

京田辺市 地域公共交通計画

Master Plan for Regional Public Transportation



令和8年(2026年) 京田辺市

はじめに

本市で初めてとなる公共交通計画を策定しました。

京田辺市は、京都、大阪、奈良の三大都市に鉄道で約30分という高い利便性をいかしたまちづくりを進めてきました。大都市近郊であるにもかかわらず、豊かな自然に恵まれた本市は、子育て世代にも転入先として選ばれる魅力あるまちとして発展してきたところです。



また、市内の交通を見渡せば、拠点となる鉄道駅からすべての地域に民間事業者による路線バスが運行されています。これは「事業者への運行負担金」や「路線バス無料の日」、「交通系ICカードへのポイント付与事業」等を実施してきたことによるもので、行政が運行するコミュニティバスがないのも本市の公共交通の大きな特徴です。

さらには、タクシーがドア・ツー・ドアの機動的な特色をいかし、鉄道や路線バスを補完する個別的公共交通として定着しています。

これらの公共交通が今、深刻な担い手不足に直面しています。特に路線バスに関しては、報道などでも取り上げられているように、いつ廃線や撤退という事態に直面しても不思議ではありません。

本計画では、こうした事態にもしっかりと対応し、鉄道、路線バス、タクシーといった既存の公共交通と新たな交通モードを組み合わせ「暮らしに必要な移動を支える持続可能な公共交通」を実現できるよう、取り組みを進めてまいります。立地適正化計画との連携、交通事業者を取り巻く環境がめまぐるしく変化することへの迅速な対応も可能となるよう、他の行政計画にはない工夫もちりばめています。

計画に掲げる施策を着実に実行し、私の政策理念である「みんなが住み続けたいと思えるまち」の実現を目指し、皆さまと一緒にまちづくりを進めてまいります。

結びに、京田辺市地域公共交通活性化協議会委員の皆さま、市民アンケートやパブリックコメントにご協力いただいた方々並びに計画の策定にあたって貴重なご意見をいただきました多くの皆さまに、心から感謝を申し上げます。

京田辺市長 上 村 崇

巻頭言

地域公共交通計画は、地域の移動手段を持続的に確保することを目的のひとつとしています。これは、交通を主軸とした「まちづくりの設計図」といえます。本計画の策定にあたっては、地域住民の代表や交通事業者、行政のみなさまとともに検討してきました。また、パブリックコメントでは、京田辺市の特徴をふまえた貴重なご指摘をいただきました。本計画の策定にご協力いただきましたみなさまに感謝いたします。



地域公共交通計画では、京田辺市の人口や施設の立地など地域の特徴やこれからの変化を検討し、公共交通の将来のあり方とそれに向けた維持や再編などの方針を定めました。

公共交通、とりわけバス交通は自動車の普及や人口の減少により、長期的に利用者が減少しています。なかには、バスとして維持するのが難しい路線も出てきました。また、京田辺市の人口は減少局面に入るとともに、地域によっては急速な高齢化が進むことが予想されます。さらに、人口の減少により運転士の不足も深刻化しています。これまでと同様の移動サービスの維持が難しくなるなか、多様な移動手段を確保する必要があるでしょう。

このように、社会環境の変化をふまえながら公共交通計画が策定されましたが、公共交通の維持や策定内容の実現には、市民のみなさまの協力が欠かせません。大規模な商業施設に代表されるように、自動車での来訪を前提とした施設が数多く立地しており、自動車による移動は生活のうえで欠かせない人は多いでしょう。

そのようななか、将来自動車が運転できなくなった時、すなわち自動車を運転する体力がなくなった時、公共交通を利用したいと考える方の声を聞きます。しかし、公共交通での移動は自動車の運転よりも多くの体力を必要としますので、自動車が運転できなくなった時、公共交通にも乗ることは難しいのです。こうした移動に関する誤解を解いていくことで、自動車を利用しつつも目的地にあわせて適切な移動手段を使い分ける生活が望まれます。日常の移動の際、公共交通の維持を「自分ごと」として考えていただければ嬉しく思います。

市民のみなさまの協力により、京田辺市の公共交通がよりよい方向に向かい、住み続けられる街となることを期待しています。

京田辺市地域公共交通活性化協議会 会長

龍谷大学文学部 教授 井上 学

目次

第1章	京田辺市地域公共交通計画について	1
1	京田辺市地域公共交通計画策定の背景・目的	1
2	京田辺市地域公共交通計画の概要	1
3	計画の区域	1
第2章	地域・社会動態の整理	2
1	市の人口動態・地理的条件・施設立地状況等の把握	2
2	上位計画・個別計画の整理	28
3	地域概況のまとめ	36
第3章	移動手段の現状	39
1	公共交通運行状況の整理	39
2	公共交通以外の移動手段の状況整理	49
3	公共交通を取り巻く現状と課題	57
第4章	京田辺市の公共交通が目指す方向性	61
1	将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針	61
2	京田辺市の将来の交通体系	63
第5章	目指す姿の実現のための施策	66
1	評価指標の設定	66
2	実施する施策	67
3	進行管理（達成状況の評価）	83



第1章 京田辺市地域公共交通計画について

1 京田辺市地域公共交通計画策定の背景・目的

公共交通を取り巻く環境が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、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、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。

本市は、域内に9つの鉄道駅を有し、また、市内のすべての集落と拠点駅を路線バスが結ぶことによって利便性の高いまちとして発展し、今なお人口増加を続けています。

しかしながら今、利用者の減少と深刻な運転士不足によって路線バスが極めて厳しい状況に直面し、これまでの交通ネットワークの維持が厳しい状況となっています。

市民アンケートや事業者のヒアリングからは、「公共交通空白地域の発生の可能性」「公共交通の乗り方等に関する情報不足」「他の公共交通機関との乗り継ぎの不便さ」等の問題が顕在化しています。また路線バスが直面する課題は、市北部・中部・南部においてもそれぞれ性質を異にしており、解決に向けては異なるアプローチが求められています。

一方で新たな開発による移動需要の増加、関西文化学術研究都市の一翼を担う都市としての側面、モビリティを活用した地域課題の解決を目指す同志社大学、日産自動車株式会社との三者連携といった公共交通維持に向けたポテンシャルも本市は十分に有しています。

京田辺市地域公共交通計画は、こうした状況を踏まえ、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ため策定するものです。

2 京田辺市地域公共交通計画の概要

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく「地域公共交通計画」として策定するものです。

本市の最上位計画である「京田辺市総合計画」をはじめ、京田辺市立地適正化計画など関連する各種計画との整合を図りながら、本市における公共交通施策の基本的な方針を示すものとしします。

本計画の期間は、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します。

このほか、広域的な上位計画及び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における広域的な公共交通ネットワークを考慮し、木津川市、精華町など近隣自治体との連携も視野に入れます。

3 計画の区域

京田辺市全域を計画の区域とします。

第2章 地域・社会動態の整理

1 市の人口動態・地理的条件・施設立地状況等の把握

京田辺市の地域概況を把握するため、下記に示す項目についての指標を整理しました。

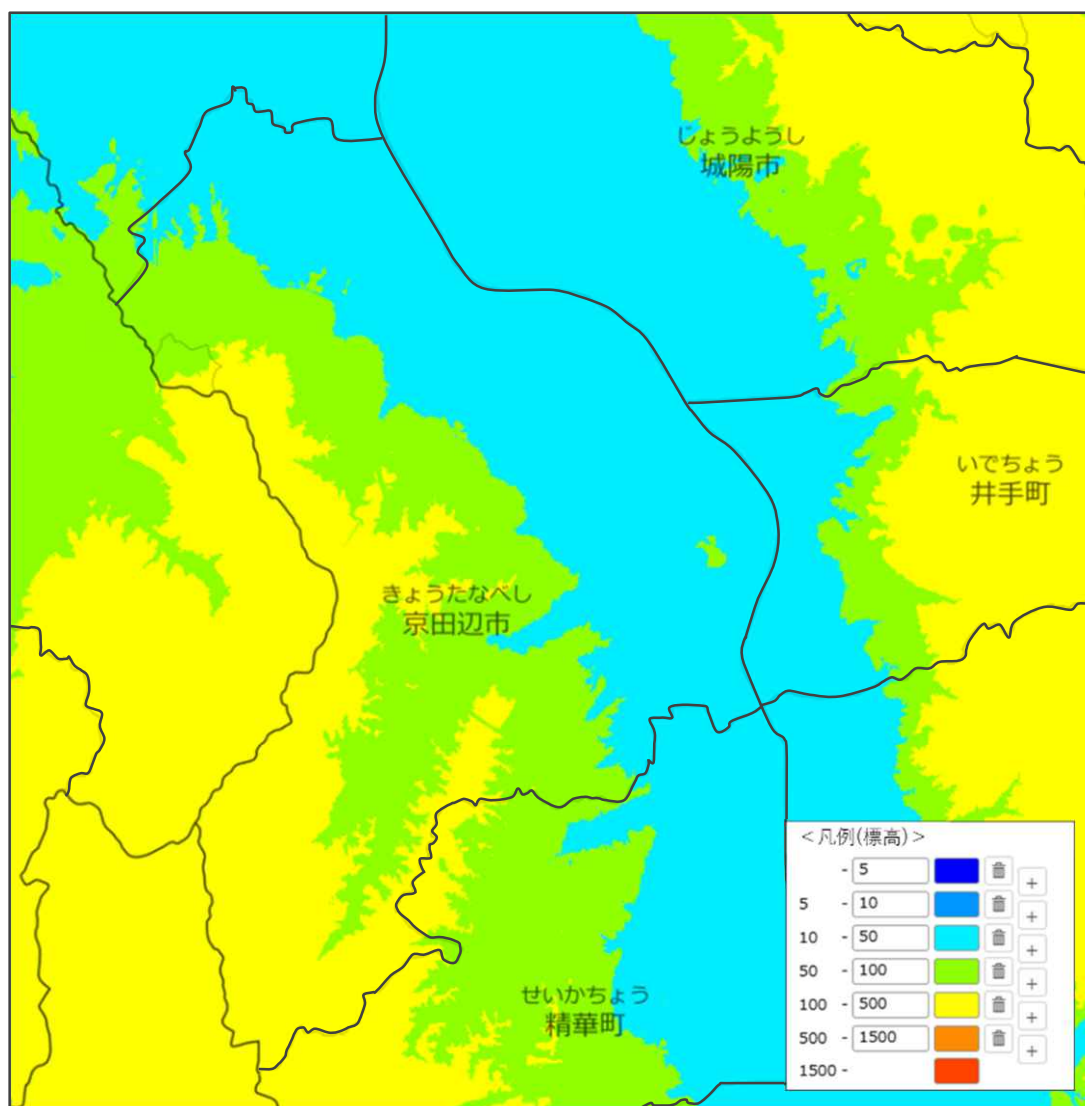
表 地域概況の整理項目

大項目	中項目	小項目
1.1 位置・地勢	(1)京田辺市の地勢	
	(2)土地利用	
	(3)地域設定について	
1.2 人口特性	(1)人口動態	1)年齢階層別人口
		2)高齢化率・後期高齢化率
		3)地域別人口推移
		4)地域別人口推移コーホート分析
	(2)人口分布	
	(3)高齢化分布	
	(4)人口集中地区	
	(5)人口流出入	
	(6)通勤通学流動	1)通勤流動
		2)通学流動
(7)通勤・通学の利用交通手段		
1.3 施設立地	(1)公共施設・教育施設	
	(2)商業施設・工業地区	
	(3)医療施設・高齢者福祉施設	
	(4)子育て支援施設	
1.4 観光動向	(1)観光施設	
	(2)観光入込客数	
1.5 道路現況	(1)道路現況	

1.1 位置・地勢

(1) 京田辺市の地勢

- ・京田辺市は、京阪奈丘陵の北端部に位置し、市東側半分が木津川左岸側に広がる平野、市西側半分が丘陵地で形成されています。



出典：地理院地図

図 京田辺市の地勢

(3) 地域設定について

本計画では地域を次の7つに設定して、データ整理を行いました。

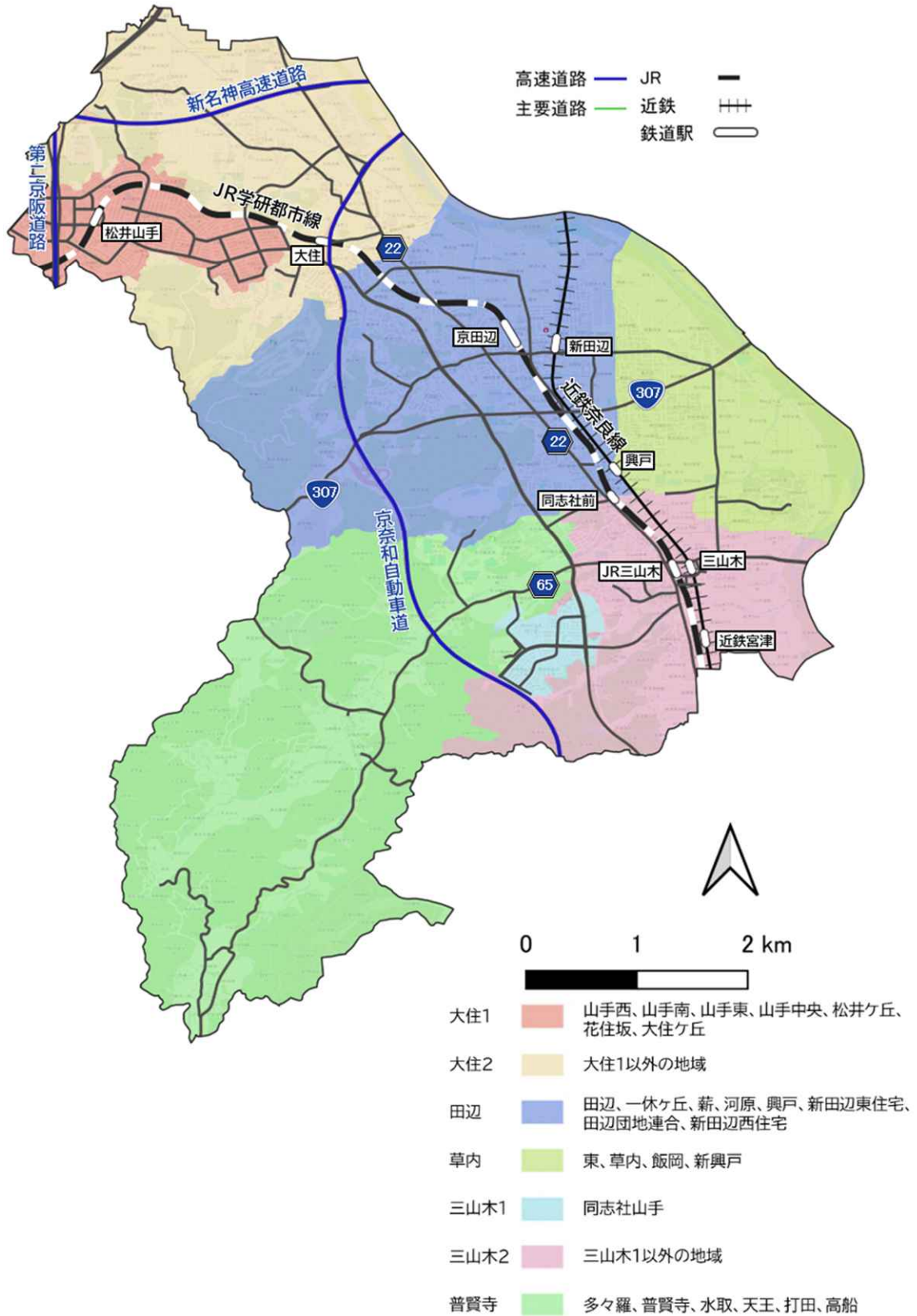


図 地域設定した地域の位置

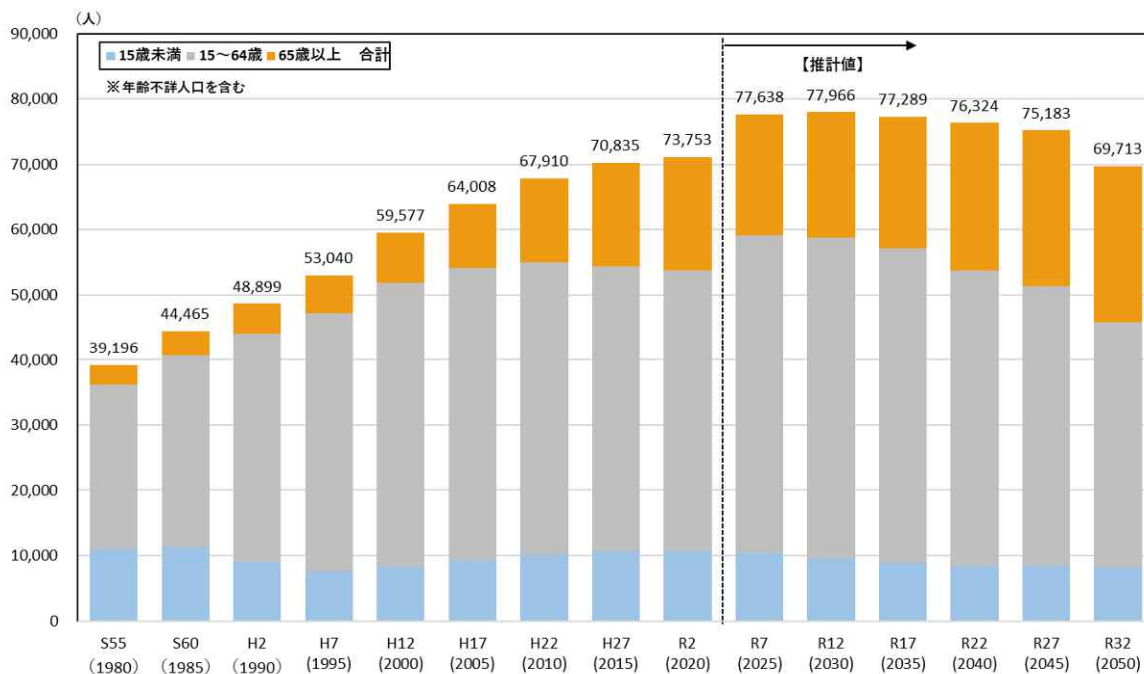
1.2 人口特性

京田辺市の人口推移および年齢分布などの人口特性を整理しました。
整理した結果を以下に示します。

(1) 人口動態

1) 年齢階層別人口

- ・人口は、昭和 60 年（1985 年）以降増加し続けており、令和 2 年（2020 年）時点で 73,753 人となっています。
- ・将来人口推計では、令和 12 年（2030 年）頃まで人口が増加しますが、それ以降は緩やかに人口が減少します。さらに、65 歳以上の人口の割合が急速に高まります。

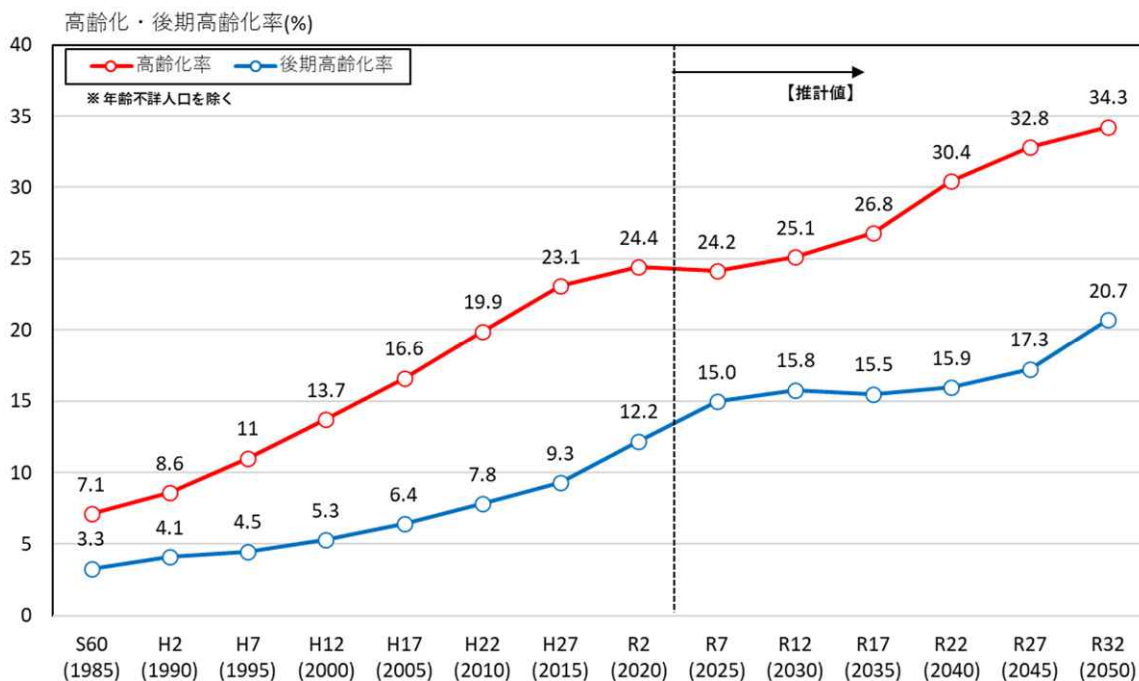


出典：国勢調査(昭和 55 年～令和 2 年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和 5 年度推計)(令和 7 年～令和 32 年)

図 年齢階層別人口の推移

2) 高齢化率・後期高齢化率

- ・65歳以上の高齢者人口が増加しており、令和2年（2020年）の高齢化率は24.4%まで増加しています。
- ・今後、10年程度は高齢化率の急激な上昇は見られませんが、令和12年（2030年）から高齢化率が上昇し、令和22年（2040年）には高齢化率が30%を超えるとされています。



出典：国勢調査(昭和55年～令和2年)、京田辺市将来人口推計(令和5年度推計)(令和7年～令和32年)

図 高齢化率・後期高齢化率の推移

3) 地域別人口推移

- ・大住1地域の人口は横ばいとなっており、65歳以上の割合は増加傾向です。
- ・大住2地域の人口は増加傾向となっており、65歳以上の割合も増加傾向です。
- ・田辺地域の人口は横ばいとなっており、65歳以上の割合は増加傾向です。
- ・草内地域の人口は減少傾向となっており、65歳以上の割合は増加傾向です。

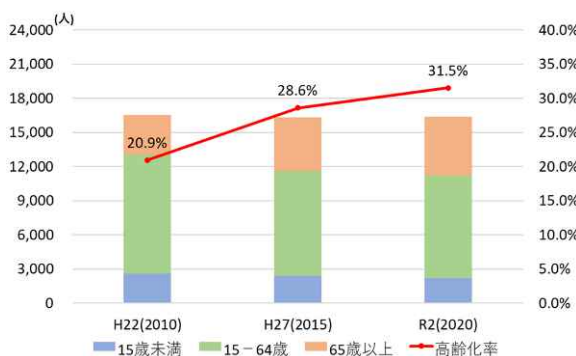


図 大住1地域の人口推移

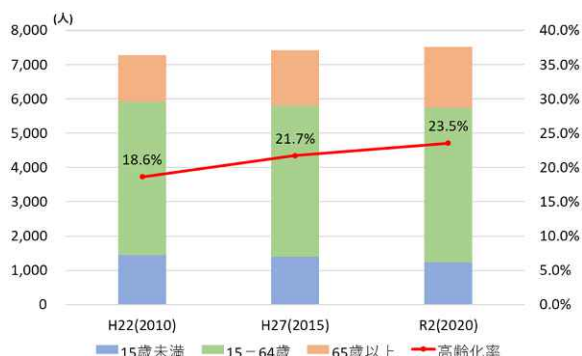


図 大住2地域の人口推移

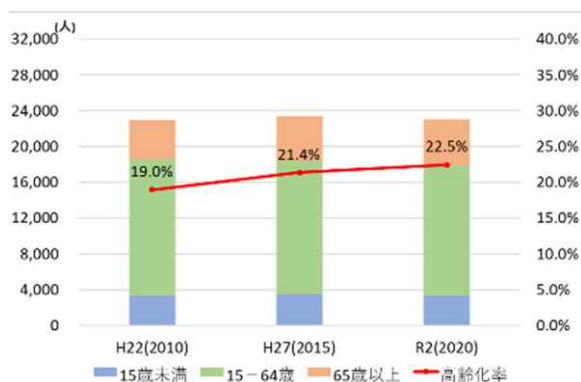


図 田辺地域の人口推移

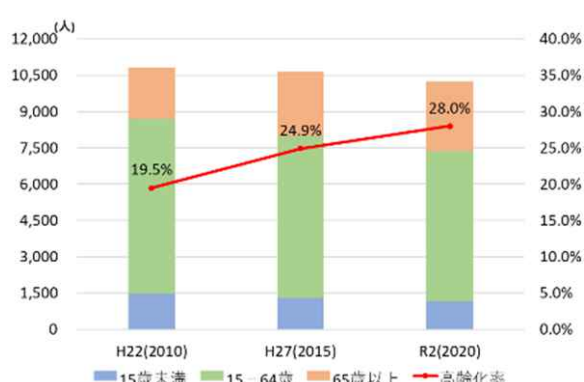


図 草内地域の人口推移

- ・三山木1地域の人口は増加しており、65歳以上の割合も増加しています。
- ・三山木2地域の人口は減少傾向となっており、65歳以上の割合は増加傾向です。
- ・普賢寺地域の人口は減少傾向となっており、65歳以上の割合は増加傾向です。

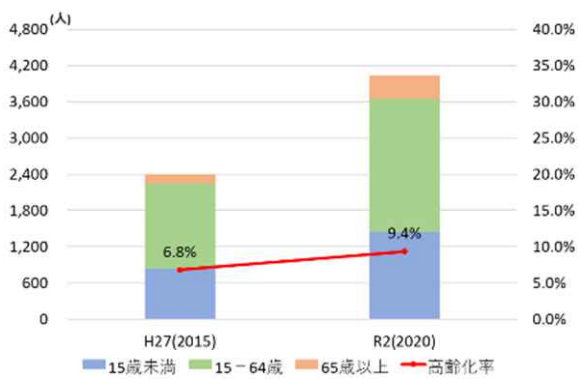


図 三山木1地域の人口推移

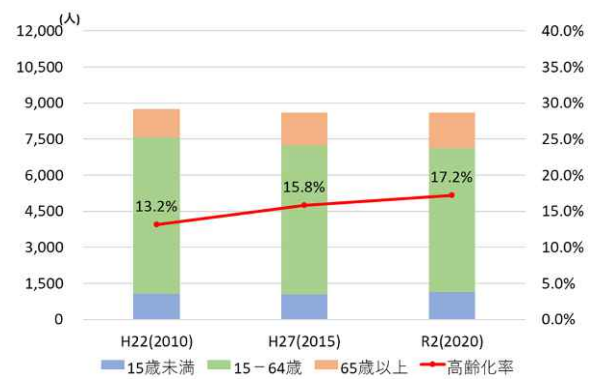


図 三山木2地域の人口推移

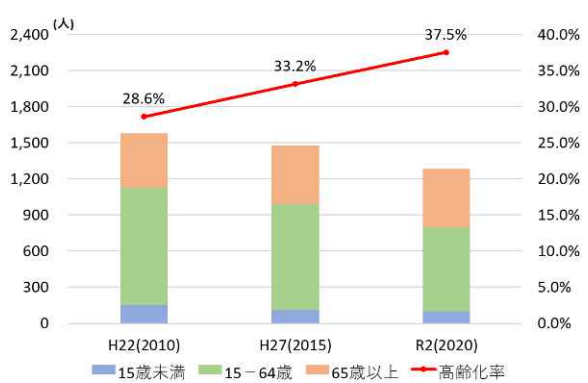


図 普賢寺地域の人口推移

出典：国勢調査(平成22年～令和2年)

4) 地域別人口推移コーホート分析

a. 平成22年⇒令和2年の増減

- ・大住1地域の人口推移は10歳代及び35～49歳の人口が増加しています。一方、20～34歳の人口は減少しています。
- ・大住2地域の人口推移は10～14歳及び35～49歳の人口が増加しています。一方、15～29歳の人口は減少しています。

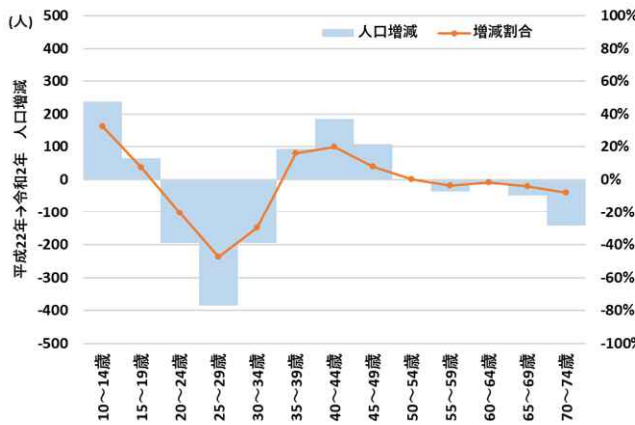


図 大住1地域の人口推移コーホート

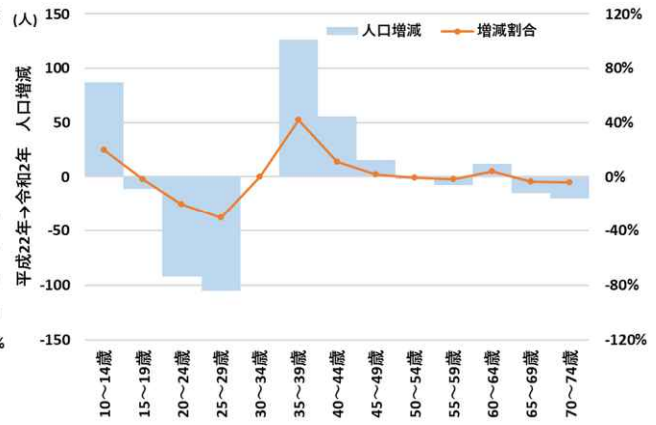


図 大住2地域の人口推移コーホート

- ・田辺地域の人口推移は24歳以下及び35～59歳の人口が増加しています。一方、25～34歳の人口は大きく減少しています。
- ・草内地域の人口推移は25～34歳の人口が減少しており、子育て世代の流出が顕著となっています。

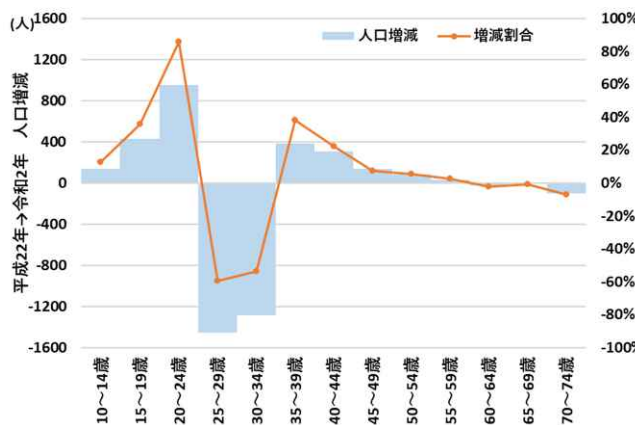


図 田辺地域の人口推移コーホート

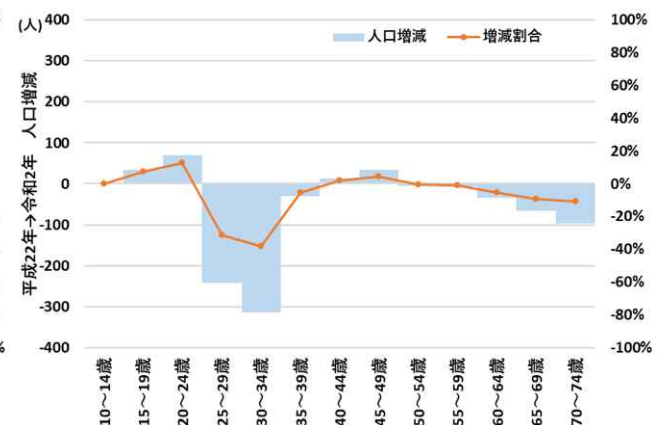


図 草内地域の人口推移コーホート

- ・三山木2地域の人口推移は24歳以下の人口推移が大きく増加し、25～34歳の人口が大きく減少しています。
- ・普賢寺地域の人口推移は20～30歳代の人口が大きく減少し、その他の世代でも人口が減少しています。

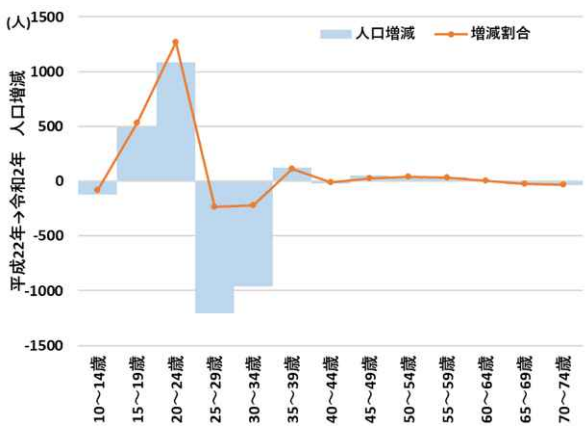


図 三山木2地域の人口推移コーホート

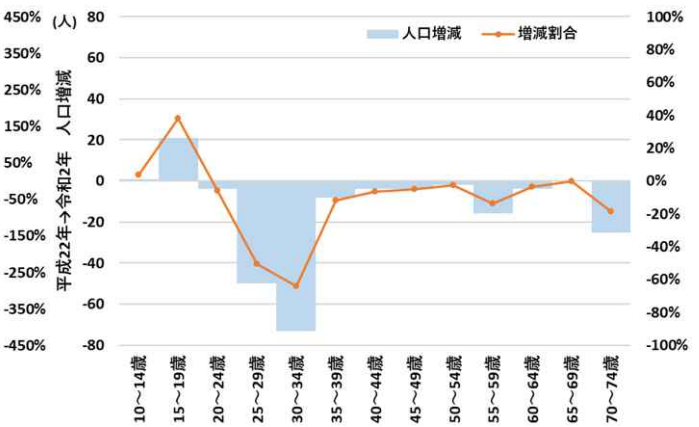


図 普賢寺地域の人口推移コーホート

※三山木1地域については平成22年データがないため比較不能

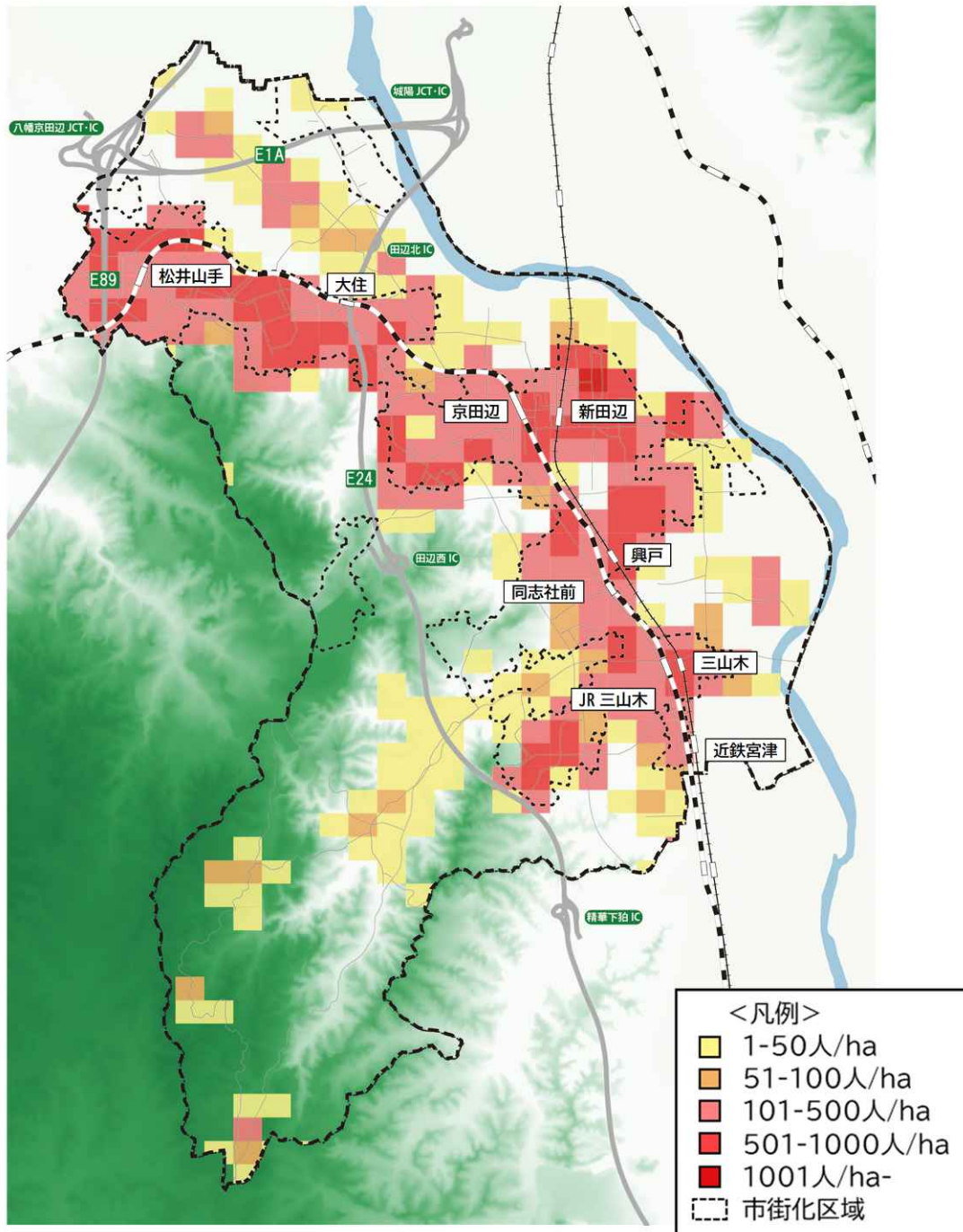
出典：国勢調査(平成22年～令和2年)

Check! コーホート分析とは

同時に出生した集団(コーホート)の、ある期間の人口の変化を捉えることで将来人口を推計する方法です。例えば、ある年の20～24歳人口は5年後には25～29歳となるが、その間の実際の人口動態を分析し5年後の25～29歳人口増減推計しています。

(2) 人口分布

・ JR 京田辺駅・近鉄新田辺駅、JR 松井山手駅、JR 三山木駅・近鉄三山木駅を中心として鉄道沿線の人口密度が高くなっています。

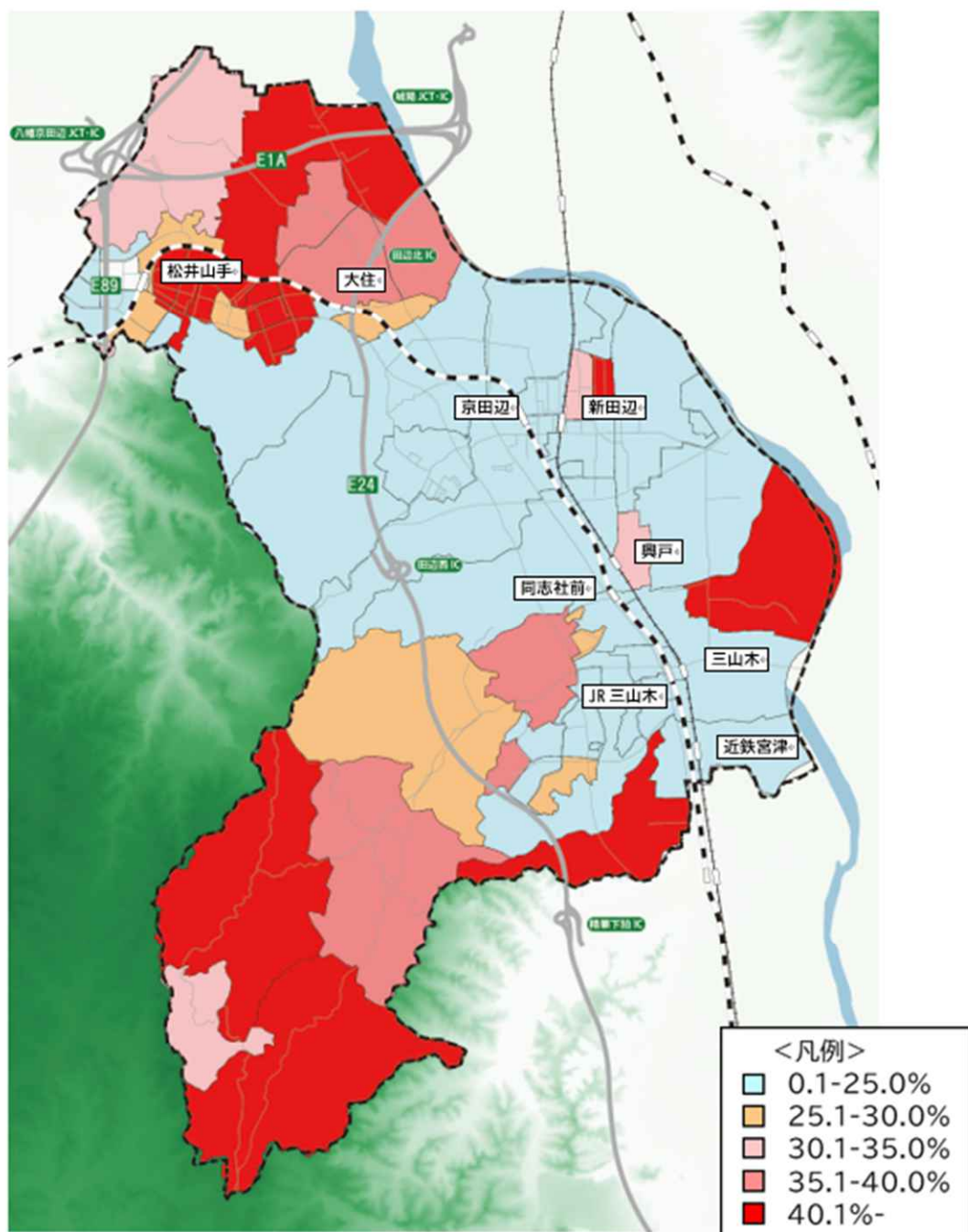


出典：国勢調査(令和2年)

図 人口分布

(3) 高齢化分布

- ・市北部では、田園集落及び昭和の後期に開発された松井ヶ丘並びに大住ヶ丘、中部では田園集落及び府営田辺団地、南部では山間及び田園集落において高齢化率が高くなっています。



出典：国勢調査(令和2年)

図 高齢化分布

(4) 人口集中地区 (DID: Densely Inhabited Districts)

・ JR 京田辺駅・近鉄新田辺駅を中心として鉄道沿線に人口集中地区が存在しています。

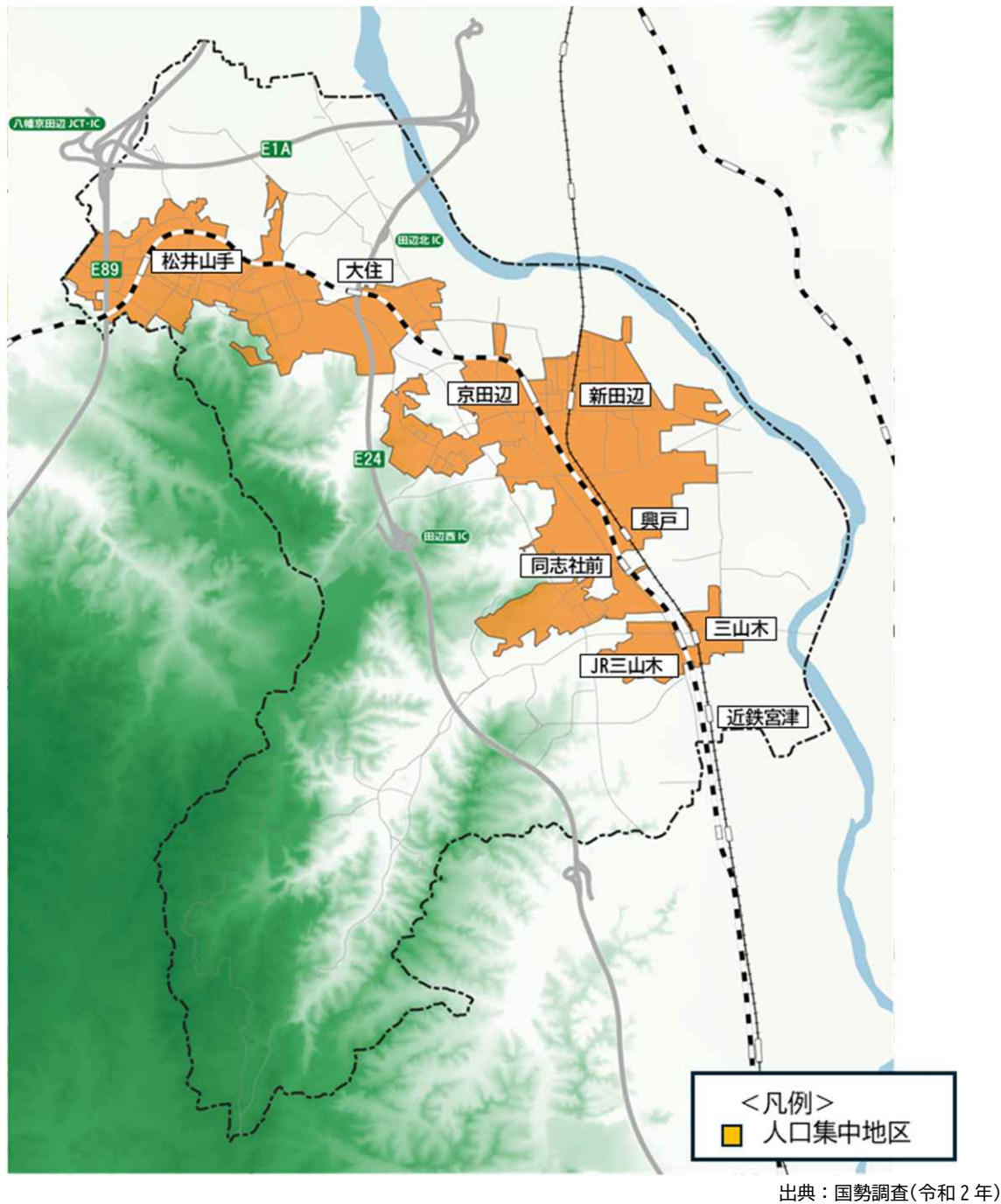


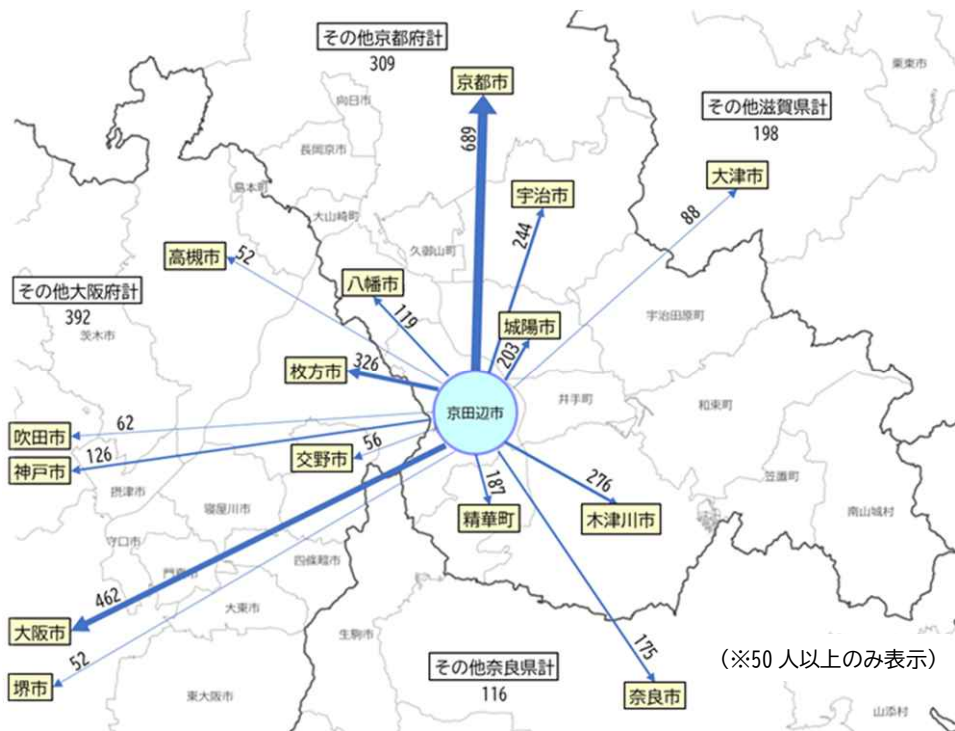
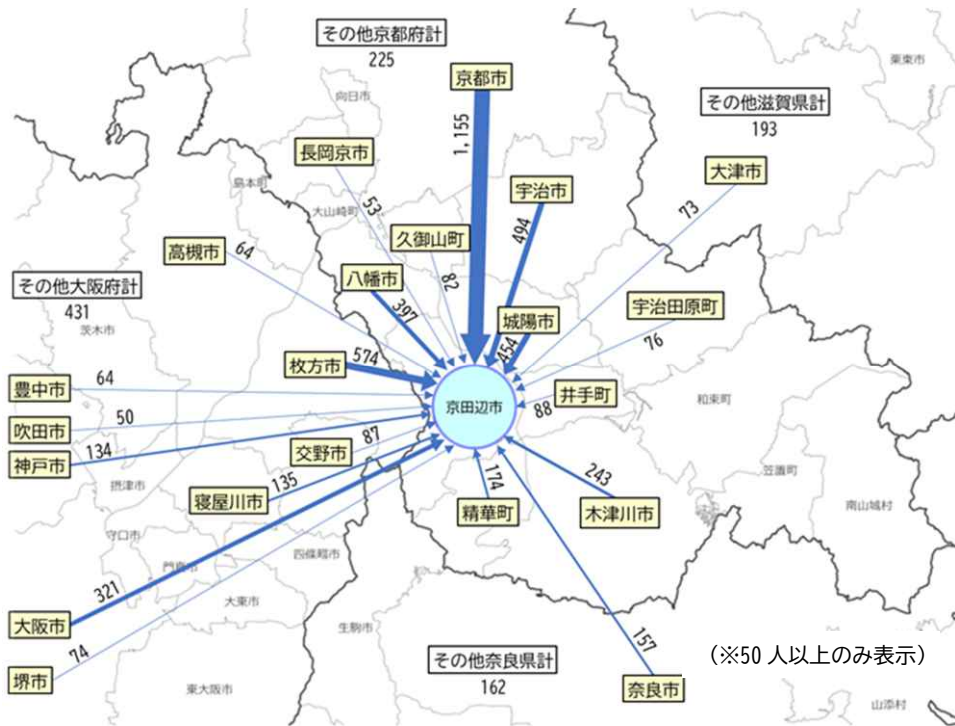
図 人口集中地区 (DID)

Check! DID (Densely Inhabited Districts)とは

統計上の地域区分で、「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域」に該当するエリアのことです。

(5) 人口流出入

- ・平成27年（2015年）から令和2年（2020年）までの5年間に於いて、本市への流入は、京都市からが最も多く、次いで近隣の枚方市、宇治市、城陽市、八幡市からの流入が多くなっています。
- ・本市からの流出も京都市が最も多くなっていますが、流入人口の半数程度に留まっています。



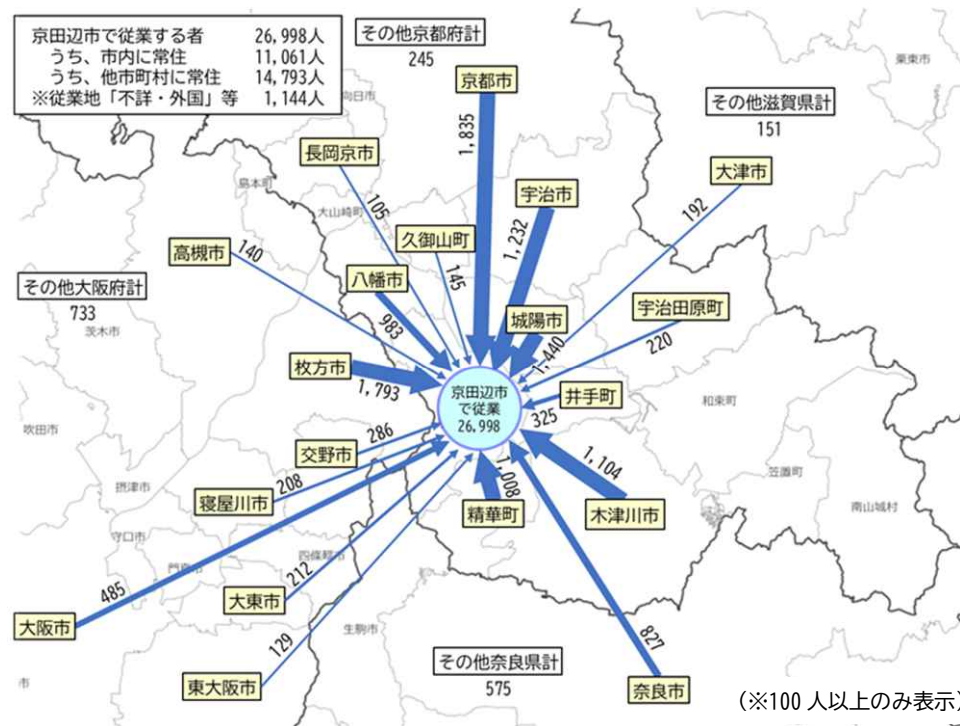
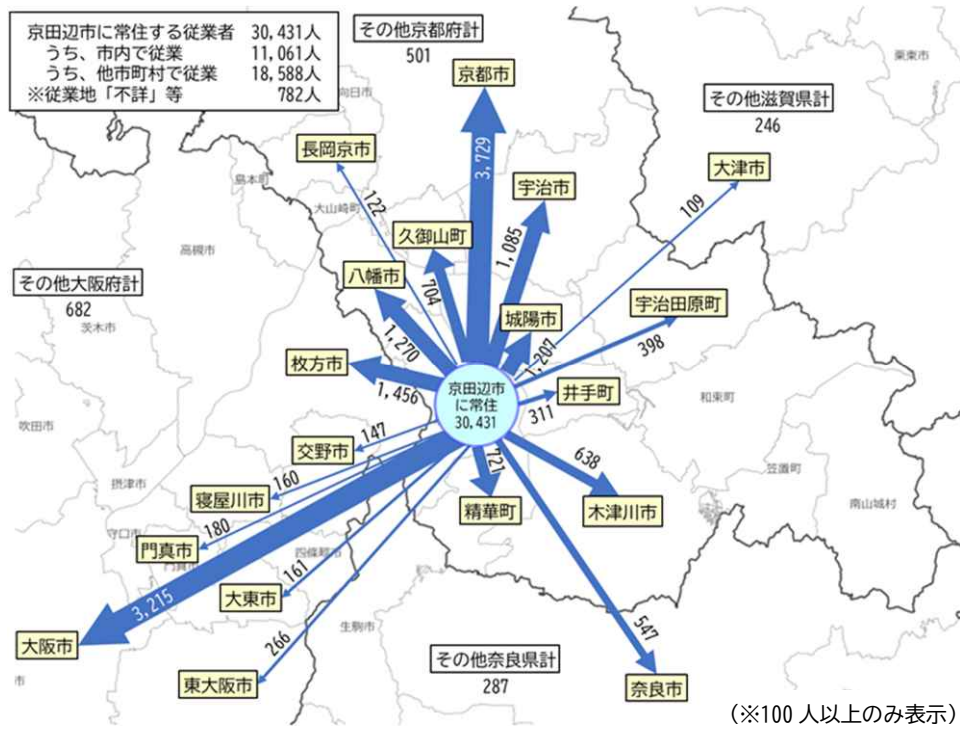
出典：国勢調査（令和2年）

図 流出入人口（平成27年→令和2年）

(6) 通勤・通学流動

1) 通勤流動

- ・本市から市外への通勤者は、京都市、大阪市、枚方市、八幡市、城陽市、宇治市への通勤が多くなっています。
- ・市外から本市への通勤者は、京都市、枚方市、宇治市、木津川市、精華町からの通勤が多くなっています。

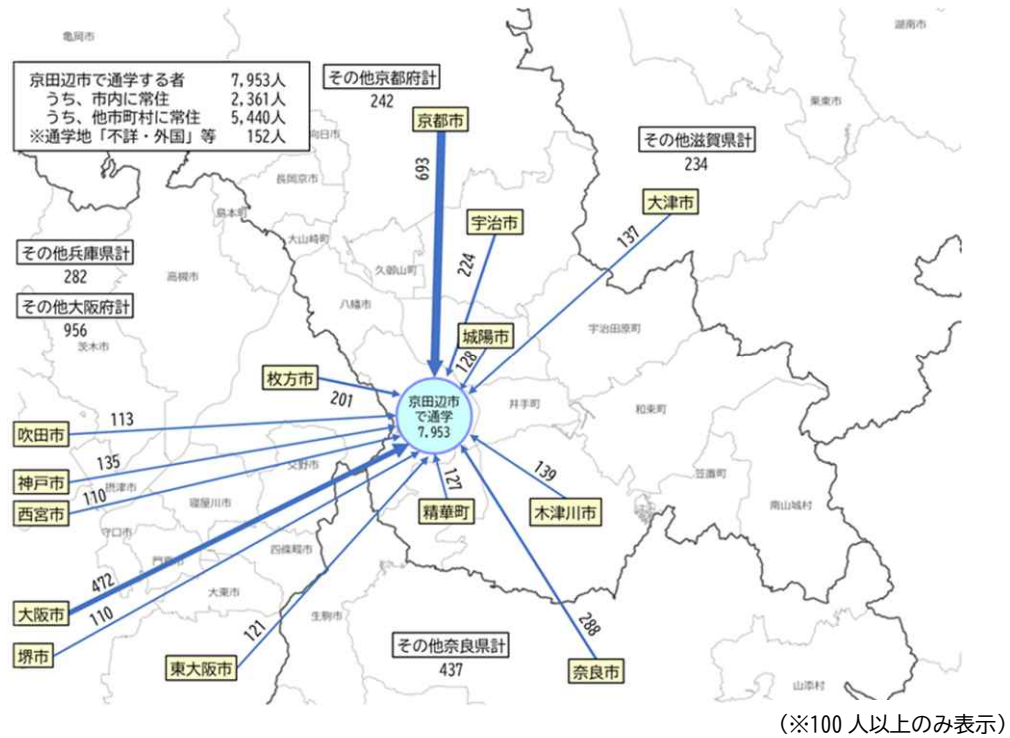


出典：国勢調査（令和2年）

図 通勤流動

2) 通学流動

- ・本市から市外への通学者は、京都市への通学が多くなっています。
- ・市外から本市への通学者は、京都市、大阪市からの通学が多くなっています。

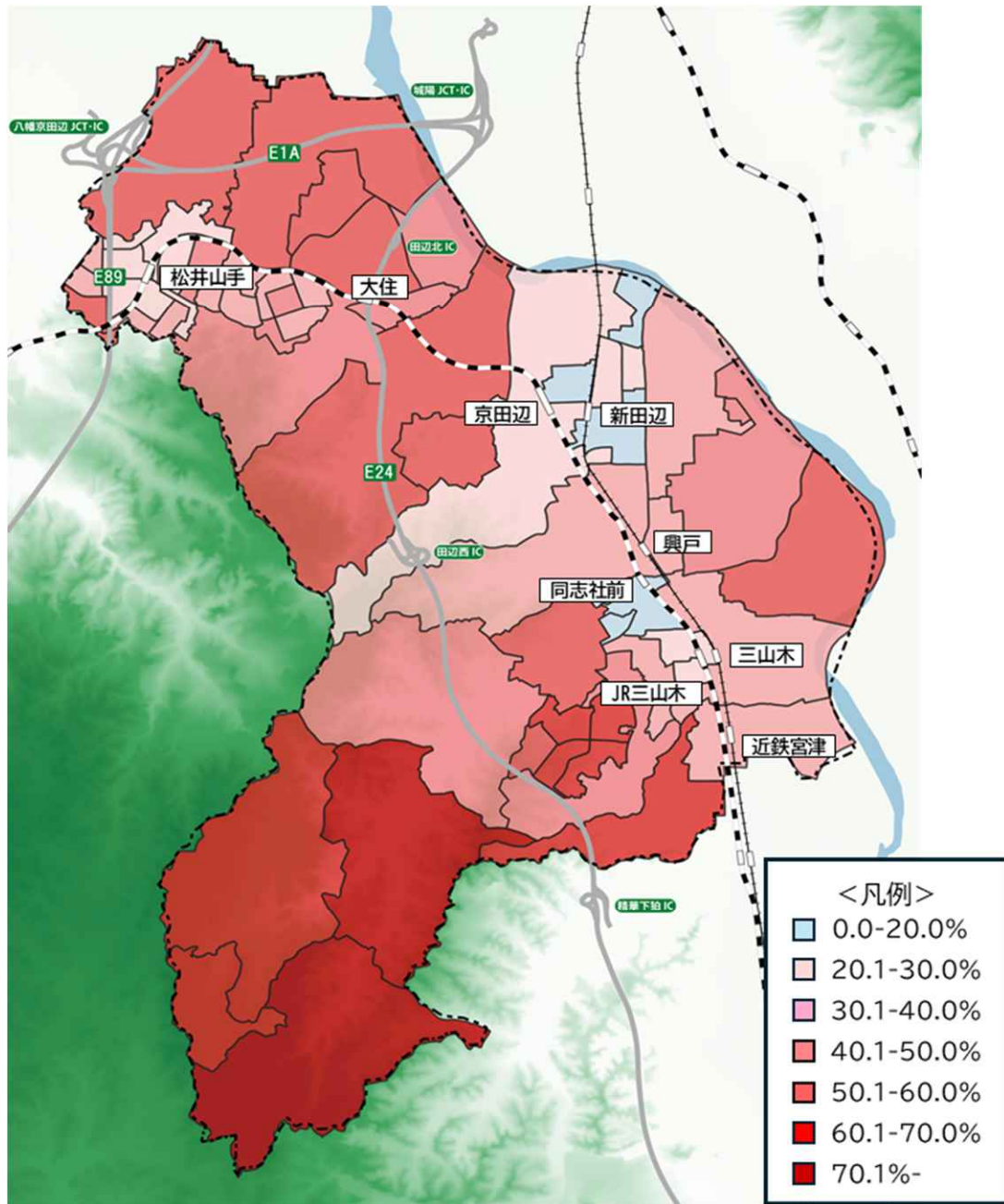


出典：国勢調査（令和2年）

図 通学流動

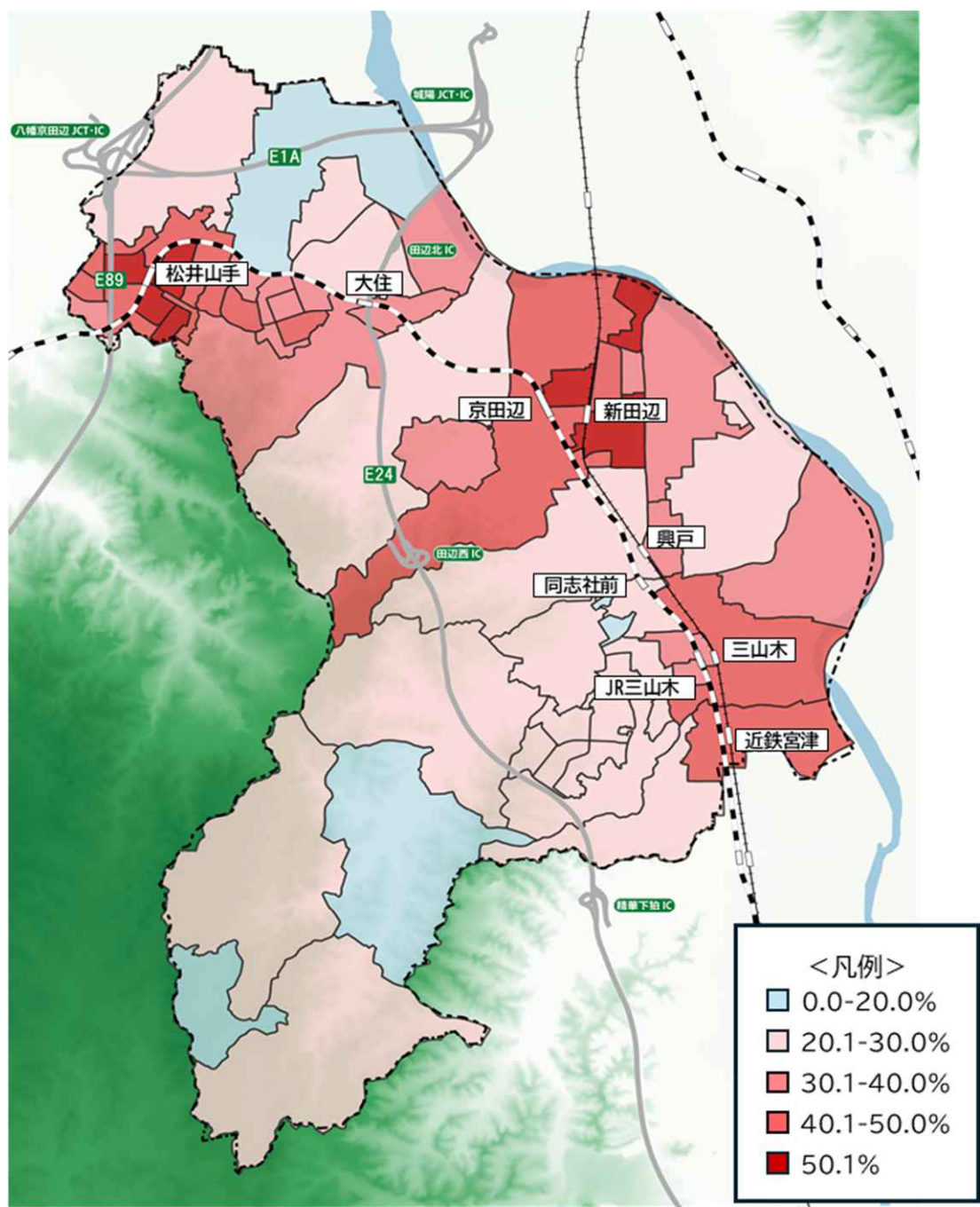
(7) 通勤・通学の利用交通手段

- ・市域の一部を除いて自動車での移動割合が高くなっています。
- ・拠点駅中心に鉄道での移動割合が高くなっています。
- ・路線バス利用割合の高い地域では、バス路線網維持の重要性が高くなっています。



出典：国勢調査（令和2年）

図 通勤・通学時の利用交通手段割合<自動車>



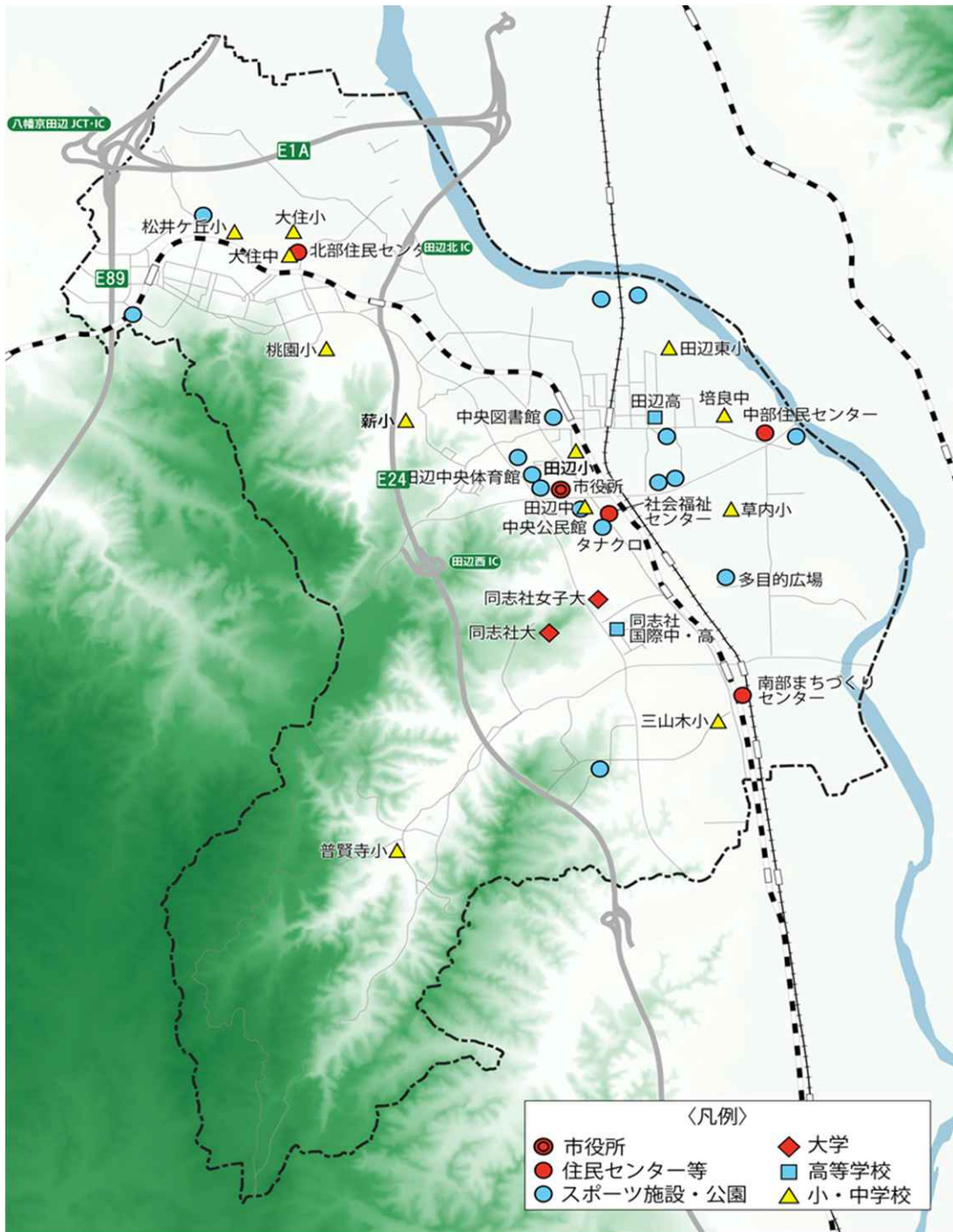
出典：国勢調査（令和2年）

図 通勤・通学時の利用交通手段割合<鉄道>

1.3 施設立地

(1) 公共施設・教育施設

- ・市役所や中央公民館といった拠点施設は、中部地域に立地しています。北部地域・中部地域・南部地域には住民センター、まちづくりセンターなどが立地しています。
- ・小中学校は、市立小学校9校、市立中学校3校、私立中学校1校が立地し、高等学校は、公立高校1校、私立高校1校が立地しています。

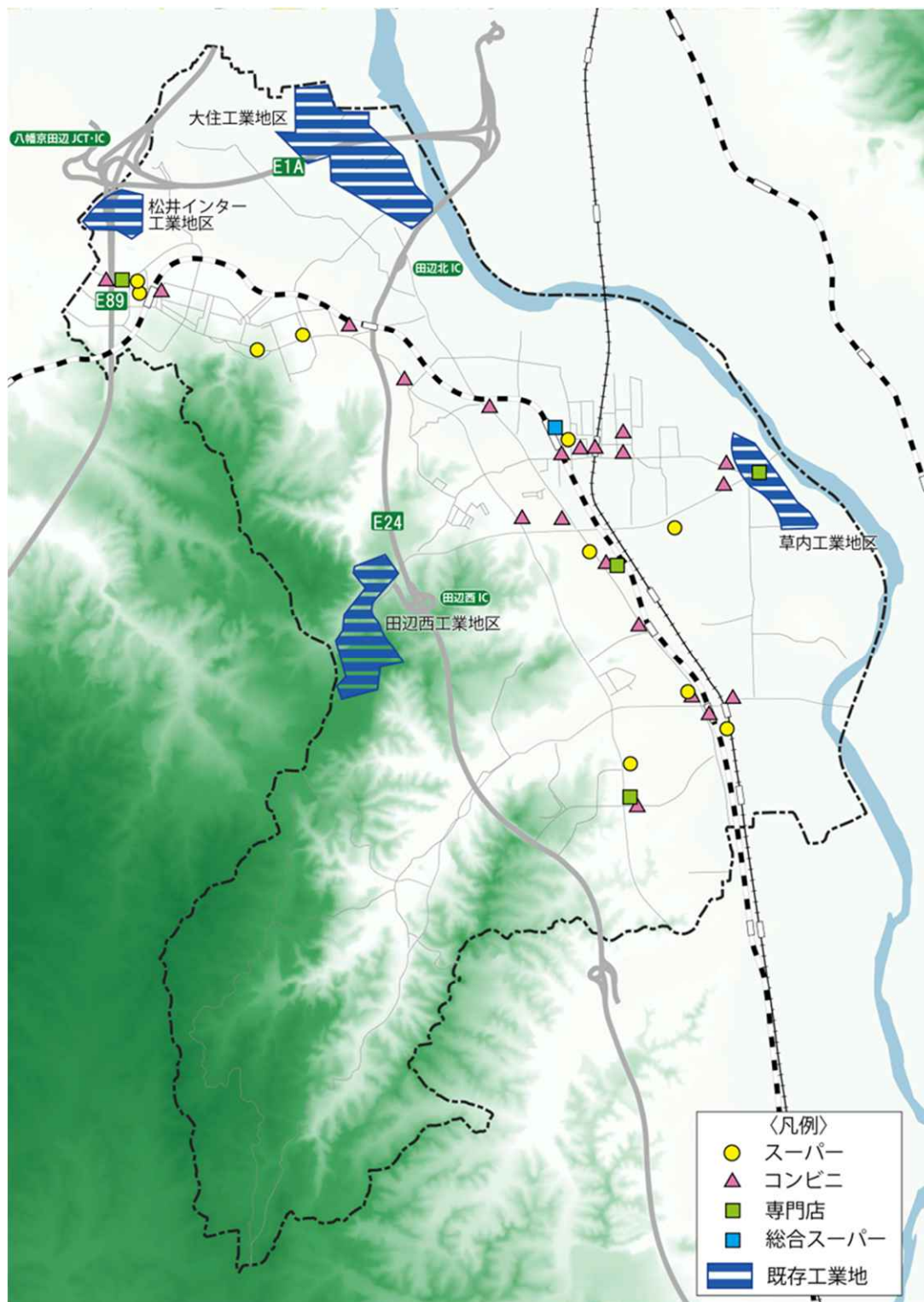


出典：京田辺市 HP

図 公共施設・教育施設の分布状況

(2) 商業施設・工業地区

- ・商業施設は、スーパーが10店、コンビニが20店、専門店が2店、総合スーパーが1店立地しています。
- ・市内に工業団地が4箇所あり、高規格道路へのアクセスが容易な地域に存在しています。

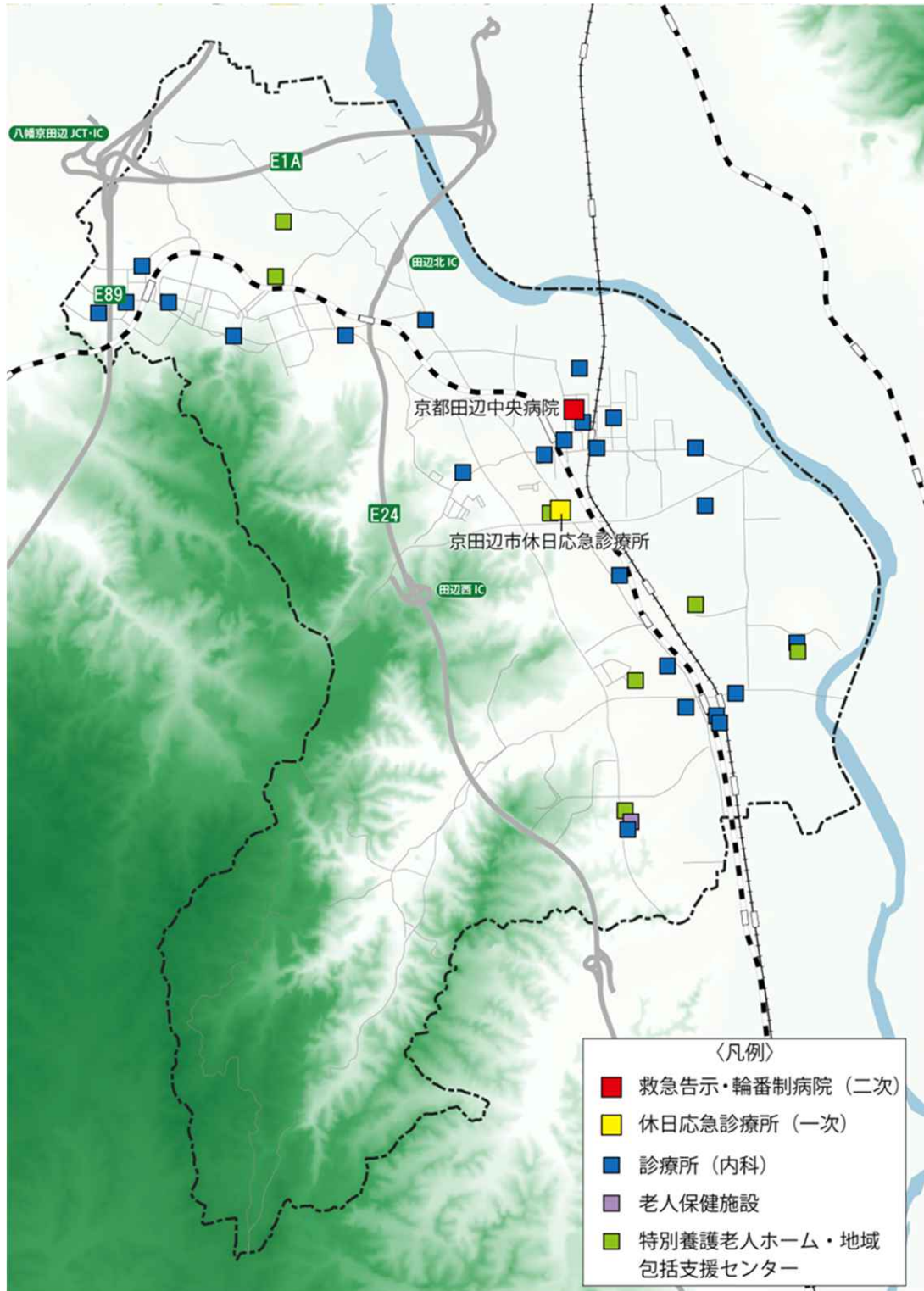


出典：京田辺市立地適正化計画、京田辺市都市計画マスタープラン、大規模小売店舗立地法届出状況

図 商業施設・工業施設(工業地区)の分布状況

(3) 医療施設・高齢者福祉施設

- ・救急告示・輪番制病院（二次医療機関）がJR 京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺に立地しています。
- ・診療所や老人福祉施設、特別養護施設・地域包括支援センターは、鉄道沿線の市街地に広く立地していますが、南部の山間部には立地していません。

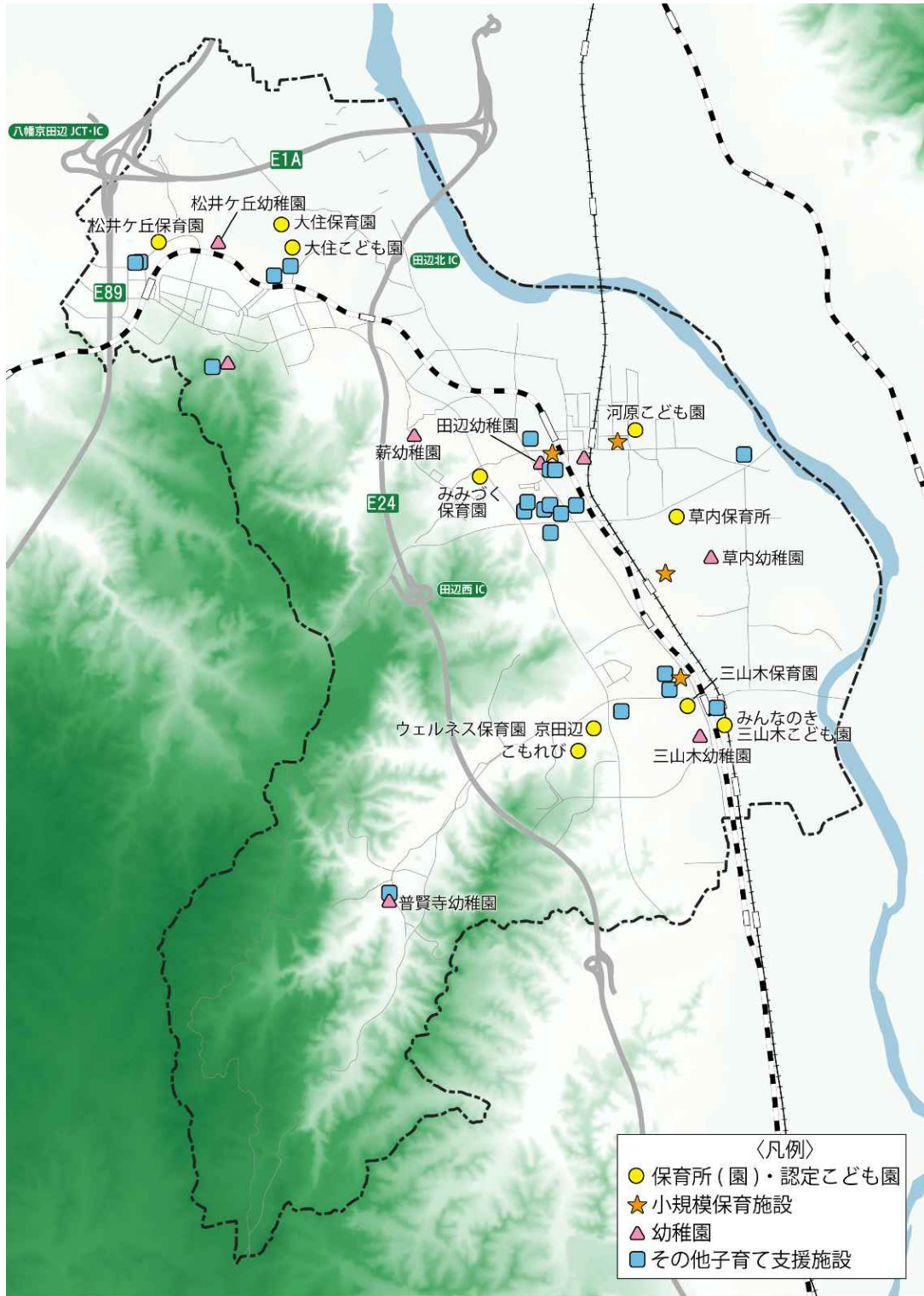


出典：京田辺市立地適正化計画、京都健康医療よろずネット、地域医療情報システム(日本医師会)

図 医療施設・高齢者福祉施設の分布状況

(4) 子育て支援施設

- ・ 保育所・認定こども園（市立）は4園、保育園・認定こども園（市立）6園・小規模保育施設（私立）は4園、幼稚園（市立）は8園が立地しています。
- ・ その他子育て支援施設は、児童館や住民センター等23施設が立地しています。



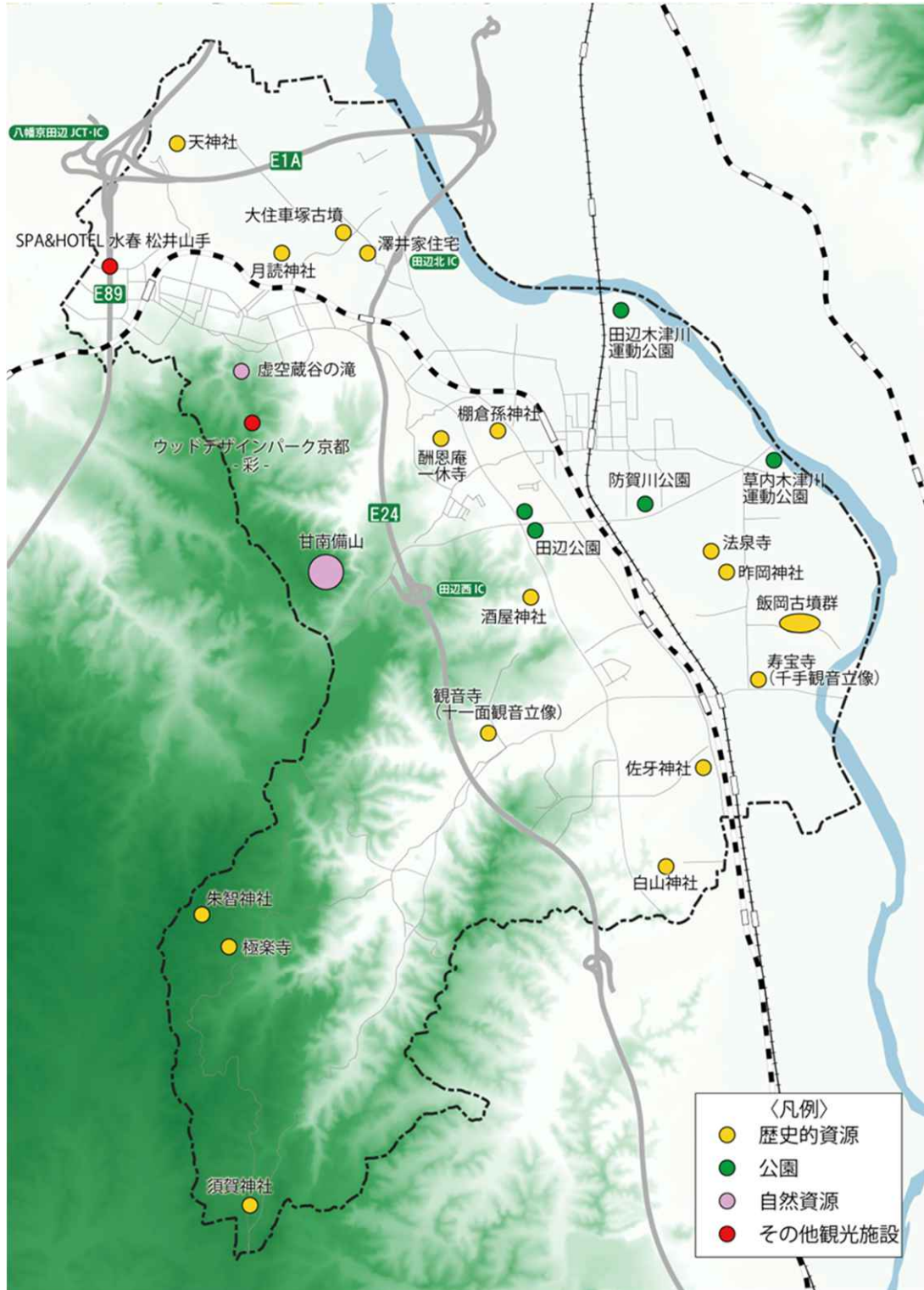
出典：京田辺市子育て応援ガイドブック

図 子育て支援施設の分布状況

1.4 観光動向

(1) 観光施設

- ・一休さんと玉露のまちとして、市内各所に観光スポットが点在しています。
- ・酬恩庵一休寺、大御堂観音寺、寿宝寺などが有名です。

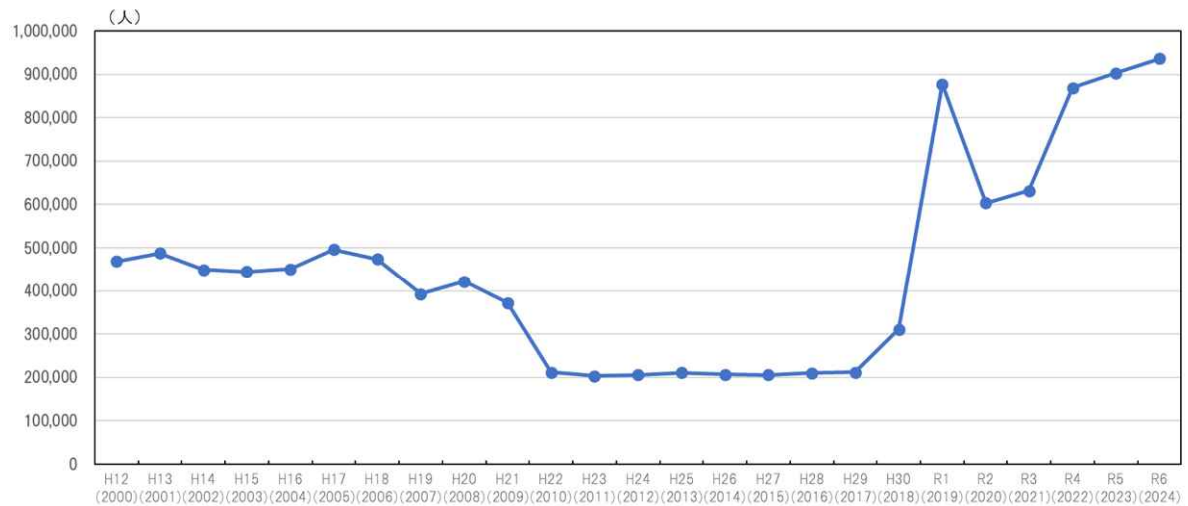


出典：京田辺市立地適正化計画

図 観光施設の分布状況

(2) 観光入込客数

- ・2000年代に大型宿泊施設の閉館・閉鎖の影響によって観光入込客数が約20万人/年まで減少しましたが、平成30年(2018年)の宿泊・温浴施設の開業効果により、令和元年(2019年)に約88万人/年に急増しています。
- ・コロナ禍の影響によって令和2年(2020年)及び3年(2021年)は減少しましたが、令和5年(2023年)はコロナ禍前より少し上回る水準まで回復しています。



出典：京都府観光入込客等調査報告書

図 観光入込客数の推移

1.5 道路現況

- ・自動車専用道路である第二京阪道路・京奈和自動車道・新名神高速道路が市域を通過しています。
- ・国道307号、主要地方道路の府道22号、65号、71号が市域を通過しています。

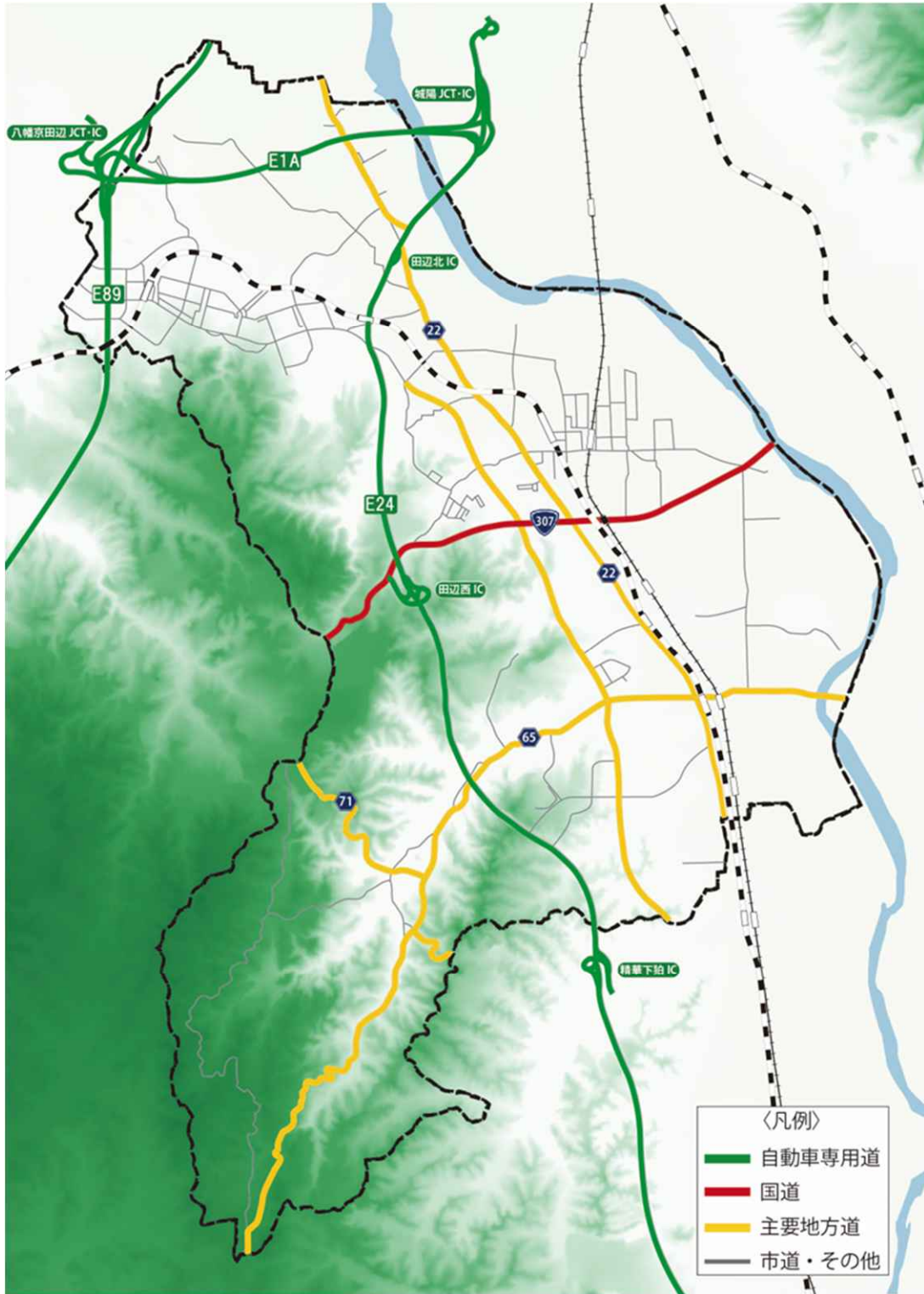


図 主要道路

2 上位計画・個別計画の整理

京田辺市地域公共交通計画を策定するに当たって考慮すべき京田辺市及び京都府の上位・関連計画について整理しました。

整理した上位関連計画の一覧について以下に示します。

(1) 京都府総合計画

「京都府総合計画（2019.10）」は、「安心」「温もり」「ゆめ実現」の3つの視点に基づき誰もが未来に希望が持てる「あたたかい京都づくり」を進め、将来像の実現に向けて取り組んでいる。（計画期間：2019～2040年の概ね20年間）

■将来像

- ・『一人ひとりの夢や希望が全ての地域で実現できる京都府』

■2040年に実現したい京都府の将来像

- ・グローバル経済のもとで、持続可能な産業創造をめざすためのサプライチェーンの最適な組み合わせ、新技術の開発を進めることが示されています。

3. 豊かな産業と交流を創造する京都府

さらに、南部地域では、ものづくり産業が集積し、また、宇治茶の主産地となっているほか、関西文化学術研究都市では、ビッグデータやAI、IoTを活用した、キャッシュレス化や自動運転、遠隔医療などスマートシティへの取組が進められており、今まで以上に大学や企業・研究機関との連携を強化するとともに、取組成果の府内への波及に当たっても、こうした連携を生かして進めていく必要があります。

今後、新名神高速道路の開通など進展が見込まれる高速道路ネットワークや京都舞鶴港などの交流基盤に加え、京都経済センターを核に、経済界・大学・行政等が一体となった「オール京都」による強い連携の下で、グローバルな企業展開も含め、産業の力を更に伸ばしていく必要があります。

■政策の方向性

19. 成長・交流・情報・暮らしの基盤づくり

自動運転による新たな移動ツールの導入、自動配送による物流効率化等の成果を府内に広げます。

公共交通空白地の解消に向け、担い手確保など地域事情に応じた人材マッチングを支援し、地域の生活を支える路線バスネットワークを維持するとともに、タクシーや自家用有償旅客運送の活用、MaaSの整備により、生活交通を維持・確保します。

(2) 第4次京田辺市総合計画 中期まちづくりプラン

「第4次京田辺市総合計画 中期まちづくりプラン（2024.3）」は、これまで進めてきたまちづくりを継承し、さらなる推進と深化のために、様々な社会経済情勢の変化や時代の潮流、直面する課題などに的確に対応した新たなまちづくりの指針として策定されました。

本計画は、基本構想とまちづくりプランから構成されています。

基本構想は、まちづくりの基本的な理念や施策展開の基本的な方向性、目標を示すものとしています。（計画期間：2024年～2027年までの4年間）

まちづくりプランは、基本構想に基づき、基本施策の体系や施策を実現するための主要な事業を示すものとして、「重点プロジェクト」と「分野別計画」の2部構成とし、市長マニフェストと連動しています。（計画期間：前期、中期、後期のそれぞれ4年間）

■都市像（基本構想）

『緑豊かで健康な文化田園都市』

■基本方針（基本構想）

- 基本方針1：安全で心安らぐ優しいまち＜安全・安心＞
- 基本方針2：緑に包まれた美しいまち＜緑＞
- 基本方針3：いきいき健康で明るいまち＜健康＞
- 基本方針4：子育てしやすく未来を育む文化薫るまち＜文化・教育＞
- 基本方針5：活力にみちた便利で快適なまち＜田園都市＞

■基本方針〈5〉活力にみちた便利で快適なまち【田園都市】

- ・地域公共交通活性化協議会での議論を通じて、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指すとともに、公共空間などのバリアフリー化を進め、誰もが移動しやすいまちづくりを推進します。

施策展開

■1 道路の整備促進

主要事業	事業概要	担当所属
幹線道路整備促進事業	京奈和自動車道4車線化、国道307号線形改良、都市計画道路松井大住線(府道八幡木津線)、三山木普賢寺線(府道生駒井手線)整備などの国、府等関係機関への要望及び協議並びに市北部地域の交通混雑の解消に向けた新たな道路ネットワーク整備の検討	建設政策推進室
幹線道路整備事業【重点III-5】	都市計画道路大住草内線での測量設計や用地買収など、幹線道路網の整備	都市整備課
道路改良事業	集落間や主要道路との接続道路の整備	都市整備課
舗装維持修繕事業	舗装修繕計画に基づき、計画的かつ効率的な舗装修繕工事により道路利用者の安全で快適な通行を確保、道路維持管理費を節減	施設管理課

■2 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

主要事業	事業概要	担当所属
地域公共交通計画策定事業【重点III-5】	まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成。地域公共交通計画の策定、計画に基づく進捗管理	計画交通課

■3 バリアフリー化の推進

主要事業	事業概要	担当所属
バリアフリー化推進事業	高齢者や障がいのある人などすべての人に安全・安心な歩行空間を確保するため、段差の解消や視覚障がい者誘導用ブロックなどの整備を推進	都市整備課

■4 北陸新幹線新駅の整備促進

主要事業	事業概要	担当所属
北陸新幹線整備促進事業	北陸新幹線の早期整備を促進するため、府を中心に関係機関と連携した建設促進に係る活動を展開。田辺高校による「北陸新幹線ミニ鉄道」等PR活動を展開	企画調整室

関連計画

- ・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
- ・京田辺市バリアフリー基本構想
- ・京田辺市国土強靱化地域計画

図 施策展開

(3) 第3期京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第3期京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2025.3）」は、第2期京田辺市人口ビジョンを踏まえ、市の特性を踏まえた人口の現状分析を行うとともに、人口の変化が将来に与える影響を分析・考察し、目指すべき将来の方向性と人口の将来展望を提示しています。（計画期間：2025年～5年間）

■基本目標

- 基本目標1：こども・子育ての希望をかなえるまちづくり
- 基本目標2：稼げる産業と活躍の場があるまちづくり
- 基本目標3：京田辺へ新たな人の流れをつくるまちづくり
- 基本目標4：持続可能で誰もが住み続けたいくなるまちづくり

■基本目標の実現に向けた具体的な取組（公共交通関連）

- ・公共交通に対する市民満足度や市内路線バスにおける1便平均乗降客数を重点業績評価指標として定めています。

基本目標4 持続可能で誰もが住み続けたいくなるまちづくり

市民協働を通じて水や緑に親しむ環境づくりや日常生活での安全・安心の確保を進め、市民がまちへの誇りと愛着をもち、将来にわたって安全・安心に暮らし続けられるまちづくりを進めます。併せてまちの利便性を高め、住み心地が良く、誰もが住み続けたいと感じられる「ウェルビーイング」なまちを目指します。

数値目標	基準値	目標値
定住意向に関する市民満足度	88.4% (R4)	増加させる (R8・R12)
転入アンケートで「住んでいたことがある」と回答した人の割合	17.1% (R5)	20.0% (R11)
「地域や社会をよくするために何かしてみたいと思いますか」に肯定的に回答した児童生徒の割合	-	府平均以上 (R11)
住民の幸福度平均値※	6.6 (R6)	7.0 (R11)

※(一社)スマートシティ・インスティテュートの地域幸福度(Well-Being)指標による。各市区町村の住民が幸福度を0～10の11段階で回答したものを平均した数値。全国平均は6.47(R5)。

(3) まちの利便性向上と新たな市街地づくり

計画的な土地利用とコンパクトシティによるまちづくりを推進します。さらに、市の骨格となる幹線道路の整備を促進するとともに、市民や公共交通事業者等との議論を通じて、質の高い暮らしを支える公共交通ネットワークの形成を目指します。また、拠点駅周辺において、魅力的な都市環境を備えた利便性の高い市街地の整備、再生を進めるとともに、中心市街地でのにぎわい増加に向けた取組みを支援します。

施策の主な内容		
<ul style="list-style-type: none"> ○大住草内線をはじめとした幹線道路の整備推進 ○まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成 ○田辺北地区における新市街地の整備、ウォーカブルなまちづくりの推進 ○都市インフラの維持・整備・充実 ○駅前空間など、市街地でのにぎわいの創出 ○都市計画情報のGIS・オープンデータ提供 など 		
重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値
居住誘導区域内の人口密度	77.4人/ha (R5)	維持する (R11)
飲食店の件数	154件 (R3)	170件 (R11)

図 基本目標

(4) 京田辺市都市計画マスタープラン

「京田辺市都市計画マスタープラン（2022.4）」は、本市が目指す将来都市像の実現に向け、個性的で快適なまちづくりを進めるための設計書となるものです。（目標年次：令和14年（2032年））

■将来の都市像（全体構想）

『緑豊かで健康な文化田園都市』

■まちづくりの基本方針

- 方針1：活力にみちた便利で快適なまち＜田園都市＞
- 方針2：安全で心安らぐ優しいまち＜安全・安心＞
- 方針3：緑に包まれた美しいまち＜緑＞
- 方針4：明るく健康で文化薫るまち＜健康・文化＞

■将来都市構造

- ・中心市拠点と各地域拠点等を結ぶ公共交通路線を公共交通軸としたコンパクトな都市構造が示されています。

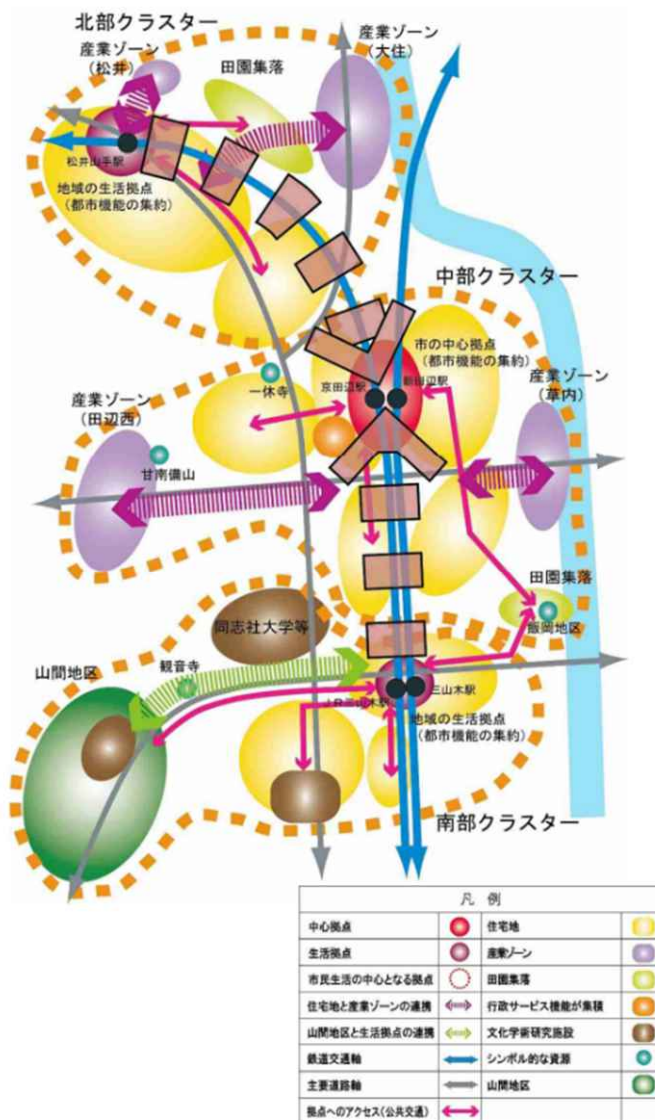


図 将来都市構造

■公共交通の整備方針

◆基本方針◆

- ◇9つの駅を有する鉄道と、鉄道の拠点駅を中心としたすべてのクラスターに路線バスやタクシーが運行されている本市の公共交通を将来にわたって守り、繋いでいくため、交通機関相互の連携を図る地域公共交通活性化協議会を設置しています。
- ◇地域公共交通活性化協議会では、策定予定の『(仮称)京田辺市地域公共交通計画』に基づき、市民生活に密着した公共交通体系の構築をめざすとともに、公共交通を軸とした交通ネットワークを形成します。
- ◇利用者のニーズを反映させるだけではなく、利用者主体による公共交通の検討や運営への関与等について検討します。

◆整備方針◆

(1) 鉄道

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ●北陸新幹線の新駅舎建設や関西文化学術研究都市の発展、三山木地区特定土地区画整理事業の完了などにより京田辺市南部地域における鉄道需要は今後も高まっていくことから、JR片町線の全線複線化の実現など輸送力の増強について、沿線市町と連携しながら関係機関へ要請します。 ●JR片町線とJR奈良線を結ぶ片奈連絡線構想の具体化を関係機関に要請します。 ●鉄道保安施設の整備拡充や安全管理の強化を関係機関に要請します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総計(5)-2-2 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画交通課

(2) 路線バス・タクシー

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ●市民と行政、企業が連携し、多様な交通手段を有機的に組み合わせたバス、タクシー交通のあり方について検討します。 ●各路線の沿線市町と連携し、地域全体で利用者増加のための施策について検討します。 ●バス待ち環境の改善や交通結節点の利便性向上等の利用環境整備を推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総計(5)-2-2 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画交通課

(3) モビリティ・マネジメント(MM)、新たなモビリティサービス(MaaSなど)の研究

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する生活を目指し、環境や健康などにも配慮した交通行動を呼びかけるため、コミュニケーション施策を中心としたモビリティ・マネジメント(MM)について検討します。 ●日々進化を遂げるMaaS(※)を含めた新たなモビリティサービスに関して、プラットフォームの乱立など、過渡期ならではの課題をも見極めながら地域公共交通ネットワークの形成に最も資するサービスについて研究します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総計(5)-2-2 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画交通課

(※MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。)

図 公共交通の整備方針

(5) 京田辺市立地適正化計画

「京田辺市立地適正化計画（2019.4 策定）」は、北部・中部・南部の各クラスターの鉄道駅周辺に拠点を設けて都市機能を集約し、各クラスター内の住宅地との間を公共交通で結ぶとともに、中心拠点である中部地域の拠点と北部・南部の拠点を鉄道駅で連携する、多角的な集約型都市構造（クラスター・イン・クラスター構造）をさらに推進する手段のひとつとして定めています。（目標年次：2040 年）

■まちづくりの基本的な考え方と目標

『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
新たな魅力の創造による「暮らし」の質を高めるまちづくり』

■まちづくりの基本方針

基本方針 1：中心拠点・地域拠点・暮らしの生活拠点の充実・強化を図る

基本方針 2：中心拠点と地域拠点へのアクセス性の高いエリアへの居住を誘導する

基本方針 3：充実した公共交通を活かした交通需要マネジメントを推進する

- ・各拠点と鉄道や路線バスといった公共交通による充実したアクセス性の維持を図る。
- ・鉄道駅における交通結節点としての強化等により、公共交通の利用促進を図る。
- ・大阪・京都・奈良の3都に近い交通の要衝としてのポテンシャルを活かした都市機能誘導、居住誘導を図る。

■誘導区域

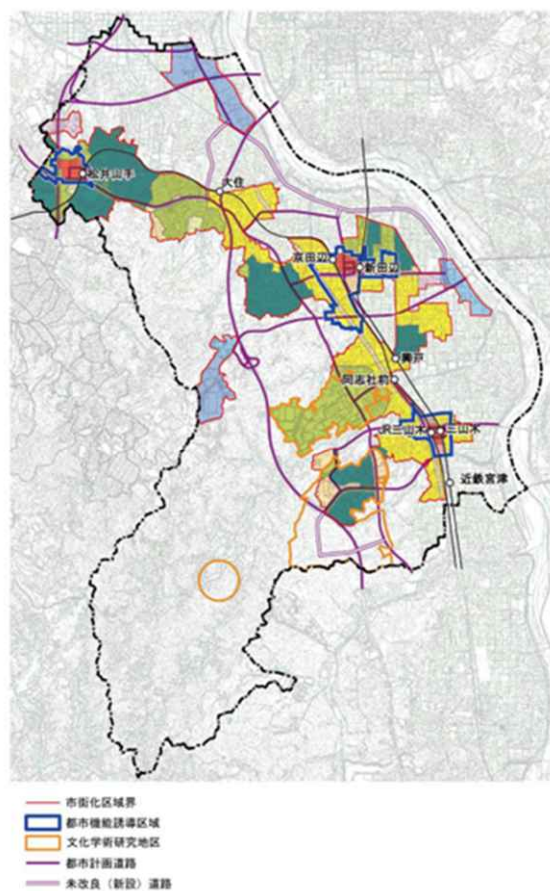


図 都市機能誘導区域(全域)

■立地適正化計画における都市構造の概念図

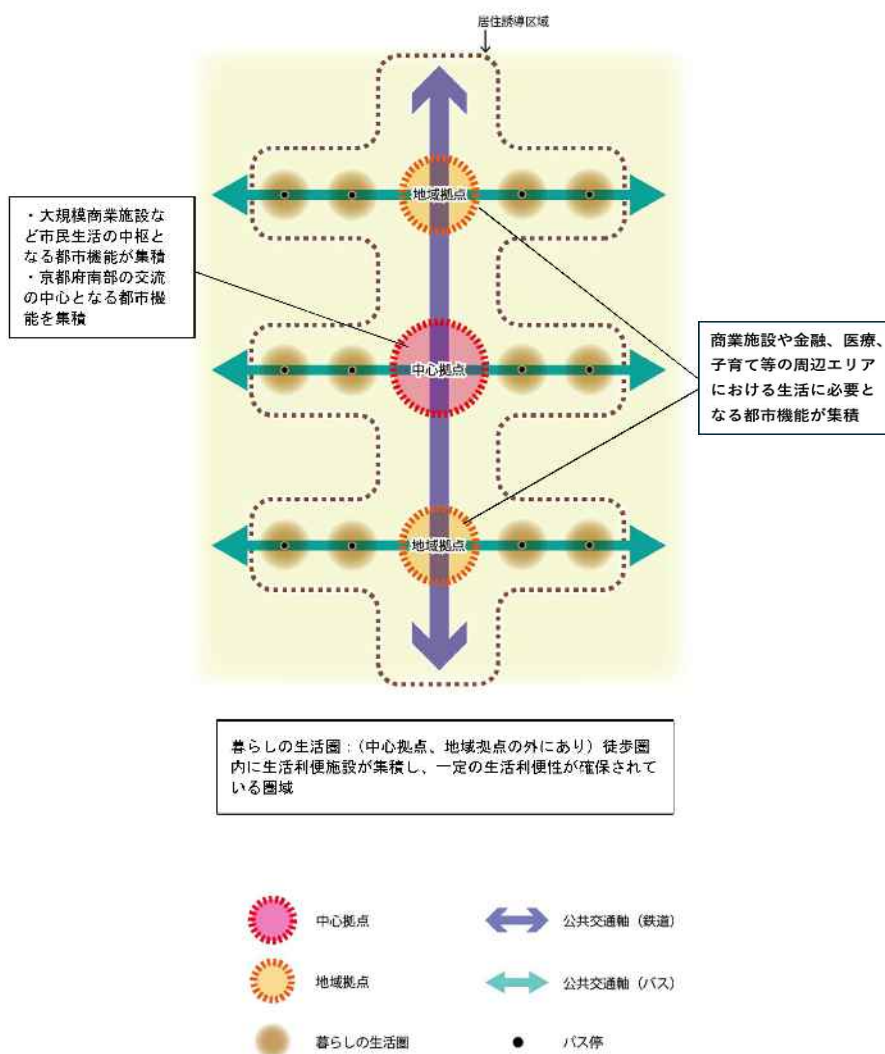


図 都市構造の概念図

■誘導施策

基本方針：充実した公共交通を活かした交通需要マネジメントを推進する

○鉄道の利用環境向上

- ・ JR への複線化の要望や鉄道駅や周辺部のバリアフリー化などの推進

○路線バスの利用環境の充実

- ・ 利用者目線にたったバス路線の再編
- ・ バスターミナルの充実 (分かりやすい案内標識など利用しやすい環境整備)

○モビリティマネジメントの推進

- ・ 公共交通の利用促進に向けた普及・啓発活動の推進

○公共交通に関する総合的な計画の検討

- ・ (仮称) 京田辺市地域公共交通網形成計画の策定に向けた取組を推進

3 地域概況のまとめ

(1) 人口特性

人口推移

- ・人口は令和2年（2020年）時点で73,753人であり、令和12年（2030年）まで人口が増加しますが、それ以降減少する見込みです。

高齢化率

- ・高齢化率は令和2年（2020年）時点で24.4%であり、令和22年（2040年）には30.4%まで増加する見込みです。

人口分布

- ・JR京田辺駅や近鉄新田辺駅を中心に人口が集中しており、鉄道沿線に広く分布しています。

高齢化分布

- ・地域別の高齢化率は北部と南部に高齢化率が高い地域が存在しています。

人口集中地区（DID）

- ・JR京田辺・近鉄新田辺駅を中心として鉄道沿線に人口が集中しています。

人口流出入

- ・本市への流入は、京都市からが最も多く、次いで近隣の枚方市、宇治市、城陽市、八幡市からの流入が多くなっています。
- ・本市からの流出も京都市が最も多くなっていますが、流入人口の半数程度に留まっています。

通勤流動

- ・京都市、大阪市、枚方市、八幡市、城陽市、宇治市への通勤が多くなっています。
- ・京都市、枚方市、宇治市、木津川市、精華町からの通勤が多くなっています。

通学流動

- ・京都市への通学が多くなっています。
- ・京都市・大阪市からの通学が多くなっています。

通勤・通学時の利用交通手段

- ・市内・市外ともに自家用車が約3割を占めています。
- ・市外へは鉄道の利用割合が高くなっています。

(2) 施設配置

公共施設

- ・市役所や中央公民館といった拠点施設は、中部地域に立地しており、北部地域・中部地域・南部地域には住民センターやまちづくりセンターが立地しています。

医療施設・高齢者福祉施設

- ・救急告示・輪番制病院（二次医療機関）がJR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺に立地しています。
- ・診療所や老人福祉施設、特別養護施設・地域包括支援センターは、鉄道沿線の市街地に広く立地しています。

(3) 観光動向

観光施設

- ・一休さんと玉露のまちとして、市内各所に観光スポットが点在し、酬恩庵一休寺、大御堂観音寺、寿宝寺などが有名です。

入込客数

- ・2000年代に大型宿泊施設の閉館・閉鎖の影響によって観光入込客数が約20万人/年まで減少しましたが、平成30年（2018年）の宿泊・温浴施設の開業効果により、令和元年（2019年）に約88万人/年に急増しています。

(4) 上位・関連計画

<京都府総合計画>

- ・自動運転による新たな移動ツールの導入や交通空白地の解消に向けた担い手確保等の人材マッチングの支援、自家用有償旅客運送や MaaS の整備が謳われています。

<京都府都市計画区域マスタープラン>

- ・広域交通網や研究施設の集積を活かしたまちづくりが計画されており、その中で公共交通を軸とした誰もが暮らしやすいまちづくりを推進するとされています。

<第4次京田辺市総合計画>

- ・将来像（基本構想）は、『緑豊かで健康な文化田園都市』
- ・まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成事業や地域公共交通活性化協議会の設置、計画の策定、計画に基づく進捗管理が位置づけられています。

<第3期京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略>

- ・人口の現状分析から人口の変化が将来に与える影響を分析・考察し、「持続可能で個性と魅力にあふれ・安心して暮らせるまちづくり」を基本目標のひとつとしています。
- ・基本目標の実現に向けて、公共交通に対する市民満足度や市内路線バスにおける1便平均乗降客数を重点業績評価指標として定めています。

<京田辺市都市計画マスタープラン>

- ・将来の都市像（全体構想）は、『緑豊かで健康な文化田園都市』です。
- ・公共交通の整備方針としては、鉄道と路線バス・タクシーを中心とした公共交通軸を活かした公共交通ネットワークの形成です。
- ・路線バス・タクシーについては、多様な交通手段を有機的に組み合わせた交通のあり方の検討、利用者増加のための施策について検討、バス待ち環境の改善や交通結節点の利便性向上等が記載されています。

<京田辺市立地適正化計画>

- ・まちづくりの基本的な考え方と目標は、『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造による「暮らし」の質を高めるまちづくり』です。
- ・まちづくりの基本方針として、アクセス性の維持や鉄道駅における交通結節点の強化等による利用促進が記載されています。
- ・誘導施策として、JRの複線化や鉄道駅周辺部のバリアフリー化、バス路線の再編、ターミナルの充実、利用促進に向けた普及・啓発活動の推進が記載されています。

第3章 移動手段の現状

1 公共交通運行状況の整理

1.1 公共交通の現況

京田辺市の公共交通の現況を把握するため、以下の表に記載している項目について整理を行いました。また、整理した内容についてそれぞれ地域カルテに反映しました。

表 公共交通サービスの整理項目

大項目	中項目	小項目
1.1 公共交通の現況	(1)鉄道	1)鉄道網
		2)鉄道サービス水準
		3)鉄道乗降客数の推移
	(2)路線バス	1)路線バス網
		2)路線バス乗降客数の推移
		3)主要バス停乗降客数の推移
(3)タクシー		
1.2 公共交通網の人口カバー率		

(1) 鉄道

1) 鉄道網

- ・ JR 片町線が市の南東部から北西部に、近鉄京都線が市の南東部から北部にかけて縦断しています。
- ・ JR 片町線は市内に 5 つの駅があり、快速・区間快速など全種別が全駅に停車します。
- ・ 近鉄京都線は市内に 4 つの駅があり、新田辺駅は、特急を除く全種別が停車します。

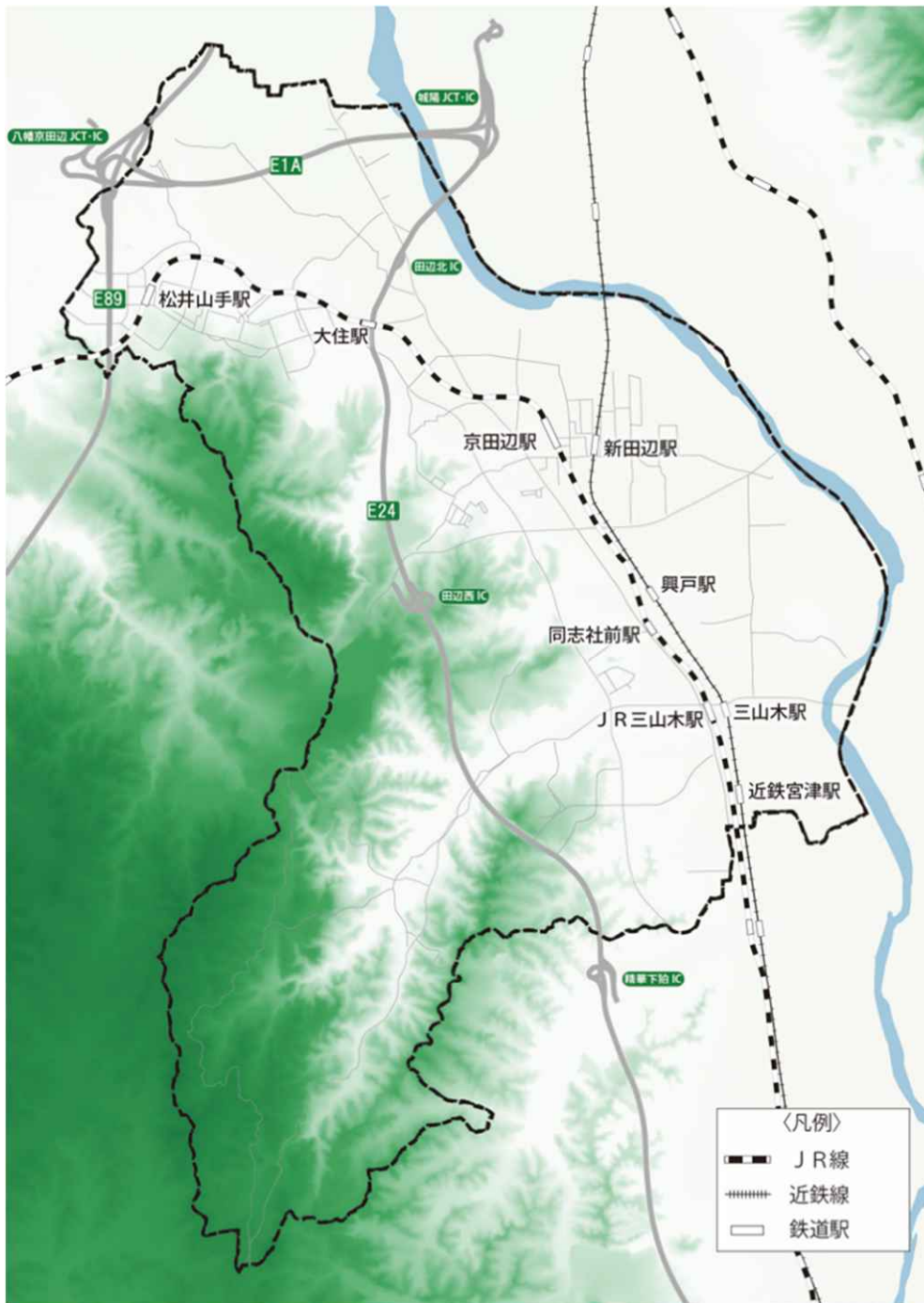


図 鉄道網

2) 鉄道サービス水準

- ・ JR 片町線・京田辺駅に停車する電車は、京橋方面が 76 本、平均 14 分間隔、木津方面が 36 本、平均 30 分間隔で運行されています。
- ・ 近鉄京都線・新田辺駅では、京都方面が 188 本、平均 5 分間隔、大和西大寺方面が 169 本、平均 7 分間隔で運行されています。
- ・ 京田辺駅から京橋駅までは平均 39 分、新田辺駅から京都駅までは平均 31 分で連絡しています。

■運行本数、平均運行間隔

駅名		京橋方面		木津方面	
		運行本数	運行間隔	運行本数	運行間隔
		(本)	(分)	(本)	(分)
京田辺駅	JR片町線	76	0:14	36	0:30

駅名		京都方面		大和西大寺方面	
		運行本数	運行間隔	運行本数	運行間隔
		(本)	(分)	(本)	(分)
新田辺駅	近鉄京都線	188	0:05	169	0:07

■所要時間

駅名		京橋駅までの所要時間(分)			木津駅までの所要時間(分)		
		最小	最大	平均	最小	最大	平均
		京田辺駅	JR片町線	0:35	0:55	0:39	0:16

駅名		京都駅までの所要時間(分)			大和西大寺駅までの所要時間(分)		
		最小	最大	平均	最小	最大	平均
		新田辺駅	近鉄京都線	0:22	0:40	0:31	0:14

出典：JR おでかけネット、近畿日本鉄道 HP

図 鉄道サービス水準

3) 鉄道乗降客数の推移

- ・鉄道駅の1日平均乗降客数は、平成12年度（2000年度）以降、JR片町線の各駅では横ばいから増加傾向、近鉄京都線各駅は概ね横ばい傾向にあります。
- ・同志社大学文系学部が京都市内に全面移転した影響により、平成25年度（2013年度）にJR同志社前駅、近鉄興戸駅で大幅に減少しています。
- ・コロナ禍の影響により、令和2年度（2020年度）に各駅とも大幅減少しています。
- ・新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が変更された以降もコロナ禍以前の利用まで回復していません。

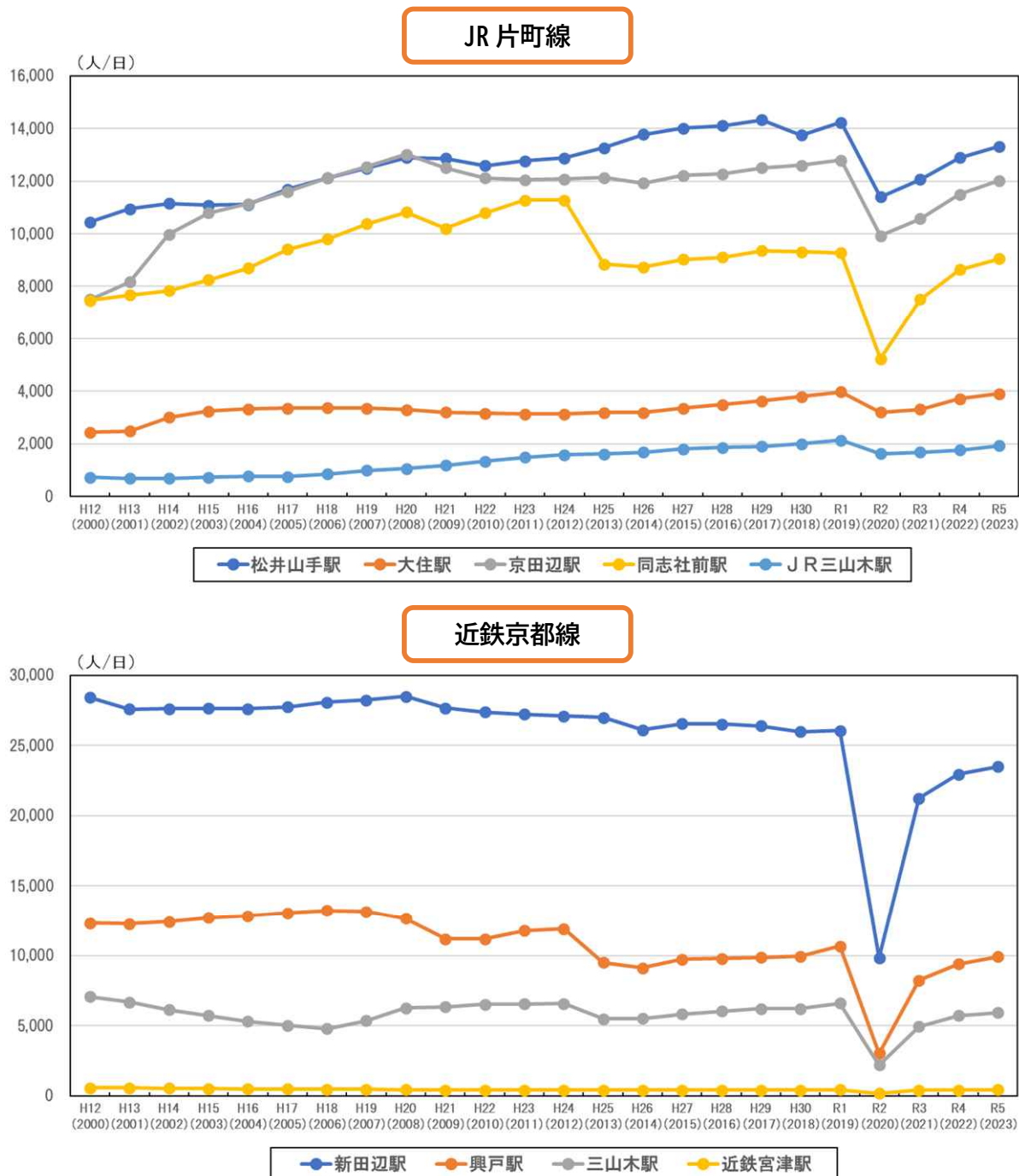


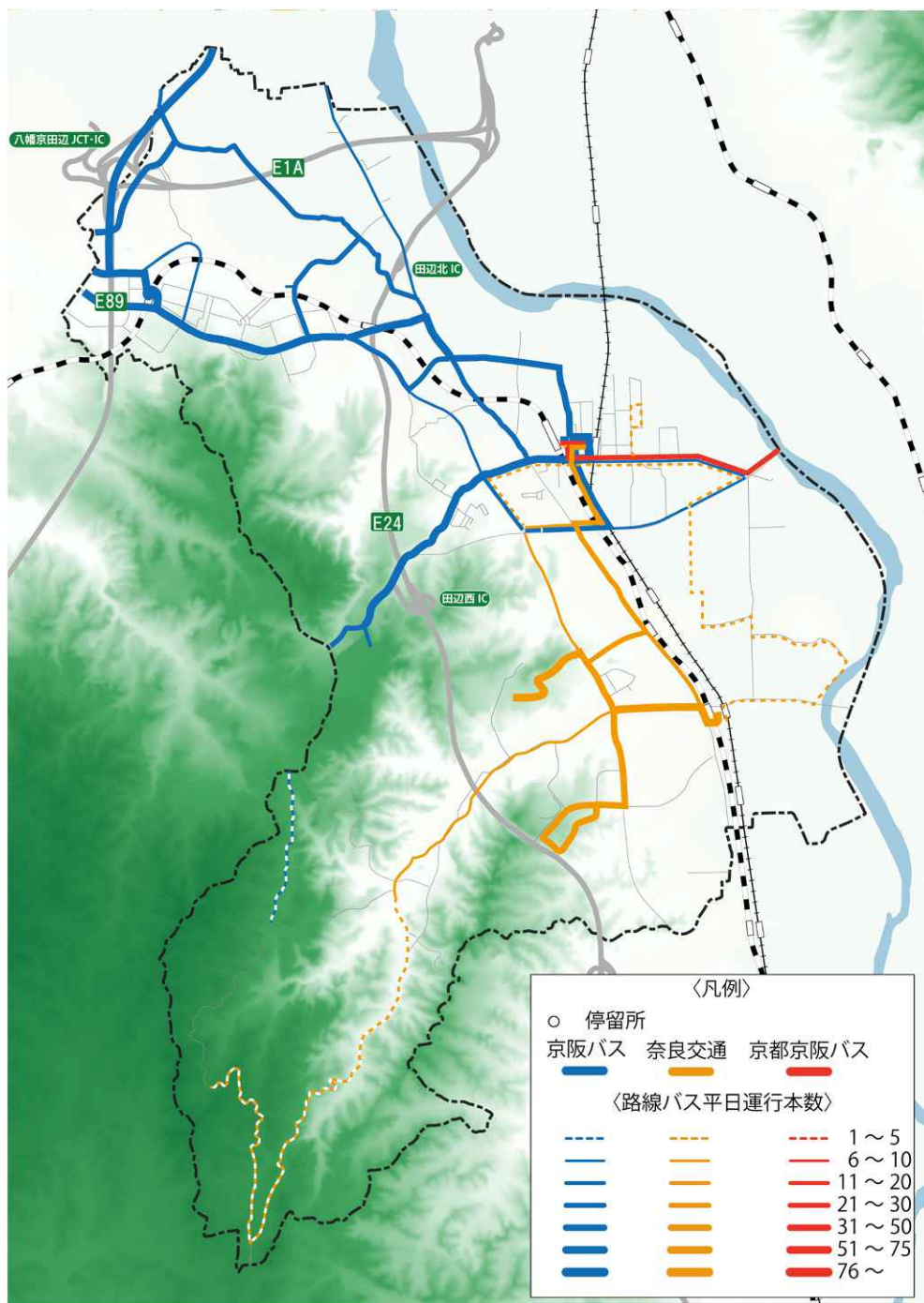
図 1 日平均乗降客数の推移

出典：京田辺市統計書

(2) 路線バス

1) 路線バス網

- ・路線バスは、京阪バス・京都京阪バス・奈良交通の3社が運行しています。京阪バス・京都京阪バスは主に近鉄新田辺駅や松井山手駅を起終点に運行しており、奈良交通は近鉄新田辺駅以南を運行しています。
- ・自動車専用道路を運行する路線バス「ダイレクトエクスプレス京都」が京阪バスにより運行されており、京都駅へアクセスしています。

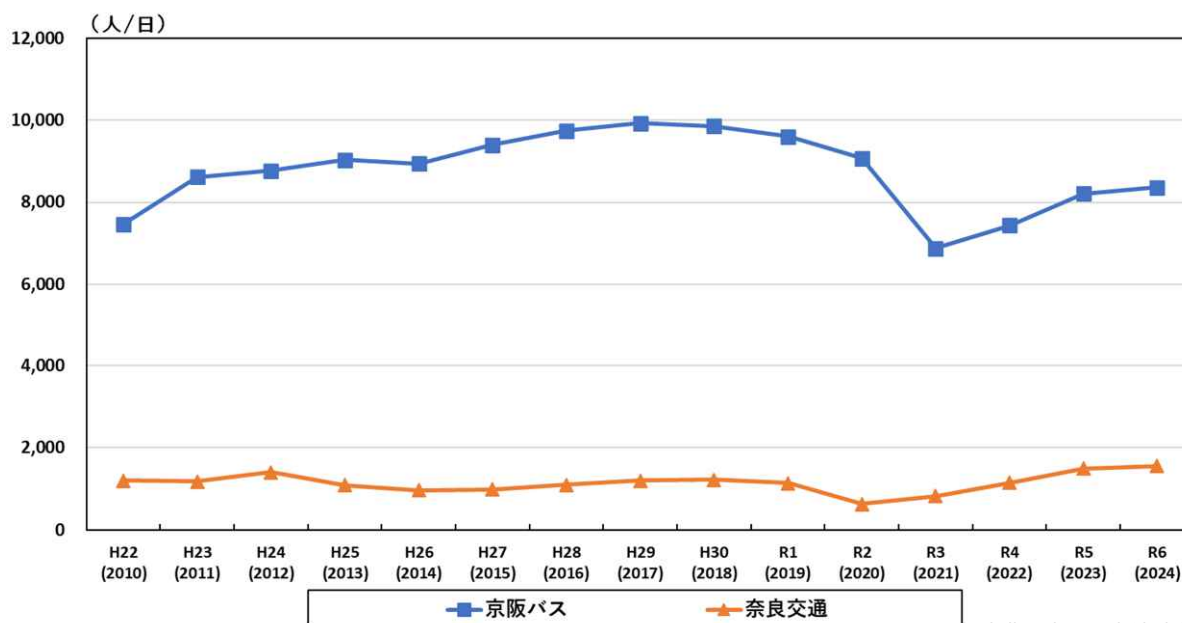


出典：京田辺市資料

図 路線バス網

2) 路線バス乗降客数の推移

- ・路線バスの乗降客数は、京阪バスが平成 22 年度（2010 年度）以降、それまでの減少傾向から増加傾向に転じていますが、平成 29 年度（2017 年度）をピークに減少傾向、奈良交通は横ばい傾向で推移しています。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度（2020 年度）は大幅に減少しています。

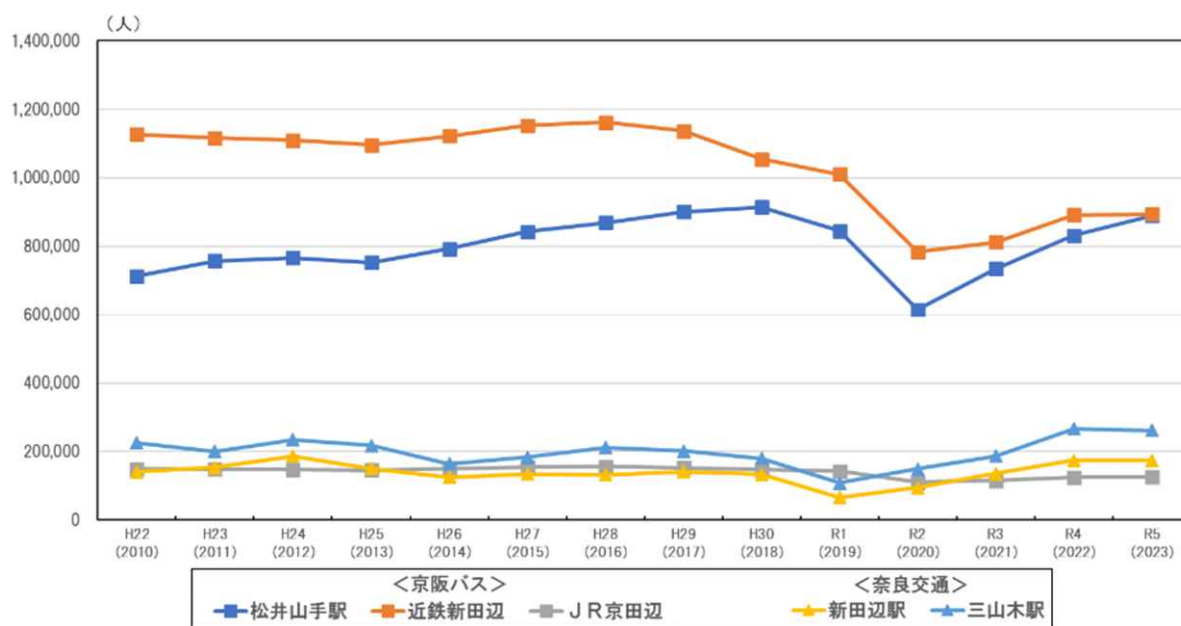


出典：京田辺市統計書

図 路線バス 1 日平均乗降客数の推移

3) 主要バス停乗降客数の推移

- ・路線バスの主要停留所における乗降客数は、京阪バスの松井山手駅は増加傾向にあります。
- ・他の停留所は横ばいで推移しています。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度（2020年度）は大幅に減少しています。
- ・新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が変更された以降もコロナ禍以前の利用まで回復していません。
- ・平成22年度（2010年度）以降の松井山手駅の乗降客数が増加した要因は、京阪バスがダイレクトエクスプレス直Q京都号の運行が寄与していると考えられます。



出典：京田辺市統計書

図 主要バス停乗降客数の推移

(3) タクシー

①法人タクシー事業者

2事業者が市内に本社・営業所を有しており、旅客輸送サービスを展開しています。

- ・山城ヤサカ交通株式会社
- ・加茂タクシー株式会社

②1人1車制個人タクシー事業者

約20事業者が運行しています。

③福祉タクシー等利用支援

京田辺市では、外出困難な障がいのある方に、タクシー料金又は自家用自動車の燃料の代金の一部の助成を行っています。

表 福祉タクシー等利用支援対象者

身体障害者手帳をお持ちの方	<ul style="list-style-type: none">・視覚障害1級、2級または3級・下肢または体幹障害1級、2級または3級・上下肢機能の障害1級または2級・心臓、じん臓、呼吸器、ぼうこう、直腸、小腸、肝臓 およびヒト免疫不全ウイルスによる免疫機能障害1級・平衡機能障害3級
療育手帳をお持ちの方	<ul style="list-style-type: none">・障害程度「A」判定
精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方	<ul style="list-style-type: none">・障害程度1級

出典：京田辺市HP

1.2 公共交通のカバー率

京田辺市の公共交通（鉄道・路線バス）の駅・停留所が、どの程度の人口をカバーしているかを把握するため、人口カバー率の算出を行いました。

【公共交通人口カバー率の考え方】

250mメッシュ単位人口（国勢調査）の中心点が、駅・停留所から指定の半径に含まれるものをカバーできていると定義しました。

駅・停留所からの半径は地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）を参考に、次のとおり設定しました。

鉄道：駅から半径 800m

路線バス：停留所から半径 300m※フリー乗降区間はその区間から半径 300m

人口カバー率の算出結果を以下に示します。

- ・公共交通網は人口の約 92%をカバーしています。
- ・地域別にみると大住1地域が 94%、大住2地域が 86%、田辺地域が 93%、草内地域が 91%、三山木1地域が 100%、三山木2地域が 98%、普賢寺地域が 87%となっています。

※各地域のエリア図は第2章5ページを参照

表 公共交通による人口カバー率

	鉄道・路線バス
京田辺市	92%
大住1地域	94%
大住2地域	86%
田辺地域	93%
草内地域	91%
三山木1地域	100%
三山木2地域	98%
普賢寺地域	87%

出典：国勢調査（令和2年）

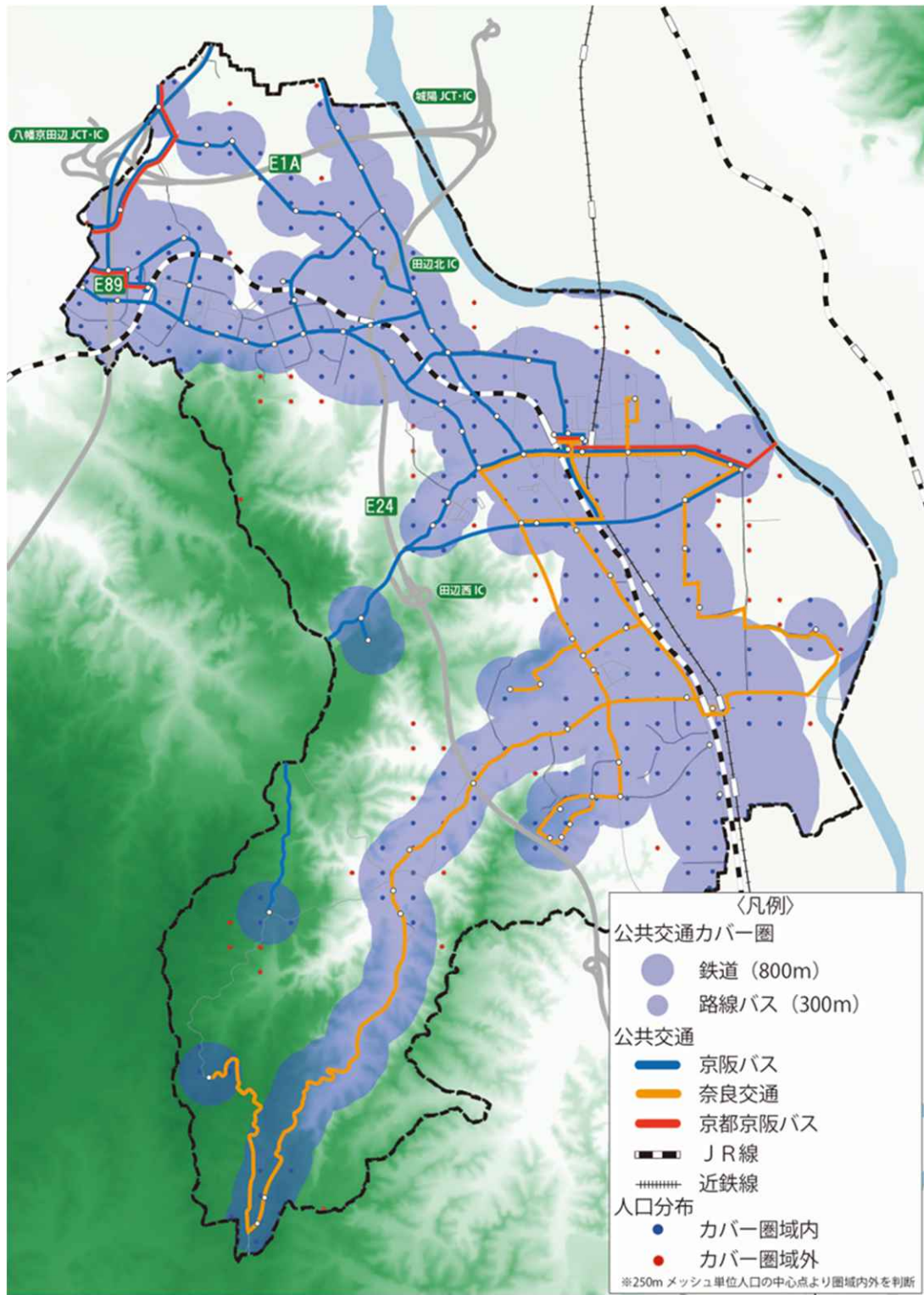


図 公共交通網人口カバー状況

2 公共交通以外の移動手段の状況整理

京田辺市の自動車交通及び公共交通以外の現況を把握するため整理を行いました。

2.1 自動車交通の現況

<自動車保有台数>

- ・乗用車の保有台数は増加傾向であり、令和5年（2023年）の自動車保有台数は、乗用車・軽自動車を合わせると20,461台になります。
- ・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。

表 自動車保有台数

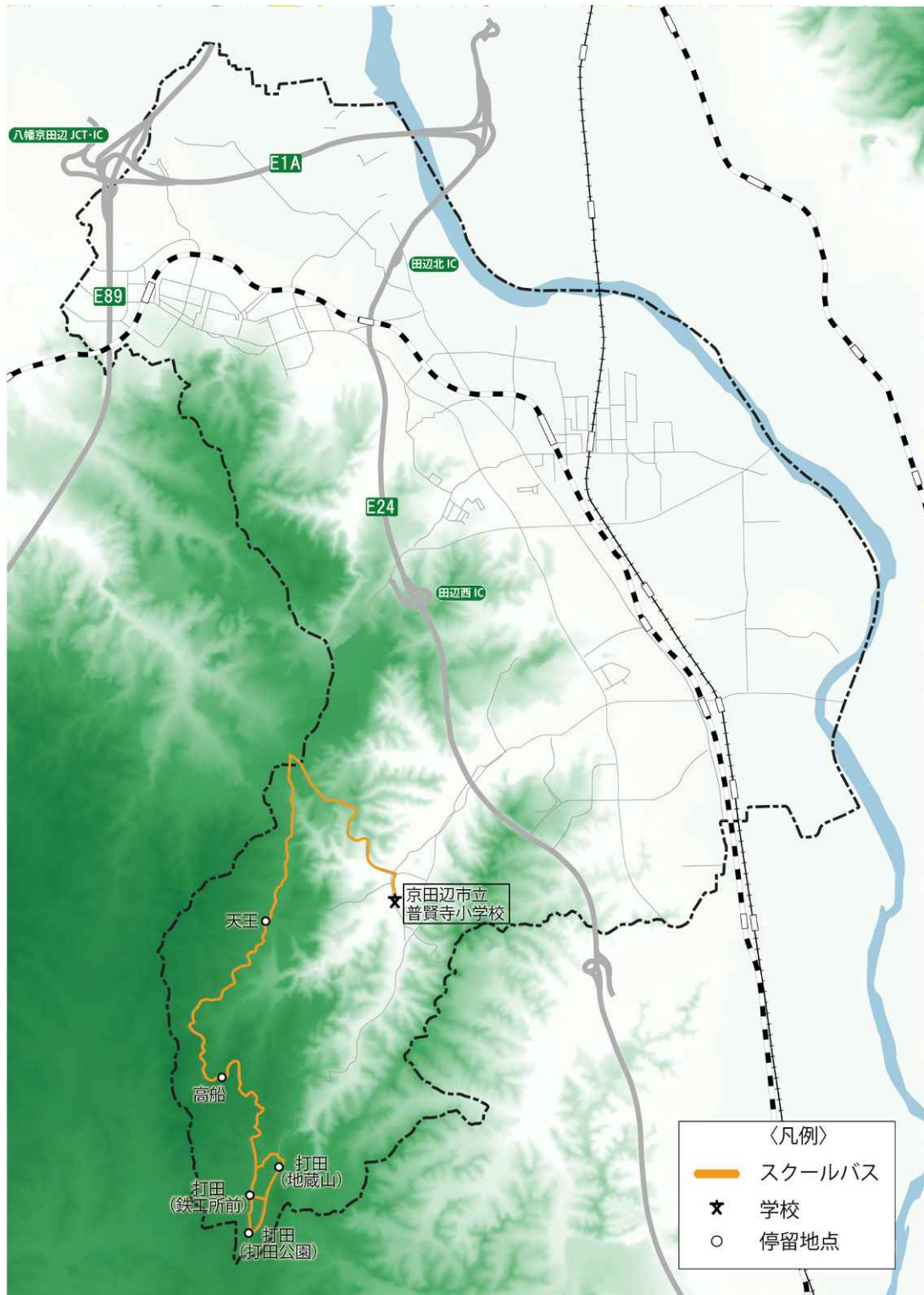
		H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)
京田辺市	普通車	9,023	9,240	9,588	9,919	10,186	10,613	10,977	11,128	11,518	11,914
	小型車	9,910	9,806	9,635	9,505	9,305	9,172	9,069	8,915	8,773	8,547
	合計	18,933	19,046	19,223	19,424	19,491	19,785	20,046	20,043	20,291	20,461
京都府	普通車	304,870	308,366	313,944	320,104	325,412	329,976	335,540	339,639	343,553	350,324
	小型車	341,851	333,570	327,467	320,433	311,691	302,766	294,577	286,369	277,964	268,515
	合計	646,721	641,936	641,411	640,537	637,103	632,742	630,117	626,008	621,517	618,839

出典：近畿運輸局京都運輸支局

2.2 その他の移動支援

1) スクールバス

- ・ 普賢寺小学校のスクールバスが運行されており、打田地区、高船地区、天王地区を巡回しています。

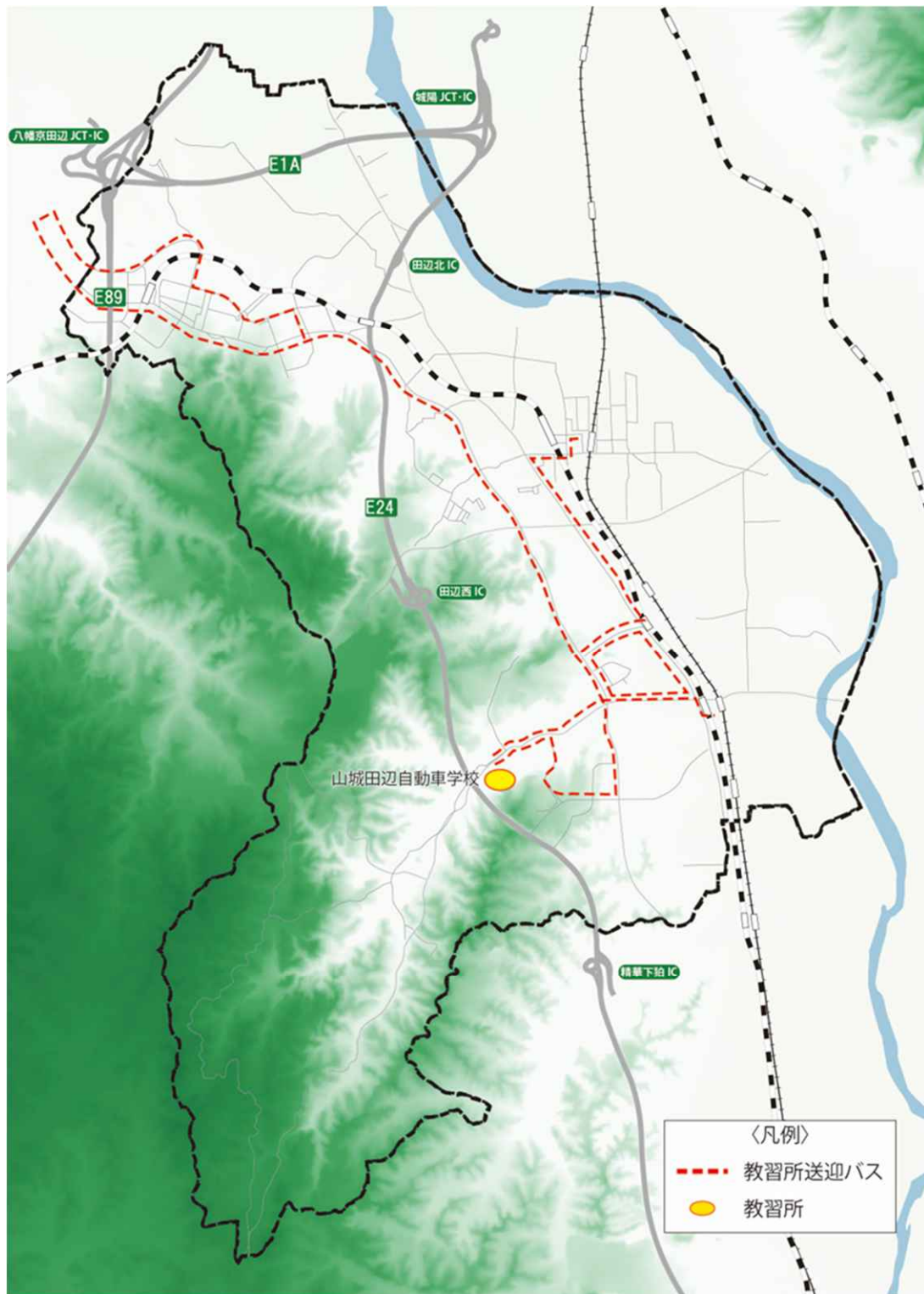


出典：京田辺市資料

図 スクールバス運行経路

2) 自動車学校送迎バス

- ・山城田辺自動車学校の送迎バスが運行されており、JR 三山木駅、近鉄新田辺駅、JR 松井山手駅を巡回しています。



出典：京田辺市資料

図 自動車学校送迎バス運行経路

3) 企業輸送

京田辺市内に立地する企業には拠点駅と会社間を結ぶ従業員送迎バスを運行している企業があります。

国ではこうした路線バス以外の交通資源を活用し、地域の移動手段を確保することを進めています。
(共創)

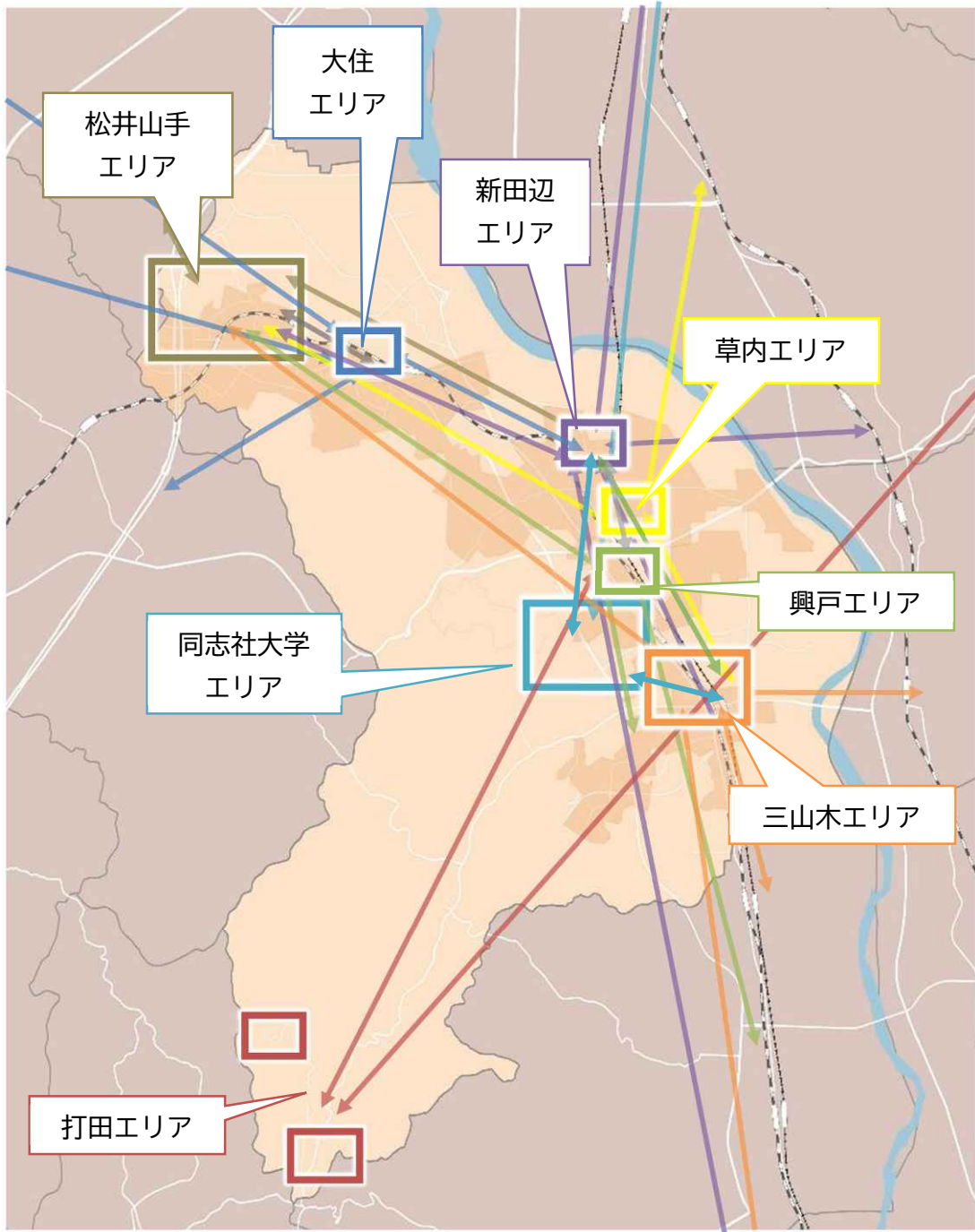
4) 福祉輸送

京田辺市内では送迎ボランティア輸送「やまびこ」が活動しており、利用者のニーズに合わせて運行されています。

2.3 移動ニーズの把握

1) 人流データ

- ・人の動きは鉄道に沿った形で多くなっています。
- ・一方、鉄道がないエリアへの流動もあり、鉄道以外の手段にもニーズがあると考えられます。

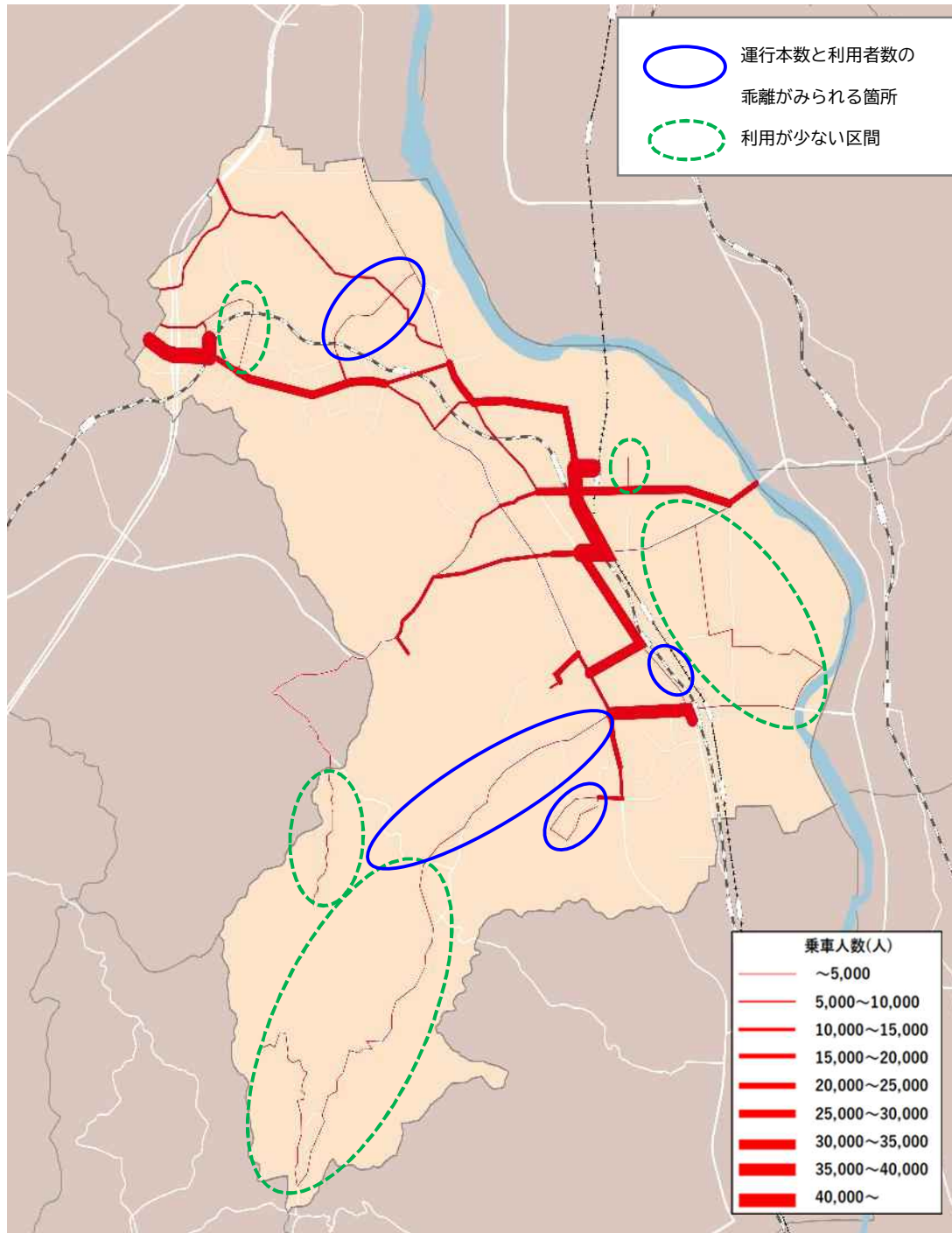


出典：Agoop 流動人口データ（令和5年10月データ）

図 京田辺市に関連する主な人の動き（人流データ）

2) 路線バス IC カードデータ

- ・新田辺駅と松井山手駅間は利用者数が多くなっています。
- ・大住地区や打田・高船地区は利用が少ない状況です。(新しい交通サービスの検討や地域の資源を活用した輸送サービスの確保が検討されています)



出典：各社 IC データ (令和 6 年 4 月~6 月)

図 路線別の乗車人数 (IC カードデータ)

3) 路線カルテ

- ・路線バス IC カードデータや各バス事業者が保有する輸送実績をもとに、路線の利用状況を整理しました。
- ・市内を通る路線すべてに対してカルテ形式で整理を実施しました。以下に路線ごとの利用状況一覧を記載します。

表 路線別輸送実績

事業者名	路線	路線番号	利用者数(人)	走行キロ1キロメートル当たり運送収入(円)
京阪バス(株)	松井山手駅-樟葉駅	16	7,910	195.97
		16A	65,635	389.95
		16B	9,441	354.82
		30	192,197	437.80
	松井山手駅-ソフィアモール-松井山手駅、摂南大学北口	600	16,298	350.40
		直通	1,627	277.69
	近鉄新田辺-松井山手駅	64	3,461	328.54
		67	86,293	556.53
		68	27,158	424.32
	近鉄新田辺-樟葉駅	31	326,395	629.85
		67B	73,521	368.41
		67D	770,763	482.86
	近鉄新田辺-茂ヶ谷	69	35,193	535.52
	近鉄新田辺-石清水八幡宮駅	74	71,669	279.43
		75C	93,794	382.38
	京田辺市役所-近鉄新田辺-石清水八幡宮駅	74A	69,999	303.58
		74B	9,423	202.30
	京田辺市役所-松井山手駅-ソフィアモール	66A	61,139	297.58
		66B	9,016	199.12
	三野・池嶋-石清水八幡宮駅	76B	15,973	508.92
		79	14,668	346.42
	近鉄新田辺-穂谷・長尾駅	79	19,329	335.68
		81	13,023	431.80
		89	71,962	174.81
		89B	22,061	134.30
		89C	9,988	140.01
	椿本チエイン-JR 京田辺	直通	339,471	830.56

表 路線別輸送実績

事業者名	路線	路線番号	利用者数(人)	走行キロ1キロメートル当たり運送収入(円)
京都京阪バス(株)	近鉄新田辺-維中前・緑苑坂・工業団地	60	14,008	394.76
		60B	7,738	570.06
		62	177,346	350.51
		62B	62,118	369.36
		62C	43,704	421.29
奈良交通(株)	三山木駅-水取・高船	90	9,058	101.9
		91	11,265	88.1
	東部循環(三山木駅-新田辺駅)	1,2	13,074	92.7
	三山木駅-同志社大	99	18,139	559.4
		100	99,052	559.1
	新田辺駅-同志社大	101	130,879	559.1
		102	24,543	559.1
三山木駅-同志社山手-三山木駅	50	32,545	554.6	

路線カルテ【京阪バス(株) 近鉄新田辺-松井山手駅】

1 路線の概要

- (1) 運行会社
 - ・京阪バス
- (2) 路線系統
 - ・64、67、68系統 近鉄新田辺-松井山手駅
- (3) 運行本数
 - ・64系統：平日1本/日、休日0本/日
 - ・67系統：平日8本/日、休日9本/日
 - ・68系統：平日4本/日、休日4本/日
- (4) 公共施設等の立地
 - ・中央図書館、はぐはぐルーム松井山手、地域子育て支援センター松井山手
 - ・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)
 - ・京都白滝中央病院
 - ・大住中、大住小(64系統)
- (5) 負担金の有無
 - ・なし

2 系統別利用状況(ICカードデータ)



系統	64、67、68系統			
	京阪バス			
運行事業者	日あたりの利用者数(人)	便あたりの乗車人数(人)	朝ピーク時(7-9時)の平均乗車人数(人)	夕方ピーク時(17-19時)の平均乗車人数(人)
松井山手駅-松井ヶ丘-JR大住	20,113.88	1,511.11	1.9	1.2
松井ヶ丘-丁目-花住坂	21,814.61	1,711.11	2.0	1.4
花住坂-虚空蔵寺	25,215.11	1,911.21	2.5	1.4
虚空蔵寺-大住ヶ丘西	22,515.61	1,711.21	2.2	1.3
大住ヶ丘西-大住ヶ丘	28,017.61	2,211.41	3.0	1.4
大住ヶ丘-健康ヶ丘	33,2120.11	2,811.51	4.3	1.7
健康ヶ丘-JR大住駅	25,7111.41	3,211.31	5.2	2.0
JR大住駅-健康村	30,1111.81	3,811.31	6.0	2.4
健康村-宝生苑	41,7112.91	4,611.41	6.6	3.1
宝生苑-精華	51,6120.61	4,811.61	5.9	3.2
精華-JR京田辺	50,6120.41	4,211.51	5.7	3.2
JR京田辺-近鉄新田辺	52,2119.81	4,011.51	5.0	3.2
JR京田辺-田辺本町	6.1	6.1	6.1	-
田辺本町-一休寺道	6.1	6.1	6.1	-
一休寺道-茶屋敷	6.1	6.1	6.1	-
茶屋敷-三野	6.3	6.3	6.3	-
三野-中島橋	6.3	6.3	6.3	-
中島橋-鉦	0.3	0.3	0.3	-
鉦-大住ヶ丘北	0.2	0.2	0.2	-
大住ヶ丘北-大住ヶ丘	0.5	0.5	0.5	-
大住ヶ丘-健康ヶ丘	8,716.81	2,213.41	3.0	1.4
健康ヶ丘-松井山手	8,017.51	2,013.71	3.5	0.8

3 総括(2023年度年間輸送実績)

系統番号	利用者数(人)	負担金(円)	平均乗車密度(人)	走行キロ1キロメートル当たり運送収入(円)	備考
64	3461	なし	4.6	328.24	中島橋付近-大住ヶ丘間が不通
67	88293	なし	11.9	696.68	JR入京に特長
68	27158	なし	9.6	424.32	特長なし

64系統：中島橋バス停への通勤需要が高い
 67系統：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
 68系統：最速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

図 路線カルテ一例

3 公共交通を取り巻く現状と課題

京田辺市の公共交通の現状について整理しました。

鉄道

- ・ JR 片町線が市の南東部から北西部に、近鉄京都線が市の南東部から北部にかけて縦断しています。
- ・ JR 片町線は市内に 5 つの駅があり、快速・区間快速など全種別が全駅に停車します。
- ・ 近鉄京都線は市内に 4 つの駅があり、新田辺駅は、特急を除く全種別が停車します。
- ・ JR 片町線・京田辺駅から京橋方面へは平均 14 分間隔、木津方面へは平均 30 分間隔で運行されています。
- ・ 近鉄京都線・新田辺駅から京都方面へは平均 5 分間隔、大和西大寺方面へは平均 7 分間隔で運行されています。
- ・ 1 日の平均乗降客数は、JR 片町線では横ばいから増加傾向、近鉄京都線では横ばい傾向です。
- ・ 同志社大学文系学部移転により、JR 同志社前駅、近鉄興戸駅で大幅に乗降客数が減少しています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年（2020 年）は各社とも大幅に乗降客数が減少しています。
- ・ 現在乗降客数は回復基調にありますが、新型コロナウイルス感染症の流行以前までは回復していません。

路線バス

- ・ 京阪バス・京都京阪バス・奈良交通の 3 社が運行しています。
- ・ 京阪バス・京都京阪バスは近鉄新田辺駅以北を運行しており、奈良交通は近鉄新田辺駅以南を運行しています。
- ・ 自動車専用道路を運行する路線バス「ダイレクトエクスプレス京都」が京阪バスにより運行されており、京都駅へアクセスしています。
- ・ 京阪バスは平成 22 年（2010 年）以降、乗降客数は増加傾向に転じていますが、平成 29 年（2017 年）をピークに減少傾向です。
- ・ 奈良交通の乗降客数は横ばいで推移しています。
- ・ 主要バス停の乗降客数は京阪バス松井山手駅で増加傾向にあり、ダイレクトエクスプレス京都の運行開始が影響したと考えられます。

タクシー

- ・ 法人タクシー事業者は 2 事業者がサービスを展開しています。
- ・ 個人タクシー事業者は約 20 事業者です。
- ・ 京田辺市では、福祉タクシーの助成を行っています。

自動車

- ・自家用車保有台数は年々増加しています。

その他の移動手段

- ・三山木エリアの打田地区、高船地区、天王地区では、普賢寺小学校のスクールバスが運行されています。
- ・山城田辺自動車学校の送迎バスが、JR 三山木駅、近鉄新田辺駅、JR 松井山手駅を巡回しています。
- ・京田辺市内に立地する企業には拠点駅と会社間を結ぶ従業員送迎バスを運行している企業があります。

移動ニーズ

- ・人の動きは鉄道に沿った形で大きくなっています。
- ・一方、鉄道がない宇治田原町や枚方市方面への移動もあり、鉄道以外の手段のニーズもあります。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

京田辺市の地域公共交通を取り巻く現状

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。
- ・ただし、通勤や通学で日常的に公共交通を利用している人や高齢者でバスに頼らざるを得ない人も一定数みられることから、その方々が外出できる環境を整える必要があります。

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。
- ・京田辺市の補助金拠出額は年間約 82,800 千円であり、年々増加傾向です。
- ・走行キロ 1 キロメートルあたりの運送収入が著しく低い路線が存在し、事業者の運営を圧迫しています。
- ・移動手段の確保が重要ですが、サービスの低下⇒利用者の減少⇒減便・廃止といった負のスパイラルに陥ることが危惧されます。

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。
- ・生活スタイルの変化も影響し、現状のままでは大幅な増加は見通せない状況です。

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。
- ・一方で、限られた資源や厳しい運営状況の中、対応できることが限られています。

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。
- ・通学で毎日利用している学生もいます。

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。
- ・一方で、利用方法など誰もが使いやすい地域公共交通になっていません。

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。

<京田辺市の特徴>

- ・ 人口は増加傾向にあることから高齢化率は同程度で推移しています。
 - ・ 大学があり若い世代の往来も多いです。
 - ・ 大阪や京都にも近く交通利便性の高い地域です。
 - ・ 自然も近くにあり居住環境も整っています。
- ⇒ **活力ある地域づくりが進められる基盤は揃っています。高齢者が元気に活動できる環境整備も引き続き必要です。**
- ⇒ **一方で、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しく、従来のサービス提供を続けることが困難です。**

第4章 京田辺市の公共交通が目指す方向性

1 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針

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

上位・関連計画における交通政策の方向

- ◇京田辺市都市計画マスタープラン 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

優先度

- ①市民の生活を支える役割
・市民が通勤通学、買い物や通院などの移動において、確実に移動できる環境を提供します。
- ②まちづくりに寄与し、賑わいを創出する役割
・まちづくりと連携し、地域の活力創出を支援します。
- ③外出を促進し、ひいては健康増進に資する役割
・行きたいところに自由に行けることで、日常の外出機会を創出します。
- ④市内外の交流を促進する役割
・来街者を含めた全ての人の移動を支えます。

目指す姿(理念)

暮らしに必要な移動を支える持続可能な地域公共交通の実現

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

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。

目指す姿（理念）を達成するための基本方針

基本方針1 必要な移動を可能にする公共交通サービスの継続的な提供を目指す

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

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

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

基本方針3 実効性のある利用促進策の推進により、利用者数の増加を目指す

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

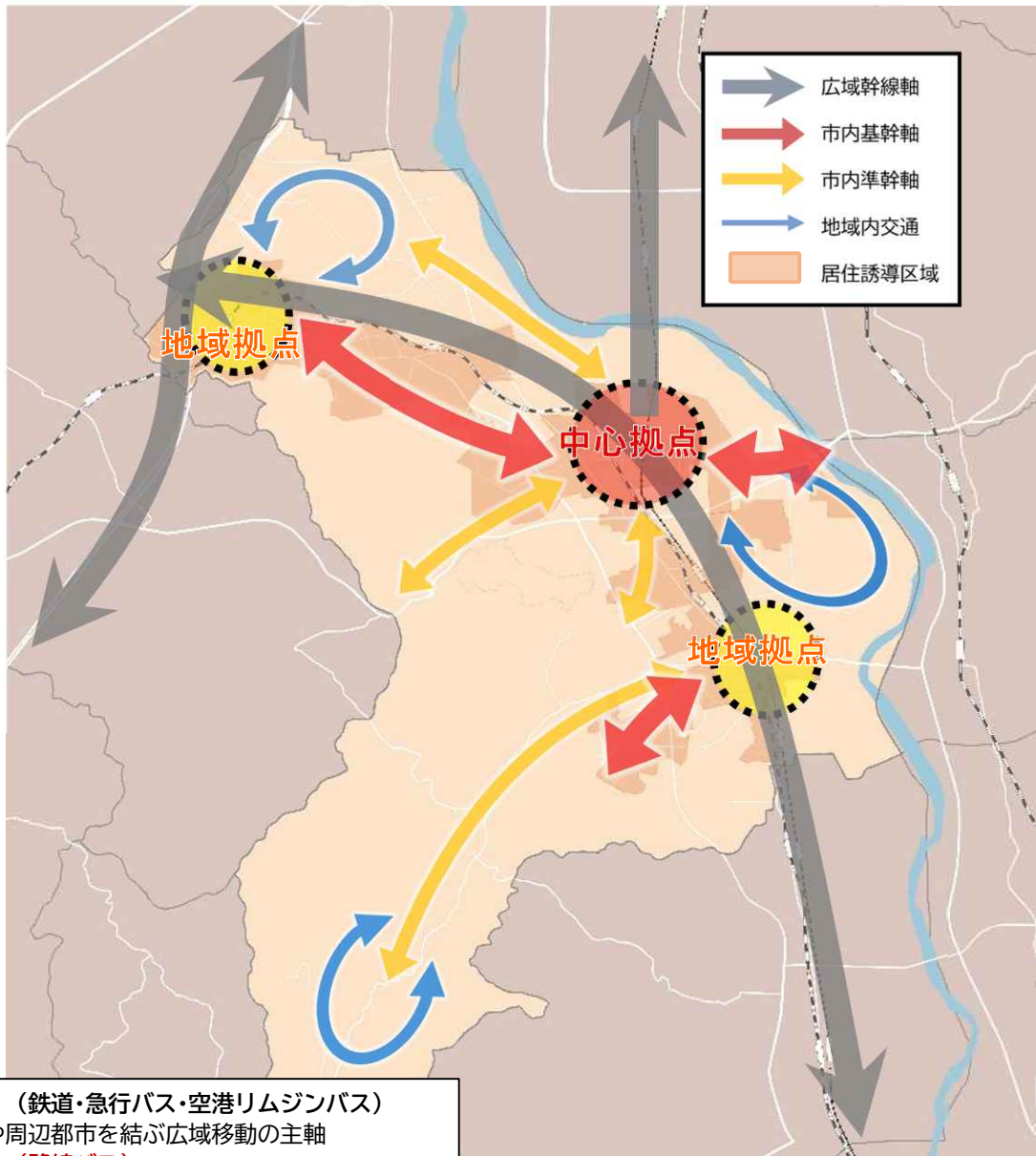
基本方針4 公共交通に対する意識の醸成を図り、みんなで支える地域公共交通の実現を目指す

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

2 京田辺市の将来の交通体系

2.1 将来の交通体系

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

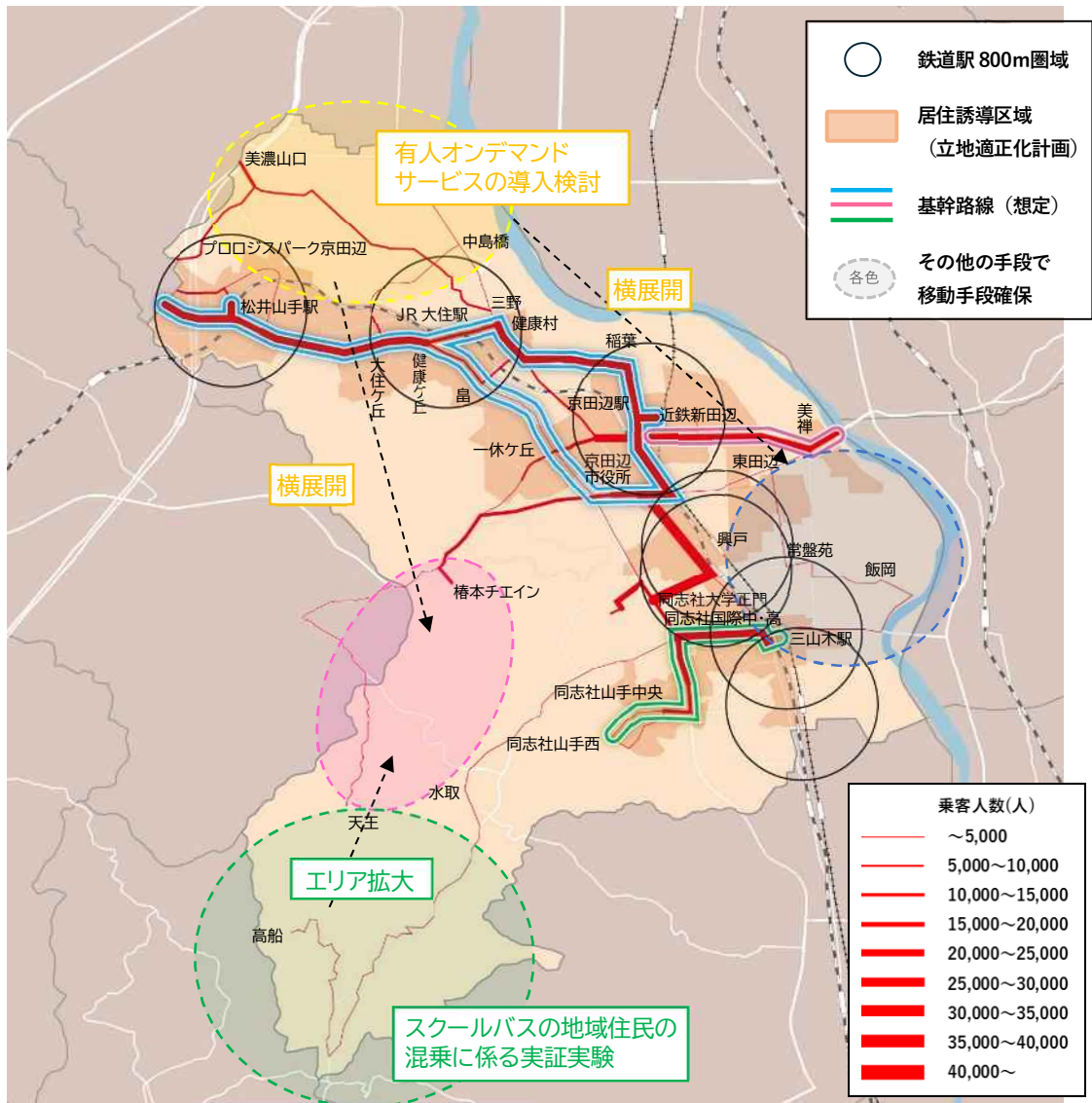


- 広域幹線軸：（鉄道・急行バス・空港リムジンバス）**
市内拠点や周辺都市を結ぶ広域移動の主軸
- 市内基幹軸：（路線バス）**
市内の主要拠点や居住誘導区域をカバーする
市民生活を支える基幹となる路線
- 市内準幹軸：（バス・タクシー）**
居住誘導区域外の拠点や集落から主要拠点を結ぶ
基幹軸を補完する路線
- 地域内交通：（その他）**
集落と各軸を結ぶ日常生活に必要な移動を支える交通

図 将来交通体系イメージ

2.2 京田辺市における将来の公共交通の考え方

本市では、“多くの利用が見込まれる”“居住誘導区域のサービスレベルを維持”に基づき、基幹路線として路線バスを維持します。その他のエリアについては、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（2025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）

図 将来の公共交通の考え方

2.3 地域交通の位置づけと役割

本計画を策定する上で、市内の公共交通モードの位置づけと役割を整理しました。

表 地域交通の位置づけと役割

位置づけ	対象路線		役割・機能・考え方
広域幹線軸	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	<ul style="list-style-type: none"> ・松井山手駅-樟葉駅 ・（京田辺市役所）松井山手駅-ソフィアモール ・新田辺-樟葉駅 ・新田辺-松井山手駅 	市内の主要拠点や居住誘導区域をカバーする市民生活を支える基幹となる路線
	京都京阪バス	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄新田辺-宇治田原町方面 	
	奈良交通	<ul style="list-style-type: none"> ・三山木-同志社山手 	
市内準幹軸	京阪バス	<ul style="list-style-type: none"> ・（京田辺市役所）近鉄新田辺-石清水八幡宮駅 ・三野-池嶋-石清水八幡宮駅 ・近鉄新田辺-穂谷-長尾駅 ・新田辺-茂ヶ谷-天王 ・天王-穂谷-津田駅・枚方市駅南口 ・椿本チエイン-JR京田辺 	居住誘導区域外の拠点や集落から主要拠点を結ぶ市内基幹軸を補完する路線
	奈良交通	<ul style="list-style-type: none"> ・三山木駅-水取-高船 ・三山木駅-同志社大 ・三山木駅-同志社山手-同志社大 ・新田辺駅-同志社大 ・東部循環（三山木駅-新田辺駅） 	
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス ・オンデマンド交通 		集落と各軸を結ぶ日常生活に必要な移動を支える交通

第5章 目指す姿の実現のための施策

1 評価指標の設定

計画の達成状況を評価するための指標を以下の通り設定します。

表 評価指標

目標指標	現況値	目標値	評価方法
公共交通（バス）の利用者数	3,110 千人 (2024 年度)	現状維持	市内を通過する路線バスの利用者総数
公共交通カバー率	92%	現状維持	本市域における、鉄道駅 800m 圏 またはバス停から 300m 圏（フリー 乗降区間はその区間から 300m 圏）に おける人口カバー率
新たな地域公共交通サービスの 取組件数	1 件/年	1 件/年	市内での自動運転やスクールバス等の 取組件数
路線バスの利用頻度	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

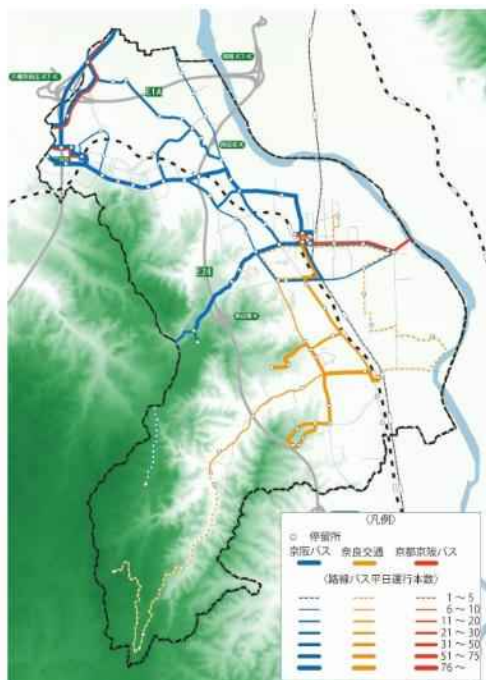
取組1-1：不採算路線の効率化に関する検討（路線カルテの継続的な更新による基幹路線の設定）

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

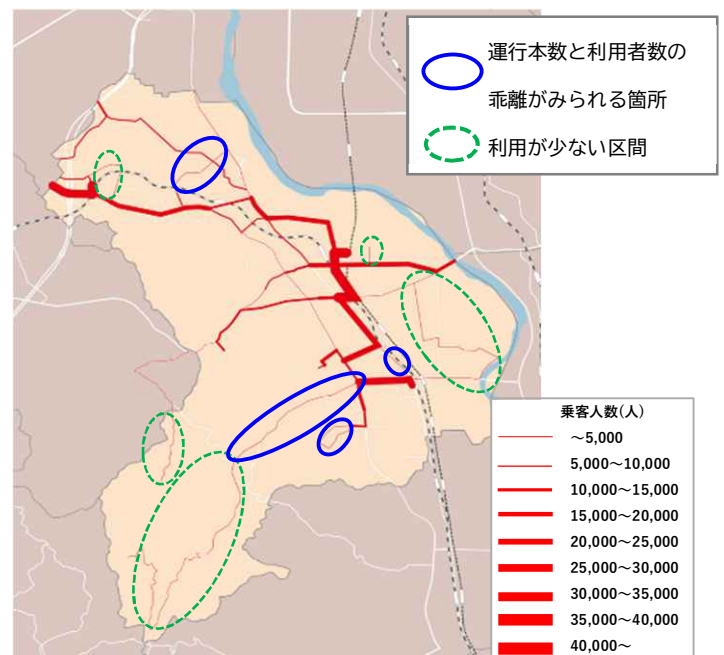
取組1-2：工業団地、大学等需要が見込める路線のサービス向上に関する検討

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。

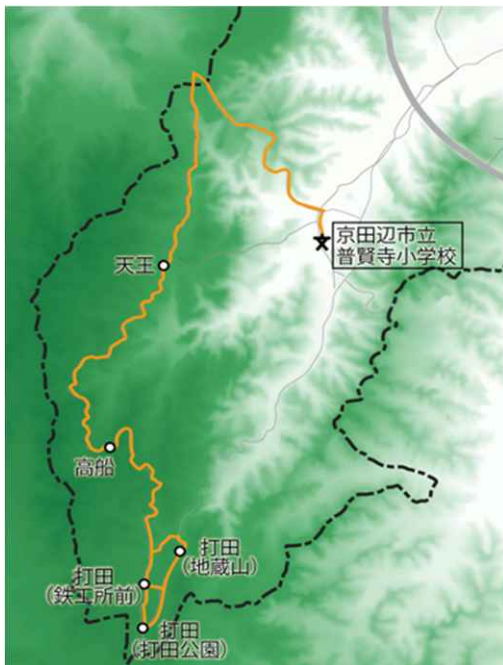
<取組>

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

↓
 乗りが遠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

取	入	0円
支	初期費用	14,786,200円（車両購入費、委託・外注費）
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>



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
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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科目試験
導入言語
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、陣加語、ロシア語、タイ語、タガログ語、インドネシア語、クメール語、ミャンマー語、モンゴル語、ウクライナ語、シンハラ語、ヒンディー語、ペルシア語、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日乗車券や市バス・地下鉄の商品及びオリジナルグッズなどを出品しております。

出品内容につきましては、以下の出品一覧をご参照ください。

返礼品・寄付額等の詳細は、「出品一覧」の各出品ページをご覧ください。

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

～京都市の返礼品として購入される方へ～

「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」を選択していただき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日券の詳細はこちら](#) (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 緑のまちづくり推進局

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(往)	多々羅公園(往)	同志社山手中央(往)	同志社山手北(往)	三山木駅(往)
9:45	9:52	9:58	10:00	10:10
10:20	10:27	10:33	10:35	10:45
11:00	11:07	11:13	11:15	11:25
11:30	11:37	11:43	11:45	11:55
12:10	12:17	12:23	12:25	12:35
13:50	13:57	14:03	14:05	14:15
14:25	14:32	14:38	14:40	14:50
15:00	15:07	15:13	15:15	15:25
15:50	15:57	16:03	16:05	16:15
16:30	16:37	16:43	16:45	16:55

運行ルート

三山木駅→多々羅公園→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。



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

基本方針3) 実効性のある利用促進策の推進により、利用者数の増加を目指す

施策9 公共交通利用環境の改善

バス利用者、バス事業者からの要望も多い、バス停の待合環境の整備を進めます。

<取組>

9-1: バス停の待合環境の整備

取組 9-1: バス停の待合環境の整備

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

■ふるさと納税による寄付収入を活用したバス停上屋の整備例

ふるさと納税による寄付収入を活用し、多機能バス停を設置。



出典：久御山町 HP

■モデル・バス停留所施設設置事業によるバス停の整備例

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

<高槻市：大和北（令和6年度）>



出典：高槻市 HP

施策10 情報提供の充実

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

<取組>

10-1：京田辺市公共交通マップの更新

10-2：総合案内板の整備に関する検討

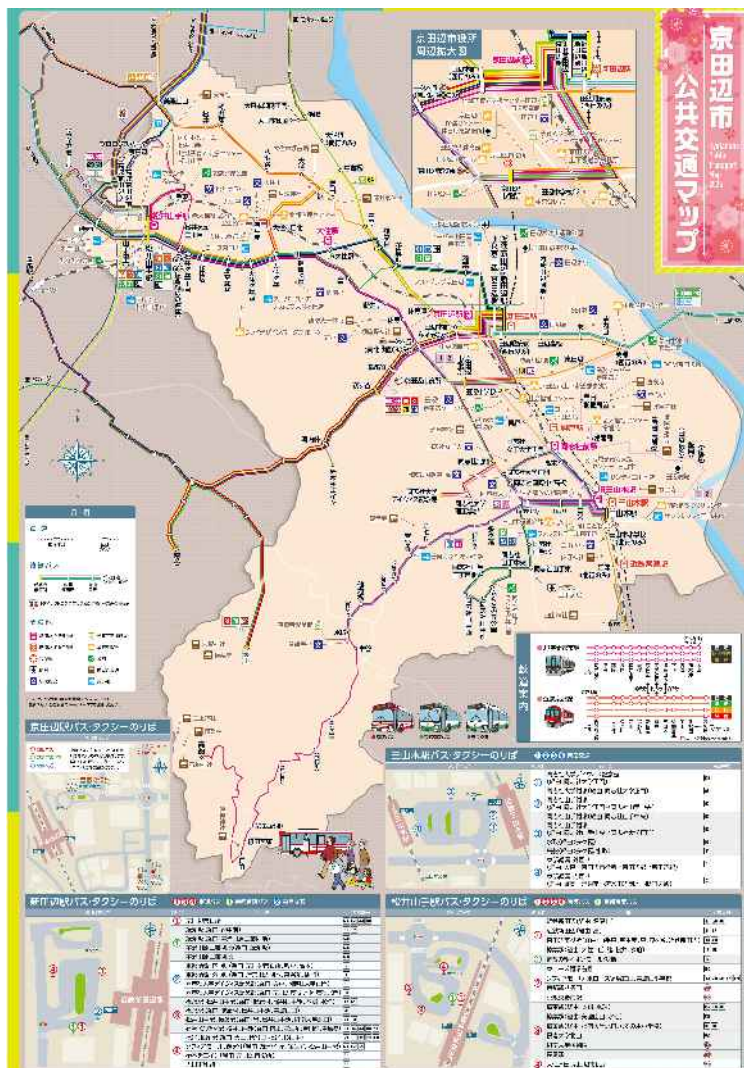
取組 10-1：京田辺市公共交通マップの更新

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

取組 10-2：総合案内板の整備に関する検討

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

■京田辺市公共交通マップ



施策11 多様な運賃制度や決済システムの拡充

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

<取組>

11-1：多様で柔軟な運賃制度の拡充

取組 11-1：多様で柔軟な運賃制度の拡充

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

■アプリ等を活用した決済システムの導入

<スマートフォンアプリでのバス定期券の例>



出典：東急バス HP

■京阪バス・京都京阪バスが実施しているポイントサービス

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

ポイントサービス ICOCAのみのサービスです

2021年6月1日よりポイントサービスの還元率を変更しました

ポイントサービスとは？

運賃の5%分ポイント還元 自動的にポイント精算

ポイントサービスとはICOCAで京都京阪バス、京阪バス、京阪京都交通、江若交通でバスをご利用いただくと、運賃の5%分をポイントとして付与するサービスです。ポイントは翌日以降に付与され、運賃以上のポイントがたまれば、車載機が自動的にポイントで精算します。

ポイントがたまる時 例えば230円の運賃ご利用で…

カード残額から230円を引き去り230円×5%=11.5ポイント付与

バス停A → 230円 → バス停B

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

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

ポイントを使う時 例えば250ポイントあれば…

残250ポイントから運賃230円を自動で精算

バス停A → 230円 → バス停B

残ポイントが運賃より多い場合 自動的にポイント精算、カード残高は減額なし

残250ポイント → [250 - 230ポイント] = 20ポイント

出典：京田辺市 HP

施策12 移動制約者への移動支援策の拡充

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

<取組>

- 12-1：学生に対する通学定期代の補助
- 12-2：高齢者のバス運賃補助に関する検討
- 12-3：高齢者のタクシー運賃の補助に関する検討

取組 12-1：学生に対する通学定期代の補助

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

取組 12-2：高齢者のバス運賃補助に関する検討

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

取組 12-3：高齢者のタクシー運賃の補助に関する検討

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

■高校生等の通学定期代補助制度の例

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

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

施策13 モビリティ・マネジメントの推進

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

<取組>

13-1: モビリティ・マネジメントの推進

取組 13-1: モビリティ・マネジメントの推進

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

■これまでのモビリティ・マネジメント事業

<リーフレット>

<市民出前講座等>

施策14 各種イベント等の実施

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

<取組>

- 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

取組14-1：観光施設・イベントとの連携（路線バス無料の日）

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

取組14-2：バス関連イベントの開催

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

■バス無料の日

公共交通で秋を楽しもう♪
10/31(土) 11/1(日) 路線バス無料の日

市民文化祭
10月31日(土) 午前10時～午後4時
11月1日(日) 午前10時～午後3時

バス無料乗車券 令和2年 使用不可 (原本のみ有効)

出典：京田辺市 HP

■たなフェスへのアクセス支援

アクセス情報

【このパンフレットをお持ちの方】
P6の路線バス無料乗車券の提示で、市内停留所は無料で降車できます。
●路線バス時刻表は(P5～6)へ

【無料シャトルバス発着】
JR松井山手駅・近鉄 新田辺駅・JR/近鉄 三山木駅
●シャトルバス詳細は(P7)へ

ENJOY KYOTANAGE FREE BUS SERVICE

BUS ROUTE MAP

出典：京田辺市民まつり実行委員会 HP

施策15 交通業界のPR広報

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

<取組>

15-1：路線バスバックヤードツアー等の開催

取組 15-1：路線バスバックヤードツアー等の開催

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

■路線バスバックヤードツアーの開催状況（令和6年）



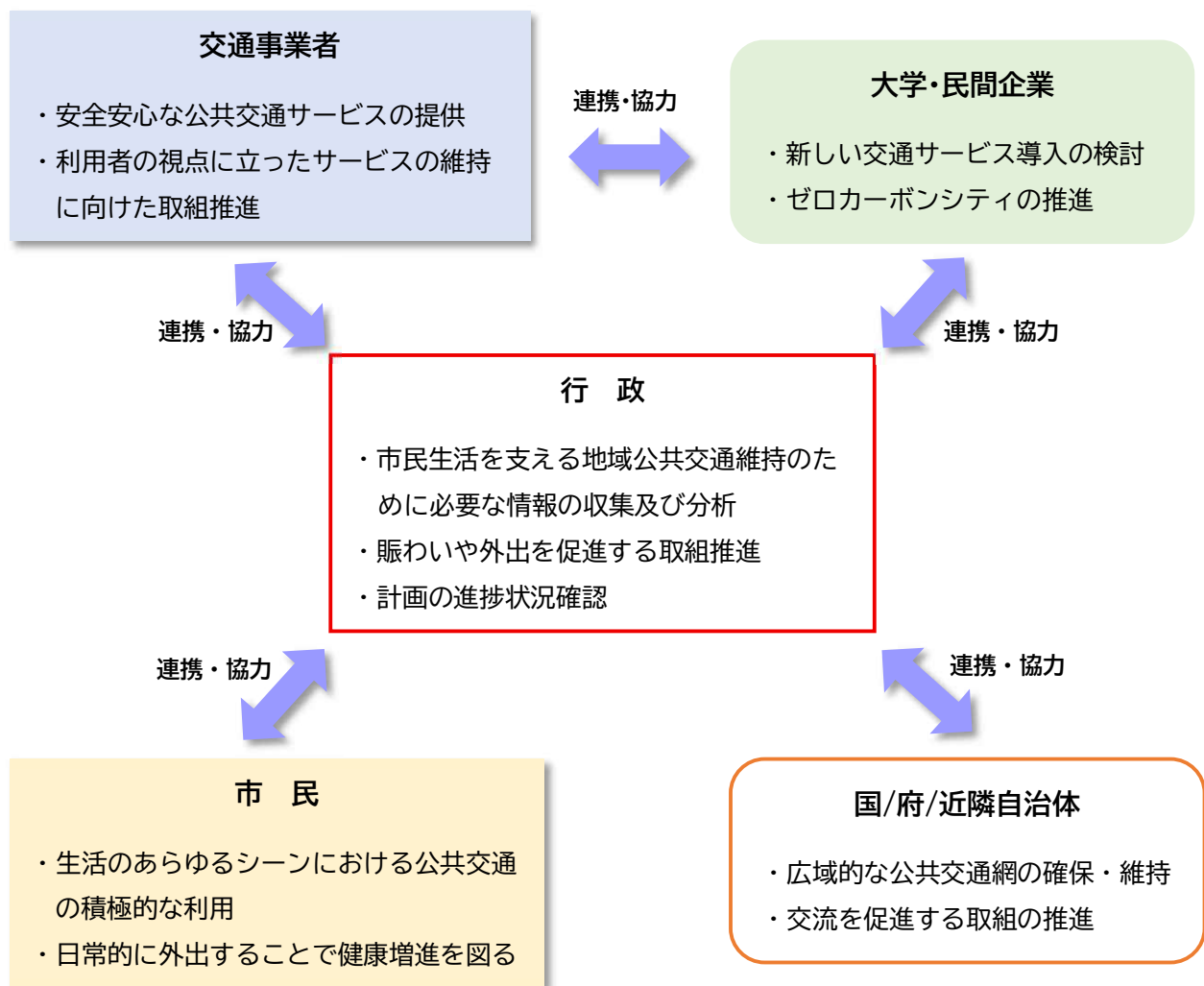
出典：京田辺市 HP

3 進行管理（達成状況の評価）

3.1 推進体制

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

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



3.2 スケジュール

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

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PDCA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、OODAループの視点もいれて対応していきます。

表 スケジュール

モニタリング項目	実施時期	令和8年度	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	■	■	■	■	■	
公共交通カバー率	令和12年度末					■	
新たな地域公共交通 サービスの取組	毎年1件	■	■	■	■	■	
路線バスの利用頻度 (市民アンケートより)	毎年	■	■	■	■	■	
バスの待合環境の改善	毎年1件	■	■	■	■	■	
モビリティ・マネジメント 等の実施	毎年2回	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	
バス関連イベントの開催	毎年1件	■	■	■	■	■	
計画の評価	令和12年度末			■		見直し ・改善	

京田辺市地域公共交通計画 令和8年（2026年）3月

発行：京田辺市地域公共交通活性化協議会
京田辺市建設部 計画交通課

〒610-0393 京都府京田辺市田辺 80

TEL：0774-63-1122（代表）

E-mail：keikaku@city.kyotanabe.lg.jp

京田辺市 地域公共交通計画

Master Plan for Regional Public Transportation

令和8年(2026年) 京田辺市

