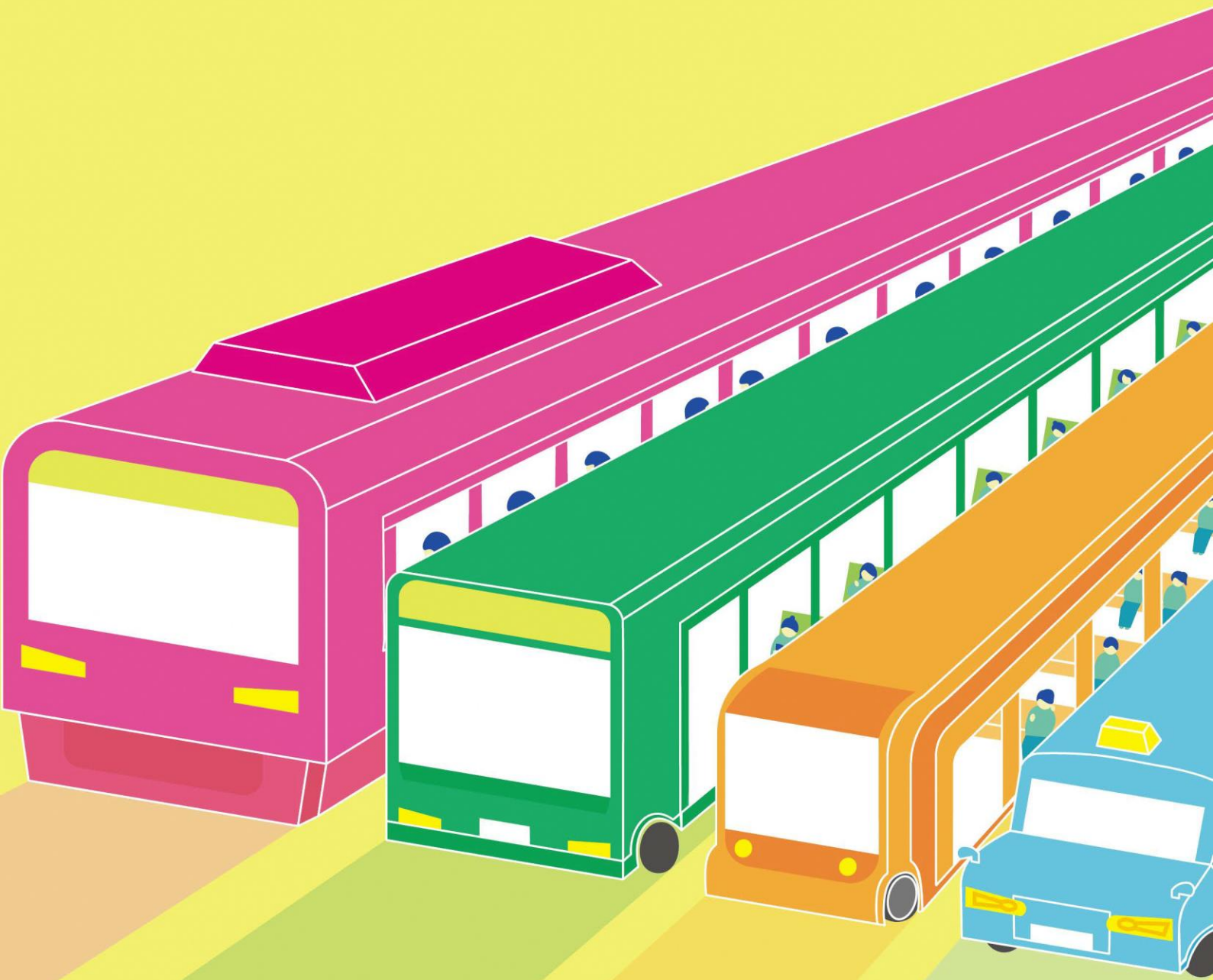


# けいはんな学研都市（京都府域） 地域公共交通計画



令和7年3月

京都府・京田辺市・木津川市・精華町

# 目次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の背景と目的 .....	1
1-2 計画区域 .....	2
1-3 計画期間 .....	2
1-4 計画の位置付け .....	2
<b>第2章 けいはんな学研都市（京都府域）の現況と問題点</b> .....	<b>3</b>
2-1 計画区域内の現況 .....	3
2-2 公共交通の現況 .....	17
2-3 けいはんな学研都市（京都府域）の現況からみた問題点 .....	23
<b>第3章 上位・関連計画の方向性</b> .....	<b>24</b>
3-1 本計画の位置付け .....	24
3-2 上位・関連計画における記載内容 .....	25
3-3 関西文化学術研究都市建設に関する諸計画及び上位計画との関連 .....	40
<b>第4章 地域の公共交通に対する現況とニーズ</b> .....	<b>41</b>
4-1 住民アンケート調査 .....	41
4-2 企業アンケート調査 .....	49
4-3 開発事業者ヒアリング調査 .....	56
4-4 交通事業者ヒアリング調査 .....	58
<b>第5章 地域公共交通の課題</b> .....	<b>60</b>
5-1 解決すべき主な課題1 広域的な公共交通アクセスの改善 .....	61
5-2 解決すべき主な課題2 クラスター間の交流促進 .....	64
5-3 解決すべき主な課題3 公共交通を地域で支える意識の向上 .....	65
<b>第6章 地域公共交通計画の基本方針</b> .....	<b>66</b>
6-1 計画の基本的な方針 .....	66
6-2 目指すべき地域公共交通の将来像 .....	66
6-3 地域公共交通の位置づけと役割 .....	67
<b>第7章 計画の達成状況を評価する指標</b> .....	<b>68</b>
7-1 アウトカム指標 .....	68
7-2 アウトプット指標 .....	69
<b>第8章 計画達成に向けた具体的施策</b> .....	<b>70</b>
8-1 広域的な公共交通アクセスの改善 .....	72
8-2 クラスター間の交流促進 .....	82
8-3 公共交通を地域で支える意識の向上 .....	84
<b>第9章 評価実施のための体制</b> .....	<b>91</b>
<b>資料編</b> .....	<b>92</b>
1 将来人口流動の推計について .....	92
2 アウトカム指標設定の考え方 .....	95
3 計画策定経過の概要 .....	98
4 けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会 委員名簿 .....	99

# 第1章 はじめに

## 1-1 計画策定の背景と目的

けいはんな学研都市は、1987（昭和 62）年の関西文化学術研究都市建設促進法の公布・施行を経て、国家プロジェクトとして本格的に都市建設がスタートしました。建設開始から 38 年が経過し、京都府域においては文化学術研究地区（クラスター）の約 7 割が整備されています。

この間、道路交通によるアクセスは、京奈和自動車道（城陽 JCT・IC～木津 IC）、新名神高速道路（城陽 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC）や山手幹線の整備等により、目覚ましい発達を遂げつつあります。現在も、新名神高速道路（大津 JCT～城陽 JCT・IC、八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC）の整備が進められ、開通した暁には、学研都市はまさに国土軸と直結することになります。また、京都、大阪から学研都市中心部へのアクセスも、国道 24 号城陽井手木津川バイパスの整備や、地域高規格道路としての国道 163 号の整備（清滝生駒道路・精華拡幅）が進められ、画期的な改善が図られようとしています。

また、けいはんな学研都市の核となるクラスター開発についても、先行したクラスターでは相当程度の施設集積が図られつつあり、残る未整備クラスターについても、この先 10 年で、面整備全体の概成を見通せる地点に立とうとしており、いわば、本区域の学研都市建設の総仕上げのステージに入ろうとしています。

一方で、公共交通については、けいはんな学研都市建設当時とあまり変化が無い状況にあります。

例えば、鉄道に関して、JR 片町線は松井山手駅以東が単線区間、JR 奈良線は城陽駅以南のほとんどが単線区間であり、けいはんな学研都市の区域では、列車の運行本数が減少します。京阪奈新線も学研奈良登美ヶ丘駅以東が未整備であり、奈良県域で止まったままの状況です。

また、バス交通に関して、各市町単位で地域公共交通計画などの策定に取り組み、交通不便地域でのコミュニティバスの運行なども実施されているものの、市町間での広域調整が図られず、クラスター間や市町行政界を跨ぐ公共交通は発達していないといった課題があります。

さらに、より広域的なアクセス経路を見ると、木津川を挟んで綴喜地方を東西に結ぶ鉄道路線構想は動きがないほか、海外からの唯一の直通アクセスであった関西国際空港リムジンバス路線は休止されたままの状況にあります。リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備による、新たな鉄道ネットワークの構築の機運も高まる中、今後、一層の研究開発と産業の集積が図られようとしているにも関わらず、学研都市区域を中核とする京都南部における広域的な自立圏形成に必要な公共交通サービスは全体として衰退傾向にある状況です。

本計画策定にあたっては、「2024 年問題」で逆風が吹き荒れる中であっても、何とか交通事業者ほか関係機関で協力して作り上げたものです。けいはんな学研都市（京都府域）にとっての望ましい地域公共交通の将来像についての共通認識を打ち立て、中長期的な公共交通の将来像を示し、公共交通整備の方向性と当面の取り組み施策を掲げ、ひいてはけいはんな学研都市全体の次期ステージ・プランにおける公共交通基盤整備の方針策定にあたっての先駆的役割を果たすことを目指します。

## 1-2 計画区域

本計画の対象となる区域は、けいはんな学研都市の京都府域（京田辺市・木津川市の学研都市区域、精華町の全域：以下、「本区域」）とします。

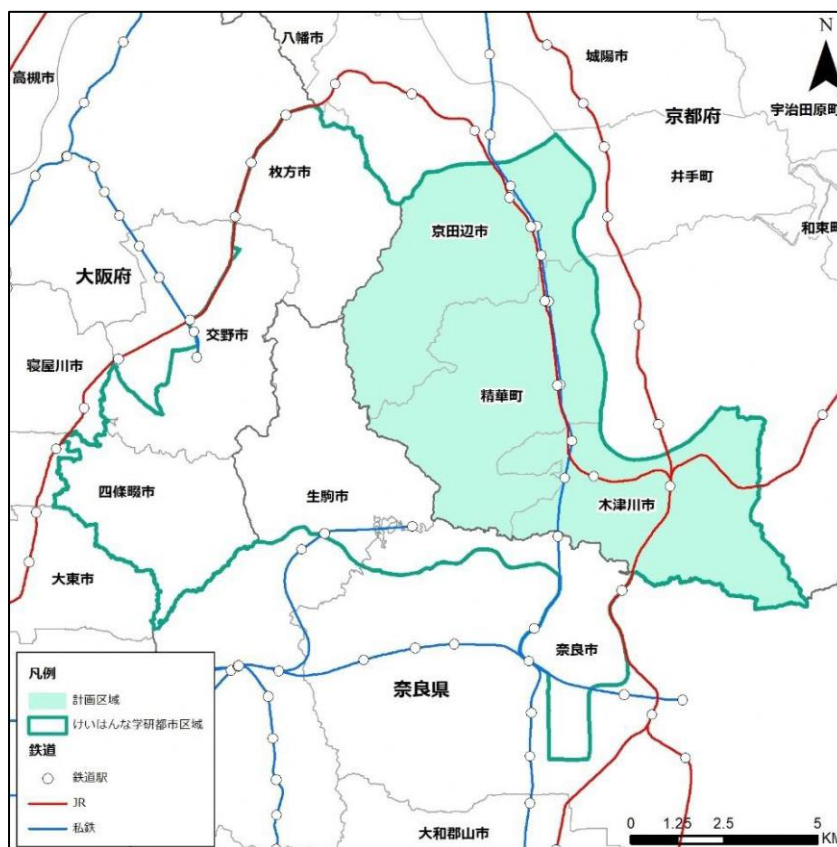


図 1-1 計画区域

## 1-3 計画期間

おおよそ 30 年後の将来を見据えつつ、2025（令和 7）年度から 2034（令和 16）年度までの 10 年間の計画とします。

## 1-4 計画の位置付け

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 条に定める地域公共交通計画として定めます。

本計画は、学研都市への鉄道アクセス（JR 片町線（学研都市線）、JR 奈良線、京阪奈新線）の整備検討、及びクラスター間や市町の行政界を越える公共交通の整備検討を推進するため、けいはんな学研都市（京都府域）の地域公共交通施策のマスタープランとして定めるものです。

なお、けいはんな学研都市（京都府域）のまちづくり等の方向性を示す上位計画や関連計画については、第 3 章にて整理しています。

## 第2章 けいはんな学研都市（京都府域）の現況と問題点

### 2-1 計画区域内の現況

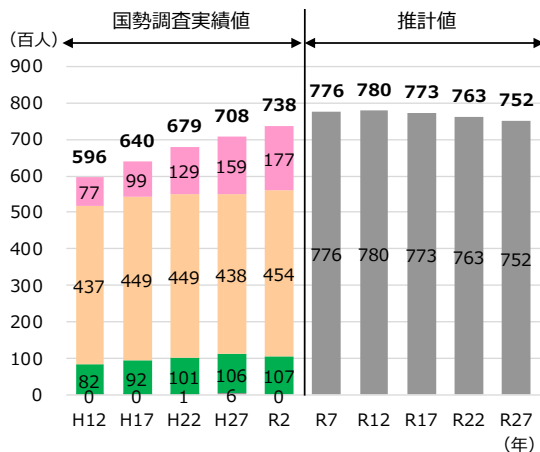
#### (1) 人口動向

##### 1) 人口推移

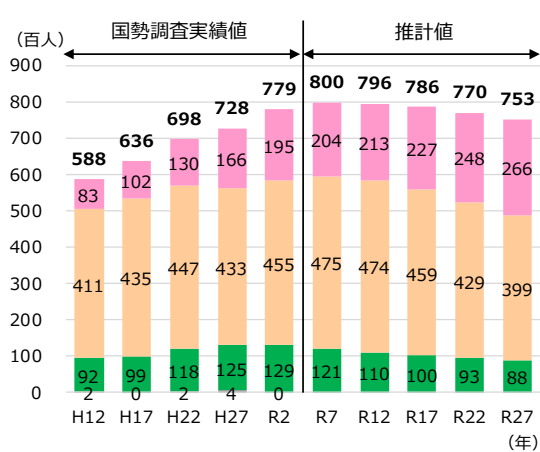
京田辺市、木津川市は今後も人口増加が続き、ピーク年は、京田辺市で 2030（令和 12）年、木津川市で 2025（令和 7）年になると推計されています。また、精華町は 2015（平成 27）年から 2020（令和 2）年にかけて人口が横ばいとなっていますが、クラスター開発等により、今後は 2030（令和 12）年まで人口が増加する見込みです。

また、京田辺市・木津川市・精華町いずれも、65 歳以上の老年人口が増加傾向となっています。

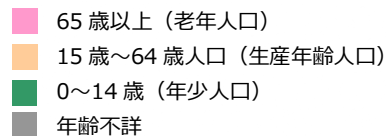
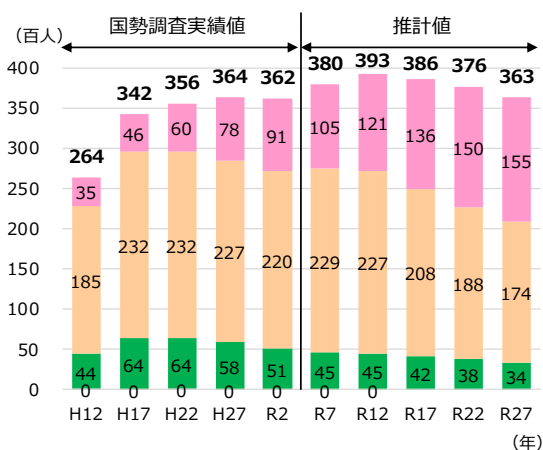
#### □京田辺市



#### □木津川市



#### □精華町



出典：国勢調査（～R2）、各市町総合計画・人口ビジョン（R7～）

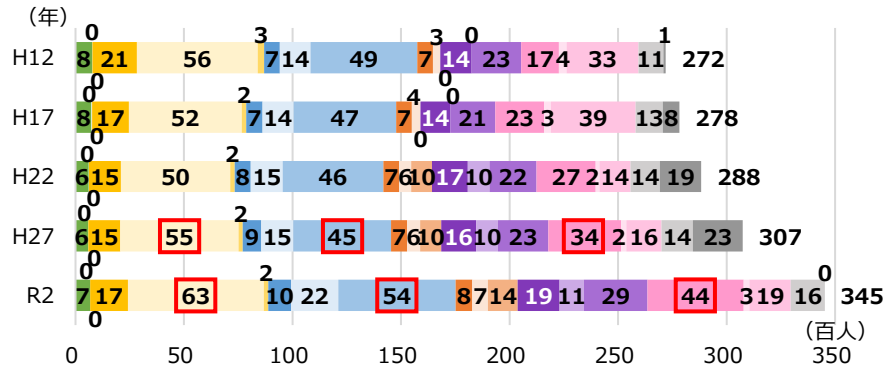
図 2-1 人口推移

## 2) 産業別就業人口

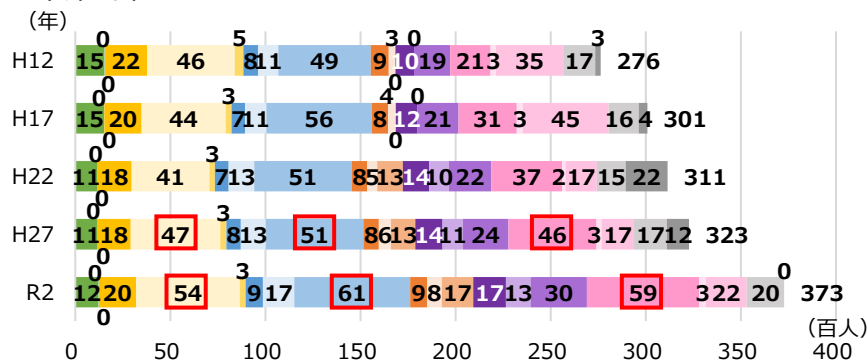
2015（平成27）年から2020（令和2）年にかけて、3市町いずれも、「製造業」「卸売業、小売業」「医療、福祉」をはじめとした複数の業種で従業者の増加がみられます。

就業人口は3市町全てで増加傾向にあり、特に京田辺市、木津川市は2020（令和2）年にかけて伸びが最大となっています。

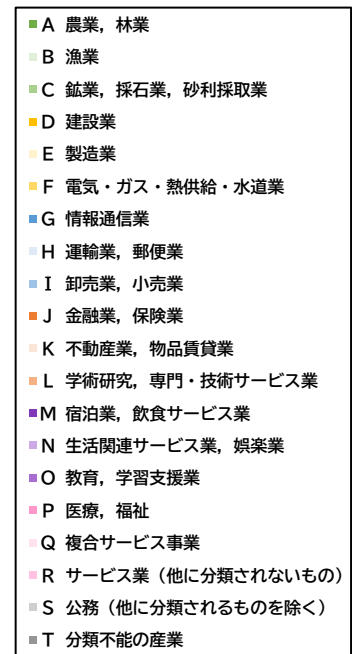
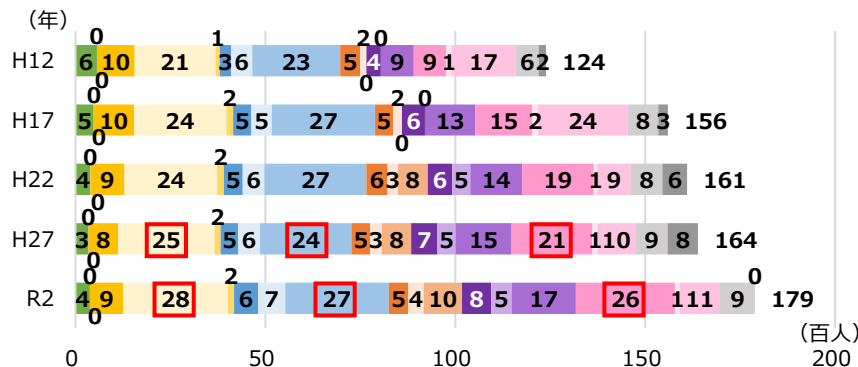
### □京田辺市



### □木津川市



### □精華町



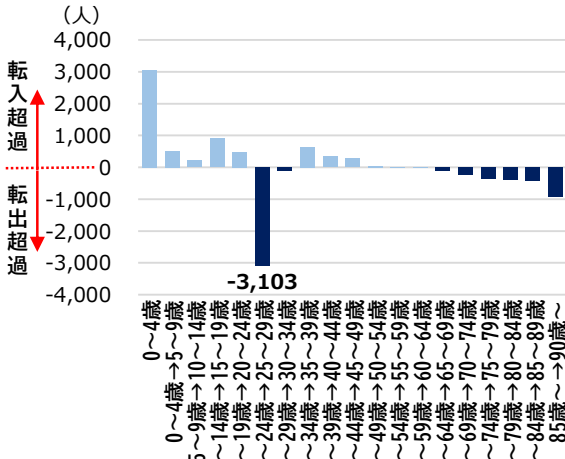
出典：国勢調査

図 2-2 産業別就業人口の推移

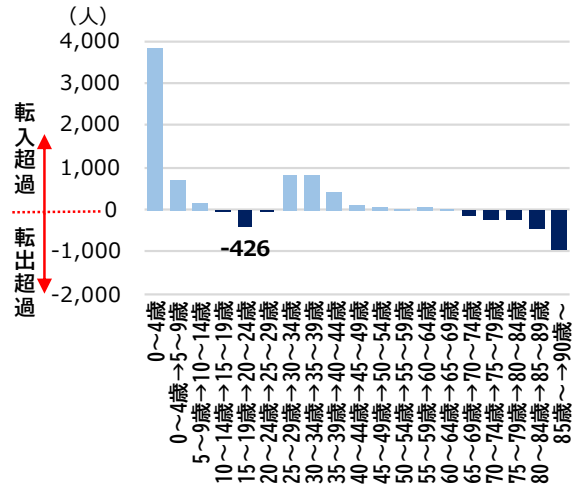
### 3) 年齢別の人口移動状況

3市町とも20歳代における転出超過数が大きく、特に京田辺市の転出超過数が突出しています。精華町では、50歳代が転出超過となるなど、生産年齢での転出超過がみられます。

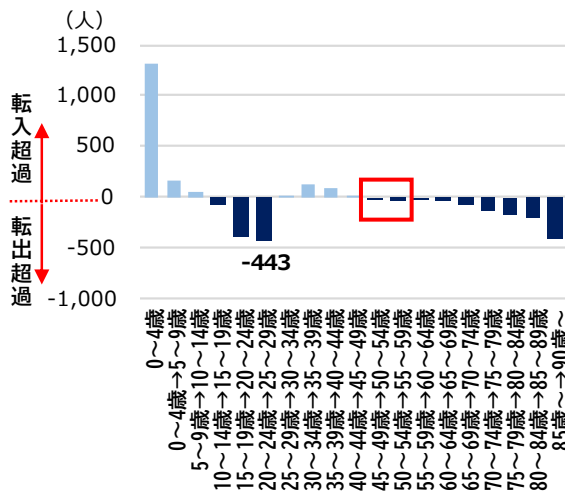
□京田辺市



□木津川市



□精華町

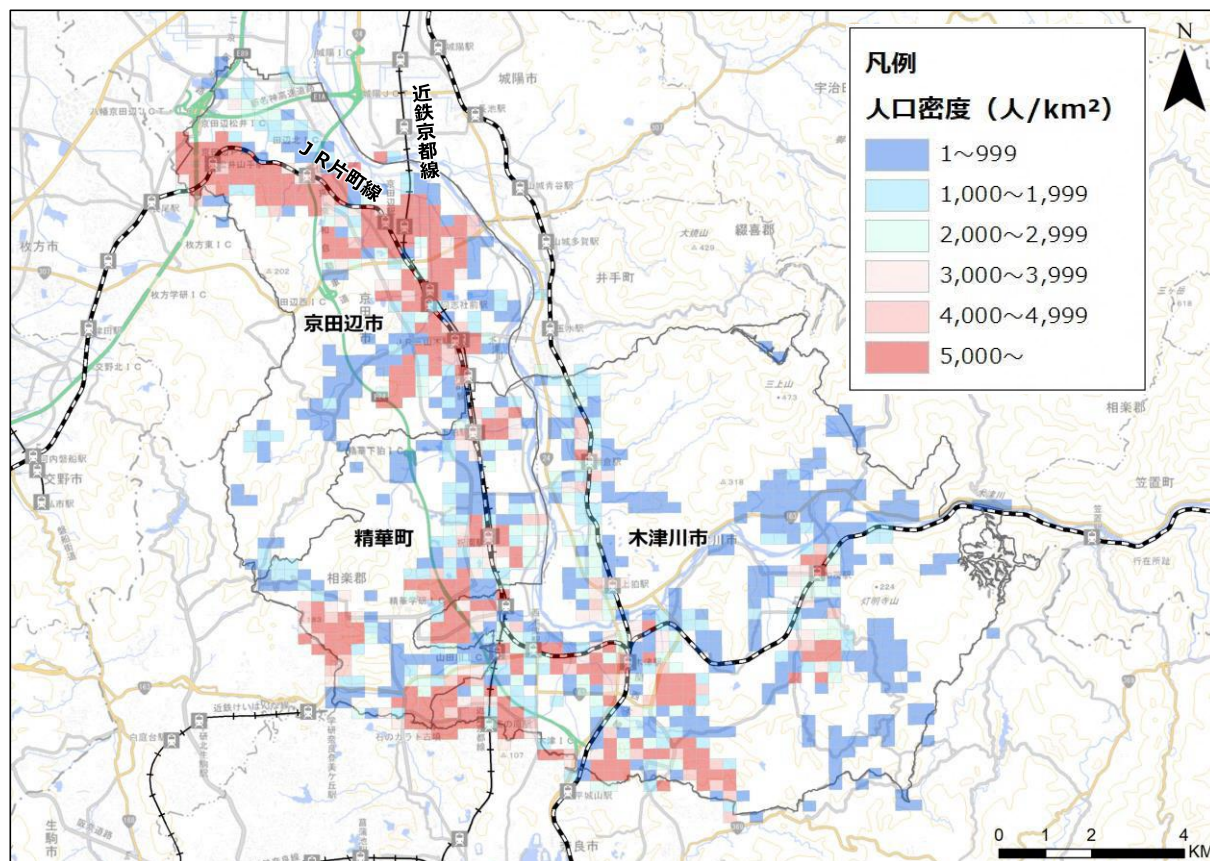


出典：国勢調査（平成27年→令和2年）

図 2-3 人口移動状況

#### 4) 人口密度

JR 片町線、近鉄京都線の駅周辺に人口集中がみられます。木津川市東部(加茂地域)をはじめ、人口密度が小さい(1,000 人未満/km<sup>2</sup>未満)地域が広範囲に分布しています。



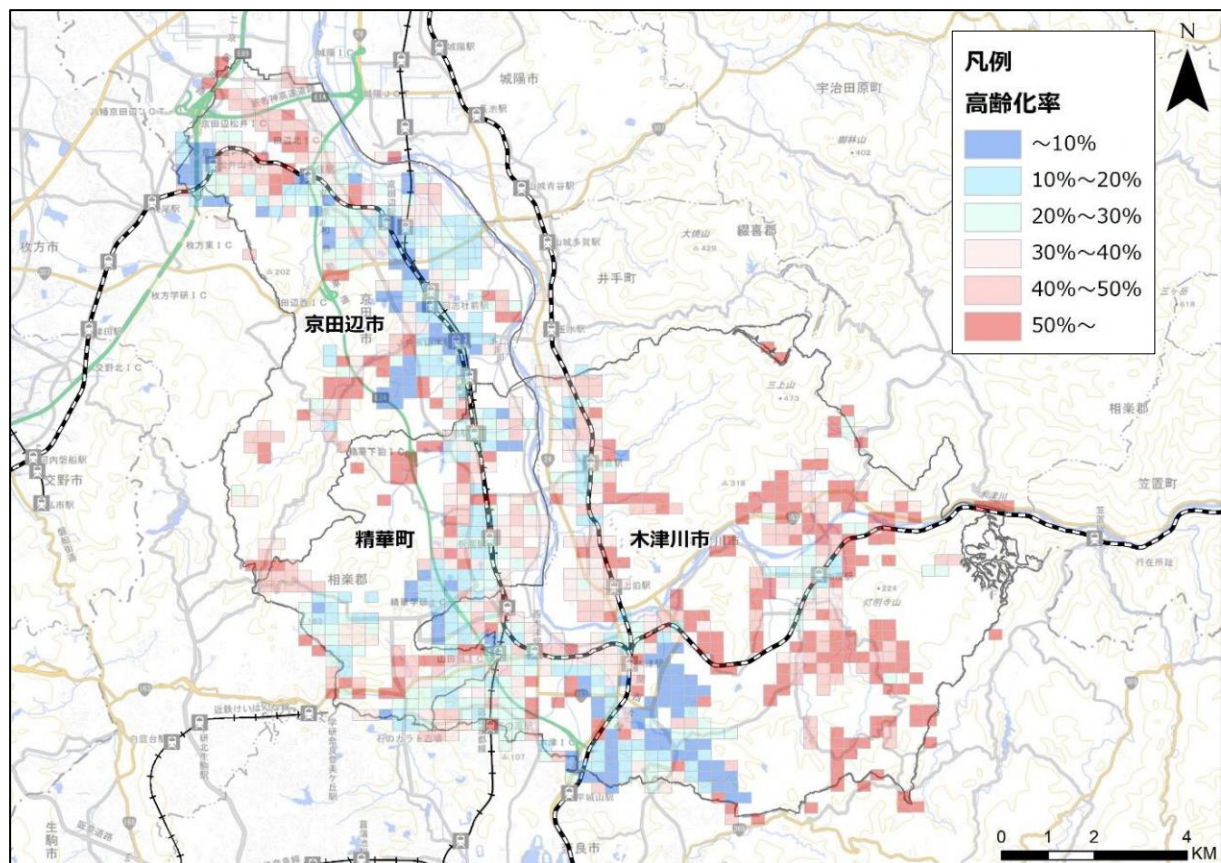
出典：国勢調査（令和2年）、地理院地図

図 2-4 人口密度



## 5) 高齢化率

65歳以上人口比率10%~40%の地域が広く分布しています。木津川市東部(加茂地域)には65歳以上人口比率50%以上の地域が多くみられます。



出典：国勢調査（令和2年）、地理院地図

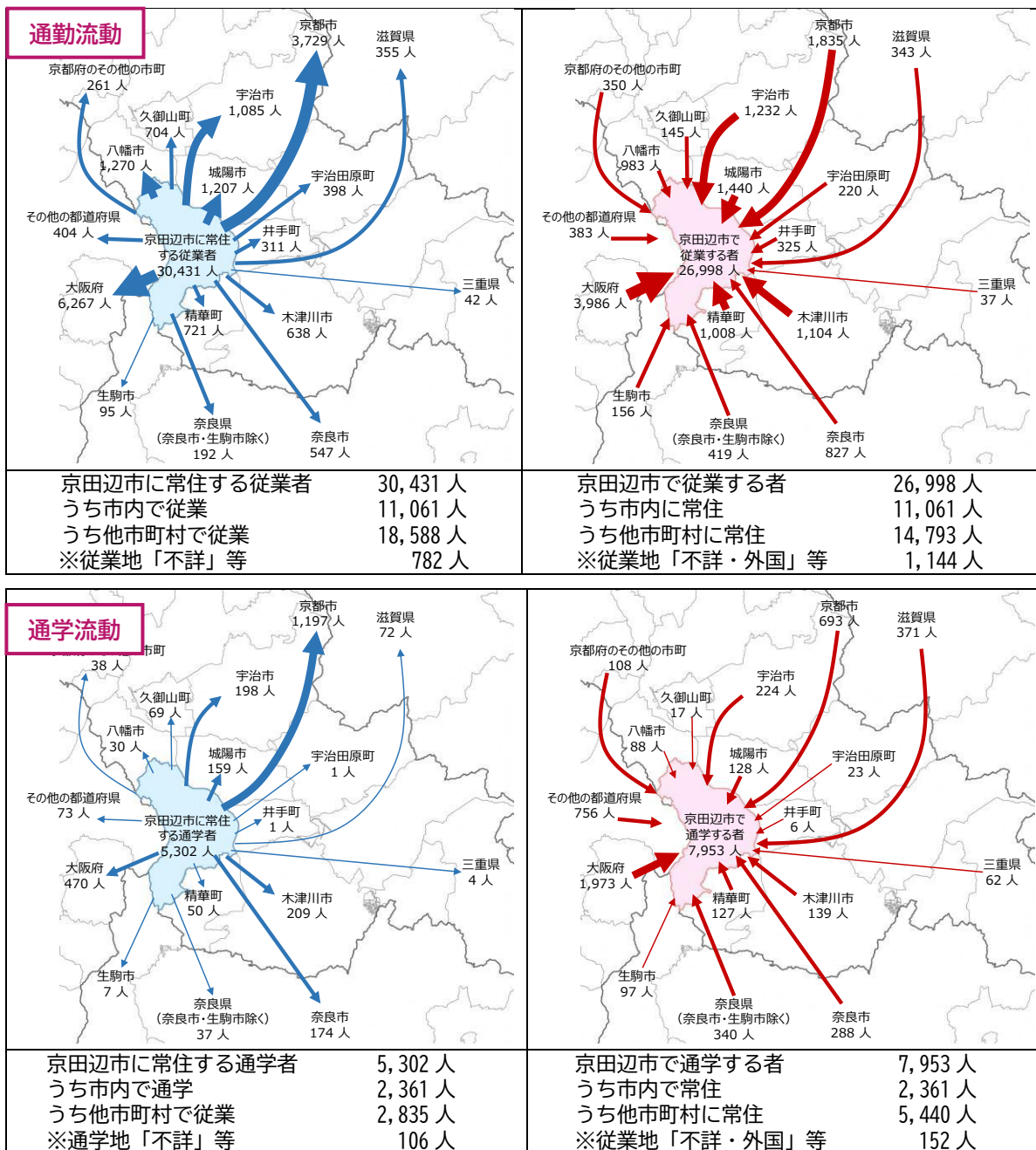
図 2-5 高齢化率

## (2) 通勤・通学による人口流動

### 1) 京田辺市の通勤・通学

京田辺市民のうち市内に通勤する人は11,061人、市外へ通勤する人は18,588人おり、通勤先は大阪府や京都市が多くなっています。市外からの通勤者は14,793人で、常住地は大阪府、京都市、城陽市が多くなっています。

京田辺市民で市内に通学する人は2,361人、市外へ通学する人は2,835人おり、市外への通学先は京都市が最多です。市外からの通学者は5,440人で、大阪府からの通学が多くなっています。



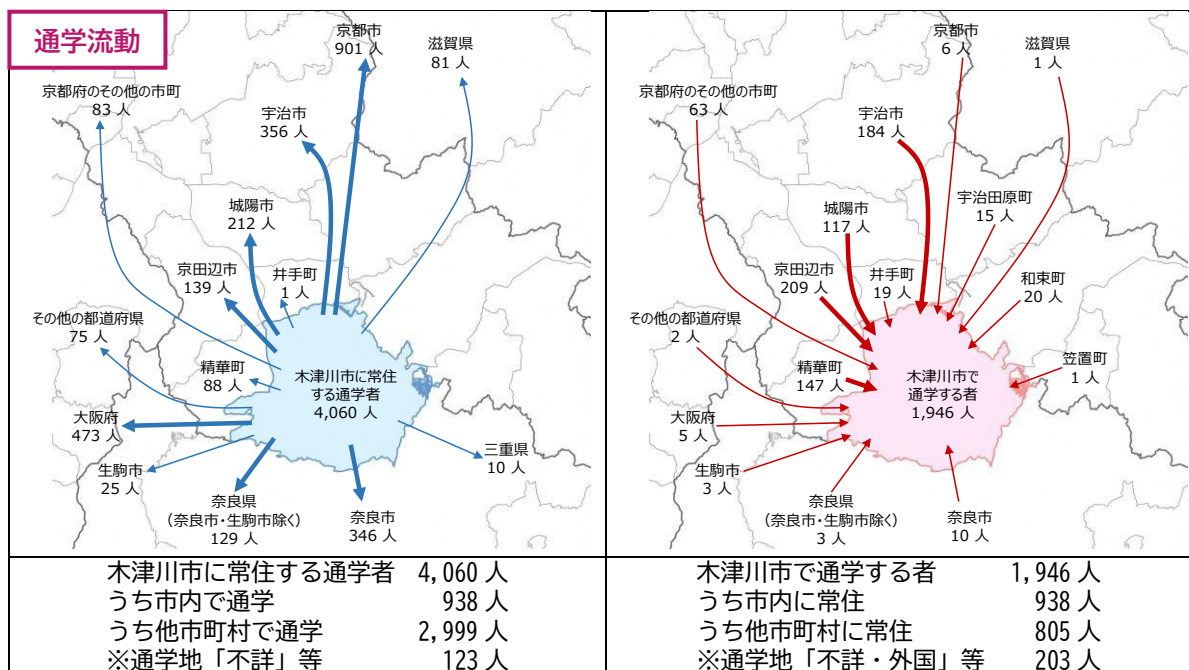
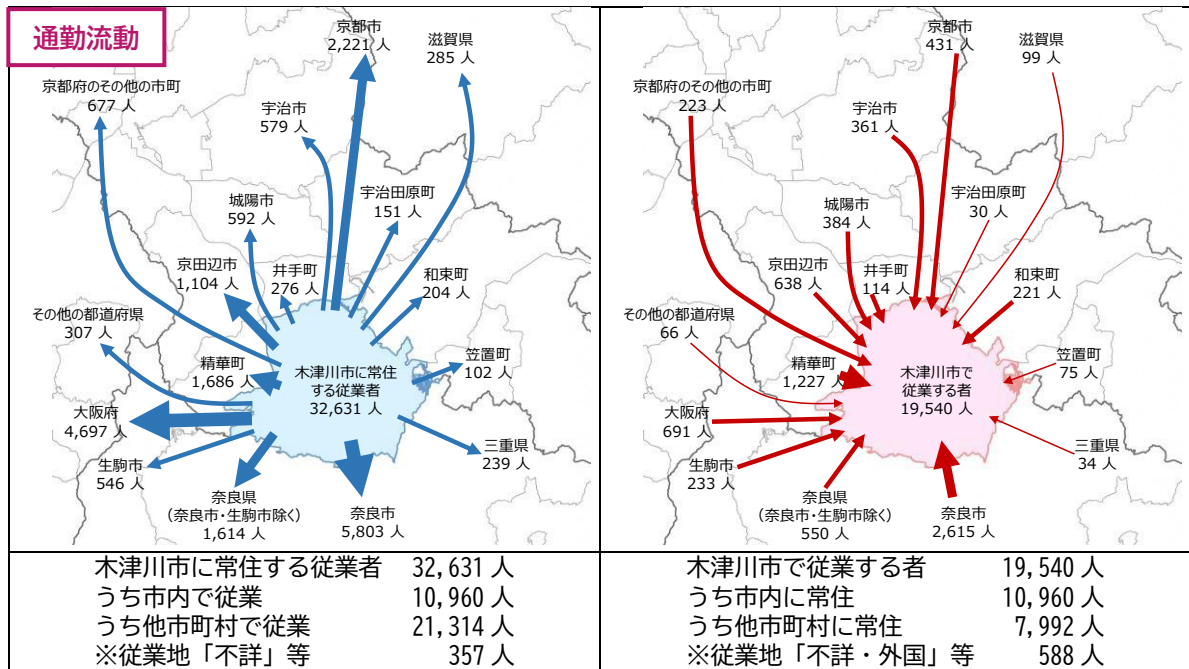
出典：国勢調査（令和2年）

図 2-6 京田辺市の通勤・通学流動

## 2) 木津川市の通勤・通学

木津川市民のうち、市内に通勤する人は10,960人、市外へ通勤する人は21,314人おり、市外の通勤先は奈良市が最多となっています。市外からの通勤者は7,992人で、常住地は奈良市、精華町、京田辺市が多くなっています。

木津川市民で市内に通学する人は938人、市外へ通学する人は2,999人で、市外への通学先は京都市が最多です。市外からの通学者は805人で、京田辺市、宇治市、精華町からが多くなっています。



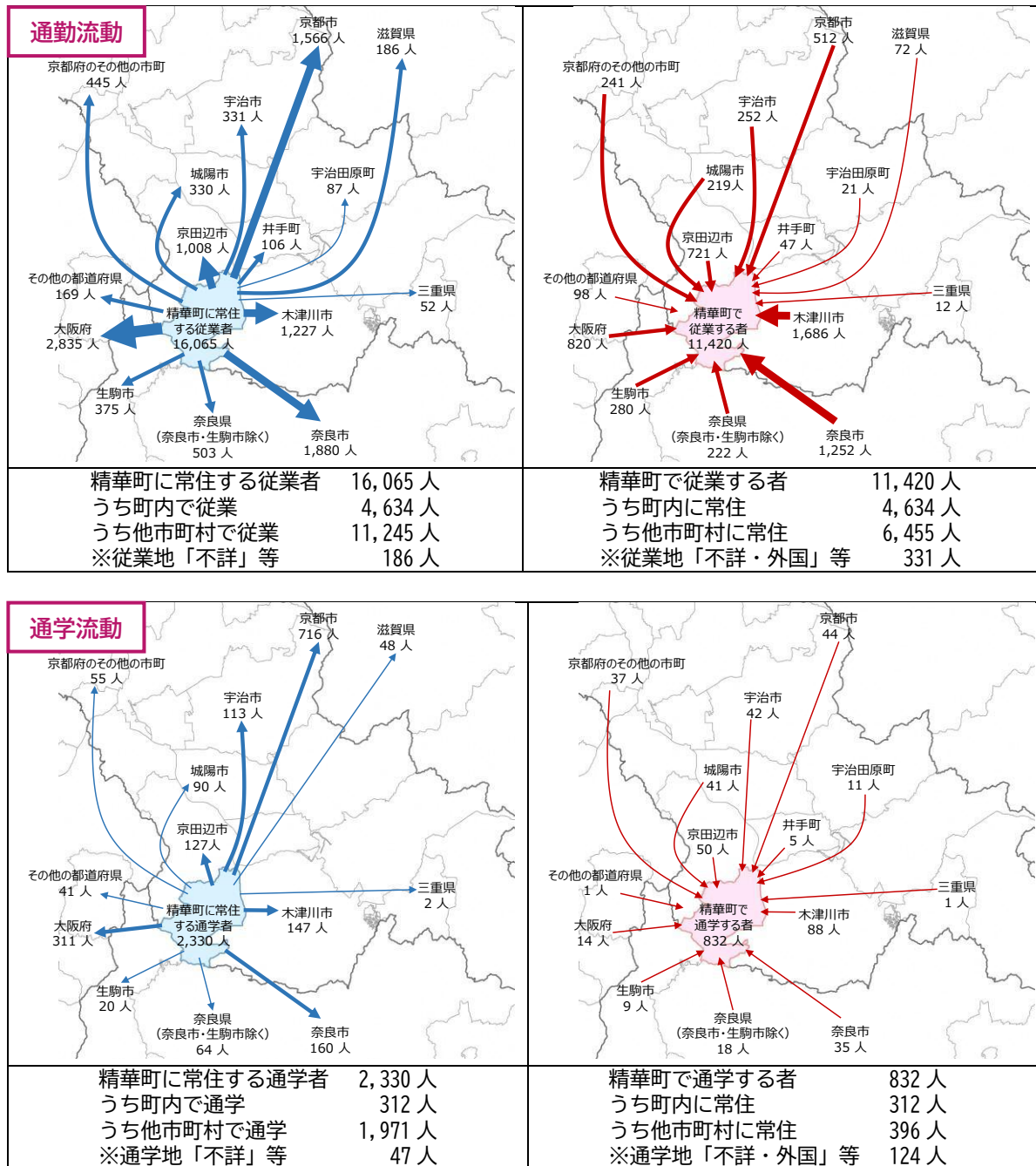
出典：国勢調査（令和2年）

図 2-7 木津川市の通勤・通学流動

### 3) 精華町の通勤・通学

精華町民のうち町内に通勤する人は4,634人、町外へ通勤する人は11,245人おり、通勤先は大阪府が多くなっています。町外からの通勤者は6,455人で、常住地は木津川市、奈良市、大阪府が多くなっています。

精華町民で町内に通学する人は312人、町外へ通学する人は1,971人となっており、町外への通学先は京都市が最多です。町外からの通学者は396人で、木津川市、京田辺市が多くなっています。



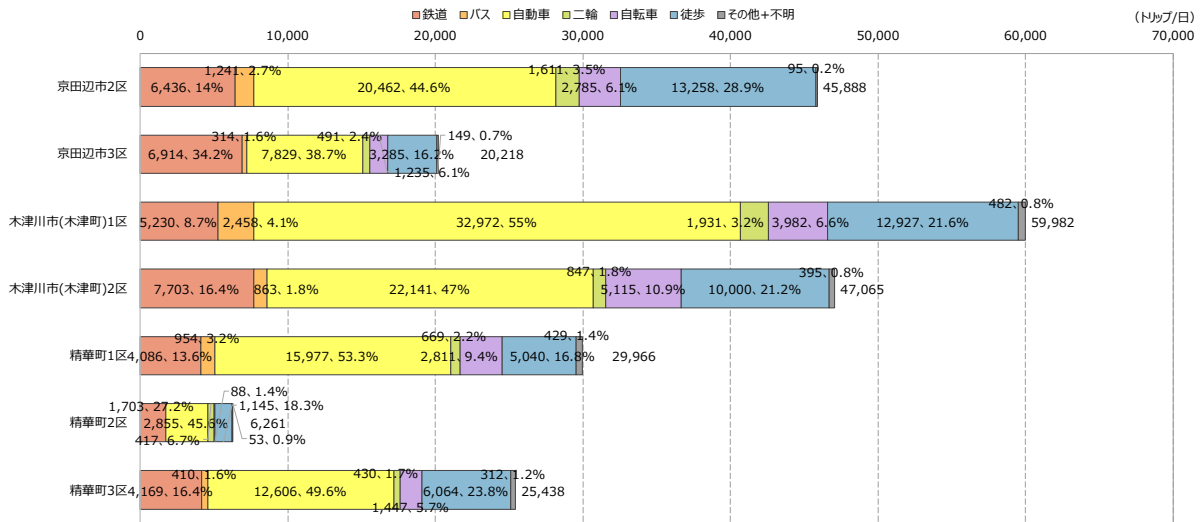
出典：国勢調査（令和2年）

図 2-8 精華町の通勤・通学流動

### (3) 移動手段別の人口流動

第6回(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査の調査結果による人口流動の状況を見ると、木津川市(木津町)1区・2区、京田辺市2区のトリップ数が多くなっています。

また、代表交通手段としては、京田辺市3区、精華町2区では鉄道の分担率が高くなっています。一方で木津川市(木津町)1区、精華町1区は自動車の割合が5割以上と高くなっています。



出典：第6回(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

図 2-9 地区別代表交通手段別トリップ数(平日)

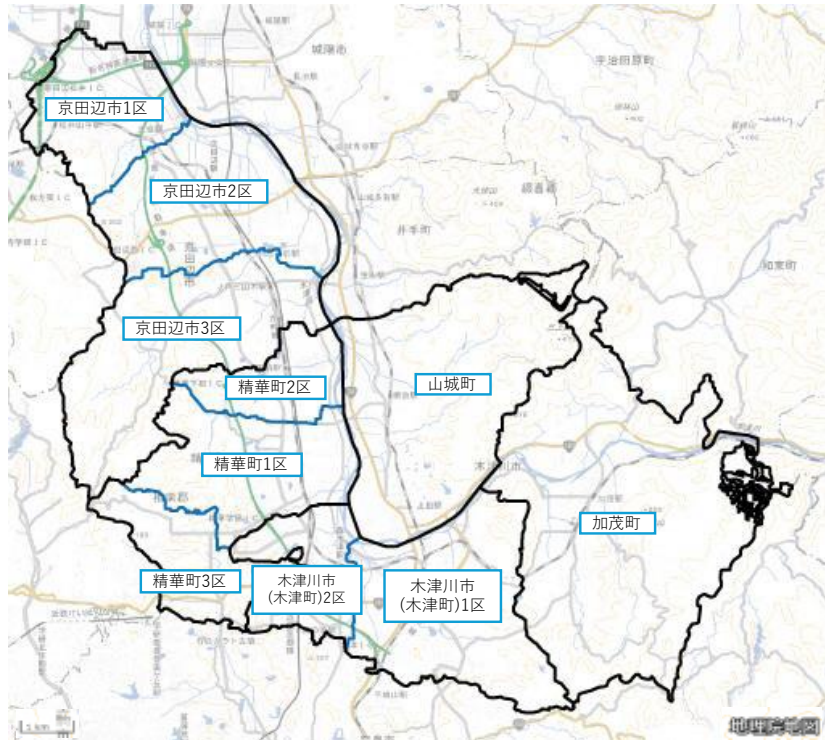
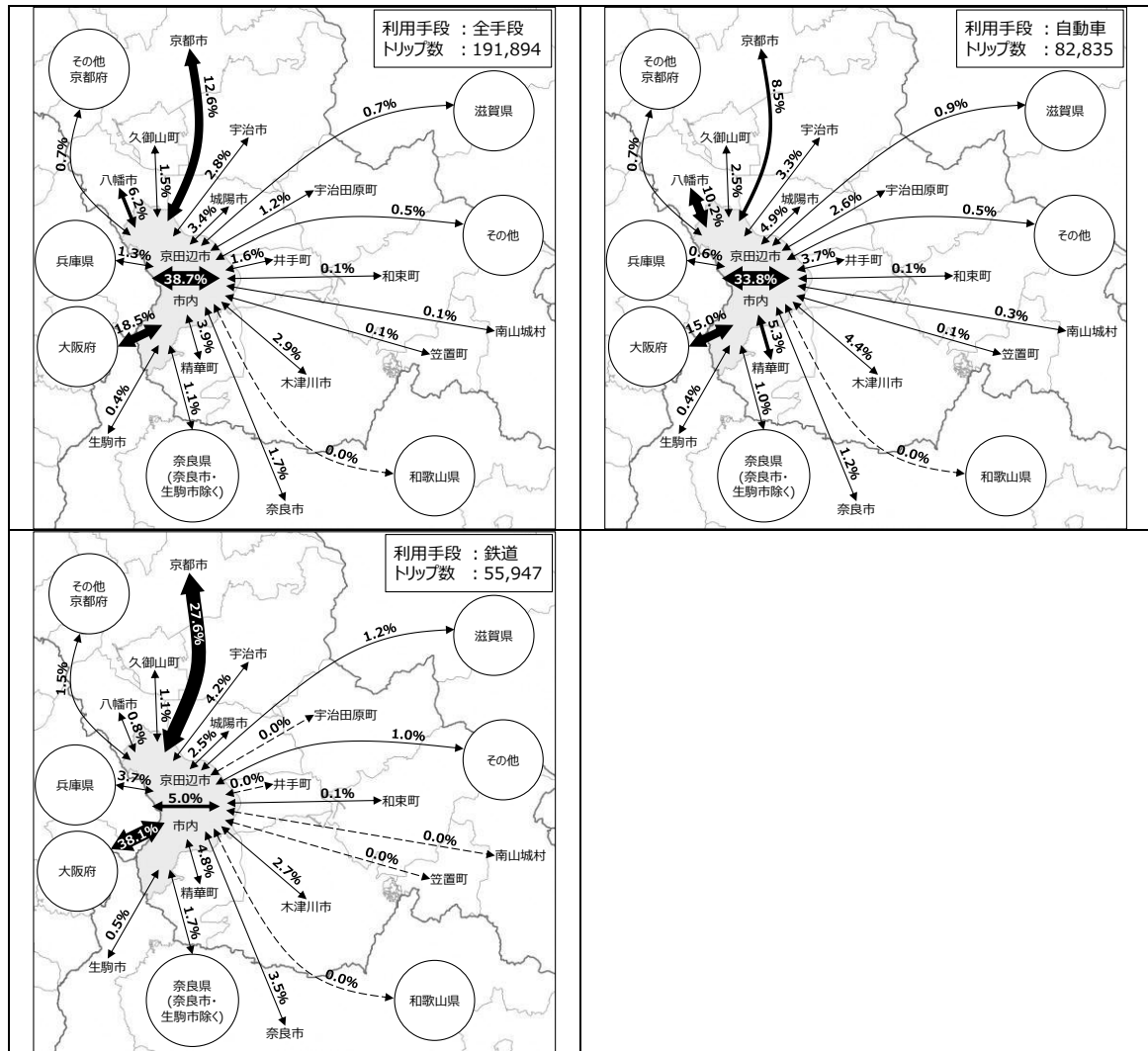


図 2-10 地区位置図

## 1) 京田辺市

京田辺市の流動を見ると、市内の流動が最も多く、次いで京都市との流動が多くなっています。移動手段別にみると、自動車での流動は、市内が最も多く、次いで大阪府、八幡市との流動が多くなっています。

鉄道での流動を見ると、大阪府が最も多く、次いで京都市となっています。



出典：第6回（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査

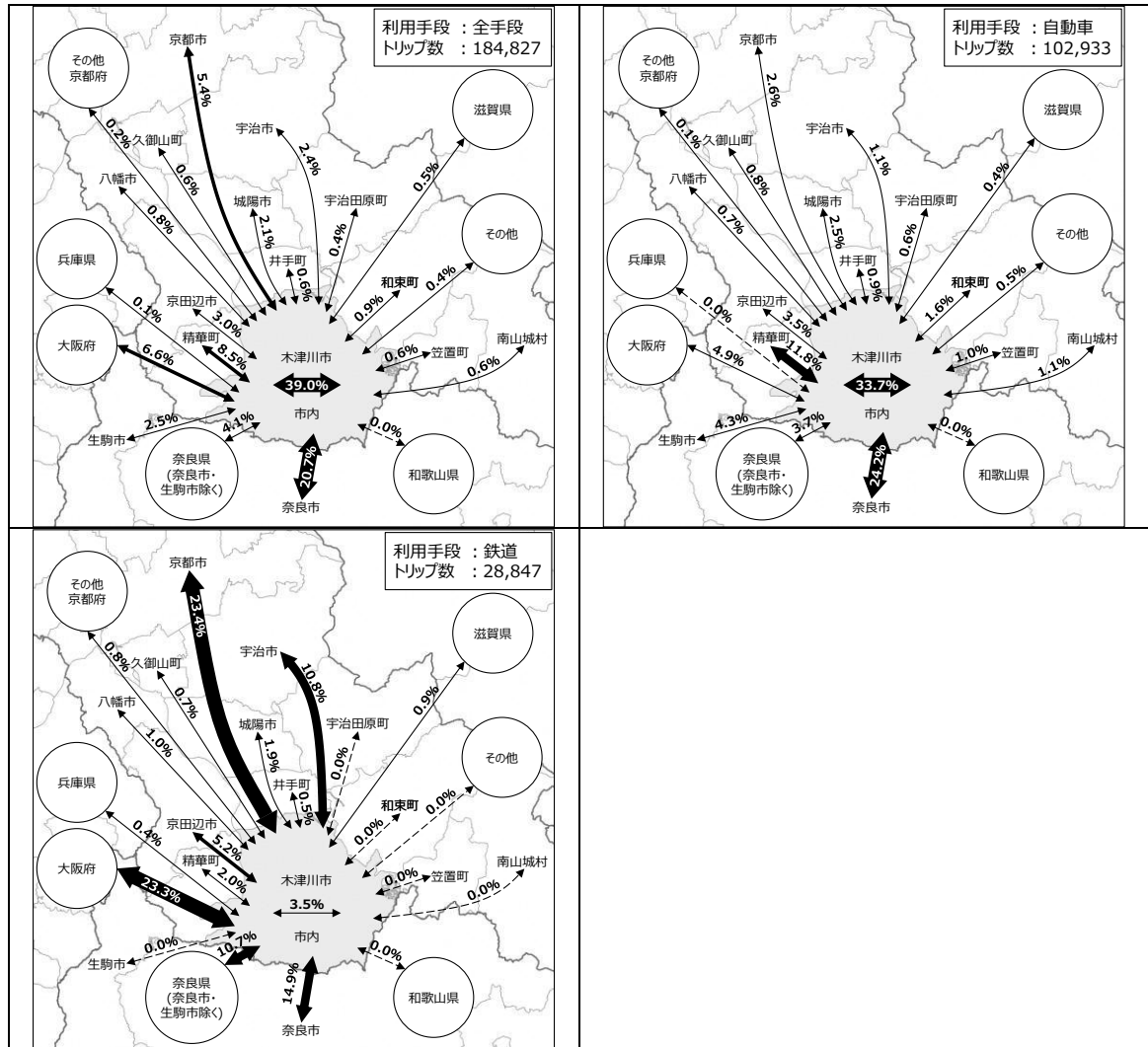
図 2-11 京田辺市の人口流動（平日現況）

## 2) 木津川市

木津川市の流動を見ると、市内の流動が最も多く、次いで奈良市、精華町との流動が多くなっています。

移動手段別にみると、自動車での流動は、全手段と同様に市内が最も多く、次いで奈良市、精華町との流動が多くなっています。

鉄道での流動を見ると、大阪府と京都市が最も多く、次いで奈良市となっています。



出典：第6回（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査

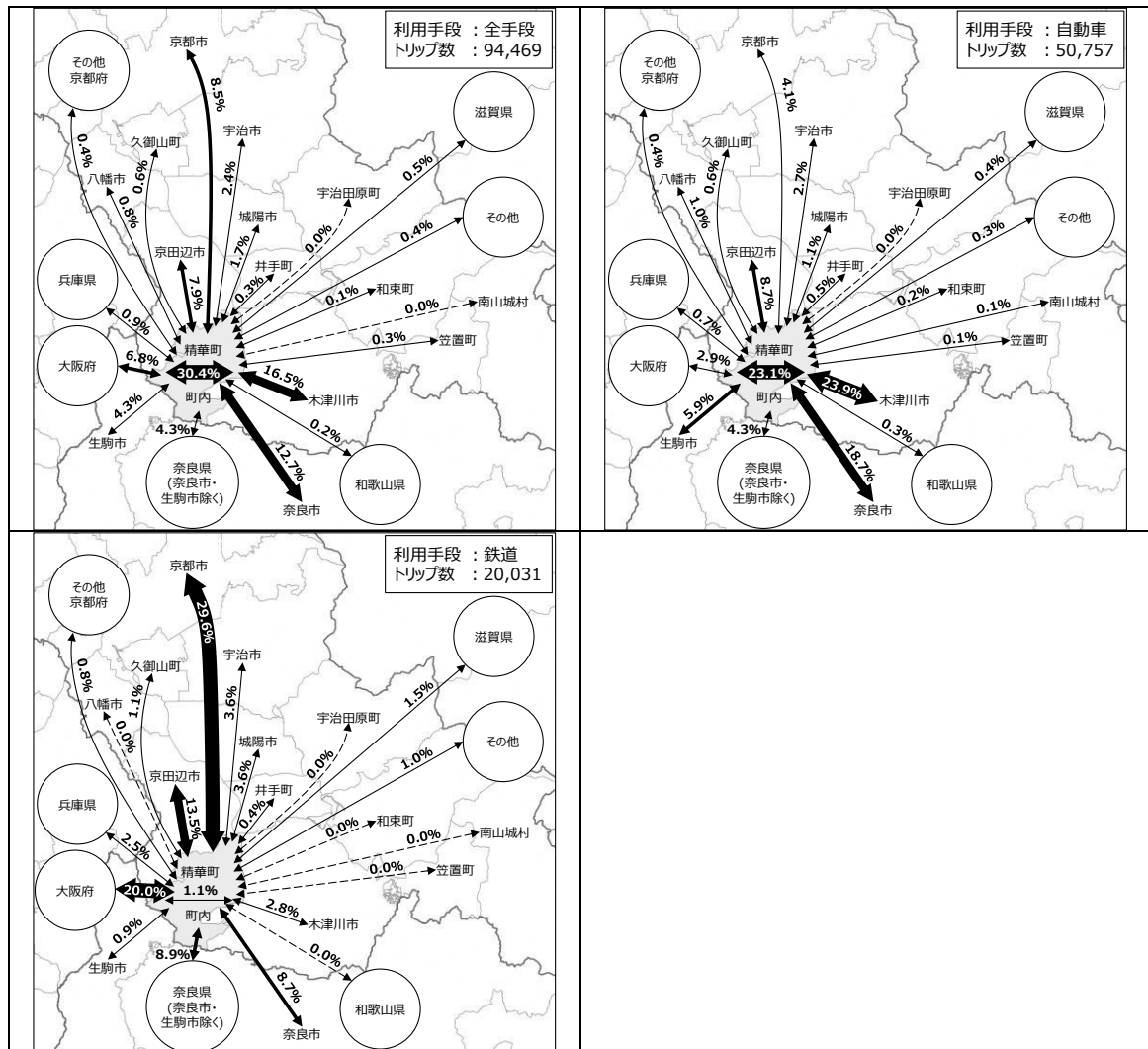
図 2-12 木津川市の人口流動（平日現況）

### 3) 精華町

精華町の流動を見ると、町内の流動が最も多く、次いで木津川市、奈良市との流動が多くなっています。

移動手段別にみると、自動車での流動は、町内及び木津川市への流動が最も多く、次いで奈良市との流動が多くなっています。

鉄道での流動を見ると、京都市が最も多く、次いで大阪府、京田辺市となっています。



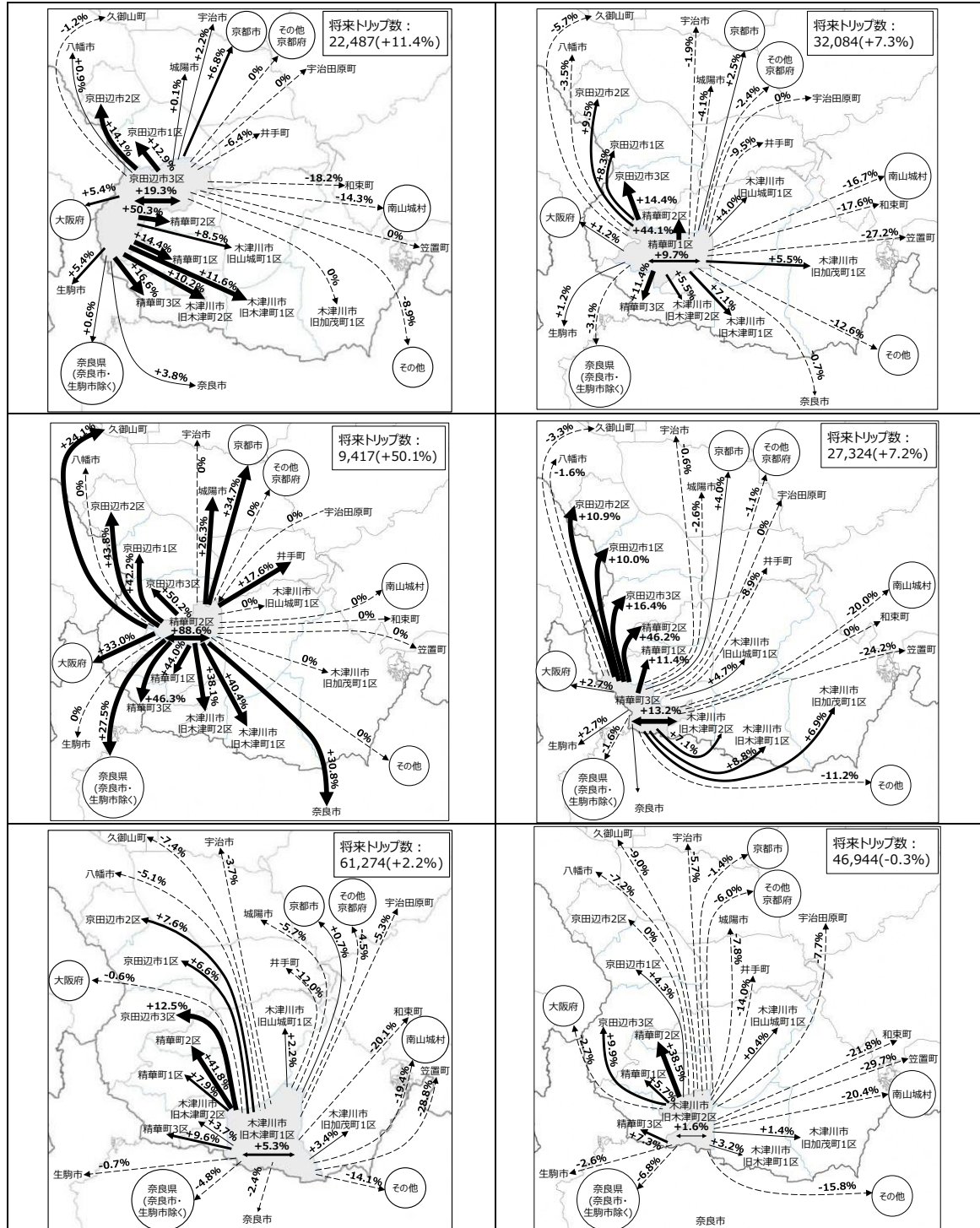
出典：第6回（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-13 精華町の人口流動（平日現況）



#### 4) 将来人口流動の推計について

2021(令和 3)年の人口流動をベースとして、将来の人口の伸びやクラスターの開発(後述)を考慮し将来人口流動を推計すると、本計画期間の満了を迎える 2035(令和 17)年には、市町域を跨ぐ移動が増加することが見込まれます。



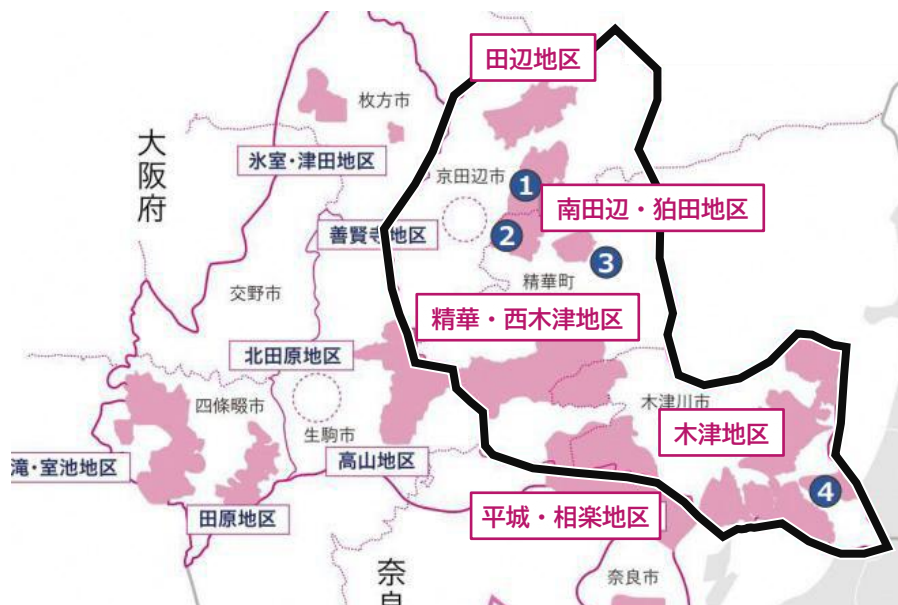
※将来トリップ数は、当該ゾーンを起点とするトリップ数であり、カッコ内は現況からの伸び率を示す。

出典:第6回(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査、  
日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)(国立社会保障・人口問題研究所)、  
第4次京田辺市総合計画、第2次木津川市総合計画後期基本計画、精華町第6次総合計画を基に推計

図 2-14 将来の人口流動推計(平日)

#### (4) クラスタ開発動向

3市町には開発事業中地区や未着手地区が存在しており、京都府域の各地区では近年、以下の通り開発が進行もしくは予定されています。



下図：けいはんな学研都市・総合パンフレット（日本語 2024 版）

図 2-15 開発地区

地区	開発概要
① 南田辺・狛田地区 (京田辺市)	【開発予定事業者】 株式会社フジタ 【開発面積】 約 48ha(第 1 期) 【完成年度】 2027(令和 9)年度から順次 【土地利用計画】 準工業、工業を想定 【コンセプト等】 フードテックヒル
② 南田辺・狛田地区 (精華町)	【開発事業者】 近鉄不動産株式会社 【開発面積】 約 42ha(第 1 期)、約 85ha(全体) 【完成年度】 2030(令和 12)年度 【コンセプト等】 研究施設や研究開発型産業施設が立地する産業系の用地造成を予定
③ 南田辺・狛田地区 (精華町)	【開発予定事業者】 京阪電鉄不動産株式会社 【開発面積】 約 50ha 【完成年度】 2024(令和 6)年度 【土地利用計画】 企業施設、住宅、沿道施設サービス用地 【コンセプト等】 働く場と生活の場が、程よい距離感で融合する快適な都市空間
④ 木津地区 (木津川市)	【開発予定事業者】 株式会社日本エスコン ほか 【開発面積】 約 50ha 【完成年度】 2030(令和 12)年度 【土地利用計画】 詳細未定(住宅地なしの予定) 【コンセプト等】 研究開発型のものづくり系企業

## 2-2 公共交通の現況

---

### (1) これまでの本区域における公共交通の位置づけ

けいはんな学研都市建設の当初段階では、学研都市における公共交通整備を体系的に捉えて構想しようとする取り組みもありました。

ファースト・ステージ<sup>1</sup>の段階(1987(昭和 62)年～)では、学研都市へのアクセスは主に鉄道による、クラスター間接続は新交通システム等による、クラスターと周辺地区主要駅とを結ぶのはバス交通等による、などの形で、学研都市建設における公共交通整備の基本的な整理がいったん図られており、それらの考え方は、現在の関西文化学術研究都市(京都府域)の建設に関する計画にもその片鱗を見ることができます。

さらに、サード・ステージ(2006(平成 18)年～)の段階では、「公共交通サービスの充実強化」を掲げ、今日に通ずる基本的な考え方の整理がなされているだけでなく、学研都市の一体性を高めるため、「学研都市の建設と運営に関する総合的な計画の推進」まで言及されています。

しかしながら、その後、19 年が経過する中で、学研都市建設における公共交通整備の重要性認識や、学研都市区域を一体的に捉える見方はむしろ後退してきたと言わざるを得ず、学研都市における「公共交通サービスの充実強化」は学研都市建設の大きな課題となっています。

---

<sup>1</sup> 1987(昭和 62)年に関西文化学術研究都市建設促進法が交付・施行され、それ以降、国家プロジェクトとして、ファースト・ステージ、セカンド・ステージ、サード・ステージの 3 つの段階を経過しました。けいはんな学研都市は、現在、4 つ目のステージである「新たな都市創造」の段階の後半を迎え、2026(令和 8)年からは 5 つ目のステージに入ろうとしています。

## (2) 現在の公共交通の運行状況

### 1) 鉄道交通

鉄道交通は、3市町を通り木津川市と大阪市を結ぶJR片町線（学研都市線）、木津川市と京都市を結ぶJR奈良線、3市町を通り京都市と奈良市を結ぶ近鉄京都線が運行しています。

JR片町線とJR奈良線は、けいはんな学研都市（京都府域）区域では単線区間となっています。

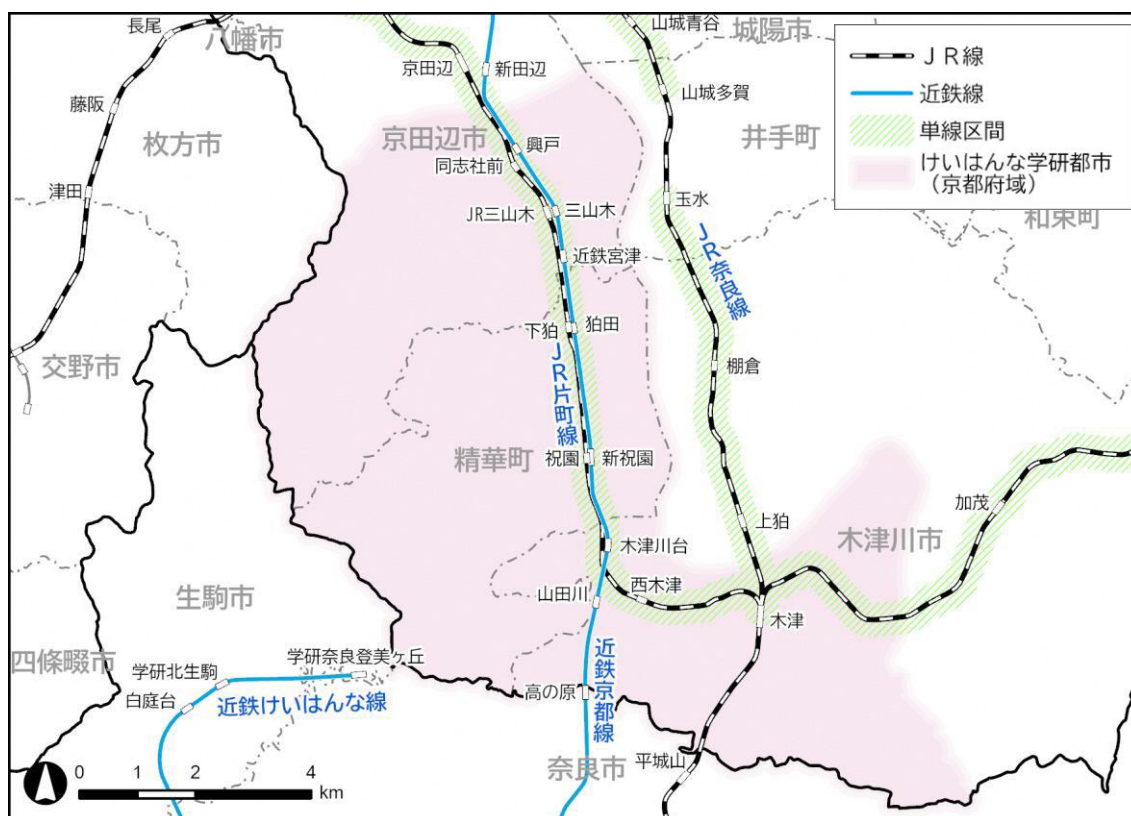


図 2-16 路線網図

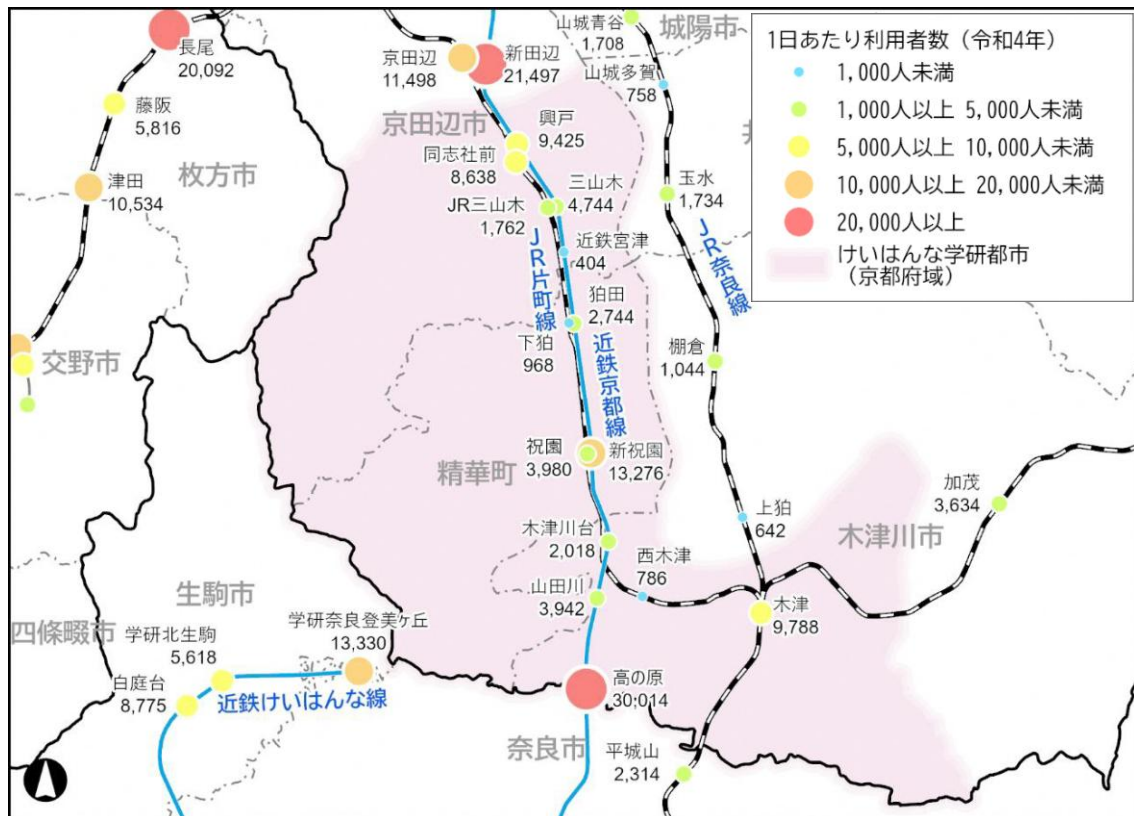
JR 奈良線、近鉄京都線は、1 時間あたり 3 便以上が運行しています。JR 片町線は同志社前駅以外の駅では 1 時間あたり 2 便未満の運行となっています。

表 2-1 鉄道運行便数

路線名	区域内 停車駅	1 時間あたり運行便数 (便/時)				快速	区間 快速
		大阪方面		木津方面			
		平日	休日	平日	休日		
JR 片町線	木津	1.9	1.7	—	—	○	○
	西木津・祝園・下狛	1.9	1.7	1.9	1.7	○	○
	JR 三山木	1.9	1.8	1.9	1.7	○	○
	同志社前	3.5	3.6	1.9	1.7	○	○
JR 奈良線	木津	京都方面		木津方面		快速	区間 快速
		平日	休日	平日	休日		
		3.5	3.4	—	—	○	○
近鉄京都線	興戸・三山木 近鉄宮津 狛田・木津川台・山田川 新祝園 高の原	京都方面		奈良方面		特急	急行
		平日	休日	平日	休日		
		4.3	3.8	4.3	3.6	—	△※1
		4.3	3.8	4.0	3.6	—	△※1
		4.0	3.7	4.0	3.6	—	—
		7.7	7.1	7.8	7.2	—	○
		8.5	8.0	9.1	8.5	△※2	○

※1 宮津行急行のみ停車 ※2 一部の特急が停車

けいはんな学研都市（京都府域）に位置する駅のうち、1 日あたりの利用者数が最も多いのは、近鉄京都線の新祝園駅で約 13,000 人が利用しています。



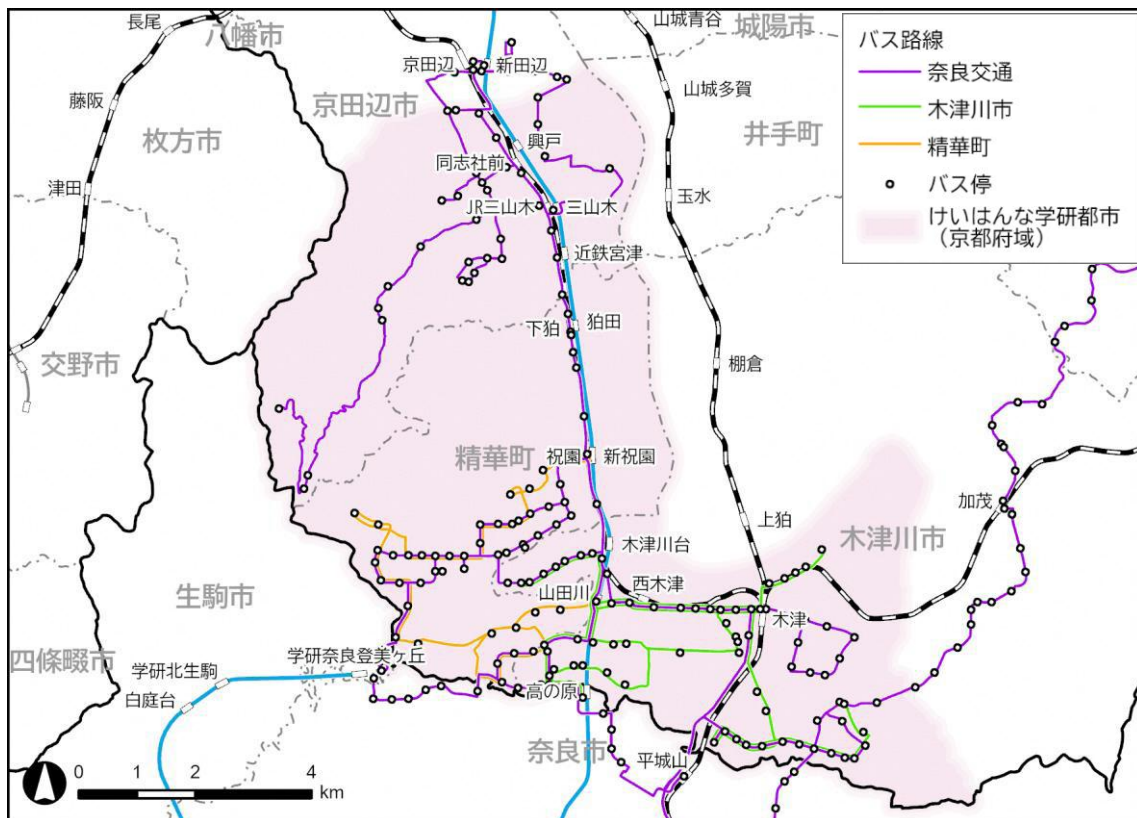
出典：国土数値情報

図 2-17 駅別 1 日あたり利用者数 (令和 4 年)

## 2) バス交通

バス交通は、鉄道駅からの支線的な路線が主ですが、奈良交通が一部各市町を跨ぐ路線を運行しています。また、コミュニティバスは、木津川市の「きのつバス」が木津川市内を運行しており、奈良市の高の原駅、精華町の山田川駅にも接続しています。精華町は「精華くるりんバス」を運行しており、路線の一部は木津川市内を運行しています。

その他に、京都駅と学研都市地域を結ぶ直通バス（奈良交通・京阪バス共同運行）が運行しています。1997（平成9）年から運行していた、学研都市（けいはんなプラザ）と関西国際空港を結ぶリムジンバスについては、2021（令和3）年より全便運休の状態が続いています。



出典：奈良交通 HP、木津川市 HP、精華町 HP  
 ※直通バス・リムジンバス等は含まない

図 2-18 バス路線図

路線バスおよび直通バスの利用状況は、高の原駅発着便が平日 5,285 人と最も多く利用されていますが、休日は利用が半減します。祝園駅発着便および三山木駅発着便ともに、平日・休日で利用者数に大きな差が見られます。7時台や8時台の利用が多いことから、通勤・通学手段として利用されていることが伺えます。

表 2-2 路線バス利用状況

対象路線	平日1日あたり 利用者数	休日1日あたり 利用者数	利用の多い 時間帯
祝園駅バス停発着便	4,045 人	1,303 人	7時台、8時台
三山木駅バス停発着便	1,109 人	269 人	7時台、8時台
高の原駅バス停発着便	5,285 人	2,650 人	7時台、8時台
けいはんな学研都市～ 京都駅直通バス	150 人	(運行無し)	7時台、8時台

出典：バス事業者ヒアリングより

### 3) タクシー

タクシー事業者は各市町に1営業所以上が立地しています。

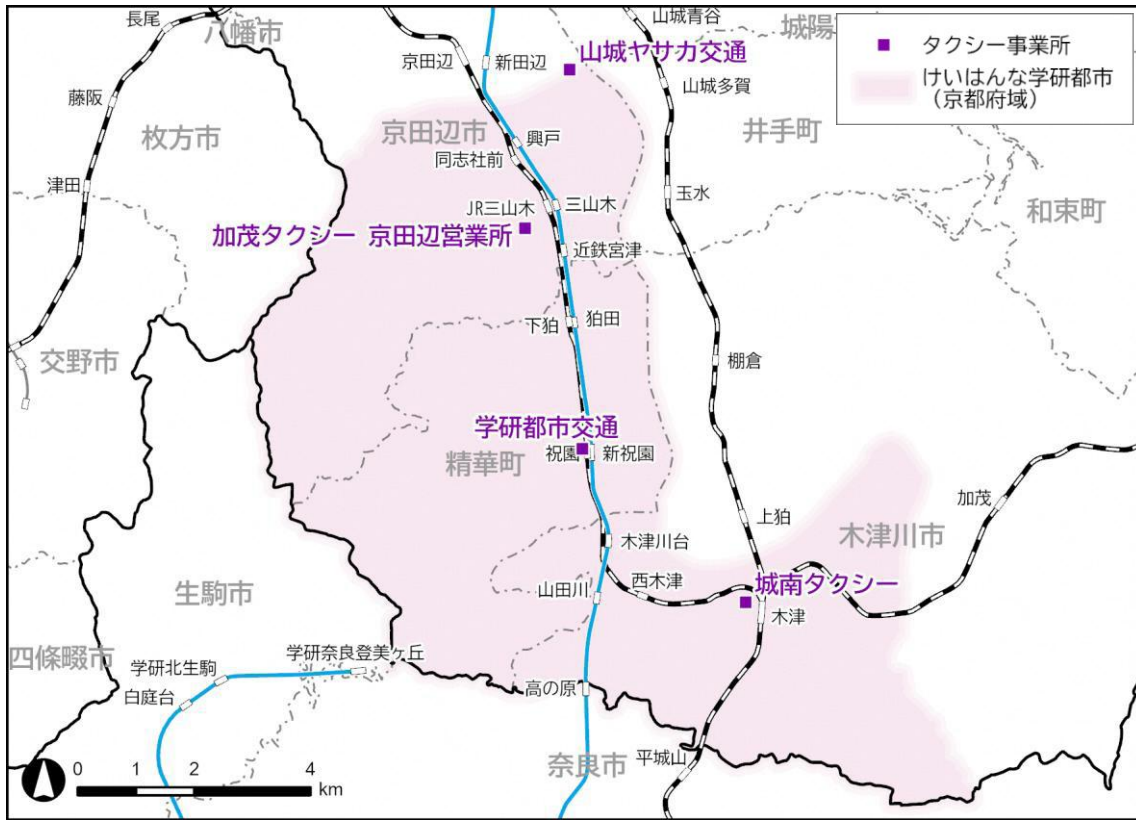


図 2-19 タクシー事業者立地

タクシーの利用状況は、バスと比較すると平日・休日の差は小さく、主に通院や買い物の際に利用されています。

表 2-3 タクシー利用状況

	平日1日あたり 利用者数	休日1日あたり 利用者数	主な利用目的
事業者A	1,900人	1,890人	通院 病院や買い物先からの帰宅
事業者B	150~200人	120~150人	通院 病院や買い物先からの帰宅

出典：タクシー事業者ヒアリングより



## 2-3 けいはんな学研都市（京都府域）の現況からみた問題点

本章で整理した人口・開発・交通の現状より、問題点を整理しました。

人口	<ul style="list-style-type: none"><li>京田辺市、木津川市は人口増加が今後も続くと推計されており、また、3市町ともに就業者人口が増加している。一方で、3市町ともに、20歳台の転出超過が目立つとともに、少子高齢化の傾向も見られ、将来の人口推移を見据えながら需要に応じた公共交通ネットワークのあり方を検討していく必要がある。</li><li>京都市・大阪市・奈良市等との通勤・通学流動が多く、3市町間での流動もみられ、広域的な公共交通ネットワークのあり方を検討していく必要がある。</li></ul>
開発状況	<ul style="list-style-type: none"><li>今後予定されている開発により、就業者が増え、移動需要が高まることや、物流も活発になることが想定される。</li></ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"><li>区域内的のJRは単線区間である。また近鉄と比較して便数が少ない。</li><li>路線バスは、通勤・通学手段として利用されているが、休日は利用が半減する。</li><li>タクシーは、通院や買い物的手段として利用されている。平日・休日で利用の差は小さい。</li><li>学研都市と関西国際空港を結ぶ直通リムジンバスは運休状態が続いている。</li></ul>

# 第3章 上位・関連計画の方向性

## 3-1 本計画の位置付け

本計画は、3市町、京都府の総合計画や国・府・市町等のまちづくりに関する計画と連携・整合を図り、これらのまちづくりの方向性を踏まえた計画として位置づけます。

京田辺市、木津川市、精華町それぞれの市域または町域を対象とする公共交通の課題については、各市町の地域公共交通会議等が定める地域公共交通計画に委ねることとします。

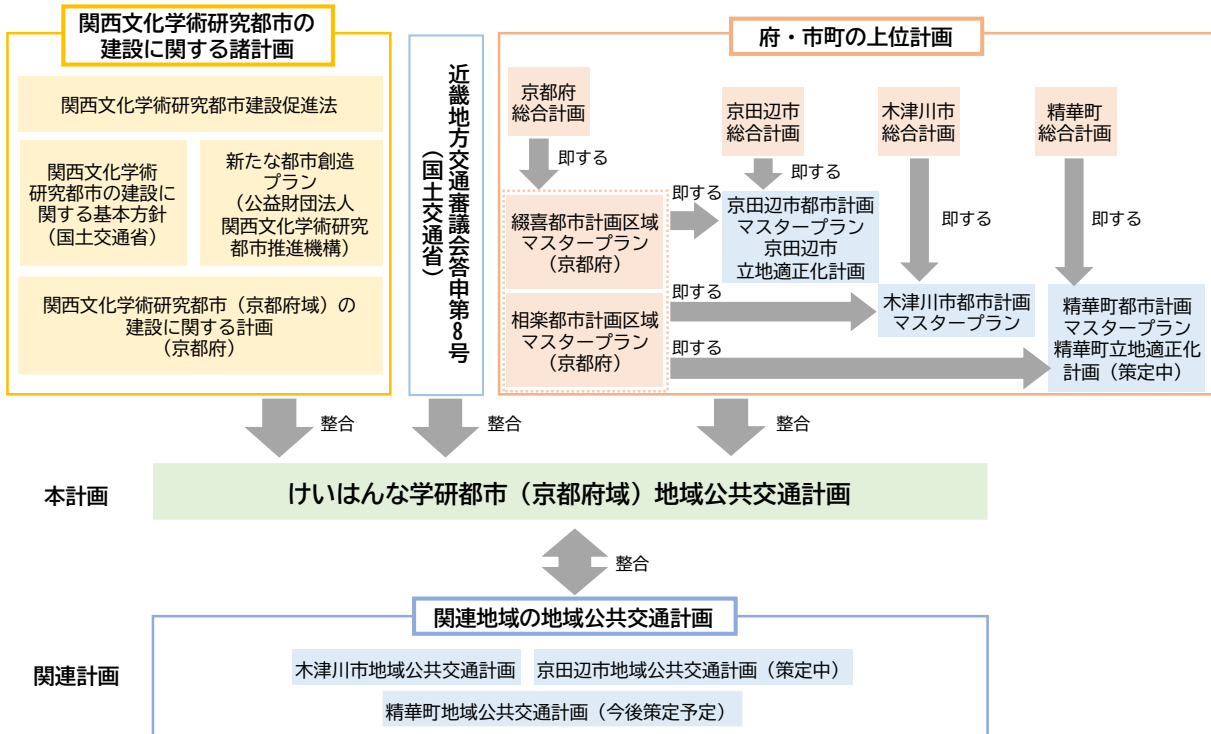


図 3-1 本計画の位置付け

## 3-2 上位・関連計画における記載内容

### (1) 関西文化学術研究都市の建設に関する諸計画

#### 1) 関西文化学術研究都市建設促進法

1987（昭和 62）年 6 月 9 日公布・施行

関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）の建設は、1987（昭和 62）年に公布・施行された、関西文化学術研究都市建設促進法に基づき進められています。

この法律では、けいはんな学研都市について、第二条に次のように定められています。

この法律で「関西文化学術研究都市」とは、京田辺市、木津川市、京都府相楽郡精華町、枚方市、四條畷市、交野市、奈良市及び生駒市の区域のうち国土交通大臣が定める区域を地域とし、当該地域に文化学術研究施設、文化学術研究交流施設、公共施設、公益的施設、住宅施設その他の施設を一体的に整備することを目的として建設する都市をいう。

また、第三条において、関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針を決定することが定められています。

国土交通大臣は、関係府県知事の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して、関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を決定しなければならない。この場合において、国土交通大臣は、関係府県知事から意見の申出を受けたときは、遅滞なくこれに回答するものとする。

## 2) 関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針（国土交通省）

1987（昭和62）年9月30日決定、2007（平成19）年4月18日変更

「第1章 都市建設の目標」の「3 施設等の整備の方向」において、次のような方向が示されています。

### （5）広域的な交通施設、情報・通信基盤施設の整備

近畿圏をはじめとする国内外の諸都市、研究開発拠点及び産業集積地との連携を確保するため、道路、鉄道等の交通施設及び情報・通信基盤施設の整備を推進する。

また、「第8章 公共施設、公益的施設、住宅施設その他の施設の整備に関する基本的事項」の「1 公共施設及び公益的施設の整備」において、次のような方向が示されています。

### （1）交通施設

#### ① 広域交通施設

関西国際空港、大阪国際空港、国土幹線軸、近畿圏の主要都市及び研究開発拠点等との連携の強化を図るため、次のとおり所要の施設整備を推進する。

#### ア 道路

第二京阪道路、京奈和自動車道、学研都市連絡道路（一般国道163号）等の整備を進めるとともに、隣接地域において近畿自動車道名古屋神戸線（第二名神高速道路）等の整備を推進する。さらに、安全、快適な道路利用を促進するため、交通安全施設等の整備及びITS（高度道路交通システム）を推進する。

#### イ 鉄道

京都、大阪及び奈良の各都心との連絡性の強化を図るため、既存鉄道である西日本旅客鉄道の片町線（学研都市線）、奈良線の利便性の向上を図る。また、今後の本都市の施設立地や活動展開、交通基盤としての役割等を勘案し、近畿日本鉄道けいはんな線の延伸についての検討を進める。

#### ② 地域交通施設等

文化学術研究地区相互の連携、周辺地区の調和ある発展、及び都市と広域交通施設との接続を図るため、景観・安全等に配慮した幹線道路、補助幹線道路の整備、交通安全施設等の整備を推進するとともに、駅前広場の整備等鉄道駅を中心とする交通結節機能を強化する。

また、バス交通については、コミュニティバスも含め路線網の充実、再編等とともに鉄道との結節強化を図る。

### 3) けいはんな学研都市「新たな都市創造プラン」のブラッシュアップ (公益財団法人関西文化学術研究都市推進機構) 2021(令和3)年6月

「第5章 ビジョン実現に向けた取組 5-3 都市形成 (4) 国内外の対流を促進する都市モビリティの向上」において、次の方針が示されています。

#### ①取組の必要性

けいはんな学研都市が「持続的にイノベーションが生み出す都市」、「科学・生活・文化・自然環境が融合する持続可能都市」となるためには、交通網の強化が重要な鍵となる。具体的には、国際的なサイエンスシティとして国内外との交流・連携やイノベーションを生み出す上での各主体間の日常的な交流・連携等を支える快適で利便性の高い移動手段の確保とともに、けいはんな学研都市内外の歴史文化資源や自然環境に日常的に触れることができるようクラスター相互や周辺市街地との間の移動手段を強化することが重要である。

さらに、今後、都市内の人口や立地施設の増加に伴う通勤通学や学研都市外との交流等にもなう交通需要がさらに増加していくことが想定される。

こうしたことから、鉄道網、圏域内外の道路網の整備促進を図るとともに、公共交通をはじめとする多様な交通サービスの提供により都市モビリティの向上を進める。

#### ②取組の方向

##### (国土軸、関西国際空港、母都市とのアクセス強化)

道路では、国土軸である新名神高速道路、ならびにその接続道で関西大環状道路を形成する京奈和自動車道、更には第2京阪道路を介して関西国際空港や大阪湾ベイエリアとの広域ネットワークを形成する淀川左岸線(2期及び延伸部)などの高速道路網の整備促進を図る。また大阪圏の産業集積地とけいはんな学研都市南部を東西に結ぶ学研都市連絡道路(一般国道163号)および木津川右岸を南北に結ぶ城陽井手木津川バイパス(一般国道24号)の整備促進を図るとともに、山手幹線、大和中央道など母都市との主要アクセス道の整備を促進する。

鉄道網については、JR学研都市線及びJR奈良線の複線化を促進するとともに、京阪神圏において中期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線として位置づけられている京阪奈新線の延伸について協議を進める。また北陸新幹線については、関西圏と沿線地域との連携拡大、国土軸の多重化、東京一極集中の是正の観点からも早期の全線開通実現を図る。

##### (中心地区とクラスター、クラスター相互のネットワーク強化)

国道163号、山手幹線等の広域幹線道路は、クラスター間の接続強化にも大きく寄与する道路であり、その整備を引き続き促進していく。また、基盤整備未着手地区の整備等と合わせ計画道路の整備を促進する。

(公共交通サービスの充実と ICT を活用した交通システム等の導入検討)

けいはんな学研都市内の施設立地の増加に伴い、通勤等の交通需要が今後とも増加することが見込まれることから、都市内の主要駅からのフィーダー交通や、本都市と母都市、関西国際空港とを結ぶ公共交通サービスの充実を図る。

また、都市内の移動交通の利便性、快適性を一層高めるため、ラストワンマイルモビリティ、GPS搭載シェアサイクルなどMaaSやCASEなどによる新たな交通システムやサービスの展開を図る。

(スーパー・メガリージョンとナレッジ・リンクの形成に資するインフラ整備の検討)

将来のナレッジ・リンクの形成に向けて、リニア中央新幹線の駅位置等が定まった段階においては、それと合わせた総合的な交通体系のあり方を検討する。

#### 4) 関西文化学術研究都市（京都府域）の建設に関する計画（京都府） 1988（昭和63）年3月策定、2022（令和4）年4月最終変更

「第1章 関西文化学術研究都市（京都府域）の建設に関する方針 1 都市建設の目標」において、次のような方針が示されています。

##### (5) 広域的な交通施設、情報・通信基盤施設の整備

近畿圏をはじめとする国内外の諸都市や研究開発拠点との連携を確保するための基盤施設を整備し、情報の受信及び発信基地としての機能を強化する。このため、総合的な都市交通体系の確立を目指して道路、鉄道等の交通施設の整備を図るとともに、高度な情報・通信基盤施設の整備を図る。

また、交通施設の整備に伴い必要となる安全施設等の整備により、利用者の安全性及び快適性の向上を図る。

また、「第7章 公共施設、公益的施設、住宅施設その他の施設の整備に関する事項 1 公共施設及び公益的施設の整備」において、次の施設の整備を推進することが示されています。

##### (1) 交通施設

高次集積する文化・学術・研究、居住、産業等の諸機能に対応して、都市内の土地利用計画と整合性を保ちながら、総合的な都市交通体系の形成を目指し、次のとおり整備を図る。

###### ① 広域交通施設

関西国際空港、大阪国際空港、国土幹線軸、近畿圏の主要都市及び研究開発拠点等との連絡の強化を図るため、関西国際空港から1時間、京都・大阪・奈良へ30分の実現に向け次の方針に基づき所要の施設整備を進める。

###### ア 道路

地域高規格道路学研都市連絡道路(国道163号)、高規格幹線道路京奈和自動車道(京奈道路)の整備を進めるとともに、隣接地域において新名神高速道路、第二京阪道路及び都市計画道路城陽井手木津川線の整備を進める。

###### イ 鉄道

北陸新幹線が京田辺市(松井山手)附近を経由することにもない、その整備促進を図るとともに、西日本旅客鉄道奈良線・学研都市線等既存路線の速達性の向上と輸送力の増強を図る。また、将来の輸送需要の動向等を勘案しつつ、近畿日本鉄道けいはんな線学研奈良登美ヶ丘駅から、同京都線高の原駅や新祝園駅への延伸整備について検討を進める。

## ② 地域交通施設等

文化学術研究地区相互の連携、周辺地区の調和ある発展及び都市と広域交通施設との接続を図るため、景観・安全等に配慮した幹線道路、補助幹線道路、駅前広場等の整備を進めるとともに、文化学術研究地区内の幹線道路網の整備を進める。

また、バス輸送網、駐車場、交通安全施設等の整備を進める。さらに、道路の整備とあわせて電気、ガス、水道等の共同収容空間となる共同溝や電線共同溝等の整備を推進する。

### ア 幹線道路、補助幹線道路

一般国道 307 号、府道生駒井手線、同枚方山城線、都市計画道路山手幹線、同精華平城線、同精華大通り線、同城陽井手木津川線等の整備を進める。

また、都市計画道路精華大通り線、東中央線、南田辺狛田中央線等の文化学術研究地区内のシンボリックな道路については、広幅員道路を整備する。

本都市の道路は、ゆとりのある道路空間を創出し、緑豊かな自転車道、歩行者道の整備を進める。

さらに、南田辺・狛田地区においては、南田辺狛田中央線と京奈道路を直結するインターチェンジの整備の検討や南田辺狛田東西線の府道生駒井手線までの延伸の検討を進める。

### イ 駅前広場等

大量輸送機関とバス輸送網等との緊密な連絡を図り、交通機関相互の連続性を確保するため、三山木駅(近鉄)・JR 三山木駅、狛田駅(近鉄)・下狛田(JR)、新祝園駅(近鉄)・祝園駅(JR)、山田川駅(近鉄)、木津川台駅(近鉄)及び木津駅(JR)の駅前広場、バスターミナル等の整備・充実を進める。

### ウ バス輸送網

輸送需要に対応し、クラスター間やクラスターと主要駅を結ぶ公共輸送手段として、連節バスの導入をはじめ、新しい公共交通システムやコミュニティバスも含めたバス輸送網の整備・充実を進める。

### エ 駐車場

商業機能の活性化、道路の交通機能の確保等のため、駐車場の整備を図る。

### オ 交通安全施設等

都市内の安全、円滑な道路交通を確保するため、交通安全施設等の整備を進める。



**(2) 近畿地方交通審議会答申第8号（国土交通省）**  
**2004（平成16）年10月**

「京阪神圏において、既存施設の改良に関し検討すべき主な事業」として、次の事業が示されています。

2. 路線の機能の向上に資する事業

(1) 電化

○JR関西本線(加茂以東)

3. 輸送力の強化等によるサービスの向上に資する事業

(複線化)

○JR奈良線複線化(藤森～宇治、新田～木津)

○JR片町線複線化(木津～松井山手)

○JR関西本線複線化(木津～加茂)

また、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として、次の路線が示されています。

○京阪奈新線延伸

登美ヶ丘～高の原 3.8km

(京阪奈新線登美ヶ丘駅から近鉄京都線高の原駅へ延伸する路線)

登美ヶ丘～学研中央～祝園NT～新祝園 6.2km

(京阪奈新線登美ヶ丘駅から近鉄京都線新祝園駅へ延伸する路線)

- ・ 関西文化学術研究都市における開発等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、大阪都心部と関西文化学術研究都市を直結する東西方向の幹線軸を形成する路線である。
- ・ 今後、平城・相楽地区及び精華・西木津地区の開発状況に伴う新規需要の規模等を勘案し、両路線のいずれが望まれる路線として優先されるかの見極めが必要である。

### (3) 府・市町の上位計画

#### 1) 京都府総合計画

2023（令和5）年3月策定

分野別基本施策の「12 産業の創出・成長・発展と継承」において、公共交通サービスを充実させることが示されています。

34 関西文化学術研究都市の主要駅からの二次交通や近隣都市、関西国際空港とを結ぶ公共交通サービスを充実させます。

また、分野別基本施策「19 成長・交流・情報・暮らしの基盤づくり」では、2040年に実現したい姿として、地域交通網の整備による新たなライフスタイルの確立を掲げられています。

- JR 山陰本線・奈良線・片町線・関西本線等の複線化、京阪奈新線の延伸等の鉄道路線網の拡充や地域間を結ぶ幹線道路網の整備により、生活圏や通勤圏・交流圏が拡大しています。
- 地域と交通結節点、医療、教育、福祉、商業施設等の生活拠点を結ぶ地域公共交通の確保とともに、自動運転や小型、低速のモビリティやシェアリング、MaaS等、府全域で利用者の多様な移動ニーズに対応した持続可能な交通サービスが確立しています。
- 全駅のユニバーサルデザイン化やキャッシュレス化が進むとともに、駅前広場整備によるアクセス性の向上等により、誰もが利用しやすく、安全で人にやさしい、スマートな鉄道環境が整い、公共交通を中心とした、安心・安全でエコな生活スタイルが確立しています。

この中で、鉄道網の着実な整備を進めるとともに、地域公共交通の利便性向上による生活の足の維持・確保に取り組むこととされ、JR 奈良線、JR 片町線、京阪奈新線についても言及されています。

23 JR 奈良線高速化・複線化第二期事業開業後も引き続き、京都府の南北軸の骨格を担うJR 奈良線、山陰本線の全線複線化に向け取り組むとともに、JR 片町線の高速化・複線化、関西本線の利便性向上、京阪奈新線の延伸等関西文化学術研究都市を中心とした南部地域の鉄道ネットワークの充実強化に向けた取組を進めます。

## 2) 綴喜都市計画区域マスタープラン（京都府） 2016（平成28）年5月策定

「4 都市施設の方針（1）交通施設」にて、公共交通の整備方針として、鉄道整備やバスの活用について記載があります。

### ③整備方針

#### イ 鉄道

JR片町線については、JR松井山手駅以東についても段階的に高速化・複線化を促進する。また、JR片町線と奈良線を結ぶ片奈連絡線構想について整備の検討を深める。

#### ウ 交通需要管理

交通規制や誘導等を体系的に組み合わせた交通需要の管理を充実させ、バス等の中量輸送機関の利用促進を図る。

## 3) 相楽都市計画区域マスタープラン（京都府） 2016（平成28）年5月策定

「4 都市施設の方針（1）交通施設」にて、公共交通の整備方針として、鉄道整備やバスの活用について記載があります。

### ③整備方針

#### イ 鉄道

輸送力の増強、利便性の向上を目指し、鉄道と自動車との適正な分担、補完関係の確立を図りJR奈良線の複線化、JR片町線の高速化・複線化の段階的な整備や、JR関西本線の近代化促進を図る。

また、けいはんな線の延伸計画について、整備の検討を深める。

#### ウ 交通需要管理

多様化する交通需要に対応して、安全かつ快適な交通環境を確保するためには、施設整備だけでなく既存の交通施設の有効利用が必要である。そのため交通規制や誘導等を体系的に組み合わせた交通需要の管理を充実させ、バス等の中量輸送交通機関の利用促進を図る。

#### 4) 京田辺市総合計画 中期まちづくりプラン 2024（令和6）年3月策定

分野別計画「<5>活力にみちた便利で快適なまち【田園都市】 2 道路・公共交通」にて、次の通り、現状と課題が示されています。

- 公共交通については、バスや鉄道の減便やバスの路線廃止・運転手不足等の課題が深刻化しています。地域公共交通活性化協議会においてバス、鉄道やタクシーなどの事業者との連携による持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が必要です。
- 京田辺市（松井山手駅付近）に、北陸新幹線新駅の設置が予定されています。京都府を中心に、関係団体と連携しながら、北陸新幹線早期整備の促進が必要です。

#### 5) 京田辺市都市計画マスタープラン 2022（令和4）年4月改訂

全体構想の「5. まちづくりの整備方針 5-2-1. 道路・交通の整備」にて、次の方針が示されています。

- 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。

#### 6) 京田辺市立地適正化計画 2019（平成31）年4月策定

「5 誘導施策と届出制度（1）誘導施策」にて、「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」ことが基本方針として示され、次の方針が示されています。

- 鉄道の利用環境の向上
  - ・鉄道利用者の利便性の向上に向けて、必要に応じて鉄道事業者との協議・調整に努めます。
  - 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
  - ・利用者を増加させるため、利用環境の充実に向けた取組を推進します。
  - 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）

## 7) 第2次木津川市総合計画後期基本計画 2024（令和6）年3月策定

基本計画のうち、「基本方針 6 快適で住みよい生活環境と、豊かな自然に恵まれたまちづくり  
政策分野 14 交通ネットワーク 施策②公共交通」にて、次の方針が示されています。

### I. 地域公共交通ネットワークの形成

- ・高齢者など交通弱者の買い物や通院、外出、公共施設利用など生活環境の確保に配慮した地域公共交通サービスに向けた取組みを進めます。
- ・コンパクトで持続可能な魅力あるまちづくりを実現するために、円滑な公共交通の確保に向けて、木津川市地域公共交通計画に基づき総合的な公共交通施策に取り組みます。

### II. 持続可能なコミュニティバスの運行

- ・交通空白地域の解消に向け、地域の実情に応じ、環境負荷の軽減や観光利用にも適合したコミュニティバスを運行するとともに、利便性による利用促進と運行経費のバランスがとれた持続可能な運行体系を目指します。
- ・先進自治体を実施するMaaSの取組みを研究し、必要に応じ実証事業を行うなど、持続可能なコミュニティバス路線の構築を目指します。

### III. 鉄道利用者の利便性の向上

#### 鉄道網の維持・活性化

- ・JR奈良線の全線複線化の早期実現に向け、沿線市町や関連機関と連携を強化します。
- ・関西文化学術研究都市としての発展やインバウンドの誘客拡大、地域振興のため、JR片町線・関西本線の高速化・複線化や北陸新幹線南部ルート・リニア新幹線の早期整備を関係機関に働きかけます。
- ・京阪奈新線の近鉄高の原駅への延伸を関係機関に働きかけます。
- ・既存鉄道路線の維持のため利用を促進します。

#### 利用者の利便性を高める取組みの推進

- ・市内の老朽駅舎の改築や鉄道施設のバリアフリー化を関係機関に働きかけるとともに、外国人も含めた利用者の利便性向上に向けた取組みを推進します。

## 8) 第2次木津川市都市計画マスタープラン 2021（令和3）年3月策定

全体構想の「2. 都市計画の方針(分野別方針) (2)交通施設・公共交通の方針 2)交通施設整備の方針 ②公共交通の方針」にて、次の方針が示されています。

### (ア) 鉄道路線

通勤・通学、観光客の利便性の向上や関西文化学術研究都市の整備進捗に伴う利用者の増加等に対応するため、鉄道の輸送力増強を目指します。

京阪奈新線の近鉄高の原駅への延伸並びに北陸新幹線南部ルート及びリニア新幹線の早期整備を関係機関へ働きかけます。

#### <主な取り組み>

- ・JR 奈良線、片町線、関西本線の複線化
- ・JR、近鉄の便数増加など輸送力増強
- ・京阪奈新線の近鉄高の原駅への延伸の実現化要望
- ・北陸新幹線南部ルートの早期整備の要望
- ・リニア新幹線の早期整備の要望

### (イ) 鉄道駅

鉄道施設のターミナル機能の強化を図るため、駅舎の改築やバリアフリー化の促進、アクセス道路の改善を推進します。

#### <主な取り組み>

- ・老朽駅舎の改築やバリアフリー化の促進要望
- ・近鉄木津川台駅へのアクセス道路整備推進及び駅前広場の整備に向けた方針の検討

### (ウ) バス

「第2次木津川市地域公共交通網形成計画」に基づき、人口増加や住民ニーズ、鉄道との連携に留意しながら、住宅地、集落、関西文化学術研究都市、公共施設、商業施設など相互の連絡に配慮したネットワークの充実や、ダイヤ改正によるスムーズな乗り継ぎ環境の実現に努めます。あわせて、ホームページなどの多くの媒体を活用した情報提供の充実や、バスの利用体験の場の提供などの利用機会の創出などを通じて、持続可能な運行を目指します。

さらに、高齢者や障がい者が利用しやすいバスとするため、低床バスなどのバリアフリーに対応した車両の導入を促進します。

#### <主な取り組み>

- ・路線バス、コミュニティバス等の運行の維持と利便性の向上
- ・「第2次木津川市公共交通網形成計画」の施策の実行

## 9) 精華町第6次総合計画 2023（令和5）年3月策定

はじめにの「1. これまでのまちづくりと新たな計画策定の意義（2）学研都市建設と総合計画④学研都市建設概成後の未来都市デザイン」の中で、京阪奈新線について、次の記載があります。

さらに、本町が学研都市の中心都市として、将来にわたる持続的な発展を確実なものとするには、関西圏における学研都市の地位を確固たるものに高められるよう、京阪奈新線の学研都市中心部への乗り入れと、京阪奈新線整備に伴う新たな沿線開発の可能性についても検討する必要があります。

基本計画の「1章 活力あふれ魅力ある学研都市のまちづくり 1節 けいはんな学研都市 柱①学研都市の推進」にて、次の方針が示されています。

目標像：京阪奈新線新祝園ルート of 整備計画が決定するとともに、住民と立地機関の交流と連携が進み、住民が学研都市に住むメリットを享受できる環境が整っています。  
取り組み：学研都市の広域的連携を基本に都市建設の推進や都市の魅力発進に取り組むとともに、京阪奈新線新祝園ルート of 整備促進に向けた要望活動などを行います。また、パイロットモデル事業などの誘致を通じて住民が学研都市の成果を身近に享受できる環境づくりを進めます。

基本計画の「1章 活力あふれ魅力ある学研都市のまちづくり 4節 道路・公共交通 柱②公共交通」にて、次の方針が示されています。

目標像：各地区から各拠点※への移動手段が公共交通により確保されています。さらに京都・大阪・奈良などへの移動が容易になっています。  
取り組み：デマンド交通※などの新たな手法及び駅と駅周辺のバリアフリー化を行いながら、公共交通の維持と改善を図ります。また、道路網・鉄道網の整備や充実を国・府や事業者 to 要望していきます。  
※各拠点：基本構想に位置付けている町の都市構造の中心となる拠点のこと（まちの拠点、学研の拠点、地域の拠点、産業集積の拠点）。  
※デマンド交通：バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこ

## 10) 精華町都市計画マスタープラン

2021（令和3）年8月 時点修正版策定

「第3章 全体構想 2-2. 交通施設の整備方針」にて、次の方針が示されています。

### ①公共交通

- ・広域的な公共交通ネットワークの強化については、JR学研都市線の高速化、複線化をはじめ、リニア中央新幹線の整備を視野に入れた検討とともに、京阪奈新線の整備促進を関係機関と調整します。また、学研都市における新たな公共交通のシステム導入を関係機関と検討します。
- ・町内の公共交通体系において、バスは根幹的な交通機関であり、その利便性の向上を図るため、交通事業者などと協力しながら路線バスの維持を図ります。
- ・現行の路線バスでは対応できない、きめ細かな地域の交通需要に対しては、コミュニティバスや※デマンド交通の導入なども含めて幅広く検討し、利用者の利便性を確保します。
- ・鉄道各駅をはじめ、公共交通における施設のバリアフリー化による高齢者や障害者など誰もが利用しやすい環境整備を関係機関と調整します。

※デマンド交通：電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。

（中略）

### ②道路

#### 5) 駅前広場

- ・鉄道、バスなどの交通結節点としての機能強化、バリアフリー化を図るため、JR祝園駅、近鉄新祝園駅、近鉄山田川駅の駅前広場に加えて、近鉄狛田駅において、駅東側の駅前広場整備に伴い、駅東改札口の設置などの駅舎整備を推進します。
- ・JR下狛駅西側についても、学研都市の狛田東地区の開発に伴う人口増加及び、学研都市の狛田西地区の開発においても見込まれる産業立地に伴う通勤者の増加に対応し、段階的な駅前広場の整備検討を行います。

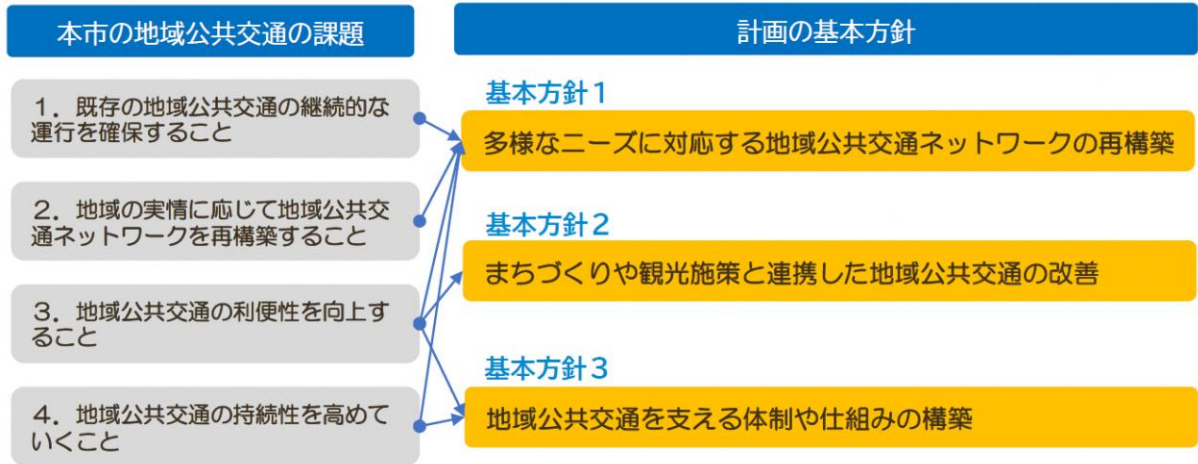


#### (4) 関連地域における地域公共交通計画

##### 1) 木津川市地域公共交通計画

2024（令和6）年6月改訂

地域課題と基本方針は以下のように整理されています。



※その他、以下の計画が策定中または今後策定予定

- ・京田辺市地域公共交通計画(策定中)
- ・精華町地域公共交通計画(今後策定予定)

### 3-3 関西文化学術研究都市建設に関する諸計画及び上位計画との関連

関西文化学術研究都市の建設に関する諸計画及び上位計画において、鉄道整備に関する記載、バス交通に関する記載、交通結節点（駅前広場整備）に関する記載、リニア中央新幹線、北陸新幹線との連携に関する記載の状況は、下表の通りです。

表 3-1 諸計画における公共交通に関する記載

	計画名	鉄道整備に関する記載			バス交通に関する記載		広域交通との連携に関する記載	
		京阪奈新線整備	JR片町線複線化	JR奈良線複線化	バス交通の充実等	バス交通の利用促進	リニア中央新幹線	北陸新幹線
関西文化学術研究都市の建設に関する諸計画	関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針(国土交通省)	○	△	△	○			
	けいはんな学研都市「新たな都市創造プラン」のブラッシュアップ(公益財団法人関西文化学術研究都市推進機構)	○	○	○	○		○	
	関西文化学術研究都市(京都府域)の建設に関する計画(京都府)	○	△	△	○			○
近畿地方交通審議会答申第8号(国土交通省)		○	○	○				
上位計画	京都府総合計画	○	○	○				
	綴喜都市計画区域マスタープラン(京都府)		○			○		
	相楽都市計画区域マスタープラン(京都府)	○	○	○		○		
	京田辺市総合計画				○			○
	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		○	○		○		
	第2次木津川市総合計画後期基本計画	○	○	○		○	○	○
	木津川市都市計画マスタープラン	○	○	○	○		○	○
	精華町第6次総合計画	○						
	精華町都市計画マスタープラン	○	○		○		○	

※○:直接的な記載あり △:関連する記載あり(利便性の向上等)

## 第4章 地域の公共交通に対する現況とニーズ

### 4-1 住民アンケート調査

#### (1) 調査概要

区域内住民の移動実態や、公共交通への要望を把握するため、けいはんな学研都市（京都府域）内の住民に対してアンケート調査を実施しました。

表 4-1 調査概要

対象	区域内の住民計 9,000 世帯(3 市町各 3,000 世帯) ※対象世帯は住民基本台帳に記載されている 16 歳以上 74 歳以下の住民から、各市町において無作為に抽出
方法	WEB アンケート方式 (調査対象世帯に対してはがきの郵送により URL を周知)
期間	2024(令和 6)年 7 月 1 日～7 月 22 日
回答	1,483 票(回収率 16.5%)
内容	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 回答者属性<ul style="list-style-type: none"><li>・居住地、年齢、職業</li><li>・運転頻度</li></ul></li><li>■ 移動特性<ul style="list-style-type: none"><li>・移動目的別の主な移動手段</li></ul></li><li>■ 公共交通に対する要望等<ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通利用時のアクセス満足度</li><li>・鉄道・バスに関する改善点、鉄道路線・バス路線の新規路線に対する意見</li></ul></li><li>■ 今後の公共交通の運営に対する意向<ul style="list-style-type: none"><li>・未来の公共交通に対する期待</li><li>・公共交通の利用促進に向けた取り組み</li><li>・リニア中央新幹線、北陸新幹線の中間駅設置に対する期待</li></ul></li></ul>

## (2) 調査結果

### 1) 回答者属性

3市町から偏りなく回答を得ました。

回答者構成は生産年齢人口（64歳以下）が回答者の約83%を占めています。また職業は会社員・公務員が4割以上を占めています。

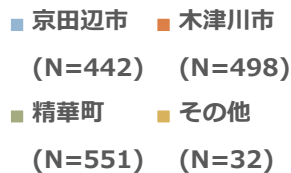
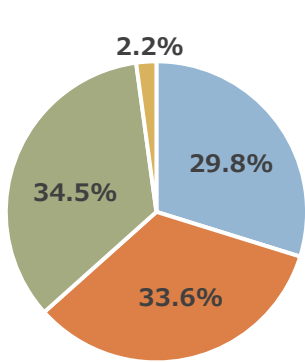


図 4-1 居住地

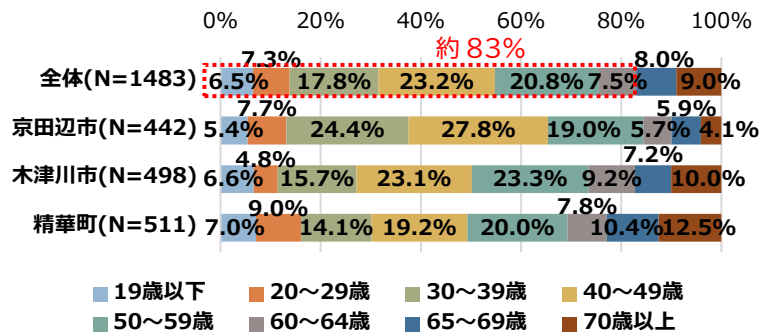


図 4-2 年齢

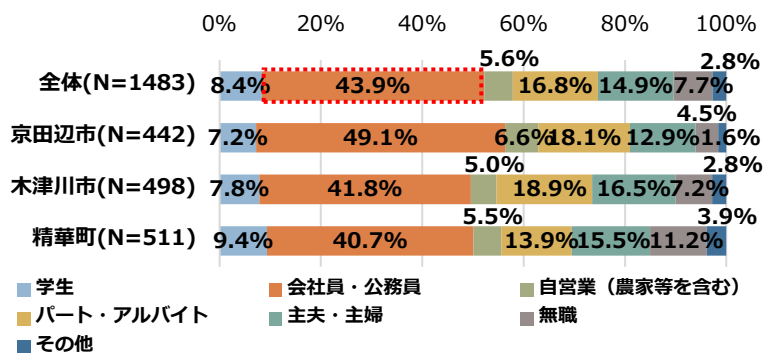


図 4-3 職業

自家用車を運転すると回答した人は全体の約76%で、30歳以上の年代は「ほぼ毎日運転する」「時々運転する」が70%以上を占めています。

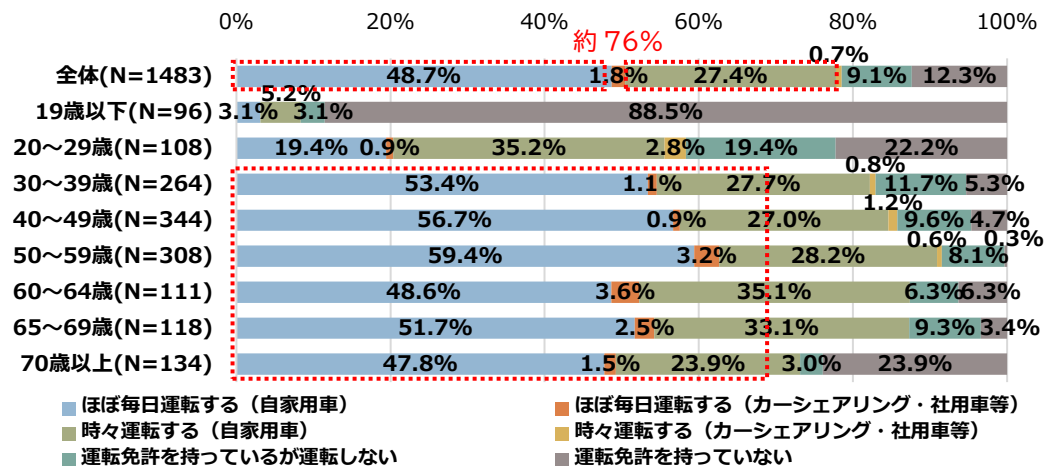


図 4-4 運転頻度

## 2) 移動特性

通勤・通学時の移動手段は、29歳以下の約68%が鉄道を利用している一方、年代が上がるにつれて鉄道の利用割合が下がり、30～64歳では約54%が自動車（自分が運転）を利用しています。

通院時・買い物時の移動手段は自動車が主に利用されており、特に30歳以上の年代で約7～8割が「自動車（自分が運転）」と回答しています。

レジャーでは、全ての年代において、自動車のほか鉄道も多く利用されています。

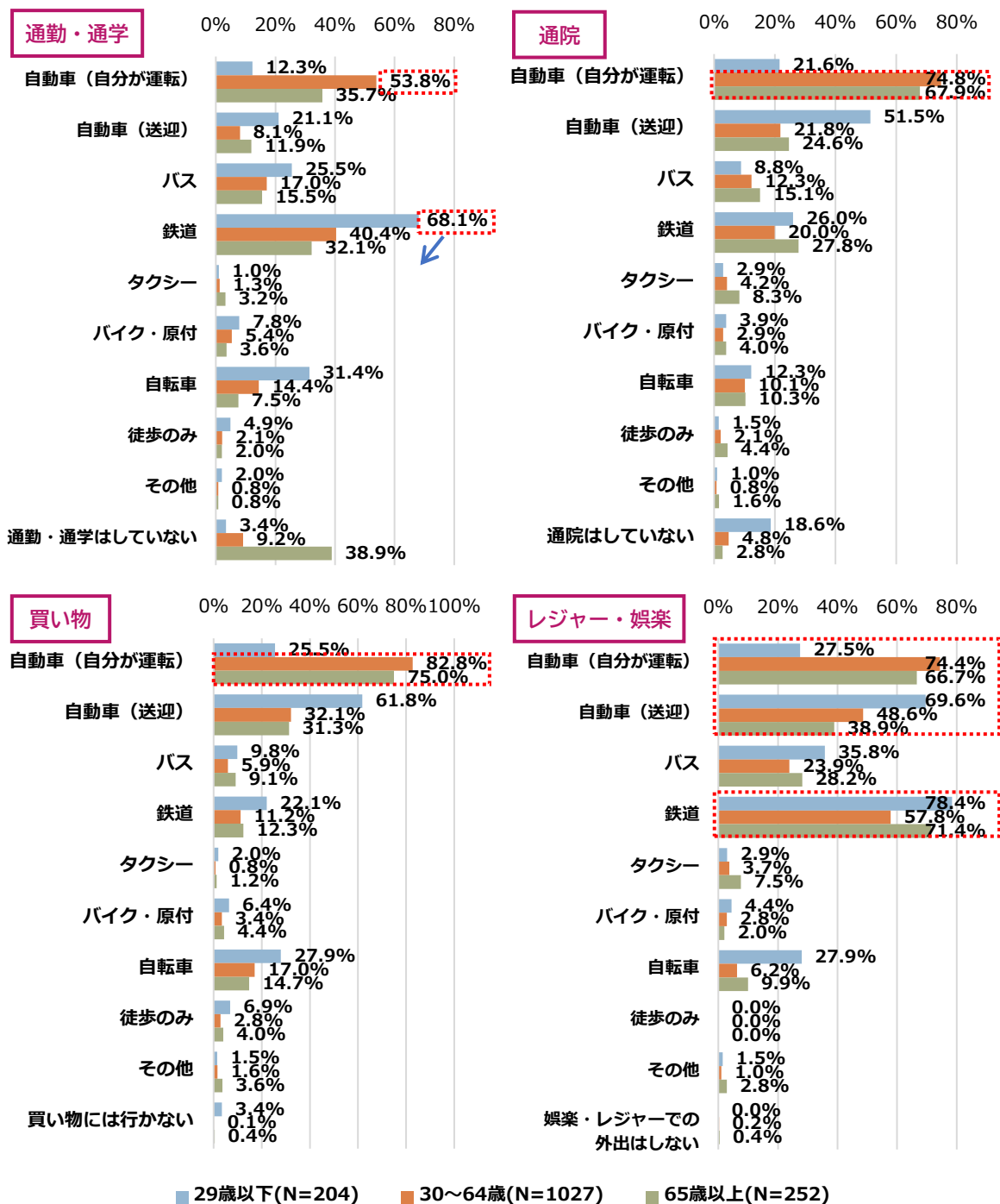


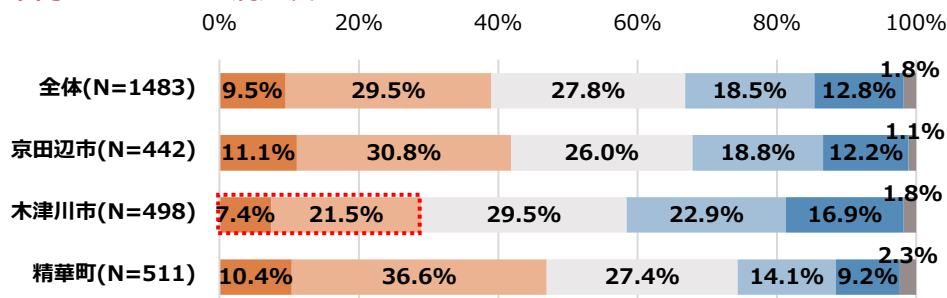
図 4-5 目的別移動手段（複数回答）

### 3) 公共交通に対する要望等

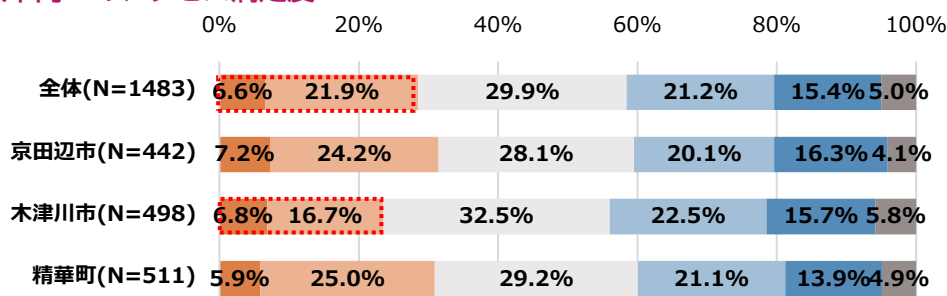
京都市内、奈良市内へのアクセス満足度に比べ、大阪市内へのアクセス満足度は低い傾向にあります。関西国際空港は「やや不満」「不満」が全体の約43%を占める一方で、「行くことがない」の回答も約26%を占めています。

木津川市のアクセス満足度は、京都市内、奈良市内、大阪市内ともほかの2市町より低くなっています。

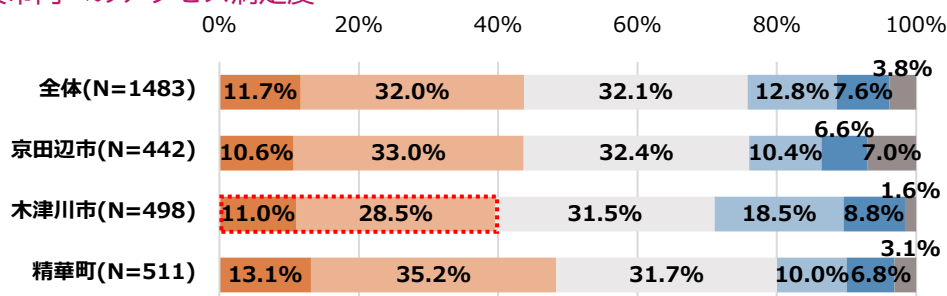
#### □京都市内へのアクセス満足度



#### □大阪市内へのアクセス満足度



#### □奈良市内へのアクセス満足度



#### □関西国際空港へのアクセス満足度

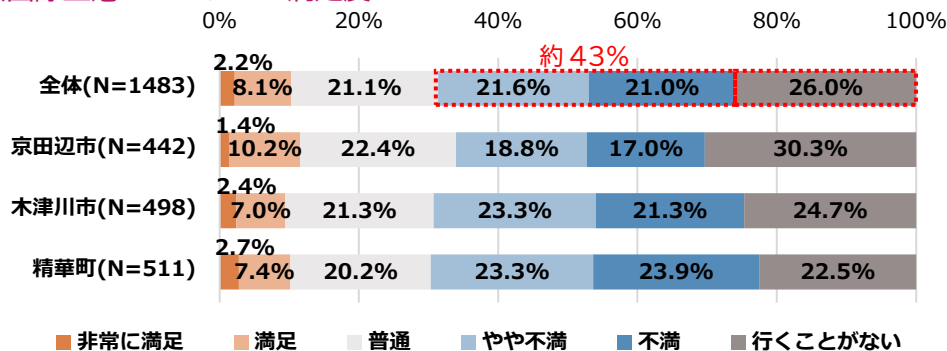


図 4-6 アクセス満足度

鉄道の新路線整備・複線化について、全体の約77%が必要だと回答しています。

また、鉄道の利用促進に向けた改善点では、運行頻度の増加に対するニーズが最も大きくなっています。

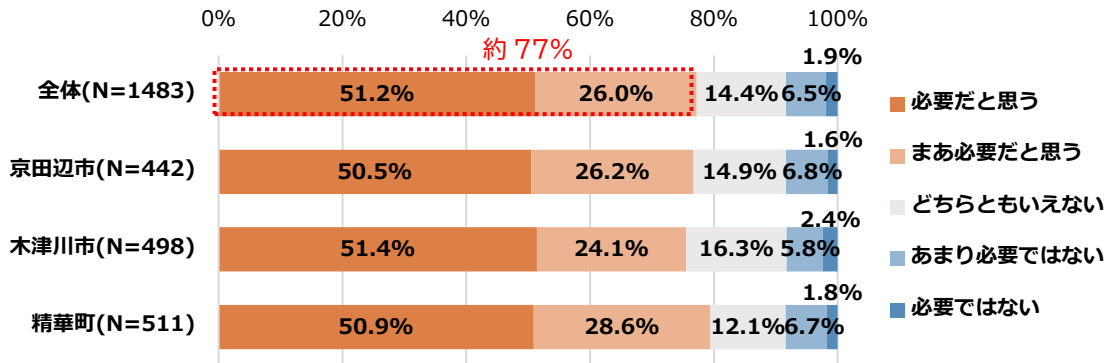


図 4-7 鉄道の新路線整備・既存路線の複線化に対するニーズ

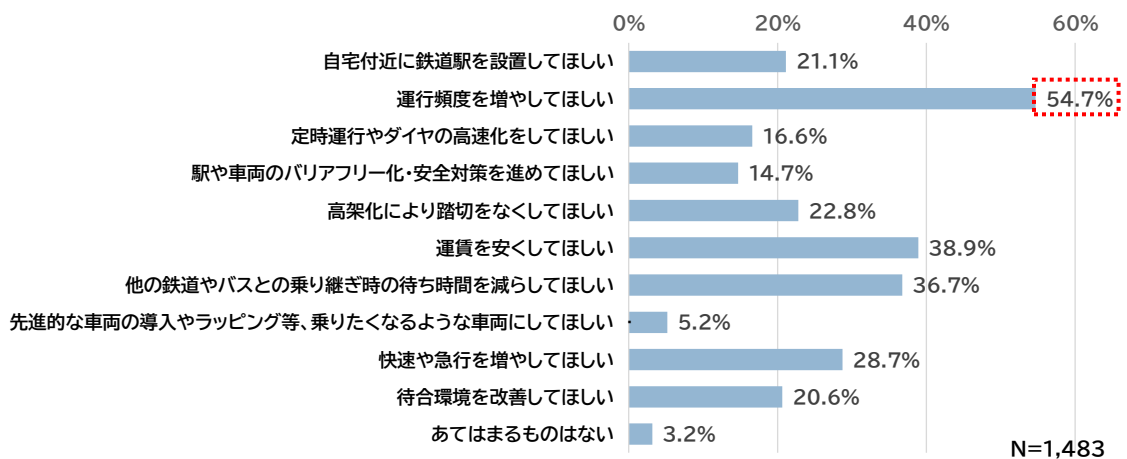


図 4-8 鉄道の利用促進に向けた改善点（複数回答）

バスの利用促進に向けた改善点では、既存路線の運行頻度の増加に対するニーズが約51%と最も大きくなっています。

また、自宅付近から2市町に移動できるバス等について、全体の約48%が「必要」「まあ必要」と回答しています。

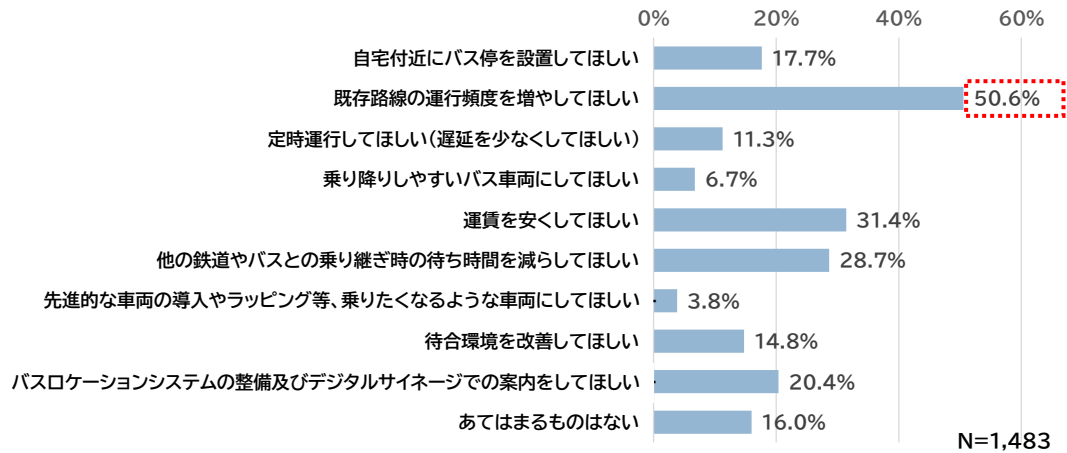


図 4-9 バスの利用促進に向けた改善点（複数回答）

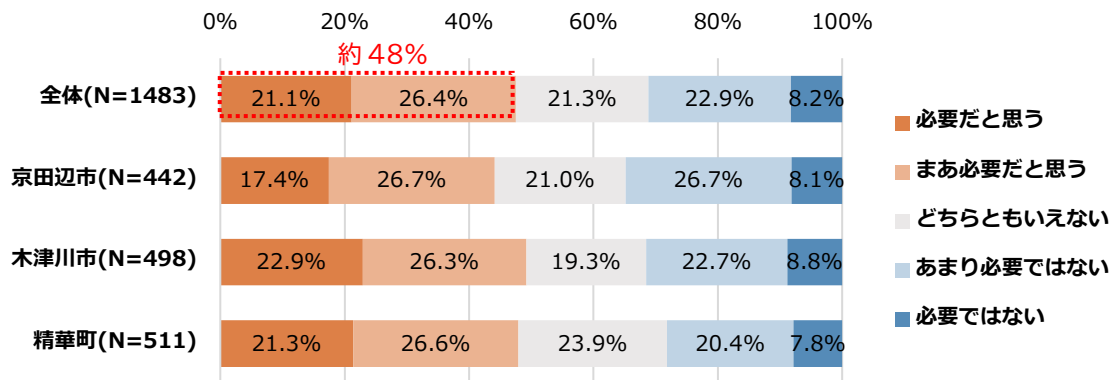


図 4-10 自宅付近から2市町へ移動できるバス等の新設について



#### 4) 今後の公共交通の運営に対する意向

公共交通利用促進につながる取り組みとして、「通勤・通学先までの路線・ダイヤの充実」へのニーズが最も大きくなっています。

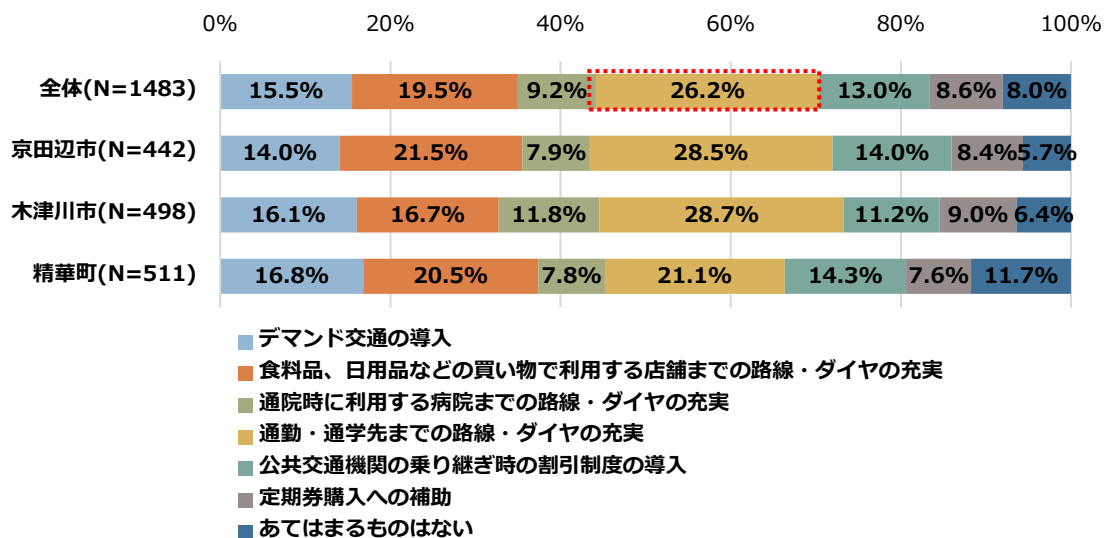
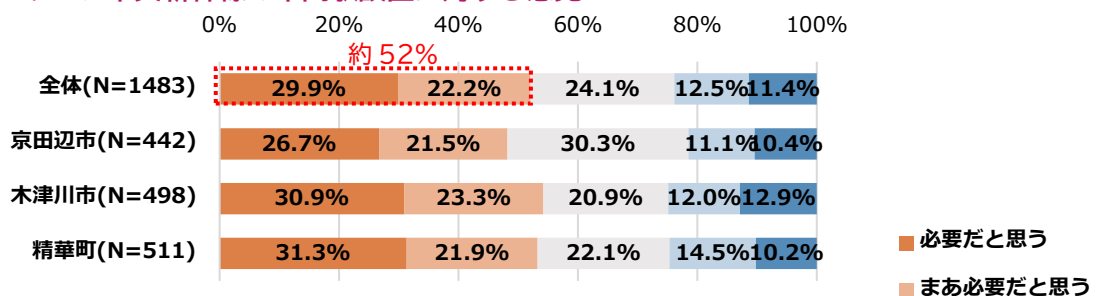


図 4-11 公共交通利用促進につながる取り組み

リニア中央新幹線の間乗駅設置について、全体で約 52%が「必要」「まあ必要」と回答しています。また、北陸新幹線の間乗駅設置については、全体で約 45%が「必要」「まあ必要」と回答しています。

#### □リニア中央新幹線の間乗駅設置に対する意見



#### □北陸新幹線の間乗駅設置に対する意見

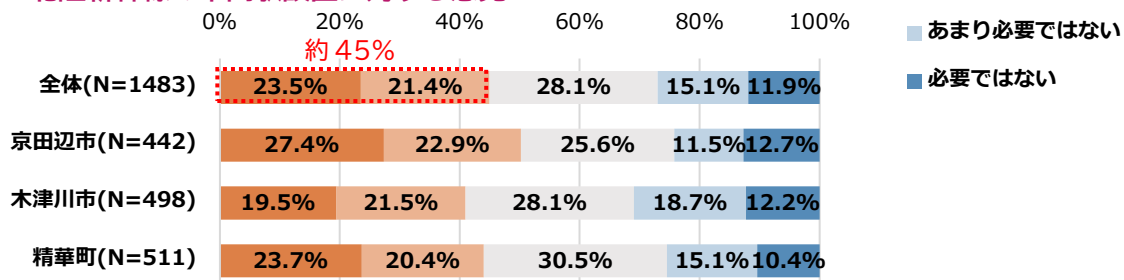


図 4-12 中間駅の設置に対する意見

### (3) 調査結果のまとめ

住民アンケートの結果を以下の通り整理しました。

回答者属性	<ul style="list-style-type: none"><li>回答者構成は、生産年齢人口（64歳以下）が回答者の約83%である。</li><li>職業は、会社員・公務員が4割以上を占める。</li><li>自家用車を運転すると回答した人は全体の約76%である。</li></ul>
移動特性	<ul style="list-style-type: none"><li>通勤・通学時の移動手段は、29歳以下の約68%が鉄道を利用しているが、年代が上がるにつれて鉄道の分担率が下がり、30～64歳では約54%が自動車（自分が運転）を利用している。</li><li>通院時、買い物時の移動手段は自動車が多い。レジャー時の移動手段には自動車に加え、鉄道も多く利用されている。</li></ul>
公共交通に対する要望等	<ul style="list-style-type: none"><li>京都市内、奈良市内へのアクセス満足度に比べ、大阪市内や関西国際空港へのアクセス満足度は低い傾向にある。</li><li>木津川市はほかの2市町より、京都市、奈良市、大阪市へのアクセス満足度が低い傾向にある。</li><li>鉄道の新路線整備・複線化に対するニーズは全体の約8割から挙げられている。</li><li>鉄道利用促進に向けた改善点では、「運行頻度を増やしてほしい」が最も多く挙げられている。</li><li>バスの利用促進に向けた改善点では、「既存路線の運行頻度を増やしてほしい」が最も多く挙げられている。</li><li>2市町に移動できるバス等について、全体の約48%が「必要」「まあ必要」と回答している。</li></ul>
今後の公共交通の運営に対する意向	<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通の利用促進につながる取り組みでは、「通勤・通学先までの路線、ダイヤの充実」が最も多く挙げられている</li><li>リニア中央新幹線・北陸新幹線の間駅設置について、いずれも約5割が「必要」「まあ必要」と回答している。</li></ul>

## 4-2 企業アンケート調査

### (1) 調査概要

通勤時の移動実態や、公共交通利用可能性等を把握することを目的として、けいはんな学研都市（京都府域）内に位置する企業の従業員に対してアンケート調査を実施しました。

表 4-2 調査概要

対象	区域内の企業 81 社 京田辺市:D-egg 入居企業 15 社に依頼 木津川市:木津地区、平城・相楽地区、精華・西木津地区立地企業のうち 31 社に依頼 精華町:主に精華・西木津地区立地企業のうち 35 社に依頼
方法	WEB アンケート方式(WEB による入力・回答) (調査対象企業に対して調査票(WEB)メールにて送付) ※1 社あたり 3 名以上の協力を依頼
期間	2024(令和 6)年 7 月 1 日～7 月 22 日
回答	180 票
内容	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 回答者属性<ul style="list-style-type: none"><li>・勤務地、年齢、性別、勤務先、運転免許保有状況</li></ul></li><li>■ 移動特性<ul style="list-style-type: none"><li>・出勤時間、退勤時間</li><li>・通勤時に利用する交通手段</li><li>・地域外・他クラスター等への出張有無、出張時に利用する交通手段</li></ul></li><li>■ 通勤・出張時の公共交通利用に対する要望等<ul style="list-style-type: none"><li>・通勤時、出張時に公共交通を利用する上での課題</li><li>・通勤時、出張時の公共交通利用を促す有効な取り組み</li></ul></li><li>■ 今後の公共交通整備に向けた意向<ul style="list-style-type: none"><li>・けいはんな学研都市内で公共交通が整備された際、行きたい目的地</li></ul></li></ul>

## (2) 調査結果

### 1) 回答者属性

回答者の半数以上が精華町内への通勤者で、幅広い年齢層から偏りなく回答を得ました。

京田辺市内に立地する企業の従業員のうち約44%が京田辺市民である一方、木津川市、精華町は他地域からの通勤者が多く、特に木津川市は大阪市以外の大阪府内からの従業員が約18%を占めています。

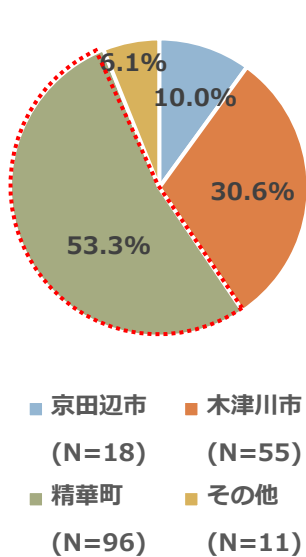


図 4-13 勤務地

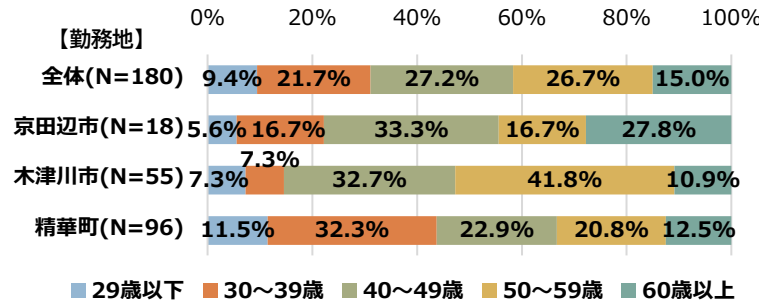


図 4-14 年齢

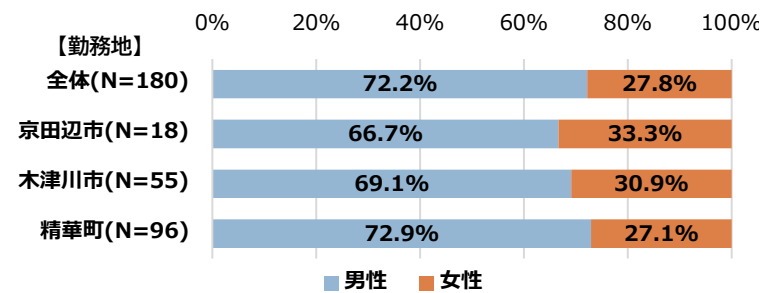


図 4-15 性別

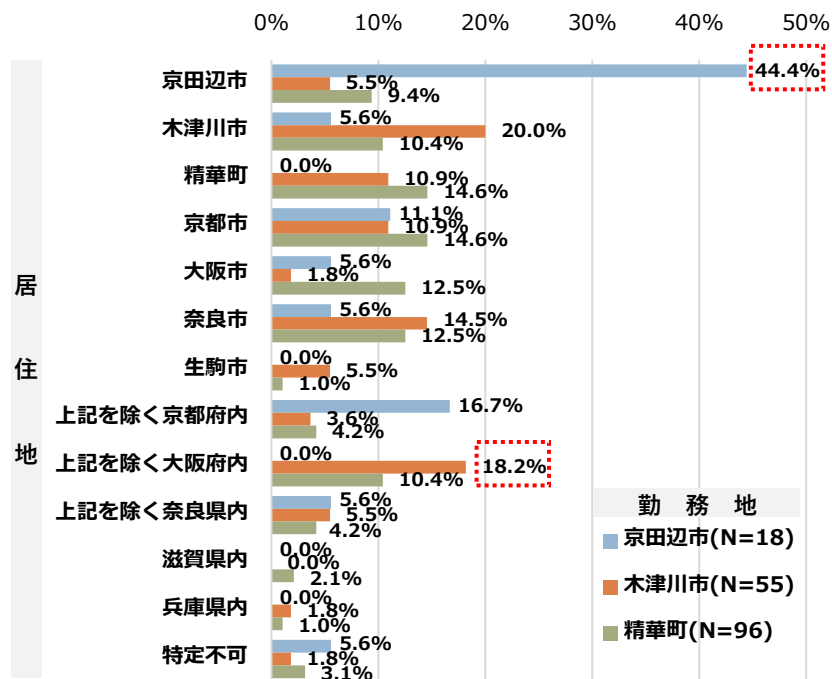


図 4-16 居住地と勤務地との関係

運転免許保有率は 95%以上となっており、約 7 割が日常的に運転すると回答しています。特に京田辺市内への通勤者は日常的に運転する割合が高い傾向にあります。

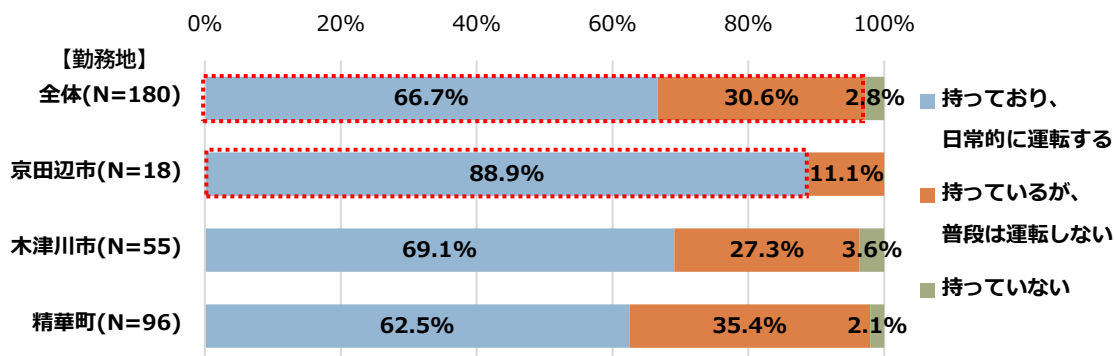
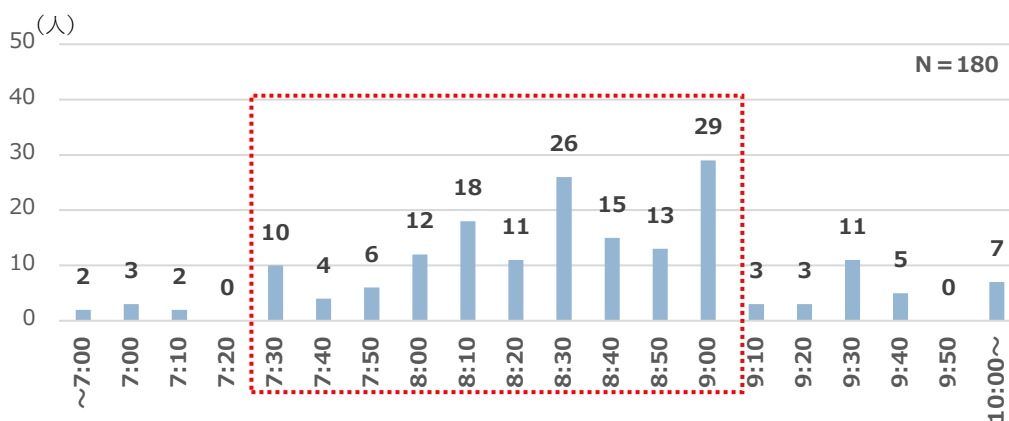


図 4-17 運転免許保有率

## 2) 移動特性

通勤時間は 7:30~9:00、退勤時間は 17:30~19:00 に集中しています。

### □ 出勤時間



### □ 退勤時間

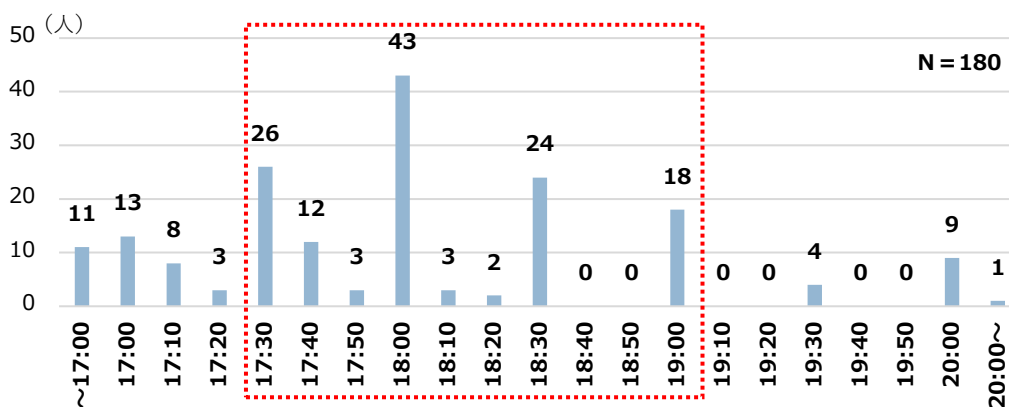


図 4-18 出勤・退勤時間

通勤時の交通手段として、鉄道、路線バス、自家用車（自分で運転）の割合がそれぞれ約5割となっています。勤務先の市町別では、京田辺市は自家用車（自分で運転）、精華町は鉄道、路線バスが多く、木津川市は鉄道、路線バス、自家用車（自分で運転）がほぼ同数となっています。

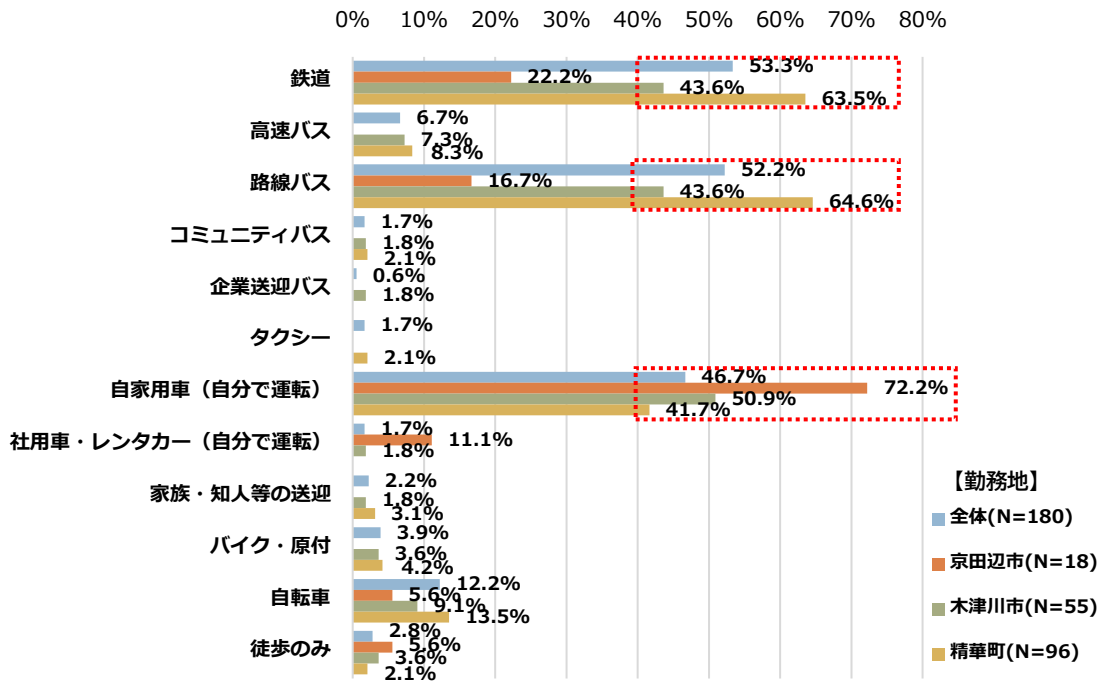


図 4-19 通勤時の交通手段（複数回答）

回答者の約4割が、業務上での出張機会があると回答しており、特に京田辺市内の立地企業の従業員は、約7割がけいはんな学研都市（京都府域）内の出張があると回答しました。

学研都市「内」での出張には路線バス、社用車・レンタカー（自分で運転）が多く利用され、学研都市「外」への出張は社用車・レンタカー（自分で運転）は減り、鉄道、路線バスの利用割合が増えます。

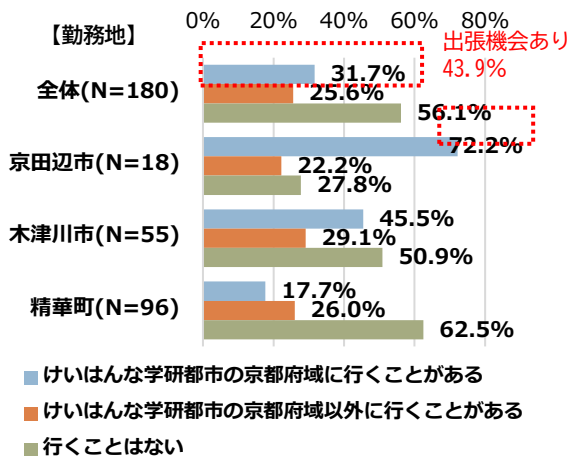


図 4-20 業務上での出張有無（複数回答）

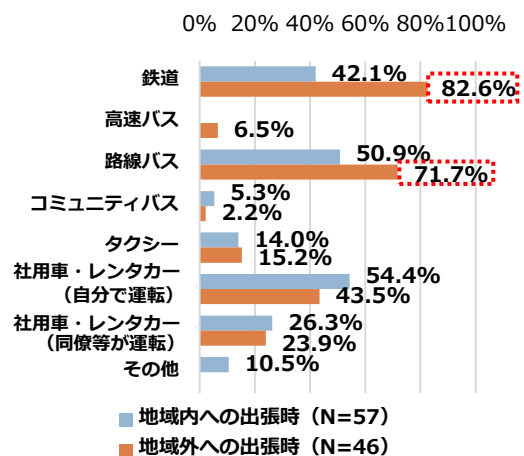


図 4-21 出張時の利用交通手段（複数回答）

### 3) 通勤・出張時の公共交通利用に対する要望等

通勤時に鉄道・バス等を利用する際の課題として、「便が少ない」点を挙げる人が約54%と最も多く、次いで「バスと鉄道等、公共交通機関同士の接続が悪い」が約45%となっています。

出張時に鉄道・バス等を利用する際の課題としては、「バスと鉄道等、公共交通機関同士の接続が悪い」点を挙げる人が約48%と最も多くなっています。

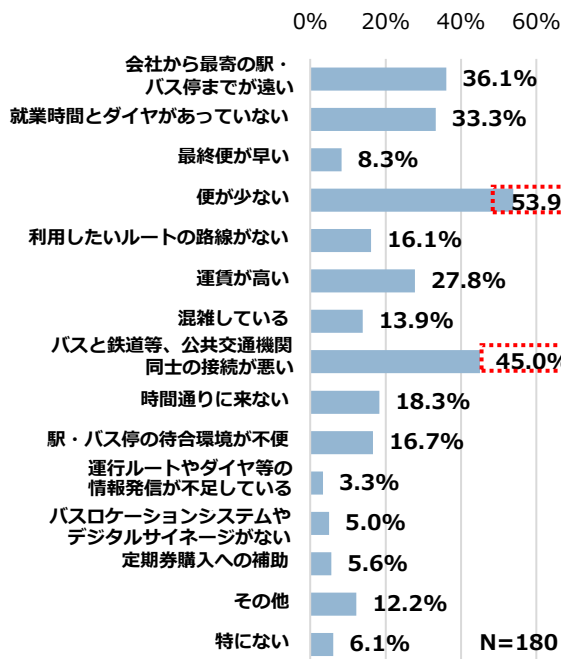


図 4-22 通勤時に鉄道・バス等を利用する際の課題（複数回答）

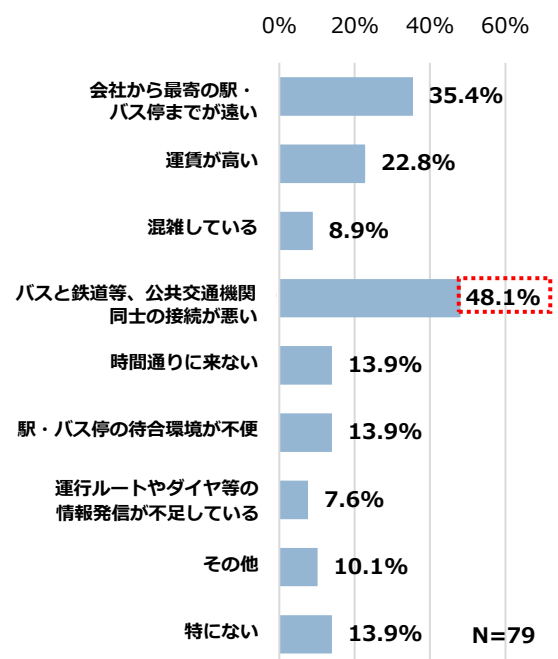


図 4-23 出張時に鉄道・バス等を利用する際の課題（複数回答）

通勤時、出張時の公共交通利用を促進する取り組みでは、京都市・大阪市・奈良市までのアクセス向上や、地域内を行き来しやすいようなバス路線などの公共交通の整備などの意見が多く挙がっています。

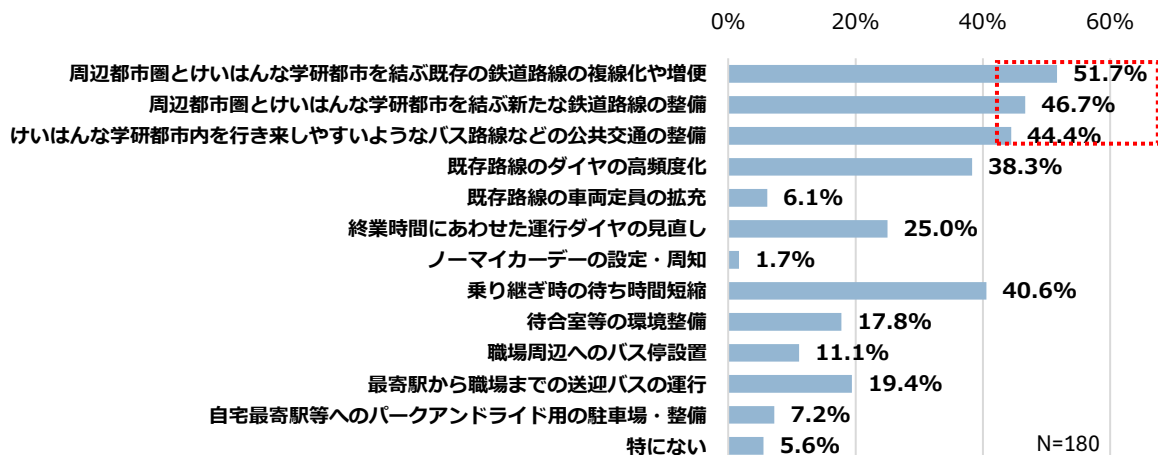


図 4-24 通勤時、出張時の公共交通利用を促す有効な取り組み（複数回答）

#### 4) 今後の公共交通整備に向けた意向

けいはんな学研都市内の公共交通が整備された場合に行きたい目的地は、国立国会図書館関西館が約41%と最も多く、次いでけいはんなプラザが約32%で、特に京田辺市内に立地する企業の従業員からのニーズが目立ちます。

木津川市内に立地する企業の従業員は木津地区内の移動へのニーズが大きくなっています。

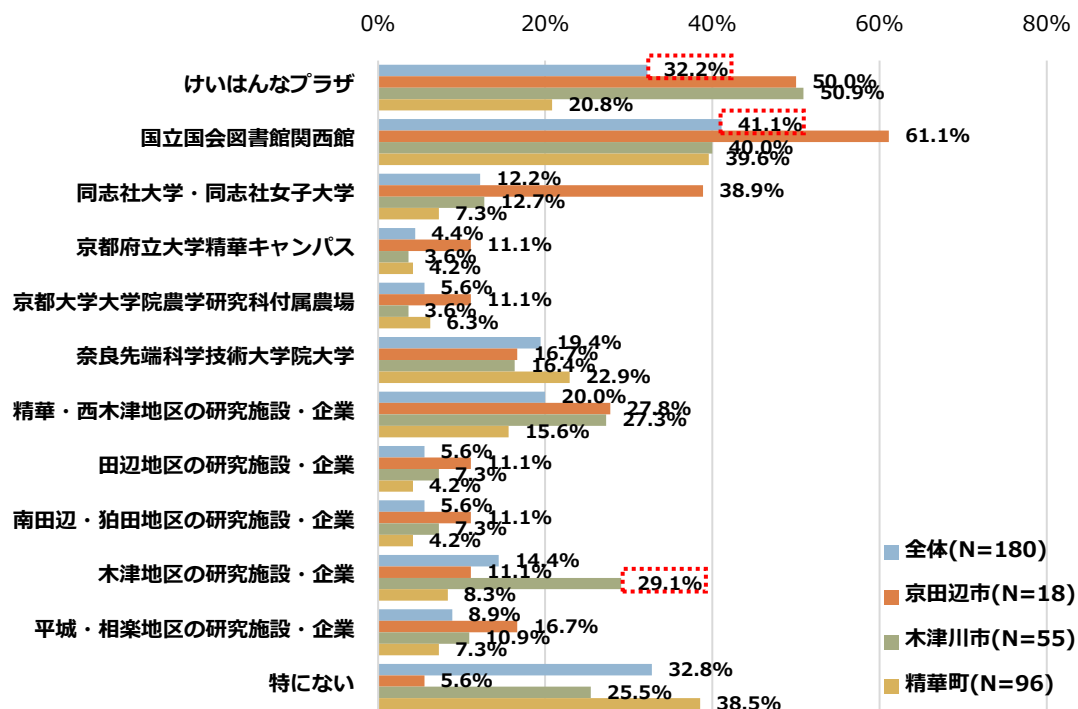


図 4-25 けいはんな学研都市内を行き来しやすいように公共交通が整備された際、行きたい施設等（複数回答）



### (3) 調査結果のまとめ

企業アンケートの結果を以下の通り整理しました。

回答者属性	<ul style="list-style-type: none"> <li>回答者の半数以上が精華町内への通勤者である。</li> <li>京田辺市内に立地する企業の従業員は京田辺市民が多い。一方で、木津川市内／精華町内に立地する企業の従業員は木津川市、精華町以外にも分散している。</li> <li>運転免許保有率は95%以上であり、約7割が日常的に運転する。</li> </ul>
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>出勤時間は7:30～9:00、退勤時間は17:30～19:00に集中している。</li> <li>通勤時の交通手段として、鉄道、路線バス、自家用車（自分で運転）の割合がそれぞれ約5割である。市町別では、京田辺市は自家用車（自分で運転）、精華町は鉄道、路線バスが多い。木津川市は鉄道、路線バス、自家用車（自分で運転）がほぼ同数である。</li> <li>回答者の約4割が、業務上での出張機会があると回答しており、特に京田辺市内に立地する企業の従業員は、約72%がけいはんな学研都市（京都府域）内の出張があると回答している。</li> <li>学研都市内での出張には路線バス、社用車・レンタカー（自分で運転）が多く利用され、学研都市外での出張には社用車・レンタカー（自分で運転）の割合が減り、鉄道、路線バスの利用が増える。</li> </ul>
通勤・出張時の公共交通に対する要望等	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バス等を利用する際の課題として、「バスと鉄道等、公共交通機関同士の接続が悪い」や「便が少ない」点を挙げる意見が多い。</li> <li>通勤時、出張時の公共交通利用を促進する有効な取り組みとして、京都市・大阪市・奈良市までのアクセス向上や、地域内でのバス路線等の整備を期待する意見が多い。</li> </ul>
今後の公共交通の運営に対する意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が整備された場合に行きたい目的地として、国立国会図書館やけいはんなプラザを挙げる意見が多い。</li> <li>木津川市内に立地する企業の従業員は、木津地区内の移動にニーズがある。</li> </ul>

## 4-3 開発事業者ヒアリング調査

### (1) 調査概要

けいはんな学研都市(京都府域)の公共交通の将来ビジョンと具体的な施策の方向性を明らかにすることを目的として、現在開発を行っている開発事業者へのヒアリング調査を実施しました。

表 4-3 調査概要

対象	開発事業者 4社
方法	対面ヒアリング調査(一部 web で実施)
期間	2024(令和6)年7月8日~7月17日
内容	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 移動について<ul style="list-style-type: none"><li>・移動需要</li><li>・駐車場整備予定、バスルート設定予定、企業送迎有無</li><li>・交流施設、集客施設の整備予定</li></ul></li><li>■ 地区の魅力について<ul style="list-style-type: none"><li>・企業から見た地区の魅力</li></ul></li><li>■ 人流変化<ul style="list-style-type: none"><li>・学研エリア内外の人流変化</li></ul></li><li>■ 交通に関する懸念、期待<ul style="list-style-type: none"><li>・交通に対する懸念点</li><li>・京阪奈新線への期待度</li><li>・リニア中央新幹線、北陸新幹線の中間駅設置への期待度</li></ul></li></ul> など

## (2) 調査結果まとめ

開発事業者ヒアリング調査の結果は以下の通りです。

<p>移動について</p>	<p>(1)製品の移動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工場からの製品の出荷等に関係する道路網については、<b>現状の道路網に対する懸念</b>が聞かれた。</li> <li>一方、<b>現在計画中の路線の整備が完了することで競争力が高まる</b>との期待があり、特に<b>新名神高速道路の供用についての期待感</b>が聞かれた。</li> </ul> <p>(2)従業員の移動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従業員の居住地域としては、<b>枚方市、寝屋川市、大阪市、奈良市等</b>が想定されるとの意見が得られた。特に製造業は雇用の確保が重要であるため、<b>従業員の通勤手段に対する関心は高い</b>との意見が得られた。</li> <li>現状として公共交通利用のみで通勤できる地区は限られており、<b>主な交通手段としては自動車通勤を想定</b>している企業が多い。ただし、周辺地域での渋滞の発生等を防ぐために、<b>公共交通活用の重要性は認識されていた</b>。</li> </ul> <p>(3)バスルートの設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスベイ等のハード整備については区画整備と一体となって整備することが効率的であるが、そのためには<b>計画の早期段階から検討・関係者協議（自治体、公共交通事業者、立地予定企業等）が必要</b>との意見が得られた。ただし上屋などの構造物は維持管理の観点より、バスの運行が決定した段階で対応が基本となる。</li> <li>路線バスについて、供用開始直後の運行は利用者が少なく、<b>開発事業者が路線バス事業者への運行経費等を負担する場合もある</b>ため、協議に時間がかかるケースもあるとの意見が得られた。</li> </ul>
<p>地区の魅力について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「学研都市」の魅力は、<b>大規模区画が得られること、「学研都市」そのもののブランド力の大きく2点</b>あるとの意見が得られた。</li> <li>大規模区画に魅力を感じているのは、現在、<b>他地域（東大阪など）で操業しており、生産機能の拡充等を考えている企業など</b>。そのほかにも、小規模企業の集積等を見込んだ意見も聞かれた。</li> <li>「学研都市」そのもののブランド力については、<b>研究開発機能と生産機能を併せ持った企業の立地、クラスター間連携による企業立地、関連企業が集積することで発生する企業交流による相乗効果等</b>が想定される。</li> <li>上記のほか、けいはんな学研都市（京都府域）で起業した企業が成長し、生産拠点をけいはんな学研都市（京都府域）に構えるというロールモデルへの期待の声が聞かれ、<b>スタートアップ企業の受け皿としての構想も</b>考えられる。</li> </ul>
<p>交通に関する懸念、期待</p>	<p>(1)京阪奈新線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>直接的な整備を求める声はないものの、周辺地域の公共交通網が整備されることへの期待は大きい。京阪奈新線単体ではなく、<b>けいはんな学研都市（京都府域）全域の公共交通ネットワークの拡充を期待する意見</b>が聞かれた。</li> </ul> <p>(2)リニア中央新幹線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>東京とつながることに対する期待</b>は大きい。特に、リニア中央新幹線は北陸新幹線に比べ、<b>ダイレクトにつながる点に魅力</b>を感じている。</li> </ul>

## 4-4 交通事業者ヒアリング調査

### (1) 調査概要

けいはんな学研都市（京都府域）の公共交通の将来ビジョンや具体的な施策の方向性を検討するため、交通事業者の意向を把握することを目的として調査を実施しました。

表 4-4 調査概要

対象	鉄道事業者4社(近畿日本鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、 大阪市高速電気鉄道株式会社※、京都市交通局※) バス事業者2社(奈良交通株式会社、京阪バス株式会社) タクシー事業者3社(加茂タクシー株式会社・城南タクシー株式会社、 山城ヤサカ交通株式会社、学研都市交通株式会社)	
方法	対面ヒアリング調査(一部 web で実施)	
期間	2024(令和6)年7月25日～8月28日	
内容	<b>【鉄道事業者】</b>	
	■ 現状について	・利用状況、収支 ・利用促進に向けた取り組み、効果 等
	■ 車両、運転士の確保について	・車両の更新状況 ・運転士の確保状況 等
	■ 増便・減便後の変化について	・増便や複線化による利用状況の変化 ・減便による影響
	■ 今後の見通しについて	・見直し路線の有無 ・利用状況の今後の見通し
	■ 京阪奈新線について	・京阪奈新線実現への期待度 等
	■ 将来構想について	・相互乗り入れについて ・連続立体交差、単線区間について
	■ リニア新幹線、北陸新幹線への期待	・延伸への期待や想定される効果
	<b>【バス事業者】</b>	
	■ 現状について	・利用状況 ・利用促進に向けた取り組み、効果 等
	■ 車両、運転士の確保について	・車両の更新状況 ・運転士の確保状況 等
	■ 開発の影響について	・開発に伴うダイヤの見直し ・開発に伴う変化
	■ 今後の方向性について	・新規路線や増便について ・利用状況の今後の見通し
	■ 新交通システム、新技術の導入について	・BRTや自動運転技術の導入意向について 等
	■ 将来の鉄道ネットワークに関する期待	・京阪奈新線への期待と見込まれる効果 等
	<b>【タクシー事業者】</b>	
	■ 現状について	・利用状況 ・利用促進に向けた取り組み 等
	■ 車両、運転士の確保について	・車両の更新状況 ・運転士の確保状況 等
	■ 開発の影響について	・開発に伴う変化
	■ 将来の鉄道ネットワークに関する期待	・京阪奈新線への期待と見込まれる効果 等

※京阪奈新線を延伸した場合の接続先としてヒアリングを実施

## (2) 調査結果まとめ

交通事業者ヒアリング調査の結果は以下の通りです。

<p>交通事業者の 人材確保状況について</p>	<p><b>鉄道事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>育成期間が長いとため経時的に状況が変化するものの、<b>現状減便に至るほどの人手不足は起こっていないが、今後への懸念はある。</b></li> </ul> <p><b>バス事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者以上の人手不足になっており、<b>実際に人手不足を理由とした廃線も起こっている。</b>高齢化が進んでいることから、<b>今後の人材確保に強い危機感を持っている。</b></li> </ul> <p><b>タクシー事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人手不足の事業者が2社、十分に確保できている事業者が1社聞かれ、事業者で大きく意見が分かれた。ただし、十分に確保できている事業者も、人材確保ができていないのは本エリアに限ってのことであり、<b>業界全体でみると人手不足の状況である。</b></li> </ul>
<p>京阪奈新線について</p>	<p><b>鉄道事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>けいはんな線の延伸2ルートが地交審で答申されていることは了知しているが、具体的な整備計画はない。</b>関西圏の鉄道ネットワーク強化の面では期待が大きい。</li> <li>様々な事業スキーム（1種、2種・3種、受託運行など）が考えられるが、民間鉄道事業者としては、<b>採算が取れ、持続可能な事業スキームであることが大前提</b>と考える。</li> </ul> <p><b>バス事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京阪奈新線が開通した場合、<b>現状のバス路線と完全に重複するため、路線の再編、減便は不可避な状況である。</b></li> </ul> <p><b>タクシー事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅にタクシー乗り場があれば待機することができるので需要が伸びる可能性はあるもの、駅の乗降人数が変化するため現在のタクシー需要がなくなるのではないかと懸念がある。</li> </ul>
<p>増便・減便について</p>	<p><b>鉄道事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>現状の利用状況ではJR片町線の復便可能性は低い。</b>イベントに合わせた増便増結は検討する。</li> <li>近鉄京都線、JR奈良線では需要に応じた増便を実施し、想定通りの推移である</li> </ul>
<p>けいはんな学研都市の 開発の影響について</p>	<p><b>バス事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>開発に伴う路線、ダイヤの見直し計画はない。</b>開発により利用者増の可能性もあるが、<b>渋滞への懸念もある。</b></li> </ul> <p><b>タクシー事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>需要増が見込まれる地域に対しては、配車時間の集中に対する懸念（主に午前中）がある。また駅が増えることで運行エリアが広がり、需要に対応しきれないことへの懸念も聞かれた。</li> </ul>
<p>今後の見通しについて</p>	<p><b>鉄道事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍を経て利用状況は回復傾向であるものの、<b>現状の対コロナ前9割程度で止まると予測</b>しており、その予測にもとづいた見直しを検討している。</li> </ul> <p><b>バス事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>現状の路線を維持することが最優先</b>である。</li> </ul>

## 第5章 地域公共交通の課題

けいはんな学研都市（京都府域）の地域公共交通における現状と、問題点を踏まえた解決すべき主な課題について以下のように整理します。

地域公共交通の現状・問題点		上位・関連計画における方向性
地域の現況・社会情勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>【地域特性】けいはんな学研都市（京都府域）では、これまで道路網の整備は進められてきたが、<b>JR 片町線・JR 奈良線は学研都市区域内では単線</b>であり、<b>京阪奈新線延伸についても検討が進んでおらず</b>、かつ、<b>クラスター間等を接続する公共交通整備は進んでいない</b>。</li> <li>【地域特性】区域内の鉄道路線では洪水時の浸水リスクが見込まれているが、<b>ほとんどの区間で高架化がされていない</b>。</li> <li>【社会情勢】将来的には、<b>リニア中央新幹線や北陸新幹線の中間駅設置</b>により、広域的な鉄道網改善への加速化が期待される。</li> </ul>	<p>○関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏をはじめとする国内外の諸都市、研究開発拠点及び産業集積地との連携を確保するため、道路、鉄道等の交通施設及び情報・通信基盤施設の整備を推進する。</li> <li>京都、大阪及び奈良の各都市との連絡性の強化を図るため、既存鉄道である西日本旅客鉄道の<b>片町線(学研都市線)、奈良線の利便性の向上</b>を図る。また、今後の本都市の施設立地や活動展開、交通基盤としての役割等を勘案し、近畿日本鉄道<b>けいはんな線の延伸</b>についての検討を進める。</li> <li>バス交通については、コミュニティバスも含め<b>路線網の充実、再編</b>等とともに鉄道との結節強化を図る。</li> </ul> <p>○近畿地方交通審議会答申第8号</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京阪神圏において、既存施設の改良に関し検討すべき主な事業として、<b>JR 奈良線・片町線・関西本線の複線化</b>を提示。</li> <li>京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線として、<b>京阪奈新線延伸</b>を提示。</li> </ul> <p>○新たな都市創造プラン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市内の<b>主要駅からのフィーダー交通</b>や、<b>本都市と母都市、関西国際空港とを結ぶ公共交通サービスの充実</b>を図る。</li> <li>主要駅とクラスター、クラスター内の利便性を高めるため、ICT を活用した次世代型の連節バス、カーシェアリングシステムの導入など、<b>新たな交通システムやサービスの展開</b>を図る。</li> </ul> <p>○関西文化学術研究都市（京都府域）の建設に関する計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>北陸新幹線の整備促進</b>を図るとともに、<b>奈良線・学研都市線等既存路線の速達性の向上と輸送力の増強</b>を図る。</li> <li><b>けいはんな線の延伸整備</b>について検討を進める。</li> <li><b>クラスター間やクラスターと主要駅を結ぶ公共輸送手段</b>として、連節バスの導入をはじめ、<b>新しい公共交通システム</b>やコミュニティバスも含めたバス輸送網の整備・充実を進める。</li> </ul> <p>○京都府総合計画山城地域振興計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>JR 奈良線の全線複線化、JR 片町線の高速化・複線化、京阪奈新線の検討</b>等、けいはんな学研都市を中心とした<b>南部地域の鉄道ネットワークの充実強化に向けた取組</b>を進める。</li> </ul>
地域の人口流動	<ul style="list-style-type: none"> <li>【地域特性】3 市町とも年少人口は減少傾向、高齢化率は緩やかに増加傾向にあり、特に 20 歳代における転出超過数が大きい。</li> <li>【地域特性】一方、けいはんな学研都市（京都府域）エリア全体で見た場合、新たな住宅地開発や人口誘導区域の設定により、一定の人口増加を見込んでいる地域もある。</li> <li>【移動実態】<b>京都市・大阪市・奈良市等との通勤・通学流動</b>が多く、<b>3 市町間での流動</b>もみられる。</li> </ul>	
住民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>【移動実態】移動手段として、<b>通勤・通学では鉄道(29 歳以下)、自動車(30 歳以上)</b>が多く、<b>買い物・通院では自動車</b>の利用が多い。レジャーでは自動車に加えて鉄道も利用されている。</li> <li>【移動実態】京都市内、奈良市内へのアクセス満足度は比較的高いが、<b>大阪市内や関西国際空港へのアクセス満足度は低い</b>。</li> <li>【移動実態】公共交通利用促進に向け、<b>運行頻度の拡大</b>を改善点とする意見や、2 市町間を移動できるバス等、<b>通勤・通学先までの路線、ダイヤの充実</b>に対する要望が多い。</li> <li>【社会情勢】<b>鉄道の新路線整備・既存路線の複線化</b>や、<b>リニア中央新幹線・北陸新幹線の中間駅設置</b>に対するニーズが高い。</li> </ul>	
企業アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>【移動実態】出勤時間は 7:30～9:00、退勤時間は 17:30～19:00 に集中している。</li> <li>【移動実態】地域内への出張時には路線バスや<b>社用車・レンタカー</b>、地域外への出張時には鉄道、路線バスの利用が多く、公共交通網が整備された場合に行きたい目的地として、<b>国会図書館関西館やけいはんなプラザ等への移動ニーズ</b>が高い。</li> <li>【移動実態】通勤・出張時の公共交通利用を促す取組として、<b>京都市・大阪市・奈良市までのアクセス向上</b>を期待する意見が多い。</li> </ul>	
開発事業者ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>【地域特性】新たな学研開発エリアに立地する企業の<b>従業員の居住地域としては、大阪府域や、奈良市等が想定</b>され、従業員の通勤手段確保の観点から、公共交通が整備されていることは 1 つの重要な評価ポイントとなっている。</li> <li>【社会情勢】<b>リニア中央新幹線の整備</b>による東京との接続をはじめ、<b>けいはんな学研都市（京都府域）全域の公共交通ネットワークの拡充</b>を期待する意見が挙げられている。</li> </ul>	
交通事業者ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>【運営環境】バス事業者やタクシー事業者を中心に、<b>運転手の人材不足</b>が発生。新規路線整備のためには、既存路線の廃止もあり得る。</li> <li>【運営環境】路線バスはエリア論を重視しているため、境界を越えての運行は難しい。</li> <li>【運営環境】<b>京阪奈新線の整備</b>については、ネットワーク強化の面で期待の声もある一方、<b>将来的な人手不足を踏まえた運営体制</b>への懸念や、<b>費用対効果の検討の必要性、バス路線の再編・減便</b>についての意見が挙げられた。</li> <li>【運営環境】<b>JR 片町線</b>については、コロナ禍の影響で「利用者減少→減便→さらなる利用者減」の負のスパイラルに陥っている。</li> </ul>	

### 解決すべき主な課題

#### 1. 広域的な公共交通アクセスの改善

けいはんな学研都市（京都府域）では、既に相当程度の研究開発と産業の集積が図られ、今後も新たなクラスター開発が予定されている。本区域の持続的な発展を支えるためにはこれまで取り組んできた道路整備のみならず、広域的な公共交通の充実が求められており、その全体像を示す公共交通計画の策定が必要である。とりわけ、本区域の学研都市建設の総仕上げとして、京都、大阪及び奈良の母都市や関西国際空港からのアクセス強化のため、京都府南部地域の鉄道ネットワークの強化に向け、JR 片町線、奈良線の利便性向上（複線化等）及び京阪奈新線の延伸が必要である。

#### 2. クラスター間の交流促進

けいはんな学研都市の特徴として、12 のクラスターが分散配置されており、京都府域においては長年未整備クラスターとして取り残されていた地区の開発がようやく進み始めてきている。こうした中で、今後けいはんな学研都市（京都府域）内への新たな施設立地の増加により、通勤等の交通需要や研究所・大学・企業間等の連携・交流の需要も見込まれることから、移動手段としてクラスター間等を結ぶ公共交通網の整備・充実が必要である。

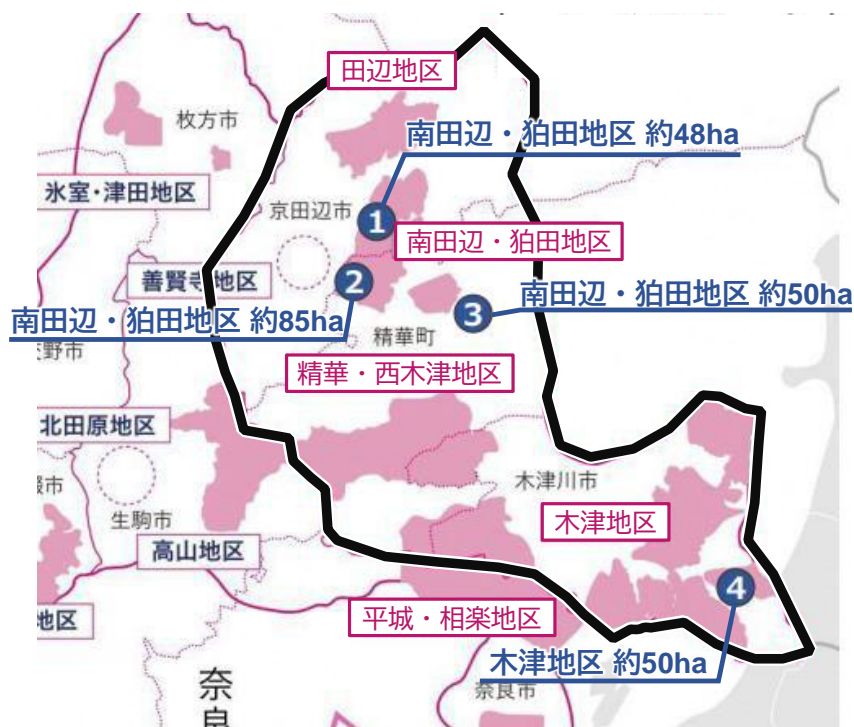
#### 3. 公共交通を地域で支える意識の向上

地域住民からは公共交通網の充実を求める声がある一方、三大都市圏に位置しながら日常生活行動では公共交通よりも自動車への依存率が高く、交通事業者からは需要と供給のバランスについて懸念する意見等も挙げられている。一方、けいはんな学研都市では、パイロットモデル都市として様々な実証実験を展開してきた実績があり、新たなモビリティの実験実証フィールドとして住民にとっても受け入れられやすい地域である。こうしたことから、公共交通網の持続的発展に向けては、交通事業者だけでなく、行政や住民、企業等も連携し、利用促進やモビリティ・マネジメントの取組等を通して、公共交通を地域で支える意識を高めることが必要である。

## 5-1 解決すべき主な課題 1 広域的な公共交通アクセスの改善

けいはんな学研都市（京都府域）では、南田辺・狛田地区、木津地区において計約 233ha の開発が進行中・もしくは予定されており、ますます人や物の移動が活発になることが想定され、広域的な交通網の形成の必要性が高まっています。

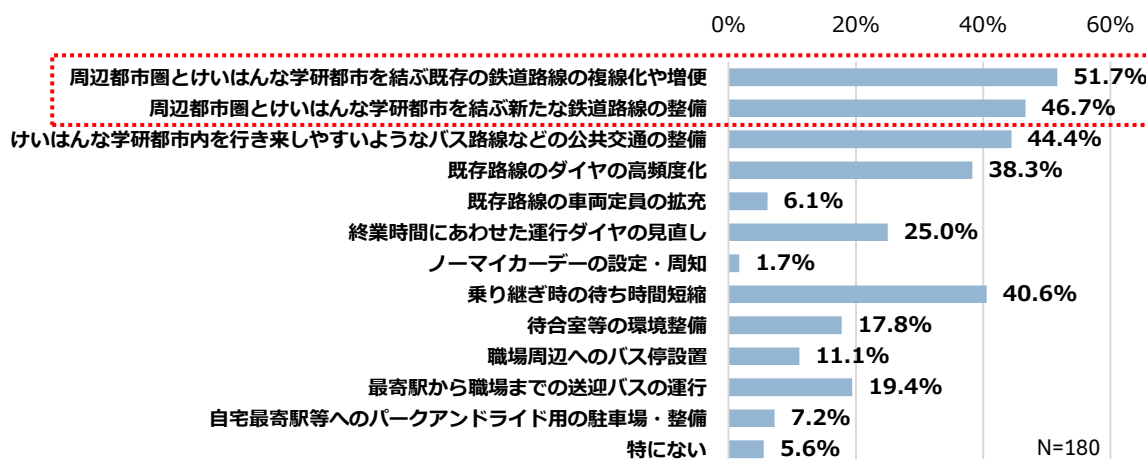
道路整備については、新名神高速道路、国道 163 号、大和中央道の事業が進んでおり、道路ネットワークの拡充が進行している一方で、JR 片町線・奈良線の複線化や、京阪奈新線の延伸については、議論が停滞しています。



下図：けいはんな学研都市・総合パンフレット（日本語 2024 版）

図 5-1 開発地区と開発面積

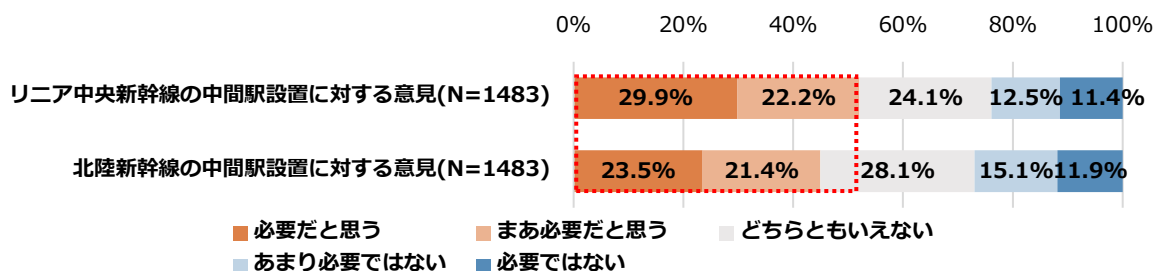
3市町においては、京都市・大阪市・奈良市等の母都市との通勤・通学流動が多く、上記の開発地区についても、想定される通勤者は、大阪府域や、奈良市等が主になると考えられており、これら母都市との公共交通の拡充を求める意見が多く挙がっています。広域的なネットワークを担う鉄道網の利便性の向上が求められます。



出典：企業アンケート（令和6年）

図 5-2 通勤時、出張時の公共交通利用を促す有効な取り組み（複数回答）（再掲）

また、現在、関西国際空港リムジンバスの休止状態が続いており、関西国際空港へのアクセス満足度が低い状況であるため、アクセス性の改善は大きな課題です。リニア中央新幹線や北陸新幹線の間駅設置については、住民や開発事業者からの期待が高く、近畿圏を越えた広域ネットワークが構築されることで、より産業や研究が発展し、国内におけるけいはんな学研都市の重要性が高まることが期待されます。

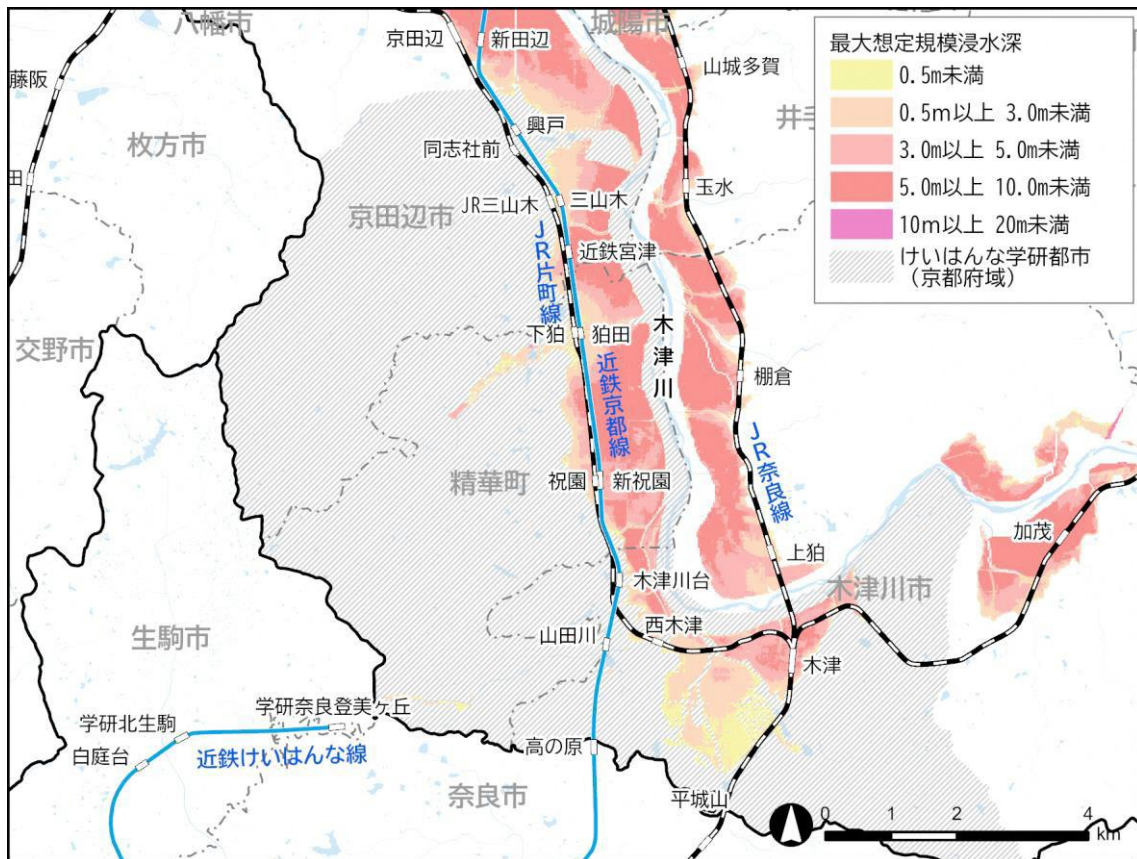


出典：住民アンケート（令和6年）

図 5-3 中間駅設置に対する意見（再掲）



加えて、JR 奈良線、JR 片町線、近鉄京都線のいずれの路線も、想定最大規模の降雨による洪水が発生した場合、最大 5m以上の浸水が見込まれています。これらの路線はいずれも区域内のほとんどの区間で高架化がなされていないため、水害リスクへの対応が課題であるといえます。



出典：国土数値情報、京都府土砂災害警戒情報

図 5-4 洪水による浸水想定

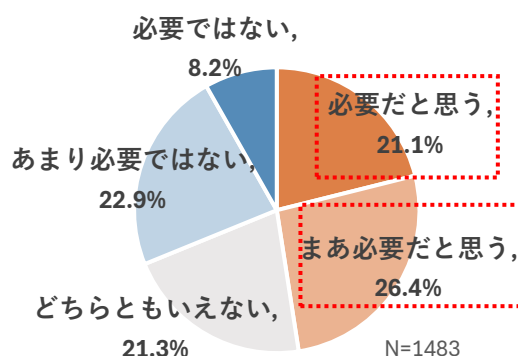
## 5-2 解決すべき主な課題 2 クラスタ間の交流促進

大阪府域・奈良県域を含むけいはんな学研都市は、12のクラスターが分散配置されており、自然環境の保全や既成市街地、農林業と調和のとれた開発を進めています。これらの相互連携による相乗効果が発揮されることは、本都市の魅力ととらえている企業もあり、上位・関連計画等でもクラスター間の連携を強化すべきものと位置付けられています。

現在、3市町の交通は鉄道の他、路線バスやコミュニティバスが運行しています。これらは、鉄道駅を発着するものがほとんどで、幹線交通となる鉄道の支線的な役割となるものが多く、直接クラスター間を接続する路線はありません。

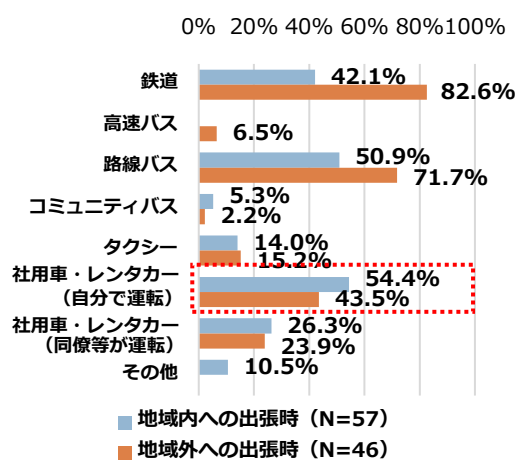
3市町間での通勤・通学における移動ニーズがあるため、自宅付近から2市町へ移動できるバス等の必要性が高い他、通勤・通学先までの路線、ダイヤの充実に対する要望が目立ちます。また、けいはんな学研都市（京都府域）内での出張時の移動手段は、社用車やレンタカーが最も多く、地域外の出張時と比較して公共交通の利用率が低くなっています。

クラスター間の相互連携のための公共交通の整備を推進し、自家用車から公共交通での移動への転換を図ります。



出典：住民アンケート（令和6年）

図 5-5 自宅付近から2市町へ移動できるバス等の新設について（再掲）

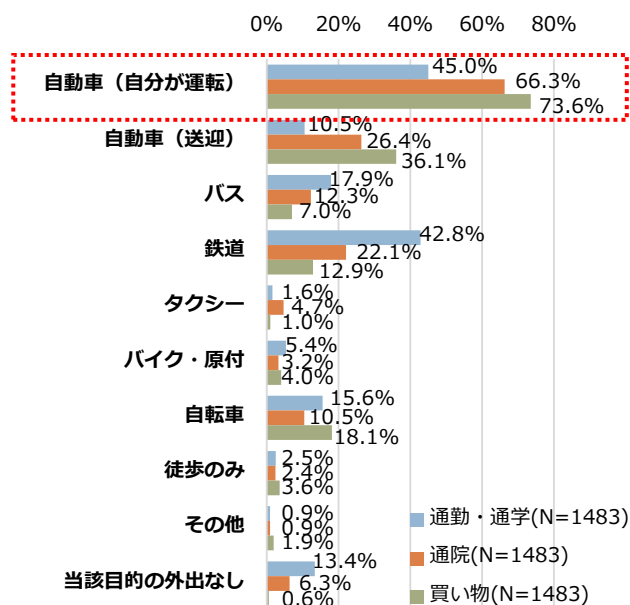


出典：住民アンケート（令和6年）

図 5-6 出張時の利用交通手段（再掲）

### 5-3 解決すべき主な課題 3 公共交通を地域で支える意識の向上

けいはんな学研都市（京都府域）では、移動の際の交通手段として、自家用車が多く利用されています。地域住民や通勤者からは、公共交通網の充実を求める声がある一方、自動車依存率が高い状況から、交通事業者としては、需給バランスの面から公共交通サービスの拡大に慎重な声が聞かれます。



出典：住民アンケート（令和6年）

図 5-7 目的別移動手段

また、2024年問題も相まって、運転士等の人材不足は今後もさらに深刻になると想定されています。本区域やその周辺地域においても、利用ニーズがあってもバス路線の充実に取り組めないといった状況も発生しています。さらには、新型コロナウイルス感染症による交通事業者への影響は未だに続いており、利用者減少により減便した結果、ますます利用者が減少するという負のスパイラルに陥る事例もあります。

このような状況下で、地域公共交通を維持させるためには、地域住民および通勤者の交通行動の変容を促し、公共交通の利用促進を図るといった、地域が一体となり公共交通を守っていく姿勢が求められます。

一方では、パイロットモデル都市として様々な実証実験を展開してきた実績があり、新たなモビリティの実験実証フィールドとして住民にとっても受け入れられやすい地域でもあります。学研都市らしい先進的な技術を積極的に導入し、移動に関する課題を解決していくことが求められます。



出典：WILLER 株式会社資料

図 5-8 自動運転実証例

## 第6章 地域公共交通計画の基本方針

### 6-1 計画の基本的な方針

けいはんな学研都市は、都市建設開始から40年の節目を目前に都市建設の概成後の姿を見通す時期に差し掛かってきていますが、このような都市の発展の中でもひととき遅れているのが公共交通の整備です。

そこで、本計画では、学研都市(京都府域)のクラスター開発が概成を迎えようとするなかで、学研都市の上位計画や関連計画にも掲げられている公共交通の整備に関する方針を改めて整理するとともに、学研都市建設における望ましい公共交通のあり方について、おおよそ30年後の将来を見据えつつ、当面の方向性と取り組み施策を掲げます。学研都市への広域的なアクセス強化の実現と都市内のアクセス改善を目指すものとします。

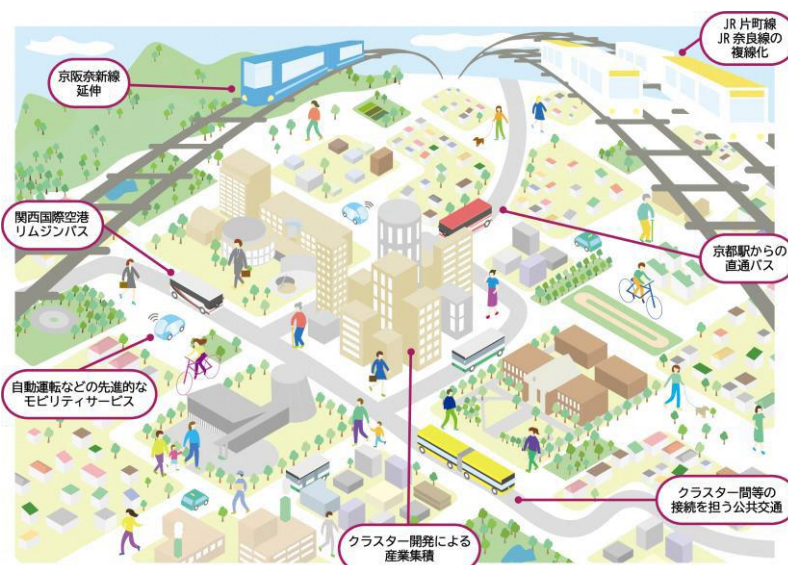
### 6-2 目指すべき地域公共交通の将来像

本計画で目指すべき地域公共交通の将来像は以下の通りです。

- 1 JR片町線・JR奈良線の複線化・高速化及び京阪奈新線の整備を行うことにより、母都市(京都・大阪・奈良)や関西国際空港からのアクセスが向上し、学研都市の競争力強化、利便性、輸送力が確保されています。
- 2 クラスター間や市町界を越える公共交通が整備され、都市内の移動や交流が活発になっています。
- 3 都市内の移動は公共交通網の整備、充実により、自動車から多様な公共交通への転換が図られ、都市内外の移動の利便性、快適性、持続可能性が向上しています。

#### 将来像が実現した 本地域の将来イメージ

学研都市の新たなクラスター開発による産業集積が進み、また、広域的なアクセスによる鉄道整備や区域内の公共交通が充実し、人の移動や交流が活発になっているイメージを表現しています。

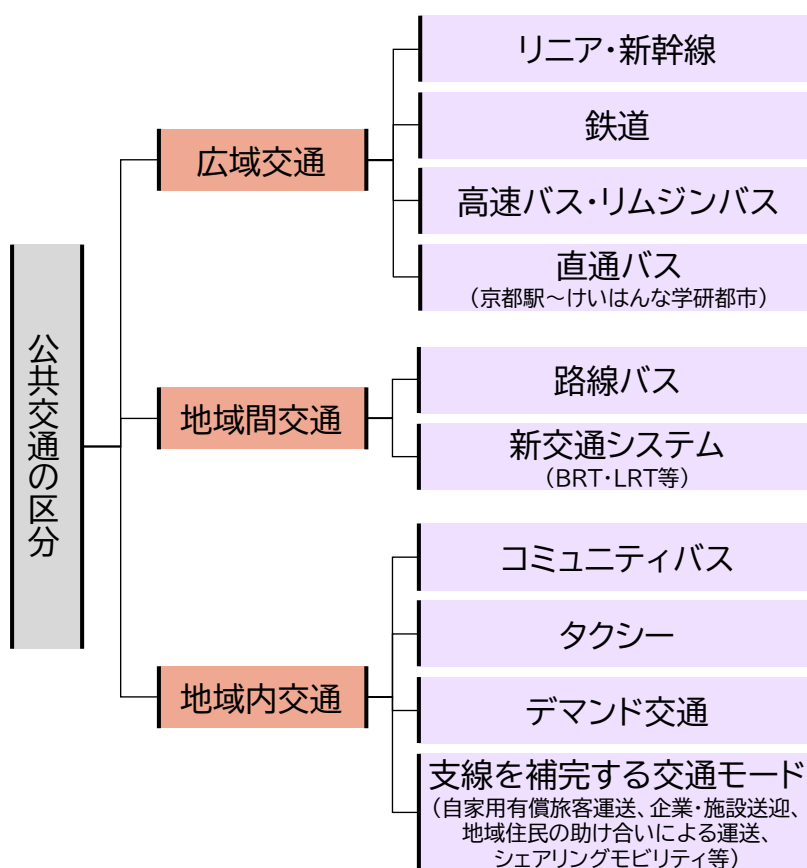


### 6-3 地域公共交通の位置づけと役割

本計画を策定する上で、区域内の公共交通モードの位置づけと役割を整理しました。

以下の交通区分を踏まえ、本計画において、鉄道、バス路線に加え、コミュニティバスやデマンド交通等の自治体が運営する公共交通、自家用有償旅客運送や住民同士の助け合いによる運送、医療・商業施設や企業の通勤輸送等の送迎バス、さらにはレンタサイクル等のシェアリングモビリティを含めた各交通モード・路線の役割の再定義を行います。

なお、本計画においては主に広域交通や地域間(市町・クラスター間)交通に関する取組を検討するものとし、地域内(クラスター内)交通に関する取組については、本計画の記載内容と整合を図りつつ、各市町の地域公共交通計画において定めることとします。



## 第7章 計画の達成状況を評価する指標

計画の達成状況を評価するための評価指標として、「アウトカム指標」と「アウトプット指標」の2種類を設定します。

アウトカム指標は、計画期間を通じた基本的な方針や将来像の実現状況を評価するための指標で、本計画の5年目にあたる中間見直し時と、計画期間終了時に評価を行うことを基本とします。ただし、統計資料等により評価可能な項目については、年度単位でのモニタリングを行います。

アウトプット指標は、実施事業に対する取組状況を評価するための指標で、年度単位でのモニタリングを行うことを原則とします。

### 7-1 アウトカム指標

目標指標	現況値	目標値	評価方法
JR 片町線・奈良線の利用者数	25,922 人 (2022 年度)	28,514 人	本区域内の JR 片町線・奈良線の駅(同志社前～木津間 6 駅)における乗降客数の合計
精華・西木津地区での公共交通利用者数	4,211 人/日 (2023 年度)	4,581 人/日	けいはんなプラザを通過する公共交通(路線バス)の総利用者数
京都駅直通バスの利用者数	150 人/日 (2023 年度)	158 人/日	けいはんな学研都市地域↔京都市内直通バスの 1 日あたり利用者数
計画区域内の幹線公共交通人口カバー率	66.7%	66.7%	本区域内における、鉄道駅 800m 圏または 1 日 30 本以上の発着があるバス停から 300m 圏における人口カバー率
通勤・通学時の公共交通分担率	31.9% (2020 年度)	35.1%	京田辺市・木津川市・精華町を常住地とする 15 歳以上の通勤・通学者に占める、「鉄道・電車」「乗合バス」のみを利用交通手段とする人の割合
地域住民の公共交通分担率	19.0%	20.9%	京田辺市・木津川市・精華町における総トリップ数に占める、鉄道・バスを代表交通手段とするトリップの割合
公共交通に対する満足度	21.4%	23.5%	住民アンケート調査において、京都市内、大阪市内、奈良市内への公共交通によるアクセスのすべてに「非常に満足」または「満足」と回答した人の割合
区域内の路線バス運行便数 <sup>※1</sup>	715 便	715 便	本区域内を運行する路線バスの平日 1 日あたり運行便数 ※直通バス、高速バス等を除く

※1:区域内における公共交通の担い手の充足状況を測るための指標として設定

## 7-2 アウトプット指標

目標指標	関連する施策 (第8章 参照)	現況値	目標値
片町線複線化促進期成同盟会による利用促進策の取組件数	1-1 JR 片町線複線化(構想)の促進	1件/年	1件以上/年
JR 奈良線複線化促進協議会による利用促進策の取組件数	1-2 JR 奈良線複線化(第3期以降構想)の促進	1件/年	1件以上/年
各市町及び京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会による啓発活動・イベントの取組件数	1-3 京阪奈新線延伸(構想)の促進	1件/年	1件以上/年
関西国際空港への公共交通アクセスに関する利用促進策の取組件数	1-4 関西国際空港へのアクセス改善等の促進	—	1件以上/年
京都～けいはんな学研都市直通バスに関する行政・事業者間の協議回数	1-5 京都駅からの直通バスの維持	—	1回以上/年
JR 関西本線(加茂以東)と本区域で連携した利用促進イベント等の実施件数	1-6 JR 関西本線との連携	—	1件以上/年
学研都市上位計画に関する行政・関係機関の協議回数	1-7 学研都市上位計画の調整	—	1回以上/年
クラスター間接続に関する基本計画の策定	2-1 クラスター間接続の促進	—	2027年度までに策定
市町の行政界を越えるバス路線等の開発に関する行政・事業者間の協議回数	2-2 市町の行政界を越えるバス路線等の開発	—	1回以上/年
3市町の公共交通ポータルサイトの作成	3-1 京都府及び3市町で連携した公共交通情報の発信・PR	—	2026年度までに作成
鉄道駅・バス停における案内表示等の設置・多言語化の対応件数	3-1 京都府及び3市町で連携した公共交通情報の発信・PR	—	1件以上/年
モビリティ・マネジメント等に関する取組件数	3-2 公共交通への利用促進	—	1件以上/年
行政と交通事業者が連携した採用活動の実施件数	3-3 学研都市の地域公共交通の担い手の確保	—	1件以上/年
先進的モビリティ実現に向けた行政・事業者間の協議回数	3-4 学研都市にふさわしい先進的なモビリティの実現	—	1回以上/年

## 第8章 計画達成に向けた具体的施策

計画の基本的な方針や、目指すべき地域公共交通の将来像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	施策名	事業名
1 広域的な公共交通アクセスの改善	1-1 JR 片町線複線化(構想)の促進	① JR 片町線の複線化に向けた事業化調査 ② JR 片町線の複線化推進活動 ③ JR 片町線の利用促進活動
	1-2 JR 奈良線複線化(第3期以降構想)の促進	① JR 奈良線の複線化に向けた事業化調査 ② JR 奈良線の複線化推進活動 ③ JR 奈良線の利用促進活動
	1-3 京阪奈新線延伸(構想)の促進	① 京阪奈新線延伸に向けた事業化調査 ② 京阪奈新線延伸に係る推進活動 ③ 機運醸成のための啓発活動
	1-4 関西国際空港へのアクセス改善等の促進	① 関西国際空港へのアクセス改善に向けた調査
	1-5 京都駅からの直通バスの維持	① 京都～けいはんな学研都市直通バスの運行の継続
	1-6 JR 関西本線との連携	① JR 関西本線との連携によるイベントの開催
	1-7 学研都市上位計画の調整	① 学研都市上位計画との計画調整の実施
2 クラスタ間交流促進	2-1 クラスタ間接続の促進	① クラスタ間を接続する公共交通整備の促進
	2-2 市町の行政界を越えるバス路線等の開発	① 既存バスの効果的な運用に向けた実証運行計画の立案
3 公共交通を地域で支える意識の向上	3-1 京都府及び3市町で連携した公共交通情報の発信・PR	① 3市町の公共交通ポータルサイトの作成 ② 鉄道駅・バス停における経路表示や情報提供の充実
	3-2 公共交通への利用促進	① モビリティ・マネジメント等による公共交通への利用転換
	3-3 学研都市の地域公共交通の担い手の確保	① 交通事業者の運転手確保に関する情報発信
	3-4 学研都市にふさわしい先進的なモビリティの実現	① キャッシュレス決済の拡大 ② 広域的な MaaS の導入可能性調査 ③ 先進的自動運転技術導入のための基盤整備 ④ 次世代モビリティの実証運行





図 8-1 施策の概念図

## 8-1 広域的な公共交通アクセスの改善

### (1) JR 片町線複線化（構想）の促進

#### 1) 施策実施の目的

区域内には今後も研究開発や産業集積が図られる見通しであり、新たな通勤流入や関係人口の創出が見込まれます。

とりわけ、本区域の学研都市建設の総仕上げとして、京都、大阪及び奈良の母都市や関西国際空港からのアクセス強化のため、京都府南部地域の鉄道ネットワーク強化に向け、JR 片町線、奈良線の利便性向上（複線化等）及び京阪奈新線の延伸が必要です。

こうした中で、JR 片町線の複線化による、輸送力増強及び利便性向上を目指し、特に、大阪方面からの区域内へのアクセスを向上させることで、広域的な人流を生み出し、本都市の発展に不可欠な移動の利便性の向上を図ります。

#### 2) 関連する実施事業

事業名	① JR 片町線の複線化に向けた事業化調査									
概要	単線区間である木津駅～松井山手駅までの複線化の早期実現に向けて関係機関との調整を図り、先行事例などの調査を行うとともに、まちづくりへの国の補助制度の活用に向けた事業化調査などの取組を進める。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○						
実施プロセス	府・3市町は、JR 奈良線などの先行事例等の調査を含めた事業化調査を実施する。調査結果をもとに、国の補助制度活用に向けた取組を進めるとともに、国への政策提案活動などにつなげていく。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	事例調査・制度設計			早期実現に向けた取組み						

事業名	② JR 片町線の複線化推進活動									
概要	大阪府・京都府の沿線9市町で作る片町線複線化促進期成同盟会などの取組みを通じて、国等関係機関に対する政策提案活動等を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
		○	○	○				・片町線複線化促進期成同盟会		
実施プロセス	3市町は、片町線複線化促進期成同盟会での政策提案活動を継続するとともに、本計画策定及び内容等を国等関係機関に伝達する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	継続実施									

事業名	③ JR 片町線の利用促進活動									
概要	片町線複線化促進期成同盟会などの取組みを通じて沿線住民等の利用促進に取り組むとともに、沿線自治体の魅力や観光資源等の活用、地域活性化につながることを目的としたフォトコンテスト等の実施による利用促進を図る。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○			・片町線複線化促進期成同盟会		
実施プロセス	3市町は、片町線複線化促進期成同盟会などの取組みを継続する。 府・3市町・事業者は、連携して JR 片町線の利用促進に取り組む。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	継続実施									

## (2) JR 奈良線複線化（第3期以降構想）の促進

### 1) 施策実施の目的


区域内には今後も研究開発や産業集積が図られる見通しであり、新たな通勤流入や関係人口の創出が見込まれます。


とりわけ、本区域の学研都市建設の総仕上げとして、京都、大阪及び奈良の母都市や関西国際空港からのアクセス強化のため、京都府南部地域の鉄道ネットワークの強化に向け、JR 片町線、奈良線の利便性向上（複線化等）及び京阪奈新線の延伸が必要です。

こうした中で、JR 奈良線の複線化による、輸送力増強及び利便性向上を目指し、近年増加しているインバウンド需要への対応を含め、特に、京都・奈良方面から本区域へのアクセスを向上させることで、広域的な人流を生み出し、本都市の発展に不可欠な移動の利便性の向上を図ります。

### 2) 関連する実施事業

事業名	① JR 奈良線の複線化に向けた事業化調査									
概要	高速化・複線化第二期事業の完成に引き続き、単線区間である城陽駅～山城多賀駅、玉水駅～木津駅までの複線化の早期実現に向けて、関係機関との調整を図る。 また、先行事例などの調査を行うとともに、まちづくりへの国の補助制度の活用に向けた事業化調査などの取組を進める。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○		○							
実施プロセス	府・市は、先行事例等の調査を含めた事業化調査を実施する。調査結果をもとに国の補助制度活用に向けた取組を進めるとともに、国への政策提案活動などにつなげていく。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	事業化調査・制度検討		早期実現に向けた取り組み							

事業名	② JR 奈良線の複線化推進活動									
概要	京都府の沿線 7 市町で構成される JR 奈良線複線化促進協議会などの取り組みを通じて、国等関係機関に対する政策提案活動等を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
			○					・JR奈良線複線化促進協議会		
実施プロセス	市は、JR奈良線複線化促進協議会での政策提案活動を継続するとともに、本計画策定及び内容を国等関係機関に伝達する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	継続実施 									

事業名	③ JR 奈良線の利用促進活動									
概要	JR奈良線複線化促進協議会などの取り組みを通じて沿線住民等の利用促進に取り組むとともに、沿線自治体の魅力や観光資源等の活用、地域活性化につながることを目的としたスタンプラリー等を実施する。 また、オーバーツーリズム対策の受け皿となる路線としての PR に努める。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○		○		○			・JR奈良線複線化促進協議会		
実施プロセス	市は、JR奈良線複線化促進協議会などの取り組みを継続する。 府・市・事業者は、連携して JR 奈良線の利用促進に取り組む。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	継続実施 									

### (3) 京阪奈新線延伸（構想）の促進

#### 1) 施策実施の目的


区域内には今後も研究開発や産業集積が図られる見通しであり、新たな通勤流入や関係人口の創出が見込まれます。


とりわけ、本区域の学研都市建設の総仕上げとして、京都、大阪及び奈良の母都市や関西国際空港からのアクセス強化のため、京都府南部地域の鉄道ネットワークの強化に向け、JR 片町線、奈良線の利便性向上（複線化等）及び京阪奈新線の延伸が必要です。

こうした中で、京阪奈新線の整備により、京都・大阪・奈良方面から本区域へのアクセスを向上させることで、近年増加しているインバウンド需要への対応を含め、広域的な人流を生み出し、本都市の発展に不可欠な移動の利便性の向上を図ります。

#### 2) 関連する実施事業

事業名	① 京阪奈新線延伸に向けた事業化調査									
概要	高の原ルート・新祝園ルートそれぞれの事業化進捗に合わせて必要な調査事業（先行事例などの調査及びまちづくりへの国の補助制度活用に向けた事業化調査、関係機関との会議設置等）を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○		○	○						
実施プロセス	府・市町は、先行事例などの調査及び国の補助制度活用に向けた事業化調査などの取組を進める。 また、関係機関との会議を設置し、府・市町は、事業化に向けたスキーム等の協議を継続的に実施する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	事業化調査・制度検討		早期実現に向けた取り組み							

事業名	② 京阪奈新線延伸に係る推進活動										
概要	京阪奈新線延伸について、京田辺市・木津川市・精華町で作る京田辺・精華・木津川学研都市行政連絡会を通じて、引き続き政策提案活動に取り組む。										
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他			
		○	○	○				・京田辺・精華・木津川学研都市行政連絡会			
実施プロセス	3市町は、京田辺・精華・木津川学研都市行政連絡会での政策提案活動を継続するとともに、事業化調査等の結果をもとに、必要に応じて国補助制度の活用や制度創設に関する政策提案を行う。										
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
											

事業名	③ 機運醸成のための啓発活動										
概要	高の原ルート・新祝園ルートそれぞれの状況に合わせて、各市町(新祝園ルートについては京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会を通じて)において京阪奈新線延伸実現に向けた機運醸成を目的とした啓発活動やイベントを実施する。										
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他			
			○	○				・京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会			
実施プロセス	市町は、各市町及び京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会の取り組みを継続する。										
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
											

#### (4) 関西国際空港へのアクセス改善等の促進


##### 1) 施策実施の目的

リニア中央新幹線や北陸新幹線の間駅が区域内、または、付近に設置された場合、将来にわたり、区域内における近畿圏のインバウンド需要を含めた人口流動が期待されます。

一方、現状、地域住民の関西国際空港へのアクセス満足度は低い傾向があることから、関西国際空港からのアクセス改善を図る必要があります。

こうしたことから、関西国際空港リムジンバスの運行再開に向けた取り組みを進め、本区域から関西国際空港へのアクセスを向上させることで、さらなる広域的な人流を生み出し、本都市の発展に不可欠な移動の利便性の向上を図ります。

##### 2) 関連する実施事業

事業名	① 関西国際空港へのアクセス改善に向けた調査									
概要	<p>現在休止中の関西国際空港リムジンバス(学研関空線)の運行再開に向け、運行中の学研区域周辺を発着するリムジンバス(奈良関空線、京都関空線)へのアクセス改善及び情報提供による利用促進や需要喚起に向けた取組を進める。</p> <p>リニア・北陸新幹線の間駅の早期設置並びに関西国際空港へのアクセス改善に向けた政策提案活動を行う。(京田辺・精華・木津川学研都市行政連絡会、北陸新幹線京都府南部ルート誘致促進同盟会)</p>									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○		○		・京田辺・精華・木津川学研都市行政連絡会 ・北陸新幹線 京都府南部ルート誘致促進同盟会		
実施プロセス	<p>3市町は、周辺地域において運行中のリムジンバスへのアクセス改善に取り組むことでリムジンバスの利用促進を図るとともに、府・3市町は、実証運行等に向けてバス事業者との協議を進める。</p> <p>また、リニア・北陸新幹線の間駅の早期設置など、本区域から関西国際空港へのアクセス改善に向けた国への政策提案を行う。</p>									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
										




## (5) 京都駅からの直通バスの維持

### 1) 施策実施の目的

京都駅からけいはんな学研都市への直通バスは、学研都市に勤務する従業員等にとって重要な公共交通手段であり、かつ、京都から学研都市の中心部へ直通する路線であることから、今後も本路線を維持し、京都から学研都市への広域的な人流を生み出し、本都市の発展に不可欠な移動の利便性の確保に向け、取り組めます。

### 2) 関連する実施事業

事業名	① 京都～けいはんな学研都市直通バスの運行の継続									
概要	京都駅から本区域を結ぶ直通バスについては、運転者の確保、収支改善が課題であり、バス事業者と行政が協力し、課題の解消に取り組む。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○		○		○				
実施プロセス	府・市町は、課題の解消に向け、バス事業者と連携した運転者の確保及び利用促進についての取組を行う。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
										

## (6) JR 関西本線との連携

### 1) 施策実施の目的

広域的な鉄道ネットワークの利便性の維持向上を図るため、本区域と通勤・通学等の移動間交流のある JR 関西本線沿線地域とのアクセスを強化することで、広域的な人流を生み出し、本都市の発展に不可欠な移動の利便性の向上を図ります。

### 2) 関連する実施事業

事業名	① JR 関西本線との連携によるイベントの開催									
概要	相楽郡東部地域をはじめ、ひいては中京圏と関西圏との交流促進による学研都市への来訪等の人流創出を目指し、JR関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会、関西本線整備・利用促進連盟、関西本線木津亀山間活性化同盟会、JR西日本、JR東海等と連携してイベント等を開催し、利用促進に取り組む。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○					
実施プロセス	府・3市町・事業者は、他機関との情報共有・連携調整等の機会を継続的に持ち、連携イベント等を企画・実施する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	企画検討・連携協議		連携イベント等の実施							

## (7) 学研都市上位計画の調整

### 1) 施策実施の目的

本計画は、けいはんな学研都市(京都府域)の地域公共交通計画であり、本計画の内容が、関西文化学術研究都市の建設に関する諸計画及び上位計画へ反映されるよう、関係機関と調整し、特別法に基づいた学研都市の公共交通整備が一層進むことを目指します。

### 2) 関連する実施事業

事業名	① 学研都市上位計画との計画調整の実施									
概要	遅れていた学研都市の公共交通整備を加速させるために、学研都市の第5次ステージ・プラン(仮称)をはじめ、国の基本方針及び京都府建設計画において、公共交通整備を最重要課題として位置付けられるよう関係機関との調整を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○						
実施プロセス	府・3市町は、本計画の策定趣旨及び内容を関係機関に伝達し、関連する上位計画への反映について調整・協議を行い、順次反映を行う。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	調整協議	順次反映								

## 8-2 クラスター間の交流促進

### (1) クラスター間接続の促進

#### 1) 施策実施の目的

けいはんな学研都市(京都府域)の今後のクラスター開発に伴い、通勤等の交通需要や研究所・大学・企業間等の連携・交流の需要が見込まれることから、クラスター間接続の促進に取り組む必要があります。

こうしたことから、本区域内のクラスター間を結ぶ新たな路線を整備することで、本区域内の移動の利便性を向上させ、自家用車から公共交通への利用転換を促します。

#### 2) 関連する実施事業


事業名	① クラスター間を接続する公共交通整備の促進									
概要	京都府及び市町の適切な役割分担のもと、新たな公共交通システムも含め、区域全体の公共交通の体系化に取り組む。その中において、本区域内の新たなクラスター間を接続する移動手段の実現に向けて、基本計画の策定や実証運行計画の立案を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○		○				
実施プロセス	府・3市町は、学研都市にふさわしい新たな公共交通システムを含めた公共交通全体のあり方について、本計画を踏まえ、学研都市関連計画への反映を働きかける。 府・3市町は、当面は既存のデマンド交通の活用などによる実証運行や、既存路線を活用した乗り継ぎ可能性等の現状調査に取り組むとともに、調査結果に基づく利用者意向や事業者の運営環境等を踏まえつつ、協議会において、クラスター間接続に関する基本計画を策定する。基本計画を踏まえ、実証運行、および本格運行の可能性についての検証を行う。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	関係者との協議・調査・計画策定			実証運行・検証						

## (2) 市町の行政界を越えるバス路線等の開発

### 1) 施策実施の目的

本区域内の市町の行政界を越えるバス輸送網等の整備を行うことで、本区域内の移動の利便性を向上させ、自家用車から公共交通への利用転換を促します。

### 2) 関連する実施事業

事業名	① 既存バスの効果的な運用に向けた実証運行計画の立案									
概要	市町の行政界を跨ぐ公共交通の整備促進に向けて、京都府による広域調整を通じて、より利用しやすいバス路線等の開発(既存バス路線の延長)による実証運行計画の立案を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○		○				
実施プロセス	<p>既存バスの効果的な活用に向けて、交通結節点の運用改善や新技術の導入による効率的な運行を行うことにより、事業者と連携した持続可能な交通体系の構築を目指す。</p> <p>行政界を跨ぐ公共交通の整備(運行)に向けては、京都府の広域調整が必要となることから、京都府と3市町により、既存のバス路線のうち利用が見込まれる路線を選定し、府・3市町・事業者が連携して、路線延長の実証運行計画の立案を行う。計画に基づき、利用者意向や事業者の運営環境等を踏まえつつ、実証運行、および本格運行の可能性についての検証を行う。</p>									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	関係者との協議・実証運行計画立案 									

### 8-3 公共交通を地域で支える意識の向上

#### (1) 京都府及び3市町で連携した公共交通情報の発信・PR

##### 1) 施策実施の目的

京都府及び3市町が連携し、学研都市(京都府域)での総合的・横断的で分かりやすい公共交通に係る情報提供の充実を図ることで、住民や在勤者に加えて、地域外からの来訪者なども含めた公共交通の利用促進につなげます。

##### 2) 関連する実施事業

事業名	① 3市町の公共交通ポータルサイトの作成									
概要	3市町の観光情報等を含めた公共交通ポータルサイトを作成し、総合的・横断的な案内を行うことで、公共交通の利用による地域外から各クラスターへのアクセスや3市町間の移動の促進を図る。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○	○				
実施プロセス	3市町は、各市町の中心となる鉄道及びバスの駅等を選定し、当該駅等を中心とした公共交通情報の整理・とりまとめを行い、協議会において、ポータルサイトの構築など一元的な情報提供手法を行う。必要に応じ外国人向けの多言語対応を行う。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	企画・作成		随時更新							

事業名	② 鉄道駅・バス停における経路表示や情報提供の充実									
概要	交通結節点である鉄道駅及び主要バス停において、各クラスターへの公共交通を利用した移動経路などの情報掲示(経路図、案内表示等)を充実することで、公共交通の利用促進を図る。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○	○				
実施プロセス	各市町において主要駅や主要バス停を選定し、府・3市町・事業者が連携して、案内表示等による公共交通での移動経路等の情報掲示を順次設置する。外国人向けの多言語対応についても順次対応する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	企画立案			順次導入						

## (2) 公共交通への利用促進

### 1) 施策実施の目的

3市町の住民及び在勤者ともに約50%が通勤に自動車を利用している状況にある一方で、既存の鉄道やバスの利用者が減少すれば、既存路線の維持が難しくなる懸念もあることから、公共交通への利用転換を促進し、公共交通を地域で支える意識を高めます。

### 2) 関連する実施事業

事業名	① モビリティ・マネジメント等による公共交通への利用転換									
概要	住民向けのモビリティ・マネジメント(MM)として、鉄道やバスの乗り方教室や出前授業などの学研都市3市町で使えるコンテンツを構築し、住民の公共交通への利用転換を促す。また、自治体内部や学研都市立地企業へのエコ通勤の推奨などの啓発に取り組むことで、通勤時の公共交通の利用促進を図る。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○	○	○			
実施プロセス	府・3市町は、事業者と連携し、鉄道やバスの乗り方教室や出前授業など、以下のターゲットごとに3市町で共通して使用できる MM コンテンツを構築し、3市町住民向けにそれぞれ実施する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校と連携した小学生・中学生・高校生・大学生に対する MM の推進</li> <li>・免許返納者・移住者等に対する MM の実施</li> <li>・自治体内部や立地企業と連携した通勤 MM の推進、及びエコ通勤に向けた啓発</li> </ul>									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	企画立案			実施						



### (3) 学研都市の地域公共交通の担い手の確保

#### 1) 施策実施の目的

本区域においても公共交通事業者の運転手不足や高齢化が課題となっています。

こうしたことから、3市町の情報発信ツールや就職フェア等の機会を活用して学研都市の公共交通の担い手確保を図ります。

#### 2) 関連する実施事業

事業名	① 交通事業者の運転手確保に関する情報発信									
概要	交通事業者と連携し、3市町の広報媒体等を通じて運転手募集に関する記事等の掲載やハローワーク等の求人募集、学研都市就職面接会等の活用等を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
		○	○	○	○	○	○			
実施プロセス	3市町は、事業者と調整し、各市町の広報媒体やハローワークへの求人募集等の情報発信を行う。 各取組を効果的に実施できるよう年間計画を立てて毎年度実施する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	企画立案	実施								

#### (4) 学研都市にふさわしい先進的なモビリティの実現

##### 1) 施策実施の目的


自動車から公共交通への利用転換を図るため、広域的に、公共交通を利用しやすい、また、利用したくなる環境の整備を促進します。

本区域は、これまでからパイロットモデル都市として、様々な実証実験を展開してきており、公共交通においても、各種先端技術や自動運転技術の導入を検討し、学研都市にふさわしい、先進的なモビリティの実現を目指します。

なお、公共交通の整備は、日本全国において、交通分野の課題解決にとどまらず、防災、教育、福祉、環境、観光等、まちづくり全般の様々な分野で大きな効果をもたらしています。多面的な価値を持つ持続可能な公共交通の確保は全国的な課題でもあります。

本都市は、パイロットモデル都市としての性格も有することから、産学官連携のもと、日本全国の課題を解決する先進的なモビリティに実現に向けたモデル都市として検討することが望まれます。

##### 2) 関連する実施事業

事業名	① キャッシュレス決済の拡大									
概要	全国公共交通系 IC カードをはじめ、クレジットカード決済、二次元コード決済などによるキャッシュレス化の導入・拡大により、広域的な利便性の向上を図る。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○	○	○			
実施プロセス	府・3市町は、事業者と連携し、完全キャッシュレスに向けた事例の収集を行う。事例を踏まえ、社会的なキャッシュレス決済の普及状況等も考慮しつつ、学研地域内での導入可能性を検証する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	事例収集・導入可能性検証 									

事業名	② 広域的な MaaS の導入可能性調査									
概要	各クラスター相互にシームレスな移動を可能とするため、コミュニティバスなどの GTFS データ化を推進するとともに、MaaS の導入について、各公共交通事業者と連携し、導入に向けた可能性を調査・把握する。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○	○	○			
実施プロセス	市町は、現行のコミュニティバスについての GTFS データの整備や、公共交通情報の提供方法の見直しを行う。 府・3市町・事業者が連携して、3市町の鉄道、路線バス、コミュニティバスが連携したシームレスな移動に向けたサービスの導入可能性を調査・把握する。(例：学生 MaaS：大学、研究施設等と公共交通事業者との連携) 府・3市町は、既存システムの活用や学研都市における新技術の研究開発を促進する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	調査・研究開発									

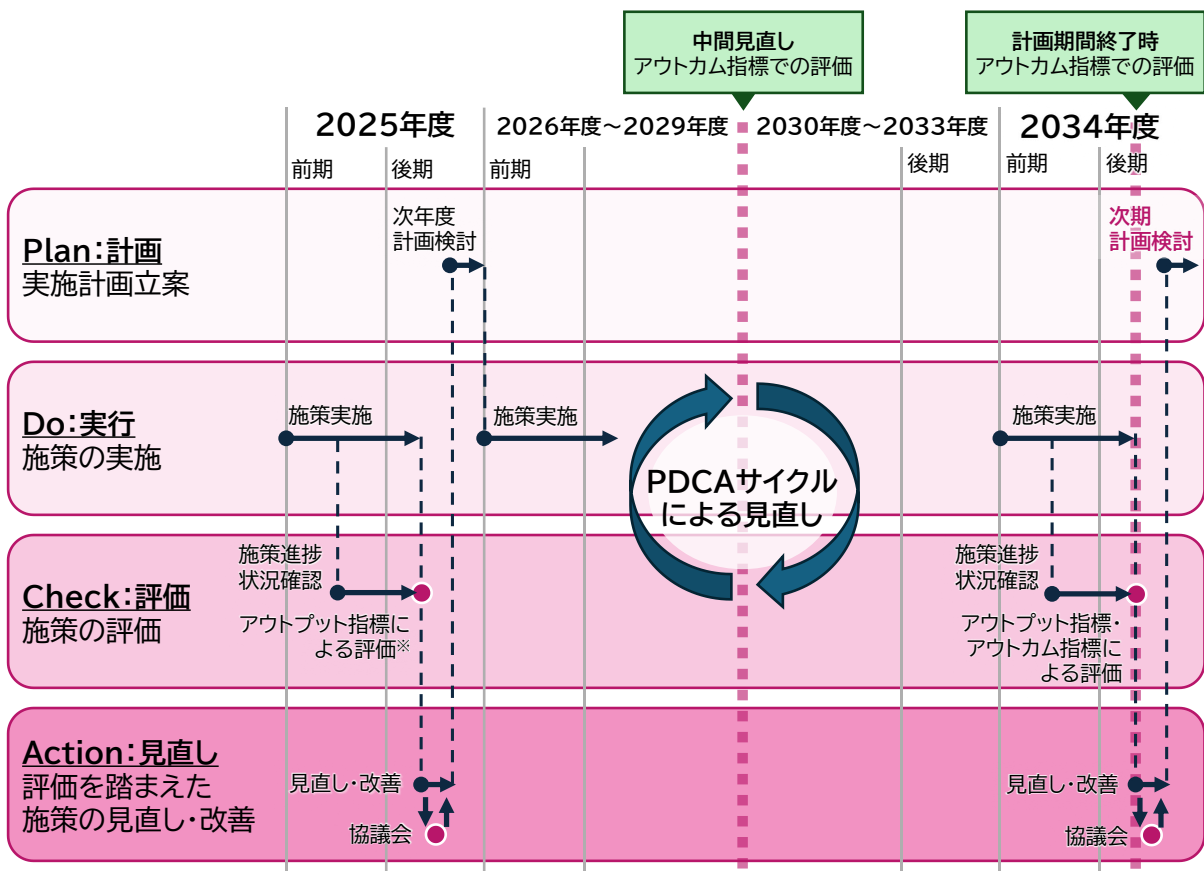
事業名	③ 先進的自動運転技術導入のための基盤整備									
概要	国の補助制度を活用し、本都市にふさわしい先進的な通信環境や路車協調基盤等の社会実証フィールドの整備等を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○	○	○			
実施プロセス	府・3市町は、通信環境、路車協調基盤の整備を行い、府・3市町・事業者で連携して、自動運転技術を導入したモビリティ運行の実証実験を行い、将来的な実装に向けた課題を把握するとともに、実装に向けた協議を行う。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	インフラ環境整備	実証実験	実装に向けた協議							

事業名	④ 次世代モビリティの実証運行									
概要	国の補助制度を活用し、本都市にふさわしい次世代モビリティの実装に向けた実証運行を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○	○	○	○	○	○	○			
実施プロセス	府・3市町は、事業者と連携して、次世代モビリティの実証実験を行い、将来的な実装に向けた検証及び課題把握を行う。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	実証実験			実装に向けた協議						

## 第9章 評価実施のための体制

本計画は、PDCA サイクルの考え方にに基づき、進捗管理を行います。計画期間の 10 年間に  
 おいて、定期的に施策の実施状況を確認し、数値指標の達成状況を評価し、必要に応じた見直  
 しを行い、計画に反映することで、着実に施策を進めていきます。

この PDCA サイクルの運用にあたっては、けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協  
 議会を毎年開催して、進捗確認、評価、見直しを行い、目標達成に向けた各関係機関の共通認  
 識を形成します。



※アウトカム指標についても、統計資料等により評価可能な項目については、年度単位でのモニタリ  
 ングを実施

# 資料編

## 1 将来人口流動の推計について

本計画書 15 ページに記載する将来人口流動の推計は、以下の条件に基づいて実施しています。

### ○将来推計条件

<b>現況 OD (Origin、Destination) の設定</b>	第 6 回近畿圏パーソントリップ調査(令和 3 年)をベースとする。全手段・平日のトリップを対象。 京田辺市、木津川市、精華町は詳細ゾーン単位とする。 京都府南部地域(京都市、八幡市、宇治市、久御山町、井手町、宇治田原町、和束町、笠置町、南山城村)、奈良市、生駒市は市町村単位とする。 ・京都府(その他市町村)、大阪府、奈良県(奈良市・生駒市除く)、その他、の集約ゾーンを設定。 ・合計 26 ゾーンを設定。(京田辺市 1 区、京田辺市 2 区、京田辺市 3 区、木津川市(木津町) 1 区、木津川市(木津町) 2 区、木津川市(山城町) 1 区、木津川市(加茂町) 1 区、精華町 1 区、精華町 2 区、精華町 3 区、京都市、宇治市、八幡市、久御山町、城陽市、井手町、宇治田原町、和束町、笠置町、南山城村、京都府(その他市町村)、大阪府、奈良市、生駒市、奈良県(奈良市・生駒市除く)、その他)
<b>将来人口</b>	京田辺市、木津川市、精華町は総合計画で掲げられている将来人口推計、その他の市町村は社人研の将来人口推計(令和 2 年ベース推計値)を使用する。

<p><b>開発 OD</b></p>	<p>開発事業者ヒアリングにて、具体的な流動予測が示されていない。そのため、開発面積を基に、将来新たに発生するトリップ数を予測する。このトリップを開発予定のゾーンの発生集中量に上乘せする。</p> <p>精華・西木津地区（Bゾーン）の面積(44.8ha)、従業員数(1,307人)を基準とし、今後の開発エリアでは1ha当たり29.2人の従業員によるトリップが新たに生じることを想定。</p> <p>従業員によるトリップ数は、通勤等による移動を想定し、2トリップ/人日とする。</p> <p>狛田西地区は、2035年までに完成予定の1期工区のみを開発を想定する。</p> <table border="1" data-bbox="639 846 1385 1234"> <thead> <tr> <th>地区名</th> <th>完成予定年度</th> <th>開発予定面積</th> <th>従業員数(推計)</th> <th>PT詳細ゾーン</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南田辺西地区</td> <td>2027年度から順次</td> <td>約48ha</td> <td>1,401人</td> <td>京田辺市3区</td> </tr> <tr> <td>狛田西地区(1期)</td> <td>2028年度</td> <td>約42ha</td> <td>1,226人</td> <td>精華町2区</td> </tr> <tr> <td>狛田西地区(全体)※参考</td> <td>未定</td> <td>約85ha</td> <td>2,482人</td> <td>精華町2区</td> </tr> <tr> <td>狛田東地区</td> <td>2024年度</td> <td>約50ha</td> <td>1,460人</td> <td>精華町2区</td> </tr> <tr> <td>木津東地区</td> <td>2030年度</td> <td>約50ha</td> <td>1,460人</td> <td>木津川市(旧木津町)1区</td> </tr> </tbody> </table>	地区名	完成予定年度	開発予定面積	従業員数(推計)	PT詳細ゾーン	南田辺西地区	2027年度から順次	約48ha	1,401人	京田辺市3区	狛田西地区(1期)	2028年度	約42ha	1,226人	精華町2区	狛田西地区(全体)※参考	未定	約85ha	2,482人	精華町2区	狛田東地区	2024年度	約50ha	1,460人	精華町2区	木津東地区	2030年度	約50ha	1,460人	木津川市(旧木津町)1区
地区名	完成予定年度	開発予定面積	従業員数(推計)	PT詳細ゾーン																											
南田辺西地区	2027年度から順次	約48ha	1,401人	京田辺市3区																											
狛田西地区(1期)	2028年度	約42ha	1,226人	精華町2区																											
狛田西地区(全体)※参考	未定	約85ha	2,482人	精華町2区																											
狛田東地区	2024年度	約50ha	1,460人	精華町2区																											
木津東地区	2030年度	約50ha	1,460人	木津川市(旧木津町)1区																											
<p><b>予測手法</b></p>	<p>フレーター法により実施。</p>																														

**フレーター法について**

- 現在パターン法の一種である。
- 将来のOD交通量パターンは、ゾーン間の時間距離に変化が少なく、各ゾーンの発生集中量とOD交通量の結合パターンは保持されるものとし、各ゾーンにおける現在から将来への発生量と集中量の伸び率からOD交通量を推計するものである。

フレーター法はゾーンの発生・集中交通量  $G_i$  ,  $A_j$  より、各ゾーンに対し比率を求め誤差が無くなるまで収束計算を行い、OD交通量  $T_{ij}$  を算出するものである。フレーター法は次式となる。ここで、発生・集中交通量の入力値と収束過程の計算値を区別するために、入力値には大文字  $G_i$  ,  $A_j$  を計算値には小文字  $g_i$  ,  $a_j$  を用いることにする。

$$T_{ij} = t_{ij} \times F_{gi} \times F_{aj} \times \{(L_i + L_j) \div 2\}$$

$$F_{gi} = G_i \div g_i \quad \text{：発生交通量比率}$$

$$F_{aj} = A_j \div a_j \quad \text{：集中交通量比率}$$

$$L_i = g_i \div \{\sum_j t_{ij} \times F_{aj}\} \quad \text{：流入部補正係数}$$

$$L_j = a_j \div \{\sum_i t_{ij} \times F_{gi}\} \quad \text{：流出部補正係数}$$

各流入部・流出部の補正係数  $L_i$  ,  $L_j$  を算定する。各OD交通量  $t_{ij}$  に  $L_i$  ,  $L_j$  の平均値を乗じ、再度  $L_i$  ,  $L_j$  を算定する。これら  $L_i$  ,  $L_j$  が近似的に 1.0 になるまで、上式で求めた  $T_{ij}$  の値を  $t_{ij}$  に置き換えて繰り返し計算を行う。

○将来推計結果

伸び率：将来 OD / 現況 OD - 100%

	名称	着ゾーン													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
発ゾーン	1 京田辺市1区	7.0%	8.0%	13.1%	5.8%	4.2%	2.9%	3.9%	8.5%	42.3%	10.0%	1.2%	-3.2%	-4.8%	-6.7%
	2 京田辺市2区	7.5%	8.6%	13.6%	6.3%		3.0%		9.0%	42.6%	10.9%	1.7%	-2.9%	-4.3%	-6.1%
	3 京田辺市3区	12.9%	14.1%	19.3%	11.6%	10.2%	8.5%		14.4%	50.3%	16.6%	6.8%	2.2%	0.9%	-1.2%
	4 木津川市(木津町)1区	6.6%	7.6%	12.5%	5.3%	3.7%	2.2%	3.4%	7.9%	41.8%	9.6%	0.7%	-3.7%	-5.1%	-7.4%
	5 木津川市(木津町)2区	4.3%		9.9%	3.2%	1.6%	0.4%	1.4%	5.7%	38.5%	7.3%	-1.4%	-5.7%	-7.2%	-9.0%
	6 木津川市(山城町)1区	3.4%	4.2%	9.3%	2.3%	0.8%	-0.7%	0.6%	4.8%		6.9%	-2.1%			-9.8%
	7 木津川市(加茂町)1区	5.2%			3.8%	2.2%	0.7%	1.9%	6.7%			-1.0%			-6.8%
	8 精華町1区	8.3%	9.5%	14.4%	7.1%	5.5%	4.0%	5.5%	9.7%	44.1%	11.4%	2.5%	-1.9%	-3.5%	-5.7%
	9 精華町2区	42.2%	43.8%	50.2%	40.4%	38.1%			44.0%	88.6%	46.3%	34.7%			24.1%
	10 精華町3区	10.0%	10.9%	16.4%	8.8%	7.1%	4.7%	6.9%	11.4%	46.2%	13.2%	4.0%	-0.6%	-1.6%	-3.3%
	11 京都市	1.2%	2.2%	7.0%	0.1%	-1.4%	-2.8%	-1.6%	2.6%	35.0%	4.2%	-4.4%	-8.6%	-10.0%	-11.9%
	12 京都府宇治市	-3.2%	-2.0%	2.4%	-4.3%	-5.8%			-1.9%		-0.4%	-8.6%	-12.7%	-14.0%	-15.8%
	13 京都府八幡市	-4.7%	-3.8%	0.8%	-5.7%	-7.2%			-6.8%	-3.5%		-1.6%	-10.0%	-14.0%	-15.4%
	14 京都府久御山町	-6.6%	-5.6%	-0.7%	-7.4%	-9.0%	-10.1%		-5.7%	25.0%	-3.3%	-11.8%	-15.7%	-17.1%	-18.8%
	15 京都府城陽市	-5.2%	-4.2%	0.3%	-6.3%	-7.8%	-8.9%	-9.1%	-3.9%	26.7%	-2.6%	-10.6%	-14.5%	-15.9%	-17.6%
	16 京都府井手町	-11.5%	-10.0%	-6.3%	-13.2%	-12.9%	-15.2%	-14.2%	-10.5%	17.6%	-8.9%	-16.5%	-20.2%	-21.3%	-22.2%
	17 京都府宇治田原町	-5.3%	-4.5%	0.0%	-6.2%	-7.7%	-9.5%					-10.6%	-14.6%	-15.9%	-17.5%
	18 京都府和束町	-18.2%	-17.5%	-18.2%	-20.4%	-21.5%	-22.7%	-22.3%	-17.6%			-24.1%	-28.3%	-28.8%	
	19 京都府笠置町	-31.3%		-25.9%	-30.2%	-31.1%	-32.7%	-31.6%	-28.6%			-24.2%	-33.6%		
	20 京都府南山城村	-20.0%			-20.7%	-22.2%	-22.8%	-22.0%	-15.4%			-20.0%	-24.5%	-27.3%	
	21 京都府その他の市町村	-3.3%	-2.7%		-4.5%	-6.0%			-2.4%		0.0%	-8.8%	-12.8%	-14.3%	-16.0%
	22 大阪府	0.1%	1.1%	5.9%	-1.0%	-2.5%	-3.9%	-2.7%	1.5%	33.7%	3.1%	-5.4%	-9.6%	-11.1%	-12.9%
	23 奈良県奈良市	-1.7%	-0.8%	4.1%	-2.8%	-4.3%	-5.6%	-4.6%	-0.3%	31.3%	1.2%	-7.2%	-11.3%	-12.7%	-14.3%
	24 奈良県生駒市	0.0%	1.4%		-0.9%	-2.4%		-2.6%	1.6%		3.2%	-5.3%			
	25 奈良県(奈良市・生駒市除く)	-4.0%	-3.2%	1.6%	-5.1%	-6.6%	-8.0%	-7.1%	-2.7%	28.1%	-1.2%	-9.4%	-13.6%		-16.7%
	26 その他	-13.5%	-12.7%	-8.6%	-14.3%	-15.9%	-16.5%	-14.3%	-12.4%		-11.0%	-18.3%	-21.9%	-23.2%	-24.7%
合計		4.4%	4.4%	11.3%	2.1%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	7.3%	50.0%	7.3%	-5.3%	-12.0%	-13.3%	-15.5%

	名称	着ゾーン														合計
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26			
発ゾーン	1 京田辺市1区	-5.3%	-11.3%	-5.3%	-18.2%	-25.0%	-18.9%	-3.5%	-0.1%	-2.0%	0.0%	-4.4%	-13.7%	4.4%		
	2 京田辺市2区	-4.7%	-10.0%	-4.8%	-20.0%			-3.3%	0.4%	-1.5%	0.7%	-3.8%	-13.2%	4.4%		
	3 京田辺市3区	0.1%	-6.4%	0.0%	-18.2%		-14.3%		5.4%	3.8%	5.4%	0.6%	-8.9%	11.4%		
	4 木津川市(木津町)1区	-5.7%	-12.0%	-5.3%	-20.1%	-28.8%	-19.4%	-4.5%	-0.6%	-2.4%	-0.7%	-4.8%	-14.1%	2.2%		
	5 木津川市(木津町)2区	-7.8%	-14.0%	-7.7%	-21.8%	-29.7%	-20.4%	-6.0%	-2.7%	-4.5%	-2.6%	-6.8%	-15.8%	-0.3%		
	6 木津川市(山城町)1区	-8.5%	-14.1%	-8.6%	-21.4%	-30.7%	-21.8%		-3.7%	-5.0%	-3.1%	-7.2%	-16.3%	-0.3%		
	7 木津川市(加茂町)1区	-8.2%	-12.9%		-21.3%	-28.3%	-20.7%		-2.1%	-3.9%	-2.0%	-6.5%	-14.3%	-0.3%		
	8 精華町1区	-4.1%	-9.5%		-17.6%	-27.2%	-16.7%	-2.4%	1.2%	-0.7%	1.2%	-3.1%	-12.6%	7.3%		
	9 精華町2区	26.3%	17.6%						33.0%	30.8%		27.5%		50.1%		
	10 精華町3区	-2.6%	-8.9%			-24.2%	-20.0%	-1.1%	2.7%	0.8%	2.7%	-1.6%	-11.2%	7.2%		
	11 京都市	-10.5%	-16.2%	-10.6%	-23.8%	-32.1%	-23.3%	-8.8%	-5.6%	-7.4%	-5.7%	-9.6%	-18.4%	-5.3%		
	12 京都府宇治市	-14.6%	-20.0%	-14.6%	-27.6%		-27.5%	-12.9%	-9.8%	-11.5%		-13.7%	-22.0%	-12.0%		
	13 京都府八幡市	-15.9%	-20.9%	-15.9%	-28.8%		-14.3%	-11.2%	-12.8%				-23.3%	-13.3%		
	14 京都府久御山町	-17.6%	-22.7%	-17.6%			-16.0%	-13.0%	-14.7%			-16.7%	-24.8%	-15.5%		
	15 京都府城陽市	-16.4%	-21.8%	-16.4%	-29.5%	-38.1%	-30.8%	-14.9%	-11.7%	-13.4%	-11.8%	-15.6%	-23.7%	-15.1%		
	16 京都府井手町	-21.9%	-26.9%	-22.3%	-35.0%		-20.5%	-17.6%	-19.2%			-22.7%	-28.7%	-21.6%		
	17 京都府宇治田原町	-16.5%	-21.5%	-16.5%		-30.8%	-15.0%	-11.8%	-13.1%				-23.8%	-14.7%		
	18 京都府和束町	-29.5%	-35.0%		-40.2%	-43.8%	-40.0%		-25.4%	-26.8%	-25.2%	-33.3%	-35.4%	-32.5%		
	19 京都府笠置町	-40.0%			-50.0%	-52.9%	-47.1%	-33.3%	-34.3%	-35.6%		-38.7%	-42.9%	-37.1%		
	20 京都府南山城村	-30.8%		-30.8%		-44.4%	-39.8%		-25.3%	-26.8%	-25.3%	-28.6%	-35.5%	-31.6%		
	21 京都府その他の市町村	-14.8%	-20.5%	-14.7%		-33.3%		-13.1%	-10.0%	-11.6%		-13.9%	-22.2%	-12.9%		
	22 大阪府	-11.6%	-17.5%	-11.6%	-24.9%	-32.8%	-24.7%	-9.9%	-6.7%	-8.4%	-6.7%	-10.7%	-19.3%	-7.2%		
	23 奈良県奈良市	-13.2%	-18.5%	-13.1%	-26.7%	-34.2%	-26.0%	-11.6%	-8.4%	-10.1%	-8.4%	-12.3%	-20.8%	-9.9%		
	24 奈良県生駒市	-11.5%	-17.8%		-24.7%		-24.1%	-9.1%	-6.6%	-8.3%	-6.6%	-10.6%	-19.2%	-7.1%		
	25 奈良県(奈良市・生駒市除く)	-15.5%	-22.7%		-33.3%	-35.5%	-26.8%	-13.8%	-10.7%	-12.3%	-10.7%	-14.6%	-22.8%	-14.2%		
	26 その他	-23.6%	-28.5%	-23.6%	-35.2%	-42.1%	-34.9%	-22.2%	-19.4%	-20.9%	-19.4%	-22.8%		-19.5%		
合計		-15.1%	-21.6%	-14.7%	-32.6%	-37.1%	-31.6%	-12.9%	-7.2%	-9.9%	-7.1%	-14.2%	-19.4%	-40.9%		

※空欄はトリップ0のODペア



## 2 アウトカム指標設定の考え方

本計画書 68 ページに記載するアウトカム指標について、設定の考え方を以下に示します。

目標指標	算出方法/目標値設定の考え方	現状値	目標値
JR 片町線・奈良線の利用者数	<p>計画区域内の JR 片町線・奈良線の駅(同志社前～木津間6駅)における1日あたり乗降客数の合計</p> <p>※将来的にはJR片町線・奈良線の複線化を目指す指標として設定。</p> <p>※利用者数は、各交通事業者は概ね9割回復で頭打ちとの見通しであると伺っているところ、本区域では他地域とは異なり、新たなクラスター開発により、今後も従業員数が順調に伸びる見込みであることから、コロナ禍前水準への回復を目指し、目標値は概ね1割の増加とする。</p> <p>□出典:国土数値情報</p>	25,922 人 (R4年度)	28,514 人 (対現況値+10%)
精華・西木津地区での公共交通利用者数	<p>けいはんなプラザを通過する公共交通(バス路線)の利用者数(ICカード利用者数のみ)</p> <p>※広域的な公共交通アクセスの改善に向けては、沿線地域の公共交通需要を喚起することが必要であり、沿線地域の公共交通需要を測るための指標として設定。</p> <p>※利用者数は、各交通事業者は概ね9割回復で頭打ちとの見通しであると伺っているところ、本地区では、新たな施設立地がさらに進みつつあり、従業員数も数百人規模で増加する見込みであるため、目標値は昨年度の利用者数平均を基準に1割程度の増加とする。</p> <p>□出典:バス事業者提供資料</p>	4,211 人/日 (R5年度)	4,581 人/日 (R5年度の月ごとの1日平均利用者数が最も多い月の実績値:R5.6月)
京都駅直通バスの利用者数	<p>けいはんな学研都市地域↔京都市内直通バスの1日あたり利用者数</p> <p>※「京都駅直通バスの利用者数」については、事業者から路線維持に向けさらなる利用促進が求められているため、今後も維持するための指標として設定。</p> <p>※目標値は、本路線は現況値においても利用者数が既にコロナ禍前近くまで回復しているため、概ね5%程度の増で設定</p> <p>□出典:バス事業者提供資料</p>	150 人/日 (R5年度)	158 人/日 (R5年度の月ごと1日平均利用者数が最も多い月の実績値:R5.5月))

目標指標	算出方法/目標値設定の考え方	現状値	目標値
計画区域内の幹線公共交通人口カバー率	<p>計画区域内における、鉄道駅 800m 圏および1日 30 本以上の発着があるバス停から 300m 圏に含まれる人口カバー率</p> <p>※運転手不足による減便等や、今後の公共交通カバー範囲外におけるクラスター開発等が見込まれる中、クラスター間接続の強化等により、新たな需要を含めた区域全体の公共交通サービス水準を保つことを目指す目標値として設定した。</p> <p>□出典：国勢調査、バス事業者提供資料(時刻表)</p>	66.7%	66.7% (現況維持)
通勤・通学時の公共交通分担率	<p>京田辺市・木津川市・精華町を常住地とする15 歳以上の通勤・通学者に占める、「鉄道・電車」「乗合バス」のみを利用交通手段とする人の割合</p> <p>※通勤・通学時の公共交通利用促進による効果を測る指標として設定。</p> <p>※利用者数の回復により復便の実現を目指し、それに伴い、分担率も満足度も回復するものとして、目標値も同様に1割増しとする。</p> <p>※全数調査でより精度の高い国勢調査データを活用し、市町ごとに対現況値+10% (参考)けいはんな学研都市構成8市町のうち、特異値である枚方市、生駒市を除く6市町平均値と同程度</p> <p>□出典：バス事業者提供資料</p>	31.9% (R2年度)	35.1% (対現況値+10%*)
地域住民の公共交通分担率	<p>京田辺市・木津川市・精華町における総トリップ数(発生集中量)に占める、鉄道・バスを代表交通手段とするトリップの割合</p> <p>※地域住民の通勤・通学以外を含めた移動時における公共交通利用促進による効果を測る指標として設定。</p> <p>※利用者数の回復により復便の実現を目指し、それに伴い、分担率も回復するものとして、目標値も同様に1割増し(けいはんな学研都市構成8市町の平均値と同程度)とする。</p> <p>※国勢調査では通勤・通学以外の移動手段は把握できないため、PT 調査データを活用。</p> <p>□出典：近畿圏パーソントリップ調査</p>	19.0% (R3年度)	20.9% (対現況値+10%*)

\*：市町別に条件を満たす人数が+10%となった場合の区域全体での割合を目標値としているため、本表に記載されている「現況値」+10%とは必ずしも一致しない

目標指標	算出方法/目標値設定の考え方	現状値	目標値
公共交通に対する満足度	<p>住民アンケート調査において、京都市内、大阪市内、奈良市内への公共交通によるアクセスのすべてに「非常に満足」または「満足」と回答した人の割合</p> <p>※利用者数の回復により復便の実現を目指し、それに伴い、満足度も回復するものとして、目標値も同様に1割増しとする。</p> <p>※ただし、満足度の要因は運賃・所要時間・便数であり、運賃上昇は不可逆的ではあるものの、賃金と物価上昇傾向に合致しているものとする。</p> <p>※母都市への公共交通サービスの充実度を測る指標として、市町ごとに対現況値+10%。</p> <p>□出典:アンケート調査</p>	<p>21.4%</p> <p>※住民アンケートにて、3市へのアクセスすべてに「非常に満足」または「満足」と回答した割合</p>	<p>23.4%</p> <p>(対現況値+10%*)</p>
区域内の路線バス運行便数	<p>区域内を運行する路線バスの平日1日あたり運行便数</p> <p>※直通バス、高速バス等を除く</p> <p>※自動運転等の新技術も活用した上で、路線バスの需要に見合った供給力が確保できているかを把握するための指標である。運転手等の担い手不足が深刻化する中においても、本計画に定める施策を通してサービス水準を維持することを目標として設定した。</p> <p>□出典:バス事業者提供情報(時刻表)</p>	<p>715 便</p>	<p>715 便</p> <p>(現状維持)</p>

\*:市町別に条件を満たす人数が+10%となった場合の区域全体での割合を目標値としているため、本表に記載されている「現況値」+10%とは必ずしも一致しない

### 3 計画策定経過の概要

時期	主な協議事項・実施事項
令和6年3月25日	<u>法定協議会設立総会(書面開催)</u> ・規約の承認、会長の選任
令和6年5月17日	<u>けいはんな学研都市(京都府域)地域公共交通協議会 第1回会議</u> ・規約の改正 ・取組趣旨、計画策定の概要の説明
令和6年9月24日	<u>けいはんな学研都市(京都府域)地域公共交通協議会 第2回会議</u> ・現況調査、アンケート調査(住民、事業所)結果の報告 ・公共交通の現状と課題の報告 ・計画策定の方向性の報告
令和6年12月13日	<u>けいはんな学研都市(京都府域)地域公共交通協議会 第3回会議</u> ・地域公共交通計画(中間案)の協議 ・パブリックコメント実施方針の報告
令和6年12月24日 ～ 令和7年1月30日	<u>パブリックコメントの実施</u> ・けいはんな学研都市(京都府域)地域公共交通計画(案)に対する意見募集
令和7年2月14日	<u>けいはんな学研都市(京都府域)地域公共交通協議会 第4回会議</u> ・パブリックコメント結果の報告 ・けいはんな学研都市(京都府域)地域公共交通計画(最終案)の承認

#### 4 けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会 委員名簿

##### ○構成員

分野	所属	職名	氏名
学識経験者	大阪産業大学	教授	波床 正敏
関係する公共交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社	地域共生室 担当室長	吉田 敦亘
	近畿統括本部京滋支社		
	近畿日本鉄道株式会社	総合企画本部 企画推進部長	山本 恒平
	京阪バス株式会社	経営企画室 課長	檀 嘉宏
	奈良交通株式会社	乗合事業部 統括部長	大西 秀樹
	一般社団法人京都府タクシー協会	専務理事	足立 高広
	関西学研都市交通株式会社	課長	岩田 大河
関係する道路管理者	国土交通省近畿地方整備局	事業対策官	今城 由貴
	京都国道事務所		
	京都府山城北土木事務所	技術次長	前田 志朗
	京都府山城南土木事務所	技術次長	安藤 浩道
関係する公安委員会	京都府田辺警察署	交通課長	子富呂 誠一
	京都府木津警察署	交通課長	村上 敬信
地域公共交通の利用者	けいはんな学研都市(京都府域)に在住または在勤する者		中室 健
その他地方公共団体が必要と認める者	国土交通省近畿運輸局	交通政策部 交通企画課長	大塚 保洋
	国土交通省近畿運輸局	首席運輸企画専門官	日高 政美
	京都運輸支局	(企画調整)	
	国土交通省近畿地方整備局	建政部 都市整備課長	青山 琢人
	京都府山城広域振興局	地域連携・振興部 企画・連携推進課長	松永 弘道
	公益財団法人 関西文化学術研究都市推進機構	常務理事	河合 智明
	京阪電鉄不動産株式会社	取締役事業推進部長	豊田 俊資
近鉄不動産株式会社	事業開発本部 プロジェクト第二部 部長	外岡 栄自	
計画作成者	京都府	商工労働観光部 副部長	玉木 利忠
		建設交通部 交通政策課長	笹井 淳
	京田辺市	副市長	辻村 徳夫
	木津川市	副市長	稲垣 勝彦
	精華町	副町長	岩橋 威夫

##### ○オブザーバー

分野	所属	職名	氏名
関係自治体	奈良県	県土マネジメント部 まちづくり推進局 県土利用政策課長	堂崎 浩平
	奈良市	総合政策部 総合政策課長	田中 隆司
		都市整備部 交通バリアフリー推進課長	沖本 泰衣
	生駒市	都市整備部 学研推進課長	秦 克行
学研都市関係機関	独立行政法人都市再生機構 西日本支社	戦略調整室 地域づくり推進課長	生駒 浩司

