

## 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	50 回/年・人	53 回/年・人 (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/年	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/年	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/年	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

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

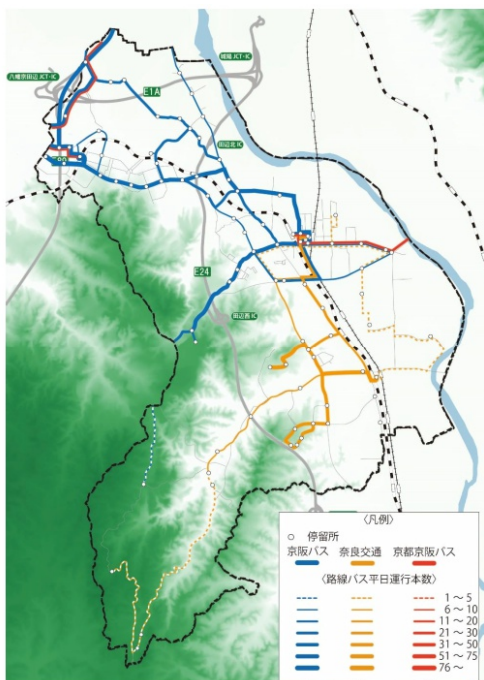
取組 1-1：不採算路線の効率化に関する検討（路線カルテの継続的な更新による基幹路線の設定）

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年度以降、継続的に更新

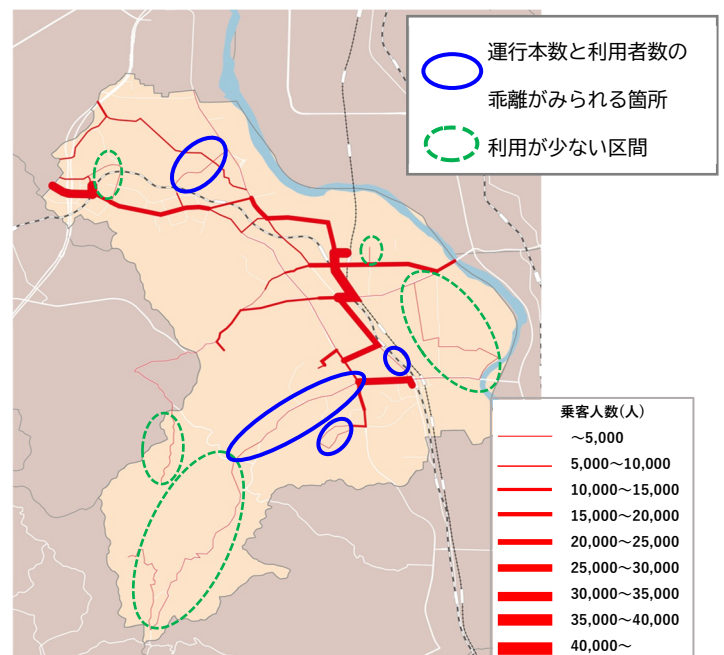
取組 1-2：工業団地、大学等需要が見込める路線のサービス向上に関する検討

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）



※各社 IC データ（令和6年4月～6月）

## 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。

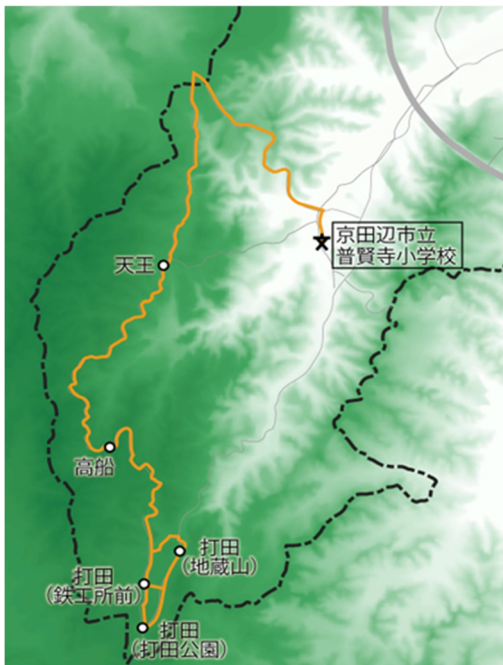
<取組>

2-1：普賢寺小学校のスクールバス混乗の継続（令和6年(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（令和6年（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（令和6年,7年）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しておくことで、スムーズに実証実験の実施が出来た



#### 効果の例

【従来】  
 (往路) 10:03高船発 → 三山木駅  
 (復路) 16:26三山木発 → 高船着

↓  
 乗りが速く通院や買物に不便

【実証後】  
 (往路) 7:40高船発 → 8:00水取バス停着  
 ⇒ (乗継) 8:16水取バス停発 → 8:28三山木駅着  
 (復路) 11:28三山木駅発 → 11:40水取バス停着  
 ⇒ (乗継) 11:45水取バス停発 → 12:00高船着

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

#### 運行実績

収入	0円
支出	初期費用 14,786,200円（車両購入費、委託・外注費）
支出	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）

#### 成果

- 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>

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年度以降、開発の進捗にあわせて検討

**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

■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㎡  
 延べ床面積：161,357㎡  
 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㎡  
 延べ床面積：155,878㎡  
 出典：（株）シーアールイーHP

■位置図



## 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>

- 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>

**職業理解セミナー  
～バス運転士編～**

知っているようで知らないバス運転士のお仕事。今回は大阪バス協会よりバス運転士の仕事内容や、働き方改革が進むバス業界の現状について説明します。また希望者は近鉄バス・京阪バスの人事担当者と個別相談もできます。公共交通を支えるバス業界で働く魅力について、お話を聞いてみませんか。

**日時** 7/31(木) 10:00～11:00(受付9:45～)

**会場** ハローワーク茨木 3階大会議室(定員40名)

**内容**

- ・バス業界の現状について
- ・各バス会社との個別相談

**対象** ハローワークに求職登録のある方(要予約)

【お問い合わせ・ご予約先】  
ハローワーク茨木 職業相談部門  
TEL: 072-623-2551(41#)

平日 8:30～17:15(土・日・休祝日・年末年始休み)

(主催) ハローワーク茨木・大阪府・茨城市・摂津市・島本町  
(協力) 一般社団法人大阪バス協会・近鉄バス・京阪バス  
(後援) 近畿運輸局 大阪運輸支局

厚生労働省

出典：大阪府 HP

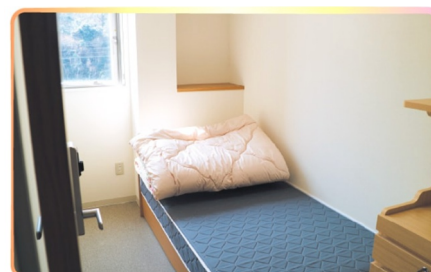
#### ■多様な人材の確保の例

<女性バスドライバー：  
京都京阪バス>



出典：京田辺市 HP

<女性専用の休憩室：  
奈良交通>



出典：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26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、ヒンディ語、ベルシャ語、ネパール語、ウルドゥー語及びアラビア語

出典：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>

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祝い～

「寄付の使い道」には「まごピンチ 京都の市バス・地下鉄を応援」を選択していただけますようお願いいたします。

・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

出典：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。



出典：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

本市において令和6年度(2024年度)及び令和7年度(2025年度)に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>

6-1: 自動運転EVバスの本格運行

#### 取組6-1: 自動運転EVバスの本格運行

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年度以降、これまでの検証を踏まえ検討

#### ■令和6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  
KYOTANABE CITY 便利でええやん! 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(朝)	多々羅公民館	同志社山手中央	同志社山手北	三山木駅(暮)
1車	9:45	9:52	9:58	10:00	10:10
2車	10:20	10:27	10:33	10:35	10:45
3車	11:00	11:07	11:13	11:15	11:25
4車	11:30	11:37	11:43	11:45	11:55
5車	13:10	13:17	13:23	13:25	13:35
6車	13:50	13:57	14:03	14:05	14:15
7車	14:25	14:32	14:38	14:40	14:50
8車	15:00	15:07	15:13	15:15	15:25
9車	15:50	15:57	16:03	16:05	16:15
10車	16:30	16:37	16:43	16:45	16:55

**運行ルート** どちらのバス停からでも乗車・降車できます!

三山木駅→多々羅公民館※→同志社山手中央※  
→同志社山手北※→三山木駅  
(※既存の路線バス停留所とは位置が異なります)

**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。

出典: 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

出典: 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>

- 7-1：オンデマンド交通の導入検討
- 7-2：自家用有償旅客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：自家用有償旅客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有償旅客運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

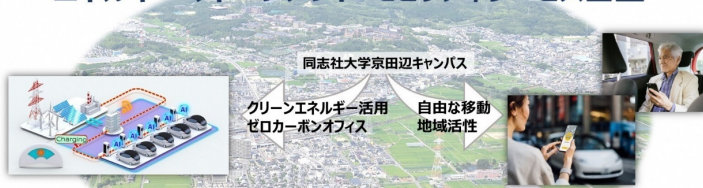
取組概要	タクシー会社が運行管理・教育・整備を行い、タクシー会社に雇われた一般ドライバーが運転するライドシェアの導入に関する検討を行います。
実施主体	京田辺市、交通事業者
実施時期	令和8年度から

### ■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>

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（令和2.10～令和3.1）。

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。



出典：公益社団法人京都市観光協会 HP