

平成 20 年度 第 4 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 素案について

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.....	7
3 . 計画の区域.....	10
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.....	11

平成 21 年 2 月 19 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

1 - 1. 基本理念 ~八戸市地域公共交通総合連携計画が目指すもの~

八戸市地域公共交通総合連携計画は、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「よくする」ことはもちろんですが、そうすることにより、魅力的で活力ある地域社会の実現につなげるとともに、より多くのひとたちにその現状を見つめなおしていただき、「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こそが大事な目的です。

以下に示した2つの基本理念は、この計画を着実に実践することで目指したい公共交通の姿をまとめたものです。

基本理念1 (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」と感じていただける公共交通サービスを実現します。

- ・ 自家用車(クルマ)は、「いつでも」「どこへでも」行くことができる便利な移動手段です。しかし、通勤や帰宅交通が集中する時間帯には渋滞を招く原因にもなっています。路線バスをはじめとした公共交通は、クルマよりも少ない台数で多くの人を運ぶことができます。そのため、八戸の渋滞を減らし、環境にもやさしい交通を実現することができるのです。
- ・ しかし、市内には多くのバス路線が運行されていますが、「使いたい時間にバスがない」「どの路線に乗ればよいか分からない」といった課題もあります。そのため、「ちょっとバスを使おうかな?」と思っても、なかなか使えない。こうした経験をされた市民の方も多いのと思われます。
- ・ この計画では、中心街を起点として多くの利用者が見込まれる区間を「市内幹線軸」と位置付けて等間隔運行を実施するほか、バスを走らせるほどのニーズが高くない地域や時間帯においては、タクシー車両を活用した乗合輸送などへの転換を図り、(クルマほどではないけれど)“意外と”使える”公共交通サービスの提供を目指します。
- ・ また、各停留所や中心街、八戸駅などでの「分かりやすい路線案内」を実施するほか、「はちのへバスマップ(仮称)」の発行など、情報提供の充実を図り、「乗りたいバスに迷わず乗れる」サービスの提供を目指します。

基本理念2 地域・交通事業者・八戸市が三位一体となり、地域公共交通を見つめなおし、育て、そして次世代に引き継ぎましょう。

- ・ 現在の路線バスサービスは、交通事業者がルートや時刻表を定め、それに対して必要に応じて八戸市など行政が公的補助を投入することで維持されてきました。
- ・ しかし、バス利用者が減少する一方で、人口増加も見込めない現状のなか、交通事業者の経営努力のみでは、日常の通勤・通学、通院、買物に不可欠な「足」を持続的に確保することはできません。そのため、地域の「足」を守るためには、私たち市民が納めた貴重な「税金」を一定程度投入することが不可欠であると言えます。しかし、「空気を運ぶバス」に「税金」を投入することは、けっして効率的とはいえませんし、現在は「どの路線」に「どの程度の税金」が投入されているかが広く知らされていないことも事実です。
- ・ これからの公共交通は、地域と交通事業者、八戸市が三位一体となって「育てていく」ことが求められます。公共交通の現況に関する「情報開示」を着実に実施し、現在の地域公共交通を見つめなおすことから始めます。
- ・ そして、私たちの生活のために、そして次代を担う子どもたちに公共交通という「地域資源」を理想的な形で引き継ぐためにも、「真に必要な交通サービス」を三位一体で「育てる」仕組みをつくりたいと考えます。

1 - 2 . 基本方針

先に示した「基本理念」に基づいた公共交通施策を実施するために、本計画では、以下に示す「基本方針」を設定します。

基本方針 1 路線バスネットワークの「階層化」と「育てる公共交通」のスキームづくり

- ・ 路線バスネットワークの「階層化」を行い、高頻度・等間隔運行を実現する「市内幹線軸」とともに、南郷区や近隣市町村を結ぶ「広域路線」を定め、八戸市の都市軸として公共交通の活性化を図ります。
- ・ 一方で、通勤・通学、買物、通院などに不可欠な「足」を確保するために、公営交通と民間交通の相互連携はもとより、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって、地域公共交通を見つめなおし、育てる仕組み（「育てる公共交通」のスキーム）を構築します。

路線バスネットワークの階層化

八戸市では、公営・民間あわせて、約 170 系統の路線バスが運行（平成 20 年 4 月現在）されていますが、複数の路線が同一の経路を運行している区間（例えば、田面木 三日町・八日町間、中居林 三日町・八日町間）も多くあります。しかし、一部の区間を除いては、事業者単位・路線単位で時刻表を設定しているため、「この区間には多くのバスが運行されている」ことが利用者にとって分かりにくい現状にあります。

また、市営バスと南部バスが共同運行化した八戸駅線（八戸駅 中心街間）でさえも、同区間を 10 分等間隔で運行されていることが、市民や来訪者に十分に伝えきれていない現状にあります。

一方で、こうした区間では、大規模な商業施設、医療機関のほか学校なども立地し、沿線人口も多いことから、八戸市の都市軸・交通軸として多くの交通需要がありますが、多くの市民が車で移動しており、交通混雑を招いています。

そこで、現在の路線バスネットワークの階層化を行い、「市内幹線軸」では、高頻度・等間隔の運行を戦略的に実施し、市民や来訪者に「意外と使える」と感じていただけるサービスを確保します。

また、南郷区や近隣市町村を結ぶ「広域路線」の維持に関しては、県が主宰する青森県バス交通等対策協議会のほか、本会議（八戸市地域公共交通会議）でも、必要性や運営・運行形態のあり方について議論していきます。

「育てる公共交通」（協働交通）

市内のバス路線には、不採算路線も数多くあり、公的補助を投じて維持しているケースも少なくありません。「地域の足」を公共交通で確保していくためには、市税などの公的財源を一定程度投じる必要があると考えます。しかし、現状として、需要の少ない地域や時間帯であっても、「市内幹線軸」と同じ「路線バス」という運行形態でカバーしています。これも「空気を運ぶバス」を生みだす一因となっています。

そこで、需要の少ない市内交通については、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を検討することで、「地域の足」を効率的かつ持続的に確保していくことが求められます。

また、路線バスに対する補助は、あくまで既存路線の維持（赤字補填）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ます。

そこで、「八戸市協働のまちづくり基本条例」や「第5次八戸市総合計画」などの上位計画で、八戸市の重要な行政理念となっている「協働のまちづくり」の手法を公共交通の分野においても推進すべき必要性や、「八戸市公共交通再生プラン」（平成19年3月）のアクションプランのひとつとして「地域協働型公共交通システムの導入促進」が位置づけられていた経緯も踏まえつつ、地域や交通事業者、八戸市が三位一体となって取り組む「育てる公共交通」（協働交通）のスキームを構築することが求められています。

地域や沿線企業、学校などが「地域の公共交通をよくしよう」と発意した取り組みのほか、交通事業者が地域や企業などと連携して、既存路線の再編を図ろうとする取り組みを支援するのが「育てる公共交通」（協働交通）のスキームです。具体的な支援方策は、引き続き検討して参りますが、その第一歩として、毎年の利用実態や補助に関する状況のほか、交通事業者の取り組みについて、本会議での報告を行い、現在の運営・運行形態が適当なものであるかを見つめなおします。

路線バスネットワークの「階層化」と取り組みのイメージ

階層	取り組みのイメージ	計画・運営主体
市内幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> ・公営と民営による共同運行による維持も想定する。 ・幹線的運行を行い、高頻度・等間隔運行を戦略的に供給する。 ・深夜帯の乗合タクシーの運行、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、交通事業者による自律的な運行を継続させる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・八戸市 ・交通事業者 * 地域公共交通会議を通じたモニタリングの実施
広域路線	<ul style="list-style-type: none"> ・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図る。 ・国庫補助基準に満たない路線の補助ルールを構築する。 ・交通事業者は、毎年の利用実態や補助の状況、自身の取り組みについて、八戸市地域公共交通会議での報告を行い、現在の運営・運行形態が適当なものであるかを随時見つめなおす。 	
市内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・上記に該当しない既存のバス路線については、交通事業者による維持を基本としつつも、公営・民営を問わず、毎年の利用実態や補助の状況、自身の取り組みについて、八戸市地域公共交通会議での報告を行い、現在の運営・運行形態が適当なものであるかを随時見つめなおす。 ・公共交通需要の低い地域や時間帯を運行し、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や「育てる公共交通」の取り組み支援を検討する。 	
育てる公共交通（協働交通）への取り組み支援	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議で認定された、下記の「育てる公共交通」に関する取り組みについて、従来の路線バス補助とは別途の枠組みで、八戸市が支援するもの。（但し、八戸市が財政支援を行うものは、既存路線の再編を目的としたものを原則とする。） 地域や沿線企業、学校等の発意により、交通サービスを確保する取り組み 交通事業者が地域や学校・企業等と連携して、既存路線の再編を利用促進や利便性の向上とともに図る取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域、学校、企業 ・交通事業者 * 地域公共交通会議が認定

基本方針 2 市内幹線軸の活性化

- ・ 公共交通需要が高く、かつ八戸市の都市軸・交通軸となる区間を「市内幹線軸」として位置づけ、公共交通活性化の中核に据えます（基本方針 1 を参照）。
- ・ 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八戸市の特性を活かし、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ます。
- ・ また、停留所における路線案内の充実、運行情報（遅延情報）の提供を実施するほか、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ります。

方針の設定意義

「第 5 次八戸市総合計画」や「八戸市都市計画マスタープラン」などの上位計画には、「コンパクト & ネットワーク」という全市的な土地利用の方向・概念が示されています。また、平成 20 年 7 月には、「八戸市中心市街地活性化基本計画」が内閣総理大臣の認定を受けています。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。

このことを踏まえつつ、八戸市の都市軸・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、八戸市における地域公共交通活性化の中核に据えます。

八戸駅線の共同運行化で実践した成果を踏まえ、「市内幹線軸」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ります。

一方で、等間隔運行の実施にとどまらず、停留所における路線案内の充実、中心街などでの運行情報（遅延情報）の提供、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ます。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）の運行も視野に、「意外と使える」と思っただけのサービスを提供します。

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として、以下の点を重点的に取り組みます。

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

方針の設定意義

八戸市では、「八戸市公共交通再生プラン」の策定以降、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ました。

しかし、共同運行化や路線網再編の取り組みだけでは、はじめて利用する来訪者や市民が「どのバスに乗ればよいか分からない」という抵抗感を緩和することができません。「分かりやすい」案内の充実や「使える」企画乗車券等の商品化を行い、市民や来訪者の交通手段として「選ばれる」公共交通を目指します。

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に関する方針

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」(協働交通)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

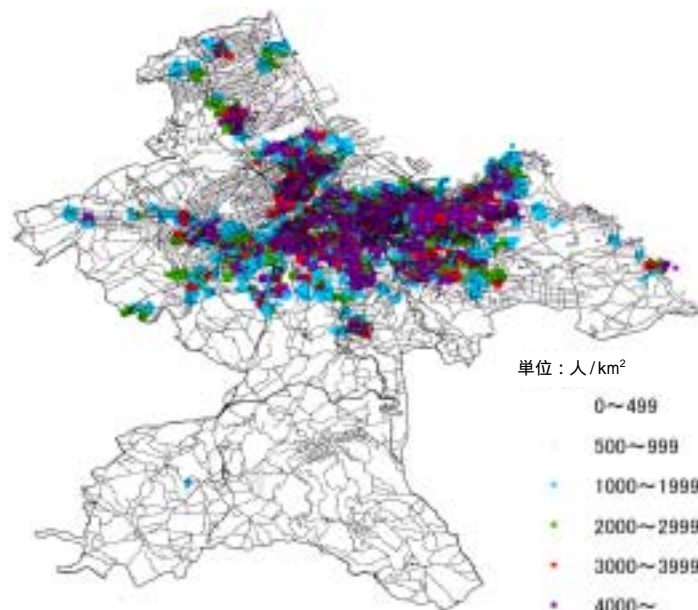
現状(平成20年度)	目標値(平成24年度末)
乗合公共交通による人口カバー率	
バス停から1km以内98%、500m以内92%	バス停から1km以内98%、500m以内92%
「育てる公共交通」(協働交通)に係る制度設計	
(未実施)	制度化(運用)済み

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に関する方針

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、かつ八戸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八戸市の特性を活かし、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。

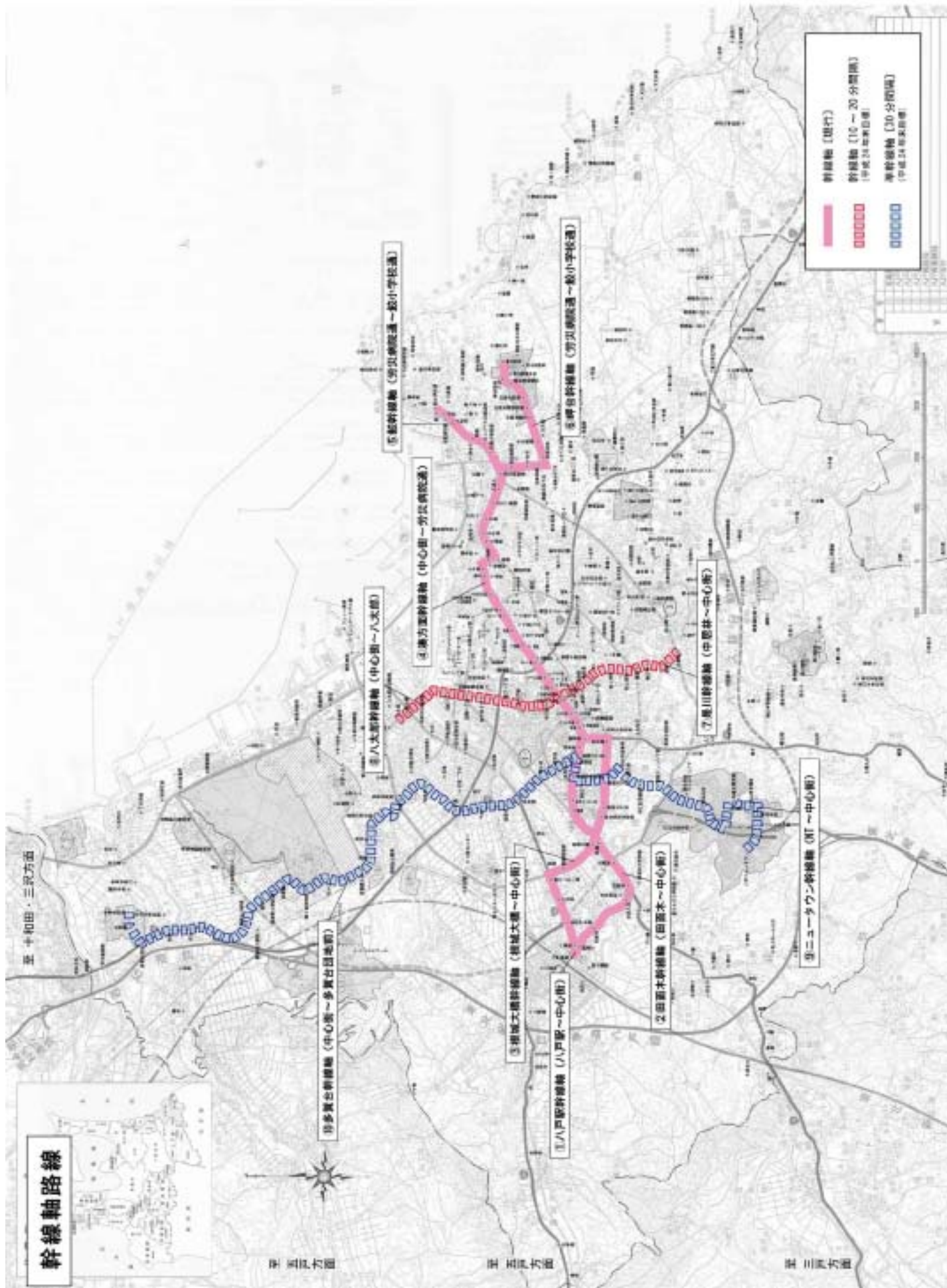
目標となる指標

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） * 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） * 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 共同運行化の検討
準幹線	ニュータウン幹線軸（ニュータウン～中心街）	30分間隔	等間隔運行の実施 共同運行化の検討
	多賀台幹線軸（中心街～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）

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

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
分かりやすい運賃制度の導入	
（未実施）	実施
「使える」企画乗車券の企画・商品化	
（未実施）	実施
主要停留所における共通時刻表・路線図・路線案内の掲出	
（未実施）	実施
中心市街地及び八戸駅におけるバス情報案内の実施	
（未実施）	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 市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト							
<ul style="list-style-type: none"> 既存のバス路線網を再編。 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(市)		21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度 以降	
		是川	実施検討	等間隔運行の実施 * 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 * 共同運行化の検討		評価	継続
		NT	実施検討			等間隔運行の実施 * 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 小型乗合交通ビジネスモデル化プロジェクト							
<ul style="list-style-type: none"> 夜間や休日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(市)		21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度 以降	
		市内幹線軸	実施検討 実験運行計画策定	実験運行	評価	(可能であれば)継続	
事業1-3 育てる公共交通(協働交通)構築プロジェクト							
<ul style="list-style-type: none"> 主に市単独補助路線などを対象に沿線住民の積極的関与を前提とした運行スキームへの転換を図る 	事業者沿線住民(市)		21年度 上 ↓ 下	22年度 上 ↓ 下	23年度 上 ↓ 下	24年度 以降	
		市内	沿線住民・事業者と協議 試験運行	試験運行の継続・他路線での適用検討		継続	

事業1-1 等間隔運行・共同運行化イメージ

- 幹線路線では、利用者が利用しやすい等間隔運行の実施を検討する。
- 特に、効果が見込まれる場合は、同一路線に乗入れている複数のバス会社が運行時間や運賃額を調整し、乗車券の一部を共通化するなどの共同運行の実施を検討する。

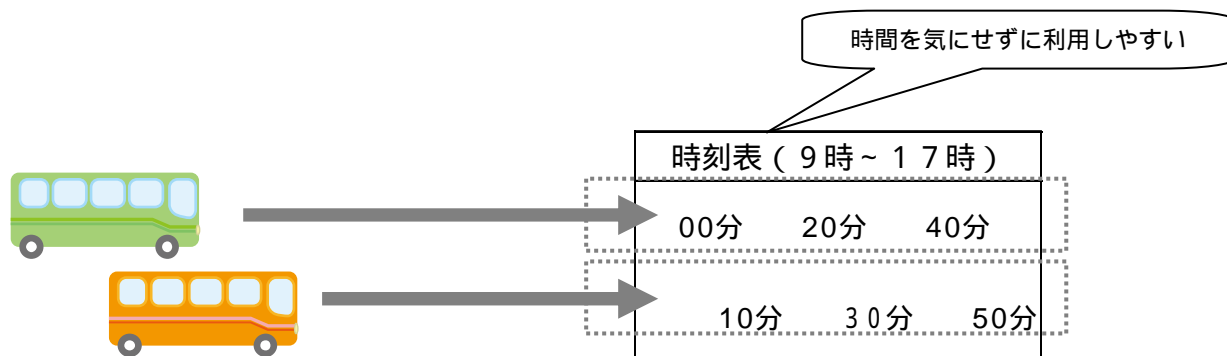


図 複数のバス会社による等間隔運行・共同運行イメージ例

事業1 - 2 夜間における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（平成20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、21時以降で鉄道と連携しない便は、かなり利用者が減少する。
- ・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を行う。

【事例】ミゴン（愛知県小牧市）

- ・愛知県小牧市の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ため、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。



Photo M. Fukunishi

事業1 - 3 育てる公共交通（協働交通）への転換イメージ

- ・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、具体には、市が単独補助により維持している路線のうち、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る。
- ・平成21年度上半期においては、2路線（地域）程度をモデル的に抽出し、沿線住民や関連事業者等の意思・意欲を確認（協議）の上、下半期における実験運行を実施する（事業費の一部として運行負担金を支出する）。
- ・平成22年度以降も他路線での適用も視野に入れ、事業スキームの成熟化を図る。



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 運賃体系再構築プロジェクト					
<ul style="list-style-type: none"> 現在の運賃区界を改定。 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	21年度	22年度	23年度	24年度以降
		上	下	上	
		実施検討 収支予測	実施（試行）	評価	継続
事業2 - 2 企画乗車券企画・商品化プロジェクト					
<ul style="list-style-type: none"> 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。 一日乗車券等の企画・開発。 事業2 - 1の運賃体系の再構築に先行させて実施する。 	事業者市企業	21年度	22年度	23年度	24年度以降
		上	下	上	
		企画	試行	評価	本格実施

事業2 - 1 運賃体系再構築の考え方

運賃均一区間等の設定の検討

利用者にとって分かりやすい運賃であり、事業者にとっても定期券・回数券等の精算が容易になるメリットがある。（参考：現在の八戸市内の平均運賃支払額 170～180円）

50円刻み運賃の提案の検討

余計な小銭を心配せずに利用することができるとともに（小児運賃は、大人運賃÷2+5円など）現行の運賃区界も大きくセグメント（区分）することができる。（例）京都交通（舞鶴市）、伊予鉄バス（松山市）

事業2 - 2 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商品化について、運賃体系の再構築に先行させて実施（施行）することも視野に入れ、企画・検討する。

【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。土曜・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

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)」発行プロジェクト						
・観光客、生活者ともに「使える」バスマップを提供するとともに、モビリティ・マネジメント施策としての活用策を検討する。	市事業者(その他)	21年度	22年度	23年度	24年度以降	
		上 : 下	上 : 下	上 : 下		
		試供的配布	継続的な配布			
事業3 - 2 路線ナンバリング設定プロジェクト						
・路線ナンバリングを設定し、LED・方向幕を改修・更新する。	事業者市	21年度	22年度	23年度	24年度以降	
		上 : 下	上 : 下	上 : 下		
		準備	実施	評価	継続	
事業3 - 3 等間隔運行路線情報戦略プロジェクト						
・等間隔運行路線(市内幹線軸)の主要停留所において、共通時刻表・路線図・路線案内の掲出を行うとともに、紙・ウェブ媒体による周知広報を実施する。	事業者市	21年度	22年度	23年度	24年度以降	
		上 : 下	上 : 下	上 : 下		
		準備	実施	継続		
事業3 - 4 バス情報案内システム導入プロジェクト						
・中心市街地及び八戸駅構内にて路線バス行先案内システムを設置する。	市	21年度	22年度	23年度	24年度以降	
		上 : 下	上 : 下	上 : 下		
		準備	準備	実施	評価	継続

事業3 - 1 「はちのへバスマップ(仮称)」の発行のイメージ

平成21年度公共交通活性化プログラム事業により東北運輸局が作成した「はちのへバスマップ(仮称)」を今後も適宜更新し、観光客や市民に提供するとともに、自発的なバス利用の促進を図る「モビリティ・マネジメント」のツールとしての活用を図る。



図 平成21年度版「はちのへバスマップ(仮称)」

事業3 - 2 路線ナンバリングの設定とLED・方向幕での対応

分かり易い方面別記号と路線番号の設定

たとえば、「中心街（三日町・八日町・朔日町・神明宮前）」の「方面番号」は「C（Central）」とするほか、方面別の代表的な地名をアルファベット記号で作成し、停留所や路線図で示すときは「ルートカラー」を表示する。さらに、具体の路線を2桁の数字で示す。



バス車両のLED・方向幕のナンバリングの対応

方向幕・LEDの改修は、平成22年12月（新幹線七戸駅・新青森駅延伸）を目途に行う。

図 方面別バスルートカラーイメージ

事業3 - 3 停留所やウェブ上における共通時刻表・路線図・路線案内の掲出のイメージ

- ・ 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「方面記号」のシールを貼付し、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。

【共通時刻表の例】八戸駅

中心街 （十三日町・三日町（八日町））方面 10分おきで運行	
根城大橋経由 中心街方面	
9～17 時台	20分おきに運行 毎時 00・20・40分 発
田面木経由 中心街方面	
9～17 時台	20分おきに運行 毎時 10・30・50分 発

【路線案内の例】三日町 B e F M 前

M 湊方面のりば
鯨行き・岬台団地行き

P ラピア・ピアドゥ方面のりば
(栄町経由)

市営・南部・十鉄

三日町
(B 町
e
F
M
前 町
)

* 停留所上部に案内板を設置するイメージ

事業3 - 4 中心市街地及び八戸駅におけるバス情報案内システムの導入の考え方

八戸市中心市街地活性化基本計画における「まちなかに来やすくする」との基本方針に基づき、また、平成21年度中に予定される（仮称）八戸市中心市街地地域観光交流施設の完成時期を見据え、中心街および八戸駅構内での路線バス行先案内システムを設置する。