

J R関西本線（加茂以東）沿線地域 公共交通活性化協議会（第34回）

次 第

日 時 令和7年4月16日（水）15時15分から
場 所 笠置町産業振興会館 2F ホール

1 開 会

2 議 題

第1号 JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会規約の改正について【報告】

第2号 相楽東部広域バスの運行状況調査結果について【報告】

第3号 令和7年度事業計画（案）について【協議】

第4号 令和7年度暫定収支予算（案）について【協議】

3 その他

次回協議会の日程について

4 閉 会

報告第 1 号 JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会規約等の改正

【改正理由】

- ・笠置町における本協議会所管課が、令和 7 年 4 月 1 日より総務財政課から希望のまち推進課に変更
- ・和束町における本協議会所管課が、令和 7 年 4 月 1 日より総務課からまちづくり応援課に変更

以上のことから、

- ・ JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会規約
- ・ JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会事務処理規程
- ・ 上記規約及び監査実施規程に定める会長が指名する職務代理者及び監査員及び監査責任者の指名について改正を要するもの

J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会規約

平成 28 年 4 月 14 日制定

（目的）

第 1 条 J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定により、西日本旅客鉄道株式会社（加茂駅から月ヶ瀬口駅まで）の沿線に係る地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関する協議を行うとともに、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）の規定に基づき、地域における住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に関する協議を行うために設置する。

（事業）

第 2 条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の各号に掲げる業務を行う。

- （1）交通計画の策定及び変更に関する協議に関すること。
- （2）交通計画の実施に関する協議に関すること。
- （3）交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- （4）相楽東部広域バスに係る態様、旅客運賃その他運行に関すること。
- （5）前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な調査、分析その他の事業に関すること。

（組織及び委員等）

第 3 条 協議会は、別表 1 に掲げる者（以下「委員」という。）により構成する。

- 2 協議会は、前項の委員以外の者又は団体にオブザーバーとして参画を求めることができる。

（会長）

第 4 条 協議会には会長を置き、委員の互選によってこれを定める。

- 2 会長は協議会の会務を総理する。
- 3 会長に事故のあるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

（会議）

第 5 条 協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 委員が会議に出席できないときは、委員の所属する組織の中から代理者を出席させることができる。
- 3 会議は、委員及び代理者の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。
- 4 会議の議決方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合は多数決とす

る。

- 5 協議会は、必要があると認めるときは、委員及びオブザーバー以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を求め、意見を聞くことができる。

(幹事会)

第6条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じて幹事会を設置することができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(部会)

第7条 第2条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて部会を設置することができる。

- 2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、京都府建設交通部交通政策課、**笠置町希望のまち推進課、和束町まちづくり応援課**及び南山城村総務財政課により構成する。

- 2 事務局長は、**笠置町希望のまち推進課長**をもって充てる。

(雑則)

第9条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

この規約は、平成28年4月14日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、平成28年7月15日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、平成29年6月15日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、平成29年11月24日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、平成30年6月14日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、平成30年7月27日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、令和元年5月31日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、令和4年5月13日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、令和5年4月11日から施行する。

附 則

(施行期日)

この規約は、令和7年4月10日から施行する。

「ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会」事務処理規程

平成２８年４月１４日制定

（目的）

第１条 この規程は、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「協議会」という。）における事務の取扱いについて必要な事項を定め、事務処理を適正かつ能率的に行うことを目的とする。

（事務処理の原則）

第２条 協議会の事務処理に当たっては、迅速、正確を期し、かつ、機密保持を重んずるとともに、関係者間の連絡に遺漏のないように努め、責任の所在を明らかにすることとする。

（事務処理体制）

第３条 協議会に係る事務処理は、事務局長が総括し、事務局員が行う。

２ 事務局長は、**笠置町希望のまち推進課長**をもって充てる。

３ 事務局員は、京都府建設交通部交通政策課の職員、**笠置町希望のまち推進課**の職員、和束町**まちづくり応援課**の職員及び南山城村総務財政課の職員をもって充てる。

（専決事項）

第４条 事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りでない。

- （１）事務局の運営に関すること。
- （２）物品の購入その他協議会運営に必要な契約の締結に関すること。
- （３）国及び地方公共団体からの補助金に係る事務に関すること。
- （４）物品及び現金の出納に関すること。
- （５）前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。

（雑則）

第５条 ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会規約及びこの規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成２８年４月１４日から施行する。

附 則

この規約は、平成２９年６月１５日から施行する。

附 則

この規約は、平成３０年６月１４日から施行する。

附 則

この規約は、令和元年５月３１日から施行する。

附 則

この規約は、令和４年５月１３日から施行する。

附 則
この規約は、令和 5 年 4 月 1 1 日から施行する。

附 則
この規約は、令和 7 年 4 月 1 0 日から施行する。

○ J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会規約による会長の職務代理者の指名

令和 7 年 4 月 1 0 日

J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会規約（平成 28 年 4 月 14 日）第 4 条第 3 項の規定により、会長は職務代理者を次のとおり指名する。

職務代理者	第 1 順位	笠置町希望のまち推進課長
	第 2 順位	和束町まちづくり応援課担当課長
	第 3 順位	南山城村総務財政課長
	第 4 順位	京都府建設交通部交通政策課長

○ 「 J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会」 監査実施規程による監査員及び監査責任者の指名

令和 7 年 4 月 1 0 日

「 J R 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会」 監査実施規程（平成 28 年 4 月 14 日）第 2 条の規定により、会長は監査員及び監査責任者を次のとおり指名する。

監査員	笠置町希望のまち推進課長
	和束町まちづくり応援課担当課長
	南山城村総務財政課長
監査責任者	南山城村総務財政課長

相楽東部広域バスの運行状況調査結果について

1. 調査の概要

① 広域バス車内での乗り込み調査

- 実施目的：利用状況の把握、ダイヤ改正・運行計画に反映させるための経路・ダイヤのニーズ調査

② 各駅での送迎車両へのヒアリング

- 実施場所：木津駅（西口・東口）、加茂駅（西口・東口）、笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅 計7箇所
- 実施目的：相楽東部広域バスの周知、公共交通を利用しない理由等の調査

2. 令和6年10月のダイヤ改定内容

平日（月～金）ダイヤ

月ヶ瀬口駅 → 加茂駅			
改定前		改定後	
		6:25発 7:15着	
8:15発	9:05着	8:15発	9:05着
10:15発	11:05着	10:15発	11:05着
		12:45発	13:35着
13:40発	14:30着		
15:40発	16:30着		

加茂駅 → 月ヶ瀬口駅			
改定前		改定後	
		7:25発 8:05着	
9:15発	10:15着	9:10発	10:00着
11:15発	12:05着	11:10発	12:00着
		13:45発	14:35着
14:40発	15:30着		
16:40発	17:30着		

※7:25発は支線のバス停を経由しない快速運行

休日（土・日・祝）ダイヤ

月ヶ瀬口駅 → 加茂駅			
改定前		改定後	
8:15発	9:05着	8:15発	9:05着
10:15発	11:05着	10:15発	11:05着
		12:45発	13:35着
13:40発	14:30着		
15:40発	16:30着	15:15発	16:05着

加茂駅 → 月ヶ瀬口駅			
改定前		改定後	
9:15発	10:15着	9:10発	10:00着
11:15発	12:05着	11:10発	12:00着
		13:45発	14:35着
14:40発	15:30着		
16:40発	17:30着	16:40発	17:30着

3. ダイヤ改定した結果（利用実績）

集計期間・日数	R6.4～R6.9		R6.10～R6.12	
運行日数	183日		89日	
平日運行日数			62日	
土休日運行日数			27日	
利用者数	総利用者数	1便平均	総利用者数	1便平均
早① 月ヶ瀬口駅発（6:25）※平日のみ			51人	0.82人
早② 加茂駅発（7:25）※平日のみ			14人	0.23人
① 月ヶ瀬口駅発（8:15）	379人	2.07人	186人	2.09人
② 加茂駅発（9:15/9:10）	136人	0.74人	71人	0.80人
③ 月ヶ瀬口駅発（10:15）	341人	1.86人	143人	1.61人
④ 加茂駅発（11:15/11:10）	199人	1.09人	125人	1.40人
⑤ 月ヶ瀬口駅発（13:40/12:45）	108人	0.59人	118人	1.33人
⑥ 加茂駅発（14:40/13:45）	121人	0.66人	62人	0.70人
⑦ 月ヶ瀬口駅発（15:40/15:15）※土休日のみ	88人	0.48人	21人	0.78人
⑧ 加茂駅発（16:40）※土休日のみ	178人	0.97人	18人	0.67人
1便平均				
1日平均	1,550人	1.06人	809人	1.14人
		8.47人		9.09人

開始間もなく、利用が少ない

時刻が30分以上繰り上がった便は
1便平均利用者が増加

ダイヤ改定以降、平均利用者は増加

（ ）内の/右側の時刻は、R6.10ダイヤ改定以降に変更された時刻

4. 広域バス車内での乗り込み調査の結果

- ・ ダイヤ改定前後ともに、午前中（1便～4便）の利用が多い。
- ・ 利用目的は、通勤・買い物・趣味レジャーが多い。
- ・ 片道のみ（行き）でのバス利用で、帰りはJR利用が多い。
- ・ バス停要望は、自宅近隣への停車を要望されている。
- ・ ダイヤ要望は、平日14時30分～18時までの加茂駅発便を要望されている。

5. 各駅での送迎車両へのヒアリングの結果

- ・ 駅送迎は、全駅合わせて192件中、3町村在住者は37件あった。
- ・ 大阪府、京都市など、鉄道の移動時間が長い地域への通勤・通学者の送迎が多い。
- ・ 回答者の約6割がほぼ毎日送迎されている。
- ・ 「相楽東部地域で生活する以上、家族による送迎は必須」との回答が約9割あり、車利用への意識が強いが、一方で、「公共交通が便利になれば切り替えたい（切り替えさせたい）」を肯定する回答が約8割あり、送迎の体力的負担や時間的制約などを認める意見もある。
- ・ 広域バスの存在は、約6割に認知されているが、「運行ルート、バス停の位置、ダイヤなどの情報を知っている」との回答は約2割である。

6. 令和7年10月以降の運行計画について

① 運行ダイヤについて・・・現行どおり

- 早朝便は、開始後間もないことから引き続き利用周知を図りながら継続する。
- 要望のあった平日14時30分～18時までの加茂駅発の便は、JR 関西本線の加茂駅発と時間が重複していることから利用増が見込めないこと、並びに運転手の確保や、経費の確保の面で1日2名以上の対応が困難なことから実施しない。なお、笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅でJR降車後に、笠置町循環バスや村タクといった、地域内公共交通を利用してもらうよう継続して周知を行う。

② 運行経路及び運賃について・・・現行どおり

- ただし、利用者が減少しているバス停について、デマンド交通等の他地域内公共交通と連携した上で廃止し、早朝2便と同様の快速運行を検討する。

③ 認知不足等への対応について

- 認知度向上に向けて、加茂駅周辺の病院や買い物施設などで新たにポスター周知を行うほか、バスラッピング、JR 定期券所持者の無料化の継続、新たに作成した総合時刻表を活用した利用促進を継続する。
- 小・中学校（特に中学3年生）をターゲットに、公共交通をテーマとしたモビリティ・マネジメントを実施し、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、自家用車に頼らなくてもお出かけができる環境を整える。

④ 運行予定事業者

株式会社キタモリ

⑤ 運行期間について

令和7年10月1日（水）～令和8年9月30日（水）

※年末年始（12月29日から1月3日まで）を除く

議題第2号
参考資料

相楽東部広域バスの運行状況調査結果

(相楽東部広域バス利用状況等調査業務)

JR関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会

- 1. 本業務で実施した調査
 - 1.1 広域バス利用状況調査
 - 1.2 送迎車両ドライバーヒアリング調査
- 2. 調査結果報告
 - 2.1 広域バスの利用状況
 - 2.2 ダイヤ改定前後の変化
 - 2.3 送迎の現状
 - 2.4 利用者の要望等
- 3. 調査結果からみた考察
 - 3.1 ダイヤ改定の効果
 - 3.2 J R代替交通としての位置づけ
 - 3.3 利用促進の方向性

1.本業務で実施した調査

1.1 広域バス利用状況調査 <調査の概要>

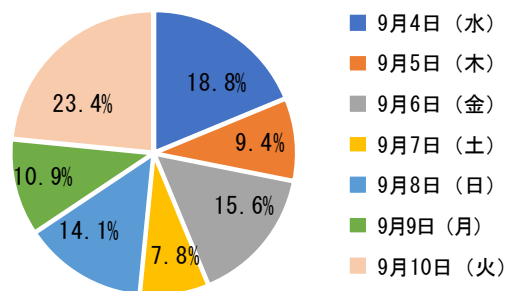
【調査方法】

- ・ 実施方法は、相楽東部広域バスの調査期間内の全便の車内に調査員が乗り込み、全ての乗客に対してヒアリング調査を実施（または乗客自ら調査票に記述）。
- ・ O D（乗降バス停）、利用状況、広域バスへの要望等を把握。
- ・ ダイヤ改定前調査は、9/4（水）～9/10（火）に行い、回答件数は64件。
- ・ ダイヤ改定後調査は、11/28（木）～12/4（水）に行い、回答件数は56件。
- ・ どちらも、調査期間内の全ての利用者から回答を得られた。

■ダイヤ改定前（第1回）

番号	選択肢	回答数	割合
4	9月4日（水）	12	18.8
5	9月5日（木）	6	9.4
6	9月6日（金）	10	15.6
7	9月7日（土）	5	7.8
8	9月8日（日）	9	14.1
9	9月9日（月）	7	10.9
10	9月10日（火）	15	23.4
		64	100.0

[N=64]

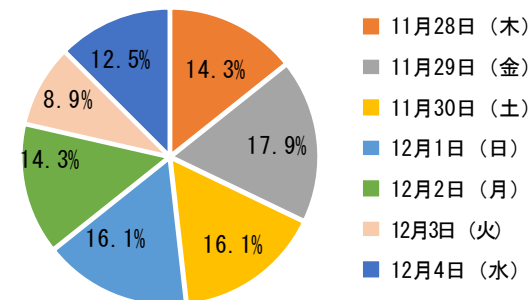


[N=64]

■ダイヤ改定後（第2回）

番号	選択肢	回答数	割合
28	11月28日（木）	8	14.3
29	11月29日（金）	10	17.9
30	11月30日（土）	9	16.1
1	12月1日（日）	9	16.1
2	12月2日（月）	8	14.3
3	12月3日（火）	5	8.9
4	12月4日（水）	7	12.5
		56	100.0

[N=56]



[N=56]

1.本業務で実施した調査

1.2 送迎車両ドライバーヒアリング調査 <調査の概要>

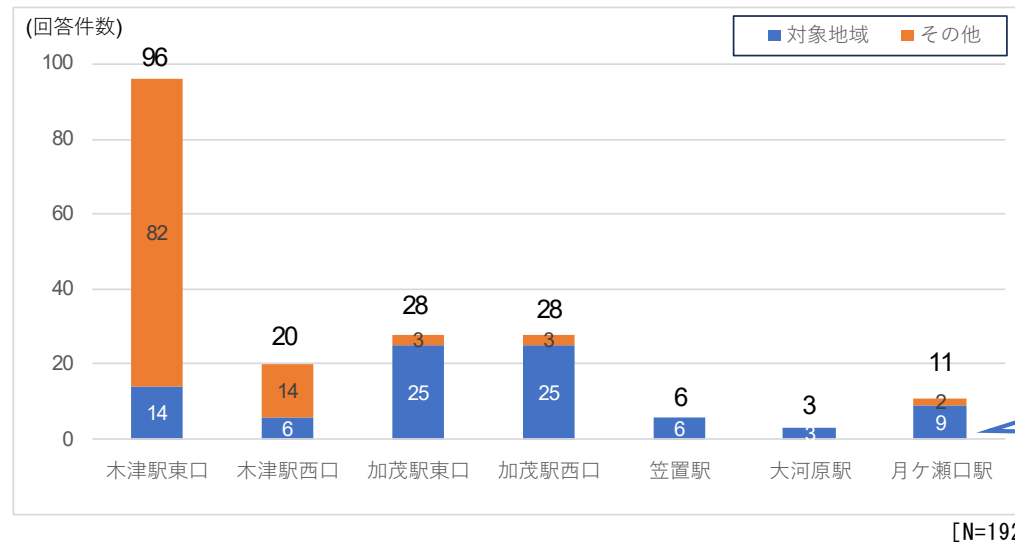
【調査方法】

- ・ J R 関西本線の駅（木津、加茂、笠置、大河原、月ヶ瀬口）で、送迎待ちをしている車のドライバーにヒアリング調査を実施（木津駅と加茂駅は東口と西口でそれぞれ実施）。
- ・ 実施日は11/28（木）、実施時間は17時～21時の4時間*¹。
- ・ 有効回答数は全駅合わせて192件で、このうち対象地域*²在住者は88件（総回答数の45.8%）。

* 1：木津駅西口は、* 2に記す対象地域以外の居住者が多数だったため調査を約2時間で打ち切り、以降は対象地域在住者の比率が高い木津駅東口へ調査人員を配転。

* 2：笠置町、和束町、南山城村及び木津川市加茂町を指す

■ 駅別出入口別の回答回収数

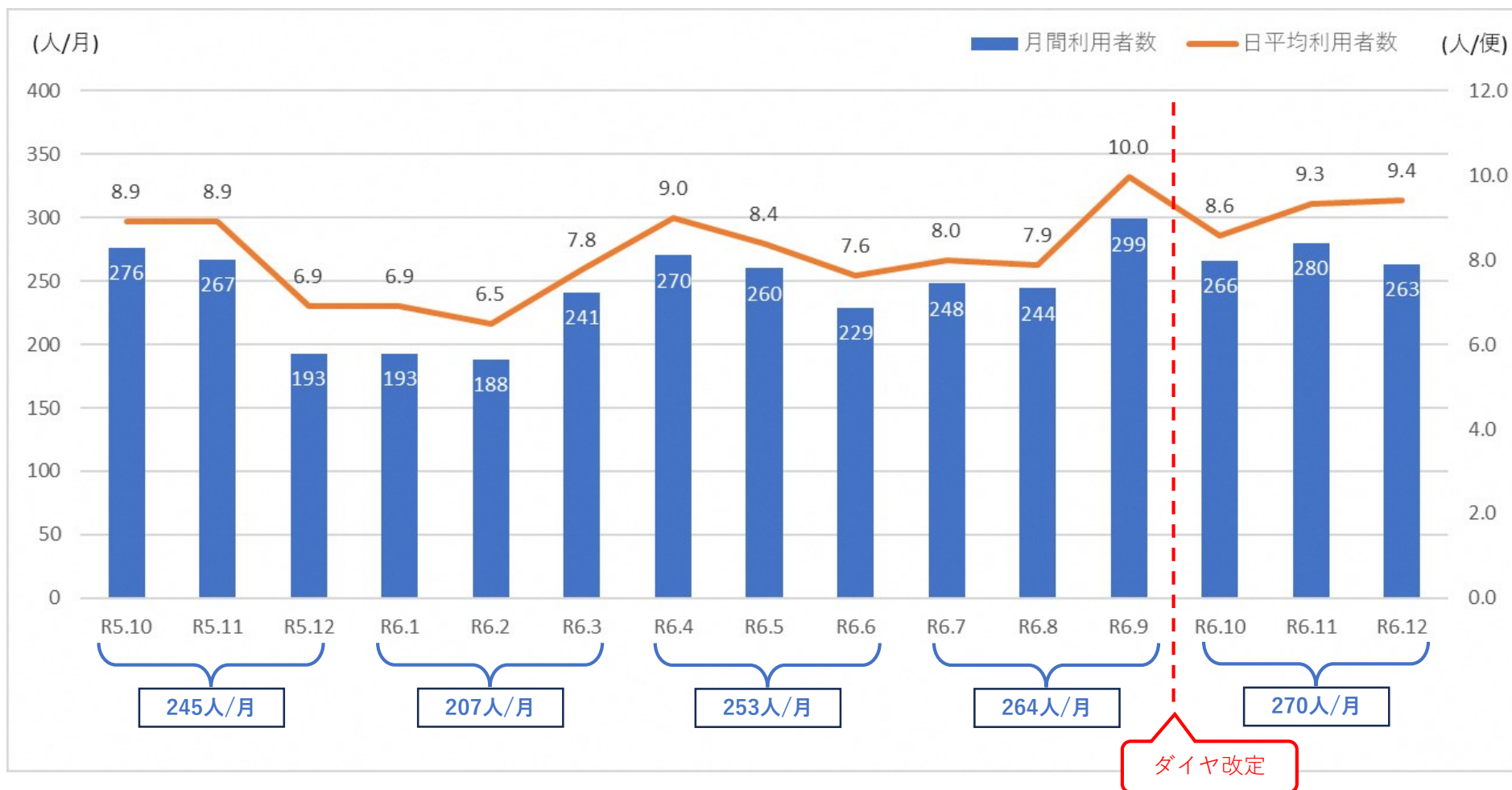


対象地域在住者（青）
の合計88件

2. 調査結果報告

2.1 広域バスの利用状況 <月別乗降者数> ※毎日運行が開始された以降についての集計

- R6.10のダイヤ改定以降、利用者は増加傾向。



2. 調査結果報告

2.1 広域バスの利用状況 <便別乗降者数> ※毎日運行を開始した以降についての集計

- R6.10のダイヤ改定以降に運行時刻を変更した便は、利用者数は増加傾向。
- ダイヤ改定で新設された早朝便は、利用者が1便あたり1名に満たない。

集計期間・日数	R5.10～R6.3		R6.4～R6.9		R6.10～R6.12	
運行日数	177日		183日		89日	
平日運行日数					62日	
土休日運行日数					27日	
利用者数	総利用者数	1便平均	総利用者数	1便平均	総利用者数	1便平均
早① 月ヶ瀬口駅発（6:25）※平日のみ					51人	0.82人
早② 加茂駅発（7:25）※平日のみ					14人	0.23人
① 月ヶ瀬口駅発（8:15）	328人	1.85人	379人	2.07人	186人	2.09人
② 加茂駅発（9:15/9:10）	91人	0.51人	136人	0.74人	71人	0.80人
③ 月ヶ瀬口駅発（10:15）	313人	1.77人	341人	1.86人	143人	1.61人
④ 加茂駅発（11:15/11:10）	194人	1.10人	199人	1.09人	125人	1.40人
⑤ 月ヶ瀬口駅発（13:40/12:45）	78人	0.44人	108人	0.59人	118人	1.33人
⑥ 加茂駅発（14:40/13:45）	124人	0.70人	121人	0.66人	62人	0.70人
⑦ 月ヶ瀬口駅発（15:40/15:15）※土休日のみ	78人	0.44人	88人	0.48人	21人	0.78人
⑧ 加茂駅発（16:40）※土休日のみ	152人	0.86人	178人	0.97人	18人	0.67人
1便平均		0.96人		1.06人		1.14人
1日平均	1,358人	7.67人	1,550人	8.47人	809人	9.09人

時刻が30分以上が
繰り上がった便は
利用者が増加

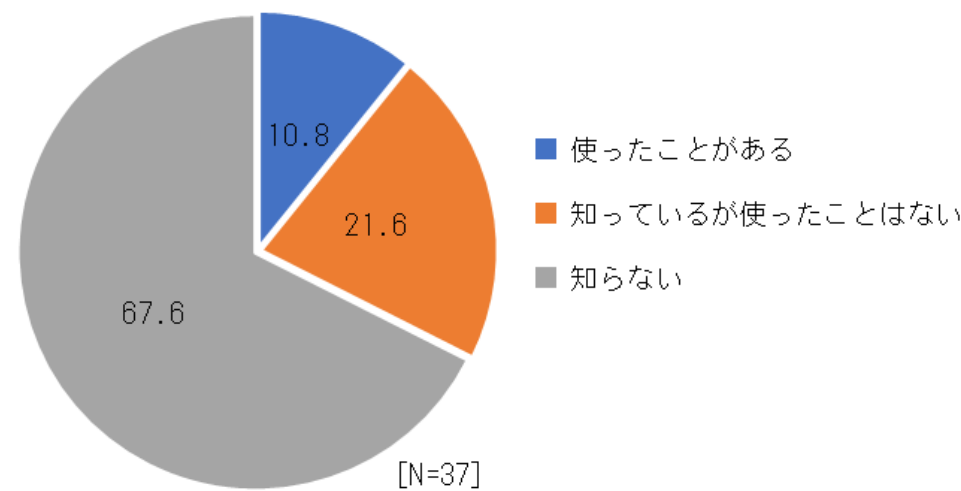
（ ）内の/右側の時刻は、R6.10ダイヤ改定以降に変更された時刻

2. 調査結果報告

2.1 広域バスの利用状況 <バスロケシステムの利用状況> ※ダイヤ改定前のみ調査で、初回乗車時のみ回答

- バスロケシステムを利用したことがある人は11%（4名）で、68%の人が存在を知らない。

■バスロケシステムの利用経験の有無



■バスロケシステムを使ったことがある人の属性等

	年齢等	居住地	目的	乗車バス停	降車バス停	利用頻度
回答者 A	75歳以上	南山城村	業務	月ヶ瀬口駅	南山城村役場前	週に1～2日
回答者 B	50～54歳	西宮市	趣味・レジャー等	木屋	加茂駅	今回が初めて
回答者 C	30～49歳	笠置町	買い物	笠置駅	加茂駅	年に数回
回答者 D	30～49歳	奈良市	通勤	月ヶ瀬口駅	加茂駅	年に数回

2. 調査結果報告

2.2 ダイヤ改定前後の変化 <平日早朝便の利用状況>

- 月ヶ瀬口駅発便の利用者は、調査期間内で延べ5名、加茂駅発便は1名のみ。
- 月ヶ瀬NT→加茂駅の利用者は5回とも同一人物で、大阪市への通勤を目的としており、帰路はJRを利用。

■利用の多いODパターン 早朝1便 月ヶ瀬口駅(6:25)→加茂駅(7:15)

順位	乗車停留所		降車停留所	利用者数	占有率
1位	月ヶ瀬NTガス店	→	加茂駅	5人	100%
2位		→			
3位		→			
合計				5人	100%

■利用の多いODパターン 早朝2便 加茂駅(7:25)→月ヶ瀬口駅(8:05) ※快速運行

順位	乗車停留所		降車停留所	利用者数	占有率
1位	加茂駅	→	笠置町役場	1人	100%
2位		→			
3位		→			
合計				1人	100%

■早朝1便・2便利用者の回答

	年齢等	居住地	回答日	乗車便	目的	乗車バス停	降車バス停	利用頻度	改定前後の利用状況
回答者A	60～64歳	南山城村	11/28(木)	早朝1便	通勤	月ヶ瀬NTガス店	加茂駅	週に3日以上	ダイヤ改定前から利用
回答者B	15～29歳	木津川市(加茂以外)	11/28(木)	早朝2便	通勤	加茂駅	笠置町役場前	週に1～2日	ダイヤ改定以降利用開始
回答者C	60～64歳	南山城村	11/29(金)	早朝1便	通勤	月ヶ瀬NTガス店	加茂駅	—	—
回答者D	60～64歳	南山城村	12/2(月)	早朝1便	通勤	月ヶ瀬NTガス店	加茂駅	—	—
回答者E	60～64歳	南山城村	12/3(火)	早朝1便	通勤	月ヶ瀬NTガス店	加茂駅	—	—
回答者F	60～64歳	南山城村	12/4(水)	早朝1便	通勤	月ヶ瀬NTガス店	加茂駅	—	—

回答者AとC～Fは
同一人物

2. 調査結果報告

2.2 ダイヤ改定前後の変化 <平日午前便の利用状況>

- 1 便の利用者はダイヤ改定後の方が多く、笠置町内から加茂駅への利用が増えている。（時間変更なし）

■利用の多いODパターン 改定前 1 便 月ヶ瀬口駅(8:15)→加茂駅(9:05)

順位	乗車停留所		降車停留所	利用者数	占有率
1位	木屋	→	加茂駅	4人	57%
2位	南大河原会館前	→	加茂駅	2人	29%
3位	南山城村役場前	→	加茂駅	1人	14%
4位		→			
5位		→			
6位		→			
7位		→			
合計				7人	100%



■利用の多いODパターン 改定後 1 便 月ヶ瀬口駅(8:15)→加茂駅(9:05)

順位	乗車停留所		降車停留所	利用者数	占有率
1位	木屋	→	加茂駅	5人	38%
2位	笠置いこいの館	→	加茂駅	3人	23%
3位	月ヶ瀬NTガス店	→	加茂駅	1人	8%
4位	南大河原会館前	→	加茂駅	1人	8%
5位	上有市	→	加茂駅	1人	8%
6位	笠置大橋北詰	→	加茂駅	1人	8%
7位	笠置駅	→	加茂駅	1人	8%
8位		→			
9位		→			
10位		→			
11位以下計				0人	0%
合計				13人	100%

2. 調査結果報告

2.2 ダイヤ改定前後の変化 <日中の便の利用状況>

- ダイヤ改定後に運行時刻が55分繰り上がった5便と6便では、利用者数はどちらも改定前後でほとんど変わらない。
- 利用パターンは変化しており、どちらの便も南山城村発着交通の比率が高くなっている。

■利用の多いODパターン 改定前 5 便 月ヶ瀬口駅(13:40)→加茂駅(14:30)

順位	乗車停留所	降車停留所	利用者数	占有率
1位	道の駅お茶の京都	→ 加茂駅	3人	38%
2位	笠置駅	→ 加茂駅	3人	38%
3位	南山城村役場前	→ 加茂駅	1人	13%
4位	木屋	→ 加茂駅	1人	13%
5位		→		
合計			8人	100%



■利用の多いODパターン 改定後 5 便 月ヶ瀬口駅(12:45)→加茂駅(13:35) ※55分繰り上げ

順位	乗車停留所	降車停留所	利用者数	占有率
1位	道の駅お茶の京都	→ 加茂駅	5人	63%
2位	月ヶ瀬NTガス店	→ 南山城村役場前	2人	25%
3位	南大河原会館前	→ 笠置駅	1人	13%
4位		→		
5位		→		
合計			8人	100%

■利用の多いODパターン 改定前 6 便 加茂駅(14:40)→月ヶ瀬口駅(15:30)

順位	乗車停留所	降車停留所	利用者数	占有率
1位	加茂駅	→ 木屋	2人	50%
2位	加茂駅	→ 大河原駅	1人	25%
3位	加茂駅	→ 南大河原会館前	1人	25%
4位		→		
5位		→		
合計			4人	100%



■利用の多いODパターン 改定後 6 便 加茂駅(13:45)→月ヶ瀬口駅(14:35) ※55分繰り上げ

順位	乗車停留所	降車停留所	利用者数	占有率
1位	加茂駅	→ 上有市	1人	20%
2位	加茂駅	→ 大河原駅	1人	20%
3位	加茂駅	→ 南大河原会館前	1人	20%
4位	加茂駅	→ 月ヶ瀬NTガス店	1人	20%
5位	南山城村役場前	→ 月ヶ瀬NTガス店	1人	20%
6位		→		
合計			5人	100%

2. 調査結果報告

2.2 ダイヤ改定前後の変化 <改定前の夕方便の利用状況>

- 改定後に休止となった便のうち、7便の利用は非常に少なかったが、8便は加茂駅から南山城村までの利用が多かった。
- 8便利用者のほとんどは、南山城村居住者で、外出先から帰宅時の利用と考えられるが、利用目的や目的地は様々で偏った傾向は見られない。
- 後述する広域バスへの要望では、8便の再開を望む意見があるが、大和路線と関西本線との接続ができている時間帯である。

■利用の多いODパターン 改定前 7 便 月ヶ瀬口駅(15:40)→加茂駅(16:30)

順位	乗車停留所		降車停留所	利用者数	占有率
1位	月ヶ瀬NTガス店	→	上有市	1人	50%
2位	押原	→	加茂駅	1人	50%
3位		→			
4位		→			
5位		→			
6位		→			
7位		→			
8位		→			
合計				2人	100%

■利用の多いODパターン 改定前 8 便 加茂駅(16:40)→月ヶ瀬口駅(17:30)

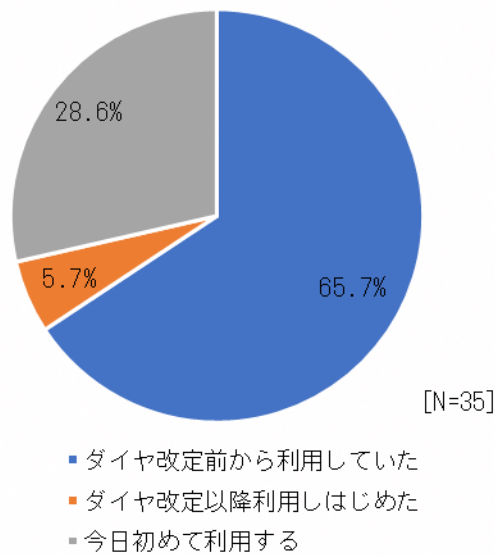
順位	乗車停留所		降車停留所	利用者数	占有率
1位	加茂駅	→	月ヶ瀬NTガス店	2人	25%
2位	加茂駅	→	笠置駅	1人	13%
3位	加茂駅	→	南山城村役場前	1人	13%
4位	加茂駅	→	南大河原会館前	1人	13%
5位	加茂駅	→	押原	1人	13%
6位	加茂駅	→	月ヶ瀬口駅	1人	13%
7位	南大河原会館前	→	月ヶ瀬口駅	1人	13%
8位		→			
合計				8人	100%

2. 調査結果報告

2.2 ダイヤ改定前後の変化 <改定前後の利用状況>

- 「ダイヤ改定前から利用している」が66%と多くを占め、「ダイヤ改定以降利用し始めた」は6%と少ない。
- 「改定前から利用している」うち利用頻度の高い人は、朝の便の通勤目的利用が比較的多い。

■利用状況の変化



■ダイヤ改定前から利用している人（23名）のうち現在週1～2日以上利用している人（7名）の回答

	年齢等	居住地	乗車曜日	乗車便	目的	乗車バス停	降車バス停	利用頻度	改定前後の利用状況
回答者 A	60～64歳	南山城村	11/28(木)	早朝 1 便	通勤	月ヶ瀬 N T ガス店	加茂駅	週に 3 日以上	ダイヤ改定前から利用
回答者 B	70～74歳	和束町	11/28(木)	1 便	通勤	木屋	加茂駅	週に 3 日以上	ダイヤ改定前から利用
回答者 C	75歳以上	南山城村	11/29(金)	1 便	通院	南大河原会館前	加茂駅	週に1～2日	ダイヤ改定前から利用
回答者 D	50～54歳	笠置町	11/29(金)	1 便	通勤	笠置駅	加茂駅	週に 3 日以上	ダイヤ改定前から利用
回答者 E	75歳以上	南山城村	11/30(土)	7 便	買い物	月ヶ瀬口駅	月ヶ瀬 N T ガス店	週に1～2日	ダイヤ改定前から利用
回答者 F	70～74歳	南山城村	11/30(土)	7 便	買い物	月ヶ瀬口駅	月ヶ瀬 N T ガス店	週に1～2日	ダイヤ改定前から利用
回答者 G	60～64歳	南山城村	12/3(火)	5 便	-	月ヶ瀬 N T ガス店	南山城村役場前	週に1～2日	ダイヤ改定前から利用

■ダイヤ改定以降利用しはじめた人の回答

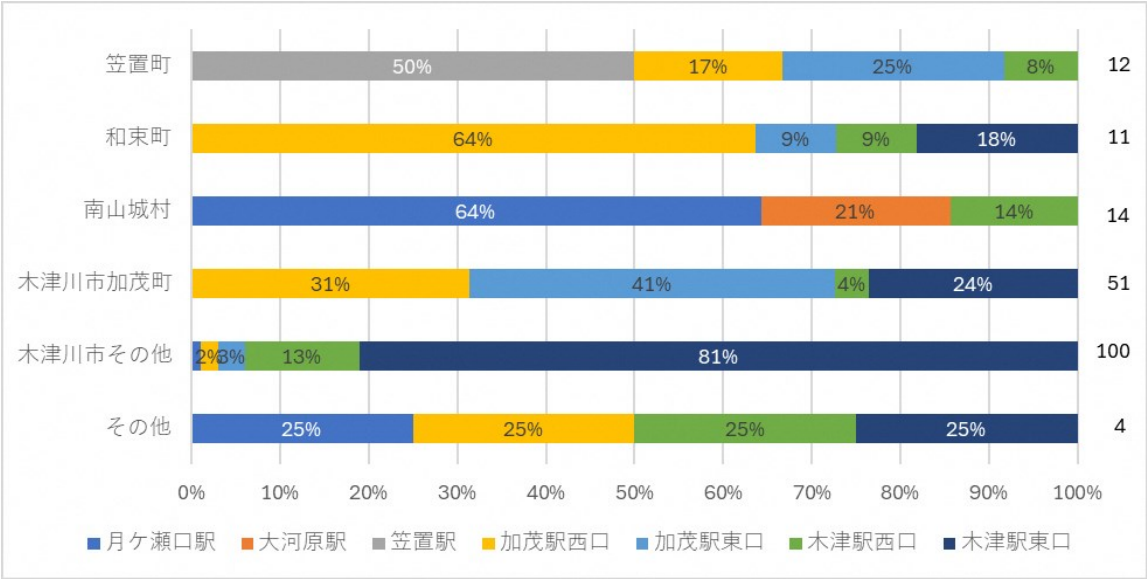
	年齢等	居住地	乗車曜日	乗車便	目的	乗車バス停	降車バス停	利用頻度	改定前後の利用状況
回答者 H	15～29歳	木津川市(加茂以外)	11/28(木)	早朝 2 便	通勤	加茂駅	笠置町役場前	週に1～2日	ダイヤ改定以降利用開始
回答者 I	65～69歳	京田辺市	11/29(金)	5 便	通勤	道の駅	加茂駅	週に 3 日以上	ダイヤ改定以降利用開始

2. 調査結果報告

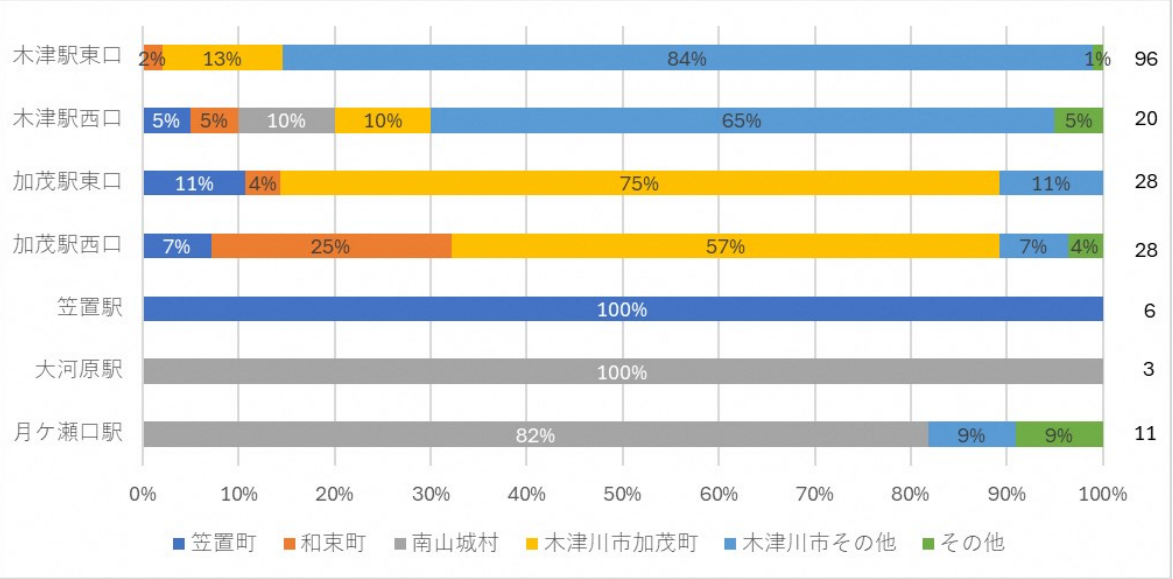
2.3 送迎の現状 <居住地と送迎する駅の関係>

- 居住地別にみると、笠置町在住者は50%が笠置駅、42%が加茂駅、8%が木津駅へ送迎しており、より鉄道の利便性の高い駅への送迎も行われている。
- 南山城村在住者は64%が月ヶ瀬口駅、21%が大河原駅へ送迎しており、木津駅への送迎も14%が村内の駅への送迎が主である。
- 駅別にみると、笠置駅及び大河原駅での送迎は、件数は少ないものの全て自町村在住者である。

■居住地別にみた送迎先の駅



■駅別にみた送迎者の居住地

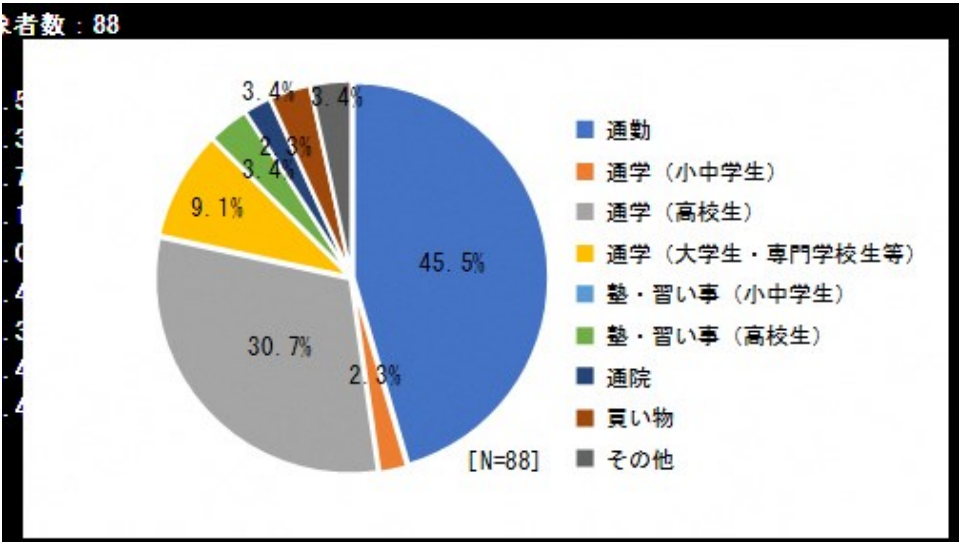


2. 調査結果報告

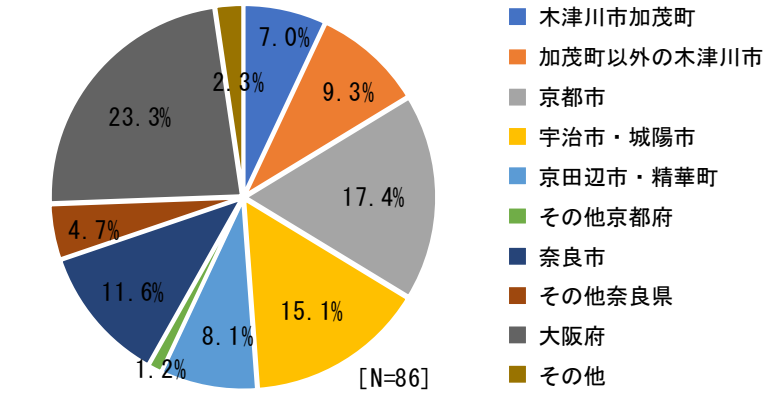
2.3 送迎の現状 <送迎対象者の目的と行き先>

- 目的は、「通勤」が46％で最も多く、次いで「通学（高校生）」が31％で、この2つで全体の4分の3強（76％）を占める。
- 行き先は、「大阪府」（23％）が最も多く、次いで「京都市」（17％）、「宇治市・城陽市」（15％）、「奈良市」（11％）の順で、鉄道での移動時間が長い地域への通勤者や通学者の送迎が多い。

■送迎対象者の目的



■送迎対象者の行き先

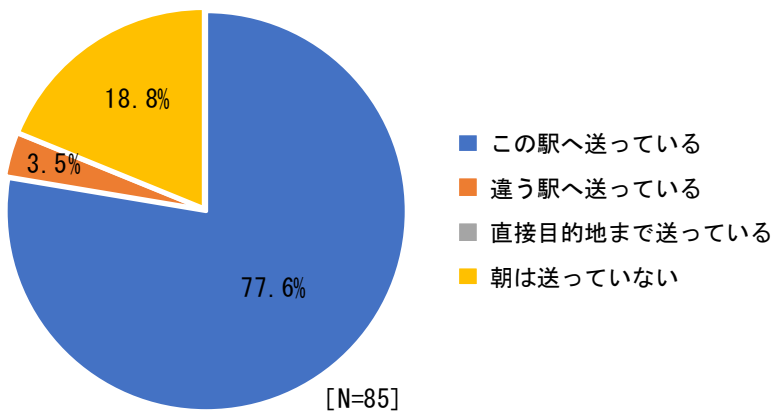


2. 調査結果報告

2.3 送迎の現状 <朝の送迎について>

- 「朝も同じ駅へ送っている」と「違う駅へ送っている」をあわせて81%だが、「朝は送っていない」も19%（16件）ある。
- 16件のうち、笠置町在住者は6名（通勤3名、高校生2名）で、うち2名が朝は鉄道を利用。

■朝の送迎行動



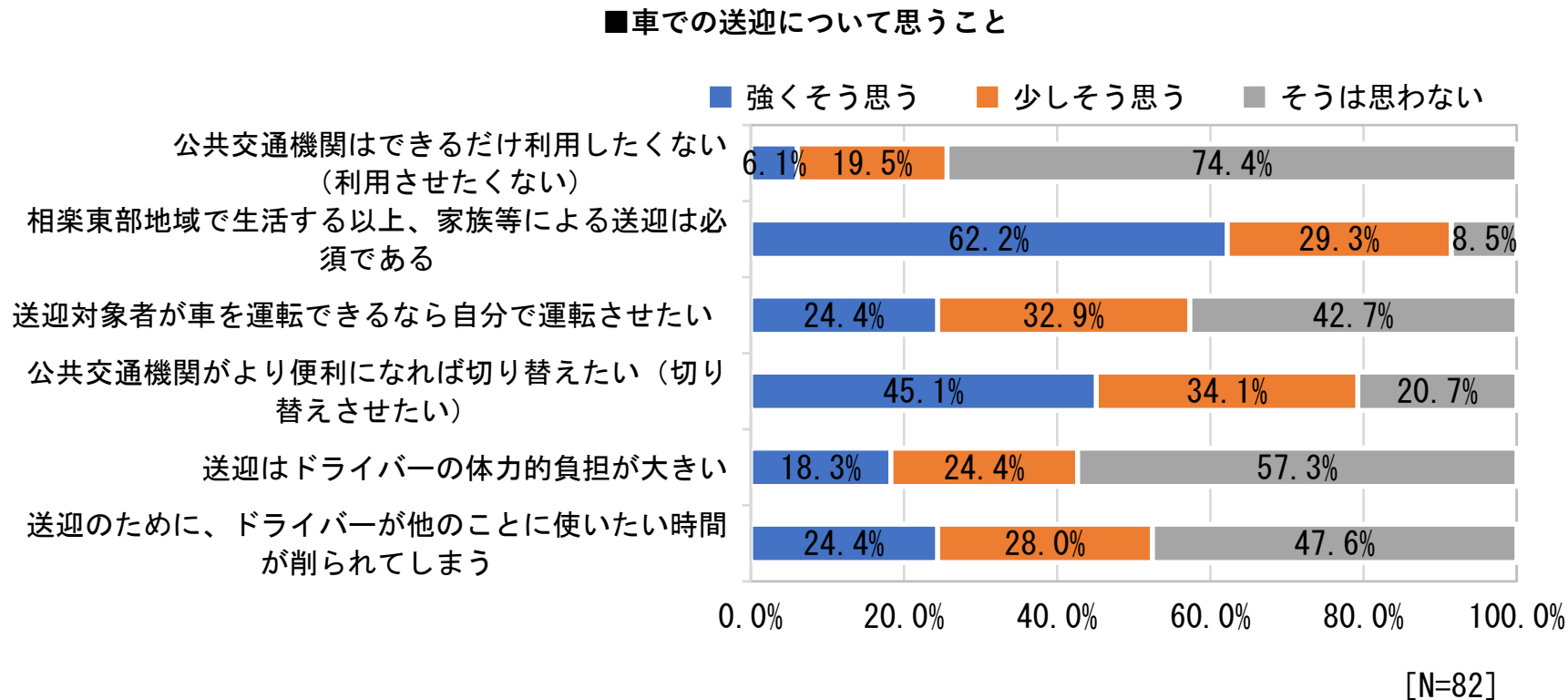
■朝は送迎してもらってない人の行動

待機場所	居住地	目的	目的地	朝の交通手段
木津駅東口	木津川市加茂町	通学(高校生)	宇治市・城陽市	バス・電車
木津駅東口	木津川市加茂町	通学(大学専門学校等)	京都市	徒歩
加茂駅東口	木津川市加茂町	通勤	大阪府	電車
加茂駅東口	木津川市加茂町	通学(高校生)	京都市	バス
加茂駅東口	木津川市加茂町	通勤	宇治市・城陽市	自転車
加茂駅東口	木津川市加茂町	通勤	奈良市	徒歩
加茂駅東口	木津川市加茂町	通学(小中学生)	京都市	バス
木津駅西口	木津川市加茂町	通学(高校生)	その他木津川市	バス
加茂駅西口	木津川市加茂町	通勤	奈良市	自転車
加茂駅西口	和束町	通学(高校生)	宇治市・城陽市	バス
加茂駅東口	笠置町	通勤	木津川市加茂町	別の人
加茂駅西口	笠置町	塾・習い事(高校生)	木津川市加茂町	電車
加茂駅西口	笠置町	通勤	大阪府	電車
笠置駅	笠置町	塾・習い事(高校生)	木津川市加茂町	徒歩
笠置駅	笠置町	その他	その他	今日だけなのでなし
笠置駅	笠置町	通勤	木津川市加茂町	徒歩

2. 調査結果報告

2.3 送迎の現状 <車での送り迎えについて思うこと>

- [相楽東部地域で生活する以上、家族による送迎は必須]について、「そう思う」（62%）と「少しそう思う」（29%）をあわせると92%に上る。
- 一方で、[公共交通が便利になれば切り替えたい（切り替えさせたい）]を肯定する回答が79%あり、送迎の体力的負担や時間的制約などを認める意見も半数前後にのぼり、公共交通への潜在的な需要はあると考えられる。

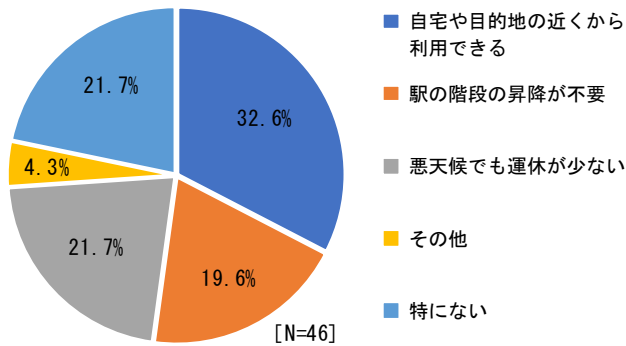


2. 調査結果報告

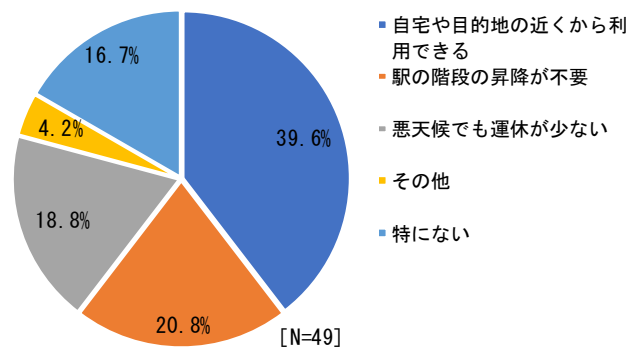
2.4 利用者の要望等 <JR関西本線との比較・・・使いやすい点>

- ダイヤ改定前は、「自宅や目的地の近くから利用できる」が33%で最も多く、次いで「悪天候でも運休が少ない」(22%)、「駅の階段の昇降が不要」(20%)が多いほか、「特にない」も22%挙がっている。
- ダイヤ改定後の回答傾向は、改定前と大きな違いはない。
- 使いやすい点として「駅の階段昇降が不要」を挙げた人の多くは65歳以上で、乗降バス停のどちらかが跨線橋のある笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅を挙げた人は3名。

■ダイヤ改定前



■ダイヤ改定後



■便利な点として「駅の階段昇降が不要」を挙げた人(10名)の詳細回答

	年齢等	居住地	乗車便	目的	乗車バス停	降車バス停	片道or往復	もう片方の手段
回答者A	75歳以上	笠置町	1便	買い物	笠置大橋北詰	加茂駅	片道のみ	J R
回答者B	75歳以上	南山城村	6便	通院	加茂駅	大河原駅	片道のみ	J R
回答者C	65～69歳	京田辺市	5便	通勤	道の駅	加茂駅	片道のみ	J R
回答者D	70～74歳	笠置町	6便	買い物	加茂駅	上有市	片道のみ	J R
回答者E	75歳以上	南山城村	3便	趣味・レジャー等	月ヶ瀬NTガス店	加茂駅	往復利用	—
回答者F	15～29歳	奈良市	3便	趣味・レジャー等	笠置駅	加茂駅	片道のみ	J R
回答者G	50～54歳	大阪市	2便	買い物	加茂駅	道の駅	片道のみ	J R
回答者H	75歳以上	南山城村	1便	通院	月ヶ瀬NTガス店	加茂駅	片道のみ	J R
回答者I	75歳以上	南山城村	6便	買い物	加茂駅	南大河原会館前	片道のみ	J R
回答者J	65～69歳	南山城村	5便	趣味・レジャー等	南大河原会館前	笠置駅	片道のみ	自動車送迎

回答者の8割が65歳以上、5割が75歳以上

加茂駅→月ヶ瀬口駅便の利用者は回答者の半数

笠置、大河原、月ヶ瀬口の各駅は3件(道の駅、月ヶ瀬NT、笠置大橋北詰等駅近傍を含めればさらに3件)

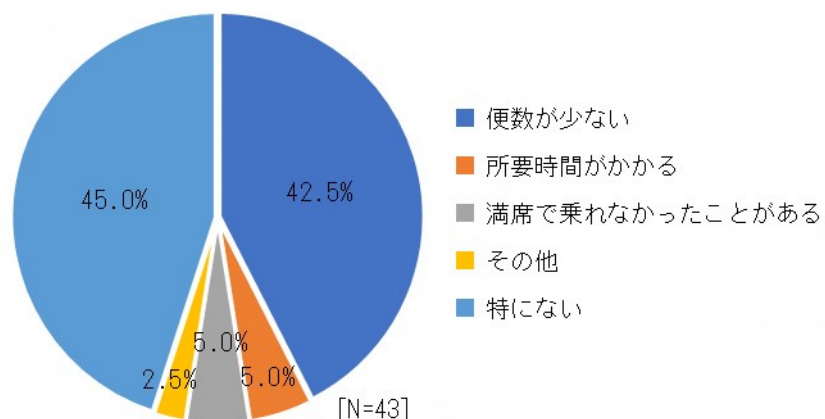
回答者の8割が片道のみ広域バス、もう片道はJRを利用

2. 調査結果報告

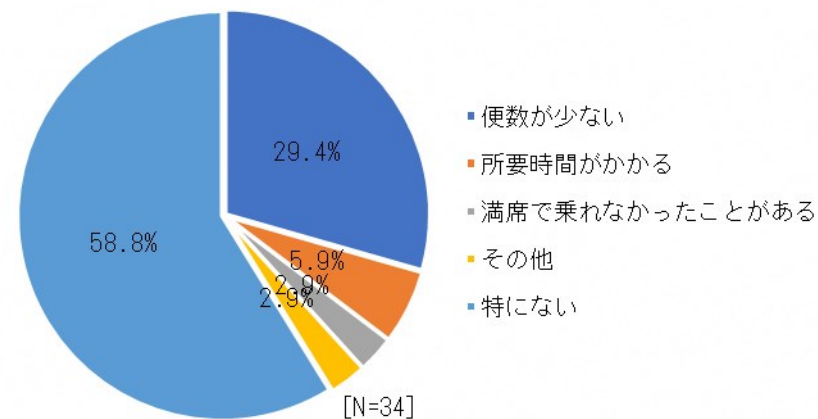
2.4 利用者の要望等 <JR関西本線との比較・・・使いにくい点>

- ダイヤ改定前は、「特にない」（45％）と「便数が少ない」（43％）がほぼ同数が多い。
- ダイヤ改定後は、「特にない」が59％と増えた一方で「便数が少ない」は29％に減少し、他の回答は改定前と大きく変わらず回答数は少ない。

■ダイヤ改定前



■ダイヤ改定後

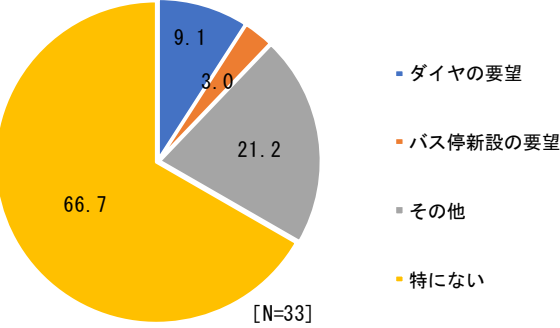


2. 調査結果報告

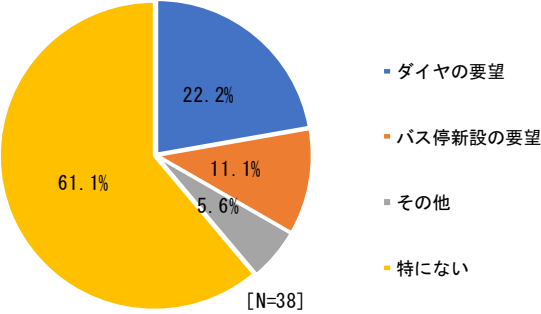
2.4 利用者の要望等 <ダイヤ・バス停への要望>

- ダイヤ改定前は、「特にない」が67%で、要望として最も多いのは「その他」（20%）であるが、その内容はダイヤに対するものが多く、過半数が加茂駅発16:40便の存続の要望である。
- ダイヤ改定後も、「特にない」が61%で、要望としては「ダイヤへの要望」（22%）が最も多く、その内容のほとんどは14時台～18時台の加茂駅発月ヶ瀬口駅行き便の設置の要望である。

■ダイヤ改定前



■ダイヤ改定後



	以降の加茂駅発月ヶ瀬口駅行きの要望
	ないかと考えています

3. 調査結果からみた考察

3.1 ダイヤ改定の効果

- ダイヤ改定以降、広域バス全体の利用者は、大きくはないが増加傾向にあり、便別にみると、運行時間帯を繰り上げた便の利用が増えていることから、ダイヤ改定には一応の効果があったとみることができる。
- 改定により新設した早朝便の利用者は、改定後間もないことから、開始 1 か月時点では、利用者が少なく、現在、早朝 1 便を通勤目的で毎日利用している人も利用開始までに時間を要したことから、早朝便の効果測定には継続実施が必要。
- 改定により休止した平日夕方便（16時40分加茂駅発一月ヶ瀬口駅行き）の再開を望む意見が複数みられるが、加茂駅での大和路線と関西本線との接続ができている時間帯（待ち時間：5分～14分）であり、再開しても利用見込みは低い。

3. 調査結果からみた考察

3.2 JR代替交通としての位置づけ

- 広域バスがＪＲより使いやすい点の意見として、「悪天候でも運休が少ない」が改定前後ともにある。
- 改定前の調査最終日9/10（火）の午後、大雨によりＪＲが何便か運休となり、同日の５便と８便にＪＲからの代替と思われる利用者が数名おり、多くはないが、実際に代替手段として機能している。

3. 調査結果からみた考察

3.3 利用促進の方向性

○既存便の利用増の可能性

- 早朝 1 便は、ダイヤ改定が行われた最初の10月の利用がほとんどなく、毎日通勤で利用している人（月ヶ瀬 N T～大阪方面）も10月末頃から利用を開始されており、ダイヤ改定の事前周知を行ってはいるが、定期的な利用に至るまでには、継続した周知が必要と考えられる。
- このような通勤パターン（月ヶ瀬 N T～大阪方面）の需要は、ほかにもあると考えられ、周知次第で利用が増える可能性はある。

3. 調査結果からみた考察

3.3 利用促進の方向性

○送迎車両ドライバーヒアリング調査結果からみた利用促進の可能性

- 「相楽東部地域で生活する以上、家族による送迎は必須」という回答が9割近くある一方、「公共交通が便利になれば切り替えたい」や「送迎するドライバーの負担が大きい」という意見も多く、公共交通の潜在的需要はあると考えられ、モビリティ・マネジメントの施策にも取り組んでいくのが望ましい。
- これらの意見は、通勤・通学からの帰宅時間帯の需要であるため、広域バスへ転換するには、増便や運行時間の見直し等を要するが、ＪＲと町村内の二次交通（笠置町循環バス、村タクなど）との連携強化もこれらの需要の受け皿になりうると考えられる。

議題 第3号

令和7年度 JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会 事業計画（案）

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 （交通計画 施策①-1）【南山城村】【笠置町】

令和6年度に月ヶ瀬口駅前の整備が完了したため、残る月ヶ瀬口駅の駅舎の改修を検討し、住民が集い交流できる空間の創出を完了させる。

なお、3駅（笠置駅・大河原駅・月ヶ瀬口駅）とも列車の利用に陸橋を渡る必要があるため、各駅のバリアフリー化については、関係者間で課題を共有し、引き続き対応を検討する。

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 （交通計画 施策①-2）【協議会】

JR 関西本線及び JR 大和路線（加茂発着）の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、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。

鷺峰山トンネル開通後、新たに和束町と宇治方面を結ぶバス路線の開設 （交通計画 施策②-1）【和束町】

令和6年度に開通した鷺峰山トンネルにおける新たな公共交通については、京都府や関係自治体、交通事業者等とともに検討を進めており、今夏～今秋から新規路線バスの実証運行を実施する予定。また、Wazcar による宇治田原方面への乗り入れも併せて検討する（施策②-2、5 参照）。

なお、現時点では、平日は Wazcar、休日は新規路線バスでの運行による役割分担を想定中だが、特に、平日は高校生の通学利用が見込まれるため、利用しやすい運行を検討する。

地域間幹線バス路線の再編（奈良交通・和束木津線）とデマンド交通の導入、地域内交

通の加茂駅、木津駅へ乗入れ

(交通計画 施策②-2、5)【和束町】

奈良交通バス和束木津線の路線維持にあたり、町負担の縮減を図るため、国の補助金を効果的に活用するとともに、路線再編後の継続区間の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。

デマンド交通「WazCar」については、令和6年度に開通した鷲峰山トンネルに伴う路線バスの実証運行(施策②-1参照)とも連携し、宇治田原方面への乗り入れを検討する。なお、現時点では、平日はWazcar、休日は新規路線バスでの運行による役割分担を想定中だが、特に、平日は高校生の通学利用が見込まれるため、利用しやすい運行を検討する。

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

(交通計画 施策②-3、5)【笠置町】

昨年度実施した笠置町循環バスの実証実験結果を踏まえ、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、以前から検討課題にあがっていたデマンド交通については、先行して導入事例がある南山城村・和束町と連携し、「デマンド交通」の実証実験を検討する。今年度は、国補助金「共創 Mass 実証プロジェクト(人材育成)」を活用し、デマンド交通の実証実験の事前準備を行う予定。

また、複数自治体で、広域によるデマンド運行を実施している事例の視察も検討中であり、現時点では、昨年度、共創 Mass 実証プロジェクト事例である三重県多気町・明和町を候補地として予定している。

相楽東部広域バスの運行展開、地域内交通の加茂駅、木津駅の乗入れ

(交通計画 施策②-4、5)【協議会】

JR西日本に支援いただきながら、現行ダイヤで本年度も毎日運行を継続する。

病院や買い物施設など、駅周辺関連施設で新たにポスター周知を行うほか、JR定期券所持者の無料化の継続、バスラッピングの実施、新たに作成した総合時刻表を活用した町村内のイベント時に合わせた広報など、今まで以上に利用促進に努める。

利用者が減少したバス停について、他の地域内公共交通サービスと連携した上で廃止を検討し、バスのサービス水準を高める。

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、関係者間で協議を進める。

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、高齢者外出促進

(交通計画 施策②-6、7)【笠置町、和束町、南山城村、協議会】

笠置町、南山城村において高校生を対象とした通学費助成を実施する。また、事業の周知・広報を兼ねて、小中学校の地域学習などで公共交通をテーマとしたモビリティ・マネジメントを実施し、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、自家用車に頼らなくてもお出かけができるという意識の醸成を図る。

高齢者に対しては、日常の移動に公共交通を利用することは健康づくりにも繋がることから、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。

和束町中心部における交通拠点の整備

(交通計画 施策③-2)【和束町】

和束町役場南側にて令和 7 年度供用開始予定の和束町健康福祉交流センターの敷地内に奈良交通バス和束木津線とデマンド交通「WazCar」の乗継拠点となるバス停を整備する。和束町健康福祉交流センターには、屋内パブリックスペースを整備予定であり、待合スペースとしても利用できるよう計画を進める。

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

(交通計画 施策④-1)【南山城村】

JR 大河原駅において、引き続き観光案内含め相楽東部地域全体の総合案内所として、南山城村の既存施策だけでなく、関連の沿線自治体の情報を共有して運用を続けるとともに、継続して運用できるよう人材育成、環境整備を進める。

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）

(交通計画 施策④-2、3)【協議会】

GTFS 対応が完了している奈良交通バス和束木津線や相楽東部広域バスについては、WESTER、NAVITIME、GoogleMap、ジョルダン、駅すぱあと等への掲載を継続し、各町村の地域内交通については、行政、関連団体等の HP において、随時情報更新を行う。

総合時刻表の作成・配布

(交通計画 施策④-4)【協議会】

令和 6 年度末に作成・配布した総合時刻表において、各公共交通のダイヤ改正に応じて、適宜修正を実施する。

交通空白地有償運送の拡大と担い手確保

(交通計画 施策⑤－１、２)【南山城村、和束町、笠置町】

国の「共創・MaaS 実証プロジェクト」による、モビリティ人材育成事業などを活用し、南山城村、和束町、笠置町における持続可能な運行を継続させるための公共交通人材の育成や、観光等あらゆる分野と共創できる取り組みを実施・検討する。

議題 第4号

令和7年度 JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会暫定収支予算（案）

歳 入

（単位：円）

款 項 目	本年度	前年度	増 減	摘 要
1分担金及び負担金	4,064,000	3,940,000	124,000	
2負担金	4,064,000	3,940,000	124,000	
2負担金	4,064,000	3,940,000	124,000	協議会運営等経費負担分（府及び3町村） 広域バス運行等経費負担分（3町村）
2行政支出金	3,626,000	3,500,000	126,000	
1補助金	3,626,000	3,500,000	126,000	
1国庫補助金	3,626,000	3,500,000	126,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金申請予定 (国交省)
2地方公共団体補助金	0	0	0	
3繰越金	16,000,000	15,983,256	16,744	
1繰越金	16,000,000	15,983,256	16,744	
1繰越金	16,000,000	15,983,256	16,744	令和6年度決算により変動予定
4諸収入	0	0	0	
1雑収入	0	0	0	
1雑収入	0	0	0	
計	23,690,000	23,423,256	266,744	

歳 出

（単位：円）

款 項 目	本年度	前年度	増 減	摘 要
1運営費	160,000	160,000	0	
1会議費	160,000	160,000	0	
1会議費	160,000	160,000	0	協議会運営等の事務経費
2事業費	9,980,000	13,280,000	△ 3,300,000	
2事業費	9,980,000	13,280,000	△ 3,300,000	
1事業費	9,980,000	13,280,000	△ 3,300,000	相楽東部広域バス運行経費 相楽東部バスロケーションシステム運用 相楽東部広域バスラッピング 先進地視察経費
3予備費	13,550,000	9,983,256	3,566,744	
1予備費	13,550,000	9,983,256	3,566,744	
1予備費	13,550,000	9,983,256	3,566,744	
計	23,690,000	23,423,256	266,744	