

第 23 回 JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会

議案書

議案第 1 号 JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（最終案）



JR関西本線(加茂以東)沿線 地域公共交通計画

計 画 編



令和4年3月

京都府・笠置町・和束町・南山城村

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」の実現を目指して

5年後に計画が実現したとき、地域のくらしや観光がどう変わるのか

JR 関西本線沿線全体の公共交通サービスは、より使いやすく快適に

- ・ 駅や拠点バス停には、明るく清潔な待合環境が整い、日常的に人々が集まり憩うことができる場所へと整備され、安心して鉄道やバスを利用できるようになります。
- ・ 新たな道路整備とバス路線の開設により地域外へのアクセス機能が向上し、通勤・通学が可能な範囲が広がり、交流人口も増加します。
- ・ 相楽東部地域では、ますます高齢化が進みますが、自宅付近から駅などの目的地まで移動できるデマンド交通^{※1}の導入が広がることで、車の運転が難しくなり運転免許を返納しても、家族の送迎に頼ることなく安心して地域で暮らし続けることができます。
- ・ J R 関西本線やバス、デマンド交通、これら地域の多彩な公共交通サービスの利用についてワンストップで情報発信や予約、案内を行う総合案内窓口の設置や MaaS^{※2}の導入により、住民や来訪者は、不安を感じたり、迷うことなく、公共交通サービスを利用して地域内を移動できるようになります。

このような公共交通サービスの実現のためには、自治体や交通事業者、利用者といった関係者が一体となり、今後5年間の相楽東部地域における公共交通サービスの方向性や事業の進め方を定めた計画を作り、継続的に協議・調整していく必要があります。

※1 デマンド交通：路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバスや乗合タクシー等の公共交通。

※2 MaaS：Mobility as a Service の略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスをいう。



<計画実現に向けて>

この度、笠置町、和束町、南山城村、地域の皆様や交通事業者等関係の皆様とともに、「JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画」を策定しました。本計画は、近年の社会情勢の変化や地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、平成28年度に策定した地域公共交通網形成計画を改定したものです。

現在、沿線人口の減少やコロナ禍の影響等により公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっておりますが、本計画のもと、持続可能な地域公共交通サービスの実現に向けて、関係市町村、交通事業者の皆様、地域の皆様と連携し、本計画に掲げる取組を着実に進めてまいりますので、皆様方の一層のご支援とご協力をよろしくお願いいたします。



京都府知事 西脇 隆俊

私たちが暮らす相楽東部は、高齢化と人口減少が進行中であり、地域を取り巻く公共交通網の整備が大きな課題となっております。そこで今回、「暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり」をテーマに、相楽東部三町村と交通事業者、地域住民の皆様と一緒に、相楽東部の「JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画」を策定いたしました。

平成28年度策定の「沿線地域公共交通網形成計画」による成果を踏まえ、今後5年間にわたる本計画によって、住民の皆様や観光客などにとって、また、地域外からの定住促進を目指すため、多様で、より使いやすく、より快適な公共交通サービスの構築を目指すこととしました。本計画の実現のため、住民や関係者の皆様の一層のご理解やご協力をよろしくお願いいたします。



笠置町長 中 淳志

茶源郷として、豊かな自然や文化・歴史に生まれ生業を大切にしてきた和束町は、令和5年度には、(仮称)犬打峠トンネルの開通、令和6年度には、福祉・医療・生活等の拠点ともなる「(仮称)総合保健福祉施設」の建設等を控え、今まさに変革期を迎えようとしています。この大きなチャンスを、地域内交通の充実へと繋げていくため、笠置町及び南山城村とともに、京都府をはじめ、地域を運行する交通事業者や関係団体の皆様と連携し、それぞれが実施主体として取り組む公共交通計画を策定しました。

この計画の策定に当たり住民の皆様からもたくさんの公共交通への想いをいただきました。これを実現し、この地域に住んで良かった、これからもずっと住みたいと思っただけのために、住民の皆様にも積極的に公共交通を利用していただき、地域にとってふさわしい公共交通に発展させていきたいと存じますので、なお一層のご理解とご協力をお願いいたします。



和束町長 堀 忠雄

この度、京都府をはじめ、本計画の委員の皆様や、地域の皆様からのご意見を取り入れ「JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画」を策定しました。本計画は、地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、平成28年度に策定した地域公共交通網形成計画を改定したものでございます。本村をはじめ、計画地域内では人口の減少やコロナ禍の影響により公共交通を取り巻く状況は大変厳しいものとなっております。

今後も本計画に沿って持続可能な地域公共交通サービスの維持と充実、そして交通事業者の皆様や村が主体となり、地域の皆様と連携し、計画に掲げる取組を着実に進め、住んで良かったと思える地域づくりを推進してまいりますので、皆様方の一層のご支援とご協力を賜りますようよろしくお願いいたします。



南山城村長 平沼 和彦

この地域に鉄道が通ったのは1897年。124年後の今も関西本線という大きな名前でも走り続けています。先人が造り残してくれた鉄道を活かし、そこから広がるバスやオンデマンド交通を守り充実することで、この地域全体を暮らして楽しい、訪れて楽しいところにする、関西本線の名に恥じぬ「双楽」のまちづくりを支える「相楽東部おでかけシステム」実現の道筋がこの計画にまとまりました。皆様、一所懸命に取り組んでまいりましょう！

JR関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会 会長 加藤 博和



目 次

1.	はじめに	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.	地域の公共交通に関する需要とニーズ	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
(1)	地域懇談会の概要	16
(2)	地域懇談会の結果（参加者からの意見）	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	20
(1)	ヒアリング対象者	20
(2)	ヒアリング結果から見える現況の問題点・ニーズ	20
5.	地域公共交通網形成計画での実施状況	21
5.1	地域公共交通網形成計画での実施状況	21
5.2	評価指標及び目標値の達成状況	26
6.	地域公共交通サービスの構築に向けた課題	29
7.	地域の上位計画の方向性	30
8.	地域公共交通計画の基本方針	32
8.1	計画の基本的な方針	32
8.2	目指すべき地域公共交通の将来像（計画の目標）	32
8.3	施策の基本方針	32
8.4	地域公共交通の位置づけと役割	35
9.	計画の達成状況を評価する指標	38
10.	計画目標実現に向けた具体的施策	40
11.	計画実施のための体制	54
11.1	評価の基本的な考え方	54
11.2	推進体制	54

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

相楽東部地域の笠置町、和束町、南山城村（以下「3町村」という。）においては、平成29年3月に「JR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」という。）を策定し、計画の策定及び実施に関する協議を行うために設置した「JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会」（以下「本協議会」という。）を中心に、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、JR関西本線（加茂以東）への交通系ICカードシステムの導入、公共交通総合時刻表の作成など、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、3町村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で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、それを進めるための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JR大和路線の減便といった社会情勢の変化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「JR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、和束町及び南山城村

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

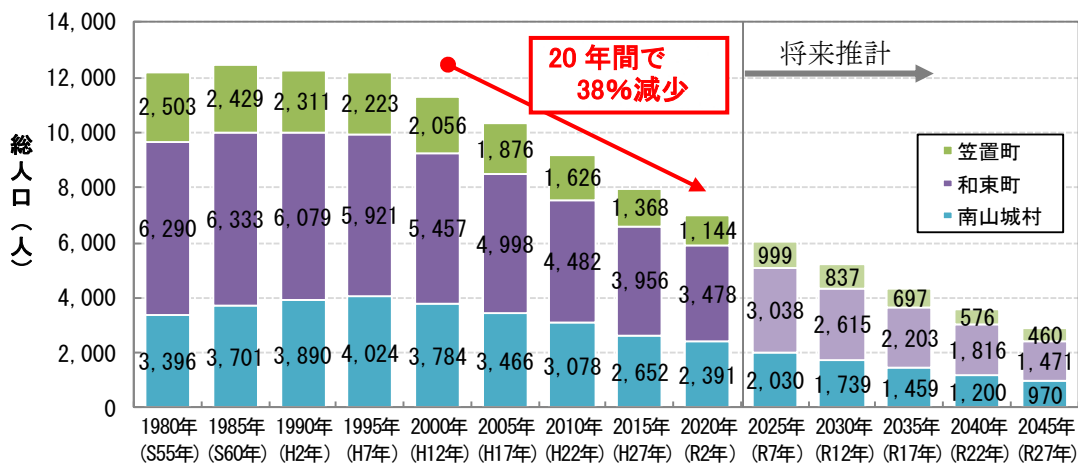
- ・鉄 道：JR関西本線（加茂以東）
- ・バ ス：奈良交通和束木津線、相楽東部広域バス
- ・地域内交通：笠置町循環バス、和束町グリーンスローモビリティ、南山城村内交通（月ヶ瀬ニュータウン線、村タク）
- ・個別輸送：スクールバス、福祉輸送、タクシー

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している。
- 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(1985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。

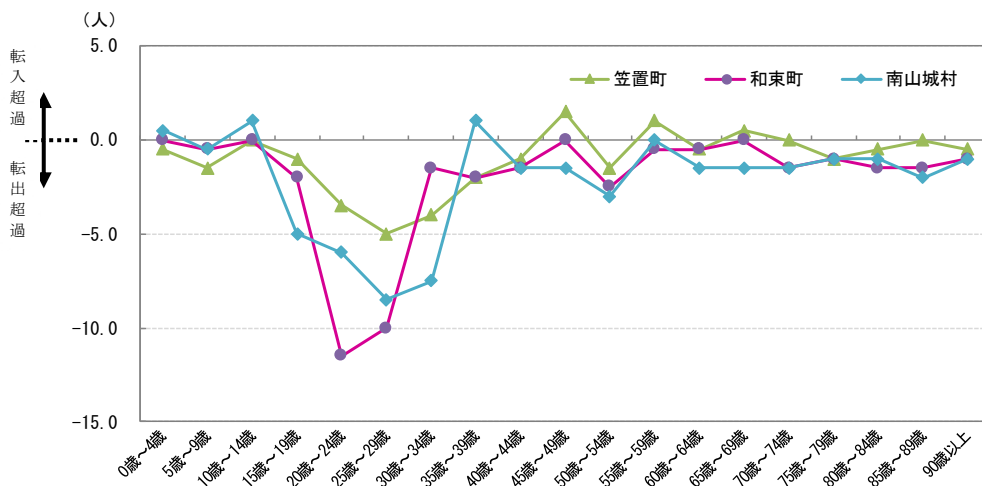


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、将来推計の値は、国立社会保障・人口問題研究所推計値

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っている。
- 特に20歳代前半の転出者が多くなっている。



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、いずれも令和元年）で、自家用車依存が極めて高くなっている。（府平均（1.04台）の2倍～3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、地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地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】

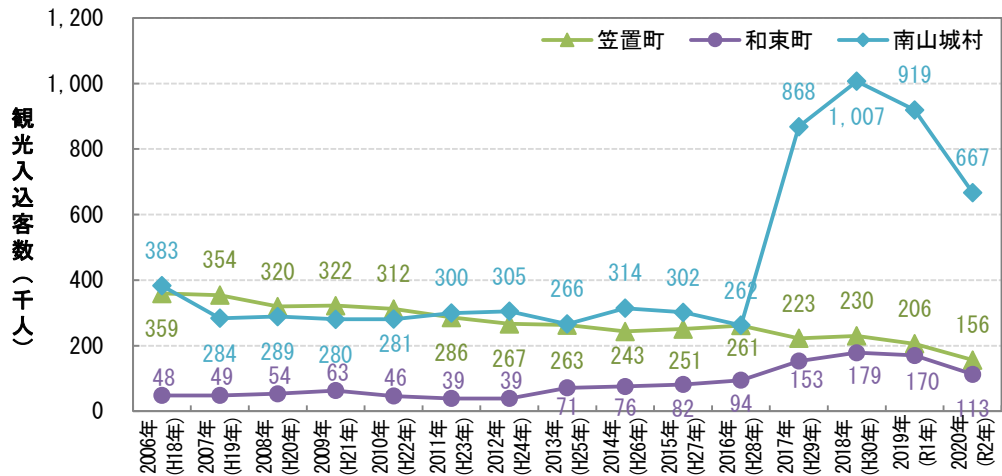
- 笠置町や和束町では、隣接の奈良市や木津川市へ通勤する人の割合が高く、南山城村では隣接の伊賀市への通勤者が多くなっている。（町村外への通勤：笠置町58%、和束町44%、南山城村57%）
- 通勤交通手段は3町村とも自家用車の利用が多く、特に町村内の通勤では自家用車の利用が9割前後と高くなっている。

【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%）
- 地域内に高校はなく、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、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、茶畑風景の京都府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っている。



(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

- 3 町村の事務の効率化等を目的として、平成 20 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はない状況となっている。

2.2 公共交通の現況

■ 地域公共交通の状況

- 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、笠置町には町営の循環バスが運行されており、南山城村には「やまなみ交通」としてデマンド交通「村タク」が村全域において、また、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。なお、南山城村村の中心部～村南部の松笠地区で運行していた村営バスは令和 3 年度末で廃止される。
- 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。
- 地域内に本社や営業所を置く民間のタクシー事業者はないが、J R 加茂駅前に、地域外に本社を持つタクシー会社の車両が常駐している。また、笠置町内において、タクシー事業者と宅配便事業者の協働によるタクシー車両を用いた貨客混載輸送が週に 2 日行われており、この車両が宅配業務に従事しない時間帯は、J R 笠置駅前に待機して一般客の輸送を行っている。



※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（加茂以東）】

○地域内には笠置駅（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、大河原駅は令和元年度に改修工事が完了し、南山城村の地域内交通「村タク」の予約センターが設置されている。

○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ている。

○各駅の乗車人員は著しい減少傾向にある。（平成17年の3駅合計279千人⇒令和2年94千人で約66%減）

【JR大和路線（加茂以西）】

○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、交通系ICカードの利用が可能となっている。

○運行本数は、平日が加茂駅行き14本、和東町小杉行き12本（他に区間運行1本）、土日祝は両方向とも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では利用者が非常に少ない状況である。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。

○利用者は減少傾向にある（H28年の合計利用者数8.90万人⇒R1年7.81万人で約12%減）。

【相楽東部広域バス】

○平成29年10月から、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、笠置町を經由し、JR月ヶ瀬口駅（南山城村）までの区間で運行されている。

○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（加茂以東）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、運行開始初年度（平成29年10月～平成30年9月）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、令和2年10月～令和3年9月の年間利用者数は、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笠置町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状況となっている。

○利用者数は近年のピークであった平成28年（1.84万人）から減少し続け、令和2年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廃止されている。木屋地区では、町営バスの廃止に伴う代替交通として、平成27年度より住民のタクシー利用への運賃助成を行っている。

【南山城村】

- 令和3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交通で平日の8時30分～19時に運行し、月ヶ瀬ニュータウン線はJR月ヶ瀬口駅から「道の駅お茶の京都みなみやましろ村」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増加傾向となっている。
- 「やまなみ交通」の運行に伴い、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及び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いた村営バスは、令和3年度末をもって廃止される。

《参考》（仮称）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、「（仮称）犬打峠トンネル」の整備が進められており、本トンネルが開通すれば、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。
- 「（仮称）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ている。



図 （仮称）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。
- これらは地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、木津川市や伊賀市等の近隣市に立地する施設を利用する必要がある。
- 地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となっている。
- これにより、若年層や子育て層の地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っている。

◇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状況となっている。
- 地域内には大型商業施設や総合病院などの生活関連施設がなく、地域外の施設の利用が必要であり、地域内外を往き来するため、自家用車への依存が一層進行している。
- 自家用車なしでは生活が難しい状況となっており、また、地域内へ移住するには自家用車を保有する必要があるが生じている。

◇地域内の住民レベルの相互交流の停滞

- 若年層の地域外流出の抑制や、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ている。

3.2 公共交通の現況からみた問題点

◇日常生活交通における問題点(通勤・通学)

- 地域内からの通勤には、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くなっている。
- 小中学生は通学にスクールバスを利用しているが、放課後に子供同士で遊ぶには家族の送迎が必要となっている。また、高校生の通学は、鉄道駅までマイカーで送迎する家庭も多い状況となっている。
- 現計画の下で、「相楽東部広域バス」、「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状況となっている。

◇日常生活交通における問題点（通院・買い物）

- 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が運行されていない。
- バスが運行されている地域においても利便性が低く、地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もある。
- 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、JR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

- バスが運行されている地域が限られ、タクシーの営業所もないことから、公共交通で地域内の観光施設等を周遊できない状況となっている。
- 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「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」は日曜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となっている。
- 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、観光客や来訪者が利用可能な地域内交通が少なく、十分に活用されていない状況となっている。
- 地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

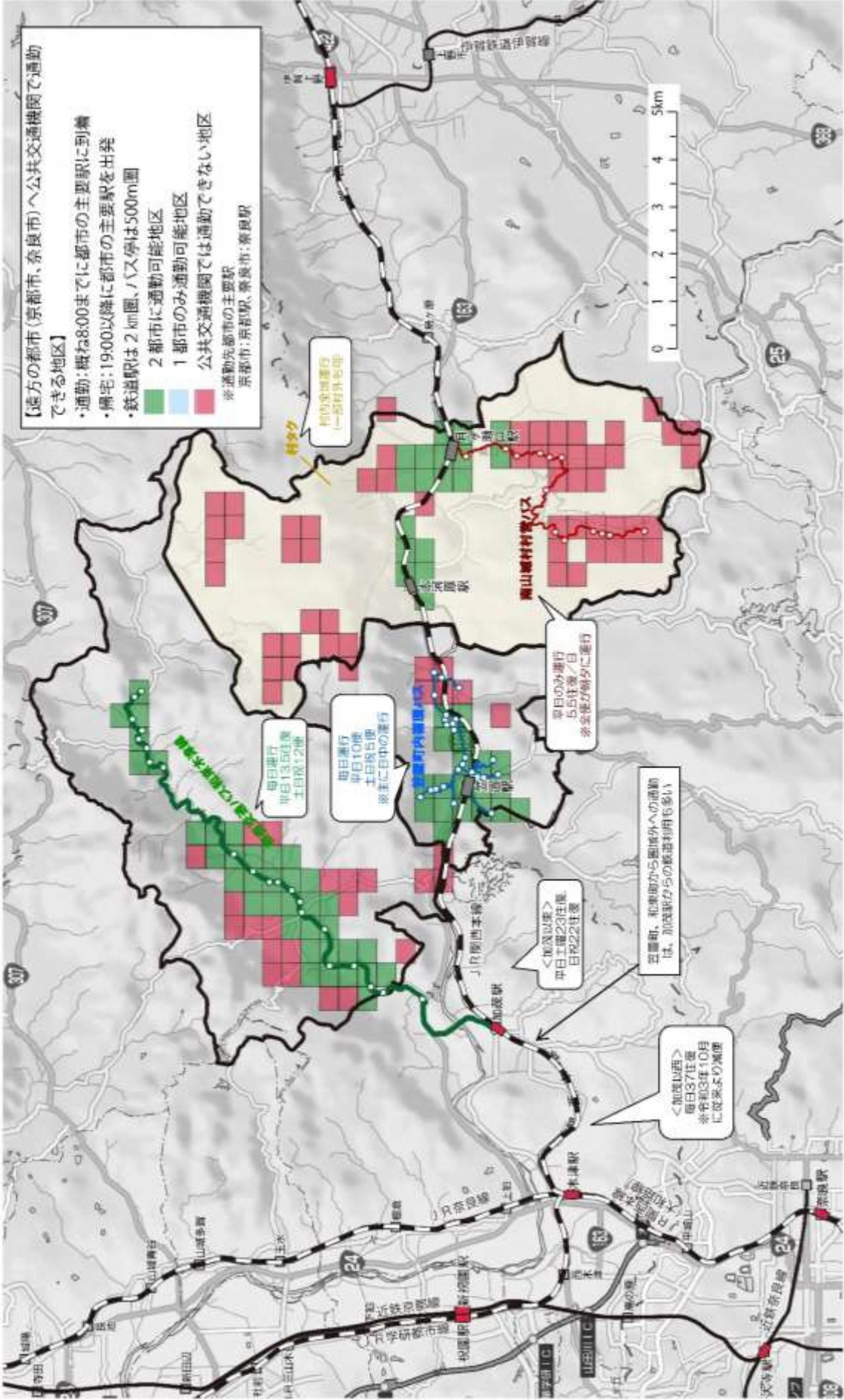
1地区 = 500m四方メッシュ

【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发
- ・鉄道駅は2 km圏、バス停は500m圏

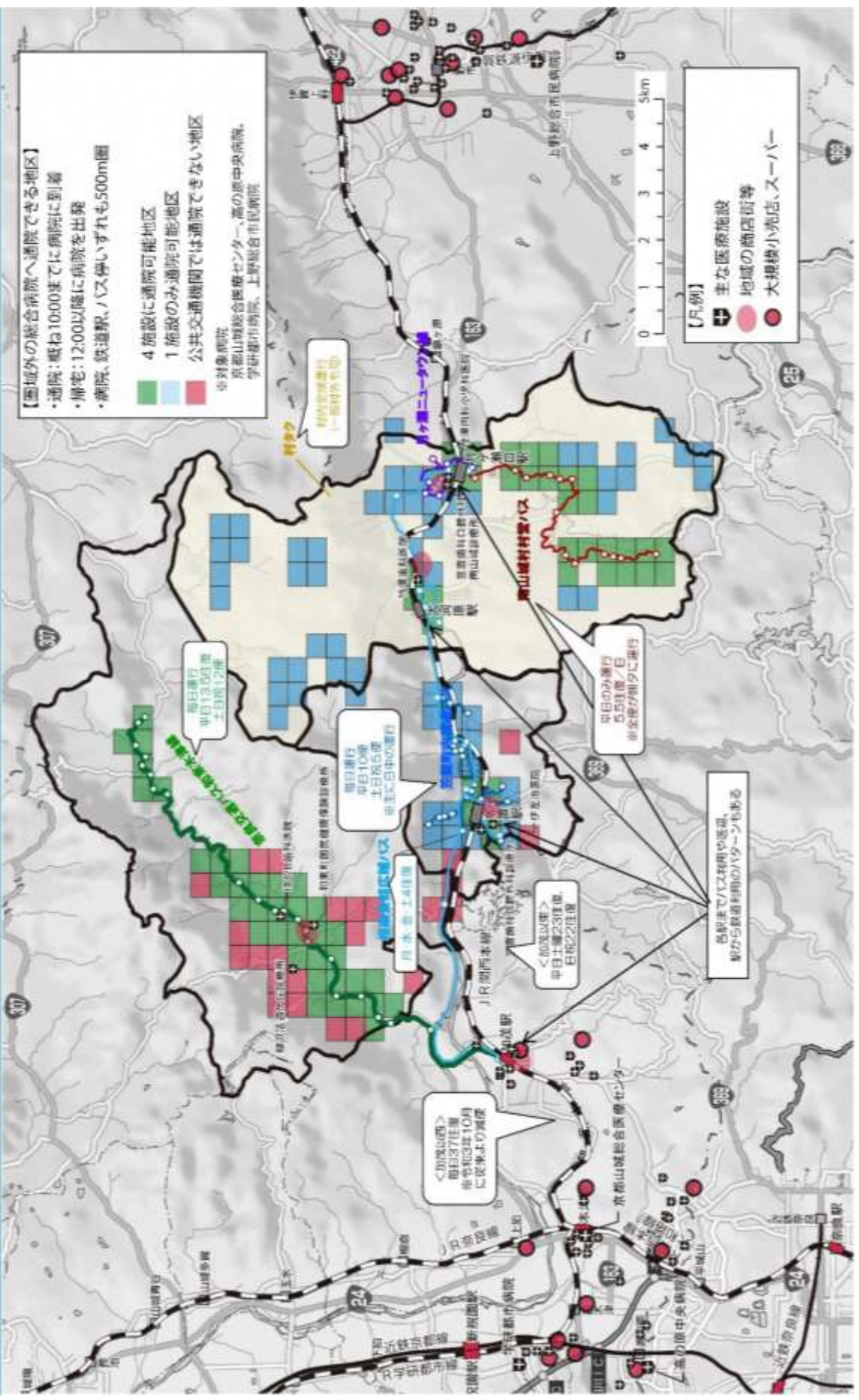
2 都市に通勤可能地区
 1 都市のみ通勤可能地区
 公共交通機関では通勤できない地区

※ 通勤先都市の主要駅
 京都市：京都駅、奈良市：奈良駅

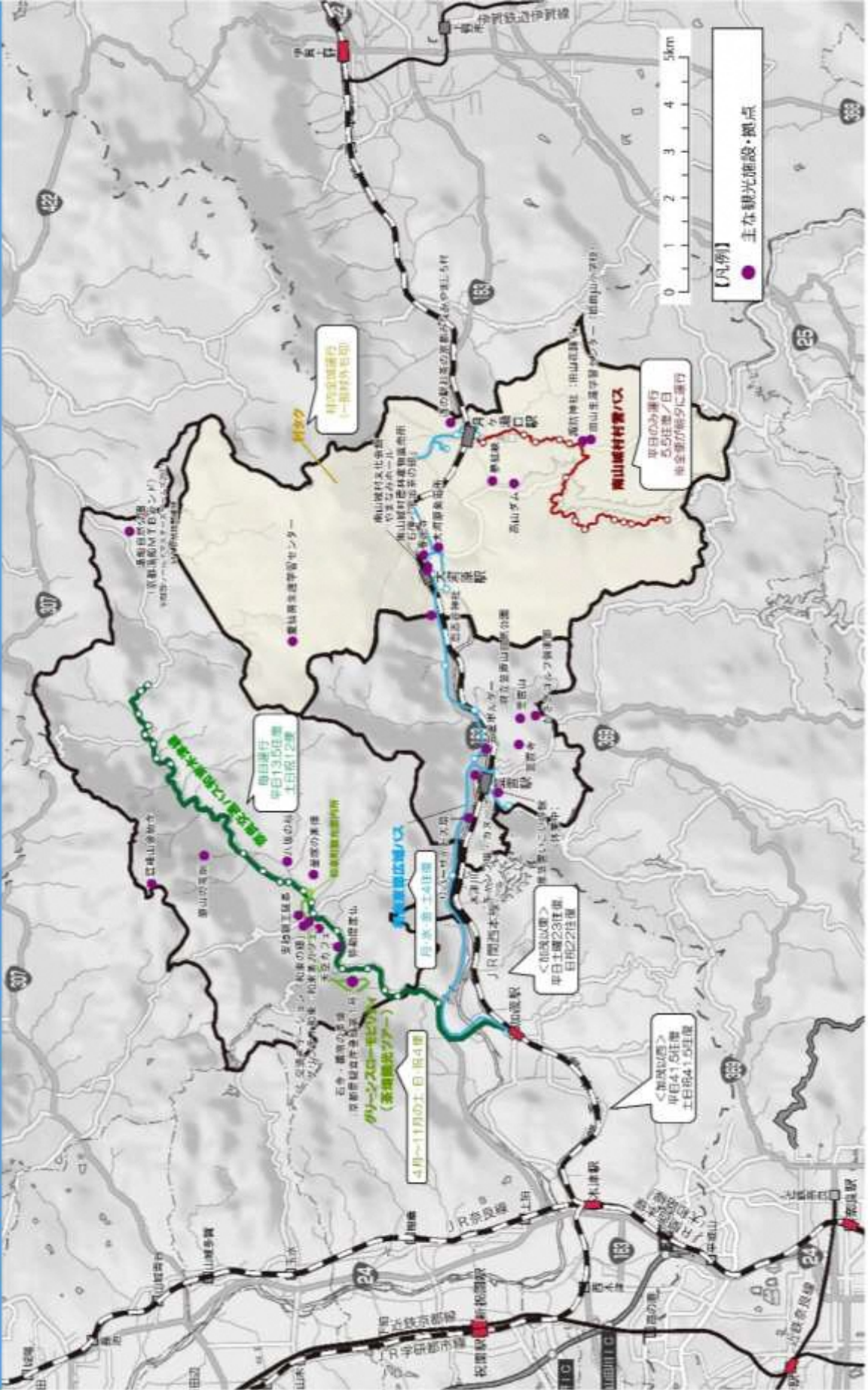


■ 日常生活交通（通院・買物）の現状

1 地区 = 500m四方メッシュ



■ 観光・交流交通の現状



4. 地域の公共交通に関する需要とニーズ

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：調査地域内の全世帯（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

(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%
(仮称)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）	町民以外に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	J R 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／J R 木津駅まで直通で往復する通勤・通学バスを運行／J R 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(村々、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く、地域内交通の利用は少ない状況となっている。</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である。</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、手法を求める意見が多い状況となっている。</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) 地域懇談会の概要

○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

○開催状況

	対象町村	開催日時	開催場所	参加者数
第1回	和束町	11/19(金) 19:00~21:00	和束町社会福祉センター	20名
第2回	笠置町・南山城村	11/27(土) 14:00~16:00	南山城村やまなみホール	26名(笠置13、南山城13)
第3回	3町村合同	12/11(土) 14:00~16:00	南山城村やまなみホール	19名(笠置8、和束6、南山城5)

(2) 地域懇談会の結果（参加者からの意見）

■第1回・第2回

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 和束木津線	<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ら利用したい ・ 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"> ・ 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 ・ 白栖、柚田、原山、別所は府道から離れて不便 ・ 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の遅延時に時刻を調整してもらえない ・ バスと鉄道の待ち時間が長い ・ 電車とバスの乗継など普段利用しないので悪いイメージがついてしまっている
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 ・ 雪などで車が利用できない時バスがあるので安心 ・ 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は少ない ・ 中高生は駅まで送迎している
JR 関西本線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 笠置町は観光客が多いのでJRは必須 	<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 ・ 昔は線路を横断でき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"> ・ JR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を議会に提出 (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	・停留所が近くにあり便利 ・運転できない人にとってはないと切実 ・JRとの接続が良い ・安心・快適	・利用が少ない
南山城村タク	・融通が利く ・できてうれしい ・家まで来てくれるので便利	・島ヶ原の病院に行けるといい
その他		・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？ ・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

- ・参加者に提示した基本方針案（※地域懇談会時点の案であり、P32 に示す基本方針とは若干異なる。最終的な基本方針は以下の意見等を踏まえて決定した結果である）

基本方針 1 :	鉄道 コロナ禍で減便したJR関西本線を中心に公共交通の改善を進め、利用者数の増加につなげる
基本方針 2 :	バス交通等 まちづくりと連携し、自家用車に頼らなくても買い物や通院、高校への通学ができる公共交通網の整備を進める
基本方針 3 :	施設整備 だれもが利用しやすい駅やバス停の施設整備を進める
基本方針 4 :	利用促進 公共交通を知ってもらい移動手段に選ばれるための取組を進める
基本方針 5 :	交通確保 人口減少、With コロナ時代における持続可能な公共交通の確保

- ・以上の基本方針案の中で重要と思うものに投票してもらい（1人複数投票）、意見を収集

基本方針	主な意見
基本方針 1 (14 票)	<p>■ JR関西本線</p> <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 ・1時間に1本の列車が走る安心感がある ・関西線に乗る運動を進めるべきで、それには高齢者の利用支援の強化などが必要 ・定期入れに入るコンパクトな時刻表の復活を ・笠置町は観光客が多いので、JRは必須である ・加茂～伊賀上野間に観光列車を走らせるなどのイベントも必要 ・サイクルトレインの運行
基本方針 2 (41 票)	<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、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>■ (仮称) 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"> ・新名神の開通で開発が進むことが予想される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 <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した方がよい ・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

	<ul style="list-style-type: none"> ・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で高まる ■タクシー ・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） ■まちづくりとの連携 ・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 ■ニーズの把握 ・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票)	<ul style="list-style-type: none"> ■バス停 ・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、バス停毎の時刻表があった方が便利
基本方針4 (15票)	<ul style="list-style-type: none"> ■MaaS ・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 ■交通総合案内窓口（コンシェルジュ）の設置 ・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 (33票)	<ul style="list-style-type: none"> ■地域内交通の導入 ・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 ■支えるしくみ ・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
その他	<ul style="list-style-type: none"> ■住民の意識の醸成 ・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 ・みんなでバスに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聞かないと ・事業のPRが必要

■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イメージ（懇談会参加者の意見）

暮らしが楽しい	<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 ○若者が住みつづける、外から来てもらえる地域
訪れて楽しい	<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る ○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
	<p>【つながり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域コミュニティの維持 ○交流の場所あっても管理が必要 ○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るまち ○季節を感じる 親切な人々 温かさ ○なぜ不便がダメ？ ○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 ○笠置に若い人がたくさん来て活気を感じる ○村でも笠置のキャンプ場のような取組ができる→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

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) 相楽東部広域連合教育委員会、株式会社キタモリ (相楽東部広域バス運行事業者)

(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アする人が徐々に出てきている。
- ・コロナ禍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くなっている。
- ・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になっている。
- ・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、60～70歳ぐらいから意識してもらう必要がある。
- ・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である。
- ・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。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く必要がある。
- ・コロナ禍で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が必要である。
- ・定住人口と交流人口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。自治体と交通事業者が協働で取り組めるテーマであると考えられる。
- ・公共交通の利用が少ないところでデマンド交通が導入され、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。まずはデマンド交通が良いと考えられる。
- ・ドア・ツー・ドアにしてしまうと利用者が歩かなくなり、健康上良くないと考えられる。
- ・交通関係は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である。
- ・スクールバスの一般客混乗は、人数が読めず乗車できない人が出る可能性や、児童生徒の安全上の問題が生じる恐れがあり、利用者を事前登録者に限定するなどの対策が必要。また実現するには教委だけでなく様々な部署の横の連携が必要。
- ・バス停で待つ乗客がドライバーから見えにくいと停車せず通り過ぎてしまうことがあり、もしフリー乗降を導入するなら慣れたドライバーでなくては対応が難しい。
- ・JR関西本線が悪天候などで運休すると広域バスの利用者が増え、加茂行きの場合南山城村内からの乗車で満席になり笠置町から乗車できなくなる場合があるが、JRから運休情報が事前に知らされれば、大型の車両に切り替えるなどの対応もできる。

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

基本方針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	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月からJR関西本線加茂以西の加茂～奈良間が減便され、既存ダイヤでの接続向上及びバス路線の延伸を検討(和束木津線など)

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



【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」

基本方針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	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	やまなみ交通として、村タク(デマンド交通)と月ヶ瀬ニュータウン線(定時定路線)の運行を開始し、村営バス及びコミュニティバスを廃止
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。

南山城村全域(任意利用可能) 運行曜日:月～金(平日)
 南山城村内→R水津原西口 運行時間:午前9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)

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

ご利用日の曜日、午後も終了までに予約ください。
 平日のご予約は1週間前までに限り可能です。

乗客に限り乗車し、乗車中は必ずシートベルトを着用してください。
 4月より笠置町内への往復利用が可能となりました。予約、利用に引き続き取り組んでいきます。

利用料金は300円～500円
 村外移動:800円～3000円
 ※詳しくは運行案内に確認ください。

事前に予約していただき、乗車希望から乗車希望バス等を使って村まで待つ必要はなく、村内のコミュニティバス駅から、「村タク」を乗降して目的地へ乗ることができます。



【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)

基本方針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	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

基本方針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	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でかけ情報の提供		○	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でかけスポット紹介や、公共交通を利用したおでかけコースを紹介
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)



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

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	7.3万人/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	<p>160地区中 2都市通勤可能:77地区 1都市のみ通勤可能:0地区 通勤不可:83地区 (R3)</p> <p>※地域公共交通網形成計画策定時と現在では、居住者のいる地区の分布が変化しているが、上記の達成状況は計画策定時の地区分布を基準としている。 (以下、通学可能圏域、通院可能圏域も同様)</p>					×
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 通学不可: 23地区	<p>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)</p>					×
各町村を運行するバスの利用者数	笠置町 1.6万人 和東町 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 和東町 6.6万人 南山城村 0.9万人※ (R2)</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

<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 施設のみ通院可能:65 地区 通院不可:25 地区 (R3)</p> <p>※南山城村「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 和束町 6.6 万人 南山城村 0.9 万人※ (R2)</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					△

◎：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、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。

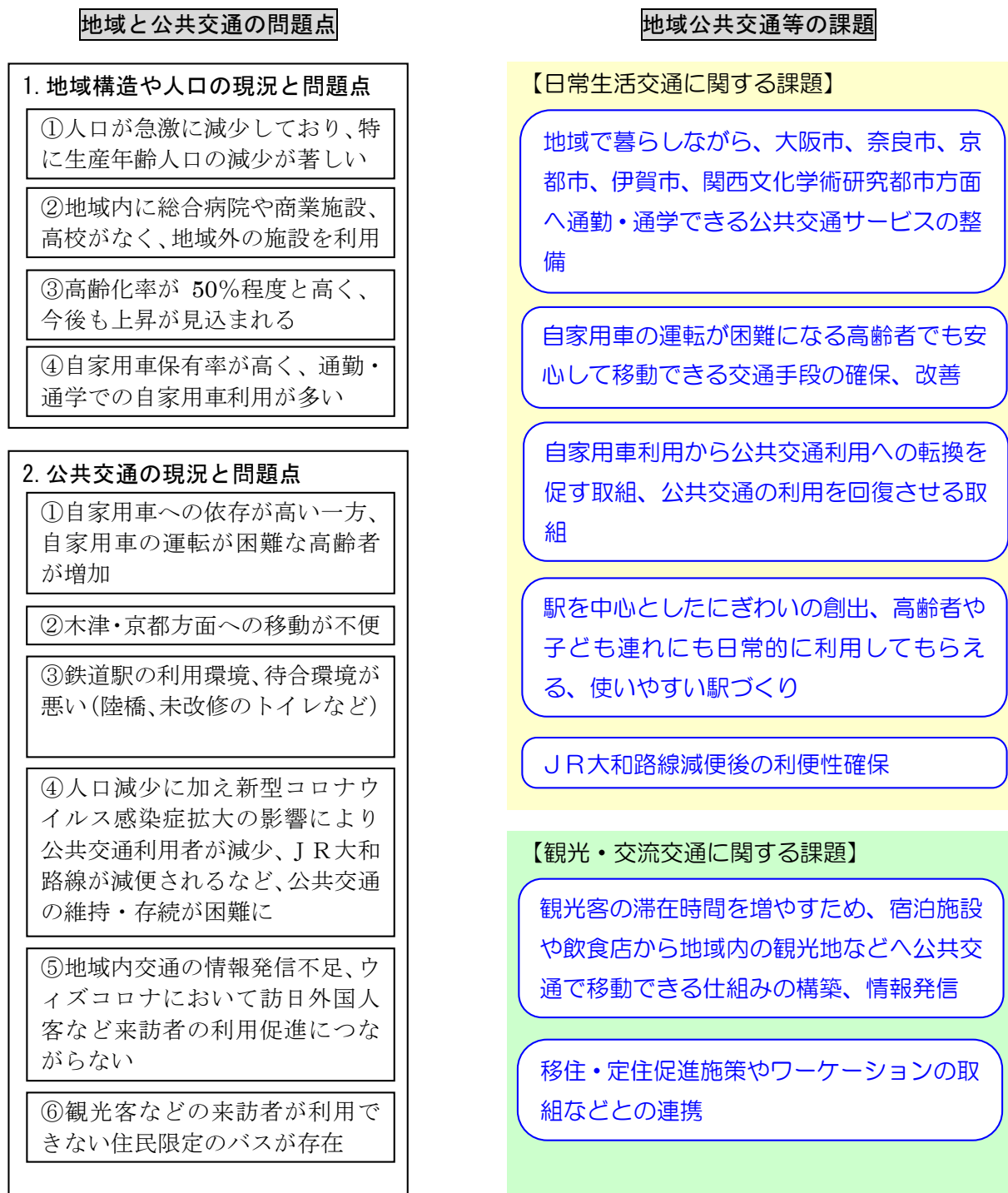


図. 地域や公共交通の問題点と公共交通における課題の対応

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。

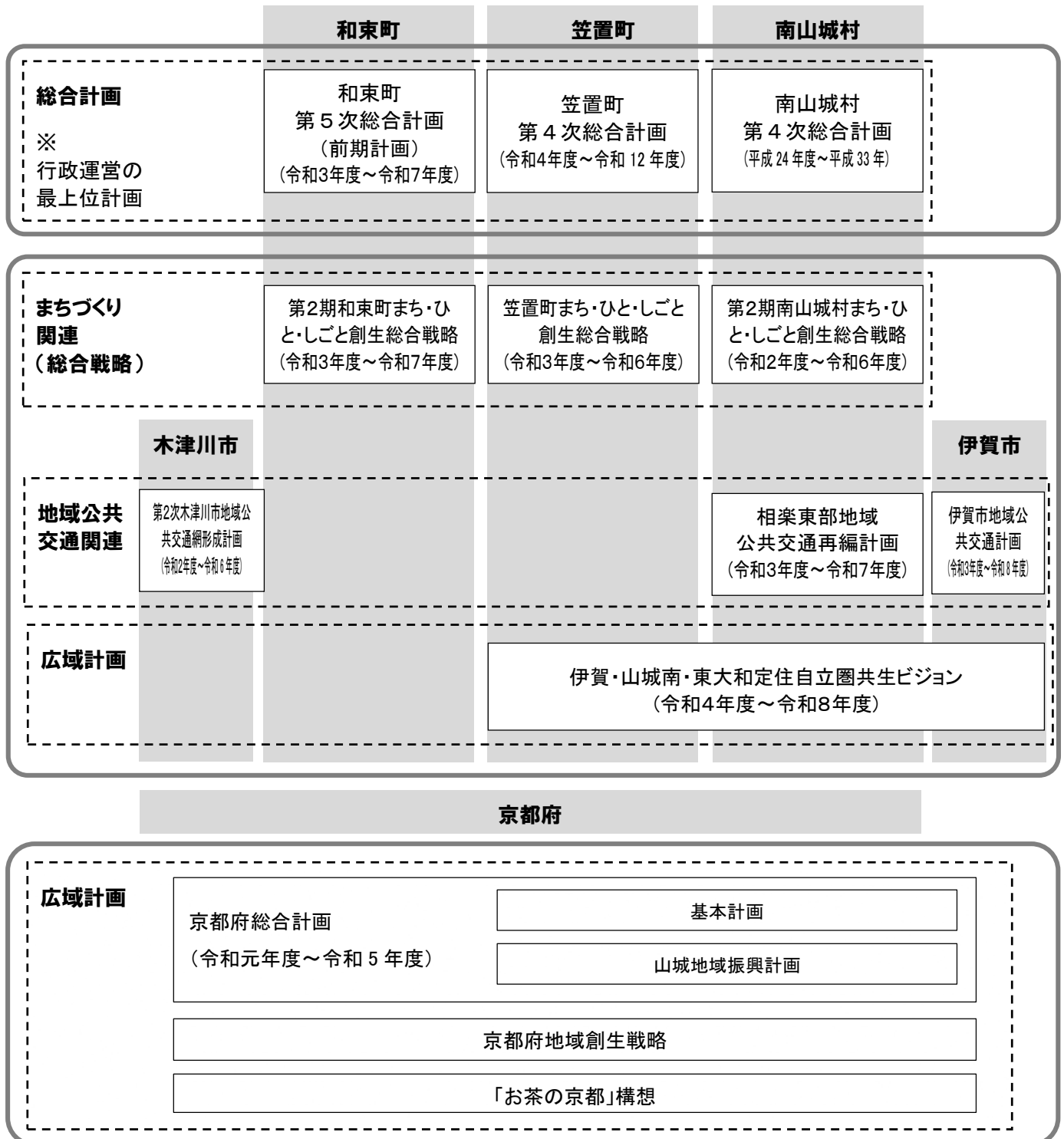


図 地域公共交通計画の位置づけ

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。

「府道宇治木屋線」の宇治田原町南から和束町別所間には、令和5年度に「(仮称) 犬打峠トンネル」の開通が予定されており、同時期の開通に向けて整備が進んでいる。新名神高速道路の全線開通と「(仮称) 宇治田原インターチェンジ」の開通により、相楽東部地域からの公共交通による通勤・通学や日常生活における移動範囲の拡大が見込まれている。

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。

隣接自治体が策定した公共交通の計画に記されたJR関西本線に関する施策をみると、木津川市が策定した第2次木津川市地域公共交通網形成計画では、鉄道・路線バス・タクシーの運行及び改善、交通結節点における情報提供の実施、鉄道と路線バス、コミュニティバス間の連携・接続を考慮したダイヤ改正を挙げている。

また、三重県伊賀市が策定した伊賀市地域公共交通計画では、JR関西本線を都市間交通需要に対応する広域的な公共交通軸と位置づけ、都市間を連絡する広域交通需要に応じた高いサービス水準を確保する。また、鉄道相互及びバス等他の交通機関と一体的に機能しうるサービス水準を確保するという考え方の下、伊賀上野駅におけるJR関西本線と伊賀鉄道の乗継利便性の向上や満足度の向上を挙げている。

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、高齢化や人口減少により、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、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。

8.2 目指すべき地域公共交通の将来像（計画の目標）

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く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

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（加茂以東）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、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、地域内に居住しながら近隣地域や大阪市、奈良市、京都市、伊賀市、関西文化学術研究都市方面へ移動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地域外へ通勤、通学、通院、買い物ができる範囲を拡大し、地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、地域内を公共交通で自由に往き来できる環境を整備

し、未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、JR大和路線の減便による利便性低下を補う。
- ・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、換気などの感染症対策を充実させ、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。

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において、交通結節機能を強化するとともに、これらの地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進める。

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促進につなげる。
- ・3町村の公共交通及びおで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で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にする

- ・スクールバスや福祉輸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

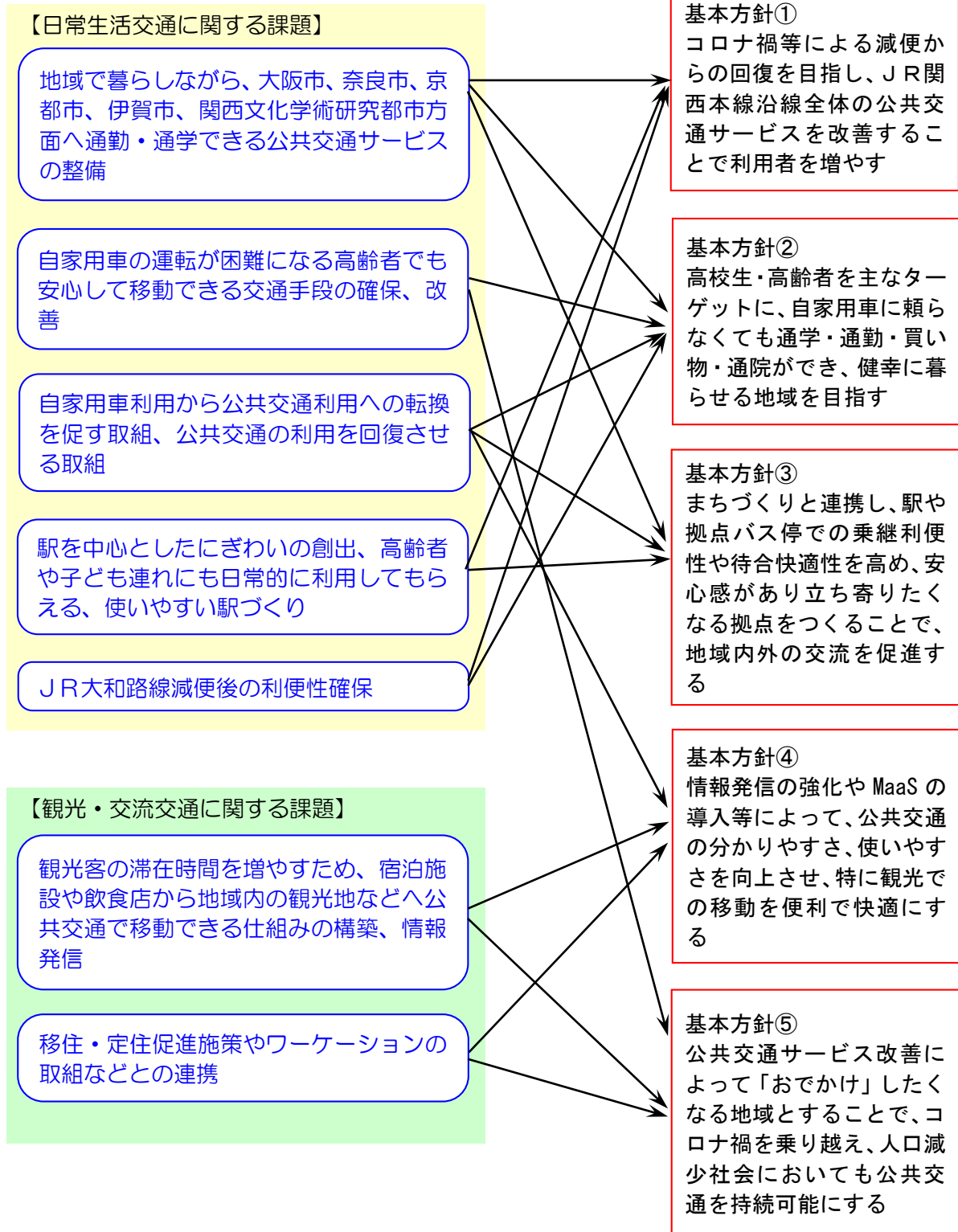


図 地域公共交通の課題と地域の将来像の実現に向けた基本方針の対応

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	全線
		南山城村内交通	月ヶ瀬ニュータウン線 村タク
個別輸送	スクールバス	相楽東部広域連合教育委員会が運行するスクールバス	
	福祉輸送	3 町村で運行している福祉輸送	
	タクシー	民間タクシー	

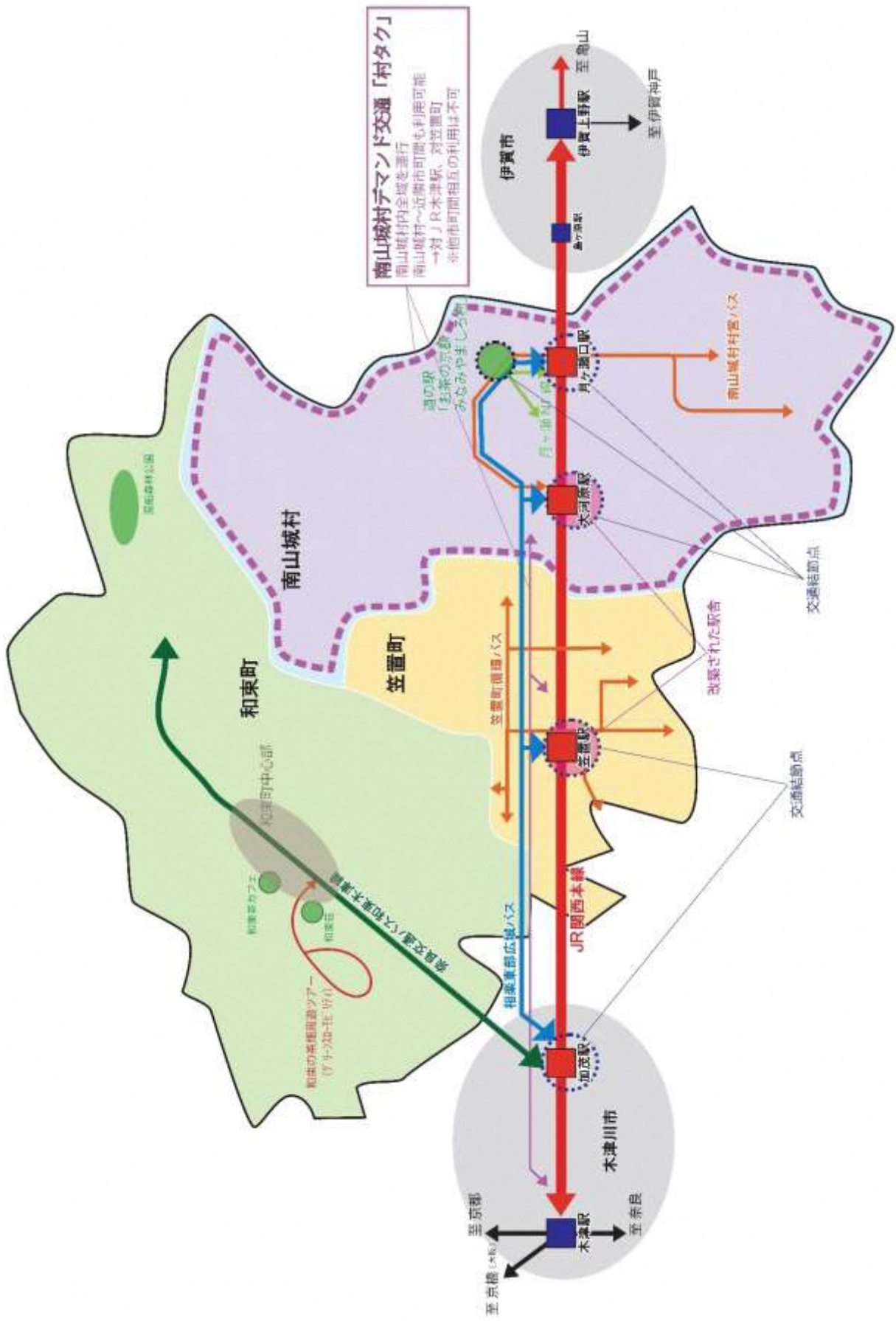


図. 3 町村の公共交通体格イメージ (現在)

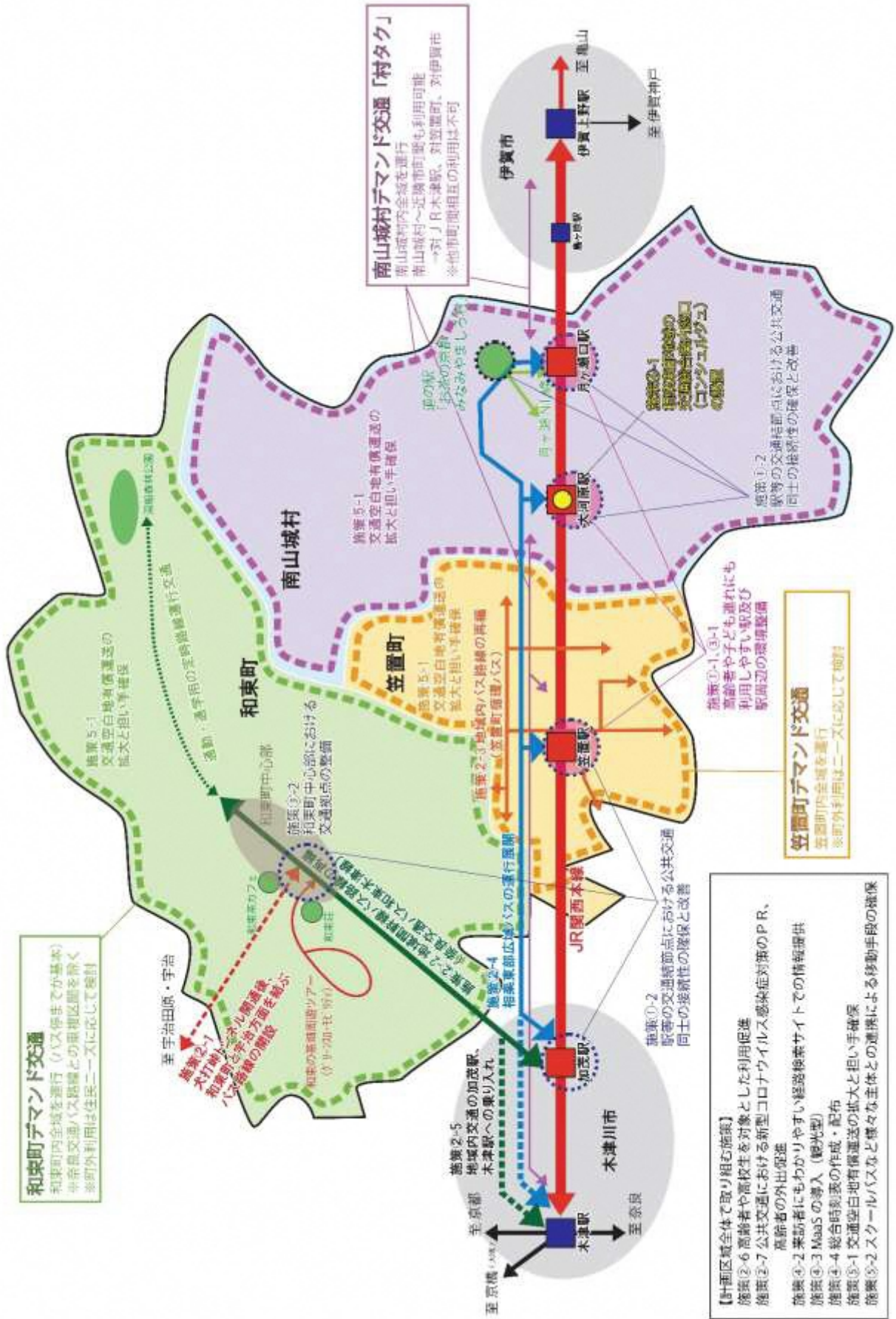


図. 3 町村の公共交通体系の骨格イメージ (将来)

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、評価指標及び目標値を次のように設定する。

	評価指標	基準値	目標値 (令和8年度)
〔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)
	人口あたり年間バス利用回数	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)
	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)
	鉄道との接続率 (15分未満の割合)	57.3% (R3)	80% (R8)
〔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)
	人口あたり年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)
	利用者一人あたり公的資金投入額	865円/人 (R2)	865円/人 (R8)
	人口あたり公的資金投入額	10,398円/人 (R2)	10,398円/人 (R8)
	公共交通の収支率	15.2% (R2)	15.2% (R8)
	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)
	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)
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)	
公共交通空白地 ^{※2} の地区数	19地区	0地区	
〔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)
	人口あたり年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)
	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)
	鉄道との接続率 (15分未満の割合)【再掲】	57.3% (R3)	80% (R8)
〔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)
	人口あたり年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)
	GTFS-JP ^{※3} のバス路線に対する整備率	75% (R3)	100% (R8)
〔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)
	人口あたり年間バス利用回数【再掲】	12.0回 (R2)	12.0回 (R8)
	公共交通空白地の地区数【再掲】	19地区	0地区

※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。（次ページ参照）

※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。

※3 GTFS-JP：General Transit Feed Specification Japanの略で「標準的なバス情報フォーマット」。

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットを指す。

《参考》評価指標に用いる地区数

相楽東部3町村に設定されている国勢調査の2分の1地域メッシュのうち、居住者がいる（人口が計上されている）メッシュは下図のとおりであり、これを基本方針②に対する評価指標における「地区」とする。なお赤色の地区が現況における公共交通空白地である。

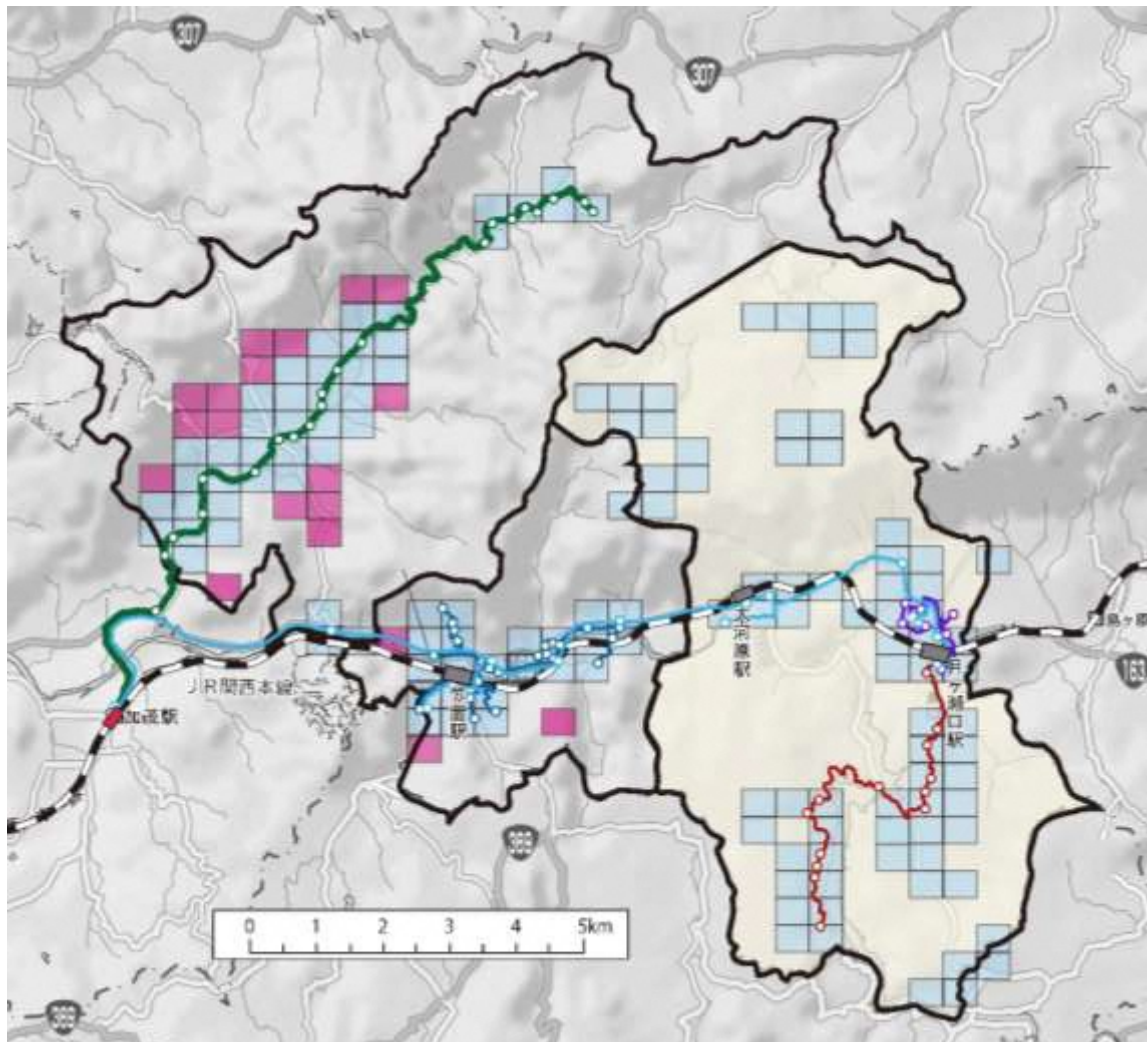


図. 相楽東部3町村で居住者のいる国勢調査2分の1地域メッシュ
(赤色は公共交通空白地)

各町村の地区数

町村名	地区総数	公共交通空白地
笠置町	25	3
和束町	56	16
南山城村	75	0
合計	158	19

※2つの町村に跨る場合は、住居の多いほうに計上

10. 計画目標実現に向けた具体的施策

地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。

施策の基本方針	施策対象	施策	実施主体
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	通勤・通学 ／日常生活交通	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	南山城村、京都府、J R 西日本
		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、和東町、南山城村、J R 西日本、奈良交通
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	1. (仮称) 犬打峠トンネル開通後、新たに和東町と宇治方面を結ぶバス路線の開設	和東町等
		2. 地域間幹線バス路線の再編(奈良交通・和東木津線)	和東町、奈良交通等
		3. 地域内バス路線の再編(笠置町循環バス)	笠置町等
		4. 相楽東部広域バスの運行展開	本協議会、笠置町、和東町、南山城村等
		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、和東町、南山城村、奈良交通等
		6. 高齢者や高校生を対象とした利用促進	笠置町、和東町、南山城村、J R 西日本、奈良交通等
		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	
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	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】	南山城村、京都府、J R 西日本
		2. 和東町中心部における交通拠点の整備	和東町、奈良交通
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	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、和東町、南山城村
		2. 来訪者にもわ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、和東町、南山城村、J R 西日本、奈良交通
		3. MaaSの導入(観光型)	
		4. 総合時刻表の作成・配布	本協議会
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にする	日常生活 ／観光・交流交通	1. 交通空白地有償運送の拡大と担い手確保	笠置町、和東町、南山城村、相楽東部広域連合
		2. スクールバスなど様々な主体との連携による移手段の確保	

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

施策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

目的
J R 関西本線の駅を対象に、利用環境や待合環境の改善、駅及び駅周辺の賑わい創出を目的とした環境整備を検討・実施する。これにより、高齢者や子ども連れ等にも利用しやすい駅にすることで利用者の増加を図る。

取組内容
(現状)
H28～29 年度にかけ、笠置駅及び大河原駅の駅舎改修及び駅前広場整備を実施し、住民が集い交流できる空間を創出したが、月ヶ瀬口駅は未整備となっている。
また、地域内のいずれの駅も、列車を利用する際には陸橋を渡る必要があり、高齢者等にとって利用しづらい環境となっている

<地域内の鉄道駅の現況>

駅名	駅舎改修	ホーム形態	段差への対応	駅員(J Rからの簡易委託)
笠置駅 (笠置町)	○	島式1面2線	×	常駐 (7:00～18:30)
大河原駅 (南山城村)	○	相対式2面2線	×	常駐 (平日 7:00～15:00)
月ヶ瀬口駅 (南山城村)	×	相対式2面2線	×	常駐 (平日 7:00～15:00)



[笠置駅(陸橋)]



[月ヶ瀬口駅(駅前施設)]

(取組)
新たに月ヶ瀬口駅（主に駅前施設）を対象に、利用環境や待合環境の改善を目的とした施設整備を実施する。

なお、駅のバリアフリー化については、引き続き、関係者間で課題を共有し、対応を検討するほか、相楽東部広域バスの活用により駅を利用しづらい高齢者等の移動手段を確保するとともに、駅舎や駅前施設の活用により人が集う交流できる空間を創出することで、安心して駅を利用できる環境を整える。

(実施場所・検討場所)

- ・笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅

実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
南山城村	● 基本計画・実施設計 →	● 駅前整備実施 (工事・建設) →			
京都府	● →	● 支援 →			
JR 西日本	● →	● 月ヶ瀬口駅整備協議 (随時)、バリアフリー化検討 →			
備考					

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					
施策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			
目的	J R 関西本線の駅等の交通結節点における公共交通同士の接続時間を短縮し、スムーズな乗継ぎを確保する。J R 関西本線沿線全体の公共交通サービス水準の維持と更なる向上により、沿線住民の通学や通院、買い物等における利便性向上や京阪神方面からの観光客等の地域内の公共交通の利用促進を図る。				
取組内容	<p>(現状)</p> <p>現在、地域内を運行するバスの多くが J R 関西本線の駅に乗り入れており、列車との乗継ぎを考慮した運行ダイヤに設定されている。また、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、奈良・大阪方面への往き来には加茂駅で乗継ぎ、京都方面や関西文化学術研究都市方面への往き来には木津駅での乗継ぎをしている。</p> <p>(取組)</p> <p>今後も J R 関西本線においてダイヤ改正等を実施する際には、事前に関係者間で情報を共有し相互にダイヤ調整を行うことで、駅における列車とバスの接続性を確保する。また、各交通結節点において、公共交通間の適切な乗継時間の調整を図り、スムーズな乗継ぎを目指す。</p> <p>(実施場所・検討場所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 関西本線、拠点バス停 				
実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
JR 西日本	情報共有・ダイヤ調整・利用者への周知	→			
奈良交通		→			
笠置町、和束町、南山城村		→			
本協議会		→			
		総合時刻表への反映、周知 (随時)			
備考					

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

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

目的
 (仮称) 犬打峠トンネル開通後を見据え、新たに和東町と宇治方面を結ぶバス路線の開設を目指す。地域内から宇治市、京田辺市、京都市方面との往来にかかる時間が大幅に短縮されることで、地域内の通勤・通学・通院等の日常生活範囲が拡大され、移住・定住環境の向上につながるほか、京都市、宇治市方面からの観光客増加や働き手の確保も見込まれる。

取組内容
 (現状)
 府道宇治木屋線の宇治田原町と和東町間の犬打峠区間は、非常に狭隘で勾配やカーブも多く、バスの運行が困難な区間である。和東町から宇治・京都方面へ公共交通で移動するためには、加茂駅と木津駅において、バスと鉄道を2回乗り換える必要がある。

(取組)
 府道宇治木屋線(仮称)犬打峠トンネルの開通に合わせ、和東町内と宇治市方面を結ぶ新たなバス路線の開設と、和東町を中継拠点(ハブ)として、パーク・アンド・ライド等による移動を推奨することで、公共交通の利用促進を目指す。

バス路線の開設に向け、沿線自治体及び交通関係事業者等を中心とした協議会を設置し、運行路線のあり方や実証実験について検討する。



[(仮称) 犬打峠トンネルの位置]

(実施場所・検討場所)
 ・和東町、宇治田原町、府道宇治木屋線の沿線地域

実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
和東町			●	運行支援	→
沿線自治体					
京都府					
運行事業者			●	実証運行	本格運行
国交省(運輸局)			●	路線開設等協議	
道路管理者・警察			●	バス停協議	
備考	▲ (仮称) 犬打峠トンネルの開通(予定)				

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	
施策②-2,5	地域間幹線バス路線の再編（奈良交通・和東木津線）とデマンド交通の導入、地域内交通の加茂駅、木津駅への乗入れ
目的	和東町と町外を結ぶ唯一の公共交通である奈良交通・和東木津線について、新たな公共交通サービス導入を含めた路線再編を実施する。これにより、人口減少下における路線の持続可能性を高めるとともに、交通空白地の解消により、車を運転できなくても気軽に安心して外出できる環境を整備し、高齢者にとって暮らしやすい地域づくりを実現する。
取組内容	<p>（現状）</p> <p>和東木津線は、町の中心部を貫く「府道木津信楽線」を運行しており、バス停から遠い集落や傾斜地等の住民にとっては利用しづらく、町内に交通空白地を残している。また、路線延長の約半分を占める原山以北の区間は利用者が特に少なくなっている。</p> <p>なお、運行による経常赤字が発生しており、国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）及び京都府の交通確保対策費補助金を活用している。</p> <p>（取組）</p> <p>路線維持にあたり、町負担の縮減を図るため、運行、車両購入等に対する国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）をはじめとした補助金を効果的に活用する。</p> <p>また、持続可能な運行形態を確立するため、費用効率が比較優位となる代替交通手段への運行見直しにより運行経費の縮減を図ることとし、利用者が特に少ない区間（原山～和東町小杉）について、路線バスに代わる新たな交通サービス（通勤・通学用の定時路線運行交通）を導入し、地域の住民ニーズに応じた公共交通環境を構築する。</p> <p>さらに、上記区間の通勤・通学以外で利用する住民及びバス停から遠い集落の地域住民等の移動手段を確保するため、自宅付近から目的地まで送迎可能な、小型車両等を用いたデマンド交通について、実証運行を通じて地域住民の利用ニーズを聞き取りながら導入を進めるとともに、自宅からバス停まで自転車等で来られるようなバス停の環境整備を進めていく。</p> <p>あわせて、和東木津線の継続区間についても利便性向上と利用者増加のための路線見直しを図る。</p> <p>スクールバス等の輸送資源とも連携し、住民ひとりひとりの移動ニーズに寄り添った持続可能な公共交通サービスを構築する。</p> <p>（実施場所・対象路線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和東町、奈良交通バス和東木津線



[奈良交通・和東木津線]

実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
奈良交通	● 既存路線の運行	○ 路線再編	継続路線の運行（路線見直し）		
地域内交通 運行事業者※	● 実証運行		■ 本格運行		
和束町	■ 運行支援				
京都府					
国交省(運輸局)					
備考	※未定		▲（仮称）犬打峠トンネルの開通（予定）		

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。

施策②-3,5 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

目的
 笠置町循環バスの運行改善を図るとともに、観光客等の来訪者も利用できる有償運送事業や新たなデマンド交通への転換を検討する。これにより、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、これから一層増加する高齢者にとって暮らしやすい地域づくりを実現するとともに、移動利便性を向上させ、来訪者の利用増加も図る。

取組内容

（現状）

笠置町循環バスは、高齢者の利用が6割以上を占めており、自宅がバス停から遠い住民にとって利用しづらくなっている。また、住民限定の無料バスとして運行されており、観光客等の来訪者には町内を移動できる公共交通がない。



[笠置町循環バス]

（取組）

笠置町循環バスの運行改善策として、集落内の交通量が少なく、安全に停車・乗降ができる箇所を限定してフリー乗降区間の設置を検討する。

また、交通空白地域（バス停 500m 圏外）に住む高齢者等の気軽かつ安全な外出を支援するため、自宅まで送迎可能、かつ、町内の施設や木津駅等まで直接移動できる小型車両等を用いたデマンド交通について、地域の理解を深めながら導入を進める。

なお、デマンド交通の導入にあたっては、先行して導入事例がある南山城村と十分に連携し、検討次第では共同運行も視野に入れる。

あわせて交通サービスを有料化し、観光客など町外からの来訪者が、笠置山等の町内観光地への移動に利用できるようにする。

（実施場所・検討場所）

・笠置町

実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
笠置町	● 運行改善 ● 実証運行	● 本格運行			● 笠置町循環バス ● デマンド交通
南山城村	● 助言・指導				
京都府	● 助言・指導				
国交省(運輸局)	● 助言・指導				
備考					

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

施策②-4,5 相楽東部広域バスの運行展開、地域内交通の加茂駅、木津駅への乗入れ

目的
 運行本数が少なく、駅のバリアフリー化が進んでいないJR関西本線（加茂以東）を補完し、地域内の連携を支える公共交通として機能する相楽東部広域バスについて、多様な世代をターゲットにさらなる運行の効率化や利便性向上を図る。これにより、公共交通としての持続性を高め、高齢者等の外出機会の拡大や交流人口の拡大、利用者数の増加による行政負担の抑制を図る。

取組内容

（現状）

相楽東部広域バスは、前計画に基づく施策として平成29年に運行が開始され、令和2年にはコロナ禍であったが過去最高の利用者数を記録するなど、地域に定着しつつあるものの、利用者数は1.1人/便と少なく、行政負担の増加も課題となっている。なお、運行による経常赤字が発生しており、国の地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用している。



[相楽東部広域バス]

（取組）

路線維持にあたり、運行、車両購入等に対する国の地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）をはじめとした補助金を効果的に活用することで、町村負担の縮減を図る。

また、利用者が著しく減少、または利用実績のないバス停について、他の地域内交通サービスと連携した上で廃止を検討する。これにより、運行時間の短縮または利用が見込まれる区間へのバス停の開設やJR木津駅への延伸等を検討し、バスのサービス水準を高める。

あわせて隣接自治体や主要施設とも連携し、高齢者をはじめとした地域内の多様な世代へ情報発信を強化し、利用拡大を図る。

なお、今後の運行継続については、行政負担の状況や他の地域公共交通サービスの整備状況を踏まえ、運行事業者との契約更新を目的に、関係者間で協議を進める。

（対象路線）


- ・相楽東部広域バス（JR加茂駅～JR月ヶ瀬口駅）

実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
本協議会		→	→	→	→
笠置町 和束町 南山城村		→	→	→	→
運行事業者 (株)キタモリ	● 運行	→	→	→	→
備考	▲ 運行事業者との契約期限(R5年9月末)				

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					
施策②-6、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				
目的	高齢者や高校生が地域内に定住しながら、地域外へ通院・通学等でスムーズにおでかけできるよう、公共交通を利用しやすい仕組み作りや利用方法の周知徹底を行い、車がなくても外出しやすく、地域で生活が可能だという安心感を醸成する。これにより、若年人口の流出を食い止め、高齢者の外出意欲を喚起し、健康に暮らせる地域の実現を目指す。				
取組内容	<p>(現状)</p> <p>通学手段としてバスや鉄道ではなく、駅や目的地まで自家用車の送迎に頼る高校生が多い。また、高齢者人口は増加しているが自家用車による移動から公共交通への転換が進んでいない。</p> <p>(小中学生、高校生をターゲットにした取組)</p> <p>和束町が実施している高校生を対象としたバスの通学定期券購入補助制度の拡充や他町村への拡大を検討する。また、小中学校で公共交通をテーマとした総合学習等を実施し、公共交通を利用した日常的な移動に慣れてもらうことで、自家用車の送迎に頼らなくてもおでかけができる環境を整える。</p> <p>(高齢者をターゲットにした取組)</p> <p>日常の移動に公共交通を利用する事は健康づくりにも繋がることから、公共施設、病院、商店、金融機関などの生活関連施設や催し、イベント等へのアクセス方法として、公共交通の利用を様々な機会を通じて継続的に情報発信するほか、高齢ドライバーの運転免許証の自主返納を促進するため、返納者への公共交通の情報提供、公共交通の運賃の助成や割引、交通系ICカードの提供を行う。</p> <p>(新型コロナウイルス感染症対策のPR)</p> <p>コロナ禍により減少した公共交通利用を回復させるため、各公共交通の車内換気、消毒など感染症対策を実施し、運行事業者のみならず、自治体も広報誌等を通じて公共交通利用の安全性をアピールする。</p> <p>(実施場所・検討場所)</p> <p>・笠置町、和束町、南山城村</p>				
実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
笠置町 和束町 南山城村	感染症対策実施・PR モビリティ・マネジメント 運賃体系見直し 拡充・新設の補助制度				
奈良交通					
JR西日本					
相楽東部広域連合					
木津警察署		● 運転免許返納の促進			
備考					



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					
施策③-2		和東町中心部における交通拠点の整備			
目的	和東町中心部の住民が利用しやすい場所に地域間幹線系統バスと町の2次交通の乗継拠点（和東駅）を整備し、公共交通の利便性を高める。				
取組内容	<p>（現状）</p> <p>現計画では和東町と宇治市方面とを結ぶ新たなバス路線の開設やデマンド交通の導入を予定しているが、現在、町内には車両の待機スペースや利用者が快適に過ごせる待合スペースを備えた乗継拠点が無い。</p> <p>（取組）</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）と町内の集落からバス停までを運行するデマンド交通の乗継拠点を、和東町役場周辺の施設整備に合わせて整備する。</p> <p>乗継拠点には、バスやデマンド交通の待機スペースを確保するとともに、利用者が快適に過ごせる待合スペースの設置、観光案内や地域のおでかけ情報などのパンフレットの配架、近隣自治体が運行する公共交通との乗継情報を表示する総合案内板を設置する。</p> <p>（実施場所・検討場所）</p> <p>・和東町役場周辺</p>				
実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
和東町	● 設計 既存建物除却 →	● 建設工事 →	● 運用開始 →		
奈良交通			● ルート変更申請 →		
備考					

方針④ 情報発信の強化や MaaS の導入等によって、公共交通のわかりやすさ、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					
施策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				
目的	相楽東部3町村の観光地等、おでかけ先への公共交通を利用した移動方法や運行情報について、行政区域を越えてワンストップで案内できる総合窓口を設ける。これにより、住民や観光客等の来訪者に対し、地域の公共交通サービスの存在が広くPRされるとともに、公共交通が快適で利用しやすくなり、高齢者等の外出意欲創出や公共交通の利用促進につなげる。				
取組内容	<p>（現状） 駅舎改修を施したJR大河原駅には、南山城村の地域内交通である「村タク」の予約センターが設置・運用されており、村タクの予約や案内のみならず、人と人が触れ合える憩いの場、公共交通の情報発信の場として機能している。また、和東町の観光案内所では、グリーンスローモビリティの予約窓口の設置や様々な地域のおでかけ情報が発信されている。</p> <p>（取組） 「村タク」予約センターや観光案内所を、3町村に混在する公共交通ネットワークをワンストップで案内し、地域でのおでかけを総合的にサポートする相楽東部地域の交通総合案内窓口（コンシェルジュ）へと発展させる。 それぞれの施設を、相楽東部地域の公共交通コンシェルジュ機能を持った施設として人材育成、環境整備を進め、地域の公共交通にとって必要不可欠な存在、場所へと造り替えることで、地域の特色を生かしたアナログ版MaaSの構築、地域内の公共交通へのクオリティ(Q) & サービス(S)の向上を図る。</p> <p>（実施場所・検討場所） ・笠置町、和東町、南山城村</p>				
実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
笠置町 和東町 南山城村					
備考					

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					
施策④-2,3		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）			
目的	経路検索サービス※1への掲載や MaaS の導入（観光型）を推進する。これにより、地域外からの来訪者や観光客にも地域公共交通を見える化し、地域内で移動する際の手段として選ばれることで、地域の観光資源を生かした集客と交流促進、地域公共交通の利用促進につなげる。				
取組内容	<p>（現状）</p> <p>一部の路線について、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とした世界標準の公共交通データフォーマットである GTFS-JP が整備されておらず、来訪者への情報発信が不十分となっている。</p> <p>（取組）</p> <p>■経路検索サイトでの情報提供</p> <p>標準的なバス情報フォーマットである GTFS-JP について、地域内の路線は、原則すべて整備することとし、オープンデータ化を図る。また、新型コロナウイルス感染症収束後のインバウンド客増加を見越し、翻訳情報の付加についても検討する。</p> <p>■MaaS の導入（観光型）</p> <p>地域のおでかけスポットやイベントの検索機能、交通、宿泊、飲食等の「おでかけ」をまとめた予約機能、鉄道駅近くで使えるクーポン配信等の機能をまとめたアプリを活用し、観光客へ複数のサービスを一括して提供する。</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right;">[例：移動生活ナビアプリ「WESTER」(JR 西日本)]</p> <p>（実施場所・検討場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 関西本線、奈良交通和東木津線、相楽東部広域バス、笠置町、和東町グリーンスローモビリティ、南山城村 				
実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
JR 西日本	データ提供・情報掲載 サービス検討				
奈良交通					
本協議会					
笠置町 和東町					
南山城村					
備考					

※1 経路検索サービス：利用者が目的地や出発地、出発時刻を指定して検索を行うと、条件にあった公共交通機関を利用した移動経路や時刻、地図上のルート等が表示されるサービス（アプリ）。

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					
施策④-4		総合時刻表の作成・配布			
目的	地域内の鉄道、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、地域内における公共交通ネットワークをPRする。これにより、地域内の公共交通サービスの認知度を高め、利用促進を図る。				
取組内容	<p>(現状)</p> <p>平成31年に、JR関西本線及び地域内の全てのバスの時刻表を掲載した「相楽東部公共交通総合時刻表」を作成し、地域内の住民へ配布。</p> <p>(取組)</p> <p>引き続き、ダイヤ改正や交通再編に対応した総合時刻表を作成し、地域内外に向けて広く周知を行う。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、地域内の公共施設、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>また、別途、主要なルートや時刻のみを掲載した簡易版である「早見表」を作成し、広く住民へ配布する。媒体は、紙媒体だけでなく、インターネット上で公開した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し、ダイヤ改正が実施された場合は、随時、掲載情報を更新する。</p> <div data-bbox="842 891 1369 1258" data-label="Image"> </div> <p>[相楽東部公共交通総合時刻表 (2019年3月29日版)]</p> <p>(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	R4	R5	R6	R7	R8
本協議会	● 総合時刻表の作成、配布 →				
備考	※ダイヤ改正に応じて(例年3月頃)で、適宜修正を実施				

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						
施策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				
目的		各町村に残る、駅やバス停へのアクセスが困難な交通空白地において、交通空白地有償運送の導入を進めることで、車を運転できなくても気軽に安心して外出できる環境を整備し、これから一層増加する高齢者にとって暮らしやすい地域づくりを実現する。なお、導入に際しては、スクールバスなど様々な主体との連携、新たな乗務員（運転士）の継続的な確保・育成を進めることで、これらの公共交通サービスの拡大に伴い問題となる乗務員の不足や高齢化に対応し、公共交通のサービス水準を維持することで、事業を持続可能なものとする。				
取組内容		<p>(現状) 現計画に基づく施策により、南山城村においてデマンド交通「村タク」が運行を開始し、同村では交通空白地が解消されたものの、笠置町や和束町には、駅やバス停へのアクセスが困難な交通空白地、また、定時定路線バスの運行継続が困難で交通空白地となる可能性が高い地域が存在している。</p>  <p style="text-align: right;">[デマンド交通「村タク」]</p> <p>(取組) ■交通空白地有償運送の拡大と担い手確保 主に交通空白地において、交通空白地有償運送（運行形態として、自宅から目的地まで移動できる小型車両等を用いたデマンド交通を想定）の導入を進める。 →施策② - 2、3 参照 なお、南山城村の地域内交通では、「やまなみ交通運営協議会」が乗務員を雇用し、継続的に育成・確保を進めていることから、地域の公共交通を地域の人材で担い、支える仕組みづくりを検討する。</p> <p>■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 交通空白地有償運送の導入、拡大に際しては、スクールバスなど様々な主体との連携を図り、地域の輸送資源を総動員することで、効率的な運行や担い手確保に努める。</p> <p>(実施場所・検討場所) ・笠置町、和束町、南山城村</p>				
実施主体		R4	R5	R6	R7	R8
笠置町 和束町 南山城村 相楽東部広域連合		交通空白地有償運送の導入、運行 				
備考						

11. 計画実施のための体制

11.1 評価の基本的な考え方

本計画に位置付けている各施策は、それぞれの実施主体によって取り組まれるが、本計画の評価、進捗管理は、本協議会が主体となって行う。

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より、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、必要に応じて利用者を対象とした乗降調査や地域住民を対象としたアンケート調査を実施する。

<本協議会の推進スケジュール>

	R4年度 (2022)				R5年度 (2023)				R6年度 (2024)				R7年度 (2025)				R8年度 (2026)			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
計画策定 (Plan)	次年度事業 検討				次年度事業 検討				次年度事業 検討				次年度事業検討 → 計画改定準備				計画改定作業			
事業実施 (Do)	事業実施				事業実施				事業実施				事業実施				事業実施			
事業評価 (Check)	今年度事業 評価・検証				今年度事業 評価・検証				今年度事業 評価・検証				今年度事業 評価・検証				今年度事業 評価・検証			
計画・事業見直し・改善 (Action)	事業 見直し				事業 見直し				事業 見直し				事業 見直し				事業 見直し			
評価結果等の提出	主務大臣 への送付				主務大臣 への送付				主務大臣 への送付				主務大臣 への送付				主務大臣 への送付			
国庫補助対象事業の 計画・評価	●	◆	●	◆	●	◆	●	◆	●	◆	●	◆	●	◆	●	◆	●	◆	●	◆
各町村地域公共交通 会議	●																			

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、地域の交通事業者及び住民など、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。

