八戸市地域公共交通網形成計画

平成２８年３月

八　戸　市

目　次

1．　計画の概要 1
1－1　計画の目的 1
1－2　計画の位置付け 2
1－3　計画の対象とする事柄 2
1－4　計画の区域 3
1－5　計画の期間 3
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の推進に関する基本的な方針 4
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～ 4
2－2　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 6
2－3　八戸市が目指す地域公共交通ネットワークの将来像 11
3．　目標を達成するための事業・プロジェクト 12
3－1　プロジェクト①：幹線・交通拠点の便利さ向上戦略（地域公共交通再編事業の活用） 13
3－2　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 27
3－3　プロジェクト③：「迷わず乗れる」情報提供戦略 35
3－4　プロジェクト④：「快適に乗れる」環境改善戦略 40
4．　事業・プロジェクトの進め方 46
4－1　実施主体 46
4－2　推進・管理体制 46
4－3　ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進・評価 47
4－4　目標値の設定 48
5．　参考資料 53
5－1　八戸市地域公共交通網形成計画の策定経緯 53

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

・「八戸市都市計画マスタープラン」及び「八戸市立地適正化計画」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**路線バスに加え、主に広域的な移動を担う鉄道、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、沿線施設などとの連携や協力**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

・複数市町村の移動を担っている広域路線バスについては、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。

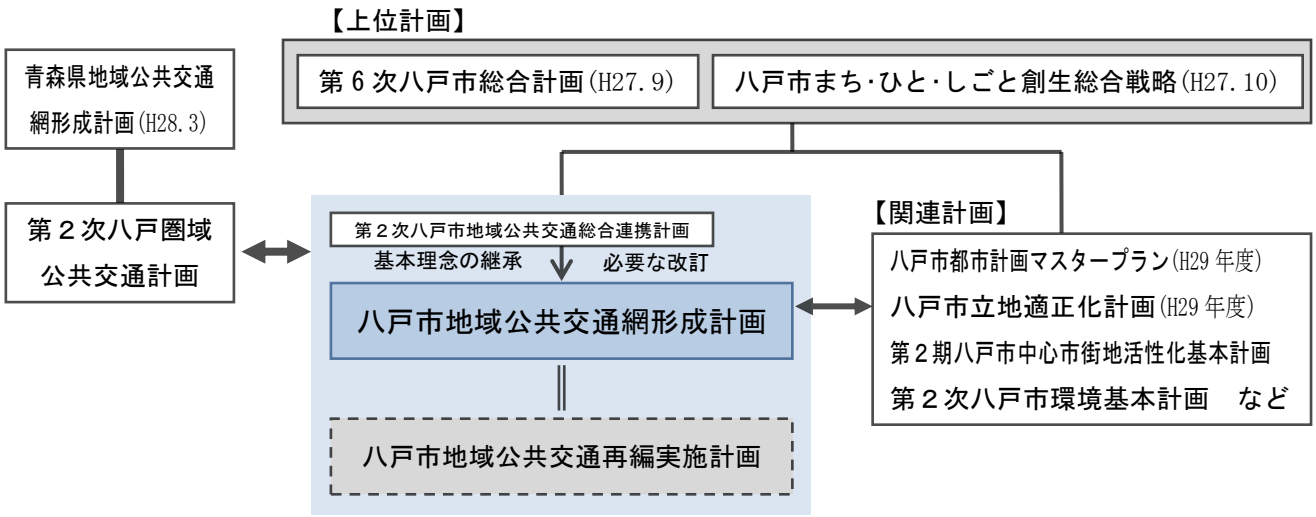
１－２ 計画の位置付け

・本計画は、**「第６次八戸市総合計画」や「八戸市都市計画マスタープラン」などの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、「八戸市立地適正化計画」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。

※「八戸市都市計画マスタープラン」の見直し及び「八戸市立地適正化計画」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。



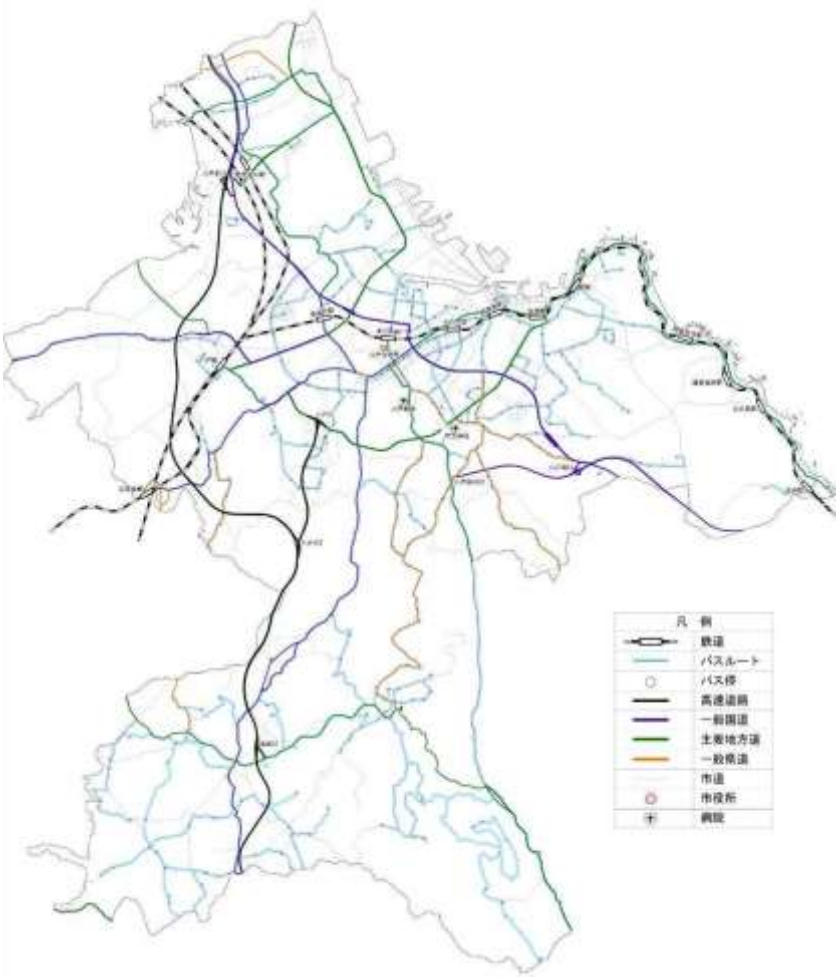
▲計画の位置付け

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。

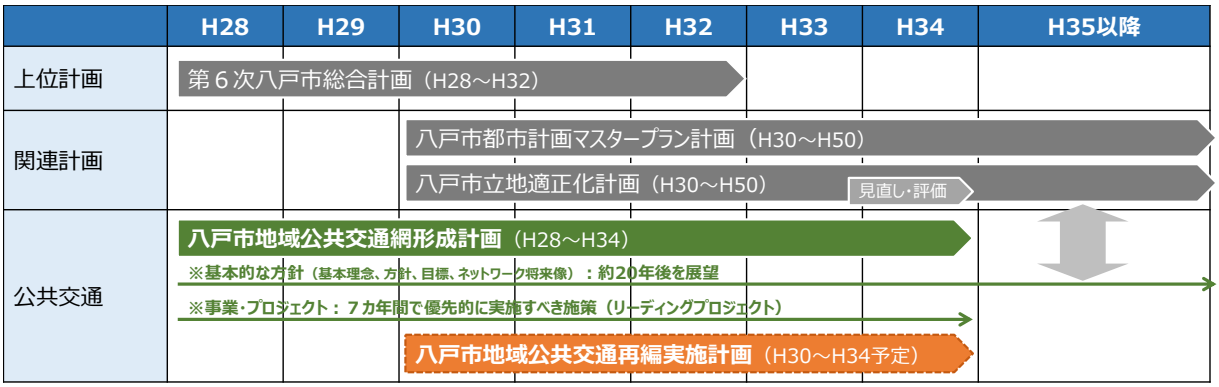


▲計画の区域

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**を計画期間とします。

※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評価・見直し期間（５年程度）との整合を図るため、平成 34 年度までの７年間とする。



▲計画の期間

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の推進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が『連携して』相互に補完することで、移動の足が確保され、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利用し続けてもらえるように、交通資源を確保しながら「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	・複数の交通モードの連携により、市内全体として「意外と使える」「迷わず乗れる」と感じられるサービスを、将来にわたり継続的に提供し、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、「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ために、**広域的な輸送モードである**鉄道との連携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鉄道や路線バスでなくても移動できるサービスを提供し、「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、近い将来に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、**沿線の住民や企業との話し合いや、沿線施設などとの連携・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。

✧地域公共交通を地域に適した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。**

２－２ 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	・「市内幹線軸」を基軸とした持続可能な公共交通網の形成と乗継拠点の機能強化
基本目標１	・「生活」と「交流」を支える移動手段として、持続可能かつ市民や来訪者に「選ばれる」地域公共交通網の形成

✧これまで、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・等間隔運行を導入するとともに、複数のモードが結節する交通拠点を明確にし、情報・案内基盤の充実を図ることで、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」における高品質な運行サービスを維持したうえで、鉄道やタクシーなどとの役割分担や連携を図りながら公共交通網を再編し、交通拠点での乗継利便性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、持続可能かつ市民や来訪者に「選ばれる」地域公共交通網の形成を図ります。

設定の意義

＜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＞

・総合連携計画では、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、ネットワークを維持していくという視点では、公共交通の事業環境は非常に厳しい状況にあります。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は困難な状況にあります。また、車両更新等がなかなか進まない状況や、運転者不足の深刻化もみられ、サービス提供自体を縮小せざるを得ない状況も想定されます。

・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、市全域でバスを中心とする一元的な公共交通サービスを維持していくのではなく、鉄道やタクシーなどの複数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網を再構築する必要があります。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必要があります。

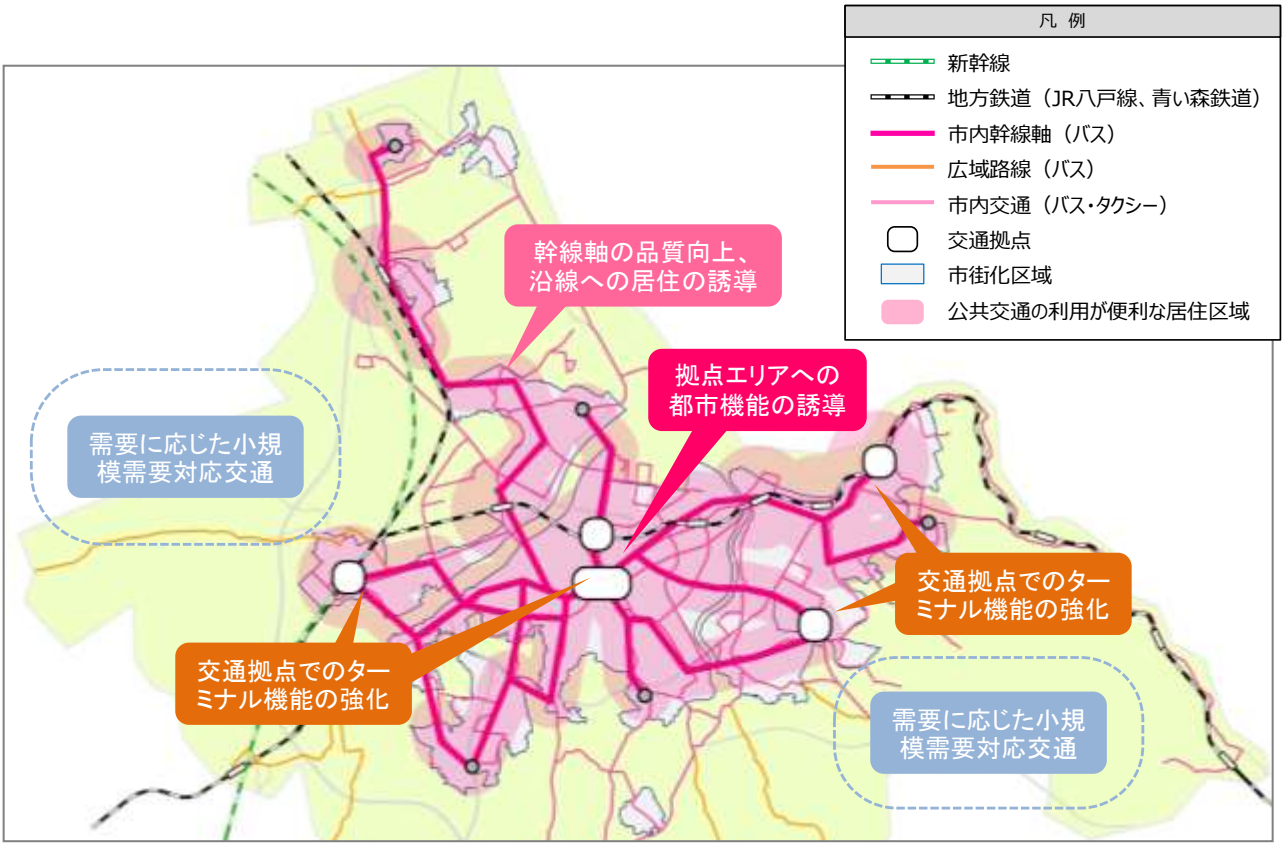
交通モード・階層		役割・位置づけ
鉄道		・高速大量輸送機関である新幹線と接続し、地域間・広域間の移動を担う交通軸。 ・在来線については、市内の移動も担う。
路線バス	市内幹線軸	・沿線人口が多く、複数の路線が同一の経路を運行している１２幹線軸（11 頁参照）は、市内の移動の中核を担う重要な交通軸。 ・集客性の向上を図り、交通事業者が自立して運営ができる路線とすることを目指しつつ、高頻度サービスを政策的に維持する方策を検討する。
	広域路線	・周辺町村及び市郊外部と中心街との移動を担う交通。 ・八戸圏域公共交通計画との整合を図った施策を展開することにより、広域路線を維持し、市郊外部と中心街との移動を確保する。
	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。
・「青森県地域公共交通網形成計画」においては、八戸都市圏（三八圏域）のゲートウェイとして八戸駅が、一次拠点として八戸中心街と本八戸駅が位置付けられています。

＜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、「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、総合連携計画では、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。
・現在、「八戸市都市計画マスタープラン」の見直し及び「八戸市立地適正化計画」の策定が平成 29 年度を目途に進められており、「コンパクト＆ネットワークの都市構造」の実現に向けて、居住を誘導するエリア、都市機能の立地を誘導するエリア等を定め、都市計画と公共交通の再編などと一体的に取り組んでいくことが求められています。
・本計画では、「市内幹線軸」での高品質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。



▲都市計画と公共交通の一体的取組みイメージ

（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

✧これまで、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も含め、より幅広い層に利用されるように「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＞

・総合連携計画では、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・運行主体になる取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組みを「育てる公共交通」のプロジェクトとして位置づけてきました。
・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、本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「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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。

（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

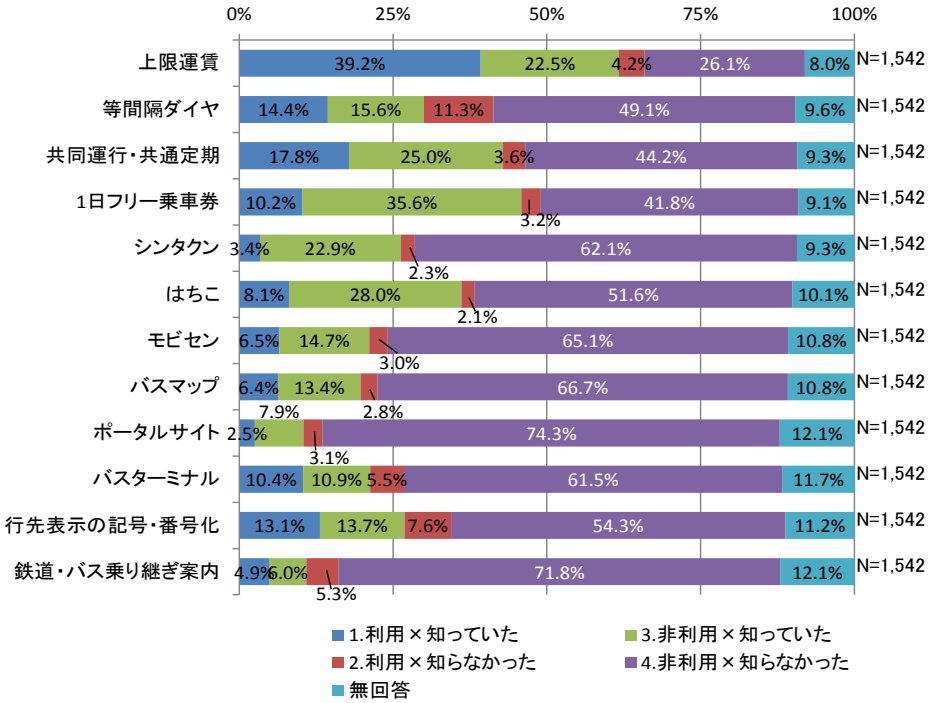
✧これまで、地域公共交通の「迷わず乗れる」情報提供の充実として、中心街における停留所名称の再編（八戸中心街ターミナル）のほか、路線ナンバリング（中心街を起点とした方面別記号の設定）の導入などの施策に取り組んできました。しかし、これまで実施した各プロジェクトに対する市民の認知度は、必ずしも高いとは言えない現状にあり、施策自体の認知度を向上させることが「迷わず乗れる」環境づくりにもつながることから、本計画では様々な情報媒体による定期的な情報発信を行います。

✧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

・プロジェクトの認知度について、平成 25 年度の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」、「リーフレット」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」情報提供を行うことが必要です。

【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。



▲地域公共交通関連プロジェクトの利用状況と認知度について

（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

✧これまで、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、車両が老朽化している、ＩＣカードが使えないなど、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

・総合連携計画では、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」を高めて行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。

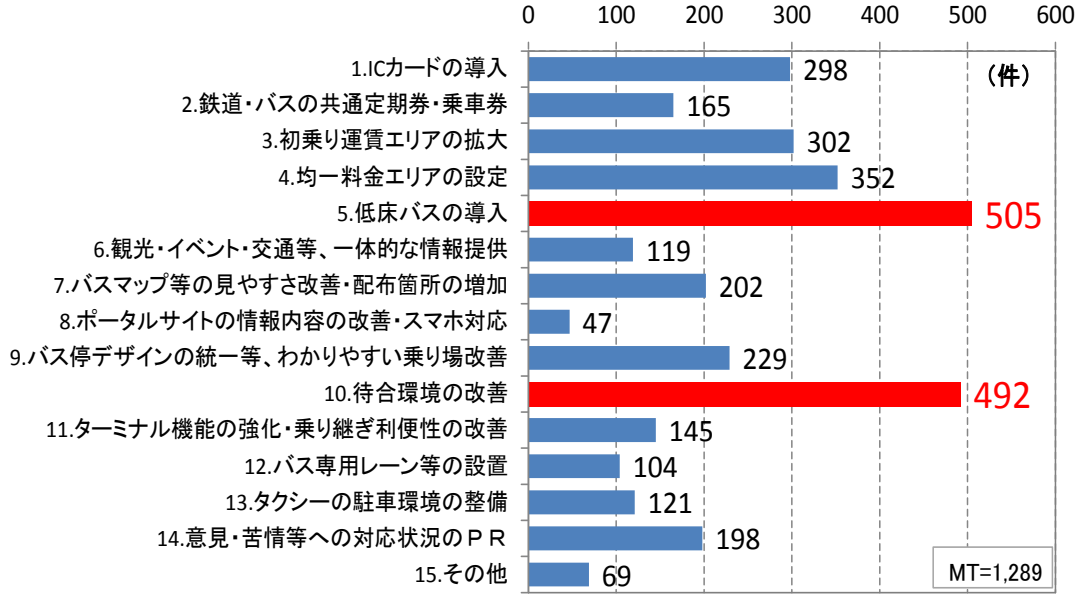
▼総合連携計画の基本方針に位置づけ重点的に取り組んだ事業

◇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。

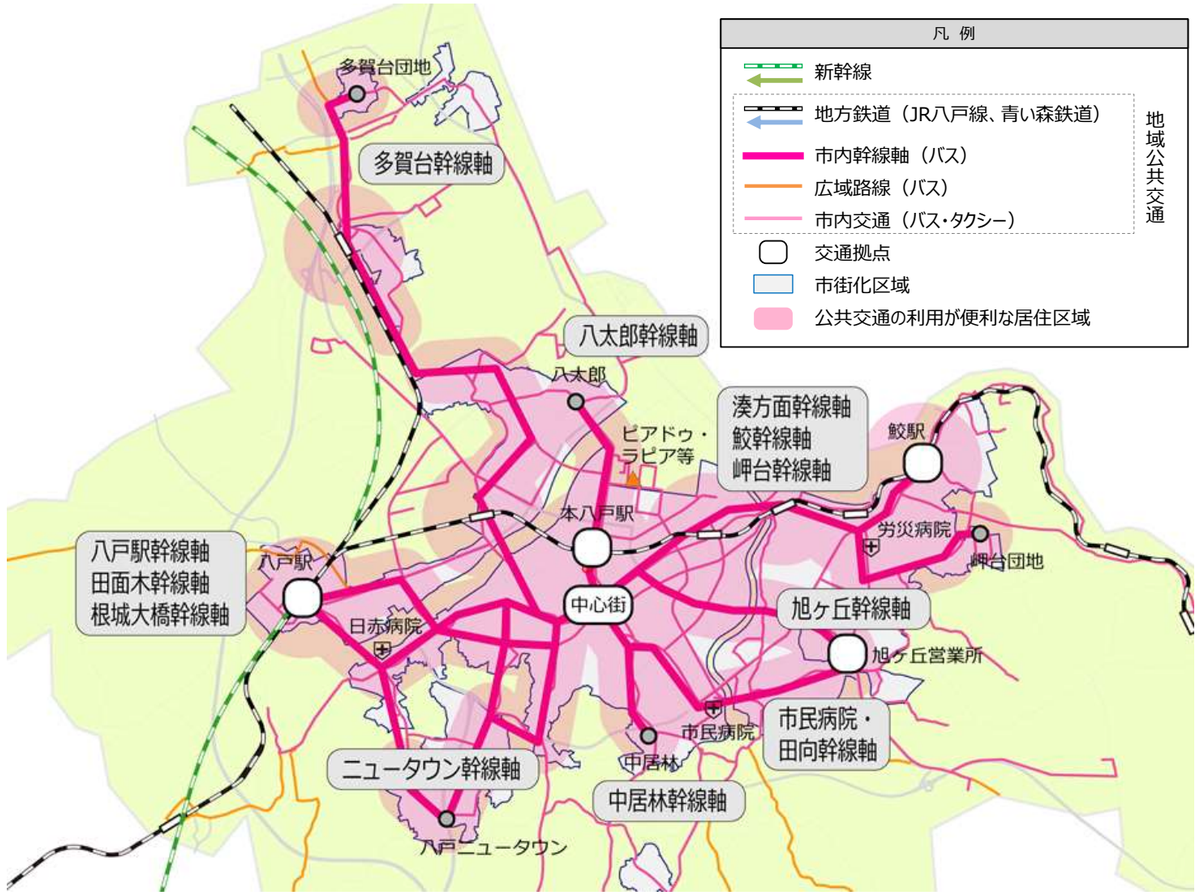
・公共交通の「質」を高めていくために必要な項目に関する質問では、「低床バス導入」「待合環境の改善」という回答が圧倒的に多い状況でした。均一料金エリアの設定、IC カードの導入など、運賃設定の見直しや支払い方法に対する意見も多く見られました。

・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。

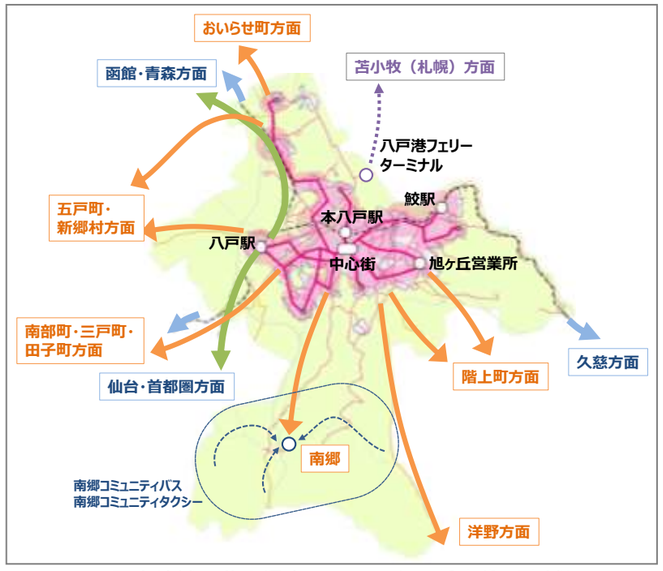


▲公共交通の「質」を高めていくために必要サービス

２－３ 八戸市が目指す地域公共交通ネットワークの将来像



▲八戸市地域公共交通ネットワークの将来像（市内幹線軸）



▲八戸市地域公共交通ネットワークの将来像（広域）

※市内幹線軸下記の視点から１２幹線軸を設定します。
①現行の利用実態・運行経費にみる事業性確保領域の評価
②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）
③都市計画的な拠点・ネットワークのあり方との整合（都市計画マスタープラン及び立地適正化計画との連携）

【交通拠点の設定】

拠点	拠点の特性	乗継機能
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
本八戸駅	八戸中心街への玄関口	・市内各方面へのバスの乗継拠点 ・タクシーの乗継場所
八戸中心街ターミナル	市内各方面及び周辺市町村への路線バス発着点	・市内各方面及び周辺市町村へのバスの乗継拠点
鮫駅	種差海岸・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」 ・タクシーの乗継場所
旭ヶ丘営業所	市営バスの発着点	・市営バス路線が集中するバスの乗継拠点

【市内幹線軸の設定】

	幹線軸の名称	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（司法センター前・田面木経由） ・八戸駅線（根城大橋まわり） ・西高校線
幹線	②田面木幹線軸	中心街～田面木	・八戸駅線（司法センター前・田面木経由） ・西高校線 ・八戸ニュータウン・高専線 ・一日市線 ※左記以外に広域路線（福田行き、苫米地駅通り線、三戸行き）により構成。
幹線	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） ・西高校線
幹線	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	・鮫小学校通行き（上柳町まわり） ・鮫中学校線 ・岬台団地線
幹線	⑤鮫幹線軸	中心街～鮫小学校通	・鮫小学校通行き（上柳町まわり） ・鮫中学校線
幹線	⑥岬台幹線軸	中心街～岬台団地	・岬台団地線
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） ・妙線
幹線	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）
幹線	⑨市民病院・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
幹線	⑩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）
準幹線	⑪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（根城五丁目まわり） ・八戸ニュータウン・高専線（田面木まわり） ・八戸ニュータウン線（二ツ家経由）
準幹線	⑫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）

3．目標を達成するための事業・プロジェクト

・本計画で設定した基本目標の達成に向けて、平成 34 年度までの 7 カ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、以下のとおりとなります。

（基本理念）
①複数の交通モードの連携により、市内全体として「意外と使える」「迷わず乗れる」と感じられるサービスを将来にわたり継続的に提供し、住みよく、活力あるまちづくりに寄与します。
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。

基本方針・基本目標

（基本方針①）
○「市内幹線軸」を基軸とした持続可能な公共交通網の形成と乗継拠点の機能強化

基本目標①：「生活」と「交流」を支える移動手段として、持続可能かつ市民や来訪者に「選ばれる」地域公共交通網の形成

（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

（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

（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

目標達成のためのプロジェクト

プロジェクト①
幹線・交通拠点の便利さ向上戦略
（地域公共交通再編事業の活用）
- 事業 1-1：市内幹線軸品質向上プロジェクト
- 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
- 事業 1-3：小規模需要対応交通運行プロジェクト
- 事業 1-4：交通ターミナル乗継機能強化プロジェクト

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)構築プロジェクト
- 事業 2-2：「育てる公共交通」実践・普及プロジェクト
- 事業 2-3：公共交通「みんなでかいぜん」プロジェクト

プロジェクト③
「迷わず乗れる」情報提供戦略
- 事業 3-1：「情報ツール」利用拡大プロジェクト
- 事業 3-2：「幹線軸」認知度向上プロジェクト
- 事業 3-3：公共交通サービス情報発信プロジェクト

プロジェクト④
「快適に乗れる」環境改善戦略
- 事業 4-1：路線バス運賃体系再構築プロジェクト
- 事業 4-2：バス待合環境改善プロジェクト
- 事業 4-3：低床車両等導入プロジェクト
- 事業 4-4：運賃支払い円滑化プロジェクト
- 事業 4-5：公共交通における人材確保支援プロジェクト

▲基本方針・基本目標とリーディングプロジェクトの関係

３－１ プロジェクト①：幹線・交通拠点の便利さ向上戦略（地域公共交通再編事業の活用）

- 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交通網を形成し、地域全体として、「意外と使える」と感じてもらえる交通サービスを、地域公共交通再編事業を活用しながら実現していきます。
- ただし、持続可能な運賃収入や車両の確保、プロジェクト④の事業 4-5 の運転者等の人材確保などの状況も影響することから、これらの施策と並行して実施することが重要となります。

事業概要

事業 1-1：市内幹線軸品質向上プロジェクト

- 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。
  - **①S・A系統の再編・等間隔運行・幹線軸の設定**
  - **②幹線軸の持続性向上のための基幹バス導入の検討**
  - **③ニュータウン方面における育てる幹線軸の検討**
  - **④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**

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・タクシーの組み合わせで移動できる乗継情報など公共交通サービスの提供**

事業 1-3：小規模需要対応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乗合交通の検討**
  - **③タクシーによる小規模需要交通への対応策の検討**

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（八戸ポータルミュージアムはっち、（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」を含む）・旭ヶ丘営業所において、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、八戸ポータルミュージアムはっち、（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」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**
  - **③中心街ターミナル周知リーフレットの作成**

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【事業 1-1】 市内幹線軸品質向上プロジェクト	バス事業者 八戸市 地域公共交通会議	事業実施, 計画検討	事業継続 再編実施 計画検討	事業見直し、ツール配布 地域公共交通再編事業の実施	事業継続、ツール配布	事業継続、ツール配布	事業継続、ツール配布	評価・検証
【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 タクシー事業者 地域公共交通会議	事業実施, 計画検討	事業継続 再編実施 計画検討	事業見直し 地域公共交通再編事業の実施	事業継続	事業継続	事業継続	評価・検証
【事業 1-3】 小規模需要対応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	事業実施, 計画検討	事業継続 再編実施 計画検討	事業見直し 地域公共交通再編事業の実施	事業継続	事業継続	事業継続	評価・検証
【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	事業実施, 計画検討	マチニワ供用に合わせ実施	事業継続、評価・検証	事業継続	事業継続	事業継続	評価・検証

事業 1-1：市内幹線軸品質向上プロジェクト

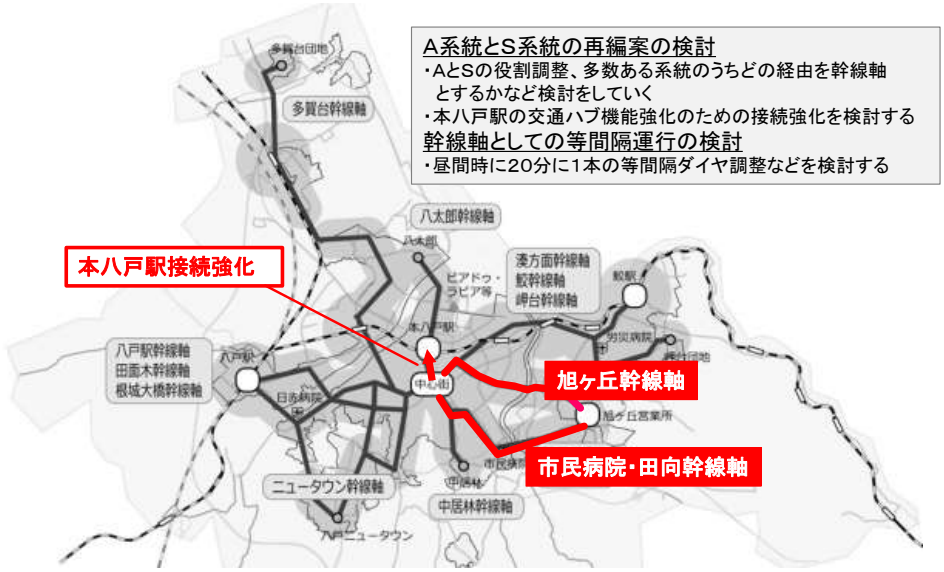
①Ｓ・Ａ系統の再編・等間隔運行・幹線軸の設定

・土地区画整理事業によりまちづくりが進む田向地区を運行する市民病院・田向系統（Ｓ系統）と運行頻度が高い旭ヶ丘系統（Ａ系統）について、役割を調整した上で幹線軸を設定します。

・幹線軸として昼間時（10 時から 15 時台）に 20 分に１本の等間隔ダイヤ等の調整を検討します。

・本八戸駅の交通ハブ機能強化のため、鉄道と市民病院・田向系統（Ｓ系統）または旭ヶ丘系統（Ａ系統）の接続強化による乗継利便性の向上方法を検討します。

旭ヶ丘系統と市民病院系統の20分等間隔･高頻度運行検討区間（案）

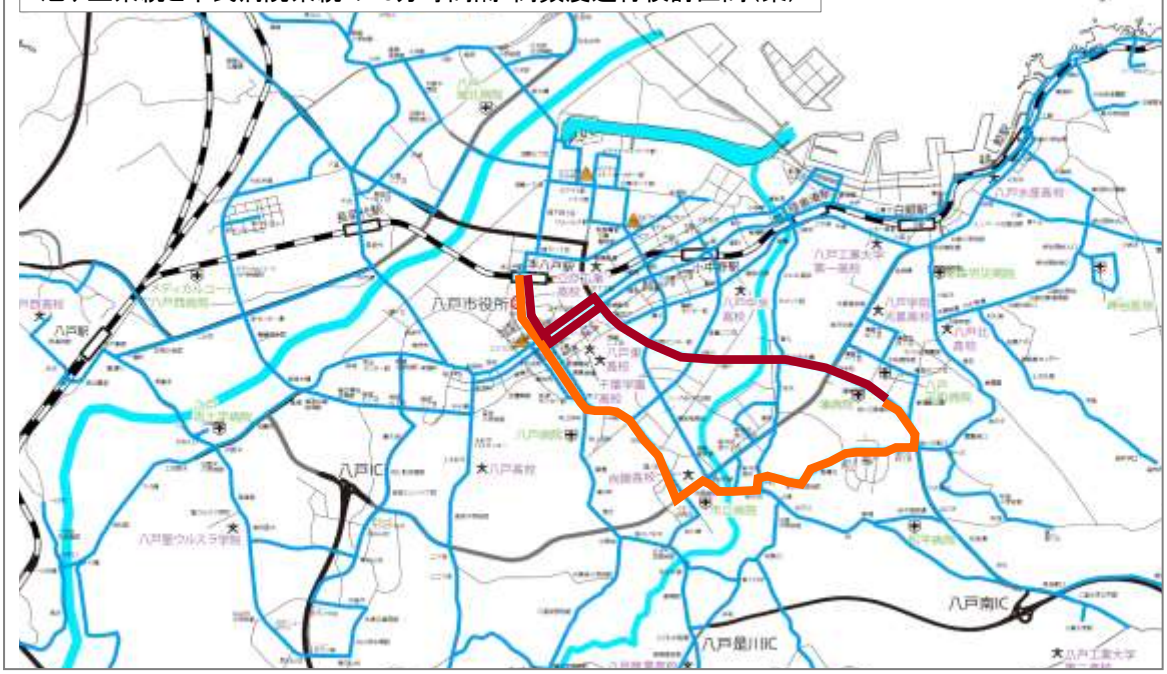


市民病院・田向系統と旭ヶ丘系統の再編等

➡市民病院・田向系統（Ｓ系統）：交通部の旭ヶ丘線・町畑線（市民病院まわり）と多賀台団地線、日計線の運行時間調整により、20 分等間隔運行を目標とし、達成後は将来に渡り維持することを目指します。

➡旭ヶ丘系統（Ａ系統）：交通部の旭ヶ丘線（舘花下まわり）と工業大学線、美保野線の運行時間調整により、20 分以上の高頻度運行を目標とし、達成後は将来に渡り維持することを目指します。

旭ヶ丘系統と市民病院系統の20分等間隔･高頻度運行検討区間（案）



②幹線軸の持続性向上のための基幹バス導入の検討

・八戸市の路線バスの市内幹線軸の持続性向上とさらなる品質向上、認知度向上を図るため、①高頻度・等間隔運行の継続実施、②ＩＣカード導入による運賃支払時間の短縮と乗継利便性向上、③低床バス導入によるバリアフリー化、④バス停の高度化による待合環境強化、⑤車両・バス停等へのトータルデザイン導入を検討します。

・このうち、幹線軸の中でも利用者が多く過密運行区間である「八戸駅線幹線軸（司法センター前・田面木経由）」については、関連系統の再編による運行効率化を検討します。

・さらに、ＩＣカードやバスロケーションシステムで収集するデータで市内幹線軸の遅延や利用状況を把握し、路線再編などに活かすため、「ダイヤ最適化システム」を開発し、運行の見える化と最適なダイヤ再編を進めることを検討します。

基幹バス導入の検討

基幹バス化のための事業メニューの検討

市内幹線軸においては以下のメニュー導入を検討し、基幹バス機能の強化を図ります。

➡1）持続性・快適性・利便性向上のための車両・設備の更新（車両保有会社設立により貸付）の検討

➡2）関連系統（田面木幹線軸・ニュータウン幹線軸）の再編による運行効率化

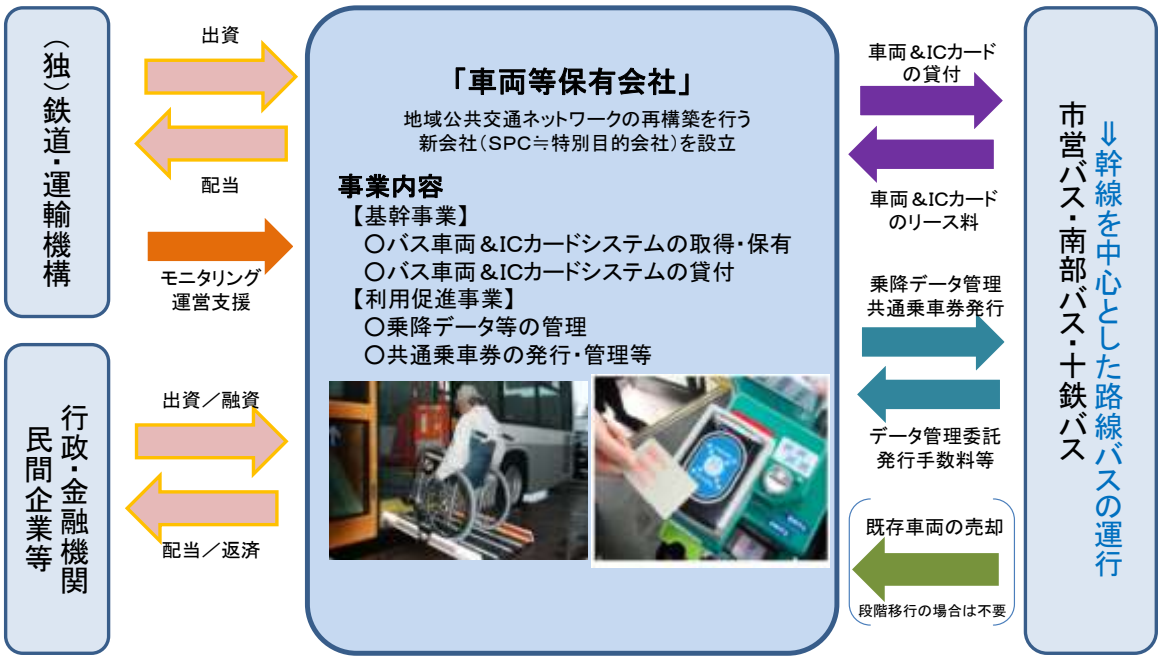
➡3）市内幹線軸路線の品質維持・再編のためのＩＣカード、ダイヤ最適化システムなどの導入

基幹バス化のための事業検討

1）持続性・快適性・利便性向上のための車両・設備の更新（車両等保有会社設立により貸付）の検討

基幹幹線と位置づける市内幹線軸における車両・設備の更新を円滑に行うため、車両保有会社等の設立により貸付を行うことを検討します。

＜車両等保有会社による事業イメージ＞



＜期待される事業効果＞

低床車両への車両更新

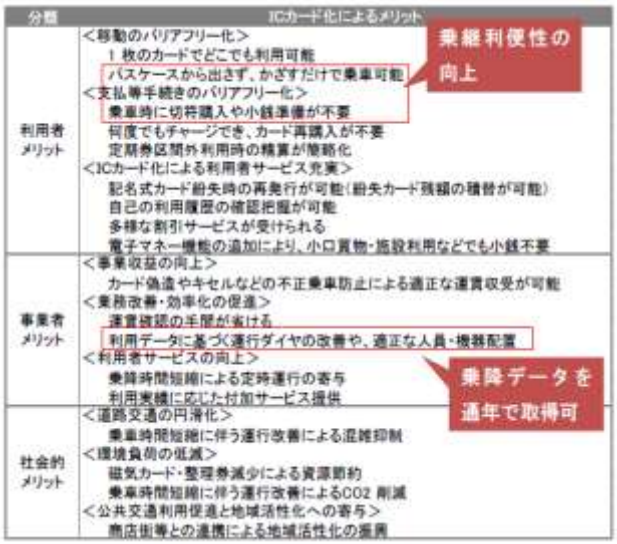
○高齢社会への対応（バリアフリー化）
⇒市民サービスの向上

○バスの運行に必要なリソース確保
⇒車両更新に必要な資金の調達
⇒業績不振で銀行借入ができない事業者も車両の更新が可能に
⇒持続可能なバス交通の構築

○修繕費等の圧縮による経営改善
⇒乗務員の待遇改善に寄与
⇒乗務員不足の解消

ノンステップバス例

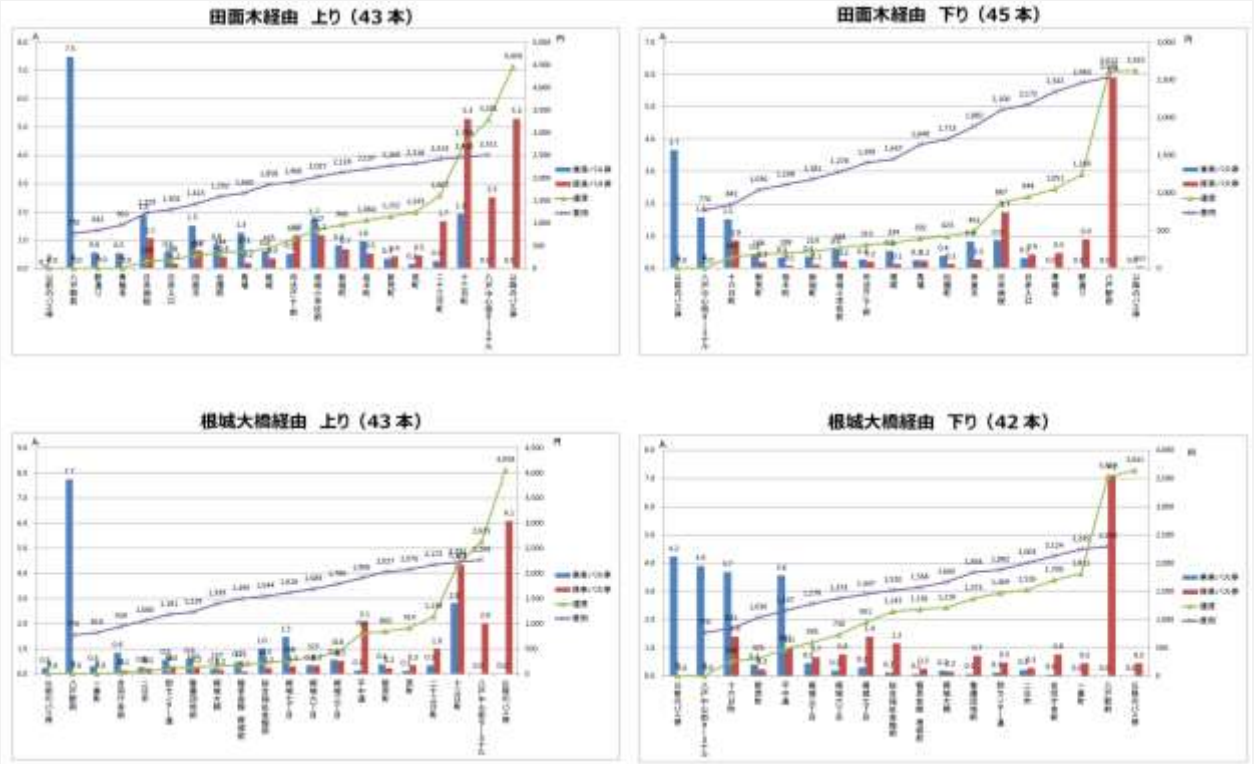
ICカード化



2）関連系統（田面木幹線軸・ニュータウン幹線軸）の再編による運行効率化

田面木－中心街間は、八戸駅線や広域路線などで形成する「田面木幹線軸」の 10 分間隔に加え、ニュータウン幹線軸の田面木経由が運行しており、時間帯によっては約５分間隔になっているなど過剰気味なサービス供給状態となっています。そこで、関連系統の再編・集約化により運行効率化を図ります。

＜参考：八戸駅幹線軸の乗降人数等：出典：H27 バス乗継実態調査＞



＜参考：八戸市内のバス専用・優先レーン状況＞

中心街周辺、及び、国道 45 号館花下バス停～上明戸バス停間などで実施されている。

・新荒町～塩町（国道３４０号　新荒町バス停～二十八日町バス停）

・柏崎新町～新荒町（市道　下大工町バス停～新荒町バス停）

・長横町～吹上（県道妙売市線　新長横町バス停～吹上バス停）

・塩町～上明戸（国道４５号　館花下バス停～上明戸バス停）

・上明戸～塩町（国道４５号　上明戸バス停～館花下バス停）

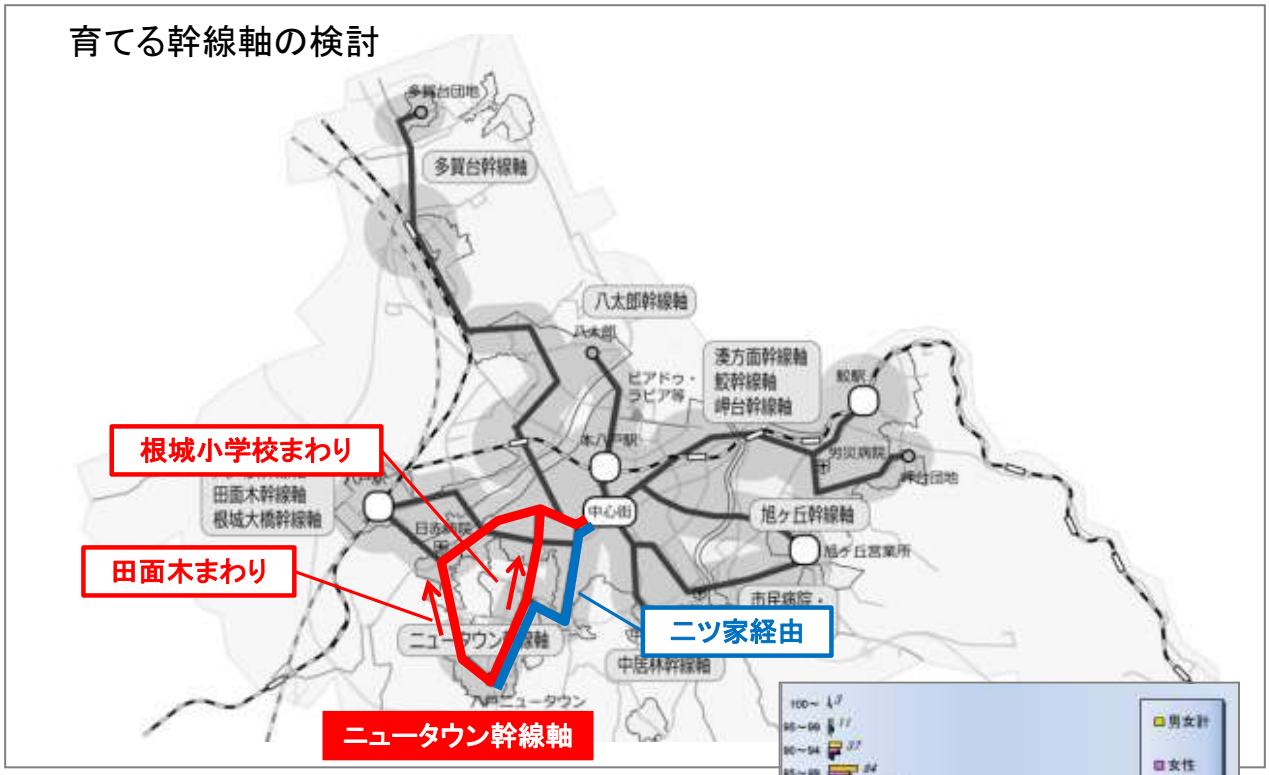
③ニュータウン方面における育てる幹線軸の検討

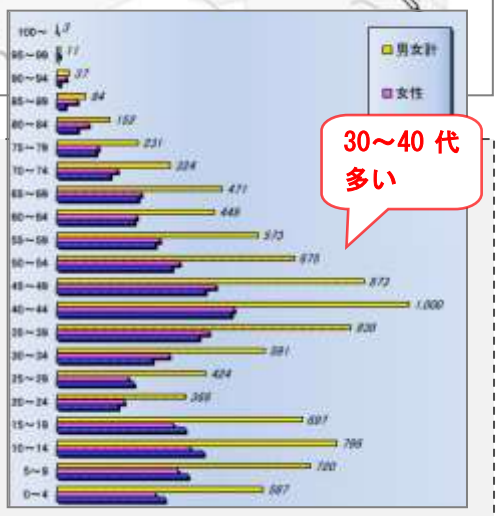
・ニュータウン幹線軸は、市営バスの循環線である八戸ニュータウン・高専線の「根城小学校まわり」と「田面木まわり」、南部バスの八戸ニュータウン線（二ツ家経由）の３系統で構成しており、八戸ニュータウン－中心街間において約 30 分間隔の運行となっています（１系統ごとにみると運行間隔は１時間１本またはそれ以下）。一方で、循環線の通る田面木－中心街間の田面木幹線軸上は、5 分間隔の運行となるなど、かなり過密な運行となっています。

・八戸ニュータウンは、市内外からの流入により人口は増加傾向にあり、30～40 代の子育て世帯が多い特徴がありますが、マイカー利用が多く、バス利用者は人口規模の割に少ない状況です。

・公共交通の取り組みとしては、新聞販売店が路線図を作成して購読者に配布していたり、八戸市交通部が「戸別訪問」による周知活動を実施していたりしますが、幹線軸や循環運行の認知度はまだ低い状況にあります。

・そこで、幹線軸や循環線の周知・ＰＲや、利用実態の継続的把握（乗降調査、地域住民の意向調査等）などを行い、地域・住民・事業者などみんなで使いやすい幹線軸に育てていくことを目指します。





＜参考：八戸ニュータウンの地域特性＞

・八戸ニュータウン（白山台）は、八戸市の南西部に位置する丘陵地帯に開発された新興住宅地。

■開発面積：約 330ha

■人　　口：9,932 人（平成 28 年 2 月末現在）

※計画人口は約 15,000 人

（住宅用地分譲は平成 27 年 9 月末で終了）

④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。

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

	幹線軸の名称	区　間	目標運行間隔	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	市営バス 南部バス
	②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	市営バス 南部バス
	③根城大橋幹線軸	中心街～八戸駅前	20 分間隔	等間隔運行	市営バス
	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	市営バス
	⑤鮫幹線軸	中心街～鮫小学校通	20 分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑥岬台幹線軸	中心街～岬台団地	20 分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	20 分間隔	等間隔運行	市営バス
	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	市営バス 南部バス
	⑨市民病院・田向幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所（市民病院まわり）	20 分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑩旭ヶ丘幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所（国道まわり）	20 分以内	高頻度運行	市営バス
準幹線	⑪ニュータウン幹線軸	中心街～八戸ニュータウン	30 分間隔	パターンダイヤ	市営バス
	⑫多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	30 分間隔	パターンダイヤ	市営バス

図　「市内幹線軸」の等間隔運行・共同運行の継続

【市内幹線軸のサービス水準の設定】

・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。

・ダイヤ改正時には事前協議・調整を行う。

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

・三陸復興国立公園内にあり、三陸ジオ・パーク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、迷う可能性があります。

・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　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・タクシーの組み合わせで移動できる乗継情報など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、各々の利点を活かした公共交通サービスや乗継情報など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。

８つの「日帰り路線バスパック」のほか、ワンコインバスや１日乗車券など、お得で便利な二次交通商品をまとめて掲載した冊子。

図　二次交通商品紹介冊子「わくわく♪バスパック」

【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、「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

図　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

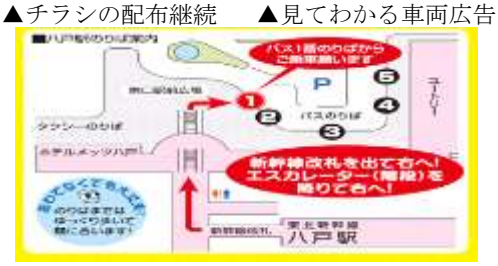
・「シンタクン」は、鉄道・路線バスの運行が終了した時間帯に、最終新幹線ダイヤに合わせて八戸駅から中心街まで運行する乗合交通サービスです。

・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、チラシ・リーフレットの作成や案内サインの設置など、周知・広報活動を実施します。

▲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　深夜乗合タクシー「シンタクン」の継続

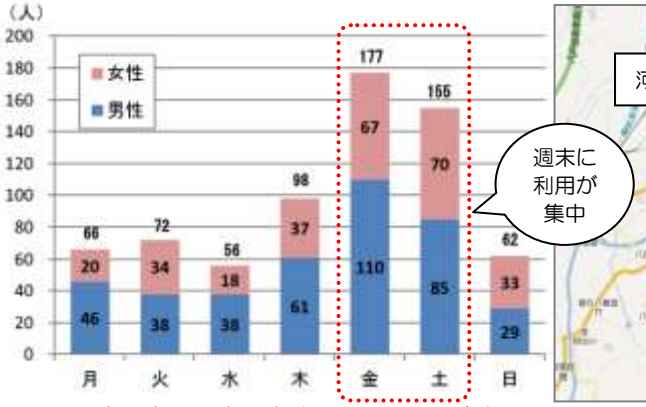
②中心街から郊外団地までの深夜乗合交通の検討

・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、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、実現にあたっては、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　中心街深夜乗合交通実証実験事例（平成 23 年度事業）

③タクシーによる小規模需要交通への対応策の検討

・八戸市内では、小規模であるものの夜間や早朝の住宅団地へのアクセスや環状方向への移動需要があります。そのような地区では路線バスなどより乗合型のタクシーでのサービスがより適切と考えられるため、その導入可能性を検討していきます。

・八戸市内のタクシーは、利用者が減り続けていますが、鉄道やバスで行けない地区や時間帯、鉄道やバスの利用が困難な高齢者や障がい者、妊産婦、保育園児の送迎等において、市民の欠かせない交通手段となっています。そのため、タクシーの利用機会、利用者の増加を図り、タクシー事業の維持と健全な発展を図る必要があります。具体的には、健康高齢者・免許返納高齢者の買い物や通院等の外出支援、子育て支援タクシーや観光地利用とセットになった観光地巡り定額タクシーなどを検討します。

タクシー関連事業メニューの検討

1）定時定路線型乗合タクシー運行事業の検討（バスの代替路線及び新規路線）
2）距離帯別定額タクシー運行事業の検討
3）幹線バス接続最終乗合タクシー運行事業の検討
4）健康高齢者・免許返納者の外出支援、子育て支援などの近距離限定タクシー運行事業の検討
5）観光地巡り定額タクシー運行事業の検討

乗合タクシーなどによる小規模需要交通に対する運行イメージ

【事例】定時定路線型乗合タクシー運行事業

バス路線
低運賃と時間短縮へ実証実験　椎葉－日向７３．６キロ、活性化目指し　宮崎交通・県、ジャンボタクシー運行　／宮崎

人口減に対応　来月２９日まで

宮崎交通（宮崎市）と県総合交通課は２月２９日まで、椎葉（椎葉村の上椎葉）－日向（日向市のイオンタウン日向）のバス路線（７３・６キロ）で、低運賃と時間短縮の実証実験を行っている。沿線人口が減少する中、廃止などは実証実験の結果を踏まえ、同路線の活性化を目指す。【中山裕司】

実証実験で１８日向市駅を出発する宮崎交通のジャンボタクシー

【事例】秩父エリア定額＆回数券タクシー

・秩父地域１市４町に住む人が、利用登録を行い、自宅と生活交通の主要目的地である駅や病院、百貨店等指定の８施設との間をお得な回数券で利用できる仕組みを作っている。

＜ポイント＞
・利用登録制（登録無料）
・利用目的は買物、通院、娯楽等自由に利用可。
・登録された住所（自宅等）から事前に設定された８か所までの利用に限定。

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、八戸ポータルミュージアムはっち、（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」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。

・青森県地域交通網形成計画で「交通ハブ機能の強化」が目標として示されている本八戸駅において、鉄道とバスやバス間の乗継が短時間でできるように、駅前広場の拡張を図り市民病院・田向系統（Ｓ系統）、旭ヶ丘系統（Ａ系統）の八太郎系統（Ｈ系統）、ピアドゥ・ラピア系統（Ｐ系統）などの方面別バスバースの再構築と時間調整のためのプール増設等を検討します。

表　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（**観光案内所**） 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	八戸中心街への玄関口 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
八戸中心街 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、**おもてなし**の提供（八戸ポータルミュージアムはっち、(仮称)三日町賑わい拠点「マチニワ」） 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 **おもてなし**の提供（**観光案内所**） 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

本八戸駅北口広場の方面別バス乗降場への再構築などによる乗継利便性の向上の検討

本八戸駅から各方面への乗継ぎを円滑にするため、駅北口広場空間の再構築により、事業者別のバス乗降場から方面別のバス乗降場などへの再構築について検討します。

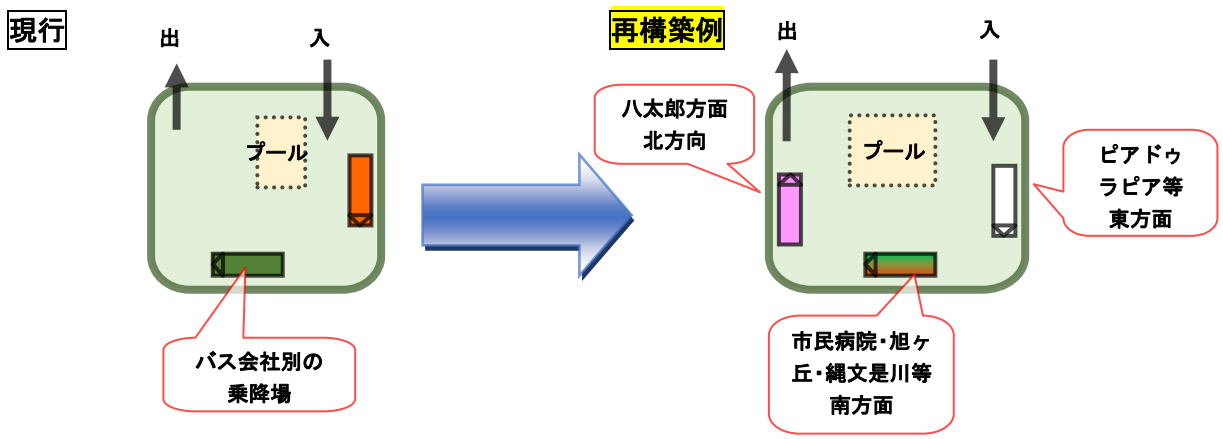


図　本八戸駅北口広場空間の再構築イメージ

中心街での乗継利用者の動きと（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」の活用イメージ

中心街では、三日町から六日町、中央通りから三日町、寺横町から中央通りへの乗継が多い。

市ではこれらのバス停留所の間に位置する（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」を整備予定であり、快適なバス待ち空間としての活用を検討していく。

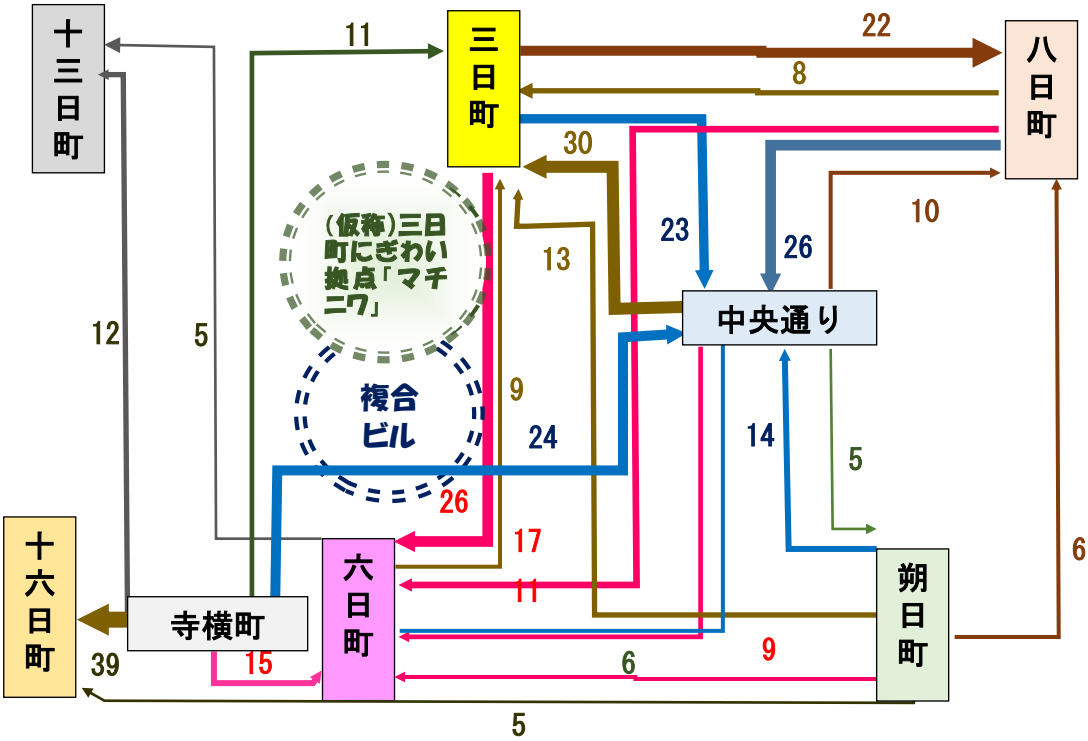


図　中心街でのバス停留所間乗継状況（単位：ﾄﾘｯﾌﾟ、5ﾄﾘｯﾌﾟ以上表示）

図　（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」の整備イメージ（資料：八戸市ホームページ）

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、レストラン列車「TOHOKU EMOTION」の運行開始、平成 28 年３月の北海道新幹線の開業を迎え、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、通常の観光案内に加え移動に関する乗継情報への要求も高まっており、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　「人」によるおもてなし・接客サービス向上イメージ

③八戸中心街ターミナル周知リーフレットの作成

・八戸のバス路線は中心街から放射線状に伸びていることから、中心街を基点に方面別に色と記号（アルファベット）でバス路線をわかりやすく分類し、中心街の５つの乗場を屋根のない青空ターミナルと位置づけ、「八戸中心街ターミナル」として整備しています。

・一方で、中心街の多くの車道が一方通行になっているため、「八戸中心街ターミナル」の５つの乗場は、表通り・裏通り・中央通りに分かれています。そのため、「中心街ターミナル」の乗場ごとの行き先・方面やバス路線を分かりやすく分類したリーフレットを作成し、バス利用の促進を図ります。

図　中心街周知リーフレット

３－２ 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

- これまで、中心街ターミナル・モビリティセンターを活動拠点として、過度にクルマに頼りすぎず、公共交通をかしこく利用するための意識変化を促す「モビリティマネジメント手法」を使って、地域に働きかけながら、あるいは地域と協働しながら、「公共交通を育てる」ための様々な取組みを展開してきました。
- 本計画では、これらの取組みも「育てる公共交通」として位置づけ、継続的に事業を実施していきます。
- また、本計画の推進にあたっては、まちづくりや観光振興等の施策と連携するとともに、「地域に必要な交通」を多様な主体が意見を出し合いながら改善し、育てていくための仕組みを構築して行きます。

事業概要

事業 2-1：「育てる公共交通」（協働交通）構築プロジェクト

- 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」公共交通サービスに育てていきます。
  ①「育てる公共交通」（協働交通）の事業スキームづくり
  ②地域と連携したモビリティマネジメントの実施

事業 2-2：「育てる公共交通」実践・普及プロジェクト

- 転入者、小中学生、企業社員、地域住民など対象者を絞って取り組んできた利用促進策を引き続き実践していくとともに、継続的に実施できるシステムの構築を目指します。
- また、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を進めます。
  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
  ②子どもたちや高齢者向けの「公共交通の乗り方・マナー教室」の実施
  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
  ④コミュニケーションアンケートの実施

事業 2-3：公共交通「みんなでかいぜん」プロジェクト

- 公共交通を「気持ちよく使え」、「また利用したい」と思っていただけるよう、利用者の苦情や意見を公共交通の改善に反映させる仕組みの導入や乗務員等の接遇マナーの向上を進めます。
  ①実務担当者がサービス改善・ソフト施策・モビリティマネジメント施策を話し合う「地域公共交通プラットフォーム」の設置・運営
  ②公共交通を「誉めて」「叱って」「改善」できる仕組みづくり
  ③公共交通を気持ちよく利用してもらうための接遇マナーの向上

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【事業 2-1】「育てる公共交通」(協働交通)構築プロジェクト	八戸市 地域公共交通会議(運営・運行主体市民・バス事業者等)	計画検討,調整	事業実施	事業継続,評価・検証	事業見直し	事業継続	事業継続	評価・検証
【事業 2-2】「育てる公共交通」実践・普及プロジェクト	バス事業者 地域公共交通会議 八戸市	事業実施,ツール配布	事業継続,ツール配布	事業継続,評価・検証	事業見直し,ツール配布	事業継続,ツール配布	事業継続,ツール配布	評価・検証
【事業 2-3】公共交通「みんなでかいぜん」プロジェクト	地域公共交通会議 交通事業者 各施策関係者 八戸市	事業実施	事業継続	事業継続,評価・検証	事業見直し	事業継続	事業継続	評価・検証

事業 2-1：「育てる公共交通」（協働交通）構築プロジェクト

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、具体的には、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。

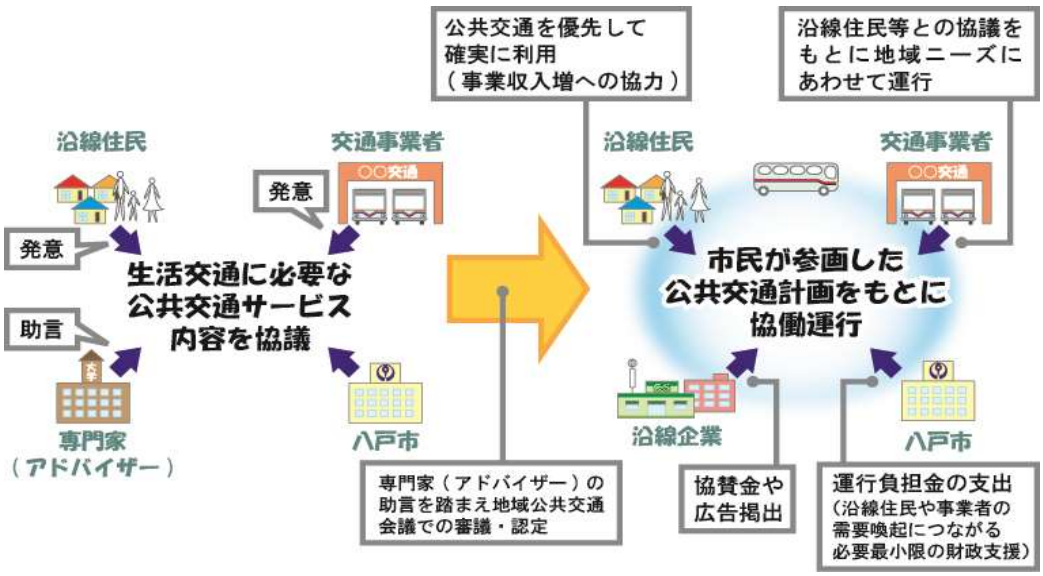


図　育てる公共交通（協働交通）のイメージ

「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。

・総合連携計画では、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。

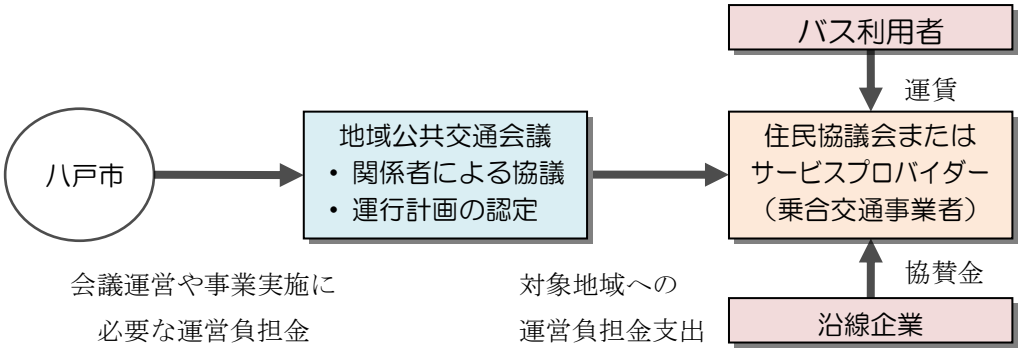


図　「育てる公共交通」（協働交通）の事業スキーム

「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　「育てる公共交通」（協働交通）の事業フロー案

②地域と連携したモビリティマネジメントの実施

・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ります。

▲作成風景

▲みんなでつくった「バスさんぽ（鮫編）」

図　鮫地区の鮫観光協会･鮫振興会など地域と共同で作成した「バスさんぽ（鮫編）」

事業 2-2：「育てる公共交通」実践・普及プロジェクト

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

・路線の維持・活性化に向けて、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、地域のまちづくりや観光施策との連携などを進めていきます。

・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、体験会を行うほか、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」の提案を行っていきます。

◆これまでに企画・商品化した「日帰り路線バスパック」

- 博物館･史跡根城の広場バスパック（八戸駅発･中心街発）
- 是川縄文館バスパック（八戸駅発･中心街発）
- 櫛引八幡宮国宝館バスパック（中心街発）
- 八戸酒造酒蔵見学バスパック（中心街発）
- 銀サバトロづけ丼バスパック（中心街発：3/26 販売開始）
- 十和田市現代美術館バスパック（八戸駅発･中心街発）
- 三沢空港連絡バス×星野リゾート青森屋日帰り温泉バスパック（中心街発 ※季節限定）
- ごのへ馬肉料理バスパック（八戸駅発･中心街発･ラピア発）
- はしかみ蕎麦と岳満喫バスパック（中心街発･ラピア発）
- 三戸まちあるきバスパック（中心街発･ラピア発）

図　これまでに企画・商品化した「日帰り路線バスパック」

図　「バスさんぽ　～見て調べてバスで旅する～バスで出かけよう！！」

②子どもたちや高齢者向けの「公共交通の乗り方・マナー教室」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。

・また、バスさんぽの複数の地域と連携し、「路線バスで行く地域の魅力発見親子スタンプラリー」などのイベントの実施を検討します。

・さらに、これまで公共交通を利用してこなかった高齢者に対する出前講座や、免許返納意向がある高齢者に対する施策について検討します。

▲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　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。

・中心街の企業向けに、通勤時のバス利用を促す企画乗車券を企画・販売します。

・また、通勤時にバス利用が可能な地区に立地している企業に、通勤時のバス利用を促すコミュニケーションアンケートを実施します。

図　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

④コミュニケーションアンケートの実施

・バスを利用していない市民向けに、過度に自家用車利用に頼らず、バランスよく公共交通の利用を促すため、ショッピングセンター等において対面式のコミュニケーションアンケートを実施します。

図　コミュニケーションアンケートの実施状況

事業 2-3：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・ソフト施策・モビリティマネジメント施策を話し合う「地域公共交通プラットフォーム」の設置・運営

・地域公共交通の課題の解決に向けて、交通事業者と行政だけではなく、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（みんなでかいぜん会議）」を設置・開催し、継続的に意識の共有化を図れる環境を整備します。

・また、様々な主体によって、ソフト施策やモビリティマネジメント施策が実施されていますが、「地域公共交通プラットフォーム（みんなでかいぜん会議）」での情報共有・意見交換を行うことで、各主体の連携した取組みや、より効果的で経済性の高い取組みへと改善を図ります。

◆主なテーマ
・平成 27 年度事業の紹介
・モビリティマネジメントについての勉強会
・乗務員確保に向けて
・網形成計画に位置付ける施策（事業）について
など

◆参加者のメンバー構成
・八戸市民
・八戸市地域公共交通会議事務局
・バス事業者
・観光関係（八戸市観光課、八戸観光コンベンション協会）
・受託事業者（アテンダント活動、モビリティマネジメント事業等）
など

図　平成 27 年度「みんなでかいぜん会議」の開催状況

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公共交通利用促進ウェブサイト「みんなでかいぜん意見箱」を導入しました。

・今後は、意見箱に寄せられる意見に対して、改善の検討・実施、改善状況の公表を進めていきます。また、車内・乗車券販売窓口等への「意見箱の設置」を検討します。

図　公共交通利用促進ウェブサイト「みんなでかいぜん意見箱」

③公共交通を気持ちよく利用してもらうための接遇マナーの向上

・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、笑顔といった接遇マナーの向上、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。

図　乗務員接遇サービス向上研修の実施状況

３－３ 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、まちパス300等）は、一定の支持を受けている反面、全く知らないという人がいるなど、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。

事業概要

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対象者向け動機付けルールなどの「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するなどの情報戦略を展開します。

・各種情報ツールの存在・興味を抱くよう情報を発信します。

①来訪者・地域住民への情報提供

②市民のライフステージに合わせた情報提供（バスマップ、対象者向けツール等の配布）

事業 3-2：「幹線軸」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等間隔運行や共同運行の認知度向上のための共通時刻表・路線案内の作成・掲出

②トータルデザインによる周知の検討

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	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【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	事業実施	事業継続, ツール配布	事業見直し, ツール配布	事業継続, ツール配布	事業継続, ツール配布	事業継続, ツール配布	評価・検証
【事業 3-2】「幹線軸」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	事業実施	事業継続, ツール配布	事業見直し, ツール配布	事業継続, ツール配布	事業継続, ツール配布	事業継続, ツール配布	評価・検証
【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	事業実施	事業継続, 情報発信	事業見直し、 情報発信	事業継続, 情報発信	事業継続, 情報発信	事業継続, 情報発信	評価・検証

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

・「バスマップ」、「路線別時刻表」、「企画乗車券チラシ」等の情報ツールを作成し、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ます。
・交通拠点においては、情報ツールを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（情報ツールラック）に設置します。
・また、各種情報ツールの存在・興味を抱くよう情報を発信していきます。

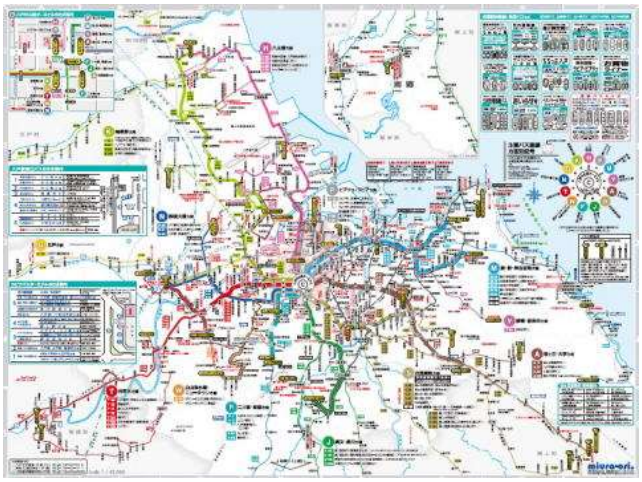
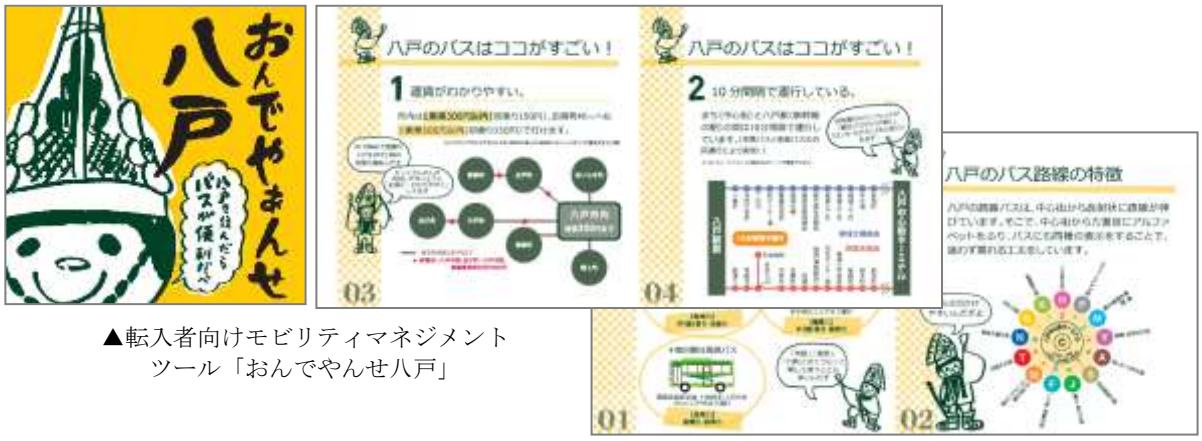


図　バスマップはちのへ

②市民のライフステージに合わせた情報提供（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、さらに「便利なバスの使い方案内」等の動機付けリーフレットを作成・配布するなどの利用促進策を検討します。
・また、高校進学を控えた中学 2、3 年生向けに、「進学先別通学カタログ」や動議付けリーフレット「バスを使った学生生活」などを作成・配布し、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。
・住宅新築者向けに、その地区に特化した地域の時刻表を配布したり、ダイヤ改正のあった地域に回覧板で改正内容を配布したりするなど、情報提供の方法を検討します。



▲転入者向けモビリティマネジメントツール「おんでやんせ八戸」

図　転入者・高校進学中学生への情報提供イメージ

事業 3-2：「幹線軸」認知度向上プロジェクト

①等間隔運行や共同運行の認知度向上のための共通時刻表・路線案内の作成・掲出

・八戸駅バスターミナルでの周知だけでなく、交通拠点や等間隔運行の起終点、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作成・掲出するなど、周知を徹底し、一層の利用促進を図ります。

図　等間隔運行・共同運行の周知継続

②トータルデザインによる周知の検討

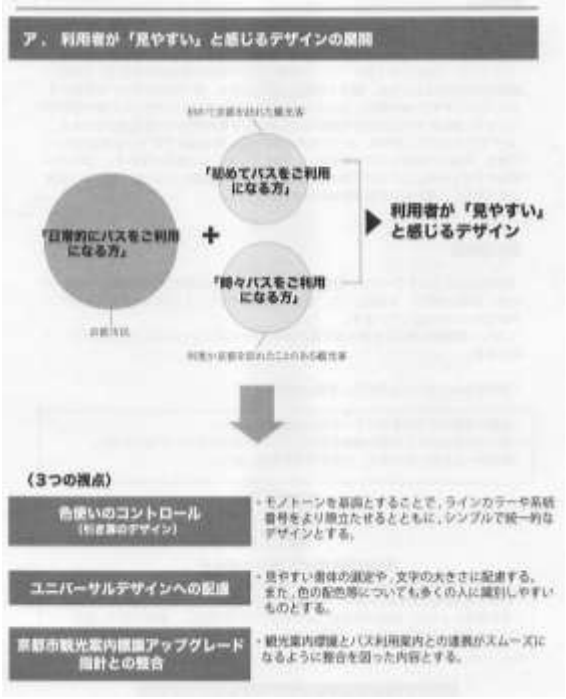
・中心街バスターミナルや幹線軸停留所、車両等、今後の都市構造の骨格となる幹線軸をトータルデザインし、訴求力のある周知の徹底に努めます。

・幹線軸停留所における路線図や時刻表などの掲示・配布の可能性について検討します。

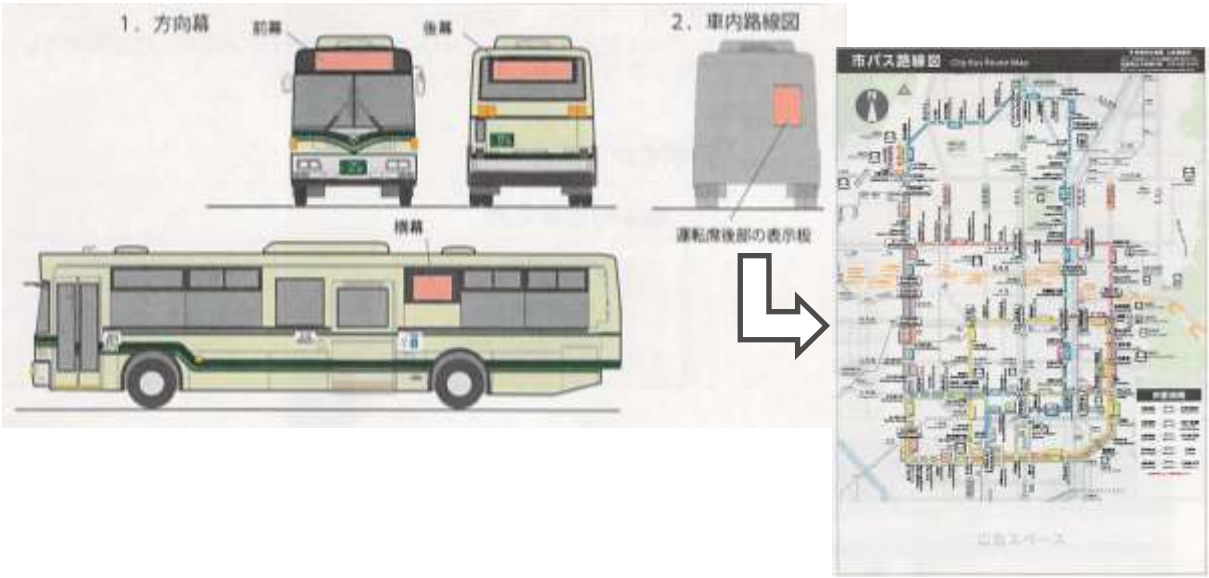
【事例】（出典：京都市：市バスのわかりやすさ向上のためのデザインマニュアル）

・京都市では、「バスを利用する人が見やすいデザインの展開」と「バスを利用するために必要な情報を必要な場所で提供する」ため、南北の幹線道路にラインカラーを設定するとともに、バス車両や京都駅前ターミナル、全バス停留所を対象にトータルデザインをおこなっている。

◆デザインコンセプト



◆バス車両（方向幕、車内路線図）におけるデザイン展開例



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　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　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

３－４ プロジェクト④：「快適に乗れる」環境改善戦略

- 八戸市内では、主要なバス停でも屋根やベンチがないなど悪天候時や高齢者等の利用には困難な待合環境となっています。また、乗降ステップの段差が大きい車両が運行するなど、今後増加する高齢者には利用しにくい環境となっています。
- そこで、誰にでもどんな時にでも利用しやすい待合環境や、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。

事業概要

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、適正でか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」運賃体系の再構築**
  - **②運賃制度の再構築スキームを支える利便性向上策や適正な収入確保策等の検討**
  - **③運賃体系再構築に係る周知・利用促進事業の実施**

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、風防などの設置検討を行い、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：低床車両等導入プロジェクト

- 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**
  - **②UD（ユニバーサルデザイン）タクシー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**
  - **②乗継円滑化及び乗降データ取得が可能になるICカード導入の検討**

事業 4-5：公共交通における人材確保支援プロジェクト

- バス事業者のバス運転者確保を支援し、バス路線及びバス運行回数の維持・確保を図ります。
  - **①バス運転者やバス整備員の確保方策の検討**
  - **②「バスのお仕事説明会」と「女性・若年層への周知・利用促進」の実施**

スケジュール

事業・プロジェクト	実施主体	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【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	事業実施	事業継続	事業継続, 中間評価	事業見直し	事業継続	事業継続	評価・検証
【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）	事業実施	事業継続	事業継続, 中間評価	事業見直し	事業継続	事業継続	評価・検証
【事業 4-3】低床車両等導入プロジェクト	バス事業者 タクシー事業者 （八戸市）	導入手法検討・調整	事業実施	事業継続, 中間評価	事業見直し	事業継続	事業継続	評価・検証
【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	導入手法検討・調整	事業実施	事業継続, 中間評価	事業見直し	事業継続	事業継続	評価・検証
【事業 4-5】公共交通における人材確保支援プロジェクト	バス事業者 地域公共交通会議	事業実施	事業継続	事業継続, 中間評価	事業見直し	事業継続	事業継続	評価・検証

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」運賃体系の再構築

・市内路線バスの運賃を 50 円刻み、上限 300 円とする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、消費増税への対応が迫られているほか、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み相対的に高齢者の利用が増える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を行います。

②運賃制度の再構築スキームを支える利便性向上策や適正な収入確保策等の検討

・運賃改定に伴い、値上げによる影響を大きく受ける区間・利用者を対象にした激変緩和措置として、近距離運賃利用者が多い八戸中心街を中心とした特定区間で実施している「まちパス」の継続可能性を検討するとともに、あわせて、価格弾力性の高い通学利用、買物利用などに対する利用促進策等の検討を行います。

表　運賃制度の改定に伴う利便性向上策の検討イメージ

分　類	施　策	概　要
近距離運賃区間の値上げ激変緩和措置	まちパスの継続の検討	・一定の収入を確保しつつ、近距離運賃区間の激変緩和措置の継続実施について検討する。
通学利用者の利用促進策	通学定期券へのプラス機能付加の検討	・通学定期券持参で、土曜・日祝日に定期券表示区間以外が１乗車 100 円になるプラス機能の付加を検討する。 ・前提として、通学定期券の経由地等の販売方法の適正化を図る。
買い物や休日のお出かけ利用促進策	みんなで乗れる１日乗車券（土日祝限定）の検討	・値上げにより利用減の恐れのある買い物利用の救済措置として、土日祝限定で複数人数で同乗できる１日乗車券の導入を検討する。

③運賃体系再構築に係る周知・利用促進事業の実施

・各地区の公民館での高齢者向けの周知活動や、中心街での近距離利用者向けの利用促進活動、高等学校での高校生向け利用促進活動など、ターゲットごとにMMチラシ・ポスターを制作・配布し、運賃体系再構築に伴う利用者離れを最小限にとどめるとともに、各利用者層へのライフスタイルの提案も含めた公共交通の利用促進を図ります。

・上限運賃政策の実施により値上げとなった近距離利用者への対応と中心市街地の回遊性を向上させるための企画乗車券を発行し、利用促進を図ります。

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が、市内幹線軸でも交通結節点や乗降客数の多いバス停など、優先順位をつけながら計画的に整備を進めます。

・また、八戸市内は県内では降雪が少ないものの風が強い日が多いため、風防のついたバス停設置の検討も進めます。

・さらに、沿道の公共施設や商業施設の協力が得られる場所では、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順次進めていきます。

図　八戸市交通部の待合環境整備（左：「BUS NAVI8（コンビニエンスストア店内）」、右：「モデル・バス停留所施設設置事業」を活用した上屋・ベンチの整備）

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？」が分からず、不安にならないよう、バス停留所に見やすく・分かりやすい運行経路・運賃表示等の情報提供を行います。

図　中心街ターミナル停留所における運行経路・運賃表示

事業 4-3：低床車両等導入プロジェクト

①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。

・市内では低床車両の導入が遅れていることから、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車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、地域公共交通バリア解消促進等事業などの活用による低床バス車両の計画的導入の検討を行います。

図　低床バス（左：ワンステップバス、右：ノンステップバス）

②ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーの計画的導入策の検討

・ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーの普及促進を検討していきます。

図　ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシー

※ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めても良し予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーです。（出典：UD タクシー研究会ホームページ）

図　地域公共交通バリア解消等事業（国土交通省資料）

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

・市内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。

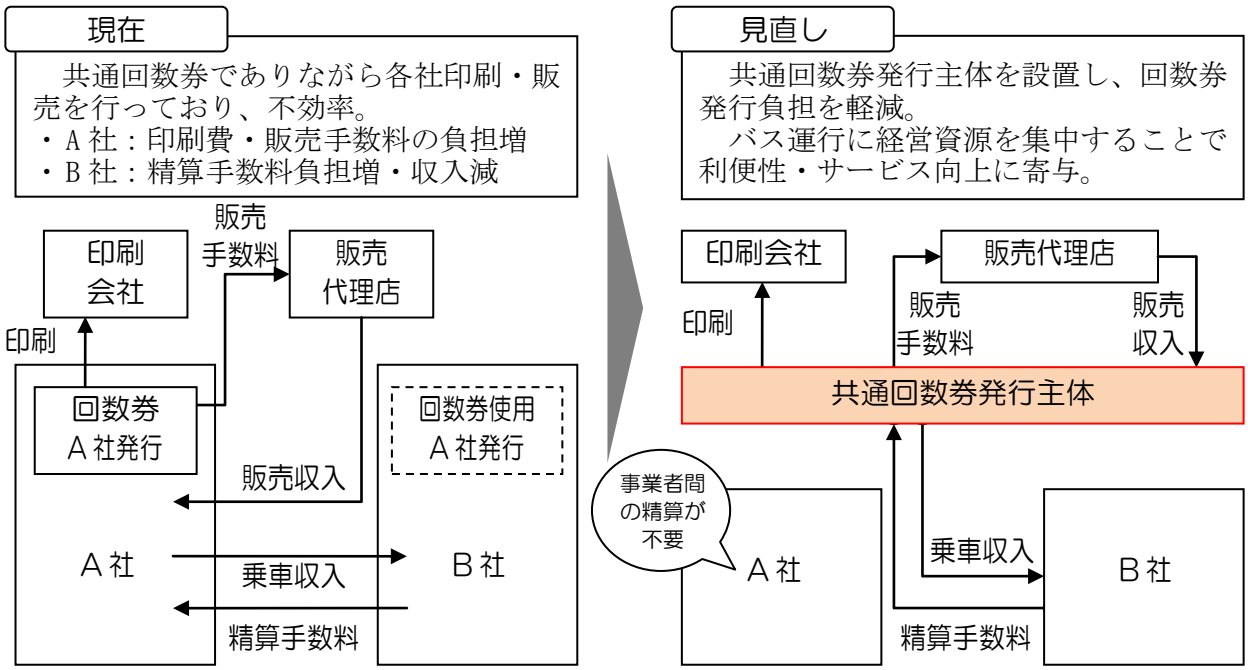


図　共通回数券の発行スキームイメージ

②乗継円滑化及び乗降データ取得が可能になるＩＣカード導入の検討

・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。また、スケールメリットを活かした導入が可能となるように、広域的な連携も含めて検討していきます（広域での研究会の設置等）。

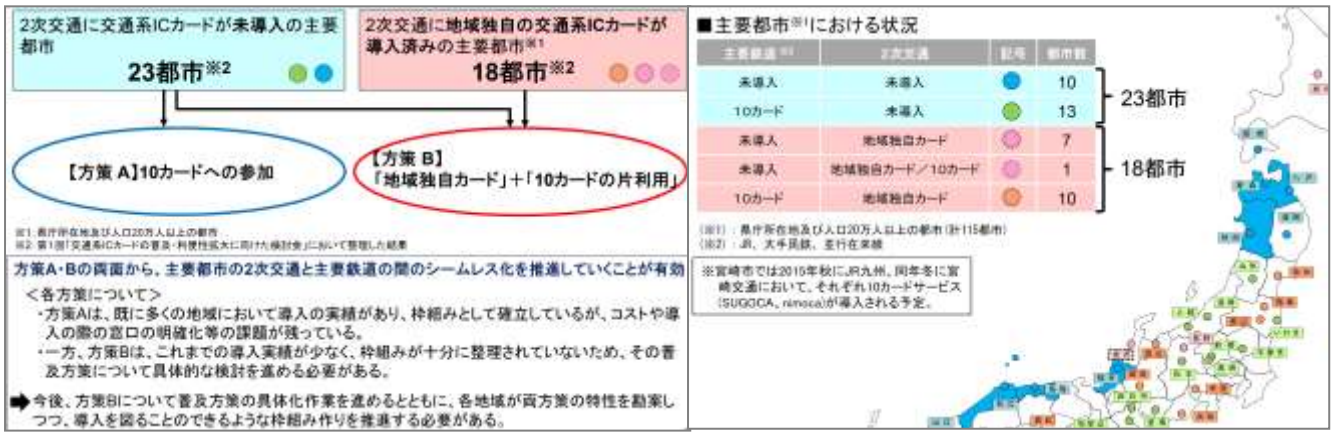


図　交通系ＩＣカードによるシームレス化推進方策と空白地域の状況（国土交通省資料）

事業 4-5：公共交通における人材確保支援プロジェクト

①バス運転者やバス整備員の確保方策の検討

・バス運転者やバス整備員の確保を図るため、労働環境としてのバス事業の魅力と社会的な重要性を周知する方策を検討します。

・女性運転者の働き方モデルの検討と環境整備やそのＰＲ、育児中や介護中の人も働ける多様な勤務形態の導入を検討します。

【事例】女性運転者募集における不安感を取り除くための工夫（フジエクスプレス）

・東京都港区のコミュニティバス「ちぃばす」の小型バス専用の運転者として、女性運転者を募集している事例。

・車内ポスターや専用ホームページ等で、小型の車両で、走りやすい道なので、普通免許でも安心して応募可であること、手軽さをＰＲしている。

▲車内ポスター掲示

▲専用ホームページ

②「バスのお仕事説明会」と「女性・若年層への周知・利用促進」を実施

・バス運転者・整備員の仕事の理解と担い手（運転者）確保並びに利用促進を目的として、女性（熟年層・主婦層）や若年層（20～30 代）を対象に路線バスの仕事の内容をＰＲするとともに、「バスのお仕事説明会（運転体験含む）」を実施します。

【事例】大型バス運転体験会例（出典：ＭＫ観光バス・ＭＫトラベルＨＰ・公式ブログ）

▲大型バス運転体験の募集案内

▲大型バス運転体験の様子

４．事業･プロジェクトの進め方

４－１ 実施主体

この計画に定める各事業については、計画に定める実施主体が検討し行うこととし、八戸市地域公共交通会議で関係者間の連絡調整や協議を行いつつ、実施するものとします。

４－２ 推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役　割
八戸市地域公共交通会議	・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者　等	・市民のニーズ変化に合わせた地域公共交通の見直し・改善（短期）や、持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」として位置づける。
八戸市地域公共交通会議 各種分科会	・事業主体 ・その他関係者	・計画に位置付けられた事業の実施について専門的な調査、検討を行う。
（仮称）八戸市地域公共交通網形成調整分科会	・学識経験者 ・鉄道事業者 ・バス業者 ・タクシー事業者 ・その他関係者	・交通拠点のおける乗継機能強化など、複数交通モード間の連携が必要になるプロジェクトの検討を行う。
路線バス事業検討部会	・学識経験者 ・バス事業者	・路線網の再編計画や見直し計画を検討する。 ・利用促進メニューを検討する。
タクシー連携事業検討部会	・学識経験者 ・タクシー事業者	・タクシーの新たな取り組みについて検討する。
八戸圏域公共交通計画 推進会議（ワーキング）	・八戸圏域８市町村 ・バス事業者	・関係市町村に跨る広域的な路線について、関係市町村と連携しながら、広域的なバスネットワークや交通結節点のあり方を検討する。
みんなでかいぜん会議	・市民 ・八戸市地域公共交通会議事務局 ・バス事業者 ・観光関係者 ・受託事業者　等	・既に実施している事業や今後実施を検討する事業に関する利用者目線での改善提案を話し合い、事業に反映させる。

４－３　ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進・評価

・計画の実現に向けて、各種事業・プロジェクトの詳細な実施計画（地域公共交通再編実施計画等）を策定し、場合によっては実証実験を行うなどして、同時並行的に実施していきます。
・ＰＤＣＡサイクル（「計画⇒実施⇒検証⇒改善」の循環検討手法）の考え方に基づき、計画・実施・検証・改善を行います。
・事業・プロジェクトの実施による効果・影響を把握するために、利用者数などの目標値・評価指標を設定し、その評価・検証を行います。また、事業・プロジェクトの問題点や改善要望を把握した上で、改善実施や計画の見直しを検討します。

図　ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進・評価イメージ

４－４ 目標値の設定

（１）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。

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

基本方針・基本目標

（基本方針①）
○「市内幹線軸」を基軸とした持続可能な公共交通網の形成と乗継拠点の機能強化

基本目標① 「生活」と「交流」を支える移動手段として、持続可能かつ市民や来訪者に「選ばれる」地域公共交通網の形成

（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

（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

（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

目標達成の指標

◇常時観測する指標

指標１：地域公共交通の利用者数の増加
- プロジェクト実施の成果指標（アウトカム）として、住民基本台帳人口あたりの年間利用者数の変化を設定。

路線バスの年間利用者数
⇒平成 26 年度実績に対し１～5%増加

指標２：地域公共交通の利用しやすさの向上
- プロジェクト実施の成果指標（アウトカム）として、地域公共交通の使いやすさの変化を設定。

地域公共交通の使いやすさ
⇒1.68（H27）→1.80（H34）

指標３：プロジェクト実施・活動状況の評価
- プロジェクト実施の実績指標（アウトプット）として、事業の実施・活動状況を設定し、地域公共交通会議に報告し評価を受ける。

移動案内・サイン整備
モビリティマネジメント事業の実施
低床車両の計画的導入の実施　等

◇計画最終年度に達成状況を確認する指標

指標４：プロジェクト認知度の向上
- 本計画最終年度に、プロジェクトの認知度を確認し、平成 25 年度よりも向上していることを指標として設定。

プロジェクトを知っている人の割合(%)
⇒現状の認知度を上回る

図　目標と指標の関係

（２）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 26 年度の間は平均 3.0%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 26 年度比１～５％の増加を目標値とします。

■評価指標：路線バスの年間利用者数

・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

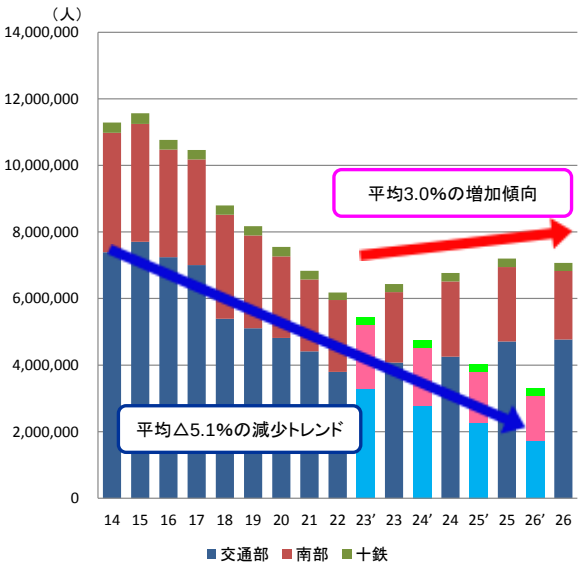
■将来目標：平成 26 年度実績に対し１～５％増加

・現況値：２９．４人（平成 26 年度）

・目標値：２９．７～３０．９人（平成 34 年度）

輸送人員の推移　　単位：人

年度	交通部	南部	十鉄	計
14	7,392,963	3,588,029	305,134	11,286,126
15	7,702,667	3,541,752	322,674	11,567,093
16	7,243,478	3,230,036	289,152	10,762,666
17	7,004,400	3,174,242	285,134	10,463,776
18	5,389,139	3,130,057	278,185	8,797,381
19	5,107,623	2,787,614	280,345	8,175,582
20	4,816,058	2,452,338	282,576	7,550,972
21	4,414,105	2,159,721	261,284	6,835,110
22	3,796,517	2,157,135	228,563	6,182,215
23'	3,290,515	1,929,128	239,083	5,458,727
23	4,076,635	2,113,745	247,602	6,437,982
24'	2,773,797	1,732,267	230,610	4,736,674
24	4,255,072	2,257,636	254,639	6,767,347
25'	2,257,079	1,535,405	222,137	4,014,621
25	4,707,646	2,240,611	253,205	7,201,462
26'	1,740,361	1,338,544	213,664	3,292,568
26	4,649,934	2,058,388	238,196	6,946,518



※「23‘」と「24’」と「25’」と「26’」はH14 年～H22 年度までの減少トレンドを反映させた推計値
※特別福祉乗車証、高速バス、コミュニティバスの利用者を除いた数値
※南部バスはコミュニティバス化（25 年 4 月から五戸町内、 25 年 10 月から三戸町内）が路線バス利用者の減少に影響

図　八戸圏域の輸送人員の推移（参考：八戸市データ）

■参考指標：市内幹線軸の利用者数、市内幹線軸の沿線人口など

・本計画では、都市計画（都市計画マスタープラン・立地適正化計画）と公共交通の一体的取組みを目指していることから、都市の基軸となる市内幹線軸に関しても参考指標としてモニタリングしていくことをめざし、平成 28 年度にその手法を検討します。

・「市内幹線軸の年間利用者数」：市内幹線軸年間利用者数の変化（市内全利用者数と比較）

・「市内幹線軸の沿線人口」：市内幹線軸沿線人口※の変化（幹線軸沿線以外の人口変化と比較）

※国勢調査メッシュ人口を用いて幹線軸バス停 500m圏内人口を算出

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。

■評価指標：地域公共交通の使いやすさ

・総合計画有識者アンケート調査結果における「生活交通の充実」の満足度得点の変化

■将来目標：満足度得点「１．８０」の達成

・現況値：１．６８（平成 27 年度）
・目標値：１．８０（平成 34 年度）

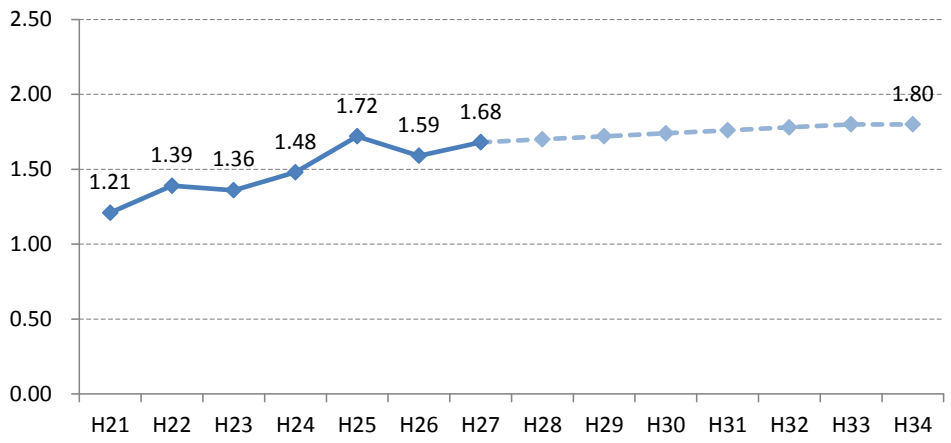


図　有識者アンケートにおける「生活交通の充実」に関する評点の推移と今後の向上イメージ

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、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。

■評価指標：プロジェクトの実施・活動状況

・各プロジェクト・事業の実施状況に対する地域公共交通会議による評価

■将来目標：各プロジェクト・事業の実施

・現況、目標は下図参照

プロジェクト・事業	現状（H27）	目標（H34）
プロジェクト①　幹線・交通拠点の便利さ向上戦略（地域公共交通再編事業の活用）		
事業1-1：市内幹線軸品質向上プロジェクト		
①S・A系統の再編・等間隔運行・幹線軸の設定	未実施	実施
②幹線軸の持続性向上のための基幹バス導入の検討	未実施	実施
③ニュータウン方面における育てる幹線軸の検討	未実施	実施
④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	一部実施	継続・拡充
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	一部実施	継続・拡充
②鉄道・路線バス・タクシーの組み合わせで移動できる乗継情報など公共交通サービスの提供	一部実施	継続・拡充
事業1-3：小規模需要対応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	一部実施	継続・拡充
②中心街から郊外団地までの深夜乗合交通の検討	実証実験済	実施
③タクシーによる小規模需要交通への対応策の検討	未実施	実施
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、（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」等）でのターミナル機能の強化	一部実施	継続・拡充
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	一部実施	継続・拡充
③中心街ターミナル周知リーフレットの作成	一部実施	継続・拡充
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）構築プロジェクト		
①「育てる公共交通」（協働交通）の事業スキームづくり	未実施	制度化
②地域と連携したモビリティマネジメントの実施	一部実施	実施
事業2-2：「育てる公共交通」実践・普及プロジェクト		
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	一部実施	継続・拡充
②未来を担う子どもたちや大人向けの「公共交通の乗り方・マナー教室」の実施	一部実施	継続・拡充
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	一部実施	実施
④コミュニケーションアンケートの実施	一部実施	継続・拡充
事業2-3：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・ソフト施策・モビリティマネジメント施策を話し合う「地域公共交通プラットフォーム」の設置・運営	一部実施	継続・拡充
②公共交通を「誉めて」「叱って」「改善」できる仕組みづくり	一部実施	継続・拡充
③公共交通を気持ちよく利用してもらうための接遇マナーの向上	一部実施	継続・拡充
プロジェクト③　「迷わず乗れる」情報提供戦略		
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	一部実施	継続・拡充
②市民のライフステージに合わせた情報提供（バスマップ、対象者向けツール等の配布）	一部実施	継続・拡充
事業3-2：「幹線軸」認知度向上プロジェクト		
①等間隔運行や共同運行の認知度向上のための共通時刻表・路線案内の作成・掲出	一部実施	継続・充実
②トータルデザインによる周知の検討	未実施	実施
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	一部実施	継続・拡充
プロジェクト④　「快適に乗れる」環境改善戦略		
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」運賃体系の再構築	未実施	実施
②運賃制度の再構築スキームを支える利便性向上策や適正な収入確保策等の検討	未実施	実施
③運賃体系再構築に係る周知・利用促進事業の実施	未実施	実施
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	一部実施	継続・拡充
②バス停留所における運行経路・運賃表示の徹底	一部実施	継続・拡充
事業4-3：低床車両等導入プロジェクト		
①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	未実施	実施
②UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの計画的導入策の検討	未実施	実施
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	未実施	実施
②乗継円滑化及び乗降データ取得が可能になるICカード導入の検討	未実施	実施
事業4-5：公共交通における人材確保支援プロジェクト		
①バス運転者やバス整備員の確保方策の検討	未実施	実施
②「バスのお仕事説明会」と「女性・若年層への周知・利用促進」の実施	未実施	実施

図　各プロジェクト・事業の将来目標

④ 指標４：プロジェクト認知度の向上

・総合連携計画で実施したプロジェクトについて、平成 25 年度の市民アンケート調査で確認した結果、「上限運賃政策」以外のプロジェクトは知らない市民が多い状況にありました。

・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③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、計画最終年度の早い時期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、総合連携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。

■評価指標：プロジェクト認知度

・市民アンケート調査結果における「各プロジェクトの認知度」の変化

■将来目標：平成２５年度の認知度を上回る

・現況値：上限運賃 61.7%、等間隔ダイヤ 30.0%、共同運行・共通定期 42.8%、
１日フリー乗車券 45.8%、行先表示の記号・番号化 26.8%（平成 25 年度）

・目標値：現況値を上回る認知度の達成（平成 34 年度）

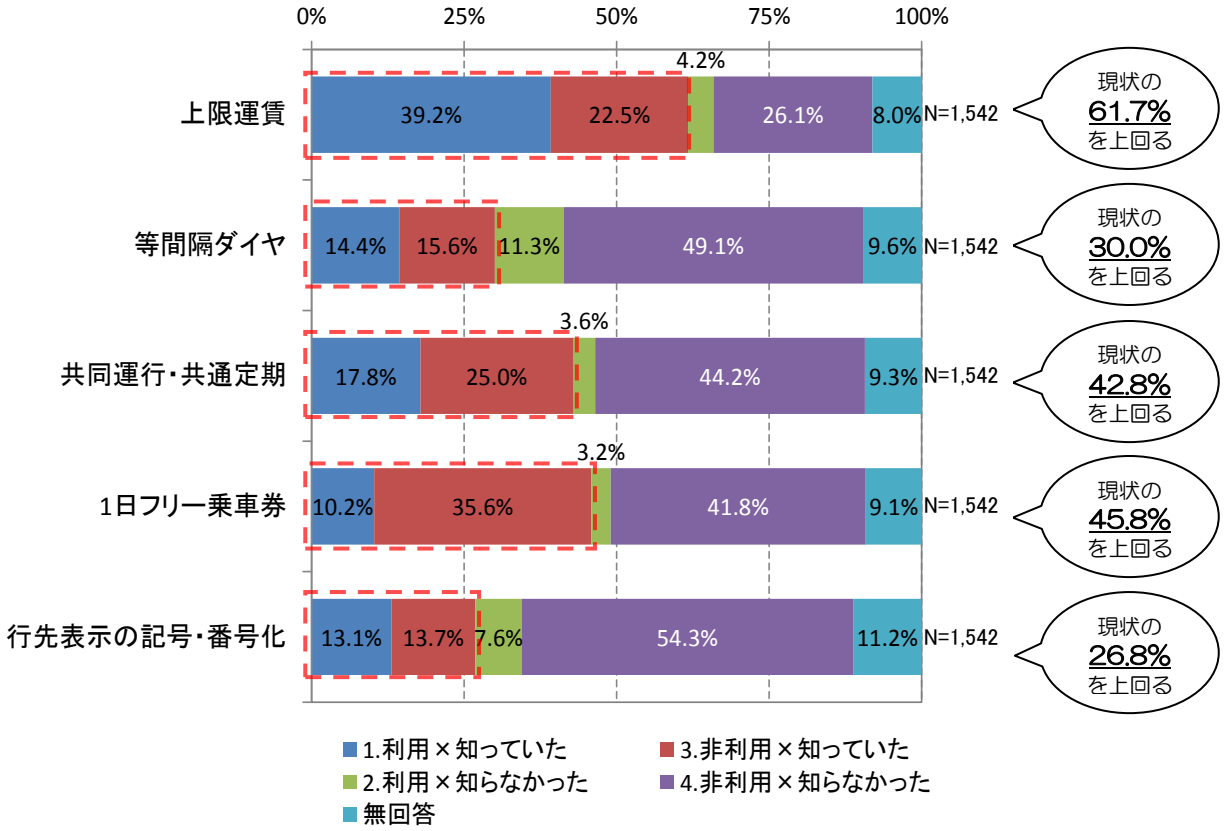


図　プロジェクト認知度向上の目標設定

5．参考資料

5－1 八戸市地域公共交通網形成計画の策定経緯

（1）計画の策定体制と開催状況

① 八戸市地域公共交通会議

【構成員】　平成 28 年 2 月 4 日現在

区分	所属・役職等	氏　名	備　考
学識者	八戸工業大学　教授	武山　　泰	会長
交通事業者	八戸市　交通部　次長兼運輸管理課長	石亀　　純悦	
	南部バス株式会社　営業企画部長	佐藤　　欽一	
	十和田観光電鉄株式会社　運輸事業部担当取締役	田中　　一博	
	公益社団法人青森県バス協会　専務理事	赤石　　佳昭	
	八戸市タクシー協会　事務局長	大津　　亮	監事
	東日本旅客鉄道株式会社　営業総括助役	松橋　　昌幸	
	青い森鉄道株式会社　企画営業部　営業課長	矢崎　　芳男	
運転者が組織する団体	青森県交通運輸産業労働組合協議会　南部バス労働組合執行委員長	間山　　正茂	
道路管理者	国土交通省　青森河川国道事務所　八戸国道出張所長	楢山　　幸雄	
	青森県　三八地域県民局　地域整備部　道路施設課長	岡前　　憲秀	
	八戸市　建設部　道路維持課長	磯島　　崇男	
交通管理者	青森県 八戸警察署 交通官	其田　　智	
利用者・市民代表等	八戸市老人クラブ連合会　会長	松﨑　　徹	
	八戸市社会福祉協議会　総務課長	間山　　路代	監事
	公募による選定	兵藤　　弘純	
行　政	国土交通省　東北運輸局　青森運輸支局　首席運輸企画専門官	丹藤　　正人	
	八戸市　南郷事務所長	岩澤　　昭治	
	八戸市　都市整備部　次長兼都市政策課長	佐々木　隆二	

【開催状況】

	日　程	場　所	主な内容
第 1 回	平成 27 年 6 月 5 日	商工会館 6 階 会議室 B	・八戸市地域公共交通網形成計画の策定について ・八戸市地域公共交通会議設置要綱改正について
第 2 回	平成 28 年 2 月 15 日	八戸市庁本館 3 階 第二委員会室	・八戸市地域公共交通網形成計画策定の進捗状況について
第 3 回	平成 28 年 3 月 25 日	八戸市庁本館 3 階 第三委員会室	・八戸市地域公共交通網形成計画（案）について

② 八戸市地域公共交通網形成計画検討分科会

【構成員】

区分	所属・役職等	氏　名	備　考
学識者	福島大学　准教授	吉田　　樹	座長
バス事業者	八戸市　交通部　次長兼運輸管理課長	石亀　　純悦	
	南部バス株式会社　営業企画部　部長	佐藤　　欽一	
	十和田観光電鉄株式会社　運輸事業部次長	佐藤　　美仁	
タクシー事業者	八戸市タクシー協会　企画委員会　委員長	砂倉　　教永	
	八戸市タクシー協会　企画委員会　委員	三浦　　浩	
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社　営業総括助役	松橋　　昌幸	
	青い森鉄道株式会社　企画営業部　営業課長	矢崎　　芳男	
行　政	八戸市　都市整備部　次長兼都市政策課長	佐々木　隆二	

【開催状況】

	日　程	場　所	主な内容
第１回	平成 27 年 10 月 5 日	八戸市庁本館 3 階 第二委員会室	・八戸市地域公共交通網形成計画策定の概要 ・網形成計画策定にあたっての課題と論点整理 ・策定作業の進め方
第２回	平成 28 年 3 月 22 日	八戸市庁本館 3 階 第三委員会室	・八戸市地域公共交通網形成計画（素案）について

③ 地域公共交通網形成計画路線バス事業検討部会

【構成員】

区分	所属・役職等	氏　名	備　考
学識者	福島大学　准教授	吉田　　樹	座長
バス事業者	八戸市　交通部　次長兼運輸管理課長	石亀　　純悦	
	八戸市　交通部　運輸管理課　営業ＧＬ	上館　　大	
	八戸市　交通部　運輸管理課　主査	宮川　　武志	
	八戸市　交通部　運輸管理課　主査	下田　　優樹	
	南部バス株式会社　営業企画部　部長	佐藤　　欽一	
	南部バス株式会社　営業企画部　次長　兼営業企画課　課長	福山　　清彦	
	南部バス株式会社　営業企画課　係長	村越　　学	
	十和田観光電鉄株式会社　運輸事業部次長	佐藤　　美仁	
行　政	八戸市　都市整備部　次長兼都市政策課長	佐々木　隆二	

【開催状況】

	日　程	場　所	主な内容
第１回	平成 27 年 12 月 22 日	八戸市庁本館３階 第三委員会室	・計画策定の目的と関連計画との整理 ・八戸市及び地域公共交通の現状と将来見直し ・網形成計画（案）策定に係る課題整理 ・今後のバス路線網形成に関する意見交換
第２回	平成 28 年 1 月 14 日	八戸市庁別館８階 研修室	・計画策定の目的と関連計画との整理 ・八戸市及び地域公共交通の現状と将来見通し ・幹線軸路線の事業性確保領域評価 ・八戸市の路線バス利用者の乗継状況（OD）と課題について ・幹線軸等の再編イメージ（案）
第３回	平成 28 年 1 月 26 日	八戸市庁本館３階 第三委員会室	・市内幹線軸の設定案について ・八戸市地域公共交通網形成計画にあたっての交通プロジェクト案
第４回	平成 28 年 2 月 23 日	商工会議所６階 会議室Ａ	・市内幹線軸の設定について ・立地適正化計画との関係について ・「基本的な方針」と「事業・プロジェクト」の位置付けについて ・八戸市地域公共交通網形成計画における公共交通関連プロジェクトについて

④ 地域公共交通網形成計画タクシー連携事業検討部会

【構成員】

区分	所属・役職等	氏　名	備　考
学識者	福島大学　准教授	吉田　　樹	座長
タクシー事業者	県南タクシー株式会社　代表取締役社長	砂倉　　教永	八戸市タクシー協会企画委員会　委員長
	八戸タクシー株式会社　代表取締役社長	三浦　　浩	八戸市タクシー協会企画委員会　委員
	有限会社大石タクシー　代表取締役社長	谷地　　源次郎	八戸市タクシー協会企画委員会　委員
	ポストタクシー株式会社　取締役営業部長	上村　　秀雄	八戸市タクシー協会企画委員会　委員
	ポストタクシー株式会社　常務取締役	工藤　　一雄	
	ポストタクシー株式会社　総務課係長	小泉　　敦	
	三八五交通株式会社　取締役財務部長	大津　　亮	八戸市タクシー協会企画委員会　委員
行　政	八戸市　都市整備部　次長兼都市政策課長	佐々木　隆二	

【開催状況】

	日　程	場　所	主な内容
第１回	平成 27 年 10 月 5 日	八戸市庁本館 3 階 第二委員会室	・タクシーの普段使いの促進に向けて ・タクシー需要の創出に向けた取り組みの紹介（他都市事例）
第２回	平成 28 年 1 月 25 日	ユートリー（八戸地域地場産業振興センター）5 階 研修室	・タクシー事業環境と今後の展開について（タクシー事業者ヒアリング結果より） ・八戸市地域公共交通網形成計画に位置付けるタクシー関連事業（案）について

（２）市民・利用者等の意見の反映

① 地域公共交通プラットフォーム「みんなでかいぜん会議」

【出席者名簿】

区分	所属・役職等	氏　名	備　考
八戸市民		福田　　匡彦	
		兵藤　　弘純	
		平光　　清美	
バス事業者	八戸市　交通部　運輸管理課　営業ＧＬ	上館　　大	
	八戸市　交通部　運輸管理課　管理ＧＬ	山内　　清久	
	八戸市　交通部　運輸管理課　営業Ｇ　主査	下田　　優樹	
	南部バス株式会社　営業部　部長	佐藤　　欽一	
	南部バス株式会社　総務部長	大釜　　斎	
	南部バス株式会社　営業企画部　次長　兼営業企画課　課長	福山　　清彦	
	南部バス株式会社　営業企画部　営業企画課　係長	村越　　学	
	南部バス株式会社　総務課	山田　　衛	
	十勝バス株式会社　事業本部長	長沢　　敏彦	
観光関係	八戸市　まちづくり文化スポーツ観光部　観光課　主査	三浦　　一範	
	八戸観光コンベンション協会　観光コーディネーター	木村　　聡	
	八戸観光コンベンション協会　事務局員	坂本　　亘	
受託事業者	八戸公共交通アテンダントはちこ　マネージャー	松村　　貴美	
	八戸公共交通アテンダントはちこ	石橋　　恵美	
	八戸公共交通アテンダントはちこ	尾崎　　未来	
	八戸公共交通アテンダントはちこ	百目木　由枝	
	八戸公共交通アテンダントはちこ	上野　沙斗美	
	八戸公共交通アテンダントはちこ	藤倉　美奈子	
	八戸公共交通アテンダントはちこ	手倉森東紀子	
	八戸公共交通アテンダントはちこ	松原　　直子	
	八戸中心街ターミナルモビリティセンター	小井川　周子	
	八戸中心街ターミナルモビリティセンター	鹿島　　幸恵	
	八戸中心街ターミナルモビリティセンター	川邊　　雅也	
	八戸中心街ターミナルモビリティセンター	中村　萌恵子	
	一般社団法人北海道開発技術センター　研究員	伊地知　恭右	事務局
	一般社団法人北海道開発技術センター　研究員	関下　　和裕	
	株式会社ケー・シー・エス　東京支社長	宇野　　昭弘	
	株式会社ケー・シー・エス　八戸事務所長	石田　　洋平	
	株式会社ケー・シー・エス　八戸事務所	坂下　　宗徳	
	株式会社ケー・シー・エス　八戸事務所	長瀬　　美幸	
八戸市 地域公共 交通会議 事務局	八戸市　都市整備部　都市政策課　交通政策ＧＬ	畠山　　智	
	八戸市　都市整備部　都市政策課　交通政策Ｇ　副参事	小泉　　昭一	
	八戸市　都市整備部　都市政策課　交通政策Ｇ　主幹	苫米地　朋子	
	八戸市　都市整備部　都市政策課　交通政策Ｇ　主査	井上　　幸光	
	八戸市　都市整備部　都市政策課　交通政策Ｇ　主査	渡部　　真久	
	八戸市　都市整備部　都市政策課　交通政策Ｇ　主査	八木澤　尚子	

【開催状況】

	日　程	場　所	主な内容
第１回	平成 27 年 6 月 9 日	八戸商工会館 4 階 小会議室	・平成 27 年度事業概要及びスケジュールの紹介
第２回	平成 28 年 1 月 7 日	八戸商工会館 4 階 小会議室	・モビリティマネジメントについての勉強会、意見交換会
第３回	平成 28 年 2 月 8 日	八戸商工会館 3 階 １会議室	・乗務員確保に向けて ・八戸市地域公共交通網形成計画に位置付ける施策（事業）について
第４回	平成 28 年 3 月 29 日	八戸商工会館 4 階 小会議室	・八戸中心街ターミナルモビリティセンターの閉所について

② 公共交通利用促進ウェブサイト「みんなでかいぜん意見箱」

■意見把握を行った期間

・平成 27 年６月～平成 28 年３月

■内容と件数

内　容	件　数
バスの運行、ルート、時刻について （時刻検索に関する要望を含む）	８件
運賃、定期券、回数券、企画乗車券について （ＩＣカードの導入に関する要望を含む）	６件
バス車両、バス停、設備について （バスの待合環境に関する要望を含む）	４件
案内所、営業所、バスセンターについて （目的地までの移動案内に関する要望含む）	３件
その他のサービスについて （乗務員の運転や利用者の乗車マナーに関する要望含む）	７件
合　計	２８件