八戸圏域における公共交通の取組みについて

１．八戸市の概要とこれまでの取組経過

２．「競合」から「共生」に向けたバス事業者との連携

３．路線バス上限運賃政策の実施

４．今後の展望 ～八戸圏域地域公共交通網形成計画の推進～

八戸市 都市整備部 都市政策課
主幹　相模将喜

１．八戸市の概要とこれまでの取組経過

八戸市の概要

- **人口約23万人、青森県南東部に位置する県内第二の都市である。**

【青森県第２位】○人口：23万1,257人（H27国勢調査確定値）

- **日本有数の水揚げを誇る水産都市であるとともに、北日本随一の工業都市である。県内最多の商圏人口を擁し、岩手県北も含めた広域商業を担っている。**

【全　国第 ６位】○水揚げ数量：10.8万トン (H30)
【全　国第10位】○水揚げ金額：181億円 (H30)
【北東北第 １位】○製造品出荷額等：5,381億円 (H29)
【青森県第 ２位】○年間商品販売額：7,510億円 (H28)

- **東北新幹線や東北縦貫自動車道八戸線等の高速道路網、八戸港（重要港湾）、三沢空港、本州と北海道を結ぶフェリー等、北東北における陸・海・空の交通結節点となっている。**
- **また、市内を通る高速道路網には、６つのインターチェンジが整備されている。**

【北東北第２位】○八戸港コンテナ取扱量：58,463TEU（H30）

八戸市の公共交通事情

- 中心市街地から放射状にバス路線網が伸びている。
- 市街地の西側に八戸駅（新幹線駅）。
- 八戸駅から中心市街地まで、約６kmの距離がある。

八戸市の公共交通事情

バス交通

市営バス（八戸市交通部）

八戸市内全域を運行

南部バス（岩手県北自動車㈱南部支社）

八戸市と近隣６町村を結ぶ路線を運行

十鉄バス（十和田観光電鉄㈱）

八戸市と十和田市を結ぶ路線を運行

鉄道交通

東北･北海道新幹線

東京－八戸－新函館北斗

ＪＲ八戸線

八戸－久慈

青い森鉄道線

八戸－青森

地域公共交通に関する取組経過

八戸市公共交通再生プラン（H19.3策定）

【主な取組】
- 市内幹線軸路線の設定と、八戸駅線の等間隔・共同運行化（H20～）
- 八戸市地域公共交通会議の設置（H19～）

八戸市地域公共交通総合連携計画（H21.3策定）
第２次八戸市地域公共交通総合連携計画（H26.3策定）

【主な取組】
- 市内幹線軸路線（10路線）における高頻度運行の確保（H21～）
- 上限運賃化実証実験の実施と本格実施への移行（H23～）
- 中心街ターミナルバス停留所の設置（H22～）
- 公共交通アテンダント「はちこ」活動開始（H24～）
- 日帰り路線バスパックの企画・商品化（H25～）

八戸市地域公共交通網形成計画（H28.3策定）

【主な取組】
- 市内幹線軸路線の拡充（10路線→12路線）（H28～）
- 3事業者合同お仕事説明会「なろうぜ！バスドライバー」開催（H28～）

八戸圏域地域公共交通網形成計画（H31.1策定）

八戸圏域地域公共交通再編実施計画（H31.3認定）
〃　第2次再編（R2.3変更認定）

【関連】八戸圏域公共交通計画（第1次：H22.11策定、第2次：H26.3策定）
※定住自立圏事業（後に連携中枢都市圏事業へ移行）

２．「競合」から「共生」に向けた
バス事業者との連携

八戸駅線の等間隔・共同運行化

- 「八戸の玄関口」たる八戸駅と「八戸の顔」たる中心街を結ぶ八戸駅線は、時間帯によって運行本数に大きなばらつきがあるなど、便数の多さが利便性につながっていなかった。

→ 交通事業者間（市営バス・南部バス）の運行ダイヤの一体的設定・調整

キロ程
約６ｋｍ

～「競合」から「共生」へ～

Before（H19）

- 各事業者がバラバラに系統・ダイヤを編成
- 平日２２８便の運行本数

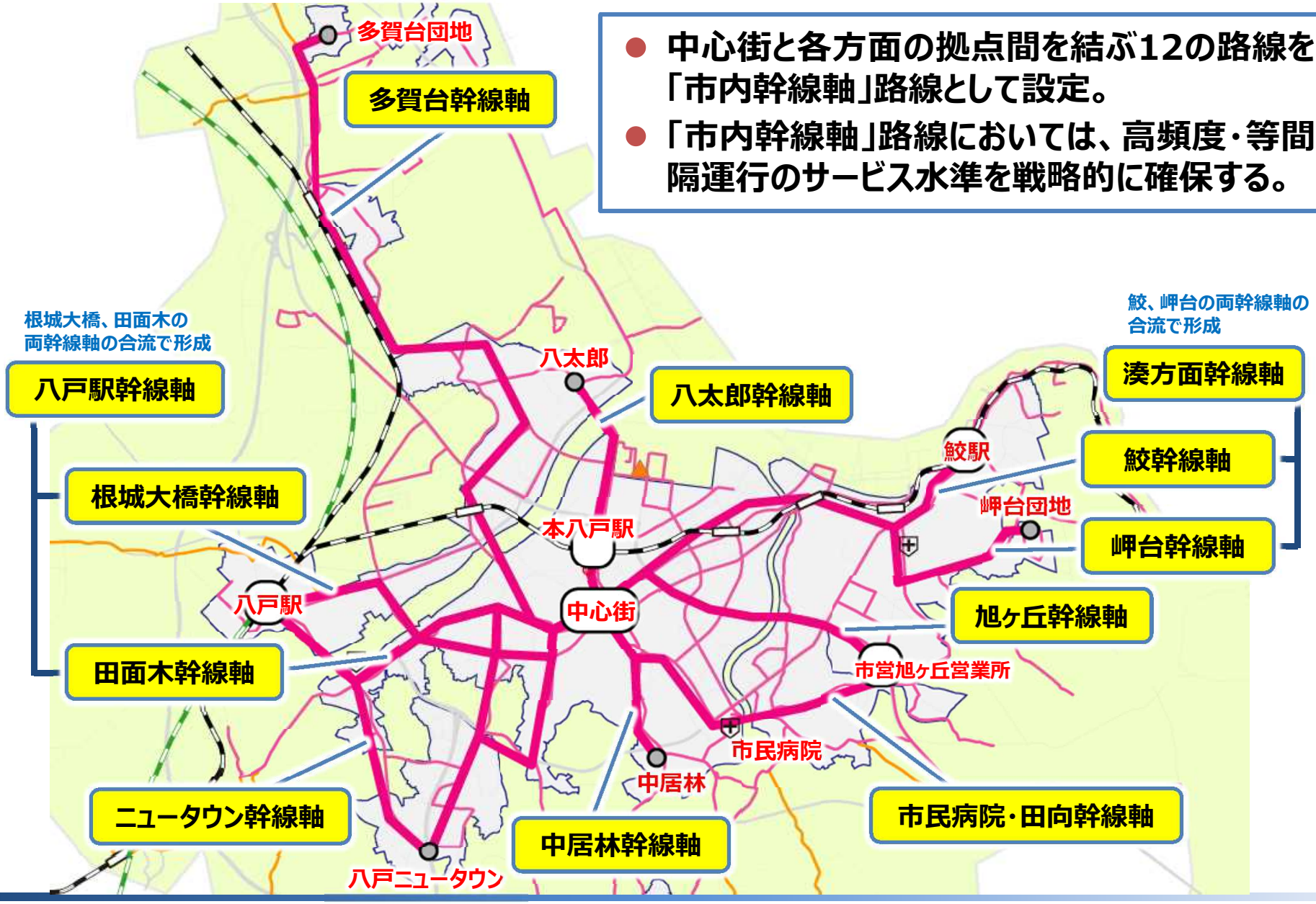
After（H20）

- ２事業者２経路のダイヤを平準化（10分間隔のヘッドダイヤに）
- 平日１８２便（▲46便）に

→ 本事業をパイロット事業とし、以降、市内の他「幹線軸」へ適用を拡大

「市内幹線軸」路線における高頻度運行の実施

- 中心街と各方面の拠点間を結ぶ12の路線を「市内幹線軸」路線として設定。
- 「市内幹線軸」路線においては、高頻度・等間隔運行のサービス水準を戦略的に確保する。



「市内幹線軸」路線における高頻度運行の実施

- 市営バス・南部バスが競合する「八戸駅幹線軸」では、事業者共同による等間隔運行を実施。（平成30年度まで②、⑧において共同運行を実施）
- 競合路線ではない他の幹線軸では、市営バスが等間隔運行やパターンダイヤ運行を実施。

類型	幹線軸の名称	目標運行間隔	実施施策	運行事業者
幹線	① 八戸駅幹線軸（②＋③の合流で形成）	10分間隔	共同運行・等間隔運行	市営・南部
幹線	② 田面木幹線軸	10分間隔	等間隔運行	南部
幹線	③ 根城大橋幹線軸	20分間隔	等間隔運行	市営
幹線	④ 湊方面幹線軸（⑤＋⑥の合流で形成）	10分間隔	等間隔運行	市営
幹線	⑤ 鮫幹線軸	20分間隔	等間隔運行	市営
幹線	⑥ 岬台幹線軸	20分間隔	等間隔運行	市営
幹線	⑦ 中居林幹線軸	20分間隔	等間隔運行	市営
準幹線	⑧ 八太郎幹線軸	30分間隔	パターンダイヤ	市営
幹線	⑨ 市民病院・田向幹線軸	20分間隔	等間隔運行	市営
幹線	⑩ 旭ヶ丘幹線軸	20分以内	高頻度運行	市営
準幹線	⑪ ニュータウン幹線軸	30分間隔	パターンダイヤ	市営
準幹線	⑫ 多賀台幹線軸	30分間隔	パターンダイヤ	市営

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、幹線としての位置づけを目指す。

３．路線バス上限運賃政策の実施

八戸圏域連携中枢都市圏の概要

連携中枢都市圏構想（総務省）

- 地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣市町村と連携し、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する。

八戸圏域における取組経過

- 八戸市を中心とした生活圏がすでに形成され、以前から広域的な課題に一体となって取り組んでいた**８市町村（八戸市と６町１村）**により、平成21年９月、**「八戸圏域定住自立圏」**を形成。
- 平成29年1月に八戸市が中核市となったことを受け、同年3月、**連携中枢都市圏へ移行**。

■ 八戸圏域公共交通計画推進事業

- 圏域において日常生活を営む上で必要不可欠である地域公共交通の維持・活性化を図るため、具体的な施策等を定め、８市町村と交通事業者の連携により取り組む。
  - ■ 八戸圏域公共交通計画（計画期間：H22～H25）
  - ■ 第２次八戸圏域公共交通計画（計画期間：H26～H30）
  - ■ 八戸圏域地域公共交通網形成計画（計画期間：H31・R元～R５）

→ **路線バス上限運賃政策をはじめとする圏域公共交通の活性化策を推進**

圏域のバス路線の状況

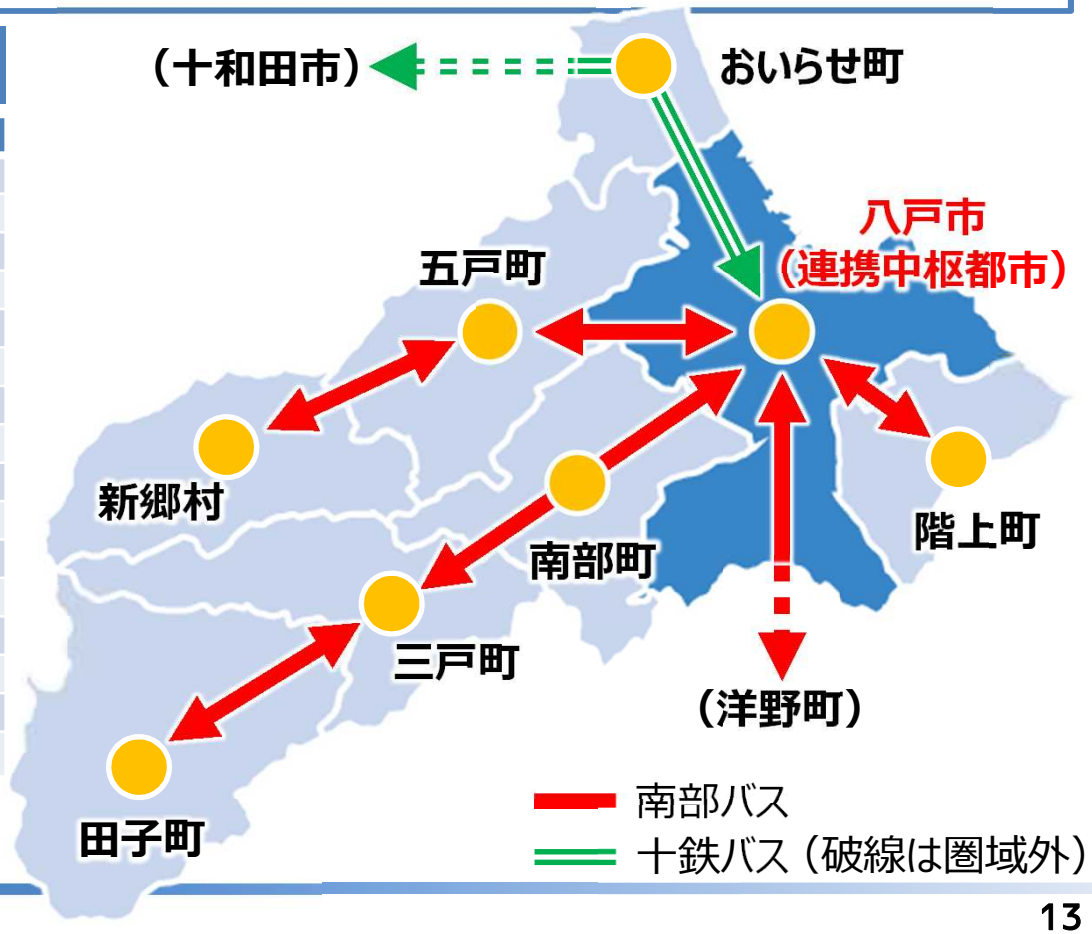
- 八戸市と圏域７町村を結ぶバス路線網は、八戸市を中心に放射状に形成されている。
  ※ 八戸圏域公共交通計画では、これらを「広域路線」と定義（計16路線）
  ※ 田子町と新郷村については、八戸市に直通する路線がなく乗継を要する。
- 各町村内では、町村独自の施策として、コミュニティバス等の運行が実施されている。

（上限運賃政策は、**八戸市内路線と16広域路線（圏域内の停留所まで）を対象**に実施）

広域路線の概要・バス路線のイメージ

No.	事業者	路線名	区間
1	南部	三八線(相内経由)	八戸市－三戸町
2	南部	三八線(広場経由)	八戸市－三戸町
3	南部	福田線	八戸市－南部町
4	南部	苫米地駅通線	八戸市－南部町
5	南部	階上循環線	八戸市－階上町
6	南部	階上中学校線	八戸市－階上町
7	南部	階上庁舎線	八戸市－階上町
8	南部	大野線	八戸市－(洋野町)※1
9	南部	八戸線(高館経由)	八戸市－五戸町
10	南部	八戸線(扇田経由)	八戸市－五戸町
11	南部	田子線	南部町－田子町
12	南部	西越線	五戸町－新郷村
13	南部	金ヶ沢線	五戸町－新郷村
14	南部	諏訪ノ平線	三戸町－南部町
15	十鉄	八戸線	八戸市－(十和田市) ※2
16	十鉄	十和田八戸線	八戸市－(十和田市) ※2

※１　圏域内の八戸市域までが上限運賃化の対象範囲
※２　圏域内のおいらせ町域までが上限運賃化の対象範囲



路線バス上限運賃政策の概要

- 多くの住民の便益向上につながる**政策への転換**を図る。
- 導入時は、圏域内の路線バス運賃を、初乗り150円・50円刻み、上限500円（八戸市内は上限300円）に改定。
- 平成23年10月から平成25年９月の２年間は、実証実験を実施。
- 平成25年10月から本格実施。
- 令和元年10月１日から運賃改定を実施。（一律20円上げ）

対象路線

- 320円上限運賃：八戸市内の全路線（100円ワンコインバスなどの企画路線を除く）
- 520円上限運賃：八戸圏域の複数市町村を結ぶ16広域路線（圏域内停留所まで）

  ※ 八戸市～田子町間、八戸市～新郷村間は乗継支援企画乗車券を販売（840円）

運賃設定

（単位：円）

当初 ～H23.9.30	130	140	150 ～190	200 ～240	250 ～290	300 ～340	350 ～390	400 ～440	450 ～490	500～
旧運賃 ～R1.9.30	150			200	250	300	350	400	450	500
新運賃 R1.10.1～	170			220	270	320	370	420	470	520

※八戸市内路線は上限320円

上限運賃化に伴う広域路線バス運賃の変化

No.	事業者	路線名	区間	当初（最大）	新運賃（最大）
1	南部	三八線（相内経由）	八戸市－三戸町	1,250 円	**520円**
2	南部	三八線（広場経由）	八戸市－三戸町	1,250 円	**520円**
3	南部	福田線	八戸市－南部町	680 円	**520円**
4	南部	苫米地駅通線	八戸市－南部町	680 円	**520円**
5	南部	階上循環線	八戸市－階上町	740 円	**520円**
6	南部	階上中学校線	八戸市－階上町	590 円	**520円**
7	南部	階上庁舎線	八戸市－階上町	590 円	**520円**
8	南部	大野線	八戸市－（洋野町）※1	890 円	**320円**
9	南部	八戸線（高館経由）	八戸市－五戸町	1,150 円	**520円**
10	南部	八戸線（扇田経由）	八戸市－五戸町	970 円	**520円**
11	南部	田子線	南部町－田子町	680 円	**520円**
12	南部	西越線	五戸町－新郷村	830 円	**520円**
13	南部	金ヶ沢線	五戸町－新郷村	680 円	**520円**
14	南部	諏訪ノ平線	三戸町－南部町	480 円	**470円**
15	十鉄	八戸線	八戸市－（十和田市）※2	900 円	**520円**
16	十鉄	十和田八戸線	八戸市－（十和田市）※2	900 円	**520円**

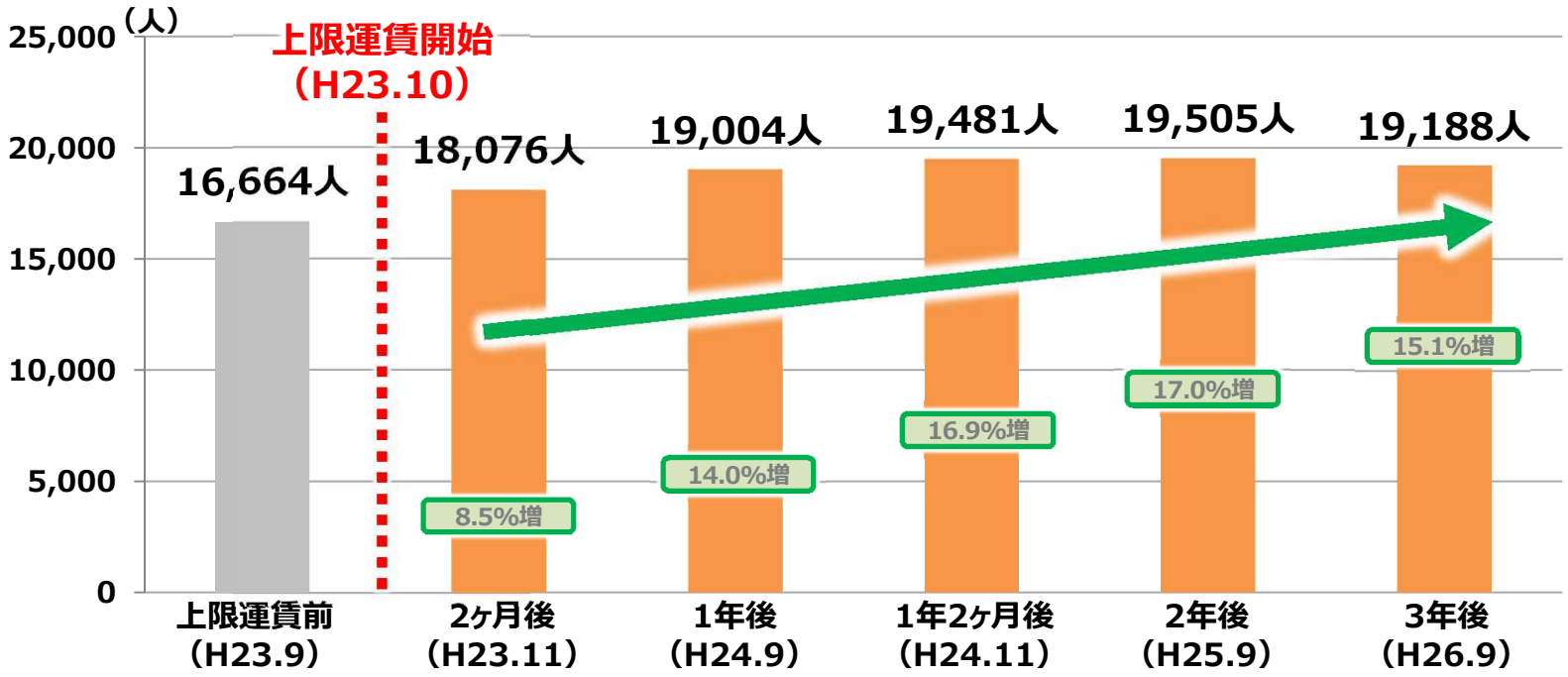
※１　圏域内の八戸市域までが上限運賃化の対象範囲
※２　圏域内のおいらせ町域までが上限運賃化の対象範囲

効果の分析（乗降実態調査）

乗降実態調査の概要

- **調査対象**　上限運賃対象路線の全便（平日・土曜・日祝の全ダイヤ各１日分）
- **調査項目**　乗車人員（乗降停留所）、運賃の支払い方法、利用頻度、利用目的等
- **調査方法**　バス利用者全員に調査カード（穴あけ回答方式）を配付し回収
- **実施期間**　平成23～26年（各年の９月）※平成23,24年は11月も調査

調査結果（平日１日当たりの運賃支払者数）

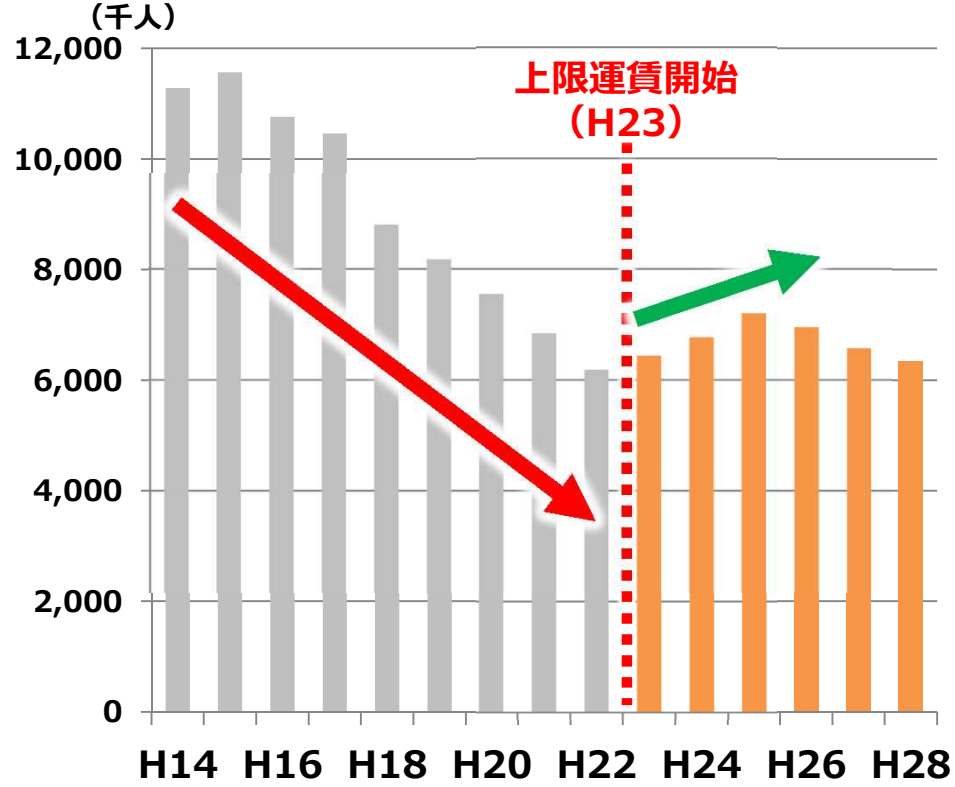


※ 現金・定期券・回数券による利用者数。（福祉乗車証利用者と不明分を除く。）

効果の分析（輸送人員･運送収入）

- 上限運賃化を開始した平成23年度以降、
  - ■ 路線バス利用者（輸送人員）は、増加傾向に転換。
  - ■ 運送収入は、おおむね下げ止まり。　※ 近年は微減の傾向。

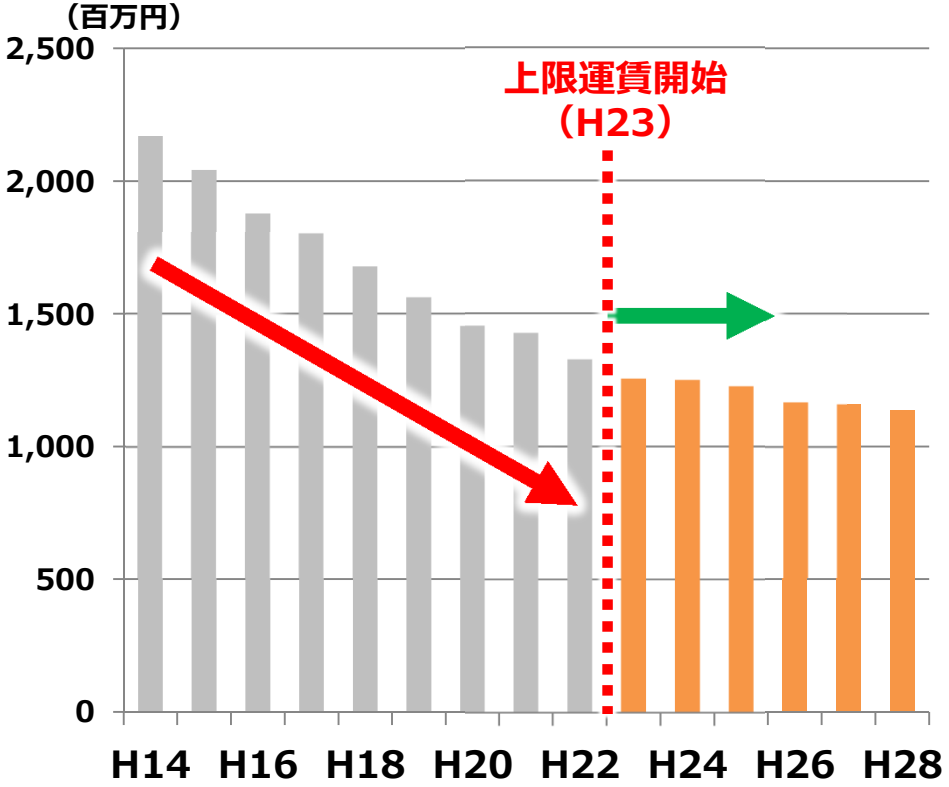
輸送人員（３事業者計）



※ 福祉乗車証、高速バス、コミバスの利用者を除いた数値

※ H26からH27にかけ、一部事業者の集計方法に変更があり、前年度までとの単純比較はできない。

運送収入（３事業者計）

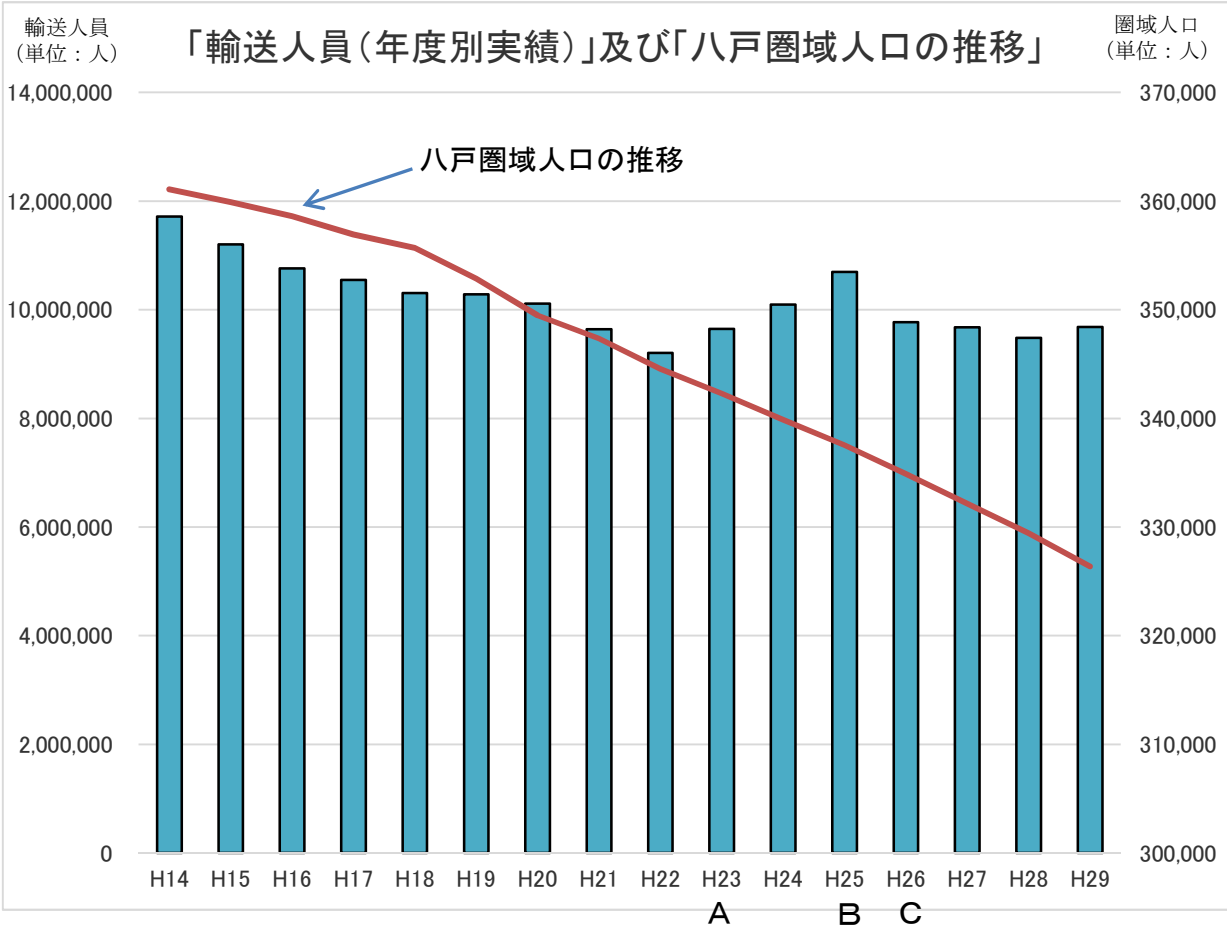


※ 各種補助金、各種負担金を除いた数値

効果の分析（八戸圏域の輸送人員と人口の推移）

- **上限運賃導入開始前の平成22年度と平成29年度を比較**
  - ■圏域人口：上限運賃導入前の平成22年度から5.3%減少。
  - ■輸送人員：平成22年度から4.4%増加。

➡ **上限運賃政策の効果が持続。**



A：上限運賃開始（H23.10.1）

B：上限運賃本格実施（H25.10.1）

C：消費税８％導入・運賃据置き（H26.4.1）

４．今後の展望

～八戸圏域地域公共交通網形成計画の推進～

八戸圏域地域公共交通網形成計画（H31.1策定）

計画区域	● 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町
計画期間	● 2019年度（令和元年度）～2023年度（令和5年度）
基本理念	● 自家用車に過度に依存しなくても安心して生活を営むことができ、公共交通を軸とした活発な交流により多様な個性・特性が輝き、圏域全体が一体的に発展するとともに、圏域における定住促進に資する**「公共交通指向型の圏域づくり」を目指す**。

目標を達成するための事業

方向性１ 路線ネットワークの利便性・持続性の向上

○広域路線バスの持続性・生産性向上　○幹線軸となるネットワークの効率化

方向性２ 市町村内での移動利便性の確保・維持

○市町村内路線の効率性の向上　○需要に応じた効率的なサービスの向上

方向性３ 公共交通が円滑に接続する拠点の形成

○交通結節点の機能強化　○公共交通相互の持続性の強化

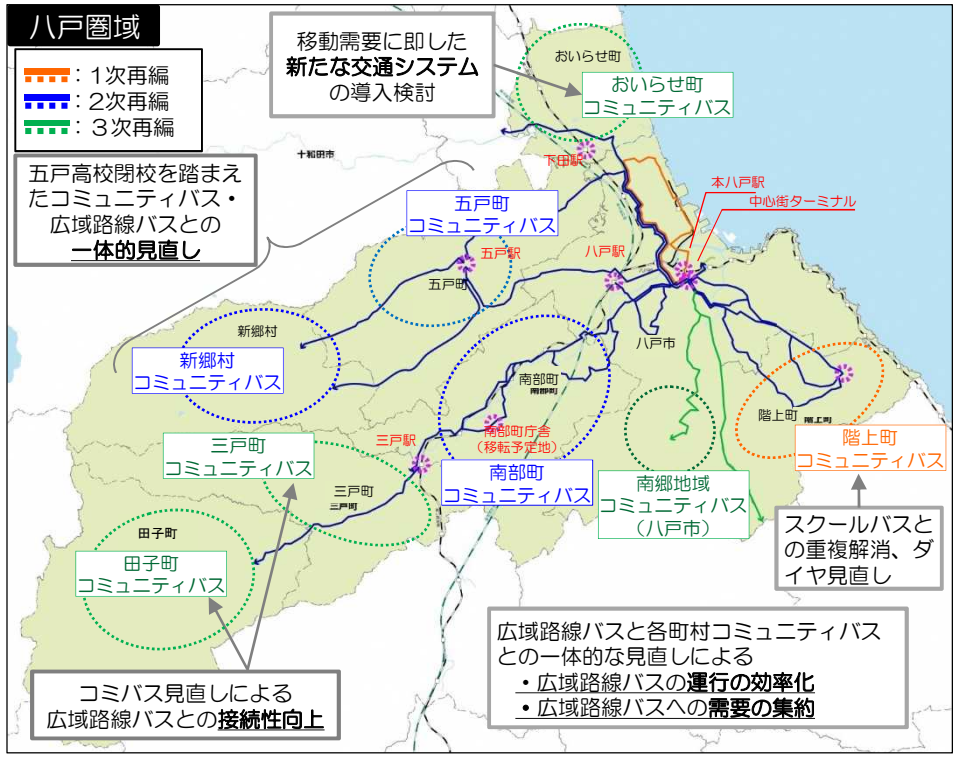
方向性４ 公共交通の利用しやすさ・わかりやすさ向上

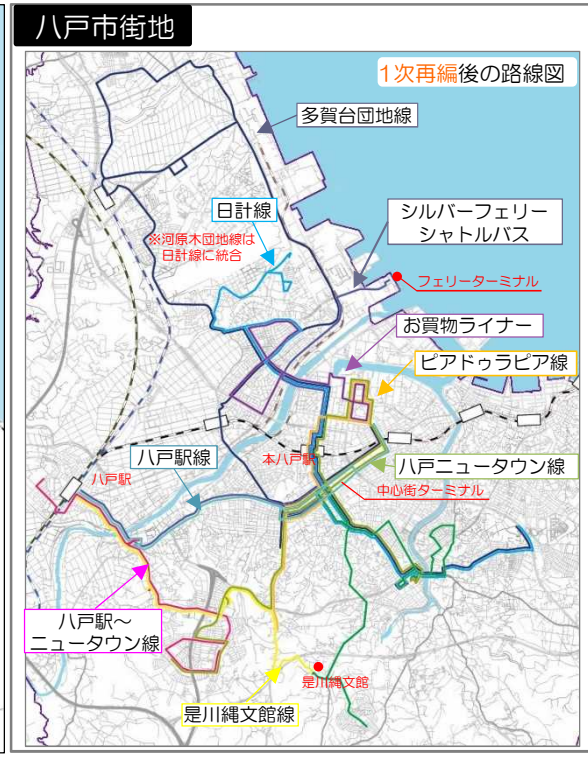
○公共交通の利用環境の改善　○総合的な利用促進策の展開・維持・改善

八戸圏域地域公共交通再編実施計画（１次再編概要）

■ 広域路線バスと地域内交通について、路線の重複解消を図るなど一体的に見直し
■ 段階的に再編事業を拡大し、圏域全体の公共交通ネットワークにおける生産性・利便性を確保・維持

【作成主体・計画区域】八戸市･三戸町･五戸町･田子町･南部町･階上町･新郷村･おいらせ町
【計画期間】2019年４月１日～2024年３月31日（５年間） ※２次再編：2020年４月/３次再編：2021年４月以降を予定





○人口が集積する地域を運行する経路への見直しによる住民の**利便性向上**
〔八戸駅～ニュータウン線、多賀台団地線、お買物ライナー〕
○等間隔運行の維持に向けた**事業者間での路線移管**
〔八戸駅線、河原木団地線、日計線〕
○八戸駅～フェリーターミナル間の**連携強化**（路線延伸）
〔シルバーフェリーシャトルバス〕
○経路見直しによる**定時性の向上**
〔八戸ニュータウン線、ピアドゥラピア線〕
○経路見直しによる観光施設への**速達性向上**
〔是川縄文館線〕 等

【主な事業内容】

➢ **八戸市内幹線軸の利便性向上**
■人口が集積する地域を運行する域内交通（路線バス）の見直しによる利便性の向上
■本八戸駅の拠点整備に合わせた見直し（長大系統の分割等）による運行の効率化

➢ **広域路線バスと地域内交通の一体的な見直し**
■域内交通から広域路線バスへ運行経路見直し等を通じた需要の集約
■広域路線バス・域内交通の役割分担等による運行の効率化（運行回数の適正化等）

➢ **庁舎移転や高校の閉校等に伴う広域路線バス等の見直し**
■鉄道、広域路線バス、域内交通等の接続性の向上等による圏域住民の移動ニーズへ対応

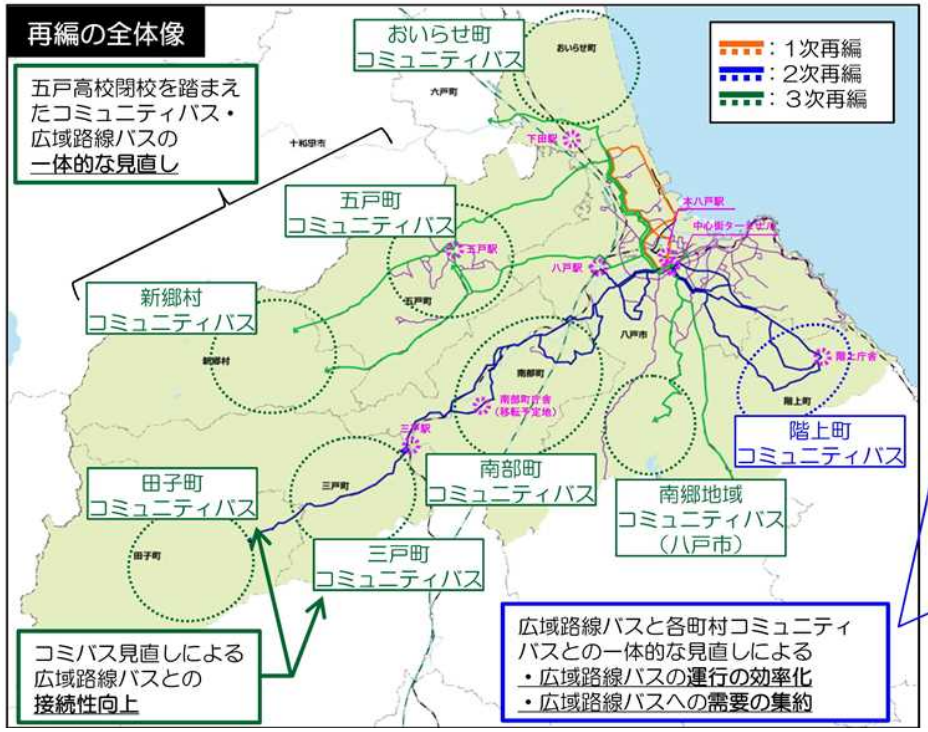
【１次再編による変化】
○1日あたり運行回数（平均）
再編前901.6回
⇒再編後879.4回

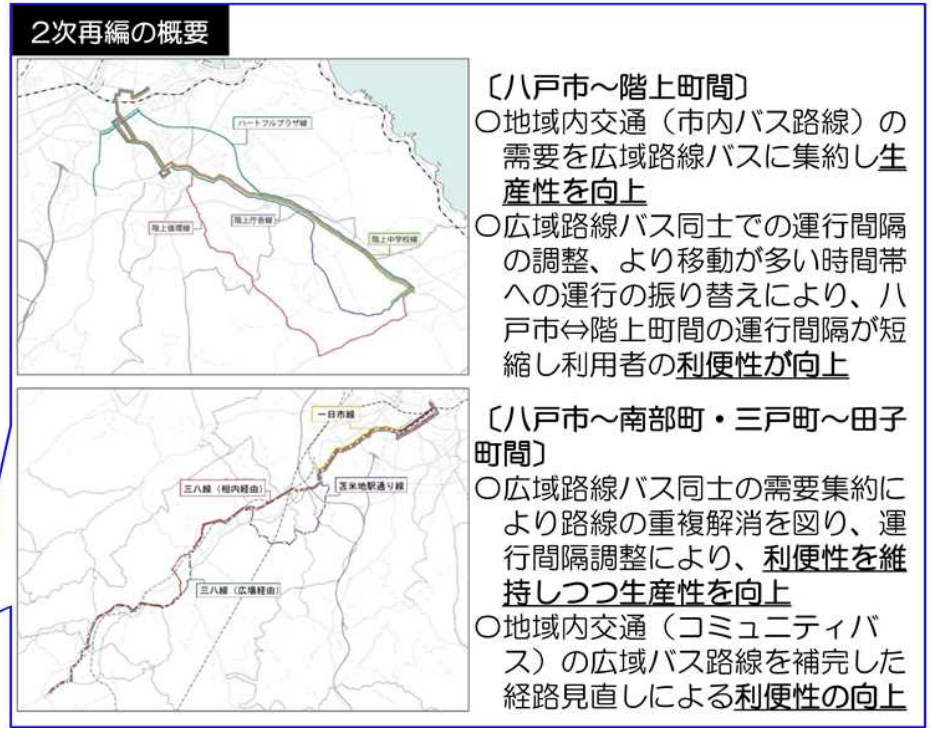
○収支率
再編前66.0%
⇒再編後66.4％

八戸圏域地域公共交通再編実施計画（２次再編概要）

■ 広域路線バスと地域内交通について、路線の重複解消や接続性向上を図るなど一体的に見直し
■ 今後、段階的に再編事業を拡大し、より持続性・利便性の高い公共交通ネットワークを圏域全体で形成

【作成主体・計画区域】八戸市･三戸町･五戸町･田子町･南部町･階上町･新郷村･おいらせ町
【計画期間】2019年４月１日～2024年３月31日（５年間）※１次再編：２０１９年実施、２次再編：2020年実施、３次再編：2021年４月以降を予定





〔八戸市～階上町間〕
○地域内交通（市内バス路線）の需要を広域路線バスに集約し生産性を向上
○広域路線バス同士での運行間隔の調整、より移動が多い時間帯への運行の振り替えにより、八戸市⇔階上町間の運行間隔が短縮し利用者の利便性が向上

〔八戸市～南部町・三戸町～田子町間〕
○広域路線バス同士の需要集約により路線の重複解消を図り、運行間隔調整により、利便性を維持しつつ生産性を向上
○地域内交通（コミュニティバス）の広域バス路線を補完した経路見直しによる利便性の向上

【主な事業内容】

➢ 八戸市内幹線軸の利便性向上
■人口の集積状況に合わせた経路の見直しによる路線バスの利便性の向上
■過密運行なリソースを活用し人口が増加する地域へ運行を充当し利便性の向上

➢ 広域路線バスと地域内交通の一体的な見直し
■地域内交通から広域路線バスへの運行経路見直し等を通じた需要の集約
■広域路線バスとコミュニティバス等の役割分担等による運行の効率化

➢ 地域の実情等の変化に伴う広域路線バス等の見直し
■鉄道、広域路線バス、地域内交通等の接続性の向上による圏域住民の移動ニーズへの対応

【２次再編による変化】
○1日あたり運行回数（平均）
再編前９０５．８回
⇒再編後８４６．９回

○収支率
再編前６６．１％
⇒再編後６７．４％