

J R 関西本線(加茂以東)沿線 地域公共交通網形成計画

(計画編)

平成 29 年 3 月

京都府・笠置町・和束町・南山城村

目 次

1.	地域公共交通網形成計画の目的	1
1.1	計画策定の背景	1
1.2	本計画の目的	1
1.3	計画区域・計画期間	1
2.	J R 関西本線（加茂以東）沿線地域の現況.....	2
2.1	対象地域の現況.....	2
2.2	公共交通の現況.....	4
3.	J R 関西本線（加茂以東）沿線地域の現況からみた問題点	6
3.1	対象地域の現況からみた問題点	6
3.2	公共交通の現況からみた問題点	6
4.	地域のニーズの把握.....	12
4.1	住民アンケートより把握された現況・ニーズ	12
(1)	アンケート実施概要.....	12
(2)	アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ	13
4.2	住民・関係者の意見交換より把握された現況・ニーズ.....	14
(1)	ワークショップ実施概要.....	14
(2)	ワークショップで得られた意見.....	15
(3)	ワークショップの意見からみえる現況の問題点・ニーズ	18
5.	地域公共交通網形成に向けた課題.....	19
6.	地域の上位計画の方向性.....	20
7.	地域公共交通網形成計画の基本方針	22
7.1	計画の基本的な方針	22
7.2	計画の目標…目指すべき地域公共交通の将来像.....	22
7.3	施策の基本方針.....	22
8.	計画の達成状況进行评估する数値目標	24
9.	計画目標実現に向けた具体的施策.....	27
9.1	具体的施策と実施主体.....	27
9.2	個別の具体的施策の目的・内容等.....	30
10.	計画の評価と推進体制	47
10.1	評価の基本的な考え方	47
10.2	推進体制	47

1. 地域公共交通網形成計画の目的

1.1 計画策定の背景

地域公共交通を取り巻く状況として、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が施行され、まちづくりとの連携、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワーク全体の再構築を目的に、多様な交通サービスを組み合わせ、住民・交通事業者・行政の連携による網形成計画の策定ができるようになり、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現に向け、支援制度が強化された。

京都府域の J R 関西本線加茂駅以东は、旅客数が減少傾向にあり、単線非電化となっている上、府域の 3 駅は無人駅で駅へのアクセス道路や駅前広場の整備が進んでいない。このため、平成 27 年度に、駅再生プロジェクトアクションプランの検討を進め、笠置駅（笠置町）及び大河原駅（南山城村）を先導的に着手する駅として、駅の賑わいづくりや駅前広場の改修に向けた取組を開始した。また、和束町には鉄道駅はなく、加茂駅（木津川市）を起点とした地域間幹線系統バス（奈良交通和束木津線）が運行されている。

このエリアは、宇治茶の主要な生産地域であり、お茶の文化・魅力を発信する「お茶の京都」が平成 29 年度をターゲットイヤーとして推進されている。また、平成 29 年度に「お茶の京都博」が開催され、道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」が同年春に開設を予定している。

笠置町、和束町及び南山城村は、環境や教育事務の共同化を主な目的とした相楽東部広域連合を平成 20 年から設置しているが、区域内交通の整備、少子高齢化への対応、高齢者の増加に伴う交通事故防止、交流人口の拡大といった共通した課題を有している。

このため、3 町村を一つの計画区域として基幹交通と地域内交通からなる公共交通のネットワークの再構築が求められている。

1.2 本計画の目的

平成 26 年改正の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築が求められている。

こうした状況を受け、京都府の府政運営の指針「明日の京都」や 3 町村の総合計画、「お茶の京都」構想、この地域で取り組んでいる ICT 活用事業、駅再生プロジェクト等を踏まえ、鉄道線や地域間幹線系統バスを基軸としたネットワークと区域内交通交通結節点を総合的に見直し、21 世紀に持続可能な交通体系の再構築を目指すため、地域公共交通の整備のマスタープランとして、J R 関西本線（加茂以东）沿線地域公共交通網形成計画を策定する。



図 計画区域

1.3 計画区域・計画期間

計画区域：笠置町、和束町及び南山城村

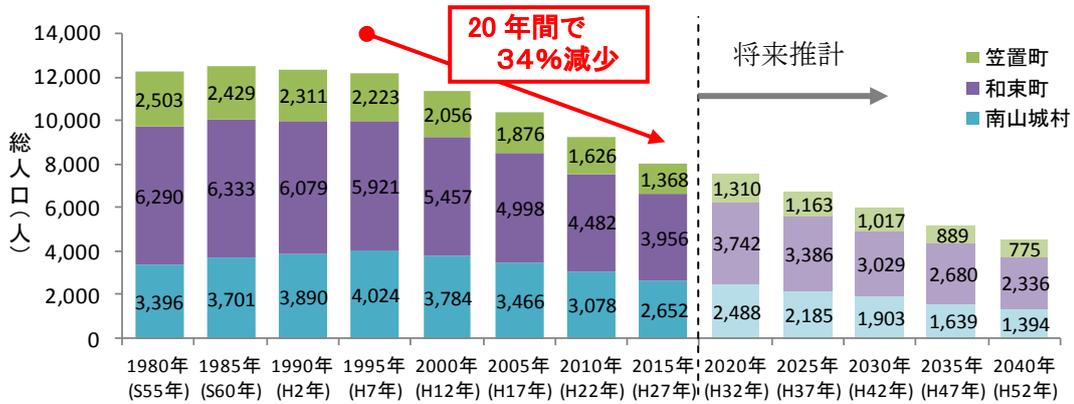
計画期間：平成 29 年度から 33 年度までの 5 年間

2. JR関西本線(加茂以東)沿線地域の現況

2.1 対象地域の現況

■人口と年齢構成

- 京都府の相楽東部地域に位置するJR関西本線(加茂以東)の3町村の人口は、笠置町が府内最少で他の2町村とも下位に位置する。
- 3町村の人口は減少傾向が続いており、平成27年時点で笠置町1,368人、和束町3,956人、南山城村2,652人、3町村あわせて7,976人と、地域の人口が最も多かった昭和60年に比べて3割以上減少している。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、平成52年(2040年)には5千人を下回り、平成22年に比べ半減すると予想されている。

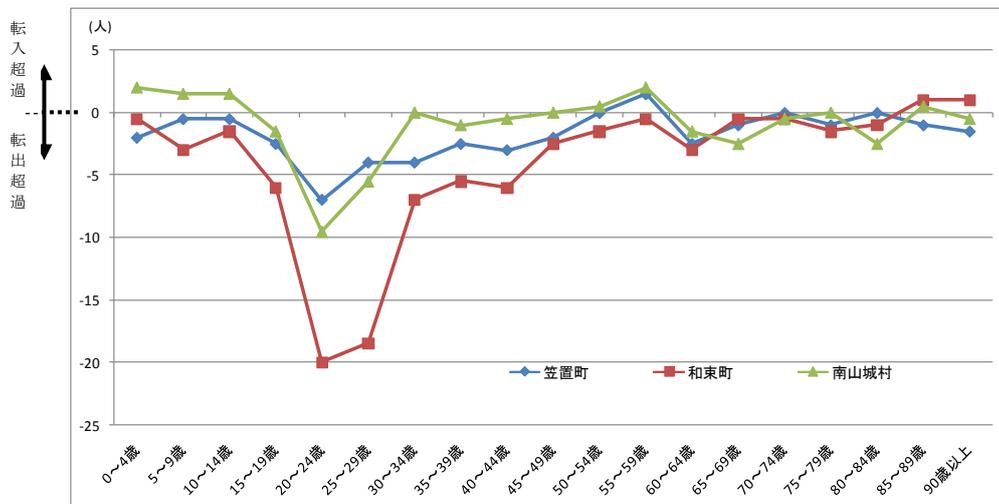


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、将来推計の値は、国立社会保障・人口問題研究所推計値

図 3町村の人口の推移

■転入・転出状況

- 沿線3町村の年齢階層別転入・転出超過数(他市町村からの転入者と他市町村への転出者の差)をみると、3町村とも転出者が転入者を大きく上回る。
- 特に20歳代前半の転出者が多い。



資料：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(H26, H27)

図 3町村の年齢層別転入・転出超過数 (H26年とH27年の年平均値)

■自動車の保有

○3町村の自家用車の1世帯当たり保有台数は2.15台～3.21台（平成22年）。自家用車依存が極めて高い。（府平均（1.04台）の2.1倍～3.1倍）

■地域の生活関連施設

○公共施設や生活関連施設は基幹交通の沿線に位置しているが、区域内には病院や買物施設が少なく、通院や買物時には近隣の木津川市や伊賀市の施設を利用している。

○人口減少が進むと、需要の先細りから商店、病院、金融機関などの生活機能を区域内で維持することが一層困難になると予想される。

■人の動き

【通勤流動】

○笠置町や和東町では、隣接の奈良市や木津川市のほか京都市や大阪府へ通勤する人の割合が高く、南山城村では隣接の伊賀市への通勤者が多い。（町村外への通勤：笠置町、南山城村共に60%、和東町は45%）

○通勤交通手段は3町村とも自家用車の利用が多く、特に町村内の通勤では自家用車の利用が9割前後と高くなっている。

【通学流動】

○和東町と南山城村では、約6割の通学者が自町村内の小中学校へ通学している。（町村内への通学：和東町56.4%、南山城村61.2%）

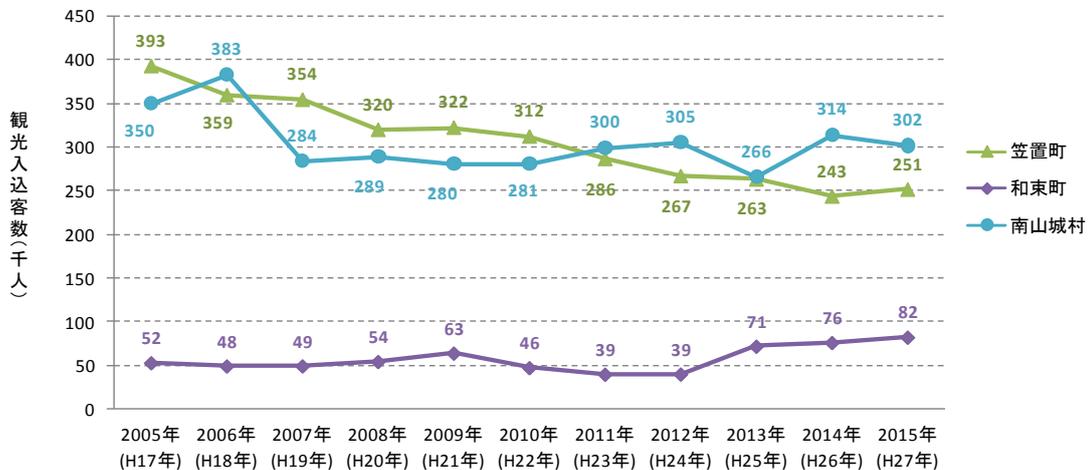
○笠置町には中学校がないため、中学生は南山城村の笠置中学校へ通学している。（町内の小学校への通学：34.7%）

○区域内に高校はなく、木津川市をはじめとする京都府内や大阪府へ通学している。

○小中学生の通学交通手段としてスクールバスが運行されているが、高校生はJRの駅まで家族が車で送迎する家庭もある。

■観光

○観光入込客数は、南山城村が最も多く、30万2千人となっているが、和東町では、景観資産への登録や日本で最も美しい村連合への加盟、和東茶の知名度向上、また、平成27年度には「日本茶800年の歴史散歩」として日本遺産に認定されており、来訪者が増加しつつある。



（資料）京都府統計書及び商工労働観光部観光振興課公表結果

図 3 町村の観光入込客数の推移

■ 3 町村の連携

○区域内 3 町村の事務の効率化等を目的として、平成 20 年（2008 年）に相楽東部広域連合が発足し、教育や廃棄物処理などにおいて行政の連携が図られているが、住民の生活レベルにおける町村を越えた相互交流や連携は活発でなく、区域の活力向上には十分寄与できていない。

2.2 公共交通の現況

■ 地域公共交通網の状況

○地域の基幹交通として、笠置町、南山城村には J R 関西本線、和東町には奈良交通和東木津線が加茂駅まで運行しており、区域内交通として笠置町、南山城村が運行するバスや相楽東部広域連合教育委員会がスクールバスを運行している。



図 3 町村の公共交通体系と公共交通カバーエリア

■基幹交通の利用状況

- JR関西本線は、朝夕は1時間に2本、昼間は1時間に1本の運行で、奈良交通バス和東木津線は1時間に1本の運行であり、いずれも通勤・通学利用が大半を占める。利用者数は減少傾向にある。
- 区域内のJR3駅はいずれも交通系ICカード未導入の無人駅で駅前広場がない。(H17年の合計利用者数279千人⇒H26年188千人で約33%減)
- 奈良交通バス和東木津線の利用者も減少(H24年の合計利用者数138千人⇒H27年の合計利用者数103千人で約25%減)しており、特に、二ノ瀬以東の乗降が少ない。ICカードの利用は可能。

■区域内交通のサービス内容

- 区域内交通として、笠置町には無料の町内循環バスが運行しているが、町民の利用に限定されている。南山城村には駅を拠点としてコミュニティバス(田山・高尾地区以外)と村営バス(田山・高尾地区)が無料運行しているが、コミュニティバスは水曜のみ、村営バスは平日の朝夕のみの運行である。
- 区域内交通サービスを受けない空白地域も各町村に存在する。
- タクシー営業所はない。

■町村を運行するバスの利用状況

- 各町村内で運行されているバスを利用したことのない人が、笠置町の町内循環バスは64%、南山城村の村営バス及びコミュニティバスは75%にのぼる。
- 区域内交通の利用しにくい点として、目的地まで行けないこと、便数が少ないことが多くあげられている。

3. JR関西本線(加茂以東)沿線地域の現況からみた問題点

3.1 対象地域の現況からみた問題点

◇若年層、子育て層の減少・転出

- 大幅な人口減少、特に若年層や生産年齢人口の減少と高齢化の進展は、需要の先細りを招き、病院や商業施設、金融機関等の生活関連施設の維持を困難にしており、これらの多くや高等学校への通学を、木津川市や伊賀市をはじめとする近隣市に依存している。
- 自家用車依存の進行や年少人口及び生産年齢人口の減少により、通勤・通学目的の公共交通利用者が減少している。
- これにより、若年層や子育て層の区域外への転出が進み、地域コミュニティの維持も難しくなる。

◇クルマ利用を前提とした地域構造

- 生活関連施設が日常生活圏から消える中で、公共交通が不便であることで、自家用車への依存が一層進行する。
- 従って、自家用車なしでは住み続けられない、また移住するには自家用車を保有しなければならなくなる。

◇区域内の住民レベルの相互交流の停滞

- 相楽東部広域連合により行政の連携・効率化を図っているが、各町村の住民間での日常的な相互交流が可能な公共交通にはなっていない。
- 若年層の区域外流出の抑制や、高齢者がいきいきと暮らせる地域にするため、域内の公共施設の相互利用や「お茶の京都」構想など、人の移動を活性化させ、賑わい創出、交流促進等の取組が求められる。

3.2 公共交通の現況からみた問題点

◇通勤・通学における問題点

- 笠置町及び南山城村からの通勤者には、乗継の利便性、運行便数、駅周辺の駐車場数などの要因により加茂駅でのパーク＆ライドが多い。
- 小中学生の通学にはスクールバスを利用できるが、放課後に子供達と一緒に遊ぶには家族の送迎が必要となる。また高校生の通学は、鉄道駅まで親がマイカーで送迎する家庭もある。

◇日常生活交通における問題点

- 傾斜地や高台に集落が点在しており、既存バス路線の停留所へ行き来できない高齢者の増加が見込まれるが、このような地区へはバス車両の運行が困難な場合が多い。
- バスが運行されている地域においても利便性が低く、区域外にある病院や商店など生活関連施設へ、公共交通機関で行き来することが困難な地域がある。
- JR関西本線を除いて、区域内の町村間に跨がるバスなどの公共交通機関がなく、区域内を行き来しづらい。

- 日常の食料品購入などにも通信販売や宅配を利用する人が増え、外出機会の減少により公共交通機関の需要が縮小してきている。

◇観光・交流交通における問題点

- J R 関西本線を除いて、区域内の町村間に跨がる公共交通機関がない。(再掲)
- 笠置町の循環バスは利用者が町民限定であり、南山城村の村営バス、コミュニティバスは土日祝日に運行していないこと、鉄道駅、主要バス停などに駅前広場もなく、区域内交通との結節機能が弱いことなど、住民にとっても来訪者にとっても利用しづらい。
- 区域内の公共交通に関する情報発信が不十分であり、来訪者を含む利用促進につながっていない。

通勤交通の現状

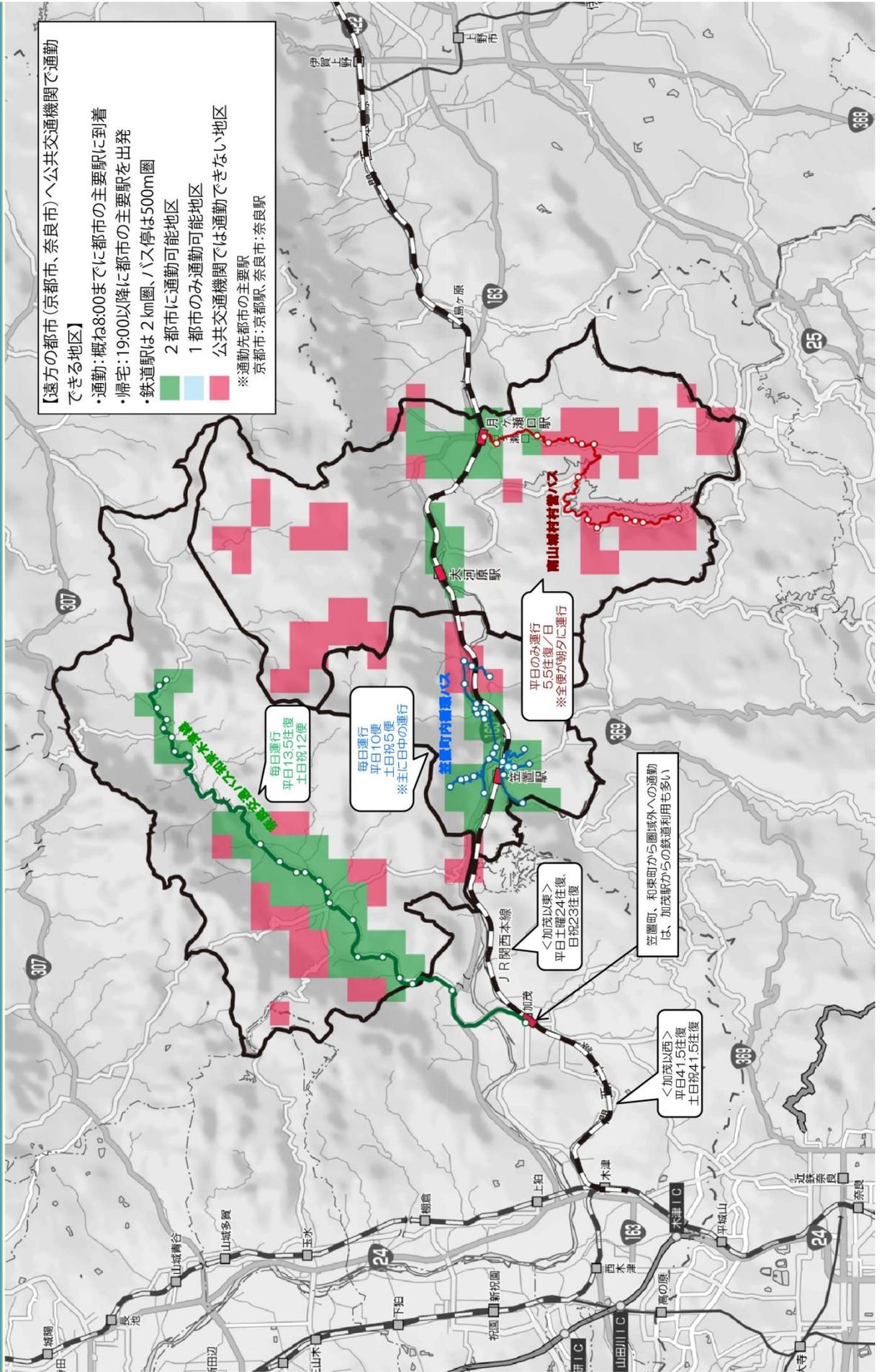
1地区=500m四方メッシュ

【遠方の都市(京都市、奈良市)へ公共交通機関で通勤できる地区】

- ・通勤:概ね8:00までに都市の主要駅に到着
- ・帰宅:19:00以降に都市の主要駅を出発
- ・鉄道駅は2km圏、バス停は500m圏

- 2 都市に通勤可能地区
- 1 都市のみ通勤可能地区
- 公共交通機関では通勤できない地区

※通勤先都市の主要駅
京都市:京都駅、奈良市:奈良駅

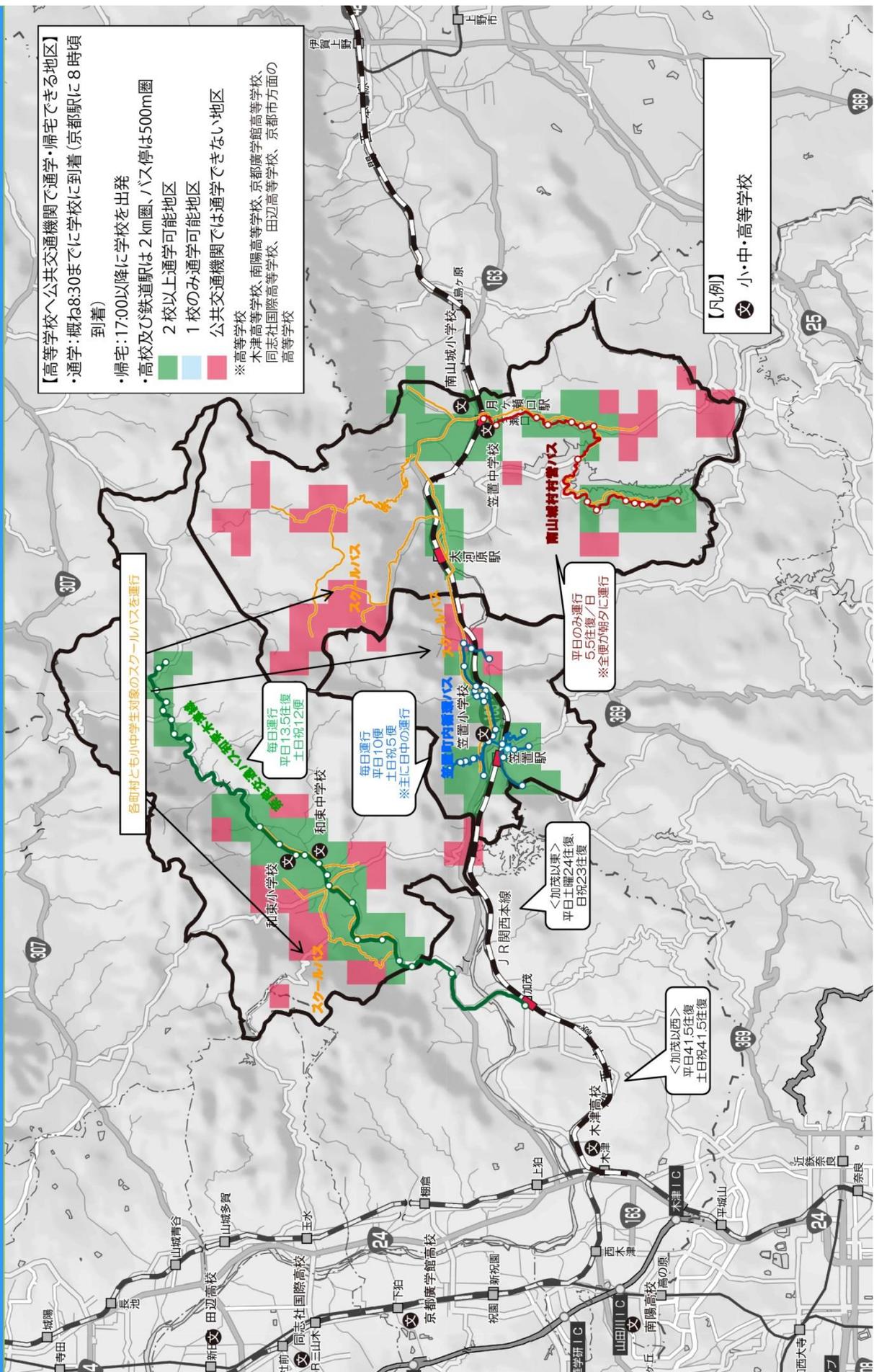


通学交通の現状

1地区=500m四方メッシュ

【高等学校へ公共交通機関で通学・帰宅できる地区】
 ・通学：概ね8:30までに学校に到着（京都駅に8時頃到着）
 ・帰宅：17:00以降に学校を出発
 ・高校及び鉄道駅は2km圏、バス停は500m圏
 2校以上通学可能地区
 1校のみ通学可能地区
 公共交通機関では通学できない地区

※高等学校
 木津高等学校、南陽高等学校、京都廣学館高等学校、同志社国際高等学校、田辺高等学校、京都市方面の高等学校



4. 地域のニーズの把握

4.1 住民アンケートより把握された現況・ニーズ

(1) アンケート実施概要

- ・調査地域：笠置町、和束町及び南山城村全域
- ・調査対象：調査区域内の全世帯。回答者は各世帯任意の1名
- ・配布数：3,436世帯（笠置町：667世帯、和束町：1,469世帯、南山城村：1,300世帯）
- ・配布方法：各世帯に直接配布。配布は自治会に依頼
- ・回収方法：郵送回収
- ・調査時期：＜笠置町＞平成28年2月18日（木）～平成28年2月29日（月）
＜和束町、南山城村＞平成28年10月1日（土）～平成28年10月17日（月）
- ・回収状況：

表 配布件数・有効回答件数

	配布件数(件)	有効回答	
		回収数(件)	構成比(%)
和束町	1,469	399	27.1
南山城村	1,300	362	27.8
小計	2,769	761	27.5
笠置町(昨年度実施)	667	260	39.0
総計	3,436	1,021	29.7

※笠置町と、和束町及び南山城村では、質問内容に多少の違いがある。

(2) アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ

	笠置町	和束町	南山城村
免許保有状況	免許保有率 69%	免許保有率 79% 免許返納者率 3%	免許保有率 80% 免許返納者率 3%
通勤交通手段	勤務先まで車運転 63% 一部公共交通利用 19%	勤務先まで車運転 67% 一部公共交通利用 22%	勤務先まで車運転 70% 一部公共交通利用 23%
他に最も多い目的での交通手段	目的地まで車 58% 一部公共交通利用 35%	目的地まで車 70% 一部公共交通利用 18%	目的地まで車 67% 一部公共交通利用 23%
地域のバスの利用状況	<町内循環バス> 月2~3回以上利用 18% 利用経験なし 64%	<奈良交通バス和束木津線> 月2~3回以上利用 18% 利用経験なし 37%	<村営バス・コミュニティバス> 月2~3回以上利用 6% 利用経験なし 75%
バスの利用しにくい点	<町内循環バス> 加茂や木津へ直行しない 29% 便数が少ない 19%	<奈良交通バス和束木津線> 便数が少ない 29% 家からバス停が遠い 19%	<村営バス・コミュニティバス> 便数が少ない 34% 加茂や木津へ直行しない 17%
今後のバス利用	車やバイクを運転できなくなったら利用したい 41% 今後は(も)利用しない 20%	車やバイクを運転できなくなったら利用したい 51% 今後は(も)利用しない 9%	車やバイクを運転できなくなったら利用したい 54% 今後は(も)利用しない 15%
【笠置町】 公共交通機関を維持するために有効な方法 【和束町・南山城村】 まち(むら)で末永く暮らしていくために必要と思う公共交通の取組 ※昨年度の笠置町アンケートと、今年度の和束町及び南山城村で、質問の仕方や回答方法が異なっている。	バスを有料化し運賃で経費をまかなう／観光客が利用できるようにして運賃収入を増やす／地域住民が主体となって運行サービスを導入する／今後も税金で現在の運行を続ける	路線バスのバス停と集落を結ぶ小型公共交通の導入／予約したら自宅付近まで来てくれる小型公共交通の導入／観光客に公共交通で来てもらうことで利用者を増やす／地域住民が自分達で交通を導入する場合の支援・補助制度の創設／タクシーを利用する場合の運賃助成制度の拡充	車両を小型化し現在バスが入れない地域にも乗り入れる／予約したら自宅付近まで来てくれる小型公共交通の導入／
アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤及び通院・買物などの日常生活の移動手段はマイカーが大半を占め、町村内のバスの利用者は少ない。 ○利用しにくい理由として、便数の少なさ、鉄道との接続の悪さ、乗り換えの必要性など利便性の低さを挙げる人が多い。 ○しかし、実際には鉄道との接続を考慮したダイヤとなっており、乗継情報などが利用者に十分伝わっていない可能性も考えられる。(例：日中1時間間隔の奈良交通バス和束木津線は、加茂駅で日中30分間隔の奈良方面からの列車に接続) ○現在バスを利用しない人の中にも、将来自分や家族が運転できなくなったときの移動に不安を持ち、バスに頼りたいと考える人も少なくない。そのような意識に訴え、住民が少しでも利用し、支えることがバスの維持につながると伝えることが必要。 ○今後の公共交通のあり方については、高齢社会に対応したきめ細かな輸送サービスの導入とともに、持続できるような効率的運営の可能な手段、手法であることが必要であるとの意見が多い。 		

4.2 住民・関係者の意見交換より把握された現況・ニーズ

(1) ワークショップ実施概要

テーマ	安心して住み続けられる元気なまち（むら）を公共交通で実現していくには			
開催日	笠置町	11月12日（土）13：30～15：30	笠置町産業振興会館	
	和束町	11月18日（金）19：00～21：00	和束町商工会館研修室	
	南山城村	11月17日（木）19：00～21：00	南山城村役場会議室	
参加者	笠置町 15名 和束町 14名 南山城村 16名 ※各町村とも、住民代表のほか、福祉、観光、商業、まちづくり等の現場で活躍されている方々に参加を呼びかけ ※人選に際し、居住地区、性別、年齢構成が偏らないよう考慮			
プログラム	項目	内容	担当	時間
	開始挨拶		京都府	5分
	進め方の説明	①開催趣旨や進め方の説明 ②町村での今後の取組について ・地域や公共交通の現況、町村の今後の取組等を説明、グループワークのヒントとする	事務局 各町村	20分
	グループワーク	テーマ：安心して住み続けられる元気なまち（村）を公共交通で実現していくために必要な視点や取組 ①1回目：「日常生活」と「観光交流」のテーブルに分かれ意見交換 ・自己紹介 ・公共交通でまちづくりを実現していくための方法やアイデア出し ・出された意見は、各テーブルのファシリテーターが記載し分類 ②2回目：1回目とテーマを入れ替えて意見交換 ・各テーブルのファシリテーターが、1回目の意見を紹介する ・1回目の意見を深めたり、新たなアイデアを出すなどして、自由に意見交換を行う	事務局	80分
	発表・共有	・各テーブルの結果を報告し、全体で共有する ・全体の講評	事務局 京都府	10分
	終了挨拶		各町村	5分

(2) ワークショップで得られた意見

【笠置町】

①日常生活

日常生活の現況と移動で困っていること

<買物・通院>

- ・笠置に買物できる場所がなく、加茂(木津川市)や上野(伊賀市)へ行く
- ・車がないと買った物を持ち帰るのが大変、笠置駅は階段も大変
- ・毎日の買物も重たい物はネット通販利用、軽いものは近所で済ます
- ・運転できなくなったらという不安がある
- ・車を運転できる人が町からいなくなる不安もある
- ・荷物が多い時はご近所の送迎に頼る人もいる
- ・荷物のない移動ならバスはありがたい

<通学>

- ・昔は駅まで自転車だったが、今はほとんど親が駅まで送迎
- ・高校の通学時間に使えるバスが必要

町内循環バスについて

- 無料運行でこの先ももつのか?
- 有料にしても採算はとれないのではないかな?
- 移動できない人のためのバスなのに有料化するのをおかしい
- 町民(遠方に住む親族含む)なら顔パスで乗れるが、町外の方も有料で乗れる方式にして町民には乗車証等を配布してはどうか?
- 人の多い集落は駅にも近くバスに乗らない。人が少ない集落にこそ走らせるべき

こんな公共交通があるとよい

- 買物先(加茂など)へ直接行けるバスがほしい
- 週一便でも通院や買物をまとめてできるバスがいい
- 買物バス、通院バスなど目的限定のバスでもよい
- バスにあわせて生活を変えていかなければならない時がある
- 社協の事業で、月2回障がい者や高齢者を対象に買物などの送迎をしているが、その運転手も高齢者である

②観光交流

町内のみどころ、おすすめスポット

<自然・景観>

- 切山雲海(早朝) 木津川の鉄橋
- 飛鳥路・東海自然歩道(笠置山ハイキングコース:柳生→笠置山)
- 桜のトンネル 紅葉

<スポーツ>

- キャンプ場 ボルダリングの聖地
- 木津川のカヌー

<その他>

- 鍋フェスタ 花火

観光の取組み

- 「お茶の京都」で3町村が連携した観光周遊ルート設置
- 休耕地を活用したヒマワリやツバキ
- ボルダリングと笠置山の岩場を結んでPR
- 切山の雲海と笠置山の雲海
- ハイキングコースの活用
- もっと観光PR

もっと公共交通を良くしたい

- ICOCA対応
- いこいの館を中心とした観光地をまわるバスの運行(笠置山、飛鳥路、ボルダリングなど)
- 木津発の3町村回遊バスの運行(イベント時など)
- 加茂駅までの直通便
- 駅周辺の賑わい(飲食店等)
- 駅周辺のバリアフリー化
- 柳生方面からの道の拡幅

【和東町】

①日常生活

日常生活の現況と移動で困っていること

<買物・通院>

- ・食料品以外の物を町内で買えるところがない
- ・湯船の人は信楽や宇治田原へ買物に行く
- ・週1回地元のスーパーの無料宅配サービスや生協の宅配利用もある
- ・笠置や南山城とは生活圏が違うので行くことがない
- ・乗りたい時間にバスがないので病院へ行けない
- ・高齢者の世帯でも町外へ転出することがある

<通学>

- ・子供が多い世帯は全員の通学定期より親が送迎したほうが安い
- ・送迎するならバス停まででなく加茂駅まで行ってしまう
- ・子育てしづらい環境なので若い世帯が転出してしまう

奈良交通バス和東木津線について

- 鉄道がない町なので基幹交通として必要
- 府道沿いに住む人はよいが傾斜地の人はバス停に行けない
- 買物の往路は手ぶらだしバス停まで下りなのでよいが、帰路は荷物が多い上に登り坂なのでバスではしんどい
- 和東町内にもフリー乗降区間が必要。
- 町役場の職員が積極的に通勤に利用すれば、町民の利用意識も高まる

新たな公共交通などのアイデア

- 地域が主体となって狭い範囲の公共交通を運営する→会社化が必要
 - ・奈良交通のダイヤのすきまを区域内交通でカバーする
 - ・傾斜地と奈良交通のバス停を結ぶ新たな交通手段
 - ・集落から府道へカートなどの手段でアクセスする
- 社協の通院バスで買物にも立ち寄れるようにならないか
- バスにあわせて生活を変えていかなければならない時がくる

②観光交流

町内のみどころ、おすすめスポット

<自然・景観>

- お茶の景観 木屋の黄金の滝 五光の滝 湯船の百丈岩
- 川辺の景観（長井の弥勒磨崖仏）

<歴史資源>

- 金胎寺 子安地藏

<文化>

- お茶の文化

観光の取組み

<既存資源を活用したツアーの開発>

- 3町村をめぐるバスツアー
- 交通事業者と連携したツアーの開発
- イラストを描いたお茶ネットで茶畑アート
- 写真スポットをめぐるバスツアー

<団体客・インバウンドの誘致強化>

- 案内者の養成
- 修学旅行の誘致
- 民泊の強化（現状：26～27件）
- ティーパーク（和東荘）開放

公共交通の活用

- 信楽からの便を運行し、滋賀県方面の観光客を増やす
- 観光ポイントをまわるループバスの運行
- 観光バスの駐車場を確保
- バスに自転車を乗せられるようにする
- 和東にしかないバスの運行（ラッピング、バリアフリー日本一のバス など）

【南山城村】

①日常生活

日常生活の現況と移動で困っていること

<高齢者の買物・通院>

買物や通院は伊賀市へいくのが便利
バス停まで歩けない人が増える一方、車の運転を止めない高齢者も多い
人を乗せて運転することは負担が大きい

<通学、子どもの日常>

高校生は家族の送迎が必須。若い人の生活にバスは使えない
保育園児も小中学校のスクールバスに乗れるようにしてほしい
親や祖父母の送迎がないと学校の友達と遊べない→村離れの一因

JR関西本線、村営バス・コミュニティバスについて

<JR>

○駅の踏切が階段になり高齢者にはかえって危険
○加茂駅での乗継が必要で、奈良へ直接行けない

<バス>

○コミバスは自分たちの要望で走らせたという意識があり、利用するために水曜日に用事をためる人も多い
○便数増えても利用しきれない。バスに生活をあわせることも必要
○大廻り運行するので時間がかかる

公共交通に関するアイデア

- 区域内のバスを高校生の通学や小中学生の遊びに使えるよう運行する
- バス停まで行けない人をフォローするきめ細かなサービスが必要
- 伊賀市から三重交通が、加茂から奈良交通がそれぞれ道の駅に乗り入れて相互に接続する。道の駅が買物・交流の拠点になればよい
- お酒を飲んだ後の帰宅に使えるバスがあるとよい
- JRでICOCAが使えるようになれば外から人が来てくれる
- 図書室や月ヶ瀬ニュータウンのカフェがサロンの役割を果たしていて人気があるので、他にもできるとよい

②観光交流

村内のみどころ、おすすめスポット

<自然・景観>

夢絃峡 童仙房 茶畑 不動の滝
女滝・男滝 高山ダム
紅葉 ホタル 星
石仏めぐり 東海自然歩道
山登り（三ヶ岳・牛場山・国見岳）

<歴史資源>

恋志谷神社 高麗寺 野殿六所神社
福常寺
春光寺の薬師如来像 田山花踊り

<その他>

大河原発電所 山の上マーケット 旧田山
小学校イルミネーション 村キャバ

観光の取組み

<住民生活と上手く住み分け、観光客が立ち入る場所を決める>

- 四季や対象者に応じた観光資源の整理とモデルツアーの開発
- 観光案内人の養成
- 標識の設置
- <お金を落としてもらう仕組みづくり>
- 宿泊を強化（レイクフォレスト 自然の家農家民泊を活用）
- 道の駅を食事、土産物購入の場として活用
- 手土産に持っていける特産品の開発

村のバスを観光に活用

- 村の10人乗りバスを活用して観光地をまわるバスを運行
- 村営バス、コミュニティバスを観光と住民ですみ分けを行う
- 観光客にバスを利用してもらい採算性を上げる
- スクールバスを一般開放
- 村めぐりツアー（村人が運転し、観光地を案内）

(3) ワークショップの意見からみえる現況の問題点・ニーズ

<p>日常生活</p>	<p>【日常における移動の現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○小中学生の通学は各町村にスクールバスがあるが、学校統合の影響もあり放課後に家族の送迎がないと友達と遊ぶこともできず、このような経験が大人になってからの地域離れにつながっていると懸念する意見がある。 ○区域内に高校がないため、高校生を持つ世帯は駅まで家族が送迎することが多く、また、通学可能な範囲の制約を理由に区域外へ下宿する子供もいる。 ○高齢者の買物や通院においては、便数や行き先などの利便性が悪いことのほか、バス停まで出ることが苦痛、荷物の多い買物帰りにバス停から帰宅するのが苦痛であることなどを理由に、バスを利用しない人が少なくない。 ○一方で、ワークショップ参加者には、鉄道とバスの接続は決して不便でないことや公共交通を利用して行動できる範囲を知らずに、公共交通は生活に使えないと思っている人も多い。それらが周知されれば利用促進につながる可能性もあり、情報発信の取組が課題のひとつと言える。 <p>【今後の公共交通へのニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○若者の流出抑制、定住促進のためには、子供を含めた若者が移動に利用できる公共交通の整備が求められている。 ○今後も増加する高齢者の生活を支えるため、バス停までの徒歩移動の負担を軽減するための交通手段の整備が求められている。(きめ細かなバス路線網の整備や小型交通の導入など) ○高齢になったら生活をバスに合わせることを厭わないという意見もあり、目的や運行日を限定したバスでも、それを利用した「お出かけ情報」を周知すれば、住民に利用される交通手段になると考えられる。 ○南山城村に来春整備される道の駅は、地域の交流拠点だけでなくバス交通の拠点としても期待されている。
<p>観光交流</p>	<p>【観光の現況と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○比較的知名度の高い観光資源は少ないが、歴史、文化、自然、景観、スポーツなど多様な分野の観光資源の存在を地域において認識されており、観光交流による地域活性化に期待しているが、公共交通をはじめとして来訪者の受け入れ体制が不十分であることも認識している。 ○観光交流を促進するには、情報提供、案内やおもてなしの充実、特産品の開発などとともに、区域内の多様な観光資源を周遊できる公共交通の重要性も認識しており、観光に使える公共交通ネットワークの整備が求められている。 <p>【町村間交流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○観光等の区域外からの来訪による交流促進が必要との意見が多くある一方、住民による町村間交流の促進に関する意見は少ない。 ○その理由のひとつは、区域内の他町村を訪れる目的がないということであるが、道の駅など目的地となり得る拠点を整備するとともに、それらを結ぶ公共交通ネットワークの整備によって交流を促進することが地域活性化のために必要である。

5. 地域公共交通網形成に向けた課題

以上のような地域の問題点を踏まえ、計画区域における地域公共交通網形成に向けた課題を次のように整理する。

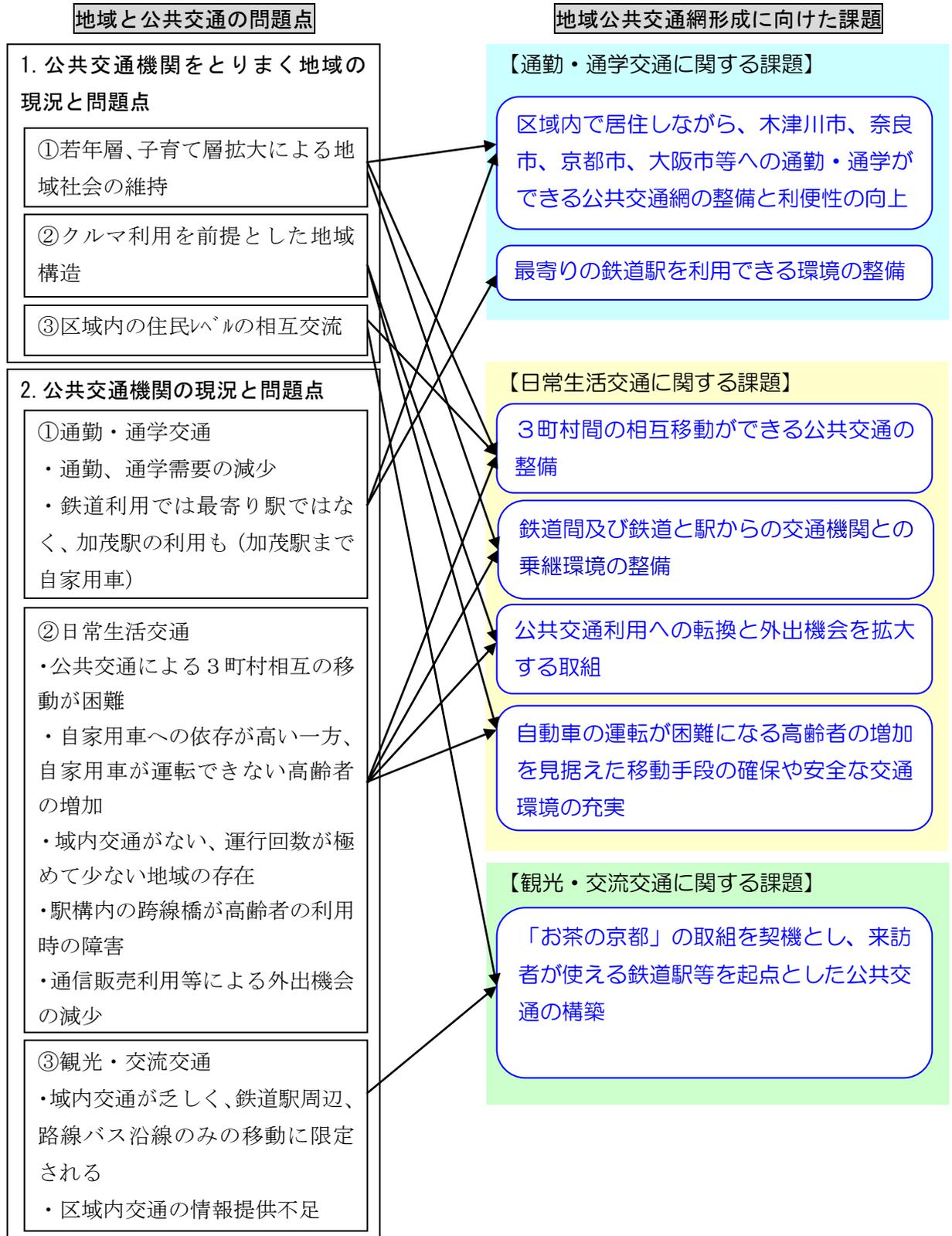


図. 地域公共交通の問題点と網形成に向けた課題の対応

6. 地域の上位計画の方向性

当該地域は、上位・関連計画において、下図のような位置付けがされており、地域公共交通網形成を検討するに際し、これらのまちづくりの方向性を踏まえる必要がある。

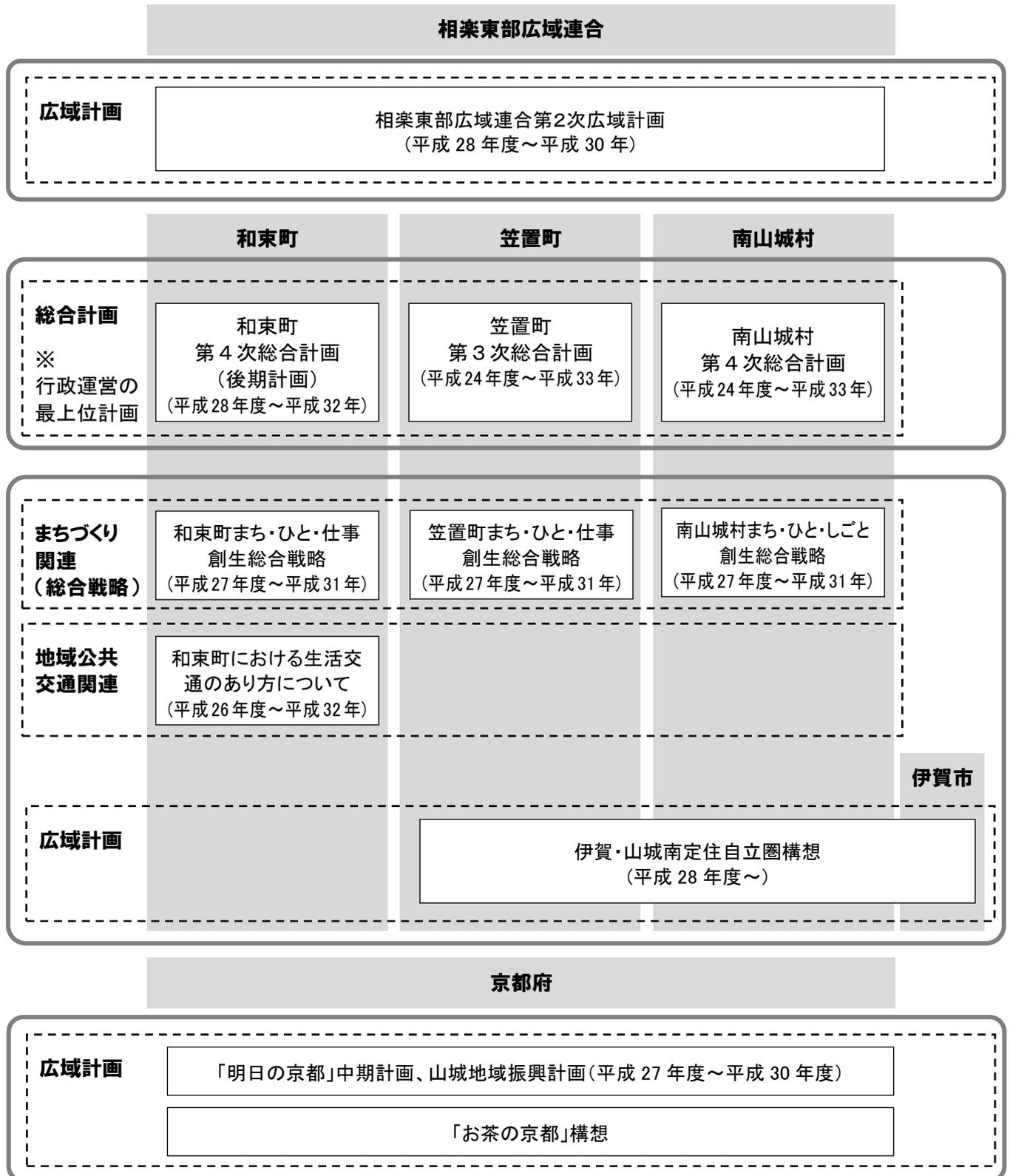


図 上位計画・関連計画

3 町村の既往計画に共通して掲げられている目標は、人口減少を食い止め定住促進を図ることであり、その実現に向けて次のような政策の方向性が示されている。

- ◇交流人口の拡大、新たな人の流れの創出
- ◇安心して出産・子育てのできる環境整備
- ◇安定した雇用の創出
- ◇支え合い助け合えるまちづくり
- ◇暮らしの安全・安心の確保
- ◇豊かな自然、多彩な文化の保全

3 町村とも、総合計画や総合戦略の中で、上記のような政策の方向性を実現するための方針のひとつとして、公共交通の充実を掲げている。

具体化しつつある施策として、笠置駅と大河原駅の2駅は、京都府の「駅再生プロジェクトアクションプラン」の先行着手駅の対象となっており、まちづくりと一体となった駅再生の取組を進めようとしている。また、月ヶ瀬口駅付近には、国道163号沿いに平成29年春に道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」が開設し、産業振興や高齢者生活支援の拠点となる。

7. 地域公共交通網形成計画の基本方針

7.1 計画の基本的な方針

J R関西本線（加茂以東）沿線地域では、少子高齢化と人口減少により、従来型の地域コミュニティの維持が困難になってきている。そのため、各町村の総合計画等や「お茶の京都」構想に基づき、移住や定住促進、子育て世代に対する対策、地域の資源を活かした広域的な交流や連携など、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、全ての利用者が気軽に利用できる公共交通網の形成（上位計画の実現及び地域課題への対応）を目指す。

7.2 計画の目標…目指すべき地域公共交通の将来像

本計画では、基本的な方針に基づき、地域住民の様々な移動シーンにおいて、気軽に利用可能で、移動先の選択の幅を広げるような、また来訪者や移住者に対しては、次もこの地域に来たくなるような、この地域に住み続けたいくなるような公共交通網の形成を目指すものとする。

暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える公共交通網の再構築

7.3 施策の基本方針

上記の将来像の実現に向けた公共交通に関する施策の基本方針を、次のように定める。

方針① 計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築

- ・既存の基幹交通（J R関西本線及び奈良交通バス和東木津線）と各町村内交通を結節点で結び、計画区域内外の円滑な移動を確保する。
- ・計画区域内の複数拠点を結び、区域内の往来を可能とする基幹交通を新たに造成し、3町村内の施設の相互利用、区域内交流の促進を図る。
- ・計画区域内から公共交通を利用して区域外へ通勤、通学、通院、買物ができる範囲を拡大し、区域外への人口流出の抑制及び定住促進を図る。

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保

- ・区域内での子育て世帯の定住、移住を促進する観点から、居住しながら近隣地域や都市への通勤・通学がしやすい公共交通網の整備を進める。
- ・運転免許証を持たない小中高生が、計画区域内を公共交通で自由に往き来できる環境を整備し、末永く地域に住み続けたいという意識の醸成を図る。

方針③ 交通結節点を交流拠点として活用し、まちづくりと連携した賑わいの創出

- ・道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」や駅再生プロジェクトにより改修する笠置駅、大河原駅などの交通結節機能を強化するとともに、これらの計画区域内外の人々が集う

施設を活用し、定住促進を目指す地域のまちづくりと連携した新たな賑わい創出の拠点とする。

- ・旅客輸送量の低い地域において、人の輸送だけでなく小貨物輸送、役務代行といった複数目的の対応を行う交通システム（例：京丹後市では既に「EV乗合タクシー」による同種の輸送サービスを実施済）の導入により、持続可能な仕組づくりを行う。

方針④ 多様な主体の連携による公共交通利用促進施策の推進

- ・地域にとっての公共交通の必要性をより多くの住民に理解していただき、自発的な利用を促進するため、子ども、マイカー利用者、高齢者などの対象者に応じたモビリティ・マネジメント*1やICTを活用したわかりやすい情報提供において、学校、企業、地域などの多様な主体と連携し、地域内の住民や来訪者の利用の促進につなげる。

*1：P45参照

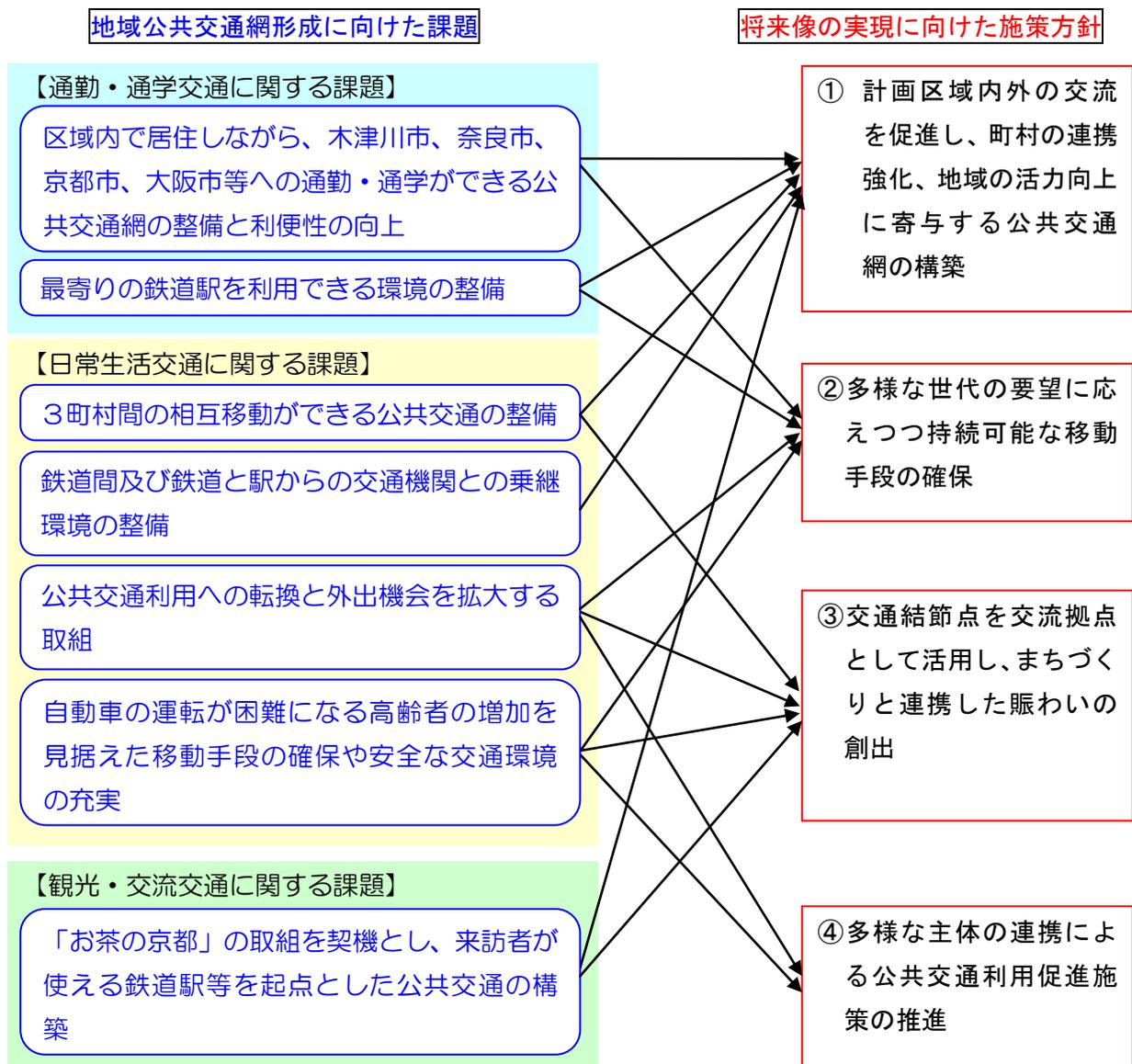


図 地域公共交通の課題と将来像及び実現に向けた基本方針の対応

8. 計画の達成状況を評価する数値目標

本計画の達成状況を評価するため、通勤・通学、日常生活、観光交流それぞれにおける目標値、また本計画全体に共通する目標値を、次のように設定する。

【通勤・通学】

	評価指標	現況値	BAU 値*2	目標値
「通勤・通学」	JR笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅の定期利用者数	14.2 万人/年 (H27)	11.1 万人/年 (H33 推計)	14.2 万人/年 (H33)
	公共交通による広域的な通勤可能圏域に関する指標（京都市方面、奈良市方面に通勤可能なエリアの拡大） ※◇は当該地区の生産年齢人口に占める割合	全 160 地区中 2 都市通勤可能 77 地区<70%> 1 都市通勤可能 0 地区<0%> 通勤不可 83 地区<30%> ※条件等は P8 通勤交通の現状参照	—	全 160 地区中 2 都市通勤可能 103 地区<86%> 1 都市通勤可能 34 地区<12%> 通勤不可 23 地区<2%>
	公共交通による通学可能圏域に関する指標（高等学校 2 校以上に通学可能なエリアの拡大）	全 160 地区中 2 校通学可能 100 地区 1 校通学可能 0 地区 通学不可 60 地区 ※条件等は P9 通学交通の現状参照	—	全 160 地区中 2 校通学可能 137 地区 1 校通学可能 0 地区 通学不可 23 地区
	各町村を運行するバスの利用者数	笠置町 1.6 万人 和束町 10.3 万人 南山城村 4.5 万人 (H27)	笠置町 1.4 万人 和束町 9.1 万人 南山城村 3.8 万人 (H33 推計)	笠置町 1.6 万人 和束町 10.3 万人 南山城村 4.5 万人 (H33)

*2：BAU 値：Business as usual の略。その値は、現況から何の対策も講じない場合の将来推計値。

【日常生活】

	評価指標	現況値	BAU 値	目標値
「日常生活」	高齢者の公共交通による通院可能圏域に関する指標(4箇所以上の総合病院に通院可能なエリアの拡大) ※<は当該地区の老年人口に占める割合	全 160 地区中 4 施設通院可能 70 地区<63%> 1 施設通院可能 17 地区<10%> 通院不可 73 地区<27%> ※条件等は P10 日常生活交通の現状参照	—	全 160 地区中 4 施設通院可能 137 地区<97%> 1 施設通院可能 0 地区<0%> 通院不可 23 地区<3%>
	J R 笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅の利用者数	18.3 万人/年 (H27)	15.7 万人/年 (H33 推計)	20.0 万人/年 (H33)
	各町村を運行するバスの利用者数【再掲】	笠置町 1.6 万人 和東町 10.3 万人 南山城村 4.5 万人 (H27)	笠置町 1.4 万人 和東町 9.1 万人 南山城村 3.8 万人 (H33 推計)	笠置町 1.6 万人 和東町 10.3 万人 南山城村 4.5 万人 (H33)

【観光・交流】

	評価指標	現況値	BAU 値	目標値
「観光・交流」	観光入込客数	笠置町 25.1 万人 和東町 8.2 万人 南山城村 30.2 万人 3 町村計 63.5 万人 (H27)	笠置町 30.0 万人 和東町 8.6 万人 南山城村 33.0 万人 3 町村計 71.6 万人 (H33 推計) ※地方創生戦略で掲げる目標値(H31)	笠置町 33.0 万人 和東町 25.0 万人 南山城村 36.3 万人 3 町村計 94.3 万人 (H33) ※笠置町と南山城村は地方創生戦略で掲げる目標値(H31)の1割増しの値 ※和東町は和東町第4次総合計画(後期基本計画)で掲げる交流人口目標値(H32)を適用

【共通】

	評価指標	現況値	BAU 値	目標値
拠点・結節点	コミュニティ拠点となるなどの交通結節点の整備数	0箇所 (H27)	0箇所 (H33推計)	4箇所 (H33)
認知・理解度	MMの実施率（対世帯数）	0% (H27)	0% (H33推計)	100% (H33)
	本計画で実施する施策に対する認知度 本計画で実施する施策に対する必要性の理解度	次年度に追加設定する目標値		

9. 計画目標実現に向けた具体的施策

9.1 具体的施策と実施主体

計画区域における交通課題解決と上位計画の実現に向けた具体的施策を示す。

表. 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画にて実施する具体施策の一覧（その1）

計画の目標	施策の基本方針	施策対象	施策	取組内容	実施主体										実施スケジュール						
					笠置町	和東町	南山城村	京都府	JR西日本	奈良交通	木津警察署	相楽東部広域連合	木津川市	企業等	住民	H29	H30	H31	H32	H33	H34以降
暮らしを楽しみ、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える公共交通網の再構築	①計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築	通勤移動	JR関西本線の駅における公共交通結節機能の強化	笠置駅、大河原駅の駅前広場整備とバス乗入等	○	○	○	○	○												
			和東町中心部及び道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」におけるバス交通結節機能の強化	和東町中心部、道の駅の乗継拠点整備		○		○													
			交通系ICカードシステムの導入	交通系ICカードシステムの導入	○	○	○	○	○												
			JR関西本線加茂以東区間から大阪・京都方面への移動の利便性向上	加茂駅、木津駅における奈良・大阪方面及び京都方面行き乗継時間等の改善	○	○	○	○													
		通学移動	JR関西本線の駅における公共交通結節機能の強化【再掲】	笠置駅、大河原駅の駅前広場整備とバス乗入等	○	○	○	○													
			和東町中心部及び道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」におけるバス交通結節機能の強化【再掲】	和東町中心部、道の駅の乗継拠点整備		○		○													
			交通系ICカードシステムの導入【再掲】	交通系ICカードシステムの導入	○	○	○	○	○												
			JR関西本線加茂以東区間から大阪・京都方面への移動の利便性向上【再掲】	加茂駅、木津駅における奈良・大阪方面及び京都方面行き乗継時間等の改善	○	○	○	○													
		日常生活	加茂駅～月ヶ瀬駅間を結ぶ新規広域バスの運行	平日1日3往復、JRの中間時間帯をカバー	○	○	○	○													
			JR関西本線の駅における公共交通結節機能の強化【再掲】	笠置駅、大河原駅の駅前広場整備とバス乗入等	○	○	○	○													
			和東町中心部及び道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」におけるバス交通結節機能の強化【再掲】	和東町中心部、道の駅の乗継拠点整備		○		○													
			交通系ICカードシステムの導入【再掲】	交通系ICカードシステムの導入	○	○	○	○	○												
	観光交流	JR関西本線加茂以東区間から大阪・京都方面への移動の利便性向上【再掲】	加茂駅、木津駅における奈良・大阪方面及び京都方面行き乗継時間等の改善	○	○	○	○														
		加茂駅～月ヶ瀬駅間を結ぶ新規広域バスの運行【再掲】	平日1日3往復、JRの中間時間帯をカバー	○	○	○	○														
		お茶畑の景観地を周遊するバス路線の運行	石寺地区の景観資産第1号を通り、白栖茶畑を経由		○				○												
		JR関西本線の駅における公共交通結節機能の強化【再掲】	笠置駅、大河原駅の駅前広場整備とバス乗入等	○	○	○	○														
		和東町中心部及び道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」におけるバス交通結節機能の強化【再掲】	和東町中心部、道の駅の乗継拠点整備		○		○														
		交通系ICカードシステムの導入【再掲】	交通系ICカードシステムの導入	○	○	○	○	○													
		JR関西本線加茂以東区間から大阪・京都方面への移動の利便性向上【再掲】	加茂駅、木津駅における奈良・大阪方面及び京都方面行き乗継時間等の改善	○	○	○	○														

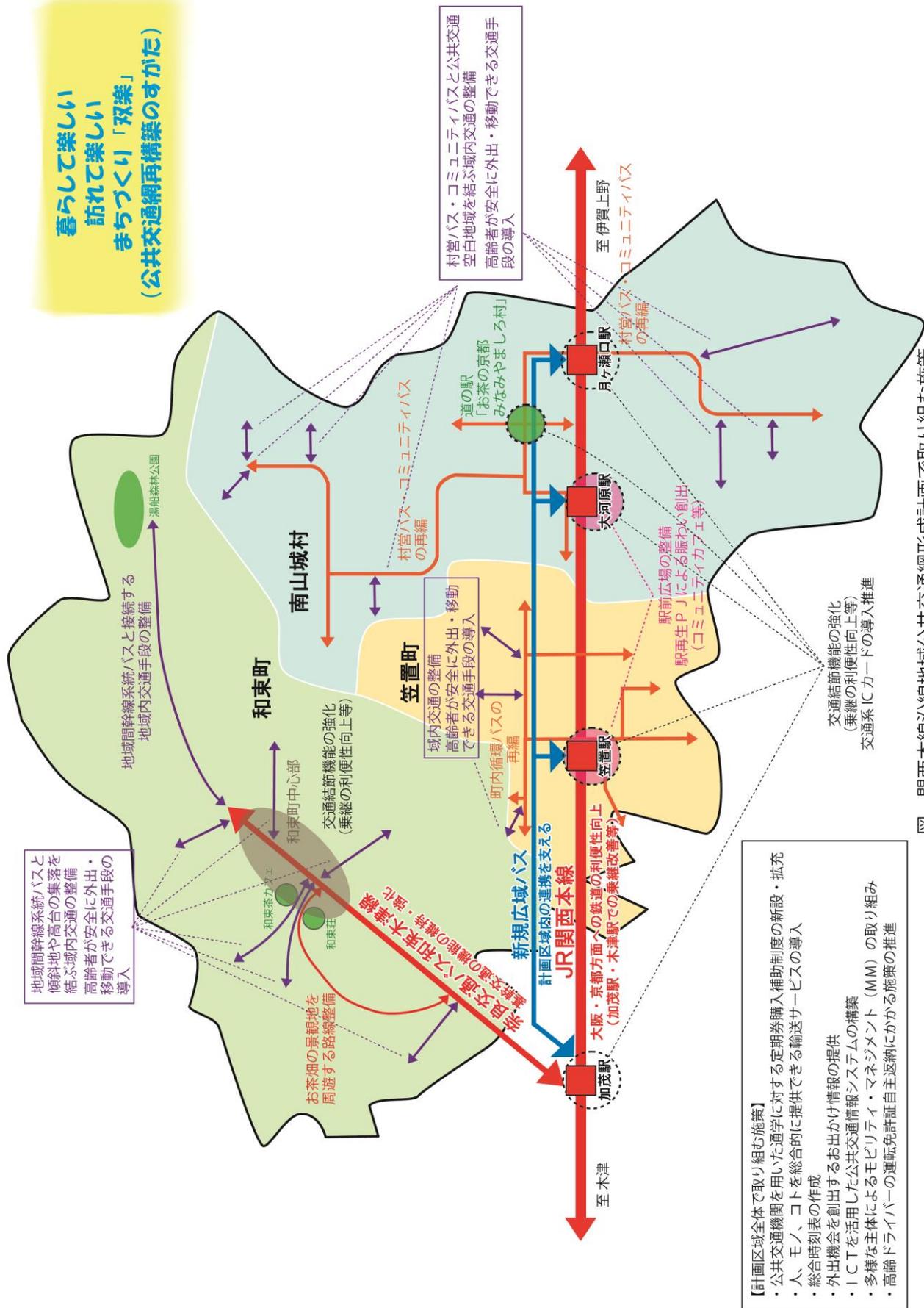


図. 関西本線沿線地域公共交通網形成計画で取り組む施策

9.2 個別の具体的施策の目的・内容等

方針①「計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築」に関する施策

方針① 計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築	
施策	J R 関西本線の駅における公共交通結節機能の強化
目的	JR 関西本線の各駅における鉄道とバスの乗継の利便性を向上させ、公共交通機関の利用促進を図る。
取組内容	<p>■笠置駅、大河原駅の駅前広場の整備とバスの乗り入れ (概要) 笠置駅及び大河原駅の駅前広場を整備・改修し、バスが直接乗り入れて転回、待機できるスペースや送迎スペースを設ける。また、両駅の駅前広場にバス停を設け、鉄道との乗継を考慮したダイヤを設定してバスの運行を行う。 これらの取組により、J R 関西本線とアクセス交通の乗継がスムーズになり、公共交通機関を利用して円滑に移動できる地域を実現する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所) ・笠置駅、大河原駅</p> <p>■鉄道駅におけるバス待ち環境の改善 (概要) 笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅の待合室をバス待ちにも利用できるよう、観光案内や地域のお出かけ情報などの情報提供や乗継情報を記載した総合時刻表などの案内板等を設置する。また、待合室における空調の整備や、バスの乗降及び鉄道との乗継における抵抗を少しでも解消し、快適な待合環境、乗継環境を整備する。 加茂駅においては、観光案内や地域のお出かけ情報などの提供や乗継情報を記載した総合時刻表などの案内板等を設置するなど、利用者の利便性向上を目指す。 これらの取組により、快適で利用しやすい公共交通を実現する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所) ・加茂駅、笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅</p>
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、京都府、J R 西日本、(木津川市)
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針① 計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築	
施策	和東町中心部及び道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」におけるバス交通結節機能の強化
目的	和東町中心部及び道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」において、地域間幹線系統バスと町村内フィーダー交通の乗継拠点を整備し、公共交通機関の利便性向上を図る。
取組内容	<p>■和東町中心部におけるバス乗継拠点の整備</p> <p>(概要)</p> <p>和東町を運行する地域間幹線系統バス（奈良交通バス和東木津線）と町内フィーダー交通バス及びお茶の景観地を周遊するバス（いずれも後述）の乗継拠点を、和東町中心部において整備する。乗継拠点においては、バスの待機スペースを確保し、待合施設においては、観光案内や地域のお出かけ情報などの提供や乗継情報を記載した総合時刻表などの案内板等を設置する。また、待合室における空調の整備、バリアフリー化、物販施設の併設等を行い、快適な待合環境、乗継環境を整備する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和東茶カフェ周辺、和東小学校前、和東高橋、和東山の家 など <p>■道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」におけるバス乗継拠点の整備</p> <p>(概要)</p> <p>道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」の直近に、加茂駅～月ヶ瀬口駅間に運行される新規広域バス（後述）と村営バス及びコミュニティバスの双方が発着し相互の乗継が可能なバス停を設ける。待合施設は、道の駅内に設置される休憩施設を活用し、観光案内や地域のお出かけ情報などの提供や乗継情報を記載した総合時刻表などの案内板等を設置するなど、快適な待合環境、乗継環境を整備する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」 <p>これらの取組により、公共交通機関を利用して円滑に移動できる地域づくりとともに、快適で利用しやすい公共交通を実現する。</p>
実施主体	和東町、南山城村、京都府、奈良交通
実施時期	和東町 : 平成 31 年度～平成 33 年度 南山城村 : 平成 29 年度～平成 33 年度



[バス乗継拠点の例]
(埼玉県ときがわ町「せせらぎバスセンター」)

方針① 計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築	
施策	加茂駅～月ヶ瀬口駅間を結ぶ新規広域バスの運行
目的	加茂駅～月ヶ瀬口駅間に地域の新たな基幹交通となるバスを運行し、JR 関西本線の間時間帯における移動の利便性の向上、鉄道駅から遠い集落からのアクセス向上、計画区域内の公共交通ネットワークの強化を図る。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>加茂駅（西口）～月ヶ瀬口駅間を、国道 163 号を走行して、途中笠置駅、大河原駅、道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」のほか、沿線の主な公共施設や集落を経由しながら結ぶ広域バスを運行する。</p> <p>運行時間帯は、現在日中ほぼ 1 時間間隔で運行されている JR 関西本線の列車の間時間帯をカバーするダイヤとすることで、計画区域内における東西方向の移動の利便性向上を図る。</p> <p>新規広域バスにおいては、タブレット端末などによるお出かけ情報や運行情報の提供サービスを実施する。(後述)</p> <p>これらの取組により、公共交通機関を利用して円滑に移動できる地域づくりとともに、計画区域内の交流人口の増加を促し活性化に寄与する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・加茂駅～月ヶ瀬口駅間の国道 163 号沿線地域
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、京都府
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針① 計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築	
施策	お茶畑の景観地を周遊するバス路線の運行
目的	茶畑の景観が美しいエリアにバス路線を運行し、観光客の誘致と沿線住民の利便性の向上を図る。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>和束高橋バス停から、石寺地区の景観資産第 1 号を通り、白栖茶畑を経由し和束山の家前バス停に至るルートに、バスを数便運行する。</p> <p>これにより、観光客の誘致による交流人口の増加、町の活性化に寄与し、またエリア内にある集落に暮らす高齢者の外出、お出かけを支援する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和束町石寺地区、白栖地区
実施主体	和束町、奈良交通
実施時期	平成 30 年度～平成 33 年度

方針① 計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築

施策	交通系 IC カードシステムの導入
目的	交通系 IC カードシステムを導入し、鉄道の利便性向上を図る。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>JR 関西本線加茂駅以西の各駅で導入されている交通系 IC カードシステムを、加茂駅以東の駅においても利用できるよう、システムの導入を促進する。</p> <p>交通系 IC カードの利用を、JR 及び既に導入済みの奈良交通バスだけでなく、地域の商業施設等でも利用できるよう、システムの導入を促進する。</p> <p>これにより、計画区域へ鉄道を利用して来訪する利便性が向上し、観光や用務目的の来訪者増加による交流人口の増加、JR 関西本線の利用者の増加に寄与する。</p> <div data-bbox="619 792 1075 1173" data-label="Image"> </div> <p>[JR 西日本の IC カード「ICOCA」のシステム]</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅、計画区域内の商業施設等
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、JR 西日本、奈良交通
実施時期	平成 32 年度～

方針① 計画区域内外の交流を促進し、町村の連携強化、地域の活力向上に寄与する公共交通網の構築	
施策	J R 関西本線加茂以東区間から大阪・京都方面への移動の利便性向上
目的	J R 関西本線加茂以東から奈良・大阪方面及び京都方面への列車の乗継時間短縮など、利便性向上にかかる対策を実施し、沿線住民の利便性の向上及び観光客の誘致を図る。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>現在、J R 関西本線加茂以東区間を運行する全列車が加茂駅を起終点としており、大阪方面への往き来には加茂駅での乗継を、加えて京都方面への往き来には木津駅での乗継を要している。そこで、加茂駅及び木津駅における列車同士の乗継の時間短縮など、関西本線から大阪・京都方面への利便性向上にかかる対策を実施する。</p> <p>これにより、計画区域の住民の通勤、通学、及び日常生活における鉄道を利用した移動の時間短縮など、沿線住民にとっての利便性向上、また京阪神方面からの時間短縮等により観光客の誘致を図る。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 関西本線
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、京都府、J R 西日本
実施時期	平成 30 年度～平成 33 年度

方針②「多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保」に関する施策

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保	
施策	観光客など訪問者にも対応した笠置町内循環バスの再編
目的	笠置町内循環バスのダイヤ見直し等により利便性の向上を図るとともに、観光客など町外からの来訪者も利用可能とすることにより、収益性を向上させ運行の持続につなげる。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>現在、産業振興会館前までしか乗り入れできない笠置町内循環バスを、新たに整備される笠置駅前広場に乗り入れ、高齢者がＪＲ関西本線と乗継しやすくするとともに、乗継の待ち時間が少なくなるようダイヤの見直し等を行う。</p> <p>笠置町内循環バスは、運賃無料で町民のみを利用対象者としているが、観光客など町外からの来訪者も利用できるようにする。また、町内随一の観光地である笠置山への土日祝日運行等を実施することにより、観光における利便性を向上させ利用者の増加を図る。</p> <p>また、笠置山への観光路線利用者や町外からの来訪者を対象とした有料化を、地域の理解を深めながら推進する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・笠置町内
実施主体	笠置町
実施時期	平成 30 年度～平成 33 年度

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保	
施策	奈良交通バス和東木津線の効率化と湯船地区コミュニティバスの運行
目的	奈良交通バス和東木津線で利用者の非常に少ない区間をコミュニティバスに置き換えることで、運営の効率化ときめ細かいサービスを図る。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>奈良交通バス和東木津線において、利用者が特に減少している区間（原山～小杉間）については、和東木津線に接続する町内フィーダー交通としてコミュニティバスに置き換える。コミュニティバスは、家族で自然に親しめる湯船森林公園へ運行範囲を広げるなど、きめ細かいサービスを提供する。</p> <p>和東木津線の原山までの区間については、パターンダイヤの拡充やJR関西本線との接続改善などにより、利便性を向上させる。</p> <p>これにより、公共交通機関としての持続可能性が向上し、また利用者にとっても、現在の和東木津線よりも地域のニーズに沿ったきめ細かいサービスが提供され、使いやすい公共交通へと改善される。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和東町内
実施主体	和東町、奈良交通
実施時期	平成30年度～平成33年度

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保	
施策	南山城村内基幹交通（村営バス、コミュニティバス）の再編
目的	南山城村内の基幹交通である村営バス及びコミュニティバスのダイヤ及び路線の再編により、住民の生活における利便性向上、公共交通を利用した活動エリアの拡大や昼間の交流促進を図り、移住・定住の促進につなげる。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」への住民の買物の利便性を向上させるため、村営バス及びコミュニティバスの増便及びダイヤの再編を行う。</p> <p>また、村営バス及びコミュニティバスに小型車両を導入し、現在バスが乗り入れできない集落への新たな乗り入れなど、路線の再編を行う。さらに、将来的に運行を持続可能なものとするための有料化を、地域の理解を深めながら推進する。</p> <p>これにより、住民の日常生活における行動範囲や時間帯が拡大し、車を持たない人にとっても暮らしやすい地域へと近づき、定住促進に寄与する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南山城村内
実施主体	南山城村
実施時期	平成29年度～平成33年度

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保	
施策	高齢者が安全に外出・移動できる交通手段の導入
目的	自宅からバス停まで移動できない高齢者の気軽で安全な外出を支援するため、ドア・ツー・ドアに対応した移動手段を導入する。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>■ オンデマンド交通の導入</p> <p>人口減少と高齢化が著しく、かつ定時定路線バスの路線から遠い集落において、高齢者の気軽で安全な外出を支援するため、自宅まで送迎可能で目的地または公共交通結節点まで移動できる、タクシー車両等を用いたオンデマンド交通の導入を推進する。</p> <p>■ 近距離の外出に対応した小型モビリティの導入</p> <p>定時定路線バスが運行されているが傾斜地等で高齢者がバス停まで移動できない集落において、低速な電動カート等の導入に際して条件等を確認し、ニーズ及び有効性が確認できれば、導入を推進する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画区域内 <p>これらの取組により、今後一層増加する高齢者にとって、車を運転できなくても気軽に安心して外出できる環境が整備され、暮らしやすい地域づくりを実現する。</p>
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、京都府
実施時期	平成 31 年度～平成 33 年度



[電動カートの実験例]
(南丹市美山町)

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保	
施策	計画区域の生活・交流拠点となる道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」へのアクセス交通の整備
目的	道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」を、南山城村のみならず計画区域全体の活性化及び交流の拠点として活用し、また公共交通の需要を喚起するため、道の駅へアクセスする公共交通網を整備する。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>南山城村においては、住民が日常の買物等に道の駅を利用しやすくなるよう、村営バス、コミュニティバスの増便、ダイヤ再編、路線再編（拡大）を行う。</p> <p>笠置町及び和束町においては、加茂駅～月ヶ瀬口駅間に運行する新規広域バスと各町を運行するバスの乗継を改善し、各町から道の駅への公共交通によるアクセスを向上する。</p> <p>これにより、道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」が南山城村内の生活交流拠点としてだけでなく計画区域全体の交流拠点となり、町村を越えた交流促進、計画区域全体の活性化に寄与する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域全体
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、京都府
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手段の確保	
施策	公共交通空白地有償運送の導入
目的	交通空白地域の拡大を防ぐため、集落の住民主体で運行する公共交通空白地有償運送の導入を推進し、地域住民の移動の利便性向上を図る。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>各町村のバス再編後も残る交通空白地域や、定時定路線バスの運行の継続が困難な地域に対して、公共交通空白地有償運送の制度を紹介・提案し、地域による自主的な取組を希望する地域があれば、導入に向けた手続き等の支援を行う。</p> <p>これにより、地域のニーズに応じたきめ細かな交通サービスが確保されるとともに、住民が自分たちの手で公共交通を守り育てる意識が醸成され、公共交通全体の利用促進に寄与する。また、公共交通維持確保のためのより効率的な公共交通行政を実現する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域全体
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、住民
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針② 多様な世代の要望に応えつつ持続可能な移動手手段の確保	
施策	公共交通機関を用いた通学に対する定期券購入補助制度の新設・拡充
目的	計画区域外への通学生に対して公共交通機関の定期券購入費を補助することにより、区域内に定住しながら隣接圏域へ通学でき、進学先の選択肢を増やせる環境を整える。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>計画区域外の小中高等学校へ通学するため、家族がJR加茂駅までマイカーで送迎したり、中学卒業と同時に計画区域外の親戚宅等へ下宿したり、場合によっては家族で計画区域外へ転居する例も少なくない。</p> <p>和束町では、町内在住で奈良交通バス和束木津線を利用して通学する高校生に対し、定期券購入額の半額補助を行っているが、このような制度を笠置町及び南山城村においても、またJRの通学定期券も対象としたかたちで実施し、更に小中学生も対象とすることにより、計画区域内に居住しながら区域外の学校へ通学しやすい環境を整え、若年人口の流出の抑制を目指す。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・笠置町、和束町、南山城村
実施主体	笠置町、和束町、南山城村
実施時期	平成30年度～平成33年度

方針③「交通結節点を交流拠点として活用し、まちづくりと連携した賑わいの創出」に関する施策

方針③ 交通結節点を交流拠点として活用し、まちづくりと連携した賑わいの創出	
施策	公共交通結節点におけるコミュニティカフェ等の整備による賑わい空間の創出
目的	笠置駅、大河原駅における駅再生プロジェクトの一環として、また和東町に整備するバス結節点及び道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」において、安心して利用できる環境整備や公共交通結節点を中心とした賑わい創出などに向け、コミュニティカフェ等の整備を行う。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>笠置駅及び大河原駅の駅舎を活用してコミュニティカフェ等を整備し、住民が集い交流できる空間とする。また、和東町中心部に整備する奈良交通バス和東木津線と町内フィーダー交通の結節点及び「道の駅お茶の京都みなみやましろ村」に同様の施設を整備する。</p>  <p>[駅に併設するコミュニティカフェのイメージ]</p> <p>これにより、公共交通結節点が地域の賑わい・交流の場として再生されるとともに、地域住民の外出機会の創出、計画区域外からの来訪者の増加による交流促進、地域の活性化につながる。また、鉄道をはじめ駅への来訪手段となる町村のバスも含め、公共交通の新たな需要を創出する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・笠置駅、大河原駅、和東町中心部、道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」
実施主体	笠置町、和東町、南山城村、京都府、JR西日本
実施時期	平成29年度～平成33年度

方針③ 交通結節点を交流拠点として活用し、まちづくりと連携した賑わいの創出	
施策	人、モノ、コトを総合的に提供できる輸送サービスの導入
目的	旅客輸送量の低い地域において、人の輸送だけでなく小貨物輸送、役務代行といった複数目的の対応を行う交通システムを導入する。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>旅客輸送量の低い地域においては、今後導入の可能性のあるオンデマンド交通等に対して、人の輸送手段としてだけでなく、役務代行等の様々な機能も併設することで効率化を図る。これにより、各町村の交流拠点を中心とした人や物資等の交流を活性化させるとともに、交通手段としての持続可能性を高める。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画区域内
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、京都府
実施時期	平成 31 年度～平成 33 年度

方針④「多様な主体の連携による公共交通利用促進施策の推進」に関する施策

方針④ 多様な主体の連携による公共交通利用促進施策の推進	
施策	総合時刻表の作成
目的	計画区域内の鉄道、バスを全て網羅した総合時刻表を発行することにより、交通機関相互の乗継の利便性向上を図るとともに、区域内における公共交通ネットワークの存在をPRする。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>J R 関西本線及び計画区域内の全てのバスの時刻表を掲載した「(仮称) 相楽東部地域総合時刻表」を作成する。総合時刻表には、交通機関それぞれの時刻だけでなく、鉄道駅及びバス結節点における乗継情報、区域内の公共施設、集客・観光施設、近隣市の医療施設への公共交通を利用した行き方の情報などを掲載する。</p> <p>媒体は、紙媒体だけでなく、インターネット上で公開しタブレットやスマートフォンでみることのできる電子媒体を活用するなど、計画区域内外に向けて広く周知を行う。</p> <p>これにより、区域内における公共交通ネットワークの存在がPRされるとともに、公共交通利用が促進される。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画区域内
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、J R 西日本、奈良交通、相楽東部広域連合
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針④ 多様な主体の連携による公共交通利用促進施策の推進	
施策	外出機会を創出するお出かけ情報の提供
目的	計画区域内及び近隣市の生活関連施設等に関する情報や、カフェやイベントなど楽しみを伴うお出かけ情報の提供を継続的に行うことにより、公共交通を利用した住民の外出意欲を喚起し、交流促進や地域活性化を支援する。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>計画区域内や近隣市の公共施設、病院、商店、金融機関など生活関連施設等、及び催しやイベントについて、公共交通を利用したアクセス方法を含めた情報などを、継続的に発信する。</p> <p>情報の受信手段は、タブレットやスマートフォンを活用した電子情報のほか、相楽東部広域連合が毎月発行する「広報れんけい」の誌面を活用した情報提供も行う。</p> <p>また、計画区域内に点在する観光施設や様々な特徴を持ったカフェの情報などを掲載し、前述の総合時刻表と一体となった「(仮称)相楽東部地域お出かけマップ」等を作成するとともに、計画区域内の全戸に配布し、計画区域内で公共交通を利用した気軽なお出かけを促進する。お出かけマップは、J R 関西本線の駅や列車内、及び奈良交通バス和東木津線の車内にも置き場を設置し、観光客等に向けて計画区域内の周遊観光に関する情報発信を行う。</p> <p>これにより、地域住民の町村の枠を越えた外出意欲を喚起し、町村間の交流が促進され、公共交通の需要の創出、相楽東部地域全体の活性化につながる。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内、J R 関西本線の駅及び列車内、奈良交通バス和東木津線
実施主体	笠置町、和東町、南山城村、J R 西日本、奈良交通、相楽東部広域連合
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針④ 多様な主体の連携による公共交通利用促進施策の推進	
施策	I C Tを活用した公共交通情報システムの構築
目的	地域や公共交通に関する情報提供を、I C T端末の活用によりいつでもどこでも気軽に受け取れることにより、住民の外出意欲を喚起し、公共交通の需要を創出する。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>タブレットやスマートフォンを利用して、計画区域内の施設利用やイベント等に関する情報及びそれらの目的地へ公共交通機関を利用する移動方法、公共交通の運行情報（接近情報、空席情報等）の提供を行う。</p> <p>これにより、公共交通機関が快適で利用しやすくなり、公共交通を利用した外出の促進、地域の活性化に寄与する。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画区域内
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>閉じる</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <p style="text-align: center;">[新規広域バス沿線の情報提供画面の例]</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">[I C Tを活用した自治体による情報配信画面の例] (和東町・茶源郷行政情報配信機器)</p>
実施主体	笠置町、和東町、南山城村、京都府
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

方針④ 多様な主体の連携による公共交通利用促進施策の推進	
施策	多様な主体によるモビリティ・マネジメント*1の取組
目的	小中学生向け、中高年向けなど、様々な対象に向けたモビリティ・マネジメント（MM）の実施により、地域住民が自分たちで公共交通を守り育てる意識の醸成を図る。
取組内容	<p>■小中高校生向けMMの実施</p> <p>（概要）</p> <p>計画区域内の小中学校において、公共交通をテーマとした総合学習や社会見学等を企画・実施し、公共交通を身近に感じてもらうとともに、積極的な利用の意識付けを行う。特に小学生に対しては、鉄道やバスの乗り方教室による安全教育や、1人でも鉄道やバスを利用できるよう意識付けを行う。</p> <p>また、運転免許証を持たない小中高校生を対象として、区域内の公共交通を自由に利用できるフリーパスなどにより、公共交通を利用した日常的な移動に慣れてもらうとともに、区域内の移動の不便を理由に中学や高校卒業を機に地域を離れてしまう傾向に歯止めをかけ、定住促進につなげる。</p> <p>（主な実施場所・検討場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内（小中学校など） <p>■社会人、高齢者、事業所向けMMの実施</p> <p>（概要）</p> <p>日常的に車を利用する機会が多い成人層を対象に、将来高齢になって車を運転できなくなった場合の公共交通の必要性や、公共交通を住民によって維持・確保してゆくための方策などを考えるワークショップの開催や、「広報れんけい」等による継続的な情報提供を行う。また高齢者に対しては、運転免許証の自主返納を促進する。</p> <p>現状において公共交通の利便性が比較的高い場所に立地する事業所等に対しては、通勤における定期的なノーマイカーデーの実施等呼びかける。また、計画区域内への交通系ICカードの普及など、公共交通の利便性向上に向けて、地域住民、企業、交通事業者等多様な主体が連携したMMの取組を推進する。</p> <p>（主な実施場所・検討場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内 <p>これらの取組により、計画区域内の住民及び関係機関等に、地域の手で公共交通を守り育てる意識が醸成され、過度の車依存の抑制や公共交通の利用促進により、車がなくても暮らしやすい地域づくりが推進される。</p>
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、京都府、JR西日本、奈良交通、木津警察署、相楽東部広域連合、企業等、住民
実施時期	平成29年度～平成33年度

*1：モビリティ・マネジメント：公共交通の利用促進のために、利用者に対し、公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康等に好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法等を効果的に情報提供することにより、交通行動をマイカーから公共交通利用へ自発的な転換を期待するコミュニケーション施策の総称

方針④ 多様な主体の連携による公共交通利用促進施策の推進	
施策	高齢ドライバーの運転免許証自主返納にかかる施策の推進
目的	高齢ドライバーによる交通事故を防止するため、高齢者の運転免許証の自主返納にかかる施策を推進する。
取組内容	<p>(概要)</p> <p>高齢ドライバーの運転免許証の自主返納にかかる施策として、返納者に対する公共交通の情報提供、運転経歴証明書の申請費用の支援、公共交通の運賃の助成や割引、交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」の提供、計画区域内の施設利用時における料金の割引等を行う。そのためには、高齢者にとって利用しやすい公共交通の再編・整備が不可欠である。</p> <p>これによって、高齢者が車を手放しても外出しやすく、安心、安全で暮らしやすい地域づくりが推進される。</p> <p>(主な実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域全体
実施主体	笠置町、和束町、南山城村、ＪＲ西日本、木津警察署
実施時期	平成 29 年度～平成 33 年度

10. 計画の評価と推進体制

10.1 評価の基本的な考え方

本計画の評価、検証、見直し等は、JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会が主体となって実行する。

実行にあたっては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善・見直し）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、施策の実施状況や目標値の達成状況を目標年次の中間年に検証・評価し、社会情勢の変化などもふまえて、必要に応じて計画の見直しを行う。検証・評価に必要なデータ収集の方法としては、各種統計資料を定期的に収集するほか、施策の認知度や必要性の理解度を把握するため、計画区域内の住民等を対象としたアンケート調査を適宜実施する。

10.2 推進体制

本計画は、JR関西本線の加茂駅～月ヶ瀬口駅間の沿線を対象とし、笠置町、和束町、南山城村の3町村にまたがった計画である。目標の実現、施策の継続的な実施に向けては、施策実施を単一の自治体のみで実施するのではなく、3町村の関係者及び区域の交通事業者、住民など、様々な関係者が連携し、総合的な取組として進めることが必要である。

そのため、自治体、交通事業者、道路管理者、警察、住民、企業等が一体となって、継続的に協議・調整できる体制づくりを行う。

<今後のスケジュール>

○平成29年度

～平成33年度 1～3月：当計画に基づく具体的施策・目標達成状況等進捗状況の報告