



地域主体の生活交通確保 ガイドライン

令和8年5月

目次

1 地域主体の生活交通確保の進め方	1
(1) 地域主体の生活交通確保に係る基本的な考え方	1
(2) 取組の流れ.....	3
(3) 取組のステップに応じた各主体の役割とポイント ...	5
2 事例集	18
(1) 北区雲ヶ畑地域.....	18
(2) 左京区久多地域.....	19
(3) 山科区小金塚地域.....	20
(4) 右京区水尾地域.....	21
(5) 伏見区醍醐地域.....	22
<参考>京都市の状況	23
1 京都市の公共交通の概要.....	23
2 公共交通を取り巻く状況.....	24

(本ガイドラインについて)

地域の皆様から、生活の足を確保するための「地域が主体的に実施する運行（住民バス）」を検討するに当たって、「何から始めればよいのか分からない」「地域でどのように話し合いを進めればよいのか」といったお声をお聞きします。

そうしたお声を踏まえ、本ガイドラインでは、住民バスの導入に向けた検討開始時点から、実際の運行に至るまでの基本的な取組の流れを整理し、各段階において地域の皆様・交通事業者・行政が担う役割や留意すべきポイントを紹介しています。

1 地域主体の生活交通確保の進め方

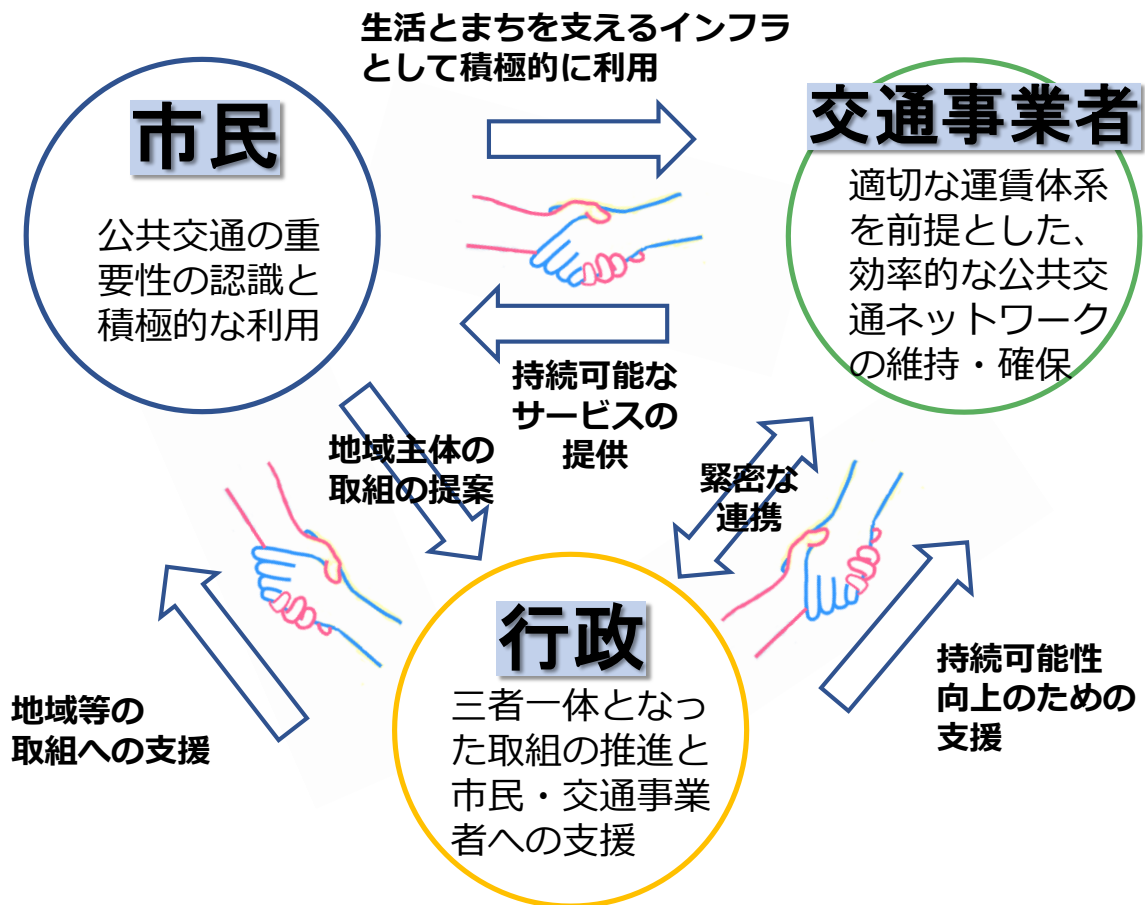
(1) 地域主体の生活交通確保に係る基本的な考え方

(公共交通に対する基本的な考え方)

市民生活にとって重要なインフラである公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少、担い手不足の深刻化などにより厳しさを増しています。

こうした状況の下、本市では、将来に渡って地域の特性やニーズに応じた生活交通を維持・確保していくため、「京都市地域公共交通計画（以下「計画」という。）」を策定しました。

計画では、市民の皆様・交通事業者・行政のそれぞれが連携しながら主体的に役割を果たしていくことを、基本的な考え方として掲げています。



(具体的な方針)

計画では、主に周辺部や中山間地域で、生活交通を維持・確保するための具体的な方針について、以下のとおり示しています。

- ① 既存の交通サービスの維持を図ります。
- ② 既存の交通サービスを維持できない場合、地域、交通事業者、行政の連携の下、地域の輸送資源を総動員し、地域にとって最適な交通手段について議論します。
その際、「地域が主体的に実施する運行」(以下「住民バス」という。)も検討する。
- ③ 京都市は、住民バスの持続可能性を高め、生活の足を維持・確保するため、支援(「地域主体の生活交通確保補助金」など)を実施します。
- ④ 地域においては、「モビリティ・マネジメント※」活動に取り組み、京都市はその活動を支援します。

※ モビリティ・マネジメントとは、過度にクルマに頼る移動から徒歩や公共交通等による移動へと、自発的な行動の転換を促していく取組のことです。

(例) 地域への時刻表や公共交通利用促進マップの配布、イベントでの普及啓発、交通行動に関するアンケートの実施 など

(2) 取組の流れ

地域主体で新たな生活交通を確保する場合の大まかな流れと、市民の皆様、事業者、行政の役割は以下のとおりです。

詳しくは5ページ以降で説明します。

01 地域における移動サービスの現状把握、検討組織の立上げ

- 地域の窓口である区役所、支所等への困りごとの相談
- 地域にある移動サービス等の現状把握
- 検討組織の立上げ、取組方針・役割分担に係る合意形成

(行政からの支援)

- ・ 地域主体の生活交通確保に向けた進め方や事業について説明
- ・ 交通実態調査や利用促進の取組への支援

02 移動実態・ニーズの把握、移動手段に係る合意形成

- 移動実態・ニーズ把握のためのアンケートやワークショップの実施
- アンケート、ワークショップの結果を取りまとめ、地域内で共有
- 必要とされる移動手段に係る合意形成

(行政からの支援)

- ・ アンケート実施に向けた助言
- ・ 他地域の事例紹介
- ・ 移動手段の紹介など合意形成支援

03 サービス水準の検討、移動手段・運行主体の決定、運行計画の策定

- サービス水準等の検討
- 移動手段の決定、運行主体の募集・決定
- 運行計画の策定

(行政からの支援)

- ・ 運行計画の検証、収支試算への支援
- ・ 交通管理者、道路管理者等の関係者との連携

04 実証運行、利用促進

- 実証運行の運営（運行管理、金銭管理等）
- 利用状況調査やアンケートの実施
- 運行計画の見直し（運行回数や運賃等）
- 周知チラシの配布や地域行事等での利用促進の取組実施

（行政からの支援）

- ・ 運行補助金による支援
- ・ 運行に関する助言
- ・ 利用状況等の分析、補助金を含む収支試算
- ・ 利用促進等の取組への助成

05 本格運行、利用促進

- 本格運行の運営（運行管理、金銭管理等）
- 利用状況調査やアンケートの実施
- 運行計画の見直し（運行回数や運賃等）
- 周知チラシの配布や地域行事等での利用促進の取組実施

（行政からの支援）

- ・ 運行補助金による支援
- ・ 運行に関する助言
- ・ 利用状況等の分析、補助金を含む収支試算
- ・ 利用促進等の取組への助成

(3) 取組のステップに応じた各主体の役割とポイント

地域の皆様の取組のステップに応じた、地域の皆様・行政・交通事業者等の役割と、ステップごとのポイントを記載しています。

01 地域における移動サービスの現状把握、検討組織の立上げ

● 地域の窓口である区役所、支所等への困りごとの相談

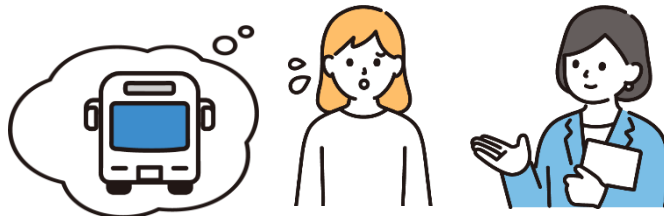
- ・ 地域における移動に関してお困りごとを感じておられましたら、まずは地域の窓口である区役所・支所等にご相談ください。

(移動に関する困りごとの例)

- ・ 既存の公共交通が、運転士不足や利用者が少ないことなどを理由に、減便、廃止されることになってしまった。既存の公共交通に代わる移動手段の導入を検討したい。
- ・ これまで公共交通のなかった地域で、高齢化による免許返納や住民の生活スタイルの多様化等のため、ニーズが高まっており、新たな移動手段を地域で運行したい。

京都市からの支援

地域の検討状況に応じて京都市の支援制度の説明や、先行地域の事例を紹介します。



● 地域にある移動サービス等の現状把握

- ・ 地域にある移動サービス（公共交通や医療・福祉施設の送迎サービスなど）や地理的条件（道幅や坂道など）について把握します。

(移動手段等)

地域で新たな移動手段を検討するに当たって、まずは今地域にある移動サービスの把握が必要です。例えば、バスや鉄道といった公共交通に加えて、地域の医療・福祉施設や商業施設等が運行する送迎サービスなどがあります。

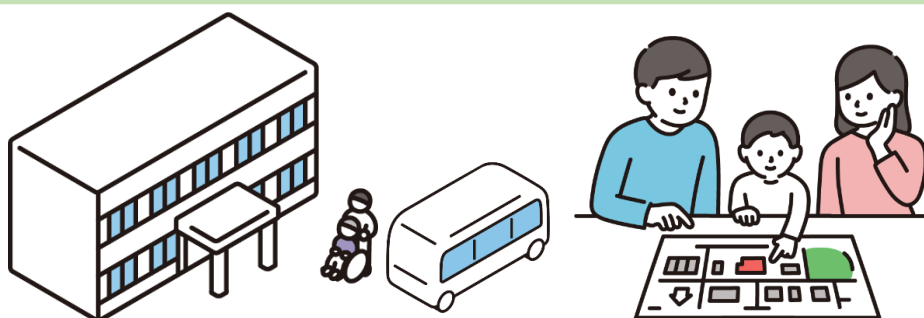
また、買い物のための移動にお困りでしたら、食料品等の配送サービスや地域での移動販売も考えられます。

(人口・地理的条件など)

続いて、地域にお住まいの方や、地理的条件（新たな移動手段を導入した際に通れる道路があるのか、急な坂道があるなど移動に当たって配慮が必要な事情があるか など）についても把握する必要があります。

解説

地域主体の生活交通を将来にわたって持続可能なものにするためには、今ある移動サービスを活用することが重要です。そうすることで実施に係る負担を減らしつつ、地域全体で生活交通を支えることができます。



● 検討組織の立上げ、取組方針・役割分担に係る合意形成

- ・ 地域で協力体制を作り、取組の方針を決めます。

地域の皆様が主体となって生活交通を確保する取組に参加いただける方を募り、協力し合える体制を作ります。既存の自治会や自治会内で検討組織を作っていたくのも1つの方法です。

また、検討組織の取組方針（どのように困りごとの解決を図るのか、どういった生活交通の実現を目指すのか など）や役割分担を明確にします。

解説

まずは検討組織内で方針を明確にし、その方針に沿って地域の方一人ひとりが「自分ごと」として取り組んでいただくことが重要です。

そうして地域の総意として取り組まれる検討組織に対して、京都市からは必要な支援を行います。

02 移動実態・ニーズの把握、移動手段に係る合意形成

● 移動実態・ニーズ把握のためのアンケートやワークショップの実施

- ・ 地域の移動実態や移動ニーズ、ニーズを叶えるために必要な移動手段を把握するため、アンケートやワークショップを実施します。

地域が抱える移動に関する困りごとを明確にするため、アンケート等により移動実態やニーズの把握を行います。

加えて、より詳しく実態を知り、その中で最適な移動手段を地域で話し合ってもらったためには、地域住民や関係者が集まるワークショップの開催も有効です。

(アンケート例)

- ・ 「誰が」「いつ」「何のために」「どこからどこへ」「どういった手段で」移動しているのか。
- ・ どういった困りごとを抱えているのか。
- ・ 地域全体の移動ニーズを叶えるためにどういった移動手段が必要なのか。

解説

地域の実情に応じて、把握すべき事項をアンケート項目にし、一人ひとりのニーズを明らかにします。

また、ワークショップではできるだけ多様な方の参加を募り、幅広く意見を聞いたり、アイデアを出し合ったりすることで、最適な移動手段に対する理解が深まり、それ以降も積極的に参加いただくことにつながります。

京都市からの支援

- ・ 効果的なアンケートやワークショップとの実施に向けた助言や、他地域での事例の紹介、実施結果の分析等の支援を行います。
- ・ 移動実態・ニーズ把握に係る費用については、「地域と連携したモビリティ・マネジメント事業」により支援を行っています（詳細は次ページ）。



「地域と連携したモビリティ・マネジメント事業」

京都市では、地域の皆様や事業者、行政が連携し、様々な場面に応じたモビリティ・マネジメント※（以下「MM」という。）を展開しています。

その一環として実施しているのが、「地域と連携したMM事業」です。

1 事業内容

地域と連携したMM事業は、自治会等の地域団体等が主体となり、各区役所・支所と連携し、過度なクルマ利用から公共交通利用へと交通行動の変容を促す取組です。

2 対象

区役所・支所と連携して事業を実施する地域団体等

3 事業に対する支援

(1) 支援対象費用

- ・ 事業実施に係る印刷費や消耗品等の購入
- ・ 事業実施計画の策定費用
- ・ 会議費等の実施体制の運営費用
- ・ 各種調査のための費用、効果分析・評価のための費用 など

(2) 支援金額

新規事業：1件当たり30万円以内

それ以外：1件当たり10万円以内

※ 支援を希望される場合、まずは区役所・支所にご相談ください。

柘野地域・市バス
特37号系統沿線だより

地域の路線特37号系統を更に利用しやすい系統に

本市支援を活用し実施したMM例
(ニュースレター、ポスター)



● アンケート、ワークショップの結果を取りまとめ、地域内で共有

- ・ アンケートやワークショップを実施したら、その結果を取りまとめて地域内で共有します。

解説

アンケート等からどういったことが分かったのか、どのようにニーズを集約していくのか、について共通理解を持つことが重要です。

地域の希望を全て叶えようとする、高いサービス水準となるため、多くの人手や高い運賃が必要となり、実現困難になります。

● 必要とされる移動手段に係る合意形成

- ・ アンケート結果等を踏まえて、地域で必要とされる移動手段について、改めて地域内で合意形成を図ります。

効率的な運行で、できるだけ多くの方に利用いただける移動手段を検討しましょう。

(検討内容)

「主体」…交通事業者、地域住民、地域の医療・福祉施設や商業施設など

「手段」…バス、タクシー（福祉・乗合）、自家用車など

「時間」…曜日、時間帯、頻度

「経路」…出発地、目的地、経由地

京都市からの支援

- ・ 様々な移動手段の中から、どの移動手段が地域にとって最適なのか、合意形成に向けて移動手段の事例紹介やルート検討に当たったの助言を行います。

地域主体の生活交通の事例



雲ヶ畑バスもくもく号



久多やまびこ号

(道路運送法に基づく生活交通の種類)

	運行手法	概要	車両	運賃
既存の公共交通	路線バス (乗合)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線定期運行 ・ニーズが多い場合に適する 	主に乗車定員 11 人以上	低
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・車両を貸し切って運行 ・個別のニーズに適する 	乗車定員 10 人以下の車両	高
	乗合タクシー (デマンド型)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線不定期運行/区域運行 ・ニーズに応じた運行が可能 	主に乗車定員 10 人以下の車両	中～高
地域主体	自家用有償旅客運送	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通では十分な移動サービスが確保できない地域 ・地域のニーズに応じた運行が可能 	自家用車	低 (車両費や人件費等実費の範囲)
	無償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・ボランティアによる運行 ・地域のニーズに応じた運行が可能 	自家用車	無 (車両費等の実費は收受可)

03 サービス水準の検討、移動手段・運行主体の決定、運行計画の策定

● サービス水準等の検討

- ・ 運行収支を試算し、試算に基づく適切なサービス水準等（運行形態、ルート、運行頻度など）を検討します。

運行収支の試算に基づく適切なサービス水準等の検討を進めます。

まずは運行費用と収入について、以下のようなサービス水準を基に試算します。

（運行費用）

- ・ 運行形態（地域が主体となるのか、交通事業者等に委託するのか など）
- ・ ルート
- ・ 日数、時間数、運行本数

（収入）

- ・ 利用者数の見込み
- ・ 運賃
- ・ その他の収入（寄付金等）



続いて、収支の試算に基づき、実現可能かつ持続可能なものとなるよう、サービス水準の検討を重ねます。

また、ルートを選択に当たって、乗降場所の決定と調整を行います。乗降場所の設定には、地権者の方等の了承を得る必要があります。

解説

「実現可能なサービス水準」とは…

地域主体で運行される場合には、京都市から経費の一部を支援します。こうした京都市からの支援と、運賃収入やその他の収入によって運行経費を賄えるかどうかポイントとなります。

また、交通事業者等に委託する場合には、その事業者が事業として成り立つ・引き受けられると判断しなければ実現できません。

京都市からの支援

- ・ 収支の試算に基づき、実現可能なサービス水準となるよう、検討への助言を行います。
- ・ 乗降場所の設定に当たって、道路管理者（京都市・国）や交通管理者（警察）との調整もお手伝いします。

● 移動手段の決定、運行主体の募集・決定

- ・ 移動手段（地域の方の自家用車、車両リース など）と、運行主体（地域主体で運行する、事業者へ委託する など）を決定します。

適切なサービス水準が決まりましたら、移動手段と運行主体を決めます。

地域主体で運行される場合には、ボランティアとして協力いただける方を募り、使用する車両を調達します（地域の方の自家用車を使用する、ワンボックスカーを地域で購入・リースする など）。

交通事業者等に委託する場合は、地域の公共交通を担っている事業者をはじめ、移動サービスを担う事業者の中から、引き受けていただける事業者を募集します。

京都市からの支援

- ・ 交通事業者へ委託される場合は、事業者の募集を支援します。



● 運行計画の策定

- ・ サービス水準、移動手段、運行主体等について記載した運行計画を策定します。

サービス水準、移動手段、運行主体が決まりましたら、移動サービスの内容を記載した運行計画を策定します。

また、既存の公共交通等に支障をきたすことがないように、関係事業者と個別に調整が必要な場合や、「地域公共交通会議」を開催し国への登録が必要な場合があります。

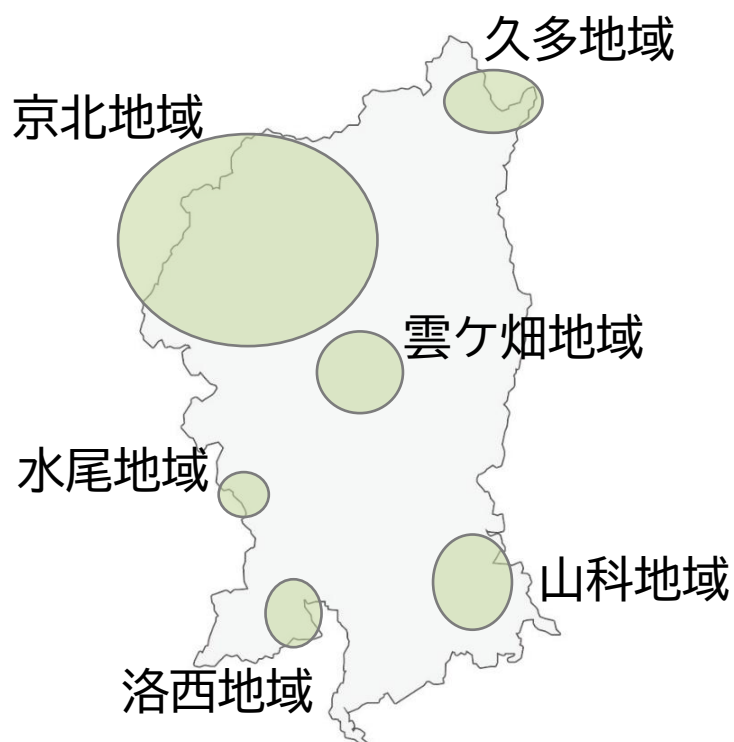
解説

「地域公共交通会議」は、地域の皆様や交通事業者、学識、国等がメンバーとなり、地域の公共交通について議論する会議で、京都市が主宰します。

地域主体の生活交通確保に関しては、移動サービスを国に登録したり、地域全体での利用促進の取組について議論したりするために設置します。

京都市からの支援

- ・ 運行計画のひな型をお示しし、策定を支援します。
- ・ 必要に応じて地域公共交通会議を開催します。
- ・ 関係事業者との調整もお手伝いします。



地域公共交通会議を設置している地域

04 実証運行、利用促進

● 実証運行の運営（運行管理、金銭管理等）

- ・ 運行計画に基づき、実証運行を実施します。

本格運行の前に、持続的な運行が可能かを検証するため、運行計画に基づき、実証運行を実施します。実証運行は最大3年間とします。

京都市からの支援

- ・ 運行に係る経費に対して、上限170万円（無償運送・実証運行の場合）若しくは補助率2/3・上限350万円（自家用有償旅客運送の場合）を支援します（詳しくは17ページ参照）。

● 利用状況調査やアンケートの実施

- ・ 持続的な運行となるよう、利用状況や利用者の意見を把握し改善につなげるための調査やアンケートを実施します。

利用状況や利用者の意見を把握するため、利用状況調査（利用者がどこで乗ってどこで降りているか、何時の利用が多い（少ない）か など）やアンケート（利用頻度、運行時間やルートに関する意見、更なる利用に向けた改善点の洗い出し など）を行います。

● 運行計画の見直し（運行回数や運賃等）

- ・ 利用状況調査やアンケート、収支状況を踏まえて運行計画を見直します。

利用状況に応じて、利用者数が多い時間帯の便を増やす、利用のない停留所を廃止するなどの見直しを行います。

また、利用者数が少なく、想定していた収支状況に満たない場合は、運行回数を減らして経費を減らす、運賃を上げて収入を増やすなどの見直しを行います。

京都市からの支援

- ・ 運行実績を基に収支状況の算出を行い、運行回数や運賃との見直しを行った場合の収支状況の試算を行います。
- ・ また、収支の試算に基づき、実現可能なサービス水準となるよう、助言を行います。

● 周知チラシの配布や地域行事等での利用促進

- ・ 運行開始後も利用者数を維持・増加させ、持続的な運行となるよう地域での利用促進を行います。

持続的な運行のためには地域の皆様が継続して利用されることが大切です。そのために、地域内で新たな移動サービスについて周知するチラシを配布したり、地域行事で利用を呼び掛けるキャンペーンを行ったりすることが有効です。

解説

今は主に自家用車を使われている方でも、将来的に免許返納等によって公共交通や地域主体の移動サービスが必要となります。そうした方々も、今のうちに使っていただく、慣れていただくことが重要です。

日常のちょっとした移動を、自家用車から公共交通に代えていただくよう促していきます。

京都市からの支援

- ・ 他地域で取り組まれている利用促進の事例を紹介し、地域の実情に合った利用促進の取組を支援します。

05 本格運行、利用促進

● 本格運行の実施（運行管理、金銭管理等）

- ・ 運行計画に基づき、本格運行を運営します。

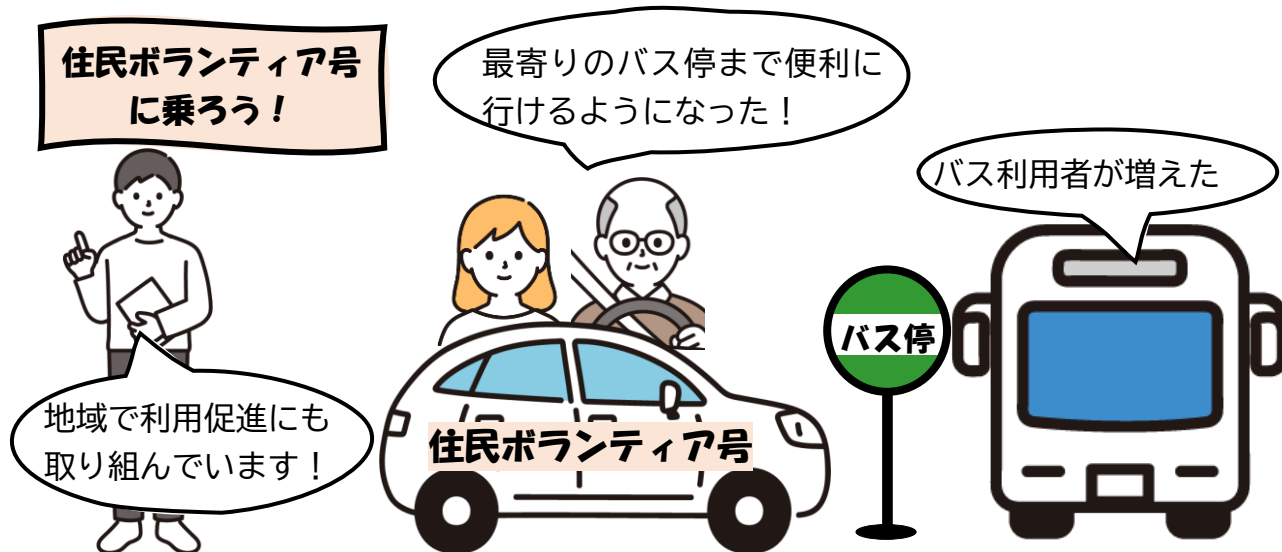
実証運行によって持続的な運行が可能と判断された場合、本格運行へ移行し、実証運行中に見直した運行計画に基づき運営を行います。

本格運行後も、「利用状況調査やアンケートの実施」「運行計画の見直し」「周知チラシの配布や地域行事等での利用促進」を継続して実施し、地域の生活の足として定着し、将来にわたって持続可能なものとなるよう取り組みます。

京都市からの支援

- ・ 運行に係る経費に対して、上限150万円（無償運送・本格運行の場合）若しくは補助率2/3・上限350万円（自家用有償旅客運送の場合）を支援します（詳しくは17ページ参照）。

<地域主体の生活交通イメージ>



「地域主体の生活交通確保補助金」

京都市では、地域の皆様が共助の取組として実施される、地域主体の運送サービスに対して、その必要経費を支援する補助金を実施しています。

(主な補助要件)

- 地域において、共助による生活交通の確保が必要であるとの合意がなされていること。
- 一定の運行回数を確保し、地域の日常生活の移動手段として必要であると認められること。
- 安全対策、運転者の確保、運行管理など、運営のための体制が整っており、持続可能な運行が可能であると認められること。

(補助額)

	無償運送 ※1	自家用有償旅客運送 ※2
対象経費	車両費、利用促進費、安全対策費、燃料費など	運行に係る必要経費 (人件費含む)
補助率	定めなし	2/3
補助上限額	実証運行：170万円 本格運行：150万円	350万円

※1 道路運送法上の許可・登録が不要で、無償（実費相当除く）で行われる運送サービス

※2 市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて有償（営利を目的としない範囲内）で提供する運送サービス

2 事例集

(1) 北区雲ヶ畑地域

雲ヶ畑地域は、北区の鴨川源流域に位置する人口約 120 人（令和 8 年時点）の集落です。

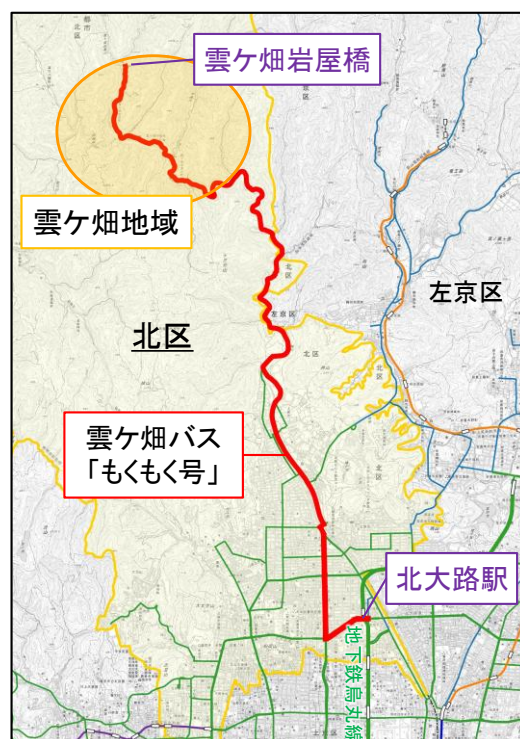
雲ヶ畑地域においては、既存のバス路線が廃止されたため、平成 24 年度から、新たな生活交通として、雲ヶ畑自治振興会が運営主体となり、雲ヶ畑バス「もくもく号」の運行が開始されました。

雲ヶ畑地域と鉄道駅（北大路駅）とを結ぶ唯一のバス路線であり、国による支援を受け、運行を維持しています。

「もくもく号」は、住民の買物や通院などの生活の足を担っているほか、地域外からの登山客等の足も担っており、同地域唯一の公共交通として欠かせない路線です。



もくもく号



雲ヶ畑地域の公共交通ネットワークの概況

「もくもく号」の概要	
運営主体	雲ヶ畑自治振興会
運行主体	彌榮自動車株式会社
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業
運賃	大人 700 円（一部区間 400 円）
運行区間	地下鉄北大路駅～雲ヶ畑岩屋橋
運行回数	2 回／日
車両	ジャンボタクシー（乗車定員 9 名）

(2) 左京区久多地域

久多地域は、滋賀県と接する、左京区最北部に位置する人口約60人（令和8年時点）の集落です。

既存の路線バスの平日運行が廃止されたことから、市街地への移動手段の確保が課題となっていました。

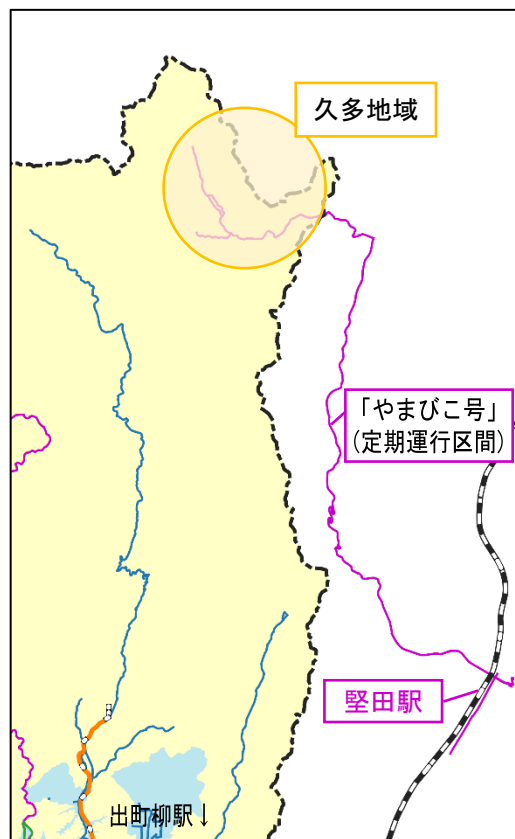
そのため、平成25年度から地域と区役所が連携し、運行実験を実施。

平成28年には「京都市左京区久多地域公共交通会議」を設置し、久多自治振興会が運営主体となり、久多支え合いバス「やまびこ号」の運行が開始されました。

「やまびこ号」は、久多地域と大津市堅田駅周辺とを結ぶことで、住民の買物や通院などの生活の足等を担っています。



やまびこ号



久多地域の公共交通ネットワークの概況

「やまびこ号」の概要

運営・運行主体	久多自治振興会
運送種別	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)
運賃	片道大人 500 円
運行区間	久多地域～JR堅田駅周辺
運行回数	2回/月 (冬季は1回/月)
車両	ワゴン車 (乗車定員8名)

※上記の定期便のほかに、臨時便が9区間あり

(3) 山科区小金塚地域

小金塚地域は、山科北東部に位置する山間の丘陵地に昭和 40 年頃に開発された、人口約 2,200 人（令和 8 年時点）の住宅地です。急勾配の坂道が多く、地域内に公共交通は運行されてないため、地域内の移動手段の確保が課題となっていました。

そうした中で、地域主体での社会実験等を経て、令和 4 年度からは、住民ボランティアによる「小金塚地域循環バス」の運行が開始されました。

スタッフの高齢化が進む中、安定的に運転士を確保し、運行を持続可能なものとするため、令和 6 年度からは自家用有償旅客運送へ移行し、外部からの派遣運転士を一部曜日に導入するなど、地域内の移動を支える交通手段として運行しています。



小金塚地域循環バス



小金塚地域循環バス 路線図

「小金塚地域循環バス」の概要	
運営・運行主体	小金塚自治連合会
運送種別	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)
運賃	年間 2,400 円
運行区間	小金塚地域内 (循環)
運行回数	16 回 (概ね 10 分~30 分間隔)
車両	ワゴン車 (乗車定員 8 名)

(4) 右京区水尾地域

水尾地域は、JR嵯峨野線「保津峡駅」から北へ約4キロ、愛宕山の麓へと分け入った所にある人口約30人（令和8年時点）の集落です。

昭和29年以降、農業協同組合や自治会により、地域と最寄り駅を結ぶ生活の足の確保が行われてきました。

その後、バスの運営を水尾自治会に移行し、平成15年には、国の許可を取得。令和4年には、京都市水尾地域公共交通会議を設置しました。

「水尾自治会バス」は、地域唯一の公共交通であり、地域住民の生活の足であるとともに、近年では、地域外からの来訪者の足としても不可欠な路線です。



水尾自治会バス



水尾地域の公共交通ネットワークの概況

「水尾自治会バス」の概要

運営・運行主体	水尾自治会
運送種別	自家用有償旅客運送 (交通空白地有償運送)
運賃	片道大人300円、小人150円
運行区間	嵯峨水尾～JR保津峡駅
運行回数	5回/日(運休:毎週火曜日・金曜日、お盆、年末年始)
車両	マイクロバス(乗車定員26名)

(5) 伏見区醍醐地域

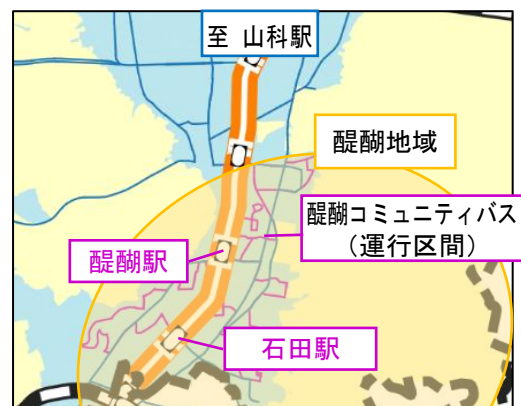
醍醐地域は、伏見区東部に位置する人口約 46,000 人（令和 8 年時点）の、宇治市と接する地域です。

醍醐地域を運行する「醍醐コミュニティバス」は、地域の企業、施設、団体、個人等が経費の一部を分かち合う「市民共同方式」で運行する全国初の地域バスで、平成 16 年 2 月に運行を開始し、現在 4 路線が運行されています。

醍醐十校区自治町内会連絡協議会等で構成する「醍醐コミュニティバス市民の会」が運営を担っており、地域の企業・団体による運行経費の支援、利用促進活動への協力など、地域が一体となり、バスの運行を支えられています。



醍醐コミュニティバス



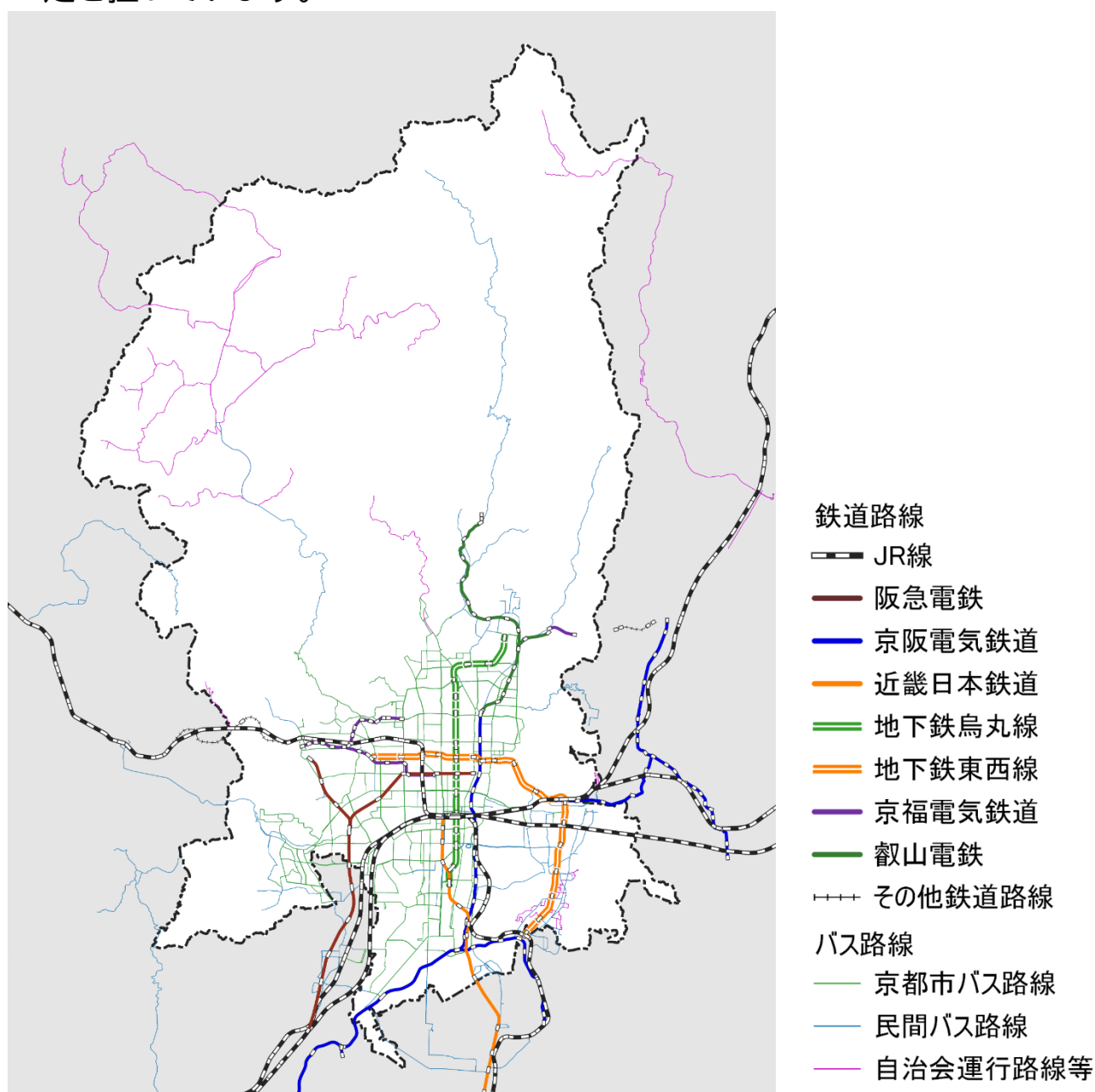
醍醐地域の公共交通ネットワークの概況

「醍醐コミュニティバス」の概要	
運営主体	一般社団法人醍醐コミュニティバス市民の会
運行主体	株式会社ヤサカバス
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業
運賃	大人 210 円、小人 110 円 ※ 1 日乗車券 320 円
運行区間	以下の 4 路線 <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 号路線：醍醐駅～小栗栖方面～武田総合病院 ・ 2 号路線：上ノ山団地～醍醐駅～武田総合病院 ・ 3 号路線：醍醐駅～日野方面～武田総合病院 ・ 4 号路線：醍醐駅→醍醐寺・北醍醐方面
運行回数	平日 46 回／日、土曜日 36 回／日（運休：休日）
車両	小型バス

<参考> 京都市の状況

1 京都市の公共交通の概要

京都市の中心部では、市内外を結ぶ鉄道路線の駅を主な拠点として、市バス・民間バス・地下鉄を中心としたきめ細かな公共交通網が発達しています。京都市の北部をはじめとする山間部では、点在する集落に沿って路線バス又は自治会等が主体となった輸送サービスが生活の足を担っています。



京都市の公共交通ネットワーク

* 民間バス路線は、年間を通じて平日1日1往復以上の運行がある区間、自治会運行路線等は定期的な運行が行われている区間を表示 出典：国土数値情報

2 公共交通を取り巻く状況

近年、人口減少の本格化や、運転士・整備士といった公共交通を支える担い手不足の更なる深刻化など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

今後、高齢者の運転免許証返納の増加等を背景に、公共交通に対するニーズはますます高まり、多様化していく一方で、人口減少社会の到来に伴い、公共交通の利用者は減少し、その維持・確保がますます厳しくなることが考えられます。

特に、市内周辺部及び中山間地域等においては、人口減少と高齢化が著しく、また、自家用車移動の割合が高いことから、公共交通の維持・確保はより一層深刻な課題となっています。

こうした状況において、公共交通を持続可能なものにするためには、市民の皆様のお力が不可欠です。公共交通を使って守るモビリティ・マネジメントの取組や、地域にとって最適な交通手段についての検討、地域主体による住民バスの運行など、「自分ごと」として地域の公共交通を考えていただくことが重要です。

行政も、そうした市民の皆様への支援や、交通事業者への支援、三者が一体となった取組の推進に努めていきます。今後も、市民の皆様・交通事業者、行政のそれぞれが主体的に役割を果たすことで公共交通の維持・確保を図っていきます。

お問合せ先

【本ガイドラインに関すること、京都市の交通政策に関すること】

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室

電話：075-222-3483

【地域における公共交通利用促進や移動に関するお困りごと】

京都市 各区役所・支所等

京都市都市計画局歩くまち京都推進室

発行：令和8年5月 京都市印刷物第080803号



京都市は持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。