

第4章 京田辺市の公共交通が目指す方向性

1 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針

本市の特徴や抱える交通課題、目指す将来のまちの姿を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を次のように定め、戦略的に交通施策を進めます。

上位・関連計画における交通政策の方向

- ◇京田辺市都市計画マスターplan 2.0
(目標とする将来の都市像)
『緑豊かで健康な文化田園都市』
(将来の都市構造)
京田辺市型集約都市構造（クラスターイン
クラスター都市構造）
- ◇京田辺市立地適正化計画
(まちづくりの基本的な考え方)
拠点ごとの特性に応じた機能の充実・強化
を通じた市街地の更新と新たな魅力の創出
による「暮らし」の質を高めるまちづくり

京田辺市の地域公共交通の課題

- 課題1：誰もが移動に困らない
地域公共交通の確保
- 課題2：公共交通を維持する仕組みづくり
- 課題3：利用者数の回復・拡大
- 課題4：公共交通が選択される環境づくり

京田辺市の地域公共交通に求められる役割

↑
優先度
↓

①市民の生活を支える役割

・市民が通勤通学、買い物や通院などの移動において、確実に移動できる環境を提供します。

②まちづくりに寄与し、賑わいを創出する役割

・まちづくりと連携し、地域の活力創出を支援します。

③外出を促進し、ひいては健康増進に資する役割

・行きたいところに自由に行けることで、日常の外出機会を創出します。

④市内外の交流を促進する役割

・来街者を含めた全ての人の移動を支えます。

目指す姿（理念）

暮らしに必要な移動を支える持続可能な地域公共交通の実現

これまで本市では、既存の公共交通の維持に注力してきたところですが、社会情勢の急激な変化、バス事業者の経営環境の悪化や運転士不足といった本市を取り巻く環境の変化が著しくなっており、これまで通りの「バス路線の維持」が困難となっていました。

そのため、本計画では、これまでの方針からの転換を図り、市民生活を維持することに重きをおきながら策定することとしています。

目指す姿（理念）を達成するための基本方針

基本方針1 必要な移動を可能にする公共交通サービスの継続的な提供を目指す

移動制約者の日常生活に必要な移動手段として、可能な限り公共交通サービスの維持・確保を目指します。ドライバー不足に対応したバス運行の効率化や、交通事業者のドライバー確保、経営環境の改善に向けた取り組みを進めます。

基本方針2 既存の公共交通と新たな公共交通システムを組み合わせた地域公共交通体系の構築を目指す

既存の公共交通だけでは、将来的に市内の移動サービスの維持・確保が困難になることが想定されることから、新たな交通システムの導入も見据えながら、交通事業者と行政が一体となった取り組みを進めます。

基本方針3 実効性のある利用促進策の推進により、利用者数の増加を目指す

利用しやすい交通環境を整えることで利用を促進し、収益の向上を目指します。公共交通を快適に利用できることや、利用に迷わない環境づくりに努めます。

基本方針4 公共交通に対する意識の醸成を図り、みんなで支える地域公共交通の実現を目指す

公共交通をより身近なものに感じてもらい、利用に対するハードルを下げることで利用促進を図ります。バスに触れることができるイベントの実施や、乗り方教室など、こどもの頃から公共交通を身近なものとして認識してもらうことで、意識の変容を図ります。

2 京田辺市の将来の交通体系

2.1 将来の交通体系

本市の公共交通が目指す将来交通体系の姿は以下のとおりです。鉄道を広域幹線軸とし、市内の主要拠点や居住誘導区域をカバーする市内幹線軸として路線バスを位置付けます。それらをバス・タクシー・その他交通手段で補完し、市内の移動手段を確保します。

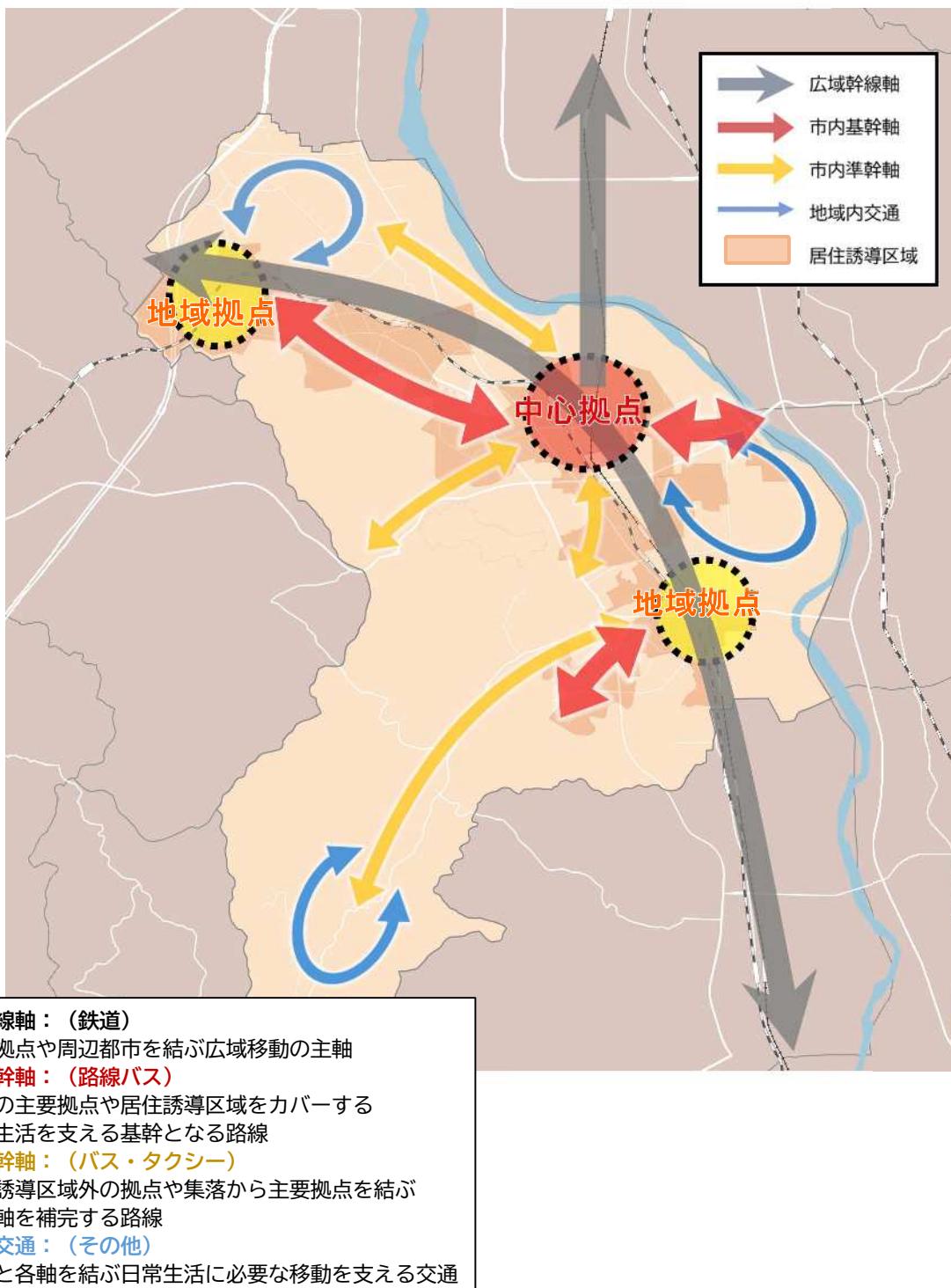


図 将来交通体系イメージ

2.2 京田辺市における将来の公共交通の考え方

本市では、“多くの利用が見込まれる”“居住誘導区域のサービスレベルを維持”に基づき、基幹路線として路線バスを維持します。その他のエリアについては、新たなモビリティも念頭に、多様なサービスにより移動手段を確保します。令和7年11月から実施しているAIオンデマンド交通については、路線バスの状況を見極めながら導入地域を検討します。

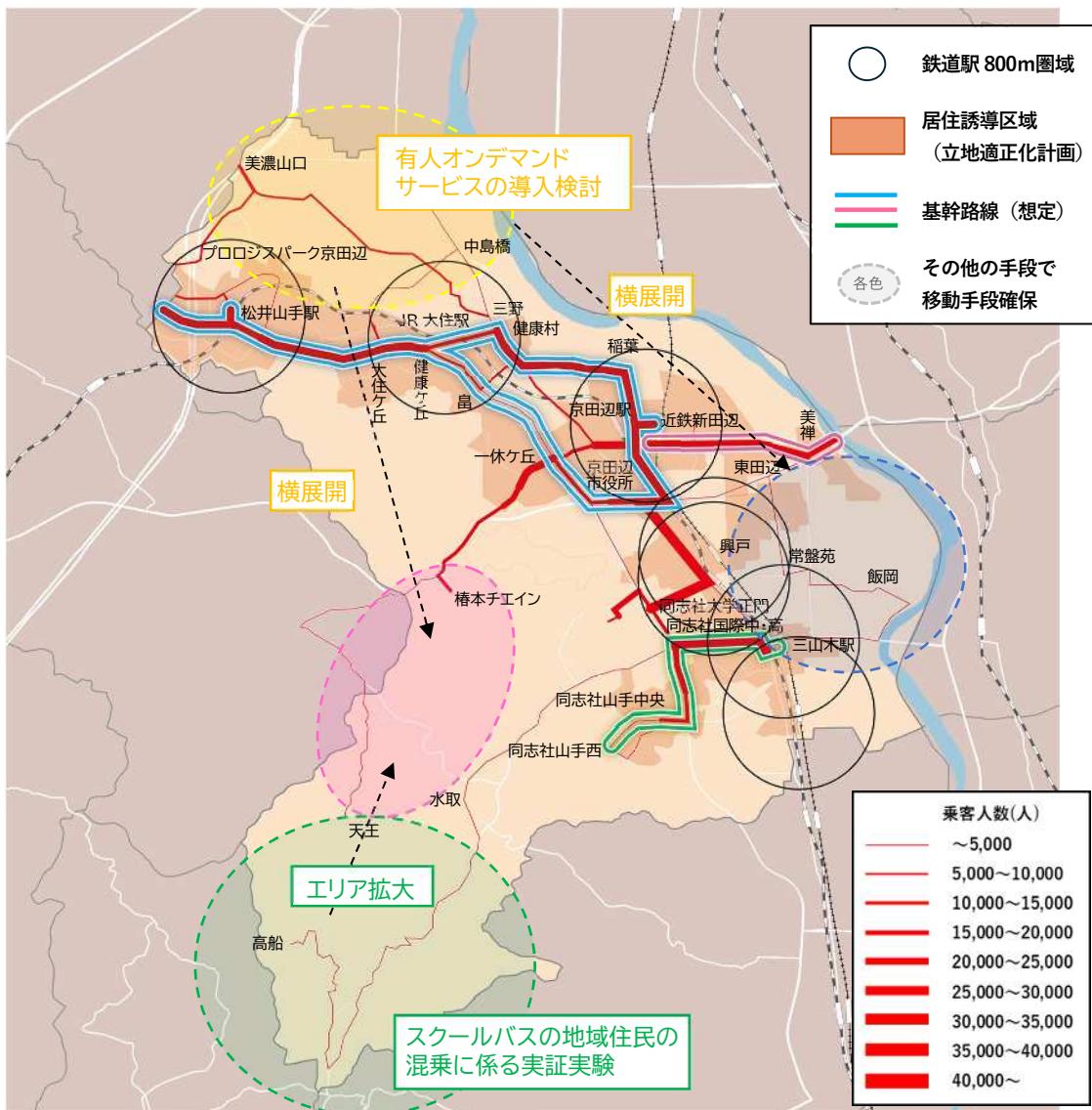


図 将來の公共交通の考え方

2.3 地域交通の位置づけと役割

本計画を策定する上で、市内の公共交通モードの位置づけと役割を整理しました。

表 地域交通の位置づけと役割

位置づけ	対象路線		役割・機能・考え方
広域幹線軸	JR 片町線 近鉄京都線		本市と周辺都市などを連絡する広域移動の主軸を担い、通勤・通学や日常生活、観光等の多様な移動を支える
市内基幹軸	京阪バス	<ul style="list-style-type: none">・松井山手駅-樟葉駅・(京田辺市役所) 松井山手駅-ソフィアモール・新田辺-樟葉駅・新田辺-松井山手駅	市内の主要拠点や居住誘導区域を主力とする市民生活を支える基幹となる路線
	京都京阪バス	<ul style="list-style-type: none">・近鉄新田辺-宇治田原町方面	
	奈良交通	<ul style="list-style-type: none">・三山木一同志社山手	
市内準幹軸	京阪バス	<ul style="list-style-type: none">・(京田辺市役所) 近鉄新田辺-石清水八幡宮駅・三野・池嶋-石清水八幡宮駅・近鉄新田辺-穂谷・長尾駅・新田辺-茂ヶ谷-天王・椿本チエイン-JR 京田辺	居住誘導区域外の拠点や集落から主要拠点を結ぶ市内基幹軸を補完する路線
	奈良交通	<ul style="list-style-type: none">・三山木駅-水取・高船・三山木駅-同志社山手-同志社大・新田辺駅-同志社大・東部循環 (三山木駅-新田辺駅)	
地域内交通		<ul style="list-style-type: none">・スクールバス・オンデマンド交通	集落と各軸を結ぶ日常生活に必要な移動を支える交通

第5章 目指す姿の実現のための施策

1 評価指標の設定

計画の達成状況を評価するための指標を以下の通り設定します。

表 評価指標

目標指標	現況値	目標値	評価方法
公共交通（バス）の利用者数	3,110千人 (2024年度)	現状維持	市内を通過する路線バスの利用者総数
公共交通カバー率	92%	現状維持	本市域における、鉄道駅800m圏 またはバス停から300m圏（フリー 乗降区間はその区間から300m圏）に おける人口カバー率
新たな地域公共交通サービス の取組件数	1件/年	1件/年	市内での自動運転やスクールバス等の 取組件数
路線バスの利用頻度	年50回	年53回 (5%増)	京田辺市統計書 (1日平均乗降客数×365日÷人口)
バスの待合環境の改善箇所数	1カ所	1カ所/年	バス停の上屋整備やベンチ設置等の 取組件数
モビリティ・マネジメント等の 実施数	1回	2回/年	駅前での街頭啓発や出前講座に加え、 小学校等も含めた多様な対象に実施 した回数
バス関連イベントの開催回数	1回	1回/年	バス無料の日やバスふれあい広場、 路線バスバックヤードツアーや等のバス に触れ合えるイベント回数

2 実施する施策

計画の基本方針や目指すべき地域公共交通の姿（理念）を実現するための具体的な施策として、以下の項目に取り組みます。

基本方針1 必要な移動を可能にする公共交通サービスの継続的な提供を目指す

移動制約者の日常生活に必要な移動手段として、可能な限り交通サービスの維持・確保を目指します。ドライバー不足に対応したバス運行の効率化や、交通事業者のドライバー確保、経営環境の改善に向けた取り組みを進めます。

- 施策)
1. 路線バスの効率的な運行（路線やダイヤの見直し）の検討
 2. 地域の資源を活用した輸送サービスの確保
 3. まちづくりの計画・プロジェクトとの連動
 4. 運転士の確保に関する取り組み
 5. 資金の確保に関する取り組み

など

基本方針2 既存の公共交通と新たな公共交通システムを組み合わせた地域公共交通体系の構築を目指す

既存の公共交通だけでは、将来的に市内の移動サービスの維持・確保が困難になることが想定されることから、新たな交通システムの導入も見据えながら、交通事業者と行政が一体となった取り組みを進めます。

- 施策)
6. 自動運転の検討
 7. 新しい交通サービスの検討
 8. MaaS の検討

など

基本方針3 実効性のある利用促進策の推進により、利用者数の増加を目指す

利用しやすい交通環境を整えることで利用を促進し、収益の向上を目指します。

- 施策)
9. 公共交通利用環境の改善
 10. 情報提供の充実
 11. 多様な運賃制度や決済システムの拡充
 12. 移動制約者への移動支援策の充実拡充

など

基本方針4 公共交通に対する意識の醸成を図り、みんなで支える地域公共交通の実現を目指す

公共交通をより身近なものに感じてもらい、利用に対するハードルを下げることで利用促進を図ります。バスに触れることができるイベントの実施や、乗り方教室など、こどもの頃から公共交通を身近なものとして認識してもらうことで、意識の変容を図ります。

- 施策)
13. モビリティ・マネジメントの推進
 14. 各種イベント等の実施
 15. 交通業界の PR 広報

など

基本方針1) 必要な外出を可能にする公共交通サービスの継続的な提供を目指す

施策1 路線バスの効率的な運行（路線やダイヤの見直し）の検討

市内移動の基本となる路線バスについて、極力サービス水準の維持に努めながらも、運転士不足、経営状況を踏まえ、新たなサービスとの連携のもと、路線のルート変更・縮小・廃止、ダイヤの調整（便数の増減、ニーズに合わせた時間調整）の検討を行います。

<取組>

1-1：不採算路線の効率化に関する検討（路線カルテの継続的な更新による基幹路線の設定）

1-2：工業団地、大学等需要が見込める路線のサービス向上に関する検討

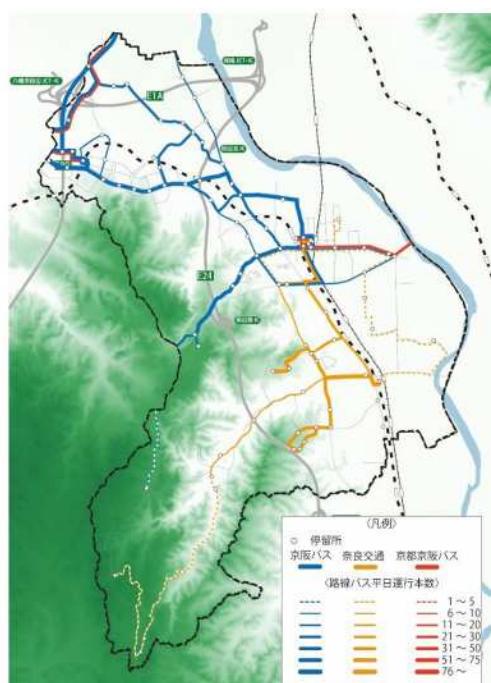
取組1-1：不採算路線の効率化に関する検討（路線カルテの継続的な更新による基幹路線の設定）

取組概要	路線カルテの継続的な更新等により、路線バスの運営状況を常に把握し、採算に問題がある路線の効率化について検討します。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

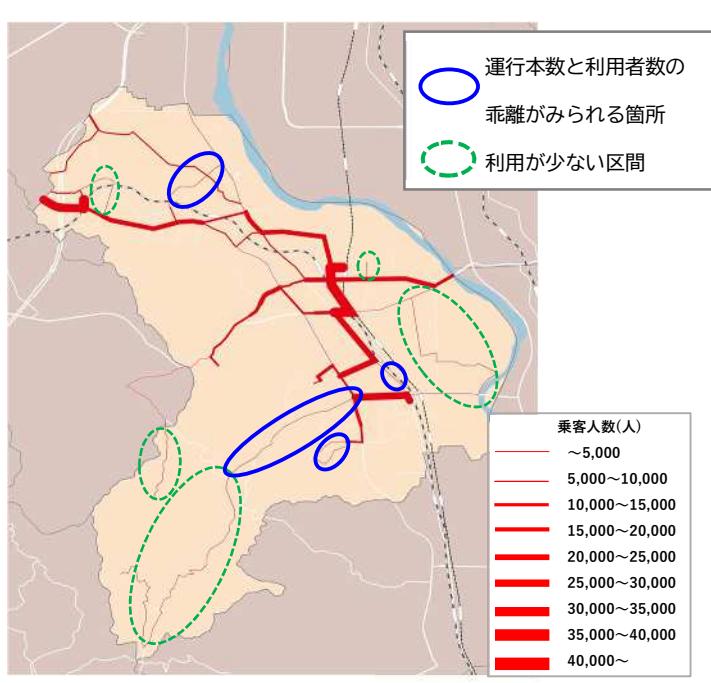
取組1-2：工業団地、大学等需要が見込める路線のサービス向上に関する検討

取組概要	バス運行本数や路線の利用状況を把握し、工業団地や大学等の需要が見込める路線について路線やダイヤの見直しを検討します。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

■バスの運行本数



■路線別の乗車人数 (ICカードデータ)



※R6.4~6 各社 ICデータ
資料:京田辺市

施策2 地域の資源を活用した輸送サービスの確保

小学校のスクールバスへ地域住民も乗車可能とする混乗により、路線バスとの接続も踏まえ、より利便性の高いバスネットワークの形成を図ります。

<取組>

2-1：普賢寺小学校のスクールバス混乗の継続（R6（2024年）～7年（2025年）度実証実験）

取組2-1：普賢寺小学校のスクールバス混乗の継続（R6（2024年）～7年（2025年）度実証実験）

取組概要	実証事業を踏まえ、地域の最適な移動手段について検討します。
実施主体	京田辺市、交通事業者、教育委員会
実施時期	令和8年度以降、これまでの検証を踏まえ検討

■普賢寺小学校スクールバスのルート



■普賢寺小学校のスクールバス

と路線バスの運行風景



Check! 普賢寺小学校スクールバス混乗実証実験（R6, 7）の内容と結果

実施内容

スクールバスに地域住民が混乗し、路線バスと接続することで、地域住民の移動手段を確保

- モード：スクールバスへの地域住民の混乗（道路運送法における許可又は登録を要しない運送）
- 予約方法：先着順※スクールバスを利用する児童・園児が優先
- 料金：無料
- 主要駅への路線バスは1日2往復4便であったが、スクールバスと路線バスの接続により5便の増便を可能とした
- 子供が安心・安全に利用できる様に、スクールバスの時間や便数を変更せず、路線バス側と時間変更の調整を行い、新たな費用負担の発生なしに増便が出来た
- 議会に対して、日頃から南部地域の公共交通の問題について提起をしておくことで、スムーズに実証実験の実施が出来た

概要

重要ポイント

工夫



効果の例

【延長】	（往路）10:03高船発 → 三山木駅 （復路）16:26三山木発 → 高船着
【実証後】	（往路）7:40高船発 → 8:00水取口（停着） （停地）8:16水取口（停着）→ 8:28三山木駅 （復路）11:28三山木駅発 → 11:40水取口（停着） （停地）11:45水取口（停着）→ 12:00高船着
帰りが遅く通院や買物に不便	
スクールバス混乗で早く帰宅できるように！	

運行実績・成果

- 運行期間：2025/1/14～2025/2/14（平日23日間）
- 利用者数：35名（115運行）
- 平均乗合人数：0.3人

支	入	0円
初期費用	14,786,200円（車両購入費、委託・外注費）	
ランニングコスト	506,000円（運行委託費）	
損益	▲15,292,200円	※市教育委員会が負担（共創・MaaS実証プロジェクトを活用）

- 23日間で35名の利用があり、1日1人の想定を上回った
- 移動の目的が日常生活における買い物や通院、遊びといったものが多く、移動手段がなく、抑制されていた外出機会を確保する効果があった
- 実証実験を通じて、児童の登下校への支障はなく、地域住民・児童達の受け止めも良好であった

施策3 まちづくりの計画・プロジェクトとの連動

地域の活力創造に向け、京田辺市のまちづくり計画や大型プロジェクト等と連携し、公共交通等による拠点間アクセスを確保します。

<取組（案）>

3-1：南田辺西地区など新たな開発計画に備える必要性

3-2：既存の工業団地（企業）の通勤手段の確保

取組3-1：南田辺西地区など新たな開発計画に備える必要性

取組概要	市内の新たな開発計画と連携して公共交通等によるアクセス手段の確保について検討します。
実施主体	京田辺市、交通事業者、工業団地立地企業
実施時期	令和8年度から

取組3-2：既存の工業団地（企業）の通勤手段の確保

取組概要	企業輸送を実施している企業の通勤手段の確保について検討します。
実施主体	京田辺市、交通事業者、工業団地立地企業
実施時期	令和8年度から

■南田辺西地区地区計画

概要：フードテック関連企業の集積拠点
地区面積：A地区（工業地域）約21.9ha
B地区（準工業地域）約22.7ha
C地区（準工業地域・小規模）約2.0ha

■位置図



■主な工業団地・プロジェクト

プロロジスパーク京田辺

概要：大型物流倉庫（マルチテナント型）
敷地面積：69,702 m²
延べ床面積：161,357 m²

出典：プロロジス HP

ロジスクエア京田辺

概要：大型物流倉庫（マルチテナント型）
敷地面積：66,254 m²
延べ床面積：155,878 m²

出典：（株）シーアールイー HP

施策4 運転士の確保に関する取り組み

多様な人材の確保、労働環境の改善等により、運転士の確保に努めます。

＜取組（案）＞

4-1：多様な人材確保に向けた積極的な人材募集

（積極的な広報、HP・SNS等を活用した人材募集）

4-2：消防職員の退職後再雇用

取組4-1：多様な人材確保に向けた積極的な人材募集

取組概要	運転士確保に向けた積極的な広報活動に努めます。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

取組4-2：消防職員の退職後再雇用

取組概要	定年を迎えた消防職員がバス運転士として雇用される仕組みづくりを検討します。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

■積極的な人材募集の例

＜バス運転士職業理解セミナー＞



資料：大阪府HP

■多様な人材の確保の例

＜女性バスドライバー：京都京阪バス＞



資料：京田辺市HP

＜女性専用の休憩室：奈良交通＞



資料：バスドライバーnavi

＜第二種運転免許学科試験への外国語の導入状況＞

20言語による運転免許学科試験の運用開始

運用開始日

令和6年6月28日（金曜日）

実施場所

- ・門真運転免許試験場
- ・光明池運転免許試験場

対象試験

小型特殊免許以外の第一種免許、第二種免許及び仮免許の学科試験

導入言語

- ・原付免許は、英語、中国語、ポルトガル語及びベトナム語
- ・原付免許以外は、英語、中国語、ポルトガル語、ベトナム語、スペイン語、韓国語、ロシア語、タイ語、タガログ語、インドネシア語、クメール語、ミャンマー語、モンゴル語、ウクライナ語、シンハラ語、ヒンディー語、ペルシヤ語、ネパール語、ウルドゥー語及びアラビア語

資料：大阪府警HP

施策5 資金の確保に関する取り組み

バス車両・バス停の広告媒体としての活用、関連企業等からの協力、幅広い支援の呼びかけ等により、資金確保に努めます。

<取組（案）>

5-1：ふるさと納税（企業版含む）・クラウドファンディングの活用に関する検討

取組5-1：ふるさと納税（企業版含む）・クラウドファンディングの活用に関する検討

取組概要	事業を継続して行えるよう、幅広い支援を呼びかけるクラウドファンディングの活用を検討します。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和8年度から

■京都市のふるさと納税（1日乗車券等）の例

京都市交通局ふるさと納税の返礼品について

ページ番号320707 | 2025年6月27日

■ 京都市交通局のふるさと納税の返礼品について

ふるさと納税の返礼品として、京都市バス・地下鉄等が乗車できる1日乗車券や市バス・地下鉄の商品及びオリジナルグッズなどを出品しております。

出品内容につきましては、以下の出品一覧をご参照ください。

返礼品・寄付額等の詳細は、「出品一覧」の各出品ページをご覧ください。

全国の京都市バス・地下鉄ファンの皆様からの、ふるさと納税寄付金を受け付けております。

~京都市の返礼品として購入される方へのお願い~

「寄付の使い道」には「まざびんち 京都の市バス・地下鉄を応援」を選択していただきますようお願いします。

▶ 出品一覧

▶ 地下鉄・バス1日券



京都市営地下鉄・バス全線、京都バス、京阪バス、西日本JRバス（各社とも一部路線を除く）が乗り放題。京都市内の観光地のほとんどはこれ1枚で回れます。

地下鉄とバスの組み合わせで移動時間も短縮できる便利でお得な乗車券です。

返礼品は2枚セット、3枚セット、4枚セットをそれぞれ選択できます。

観光地を結ぶ主な市バス路線を掲載したマップ「地下鉄・バスなび」もお付けします。

地下鉄・バス1日券の詳細はコチラ [\[外部リンク\]](#)

資料：京都市交通局 HP

■クラウドファンディングの例

神姫バスでは、2025年の中中国ハイウェイバス開業50周年に向けて、開業当時の初代エアロバス（現在の三菱ふそうトラック・バス株式会社製造）を復刻するプロジェクト（以下「本プロジェクト」）を展開予定ですが、本プロジェクト資金の調達方法として、神姫バスでは初めてとなるクラウドファンディングに挑戦します。



資料：神姫バス（株）HP

基本方針2) 既存の公共交通と新たな公共交通システムを組み合わせた地域公共交通体系の構築を目指す

施策6 自動運転の検討

本市において昨年度実証実験が行われた自動運転EVバスの本格導入に向けた検討を行い、運転士不足への対応、環境負荷の軽減を図ります。

<取組（案）>

6-1：自動運転EVバスの本格運行・路線拡張

取組6-1：自動運転EVバスの本格運行・路線拡張

取組概要	自動運転の実証実験を引き続き実施し、自動運転EVバスの本格導入に向けた検討を行います。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

■昨年度実施の自動運転EVバスの実証実験の概要




京都府


京田辺市

KYOTANARE CITY *運転でええやん！京田辺*

自動運転EVバス 試乗体験会

京田辺市内を
自動運転EVバスが走行します！

無料 ※事前予約制

試乗日程
2024年
12月14日(土)～15日(日)

運行ダイヤ

三山木駅	第一公園	西鴨居駅	西鴨居山手	同志社山手	三山木駅
9:45	9:52	9:58	10:00	10:10	
10:20	10:27	10:33	10:35	10:45	
11:00	11:07	11:13	11:15	11:25	
11:30	11:37	11:43	11:45	11:55	
13:10	13:17	13:23	13:25	13:35	
13:50	13:57	14:03	14:05	14:15	
14:25	14:32	14:38	14:40	14:50	
15:00	15:07	15:13	15:15	15:25	
15:50	15:57	16:03	16:05	16:15	
16:30	16:37	16:43	16:45	16:55	

対象

3歳以上の人。小学生以下は保護者の同伴が必要です。
妊婦の方は乗車できません。

資料：京都府 HP

車両名	minibus
中型バス	全長7.19m×車幅2.30m×高さ3.06m
座席定員	12名(運転者・保安員・添乗員除く)
SAE レベル	レベル2(運転者あり)
走行速度	35km/h 以下

参画団体	役割
京都府	事業全体の企画
京田辺市	フィールド調整
京都ビッグデータ活用プラットフォーム (一般社団法人京都スマートシティ推進 協議会)	事業全体の企画・各種方針決定
ソフトバンク株式会社	全体工程管理
アイサンテクノロジー株式会社	実証車両提供・実証運行計画・現地運 営支援
KPMG コンサルティング株式会社	事業性・社会受容性検証支援
奈良交通株式会社	遠隔監視員派遣
特定非営利活動法人 Welgee	保安員派遣

資料：アイサンテクノロジー（株）HP

施策7 新しい交通サービスの検討

路線バスの利便性が低い地域のサービスの補完、バス、タクシー運転士不足への対応のため、新しい交通サービスの導入について検討を行います。

<取組（案）>

- 7-1：オンデマンド交通の導入検討
- 7-2：自家用旅客有償運送の導入に関する検討
- 7-3：日本版ライドシェア導入に関する検討

取組7-1：オンデマンド交通の導入検討

取組概要	利用者の予約に応じて運行する乗り合い交通サービスの導入検討を行います。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

取組7-2：自家用旅客有償運送の導入に関する検討

取組概要	自治体やNPOが主体となり、地域住民がドライバーとして活躍する自家用旅客有償輸送の導入に関する検討を行います。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

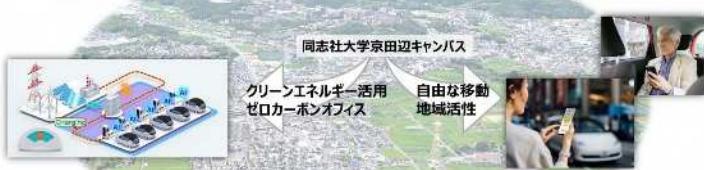
取組7-3：日本版ライドシェア導入に関する検討

取組概要	タクシー会社が運行管理・教育・整備を行い、タクシー会社に雇われた一般ドライバーが運転するライドシェアの導入に関する検討を行います。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

■オンデマンド交通導入に向けた動向

2024年7月12日、京田辺市・同志社大学・日産自動車株式会社の3者は、持続可能なまちづくりに向け電気自動車(EV)を活用したカーボンゼロシティとモビリティサービスを推進していく「3者連携協定」を締結しました。その中で、オンデマンド交通及び将来的な自動運転の実装を含め、地域のモビリティ課題解決に向けた地域交通の在り方を共同検討することとしています。

エネルギー・マネージメント・モビリティサービス基盤



「ゼロカーボンシティ」の実現、ゼロ・エミッション社会の先にある美しい自然環境の保全、クリーンで住みやすい持続可能な街へ



協定書調印式の様子。左から同志社大学学長 小原 克博、日産自動車株式会社社長兼 CEO 内田 誠（当時）、京田辺市市長 上村 崇

施策8 MaaS の検討

観光周遊の支援、安全・安心・利便性の高い生活の確保のため、MaaS の導入について検討を行います。

<取組（案）>

8-1：MaaS の導入に関する検討

取組 8-1：MaaS の導入に関する検討

取組概要	観光周遊を支援するため、様々な交通手段や関連サービスを組み合わせた交通体系の構築を検討します。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和 8 年度から

■観光客の分散を目的とした MaaS の例

京阪ホールディングス株式会社、京都市、京都市観光協会、東日本旅客鉄道株式会社京都の奥座敷と呼ばれる大原・八瀬、鞍馬・貴船などの洛北エリアにて、Web 型 MaaS 「奥京都 MaaS」の実証実験を行った (R2.10～R3.1)

本実証実験の目的は、①京都市内中心部の混雑緩和、②地域観光消費額の増大と分散化、③朝観光・夜観光の促進による観光時間帯の分散化



基本方針3）実効性のある利用促進策の推進により、利用者数の増加を目指す

施策9 公共交通利用環境の改善

バス利用者、バス事業者からの要望も多い、バス停の待合環境の整備を進めます。

＜取組（案）＞

9-1：バス停の待合環境の整備

取組9-1：バス停の待合環境の整備

取組概要	バス停待合環境の改善に向け、ふるさと納税による寄付金の活用やモデル・バス停留所施設設置事業による整備を進めます。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和8年度から

■ふるさと納税による寄付収入を活用したバス停上屋の整備例

ふるさと納税による寄付収入を活用し、多機能バス停を設置。



資料：久御山町 HP

■モデル・バス停留所施設設置事業によるバス停の整備例

モデル・バス停留所施設設置事業とは、一般財団法人日本宝くじ協会からの助成を受けて、一般社団法人公営交通事業協会が実施している事業で、バス停留所の上屋、ベンチ、ソーラー照明付き標識などを整備するもの



資料：高槻市 HP

施策10 情報提供の充実

現在の公共交通マップの更新（随時）や主要駅における公共交通総合案内板の設置など、公共交通に関する情報提供の充実に努めます。

<取組（案）>

10-1：京田辺市公共交通マップの更新

10-2：総合案内板の整備に関する検討

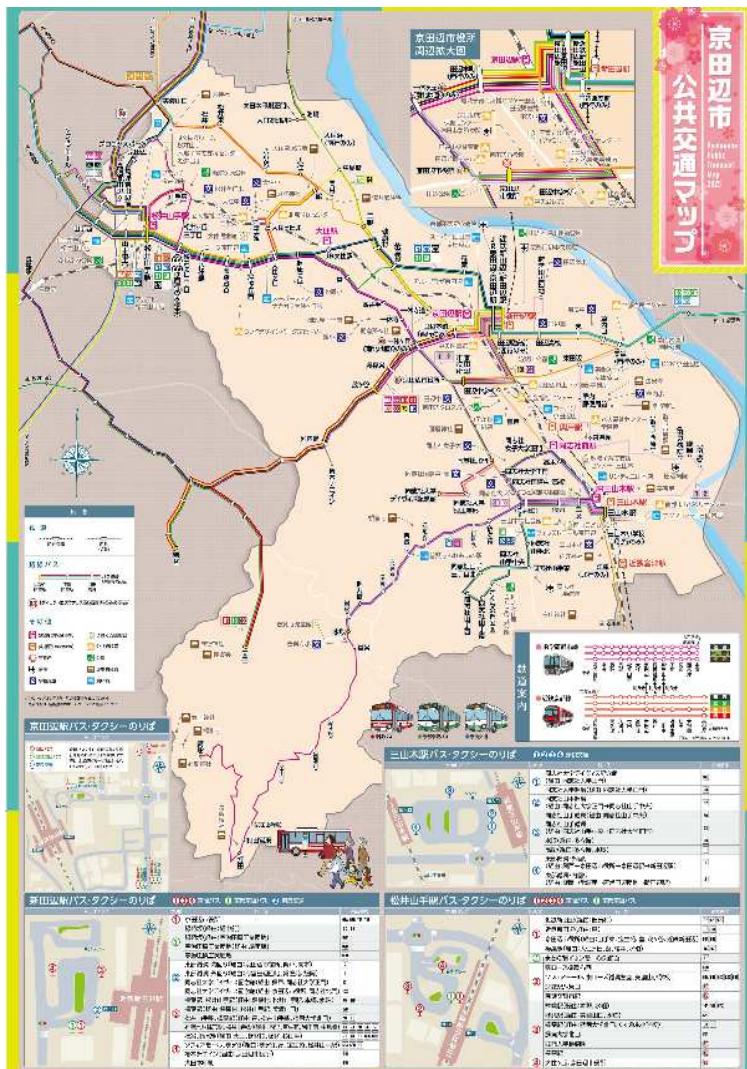
取組10-1：京田辺市公共交通マップの更新

取組概要	作成した公共交通マップの更新を実施します。
実施主体	京田辺市
実施時期	路線変更などがあった際

取組10-2：総合案内板の整備に関する検討

取組概要	主要駅等において、総合案内板の整備検討を行います。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和8年度から

■京田辺市公共交通マップ



施策11 多様な運賃制度や決済システムの拡充

事業者との連携のもと、利用手段の拡充、新たな運賃サービスの提供等運賃制度の多様化を推進します。

＜取組（案）＞

11-1：多様で柔軟な運賃制度の拡充

取組11-1：多様で柔軟な運賃制度の拡充

取組概要	バス定期券のアプリ化やポイントサービス等、運賃制度の多様化を推進します。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

■アプリ等を活用した決済システムの導入

＜スマートフォンアプリでのバス定期券の例＞



資料：東急バス HP

■京阪バス・京都京阪バスが実施しているポイントサービス

京阪バス、京都京阪バスでは、ICOCAを活用した「ポイントサービス」が実施されており、京阪バスでは大阪・京都・滋賀エアリアの路線バスが1日乗り放題になる「京阪バス IC1dayチケット」も発売されています。

ポイントサービス ICOCAのみのサービスです

2021年6月1日よりポイントサービスの還元率を変更しました

ポイントサービスとは？

運賃の5%分ポイント還元 自動的にポイント精算

ポイントサービスとはICOCAで京都京阪バス、京阪バス、京阪京都交通、江若交通でバスをご利用いただくと、運賃の5%分をポイントとして付与するサービスです。

ポイントは翌日以降に付与され、運賃以上のポイントがたまれば、車載機が自動的にポイントで精算します。

ポイントがたまる時 例えば230円の運賃ご利用で…

カード残額から230円を引き去り $230円 \times 5\% = 11.5$ ポイント付与

バス停A ----- 230円 ----- バス停B

残ポイントが運賃より少ない場合はカード残額から引き去り
カード残高引去額の5%をポイント付与

カード残額1,500円 → $[1,500円 - 230円] \times 5\% = 1,270円 + 11.5$ ポイント

ポイントを使う時 例えば250ポイントあれば…

残250ポイントから運賃230円を自動で精算

バス停A ----- 230円 ----- バス停B

残ポイントが運賃より多い場合 自動的にポイント精算
カード残高は減額なし

残250ポイント → $[250 - 230 \times 5\%] = 20$ ポイント

資料：京田辺市 HP

施策12 移動制約者への移動支援策の拡充

各種交通政策が移動制約者に対する移動支援につながるが、中高生や高齢者の移動に着目した公共交通の運賃面での支援についても行います。

<取組（案）>

12-1：学生に対する通学定期代の補助

12-2：高齢者のバス運賃補助に関する検討

12-3：高齢者のタクシー運賃の補助に関する検討

取組12-1：学生に対する通学定期代の補助

取組概要	公共交通を利用する学生の負担軽減のため、通学定期代の補助に関する検討を行います。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和8年度から

取組12-2：高齢者のバス運賃補助に関する検討

取組概要	高齢者のバス利用に対する負担軽減のため、運賃補助に関する検討を行います。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和9年度から

取組12-3：高齢者のタクシー運賃の補助に関する検討

取組概要	高齢者のタクシー利用に対する負担軽減のため、運賃補助に関する検討を行います。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和10年度から

■高校生等の通学定期代補助制度の例

自治体	制度名	対象者	補助内容
神戸市	高校生通学定期券の補助	市内在住の16～20歳の高校生等	市内高校：全額補助（全国初） 市外高校：半額補助 ※新幹線、特急は対象外
妙高市（新潟県）	高校生通学定期券購入費補助	市内在住の高校生の保護者	月額定期代1万円超過分の半額補助 ※上限2万円 ※新幹線、特急、高速バスも対象
加美町（宮城県）	高校生等通学定期券購入費補助	町内在住の中学生・高校生の保護者	月額定期代に応じて段階的補助 ※上限2万円 ※高速バスも対象
東吾妻町（群馬県）	高校生等通学定期代補助	町内在住の該当する学校に通学する高校生等の保護者 ※該当する学校とは、高等学校、町外小学校・中学校・中等教育学校など	月額定期代5,000円以上で一律1,000円補助
豊田市	高校生等のバス通学にかかる費用の負担軽減に向けた補助事業	市内在住の高校生等	月額定期代6,000円超過分を全額補助 ※バスのみ対象
豊能町	高校生通学費補助制度	町内在住の高校生等	定期代の半額補助 上限2万円（鉄道のみ）～3万円（バスのみ、鉄道とバスの両方）

基本方針4) 公共交通に対する意識の醸成を図り、みんなで支える地域公共交通の実現を目指す

施策13 モビリティ・マネジメントの推進

本市ではこれまで駅前での街頭啓発、同志社山手地区での啓発、出前講座によるモビリティ・マネジメント等を実施しています。引き続き多様な対象にモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用促進を図ります。

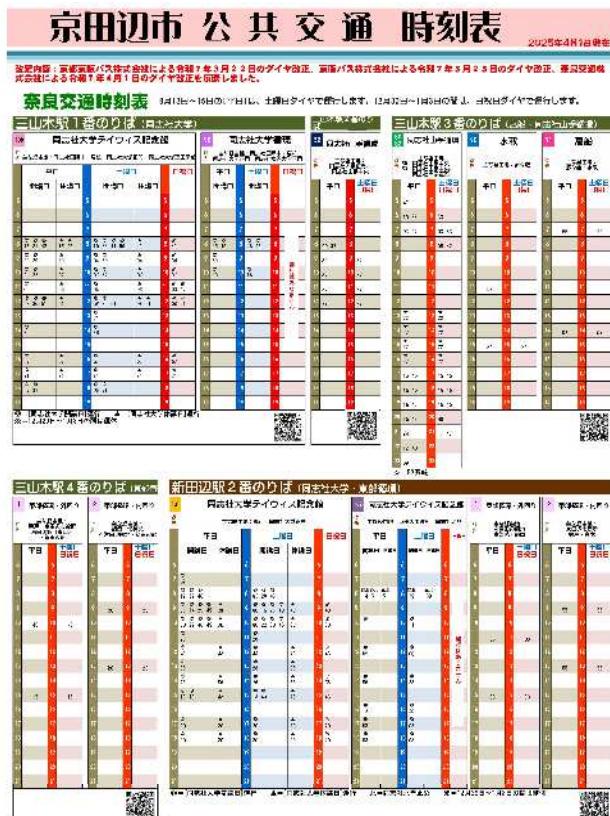
<取組（案）>

13-1：モビリティ・マネジメントの推進

取組13-1：モビリティ・マネジメントの推進

取組概要	駅前での啓発活動や出張講座など多様な対象に向けたモビリティ・マネジメントを実施します。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和8年度から

■駅前での街頭啓発によるモビリティ・マネジメント



資料：京田辺市

施策14 各種イベント等の実施

本市では10月～11月に路線バス無料の日を設けており、バス利用の促進を図る取組として定着しています。また、バスふれあい広場など他イベントに合わせバス関連イベントも開催しています。

＜取組（案）＞

14-1：観光施設・イベントとの連携（路線バス無料）

14-2：バス関連イベントの開催

取組14-1：観光施設・イベントとの連携（路線バス無料の日）

取組概要	路線バス無料の日等のバス関連イベントを実施します。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和8年度から

取組14-2：バス関連イベントの開催

取組概要	バスふれあい広場など他イベントに合わせたバス関連イベントを開催します。
実施主体	京田辺市
実施時期	令和8年度から

■バス無料の日



■たなフェスへのアクセス支援



資料：京田辺市民まつり実行委員会 HP

資料：京田辺市 HP

施策15 交通業界のPR広報

バス事業者が主体となったバックヤードツアーを開催しており、バスに触れる機会となっています。今後とも同様の取り組みを進めます。

<取組（案）>

15-1：路線バスバックヤードツアー等の開催

取組15-1：路線バスバックヤードツアー等の開催

取組概要	路線バスの仕事に対する理解増進やバスに触れる機会を確保するため、路線バスバックヤードツアーを開催します。
実施主体	京田辺市、事業者
実施時期	令和8年度から

資料：京田辺市HP

■路線バスバックヤードツアーの開催状況（R6）

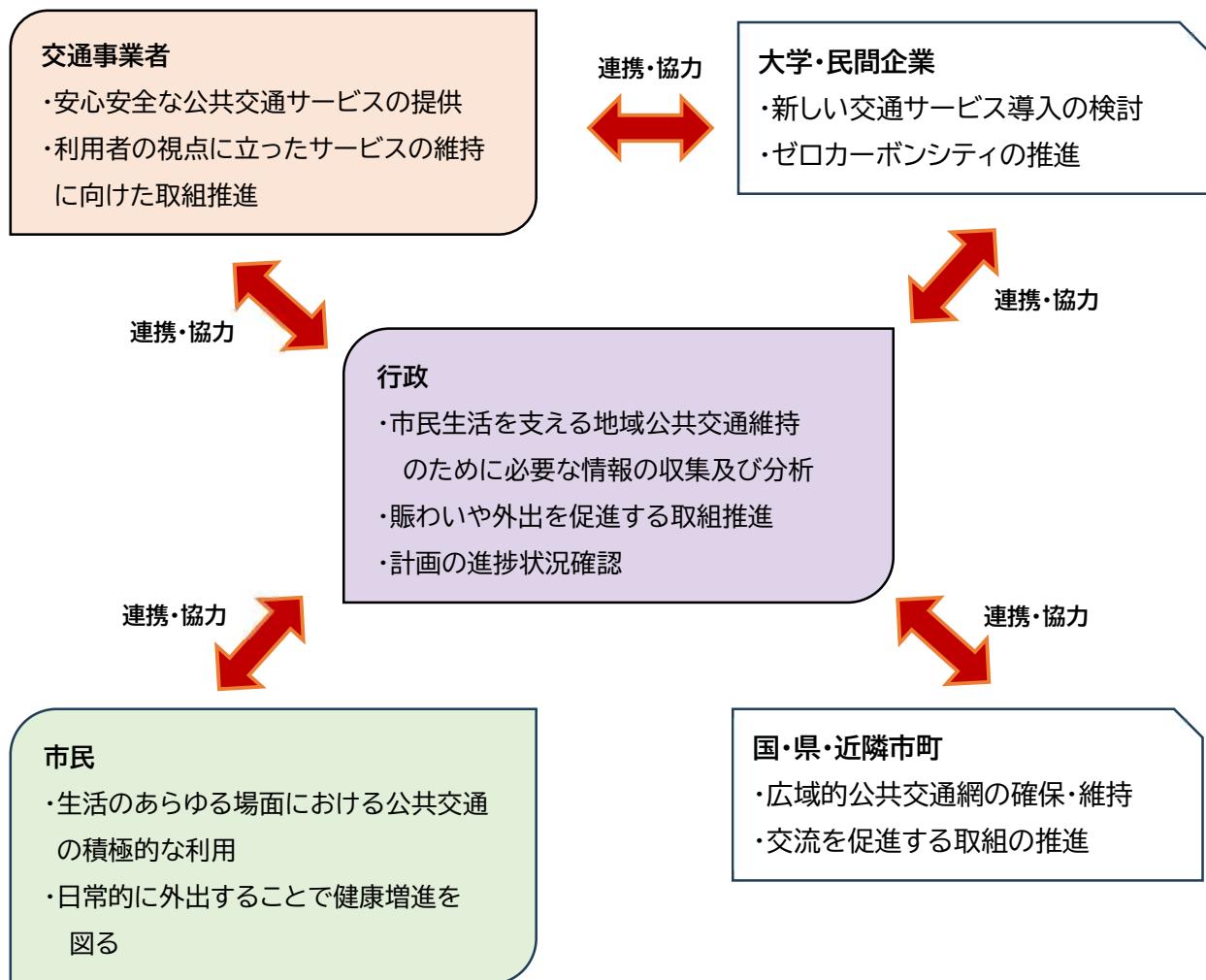


3 進行管理（達成状況の評価）

3.1 推進体制

計画策定後は、交通事業者や市民、大学・民間企業及び行政が互いに連携・協力しながら目標達成に向けた取り組みを進めます。また、本計画における目標の達成状況の評価は、本計画の法定協議会である「京田辺市地域公共交通活性化協議会」において、定期的に施策の実施状況等の報告、協議を行います。

また、京阪奈学研都市圏をはじめとした近隣自治体とも連携しながら移動環境の整備を推進します。



3.2 スケジュール

目標達成に向けて、設定した施策や事業を推進しますが、地域公共交通を取り巻く環境の変化も捉えつつ、必要に応じて適宜内容の見直しや改善を行い、本市が目指す姿である「暮らしに必要な移動を支える持続可能な地域公共交通の実現」を目指します。

表 スケジュール

モニタリング項目	実施時期	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	備考
地域公共交通会議の開催	毎年2回 開催予定	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	モニタリング結果の報告、 計画内容・目標の見直し等
公共交通（バス）の利用者数	毎年度末	◆	◆	◆	◆	◆	
公共交通カバー率	令和12年度末					◆	
新たな地域公共交通サービスの取組	毎年1件	◆	◆	◆	◆	◆	
路線バスの利用頻度 (市民アンケートより)	毎年	◆	◆	◆	◆	◆	
バスの待合環境の改善	毎年1件	◆	◆	◆	◆	◆	
モビリティ・マネジメント等の実施	毎年2回	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	
バス関連イベントの開催	毎年2件	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	◆ ◆	
計画の評価	令和12年度末			◆		見直し ・改善	

京田辺市地域公共交通計画 令和8年（2026年）4月

発行：京田辺市建設部 計画交通課

〒610-0393 京都府京田辺市田辺 80

TEL：0774-63-1122（代表）

E-mail：keikaku@city.kyotanabe.lg.jp