ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線
地域公共交通計画

資　料　編

令和４年３月

京都府・笠置町・和束町・南山城村

目　次

1.　　ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域の現況 1
1.1　地域の人口や産業 1
(1)　人口や世帯の状況 1
(2)　自動車の保有 11
(3)　通勤・通学の状況 12
(4)　観光の状況 16
1.2　施設の立地等 18
(1)　公共施設及び生活関連施設 18
(2)　犬打峠トンネルの整備 19
2.　　公共交通の状況 21
2.1　公共交通体系 21
2.2　各公共交通の状況 25
(1)　鉄道 25
(2)　路線バス 27
(3)　相楽東部広域バス 36
(4)　地域内交通等 39
(5)　タクシー 50
(6)　公共交通を利用した移動が可能な範囲の現状 51
3.　　総合計画等上位計画のまとめ 56
3.1　既往計画の概要 57
(1)　総合計画 57
(2)　まちづくり関連 58
(3)　地域公共交通関連 60
(4)　広域計画 61
4.　　計画の達成状況を評価する指標の算定方法 63
4.1　基本的事項 63
(1)　対象とする公共交通 63
(2)　人口の現況値 63
4.2　各評価指標の算出方法 63
(1)　基本方針の評価指標 63
(2)　基本方針の評価指標 65
(3)　基本方針の評価指標 69
(4)　基本方針の評価指標 69
(5)　基本方針の評価指標 69
5.　　ＪＲ関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通計画の検討体制・経緯等 70
5.1　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 70
5.2　ＪＲ関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会の構成員 73

5.3　計画の策定経緯等 74
5.4　協議会議事録 75
(1)　第 19 回 75
(2)　第 21 回 81
(3)　第 22 回 87

1. JR関西本線(加茂以東)沿線地域の現況

1.1 地域の人口や産業

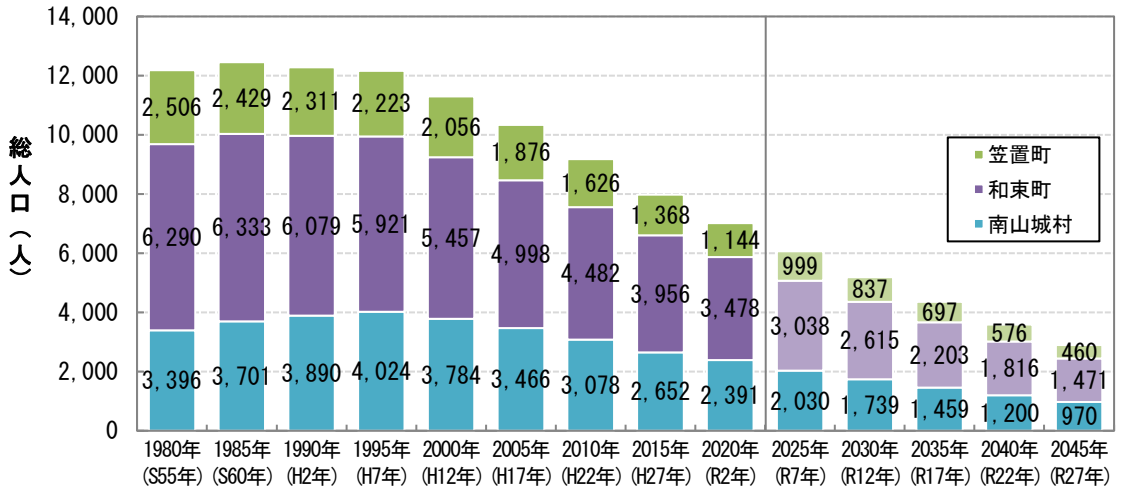
(1) 人口や世帯の状況

① 人口の推移

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、和束町 3,478 人、南山城村 2,391 人で、３町村あわせて 7,013 人と、地域の人口が最も多かった昭和 60 年に比べて３割以上減少している。

総務省の人口推計では、平成 52 年（2040 年）には５千人を下回り、平成 22 年に比べ半減すると予想されている。

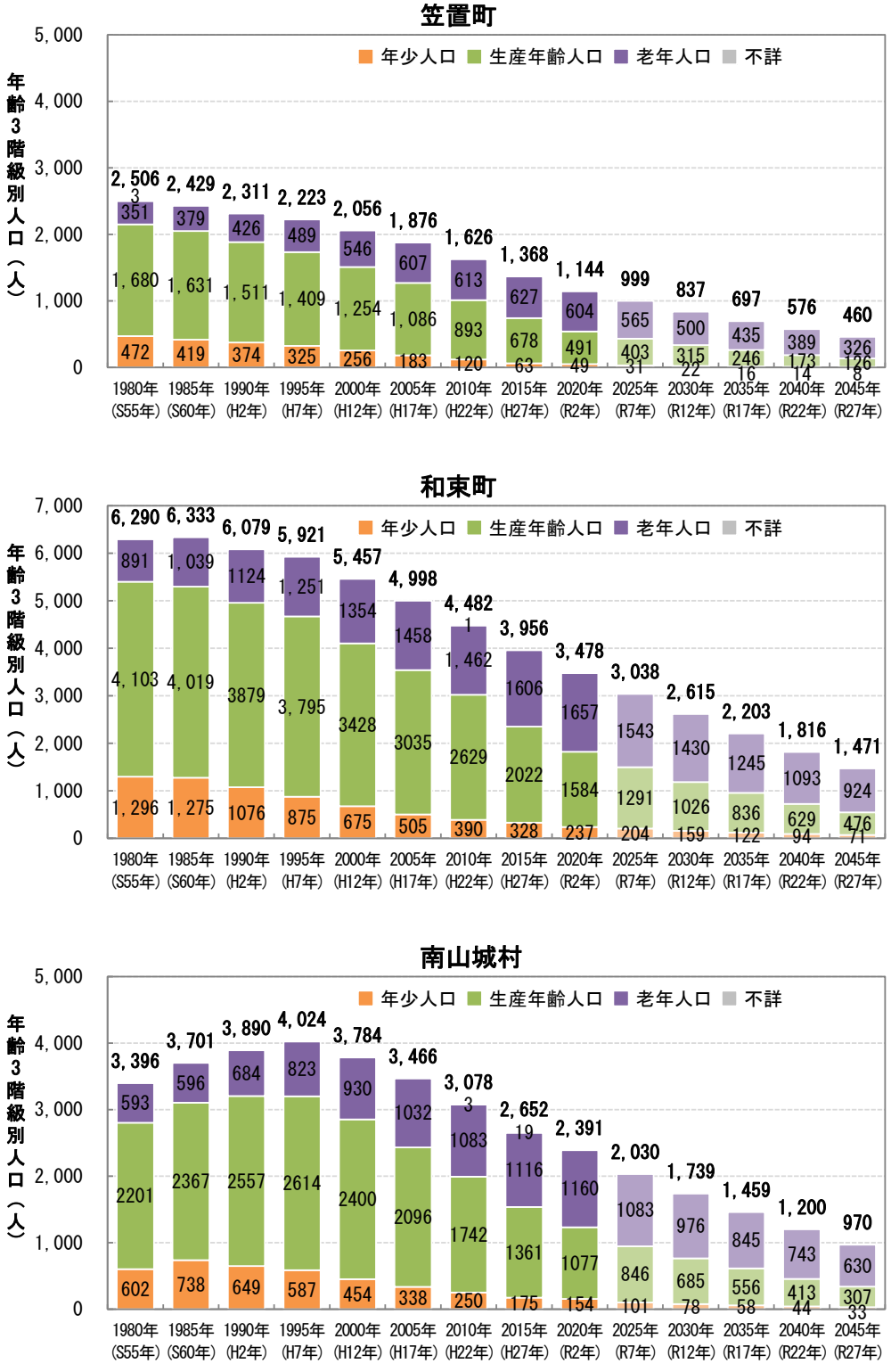


（資料）実績値：総務省統計局「国勢調査」、
推計値：国立社会保障・人口問題研究所推計結果

図　３町村の人口の推移

②　年齢３階級別人口の推移

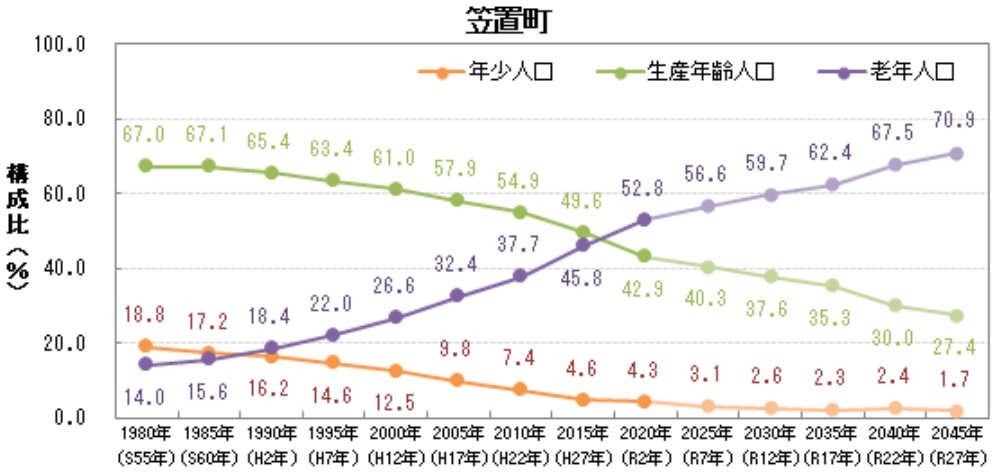
年少人口や生産年齢人口は減少傾向にある一方、老年人口は増加しており、各町村とも将来的には生産年齢人口を上回り、６割を超える見込みである。

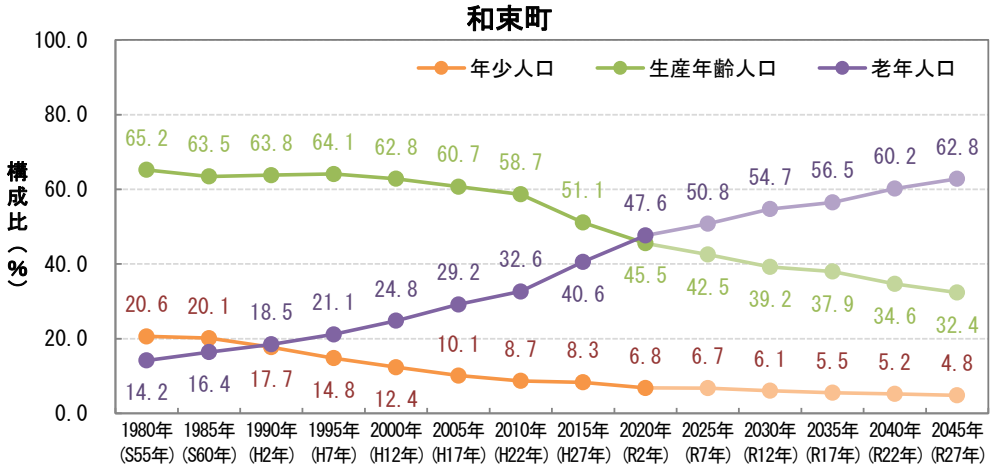


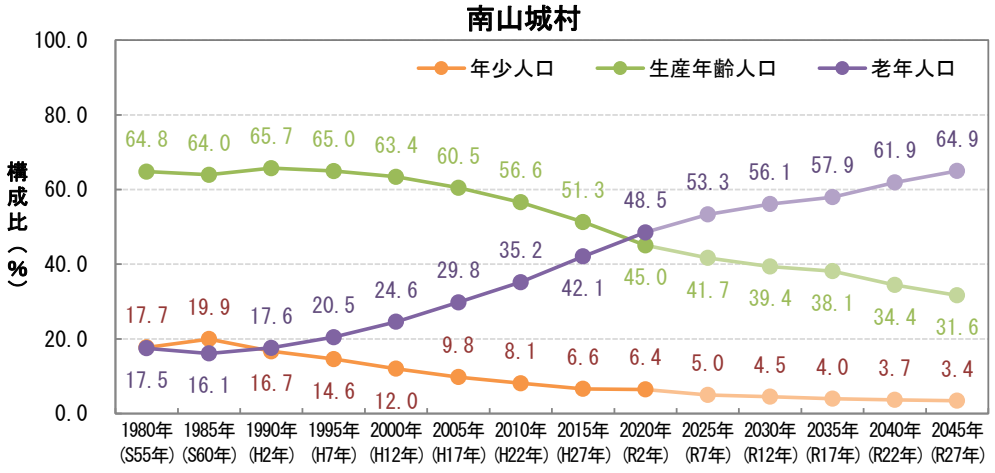
（資料）実績値：総務省統計局「国勢調査」、
推計値：国立社会保障・人口問題研究所推計結果

図　３町村の年齢３階級別人口（実数）

※年少人口：０歳から 14 歳の人口　生産年齢人口：15 歳～64 歳以上の人口　老年人口：65 歳以上の人口



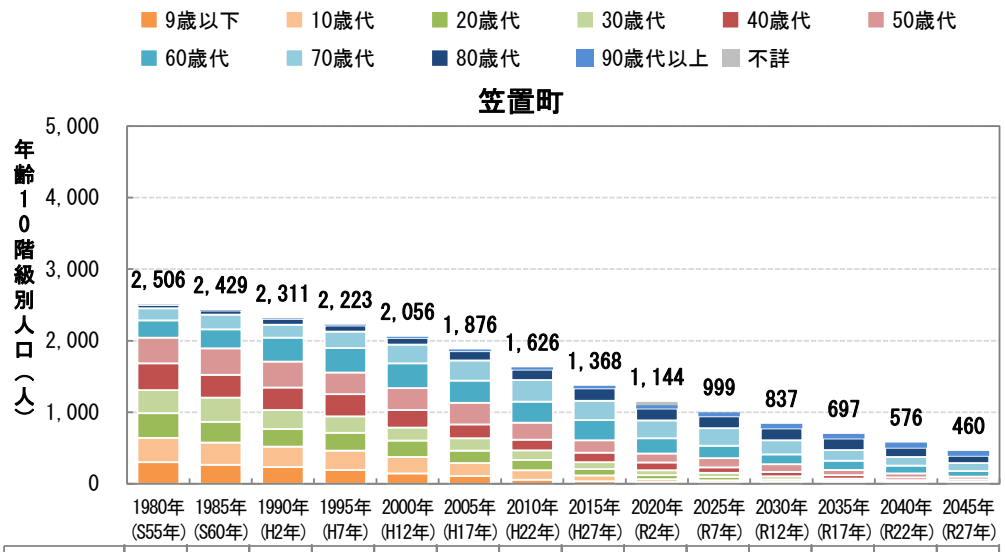




（資料）実績値：総務省統計局「国勢調査」、
推計値：国立社会保障・人口問題研究所推計結果

図　３町村の年齢３階級別人口（割合）

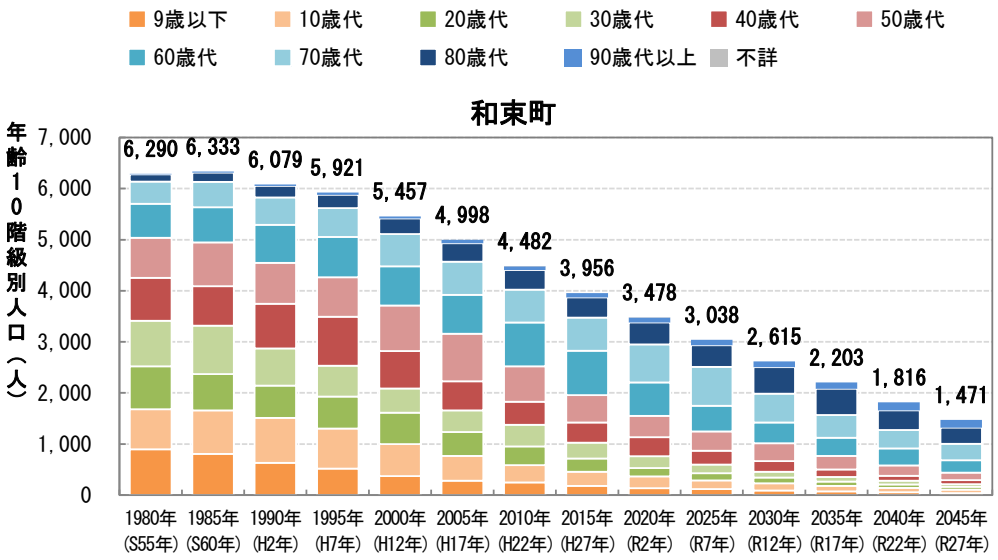
※年少人口：０歳から 14 歳の人口　生産年齢人口：15 歳～64 歳以上の人口　老年人口：65 歳以上の人口



	1980年 (S55年)	1985年 (S60年)	1990年 (H2年)	1995年 (H7年)	2000年 (H12年)	2005年 (H17年)	2010年 (H22年)	2015年 (H27年)	2020年 (R2年)	2025年 (R7年)	2030年 (R12年)	2035年 (R17年)	2040年 (R22年)	2045年 (R27年)
合計	2,506	2,429	2,311	2,223	2,056	1,876	1,626	1,368	1,144	999	837	697	576	460
不詳	3	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0
90歳代以上	4	6	8	12	16	24	32	34	49	55	64	66	72	68
80歳代	47	60	80	85	95	129	145	172	164	167	165	158	129	101
70歳代	169	205	182	228	260	281	299	270	249	246	197	150	121	114
60歳代	242	264	333	341	348	312	296	283	215	172	136	129	110	75
50歳代	356	372	364	304	307	301	236	173	127	130	110	75	57	43
40歳代	377	318	313	311	243	193	149	134	106	77	60	45	37	26
30歳代	323	337	266	231	182	171	133	95	71	55	44	30	17	11
20歳代	344	291	245	246	229	176	148	92	55	49	28	19	13	9
10歳代	340	311	285	270	230	182	132	80	35	30	21	15	12	9
9歳以下	301	265	235	195	146	107	56	35	29	18	12	10	8	4

（資料）実績値：総務省統計局「国勢調査」、
推計値：国立社会保障・人口問題研究所推計結果

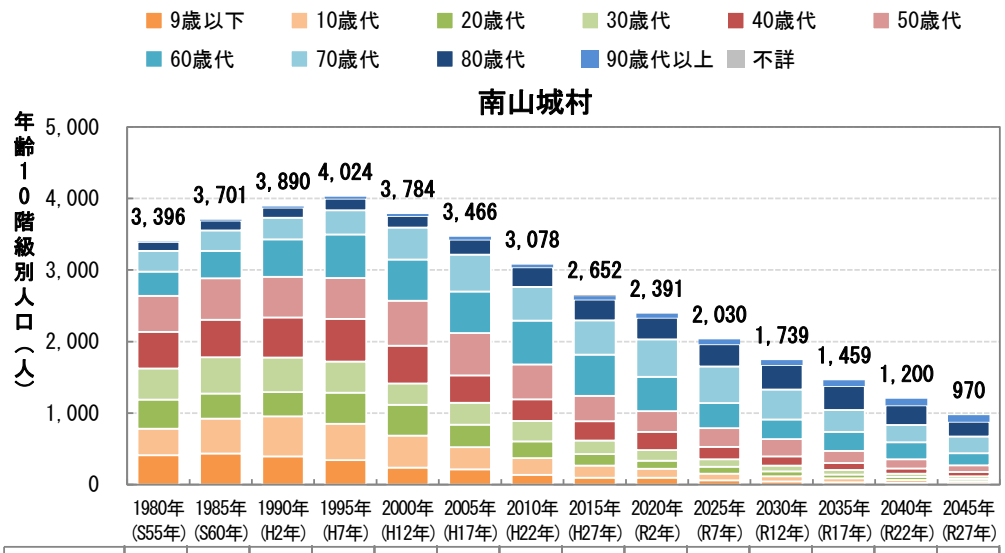
図　笠置町の年齢１０階級別人口（実数）



	1980年 (S55年)	1985年 (S60年)	1990年 (H2年)	1995年 (H7年)	2000年 (H12年)	2005年 (H17年)	2010年 (H22年)	2015年 (H27年)	2020年 (R2年)	2025年 (R7年)	2030年 (R12年)	2035年 (R17年)	2040年 (R22年)	2045年 (R27年)
合計	6,290	6,333	6,079	5,921	5,457	4,998	4,482	3,956	3,478	3,038	2,615	2,203	1,816	1,471
不詳	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0
90歳代以上	11	20	25	44	41	66	74	86	95	103	111	121	157	154
80歳代	140	184	229	260	306	362	386	396	432	424	516	515	384	311
70歳代	437	495	532	563	631	652	640	647	743	761	565	444	364	322
60歳代	664	688	745	791	769	759	859	870	657	501	408	358	330	245
50歳代	787	854	800	773	889	930	694	538	418	382	352	262	201	145
40歳代	841	776	875	959	734	569	453	394	372	269	208	149	97	78
30歳代	886	948	732	602	474	426	422	310	231	172	111	88	74	55
20歳代	842	708	628	626	617	468	367	261	164	137	112	84	71	55
10歳代	783	856	882	782	624	482	341	272	227	169	142	110	84	66
9歳以下	899	804	631	521	372	284	245	182	137	120	90	72	54	40

（資料）実績値：総務省統計局「国勢調査」、
推計値：国立社会保障・人口問題研究所推計結果

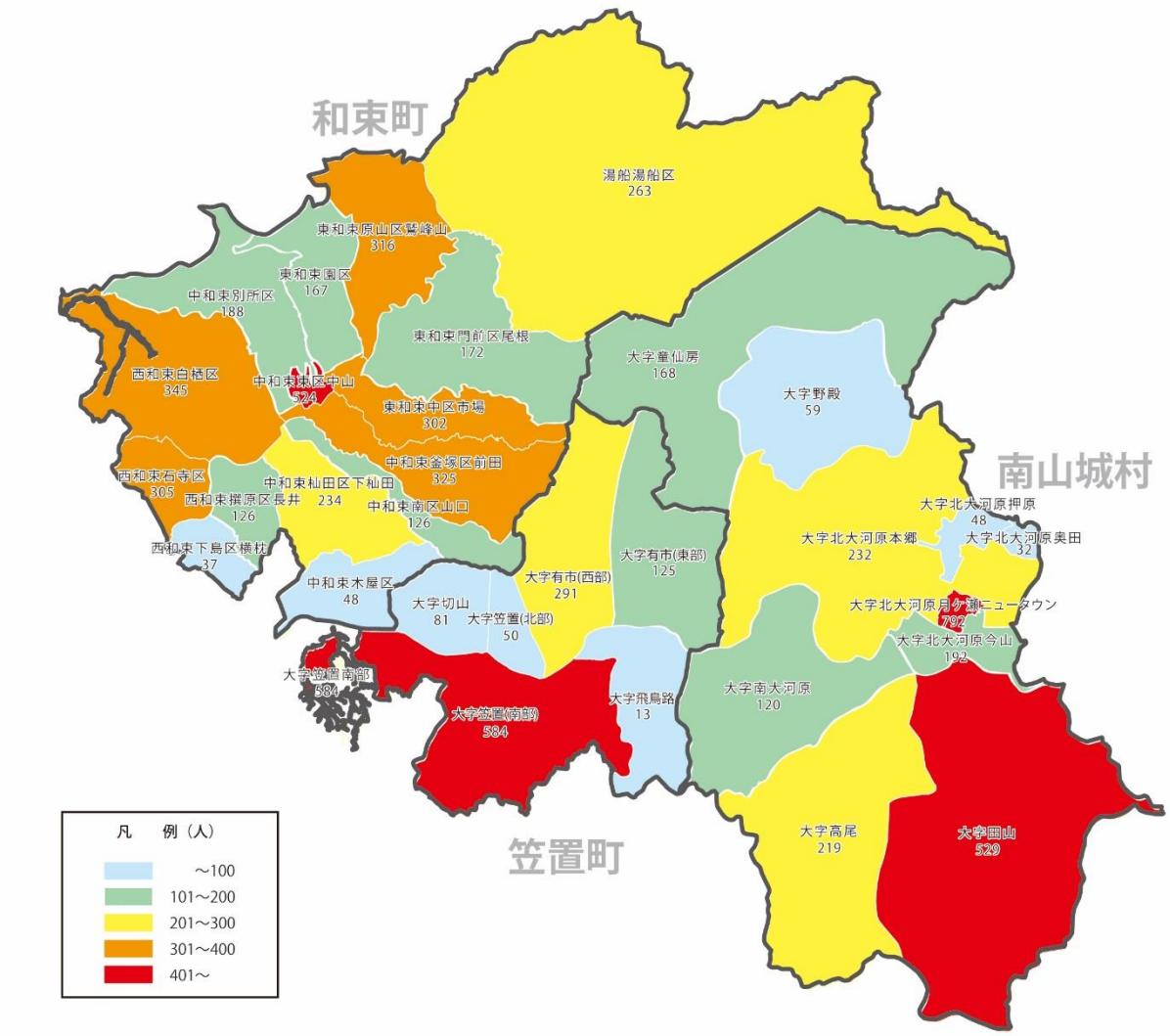
図　和束町の年齢１０階級別人口（実数）



	1980年 (S55年)	1985年 (S60年)	1990年 (H2年)	1995年 (H7年)	2000年 (H12年)	2005年 (H17年)	2010年 (H22年)	2015年 (H27年)	2020年 (R2年)	2025年 (R7年)	2030年 (R12年)	2035年 (R17年)	2040年 (R22年)	2045年 (R27年)
合計	3,396	3,701	3,890	4,024	3,784	3,466	3,078	2,652	2,391	2,030	1,739	1,459	1,200	970
不詳	0	0	0	0	0	0	3	19	2	0	0	0	0	0
90歳代以上	5	11	19	29	28	40	38	45	57	67	69	80	92	90
80歳代	123	136	141	161	162	211	274	291	300	313	342	337	273	207
70歳代	290	286	302	338	449	517	469	482	526	508	416	306	242	234
60歳代	337	384	525	606	573	580	613	575	480	351	276	264	239	171
50歳代	507	581	566	575	630	593	490	352	287	262	240	170	127	93
40歳代	509	521	562	596	526	380	301	270	255	175	130	96	73	59
30歳代	435	509	482	432	300	308	284	192	149	105	80	66	47	35
20歳代	410	351	340	437	431	314	236	159	114	98	71	52	41	32
10歳代	368	486	558	509	449	311	235	169	125	91	70	55	41	30
9歳以下	412	436	395	341	236	212	135	98	96	60	45	33	25	19

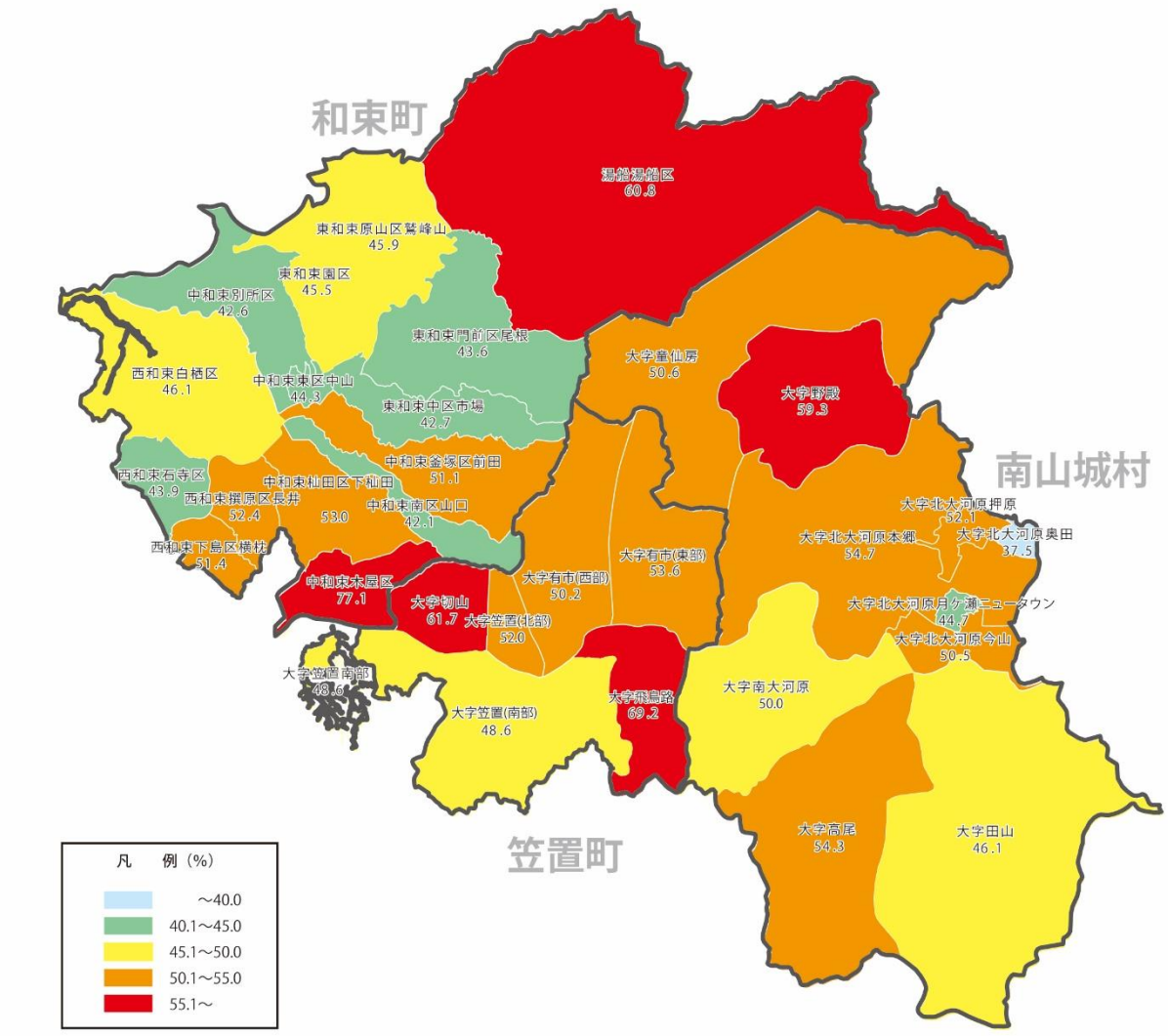
（資料）実績値：総務省統計局「国勢調査」、
推計値：国立社会保障・人口問題研究所推計結果

図　南山城村の年齢１０階級別人口（実数）



（資料）総務省統計局「国勢調査」（令和２年）

図　町字別人口

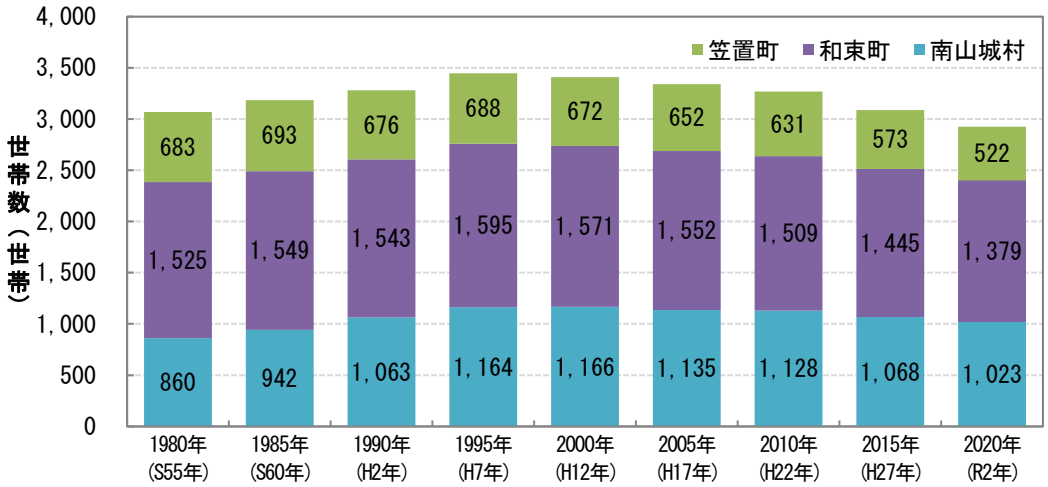


（資料）総務省統計局「国勢調査」（令和２年）

図　町字別高齢化率

③ 世帯数の推移

３町村の世帯数は、平成７年をピークに減少傾向にある。

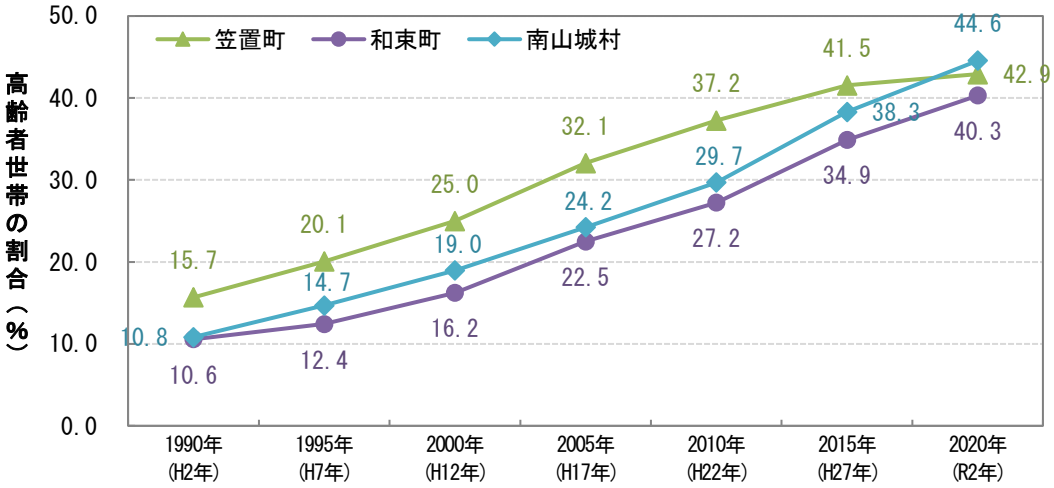


（資料）総務省統計局「国勢調査」
※各年ともに現在のエリア（市町合併後）で算出

図　相楽東部の世帯数

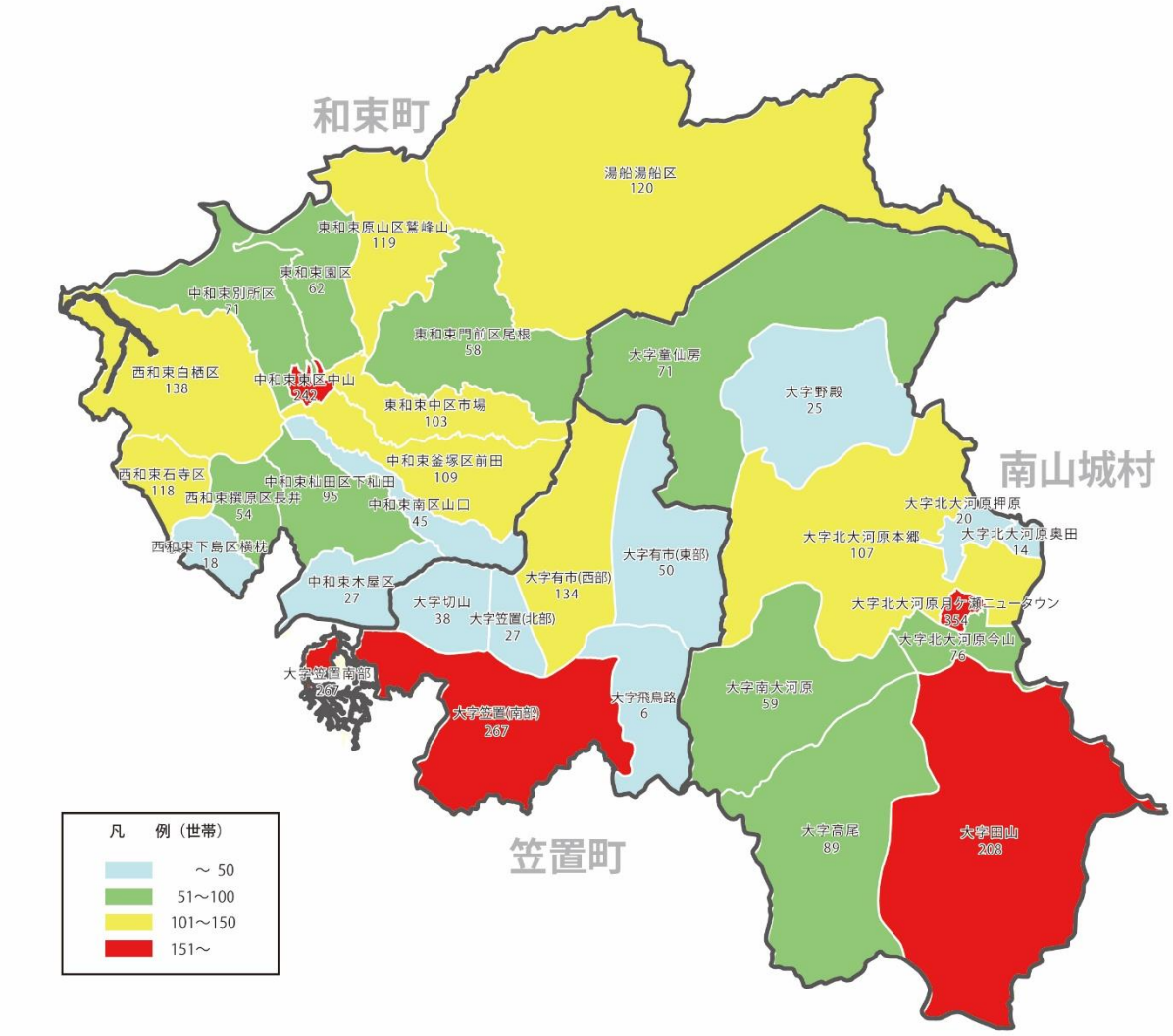
④ 高齢者世帯数の推移

３町村の高齢者世帯（高齢単身世帯および高齢夫婦世帯の計）の割合は、年々増加傾向にあり、特に笠置町では４割を占めている。



※高齢単身世帯は 65 歳以上の人一人のみの一般世帯、高齢夫婦世帯は夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦１組のみの一般世帯
（資料）総務省統計局「国勢調査報告」

図　３町村の高齢者世帯（高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯）の割合

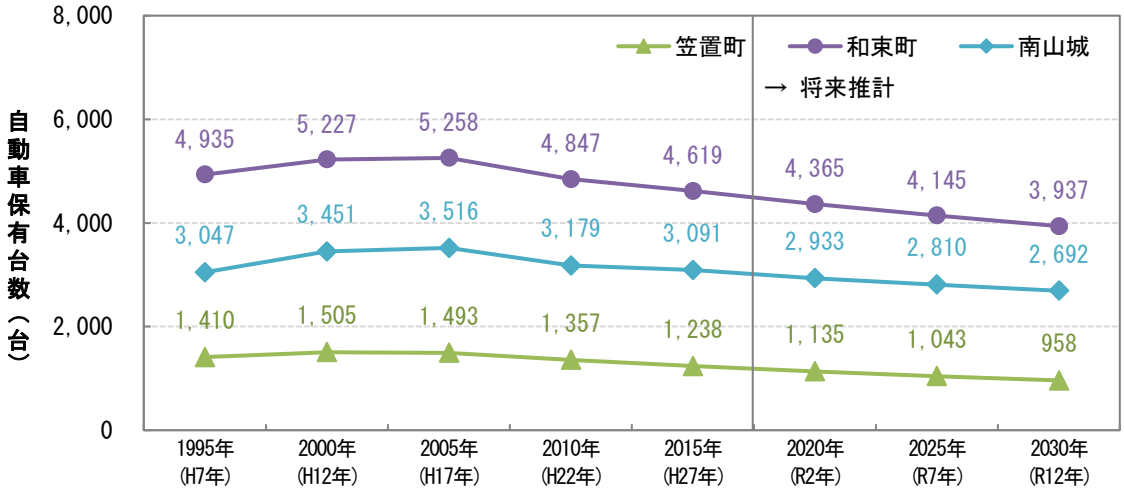


（資料）総務省統計局「国勢調査」（令和２年）

図　町字別世帯数

(2)　自動車の保有

人口の減少傾向と同様に、３町村の自動車保有台数は近年減少に転じており、将来的にも減少傾向にある。



（資料）実績値：京都府統計書
推計値：過去 10 年間の保有台数の伸び率でトレンドし推計

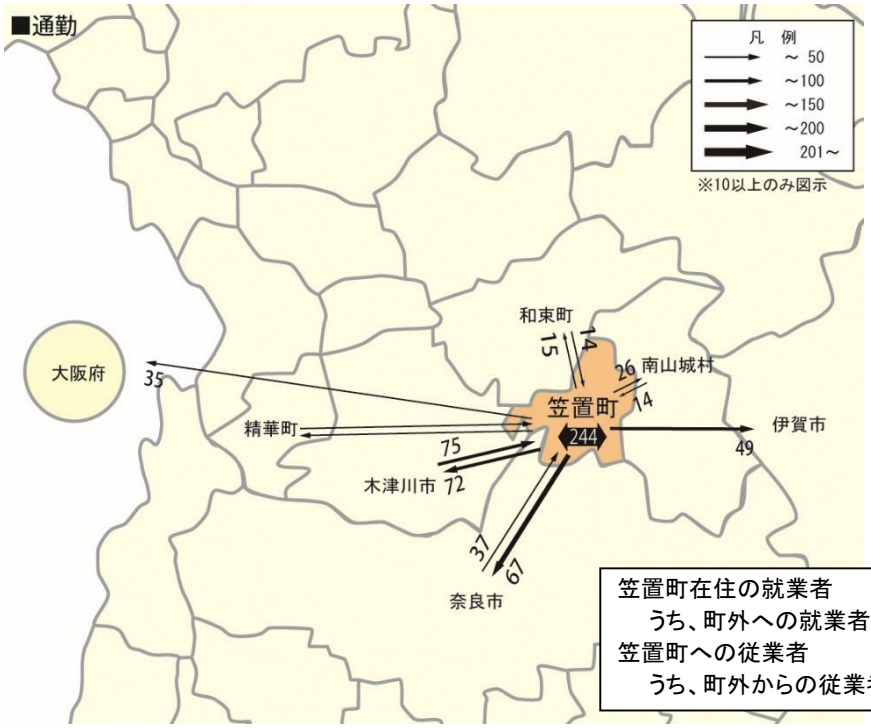
図　自動車保有台数（自家用車と軽自動車の合計）の推移

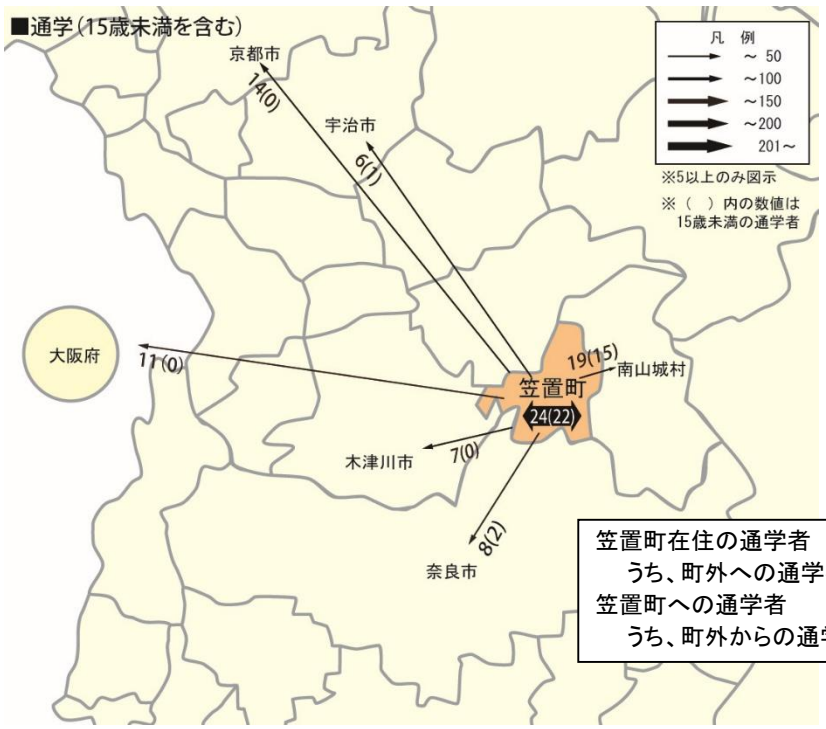
(3)　通勤・通学の状況

①　通勤・通学流動

各町村の通勤・通学流動をみると、笠置町では、町外への就業者が６割となっており、隣接の奈良市や木津川市、南山城村のほかＪＲや国道でつながっている伊賀市や大阪府へ通勤する人の割合が高い。

笠置町には中学校や高校がないため、中学生は南山城村の笠置中学校へ通学しており、高校生以上は木津川市や京都市や大阪府への通学者が多い。



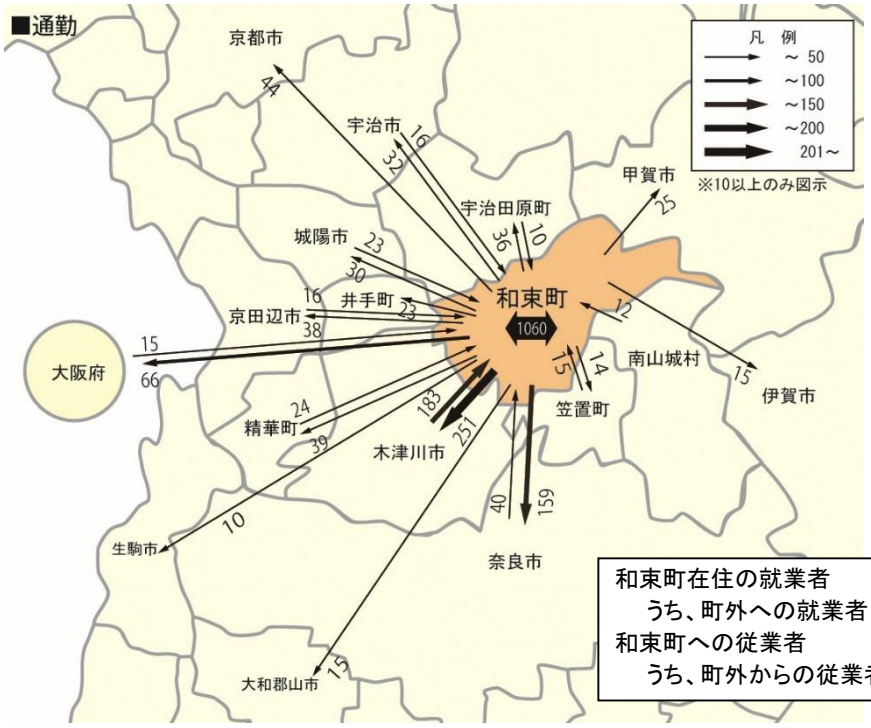


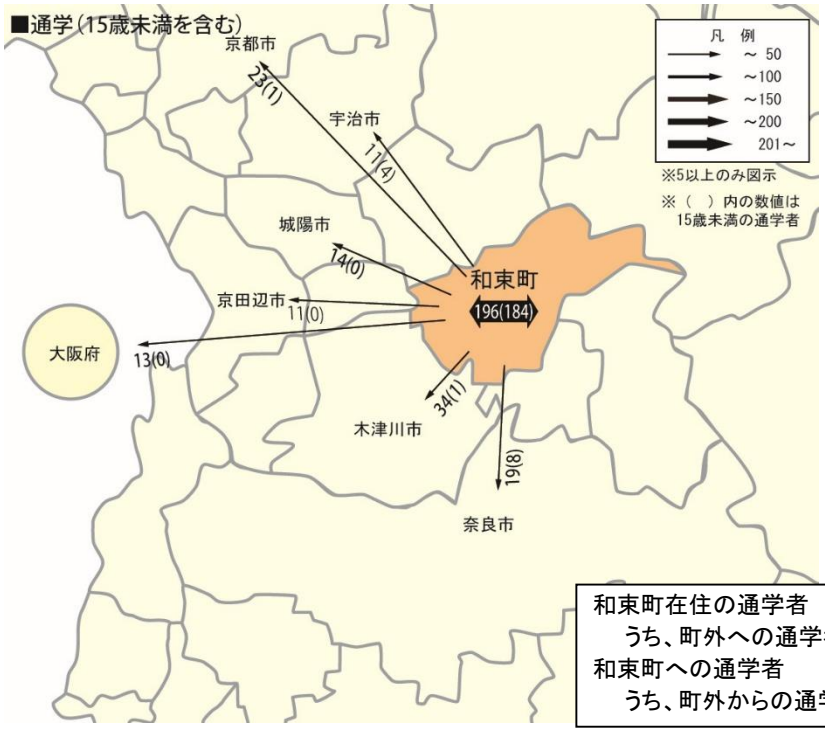
（資料）総務省統計局「国勢調査」（平成 27 年）

図　笠置町の通勤・通学流動

和束町では、隣接の奈良市や木津川市のほか京都市や大阪府へ通勤する人の割合が高い。

和束町内の通学者は小中学生とみられ、高校生以上は、木津川市や京都市や大阪府への通学者が多い。



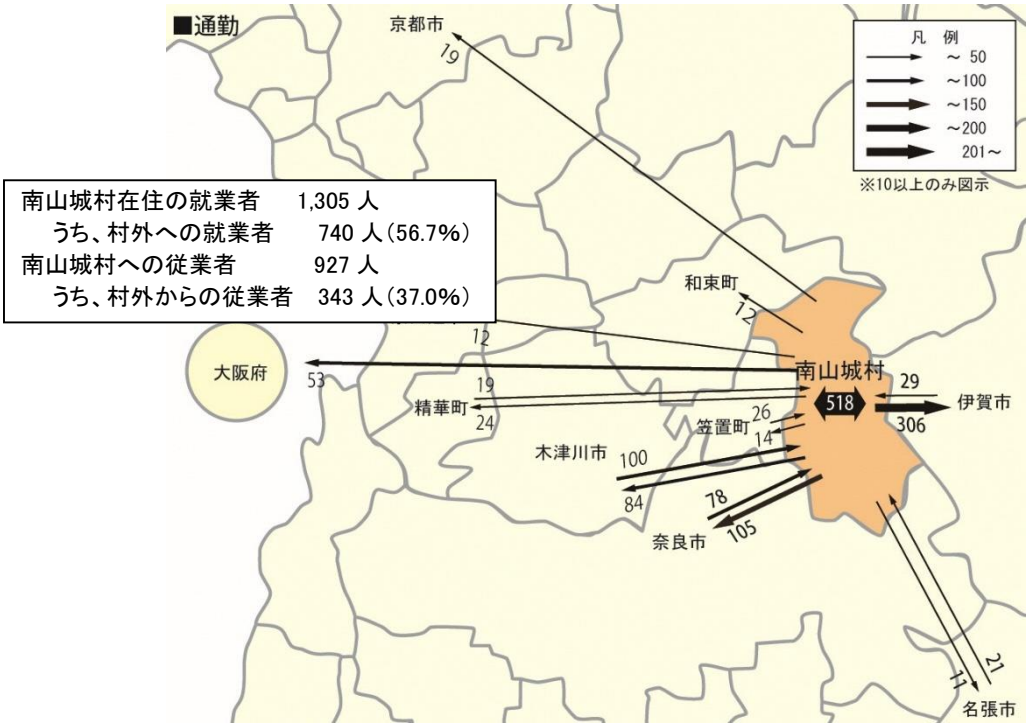


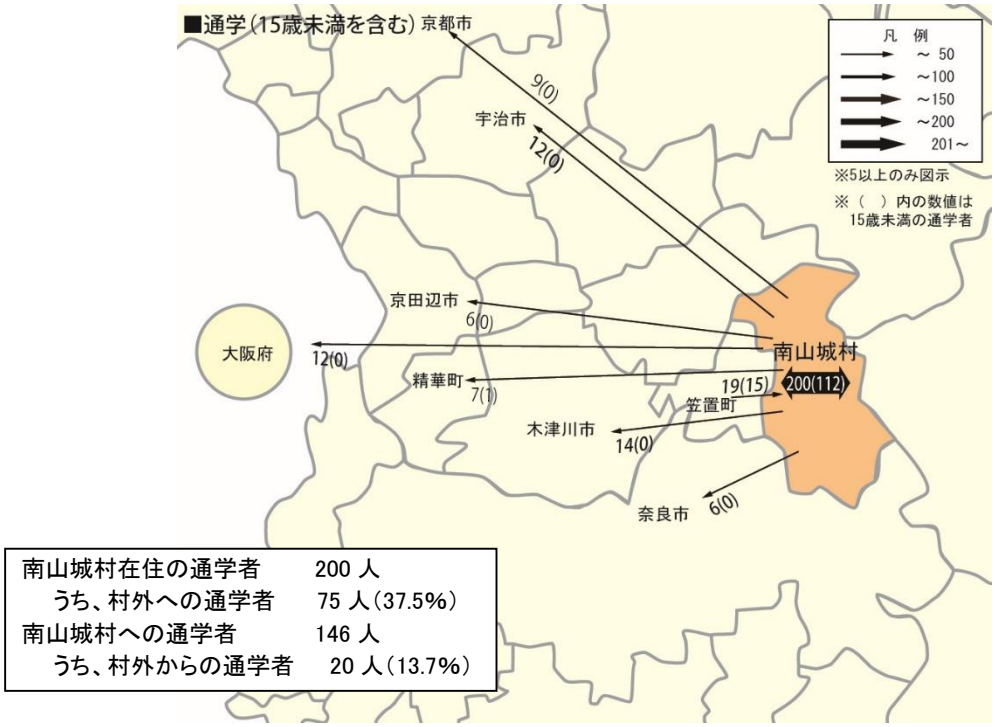
（資料）総務省統計局「国勢調査」（平成 27 年）

図　和束町の通勤・通学流動

南山城村では、村外への就業者が６割となっており、そのうち隣接の伊賀市への通勤者が４割弱を占めている。

村外への通学者は高校生以上とみられ、木津川市や京都市への通学者が多い。





（資料）総務省統計局「国勢調査」（平成 27 年）

図　南山城村の通勤・通学流動

② 通勤・通学時の交通手段（複数回答）

３町村とも自家用車の利用が多い。特に３町村への通勤・通学者では、自家用車の利用が９割前後と高くなっている。

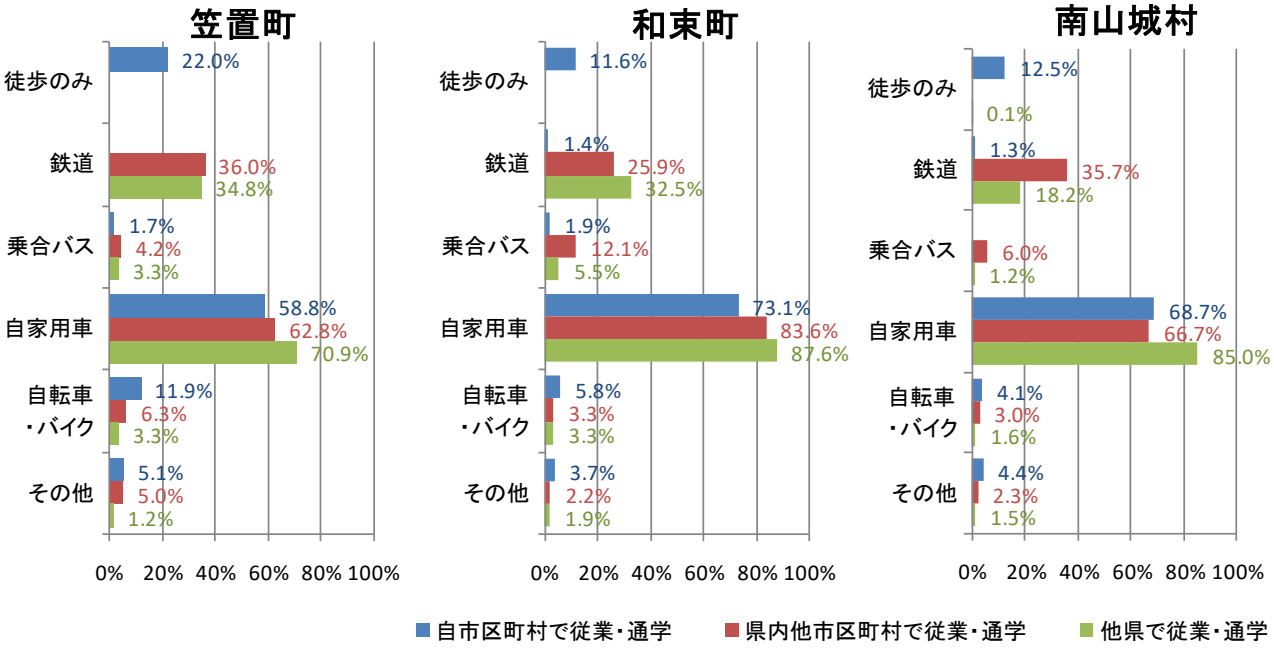
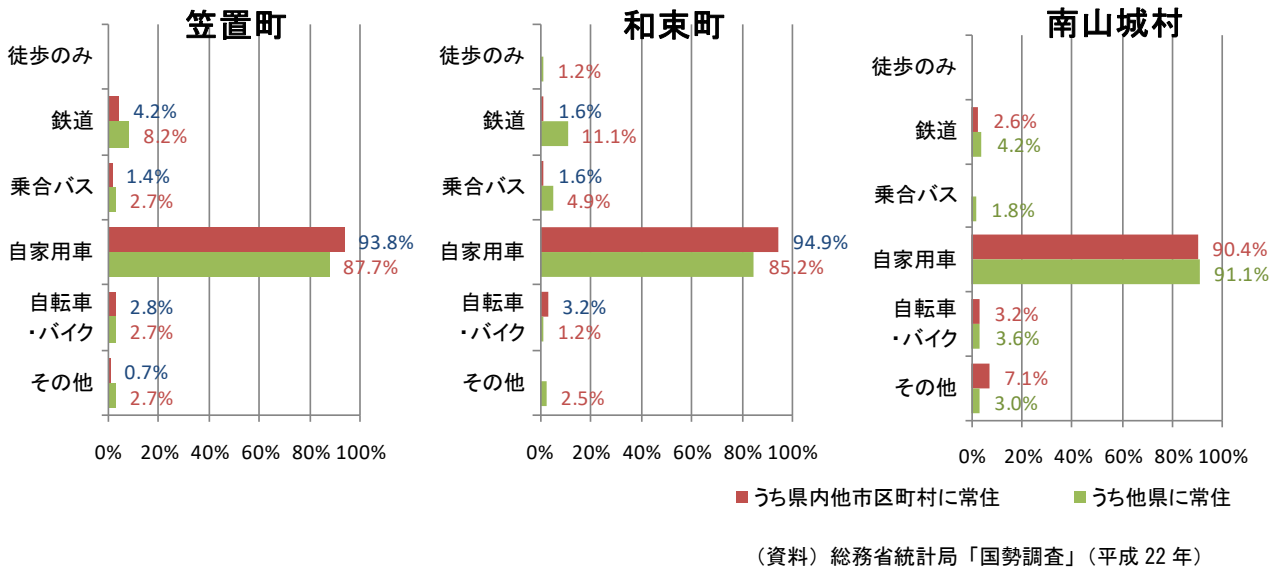


図　３町村在住通勤・通学者の交通手段（複数回答）



（資料）総務省統計局「国勢調査」（平成 22 年）

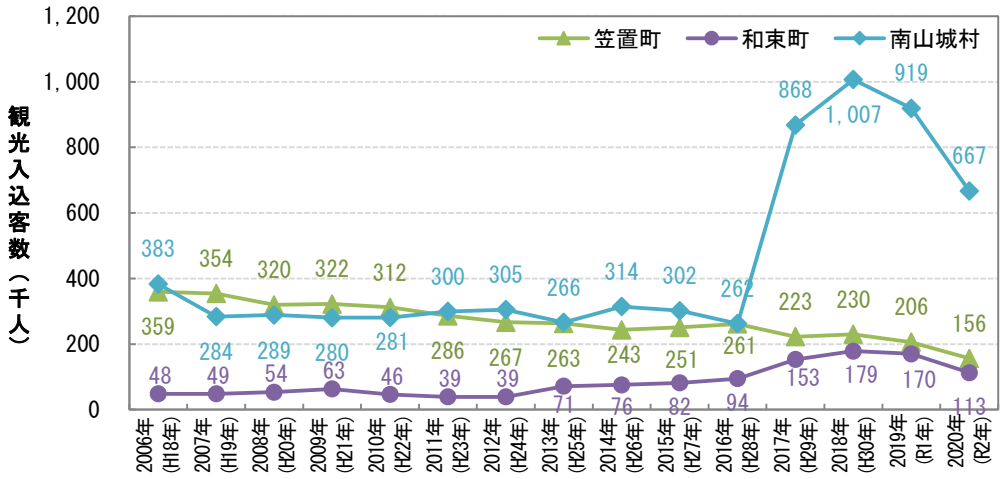
図　３町村への通勤・通学者の交通手段（複数回答）

(4)　観光の状況

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、新型コロナウィ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「中尾園」、南山城村ではゴルフ場を核とした「レイクフォレストリゾート」や「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）京都府観光入込客調査報告書

図　３町村の観光入込客数の推移

和束町
南山城村
笠置町
湯船森林公園
（京都湯船MTBランド）
鷲峰山　金胎寺
不動の滝
童仙房生涯学習センター
安積親王陵墓
和束茶カフェ
天空カフェ
八坂の大杉
和束町観光案内所
弥勒磨崖仏
石寺の茶畑
南山城村文化会館
やまなみホール
南山城村農林産物直売所
石碑「宝治茶の郷」
春光寺
おおかわら
道の駅お茶の京都
みなみやましろ村
大河原発電所
恋志谷神社
JR関西本線
笠置キャンプ場
リバーサイド大扇
かさぎ
笠置ボルタリングエリア
駅カフェ STATION
つぎがせぐち
夢絃峡
高山ダム
かも
府立笠置山自然公園
レイク フォレスト リゾート
笠置寺（笠置寺行場めぐり）
南山城村移住交流スペース
やまんなか
諏訪神社（田山花踊り）
旧田山小学校「は・ど・る」

図　観光施設の位置図

1.2　施設の立地等

(1)　公共施設及び生活関連施設

公共施設等、生活関連施設はＪＲや幹線道路沿いに位置しているが、地域内には医療施設や買い物施設も少なく、今後高齢化が加速する中、これらの施設への移動手段の確保が必要である。

図　生活関連施設の位置図

(2)　犬打峠トンネルの整備

犬打峠トンネルは、府道宇治木屋線の宇治田原町南から和束町別所間をつなぐ延長 2.95km のトンネルであり、令和５年の開通に向けて事業が進められている。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。

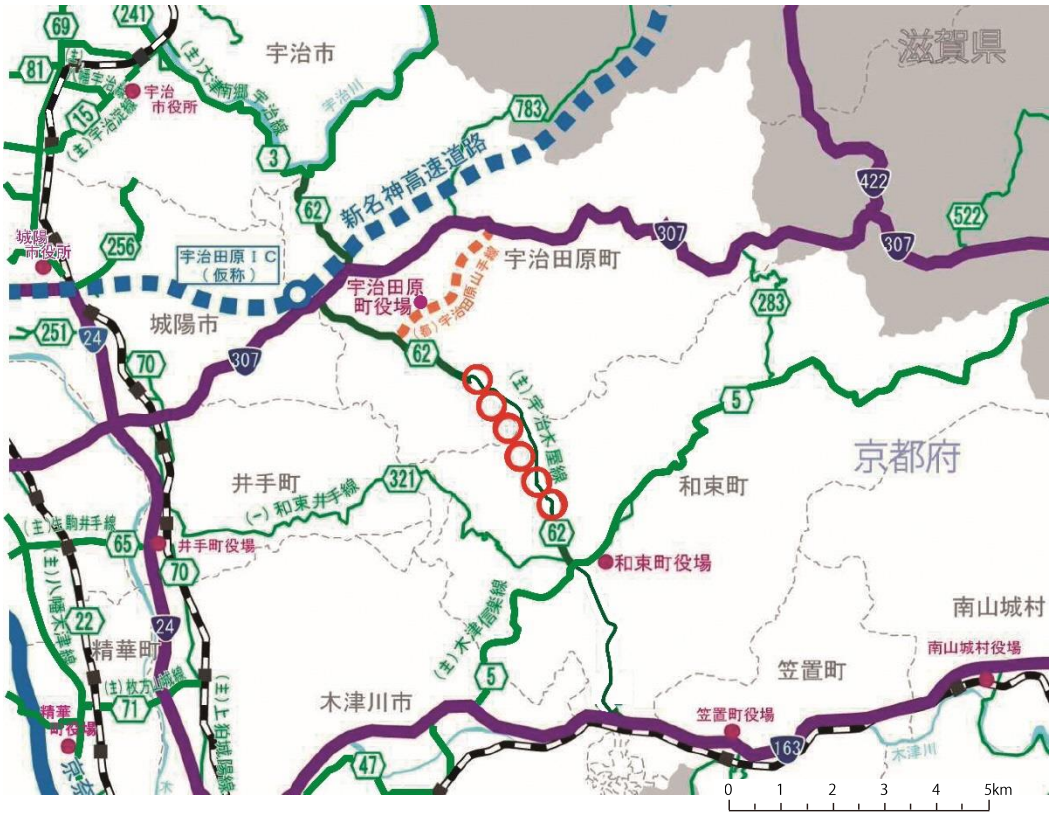


図　犬打峠トンネルの位置図

沿線地域の現況のまとめ

- 沿線地域は京都府の南端に位置する山間地域で、将来的にも人口減少が続き、平成 52 年（2040 年）には半減する見込みである。老年人口が平成 37 年（2025 年）には生産年齢人口を上回り、平成 52 年（2040 年）には高齢化率が 6 割を超えると予想されている。
- 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、地域内には医療施設や買い物施設が少なく、通院や買い物時には近隣の他市へ行くと考えられる。
- 通勤・通学流動をみると、笠置町や和束町では、隣接の奈良市や木津川市のほか京都市や大阪府へ通勤する人の割合が高く、南山城村では隣接の伊賀市への通勤者が多い。
- 笠置町には中学校がなく、南山城村の笠置中学校へ通学している。また、3 町村とも高校生は木津川市や京都市や大阪府へ通学している。
- 観光入込客数は、南山城村が最も多く、66 万 7 千人となっているが、新型コロナウィルス感染症の影響で 3 町村とも減少している。

相楽東部広域連合（笠置町、和束町、南山城村で組織）の業務

○教育委員会の設置、教育行政の組織及び運営
○一般廃棄物の収集、運搬及び中間処理に関する業務
○塵芥処理施設の設置、管理及び運営
○障害支援区分審査会の設置及び運営
○福祉有償運送共同運営協議会の設置及び運営
○要保護児童地域対策協議会の設置及び運営
○障害者自立支援協議会の設置及び運営
○広報誌の発行
○その他

（相楽東部広域連合規約第 4 条を参考に記述）

2. 公共交通の状況

2.1 公共交通体系

地域内にはＪＲ関西本線が走っており、ＪＲ沿線から外れている和束町には奈良交通の路線バスが隣接の加茂駅（木津川市）まで運行している。

鉄道駅から離れた地域や路線バスが運行していないエリアでは、スクールバスの運行や外出支援サービスなどが公共交通に代わる移動手段となっている。

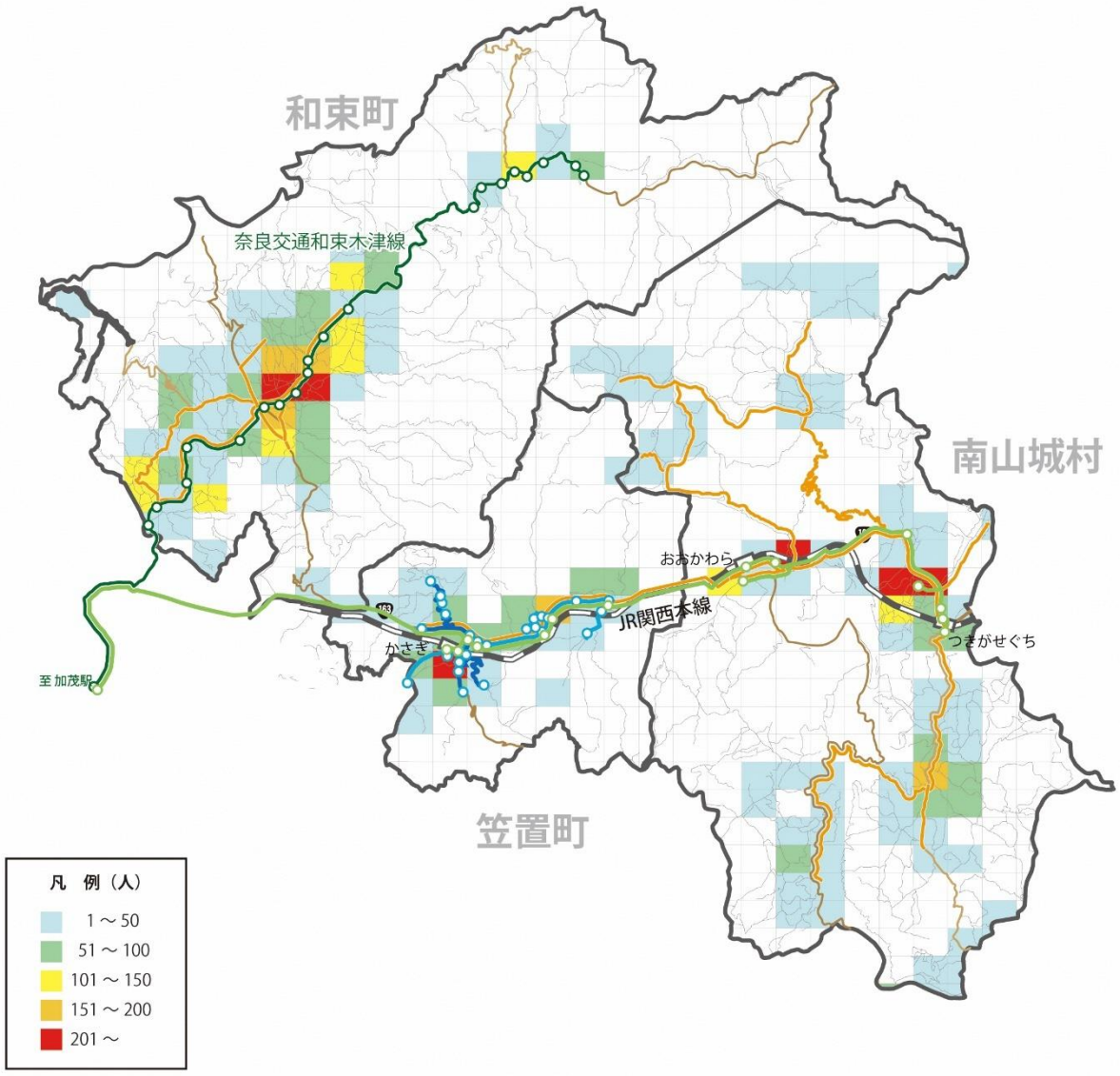
図　３町村の公共交通体系

	笠置町	和束町	南山城村
JR	笠置駅 ※JR 鉄道運賃助成事業	－	大河原駅 月ヶ瀬口駅
広域バス	JR 加茂駅（西口）～JR 月ヶ瀬口駅間		
路線バス	－	奈良交通 （【66】加茂駅～和束町小杉）	－
地域内交通	循環バス（福祉バス）	木屋区タクシー助成制度	村営バス ※2022 年 3 月に廃止 やまなみ交通 ・月ヶ瀬ニュータウン線 ・村タク
スクールバス	保育園 小学校 中学校	保育園 小学校	小学校 中学校
タクシー	ー	ー	ー
外出支援サービス	○	○	○

※可住地は、全体から森林面積（土地利用基本計画に基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

圏域の人口分布と公共交通網を重ねてみると、一定の人口集積のあるエリアでも公共交通網が整備されていないところがある。



（資料）総務省統計局「国勢調査」（平成 27 年）

図　人口メッシュ（500m メッシュ）

前ページの人口分布と圏域の地形と対比してみると、木津川沿いや標高の低い谷あいの地域に人口が集積しているが、和束町西部や南山城村北部など、標高の高い地域にも人口の分布がみられる。しかし、公共交通網を重ねてみると、南山城村北部を除いて標高の高い地域の多くは公共交通網が整備されていない。

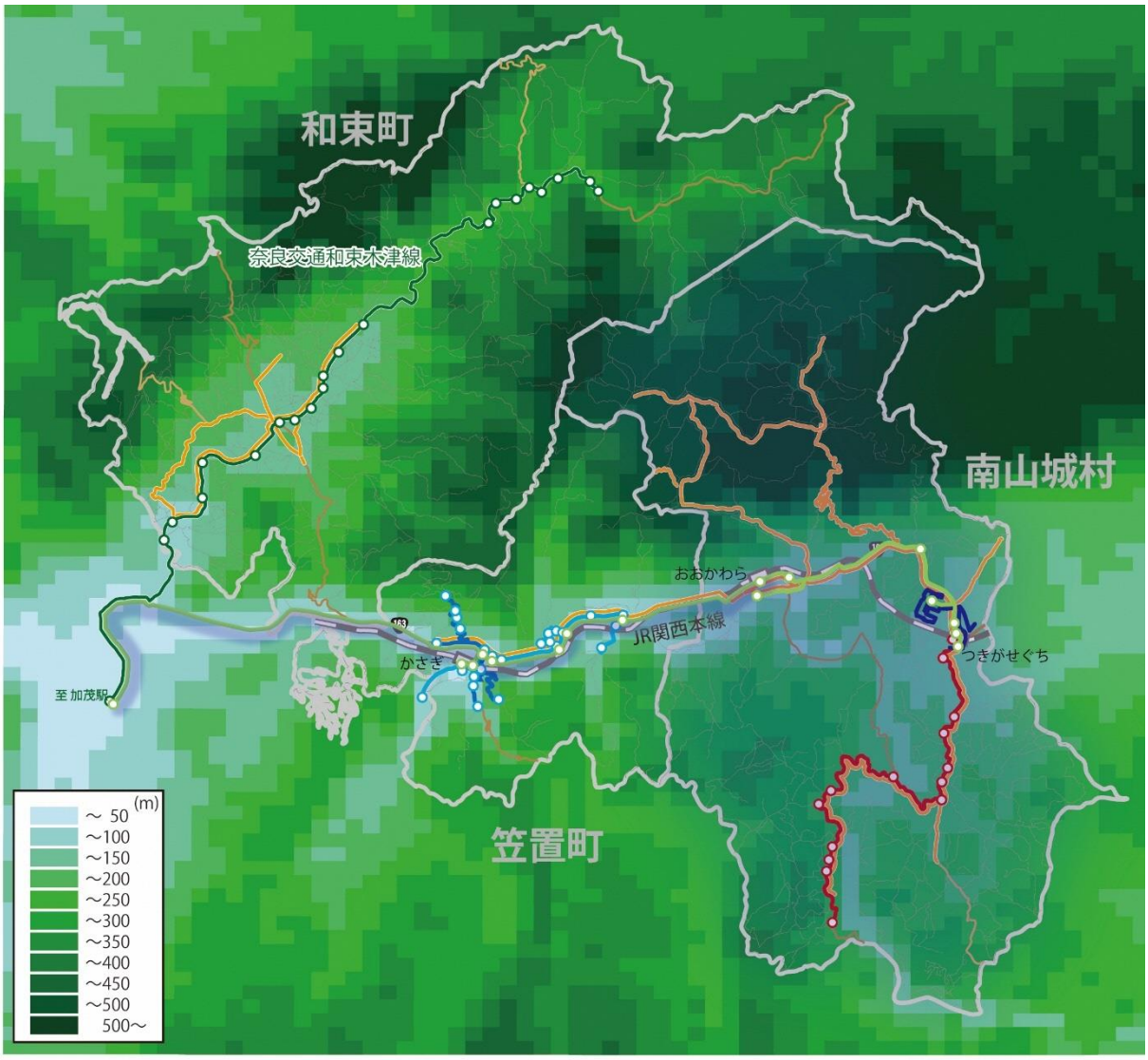


図　標高（250m メッシュ）

2.2　各公共交通の状況

(1)　鉄道

１両または２両編成の非電化単線の普通列車として、ＪＲ関西本線が地域内を走っており、地域内に位置する駅は笠置駅（笠置町）、大河原駅及び月ヶ瀬口駅（南山城村）の３駅で、和束町には駅がない。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）となっている。但し、笠置駅は平成 29 年に駅前整備が行われ、循環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機能を有したことから、アクセス交通との結節機能が強化された。また、令和２年３月に交通系 IC カードシステムが導入された。

運行本数は、平日・土曜は上り 22 本、下り 23 本、日祝は上下とも 22 本となっており、朝夕の時間帯は１時間に２・３本、それ以外は１時間に１本となっている。

上りは、亀山駅（三重県亀山市）を終点（一部は伊賀上野駅（三重県伊賀市））とし、柘植駅（伊賀市）で草津線に、亀山駅でＪＲ東海の関西本線（名古屋方面）及び紀勢本線（津方面）に接続している。下りは、加茂駅で大和路線の大和路快速等に接続しており、加茂駅からは直通で奈良駅まで約 15 分、天王寺駅まで約 50 分となっている。

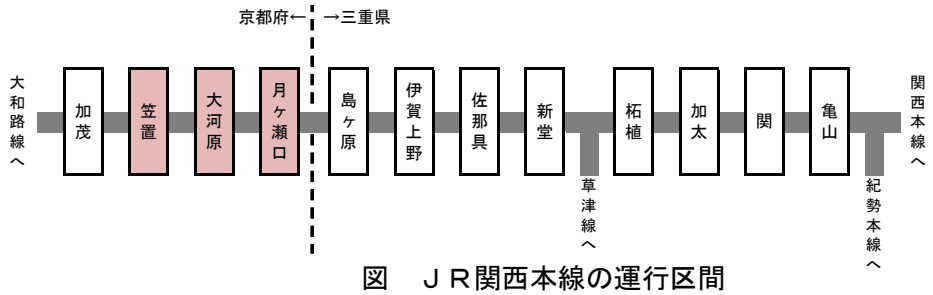


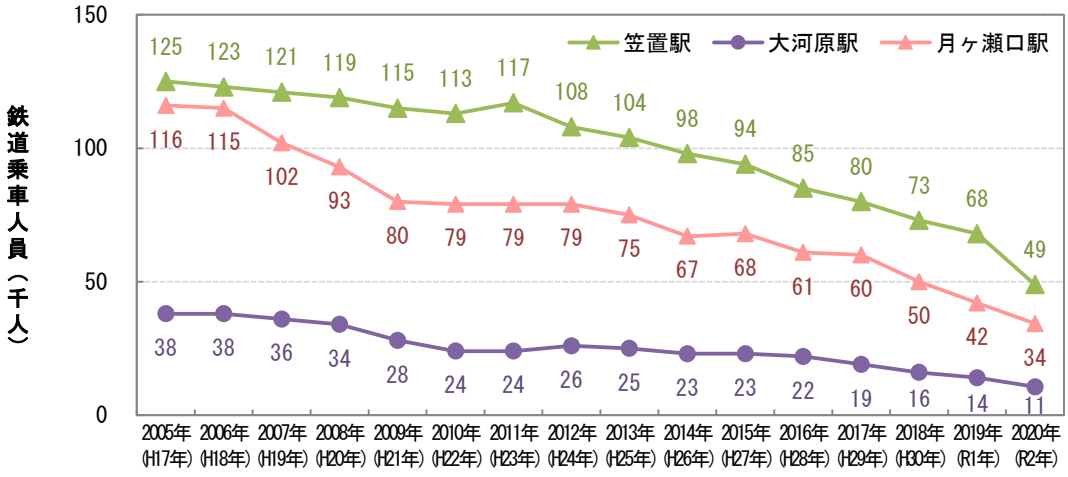
図　ＪＲ関西本線の運行区間

表　ＪＲ笠置駅の時刻表（令和 4 年 3 月現在）

時刻	加茂･奈良方面						伊賀上野･亀山方面			
	平日・土曜			日祝			平日・土曜		日祝	
５	39			39			38		38	
６	24			24			22		22	
７	4	27	44	4	27	44	2	42	2	42
８	8			8			24		24	
９	7			7			48		48	
１０	12			12			48		48	
１１	12			12			48		48	
１２	12			12			48		48	
１３	12			12			48		48	
１４	12			12			48		48	
１５	13			13			49		49	
１６	13			13			52		52	
１７	6	44		6	44		20		20	
１８	15	46		46			1	31	1	31
１９	39			39			24		24	
２０	25			25			11		11	
２１	18	55		18	55		3	31	3	31
２２	28			28			11		11	
２３							29		29	

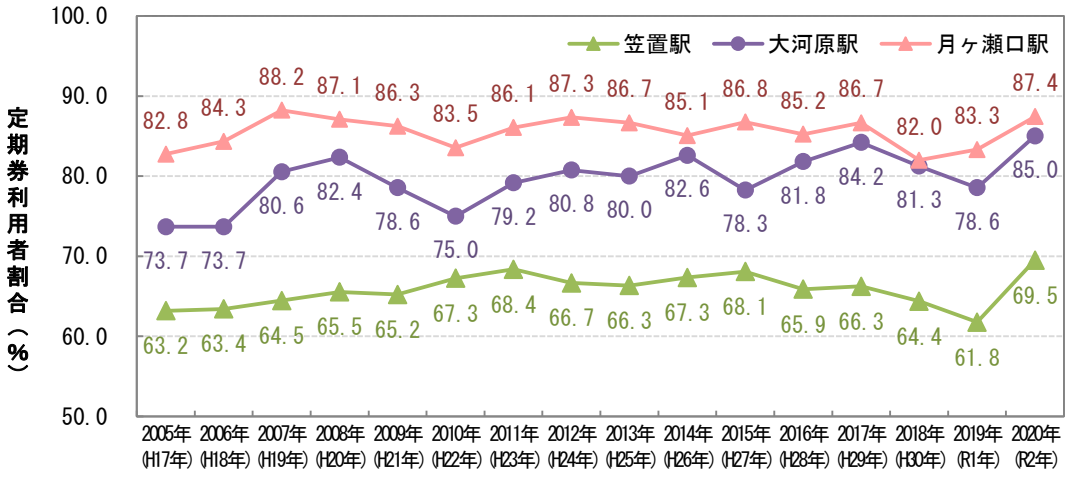
地域内で最も利用が多いのは笠置駅であるが、３駅とも利用者数は減少傾向にあり、特に月ヶ瀬口駅の利用者数の減少が近年大きい。一方、大河原駅は利用者が少ないものの、近年横ばい状態が続いている。

月ヶ瀬口駅や大河原駅では、定期券利用者の割合が高く、通勤や通学利用が大半を占めていると考えられる。



（資料）京都府統計書

図　ＪＲ関西本線の地域内駅別乗車人員の推移



（資料）京都府統計書

図　ＪＲ関西本線の地域内駅別定期券利用者割合の推移

(2) 路線バス

① 運行状況

３町村で路線バスが唯一運行している和束町では、ＪＲ加茂駅への地域間幹線系統として、奈良交通の和束木津線が府道木津信楽線上を加茂駅～和束町小杉間で運行している。

運行本数は、平日が上り 14 本、下り 12 本、土日祝は上り 12 本、下り 12 本で概ね１時間に１往復の運行となっている。

表　奈良交通和束木津線の概要（令和 4 年 3 月現在）

運行系統	奈良交通　和束木津線
運行区間	加茂駅(西口)～和束町小杉
運行時間	6時台～20時台
運行本数	和束町小杉行:平日 13 本、土日祝 12 本 加茂駅行　　:平日 14 本、土日祝 12 本
運　　賃	190 円～770 円
所要時間	加茂駅～和束町小杉　約 40 分 加茂駅～奥畑口　約 10 分

表　奈良交通和束木津線の運行ダイヤ（令和 4 年 3 月現在）

時刻	加茂駅発		和束町小杉発	
	平日	土日祝	平日	土日祝
６			20 41	41
７	50	35	※27	25
８	39		52	52
９		11	52	55
１０	41	41		
１１	54	54	55	55
１２	49	49	56	56
１３	49	49	56	56
１４	49	49	50	50
１５			53	53
１６	13	13		
１７	13	13	0	0
１８	00	00	5	5
１９	19	19	5	5
２０	20	20	4	

※学校開校日のみ運行

※上記以外に、奥畑口 6：54 発和束中学校行きのバスが１本運行している

図　奈良交通和束木津線の運行ダイヤ（令和 4 年 3 月現在）

表　沿線地域の奈良交通の廃止・休止・改編等の状況

時期	路　線	理　由
平成 6 年 2 月 1 日廃止	月ケ瀬口駅－上野	旅客僅少で採算が取れず、今後収支好転が見込めないため
平成 11 年 9 月 1 日休止	笠置駅―広岡（奈良市）	旅客僅少で採算が取れず、今後収支好転が見込めないため
平成 14 年 3 月 20 日休止	笠置駅―柳生	旅客僅少で採算が取れず、今後収支好転が見込めないため
平成 16 年 4 月 1 日休止	山田川・加茂駅－月ヶ瀬口駅	旅客僅少で採算が取れず、今後収支好転が見込めないため
平成 22 年 10 月改編	木津駅－和束町小杉	旅客減少により、木津駅発着から加茂駅発着に改編

② バス待ち環境

上屋やベンチがあるバス停も多く、中には駐輪場が併設しているバス停もあるなど、住民等がバス待ち環境を工夫している様子が伺える。

図　和束木津線のバス待ち環境

③　利用状況

和束木津線の令和２年度の利用者数は、６万５千人で、年々減少傾向にあり、平成 23 年度から 55%減少している。

バス停別にみると、和束高橋、和束小学校、和束中学校、和束河原の利用が多く、二ノ瀬以東の利用が少ない傾向にある。

便別にみると、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。

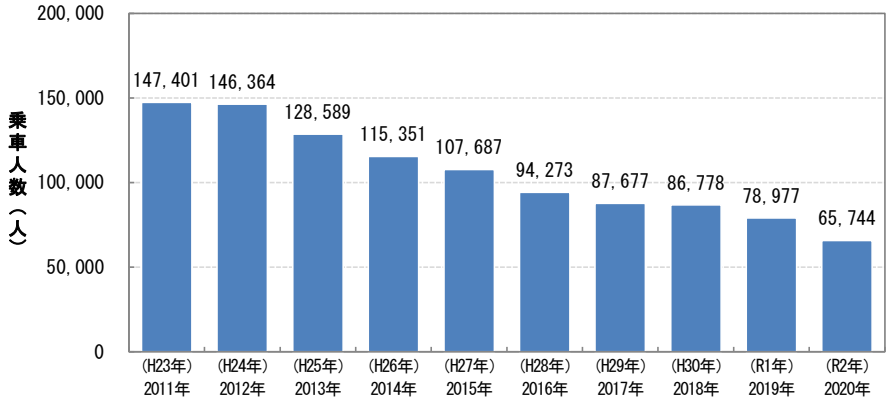
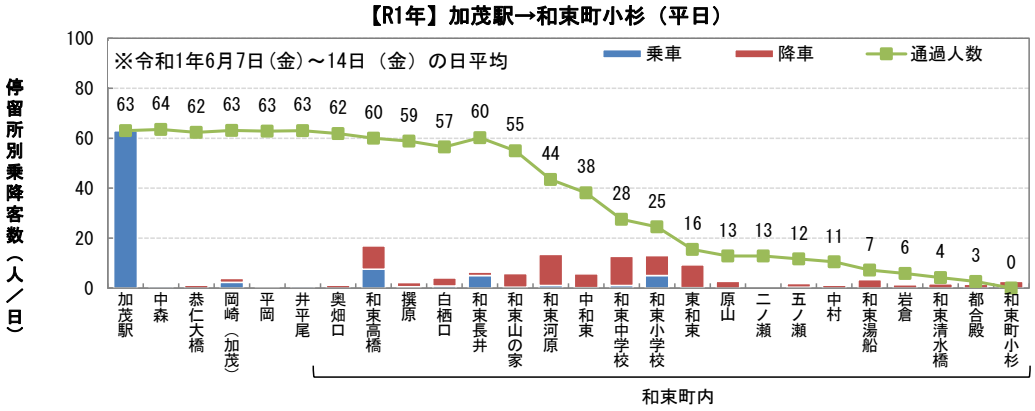
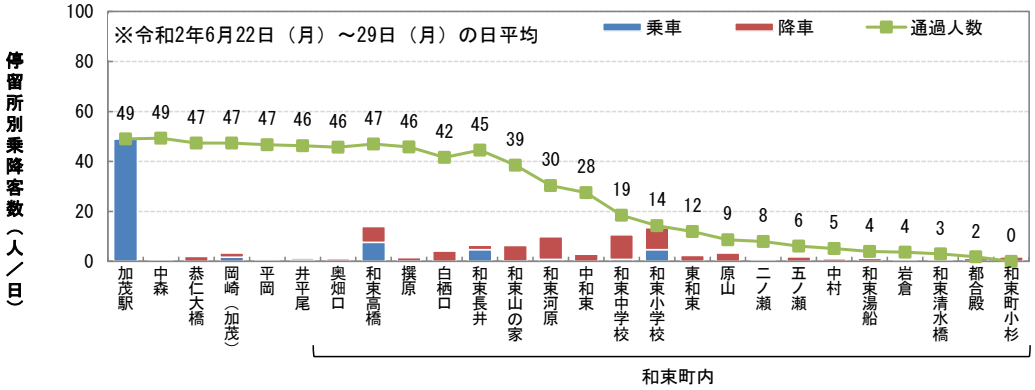
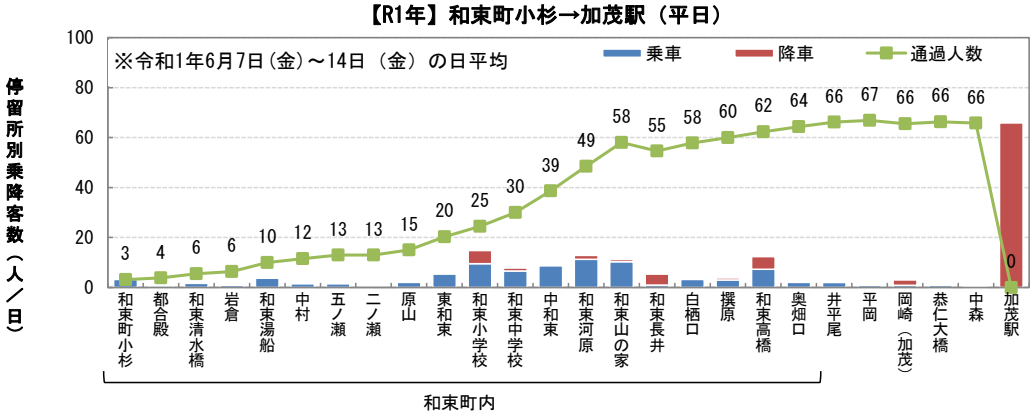


図　和束木津線の年度別利用者数の推移







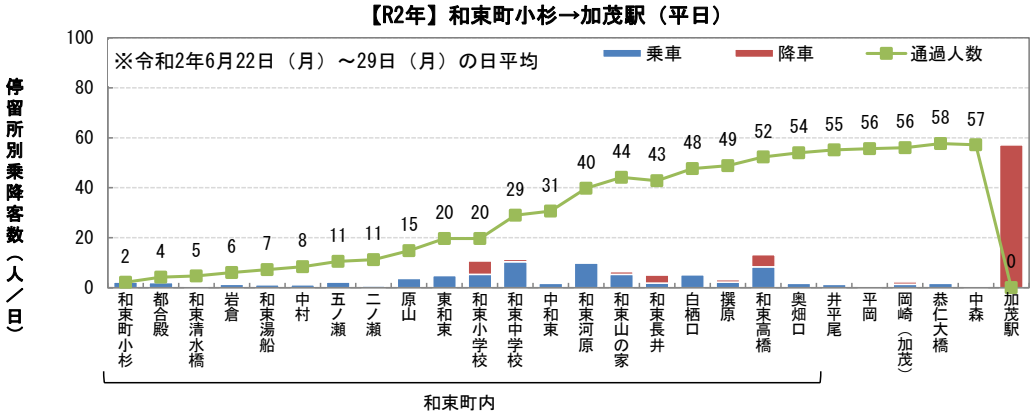


図　和束木津線の停留所別乗降客数の推移（平日）

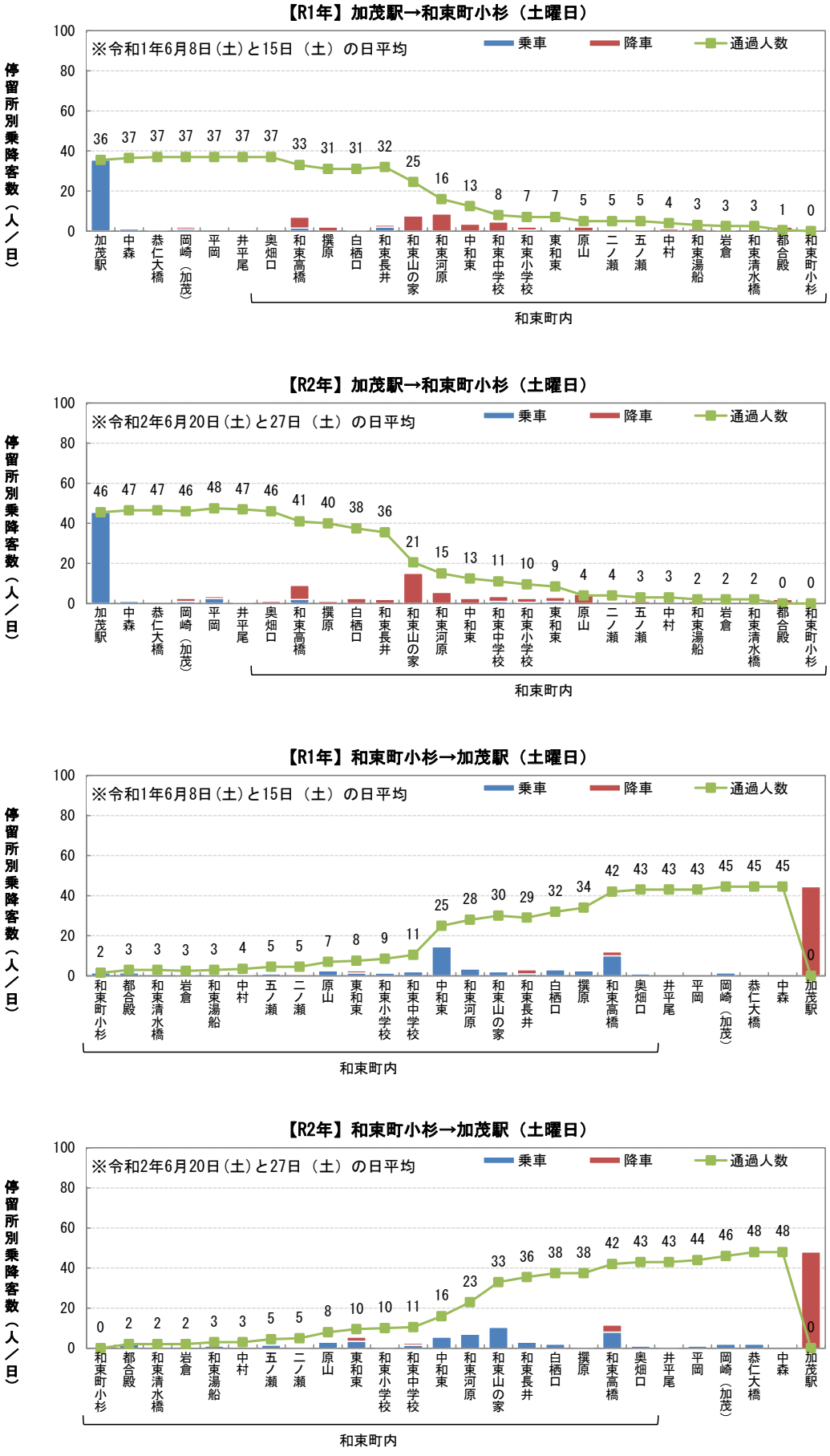
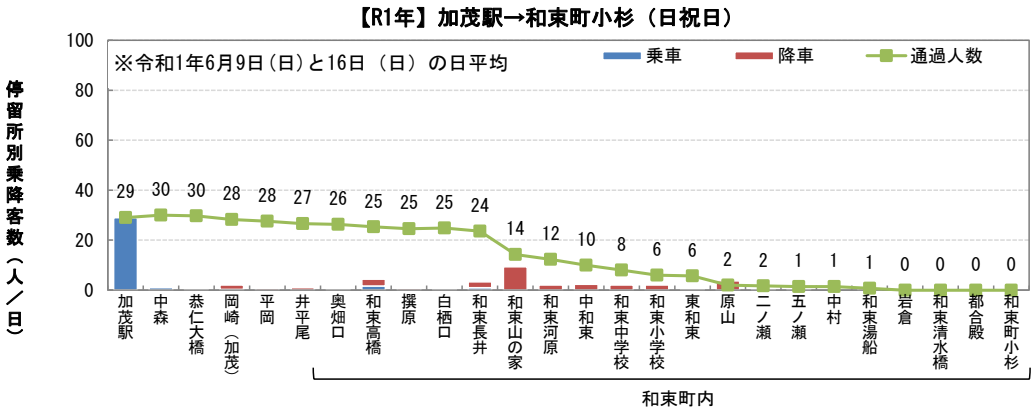
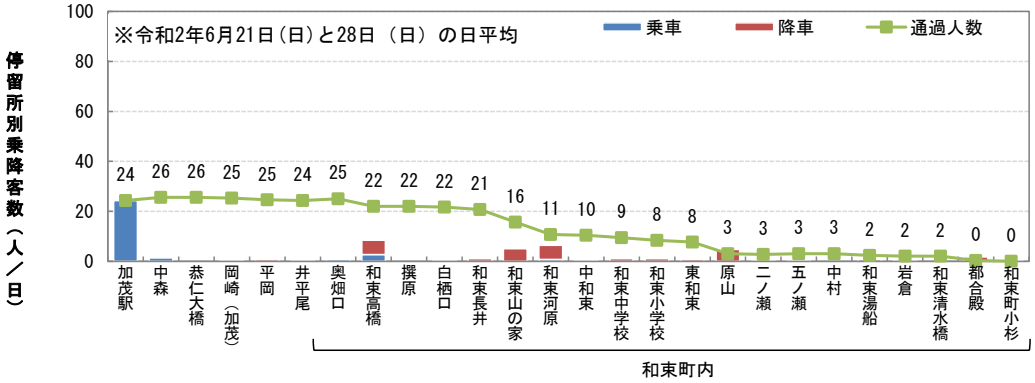
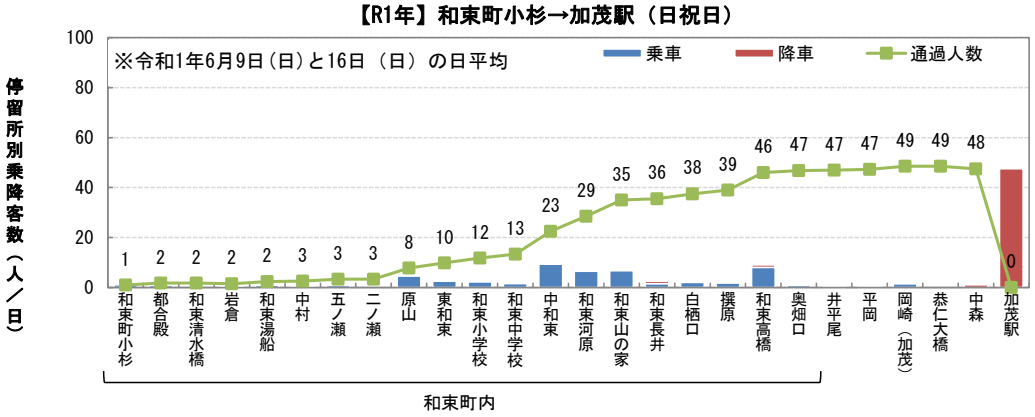


図　和束木津線の停留所別乗降客数の推移（土曜日）







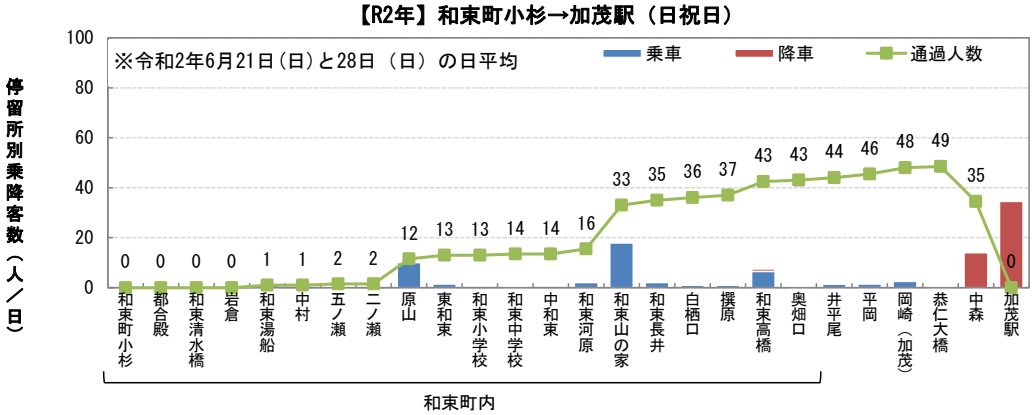
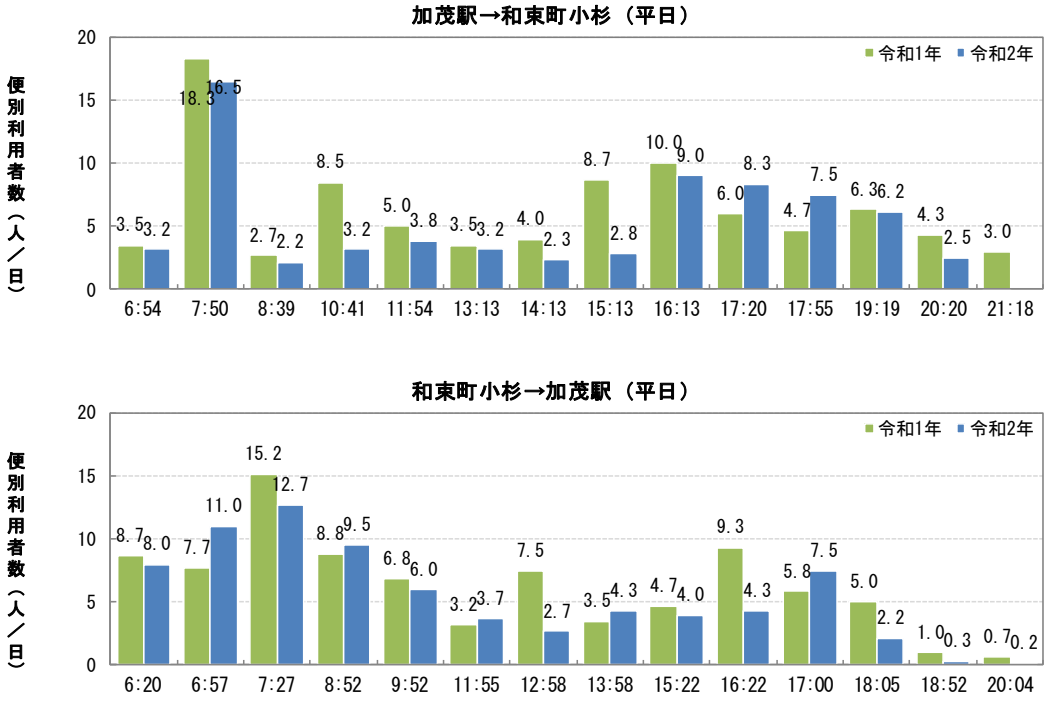
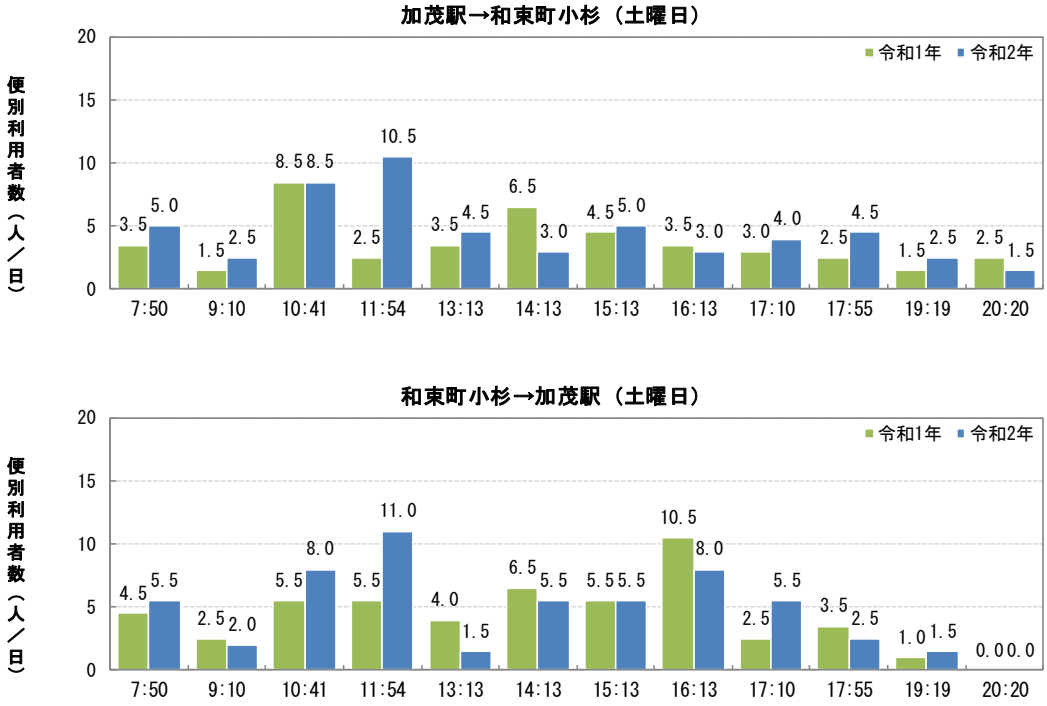


図　和束木津線の停留所別乗降客数の推移（日祝日）



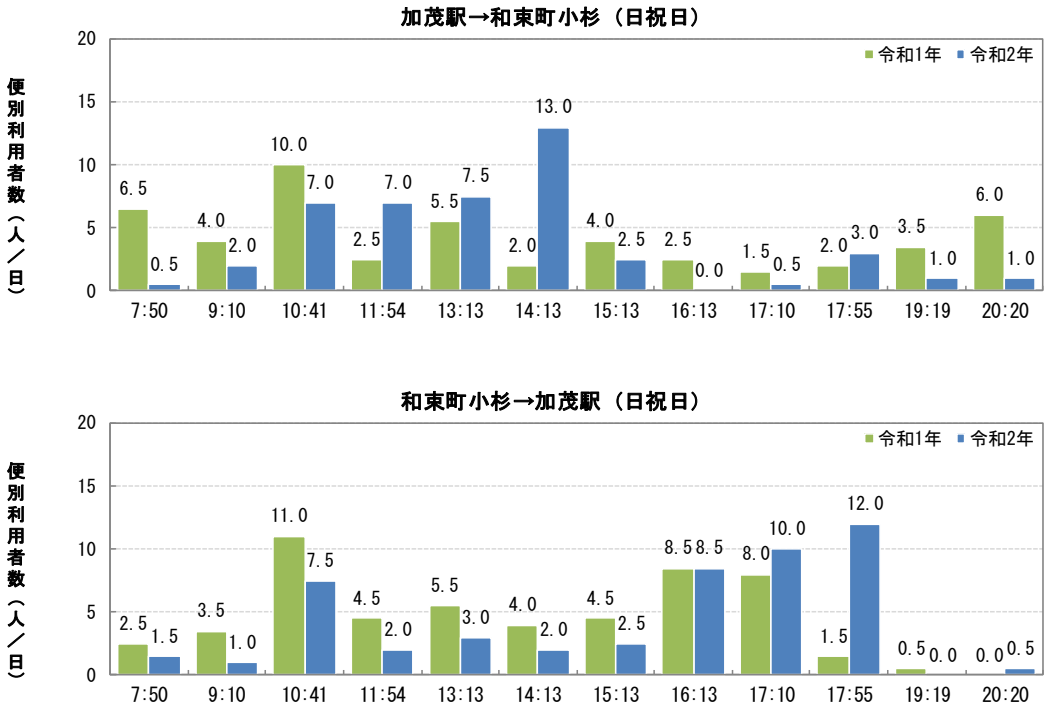
※令和１年６月７日(金)～14 日（金)、令和２年６月 22 日（月）～29 日（月）の日平均

図　和束木津線の便別利用者数の推移（平日）



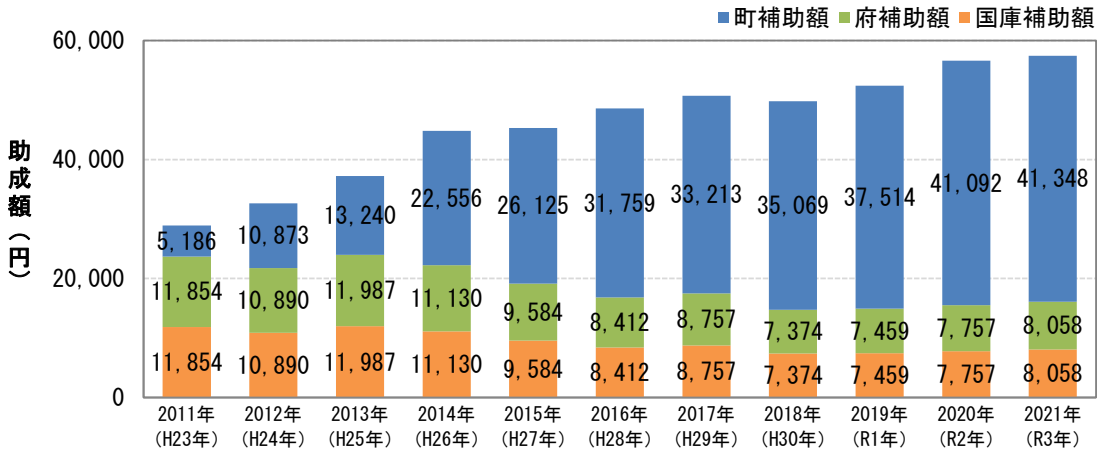
※令和１年６月８日(土)と 15 日（土)、令和２年６月 20 日(土)と 27 日（土）の日平均

図　和束木津線の便別利用者数の推移（土曜日）



※令和 1 年 6 月 9 日(日)と 16 日（日)、令和 2 年 6 月 21 日(日)と 28 日（日）の日平均

図　和束木津線の便別利用者数の推移（日祝日）



※2021 年は見込額

図　和束木津線の国庫・府・町補助額

(3) 相楽東部広域バス

① 運行状況

相楽東部地域では、京都府、笠置町、和束町及び南山城村の共同により平成 29 年 10 月から相楽東部広域バスを運行している。

運行区間は JR 加茂駅（木津川市）を起点に和束町、笠置町を経て、JR 月ヶ瀬口駅（南山城村）で、運行本数は月・水・金・土曜日に 4 往復となっている。

表　相楽東部広域バスの概要

名　称	相楽東部広域バス
ルート	加茂駅（西口）～月ケ瀬口駅
対象者	誰でも
運行日	月・水・金・土曜日（祝日の場合も運行）
運行本数	1 日 4 往復
料　　金	100～300 円
運行車両	緑ルート：大型バス（定員 25 名） 赤ルート：小型バス（定員 15 名）

相楽東部広域バス　月・水・金・土運行 ※祝日となる場合も運行　2021年10月1日改正

月ヶ瀬口駅▶加茂駅（西口）方面

			1便	3便	5便	7便
JRから乗継（JR着時間）	加茂方面から		7:56	10:02	13:02	15:02
	伊賀上野方面から		8:07	10:12	13:12	15:13
月ヶ瀬口駅			8:15	10:15	13:40	15:40
道の駅お茶の京都みなみやましろ村			8:18	10:18	13:43	15:43
月ヶ瀬ニュータウンガス店			8:23	10:23	13:48	15:48
押原			8:25	10:25	13:50	15:50
南大河原会館前			8:30	10:30	13:55	15:55
南山城村役場前			8:34	10:34	13:59	15:59
JRから乗継（JR着時間）	加茂方面から		8:31	9:56	12:56	15:57
	伊賀上野方面から		8:13	10:18	13:18	15:19
大河原駅			8:35	10:35	14:00	16:00
JRへ乗継（JR発時間）	加茂方面へ		9:13	11:18	14:18	16:19
	伊賀上野方面へ		9:56	10:56	14:56	16:35
上有市			8:39	10:39	14:04	16:04
下有市			8:41	10:41	14:06	16:06
有市口			8:42	10:42	14:07	16:07
笠置大橋北詰			8:44	10:44	14:09	16:09
JRから乗継（JR着時間）	加茂方面から		8:23	9:47	13:47	15:48
	伊賀上野方面から		8:21	10:25	13:25	15:26
笠置駅			8:47	10:47	14:12	16:12
JRへ乗継（JR発時間）	加茂方面へ		9:21	11:26	14:26	16:27
	伊賀上野方面へ		9:48	10:48	14:48	16:27
笠置いこいの館			8:49	10:49	14:14	16:14
木屋			8:56	10:56	14:21	16:21
加茂駅（西口）			9:05	11:05	14:30	16:30
JRへ乗継（JR発時間）	木津・大阪方面へ	(月・水・金)	大和路快速 天王寺 9:13	大和路快速 天王寺 11:13	大和路快速 天王寺 14:43	区間快速 天王寺 16:39
		(土曜)	大和路快速 天王寺 9:11	大和路快速 天王寺 11:13	大和路快速 天王寺 14:43	大和路快速 天王寺 16:39
	伊賀上野方面へ		9:40	11:40	14:40	16:43

加茂駅（西口）▶月ヶ瀬口駅方面

			2便	4便	6便	8便
JRから乗継（JR着時間）	木津・大阪方面から	(月・水・金)	8:56	11:04	14:34	16:34
		(土曜)	9:06	11:04	14:34	16:34
	伊賀上野方面から		8:31	10:34	14:34	16:35
加茂駅（西口）			9:15	11:15	14:40	16:40
木屋			9:24	11:24	14:49	16:49
JRから乗継（JR着時間）	加茂方面から		8:23	10:47	13:47	16:51
	伊賀上野方面から		9:20	11:25	14:25	16:26
笠置駅			9:29	11:29	14:54	16:54
JRへ乗継（JR発時間）	加茂方面へ		10:26	12:26	15:27	17:20
	伊賀上野方面へ		9:48	11:48	15:49	17:20
笠置いこいの館			9:31	11:31	14:56	16:56
笠置町役場前			9:36	11:36	15:01	17:01
有市口			9:38	11:38	15:03	17:03
下有市			9:40	11:40	15:05	17:05
上有市			9:41	11:41	15:06	17:06
JRから乗継（JR着時間）	加茂方面から		8:31	10:56	14:56	16:59
	伊賀上野方面から		9:12	11:18	14:18	16:18
大河原駅			9:45	11:45	15:10	17:10
JRへ乗継（JR発時間）	加茂方面へ		10:18	12:18	15:19	17:12
	伊賀上野方面へ		9:56	11:56	15:57	17:28
南山城村役場前			9:46	11:46	15:11	17:11
南大河原会館前			9:50	11:50	15:15	17:15
押原			9:55	11:55	15:20	17:20
月ヶ瀬ニュータウンガス店			9:57	11:57	15:22	17:22
道の駅お茶の京都みなみやましろ村			10:02	12:02	15:27	17:27
月ヶ瀬口駅			10:05	12:05	15:30	17:30
JRへ乗継（JR発時間）	加茂方面へ		10:12	12:12	16:13	17:44
	伊賀上野方面へ		11:03	13:03	16:03	17:34

図　相楽東部広域バスの運行ダイヤ

② 利用状況

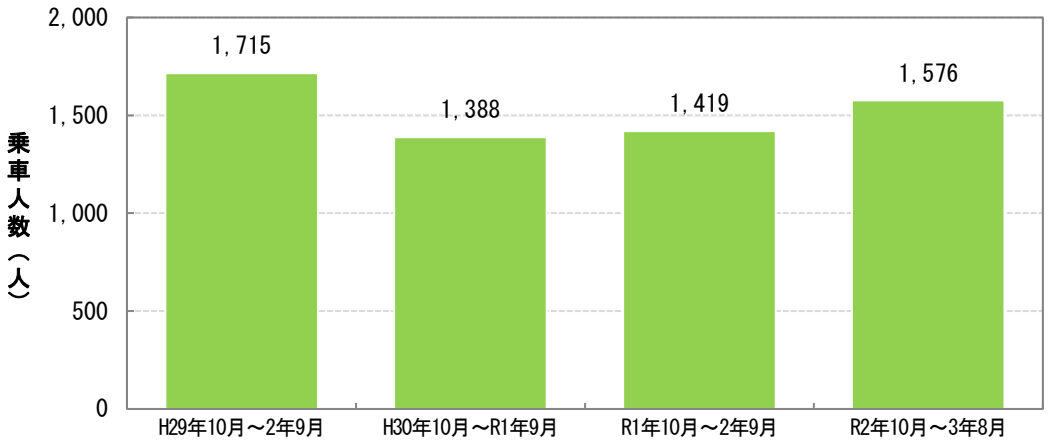


図　相楽東部広域バスの利用実績

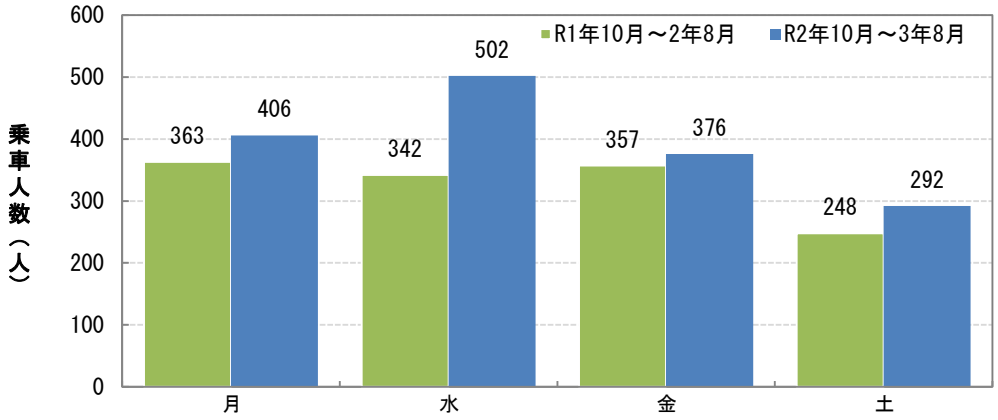
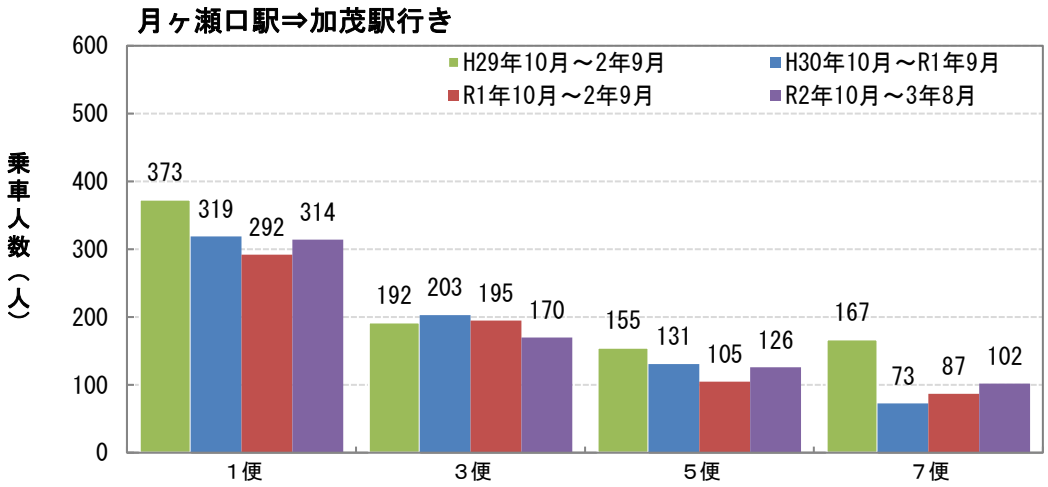


図　相楽東部広域バスの利用実績（曜日別）



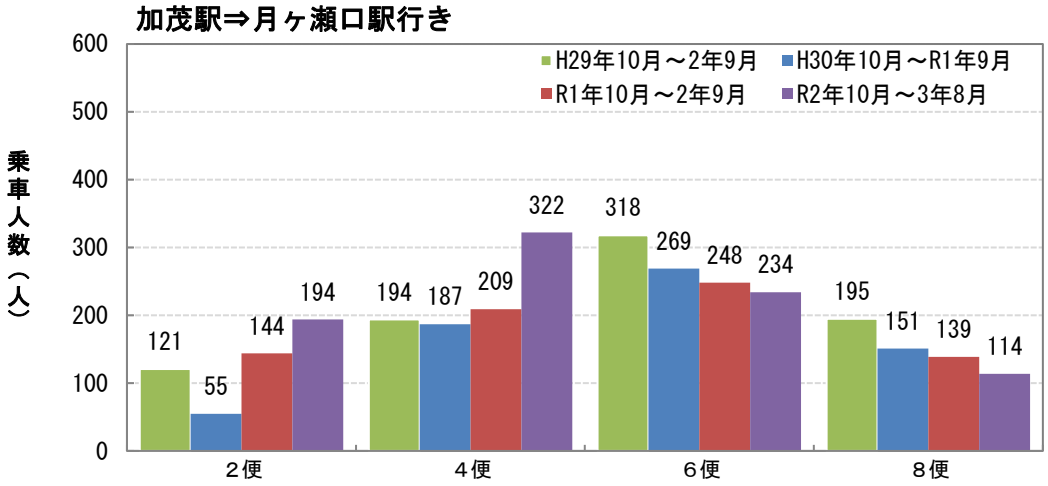


図　相楽東部広域バスの利用実績（便別）

(4)　地域内交通等

①　笠置町

（ア）地域内公共交通

笠置町内には無料の循環バス（福祉バス）がＪＲ笠置駅近隣の「いこいの館」を起点として２系統運行しているが、利用者は笠置町民に限定されており、観光客など町外からの来訪者の利用はできず、ＪＲ笠置駅から笠置山などの観光地等への地域内の交通手段がない。

表　笠置町循環バスの概要

名　称	笠置町循環バス（福祉バス）
ルート	２系統 ①緑ルート：有市便（いこいの館～北部・西部・東部・飛鳥路・西奥方面） ②赤ルート：切山便（いこいの館～切山・奥方面）
対象者	町民のみ
運行本数	平日　10 便　／　休日　５便
料　金	無料
運行車両	緑ルート：大型バス（定員 25 名） 赤ルート：小型バス（定員 15 名）

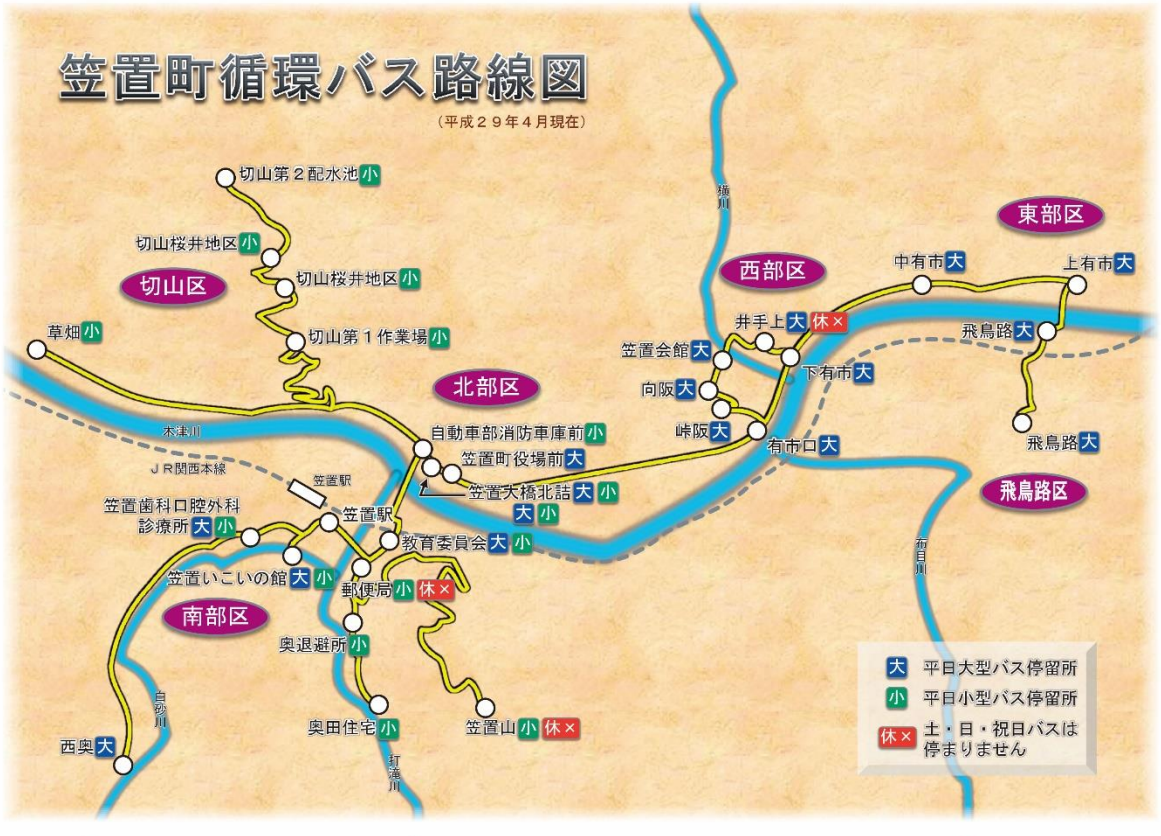


図　笠置町循環バスの路線図

表　笠置町循環バス（北部・西部・東部・飛鳥路・西奥方面）の運行ダイヤ＜平日＞

≪平日大型用≫笠置町循環バス時刻表

北部・西部・東部・飛鳥路・西奥方面　　令和4年3月12日改正

停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便
笠置いこいの館		—	9:39	10:54	11:54	13:16	13:59	14:59	15:55	16:34	17:29
JR発車時刻		上り 8:24 下り 8:24	上り 8:24 下り 9:21	上り 10:48 下り 10:26	上り 11:48 下り 11:26	上り 12:48 下り 12:26	上り 13:48 下り 13:26	上り 14:49 下り 14:27	上り 15:49 下り 15:27	上り 16:27 下り 16:27	上り 17:20 下り 17:20
笠置駅	児童専用 笠置いこいの館 8:00 ▼ 笠置町役場前 8:04	8:40	9:40	10:55	11:55	13:17	14:00	15:00	15:56	16:35	17:30
旧公民館前		8:41	9:41	10:56	11:56	13:18	14:01	15:01	15:57	16:36	17:31
ローソン笠置切山店		—	—	↓	12:00	—	—	—	—	—	—
笠置町役場前		8:43	9:43	10:58	12:03	13:20	14:03	15:03	15:59	16:38	17:33
有市口		8:45	9:45	11:00	12:05	13:22	14:05	15:05	16:01	16:40	17:35
峠阪		—	9:46	11:01	12:06	13:23	14:06	15:06	16:02	16:41	—
向阪		—	9:47	11:02	12:07	13:24	14:07	15:07	16:03	16:42	—
笠置会館		—	9:48	11:03	12:08	13:25	14:08	15:08	16:04	16:43	—
井手上		—	9:49	11:04	12:09	13:26	14:09	15:09	16:05	16:44	—
下有市		8:46	9:50	11:05	12:10	13:27	14:10	15:10	16:06	16:45	17:36
中有市		8:47	9:51	11:06	12:11	13:28	14:11	15:11	16:07	16:46	17:37
上有市		8:48	9:52	11:07	12:12	13:29	14:12	15:12	16:08	16:47	17:38
飛鳥路		8:51	—	—	—	13:32	—	15:15	—	—	17:41
上有市		8:54	9:53	11:08	12:13	13:35	14:13	15:18	16:09	16:48	飛鳥路で終点です
下有市		8:56	9:55	11:10	12:15	13:37	14:15	15:20	16:11	16:50	回送
有市口		8:57	9:56	11:11	12:16	13:38	14:16	15:21	16:12	16:51	回送
笠置大橋北詰		8:59	9:58	11:13	12:18	13:40	14:18	15:23	16:14	16:53	回送
ローソン笠置切山店		—	—	11:16	↓	—	—	—	—	—	—
旧公民館前		9:01	10:00	11:20	12:20	13:42	14:20	15:25	16:16	16:55	回送
笠置駅		9:02	10:01	11:21	12:21	13:43	14:21	15:26	16:17	16:56	回送
JR発車時刻		上り 9:48 下り 9:21	上り 10:48 下り 10:26	上り 11:48 下り 11:26	上り 12:48 下り 12:26	上り 13:48 下り 14:27	上り 14:49 下り 14:27	上り 15:49 下り 16:27	上り 16:27 下り 16:27	上り 17:20 下り 17:20	
笠置いこいの館		9:03	10:02	11:22	12:22	13:44	14:22	15:27	16:18	16:57	
笠置歯科口腔外科診療所		9:04	—	—	—	—	—	—	—	—	
西奥		9:06	—	—	—	—	—	—	—	—	
笠置駅		9:10	—	—	—	—	—	—	—	—	
JR発車時刻		上り 9:48 下り 9:21	上り 10:48 下り 10:26						上り 16:52 下り 17:20		
笠置いこいの館		9:11	—	—	—	—	—	—	—	—	

JR発車時刻の上りは亀山・名古屋・津方面で、下りは加茂・奈良・天王寺方面です。

※このバスは、笠置町住民の福祉バスとして運行しております。観光客の皆様のご乗車はご遠慮ください。

表　笠置町循環バス（切山・奥方面）の運行ダイヤ＜平日＞

≪平日小型用≫笠置町循環バス時刻表

切山・奥方面　　令和4年3月12日改正

停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便
笠置いこいの館	児童 生徒専用 笠置山 7:30 ▼ 笠置町役場前 7:43 ▼ 上有市 7:54 ▼ 保育所 8:00 ▼ 笠置大橋北詰 8:05 ▼ 笠置いこいの館 8:20 ▼ 旧公民館前 8:22 ▼ 保育所 8:26	—		9:52	10:54	12:54		14:56	児童 生徒専用 保育所 15:55 ▼ 旧公民館前 15:59 ▼ 笠置いこいの館 16:00 ▼ 保育所 16:06	16:39	17:29
JR発車時刻				上り 9:48 下り 9:21	上り 10:48 下り 10:26	上り 12:48 下り 12:26		上り 14:49 下り 14:27		上り 16:27 下り 16:27	上り 17:20 下り 17:20
笠置駅		—		9:53	10:55	12:55		14:57		16:40	17:30
旧公民館前		—		9:54	10:56	12:56		14:58		16:41	17:31
自動車部消防車庫前		—		9:56	10:58	12:58		15:00		16:43	17:33
ローソン笠置切山店		—		9:58	11:00	—	—	—		—	—
草畑		8:44		10:00	11:02	13:01		15:03		16:46	17:36
切山第1作業場		8:49		10:05	11:07	13:06		15:08		16:51	17:41
切山桜井地区		8:51		10:07	11:09	13:08		15:10		16:53	17:43
切山第2配水池		8:53		10:09	11:11	13:10		15:12		16:55	17:45
切山桜井地区		8:55		10:11	11:13	13:12		15:14		16:57	切山第2配水池で終点です
切山第1作業場		8:57		10:13	11:15	13:14		15:16		16:59	回送
ローソン笠置切山店		—		10:16	↓	—	—	—	—	—	—
自動車部消防車庫前		9:00		10:18	11:18	13:17		15:19		17:02	回送
旧公民館前		9:02		10:19	11:20	13:19		15:21		17:04	回送
笠置駅		9:03		10:20	11:21	13:20		15:22		17:05	回送
JR発車時刻		上り 9:48 下り 9:21		上り 10:48 下り 10:26	上り 11:48 下り 11:26	上り 13:48 下り 13:26		上り 15:49 下り 15:27		上り 17:20 下り 17:20	
笠置いこいの館		9:04	—	10:21	11:22	13:21	—	15:23	—	17:06	
笠置歯科口腔外科診療所		9:05	—	10:22	11:23	13:22	—	—	—	—	
笠置駅		—	—	10:24	11:25	13:24	14:00	—	—	—	
JR発車時刻			上り 8:24 下り 8:24	上り 10:48 下り 11:26	上り 11:48 下り 12:26	上り 13:48 下り 14:27	上り 13:48 下り 13:26				
郵便局			9:08				14:01		—		
奥田住宅			9:11				14:04		—		
奥待避所			9:13				14:06		—		
笠置大橋北詰			—				—		16:12		
笠置山			—				—		16:21		
笠置駅			9:16				14:09		—		
JR発車時刻			上り 9:48 下り 10:26				上り 14:49 下り 14:27				
笠置いこいの館			9:17				14:10		—		

JR発車時刻の上りは亀山・名古屋・津方面で、下りは加茂・奈良・天王寺方面です。

※このバスは、笠置町住民の福祉バスとして運行しております。観光客の皆様のご乗車はご遠慮ください。

表　笠置町循環バスの運行ダイヤ＜土・日・祝日＞

≪土・日・祝日用≫笠置町循環バス時刻表

令和3年10月2日改正

北部・西部・東部・飛鳥路方面

停留所	1便	2便	3便	4便	5便
笠置いこいの館	—	—	11:35	13:35	15:35
JR発車時刻	上り 8:24 下り 8:24	上り 9:48 下り 9:21	上り 10:48 下り 11:26	上り 12:48 下り 13:26	上り 14:49 下り 15:27
笠置駅	8:30	9:53	11:36	13:36	15:36
旧公民館前	8:31	9:54	11:37	13:37	15:37
笠置町役場前	8:33	9:56	11:39	13:39	15:39
有市口	8:35	9:58	11:41	13:41	15:41
峠阪	—	9:59	—	13:42	—
向阪	—	10:00	—	13:43	—
笠置会館	—	10:01	—	13:44	—
下有市	8:36	10:03	11:42	13:46	15:42
中有市	8:37	10:04	11:43	13:47	15:43
上有市	8:38	10:05	11:44	13:48	15:44
飛鳥路	—	10:08	11:47	—	15:47
上有市	8:39	10:11	11:50	13:49	15:50
下有市	8:41	10:13	11:52	13:51	15:52
有市口	8:42	10:14	11:53	13:52	15:53
笠置大橋北詰	8:44	10:16	11:55	13:54	15:55
旧公民館前	8:46	10:18	11:57	13:56	15:57
笠置駅	8:47	10:19	11:58	13:57	15:58
JR発車時刻	上り 9:48 下り 9:21	上り 10:48 下り 10:26	上り 12:48 下り 12:26	上り 14:48 下り 14:27	上り 16:27 下り 16:27
笠置いこいの館	8:48	10:20	—	13:58	15:59

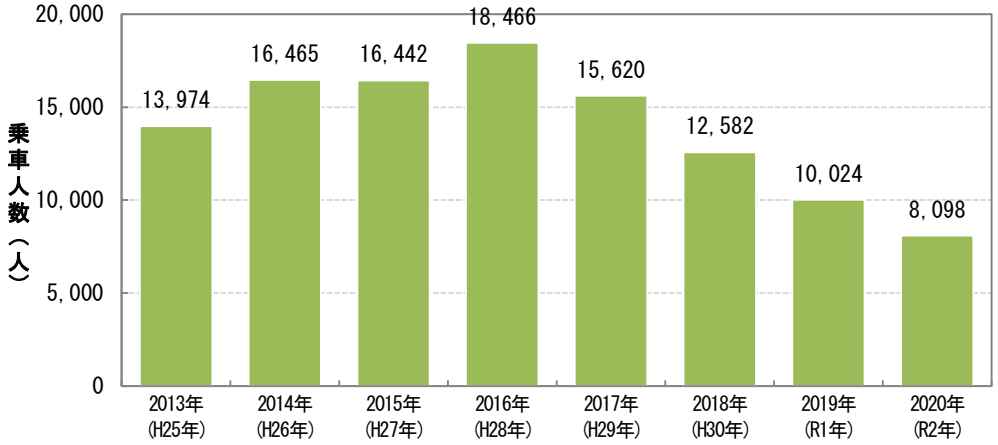
各方面へは同一のバスで運行いたします。

切山・西奥・奥方面

停留所	1便	2便	3便	4便	5便
笠置いこいの館	8:50	10:30		14:35	16:00
JR発車時刻	上り 8:24 下り 8:24	上り 9:48 下り 10:26		上り 13:48 下り 14:27	上り 15:49 下り 15:27
笠置駅	8:51	10:31		14:36	16:01
旧公民館前	8:52	10:32		14:37	16:02
自動車部消防車庫前	8:54	10:34		14:39	16:04
草畑	—	10:37		14:42	—
切山第1作業場	8:58	10:42		14:47	16:08
切山桜井地区	9:00	10:44		14:49	16:10
切山第2配水池	9:02	10:46		14:51	16:12
切山桜井地区	9:04	10:48		14:53	16:14
切山第1作業場	9:06	10:50		14:55	16:16
自動車部消防車庫前	9:09	10:53		14:58	16:19
旧公民館前	9:11	10:55		15:00	16:21
笠置駅	9:12	10:56		15:01	16:22
JR発車時刻	上り 9:48 下り 9:21	上り 11:48 下り 11:26	上り 11:48 下り 11:26	上り 15:49 下り 15:27	上り 16:27 下り 16:27
笠置いこいの館	9:13	10:57	12:04	15:02	16:34
笠置歯科口腔外科診療所	9:14	10:58	—	15:03	—
西奥	—	11:00	—	15:05	—
笠置駅	9:16	11:04	12:05	15:09	16:35
奥田住宅	—	11:09	12:10	—	16:40
奥待避所	—	11:11	12:12	—	16:42
笠置駅	—	11:14	12:15	—	16:45
JR発車時刻	上り 9:48 下り 9:21	上り 11:48 下り 11:26	上り 12:48 下り 12:26	上り 15:49 下り 15:27	上り 17:20 下り 17:20

JR発車時刻の上りは亀山・名古屋・津方面で、下りは加茂・奈良・天王寺方面です。

※このバスは、笠置町住民の福祉バスとして運行しております。観光客の皆様のご乗車はご遠慮ください。



（資料）笠置町資料

図　笠置町循環バスの利用実績

（イ）スクールバス

循環バスの車両（２台）を用いて、保育所・小学校専用便が運行している。

中学生は南山城村にある笠置中学校に通学しており、全生徒がスクールバスを利用している。

表　保育所・小学校スクールバスの概要

運行本数	登校時　１便（保育所・小学校混乗） 下校時　２便（保育所・小学校混乗） ※下校時間により、小学校は町内循環バスも利用
運行車両	２両

表　中学校スクールバスの概要

運行本数	往復各１便
運行車両	１両

（ウ）ＪＲ運賃助成

75 歳以上の住民を対象に、ＪＲの利用運賃助成事業を行っている。相楽東部地域で実施しているのは、笠置町のみである。

表　ＪＲ鉄道運賃助成制度

名　　称	ＪＲ鉄道運賃助成事業
対 象 者	75 歳以上の住民
助 成 額	ＪＲ往復乗車券利用の半額助成 限度額 1,000 円／回、年度６回まで利用可能

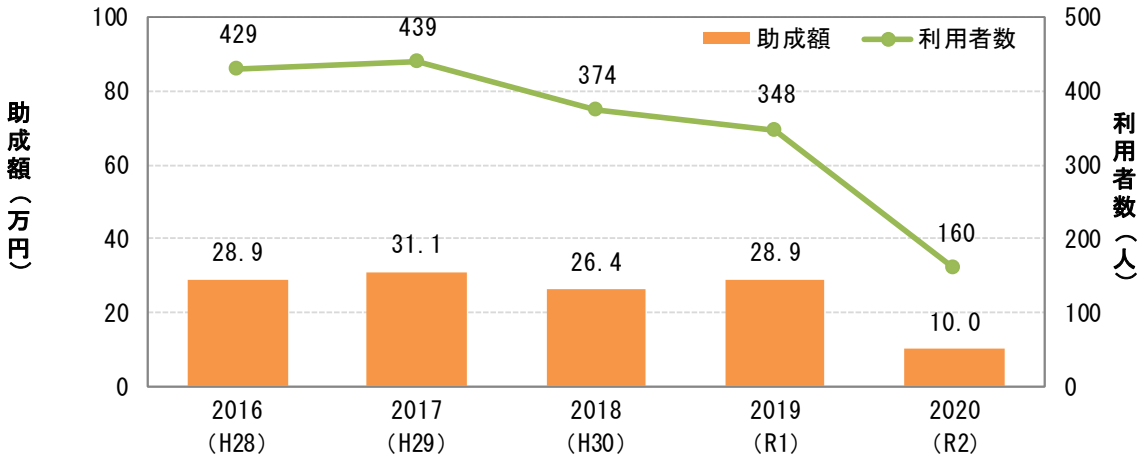


図　ＪＲ鉄道運賃助成制度の利用状況

（エ）外出支援サービス

移動が困難な高齢者や障害者に対しては、自宅と病院等との間を送迎する外出支援サービスを福祉有償運送事業所（町社会福祉協議会）に委託し、実施している。

また、外出が困難な心身障害者を対象に福祉タクシー事業を実施している。

表　笠置町外出支援サービス事業の概要

名　　称	笠置町外出支援サービス事業
対 象 者	移動が困難な高齢者及び障害者で身体障害者１・２級及び下肢障害４級以上、介護保険の要介護・要支援認定者、療育手帳 A、その他精神及び知的障害者
利用区間	居宅～医療機関等
助 成 額	所要時間により料金が決定。70%を助成（30%は自己負担） （町内１時間自己負担額 570 円／1,900 円等）
利用実績	平成 28 年度：2,536,721 円　　（延べ 1,056 回） 平成 29 年度：2,723,490 円　　（延べ 1,130 回） 平成 30 年度：2,902,460 円　　（延べ 1,226 回） 令和元年度　：2,483,778 円　　（延べ 1,243 回） 令和 2 年度　：1,688,688 円　　（延べ 755 回） ※利用実績額に事務費 10%含む（令和 2 年度から 20%）

表　笠置町福祉タクシー事業の概要

名　　称	笠置町福祉タクシー事業
対 象 者	身体障害者１・２級（視覚障害、下肢又は移動機能障害、体幹機能障害）１級（心臓・じん臓・呼吸器・ぼうこう・直腸及び小腸機能障害）及び療育手帳Ａ、（所得制限あり）
助 成 額	外出が困難な心身障害者に対しタクシー料金の一部を助成。 （年額 12,000 円以内の利用券を発行）
利用実績 ※（　）内は利用者数	平成 28 年度：75,000 円（8 名） 平成 29 年度：72,200 円（10 名） 平成 30 年度：57,000 円（7 名） 令和元年度　：52,000 円（7 名） 令和 2 年度　：43,600 円（4 名）

② 和束町

（ア） 地域内公共交通

奈良交通月ヶ瀬山田川線の廃止に伴い木屋区の住民の交通手段確保対策として、町営バス木屋線（小学校前停留所～木屋停留所）が運行していたが、利用者がほとんどなく平成 27 年６月で休止している。また、町営バス奥畑線（加茂駅～白栖～和束河原）も利用者の減少により、平成 15 年度より休止している。

（イ） スクールバス

奈良交通沿線地域は路線バスを利用しているが、バス停から遠い地域を対象に和束小学校へスクールバスを登校時と下校時に運行しており、令和２年度は 23 人の児童が利用している。

また、町内には高校がないため、高校生を対象に奈良交通の定期券購入額の２分の１を補助する通学費補助金制度がある。

表　小学校スクールバスの概要

	小学生
運行エリア	バス停から遠い石寺、白栖、杣田、別所、原山地域で運行
運行本数	登校時　１便 下校時　２便（低学年、高学年）※水曜日のみ１便
運行車両	２両

表　通学補助金制度の概要

	小学生	高校生等
補助の対象	町内在住の小中学生で、バス通学定期券で和束木津線を利用している方	町内在住の高校生等で、バス通学定期券で和束木津線を利用している方
補助額	全額	定期券購入額の 3 分の 2
補助対象区間	町内の当該バス停留所から、小中学校までの区間	町内の当該バス停留所から、ＪＲ加茂駅までの区間

（ウ） グリーンスローモビリティ

令和３年４月から、お茶畑の景観地を周遊するグリーンスローモビリティ（愛称：グーチャモ）が本格運行を開始している。

表　グリーンスローモビリティの概要

運行日	土曜日・日曜日・祝日　※事前電話予約、空きがある場合は当日受付可
運行本数	４便　※乗車時間、約 70 分
料金	大人（中学生以上）1,000 円　小人（小学生以下）500 円　幼児（6 歳以下）無料 ※奈良交通バス利用者は大人 300 円、小人 150 円、幼児無料

図　グリーンスローモビリティのルート・ダイヤ

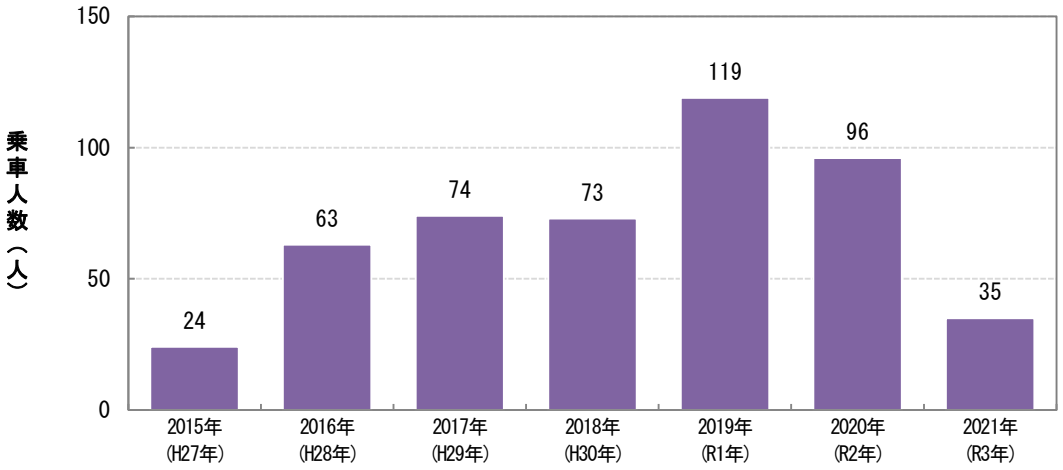
（エ）その他

町営バス木屋線の廃止に伴い、平成 27 年７月１日より、木屋区の住民を対象として、タクシー利用助成制度を行っているが、平成 28 年度の利用は月に３～５件である。

また、下肢不自由などの理由で公共交通機関を利用することが困難な高齢者に対しては、自宅と病院等との間を送迎する外出支援サービスを福祉有償運送事業所（町社会福祉協議会）に委託し、実施している。

表　タクシー助成制度

名　称	和束町地域公共交通タクシー助成事業
対象者	木屋区の住民
利用区間	木屋地区～奈良交通和束木津線バス停付近 （和束小学校、和束中学校、中和束、和束河原、和束山の家、ＪＲ加茂駅）
利用時間	午前７時～午後９時 30 分
交付枚数	１申請につき 20 枚
料　金	１乗車１名 300 円（こども、障害者は 150 円）
委託事業者	加茂タクシー



（資料）和束町資料
※令和 3 年は 8 月末時点の数値

図　木屋地区タクシー運行事業実績

③ 南山城村

（ア） 地域内公共交通

村内には、やまなみ交通（月ヶ瀬ニュータウン線・村タク）と村営バス（スクールバス・一般混乗・2022 年 3 月廃止）が運行している。

表　南山城村の地域内交通の概要

名称	村営バス ※2022 年 3 月廃止	やまなみ交通	
		月ヶ瀬ニュータウン線	村タク
ルート	月ヶ瀬口駅前～松笠	月ヶ瀬ニュータウン～月ケ瀬口駅	村内移動 村外移動
対象者	誰でも	誰でも	誰でも
運行日	土日祝運休	火・木（平日のみ）	月～金（平日のみ）
運行本数	5.5 往復 ※笠置中学校の臨時便あり	4 便	予約制
料　金	無料	200 円	村内移動：300～500 円 村外移動：800～3,000 円
運行車両	中型バス	ワゴン車	ワゴン車

表　やまなみ交通月ヶ瀬ニュータウン線の運行ダイヤ（火・木曜日運行）

やまなみ交通「月ヶ瀬ニュータウン線」

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

月ヶ瀬ニュータウン線時刻表　　4月～土曜日は運行しません

便名		1便		2便		3便		4便	
地図内番号	停留場所	着時間	発時間	着時間	発時間	着時間	発時間	着時間	発時間
①	シルバー人材センター	9:20		11:20		13:35		15:35	
②	NT南	9:21		11:21		13:36		15:36	
③	NT西	9:23		11:23		13:38		15:38	
④	NT北	9:25		11:25		13:40		15:40	
⑤	NT東	9:27		11:27		13:42		15:42	
⑥	NTガス店前	9:29		11:29		13:44		15:44	
⑦	NT中	9:30		11:30		13:45		15:45	
⑧	NT集会所前	9:32		11:32		13:47		15:47	
⑨	竹澤医院前	9:35	9:37	11:35	11:37	-		-	
⑩	保健福祉センター(社協)	9:38	9:39	11:38	11:39	-		-	
⑪	道の駅	9:40	9:45	11:40	11:50	13:50		15:50	
⑫	月ヶ瀬口駅前	9:50		11:55		13:55		15:55	
接続便	加茂方面行	10:07		12:14		14:14		16:14	
	伊賀方面行	9:57		12:04		14:04		16:04	
地図内番号	停留場所	着時間	発時間	着時間	発時間	着時間	発時間	着時間	発時間
⑫	月ヶ瀬口駅前		10:10		12:20		14:20		16:20
⑪	道の駅	10:15	10:20	12:25	12:30	14:25		16:25	
⑩	保健福祉センター(社協)	10:21	10:22	12:31	12:32	14:26	14:27	16:26	16:27
⑨	竹澤医院前	10:23	10:25	12:33	12:35	-		-	
⑧	NT集会所前	10:30		12:40		14:30		16:30	
⑦	NT中	10:32		12:42		14:32		16:32	
⑥	NTガス店前	10:33		12:43		14:33		16:33	
⑤	NT東	10:34		12:44		14:34		16:34	
④	NT北	10:35		12:45		14:35		16:35	
③	NT西	10:37		12:47		14:37		16:37	
②	NT南	10:38		12:48		14:38		16:38	
①	シルバー人材センター	10:39		12:49		14:39		16:39	

運　賃
1回200円/1人

【予約不要】
決まった時刻に、地図内ポイントでお待ちください。ルート、時間が少し変わりました。
【運行曜日】
毎週火・木(平日のみ)
年末年始(12/29～1/4)は運行しません。

表　南山城村村営バスの運行ダイヤ（2022 年 3 月廃止）

村営バス 時刻表

令和3年５月１日(土)より、運行曜日・時刻表が変わります。

運行日:平日及び土曜日・祝及び年末年始(12/29～1/3)は運休。
(土曜日の運行は青字表記時刻の便のみ運行します。)

※中学生は4月より専用のスクールバスが運行します。
※車両乗車定員が12人までとなります。

高尾(松笠)→道の駅、役場方面

バス停名／便	1便	2便	3便	4便	5便	6便
松笠	6:30	-	7:35	-	15:45	18:10
高尾公民館前	6:33	-	7:38	-	15:48	18:13
高尾生涯学習センター(旧高尾小学校)前	6:34	-	7:39	-	15:49	18:14
峰出	6:35	-	7:40	-	15:50	18:15
法ヶ平尾口	6:37	-	7:42	-	15:52	18:17
三升	6:38	-	7:43	-	15:53	18:18
田山上出	6:47	-	7:52	-	↓	↓
宮の前	6:50	7:08	7:55	9:30	16:03	18:28
北谷(田山ふれあい広場前)	6:52	7:10	7:57	9:32	16:05	18:30
北又	6:53	7:11	7:58	9:33	16:06	18:31
高山ダム口	6:55	↓	8:00	9:35	16:08	18:34
割尾坂	6:56	7:13	8:01	9:36	16:09	18:35
月ヶ瀬口駅前	6:58	7:15	8:03	9:38	16:10	18:40
加茂方面行(JR)	7:04	7:28	8:09	10:07	16:14	18:20
伊賀方面行(JR)	7:17	8:38	9:57	16:41	19:23	18:47
加茂方面への接続(広域バス)	-	-	8:15	10:15	15:40	-
月ヶ瀬口駅前(発)	-	-	8:04	-	16:17	-
今山トンネル	-	-	8:05	-	16:18	-
道の駅	-	-	8:07	-	16:20	-
奥田公民館前	-	-	8:10	-	-	-
押原コミセン	-	-	8:17	-	-	-
役場(JA)前	-	-	8:20	-	-	-
やまなみホール	-	-	8:21	-	-	-

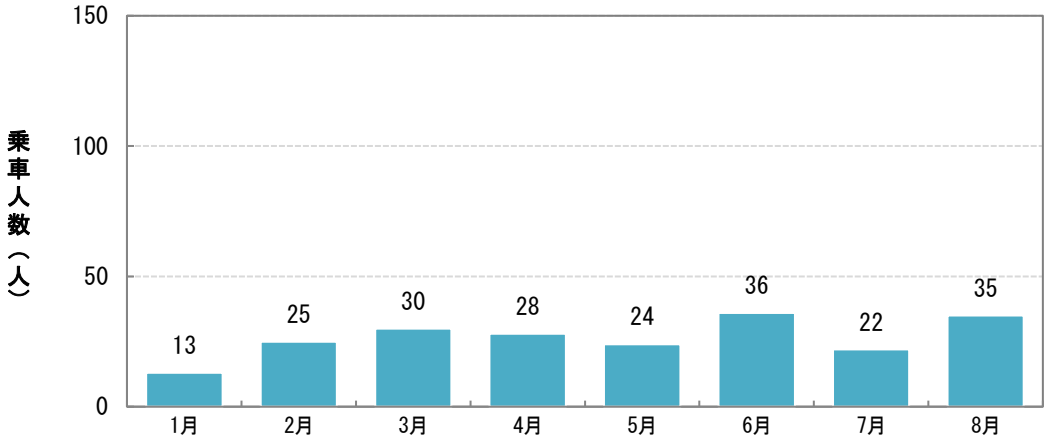
役場、道の駅、月ヶ瀬口駅→田山、高尾(松笠)方面

バス停名／便	1便	2便	3便	4便	5便
やまなみホール	9:04	11:40	-	-	-
役場前	9:05	11:41	-	-	-
押原コミセン前	9:07	11:43	-	-	-
奥田公民館前	9:14	11:51	-	-	-
道の駅	9:17	11:53	-	17:15	-
今山トンネル	9:19	11:55	-	17:18	-
月ヶ瀬口駅前(着)	9:20	11:56	-	17:20	-
加茂方面からの接続(広域バス)	-	-	-	17:30	-
伊賀方面行(JR)	9:57	12:04	15:04	17:34	18:47
加茂方面行(JR)	9:07	12:14	15:14	17:07	18:20
月ヶ瀬口駅前(発)	9:20	-	15:16	17:40	19:00
割尾坂	9:22	-	15:18	17:42	19:02
高山ダム口	9:23	-	15:19	17:43	19:03
北又	9:25	-	15:21	17:45	19:05
北谷(田山ふれあい広場前)	9:26	-	15:22	17:46	19:06
宮の前	9:28	-	15:24	17:48	19:08
田山上出	-	-	15:26	17:50	19:10
三升	-	-	15:36	18:00	19:20
法ヶ平尾口	-	-	15:37	18:01	19:21
峰出	-	-	15:39	18:03	19:23
高尾生涯学習センター(旧高尾小学校)前	-	-	15:41	18:05	19:25
高尾公民館前	-	-	15:42	18:06	19:26
松笠	-	-	15:45	18:09	19:29

この時刻表の時刻掲載は発車時刻です。道路交通事情等により、遅れが生じる場合がございます。
問い合わせ先:南山城村総務財政課　TEL:0743-93-0102(直通)

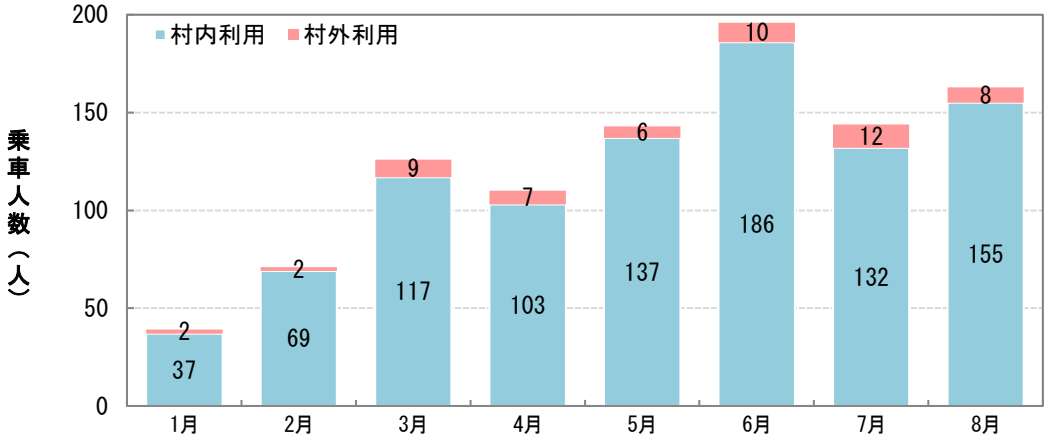
南山城村では、「やまなみ交通運営協議会」により予約制のデマンド交通「村タク」が運行しております。

詳しくは右記までお問い合わせください。:やまなみ交通予約センター　TEL:080-9593-4943



（資料）南山城村資料
※有償運行開始後（令和３年１～８月）の数値

図　やまなみ交通月ヶ瀬ニュータウン線の運行事業実績



（資料）南山城村資料
※有償運行開始後（令和３年１～８月）の数値

図　やまなみ交通村タクの運行事業実績

（イ） スクールバス

小学校へのスクールバスを２ルート、中学校へは１ルート運行している。

表　小学校スクールバスの概要

運行エリア	①田山、高尾コース（田山、高尾経由） ②大河原コース（南大河原、奥田経由）
車両台数	バス２台

表　中学校スクールバスの概要

運行エリア	①田山、高山コース（田山、高尾経由） ②童仙房コース（童仙房、野殿経由） ③笠置コース
車両台数	バス３台

(5) タクシー

３町村内にタクシー営業所はない。

公共交通の現況のまとめ

- 地域の基幹交通として、笠置町、南山城村にはＪＲ関西本線、和束町には奈良交通和束木津線が加茂駅まで走っており、公共交通空白地には地域内交通やスクールバスが走っている。地域内のＪＲ３駅はバリアフリー化未整備の無人駅となっている。
- ＪＲ関西本線は、朝夕は１時間に２本、昼間は１時間に１本の運行で、奈良交通和束木津線は１時間に１本の運行であるが、いずれも通勤・通学利用が大半を占めており、利用者は減少傾向にある。特に奈良交通の和束木津線では二ノ瀬以東の利用が極端に少ない。
- 地域内交通として、笠置町には無料の循環バスが運行しているが、町民のみの利用に限定されている。
- 小学校は各町村に１校、中学校は和束町と南山城村に各１校であり、各市町がスクールバスを運行している。

(6) 公共交通を利用した移動が可能な範囲の現状

３町村において、公共交通機関を利用して圏域外への通勤、通学及び通院が可能な範囲の拡がりを、国勢調査の２分の１地域メッシュ（概ね 500m 四方のメッシュ）単位でみてみた。また、来訪者の観光・交流に利用できる公共交通機関と主要観光施設等の位置関係についてもみてみた。圏域住民の通勤、通学、通院交通についての集計条件は次のとおりである。

■全目的に共通する条件

○３町村内のメッシュのうち、平成 27 年国勢調査人口が１以上のメッシュを対象（本計画を策定する令和４年３月末時点で、最新の令和２年国勢調査のメッシュ別人口は未公表）。

○圏域内で利用する交通手段は、令和４年３月末時点で運行している公共交通機関とし、所要時間は、令和４年３月のＪＲのダイヤ見直し直前のダイヤを用いて算出。

○自宅から駅及びバス停へ徒歩及び自転車によるアクセスは可とし、メッシュ中心から鉄道駅及びバス停までの距離が下記の範囲内のメッシュをアクセス可能圏とする。

・通勤、通学：鉄道駅まで２㎞以内、バス停まで 500m以内

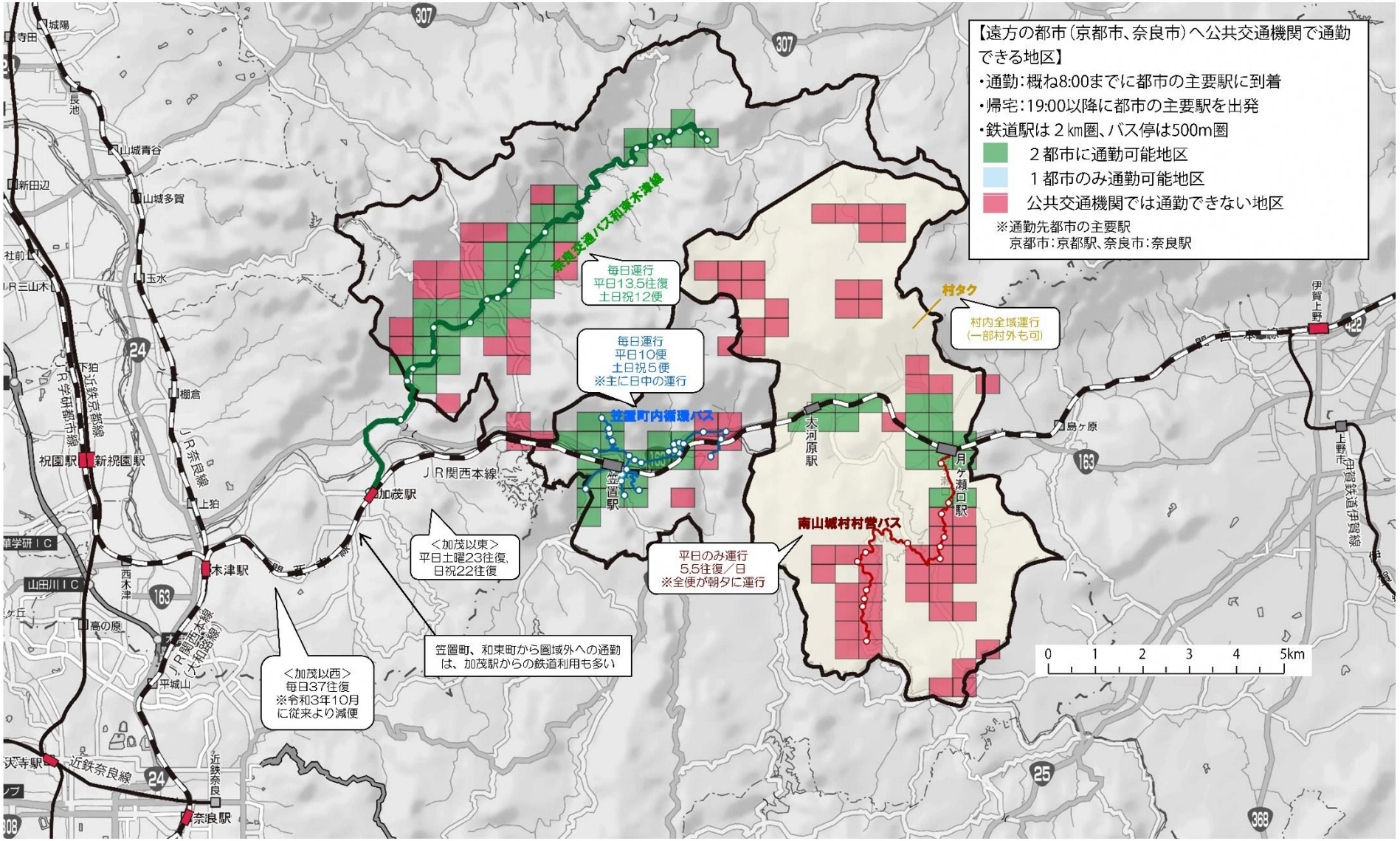
・通院：鉄道駅、バス停ともに 500m以内

■目的別の条件

目的	条件	圏域内の対象公共交通
通勤	遠方の都市（京都市と奈良市を対象）へ公共交通機関で通勤できるメッシュ ・出勤：概ね８時までに公共交通機関で京都駅または奈良駅に到着可能 ・帰宅：概ね 19 時以降に京都駅または奈良駅を出発して公共交通機関で帰宅可能	ＪＲ関西本線 奈良交通和束木津線 笠置町内循環バス 南山城村営バス 南山城村タク
通学	圏域外の下記の高等学校へ公共交通機関で通学できるメッシュ ・登校：概ね８時 30 分までに公共交通機関で学校に到着可能、または京都駅に８時頃到着可能 ・帰宅：概ね 17 時以降に高校または京都駅出発して公共交通機関で帰宅可能 〈対象とする高等学校〉 木津高等学校、南陽高等学校、京都廣學館高校、同志社国際高校、田辺高等学校、京都市方面の高等学校	ＪＲ関西本線 奈良交通和束木津線 笠置町内循環バス 南山城村営バス 南山城村タク ※参考として圏域内のスクールバスの路線も P49 の図に表記
通院	圏域外の下記の総合病院へ公共交通機関で通学できるメッシュ ・登校：概ね 10 時までに公共交通機関で病院に到着可能 ・帰宅：概ね 12 時以降に病院を出発して公共交通機関で帰宅可能 〈対象とする総合病院〉 京都山城総合医療センター、高の原中央病院、学研都市病院、上野総合市民病院	ＪＲ関西本線 奈良交通和束木津線 相楽東部広域バス 笠置町内循環バス 南山城村営バス 南山城村タク 月ヶ瀬ニュータウン線

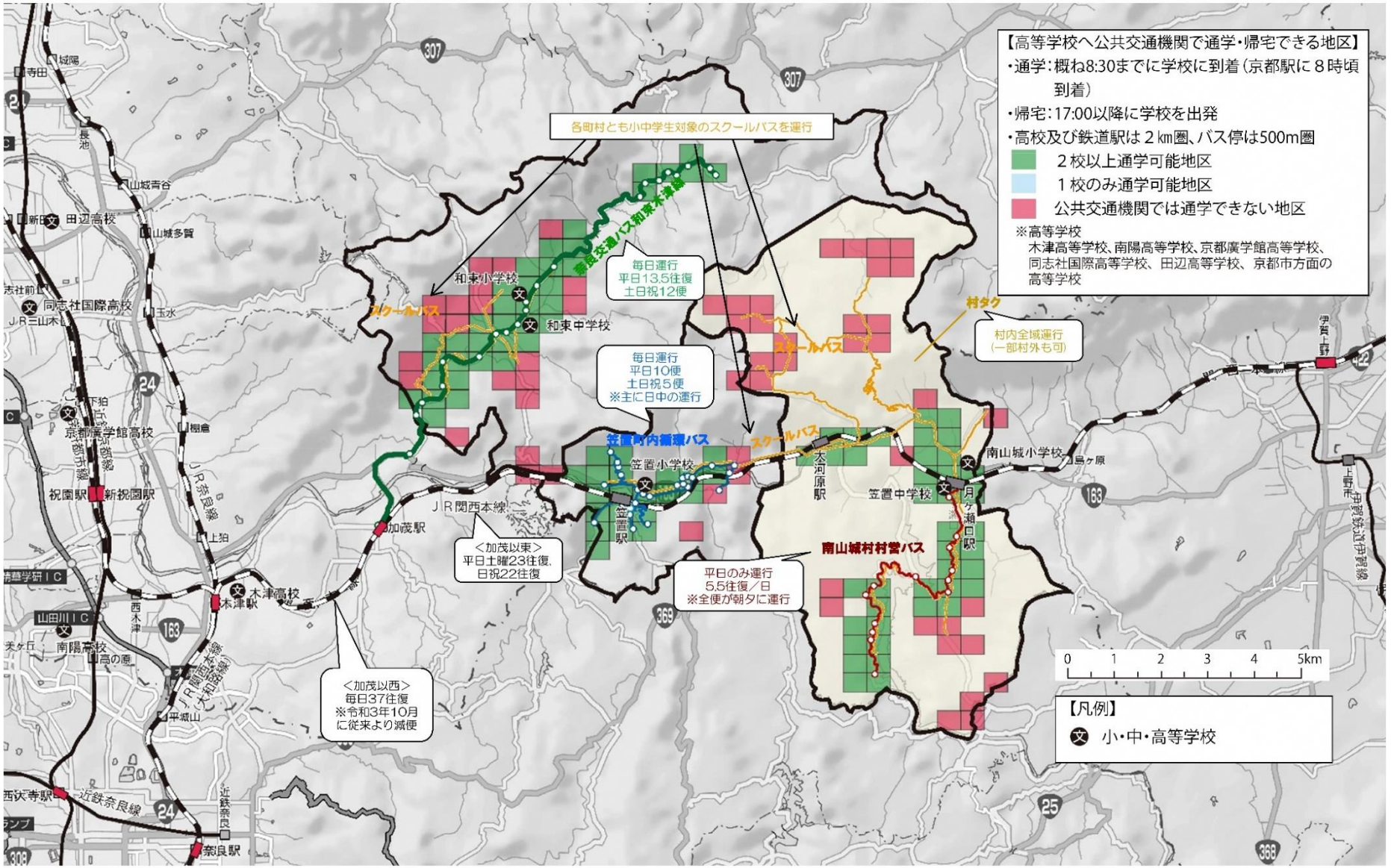
■通勤交通の現状

1地区＝500m四方メッシュ



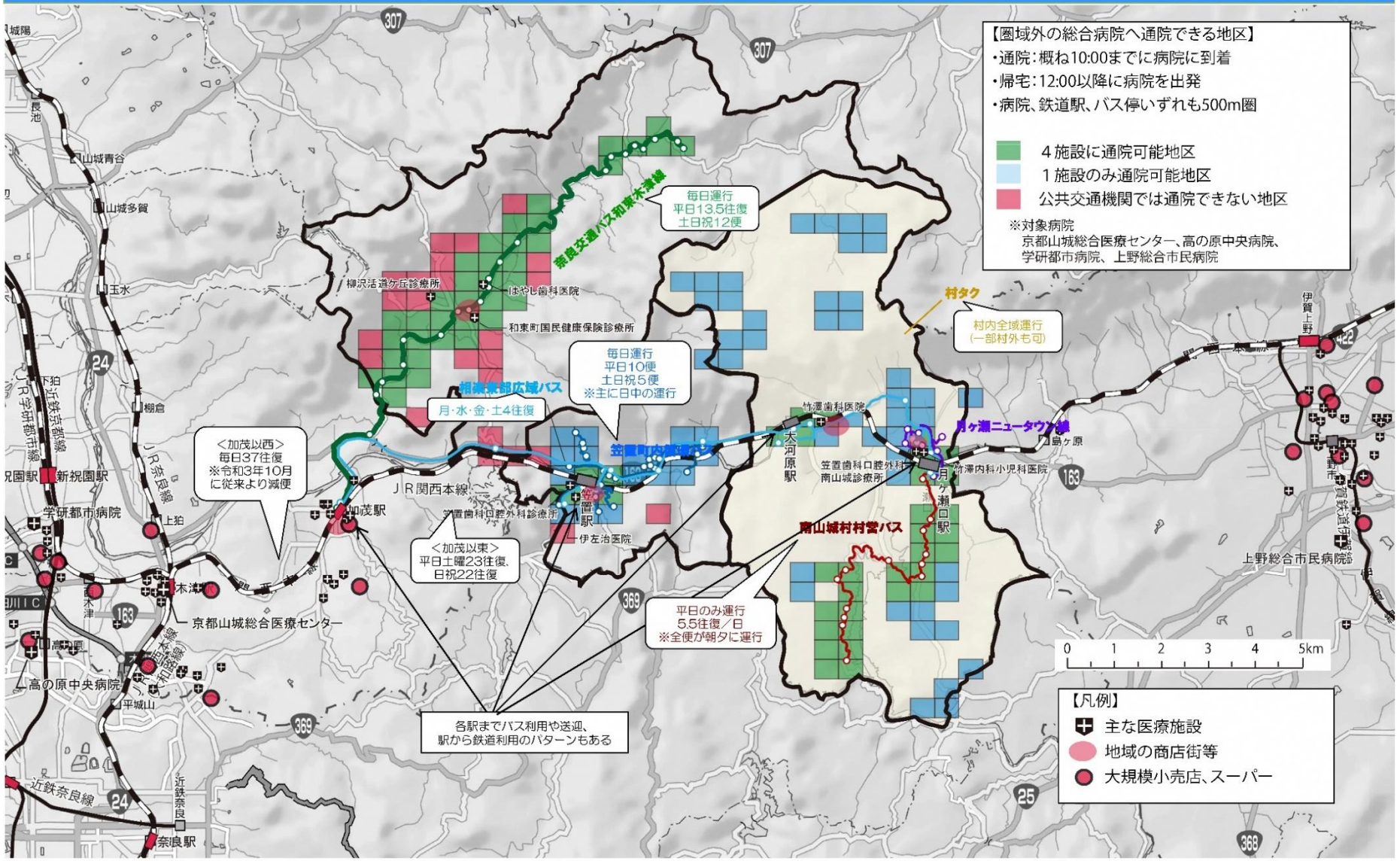
■通学交通の現状

1地区＝500m四方メッシュ

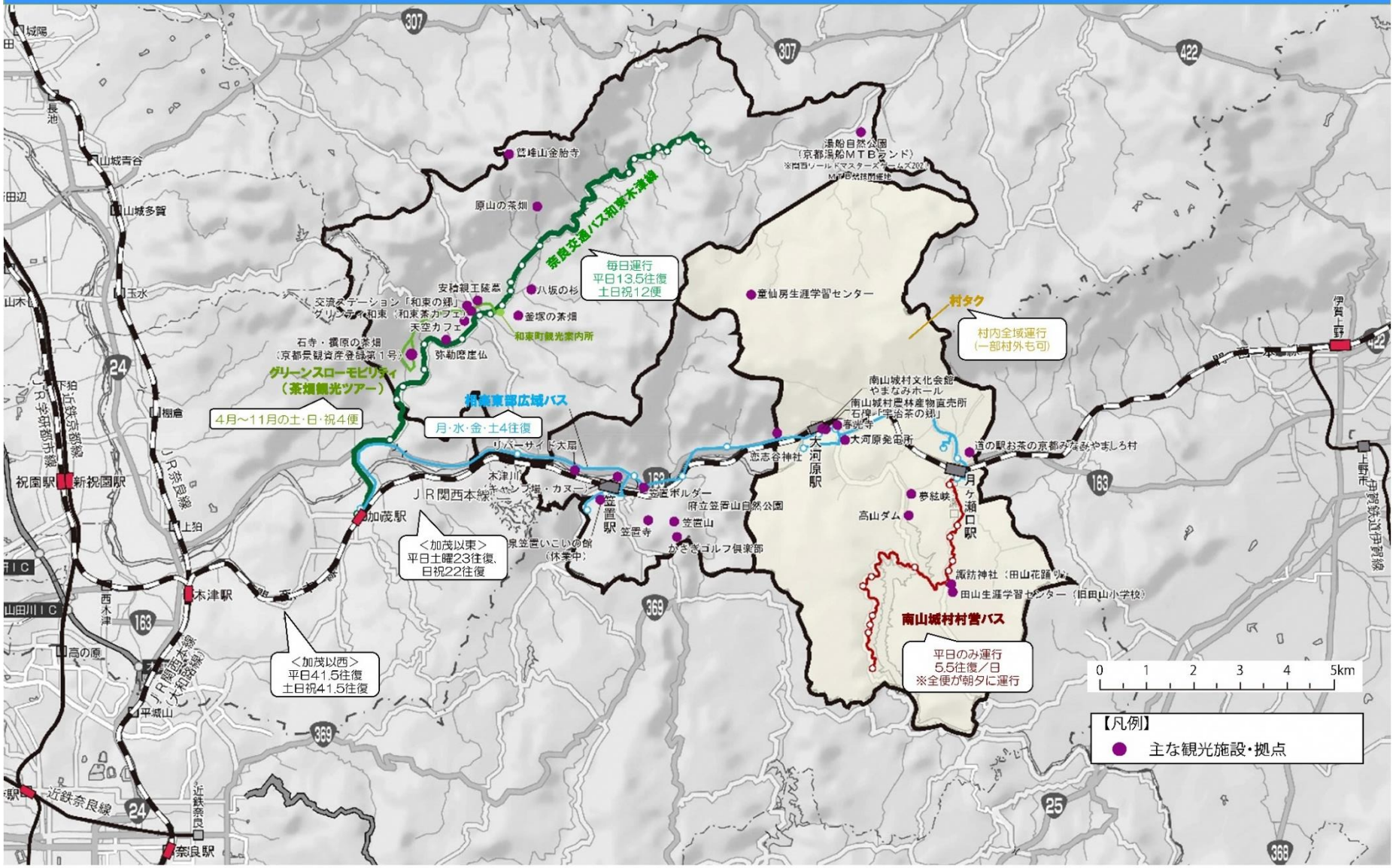


■日常生活交通（通院・買物）の現状

1地区＝500m四方メッシュ



■観光・交流交通の現状


奈良交通バス和束木津線
毎日運行
平日13.5往復
土日祝12便
和束町観光案内所
グリーンスローモビリティ
（茶畑観光ツアー）
4月～11月の土・日・祝４便
京阪東部広域バス
月・水・金・土4往復
＜加茂以東＞
平日土曜23往復、
日祝22往復
＜加茂以西＞
平日41.5往復
土日祝41.5往復
村タク
村内全域運行
（一部村外も可）
南山城村村営バス
平日のみ運行
5.5往復／日
※全便が朝夕に運行
0 1 2 3 4 5km
【凡例】
主な観光施設・拠点

3. 総合計画等上位計画のまとめ

当該地域は、上位・関連計画において、下表のような位置付けがされており、これらのまちづくりの方向性を踏まえた地域公共交通ネットワークの検討が必要である。

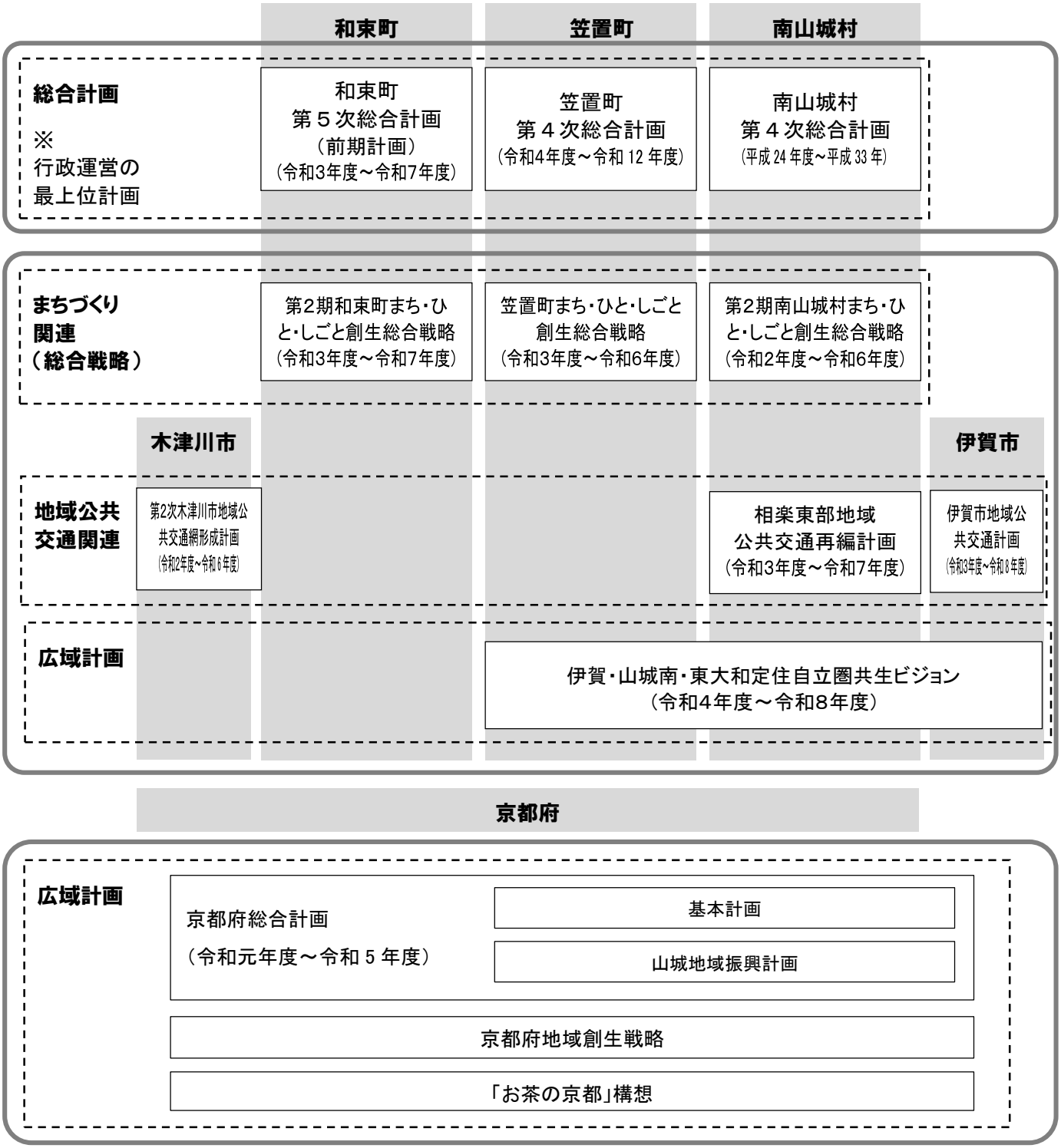


図　地域公共交通計画の位置づけ

3.1　既往計画の概要

(1)　総合計画

総合計画は、行政運営における最上位計画であり、将来のまちの姿を示すとともに、その実現のために、市民と行政が協働して目指すまちづくりの基本的な構想及び構想実現に向けたまちづくりの基本的な計画を示したものである。

①　笠置町第４次総合計画

計画期間	令和４年度～令和 12 年度
将来像	美しい自然と 史跡に恵まれた 心ふれあうまち 笠置
基本方針 （政策大綱）	・観光のまちづくり ・防災・減災のまちづくり ・**福祉のまちづくり** ・持続可能な住民主体のまちづくり

地域公共交通に係る事項

施策 26　公共交通の利便性の確保

取り組みの方針：

・町内循環バスや福祉有償運送などの既存の公共交通網に、デマンド交通等を組み合わせた再編を進める。

・交通機関等のバリアフリー化を進めるとともに、交通空白地域の解消のため、フリー乗降やドア to ドアといった多様な運行形態について検討し、地区の特性を考慮した導入を図る。

②　和束町第５次総合計画（前期計画）

計画期間	令和３年度～令和７年度
将来像	和の郷、知の郷、茶源郷　和束
基本方針	・子どもから高齢者までの全ての住民が健やかに暮らせる郷 ・生きる力を育む教育と生涯にわたった学びの郷 ・自然と共生し、安心・安全な郷 ・お茶観光を軸とした交流の郷 ・**快適で美しい環境の郷** ・住民と行政のパートナーシップによる郷

地域公共交通に係る事項

公共交通システムの充実

目指す目標像：通勤通学、通院、買い物等日常生活で欠かせない地域交通システムが充実したまちをめざします。

施策の方針：①路線バスの充実

・路線バスの運賃補助やダイヤの見直しの検討

・小・中学生及び高校生の通学定期券の補助

・高齢者の公共交通利用促進補助制度の継続

②より便利な交通システムの構築

・新たなバス路線のあり方の検討

・バス待合環境の整備

・住民と協働した交通システムの構築検討
・交通弱者を対象とした移送サービスのあり方の検討
・持続的な公共交通の検討

③　南山城村第４次総合計画

計画期間	平成 24 年度～平成 33 年度
将来像	自然が薫り　絆が生きる　自立するむら！　みなみやましろ
基本方針	**・夢と希望が持てる魅力あるむらをめざして** ・多彩な人が多彩な文化を創造するむらをめざして ・安心・安全な暮らしを地域で支え合うむらをめざして ・産業が明日を切り拓く元気むらをめざして ・行財政の確立

地域公共交通に係る事項

施策：暮らしを支える生活基盤の充実
・総合的な交通体系の整備

(2)　まちづくり関連

総合戦略は、人口減少に歯止めをかけ，活力と魅力ある地域づくりを進めることを目的として、目標や施策の基本方針や具体的な施策などをまとめたものである。過疎地域持続的発展計画は、地域活性化等の取組を積極的に推進し、持続的発展の実現を目指すことを目的として、基本目標や対策などをまとめたものである。

①　笠置町総合戦略

計画期間	令和３年度～令和６年度
目　　標	・新しい人のつながりと流れをつくり、まちを活性化する ・安心して暮らせるまちをつくり、結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現する ・新しい時代の流れを力にするとともに、多様な人材の活躍による魅力あるまちをつくる

地域公共交通に係る事項

施　　策：交通利便性向上
主な事業：◇町内循環バスの運営形態の改善
◇相楽東部広域バスの運行
◇ＪＲ電化促進
◇国・府道拡幅要望、町道の整備

② 和束町総合戦略

計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度
将 来 像	ずっと 暮らしたい　活力と交流の茶源郷 和束
基本目標	・茶を軸とした働く場を創る ・交流人口を増やし定住につなげる ・若い世代の出会い・結婚・出産・子育ての希望をかなえる **・安心な暮らしを守り、交通インフラの強化により日常生活範囲の拡大を図る**

地域公共交通に係る事項

基本的方向　：○交通インフラの整備を推進し、日常生活範囲の拡大を図る
・（仮称）犬打峠トンネル開通を見据えた地域公共交通の充実や交通インフラの整備を推進し、町外との行き来に掛かる時間を軽減し、通学・通勤、買い物等における日常生活範囲の拡大を目指します。

具体的な事業：○府道宇治木屋線犬打峠トンネル化の実現に伴うバス路線の検討
・令和５年度完成の宇治木屋線犬打峠トンネルの開通を見据え、新たなバス路線の開設を協議するとともに、交通結節点である和束茶カフェ周辺のバス待合環境を整備することにより、公共交通の充実を図る。
○公共交通の充実
・コミュニティバス等新たな公共交通のあり方について検討する。
○タクシー運賃費助成事業
・鉄道空白地地域の移動手段として、タクシー運賃を助成する。
○通勤・通学バスの運行システムの検討
・通勤と通学の時間帯のみを充実させたバスの運行システムの検討し、保護者の負担軽減や利便性を高める。

③ 第２期南山城村まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	令和２年度～令和６年度
基本目標	**・南山城村に安定した雇用を創出する** **・南山城村へ新しい人の流れをつくる** **・若い世代が結婚・出産・子育てに希望をもてる南山城村をつくる** **・時代に合った地域の形成と安心して暮らせる魅力ある南山城村をつくる**

地域公共交通に係る事項

施策展開：○地域二次交通を拡張・活用した観光アクセスへの活用
・地域内交通網の改編に合わせて観光客への交通の利便性を確保
○過疎地有償輸送等きめ細かな公共交通の実現
・実証事業の結果の評価・改善により、全村民の有効な足となるよう推進
○デマンド交通の計画・実施
・デマンド交通手段の検証を行い、高齢者一人住まいの暮らしの支援を推進

(3) 地域公共交通関連

３町村で公共交通計画を策定するにあたり、近隣市との連携も欠かせないことから、木津川市及び伊賀市の公共交通関連の計画において、３町村に関連する部分について整理した。また、南山城村では、地域公共交通を再編するにあたり、地域公共交通再編計画を策定している。

① 相楽東部地域公共交通再編計画

計画期間	令和３年度～令和７年度
基本目標	・行き活き暮らせる村の基盤となる公共交通ネットワークの整備
取組の方向性	・持続可能な公共交通の構築 ・ニーズに合った公共交通の創出 ・外出機会を促す移動環境の整備

地域公共交通に係る事項

具体的取組：◇村営バス・コミュニティバスの有償化・見直し
◇デマンド交通の運行（有償運行）
◇月ヶ瀬ニュータウン線の運行

② 木津川市地域公共交通網形成計画

計画期間	令和２年度～令和６年度
基本方針	**１．地域や社会情勢に応じて、持続可能な公共交通体系の充実に取り組むことで、活力と魅力ある地域づくりを支援する** ２．鉄道・バス・タクシー等が連携し、公共交通分担率＊や満足度が高い公共交通利用環境づくりに取り組む

地域公共交通に係る事項

施　　策：○鉄道・路線バス・タクシーの維持・活性化
●鉄道・路線バス・タクシーの運行及び改善
・市内において鉄道・路線バス・タクシーを運行する。協議会において定期的に交通事業者ヒアリングを実施し、利用促進・改善施策について相互で検討する。
●乗務員確保の支援
・深刻化する乗務員不足に対応するため、公共交通だよりやホームページ等を活用し、市民へ乗務員募集を呼びかけ、乗務員の確保を支援する。
○魅力の発信
●広域的な観光連携による利用促進
・近隣自治体、観光団体と連携し、市内で開催されるイベント情報を市内外へ周知するとともに、臨時バスを運行させるなど、公共交通を活用した観光を促進する。

③　伊賀市地域公共交通計画

計画期間	令和３年度～令和８年度
基本理念	暮らしに寄り添い ひと・地域が加賀卓 ネットワークづくり ～みんなで磨きあげ 使って 支える 伊賀市の地域公共交通～
基本方針	**・市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成** **・誰もが利用しやすく、使いたくなるような、地域公共交通サービスの充実** ・一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり

地域公共交通に係る事項

関連事業：○近隣市町村への路線網の創出検討
・ニーズ調査の実施による需要の量的な把握、実現に向けた調整
○ＪＲ関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス改善
・ＪＲ関西本線の活性化および観光誘客に向け、加茂～亀山間の電化促進、接続改善

(4)　広域計画

①　伊賀･山城南･東大和定住自立圏共生ビジョン

地域公共交通に係る事項

政策分野：結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

１．地域公共交通対策

鉄道、バス等、圏域住民の交通手段の確保のため、公共交通機関の利便性の向上と利用促進を図る。（利用促進、病院等の時間に合わせたダイヤ調整）

②　「京都府総合計画」山城地域振興計画

地域公共交通に係る事項

地域で住み続けるための暮らし・事業活動・子育ての支援

○ タクシー配車アプリや「相乗り型タクシー」の解禁などの新しい動きも踏まえながら、地域住民の移動手段のみならず荷物の運送や買い物代行などの生活支援サービスも一体的に提供する地域限定の輸送サービスである「マルチ交通」等、地域の生活を支えるモビリティの構築を支援します。

○ ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画に基づき、ＪＲ加茂駅からＪＲ月ヶ瀬口駅を結ぶ相楽東部広域バスの運行や、スクールバス等 による通学・通勤 、買い物・通院など移動の利便性向上に向けた取組を支援します。

○ 貨客混載等の輸送力の有効活用に向けた取組や住民主体の福祉有償運送の構築、運営への支援を行います。

③ **京都府地域創生戦略**

地域公共交通に係る事項

基本目標４　それぞれの個性を生かした魅力と活力のある地域をつくる

□地域の発展の基盤づくり

　地域経済の成長や交流人口の拡大、安心・安全で暮らしやすいまちづくり等の基盤となる施設の整備等を府域全体で着実に推進

●地域公共交通の利便性の向上

　○各地域の幹線道路の整備促進

　○路線バスネットワークの維持、タクシーや自家用有償旅客運送の活用、貨客混載や生活支援を一体的に行うマルチ交通等の整備

　○鉄道駅のユニバーサルデザイン 36 化の推進

④ **「お茶の京都」構想**

地域公共交通に係る事項

具体的施策の展開方向：お茶の文化・魅力を発信する交流エリアの創出、ネットワーク化・回遊性とアクセス強化のための公共交通網の整備

既往計画の概要のまとめ

- 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公共交通の充実を掲げており、まちづくりの方向性を踏まえた地域公共交通ネットワークの構築の検討が必要である。

4. 計画の達成状況を評価する指標の算定方法

4.1 基本的事項

(1) 対象とする公共交通

基本的に、ＪＲ関西本線(加茂以東)及び下記一覧に掲載の公共交通サービスを対象とする。

公共交通の種類		
公共交通の種類	路線名等	運行区間・モードの種別等
鉄道	ＪＲ関西本線	加茂駅～月ヶ瀬口駅間
バス	奈良交通	和束木津線（加茂駅(西口)～和束町小杉）
	相楽東部広域バス	加茂駅(西口)～月ヶ瀬口駅
地域内交通	笠置町循環バス	全線
	和束町グリーンスローモビリティ	石寺ルート※1
	南山城村内交通	村営バス（高山大河原線）※2 月ヶ瀬ニュータウン線※1 村タク※1

※１　基準値（令和２年度）には、実証運行時の実績値を用いている。
※２　村営バスは令和３年度末をもって廃止されたため、目標値には含めない。

(2) 人口の現況値

人口の現況値（令和２年）は、国勢調査報告による３町村の合計人口としている。

4.2 各評価指標の算出方法

(1) 基本方針①の評価指標

① 人口あたり年間鉄道利用回数

鉄道の利便性向上の効果は利用者数に反映することから、当地域における住民一人あたりの１年間の鉄道利用回数の維持を目標値とする。

算出方法は、次のとおりとする。

・人口あたり年間鉄道利用回数＝
（笠置駅、大河原駅、月ヶ瀬口駅の年間乗車人員数*1）／（人口）

＊１：データ取得方法は、運行事業者保有の乗降データ等により毎年計測。

本指標の現況値は次のとおりである。

駅	現況（令和２年度）			備考
	年間利用者数（人）	３町村人口（人）	人口あたり年間鉄道利用回数（回）	
笠置駅	48,910		7.0	
大河原駅	10,585		1.5	
月ケ瀬口駅	34,310		4.9	
計	93,805	7,013	13.4	

② 人口あたり年間バス利用回数

バスの利便性向上の効果は利用者数に反映することから、当地域における住民一人あたりの１年間のバス利用回数の維持を目標値とする。

算出方法は、次のとおりとする。

・人口あたり年間バス利用回数＝（地域を運行するバス*1の年間利用者数*2）／（人口）

＊１：鉄道以外の公共交通を指す（交通再編が実施された場合、再編後の新たな交通サービスを含める）

＊２：データ取得方法は、運行事業者保有の乗降データ等により毎年計測。

本指標の現況値は次のとおりである。

路線	現況（令和２年度）			備考
	年間利用者数（人）	３町村人口（人）	人口あたり年間バス利用回数（回）	
相楽東部広域バス	1,419		0.2	補助事業年度(R1.10～R2.9)
奈良交通和束木津線	65,744		9.4	補助事業年度(R1.10～R2.9)
和束町グリーンスローモビリティ	514		0.1	実証事業
笠置町循環バス	8,098		1.2	
南山城村営バス(高山大河原線)	6,664		1.0	
南山城村 村タク､月ヶ瀬ＮＴ線	1,871		0.3	実証事業
計	84,310	7,013	12.0	

③ 利用環境を高めた交通結節点の整備数

誰もが安全・安心かつ快適に利用し、待ち時間を過ごすことができる交通結節点を実現するため、駅舎改修が行われていない月ケ瀬口駅及び和束町中心部における新たな乗継拠点の整備を重点的に進めることとし、令和８年までに４箇所の整備を完了することを目標値とする。

本指標の現況は次のとおりである。

項目		現況（令和３年度）＝２箇所			
		快適に過ごせる屋内空間*1	水洗トイレ	駅員、スタッフの常駐	評価
鉄道駅	笠置駅	○	○	○	整備済
	大河原駅	○	○	○	整備済
	月ケ瀬口駅	×	×	○	未整備
バス停	和束町乗継拠点	―	―	―	未整備

＊１：照明、冷暖房、イス、テーブルを備えた空間を想定。

④ 鉄道との接続率(15分未満の割合)

相楽東部地域と他地域を結ぶ基幹交通であるＪＲ関西本線と、相楽東部地域内を運行するバスの間の、鉄道駅における乗継時間を短縮することにより、公共交通による移動の利便性を向上させ利用促進につなげるため、直近の着発便間の全接続パターンに対する乗継時間 15 分未満の接続パターンの割合（接続率）を目標値とする。

算出方法は、次のとおりとする。

・鉄道との接続率＝（乗継時間 15 分以内の接続パターン*1）／（全ての接続パターン）

※乗継時間＝鉄道駅[*2]における鉄道→バスまたはバス→鉄道の乗継に要する所要時間

＊1：利用がほとんどないと考えられる以下の接続パターンは対象外とする。(それぞれの逆パターンも含む)

・加茂駅におけるＪＲ下り→相楽東部広域バス月ケ瀬口駅行きの乗継
・笠置駅及び大河原駅におけるＪＲ→相楽東部広域バス両方向の乗継
・月ケ瀬口駅におけるＪＲ上り→相楽東部広域バス加茂駅行きの乗継
（相楽東部広域バスはＪＲ関西本線の補完交通手段という位置づけのため）

＊2：対象とする駅（及び乗り場）は、ＪＲ関西本線加茂駅（西口）、笠置駅、月ケ瀬口駅の３駅とする。(大河原駅は対象となる接続パターンなし)

本指標の現況値は次のとおりである。

鉄道駅	乗継パターン	現況の乗継時間(令和３年)		接続率
		15分未満(件)	15分以上(件)	(%)
加茂駅（西口）	JR上り→奈良交通和束木津線	8	4	66.7
	JR下り→奈良交通和束木津線	5	7	41.2
	奈良交通和束木津線→JR上り	12	1	92.3
	奈良交通和束木津線→JR下り	13	1	92.9
笠置駅	JR上り→笠置町循環バス	14	2	87.5
	JR下り→笠置町循環バス	4	13	23.5
	笠置町循環バス→JR上り	2	14	12.5
	笠置町循環バス→JR下り	9	6	60.0
月ケ瀬口駅	JR上り→月ヶ瀬ニュータウン線	1	3	25.0
	JR下り→月ヶ瀬ニュータウン線	3	1	75.0
	月ヶ瀬ニュータウン線→JR上り	4	0	100.0
	月ヶ瀬ニュータウン線→JR下り	0	4	0.0
対象乗継パターン合計		75	56	**57.3**

(2) 基本方針②の評価指標

① 人口あたり年間鉄道利用回数【基本方針①・指標①の再掲】

② 人口あたり年間バス利用回数【基本方針①・指標②の再掲】

③ 利用者一人あたり公的資金投入額

④ 人口あたり公的資金投入額

各公共交通サービスの町村負担の状況を明らかにし、効率的な運行による輸送コスト自体の低減、利用者の増加による町村負担の低減によって、利用者一人あたり及び人口あたりの町村負担額を維持することを目標値とする。

算出方法は、それぞれ次のとおりとする。

・利用者一人当たりの公的資金投入額＝
（町村の財政負担額(運賃収入、補助金等は含まず町村の財政負担のみ)）[*1]／（利用者数）
・人口当たりの公的資金投入額＝
（町村の財政負担額(運賃収入、補助金等は含まず町村の財政負担のみ)）[*2]／（人口）

＊1,＊2：データ取得方法は、各町村会計決算から毎年整理。

本指標の現況値は次のとおりである。

【利用者一人あたりの町村負担額の現況】

路線	現況（令和２年度）							備考
	運行経費（円）	財源				利用者数(人)	利用者一人あたりの町村負担額（円）	
		運賃収入（円）	国庫補助金（円）	府補助金（円）	町村負担額（円）			
相楽東部広域バス	5,126,000	402,200	1,957,000	0	3,169,000	1,419	2,233	補助事業年度(R1.10～R2.9)
奈良交通和束木津線	78,764,027	16,754,087	7,757,000	7,757,000	41,091,754	65,744	625	補助事業年度(R1.10～R2.9)
和束町グリーンスローモビリティ	982,012	0	426,258	0	555,754	514	1,081	実証事業（無償）
笠置町循環バス	9,683,497	0	0	0	9,683,497	8,098	1,196	無償運行（住民限定）
南山城村営バス(高山大河原線)	13,477,200	0	0	0	13,477,200	6,664	2,022	無償運行
南山城村 村タク､月ヶ瀬ＮＴ線	4,943,950	0	0	0	4,943,950	1,871	2,642	実証事業（無償）
計	112,976,686	17,156,287	10,140,258	7,757,000	72,921,155	84,310	865	

【人口あたりの町村負担額の現況】

路線	現況（令和２年度）							備考
	運行経費（円）	財源				３町村人口(人)	人口あたりの町村負担額（円）	
		運賃収入（円）	国庫補助金（円）	府補助金（円）	町村負担額（円）			
相楽東部広域バス	5,126,000	402,200	1,957,000	0	3,169,000		452	補助事業年度(R1.10～R2.9)
奈良交通和束木津線	78,764,027	16,754,087	7,757,000	7,757,000	41,091,754		5,859	補助事業年度(R1.10～R2.9)
和束町グリーンスローモビリティ	982,012	0	426,258	0	555,754		79	実証事業（無償）
笠置町循環バス	9,683,497	0	0	0	9,683,497		1,381	無償運行（住民限定）
南山城村営バス(高山大河原線)	13,477,200	0	0	0	13,477,200		1,922	無償運行
南山城村 村タク､月ヶ瀬ＮＴ線	4,943,950	0	0	0	4,943,950		705	実証事業（無償）
計	112,976,686	17,156,287	10,140,258	7,757,000	72,921,155	7,013	10,398	

⑤　公共交通の収支率

各路線の収支状況を明らかにし、効率化と利用者数増加によって、収支率を維持することを目標値とする。

算出方法は、次のとおりとする。

・収支率＝（運賃収入）／（運行経費）[*1]

*１：データ取得方法は、事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測。

路線	現況（令和２年度）			備考
	運行経費（円）	運賃収入（円）	収支率（%）	
相楽東部広域バス	5,126,000	402,200	7.8	補助事業年度(R1.10～R2.9)
奈良交通和束木津線	78,764,027	16,754,087	21.3	補助事業年度(R1.10～R2.9)
和束町グリーンスローモビリティ	982,012	0	0.0	実証事業（無償）
笠置町循環バス	9,683,497	0	0.0	無償運行（住民限定）
南山城村営バス(高山大河原線)	13,477,200	0	0.0	無償運行
南山城村 村タク､月ヶ瀬ＮＴ線	4,943,950	0	0.0	実証事業（無償）
計	112,976,686	17,156,287	15.2	

⑥　遠方の都市へ公共交通で通勤できる地区数

⑦　高校へ公共交通で通学できる地区数

⑧　総合病院へ公共交通で通院できる地区数

働く場が少なく、高校、総合病院がない相楽東部地域において、公共交通を利用して圏域外

への通勤、通学、通院が可能であれば、圏域からの転出者の抑制や新たな移住者の勧誘等により定住促進につながることから、３町村内においてこれらが可能な地区の数を目標値とする。

３つの指標に共通する算出の基本的な考え方は次のとおりである。

○地区の単位は、国勢調査の２分の１地域メッシュ（概ね 500m 四方のメッシュ）とする。

○３町村内のメッシュのうち、平成 27 年国勢調査人口が１以上のメッシュを対象とする。（本計画を策定する令和４年３月末時点で、最新の令和２年国勢調査のメッシュ別人口は未公表）。

○現況値の算出において、圏域内で利用する交通手段は、令和４年３月末時点で運行している公共交通機関とし、所要時間は、令和４年３月のＪＲのダイヤ見直し直前のダイヤを用いて算出する。

○自宅から駅及びバス停へのアクセスは徒歩または自転車とし、メッシュの中心から鉄道駅及びバス停までの距離が下記の範囲内のメッシュをアクセス可能圏とする。

・通勤、通学：鉄道駅まで２km 以内、バス停まで 500m以内

・通院：鉄道駅、バス停ともに 500m以内

次に、指標別の算出条件及び現況値は次のとおりである。

指標	条件	圏域内の対象公共交通	現況（令和３年度）
⑥ 通勤 可能 地区	遠方の都市（京都市と奈良市を対象）へ公共交通機関で通勤できるメッシュ ・出勤：概ね８時までに公共交通機関で京都駅または奈良駅に到着可能 ・帰宅：概ね 19 時以降に京都駅または奈良駅を出発して公共交通機関で帰宅可能	ＪＲ関西本線 奈良交通和束木津線 笠置町内循環バス 南山城村営バス 南山城村タク	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
⑦ 通学 可能 地区	圏域外の下記の高等学校へ公共交通機関で通学できるメッシュ ・登校：概ね８時 30 分までに公共交通機関で学校に到着可能、または京都駅に８時頃到着可能 ・帰宅：概ね 17 時以降に高校または京都駅出発して公共交通機関で帰宅可能 〈対象とする高等学校〉 木津高等学校、南陽高等学校、京都廣學館高校、同志社国際高校、田辺高等学校、京都市方面の高等学校	ＪＲ関西本線 奈良交通和束木津線 笠置町内循環バス 南山城村営バス 南山城村タク	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
⑧ 通院 可能 地区	圏域外の下記の総合病院へ公共交通機関で通学できるメッシュ ・登校：概ね 10 時までに公共交通機関で病院に到着可能 ・帰宅：概ね 12 時以降に病院を出発して公共交通機関で帰宅可能 〈対象とする総合病院〉 京都山城総合医療センター、高の原中央病院、学研都市病院、上野総合市民病院	ＪＲ関西本線 奈良交通和束木津線 相楽東部広域バス 笠置町内循環バス 南山城村営バス 南山城村タク 月ヶ瀬ニュータウン線	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

⑨　交通空白地の地区数

３町村においてデマンド型交通等の整備が進み、公共交通空白地が減少すれば、マイカーに過度に頼らない生活が可能となり、高齢者や高校生にとっての生活の利便性が向上することから、３町村内における公共交通空白地区の数を目標値とする。

公共交通空白地は、次のように定義する。

・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。

本指標の現況は次のとおりである。

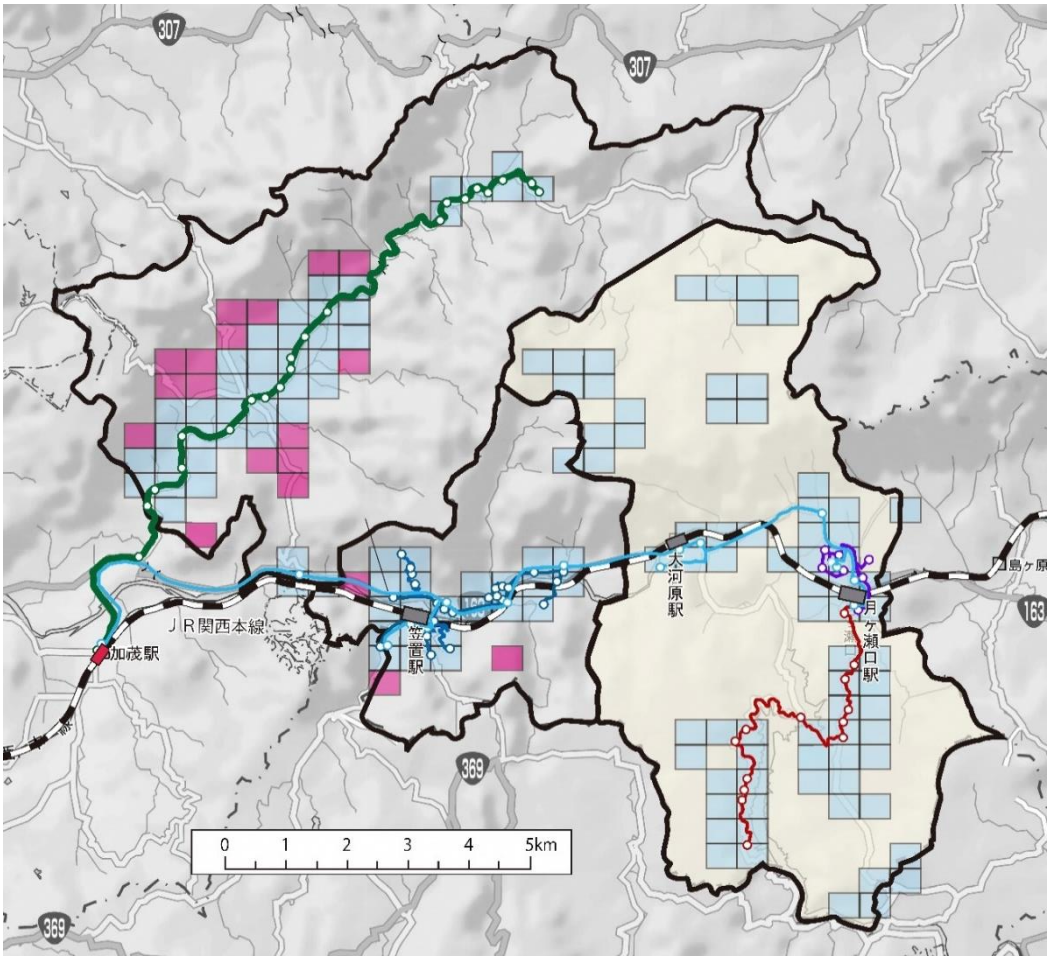


図. 相楽東部３町村で居住者のいる国勢調査２分の１地域メッシュ
（赤色は公共交通空白地）

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

(3) 基本方針③の評価指標

① 人口あたり年間鉄道利用回数【基本方針①・指標①の再掲】

② 人口あたり年間バス利用回数【基本方針①・指標②の再掲】

③ 利用環境を高めた交通結節点の整備数【基本方針①・指標③の再掲】

④ 鉄道との接続率（15分未満の場合）【基本方針①・指標④の再掲】

(4) 基本方針④の評価指標

① 人口あたり年間鉄道利用回数【基本方針①・指標①の再掲】

② 人口あたり年間バス利用回数【基本方針①・指標②の再掲】

③ GTFS-JPのバス路線に対する整備率

相楽東部地域において導入を計画する公共交通ポータルサイトにおける経路検索機能を充実させ、来訪者への地域の公共交通の認知度向上と利用促進を図るため、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット」である GTFS-JP 整備路線数を目標値とする。

本指標の現況は次のとおりである。（令和４年４月以降運行される交通手段のみを示す）

公共交通の種類	路線名等	GTFS-JP 整備状況	備考
鉄道	ＪＲ関西本線	整備済	
バス	奈良交通	整備済	
	相楽東部広域バス	整備済	
地域内交通	笠置町循環バス	―	住民限定
	和束町グリーンスローモビリティ	―	経由地なし(発着地点同一)
	南山城村内交通・月ヶ瀬ニュータウン線	未整備	
	南山城村内交通・村タク	―	予約型・区域運行

(5) 基本方針⑤の評価指標

① 人口あたり年間鉄道利用回数【基本方針①・指標①の再掲】

② 人口あたり年間バス利用回数【基本方針①・指標②の再掲】

③ 交通空白地の地区数【基本方針②・指標⑨の再掲】

5. JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画の検討体制・経緯等

5.1 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規約

平成２８年４月１４日制定

（目的）

第１条　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。）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網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施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)網形成計画の策定及び変更に関する協議に関すること。

(2)網形成計画の実施に関する協議に関すること。

(3)網形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

(4)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、笠置町企画観光課及び南山城村総務課により構成する。
２　事務局長は、京都府建設交通部交通政策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。総合計画は、行政運営における最上位計画であり、将来のまちの姿を示すとともに、その実現のために、市民と行政が協働して目指すまちづくりの基本的な構想及び構想実現に向けたまちづくりの基本的な計画を示したものである。

ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会委員名簿　　（別表１）

分　野	所　属	職　名
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	教授　加藤　博和
利用者代表	笠置町	笠置町地元利用代表
	南山城村	南山城村地元利用代表
	和束町	和束町地元利用代表
交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部大阪支社	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部大阪支社長の指名する者
	奈良交通株式会社	奈良交通株式会社代表取締役の指名する者
	（加茂タクシー株式会社）	（加茂タクシー株式会社代表取締役の指名する者）
道路管理者	京都府山城南土木事務所	京都府山城南土木事務所長の指名する者
公安委員会	京都府木津警察署	京都府木津警察署長の指名する者
運輸行政	近畿運輸局交通政策部	近畿運輸局交通政策部長の指名する者
	近畿運輸局京都運輸支局	近畿運輸局京都運輸支局長の指名する者
計画作成者	京都府建設交通部	京都府建設交通部長の指名する者
	京都府山城広域振興局	京都府山城広域振興局長の指名する者
	笠置町	笠置町長の指名する者
	南山城村	南山城村長の指名する者
	和束町	和束町長の指名する者

5.2　ＪＲ関西本線(加茂以東)沿線地域公共交通活性化協議会の構成員

■構成員（令和４年２月 16 日時点）

分　野	所　属	職　名	氏　名(敬称略)	備考
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	教　授	加藤博和	会長
利用者代表	笠置町社会福祉協議会	会　長	北口隆吾	
	一般社団法人南山城村シルバー人材センター	事務局員	西田勝逸	
	和束茶源郷ガイドの会	会　長	阿部忠	
交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社大阪支社	総務企画課長	兒嶋一裕	
	奈良交通株式会社	乗合事業部統括課長	松石康志	
	株式会社キタモリ	代表取締役	北森浩貴	
	一般社団法人京都府タクシー協会	専務理事	足立高広	
事業用自動車の運転者が組織する団体	奈良交通労働組合	執行委員長	今西宏	
道路管理者	京都府山城南土木事務所	技術次長	安見浩一	
公安委員会	京都府木津警察署	交通課長	中島直樹	
運輸行政	近畿運輸局交通政策部	交通企画課長	片田一真	
	近畿運輸局京都運輸支局	首席運輸企画専門官	曽川高円	
地域関係団体	相楽東部未来づくりセンター	副センター長	山本勇人	
計画作成者	京都府建設交通部	交通政策課長	細井浩一	
	京都府山城広域振興局地域連携・振興部	企画・連携推進課長	松田克也	
	笠置町	参事兼総務財政課長兼商工観光課長	前田早知子	
	南山城村	総務財政課長	杉本浩子	
	和束町	総務課長	岡田博之	

オブサーバー

分野	所属	職　名	氏　名(敬称略)	備考
関係市町	京都府山城広域振興局	副局長	湯瀬敏之	
	木津川市マチオモイ部	学研企画課長	山口一成	
	伊賀市企画部	企画振興部次長	風隼徳彰	

5.3　計画の策定経緯等

■協議会開催状況

	日程	場所	議　事
第 19 回	令和３年 ９月 24 日 （金）	オンライン開催	(1) 協議事項 協議第１号　令和３年度補正予算（案） 協議第２号　計画策定方針 協議第３号　圏域内の移動実態及びニーズ調査の説明 協議第４号　対象地域の現況整理 協議第５号　現計画の目標達成状況 協議第６号　取組進捗状況 協議第７号　広域バスのダイヤ変更（１０月～） (2) 報告事項等 報告第１号　相楽東部広域バスの利用状況
第 21 回	令和３年 12 月 10 日 （金）	笠置町産業振興会館 ２階ホール	(1) 報告事項 報告第１号　相楽東部広域バスの利用状況 (2) 協議事項 協議第１号　相楽東部広域バス運行等に係る事業評価 協議第２号　計画策定スケジュール 協議第３号　JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（中間案）
第 22 回	令和４年 ２月 16 日 （水）	オンライン開催 （一部､京都府福利厚生センター ３階第１会議室）	(1) 報告事項 報告第１号　相楽東部広域バスダイヤ改正 報告第２号　JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（中間案）に対するパブリックコメント結果 (2) 協議事項 協議第１号　計画策定スケジュール（シンポジウム日程） 協議第２号　JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（最終案）

■計画策定までのスケジュール

項目	８月	９月	10 月	11 月	12 月	１月	２月	３月
問題点の抽出、課題の整理及び事例調査・分析								
地域特性等の現況調査の実施								
住民アンケート調査								
事業者ヒアリング調査								
地域懇談会の開催				●●	●			
計画の作成								
計画骨子の作成								
計画素案の作成								
計画案の作成								
パブリックコメント								
計画策定								
協議会								
協議会の開催		●		●	●		●	

5.4　協議会議事録

(1)　第19回

ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会
開催結果（第 19 回）

１．日　時

令和３年９月２４日（金）午後３時から午後５時２０分まで

２．場　所

ＷＥＢ会議にて開催

３．出席者

委員１６名（うち代理２名）、オブザーバー１名（うち代理１名）

閲覧（傍聴）　京都新聞

４．議題等

（1）協議事項

協議第１号　令和３年度補正予算（案）

協議第２号　計画策定方針

協議第３号　圏域内の移動実態及びニーズ調査の説明

協議第４号　対象地域の現況整理

協議第５号　現計画の目標達成状況

協議第６号　取組進捗状況

協議第７号　広域バスのダイヤ変更（１０月～）

（2）報告事項等

報告第１号　相楽東部広域バスの利用状況

５．配布資料

次第

委員名簿

協議会規約

資料１　令和３年度補正予算（案）

資料２　計画策定方針について

資料３　圏域内の移動実態及びニーズ調査について

資料４　対象地域の現況整理

資料５　現計画の目標達成状況について

資料６　取組進捗状況

資料７　広域バスのダイヤ変更（１０月～）

６．審議結果

（１）協議第１号　令和３年度補正予算（案）について

（加藤会長：名古屋大学大学院）

・特に意見がないため、承認いただいたことにする。

（２）協議第２号　計画策定方針

（３）協議第３号　圏域内の移動実態及びニーズ調査の説明

（加藤会長）

・策定方針は、事前に事務局と議論をしたものである。基本的な方針としては、現計画を受け継ぐこととするが、それでは面白くない。

・計画はつくることが目的ではなく、計画を見て、５年間のうち、何ができるかを頑張って実現していくことである。

・そういう意味からすると、計画を実現するために、自分たちがやらなければならないは何なのか、それがどうしたらできるのかという作戦を盛り込む必要がある。また、協議会の委員だけではなく、地域の人が協力していきたいと思ってもらえるようなものにするという、いろいろなしくみが必要である。

・そのようなことを検討するために、いろいろな調査をしてく。

（足立委員：一般社団法人京都府タクシー協会）

・３町村での計画策定は良いことであるが、各町村でも地域公共交通会議が設置されているようだが、各町村でも計画策定の構想があるのか確認したい。

・事業者ヒアリングの対象に、タクシー事業者を盛り込んでもらっているのは有難い。当該地域に拠点を置いているタクシー事業者はないが、笠置町での貨客混載などを実施している。

・資料２が事前配布のものと違うので、最新の資料を送付してほしい。

（事務局）

・資料２の差し替えが間に合わなかったため、後日送付する。

・笠置町は、地域公共交通会議が設置されていないため、本会議の中で検討する。

・和束町は、地域公共交通会議も設置されおり、本協議会と併行して、バス路線の検討を含めて会議で検討する。町の計画はないが、本協議会で検討する内容について、町の会議でも意見を聞いていきたいと考えている。

・南山城村でも地域公共交通会議が設置されているため、情報共有しながら、本協議会と並行して進めていく予定である。

（加藤会長）

・本計画策定における検討を各町村で共有していくということだが、逆も考えてほしい。各町村の考えを反映した３町村での計画をつくり、詳細についての追加があれば町村毎に検討していただきたい。

・他地域でも複数自治体で計画を策定し、かつ各自治体で計画を策定する場合もあるが、その際は整合を図る必要がある。しかし、実際のところ整合を図ることは難しく、生活圏をベースに考えていく必要があるため、３町村の計画だけにして欲しいと考えている。

（松田委員：京都府山城広域振興局）

・京都新聞に、「サンフレッシュ加茂店」が木津川市だけではなく、笠置町にも移動販売を拡大

するという記事が掲載されていた。交通弱者の手当は大切であり、通院と買い物が高齢者の２大日常行動だと思われるが、移動販売によって、近くで買い物できるようになる。本計画の直接のテーマではないかもしれないが、高齢者の通院と買い物に影響がある動きについては把握する必要がある。

（加藤会長）

・移動販売があるから買い物に行けなくてもいいということではないので、計画において大きな影響はない。移動販売がある中で、どのような移動が考えられるかということになる。調査の中で、何ができて何が足りないかを確認する必要があるため、そのようなサービスも事務局で調べておく必要がある。

・各地域でそれぞれの取組を行うことは良いが、ＪＲ関西本線へのアクセスについても考える必要があり、また鉄道と二次交通のアクセスの状況がわかるように情報提供する必要がある。そのような情報については、コンシェルジェ機能を持った窓口を設置し、インターネットが使えない人にも対応できるよう、ワンストップのサービスがあれば良い。また、地図やポータルサイトでひと通りわかるようにすることで、相楽東部に行きたいと思った人が、ホームページでも電話でも情報収集や二次交通の予約ができる体制をつくることが大切である。

・リーディングプロジェクトを打ち出すことによって、５年間で特に重要なことはトップスピードで実施していくと宣言した方が良いし、地域の人にとってもわかりやすい。

・11 月に地域懇談会やシンポジウム、圏域住民交流会を実施する予定になっているが、平日はすべて予定が埋まっているため、予定は早めに調整していただきたい。

（４）協議第４号　対象地域の現況整理

（５）協議第５号　現計画の目標達成状況

（６）協議第６号　取組進捗状況

（加藤会長）

・説明が長いと、議論の時間がなくなるため、よく考えて進行してほしい。

（松田委員）

・資料４の８ページの笠置町の通勤・通学流動だが、通学先をみると京都市、大阪府、南山城村のみとなっているが、データとして合っているのか確認して欲しい。

・45 ページの上位計画のまとめについて、相楽東部広域連合第２次広域計画は平成 30 年度までの計画となっているが、改訂されていないということで良いか。木津川市や伊賀市の計画については、位置付けの書き方が不正確である。また、結びつきの深い奈良市も加えたほうが良いのではないか。

・京都府の「「明日の京都」山城地域振興計画」は、「京都府総合計画　山城地域振興計画」に訂正をお願いしたい。

（細井委員：京都府建設交通部）

・目標達成状況は、目標値の達成状況だけでなく、具体的施策の取組状況についての評価が必要だと考えている。なぜできなかったのか、なぜできたのかを踏まえて、次の計画での具体的施策につなげていくことが必要ではないかと考えるため、今後の進め方という観点において事務局から説明して欲しい。

（加藤会長）
・総じて、何もできていないという結果である。何もなくてもできるなら計画はいらないが、地域が衰退している中、このままほっておいたら更に衰退していく。それを食い止めるために計画が必要である。
（細井委員）
・この機会にアンケート等のコミュニケーションを通じて、地域の意識醸成や課題抽出を行い、新たな計画、実のある計画をつくりたいと考えている。
（加藤会長）
・そもそもの話として、各町村で何もできていないということに気づかなければならない。目標を達成するために、いつまでにどの施策をしなければならないということを意識していなければならないが、意識していないと思う。３町村で実のある計画とするための目標が出せるかどうか。計画の５年間において、地域で足りないことを埋め合わせできるようになるための目標を決め、そのために何をやらなければならないかを考える必要がある。
（片田委員：近畿運輸局交通政策課）
・ＪＲ西日本の減便を注視している。加茂以東は対象になっていないが、奈良～加茂間の減便についてどう対応していくのかについて議論していただきたい。
（加藤会長）
・前回の会議で、加茂駅での鉄道相互の接続、そして鉄道とバスの接続について確認するようにとの議論があったため、本会議でも最初にその接続の状況について説明してもらう必要があった。
（事務局）
・協議第７号で説明させていただく。
（片田委員）
・議事として、現況整理より前に議論する方が良かったのではないか。
（加藤会長）
・議題は緊急のことからやるべきで、議事の順番がおかしい。議題というのは、どのように議論をしたら良いか、大事なことは何かを示すものである。本日の議事の順番については相談を受けていない。議論のためには順番が大切である。
・加茂駅の接続時間を堅持するということを目標に設定することも考えられる。目標に設定されていないと保証されない。当たり前だからこそ計画に書かないといけない。現況整理においても接続について整理されていない。加茂駅での鉄道とバスの接続、笠置駅での鉄道とバスの接続は意識して設定されているもののＰＲが足りないため、住民が知らない状況にある。
・計画策定までのスケジュールはどうなっているのか。
（事務局）
・資料２の最後に提示している。
（加藤会長）
・関西本線に長期的に多くの人に乗っていただくために講じる施策については、どこで検討するのか。本日、施策が示されていない状態で、計画の素案はつくれるのか。
（事務局）

・本日の資料には提示していない。具体の事業に入ってくるものと考えている。

（加藤会長）

・現状において目標に進展がみられない中、進展させるためにどのような施策を講じ、また住民を含め関係者に意識してもらうための施策を考える必要があり、そのためのスケジュールを示す必要があるが、現在のスケジュールで良いのか。

・計画策定のフローにおいて、住民アンケート調査やシンポジウム等を実施するものの、そこで深く議論をすることはない。それらを踏まえ、問題点の抽出や課題整理等を行うことになっているが、こういう施策をしようと問う機会がないように見える。

・計画策定の手順として、問題点の抽出や課題整理等を行い、施策を検討した段階で住民や事業者に問うことが必要である。現状の場合、中間案と最終案の間にパブコメしかない。みんなでやる気になるためには何をする必要があるかを計画に盛り込む必要がある。

・スケジュールが非常に心もとないので、再検討してほしい。

（事務局）

・計画策定のフロー及びスケジュールについては見直すこととする。

（片田委員）

・計画に基づき、どのようなことを実現していくか、そこに重点を置き、考え進めていく必要がある。支局に相談して連携しながら進めて欲しい。

（加藤会長）

・大事なのは意識と行動であり、それが記されているのが計画である。計画はやる気になるものでなければならない。その方法を考えてもらいたい。

・スケジュールは個人的見解では十分ではないと思っているため、至急、見直しを行う。その際、委員に何を考えてほしいのか、ミッションを示すようにする。

・計画には、関係者全員が何をするのか、関係者と協力して何をするのかを記載する。その何をするのかの根拠として、この計画で何を達成しようとしているのかを示すため、関係者全員が納得していなければならない。我がごとで考えていただくためには、発言していただき、フィードバックしていただく必要がある。

（７）協議第７号　広域バスのダイヤ変更（１０月～）

（加藤会長）

・鉄道とバスの接続は大事なことなので、計画に示す必要がある。

（兒嶋委員：西日本旅客鉄道）

・ダイヤ見直しに迅速に対応いただき有難いと思っている。今回のダイヤ見直しは、これで良しとは考えておらず、関西本線に乗っていただく人を増やしたいという思いもある。11 月に事業者ヒアリングを実施するとなっているが、前倒しや頻繁に実施し、検討していきたい。

（加藤会長）

・ＪＲ西日本のプレスリリースを見ると、通常はダイヤ改正だが、今回はダイヤ見直しと記載されている。３町村のバスについても改正ではなく見直しとすべきである。

・町村のバスダイヤの見直しについても、ＪＲが減便するために実施するという意図、「ＪＲダイヤ見直しに伴う、接続確保のためのダイヤ見直しについて」と書く必要がある。何のため

にやるのかが地域住民にわかるように書いて欲しい。

（兒嶋委員）

・今までは改正としていたが、ご利用に合わせての見直しと示している。

（８）報告第１号　相楽東部広域バスの利用状況

（加藤会長）

・相楽東部広域バスの土曜日の運行については、どうするのか。週４日の運行内容についても今後検討していく必要がある。

（松田委員）

・相楽東部広域バスの土曜日の運行については、どうするのか。週４日の運行内容についても今後検討していく必要がある。

・住民アンケート調査で犬打峠トンネルについての内容が含まれているが、現況整理で新名神高速道路の整備の影響等についても記載してはどうか。

（加藤会長）

・新城市では、ＪＲバスが東名経由から新東名経由に変更され、乗務員の交代場所が三ケ日から新城に移転し、新城市に新たなバス停が設置された。このような変化が出てくるのでなければ記載する必要があるが、そうでなければ特に目くじらを立てる必要はない。犬打峠トンネルについては、和束町と宇治田原町をつなぐものでインパクトが強いことから記載しなければならない。

（細井委員）

・新名神高速道路は、道路整備が事業化されたというところで、バス路線、バス停の動きは今のところはない。

（加藤会長）

・犬打峠トンネル開通によるバス路線の新設については、宇治田原町との情報共有を図り、この計画に入れることがあればいれることにしていただきたい。

（南山城村）

・「相楽東部広域バスの利便性の改善を求める要望書」が地域住民から提出された。具体的内容は、自由乗降や集落内の運行、バス停の増加について要望がされている。

（加藤会長）

・本協議会で検討するために、今後は加藤会長宛に要望書を提出して欲しい。バス停の増加は地域住民の協力が必要である。

・良いことを行うために、段取書をつくって関係者に共有しようという思いでやって欲しい。本日、課題が抽出された中で、我がごととして計画で何をしていかなければいけないかを事務局や私に伝えて欲しい。伝えられたことは、次回の協議会に反映する。

以上

(2)　第21回

ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会
開催結果（第 21 回）

１．日　時

令和３年１２月１０日（金）午後３時１５分から午後５時２０分まで

２．場　所

笠置町産業振興会館２階ホールにて開催

３．出席者：委員１８名（うち代理５名）、オブザーバー１名（うち代理１名）

４．議題等

（1）報告事項

報告第１号　相楽東部広域バスの利用状況

（2）協議事項

協議第１号　相楽東部広域バス運行等に係る事業評価

協議第２号　計画策定スケジュール

協議第３号　JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（中間案）

５．配布資料

次第

委員名簿

資料１－１　報告第１号　相楽東部広域バスの利用状況等について

資料１－２　協議第１号　相楽東部広域バス利用状況等について（令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月）

資料１－３　協議第１号　相楽東部広域バス利用状況等について（令和元年 10 月～令和 2 年 9 月）

資料２―１　協議第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

資料２―２　協議第１号　地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

資料２―３　協議第１号　事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

資料２―４　協議第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

資料３　ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画策定に向けたスケジュール

資料　　ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画　概要版（中間案）

資料　　ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画　（中間案）

参考資料　　東部相楽地域の生活交通に関するアンケート調査　集計結果

参考資料　　東部相楽地域の生活交通に関するアンケート調査（OC 調査）　集計結果

参考資料　　鉄道駅における鉄道・バスの乗換時間の整理

６．審議結果

（１）報告第１号　相楽東部広域バスの利用状況

（加藤会長：名古屋大学大学院）

・新型コロナウイルス感染症の第５波があったにも関わらず、利用者が下がることはなく、利

用していただけた。
・令和３年の１０月及び１１月の利用者数はどのぐらいであったか。
（事務局）
・１０月については１４３人の利用があり、前年よりも利用者が増加している。
（加藤会長）
・運行日や停留所、ルートについて、現在の状態で良いのか検討していく必要がある。より地域の方々にとって利用しやすいように考えていきたいと思っている。

（２）協議第１号　相楽東部広域バス運行等に係る事業評価
（伊藤委員（代理）：近畿運輸局交通政策部）
・コロナ禍においても利用者が増加しており、運行回数１回あたり２人を越え、目標を達成していることから、効果が出ているのではないかと感じている。
（加藤会長）
・新しい計画を策定していく中で、今の計画の中でどれだけのことができて、どれだけのことができていないかということを整理していく必要がある。それを事業評価に示していけば良いのではないかと思っている。
・資料２－１は、はじめに、全体として、この１年間は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少したものの回復の兆候があることを示した後、各公共交通の状況を簡単に整理してはどうか。それから計画の中で、全体で何が頑張れたのかということを整理していけば良いのではないか。
・資料２－１の「３．目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容」で計画を策定中であることが記載されていない。具体的に言うと、取組経緯は昔からのことをすべて記載する必要はなく、例えば計画策定やダイヤ改正などの主要な部分と昨年の１０月以降のことを記述すれば良い。また事業については、どのような基準で書かれているのか、教えていただきたい。南山城村の事業についても計画に含まれているので、ここで位置付けた方が良いのではないか。そのようにした方が計画として、頑張っている感じや考えていることが伝わる。
・南信州地域の 14 市町村では、飯田市は計画を策定しているため、飯田市の細かい路線については飯田市が事業評価を実施しているが、それ以外の幹線、準幹線については、南信州地域の会議で事業評価を行っている。支線については、南信州地域の会議では協議をしていない。
（事務局）
・フィーダーの補助事業以外については割愛している。南山城村については、別途、協議会が開催されているため、本資料には掲載していない。
（加藤会長）
・３町村の計画に位置付けられた事業は書くべき。資料２－１の「１．協議会が目指す地域公共交通の将来像」の地図で公共交通に番号を振り、それぞれについて事業を説明した方がわかりやすい。
・資料２－１の「５．自己評価から得られた課題と対応方針」については、課題に対して対応方針を１対１で紐づける方が良い。
・資料２－４は、ＰＤＣＡのところをしっかり記述していく必要がある。左側は概要、右側で

は取組みについてアピールした方が良い。また協調すべき点は文字のフォントや大きさ等で示した方が良い。事業評価に関する資料は、再度、検討していただき、私の方で最終判断をさせていただきたい。

（３）協議第２号　計画策定スケジュール

（加藤会長）

・計画は、３月末に必ず策定する必要はないと考えている。３町村でやるべきことがきちんと記載された計画を作成していきたい。計画の内容が重要である。急ぐけどあせらない、踏み外さないことが大事。

・コロナ禍を踏まえ、計画で何をしていくかを考えていく必要がある。

（３）協議第３号　JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（中間案）

（加藤会長）

・中間案の段階で必ず入れて欲しいことは、各施策において誰がやるかということである。誰がやるかが書かれていないと誰もやらない。地域公共交通計画が他の計画と大きく異なる部分は、行政だけではなくメンバー全員で進めるところである。

（曽川委員：近畿運輸局京都運輸支局）

・問題点や課題、基本方針が整理されたという前提で話をするが、実施主体のほかに予算をどのように投資をしていくのかという中で、複数の施策が記載してあるが、特に重要視すべき施策はどれか。

（事務局）

・特に重要視すべき施策としては、奈良交通バスの木津和束線や犬打峠トンネル開通によるバス路線の運行等の公共交通の再編であると考えている。また住民等からの要望が高い月ヶ瀬駅等の駅舎の改修であると考えている。

（加藤会長）

・重要な施策には２種類あり、非常に重要なものと先行して進めていく必要があるものとある。先行施策は、計画が策定されてから２年間ぐらいでできるもので、スタートダッシュがつきやすい。先行施策が進めば、他の施策も進んでいく。重点施策は時間を要するものの、５年間で着実に進めていくものである。すべての施策を同じ重み付けをするのではなく、施策によって強弱があるものと考えられるため、それがわかるように整理した方が良い。

（山本委員：相楽東部未来づくりセンター）

・地域懇談会でも話に出ていたが、相楽東部は突出して高齢化が進んでいることから、高齢化に関する施策は重点施策になってくると思う。その観点から、①-１についてはバリアフリー化についても入れた方が良い。JR に対して愛着を持っている住民にとって、JR が利用しやすくなるように改善した方が良い。

（加藤会長）

・バリアフリー化しなければ高齢者が利用できず、公共交通があっても使えない。高齢化が進むほど、３駅とも有人化していく必要があるのではないかと考えている。有人化は必ずしも

JR がする必要はない。どのような先進技術が入っても、時間帯が限定されても、人の手は必要になるのではないかと考えている。

・先日、学生と大津に出張に行ったが、帰る時に石山駅から乗車したが、みどりの窓口が開いておらず、学割が使えないと困っていた。このため、新快速の止まらない瀬田駅で対応してもらった。もし高齢者の場合、機械も使い慣れていないため、どのようにすれば良いのかの対応も難しいのではないかと思う。

（兒嶋委員：西日本旅客鉄道）

・鉄道駅をバリアフリー化するためには乗降者数の条件があり、相楽東部地域では合致しないため、なかなか優先順位があがらない。有人化については、地域の力を借りて進めていきたいと考えている。バリアフリー化については基本方針及び施策に入れてもらい、一緒に考えていきたい。

（加藤会長）

・交通事業者がバリアフリー化できないところについては、地域でどうにかしていかなければならない。新城市ではクラウドファンディングでエレベーターを整備した。バリアフリー化については、どのようなかたちでできるかを検討していく必要がある。

（松田委員：京都府山城広域振興局地域連携・振興部）

・基本方針２の「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、通勤・通学・買い物・通院ができ、「健幸」に暮らせる地域を目指す」だが、高齢者・高校生は通勤しないので、表現を再考して欲しい。例えば、誰もが自家用車に頼らなくてもという表現に変更したり、通勤を残すのであれば整合が取れるように修正していただきたい。

・基本方針５の「まちづくりと連携した公共交通サービスの改善によって「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」とあるが、施策をみると、交通空白地有償運送やデマンド交通の拡大とあり、まちづくりとは異なるのではないか。まちづくりというのは駅前整備や街路整備等が該当するのではないか。

・基本方針において、観光関係の踏み込みが弱い印象を受ける。来訪者の方に、公共交通を利用してもらうことが大切である。来訪者の利便性をあげるのではなく、来訪者に利用してもらうことで乗車率を上げることになり、路線の維持につながるのではないか、地域にもメリットがあるのではないかと思っている。ＭａａＳに関する記載もあるが、ＭａａＳはなかなか結実しない感触を受ける。

（加藤会長）

・まちづくりと連携した施策というものは何なのか考えていく必要がある。鉄道駅との連携はまちづくりに該当するのはないか。鉄道駅に必要な機能として案内があるが、名所案内や散策ルート等の案内板やウエルカムボード等の情報提供は、積極的に進めても良いのではないか。そういうものをつくると住民の意識も変わる。

（兒嶋委員）

・鉄道駅の案内板の設置はメンテナンスがかかるので、なかなか難しい状況にある。

（加藤会長）

・ＭａａＳは地域毎や会社毎につくっても意味がなく、一瞬で終わってしまうのではないかと

感じている。全国で使えるものを如何に導入するか、例えばGoogleで検索できる方が、価値があるのではないかと思っている。ＭａａＳによってロゴが取れる利点はあるが、便利でなければそもそもアプリを入れてくれない。

・南山城村でデマンドタクシーを導入しているのであれば、南山城村のシステムを笠置や和束で展開していく方が良い。また、そのシステムにサービスを付加していく方が良い。こういうことをＭａａＳとして書くことが必要である。

（伊藤委員（代理））

・国では、計画とフィーダー補助が連動するように動いているため、計画での見せ方については相談させていただきたい。今回、地域の声を集めており、問題点に反映されている。このため、問題点と課題の結び付きについて、わかりやすく示していただきたい。そのことにより、地域も一緒につくった計画という位置付けになる。

（加藤会長）

・計画に記載する現況については２～３ページ程度の概略とし、そして計画として進んだものと進んでいないもの、新たに生じた課題についてまとめるかたちに変更していただきたい。そうでないと、この計画がどういう立ち位置であるかがわかりにくい。概要版も、現況についてそれほど書く必要はない。概要版に書く必要があることは、それぞれの施策について誰が何をするのか、また重点施策や先行施策についての詳細である。

・長野県の協議会のホームページに講演資料があり、計画のつくり方について書いているので見ていただきたい。

・例えば、通院がしやすい、高校生が安心して住める、免許返納しても安心等が現実的に言える、この３町村で確実にできることを表した、住民や公共交通の利用者にわかりやすいキャッチフレーズが欲しい。基本方針は抽象的すぎてわかりにくい。

・山陰本線では、森の京都お出かけシステムというものをつくることになっており、住民や来訪者がお出かけをする時に交通手段をパッケージとして提供することを考えており、不足している部分については施策を追加する等を行うことをしている。関西本線では「お茶の京都お出かけシステム」としてはどうか。

・できないことができるようになった時にアピールすることができる。

・計画の中で抜けているものがないか、確認してもらいたい。各団体で盛り込んでほしいことを出してほしい。

・某自治体では、会議開催時には目的地までの公共交通に関する情報提供や公共交通を利用した際の開始時間の設定等を義務付けている。

（山本委員）

・新型コロナウイルス感染症の影響により、計画の中でインバウンド対応が抜けているので、検討してもらいたい。

（加藤会長）

・インバウンド対応としては、多言語化やナンバリング、ウェブサイト、決済サービスが施策としてあり、具体的に考えていく必要がある。合わせて観光協会のホームページの充実等についても考えていく必要がある。

・計画の中で一番重要なのは「10．計画目標実現に向けた具体的施策」の部分である。計画の

最終案の作成に向け、委員の皆さんには、この部分についてよく考えていただきたい。

以上

(3)　第22回

ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会
開催結果（第 22 回）

１．日　時

令和４年２月１６日（水）午後１５時３０分から午後１７時２０分まで

２．場　所

オンライン開催（一部、京都府福利厚生センター３階第１会議室）

３．出席者：委員１８名（うち代理４名）、オブザーバー２名（うち代理１名）

４．議題等

（1）報告事項

報告第１号　相楽東部広域バスダイヤ改正

報告第２号　JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（中間案）に対する
パブリックコメント結果

（2）協議事項

協議第１号　計画策定スケジュール（シンポジウム日程）

協議第２号　JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（最終案）

５．配布資料

次第

委員名簿

資料１　報告第１号　和束木津線・相楽東部広域バスダイヤ改正

資料２　報告第２号　「JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（中間案）」
に係るパブリックコメントの要旨

資料３　協議第１号　計画策定スケジュール
（次期公共交通計画に向けた取組状況と今後のスケジュール）

資料４　協議第２号　ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（最終案）

資料　　ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画　概要版　（最終案）

６．審議結果

（１）報告第１号　相楽東部広域バスダイヤ改正

＜資料説明：事務局＞

＜質疑＞

（兒嶋委員：西日本旅客鉄道株式会社）

・2022 年 3 月 12 日に実施するダイヤ見直しに関して、ご協力いただき、感謝している。昨年 10 月に関西本線等のダイヤ見直しを行ったが、今年の 3 月においても、朝・夕ラッシュ時を中心に見直しを行っている。運行本数の減少はないが、列車のパターン化、運行間隔の調整を行っている。効率的なダイヤを運用することにより、費用や車両、人員を少しでも効率が

良いようにしている。
・1 月中旬にダイヤがほぼ確定したため、協議会にダイヤを提供し、短期間にも関わらず、事務局にはダイヤの見直しに対応していただいたことを、感謝している。
・鉄道のダイヤについては、今後もできる限り早めに情報提供をしていきたいと考えている。

（加藤会長：名古屋大学大学院）

・和束木津線は JR のダイヤ見直しに合わせて、ダイヤを改正するのか。

（事務局）

・和束木津線については、JR のダイヤ見直しに合わせて、3 月 12 日にダイヤを改正する。JR のダイヤ改正に合わせた改正とともに、学校の利便性や乗継時間の短縮を図るための改正も同時に行う。

（２）報告第２号　「JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（中間案）」に係るパブリックコメントの要旨

（３）協議第１号　計画策定スケジュール

（４）協議第２号　ＪＲ関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画（最終案）

＜以上について資料説明：事務局＞

＜質疑＞（（２）～（４）について）

（加藤会長）

・パブリックコメントの意見を踏まえ、計画のどこを変更したのかがわかるようにして欲しいが、現在の資料ではそれがわからない。全体として、計画は変更していないということか。
・計画を変更していないのであれば、パブリックコメント結果の公表資料の最初に、計画において既に含まれている旨を記載した上で、意見毎に具体的に考え方を示した方が良い。
・パブリックコメント結果を公表するタイミングはいつなのか。

（事務局）

・パブリックコメントの意見は、計画書においてすべて含まれていたため、特に変更はしていない。考え方の書きぶりについて、わかりやすく書き直すこととする。
・パブリックコメント結果については、計画策定と合わせて公表する。

（山本委員：相楽東部未来づくりセンター）

・パブリックコメントの意見に、地域内交通としてデマンド交通の検討やドアツードアの要望が多いが、それに対する考え方として「施策②-3 地域内バス路線の再編」と記載されているがわかりにくい。このため、一般の方にもわかりやすいように、表現を見直した方が良いのではないか。

（事務局）

・地域内交通のデマンド交通の要望に対する考え方については、現在の資料ではわかりにくいため、文言を修正する。

（加藤会長）

・計画において、デマンド交通を実際に実施するかどうかは現時点では言い切れない。南山城村ではデマンド交通が実施されているが、笠置町や和束町の地域内交通においてデマンド交通が適当なのかは見極める必要がある。

・様々な地域でデマンド交通を導入しているが、成功している事例は少ない。地域内交通は、デマンド交通の導入よりもタクシー補助の方が良いとの考えがある。
・オンデマンドというのは、従来のタクシーそのものである。デマンド交通とは、乗合可能な少量輸送をイメージされていると思う。乗合にすることで、ひとり当たりの費用負担が軽減される。都市部では需要に応じて乗合が生じるため、イメージに合致するかもしれないが、地方部においては乗り合うことがほとんどない。このため、地方部でわざわざオンデマンドの予約システムや車両を導入する必要はない。
・考え方で示されている地域内バス路線の再編という表現は、再編した際に、導入する交通は未定であることを示している。導入する交通の選択肢として、デマンド交通だけではなく、自家用有償や公営のメーター付タクシーの可能性もある。

（細井委員：京都府建設交通部）
・計画の作成にあたっては、事務局が関係者と事前に協議しながら進めている。計画の作成を進めていく中で、地域交通の厳しさを再認識している。
・計画は、先行きが見通せない状況の中で、全国の事例を参考にしながら、ＰＤＣＡサイクルを回しながら、実があるように進めていきたいと考えている。
・暗い話が多い中、計画の冒頭で計画が実現した時の将来の姿が示されていることは、大きなことだと思っている。今後、関係者で夢のある話ができることは良いと思っている。

（足立委員：一般社団法人京都府タクシー協会）
・タクシー事業者として、計画の対象地域内に営業所がないことを心苦しく思っている。木津川市に営業所を構えているタクシー事業者が、加茂駅にタクシー車両を配置して、相楽東部地域のタクシーを運行している状況にある。
・コロナ禍となり３年目に突入したが、コロナ禍の２年間分の営業収入を合算しても、コロナ禍前の１年間分に追いつかない状況にあり、いまだかつて経験したことのない大変厳しい状況に置かれている。タクシー協会としても、タクシー事業所のある自治体や京都府において、地方創生臨時交付金を活用した支援等について繰り返し要望を行っている。
・交通事業者に対する最大の支援は、地域の皆様に利用してもらうことだと思っている。またそれが交通事業者の育成に繋がっていくのではないかと感じている。
・計画の 40 ページ示されている JR 関西本線や広域バスの利用促進が重要であると感じている。これに加えて、それぞれの町村で運行されている有償無償を問わず、自家用有償との一体的な連携が重要になる。
・気づいた時には利用できる交通機関がなくなっていたというがないように、地域の皆様に地域交通に対する意識醸成が必要である。

（加藤会長）
・相楽東部地域にタクシーの営業所はないが、まったく利用がないという訳ではなく、加茂駅から乗車したり、予約をして利用することはあると思われる。
・どのくらい３町村でタクシーの利用があるかが分かると良い。計画の目標値にタクシーの利用台数を設定している自治体もある。タクシーについて計画に記載されていないこともあり、タクシーの存在意義を見出す必要がある。
・デマンド交通を検討する際に、自家用有償にするのか、タクシー会社に委託するのかという

話が出てくる。エリアとしてはタクシーがあるので、タクシー事業者がその業務を受託するのか、自家用有償として運転手を出すのか、あるいは運行管理をするのかということが選択肢としてある。その時に、タクシー会社には積極的に参画してもらいたいし、タクシー協会にも協力いただきたい。

（曽川委員：近畿運輸局京都運輸支局）

・コロナ禍が長期化しており、交通事業者においては大変厳しい経営状況に置かれている。このような中、計画づくりをするということは、公共交通サービスを利用するための環境づくりを関係者でつくっていこうということであり、この１年、議論を続けていることに深く感謝している。

・個別施策に対する感想として、デジタル化の推進もある一方で、交通総合案内窓口（コンシェルジュ）を設置して、地域の玄関口でコミュニケーションを通じて、様々な相談や案内を行う取組は新たな視点であり、重要な機能強化ではないかと感じている。コンシェルジュの設置により、公共交通を利用するきっかけになると思う。

（加藤会長）

・コンシェルジュの設置は、スマートフォンで予約できるのであれば必要ないのではないかと言われることがある。しかし、相楽東部地域は高齢者が多く、スマートフォンでアプリを操作できる人が少ないため、コンシェルジュを設置した方が良いのではないかと考えている。

・雑誌「運輸と経済」の２月号では、ラストワンマイルの特集となっている。ラストワンマイルという表現は一般的に知られておらず、二次交通という表現もあまり印象として良くないため、「ウエルカム交通」という表現にしてはどうかと提案している。

・関西本線で笠置駅や大河原駅、月ヶ瀬駅で下車、あるいは和束木津線でバス停に下車した時に、誰もが利用できる交通があり、いろいろな場所に行くことができる「ウエルカム交通」があると良い。また、コンシェルジュや案内板、ホームページで「ウエルカム交通」についての情報提供を行い、「ウエルカム交通」で行けるおすすめコースを案内できると良い。別の用事で訪れた来訪者が、次に訪れようと思うように工夫することは必要である。

（松田委員：京都府山城広域振興局）

・資料 4 の 34 ページに地域公共交通サービスの構築に向けた課題として、移住・定住促進施策やワ―ケーションの取組などとの連携とある。京都府においては、改正移住条例がこの４月から施行することになっており、移住推進事業費が予算として２億５千万円あり、６月補正でも増額されると思われる。改正移住条例の施行を契機として、移住対策の更なる強化が図られようとしている。

・移住・定住促進施策やワ―ケーションの取組などとの連携については、将来像の実現に向けた施策方針として、基本方針の④と⑤に矢印がされているが、具体的にどういうことをイメージされているのかを教えていただきたい。

（事務局）

・移住・定住促進策として、古民家の活用等が進められているが、自家用車が前提になっているように感じている。このため、情報発信の強化やＭａａＳの導入により、公共交通の利用促進に繋がれば良いと思っている。相楽東部地域では、地域住民しか利用できない公共交通もあるため、交通再編を通じて、地域住民だけではなく、来訪者も利用できる取組ができな

いかという趣旨で、施策方針に含めている。

（加藤会長）

・来訪者に対して自家用車だけではなく、公共交通でも行けることをアピールする必要がある。また定住においても、小さい子どもを連れて移住してきた家族が、子どもが高校生になるまで住めるようにする必要がある。

・町村内の様々な観光スポットや公共施設へ公共交通でのアクセス方法を自動車のアクセス方法よりも先に情報提供するようなことを進めていく必要がある。

・山陰本線沿線では、「森の京都おでかけシステム」というブランディングを行っている。相楽東部地域においては、「お茶の京都おでかけシステム」というブランディングをしてはどうか。ブランディングは重要である。

まとめ

（加藤会長）

・これまでのことをまとめると、パブコメの対応としては、計画そのものの修正はなしとし、考え方の書きぶりをわかりやすく書き直すこととする。

・スケジュールについては、特に変更しないこととする。

・シンポジウムは１月に開催予定であったが、新型コロナウイルス感染症の状況を考慮し延期とした。シンポジウムは地域の人に参加してもらいたいと考えているため、新型コロナウイルス感染症の状況が落ち着いた時に調整することとする。

・本編については、概ねこのままで良いが、追加すべき点としては、言い回しの部分であり、事務局で検討することとする。

・概要版については、１ページ目で計画の目的や地域の公共交通の現況、実施してきた主な取組が示されているが、１ページ目では基本方針を示し、4 ページ目で主な取組について示すようにする。またこれから計画で何を進めるのか、わかるものとする。

・また、計画名称の下に、対象区域と計画期間を示すようにする。概要版は、地域住民を含めた関係者がやる気になる内容とする。

・日本で一番人口増加率の高い自治体である流山市でも公共交通計画の策定を進めているが、そこで「流山おでかけシステム」というブランディングを進めることになっている。

・目指すべき将来像を「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」としているが、計画を進めた結果、どうなるのかを示した方が良い。このため「暮らして楽しい、訪れて楽しいまちづくり「双楽」を支える「お茶の京都おでかけシステム」の実現」などはどうか。

（細井委員：京都府建設交通部）

・おでかけシステムは良いと思うが、お茶の京都とした場合、宇治市も対象となり、エリアとして広すぎるのではないか。また相楽という言葉の方が、地域として愛着があると思われるため、「相楽おでかけシステム」としてはどうか。

・「ウエルカム交通」については、チャレンジングな名称であるものの取り入れてはどうか。

（加藤会長）

・ブランディングについては、地域の皆さんが良いと思うものを事務局で考えてもらいたい。

・概要版は、本編のどこを見れば良いかわかるように、章番号やページ番号を示した方がわかりやすい。

（風隼アドバイザー：伊賀市）

・伊賀市は、笠置町と南山城村と定住自立圏を結んでおり、南山城村の村タクにおいては、伊賀市の施設を目的地にして欲しいとの要望もある。このため、地域公共交通サービスの構築に向けた課題で、地域で暮らしながら、大阪市、奈良市、京都市、関西文化学術研究都市方面へ通勤・通学できる公共交通サービスの整備とあるが、その中に伊賀市も入れてもらいたい。

（加藤会長）

・関西本線の利用促進にも繋がるため、地域公共交通サービスの構築に向けた課題において、伊賀市も追加することとする。

・計画書の大まかな部分については、了解をいただいた。マイナー部分については、事務局と私の方で調整し、最後に書面協議を行い、委員全員で最終確認をした上で、計画策定する流れで進めていきたいと思うが、賛同していただけるか。委員全員から了解をいただいたため、そのように進めることとする。

・計画は策定してからがスタートラインであり、計画を実行して、結果を残していきたいと考えている。

（事務局）

・書面協議については、２月下旬から３月上旬に実施予定である。

以上