

京都府八幡市「地域連携サポートプラン」

提 案 書



令和7年11月

国土交通省

近畿運輸局

近畿運輸局京都運輸支局

人々が自由に移動できる環境は、生活を維持する上でも、豊かな暮らしを楽しむ上でも、大変重要です。そして、日々の生活に密着した移動は、自家用車・自転車などのほか、乗合バスやタクシー、鉄道などの地域公共交通により支えられています。

しかしながら、近年の類を見ない人口減少や高齢化、運転士不足の深刻化などにより、地域鉄道やバス路線の廃線や減便が生じ、全国各地で「交通空白」が生じています。コミュニティバスやデマンド交通といった自治体等が運営する地域交通サービスも担い手不足に陥っており、地域交通は、需要・供給の両面から危機的な状況にあります。これらの課題に対し、国土交通省では全国各地の「交通空白」解消に向けて様々な取組を行っています。

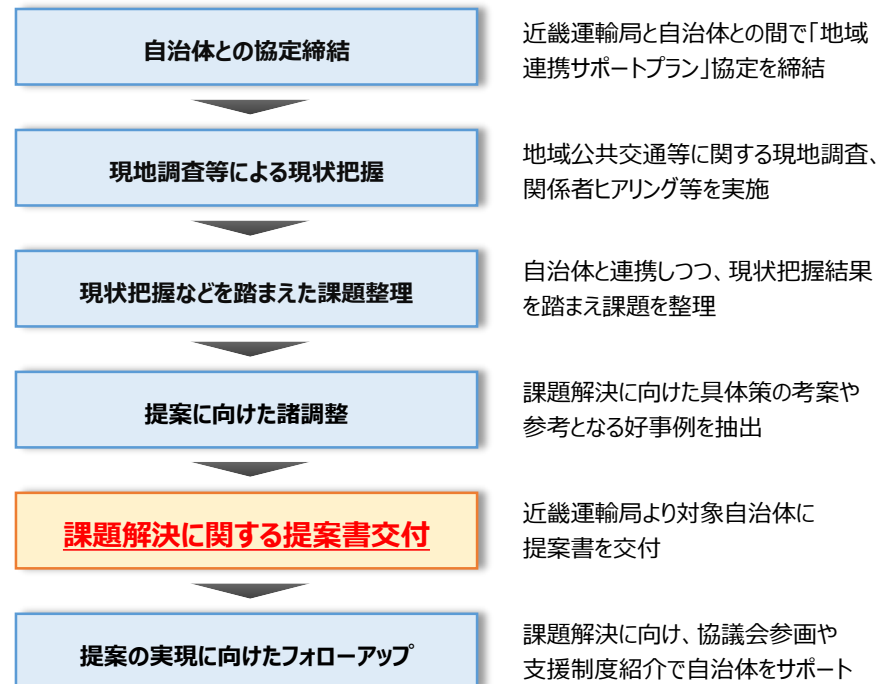
近畿運輸局でも、地方公共団体と一緒に地域公共交通に関する課題の解決を図る「地域連携サポートプラン」の取組を進めており、このたび、八幡市における課題解決の方向性を示した提案書を交付することとなりました。

地域公共交通の役割



地域公共交通を確保・維持することは、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり・観光振興・健康・福祉・教育・環境などの様々な分野で大きな効果をもたらします。

地域連携サポートプランの流れ



市の概要

面積 24.35km²
人口 68,199人（令和7年9月末時点）
世帯数 34,364世帯
高齢化率 32.1%（令和7年9月末時点）

昭和29年に八幡町、都々城村、有智郷村の3町村が合併し、昭和50年に人口が5万人を超え、八幡市が誕生した。その後も人口増加を続け、平成5年1月の76,467人をピークに平成22年までは横ばいに推移していたが平成27年以降は減少に転じている。

市域の北部地域には京阪本線の「石清水八幡宮駅」と「橋本駅」があり、京都市中心部まで約25分、大阪市中心部まで30分で結んでいる。



八幡市観光PRキャラクター
「タケちゃんノコちゃん」



まちづくりの計画等

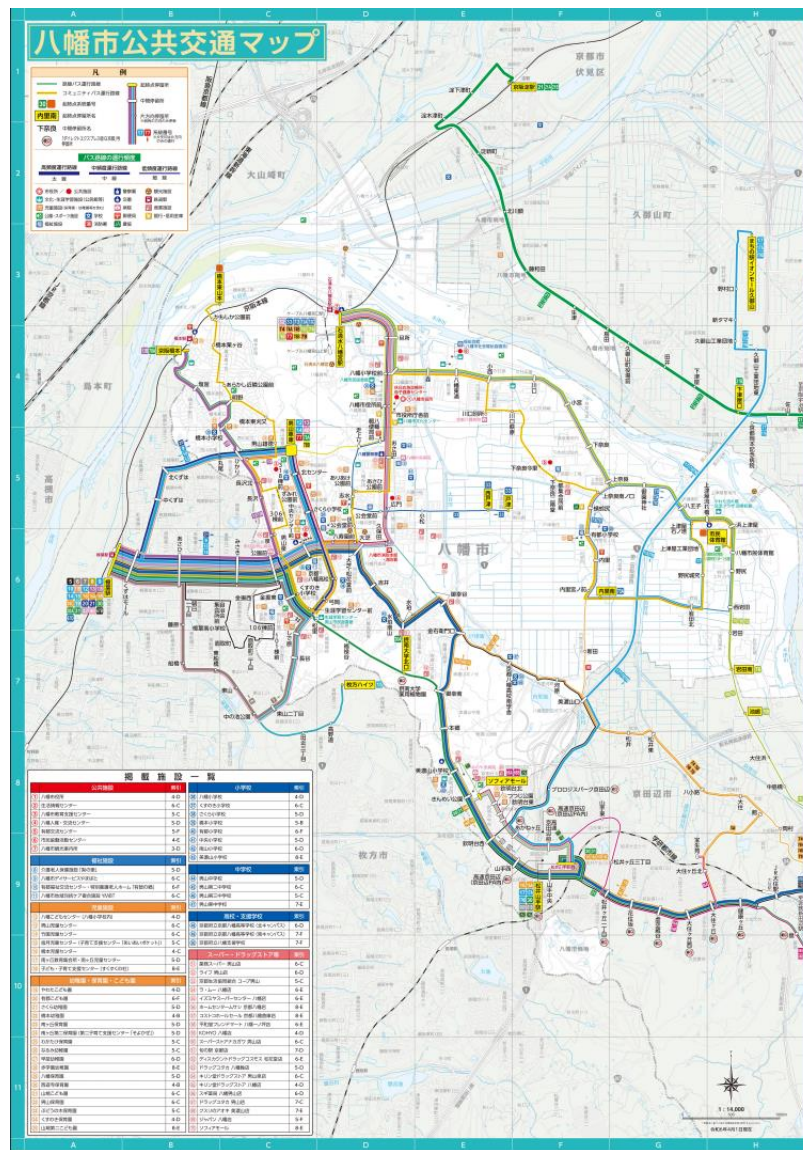
- 第5次八幡市総合計画後期基本計画（令和5年3月策定）
- 八幡市都市計画マスタープラン（平成31年3月改訂）
- 八幡市立地適正化計画（令和3年6月策定）
- 八幡市地域公共交通計画（令和4年3月策定）

交通に関する動き

平成17年2月	「コミュニティバスやわた」運行開始
平成20年10月～平成21年3月	南北路線バス試験運行
令和3年4月	八幡市地域公共交通会議設置
令和4年3月	八幡市地域公共交通計画策定
令和7年3月	路線バス「八幡志水線」廃止 乗合タクシー運行開始
令和7年5月	地域連携サポートプラン締結
令和7年10月	おでかけ号運行開始（令和8年1月末まで）

八幡市の交通の概要

- ◆鉄道
 - ・京阪本線
石清水八幡宮駅、橋本駅
樟葉駅（大阪府枚方市）
 - ・JR東西線・学研都市線
松井山手駅（京都府京田辺市）
- ◆路線バス
 - ・京阪バス株式会社（男山営業所）
 - ・京都京阪バス株式会社（本社及び八幡営業所）
- ◆タクシー（市内に営業所を有する）
 - ・京都第一交通株式会社
 - ・エムケイ株式会社
- ◆コミュニティバス
 - ・コミュニティバスやわた
（京都京阪バス株式会社が運行）
- ◆乗合タクシー（路線定期型）
路線バス「八幡志水線」の廃止に伴い
令和7年3月24日運行開始
- ◆おでかけ号（乗合タクシー（デマンド型））
令和7年10月1日から運行開始
（令和8年1月30日までの実証運行）
- ◆住民主体型交通
「NPO法人道しるべ」の取組
（自家用有償旅客運送）

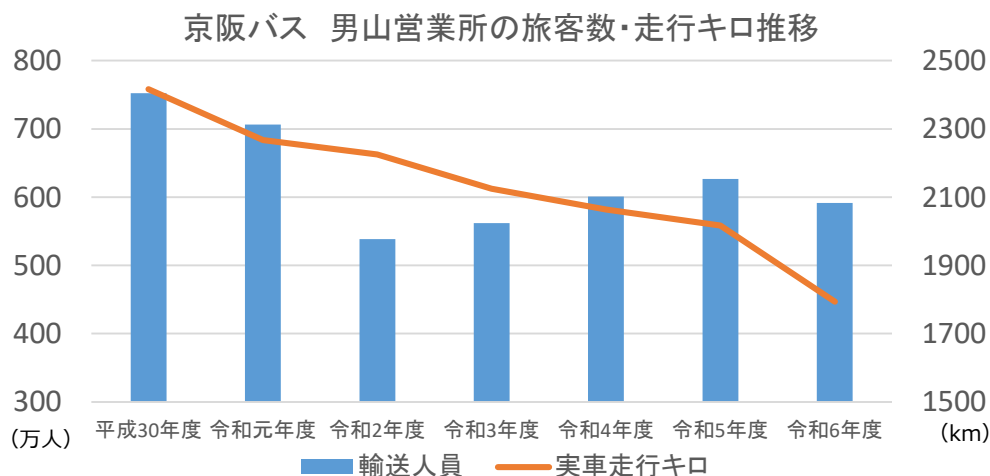


八幡市地域公共交通マップ

八幡市内における公共交通の現状など

- ◆人口減少による利用者の減少
- ◆令和2年度の新型コロナウイルス感染拡大に伴う急激な利用者の落ち込みから、コロナ前の水準まで回復していない
- ◆公共交通の担い手である運転士等の不足や高齢化が進行
- ◆路線バスの減便及び廃止
- ◆路線バスの廃止に伴い、代替交通として乗合タクシーを運行
- ◆コミュニティバスの利用者数格差（西部地域は利用が多く、東部地域は利用が少ない）
- ◆人件費、燃料価格の高騰に伴い、コミュニティバスの運行経費が増大し、市の財政負担額が増加

京阪バス 男山営業所の旅客数・走行キロ推移



・路線バスの減便・廃線に伴い走行キロは平成30年度以降右肩下がりになっている。

・輸送人員は令和2年度に新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく数を減らした。令和3年度以降は数が戻りつつあったが、令和元年度の水準までは戻っていない。減便・廃止の影響を受け、令和6年度には輸送人員も減少している。

課題

課題① 「コミュニティバスやわた」の維持・活性化

課題② 持続可能な公共交通の運営

課題③ 運転士などの担い手確保

課題④ 地域特性に合わせた交通体系の形成



提案

提案① 「コミュニティバスやわた」の再編

提案② 公共交通の適切な費用負担

提案③ 雇用の確保を含めた官民連携の強化

提案④ 地元資源を活用した交通

課題① 「コミュニティバスやわた」の維持・活性化

- 「コミュニティバスやわた」は、平成17年度に運行を開始し、高齢者等の車を運転しない方を中心に利用されている。利用者から「助かっている」との声も多く、地域の足として重要な役割を担っており、持続するためにも維持・活性化が不可欠である。
- 市内の西部地域から东部地域を一本の路線で結んでおり、市役所や病院などにアクセスしながら、路線バスを補完するように市内を循環して運行している。一方で、鉄道駅には接続しておらず、利便性を向上させる余地がある。
- 令和元年度までは利用が増加傾向にあったが、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく利用を減らした。令和3年度以降は利用状況が戻りつつある。
- 西部地域の利用は多いが、东部地域の利用が少ないなど、地域間で利用状況に高低がある。
- 土曜日は平日の約7割、日曜日は平日の約4割の利用者数となり、平日と比べ利用が少ない。



○コミュニティバスやわた路線図

コミュニティバスやわたの概要

運賃

均一運賃制 大人200円
小人100円
一日乗車券 300円

車両

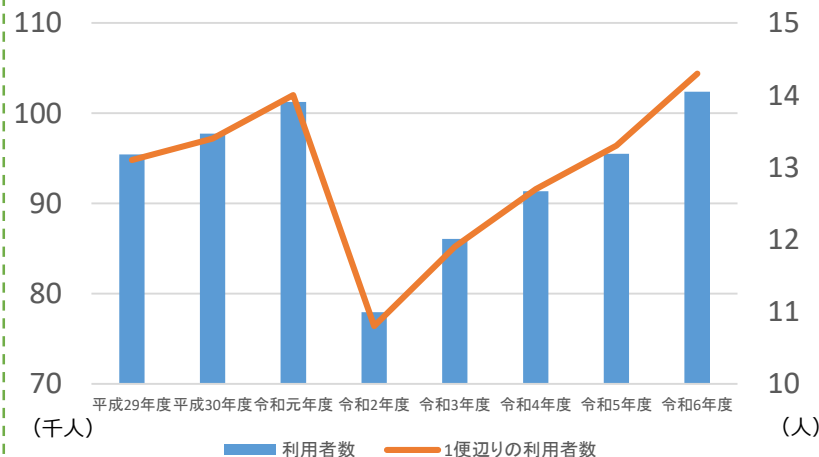
小型ノンステップバス 2台
29人乗り（座席10、立ち18、乗務員1）
脱着式スロープがあり、車椅子でも利用できる

運行ダイヤ

1時間に1便（午前7時台から午後5時台まで）



コミュニティバスやわたの利用状況について



※参照 八幡市地域公共交通計画

提案① コミュニティバスやわたの再編



提案① 「コミュニティバスやわた」の再編

地域の足を担う重要な「コミュニティバスやわた」を維持・活性化するためには、現在の利用状況を十分に踏まえた路線の再編を行う必要がある。

路線の再編について

- ・バス路線の再編に当たっては、乗降データの調査や地域住民からのヒアリングなどを行い、利用実態を把握する。
- ・1 路線あたりの営業キロが長く、運行にかかる負担が大きい。また、西部地域での利用は多いが、東部地域は利用が少ないなど、利用頻度に偏りがあることから、路線の分割や車両の小型化など、運行の効率化・最適化を検討する。
- ・路線の再編にあたっては、交通結節点となるバス停を整備するなど、地域の活性化にも寄与する方法を検討し、また、一般路線バスとの接続を調整して利便性の向上を図る。
- ・土休日の運行についても利用頻度に偏りがあることから、運行の見直しを検討する。
- ・利用者の増加を図るため、鉄道駅や住民の利用の多い施設に接続するなど、利用者のニーズに対応させる。
- ・利用状況を把握し、路線維持を図るため、再編後もデータ収集を継続する必要がある。

駅に接続し、利用者の増加を図る

長大な路線で西部地域、東部地域で利用状況が異なるため、路線の分割を検討する

利用の多い西部地域においては、さらに利用者の増加を図るため、スーパーなどの施設への接続を検討する

「コミュニティバスやわた」路線図



利用が少ない東部地域においては、車両の小型化を検討する

東西で間の移動需要に対応するために交通結節点を整備する必要がある

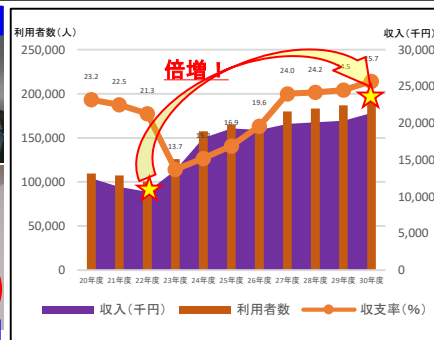
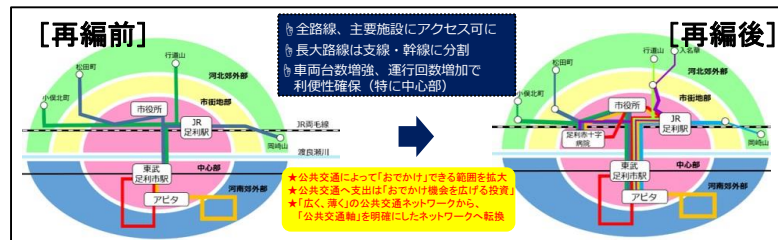
【参考】栃木県足利市

※バス路線網を大幅に見直し、利用者の大幅増

- 生活路線バス「あしバスあっシー」について、乗車できる範囲を拡大するべく路線、運行回数ダイヤを見直し
- 全路線を商業施設や病院、駅へアクセスできるようにし、長大な路線については需要を踏まえて系統を分割
- 商業施設や病院と連携して、バス待ち環境を整備、施設内の案内も工夫
- 住民アンケートや「お出かけ」スポットのヒアリングを通じて多様な住民の声を確認



- 利用者数は再編後9年連続で対前年比増加し、再編前と比べて倍増
- 収入や収支率についても大幅に改善



国土交通省HP: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000042.html

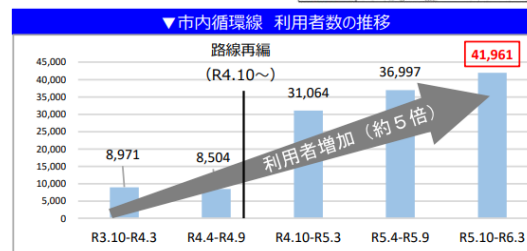
【参考】庄内交通株式会社・鶴岡市（山形県鶴岡市）

※多様な分野で連携・協働し、市内循環バス路線の再編

- 利用が低迷する市内循環線について、交通部局以外の部局（福祉・土木・商工観光部局）・バス沿線町内会が連携を図り、高齢者をメインターゲットとした運行ルートを検討
- 多様な関係者が路線再編に参画した結果、医療機関やスーパーなどの生活施設、高齢者の多い住宅地を通るなど、従来より利用しやすい運行ルートとなった
- 小型車両を導入することで、道が狭い住宅地にも運行が可能となった
- 地域内全戸へのチラシ配布や高齢者体操教室・町内会・学校等への訪問など、地域の隅々まで利用促進を実施



- 再編後に利用者数が大幅に増加した



国土交通省HP: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000042.html

課題② 持続可能な公共交通の運営

- ・人件費の上昇や燃料価格の高騰により公共交通にかかる経費が増加している。
- ・バス路線の廃止に伴う「交通空白」に対して自治体の関与が必要となり、代替となる交通サービスを導入する場合など、自治体としても新たな財政負担が生じている。

市内公共交通の運賃について

(路線バス)

- ・人件費や燃料価格の高騰に伴い、令和6年12月に運賃改定。
(初乗り230円→250円)

(コミバス)

- ・運賃は、運行開始時の平成17年から変わらず1乗車200円を維持(均一運賃)
- ・往復運賃より割安となる300円の1日乗車券あり

(乗合タクシー)

- ・定時定路線型、
デマンド型ともに
1乗車300円

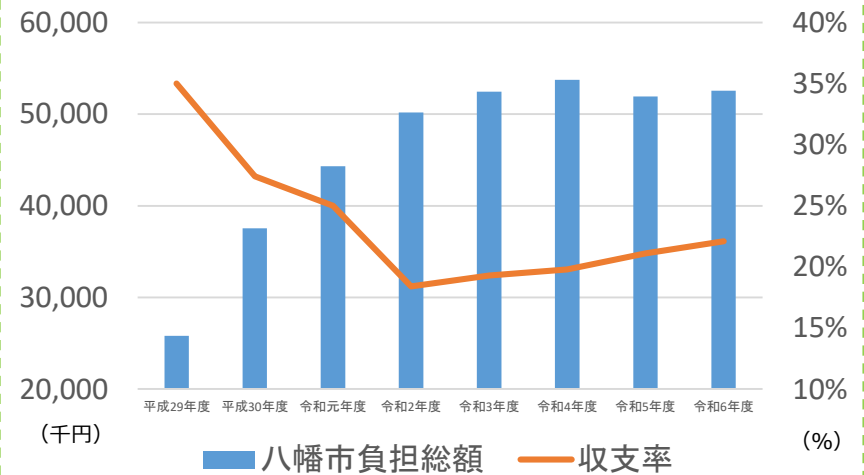


コミュニティバスやわた



乗合タクシー

コミュニティバスやわたへの財政負担と収支率



※参照 八幡市地域公共交通計画

提案② 公共交通の適切な費用負担



提案② 公共交通の適切な費用負担

公共交通を持続的に運営するには、適切な費用負担を検討する必要がある。
利用者負担と行政負担のバランスを取るため、関係者と十分に協議する。

利用者負担について

- ・現在のコミュニティバスやわたの運賃は、運行開始時の平成17年当時の運行経費を基に算出されており、現在の水準と比較して大幅に安価に設定されている。
- ・往復運賃より安価な1日乗車券の利用が多く収入増に結びついていない。



- ・コミュニティバスやわたの運行経費や、利用実態、利便性などを分析し、他の交通サービスとのバランスにも配慮した、適切な運賃水準について関係者間で協議する。
- ・乗合タクシーについても利用状況に応じて、適切な運賃水準で運営する必要がある。

関係者との協働

- ・バス車内における広告やバス車外でのラッピング、バス停のネーミングライツなどの、あらゆる資産を有効活用し、収入の増加を図る。
- ・市内の企業や団体に働きかけ、積極的な活用を促す。

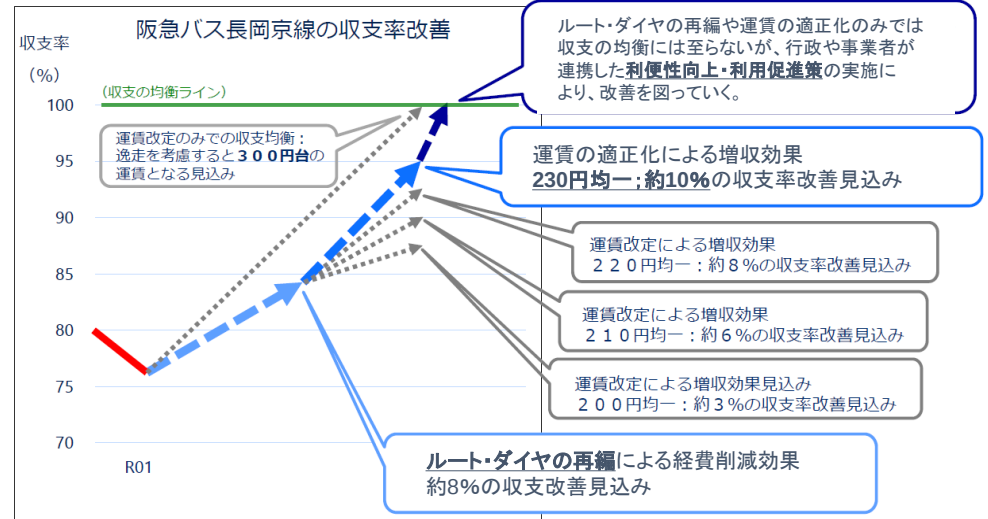
市の財政負担について

- ・土休日の運行を見直すことにより財政支出の削減を図る。
- ・公共交通は公益性が高く、健康・福祉・観光などに寄与する側面がある。利便性の高い公共交通を維持することは、自治体にもたらす効果も大きいいため、適切な財政負担を検討する必要がある。
- ・公共交通は福祉分野と密接に関係しているため、市の交通部門と福祉部門等で連携し、公共交通の維持・確保に取り組む必要がある。

【参考】京都府長岡京市

データに基づく一般路線バス運賃の適正化

- ・阪急バス長岡京線については、10年間で輸送人員が約25%減少し、令和元年度の経常収支は約1億円の赤字となった。
- ・長岡京市域について、ルート・ダイヤの再編による経費削減や、170円～の距離制認可運賃を230円均一の協議運賃とする運賃改定、今後さらなる利便性向上・利用促進を進めることを条件に、大幅な減便を回避することに成功した。
- ・運賃改定にあたっては、増収効果などのデータをもとに関係者間で協議を重ね、市民に共有・説明することで、理解を得ることができた。



長岡京市HP : <https://www.city.nagaokakyo.lg.jp/cmsfiles/contents/0000011/11990/siryou2.pdf>

【参考】埼玉県入間市

コミュニティバスネーミングライツ事業

- ・コミュニティバスの車両に企業等のマスコットキャラクター等の名称を命名する権利を売却し、市とネーミングライツの協定を締結する企業にマスコットキャラクター等の車体掲載権を付与する。
- ・収入をコミュニティバスの運行経費に充て、持続可能な運行を図る。
- ・ラッピングされたバスが、運行することで、企業にとっても良い広告となる。



入間ガス株式会社
「いるまるくん号」

入間市HP : <https://www.city.iruma.saitama.jp/soshiki/toshikekakuka/boshu/2769.html>

【参考】兵庫県加古川市

コミュニティバス停留所へのネーミングライツ

- ・地域に密着したコミュニティバスを目指し「カコバス」の停留所に名称をつけるお店や医院、会社など（ネーミングライツパートナー）を募集している。
- ・平日に停留所を通過する便数によってネーミングライツ料は変わる。
- ・ネーミングライツパートナーは停留所の副停名の命名権や車内における副停名アナウンス、音声広告等の権利を得ることができる。
- ・現在は7箇所で使用されている。

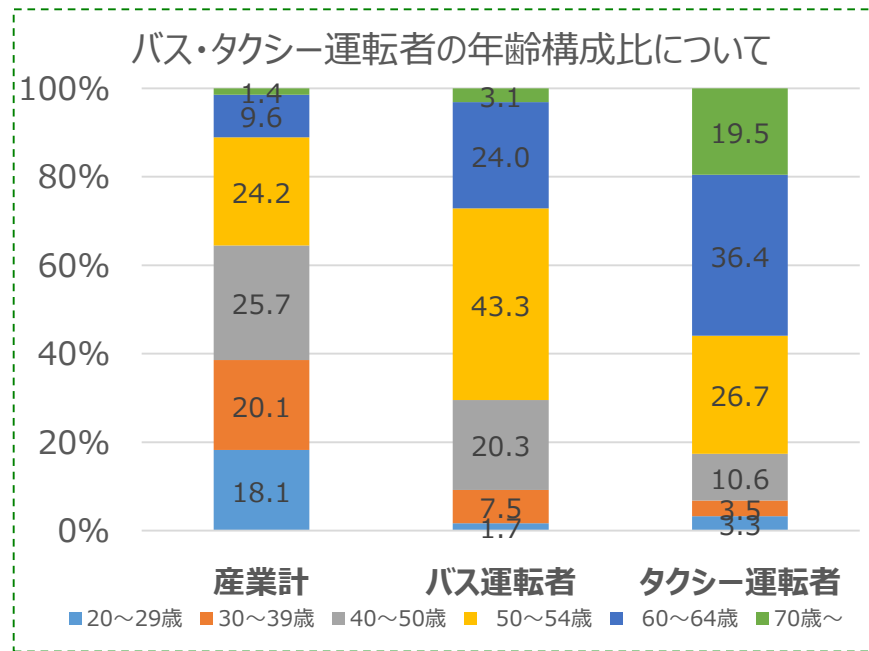
加古川市HP : https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasa/tosi_kekaku/tosikekakuka/kotsuseisaku/communitykoutuu/1435020892773.html

課題③ 運転士などの担い手確保

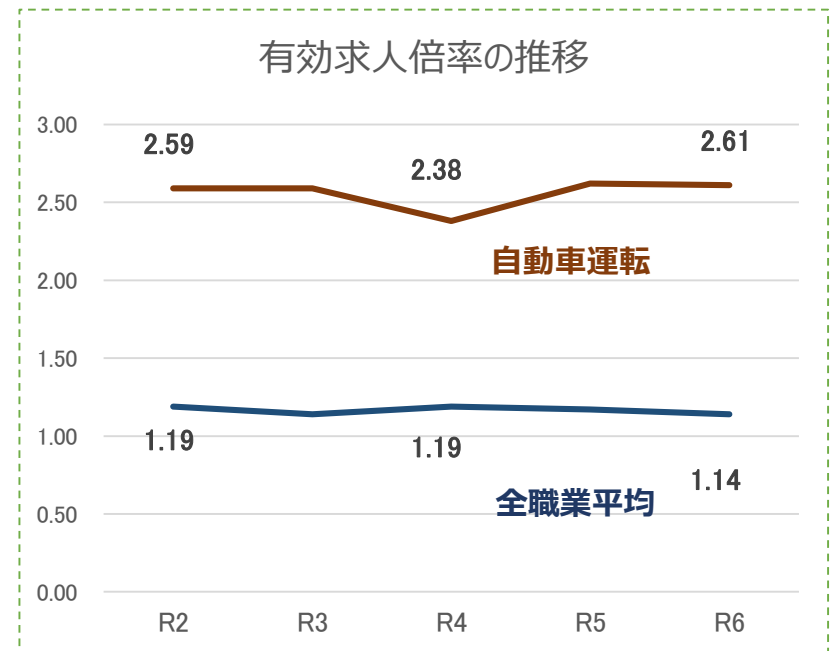
公共交通のサービスを持続させるためには、利用者を増やす取組に加えて、運転士を安定的に確保する必要があるが、人材が不足している。

また、バス運転士・タクシー運転士の平均年齢は全職業平均を大幅に上回っており、新たな担い手を確保しない限り、将来、事業を継続することが困難な状況に陥りかねない。

自動車運転の有効求人倍率は、全産業平均を大幅に上回っており、運転士を志望する者を増やすための取組が必要である。



バス・タクシー運転者の年齢構成比について（厚生労働省）



一般職業紹介状況（厚生労働省）

提案③ 雇用の確保を含めた官民連携の強化



提案③ 雇用の確保を含めた官民連携の強化

バス・タクシーの運転士は、地域に密着した仕事であり公共性が高いことから、交通事業者による運転士採用拡大のための取組を行政（交通・教育・労働等の担当）が積極的に支援する。また、今後の再編や地域公共交通計画の改定等、官民連携の強化を図る。

運転士採用拡大のための取組例

- ・交通事業者との連携（行政・交通事業者）
連携協定を締結し、行政と事業者それぞれの強みを生かし運転士等の確保に横断的に取り組む
- ・学生への働きかけ（交通事業者）
高校、専門学校、大学等への就職の働きかけ・情報発信
- ・職場体験の実施（交通事業者）
高校、専門学校、大学等と提携したインターンシップの実施
運転体験会・職場説明会の実施
- ・小・中学校等への啓蒙活動（行政・交通事業者）
出前講座やイベント（バスの乗り方教室など）における職業紹介の実施
- ・働きやすい職場作り（交通事業者）
勤務形態を多様化させ働き手に合わせた労働環境の提供
敷地内の保育所の設置 ハラスメント対策の実施
業務意欲に応じた給与制度
- ・女性向けの情報発信・設備の改善（交通事業者）
営業所等における男女別の休憩施設・更衣室・トイレの設置
女性を対象とした運転体験会・職場説明会の実施

運転士のイメージについて（参考）

運転士の志望を増やすための情報発信をするにあたっては、公共交通の重要性・職業の魅力を発信することが大切である。
また、実態と乖離した運転士への「負のイメージ」を払拭するため、労働環境等を正しく理解してもらうことが重要である。

イメージ	実際
休みが少ない 長時間労働	「拘束時間」「運転時間」「休憩時間」などが法律で規制されている。
運転が難しい	バックモニターや安全装置（ABSなど）が装備されており、昔に比べ安全性は格段に向上している。オートマ化も進んでいる。
定時運行の プレッシャー	道路事情等による遅延について、運転士が責任を負うことは無い。安全運転を最優先としている。

二種免許の取得について（参考）

バス・タクシー事業の運転士は、二種免許の取得が必要である。
令和4年5月13日より、特別な講習の修了を前提に「19歳以上・普通免許等保有1年以上」で二種免許を取得可能となった。
※原則は「21歳以上かつ普通免許等保有3年以上」

高等学校卒業者については、新卒採用時から二種免許を取得して運転士の業務を開始できるまでの間の業務をどのように整備・確保するかが課題となっている。

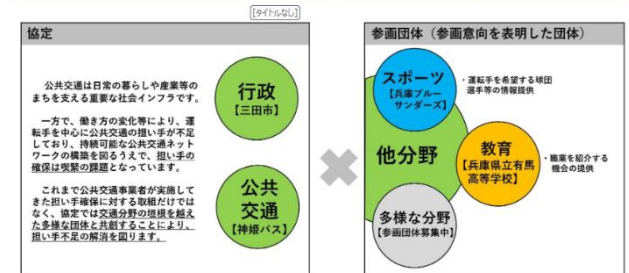
【参考】兵庫県三田市

公共交通の担い手確保に関する連携協定

- 三田市では「誰もが気軽に移動できるまち」を目指しているがバス運転士の担い手不足が大きな課題となっていた。
- 令和6年7月に三田市と神姫バス株式会社は、公共交通の担い手確保に関する連携協定を締結し、「担い手共創プロジェクト」を始動した。
- 多様な団体が参画するプラットフォームを構築を構築し、公共交通の枠を超えて課題に取り組む。
- 現在は兵庫ブルーサンダース（女性硬式野球及びソフトボールチーム）と兵庫県立有馬高等学校が参画しており、令和7年9月に第一号の運転士が誕生し、「三田市交通大使」に任命された。



公共交通の担い手確保に関する連携協定（担い手共創プロジェクト）

三田市HP : https://www.city.sanda.lg.jp/soshiki/35/gyomu/doro_kotsu/28126.html

【参考】愛知県岡崎市

外国人バス運転士の育成

- 岡崎市と名鉄バス間で、運転士不足について協議を重ねた結果外国人採用の可能性について検討が開始された。
- 令和6年4月に岡崎市と名鉄バス間で、外国人のバス運転士誕生に取り組む「岡崎モデル」を目指して協定を締結
- 名鉄バスが日本語学校とも協定を締結し、外国人運転士の免許取得をサポート
- 令和6年6月に外国人バス運転士の募集を開始し、令和7年8月に第一号の運転士が誕生した。

全国初!! 外国人運転士の誕生を目指し『岡崎モデル』の実現に向けた取組を始めます!

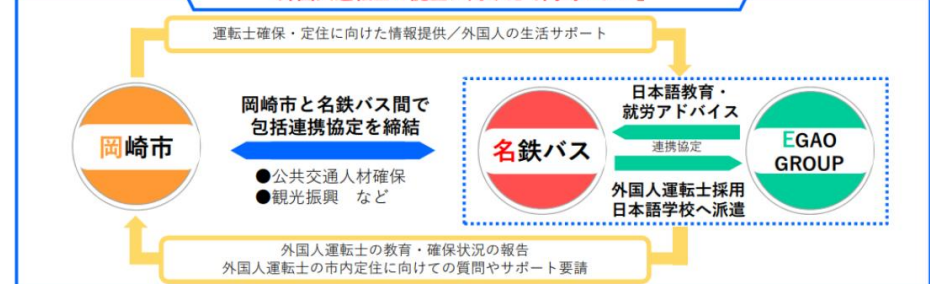
岡崎市と名鉄バス株式会社はこのたび包括連携協定を締結し、公共交通の確保・維持を見据えた人材確保を目的とし、外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築する『岡崎モデル』の実現に向けた取組をスタートいたします。

バス運転士の高齢化や
人手不足に伴い
公共交通の維持が困難に

運転士の特定技能制度への追加
方針を受け外国人運転士の
誕生に向けた仕組みづくりへ

「バス業界の2024年問題」も
あいまって
今後の人手不足に拍車

外国人運転士の誕生に向けた『岡崎モデル』

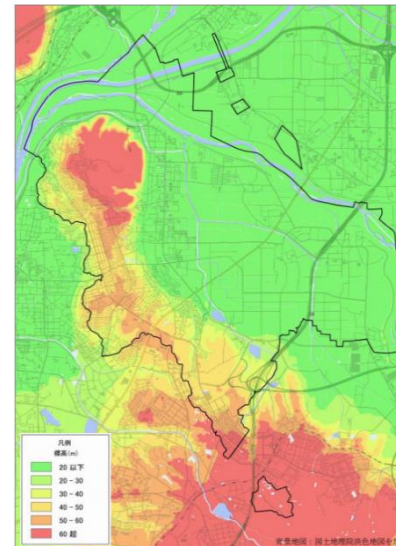
岡崎市HP : <https://www.city.okazaki.lg.jp/houdou/p040467.html>

課題④ 地域特性に合わせた交通体系の形成

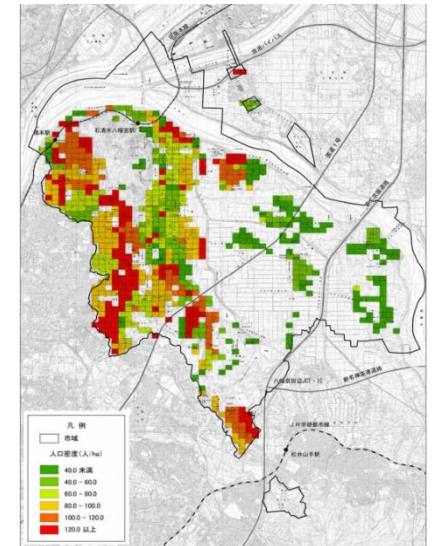
- ・市域の西部から南部にかけて丘陵地が広がっており、急勾配な坂道も多い。
- ・西部地域にはコミュニティバスが運行しているが、坂道も多く、高齢者等にとって利用が難しいバス停がある。
- ・また、狭隘な道もあり、バス車両での運行が困難な場所もある。
- ・市の東部地域の人口密度が低いエリアでは、路線バスやコミュニティバスが運行しているものの、利用者が少なく、本数も少ない。



橋本駅近くの様子



地勢図



平成27年 人口密度図

提案④ 地域資源を活用した交通



提案④ 地域資源を活用した交通

全ての地域において、持続可能な運送サービスを確保していくには、既存の公共交通の改善・充実を徹底するとともに、地域の輸送資源を総動員する取組も必要となる。新たな事業を導入するにあたっては補助金の活用も検討する。

自家用有償旅客運送について

- ・橋本地区では、地元住民が主体となり、助け合いによる移動サービス（自家用有償旅客運送）が実施されている。公共交通のサービス提供が難しい地域においては、橋本地区と同様に「住民主体の移動サービス」を提供することも必要になる。
- ・また、住民が主体となる自家用有償旅客運送の実施がスムーズにできるよう、運転者講習など実施にあたり必要な支援を検討する。
- ・高齢者などの移動支援が必要な方を対象とした輸送は、福祉サービスの視点も重要であるため、市の交通部門だけではなく、福祉部門や社会福祉協議会、介護事業者等と連携して対応することが望ましい。



○自家用車を用いた住民主体の運送サービス

病院送迎バスへの混乗

- ・市内、近隣市町で病院の送迎バスが運行されており、住民の多い団地を経由して病院へ輸送している。
- ・既存の路線バス、コミバスと調整の上で、住民の混乗ができれば利便性の向上、地域住民の足の確保につながる。

企業送迎バスへの混乗

- ・東部地区には工業団地があり、多くの企業の工場がある。企業の従業員たちは、樟葉駅や松井山手駅からの企業送迎バスで通勤している。
- ・市と企業が連携し、企業送迎バスに住民を混乗した輸送を検討することが望ましい。

【参考】山口県周南市

住民主導の公共交通

- 各地域内や生活施設が集積している地域への交通手段を確保するために市内の3地区で運行。
- 地域コミュニティが主導となり、様々な施策が行われている。
- 各地域のニーズに合わせた運行を行っており、運行方法も地域によって異なる。ドライバーは退職された方や地域の元ドライバーが主に運行を担う。農園が盛んな地域では、農閑期に農業従事者も運転を行っている。
- それぞれの地区で国や県から補助を受けており、運賃収入と補助以外の収入は市が支出している（国からの補助については「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用）。



実施エリア：大道理地区、八代地区、須金地区 ○ 中心地

国土交通省HP: https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

【参考】兵庫県西宮市

病院送迎バスからの路線バスへの転換

- 西宮回生病院は、公共交通のアクセス不便地域に立地しているため、病院が自主的に無料送迎バスを運行していたが、運転手確保の課題が出てきた。
- 自動車教習所の無料送迎バスを路線バスに代替えた実績のある交通事業者が、他地域の展開先として西宮市に提案し、病院側も同意した。
- 既存の路線バスのルートから病院へ乗り入れるために、停留所を設置。
- 運賃返金システムを導入することで、病院の利用者は従来通りに無料でバスを使う。
- 病院にとっては路線バスに代替できたことで送迎バスの持続性を保つことができ、交通事業者にとっては病院からの安定した収入が得られる。
- 令和6年度「共創モデル実証運行事業」を活用して事業が行われた。

〈取組前〉



〈取組後〉



バス車両



カーブミラー



来院者の運賃無料化処理のためのシステム

バス転回空間確保のための区画線

国土交通省HP: https://kotsu-kuhaku.jp/adopter_r5/kyousou/report/?case=kinki05

令和7年2月6日 八幡市との打ち合わせ・現地調査

令和7年5月30日 地域連携サポートプラン協定書締結式

令和7年6月16日 八幡市との打ち合わせ

令和7年7月16日 京阪バス株式会社との意見交換

令和7年7月22日 八幡市との打ち合わせ・現地調査

令和7年7月29日 京都京阪バス株式会社との意見交換

令和7年9月11日 八幡市との打ち合わせ・現地調査
京都京阪バス株式会社との意見交換

令和7年11月20日 地域連携サポートプラン提案書交付式



地域連携サポートプラン協定書締結式



八幡市現地調査