

平成21年度八戸市地域公共交通総合連携計画策定調査事業
(通勤交通グリーン化推進プログラム)の実施について

申請書の写し

(ただし一部省略)

八 地 交 第 9 号

平成21年12月18日

国土交通省東北運輸局長 様

申請者名 八戸市地域公共交通会議

代表者名 会長 八戸工業大学 教授

武 山 泰

平成21年度 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画 認定申請書

地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定を下記のとおり申請します。

記

申請者	申請者名：八戸市地域公共交通会議
	代表者名： 会長 八戸工業大学 教授 武山泰
	構成員： 別添のとおり <input type="checkbox"/> 略
連絡先（事務局等）	所在地（都道府県名も記載）： 〒031-8686 青森県八戸市内丸一丁目1-1 八戸市 都市整備部 都市政策課 交通政策グループ
	担当者名： 鈴木哲
	TEL：(代)0178-43-2111（内線339）
	FAX：0178-41-2302
	E-mail：akira_suzuki@city.hachinohe.aomori.jp

1. 当該地域の公共交通の概況・問題点

(1) 概況

八戸市における公共交通機関としては、鉄道（JR：東北新幹線・東北本線・八戸線、青い森鉄道線）路線バス（高速バス、コミュニティバスを含む）および乗合タクシー、そして一般乗用旅客自動車運送事業としてのタクシーがある。また、八戸港からは、定期旅客航路（フェリー）が設けられている。

特に、一般乗合旅客自動車運送事業の現状に関して言えば、路線バス（高速バスを除く）については、3事業者（八戸市交通部、南部バス、十和田観光電鉄）が合わせて160超もの系統を運行している。また、市内南側に位置し岩手県と隣接する南郷区では、一部地域におけるバス路線の廃止に伴い、市の委託事業として、平成18年からコミュニティバス事業を、翌年からは同事業の一部再編により予約式乗合タクシー事業を実施している。

なお、本市においては、平成17年に地域選定を受けた「国土交通省環境行動計画モデル事業（ESTモデル事業）」の枠組みの中で、路線バスを中心とした公共交通の再編・利便性の向上等による運輸部門の環境負荷低減に向けた取り組みを複数の関係主体が実施してきた。中でも、持続可能な公共交通の実現に向けて、平成19年3月に市が策定した「八戸市公共交通再生プラン」に基づき、複数事業者を交えダイヤ調整等の協議を行った結果、平成20年4月から、八戸駅線の共同運行（運行主体：市交通部・南部バス）の実施に至り、関連して、共通定期券の販売や八戸駅東口バスプールの再編成等を実施した。これらにより、目下、運行の効率化による運転仕業および環境負荷の低減に加えて、利用者に対する利便性の向上を図っている。

そして、以上の経過を踏まえつつ、平成21年3月には、路線バスをはじめとした乗合公共交通のサービス内容を改善することはもちろんのこと、魅力的で活力ある地域社会の実現につながるべく、より多くのひとたちにその現状を見つめなおしてもらい、「育てる」という意識を持ってもらうことで、公共交通という地域資源を、次代を担う郷土の子どもたちに引き継ぐことを基本理念として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「八戸市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）を策定した。目下、同計画に基づき、八戸市やバス事業者等の関係主体が相互連携のもと、各種施策を推進しているところである。

(2) 問題点

路線バス事業をとりまく経営環境

モータリゼーションの進展等に伴い、公共交通、特に八戸市内を運行する路線バスの利用者は年々減少しており、平成10年度には1607万人あった乗合輸送人員が、平成20年度には1042万人まで落ち込み、この10年間だけでも約4割程度減少している。なお、平成20年度時点において、3事業者の全169系統のうち、実に7割以上を占める124系統が赤字系統となっている。

この間、事業者においては、人件費の削減や運行経路の見直しなど経営の合理化に努めているが、平成20年度決算の経常収支（八戸市内運行系統関連のみとし、補助金収入を

除く)では、3事業者で合計5億円超もの欠損を生じるなど、事業者の努力も極めて限界に近いものと推察される。

市としても、国、県および沿線町村と協調して、広域的幹線的生活交通路線に対する補助を行うとともに、市交通部(地方公営企業法に基づく自動車運送事業)に対しても、一般会計からの補助金・負担金を繰り出すなど、可能な限りの支援を行ってきたが、市の財政状況が厳しい中、路線維持のための事業費を賄う財源をこれまで以上に確保していくことは難しいのが実情である。つまり、従来そのままの施策の枠組みでは、その維持存続さえままならぬことは明白であり、このまま有効な手段を講じることができなければ、これまで以上の危機的な状況を招きかねないものと懸念される。

通勤需要拡大の必要性～環境的にも経営的にも持続可能な地域公共交通の実現のために
高齢者や高校生をはじめとした移動制約者に配慮して、日常生活に不可欠なバス路線の維持を図るべきことは、地域公共交通政策における必須命題のひとつではあるが、少子高齢化が今後ますます進む中、これまでのように、路線バス事業の収入源を高校生等の通学需要に大きく依存することには自ずと限界がある。

また、移動制約者に対する移動手段の確保の視座のみならず、運輸部門における地球温暖化対策の視座からも、通勤手段としてマイカーから路線バスへの利用転換を図ること、すなわち新たな顧客層を取り込むことが、環境負荷軽減のためにはもちろんのこと、バス事業者における営業基盤の強化のためにも必要不可欠である。

以下、通勤需要の拡大に向けた問題点のうち、次の2点について整理する。

- 1 : 共同運行路線拡大の必要性とその課題

前述した八戸駅線の共同運行化の結果、同路線の平成20年度の輸送実績は、運行主体である市交通部ならびに南部バスともに、前年度実績を上回り、収支についても黒字に好転した。全国的に路線バスの輸送実績が年々減少傾向にある中で、当該路線のみに関することとはいえ、この結果は、非常に特筆すべきことである。特に、収支が改善したことについては、本来、競合関係にある複数事業者が、協調的にダイヤ編成を行い、また、区間限定ながら、通勤・通学者等がいずれのバス車両にも乗車できる「共通定期券」の発行に踏み切ったことが大きい。このことは、業界全体が厳しい経営環境にある中で、各事業者が協調して「分かりやすく、使いやすい」サービス提供に努め、路線バス事業としての「品質保証」を発展的に確保すべき必要性を実証したと言える。

こうした経過を踏まえ、「市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト」を連携計画に位置づけ、共同運行路線の拡大に向けて、関係事業者を交え協議・検討を継続しているが、その大きな課題および支障となっているのが、共通定期券の適用範囲の拡大とそれに伴う販売収入に係る複数事業者間の精算のあり方である。特に、複数事業者間の精算については、各地で普及しているICカード等の高規格システムの導入が図れば、合理化・簡素化されるものと期待できるが、当地域における事業者の経営状況を鑑みると、近々のシステム導入はハードルが高いため、現状の営業実態を基本とした解決策を見出す必要性に迫られている。

- 2 : 通勤者予備群たる学生に対するモビリティ・マネジメントの必要性とその課題

連携計画に基づく「企画乗車券・企画商品化プロジェクト」として、お得感を助長し路線バス利用の促進につなげるため、市内の大学生・短大生向けの企画乗車券（市交通部・南部バス共通のフリーバスおよび特別回数券）を、本年12月1日から期間限定で販売を開始した。

事業の開始直後であり、利用実態は十分に掴めていないのが実情であるが、できうことならば、マイカー通学者への路線バス利用の動機付け、すなわち、きめ細かなモビリティ・マネジメント的取り組みを実践していくことが望まれる。

学生の多くは、近い将来において就職を控えている訳であり、地球温暖化防止の観点からも、地域公共交通の有用性をアピールし、その将来の通勤手段のひとつとして路線バス等を選択してもらうよう意識啓発を図っていくことに、大きな意義があると思われる。しかしながら、市および事業者ともに、人力的・経費的制約から、そのための十分な手立てが行い得ないことが大きな課題となっている。

2. 地域公共交通総合連携計画策定調査の必要性

先に述べた問題点等を踏まえ、必要に応じて連携計画の改訂（一部変更・実施施策の拡充）を行い、今後の施策展開につなげるため、主に次のような観点から調査・検討を行う必要性が見込まれる。

- ・ 通勤定期券保持者を対象としたアンケート調査による利用者意識の把握と、それを踏まえた今後の必要施策の検討
- ・ 特に収支改善が望まれる広域的幹線的生活交通バス路線における通勤利用実態調査を踏まえた路線維持方策等の検討
- ・ 共同運行路線拡大の支障となっている共通（通勤）定期券に関する複数事業者による精算方法の検討
- ・ 学生向け企画乗車券に関するモニター調査による「企画乗車券・企画商品化プロジェクト」のモビリティ・マネジメントとしての有用性の検証と今後の施策展開の検討

3 . 調査の内容	
調査の名称	調査の内容
(1) 通勤定期券保持者 モニター調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者の顧客データを活用し、調査票を発送・回収し、調査分析を行う。 ・ 調査項目(案): 定期券購入の理由、通勤先および通勤手当の実態等、路線バス利用継続の意思およびそのために望むこと等。 ・ 調査結果を踏まえ、通勤者向けのサービス向上策や、ICカード化などの将来的に必要な営業基盤強化に資する施策の検討を行う。
(2) 広域的幹線的生活交通 バス路線通勤利用実態 調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国庫補助要件を満たせず、市町村単独補助路線となっている広域的幹線的生活交通バス路線(5路線)を対象に、通勤利用等の実態調査を行う。 ・ 調査項目(案): 乗客属性(通勤利用の有無)、OD、支払方法(券種)の種別 等。 ・ 調査結果を踏まえ、運送収入の実態も把握し、持続可能な運行・運営に資する検討を行う。
(3) 共通(通勤)定期券に 関する複数事業者によ る精算方法の調査・検討	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者からのヒアリング等を行い、共同運行路線の拡大の支障となっている複数事業者共通の定期券発行に伴う精算方法の問題点を洗い出し、解決方法を検討する。 ・ 解決方法の検討にあたっては、精算方法のシミュレーション等を行う。 ・ 調査結果を踏まえ、通勤者向けのサービス向上策とともに営業基盤強化に資する施策の検討を行う。
(4) 学生向け企画乗車券 モニター調査	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在実施中の「企画乗車券・企画商品化プロジェクト」(学生向け企画乗車券)に関して、調査モニター(マイカー通学者など)を募り(有償)、利活用実態や利便性等をレポートしてもらい、これを取りまとめる。 ・ 調査結果を踏まえ、学生向けをはじめ、通勤者向けや家族向けなどを想定した企画乗車券の企画・発行などモビリティ・マネジメント施策に関する検討を行う。

(5) 変更計画素案の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上記調査結果をとりまとめ、現行連携計画の見直しを検討し、必要に応じて変更計画の素案を策定する。 ・ そのため、法定協議会（分科会含む）を開催し、関係者間の意見を収集・調整する。
-----------------	---

4 . スケジュール 以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印 () または横棒線 () で記載。				
調査の名称	4 月	9 月	12 月	3 月
(1) 通勤定期券保持者 モニター調査				
(2) 広域的幹線的生活交通 バス路線通勤利用実態 調査				
(3) 共通 (通勤) 定期券に 関する複数事業者によ る精算方法の調査・検討				
(4) 学生向け企画乗車券 モニター調査				
(5) 変更計画素案の検討	(協議会) - - (分科会) - - -			

以下略



東企交第63号
平成21年12月25日

八戸市地域公共交通会議
会長 武山 泰 殿

東北運輸局長



平成21年度地域公共交通総合連携計画
策定調査実施計画の認定について

貴会議より平成21年12月18日付で申請のあった「平成21年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」については、これを認定する。

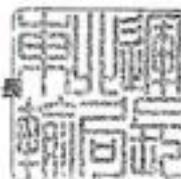
なお、補助金の額については、補助金交付申請に基づいて決定することとなるため、当認定の対象ではない。



東企交第68号
平成22年1月13日

八戸市地域公共交通会議
会長 武山 泰 殿

東北運輸局長



平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付決定通知書

平成22年1月7日付け八地交第9号で申請のあった「平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金」については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号。以下「適正化法」という。）第6条の規定により、下記のとおり交付することを決定したので、同法第8条の規定により通知する。

記

1. 補助対象事業 地域公共交通総合連携計画策定調査事業
2. 補助対象経費及び補助金の額は、次のとおりとする。

補助対象経費	金6,300,000円	} (内訳別紙)
補助金の額	金6,300,000円	
3. 補助対象事業については、当該補助対象事業に係る地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画又は地域公共交通活性化・再生総合事業計画に即して実施するものとする。
4. 補助対象事業に係る手続きについては、適正化法、同法施行令（昭和30年政令第255号）及び地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付要綱に定めるところに従わなければならない。

別紙

平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付決定事業

補助対象事業名 八戸市地域公共交通会議 (単位:円)

補助対象事業の 種目、名称及び内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
地域公共交通総合連携計画策定 調査事業 ・通勤定期券保持者モニター調 査 ・広域的幹線的生活交通バス路 線通勤利用実態調査 ・共通(通勤)定期券に関する 複数事業者による精算方法の調 査・検討 ・学生向け企画乗車券モニター 調査 ・変更計画案の検討	着手：補助金交付 決定日の翌日 完了：平成22年 3月31日	6,300,000	6,300,000

国土交通省報道発表資料（同省ホームページより引用）

平成 21 年度「通勤交通グリーン化推進プログラム」募集開始

平成 21 年 12 月 11 日

現下の厳しい経済情勢等への緊急的対応として、雇用や環境等を重点取組テーマとし景気の下支えを図ることを目指す「明日の安心と成長のための緊急経済対策」が 12 月 8 日に閣議決定されました。その中に交通分野における環境配慮取組の一つとして「通勤交通グリーン化推進プログラム」が織り込まれたところです。

平成 21 年度につきましては、経済対策の趣旨を踏まえ、既存の「地域公共交通活性化・再生総合事業(1)」の枠組の中で、通勤交通のグリーン化推進と地域公共交通活性化を図ることとし、本事業の募集を開始しました。

つきましては、本事業の実施に必要な『[1]地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画』及び『[2]地域公共交通活性化・再生総合事業計画』の認定申請の受付を開始します。

なお、平成 21 年度に地域公共交通活性化・再生総合事業を活用している場合で、既存の計画に事業追加する場合は、『[1]調査実施計画』もしくは『[2]総合事業計画』の計画変更申請を行ってください。

(1 地域公共交通活性化・再生総合事業は、地方運輸局長等の認定を受けた『[1]調査実施計画』及び『[2]総合事業計画』に基づく事業について、予算の範囲内で補助するものです。)

応募方法

公募要領を参考にして、申請様式に必要事項をご記入の上(必要であれば参考資料等を添付して)、最寄りの地方運輸局等へご提出願います(申請者は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条に規定する協議会(法定協議会)となります)。

今後のスケジュール

12 月 9 日(水) : 調査実施計画及び総合事業計画の認定申請(変更認定申請)受付開始

12 月 22 日(火): 受付締め切り(以降の受付については応募状況による)

以降、随時 : 調査実施計画及び総合事業計画の認定

補助金(2)交付申請・交付決定

事業の実施等

2 「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金」

ご留意点

当プログラムは、緊急経済対策の中で、交通分野における環境配慮取組の一つとして実施するものであり、地域公共交通活性化・再生総合事業の枠組においても、通勤交通グリーン化に資する事業(3)を必ず一つは実施して頂くことを条件と致します。

3 (1) 調査実施計画としての事業例

ア) 現況実態調査

通勤実態調査、通勤交通が地域の及ぼす影響調査、通勤手当等実態調査

モビリティマネジメント手法による通勤者アンケート、通勤者モニター調査

イ) ニーズ把握調査

ニーズ把握調査、需要予測へ向けた調査、ルート設定調査、各種データ分析

ウ) 試行調査

「グリーン通勤の日」の試行調査、通勤手当等試行調査、短期間の実証運行

(2) 総合事業計画としての事業例

「グリーン通勤の日」本格実施へ向けたアンケート、セミナー・イベント開催

各種普及啓発活動、通勤アクセス改善へ向けた路線バス等ダイヤ見直しに関わる事業