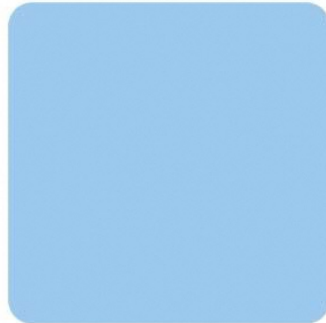
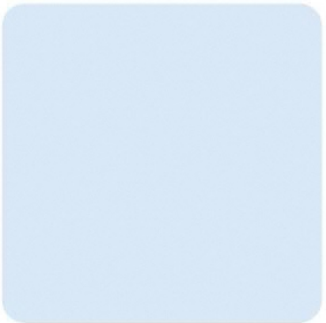
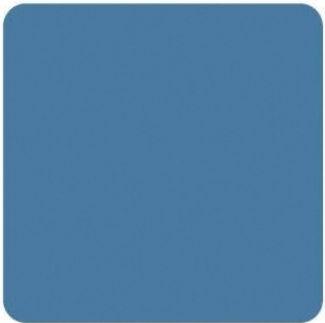


久御山町
地域公共交通網形成計画
— 概要版 —

久御山町地域公共交通協議会



平成31年3月

I. はじめに

1. 計画の策定趣旨

本町は町域内に鉄道駅を持たないため、住民の移動手段の確保のために、コミュニティバス「のってこバス」(2004～2015年)やデマンド型乗合タクシー「のってこタクシー」(2015年～)の運行及び町内を運行するバス路線に対する補助等を実施してきました。また、2017年度には、久御山町地域公共交通協議会を設置して、住民の生活に必要な移動手段や地域公共交通の利便増進を図り、望ましい地域公共交通のあり方に関する議論を進めてきました。

本町では第二京阪道路や京滋バイパス(京都縦貫自動車道)、国道478号等の開通により、周辺市町や大阪都心を結ぶ道路交通ネットワークが充実しています。町内には、道路交通ネットワークによる利便性を活かして、物流センターや工場等、1,600を超える事業所が立地しています。2018年3月には、「産業活用促進エリア」として開発を進めている町北部の東一口東島・モタレ地区に新たな物流・加工拠点施設が進出することが決まりました。さらに、町東部では、将来的な企業立地や良好な住街区の整備を見据えた「新市街地(みなくるタウン)整備事業」を進めています。

このため更なる企業立地や新市街地の整備による流入人口の増加等を見据えると、隣接市に位置する鉄道駅と町内を結ぶ移動手段及び町内の移動手段を面的なネットワークとして再構築することが必要です。本町における望ましい地域公共交通の将来の姿を実現するためのマスタープランとして、「久御山町地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「久御山町第5次総合計画」を上位計画として、地域公共交通に関する方向性や具体的な取組を示しています。また、本町における地域公共交通のマスタープランとして、「久御山町総合戦略」や「久御山町都市計画マスタープラン」等の関連計画と相互に整合・連携を図っています。

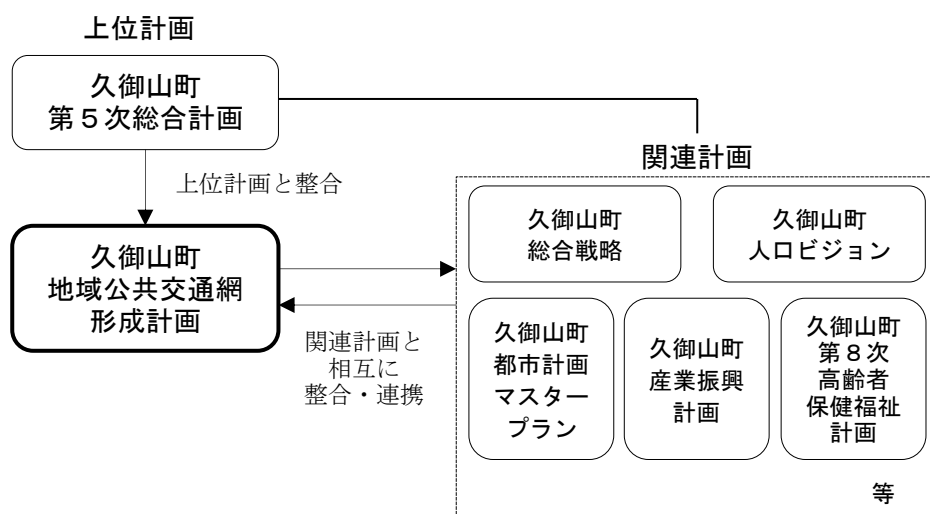


図 本計画の位置付け

3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は久御山町全域とします。

本町は、京都府の南部、京都市中心部から南へ約 15km に位置し、北は京都市伏見区、東は宇治市、南は城陽市、南西は八幡市に隣接しています。京都都市圏に含まれますが、大阪都市圏にも近く、奈良方面や滋賀方面も含めた交通の要衝といえる位置にあります。

本町には、鉄道駅はないものの、国道 1 号、国道 24 号に加え、近年は久御山ジャンクションを中心に第二京阪道路や京滋バイパス(京都縦貫自動車道)、国道 478 号等が開通して、周辺市町や大阪都心を結ぶ道路交通ネットワークがより一層充実し、恵まれた道路交通環境となっています。



出典：久御山町第 5 次総合計画(2016 年 4 月)

図 本町の概要

4. 計画の対象期間

計画の対象期間は 2019 年度から 2023 年度までの 5 年間とします。

Ⅱ. 本町の地域公共交通を取り巻く環境と課題

1. 既存の地域公共交通

(1) 既存の地域公共交通の概要

本町の地域公共交通についてみると、町内には路線バスが3路線、タクシーが2事業者、デマンド型乗合タクシーが町内全域を対象に運行しています。バス路線については、いずれも町外の鉄道駅を起点もしくは終点とする路線です。町内には鉄道路線がないため、鉄道を利用する際には、路線バス等で町外の鉄道駅にアクセスする必要があります。

表 本町の地域公共交通の概要

| 交通モード | 事業者名 | 路線数 |
|------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|
| 路線バス | 京都京阪バス株式会社 (以下、京都京阪バス) | 3路線 ・宇治淀線 ・大久保中書島線 ・イオン松井山手線 |
| デマンド型乗合タクシー (愛称：のってこタクシー) | 久御山町 | ・町内全域を対象に運行 |
| タクシー | 加茂タクシー株式会社 (以下、加茂タクシー) | - |
| | 株式会社新生 (以下、新生タクシー) | - |

※ 2019年3月現在

参考表 本町の最寄りの鉄道駅

| 事業者 | 最寄りの駅名 ()内は所在地 | 本町を運行しているバス路線 |
|-------------------------|-----------------------|-------------------|
| 京阪電気鉄道株式会社 (以下、京阪電鉄) | 京阪本線 淀駅 (京都市伏見区) | ・宇治淀線 |
| | 京阪本線 中書島駅 (京都市伏見区) | ・大久保中書島線 |
| 近畿日本鉄道株式会社 (以下、近鉄) | 京都線 大久保駅 (宇治市) | ・宇治淀線 ・大久保中書島線 |
| 西日本旅客鉄道株式会社 (以下、JR) | 奈良線 新田駅 (宇治市) | ・宇治淀線 |
| | 学研都市線 松井山手駅 (京田辺市) | ・イオン松井山手線 |

※ 2019年3月現在

(2) 路線バス

本町の路線バスについては、民間事業者である京都京阪バスが運行しています。路線本数は宇治淀線・大久保中書島線・イオン松井山手線の3路線があります。

また、この3路線とは別に近鉄大久保と京都岡本記念病院を結ぶ直行バスも運行しています。



写真 町内で運行している
京都京阪バスの車両の例

① 宇治淀線

宇治淀線については、京阪電鉄宇治線宇治駅と京阪電鉄京阪本線淀駅を結ぶ路線です。町外に立地するJR奈良線新田駅や近鉄京都線大久保駅、町内では久御山団地口や下津屋や久御山町役場前を經由しています。

平日は往路 53 本/日、復路 56 本/日運行しています。

② 大久保中書島線

大久保中書島線については、近鉄京都線大久保駅と京阪電鉄京阪本線中書島駅を結ぶ路線です。一部の便は久御山団地を起終点として、久御山団地・近鉄京都線大久保駅間の輸送に対応しています。町内では、栄町や久御山団地、まちの駅イオン久御山店前を經由しています。

平日は往路 60 本/日、復路 54 本/日運行しています。

③ イオン松井山手線

イオン松井山手線については、2018 年 3 月に新たに運行を開始した路線です。町内に位置するまちの駅イオン久御山店前から JR 学研都市線松井山手駅を結んでいます。町内では、工場が多く集積する久御山工業団地や京都岡本記念病院を經由しています。平日は往路 17 本/日、復路 16 本/日運行しています。

表 本町の路線バスの起終点・主な経由地

| 路線名 | 起終点 | 主な経由地 |
|----------|-----------------------------|-----------------------|
| 宇治淀線 | 京阪宇治駅～京阪淀駅 | J R 新田駅、近鉄大久保、久御山町役場前 |
| 大久保中書島線 | 近鉄大久保～京阪中書島 | 久御山団地、まちの駅イオン久御山店前 |
| イオン松井山手線 | まちの駅イオン久御山店前 ～ J R 松井山手駅 | 久御山工業団地、京都岡本記念病院 |

※ 2019 年 3 月現在

※ 近鉄京都線大久保駅の最寄り停留所名は「近鉄大久保」、京阪電鉄京阪本線中書島駅の最寄り停留所名は「京阪中書島」です

表 本町の路線バスの運行本数

| 路線名 | 起終点 | 運行本数(本/日)※ | | | |
|----------|-------------------------|------------|----|----|----|
| | | 平日 | | 休日 | |
| | | 往路 | 復路 | 往路 | 復路 |
| 宇治淀線 | 京阪宇治駅～京阪淀駅 | 53 | 56 | 46 | 47 |
| 大久保中書島線 | 近鉄大久保～京阪中書島 | 60 | 54 | 47 | 42 |
| イオン松井山手線 | まちの駅イオン久御山店前～ J R 松井山手駅 | 17 | 16 | 14 | 14 |

※ 運行本数については、途中の停留所止まりのものも含みます

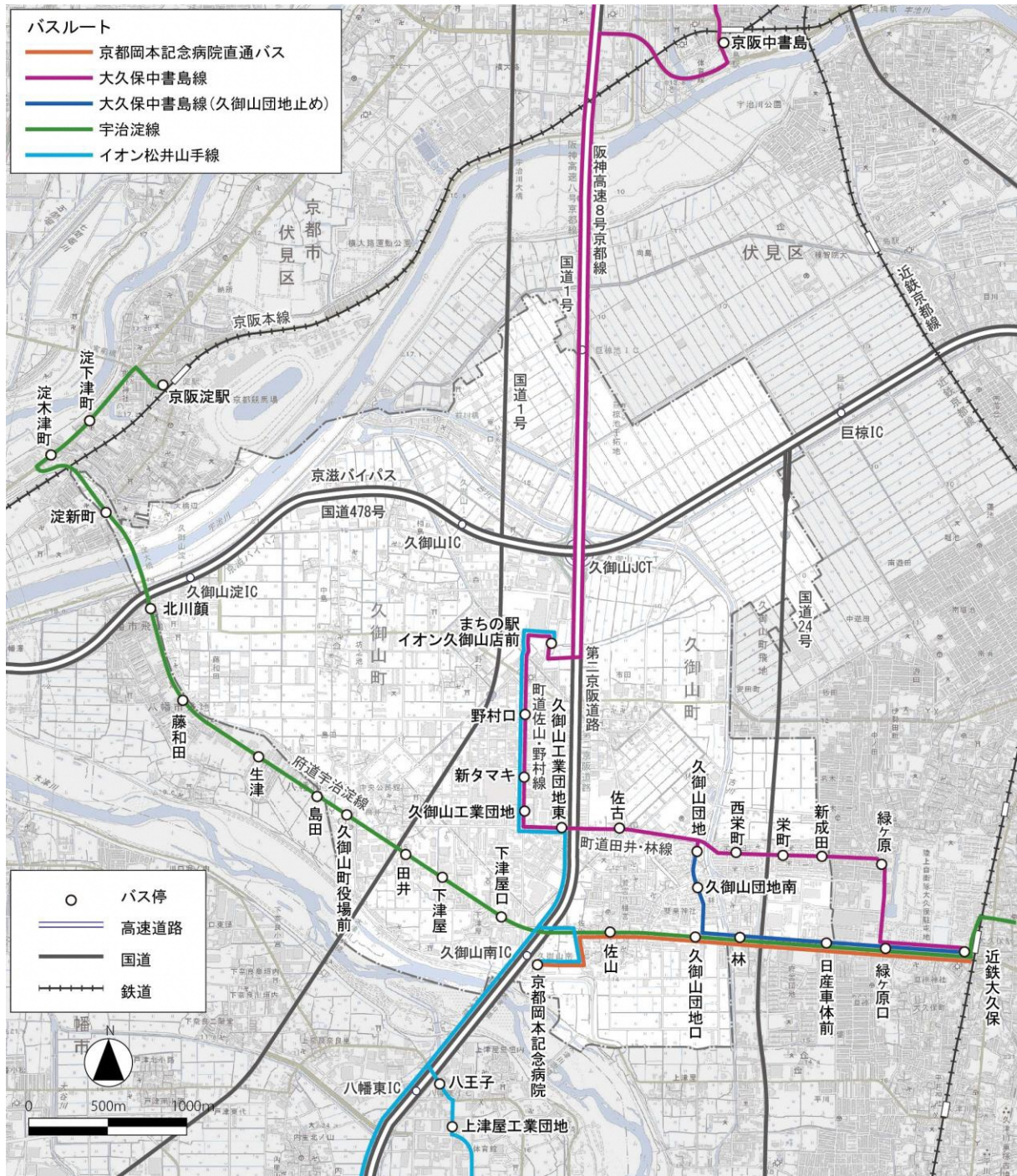


図 本町のバスネットワーク

(3) デマンド型乗合タクシー

本町では、路線バスのネットワークで十分にカバーできていない地域の解消を目的として、デマンド型乗合タクシーをタクシー事業者に委託して運行しています。愛称は「のってこタクシー」です。

のってこタクシーは事前に利用登録申請書の提出、もしくは電話で利用登録する必要があります。

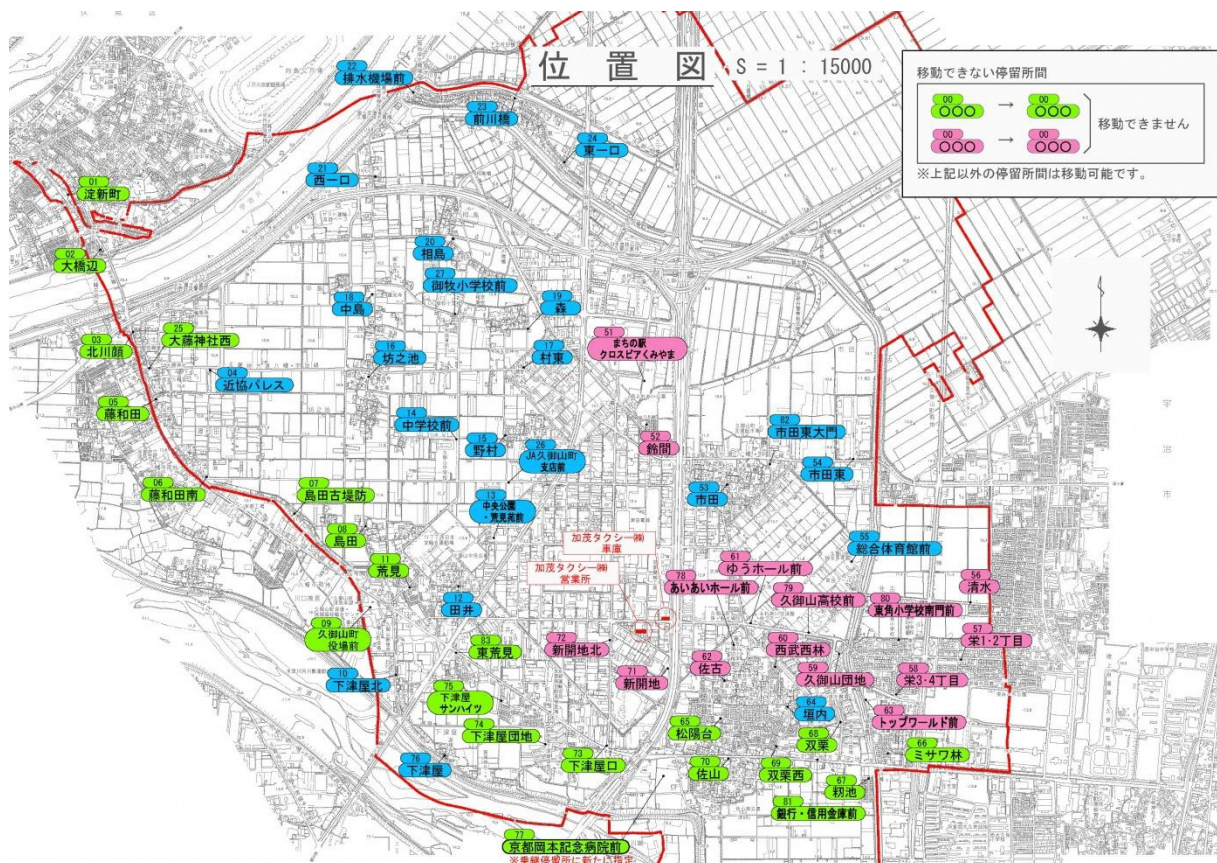
また、利用の際には、乗車1週間～1時間前までに電話で予約する方式としています。利用する時間と町内に設置している60ヶ所の停留所から乗車・降車の停留所を選んで予約します。

運行時間帯は8時台～17時台までで各時間帯の0分・15分・30分・45分を乗車時刻として指定できます。

町内に設置している停留所であれば、どこでも乗降できます。しかし、バス路線と重複して設置されている停留所間の移動はできません。



写真 のってこタクシーの車両



※ 緑色の停留所間及びピンク色の停留所間の移動できません

図 のってこタクシーの停留所の位置

(4) 地域公共交通の町内のカバー状況

地域公共交通での町内のカバー状況をみると、総人口の約 97.8%がのってこタクシーを含めた地域公共交通のネットワーク内に居住しています。また、65 歳以上人口についても、久御山町全体の約 97.7%が地域公共交通のネットワーク内に居住しています。

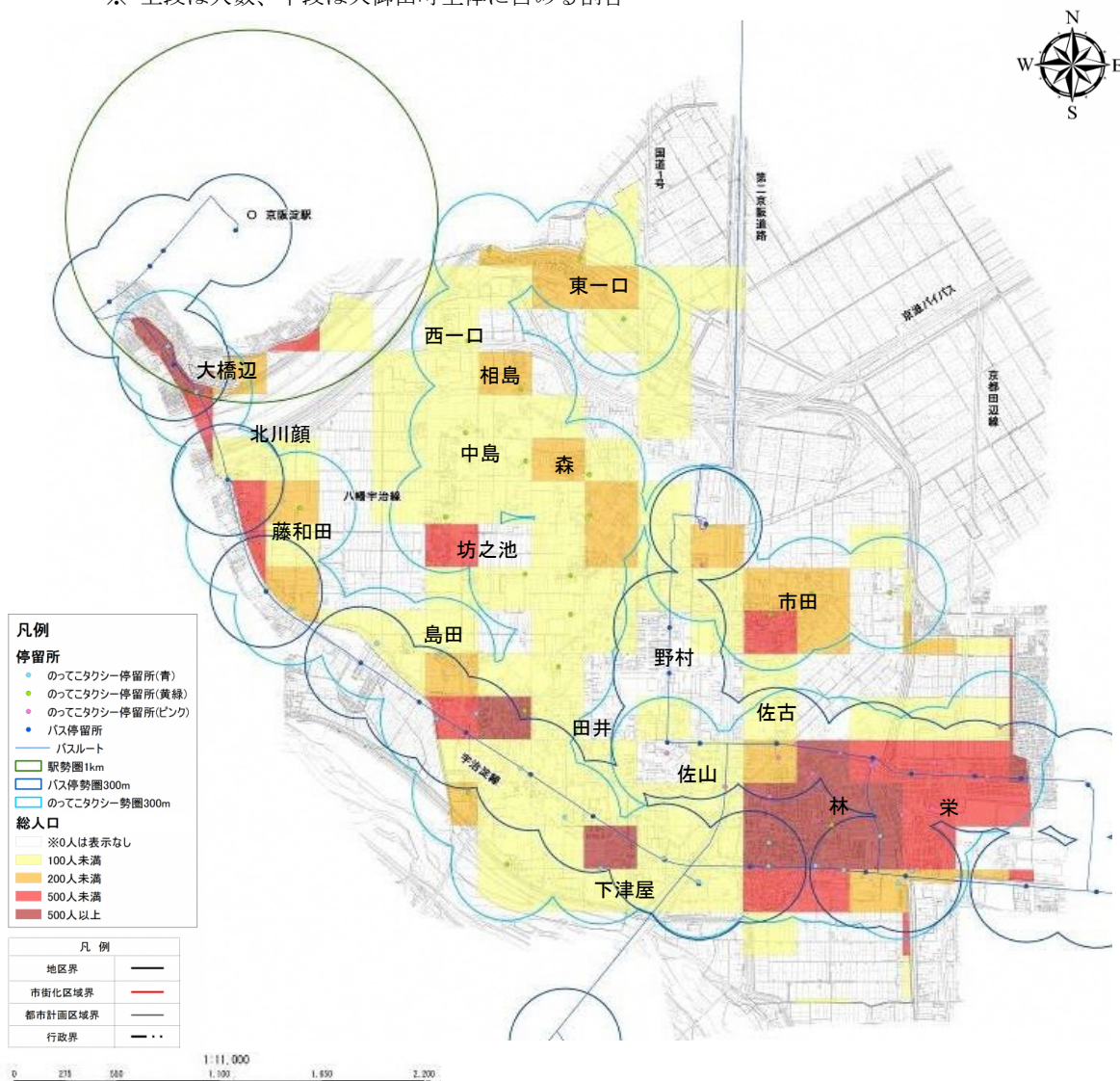
東一口や西一口、相島、坊之池、中島、市田等の一部の地域については、のってこタクシーが唯一の地域公共交通として、住民の移動手段を担っています。

表 地域公共交通のネットワーク内外の居住の状況

| | 総人口 | 65 歳以上人口 |
|-------------------|----------|----------|
| 久御山町全体 | 16,226 人 | 4,678 人 |
| 地域公共交通のネットワーク内に居住 | 15,866 人 | 4,570 人 |
| | 97.8% | 97.7% |
| 地域公共交通のネットワーク外に居住 | 360 人 | 108 人 |
| | 2.2% | 2.3% |

※ 駅から半径 1 km 内もしくは路線バスやのってこタクシーの停留所から半径 300m 内を地域公共交通のネットワーク内と定義

※ 上段は人数、下段は久御山町全体に占める割合



資料：国勢調査(2015年)

図 本町の地域公共交通でのカバー状況

2. 地域公共交通を取り巻く課題

(1) 久御山町に住んでいる方の視点からみえてくる課題

① 町外への移動にも対応した広域的な地域公共交通づくり

本町のまちづくりの方向性の一つとして、**誰もが自由に移動できる良好な公共交通環境の整備を推進**(久御山町都市計画マスタープラン)することが示されています。

住民の移動実態についてみると、通勤・通学や通院等の普段のお出かけで隣接する京都市等の町外への移動が多いことがわかっています。住民の日常な生活での移動が町外に至ることを踏まえると、町外の鉄道駅と町内を結ぶ地域公共交通の役割の大きさが伺えます。

今後も町外への移動を支えるために、**『町外への移動にも対応した広域的な地域公共交通づくり』**が課題の一つとなります。

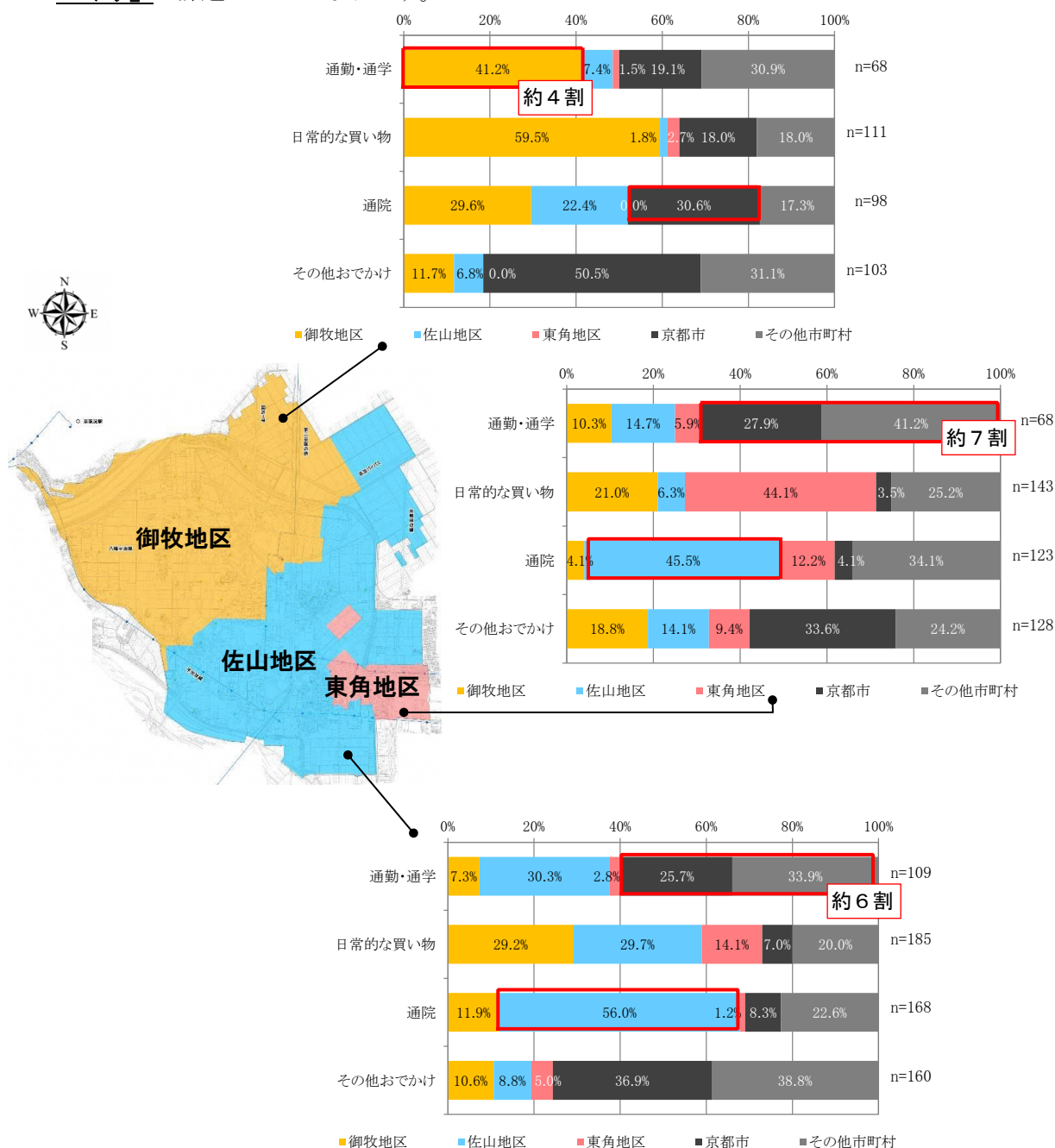


図 地区別の普段の外出先

② 高齢化の進展に対応した地域公共交通づくり

本町では、2020年までに**高齢化率が33.0%まで上昇**するとされており、高齢化が加速的に進展することが予測されます。また、住民アンケートでは、自動車を運転しておらず(できず)、誰かに頼っている、もしくは、頼る人がいない方が3割以上となっています。また、**高齢になるほど、誰かに頼る、誰も頼る人がいない割合が高い傾向**となっています。

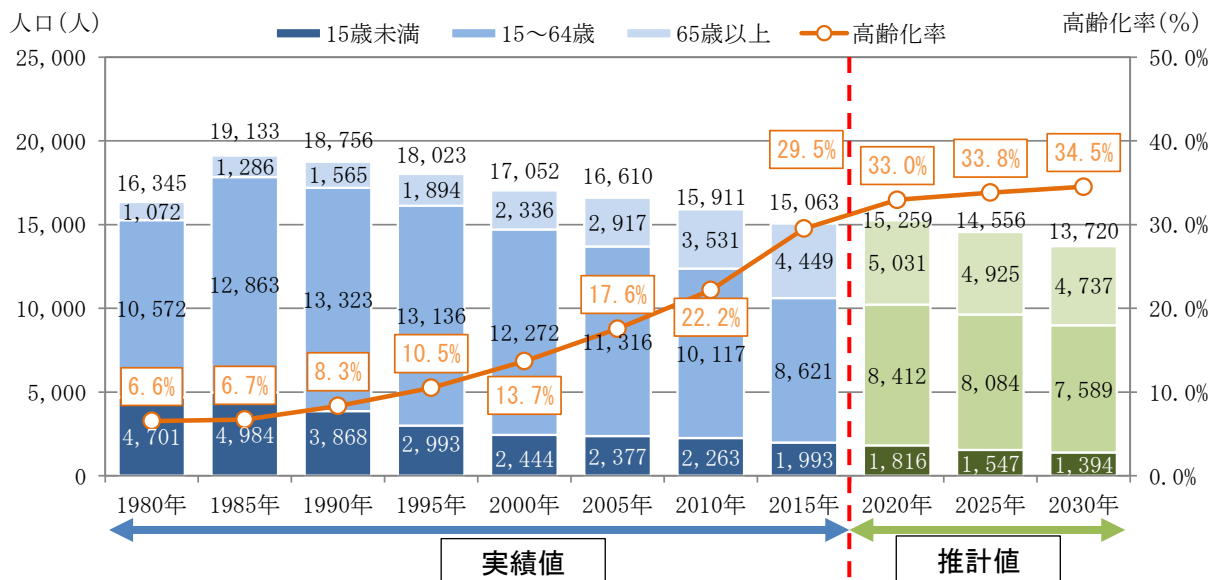
すなわち、高齢化が進む久御山町にとっては、日常の移動手段として、地域公共交通の役割の大きさが伺えます。したがって、今後はさらなる『**高齢化の進展に対応した地域公共交通づくり**』が課題の一つとなります。

③ 自動車に頼らない若い世代や子育て世代が住みよい地域公共交通づくり

本町のまちづくりの方向性の一つとして、**少子化対策と子育て支援**(久御山町総合戦略)が示され、**町外から選ばれるまち**として新たな定住人口を確保し、子供の減少を最小限に抑える(久御山町人口ビジョン)ことを目指しています。これにより、久御山町第5次総合計画に掲げた将来像“つながる心 みなぎる活力 京都南に「きらめく」まち ～夢いっぱい コンパクトタウン くみやま～”のとおり、元気や明るさに満ちたまちが実現すると考えます。

本町では、今後も生産年齢(15～64歳)や子ども(15歳未満)の減少が見込まれています。町外から選ばれるまちとなるためには、分野の垣根を超えた様々なアプローチが必要です。そのなかで、新たな定住人口の確保や子どもの減少を抑えるための取組のターゲットとなる世代は若者世代(10～20歳代)や子育て世代(30～40歳代)です。子育て世代が自動車を「自分で運転はしておらず(できず)、日常的に運転してくれる家族・知人もいない」方が多い層であることを踏まえると、**若者世代や子育て世代にとって、地域公共交通への期待は高まる**と考えています。

したがって、今後は『**自動車に頼らない若い世代や子育て世代が住みよい地域公共交通づくり**』が課題の一つとなります。



※ 年齢不詳を除くため、他計画で示している総人口と合計が一致しない年次があります

資料：実績値・・・国勢調査(1975～2015年)

推計値・・・国立社会保障・人口問題研究所(2018年)

図 本町の総人口の推移

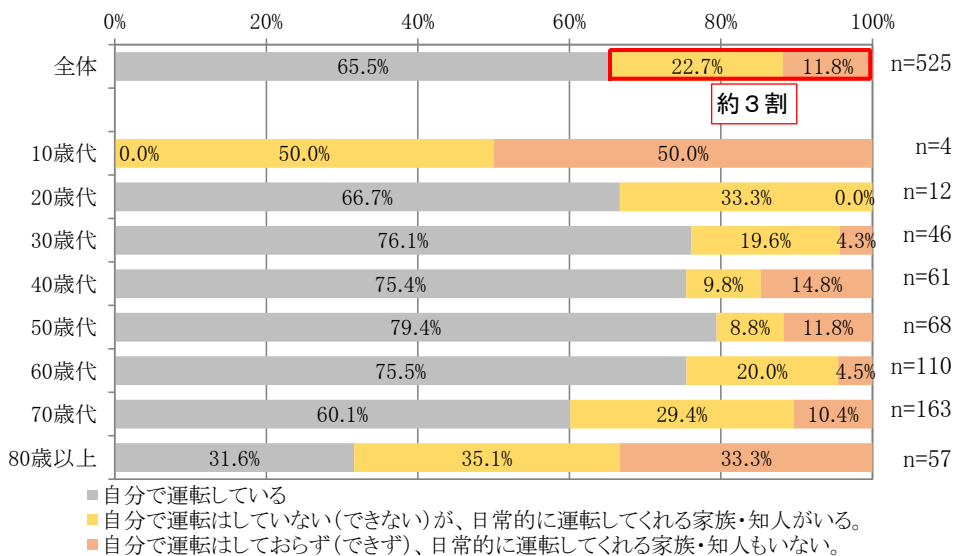
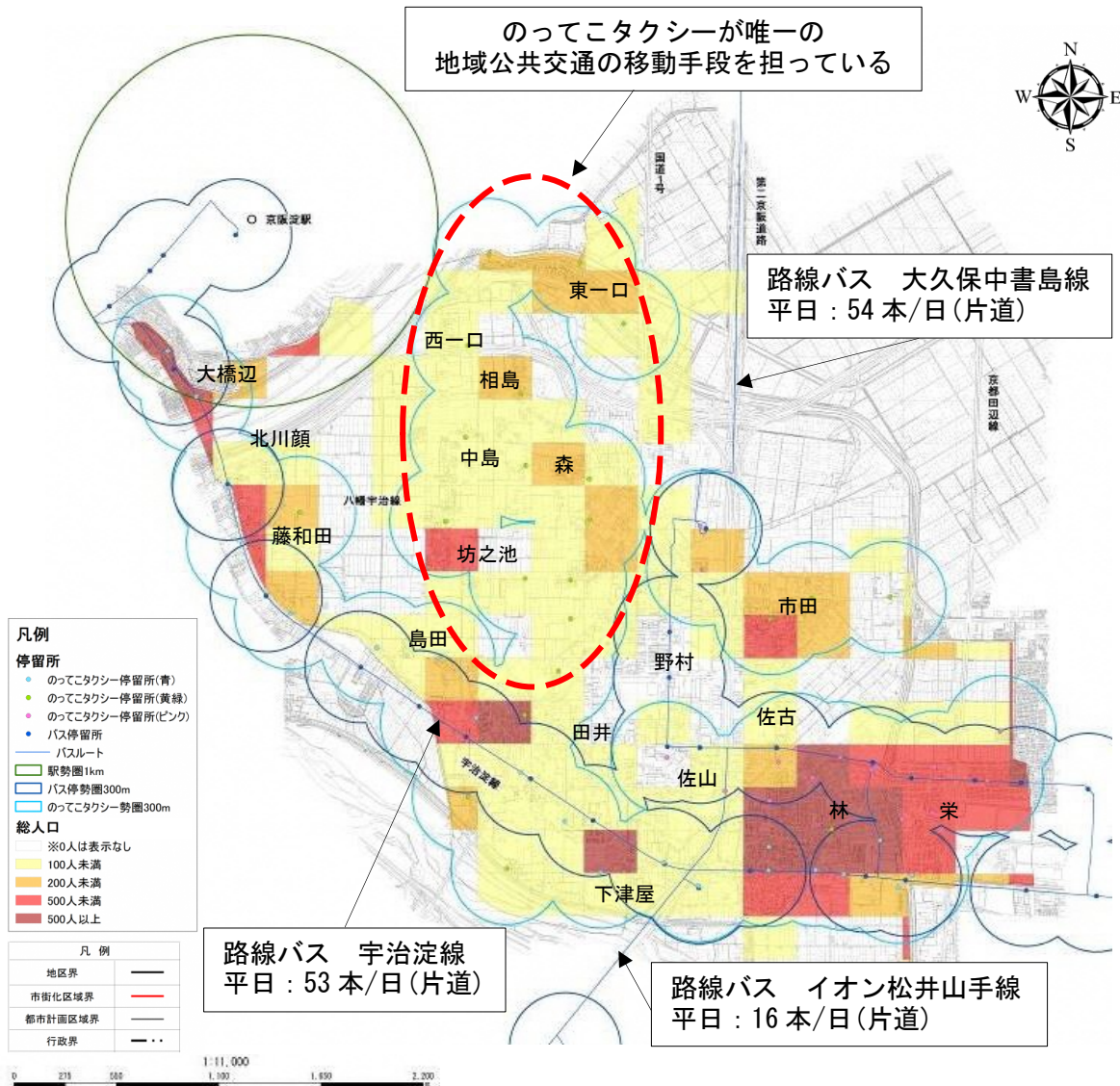


図 自動車を利用した移動に関する年齢別の状況

④ 地域における地域公共交通の利便性格差の改善

本町では、のってこタクシーが唯一の地域公共交通として移動手段を担っている地域もあり、定時定路線型のサービスが提供されている**路線バス沿線の地域との利便性の差**が発生しています。

したがって、住んでいる地域に寄らず、誰もが自由に移動できることを目指すためには、『**地域における地域公共交通の利便性格差の改善**』が課題の一つとなります。



※ 路線バスの運行本数は往路・復路のうち、本数の少ない方を記載

資料：国勢調査(2015年)

図 久御山町内の地域公共交通の概要

⑤ 持続可能(効率的・合理的)な地域公共交通づくり

本町のまちづくりの方向性の一つとして、公共交通、徒歩、自転車等を中心とした合理的、**効率的な交通ネットワークの再編を推進**(久御山町都市計画マスタープラン)することが示されています。

しかしながら、地域公共交通の認知度をみると、路線バスの運行サービスを知らない住民が約4割、のってこタクシーで利用できる行先や運行時間帯を知らない住民が6割以上となっています。これらの**地域公共交通に対する関心の低さ**は、既存の地域公共交通サービスが十分に活かされていない(=合理的に活用されていない)ことを示しています。

また、久御山町が運行しているのってこタクシーについても、**平均乗車人員が約1.2人/便**にとどまっており、本来なされるべき乗合利用が実現しておらず、非効率な運用が続いています。

したがって、今後もサービスを維持していく上では、住民の関心・理解を高め、**『持続可能(効率的・合理的)な地域公共交通づくり』**を進めていくことが課題の一つとなります。

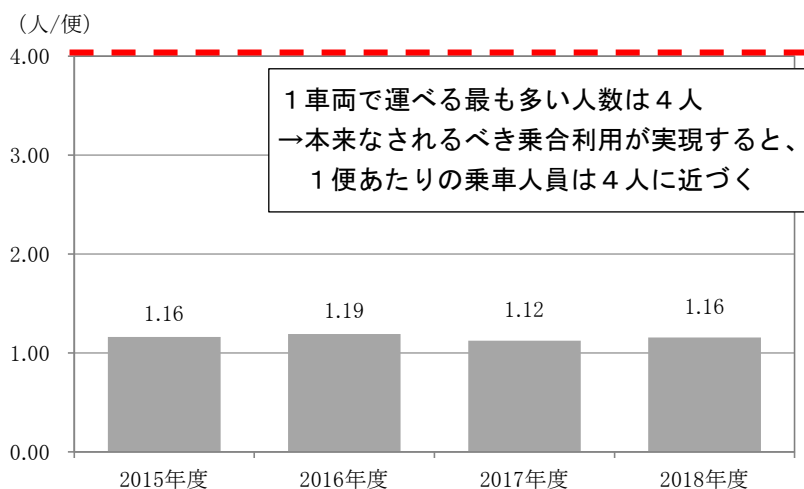
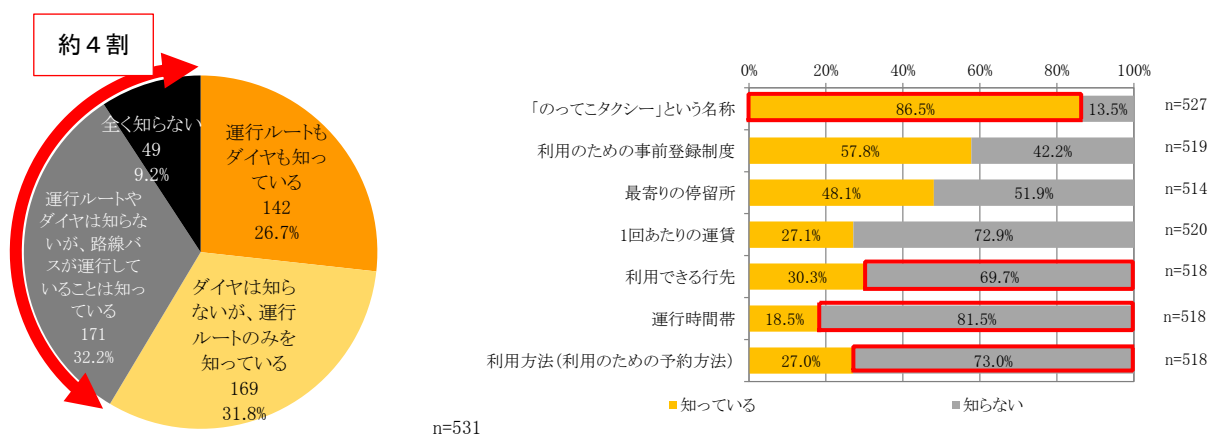


図 のってこタクシーの1便あたりの利用者数



※ 小数点以下第2位を四捨五入のため、合計が100%にならない部分もある

図 路線バスやのってこタクシーの認知状況(左：路線バス、右：のってこタクシー)

(2) 久御山町外から通勤する就業者等の視点からみえてくる課題

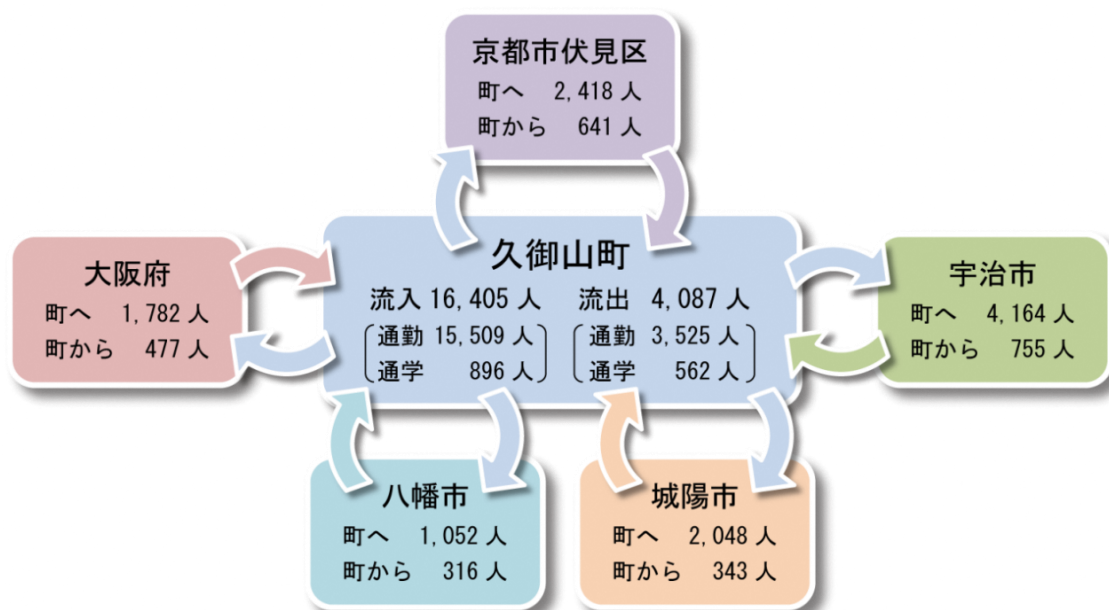
① 他都市からの就業を支える幹線軸の維持・確保

本町の人の動きをみると、町内から町外に通勤・通学する方(流出)よりも**町外から町内に通勤・通学する方(流入)のほうが多い**特徴があります。すなわち、本町のまちの姿や地域公共交通ネットワークを考えるうえで、**町外から町内に就業や通学されている方の移動利便性を高める**ことが求められています。

その一環として、2018年3月に本町への新たなアクセス手段として、イオン松井山手線の運行が開始されました。イオン松井山手線の運行により、町外の様々な地域からの就業等の利便性が向上しています。しかし、イオン松井山手線では、現在、**経費が収入を上回る状態**での運行が続いています。

また、旧来から運行されている大久保中書島線や宇治淀線についても、朝・夕の通勤・帰宅ピークの時間帯の混雑や**利用者の積み残し**、府道宇治淀線等での**渋滞による遅れ**が発生することが問題として指摘されています。

したがって、本町が魅力ある就業地であり続けるためにも、**『他都市からの就業等を支える幹線軸の維持・確保』**に努めることが課題の一つとなります。



資料：国勢調査(2015年)

図 通勤・通学流動の比較

② 産業立地と合わせた地域公共交通ネットワークの構築

本町では、これからも大規模事業所の新規立地が期待されています。具体的には、2019年に新たな**大規模事業所の開設**が予定されています。これにより、新たな就業者の方が、町内だけでなく、町外からもこのエリアを訪れることとなります。

この開設予定地周辺には、現在、路線バスが運行されていませんが、新たな道路渋滞の発生の抑制、就業者の方への円滑な通勤手段の確保の視点からも、これらの新たな産業立地と地域公共交通ネットワークは適切に連携を図る必要があります。

したがって、今後も増加する町外からの就業者が安心して通勤できるように、**『産業立地と合わせた地域公共交通ネットワークの構築』**を図ることが課題の一つとなります。

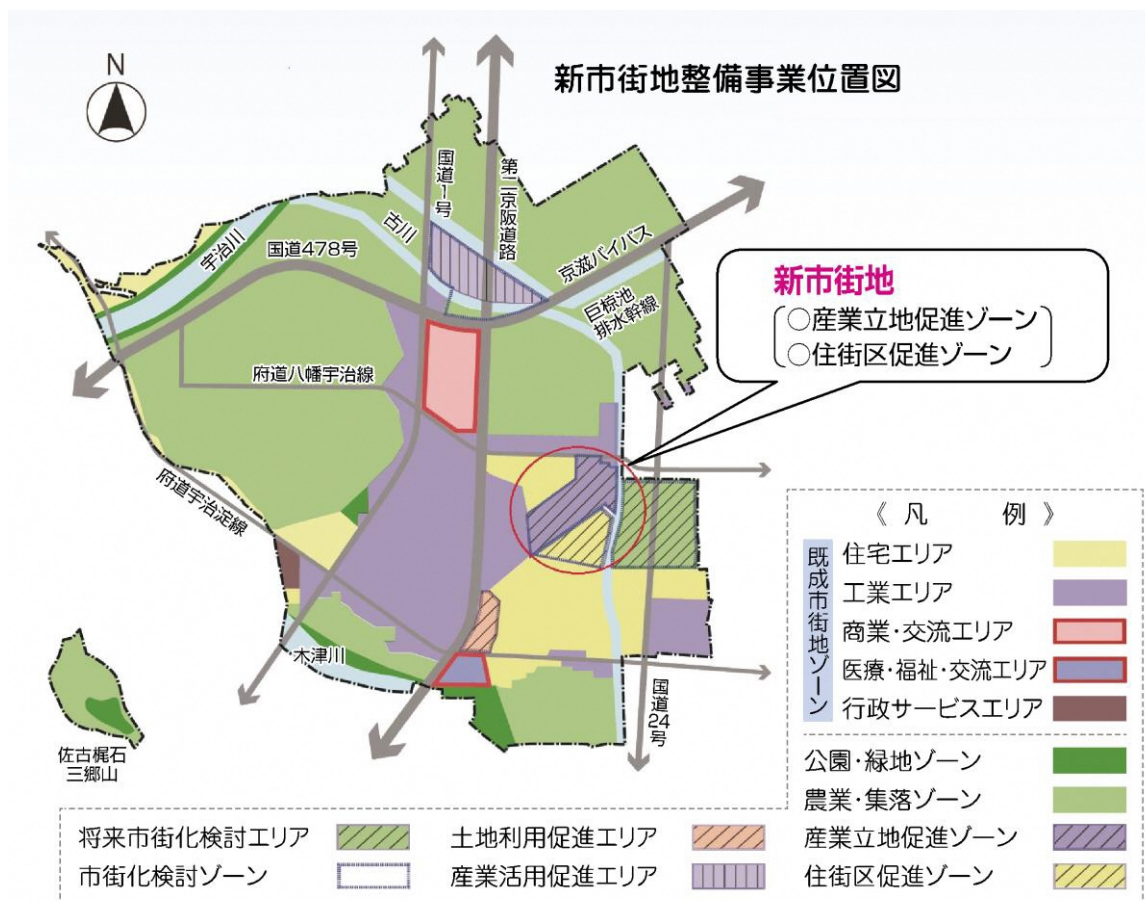


写真 新たな企業進出に向けて造成工事が進む東一口モタレ地区

(3) その他の視点からみえてくる課題

① 自動車に過度に頼らない、賑わいのある市街地整備の実現

本町では、東部地域において、**新たな市街地整備**を予定しています。新たな市街地整備については、誰もがアクセスできることや、新たな道路渋滞を防ぐためにも、自動車でのアクセスを前提とした整備ではなく、**『自動車に過度に頼らない、賑わいのある市街地整備の実現』**を課題の一つとして取り組みます。



出典：広報くみやまお知らせ版(2018年9月)

図 新市街地の整備事業位置

② 地域公共交通を支える担い手不足への対応

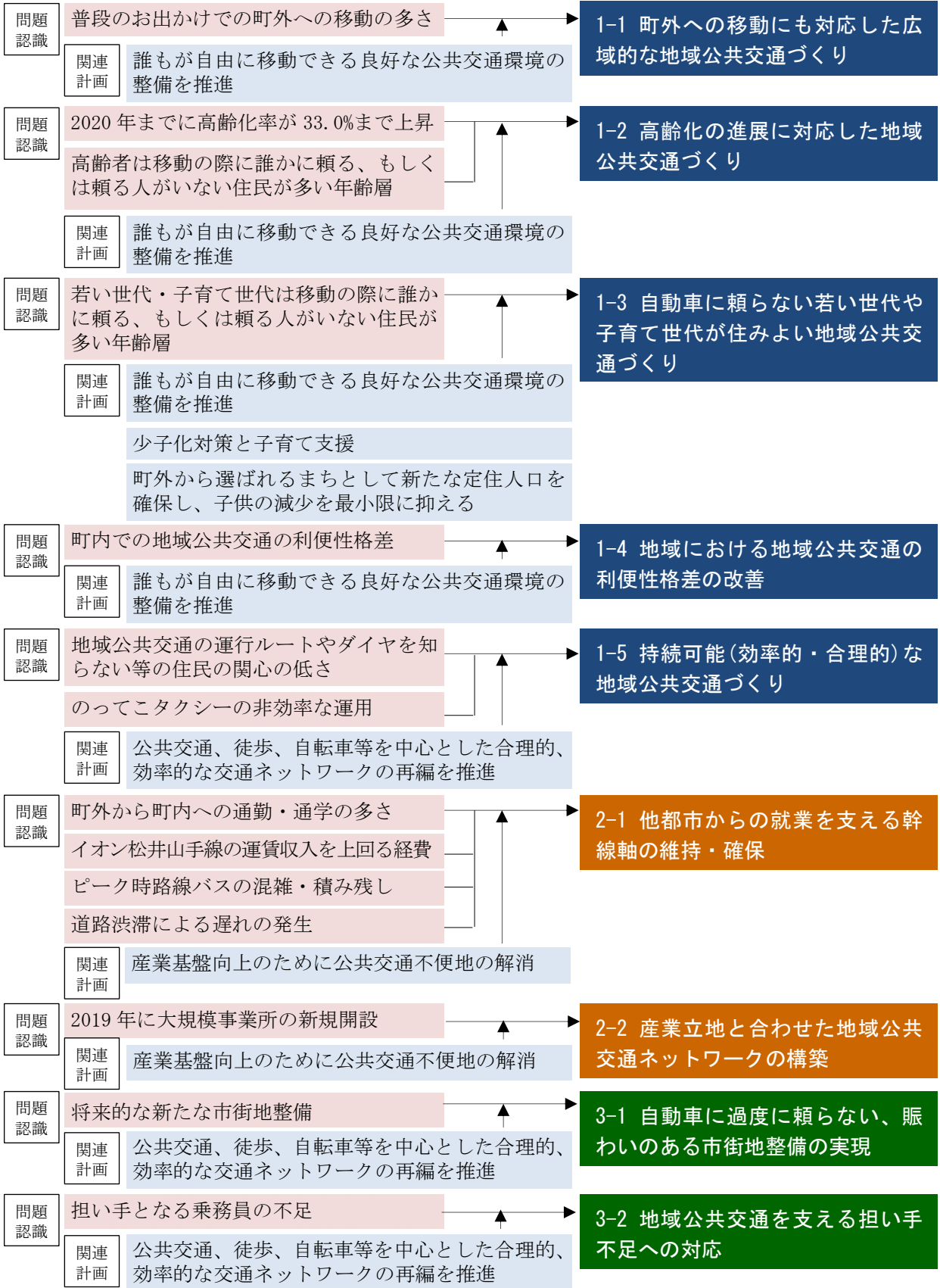
町内を運行する交通事業者については、**バス、タクシー事業者ともに担い手となる乗務員不足が深刻**であると報告されています。近年は全国的にも担い手の不足により、地域公共交通サービスの維持・確保が困難になっている事例も見られます。

本町の地域公共交通ネットワークをこれからも維持、活性化していくためには、**『地域公共交通を支える担い手不足への対応』**も重要な課題の一つと考えています。

久御山町第5次総合計画で目指す将来像
 つながる心 みなぎる活力 京都南に「きらめく」まち
 ～夢いっぱい コンパクトタウン くみやま～

地域公共交通に関する現状の整理

地域公共交通に関する課題



Ⅲ. 地域公共交通の目指すべき姿

1. 目指すべき将来像

前章を踏まえて、本町が目指す地域公共交通の将来像を以下のように定めます。

<目指すべき地域公共交通の将来像>

まちの発展とともに、

住んでいる人・通っている人・地域公共交通も

きらめくまち 久御山

【「目指すべき地域公共交通の将来像」の考え方】

「久御山町第5次総合計画」で掲げる将来像“つながる心 みなぎる活力 京都南に「きらめく」まち ～夢いっぱい コンパクトタウン くみやま～”でも示されているとおり、コンパクトなまちである特徴を活かしたきめ細やかな地域公共交通サービスの維持・確保を目指していきます。

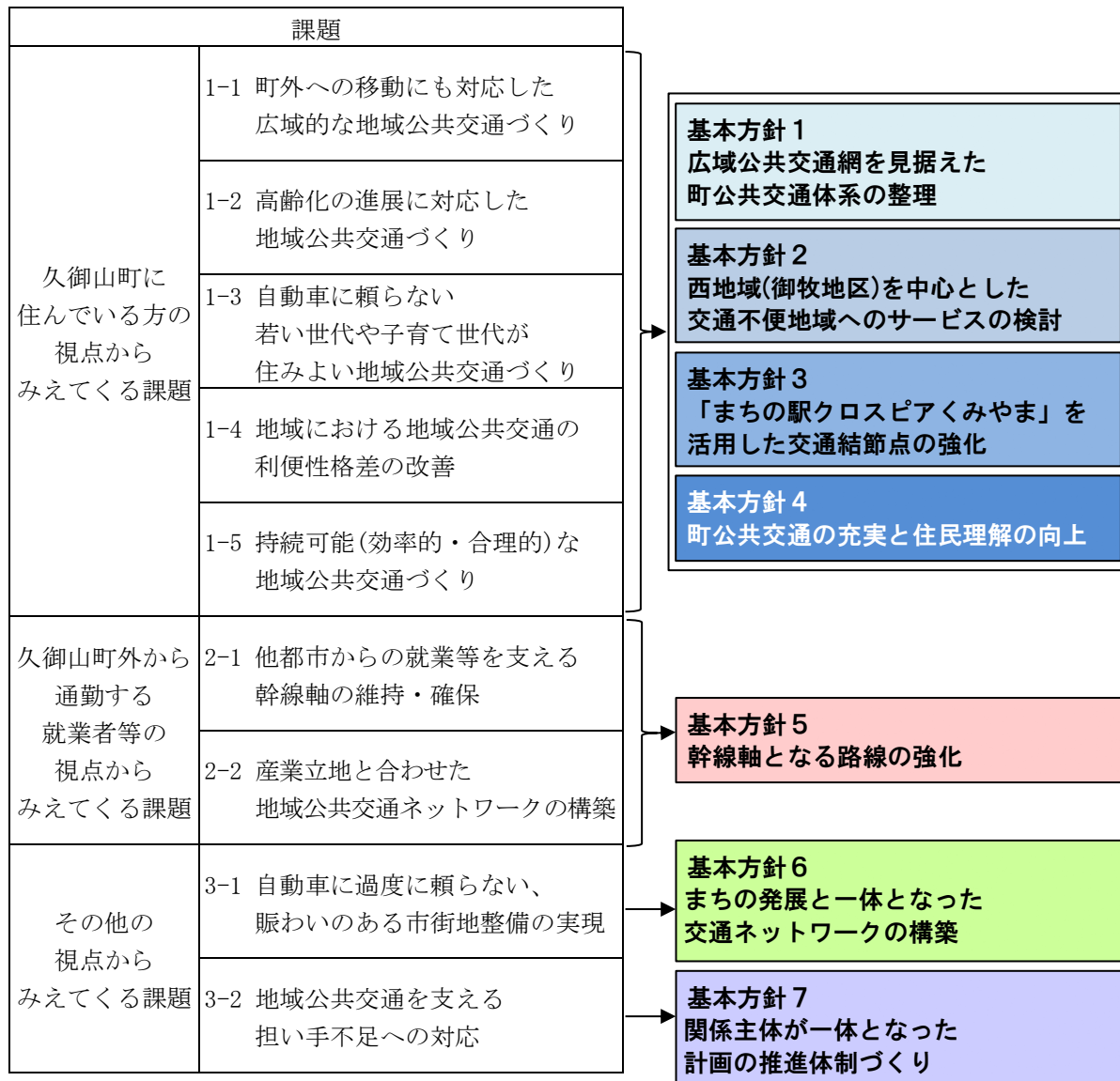
そのために、今後のまちづくりとの連携や既存の拠点を活かした効率的なネットワークを構築します。その際には、路線バスとのってこタクシーとの役割分担、連携を意識し、より**多くの人に使いやすいと感じてもらえる交通体系**を目指します。

くわえて、周辺市町に通う住民、周辺市町から通う就業者にも、引き続きより良いまちであるよう、**地域公共交通の幹線軸となるバスの維持**に努めます。

これらとあわせて、**住民への周知・啓発によるバスへの意識の向上**を進め、住民といたしよに「まちの発展とともに、住んでいる人・通っている人・地域公共交通もきらめくまち 久御山」を目指します。

2. 計画の基本方針

前章と本章の「1. 目指すべき将来像」を踏まえて、本町が目指す地域公共交通の基本方針を以下のように定めます。



＜目指すべき地域公共交通の将来像＞

まちの発展とともに、

住んでいる人・通っている人・地域公共交通も

きらめくまち 久御山

3. 計画の目標

(1) 目標設定の考え方

計画を策定した後、示された内容を実現するためには、各主体が目指すべき方向性を共有し、同じゴールに向かって取組を進めることが重要になります。そのため、本章の「2. 計画の基本方針」で示した基本方針に基づく目標ならびに数値指標を設定します。

(2) 目指すべき目標

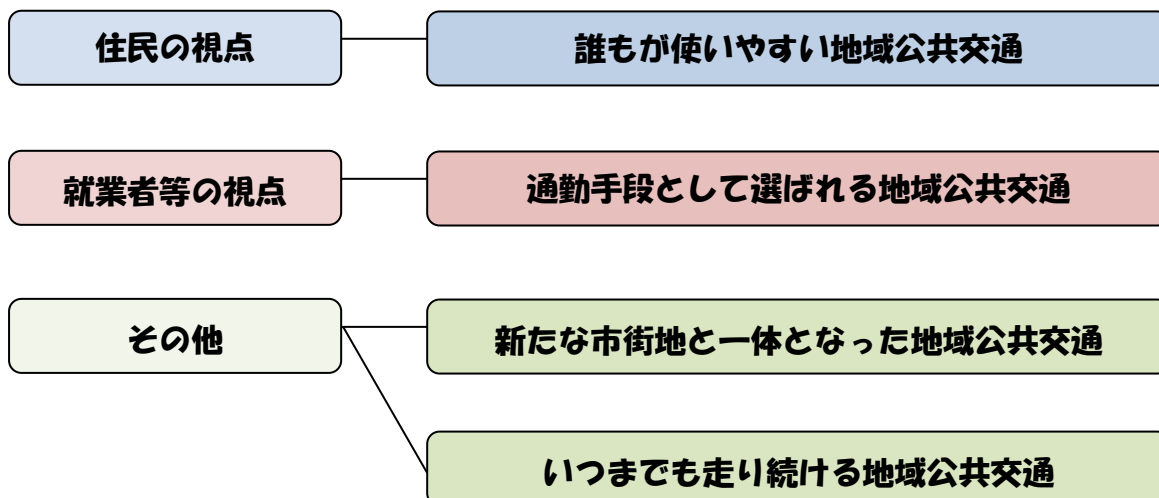
課題や基本方針で示した「住民」、「就業者等」、「その他(まちづくり、担い手)」の3つの視点で、目指すべき目標を次頁のとおり、設定します。

住民の視点については、課題①②③で挙げた課題に基づき、基本方針1～4に沿った取組を行うことで、世代や地域によらず、**『誰もが使いやすい地域公共交通』**を実現することが大切な目標になると考えます。これにより、適切に利用が増加し、課題④⑤の解決にも寄与すると考えます。

就業者等の視点については、基本方針5に沿った取組を行うことで、ニーズに即した利便性を確保したうえで、**『通勤手段として選ばれる地域公共交通』**に育てることが大切な目標になると考えます。

その他については、まちづくりの視点として、基本方針6を実現するため、市街地整備の後追いではなく、市街地整備の計画段階から地域公共交通の役割やあり方を明確にすることで、同時並行で**『新たな市街地と一体となった地域公共交通』**を整備することが大切な目標になると考えます。また、担い手の視点では、基本方針7に沿って、行政、事業者、さらには、地元住民がそれぞれ責任を持ち、役割を理解しながら取り組むことで、**『いつまでも走り続ける地域公共交通』**を整備することが大切な目標になると考えます。

<目標>



(3) 数値指標と目標値の設定

目標① 誰もが使いやすい地域公共交通

【実際に路線バスが利用される頻度】

『誰もが使いやすい地域公共交通』を評価するための数値指標について、路線バスに関するものとしては、**「実際に路線バスが利用される頻度」**を項目として設定します。この際、“誰もが”とする視点を重視し、世代別や地区別に目標値を設定することとします。

また、目標値については、現状の値に基づき、概ね倍増を目指すものとして、設定します。

表 「誰もが使いやすい地域公共交通」に関する数値指標と目標値

| 数値指標 | | 現状 (2018) | 目標 (2023) | 考え方 |
|-------------------------|-----------------------|--------------|--------------|----------|
| 実際に 路線バスが 利用される頻度 | 40歳代以下 (若年層・子育て世代) | 11.7% | 20.0% | 概ね倍増を目指す |
| | 60歳代以上 (高齢者等) | 17.0% | 30.0% | |
| | 御牧地区 | 11.6% | 20.0% | |
| | 佐山地区 | 13.5% | 30.0% | |
| | 東角地区 | 19.7% | 40.0% | |
| | 町全体 | 15.3% | 30.0% | |

※ アンケート調査で、路線バスを週1回以上利用すると回答した人の割合

【のってこタクシーの若年層・子育て世代の利用者数】

『誰もが使いやすい地域公共交通』を評価するための数値指標について、のってこタクシーに関するものとしては、現状の値に基づき、利用の少ない40歳代以下に着目し、**「のってこタクシーの若年層・子育て世代の利用者数」**を項目として設定します。

また、目標値については、現状の値に基づき、概ね倍増を目指すものとして、設定します。

表 「誰もが使いやすい地域公共交通」に関する数値指標と目標値

| 数値指標 | | 現状 (2018) | 目標 (2023) | 考え方 |
|--------------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|----------|
| のってこ タクシーの 若年層・子育て世代 の利用者数* | 40歳代以下 (若年層・子育て世代) | 75人/月 | 150人/月 | 概ね倍増を目指す |

※ のってこタクシーの年齢別・性別の月あたりの利用者数から算出

目標② 通勤手段として選ばれる地域公共交通

『通勤手段として選ばれる地域公共交通』を評価するための数値指標については、通勤手段として継続的に利用されていることを確認する指標として、**「路線バスの通勤定期券の購入者数」**を項目として設定します。

また、目標値については、2015年と比較して、2018年の定期券購入者数が約3割の伸び率となっていることから、現状と同じ伸び率を維持するものとして、概ね1.5倍で設定します。

表 「通勤手段として選ばれる地域公共交通」に関する数値指標と目標値

| 数値指標 | 現状 (2018) | 目標 (2023) | 考え方 |
|-------------|--------------|--------------|------------|
| 通勤定期券の購入者数※ | 3,570 人/年 | 5,300 人/年 | 概ね1.5倍を目指す |

※ 起終点のどちらかが町内の停留所となっている通勤定期券の購入者数の年間累計

目標③ 新たな市街地と一体となった地域公共交通

『新たな市街地と一体となった地域公共交通』を評価するための数値指標については、新市街地整備とあわせた新たな地域公共交通ネットワークの整備に向けて、**「まちづくりに応じた公共交通の整備方針に関する協議案の策定」**を項目として設定します。

整備方針案については、新市街地における事業所の操業開始時期が確定した後に、関係主体間で協議・調整の上、決定します。しかし、新市街地整備と一体となった交通まちづくりを進めるためには、関係主体が議論するための土台が必要となります。そのため、新市街地整備に係る関係主体間で協議するための「協議案」を策定することを目指して、設定しています。

表 「新たな市街地と一体となった地域公共交通」に関する数値指標と目標値

| 数値指標 | 現状 (2018) | 目標 (2023) | 考え方 |
|------------------------------|--------------|--------------|-------------------------------------|
| まちづくりに応じた公共交通の整備方針に関する協議案の策定 | - | 協議案の策定 | まちづくりに応じた公共交通の整備方針に関する関係主体間での協議案を策定 |

目標④ いつまでも走り続ける地域公共交通

『いつまでも走り続ける地域公共交通』を評価するための数値指標については、運行される区間や距離を評価することも大事です。一方で、地域公共交通サービスを維持する環境がますます厳しくなる中では、維持するための取組やプロセスをしっかりと指標に加え、維持・活性化を図っていくことがより重要になると考えます。そのため、数値指標については、住民・事業者・行政それぞれが主体性をもって取り組むことを目指して設定します。そのうえで住民の視点では、「地域公共交通の利用者数」、事業者の視点では、「乗務員確保に向けた行政等と連携した取組件数」、行政の視点では、「地域公共交通を支えるための取組件数」を数値指標として、それぞれが主体性をもって取り組むことを目標とします。

また、目標値については、現状の値に基づき、計画策定時と同程度の交通サービスの維持を目指して、設定します。ただし、「地域公共交通の利用者数」のうち、路線バスの利用者数については、計画策定時と同程度の交通サービスを維持するためには、運賃収入の確保が必須であるため、運行経費を上回る収入を得ることができるよう、設定します。

表 「いつまでも走り続ける地域公共交通」に関する数値指標と目標値

| 数値指標 | | 現状 (2018) | 目標 (2023) | 考え方 | |
|---|--------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------|
| 地域 公共交通の 利用者数 | 路線バスの 利用者数 | 宇治淀線 | 3,813 人/日 ^{※1} | 3,900 人/日 | 運行経費を上回る 収入を得ること |
| | | 大久保中 書島線 | 2,839 人/日 ^{※1} | 2,900 人/日 | |
| | | イオン松 井山手線 | 84.9 人/日 ^{※2} | 500 人/日 | |
| | のってこタクシー の利用者数 | 22.9 人/日 ^{※1} | 25 人/日 | 計画策定時と同程度の 交通サービスの維持 | |
| 乗務員確保に向けた 行政等と連携した取組件数 ^{※3} | - | 5件/累計 | | | |
| 地域公共交通を支えるための 取組件数 ^{※4} | 4件/年 ^{※5} | 5件/年 | | | |

※1 現状値については、2018年10月公表の2017年度の実績値に基づく

※2 現状値については、2018年10月公表の2018年4月～9月の実績値に基づく

※3 地域公共交通の乗務員確保に向けて、行政等と連携した広報活動等の件数を指す

※4 地域公共交通を支えるための取組は下記を指す
 ・事業者等の関係主体が参画する検討部会やワーキンググループの実施
 ・住民等が主体となったワークショップの支援
 ・利用促進に係るイベントの実施・支援(共催含む)や広報物件等の作成

※5 予定も含む



図 地域公共交通を支えるための取組の様子
(左：事業者との検討部会、右：住民とのワークショップ)

IV. 本町の目指す将来ネットワーク

前章で示した将来像・基本方針に基づき、本町の目指すべき将来ネットワークを以下に示します。

【将来ネットワークにおける移動手段の役割の整理】

将来像・基本方針に基づき、町内の移動手段を① 幹線軸、② 町内補助ネットに分類します。

幹線軸と町内補助ネットの結節点としては、まちな駅クロスピアくみやまを『地域公共交通の中心核』、久御山町役場、久御山団地バスターミナルを『地域公共交通の乗り換え拠点』と位置付けます。

表 移動手段の役割の整理

| | 概要 | 具体的な移動手段 |
|---------|--|---|
| 幹線軸 | <ul style="list-style-type: none"> 町内と町外の主要鉄道駅(京阪中書島駅・京阪淀駅・近鉄大久保駅・JR新田駅・JR松井山手駅)を結ぶ地域公共交通の軸です。 普段のお出かけや通勤・通学等、町内外の様々な人の移動を支えます。 町内外への通勤・通学需要に対応できるように運行頻度の高いサービスを提供します。 | 路線バス等の定時・定路線型の中量輸送の移動手段 【具体の路線】 ・宇治淀線 ・大久保中書島線 ・イオン松井山手線 |
| 町内補助ネット | <ul style="list-style-type: none"> 町内の幹線軸から離れた地域(幹線軸の停留所から半径300m以遠)と幹線軸までを結ぶ移動手段です。 幹線軸から離れた地域の住民が町外に移動する際の幹線軸までのアクセスを支えます。 『地域公共交通の中心核』や『地域公共交通の乗り換え拠点』で幹線軸と接続します。 | のってこタクシー等の少量輸送のデマンド型の移動手段 |

表 結節点の位置付け

| | 概要 | 具体的な施設 |
|---------------|--|--------------------------|
| 地域公共交通の中心核 | <ul style="list-style-type: none"> 京阪電鉄及び近鉄、JRにアクセスできる幹線軸が集結する結節点です。 幹線軸の路線間での乗り継ぎや幹線軸と補助ネット間の乗り継ぎが可能です。 | まちな駅 クロスピアくみやま |
| 地域公共交通の乗り換え拠点 | <ul style="list-style-type: none"> 幹線軸と補助ネット間の乗り継ぎが可能な拠点です。 | ・久御山町役場 ・久御山団地バスターミナル |

【5年後に目指すべき将来ネットワーク】

今後、大規模事業所の新規開設等による、町内への通勤需要の更なる増加が見込まれます。また、若い世代や子育て世代の定住を促進するためには、町外にアクセスしやすい移動手段を提供する必要があります。

そのため、幹線軸については、現在のサービス水準の維持・向上を図ります。また、幹線軸と町内補助ネットの乗り継ぎ利便性を向上するために、『地域公共交通の中心核』『地域公共交通の乗り換え拠点』の整備を推進します。

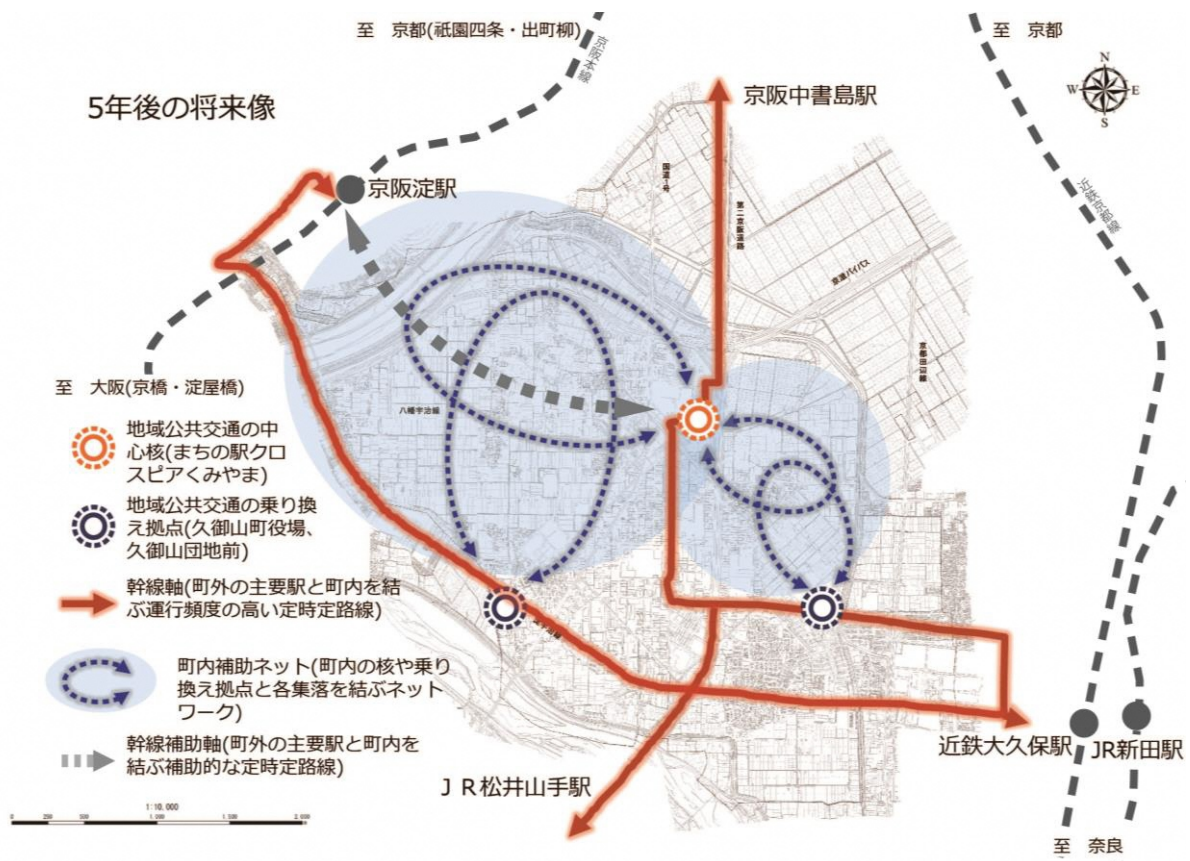


図 5年後に目指すべき将来ネットワーク

【長期的な新市街地整備を見据えて目指すべき将来ネットワーク】

長期的な新市街地整備を見据えると、町東部での企業立地による通勤需要の増大や住宅開発による定住人口増加、通学需要の増大が見込まれます。

5年後の将来ネットワークで位置付けた幹線軸だけで町東部の新市街地で見込まれる通勤・通学等の移動需要を支えることは困難です。そのため、幹線軸を補助するための幹線補助軸を設定します。幹線補助軸は定時定路線型で町外の主要駅を結ぶ中量輸送の移動手段です。

町内補助ネットについては、幹線軸や幹線補助軸から離れた地域の移動を支える移動手段として、運行エリアをより細やかに設定します。

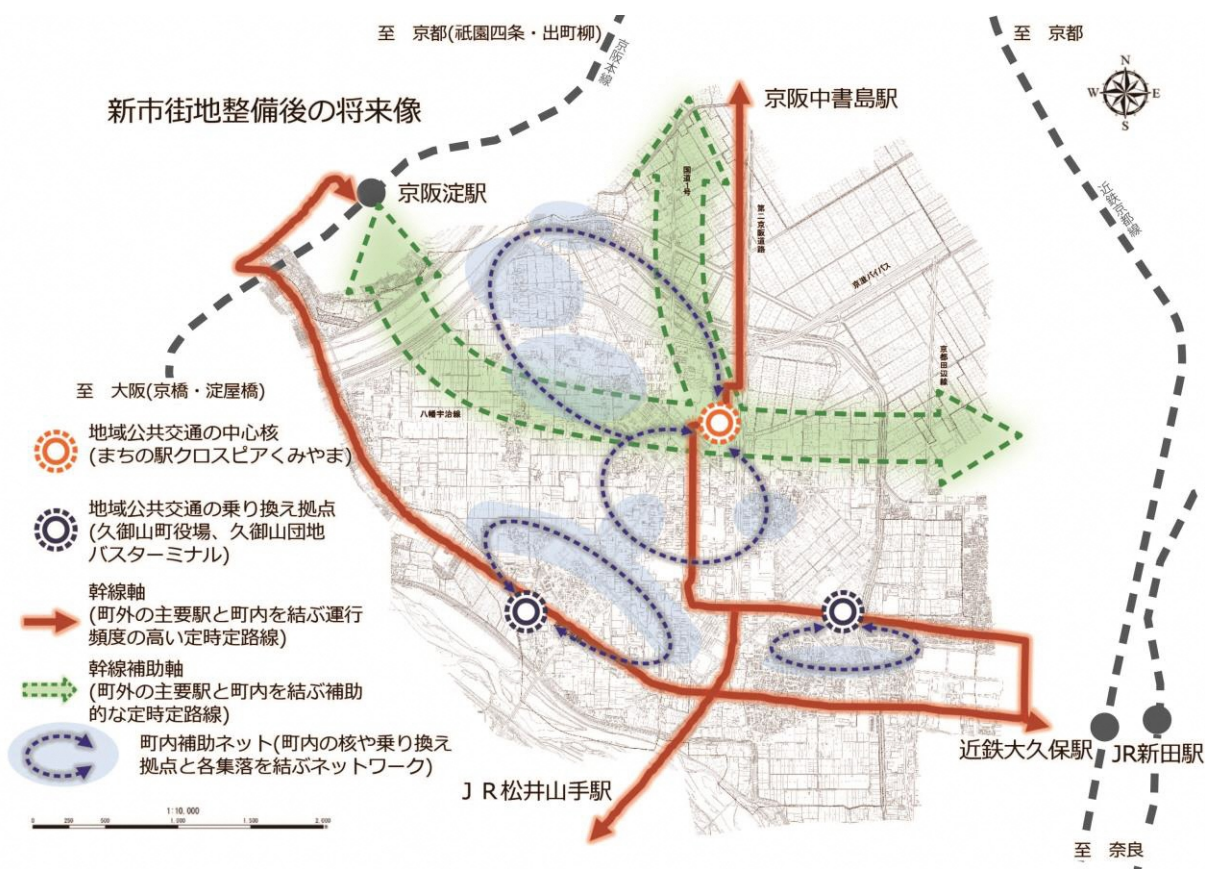


図 長期的な新市街地整備を見据えて目指すべき将来ネットワーク

【将来ネットワーク実現に向けて関係主体が担う役割】

将来ネットワーク実現に向けて、本計画に関係する関係主体は、『町』『関係行政機関』『バス事業者』『タクシー事業者』『住民』『地元企業』です。

関係主体がそれぞれに役割を担って、以降の「V. 目標達成のための施策メニューの実施」で示す施策メニューに取り組んでいきます。

表 関係主体が担う役割

| 関係主体 | 役割 |
|------------------------|--|
| 町 | <ul style="list-style-type: none">・ 施策メニュー実施に向けて、他の関係主体との協議・調整を実施します。・ 施策メニュー実施のために、適切な補助メニューを検討・提供します。 |
| 関係行政機関 (国や県、近隣自治体等) | <ul style="list-style-type: none">・ 施策メニュー実施のために、積極的に協力します。・ 施策メニュー実施のために、適切な補助メニューを提供します。 |
| バス事業者 | <ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通を安心・安全に運行します。 |
| タクシー事業者 | <ul style="list-style-type: none">・ サービスの維持・向上に努めます。 |
| 住民 | <ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通を積極的に利用します。 |
| 地元企業 | <ul style="list-style-type: none">・ 地域にとって望ましい地域公共交通のあり方を考えます。 |

V. 目標達成のための施策メニューの実施

目標の達成に向けて、下記の施策メニューを実施します。以降に示すカルテの内容に沿って、関係する主体で役割を分担して、協力しながら、施策を推進していきます。

表 施策メニューの一覧

| 基本方針 | 施策メニュー | 関連する目標 | | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------|-----|-----|-----|
| | | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| 1 広域公共交通網を見据えた町公共交通体系の整理 | 1.1 周辺市町との連携 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 1.2 地域公共交通ガイドマップの作成 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| 2 西地域(御牧地区)を中心とした交通不便地域へのサービスの検討 | 2. 御牧地区における地域公共交通のあり方を考える住民勉強会の実施 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| 3 「まちの駅クロスピアくみやま」を活用した交通結節点の強化 | 3.1 バスターミナルの機能充実 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 3.2 「まちの駅」としての対外的なPR | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 3.3 自動車・自転車とバスが乗り継ぎやすい環境整備 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| 4 町公共交通の充実と住民理解の向上 | 4.1 地域公共交通での移動を支援する補助メニューの実施 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 4.2 MM(モビリティ・マネジメント)の継続的な実施 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 4.3 中学生・高校生が通いやすい交通環境の整備 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 4.4 のってこタクシーの維持・向上 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 4.5 「のってこ優タクシー」の運行開始 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 4.6 「のってこ優タクシー」へのUDタクシーの導入支援 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 4.7 ふるさと納税制度を活用したバス停の環境整備 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| 5 幹線軸となる路線の強化 | 5.1 地元企業を対象とした通勤MM(モビリティ・マネジメント)の実施 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 5.2 町内の事業所を来訪する方に向けたPR | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 5.3 交通事業者・地元企業・行政の三者による継続的な意見交換の実施 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| 6 まちの発展と一体となった交通ネットワークの構築 | 6. 市街地整備と合わせた新たな交通手段の導入検討 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| 7 関係主体が一体となった計画の推進体制づくり | 7.1 地域公共交通協議会の定期的な実施による意見交換 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |
| | 7.2 地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進 | 目標① | 目標② | 目標③ | 目標④ |

【関連する目標】

目標①誰もが使いやすい地域公共交通

目標②通勤手段として選ばれる地域公共交通

目標③新たな市街地と一体となった地域公共交通

目標④いつまでも走り続ける地域公共交通

※ オレンジ背景の施策メニュー：国土交通省における「地域連携サポートプラン」との連携メニュー

| 基本方針 | 施策の方向性 | 概要 |
|---|---------------------|--|
| 基本方針 1 広域公共交通網を見据えた町公共交通体系の整理 | 1.1 周辺市町との連携 | <ul style="list-style-type: none"> 広域的な地域公共交通の活性化を実現する組織として、京都市、宇治市、城陽市、八幡市、京田辺市等の周辺市町とともに、連絡会議等を設置 |
| | 1.2 地域公共交通ガイドマップの作成 | <ul style="list-style-type: none"> 日常の移動・おでかけを支援する地域公共交通ガイドマップを作成 |

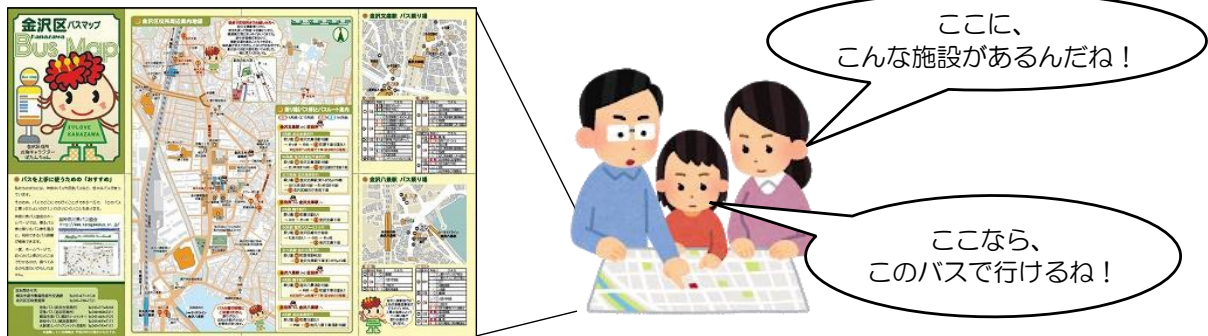


図 地域公共交通マップを使った例(左図は横浜市作成のおでかけマップ)

| 基本方針 | 施策の方向性 | 概要 |
|---|-----------------------------------|--|
| 基本方針 2 西地域（御牧地区）を中心とした交通不便地域へのサービスの検討 | 2. 御牧地区における地域公共交通のあり方を考える住民勉強会の実施 | <ul style="list-style-type: none"> 地域とともに、持続可能な地域公共交通づくりを進めるための意識醸成の一環として、住民が主体となった勉強会を実施 |



専門家からのシンポジウム
 さあ、考えよう！
 ↓
 地域のみんで意見交換
 どうすれば、
 みんなで使える。守れる？
 ↓
 社会実験？
 試してみる？
 ↓
 これからの姿は？
 地域に何がある？
 地域で何ができる？ など

写真 学識経験者による講演の様子

| 基本方針 | 施策の方向性 | 概要 |
|---|-----------------------------------|--|
| <p>基本方針3</p> <p>「まちの駅クロスピアくみやま」を活用した交通結節点の強化</p> | <p>3.1 バスターミナルの機能充実</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者が円滑に乗り継ぎや乗車しやすいように「まちの駅クロスピアくみやま」バスターミナルの通路に路線バスの行先等を表記した路面標示を設置 ● 地域公共交通の利用者が乗継時間等を確認して、安心して、乗り継ぎできるよう、「まちの駅クロスピアくみやま」施設内にバスロケーションシステムを設置 |
| | <p>3.2 「まちの駅」としての対外的なPR</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 「まちの駅クロスピアくみやま」を拠点とした周辺施設へのアクセス方法等を整理したチラシ等の広報物件を町外の周辺駅に設置 ● 安心して利用してもらえるよう、「まちの駅クロスピアくみやま」のスタッフが利用案内 |
| | <p>3.3 自動車・自転車とバスが乗り継ぎやすい環境整備</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 「まちの駅クロスピアくみやま」におけるレンタサイクルの活用、利用促進 ● 町や関係する実施主体のホームページ等でパーク&バスライドの促進に向けたPR ● 周辺の地元企業と連携し、駐車場や駐輪場などの有効活用による地域公共交通の利便性向上を検討 |



写真 路面標示の設置事例
(近鉄大久保駅)



写真 案内スタッフの例

| 基本方針 | 施策の方向性 | 概要 |
|---------------------------------------|------------------------------|--|
| 基本方針 4 町公共交通の充実 と住民理解の向上 | 4.1 地域公共交通での移動を支援する補助メニューの実施 | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バス回数券等の購入助成制度について、対象券種の拡大や補助金額を再検討 ● 関係行政機関やバス事業者・タクシー事業者が独自に実施する移動支援のメニューがあれば、随時情報発信 |
| | 4.2 MM(モビリティ・マネジメント)の継続的な実施 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車ばかりに頼らず、地域公共交通も利用するライフスタイルの形成に向けた意識醸成を図るために、住民等を対象にして、MM(モビリティ・マネジメント)を継続的に実施 |
| | 4.3 中学生・高校生が通いやすい交通環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ● 中学生・高校生が通学するにあたっての安全上、利便上の問題点を把握するための調査を実施 |
| | 4.4 のってこタクシーの維持・向上 | <ul style="list-style-type: none"> ● より使いやすいサービスとするため、停留所の増設 ● 利用促進を図るため、のってこタクシーのパンフレットを作成 |
| | 4.5 「のってこ優タクシー」の運行開始 | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを利用しづらい方の移動の利便性を確保するために、町内の停留所間の利用制限を設けないサービスとなる「のってこ優タクシー」の運行を開始 |
| | 4.6 「のってこ優タクシー」へのUDタクシーの導入支援 | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを利用しづらい方の乗降の際の負担を軽減するために、UDタクシー等の導入支援を実施 |
| | 4.7 ふるさと納税制度を活用したバス停の環境整備 | <ul style="list-style-type: none"> ● 町が実施しているふるさと納税の使いみちの1つとして掲げている「高齢者や子どもたちが安全に、安心して使えるバス停の整備」を実施 |



図 ふるさと納税を用いたバス停留所の整備イメージ

| 基本方針 | 施策の方向性 | 概要 |
|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| 基本方針5 幹線軸となる 路線の強化 | 5.1 地元企業を対象とした通勤MM(モビリティ・マネジメント)の実施 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バス等の地域公共交通を利用した通勤の促進を図るために、地元企業を対象とした通勤MM(モビリティ・マネジメント)を継続的に実施 |
| | 5.2 町内の事業所を来訪する方に向けたPR | <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通でアクセスする方法等を整理した広報物件やウェブページ等を作成・提供 イオン松井山手線については、沿線の京田辺市・八幡市とも協議して、各市内での運行の周知活動の実施に向けた協力体制を整備 来訪者に地域公共交通での来訪やイオン松井山手線の利用を呼び掛け |
| | 5.3 交通事業者・地元企業・行政の三者による継続的な意見交換の実施 | <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者・地元企業・行政の三者で継続的に意見交換して、今後の望ましい運行サービスのあり方や現状の運行サービスが抱える問題点を解決するための方策等を議論 適正な運行時刻やサービスレベル・運行経費の負担等を協議 |



| | |
|----------|--|
| 〇〇工業株式会社 | |
| 企業理念 | 住所 |
| あいさつ | 〒613-0000 京都府久世郡久御山町〇〇〇〇 |
| 沿革 | アクセス方法 |
| 事業所 | 【公共交通機関でお越しの場合】 JR松井山手駅から「まちの駅イオン久御山店前」行き(17/17A)に乗車、〇〇停留所で下車後、徒歩5分 |
| 採用情報 | |

図 ホームページに地域公共交通でのアクセス手段を掲載するイメージ

左図 通勤MM(モビリティ・マネジメント)の啓発物の事例(静岡県浜松市)

| 基本方針 | 施策の方向性 | 概要 |
|--|----------------------------------|--|
| 基本方針6 まちの発展と一体となった交通ネットワークの構築 | 6. 市街地整備と合わせた新たな交通手段の導入検討 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転技術に関連した町内企業や交通事業者、関係機関と連携し、実証実験の実施を検討 ● サイクルロードの整備を推進 ● 新たな交通手段となるLRT等の導入可能性検討や事例調査を実施 ● LRTの検討も含め、新市街地周辺の移動手段を関係する実施主体で協議するための場を設定 |



図 新たな交通手段(LRT)の事例(フランス・マルセイユ)

| 基本方針 | 施策の方向性 | 概要 |
|--|------------------------------------|--|
| 基本方針7 関係主体が一体となった計画の推進体制づくり | 7.1 地域公共交通協議会の定期的な実施による意見交換 | <ul style="list-style-type: none"> ● 「顔の見える」関係を日頃から構築する地域公共交通協議会を定期的な実施し、地域公共交通に関する問題や今後の方向性等を意見交換 ● 必要に応じて、個別のテーマを深掘して議論するための、ワークショップや部会・ワーキンググループを設置 |
| | 7.2 地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスやタクシーの運転手等の担い手不足の解消に向けた人員募集や人材育成の取組を事業者と行政が協力して実施 ● 町とバス・タクシー事業者との協定制度の構築 ● 周辺市町と連携し、国や府への担い手確保に向けた働きかけを実施 |

VI. 計画の進捗管理

本計画の実効性を確保するために、久御山町地域公共交通協議会において、毎年、計画の進捗状況を評価・検証します。必要に応じて、計画の改善や新たな施策メニューを検討します。より良い地域公共交通の将来像実現に向けて、PDCAサイクルに則り、進捗を管理します。

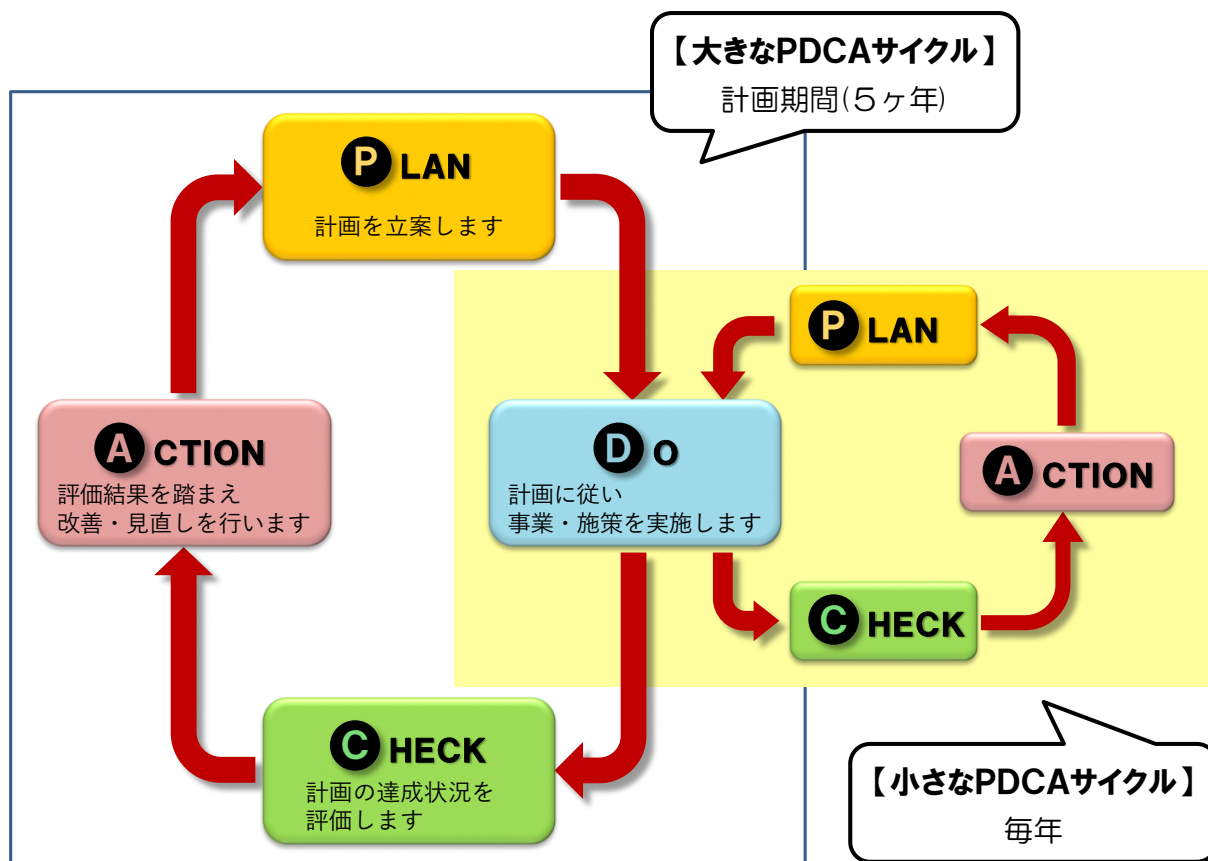


図 PDCAサイクル

久御山町地域公共交通網形成計画

- 【発行】 久御山町地域公共交通協議会
【発行年月】 平成31年3月
【企画・編集】 久御山町事業建設部新市街地整備室

【問合せ先】

〒613-8585 京都府久世郡久御山町島田ミスノ38番地
久御山町事業建設部新市街地整備室
(久御山町地域公共交通協議会事務局)

TEL : 075-631-9903, 0774-45-3904

FAX : 075-631-6149

E-mail : shigaichi@town.kumiyama.lg.jp