

京田辺市地域公共交通計画の策定に係るパブリックコメント結果

- (1) 案件名 京田辺市地域公共交通計画（案）
- (2) 募集期間 令和7年12月8日（月）から令和8年1月13日（火）まで
- (3) 意見提出者 6名
- (4) 意見の数 138件
- (5) 意見への対応内訳

対応区分	件数
計画に追加又は修正するもの（追加・修正）	24件
計画に趣旨を記載済みのもの（趣旨記載）	22件
計画の実施段階で参考とするもの（参考）	71件
その他	21件
合計	138件

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
1	<p>今市役所に行くときは田辺高校のバス停まで10分ちかくかけて歩いています。これから歩くのが困難になると、自宅近くまでバスが来てくれると助かります。今試行されている「たなモビ」で自宅近くまで来ていただくことは可能でしょうか。</p> <p>今は何とかバスも利用して公民館等での活動ができていますが、歩くのが困難になり、参加できなくなると自宅にひきこもり元気がなくなります。他人と会話できると元気になります。家の近くでバスに乗れるとあちこち行けてうれしいです。健康長寿のためによりしくお願いします。</p>	趣旨記載	<p>今回実証事業を実施したAI オンデマンド交通「たなモビ」をはじめ、デマンド交通やコミュニティバスは路線バスが撤退した地域の代替交通手段として導入する公共交通です。</p> <p>今後、鉄道や路線バス、タクシーといった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交通ネットワークの維持に取り組んでいきます。</p>
2	<p>〈概要版2頁：地域公共交通の現状①②⑤〉</p> <p>私たちは25年前から交通弱者の声を聞き市に届けてきました。しかし、変化はほとんどなく、乳幼児期の子育て世代は自家用車で移動しなければならない状況になり、今日自家用車で移動が常態化に至っています。</p> <p>今は、高齢者の移動困難が1番大きな課題です。</p>	趣旨記載	<p>計画の基本方針1において移動に制約のある方々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・確保を目指すことを記載しています。計画に基づく施策の実施段階で参考とさせていただきます。</p>
3	<p>〈概要版4頁：④基本方針3〉</p> <p>快適利用のため、本年度4月の公共交通マップ配布は有効でしたが、運行表も変更時に市民に早く届く工夫やバス停での設置などを考えてほしいです。</p>	趣旨記載	<p>公共交通に係る情報提供の充実につながるものであり、計画に基づく施策の実施段階で参考とさせていただきます。</p>
4	<p>〈概要版4頁：将来の交通体系〉</p> <p>バスが利用できないため、タクシーで高額を使い移動している声を多く聞きます。利用しやすい市内準幹軸の充実と地域内交通との連携を望みます。</p>	趣旨記載	<p>計画の基本方針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」としており、具体的な施策の実施段階で参考とさせていただきます。</p>
5	<p>〈概要版6頁：⑤施策体系<基本方針②>7〉</p> <p>7-3. オンデマンド交通の導入検討</p> <p>現在試行されている「たなモビ」は、北部（いわゆる旧村、57乗降所）地域ですが、デマンド交通は利用者予約により大きなバスが通れない道路にも来てもらえる利用しやすい交通です。デマンド交通の利点を市内移動全体（循環バス）に生かして頂きたいです。</p>	参考	<p>本市の交通政策としてデマンド交通を市内移動全体に拡大することは予定していません。</p> <p>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してまいります。</p>
6	<p>〈概要版6頁：⑤施策体系<基本方針③>9〉</p> <p>9-1. バス停の待合環境の整備</p> <p>運行表は誰もが見やすい位置・字の大きさに設置して下さい。屋根・ベンチは地域により設置の違いがあり、近隣自治会・利用者の声を聞いて改善して下さい。</p>	趣旨記載	<p>ご意見については、具体的な施策の実施段階で参考とさせていただきます。</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
7	<p>〈概要版6頁：⑤施策体系<基本方針③>10〉</p> <p>10. 情報提供の充実 交通マップ・運行表更新は、すぐに手に届くよう、又、地域ごとに利用度の高いバス運行表を、見やすい大きさの字で作って公民館等に置いて下さい。</p>	趣旨記載	ご意見については、具体的な施策の実施段階で参考とさせていただきます。
8	<p>〈概要版6頁：⑤施策体系<基本方針③>12〉</p> <p>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 現在、「路線バスICカードに2千円ポイント付与、予算額内」がありますが、憲法精神に基づき、「公共交通は公共財」ととらえ、移動の権利としての無料化に、一步でも近づくよう検討（敬老バス・タクシー券など）をお願いします。</p>	その他	ご意見については、具体的な施策の実施段階で参考とさせていただきますが、公共交通維持の施策として運賃を無料化することはありません。
9	<p>〈本編5頁 地域設定について〉</p> <p>草内地区は行政区としての境界線引きが複雑であることは理解しますが、第3章以降の「公共交通カバー率」や「導入車両」の検討においては、飯岡区を草内地区に包含せず、別個の地域として扱ってください。 これらが混同されたままでは、「需要はあるが、道路が狭くて計画した車両が走れない」あるいは「狭隘路に合わせて小型化したが、ニュータウン側の需要を運びきれない」というミスマッチ（計画の不全）を招く恐れがあります。図面上での分離が困難な場合でも、「飯岡地区は狭隘につき小型モビリティ限定」といった注釈を加え、走行環境の制約を明記してください。</p>	参考	計画策定にあたり地域分けを行い、それらに基づいて分析を行っております。今後の路線バスの状況等を踏まえ次回の計画改定時の参考とさせていただきます。
10	<p>〈本編18頁 通勤・通学の利用交通手段〉</p> <p>現状の分析において、どの地区の市民がどのような手段で移動しているかという分担率の分析が不十分です。令和2年（2020年）国勢調査では、「従業地・通学地集計」の中に「主とする利用交通手段」の設問があり、詳細なデータが公開されています。 2010年の過去調査において、北部・中部地域は「鉄道」が主たる手段となっているエリアが広く分布しており、車社会が一般的な地方都市において極めて特異かつ先進的な「公共交通指向型（TOD）」の傾向を示していました。本計画でも、令和2年の最新データに基づき、町丁字ごとの「利用交通手段（鉄道・バス利用率）」を地図化（可視化）して掲載してください。</p>	追加	ご意見を踏まえ修正しました。
11	<p>〈本編19頁1 公共施設・教育施設〉</p> <p>地図において、旧竜王野外活動センターと思われるプロットがあります。 当該施設が従来の「公共施設（スポーツ・公園）」枠に分類されていますが、令和8年春のリニューアル以降は、民間事業者によるグランピング・BBQ等を主体とした「広域集客型・観光レジャー施設」へと性質が大きく転換します。この点、従来の「公共施設」としての分類のままでは、行政サービス利用者（地域住民）を想定した分析になり</p>	修正	ご意見を踏まえ修正しました。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>がちですが、実際には「市外からの自家用車による来訪」や「週末・休日のレジャー需要」が主体となると予測されることから、当該施設を「公共施設」の項目から削除し、23ページの「観光施設の分布状況」に掲載を一本化することを提案します。また、令和8年（2026年）春の開業時には、周辺道路の混雑や、公共交通（タクシーや駅からの二次交通）への新たな需要が発生します。計画期間内（5年以内）に開業する重要施設として特記し、「観光客の足をどう確保するか（またはマイカーをどう捌くか）」という観点での記述を追加してください。</p>		
12	<p>〈本編20頁2 商業施設・工業地区〉 地図上において、近鉄新田辺駅東側すぐの場所にスーパーマーケットのアイコンが記載されているようですが、当該地にあった店舗（旧サンフレッシュ新田辺店、その後ツジトミ京田辺店）は既に閉店・解体され、現在は集合住宅が建設されています。 おそらく本計画策定開始の時点ではツジトミが存在していたため残存しているものと推察されますが、最終段階において地図が更新されていない事実は「十分な現地調査を行っていないのではないか」と疑いを抱かざるを得ず、これを元にした分析・解決策の品質にも重大な疑義が生じます。 施設の存廃情報は、人の動き（トリップ）の要因分析に直結するため、現時点での正確な情報の記載をお願いします。</p>	修正	ご意見を踏まえ修正しました。
13	<p>〈本編20頁2 商業施設・工業地区〉 「専門店」としてホームセンター（コーナン・DCM）がプロットされている一方で、同程度の規模と集客力を持つ家電量販店「ケーズデンキ」「マツヤデンキ」、地域住民の生活インフラとなっている大型ドラッグストアが記載されていません。 仮に「ホームセンター」という業種を専門店として抽出したのだとしても、市内には「コーナン」「DCM」に加え、「コメリ」も立地していますが、地図中には当該の場所にアイコンの記載がありません。同業種内ですら抽出に漏れがあることは、「一定の客観的基準（床面積や業種コード等）に基づいてデータを抽出したのではなく、作成者の主観や手作業によるランダムなピックアップで地図を作成した」可能性が極めて高いと結論付けられます。恣意的な抽出ではなく、「床面積〇〇㎡以上の商業施設」や「大規模小売店舗立地法届出施設」など、客観的なデータに基づいてリストを再作成し、地図に反映してください。また、抽出基準を具体的かつ定量的に明記してください。 なお、DCMのアイコンが草内工業地域の網掛けで隠れていますので、視認性を向上させるため重ね順を変更してください。</p>	修正	ご意見を踏まえ大規模小売店舗立地届出に基づく記載に変更しました。また、レイヤーの順番を見直すことで施設を見やすく変更しました。
14	<p>〈本編20頁2 商業施設・工業地区〉 現状の計画案では、商業施設の分類が「総合スーパー（GMS）」や「専門店」といった、小売業界の形式的な分類（建物単体の属性）に基づいて記載されています。しか</p>	修正	ご意見を踏まえ大規模小売店舗立地届出に基づく記載に変更しました。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	し、地域公共交通計画において重要なのは、建物の形式ではなく、「どれだけの交通流動（トリップ）を生み出し、ワンストップで生活サービスを提供できるか」という機能面です。 したがって、以下の3要件を満たす施設またはエリアを、「総合スーパー」とおなじランクで、等しく「広域型商業・生活拠点」として定義し直し、市内3極の核として位置づけて分析してください。		
15	〈本編21頁3 医療施設〉 掲載されている「医療施設の分布」において、出典が「平成30年（2018年）」となっており、策定時点（2025年）で既に7年が経過しています。統計データをベースにするとしても、その後の移転・廃院等の修正がなされておらず、現状と乖離している箇所が見受けられます。 商業施設の記述（閉店店舗の掲載）と同様、本計画で使用されている基礎データ全般の鮮度と信頼性に重大な懸念があります。最新の医療機関情報に基づく地図の修正および、正しい位置情報に基づいた交通アクセスの再評価を行ってください。	修正	ご意見を踏まえ、出典を京都府保健医療計画から立地適正化計画及び京都健康医療よろずネット及び地域医療情報システムに変更しました。併せて立地施設の確認を行いました。
16	〈本編23-24頁 観光動向〉 「観光動向」の項において、「2018年の宿泊・温浴施設開業」という記述があり、これは松井山手駅西側の「SPA&HOTEL 水春 松井山手」を指しているものと推察されます。 しかし、前ページの「観光関連施設分布図」には当該施設が記載されていません。 歴史的建造物が主な掲載対象なのかと思えば、竜王センターの後継施設である「ウッドデザインパーク京都彩」は掲載されており、選定基準に整合性が取れていません。当該施設は宿泊機能を持つだけでなく、送迎バスを運行するなど交通流動にも影響を与える市北部の主要な集客施設です。 本文で「開業」をトピックとして扱っている以上、地図上に当該施設を明記し、記述と図表の整合性を図ってください。	修正	ご意見を踏まえ修正しました。
17	〈本編30-33頁 京田辺市都市計画マスタープラン〉 通常、交通計画は都市計画に従属するものですが、交通の実態（三山木駅での乗換抵抗によるバス離れ等）が都市計画の前提（三山木駅への集約）と矛盾する場合、交通計画側から都市計画側の見直しを提起できる「双方向の連携・修正プロセス」を明記してください。 「三山木駅ハブ」ありきで路線網を縛るのではなく、生活実態に合わせて「ハブ機能の分散」や「拠点間直結」へと都市計画自体を柔軟に修正できる仕組みが必要です。	その他	ご指摘のとおり都市計画マスタープランは、長期的な視点から本市の将来像を描くとともに、地域毎のまちづくりの方針を示し、土地利用やインフラ（道路網）の整備などの基本的な方向を定めるもので、交通計画の上位に位置する計画であることから、交通計画において都市計画の見直しを提起できる旨の記載はしません。
18	〈本編30-33頁 京田辺市都市計画マスタープラン〉 資料では南部人口の増加にもかかわらずバス利用が伸び悩んでいますが、これは「都市	その他	また、公共交通による「中心拠点への直結」を行う場合は、居住地の郊外への選択幅を広げることと

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>計画上の拠点（三山木駅）」と「住民の実際の生活拠点（新田辺・市役所方面）」がズレていることに起因する構造的な問題です。</p> <p>このズレを放置したままバス路線網をいくら三山木駅に集約しても、利用者は定着しません。</p> <p>「都市計画が決まっているから直通路線は検討できない」という硬直的な運用を排し、交通需要の実態に合わせて、上位計画における拠点階層やネットワーク構造そのものの見直し（リデザイン）を可能にする条項を盛り込んでください。</p>		<p>なるためコンパクトな都市構造の形成に逆行する可能性が生じ、「ハブ機能の分散」を行う場合は、乗客数の分散をカバーできるだけの人口規模が今後も地域内で確保される計画が存在しない、と判断しています。</p>
19	<p>〈本編42頁 路線バス乗降客数の推移〉</p> <p>資料では「京阪バスの利用が（コロナ禍以前の2018年頃から）減少傾向にある」とされ、その背景として自家用車利用の常態化が示唆されています。</p> <p>しかし、単に乗客数の減少グラフを示すだけでは、有効な対策を打てません。減少の原因が「サービスの質の低下」にあるのか、「構造的な需要の消失」にあるのか、あるいは「他の交通手段への転換」にあるのかを区別する必要があります。</p> <p>そこで、全体として減少している中で、一律に減っているのか、特定の路線・区間で激減しているのか、内訳を示してください。（例：山手幹線沿いの減少なのか、大住旧村エリアなのか、市外・駅間輸送なのか）地域によって減少要因は異なると考えられます。減少幅が大きい区間と、逆に利用が堅調な区間との比較分析はなされていますか。</p>	参考	<p>ご意見については、具体的な施策の実施段階で参考とさせていただきます。なお、特定の路線・区間のデータ等の詳細や比較分析を示すことについては、紙面の都合上掲載できない部分もございますのでご理解ください。</p>
20	<p>〈本編42頁 路線バス乗降客数の推移〉</p> <p>2018年頃を境に減少が見られる場合、以下の具体的な外部要因が複合的に影響していると考えられます。市はそれぞれの要因がどの程度影響したと分析（あるいは除外）していますか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西外国語大学の移転（2018年）：穂谷キャンパスの閉鎖・移転に伴う、学生利用の大幅な減少（構造的な需要消失）。 ・ 道路環境の悪化：山手幹線延伸（2018年）に伴う渋滞の変化と、それに伴う定時性の低下によるバス忌避。 ・ 運賃・サービスの変更：昼間割引バスカードの廃止（2018年）、運賃改定（2019年）による価格弾力性の影響。 ・ 他社線の影響：統計上の「京阪バス」には京都京阪バス（旧京阪宇治バス）も含まれるのでしょうか。含まれない場合、2018年-2025年の間に運行されていた「京都京阪バス17号経路 イオン松井山手線」への流出の影響は考慮されていますか。これらを分離せず、すべてを「自家用車が増えたから」と総括するのは早計です。特に大学移転による減少分は、地域住民のバス離れとは性質が異なるため、これを除外した「実質的な減少率」での評価が必要です。 	参考	<p>ご意見いただいている外部要因が複合的に影響することで、路線バスの乗降客数は減少に転じていることは認識しているところです。具体的な施策実施段階において、参考とさせていただきます。</p>
21	<p>〈本編42頁 路線バス乗降客数の推移〉</p>	参考	<p>市営駐輪場の管理については、本課が所管してお</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>市の人口が増加傾向にある中でバス利用者が減少している場合、乗客は「消えた」のではなく「移動した」と考えられます。その移動先は必ずしも自家用車とは限りません。本市の京阪バス運行エリアは起伏がありますが、近年の電動アシスト自転車の普及により、自転車移動が容易になっています。また、JR 学研都市線の利便性向上も背景にあります。</p> <p>バス利用が減少したエリアにおいて、以下のデータとの相関は確認されていますか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市営駐輪場契約数の推移： バス定期代と駐輪場代の価格差、および電動アシスト自転車の普及によるバスから自転車への転換。 ・ 鉄道利用者の推移： バス乗り継ぎから、駅までの徒歩・自転車・送迎（キスアンドライド）への転換。 <p>仮に、減少した乗客が「クルマに乗った」のではなく、「自転車や鉄道（駅アクセス手段の変更）に移った」のであれば、打つべき施策はバスの復権だけでなく、駐輪場整備やサイクルアンドバスライド（C&BR）の推進になるはずです。</p> <p>エビデンスに基づいた施策立案のため、詳細な要因分析を求めます。</p>		<p>り、一部の駐輪場においては定員を超える駐車がなされている等、状況は把握しています。また、鉄道利用者についても各社から乗降客数のデータを提供いただいているところです。各移動手段の相関関係の詳細な分析については、具体的な施策の実施段階で実施し検討します。</p>
22	<p>〈本編42頁 路線バス乗降客数の推移〉</p> <p>現状の資料では長期的な推移が示されていますが、2009年以前のデータを含めることは、現在の交通課題を分析する上で「ノイズ」となり、誤った現状認識を招く恐れがあります。</p> <p>2010年には、京阪バス並びに奈良交通において市主導の大胆な路線再編が完了しており、現在の路線網の基礎が形成された年です。</p> <p>したがって、現在の施策の効果や課題を検証するためのベースライン（基準年）としては、路線の前提条件が整った2010年を起点とするのが統計的に最も妥当です。</p> <p>過去の特異要因による減少と、近年の減少を混ぜて「長期的な減少傾向」と総括するのではなく、条件が揃った2010年以降のデータを用いて、より精緻な要因分析（2018年の急落等）を行い、追記してください。</p>	修正	<p>ご意見を踏まえ掲載するデータを2010年から修正しました。一方で、これまでの路線バス事業にかかる歴史（敷設から停留所の設置、再編、減便等）を踏まえた乗客数の変動も重要なデータとなりますので引き続き施策実施の判断材料として活用してまいります。</p>
23	<p>〈本編43頁 主要バス停乗降客数の推移〉</p> <p>本グラフについても、現在の路線網が確立された2010年からの掲載とし、事業者ごとに（京都京阪バスは合併前の京阪宇治バスと合わせて）3つのグラフを設けて掲載するなど、可読性の向上を求めます。</p>	修正	<p>ご意見を踏まえ掲載するデータを2010年から修正しました。</p>
24	<p>〈本編45-56頁 公共交通のカバー率〉</p> <p>現在設定されている「公共交通カバー率」は、単に「バス停という設備が近くにあるか（空間的カバー）」を示す指標に過ぎず、「実際に生活できるサービスが提供されているか（時間的カバー）」という質的な側面が評価されていません。統計上の数値と住民の生活実感の間に生じている深刻な乖離を解消し、支援が必要な「隠れ交通空白地」を</p>	参考	<p>サービス水準によるカバー率算出については算出することは可能です。しかし、レベル分けの定義を明確にする必要があります。議論が必要になるため、次回改定時の参考とさせていただきます。</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>可視化するため、指標見直しを提案します。</p> <p>カバー率を一律で評価するのではなく、以下の運行頻度によるランク付け（Level of Service）を行い、それぞれのカバー率を算出・公表してください。これにより、単にバス停があるだけでなく「移動権が実質的に保障されている地域」の割合を可視化できます。</p> <p>レベルA（生活充実水準）：7：00－20：00の間、毎時1本以上運行（待てば乗れる）</p> <p>レベルB（生活維持水準）：1日4往復以上運行（通勤・通学・通院・買い物等の生活に必要な移動の全てを完遂できる）</p> <p>レベルC（福祉・救済水準）：1日1往復を超え、4往復未満（特定目的の移動に限られる）</p> <p>レベルD（交通困難水準）：1日1往復以下（多くの移動が完遂できない）</p> <p>目標：レベルD・Cの地域は、公共交通が地域を十分にカバーしているとは言えず、全体カバー率に含めるべきではありません。単に全体のカバー率を維持するのではなく、「レベルD・Cの地域を、新たな交通手段との組み合わせによりレベルBへ引き上げる」ことを具体的な成果目標として設定してください。</p>		
25	<p>〈本編45－56頁 公共交通のカバー率〉</p> <p>上記「往復数」のカウント方法は、事業者視点の「運行回数」ではなく、住民視点の「利用機会」としてください。例えば、名目上「1日2往復」の路線であっても、ダイヤ構成が「朝に集落へ来る（住民には無用）→朝に駅へ戻る（有効）」、「夕方に集落へ来る（有効）→夕方に駅へ戻る（帰る手段がないため無用）」となっている場合、住民視点では「朝行って夕方帰る」という「実質1往復（1回）」のチャンスしか存在しません。これを「2往復」とすると、地域の生活環境を過大評価し、課題を隠蔽することに繋がります。評価指標における往復数は、以下の条件を満たす「有効往復数」として定義してください。</p> <p>ペアリング要件：「居住地発→市街地着（往路）」と、その後の「市街地発→居住地着（復路）」がセットで存在すること。</p> <p>滞在時間の確保：往路到着から復路出発までの間に、通院や買い物等の用務を遂行できる現実的な滞在時間（例：最低90分以上）が確保されていること。</p> <p>上記に基づき再評価を行った結果、「有効往復数」が1回以下となる地域は、名目上の運行本数に関わらず、実質的に「レベルD（交通困難水準）」にあると認定し、優先的な対策（リデザイン）の対象としてください。</p>	参考	<p>「往復数」のカウント方法に関するご意見については、具体的な施策の実施段階で参考とさせていただきます。</p> <p>レベル分けについては、次回改定時の参考とさせていただきます。</p>
26	<p>〈本編45－56頁 公共交通のカバー率〉</p> <p>整理番号24、25の基準を適用することで、現在カバー済みとされている飯岡・天王</p>	参考	<p>ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>地区は「レベルC（福祉水準）」に、打田・高船地区は「レベルD（交通困難水準）」へと、統計上の評価は悪化します。しかし、この隠れた交通空白、我々にとって不都合な真実を直視し、スタートラインとして再設定することこそが重要です。</p> <p>現状を「問題なし（カバー済み）」としたままでは、第5章で掲げられている「スクールバス混乗」や「デマンド交通」といった抜本的対策は、「過剰な投資」に見えかねません。実態に即した厳しい評価を行うことで初めて、これらの施策が単なる実験ではなく、「地域存続のために不可欠な救済措置」であるという必然性が生まれ、予算投入の正当性が誰の目にも明らかになります。「数字を良く見せる」ことではなく、「課題を正しく見せる」指標へと転換してください。</p> <p>本計画期間（5年間）における成果指標のあり方としても、現状を過大評価したままスタートするより、実態に合わせた数値からスタートする方が建設的です。「数字を良く見せる（取り繕う）」のではなく、「5年後に数字が良くなっている（改善する）」ことこそが、本計画の目的であるはずで。</p> <p>今、統計上の数値が悪化することは行政の失点ではありません。むしろ、この計画終了時（5年後）にどれだけ実質的なカバー率を向上できたか、その「改善の伸び代」こそを、本計画の成果として定義してください。</p>		
27	<p>〈本編45-56頁 公共交通のカバー率〉</p> <p>奈良交通の一部の自由乗降区間（フリー乗降）では、「どこからでも乗車できるが、降車は指定地のみ」という制限があります。自宅前から乗れる（往路はカバー）としても、復路は300m以上離れた指定地から歩かなければならないのであれば、それは高齢者等にとって「行って帰れない（カバーされていない）」のと同義です。自由乗降区間のカバー範囲算出では、路線上の任意の点からではなく、制約条件となる「降車指定地（または停留所）」を中心とした半径で算出するのが妥当です。実態に即した厳格な評価を求めます。</p>	参考	降車指定地のデータがないため、現在の記載にしております。また、降車指定地からの圏域に変更しても人口カバー率に変化はありません。
28	<p>〈本編45-56頁 公共交通のカバー率〉</p> <p>市内には、企業の敷地内や施設内に設置された停留所が複数存在しますが、これらは「一般市民が利用できるか否か」によって厳格に区別し、図示およびカバー率の算出に反映させる必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宝生苑(宝生苑内) ・同志社大学理工学部(同志社大学京田辺校地内) ・同志社大学デイヴィス記念館(同志社大学京田辺校地内) <p>これらは施設内にありますが、来訪者や周辺住民の施設立ち入りが認められており、停留所も利用できることから、公共交通としての機能を果たしています。</p> <p>(なお、「プロロジスパーク京田辺」は、歩道が施設内まで接続しておりアクセス可能</p>	参考	データ上、停留所としての扱いのため、現在の記載にしております。また、これらのバス停を除外しても人口カバー率に変化はありません。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>であること、また設置時は「松井宮田」として公道上にあった停留所が施設内に移設・改称されたものである経緯から一般利用可能である認識ですが、施設に確認をお願いします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 椿本チェイン(椿本チェイン京田辺工場内) ・ 大日本印刷(DNP テクノパック京田辺工場内) <p>これらの停留所は、事実上（あるいは規則上）当該企業の従業員や関係者専用となっており、近隣に居住していても一般住民は利用できません。</p> <p>これら「関係者専用停留所」を起点とした半径300m等のエリアを「公共交通カバー地域」としてカウントすることは、市民に対するサービス水準を不当に高く見せる（水増しする）こととなります。住民が「誰もが利用できる」停留所のみを対象としてカバー率を再計算し、実態に即した数値を公表してください。</p>		
29	<p>〈本編49-50頁 自動車学校送迎バス、企業輸送〉</p> <p>計画案において、民間事業者が運行する送迎バスとして山城田辺自動車学校のみが具体的に挙げられていますが、その選定理由と、他の有力な送迎バスリソースが記載されていない理由について確認します。</p> <p>本市の交通課題解決、特に交通空白・不便地域の解消において、以下の視点から再度市内の送迎バスリソースを棚卸しし、活用検討の対象に加えることを提案します。</p> <p>現在、田辺病院が「近鉄三山木駅～病院（飯岡）～JR 玉水駅」間で送迎バスを運行しています。</p> <p>このバスは「外来・面会用」であるため、朝の病院行き・夕方の駅行きは利用がありますが、逆方向（朝の駅行き・夕方の病院行き）は空運行（回送同然）となる特性があります。これは逆に、飯岡地区から見ると需要方向です。</p> <p>飯岡地区は東部循環の利用が低迷していますが、この送迎バスの空きリソースを地域住民に開放（混乗）できれば、新たな車両や補助金を投入することなく、飯岡地区の生活交通を確保できる可能性があります。</p> <p>また、企業の従業員送迎バス（通勤用）は、満席になりやすく一般開放のハードルが高い一方、自動車学校や病院が運行する来訪者用バスや、キャンパス間シャトルバスなどは、時間帯や方向によって空席が生じやすく、地域交通としての活用余地（混乗のポテンシャル）が高いという特徴があります。</p> <p>単に「送迎バスがある」と記述するだけでなく、これら「活用可能な余剰キャパシティを持つ路線」を明確に区別・特定し、協議対象としてリストアップしてください。</p>	参考	<p>民間事業者が運行する送迎バスについては、計画策定時の調査で判明したもののほか、実際にヒアリングを実施した事業もあり、ヒアリング段階で活用を断念した事業者もごさいます。</p> <p>今後も地域の移動手段を総動員して交通ネットワークの維持を図っていく必要があることから、ご意見を参考に把握に努めます。</p>
30	<p>〈本編52頁、63頁、概要版5頁 路線バスICカードデータ〉</p> <p>椿本チェインの経路は市役所前を経由しているはずですが、路線図は正確でしょうか。</p>	修正	ご意見を踏まえ修正しました。
31	<p>〈本編52頁、63頁、概要版5頁 路線バスICカードデータ〉</p>	参考	現段階で事業者から令和7年度の利用実態にかかる

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	奈良交通では、令和7年4月に減便が行われ、特に東部循環線と三山木高船線はダイヤが大きく変更されています。データはR6年4月から6月とのことですが、このデータで移動需要を予測すると判断を誤ります。R7年のデータを掲載してください。		データ提供を受けるのは厳しい状況です。策定後の施策実施段階或いは次回の計画改定の際に最新のデータを反映させます。
32	<p>〈本編52頁、63頁、概要版5頁 路線バスICカードデータ〉</p> <p>奈良交通は定期券がICカード化されていますが、京阪バスでは、依然として紙の定期券が広く利用されています。これら定期券利用者は、乗降時にICリーダーを使用しません。</p> <p>また、京阪バスの定期券はエリア制のため、事業者側も正確な乗降区間を捕捉していない可能性があります。</p> <p>今回の調査データには、これら「ICリーダーにタッチしない定期券利用者」の数はどのように反映されているのでしょうか。</p> <p>もし、ICカードのログデータのみを単純集計している場合、以下の重大な欠落が発生します。</p> <p>優良顧客の蒸発：毎日利用する通勤・通学客（最も路線の基礎を支えている層）が、データ上「存在しない」こととなります。</p> <p>路線評価の誤認：特に、天王-新田辺や、新田辺-大住工専地区のような、ダイヤが通勤・通学需要に特化した路線において、「実際には利用があるにも関わらず、データ上は利用者ゼロ」という致命的な評価ミスが発生する恐れがあります。データ収集方法の補足を求めます。</p>	参考	路線バスの利用者数については、ICカードデータの他、各事業者が国土交通省に提出している運行系統別輸送実績報告書で確認しております。今後も各事業者の集計方法或いは個別の路線の特性を把握し、実績とデータの乖離を防ぎながら施策実施に向けて取り組んでまいります。
33	<p>〈本編52頁、63頁、概要版5頁 路線バスICカードデータ〉</p> <p>「利用が少ない」と判断される基準を示してください。</p> <p>データでは「乗車人数」のみで利用の多寡が議論されていますが、便数に対する利用者数という考慮をすべきです。極端な話、1日1往復2便しかなくても、便当たり40人乗っていればバスとしての事業は成立していることになり、これを「利用が少ない」と分類するとその後の判断を誤ります。</p> <p>また、「利用が少ない区間」には2種類あり、その両方を併せ持つエリアもあります。「移動の権利」と「健康福祉」の観点から、定性的な評価指標を導入し、「代替が妥当な路線」と「バスとして残すべき路線」を区別してください。</p>	趣旨記載	便数と利用者数で判断することは一般的であるため、利用が少ないとの記載で問題ないと考えております。計画という体裁上、一定抽象的な表現が含まれることはご理解ください。なお、個々の路線の状況（便数は少ないが便当たりの利用者は多い等）については、路線バス事業者との協議やデータ或いは乗り込み調査で把握しています。こうした個々の路線の状況も踏まえ、本計画においては、路線バスが最適な移動手段である地域と代替の交通手段が最適な移動手段である地域とに分類し、路線バスが最適な地域についてはその維持に注力していくこととしています。
34	<p>〈本編52頁、63頁、概要版5頁 路線バスICカードデータ〉</p> <p>「運行本数と利用者数の乖離が見られる区間」の「乖離」と判断される輸送密度の基準を示してください。</p>	参考	「運行本数と利用者数の乖離」につきましては、移動実態や路線バスの利用者数、路線バス事業者との協議や乗り込み調査等を総合的に踏まえて判断して

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>「本数が少なすぎて需要が顕在化していない区間（潜在的需要）」と、「供給過多による低乗車効率区間」は区別されるべきです。後者は減便等の効率化も妥当ですが、前者は「使えるダイヤ」への再編による需要喚起が必要です。この区分けがないまま「乖離」として処理されると、必要な路線の再生機会が失われます。</p> <p>加えて、京阪バス64号経路 中島橋→館間は1日1本片道しかありませんが、この範囲も運行本数と利用者数乖離の算出対象に含むのでしょうか。</p> <p>おそらくこの路線は、新田辺→大住工専の通勤需要と、健康村・大住ヶ丘→松井山手駅の通勤需要を同時に満たすためにたまたまこの区間を通っているだけであり、他の路線と同率に議論する対象ではないものと考えます。京阪バスへ当該経路の設定意図を確認し、算出範囲から除外することも検討してください</p>		<p>おります。</p> <p>ご意見にある路線や区間毎の特徴を見極めることは、路線バスが最適な移動手段である地域と代替の交通手段が最適な移動手段である地域とを分類するためにも重要な要素と認識しており、こうした認識を踏まえ具体的な施策に反映させてまいりますのでご理解ください。</p>
35	<p>〈本編53頁、3〉路線カルテ</p> <p>「利用者数」「走行キロ1キロメートル当たり運送収入」の数値において、太枠で強調されている路線と、そうでない路線が混在しています。これが何を意味しているのか読み取れません。太枠の意図と基準を明記し、凡例を追加してください。</p>	修正	ご意見を踏まえ修正しました。
36	<p>〈本編53頁、3〉路線カルテ</p> <p>路線カルテの記載内容において、以下の「脱落」および「現況との不整合（廃止・新設の未反映）」が見受けられます。計画策定時点（2025年度）における最新の運行実態に合わせて修正してください。</p> <p>市内走行路線の脱落 京阪バス78号経路（天王～穂谷～津田駅～枚方市駅南口） 当該経路は、本市の天王地区を起終点としており、市内を通る路線に該当するものという認識です。行政境界を跨ぐ路線であっても、市民が利用できる以上、本計画の評価・維持対象としてカルテに掲載する必要があるものと考えます。追記を求めます。</p>	参考	<p>路線カルテについては、令和6年度に各路線バス事業者から提供いただいたデータを基に作成しています。計画に掲載する各種データについては可能な限り公表されている最新のデータを基に分析しておりますが、計画という体裁上、一定の期限を設けて策定作業を進めてきたものであり、こうした修正が叶わないことはご理解ください。なお、路線カルテについては、施策立案の要となるデータであり、継続的な更新を図っていく予定です。</p>
37	<p>新設路線の未反映 奈良交通52系統53系統98系統</p> <p>これら3系統は2025年5月に新設・再編された系統ですが、カルテに記載がありません。統計データ（利用者数等）については「新設のため通年データなし」との注釈付きで構いませんので、「路線が存在すること」を明記し、一覧に追記してください。</p>	参考	<p>路線カルテについては、令和6年度に各路線バス事業者から提供いただいたデータを基に作成しています。計画に掲載する各種データについては可能な限り公表されている最新のデータを基に分析しておりますが、計画という体裁上、一定の期限を設けて策定作業を進めてきたものであり、こうした修正が叶わないことはご理解ください。なお、路線カルテについては、施策立案の要となるデータであり、継続的な更新を図っていく予定です。</p>
38	<p>廃止路線の掲載（データの承継） 奈良交通99系統</p> <p>記載されている急行99系統は、現在は98系統（二又停車）に置き換えられ、路線と</p>	参考	<p>路線カルテについては、令和6年度に各路線バス事業者から提供いただいたデータを基に作成していま</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>しては現存しません。ただし、98系統は99系統の実質的な後継路線（停車パターンの変更のみの同一ルート）であり、データとしては有用です。単に99系統を削除するのではなく、「掲載データは旧99系統の実績値を参考値として使用」といった注釈を加え、98系統のカルテとして読み替える形に修正してください。</p>		<p>す。計画に掲載する各種データについては可能なかぎり公表されている最新のデータを基に分析しておりますが、計画という体裁上、一定の期限を設けて策定作業を進めてきたものであり、こうした修正が叶わないことはご理解ください。なお、路線カルテについては、施策立案の要となるデータであり、継続的な更新を図っていく予定です。</p>
39	<p>〈本編53頁、3）路線カルテ〉 現在、路線カルテには京田辺市内で完結、または市内を大きく走行する路線のみが記載されています。しかし、市境に接する高船地区においては、奈良交通「北生駒傍示線（高船口停留所）」が、行政区域を越えて実質的な生活路線として機能しています。単に「バス停の位置が数メートル市外にある」という形式的な理由でこれを除外せず、以下の2点の重要性から、当該路線についても本計画における「評価・分析対象（参考路線）」として位置づけ、生駒市と連携して運行状況を把握すべきです。 生駒市が地域公共交通会議が公開しているデータ（https://www.city.ikoma.lg.jp/cmsfiles/contents/0000035/35602/R6.7.18_3.pdf）を参照すると、高船口～学研北生駒駅間に平日3名の定常的な利用実態があります。まず、この3名が本市住民や生徒の利用であるのかを調査してください。その上で、市外路線であっても住民の生活・教育を支えている実態があるならば、路線カルテ（または参考資料）に収載し、生駒市側と路線維持に向けた協議ができる「広域連携体制」を計画に明記してください。</p>	参考	<p>路線バスに関しては、市内で完結する路線もあれば、複数市町を経由する路線もあり、路線バスの維持に向けては、こうした路線を詳細に見ていく必要があるという認識です。 路線カルテに関しては、今後も継続的に更新を図っていく予定をしており、更新の際に市民生活に必要なと思われる路線も含めて作成してまいります。</p>
40	<p>〈本編58頁、京田辺市の地域公共交通を取り巻く現状、概要版2頁〉 この記述は地域ごとの特性を無視したまとめ方です。現状認識（診断）が誤っていれば、続く施策（処方箋）も的を外すこととなります。以下の理由から、より実態に即した記述への修正を求めます。 現状を一律に断じるのではなく、地域特性と移動目的による偏りを正確に記述してください。 （修正文案） 「北部・中部等の鉄道駅周辺地域では、鉄道・バス等の公共交通分担率が周辺自治体に比べても高く、公共交通利用が生活の一部として定着しています。一方で、南部地域や鉄道駅から離れた地域、また特定の移動目的においては自家用車への依存度が高く、地域によって移手段の選択肢に大きな偏りが生じています。」</p>	趣旨記載	<p>本編1頁において、本市の公共交通に関して、路線バスに特化した表現となっておりますが、市北部、中部、南部において直面する課題は性質が異なり、解決に向けて異なるアプローチが求められることを記載しております。</p>
41	<p>〈本編58頁、京田辺市の地域公共交通を取り巻く現状、概要版2頁〉 現在の課題分析は市全域を総括した内容となっておりますが、一口に「移動に困らない」</p>	趣旨記載	<p>本編1頁において、本市の公共交通に関して、路線バスに特化した表現となっておりますが、市北</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>「維持・確保」と言っても、本市は北部・中部・南部で都市構造や交通特性が大きく異なり、抱えるリスクの種類も別物です。</p> <p>特に路線バスにおける、都市型交通と過疎地域交通は明確な区別が必要です。都市型交通の「人がおり、需要があるのに運転士が足りず供給が維持できない」課題と、旧集落・中山間地域の「人口が絶対的に少なく、乗り手がないために路線バスがシステムとして維持できない」課題は別物です。</p> <p>「市内一律」の施策では対応できないため、3地域に分けた具体的な課題認識を明記し、それぞれの処方箋（戦略）を書き分けてください。</p> <p>「どこも大変」と一括りにせず、地域ごとの「痛みの種類」を正確に診断することで、施策のミスマッチ（南部にバス待ち環境を整備してもダイヤがなければ意味がない等）を防いでください。</p> <p>同時に、「戦っているステージがそもそも違う」ということを計画段階で明確にすることで、「この地域と比べて我が地域は冷遇されている」といった的外れな批判を防げます。</p>		<p>部、中部、南部において直面する課題は性質が異なり、解決に向けて異なるアプローチが求められることを記載しております。</p> <p>紙面の都合上、総括的な表現になることについては、ご理解ください。</p>
42	<p>〈本編60頁 1. 将来の交通体系作りの基本理念・基本方針、62頁 京田辺市の将来の交通体系、63頁京田辺市における将来の公共交通の考え方〉</p> <p>ここでいう「将来」とは、超長期的視点ではなく、本計画期間満了時に達成しているべき話ではないでしょうか。漫然と「将来」というと、都市計画における「片奈連絡線構想」「JR 学研都市線の複線化」といった、少なくとも今後数年では実現可能性が極めて低い「田辺100年の計における夢物語」と区別が付き、計画がぼやけてしまいます。本章で語られている内容は、夢物語ではなく、第5章の各施策によって今後5年以内に実現されるべき「現実的な目標」であると認識しています。</p> <p>ついては、本計画の実行性を担保するため、以下の通り記述を修正し、「いつやるのか」を明確にしてください。</p> <p>①「将来」→「本計画」へ修正</p> <p>漠然とした「将来」という表現を改め、「本計画期間において目指す交通体系」あるいは「次期計画策定時（5年後）の交通体系」といった、期限を区切った表現に変更してください。これにより、第4章の内容が「努力目標」ではなく「必達目標（コミットメント）」であることを明確にします。</p> <p>②上記修正を行った上で、上位計画に書かれている本当の将来の話、すなわち5年以内には達成困難だが将来的には目指すべき構想（都市計画にある JR 複線化や新路線開発など）について、第4章・第5章とは切り離れた新章「第6章 地域公共交通の将来ネットワーク（長期ビジョン）」を設け、新たに記載することを提案します。</p> <p>③「5年でやること（現実）」と「いつかやりたいこと（理想）」を明確に区分けする</p>	趣旨記載	<p>本計画の期間は本編1頁に記載のとおり、今後5年間の基本的な方針を示したものです。</p> <p>公共交通については、ご意見にあるような超長期的な視点からの検討が必要な課題から1年後或いは数ヶ月先といった超短期的な視点が必要となる課題が混在している認識の下、施策を展開していく予定です。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	ことで、行政・事業者・市民が「今、何をすべきか」を共有し、迷いなく行動できる計画書としてください。		
43	<p>〈本編60頁 1. 将来の交通体系作りの基本理念・基本方針、概要版3頁〉 計画案では、「まずは市民の生活を支えることが最優先であり、他市から来訪者を呼び込むための広域連携は優先度を下げる」といった趣旨の記述が見られます。 しかし、この優先順位付けは、「市民の生活圏は行政区域内で完結している」という誤った前提に基づいています。 広域連携を「後回しの施策」ではなく、「市民の生活を支えるための最優先事項（生活交通の維持確保）」として再定義し、優先度を引き上げることを求めます。</p>	趣旨記載	<p>京田辺市の地域公共交通に求められる役割として優先度をつけていることについてのご意見と思われませんが、路線バスが直面する極めて厳しい現状において、まずは市民が拠点となる駅までのアクセスを最優先に確保する趣旨で記載したものであり、市民の生活圏が行政区域内で完結しているという前提にはないことをご理解ください。 本市では、これまで市域を越える路線であっても、市民生活に不可欠な路線については、運行負担金を拠出してきたほか、交通系 IC カードへのバスポイント付与についても、付与されたポイントが市外で利用されることも当然想定しており、公共交通全体の活性化も見据えた施策を今後も展開していく予定です。</p>
44	<p>〈本編64頁 2. 3 地域交通の位置づけと役割〉 現在、64ページの表において「広域幹線軸」は鉄道（JR・近鉄）のみが示されていますが、ここに京阪バス他が運行する「ダイレクトエクスプレス直Q京都号」および「関西空港リムジンバス」を明記し、62ページの地図上にもそのライン（第二京阪道路ルート）を「鉄道と同格の太線」で記載してください。</p>	追加	ご意見を踏まえ追加しました。
45	<p>〈本編64頁 2. 3 地域交通の位置づけと役割〉 現在の計画案では、路線の分類が主に「輸送量（幹線・準幹線）」のみで行われており、路線の「性質（役割・接続先・運行根拠）」による区別が不十分です。性質の異なる路線が同一カテゴリに混在することは、課題の所在を曖昧にし、適切な施策立案の妨げとなります。 1. 基幹軸と準幹線を収益性と政策的役割に基づいて明確に定義 2. 「広域生活路線（インターシティ）」と「地域生活路線（イントラシティ）」の明確な区分 3. 「市内基幹軸」という名称の適正化 4. 「企業・大学連携路線（特定輸送活用枠）」のリスク評価と別枠管理</p>	参考	当該分類については、路線バスでの移動が最適である居住誘導区域内の移動を確保するという視点で整理しています。ご意見にある分類につきましては、具体的な施策を検討する際に参考とさせていただきます。なお、広域的な視点にたったバス路線維持については、これまで同様注力してまいります。
46	<p>〈本編64頁 2. 3 地域交通の位置づけと役割〉 京阪バス「天王-穂谷・津田駅・枚方市駅南口」と奈良交通「三山木駅-同志社大」が漏れています。前者は広域生活路線、後者は企業・大学連携路線に分類されるものという</p>	追加	ご意見を踏まえ追加しました。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	認識です。追記をお願いします。		
47	<p>（本編 6 5 頁 1 評価指標の設定、概要版 6 頁）</p> <p>6 0 ページ下部の説明では、これまでの既存交通網を守る方針を転換し、生活を守るために本計画を策定するとされています。このため、ここでは「バスが維持されていること」ではなく「生活が守られていること」を数値化した評価指標 (KPI) が必要です。計画の実効性を担保するため、KPI について以下の確認および提案を行います。</p> <p>「持続可能な交通」を実現するためには、運行負担金（税金）が投入されている路線について、その投資対効果を厳格に評価し、漫然とした維持（赤字補填）からの脱却を図る必要があります。利用者不在のまま大型・中型バスを走らせ続けることは、貴重な財源と運転士リソースの浪費に他なりません。客観的な数値基準に基づく、「強制力を持ったモード転換（ダウンサイジング）協議開始ルール」の策定を求めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「補助金単価（一人あたり公費負担額）」による評価導入 2. 「モード転換トリガー（見直し条項）」の明文化 	参考	<p>計画の期間である令和 8 年度からの 5 年間で本市の交通体系は大きく変化すると想定しています。こうした変化によって運行負担金額や交通モードそのものも変化することが予想され、今回の計画において評価指標を追加しないことはご理解ください。施策実施段階の視点として、また次回改定の際の参考とさせていただきます。</p>
48	<p>（本編 6 5 頁 1 評価指標の設定、概要版 6 頁）</p> <p>現在設定されている「年 1 件」という目標値は、交通環境が激変している現在の危機的状況（有事）に対して、あまりにスピード感と野心に欠ける設定です。「1 年に 1 つ何かをやれば達成」という低いハードルでは、急速な運転士不足や路線の縮小スピードに追いつけず、地域交通の維持・再生が後手に回るリスクがあります。本計画の実効性を高めるため、以下の観点から目標値の上方修正と定義の見直しを求めます。ただし、実行可能な目標を設定してください。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本市は北部・中部・南部で抱える課題が異なります（維持か、再生か）。これらを「市全体で年 1 件」と順番待ちにするのではなく、「各地域（北部・中部・南部）で並行して、常に何らかの改善・実証実験が動いている状態」を目指すべきです。具体的な数値目標として、「年 1 件」ではなく、「複数地域での同時展開（年 3 件以上）」あるいは「四半期ごとの PDCA サイクル実施数」など、スピードと量を重視した KPI へ変更してください。 2. 「取組」の定義を、大規模で多額の予算を必要とする「新路線の運行開始」や「デマンドシステムの導入」といったハード事業に限定しないでください。以下のようなソフト施策や小規模な改善も「新たな取組」としてカウントし、「小さく生んで大きく育てる（PoC：概念実証）」回数を評価する指標としてください。 	参考	<p>計画の期間である令和 8 年度からの 5 年間で本市の交通体系は大きく変化すると想定しています。ご意見にもあるようにスピード感をもって多くの課題を解決しなければならないことも予想しているところです。こうした中で高い目標値にとられるあまり必要な対応が出来ないということでは本末転倒であり、達成可能な目標値を設定していることはご理解ください。</p>
49	<p>（本編 6 5 頁 1 評価指標の設定、概要版 6 頁）</p> <p>単なる「1 人あたりの年間バス利用回数平均」の増加目標だけでは、施策の効果測定として不十分です。「既存利用者の頻度増加（ロイヤリティ向上）」と、「新規利用者の獲得（モーダルシフト）」は、打つべき施策も意味合いも異なります。</p>	参考	<p>計画の期間である令和 8 年度からの 5 年間で本市の交通体系は大きく変化すると想定しています。ご意見にもあるようにスピード感をもって多くの課題を解決することも予想しているところです。こうした</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	特に「車社会化からの転換」を掲げるのであれば、「新規利用者数（あるいは定期券新規発行数）」や「免許返納者のバス利用率」など、内訳ごとの具体的な目標値またはモニタリング指標の設定を求めます。		中で高い目標値にとられるあまり必要な対応が出来ないということでは本末転倒であり、達成可能な目標値を設定していることはご理解ください。
50	<p>（本編65頁 1評価指標の設定、概要版6頁）</p> <p>2016年調査によれば、本市の公共交通分担率は25.4%と周辺自治体と比較しても非常に高い水準です。利用データを見る限り、コロナ禍を経験した現在でも、この水準は大きく変わっていないものと考えられます。計画策定時点の分担率はどの程度で、市としてはそれを高いと考えますか、低いと考えますか。また市が考える指標として、分担率はどうかあるべきだと考えていますか。必要に応じて追加をお願いします。</p>	その他	<p>令和3年度の近畿圏パーソントリップ調査においては23.8%と近隣市に比べて高い傾向にありますが、そのほとんどが鉄道の分担率となっております。交通集中による道路の慢性的な混雑が課題となっている本市においては、自動車の分担率を下げ、公共交通の分担率が上がる施策を展開していきたいと考えております。</p> <p>なお、計画への記載については、公表されるパーソントリップ調査が10年に1回という頻度であることから、計画期間内に新たなデータに更新出来ない可能性が高く記載はいたしませんのでご理解ください。</p>
51	<p>（本編65頁 1評価指標の設定、概要版6頁）</p> <p>既存の指標（便数やバス停距離）に加え、住民の生活防衛とQOL（生活の質）を測る新たな指標として、「月間2万円市街地往復回数（自動車代替可能性指標）」の導入を提案します。「現状よりまし（前年比微増など）」ではなく、「あるべき姿（目標）からの逆算」が必要であり、これを可視化する指標です。</p> <p>定義：市内における最安グレードの自家用車（軽自動車）の月間維持費を約2万円と仮定し、その金額で本市の中心市街地である新田辺駅まで月間何回往復できるかを示す指標。</p> <p>目標値の目安：月10回（3日に1回の外出）以上。これは、通院など不可避な外出に加え、買い物や社会参加（余暇）を行うために最低限必要な外出頻度とし、「健康で文化的な最低限度の生活」を交通面から保障するラインと考えます。</p> <p>導入の意義：現在、北部地域等では定期券や安価な運賃によりこの目標は達成されていますが、普賢寺地区（特に直通便がなく乗り継ぎが必要なエリア・タクシーが最も合理的な交通手段となるエリア）では、往復運賃が高額となり、月間4回程度往復すると自動車維持費を超えてしまいます。これでは経済合理性の観点から自家用車を手放せず、公共交通の新たな乗客獲得には繋がりません。</p> <p>この指標を導入することで、地域間の「移動コスト格差」を是正し、運賃施策（ゾーン運賃や上限運賃制の検討など）の必要性を客観的に評価できるようになります。</p>	参考	具体的な施策実施段階又は計画改定の際に参考とさせていただきます。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>(なお、オートバイ・原付であればさらに安く維持が可能ですが、オートバイ利用者は天候によって公共交通の利用者になり得るため、指標としては使用しないものとしています。)なお、本市は地域により問題が大きく異なります。KPI についても、地域別に異なる指標が設定されて然るべきです。</p> <p>旧集落(特に大住・飯岡)・南部中山間地域 = 生活支援交通：「生存権 (Rights)」の問題。「採算性」ではなく、「月間2万円市街地往復(活動機会の保障水準: ナショナルミニマム)」を満たすことを目標にする。</p> <p>北部・中部・南部ニュータウン地域(山手・大住ヶ丘・草内等) = 都市公共交通：「効率性 (Efficiency)」の問題。マイカーを減らし、渋滞を解消するための「社会的便益 (B/C)」を目標にする。</p>		
52	<p>〈本編67頁 施策1 路線バスの効率的な運行の検討〉</p> <p>本施策のタイトルおよび対象範囲について、バス単体ではなく、鉄道を含めた交通ネットワーク全体の最適化を目指す表現への変更を提案します。</p> <p>施策名称の変更 現 行：施策1 路線バスの効率的な運行 修正案：施策1 公共交通の効率的な運行 理由：本市の交通体系において、バスは鉄道駅へのフィーダー（支線）としての役割が大きく、鉄道との接続性こそがバス路線の利便性（効率性）を決定づけるためです。バス単体の効率化だけでなく、接続する鉄道ダイヤとの連携を含めて検討すべきです。</p>	趣旨記載	<p>路線バスの効率的な運行の検討にあたっては、鉄道ダイヤとの接続は大きな要素であり、施策実施の際の検討事項であると認識しているところです。一方で鉄道ダイヤについては、ターミナル駅における鉄道或いは路線バスの接続が優先され、個々の市町の路線バスとの接続調整は厳しい状況です。</p> <p>こうしたことから、施策1の名称は現行のままとさせていただきます。</p>
53	<p>〈本編67頁 施策1 路線バスの効率的な運行の検討〉</p> <p>路線バスの「効率化」における「戦略的バス停新設」の推進</p> <p>「路線バスの効率化」という文言は、路線の統廃合や減便といった「縮小均衡」のみを想起させがちですが、本来は「潜在需要を確実に取り込み、収益性を高めること」も重要な効率化の一つです。そのための具体的手段として、既存路線のルート上において、需要があるにもかかわらずアクセスが悪い箇所への「バス停留所の戦略的新設・移設」を検討項目に加えてください。</p> <p>取組1-1（不採算路線の効率化）と1-2（工業団地等の需要創出）は、必ずしも対立するものではありません。現状、バスが近隣を走行しているにもかかわらず、特定の経路において長距離に渡って停留所が存在しない、あるいは片側にしか設置されていないために、利用者が離れたバス停や駅まで徒歩移動を強いられている区間が存在します。これらに対し、ダイヤ改正（大規模変更）を伴わない「バス停の追加設置（小規模投資）」を行うだけで、「歩いている層（逸失需要）」をバス利用へ転換し、路線全体</p>	趣旨記載	<p>本市のバス路線及びバス停については、路線敷設当初から長年にわたって見直しがなされていないものがございます。設置後のまちづくりや社会情勢の変化によって現在の生活実態や利用ニーズと合致しないバス停も少なからずあるという認識です。これらについては、路線図からだけでは把握しづらい一方、自治体が状況を把握することに長けている部分でもあるという認識です。施策実施段階においては、これらの情報を路線バス事業者と共有しながら潜在的な需要を掘り起こしていく必要があると認識しています。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>の収支係数を向上できる可能性があります。</p> <p>現地調査および市の実態把握（たなモビ実証実験等）によれば、大住工業専用地域周辺において、バス路線空白時間帯だけでなく、既存バス路線が運行されている時間帯であっても、適切な位置に停留所がないために徒歩移動が発生している実態が示唆されています。特に「館」停留所のように、路線の経路によって停車できない（通過する）方向がある場合、「大住浜」停留所のように片側にしか停留所が存在しない場合は、安全な位置への停留所増設を行うことで、既存路線の価値を最大化してください。</p> <p>路線の引き直しやダイヤ修正といった大規模な変更だけでなく、「バス停の追加・位置調整」を機動的に行うことで、乗り逃している需要を拾い上げ、路線全体の収支係数を向上させる取り組みを推進してください。</p>		
54	<p>（本編 6 7 頁 施策 1 路線バスの効率的な運行の検討）</p> <p>本市には「コミュニティバスは存在しない」とされていますが、実態として「京阪バス京田辺市内線（66号経路）」や「奈良交通京田辺市東部循環線（1/2系統）」は、市がルートを指定し、運行経費を負担して維持している「実質的なコミュニティバス」です。</p> <p>しかし、形式上が「一般路線バスに対する赤字補填（運行負担金）」であるため、市はダイヤ設定の主導権を持たず、特に東部循環線では「公金を投入しているにもかかわらず、住民生活と乖離したダイヤが改善されない」というねじれ現象が生じています。</p> <p>このため採算性は低いが生計維持に不可欠な路線は、漫然と赤字補填を続けるのではなく、「市が責任を持ってダイヤ・ルートを決定できる運行委託（コミュニティバス）」への形態変更を検討してください。</p> <p>なお、運行委託（コミュニティバス）化の検討に際しては、安易な価格競争入札を行うのではなく、「既存事業者との随意契約」を選択肢の中核に据えてください。</p> <p>対象となる路線（京田辺市内線や東部循環線）は、市内の他の路線網と密接に結節しており、運賃体系の統一、ICカード・定期券の共通利用、および乗り継ぎ利便性の確保といった「ネットワークの連続性（ユニバーサルサービス）」が利用者にとって極めて重要です。単なるコストダウンを目的とした入札により、ネットワークから切り離された独立系事業者が参入した場合、これら利用者の利便性が損なわれるだけでなく、既存事業者の撤退（ネットワークの分断）を招くリスクがあります。地域交通の安定性と持続可能性を最優先し、既存の運行事業者（京阪バス・奈良交通）のノウハウとリソースを最大限活用する契約形態としてください。</p> <p>さらに、運行負担金路線・運行委託路線では、単なる経費精算ではなく、「利用者増に応じた報奨金（インセンティブ）」を与え、事業者が能動的に改善に取り組む動機付けを行ってください。</p>	参考	<p>本市はこれまで他の市町村では少ない路線に対する運行負担金を拠出してきたこと、また日々事業者との連携を図ってきた経緯があることから、減便等は近隣市町に比べても少ない状況で推移してきたところです。限られた財源の中でこの手法が最も行政負担が少ないものと認識しているところです。行政負担が膨大になる可能性が高いコミュニティバス化は1つの施策案として参考とさせていただきます。</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
55	<p>〈本編67頁 施策1 路線バスの効率的な運行の検討〉</p> <p>2022年のダイヤ改正により、JR 学研都市線の同志社前駅～木津駅間が減便されました。現在、日中時間帯等の区間列車は「同志社前駅」で折り返していますが、これを1駅先のJR 三山木駅まで延伸し、三山木駅での折り返しに変更できないか、JR 西日本との協議を項目に加えてください。あくまで事業者（JR 西日本）の運行計画に関わる事項であるため、市の決定だけで実現できるものではありませんが、南部地域のバス路線維持・活性化に不可欠な要素として、折り返し駅の変更は市から粘り強く働きかけを行う旨を記載してください。</p>	参考	JR片町線の複線化並びに折返し駅の延伸については、単独市町村による要望よりも沿線市町全体で要望していくことが、実現可能性が高まるとの判断のもと、片町線複線化促進期成同盟会で要望活動を実施しているところです。
56	<p>〈本編68頁 施策2 地域の資源を活用した輸送サービスの確保〉</p> <p>打田・高船地区は、かねてより非常に交通資源の限られた地域であり、何らかの理由で自家用車を運転できなくなった方は引越しを余儀なくされる実態があります。本取組は他の施策と異なり、既に2回の実験が行われており、資料からも需要があることは明らかになっています。実施時期は、「これまでの検証を踏まえ検討」ではなく、「効果を最大化できるように条件を調整しながら今後も実験を続け、本計画期間中に本格導入を目指す」と明記してください。</p>	趣旨記載	スクールバスへの地域住民の混乗にかかる実証事業については、2回の実験を踏まえ、鉄道駅へのアクセスに対する需要が少なからずあることが把握できたところです。今後も地域の路線バス事情も考慮しながら本格導入に向けた検討を進めてまいります。
57	<p>〈本編68頁 施策2 地域の資源を活用した輸送サービスの確保〉</p> <p>同志社大学構内バスは、その性質上、朝は大学向け、夜は駅向けに利用が集中し、逆方向は回送同然の運行となってしまう（あるいは実際に回送として運行している）という問題があります。一方で、普賢寺地区から見ると、朝は駅方向へ、夜は集落方向への需要があります。このリソースが利用可能になれば、普賢寺地区の生活基盤を確立するとともに、事業者は双方向の乗客を獲得できます。1日数本程度、同志社大学の西門を出入りして普賢寺や水取方面までバスを運行する、あるいは普賢寺小スクールバスを同志社大へ乗り入れ、路線バスへの乗り換えを可能にするといった活用が考えられます。これは新たな車両や運転士を投入することなく、既存リソースの「逆方向の空き」をマッチングさせるだけで実現可能です。また、構内バスはその安定した利用実績から差し迫った路線廃止の可能性は低く、持続可能性が一定程度確保されています。さらに、地域住民が日常的に構内バスを利用する関係性を構築することは、災害時における地域防災拠点（同志社国際高校）としての機能強化にも繋がります。加えて、既存車両の有効活用は、新たなCO2排出を伴わないため、市の掲げる脱炭素施策とも合致します。「産官学連携による地域交通モデル」として、同志社大学およびバス事業者との協議を計画に明記してください。</p>	参考	スクールバスへの地域住民の混乗実証については、令和7年4月の奈良交通のダイヤ改正に伴い接続調整が困難となりました。このため、より利便性を高める取組が必要との認識であり、施策実施の際に参考とさせていただきます。
58	<p>〈本編68頁 施策2 地域の資源を活用した輸送サービスの確保〉</p> <p>2章で山城田辺自動車学校の送迎バスについて触れられていますが、自動車学校との連携は具体的な計画はないのでしょうか。</p>	その他	京都府の自動運転EVバスの取組等でご協力いただいた実績はありますが、現時点において共創や交通空白解消に向けた具体的な連携や計画はありません。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
59	<p>〈本編69頁 施策3 まちづくりの計画・プロジェクトとの連動〉</p> <p>取組1-2で、工業団地路線のサービス向上とありますが、企業が利用する前提でバス路線を用意する、あるいは企業に対して単に「公共交通利用の協力」を要請するだけでは、実効性に欠けます。現実として、2008年頃までは、京阪バスの大住工専を經由する便(75C号経路)は日中時間帯も設定されていましたが、利用が少なかったためにその後削減されています。</p> <p>現状、多くの企業においてマイカー通勤の交通費支給(ガソリン代のみ)は、バス通勤定期代の支給と比較して安価に済み、かつ車両維持費等を従業員負担に転嫁できるため、企業側に公共交通利用を推進する経済的インセンティブが働きにくい構造にあります。</p> <p>一方で、近年のESG経営や脱炭素社会への要請に伴い、企業は「Scope3(従業員の通勤に伴うCO2排出量)」の削減や、地域社会への貢献を可視化する必要に迫られています。この企業のニーズを捉え、既存の国の制度と市の制度を接続することで、バス通勤にかかるコスト増を「企業価値」として還元する仕組みを提案します。</p> <p>本市には既に「京田辺市地域貢献企業」の認定制度が存在し、国には国土交通省の「エコ通勤優良事業所認証制度」が存在します。これらをリンクさせてください。</p> <p>具体的には、新たに独自の審査基準を作るのではなく、「国交省のエコ通勤認証を取得した事業所」を、「京田辺市地域貢献企業」の加点要素(地域貢献点)とする枠組みを構築します。</p> <p>認定された企業に対しては、精神的な名誉だけでなく、経営上の実利を提供することで、強力な動機づけを行ってください。</p> <p>本市入札参加資格審査における加点評価(地域貢献点)：公共事業を受注したい市内企業にとって強いインセンティブとなります。</p> <p>採用活動支援(ブランディング)：市広報やウェブサイトにて「環境先進企業」として紹介し、人材確保を側面支援します。</p> <p>「コストがかかるバス通勤」を、「選ばれる企業になるための投資」へと意味付けを変える施策です。企業にとっては採用力強化や入札有利化、市にとっては脱炭素と渋滞緩和、バス事業者にとっては最も安定した収益源である「通勤定期客」の確保という、「三方よし」の循環を作ることができます。単なる「お願い」から「メリットの提供」へと、企業連携の質を転換する施策として明記してください。</p>	参考	<p>ん。</p> <p>大住工業専用地域においては、路線バスの現状についての出前講座或いはA I オンデマンド交通「たなモビ」実証事業における協力等、当該地域の企業で構成される大住工業専用地域協議会と連携を重ねているところです。</p> <p>協議会からは慢性的な駐車場不足についての相談を受けている中、地域内の公共交通を充実させるという目的は共有しており、引き続き連携を進めてまいります。こうした中で頂戴したご意見については、具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。</p>
60	<p>〈本編69頁 施策3 まちづくりの計画・プロジェクトとの連動〉</p> <p>ウッドデザインパーク京都彩(旧・野外活動センター)へのアクセス経路における安全確保と、公共交通による総量抑制について</p>	参考	<p>ウッドデザインパーク京都彩については、ご意見にあるようにアクセス経路上にそよかぜ幼稚園が立地されており、自動車への注意喚起等の安全対策を幼</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>当該施設への主要なアクセス経路には、私立そよかぜ幼稚園等の文教施設が立地しており、園児や保護者の往来が多い生活道路となっています。令和8年のリニューアルオープン後は、地理に不慣れな市外からの観光客による自家用車流入の急増が予測されます。狭隘な通園道路において、観光車両と通園・通学者が混在することは、交通安全上極めて重大なリスクとなります。</p> <p>本計画において、当該施設へのアクセスを「マイカー任せ」にするのではなく、「公共交通（またはシャトルバス）への誘導による交通総量抑制」を明確な方針として位置づけてください。具体的には以下の視点を盛り込むことを求めます。</p> <p>モードシフトによる安全確保：「観光振興」の文脈だけでなく、「沿線住民・児童の安全を守る」という観点から、松井山手駅や新田辺駅からの送迎バス、乗合タクシー等の公共交通手段を確保し、マイカーの流入台数そのものを減らす施策を検討すること。</p> <p>通過交通の管理：生活道路・通園路への無秩序な流入を防ぐため、ナビアプリへの経路制限の働きかけや、公共交通利用者へのインセンティブ付与など、ハード・ソフト両面での対策を計画に含めること。</p> <p>新しい集客施設ができる時こそ、「人がどう動くか」をデザインする地域公共交通計画の出番です。「事故が起きてから考える」のではなく、計画段階で予防策を講じてください。</p>		<p>稚園とも連携しながら実施予定です。</p> <p>そのうえで、公共交通によるアクセスについては、施設の担当部署である文化・スポーツ振興課と連携し検討してまいります。</p>
61	<p>〈本編70頁 施策4 運転士確保に関する取り組み、本編81頁 施策15 交通業界のPR広報〉</p> <p>運転士不足は本市の交通維持における最大の懸案事項であり、複数の施策を講じて総力戦で当たる方向性に賛同します。その上で、施策4と施策15は共に「人材確保」を目的としているように読めますが、両者の役割分担（棲み分け）について、以下の理解で正しいか確認させてください。また、その区別を計画本文でもより明確にすることを提案します。</p> <p>施策4：行政主導による「即戦力確保（短期・直接）」消防職員の再雇用活用など、市が主体となって環境を整備し、現在求職中あるいは転職を検討している層に直接働きかける「リクルート活動（Short-term）」としての位置づけ。</p> <p>施策15：事業者・市民連携による「裾野拡大（中長期・間接）」バスバックヤードツアーやイベント等を通じ、子どもや若年層、あるいは潜在的な関心層に対して「仕事としての魅力」を伝え、将来的ななり手を育てる「ブランディング・啓発活動（Long-term）」としての位置づけ。</p> <p>もしこの理解で正しければ、それぞれの施策説明において「ターゲットとする層」や「想定する時間軸（即効性か将来投資か）」を明記してください。これにより、単なる施策の羅列や重複ではなく、「現在の危機対応」と「未来の担い手育成」の両輪で戦</p>	趣旨記載	<p>深刻な運転士不足に直面する路線バス事業者に対して、自治体を取り得る取組は、次代を担う子ども達への職業選択の可能性の一つに路線バスの運転士を加える取組と直接的に運転士を確保する取組の二つに分類することが可能であり、施策4と施策15の役割分担はお見込みのとおりです。</p> <p>そのうえで、具体的な施策実施段階で改めて詳細な意図は発信していく予定をしております。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	略的に取り組む姿勢が市民や事業者に伝わりやすくなります。		
62	<p>〈本編 7 1 頁 施策 5 資金の確保に関する取り組み、本編 7 5 頁 施策 9 公共交通利用環境の改善〉</p> <p>「バス車両の広告媒体としての活用」が挙げられていますが、具体的取組に落とし込まれていません。現状の案では、ふるさと納税やガバメントクラウドファンディングといった「寄付（公助）」による資金調達に重きが置かれていますが、これに加え「広告事業による事業者への直接的な収益還元（自助・共助）」を促進する施策を明記すべきです。具体的には、以下の取り組みを提案します。</p> <p>地域企業と交通事業者の広告マッチング支援（官民連携）</p> <p>隣接する精華町のコミュニティバス等では、地域企業からのラッピング広告を積極的に募り、運行経費の一部に充当しています。</p> <p>本市においても、市がハブとなり、市内企業（スポンサー候補）と交通事業者をマッチングする「交通広告斡旋スキーム」を構築してください。</p> <p>単なる場所貸しに留まらず、「地域貢献企業」としての認定制度や、市の広報媒体とのセット販売など、市が関与することで広告価値を高め、事業者の増収を支援します。</p>	参考	<p>施策 5 に掲載した取組は、本市でも初めての取組となることから、具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。</p>
63	<p>〈本編 7 1 頁 施策 5 資金の確保に関する取り組み、本編 7 5 頁 施策 9 公共交通利用環境の改善〉</p> <p>「行動変容」を促す戦略的広告の展開</p> <p>バスの車体（特に後面）は、後続のマイカードライバーに対する強力な広告媒体です。単なる商品 PR だけでなく、市内の飲食店等と連携し、「今日はバスで来て、飲んで帰りませんか？」といった公共交通利用のメリット（飲酒可能、駐車不要等）を訴求するメッセージ広告を展開することを提案します。バスラッピングは高額であるため一店舗では出稿が難しいですが、市が仲介して複数店舗で共同広告を出稿するなら可能になります。これにより、広告収入を得ながら、同時にマイカーからバスへのモーダルシフト（行動変容）を促し、市内飲食店も集客が期待できます。「補助金や寄付頼み」の体質から脱却し、地域経済の循環の中で交通事業者が収益を上げられる仕組み（稼ぐ力）を、行政が側面支援する姿勢を計画に示してください。</p>	参考	<p>施策 5 に掲載した取組は、本市でも初めての取組となることから、具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。</p>
64	<p>〈本編 7 1 頁 施策 5 資金の確保に関する取り組み、本編 7 5 頁 施策 9 公共交通利用環境の改善〉</p> <p>同様に「バス停の広告媒体としての活用」が挙げられていますが、具体的取組に落とし込まれていません。「どう資金を集めるのか」だけでなく、「集めた資金で市は何をするのか」を明記すべきです。</p>	参考	<p>バス待ち環境の改善のみならず、地域公共交通の維持に向けてみんなで支えるという意識の醸成は重要と考えています。具体的な施策実施段階での参考とさせていただきます。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>特に、バス待ち環境の向上（ベンチ・上屋設置）は重要ですが、全額を税金に依存する現在のモデルでは、整備スピードが「年1基程度」に留まり、市民ニーズに追いついていません。そこで、市民から企業まで幅広く資金を募る「ティア（階層）別スポンサーシップ制度」を導入し、外部資金の獲得によって整備スピードを倍増させる仕組みを構築してください。</p> <p>具体策：参加型インフラ整備基金「マイベンチ・パートナーズ（仮称）」 市が設置・管理するバス停の上屋やベンチに対し、出資額に応じた特典（広告・ネーミングライツ）を設定したメニューを用意します。 【ティア1：企業・大ロスポンサー】（例：30万円～/基） 想定対象：市内法人 狙い：企業の地域貢献予算や広告費の受け皿を作り、上屋本体の整備原資を確保する。 特典：上屋への大型広告掲出、または「〇〇（企業名）前」といった副名称の命名権を付与。さらに、バス事業者と連携し、バス停名そのものに副名称を付ける広告出稿についても斡旋。地域貢献点・CSR活動として認定。 【ティア2：個人・小ロスポンサー】（例：シール代実費 +1万円～/口） 想定対象：個人、クリエイター（応援広告）、個人商店など。 狙い：推し活や記念日需要を取り込み、市民が愛着を持つきっかけを作るとともに、維持管理・修繕費を確保する。 特典：ベンチ座面・手すり等へのシール型広告設置（「〇〇寄贈」「XX商店 祝〇〇周年」等）。年2回程度貼り直し。 【マイベンチ・オーナー制度（場所指定権付き）】（例：1口20万円～） 想定対象：すべての法人または個人 市指定の屋外用ベンチ設置実費（製品代+工事費+一定期間の維持管理費）に、一定額の寄付金を上乗せた金額を出資したスポンサーに対し、「希望するバス停へのベンチ設置権」を付与。 「行政が設置して終わり」ではなく、市民や市内企業がスポンサーとして関与し、みんなで創る「参加型のインフラ整備」へと転換を図ってください。 また、行政が順番に整備するのを待つのではなく、「お金を出せば、すぐに欲しい場所に整備される」というファストパスを用意することで、潜在的な出資意欲を掘り起こし、市全体の整備スピードを底上げしてください</p>		
65	<p>〈本編72頁 施策6 自動運転の検討〉 駆動方式の「テックニュートラル（技術中立）」な選定 記述において、自動運転車両を「EV（電気自動車）」に限定するかのよう表現が見受</p>	その他	<p>施策6については、京都府と共同で令和5年度から取組を進めている事業となります。令和6年度並びに令和7年度において、EVバスでの実証事業を展</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>けられますが、「自動運転（省人化）」と「EV化（脱炭素）」は本来別個の技術課題です。現代の車両であれば、内燃機関（ディーゼル）であってもドライブ・バイ・ワイヤ（電子制御）による自動化は技術的に可能です。</p> <p>特に南部地域のような起伏が激しく、空調負荷も高いエリアにおいて、自動運転の制御と同時にEVの航続距離・充電管理まで行うことは、二正面作戦となり、プロジェクトのリスクを不必要に増大させます。まずは「運転士不足の解消」を最優先事項とし、駆動方式はEVに固執せず、既存のディーゼル車やハイブリッド車の改造も含めた「テクニークニュートラル（技術中立）」な選定を行う旨を明記してください。</p>		<p>開しています。令和8年度以降も継続した取組となるため、「EVバス」という表現となっていることについてはご理解ください。</p>
66	<p>〈本編72頁 施策6 自動運転の検討〉 「レベル2」の位置づけと将来ロードマップの明示</p> <p>資料内で「レベル2（運転者あり）」に赤枠が付されていますが、この説明が一切ありません。資料内に掲載されている車両（BYD J6に自動運転用機器を醸装したものは、ハードウェアとしては一般的に「レベル4（特定条件下での無人運転）」に対応するスペックを有していると考えられます。</p> <p>もし、「レベル4対応の高性能車両」を導入しておきながら、計画上のゴールを「レベル2（実質的な運転支援）」に設定しているのであれば、著しいオーバースペック（投資の無駄）となります。</p> <p>行政の責任回避のためにレベル表記を低く見積もるのではなく、「ハードウェア性能を最大限引き出し、計画期間内（または次期計画）に必ずレベル4（無人化）へ移行する」というロードマップを明記してください。レベル2止まりであれば、安価なASV（先進安全自動車）で十分であり、本施策のような大規模投資は不要です。</p>	修正	<p>赤枠を消去しました。当該資料は令和6年度の実証実験の際に利用したものとなっています。現在多くの自治体で実証実験が実施されており、そのすべてがレベル4自動運転を目指したものであり、本市の目標もレベル4実装に設定しています。</p>
67	<p>〈本編72頁 施策6 自動運転の検討〉 「路線拡張」による人的リソースの再配分（全体最適化）の明記</p> <p>施策6-1に「路線拡張」とありますが、単に走行エリアを広げるだけでは不十分です。自動運転に適した「同志社山手」等の整形された都市基盤を持つエリアに自動運転（無人化）を先行導入し、「そこで創出された余剰人員（運転士）を、自動運転の導入が困難な中山間部や旧集落へ再配分する」という、市域全体で役割分担のポートフォリオ戦略を明記してください。</p> <p>この記述がないと、「既に便利な地域がさらに便利になるだけで、本当に困っている地域は置き去りにされる」という不公平感を招きかねません。「自動運転は、間接的に南部地域を守るための施策でもある」というロジックを確立してください。</p>	修正	<p>「路線拡張」を削除しました。自動運転EVバスの導入に関しては、現在京都府主導のもと、地域の路線バス事業者と連携して進めている事業です。自動運転の普及といった新たな技術の開発や研究に取り組むことは大変重要ですが、実装に向けて超えなければならない課題は多く、いたずらに「路線拡張」を目指すのではなく、事業者と連携し確実に導入に向けて取組を進めてまいります。</p>
68	<p>〈本編73頁 施策7 新しい交通サービスの検討〉 取組7-1では「デマンド交通」という用語が一括りで使用されていますが、その具体的な運行形態には大きな差異があります。「流行のAI配車」を無批判に導入するのでは</p>	趣旨記載	<p>AIオンデマンド交通に関しては、令和7年度に市北部地域で「たなモビ」の実証事業を実施し、現在、検証事業を進めています。今後については、地</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>なく、地域の需要密度や道路網に応じて、以下の2類型から最適なものを選択する方針を明記してください。</p> <p>1. 定時定路線・予約型（固定ルート型） 特徴：ルートやダイヤは固定だが、予約があった便・バス停のみ運行するもの。 適性：通勤・通学など「定時性」が求められる路線や、既存路線バスの効率化（空気を運ぶ便の削減）に適している。 近隣事例：木津川市 コミュニティバス（加茂地域）の一部路線</p> <p>2. 区域運行・自由経路型（ダイナミックルーティング型） 特徴：特定のエリア内を、予約に応じてAI等が最短ルートを生成し自由に走行するもの。 適性：需要が面的に薄く散らばっている地域や、幹線バス停までの「ラストワンマイル」に適している。 近隣事例：精華町 精華町デマンドバス</p> <p>これらは導入コスト、運行効率、そして何より「移動の確実性（時間が読める）」が全く異なります。既存の路線網がある程度機能している地域において、安易に「2. 区域運行型」を導入すると、他人の予約による「迂回」が頻発し、所要時間が読めなくなるリスクがあります。結果として、定時性を重視する現役世代の利用離れを招きかねません。</p> <p>本施策の推進にあたっては、「デマンド交通＝AI 区域運行」と短絡的に定義せず、「地域特性（集落形状・道路事情）と利用目的（通院・買い物か、通勤・通学か）に応じて、定路線型と区域型を使い分ける（ベストミックス）」という方針を明記してください。システムありきではなく、住民の移動の質を最優先にしたモード選定を求めます。</p>		<p>域の路線バスの状況にもよりますが、地域住民の生活実態やニーズ等を踏まえたシステムに改良し、最適な交通モードとして改良を進めてまいります。</p>
69	<p>〈本編73頁 施策7 新しい交通サービスの検討〉 施策7において掲げられている「ライドシェア」関連の記述について、道路運送法上の位置づけ（いわゆる「自治体ライドシェア」と「日本版ライドシェア」）が混同されている懸念があります。既存交通事業者との信頼関係を維持し、実効性のある施策とするため、以下の通り修正・再定義してください。</p> <p>1. 「自家用有償旅客運送（自治体ライドシェア）」の導入要件と慎重な運用 取組7-2（自治体ライドシェア・道路運送法第78条第2号）は、バス・タクシー等の公共交通が維持困難となった「交通空白地」において、住民の足を確保するための</p>	趣旨記載	<p>本計画では、深刻な運転士不足に直面する路線バス事業者の現状に鑑み、居住誘導区域内を運行する多くの利用者がある路線については、バスで、必ずしもそうではない路線については、代替の交通手段を検討することを想定しています。こうした検討にあたっては、これまで地域の移動を支えてきた路線バス並びにタクシー事業者との緊密な連携が不可欠との認識であり、スクールバスへの混乗実証において</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>「セーフティネット（最後の手段）」です。既存のタクシー事業者が営業を行っている本市全域において、安易に本施策を掲げることは、地域公共交通の担い手であるタクシー事業者の経営を圧迫（民業圧迫）しかねません。また、導入には地域公共交通会議における「既存事業者との合意」が不可欠ですが、本市には山城ヤサカ交通・加茂タクシーのほか個人事業者も営業していること、また近隣自治体との往来があることから、精華町の学研都市交通や他府県の事業者も乗り入れており、明確な「交通空白」の根拠なしに合意形成を図ることは極めて困難です。</p> <p>したがって、「導入検討」とするのではなく、以下の前提条件を明記してください。</p> <p>「原則として既存交通事業者との共存を優先する。ただし、既存事業者によるカバーが困難な地域・時間帯（例：行政区域を越えた生活圏移動である『打田地区-生駒北小中学校間』や『高船地区-高船口バス停間』等、発着地条件により既存交通の隙間となっているエリア）に限り、補完的な手段として検討する。」</p> <p>2. 「日本版ライドシェア」に関する市の役割の再定義</p> <p>取組7-3について、現状、京田辺市を含む営業区域（京都南交通圏）は既に「日本版ライドシェア（道路運送法第78条第3号）」の対象地域であり、既に市内でも事業者（山城ヤサカ交通等）による「GO Reserve」等の車両運行や採用活動が開始されています。したがって、本項目は市が主体となって「導入を検討する」ものではなく、「民間事業者が行うライドシェア運行への支援（ドライバー確保のための広報・斡旋等）」と記述するのが適切です。既に民間活力で動いているサービスに対し、市が屋上屋を架すような独自施策を行うのではなく、ドライバー不足解消に向けた「側面支援」に徹する方針を明記してください。「ライドシェア」という言葉が持つ複数の意味を法的に整理し、既存交通事業者との不要な対立リスクを回避するため、実態に即した記述への修正を求めます。</p>		<p>も「たなモビ」の実証事業においても大切にしてきたところですが。</p> <p>こうしたことから、ライドシェアに関しても導入の研究や検討の際には、既存交通事業者との関係性を重視しながら進めてまいります。</p>
70	<p>〈本編73頁 施策7 新しい交通サービスの検討〉</p> <p>追加提案：施策7-4. グリーンスローモビリティの導入検討</p> <p>法的・運用的なハードルが高く、既存事業者との調整が難航しやすい「自治体ライドシェア」の検討に偏重するのではなく、本市の地理的特性（坂道・狭隘道路）と観光資源（茶園）を活かした「グリーンスローモビリティ（時速20km未満の電気自動車）」の導入を具体的検討項目として追加してください。</p> <p>具体的な導入想定エリアとモデル：「飯岡地区 ⇄ 三山木駅」（観光アトラクション×ラストワンマイル）グリーンスローモビリティは、環境負荷が低く（本市の「ゼロカーボンシティ」宣言との整合）、要件緩和により公道走行が可能であり、かつ「地域の</p>	参考	<p>ラストワンマイルや観光の足としてのグリーンスローモビリティについては、本市においてもいくつか導入の可否を検討する条件が整っている地域があるとの認識ですが、現状においては、今ある交通ネットワークについて、路線バスをはじめとする様々なモードで維持することを重視していることから、今後の参考とさせていただくということでご理解ください。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	風景」を楽しむ観光コンテンツになり得ます。単なる「移動手段の確保」に留まらず、「移動そのものを楽しむ（コト消費）」という視点を取り入れ、採算性を確保しながら地域の足を維持する具体的施策として位置づけてください。		
71	<p>〈本編73-74頁、77頁 施策7 新たな交通手段、施策8 MaaS、施策11 運賃制度〉</p> <p>現在の計画案における MaaS の記述は、他都市事例の紹介に留まっており、本市の特性に即した具体的な青写真が見えません。本市は、南部では「交通空白の解消」、北部・中部では「充実した交通網の最適化」という異なる課題を抱えています。それぞれに対し、以下の通り「アナログ」と「デジタル」を使い分けた、実効性のある MaaS 戦略を提案します。</p> <p>1. 南部・交通不便地域への「アナログ MaaS（運用連携）」の導入 MaaS をデジタル技術に限定せず、「運用ルールによる結合」も MaaS（レベル1）の形態と定義し、即効性のある対策を講じてください。 具体的提案：高船連絡タクシー（仮称） 普賢寺地区は、水取・打田・高船は16時台以降のバス便がなく帰宅が困難となる一方、天王は20時台まで帰宅のバスがあり、地区内でもサービスの差が存在します。このリソースを活用し、「特定の合言葉（例：「19時の高船連絡タクシー」等）を用いて電話予約することで、天王停留所のバス到着に合わせてタクシーが接続する」といった運用ルールを整備してください。アプリ開発等の巨額投資を待たずとも、既存のタクシー電話予約と運行ルールの整備（ソフト面の連携）だけで、実質的な「ラストワンマイルの接続」が実現可能です。</p> <p>2. 交通至便地域への「デジタル MaaS（運賃統合）」の導入 本市は、北部ではバス（京阪）と鉄道（JR）、中部・南部では近鉄と JR が並走するなど、交通網に恵まれた稀有な地域です。しかし、利用者は「どのルートの定期を買うか」という選択に縛られ、柔軟な移動が阻害されています。この「恵まれた環境」を活かすため、ポストペイの PiTaPa 等を活用した「運賃・決済の統合（MaaS レベル3以上）」に挑戦してください。 具体的提案：エリア一括定期運賃（共通定期券）の導入 関西圏で普及しているポストペイ（後払い）決済システム「PiTaPa」等の機能を活用し、「登録したエリア内であれば、鉄道・バスのどのルートを使っても上限運賃（または定額）で利用できる」仕組みを検討してください。</p> <p>3. 施策の統合的検討 本質的に「施策8（MaaS）」と「施策11（運賃制度）」は、MaaS をハードとソフト</p>	参考	施策8に掲載したMaaSに関する取組は本市でも初めての取組となることから、具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	の両面から見た同一の課題です。これらを別個に論じるのではなく、「MaaS 基盤を活用した柔軟な運賃施策の実現」として統合的に検討し、京田辺市ならではの「攻めのMaaSモデル」を構築してください。		
72	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉 施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面） 本施策の記述が「市内のバス停留所の環境整備」に偏っていますが、市民の移動は市内バス停だけで完結しません。鉄道駅における「待つ時間の快適性」や、制度（ソフト面）の環境向上も必要です。市境を越えて利用されている「実質的な最寄り停留所」についても、市の責任範囲として環境向上に取り組むべきです。また、整備にあたり施策5の項目で示した外部資金の獲得も検討してください。</p>	参考	<p>鉄道駅における環境整備については、今後の取組の参考とさせていただきます。また、バス待ち環境の改善については、これまでも池嶋バス停等、隣接市方面に向かうバス停の環境改善に取り組んできた実績があります。今後も利用状況やニーズを踏まえながら環境改善に取り組んでまいります。</p>
73	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉 施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面） 1. JR 駅ホームへの「空調付き待合室」の設置要望 大阪府内の近隣駅と比較して、本市内の JR 学研都市線の駅（松井山手・大住・京田辺・同志社前・JR 三山木）には、ホーム上に空調の効いた待合室が設置されていません。特に木津方面行きや日中時間帯は運行間隔が広く、屋外ホームでの待機時間が長くなる傾向にあります。近年の猛暑等の気候変動への適応策（熱中症対策）としても、市民が安全・快適に電車を待てる環境が必要です。ハード整備の主体は JR 西日本ですが、市として「市民の安全を守る公共空間の整備」という観点から、設置に向けた協議・要望および投資を継続的に行ってください。</p>	その他	<p>JR 片町線における待合環境の整備については、片町線複線化促進期成同盟会での要望活動を通じて実施しており、今後も継続して要望してまいります。</p>
74	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉 施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面） 2. JR 京田辺駅／近鉄新田辺駅の「定期券連絡駅」化の推進 両駅は徒歩連絡が可能な至近距離にあり、実質的な乗換駅として機能していますが、定期券の連絡駅設定がありません。また近年、鉄道各社は合理化の一環として磁気定期券を廃止する流れがあり、利用者は2枚の IC カードを使い分ける等の不便を強いられることとなります。通勤・通学における「鉄道利用のハードル（ソフト面のバリア）」を下げるため、JR 京田辺駅と近鉄新田辺駅を定期券連絡駅に追加し、一枚の IC 定期券でシームレスに乗り換え可能にするよう、両事業者間の協議を促進してください。</p>	その他	<p>鉄道の利便性を向上させる取組として、具体的な施策実施段階での参考とさせていただきます。</p>
75	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉 施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面） 3. 奈良交通 IC カード「CI-CA」販売窓口の市内設置（業務受託の推進） 現在、奈良交通の IC カード「CI-CA」は、バス車内でのチャージ（積み増し）は可能ですが、カード本体を新規購入できる窓口が市内に存在しません。これは、転入者など新</p>	参考	<p>奈良交通 IC カード「CI-CA」の市内での販売に関しては、バスポイント付与事業の際に南部まちづくりセンター（ミライロ）への設置等を打診した経過がありますが、管理コストの面から設置は難しいという回答があったところです。利用促進に資す</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>たにバス利用を始めようとする際の大きな障壁となっています。</p> <p>かつての「京阪グループ共通バスカード」が、営業所だけでなく駅構内のコンビニ等でも販売され広く普及していた事例に倣い、あらかじめ一定額がチャージされた無記名CI-CAを購入できる業務受託窓口を、市内奈良交通営業エリアに設置してください。</p> <p>設置場所の例（有人委託）：市役所、同志社大学生協、新田辺駅構内コンビニ、京田辺市観光案内所（新田辺駅西口1F）、中部住民センター（せせらぎ）、南部まちづくりセンター（ミライロ）など。</p> <p>設置場所の例（無人販売）：既存自販機の活用：公共施設や駅等にある物品販売（栄養補助食品など）可能な自動販売機の商品枠を活用し、プリペイドカードとして販売する等、低コストでの展開を検討してください。</p> <p>「乗りたいと思った時にすぐカードが手に入る」環境を整えることで、バス利用への心理的・物理的ハードルを下げ、新規利用者の開拓に繋がります。特に、転入者が最初に訪れる市役所と、最大の利用者である同志社大学への窓口設置は急務です。</p>		<p>る施策ですので引き続き要望してまいります。</p>
76	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉</p> <p>施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面）</p> <p>4. 市外（市境付近）にある「実質的な利用停留所」の環境整備（越境整備）</p> <p>行政区域外であっても、本市住民が日常的に利用している停留所は、本市の交通施策の対象として環境整備を検討してください。具体的には、奈良交通「高船口」停留所（生駒市）は、高船地区の住民（特に高校生等）にとって、バスで市街地へ出るための重要な結節点ですが、上屋やベンチ等の待合環境が十分ではありません。設置場所は生駒市ですが、受益者が専ら本市民である実態を鑑み、生駒市および奈良交通と協議の上、本市の費用負担も視野に入れた上屋整備を行うなど、行政界にとられない柔軟な支援を求めます。なお、高船地区-高船口バス停間の道路設備（街灯・カーブミラー）は、現時点でも京田辺市が越境整備している実績があります。</p> <p>「利用環境の向上」とは、単に雨風をしのぐだけでなく、「移動に伴うストレス（暑さ・寒さ・手間・管轄の壁）を最小化すること」です。バスだけでなく鉄道、そして市境を越えた生活圏も含めた、トータルな環境向上を計画に盛り込んでください。</p>	参考	<p>路線バスの利用環境改善にかかる提案として、具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。</p>
77	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉</p> <p>施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面）</p> <p>5. 狭隘道路におけるバス停の移設とポケットバス停化</p> <p>バス待ち環境の向上（ベンチ・上屋）を推進する上で、旧集落や狭隘道路では「物理的なスペース不足」が最大の障壁となっています。現状のバス停位置に固執せず、安全</p>	参考	<p>バス停の移設については、地域住民のニーズや路線バス事業者との協議なども踏まえて検討してまいります。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	性と快適性を確保できる場所へバス停を動かす移設（リロケーション）を施策の柱の一つに加えてください。		
78	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉 施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面） 「ポケットバス停（待合スペース）」の確保 狭隘道路上のバス停について、近隣の民有地や空き地を活用（借地・買収）し、道路からセットバックした「ポケットパーク状の待合スペース」を整備することを検討してください。単にポールを移設するだけでなく、以下の機能を付加することで、バス停を「危険な路肩」から「地域の小さな広場」へと転換します。</p>	参考	路線バスの利用環境改善にかかる提案として、具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。
79	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉 施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面） 移設候補地の公募と協力者へのインセンティブ 行政が適地を探すだけでなく、「うちの土地の軒先をバス待合所として提供しても良い」という地権者を公募する制度を設けてください。土地提供者に対しては、固定資産税の減免や、設置されるベンチへの謝名プレート掲出（スポンサー制度との連携）などのインセンティブを用意することで、用地確保のハードルを下げます。 特に、アパートや商店のエントランスにバス停を設置できれば、安全が確保され、運転士から乗客有無が確認しやすく、さらに住民や商店利用者もバスが使いやすくなります。 「場所がないからベンチが置けない」と諦めるのではなく、「ベンチが置ける場所を作って（移して）、安全と快適性を同時に手に入れる」という積極的なアプローチへ転換してください。</p>	参考	路線バスの利用環境改善にかかる提案として具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。
80	<p>〈本編75頁 施策9 公共交通利用環境の改善〉 施策9 鉄道駅および市境停留所における待合環境の整備（ハード・ソフト両面） 鉄道駅待合室内へのバス時刻表掲出による、駅施設の「バス待合空間」としての活用（ソフト連携） 冷暖房が完備された待合室を有する鉄道駅（近鉄新田辺駅・三山木駅）において、待合室内の視認性の高い場所に「バス発車時刻表」や「バスロケーションシステムモニター」を掲出するよう、市から鉄道・バス事業者に働きかけてください。これにより、新たなハード整備を行うことなく、既存の駅施設を「実質的な冷暖房完備のバス待合室」として機能転換させることが可能です。 現状、「バスの待合室」は存在せず、利用者はバスの時間まで寒い/暑いバス停で待つことを余儀なくされています。「電車を降りてから、バスが来る直前まで駅待合室で過ごす」という行動様式を定着させれば、投資を伴わずに乗り継ぎ抵抗（待機時間の苦</p>	参考	路線バスの利用環境改善にかかる提案として具体的な施策実施段階で参考とさせていただきます。鉄道事業者、路線バス事業者、タクシー事業者に参画いただいている京田辺市地域公共交通活性化協議会などにおける議論のテーマの一つとして活用させていただきます。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	痛)を劇的に軽減できます。事業者が異なるため自然発生しにくい連携ですが、結節点機能の強化と近鉄線側の利用促進にも繋がるため、市が調整役となり実現してください。		
81	<p>〈本編75頁 施策10 情報提供の充実〉 施策10-1 公共交通マップ 北部と同様、南部についても、市境付近の「行き止まり」感を解消するため、徒歩圏内にある近隣自治体の停留所（奈良交通「高船口」、精華町デマンドバス「鳥谷池」）を路線図に明記し、広域的な回遊ルート（エスケープルート）として可視化することを求めます。これにより、来訪者の心理的ハードルを下げ、観光需要の取り込みや、当該路線の維持・存続に寄与する利用増を図ります。「行っても帰れないから行かない」という現状から、「行ってもちゃんと脱出ルートが存在する、だったら行ってみよう」という変容が起こせる可能性があります。</p> <p>公共交通マップは「公共交通を生活の足にしている人」にとっては有用ではありますが、「マイカーを生活の足にしている人」の行動変容を起こすには問題が2つあります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ほとんどの人は「地図を見て行先を決める」のではなく、「行先を決めて地図を見」ます。行先を決めて、クルマではなく敢えて公共交通で行くという物語を提示する媒体が別途必要です。 2. 公共交通マップは路線一覧を示しますが、行って帰れるのかは示しません。極端に本数の少ない路線は、帰ってこられるのか、帰れない場合は別のバス停まで歩けば帰れるのか、あるいはタクシーを呼ぶしかないのかを明示する必要があると考えます。 <p>例えば、天王停留所のダイヤは「朝天王から新田辺へ行き、夜新田辺から天王に帰る」ルートに特化されており、新田辺駅から行っても帰ることができません。観光協会のモデルコースでは、「歩いて下れ」ということになっていますが、実は水取まで歩けば帰れます。</p>	参考	公共交通マップ更新の際の参考とさせていただきます。路線バスに関しては、ご意見にもあるように路線図を見ているだけではわからない乗り継ぎのポイントがあります。こうしたポイントにつきましては、公共交通マップだけではなくホームページなどでも発信していきたいと考えているところです。
82	<p>〈本編75頁 施策10 情報提供の充実〉 施策10-3として、「バス攻略本」の整備を提案します。</p> <p>京阪74号/74A号/74B号のような枝番によって経由地が違う路線は、「このバスは本当に自分の目的地に行くのか？」という不安を覚えます。JR京田辺は停留所が3つあり、同じ経路番号なのに時間帯によって止まる停留所が異なります。田辺本町や職安前のような「帰りのバス停がない」箇所も存在します。新田辺から市役所へ行く路線は、1/2/4番乗り場から発車し、一貫性がありません。奈良交通だと、自由乗降区間は「手を挙げないと止まらない」「どこからでも乗れるが、降りられる場所は指定地のみ」「標柱に名前がなく、地図に載っていない」「手幹線学園橋上の(同志社口)は、</p>	参考	路線バスの経由地がわかりづらいという認識のもと、今回の公共交通マップではバスルート表を掲載したところです。上の回答でも述べましたが、利用促進の障壁となっている路線バスのポイントについては公共交通マップだけではなく、ホームページなどでも発信していきたいと考えているところです。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>98 系統は停まるが 53 系統は停まらない」「東部循環 2 系統は三山木駅から常磐苑まで自由乗降だが、1 系統は常磐苑から南原までと非対象」などなど特殊ルールが多く、しかも奈良交通公式サイトにも乗り方は一切載っていません。まさに初見殺しであり、恐怖すら与えます。定期券周りでは、バス事業者の大人通勤定期券は持参人式である、京阪グループの環境定期券、奈良交通の CI-CA plus(金額式定期券)など、広く知られていない制度があります。運賃制度では、京阪バスの松井山手駅-大住ヶ丘を含む定期券でも同区間の直 Q には乗車できない、京阪バスと京都京阪バスは定期券が共通で使えるのに 1Day チケットは京都京阪バスでは使えない、といった、一貫性がないものもあります。</p> <p>いずれも、事業者は知っているが利用者は知らない情報の非対称性であり、一見さんお断りとも言える高い情報バリアです。「バスの乗り方が分からない」という本質は、整理券の取り方や運賃表の読み方ではなく、この情報バリアにあります。</p> <p>一方で、すべて「知って活用すれば生活が便利になる」事柄ばかりです。こうした「ローカルルール」の明文化・体系化」を行った、いわば「バス攻略本（利用ガイド）」の整備と、それを解説する出前講座の実施を提案します。複雑さを「楽しさ」や「発見」に転換するような情報発信が必要です。</p> <p>特殊ルールには合理的理由があるものと、ハード面の制約によるものがあります。JR 京田辺の駐車場の違いは合理的理由で、ラッシュ時は速達性を優先し、デertimeは商業施設へのアクセスを容易にすることを狙ったものです。ただし、行き先表示でロータリー経由か否かを明示する等の改善は図られるべきです。一方で、特殊ルールの要因となっているハード面の制約の解消は行政の責任で進めるべきです。田辺本町の片側バス停や、同志社口の通過などは、道路環境に起因するものです。</p> <p>これらを「周知して終わり」にするのではなく、道路改良や、民間敷地に乗降スペースを確保させてもらうなどによって単純化し、「分かりやすい交通環境の整備」へと繋げるサイクルを計画に盛り込んでください</p>		
83	<p>〈本編 78 頁 移動制約者への移動支援策の拡充〉</p> <p>施策 12「移動制約者への移動支援策」の再定義と、施策 12-1 の配置変更について</p> <p>1. 施策 12-1「定期券補助」の基本方針 4 への移動</p> <p>身体機能の低下により移動が困難な高齢者等とは異なり、多くの学生は自転車等で自立移動が可能であり、いわゆる「移動制約者」ではありません。彼らに対する支援の本質は、「救済（福祉）」ではなく、公共交通に乗る習慣を若いうちに形成するための「次世代の利用者育成（未来への投資）」にあるはずですが、本施策は基本方針 4 へ移動し、未来の公共交通を支えるための先行投資施策として再定義してください。</p>	その他	<p>学生については、次世代の利用者育成という側面もありますが、速達性という公共交通の長所を利用し、学校選択の幅を持たせる（広げる）という側面から、移動制約者として本施策に位置づけていますのでご理解ください。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
84	<p>〈本編 78 頁 移動制約者への移動支援策の拡充〉 施策 12「移動制約者への移動支援策」の再定義と、施策 12-1 の配置変更について 2. 施策 12-2・12-3（高齢者支援）における持続可能性の確保 高齢者への移動支援について、その対象範囲と持続可能性についての考え方を明記してください。今後、高齢化率がさらに上昇する中で、対象を無限定に広げた運賃助成（敬老パス等）を行うことは、他都市（大阪市等）の事例を見ても、交通事業者や市の財政を圧迫し、制度そのものが維持できなくなるリスクがあります。「年齢」のみを一律の基準とするのではなく、「身体的・経済的状況」等を勘案し、「真に支援が必要な方に、持続可能な形で支援が届く仕組み」へと制度設計を精査する旨を記述してください。「学生＝未来の顧客（投資対象）」、「高齢者＝支援対象（福祉）」という区別を明確にし、それぞれに適した計画（投資対効果 vs セーフティネット）で施策を推進できる構造に改めてください。</p>	趣旨記載	高齢者への移動支援策に関しては、他都市の事例を参照するとともに、本市の健康福祉部とも連携しながら効果的な施策を検討していく予定です。
85	<p>〈本編 78 頁の後ろ〉 基本方針 3 施策の追加提案 1. バス運行の「定時性」と「強靱性（レジリエンス）」の確保について 案件名：バス運行の定時性確保・タクシー運行の速達性確保（渋滞対策）および異常気象時（積雪）の運行継続計画について 公共交通の根幹である「定時性」と「安定性」を確保するため、事業者任せにせず、道路管理者および調整役としての市の積極的な関与を求めます。 1-1 慢性的な渋滞・踏切遮断の解消に向けた「ハード・ソフト両面」の環境改善 現在、近鉄新田辺駅南側踏切の遮断や、山手幹線（特にコストコ周辺等の八幡市境付近）の混雑に伴い、京阪バス・京都京阪バス等の主要路線において最大 15 分程度の遅延が常態化しており、これがバス利用を敬遠させる要因となっています。 また同様に、タクシーでも時間距離併用運賃制度において、踏切遮断や渋滞により「移動していないのにメーターが上がる」という納得感の低い移動体験となる結果、利用抑制を招いています。 これら公共交通の機能不全は、事業者の自助努力だけでは解決できません。以下の具体策を「公共交通優先施策」として推進してください。</p> <p>踏切対策（迂回誘導）： 2024 年度より、近畿日本鉄道では、新田辺止め電車の北側への引き上げ、急行列車との同発での引き上げなど、遮断時間短縮の取り組みが行われています。これと同時に、市は「通過交通の国道 307 号への迂回誘導」を強化してください。踏切の遮断時間が変わらなくとも、流入する交通総量を減らすことで、バスやタクシーの通過時間を短縮できます。</p>	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>渋滞対策（制御と転換）： 2019年より、京阪バスでは、休日ダイヤの日中において、コストコ付近を迂回する経路(67B号経路)での運行による遅延低減の取組が行われています。これと同時に、市は八幡市等の近隣自治体および警察と連携し、信号サイクルの最適化（PTPS等の検討含む）等も講じてください。また、モビリティ・マネジメント（MM）を通じ、マイカーユーザーのバス転換を促すことで、「バスに乗ることが渋滞解消に繋がる（道路交通容量の最適化）」という好循環を生み出してください。</p> <p>特に、北部地域のバス維持・活性化予算は、単なる「赤字補填」ではなく、「道路渋滞の緩和による社会的損失の低減」および「環境負荷低減（Scope3対応）」への「投資」として評価し、道路予算等からのクロスセクターな財源充当を検討してください。</p>		
86	<p>〈本編78頁の後ろ〉 基本方針3 施策の追加提案 1-2. 積雪時等の「運行継続計画（BCP）」の策定と、公共交通の「強靱性（レジリエンス）」確保</p> <p>本市において稀に発生する積雪時の運行対応について、バス事業者間で対応に差が見られます（山間路線を持つ奈良交通はチェーン装着等で運行継続する傾向にある一方、京阪バス・京都京阪バスは早期に運休判断するケースが見受けられる等）。</p> <p>現状のように「雪が降ったらバスは止まる」という認識が定着してしまうと、市民は「いざという時に頼れるのは公共交通ではなく、スタッドレスタイヤを履いたマイカーだけである」という結論に至らざるを得ません。これは、災害時や緊急時における社会的インフラとしての信頼性を損ない、過度なマイカー依存からの脱却を阻害する要因となります。</p> <p>もちろん、乗務員および乗客の安全確保が最優先であり、物理的に危険な状況下での運行を強いるものではありません。しかし、早期に全面運休を選択するのではなく、チェーン装着による運行や、本数を減らしてでも幹線軸を維持する等の「粘り強い対応」が可能となるよう、市が主導して事業者と協議し、災害時等の運行継続基準（BCP）を策定・統一してください。</p> <p>「いつ着くかわからない」「悪天候時は止まる」という脆弱性を克服し、「どんな時でも（マイカー以上に）頼れる公共交通」としての信頼性を回復させるための基盤整備を求むものです。</p>	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。
87	<p>〈本編78頁の後ろ〉 基本方針3 施策の追加提案 2. サイクルアンドバスライドの推進 宝生苑停留所(宝生苑内)・美禪/草内口停留所(中部住民センター至近)、同志社大学デ</p>	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>イヴィス記念館停留所(観音寺・普賢寺ふれあいの駅徒歩圏内)など、駐輪場がある施設の至近のバス停留所(デマンドバスを含む)について、バス利用者に施設の駐輪場を開放し、これらの拠点を地域のモビリティハブとして公的に位置付けることを提案します。また、天王等、駅・停留所勢力圏外となる住民が多い地域で、かつ近隣に駐輪場をもつ鉄道駅や施設がない地域については、停留所付近に駐輪場を設置することを検討してください。</p> <p>これにより、バス停密度が低い地域でも、面的なカバー率を実質的に向上させることができます。</p>		
88	<p>〈本編78頁の後ろ〉 基本方針3 施策の追加提案 3. 他自治体との連携協議体の設置と相互送客の実現 大住地区の生活圏は八幡市・枚方市に跨がる、普賢寺地区の生活圏は生駒市・精華町・枚方市に跨がるなど、本市住民の生活圏は行政区界で分断されていません。路線バス、鉄道共に他自治体へ跨がって運行されています。同様に、近隣自治体の住民も本市の一部を生活圏としています。この需要を拾うことは、本市内交通機関の新たな乗客獲得につながります。</p> <p>生活圏の越境先の地域も、公共交通は本市とほぼ同じ問題を抱えています。特に、打田・高船地区は、中学以降は生駒市の校区に入りますが、彼らが通学に使用している生駒市内のバス路線は廃止が取り沙汰されました(その後撤回)。本市の関与がないところで本市住民が交通手段を絶たれてしまう事例が今後出てくるものと予想されます。</p> <p>行政区域にとらわれない「生活圏単位」での最適化を図るため、広域協議体の設置を提案します。これにより、デマンド交通の相互乗り入れや、行政コストの適正な分担が可能となり、将来的な『広域MaaS』の基盤構築にも寄与します。</p> <p>また、商業圏の拡大による相互送客が可能となり、地域全体の発展に寄与します。</p>	趣旨記載	ご意見にある具体的な提案は計画改定の際の参考とさせていただきますが、デマンド交通を含めて路線バスの維持は広域的な視点に立つことが重要であり、本市においては近隣自治体との連携を重視しています。
89	<p>〈本編79頁および66頁、概要版4頁〉 基本方針4のセクションタイトル「みんなで支える」を「みんなで創る」に変更 「支える」という言葉は、まるで公共交通が社会のお荷物であるかのような負の印象を与えます。少なくとも、市内の鉄道や、北部・中部ニュータウン地域のバスは、本編18ページのデータのとおり、少なくとも通勤・通学では生活の一部として広く機能しており、お荷物ではありません。「支える」という表現には強い違和感を覚えます。ニュータウン地域では、守りの姿勢ではなく、さらに新たな利用を喚起するための移動の物語を「創る」(発展)フェーズにあります。</p> <p>また、「支える」という言葉は、既存のサービスが適切であることを前提としていますが、中南部の旧集落では生活実態とダイヤのミスマッチ(行って帰れない等)が起きて</p>	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>おり、住民が支えたくても支えられない状況があります。 旧集落・中山間地域では、まずは住民と事業者が対話を通じて、あるいは余剰リソースや新たな交通モードを活用し、持続可能かつ利用可能な形を「創る」（再構築・リデザイン）フェーズにあると考えます。</p> <p>あるべき姿は、「公共交通がみんなを支える」ことです。そして、理想の公共交通は、行政から与えられるものではなく、利用者が共につくり上げていくものです。 北部は都市型ライフスタイルの創造、南部は生活基盤の創造といった違いはありますが、これを一言で包含し「みんなで創る」への変更を提案します。</p> <p>これに伴い、施策 13-15 のタイトルも変更します。 13 賢く使う文化を創る：モビリティ・マネジメントの推進 14 みんなの関心を創る：各種イベント等の実施 15 公共交通の担い手を創る：交通業界の PR 広報</p>		
90	<p>〈本編 79 頁 モビリティマネジメントの推進〉 施策 13 モビリティ・マネジメント（MM）の継続と、他施策との連携による強化 本施策については、過去に実施された「忘年会シーズンのバス時刻周知」等の取り組みにより、家庭内での送迎負担を減らし、実際の利用増に繋がった実績を高く評価します。 これは、単なる時刻表の配布ではなく、「バスを使うことで家族が楽になる」という「メリット（動機）」を提示できた成功事例です。今後もこの方向性を維持しつつ、本パブコメで別途提案している以下の施策と MM を連動させ、相乗効果を高めることを要望します。</p> <p>「バス攻略本（施策 10-3 提案）」との連動 MM で利用を促す際、複雑な路線網や独自ルールが障壁とならないよう、「攻略本」をセットで展開し、心理的ハードルを下げてください。</p> <p>「月間 2 万円指標（KPI 提案）」の活用 「環境に優しい」といった道徳的な訴求だけでなく、「2 台目のクルマを維持するより月〇万円浮きます」といった経済合理性（家計へのメリット）を MM のメッセージとして積極的に発信してください。</p> <p>「エコ通勤優良事業所認証制度（施策 3 提案）」との連動 企業向けの MM において、認定制度というインセンティブをフックにすることで、企業側の能動的な協力を引き出してください。 モビリティ・マネジメントを単独の広報活動として行わず、制度設計やインフラ整備と</p>	参考	モビリティマネジメントを実施する際に参考とさせていただきます。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	セットで展開することで、「賢く使う文化」を確実に定着させてください。		
91	〈本編 79 頁 モビリティマネジメントの推進〉 図の修正 本ページの図は、駅前啓発で使用されていた方が適切ではないかと考えます。	修正	ご意見を踏まえ修正しました。
92	〈本編 80 頁 各種イベント等の実施 施策 14-1 バス無料の日〉 施策 14 取組 14-1 「路線バス無料の日」の KPI 設定および検証プロセスについて 「路線バス無料の日」について、その実施目的と効果検証のあり方について確認と提案を行います。 1. 施策の目的の明確化（イベント送迎か、行動変容か） 現状、本施策は市のイベント（たなフェス等）に合わせて実施されていますが、市民からは「イベントへ行くための臨時無料アクセスバス」と認識されがちです。本施策の本来の目的は、普段バスに乗らない層に「試し乗り（トライアル）」の機会を提供し、心理的ハードル（乗り方が分からない、高い等）を解消して「日常的な利用（行動変容）」へ繋げることにあります。単なる「イベント当日の渋滞緩和策」で終わらないためにも、広報等において「バスのある生活を体験する日」としてのメッセージ性を強化してください。	趣旨記載	路線バス無料の日については、新型コロナウイルス感染症で激減した利用客の回復と新規利用客の開拓を目指して開始し、一定本市のイベントとして定着しているとの認識です。ご意見にあるようにイベント時の一過性の現象に終わることなく継続した路線バスの利用に繋げることが課題であると認識しているところです。
93	〈本編 80 頁 各種イベント等の実施 施策 14-1 バス無料の日〉 施策 14 取組 14-1 「路線バス無料の日」の KPI 設定および検証プロセスについて 2. 「定着率（リテンション）」による効果検証の導入 施策の評価指標として、当日の利用者数だけでなく、「その後の利用継続率」を測るプロセスを導入してください。無料の日に乗車した新規層が、1 ヶ月後、半年後にどれだけ「有料の乗客」として定着したかを追跡しなければ、施策の投資効果（税金投入の妥当性）を評価できません。 例えば、無料の日にアンケートを実施し、回答者に「後日使える 1 回無料チケット」を配布して、次回の乗車があるのか追跡調査を行う。IC カードデータの分析が可能であれば、当該日以降に新規利用 ID が増えているか、さらにその後リピートしているかを分析する。 もし「一過性の利用」に留まっているのであれば、全便無料にするのではなく、「次回使える券の配布」や「定期券購入助成」など、リピートに直結するインセンティブ設計への転換も検討すべきです。「無料で乗れてよかった」という感想だけでなく、「また乗りたい」と思わせる仕掛けと、その成果を測る仕組みを計画に盛り込んでください。	参考	路線バス無料の日の効果を図る取組の一つとして実現可能か路線バス事業者と連携してまいります。
94	〈本編 81 頁の後ろ〉 基本方針 4 への追加施策を 2 つ提案します。 新施策：次世代の乗客を創る：定期券補助と通学環境改善	参考	取組 12-1 はご意見のように「自転車で駅まで行き、駅～鉄道で市外へ通学する」学生の支援という側面もごございます。本施策の導入検討に至った経緯は、

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>1. 取組 12-1 をこの項目へ移動 取組 12-1 をこの項目へ移動し、移動支援を主眼とした文言から、次世代への投資という文言に書き直します。 取組 12-1 は主に「自転車で駅まで行き、駅から鉄道で市外へ通学する」学生を支援するというものであると考えていますが、この理解で間違いないでしょうか。 取組 12-1 は公共交通の利用促進として見た際は有用ではありますが、主に広域幹線軸向けの施策となる側面があり、市内交通、特に路線バスの維持には直接的に繋がらず、これだけでは不十分であると考えます。1 に加え、「市立小中学校通学における定期券補助制度の緩和の検討」を同時に実施することを提案します。これによって施策の「隙間」を埋めることができます。</p>		<p>京都京阪バスの松井山手～久御山イオンが休止となった際に、久御山町の府立高校へ公共交通で通学する場合に大きく迂回することとなると伺ったことによるものです。拠点駅へ短時間でアクセスする路線バスの維持は、学生の皆様の学校選択の幅を広げることに繋がるという側面です。 市立小中学校通学への定期券補助制度の緩和の検討については、次回改定の際の参考とさせていただきます。</p>
95	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 基本方針 4 への追加施策を 2 つ提案します。 新施策：次世代の乗客を創る：定期券補助と通学環境改善 2. 公立小中学校通学定期券補助制度の要件緩和と適用拡大 現在の公立小中学校の通学定期券補助要件（片道 6km 以上、普賢寺小 3km 以上）は、越境通学者の緩和措置としての側面が強く、交通政策としての戦略性に欠けています。 これを「片道 1.5km 以上」へ緩和し、希望者にはバス・鉄道による通学を認め、定期券購入費の補助を行います。 これにより、若年層に「公共交通は身近で便利なもの」という原体験を提供し、将来的な免許返納後の予備軍ではなく、「現在および未来の能動的な利用者」として育成します。 本提案は、歳出増（バラマキ）を求めるものではありません。現在、市は赤字路線の維持のために多額の「運行負担金（供給側への補助）」を支出していますが、利用者がいなければそれは単なる「赤字穴埋め」に過ぎません。 一方、市内通学定期券補助の緩和は、形を変えたバス事業者への支援でありながら、同時に「若年層の利用実績」を生み出します。 「バス会社に直接払う」から「利用者に渡して乗ってもらう」へ。お金の流れを「サプライサイド（供給）」から「デマンドサイド（需要）」へシフトさせることで、財政支出の総額を抑えつつ、施策の費用対効果（B/C）を最大化する賢い支出へと転換してください。</p>	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。
96	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 基本方針 4 への追加施策を 2 つ提案します。 新施策：次世代の乗客を創る：定期券補助と通学環境改善 3. 送迎渋滞の緩和と通学安全の確保</p>	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>バス・鉄道での通学への転換を促すことで、自家用車による送迎を減らし、駅周辺や学校周辺の朝夕の渋滞を緩和します。また、歩道狭小区間（例：八幡木津線など）における自転車・徒歩通学のリスクを低減し、安全な通学環境を確保します。</p> <p>また、この渋滞削減効果を定量的に計測し、本取組の KPI として設定してください。</p>		
97	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉</p> <p>基本方針 4 への追加施策を 2 つ提案します。</p> <p>新施策：このまちの未来を創る：三者座談会の設置と継続開催</p> <p>「市民みらいミーティング 公共交通を守りつなぐために一人ひとりができること」を各バス事業者単位で継続開催します。</p> <p>1. 座談会の定義：「御用聞き」から「コミットメントの場」へ</p> <p>本座談会を、単なる行政への要望活動（御用聞き）の場ではなく、住民が『この便を設定してくれれば週〇回乗る』といった具体的なコミットメント（約束）を示し、事業者と建設的な取引をする「共創と契約の場」として定義します。これまでの会議体では「定量的なデータ（運行コスト等）」のみで議論が進みがちでしたが、座談会を通じて「定性的なデータ（生活実感・切実なニーズ）」を突き合わせることで、数字の裏にある解決策を見出します。</p> <p>2. 参画メンバーの拡充</p> <p>住民（需要者）、交通事業者（供給者）、行政（管理者・調整役）の 3 者に加え、住民と同様に需要者である商店・商業施設事業者（目的地）も巻き込むことで利用促進の具体策を練ります。さらに、市議会議員に座談会を傍聴（または参加）していただくことで、現場のリアリティを行政のみならず議会における議論へも直結させる仕組みとしてください。</p> <p>3. 他市事例（生駒市）を教訓とした「予防型」の運用</p> <p>隣接する生駒市では同様の「三者協議」が実施されていましたが、それを「路線廃止を止めるための緊急避難（対症療法）」と位置づけていたため、廃止の話が収束した 2025 年 11 月をもって休止となりました。しかし、本市では、この取組を「地域交通の健康診断と体力づくり（体質改善）」として位置づけるべきです。</p> <p>「病气（廃止通告）」になってから慌てて集まるのではなく、健康なうちに集まって「乗って維持する」「継続的な情報発信」「使いやすく変える（チューニングする）」活動を日常的に続けることで、そもそも廃止通告を出させない強固な信頼関係と利用実績を築くことこそが、本質的な解決（持続可能なモデル）です。</p> <p>生駒市では一時しのぎで終わりましたが、本市では「平時の対話こそが最大の防衛策である」という認識のもと、制度化してください。</p>	その他	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。
98	5 章全体を通して	その他	実施予定の施策について「検討」という表現が多い

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>全ての施策において、「検討」するだけでなく、いつまでに実現されるのか「実装」の年限を明記してください。検討するだけであれば、会議の議題に出せば目標達成になってしまい、実行が伴いません。</p>		<p>のは、深刻な運転士不足と利用者減少に直面する路線バス事業者の現状に鑑み、路線の再編や大幅な減便に迅速に対応する必要に迫られる可能性が高いこと、また、そういった対応については事業者との連携が不可欠のため、行政側で年限を明記することはしていないことをご理解ください。</p>
99	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 新章「第 6 章 地域公共交通の将来ネットワーク（長期ビジョン）」の新設と、長期的課題の集約について 本計画は「5 年間の実行計画」ですが、上位計画（都市計画マスタープラン等）には「JR 複線化」などの長期的・野心的な目標も掲げられています。当然ながら、下位計画である交通計画でも、5 年の短期間のなかでどこまでやるかを明示しておく必要があります。 ただし、これらを 1～5 章までと同一平面で論じると、短期的な実行施策の焦点がぼやけてしまいます。そこで、「第 6 章 地域公共交通の将来ネットワーク」という項目を新設し、長期的なビジョンと、そこに至るための短期的なマイルストーンを整理して記載することを提案します。</p>	その他	<p>ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。</p>
100	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 新章「第 6 章 地域公共交通の将来ネットワーク（長期ビジョン）」の新設と、長期的課題の集約について 【第 6 章の構成案】 1. JR 学研都市線の複線化に向けた「需要創出フェーズ」への転換 都市計画では JR 学研都市線の複線化が掲げられていますが、現状の利用水準では議論の俎上に載りません。本計画期間（5 年間）を、複線化を要望するだけの期間から、「複線化に必要な需要を積み上げる期間」へと定義し直してください。 具体的取組： 施策 1 で提案した「同志社前行き列車の JR 三山木駅延伸（折り返し駅の変更）」を、複線化に向けた第一歩（需要実証実験）として位置づけ、本計画期間内に実現する。</p>	その他	<p>ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。</p>
101	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 新章「第 6 章 地域公共交通の将来ネットワーク（長期ビジョン）」の新設と、長期的課題の集約について 【第 6 章の構成案】 2. 新名神・山手幹線 4 車線化を見据えた「バス定時性の防衛」</p>	その他	<p>ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	道路整備による交通流動の変化（車両流入増）は、バスの定時運行にとってリスクとなります。「道路ができれば便利になる」という楽観論ではなく、渋滞リスクを見越した「公共交通優先施策（PTPS 導入や朝ラッシュ時のバス専用レーン化）」を、道路管理者（国・府・他市）と連携して事前に計画に組み込んでください。		
102	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 新章「第 6 章 地域公共交通の将来ネットワーク（長期ビジョン）」の新設と、長期的課題の集約について 【第 6 章の構成案】 3. 学研都市のミッシングリンクを繋ぐ「広域連携軸新路線の開発」 「片奈連絡線」構想の高速道路活用による実証と評価（バーチャル・レールウェイ） 長らく都市計画等で構想されている「片奈連絡線（学研都市線と奈良線の接続）」について、鉄道新線建設は莫大なコストと時間を要するため、まずは既存の高速道路インフラを活用したバス（またはデマンド交通）による実証運行を行い、潜在需要の有無を検証してください。 具体的な実証スキーム：現在、大住地区等で導入が検討されているデマンド交通や、城陽市側の既存コミュニティバスを活用し、京奈和自動車道（田辺北-城陽間）または新名神高速道路（八幡京田辺-城陽間）を経由して、「近鉄寺田駅」や「JR 城陽駅」へダイレクトに乗り入れる実証実験を行ってください。かつて右肩上がりの時代に描かれた「線路を敷く」という計画が、現代の実需に合致してるか、これまで詳細な検証は行われてきませんでした。しかし、高規格道路網が完成した現在、バスという柔軟な手段を用いれば、低コストで「移動の事実（データ）」を作り出すことが可能です。城陽市におけるアウトレットモール開業等の新たな需要発生を見据え、その実証結果をもって本構想の推進、あるいは見直し(上位計画へフィードバックし、都市計画から削除)を含めた判断材料としてください。</p>	その他	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。
103	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 新章「第 6 章 地域公共交通の将来ネットワーク（長期ビジョン）」の新設と、長期的課題の集約について 【第 6 章の構成案】 3. 学研都市のミッシングリンクを繋ぐ「広域連携軸新路線の開発」 北生駒方面アカデミックラインの開発 現在は打田・高船で行き止まりとなっている三山木高船線について、将来的には市境を越えて「生駒市高山・学研北生駒駅・高山サイエスタウン」まで延伸し、新たな広域連携軸を形成する構想を「長期的検討課題」として明記してください。三山木高船線（水取-高船間）が生き残る道は、おそらくこれしかありません。</p>	その他	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
104	<p>〈本編 81 頁の後ろ〉 新章「第 6 章 地域公共交通の将来ネットワーク（長期ビジョン）」の新設と、長期的課題の集約について 本章全体の意図 交通計画は「夢（長期目標）」を書く場所ではありませんが、夢の実現には前段階としての短期目標が必要です。 「書かない」計画は、存在しない計画になってしまいます。別章を仕立てて長期目標を集約することで、第 1 章～第 5 章までの「実行計画」との対比を明確にしながら、必要なことはしっかりと書いてください。 また、1～5 章の施策が将来のためでもあるという明確な意義が生まれ、より実効性のある計画となります。</p>	その他	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。
105	<p>〈本編 82-83 頁 計画の推進体制 概要版 7 頁〉 危機管理型のアジャイルな進行管理体制の構築について 本計画期間中（5 年間）においても、運転士不足の深刻化やそれに伴う路線の縮小・廃止など、交通を取り巻く環境は「有事」とも言えるスピードで激変することが予想されます。 本計画案からは、具体的な計画推進方法の詳細は読み取れませんが、83 ページのスケジュールからは年次 PDCA を想定していることが推察できます。しかし、従来の「年 1 回の PDCA（年度報告と評価）」だけでは、この変化速度に対応できず、対策が後手に回るリスクがあります。 計画の実効性を高めるため、施策の性質に応じた「多層的（マルチレイヤ）な進行管理」と、走りながら修正する「アジャイル型（OODA ループ的）アプローチ」の導入を提案します。</p>	追加	<p>ご意見にあるように、現在の公共交通を取り巻く環境は日々変化しています。運転士不足の課題だけを見ても、事業者が日々採用活動に尽力している一方で、退職される職員もおられ退職と採用の均衡がとれていないと伺っています。こうしたことから、年 1 回の PDCA サイクルによる評価はもちろん有用ですが、3 ヶ月後や次回のダイヤ改正を見据えた対応が必要な場面もあり、OODA ループの視点をもった観察も大変重要と考えています。 それぞれのアプローチにメリット・デメリット双方があることから状況に応じて組み合わせた戦略を立て公共交通政策にあたってまいります。</p>
106	<p>〈本編 82-83 頁 計画の推進体制 概要版 7 頁〉 危機管理型のアジャイルな進行管理体制の構築について 1. 施策の性質に応じた管理サイクルの使い分け 全ての施策を一律のサイクルで管理するのではなく、以下のように層を分けて管理・評価する体制を明記してください。</p> <p>マクロ層（路線網・予算）：年次 PDCA 基幹路線の再編や大型予算を伴う施策が該当。 従来の地域公共交通活性化協議会での年 1～2 回の評価・承認。</p>	参考	計画の進行管理又は内容の見直し等の際の参考とさせていただきます。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>マイクロ層（実証実験・利用促進）：月次・週次 OODA（Observe-Orient-Decide-Act）</p> <p>「たなモビ」や「スクールバス混乗」、「利用促進イベント」などの新規・ソフト施策が該当。3ヶ月の実証期間がある場合、終了後に「失敗でした」と評価するのではなく、「1ヶ月（または週）単位」でデータをモニタリングし、不具合（アプリの使い勝手、周知不足、停留所位置の微修正など）があれば即座に改善（チューニング）する体制をとること。「計画通りやり切って結果を確認する」のではなく、「成功するまで期間中に試行錯誤を繰り返す」アプローチへの転換が必要です。「実験中に修正を加えることは、計画の不備ではなく、計画の健全な運用である」と定義してください</p>		
107	<p>〈本編 82-83 頁 計画の推進体制 概要版 7 頁〉 危機管理型のアジャイルな進行管理体制の構築について</p> <p>2. 早期警戒モニタリング会議の導入</p> <p>路線廃止の通告を受けてから協議するのでは手遅れです。月次～3ヶ月（四半期）ごとに交通事業者と利用データを共有し、「輸送密度が急減している区間」や「運転士不足の予兆」を早期に察知・介入するモニタリング会議（実務者レベル）の定例化を提案します。これにより、ダイヤ改正（年 1～2 回）のタイミングを逃さず、先回りの対策（減便・再編・デマンド化の検討着手）が可能になります。</p> <p>現在の交通行政に求められているのは、完璧な計画を遂行することではなく、「変化する現実に即応し、サービスを維持・存続させるしなやかさ（レジリエンス）」です。硬直的な PDCA に縛られず、現場の状況を見て即座に動く（OODA ループを回す）柔軟性を計画の推進体制に盛り込んでください。</p>	参考	ご意見については、計画の進行管理の際に参考とさせていただきますが、路線バス事業者とは週 1 回程度のペースで情報連携を行っているところです。状況を早期に察知できる環境にあることはご理解ください。
108	<p>〈本編 82-83 頁 計画の推進体制 概要版 7 頁〉 計画の進行管理における「速度感（頻度）」の抜本的見直し</p> <p>示されたスケジュール（多くが年 1 回、または 5 年後）は、変化の激しい現在の交通情勢に対し、あまりに悠長であり、危機管理機能として不十分です。施策の性質に応じ、従来の「管理型（PDCA）」と、即応性を重視した「機動型（OODA）」に仕分けを行い、以下の通りモニタリング頻度を短縮・適正化することを求めます。</p> <p>1. OODA ループ（月次・随時・事象発生時）で回すべき項目</p> <p>「変化」と「予兆」を捉え、即座に手を打つべき項目は、年単位の管理を廃止してください。</p> <p>公共交通利用者数集計：【年 1 回 → 月次～四半期】</p> <p>毎月～四半期の推移をウォッチする「早期警戒モニタリング」として運用し、春・秋のダイヤ改正のタイミングを逃さず、機動的に修正ダイヤを協議できる体制としてくださ</p>	参考	計画の進行管理又は内容の見直し等の際の参考とさせていただきます。なお、年次改訂については、印刷板の発行はそれにとられるあまり実施予定の施策に集中できないことも想定されます。ホームページでの発信等、情報の更新に努める対応でご理解ください。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>い。</p> <p>公共交通カバー率集計：【5年後 → ダイヤ改正ごと】 カバー率は、事業者の「ダイヤ改正（毎年春・秋）」ごとに即座に再計算し、カバー率が低下した地域（新たに発生した空白地・レベルD・レベルC地域）に対しては、年度内であっても速やかに代替手段（デマンド交通エリア拡大やタクシー助成等）を講じる、「即応型のセーフティネット」のトリガー指標として運用してください。</p> <p>新たな公共交通サービスの取組：【年1件 → 常時（複数並行）】 北部・中部・南部で、常に何らかの実証実験やソフト施策が動いている「常時トライアル状態」を標準としてください。</p> <p>モビリティマネジメント（MM）：【年2回 → 月次】 入学・転勤シーズン（通勤・通学者）、梅雨時期（自転車・オートバイ移動者）、夏休み（余暇・夏期講習）、忘年会シーズン（飲酒後の帰宅手段）等、様々な層と季節の生活リズムに合わせた「タイムリーな情報発信（線）」を通年で行ってください。</p> <p>2. PDCA サイクル（年次・半期）で回すべき項目 予算や合意形成が必要な項目は、定例的なサイクルで確実に管理してください。</p> <p>地域公共交通会議：【年2回 + 随時分科会】 全体会は年2回で構いませんが、実務者レベル（市・事業者・住民代表）が集まる「地域別分科会」や「三者座談会」は、課題発生時に即座に招集できる規定としてください。バス待合環境整備 は、基本は予算に基づく年次計画ですが、スポンサー（寄付）が集まれば年度途中でも実施できる柔軟性を持たせてください。</p> <p>計画の評価：【中間・期末 → 年次評価】 「中間・期末評価」というスケジュールは、計画を5年間固定的なものとして扱っており、変化の激しい現在の交通情勢（運転士不足の深刻化等）に対応できません。「計画は予定通りに進まないものである」という前提に立ち、評価に留まらず、計画内容そのものを柔軟に書き換えていく「年次ローリング方式」の導入を求めます。</p> <p>評価のタイミングと予算編成の連動： 計画の評価を「5年後」や「中間」に先送りするのではなく、毎年の決算時（行政評価時）に「年次進捗評価」を行ってください。特に2章の施設の存廃は必ず毎年確認し、</p>		

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>これに応じた交通流動の分析をやり直してください。来年度には 2025 年国勢調査の結果が出ているはずですので、有用な項目は反映してください。</p> <p>この分析を元に、施策は、完了したもの、うまくいかず修正が必要なもの、開始時期が遅れる・実施しないものはその旨を年次で修正してください。</p> <p>そして、その評価結果（成果が出た施策、出なかった施策）を、翌年度の「予算編成（概算要求）」にダイレクトに反映させるサイクルを確立してください。評価と予算が連動していない計画は、絵に描いた餅に過ぎません。</p> <p>計画の「年次改訂（ローリング）」の明記： 評価の結果、実態と乖離した施策や目標値は、次期計画策定（5 年後）を待つことなく、年度ごとに計画の記載内容を修正・変更（ローリング）できる規定を設けてください。「うまくいかない施策は即座に修正し、うまくいった施策には追加投資する」という、機動的な運用こそが、有事における計画のあり方です。 市役所のシステムとして、担当者は数年で部署異動します。5 年後の最終評価時には計画策定に関わったメンバーがいない可能性もあります。年次評価を実施することで、毎度前回の評価の経緯を知る担当者が関われるはずで</p>		
109	<p>〈本編 83 頁 3.2 スケジュール 概要版 7 頁〉 協議会等の運営における「事前共有（非同期プロセス）」の導入と、徹底した「情報公開」 協議会等の会議体において、事務局提案に対し委員から建設的な意見や対案が出にくい現状があります。また、議論の過程が市民に見えにくいことは、決定事項への不信感を招く要因となります。実のある議論（熟議）を担保し、そのプロセスを市民と共有するため、以下の運営ルールを導入してください。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 会議資料の「原則 1 週間前配布」の義務化 2. 議題（アジェンダ）の事前公募 3. 議事録および配布資料の「原則公開」と透明性の確保 <p>形式的な「シャンシャン会議（追認機関）」からの脱却を図るためには、「準備（非同期）」、「対話（同期）」、そして「公開（透明性）」の 3 セットが必要です。特に、今後予想される路線再編などの「痛みを伴う合意形成」においては、結論だけでなく、「これだけ議論を尽くした」というプロセスの可視化こそが、市民の納得を得るための最大の鍵となります。</p> <p>会議の結論では、「追認ではなく選択と決断が行われたか」「誰がいつまでに何を</p>	参考	ご意見については、会議運営の参考とさせていただきます。なお、ホームページの内容については計画策定後速やかに順次更新していく予定です。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>かのコミットメントがあるか」「過去の施策についてシビアな評価が行われたか」が重要です。結論を得られる進行形態と、結論に至った経緯を市民が知る機会が存在すべきです。「年2回開催する」という回数規定だけでなく、「どのように開催するか」「透明性をどう確保するか」という運営方針を計画に明記してください</p>		
110	<p>〈本編1頁 2 京田辺市地域公共交通計画の概要〉 計画の透明性確保と「常時パブコメ」制度の導入 本計画は、進捗ではなく状況(外部要因)に応じて計画を修正できることが明記されている、市内でも珍しい計画書です。一方で、行政の独断による不透明な変更を防ぐためのガバナンス（監視・対話）の仕組みが不可欠です。計画の実効性と納得感を高めるため、以下の3点からなる「常時モニタリング・フィードバック体制」の構築を提案します。</p> <p>1. 「変更履歴」の公開とバージョン管理 計画の修正や微調整を行った際は、「いつ、どこを、なぜ修正したか」を記録した変更履歴を市 Web サイト上で常に公開してください。また、本計画の新たな版を公開する場合も、元の版を全て Web サイト上に残してください。「事後報告」であっても、変更の経緯が可視化されていれば、市民の信頼は担保されます。</p> <p>2. 計画進捗に対する「常設意見フォーム（目安箱）」の設置 従来の「策定時のみのパブコメ」では、変化の激しい交通情勢に対応できません。ウェブサイトに本計画専用の意見受付フォームを常設し、市民がいつでも計画の進捗や修正に対する意見を送れる仕組みを整えてください。 ※なお、単なる個人的な要望（自宅前へのバス停設置等）と区別するため、フォームには「本計画の施策や進捗に関する意見でないものは回答しない」旨を明記します。</p> <p>3. 「四半期レビュー」による回答と反映 寄せられた意見に対し個別に回答するのではなく、四半期（3ヶ月）ごとの早期警戒モニタリング会議に合わせて意見を集約・分類し、「主な意見の概要と、それに対する市の考え方・対応状況」をまとめて公表するサイクルを確立してください。これにより、行政の事務負担を抑えつつ、「市民の声が計画修正に反映されているか」を確認するプロセスを担保できます。</p> <p>「三者座談会」が利用促進を図る「共創（アクセル）」の場合であるならば、この常設意見フォームは計画の軌道修正を行う「自浄（ハンドル）」の機能です。走りながら考えるからこそ、その走行ログと現在地を常に市民と共有する「開かれたガバナンス」を計画に明記してください。</p>	参考	<p>計画策定がゴールではなく、スタートであるとの認識のもと、策定後の運用面の意見として参考とさせていただきます。</p>
111	<p>〈本編1頁 1 京田辺市地域公共交通計画策定の背景・目的、ならびに</p>	その他	<p>ご意見にもあるように「地域公共交通計画」について</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>本編表紙) 計画の「通称」設定と、危機管理意識（BCP 思考）の表明について 本計画の正式名称は法定の「地域公共交通計画」ですが、現在の交通危機（運転士不足による供給崩壊の連鎖）は、従来の「平時の行政計画（予定調和）」で対応できる範疇を超え、災害級の「有事」に突入しています。 この危機感を市民・事業者・行政で共有し、不退転の決意で挑むため、本計画の冊子タイトル（通称）および位置づけを、「京田辺市 地域公共交通『継続』計画（PTCP：Public Transport Continuity Plan）」と定義することを提案します。</p> <p>1. 名称（定義）に込める意図 都市計画などの「発展（Growth）」を前提とした計画と異なり、本計画の本質は、企業の「BCP（Business Continuity Plan：事業継続計画）」と同類の「機能維持（Survival）」にあります。 「計画」という言葉が持つ「決まった未来へ進む」という静的な響きを排し、「予期せぬ事態（減便・廃止：災害）に即応し、断固として市民の足を『継続』させるための動的な危機管理マニュアルである」というメッセージを、タイトルそのものに込めてください。</p> <p>2. 「PTCP：Public Transport Continuity Plan」としての基本姿勢の明記 「目的」の項において、以下の基本姿勢を宣言してください。「想定外」を「想定」する：路線廃止や減便は「起きうるもの※」として事前に代替案（コンティンジェンシープラン）を準備する。復旧・継続の優先：有事の際は、形（バス）にこだわらず、機能（移動）の継続を最優先する。 ※「起きうるもの」というより、既に京阪バス 61 号経路（美禰・草内方面の市内完結路線）の廃止が起きており、供給崩壊は始まっています。 全主体に役割がある：行政・事業者だけでなく、すべての市民・事業所も「利用」や「協力」を通じて継続計画の主体となる。 提案の意図：現状の計画案の位置付けは、既存の延長線上で少し改善を図るもので、学術的に言うところの「現状よりまし計画（Better-than-nothing planning）」の域を出ていません。これでは現在の構造的な危機を解決できません。 本計画を、「5 年後の公共交通生存（特に路線バス網の維持）」という明確なゴールを達成するための『目標達成型計画』』として位置づけ直してください。 この計画書が、棚に飾られる「理想の絵」ではなく、現場で使い込まれる「生存のための戦略書」であることを、冒頭で宣言することを求めます。</p>		<p>では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で定められた名称のため、計画名称の変更は対応出来ないことはご理解ください。しかしながら、本計画の趣旨、また日々の交通政策に関しては、公共交通継続のため、不退転の決意で挑んでおりますこともご理解ください。</p>
112	軽微な修正：本編 41 ページ 現存しない路線の残存	修正	ご意見を踏まえ修正いたしました。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	京都京阪バス 17号経路 イオン松井山手線(2025/7/31 廃止)のルートが松井山手駅周辺に残存しています。削除してください。		
113	軽微な追記: 本編 45 ページ 1.2 公共交通のカバー率 エリア名に対応する地図の参照先章が変わっていますので、各地域の定義は2章の地図を見よ、と一言あると親切です。	修正	ご意見を踏まえ修正いたしました。
114	軽微な修正: 本編 52 ページ 3 行目 誤植: 「少なくい」 → 「少ない」に修正	修正	ご意見を踏まえ修正いたしました。
115	軽微な指摘: 本編 54 ページ 路線カルテ一例 指摘内容 1: 「空間」と「時間」のミスマッチの解消 「1. 路線概要」において、沿線の公共施設として「北部住民センター、大住児童館、老人福祉センター宝生苑(64 系統)」との記載がありますが、64 号経路が運行される早朝帯には、これらの施設はいずれも営業時間外であると考えられます。単に地図上でルートと施設が重なっているかを判定する「空間的カバー率」だけでなく、その施設が開いている時間にバスが走っているかという「時間的カバー（利便性の実態）」を考慮して記述を精査してください。運行時間帯に利用不可能な施設を羅列することは、路線の性格を見誤る原因となります。	参考	路線カルテ更新時の参考とさせていただきます。
116	軽微な指摘: 本編 54 ページ 路線カルテ一例 指摘内容 2: 「相関」と「因果」の混同是正 「3. 総括」において、以下の記述に疑義があります。「JR 大住駅に接続しており、平均乗車密度や運送収入も大きい」「最短で新田辺駅に行く系統であり、平均乗車密度や運送収入も大きい」この書き方では、「JR 駅に接続していること」や「最短経路であること」が原因で、「収入が大きい」という結果を生んでいるという因果関係として読み取れます。しかし、カルテ上の乗降データを見る限り、JR 大住駅での乗降が突出して多い事実は読み取れず、また畠経由の方が利用者数が多いという訳でもないため、文中の2つの事実は因果関係はないものと考えられます。 この路線カルテはあくまで例示ですが、施策立案の元となっている重要なデータです。誤った分析に基づく施策ミスを防ぐため、事実は切り分けて記載してください。 修正案: 「JR 大住駅に接続している。また、平均乗車密度や運送収入も大きい路線である。」 「最短で新田辺駅に行く経路である。平均乗車密度や運送収入も大きい。」	参考	路線カルテ更新時の参考とさせていただきます。
117	軽微な指摘: 本編 54 ページ 路線カルテ一例 指摘内容 3: 路線カルテの分析深度について	参考	路線カルテ更新時の参考とさせていただきます。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>「3. 総括」の記述が、現状では単なるデータの読み上げ（数値の羅列）に留まっており、「なぜその数値になっているのか」という要因分析（考察）が不足しています。掲載されている乗降データを活用し、地理的条件と利用実態の相関まで踏み込んだ総括が必要です。</p> <p>具体的な記載案： 「鉄道駅からの距離」と「利用」の相関分析 64号経路が「中島橋への通勤需要が多い」と明示されているのに対し、67号・68号は単に「利用が多い」と雑な記載となっています。停留所ごとの乗降データに基づき、以下のような考察を加えてください。 （記述例）「鉄道駅から離れた茶屋前や大住ヶ丘における降車客が多い。このことから、本路線は鉄道駅空白エリアから駅へのアクセスを担うフィーダー路線としての性格が強く、代替手段のない必須の生活基盤として機能している。」</p> <p>路線の「役割」の定義 データから読み取れる利用実態に基づき、その路線がどのような役割を果たしているかを定義してください。 通勤通学の足なのか？（朝夕偏重型） 高齢者の買い物・通院の足なのか？（日中フラット型） 駅と駅を結ぶ短絡線なのか？ これらを明確に言語化することで、将来的な再編議論（減便すべきか、維持すべきか）の際に、客観的な判断基準となります。</p> <p>提案の意図：「カルテ」とは本来、現状（症状）から原因を特定し、処方箋を導き出すための診断書であるはずで、単なる「状況報告」で終わらせず、具体的な再編や利用促進施策に繋がる「分析結果」を記載してください。</p>		
118	<p>軽微な指摘：本編 54 ページ 路線カルテ一例 指摘内容 4: 画像品質の向上 掲載されている路線カルテの画像解像度が低く、数値や地図の判読が困難です。あくまで例示ではありますが、資料として掲載している以上、高精細な画像に差し替えてください。</p>	参考	市 HP に掲載するため解像度を落としております。ご理解ください。
119	<p>軽微な修正：本編 79 ページ モビリティマネジメントの推進 市内主要駅時刻表の三山木駅ロータリー構内図が現実の運用と異なっています。</p>	参考	市発行のチラシに記載しているため修正対応は出来かねますことをご理解ください。
120	<p>軽微な修正：本編 4 ページ他 「片町線」→「学研都市線」に修正</p>	参考	学研都市線と愛称で呼称されていることは認知して

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>計画案中では、市内 JR 線の呼称として正式名称である「片町線」が用いられていますが、市民へのわかりやすさと、本計画が目指す都市像との整合性の観点から、原則として「学研都市線」に統一することを提案します。</p> <p>1. 利用者目線の確保 「片町線」は正式名称ですが、JR 西日本の駅案内や車内放送だけでなく、NHK・朝日新聞等の報道でも「学研都市線」が主として使用されています。市民の日常会話でも「学研都市線」が定着しており、特に若年層や転入者にとっては「片町線」という呼称に馴染みがなく、直感的に路線を認識できない恐れがあります。計画書の「読み手」である市民に寄り添った表記としてください。</p> <p>2. 都市アイデンティティとの整合性 「片町」は廃止された大阪市内の駅名（過去）であるのに対し、「学研都市」は本市が属する関西文化学術研究都市という現在進行形の都市機能、および未来の発展を表す名称です。本計画が「京田辺市の交通の未来」を語るものである以上、過去の駅名ではなく、沿線のアイデンティティそのものである「学研都市線」を使用する方が、計画の文脈として適切です。</p> <p>修正案： 行政文書としての正確性を担保するため、初出時に「JR 学研都市線（片町線）」と併記し、以降は「学研都市線」と表記することで、正式名称への配慮と市民目線（リーダービリティ）を両立させてください。</p>		<p>おりますが、計画記載には正式名称で記載することが望ましいと考えておりますのでご理解ください。</p>
121	<p>軽微な修正：本編 53 ページ 表ヘッダー 「路線名」→「路線」に修正 「路線名」というと、「山手線」「宇治田原新田辺線」「同志社線」といった、運輸局に届出された路線名を想起します。ここで示されているのは路線の起終点と経由地であるため、単に「路線」と呼ぶのが適切と考えます。</p>	修正	ご意見を踏まえ修正いたしました。
122	<p>軽微な修正：本編 53 ページ 表キャプション「系統別輸送実績」→「路線別輸送実績」に修正 同、表ヘッダ内「系統」→「路線番号」に修正 些細な点ですが、路線番号の呼称は事業者によって異なっており、奈良交通は「系統」、京阪バスは「経路」と各社拘りをもって用いています。事業者に配慮し、より中立的な「路線番号」が適切と考えます。（なお京都京阪バスは、合併前の京阪宇治バスは「系統」、京阪シティバスは「経路」と呼んでいたため、現在でも公式文書中に用語が混在しています。）</p>	修正	ご意見を踏まえ修正いたしました。
123	<p>軽微な修正：概要版表紙 イラストにおける「都市の風景」の具体化 表紙のイラストには 3 社のバスが描かれていますが、行先表示がダイヤ記号となっており、汎用的なイラストの域を出ていません。本計画が「京田辺市の交通の未来」を描くものであることを象徴するため、各社の行先表示器に、本市を代表する主要路線の路</p>	その他	イラストの変更には時間を要するため対応できかねることをご理解ください。計画改定時の参考とさせていただきます。

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>線番号と行先を描き込むことを提案します。</p> <p>【修正案】 奈良交通：[50 三山木駅]（南部地域のハブ機能とニュータウン輸送を象徴） 京阪バス：[67 松井山手駅]（北部地域の幹線軸と都市内移動を象徴） 京都京阪バス：[62 近鉄新田辺]（中部地域の広域連携と拠点アクセスを象徴） 意図：「どこかの街の計画」ではなく、「私たちの街（京田辺）の計画」であることを視覚的に表現し、市民が手に取りたくなる、親しみの持てる表紙としてください。</p>		
124	<p>本編 79 ページ モビリティマネジメントの推進 著名人・メディアコンテンツとの連携による、訴求力の高いモビリティマネジメント施策の展開（提案）</p> <p>1. 観光大使・大倉士門氏（京暮士門）との連携による「日常利用」の可視化 本市観光大使・大倉士門氏の冠番組『京暮士門』等のロケにおいて、移動手段として意図的に「路線バス」を使用するシーンを盛り込むよう、市から制作サイドへ働きかけてください。単なる移動カットだけでなく、「バス停で待つ」「IC カードで乗る」といった一連の行動を映像化（20 秒程度でも可）することで、視聴者に対し「タレントも使う身近な移動手段」というイメージを刷り込み、心理的ハードルを下げる事が可能です。</p>	参考	<p>施策実施段階並びに今後の改定の際の参考とさせていただきます。なお、財源の問題から実現可能性の有無については明確な回答は出来かねますが、夢や楽しみのある施策は重要であると認識しております。</p>
125	<p>本編 79 ページ モビリティマネジメントの推進 著名人・メディアコンテンツとの連携による、訴求力の高いモビリティマネジメント施策の展開（提案）</p> <p>2. 岡崎体育氏（岡崎体育の京の観察日記）等を巻き込んだ「広域連携」の PR 宇治市を拠点に活動する岡崎体育氏の番組『岡崎体育の京の観察日記』とも連携し、市境を越えたバス移動（例：宇治から宇治田原でバスを乗り継いで京田辺へ、等）を企画提案してください。行政区域に縛られない「生活圏としての広域移動」を著名人が実践することで、重要課題である「広域連携」を市民レベルで醸成する契機となります。</p>	参考	<p>施策実施段階並びに今後の改定の際の参考とさせていただきます。なお、財源の問題から実現可能性の有無については明確な回答は出来かねますが、夢や楽しみのある施策は重要であると認識しております。</p>
126	<p>本編 79 ページ モビリティマネジメントの推進 著名人・メディアコンテンツとの連携による、訴求力の高いモビリティマネジメント施策の展開（提案）</p> <p>3. 車内空間のゲーミフィケーション化（「幸運のバス」化） 京阪バスの「きかんしゃトーマス号」の車内放送カスタマイズの実績を活用し、特定の車両や路線において、上記著名人による停車アナウンス（「次停まります、危険ですのでバスが止まりますまで席をお立ちにならないよう願います」等）を期間限定で実施してください。「いつ来るか分からない当たり車両（乗れたらラッキー）」という希少性を持たせることで、バス移動そのものを SNS 等での話題作りの場に変え、若年層やファ</p>	参考	<p>施策実施段階並びに今後の改定の際の参考とさせていただきます。なお、財源の問題から実現可能性の有無については明確な回答は出来かねますが、夢や楽しみのある施策は重要であると認識しております。</p>

整理 番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	<p>ン層の「目的乗車」を誘発する仕掛けとなります。</p> <p>これらの施策は、大規模なインフラ投資を必要とせず、既存のメディア枠や車両設備を活用するため、極めて高い費用対効果（B/C）が見込まれます。「真面目な計画」の中に、こうした「遊び心のあるソフト施策」を組み込むことで、無関心層を振り向かせ、公共交通のファンを増やす（守りから攻めのMMへの転換）ことを提案します。</p>		
127	<p>J R、近鉄共に 10～15 分程で行けるので、今は不便さを感じていませんが、近い将来、歩くことが不自由になった時、家にこもるのは極力避けたいので、タクシーを利用するでしょう。かなりの負担となりそうです。</p> <p>高齢者のタクシー運賃補助制度が出来たら良いです。大きな希望となり、健康にも良いと思います。よろしくお願いします。</p>	趣旨記載	<p>計画の基本方針1において移動に制約のある方々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・確保を目指すことを記載しています。計画に基づく施策の実施段階で参考とさせていただきます。</p>
128	<p>本編 43 頁 図 主要バス乗降客数の推移</p> <p>2005 年度と 2006 年度で折れ線が不自然に変化します。これは、京阪バスと京阪宇治交通の合併によるもので、合併前は両者の数値が別に計上されていたからです。凡例の「新田辺」が京阪宇治交通の「近鉄新田辺」の数値なので、2002-05 の近鉄新田辺（京阪バス）に京阪宇治交通の数値を加えたものを折れ線で表すと、不連続がなくなります。松井山手駅は、2002-05 年度の京阪宇治交通の数値が欠落しています。京田辺市統計書の該当年度の京阪宇治交通と京阪バスの数値を合計したものを松井山手駅の数値として折れ線を描くと、不自然でなくなります。</p> <p>京田辺市統計書では、京阪バスと奈良交通分けて、データを記載していますが、この図ではその説明がなく、読者は、凡例の「近鉄新田辺」と「新田辺駅」の違いがわからないと思います。「近鉄新田辺（京阪バス）」「J R 京田辺（京阪バス）」「新田辺駅（奈良交通）」と記載すると理解できます。</p> <p>横軸は年度データのはずです。年度であることの記載があると親切です。本文の 3 行目は 2020 年度、6 行目は 2008 年度が正確です。</p>	修正	<p>ご意見を踏まえ修正しました。</p>
129	<p>本編 44 頁 タクシー</p> <p>台数のデータはあるはずで、追加してほしいです。</p>	参考	<p>運輸局保有データのため、対応できかねることをご理解ください。ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。</p>
130	<p>本編 4 7 頁 表のタイトル</p> <p>自動車保有台数ではなく乗用車保有台数がふさわしいです。各年何月何日の数値の表記があると親切です。京田辺市統計書の数値と若干、異なるのは、何月何日かが異なるのかもしれませんが。</p> <p>また、人口で割った保有台数があると、変動の理由を人口要因とそれ以外の要因とに分けることができます。計算してみましたが、人口当たりの保有台数は、近年、あまり変</p>	参考	<p>近畿運輸局のデータを用いており、出典元では自動車保有台数と記載されているため変更できかねることをご理解ください。</p> <p>人口あたりの自動車保有台数の記載は改定時の参考とさせていただきます。</p>

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	ならず、若干、減少しています。人口増加が止まると、高齢人口割合の増加も影響して、乗用車保有台数の増加は止まる可能性が高いです。		
131	本編 52 頁 路線バス IC カードデータ 図 路線別の乗車人数 数値の定義があいまいです。タイトルが乗車人数、凡例が乗客人数になっています。一般に、このような流動量データの表記は通過人員で表します。おそらく、図の数値は通過人員です。通過人員は断面交通量とも呼びます。これは、バス運行区間の停留所間を輪切りしたとき、1 日平均で何人バスに乗っていたかを表します。 もし、乗車人数で表現していたら、近鉄新田辺駅が巨大な数値になって、稲葉や茶屋前は細い線になるはずで 脚注に、R6.4~6 とありますが、この数値が 1 日平均なのか、4 月から 6 月までの 91 日間の合計なのか分かりません。p43 の図で近鉄新田辺・新田辺駅の年間乗降客数が約 100 万人で、3 か月合計ならば、その 4 分の 1 の約 33 万人ならば、3 か月間なのかと推測します。期間を脚注に加えてほしいです。	修正	凡例の記載を修正いたしました。
132	本編 53-54 頁 表 系統別輸送実績 期間の長さ、いつの実績かが不明です、p54 のカルテの数値と比較すると、64, 67, 68 系統の数値が一致するので、2023 年度と推測しますが、表記があるとわかりやすいです。読者は、系統番号と区間だけでイメージを持ちにくいので、京阪バスのホームページにある路線図を示すとわかりやすいです。平日、土曜休日別の運行本数が追加されると、より現状理解に役立ちます。表の 1 行目の「路線名」は、「運行区間」が適切です。路線名は、別の定義があるからです。京田辺市外も走る系統は、京田辺市内だけの数値でないことを脚注で示すと、誤解を招かないはずで 直 Q 京都号も市内を通る路線です。数値を知りたいです。	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。
133	本編 54 頁 路線カルテ 画像が粗く、文字が不鮮明なところがあり、拡大しても読み取れませんでした。 カルテは、近鉄新田辺-松井山手駅の系統のみで、この区間を走り、運行本数の多い 67B、67D、31、66 が含まれていません。この 3 系統は少ない便数で、この区間を代表しないのに、全体像と取られかねない心配があります。例えば、京田辺市の基幹区間なのに、あまりにも乗っていないのではないかと、ということです。この図は載せない方がよいと思います。	参考	市 HP に掲載するため解像度を落としております。ご理解ください。
134	本編 42 頁 バス輸送量変化の要因の記載がないのが残念です。 1 つは、運賃値上げ（京阪は大幅）、回数券の発売中止、減便、67・68・31 系統については、樟葉方面直通が増えて、枚方市・八幡市での交通混雑による遅延、が影響しています。	参考	ご意見については、計画改定時の参考とさせていただきます。

整理番号	ご意見の概要（意見部分については原文のまま掲載）	対応	ご意見に対する考え方
	2つは、人口高齢化で、通勤者が減っていることです。国勢調査で実態がわかるはずで す。 さらに、関西外大の移転は、明らかな減少要因です。（p40 では同志社大と鉄道輸送量 の関係が説明されています。 増加要因は、ダイレクトエクスプレス直Q京都号です。明るい話もあるといいです。 以上を、p55-56 のまとめに加えてほしいです。自動車保有台数も、単に増加している 以外に、増加が続かない可能性を加えてほしいです。		
135	本編 第4章 「市の予算増額で公共交通を維持、改善する」ことが読み取れず、予算増の施策ができ ないならば、できることは限られます。こういう表現で仕方ないが、最初に浮かんだ 意見です。一方で、目標値が高くて、大丈夫なのかが気になります。	趣旨記載	施策5、施策7、施策9などは予算確保に向けた施 策としての側面もございます。目標値に関しては、 今後の路線バスの状況では大きく左右されるものと 想定しております。見直し含めて柔軟な対応ができ るような計画としております。
136	本編 72 頁 自動運転 自動運転は研究段階で、2030 年度までに京田辺市に導入できる可能性はありません。 計画に書き込むと過度の期待をされないだろうか心配です。	その他	実装に向けた課題が多い認識はありますが、運転士 不足解消に向けた施策としてすでに京都府と連携し て取組を進めている状況です。
137	本編 74 頁 MaaS の検討 京都市内の例が紹介されていますが、観光資源が限定されていて、バスサービスがよく ない京田辺市や京都府南部で、観光客向け企画乗車券の効果が疑問があります。 外国で実施している MaaS は、公共補助で便利な乗車券類を発売して、需要促進を測っ ていますが、公共補助が限られている日本では、普及していません。収入減少につな がる MaaS に、事業者は関わりたくありません。企画乗車券を売るのが面倒なので、スマ ホ経由でしか売らないので、利用者はわからないという問題があります。 MaaS の検討するのは、労力の浪費かもしれません。	参考	施策8に掲載したMaaSに関する取組は本市でも 初めての取組となることから、具体的な施策実施段 階で参考とさせていただきます。
138	本編 77 頁 多様な運賃制度や決裁システムの拡充 京阪バスのポイントサービスが紹介されていますが、これは回数券、回数カードを発売 中止したときの代替措置で、回数券や回数カードに比べ、大幅に割引率が低下して おり、図にあるように、20212 年からさらに割引率（還元率）が低下しています。ポ イントサービスの廃止の懸念が大きいです。1 日乗車券は、現在の価格は高く、利用対 象が限定されています。 過去 10 年の流れは、「多様な運賃制度の画一化」であり、バス事業者が短期の収入増 を狙うと、そうなってしまいます。バス事業者が独立採算を前提にすると、多様な運賃 は実現しません。実現しても、現在の1日乗車券のように、高額で利用が限られるもの になります。施策11は、無理があります。	その他	施策に関するご意見として参考とさせていただきます。 なお、既存の公共交通に加えて新たな公共交通 が導入された場合などには多様な運賃制度が必要に なっていくことも見据えた施策としております。

問合せ先 建設部計画交通課 交通政策係
電 話 0 7 7 4 - 6 3 - 1 2 1 9 (直通)
E m a i l keikaku@city.kyotanabe.lg.jp