

計画の目的・位置づけ

【計画の目的】

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。

【計画の区域】

八幡市全域（飛び地含む）

【計画の期間】

令和4（2022）年度～令和9（2027）年度

現況・問題点

都市構造・人口動向

【橋本地区】最寄駅：橋本駅

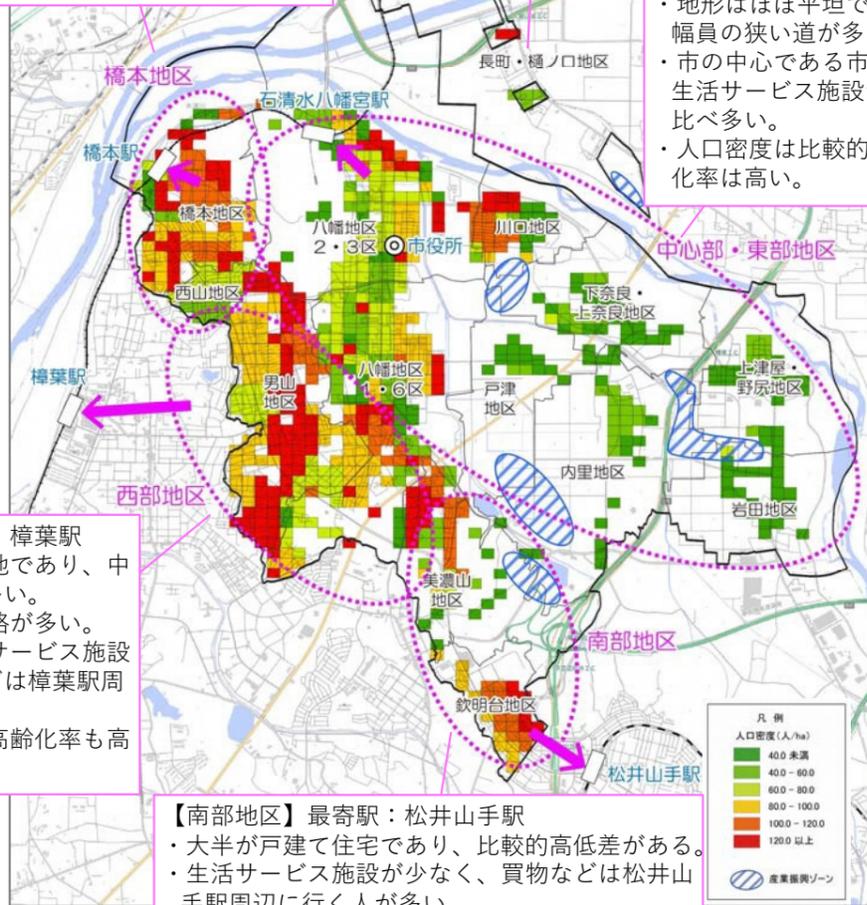
- ・戸建て住宅が多く、狭い道が多い。
- ・高低差があり、勾配のある道が多い。
- ・近年、橋本駅周辺に商業施設等の生活サービス施設や駅前広場の整備が進んでいる。
- ・人口密度は高く、高齢化率も高い。

【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る。

【中心部・東部地区】

- 最寄駅：石清水八幡宮駅
- ・中心部は市街地が形成されているが、その他の地区は大半が農地等空地である。
 - ・産業振興ゾーンが計画されており、将来的に就業者が増加すると考えられる。
 - ・地形はほぼ平坦で、市街地では幅員の狭い道が多い。
 - ・市の中心である市役所を含め、生活サービス施設が他の地区に比べ多い。
 - ・人口密度は比較的低いが、高齢化率が高い。



【西部地区】最寄駅：樟葉駅

- ・高低差がある住宅地であり、中高層集合住宅地も多い。
- ・市街地では広い道路が多い。
- ・男山団地内に生活サービス施設があるが、買物などは樟葉駅周辺に行く人が多い。
- ・人口密度は高く、高齢化率も高い。

【南部地区】最寄駅：松井山手駅

- ・大半が戸建て住宅であり、比較的高低差がある。
- ・生活サービス施設が少なく、買物などは松井山手駅周辺に行く人が多い。
- ・山手幹線沿道の大規模小売店舗により、終日交通渋滞が発生している。
- ・人口密度は比較的高く高齢化率は低いが、今後高齢化率が増加する。

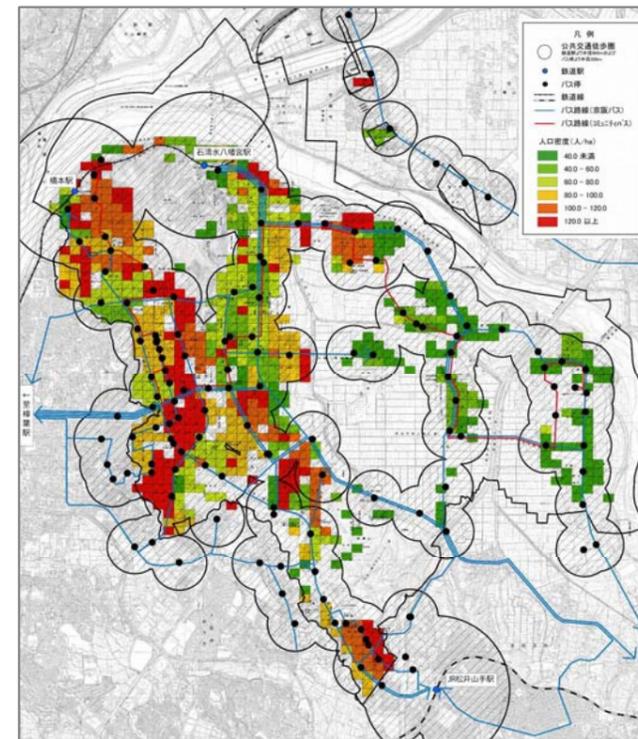
産業・観光

- 【産業】・東部地区に立地する企業は、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高い。
- ・産業振興ゾーンの整備に伴い、今後需要が高まる可能性が高い。
- 【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。

日常の移手段・公共交通利用環境

【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 【日常の買い物】自動車 【通院】自動車	【通勤・通学】鉄道、路線バス、自転車 【日常の買い物】送迎、自転車、徒歩、路線バス 【通院】送迎、路線バス、自転車、徒歩
移手段への不安・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、送迎してもらおう必要がない
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、各地域から鉄道駅を結ぶ交通手段として利用されている。
- ・コミュニティバスは、自動車を運転しない人を中心に、日常の移手段として利用されている。
- ・コロナ禍により公共交通の利用に影響が出ている。

【公共交通の利用環境】

- ・バス路線は、市内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ない。
- ・一方で、バス停を認識していても、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る。
- ・欽明台周辺の大規模小売店舗が原因の渋滞により、路線バスに大幅な遅延が発生している。
- ・南部地域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るが、市役所周辺の利用頻度は低い。

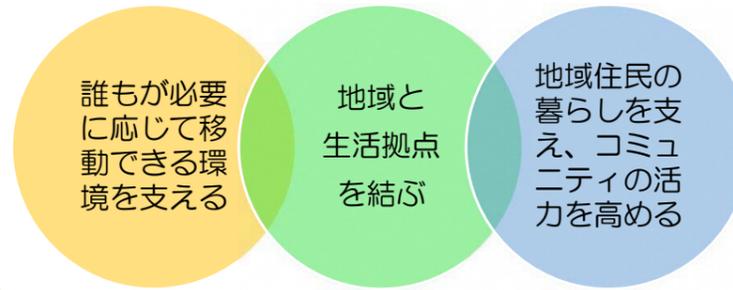
上位・関連計画

- 第5次八幡市総合計画
将来像：「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～」
- 八幡市都市計画マスタープラン
まちづくり目標：本市の特性を踏まえた「コンパクトシティ」の実現 など
- 八幡市立地適正化計画
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
- その他関連計画（八幡市市街地整備計画 等）

基本方針

【公共交通の役割】

特性を踏まえたコンパクトシティの実現



【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」

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。

現況・問題点

課題

課題① 地域特性に合わせた交通体系の形成

- ・都市機能が弱い地域からの他地域へのアクセス
- ・隣接市との連携（鉄道駅へのアクセス）
- ・橋本地区等勾配のある地域でのバス停までの移動支援
- ・男山地区や欽明台地区の集合住宅地等の人口集中地区での高齢化
- ・市内立地企業、産業振興ゾーンへの通勤需要への対応
- ・欽明台地区周辺の大規模小売店舗が原因の山手幹線渋滞による路線バス遅延への対応

課題② 公共交通利用環境の改善

- ・安心・安全な公共交通の利用に向けた利用環境の改善
- ・バス停のベンチや屋根等の待合環境の修繕・整備
- ・公共交通のわかりやすい情報発信

課題③ 他分野との連携

- ・観光振興に向けた公共交通からの支援
- ・UR都市機構や都市整備分野、福祉分野、教育分野等との連携強化

課題④ 公共交通の持続に向けた推進体制の構築

- ・公共交通の必要性に対する住民の意識醸成
- ・住民の公共交通への認識不足の解消
- ・公共交通の担い手の高齢化と人材不足への対応
- ・アフターコロナにおける事業者に対する行政支援の検討

※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

目標

※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。

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。

- 【指標】・山手幹線を通る系統の遅延時間《現況値》大幅な遅延が発生 ⇒ 《目標値》10分以内
- ・住民主体型交通の取り組み支援回数《目標値》2回/年

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。

- 【指標】・待合環境の修繕・整備箇所数《目標値》2箇所/年

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。

- 【指標】・企業との意見交換会《目標値》2回/年
- ・観光入込客数《現況値》219万人/年 ⇒ 《目標値》258万人/年
- ・観光周遊イベントの実施回数《目標値》2回/年

目標④ みんなで育む公共交通の実現

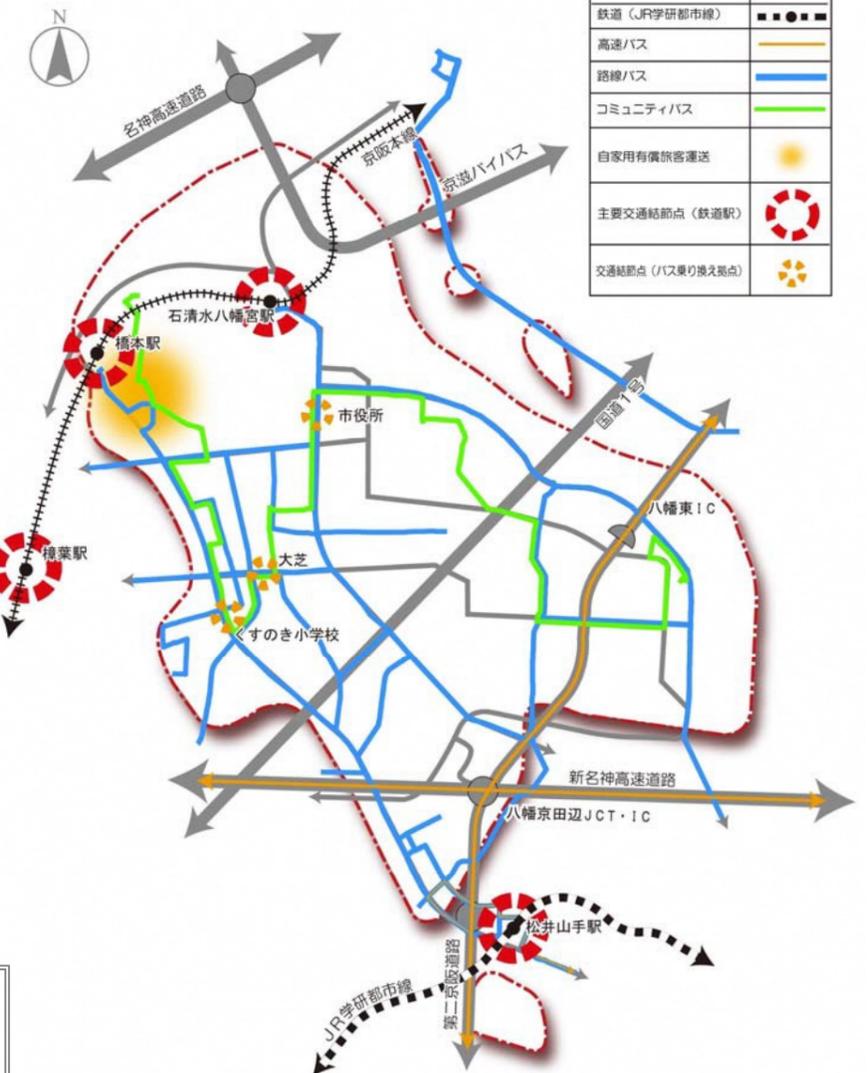
住民・行政・事業者が一体となり、取り組みを推進することで、持続可能な公共交通を目指します。また、公共交通の担い手の確保など、将来にわたり安定して維持できる体制づくりを目指します。

- 【指標】・学校での公共交通教育の実施回数《目標値》2回/年
- ・安全運転講習会の実施回数《目標値》4回/年
- ・コミュニティバス乗車券の販売枚数《現況値・目標値》2,761枚/年（現状維持）

【総合評価指標】

- ・コミュニティバスの1便あたりの乗車人数《現況値・目標値》14人/便（現状維持）
- ・路線バスの1日の平均乗降人数《現況値・目標値》13,922人/日（現状維持）
- ・コミュニティバスの収支率《現況値・目標値》25%（現状維持）
- ・公共交通への公的資金投入額《目標値》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、公的資金投入額においては、令和2年度の実績値を目標値として採用。）



▲ 将来ネットワークイメージ

目標達成のための施策

No	施策	概要	期間						実施主体				
			R4	R5	R6	R7	R8	R9	行政	交通事業者	地域住民	その他	
目標① 地域に合わせた公共交通の実現													
1-1	コミュニティバスのルート・ダイヤの再編検討、試行	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。	検討	実証実験	実証実験結果を踏まえた運行				○	○			
1-2	地域間移動に関する検討、機能の改善	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。	継続検討・実施							○	○	○	警察
1-3	住民主体型交通の実証実験等の取り組み支援	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。	継続実施							○		○	
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	「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。	整備に合わせて随時実施						○	○			
目標② 利用しやすい公共交通の実現													
2-1	交通結節点の強化	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。	工事検討			整備				○	○		
2-2	バス停・バス待合環境の整備	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。	随時実施							○	○		
2-3	MaaS活用の検討	MaaS活用に向けた勉強会を実施します。	随時実施							○	○		観光協会
目標③ 来訪者の移動を支える公共交通の実現													
3-1	企業との連携	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。	検討 意見交換		試行		実施			○	○		民間事業者
3-2	観光周遊イベントの実施	市内観光地を周遊するバスイベントを実施します。	継続実施							○	○		観光協会
目標④ みんなで育む公共交通の実現													
4-1	モビリティマネジメントの実施	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。	随時実施							○	○	○	教育機関
4-2	公共交通情報の発信	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。	検討	実施						○	○		観光協会
4-3	高齢者への安全運転講習と公共交通の啓発	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。	検討	実施						○			警察
4-4	公共交通サポーター制度の創設	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。	検討	実施						○	○	○	
4-5	公共交通の担い手の確保	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。	検討	実施						○	○		

目標達成のための施策（抜粋）

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

背景

- ・ コミュニティバスやわた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。

施策内容

- ・ コミュニティバスやわたの利用状況やニーズを踏まえ、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。



▲ コミュニティバスやわた（車両）

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）



▲ コミュニティバスやわた路線図

実証実験・検証

再編

施策2-2 バス停・バス待合環境の整備

背景

- ・ 市内にはベンチや屋根がないバス停があります。また、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。

施策内容

- ・ 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。



▲ 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

施策3-2 観光周遊イベントの実施

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にあります。

施策内容

- ・ 市内観光地を周遊するバスイベントを実施します。

事例 観光イベントと連携した送迎バス（八幡市）



▲ 周遊时空バス車両（宇治茶バス）

施策4-1 モビリティマネジメントの実施

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。

施策内容

- ・ 教育機関と連携した公共交通教育イベント等、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

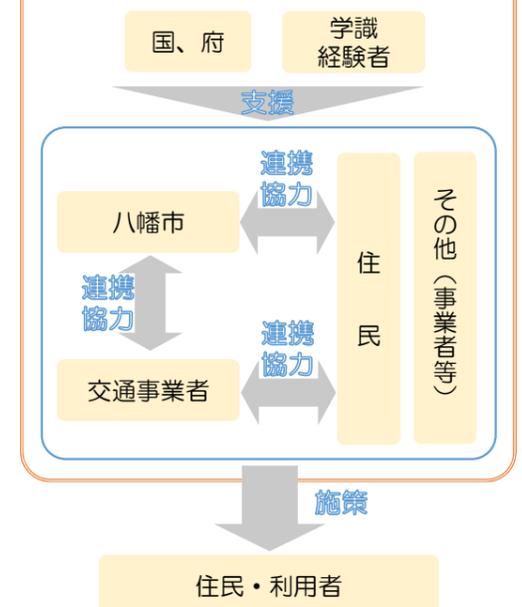
推進体制

各関係者が連携・協力し、計画の策定から、施策の実施、評価、改善を繰り返すPDCAサイクルにより、計画目標の達成を図ります。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

八幡市地域公共交通会議



▲ 推進体系