

平成 20 年度 第 3 回地域公共交通会議資料

## 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．地域公共交通の活性化・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  |
| 2．八戸市地域公共交通総合連携計画における目標.....               | 4  |
| 3．計画の区域.....                               | 9  |
| 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.....        | 10 |

平成 21 年 1 月 28 日  
八戸市地域公共交通会議

## 1. 地域公共交通の活性化・再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

本計画では、八戸市における地域公共交通の活性化・再生を目的として、以下に示す3つの方針を設定する。

### 基本方針1 乗合公共交通によるモビリティ確保とネットワーク再編

- 乗合公共交通によって、市民生活に欠かせない移動を持続的に確保することが望ましい地域について、平成18年度に策定した「八戸市公共交通再生プラン」に基づき、以下のように設定する。
  - 公共交通を運行するエリア  
多くの市民に乗合公共交通による移動の機会を確保する（停留所に最大でも1km以内でアクセスできる）一方で、事業効率性の観点から、移動需要の集約が一定程度可能な地域（人口密度500人/km<sup>2</sup>以上）で、乗合公共交通の維持・存続を図る。
  - 確保されるアクセス  
上記の条件を満たす地域にあっては、「1回の乗り換えはあっても中心街に往来できる」水準を乗合公共交通によって確保する。
- 路線バスネットワークの「階層化」を行い、幹線軸の活性化を図る一方、不採算路線では、公営交通と民営交通の相互連携・役割分担のなかで維持する。とりわけ、公共交通需要が小さな地域や時間帯では、地域特性に応じた交通モードへの転換を指向しつつ、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって「育てる公共交通」の仕組みを構築する。

### 方針の設定意義

八戸市内の移動に供される乗合公共交通（路線バスを中心とした乗合型の公共交通）の維持に関する基本方針は、平成18年度に策定された「八戸市公共交通再生プラン」のなかでも示されているが、引き続き市民生活に不可欠な移動を確保していくことが求められる。

乗合公共交通によって市民生活に欠かせない移動を持続的に確保するためには、路線バスネットワークの再編を継続するなかで、効率的な供給形態を指向することが必要であるが、そのための指針となる路線バスネットワークの「階層化」や、公営交通と民営交通の相互連携・役割分担を定めることが求められる。

また、公共交通需要が小規模である地域や時間帯においては、小型車両（タクシー車両）を活用した輸送形態など、地域特性に応じた交通モードへの転換可能性を検討することで、市民の移動を持続的に確保していくことが可能になる。

一方で、本市の場合、とりわけ民営交通が運営する不採算路線のうち、市内のみを運行する路線や、国庫補助基準を下回った路線についての公的補助ルールが確立されてこなかった。しかし、わが国での一般的な補助ルールは、「既存路線の延命措置」を目的としたものであり、市民ニーズに即した公共交通の確保を目的とするものではなかったと考えられる。

そこで、第5次八戸市総合計画等の上位計画において本市の行政理念に掲げる「協働のまちづくり」を公共交通部分野においても推進する意味でも、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって、「育てる公共交通」のスキームを構築することが求められる。

## 路線バスネットワークの「階層化」と相互連携・対応イメージ

| 階層                      |           | 相互連携・対応の「イメージ」                                                                                                                                                                                |
|-------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 市内幹線軸                   |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公営と民営による共同運行による維持も想定する。</li> <li>・ 幹線的運行を行い、高水準サービス（昼間時に概ね20分間隔以上を確保）を戦略的に供給する。</li> <li>・ モビリティ・マネジメントの実施や、運行情報の提供など、利用促進に関する取り組みを充実させる。</li> </ul> |
| 広域路線                    |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村を跨る路線については、民営交通を中心として供給し、運行の効率化や市内路線との連携を指向する。</li> <li>・ 国庫補助基準に満たない路線の補助ルールを構築する。</li> </ul>                                                    |
| 高<br>↑<br>集客性<br>↓<br>低 | 市内路線      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内を運行する不採算路線のうち、一定の集客が見込めるものについては、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって「育てる公共交通」として維持・活性化を図る。</li> </ul>                                                             |
|                         | シビルミニマム路線 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主に公営交通の内部補助<sup>*</sup>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を図る。</li> </ul> <p>ただし、公営民営問わず路線バス方式による合理性を著しく欠く場合は、地域の意思決定を前提に、小型乗合交通への移行などを検討する。</p>         |

<sup>\*</sup>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

## 基本方針 2 市内幹線軸の活性化

- ・ 旺盛な公共交通需要が見込まれ、かつ本市の都市軸となる区間を「市内幹線軸」とする。
- ・ 公営交通と民営交通の双方が地域公共交通のプロバイダーとなる本市の特性を活かし、市内幹線軸では、公営・民営の共同運行化や等間隔運行の実施や継続を視野に、高頻度サービスの確保と事業性の向上を両立させる。
- ・ また、運行情報（遅延情報）やそれに係る施設整備を実施するほか、タクシー事業との連携による夜間運行の検討など「信頼できる路線」「使える路線」にすることで一層の利用促進を図る。

## 方針の設定意義

本市の都市計画マスタープランに示されている「コンパクト＆ネットワーク」の概念に基づき、本市の都市軸となり、かつ旺盛な需要が見込める区間を「幹線軸」として設定し、本市における地域公共交通活性化の中核に据える。

八戸駅線の共同運行化で実践した成果を踏まえ、「幹線軸」となる区間では、事業者間・路線間の運行計画を一体的に調整することで、高水準なサービスの確保と事業性の向上を両立させることが可能になる。

一方で、単なる等間隔運行の実施に止まるのではなく、運行情報（遅延情報）の提供や、それに係る案内施設整備を実施することで、積雪時などの遅延時にも信頼して利用できる環境を整える。また、タクシー事業との連携による夜間時間帯（最終バス以降）の運行を検討することで、利用促進を図る。

### 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

- ・ 運行事業者や路線を問わず、市民や来訪者にとって「使いやすい」路線バスの仕組みを整備することを目的に、以下の点を重点的に取り組む。

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）

路線ナンバリングを活用したバスマップの企画・発行

分かりやすい運賃制度の導入（ゾーン制運賃・均一性運賃等）

「使える」企画乗車券の企画・商品化

#### 方針の設定意義

平成 18 年度に策定した「八戸市公共交通再生プラン」以降、八戸駅線の共同運行化や南郷コミュニティ交通の再編など、おもに路線網再編に関する取り組みを実施してきた。

一方で、公共交通への一層の利用促進を図るためには、初めて利用する来訪者や市民の抵抗感を少しでも緩和できる「分かりやすさ」や「使いやすさ」を充実させる方策に取り組むことが求められる。

ゾーン制運賃や均一性運賃などのわかりやすい運賃体系を導入することはバス利用の促進につながると共に、精算が容易になることなどにより事業者の業務効率化にもつながる。

## 2 . 八戸市地域公共交通総合連携計画における目標

### 基本方針 1 乗合公共交通によるモビリティ確保とネットワーク再編

#### 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

- ・ 基本方針 1 で設定した、市民生活に欠かせない移動を乗合公共交通によって確保することが望ましい地域においては、引き続き公共交通の維持を図っていく。
- ・ 基本方針 1 で示した、路線バスネットワークの「階層化」をもとに、公共交通需要が小さな地域や時間帯では、地域特性に応じた交通モードへの転換のほか、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって「育てる公共交通」の仕組みを構築することで、市民の移動を確保する。

#### 目標となる指標

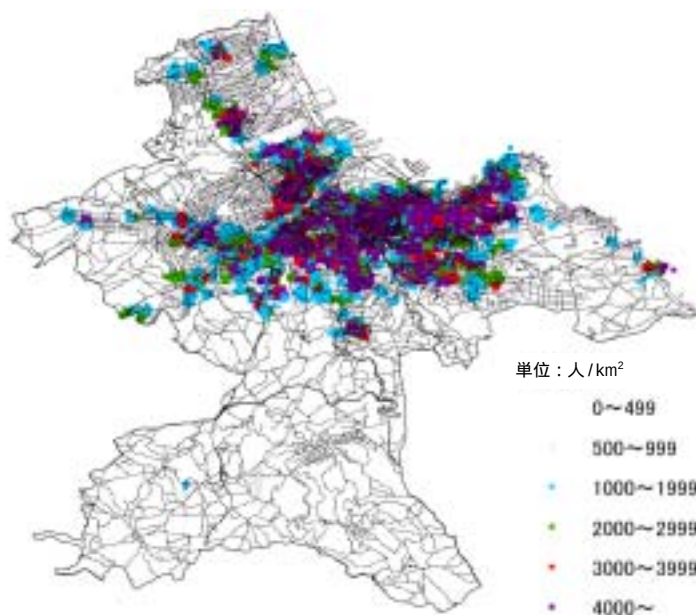
| 現状（平成 20 年度）                              | 目標値（平成 24 年度末）               |
|-------------------------------------------|------------------------------|
| 乗合公共交通による人口カバー率                           |                              |
| バス停から 1km 以内 98%、500m 以内 92%              | バス停から 1km 以内 98%、500m 以内 92% |
| 地域特性に応じた交通モードへの転換や「育てる公共交通」構築のための支援施策の制度化 |                              |
| （未実施）                                     | 制度化（運用）済み                    |

#### バス停留所からの距離別の人口と全人口に占める割合

市内の人口密度分布を図に示す。バス停からの距離と重ね合わせると、バス停留所から半径 500m 以内に居住する人口は全人口の 92%、1km 以内は 98%となる。

| 停留所半径  | 人口      | 人口比率 |
|--------|---------|------|
| 300m以内 | 180,538 | 73%  |
| 500m以内 | 226,917 | 92%  |
| 1km以内  | 242,600 | 98%  |

注)人口は平成 17 年国勢調査による



## 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

- ・ 旺盛な公共交通需要が見込まれ、かつ本市の都市軸となる区間を「市内幹線軸」に設定する。
- ・ 公営交通と民営交通の双方が地域公共交通のプロバイダーとなる本市の特性を活かし、市内幹線軸では、公営・民営の共同運行化や等間隔運行の実施や継続を視野に、高頻度サービスの確保と事業性の向上を両立させる。
- ・ 市内幹線軸は、公共交通需要に応じて、以下の２種類に分けるものとし、それぞれについて確保したいサービス水準の目標値を設定する。

**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、幹線として位置づけられることを目指す

- ・ また、運行情報（遅延情報）の提供やそれに係る施設整備を実施し、「信頼して使える」路線にすることで一層の利用促進を図る。

#### 目標となる指標

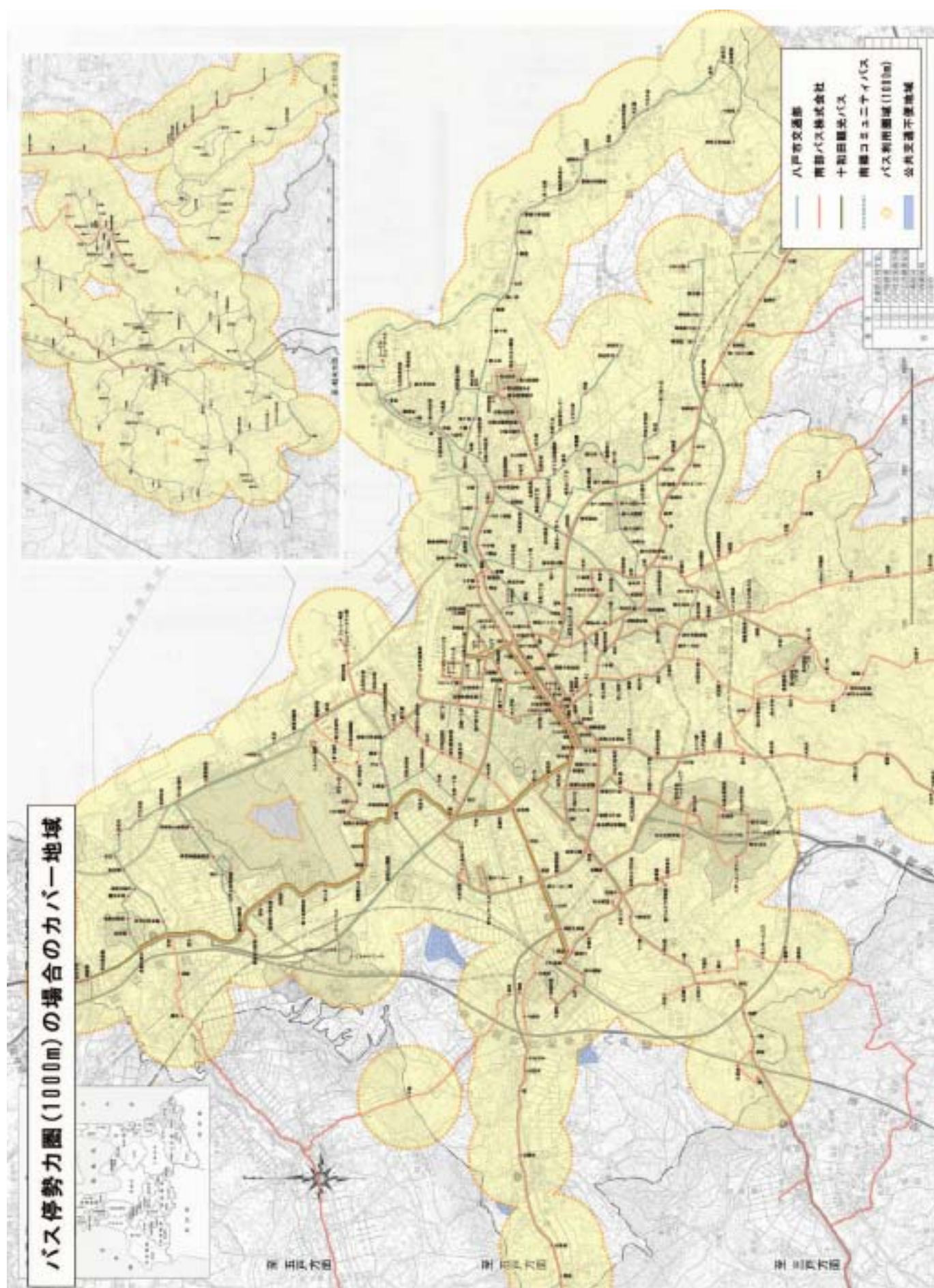
| 現状（平成２０年度）                 | 目標値（平成２４年度末） |
|----------------------------|--------------|
| 市内幹線軸における共同運行化・等間隔運行を実施した数 |              |
| ６幹線軸                       | １０幹線軸        |

# 幹線軸として位置づける区間

本計画の計画期間（平成 21～24 年度）で幹線軸として位置づける区間を以下の通り定める。

| 類型  | 幹線軸の名称                               | 目標運行間隔 | 実施する施策               |
|-----|--------------------------------------|--------|----------------------|
| 幹線  | 八戸駅幹線軸（八戸駅～中心街）<br>＊ と 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        |
|     | 田面木幹線軸（田面木～中心街）                      | 10 分間隔 | 共同運行・等間隔運行の継続        |
|     | 根城大橋幹線軸（根城大橋～中心街）                    | 20 分間隔 | 共同運行・等間隔運行の継続        |
|     | 湊方面幹線軸（中心街～労災病院通）<br>＊ と の各幹線軸の合流で形成 | 10 分間隔 | 等間隔運行の継続             |
|     | 鮫幹線軸（労災病院通～鮫小学校通）                    | 20 分間隔 | 等間隔運行の継続             |
|     | 岬台幹線軸（労災病院通～岬台団地）                    | 20 分間隔 | 等間隔運行の継続             |
|     | 中居林幹線軸（中居林～中心街）                      | 20 分間隔 | 等間隔運行の実施             |
|     | 八太郎幹線軸（中心街～八太郎）                      | 20 分間隔 | 等間隔運行の実施<br>共同運行化の検討 |
| 準幹線 | ニュータウン幹線軸（NT～中心街）                    | 30 分間隔 | 等間隔運行の実施<br>共同運行化の検討 |
|     | 多賀台幹線軸<br>（中心街～西売市～河原木団地～多賀台団地）      | 30 分間隔 | 等間隔運行の実施             |





### 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」路線バスの仕組みを整備する

- ・ 運行事業者や路線を問わず、市民や来訪者にとって「使いやすい」路線バスの仕組みを整備することを目的に、以下の点を重点的に取り組む。

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）

路線ナンバリングを活用したバスマップの企画・発行

分かりやすい運賃制度の導入（ゾーン制運賃・均一性運賃等）

「使える」企画乗車券の企画・商品化

#### 目標となる指標

| 現状（平成 20 年度）                  | 目標値（平成 24 年度末） |
|-------------------------------|----------------|
| 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             |
| 事業者共通のバスマップの企画・発行             |                |
| （未実施）                         | 開始および各年の改訂の実施  |

### 3 . 計画の区域

計画の区域は、青森県八戸市全域とする。

#### 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

| 事業 1 乗合公共交通のネットワーク再編                                                      |            |           |                  | 目標 1                   | 目標 2            | 目標 3                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|------------------|------------------------|-----------------|------------------------|----|
| 事業 1 - 1 市内幹線軸における等間隔運行・共同運行化の実施                                          |            |           |                  |                        |                 |                        |    |
| ・既存のバス路線網を再編。<br>・市内幹線軸における等間隔運行を実施するとともに、実施効果が見込める路線については、共同運行化を検討・実施する。 | 事業者<br>(市) |           | 2 1 年度<br>上 : 下  | 2 2 年度<br>上 : 下        | 2 3 年度<br>上 : 下 | 2 4 年度<br>以降           |    |
|                                                                           |            | 是川        | 実施検討             | 等間隔運行の実施<br>* 共同運行化の検討 |                 | 評価                     | 継続 |
|                                                                           |            | 八太郎       | 実施検討             | 等間隔運行の実施<br>* 共同運行化の検討 |                 | 評価                     | 継続 |
|                                                                           |            | N T       | 実施検討             |                        |                 | 等間隔運行の実施<br>* 共同運行化の検討 |    |
|                                                                           |            | 多賀台       | 実施検討             |                        |                 | 等間隔運行の実施               |    |
| 事業 1 - 2 夜間における乗合タクシーの導入                                                  |            |           |                  |                        |                 |                        |    |
| ・夜間の小規模需要時間帯における乗合タクシーの導入を検討、実施する。                                        | 事業者<br>(市) |           | 2 1 年度<br>上 : 下  | 2 2 年度<br>上 : 下        | 2 3 年度<br>上 : 下 | 2 4 年度<br>以降           |    |
|                                                                           |            | 市内<br>幹線軸 | 実施検討<br>実験運行計画策定 | 実験運行                   | 評価              | (可能であれば)継続             |    |

##### 小型乗合交通の導入イメージ

- 路線バス需要が低下する、夜間・休日等の時間帯に限定して、バスの運行経路もしくは、鉄道駅（八戸駅）や中心街から郊外団地までの輸送を行う。
- 八戸駅線共同運行化（2008年4月実施）により、夜間・休日における利用者の増進は顕著である（特に、休日の18～21時台）のだが、八戸駅で鉄道と連絡しない時刻に設定されている便は、未だに「空気を運ぶ」場合が多い。
- 一方で、八戸駅や中心街には、多くのタクシーが待機しているものの、とりわけ八戸駅の場合は、最終新幹線到着後に「回送」で去るタクシーが少なからずあることから、それを活用した小型乗合輸送の検討があってもよい。

##### 参考事例 ミゴン（愛知県小牧市）

- 愛知県小牧市の桃花台ニュータウンで運行されている乗合タクシー。
- 同地区では、名古屋市への通勤・通学需要に対応した交通機関が弱かった。
- そこで、JR春日井駅（中央本線）へのバス交通が終了する深夜時間帯や、新交通システム「ピーチライナー」（平成18年9月末日で廃止）の端末輸送手段として運行が開始された。



- 7人乗りのワゴン車を使用し、1乗車300円（ピーチライナーの端末路線）または900円（JR春日井駅への深夜バス補完路線）で利用可能。自宅前での降車（ピーチライナーの端末路線）もしくは、路線上のフリー降車（JR春日井駅への深夜バス補完路線）が可能。
- ホームページ <http://www.aoi-komaki.co.jp/html/migon-zikoku.html>

| 事業 2    わかりやすい運賃体系の整備                                                              |            | 目標 1         |    | 目標 2   |    | 目標 3   |  |          |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------|----|--------|----|--------|--|----------|
| 事業 2 - 1    運賃体系の変更                                                                |            |              |    |        |    |        |  |          |
| ・現在の運賃区界を改定。<br>・細かすぎず、小銭不要な運賃制度を設定しつつ、中心街等での乗継に配慮した仕組みを構築。                        | 事業者市       | 2 1 年度       |    | 2 2 年度 |    | 2 3 年度 |  | 2 4 年度以降 |
|                                                                                    |            | 上    下       |    | 上    下 |    | 上    下 |  |          |
|                                                                                    |            | 実施検討<br>収支予測 |    | 実施（試行） |    | 評価     |  | 継続       |
| 事業 2 - 2    企画乗車券の企画・商品化                                                           |            |              |    |        |    |        |  |          |
| ・観光施設や商業施設とタイアップした企画乗車券の開発。<br>・一日乗車券等の企画・開発。<br>・事業 2 - 1 に係るゾーン制運賃の試行に先行させて実施する。 | 事業者市<br>企業 | 2 1 年度       |    | 2 2 年度 |    | 2 3 年度 |  | 2 4 年度以降 |
|                                                                                    |            | 上    下       |    | 上    下 |    | 上    下 |  |          |
|                                                                                    |            | 企画           | 試行 |        | 評価 | 本格実施   |  |          |

### 企画乗車券の企画・商品化の考え方

事業者ごとの一日乗車券や、バス事業者へのメリットの小さい「八戸えんじょいカード」に代わる、インパクトある企画乗車券の設定を検討し、試行する。なお、運賃体系の変更を試行する前に先行させて実施することで、運賃体系変更に伴うインパクトを評価する。

#### 【事例】ストラスブール市（フランス）におけるチケット

- 時間制乗車券（1人用）；  
最初のバスの乗車から 24 時間以内に限り、市内全路線あるいは一定のゾーン内が乗り放題となる。導入の場合、有効期間の設定方法を検討する必要がある。
- 家族乗車券（trio チケット）；  
同一行程の 3 人が 1 枚のチケットで、市内全路線あるいは、一定のゾーン内が乗り放題となる。家族や友人との利用を想定。最初のバスの乗車から 24 時間以内に限り有効。土休日だけでも効果がある。

#### 【その他想定例】

- 入館料付乗車券； 温浴施設・観光施設の入館料付乗車券

### 運賃体系の変更イメージ

#### 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。

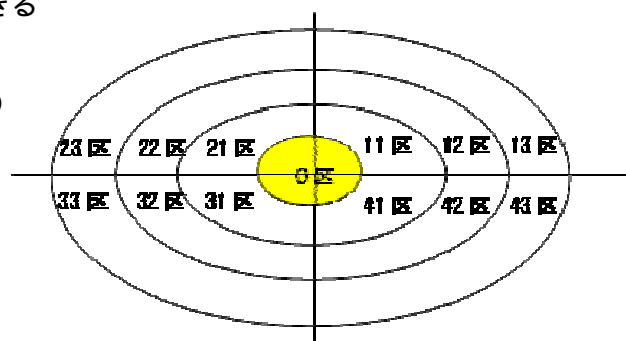
（現在の平均運賃支払額 170～180 円）

#### 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、あるいは、停留所を固定）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。



| 事業3    わかりやすい公共交通情報案内の整備                                        |          | 目標1   | 目標2    | 目標3   |        |
|-----------------------------------------------------------------|----------|-------|--------|-------|--------|
| 事業3 - 1    「はちのへバスマップ（仮称）」の発行                                   |          |       |        |       |        |
| ・観光客、生活者ともに「使える」バスマップを地域情報とともに提供する。                             | 市        | 21年度  | 22年度   | 23年度  | 24年度以降 |
|                                                                 | 事業者      | 上 ↓ 下 | 上 ↓ 下  | 上 ↓ 下 |        |
|                                                                 | その他      | 検討継続  | 継続的な発行 |       |        |
| 事業3 - 2    路線ナンバリングの設定とLED・方向幕・停留所での対応                          |          |       |        |       |        |
| ・路線ナンバリングを設定し、LED・報告幕を改修、掲出。<br>・中心街・八戸駅等の主要停留所における路線ナンバリングの対応。 | 市<br>事業者 | 21年度  | 22年度   | 23年度  | 24年度以降 |
|                                                                 |          | 上 ↓ 下 | 上 ↓ 下  | 上 ↓ 下 |        |
|                                                                 |          | 準備    | 実施     |       |        |

### 「中心街(三日町・八日町・朔日町・神明宮前)止め」の「方面番号」の考え方

(案) 新規の記号として「C(Central)」を設置し、着番号とともに表示

### 「着番号」と「経由地」の関連の考え方；

(例) 旭ヶ丘営業所の着番号は2つ設定されており、経由地によって異なる番号を用いている(館花下経由=3、吹上経由=30)

同様に、多賀台団地(河原木団地まわり=68、八太郎まわり=58)

鯨小学校通(白銀経由=10、砂森経由=20)

シルバー病院(日計経由=59、第三停留所経由=56)

是川団地(こどもの国通経由=40、支所前経由=42)

10の位で分けているものと、1の位で分けているものがある

(案) 1の位の違いで経由地を表現する方法に統一する

### 「八戸駅発」の系統の表示についての考え方

(案) 中心街(三日町・八日町)を止まり； C+着番号

中心街を通過して、連続運行するケース； 中心街通過時の方面記号+着番号

大杉平・八戸営業所止まり； F+着番号

NT(ウルスラ)行き、八食センター行； 方面記号は掲出せず

\* 中心街発のナンバリングと同一番号が運行していると紛らわしくなる

### 車両

- ・ 方向幕・LEDの改修は、平成22年12月(新幹線延伸)を目途に行う。
- ・ 上記作成について、「活性化・再生法」の事業予算等の活用を検討する。

### 停留所

- ・ 中心街停留所(十三日町、三日町(八日町)、六日町、十六日町、神明宮前)では、停留所にも「方面記号」のシールを貼付し、可能であれば時刻表に「ナンバリング(新系統番号)」の掲出を行う。
- ・ 他の停留所への展開については、時刻表作成等に係るシステムの改修を見込んで進めるものとする。

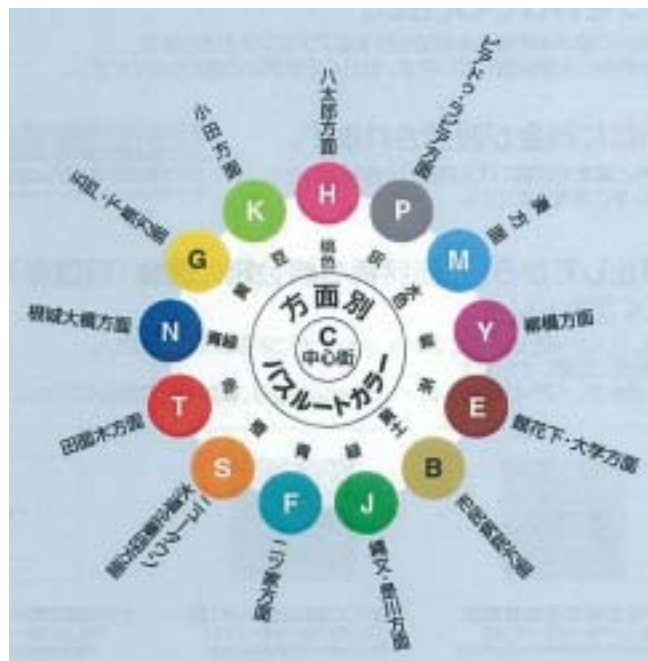
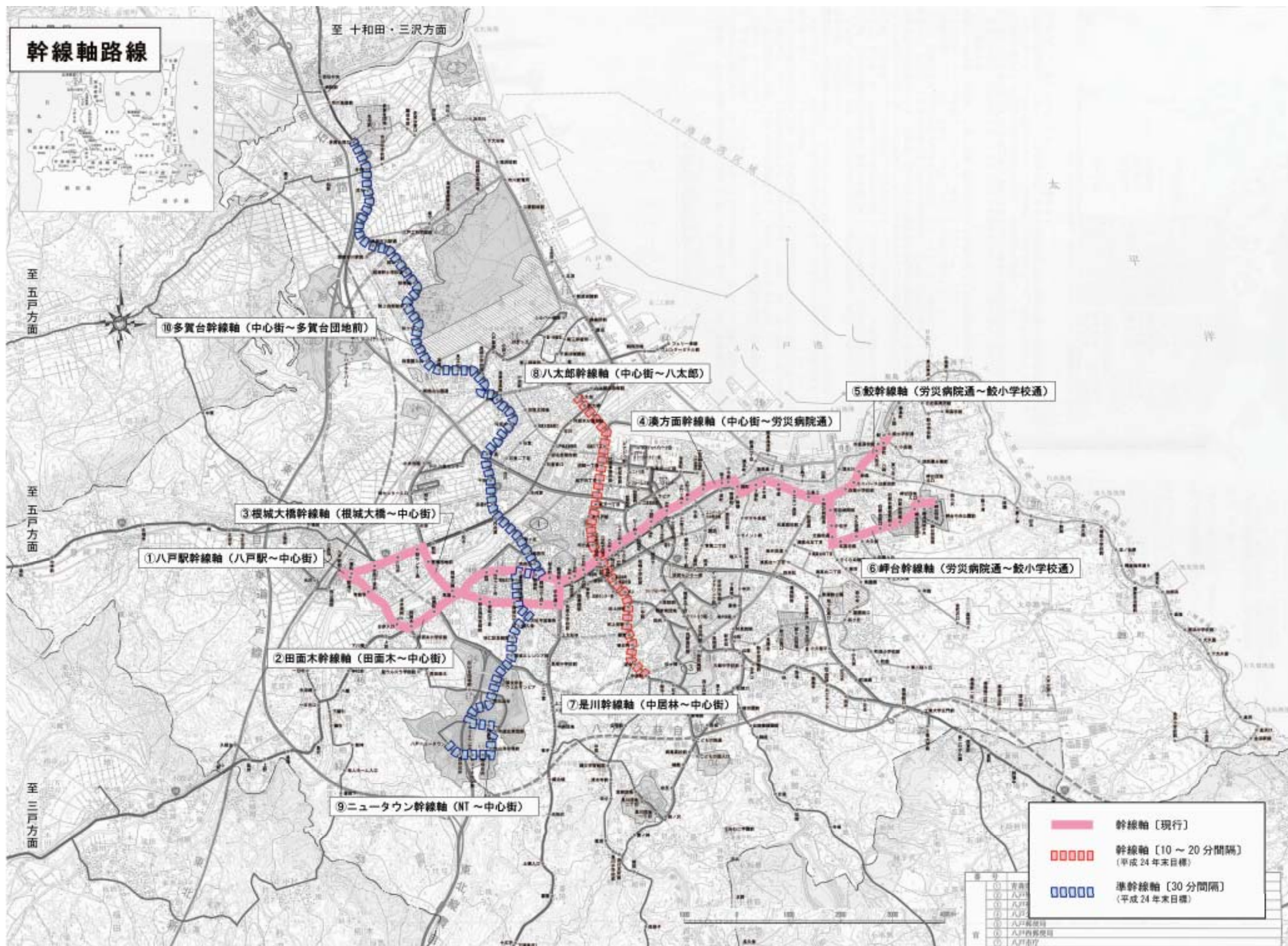


図 方面別バスルートカラー



図 バス停カラーリングのイメージ

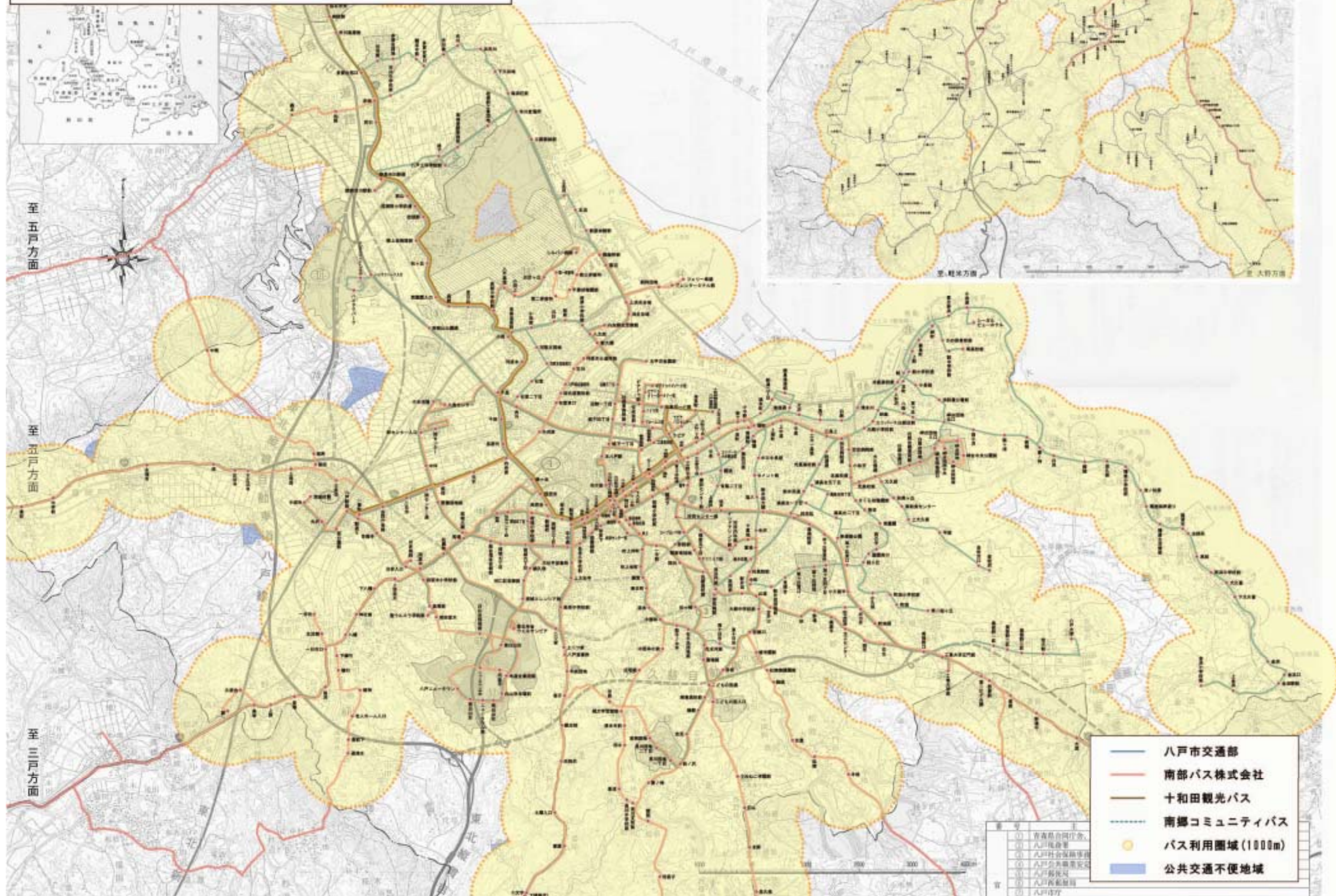
# 幹線軸路線



|                                             |                             |
|---------------------------------------------|-----------------------------|
| <span style="color: pink;">—</span>         | 幹線軸〔現行〕                     |
| <span style="color: red;">- - - - -</span>  | 幹線軸〔10～20分間隔〕<br>(平成24年末目標) |
| <span style="color: blue;">- - - - -</span> | 準幹線軸〔30分間隔〕<br>(平成24年末目標)   |

|   |     |
|---|-----|
| ① | 青森県 |
| ② | 八戸市 |
| ③ | 八戸市 |
| ④ | 八戸市 |
| ⑤ | 八戸市 |
| ⑥ | 八戸市 |
| ⑦ | 八戸市 |
| ⑧ | 八戸市 |
| ⑨ | 八戸市 |
| ⑩ | 八戸市 |

# バス停勢力圏(1000m)の場合のカバー地域



# 三日町からの運賃区間図

至 十和田・三沢方面

至 五戸方面

至 五戸方面

至 三戸方面

三日町・八日町

- 100円～149円
- 150円～199円
- 200円～249円
- 250円～299円
- 300円～399円
- 400円～499円
- 500円以上

- (1) 青森県合庁庁舎、八戸保健所
- (2) 八戸警察署
- (3) 八戸社会福祉センター
- (4) 八戸公共職業安定所
- (5) 八戸郵便局
- (6) 八戸内郵便局
- (7) 八戸市庁

