

八戸のバス目安箱

～市民・利用者・バス趣味の人々から集めた
「八戸の地域公共交通・バスを良くするための」

ご質問・ご提案・ご意見・苦情・アイデア集～

－ 回 答 編 －



平成21年 6 月

八戸市 市民活動団体

八戸鉄道・バス研究会

1. 「八戸のバス目安箱」の目的

これまでも八戸市においては、地域公共交通活性化並びに中心地市街地活性化に向けたさまざまな取り組みや検討や議論、実証実験、施策の実施等が行われてきており、まずはそれらのご努力とご尽力を尽くされた関係諸機関並びに皆さまへ市民として心から敬意と感謝を申し上げます。

しかしながら、モータリゼーションの進展、地方都市の人口減少等によるバス利用者数は年々減少傾向にあり歯止めがかかっていない状況が続いております。

また八戸市においては公営バス（八戸市交通部）と民営バス（南部バス・十和田観光電鉄）と複数の事業者によりバスが運行されていることから路線や系統が複雑化しており、さらに八戸駅から中心街まで距離が離れていること、バス事業者によって同一のバス停にも関わらず名称が統一されていない（三日町・八日町など）中心街の一方通行により行きと帰りで乗降するバス停名称が異なる等、市民や来訪者からすれば「分かりにくさ」が原因によりバスを利用しないという人たちも多く存在し、バス利用者の減少傾向に拍車をかけているのではないかと考えられます点もあります。

現に一個人のホームページ・ブログにも関わらず、私の元にはメールやブログのコメントにて「どのバスに乗れば目的地に着けるのか」といった問い合わせや、バスの乗降方法、運賃、運行路線に関する問い合わせ等、多い日には1日数件ほど寄せられるケースもあり、私自身がその回答に対応しております。

こうした問い合わせの背景にはバス事業者が複数存在することにより、どこへ問い合わせればいいのか分からない、バス路線の複雑さ、距離制運賃による運賃の分かりにくい、運賃支払の煩わしい、「一日乗車券」や「八戸えんじょいカード」等の企画乗車券の知名度不足、さらに買い物や複数乗車に便利でお得な「普通回数券」や「お買い物回数券」等が発売されていますが、いずれも市民に知られていないといった数を挙げればキリがないほどの問題や課題が顕在化しているからだと思われます。

行政やバス事業者、一部のNPO法人においても、少しでもバスに親しみを持ってもらおうというPR活動やイベント等の開催、地域公共交通の活性化、中心市街地の活性化に公共交通を活かそうといった取り組み等もありますが、今回「八戸のバス目安箱」に寄せられたご意見やご提案等を見ると、八戸のバスが利用しやすい環境が整っている、情報提供や広報・周知が充実しているとは言い難いといった側面が見えてきました。

また、行政における取り組みについては施策や事業の実施に至るまでの経過が複雑かつ、時間がかかる場合が多く、効果的な施策だとしても取り組みの実現に至るまで、多大な時間と事務量等の労力を要し、効果が現れるまでの時間も考慮すると、特に厳しい経営環境下にある民営バス事業者にとっては「待てられない」状態にあるといっても過言ではないと思われます。

さらに青森県や八戸市等の行政側も財政状況が厳しい状況下であり、国や地方公共団体等の協調を伴わない補助事業があるにも関わらず行政だけではなく、バス事業者もそれらをうまく利用していない状況が鑑みられます。

「八戸のバス目安箱」は市民・利用者・趣味的な目線で集まった各種ご意見・ご提案が中心となっています。特に「お金や時間をそれほどかけずとも、すぐに実現可能な施策や取り組み、アイデア」等が多数寄せられているのが特徴です。

そうしたことを広く知って頂き、かつご提出させて頂いた関係諸機関からご回答を得ることで、実施の有無や考え方、取り組み内容等を広くインターネットや一部マスコミ等（※マスコミ各社からはご回答を得ることは考えておりません）を通じて情報提供・発信していき、かつご回答して頂いた内容をホームページ・ブログへ掲載することにより、より八戸のバスが良くなることを目的として実施したものです。

2. 「八戸のバス目安箱」実施概要

- 募集期間 平成21年2月10日～2月28日
- 告知方法 「八戸鉄道・バス研究会」ホームページ及び「八戸鉄道・バス研究会別館ブログ」にて
- 募集方法
 - ・指定のメール送信フォーム及び専用メールアドレスによる管理人が意見集約を行う。
 - ・メール送信者はパソコン、携帯電話、PHS 電話、PDA 端末によりメール送信フォーム及び専用メールアドレス宛にメールを期限までに管理人宛に送信して頂きました。
 - また、一部の方に関しては管理人が直接ヒアリングを行い、意見を出して頂きました。
 - なお、本内容には管理人による意見・提案等も含むものとします。
- 件 数 メール投稿数38通及び、管理人による直接ヒアリング者数3人 合計41件
 - ・ただし、個人情報（氏名・ハンドルネーム・メールアドレス）については個人情報保護の観点より、管理人下において厳重に管理し提出先へ公開しないこととします。
- 募集内容
 - ①八戸の路線バス（高速バス含む）全般に対するご意見・ご提案・苦情・質問・感想等を幅広く募集
 - ②八戸市中心商店街活性化に関わるバスのご意見・ご提案・アイデア等を募集
- 作成方法 上記により寄せられたご意見・ご提案等の文言が統一されていないことから、管理人が一通りチェックした上でとりまとめたものを作成しました。
- 配布先 平成21年4月上旬に本書面（全て同じ内容）を印刷したものを行政機関、バス事業者・団体、商業者、その他交通事業者、警察署、学識経験者、観光団体等に配布しました。
- 回答方法 平成21年6月上旬までに【ご質問事項】、【ご提案事項】、【ご意見事項】、【苦情】の各項目別に回答を頂きました。
- 回答先 国土交通省東北運輸局
青森県知事（県庁関係課含む）
八戸市長（市庁各課及び交通部含む）
八戸市地域公共交通会議
八戸商工会議所（株式会社まちづくり八戸）
社団法人八戸観光コンベンション協会
学識経験者
南部バス株式会社
十和田観光電鉄株式会社

【ご質問事項】

問１．フィールドミュージアム構想に見合った公共交通の確保策について八戸市長・観光課は、どのような施策を具体的な検討を行っていますか？

【八戸市：回答】

フィールドミュージアム構想は、それぞれのゾーンやスポットの観光資源を分かりやすく提示するとともに、それらを有機的に連携させることで効果的な観光PRや受入態勢を整備し、当市の観光産業の振興を図ることを目的としていることから、フィールドミュージアム構想に見合った２次交通整備は重要であると認識しております。

今後は、各ミュージアムを結び付けるための公共交通のあり方について研究して参ります。

【学識経験者：回答】

- ・ 全国の一般的な事例では、点在する観光施設や中心街、鉄道駅を単純に巡回するバスが運行されているが、生活交通に比べて観光交通の需要には、季節や曜日による変動が大きいいため、採算面で苦戦を強いられているケースが多い。
- ・ 一方で、八戸市の場合、①路線バスを中心に一定の運行頻度が保たれていること、②都市構造が幹線道路に沿って線的に伸びていることから、既存の公共交通（八戸線や路線バス）を活用した取り組みが有効であると考えます。
- ・ しかし、例えば、中心街を訪れる観光客に対して、「行きは三日町で降りてください。帰りのバスは六日町から出発します。三日町のバス停と八日町のバス停は同じ場所にあります」という説明をしない限り路線バスが利用できない現状は変えるべきことであると思う。

問２．全国各地からの八戸市へ企業を誘致していますが、それら企業に対する通勤手段としてのバス路線の運行や確保方策について八戸市長・産業政策課は、どのような施策を具体的に検討・実施をお考えですか？

具体的な施策があればご提示ください。

【八戸市：回答】

通勤手段としてのバス路線の運行や確保方策については、企業からの意見・要望等に対して個別に対応しております。また、既立地企業に対しても定期的に訪問するなどして意見要望等の把握に努めており、取り組み例として平成21年4月に北インター工業団地への路線バス増便が行われております。

【学識経験者：回答】

市が主導して進めるというよりも、バス事業者（公営・民営問わず）が自社の利用促進戦略として、沿線企業の勤務形態にフィットしたダイヤを設定する等の取り組みを積極的に進めていくことが必要であると思う。

問３．現行の「福祉乗車制度」に係るバス事業者への負担金について、八戸市長・高齢福祉課・障害福祉課は現状の負担額で十分だとお考えですか？

【八戸市：回答】

問４と併せてお答えいたします。

問4. 上記と一部重複する質問となりますが、「福祉乗車制度に係るバス事業者への負担金」のうち、公営交通の八戸市交通部には数億円単位、民営バス事業者の南部バス株式会社には、数千万円単位と金額に大きな差額が生じていますが、それはなぜですか？（八戸市長・高齢福祉課・障害福祉課にご回答をお願いします）

また、こういった算出根拠で費用計算を行っているのでしょうか？

さらに、民営バス事業者である南部バス株式会社に対して費用を増額するお考えはありますか？

【八戸市：回答】

「福祉乗車制度（高齢者等バス特別乗車証支給事業）」は、当初利用できるのは市営バスのみでしたが、利用者の利便性向上のため、平成19年度から南部バスも利用できるようにいたしました。

南部バス株式会社に対する負担金の額は、その際に南部バスと協議して決定したものであります。

今後については、交通部、南部バス双方の利用状況や営業実績等を見ながら、必要があれば対応を検討したいと考えております。

【学識経験者：回答】

＜問3＋問4の回答として＞

- ・ 公営・民営を問わず、現在の負担金が適切なものであるかを検証することが必要ではないか。とりわけ、民営交通（南部バス）の場合、「福祉乗車票」の利用者数に対して配分金額が少なく、その分を自社負担で運行しなければならない懸念がある。
- ・ こうした状況では、高齢者・障害者の足を確保するために実施された（はずの）制度が、事業者負担の増大による不採算で廃止になる事態になれば、元も子もない結果を招いてしまう。

問5. 八戸市交通部に対しては一般会計（税金）から補助金が投入されており、それを加えた上で一見すると黒字経営となっています。八戸市議会の広報誌等では、八戸市交通部について評価する声が多いように感じられますが、これについて八戸市長・市議会議員各位・市議会事務局・八戸市交通部の方々はどのようにお考えですか？

【八戸市：回答】

議会事務局では、各定例会における市政に対する一般質問とこれに対する答弁の要旨や予算の主なもの、請願・陳情の審査結果などを議会広報紙に掲載しておりますが、9月定例会では、決算特別委員会が設置されるため、これらに加えて、各会派及び無所属議員から決算に対して総括意見があった場合、その意見の要旨を取りまとめて掲載しております。

このようなことから、議会事務局としての考え方については、お答えできるものではありませんので、ご理解くださるようお願いします。

【学識経験者：回答】

- ・ 交通部の収入に一般会計や「福祉乗車票」からの繰入があり、はじめて黒字経営となっている図式を市民に分かりやすく説明する必要がある。
- ・ 公営交通の場合、一般に民営交通に比べて人件費が高く、運行経費も上昇しやすい半面、経営の持続性を確保しなければならない民営交通では支えられない路線の維持や運行頻度の確保が可能になるという特徴もある。こうした観点から、交通部のあるべき道についていま一度検討することが必要であるとする。

問6. 今後、福祉乗車制度を利用する高齢者がますます増えていくと思われますが、それに対して八戸市長・高齢福祉課、障害福祉課ではどのような対策を具体的に検討されていますか？

【八戸市：回答】

高齢者等バス特別乗車証支給事業の対象者である70歳以上の高齢者人口は年々増加しておりますが、バス券の交付枚数は平成17年度から横ばい傾向にあり、今後の動向を見ていきたいと考えております。

【学識経験者：回答】

- ・高齢社会においては、「福祉乗車票」があっても移動できない市民（移動困難者）のモビリティ（移動のしやすさ）を確保していくことが求められる。そのため、「福祉乗車票」の利用者が現在に比べて数倍になるという状況にはならないのではないかと。
- ・しかし、こうした移動困難者のモビリティを確保する手立てについては、市の福祉部局でも交通部局でも、ほとんど議論されてこなかった。今後、市が設置している福祉有償運送の運営協議会ではこうした内容にも踏み込んだ議論が必要になると思うし、地域公共交通会議とも連携を取ることが望ましい。

問7. 福祉的観点から低床バス（ノンステップバス）の導入を支援すべきと考えますが、八戸市長・健康福祉推進課ではどのような対応策を考えていますか、具体的な施策があればご提示ください。

【八戸市：回答】

低床バスについては、各バス事業者において、子どもや高齢者等が利用しやすいように車両の更新時に導入を推進していきたいと伺っております。

市では、不採算路線を有する民間バス事業者に対し、住民の足を確保する観点から運行経費について助成をしておりますが、低床バス導入への支援については現時点では考えておりません。

【学識経験者：回答】

- ・青森県の場合、低床バスの導入率が全国でも最低水準にある。（問8で指摘されているように）バス事業者が新車を購入できない経営環境も影響しているが、移動困難者に対するモビリティ確保を「効率的に」実施するためには、低床式車両（特にノンステップバス）の導入が必須である。
- ・低床式車両の導入が進まない場合、移動困難者のモビリティは、福祉タクシーやNPO等による福祉有償運送など「個別輸送」による対応が中心となる。そのため、一人当たりの移動に要する費用は自ずと高くなる。また、「個別輸送」が本当に必要な市民に行きわたらない懸念もある。こうした観点から、低床式車両の導入に対して、県や市も目を向けていくべきではないかと思う。

問8. 地球温暖化対策の観点から、自動車利用から公共交通への転換を促進すべきと考えますが、それに対して具体的にどのような施策を行うことを考えていますか？

特に、八戸市議会においては平成11年3月18日に「環境共生都市宣言」を決議されておりますが、現実には宣言に反するように八戸市長を始め、市議会議員、市関係部署、市職員共に通勤時または公務において、公共交通の利用が極めて低く、二酸化炭素の排出が多い自動車利用が多いように感じております。その点につきまして八戸市長・各部長・各課長・市議会議員各位はどのようにお考えですか？また、今後、積極的に公共交通を利用しようという具体的な取り組みは予定されていますか？予定されているとすれば、どのような観点・実施方法で利用促進することをお考えですか？

【八戸市：回答】

八戸市では、平成12年度から普段通勤にマイカー等を利用している職員を対象にして、毎月25日を「ノーカーデー」と設定し自家用車を使用しない通勤をすることで、地球温暖化防止対策に取り組んできました。

平成20年度からは、各自が月1回以上のマイカー等を利用しない通勤を心がけようということで、実施日を固定せず名称も「はちのへエコ通勤」（E C O 2 勤）と改め、現在に至っております。具体的には、各部署でマイカー通勤をしている職員を把握し、車種・燃料の種類・燃費等のデータを収集し、四半期ごとにE C O 2 勤の取り組み状況を事務局へ報告し、平成20年4月～12月までの累計で二酸化炭素削減量は約14トンと算定しております。

この取り組みの詳細は八戸市のホームページに掲載し、市内全域への広がり期待しております。市としては今後とも、継続的に職員や市民の方々に公共交通機関の利用を働きかけてまいります。

【学識経験者：回答】

- ・例えば、路線バスの場合、5～7人程度が乗り合わせる状況を作らない限り、環境にやさしい移動手段であるということとはできない。したがって、「使ってもらえる公共交通」をつくることが求められる。

- ・マイカーに比べて決して便利ではない公共交通に利用転換を促すことは難しい面もある。しかし、交通行動が固定されていない転入者の場合は、市民生活に十分使えるだけの公共交通サービスが提供されており、かつその情報が行きわたるようにすることで、公共交通の分担率（利用者割合）が高まることも考えられる。また、大学の新生入生についても同様のことが言える。つまり、ターゲットを絞った利用促進の取り組みを進めることが求められるのだと考える。

問 9. 八戸市においては、八戸市交通部、南部バス株式会社、十和田観光電鉄株式会社共に財政的理由から新車購入が困難なため、大都市圏からの中古バスを購入することにより車両体質の改善を図っているのが主体的な取り組みとなっていますが、市長・健康福祉推進課として行政が低公害バス導入に向けた公的支援すべきと考えますが、それについてどのようにお考えですか？

【八戸市：回答】

問 10 と併せてお答えいたします。

問 10. 地球温暖化対策の観点から低公害バス導入についての補助制度等を充実させるべきだと考えますが、それに対し、国土交通省・青森県知事・青森県企画政策部新幹線・交通政策課・八戸市長・八戸市各課では具体的にどのような施策を検討されていますか？

【東北運輸局：回答】

地球温暖化・大気汚染対策のため、「低公害車等普及促進対策補助支援制度」を活用したCNG及びハイブリットバスの導入を支援して参ります。

また、平成21年4月10日「経済危機対策」に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定を受け、環境性能の良い新車の買い換え・購入を促進することにより、環境対策と景気対策を効果的に実現するべく、「環境対応車への買い換え・購入に対する補助制度」が現在国会に提出されている平成21年度補正予算案に盛り込まれています。なお、実際の制度実施には補正予算案の可決・成立が必要となります。

【青森県：回答】

低公害車などの路線バスの車両購入については、「低公害車普及促進対策費補助金」（国庫補助）や「青森県バス運行対策費補助金」（国県補助）があり、各事業者においては、こうした支援制度を活用して導入することが可能となっています。

なお、県においては、国と協調して、複数市町村を跨る広域的・幹線的なバス路線の維持のためにも補助を行っているところです。（平成20年度実績では、57路線に対し、国と県がそれぞれ228,091千円、同補助制度に係る市町村負担額も176,668千円、合計で632,850千円の補助金が交付されています。）

【八戸市：回答】

問 9 及び問 10 にお答えいたします。

現在、八戸市内のバス運行会社における低公害車の導入状況は、八戸市交通部では、低排出ガス重量車平成17年基準PM10%低減（☆1つ）の車両が3台、超低PM排出ディーゼル車平成12年基準粒子状物質75%低減（☆3つ）の車両が2台、アイドリングストップ車両が15台となっています。

また、南部バス株式会社ではアイドリングストップ装置付の車両が27台、十和田観光電鉄株式会社では同車両が34台導入されております。

現在、国においては、環境省が自動車CO2対策推進事業として、燃費基準適合かつ排出ガスの最新規制適合車の購入に対し、通常車両価格との差額の2分の1を補助しています。

また、国土交通省では、低公害車等普及促進対策としてCNG（圧縮天然ガス）トラックやハイブリッドバス、クリーンディーゼルバス等の新車を導入する際に、車両本体価格の4分の1又は通常車両価格との差額2分の1、使用過程車のCNG車への改造については、改造費の3分の1を補助しています。

八戸市としましては、以上のような国の補助制度をバス運行事業者に周知をし、国等の機関とも連携をとりながら、バスの低公害化に取り組んでまいります。

問 11. 八戸市の財政状況は大変厳しい折にありますますが、公共交通政策（必ずしも公営交通への財政支援補助金という意味ではなく）に対する予算配分に対する考え方について、八戸市長・財政課の具体的な所見を伺いたいのでご回答ください。

【八戸市：回答】

平成21年度予算編成にあたっては、現在の厳しい財政状況を踏まえ、財政の健全性の確保と行財政改革の推進に配慮する一方で、市民生活に必要な施策・事業について重点的に配分すること等を基本方針とし、なかでも、第5次八戸市総合計画に定める「自治基盤整備計画」及び「分野別計画」に基づいた施策・事業を重点的に取り上げました。

公共交通政策については、「分野別計画」に1項目である「安全・安心なまちづくり」に掲げた「交通環境の整備（生活交通の充実）」に基づく施策と位置づけ、市民の足となる公共交通の確保に有効な事業に対して予算配分を行いました。

問 12. 全国的に地方自治体における公共交通政策のあり方が見直されている中で、市長部局における公共交通政策に対する人事配置は現行の状態ですと八戸市長・人事課は考えていますか？

【八戸市：回答】

当市の公共交通政策についても、現在、そのあり方を模索している状況であり、今後、何らかの対策が必要となり、人員体制の強化が必要と判断されれば配置数の増加を図るものであり、現在はまだその状況に至っていないと判断しております。

問 13. 現状では都市政策課内に公共交通グループが置かれていますが、一市民として外部から見るとにおいては窓口取扱業務との輻輳が見られ、とても政策的なことを考えられる環境下ではないと見受けられます。こういった現状を踏まえ、現在の人員配置だけで適正に、かつ十分な対応ができるかと八戸市長・人事課はお考えですか？

【八戸市：回答】

現在の人員配置だけで適正に、かつ十分な対応ができるかという点については、前問への回答と同様ですが、窓口取扱業務があるため政策的なことは考えられないということはないものと考えております。

問 14. 公共交通政策を都市政策課ではなく、専門の別セクション（例えば総合政策部内に公共交通対策課を設ける等）を設置する等の考えは市長・人事課にはありますか？
設置するのであれば、具体的にいつ頃から設置することを検討していますか？

【八戸市：回答】

現在のところ、そのような考えはありません。

【学識経験者：回答】

＜問 12・13・14 一括＞

- ・ 八戸市と同規模の自治体では、公共交通施策を専門としたセクションを設置しているケースも多いが、残念ながら、専門セクションを設置したからといって、公共交通施策が前進するとは限らないと思う。
- ・ むしろ大切なことは、公共交通施策に関連した事務は各部署に散らばっており、それを「縦割り」にしない工夫をすることが求められる。交通部は別にしても、公共交通計画と福祉有償運送は都市政策課、福祉乗車票・高齢者乗票は福祉部局、公共交通への利用転換は環境部局、まちづくりとの関連は観光課や中心市街地活性化室・・・と多岐にわたる。こうした関連部署の連携がしっかりとれていることが重要であり、それを達成する方策として横断的な専門セクションを設置するのであれば意義は大きいと考える。

問 15. 八戸駅、本八戸駅、鮫駅においては、鉄道とバスとの乗り換えが可能ですありますが、特に八戸駅以外にはバスの乗り換え案内等が不足しており、観光客などが迷っているケースを目撃したり、メールにて問い合わせがあったりしています。こうした状況下において、「青森県文化観光立県」を謳う青森県知事・青森県企画政策部新幹線・交通政策課・八戸市長・八戸駅前広場を管理する都市政策課、社団法人八戸観光コンベンション協会においては、今後どのような鉄道とバスとの連携及び新幹線駅からの2次交通の整備を行っていくとお考えになっていますか？

【青森県：回答】

平成22年12月に東北新幹線が全線開業しますが、開業効果の全県への波及、最大化のためには、新幹線駅から県内各地へ、また、県内各地から新幹線駅へのアクセス、即ち二次交通を整備することが重要であると考えています。

このため、県では、本年度、新幹線利用者の行動パターンや利用者見込数を把握し、鉄道、バス等の交通手段を事業者提示しながら、具体的路線等及び交通結節点における事業者間の接続等の協議・調整等を進め、二次交通ネットワークの整備を促進することとしています。

【八戸市：回答】

当市を訪れる観光客や来訪者にとって、種差海岸や蕪島といった観光地や、中心街へ移動できる公共交通の利便性向上は、当市の観光振興策の観点からも重要な要素であると認識しております。

そこで、主に中心街および八戸駅等でのバス交通の案内（サイン）表示の手法については、専門家等の意見をもとに検討を行う予定であり、その結果を踏まえ、JR東日本を始めとする関係機関と協議して参ります。

次に、2次交通の整備については、当市の観光振興策の観点等から重要な要素であると認識しております。そこで、平成20年4月から八戸駅線の共同運行化を実施し、駅利用者の利便性を図っているところであり、また、八食センターと南部バスが連携した「八食100円バス」が、東北新幹線八戸駅開業以降、行政からの補助を受けずに運行を継続している事例もあるように、民間発意の取組を、必要に応じて支援していくことが必要であると考えています。

【八戸観光コンベンション協会：回答】

これまで、駅前広場の整備や案内板設置関係については都市政策部局の主導により行われ、おります。

なお、当協会の所管する観光案内所「はちのへ総合観光プラザ」等において、八戸駅利用客の声をうかがう中で、「判りづらい」等の意見も寄せられておりますのでそれらの情報提供をするなど、どなたでも乗り換え等利用しやすい2次交通の整備について関係機関と連携を図っていきたいと考えております。

問 16. 中心商店街にはバス乗り場やバス路線図等いった類の掲示板が全く設置されておらず、中心街でのバス情報提供は八戸商工会議所が不定期的に発行しているパンフレットのみとなっています。パンフレット類は「まちの駅はちのへ」や「ビーエフエム」等で配布されていますが、そういった情報がどこで配布されているかも分からない観光客や来訪者は情報入手の手段は、ほぼ現実全くない状況下に置かれていると感じています。

また、バス事業者が作製している時刻表は、バス事業者案内所に行かないと入手しにくい状況であり、八戸市庁窓口では八戸市交通部の時刻表しか入手できない状況にあります。こうした状況を八戸市長・八戸商工会議所・八戸商工会議所運輸交通部会・八戸商工会議所業務部まちづくり推進室・株式会社まちづくり八戸・各バス事業者は、どのようにお考えですか？また、今後どのような対策や施策を具体的に行おうとお考えですか？

【八戸市：回答】

市庁舎の受付案内は、用務で来庁された方の庁内案内を主な目的として設置されており、市の業務や催し物のパンフレット等のほか、交通部から配布される市営バス時刻表を置いております。

他のバス事業者の時刻表につきましては、提供していただけることを確認いたしましたので、観光案内パンフレット設置スペース等へのバス時刻表の配置について検討して参ります。

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

バス交通による来街者が多い中心商店街において、バスが利用しにくい状況は憂慮すべき事態であると考えます。そのため、八戸中心商業街区活性化協議会で「中心街ガイドマップ」を作成して街にある店舗の場所を掲載するとともに、中心商店街へのアクセス手段としてバスの停留所と大まかな行き先について掲載してきました。また、配布についてはご指摘のとおり乗降客が多く、待合場所のある三日町の「まちの駅はちのへ」や八日町の「ビーエフエム」のほか、中心商店街の各店舗に対して来街者に提供するために配布しております。

予算の都合上、部数が少なく色々な場所に配布できておりませんが、より必要な時に必要な情報が入手できるよう、ホームページへの掲載などについて検討してまいります。

【学識経験者：回答】

- ・時刻表等の提供方法について検討すべき時期に差し掛かっているように思う。現在の冊子体の時刻表は、市内のバス路線を「使いこなす」人でない限り、実際に活用するページは数ページ分に過ぎないのではないかと。場合によっては、情報過多により「自分が乗りたい路線がどこにあるか分からない」という状況になっている懸念もある。
- ・海外のバス時刻表の場合、路線ごとにリーフレットとして発行（各路線がA4版2つ折り位でしょうか）しており、それが市中で配布されていることがある（ショッピングセンターや市役所、バス案内所など）。つまり、欲しい路線を市民が自由に手に取り、簡単に持ち運べるというものである。
- ・八戸の場合も、地域ごとの時刻表の分冊化に加えて、事業者間の共通化といった検討を行ってもよい気がする。地域ごとにターゲットをしぼった時刻表ができれば、転入者や大学新入生などに向けた公共交通利用促進にも使える媒体になる。

【南部バス：回答】

これまでは当社窓口をはじめ、はちのへ総合観光案内所などの乗車券販売所、取引先、商業施設などをお願いしており、今後とも配布場所の拡充に努めてまいります。

【十和田観光電鉄：回答】

当社の場合、八戸市エリアでの運行は少なく乗車券類委託販売所も限られており、時刻表などの配布・設置も十分にできていない状況です。また、時刻表発行部数にも限度があり弊社エリア全体へのなるべく均等な配布をすると皆様に行き渡らないのが現状です。しかし、自社努力では策を講じるにも限界がありますので、関係機関との協働によって可能なものは実施していく形になると思います。

問 17. 上記の質問に関連して八戸駅前に新幹線開業時に鉄道からバスへの乗り換えを誘導するための案内板設置や地図の設置等を行っていますが、現状のサイン（誘導案内）で観光客などの来訪者がスムーズにバスへの乗り換えが可能であると八戸市長・都市政策課・社団法人八戸観光コンベンション協会ではお考えですか？

【八戸市：回答】

三社大祭やえんぶりを始め、当市で開催されるイベント時期に合わせ、特別にバスへの乗り換えを誘導する特設案内所を設置するなどの対応をしておりますが、既存の案内板がわかりにくいとの指摘もあります。

このため、駅前での案内（サイン）表示の手法については、専門家等の意見をもとに検討を行う予定です。

【八戸観光コンベンション協会：回答】

現行のサインでは全てのお客様がスムーズに乗り換えすることは困難と考えております。

当協会ではその補完として「はちのへ総合観光プラザ」での案内員による道案内、2次交通案内を通常業務として行っております。

また、三社大祭・えんぶり期間中には、八戸市並びに市民ガイド八戸協会の協力を得て、観光客用の案内ブースを設け2次交通、道案内等を行っております。

【学識経験者：回答】

- ・当然に進めるべき事項であると考え。まずは、八戸駅降車客や中心街来訪者の動線（歩行経路）を見極め、それに対応したサインをどう配置するかを示した「サイン計画」の策定が必須である。
- ・個別、対症療法的にサインを設置した場合、情報不足（逆に情報過多）になる可能性がある一方、景観的に疑問符が付く結果になる可能性がある。その意味でも「サイン計画」で示されたルールに基づいてサインの設置を推進することが求められる。

問 18. 今後の新幹線新青森開業を控え、よりサイン類を充実させ２次交通である公共交通へ積極的に誘導しようという試みや施策を八戸市長・観光課・都市政策課・社団法人八戸観光コンベンション協会では具体的に検討されていますか？

或いは、観光客の足は公共交通で賄うという考えはないということでしたら、その理由もご回答ください。

【八戸市：回答】

当市の玄関口の役割を担う八戸駅の駅前広場においては、当市を訪れる観光客を始め、駅利用者の利便性を考慮することが重要であります。無秩序な設置は景観に影響を及ぼすことも考えられ、その点についても配慮する必要があると考えております。

そこで、駅前での案内（サイン）表示の手法については、専門家等の意見をもとに検討を行う予定です。

【八戸観光コンベンション協会：回答】

駅のサインについては２次交通だけではなく、「駅構内自体」の案内をはじめ「時間表」「道案内」「広告」等トータルでの調和をもった表示が必要と考えております。

サインの充実についてはＪＲ八戸駅をはじめとして関係機関との連携の中で進めて行きたいと考えています。

問 19. 平成 20 年度第 4 回八戸市地域公共交通会議資料「市民アンケート調査結果の概要」を見ると、「バスカードなどを導入して支払方法を簡単にする」といった回答が「バスの運賃を分かりやすくする（50 円単位などに）」どの路線においても３割以上を超え、約４割近くまで回答を得られていますが、なぜバスカード導入について「八戸市地域公共交通総合連携計画」に全く触れられていないのでしょうか？

こうした市民アンケート結果に対して、国土交通省（東北運輸局及び青森運輸支局）・八戸市長・八戸市地域公共交通会議会長・各バス事業者・日本バス協会・青森県バス協会はどのようにお考えですか？

【東北運輸局：回答】

バス乗車の際、運賃の支払を磁気式のバスカードやＩＣカード等により行うことは、利用客の利便性向上や無用な車内事故の防止を図る観点からも非常に有効な手段であると認識しております。

しかしながら、バスカード機器一式を導入するとなると、八戸市交通部と同規模の事業者の場合であっても２～３億円程度要すると言われており、民営事業者のみならず公営事業者にとっても導入が容易ではないことから、今般策定された「八戸市地域公共交通総合連携計画」には盛り込まれなかったものと思われます。

なお、国土交通省としましてはバスカードシステム導入などの個別対策事業については、１／５の補助率（予算の範囲内とし、上限額あり）により補助を行っています。

【八戸市：回答】

「八戸市地域公共交通総合連携計画」の策定にあたり、バスカードの導入可能性に関する協議も行いましたが、現状では、同計画の実施に際して、市やバス事業者が負担すべき財源の確保が難しいとの判断から、ご質問の内容に関する計画化は見送ったものであります。バスカード導入可能性の検討については、費用対効果および財源の確保について十分な検討を要するものであることから、今後も関係者との協議を継続して参りたいと思います。

【八戸地域公共交通会議長：回答】

バスカードの導入については地域公共交通会議の中でも何度か議論に上っていましたが、導入に要する費用が高額となること、またそのための財源の確保が現状では見込めないことなどから連携計画の中に書き込むには至りませんでした。

連携計画の中では「わかりやすい」「支払いやすい」「乗継時の運賃負担軽減」などは基本方針やプロジェクトの目標として掲げていますので、21年度の事業の検討の中で改めて議論させていただきます。

連携計画の中に「運賃均一区間等の設定」「50円刻み運賃の提案の検討」などが書き込まれていますが、これらについては議論が十分には尽くせておらず、上記と合わせて議論・検討が必要と考えています。

【学識経験者：回答】

- ・八戸市のバス路線網の特徴に、中心街を跨いだ連続系統が多いことが挙げられる。例えば八戸駅⇄中心街⇄旭ヶ丘営業所というパターンであるが、中心街を跨いだ利用者割合は少ないと考えられる。しかし、中心街で路線を分断すると「初乗り」運賃が2回取られる結果になる。そのため、路線の長い系統ができやすく、定時性や運行効率性を図ることが難しくなる。
- ・そのため、バスカードにせよICカードにせよ、「初乗り」を2回取られない（乗継割引）機能、事業者間の精算に関する機能を付加することが最低減求められるところだと考える。この点がバスカード方式で補えるものであるのか、事業者負担がどの程度になるか、またバス以外の精算（例えば鉄道）にも援用するのになるかなどを勘案して判断すべきところだと考える。この点については、「八戸市地域公共交通総合連携計画」で記述されていないわけだが、方向が定まれば「計画の修正」として対応することができる。

【南部バス：回答】

バスカード導入には巨額の費用を要します。限られた予算の中での事業という制約もあることから、今回の計画には反映されなかったものと認識しております。今後も導入の方策については、各種補助制度の活用なども含め研究してまいります。

問 20. バスカード導入に向けて各種補助制度（オムニバスタウン指定や運輸振興助成金、日本バス協会補助金等）を活用し、バス事業者の負担が少なく、或いはバス事業者の負担が少ない方法も考えられますが、それらを活かそうという動きが全く見られませんが、それについて青森県知事・青森県新幹線交通政策課・八戸市長・都市政策課ではどのようにお考えですか？

また、これからオムニバスタウン指定に向けた取り組みなどは予定されていますか？

逆に申し上げれば、なぜ八戸市はオムニバスタウン指定に名乗りを上げないのでしょうか？

【青森県：回答】

県においては、社団法人青森県バス協会、青森市企業局、八戸市交通部が実施する公共の利便増進に資する各種事業に対し、「運輸事業振興助成費補助金」を交付しています。

近年、旧来のバスカードに代わり、鉄道やバスなど複数の交通モード間で相互に利用できるICカードによる乗車システムを導入する動きが全国的に見受けられます。バスカードシステムの導入については、こうしたICカードの普及状況などを各事業者において、十分見極める必要があると考えています。

【八戸市：回答】

路線バス事業に関する設備や施設の整備目的を中心とした支援制度があることから、事業者、行政にとって最も有効な制度を活用して、バス利用の環境改善を図って参りたいと考えています。

【学識経験者：回答】

- ・オムニバスタウンの指定については、自治体に限らず、交通事業者の金銭的、体力的な負担をクリアできることが前提になると思う。以前の八戸であれば困難であったと考えるがそろそろ「機は熟した」と考える。

問 21. 八戸市交通部、南部バス株式会社、十和田観光電鉄株式会社で発行している紙回数券については、共通利用が可能になっていますが、未だに回数券の表紙裏にある案内文や注意書きには、3社で共通利用が可能な旨の案内が書いてありませんが、これは印刷版下を変えるだけで簡単に変わることができ、かつコストもそれほどかかるものではないと思われるのですが、なぜこうした簡単なPR活動をされないのでしょうか？各バス事業者の所見をお伺いしたいのでご回答ください。

【八戸市：回答】

現在印刷してある分については在庫状況や各販売店へ配布していることから難しい状況ですが、次の作成分から対応して参ります。

【南部バス：回答】

すでにお買物回数券、普通回数券の一部については案内文を記載しておりますが、他券種については在庫無くなり次第順次案内文を加える予定としております。

【十和田観光電鉄：回答】

確かに案内文を記載または別紙配布などをする事は可能です。取扱いの9割以上を占める他2社の動向にもよりますが、当社の場合僅かな取扱いにとどまっておりますので、在庫の関係もあり回数券自体の様式変更は考えておりません。

問 22. 中心街のバス停は三日町・八日町等、バス事業者によって同一の場所にあつて同じバス停留所標識を共有しているにも関わらず、停留所名が異なっていることで観光客等の来訪者はもとより地元市民すら分かりにくい状態となっているのが長く続いておりますが、これを解消しようとしするのはなぜでしょうか？

また、八戸市地域公共交通総合連携計画にもこの問題が全く触れられてないのはなぜでしょうか？

八戸市長・都市政策課・各バス事業者・八戸市地域公共交通会議会長は、この問題についてどのように対処されようとしているのでしょうか、具体的な所見をお伺いしたいのでご回答ください。

【八戸市：回答】

中心街におけるバス停留所に関する問題については、専門家や関係者を交え検討を行う予定です。

【八戸地域公共交通会議長：回答】

ご指摘の問題点については地域公共交通会議のメンバー全員が理解しているものと思います。議論の中でもバス停名称を「中心街（三日町）」「中心街（八日町）」…などとする意見も出されていましたが結論を得るには至りませんでした。

特に来街者を対象とする「わかりやすい」のりば案内について 21 年度以降に準備を進めていく計画となっていますので、十分に検討したいと考えています。

バスマップの作成において路線のナンバリングが提案されたように、「わかりやすい」のりば案内を実現するためには、ご指摘の問題点の解消が不可欠であると認識しています。

【学識経験者：回答】

・地域公共交通総合連携計画に記す迄もなく、当然に取り組むべき課題であり、変えていかなければならない。

【南部バス：回答】

「八戸市地域公共交通総合連携計画」の中心街の「わかりやすい」路線バス情報案内を整備する事業の中で協議することとなっており、その結果に基づいて対応してまいります。

【十和田観光電鉄：回答】

今後、八戸市地域公共交通総合連携計画の検討、実施、評価などが行われますので、この中で提起により解消するということになれば、当社としては協調することになると考えます。

問 23. 上記に関連し、六日町と朔日町についても分かりにくさがあります。朔日町に停車するバスは六日町を通過し、六日町に停車するバスは朔日町を通過します。

また、三日町（中央通り）から十六日町方面に向かう場合、八戸市交通部の停留所では「次は、十六日町」になっており、南部バスの八日町（中央通り）では「次は六日町」となっているものの、六日町を通過する八戸営業所行きが存在し、八食 200 円以下バスは六日町に停車する等、系統毎に異なった取扱をしています。こうした取扱いは青森県八戸警察署の指導によるものだとお聞きした（違っていたら申し訳ありません）ことがあるのですが、バスの運行本数が多かった昔と違い、現在ではバスの減便が続き、六日町を通過する本数も減少しています。

こうした取扱いをなくし、六日町と朔日町のバス停を統一させる、三日町・八日町（中央通り）を出たバスは六日町にも停車することで解消される問題だと思われそうですが、このことについて青森県八戸警察署・八戸市長・都市政策課・八戸市地域公共交通会議会長はどのようにお考えですか？

【八戸市：回答】

問 22 と同じ回答とさせていただきます。

【八戸地域公共交通会議長：回答】

「わかりやすい」「利用しやすい」バスサービスとするために、上記と合わせてご指摘の問題点の解消も必要であると認識しています。上記のプロジェクトの検討において十分に議論を尽くし、八戸のバスがより便利になるように実現させていきたいと考えています。

問 24 六日町や長横町周辺は違法駐車が集中しており、バス運行を阻害していますが、これに対して青森県八戸警察署では、未だに駐車違反監視員を配置されていないようですが、今後どのような取り組みを行うことを青森県八戸警察署ではお考えですか？

【学識経験者：回答】

・昼間時においてもタクシーによるバスの遅延が目に見えるようになってきた。タクシー業界との協議はもとより、中心街の「交通の捌き方」をどのようにするかを議論していかなければならない。

問 25. 八戸市交通部では一部の上屋付きバス停で系統図を掲示してありますが、最近の路線改変等により情報が古くなっている箇所が多く見られますが、これらを更新しようというお考えはないのでしょうか？八戸市交通部ではこのような古い情報のままで良いとお考えですか？

もしも情報を最新版に切り替えるお考えがあるのであれば、それは具体的にいつまでに行うことをお考えでしょうか？

【八戸市：回答】

市営バスが単独で運行を行っている路線については、早急に対応して参ります。

また、他事業者と重複している路線につきましては、他事業者と協議しながら、対応して参ります。

問 26. 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について、第 5 回地域公共交通連携計画素案において「(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、中心街及び八戸駅構内、本八戸駅構内で路線バス行先案内システムを設置する」とあります。しかし、システム整備よりも八戸駅、本八戸駅、中心街等においてバス情報を掲載した看板を各所に設置する方が急務であり、コストも安く、実現が早いと考えますが、この点について都市政策課・地域公共交通会議長会長の所見をお伺いしたいのでご回答ください。

【八戸市：回答】

バス情報の提供につきましては、システム整備の合理性や看板設置の実現性等を含め、専門家や関係者を交え検討を行う予定です。

【八戸地域公共交通会議長：回答】

「できることから素早く」という話は、地域公共交通会議の中で何度も発言されております。バス事業者の努力に期待するところが大きいですが、対応可能な指摘事項については、できるだけ早期に実施するよう、21 年度の地域公共交通会議においてメンバー間で確認を行いたいと考えています。

【学識経験者：回答】

案内システムだけを設置しても効果は半減してしまう。そのため、駅や中心街の「サイン計画」のなかで、バス路線案内版、のりば案内版の設置を位置づけていくことが必要であり、当然に取り組むべき課題だと考える。

問 27. はちのへ市営バス運行情報案内システムが3月1日より稼働し、そのシステム表示器に中心街での「市営バス乗り場案内」が掲示されるようになりましたが、なぜこれに南部バス、十和田観光電鉄の乗り場を加えなかったのでしょうか？

八戸市交通部としては、利用者向けに良心的な取り組みをなさったと思いますが、せっかくバス事業者3社が共同して取り組みをおこなっているという動きに対して、水を差すような表示方法だと思います。八戸市交通部としては、その点についてどのようにお考えですか？また現在設置した乗り場案内に民間バス2社を加えて制作し直そうというお考えはありますか？

【八戸市：回答】

他事業者と協議しながら対応して参ります。

問 28. 現在、外国人がジャパンレール・パスを使い東北新幹線を八戸駅で下車し、JRバス東北が運行する路線バス十和田湖行きの「おいらせ号」に乗り換えて十和田湖へ向かう観光客が多くいます。現実的には八戸駅及び八戸市は、外国人観光客にとっては十和田湖へ向かう通過点に過ぎない状況下にあると「おいらせ号」に乗車して実感しています。

バス車内では八戸市及び八戸市中心街に関する観光情報が日本語と英語で音声案内されていますが、これら外国人を八戸市中心街や、八戸市内の主な観光地へ呼び込もうというPR活動並びに取り組みがこれまで一切行われていませんが、八戸市長・観光課・社団法人八戸観光コンベンション協会ではなぜそういった取り組みを行わないのでしょうか？また、そうしたPR活動や外国人観光客誘致に向けた各種取り組みや施策を行う予定はありますか？

【八戸市：回答】

近年、外国人旅行者は増加傾向にあり、特に中国や韓国など東アジアからの旅行者が増えてきております。青森県への旅行者は、青森空港や花巻空港へのチャーター便、定期便による入込みが主であり、これらの動向は把握しております。

当市といたしましても、これら外国人旅行者が八戸に立ち寄ってもらえるよう、県等と連携を図りながら誘致活動、PRを展開していきたいと思っております。

【八戸観光コンベンション協会：回答】

外国客の増加については近年増加しております。

殊に八食センターへの来客は、韓国・中国人の来訪が増加しており、徐々に市内観光地への流動についても増加していることも把握しております。

これらに対応するために「はちのへ総合観光プラザ」では英語・韓国語の案内員を配置しているところであり、案内所利用客対応しております。

外国人観光客誘致については、県及び市観光部局との連携により、今後の受入れ体制の整備づくりとともに活動して参ります。

【学識経験者：回答】

- ・外国人観光客は「十和田湖」が近くにあったとしても、「PR」だけで八戸に誘致できるわけではない。まずは、八戸市郊外や近隣市町村から中心街や市内の観光地に足を運んでもらえるような魅力づくりが必要であると思う。市民や近隣市町村の住民が「つまらない」という場所には観光客は来ない。だからこそ、「まずはPR」ではなく、「八戸にあるものを発掘し、それを磨く努力」が先に来て、それを「PR」するという段取りではなかろうか。
- ・しかし、駅や中心街のサインには、多言語表示が必須であり、その整備を実施していくことは「まちのホスピタリティ」として当然に求められる。

問 29. 現在の東北新幹線は八戸駅が終点ですが、2010 年 12 月には新青森駅開業が予定され、八戸駅は中間駅となります。一部では新幹線全列車の八戸駅停車化を実現させようといった動きが見られますが、私としては八戸駅にホームドアが設置されている現実からも八戸駅は速達タイプ列車の退避駅としての役割を担い、かつ JR 東日本が看板列車である新幹線を全列車八戸駅に停車させるといったことは行わず、新青森・盛岡・仙台・大宮・東京のみ停車の速達タイプを数往復は走らせるものと考えております。

八戸駅に全列車停車化を実現させるためにも、より八戸市の観光客誘致に力を入れる必要があると考えていますが、それについて八戸市長・観光課・社団法人八戸観光コンベンション協会ではどのようなお考えですか？

【八戸市：回答】

市では、これまでも、新青森駅開業を第 2 の開業としてのチャンスと捉え、八戸ならではの「食」と「自然」に特化した観光施策を展開してきております。

個人型観光や広域観光に対応するための取組として、昨年度 JR 東日本の「ローカル線の旅」に選定された JR 八戸線を活用し、「三陸海岸の起終点」としての八戸駅の優位性をさらに PR していくとともに、久慈市、二戸市との三圏域連携による広域観光振興を進めております。

市といたしましては、新青森駅開業に向けて、今だから八戸ができること、八戸がすべきことを整理し、朝市や横丁など、『八戸と言ったらコレ！』と言える強いイメージの定着を図って参ります。また、立寄りたくなる街、泊まりたくなる街としての魅力ある八戸の創出と情報発信に取り組み、観光客の誘致に努力して参ります。

【八戸観光コンベンション協会：回答】

東北新幹線全線開業に伴う八戸駅への全列車停車化については、単に「停めてもらう」ことだけではなく、その要件として八戸市自体の「魅力づくり」が必須になって参ります。

当協会では市・商工会議所と連携し「食」と「自然」を前面にした活動を行なっております。

また、十和田、下北は勿論のこと岩手県北への結節点としての役割も担っているところであり、県境を越えた連携も併せて広域的な魅力づくりを目指して参ります。

問 30. 東北新幹線新青森駅開業時には、(仮称)七戸駅が十和田湖・下北半島への玄関口として機能させると意気込み、2 次交通の整備や公共交通会議の設置等、さまざまな取り組みを積極的に行っておりますが、対する八戸駅が新青森駅開業以後も、十和田湖や下北半島への玄関口として機能されとお考えですか？

また、七戸町の取り組みに対し、八戸市長・観光課・社団法人八戸観光コンベンション協会ではどのように対応することをお考えですか？

【八戸市：回答】

現在、八戸駅は「きらきらみちのく下北号」の起終点として、下北半島への玄関口の役割をはたしておりますが、新七戸駅開業後も下北、十和田、北三陸の玄関口として、多くのお客様に八戸駅を利用していただくため、きらきらみちのく号のおもてなしを一層強化していくとともに、盛岡・宮古・八戸間沿線の観光振興を図るため、岩手県、青森県、JR 東日本ほか関係観光団体とともに「北三陸サンライズレール観光振興会議」を立ち上げました。さらには、広域的な観光を通じて観光客の滞在型観光を図るため、青森市や七戸町をはじめとする 8 市町で「新たな青森の旅・十和田湖広域観光協議会」を設立しました。

このようなことから、新たな視点によって観光ネットワークの構築を図り、相乗的に八戸の魅力を高めていきたいと考えております。

【八戸観光コンベンション協会：回答】

現在、当協会は八戸市とともに「きらきらみちのく号」乗客に対するおもてなし等受け入れについての活動をしております。

また、昨年度岩手県を中心とした「北三陸サンライズレール観光振興会議」、青森県新幹線沿線市町村による「新たな青森の旅 十和田湖広域観光協議会」が設立され、当協会もその構成団体の一つとして活動をしているところであります。

ご存知のとおり、現在の観光振興は市町村単体での活動だけではなく広域にわたる魅力付けによりお客様への誘致を図っていかねばなりません。

その中で、お客様に選択していただけるような活動は「問 29」において記述させていただいております。

- 問 31. デーリー東北紙面にて「共通駐車券 IC カード化」は導入コストが高額であるため断念し、「(仮称) 共通交通券」を発行していくことを八戸中心市街地活性化協議会の「交通アクセス検討部会」で検討していく方針と報道されていましたが、同協議会の事務局と思われる八戸商工会議所ではどのようなメンバー構成で検討を進めていくことをお考えですか？
また、八戸商工会議所運輸交通部では、この方針に対してどのようなお考えをお持ちですか？

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

共通駐車券事業は現在(株)まちづくり八戸が事業主体で実施している事業です。そのため、部会長にはまちづくり会社の取締役を置き、副部会長にはサポート役として学識経験者に就任していただいております。

また、事業スキームのリニューアルについてですが、現時点ではサービス券の配布対象を駐車場利用者に限定するという点はそのままに、サービス券の取扱店拡大ターゲットを主として飲食店と定めつつ、券の用途拡大（バス・タクシー・運転代行）について議論する予定です。拡大対象業種の方や現在の大口購入者であるホテル経営者等を中心に、市民団体の代表者、中心街大型店、市役所商工労働課及び中心市街地活性化推進室を部会員として構成しております。

なお、券の受け入れ先となる交通事業者等につきましては、協議の進捗に応じてその都度ゲストとしてお招きし、お話を伺う予定です。

- 問 32. 「(仮称) 共通交通券」について新聞報道を見る限り、バス・タクシー・運転代行でも利用できることで検討を進めていく方針のようですが、バス事業者については八戸市交通部、南部バス株式会社、十和田観光電鉄株式会社の3社があり、タクシー事業者は八戸市タクシー協会（三八五交通が事務局）と調整を図っていくものと想像しておりますが、運転代行業者については1つにまとまった組織が存在しないと思われ、かつ商工会議所にも加入していない事業者も存在しないと思われ、八戸商工会議所では運転代行業者に対してどのように調整していこうとお考えですか？

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

運転代行業については、運転代行業に関する法整備や道路交通法の改正に伴い、2003年に業界団体として「八戸運転代行業適正化協議会」が設立されており、当該組織と協議することによって、業界団体からの意見と一定の合意が得られると考えております。

- 問 33. 「(仮称) 共通交通券」について、八戸市交通部、南部バス株式会社、十和田観光電鉄株式会社、八戸市タクシー協会ではどのように今回の報道を受け止めていますか？また、今度のお考え等がありましたらご回答ください。

【八戸市：回答】

利用者増につながるのであれば歓迎したいと考えております。

今後の「(仮称) 共通交通券」の検討の推移を見守って参りたいと思います。

【学識経験者：回答】

＜問 31・32・33 一括＞

- ・ 共通交通券の目指すところは、単にバス利用者を増やすことではなく、中心街に活気を呼び戻すことが本来の狙いであると思う。つまり、公共交通の利用促進と中心街への誘客を一体的に進めることが求められ、「公共交通を使うこと」と「中心街に来ること」の双方に何らかのインセンティブが市民にもたらされなければならない。その意味では、単に「共通交通券」として、バスやタクシー等に利用範囲を拡大するだけでは、後者の部分が落ちてしまう。一方で、「公共交通を使ってください」「中心街に来てください」というだけでは、市民の心に響かない。
- ・ 市民が「物を買ひ、就業する場所」という図式が従来の中心街であったのだろうが、今後は、交流の「場」を提供する中心街という図式に変えていかなければならないのではないか。その意味でも、①中心街が市民に対してどのような「ライフスタイル」を提案できるか、そして、②公共交通は、その「ライフスタイル」を応援するために何を提供しなければならないのかーこの両輪で考えていくことが求められる。例えば、中心街で仲間と酒を酌み交わし、夜遅くに帰宅するーこうした「場」を提供できるのは中心街でしか成立し得ない。そこに公共交通は何ができるのか。19 時や 20 時が最終便という現況では、こうした「ライフスタイル」を応援するサービスができていない。まずは、こうした部分から検討を始め、スピード感を持って実践していくことが必要ではないか。

【南部バス：回答】

利益に繋がるような内容であれば、実現に向けて前向きに検討してまいります。

【十和田観光電鉄：回答】

おそらく実施に向けた本格的な検討が始まることとなれば、各事業者に対してではなく、地域公共交通会議（分科会を含む）などの場で提案されるものを考えます。具体的な内容が見えてきた段階で関係者から話があれば対応の可否などについて検討したく考えます。

問 34. 問 19 と問 20 で触れておりますが、八戸市民ではバスカード導入に対しての期待度が高いと受け止められている回答が多くありますが、それと「(仮称)共通交通券」に連関した動きを検討しようというお考えを八戸商工会議所、八戸市長、都市政策課、各バス事業者はどのようにお考えですか？

【八戸市：回答】

バスカード導入と連関した事業の検討については、実施主体の意向等を確認したうえで、関係者との協議を進めたいと考えております。

【南部バス：回答】

バスカードだけでも巨額の費用を要し、さらに、商店街の IC カードとのドッキングはさらに費用も嵩むこととなり、バス事業者だけの導入は困難と考えております。今後も、導入の方策について、各種補助制度の活用なども含め検討してまいります。

【十和田観光電鉄：回答】

問 34. と同様に、具体的な内容が見えてきた段階で関係者から話があれば対応の可否などについて検討したく考えます。但し、バスカード導入については当社単独ではもちろん不可能で、補助金が充当されるとしてもほぼ 10 割を負担していただかないと絶対にできません。

問 35. 各バス事業者で発行している「お買い物回数券」は 1,000 円で利用時間帯に制限はありますが、1,300 円分利用できるお得な回数券です。これを中心街商店街の各店で発売することにより、バス事業者の収入増とお客様へのサービス向上、さらに「(仮称) 共通交通券」が導入されるまでのつなぎとして、商店側で「お買い物回数券」を購入して、例えば 1,000 円以上購入したお客様にはバス初乗り分の 130 円分を差し上げるといったことは良い方法であり、かつ発行コストもかからず、簡単に導入できる方法だと思うのですが、それに対して八戸商工会議所、八戸商工会議所運輸交通部会、中心市街地活性化対策室では、どのようにお考えではないですか？

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

共通駐車券事業のリニューアルは、IC カード導入と比較して少ない投資で効果が期待できるとの判断から導かれていることから、低コストで簡単に導入するべきというご提案は理にかなうものであります。

部会での協議の中でご提案内容についても取り上げて協議してまいりたいと思います。

【ご提案事項】

1. 各バス事業者が導入している車両メーカーをいすゞ自動車だけにこだわらず、既に導入されている日野自動車だけでなく、三菱ふそう、日産ディーゼルを中古車でもいいのでほんの一部でも導入すればバラエティーに富んだ感じで乗るお客様にも楽しみがあるのではないのでしょうか？

【八戸市：回答】

メーカーを統一することで、専用工具等の整備環境や車検など車両管理の効率化を行っております。

【南部バス：回答】

車両は、整備面、調達コスト、使用目的等を勘案し決定しており、意図的にバラエティーに富んだ導入はできません。

2. 昨年4月から八戸市交通部、南部バスによる八戸駅線共同運行化が始まりましたが、「平成20年度第4回八戸市地域公共交通会議資料 市民アンケート調査結果」の八戸駅線沿線アンケートで「等間隔運行を知っている人が47%、乗り場の統一を知っている人が58%と比較的高い割合になっているにも関わらず、バスに乗る機会は変わっていないという回答が74.2%を占めています。せっかくハード面を良くしたとしても、ソフト面であるPRが不足しては利用増に結びつかないという典型的な事例が発生したと思います。

JR東日本ではダイヤ改正毎に時刻表を印刷してタクシー車内で配布したり、デーリー東北や東奥日報の折込チラシも配布して、PRに努めています。

同じようなことがバス事業者でもできるのではないかと考え、私は八戸駅線共同運行化PR（八戸駅～三日町・八日町間の沿線地域）の新聞折込チラシかポスティングチラシのいずれかを作成して配布することをご提案します。

八戸駅線の沿線地域について、デーリー東北新聞販売・折込センター折込開発部とミッド八通について、それぞれ配布数を調べてみました。

その結果は下記の通りでした（調査データは平成21年3月11日現在）。

●デーリー東北新聞社配布数…22,450枚（平成20年4月改訂版）

●ミッド八通ポスティング…29,360枚（平成21年2月10日現在）

ミッド八通の方が僅かに多い数量だということが分かりました。

上記の部数に窓口配布用として、それぞれ5,000～7,000枚ほど追加すると、30,000枚と35,000枚という部数が出てきます。

以上の部数から、八戸市内の広告代理店・株式会社IDEA plus様からチラシ作成の御見積を取って見たところ、下記の金額であることが分かりました。

<仕様>

- ・初回制作 B3サイズ、2つ折り、（B4サイズ仕上げ）
片面2色（青・赤）、コート紙110kg、データ制作/製版/印刷/折り加工含む
- ・金額 30,000枚時 308,700円（単価：10.29円）
35,000枚時 345,540円（単価：約9.9円）
- ・ダイヤ改正による修正版（参考）
- ・金額 30,000枚時 267,750円（単価：約8.9円）
35,000枚時 301,350円（単価：約8.6円）
- ・ポスティング（ミッド八通依頼時）
1枚当たり3.0円×29,360枚＝88,080円（1枚当たり送料込みで約13円程度）
- ・デーリー東北折込チラシ
1枚当たり3.3円×22,450枚＝74,085円（1枚当たり送料込みで約14円程度）

ミッド八通でポスティングした場合には、最高でも433,620円で実施可能ということになります。なお、デーリー東北新聞社での折込チラシとして制作する場合には、折込チラシに入れる広告は1社のみしか入れることができないという制約があるということです。八戸駅線沿線の企業等から協賛金を集めて折込チラシを製作し、個人的にはミッド八通によるポスティングとバス事業者や市庁、公民館、図書館等の公共施設、さらに八戸駅と駅周辺ホテル・中心街ホテルで残り部数を配置する方式が良いと思います。

僅か 43 万円程度でできるのですから、八戸市交通部、南部バスのバス事業者が共同で広告費として費用負担してやることも可能ではないでしょうか？

チラシ配布により沿線乗客のバス利用が増えれば、広告費の支出も決して高いものではないものと考えますが、いかがでしょうか。

【八戸市：回答】

時刻表のPRについては、冊子型時刻表「ポケットフレンド」やホームページのほか、方面別の時刻表を定期券・回数券の販売所で配布しておりますが、今後配布方法や今まで以上のPR方法を検討するとともに重複路線については、事業者間で協議・検討して参ります。

【南部バス：回答】

PR活動については、効果、予算等勘案しながら検討してまいります。

3. 私は、八戸の隣町に住んでいて、八戸市内の路線バスは月に数回利用しています。
電車で八戸駅まで出て、八戸駅から中心街へ行く際にバスを利用しています。
市営バスと南部バスとの共同運行、以前に比べ本数が増えて利用しやすく便利になったと思います。
運行等ダイヤについては、特に不満点はありませんが、運賃の支払いについては、バスカードの導入を強く望みます。青森市や隣の岩手県のバスでは、運賃の支払いがバスカードで出来、大変便利で楽でした。降りる際の両替や小銭の用意の手間が解消されてとても良いと思います。
バスカードだと、回数券に比べ、購入しやすいし財布の中でもかさばらなくて使いやすいと思います。

【八戸市：回答】

バスカード導入につきましては、費用が高額であることから導入は難しい状況ですが、各種補助制度の活用を含め導入の方策を研究して参ります。

なお、八戸市地域公共交通総合連携計画において、細かすぎず小銭不要の分かりやすい運賃制度について検討することになっております。

【南部バス：回答】

バスカード導入には巨額の費用を要することから当社独自での導入は困難です。今後も、導入の方策について、各種補助制度の活用なども含め検討してまいります。

4. 一番の起爆剤になるのは、ラッピングバスの積極的な採用だと思います。
ただし、前面の部分を残して（八戸市営バスは、前面の八戸市章はアイデンティティーなのでやはり残した状態がいいと思います）の全面ラッピング仕様にして、一般企業やアニメのイラストや漫画のイラストをラッピングして、インパクトのある仕様にすればいいと思います。
まず広告収入で少しでも赤字の解消に繋がればと思います。

【八戸市：回答】

車両を広告媒体として、広告代理店に一括で販売しておりますが、年々減収傾向にあります。
今後は、広告代理店任せだけではなく、今以上のPRや募集の方法を含め検討して参ります。

【学識経験者：回答】

- ・ラッピングバスは交通事業者にとって多少の収入にはなると言うが、長期的に見て必ずしも公共交通再生に向けた取り組みになるとは思わない。
- ・公共交通は「交通事業者の物」としてよりも「八戸のまちの物」として考えるべきではないかと思う。その点で、景観上の問題（広告各社バラバラのラッピングでまちの美観は保たれるのか）もあるだろうし、市民にとっての使いやすさにも配慮したい。同じ行き先でもラッピングの異なる車両が来ることで、「自分の乗りたいバス」が分かりにくくなる（現在は「色彩」で事業者の判別が容易だが、それもできなくなる）だろうし、広告の内容によっては「乗せたくない」「乗りたくない」バスになることもある。
- ・しかし、「乗ることが楽しくなる」「バスに親しんでもらう」という取り組みは大切だと思う。その意味では、南部バスが実施した「クリスマスバス」や「キリギリスバス」のように、「車内」を楽しくする試みを進めていくことが望まれる。

【南部バス：回答】

バスを広告媒体として利用していただくことで収入が見込めることから歓迎しています。しかし、実態は大都市ではある程度見込めますが、地方都市では厳しい現状にあり、年々減少している状況にあります。

5. バスの車内を一つの一般企業の全面広告車にすれば、かなりインパクトのあるものになると思います（例えば歌手の新曲シングルやアルバムの告知映画の公開の告知等）、実際に東京の東急バスがT0-QBOX仕様のバスで運行しており乗った事があります。
ちなみにこのバスは、専用のデザインですので、遠目でもわかります。

【八戸市：回答】

4と同じ回答とさせていただきます。

【南部バス：回答】

4の回答と同様とさせていただきます。

6. バスの車体に子供達を書いた絵やらくがきをラッピング仕立てにしたお絵かきバスや、八戸市の小学校や中学校が書いた絵を車内の広告代わりに展示しバスの車内がさながら美術館や画廊のような雰囲気のギャラリーバスの採用もいいと思います。
そのバスも専用のカラーリング(クレヨンや鉛筆、虹等をあしらった)仕様にすれば見た目も楽しいと思います。
非常に長文になりまして申し訳ありませんでしたが、自分も通勤で何度も八戸市営バスにはお世話になって来ましたので頑張りたいです。あくまでも自分なりのアイデアですので、一つ宜しく願います。

【八戸市：回答】

過去にもギャラリーバスや子供達を書いた絵をバスにペイントしたペイントバスをバスの日に実施しておりますが、今年は、市制施行80周年記念事業として、小学生の方からイラストを募集し、ギャラリーバスを運行する予定です。

【南部バス：回答】

昨年岬台団地～ラピア・ピアドウ線で保育園児の絵を掲出したり、平成18年には八戸第二養護学校の生徒にボディペイントをしてもらい運行しております。今後も機会を見ながら企画してまいります。

7. 事業者が行っている施策のPR不足という面について、バスボディを使った広告がほとんど行われていないことが気になります。
ボディ広告スペースが広告代理店を通して、既に「売り物」になっているのかはわかりませんが、もっと活用しても良い気がします。
やはり、ターゲットは自家用車利用者だと思います。

【八戸市：回答】

車両を広告媒体として、広告代理店に一括で販売しているため、広告代理店と協議・検討して参りますが、その他のPR方法も検討して参ります。

【南部バス：回答】

2の回答と同様とさせていただきます。(PR活動については、効果、予算等勘案しながら検討してまいります。)

8. 八戸駅には交通複合ビルが必要ですね。地下は駐車場、地上3階は路線バス発着ターミナル、地上2階は観光バスターミナル、地上1階はタクシープール及び搬入用プール及びテナント(コンビニ)など、地上4階以上は国際試合が開催できるスポーツイベントホールはどうでしょう。
例えば、事故発生時等に夕方以降列車運転見合わせした場合、夜間に限りイベントホールを開放したりすることも出来ます。
資金的には難しいでしょうが、スポーツ施設をビル内に取り込むことによって資金的にはほんの少し楽になるのでしょうか。まあ、現実的には難しいと思いますが。

【八戸市：回答】

平成14年の新幹線八戸駅開業時に、観光バスの駐車場やタクシー乗り場、一般車両駐車場などを整備しており、ご提案の施設等を整備することについては、その必要性や費用対効果を考慮すると、現実的には困難であると考えております。

【南部バス：回答】

当社では不可能です。

9. 八戸市のバスは大部分がLED化となりましたが、一部で方向幕も残っています。そんな中で、普段方向幕を回すことのない『るるっぷ』・『八食100円バス』・『200円以下バス』の方向幕の汚れがとても目に付きます。
特に、白抜き文字となっている『るるっぷ』は横の字幕も見づらいものとなっています。
普段使い慣れている方にとっては色でルートがわかりますが、それでは幕の意味がなくなってしまうと思います。やはり定期的に清掃が必要だと思います。

【南部バス：回答】

対応いたしました。今後も定期的に清掃いたします。

10. 日赤病院の休診日の前や病院連休明けの渋滞や年末年始の駐車場の満車待ちの渋滞をどうにかしてほしいです。その原因により30分以上のバスの大幅遅れが発生しています。
一応駐車場整理人がいるみたいですが、対策として、現在のバスが通過している道路のほかに馬淵川から駐車場に入れる道路を整備することにより、道路渋滞を緩和出来ると思います。

【八戸市：回答】

市としては、バスの遅れ対策について、日赤病院等と協議してまいります。

11. 八戸市に住んでいます。私は学生で普段は列車通学ですが間に合わなかったりした場合は八戸市営のバスを利用しています。
日計方面に住んでいて、河原木団地行きやシルバー病院行きを利用しています。しかし本数が結構少なく困っています。また、中心街での校外路線への接続が非常に悪く非常にこまっています。
市営バス日計線が大杉平営業所時代から旭ヶ丘営業所管轄になってから遅れが非常に目立つようになったので日計線などの郊外路線の充実をお願いします。

【八戸市：回答】

毎年バス利用者の動向を把握するための実態調査等に基づき、各学校の登下校時間や、JRや中心街での乗り継ぎを考慮しダイヤを設定しております。

また、ダイヤ改正にあたっては、毎年のように変動する交通事情に対応するため、毎年所要時間について検討しておりますが、はちのへ市営バス運行情報システムの導入により、遅れ状況を今まで以上に把握することができますので、より適正な所要時間の設定に努めて参ります。

12. 私は八戸在住の会社員です。仕事はある旅行会社の営業です。出身は茨城県ですが、初任地が弘前市（約8年勤務～八戸（2003年頃から）と青森県にずっとおります。

私が感じているのは主に新幹線とバスの接続についてです。

- ①最終の新幹線「はやて33号」に接続するバスがない点。「八戸鉄道・バス研究会別館ブログでも（おそらく「はやて31号」接続の）旭ヶ丘行営業所行きバスに5人しかお客さんがいなかったとの記事がありましたが、さらに1本遅い最終列車ではお客さんが乗らないと予想されます。しかしながら公共の足として、中心市街地までは何らかの形で運行すべきではないかと思います。料金も310円ではなく、倍以上の700円でも良いでしょう。1,000円でもかまわないと思います。タクシーでも深夜割り増しがあるのでですから説明責任を果たせばお客さんは納得するのではないでしょう。

【八戸市：回答】

毎年バス利用者の動向を把握するための実態調査等から、ご提案の件はバスでの運行は難しい状況ですが、料金や他の運行形態を含め八戸市地域公共交通総合連携計画で、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することとしております。

【学識経験者：回答】

- ・最終の新幹線に接続する公共交通は必須ではないか。タクシーも公共交通の一翼をになってはいるものの、おそらく最終新幹線の利用者は「家族や知人による送迎」が主であり、多くのタクシーが中心街方面へ「回送」されている様子がうかがえる。
- ・八戸駅を起点に、一定の需要がある地域（団地・ニュータウンや中心街など）への乗合タクシーでカバーするのも一考である。この点については、「八戸市地域公共交通総合連携計画」に基づく実証運行を検討したい。

【南部バス：回答】

「八戸市地域公共交通総合連携計画」の施策として協議することとなっており、その結果に基づいて対応いたします。

- ②「はやて1号」と「JRバスおいらせ号」の接続について。仕事柄八戸駅に行くことがあるのですが、「おいらせ号」の乗り場（＝西口）で途方にくれている観光客をたまに見ます。どうやら「はやて1号」に接続する「おいらせ91号」に乗りなかつたようです。「はやて1号」の八戸到着は10:03、「おいらせ91号」の出発は10:15です。まっすぐ改札から西口まで移動すればまったく問題はない時間ですが、おそらくバス乗り場の標記に従い（またはその辺の人に教えてもらって）東口に行ってしまう→東口へ→でもバスがない→逆の西口だと教えてもらおう→すでにバスがない、といった行動で間に合わなくなってしまったのではと思われます。遠来からの観光客でもっともわかりづらいもの、それはバスです。

- ③八戸に限らずバス事業者のHPは地停留所名や運行形態の表記・乗り場の案内など遠来からのお客には非常に使いづらいものになっております。“下調べしてくればいいじゃないか”という意見も出るかも知れませんが（それはそうなのですが）下調べしても不案内なHPしか情報を得ることができないのであれば現地で迷ってしまうこともあるかと思えます。この件に関してとりあえずすぐにはできることは東口に乗り場を移すことです。「おいらせ号」のみが西口からの出発になっているのは他事業者との関係・運行ルートなどの要因もあるかと思いますが、比較的簡単に調整できるのではないのでしょうか？

【八戸市：回答】

ホームページについては、路線や運賃など利用者が求める情報を、今以上にどのように分かりやすく提供していくか検討して参ります。

13. 南部バスや十和田観光電鉄が運行する東京線夜行高速バス、シリウス号が運行開始からまもなく 20 年を迎えようとしています。現状の八戸市～十和田市へ行くルートだけではなく、更なる乗客の増加が見込めるものと考え、以下の通行ルートを提案致します。

東京駅八重洲南口～池袋駅東口～東北道～八戸道一戸インターで降りて、
国道 4 号線を、一戸町(14)～二戸市(30)～南部町(20)～三戸町(11)～五戸町(19)～十和田市(66)を結ぶと言うものです。

(注) 数字は、該当する自治体の人口で千人単位。2008 年 12 月 1 日現在の推定人口、Wikipedia より参照。

提案の理由は、二戸市を除いて東京方面との直行ルートが皆無であるということです。

青森県の三八上北地域と新たに岩手県の北部内陸地域が加わります。従来から運行している南部バスや十和田観光電鉄だけでなく、JR バス関東ともグループ会社にある JR バス東北の応援を得ながら、新しいルートが収益率のいい路線に育ってくれることを願っております。

【南部バス：回答】

ご意見として承ります。

【十和田観光電鉄：回答】

共同運行各社のご意見もあると思いますので、あくまでも私見でのお答えになります。

まず、上記のご提案ルートを運行する場合に、新規の運行系統の設定ということになるかと思えます。(既存の運行系統の変更とはならない。採算があう以上六戸町・おいらせ町・八戸市を経由しないわけにはいかない。) 仮に新規運行系統の設定となれば、当社の参入は非常に難しいでしょう。

近似の他系統を設定することで、お客様が分散し現行系統の収支悪化に繋がり、存続の可否にかかわることになりかねません。他社が採算見込みをたてて新規参入することはありえますが、当社としては既存の路線を守ることになりそうです。しかし、今後の情勢の変化によってはあらゆる施策が考えられますので、ご提案の内容は留めておきたいと思えます。

14. 中心街の高速バス乗車場所が八日町（中央通り）となっていますが、これを六日町に変更して欲しいと思います。現在の八日町（中央通り）で高速バスを待つ環境としては厳しいと思います。

【南部バス：回答】

十一日町から八日町へ移転を決めてからあのような状態になり、その後新たな建て替え計画も浮上しては消えるなど困惑しているのが実情です。高速バスの場合、乗車券への表示、パンフレットをはじめ時刻表などにのりば情報が広範囲に掲載されており、簡単に直せないことから慎重に進めなければなりません。今後の動向を勘案した上で判断してまいります。

15. 高速バス「特急八盛号」の盛岡発八戸行きの午前便、八戸発盛岡行きの午後便を復活させて欲しいです。

【南部バス：回答】

運行実績では、ご提案の時間帯は利用が少ないことから現在の時間帯としており、現時点での予定はありません。

16. 高速バスの八戸～弘前線の花輪サービスエリア、碓ヶ関、大鰐停車を実現して欲しいと思います。

【南部バス：回答】

ご意見として承ります。

17. 三沢空港行きの空港連絡バスの八日町発三沢空港行きの八戸市内でのクローズド・ドア方式（八戸市内で乗車できる場所は、八日町の次がハイテクパーク前まで無停車となっているバス事業者が決めた取扱いのこと）をとりやめて、かつ本八戸駅、八戸駅からでも利用できるようにして欲しいと思います。

【十和田観光電鉄：回答】

現在クローズド・ドアとなっているのは、運行開始当初三沢空港との速達性を考慮して実施したものです。本八戸駅経由は1～2年前より検討しておりますが、他停留所の停車も含めて実施に至らないのは、八戸－三沢空港間の路線自体の収支が悪く、存続可否についても検討しなければならないからです。関係機関との協議をすることになるかと思いますが、今後の動向により何らかの変更が生じるかもしれません。

18. 現在の運賃が適正であることを市民へPRする努力をバス事業者に行って欲しいと思います。
また、せっかく運賃が割引になっている回数券や企画乗車券のPRが大幅に不足しているように感じますので、新聞広告の掲載、新聞折込チラシを作成する等の対策を講じて欲しいと思います。

【八戸市：回答】

ご提案の件につきまして、費用対効果をみながら、今以上のPR方法について検討して参ります。

【南部バス：回答】

2の回答と同様とさせていただきます。（PR活動については、効果、予算等勘案しながら検討してまいります。）

19. バス車内での携帯電話使用について、電源を切る案内だけでなく、「マナーモードに設定して通話はお遠慮ください」といったものに改めて欲しいと思います。しかし、シルバーシート付近は携帯電話の電源を切るよう徹底して欲しいと思います。

【八戸市：回答】

今後どのような案内が良いのか検討して参ります。

【南部バス：回答】

携帯電話の使用については、県外ではご意見の内容としている事業者もあり、関係各方面の意見を聞きながら、検討させていただきます。

20. 低床バスの運行時刻を固定化させ、時刻表に低床バス（ワンステップバス）で運行する時刻にマークを掲載して欲しい。

【八戸市：回答】

低床バスの保有台数が少ない中で、利用者の皆様に平等に低床バスをご利用いただくため運行時刻を固定化しておりません。

なお、パソコンや携帯電話で確認できるはちのへ市営バス運行情報において、ご利用になるバスが低床バスで運行しているかどうか案内しておりますので、ご活用ください。

【学識経験者：回答】

路線の車両運用を固定することになるため、複数の路線で車両と乗務員を共有する現在の運用方法では難しいかもしれない。しかしながら、今後、低床式車両の割合が増加していくことを考えると、利用者に対する品質保証として、一定頻度（例えば、2本に1本の割合）で低床式車両を投入することが望まれる。その意味でも、事業者の車両運用に対する考え方を変えていく必要があるように思う。

【南部バス：回答】

一部路線では実施しております。一般路線への適用は課題として研究してまいります。

21. はちのへ市営バス運行情報の表示器の情報量が少な過ぎると思います。盛岡市では10行くらい表示可能なものもあるので、次回設置するものについては改善して欲しいと思います。
また、公共施設や商業施設、医療施設でも運行情報の表示器を設置して欲しいと思います。

【八戸市：回答】

表示段数については、各設置場所の運行本数を考慮し、設定しました。

道路の幅員により設置できない箇所があることや表示機器が高額であることなどから、追加設置については需要や要望を考慮しながら検討して参ります。

22. 日祝日の田面木経由八戸駅線について、八戸市営バスは日赤病院へ乗り入れしているが、南部バスは乗り入れしていないので、どちらかに統一して欲しいと思います。

【八戸市：回答】

統一するかどうかを含め、今後事業者間で協議・検討して参ります。

【南部バス：回答】

日祝日は日赤病院が休診であり利用も少ないことから当社では乗り入れしておりません。乗り入れることにより収支悪化の要因ともなることから現状のままで考えております。

23. 旭ヶ丘営業所行き、大杉平営業所行き、八戸営業所行き等の行先表示は不親切だと思います。
実際に営業所へ所用があつて出かける人は極めて少ないと思いますので、行先表示の変更をお願いしたいと思います。

【八戸市：回答】

そのバスの経由や最終目的地を表示しておりますが、現在の表示方法を含め、分かりやすい行き先案内を検討して参ります。

【学識経験者：回答】

- ・同感である。市民や来訪者にとって「営業所」という名称自体が、郊外の不案内な場所に連れて行かれるという印象を持ってしまう。特に「大杉平営業所」や「八戸営業所」は、他路線への乗継拠点というわけでもないため、行き先を地名にする等の工夫が必要ではないか。
- ・また「旭ヶ丘営業所」については、他路線への乗継拠点にもなっていることから、それを明確にするためにも、例えば「旭ヶ丘センター」のような名称に変えるなどの工夫が必要ではないか。また、中心街を跨いで旭ヶ丘営業所に乗り入れる路線については、中心街で乗客の大部分が入れ替わる現況にあることから、行先表示（LED）を単に「旭ヶ丘営業所」とせずに、「中心街経由」の文字を大きく示すことが必要ではないか。

【南部バス：回答】

当社では八戸営業所だけではなくカッコ書きで二ツ家と表示しております。行先表示については今後も分かりやすい表示に努めるように致します。

24. 市民病院行きのバスが運行されている系統がありますが、帰りには市民病院始発がなく、中心街で乗り換えが必要な系統があります。せめて帰りも市民病院発として運行して欲しいと思います。

【八戸市：回答】

病院利用者等の診療終了時間にばらつきがあるため、それぞれに対応した時間に設定することは、難しい状況ではありますが、お乗換えが必要になるものの、今後とも運行本数の確保に努めて参ります。

【南部バス：回答】

帰りは利用が分散する傾向にあり成績は芳しくない状況にあります。中心街での乗り換えでお願い致します。

25. バスの行先、時刻、運賃等をバス事業者別ではなく、社団法人東京バス協会が協会事業として実施している「東京バス案内センター」のような各社統一の案内業務を行う電話案内センター等が設置できないのでしょうか。

【南部バス：回答】

利用者数などの規模の違いなどもあり現時点では設置の予定はありません。

26. バス停にベンチや上屋が少ない場所が多いと思います。もっと増やして欲しいです。

【八戸市：回答】

道路の幅員等により、設置できない箇所もありますが、今後とも公営交通事業協会において、上屋等バス停留所施設の設置事業を実施しておりますので、このような事業を活用していきたいと考えております。

【南部バス：回答】

上屋設置には費用がかかることから交付金の活用などで設置してまいりましたが、他事業にも活用しており、今後も予算を見ながら検討してまいります。

27. バス利用者の声や意見を聞く体制がバス事業者にできていないと思います。

八戸市交通部では車内備え付けのハガキを用意していますが、もっと気軽に意見を言える場所をもうけられないのでしょうか。

【八戸市：回答】

車内備え付けのハガキ（「ご利用の声」）のほか、ご意見を電話やメールにて、随時受け付けておりますので、ご活用ください。

【学識経験者：回答】

- ・ 八戸に限らず、全国的にバス利用者の「苦情」や「意見」を聞く体制が十分ではないと思う。一方で、利用者や市民からの意見を「経営のヒント」としてバス事業者が受け入れる態勢を整える必要がある。
- ・ 都内の民営事業者のように、（鉄道事業と共同で）コールセンターを運営する方法もあるが、人件費がかかるのも事実である。まずは、利用者や市民と一番身近な場所にいる乗務員とダイヤ編成、経営企画の担当者との「風通し」をよくすることから始めることが求められるように思う。

【南部バス：回答】

電話のほか、パソコン・携帯電話でのメールでも受付しておりますのでご活用ください。

28. 夜になるとバス停の存在が目立たない場所があります（長苗代など）。せめて街灯や行灯形バス停にして暗くても目立つバス停を設置できないのでしょうか。

【八戸市：回答】

道路の幅員により、設置できない箇所があることや、費用の関係から電照式（行灯形）のバス停の設置は難しい状況にあります。

現在は広告代理店が設置した電照式のバス停を使用しております。

【南部バス：回答】

街灯の設置は当社ではできません。行灯型バス停は設置コストが高額なことから、広告代理店が設置したものを使用しており、新設するにしても同様の手法で考えております。

29. 本八戸駅のバス乗り場が八戸市営バス、南部バスと会社別に分かれていますので、統一して欲しいと思います。八戸駅でも方面別に統一できたのですから、本八戸駅でもバス会社別に分ける必要はないのではないのでしょうか。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

【南部バス：回答】

統一するかどうかも含めて検討してまいります。

30. 八戸市営バスの中央市場（八食センター）行きは、八食センターの裏側に乗り場を設けるのではなく、南部バスと同じ場所に統一した方が良いのではないのでしょうか。また行先表示も「八食センター行き」にすれば良いと思います。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

31. ラピアバスセンターとラピアバスターミナルの区別が付きません。南部バスのラピアバスターミナルへ統一した方が良いのではないのでしょうか。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

32. 一日市～八戸駅間のバス路線を復活させて欲しいです（以前の「るるっぷ八戸やわたうまコース」のように）。

【南部バス：回答】

るるっぷ八戸の実績から需要は少ないと判断しており、復活の予定はありません。

33. 長根公園裏手～ピアドゥ方面へのバス路線を運行することで。バス空白地帯が減ると思います。

【八戸市：回答】

ご提案の区間を運行することでバスの空白地帯は減りますが、利用者を見込めるような効果的な路線ではないため、現時点では難しい状況です。

【南部バス：回答】

バス空白地帯は減ることにはなりますが需要は少ないと判断しており、運行の予定はありません。

34. 各バス停に中心街、八戸駅、本八戸駅までの所要時間を表示した方が良いと思います。

【八戸市：回答】

はちのへ市営バス運行情報の案内表示機で主要な停留所までの所要時間を表示しているほか、主要な停留所に所要時間や運賃、路線図などの情報を表示しておりますが、現在表示していないバス停についても検討して参ります。

【南部バス：回答】

所要時間は、時間帯・曜日などで違うため全てのバス停への表示は困難です。主要バス停などへの表示については、今後検討してまいります。

35. バス停の色を現在の水色からバス停の存在を目立たせる色（例えば赤色等）に変更した方が良いのではないのでしょうか。八戸駅東口のような表示面が大きく、分かりやすいものに取り替えた方が良いと思います。

【八戸市：回答】

市営バスのイメージ・カラーである水色を採用しております。

また、バス停については通行の妨げにならない物で、表示面積に制約がある中で、できるだけ大きく表示できる物を採用しております。

【南部バス：回答】

バス停の色を変更する予定はありません。大きさについては場所、運行本数、事業者数、費用等を勘案しながら検討してまいります。

36. バス停標識を現在の2面式から4面式に増やし、バスの情報掲載スペースを拡大し、時刻表だけでなく、路線系統図、町内会の掲示板や広告スペース等を設けて広告媒体としての魅力も高めた方がバス事業者の収入増につながるのではないのでしょうか。

【八戸市：回答】

費用対効果をみながら検討して参ります。

【南部バス：回答】

場所、運行本数、事業者数、費用等を勘案しながら検討してまいります。

37. 街中の広告看板を活かして、バスのPR活動を行った方が良いと思います。特にバス停近くにある広告看板を活用して路線図や時刻表、街の情報等を掲載する方が良いと思います。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

【南部バス：回答】

PR活動については、効果、予算等勘案しながら検討してまいります。バス停付近については、広告看板ではなくバス停案内の充実、近隣施設への掲出にて対応してまいります。

38. 本八戸駅の時刻表を行先別から時間別に作り直した方が見やすいのではないのでしょうか。JR時刻表は行先別ではなく、時間別になっているため、どの行先が次に来るのが見やすくて良いと思いますが、バスの場合は行先別になっているので、次に来るバスが見分けにくいです。

【八戸市：回答】

バス路線は複雑多岐に渡っているため、時間順の時刻表を求める利用者もいれば行先別の時刻を求める利用者もいます。

時間順の時刻表にすることにより、現在の行先別の時刻表より表示スペースが必要になることが予想されますが、両者に配慮した時刻の表記方法について研究して参ります。

【南部バス：回答】

時間別では見にくいとの意見もあり、現状のままと致します。

39. 冊子形のバス時刻表が毎年発行されていますが、これを使いこなせる人は少ないと思いますので、ポケット式の方面別、地区別のチラシにして、自分で切って折り曲げることでポケットサイズの時刻表になるものを作成した方が良いと思います。

【八戸市：回答】

費用対効果をみながら検討して参ります。

【南部バス：回答】

ご意見として承ります。

40. 企画乗車券として他業種とタイアップした形で企画・発売はできないのでしょうか？

例示 1) 銭湯入浴券付きバス往復（または市内フリー）乗車券…八戸市内の銭湯 1～2ヶ所の入浴券とバス乗車券を往復または一日乗車券と組み合わせたもの。

※乗合タクシー「あさぐる」の路線バス版。「あさぐる」と異なり、八戸市民も利用できるメリットがあり、かつ時間的制限を設けなければ利便性が向上し、利用価値がより高まる。

例示 2) お買い物券付きバス往復（または市内フリー）乗車券…八戸市内の商業施設、中心街にある三春屋、さくら野、チーノ八戸、ヴィアノヴァ等でのお買い物券（千円分など）とバス乗車券を往復または一日乗車券と組み合わせたもの（ラピア・ドゥパスの中心街商店街版）

または、季節セール時期に合わせてバスに乗って買い物したら、往復のバス代が無料になるサービス等は検討できないのでしょうか

例示 3) 晩酌付きバス往復乗車券…八戸市中心街にある飲食店とタイアップし、ビール 1～2 本またはチューハイ 2 杯＋おつまみ 1～2 品と市内の団地地区や八戸ニュータウン地区等のバス往復乗車券。

バス乗車券と一緒に手渡すチラシには、帰宅用の中心街発の最終バス時刻表を掲載しておく。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にしながら新しい企画乗車券を検討して参ります。

【南部バス：回答】

新たな企画乗車券は「八戸市地域公共交通総合連携計画」の施策にもあり、その協議の中で検討してまいります。

41. バス後部に広告を掲載するのも良いですが、大きな文字シールを使ってバス利用や八戸駅線が便利に利用できるようになったこと等と呼びかける P R 活動をバス事業者自らがやった方が良いのではないのでしょうか？

【八戸市：回答】

7 と同じ回答とさせていただきます。（車両を広告媒体として、広告代理店に一括で販売しているため、広告代理店と協議・検討して参りますが、その他の P R 方法も検討して参ります。）

【南部バス：回答】

2 の回答と同様とさせていただきます。（P R 活動については、効果、予算等勘案しながら検討してまいります。）

42. 市内では企業団地を中心に自家用バスにて社員輸送している企業が多くありますが、これを民営バス事業者が営業活動して特定輸送にするような活動はできないのでしょうか？

バスが商品であるならば、運転手も商品の一部として捉えることが可能だと思いますが、運行管理業的なビジネス需要もあると思いますが、こうしたビジネスについて検討する余地はありますか？

【学識経験者：回答】

- ・企業団地に限らず、学校などを相手にした契約型の輸送（特定輸送）を行うメリットはバス事業者と企業の双方にもたらされと考えられる。
- ・バス事業者にとってのメリットは、収入の安定化とともに、企業団地や学校があることを理由に（実際の利用者は少数なのに）数本だけ運行している路線・系統を置き換えることができ、効率的な運営ができる点にある。一方、企業側も、自社で車両を保有・管理する必要もなくなり省力化につながるはずである。

【南部バス：回答】

自治体バス等の運行管理請負を行っている実績もあることから検討することは可能です。

43. 「八戸えんぶり」開催に合わせて市内観光シャトルバスを運行した実績がありますが、同じような観光シャトルバス「八戸えんぶり」だけではなく、観光シーズン（春から秋にかけての土日祝日及び春・夏・冬休みは平日も含めて）運行した方が良いと思います。

八戸駅で下車して八戸市内で行きやすい観光地（お買い物できる場所）は、正直なところ八食 100 円バスを新幹線ダイヤに合わせて運行している「八食センター」以外は全くないといえます。

これから、2010 年に東北新幹線新青森駅開業を控え、青森市においても「青森市観光ルートバス」の実証実験を行う等、積極的に青森市内の観光地に向けたアクセス改善に取り組もうとしています。八戸市においては過去に国土交通省が補助金を出して運行した「るるっぷ八戸」の「やわたうまコース、じょうもんコース」の失敗（乗降客数の低迷により運行ルートを変更し、観光利用目的から市民生活向けの路線に大幅変更）から何も手を打ってきていません。

八戸市観光課・社団法人八戸観光コンベンション協会では、東北新幹線新青森駅開業を迎える前に再度八戸市内の観光地を P R するマップ作成等を行っていますが、県外からの観光客や来訪者にとっては市内の観光地へアクセスできる交通手段がなければ P R するだけでは意味がありません。

また、八戸市観光課では大手広告代理店（博報堂）を使って、八戸市の魅力を P R する番組を放送していますが、こうした取り組みだけで観光客が増えるでしょうか？

八戸市観光課の仕事は大手広告代理店に委託するだけで終わりなのですか？

いくら番組を見て八戸市が良いと思って、いざ八戸駅に降りてみたら、観光地へ向かうアクセスが整備されていなければ、「なんだこれは？」と思われるだけではないでしょうか？

マップ作成や市民の税金で高額な広告費を費やすだけではなく、八戸駅から市内観光地へのアクセス交通として 2 次交通を再度検討し、実証実験を行う等、前向きな取り組みを是非お願いします。

【八戸市：回答】

現在、八戸駅からの 2 次交通としては、J R 八戸線、八食 100 円バス、従来の路線バス等が挙げられます。他にも、日曜日に市内の朝市をめぐる日曜朝市循環バス「ワンコインバス・いさば号」、J R 八戸線に接続しており、鮫駅と種差海岸駅を結ぶ種差海岸遊覧バス「ワンコインバス・うみねこ号」、市内循環コミュニティバス「るるっぷ八戸」が運行されています。それぞれの特性を生かして、今後ともお客様の利便性を確保して参りたいと考えております。

さらに今年度は、八戸の朝市、銭湯を満喫する乗合タクシー「八戸あさぐる」や、クーポン券を購入してタクシーで 2 時間の市内観光ができる「駅からカンタ君」など、新たな 2 次交通対策の可能性に取り組んでいるところであります。

これからも様々な 2 次交通の可能性を検討しながら、八戸らしさを観光客の皆様に提供できますよう努めてまいります。

44. 八戸市内の各ホテルに各バス事業者が作成したパンフレット類、12 頁の 2 項で提案されている「八戸駅線時刻表チラシ」や、現在製作が進められている「バスマップはちのへ」を配布した方が良いと思います。

私は出張で八戸市内のホテルに宿泊した時に、ホテルの係員に路線バスのことを質問しましたが、殆ど回答がないばかりか、全く知らないと言われた経験があります。

「八戸市地域公共交通総合連携計画（案）」の「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」を図る意味からも、八戸市内の各ホテルに対しても路線バスの情報提供及びパンフレット類を備えつけてもらう方が良いと思います。そうすれば八戸のバスが来訪者にとって、もっと便利に使えるようになると思います。

【八戸市：回答】

ご指摘の件につきましては、「来街者対策バス情報案内プロジェクト」の一環として今後検討することを「八戸市地域公共交通総合連携計画」に位置づけております。

なお、具体的な実施方法については、専門家や関係者を交え検討を行う予定であります。

【学識経験者：回答】

- ・これも是非取り組みたい事項ではないかと思う。確かに路線バスは交通事情により到着時刻が遅れることがある。しかし、中心街に立地しているホテルの多くは、六日町や十六日町などのバス停から八戸駅にアクセスした方が、本八戸駅で列車を利用する場合に比べて所要時間が短く済む。そのため、何時のバスに乗れば、八戸駅の列車時刻に間に合うのかを示した目安となる時刻表を各ホテルに配布する意義は大きいと思う。
- ・また、市内の観光施設や近隣市町村に向けた公共交通のアクセス方法を記した時刻表を各ホテルに常置してもよいかと考える。

【南部バス：回答】

「八戸市地域公共交通総合連携計画」の施策にもあり、その協議の中で検討してまいります。

【中心市街地活性化とバスに関わるご意見・ご提案】

1. 自分のアイデアですが、的外れな考えかも知れませんが、いわゆる「ゆるキャラ」（ほんわかなイメージを与えるキャラクターのこと、青森県産品をPRする「決め手くん」のようなもの）を作ってイメージアップの起爆剤にすればいいと思います。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

【南部バス：回答】

ご意見として承ります。

2. 表通りは左側からバス専用もしくは、バス優先レーン（タクシーの空車を除く）との記載が新荒町付近に看板が設置してありますが、なぜバスレーンに空車のタクシーが大量に走行しているのでしょうか。路線バスの運行に影響を与え、空車のタクシー流しは環境的にも良くないと思います。思い切って中心街ではタクシー流し運転を禁止してはどうでしょうか。或いは、中心街に専用のタクシー乗り場を設置してはどうでしょうか。荷物が運べないという人もいますが、店舗側で台車等を用意したり、利用することで解決出来ると思います。

【学識経験者：回答】

中心街の集客のメインである三春屋周辺、さくら野周辺にタクシー乗り場が無く、バスの走行空間を流しのタクシーが低速で運行しているケースが多い。タクシー乗り場を固定させるとともに、中心街の空き駐車場にタクシーを待機させ、タクシー乗り場に滞留している台数が少なくなるたびに、駐車場からタクシーが回送されてくるような仕組みを取ることも必要である。

3. 常日頃思うのですが、「八戸市中心街の活性化」も分かるのですが、八戸の場合、どの地域からでも中心街・ラピア・ピアドウ3つのトライアングルを結ぶ・リンクする事によりバス離れを食い止め、且つ回遊性が保たれ、中心街の再構築になるとも思われます。

【八戸市：回答】

中心街・ラピア・ピアドウの3つの商業地区を均一運賃・等間隔で循環する市内循環線に乗り継ぐことで、どの地域からでも中心街・ラピア・ピアドウの3つの商業地区にアクセスできるよう配慮するとともに、効率的な運行にしております。

【南部バス：回答】

どの地域からでも中心街・ラピア・ピアドウへ運行することは、供給過剰による利用者の分散を招き、ダイヤ数・運行キロ数増による費用増大で収支悪化が想定されることから困難です。乗り換えでのご利用をお願いいたします。

4. どの地域からでも中心街・ラピア・ピアドウ3つのトライアングルを結ぶ路線の設定を提案します。
①八戸市営バスの鮫線、岬台団地線、旭ヶ丘線、種差線について、お店の開店時間に合わせて10～20時台の全便をラピアへ乗り入れたらどうでしょうか？

【八戸市：回答】

現在、中心街・ラピア・ピアドウの3つの商業地区を均一運賃・等間隔で循環する市内循環線に乗り継ぐことで、どの地域からでも中心街・ラピア・ピアドウの3つの商業地区にアクセスできるよう配慮するとともに、効率的な運行にしておりますので、現状ではラピアへの乗り入れは考えておりません。

②八太郎方面（多賀台団地・シルバー病院市営及び南部・河原木団地南口・八戸城北病院（南部）線について、沼館一丁目から直接本八戸駅方面へ向かうのではなく、ピアドゥ経由にできないものでしょうか。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

【南部バス：回答】

ご意見として承ります。

③現在、工事が進んでいるピアドゥのケーズデンキ前付近について、停留所名を「沼館三丁目」から「ケーズデンキ前」に直した方が良いと思います。

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

【南部バス：回答】

ご意見として承ります。

④新設の大橋が出来た段階で、沼館一丁目～ピアドゥケーズデンキ前～八戸城北病院～河原木団地南口～石堂温泉～八太郎に経路を変更した方が良いと思います。（河原木団地南口行は根岸地域循環にするという考え方もあると思います。）

【八戸市：回答】

ご意見を参考にさせていただきます。

【南部バス：回答】

ご意見として承ります。

⑤是川団地線及び旭ヶ丘線

是川団地線、旭ヶ丘線についても、ラピア方面からピアドゥ方面へ全便ではなくても、せめて1時間に1本程度乗り入れさせる方が良いと思います。

【八戸市：回答】

現在、中心街・ラピア・ピアドゥの3つの商業地区を均一運賃・等間隔で循環する市内循環線に乗り継ぐことで、どの地域からでも中心街・ラピア・ピアドゥの3つの商業地区にアクセスできるよう配慮するとともに、効率的な運行にしておりますので、現状ではピアドゥ方面への乗り入れは考えておりません。

【南部バス：回答】

ラピアからピアドゥへ延長しても新たな競争を生み、収支悪化の要因になるものと考えております。乗り換えでのご利用をお願いいたします。

⑥八戸ニュータウン線のラピア・ピアドゥ方面への延長

三日町・八日町止まりにするのではなく、現在バスが通っていない日東通り経由でピアドゥ方面へ直接乗り入れさせることで、八戸ニュータウンに住む若い人たちや家族連れがマイカーからバス利用へ転換する可能性があると思います。

【八戸市：回答】

4 - ⑤と同じ回答とさせていただきます。

【南部バス：回答】

⑤の回答と同様とさせていただきます。

⑦類家南団地地区の開発が著しく進んでいることから、利便性向上のため、旭ヶ丘線（吹上経由）の
みを間ノ田・田向経由を改め下記経路に修正した方が良いと思われます。（現行は妙線及び南部バ
ス階上方面で充分と思われます。）

旭ヶ丘営業所（又は第二桜ヶ丘・桜ヶ丘）～旭ヶ丘団地～市民病院～類家南団地～コープるいけ店
～ユニバース南類家店～一中前～吹上～三日町～本八戸駅（一部、ピアドゥー～ラピアへ乗り入れ）

【八戸市：回答】

田向土地区画整理事業の進捗に伴い、2007 年当時の利用状況を考慮し現在の路線に変更いたしまし
た。

路線変更等については住宅の立地等の状況により随時検討しております。

⑧シーガルビューホテル線及び種差線を観光客誘致の観点も含め現行の本数のまま、鯨（山手経由）
に組み込み中心街より直接シーガルビューホテルや種差方面に行けるようにした方が良いと思い
ます。

【八戸市：回答】

山手経由の鯨線は多くの利用者があるため大型バスで運行しておりますが、シーガルビューホテル
線や種差線は狭隘部が多く大型バスでの運行が困難なため小型のバスで運行しておりますので、ご提
案の件は難しい状況です。

なお、4 月～10 月の期間限定ですが、シーガルビューホテルや蕪島、種差海岸を遊覧する「種差
海岸遊覧バス・ワンコインバス・うみねこ号」を運行し、観光客等の利便を図っております。

⑨美保野線は工業大学線と一緒に時刻表掲載して、表記した方が良いと思います。

また、通学の利便性（ＪＲ八戸線接続）向上の為、通学時間帯のみ、本八戸駅（起終点）～三日
町～館花下～旭ヶ丘営業所～工業大学前～短大前～八戸大学前にした方が良いと思います。

【八戸市：回答】

時刻表の掲載については掲載方法を含め検討して参ります。

毎年バス利用者の動向を把握するための実態調査等に基づき、各学校の登下校時間や、ＪＲや中心
街での乗り継ぎを考慮しダイヤを設定しておりますが、ご意見として参考にさせていただきます。

⑩八戸駅（日赤病院）及び高専線も一緒に時刻表掲載して、表記した方が良いと思います。（※聖
ウルスラ学院行は朝の通学帯を除き、日赤病院経由にする事により効率の良い運行が出来ると思
います。

【八戸市：回答】

時刻表の掲載については掲載方法を含め検討して参ります。

日赤病院経由につきましては、南部バスとの共同運行により八戸駅線の日赤病院経由を20分間隔
で運行しており、日赤病院への利便については八戸駅線で図っております。

⑪日・祝日の朝6時～10時に限り、鯨線（山手まわり）・岬台団地線を湊トンネル・館鼻漁港経由
にして朝市の買物客の利便の向上を図った方が良いと思います。

ルートは、鯨小学校通又は岬台団地～労災病院通～上柳町～柳町～陸奥湊駅前～漁港通～館鼻漁
港～新湊二丁目～湊本町（湊トンネル）～小中野経由にすると良いと思います。

【八戸市：回答】

日祝日の鯨線の白銀経由について、6時～9時台については館鼻漁港前を経由し、利用者の利便を
図っている他、4月～11月の期間限定で中心街と市内の朝市を結ぶ「日曜朝市循環バス・ワンコ
インバス・いさば号」を運行し、利用者の利便を図っております。

5. 中心街にバス乗り場、バス路線図等の案内板を何ヶ所かに設置し、市民や来訪者にもバス情報を分かりやすく提供する案内板の設置を提案します。
- 東京都内では下の写真のような案内板がバス乗り場だけではなく、歩道上にも設置され、バス乗り場がどこにあるのか、どこへ向かう路線が運行されているのか、とても分かりやすく整備されています。
- これらの案内板を数ヶ所設置したとしても、それほど費用はかからないと思いますので、是非具体的な検討と早急な実施をお願いします。

【八戸市：回答】

中心市街地におけるバスの利用環境を改善することは重要な課題であり、バス情報提供のための方法については、「八戸市中心市街地活性化基本計画」に掲載されている「バス交通利用環境改善事業」の一環として、バス乗り場やバス路線図等を掲載した案内板設置の実現性等を含め、専門家や関係者を交え検討を行う予定であります。

【南部バス：回答】

「八戸市地域公共交通総合連携計画」の中心街の「わかりやすい」路線バス情報案内を整備する事業の中で協議することとなっており、その結果に基づいて対応してまいります。

6. 中心街の活性化について、まず、22日の国道45号線城下付近の渋滞（ピアドゥ方面）を目の当たりにして冷静に考えてみました。
- 正直なところ商業施設の魅力で中心街に人を呼び戻すのは難しいと感じました。
- 残る復興策として考えられるのは公共施設ではないかと思います。
- 青森市では図書館が駅前に移転しまして、好評を得ていると伺いました。
- 人の集まらないところに商業は成立しませんから・・・。
- 三日町の再開発、詳しくわからないものでその効果はわからないのですが、いかがでしょうか？

【八戸市：回答】

市は、平成20年度に策定した八戸市中心市街地活性化基本計画の中で、中心市街地に賑わいを創出するための核となる公共施設として、（仮称）八戸市中心市街地地域観光交流施設の整備を位置づけております。

事業の状況としましては、平成21年4月より三日町の建設予定地において建設工事を着工しており、来年度の開館へ向けて、施設の愛称募集、施設活用計画の策定、プレイベントの実施等を進めております。

7. 中心街にバスターミナルかバス待機施設が欲しいです。中心街は郊外からバスが来て中心街を通過し郊外へ向かう路線が多く、中心街止まりのバスが三日町行き、八日町行き、朔日町行き、神明宮行き等があり、とても分かりにくいです。せめて中心街にバスターミナルがあり、そこへ行けばどの行先でもバスが乗れるといった場所が必要だと思います。
- 中心街でも空きビルが目立ってきているのですから、いっそのこと空きビルを壊してバスターミナルを建設した方が中心街活性化に寄与するのではないのでしょうか。

【八戸市：回答】

中心市街地の活性化を図る上で、中心街におけるバスの利用環境を改善することは、重要な課題ではありますが、バスターミナルやバス待機施設の整備については、新たなハード施設等を整備するのではなく、中心街をひとつのターミナルと見立て、待合環境や路線案内等の改善を図ることを想定して、専門家や関係者を交え検討を行う予定であります。

【南部バス：回答】

「八戸市地域公共交通総合連携計画」の中心街の「わかりやすい」路線バス情報案内を整備する事業の中で協議することとなっており、その結果に基づいて対応してまいります。なお、バスターミナルの建設は当社では不可能です。

8. バス事業者と八戸商工会議所がタイアップして、バス事業者が発売しているお得な「お買い物回数券」を取り扱う商業店舗を増やすことができないでしょうか？
または、現在車で中心街へ買い物で来る人には「共通駐車券」を配布していますが、これに代わってお買い物金額に応じて普通回数券や買い物回数券の券片をお客様へ手渡すことができないでしょうか？
または共通駐車券をバス乗車できるように改良する形に変更されてはいかがでしょうか？
その点について、八戸商工会議所ではどのようにお考えになっているのかが気になります。

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

現在、八戸商工会議所と㈱まちづくり八戸が共同設置者となり、中心市街地活性化法に基づく法定協議会である「八戸市中心市街地活性化協議会」の下部組織として中心街の交通アクセスについて検討する「交通アクセス検討部会」が設置されております。その部会では今年度の検討事項として共通駐車券事業スキームのリニューアルを実施いたします。（注：共通駐車券事業は㈱まちづくり八戸の事業です）

現在の共通駐車券事業は㈱まちづくり八戸が発行する共通駐車券を中心街の各店舗が購入し、1,000 円の買物に応じて 150 円無料券（≒1 時間分）をサービスする事業スキームとなっております。今回のリニューアルにより、中心街に多い飲食店でもサービス券を購入していただけるようにするだけでなく、来街者のサービス向上の一環として券の利用対象をバスやタクシー、運転代行等へ拡大することを検討する予定です。

6 月から検討して参りますが、関係主体間における細部のすりあわせを含め、ご提案事項も踏まえて検討の中で中心街へ来てもらえるようより良いスキームを構築してまいります。

9. 中心街の六日町バス停前にあるコンサートホールに協力してガラス面の一部をバス情報面として活用することを条件に提供してもらい、広告料として応分の負担をバス事業者 3 社で行うことを提案します。同様に三日町・八日町（中央通り）の壁面も一時期間中ですが、同じ活用ができると思います。

●メリット

○バス停標識を撤去することで、ただでさえ狭い歩道が広く活用できます。

○情報面積が広いのでバス路線図も掲載できますし、時刻表の文字も大きくできます。

また、その他乗降方法の案内等など工夫次第では多くの情報が掲載できます。

○店舗にとっては広告料収入が入りますし、バス事業者は 3 社負担で 1 社当たりの負担額が減少します。

【八戸市：回答】

コンサートホール様の営業時間外はシャッターが閉まっており、早朝はガラス面を見ることができないので、ご提案の件は難しい状況ですが、六日町に限らず、時刻表や路線図等、様々な情報を今以上に分かりやすく提供していく方法を検討して参ります。

【南部バス：回答】

お客様にバス停留所であることを認知いただくため標識の撤去は考えておりません。また、閉店時はシャッターが下りていることからガラス面を活用することもできません。わかりやすい表示方法についてはバス停標識変更も含めて今後検討してまいります。

10. 「(仮称) 共通交通券」は紙券として発行することを想定していると思われますが、IC カード化を断念したとしても磁気カードか紙カード方式で発行した方が、より便利で使い勝手が良いと思います。集計業務等の管理する手間も省け、かつ車載機や精算機等も IC カードに比べて安価に導入することができると思いますので、そういったことも検討されてはいかがでしょうか？
他の都市では磁気カードや紙カードで発行している事例も多く存在していますが、そういった先進事例を調査・研究して検討しても良いと思います。

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

共通駐車券の IC カード化及び共通駐車券の事業スキームリニューアルは、(株)まちづくり八戸が実施する収益事業である共通駐車券事業をベースに交通アクセス検討部会においてその事業スキームを検討することとなっております。

IC カード化は、会社の事業として費用対効果が得られないことや、想定していた事業スキームでは駐車場事業者並びにバス・タクシーなどの交通事業者も機器導入に係る投資が過大となることのほか、電子マネーや携帯電話端末の活用を視野に入れた検討が必要であるとの結論に至ったことから導入に当たっての更なる詳細な検討を休止しております。そのような中でも共通駐車券の用途拡大による来街者サービスのグレードアップは急務であることから、低廉な費用で実施可能なスキームとして紙ベースでのサービス券利用用途拡大を掲げて6月より検討することになっております。

前項のご提案でも述べたとおり今後の検討の中で頂いたご提案を含めてより良いスキームを構築しサービスを提供できるよう努めてまいります。

【南部バス：回答】

紙券での「共通交通券」実現に向けては前向きに検討してまいります。仮に、カード方式を検討する場合でも、磁気カードも巨額の費用がかかるため、将来性を考慮すれば IC カードとなります。

11. 「(仮称) 共通交通券」は中心市街地活性化の目的で導入を検討しようとしているようですが、注市街地だけではなく、ラピアやピアドゥといった郊外ショッピングセンターとの連携で導入を検討した方が八戸市全体としてメリットが大きいのと思います。
特に南部バス株式会社で発行している「ラピアドゥ・パス」が良い事例だと思います。これに中心商店街を参加するという考え方もあると思いますし、八戸市交通部や十和田観光電鉄株式会社でも利用できれば、より利用価値が高まり、地域公共交通活性化と八戸市全体の街活性化につながると思います。

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

現在の共通駐車券事業は中心街にある 30 弱の加盟駐車場においてサービス券が使える事業スキームとなっておりますが、交通アクセス部会における検討の中で、ご提案事項も踏まえて検討して参りたいと思います。

※提案事項の全般について

【八戸商工会議所（まちづくり八戸）：回答】

現在、バス交通におけるほとんどの路線が中心街を経由していることによって様々な都市機能の集積が辛うじて保たれていると思います。そのため、中心街におけるハード及びソフト両面においてバスの利便性が向上することは、中心市街地の活性化と直接結びつくことであり、各種ご提案を関係主体が連携して来街者本位のサービス向上を目指すことによって相乗効果が期待できると思います。

【苦情事項】

1. 去年からあることで八戸市営バスに怒りをもっていました、この間、友人の話を聞いて、頭にきたので、ここで今日言わせてもらいます。
- この間、友人の聞いたのですが、ある人がこのあいだ学校へ行くときに、バスを使ったそうなんです、乗る時に全く失礼なことがあったそうです。
- それは何かというと、乗る人がいるというのに（乗る意志[手を挙げる、前へ出る等]などをしていた）、そのバスは減速しもせず、そのままバス停を素通りしたというのです。（運転手は乗る人を見ていたというのに）全く信じられないことが起きたそうです。
- 去年の秋にもつらい思いをしました、これ続いて、また、信じられないことが起きました。
- 市営バスにははっきりいいたいです。（学生で生意気なこと言いますが、もうだまっていられないので言います。）
- 運転手の教育をしっかりして欲しい！
 - 市民の足を守って欲しい！
 - 両替機をしっかり修理して欲しい！
- といいたいです。
- ちなみにその人は直接八戸市営バスに苦情の電話を入れたそうです。
- 市営バスは謝ったかどうかはそこまで知りませんが、とにかくどうかしてほしいです。
- 他にも、ずいぶん前ですが、料金の水増し？というのでしょうか、料金表は190円だったので、190円を支払ったのに、運転手に「10円足りないよ」といわれ、しばらく口論になりましたが、結局、支払いました
- 今度からあんな八戸市営バスじゃなくて、使いやすい南部バスに乗ろうかと思います。

【八戸市：回答】

親切・丁寧な対応を心がけるよう、毎日の点呼や研修等において指導しておりますが、今後も添乗指導や研修等を通し、お客様への接遇が向上するよう指導を強化して参ります。

2. 運賃を払うとき何にも言わない運転手がいてちょっと困ります。
- きちんと料金を受け取ったと分かるように喋らなくてももうなずきだけでも良いのでお願いします。

【八戸市：回答】

親切・丁寧な対応を心がけるよう、毎日の点呼や研修等において指導しておりますが、今後も添乗指導や研修等を通し、お客様への接遇が向上するよう指導を強化して参ります。

【南部バス：回答】

不愉快な思いをさせてしまい申し訳ございません。これまでも研修、個人指導等行ってまいりましたが、今後も接遇向上と安全運転について運転士を指導いたします。

3. 南部バスの運転士の態度が悪いと感じますし、運転が荒く感じますので、改善をお願いします。

【南部バス：回答】

不愉快な思いをさせてしまい申し訳ございません。これまでも研修、個人指導等行ってまいりましたが、今後も接遇向上と安全運転について運転士を指導いたします。

4. 「るるっぷ八戸」等で運転士の名札プレートを掲示しない人が多いので、改善をお願いします。

【南部バス：回答】

不愉快な思いをさせてしまい申し訳ございません。運転士へ周知、指導いたします。

5. 八戸市交通部の停留所掲示時刻表の文字が小さいので、もっと大きく見やすいものに変えて欲しいと思います。

【八戸市：回答】

バス停の表示スペースに限りがあるなかで、少しでも大きく表示できるよう今後も対応して参ります。

6. 八戸駅でバス待ちをしていると乗り場で待機せずに駐車しているケースが多く見かけます。寒い日や暑い日等もあるので、乗り場にバスを停車させて乗客を早く乗せて発車待ちするような運用方法に切り替えて欲しいと思います。

【八戸市：回答】

のりばで待機していますと、そのバスより先に出発すべきバスが遅れて到着した場合に、お客様が間違っ乗車するなどの混乱が生ずるおそれがあるため、発車5分前から乗り場で待機するようにしております。

【南部バス：回答】

先発のバスが遅れて来た時の利用者の混乱防止もあり、早目の待機は行っておりませんのでご理解願います。

7. 最終新幹線に接続するバスが運行されていないため、東京出張の度に帰りは高いタクシー代を支払わなければなりません。最終新幹線に接続する中心街方面行きのバスか乗合タクシーを運行して貰えないものでしょうか。運賃が多少高くなっても良いので、是非検討して欲しい。

【八戸市：回答】

【ご提案事項】 12 - ①と同じ回答とさせていただきます。(毎年バス利用者の動向を把握するための実態調査等から、ご提案の件はバスでの運行は難しい状況ですが、料金や他の運行形態を含め八戸市地域公共交通総合連携計画で、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することとしております。)

【南部バス：回答】

「【ご提案事項】 12.」の回答と同様とさせていただきます。(「八戸市地域公共交通総合連携計画」の施策として協議することとなっており、その結果に基づいて対応いたします。)