

八幡市地域公共交通計画



令和4年（2022年）3月
八幡市

目次

1 章 はじめに.....	1
1.計画策定の背景・目的.....	1
2.計画の区域.....	1
3.計画の期間.....	1
4.計画の位置付け.....	2
2 章 地域公共交通を取り巻く環境.....	3
1.位置・地勢.....	3
2.土地利用.....	5
3.人口動向.....	6
4.施設の分布状況.....	10
5.道路現況.....	11
6.観光資源.....	12
7.主な事業の動向.....	14
3 章 上位・関連計画の整理.....	17
4 章 地域公共交通の現状.....	23
1.地域公共交通の整備状況.....	23
2.地域公共交通の利用状況.....	25
3.地域公共交通のサービス水準.....	30
4.地域公共交通の運行に係る市の財政支出状況.....	34
5.その他特筆すべき事項.....	34
5 章 地域公共交通に対する住民や事業者の考え.....	36
1.住民アンケート.....	36
2.コミュニティバスの利用者アンケート.....	44
3.ワークショップ（意見交換会）.....	46
4.事業者の意向.....	47
6 章 地域公共交通の課題整理.....	48
1.市における地域公共交通の役割.....	48
2.地域公共交通の現状・問題点（地域特性）.....	49
3.地域公共交通の課題の整理.....	54
7 章 基本方針と目標の設定.....	55
1.基本方針.....	55
2.目標の設定.....	56
3.将来ネットワークイメージ.....	57
8 章 目標達成のための施策.....	58
9 章 計画の達成状況の評価.....	73
1.評価指標・目標値.....	73
2.計画の推進体制.....	75
参考資料.....	76
1.八幡市地域公共交通会議 委員名簿.....	76
2.八幡市地域公共交通会議作業部会 委員名簿.....	77
3.開催状況.....	78

1 章 はじめに

1.計画策定の背景・目的

本市では、全国的な傾向と同様に、人口減少や少子高齢化が進んでいます。

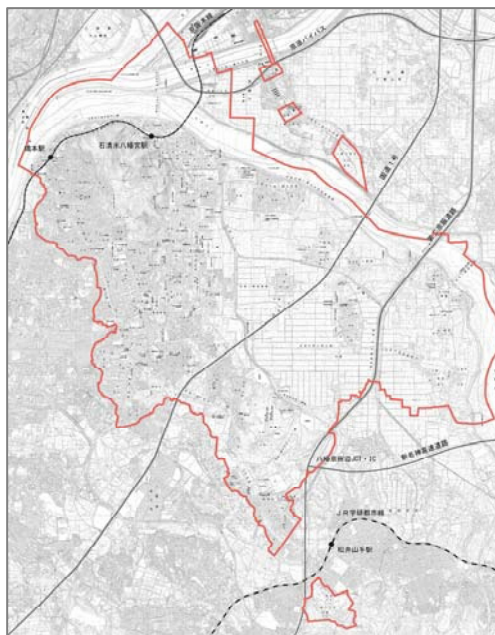
このような状況を鑑み、「八幡市都市計画マスタープラン」を平成31（2019）年3月に改定、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成に向け、居住地や都市機能の立地に関する施策などを位置付けた「八幡市立地適正化計画」を令和3（2021）年6月に策定しました。

また、公共交通利用者の減少やバス運転士不足等から、公共交通の存続が重大な課題となっています。公共交通が衰退すれば、交通弱者の移動が制限されるなど、住民の日常移動に支障が生じることで、地域の活力が低下し、さらなる人口減少につながります。

このような背景から、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成と地域の活力の維持に向け、「八幡市立地適正化計画」と連携し、本市の特性を踏まえた持続可能な公共交通を構築するため、八幡市地域公共交通計画の策定を行います。

2.計画の区域

本計画の対象区域は、本市の行政区域全域（飛び地含む）とします。



▲ 区域図

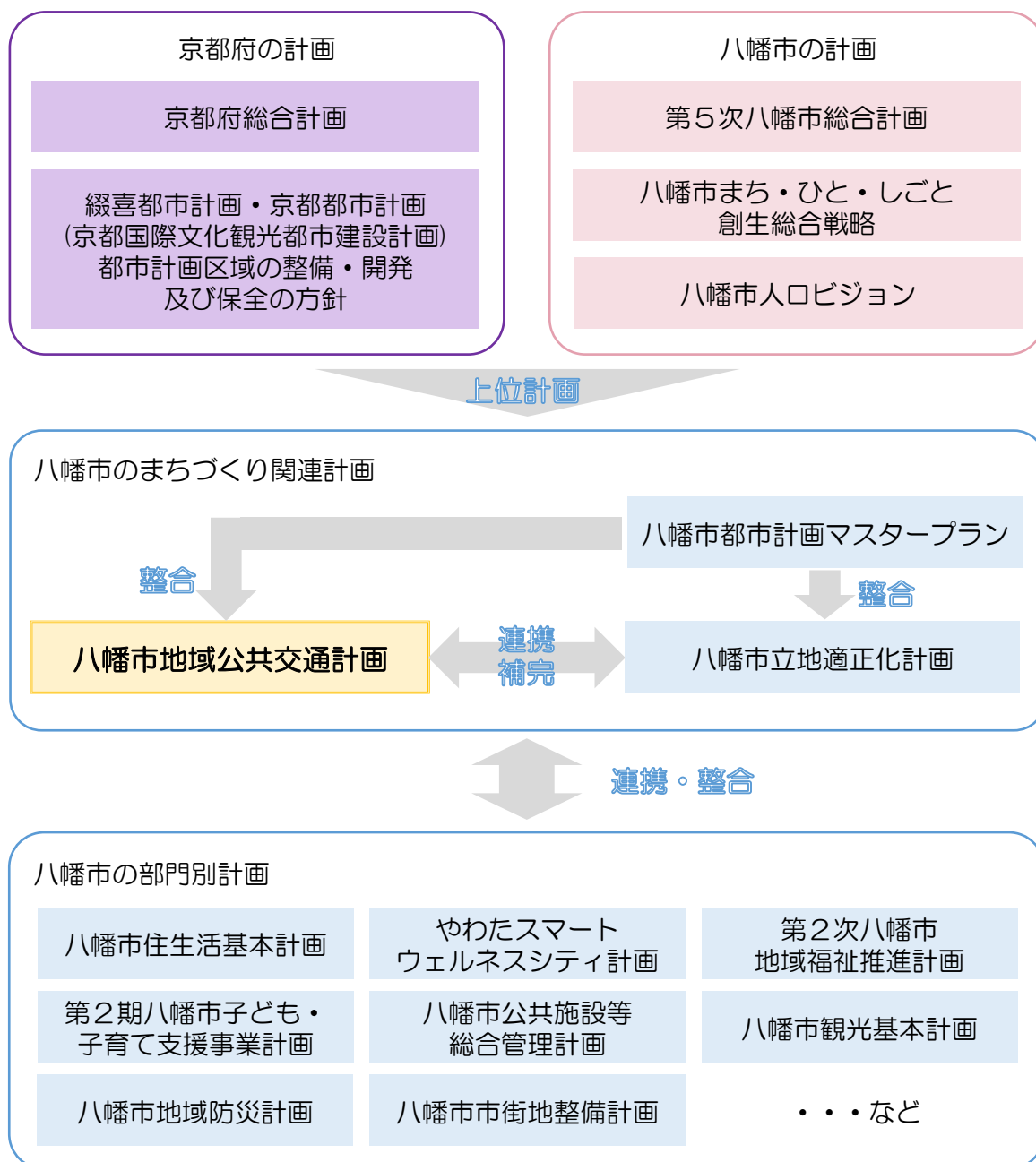
3.計画の期間

本計画の期間は、「八幡市都市計画マスタープラン」、「八幡市立地適正化計画」の中間目標年次である令和9（2027）年度を見据え、令和4（2022）年度～令和9（2027）年度と設定します。

なお、社会経済情勢の変化や上位計画の見直しなどがあった場合には、必要に応じた見直しを検討します。

4.計画の位置付け

本計画は、上位計画の内容に即しつつ、八幡市都市計画マスタープランにおけるまちづくりの目標などを踏襲し、八幡市立地適正化計画における「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成に向けた取り組みなどと連携・補完し策定します。また、住宅や医療・福祉、子育て、公共施設、観光、防災といった各分野の計画との整合・連携を図ります。



【位置】

- [illegible]

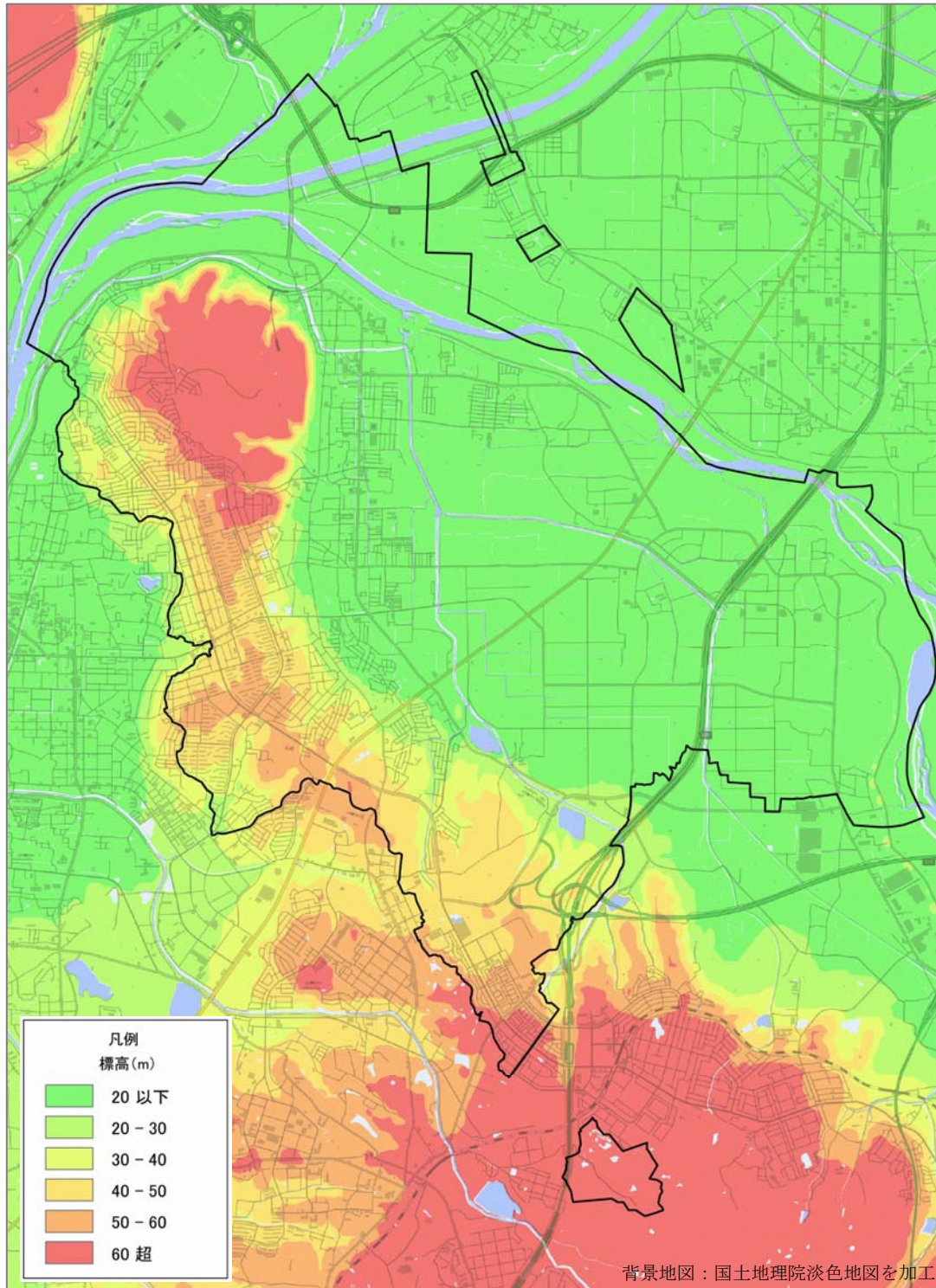
▲ 位置図



▲ 交通体系図

【地勢】

- 本市の地勢をみると、中心部や東部はなだらかな平地が広がるのに対し、西部から南部にかけては男山や丘陵が位置しており、一部地域では高低差が大きくなっています。

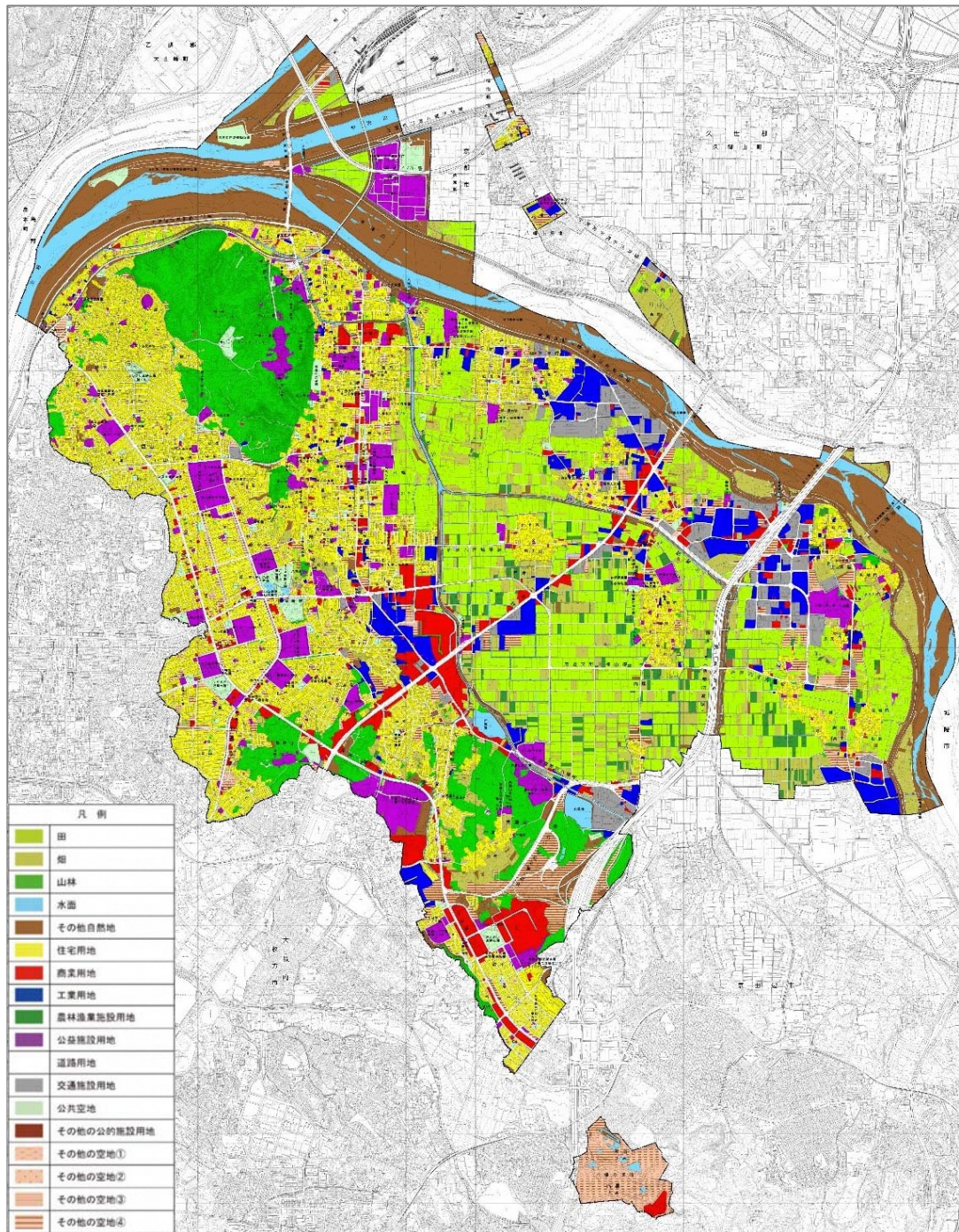


【出典】地形：(c)Esri Japan

▲ 地勢図

2.土地利用

- 高度経済成長期に大阪市方面のベッドタウンとして大規模な住宅開発が行われた経緯から、西部では住宅地が大半を占めており、国道1号沿道や欽明台地区などに商業地、第二京阪道路沿道などに工業地がまとまって分布しています。
- 一方で、本市の中央部や東部の市街化調整区域では、田や畑などの農地が広がっています。



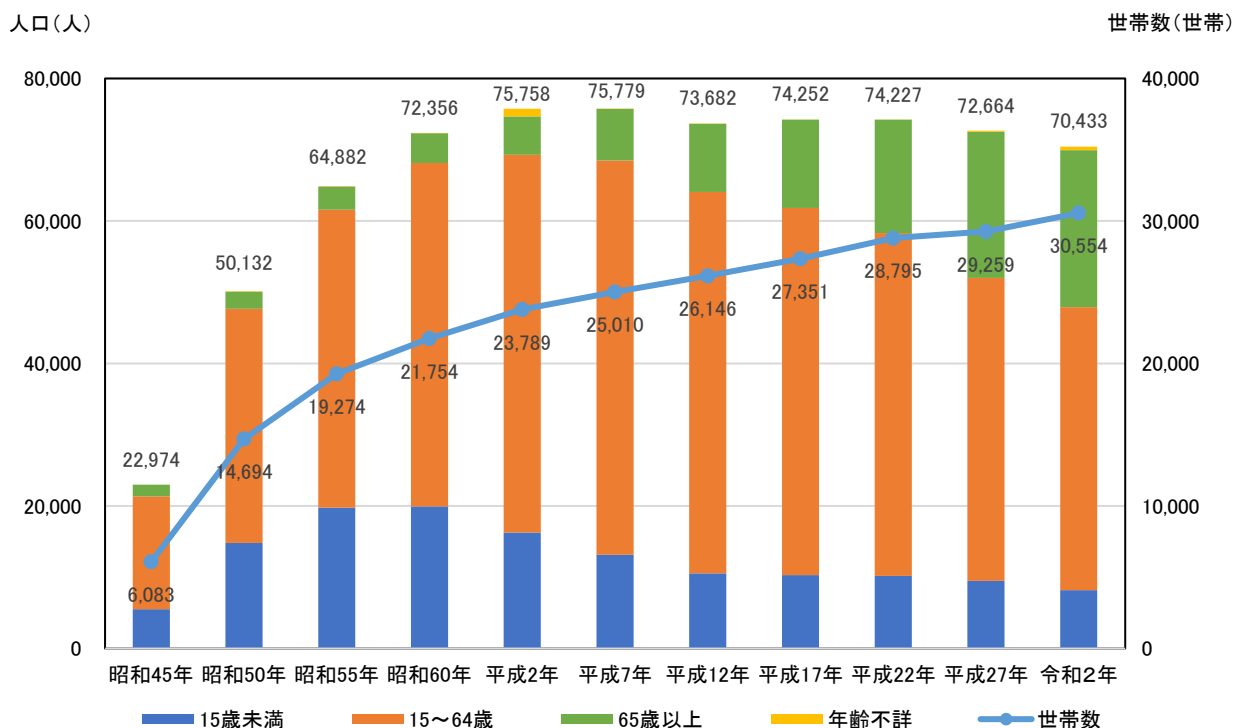
【出典】平成31年度都市計画基礎調査

▲ 土地利用現況図

3.人口動向

【人口・世帯数の推移】

- 人口の推移をみると、男山団地の開発によって昭和 45（1970）年から昭和 50（1975）年代にかけて急激に増加し、平成 7（1995）年の約 76,000 人をピークに平成 22（2010）年まで横ばい傾向で推移していましたが、平成 27（2015）年以降は減少に転じています。一方で、世帯数は平成 7（1995）年以降も増加傾向となっています。
- 年齢 3 区分別人口の推移をみると、15 歳未満の年少人口が減少し、65 歳以上の老年人口が増加しており、少子高齢化が進行しています。

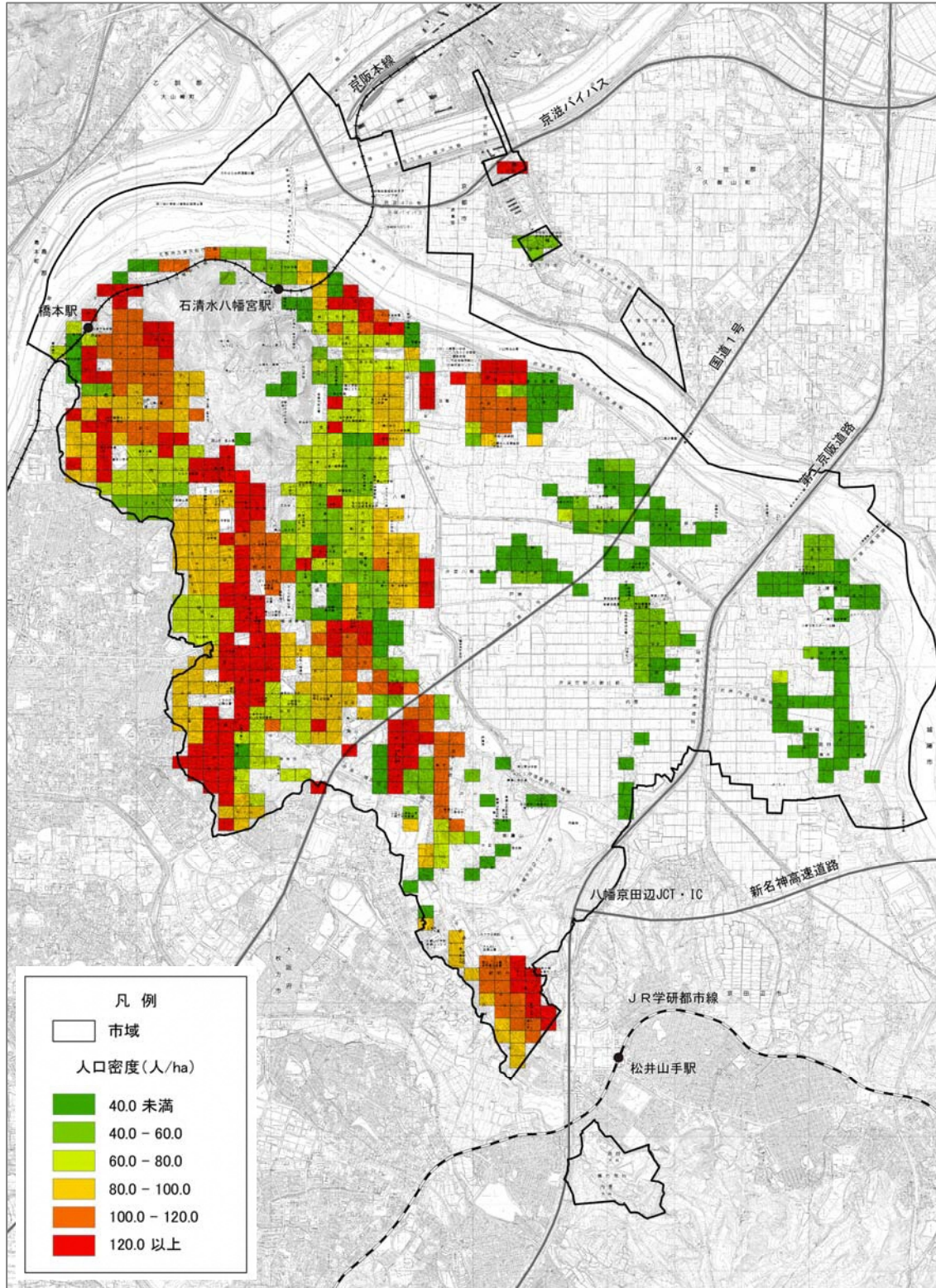


【出典】国勢調査

▲ 人口・世帯数の推移

【人口分布】

- ・ 橋本地区や男山地区、欽明台地区など、西部や南部の人口密度が高くなっています。
- ・ 一方、中心部では比較的人口密度が低く、東部では住宅地が少なく、人口密度も低くなっています。

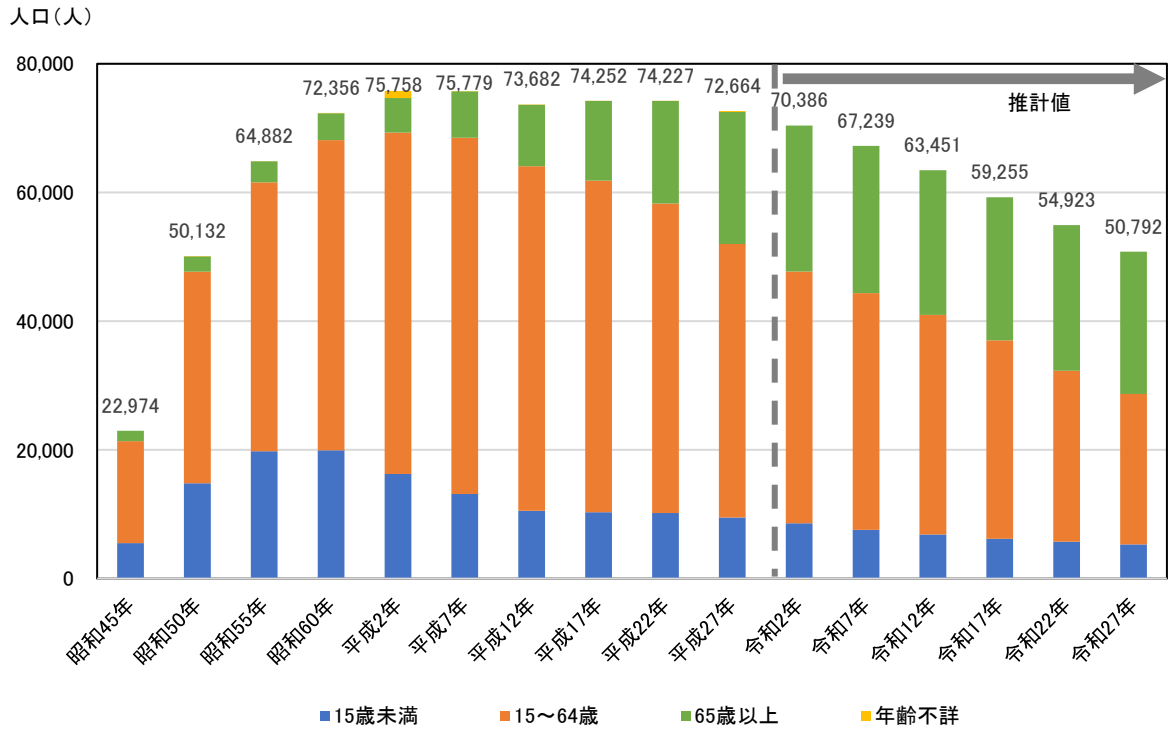


【出典】国勢調査

▲ 平成 27 (2015) 年 人口密度図 (100mメッシュ)

【将来推計人口】

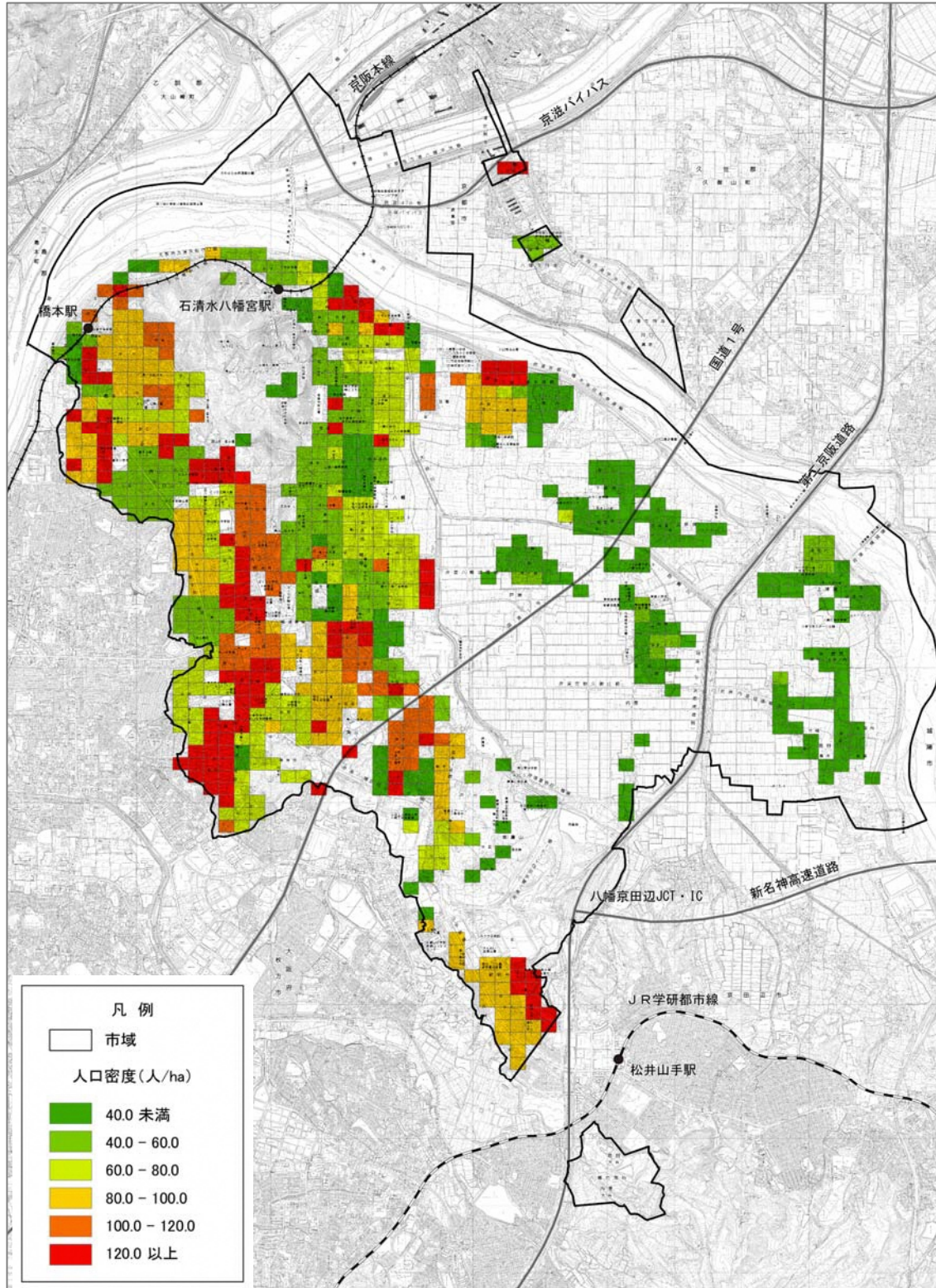
- 将来推計人口について、国立社会保障・人口問題研究所が公表している「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」をみると、平成27（2015）年に72,664人であった総人口は、令和27（2045）年に50,792人まで減少すると推計されており、今後、より人口減少が進んでいくことが考えられます。



【出典】日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）

▲ 将来推計人口

- 市街化区域の中でも石清水八幡宮駅周辺や八幡市役所周辺などにおいて人口密度の減少が顕著であり、令和 27（2045）年時には複数の地区で人口集中地区（DID）の基準となる 40 人/ha が維持できなくなる可能性があります。

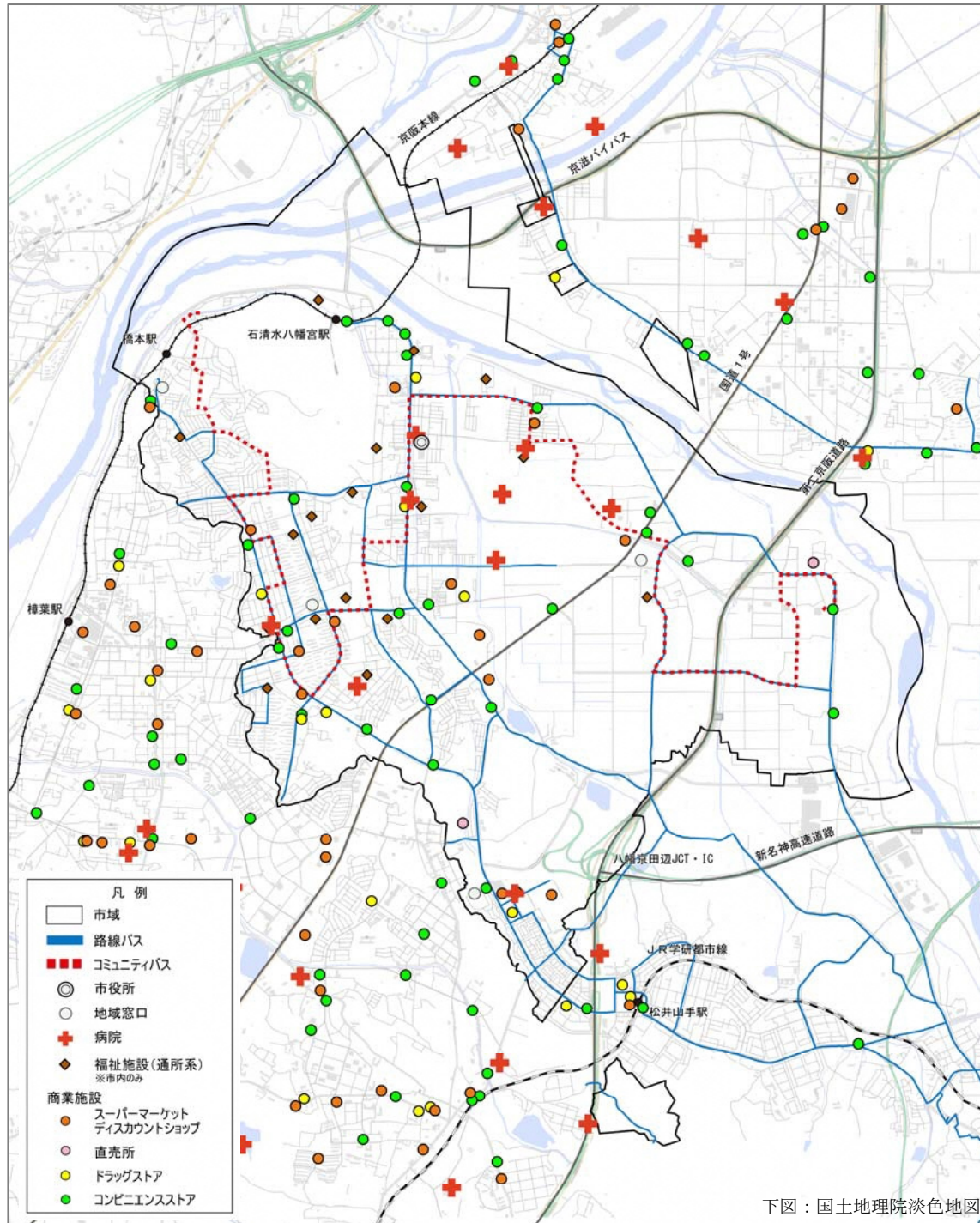


【出典】日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）

▲ 令和 12（2030）年 人口密度図（100mメッシュ）

4.施設の分布状況

- ・西部や市役所前を通る府道長尾八幡線沿いに病院や商業施設が立地しています。
- ・東部では、人口密度が低く、農業地や工業地が広がっているため、商業施設等の立地は少ない状況です。
- ・多くの施設がバス路線沿線にあり、特に市内の病院のほとんどはコミュニティバス路線沿線にあります。

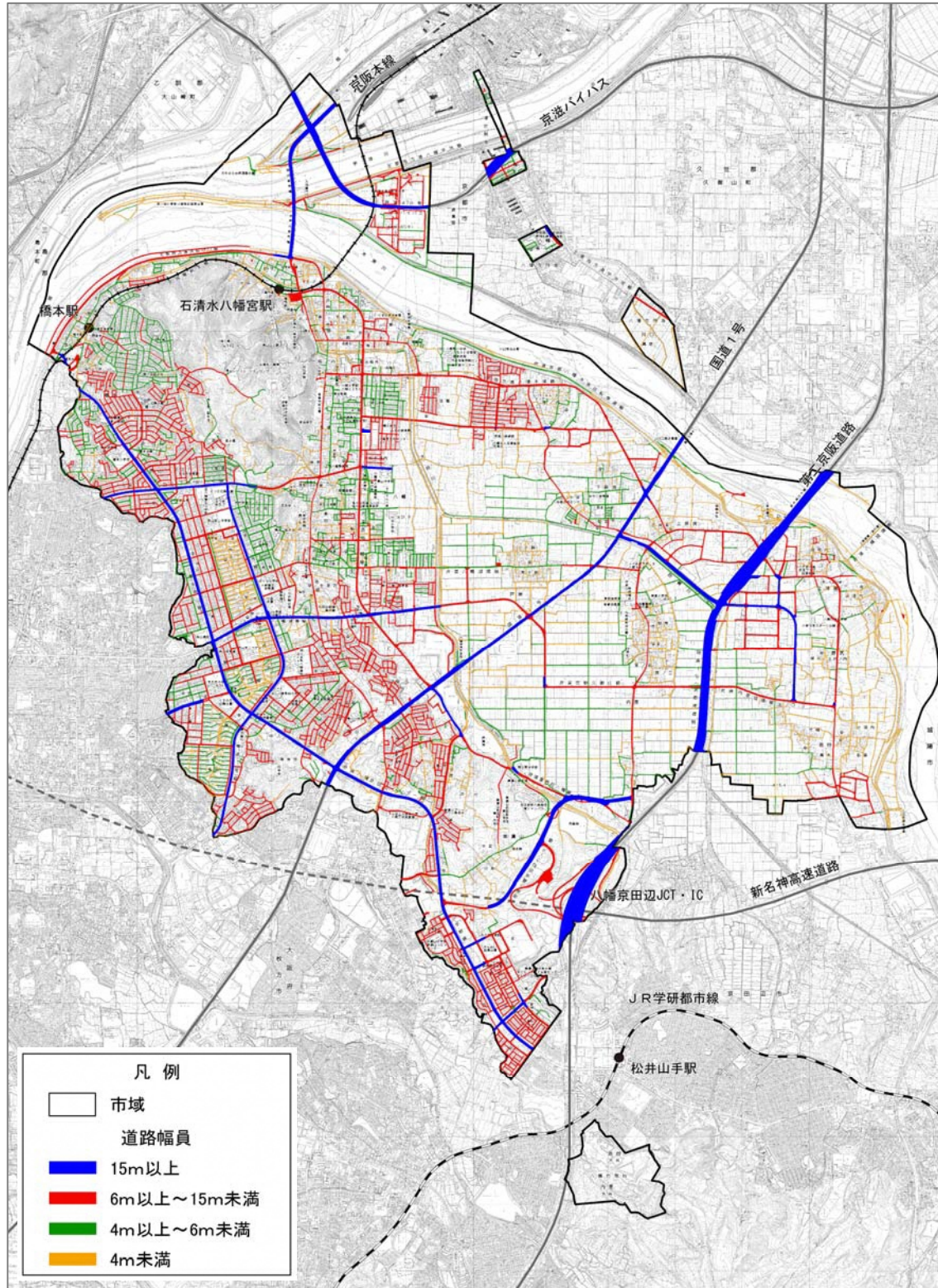


【出典】病院、福祉施設：国土数値情報 商業施設：各事業者HP等

▲ 施設分布状況

5.道路現況

- ・ 国道1号や第二京阪道路などを中心に道路幅員が15m以上の広い道路が市内を通っています。市街地においては6m以上や4m以上の道路がほとんどですが、一部4m未満の狭い幅員の道路もあります。

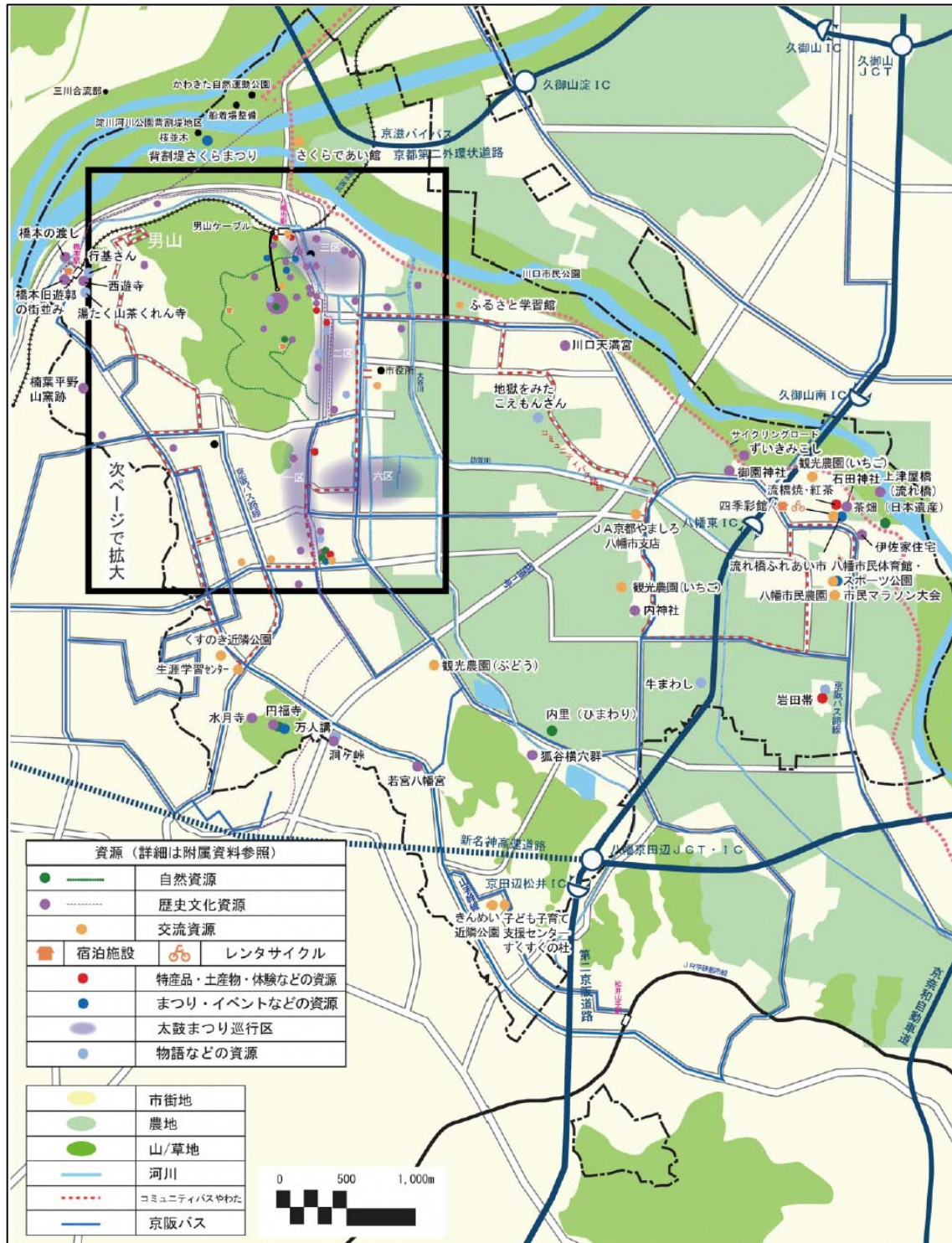


▲ 道路現況図

【出典】平成31年度都市計画基礎調査

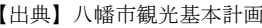
6.観光資源

- ・ 観光資源は市内に多く点在しています。
- ・ 中でも石清水八幡宮への観光が多く、その他は比較的少ない状況にあります。



【出典】八幡市観光基本計画

▲ 観光資源位置図



▲ 観光資源位置図（石清水八幡宮周辺拡大図）



▲ 観光施設別観光入込客数の推移

7. 主な事業の動向

【新市庁舎建設計画】

- ・ 現市庁舎は昭和 53（1978）年に建設され、築 40 年以上が経過し、老朽化が進んでいます。平成 25（2013）年に実施された耐震診断では、市庁舎として目標とする耐震性能を保有していないことが判明しており、庁舎機能を維持した状態での補強では対応できないことも判明しています。

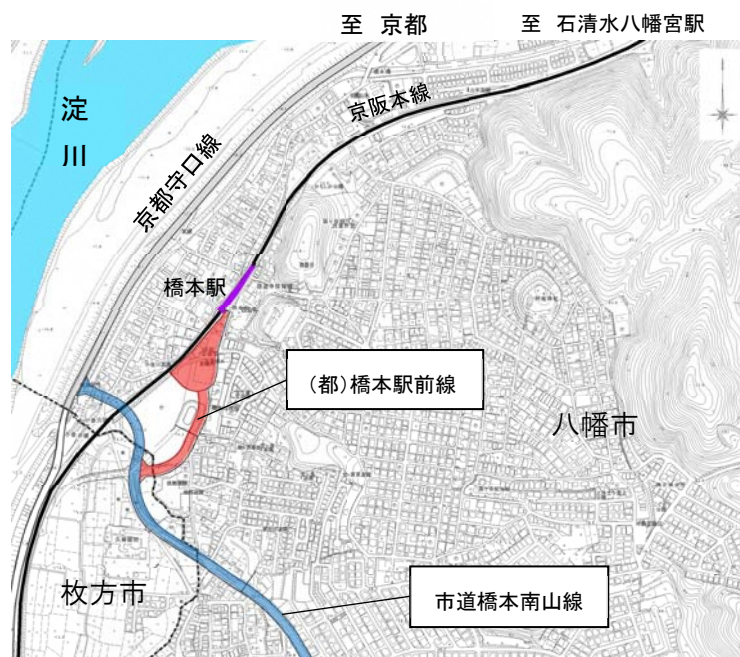


▲ 工事状況（令和 4 年 1 月）

- ・ そこで、これらの問題を解決し、市庁舎の防災機能の強化と行政サービス機能の充実を図り、大規模な自然災害や多様化・高度化する市民ニーズに対応するため、防災拠点としての機能を備えた新市庁舎の建設事業を進めており、令和 5（2023）年に完成を予定しています。

【橋本駅周辺整備】

- ・ 橋本駅周辺では円滑な交通ネットワークの実現や沿道土地利用の促進に対応するため、市道橋本南山線の延伸事業を実施し、平成 29（2017）年 3 月に事業が完了しています。
- ・ また、新たな広域交流の場として、必要な都市機能の誘導・充実を図るとともに、都市機能誘導拠点としての機能を高めるため、橋本駅南側の駅前広場の整備、市道橋本南山線と橋本駅とを結ぶ（都）橋本駅前線の整備を推進し、ターミナル機能の充実、交通結節点としての機能強化を図ることとしています。



▲ 橋本駅周辺

【新名神高速道路整備】

- 新名神高速道路は、名古屋市から神戸市を結ぶ約 174km の高速道路であり、全線開通によって近畿圏と中部圏とを結ぶネットワークの高速性や定時性などの機能を高めるとともに、地域の経済・住民生活への貢献が期待されており、令和 9（2027）年度に八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間の開通が予定されています。

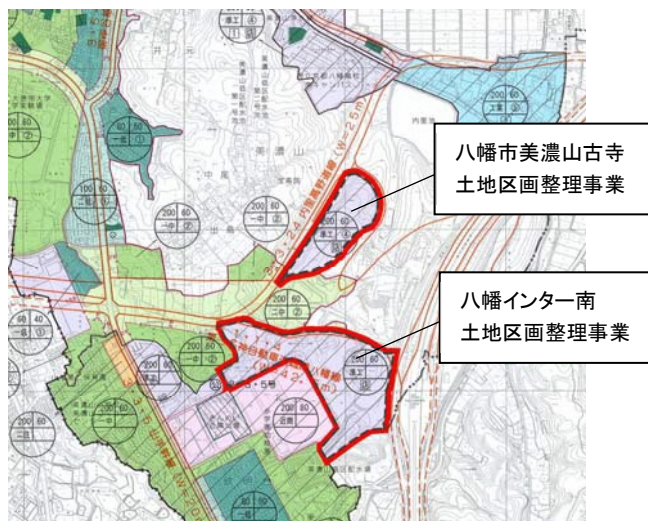


【出典】西日本高速道路HP

▲ 新名神高速道路整備計画図

【八幡京田辺 JCT・IC 周辺整備】

- 新名神高速道路の全線開通を見据え、八幡京田辺 JCT・IC 周辺の以下の 2 地区において、土地区画整理事業の実施が進められており、平成 28（2016）年に市街化区域編入、用途地域変更及び地区計画決定などを行い、広域幹線道路の結節点という立地特性を活かした市街地形成の誘導を行っています。



▲ 土地区画整理事業予定区域図

【男山地域まちづくり連携協定】

- ・ 男山地域まちづくり連携協定は、京都府知事を立会人として、関西大学、UR 都市機構、八幡市が連携した協定です。
- ・ 「地域とともに元気に暮らしができる、住みたい、住みつづけたい男山」を目標として、「子育て世代向けの住戸リノベーション」や「おひさまテラスの開設」、「地域包括ケア複合施設 YMBT の整備」、「絆ネットワークの構築」、「だんだんテラスの開設」、「ココロミタウン」などを展開しています。

＜将来目標＞地域とともに元気に暮らしができる、住みたい、住みつづけたい男山

＜目的＞

- ・ 次世代を育むまちづくりとして、子どもが豊かに育つために、地域で子育てを支えあい、ともに育ちあう、分かちあう環境づくりの導入・確立
- ・ 多世代が根を張るまちづくりとして、高齢者が住み慣れた地域で住み続けられることをめざした「地域包括ケアシステム」の確立
- ・ 地域に活力を呼び戻すまちづくりとして、地域及び団地が連携した新しい機能及び活動の導入・確立
- ・ 住民が主役となるまちづくりとして、地域の多様な活動主体の育成及び活動ステージの確保

■ 子育て世代向けの住戸リノベーション
「住み開く住まい」（関西大学設計）



■ 八幡市地域包括ケア複合施設 YMBT



■ だんだんテラスでのラジオ体操



■ だんだんテラスでの朝市



3 章 上位・関連計画の整理

地域公共交通の取り組みは、まちづくりに係る様々な関係施策・計画との連携を図り、それらの関係施策・計画との整合性や相乗効果などを考慮した総合的な検討が必要です。

このため、以下に主な上位・関連計画について整理します。

【上位計画】第5次八幡市総合計画（平成30（2018）年3月）

「第5次八幡市総合計画」は、市政における「総合的かつ計画的な運営を図るためのまちづくりの指針」です。この総合計画に基づき、全ての施策を総合的、計画的に展開していくことになり、個別計画の策定の際や個別分野間の調整の際に立ち戻るべき基本指針です。

■ 基本的な考え方（ビジョンとその実現に向けたストーリー）

本市では、これまで、第4次総合計画のもと、市民がいいきと過ごし、住みたい、住み続けたいと思える「やすらぎの生活都市」をめざしたまちづくりを進めてきました。しかし、人口減少・少子高齢化社会の中にあっても、今後、地域の活力を維持しながら、「住みたい、住み続けたい」魅力あるまちにしていけることがさらに求められます。

そこで、市民の「安心・安全」を基に、「活力あるまち」へとしなやかに発展させながら、一方では、多様性と包摂性のある「共生社会」の中、誰もが「健康」で「幸せ」になれるまちづくりを行っていきます。またもう一方では、地域の将来を担う子どもの成長を地域全体で支え、安心して子どもを産み育てたいと思える「子どもの未来」を創っていくとともに、豊かな自然・歴史・文化を背景に、愛着と誇りを持てる地域の中で、市民だけでなく訪れる人が「幸せ」に出逢えるまちづくりを進めていきます。

これまでのまちづくりを引き継ぎながらも、限りある地域の資源を効果的かつ創造的に活用し、地域への愛着と誇りの中で、市民一人ひとりが考え創る「賢明で快適な(=smart)」まちづくりを進め、市民だけでなく、訪れる人とともに、健やかで心豊かな暮らしを楽しむ、住んでよし、訪れてよし（Smart Wellness, Smart Welcoming）の八幡市をめざします。



【上位計画】第2期八幡市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2（2020）年6月）

「第2期八幡市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、将来にわたって活力ある地域を維持していくため、住みたくなる・暮らし続けたいとなるような魅力あるまちにしていこうとする地方創生の戦略としてまとめるとともに、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現をめざす計画です。

■ 基本コンセプト

輝く“まち”と“未来”！みつ星★★★★やわた

■ 総合戦略プロジェクト

- ・子どもが輝く未来の創生「やわた子ども未来プロジェクト」
- ・健幸都市の創生「やわたスマートウェルネスシティプロジェクト」
- ・観幸のまちの創生「訪れてよしのやわた魅力向上プロジェクト」
- ・みんなで創る多機能な力を有したまちの創生「住んでよしのやわたチャレンジプロジェクト」

■ 総合戦略の全体像

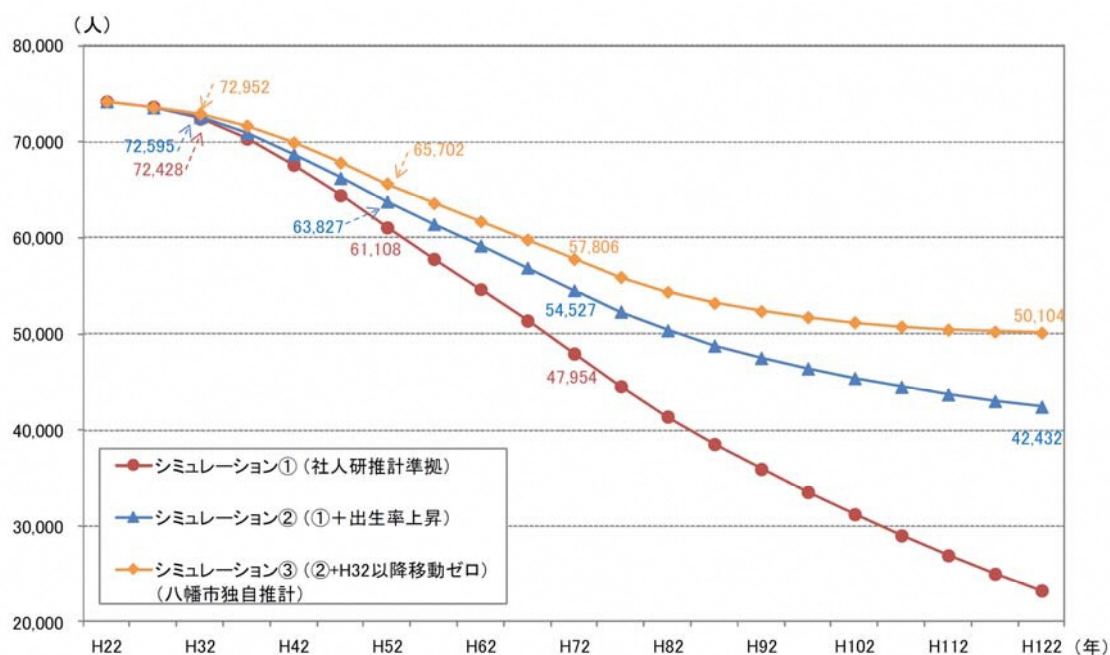


【上位計画】八幡市人口ビジョン（平成 28（2016）年 2 月）

「八幡市人口ビジョン」は、人口の現状分析と将来展望を行い、それにより浮かび上がった課題に対する方策を実施していくための計画です。

■ 将来推計人口

社人研の人口の将来推計結果を参考に、めざすべき将来人口像として、令和 22(2040)年の人口目標を約 6 万 5 千人、令和 42（2060）年の人口目標を約 5 万 8 千人としています。



（資料）社人研「日本の地域別将来推計人口」

（※ 1）社人研の推計は H52 年までとなっており、それより先の年次推計は、諸率（生存率、純移動率、合計特殊出生率及び子ども女性比率を用いた換算率等）をそのまま用いて推計した。

（※ 2）出生率を、平成 42 年（2030 年）に 1.8 程度、平成 52 年（2040 年）に 2.07（人口置換水準）程度に回復

（※ 3）平成 32 年（2020 年）以降、すべての世代の社会増減がゼロ（転出と転入が均衡）となる想定

【関連計画】八幡市都市計画マスタープラン（平成 31（2019）年 3 月）

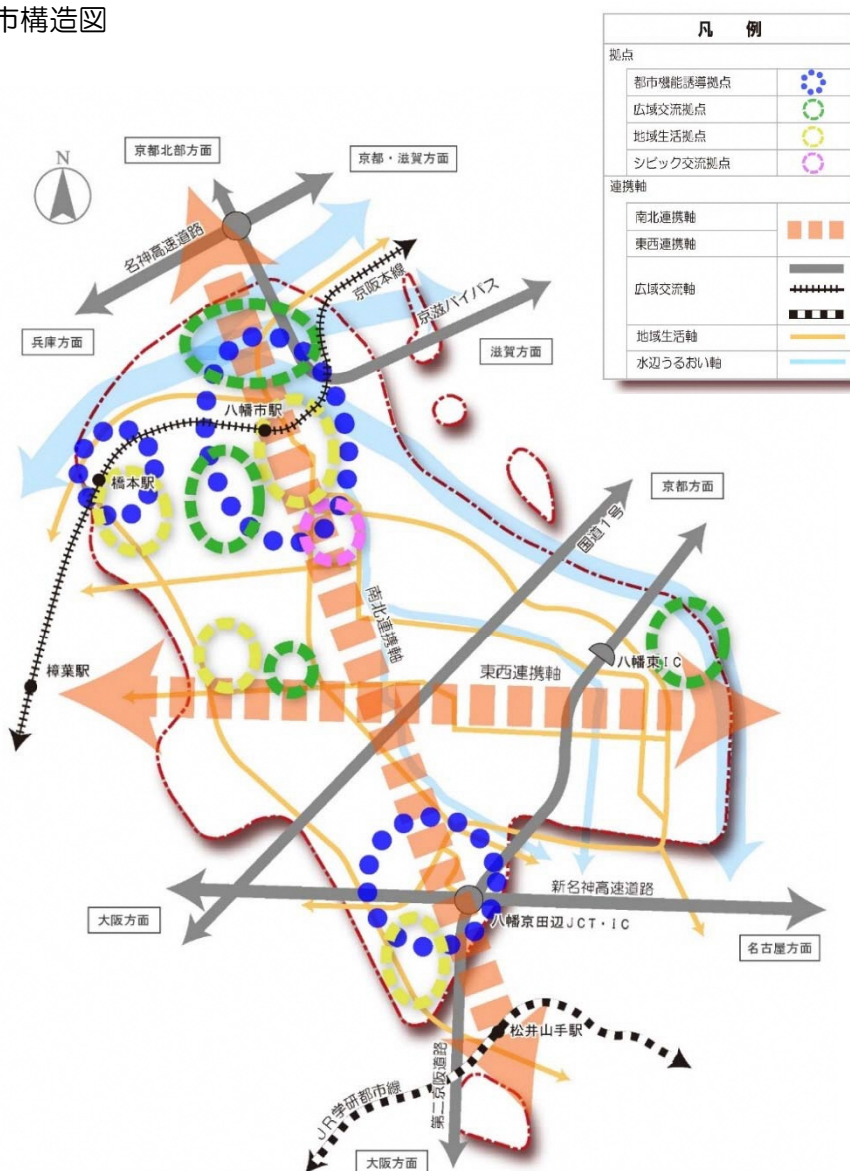
「八幡市都市計画マスタープラン」は、本市の都市計画に関する基本的な方針として、本計画を包括するまちづくりの方向性を示す計画です。

本市の特性を踏まえた「コンパクトシティ」の実現などをまちづくりの目標として掲げ、効率的かつ効果的なまちづくりを進めることとしています。

■ まちづくりの目標

- 本市の特性を踏まえた「コンパクトシティ」の実現に向けたまちづくり
- 産業振興や多様な地域資源を活かした活力あるまちづくり
- 公共施設の再編などによる持続可能なまちづくり
- 災害に強く安心・安全に暮らせるまちづくり
- 市民などとの連携による地域主体のまちづくり

■ 将来都市構造図



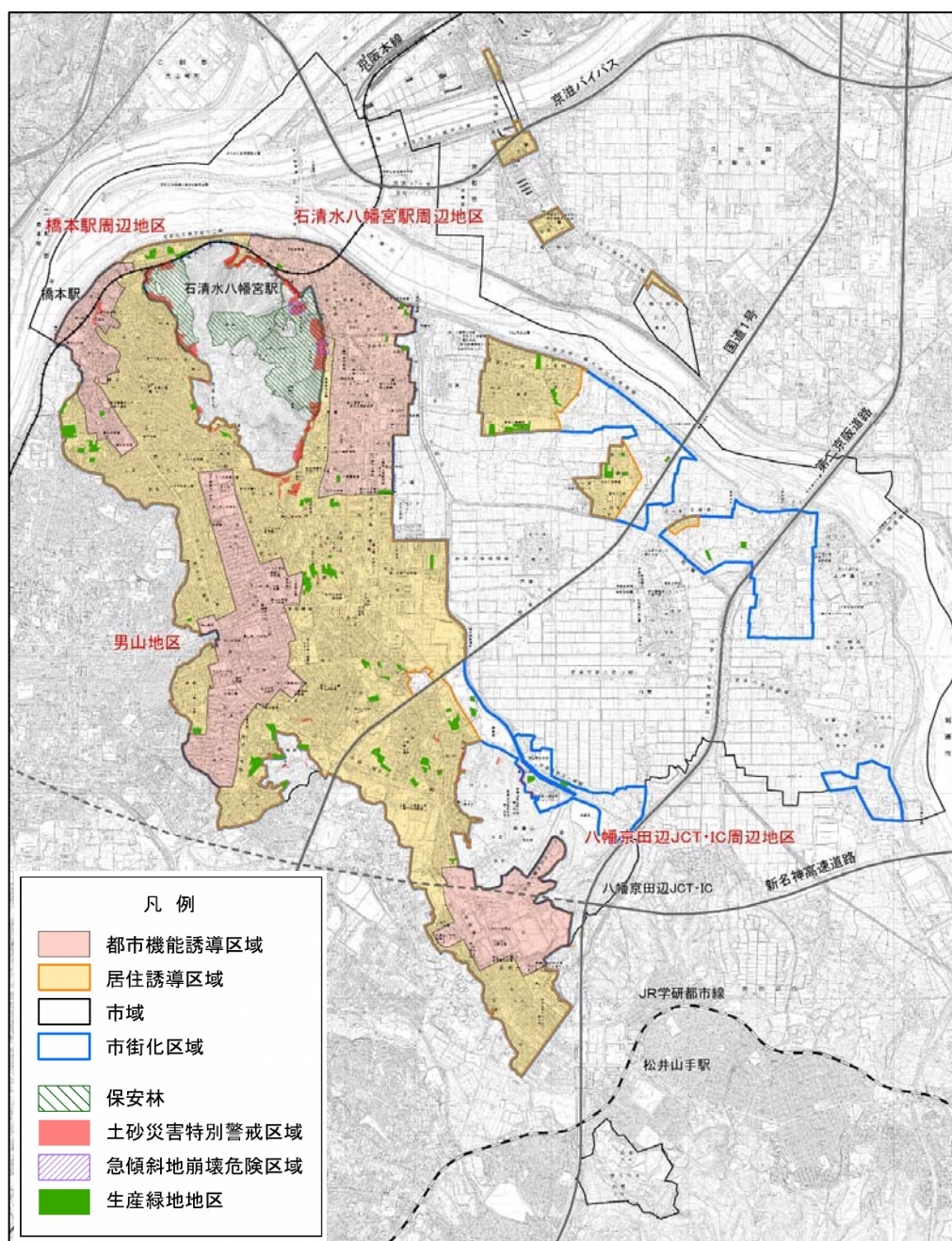
【関連計画】八幡市市立地適正化計画（令和3（2021）年6月）

「八幡市市立地適正化計画」は、居住地や都市機能の増進に寄与する施設の立地に関する施策などを具体的に位置付けることで、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成に向けた取組を強力に推進し、居住地域の生活サービスやコミュニティの持続的な確保による効率的かつ持続可能なまちづくりの実現をめざすことを目的とします。

■ 立地適正化に向けたまちづくりの基本方針

都市構造の効率化、安定的な税収の確保などによる持続可能な都市経営の実現

■ 誘導区域図



【関連計画】八幡市市街地整備計画（平成 30（2018）年 3 月）

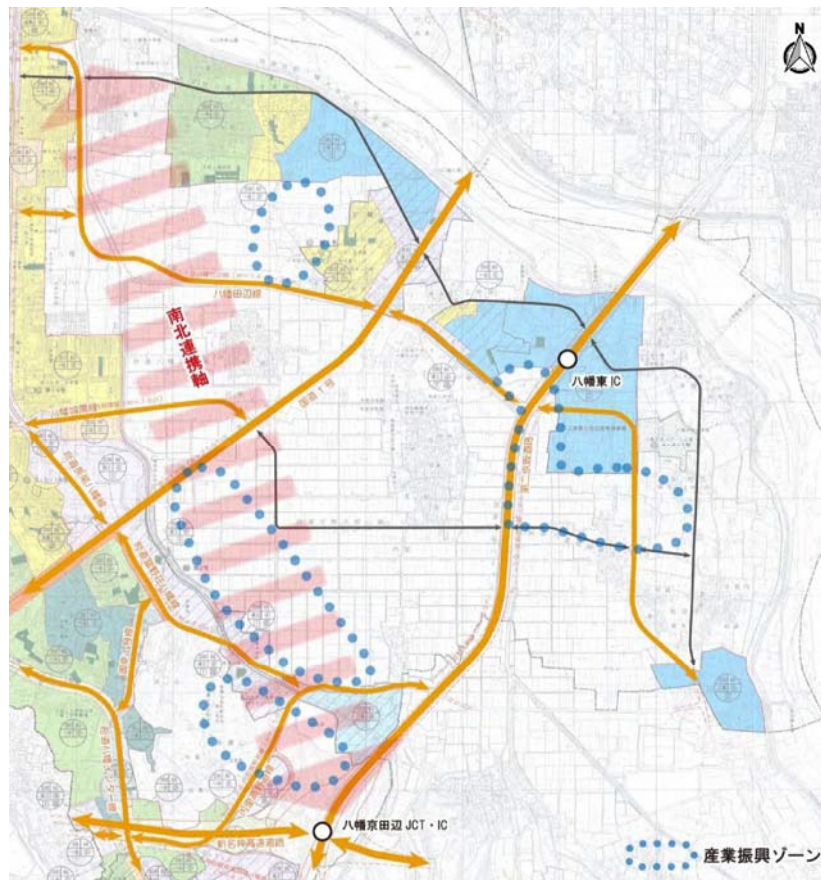
「八幡市市街地整備計画」は、第二京阪道路の整備や八幡京田辺 JCT・IC の供用開始、新名神高速道路の全線開通などの交通インフラ整備の充実を好機と捉え、持続可能なまちづくりに向けた適切な土地利用を図るため、「八幡京田辺 JCT・IC 周辺の新たな土地活用に向けた検討」などの方向性を示した計画です。

■ 八幡京田辺 JCT・IC 周辺の新たな土地活用に向けた検討

八幡京田辺 JCT・IC の整備や新名神高速道路の開通によるヒト・モノ・カネの変化を受け止め、「商業」「産業」「流通」の土地利用を振興するゾーンとして、「産業振興ゾーン」を位置付けています。

なお、当ゾーンは「ただちに市が主体となり都市的土地利用を進める地区」ではなく、「一定の条件下において都市的土地利用に向けて検討を進める地区」としています。

※前提条件：上位関連計画との整合、農業施策との整合、営農継続希望者への対応、合理的な区域設定かつ一体的な整備及び企業立地の見込み、地権者との合意形成の見込み、周辺既存市街地及び周辺農地との調和、客観的かつ計画的な市街地整備の担保、高速道路 IC 及び幹線道路などの広域交通ネットワークの活用

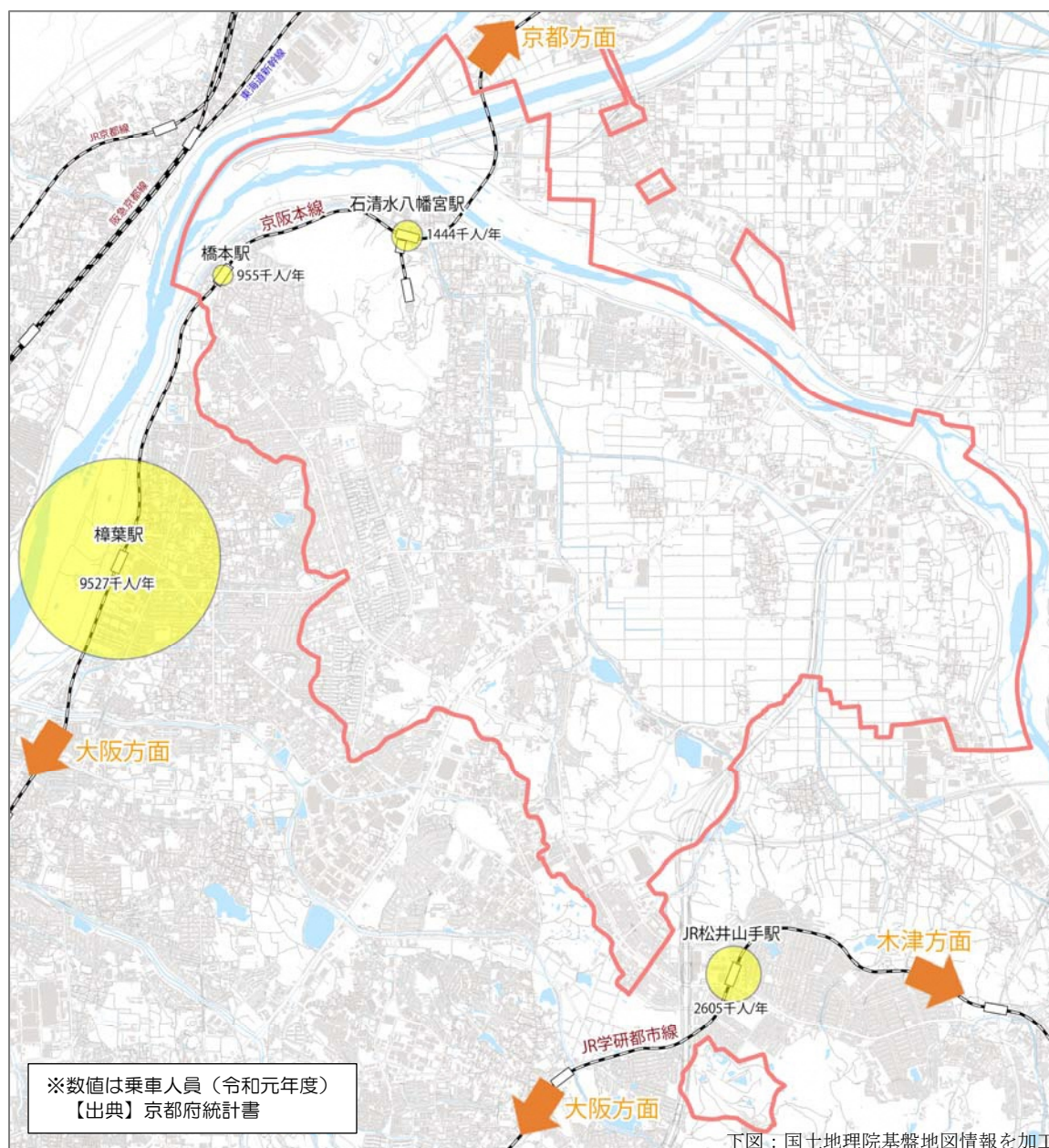


4 章 地域公共交通の現状

1. 地域公共交通の整備状況

【鉄道】

- ・ 北部には京阪本線の「石清水八幡宮駅」と「橋本駅」、隣接市では「樟葉駅」、JR 学研都市線「松井山手駅」が近い場所に位置し、大阪都心部、京都都心部まで結んでいます。



▲ 市域と最寄りの鉄道駅

【路線バス】

- ・ バス路線は京阪バス、京都京阪バスにより、鉄道駅を中心に、市街地のほぼ全域をカバーするように設定されています。
- ・ 男山地区や欽明台地区では、石清水八幡宮駅や橋本駅といった市内の駅ではなく、それぞれ樟葉駅方面、松井山手駅方面へのバス路線が多く設定されています。



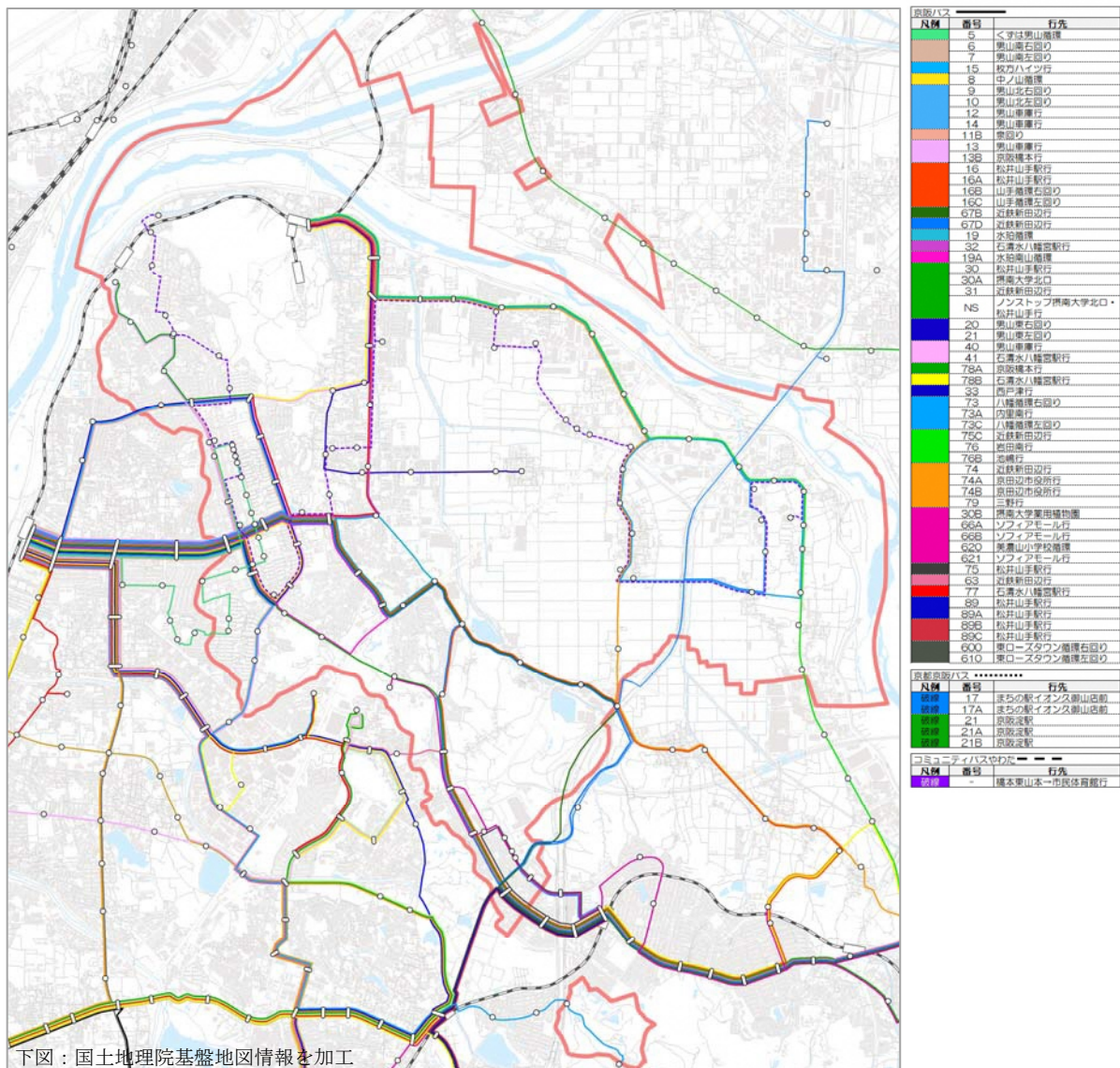
▲ 京阪バス（車両）

【コミュニティバス】

- ・ 市内の西部から北部を結び、路線バスの補完として、市内を循環するように設定されています。



▲ コミュニティバス（車両）

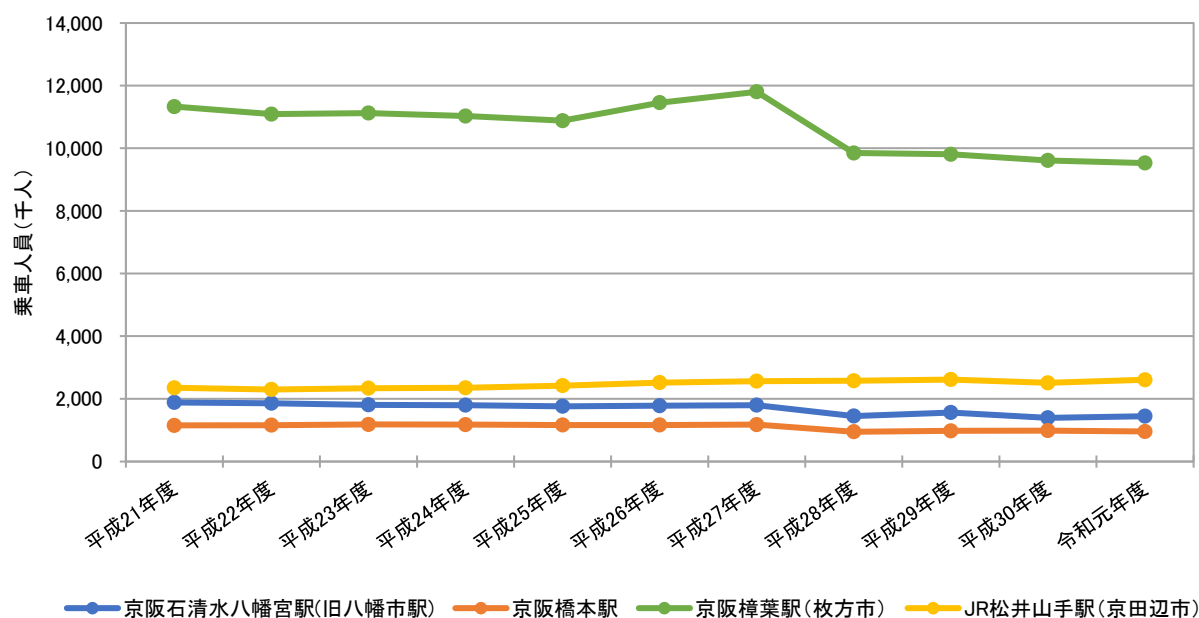


▲ バス路線図

2. 地域公共交通の利用状況

【鉄道】

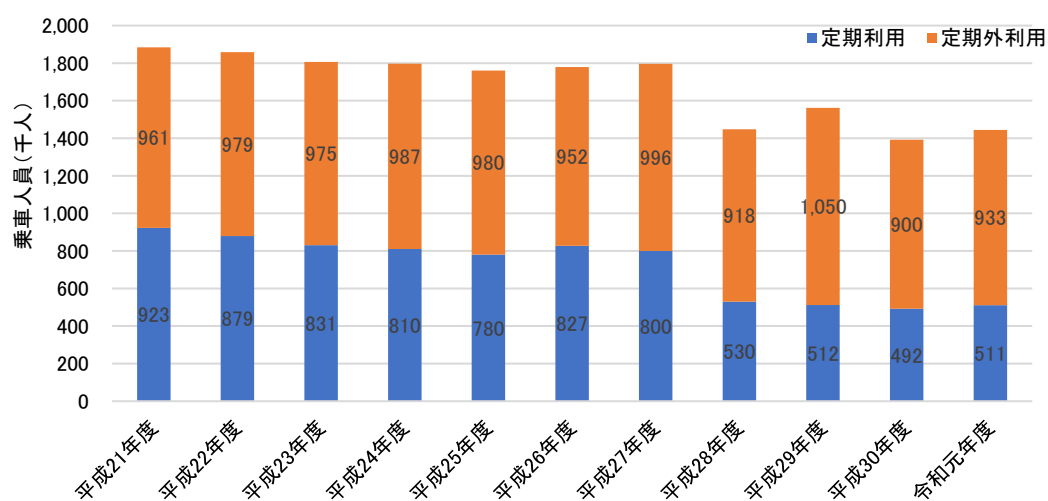
- 鉄道の乗車人員の推移をみると、近年、京阪石清水八幡宮駅及び橋本駅、樟葉駅（枚方市）は減少傾向となっていますが、JR 松井山手駅（京田辺市）は若干の増加傾向となっています。



【出典】京都府統計書

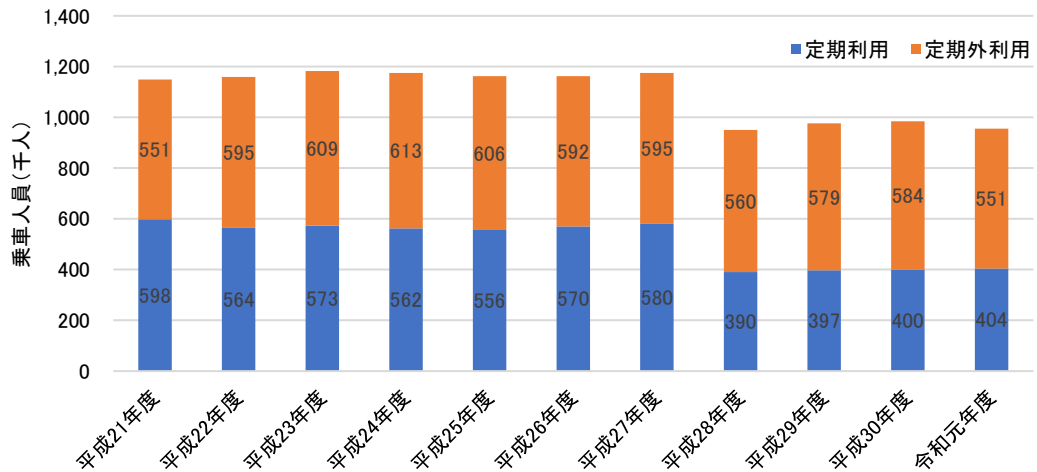
▲ 鉄道乗車人員の推移

- 各駅の定期別乗車人員の推移をみると、京阪石清水八幡宮駅及び橋本駅、樟葉駅では定期外利用がほぼ横ばい傾向であるのに対し、定期利用は減少傾向にあります。JR 松井山手駅は定期外利用がやや増加傾向であるのに対し、定期利用は横ばい傾向にあります。



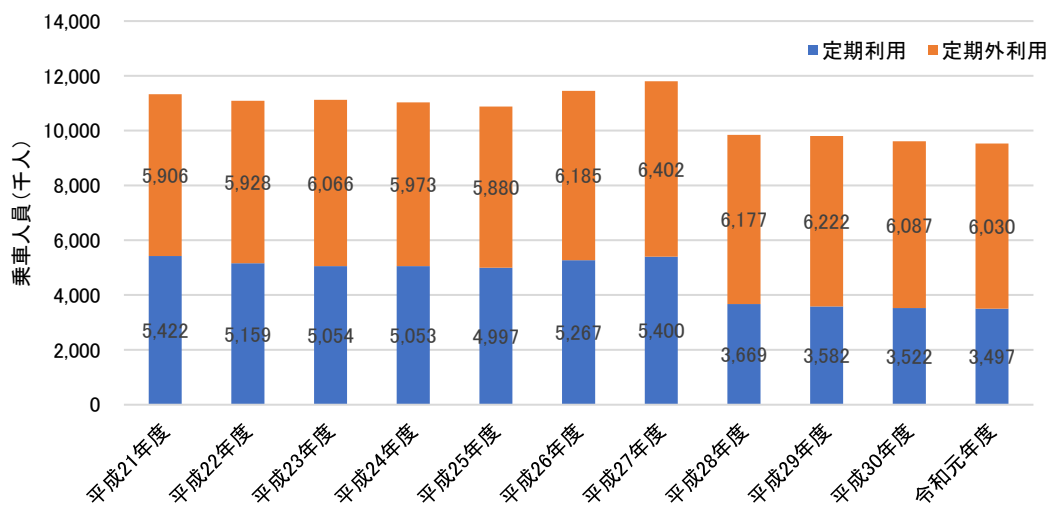
【出典】京都府統計書

▲ 定期別乗車人員 石清水八幡宮駅



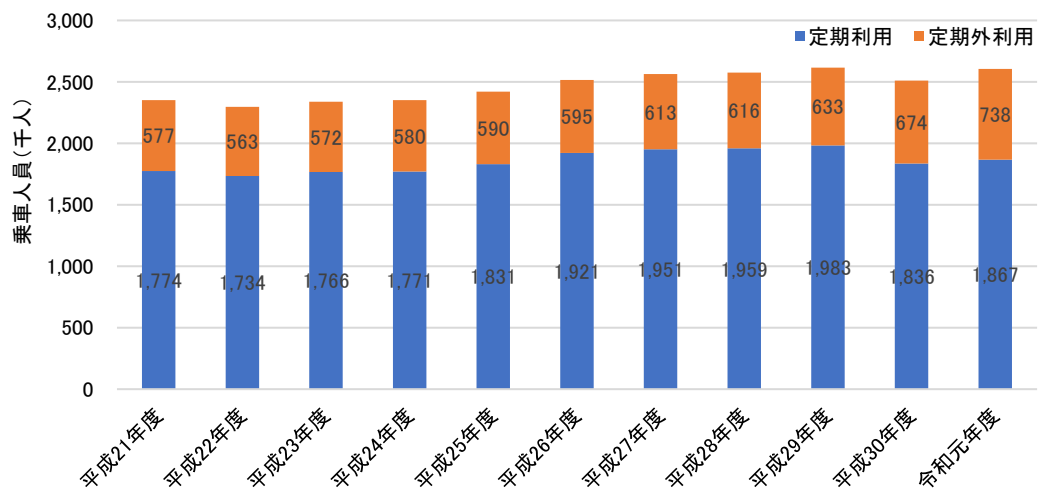
【出典】京都府統計書

▲ 定期別乗車人員 橋本駅



【出典】京都府統計書

▲ 定期別乗車人員 樟葉駅(枚方市)

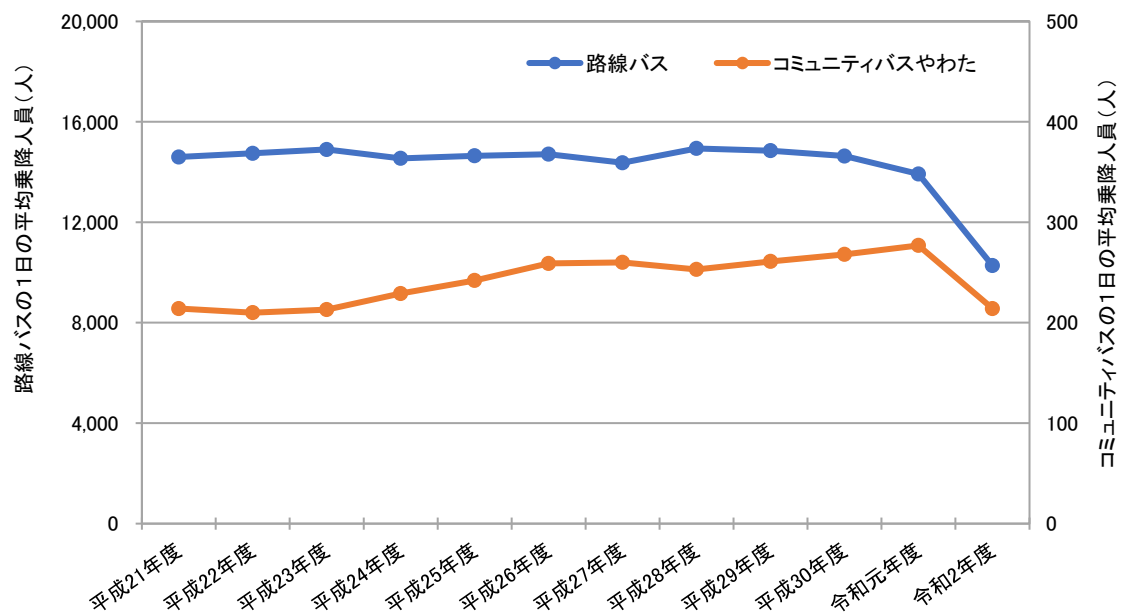


【出典】京都府統計書

▲ 定期別乗車人員 JR 松井山手駅(京田辺市)

【路線バス・コミュニティバス】

- バスの1日の平均乗降人員の推移をみると、路線バスについては近年減少傾向で推移しています。令和2（2020）年度では、新型コロナウイルス感染症感染拡大による外出自粛などの影響を受け、大きく減少しています。
- コミュニティバスについては、近年増加傾向で推移していましたが、令和2（2020）年度では、同影響を受け、大きく減少しています。令和元（2019）年度では、1日平均280人近い利用があり、採算性はとれないものの、コミュニティバスとしては多く利用されています。

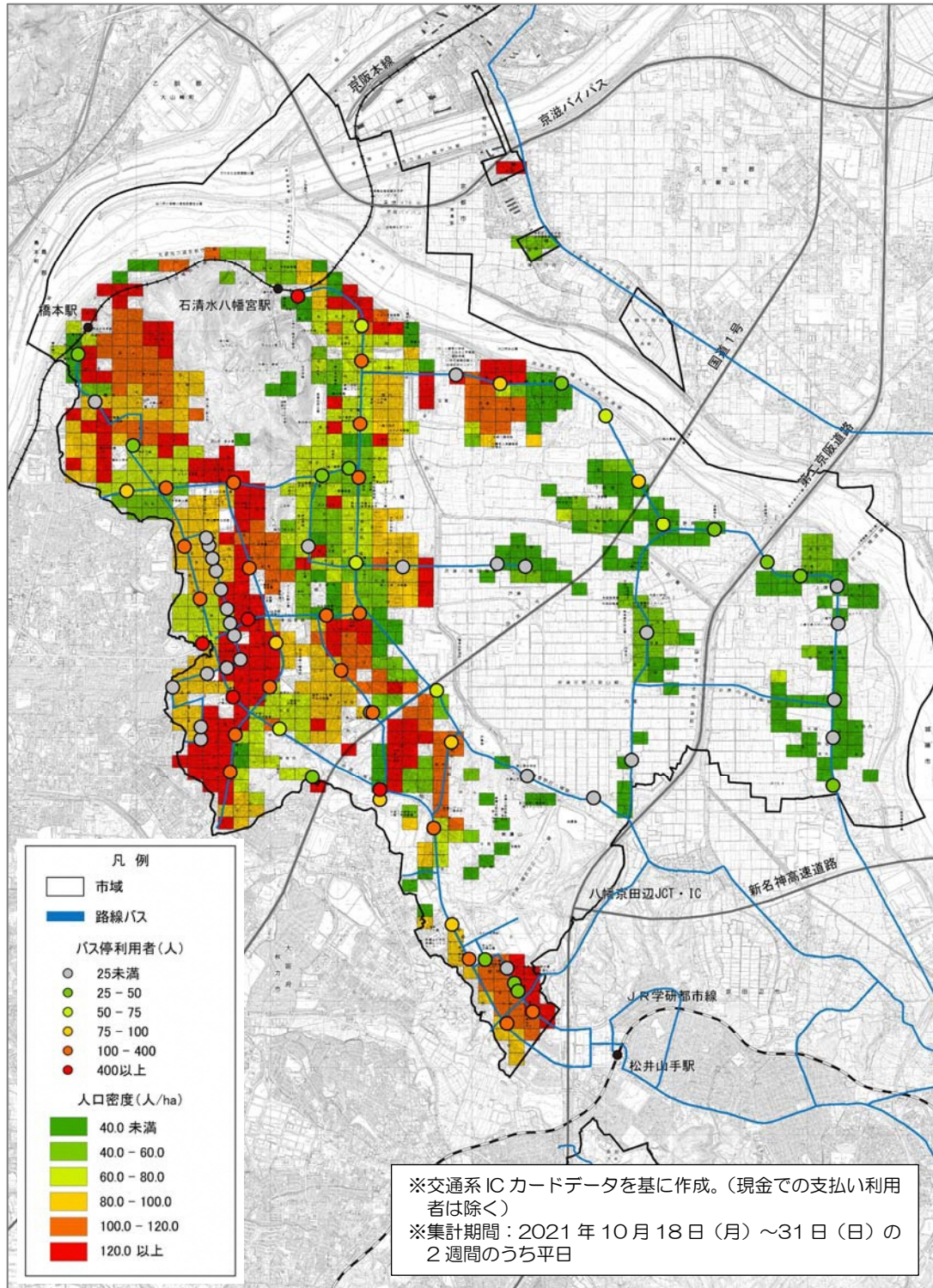


【出典】八幡市統計書

▲ バスの1日の平均乗降人員の推移

【バス停別乗降者数】

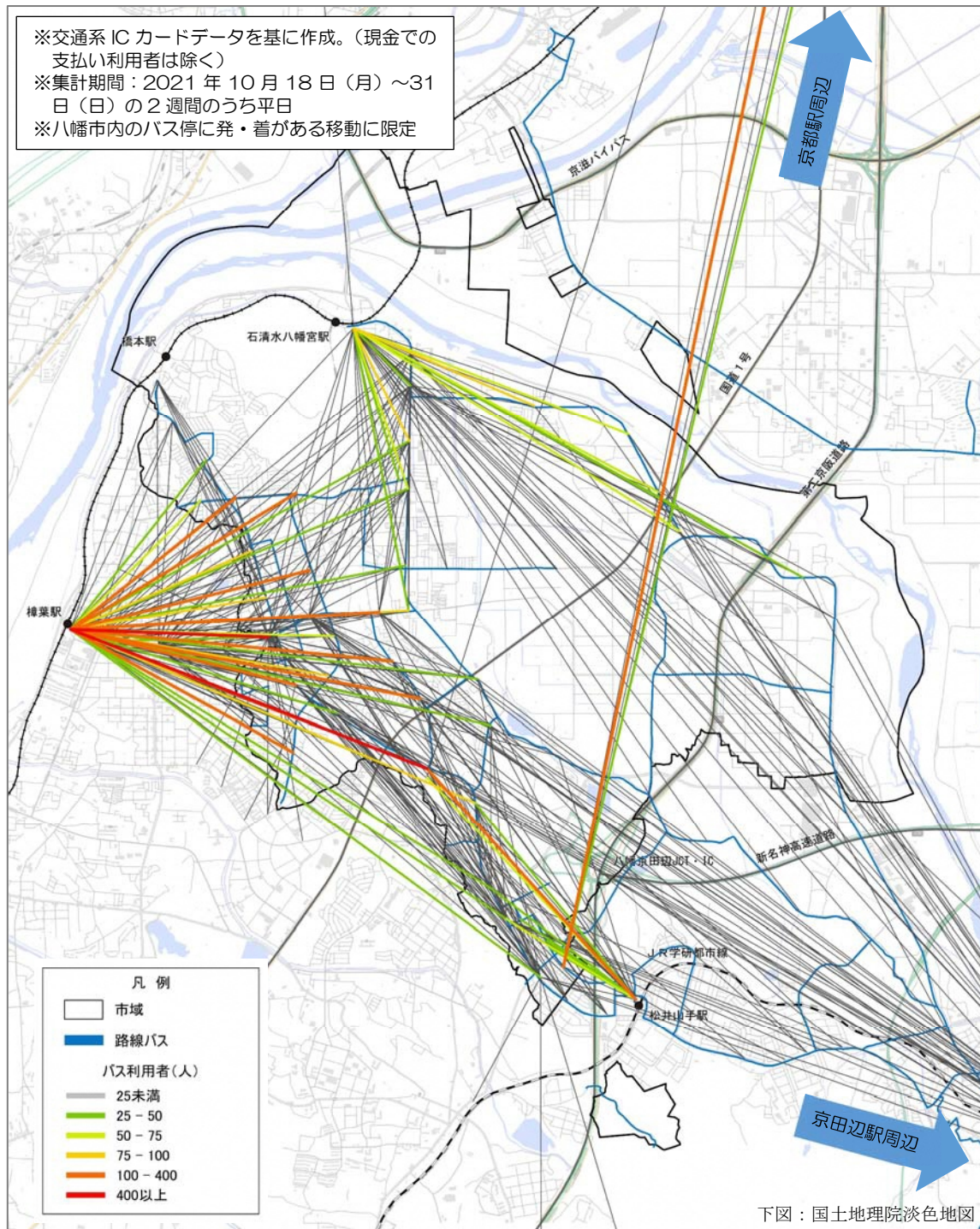
- バス停別の乗降者数と人口分布を見ると、人口が多い地域でバスの乗降者数が多い傾向がある一方で、人口の多い地域でもあまり利用されていないバス停もあります。



【出典】国勢調査、京阪バス提供データ

▲ バス停別乗降者数（IC カード利用者・平日 1 日平均）と人口分布

- ・ バス停間のODを見ると、西部からの樟葉駅への移動が最も多いことがわかります。また、北部や東部では石清水八幡宮駅に、南部では松井山手駅への移動が多くあります。
- ・ また、南部から京都駅周辺への急行バスを利用した移動や、中心部や東部から数は少ないものの京田辺駅周辺への移動も見られます。



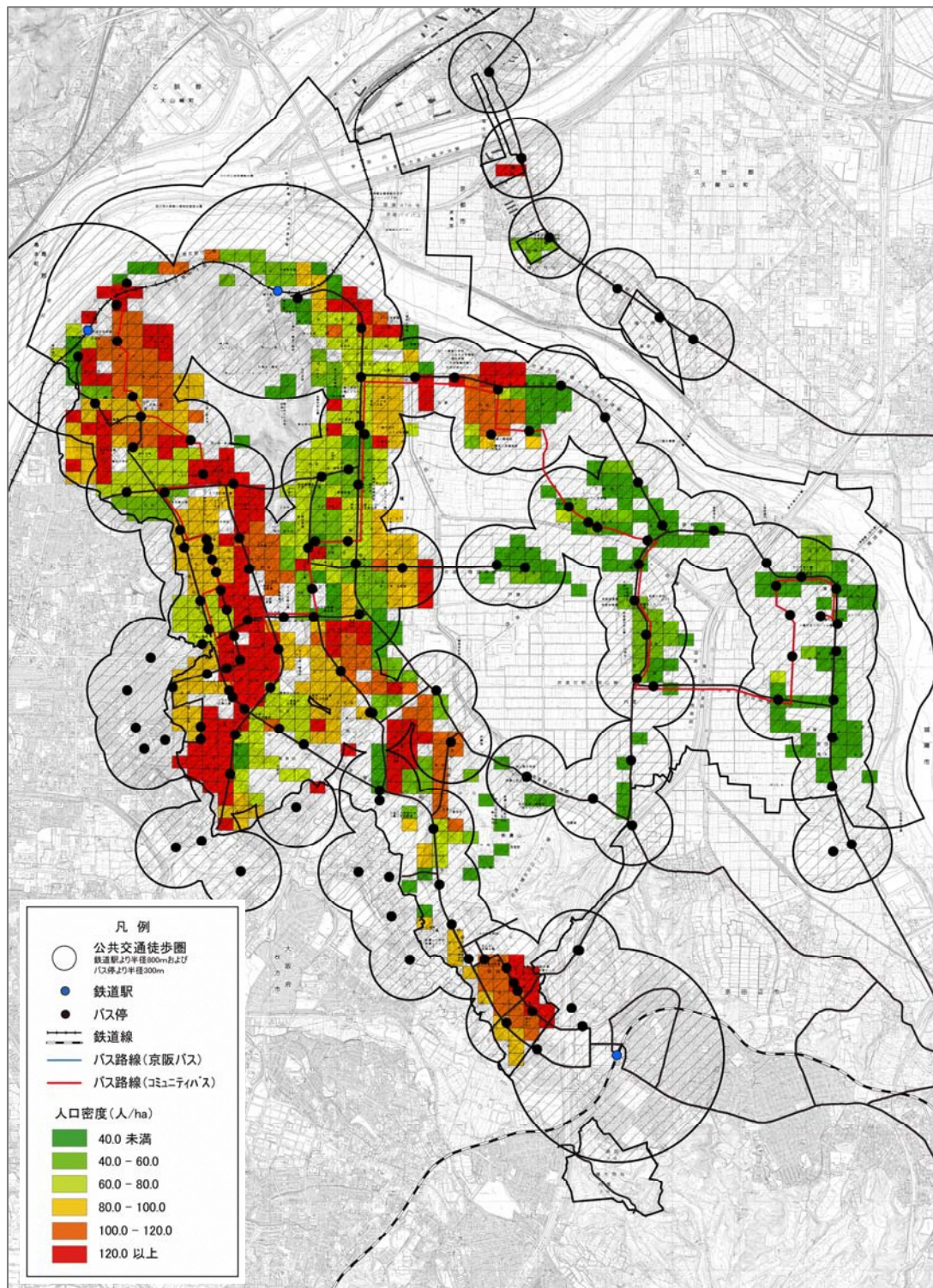
▲ バス停間のOD (ICカード利用者・平日1日平均)

3.地域公共交通のサービス水準

【公共交通の徒歩圏域】

- 公共交通の徒歩圏域は居住地のほぼ全域をカバーしており、公共交通空白・不便地域はほとんどありません。

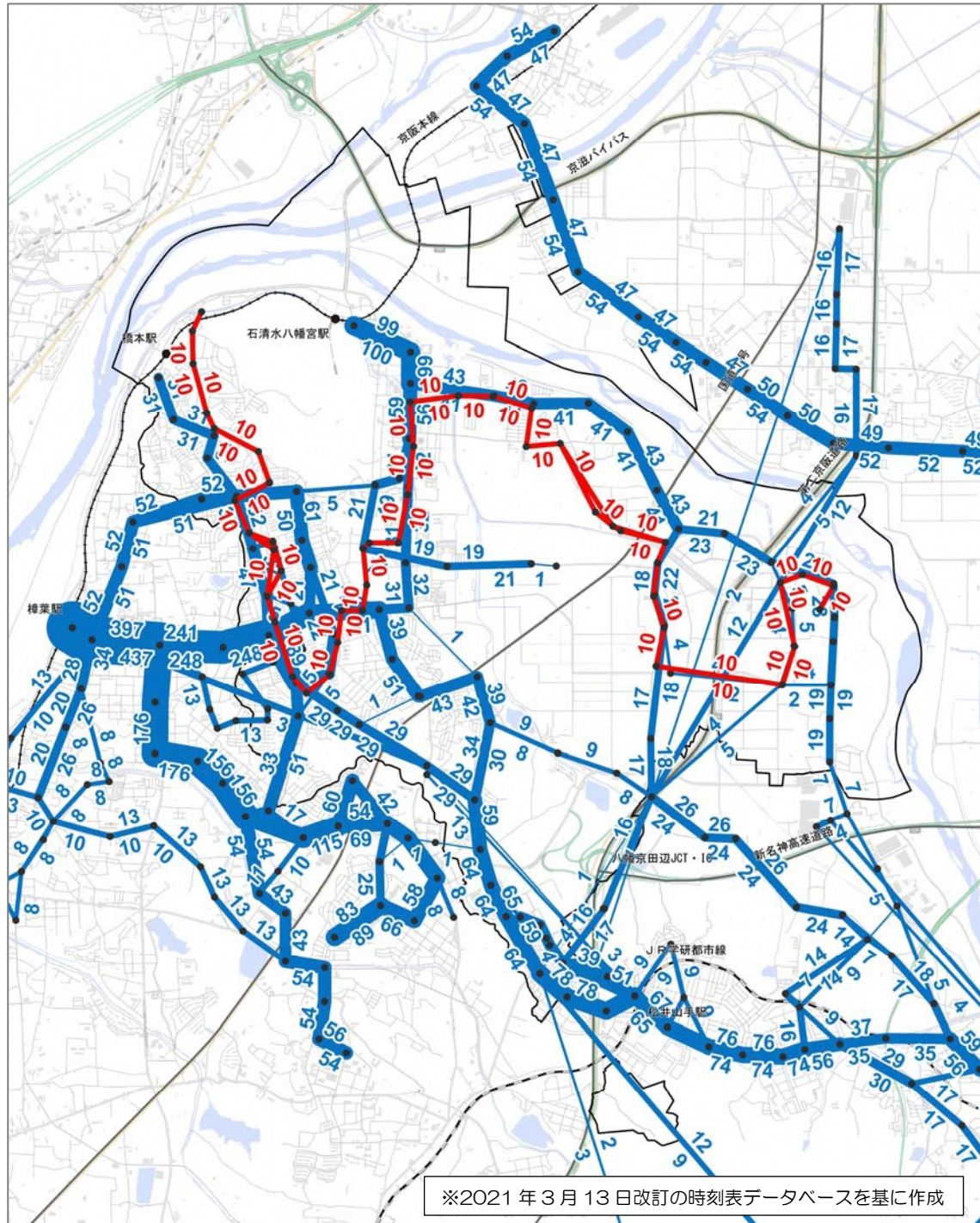
※徒歩圏：鉄道駅より半径 800m およびバス停より半径 300m を圏域として設定



▲ 公共交通徒歩圏域図

【運行頻度】

- ・ 市内では石清水八幡宮駅や橋本駅、市外では樟葉駅や松井山手駅の鉄道駅へ接続する路線を中心に、高頻度でバスが運行されていることが分かります。

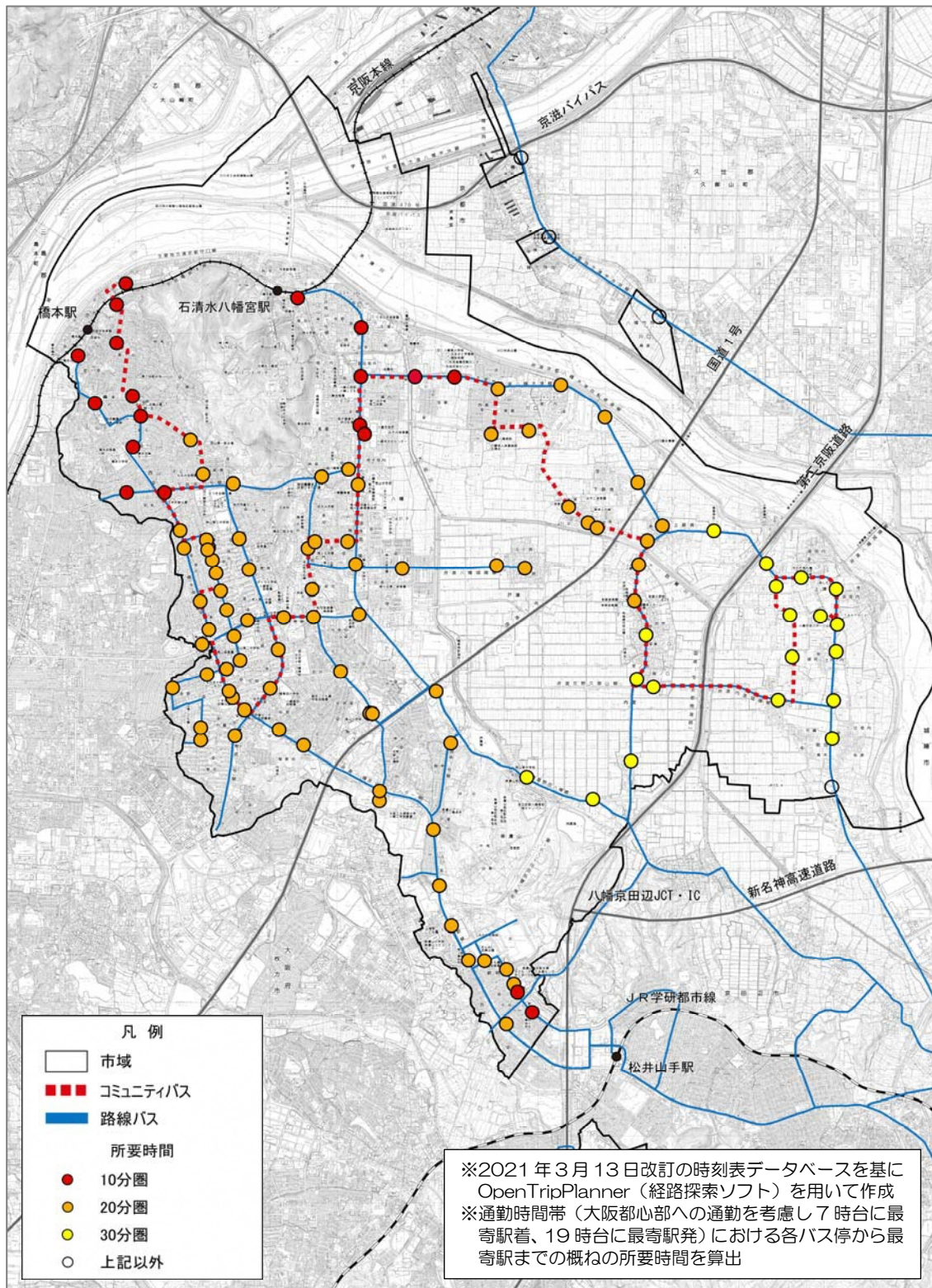


【出典】京阪バス提供データ

▲ 運行頻度図（平日）

【所要時間圏域】

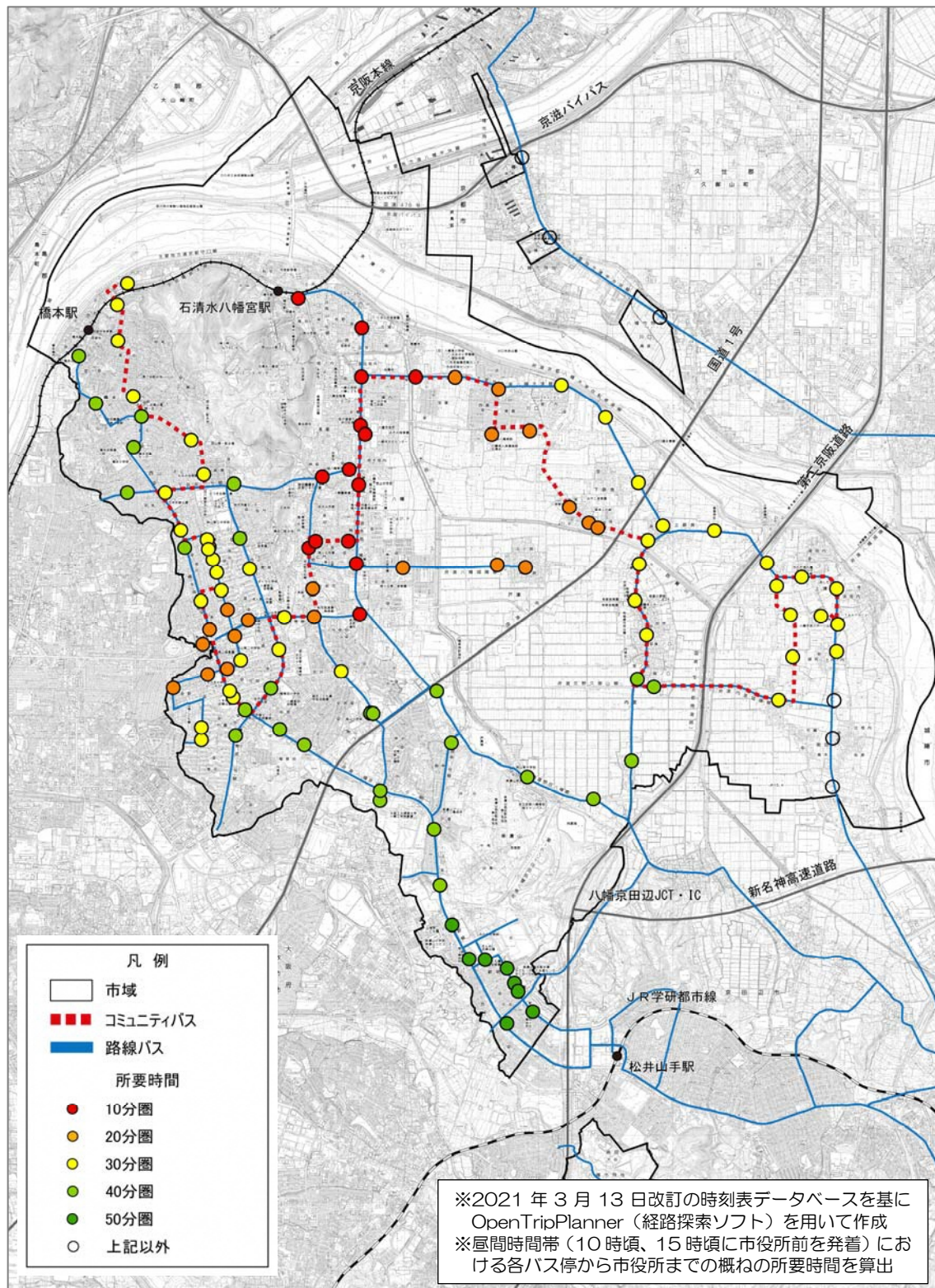
- ・ 最寄り駅（樟葉駅、橋本駅、石清水八幡宮駅、松井山手駅）への所要時間圏域を見ると、東部で駅までのアクセスに時間がかかることがわかります。



【出典】京阪バス提供データ

▲ 鉄道駅への所要時間圏域

- ・ 市役所までの所要時間圏域を見ると、南部で市役所までのアクセスに時間がかかることがわかります。

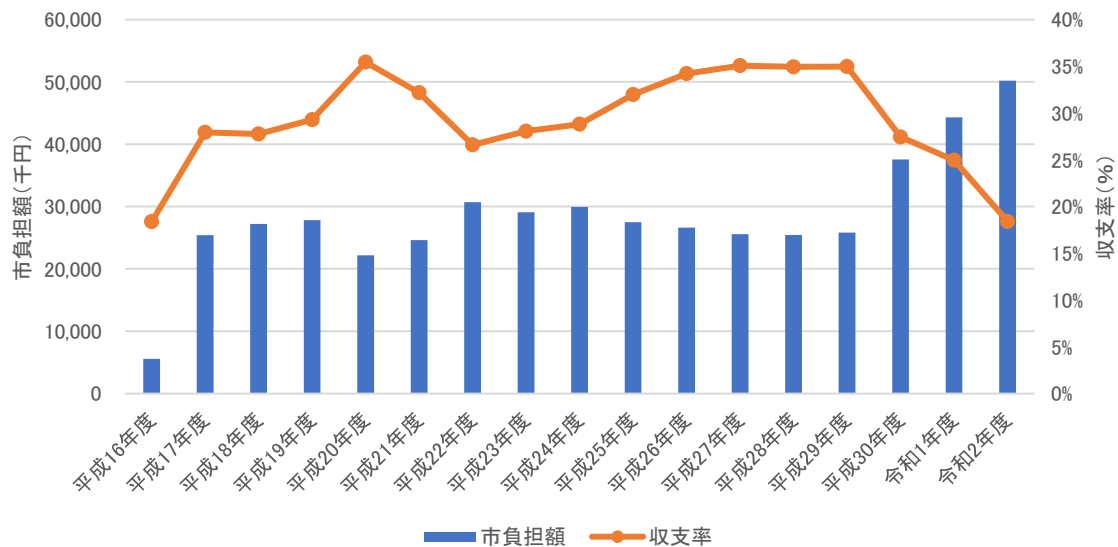


【出典】京阪バス提供データ

▲ 市役所への所要時間圏域

4. 地域公共交通の運行に係る市の財政支出状況

- ・ 地域公共交通の運行に係る市の負担額はコミュニティバスの運行経費です。
- ・ 平成 30（2018）年度より負担額が増加傾向にあり、令和 2（2020）年度では新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛などの影響があり、最も多い金額となっており、コミュニティバスの収支率も低くなっています。



▲ 市負担額とコミュニティバスの収支率

5. その他特筆すべき事項

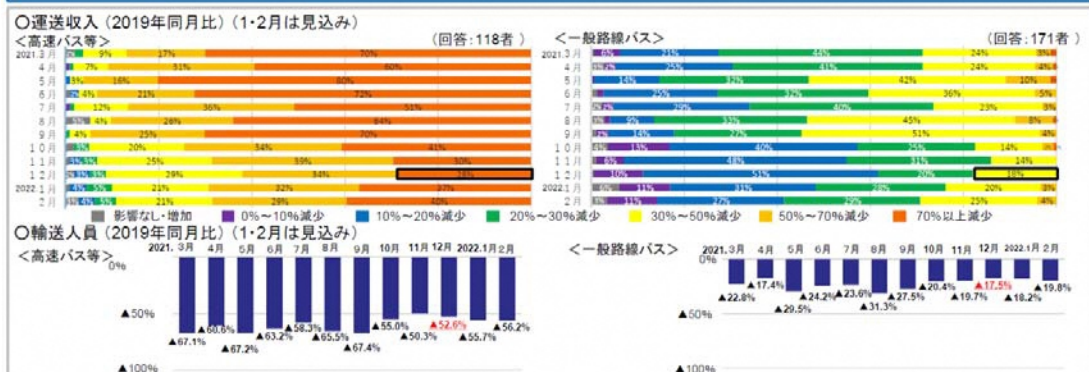
【新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響】

- ・ 令和元（2019）年 12 月頃から広まった新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響は、全国的に公共交通に多大なる影響を与えています。交通事業者は運賃収入減少に伴い、経営状態の悪化が進んでいます。

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）



○高速バス等については、12月の運送収入70%以上減の事業者が全体の28%、輸送人員が52.6%減となるなど、依然非常に厳しい状況が継続。
 ○一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が18%、輸送人員が17.5%減となるなど、厳しい状況が継続。
 ○1月以降は、オミクロン株の感染拡大の影響もあり、非常に厳しい状況が継続する見込みであり、一般路線バスについても、引き続き厳しい状況となる見通し。
 ○支援制度については、資金繰り支援を68%の事業者が活用しており、64%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を75%の事業者が活用しており、74%の事業者が給付済み。

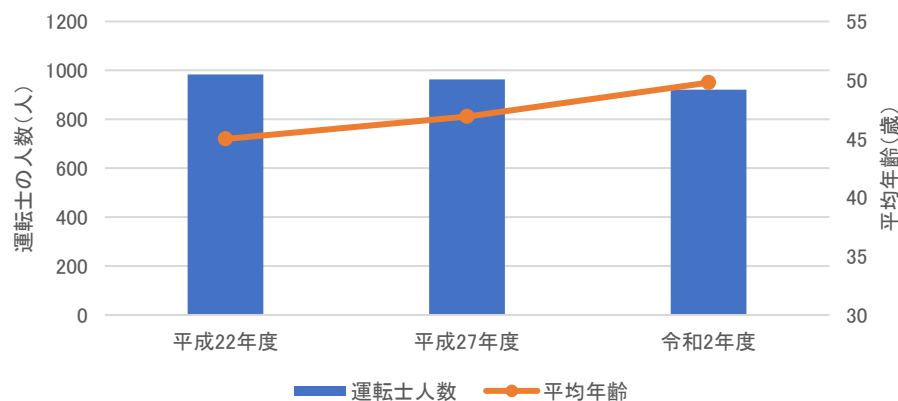


【出典】国土交通省 資料（令和 4 年 1 月）

▲ 新型コロナウイルス感染症による乗合バスへの影響

【運転士の減少・高齢化】

- 全国的に問題となっているバスの運転士不足は本市で運行する交通事業者も例外ではなく、運転士の減少とともに高齢化が進んでいます。



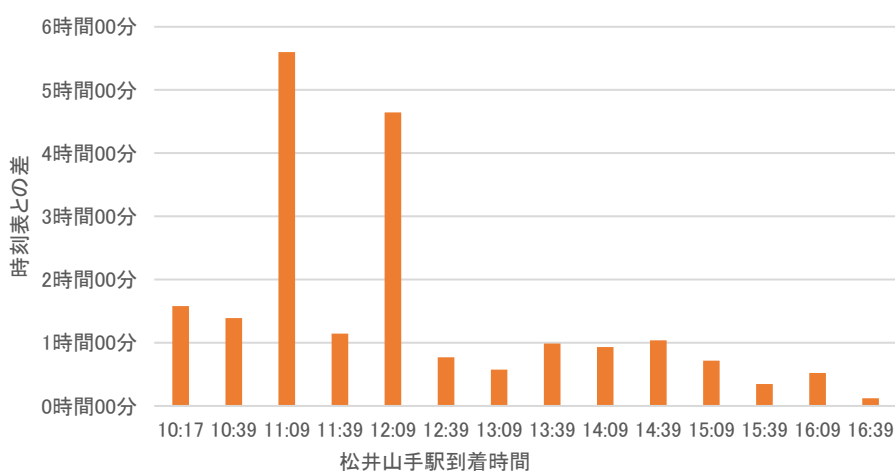
【出典】京阪バス提供データ

▲ 運転士の人数の推移・平均年齢

【山手幹線の渋滞によるバスの遅延状況】

- 欽明台地区周辺の大規模小売店舗が一因の山手幹線の渋滞により、山手幹線に係る系統に大幅な遅延が発生しています。
- 令和3（2021）年7月22日（祝）には、摂南大学薬用植物園～松井山手駅の路線において、松井山手駅に到着する時間（時刻表との差）が最大で約5時間30分の遅延が発生しました。

令和3年7月22日（祝）
路線名：（30B）摂南大学薬用植物園～松井山手駅（摂南大学薬用植物園発）
松井山手駅到着時間との差



【出典】京阪バス提供データ

▲ 山手幹線に係る路線のバス遅延状況

5章 地域公共交通に対する住民や事業者の考え

1.住民アンケート

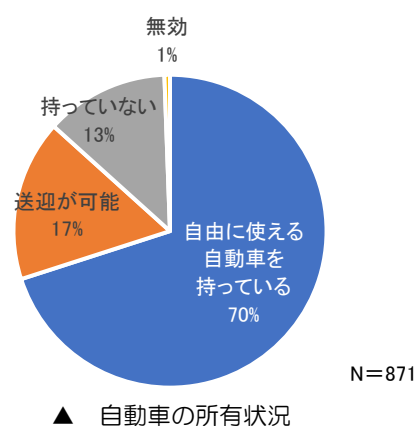
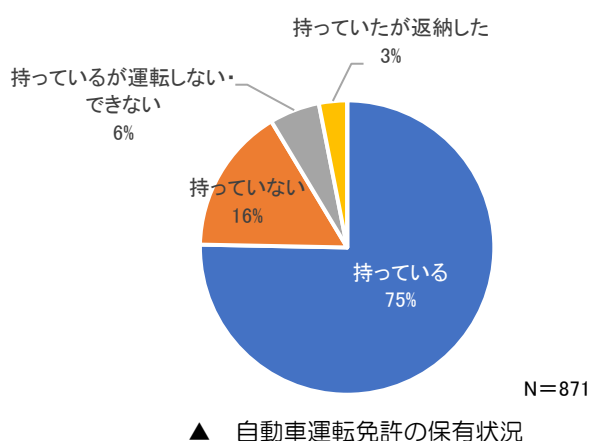
1-1.調査概要

調査方法	・市内に居住する方 1500 名（無作為抽出）→郵送配布・郵送回収 ・市内各地域の小学校（低学年の通学者世帯）500 名→手渡し配布・手渡し回収
調査時期	2021 年 10 月 18 日（月）～31 日（日）
回収数	有効回答票数 871 票 （回収率 43.6%（郵送回収 38.6%・教育機関 58.6%））

1-2.調査結果

①回答者属性

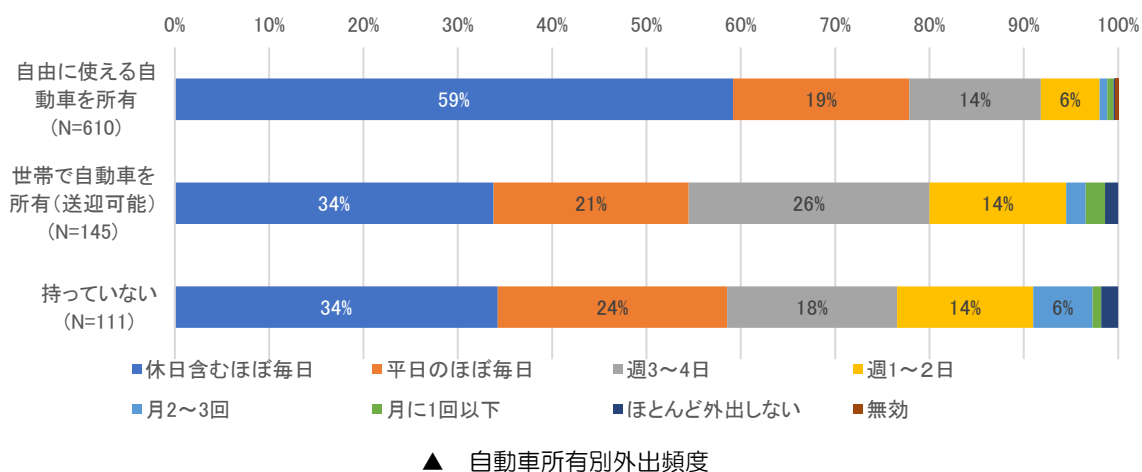
- ・ 4 人に 1 人は自動運転免許を持っていません。また、家族等の送迎もできない人も約 1 割います。



②普段の移動状況

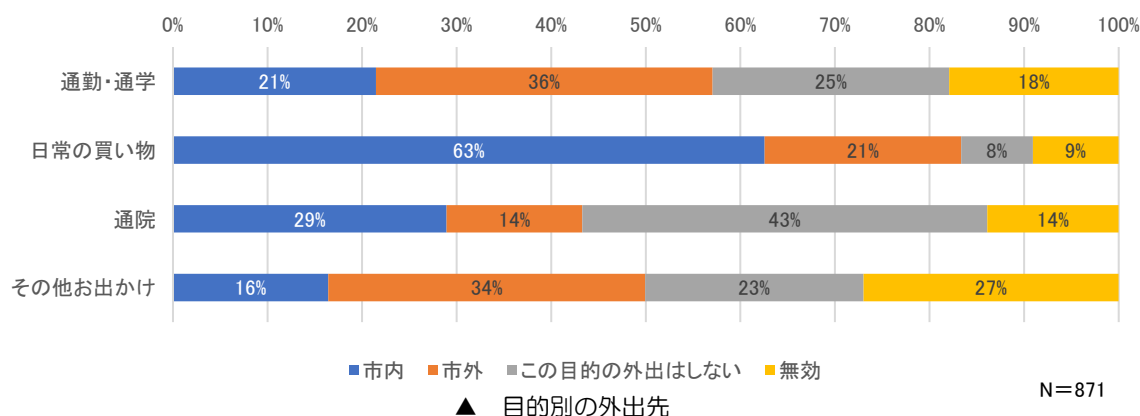
【外出頻度】

- ・ 高齢者や自動車を持っていない人は外出頻度が低い傾向にあります。



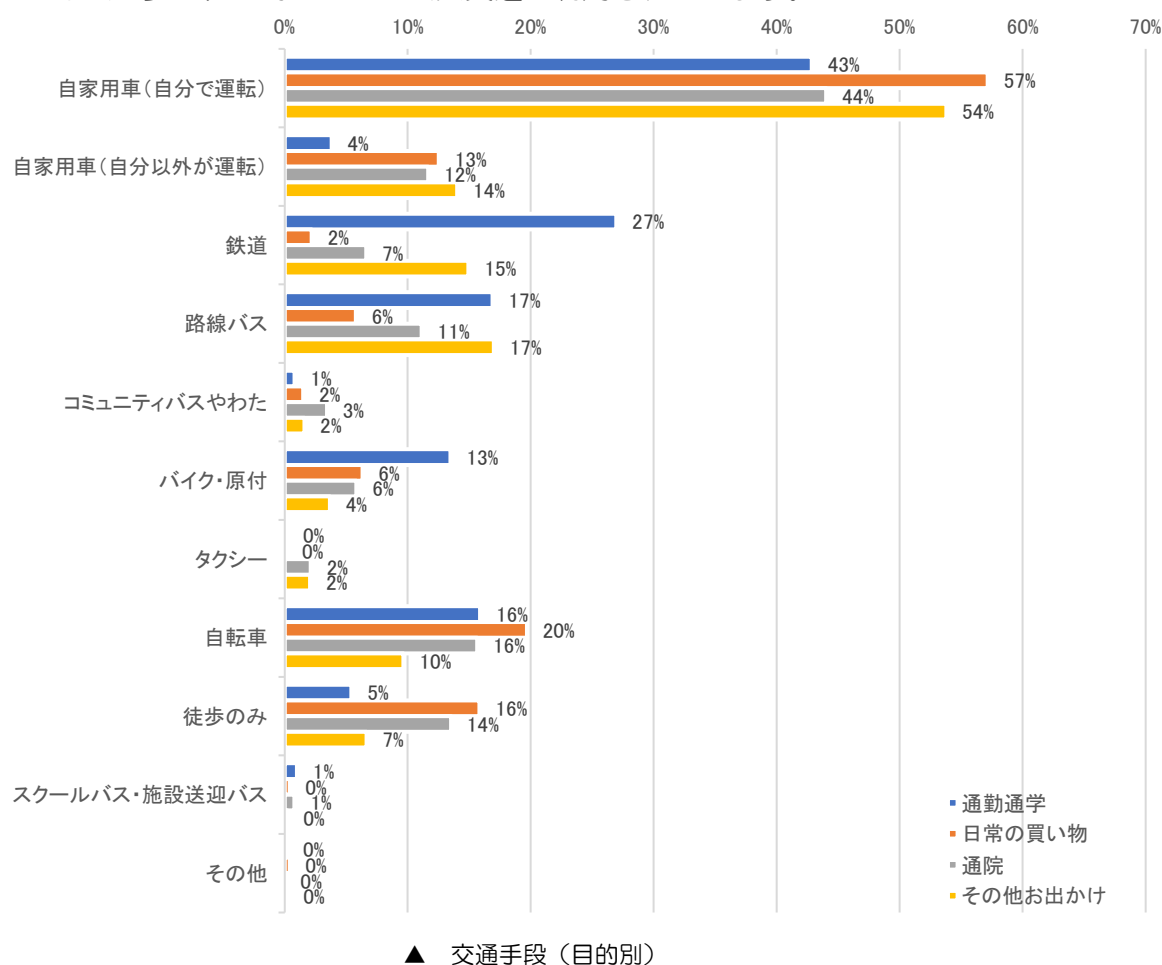
【外出先】

- ・ 通勤・通学では、市外への移動が多く、特に枚方市・大阪方面への移動が多くあります。
- ・ 日常の買い物は、市内（自地域内）への移動が多くあります。
- ・ 通院は、市内への移動が多く、自地域または病院のある男山地区への移動が多くあります。

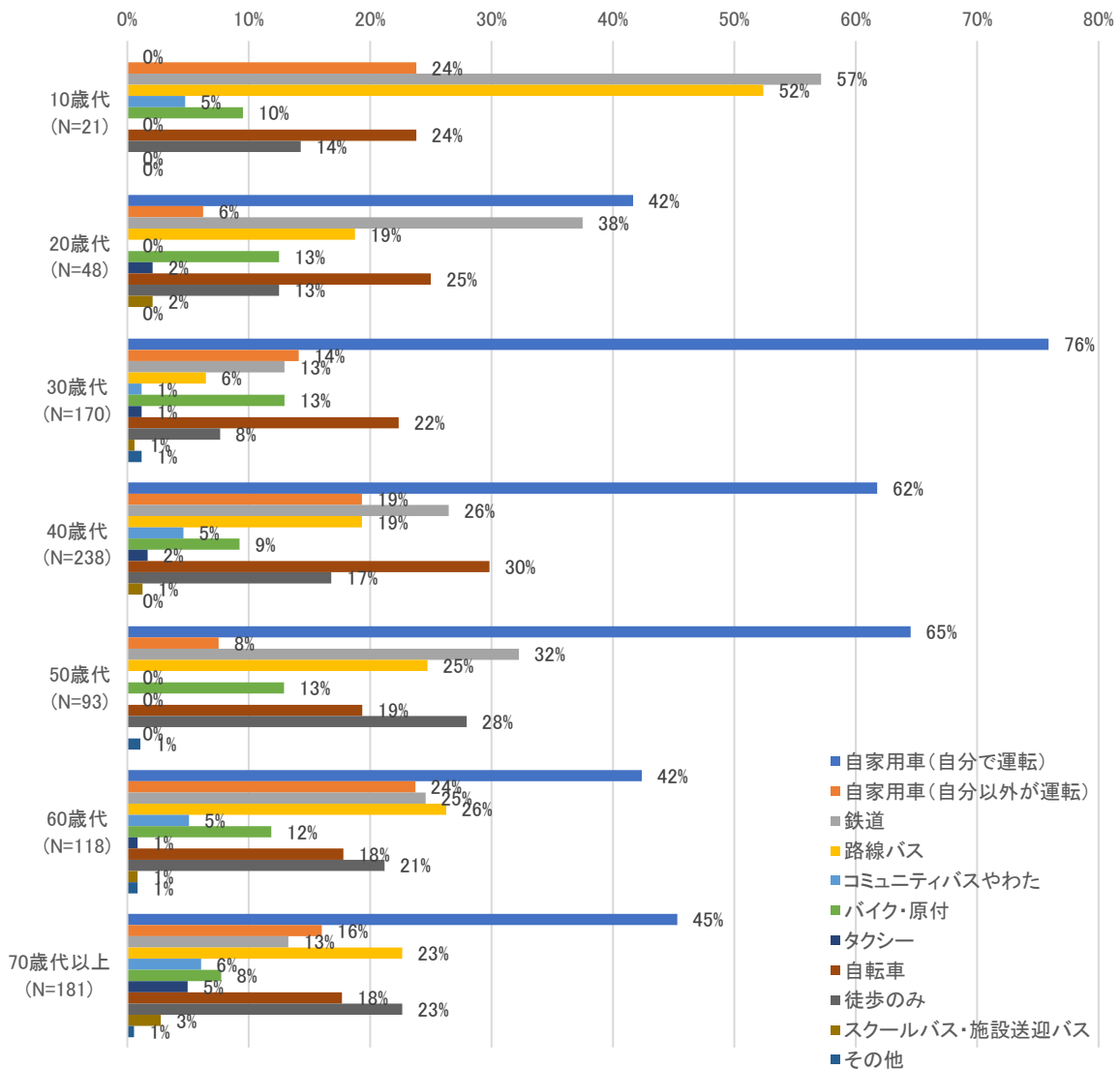


【交通手段】

- ・ 自家用車での移動が多い状況ですが、通勤・通学では鉄道・路線バスを利用している人が多く、目的によって公共交通が利用されています。



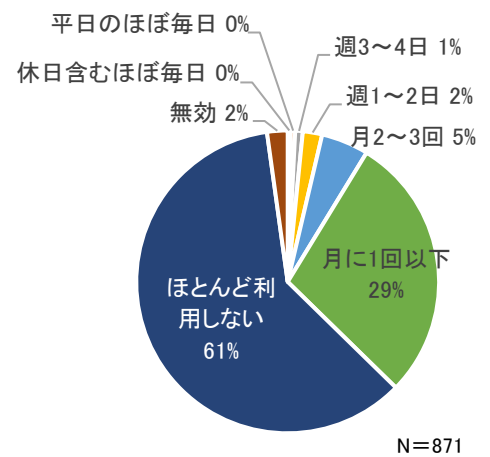
- ・ 自家用車の利用は 30～50 歳代で多くありますが、60～70 歳代以上の高齢者も約 4 割の人は自家用車を運転しています。



▲ 交通手段（年代別）

【市役所周辺施設への移動状況】

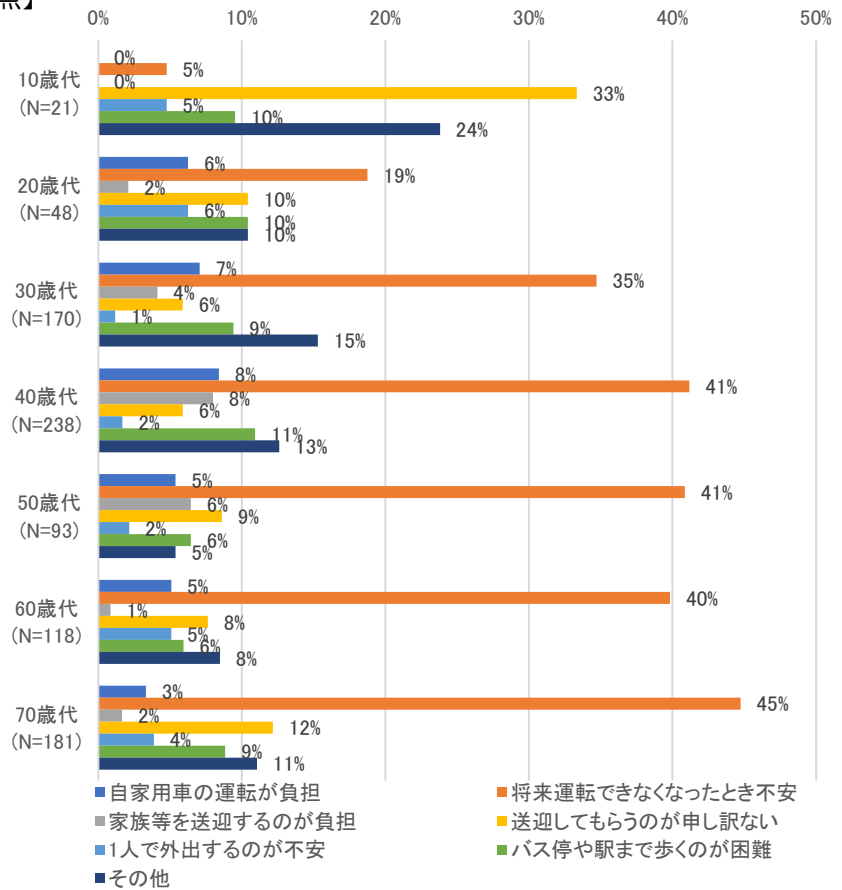
- ・ 市役所周辺施設への目的はほとんどが役所での手続きで、市役所周辺施設をほとんど利用しないが約 6 割、月に 1 回以下も約 3 割の状況です。
- ・ 以降の【移動手段への不安・問題点】でも「市役所への直通バスがない」といった意見が挙げられていますが、市役所周辺への利用頻度は低いと考えられます。



▲ 市役所周辺施設の利用頻度

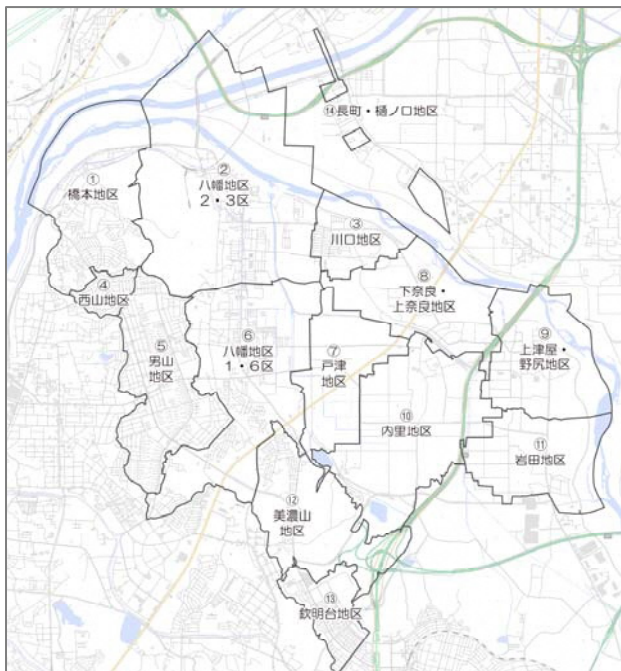
【移動手段への不安・問題点】

- ・ 運転する年代を中心に、将来運転できなくなったときの不安を抱えている人が多いです。
- ・ 10 歳代では送迎してもらおうのが申し訳ないと回答した人が多いです。
- ・ バス停や駅まで歩くのが困難と回答した人は各年代で割合に差はありません。

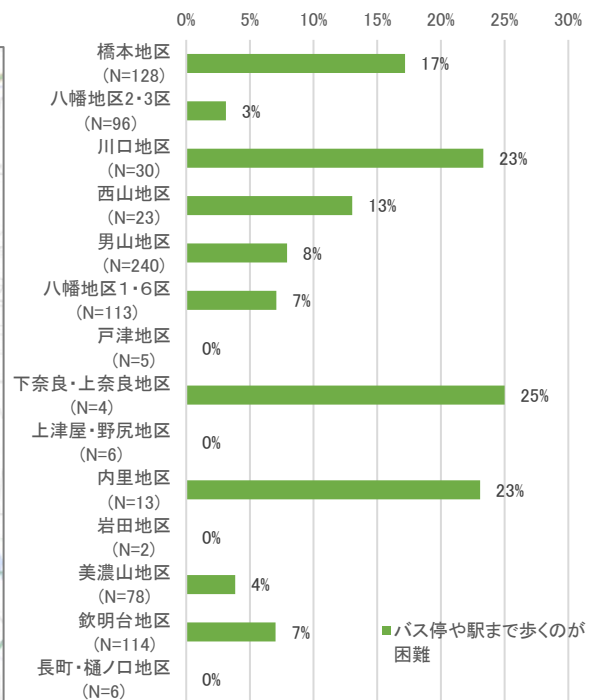


▲ 移動手段への不安・問題点（年代別）

- ・ バス停や駅まで歩くのが困難と回答した人は若年層にも一定数おり、特に橋本地区、川口地区、内里地区に多くいます。勾配やバス停までの距離などの環境が原因と考えられます。



▲ 地区わり

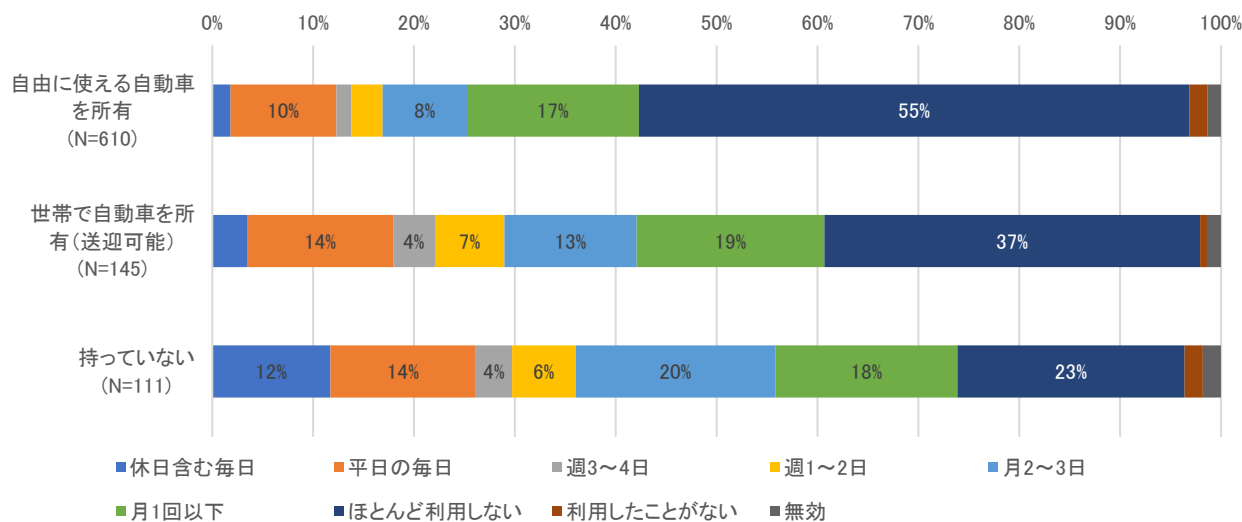


▲ 移動手段への不安・問題点（地域別）

③公共交通の利用状況と意向

【鉄道】

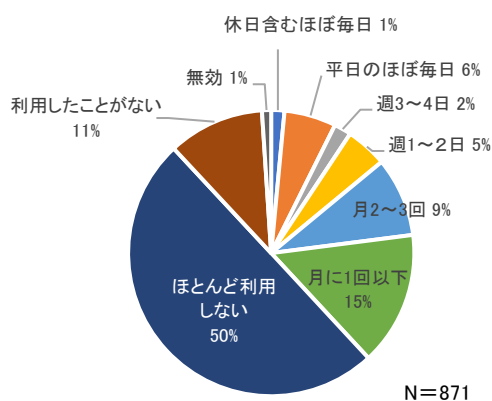
- ・ 自動車を持っていない人の利用頻度が高い状況ですが、自動車を持っている人も利用はあり、通勤・通学等で利用されていると考えられます。



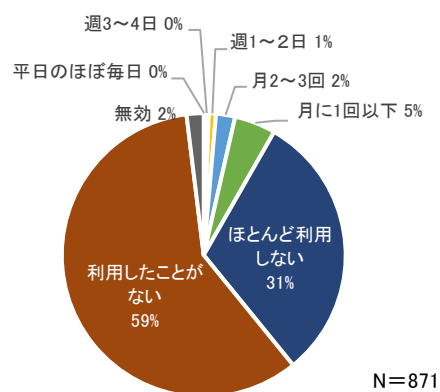
▲ 鉄道の利用頻度（自動車の所有別）

【バス】

- ・ 路線バスは、週1～2回以上利用する人は約15%います。
- ・ コミュニティバスは、路線バスに比べて利用頻度は低い状況です。



▲ 路線バス利用頻度



▲ コミュニティバス利用頻度

【バスの利用環境】

- ・ 近くにバス停を認識しているものの、バスを利用していない人が多い状況です。また、最寄りのバス停がわからない人も15%います。

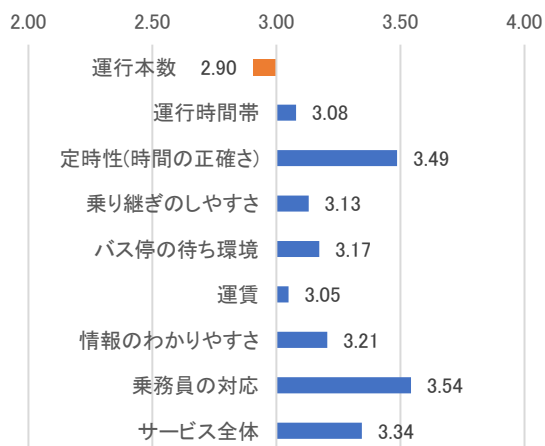
▼ バス停までの徒歩時間とバス利用有無

バス停まで	バス利用者	バス非利用者
0～3分	16.0%	19.6%
4～5分	15.8%	16.0%
6～10分	4.9%	6.3%
11分以上	0.5%	0.2%
バス停非認識	-	15.5%

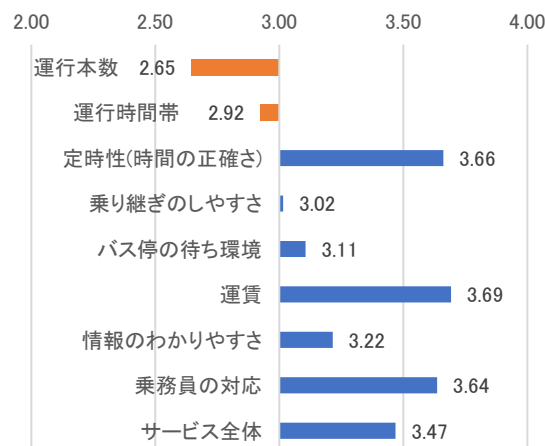
【バスの満足度】

- ・ 路線バスでは、「運行本数」の項目で少し悪いものの、その他は「定時性」、「乗務員の対応」の項目を中心に満足度が高い状況です。
- ・ コミュニティバスでは、「運行本数」や「運行時間帯」の項目で少し悪いものの、その他は「定時性」、「運賃」、「乗務員満足度」の項目を中心に満足度が高い状況です。

※回答：「悪い」を1、「やや悪い」を2、「どちらでもない」を3、「やや良い」を4、「良い」を5として集計

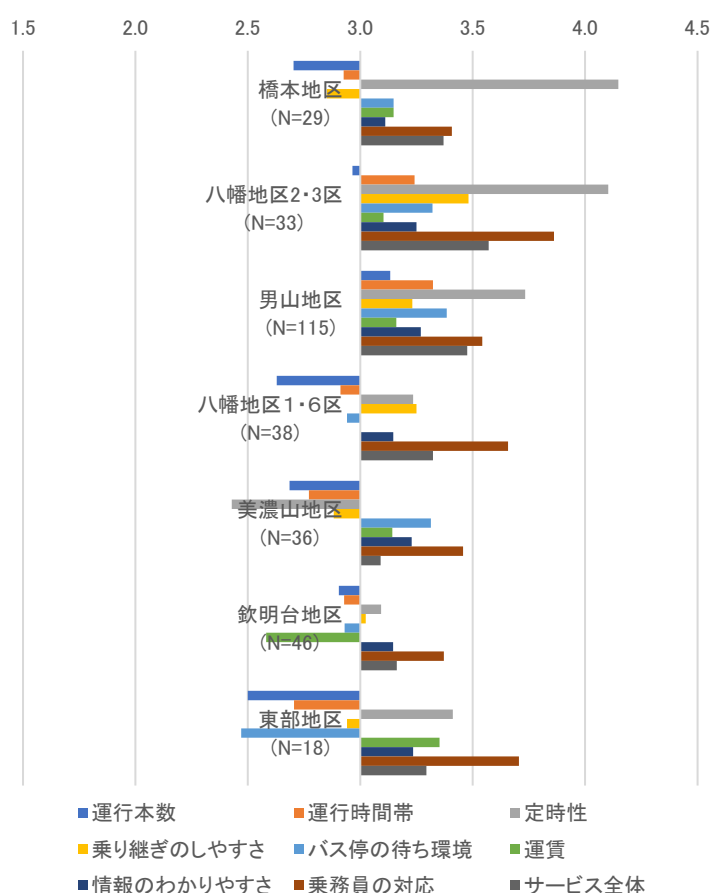


▲ 路線バスの満足度（平均値）



▲ コミュニティバスの満足度（平均値）

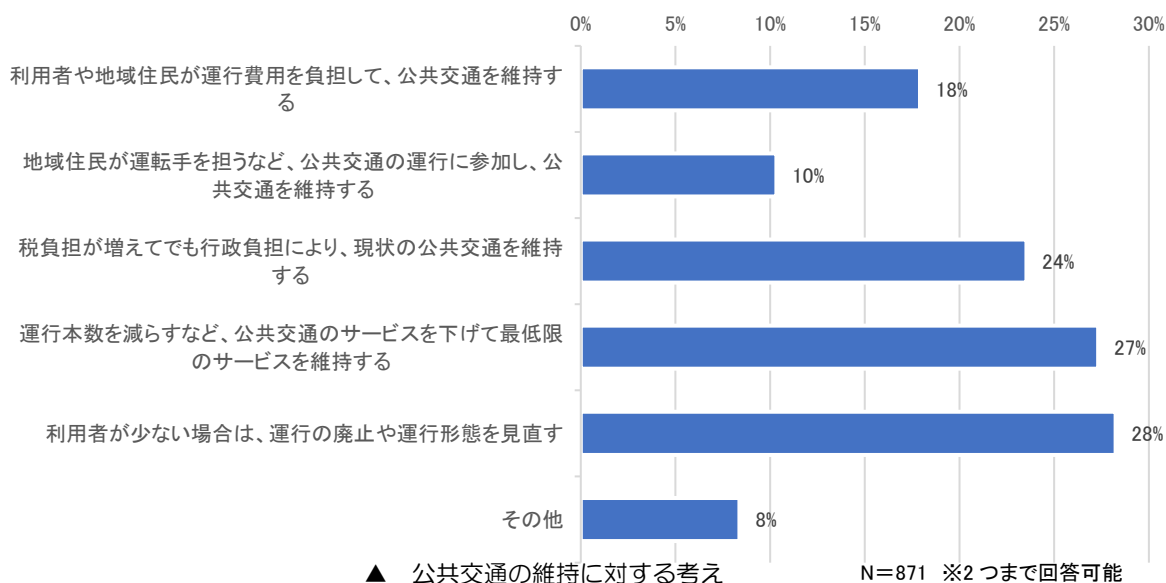
- ・ 美濃山地区の定時性の低さは山手幹線の渋滞が原因と考えられます。
- ・ 東部地区の運行本数・運行時間帯は、西部よりも運行本数が少ないことが原因と考えられます。バス停の待ち環境においては屋根やイスがないことが考えられます。
- ・ 欽明台地区の運賃は松井山手駅までの距離が近さによるものと考えられます。



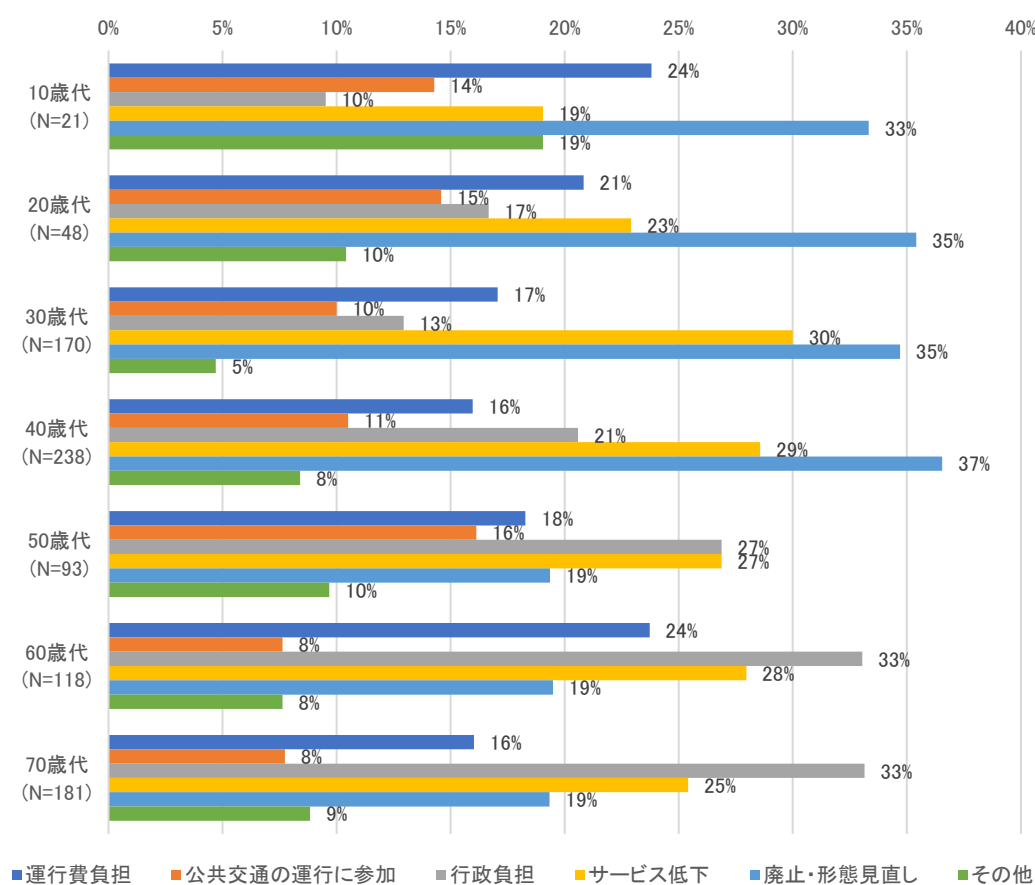
▲ 路線バスの満足度（地域別）

【公共交通の維持に関する考え】

- 「運行の廃止や運行形態を見直す」、「公共交通のサービスを下げても最低限維持する」、「行政負担で公共交通を維持する」といった意見が多くあります。



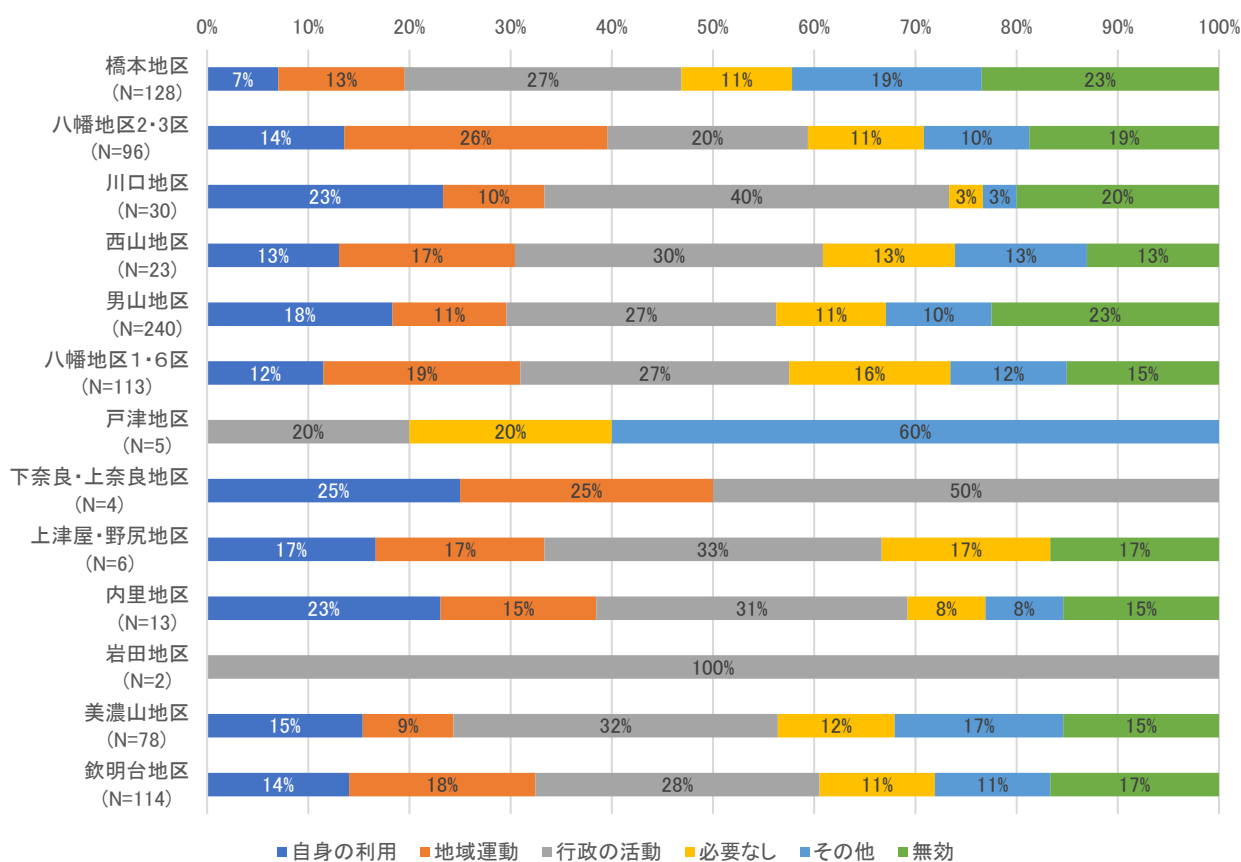
- 年代別にみると、40 歳代までは「運行の廃止や運行形態を見直す」が、50 歳代以上は「行政負担で公共交通を維持する」の回答が最も多くあります。



▲ 公共交通の維持に対する考え（年代別）

【利用が増える方法についての意見】

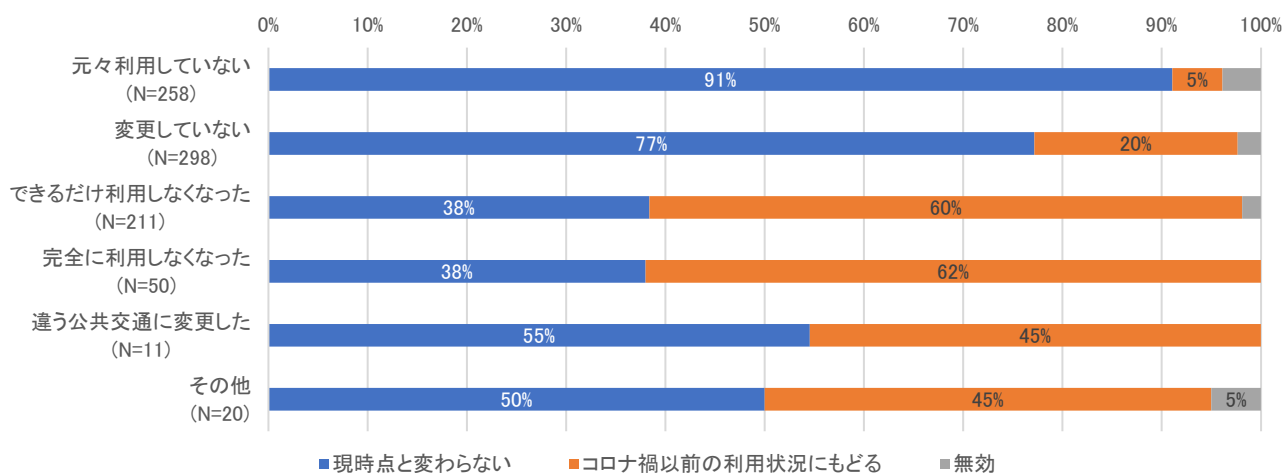
- 行政が主体となった活動の意見が最も多い状況ですが、八幡区 2・3 区など、自身が利用するや地域で運動するといった意見が多くあります。



▲ 利用が増える方法についての意見（地域別）

④ コロナ禍での公共交通利用への影響

- コロナ禍により、公共交通の利用に影響があった人のうち、約 6 割がコロナ禍以前の利用状況に戻ると回答がありますが、約 4 割は現時点と変わらないという回答です。



▲ 今後の公共交通の利用（コロナ禍での公共交通利用への影響別）

2.コミュニティバスの利用者アンケート

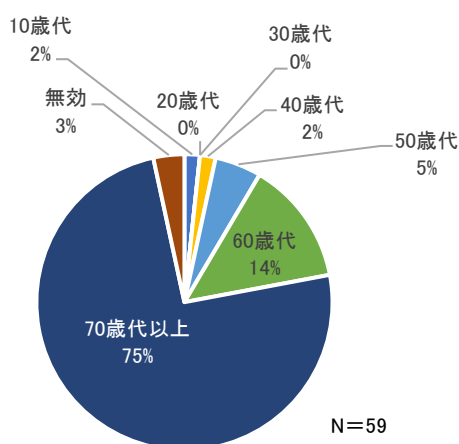
2-1.調査概要

調査方法	・バス車内にアンケート配布・回収ボックスを設置 ・乗車券売り場での配布・回収
調査時期	2021 年 10 月中旬～11 月中旬
回収数	有効回答票数 59 票

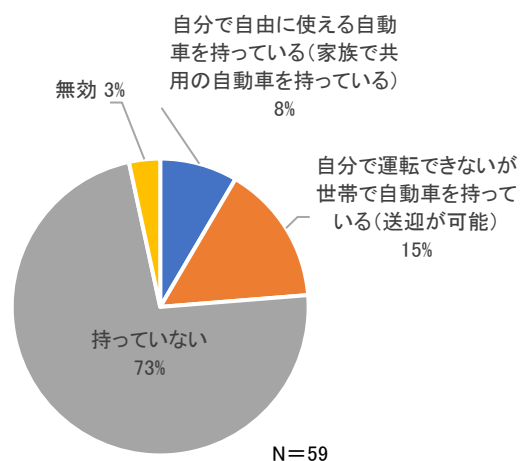
2-2.調査結果

【利用者属性】

- ・ 70 歳代以上の高齢者の利用が多く、自家用車を持っていない人の利用が多い状況です。



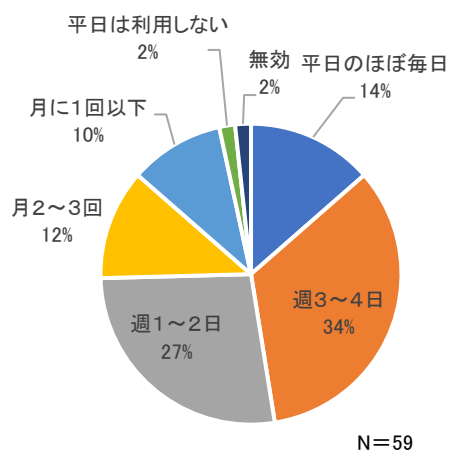
▲ 年代



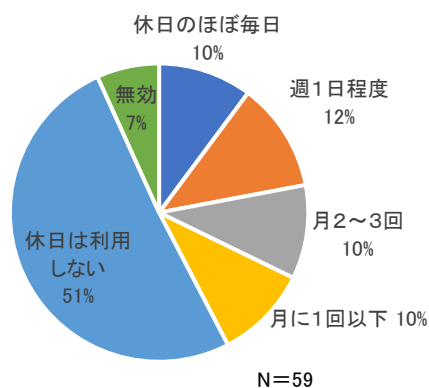
▲ 自動車運転免許

【利用頻度】

- ・ 平日の利用が多く、週 1～2 日以上利用する人で 75%を占め、生活の一部として利用されていることが考えられます。



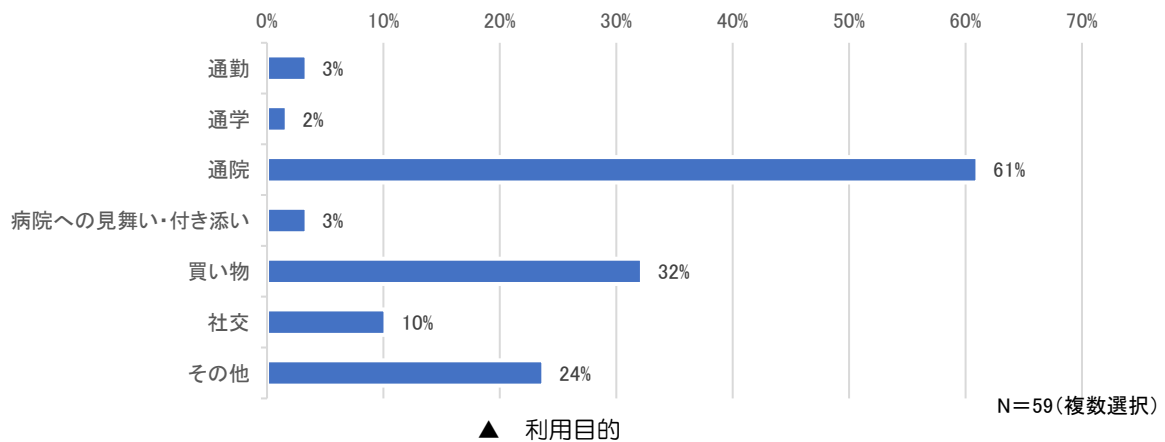
▲ コミバス利用頻度・平日



▲ コミバス利用頻度・休日

【利用目的】

- ・ コミュニティバスは市内の病院周辺にバス停があることもあり、通院目的の利用が最も多く、次いで買い物目的が多い状況です。



2-3.利用者の意見

【バス車両について】

- ・ 勾配のある地域や狭い道路を通るため、揺れが大きいという意見が挙げられていますが、車両自体に段差がなくてよいという意見も多く、小回りのきく小型低床化車両の有効性が表れています。その反面、大人数が乗車したときなど、車内がせまい等の意見も挙げられています。

【ルートについて】

- ・ 行きたい所に行けるといった意見が多く挙げられていますが、鉄道駅や市南部へ行きたいといった意見も挙げられています。

【運行本数について】

- ・ 現行 7 時台～17 時台の 1 時間に 1 本というダイヤに対して、30 分に 1 本ほしいという意見が多くありました。また、夕方の運行時間延長の意見もありました。

【運賃について】

- ・ 運賃については、1 日乗車券が多く利用されており、運賃が高いなどの意見はほとんどありませんでした。

【まとめ】

- ・ コミュニティバスやわたの利用者は、高齢者の自家用車を持っていない人が多く、そういった人たちの市内の通院や買い物の移動手段として利用されています。利用者からは「助かっている」という声もあり、交通弱者にとって地域の足として役立っていると考えられます。
- ・ 平日の利用者は利用頻度が高い人が多く、「バスの雰囲気が良い・親しみがある」という声もあり、バスがコミュニティの場として活かされていると考えられます。

3.ワークショップ（意見交換会）

3-1.開催概要

開催日	2021 年 11 月 23 日（火・祝） 10：00～12：00
場所	八幡市文化センター小ホール
参加者	24 名
概要	【第 1 部】講演会 「新型コロナウイルス感染症による公共交通の状況と今後のあり方について」 講師：井上 学氏（立命館大学アトリーセンター客員協力研究員 （八幡市地域公共交通会議 会長）） 【第 2 部】ワークショップ テーマ：「自地域の公共交通について」 
方法	市内 5 地域のグループ（男山地区、橋本地区、美濃山・欽明台地区、八幡地区、八幡東部地区）に分かれ、KJ法により、意見カードを模造紙に貼り、整理。最後に、模造紙を使って参加者全員で検討した内容をグループごとに発表しあう。

3-2.主な意見

【バスの利用】

- ・ 歩きでは遠い目的地のとき、自家用車を所有していない、飲酒ができる、雨天時の利用 等

【バスを利用していない理由】

- ・ 荷物が多いなどの買い物目的、複数の目的地がある、小さい子供がいる 等
- ・ 坂道があるので自家用車を利用（橋本地区）、市内の南北方面に乗り換えなしで行けない（美濃山・欽明台地区）、商業施設による渋滞（美濃山・欽明台地区） 等

【バス利用の改善策】

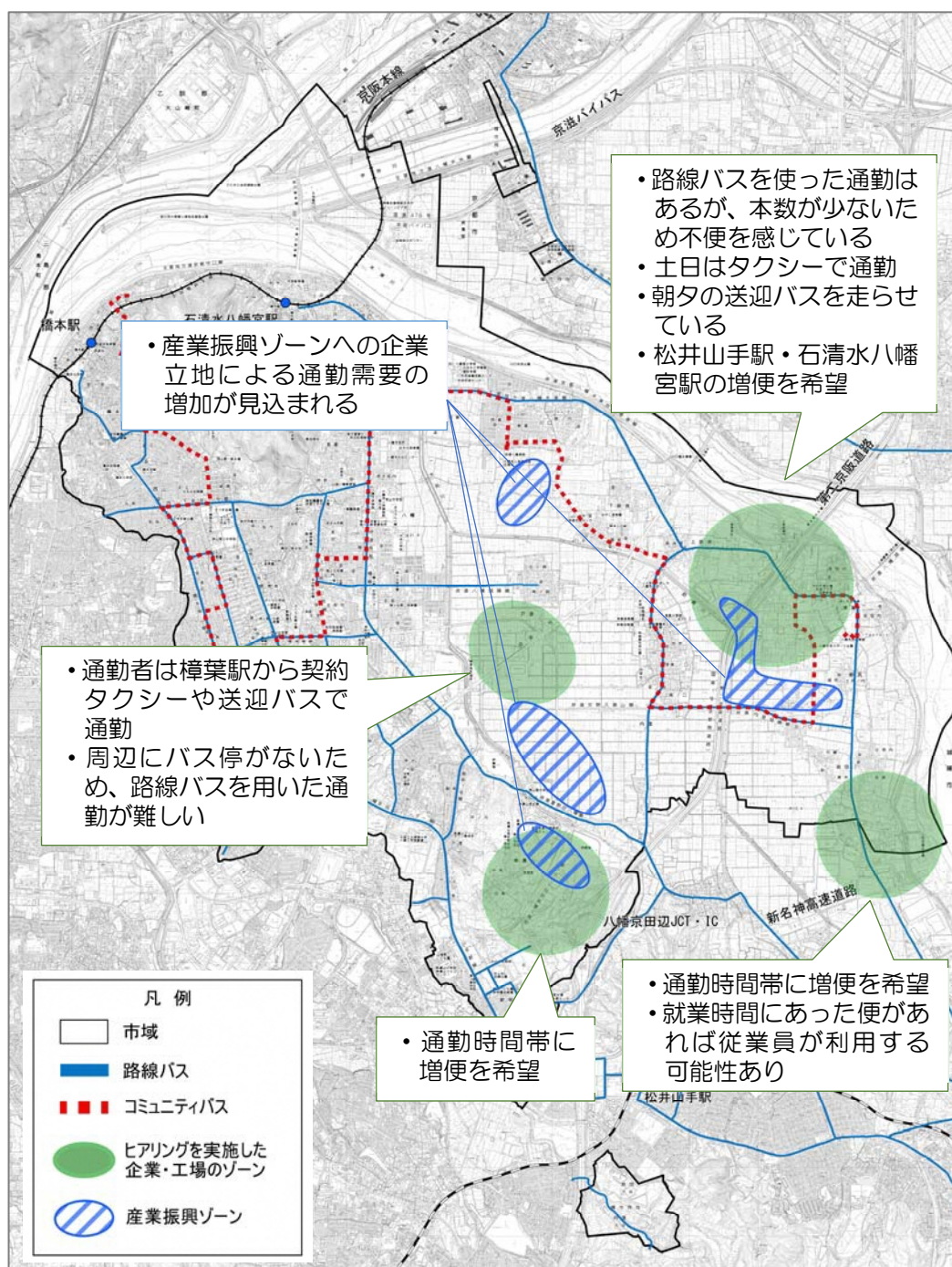
- ・ 子どもがバスに乗れるようになる、子どもの行き先を通る、子連れでも乗りやすい環境づくり
- ・ コミュニティバスのルート改善
- ・ 運賃や乗り換え等のわかりやすい情報の提供
- ・ スマートフォンによる運行状況の確認
- ・ バス車内に絵など展示し親しみをもってもらう
- ・ バス以外の交通手段への乗り継ぎをしやすくする
- ・ 商業施設にバス停をつくる 等

4.事業者の意向

4-1.調査概要

調査方法	・八幡市工業会の定例会議に参加し、構成する会員にアンケート・ヒアリングを実施。 ・産業振興ゾーンに立地する企業に同様のアンケートを実施。
調査時期	2021 年 10 月下旬

4-2.結果概要

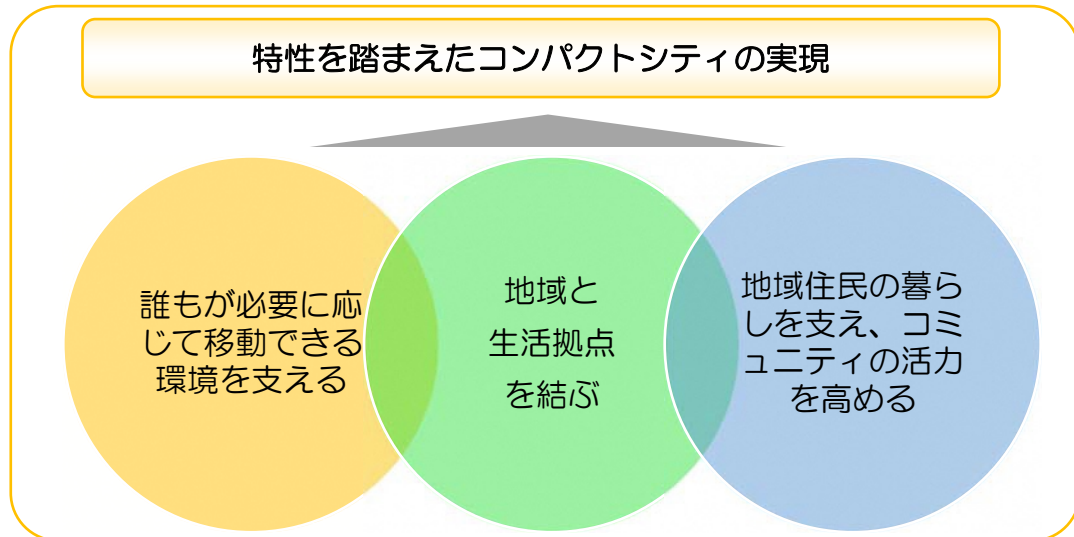


▲ 事業者ヒアリングの結果概要

6 章 地域公共交通の課題整理

1.市における地域公共交通の役割

上位・関連計画を踏まえ、市における地域公共交通の役割を以下のように設定します。



特性を踏まえたコンパクトシティの実現

市内の移動手段として、公共交通を軸として捉え、拠点の賑わいと公共交通ネットワークの充実などを図りつつ、市街地の人口密度を保ち、居住地域の生活サービスやコミュニティを維持していくために、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現に向けて検討していく必要があります。この実現のために、公共交通は、「地域と生活拠点を結ぶ」とともに、「誰もが必要に応じて移動できる環境を支える」、「地域住民の暮らしを支え、コミュニティの活力を高める」役割を担っています。

地域と生活拠点を結ぶ

公共交通ネットワークは地域と交通結節点である鉄道駅を結び、都市間の交流に必要な役割を担っています。また、地域内の移動手段としての役割も担っています。

誰もが必要に応じて移動できる環境を支える

どの地域に住んでいても、誰でも、必要に応じて外出できるまちづくりを行っていくために地域公共交通は重要な役割を担っています。

地域住民の暮らしを支え、コミュニティの活力を高める

通勤・通学、買い物、通院など生活に必要な移動手段として、また、外出のきっかけとなったりコミュニケーションを育む場として、地域を活性化していくための重要な役割を担っています。

2.地域公共交通の現状・問題点（地域特性）

地域公共交通を取り巻く環境や地域公共交通の現状、住民アンケート結果等から、本市の地域公共交通に関する現状・問題点（地域特性）を以下に整理します。

都市構造・人口動向

- ・ 最寄りの鉄道駅は、市の北部（京阪石清水八幡宮駅、橋本駅）と市外（樟葉駅、松井山手駅）にあり、駅毎に生活圏が分かれています。
- ・ 市の中心は市役所周辺ですが、住民が訪れる頻度は低い状況です。

【中心部・東部地区】

最寄駅：石清水八幡宮駅

（八幡地区（2・3区）、八幡地区（1・6区）の一部、川口地区、戸津地区、下奈良・上奈良地区、上津屋・野尻地区、内里地区、岩田地区）

- ・ 中心部の八幡地区は市街地が形成されていますが、その他の地区は、田や畑などの農地が広がっています。
- ・ 地形はほぼ平坦で、市街地では幅員6m未満の狭い道が多くあります。
- ・ 東部では産業振興ゾーンが計画されており、今後、通勤者が増加すると考えられます。
- ・ 市の中心である市役所含め、生活サービス施設が他の地区に比べ多く立地しています。
- ・ 人口密度は比較的低いですが、高齢化率は高い状況にあります。

【橋本地区】

最寄駅：橋本駅

（橋本地区、西山地区）

- ・ 戸建て住宅が多く、幅員6m未満の狭い道が多くあります。
- ・ 地形的に高低差があり、勾配のある道が多くあります。
- ・ 近年、橋本駅周辺に商業施設等の生活サービス施設や駅前広場の整備が進んでいます。
- ・ 人口密度は高く、高齢化率も高い状況にあります。

【西部地区】

最寄駅：樟葉駅

（八幡地区（1・6区）の一部、男山地区、美濃山地区の一部）

- ・ 地形的に高低差がある住宅地であり、中高層集合住宅が多く立地しています。
- ・ 市街地では、幅員6m以上の道路が多くあります。
- ・ 男山団地内に生活サービス施設がありますが、買い物などは樟葉駅周辺に行く人が多くいます。
- ・ 人口密度は高く、高齢化率も高い状況にあります。

【南部地区】

最寄駅：松井山手駅

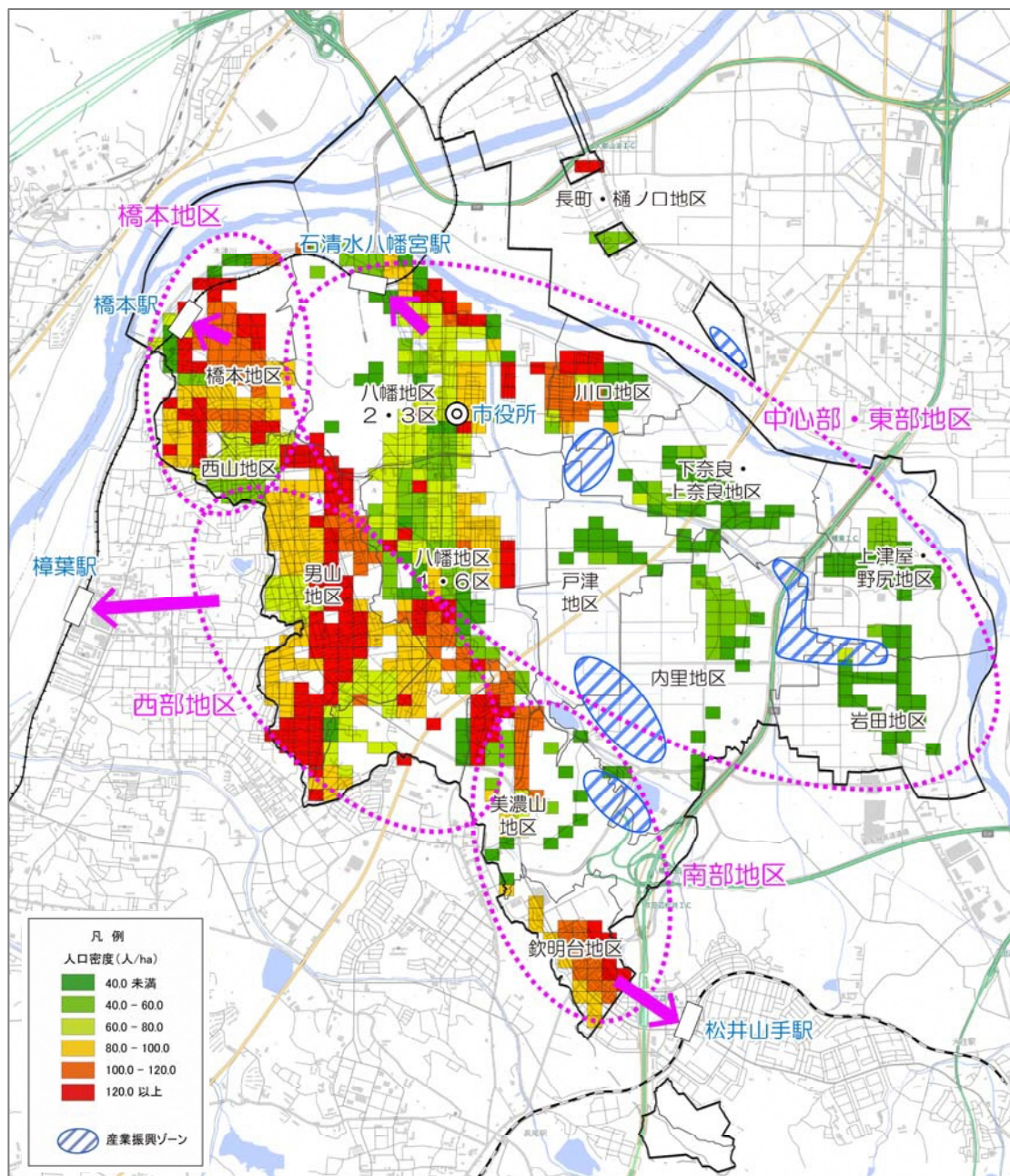
(美濃山地区の一部、欽明台地区)

- ・ 大半が戸建て住宅であり、比較的高低差があります。
- ・ 生活サービス施設が少なく、買い物などは松井山手駅周辺に行く人が多いです。
- ・ 山手幹線の沿道には大規模小売店舗が立地し、交通渋滞が発生しています。
- ・ 人口密度は比較的高く、高齢化率は低い状況ですが、今後高齢化が進むことが考えられます。

【長町・樋ノ口地区】

最寄駅：淀駅

- ・ 飛び地であり、京都市・久御山町域に囲まれています。



日常の移動手段

【自家用車の所有別の利用特性】

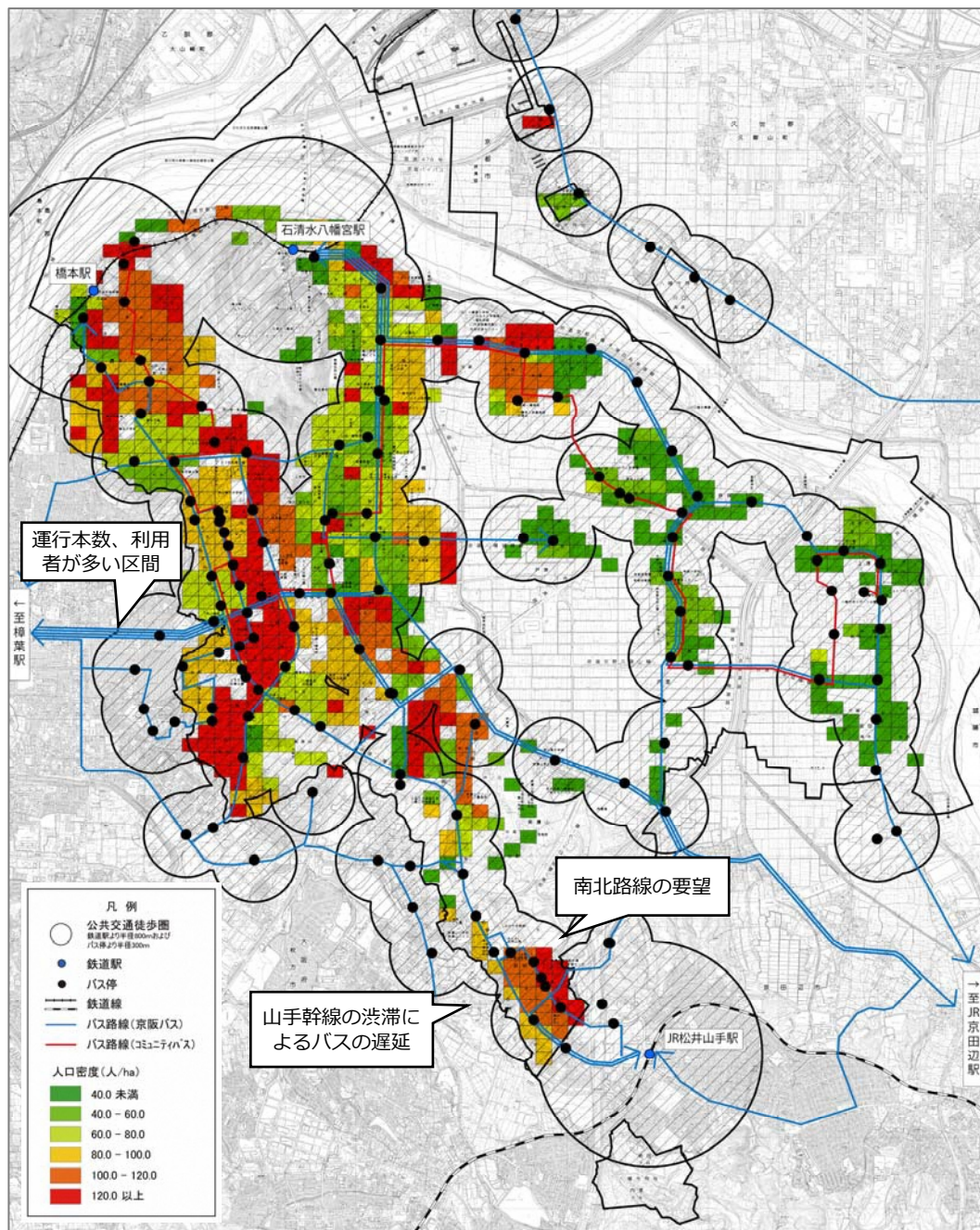
	自動車を持っている人 (自分で運転する人)	自動車を持っていない人 (運転しない人)
主な年代	・30 歳～50 歳代（6～7 割） ・20 歳代、60 歳代以上（4 割）	・10 歳代 ・20 歳代、60 歳代以上（6 割）
主な交通手段	【通勤・通学】 自動車、鉄道	【通勤・通学】 鉄道、路線バス、自転車
	【日常の買い物】 自動車	【日常の買い物】 送迎、自転車、徒歩のみ、路線バス
	【通院】 自動車	【通院】 送迎、路線バス、自転車、徒歩
移動手段への不安・問題点	将来の運転への不安が大きい	送迎してもらおうのが申し訳ないと感じている
バスの利用に対する考え	【利用しない理由】 行きたい所に行けない、色々な所に立ち寄りにくい、バスでは時間がかかる	【利用の良い点】 駐車場への心配がない、安全に外出できる、送迎してもらわないといけない
公共交通の維持についての主な考え	【20～40 歳代】 ・利用者が少ない場合は運行の廃止や運行形態を見直す 【50 歳以上】 ・公共交通のサービスを下げて最低限のサービスを維持、行政負担により公共交通を維持	【20～40 歳代】 ・利用者が少ない場合は運行の廃止や運行形態を見直す 【50 歳以上】 ・行政負担により公共交通を維持
利用者が増える方法についての主な考え	・行政が利用促進イベントを行う	・自身が積極的に利用

【公共交通の利用】

- ・路線バスは、主に各地域から鉄道駅を結ぶ交通手段として利用されています。
- ・コミュニティバスは、高齢者など自動車を運転できない人を中心に、日常の移動手段として利用されており、生活に定着しています。
- ・市役所まで乗り換えなしでいけるバス路線がない地域もありますが、市役所周辺の利用頻度は低い状況にあります。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等の影響により公共交通の利用に大きな影響が出ています。

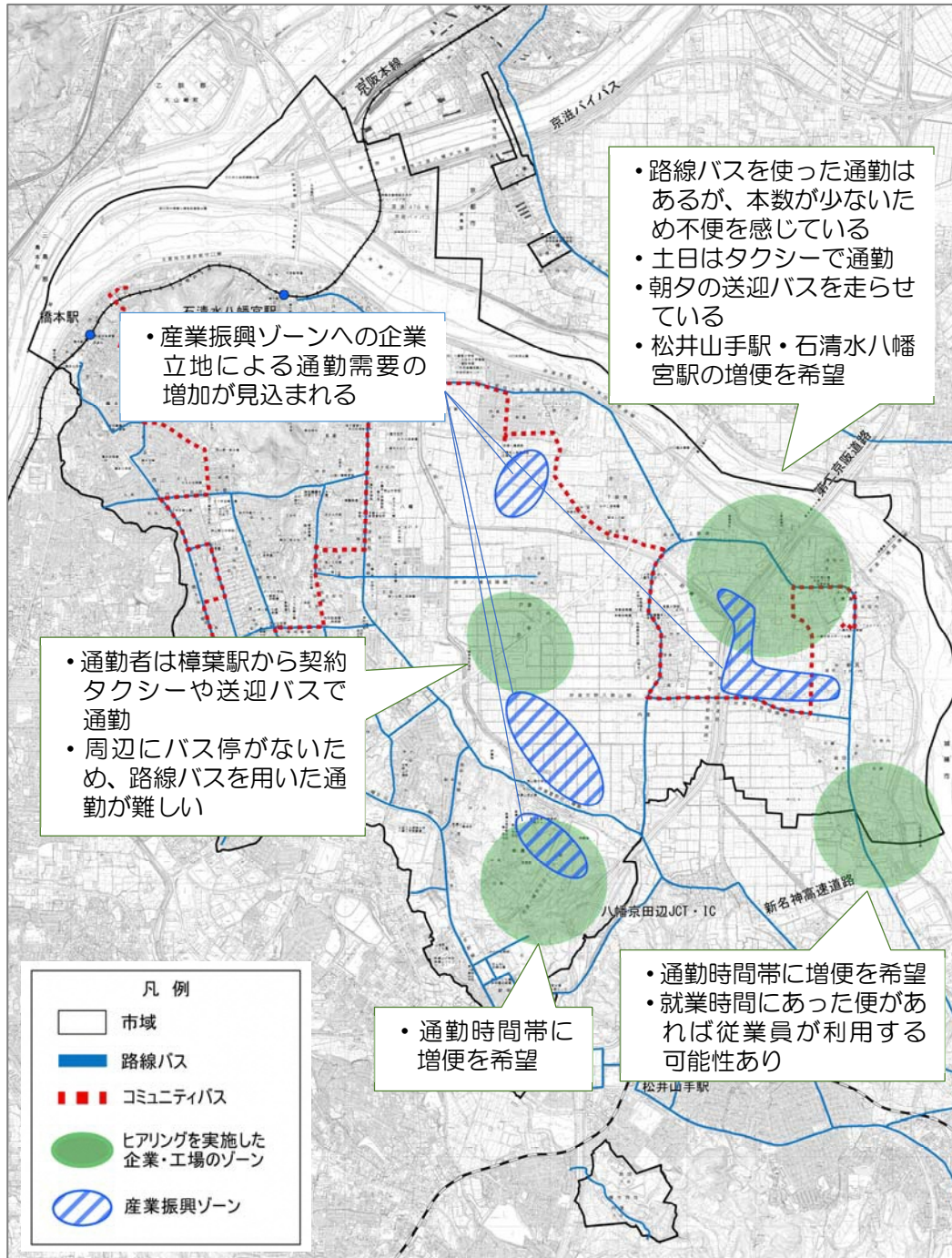
公共交通の利用環境

- ・ バス路線は、各地区の最寄駅を中心に路線があり、居住地のほぼ全域をカバーし、公共交通空白・不便地域はほとんどありません。
- ・ 一方で、近くにバス停があることを認識しているものの、バスを利用していない人が多く、最寄りのバス停がわからない人もいます。
- ・ 樟葉駅～西部地区をつなぐ路線では、運行本数、利用者数とも多い状況です。
- ・ 山手幹線沿道の大規模小売店舗が一因である交通渋滞により、路線バスが時間通りに運行できず、大幅な遅延が発生しています。
- ・ 南部地区からの市役所等へ乗り換えなしで行ける南北路線の要望が挙げられています。



産業

- ・ 東部地区に立地する企業は、従業員用に独自の送迎手段をとっているところがありますが、増便や就業時間に合わせたダイヤ調整など、公共交通への期待があります。
- ・ また、産業振興ゾーンの整備に伴い、今後、通勤需要が高まる可能性があります。



観光

- ・ 市内には観光資源が点在しており、中でも石清水八幡宮への来訪が多く、その他観光資源の来訪が少ない状況にあります。

3.地域公共交通の課題の整理

本市における地域公共交通の役割と現状との乖離、現状の問題点（地域特性）から以下のように課題を設定します。

課題① 地域特性に合わせた交通体系の形成

- ・ 橋本地区等の勾配のある地域では、バス停まで行きづらいなど、バスを利用しにくい状況のため、バス停までの移動支援が必要です。
- ・ 男山地区や欽明台地区の集合住宅地等の、人口が集中し高齢化が進行している地区への対応が必要です。
- ・ 市内には多くの企業が立地していることに加え、産業振興ゾーンの整備に伴い、今後増加していく通勤需要への対応が必要です。
- ・ 山手幹線の交通渋滞による路線バスの大幅な遅延に対して対策が必要です。
- ・ 都市機能が弱い地域に住む住民は、必要な時に他地域に行く必要があります。
- ・ 西部地区や南部地区の最寄駅である樟葉駅、松井山手駅は、隣接市に立地しているため、鉄道駅へのアクセスに関する検討を行う際には、京都府南部地域の交通ネットワークの維持・発展という視点も考慮しながら、隣接市と連携していく必要があります。

課題② 公共交通利用環境の改善

- ・ 誰もが安心・安全に公共交通を利用できるよう、鉄道駅などの交通結節点やバス停の利用環境の改善を行っていく必要があります。
- ・ 初めて利用する人でもわかるよう、公共交通のわかりやすい情報発信が必要です。

課題③ 他分野との連携

- ・ 観光振興に向け、市内を周遊してもらえるよう公共交通からの支援が必要です。
- ・ その他、地域の課題解決に向け、UR 都市機構や都市整備分野、福祉分野、教育分野等の連携を強化していく必要があります。

課題④ 公共交通の持続に向けた推進体制の構築

- ・ 人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響による公共交通利用者の減少を踏まえ、公共交通を維持していくために、公共交通の必要性に対する住民の意識醸成や、住民の公共交通への認識不足を解消していく必要があります。
- ・ 運転士や整備士など、公共交通の担い手の高齢化と人材不足への対応が必要です。
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や新しい生活様式の拡がりによる公共交通への影響を踏まえ、公共交通を維持していくために、アフターコロナにおいても、事業者に対する行政支援を検討していく必要があります。

（アフターコロナ：新型コロナウイルス感染症拡大による新しい生活様式の拡がりなどの社会影響が社会に定着した期間）

7 章 基本方針と目標の設定

1.基本方針

地域公共交通の課題や上位・関連計画を踏まえ、地域が目指すべき姿として、基本方針を以下のように設定します。

地域が目指すべき姿

みんなでつくる サステナブルな地域公共交通
～ 多様な移動手段の活用による、豊かな生活の実現 ～

＊サステナブル…「持続可能な」「ずっと続けていける」

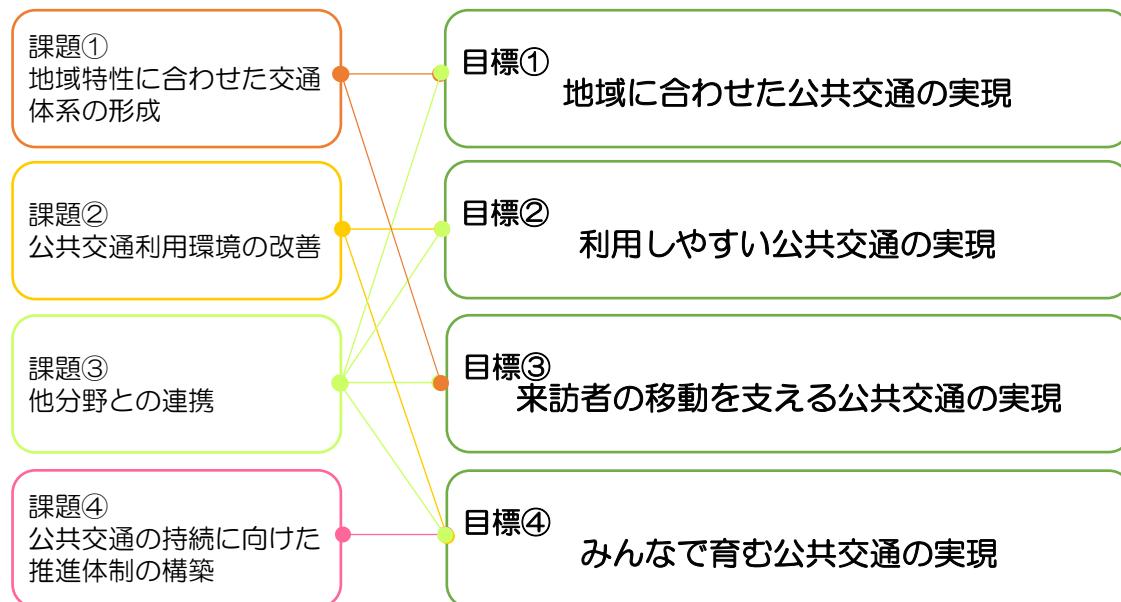
公共交通の利用は、移動するだけでなく、歩くことによる健康増進、車内での自由時間の確保、地球環境への貢献などの付加価値をもたらします。

そこで、普段公共交通を利用する人だけでなく、自家用車を利用している人も、移動手段に公共交通を含めた多様な選択肢を増やすライフスタイルへ切り替えることで、生活にゆとりが生まれ、本市の将来像である、「みんなで創って好きになる 健やかで心豊かに暮らせるまち～住んでよし、訪れてよし Smart Wellness City, Smart Welcoming City Yawata～」の実現にもつながります。

本計画では、住民、企業、交通事業者、行政など本市に関わるみんなが多様な移動手段の活用を図ることで、将来にわたり公共交通が維持され、安心して豊かな生活ができるまちの実現を目指します。

2.目標の設定

地域公共交通の課題、基本方針を踏まえ、以下のように目標を設定します。



目標① 地域に合わせた公共交通の実現

山手幹線渋滞によるバス遅延や高低差の大きい地域など、地域それぞれの課題解決に向けて、その地域に合った公共交通の実現を目指します。

目標② 利用しやすい公共交通の実現

利用者の多様化が進む中、誰もが安心・安全に公共交通を利用できる環境を目指します。また、ICT 等の新技術を活用し、利用者にとって使いやすい公共交通を目指します。

目標③ 来訪者の移動を支える公共交通の実現

観光客や増加が見込まれる市内への通勤者など、市に訪れる人の移動を支える公共交通を目指します。

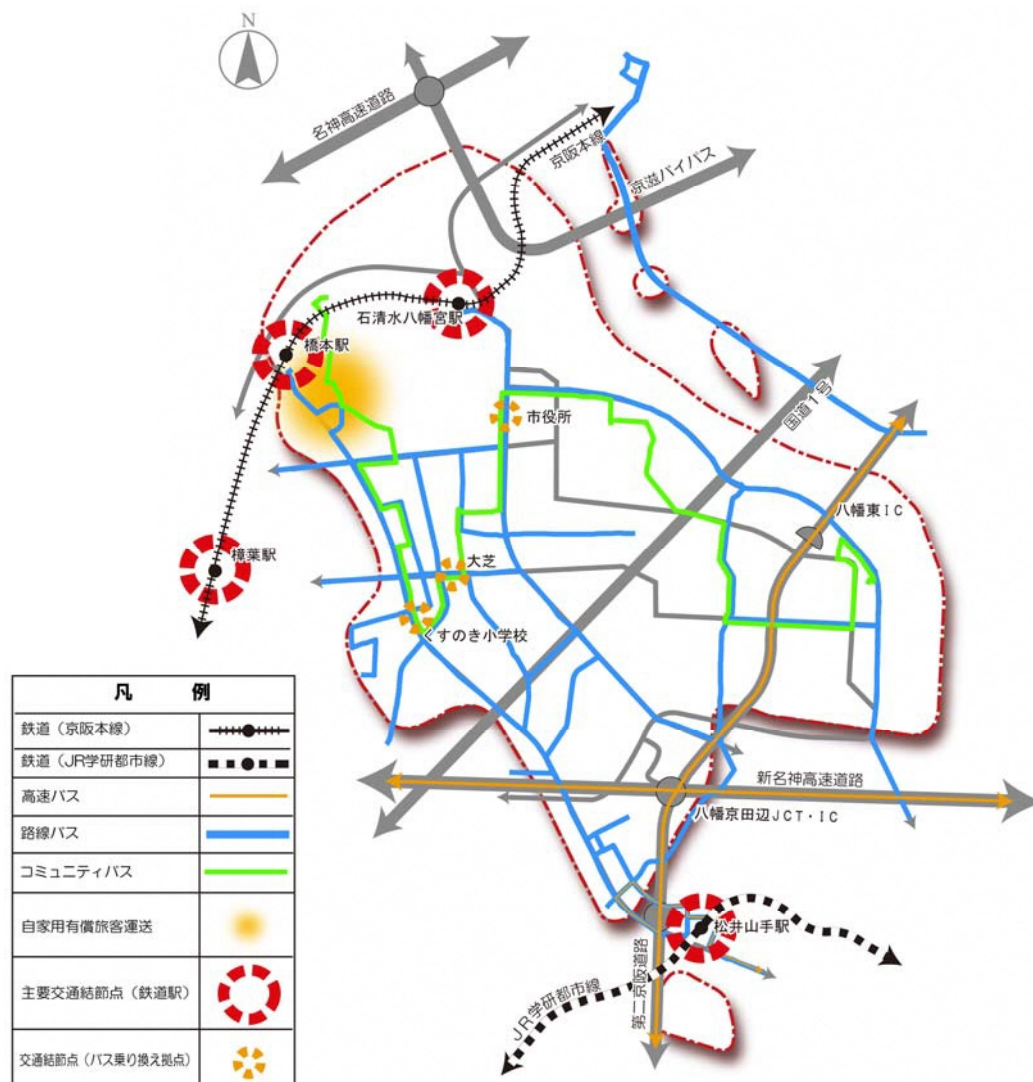
目標④ みんなで育む公共交通の実現

住民・行政・事業者が一体となり、取り組みを推進することで、持続可能な公共交通を目指します。

また、公共交通の持続に向けた公共交通の担い手の確保に取り組み、将来にわたり安定して維持できる体制づくりを目指します。

3.将来ネットワークイメージ

本市の目指す将来ネットワークは、上位・関連計画や本計画で示した基本方針、目標を踏まえ、以下のとおり設定します。



【公共交通の機能分類】

機能分類		役割
広域幹線交通 ・鉄道 ・高速バス		○都市間連絡の骨格となる交通軸 ○地域住民の通勤・通学、来訪者の観光など様々な目的に対応
地域内交通	幹線交通 ・路線バス	○地域内交通の骨格を形成する交通軸 ○地域住民の通勤・通学、来訪者の観光など様々な目的に対応
	支線交通 ・コミュニティバス ・自家用有償旅客運送などの地域運行	○地域内の移動サービスとラストワンマイルを担う交通 ○地域住民の通勤・通学、買い物、通院など様々な目的に対応
主要交通結節点（鉄道駅）		○広域幹線交通と幹線交通をつなぐ交通拠点
交通結節点（バス乗継拠点）		○地域内の幹線交通と支線交通をつなぐ交通拠点

8 章 目標達成のための施策

前章で設定した目標を達成するために、以下の施策をします。

【目標① 地域に合わせた公共交通の実現】

No	施策
1-1	コミュニティバスのルート・ダイヤの再編検討、試行
1-2	地域間移動に関する検討、機能の改善
1-3	住民主体型交通の実証実験等の取り組み支援
1-4	誘導施設の整備に合わせた公共交通アクセスの確保

【目標② 利用しやすい公共交通の実現】

No	施策
2-1	交通結節点の強化
2-2	バス停・バス待合環境の整備
2-3	MaaS 活用の検討

【目標③ 来訪者の移動を支える公共交通の実現】

No	施策
3-1	企業との連携
3-2	観光周遊イベントの実施

【目標④ みんなで育む公共交通の実現】

No	施策
4-1	モビリティマネジメントの実施
4-2	公共交通情報の発信
4-3	高齢者への安全運転講習と公共交通の啓発
4-4	公共交通サポーター制度の創設
4-5	公共交通の担い手の確保

目標① 地域に合わせた公共交通の実現

施策①-1 コミュニティバスのルート・ダイヤの再編検討、試行

施策概要

コミュニティバスの利用状況やニーズを踏まえ、ルート・ダイヤの再編に向けた検討、実証実験等を行います。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	検討	実証実験	実証実験結果を踏まえた運行			

取り組みの背景と内容

背景

- ・コミュニティバスは高齢者等の車を運転しない人を中心に、生活の一部として利用されています。利用者からは増便やルートに関するニーズが挙げられています。
- ・市役所の改築によりコミュニティバスの乗り入れなど、拠点性が向上します。

内容

- ・コミュニティバスの利用状況やニーズ、運行費用を踏まえ、効率的なルート、利用しやすいダイヤを検討し、実証実験を行います。
- ・実証実験の結果を検証し、ルート・ダイヤの再編を行います。

ニーズ

- ・増便（30 分に一本）
- ・朝夕の運行時間の延長
- ・鉄道駅や市南部へのアクセス 等

検討

【ダイヤ】

- ・朝夕の運行時間の見直し検討（朝の早い時間帯や夕の遅い時間帯に便を追加等）

- ・乗り継ぎを考慮したダイヤ設定

【ルート】

- ・利用状況に合わせたルート設定（市役所を中心としたルートの分割や利用が多い区間の運行密度を増やすルートの分割など）

実証実験

再編



▲ コミュニティバスやわた（車両）



▲ コミュニティバスやわた路線図

期待される効果

- ・コミュニティバスの利便性向上、効率的な運行に寄与します。

施策①-2 地域間移動に関する検討、機能の改善

施策概要

山手幹線の渋滞対策に関する勉強会や地域間移動の利便性に関する検討会を実施します。渋滞の一因である大規模小売店舗に対して渋滞抑制の要請を行う等の渋滞によるバス遅延への対策や、乗り継ぎの円滑化と乗り継ぎ方法の周知、行政機能の充実策等を検討します。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○	○	警察

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	随時検討・実施					

取り組みの背景と内容

背景

- 南部地区では、大規模小売店舗が一因の山手幹線の渋滞により、路線バスに大幅な遅延が発生しているほか、渋滞を避けるため、路線バスの迂回運行や運行回数削減等を余儀なくされ、公共交通に大きな影響を与えています
- 南部地区では、隣接市の樟葉駅や松井山手駅を結ぶバス路線が充実しており、需要も多い状況ですが、市役所や石清水八幡宮など本市中心部への乗り換えなしでいけるバス路線がなく、住民からこれらをつなぐ「南北路線」の要望が挙げられています。一方、市役所周辺施設の利用頻度は低く、過去にも実証実験を行いました、需要は少ない結果でした。

内容

- 山手幹線の渋滞対策に関する勉強会や地域間移動の利便性に関する検討会を実施します。
- ＜山手幹線の渋滞対策＞
 - 山手幹線の渋滞の一因である大規模小売店舗に対して渋滞抑制の要請を行います。
 - 道路管理者等の関係機関と連携し、渋滞緩和に向けた取り組みを行います。
- ＜地域間移動の利便性＞
 - 南部地区から市役所周辺までの乗り継ぎを考慮したダイヤ、乗り継ぎ方法の周知、市役所周辺でイベント等がある際には、規模に応じた送迎バスの運行等を検討します。
 - 南部地区住民の利便性を高めるため地区内での行政機能の充実策等を検討します。



▲ 山手幹線の渋滞状況

期待される効果

- 路線バスの遅延の解消に寄与します。
- 勉強会を実施することで、住民の公共交通に対する意識醸成に寄与します。
- 乗り継ぎの利便性の向上に寄与します。

施策①-3 住民主体型交通の実証実験等の取り組み支援

施策概要

住民が主体となる移動サービスの実証実験等、自家用有償旅客運送検討地域の取り組みに対して支援を行います。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○		○	

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	継続実施					

取り組みの背景と内容

背景

- 橋本地区では、道路が狭いところが多く、勾配のある道が多いため、バス停まで行きづらいなど、バスを利用しづらい環境にあります。
- 橋本地区では、住民が主体となった「NPO 法人道しるべ」を立ち上げ、助け合いによる移動サービスを検討し、行き先を限定した実証実験を実施しています。

内容

- 橋本地区など住民が主体となる自家用有償旅客運送検討地域の取り組みに対して、ドライバー等の講習会の実施支援、補助金等の支援を行います。

【「NPO 法人道しるべ」の取り組み】

●経過

月 日	内 容
平成28年 下半期	・デマンド運行に関する勉強会を実施（7回） ・住民アンケートを実施
令和元年10月	・NPO 法人道しるべが中心となり、橋本地区オンデマンド交通推進実行委員会を結成 ・第1回実行委員会を開催
11月	・第1回八幡市地域公共交通会議（任意協議会）
12月	・第2回実行委員会を開催
令和2年1月	・第3回実行委員会を開催
2月	・第4回実行委員会を開催 ・デマンド実証実験に向けた住民説明会を実施、会員登録の受付
3月	・第2回八幡市地域公共交通会議（任意協・書面）
同月	・第1回デマンド実証運行（3/1～3/14） ・デマンド運行に係る勉強会①（第1回実証運行の結果報告）
6月	・第5回実行委員会を開催
7月	・デマンド運行に係る勉強会②（第2回実証運行の提案）
8月	・第3回八幡市地域公共交通会議（任意協）
9月	・デマンド運行に係る地元説明会（9/14～9/18 計7回） ・第2回デマンド実証運行（9/23～10/19）
11月	・デマンド運行に係る勉強会③（第2回実証運行の結果報告）
12月	・デマンド運行に係る勉強会④（関係者によるグループ討議）
令和3年1月	・デマンド運行及び南北バス路線に関する合同勉強会 （それぞれの取り組みの課題について議論）
3月	・第4回八幡市地域公共交通会議（任意協・書面）
7月26日	・デマンド運行に係る勉強会⑤
7月29日	・第1回八幡市地域公共交通会議（法定協）
8月～9月	・コロナ禍によりデマンド第3次実証運行延期
11月	・NPO 法人道しるべによる移動支援サービス利用者説明会の開催
11月～12月	・第3回デマンド実証運行（11/16～12/15）



期待される効果

- バスを利用しづらい地域の移動手段の確保に寄与します。

施策①-4 誘導施設の整備に合わせた公共交通アクセスの確保

施策概要

「八幡市立地適正化計画」に位置付けられる誘導施設（行政機能、商業機能、医療機能等）の整備に合わせ、公共交通アクセスを確保します。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	整備に合わせて随時実施					

取り組みの背景と内容

背景

- 令和3年（2021年）6月に策定された「八幡市立地適正化計画」（P21 参照）において、各都市機能誘導区域における誘導施設を設定しています。

内容

- 「八幡市立地適正化計画」と連携し、下表の誘導施設の設定に伴い、施設整備を実施する際には、公共交通アクセスを確保できるよう検討を行います。

■ 誘導施設のまとめ

機能	施設種別	誘導施設			
		石清水 八幡宮	橋本	JCT・ IC	男山
行政機能	市役所	●			
	支所（行政サービス窓口機能）		●	●	●
介護・福祉機能	地域包括支援センター	●	○	○	●
	通所系施設	●	●	●	●
	入所系施設	●	●	○	●
子育て機能	子育て支援センター	○	○	●	○
	保育所・幼稚園	●	●	●	●
商業機能	商業施設（3,000㎡以上） ※延床面積	●		●	
	商業施設（1,000㎡以上、 3,000㎡未満）※延床面積	●	○	○	●
医療機能	病院	●	○	●	●
教育・文化機能	文化センター	●			
観光・交流機能	観光交流施設	○			

●：既存施設の維持 ○：新規施設の誘致

【出典】八幡市立地適正化計画

▲ 誘導施設の設定

※誘導施設…八幡市立地適正化計画において位置付けている、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき施設。

期待される効果

- 誘導施設へのアクセスの確保や施設利便性向上に寄与します。
- 施設の円滑な誘導に寄与します。

目標② 利用しやすい公共交通の実現

施策②-1 交通結節点の強化

施策概要

橋本駅前広場整備に合わせ、駅利用者の利便性の向上を図ります。石清水八幡宮駅前広場において、わかりやすい案内表示等の改善を検討します。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		

実施時期	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	工事 検討			整備		

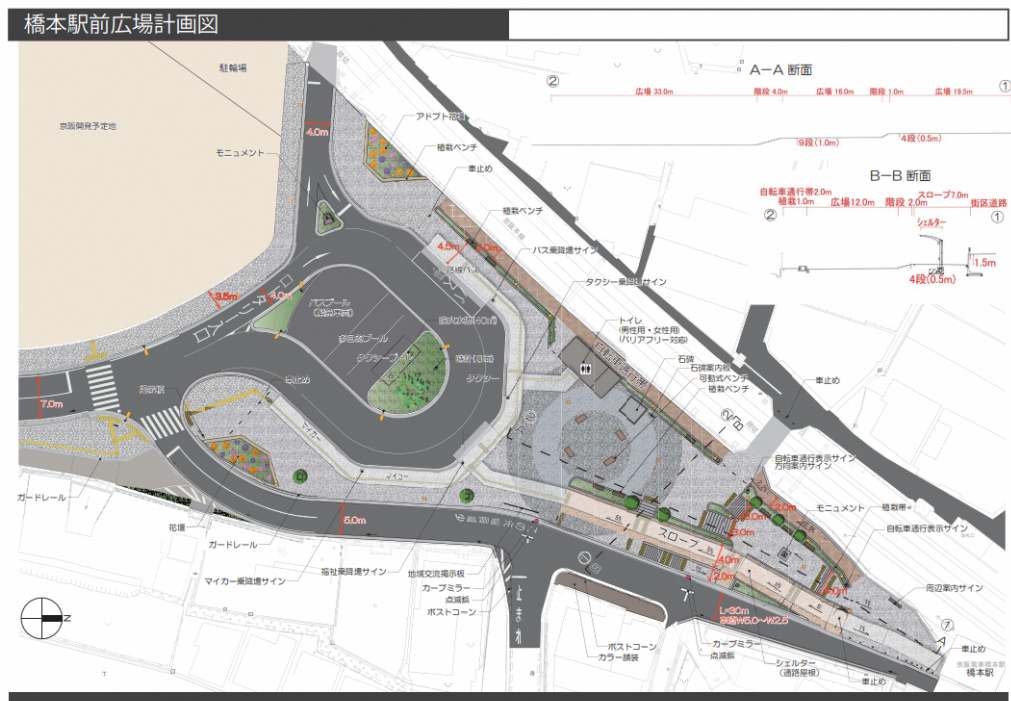
取り組みの背景と内容

背景

- ・橋本駅前広場の整備を進めています。
- ・石清水八幡宮駅前広場では案内表示がわかりにくいという声が挙げられています。

内容

- ・橋本駅前広場整備に合わせ、わかりやすい案内表示等、駅利用者の利便性の向上を図ります。
- ・石清水八幡宮駅前広場においても、わかりやすい案内表示等の改善を検討します。



▲ 橋本駅前広場計画図

期待される効果

- ・交通結節点へのアクセス性、駅利用者の利便性が向上します。

施策②-2 バス停・バス待合環境の整備

施策概要

安全な公共交通の利用に向けたバス停の移設・整備、バス停の屋根・ベンチ等の修繕や利用状況に合わせた整備、待合施設におけるデジタルサイネージ等の案内表示の設置を行います。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	随時実施					

取り組みの背景と内容

背景

- ・市内にはベンチや屋根がないバス停があります。
- ・既存のバス停のベンチなど老朽化が進んでいるところがあります。

内容

- ・バス停の移設・新設の際には、周辺環境に踏まえ、安全性を考慮した整備を行います。
- ・老朽化が進んだバス停の屋根・ベンチ等の修繕を行います。
- ・ニーズや利用状況に合わせ、屋根・ベンチ等の整備を行います。
- ・市役所の改築に合わせて、待合施設におけるデジタルサイネージ等の案内表示の設置を行います。



▲ コミュニティバスのバス停（川口萩原バス停）の老朽化状況

【事例】デジタルサイネージ、導線による案内表示（熊本市熊本駅）



▲ デジタルサイネージ



時間帯に合わせて時刻表の大きさが変わる



▲ 導線案内表示

期待される効果

- ・バスの利用環境が向上に寄与します。

施策②-3 MaaS 活用の検討

施策概要

MaaS 活用に向けた勉強会を実施します。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他		
	○	○		観光協会		

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	随時実施					

取り組みの背景と内容

背景

- ICT の発展により、移動の利便性向上を目的とした MaaS（地域住民や観光客の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス）の導入が全国各地で検討されています。
- 市においても、観光振興や生活移動の利便性の向上に向け、MaaS 活用を検討していく必要があります。

内容

- MaaS 活用に向け、観光分野等の関係機関を含めて勉強会を実施し、隣接市と連携して検討を行います。

【事例】比叡山・びわ湖エリア MaaS アプリ「ことことなび」の実証実験（大津市、京阪ホールディングス株式会社、京阪バス株式会社、日本ユニシス株式会社）

- 京阪ホールディングス株式会社他は 2020 年度に、鉄道・バス・ケーブルカー・ロープウェイが一日乗り放題の企画乗車券を販売するほか、観光スポットや近隣店舗等の立ち寄りスポット、クーポン情報等を提供し、地域内移動の利便性向上、誘客・周遊の促進の効果を検証する MaaS 実証実験を実施した。



【出典】京阪ホールディングス HP

期待される効果

- 移動サービスの利便性向上に寄与します。

目標③ 来訪者の移動を支える公共交通の実現

施策③-1 企業との連携

施策概要

企業との連携による交通ネットワークの改善や乗合タクシーの活用、企業送迎バスとの連携に向けた意見交換を行います。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		民間事業者

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	検討 意見交換		試行		実施	

取り組みの背景と内容

背景

- ・市内に立地している企業は、従業員用に送迎車など独自の送迎手段をとっているところがありますが、増便や就業時間に合わせたダイヤ調整など、公共交通利用への期待があります。
- ・産業振興ゾーンの整備に伴い、今後通勤の需要が高まる可能性が高い状況です。

内容

- ・企業と連携し、就業時間に合わせたダイヤ調整や企業立地場所までのバス路線の延伸など通勤需要を考慮した交通ネットワークを検討します。
- ・タクシーの相乗り制度導入を踏まえ、企業と連携した乗合タクシーの活用を検討します。
- ・企業送迎バスの活用・連携に向けた意見交換を行います。

【事例】企業シャトルバスの一般者混乗の実証実験（湖西市）

- ・湖西市では、市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、企業の協力のもと、企業が運行するシャトルバスに住民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を行っています。



【出典】湖西市 HP

期待される効果

- ・需要にあった交通ネットワークの構築に寄与します。
- ・企業との連携による輸送資源の活用により、持続性が向上します。

施策③-2 観光周遊イベントの実施

施策概要

市内観光地を周遊するバスイベントを実施します。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		観光協会

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	継続実施					

取り組みの背景と内容

背景

- ・市内には観光資源が点在しており、中でも石清水八幡宮への来訪が多く、その他観光資源の来訪が少ない状況です。

内容

- ・観光振興を目的に、市内観光地を周遊するバスイベントや観光イベントと連携した送迎バスを実施します。

【事例】観光イベントと連携した送迎バス（八幡市）

- ・観光イベントと連携し、石清水八幡宮駅から観光地までを周遊する送迎バスを運行。バス車両にも、ラッピングや内装が特徴的な宇治抹茶バスを使用。



【出典】八幡市観光協会



期待される効果

- ・観光客増加に寄与します。
- ・石清水八幡宮だけでなく、市内観光資源への観光客増加に寄与します。

目標④ みんなで育む公共交通の実現

施策④-1 モビリティマネジメントの実施

施策概要

教育機関と連携した公共交通教育やバス乗車体験イベント等、公共交通の認知向上や利用促進に向けた活動・イベントを実施します。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		教育機関

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	随時実施					

取り組みの背景と内容

背景

- バス路線は市内全域をカバーしている一方で、最寄りのバス停がわからない人、公共交通の利用方法がわからない人がいます。

内容

- 教育機関と連携した公共交通教育やバス乗車体験イベント等、公共交通の認知向上や利用促進に向けた活動・イベントを実施します。

【事例】小学校における交通環境学習の実施（亀岡市）

- 亀岡市では、モビリティマネジメントの一環として、市内の小学生を対象に平成 23 年度から継続的に「交通環境学習」を実施しています。



【出典】亀岡市 HP

【事例】路線バス乗車イベント（ひらかた環境ネットワーク会議、枚方市、京阪バス株式会社）

- 枚方市では、NPO 法人、市、交通事業者等が連携し、路線バスで枚方市内の名所などを巡るスタンプラリーイベントを実施しています。多くの人が参加をしており、令和 3 年度の開催で 31 回目を迎えています。



【出典】NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議 HP

期待される効果

- 乗り方を体験し、身近に感じることで、公共交通の利用のきっかけづくりに寄与します。

施策④-2 公共交通情報の発信

施策概要

住民や観光客に向け、公共交通マップの配布等の情報発信を行います。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○		観光協会

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	検討	実施				

取り組みの背景と内容

背景

- バス路線は市内全域をカバーしている一方で、最寄りのバス停がわからない人、公共交通の利用方法がわからない人がいます。
- 観光客や市に住みはじめた人にとっては、バス路線が複数にあるため、地域の公共交通がわかりにくくなっています。

内容

- 八幡市への転入者に向け、市内バス停情報やバスの乗り方を掲載した公共交通情報を掲載したマップを配布します。
- 観光客が公共交通を利用しやすく、地域住民にもより公共交通を知ってもらえるように、市役所や鉄道駅等に公共交通マップを設置します。

【事例】「ひらかた交通タウンマップ」(枚方市)

- 枚方市内の公共交通機関の周知のため、市内の鉄道やバス路線を中心に掲載したマップ(地図)を作成し、転居者等に配布しています。

マップだけでなく、バスの乗り方案内も掲載



▲ ひらかた交通タウンマップ

期待される効果

- 公共交通の認知の向上、利用促進に寄与します。

施策④-3 高齢者への安全運転講習と公共交通の啓発

施策概要

安全運転講習会と合わせ、公共交通利用に向けた啓発活動を行います。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○			警察

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	検討		実施			

取り組みの背景と内容

背景

- ・高齢者の運転事故が増加しており、全国的に問題となっています。
- ・最寄りのバス停がわからない人、公共交通の利用方法がわからない人がいます。

内容

- ・高齢者等へ向けた安全運転講習会に合わせて、移動の選択肢として公共交通を認知してもらえるように公共交通の啓発活動を行います。



▲ 高齢者交通安全教室



▲ 交通安全イベント

期待される効果

- ・公共交通の認知の向上、利用促進に寄与します。

施策④-4 公共交通サポーター制度の創設

施策概要

公共交通に協賛する個人や法人・団体を募集し、公共交通のサポーターとして、利用促進・意識醸成に向けた取り組みを行います。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他
	○	○	○	

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	検討	実施				

取り組みの背景と内容

背景

- 公共交通の維持について、「公共交通の利用者が少ない場合は運行の廃止や運行形態を見直す」、「行政負担により公共交通を維持」とするといった意見が多く挙げられています。

内容

- 公共交通の安定的な運行や、公共交通への意識醸成を目的に、公共交通に協賛する個人や法人・団体を募集し、公共交通のサポーターとして、利用促進・意識醸成に向けた取り組みを行います。

【事例】公共交通サポーター制度（真岡市）

- 真岡市では、地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するために公共交通サポーター制度を設定し、住民等の個人や法人のサポーターが会員となっています。

公共交通サポーター制度とは？

地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するためにサポーターを募集いたします。

協賛金 個人会員 1口 5,000円(中学生以下3,000円)
法人会員 1口 10,000円

受付場所 真岡市役所 総合政策課

申請書 裏面の申込書に必要事項を記入し、郵送、持参、FAX等でお送りいただくか以下のURLから申し込んでください。
<https://logoform.jp/form/JZPV/12284>

協賛金納入 申込書の受付後、真岡市より納入通知書を送付します。

特典の交付

個人会員

- ① いちごタクシー回数券1組またはいちごバス回数券3組進呈
回数券は1組あたり11回分乗車できます。
回数券に利用期限はありません。
- ② いちごバスの通賃無料券(土日祝日限定)発行
1口につき3か月間使用できる
通賃無料券(土日祝日限定)を発行します。

法人会員

- ① 市HP、いちごタクシー及びいちごバス車内に協賛法人として掲載
市ホームページ、いちごタクシー及びいちごバスの車内に
法人名等を掲載します。
- ② いちごバス車内に広告の掲載
広告期間 1口につき3か月間
(1度に申込みできる広告期間は最長で12か月間までとします。)
- ③ 広告原稿 申込後、真岡市が指定する期日までに広告原稿を作成し、提出してください。
(印刷と掲出の作業は真岡市が行います。)
- ④ 広告規格 B3サイズ(縦364mm×横515mm)
その他 広告枠数が限られているため、申込み時点で広告の掲載をお受けできない場合があります。また、広告内容に不備がある場合には広告掲載ができないか、修正をお願いする場合があります。

【出典】真岡市 HP

期待される効果

- 公共交通の安定的な運行に寄与します。
- 住民の公共交通への意識醸成に寄与します。
- 子供や若い世代に興味を持ってもらうことで、将来の利用者の増加や公共交通の担い手確保に寄与します。

施策④-5 公共交通の担い手の確保

施策概要

公共交通の担い手である運転士や整備士等の確保にむけた PR 活動を実施します。

実施主体	行政	交通事業者	地域住民	その他		
	○	○				

実施時期	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
	検討	実施				

取り組みの背景と内容

背景

- 公共交通の担い手である運転士や整備士等の高齢化や人材不足が進んでいます。

内容

- 交通事業者と行政が連携し、公共交通の担い手である運転士や整備士等の確保にむけた PR 活動を実施します。

【事例】運転士の募集（滝沢市、岩手県バス協会）

- 滝沢市では、行政と交通事業者が連携して、運転士の募集ポスターの作成等の PR 活動を行っています。また、岩手県バス協会では、若手運転士確保に向け、工夫されたデザインのパンフレットを配布しています。



▲ 滝沢市が作成した運転士の募集ポスター



▲ 岩手県バス協会の運転士の募集パンフレット

期待される効果

- 公共交通の担い手の確保に寄与します。

9 章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標・目標値

目標の達成状況を確認し、より効率的かつ効果的な計画の実現を図るため、計画全体、各目標について、指標、目標値を設定します。

なお、目標値については、新型コロナウイルス感染拡大による影響が少ない令和元（2019）年度の現況値を基本とした水準（現状維持）を目指しますが、今後の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う社会影響や生活様式の変化などを考慮し、臨機応変に対応していく必要があります。

【総合評価指標】

指標	現況値	目標値
コミュニティバスの1便あたりの乗車人数	14.0 人/便 《R1 年度》	14.0 人/便 (現況維持)

指標	現況値	目標値
路線バスの1日の平均乗降人数	13,922 人/日 《R1 年度》	13,922 人/日 (現況維持)

⇒【出典】八幡市統計書

指標	現況値	目標値
コミュニティバスの収支率	25% 《R1 年度》	25% (現況維持)

指標	現況値	目標値
公共交通への公的資金投入額	50 百万円/年 《R2 年度》	50 百万円/年以内

※新型コロナウイルス感染症拡大の影響による交通事業者への支援や人件費・燃料費の高騰等を考慮し、本指標においては、令和2年度の実績値を目標値として採用。

【目標① 地域に合わせた公共交通の実現】

指標	現況値	目標値
山手幹線を通る系統の遅延時間	大幅な遅延が発生 (5 時間 30 分) 《R3.7.22 摂南植物園～山手》	10 分以内

⇒山手幹線の渋滞によるバスの遅延時間の最大値。

指標	目標値
住民主体型交通の取り組み支援回数	2 回/年

⇒橋本地区等の住民主体型交通の取り組みに対して、講習会開催や補助金など、支援を実施した回数。

【目標② 利用しやすい公共交通の実現】

指標	目標値
待合環境の修繕・整備箇所数	2 箇所/年

⇒バス停のベンチや屋根など待合環境の修繕または整備箇所数。

【目標③ 来訪者の移動を支える公共交通の実現】

指標	目標値
企業との意見交換会実施回数	2 回/年

指標	現況値	目標値
観光入込客数	219 万人/年 《H30 年》	261 万人/年 《R9 年》

⇒【出典】京都府観光入込客数調査報告書

目標値は第 5 次八幡市総合計画 前期基本計画を踏襲

(第 5 次八幡市総合計画 後期基本計画の策定に合わせて更新)

指標	目標値
観光周遊イベントの実施回数	2 回/年

【目標④ みんなで育む公共交通の実現】

指標	目標値
学校での公共交通教育の実施回数	2 回/年

指標	目標値
安全運転講習会の実施回数	2 回/年

⇒警察と連携して実施する安全運転講習会の実施回数

指標	現況値	目標値
コミュニティバス 1 日乗車券の販売枚数	2761 枚/年 《R1 年度》	2761 枚/年 (現状維持)

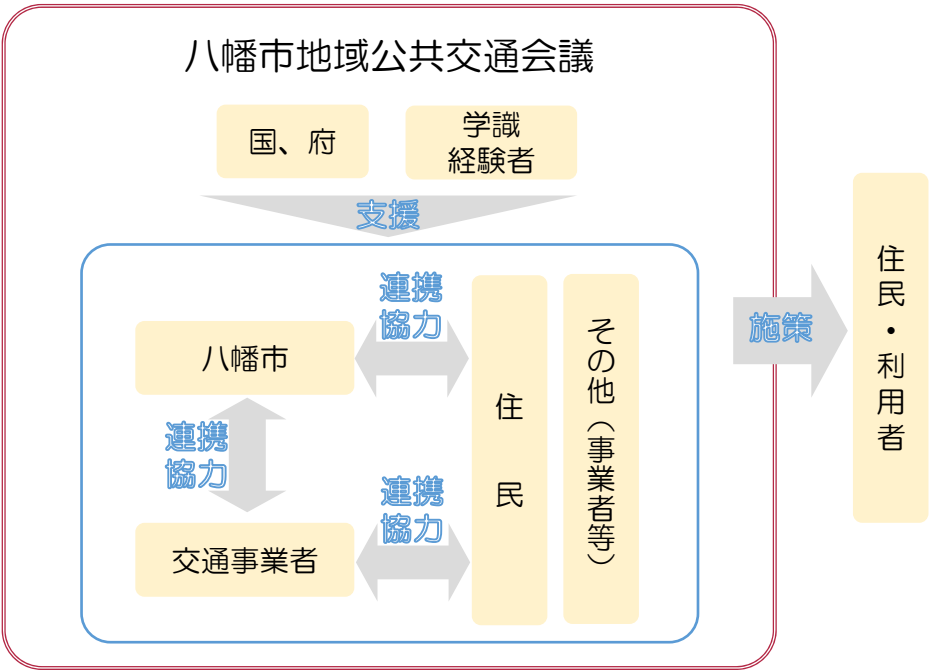
2.計画の推進体制

各関係者が連携・協力し、計画の策定(Plan)から、施策の実施(Do)、評価・検証(Check)、改善(Action)を繰り返すPDCA サイクルにより、進行管理を行うこととし、必要に応じて計画・施策の適切な見直しを行います。

PDCA サイクルは、計画策定後、毎年度「八幡市地域公共交通会議」で実施し、各施策の実施と進捗状況の検証・評価、国への報告、必要に応じた施策の見直しを行います。



▲ PDCA サイクル



▲ 推進体系

参考資料

1.八幡市地域公共交通会議 委員名簿

令和4年3月末時点

組 織	氏 名	役 職
学識経験者	井上 学（会長/議長）	立命館大学アート・リサーチセンター 客員協力研究員
	田中 晃代	近畿大学総合社会学部総合社会学科 教授
地方公共団体 （関係行政機関）	西村 紀寛（副会長）	八幡市副市長
	曾川 高円 金澤 重之	京都運輸支局首席運輸企画専門官
	松田 克也	山城広域振興局地域連携・振興部 企画・連 携推進課長
	吉川 佳一	八幡市理事（福祉・健康部局）
	藤田 範士	八幡市都市整備部長
関係する公共交通 事業者等	前田 勝	京阪電鉄(株)経営企画部長
	神原 孝夫	京阪バス(株)経営企画室課長
	藤岡 丈二	京阪バス労働組合 副執行委員長
	槻木 章	京都京阪バス(株)運輸部長
	上田 智之	一般社団法人 京都府タクシー協会 地域公共交通推進委員会 南部分科会員
関係する自家用有 償旅客運送者	岡本弥四郎	NPO 法人道しるべ 理事長
関係する道路管理 者	國年 滋行	京都国道事務所管理第二課長
	水谷 真	山城北土木事務所企画調整課長
関係する公安委員 会等	明尾 晋平	八幡警察署交通課長
高齢者や障がい者 を含む公共交通の 利用者	横田 高	市民公募委員
	下岸 由宜	市民公募委員
その他地方公共団 体が必要と認める 者	松本 伍男	八幡市社会福祉協議会会長
	小山 文明	八幡市老人クラブ 会長
	岸 伸行	八幡市観光協会事務局長
オブザーバー	田宮 正太	UR 都市機構 京奈エリア経営部団地マネー ジャー
	森 清太郎	枚方市 土木部 土木政策課長
	中下 泰宏	京田辺市 建設部計画交通課課長
	吉田 明浩	久御山町 事業建設部新市街地整備室室長
事務局	安部 賢一郎	八幡市都市整備部 管理・交通課長
	増永 浩子	同 課長補佐
	佐野 陽一	同 交通係長
	角谷 一美	同 係員

2.八幡市地域公共交通会議作業部会 委員名簿

令和4年3月末時点

組 織	氏 名		役 職
学識経験者	井上 学（部会長）		立命館大学アート・リサーチセンター 客員協力研究員
	野村 実		立命館大学衣笠研究機構 専門研究員
地方公共団体 （関係行政機関）	曾川 高円 金澤 重之		京都運輸支局首席運輸企画専門官
	吉川 佳一		八幡市理事（福祉・健康部局）
	藤田 範士		八幡市都市整備部長
	前田 勝		京阪電鉄(株)経営企画部長
関係する公共交通事業者等	神原 孝夫		京阪バス(株)経営企画室課長
	槻木 章		京都京阪バス(株)運輸部長
	上田 智之		一般社団法人 京都府タクシー協会 地域公共交通推進委員会 南部分科会員
高齢者や障がい者を含む公共交通の利用者	下岸 由宜		市民公募
その他地方公共団体が必要と認める者	岸 伸行 （北西 進太郎）		八幡市観光協会事務局長
	アドバイザー	高橋 愛典	近畿大学経営学部 教授
事務局	安部 賢一郎		八幡市都市整備部 管理・交通課長
	増永 浩子		同 課長補佐
	佐野 陽一		同 交通係長
	角谷 一美		同 係員

3.開催状況

開催日	概要
令和元年 11 月 15 日	八幡市地域公共交通会議の設置（任意協議会）
令和元年 11 月 15 日	第 1 回八幡市地域公共交通会議
令和 2 年 3 月	第 2 回八幡市地域公共交通会議（書面協議）
令和 2 年 8 月 4 日	第 3 回八幡市地域公共交通会議
令和 3 年 2 月	第 4 回八幡市地域公共交通会議（書面協議）
令和 3 年 4 月 1 日	八幡市地域公共交通会議の設置（法定協議会）
令和 3 年 7 月 29 日	第 1 回八幡市地域公共交通会議
令和 3 年 9 月 24 日	八幡市地域公共交通会議 第 1 回作業部会
令和 3 年 12 月 17 日	八幡市地域公共交通会議 第 2 回作業部会
令和 4 年 1 月 18 日	八幡市地域公共交通会議 第 3 回作業部会
令和 4 年 2 月 14 日	第 2 回八幡市地域公共交通会議

令和4年（2022年）3月策定
八幡市 都市整備部 管理・交通課
〒614-8501 京都府八幡市八幡園内 75 番地
電話 075-983-5144（直通）

