

J R関西本線(加茂以東)沿線 地域公共交通計画

計 画 編

【中間案】

令和3年12月

笠置町・和束町・南山城村・京都府

目 次

1.	地域公共交通計画の目的	1
1.1	計画策定の背景と目的.....	1
1.2	計画区域・計画期間.....	1
1.3	対象とする交通.....	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	8
3.1	対象地域の現況からみた問題点.....	8
3.2	公共交通の現況からみた問題点.....	8
4.	地域のニーズの把握	14
4.1	住民アンケートより把握された現況・ニーズ.....	14
(1)	アンケート実施概要.....	14
(2)	アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ.....	15
4.2	住民・関係者の意見交換より把握された現況・ニーズ.....	16
4.3	交通事業者等の関係者ヒアリング調査から把握された現況・ニーズ.....	23
(1)	ヒアリング実施概要.....	23
(2)	ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ.....	23
5.	地域公共交通網形成計画での実施状況	24
5.1	地域公共交通網形成計画での実施状況.....	24
5.2	評価指標及び目標値の達成状況.....	29
6.	地域公共交通サービスの構築に向けた課題	32
7.	地域の上位計画の方向性	33
8.	地域公共交通計画の基本方針	35
8.1	計画の基本的な方針.....	35
8.2	計画の目標...目指すべき地域公共交通の将来像.....	35
8.3	施策の基本方針.....	35
8.4	地域公共交通の位置づけと役割.....	38
9.	計画の達成状況を評価する指標	39
10.	計画目標実現に向けた具体的施策	40
11.	計画の評価と推進体制	42
11.1	評価の基本的な考え方.....	42
11.2	推進体制.....	42

1. 地域公共交通計画の目的

1.1 計画策定の背景と目的

相楽東部地域においては、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」（以下現計画と記述）を策定し、公共交通の維持・活性化に向けた取組を行ってきた。その結果、JR 関西本線の駅舎改修や駅前広場の整備、相楽東部広域バスの運行開始、J R 関西本線（加茂以東）における交通系 I C カードシステムの導入、公共交通総合時刻表の全戸配布など、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る。

しかし、相楽東部地域の笠置町、和東町、南山城村（以下 3 町村と記述）では、人口減少と高齢化が一層深刻化しており、3 町村が共通して掲げる地域の将来像である「定住促進」を実現し、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整えるには、現計画の期間が終了した後も引き続き公共交通の利便性向上に向けて取組を進めることが不可欠で、それを規定する新たな計画を策定する必要がある。

そこで、現計画の検証結果に加え、長引く新型コロナウイルス感染症の影響や J R 大和路線の減便といった現計画策定後の社会情勢の変化等を踏まえるとともに、改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（令和 2 年 11 月施行）に則り、新たな「J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画」を策定する。

1.2 計画区域・計画期間

計画区域：笠置町、和東町及び南山城村

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 年間の計画とする。



図 計画区域

1.3 対象とする交通

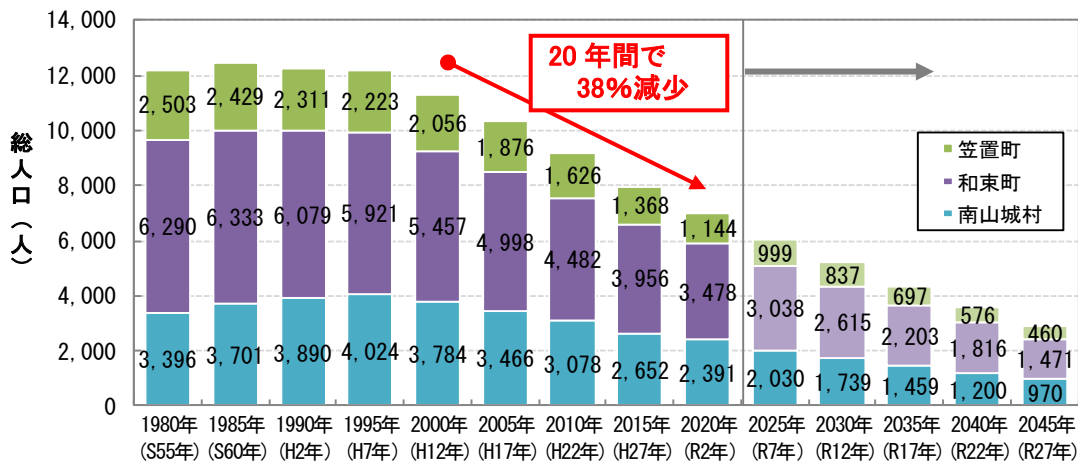
- ・鉄 道：J R 関西本線（加茂以東）
- ・バ ス：奈良交通和東木津線、相楽東部広域バス
- ・地域内交通：笠置町循環バス、和東町グリーンスローモビリティ、南山城村内交通（村営バス、月ヶ瀬ニュータウン線、村タク）
- ・個別輸送：スクールバス、福祉有償運送、タクシー

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、令和2年時点で笠置町1,144人、和東町3,478人、南山城村2,391人、3町村あわせて7,013人と、最近20年間で38%、地域の人口が最も多かった昭和60年に比べると44%減少している。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和27年(2045年)には3千人を下回り、令和2年の半分以下に減少すると予測されている。

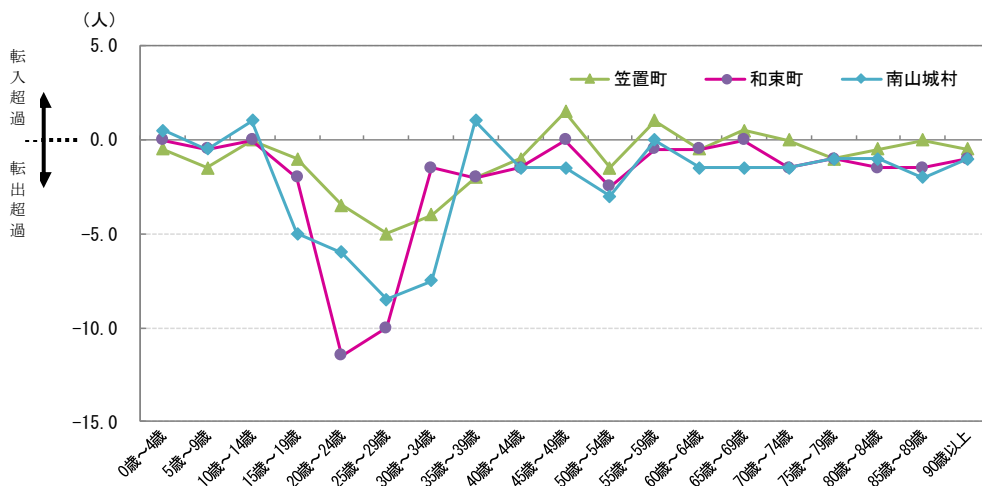


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、将来推計の値は、国立社会保障・人口問題研究所推計値

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」(R1, R2)

図 3町村の年齢階層別転入・転出超過数(R1年とR2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2.13台（笠置町）～3.09台（和束町、いづれも令和元年）で、自家用車依存が極めて高い。（府平均（1.04台）の2.0倍～3.0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】

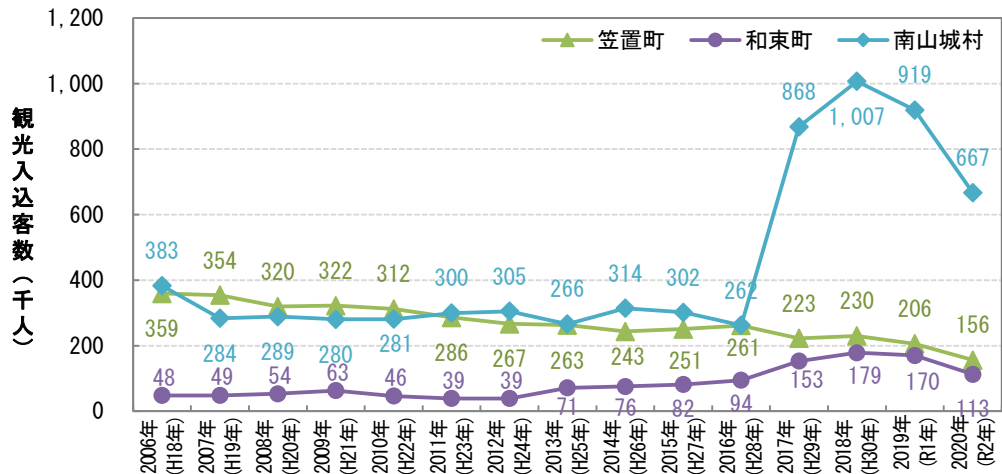
- 笠置町や和束町では、隣接の奈良市や木津川市へ通勤する人の割合が高く、南山城村では隣接の伊賀市への通勤者が多い。（町村外への通勤：笠置町58%、和束町44%、南山城村57%）
- 通勤交通手段は3町村とも自家用車の利用が多く、特に町村内の通勤では自家用車の利用が9割前後と高くなっている。

【通学流動】

- 和束町と南山城村では、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：和束町59.9%、南山城村62.5%）
- 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：25.5%）
- 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、お茶の京都博関連のイベントや「道の駅・お茶の京都みなみやましろ村」の開業により、平成29年度に南山城村で前年比300%以上の増加となった。令和2年の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響で3町村とも落ち込みが見られるが、その中でも南山城村が最も多く66万7千人となっている。
- 笠置町では、笠置寺や木津川のキャンプやカヌー場、和束町ではお茶に関連した「和束茶カフェ」や交流ステーション「和束の郷」、南山城村では「道の駅お茶の京都みなみやましろ村」が主な集客施設となっている。
- 和束町では、景観資産への登録や日本で最も美しい村連合への加盟、和束茶の知名度向上等により、和束町を訪れる人が増加しつつあり、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、更なる交流人口増加に向けて公共交通の整備が必要となる。



(資料) 京都府京都府観光入込客調査報告書

図 3 町村の観光入込客数の推移

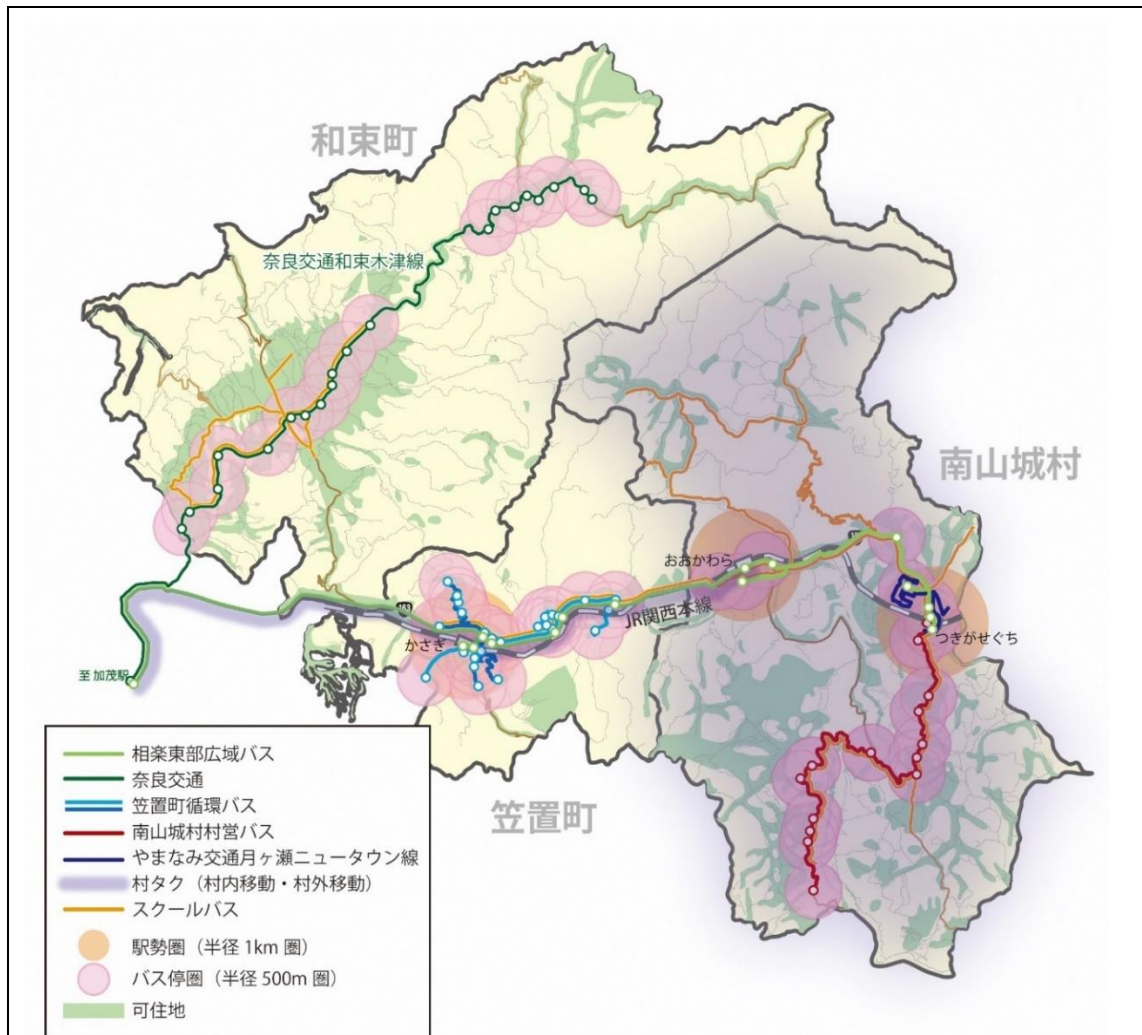
■ 3 町村の連携

○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

■ 地域公共交通サービスの状況

- 地域の基幹交通として、笠置町、南山城村には J R 関西本線と、J R 加茂駅～J R 月ヶ瀬口駅間を結ぶ相楽東部広域バスが、和東町には奈良交通和東木津線が J R 加茂駅～和東町小杉の間で運行されている。
- 地域内交通として、笠置町には町営循環バスが運行されており、南山城村には村営バスが村の中心部～村南部の松笠地区の間で、また「やまなみ交通」としてデマンド型乗合タクシー「村タク」が村全域において、月ヶ瀬ニュータウン線が J R 月ヶ瀬口駅～月ヶ瀬ニュータウンの間でそれぞれ運行されている。
- 和東町では、観光客を対象とした公共交通として、グリーンスローモビリティによる茶畑周遊ツアーが運行されている。
- これらのうち、相楽東部広域バス、南山城村の「やまなみ交通」、和東町の茶畑周遊ツアーは、平成 29 年 3 月に策定された「J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画」のもとで新たに運行が開始された公共交通である。



※可住地は、全体から森林面積（土地利用基本計画に基づき指定された森林地域）・水系を除いたエリアを示すもので、必ずしも住居があるわけではない。

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】

○圏域内には笠置駅（笠置町）、大河原駅及び月ヶ瀬口駅（南山城村）の3駅があり、いずれもバリアフリー化未整備の無人駅（町村への簡易委託駅）だが、笠置駅は平成29年に駅前整備が行われ、町内循環バス及び相楽東部広域バスの乗り入れが開始されたほか、大河原駅は平成元年度に改修工事が終了し、デマンド交通等の予約センターが設置された、

○運行本数は、平日・土曜は上下それぞれ23本、日祝は22本となっており、朝夕の時間帯は1時間に2本、それ以外は1時間に1本となっている。

○令和2年3月に、車載器による交通系ICカードの利用が可能となった。

○各駅の乗降客数は著しい減少傾向にある。（H17年の3駅合計利用者数279千人⇒R1年188千人で約56%減）

【JR大和路線】

○加茂駅は、大阪・奈良方面への直通列車の始発駅であり、JR関西本線（加茂以東）の

普通列車や奈良交通バス和東木津線、相楽東部広域バスが乗入れ、3町村と地域外との交通結節点として機能している。

- 運行本数は、奈良・天王寺・大阪方面が41本、朝夕の時間帯は1時間に3～4本、それ以外は1時間に2本であった。しかし、令和3年10月のダイヤ見直しにより、加茂駅発12時～15時台の運行本数が1時間に2本から1本へ減便され、1日37本になっている。

【奈良交通バス和東木津線】

- 鉄道のない和東町にとって町内と町外を結ぶ唯一の公共交通であり、地域間幹線系統として運行されている。交通系ICカードの利用が可能である。
- 運行本数は、平日が加茂駅行き14本、和東町小杉行き12本（他区間運行1本）、土日は両方向とも12本で、概ね1時間に1往復の運行となっている。
- 和東町内で乗降客数の多い停留所は、和東高橋、和東小学校、和東中学校、和東河原などであり、二ノ瀬以東の停留所の利用者は非常に少ない。便別の利用状況は、平日は朝夕の通勤・通学時間帯以外の利用が少なく、土日は朝昼と比較的利用されているが、夕方以降の利用が極端に少ない傾向となっている。
- 利用者は減少しており（H28年の合計利用者数8.90万人⇒R1年7.81万人で約12%減）しており、特に、二ノ瀬以東の乗降が少ない。

【相楽東部広域バス】

- 京都府と3町村の共同により、JR加茂駅から和東町木屋地区、笠置町及び南山城村内の主要施設等を経由して、JR月ヶ瀬口駅（南山城村）で、平成29年10月から運行されている。
- 運行日は月・水・金・土曜日、運行本数1日4往復で、JR関西本線の列車の運行が空白となる時間帯をカバーするようなダイヤとなっている。
- 年間利用者数は、運行開始初年（H29.10～H30.9）の1,715人から減少傾向にあったものの、近年は増加に転じており、R2.10～R3.9の年間利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響があったものの1,761人と過去最大となっている。

■町村内交通のサービス内容

【笠置町】

- 福祉バスとしての意味合いも持つ無料の町内循環バスが運行しているが、利用者は町民に限定されており来訪者は利用できない。
- 利用者数は近年のピークであったH28年（1.84万人）から減少し続け、R2は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり0.81万人と、ピーク年より56%減少している。

【和東町】

- 近年の観光入込客の増加を受け、令和3年4月からグリーンスローモビリティ（カート車両）による茶畑周遊ツアーが、土日祝日に1日4便運行されている。
- かつては町営バスが木屋地区等に運行されていたが、利用者がほとんどなく休止されている。

【南山城村】

- 村営バス（スクールバス・一般混乗）が、JR月ヶ瀬口駅から村南部の田山地区、高尾

地区を經由して松笠まで運行されており、運賃は無料で、平日のみ 5.5 往復の運行である。

- R3 年 4 月から、やまなみ交通（村タク、月ヶ瀬ニュータウン線）が有料で本格運行を開始している。村タクは村内全域を運行するデマンド型乗合タクシーで平日の 8 時 30 分～19 時に運行し、月ヶ瀬ニュータウン線は J R 月ヶ瀬口駅から道の駅お茶の京都みなみやましろむらや医療施設を經由して月ヶ瀬ニュータウンに至る火・木運行の定時定路線で、運行開始以来の月別の利用者数はいずれも徐々に増加傾向にある。
- やまなみ交通の運行開始に伴い、従来から村北部の童仙房・野殿地区で運行されていたコミュニティバスは休止されている。

《参考》犬打峠トンネルの整備

- 府道宇治木屋線の宇治田原町南から和束町別所間の犬打峠の区間は、対面 1 車線の非常に狭隘な区間で勾配もカーブも多く、バスの運行が困難な区間である。
- 当区間にて、令和 5 年度の開通を目標に犬打峠トンネルの整備が進められており、本トンネルの開通により、安全で円滑な走行環境が確保されるとともに、新名神高速道路へのアクセス機能が向上し、地域産業の振興や交流人口の拡大の効果が期待されている。
- 犬打峠トンネルが開通すると、和束町から宇治田原町を經由して宇治市、京田辺市方面への新たな路線バスの運行が可能となり、実現すれば、相楽東部地域からの公共交通による通勤・通学可能圏域の拡大や、日常生活における行動範囲の拡大が期待される。

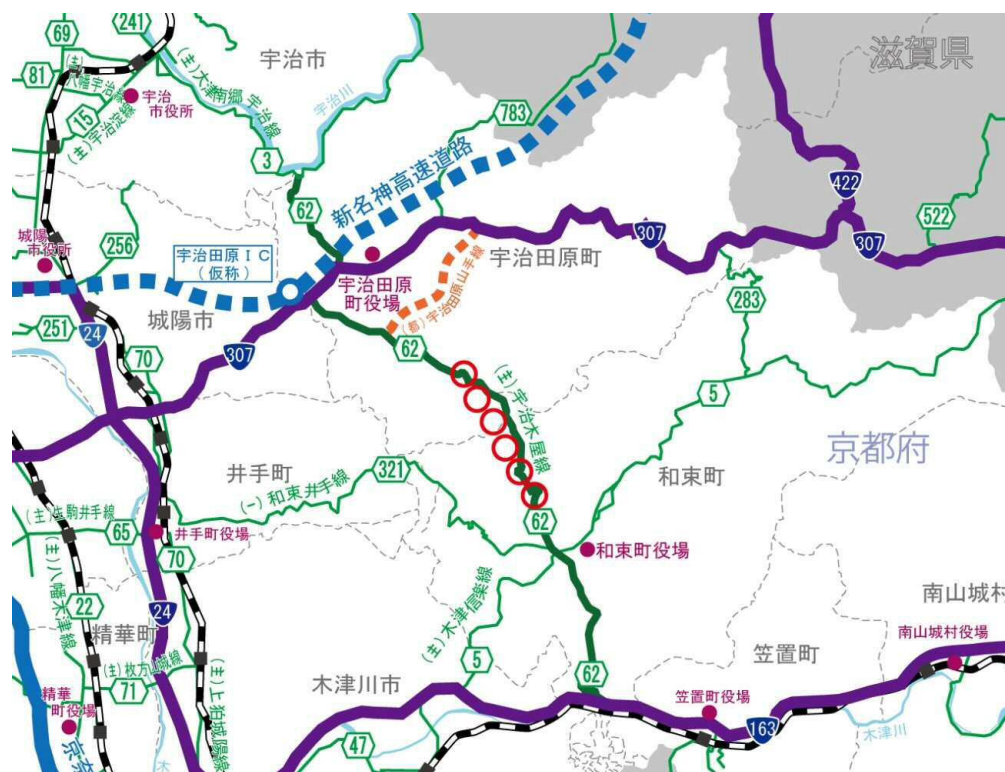


図 犬打峠トンネルの位置図

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

◇高齢化の進展と、若年層、子育て層の減少・転出

- 50%近い高齢化率に加え、大幅な人口減少、特に若年層や生産年齢人口の減少が進展している。
- これらは圏域内における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、これらの多くを木津川市や伊賀市等の近隣市に依存している。
- 圏域内には高等学校がなく、自動車を運転できない高校生は公共交通を利用しなければ通学が困難な状況である。
- これにより、若年層や子育て層の圏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。

◇クルマの利用を前提とした地域構造

- 自動車保有率が高く、通勤での自家用車利用、通学での家族等による自家用車での送迎が多い。
- 生活関連施設の圏域内からの撤退が続き、圏域外の施設の利用を余儀なくされるが、圏域内外を行き来する公共交通が不便であるため、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い。

◇圏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&ライドや同駅までの送迎が多い。
- 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。
- 現計画の下で、相楽東部広域バス、南山城村やまなみ交通（村タク、月ヶ瀬ニュータウン線）、グリーンスローモビリティによる和東町茶畑周遊コースなど新たな公共交通の運行が開始されたが、通勤・通学の利便性向上を目的とした施策ではないため、相楽東部地域から公共交通で通勤・通学できるエリアの拡大には至っていない。

◇日常生活交通における問題点

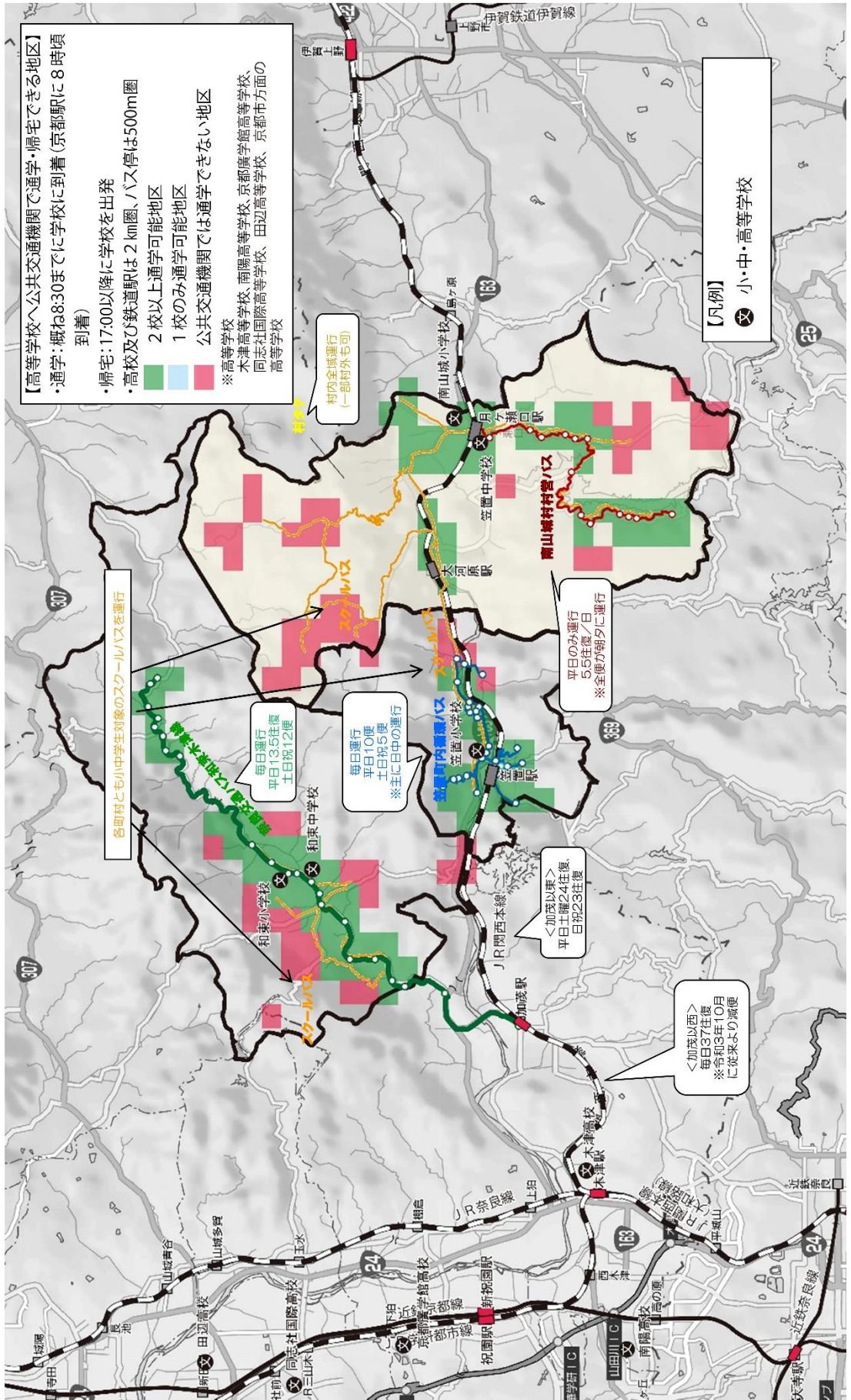
- 山間部や高台に集落が点在しており、既存バス路線の停留所へ行き来できない高齢者の増加が見込まれるが、このような地区へはバス車両の運行が困難な場合が多い。
- バスが運行されている地域においても利便性が低く、区域外にある病院や商店など生活関連施設へ、公共交通で行き来することが困難な地域がある。
- 日常の食料品購入などにも通信販売や宅配を利用する人が増え、外出機会の減少により公共交通の需要が縮小してきている。
- さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大により、外出機会が一層減少するとともに、他人と空間を共有する公共交通の利用を敬遠する風潮が強まったことで、公共交通の利用者が一層減少し、J R大和路線では運行本数が削減されている。

◇観光・交流交通における問題点

- 圏域内3町村の観光施設等を周遊できる公共交通がない。
- 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とやまなみ交通（村タク、月ヶ瀬ニュータウン線）、及び相楽東部広域バスは土日祝日に運行していないことから、観光目的の来訪者にとって移動しづらい地域である。
- 笠置駅における駅前広場の整備やコミュニティカフェのオープンなど、使いやすく人が集まりやすい駅が創られつつあるが、ここに乗り入れる区域内交通が少なく、J Rとの結節機能が弱いため、十分に活用されていない。
- 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。

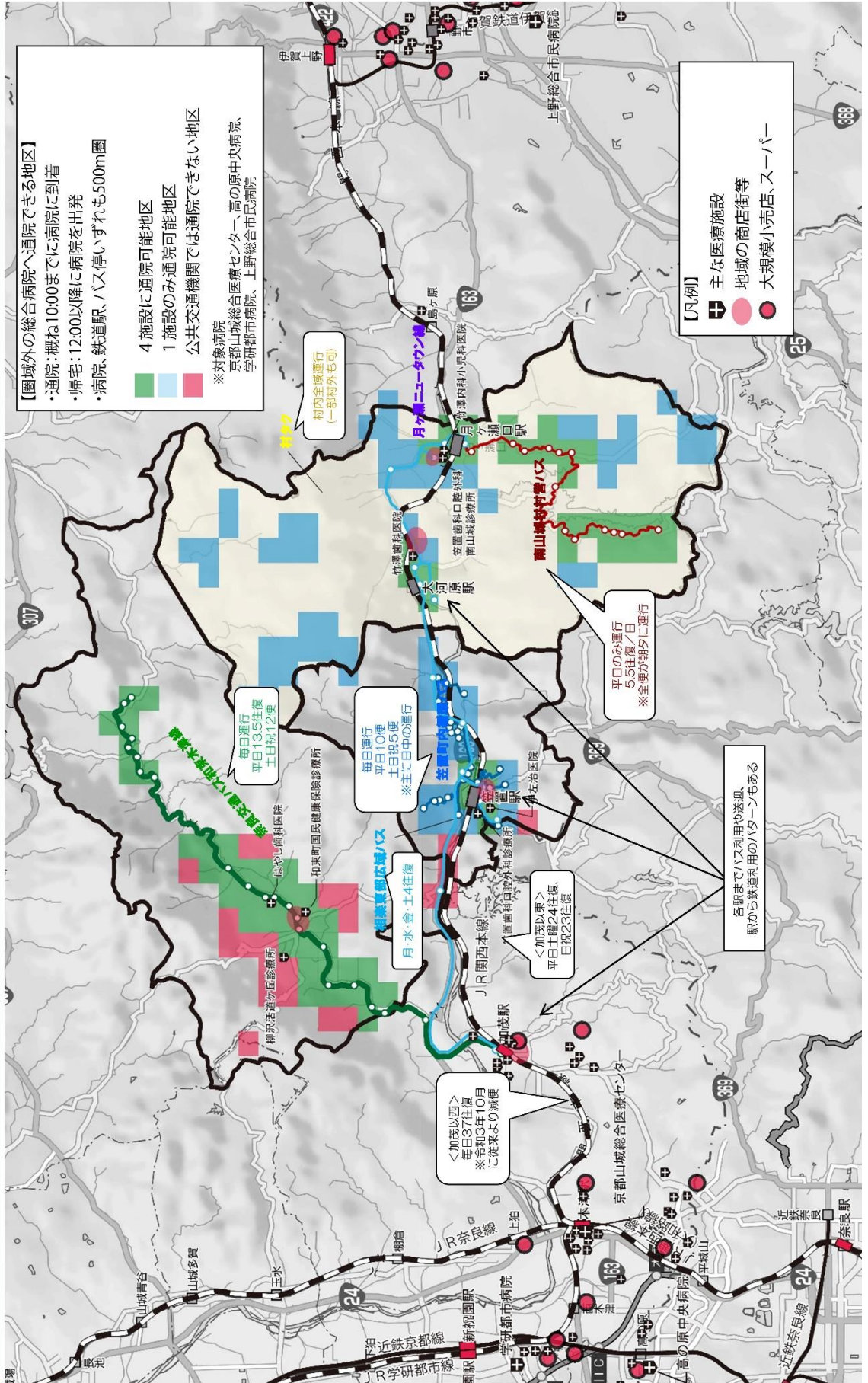
■ 通学交通の現状

1 地区 = 500m四方メッシュ

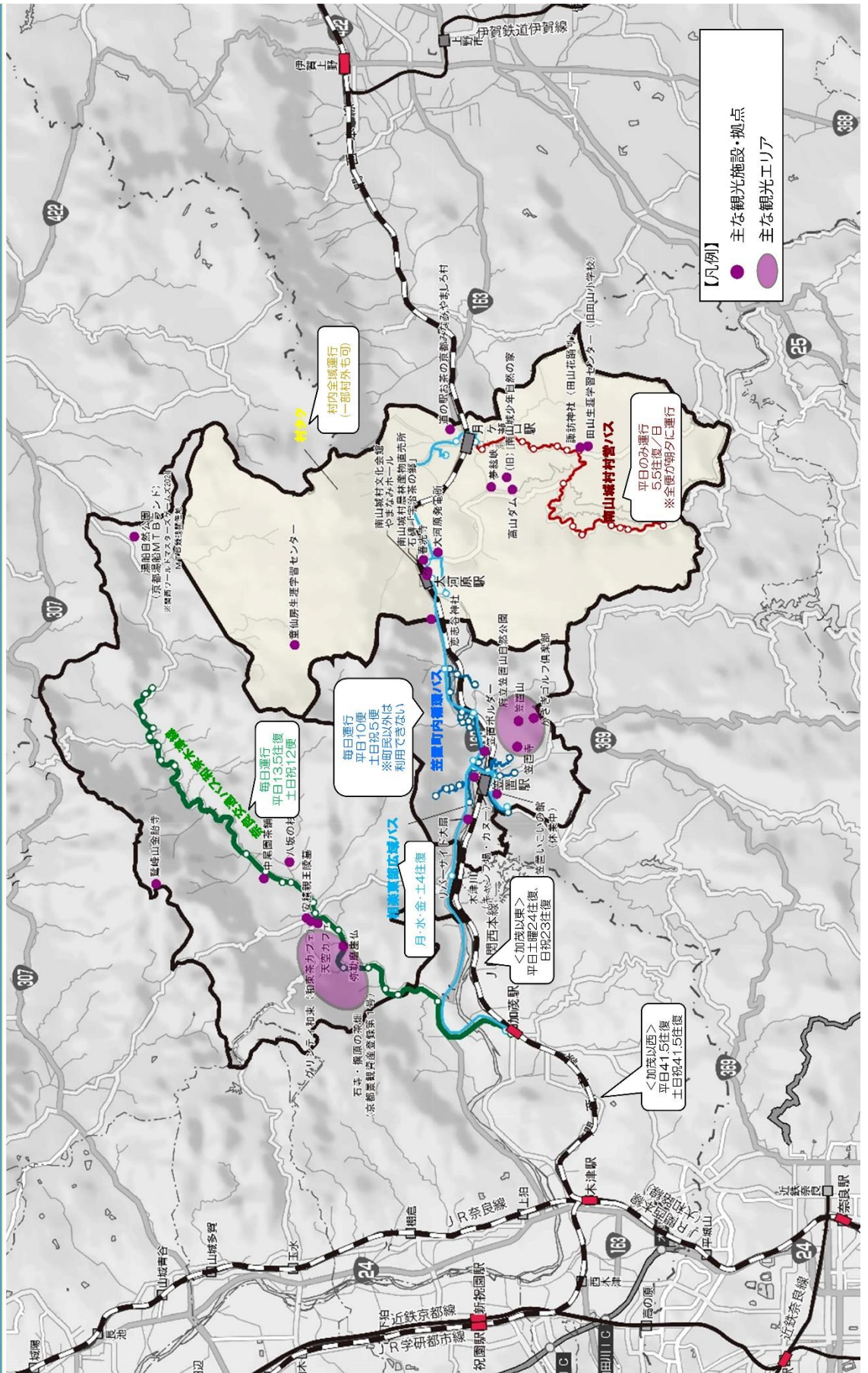


日常生活交通(通院・買物)の現状

1地区=500m四方メッシュ



■ 観光・交流交通の現状



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。（1世帯に調査票3枚配布）
- ・配布数：3,350世帯（笠置町：600世帯、和束町：1,450世帯、南山城村：1,300世帯）
- ・配布方法：各世帯に直接配布（広報誌に挟み込み）。
- ・回収方法：郵送回収
- ・調査時期：令和3年10月1日（金）～令和3年10月25日（月）
- ・回収状況：

表 配布件数・有効回答件数

	配布件数(件)	回答世帯数	回収率(%) ※世帯数ベース	有効回答数 ※調査票
笠置町	600	199	33.2	365
和束町	1,450	302	20.8	531
南山城村	1,300	345	26.5	647
総計	3,350	846	25.3	1,543

※11月2日到着分までを集計

(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% 免許返納者率 5%	免許保有率 80% 免許返納者率 4%	免許保有率 78% 免許返納者率 4%
通勤交通手段	勤務先まで車運転 57% 一部公共交通利用 34%	勤務先まで車運転 70% 一部公共交通利用 9%	勤務先まで車運転 64% 一部公共交通利用 33%
他に最も多い目的での交通手段	目的地まで車 52% 一部公共交通利用 31%	目的地まで車 62% 一部公共交通利用 22%	目的地まで車 60% 一部公共交通利用 25%
地域のバスの利用状況	<町内循環バス> 月2～3回以上利用 4% 利用しない 74%	<奈良交通バス和束木津線> 月2～3回以上利用 4% 利用しない 66%	<村営バス・やまなみ交通> 月2～3回以上利用 2% 利用しない 80%
バスの利用しにくい点（複数回答）	<町内循環バス> 便数が少ない 18% ダイヤや路線がわかりにくい 12%	<奈良交通バス和束木津線> 便数が少ない 41% 家からバス停が遠い 27%	<村営バス・コミュニティバス> 便数が少ない 19% 予約が面倒 18%
犬打峠トンネル経由の新バス路線が運行されたら		利用する 22% 利用しない 29% 分からない 44%	
今後どのような公共交通の取組があればいいと思うか（複数選択の中から多かったものを列挙）	町民以外も循環バスを利用できるようにして運賃収入を増やす／循環バスを有料化し、運賃で経費をまかなう／バスなどを待つ場所を快適にする／町の魅力をもっとPRし観光客が利用しやすい公共交通を整備することで利用者を増やす／タクシーを利用する場合の支援制度を充実する	和束木津線のバス停に中継地を設けて狭小な集落まで小型の公共交通を導入／電話やスマートフォンで予約できる自宅付近まで送迎してくれる小型公共交通の導入／タクシーを利用する場合の支援制度を充実／町の魅力をもっとPRし観光客が利用しやすい公共交通を整備することで利用者を増やす／住民が協力して新たな交通サービスを作る場合町が支援・助成する制度の創設	JR月ヶ瀬口駅や大河原駅前に駐車場を整備／村の魅力をもっとPRし観光客が利用しやすい公共交通を整備することで利用者を増やす／土日祝日全ての曜日や早朝・夜間も運行する村内交通を構築／JR木津駅まで直通で往復する通勤・通学バスを運行／JRやバスなど地域の公共交通のダイヤなどが簡単に検索・確認できるHPを構築
これまでの公共交通に関する取組の中で効果が高いと思うもの	JR関西本線の交通系IC導入 38% 笠置駅前広場の整備とバス乗り入れ 35% 笠置駅「駅カフェ」の整備 32% 広報「れんけい」での公共交通情報提供 26% 相楽東部広域バスの運行 24% 相楽東部公共交通総合時刻表の作成 23%	定期券購入補助、満70歳以上、免許返納者へのICカード提供 43% 御茶畑の景観を周遊する電動小型車両の運行 35% 広報「れんけい」での公共交通情報提供 31% JR関西本線の交通系IC導入 24% 相楽東部公共交通総合時刻表の作成 23% 相楽東部広域バスの運行 21%	JR関西本線の交通系IC導入 44% 広報「れんけい」での公共交通情報提供 42% 村の交通再編(村タク、月ヶ瀬NT線運行) 37% 相楽東部広域バスの運行 37% 道の駅におけるバス乗継拠点の整備 36% 相楽東部公共交通総合時刻表の作成 35% 大河原駅の駅舎改修・整備 34%
アンケート結果からみえる現況の問題点・ニーズ	<p>○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、特に和束町がマイカーだけで移動する割合が高い。地域内交通の利用は少ない。</p> <p>○利用しにくい理由として、どの町村も便数の少なさが最多だが、他の理由は各町村の公共交通の状況を反映している（笠置：わかりにくさ、和束：バス停が遠い、南山城：予約が面倒）</p> <p>○自由回答では、将来自分や家族が運転できなくなったときバスに頼りたい人も少なくなく、今から少しでも利用し支えることが維持につながると伝えることが必要。</p> <p>○今後のあり方について、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との意見が多い。</p>		

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) 地域懇談会

○開催日程

第1回：和束町	11月19日（金）19：00～21：00	和束町社会福祉センター
第2回：笠置町・南山城村	11月27日（土）14：00～16：00	南山城村やまなみホール
第3回：3町村合同	12月11日（土）14：00～16：00	南山城村やまなみホール

○対象者

- ・普段公共交通を利用している人（老若男女）
- ・医療・商業・福祉・教育等の関係者（公共交通利用を促せる人）
- ・まちづくりに関わっている人
- ・公共交通やまちづくりに興味がある人 等

○参加者数

第1回：和束町	20名
第2回：笠置町	13名、南山城村13名、計26名
第3回：笠置町	8名、和束町6名、南山城村5名、計19名

○プログラム（第1回、第2回）

時間	内容	担当・進行他
10分	1. はじめに ①開会あいさつとWSの趣旨説明 ②WSの流れと本日の予定説明	①各町村 ②コンサルタント
20分	2. 地域公共交通計画の説明 ・策定の主旨、流れと骨子案の内容、今後のスケジュール 等	各町村
30分	3. 地域の移動について考えよう ①自己紹介 ②現在の地域の公共交通について付箋を使って意見を出す ・青の付箋：地域の公共交通や移動の便利なところ ・ピンクの付箋 " 気になるところ	第1回はグループワーク形式、第2回はスクール形式での意見交換 (進行：コンサルタント)
(5分)	(休憩)	
30分	4. 公共交通の取組について考えよう ①現在検討されている施策の基本方針について ・重要だと思う基本方針にシールを貼り、その理由を述べる ②各町村が検討する公共交通の主な取組について意見交換 <主な取組> ■第1回 ・犬打峠トンネルの開通による新たなバス路線の開設 ・和束木津線の再編と地域内交通の検討 ■第2回 ・相楽東部広域バスの運行改善 ・笠置町内循環バスの再編 ・やまなみ交通（村タク、月ヶ瀬ニュータウン線）の改善 ③発表準備（意見まとめ、発表者を決める） ※第1回のみ	第1回はグループワーク形式、第2回はスクール形式での意見交換 (進行：コンサルタント)

15分	5. グループワークの発表 ※第1回のみ	
10分	6. まとめ ①グループワークで出た意見の振り返りと今日の意見の取り扱いについて ②今後の予定	①コンサルタント ②各町村
	終了	

○プログラム（第3回）

時間	内容	担当
20分	1. はじめに ①開会あいさつ（各町村長） ②WSの趣旨説明	各町村
15分	2. 第1回、第2回懇談会の結果報告 ・前回の結果の共有 ・計画（案）に反映した視点の説明	参加者による意見交換 (進行:コンサルタント)
70分	3. 将来像について考えよう ①第1～2回の結果を踏まえつつ、相楽東部の地域公共交通が目指す姿を反映し、計画の目標に使えるようなキャッチフレーズ（キーワード）を考える。 ・計画の将来像の紹介（意味） ・第1回懇談会から出たキーワードの紹介（とっかかり） ・各自がカードに将来像のイメージや思いを記入 ・カードを出してもらい、参加者とやりとり ・ホワイトボードを使って分類する ・足りない視点はないか	参加者による意見交換 (進行:コンサルタント)
15分	4. まとめ ①本日の振り返り ②今日の意見の取り扱いについて ③今後の予定	
	終了	

○開催結果（参加者からの意見）

■第1回（和束町）

①公共交通の良いところ、気になるところ

	良い点・便利なところ	問題点・気になるところ
まちの魅力	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通がない町になるとダメージを与える バスが走っていない町→更に過疎が進む→なくてはならない 不便なところがいい、不便を楽しむ 	<ul style="list-style-type: none"> 子どもたちが住み続けたいまちではない（5割は町外へ流出） 町内で生活ができるようにする必要がある
奈良交通	<ul style="list-style-type: none"> 観光客を迎えるには安心 公共交通は安全安心、交通事故にあわない 高齢で運転できなくなった時は利用 	<ul style="list-style-type: none"> バス停まで遠い→バス停まで送っても、加茂まで送っても同じ 高齢者はバス停迄行くのが大変なので利用しにくい

	<ul style="list-style-type: none"> したい。 ・移動手段を持たない住民の移動が可能 ・毎日定時に運行している ・遠方へ行く場合、バスで JR へ乗り継ぎ 楽! ・バス停がきれい ベンチのある停留所もある ・空いている ・町全体を横断している ・景色をゆっくり見れる、本を読むことができる、ゆっくり寝れる ・他の手段より安価 ・自然にやさしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・白栖、柚田、原山、別所は府道をはなれると不便 ・運行本数が少ない ・駅までの距離が遠く、時間がかかる ・行きたいときに走っていない ・運賃や定期代が高い ・利用者が少ない、空気を運んでいる ・定時定路線は使いにくい ・JRの遅延時にバス運行の調整がしてもらえない ・バスと鉄道の待ち時間が長い ・電車とバスの乗り継ぎなど普段利用していないので悪いイメージがついてしまっている ・公共交通を使おうという気持ちが小さい ・家族に送迎してもらうのは気を遣う ・住民が危機感を感じているのか? ・バスで診療所にくる人もいるが、結果を家族に聞いてほしい反面も
通学手段	<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用者にはバスは必要 ・子どもの送迎をしなくても良い ・通勤時に雪などで車が利用できない時バスがあるので安心している ・通学で利用されている方は保護者が迎えに出れない時にバスがあるので帰る手段として考え安心 	<ul style="list-style-type: none"> ・高校通学に利用する人少ない ・中高生は駅まで送迎している
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・町職員に危機感がない ・町職員でバス通勤している人がいない

②今後の公共交通の取組について

基本方針	票数	主な意見
基本方針 1	4	
基本方針 2	18	<p>■和束木津線の再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線バスは必要・周辺町村と連携して残すことが必要 ・奈良交通を存続させるのかどうか? ・フリー乗降を導入するとバス停が遠い人も助かる ・車両の小型化 ・木津駅への延伸、木津川市の銭司線を延伸してほしい、奥畑線が残っていたら ・ニーズをしっかりと把握する必要がある <p>■犬打峠トンネルの開通による新たなバス路線の開設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新名神の開通で城陽市の開発が進むことが予想されるので、城陽市へのバスがほしい ・宇治直通バスであれば便利 ・トンネルの向こうに何ができるかで需要がかわる
基本方針 3	0	
基本方針 4	5	<ul style="list-style-type: none"> ・MaaS の導入で地域交通から奈良交通等路線バスへの乗り換え ・交通費軽減の取組

基本方針 5	26	■地域内交通の導入 <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通を導入（バス停まで、町の中心部まで、木津駅まで） ・町営バスを運行 ・移動実態に見合ったサービスの導入 ・地域コミュニティに根付いた交通サービス ・地域住民主体の移動サービスを導入（車両は宝くじ号で購入、運転手はボランティア）※交通事故等の対応は考える必要 ・カーシェアの導入 ・自動運転（安全性の問題はあるが） ・他自治体の取組を参考にする
その他		■住民の意識の醸成 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通について考える場をつくる必要がある ・ひとりひとりが責任をもつべき ・みんなでバスを乗ろうという声掛け ・公共交通を支援する仕組み ・子どもたちに意見をきかないと ・事業のPRが必要

■第2回（笠置町、南山城村）

①公共交通の良いところ、気になるところ

	良い点・便利なところ	問題点・気になるところ
J R関西本線	<ul style="list-style-type: none"> ・笠置町は観光客が多いので、J Rは必須である 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅にエレベーターがなく、高齢者は利用しづらい ・昔は、線路を横断していたが、マナーが悪く禁止になった ・事前連絡でホームを渡ることができるが、高齢者だけでもなんとかならないか
相楽東部広域バス	<ul style="list-style-type: none"> ・J Rよりも利用しやすい（バリアフリー） ・安心・快適 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停が遠い（10分以上） ・フリー乗降にすると、バス停が遠い人も利用できる ・広域バスについての請願書が議会に提出された <ol style="list-style-type: none"> 1. バス停の増加 2. 集落の中を運行してほしい 3. フリー乗降の導入
笠置町循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所が近くにあり便利 ・運転できない人にとってはこれがないと切実 ・J Rとの接続が良い ・安心・快適 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用が少ない
南山城村タク	<ul style="list-style-type: none"> ・融通が利く ・できてうれしい ・家まで来てくれるので便利 	<ul style="list-style-type: none"> ・島ヶ原の病院に行けるといい

②今後の公共交通の取組について

基本方針	票数	主な意見
基本方針 1	10	■J R関西本線 <ul style="list-style-type: none"> ・貴重な路線であり、思い出も多いので、路線を残していきたい ・笠置町は観光客が多いので、J Rは必須である

基本方針 2	23	<p>■相楽東部広域バスの運行改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・もっとPRした方が良い ・山城病院への通院のために、木津駅まで乗り入れてほしい <p>■笠置町循環バスの再編</p> <ul style="list-style-type: none"> ・集落が集中してるので、村タクのような乗合タクシーの方がいいのでは ・利用の少ない日中の時間は村タクのような乗合タクシーが便利 <p>■村タク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金はアップして、観光に使えるようにする ・観光タクシーに位置付ける ・月ヶ瀬駅から村内を周遊する ・ドア to ドアの必要性は高齢化率で高まる <p>■タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ほかの機能を付加させる（道路点検、荷物混載、役場機能など） <p>■まちづくりとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと連携し、まちの将来を描きながら公共交通を考えるべき <p>■ニーズの把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の意見を把握し、生活しやすさにつなげる ・困っているところを1つずつ改善していく
基本方針 3	16	<p>■バス停</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域バスのバス停には、全体の時刻表が掲載されているが、バス停ごとの時刻表があった方が便利
基本方針 4	10	<p>■交通総合案内窓口（コンシェルジュ）の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大河原駅の駅員がMy時刻表を作ったり、案内しているので、3町村に拡大するイメージ ・総合時刻表はわかりにくいので、使い方のPRも必要
基本方針 5	7	<p>■支えるしくみ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの確保など、公共交通を支えていくことが大切、その施策も必要

■第3回（3町村合同）

①目指すべき地域公共交通の将来像の具体のイメージ（懇談会参加者の意見）

<p>暮らして楽しい</p>	<p>【快適】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 生活に必要なモノが手に入る地域（移動販売だけでは→車で買物へ） ● 自身の健康維持が可能となるまち（通院を含む） ● 人・物・文化・医療・他地域との流れをスムーズにし、住民が豊かに人生を全うできるまちに <p>【定住・自立】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来にわたって存続する町村を目指す ● 地域の存続 公共交通の存続 危機感が必要 ● 人にたよらない ● 若者が住みつづける、外から来てもらえる地域 ● 働ける場所を増やす <p>【安心・安全】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 年寄りも若い人も暮らしていける ● この地域で人生を豊かにまっとうしたい ● 子育てしやすい町村でありつづける ● 「安心」は心の問題 きめこまかな「安心」を得られる状況に ● 1時間に1本はバス・列車が走る安心感 <p>【つながり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域コミュニティの維持 ● 孤立させない環境整備 ● 交流の場所あっても管理が必要 ● 老人が活躍できるまち ● 住民同士が互いに語り合えるまち <p>【不便を活かす】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● あるものを大切にすまち ● 田舎にしかないもの ● 季節を感じる 親切な人々 温かさ ● 不便でも人にやさしいまち ● なぜ不便がダメ？ ● 便益と不便益をうまく使い分ける ● 都会と田舎の交流が大事 田舎の地域力を高めること <p>【活気・交流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 観光・地方創生 国が地方をはげましてほしい ● 住民と行政が力をあわせて取り組みたいが… ● へき地向けの国の制度を活用する ● 人やものが動くまちづくり ● 笠置に若い人たくさん来て活気感じる ● 村でも笠置のキャンプ場のような取組できる→JR も利用 ● 外から人が来てくれる魅力づくりが必要 ● 公共交通で訪れ、歩いてもらえるまちに ● SNS の情報発信 インバウンドに向けて本物の日本文化を発信
<p>訪れて楽しい</p>	

②住民意見を踏まえて、計画の将来像や基本方針への反映が望ましいキーワード

- ・高齢者から子どもまで誰もが、将来に渡って地域に住み続けるために、
- ・田舎の不便さ良さを大切にしつつ、人と人とのつながりを大切にしながら
- ・安心・安全に暮らし
- ・地域に足りないモノは外に求め
- ・地域力を高めて多くの人々が地域を訪れ交流を図る
- ・公共交通は、地域の中をつなぎ、地域と外をつなぐことで、人・モノ・文化の流れをスムーズにする

4.3 交通事業者等の関係者ヒアリング調査から把握された現況・ニーズ

(1) ヒアリング実施概要

- ・調査対象者：(鉄道) 西日本旅客鉄道株式会社
(バス) 奈良交通株式会社
(タクシー) 山城ヤサカ交通株式会社、加茂タクシー株式会社
(その他) 相楽東部広域バス運行事業者、福祉有償運送事業者

(2) ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ

- ・ドライバー不足が深刻な問題となってきた。タクシーでは、コロナ禍による利用者減少の影響で、ドライバーや車両の一部を休ませているが、休みが続くことによって高齢のドライバーにリタイヤする人が徐々に出てきている。
- ・新型コロナウイルスによる減収が大きな課題であり、利便性向上に向けて取り組む余裕がない。
- ・全体に利用者は減少傾向だったがコロナ禍でさらに減り、学校のリモート授業、時差登校、リモートワークにより定期券収入が減少、特に通学定期の減少が顕著。
- ・タクシーなども含めて、地域全体の公共交通として取り組む必要がある。
- ・免許を返納してからバスを利用するのではなく、元気なうちからバス利用を始めて、健康づくり＝バス利用ということを、60～70歳ぐらいから意識してもらいたい。
- ・モビリティ・マネジメントの実施など、地元自治体と共同で取り組むことで、地域全体の利用促進が必要。
- ・笠置町は、地域がよいカタチで駅舎を利活用している事例である。カフェ、ピアノもあり、地域の憩いの場を設けてもらっており、有効と考えている。ぜひ、こうした事例を増やしていきたい。
- ・新型コロナウイルスにより大きく減少した観光利用について、地域と事業者が一体となったPRが必要。
- ・定住人口と交流人口だけでなく、その間をつなぐ関係人口を増やすことが、地域活性化及び公共交通の需要喚起の両面において有効。これも自治体と交通事業者が協働で取り組めるテーマだと思う。
- ・公共交通の利用が少ないところでデマンド型のタクシーが導入され、それが無理な場合に自治体や住民など地域主導型の輸送になると思うが、負担も出てくると思う。まずはデマンド型タクシーのほうがよいのではないか。
- ・ドア・ツー・ドアにしてしまうと利用者が歩かなくなり、健康上良くないのでは。
- ・交通関係だと予算が限られ、国からの補助も多くない。うまく福祉(障害者や高齢者の移動)、教育(通学)などに絡めて、全体的にものを考え、予算も確保することが必要と思う。

5. 地域公共交通網形成計画での実施状況

5.1 地域公共交通網形成計画での実施状況

地域公共交通網形成計画で示した各施策の実施状況を、下表に示す手順・方針で、基本方針ごとに整理する。

整理手順	整理の判断方法
進捗	◎:完了または目標達成 ○:完了に向けて事業実施中 △:検討・研究中 ×:未着手
評価	継続:今後も事業を継続 完了:事業が完了(すでに定着しているため計画に記載しない) 中止:施策のあり方や今後の事業継続を検討し事業を中止(計画に記載しない)
事業状況と今後の対応	施策の実施状況や今後の対応方針に関するコメントを記載

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	施策の 主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
JR関西本線の駅における公共交通結節機能の強化	通勤・通 学交通	◎	完了	笠置駅の駅舎の整備及び駅前広場の整備完了 大河原駅の駅舎の整備完了
和束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		○ (△)	一部 完了	道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」の整備に合わせ、相楽東部広域バス、南山城村営バス、月ヶ瀬ニュータウン線が乗り入れるバス乗り場と待合施設を設置 和束町中心部は検討中
交通系ICカードシステムの導入		◎	完了	JR関西本線車両への車載器導入により全国交通系ICカードの利用が可能に
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		○	継続	令和3年10月よりJR関西本線加茂以西の加茂～奈良間が減便。既存ダイヤでの接続向上及び加茂～奈良間でJRの空白時間帯をカバーするバスを検討(和束木津線の延伸など)

施策	施策の 主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
加茂駅～月ヶ瀬口駅間を結ぶ新規広域バスの運行	日常生活	◎	完了 継続	週4日、1日4往復運行中 今後、住民ニーズ等に応じた運行改善を検討し、利用促進の取組を継続
お茶畑の景観地を周遊するバス路線の運行	観光交流	◎	完了 継続	和束町観光案内所から、石寺、白栖地区の茶畑景観を周遊する、グリーンスローモビリティによる「茶畑周遊ツアー」(愛称:グーチャモ)を運行 今後、利用促進の取組を継続するとともに、地域住民の移動手段への拡大を検討

2021年3月13日(土)
どど〜んと
ICOCAエリア拡大!

関西本線 加茂駅～亀山駅間が
新たに ICOCAご利用エリアに

ICOCAエリアとTOICAエリアをまたいでご利用いただけます。
ICOCAエリアとTOICAエリアをまたいだ区間の乗車はできません。

車載型IC改札機 車内でタッチ!

ICOCAでますます“便利”暮らしが始まります!

新しい生活様式はICOCA電子マネーで!
使えるお店 約100万店舗 / キャッシュレスで消費額を削減!

【交通系 IC カードシステムの導入】
ICOCA エリア拡大告知チラシ



【加茂駅～月ヶ瀬口駅間を結ぶ新規広域バスの運行】
相楽東部広域バス



【お茶畑の景観地を周遊するバス路線の運行】
グリーンスローモビリティによる「茶畑周遊ツアー」

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	施策の 主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
公共交通を用いた通学に対する定期券購入補助制度の新設・拡充	通学移動	○	継続	和束町が、高校生を対象に、奈良交通和束木津線の通学定期券購入額の補助率を1/2から2/3へ拡充
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	通勤移動 通学移動 日常生活 観光交流	△	継続	来訪者も利用可能とするとともに有料化を検討 町民ニーズに応じた路線再編を検討
奈良交通バス和束木津線の効率化と湯船地区コミュニティバスの運行		△	継続	和束木津線の利用者僅少区間(原山以北)の地域内交通化を検討
南山城村内基幹交通(村営バス、コミュニティバス)の再編		◎	完了 継続	南山城やまなみ交通として、村タク(デマンドタクシー)と月ヶ瀬ニュータウン線(定時定路線)の運行を開始し、コミュニティバスの運行を休止
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		◎	完了	道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」のバス乗降場に、相楽東部広域バス、南山城村営バス、月ヶ瀬ニュータウン線が乗り入れ
高齢者が安全に外出・移動できる交通手段の導入	日常生活	○	継続	南山城村でデマンドタクシー村タクを運行開始
公共交通空白地有償運送の導入		○	継続	南山城村でデマンドタクシー村タクを運行開始
人、モノ、コトを総合的に提供できる輸送サービスの導入		○	継続	笠置町において、タクシー事業者が新規許可を得て、乗用タクシーで宅急便を運ぶ新たな貨客混載事業を実施

やまなみ交通「村タク」

「村タク」は、事前に予約をすれば、自宅等の希望する場所から目的地までタクシー感覚で利用できる交通システムです。令和3年4月運行より、南山城村から笠置町内への往復利用が可能となりました。

運行に関する問い合わせ・予約
やまなみ交通予約センター
☎ 080-9593-4943
対応時間：午前9時～午後5時

4月より笠置町内との往復利用が可能となりました。今後も、利用エリア拡大に努めていきます。

南山城村内全域(往復利用可能) 運行曜日：月～金(平日)
南山城村内→JR木津駅西口 運行時間：午前8時30分～午後7時
南山城村内→笠置町内(新設)
笠置町内→南山城村内(新設)

※笠置町内から目的地への移動に限り、理由等はできません。
※料金は乗車時にお支払いください。また、つり銭が必要なようご協力をお願いします。

村内移動：300円～500円
村外移動：800円～3000円
※詳しくは運賃表をご確認ください。

事前に予約しておけば、木津方面からJRや広域バス等を使って村まで帰ってきた後に、村内の鉄道駅やバス停から、「村タク」を利用して自宅等へ帰ることができます。

予約・お問い合わせ
「やまなみ交通」予約センター
☎ 080-9593-4943
受付時間 月～金(平日)午前9時～午後5時

ご利用日の前日、午後5時までにご予約ください。
※当日のご利用は可能な場合に限ります。



【南山城村内基幹交通(村営バス、コミュニティバス)の再編】
【高齢者が安全に外出・移動できる交通手段の導入】
南山城村の「村タク」(左:利用案内、右:車両)

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	施策の 主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
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	日常生活	◎	完了	笠置駅舎内に、カフェ&ネイルサロン「STATION!!」が開業 大河原駅舎内に村タクの予約センターを設置



【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】
笠置駅舎内のコミュニティカフェ

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	施策の主な対象	進捗	評価	事業状況と今後の対応
総合時刻表の作成	日常生活	◎	完了 継続	「相楽東部公共交通総合時刻表」を作成し、3町村の全世帯に配布 今後、定期的な更新が課題
外出機会を創出するお出かけ情報の提供		○	継続	上記総合時刻表において、交通機関の路線や時刻だけでなく、相楽東部地域内のお出かけスポット紹介や、公共交通を利用したお出かけコースを紹介
ICTを活用した公共交通情報システムの構築		○	継続	南山城村においてICT実証実験を実施
多様な主体によるモビリティ・マネジメントの実施		○	継続	南山城村にて、新たな村内交通導入に向けた住民懇談会や説明会を実施 今後も公共交通に対する意識変容や利用促進に向けた働きかけを継続実施
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		○	継続	今後も免許返納に向けた働きかけを継続実施



【総合時刻表の作成】
相楽東部公共交通総合時刻表
(2019年3月作成)

おすすめお出かけコース



【外出機会を創出するお出かけ情報の提供】
総合時刻表でのお出かけコースの紹介

5.2 評価指標及び目標値の達成状況

地域公共交通網形成計画における評価指標及び目標値について、その達成状況を整理する。

<通勤・通学>

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
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)	14.2万人/年 (R3)	12.1万人/年	10.1万人/年	8.8万人/年	—	—	×
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)	160地区中 2都市通勤可能: 77地区 1都市通勤可能: 0地区 通勤不可: 83地区 (H28)	2都市通勤可能: 103地区 1都市通勤可能: 34地区 通勤不可: 23地区	160地区中 2都市通勤可能:77地区 1都市通勤可能:0地区 通学不可:83地区 (R3)					×
公共交通による通学可能圏域に関する指標(通学可能エリアの拡大)	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 (H28)	2校通学可能: 137地区 1校通学可能: 0地区 通勤不可: 23地区	160地区中 2校以上通学可能:100地区 1校通学可能:0地区 通学不可:60地区 (R3)					×
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)	策定時の利用者数を維持する	笠置町 0.8万人(R2) 和束町 7.8万人(R1) 南山城村 1.1万人(R1) ※交通再編による集計方法変更により比較できない					×

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、
×：未達成

<日常生活>

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
高齢者の公共交通による通院可能圏域に関する指標(通院可能エリアの拡大)	160 地区中 4 施設通院可能: 70 地区 1 施設通院可能: 17 地区 通院不可: 73 地区 (H28)	4 施設通院可能: 137 地区 1 施設通院可能: 0 地区 通院不可 23 地区	<p>160 地区中 4 施設通院可能:70 地区 1 施設通院可能:65 地区 通院不可:25 地区 (R3)</p> <p>※南山城村タクの運行開始により、村内全域から山城総合医療センターへ、10:00 までの到達が可能となった</p>					△
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)	20.3 万人/年 (R3)	15.9 万人/年	13.9 万人/年	12.4 万人/年	9.4 万人/年	-	×
各町村を運行するバスの利用者数 【再掲】	笠置町 1.6 万人 和束町 10.3 万人 南山城村 4.5 万人 (H27)	策定時の利用者数を維持する	<p>笠置町 0.8 万人(R2) 和束町 7.8 万人(R1) 南山城村 1.1 万人(R1)※</p> <p>※交通再編による集計方法変更により比較できない</p>					×

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、
×：未達成

< 観光・交流 >

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
観光入込客数	笠置町 25.1 万人	笠置町 33.0 万人	笠置町 22.3 万人	笠置町 23.0 万人	笠置町 20.6 万人	笠置町 15.6 万人	—	×
	和束町 8.2 万人	和束町 25.0 万人	和束町 15.3 万人	和束町 17.9 万人	和束町 17.0 万人	和束町 11.3 万人		×
	南山城村 30.2 万人	南山城村 36.3 万人	南山城村 86.8 万人	南山城村 100.7 万人	南山城村 91.9 万人	南山城村 66.7 万人		◎
	3町村計 63.5 万人 (H27)	3町村計 94.3 万人 (H33)	3町村計 124.4万人	3町村計 141.6万人	3町村計 129.6 万人	3町村計 93.7 万人		○

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、
×：未達成

○南山城村の観光入込客数の急増は、「道の駅お茶の京都みなみやましろむら」の開業の影響が大きい、その大半は自動車による来訪者と考えられる。

< 共通 >

評価指標	策定時実績	目標値	達成状況					評価
			H29	H30	R1	R2	R3	
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)	4箇所 (R3)	3箇所 (R2) ※笠置駅、大河原駅、道の駅お茶の京都みなみやましろむら					△
MMの実施回数 ・地域住民向け、小中学校向け、企業向け意見交換会等の開催回数	0回 (H27)	17回 (R3)	5回 (R元)					△
本計画で実施する施策に対する認知度	—	100% (R3)	笠置町 39% 和束町 23% 南山城村 39% ※住民アンケート調査より					△
本計画で実施する施策(公共交通施策)により主要施設へ行くことが可能であることの認知度	—	100% (R3)	笠置町 53% 和束町 37% 南山城村 69% ※住民アンケート調査より					△
本計画で実施する施策に対する必要性の理解度	—	100% (R3)	笠置町 34% 和束町 30% 南山城村 40% ※住民アンケート調査より ※取組の効果に対する認識として質問					△

◎：現況で目標値達成、○：過年度に目標値達成、△：達成していないが改善が見られる、
×：未達成

6. 地域公共交通サービスの構築に向けた課題

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サービスの構築に向けた課題を次のように整理する。

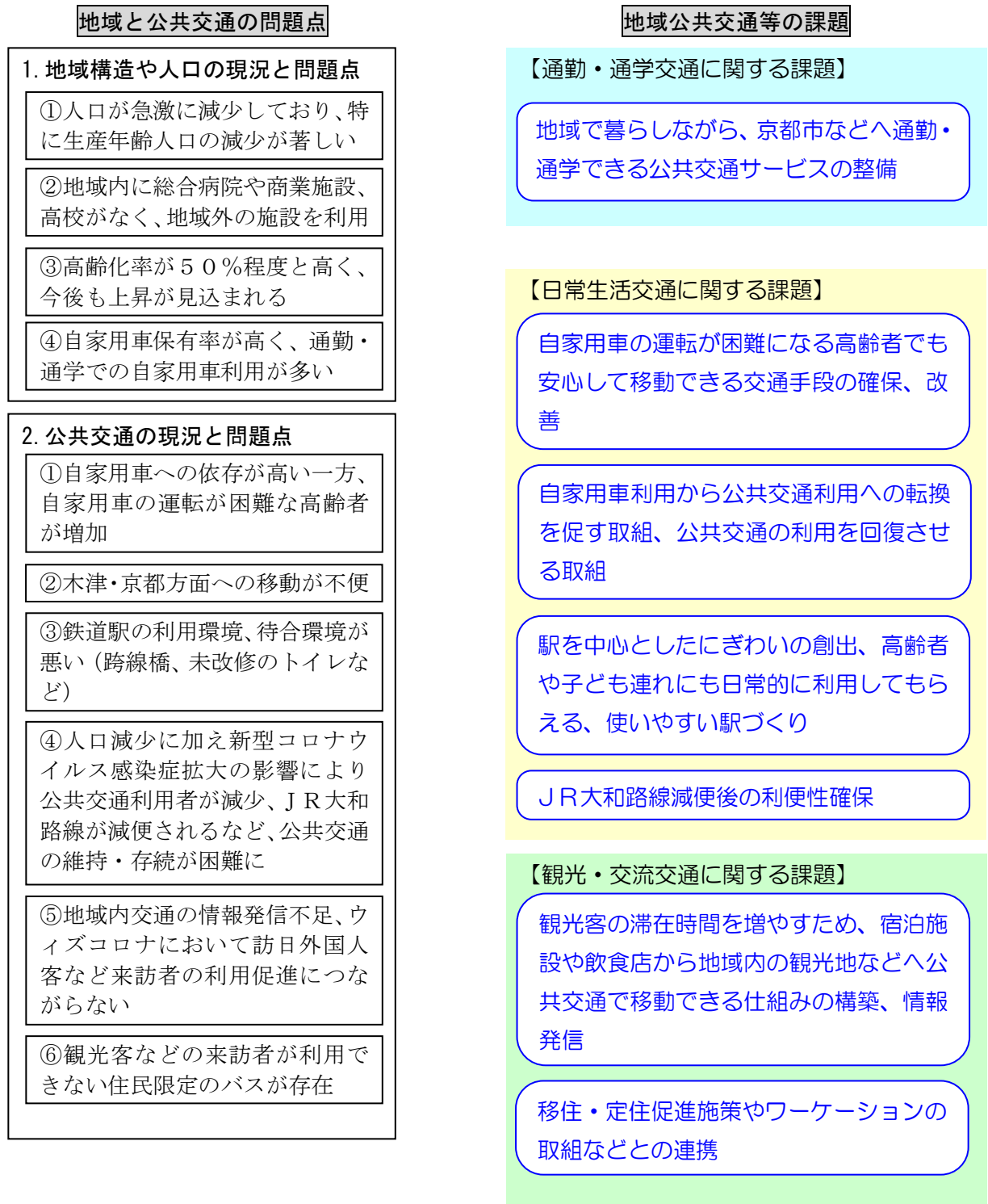


図. 地域や公共交通の問題点と公共交通における課題の対応

7. 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。

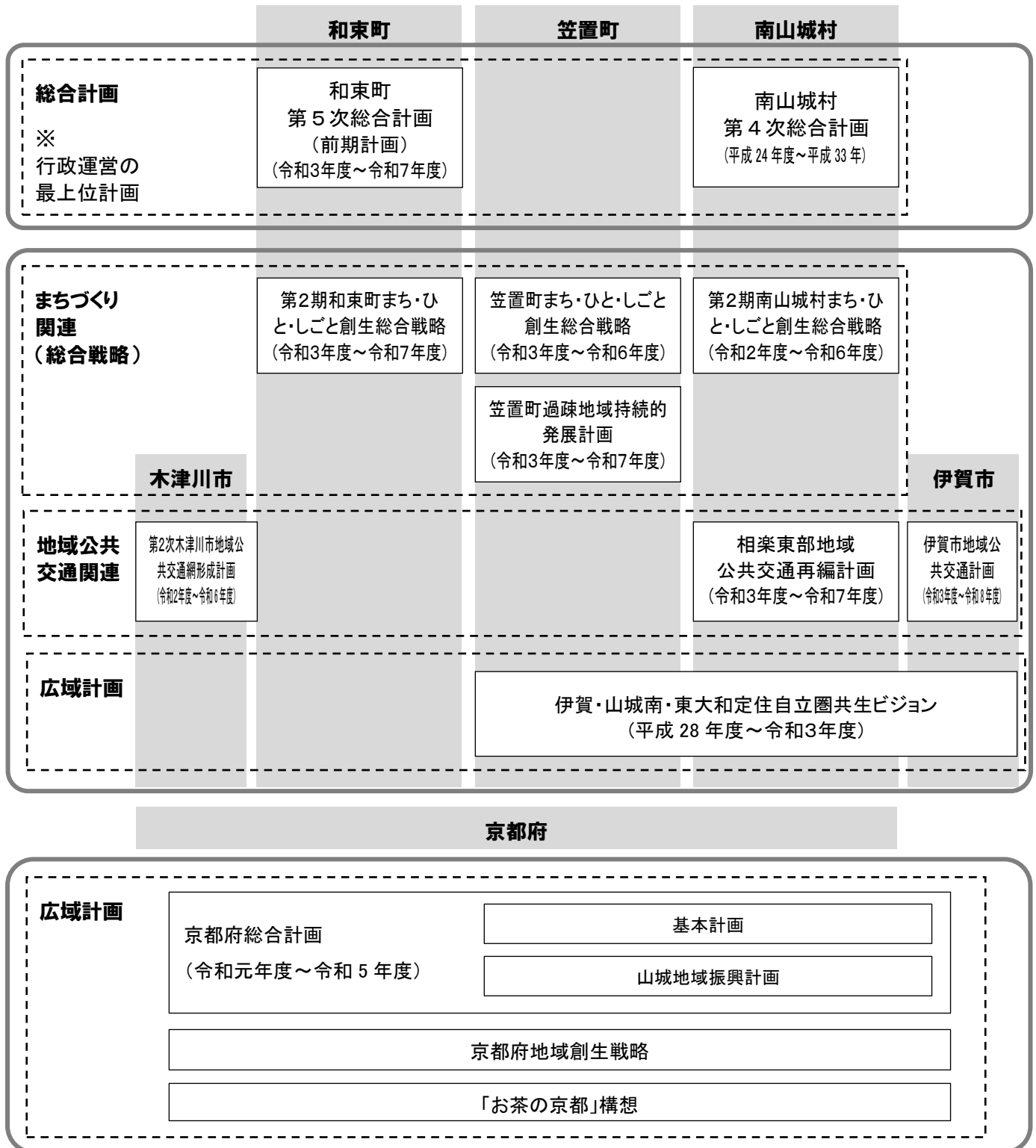


図 地域公共交通計画の位置づけ

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。

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」の対象となり、笠置駅は駅舎の整備と「コミュニティカフェ」の開業及び駅前広場の整備が完了し、大河原駅も駅舎の改修及び駅舎内に南山城村の新たな公共交通である「村タク」の予約センターが開設されている。

月ヶ瀬口駅付近には、国道163号沿いに道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」が営業しており、バスの乗継拠点が整備されているほか、新たにホテル（フェアフィールド・バイ・マリオット京都みなみやましろ）が開業している。国道163号の利用者を中心に多くの観光客が来訪し、地域の情報発信、産品販売による産業振興、高齢者生活支援の拠点となりつつある。

8. 地域公共交通計画の基本方針

8.1 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、その他地域の既存の計画・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サービスの整備（上位計画の実現及び地域課題への対応）を目指す。

8.2 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、基本方針に基づき、地域住民が様々な移動場面において、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となるような公共交通サービスの整備を目指すものとする。

暮らしが楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える公共交通サービスの構築

8.3 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。

基本方針①

コロナ禍等による減便からの回復を目指し、J R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

- ・ J R関西本線については、鉄道を中心とする公共交通サービスの改善を進めることで、広域的な通勤・通学移動の利便性を高め、この地域に住み続けながら、快適に学び・働ける交通環境を目指す。鉄道の利用を促進するため、駅での公共交通同士の乗継ぎ環境や待合環境の改善を行い、昨今減便された J R大和路線列車の早期運行再開を目指す。
- ・ J R関西本線（加茂以東）においては、現在の運行本数を維持できるよう、他の沿線自治体とも連携し、地域住民から来訪者まで幅広い利用促進策を展開する。

基本方針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

- ・ 子育て世帯の定住、移住を促進する観点から、区域内に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サービスの整備を進め、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。
- ・ 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。
- ・ 地域内交通の木津駅への乗入れ等により、J R大和路線の減便による利便性低下を補う。

基本方針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

- ・道の駅「お茶の京都みなみやましろ村」におけるバス乗換拠点整備や、駅再生プロジェクトにより整備された笠置駅、大河原駅に続き、和束町の中心部や南山城村の月ヶ瀬口駅等において、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。
- ・駅のトイレ環境や待合環境の改善を図り、高齢者や子ども連れにも利用しやすい駅づくりを進める。
- ・バス停留所における利用者の安全確保、上屋の設置、ベンチの設置、時刻表の見やすさ改善、駐輪場の併設など、バス利用者が快適に利用できるような環境整備を推進する。

基本方針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

- ・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、学校、企業、地域などの多様な主体と連携し、高齢者や高校生、子ども、マイカー利用者などの対象者に応じたモビリティ・マネジメントやICTを活用したわかりやすい情報提供において、地域内の住民や来訪者の利用の促進につなげる。
- ・3町村の公共交通及びお出かけ先等に関する情報発信を効率的に、わかりやすく行うため、経路検索サイトへ情報提供を行い、地域内交通の路線や時刻表の情報発信を行う。
- ・3町村の公共交通及びお出かけ先等に関するあらゆる情報の発信源となる、コンシェルジュ（総合案内）機能を有する3町村公共交通総合案内拠点を設ける。

基本方針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

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通利用に対する人々の不安も拡大し利用者の減少につながったことから、バス車両等における抗菌、換気などの充実を図り、公共交通の安全性を広報することにより、利用者の回復を図る。
- ・既に圏域内の一部で実施されている、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、圏域内で需要のある区域に広く展開し、持続可能な仕組みづくりを行う。
- ・スクールバスや福祉有償運送など様々な主体が連携し、既存の公共交通サービスの改善・充実を図るとともに、地域の輸送資源を総動員し、地域住民の移動の確保と持続可能な公共交通の仕組みづくりを推進する。

地域公共交通サービスの構築に向けた課題

将来像の実現に向けた施策方針

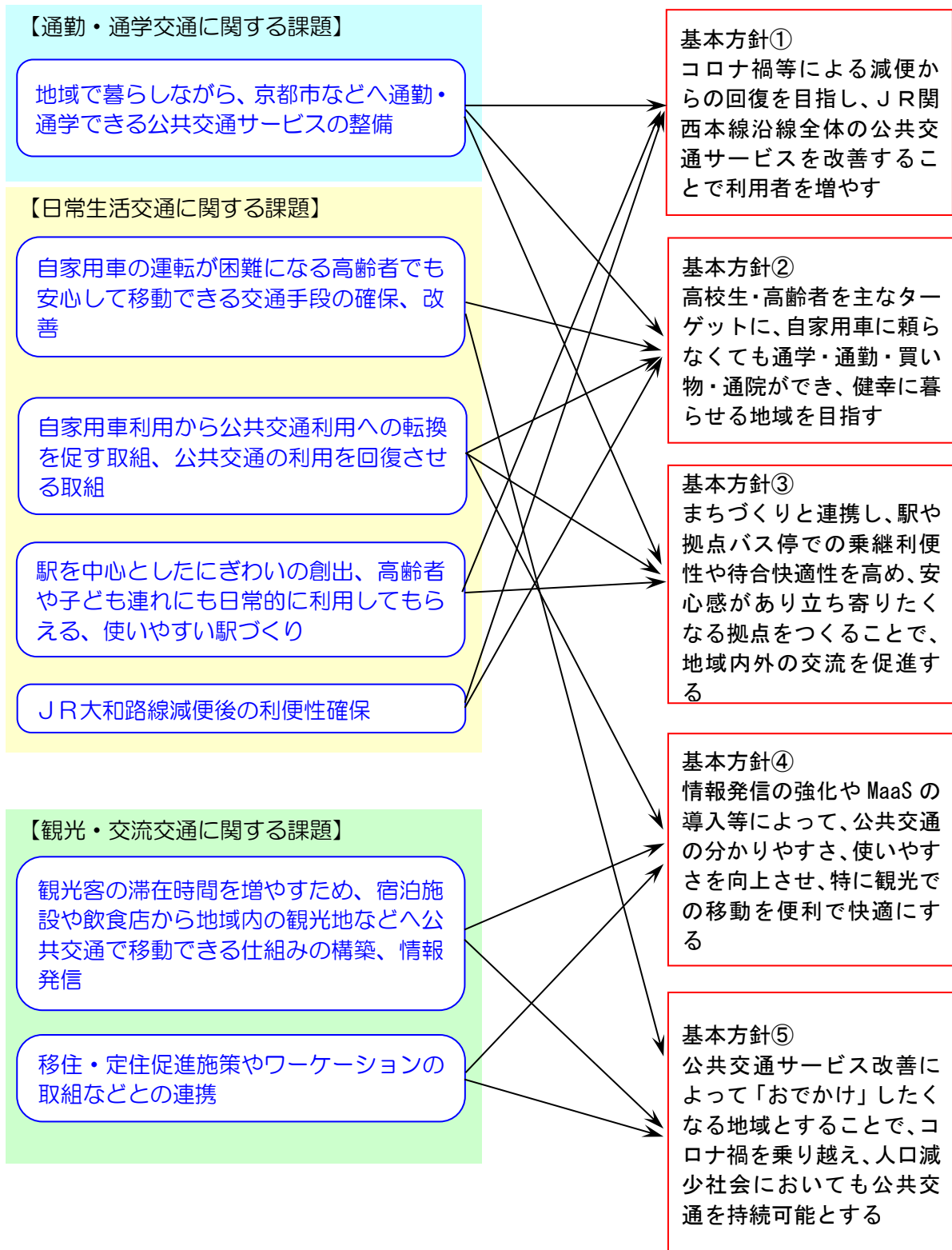


図 地域公共交通の課題と地域の将来像の実現に向けた基本方針の対応

8.4 地域公共交通の位置づけと役割

目指すべき地域公共交通の将来像の実現に向けて、本計画で対象とする公共交通とその役割を次のように定める。

表 本計画で対象とする公共交通と役割

役割・位置づけ	公共交通の種類		
基幹的な役割	鉄道	JR 関西本線	加茂駅～月ヶ瀬口駅間
	バス	奈良交通	和東木津線（加茂駅（西口）～和東町小杉）
		相楽東部広域バス	加茂駅（西口）～月ヶ瀬口駅
支線的な役割	地域内交通	笠置町循環バス	全線
		和東町グリーンローモビリティ	石寺ルート
		南山城村内交通	村営バス（高山大河原線） 月ヶ瀬ニュータウン線 村タク
個別輸送	スクールバス	相楽東部広域連合で運行しているスクールバス	
	自家用有償旅客運送	3 町村で運行している福祉有償運送	
	タクシー	民間タクシー	

9. 計画の達成状況を評価する指標

本計画の達成状況を評価するため、評価指標を次のように設定する。

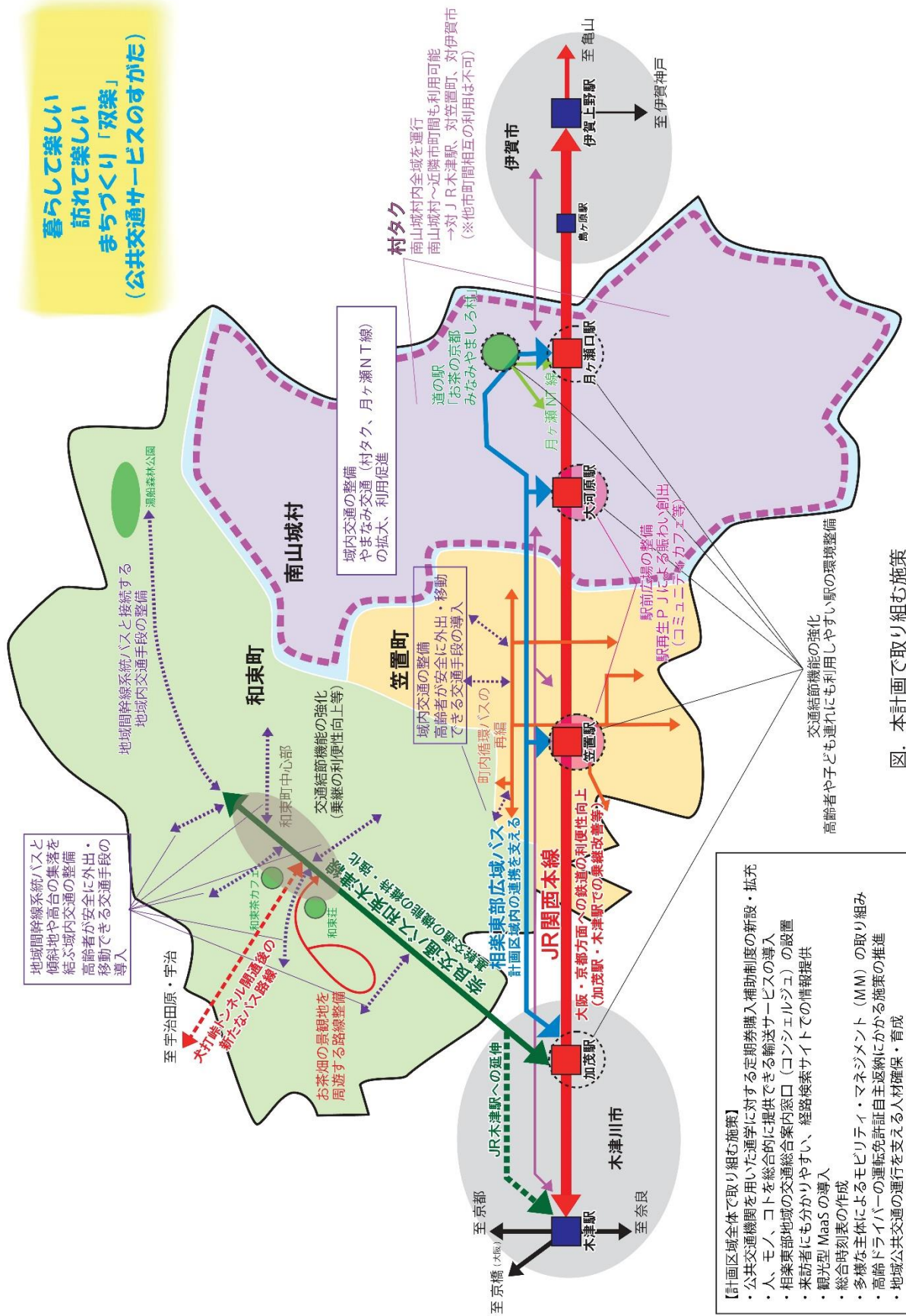
	評価指標
[基本方針①]	住民等の公共交通の利用者数
	整備拠点数
	鉄道との接続便数
[基本方針②]	住民等の公共交通の利用者数【再掲】
	公共交通の収支率
	公共交通への公的資金投入額
	通勤・通学・通院可能エリアの拡大
	交通空白地の縮小
[基本方針③]	住民等の公共交通の利用者数【再掲】
	整備拠点数【再掲】
	鉄道との接続便数【再掲】
[基本方針④]	住民等の公共交通の利用者数【再掲】
	観光入込客数
	情報のオープンデータ化率
[基本方針⑤]	住民等の公共交通の利用者数【再掲】
	交通空白地の縮小【再掲】

10. 計画目標実現に向けた具体的施策

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。

計画の将来像	施策の基本方針	施策対象	施策
暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える公共交通サービスの構築	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	通勤・通学／日常生活交通	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 駅での鉄道とバスの接続性の確保、改善 加茂駅、木津駅での乗継時間改善
	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	通勤・通学／日常生活交通	犬打峠トンネル開通後、新たなバス路線の開設 地域間幹線バス路線の再編（奈良交通・和東木津線） 地域内バス路線の再編（笠置町循環バス） 相楽東部広域バスの運行改善 地域内交通の加茂駅、木津駅への乗入れ 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
	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	通勤・通学／日常生活交通	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】 和東町中心部におけるバス乗継拠点の整備
	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	日常生活／観光・交流交通	交通総合案内窓口（コンシェルジュ）の設置 来訪者にも分かりやすい、経路検索サイトでの情報提供 MaaSの導入（観光型） 総合時刻表の作成・配布
	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	日常生活／観光・交流交通	交通空白地有償運送やデマンド交通の拡大 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手段の確保

暮らしが楽しい
訪れて楽しい
まちづくり「双葉」
(公共交通サービスのすがた)



- 【計画区域全体で取り組む施策】
- ・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
 - ・人、モノ、コトを総合的に提供できる輸送サービスの導入
 - ・相模東部地域の交通総合案内窓口（コンシェルジュ）の設置
 - ・来訪者にも分かりやすい、経路検索サイトでの情報提供
 - ・観光型 MaaS の導入
 - ・総合時刻表の作成
 - ・多様な主体によるモビリティ・マネジメント（MM）の取り組み
 - ・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
 - ・地域公共交通の運行を支える人材確保・育成
- など

図. 本計画で取り組む施策

11. 計画の評価と推進体制

11.1 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。

11.2 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>

○令和4年度

～令和8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