

1 本計画の目的等

■ 目的

京都府と笠置町、和束町、南山城村は、平成29年3月に「J R 関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、相楽東部地域での公共交通を利用したお出かけ環境の改善に取り組んできました。その結果、J R 関西本線の駅舎改修や駅前広場の整備、笠置駅以東へのICOCAエリア拡大、相楽東部広域バスの運行開始など、公共交通の利便性を向上させる様々な施策が実現しています。

しかし、相楽東部地域では人口減少と高齢化が一層進んでおり、これからも地域の公共交通を守り、子どもから高齢者まで誰もが安心してお出かけできる環境を実現するためには、引き続き取り組みを進める必要があり、新型コロナウイルスの影響やJ R 大和路線の減便などの社会情勢の変化を踏まえた「地域公共交通計画」に改定します。

■ 計画区域

本計画の対象となる区域は、和束町、笠置町、南山城村の2町1村からなる地域とします。

- 笠置町 全域
- 和束町 全域
- 南山城村 全域



■ 対象とする交通

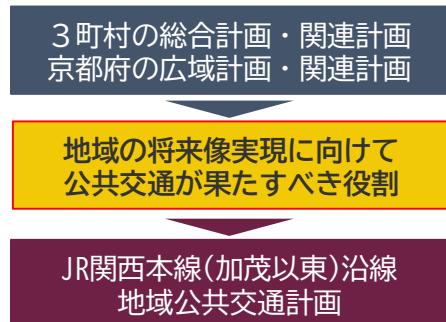
- 鉄道：JR関西本線(加茂以東)
- バス：奈良交通 和束木津線
相楽東部広域バス
- 地域内交通：笠置町循環バス、和束町グリーンスローモビリティ、南山城村内交通(村営バス、月ヶ瀬ニュータウン線、村タク)
- 個別輸送：スクールバス、福祉有償運送、タクシー

■ 計画期間

おおよそ10年後(令和13年度)の将来を見据えつつ、令和4年度から8年度までの5年間の計画とします。

■ 計画の位置づけ

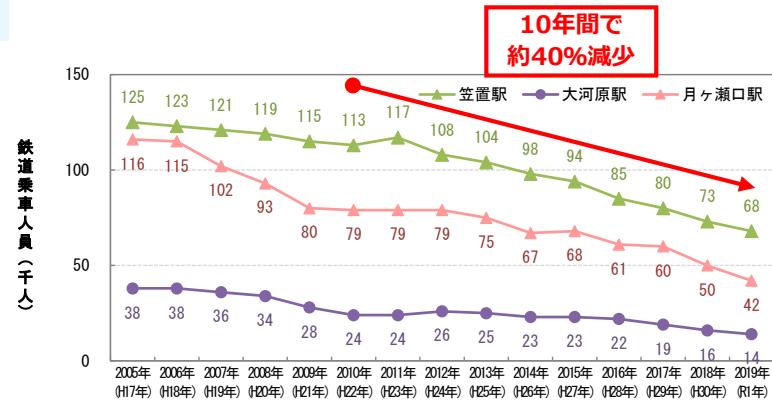
本計画は、3町村、京都府の総合計画やまちづくりに関する計画と連携・整合を図り、地域の公共交通のマスタープランとして位置づけます。



- <各計画の施策の方向性>
- ・ 定住促進、交流人口の増大
 - ・ 出産、子育て環境の充実
 - ・ 産業の創生や基盤強化による地元雇用の確保
 - ・ 人・地域の交流を支える拠点・ネットワークづくり
 - ・ 観光交流の推進
 - ・ 暮らしの安全と安心の確保
 - ・ 次代を担う人材育成

2 地域の公共交通の現況

この10年間で、3町村の人口は約20%減少していますが、公共交通の利用者数は、それ以上に減少しています。特に近年は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、大きな影響が出ています。コロナ禍を乗り越え、地域の活力を取り戻すためにも、安全・安心で豊かな暮らしの基盤として交流と定住を促進し、暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」の実現に寄与する公共交通サービスの構築が必要です。



3 この5年間で実施してきた主な取組

相楽東部広域バスの運行

南山城村「村タク」の運行

J R 関西本線の交通系ICカード利用エリア拡大

和束町グリーンスローモビリティの運行

笠置駅前広場整備・駅舎改修、大河原駅の駅舎改修

地域の課題点

| | |
|----------|--|
| 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 |
| 公共交通 | 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 |
| | 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（跨線橋、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 |
| 地域からの声 | 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 |
| | 住民 |
| 事業者等 | 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 |
| 事業者等 | コロナ禍で定期券収入減少 |
| 事業者等 | 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

| | |
|---------------|--|
| 通勤・通学交通に関する課題 | 地域で暮らしながら、京都市などへ通勤・通学できる公共交通サービスの整備 |
| 日常生活交通に関する課題 | 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 |
| | <p>数値目標 住民等の公共交通の利用者数/整備拠点数/鉄道との接続便数</p> <p>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(多機能トイレ、Wi-Fiなど)</p> <p>①-2 駅での鉄道とバスの接続性の確保、改善</p> <p>①-3 加茂駅、木津駅での乗継時間改善</p> |
| 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 |
| | <p>数値目標 住民等の公共交通の利用者数/公共交通の収支率/公共交通への公的資金投入額</p> <p>通勤・通学・通院可能エリアの拡大/交通空白地の縮小</p> <p>②-1 犬打峠トンネル開通後、新たに和束町と宇治市方面を結ぶバス路線の開設</p> <p>②-2 地域間幹線バス路線の再編(奈良交通・和束木津線)</p> <p>②-3 地域内バス路線の再編(笠置町循環バス)</p> <p>②-4 相楽東部広域バスの運行改善</p> <p>②-5 地域内交通の加茂駅、木津駅への乗入れ</p> <p>②-6 高校生・高齢者を対象とした利用促進</p> <p>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</p> |
| 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つくることで、地域内外の交流を促進する |
| | <p>数値目標 住民等の公共交通の利用者数/整備拠点数/鉄道との接続便数【再掲】</p> <p>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】</p> <p>③-2 和束町中心部におけるバス乗継拠点の整備</p> |
| 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 |
| | <p>数値目標 住民等の公共交通の利用者数/観光入込客数/情報のオープンデータ化率</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>④-3 MaaS*の導入(観光型)</p> <p>④-4 総合時刻表の作成・配布</p> |
| 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 |
| | <p>数値目標 住民等の公共交通の利用者数/交通空白地の縮小【再掲】</p> <p>⑤-1 交通空白地有償運送やデマンド交通の拡大</p> <p>⑤-2 スクールバスや福祉有償運送など、様々な主体との連携による移動手段の確保</p> |

*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て検索・予約・決済を一括で行うサービス