事例No.	282
公表年度	H28
団体の属性	中核市
団体名	青森県八戸市

事例区分	公営企業

タグ	・交通事業 ・新たな政策手法の確立・活用 ・（行政改革）業務の効率化

事例種類	その他

事例内容・タイトル

「八戸圏域定住自立圏路線バス上限運賃化実証実験・最適化（バスの官民連携、ダイヤ標準化、他交通手段との連携）」

出典

地方公営企業の抜本的な改革等に係る先進・優良事例集

○ 事例名等

事例名	八戸圏域定住自立圏路線バス上限運賃化実証実験・最適化 （バスの官民連携、ダイヤ標準化、他交通手段との連携）
団体名	青森県八戸市
事業名（事業区分）	交通事業(バス事業)

○団体及び事業の概要

行政区域内人口（人）	234,850	行政区域内面積（㎢）	350.5
事業開始年月日	昭和7年10月1日	営業路線（km）	179.8
年間走行距離（km）	3,777,501.1	年間輸送人員（人）	6,981,118
在籍車両数（両・台）	120	職員数（人）	213

※表中の計数はH28年3月末時点

1．取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1)取組の背景

八戸市を中心とした8市町村からなる「八戸圏域定住自立圏」では地域公共交通など広域的な課題に一体となって取り組んでおり、圏域内の八戸市営バス及び民営2社のバス輸送人員合計は平成11年度から平成20年度までの10年間で約30%減少していた。市営バスに限ると実車走行キロは21.5%の減、平日仕業数は19.4%の減に対し、輸送人員は34.2%の減、運送収益は34.6%の減、営業費用は37.9%の減となっていた。この状況を改善するため主に以下の取り組みを行った。

【バスの官民連携、ダイヤ標準化】

⇒「八戸市公共交通再生プラン」に基づき、民間バス会社との「共同・等間隔運行」を実施

【上限運賃化実証実験及び本格実施】

⇒「八戸圏域公共交通計画」及び「八戸市地域公共交通総合連携計画」に基づき、特に遠距離運賃の値下げと利用者の増加を目指した「広域路線バス上限運賃化実証実験」を実施。

(2)検討を開始した契機・導入過程

【バスの官民連携、ダイヤ標準化】

日付	項目
《平成19年》	
○ 3月	・八戸市公共交通再生プラン策定 作成主体:八戸市公共交通再生プラン策定委員会 この計画で、八戸駅から中心街間は事業者3社（市営と民営2社）が独自に運行計画を立案し、供給過剰ともいえる非効率な運行実態となっているため、「八戸駅線の共同運行化」が提案された。
○ 6月	・八戸市地域公共交通会議設置
《平成20年》	
○ 4月1日	・3社協議し、市営バスと民営1社で「八戸駅線の共同運行」を実施
○ 12月	・八戸駅乗降調査
	・市民アンケート調査実施
《平成22年》	
○ 4月1日	・上記と同様に「八太郎幹線軸での等間隔運行・共同運行化」を実施

共同運行化については直前の建設協議会で説明している。

【上限運賃化実証実験及び本格実施】

日付	項目
《平成20年》	
○11月	・平成20年度第2回八戸市地域公共交通会議で協議
《平成21年》	
○1月、2月、3月	・平成20年度第3回、4回、5回八戸市地域公共交通会議で協議
○ 3月	・八戸市地域公共交通総合連携計画策定 作成主体：八戸市 八戸市地域公共交通会議で協議 この計画で、利用者にとって分りやすい運賃にするには、運賃均一区間等の設定の検討、50円刻み運賃の検討が必要とされた。
○ 9月	・市議会9月定例会「定住自立圏形成協定の締結について」可決
○ 9月24日	・八戸市長と関係7町村長が八戸圏域定住自立圏形成協定を締結 同協定の中で、「（仮称）圏域公共交通計画の策定及び推進」を位置づける。
○ 11月5日	・八戸圏域公共交通計画策定会議設置要綱を制定
○ 11月10日	・第1回八戸圏域公共交通計画策定会議を開催
《平成22年》	
○ 2月、5月、8月	・第2、3、4回　八戸圏域公共交通計画策定会議を開催
○ 4月27日	・京都府及び府内2市で先進事例ヒアリングおよび現地視察を実施
○ 5月、9月、10月	・ワーキング会議を計3回開催
○ 5月、9月	・公共交通セミナーを開催（9月は計画素案に関する公聴会）
○6月下旬～7月下旬	・圏域住民及び高校生、病院等へのアンケート調査実施
○ 10月19日	・第5回八戸圏域公共交通計画策定会議を開催 計画（最終案）について協議し承認されるとともに、内容の一部を調整のうえ、八戸市長に提出することを確認。
○ 11月17日	・八戸圏域公共交通計画策定 作成主体：八戸圏域公共交通計画策定会議 この計画で、八戸市内は50円刻み300円上限、圏域内は500円上限とする「広域路線バス上限運賃化実証実験」を行うことが優先実施プロジェクトとされた。
○ 12月	・市議会12月定例会「定住自立圏形成協定の変更について」可決
《平成23年》	
○ 4月～	・実証実験周知広報事業（チラシ・バス車体広告等）の実施
	・乗継対策情報提供事業（乗継サイン整備等）の実施
○ 6月	・市議会6月定例会「運賃条例の一部改正」可決
○ 9月	・乗降実態調査の実施（旧運賃体系）
○ 10月1日	○上限運賃化実証実験開始
○ 11月	・乗降実態調査の実施（新運賃体系）
《平成24年》	
○ 4月～	・公共交通を利用した圏域内の交流促進ポスター・ミニガイド作成
○ 9月	・乗降実態調査の実施（新運賃体系）
《平成25年度》	
○ 6月	・市議会6月定例会「運賃条例の一部改正」可決
○ 10月1日	○上限運賃政策の本格実施
	その後も平成26年度までフォローアップ調査を実施

直前の建設協議会または経済協議会で逐次説明している。

2．取組の具体的内容とねらい、効果

(1)取組の具体的内容とねらい

【バスの官民連携、ダイヤ標準化】

①運行経路の調整

（ⅰ)八戸駅線:根城大橋経由と田面木経由を市営バスと民営1社で分担

（ⅱ)八太郎幹線軸:シルバークリニック発着路線等3路線の再編

②運行ダイヤの平準化調整

（ⅰ)八戸駅線:2経路をヘッドダイヤ化(等間隔化)し昼間では10分間隔とした

（ⅱ)八太郎幹線軸:日中20分間隔とした

③共通定期券制度の調整

共同運行区間で市営と民営1社両方に乗車できる定期券を発行

その他、関連他路線の運行調整、時刻表の統一化、行先表示の共通化、八戸駅前バス乗り場の再編、中心街主要バス停留所の呼称統一など乗客の利便性向上をはかった。

八戸駅線2社合計:平日228便⇒平日182便(△46便)

八太郎幹線軸2社合計:平日127便⇒平日104便(△23便)

【上限運賃化実証実験及び本格実施】

従来通りの欠損補助から、多くの住民の便益向上につながる政策への転換を図る。

キロ程	～1.9 km	～3.1 km	～4.4 km	～5.8 km	～7.1 km	～8.4 km	～9.8 km	～11.6 km	11.7 km～
改定前運賃	130 円	150 円	200 円	250 円	300 円	350 円	400 円	450 円	500 円～
(10円刻み)	～140 円	～190 円	～240 円	～290 円	～340 円	～390 円	～440 円	～490 円	
改定後運賃	150 円	150 円	200 円	250 円	300 円	350 円	400 円	450 円	500 円

市内路線は300円上限、広域路線では500円上限、市営バスでは上限運賃化以前は950円が最高

(2)効果

・平成20年度から27年度までの8年間で実車走行キロは9.6%の減、平日仕業数は7.0%の減に対し、輸送人員は4.4%の減、運送収益は14.9%の減、営業費用は10.6%の減となった。

・バスの官民連携、ダイヤ標準化を行ったところでは、1便あたりの輸送人員が増加した。

・300円上限運賃化により輸送人員が増加したため、運送収益の減少が以前に比べ緩やかになった。

【バスの官民連携、ダイヤ標準化】

市営バス	共同運行前(直前1年間)			共同運行後(直後1年間)		
	A.年間便数	B.年間輸送人員	B÷A	A.年間便数	B.年間輸送人員	B÷A
八戸駅線	57,251	1,053,967	18.4	44,623	1,013,638	22.7
八太郎幹線軸	44,656	1,104,067	24.7	39,504	1,016,205	25.7

【上限運賃化実証実験及び本格実施】

年度	実車走行キロ(千km)	平日仕業数(仕業)	輸送人員(A)(千人)	運送収益(B)(千円)	うち負担金※(千円)	一人運賃支払額(円)	営業費用(千円)	備考
19	4,630	137	7,749	1,342,921	0	173.3	1,711,330	一人運賃
20	4,177	129	7,304	1,303,104	0	178.4	1,575,863	支払額は
21	4,074	125	7,019	1,246,197	0	177.5	1,506,693	(B)÷(A)
22	3,879	125	6,579	1,187,214	0	180.5	1,457,430	
23	3,941	123	6,891	1,182,190	34,644	171.6	1,470,126	
24	3,874	124	7,283	1,172,708	38,769	161.0	1,383,643	
25	3,871	123	7,897	1,143,948	13,265	144.9	1,369,256	
26	3,859	123	6,945	1,119,926	19,819	161.3	1,411,741	新型運賃
27	3,778	120	6,981	1,109,395	19,006	158.9	1,408,486	箱で計数

※上限運賃負担金

3．他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点
①共同運行開始にあわせて、時刻表の統一化等により「わかりやすいすぐ乗れる」ことを市内外の人に周知したこと。
②上限運賃化によって分りやすい運賃になったこと。

(2)今後の課題等
①共同運行している民営1社が民事再生手続きを開始したこと。
②一人運賃支払額の減少による運送収益の減少が大きく、上限運賃負担金を入れてもなお減収すること。

〇問合せ先

担当課	八戸市交通部　運輸管理課		
TEL	0178-25-5141	MAIL	kotu@city.hachinohe.aomori.jp