

京田辺市 地域公共交通計画 ＜概要版＞

Master Plan for Regional Public Transportation



令和8年(2026年) 京田辺市

1 はじめに

● 計画の目的

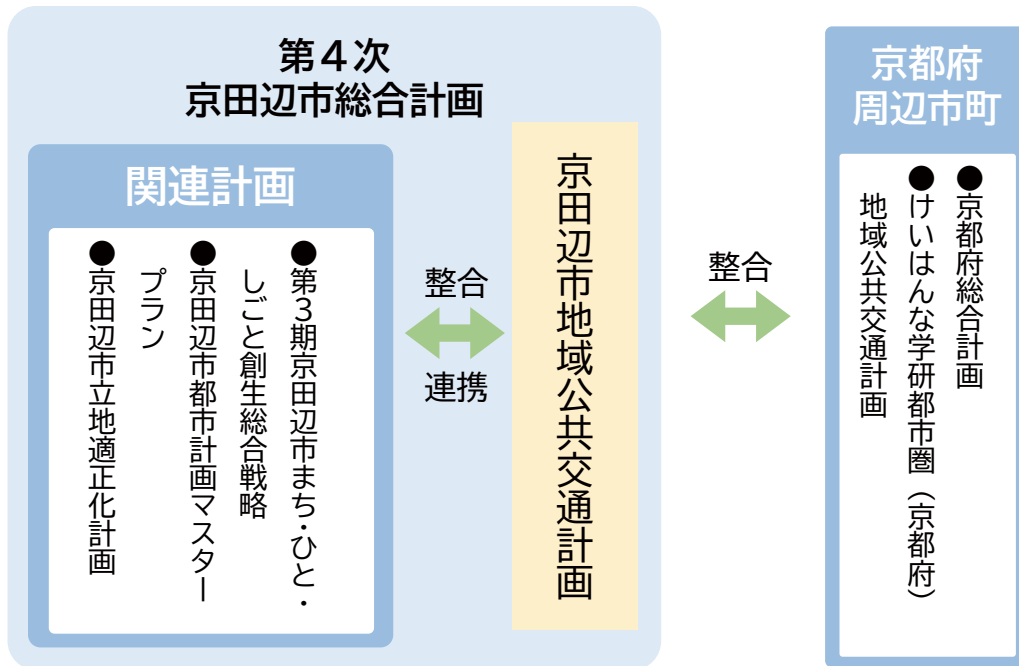
本市の公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少と深刻な路線バス運転士の不足で厳しい状況に直面する一方、新たな開発に伴う移動需要の増加への対応や自動運転を含めた新たな交通モードの実証事業に取り組むなど、大きな転換期を迎えています。国においては、地域のニーズに合った公共交通サービスの持続的な提供を目的として、地方自治体による地域公共交通計画の策定が求められています。

こうした状況を踏まえ、「交通空白」の解消に向けた取り組みを推進し、誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通ネットワークを構築する必要があります。本計画は、上記の背景を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目的に計画を策定します。

● 計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第4次京田辺市総合計画」をはじめ、地方創生に関連する「第3期京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、まちづくりに関連する「京田辺市都市計画マスタープラン」「京田辺市立地適正化計画」などの関連計画との整合性を図ります。

このほか、広域的な関連計画として京都府が策定した「京都府総合計画」やけいはんな学研都市圏が策定した「けいはんな学研都市圏（京都府）地域公共交通計画」との整合を図ります。



● 計画の区域

京田辺市全域を計画の区域とします。

● 計画期間

令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までの5年間とします。ただし、社会情勢の変化や上位計画の改定、公共交通を取り巻く環境の大きな変化があった場合は、必要に応じて見直しを行うものとします。

2 京田辺市を取り巻く地域公共交通の現状と課題

地域公共交通の現状

①自家用車での移動が常態化

- ・自家用車保有台数は年々増加しており、若年層～高齢の方まで、日常の移動は自家用車を使うということが常態化しています。市内では交通集中による慢性的な渋滞が発生しています。

②交通事業者の運営状況の悪化

- ・バスやタクシーの運転士不足が極めて深刻であり、路線の維持にも影響を及ぼし始めています。
- ・利用者の減少により収支も悪化しており、厳しい経営状況となっています。

③公共交通利用の減少

- ・公共交通利用者数は回復傾向にありますが、新型コロナウイルス感染症の拡大以前に届かない水準で横ばいとなっています。
- ・路線の平均乗車密度が低い路線や、利用者が少ない区間が存在しています。

④地域公共交通サービスの改善要望も多い（利便性の低下）

- ・鉄道への接続や運賃、便数など、公共交通の利便性向上に対する要望が多いです。

⑤日常の移動に困っている人も存在

- ・特に自家用車を自由に使えない高齢者など、買い物や通院といった日常生活にも困っている人がいます。

⑥公共交通に対する理解の不足

- ・公共交通の必要性は認識しているものの、直近の課題として捉えている人は十分多いとは言えません。
- ・バスの乗り方がわからない人もおり、移動の選択肢としてあがってこない状況です。

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

- ・全ての人が、確実に利用できる公共交通サービスを将来にわたって持続的に提供していかなければなりません。
- ・利用者の移動ニーズを適切に把握し、ニーズに沿った地域公共交通の見直しを図る必要があります。
- ・需給バランスを考慮した地域公共交通の見直しを図る必要があります。
- ・集約都市構造の交流基盤であり、来街者の移動も含め、拠点と人をつなぐ交通機能としての公共交通サービスを維持する必要があります。

課題2：公共交通を維持する仕組みづくり

- ・課題1に対して、交通事業者を取り巻く厳しい状況を鑑み、公共交通サービスを維持していくための仕組みを検討、構築する必要があります。
- ・運行収支が悪い路線のあり方について関係者で議論する必要があります。
- ・交通事業者と行政が協働し、それぞれの役割分担のもと取組みを推進することが重要です。

課題3：利用者数の回復・拡大

- ・事業者ごとに路線図が存在し、利用者にとってわかりにくい状況であり、目的地や施設等の情報が一体的に確認できるツールが必要です。
- ・公共交通の利便性向上を図り、より多くの利用者を獲得しなければなりません。
- ・利用しやすさを追求し、公共交通利用環境の改善を進めることが重要です。

課題4：公共交通が選択される環境づくり

- ・課題3に対して、利用者の関心を集め、様々な利用喚起や公共交通のPRを行うことで、利用促進を図る必要があります。
- ・特に、これまで公共交通を利用していなかった層を取り込むためには、公共交通に対する意識の変容を促すことが重要です。

3 京田辺市の公共交通が目指す方向性

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プラン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】

- 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。

優先度

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」が困難となってきました。

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。

4 目指す姿(理念)を達成するための基本方針

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。

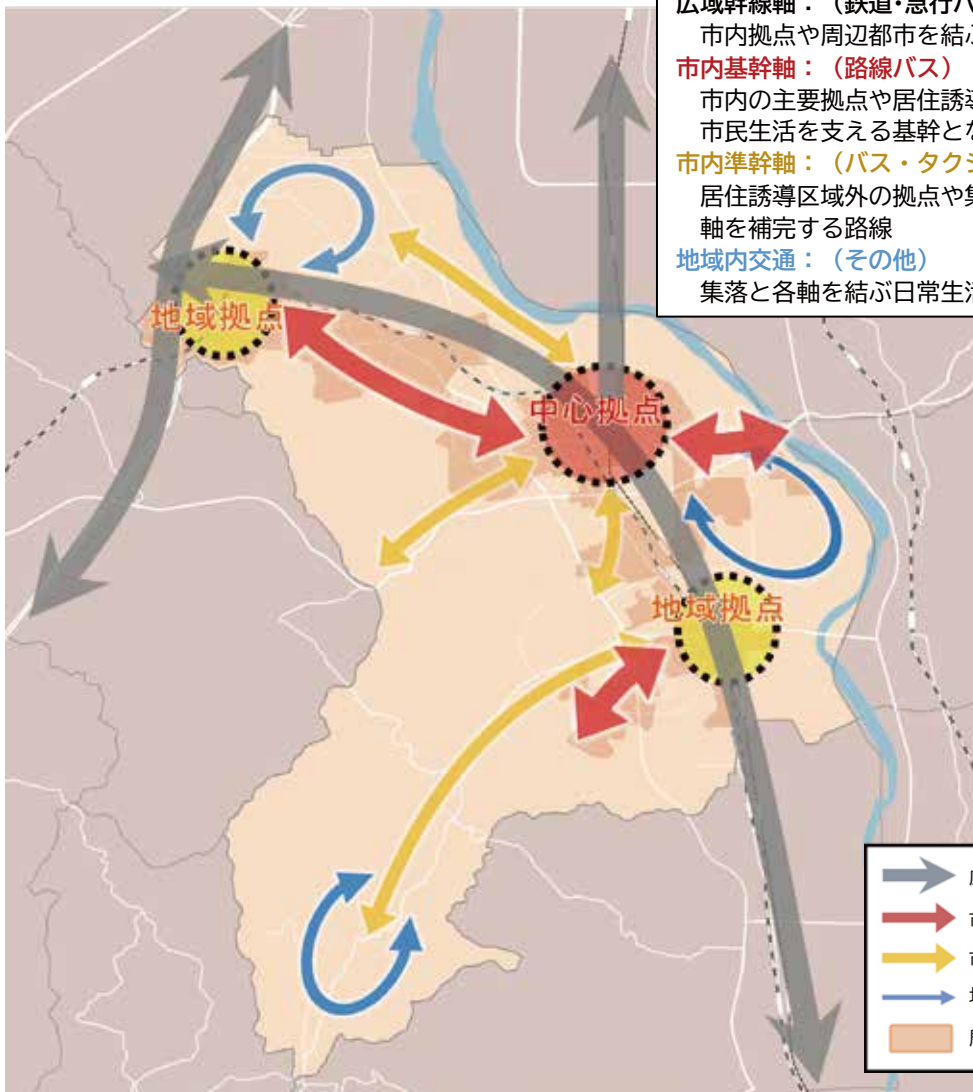
基本方針3 実効性のある利用促進策の推進により、利用者数の増加を目指す

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。

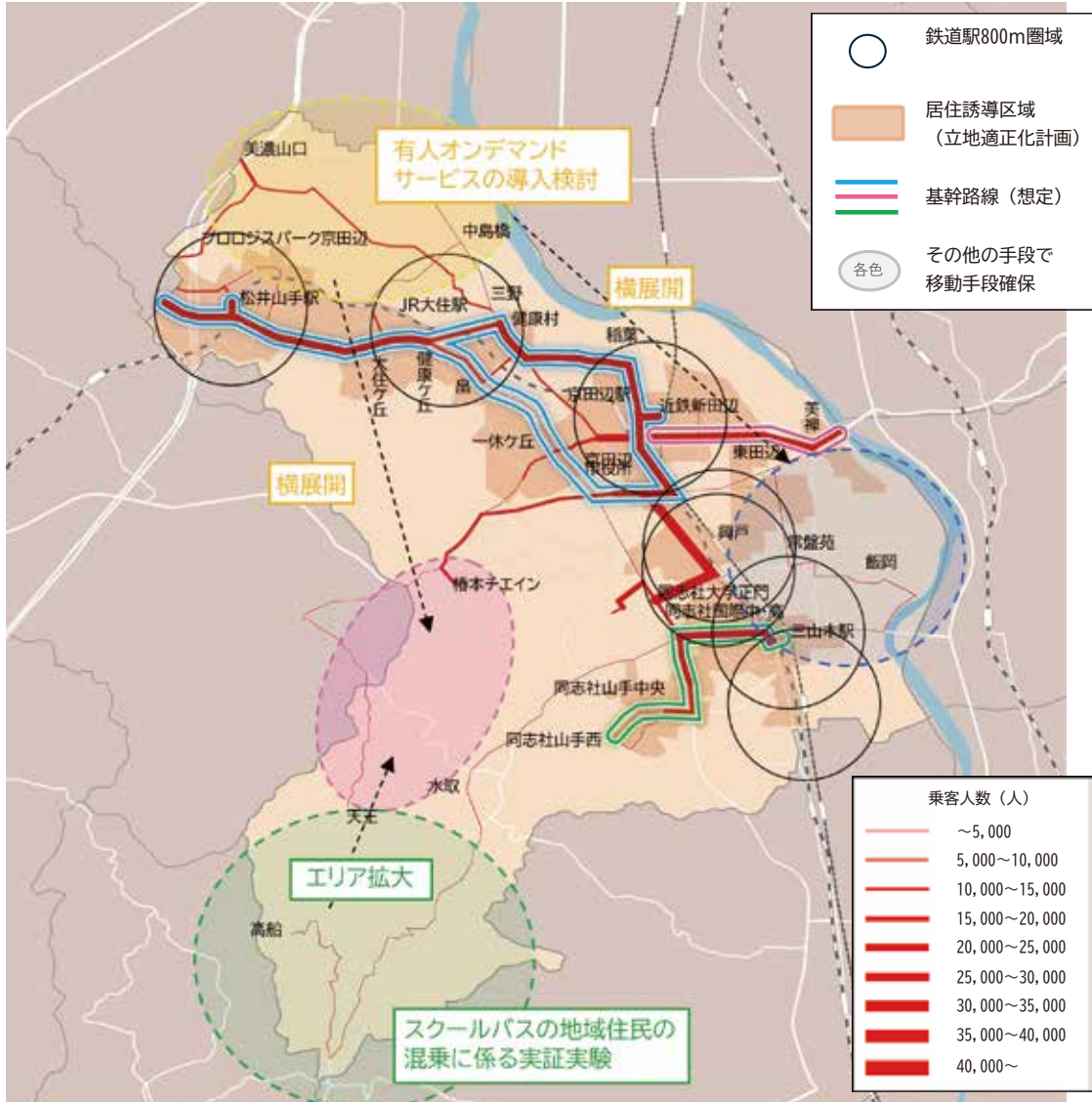
将来の交通体系



広域幹線軸：(鉄道・急行バス・空港リムジンバス)
市内拠点や周辺都市を結ぶ広域移動の主軸
市内基幹軸：(路線バス)
市内の主要拠点や居住誘導区域をカバーする
市民生活を支える基幹となる路線
市内準幹軸：(バス・タクシー)
居住誘導区域外の拠点や集落から主要拠点を結ぶ基幹
軸を補完する路線
地域内交通：(その他)
集落と各軸を結ぶ日常生活に必要な移動を支える交通

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、今後路線バスの維持が難しくなる可能性が高いことから、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。



※バス乗車人数は各社ICデータ（令和6年4月～6月）

位置づけ	対象路線	役割、機能、考え方
広域幹線軸	鉄道（JR片町線、近鉄京都線） バス（急行バス、空港リムジンバス）	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（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） 京都京阪バス（近鉄新田辺⇔宇治田原町方面） 奈良交通（三山木⇔同志社山手）	市内の主要拠点や居住誘導区域をカバーする市民生活を支える基幹となる路線
市内準幹軸	基幹軸以外のバス路線 タクシー	居住誘導区域外の拠点や集落から主要拠点を結ぶ基幹軸を補完する路線
地域内交通	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

5 評価指標及び実施施策

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

施策体系

基本方針・目標

<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

<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

<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

<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

1. 路線バスの効果的な運行（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
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
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
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

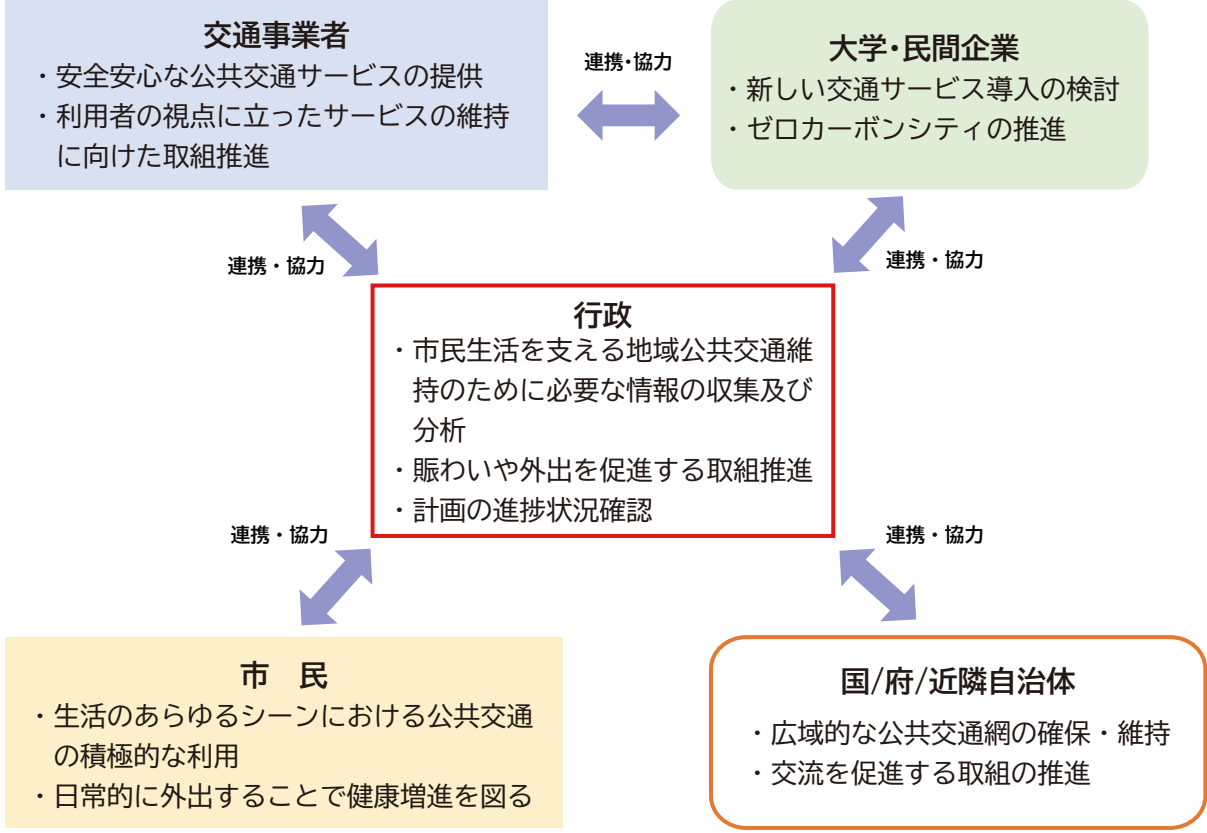
取組

- 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
- 2-1. 普賢寺小学校のスクールバス混乗の継続（R6～7年度実証実験）
- 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
- 4-1. 多様な人材確保に向けた積極的な人材募集
- 4-2. 消防職員の退職後再雇用
- 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
- 6-1. 自動運転EVバスの本格運行
- 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
- 8-1. MaaSの導入に関する検討
- 9-1. バス停の待合環境の整備
- 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
- 11-1. 多様で柔軟な運賃制度の拡充
- 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
- 13-1. モビリティ・マネジメントの推進
- 14-1. 観光施設・イベントとの連携（路線バス無料の日）
- 14-2. バス関連イベントの開催
- 15-1. 路線バスバックヤードツアー等の開催

6 進行管理(達成状況の評価)

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。



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。

なお、目標の達成状況の評価及び計画内容の見直しや改善にあたっては、従来のP D C Aサイクルといった手法に加え、めまぐるしく変化する公共交通を取り巻く環境に迅速に対応出来るよう、O O D Aループの視点もいれて対応していきます。

モニタリング項目	実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	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	■	■	■	■	■	
公共交通力パー率	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1件						
計画の評価	令和12年度末					見直し・改善	