

JR関西本線(加茂以東)沿線 地域公共交通計画(骨子案)について

第41回JR関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会
2026年9月2日(水)

1. 地域公共交通計画改定の目的	3
2. 地域を取り巻く現状	7
3. 地域公共交通の現状	17
4. 現計画の検証(令和4年度～令和8年度)	43
5. 相楽東部地域の地域公共交通の課題	50

1.地域公共交通計画改定の目的

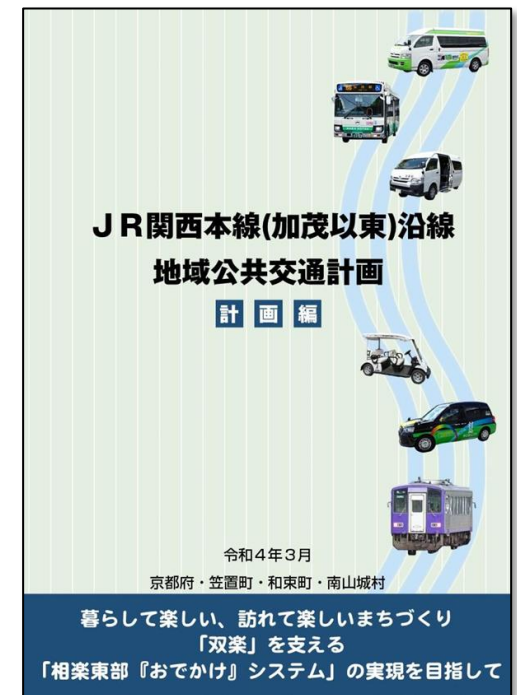
地域公共交通計画の改定について

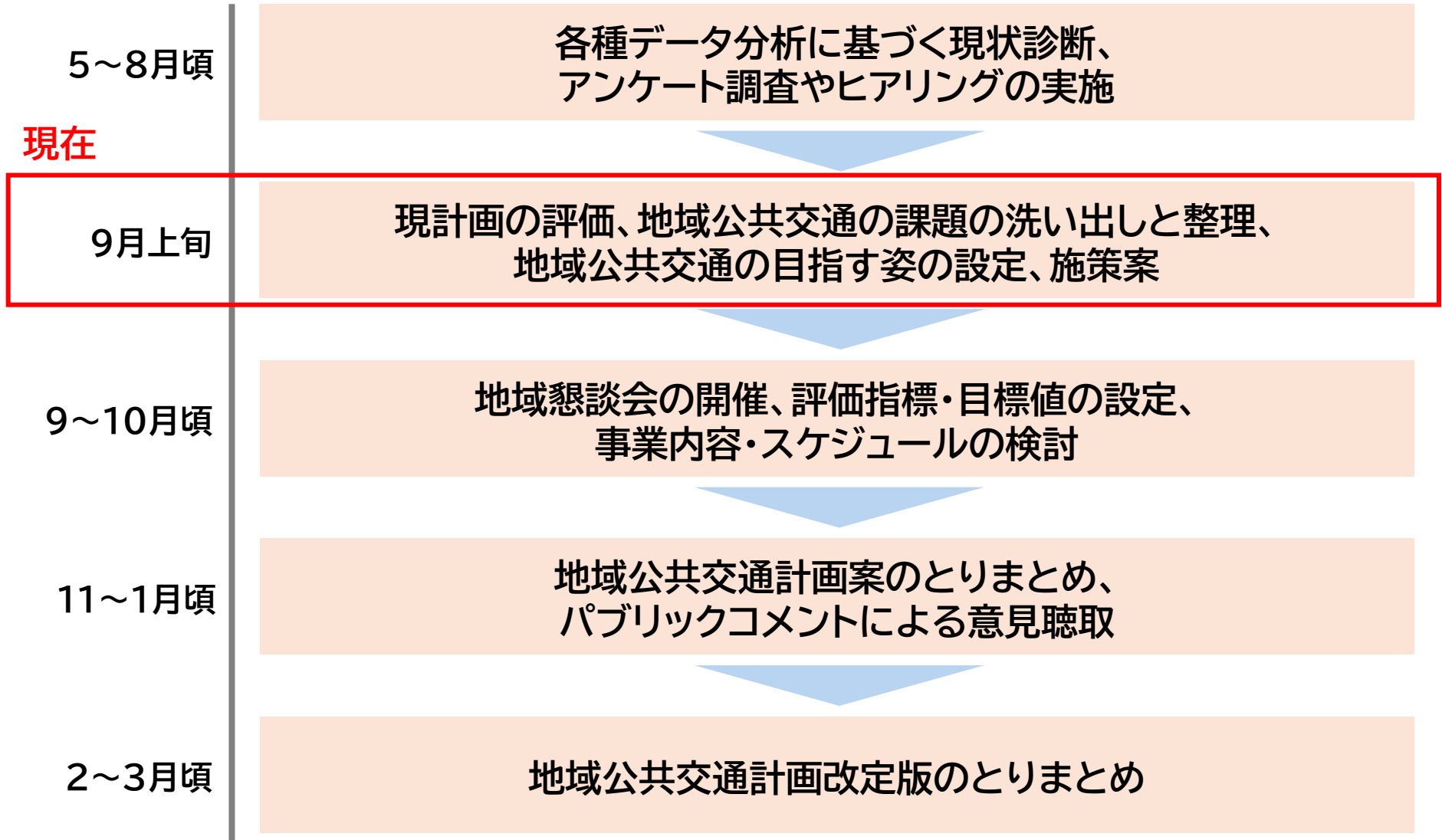
地域公共交通計画とは

- ◆ 地域の実情に応じた持続可能なおでかけ環境を構築するための、公共交通のマスタープラン

計画改定の目的

- ◆ 相楽東部地域では、令和4年3月に「JR関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通計画」を策定し、地域のおでかけを支えるために様々な事業に取り組んでいる(令和8年度が最終年度)
- ◆ 現計画策定以降、社会環境の変化等により、新たに対応すべき課題も出てきており、改めて地域公共交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針が必要な状況
- ◆ 令和8年度は現計画の理念や方針を引き継ぎつつ、沿線の社会環境や公共交通を取り巻く状況、住民ニーズ等の変化を把握し、新たな課題への対応に向けた計画改定に取り組む



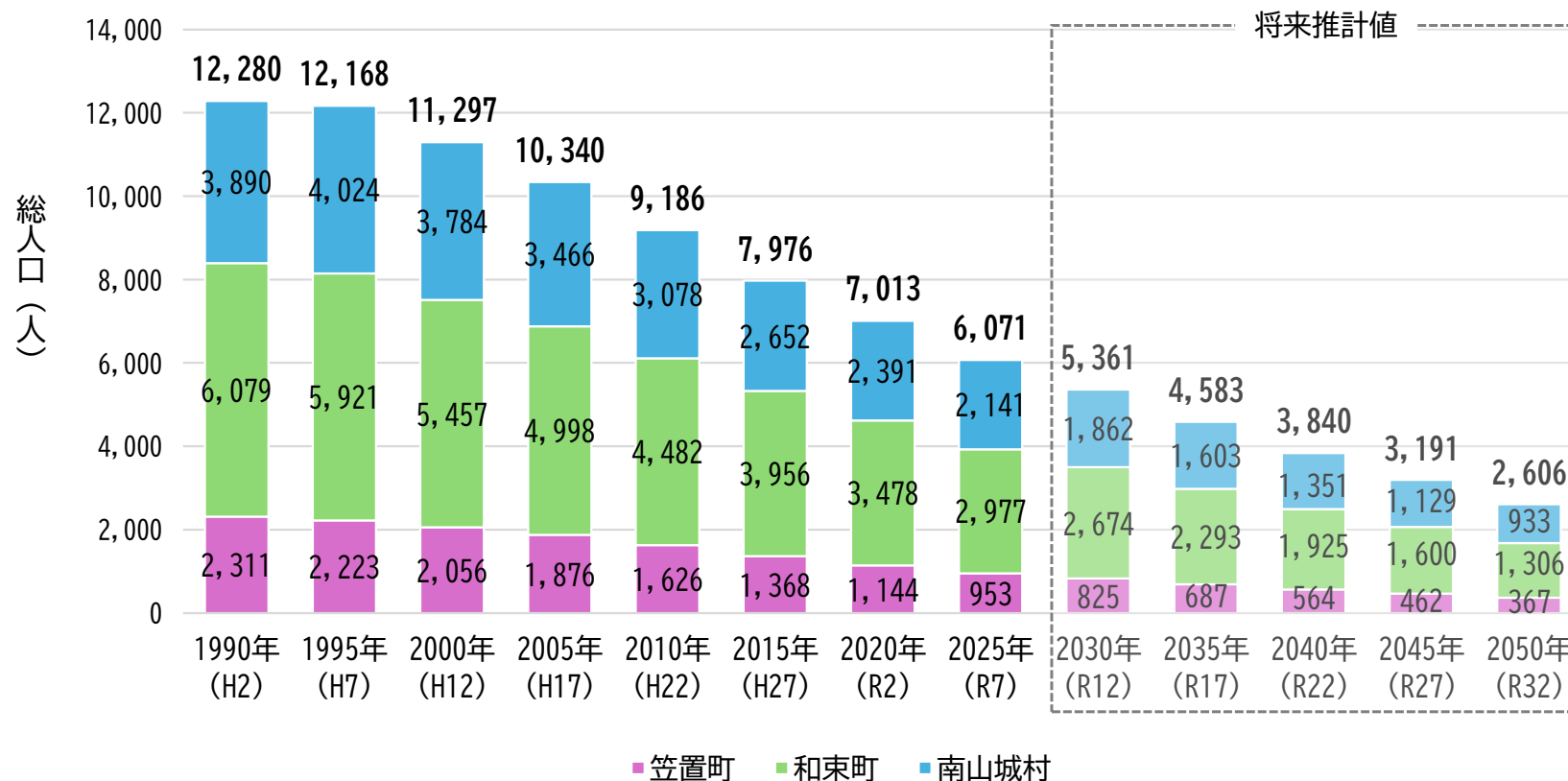


本日の協議会の目的

- 相楽東部の地域公共交通に関する現状・問題点について、共通認識を持ってい
ただく
- 委員の皆さんが普段感じておられる移動や公共交通に関する課題について、意見交換を行う
- 事務局で作成した地域公共交通計画骨子案について意見交換を行う

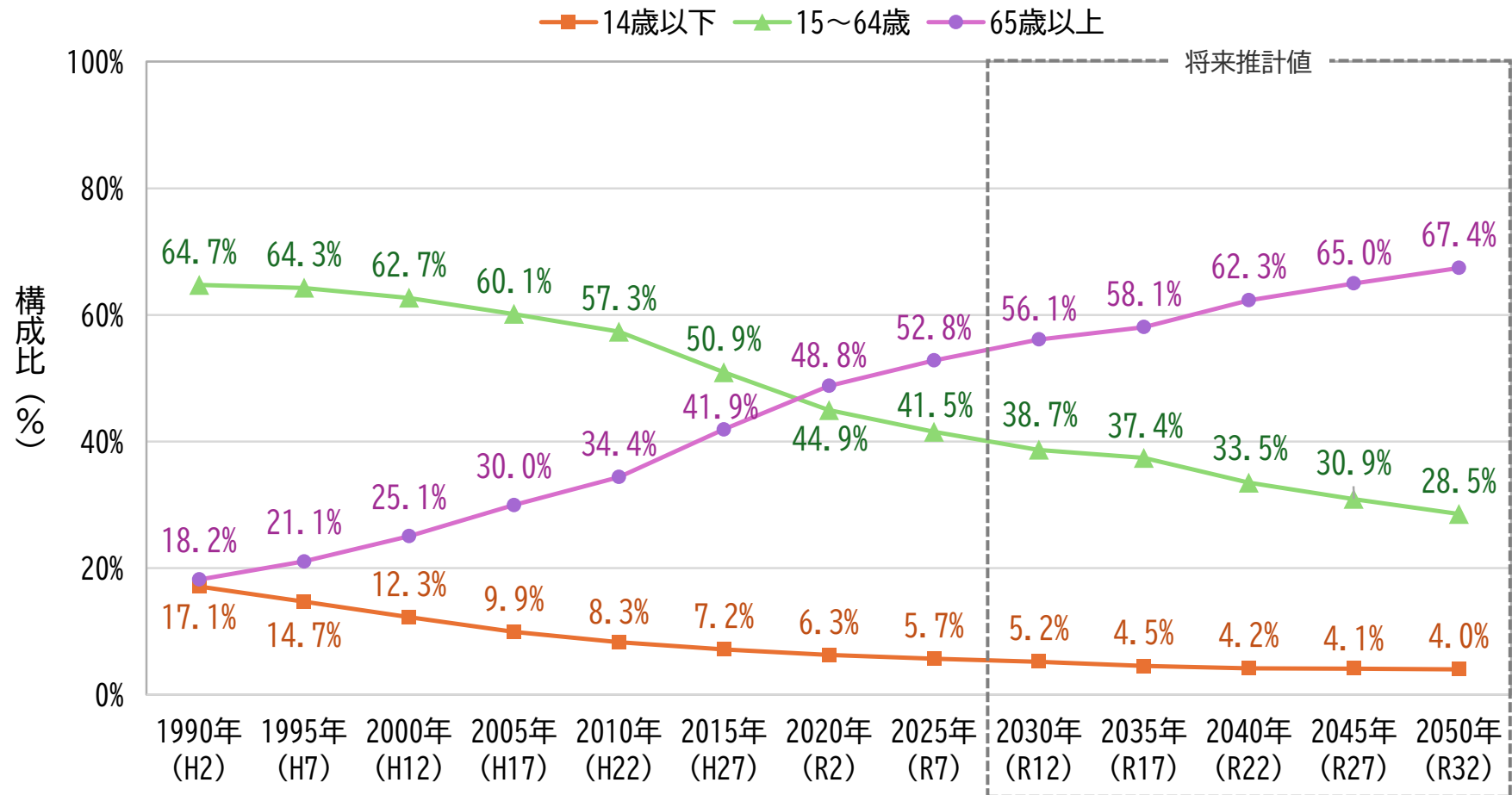
2.地域を取り巻く現状

相楽東部の人口、高齢化の動向



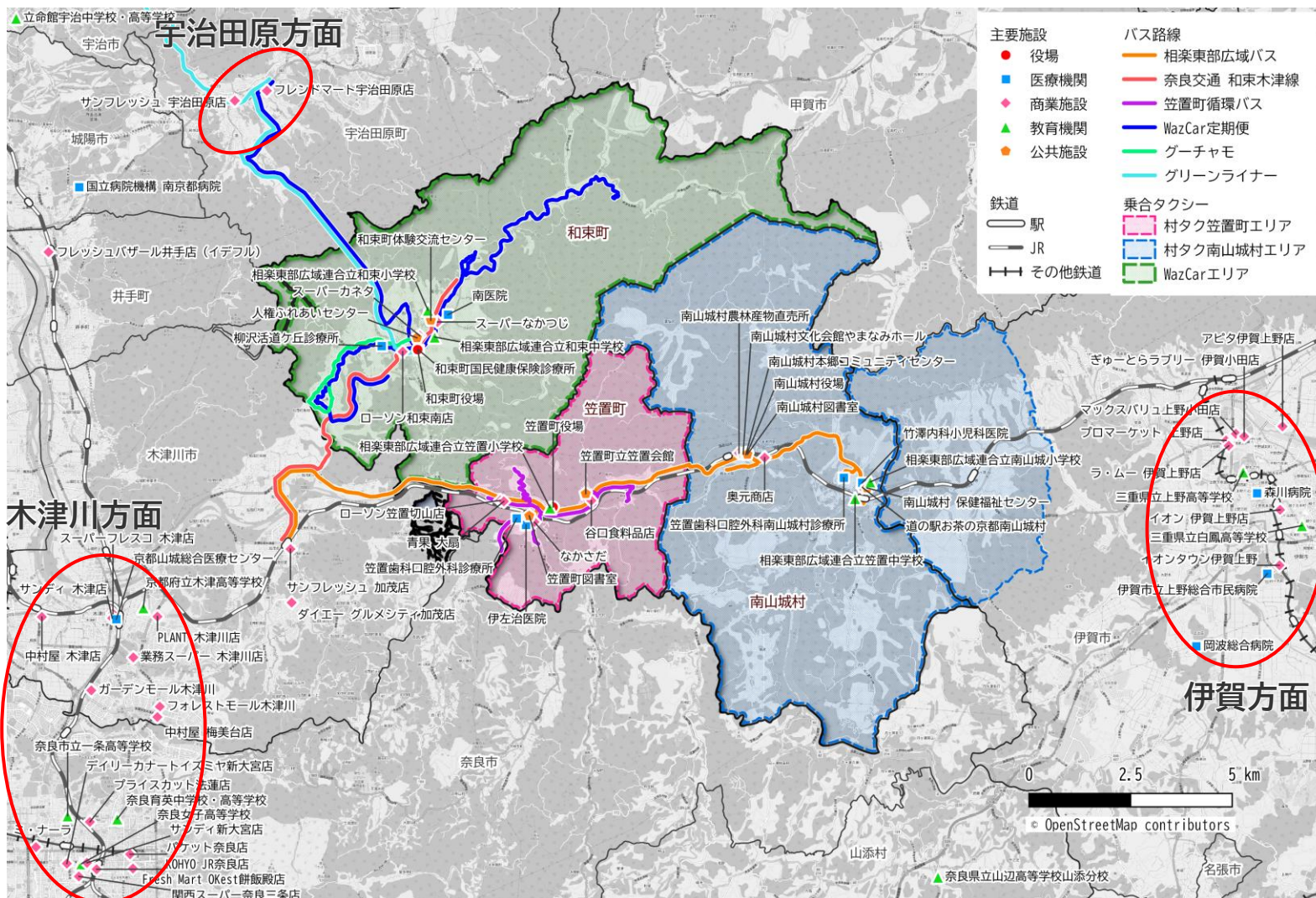
- ・令和7年国勢調査(速報)における人口は、笠置町953人、和束町2,977人、南山城村2,141人、**3町村計6,071人**であり、令和2年の7,013人から**5年間で942人(13.4%)減少**。
- ・社人研推計(令和5年推計)によると、3町村の人口は**令和22年(2040年)に3,840人、令和32年(2050年)に2,606人**と、**令和7年の半分以下に減少する見込み**。

相楽東部の人口、高齢化の動向



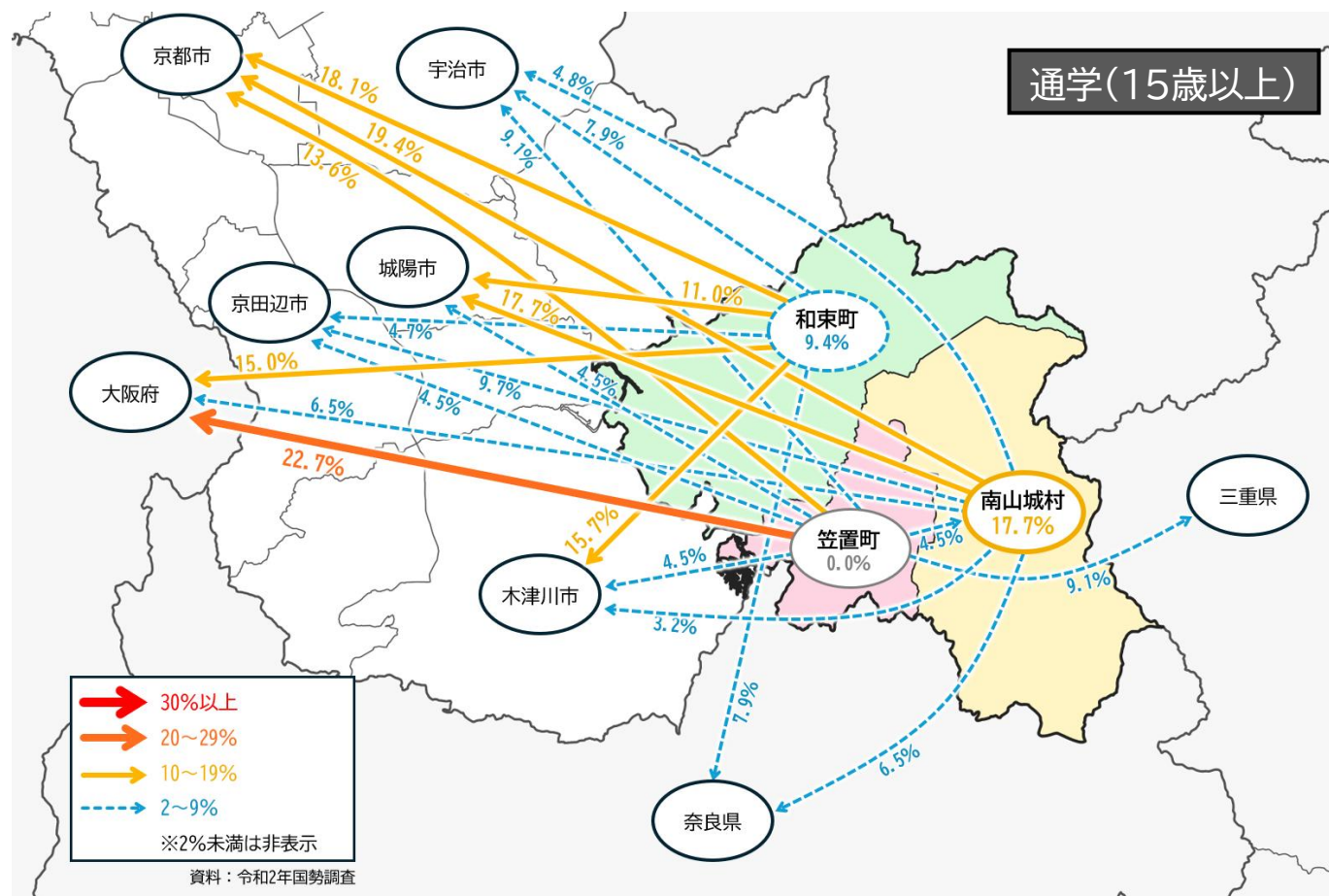
- ・3町村の高齢化率(65歳以上人口比率)は52.8%で、生産年齢人口比率は3町村計で41.5%にとどまる。
- ・今後も高齢化率は上昇する見込み。

移動の目的地となる施設の立地



- ・地域内にはスーパーや総合病院がなく、買い物や通院には木津川市(木津駅・加茂駅周辺)や伊賀市(伊賀上野駅・上野市駅周辺)、宇治田原町の施設を利用する必要がある。
- ・地域内に高校はなく、高校生は木津川市をはじめとする京都府内や奈良県・大阪府へ通学している(笠置町・南山城村から伊賀市の県立高校にも通学可)。

相楽東部における移動の状況(通学)

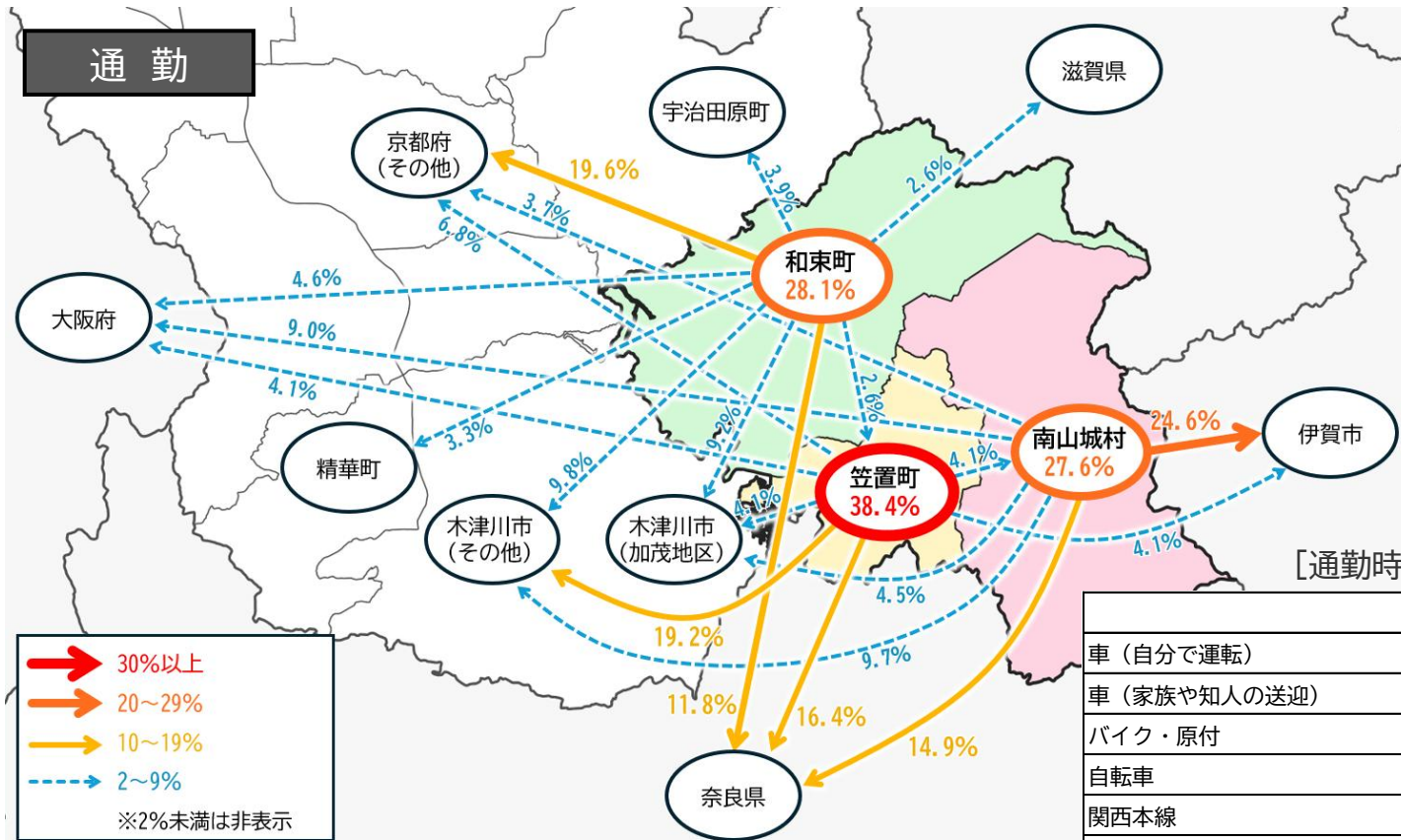


[令和5～7年度卒業生の進学先]

進学先所在地		笠置 中学校 (人)	和束 中学校 (人)
京都府	京都市	5	16
	福知山市		1
	宇治市	5	6
	城陽市	6	7
	京田辺市	4	3
	木津川市	10	11
	精華町	8	3
大阪府			1
奈良県		3	2
滋賀県			1
三重県		4	
福井県			1
通信制			2

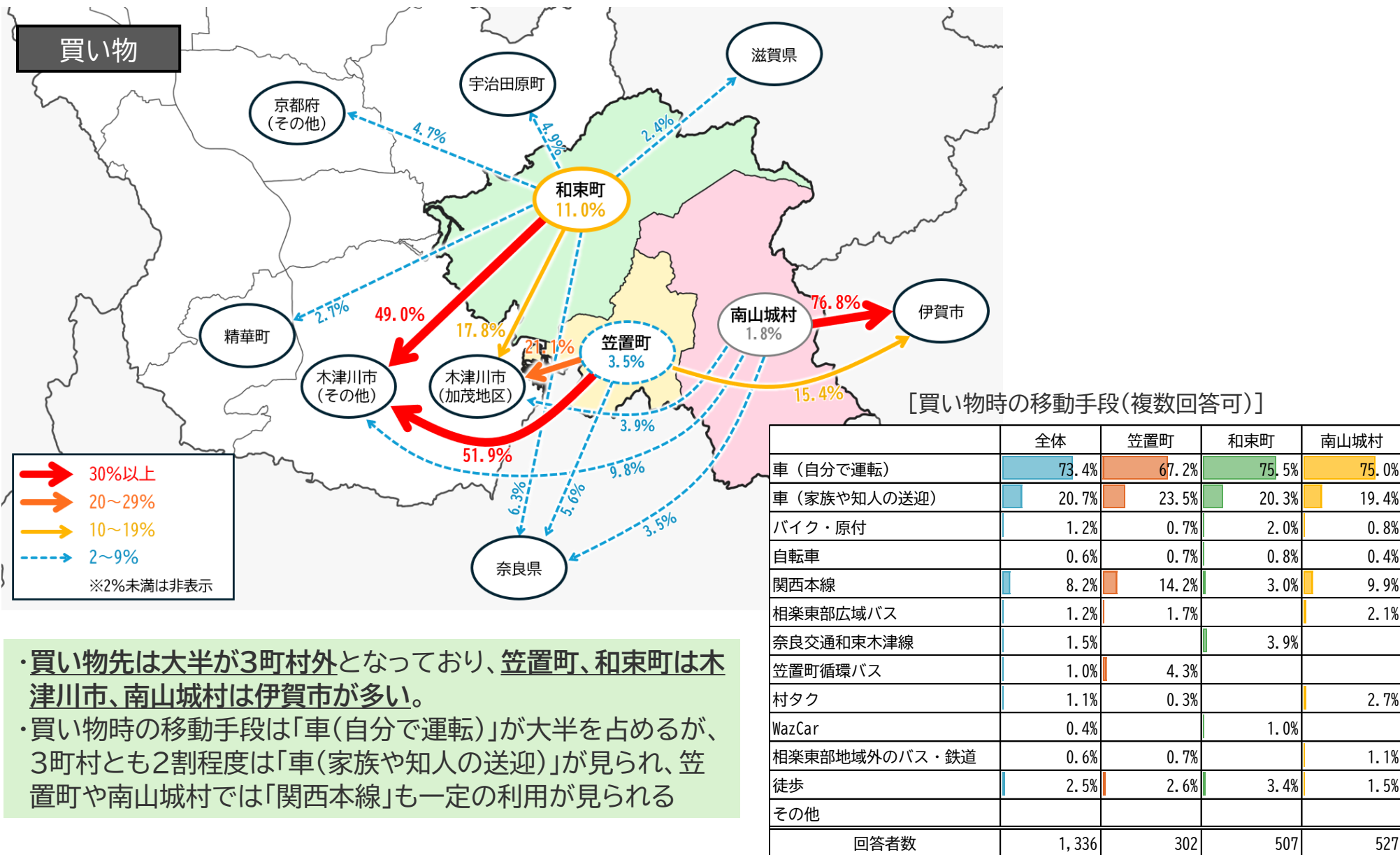
- ・3町村内に高校がないため、高校生は3町村外へ通学している。
- ・京都府内の市町への通学が多く、奈良県、三重県方面への通学は少ない。
- ・笠置町からは大阪府方面への通学が、和束町では京都市や木津川市、南山城村では京都市や城陽市への通学が比較的多い。
- ・和束中学校からは京都市内や木津川市の高校に、笠置中学校からは木津川市や精華町の高校に多く進学している。

相楽東部における移動の状況(通勤:住民アンケート結果)

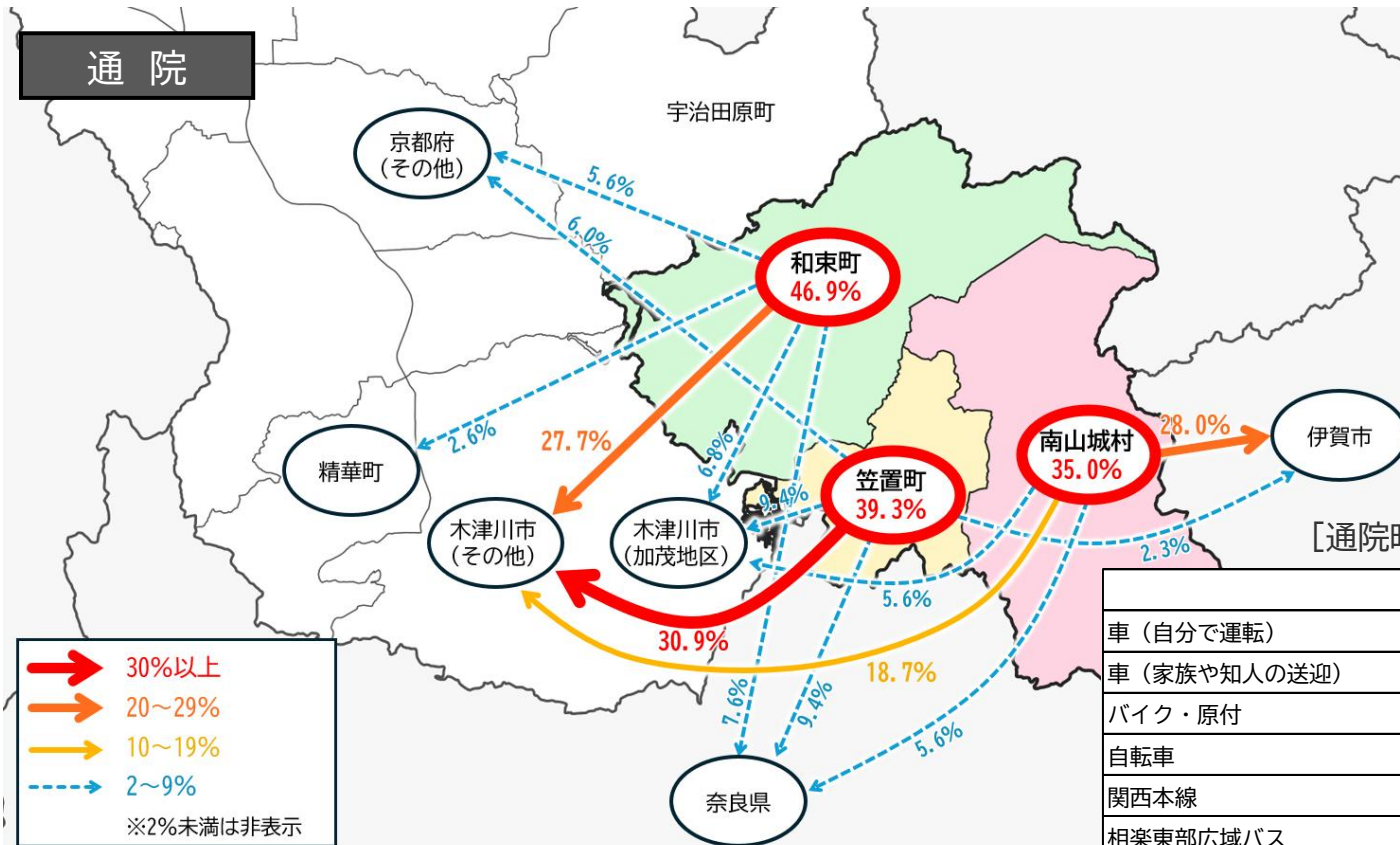


- ・通勤先は自町村内が多いものの、笠置町は木津川市や奈良県、和束町は京都府(その他)や奈良県、南山城村は伊賀市や奈良県といった3町村外への通勤も多い。
- ・通勤時の移動手段は「車(自分で運転)」が大半を占めるが、笠置町や南山城村を中心に「関西本線」、和束町は「奈良交通和束木津線」も一定の利用が見られる

	全体	笠置町	和束町	南山城村
車(自分で運転)	82.0%	77.3%	85.7%	80.5%
車(家族や知人の送迎)	5.5%	5.3%	7.8%	3.0%
バイク・原付	2.8%	1.3%	5.2%	0.8%
自転車	1.4%		1.3%	1.5%
関西本線	13.8%	18.7%	6.5%	19.5%
相楽東部広域バス	0.6%			1.5%
奈良交通和束木津線	3.0%		7.1%	
笠置町循環バス	1.1%	5.3%		
村タク	0.6%	1.3%		0.8%
WazCar				
相楽東部地域外のバス・鉄道	2.5%		3.9%	2.3%
徒歩	1.9%	5.3%	1.3%	0.8%
その他				
回答者数	362	75	154	133

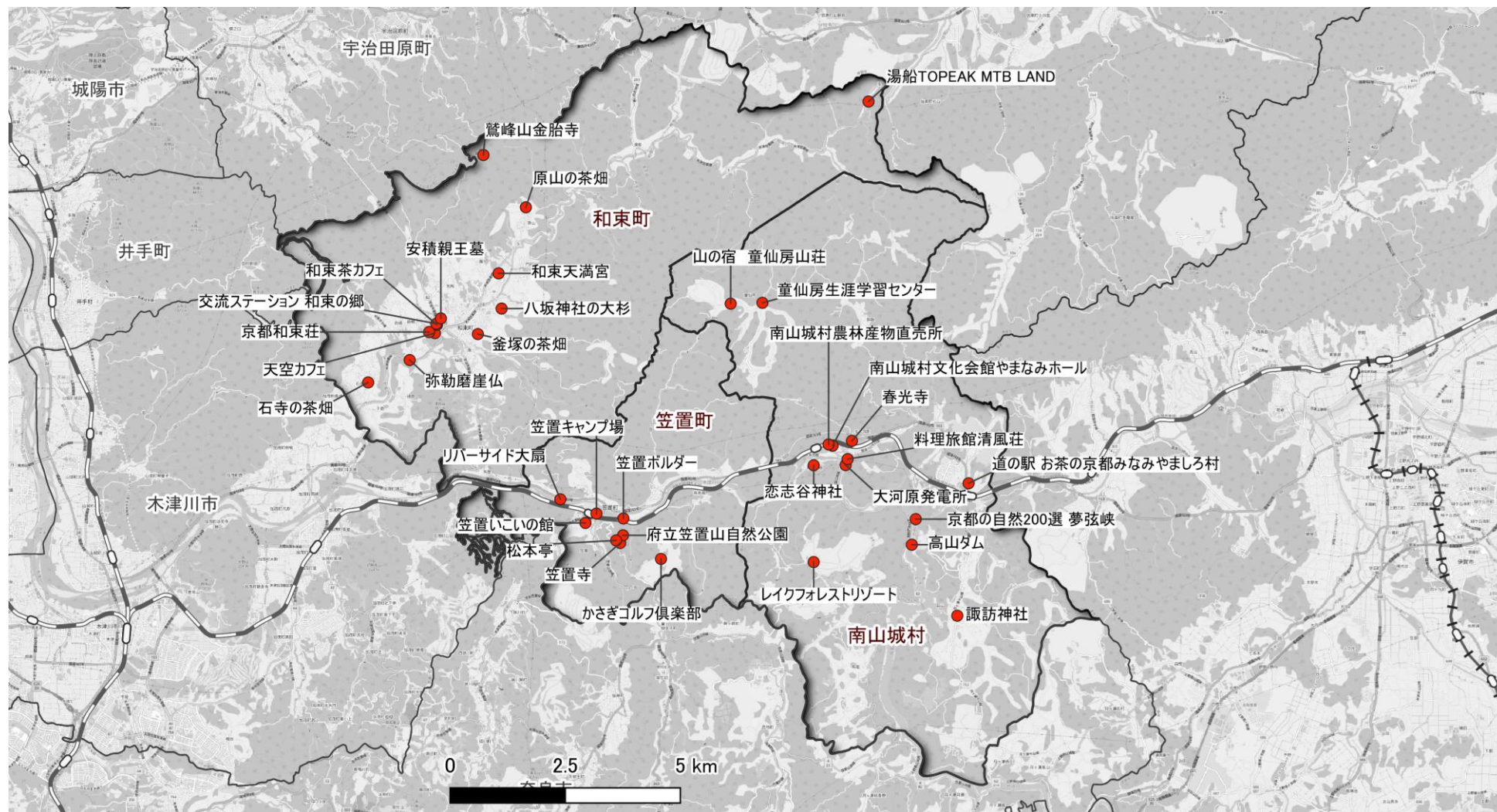


相楽東部における移動の状況(通院:住民アンケート結果)



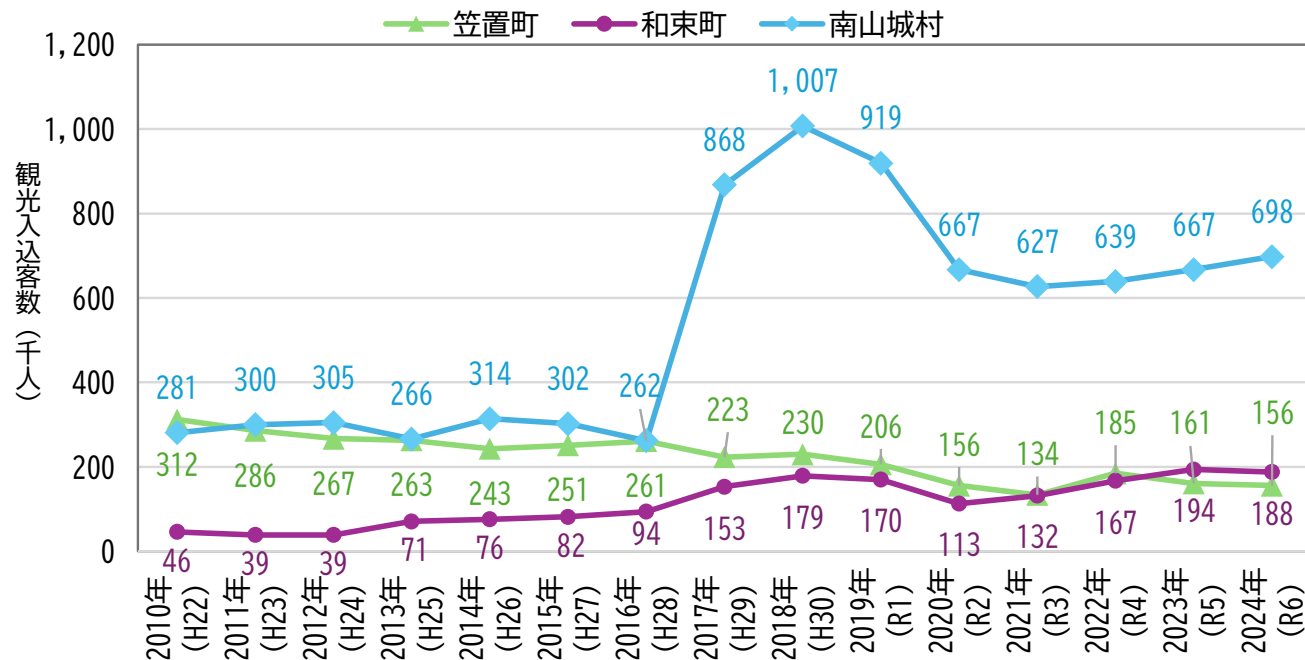
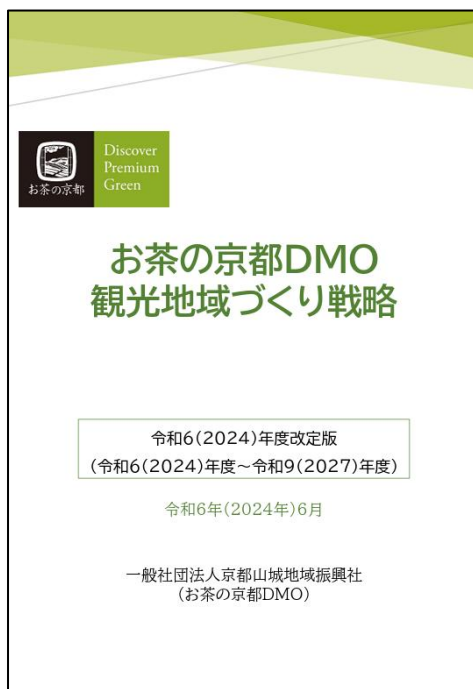
- ・通院先は自町村内が多いものの、笠置町や和束町は木津川市(その他)、南山城村は伊賀市や木津川市(その他)といった3町村外への通院も一定割合見られる。
- ・通院時の移動手段は「車(自分で運転)」が大半を占めるが、3町村とも2割程度は「車(家族や知人の送迎)」が見られ、笠置町や南山城村では「関西本線」も一定の利用が見られる

	全体	笠置町	和束町	南山城村
車(自分で運転)	71.2%	61.0%	77.7%	70.9%
車(家族や知人の送迎)	17.5%	18.4%	18.4%	16.0%
バイク・原付	1.1%	0.6%	2.0%	0.6%
自転車	1.0%	1.9%	0.8%	0.7%
関西本線	9.1%	13.2%	3.1%	12.3%
相楽東部広域バス	0.9%	1.9%		1.1%
奈良交通和束木津線	1.3%		3.5%	
笠置町循環バス	1.6%	7.1%		
村タク	2.3%	1.0%		5.2%
WazCar	0.4%		1.0%	
相楽東部地域外のパス・鉄道	1.2%	1.3%	1.2%	1.1%
病院送迎や介護送迎	1.2%	1.9%	0.2%	1.7%
徒歩	5.8%	11.0%	2.3%	6.2%
その他	0.3%	1.3%		
回答者数	1,358	310	512	536



- ・笠置町では笠置寺や木津川のキャンプ場やカヌー場、和束町では茶畑やお茶に関連した施設、南山城村では道の駅が主な集客施設となっている。

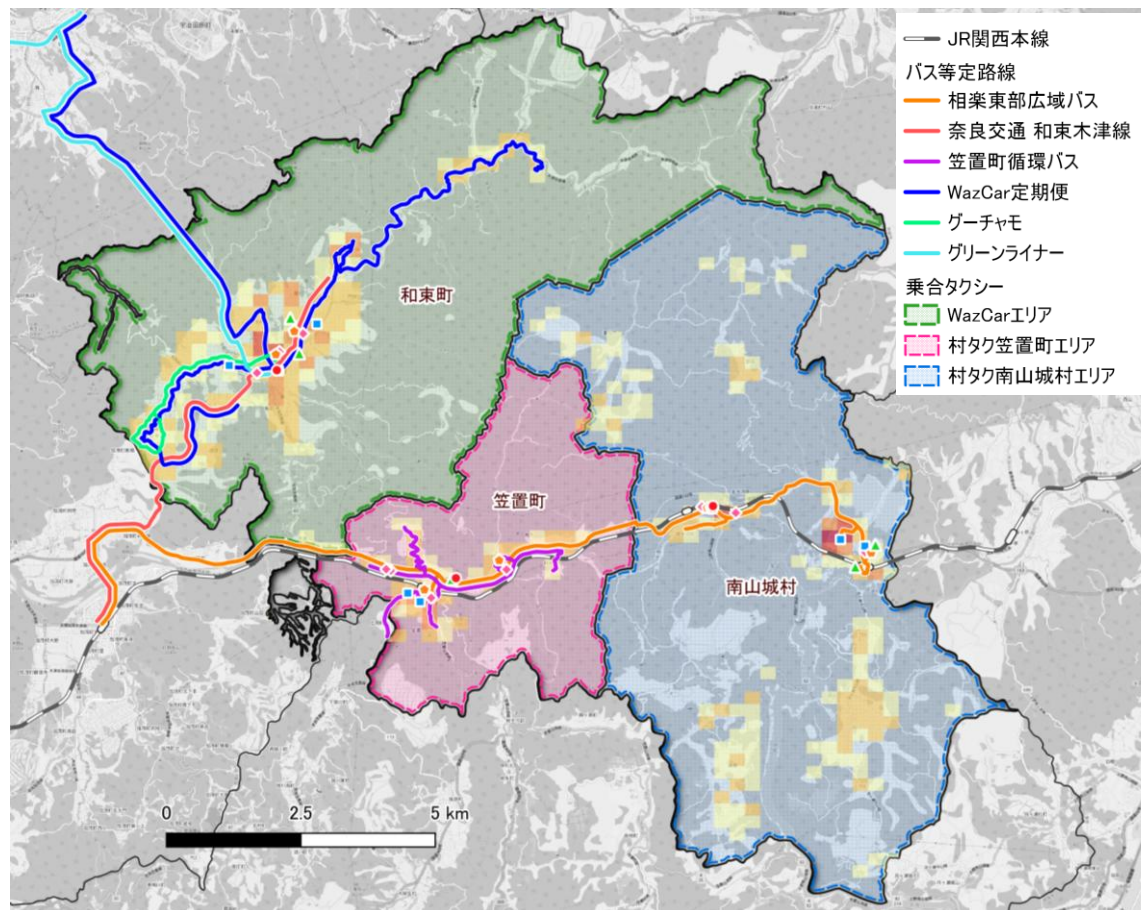
観光来訪者の動向と近年の取組



- ・京都市をはじめとする都市部では、インバウンドの増加等により路線バスが慢性的に混雑するなどのオーバーツーリズムが発生しており、郊外への誘導が進められている。
- ・お茶の京都DMOでは、観光地域づくり戦略を策定し、お茶の京都エリアへの観光誘客の取組を進めている。
- ・令和6年の観光入込客数は、3町村計で約104万人(笠置町156.5千人、和束町188.3千人、南山城村697.9千人)であり、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年(3町村計約88万人)から回復傾向にある。

3.地域公共交通の現状

相楽東部の地域公共交通の全体像



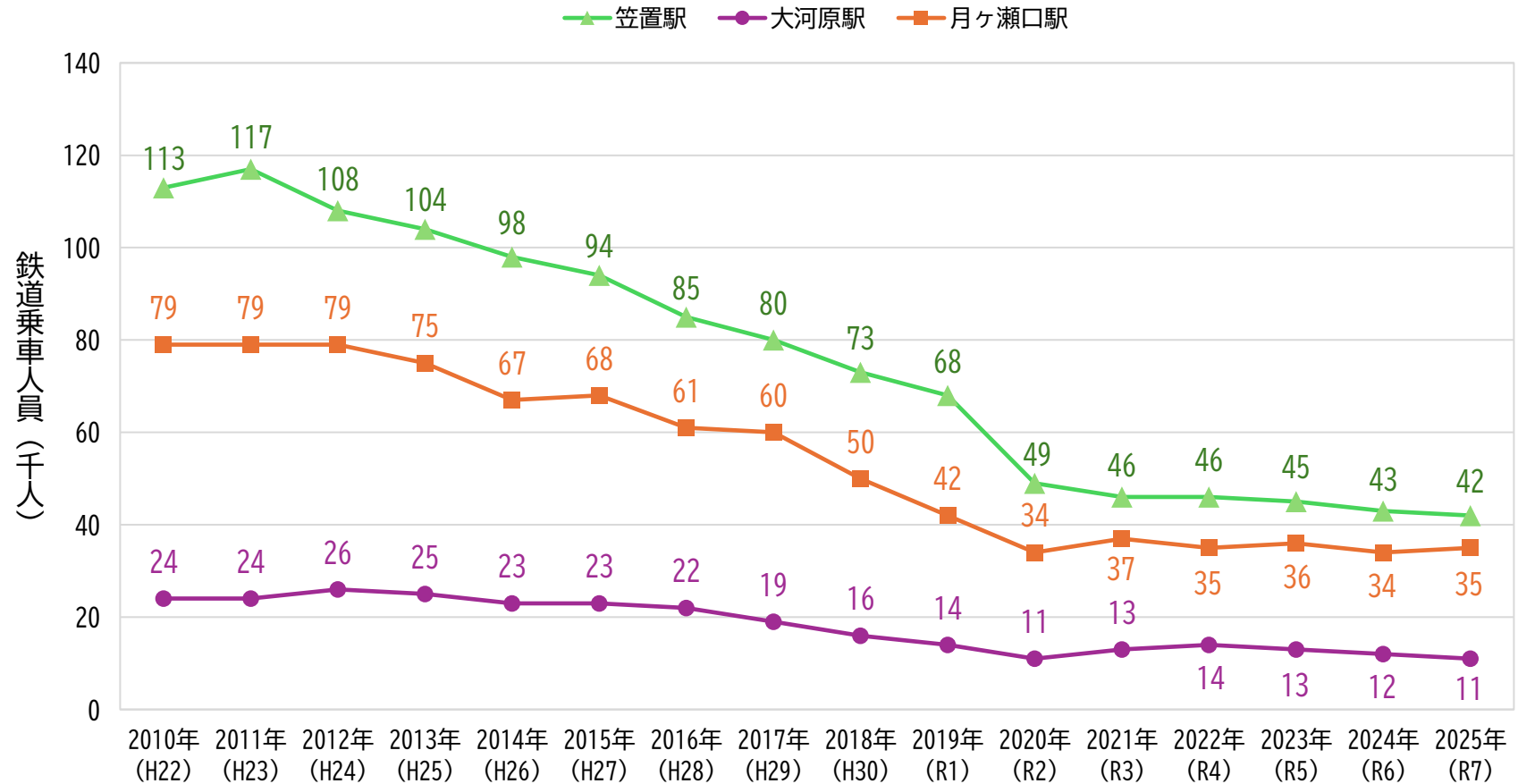
- ・地域の基幹交通として、笠置町・南山城村には「JR関西本線」と「相楽東部広域バス(和東町の一部を含む)」が、和東町には奈良交通和東木津線が運行されている。
- ・地域内交通として、笠置町には「笠置町循環バス」、笠置町・南山城村にはデマンド交通「村タク」、和東町にはデマンド交通「WazCar(一部定期便あり)」が運行されている。
- ・主に来訪者をターゲットとし、鷲峰山トンネル開通を契機に、土日祝のみ「お茶の京都グリーンライナー」が運行されているほか、和東町内では茶畑観光用グリーンスローモビリティ「グーチャモ」が運行されている。

相楽東部の地域公共交通の全体像

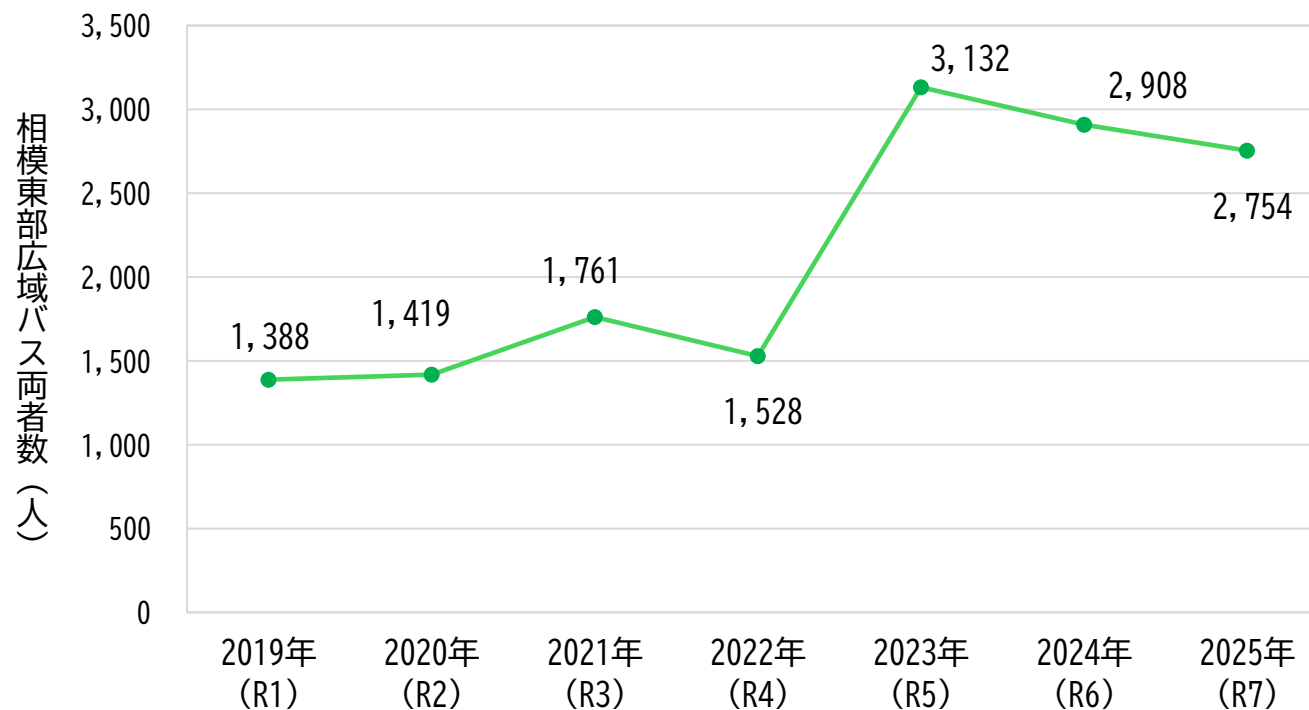
階層	笠置町	和束町	南山城村
都市間	JR関西本線(加茂方面・亀山方面)		
地域間	相楽東部広域バス(月ヶ瀬口駅～加茂駅)		
	－	奈良交通和束木津線 (和束町原山～加茂駅)	－
地域内	村タク 笠置町循環バス	WazCar予約便 WazCar定時便	村タク
観光	－	お茶の京都グリーンライナー(宇治・宇治田原～和束町)※季節運行 グーチャモ(茶畑観光グリスロ)	－
その他	笠置小スクールバス 笠置中スクールバス	和束小スクールバス ※一部和束中の生徒も利用	南山城小スクールバス 笠置中スクールバス
	外出支援サービス (外出困難者の通院支援)	外出支援サービス (外出困難者の通院支援)	外出支援サービス (外出困難者の通院支援)
	シェアサイクル(笠置駅)	レンタサイクル(和束茶カフェ、和束町観光案内所)	

- ・公共交通以外に、広域連合教育委員会が運行する小中学校のスクールバスが運行しているほか、各町村で外出困難者の通院支援のための外出支援サービスが実施されている。
- ・笠置駅や和束町の観光関連施設では、端末交通としてシェアサイクルやレンタサイクルが設置されている。

JR関西本線の利用状況



・地域内の3駅の年間乗車人員は、2020年まで長期的に減少傾向であったが、2020年以降はほぼ横ばいの傾向にある。



※2019年の対象期間は、2018年9月～2019年10月。以降10月～翌年9月の補助事業年度で集計

- ・令和5年度から、JR西日本の協力を受けて週4日運行から毎日運行に移行したこともあり、年間利用者数が大きく増加している。
- ・令和6年度以降は利用者数が減少傾向にある。

相楽東部広域バスの利用状況

〔便別利用者数(人/日)〕

		加茂方面行	
		平日	土日祝
起 点 発 時 刻	6:25	1.0	
	8:15	1.7	1.2
	10:15	1.3	1.0
	12:45	1.6	0.6
	15:15		0.6

		月ヶ瀬口方面行	
		平日	土日祝
起 点 発 時 刻	7:25	0.4	
	9:10	0.6	0.6
	11:10	1.0	1.0
	13:45	0.8	0.5
	16:40		0.6

〔バス停別乗降者数(人/日)〕

バス停名	加茂方面行			
	平日		土日祝	
	(乗車)	(降車)	(乗車)	(降車)
月ヶ瀬口駅	0.5	0.0	0.5	0.0
道の駅	1.0	0.0	0.5	0.0
月ヶ瀬ニュータウン	1.5	0.1	0.6	0.2
押原	0.0	0.0	0.0	0.1
南大河原会館	0.3	0.0	0.1	0.0
南山城村役場前	0.3	0.3	0.1	0.1
大河原駅	0.1	0.0	0.1	0.0
上有市	0.5	0.0	0.2	0.0
下有市	0.2	0.0	0.2	0.0
有市口	0.1	0.0	0.0	0.0
笠置大橋北詰	0.1	0.0	0.0	0.0
笠置駅	0.4	0.1	0.6	0.1
笠置いこいの館	0.1	0.1	0.2	0.0
木屋	0.4	0.0	0.3	0.0
加茂駅	0.0	4.7	0.0	2.8

バス停名	月ヶ瀬口方面行			
	平日		土日祝	
	(乗車)	(降車)	(乗車)	(降車)
加茂駅	2.2	0.0	2.3	0.0
木屋	0.0	0.0	0.0	0.1
笠置いこいの館	0.0	0.1	0.0	0.1
笠置駅	0.0	0.3	0.1	0.5
笠置町役場	0.0	0.3	0.0	0.0
有市口	0.0	0.0	0.0	0.1
下有市	0.0	0.0	0.0	0.2
上有市	0.0	0.1	0.0	0.2
大河原駅	0.0	0.1	0.1	0.1
南山城村役場前	0.2	0.2	0.0	0.0
南大河原会館	0.0	0.0	0.0	0.0
押原	0.0	0.1	0.0	0.0
月ヶ瀬ニュータウン	0.0	0.6	0.0	0.6
道の駅	0.1	0.3	0.1	0.3
月ヶ瀬口駅	0.0	0.3	0.0	0.3

※集計期間:2024年10月～2025年9月

- ・1便あたりの利用者数は、平日が0.4～1.7人／便、土日祝が0.5～1.2人／便で、全体的に利用が低迷している。
- ・月ヶ瀬ニュータウン周辺から加茂駅の間の利用が多い。

JR関西本線・相楽東部広域バスの加茂駅における接続状況

[加茂駅でのJR大和路線との接続状況(平日:大阪→相楽東部方面)]

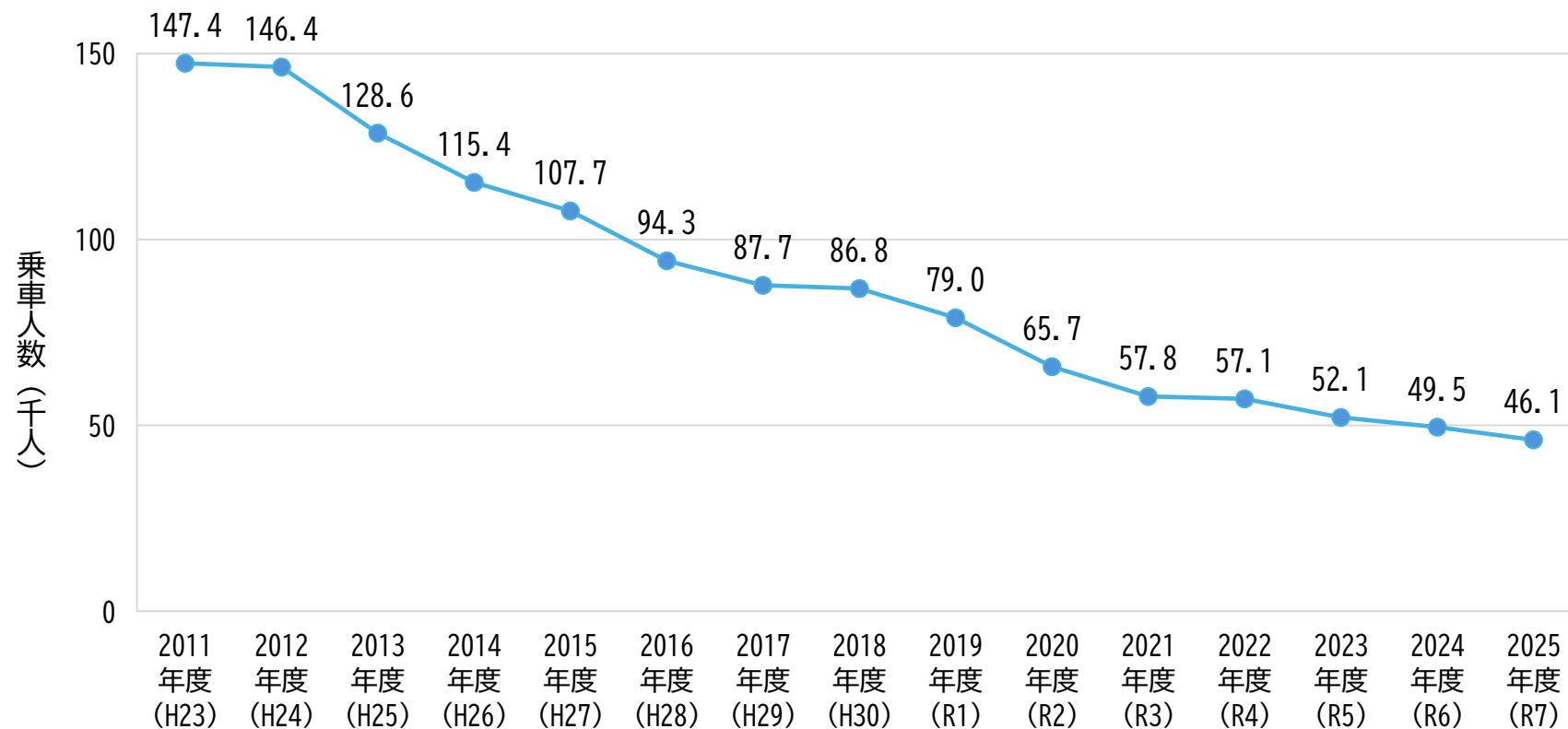
No	種別	加茂着	大和路線 加茂発	種別・行先	乗継時間 (分)	判定
1	関西本線	6:03	6:04	快速 JR難波	1	○
2	関西本線	6:47	6:52	快速 JR難波	5	○
3	広域バス	7:15	7:20	快速 JR難波	5	○
4	関西本線	7:25	7:29	区間快速 天王寺	4	○
5	関西本線	7:50	7:53	快速 JR難波	3	○
6	関西本線	8:08	8:14	大和路快速 京橋	6	○
7	関西本線	8:31	8:43	大和路快速 天王寺	12	○
8	広域バス	9:05	9:13	大和路快速 天王寺	8	○
9	関西本線	9:29	9:43	大和路快速 天王寺	14	○
10	関西本線	10:34	10:43	大和路快速 天王寺	9	○
11	広域バス	11:05	11:13	大和路快速 天王寺	8	○
12	関西本線	11:34	11:43	大和路快速 天王寺	9	○
13	関西本線	12:34	12:43	大和路快速 天王寺	9	○
14	関西本線	13:34	13:43	大和路快速 天王寺	9	○
15	広域バス	13:35			8	○
16	関西本線	14:34	14:43	大和路快速 天王寺	9	○
17	関西本線	15:35	15:41	大和路快速 天王寺	6	○
18	関西本線	16:36	16:50	普通 奈良	14	○
19	関西本線	17:28	17:31	区間快速 天王寺	3	○
20	関西本線	18:05	18:20	区間快速 天王寺	15	×
21	関西本線	18:37	18:50	快速 JR難波	13	○
22	関西本線	19:06	19:18	普通 奈良	12	○
23	関西本線	20:01	20:20	快速 JR難波	19	×
24	関西本線	20:48	20:51	快速 JR難波	3	○
25	関西本線	21:40	21:50	普通 奈良	10	○
26	関西本線	22:19	22:20	普通 奈良	1	○
27	関西本線	22:50	22:52	普通 奈良	2	○

[加茂駅でのJR大和路線との接続状況(平日:相楽東部→大阪方面)]

No	大和路線 加茂着	加茂発	種別	行先	乗継時間 (分)	判定
1	5:17	5:30	関西本線	亀山	13	○
2	5:58	6:13	関西本線	亀山	15	×
3	6:51	6:53	関西本線	亀山	2	○
4	7:19	7:25	広域バス	月ヶ瀬口駅	6	○
5		7:34	関西本線	亀山	15	×
6	8:09	8:15	関西本線	亀山	6	○
7	8:57	9:10	広域バス	月ヶ瀬口駅	13	○
8	9:34	9:40	関西本線	亀山	6	○
9	10:34	10:40	関西本線	亀山	6	○
10	11:04	11:10	広域バス	月ヶ瀬口駅	6	○
11	11:34	11:40	関西本線	亀山	6	○
12	12:34	12:40	関西本線	亀山	6	○
13	13:34	13:40	関西本線	亀山	6	○
14		13:45	広域バス	月ヶ瀬口駅	11	○
15	14:34	14:40	関西本線	亀山	6	○
16	15:34	15:41	関西本線	亀山	7	○
17	16:04	16:18	関西本線	亀山	14	○
18	16:34	16:43	関西本線	伊賀上野	9	○
19	17:04	17:11	関西本線	亀山	7	○
20	17:44	17:49	関西本線	亀山	5	○
21	18:14	18:21	関西本線	亀山	7	○
22	19:13	19:16	関西本線	亀山	3	○
23	19:44	20:02	関西本線	亀山	18	×
24	20:45	20:54	関西本線	伊賀上野	9	○
25	21:15	21:23	関西本線	亀山	8	○
26	21:44	22:02	関西本線	柘植	18	×
27	23:18	23:19	関西本線	伊賀上野	1	○

- ・加茂駅を発着するJR関西本線・広域バスの便数を基準にした場合の接続率(15分未満)は88.9%(48/54便)
- ・一方でJR大和路線の便数を基準にすると、接続率(15分未満)は63.0%(46/73便)

奈良交通和束木津線の利用状況



※10月～翌年9月の補助事業年度で集計

・年間輸送人員は長期的に減少傾向にある。

奈良交通和東木津線の加茂駅における接続状況

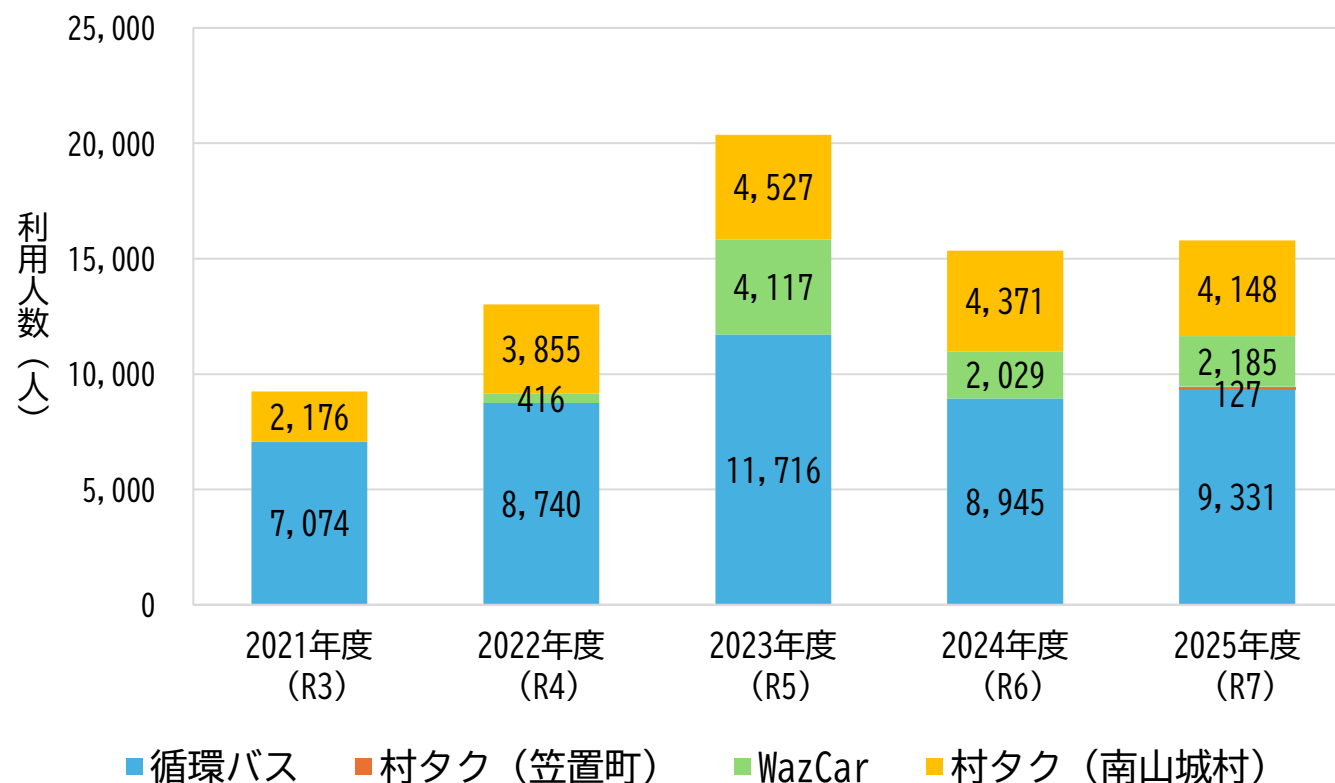
[加茂駅でのJR大和路線との接続状況(平日:大阪→相楽東部方面)]

No	種別	加茂着	大和路線 加茂発	種別・行先	乗継時間 (分)	判定
1	奈良交通	7:00	7:06	区間快速 天王寺	6	○
2	奈良交通	7:21	7:29	区間快速 天王寺	8	○
3	奈良交通	8:06	8:14	大和路快速 京橋	8	○
4	奈良交通	9:06	9:13	大和路快速 天王寺	7	○
5	奈良交通	10:06	10:13	大和路快速 天王寺	7	○
6	奈良交通	11:06	11:13	大和路快速 京橋	7	○
7	奈良交通	12:36	12:43	大和路快速 天王寺	7	○
8	奈良交通	14:36	14:43	大和路快速 天王寺	7	○
9	奈良交通	15:36	15:41	大和路快速 天王寺	5	○
10	奈良交通	16:36	16:50	普通 京橋	14	○
11	奈良交通	17:38	17:50	区間快速 天王寺	12	○
12	奈良交通	18:46	18:50	快速 JR難波	4	○
13	奈良交通	20:16	20:20	快速 JR難波	4	○

[加茂駅でのJR大和路線との接続状況(平日:相楽東部→大阪方面)]

No	大和路線 加茂着	加茂発	種別	行先	乗継時間 (分)	判定
1	7:43	7:50	奈良交通	和束町原山	7	○
2	8:57	9:05	奈良交通	和束町原山	8	○
3	10:04	10:13	奈良交通	和束町原山	9	○
4	11:34	11:43	奈良交通	和束町原山	9	○
5	13:34	13:43	奈良交通	和束町原山	9	○
6	14:34	14:43	奈良交通	和束町原山	9	○
7	15:34	15:43	奈良交通	和束町原山	9	○
8	16:34	16:43	奈良交通	和束町原山	9	○
9	17:44	17:53	奈良交通	和束町原山	9	○
10	19:13	19:23	奈良交通	和束町原山	10	○
11	20:14	20:23	奈良交通	和束町原山	9	○

- ・加茂駅を発着する奈良交通和東木津線の便数を基準にした場合の接続率(15分未満)は100.0%(24/24便)
- ・一方でJR大和路線の便数を基準にすると、接続率(15分未満)は32.9%(24/73便)



※いずれも集計期間は4月～翌年3月

※循環バス(笠置町)の利用者には小学生の通学利用が含まれる

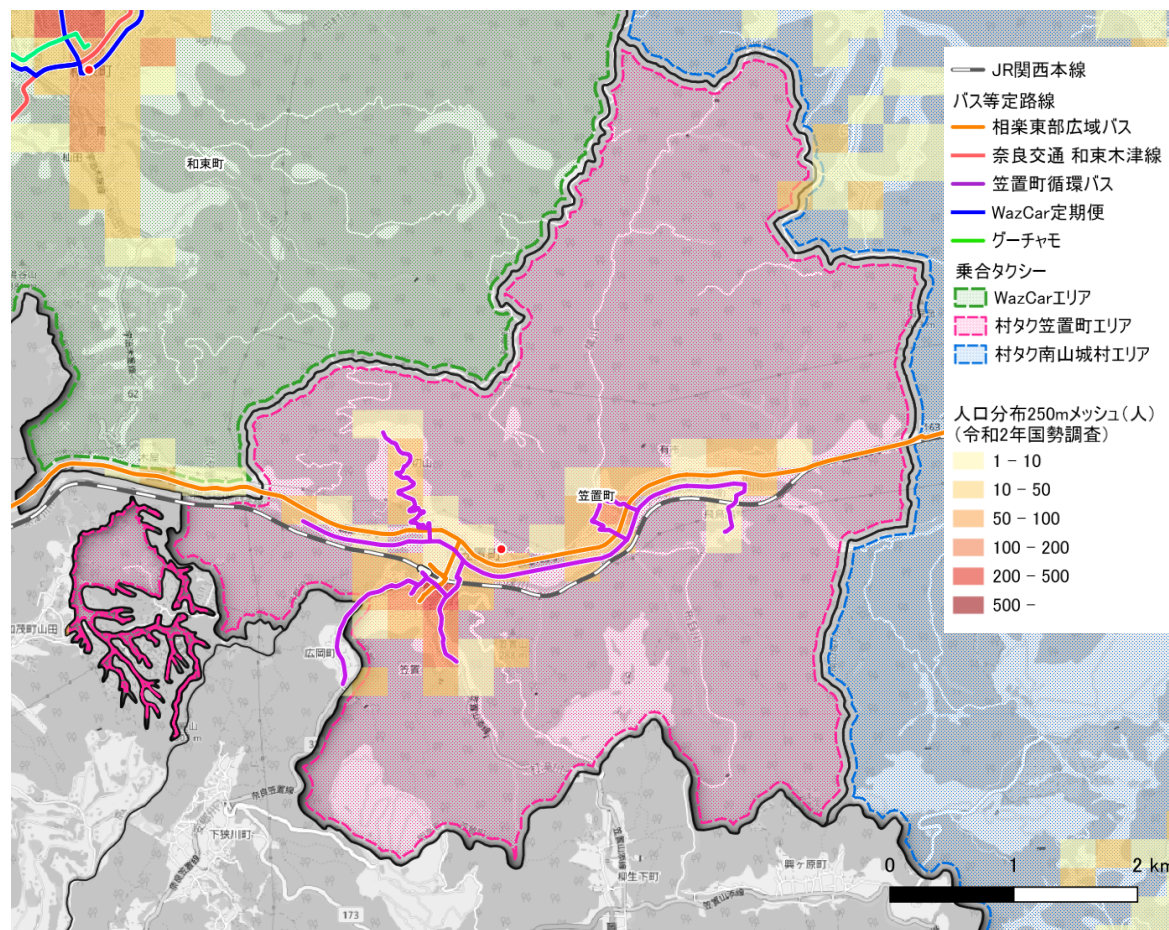
※令和4年度のWazCarは令和4年9月30日運行開始

※令和7年度の村タク(笠置町)は令和7年12月8日運行開始

・3町村内の地域内交通の利用者数は、令和5年度がピークであり、令和6年度に減少したものの令和7年度にはわずかに増加した。

笠置町の地域公共交通と移動の現状

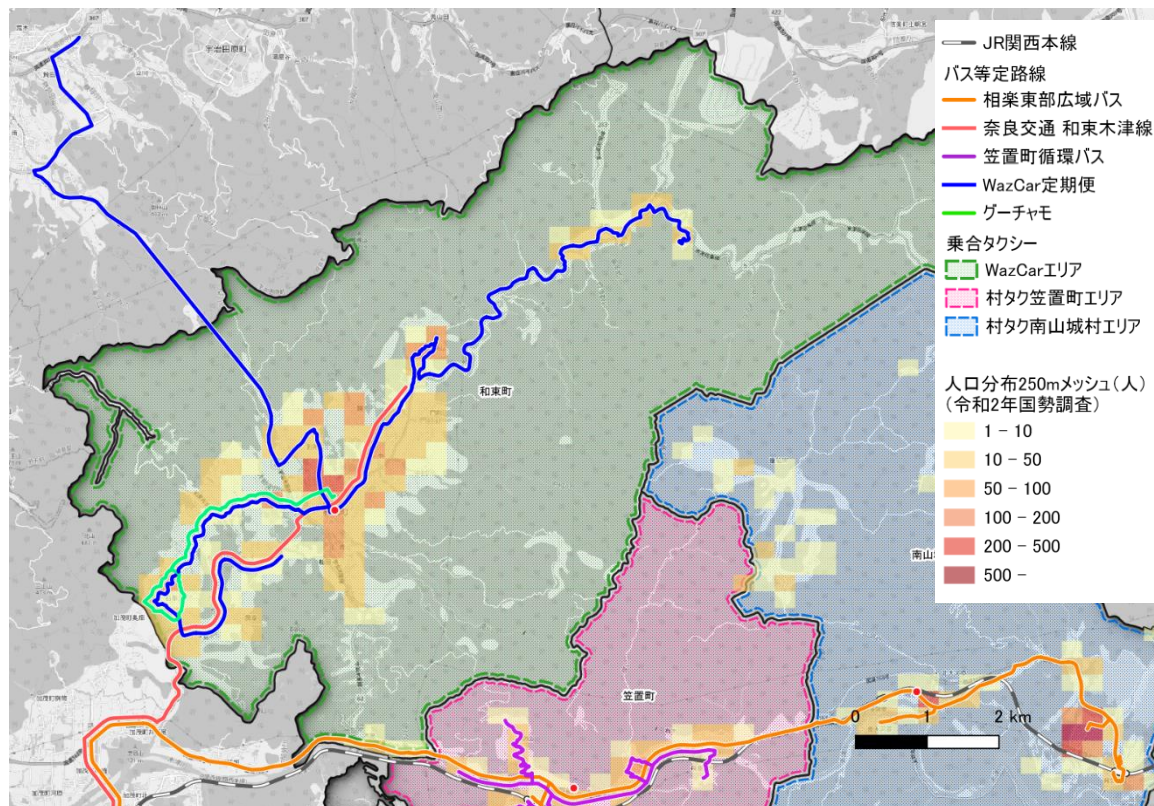
- ・公共交通での外出を諦めたことがある理由として、自然災害の影響でJRに頻繁に遅延・運休が発生することが挙げられている。
- ・村タクの利用頻度・満足度共に南山城村と比較して低く、未だ十分にサービスが認知されていない。
- ・村タクの改善点として、運賃に関することや予約方法に関することが比較的多く挙げられている。
- ・サロンや買い物などに社協の実施するサービスを利用している人も少なくない。



サービス・路線等		運行状況	利用状況
村タク		平日6:30~19:00	令和7年度は127人が利用(12月~翌3月の期間)
笠置町循環バス	北部・西部・東部・飛鳥路・西奥方面	平日11便、土日祝5便	令和7年度は9,331人が利用
	切山・奥方面	平日11便、土日祝5便	

和束町の地域公共交通と移動の現状

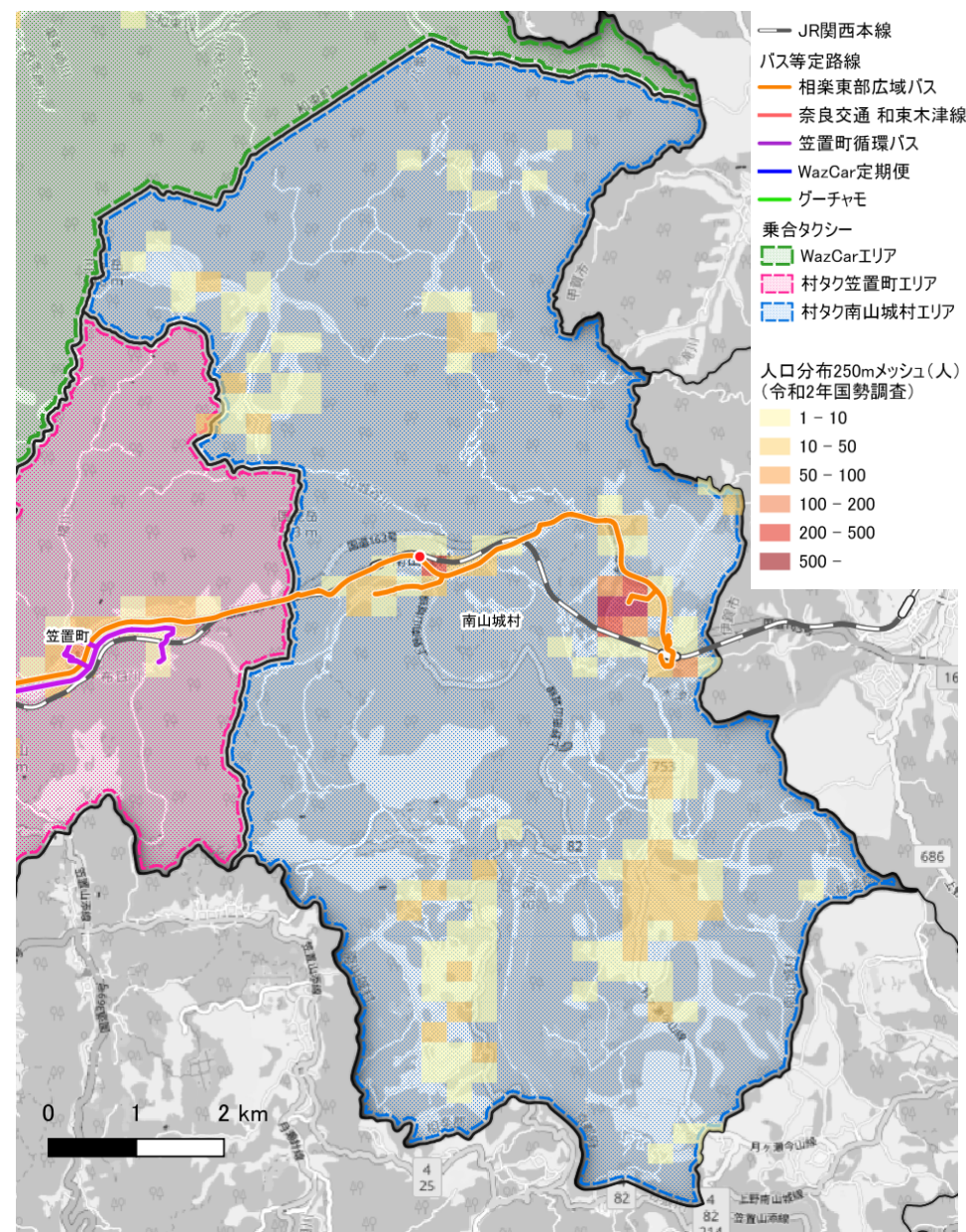
- ・鷲峰山トンネルの開通を受け、宇治田原町方面への移動手段確保が進んでいる。
- ・公共交通での外出を諦めたことがある理由として、運賃が高いことや夜遅くの便がないことが挙げられている。
- ・各公共交通の改善点において運賃や便数に関する回答の割合が高い。



サービス・路線等		運行状況	利用状況
WazCar 予約便	湯船エリア発着	平日12:00～20:00	令和7年度は1,210人が利用(その内718人が湯船地区で利用)
	西・中・東エリア発着	平日8:00～17:00	
	宇治田原(維中前バス停)発着	平日8:00～17:00	
	和束町全域(木屋地区除く)	土日祝9:00～17:00	
WazCar 定期便	湯船・東エリア	平日12便(午前12便)	令和7年度は975人が利用
	西・中エリア	平日4便(朝2便・夕2便)	

南山城村の地域公共交通と移動の現状

- ・公共交通での外出を諦めたことがある理由として、運賃が高いことや夜遅くの便がないことが挙げられている。
- ・各公共交通の改善点において広域バスの増便及び速達性向上や村タクの土日祝運行などが他の2町と比較して多く回答されている。
- ・村タクの予約に関し、電話予約に抵抗感があるのではないかという指摘がある。



サービス・路線等	運行状況	利用状況
村タク	平日6:30~19:00	令和7年度は4,148人が利用

住民アンケート

目的	- 地域住民の移動実態や公共交通に対するニーズ把握を行い、地域公共交通計画策定における基礎資料とする - 動機付けチラシなどを用いて、利用促進の契機とする
実施方法	- タウンメールにて全世帯に配布、料金受取人払いにて回収 1世帯につき2部の調査票を配布し、公共交通の利用可能性が高い方へ回答を依頼 - Microsoftの「Forms」を活用し、Web回答を併用
実施時期	配付：7月13日(月)～随時 投函・回答期限：7月31日(金)
主な質問項目	普段の外出状況、外出を諦めている目的地の有無、公共交通の利用状況や満足度・改善点、公共交通に関する取組の認知度、属性(年齢、運転免許保有状況等)、自由意見
配付・回収状況	笠置町：559部配布、211(内Web32)部回収(回収率37.7%) 和束町：1,140部配布、229(内Web78)部回収(回収率20.1%) 南山城村：1,157部配布、391(内Web89)部回収(回収率25.1%)

関西本線利用者アンケート

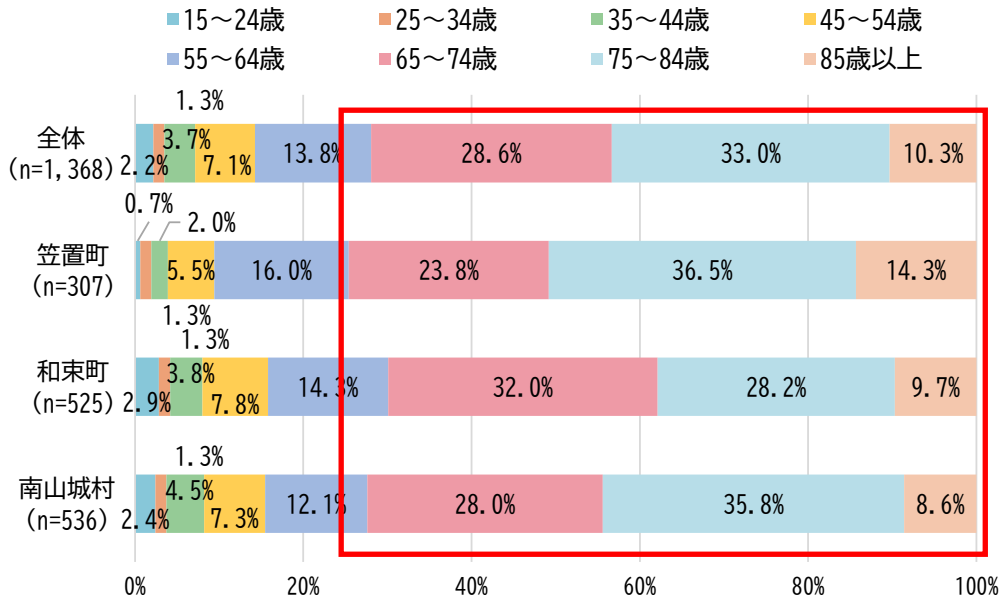
目的	- 地域内3駅でのJR関西本線利用者を対象に、実証運行に対する利用意向と要望の把握を行うこと - 実証運行の周知を行う
実施時期	配付：7月12日(日)、13日(月) 回収：配布日～7月16日(木)
主な質問項目	普段の公共交通利用状況、実証運行内容の評価・利用意向や懸念、実証運行に対する意見・要望
配付・回収状況	計194票配布 43票(平日24票、休日19票)回収 (回収率22.2%)

相楽東部広域バス利用者ヒアリング

目的	- 相楽東部広域バスの既存利用者を対象に、実証運行に対する利用意向と要望の把握を行うこと - 実証運行の周知を行うこと
実施時期	7月12日(日)、13日(月)
主な質問項目	普段の公共交通利用状況、実証運行内容の評価・利用意向や懸念、実証運行に対する意見・要望
回収状況	8票(平日6票、休日2票)回収

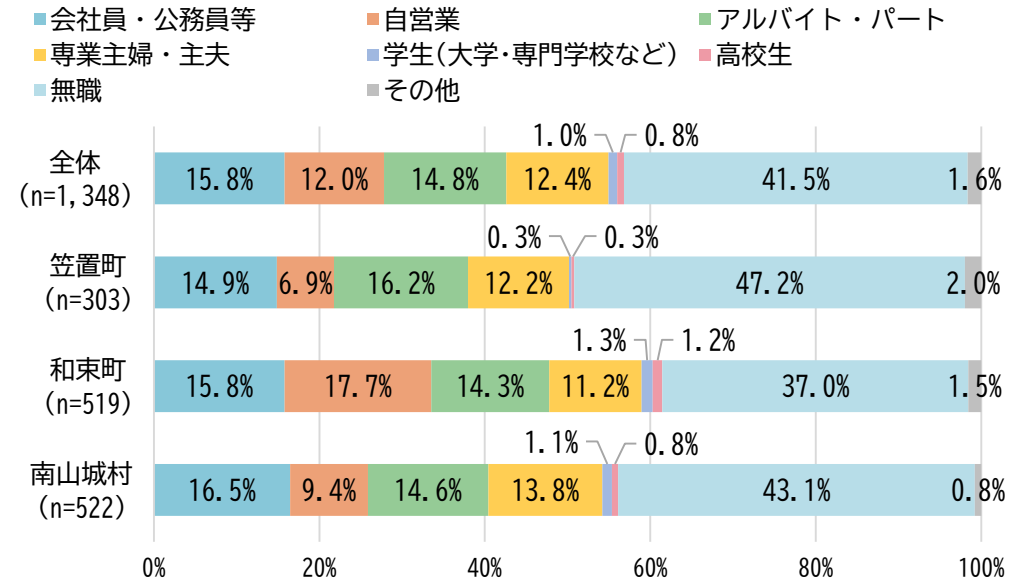
住民アンケートの結果(一部抜粋)

[町村別・年齢層]

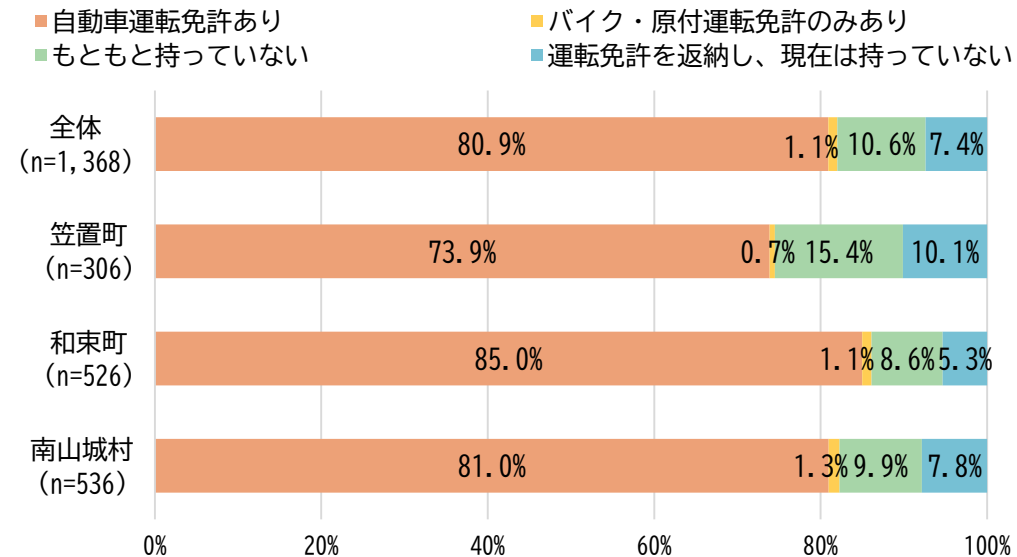


- ・いずれの町村においても、65歳以上の回答者が7割程度(75歳以上に絞っても4割程度)を占めている状況であり、高齢者の回答が非常に多くなっている。
- ・いずれの町村でも運転免許の保有率が高くなっている。

[町村別・職業]

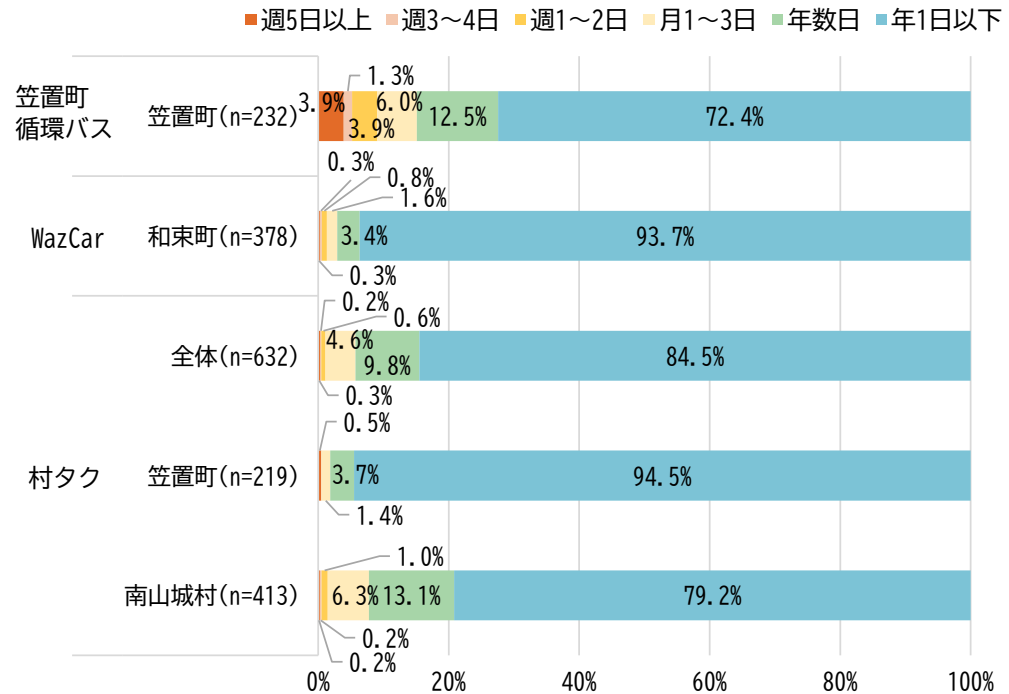
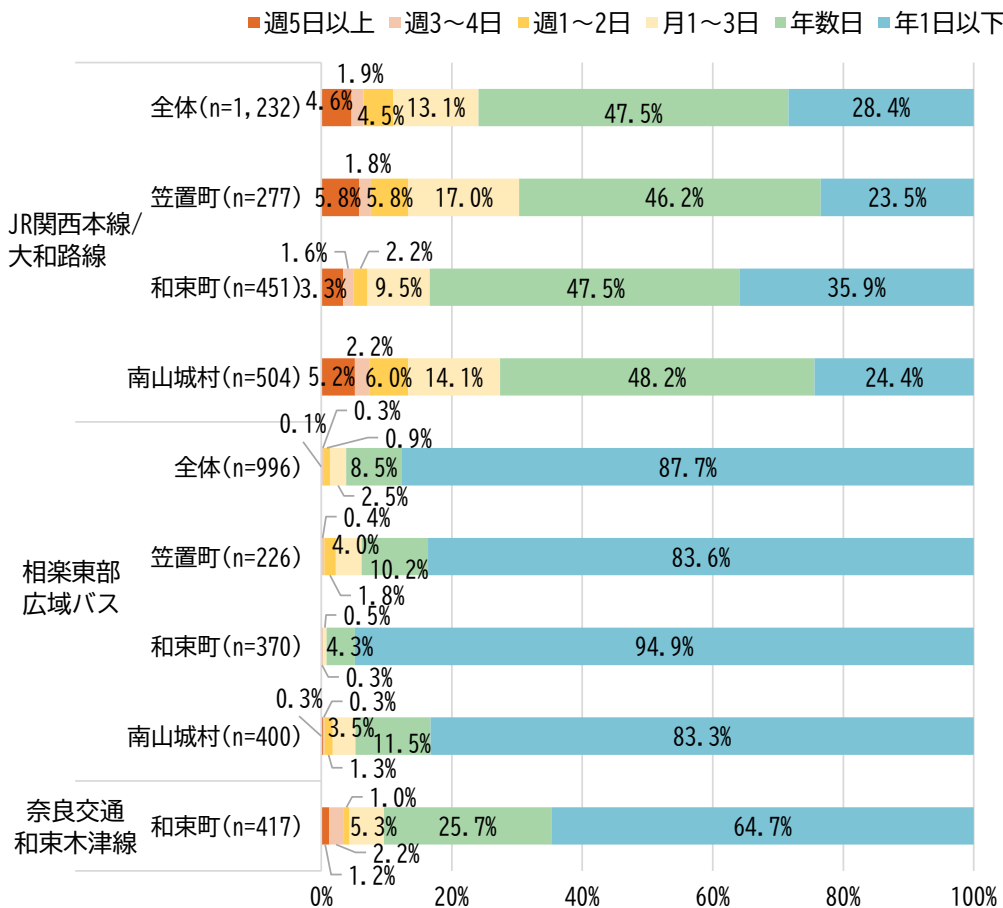


[町村別・運転免許保有状況]



住民アンケートの結果(一部抜粋)

[公共交通の利用頻度]

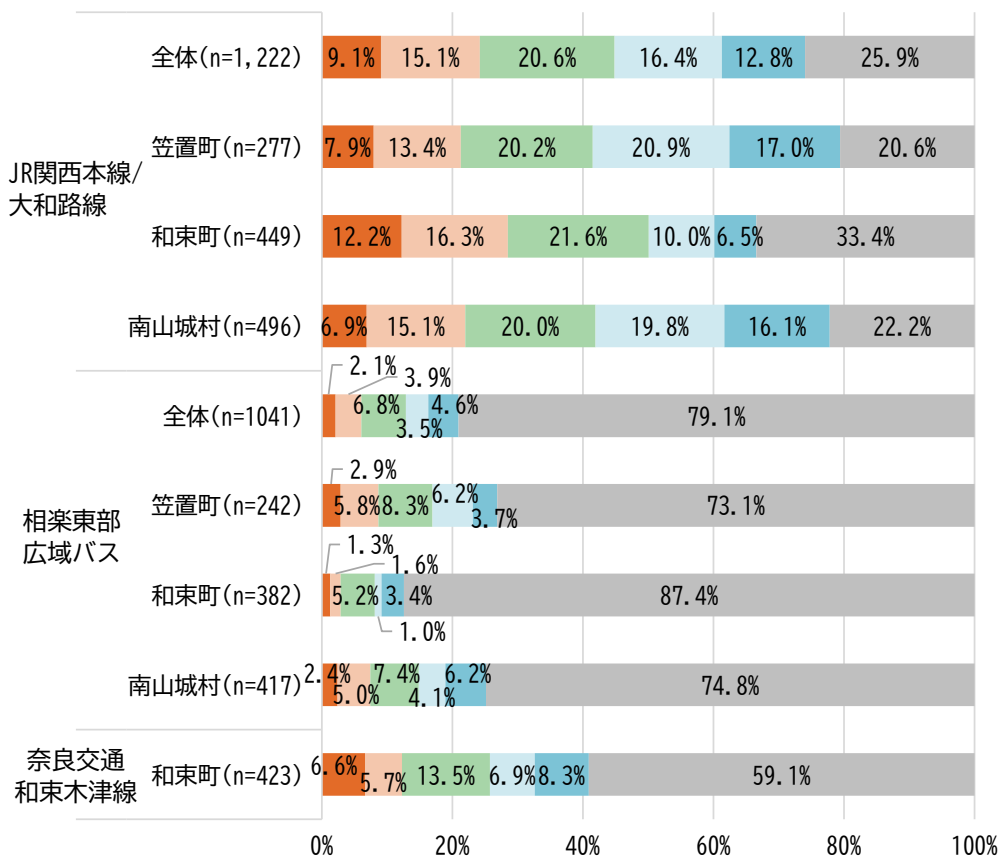


- ・鉄道は他の公共交通と比較して利用頻度が高いが、その他は年1回以下の回答割合が高い。
- ・笠置町循環バスは比較的高頻度利用者の割合が高い。
- ・鉄道以外は「利用しない・わからない」の回答割合が高い。
- ・奈良交通和束木津線や、笠置町循環バス、村タク(南山城村)で比較的高満足度が高い。

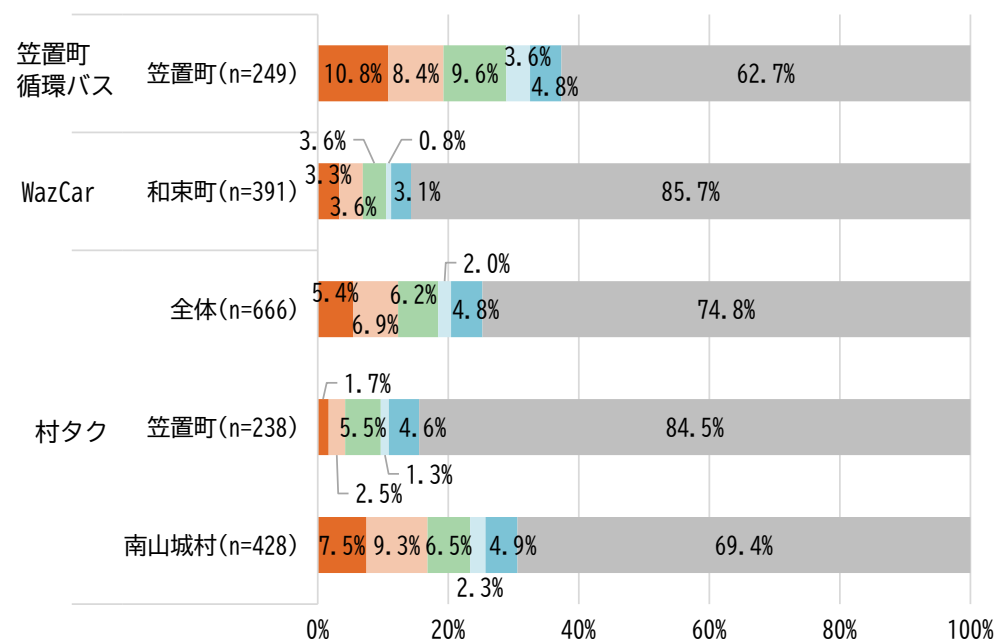
住民アンケートの結果(一部抜粋)

[公共交通の満足度]

■満足 ■やや満足 ■どちらでもない ■やや不満 ■不満 ■利用しない・わからない



■満足 ■やや満足 ■どちらでもない ■やや不満 ■不満 ■利用しない・わからない

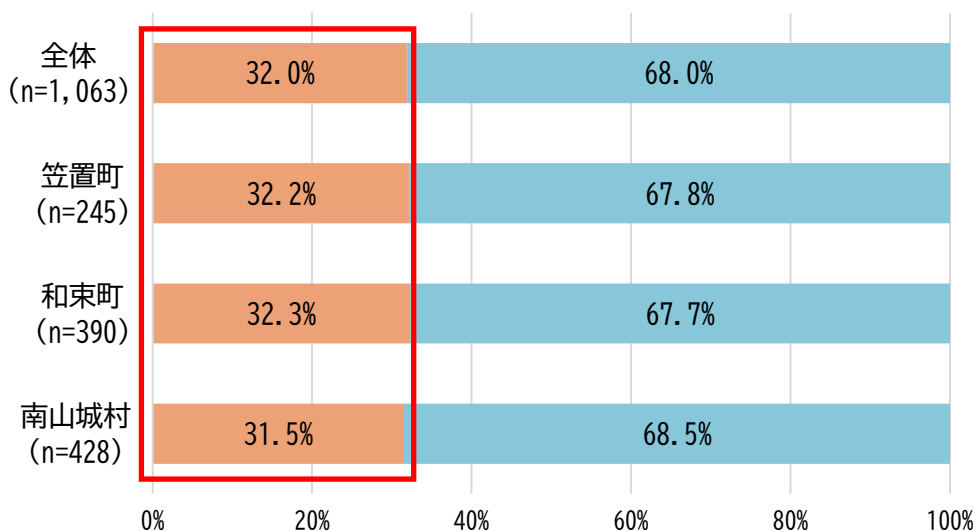


- ・鉄道は他の公共交通と比較して利用頻度が高いが、その他は年1回以下の回答割合が高い。
- ・笠置町循環バスは比較的高頻度利用者の割合が高い。
- ・鉄道以外は「利用しない・わからない」の回答割合が高い。
- ・奈良交通和束木津線や、笠置町循環バス、村タク(南山城村)で比較的高満足度が高い。

住民アンケートの結果(一部抜粋)

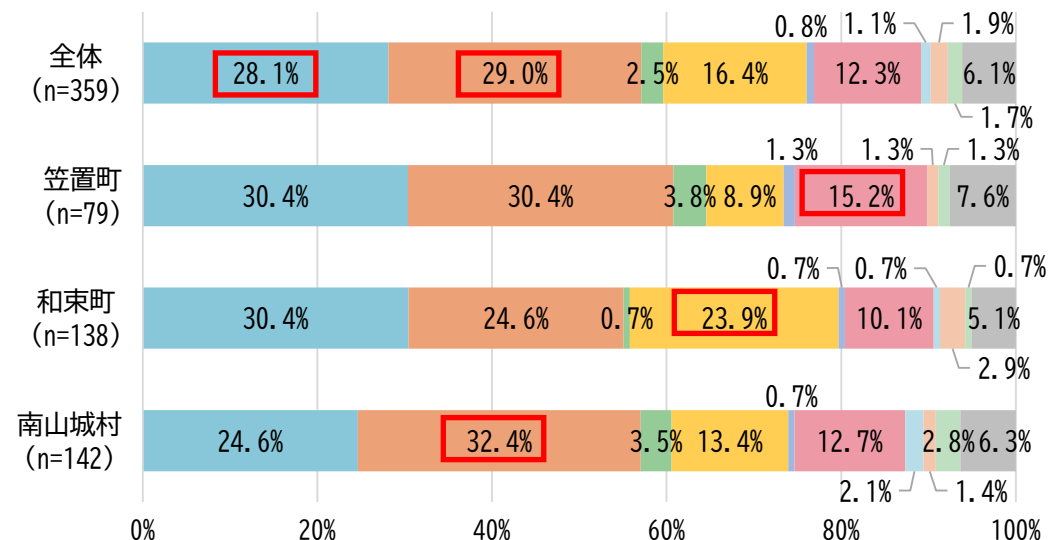
[外出を諦めた経験の有無]

■ある（公共交通が使えず、外出を諦めたことがある）
■ない（公共交通で問題なく外出できた）



[諦めた用事]

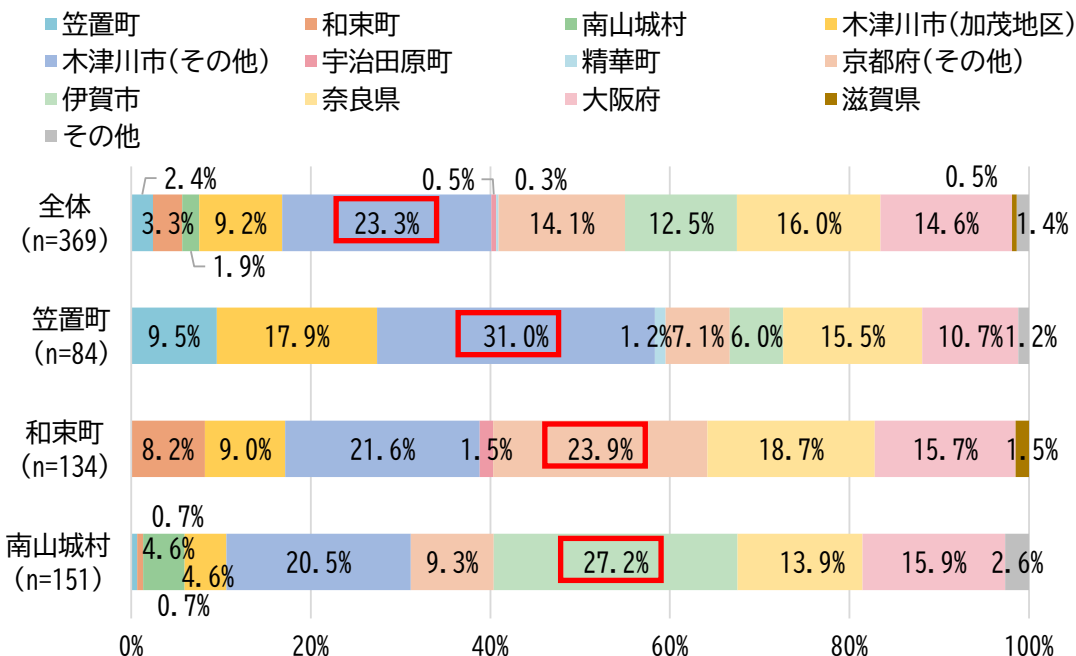
■買物
■食事（飲酒を伴う）
■サロンや地域活動
■その他
■通院
■食事（飲酒を伴わない）
■塾や習い事
■役場や金融機関での手続き
■趣味や娯楽
■子供や家族の送り迎え



- ・回答者の3割程度は、公共交通が使えず外出を諦めたことがあると回答している。
- ・諦めた用事として、3町村とも「通院」「買い物」の割合が高い。
- ・3町村の中で比較すると、笠置町では「趣味や娯楽」の割合が、和束町では「食事（飲酒を伴う）」の割合が、南山城村では「通院」の割合が他の町村と比べてそれぞれ高い。

住民アンケートの結果(一部抜粋)

[諦めた用事の目的地]



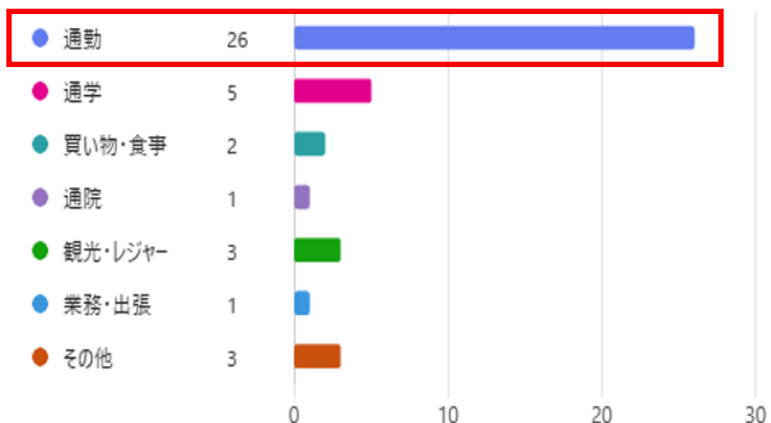
[外出を諦めた理由]

	全体	笠置町	和束町	南山城村
体調や体力によって諦めた	23.6%	30.1%	19.0%	24.0%
目的地まで行ける公共交通が無い	34.2%	28.0%	37.4%	34.7%
乗換が負担・面倒	30.7%	28.0%	35.4%	28.1%
待ち時間が長い	31.7%	25.8%	39.5%	28.1%
朝早くの便が無い	10.1%	9.7%	10.9%	9.6%
夜遅くの便が無い	25.6%	16.1%	35.4%	22.2%
土日ダイヤだと使えない	10.1%	7.5%	12.9%	9.0%
運賃が高い	13.8%	5.4%	26.5%	7.2%
公共交通の乗り方がわからない	4.4%	3.2%	4.8%	4.8%
その他	11.8%	19.4%	2.7%	15.6%
回答者数	407	93	147	167

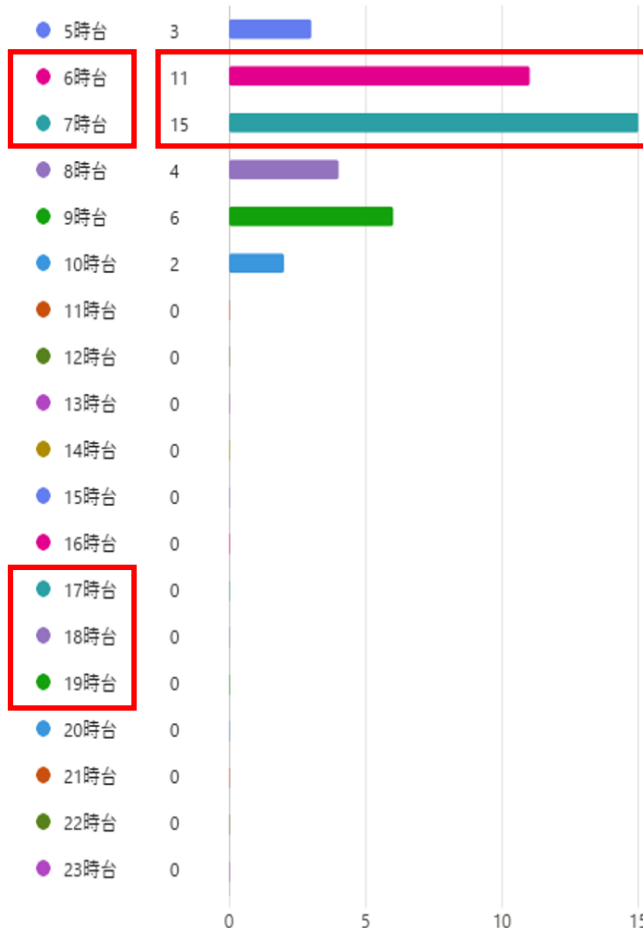
- ・全体で諦めた用事の目的地は「木津川市(その他)」が最も多く、次いで「奈良県」となっている。
- ・3町村の中で比較すると、笠置町では「木津川市(その他)」の割合が、和束町では「京都府(その他)」の割合が、南山城村では「伊賀市」の割合が他の町村と比べてそれぞれ高い。
- ・外出を諦めた理由は、全体的に「目的地まで行ける公共交通が無い」が最も多く、次いで「待ち時間が長い」「乗換が負担・面倒」となっている。
- ・3町村の中で比較すると、和束町と南山城村では「夜遅くの便が無い」の割合が、和束町では「運賃が高い」の割合が他の町村と比べてそれぞれ高い。
- ・笠置町と南山城村では「その他」の割合が高いが、具体内容として降雨等による関西本線の運休が多く挙げられている。

関西本線利用者アンケート(一部抜粋)

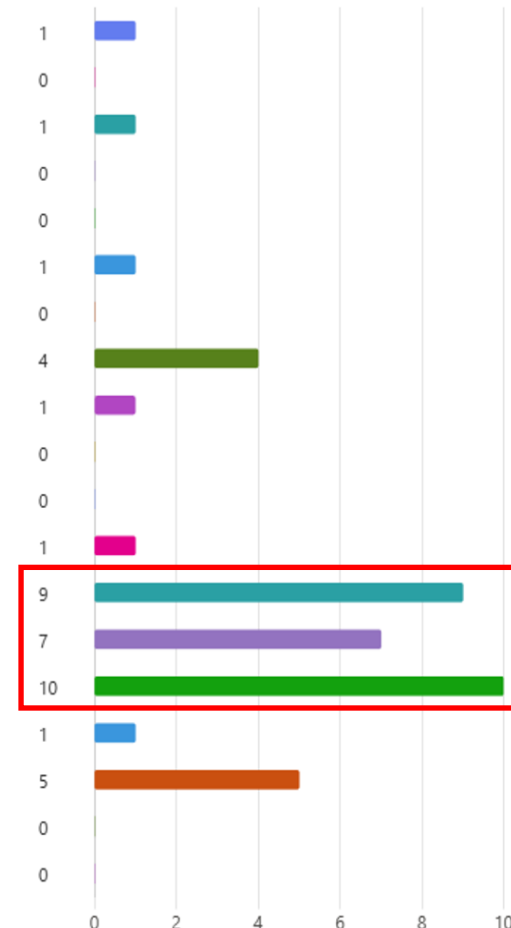
[利用目的]



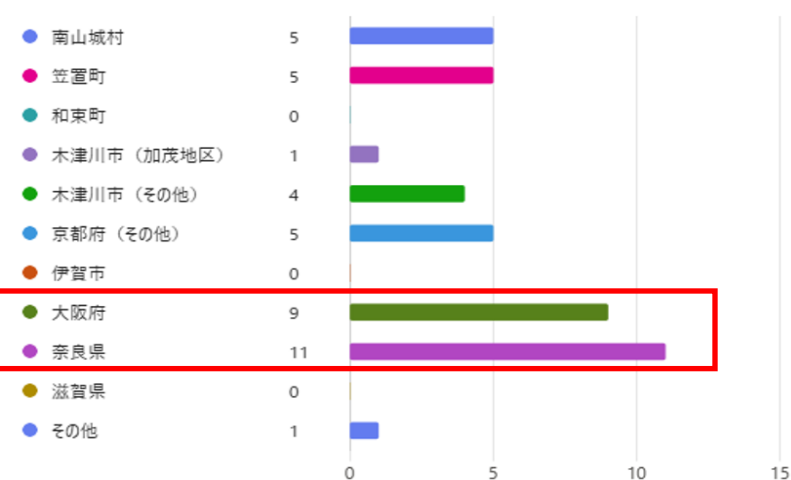
[行きの関西本線乗車時刻]



[帰りの関西本線乗車時刻]



[移動の最終目的地]



- ・通勤目的の利用が大半を占め、最終目的地は奈良県や大阪府が多い。
- ・行きは6時台～7時台の乗車が多く、帰りは17時台～19時台の乗車が多い。

実証運行が始まります

この秋
相楽東部広域バス
もっと
便利に!

相楽東部広域バスとは?

加茂駅～月ヶ瀬口駅の間を運行しており、JR 関西本線と共に東西の移動を担う役割を果たしています。バス停で乗降するので、駅構内の階段がづらい方にも乗りやすいと好評です。



一乗車 300 円

Point

1

平日は8便→**10 便に増便**、夕方まで**延長**

夕方まで運行するので
帰りも安心しておでかけできます!

Point

2

大和路線との乗継ぎがラクラク 

ダイヤの改善により
加茂駅で大和路線との乗継ぎが便利に!

Point

3

所要時間を最大 **15 分短縮** 

バス停を国道沿いに限定することで
片道 50 分が 35 分に! (月ヶ瀬口駅～加茂駅を利用する場合)

廃止するバス停: JR 笠置駅、笠置いこいの館、有市口、南大河原会館前、押原

平日のみ運行するバス停: 月ヶ瀬ニュータウンガス店

土日祝のみ運行するバス停: 道の駅お茶の京都みなみやましろ村

※廃止区間は、**村タク (要予約)** をご利用ください。

電話予約して利用できます。

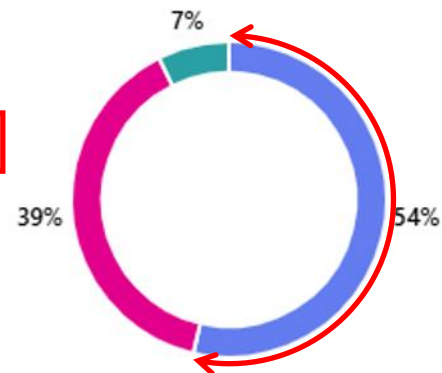


- ・掲載の内容は、R8 年 7 月時点のもので、今後変更になることがあります。
- ・実証運行の実施時期や詳しい時刻表などが決まったら広報誌等でご案内します。

【問】京都府 交通政策課 ☎075-414-4360

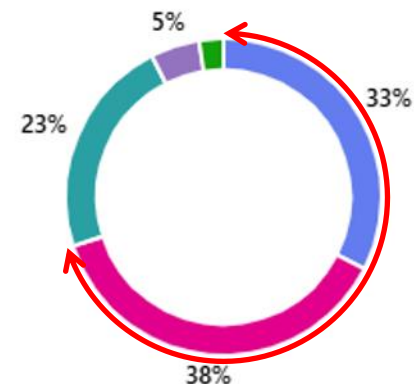
[実証実験案で今より広域バスを利用するか否か]

● 今より利用が増えると思う	22
● 今と変わらないと思う	16
● 今より利用が減ると思う	3



[鉄道利用者が広域バスを利用したい場面]

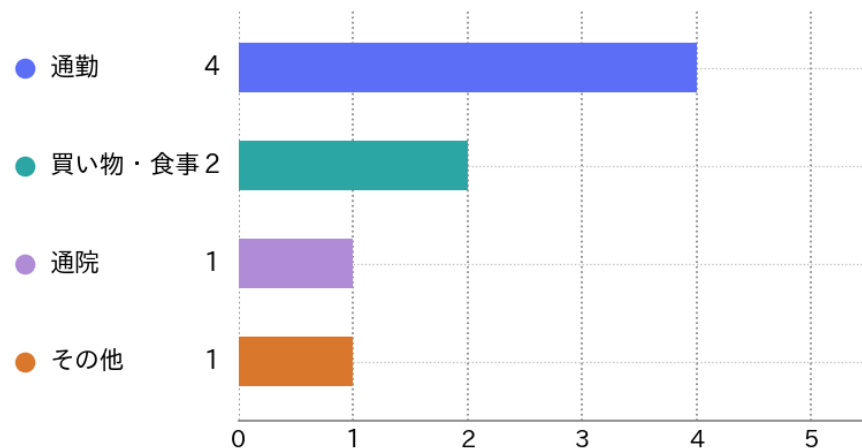
● JR関西本線よりも早く乗れる時	13
● JR関西本線が運休となった時	15
● 雨天の時	9
● 場面を問わず日常的に	2
● その他	1



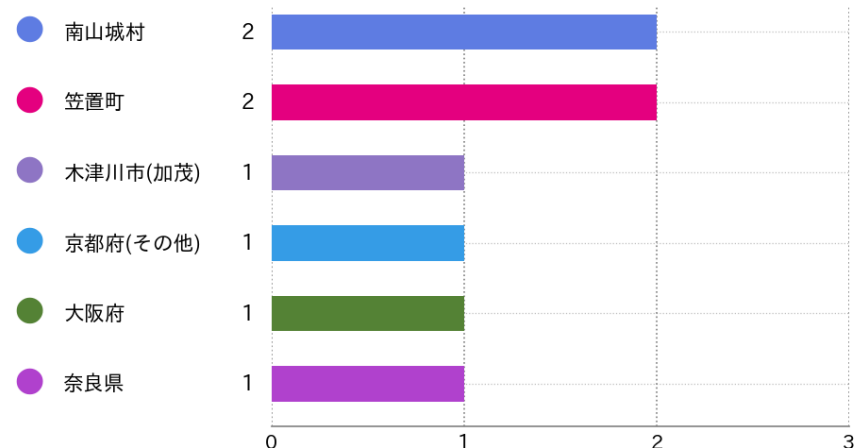
・増便・速達性向上の実証実験案で今より広域バスの利用が増えると思うという回答が半数以上となり、利用したい場面として「関西本線が運休となった時」「関西本線よりも早く乗れる時」という回答が多い。

広域バス利用者アンケート(一部抜粋)

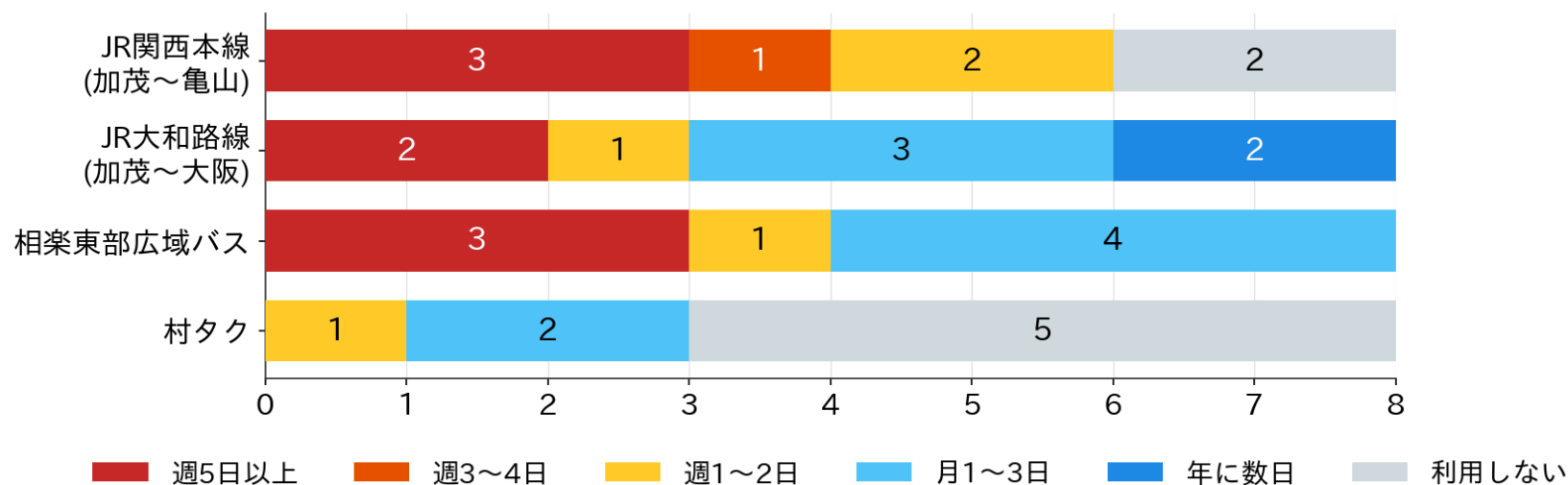
[利用目的]



[移動の最終目的地]



[普段の公共交通の利用頻度]



- ・通勤目的とそれ以外の利用が半数ずつを占めた。
- ・広域バス以外に、JR関西本線を頻度高く利用している人が多かった。

広域バス利用者アンケート(一部抜粋)

実証運行が始まります



相模東部広域バスとは?

加茂駅～月ヶ瀬口駅の間を運行しており、JR 関西本線と共に東西の移動を担う役割を果たしています。バス停で乗降するので、駅構内の階段がづらい方にも乗りやすいと好評です。



一乗車 300 円

Point

1

平日は 8 便→**10 便に増便**、夕方まで**延長**

夕方まで運行するので
帰りも安心しておでかけできます!

Point

2

大和路線との乗継ぎがラクラク

ダイヤの改善により
加茂駅で大和路線との乗継ぎが便利に!

Point

3

所要時間を最大 **15 分短縮**

バス停を国道沿いに限定することで
片道 50 分が 35 分に! (月ヶ瀬口駅～加茂駅を利用する場合)

廃止するバス停: JR 笠置駅、笠置いこいの館、有市口、南大河原会館前、押原
平日のみ運行するバス停: 月ヶ瀬ニュータウンガス店
土日祝のみ運行するバス停: 道の駅お茶の京都みなみやましろ村

※廃止区間は、**村タク(要予約)**をご利用ください。

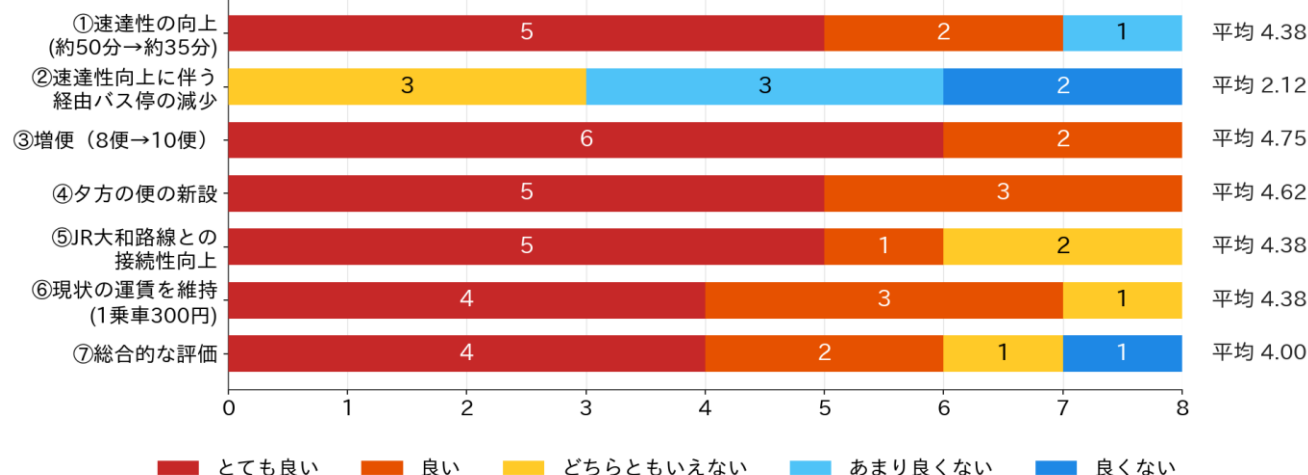
電話予約して利用できます。



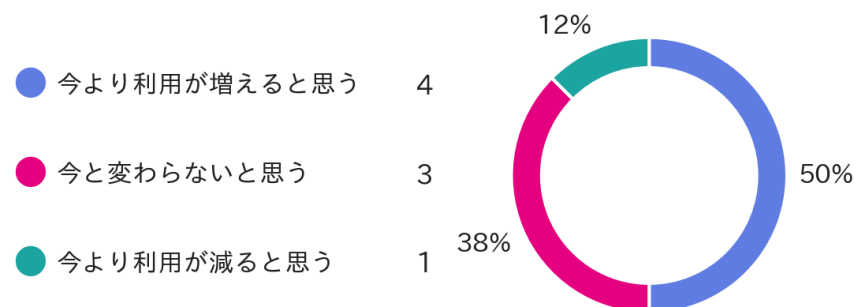
・掲載の内容は、R8 年 7 月時点のもので、今後変更になることがあります。
・実証運行の実施時期や詳しい時刻表などが決まったら広報誌等でご案内します。

【問】京都市 交通政策課 ☎075-414-4360

[実証実験案の評価]



[実証実験案で今より広域バスを利用するか否か]



- ・増便・速達性向上の実証実験案の評価は、増便やJR大和路線との接続性向上を中心に概ね良好であるが、経由バス停の減少に対して一部、良くないとの評価がなされている。
- ・増便・速達性向上の実証実験案で今より広域バスの利用が増えると思うという回答が半数となっている。

各種調査で把握したニーズ・住民意識等

公共交通の利用頻度	● <u>鉄道以外の公共交通は、年間を通じてほとんど利用しない割合が半数以上を占め、特にデマンド型の地域内交通を利用している割合が低い。(P32)</u>
公共交通の満足度・改善点	● 利用している割合が低いため、地域内交通を中心に満足度は「利用しない・わからない」が大半を占める。(P33)
潜在的な移動ニーズ	● 公共交通が使えず通院や買い物を諦めた経験がある人が一定数存在し、目的地として木津川市への移動を諦めた人が多い。(P34、35) ● 外出を諦めた理由として、全体的に「<u>目的地まで行ける公共交通が無い</u>」が最も多く、次いで「<u>待ち時間が長い</u>」「<u>乗換が負担・面倒</u>」となっている。(P35) ● 和束町と南山城村では「夜遅くの便が無い」、和束町では「運賃が高い」も多く、笠置町と南山城村では「<u>その他</u>」として降雨等によるJR関西本線の運休が多く挙げられている。(P35)
広域バスの利便性向上への期待	● 増便・速達性向上の実証実験案で今より <u>広域バスの利用が増えると思うという回答が半数以上となり、利用したい場面として「関西本線が運休となった時」「関西本線よりも早く乗れる時」の回答が多い。(P37)</u>

分野別ヒアリングで把握した現状・問題点、意向等

福祉分野

- 若い頃からマイカーでの移動を主としているので、公共交通機関での移動は都市部の高齢者と比較して元々あまり馴染みがないうえに、駅やバス停までの移動がしづらい。
- 免許が無い方は、親戚や友人に送迎を頼んでいる。公共交通機関を乗り継いで目的地へ行けても、家族や知人に車で送ってもらった場合と比較して、乗り継ぎの大変さから常時利用への移行が行われにくい。
- 杖をついている人や押し車を押している人でも車を運転している。移動手段がなくなるので、免許を返納することが出来ない。
- 駅の跨線橋の階段昇降が必要で高齢者は鉄道を利用できず、老朽化による破損もあり転倒への懸念から敬遠されている。耳が聞こえない・電光掲示板の文字が小さくて見えない等で列車の運行状況が分かりづらい人がいる。
- 村タク等は電話予約に対する抵抗感がある。
- サークルや地域の集まりも運転できる方に乗せてもらい参加したり、送迎が必要になっている。「送迎がないなら参加しない」といったケースが増えている。
- サロンにボランティアが私有車で送迎している実態があるが、事故時の責任問題があり事務局としては避けたい。

教育分野

- 小中学生の通学にあたりスクールバスを運行。
- 以前は運行委託にあたり、運転士の要件として「大型2種免許」をつけていたが、それではどこも受けられなくなるため、令和6年度から「使用する車両に応じた免許」に変更している。
- 高校生は3町村外へ通学しており、和束中学校から京都市内や木津川市の高校に、笠置中学校から木津川市や精華町の高校に多く進学している。

観光分野

- 来訪手段は車が圧倒的。南山城村ではインバウンドの9割がレンタカー等の車で来訪。和束町でも非団体来訪者の公共交通利用は1～2割程度にとどまる。
- 和束町は鷲峰山トンネル開通により人の流れが変化し、加茂駅経由の公共交通利用から、宇治市・宇治田原町方面の自家用車利用へシフトしている。土日祝運行の「お茶の京都グリーンライナー」の利用者も増加している。
- インバウンドの周遊は京都市⇄和束町⇄奈良市／大阪市が中心になっている。
- 欧米系のリピーターを中心に、京都市から足を伸ばして相楽東部を訪れているが、京都方面からは木津・加茂で2回の乗換が必要で、乗換に失敗する外国人が見受けられる。無人駅でのIC決済方法や車両ドア開閉方法のわかりにくさ、日本語のみの車内放送も障壁となっている。
- 相楽東部広域バスの情報が乏しい。
- WazCarは平日・町内・予約制で観光客に周知すると、日常生活利用者が使えなくなるためPRしづらく、村タクは休日・夜間運行がないため休日の観光需要と夜間の飲食需要に対応できない。

運行事業者、隣接自治体ヒアリングで把握した現状・問題点、意向等

JR 関西本線	- JR関西本線の旅客流動は伊賀上野駅を起点としていることから、広域バスが伊賀上野駅まで延伸することでお客様の利便性向上に寄与している。また木津駅までの延伸についても、他線区(奈良線、学研都市線)への乗り継ぎ等の結節点に結ぶことで、お客様の選択肢の幅が増え、利便性向上に寄与する。 <u>鉄道、バス、タクシー等全てのモビリティの組み合わせにより、相楽東部地域の公共交通が、最適な姿となることを、5年、10年後を見据えて皆さまと一緒に計画・検討したい。</u> - ワンマン列車の乗車方法や、ICカードのご利用案内、ドアの手動扱いに関するアナウンス(車内放送・掲示物等)について、日本人以外の方も含めて、戸惑うことが無いようなアナウンスが出来るよう検討する。
相楽東部 広域バス	- 高齢の免許返納者が利用することが増えている。 - 病院が木津にしかないので<u>JR木津駅までの延伸要望がある</u>。加茂駅での乗り換えが大変。
奈良交通 和束木津線	(会社全体として)50歳以上の運転者が全体の約65%を占めており、この先定年退職者が多く見込まれるため、それにに向けた<u>採用強化・定着対策が必要</u>と考えている。 - 和束木津線を加茂駅から木津駅まで延伸してほしいとの意見をいただくが、鉄道並走区間なので、<u>JR関西本線と共に残していくという視点が必要</u>と考える。<u>ある程度の連携をしつつ、役割分担を明確にしていけることが必要。</u>
村タク	- 利用者は令和5年度に4,527人でピークを迎え、令和6年度4,371人、令和7年度4,148人と<u>減少傾向にある</u>。減少の要因は、利用頻度の高かった常連利用者の健康状態や生活状況の変化が考えられる。 - 利用時間帯は朝と夕方に集中する。同じ地区・近い時間帯で予約が重なった場合は乗り合わせを依頼することがある。時間差が15分程度であれば調整可能だが、1時間程度離れると調整は難しい。 - 現状の運行体制でなんとか回っているが、ドライバーの高齢化が進んでいる。<u>最大の課題はドライバー及びオペレーターの継続的な確保</u>である。土日運行する場合、人材確保は課題。 - 伊賀市の「しまタク」との<u>乗り継ぎ連携等の取組みが、利用者に十分浸透していない</u>。
WazCar	<u>ふれあいサロン等に出向いて周知しており、令和8年4月から7月までで、利用登録者が200人ほど増えている。</u> - 運転手は高齢の方が多く、早朝の運行が続いたら疲労が溜まらないよう1日あけたり、運転手が安全に運転できるようにしている。今の体制が続けられるかどうかということが重要。 - 和束町の地域内で細かい運行をするWazCarと、和束町から加茂駅に結ぶ、奈良交通で<u>しっかりと役割分担をしていく必要がある</u>。奈良交通だけでは家まで帰れない。
タクシー	相楽東部エリアには車両は待機しておらず、京田辺市の営業所からの配車になる。相楽東部の住民からの配車依頼は1～2件/日程度あるが、回送料金30分3,200円+メーター料金になることを説明すると諦められる。
隣接自治体	<u>JR関西本線の現状サービスの維持・存続を第一に考え、広域バスは役割分担の整理が必要。</u>

4.現計画の検証(計画期間:令和4年度～令和8年度)

現計画に掲げた施策の実施状況

基本方針	施策名称	実施主体	状況	評価
①	1.高齢者や子ども連れにも利用しやすい駅及び駅周辺の環境整備	笠置町・南山城村・京都府・JR西日本	・月ヶ瀬口駅の待合施設を整備済 ・3駅のバリアフリー化は今後も引き続き対応を検討	○
	2.駅等の交通結節点における公共交通同士の接続性の確保と改善	協議会・笠置町・和束町・南山城村・JR西日本・奈良交通	・JR関西本線のダイヤ改正に合わせて相楽東部広域バス・笠置町循環バス・奈良交通和束木津線においてもダイヤを調整し、円滑な接続を維持	○
②	1.鷲峰山トンネル開通後、新たに和束町と宇治方面を結ぶバス路線の開設	和束町等	・令和7年度に新規路線バスの実証運行を実施 ・令和8年現在においても観光路線バスの茶源郷和束ライン(京阪バス)が運行 ・令和7年8月以降WazCarが宇治田原町内へ乗入れ	○
	2,5.地域間幹線バス路線の再編(奈良交通・和束木津線)とデマンド交通の導入、地域内交通の加茂駅、木津駅へ乗入れ	和束町、奈良交通等	・令和5年4月以降デマンド交通WazCarの実証実験を実施し、令和6年本格運行へ移行	○
	3,5.地域内バス路線の再編(笠置町循環バス)、地域内交通の加茂駅、木津駅への乗入れ	笠置町等	・令和7年度の実証運行を経て村タクの運行エリアを笠置町まで拡大 ・令和6年度の実証実験を踏まえ、笠置町循環バスを来訪者も利用可能とする変更を実施 ・笠置町循環バスについては、村タク拡大を踏まえ、来訪者の利便性向上と地域経済の観点からあり方を検討	△
	4,5.相楽東部広域バスの運行展開、地域内交通の加茂駅、木津駅の乗入れ	協議会、笠置町、和束町、南山城村等	・毎日運行を継続 ・ポスターによる周知や総合時刻表の作成など利用促進の取組を実施 ・令和8年度に、速達性向上・便数改善の実証実験を実施予定 ・令和8年度の実証実験と併せて相楽東部広域バスの木津駅への乗入れも検討	○
	6,7.高齢者や高校生を対象とした利用促進、公共交通における新型コロナウイルス感染症対策のPR、高齢者の外出促進	笠置町、和束町、南山城村、JR西日本、奈良交通等	・JR定期券の区間内であれば無償で相楽東部広域バスを利用可能とする施策を実施 ・高校生を対象に、通学費助成を実施 ・動画や広報誌、ラジオ等を活用した利用促進の実施	○

現計画に掲げた施策の実施状況

基本方針	施策名称	実施主体	状況	評価
③	1.高齢者や子ども連れにも利用しやすい駅及び駅周辺の環境整備【再掲】	笠置町・南山城村・京都府・JR西日本	・月ヶ瀬口駅の待合施設を整備済 ・3駅のバリアフリー化は今後も引き続き対応を検討	○
	2.和束町中心部における交通拠点の整備	和束町、奈良交通	・令和7年度に和束町健康福祉交流センター「cha nova」が完成 ・乗継拠点となるバス停は町道工事の進捗を踏まえて整備予定	○
④	1.相楽東部地域の交通総合案内窓口(コンシェルジュ)の設置	笠置町、和束町、南山城村	・JR大河原駅において、観光案内含め相楽東部地域全体の総合案内所として、南山城村及び沿線自治体の情報を共有	△
	2,3.来訪者にもわかりやすい経路検索サイトでの情報提供、MaaSの導入(観光型)	協議会・笠置町・和束町・南山城村・JR西日本・奈良交通	・奈良交通バス和束木津線や相楽東部広域バスについてはGTFS対応が完了し各種経路検索サイトへの掲載を継続 ・各町村の地域内交通については、行政、関連団体等のHPにおいて、随時情報更新を実施	△
	4.総合時刻表の作成・配布	協議会	・令和6年度に新たに総合時刻表を作成・配付 ・各公共交通のダイヤ改正に 応じて、適宜修正を実施	○
⑤	1,2.交通空白地有償運送の拡大と担い手確保、スクールバスなど様々な主体との連携による移動手段の確保	笠置町、和束町、南山城村、相楽東部広域連合	・笠置町循環バスの対象を町外居住者まで拡大 ・村タクの運行エリアを笠置町まで拡大 ・村タクにおいて、三重県伊賀市と連携し「島ヶ原地区への乗り入れ」や「島ヶ原ぐるり号」との相互利用を実施 ・WazCarにおいて、地域に根差した公共交通サービスへと発展させるべく、地域団体等を主体とした自家用有償旅客運送に移行	○

評価指標の推移

評価指標		基準値	目標値 (令和8年度)	現状値 (令和7年度)	達成状況
基本方針①	人口あたり 年間鉄道利用回数	13.4回 (R2)	13.4回 (R8)	14.4回 (R7)	達成 ・ ただし、コロナ前の水準を下回る
	人口あたり 年間バス利用回数	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)	10.8回 (R7)	未達 ・ 奈良交通和束木津線の利用者が約1.8人/年減少 ・ 路線短縮の影響が考えられる
	利用環境を高めた 交通結節点の整備数	2箇所 (R3)	4箇所 (R8)	3箇所 (R7)	未達 ・ 地域内の3駅ではいずれも無人駅となったが、案内人の配置などにより利用環境を維持 ・ 和束町の結節点は現在整備中
	鉄道との接続率 (15分未満の割合)	57.3% (R3)	80% (R8)	58.0% (R7)	未達 ・ 全体としては横ばいだが、奈良交通和束木津線→大和路線大阪方面行、大和路線加茂行→奈良交通和束木津線は接続率100%
基本方針②	人口あたり 年間鉄道利用回数【再掲】	13.4回 (R2)	13.4回 (R8)	14.4回 (R7)	達成
	人口あたり 年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)	10.8回 (R7)	未達
	利用者一人あたり 公的資金投入額	865円/人 (R2)	865円/人 (R8)	1,329円/人 (R7)	未達 ・ 物価上昇や、デマンド交通の導入による運行経費増加が要因として考えられる
	人口あたり 公的資金投入額	10,398円/人 (R2)	10,398円/人 (R8)	14,576円/人 (R7)	未達 ・ 人口が減少する中、運行経費が増加
	公共交通の収支率	15.2% (R2)	15.2% (R8)	17.2% (R7)	達成 ・ 奈良交通和束木津線で30%程度の収支率

評価指標の推移

評価指標		基準値	目標値 (令和8年度)	現状値 (令和7年度)	達成状況
基本方針②	遠方の都市へ公共交通で通勤できる地区数※1 (京都市と奈良市を想定)	158 地区中 2都市通勤可能: 74 地区 1都市のみ通勤可能: 0地区 (R3)	158 地区中 2都市通勤可能: 78 地区 1都市のみ通勤可能: 80地区 (R8)	158 地区中 2都市通勤可能: 67地区 1都市のみ通勤可能: 7地区 (R7)	未達 ・ 奈良交通和束木津線の路線短縮により、和束町内で2都市通勤可能地区数が減少 ・ デマンドの運行時間帯が帰宅時間と合わず、周辺部では公共交通を利用した通勤が困難
	高校へ公共交通で通学できる地区数	158地区中2校以上通学可能: 98 地区 1校のみ通学可能: 0 地区 (R3)	158地区中2校以上通学可能: 158 地区 (R8)	158地区中2校以上通学可能: 158地区 (R7)	達成 ・ 早朝もデマンドでの対応が可能となり、公共交通で2校以上通学可能地区数が増加
	総合病院へ公共交通で通院できる地区数	158 地区中 4施設通院可能: 72地区 1施設のみ通院可能: 61 地区 (R3)	158 地区中 4施設通院可能: 158 地区 (R8)	158 地区中 4施設通院可能: 158 地区 (R7)	達成 ・ 3町村全てで区域型のデマンド交通が導入され、公共交通で4施設以上通院可能地区数が増加
	公共交通空白地※2の地区数	19 地区	0 地区	0 地区	達成 ・ 3町村全てで区域型のデマンド交通が導入され、交通空白を解消

※1 地区数:国勢調査の2分の1地域メッシュ(約500m四方)単位で計上する。

※2 公共交通空白地:鉄道駅から1km圏外かつバス停から500m圏外でデマンド交通が運行されていない地区。

評価指標		基準値	目標値 (令和8年度)	現状値 (令和7年度)	達成状況
基本方針③	人口あたり 年間鉄道利用回数【再掲】	13.4回 (R2)	13.4回 (R8)	14.4回 (R7)	達成
	人口あたり 年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)	10.8回 (R7)	未達
	利用環境を高めた交通結 節点の整備数【再掲】	2箇所 (R3)	4箇所 (R8)	3箇所 (R7)	未達
	鉄道との接続率(15分未 満の割合)【再掲】	57.3% (R3)	80% (R8)	58.0% (R7)	未達
基本方針④	人口あたり 年間鉄道利用回数【再掲】	13.4回 (R2)	13.4回 (R8)	14.4回 (R7)	達成
	人口あたり 年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)	10.8回 (R7)	未達
	GTFS-JPのバス路線に 対する整備率	75% (R3)	100% (R8)	100% (R7)	達成 ・ 月ヶ瀬ニュータウン線廃止により、整備対象が減少
基本方針⑤	人口あたり 年間鉄道利用回数【再掲】	13.4回 (R2)	13.4回 (R8)	14.4回 (R7)	達成
	人口あたり 年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)	10.8回 (R7)	未達
	公共交通空白地の地区数	19 地区	0 地区	0 地区	達成

現計画の成果と課題

現計画の成果(総括)

- 3町村全てで区域型のデマンド交通が導入され、全域で公共交通を利用した通学や通院等の日常移動が可能となるなど、面的な交通空白は大幅に改善された。
- 月ヶ瀬口駅や和束町健康福祉交流センター「cha nova」など、交通結節点の整備が着実に進行している。
- 鷲峰山トンネルの開通を受けたWazCarの宇治田原町への乗入れや、村タクの伊賀市島ヶ原地区との連携など、地域の移動ニーズを踏まえた対応を行っている。

地域公共交通計画(現計画)で残っている課題

- 鉄道の利用者数は目標達成もコロナ禍前の水準には戻らず、バスの利用者数は目標未達となっており、利用者数増加及びサービス維持に向けた取組を引き続き行っていく必要がある。
- 都市部に接続する鉄道との乗継に係る負担軽減が一部で未達成の状況。
- デマンド交通が3町村全てで導入され、面的な交通空白は改善されたものの、曜日や時間帯による交通空白が一部残っている。
- デマンド交通は、いずれも担い手確保の面で課題を抱えている状況であり、持続可能な運行体制構築に向けた模索が必要。

5.相楽東部地域の地域公共交通の課題

地域公共交通の主な現状・問題点と課題

人口や都市構造、人の流れ等

- 人口が急速に減少しており、特に年少・生産年齢人口の減少が著しい
- 送迎を含めて自家用車への依存が強い一方、自家用車の運転が困難な高齢者が増加傾向
- 京都・大阪・奈良方面への通勤・通学が見られる(南山城村は伊賀方面も)
- 地域内に総合スーパーや総合病院がなく、地域外(木津川市、伊賀市等)の施設を日常的に利用
- 鷲峰山トンネル開通により和束町では宇治田原方面への移動が増加傾向

公共交通

- 笠置駅・大河原駅・月ヶ瀬口駅の3駅はいずれもホームまで跨線橋が存在し、バリアフリー化未対応だが、JR関西本線の利用者は長期的に減少傾向にあり、利用実態を踏まえた段階的・優先順位づけによる改善が必要
- JR関西本線では、動物接触等に伴う遅延や豪雨等に伴う運休が発生している
- 広域バスは毎日運行化し利便性が向上したものの、1便あたりの利用者は1人程度と低迷している
- 上記を踏まえJR関西本線と広域バスの連携が進められているが、運賃や情報提供等での連携、目的地までの円滑な移動という観点で十分でない部分あり
- JR関西本線は木津駅において京都方面・学研都市方面との乗り継ぎが一部不便な時間帯がある
- 地域内の移動は、村タクやWazCarの導入により面的にカバーされているものの、曜日や時間帯による空白が存在(タクシー営業所も存在しない)
- デマンド交通を中心に、移動に困っている人への利用方法等の周知・理解が十分でない
- デマンド交通を中心に、運転手やオペレータをはじめとする担い手が高齢化・不足する傾向にある
- 和束町役場周辺において交通結節点の整備が進められている

住民の意識等

- 自家用車(送迎を含む)への依存が強く、公共交通を利用する機会が限られている
- 買い物や通院、食事(飲酒を伴う)等を中心に公共交通での移動を考えたが諦めたことがある人が一定数存在
- 諦めた理由として「目的地まで行ける公共交通が無い」「待ち時間が長い」「乗換が負担・面倒」「夜遅くの便が無い」等が上位に挙がっている

関連分野の状況

- 京都市をはじめとする都市部ではオーバーツーリズムが発生しており、来訪者の郊外への誘導が進められている
- お茶の京都DMO等により、観光誘客の取組が進められているが、相楽東部への来訪者の移動手段は大半が自家用車となっている
- 免許返納をしたくてもできない高齢者が増加している
- 地域サロン等で参加者がボランティアによる送迎に依存する傾向にある

従来からの課題

- ①行政区域を超える生活圏へのアクセス確保
- ②高齢者でも安心して利用できる交通手段の確保
- ③利用ニーズに応じた交通サービスの提供
- ④観光交流を支える二次交通の整備・情報発信

新たに出てきた課題

- ⑤拡大する公共交通潜在ニーズへの対応
- ⑥乗継ぎを含む一連の移動を保障するネットワークへの転換
- ⑦担い手の確保・持続可能な交通体系の構築
- ⑧都市部に集中する観光需要の沿線地域への分散・誘導

現計画の基本目標

住民が豊かに生活でき、また観光客が来訪したい、移住者が移り住みたいという将来のまちづくりに適応できるよう、誰もが気軽に利用できる公共交通サービスの構築（上位計画の実現及び地域課題への対応）を目指す。
→暮らしで楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える「相楽東部『おでかけ』システム」の実現

現計画の基本目標・理念を引き継ぐとともに、社会環境の変化や新たな課題への対応に向けた
アップデート

地域を取り巻く環境

☑ 人口減少と高齢化の進行

- 2030年の推計人口 現計画策定時：5,191人 現在：5,361人
- 2030年の高齢化率 現計画策定時：56.0% 現在：56.1%

☑ 広域移動を前提とする生活スタイル

- 相楽東部地域外への移動 買い物：94.0% 通院：58.4% 通勤66.9%

☑ コロナ前水準に回復しない観光交流

- コロナ前：1,295人 コロナ後：1,042人
- 一方、京都府域における観光入込・消費額はR7時点で過去最高を記録

公共交通の現状

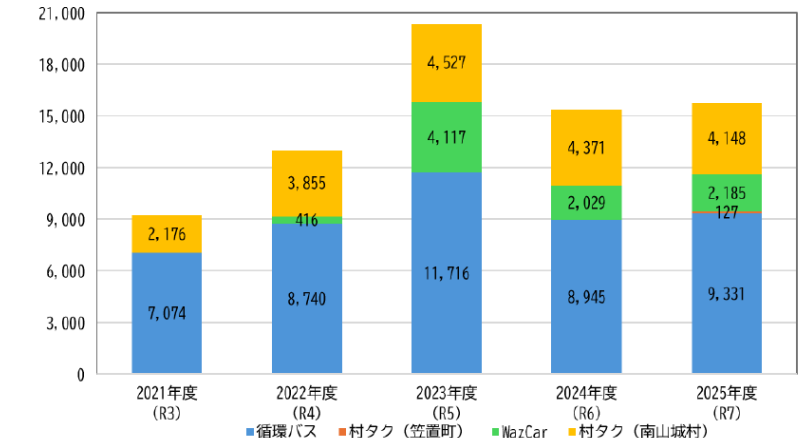
○都市間・地域間交通の利用状況

	令和4年	令和8年
JR関西線	95,000人	88,000人
相楽東部広域バス	1,528人	2,754人
奈良交通	57,103人	46,068人

○加茂駅での接続状況

JR関西本線＋広域バス～JR大和路線：63%
（大和路線平日加茂駅発着基準46本／73本）
奈良交通和東木津線～JR大和路線：33%
（大和路線平日加茂駅発着基準24本／73本）

○地域内交通の利用状況



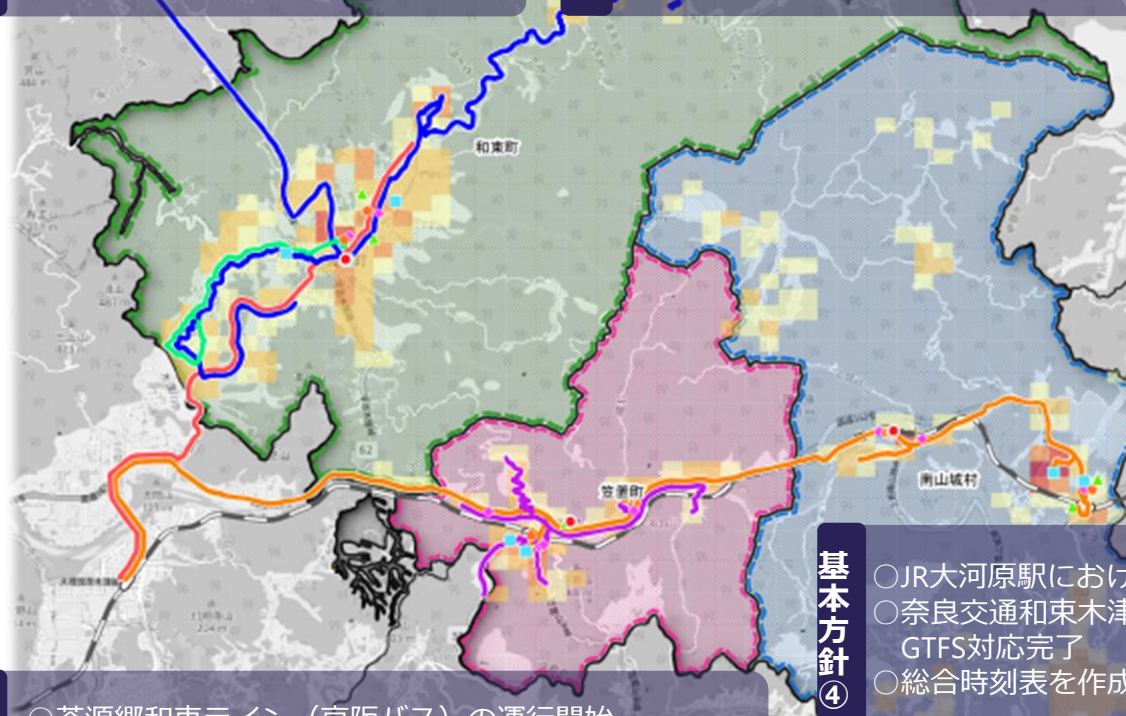
現計画期間における主な成果

基本方針①

- 月ヶ瀬口駅の待合施設を整備
- JR関西本線のダイヤ改正に合わせた広域バス・笠置町循環バス・奈良交通和東木津線におけるダイヤ調整の実施

基本方針③

- 月ヶ瀬口駅の待合施設を整備（再掲）
- 交通結節となる和東町健康福祉交流センター「cha nova」の整備



基本方針④

- JR大河原駅における、総合案内機能の向上
- 奈良交通和東木津線や相楽東部広域バスのGTFS対応完了
- 総合時刻表を作成・配付

基本方針⑤

- 笠置町における村タクの運行開始（再掲）
- 村タクの「島ヶ原地区への乗り入れ」や「島ヶ原ぐるり号」との相互利用を実施

基本方針②

- 茶源郷和東ライン（京阪バス）の運行開始
- WazCarの運行開始
- 笠置町における村タクの運行開始
- 総合時刻表の作成など利用促進の取組を実施
- 高校生を対象とした定期購入助成を実施
- 動画や広報誌、ラジオ等を活用した利用促進の実施

住民意識

- 公共交通が使えず通院や買い物を諦めた
- 「待ち時間が長い」、「乗換が負担・面倒」
- 鉄道運休時に帰れないことがある

事業者等

- 運転手の高齢化や担い手の確保が困難
- 役割分担を意識した運行によって全体最適化を図る必要あり

主なKPIの達成状況

	R3/R8	R7/R8	達成状況
交通結節点の整備数	2/4	3/4	地域内の3駅に案内人を配置
鉄道との接続率(%)	57/80	58/80	奈良交通の加茂駅接続は100%
通勤可能範囲(地区数)	74/158	67/158	和東木津線の路線短縮により減少
通学可能範囲(地区数)	98/158	158/158	
通院可能範囲(地区数)	98/158	158/158	各地域のデマンド交通導入により達成
交通空白地(地区数)	19/0	0/0	

従来の課題

- 行政区域を超える生活圏へのアクセス確保
- 高齢者でも安心して利用できる交通手段の確保
- 利用ニーズに応じた交通サービスの提供
- 観光・交流を支える二次交通の整備・情報発信

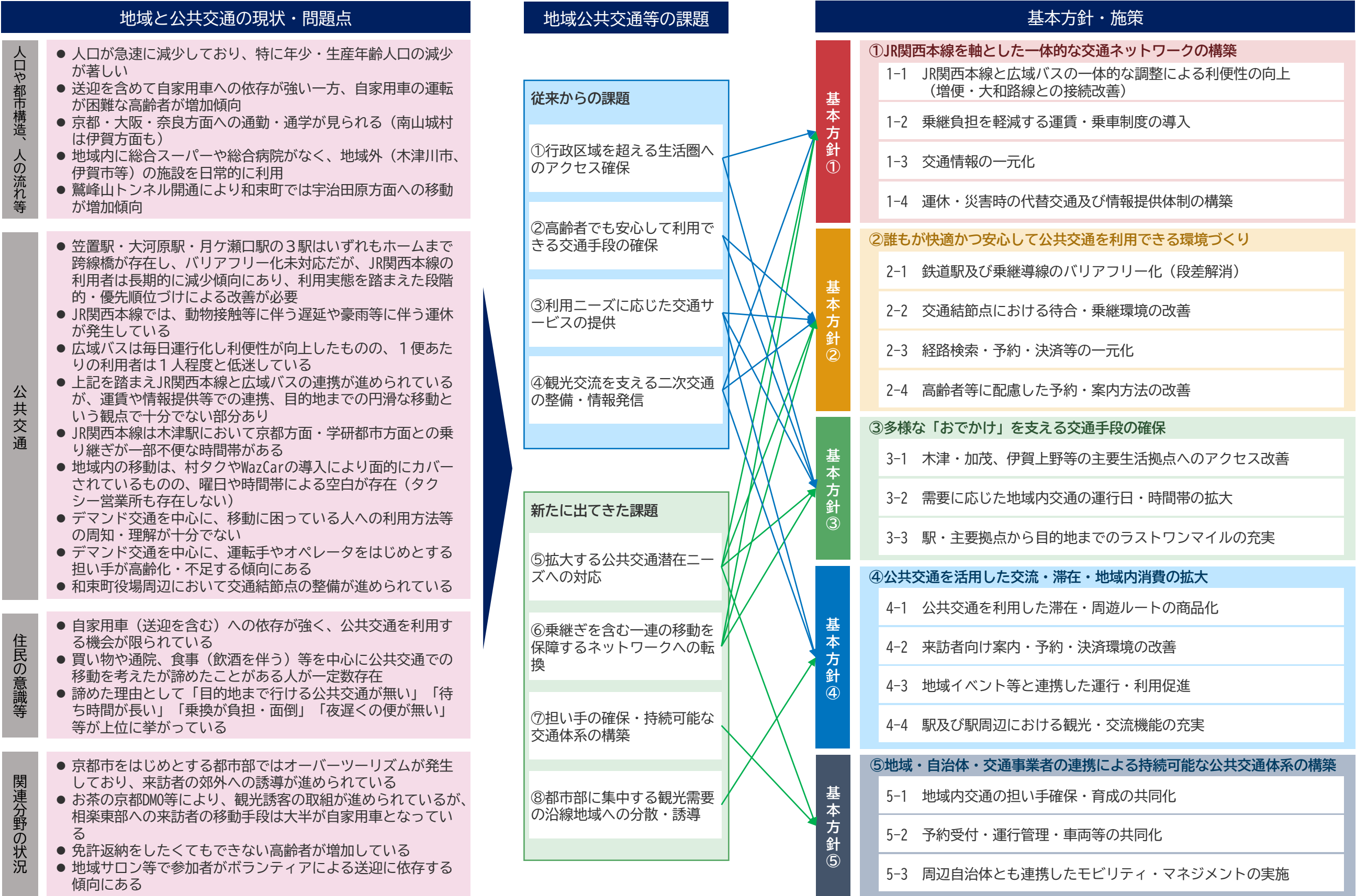


新たな課題

- 公共交通の潜在的ニーズの拡大
- 乗継ぎを含む一連の移動を保障するネットワークへの転換
- 担い手の確保・持続可能な交通体系の構築
- 都市部に集中する観光需要の沿線地域への分散・誘導

目指すべき
地域公共交通の将来像

暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える「相楽東部『おでかけ』システム」の実現



<参考：現計画>

目指すべき
地域公共交通の将来像

暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える「相楽東部『おでかけ』システム」の実現

地域と公共交通の問題点

都市構造や人口等

人口が急速に減少しており、特に年少・生産年齢人口の減少が著しい

地域内に総合病院や商業施設、高校がなく、地域外の施設を利用

高齢化率が50%程度と高く、今後も上昇が見込まれる

自家用車保有率が高く、通勤・通学での自家用車利用が多い

公共交通

自家用車への依存が高い一方、自家用車の運転が困難な高齢者が増加

木津・京都方面への移動が不便

鉄道駅の利用環境、待合環境が悪い（陸橋、未改修のトイレなど）

人口減少に加え新型コロナウイルスの影響により公共交通利用者が減少、JR大和路線が減便されるなど、公共交通の維持・存続が困難に

地域内交通の情報発信不足、ウィズコロナにおいて訪日外国人客など来訪者の利用促進につながらない

観光客などの来訪者が利用できない住民限定のバスが存在

地域からの声

住民

自宅からバス停までが遠い

都市に比べて運賃が高い

自分でクルマを運転できなくなる将来はバスが必要

公共交通がなくなると地域のイメージダウン

利用者

地域内から乗換なしで木津まで直行する公共交通がほしい

事業者等

ドライバー不足・高齢化

コロナ禍で定期券収入減少

利用促進策は地域との連携が必要

地域公共交通等の課題

日常生活交通に関する課題

地域で暮らしながら、大阪市、奈良市、京都市、伊賀市、関西文化学術研究都市方面へ通勤・通学できる公共交通サービスの整備

自家用車の運転が困難になる高齢者でも安心して移動できる交通手段の確保、改善

自家用車利用から公共交通利用への転換を促す取組、公共交通の利用を回復させる取組

駅を中心としたにぎわいの創出、高齢者や子ども連れにも日常的に利用してもらえる、使いやすい駅づくり

JR大和路線減便後の利便性確保

観光・交流交通に関する課題

観光客の滞在時間を増やすため、宿泊施設や飲食店から地域内の観光地などへ公共交通で移動できる仕組みの構築、情報発信

移住・定住促進施策やワーケーションの取組などとの連携

基本方針①

① コロナ禍等による減便からの回復を目指し、JR関西本線沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用者を増やす

数値目標 鉄道利用回数／バス利用回数／利用環境を高めた交通結節点の整備数／鉄道との接続率

①-1 高齢者や子ども連れにも利用しやすい駅及び駅周辺環境整備 南山城村、京都市、JR西日本

①-2 駅等の交通結節点における公共交通同士の接続性の確保と改善 本協議会、笠置町、和束町、南山城村、JR西日本、奈良交通

基本方針②

② 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても、通学・通勤・買い物・通院ができ、「健幸」に暮らせる地域を目指す

数値目標 鉄道利用回数【再掲】／バス利用回数【再掲】／公的資金投入額／収支率／遠方の都市への通勤、高校への通学、総合病院への通院が公共交通で可能な地区数／公共交通空白地の地区数

②-1 (仮称)犬打峠トンネル開通後、新たに和束町と宇治方面を結ぶバス路線の開設 和束町等

②-2 地域間幹線バス路線の再編(奈良交通・和束木津線) 和束町、奈良交通等

②-3 地域内バス路線の再編(笠置町循環バス) 笠置町等

②-4 相楽東部広域バスの運行展開 本協議会

②-5 地域内交通の加茂駅、木津駅への乗入れ 本協議会、笠置町、和束町、南山城村、奈良交通等

②-6 高齢者や高校生を対象とした利用促進 笠置町、和束町、南山城村、JR西日本、奈良交通等

②-7 公共交通における新型コロナウイルス感染症対策のPR、高齢者の外出促進 笠置町、和束町、南山城村、JR西日本、奈良交通等

基本方針③

③ まちづくりと連携し、駅や拠点バス停での乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点をすることで、地域内外の交流を促進する

数値目標 鉄道利用回数【再掲】／バス利用回数【再掲】／利用環境を高めた交通結節点の整備数【再掲】／鉄道との接続率【再掲】

③-1 高齢者や子ども連れにも利用しやすい駅及び駅周辺環境整備【再掲】 南山城村、京都市、JR西日本

③-2 和束町中心部における交通拠点の整備 和束町、奈良交通

基本方針④

④ 情報発信の強化やMaaSの導入等によって、公共交通の分かりやすさ、使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする

数値目標 鉄道利用回数【再掲】／バス利用回数【再掲】／GTFS-JPのバス路線に対する整備率

④-1 相楽東部地域の交通総合案内窓口(コンシェルジュ)の設置 笠置町、和束町、南山城村

④-2 来訪者にも分かりやすい経路検索サイトでの情報提供 本協議会、笠置町、和束町、南山城村、JR西日本、奈良交通

④-3 MaaS※の導入(観光型) 本協議会、笠置町、和束町、南山城村、京都市、JR西日本、奈良交通

④-4 総合時刻表の作成・配布 本協議会

基本方針⑤

⑤ 公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少社会においても公共交通を持続可能とする

数値目標 鉄道利用回数【再掲】／バス利用回数【再掲】／公共交通空白地の地区数【再掲】

⑤-1 交通空白地有償運送の拡大と担い手確保 笠置町、和束町、南山城村、相楽東部広域連合

⑤-2 スクールバスなど様々な主体との連携による移動手段の確保 笠置町、和束町、南山城村、相楽東部広域連合

※MaaS(Mobility as a Service)：地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の移動サービスを組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービス