

八戸市地域公共交通総合連携計画の 基本的な枠組み（案）について

目次

1. 総合連携計画素案の構成項目（案）について 1
2. 総合連携計画に位置づける施策（事業）イメージについて 2

平成 20 年 11 月 21 日

八戸市地域公共交通会議

1. 総合連携計画素案の構成項目（案）について

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条に基づいて設置された八戸市地域公共交通会議における協議を得て、同法第5条による地域総合連携計画として定めることとなる。その定めるべき要求事項に基づくと、八戸市地域公共交通総合連携計画素案の構成項目は以下ようになる。

< 連携計画素案構成項目（案） >

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
 - ・八戸市地域における公共交通の位置づけ
 - ・公共交通活性化を通じた八戸市地域のあり方
2. 計画の区域
 - ・八戸市全域
3. 計画の目標
 - ・地域公共交通ネットワークの再編・充実
 - ・バス・サービスの向上・改善
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 想定される検討案を列記
 - 1) 地域公共交通ネットワークの再編・充実のための事業(実施主体)
 - ・公営交通・民営交通の連携・役割分担による幹線・準幹線路線の活性化(事業者)
 - ・国庫補助路線・市単独補助路線の維持・再編(八戸市・事業者)
 - ・少需要地域や夜間における小型乗合交通の導入可能性検討(八戸市・事業者)
 - 2) バス・サービスの向上・改善のための事業(実施主体)
 - ・路線バスにおける「よりわかりやすい行先表示」の設定(事業者)
 - ・中心街および八戸駅での路線案内(八戸市(・八戸市民))
 - ・一部エリアの均一運賃やゾーン制等分かり易い運賃・支払方法の採用(八戸市・事業者)
5. 計画期間
 - ・平成21年度以降 実際には、平成22年度～平成24年度間を想定
6. その他計画の実施に関し市町村が必要と認める事項
 - ・各事業実施のための協議機関、体制 等

(参考資料)

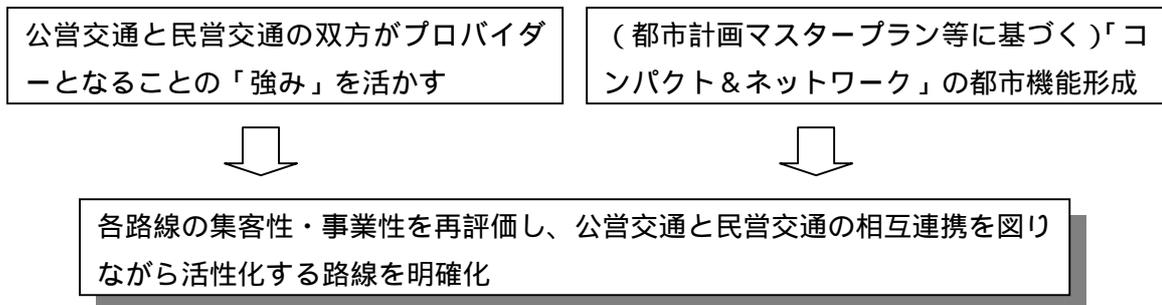
- ・バス実態調査・市民アンケートをもとにした八戸市地域の交通現況と課題
- ・協議会関連資料

2. 総合連携計画に位置づける施策（事業）イメージについて

総合連携計画に位置づけた事業は、3年間、国庫補助を受けることが可能となる。1の素案構成項目(案)に取り上げた各施策（事業）について、あくまで現段階で想定される検討イメージを示す。

(1) 地域公共交通ネットワークの再編・充実のための事業

1) 公共交通・民間交通の連携・役割分担による幹線・準幹線路線の活性化

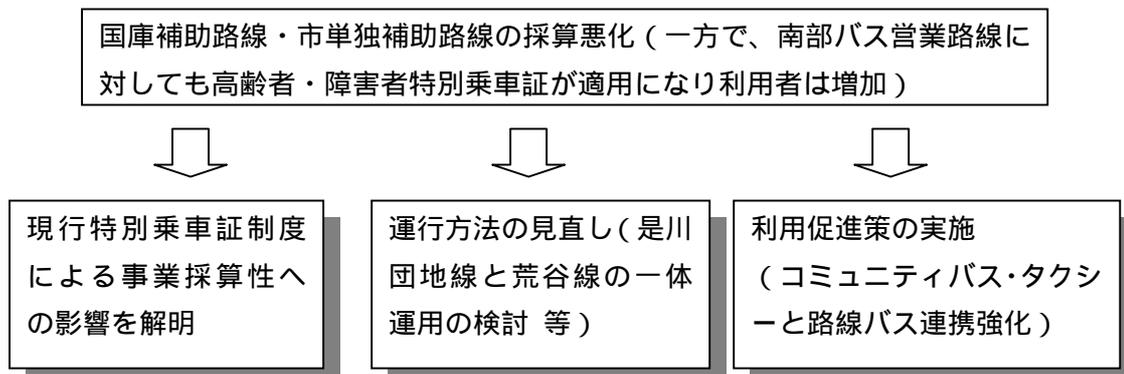


・路線タイプ別相互連携・対応の「イメージ」

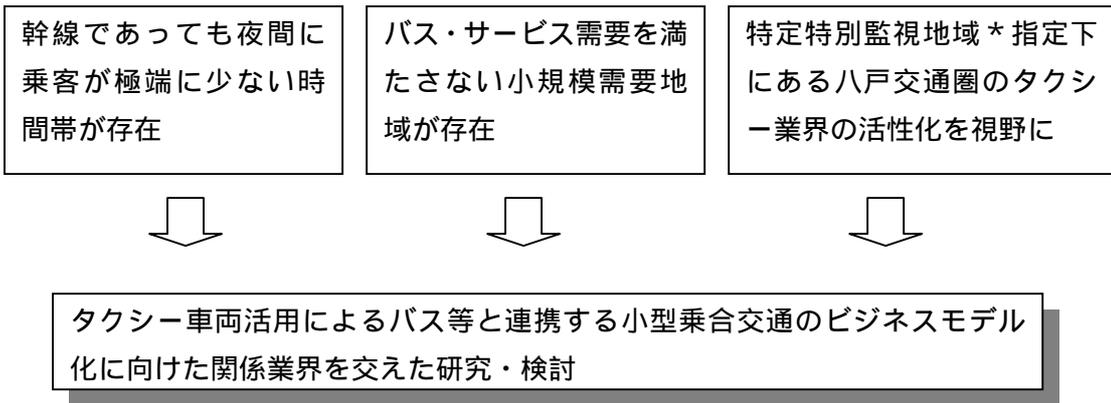
路線のタイプ	相互連携・対応の「イメージ」
採算区間（黒字路線）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公営と民間による共同運行による維持も想定 ・ 幹線的運行を行い、高水準サービス（昼間時10～20分ヘッド）を戦略的に確保
広域路線（市外路線） 不採算区間（赤字路線） * 営業収支率高	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間交通が中心となり、運行の効率化を志向 ・ 昼間時30分間隔（最低でも20往復）を確保
不採算区間（赤字路線） * 営業収支率低	<ul style="list-style-type: none"> ・ （主に公共交通の内部補助*にてカバーし得る範囲での）シビルミニマムとしての不採算区間の維持 ・ ただし、公営民間問わず路線バス方式による合理性を著しく欠く場合は、運営運行方式の適材適所化も視野

* 内部補助… 儲かる路線の利益で儲からない路線の赤字を補填すること

2) 国庫補助路線・市単独補助路線の維持・再編



3) 少需要地域や夜間における小型乗合交通の導入可能性検討



*「特定特別監視地域」…国が供給過剰の兆候がある区域を特別監視区域に指定し、特に、供給の拡大により運転者の労働条件の悪化が懸念される一定の地域を特定特別監視区域に指定し、安易な増車や新規参入がされないよう監視する制度。本年7月11日～平成23年7月10日が指定期間で、県内では八戸と合わせ、青森、弘前の3つの交通圏が指定を受けている。

小牧駅 (バスターミナル5番のりば)

Komaki - Tohkadaï
ビーチミゴン

ビーチバス終了後の足として「ミゴン」が小牧駅→桃花台に向けて運行します。

ミゴン・桃花台バス 共通乗車券3枚 / 900円

ビーチバス運行ルート上であれば、好きな所で降車できます。

時刻表

	平日(月～金)	土曜
22時台		55
23時台	42	08 38
24時台	08 30	08 30

桃花台センターのりば

JR春日井駅のりば

4学区内(北コース海之内、秋野、大仏、志保、香ヶ丘) 南コース浅ヶ丘、楡山、大津、黒川
※北コース・南コースに分け、順次運行します。※

ミゴン・桃花台バス 共通乗車券1枚 / 300円

※ミゴンへの乗車は、乗車券のみとなりますが、乗務員が車内で乗車券のバラ売りも(1枚づつ)いたします。

ミゴン・桃花台バス 共通乗車券3枚 / 900円

※ミゴンへの乗車は、乗車券のみとなりますが、乗務員が車内で乗車券のバラ売りも(1枚づつ)いたします。

桃花台バス運行ルート上フリー下車

小牧市東部地区のご自宅付近までどうぞ

時刻表

平日	18:30～23:00まで 30分間隔
土曜	17:30～22:30まで 30分間隔

時刻表

桃花台/IC春日井駅前/のりば

	平日(月～金)	土曜
21時台		41
22時台	33 40	01 23 41
23時台	03 11 23 36 53	00 11 30 53
24時台	08 24 47	

※1) 時刻は臨時変更による運行状況により異なる場合があります。

(2) バス・サービスの向上・改善のための事業

1) 路線バスにおける「よりわかりやすい行先表示」の設定

東北運輸局事業での「八戸バスマップ作成」の検討

幹線軸路線（八戸駅線等）での共同運行等による利便性向上



(既存ユーザーへの影響も配慮しつつ) あらゆる利用者にとって、よりわかりやすい行先表示に改善し、バス利用利便性を向上

(参考イメージ)

- ・ 中心街を起点とする路線（系統）に限り、「路線ナンバリング」を実施
- ・ 経路（方面）別の「イメージカラー」と「アルファベット1文字」を設定する
（例）根城大橋を經由する路線群；イメージカラー「青」+ アルファベット「N」
田面木を經由する路線群；イメージカラー「赤」+ アルファベット「T」
- ・ 方面別の「アルファベット」に従来付番していた「着番号」（例；八戸駅=60番）を組み合わせる新たな「路線ナンバリング」とする
（例）根城大橋經由八戸駅行き； N 6 0
田面木經由西高校行き； T 6 3

2) 中心街および八戸駅での路線案内

中心市街地活性化と公共交通の連携強化
(「コンパクト&ネットワーク」の都市機能形成)

東北運輸局事業での「八戸バス
マップ作成」の検討



中心街(三日町等)および八戸駅において「路線案内」の情報を提供

維持更新費が廉価で、「使える」情報提供方策やバスマップ・データの活用等について、ハード整備(情報システム・上屋・ポール)とソフト戦略(路線ナンバリング・イメージカラーの設定)の両面から提案

3) 一部エリアの均一運賃やゾーン制等分かり易い運賃・支払方法の採用

現行の「対キロ区間制」の運賃制度では、ひとつの運賃区界が小規模にセグメントされており、煩雑かつ分かりにくい

燃料費高騰の中、事業者の経営効率化につながり、かつ需要喚起につながる運賃体系に見直していく必要がある



一部エリアの均一運賃やゾーン制等分かり易い運賃・支払方法の採用

(参考イメージ)

a) 均一運賃・運賃均一区間の設定

- ・ 分かりやすい運賃であり、定期券・回数券等の精算も容易になる。

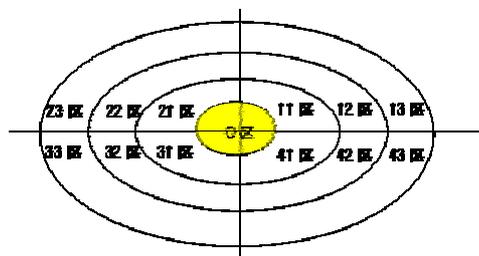
(現在の平均運賃支払額 170~180 円)

b) 50円刻み運賃の提案

- ・ 余計な小銭を心配せずに利用することができる (例) 京都交通(舞鶴市)、伊予鉄バス
- ・ 現行の運賃区界も大きくセグメントすることができる

c) ゾーン制運賃区界の可能性の検討

- ・ 中心街(エリアで設定しても具体的停留所を固定しても可)を起点に、同心円状の運賃区界を設定する。
- ・ 同心円状に設定することでこの先「幹線」から「支線」への乗り継ぎ運賃の設定に役立つ。



バスカード・ICカード・一日乗車券・時間制乗車券等の導入可能性の検討

- * 現在の「回数券」「共通定期券」の精算事務簡素化、バスのスピードアップ、利用ニーズ把握(現金支払 4.2 秒/人 ICカード支払 2 秒/人)