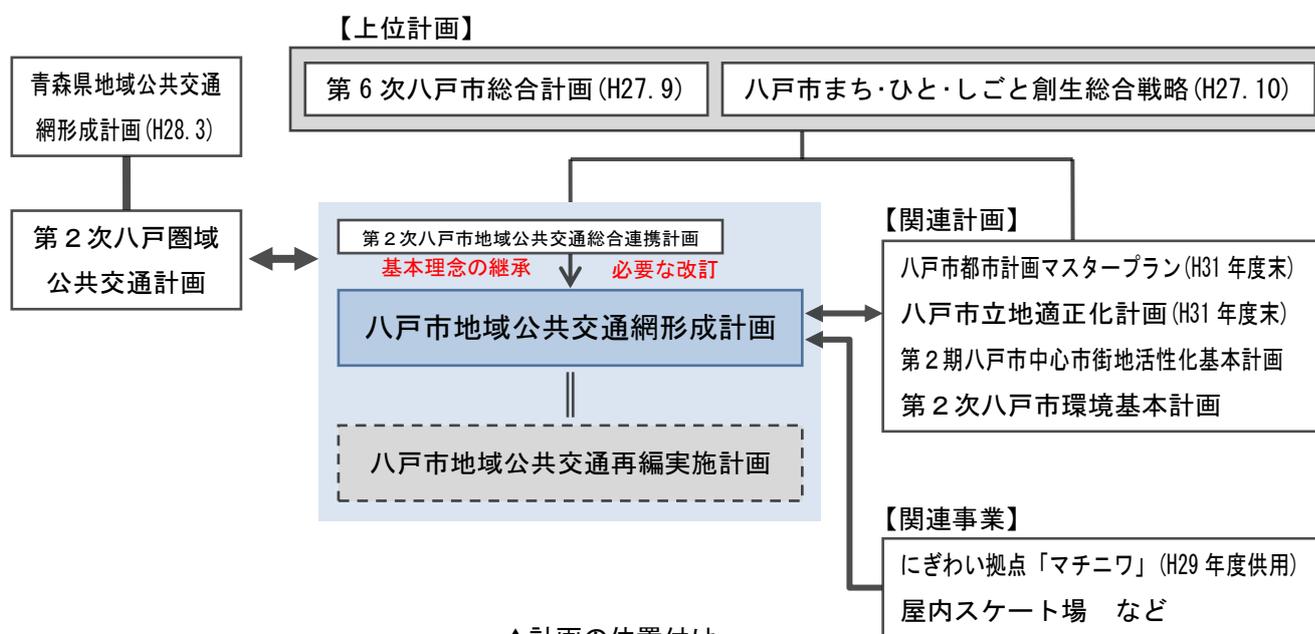
- ・計画の目標を着実に推進するため、具体的な数値目標を設定し、PDCAサイクルを活用し、計画の見直しを行い、目標の達成をめざします。

1-2 計画の位置付け

- ・本計画は、「第6次八戸市総合計画」や「都市計画マスタープラン」など関係計画との一体性を確保するとともに、平成25年度に公共交通の活性化・再生策のマスタープランとして策定した「第2次八戸市地域公共交通総合連携計画（以下「総合連携計画）」の基本理念等を継承しつつ、「立地適正化計画」との連携や、持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を踏まえた公共交通のマスタープランとして策定します。
- ・本計画に基づき、今後、持続可能な地域公共交通網を具体的に実現していくため、交通事業者等の同意のもとに「地域公共交通再編実施計画」を策定することとします。

※「都市計画マスタープラン」の見直し及び「立地適正化計画」の策定は平成29年度を目途に進められていることから、今後、必要に応じて本計画の見直しを行います。

※「地域公共交通再編実施計画」は平成29年度中の策定を想定しています。

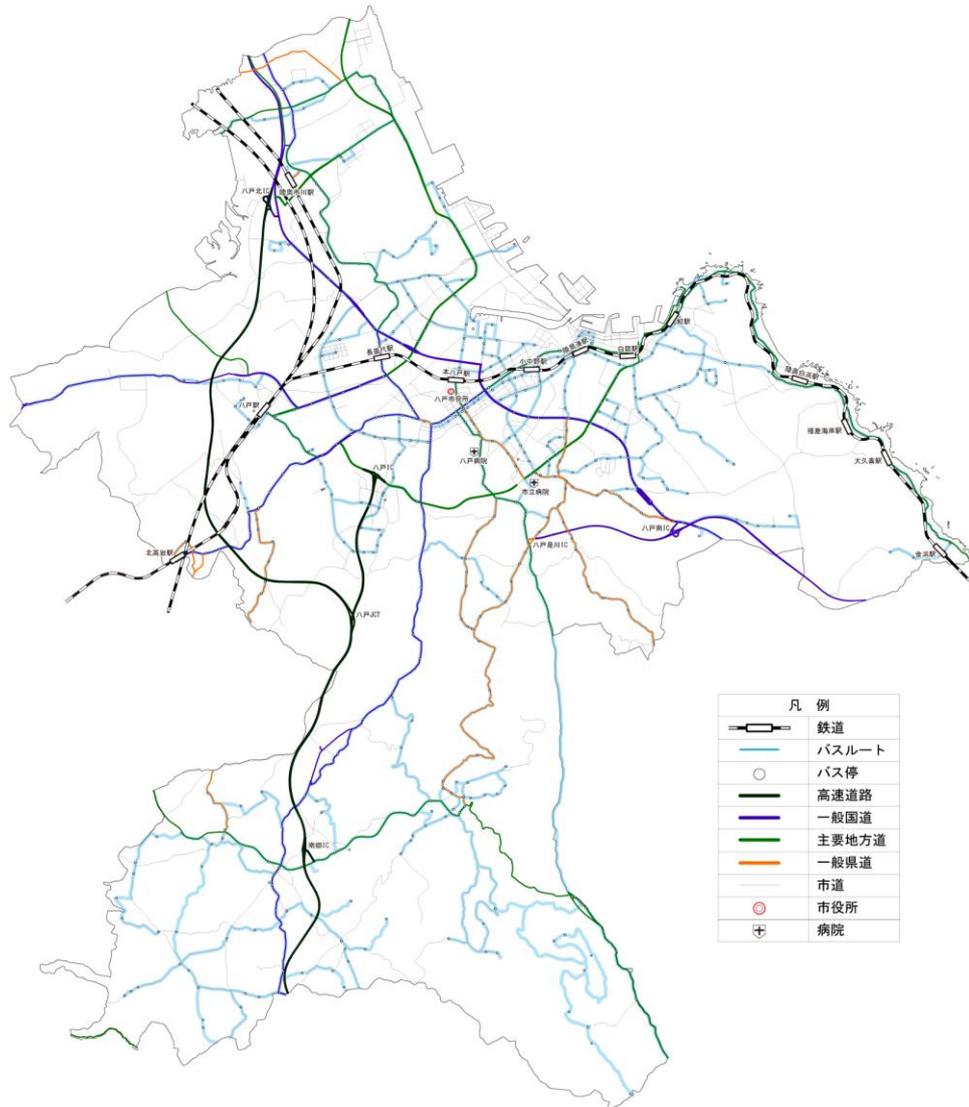


1-3 計画の対象とする事柄

- ・本計画は、限られた交通資源を活用しながら、今後の人口減少・少子超高齢社会の本格的到来に対応しつつ、交流が活発で活力あるまちづくりに貢献できる地域公共交通ネットワークを構築していくものであり、市内を運行する路線バスの再編を重点としつつ、鉄道との連携やタクシーの活用、地域との連携も含めて検討するものです。

1-4 計画の区域

計画の区域は、青森県八戸市全域とします。



▲計画の区域

1-5 計画の期間

本計画は、平成28年度から平成34年度までの7年間の計画期間とします。

※計画期間は原則5年程度とされているが、立地適正化計画で想定する第1期（H31～34年度）の計画期間の最終年度と整合を図るため、平成34年度までの7年間とする。

2. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

2-1 基本理念 ～八戸市地域公共交通網形成計画が目指すもの～

- ・本計画では、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えます。

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、中心街や八戸駅などの交通拠点、**幹線軸の停留所での「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」での高品質な運行サービスを（**コンパクトなまちづくりと一体となって**）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連携強化によりお互いの利便性を向上させ、**タクシーとの連携や利活用**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、**市内幹線軸などの路線のわかりやすさを更に向上させる**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、「わかりやすい情報提供」や「人による乗継案内とおもてなし」などにより乗継負荷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

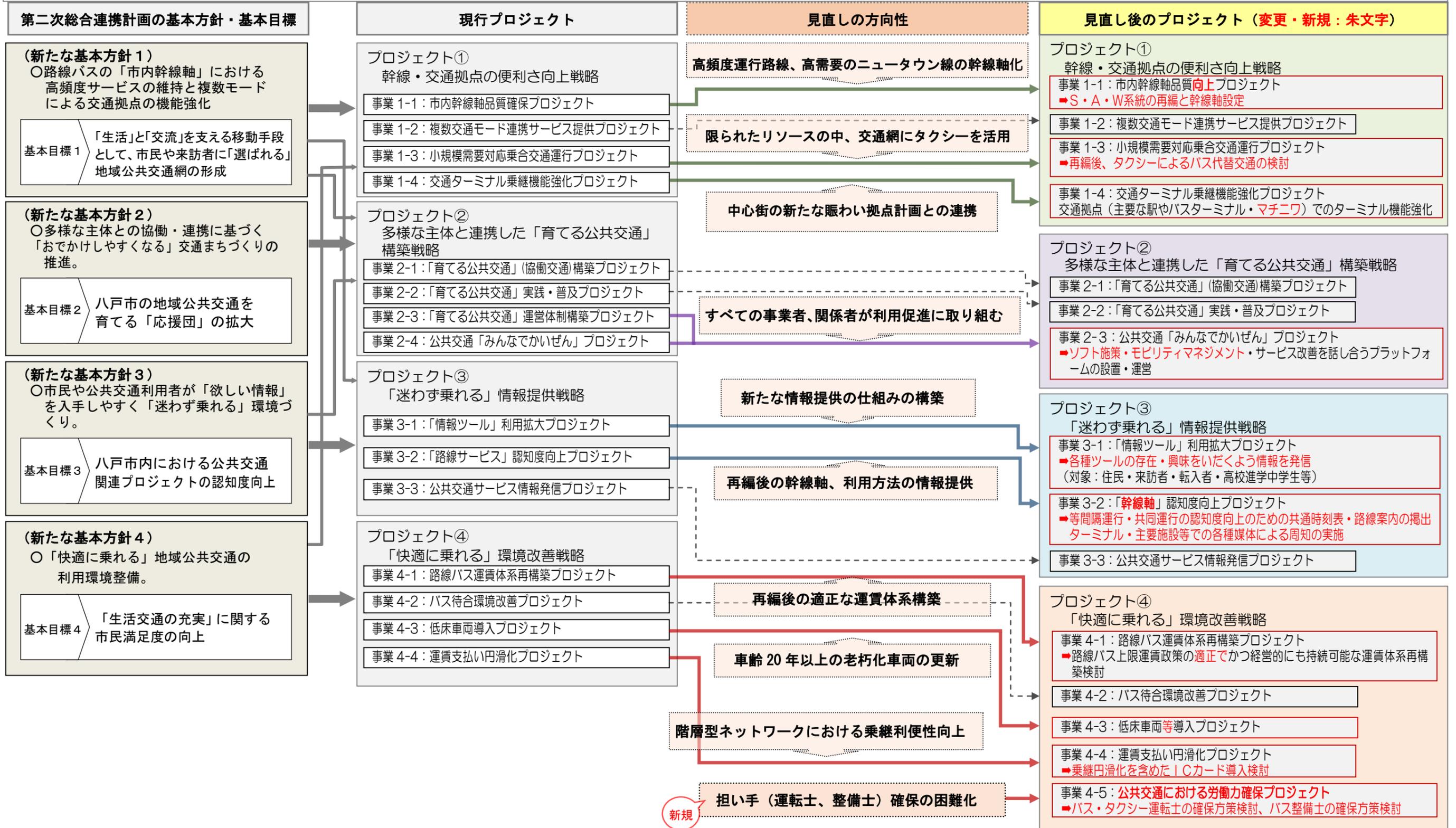
・まちづくり施策との連携や多様な主体と協働して地域公共交通を見つめなおし、育て、次世代に引き継ぎます。

- ◇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・第2次総合連携計画に基づき、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、新たな交流や需要を創り出し、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、まちづくり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。

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／目標を達成するためのプロジェクト案

<プロジェクト提案の視点>

- 第二次総合連携計画(H25 策定)の基本理念を継承しつつも、現在見直し中の都市計画マスタープラン、策定中の立地適正化計画との連携を図るため、現行のプロジェクトを見直す。
- 交通資源の確保がより厳しくなっている現状を踏まえ、市内路線バス網の階層の見直し・再編を行うとともに、鉄道との連携やタクシーの活用、地域との連携強化を目的として新たなプロジェクトを設定する。



【第二次八戸市地域公共交通総合連携計画】

現在の市内幹線軸

【市内幹線軸】

	幹線軸の名称	区 間	構成する主な路線	運行 間隔	実施する施策		
						主体	
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	・八戸駅線（司法センター経由） ・八戸駅線（根城大橋まわり） ・西高校行き	10分 間隔	共同運行 等間隔運行	市営 ・ 南部	
	②田面木幹線軸	中心街～田面木	・八戸駅線（司法センター経由） ・西高校行き ・八戸ニュータウン・高専線 ・一日市行き ・福田行き ・苫米地駅通り線 ・三戸行き（相内経由、広場経由）	10分 間隔	共同運行 等間隔運行	市営 ・ 南部	
	③根城大橋幹線軸	中心街～八戸駅前	・八戸駅線（根城大橋まわり） ・西高校行き	20分 間隔	等間隔運行	市営	
	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	・鮫小学校行き（上柳町まわり） ・旧南高校前行き ・岬台団地線	10分 間隔	等間隔運行	市営	
	⑤鮫幹線軸	中心街～鮫小学校通	・鮫小学校行き（上柳町まわり） ・旧南高校前行き	20分 間隔	等間隔運行	市営	
	⑥岬台幹線軸	中心街～岬台団地	・岬台団地線	20分 間隔	等間隔運行	市営	
	⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	・是川団地線（斎場まわり）	20分 間隔	等間隔運行	市営	
	⑧八太郎幹線軸	中心街～八太郎	・河原木団地線（八戸城北病院行き） ・河原木団地線（河原木団地南口行き） ・日計線（シルバークリニック行き） ・多賀台団地行線（八太郎まわり）	20分 間隔	共同運行 等間隔運行	市営 ・ 南部	
準 幹 線	⑨ニュータウン幹線軸	中心街～ニュータウン	・八戸ニュータウン・高専線（根城六丁目まわり） ・八戸ニュータウン線（二ツ家まわり）	30分 間隔	パターンダイヤ	市営 ・ 南部	
	⑩多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	・多賀台団地線（河原木団地まわり）	30分 間隔	パターンダイヤ	市営	

【市内幹線軸のサービス水準の設定（案）】

- ・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す。なお、さらなる利用促進により、幹線として位置付けられることを目指す。

【八戸市地域公共交通網形成計画】

市内幹線軸の設定（案）

【市内幹線軸の設定方針】

- ・現行の利用実態にみる事業性確保領域の評価
- ・将来人口分布にみる事業性の検討（平成50年度の将来人口予測）
- ・都市計画的な拠点・ネットワークのあり方検討（都市マス・立地適正化計画との連携）

【市内幹線軸の設定（案）】

	幹線軸の名称	区 間	構成する主な路線	運行 間隔	実施する施策		
						主体	
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	・八戸駅線（司法センター経由） ・八戸駅線（根城大橋まわり） ・西高校行き	10分 間隔	共同運行 等間隔運行	市営 ・ 南部	継続
	②田面木幹線軸	中心街～田面木	・八戸駅線（司法センター経由） ・西高校行き ・八戸ニュータウン・高専線 ・一日市行き ・福田行き ・苫米地駅通り線 ・三戸行き（相内経由、広場経由）	10分 間隔	共同運行 等間隔運行	市営 ・ 南部	継続
	③根城大橋幹線軸	中心街～八戸駅前	・八戸駅線（根城大橋まわり） ・西高校行き	20分 間隔	等間隔運行	市営	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	・鮫小学校行き（上柳町まわり） ・旧南高校前行き ・岬台団地線	10分 間隔	等間隔運行	市営	継続
	⑤鮫幹線軸	中心街～鮫小学校通	・鮫小学校行き（上柳町まわり） ・旧南高校前行き	20分 間隔	等間隔運行	市営	継続
	⑥岬台幹線軸	中心街～岬台団地	・岬台団地線	20分 間隔	等間隔運行	市営	継続
	⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	・是川団地線（斎場まわり）	20分 間隔	等間隔運行	市営	継続
	⑧八太郎幹線軸	中心街～八太郎	・河原木団地線（八戸城北病院行き） ・河原木団地線（河原木団地南口行き） ・日計線（シルバークリニック行き） ・多賀台団地行線（八太郎まわり）	20分 間隔	共同運行 等間隔運行	市営 ・ 南部	継続
準 幹 線	⑨ニュータウン幹線軸	中心街～ニュータウン	・八戸ニュータウン・高専線（根城六丁目まわり・田面木まわり） ・八戸ニュータウン線（二ツ家まわり）	30分 間隔		市営 ・ 南部	継続
	⑩多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	・多賀台団地線（河原木団地まわり）	30分 間隔	パターンダイヤ	市営	継続
幹 線	⑪(仮称)田向幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所（市民病院まわり）	・旭ヶ丘・町畑線 ・多賀台団地線 ・日計線・河原木団地線			市営 ・ 南部	新規
	⑫(仮称)旭ヶ丘幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所（国道まわり）	・八戸駅線（根城大橋まわり）			市営	新規

交通モード・階層と「公共交通ネットワークの将来像」

＜本市における地域公共交通網の形成に関する課題＞

- ・連携計画では、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は、交通事業者の集客性向上を前提に維持されている一方、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、高頻度サービスの認知度を向上させ、政策的に維持していく施策を検討することが求められます。
- ・他方で、第2次計画で、路線バス・鉄道・タクシーなど、複数交通モードの結節点を明示し、乗継機能の強化を図ってきましたが、まだ十分とはいえない状況があります。また、今後の人口減少・少子化の進展により重要な小さい地域では、路線バスが維持できない状況も予想されます。
- ・そこで、網形成計画では、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・活用に基づき、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」地域公共交通網の形成を図ることとしています。

交通モード・階層		役割・位置づけ
鉄道		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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12幹線軸は、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旨しつつ、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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)

