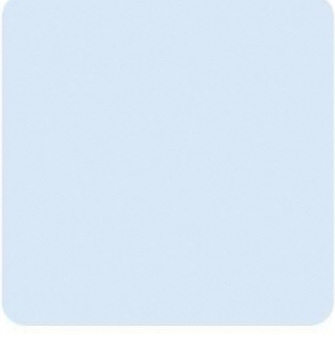
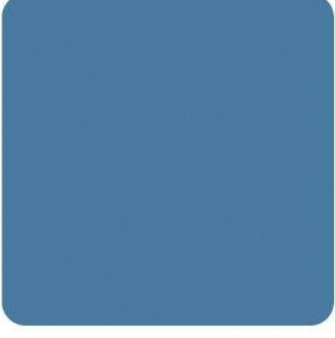


久御山町
地域公共交通網形成計画

久御山町地域公共交通協議会



— 目 次 —

1章	はじめに	1
1.	計画の策定趣旨.....	1
2.	計画の位置づけ.....	1
3.	計画の対象区域.....	2
4.	計画の対象期間.....	2
2章	本町の地域公共交通を取り巻く環境	3
1.	人口動態.....	3
2.	経済活動.....	6
3.	人の動き.....	7
4.	既存の地域公共交通.....	8
5.	将来の土地利用動向.....	21
6.	地域公共交通に関する意向.....	22
3章	本町の上位・関連計画の整理	39
1.	久御山町第5次総合計画.....	40
2.	久御山町総合戦略.....	41
3.	久御山町都市計画マスタープラン.....	43
4.	久御山町産業振興計画.....	44
5.	久御山町第8次高齢者保健福祉計画.....	44
4章	地域公共交通を取り巻く課題	45
1.	久御山町に住んでいる方の視点からみえてくる課題.....	47
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.....	52
3.	その他の視点からみえてくる課題.....	54
5章	地域公共交通の目指すべき姿	55
1.	目指すべき将来像.....	55
2.	計画の基本方針.....	56
3.	計画の目標.....	57
6章	本町を目指す将来ネットワーク	63

7章 目標達成のための施策メニューの実施	67
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	68
1.1 周辺市町との連携(公共交通に関する広域会議体の設置)	68
1.2 地域公共交通ガイドマップの作成	69
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	70
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	70
基本方針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	71
3.1 バスターミナルの機能充実	71
3.2 「まちの駅」としての対外的なPR	72
3.3 自動車・自転車とバスが乗り継ぎやすい環境整備	73
基本方針4 町公共交通の充実と住民理解の向上	74
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	74
4.2 MM(モビリティ・マネジメント)の継続的な実施	75
4.3 中学生・高校生が通いやすい交通環境の整備	76
4.4 のってこタクシーの維持・向上	77
4.5 「のってこ優タクシー」の運行開始	78
4.6 「のってこ優タクシー」へのUDタクシーの導入支援	79
4.7 ふるさと納税制度を活用したバス停の環境整備	80
基本方針5 幹線軸となる路線の強化	81
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	81
5.2 町内の事業所を来訪する方に向けたPR	82
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	83
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	84
6 市街地整備と合わせた新たな交通手段の導入検討	84
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	85
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	85
7.2 地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進	86
8章 計画の進捗管理	87
参考資料	参考-1
参考資料1. 久御山町地域公共交通網形成計画策定の取組	参考-1
参考資料2. 久御山町地域公共交通協議会委員名簿	参考-2
参考資料3. 地域公共交通ワークショップ	参考-3
参考資料4. 御牧地区を対象とした地域公共交通ワークショップ	参考-4
参考資料5. 町内事業所ヒアリング調査	参考-5

1 章 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。

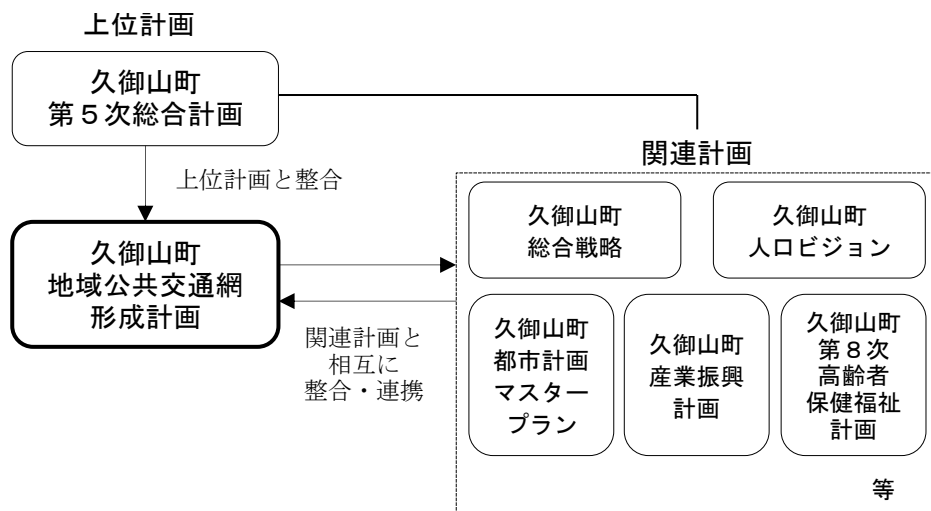


図 本計画の位置付け

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。

2章 本町の地域公共交通を取り巻く環境

1. 人口動態

(1) 総人口の推移

総人口についてみると、1985年の約19,000人をピークに減少が続いており、2015年には約16,000人となっています。

将来の人口動向についてみると、国立社会保障・人口問題研究所が2018年3月に公表した2015年実施の国勢調査に基づく推計結果では、2020年には約15,000人、2030年には約14,000人となり、今後も人口減少が進行することが見込まれています。

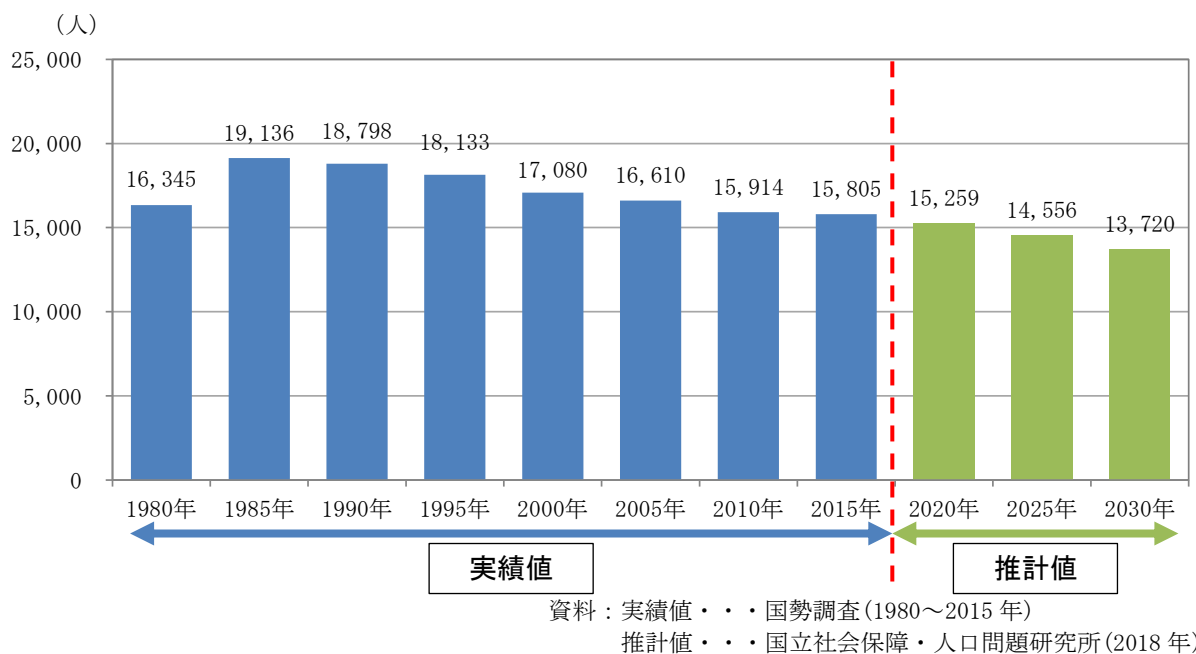


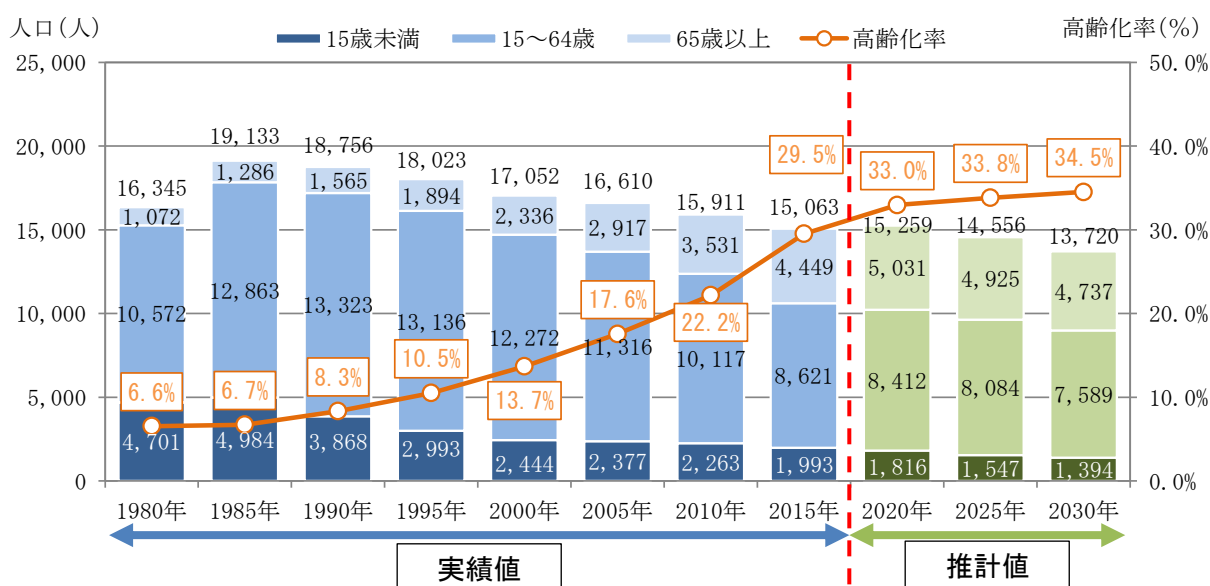
図 本町の総人口の推移

(2) 年齢3階層別人口の推移

年齢3階層別人口についてみると、1980年から65歳以上人口の増加が続いています。1980年には約1,100人でしたが、2015年には約4,400人となっています。高齢化率は約29.5%となっています。

一方で、本町の経済活動を支える15～64歳人口については、1990年の約13,000人をピークに減少しています。また、本町の将来を担う15歳未満人口については、1985年の約5,000人をピークに減少しており、2015年には約2,000人となっています。

将来の人口動向をみると、2020年には高齢化率が約33.0%となる推計であり、より一層の少子高齢化が進展する見込みです。



※ 年齢不詳を除くため、前頁に示したグラフと合計が一致しない年次があります

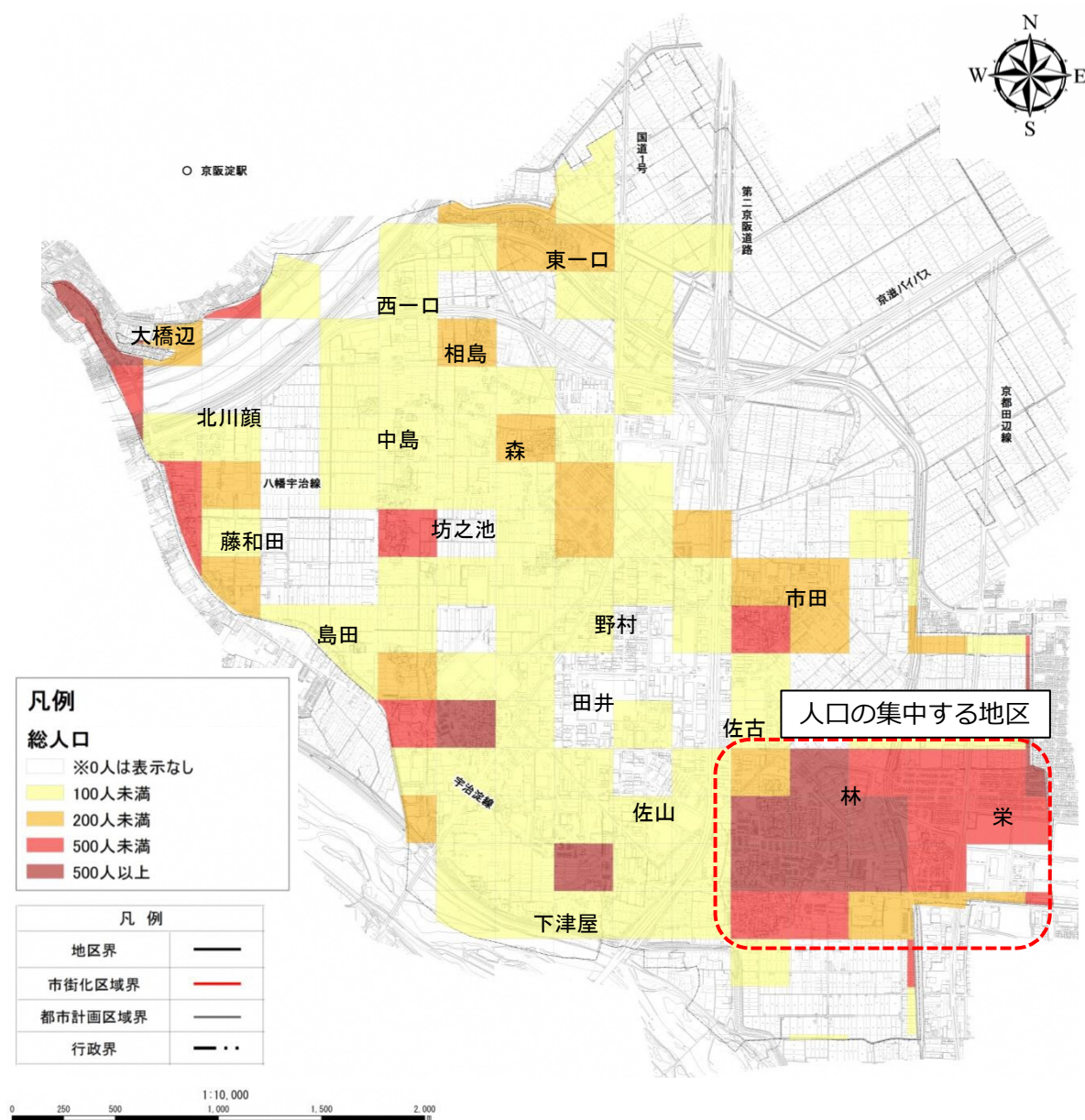
資料：実績値・・・国勢調査(1975～2015年)

推計値・・・国立社会保障・人口問題研究所(2018年)

図 本町の年齢3階層別人口の推移

(3) 人口分布

本町の人口分布についてみると、東南部の栄や林周辺を中心に人口密度が高くなっています。一方で、西一口や中島等の町の西部については、人口密度が低くなっています。



資料：国勢調査(2015年)

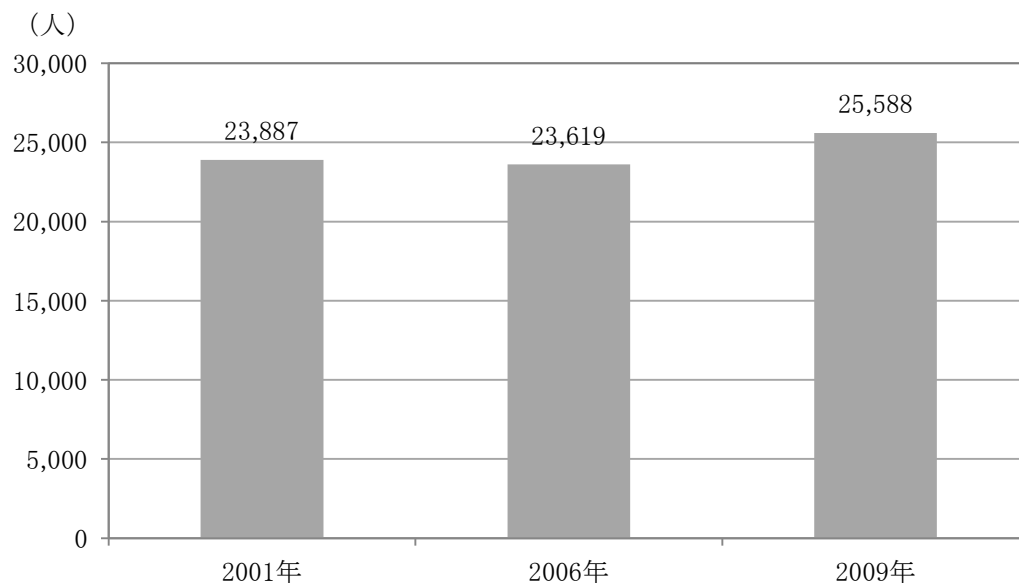
図 本町の人口の分布

2. 経済活動

本町の経済活動についてみると、国道1号や京滋バイパス等の道路交通ネットワークの発達により、企業進出等が盛んです。経済センサスによると久御山町内の工業については、金属製品製造業や生産用機械製造業を中心に食料品製造業、プラスチック製品、電子部品・デバイス・電子回路、繊維工業等の幅広い業種が立地しています。

産業の従業者数をみると、増加していることが分かります。

2018年3月には、本町北部の東一口への新たな企業進出が公表され、今後も本町の経済活動は更に活発化することが予測されます。



資料：久御山町統計書(2015年3月)

図 従業者数の推移

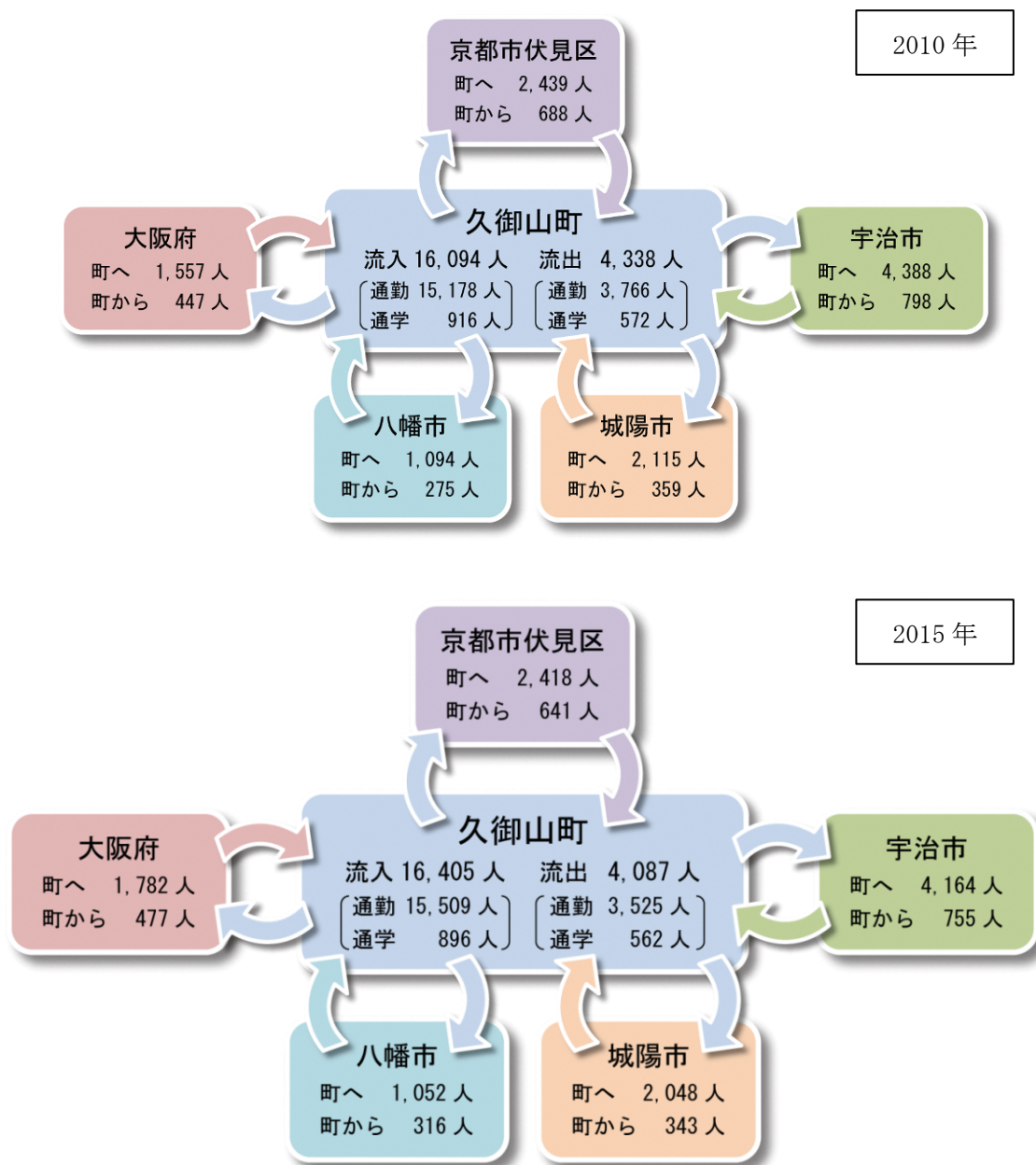


写真 新たな企業進出に向けて造成工事が進む東一口モタレ地区

3. 人の動き

通勤・通学流動についてみると、2010年と比較して、2015年は本町への流入人口が約300人増加しています。一方で、流出人口が減少していることから、本町内での通勤・通学需要が高まっているといえます。

本町と周辺市町との通勤・通学の人動きをみると、宇治市からの流入が最も多く、2015年には約4,200人となっています。



資料：国勢調査(2010年、2015年)

図 通勤・通学流動の比較

4. 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

至 京阪本線中書島駅



図 本町の地域公共交通の既存ネットワーク

1章

2章

3章

4章

5章

6章

7章

8章

(2) 路線バス

① 概要

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、まちな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な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、まちな駅イオン久御山店前
イオン松井山手線	まちな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	まちな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

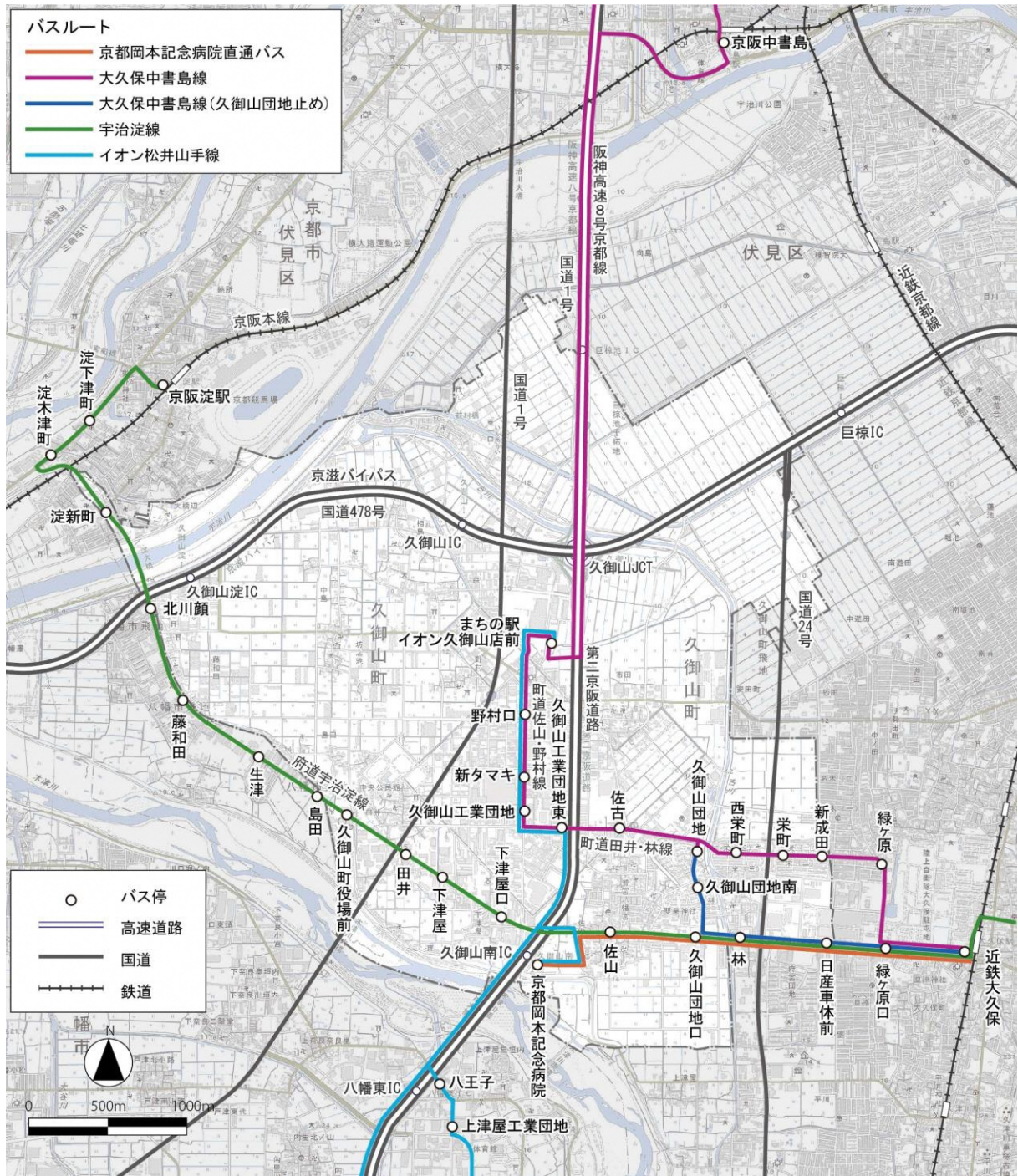
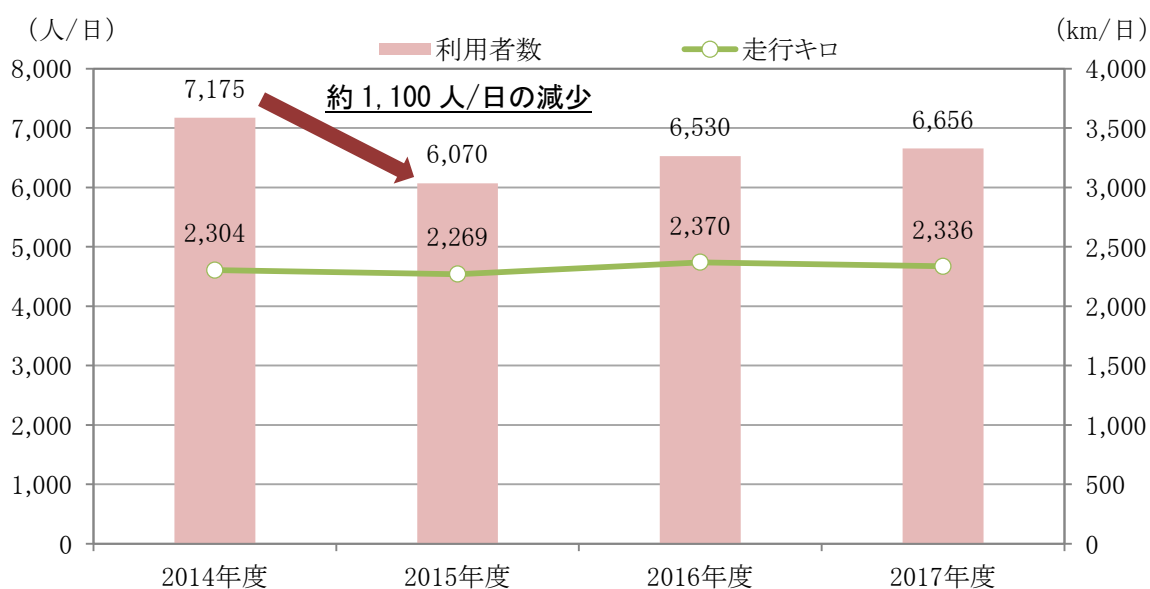


図 本町のバスネットワーク

② 利用者数

路線バスの利用者数の推移をみると、2014年度の約7,200人/日から2015年度には約6,100人/日と約1,100人/日減少しました。しかし、2016年度以降は回復傾向にあり、2017年度の利用者数は約6,700人/日となっています。

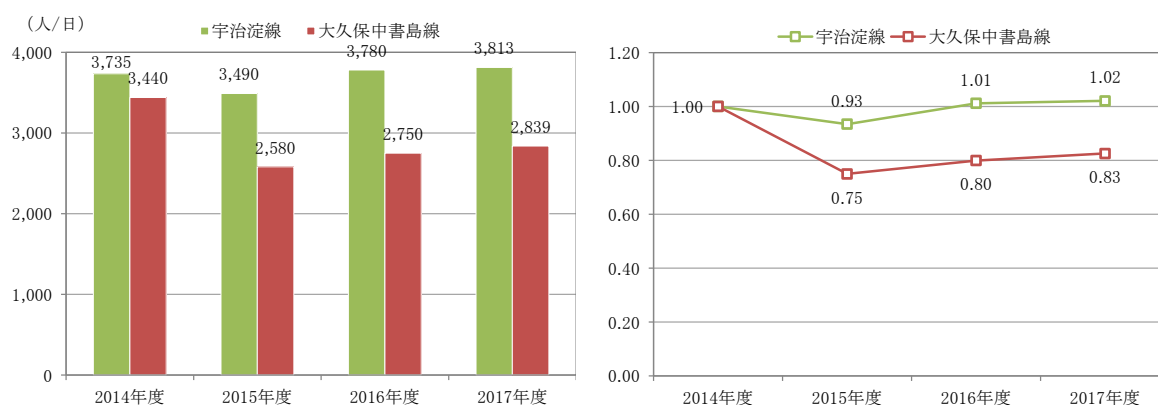
路線別にみると、宇治淀線の利用者数は増加傾向にあります。大久保中書島線の利用者数は2015年度には、2014年度比で約75%に減少していますが、2016年度以降は回復傾向にあります。



※ 2014～2016年度は宇治淀線・大久保中書島線の利用者数、2017年度は左記2路線にイオン松井山手線の利用者数を加えた合計

資料：京都京阪バス提供資料(2018年10月)

図 京都京阪バスの利用者数及び走行キロの推移



資料：京都京阪バス提供資料(2018年10月)

図 路線毎の利用者数の推移(左：実数 右：2014年度を1.00とした伸び率)

参考表 路線バスにおける取組

年	月	取組内容
2004	7	大久保中書島線の本格運行開始
2007	11	木津川右岸路線譲受運行開始
2009	3	運賃改定
2011	3	運賃改定
2012	4	イオンモール久御山グランドオープン
	11	近鉄大久保駅前広場供用開始
2013	4	宇治市内等路線再編
2014	2	京阪淀駅前広場供用開始
	4	京阪シティバスと合併、運賃改定
2015	3	ICカード導入
2016	3	大久保中書島線の増便
	4	ICカード全国相互利用開始
	5	佐山大久保線運行開始
2017	4	ICポイントサービス開始
2018	1	バスカード終了
	3	ダイヤ改定、イオン松井山手線運行開始
	4	バスロケーションシステム導入

資料：京都京阪バス提供資料(2018年10月)

(3) デマンド型乗合タクシー

① 概要

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。

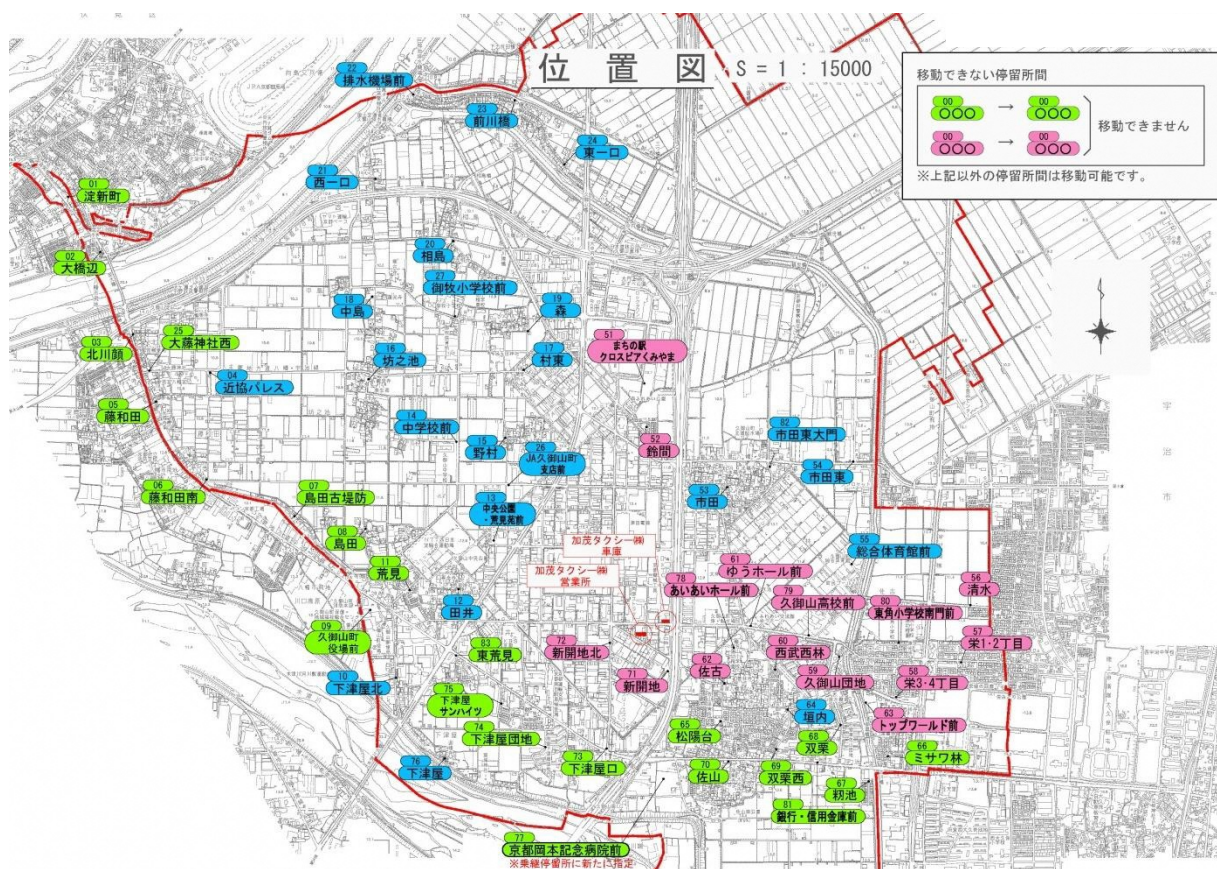
また、利用の際には、乗車1週間～1時間前までに電話で予約する方式としています。利用する時間と町内に設置している60ヶ所の停留所から乗車・降車の停留所を選んで予約します。

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



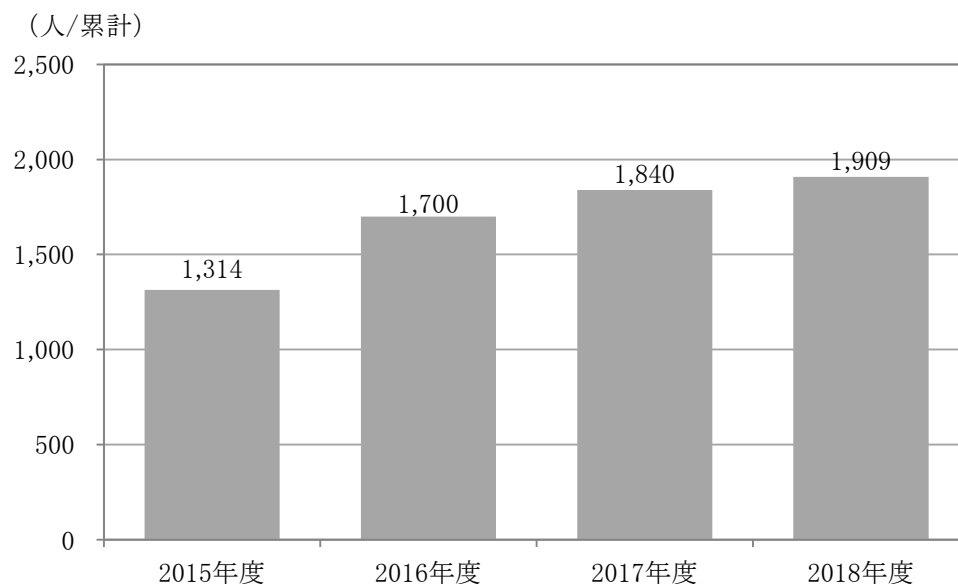
※ 緑色の停留所間及びピンク色の停留所間の移動はできません

図 のってこタクシーの停留所の位置

② 登録者数

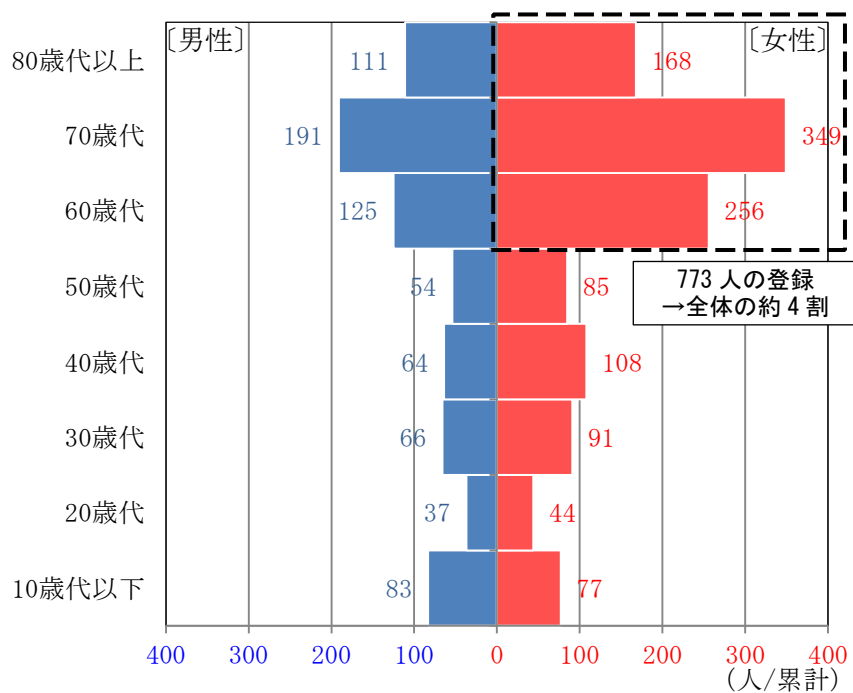
のってこタクシーの登録者数(累計)の推移をみると、2018年10月現在での登録者数(累計)は1,909人です。

登録者を年齢別・性別にみると、60歳以上の女性の占める割合が全体の約4割を占めています。



※ 2015年度は11月～3月の5ヶ月間、2018年度は10月までの登録分

図 のってこタクシーの登録者数(累計)の推移

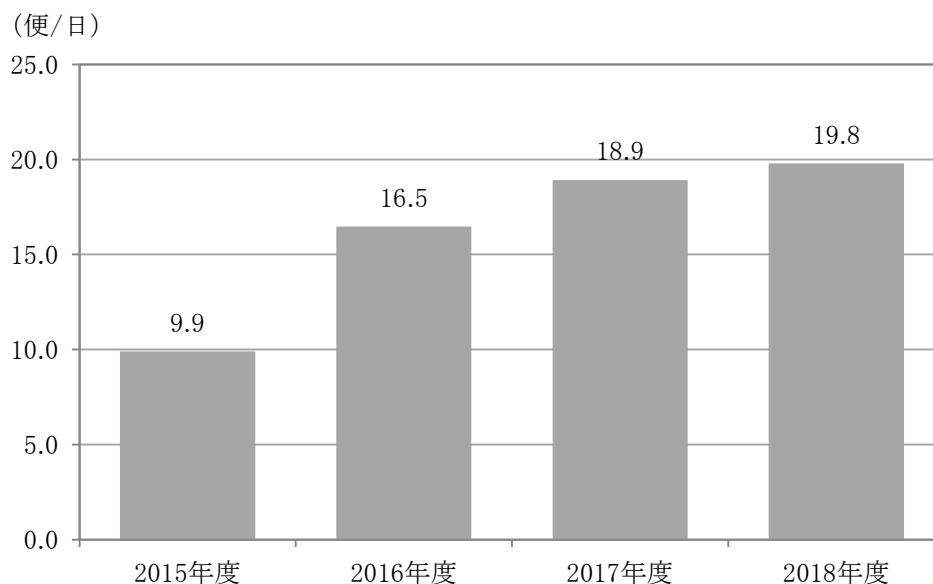


※ 2018年10月現在の登録分

図 のってこタクシーの年齢別・性別の登録者数(累計)

③ 稼働状況

のってこタクシーの1日あたりの運行便数をみると、2015年度から運行便数は増加しています。2018年度には1日あたり約20便の運行があります。のってこタクシーの運行時間帯が8時台～17時台であることを踏まえると、各時間帯で約2便/時の頻度で運行していることになります。また、2015年度から継続して毎日利用予約があります。



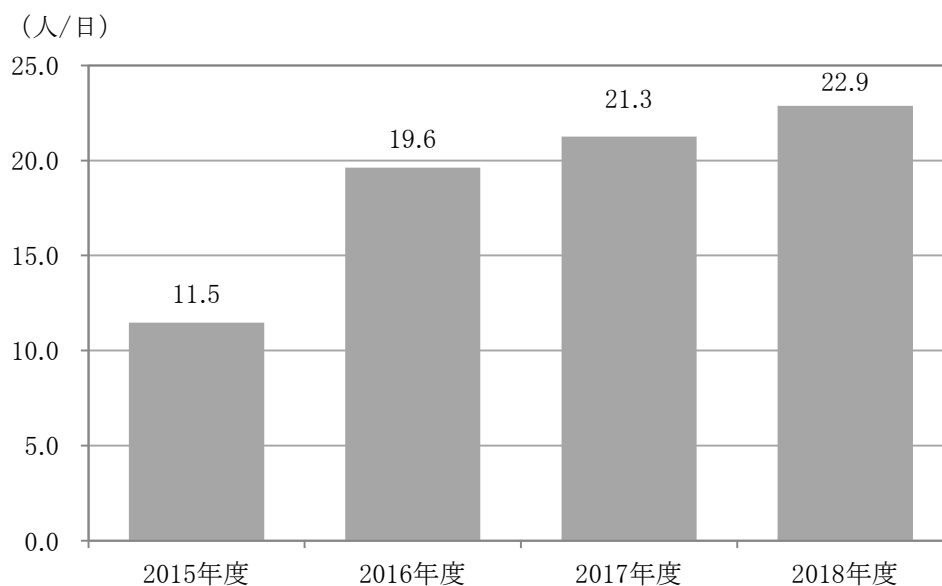
※ 2015年度は12月～3月の4ヶ月間、2018年度は10月現在の実績を基に算出

図 のってこタクシーの運行便数

④ 利用者数

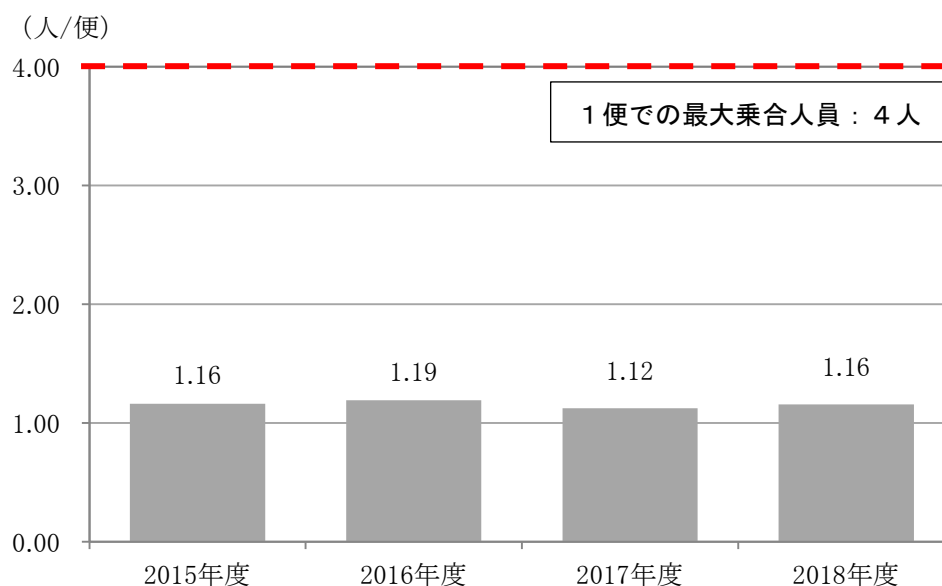
のってこタクシーの利用者数の推移をみると、2015年度の運行開始から1日あたりの利用者数は増加が続いています。2018年10月現在の1日あたりの利用者数は約22.9人となっています。

一方で、1便あたりの利用者数をみると、運行開始から約1.1～1.2人で推移しており、複数人での乗合利用が少なくなっています。



※ 2015年度は12月～3月の4ヶ月間、2018年度は10月現在の実績を基に算出

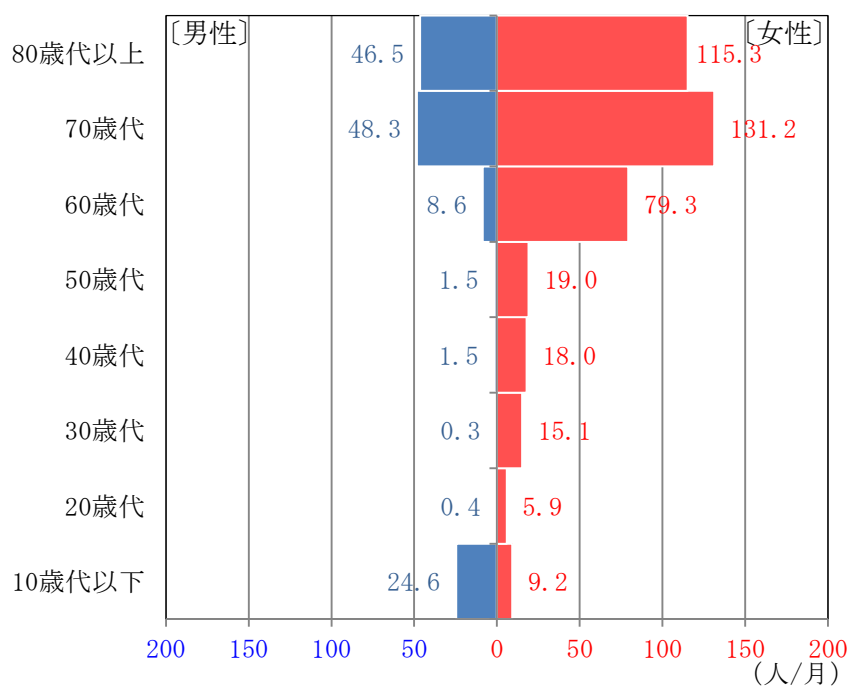
図 のってこタクシーの1日あたりの利用者数



※ 2015年度は12月～3月の4ヶ月間、2018年度は10月現在の実績を基に算出

図 のってこタクシーの1便あたりの利用者数

また、のってこタクシーの年齢別・性別の月あたりの利用者数をみると、男性と比較して、女性の特に 60 歳代以上の利用が多くなっています。

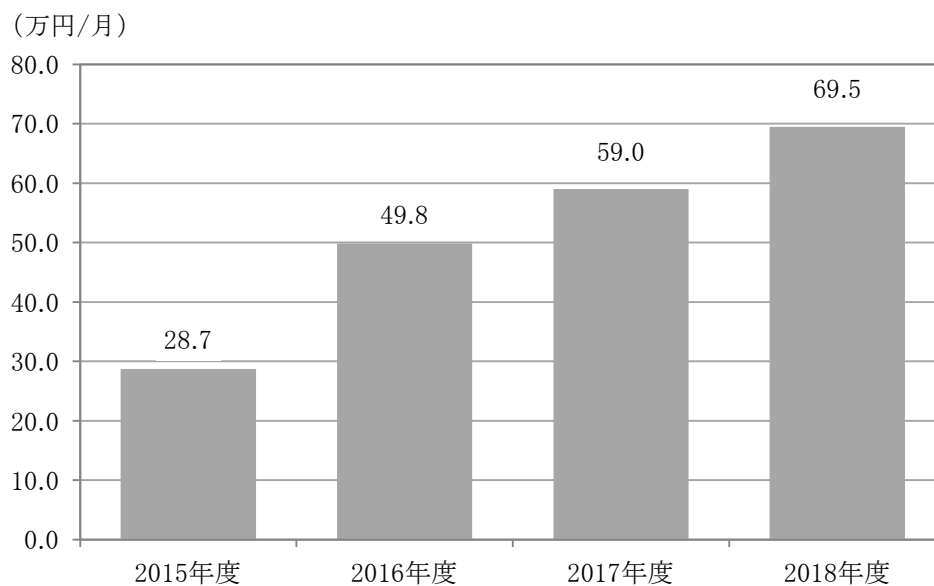


※ 2015 年 12 月～2018 年 10 月現在の年齢別・性別の利用者数合計を稼働期間(計 35 ヶ月)で平均

図 のってこタクシーの年齢別・性別の月あたりの利用者数

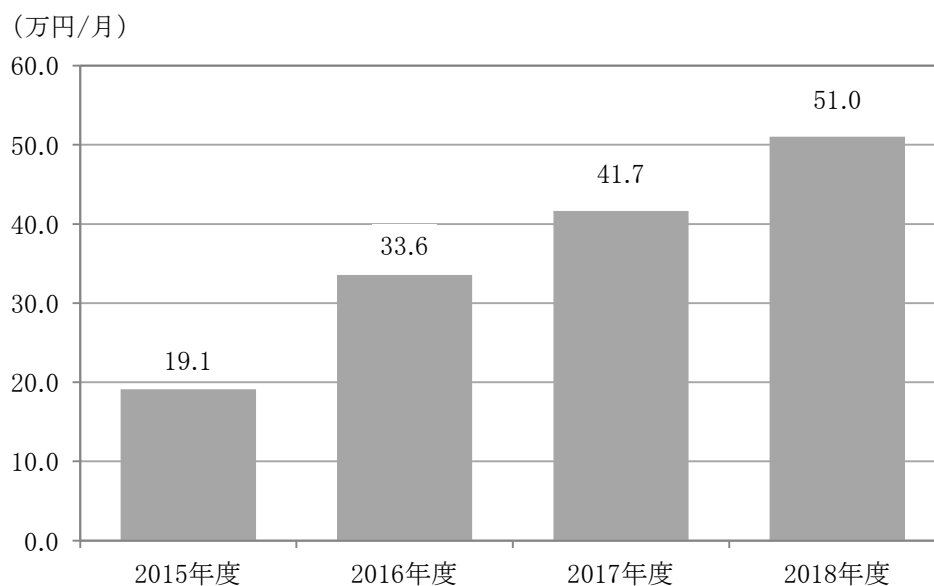
⑤ 運行経費

のってこタクシーの運行経費の推移をみると、2015年度の運行開始から月あたりの運行経費は増加が続いています。2018年度の運行経費は約69.5万円/月となっています。そのうち、約51.0万円/月が町の負担金です。



※ 2015年度は12月～3月の4ヶ月間、2018年度は10月現在の実績を基に算出

図 月あたりの運行経費



※ 2015年度は12月～3月の4ヶ月間、2018年度は10月現在の実績を基に算出

図 月あたりの町負担金

(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。

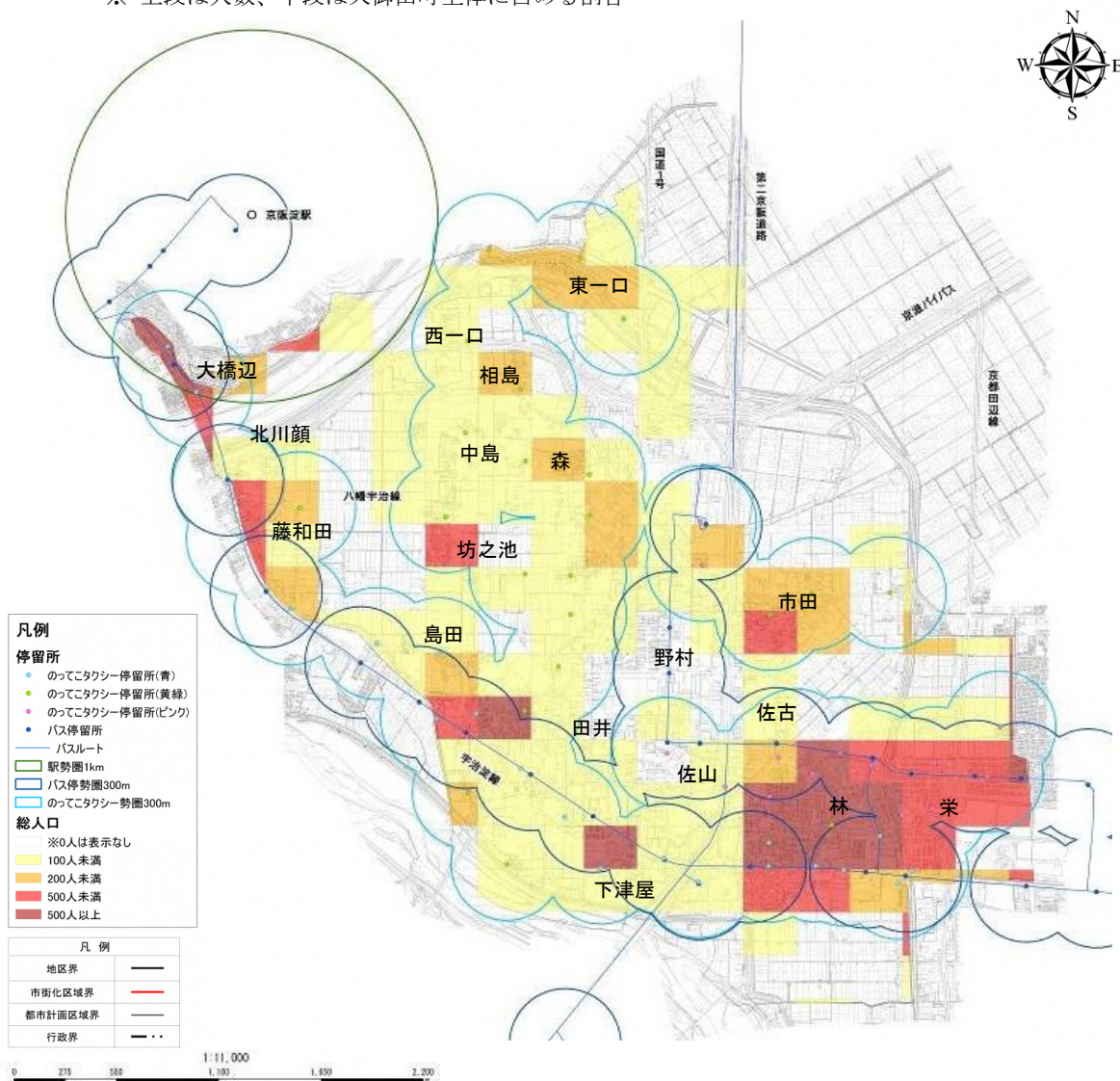
東一口や西一口、相島、坊之池、中島、市田等の一部の地域については、のってこタクシーが唯一の地域公共交通として、住民の移動手段を担っています。

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

5. 将来の土地利用動向

本町では、東部地域において、新たな市街地を整備する「新市街地(みなくるタウン)整備事業」を進めています。

新たな市街地の整備では、「産業立地促進ゾーン」と「住街区促進ゾーン」の2ゾーンを設定しています。産業立地促進ゾーンでは、町内企業の経営拡大や周辺農地等と連携した地域にマッチした企業の立地を計画しています。住街区促進ゾーンでは、農地等の環境と調和した田園住宅の整備をはじめ、良好な住街区の整備を計画しています。

新たな市街地の整備により、町内への流入人口の更なる増加や定住人口の増加等、まちの活性化が見込まれています。

新市街地
○産業立地促進ゾーン
○住街区促進ゾーン

〈凡 例〉

住宅エリア	工業エリア	商業・交流エリア	医療・福祉・交流エリア	行政サービスエリア	公園・緑地ゾーン	農業・集落ゾーン	産業立地促進ゾーン	住街区促進ゾーン
既成市街地ゾーン	土地利用促進エリア	産業活用促進エリア	将来市街地検討エリア	市街地検討ゾーン				

●新市街地整備事業

多くの人々が集う場所に

本町の将来の土地利用の取組は、第5次総合計画の土地利用構想や、都市計画マスタープランのまちづくりの整備方針などで示しています。

この中で「産業立地促進ゾーン」として位置つけた地域では、町内企業の経営拡大や周辺農地等と連携した地域にマッチした企業などの立地、また、「住街区促進ゾーン」として位置つけた地域では、農地等の環境と調和した田園住宅の整備をはじめ、良好な住街区の整備をめざしています。

この、「新市街地」は、今年度から本格的に整備に着手しており、先日

9月20日には地権者の皆様にお集まりいただき、整備に向けての本町の基本的な考え方を提示して情報交換会を開催しました。

今後は地権者の皆様への意向調査を実施し、新市街地整備事業への理解を得る中で具体的に整備を進める予定です。

新市街地整備事業に係る個別相談

町では、本事業の個別相談を行っています。整備計画や計画予定地内にある所有地の土地利用などについて、「質問・ご相談の希望者は、直接窓口が電話でご連絡ください。」

問合せ／新市街地整備室

まちづくりシンポジウム

久御山町の将来のまちづくりに向けて、シンポジウムを開催します。大学准教授など有識者の講演や、久御山町長とのパネルディスカッションを行います。一緒にまちづくりを考えたいと思いますので、ぜひご参加ください。

日時 10月13日(土) 午後3時～5時30分 **場所** 役場5階コンベンションホール **内容** 講演①久御山町長 講演②久御山町長 講演③久御山町長 講演④久御山町長 講演⑤久御山町長

出典：広報くみやまお知らせ版(2018年9月)

6. 地域公共交通に関する意向

(1) 意向把握のために実施した取組の概要

住民等の地域公共交通に関する意向を把握するために、2つのアンケート調査を実施しました。

① 住民アンケート

住民アンケートについては、町全域から無作為に抽出した1,200世帯を対象にしています。普段の移動実態や地域公共交通に対する評価等を把握するために実施しました。

② 事業所アンケート

事業所アンケートについては、京都京阪バスイオン松井山手線沿線の事業所110社を対象にしています。町内のバス路線の利用促進に向けて、通勤時の移動手段や路線が担う役割等を把握するために実施しました。

表 意向把握のために実施した取組

取組	実施期間	取組の概要
住民アンケート	配布：2018年9月14日(金) 回収：2018年9月25日(火)	<ul style="list-style-type: none">町全域の無作為に抽出した1,200世帯を対象普段の移動実態、地域公共交通に対する評価等を把握するために実施
事業所アンケート	配布：2018年10月4日(木) 回収：2018年10月19日(金)	<ul style="list-style-type: none">平成30年3月に運行を開始した京都京阪バスイオン松井山手線沿線の事業所110社を対象通勤時の移動手段、路線が担う役割等を把握するために実施

(2) 住民アンケート

① 実施概要

住民アンケートについては、普段の移動実態や地域公共交通に対する評価等を把握するために実施しました。アンケート調査票は郵送配布・郵送回収としました。

対象は無作為に抽出した町内の1,200世帯です。できるだけ、多くの意見を収集するために、1世帯に調査票を2票配布して、調査票を受け取った本人とその家族が回答できるようにしました。

回収数は389世帯、547票で、回収率は32.4%(世帯数から算出)でした。

表 住民アンケートの実施概要

実施目的	普段の移動実態や地域公共交通に対する評価の把握
調査対象	無作為に抽出した1,200世帯
実施期間	配布：2018年9月14日(金) 回収：2018年9月25日(火)
調査方法	アンケート調査票を郵送で配布・回収 ※ アンケート調査票は1世帯に2票配布
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・基本属性(性別・年齢・居住地)・普段の外出状況・自動車の利用状況・鉄道の利用状況・路線バスの利用状況及び認知度、評価・のってこタクシーの利用状況及び認知度、評価・「まちの駅クロスピアくみやま」の利用状況及び認知度、評価・地域公共交通に求める施策・その他地域公共交通に関する意見
回収数	世帯数：389世帯(回収率32.4%) 票数：547票

② 回答結果の分析

1) 普段の外出状況

普段の外出状況についてみると、御牧地区・佐山地区・東角地区で外出先に違いがあります。

御牧地区では、御牧地区内に通勤・通学先がある割合が約4割となっています。一方で、佐山地区では約6割、東角地区では約7割が町外に通勤・通学しています。

通院先については、佐山地区や東角地区では、佐山地区に通院先がある割合が高いですが、御牧地区では京都市に通院先がある割合が高くなっています。

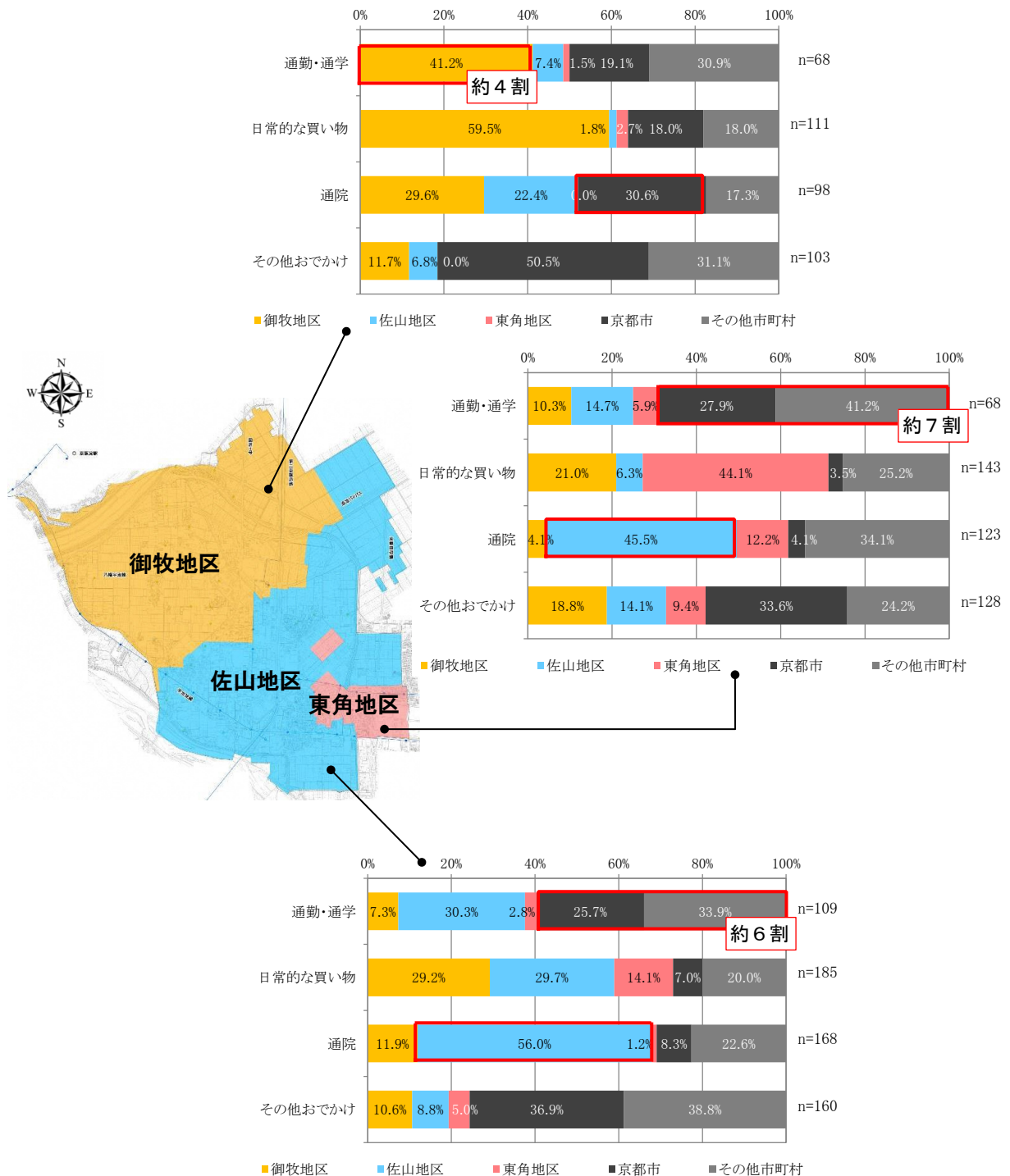


図 地区別の普段の外出先

2) 自動車の利用状況

自動車の利用状況についてみると、町全体では、約1割の方が「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。」と回答しています。年齢別にみると、高齢になるに伴い、割合が大きくなり、80歳以上では、約3割の方が「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。」と回答しています。

また、日常的にバスを利用している方に限ってみると、約4割、その中でも40歳代では約7割の方が「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。」と回答しています。

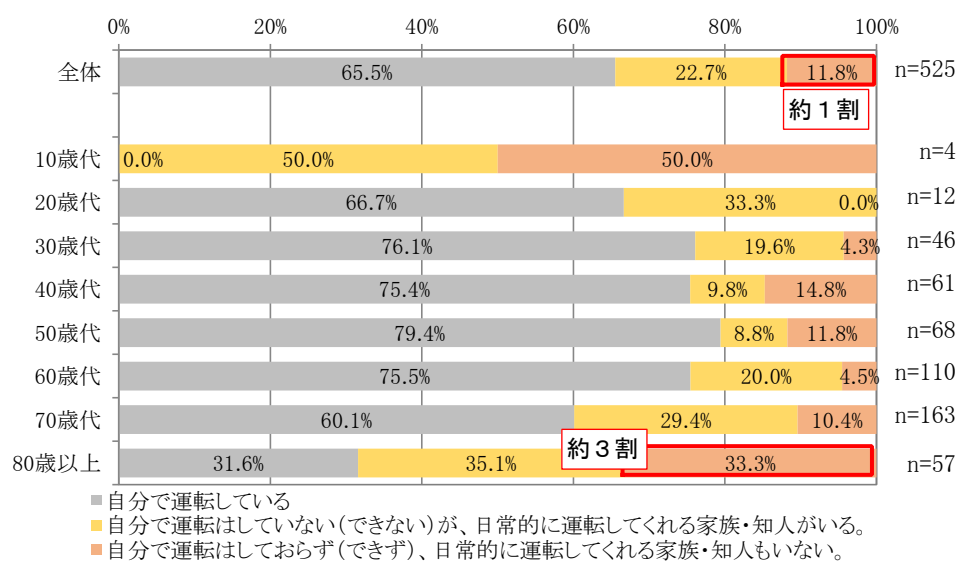
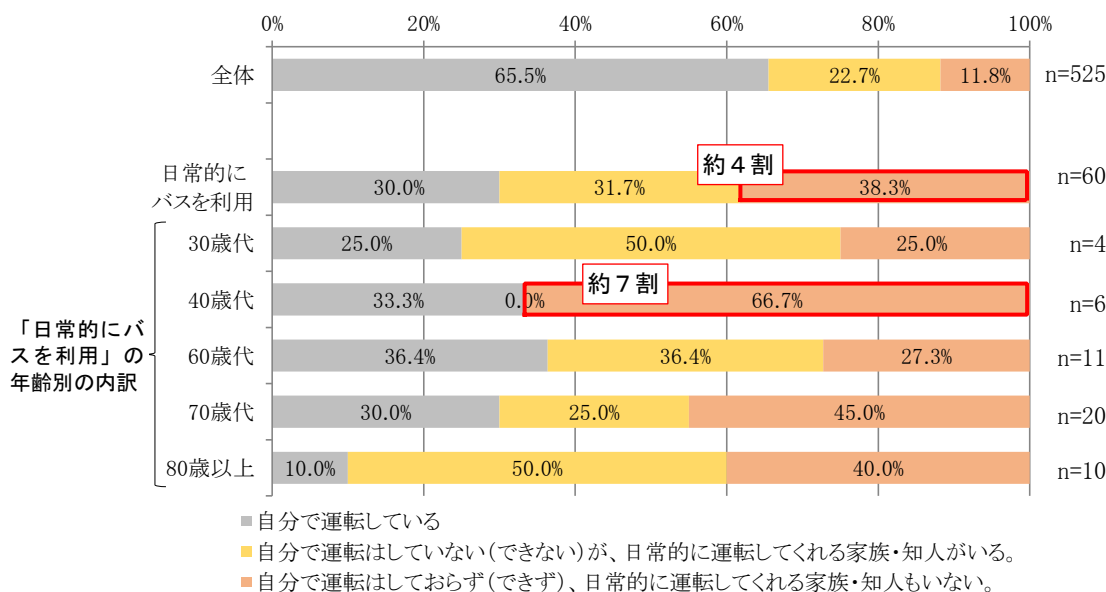


図 自動車の利用状況



※ 路線バスを「週1～2回」以上利用を「日常的にバスを利用」と定義

図 日常的にバスを利用する方の自動車の利用状況

3) 鉄道の利用状況

鉄道の利用状況についてみると、御牧地区では京阪淀駅、佐山地区・東角地区では近鉄大久保駅の利用が多いことが分かります。

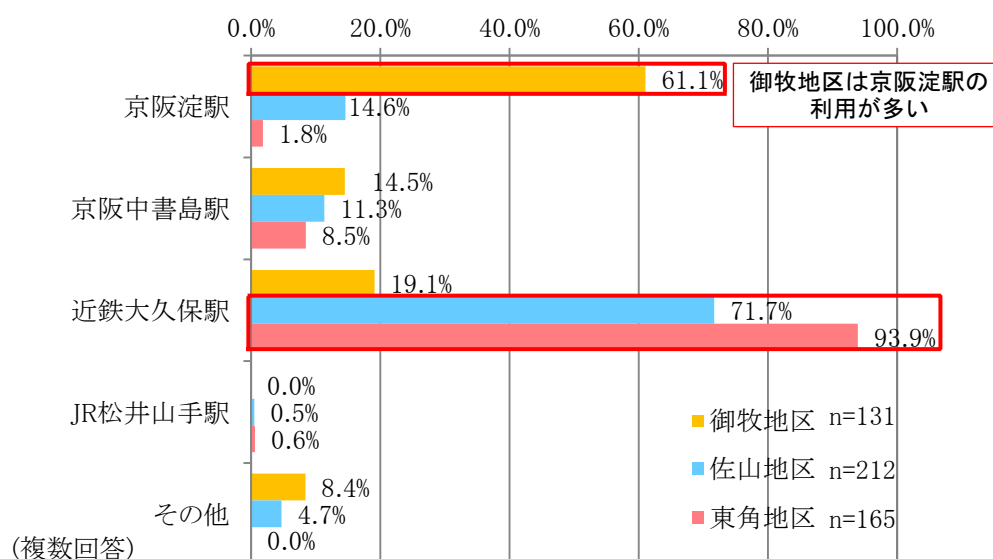


図 よく利用する鉄道駅

4) 路線バスの認知度

路線バスの認知度についてみると、約4割の方が運行ルートやダイヤを知らない*と回答しています。路線バスの運行に関する情報が十分に認知されていないといえます。

* 「運行ルートやダイヤは知らないが路線バスが運行していることは知っている」、「全く知らない」のいずれかを回答

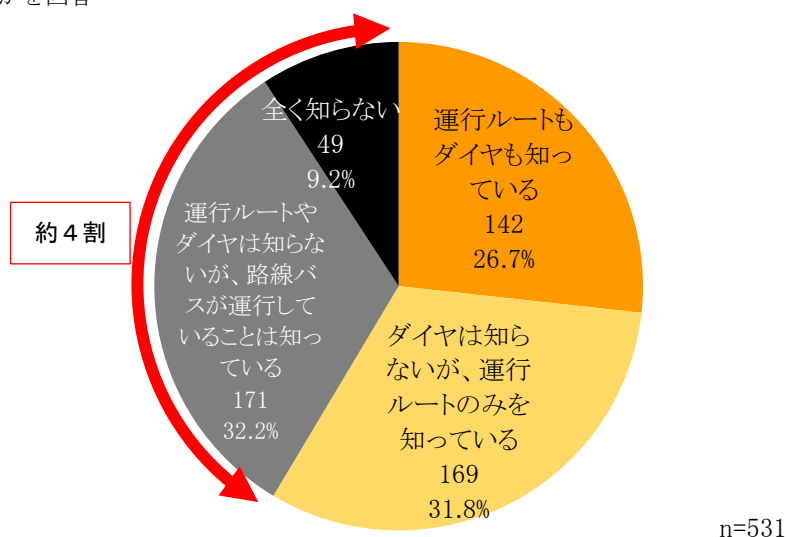


図 路線バスの認知度

5) 路線バスの利用状況

路線バスの利用状況についてみると、町全体では、約3割の方が路線バスをほとんど利用していません。40歳代以下の若年層・子育て世代では、約4割の方が路線バスをほとんど利用しておらず、全体の平均よりも高くなっています。

一方で、60歳代以上の高齢者等では、路線バスをほとんど利用していない方は3割未満にとどまっています。高齢者にとって、重要な移動手段となっています。

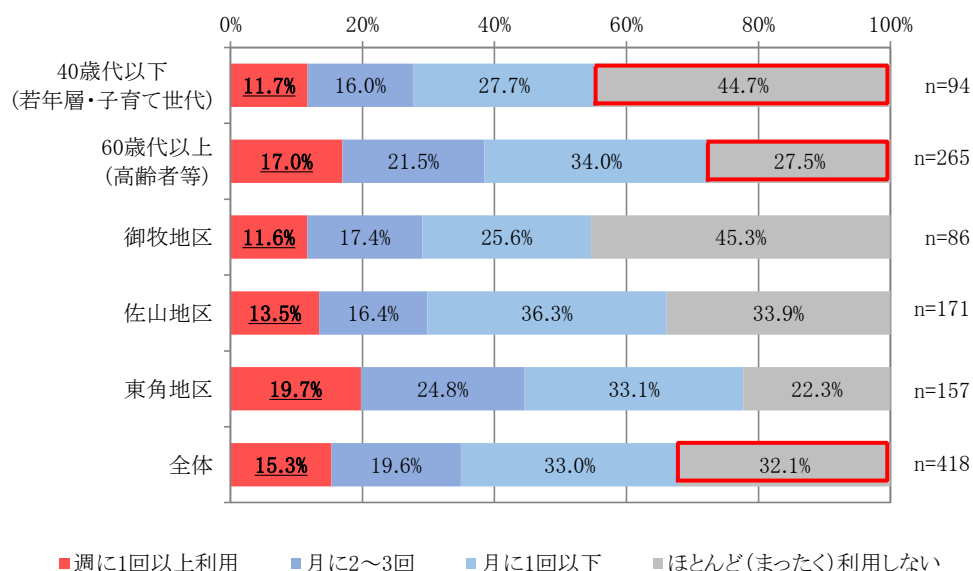


図 路線バスの利用頻度

6) 路線バスのサービスの評価

路線バスのサービスの満足度は各項目で5割以上が満足していると回答しています。しかし、地区別にみると、バス路線が通っていない御牧地区では、他地区に比べて満足度が低くなっています。

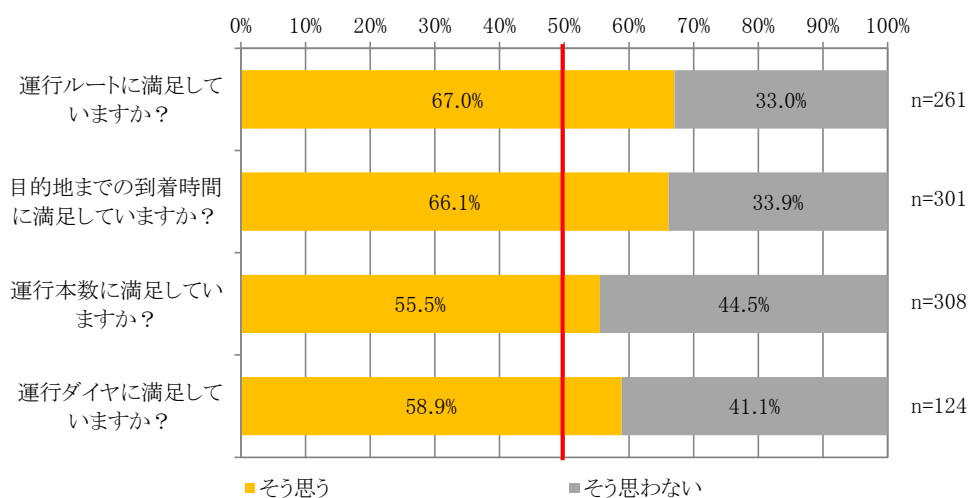


図 路線バスのサービスの満足度

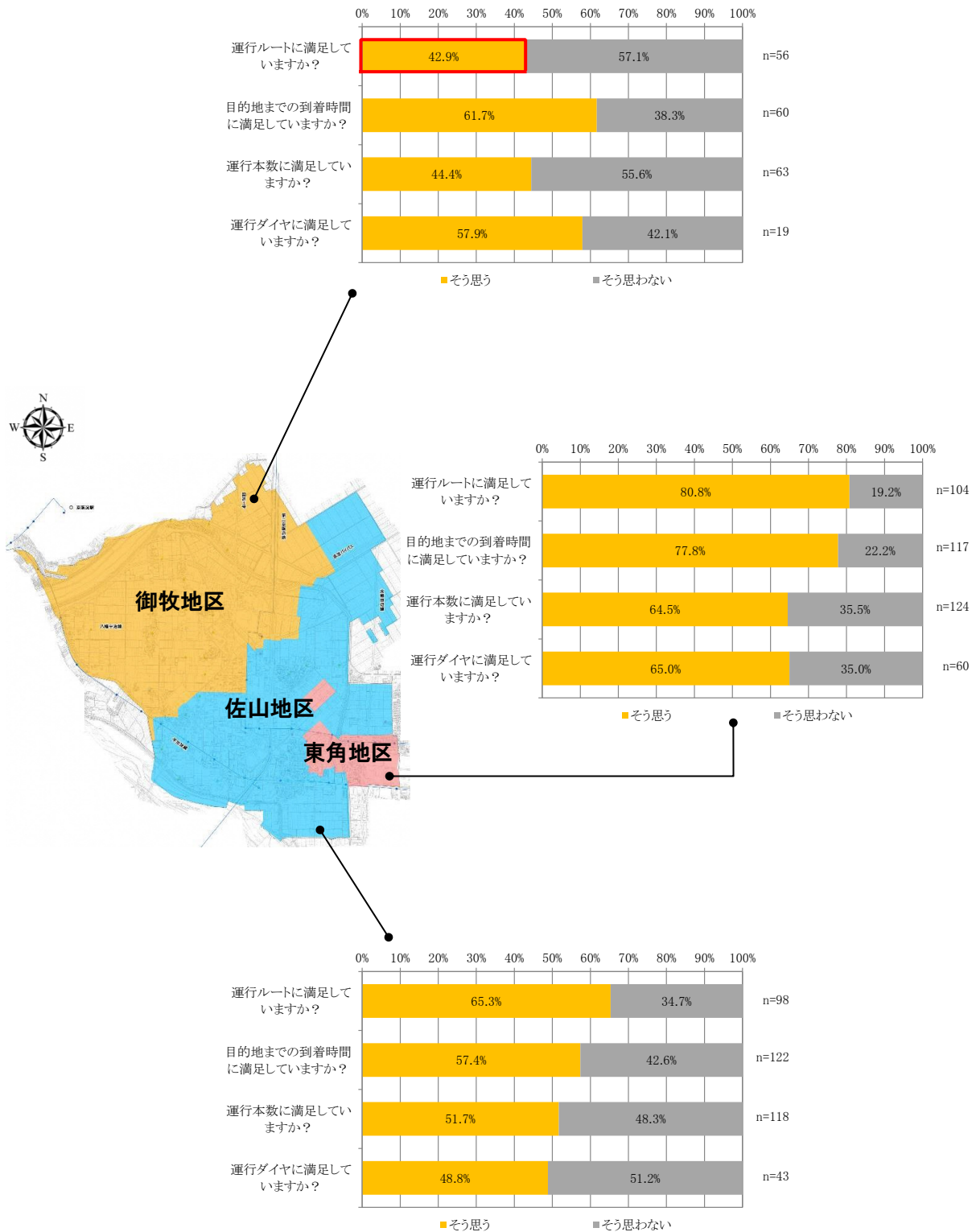


図 地区別の路線バスのサービスの満足度

7) のってこタクシーの認知度

のってこタクシーの認知度についてみると、のってこタクシーという名称は約9割の方に認知されています。しかし、利用のための事前登録制度の認知度は約6割、利用方法の認知度は3割未満に留まっており、具体的利用に関する認知度が低いといえます。

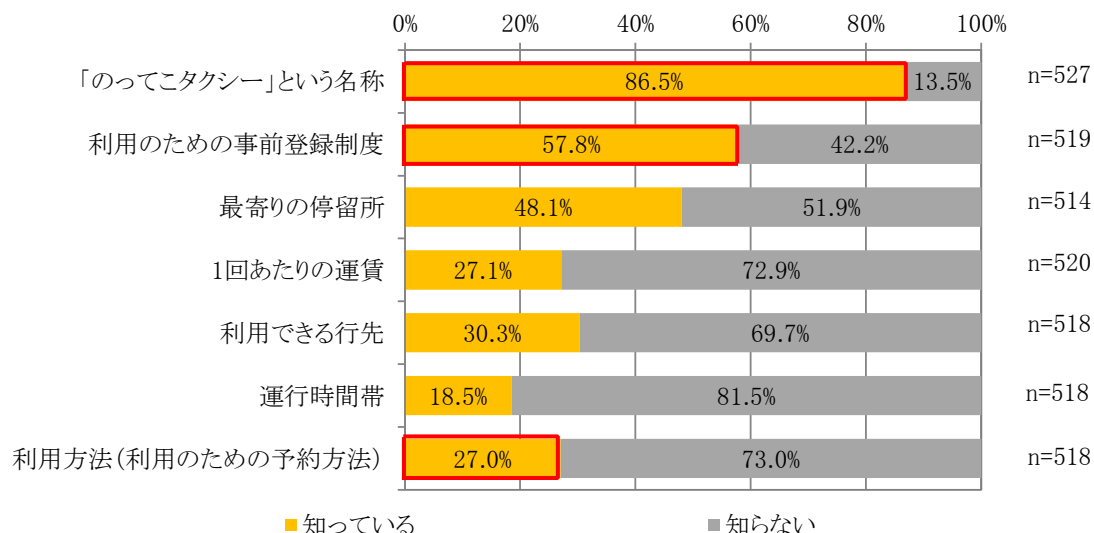
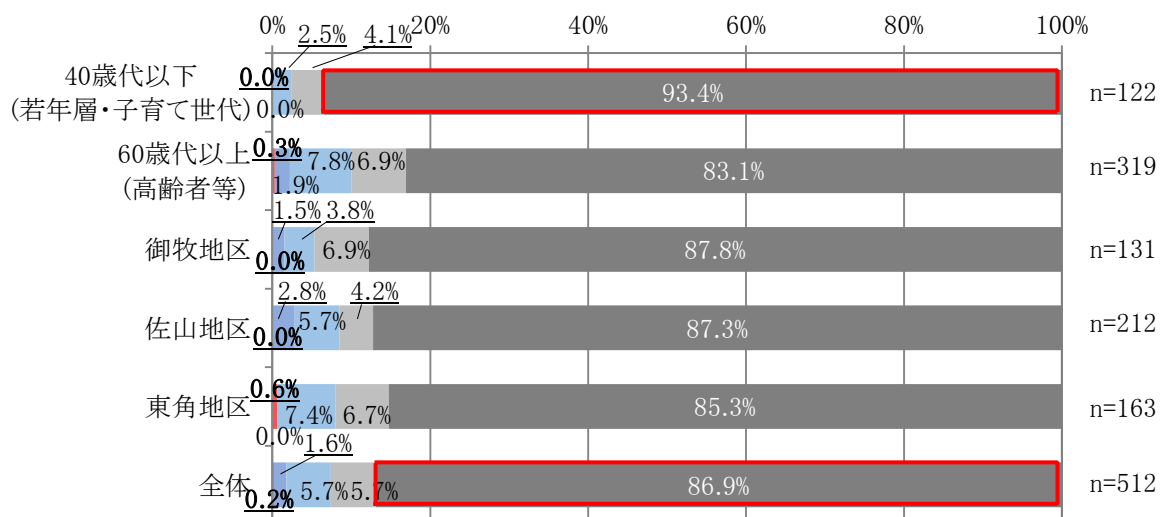


図 のってこタクシーの認知度

8) のってこタクシーの利用状況

のってこタクシーの利用状況についてみると、利用したことがない方が町全体で約9割を占めています。特に若年層・子育て世代については、利用したことがない方の割合が9割以上と町全体の平均よりも高くなっています。



■週に1回以上利用 ■月に2~3回 ■月に1回以下 ■ほとんど(まったく)利用しない ■利用したことがない

図 のってこタクシーの利用頻度

9) のってこタクシーのサービスの評価

のってこタクシーのサービスの評価についてみると、事前に予約が必要なデマンド型乗合タクシーというサービスの特性上、「乗りたい時刻に運行されている」「予約方法が簡便である」については、満足度が約3割となっています。

一方で、「目的地まで比較的早く行ける」については、満足度が約6割と他項目と比較して高い評価を受けています。

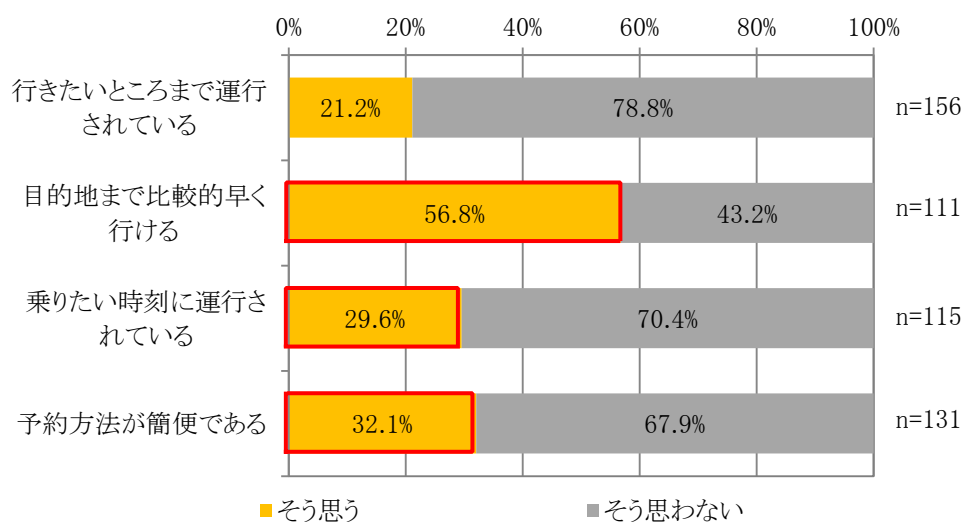


図 のってこタクシーのサービスの満足度

10) 「まちの駅クロスピアくみやま」及び周辺施設の利用状況

「まちの駅クロスピアくみやま」及び周辺施設(イオンモール久御山等)の利用状況についてみると、約8割の方がイオンモール久御山等の周辺施設での買い物の際に利用しています。一方で「まちの駅クロスピアくみやま」での買い物等での利用は1割を切っています。

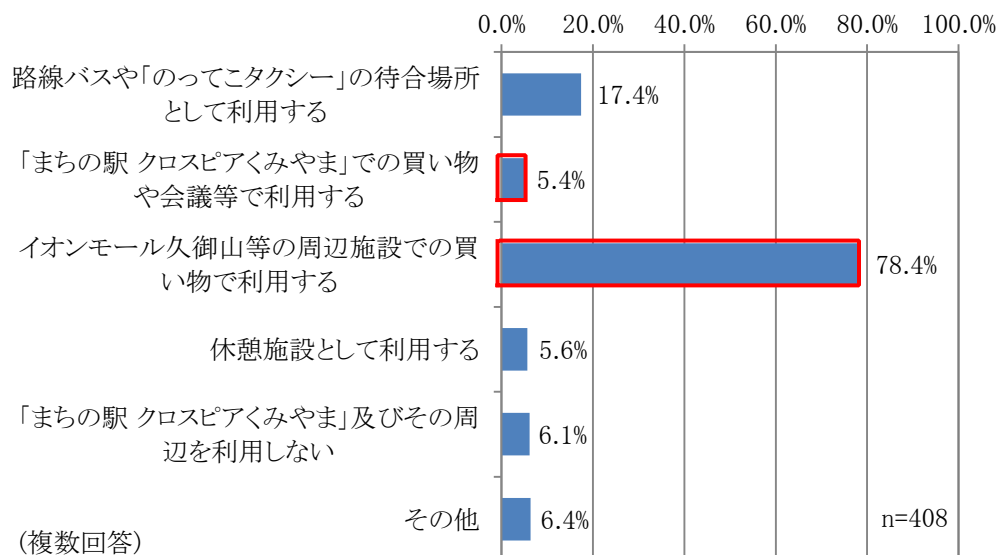


図 「まちの駅クロスピアくみやま」及び周辺施設の利用状況

11) 地域公共交通に求める施策

地域公共交通に求める施策についてみると、路線バスの停留所の改善や路線バスの運行本数や時間帯の改善が多くなっています。

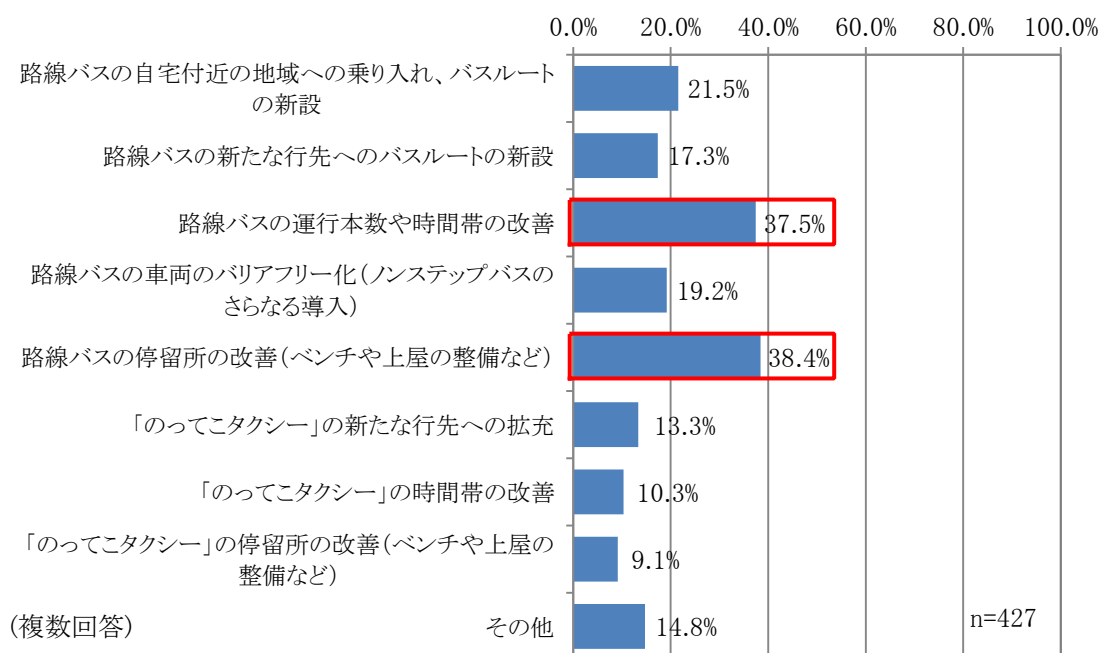


図 地域公共交通に求める施策

《参考》 御牧地区の交通不便地域を対象としたアンケート

交通不便地域である御牧地区の坊之池・中島・西一口・東一口・相島の全世帯を対象にして、住民アンケートと同じ設問内容のアンケート調査を実施しました。調査票を各世帯に2票ずつ配布したところ、164世帯から合計250票の回答がありました。

回答結果をみると、路線バスの運行ルートから離れたところに位置しているため、路線バスに対する満足度は御牧地区全体でみたときよりも低くなっています。また、のってこタクシーのサービスの満足度についても、町全体でみたときよりも低くなっています。

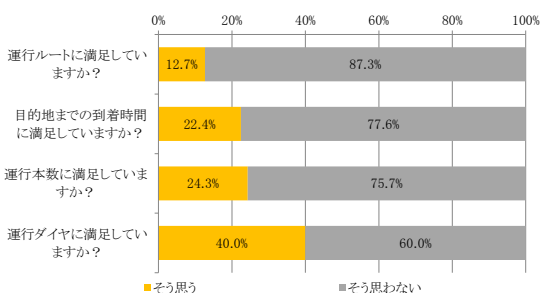


図 路線バスのサービスの満足度

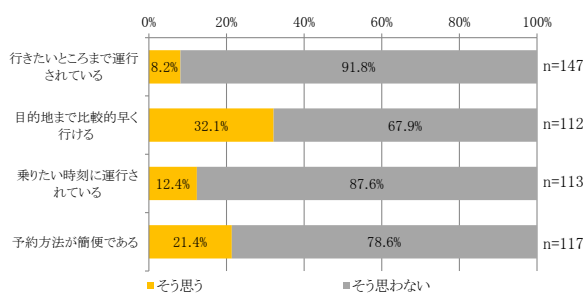


図 のってこタクシーのサービスの満足度

(3) 事業所アンケート

① 実施概要

事業所アンケートについては、2018年3月に新たに運行を開始した京都京阪バスのイオン松井山手線の利用促進に向けて、沿線の事業所の通勤時の移動手段や路線が担う役割等を把握するために実施しました。アンケート調査票は郵送配布・郵送回収としました。

対象はイオン松井山手線沿線に立地する町内の事業所110社です。

回収数は40社、回収率は36.3%でした。

表 事業所アンケートの実施概要

実施目的	沿線の事業所の通勤時の移動手段や路線が担う役割等の把握
調査対象	イオン松井山手線沿線に立地する町内の事業所110社
実施期間	2018年10月4日(木)～2018年10月19日(金)
調査方法	アンケート調査票を郵送で配布・回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・基本属性(所在地・業種・勤務形態)・通勤の状況・公共交通による通勤への転換意向・鉄道やバスの有無が新規採用に与える影響・来訪者への地域公共交通でのアクセスの周知状況・路線バス利用のために必要な改善策・その他地域公共交通に関する意見

② 回答結果の分析

1) 通勤の状況

通勤の状況についてみると、回答のあった事業所すべてがマイカー通勤を許可していました。マイカー通勤を許可している理由としては、自社で駐車場を十分に所有できていること以外にバスの便数の少なさやマイカー以外での手段では従業員の通勤時間に間に合わないことが上位に挙がっています。

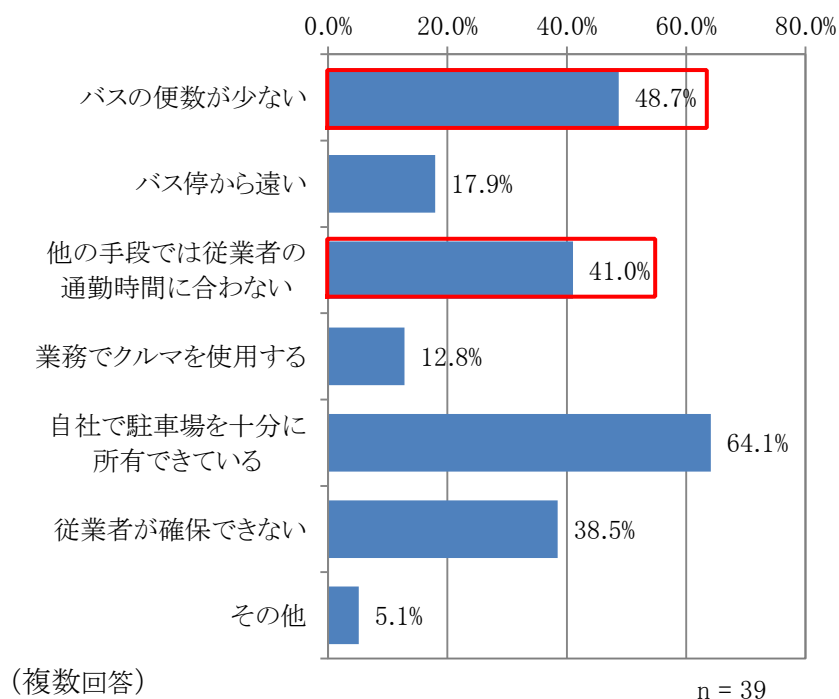


図 マイカー通勤を許可している理由

2) 公共交通による通勤への転換意向

公共交通による通勤への転換意向についてみると、約9割の事業所が「転換意向がない」と回答しています。理由としては、バスの運行時間帯が勤務時間帯に合わないことが挙がっています。

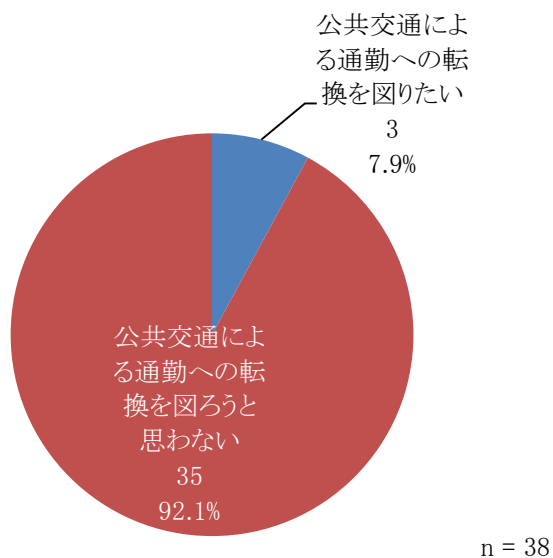


図 公共交通による通勤への転換意向

表 公共交通による通勤に転換しない主な理由

主な理由	件数	具体例
勤務シフトとの不一致	7	・残業等で帰りが遅くなるため ・夜勤者が利用できない
従業員の判断	5	採用時に車通勤を希望されることが多い
バス停や駅までの遠さ	3	周りにバス停、駅がない
移動時間の短縮	2	待ち時間による時間を有効に利用したいので
通勤コストの増大の懸念	2	不便であり、時間・費用がかかりすぎる
求人への影響	2	公共交通による通勤だと応募がない

3) 鉄道やバスの有無が新規採用に与える影響

鉄道やバスの有無が新規採用に与える影響についてみると、約3割の事業所が「募集範囲が広がる」、約2割の事業所が「応募者が増える」と回答しています。

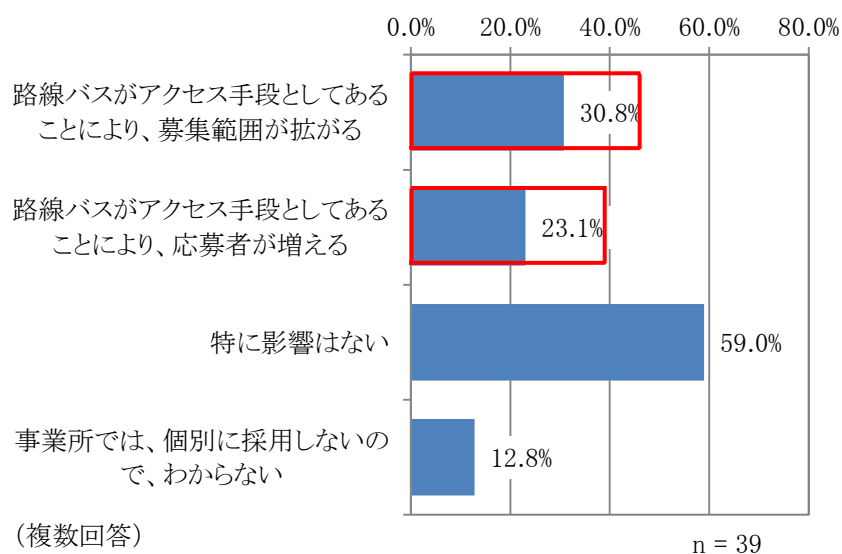


図 公共交通の有無が新規採用に与える影響

4) 来訪者への地域公共交通でのアクセスの周知状況

来訪者への地域公共交通でのアクセスの周知状況についてみると、約5割の事業所が口頭では基本的に自動車によるアクセス方法のみを伝えていますが、約4割の事業所は口頭で、約3割の事業所はホームページで自動車と合わせて公共交通によるアクセス方法を伝えていきます。

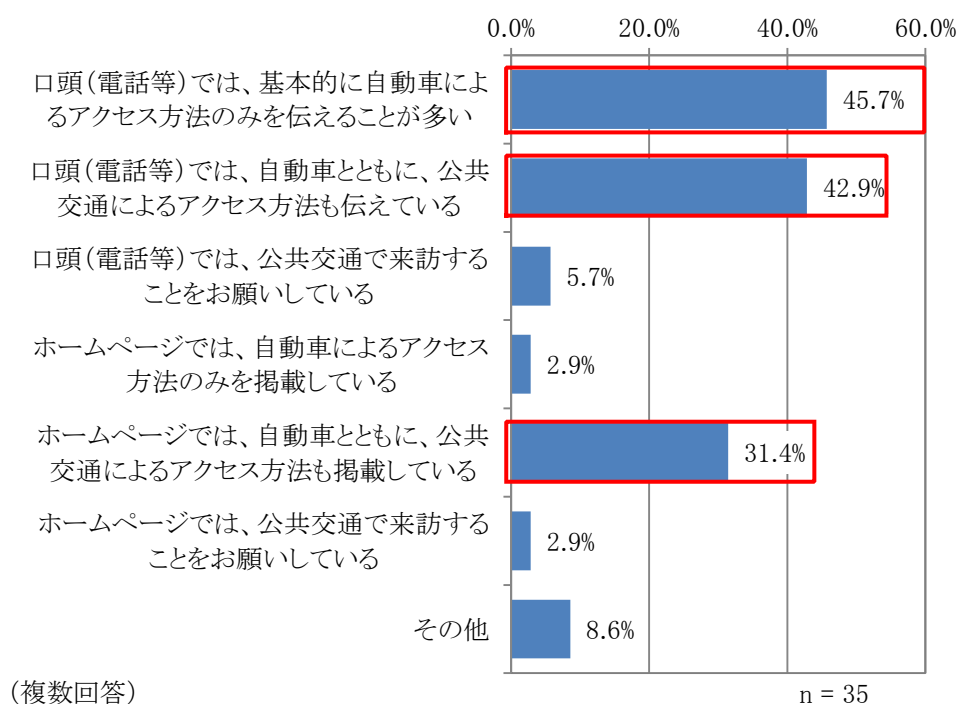


図 来訪者へのアクセス方法の周知

5) 路線バス利用のために必要な改善策

路線バス利用のために必要な改善策についてみると、約8割の事業所が近鉄大久保駅方面へのバスのサービス改善を求めています。

サービス改善の具体策としては、バスの定時性向上が最も多くなっています。

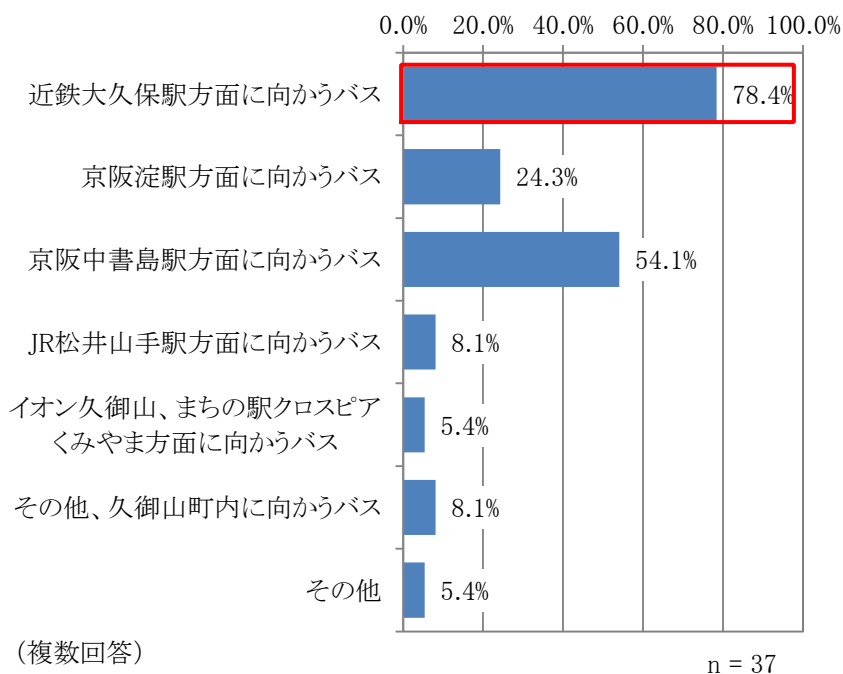


図 サービス改善が必要だと思われるバス路線

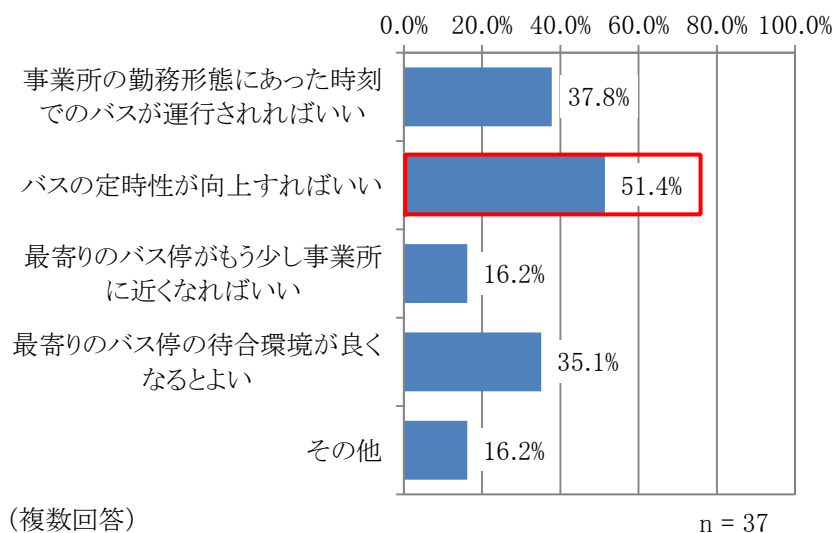


図 サービス改善の具体策



3章 本町の上位・関連計画の整理

地域公共交通について、本町で今までに検討してきた交通政策や今後の目指すべき方向性との整合性を図るために、以下の上位・関連計画を整理しました。

整理にあたっては、久御山町第5次総合計画等で示している地域公共交通や移動に関する施策内容等に注目しました。

表 本町の上位関連計画に関する取りまとめ

上位・関連計画	策定年次	目標年次
久御山町第5次総合計画	2015年度	2025年度
久御山町総合戦略	2015年度	2019年度
久御山町都市計画マスタープラン	2016年度	2025年度
久御山町産業振興計画	2015年度	2019年度
久御山町第8次高齢者保健福祉計画	2017年度	2025年度

1. 久御山町第5次総合計画

策定年次：2015年度/目標年次：2025年度

久御山町第5次総合計画は本町の最上位計画として、まちの将来像を示し、また、行政各分野の方向性を整理しています。

本計画では、まちの将来像を“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～”としています。

【公共交通に対する基本方針】

- ・ 地域住民の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消
- ・ 合理的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成を推進
- ・ 路線バスの利便性向上

⇒ **誰もが自由に移動できる良好な公共交通環境の整備推進**

地域公共交通に関する方向性としては、基本計画において、基本方針等を下記のように設定しています。

【公共交通に対する基本計画】

- ① 総合的な公共交通ネットワークの形成
 - ・ まちの駅バスターミナルを活用した合理的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成推進
 - ・ 町内と鉄道駅を結ぶ路線バスの定時運行確保に向けた道路改良や渋滞緩和、より利便性の高い運行時間・便数の確保
 - ・ デマンド型乗合タクシーの運行による円滑な町内移動と路線バスとの連携
 - ・ LRT導入等の町内における新たな交通システムの要望活動・検討
- ② バス交通の利便性向上
 - ・ 路線バスのバス停の屋根設置や周辺歩道・駐輪場の整備等の環境改善によるバス交通の利用促進や円滑な運行支援
 - ・ 低床バス等の導入によるバリアフリー化やバスの情報サービスの充実

【目指す目標】



2. 久御山町総合戦略

策定年次：2015 年度/目標年次：2019 年度

久御山町総合戦略は国の示す「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」に基づき、本町で取り組む地域の活性化や人口問題対策を示しています。

本計画では、久御山町人口ビジョンを踏まえた上で、下記の6つの基本目標に沿って施策を推進しています。また、6つの基本目標に基づき、目指す姿を“夢いっぱい コンパクトタウン くみやまの創生”としています。

【基本目標】

- 町内定住の促進
- 産業活力の発揮
- 「くみやま」魅力発信
- 少子化対策と子育て支援
- 住民や企業との協働と連携
- 安全・安心に向けて

地域公共交通については、「町内定住の促進」の中で下記のような施策や取組を推進しています。

【移動の利便性確保に関する施策】

- ① 新たな交通システムの導入・検討
 - 阪急西山天王山駅から京阪淀駅を経由したまちの駅クロスピア等への新たなバスルートの検討
 - 町内におけるデマンド乗合タクシーの実施
- ② バス交通の利便性の向上
 - 高齢者や障害のある人、妊婦などに配慮した低床バスの導入等利用しやすいバスサービスの充実の要請
- ③ 自転車利用の利便性・安全性の向上
 - 町内における駐輪場の整備や自転車が通行しやすい道路の整備など自転車で移動しやすいまちづくり

《参考》 久御山町人口ビジョン

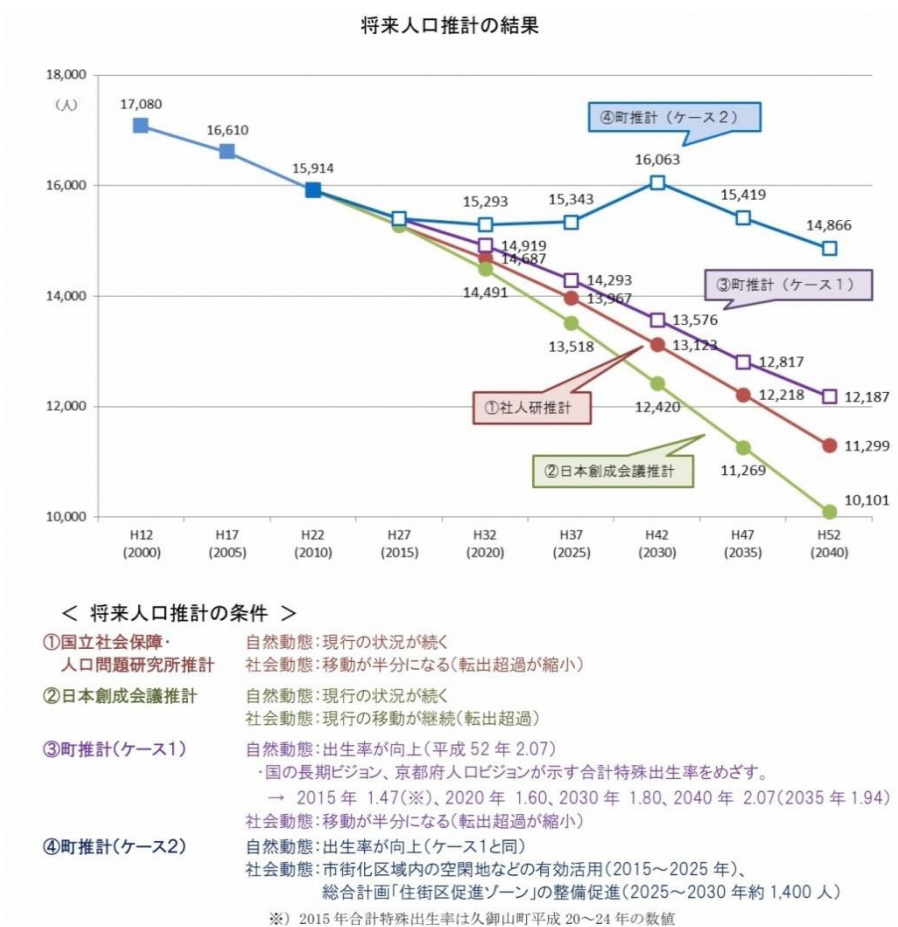
策定年次：2015 年度 / 目標年次：2040 年度

〈めざす将来方向〉

このまま推移すれば進むであろう人口流出を抑制するとともに、町外から選ばれるまちとして新たな定住人口の確保に努めることによって、人口及び子どもの減少を最小限に抑え、コミュニティや産業が継続できる人口構造の維持を目指しています。

〈人口の将来展望〉

① 久御山町の将来人口推計



出典：久御山町人口ビジョン(2016 年 2 月)

② 将来の展望

短期的 目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標期間：2019 年度 ・ 町外転出の抑制により転出超過となっている社会動態(転入・転出)の均衡による人口減少の抑制 ・ 人口を現状程度に維持
中期的 目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標期間：2025 年度 ・ 現在の昼間人口を維持するとともに、生産年齢人口の転入を促し、まちとしての機能が持続・継続する人口・年齢構造を維持 ・ 合計特殊出生率の向上、現状程度の人口を維持
長期的 目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標期間：2040 年度 ・ 合計特殊出生 2.07 の達成、長期的な人口・年齢構造の維持による継続可能なまちの経営 ・ 働く場(雇用機会)を提供するまちとしての機能充実を長期的に展開

3. 久御山町都市計画マスタープラン

策定年次：2016 年度/目標年次：2025 年度

久御山町都市計画マスタープランは本町の都市づくりの基本方針を示しています。
本計画では、町全体の公共交通の基本方針・整備方針を設定しています。

【公共交通の基本方針】

- 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

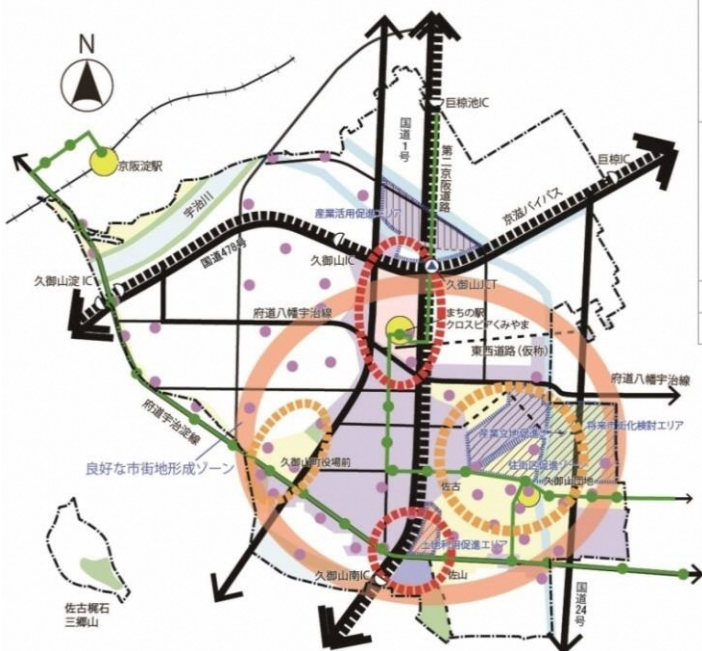
【公共交通の整備方針(良好な市街地形成ゾーン)】

- 交通事業者等との連携のもと、独自のコミュニティ交通システム(デマンド型乗合タクシー)を持続可能なものとし、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(全町域においても対応)
- 今後の市街地整備に合わせた路線バスの運行ルートの新設や運行便数の増便をバス事業者に要望
- 路線バスのバス停の周辺歩道整備や、駐輪場の整備等環境の改善を推進

【公共交通の整備方針】

- 町内と鉄道駅を結ぶ路線バスについて、定時性の向上、運行の多頻度化に向け、関係機関に道路の交差点改良等による渋滞緩和を要請
- 低床バスの導入等によるバスのバリアフリー化や利用しやすい情報サービスの充実を事業者に要請
- LRT等の鉄軌道の導入について、関係機関に対する要望活動

■ 交通体系の整備方針図



	凡	例
道路網	広域幹線道路	バスターミナル
	地域幹線道路	路線バス
	市街地幹線道路	デマンド乗合タクシー乗り場
	生活基盤道路	産業立地促進ゾーン
	将来構想路線	
既存市街地ゾーン	住宅エリア	住街区促進ゾーン
	工業エリア	土地利用促進エリア
	商業・交流エリア	産業活用促進エリア
	医療・福祉・交流エリア	将来市街化検討エリア
	行政サービスエリア	市街化検討ゾーン
	公園・緑地ゾーン	広域交流拠点
良好な市街地形成ゾーン	地域生活拠点	

出典：久御山町都市計画マスタープラン(2017年2月)

4. 久御山町産業振興計画

策定年次：2015 年度/目標年次：2019 年度

久御山町産業振興計画は産業振興に取り組む基本方針及び振興策の方向を示しています。

本計画では、目指すべき姿を“つなぐ・つながる ものづくりの^{なえどころ}苗処 久御山”としています。目指すべき姿の達成に向けて、地域公共交通については、産業基盤の向上として取組を位置付けています。

【地域公共交通に関する取組】

- ① 公共交通不便地の解消を図る
 - ・ 各企業のバス利用の促進(路線の拡充及び共同バス)
- ② 公共交通のハブ施設の利用促進を図る
 - ・ 公共交通の結節点「まちの駅クロスピアくみやま」の機能向上

5. 久御山町第8次高齢者保健福祉計画

策定年次：2017 年度/目標年次：2025 年度

久御山町第8次高齢者保健福祉計画は高齢者の保健福祉施策の総合的な推進を図るための取組の方向性や施策を示しています。

本計画では、基本理念を“ふれあいと支え合いで高齢者が幸せに暮らせる健やか長寿のまち・久御山”としています。その中で地域公共交通については、「高齢者が活躍できる場の創出」のために下記の施策・事業を位置付けています。

【地域公共交通に関して位置付けている事業】

- <活動しやすい生活環境づくり：利用しやすい移動手段の確保>
- ・ 低床バスやリフト付きタクシーの普及要請
 - ・ 社会福祉協議会「ささえ愛サービス」実施による移動手段の確保

4章 地域公共交通を取り巻く課題

「2章 本町の地域公共交通を取り巻く環境」及び「3章 本町の上位・関連計画の整理」の内容を踏まえて、地域公共交通を取り巻く課題を次頁以降に整理しました。

本町は、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。そのため、住んでいる方の視点をももちろん重視するとともに、あわせて、久御山町外から通勤する就業者等の視点からも課題を整理することが重要と考えました。

また、地域公共交通を見直し、持続していくうえで重要な視点である市街地整備や事業者の視点についても、その他の視点として、課題を整理しました。

1章

2章

3章

4章

5章

6章

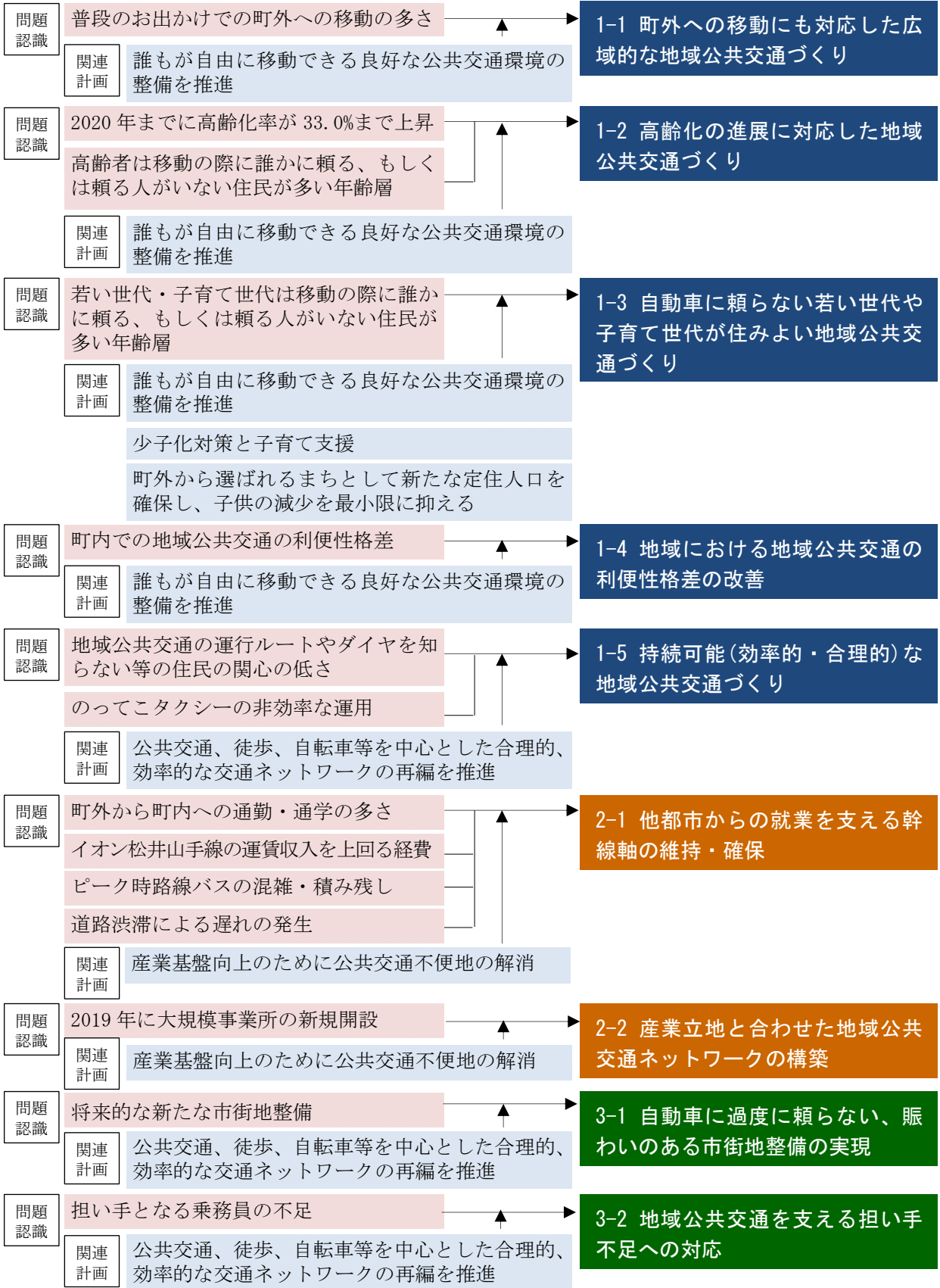
7章

8章

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



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。住民の日常的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。

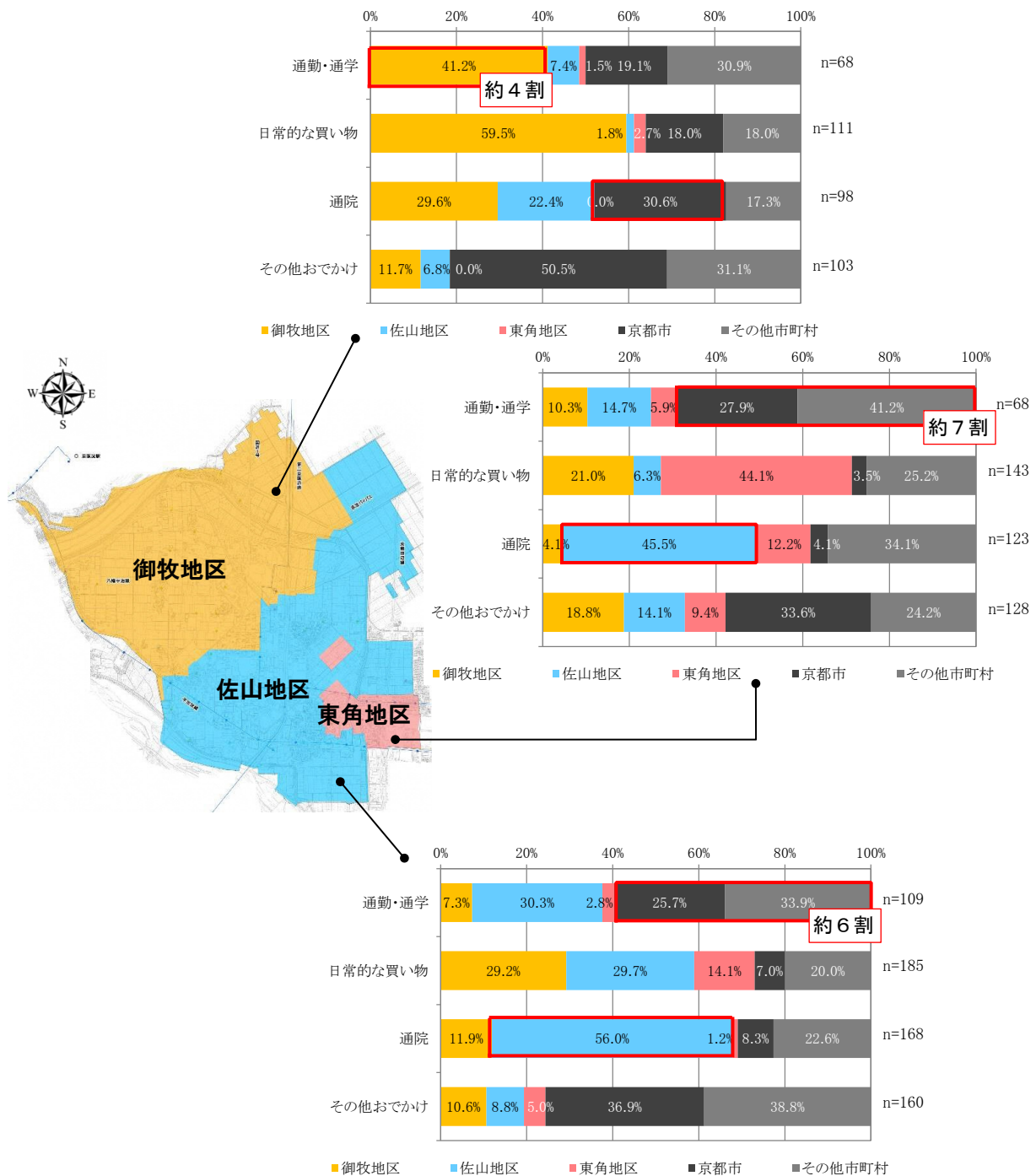


図 地区別の普段の外出先(再掲)

(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。

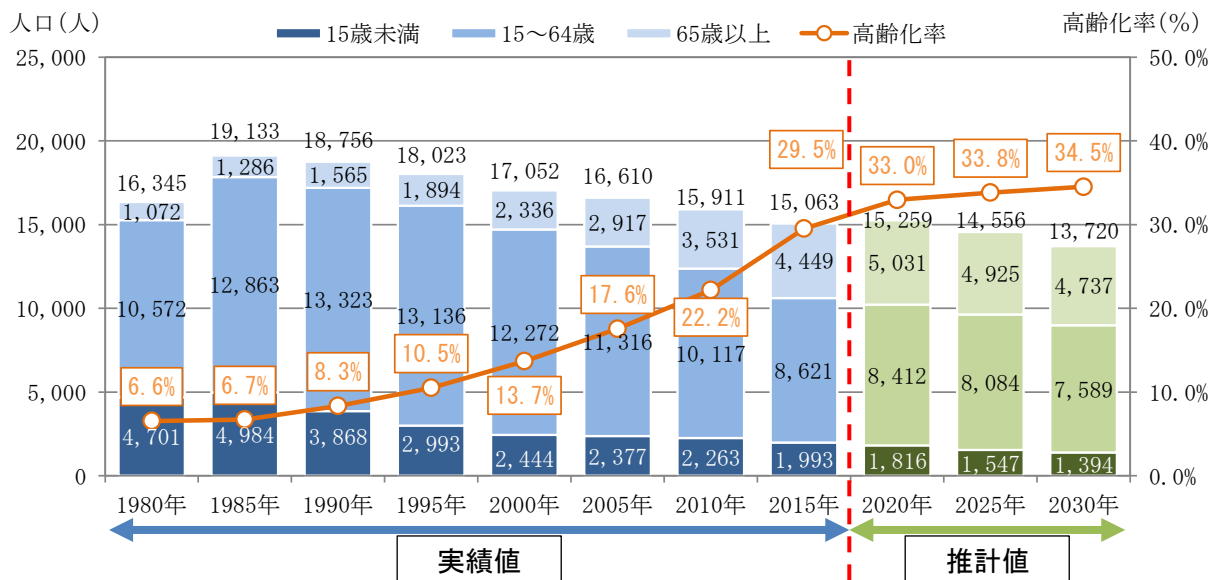
すなわち、高齢化が進む久御山町にとっては、日常の移動手段として、地域公共交通の役割の大きさが伺えます。したがって、今後はさらなる『高齢化の進展に対応した地域公共交通づくり』が課題の一つとなります。

(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、3頁に示したグラフ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(再掲)

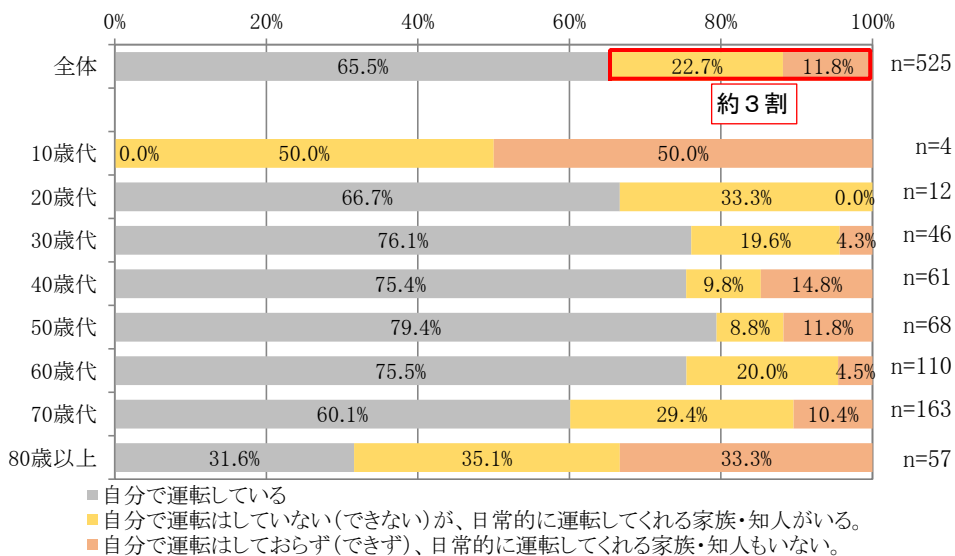
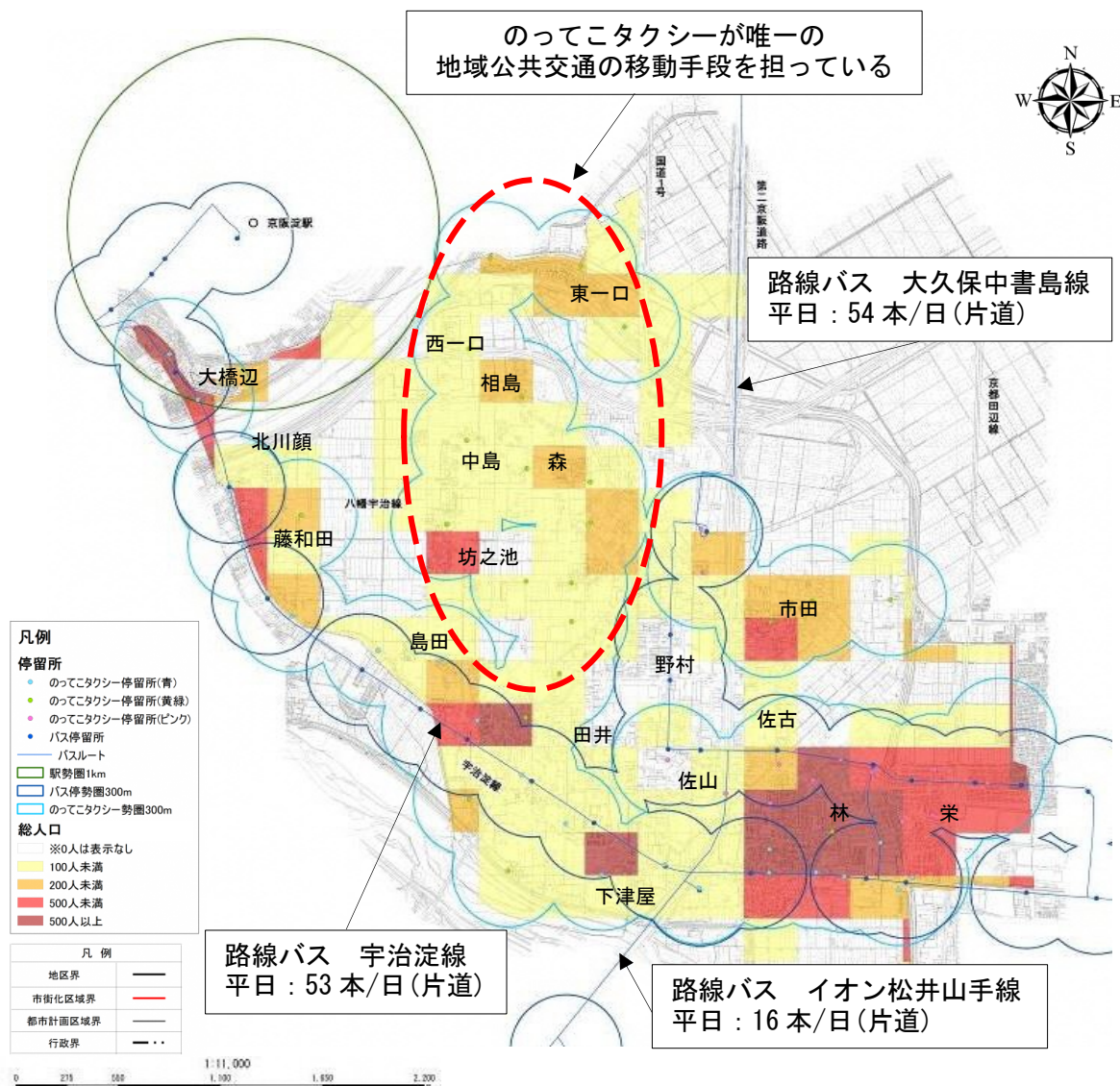


図 自動車を利用した移動に関する年齢別の状況(再掲)

(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。

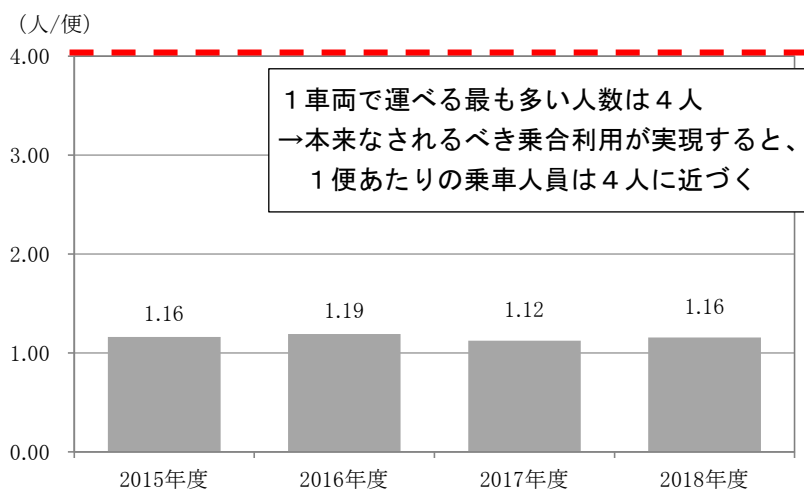
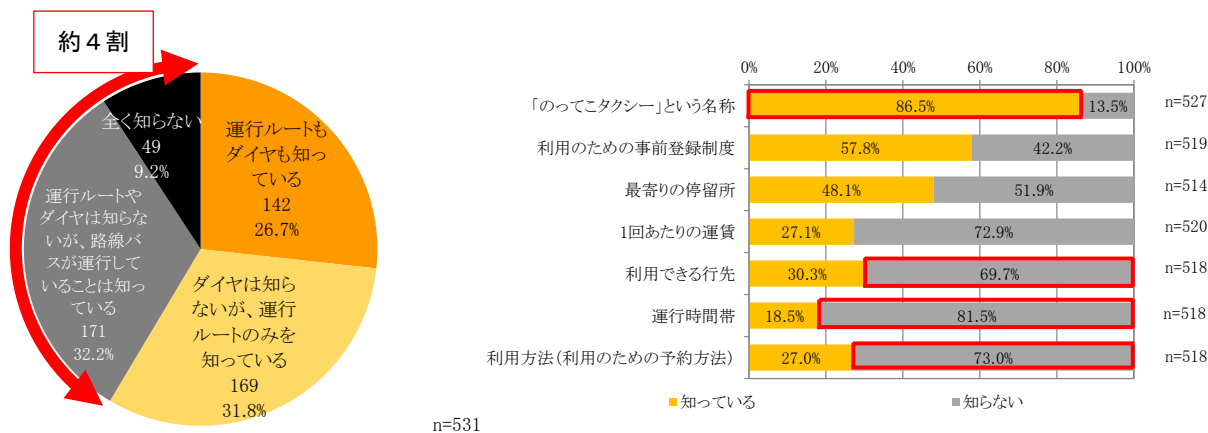


図 のってこタクシーの1便あたりの利用者数(再掲)



※ 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)(再掲)

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

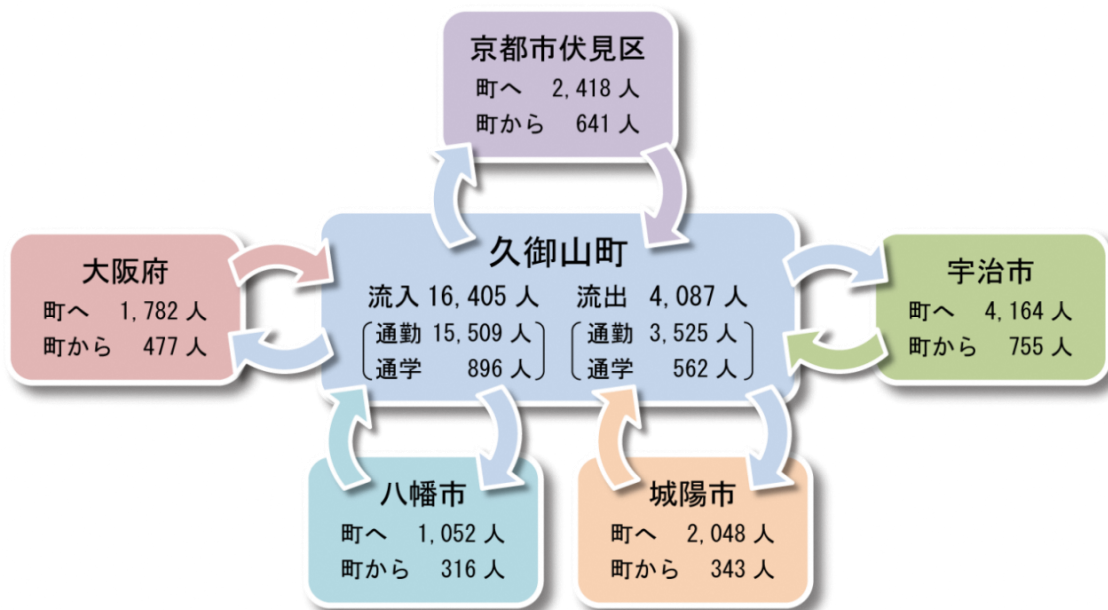
(1) 他都市からの就業を支える幹線軸の維持・確保

本町の人々の動きをみると、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(再掲)

(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に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(再掲)

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(再掲)

(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。

5章 地域公共交通の目指すべき姿

1. 目指すべき将来像

「4章 地域公共交通を取り巻く課題」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。

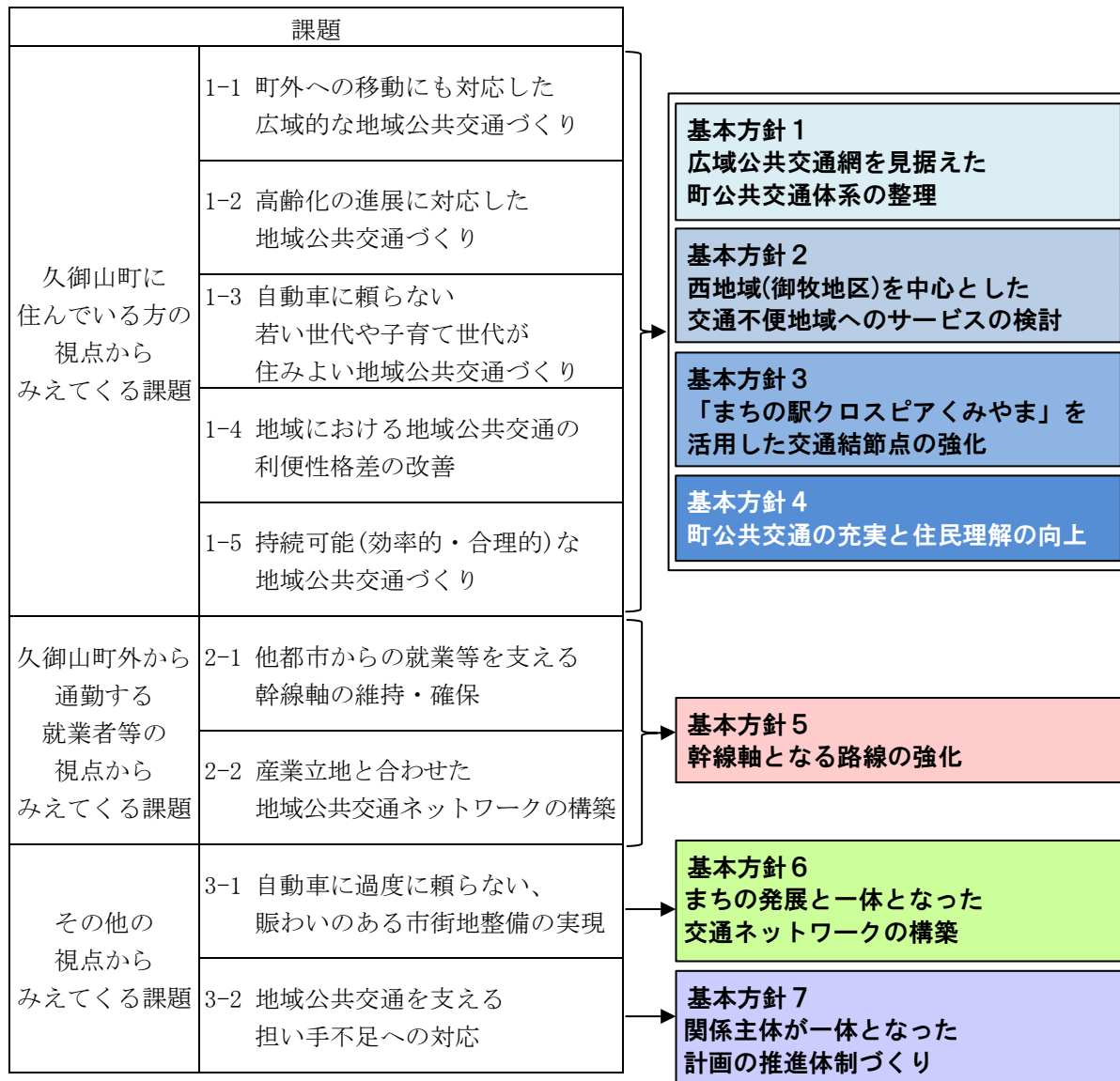
そのために、今後のまちづくりとの連携や既存の拠点を活かした効率的なネットワークを構築します。その際には、路線バスとのってこタクシーとの役割分担、連携を意識し、より多くの人に使いやすいと感じてもらえる交通体系を目指します。

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

「4章 地域公共交通を取り巻く課題」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

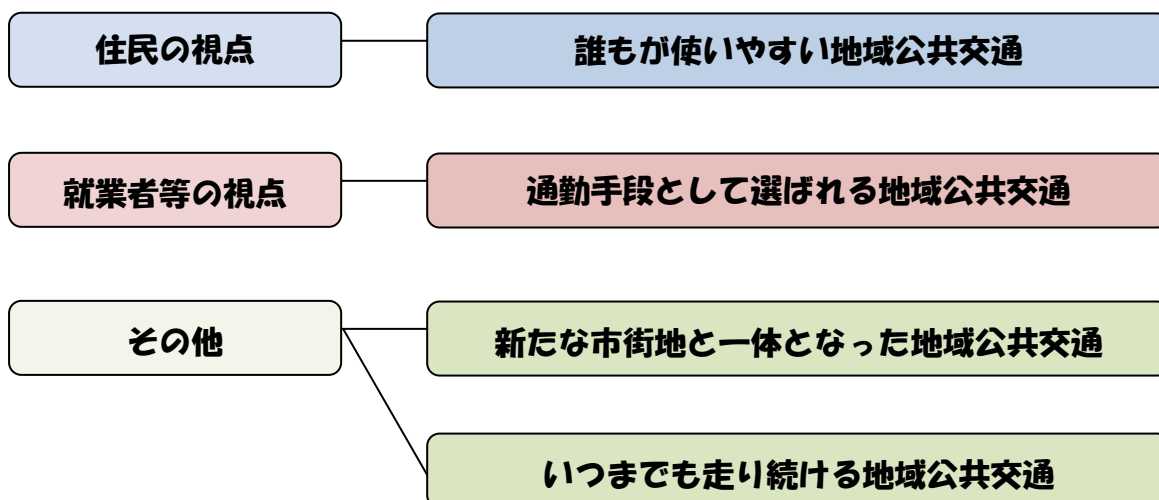
課題や基本方針で示した「住民」、「就業者等」、「その他(まちづくり、担い手)」の3つの視点で、目指すべき目標を次頁のとおり、設定します。

住民の視点については、課題(1)、(2)、(3)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(4)、(5)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

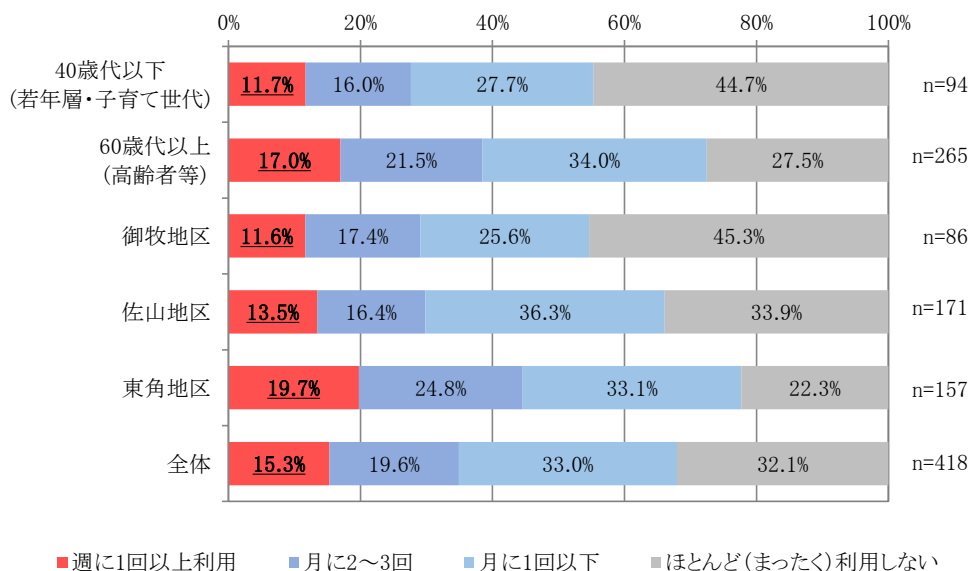
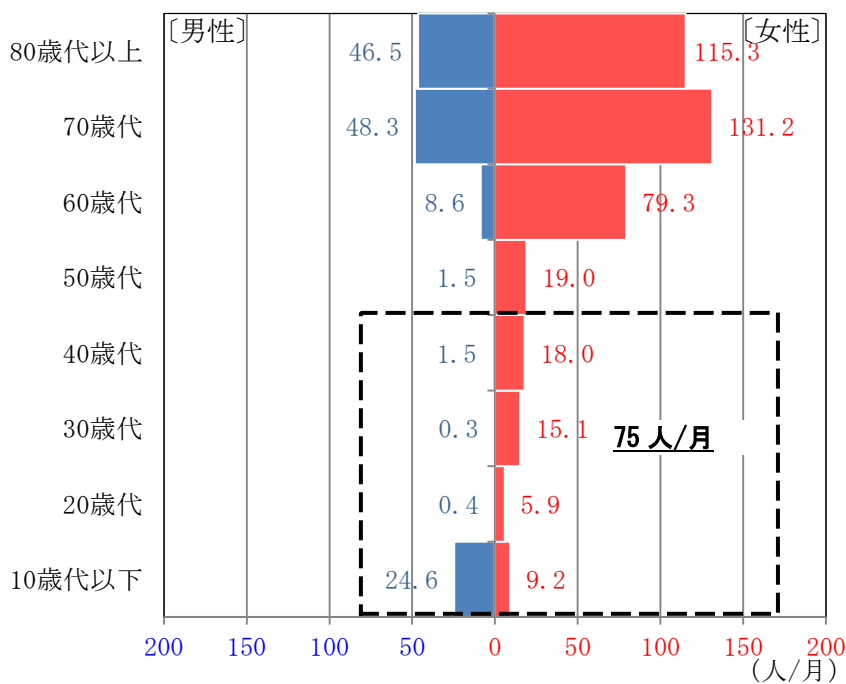


図 路線バスの利用頻度(再掲)



※ 2015年12月～2018年10月までの年齢別・性別の利用者数合計を稼働期間(計35ヶ月)で平均

図 のってこタクシーの年齢別・性別の月あたりの利用者数(再掲)

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



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(再掲)

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)

6章 本町の目指す将来ネットワーク

「5章 地域公共交通の目指すべき姿」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、まちの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。 	まちの駅 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

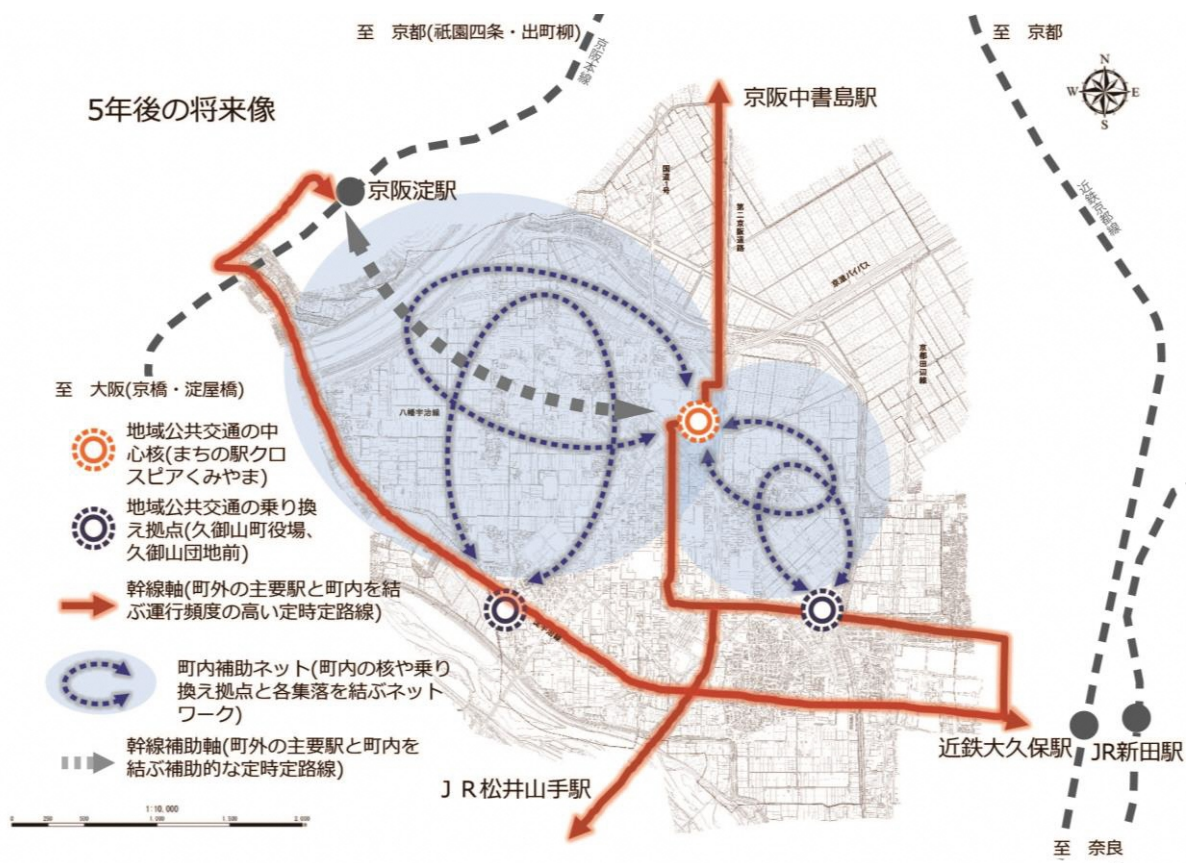


図 5年後に目指すべき将来ネットワーク

【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。

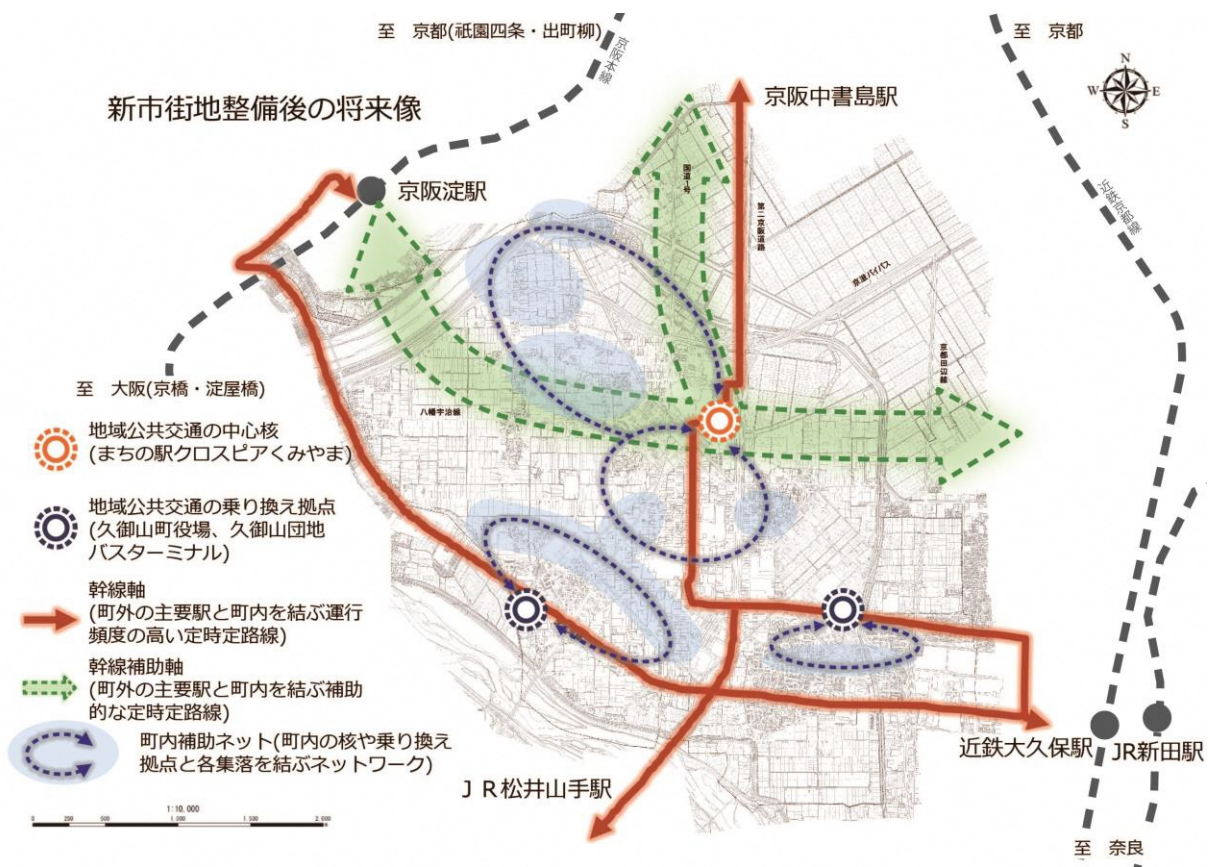


図 長期的な新市街地整備を見据えて目指すべき将来ネットワーク

【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「7章 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。

7章 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

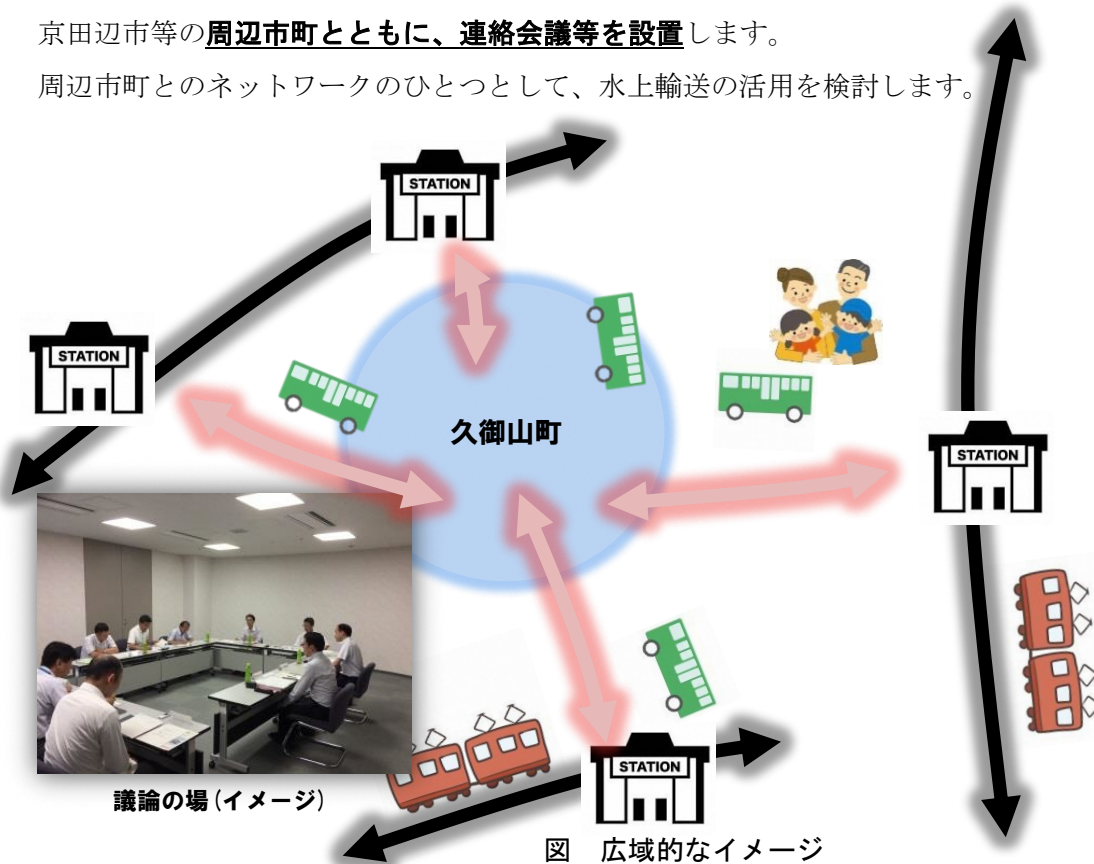
1.1 周辺市町との連携(公共交通に関する広域会議体の設置)

○ 取組のねらい

- 本町は、**町内に鉄道駅がないこと**、また、通勤・通学、その他のお出かけをはじめとして、**周辺市町との人の動きが多い**特徴を有しています。
- そのため、利用者の視点として「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、町内だけでなく、**周辺市町とも連携した広域的な地域公共交通ネットワークの維持**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 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**します。
- 周辺市町とのネットワークのひとつとして、水上輸送の活用を検討します。



○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス)が増加する(目標①に対応)
- 過度な自動車利用からバス利用への転換により、交通渋滞が緩和する

○ 実施主体

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
協働	協働	-	-	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

○ 取組のねらい

- 町内で運行されている路線バスやのってこタクシーについて、**ルートやダイヤを把握している住民の割合は低くなっており、既存の地域公共交通サービスが適切に活用されていない状況となっています。**
- そのため、「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するきっかけとなる**利用者向けの情報提供**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 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**します。その際、1.1の視点もふまえ、周辺市町と連携し、広域的な情報発信を前提とします。
- また、基本方針4で示す「のってこタクシーの維持・向上」の取組や「のってこ優タクシー」の運行開始に伴うものとし、町内の公共施設や交通結節点に設置するほか、広く利用者に配布する取組とします。

【地域公共交通ガイドマップに盛り込む情報(案)】

- 地域公共交通のルート、時刻(いつ、どこに行けるの?)
- 主な施設の行き方(どのバスに乗れば、行けるの?)
- 路線バスやのってこタクシーの利用方法(どうやったら、乗れるの?)
- のってこタクシー等の利用方法(事前登録の方法、予約方法等)

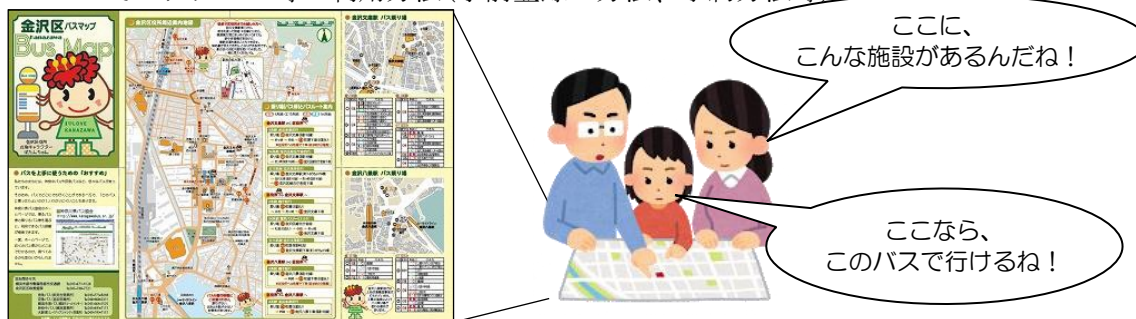


図 地域公共交通マップを使った例(左図は横浜市作成のおでかけマップ)

○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス・のってこタクシー)が増加する(目標①に対応)
- 過度な自動車利用からバス利用への転換による交通渋滞が緩和する
- 生徒や児童の地域公共交通への関心が高まる(長期的な利用者の獲得)(目標④に対応)


○ 実施主体

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
企画・作成	補助	協力	協力	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
作成・配布	→	→	→	見直し・検討	→

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					
○ 取組のねらい					
<ul style="list-style-type: none"> 御牧地区の一部は、路線バスの運行がなく、鉄道駅へのアクセスには乗り換えを要する交通不便地域となっています。 こうした地域の住民にとっても「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、地域と一緒に、サービスのあり方を再度検討する必要があります。 					
○ 取組の概要					
<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します。 勉強会では、学識経験者等も招いて、地域公共交通やまちづくりに関する知識も蓄えながら、議論を進めていきます。議論の結果によっては、例えば、交通不便地域を通して、「まちの駅クロスピアくみやま」と京阪淀駅を結ぶ定時定路線の交通サービスなどの社会実験を実施します。 また、社会実験を実施後にも定期的に住民勉強会を実施して、より良い地域公共交通のサービスのあり方やサービスを維持するための取組等を検討します。 					
			<p>専門家からのシンポジウム さあ、考えよう！</p> <p>↓</p> <p>地域のみんなで見聞交換 どうすれば、 みんなで使える。守れる？</p> <p>↓</p> <p>社会実験？ 試してみる？</p> <p>↓</p> <p>これからの姿は？ 地域に何がある？ 地域で何ができる？ など</p>		
写真 学識経験者による講演の様子					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> 地域に適した地域公共交通サービスが実現する(目標④に対応) 地域住民が主体となり、地域公共交通を支える機運が醸成される(目標④に対応) 					
○ 実施主体					
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
企画	協力	-	-	参加	-
○ スケジュール					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
勉強会実施	社会実験実施	見直し検討	調整・協議	実施	→

基本方針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

○ 取組のねらい

- 久御山町総合計画において、『「まちの駅クロスピアくみやま」バスターミナルを活用した合理的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成推進』することを挙げています。
- そのため、拠点となる「まちの駅クロスピアくみやま」においても「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、**安心して乗換をしてもらうための環境整備(情報提供)**を進める必要があります。

○ 取組の概要

- 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**を施します。
- 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**を設置します。



写真 路面標示の設置事例
(近鉄大久保駅)



写真 バスロケーションシステムの設置事例(近鉄大久保駅)

○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス)が増加する(目標①に対応)
- 利用者の地域公共交通への関心が高まる(目標④に対応)

○ 実施主体

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
設置	協力	協力	-	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
設置・検討	→	→	→	→	→

○ 取組のねらい

- ・ 久御山町総合計画において、『「まちの駅クロスピアくみやま」バスターミナルを活用した合理的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成推進』することを挙げています。
- ・ そのため、「まちの駅クロスピアくみやま」においては、ネットワークの拠点となるだけでなく、**情報発信の拠点となる取組**が必要となります。

○ 取組の概要

- ・ 「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**し、本町の玄関口として、対外的にPRします。
- ・ また、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**します。



出典：国土交通省

写真 案内スタッフの例

○ 期待される効果

- ・ 利用者の地域公共交通への関心が高まる(目標④に対応)
- ・ 「まちの駅クロスピアくみやま」の拠点としての役割が高まる

○ 実施主体

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
実施	協力	協力	協力	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
検討	実施	→	→	→	→

3.3 自動車・自転車とバスが乗り継ぎやすい環境整備

○ 取組のねらい

- 久御山町総合計画において、『「まちの駅クロスピアくみやま」バスターミナルを活用した合理的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成推進』することを挙げています。
- そのため、「まちの駅クロスピアくみやま」においては、多様な手段の連携による**ネットワークの拠点となる取組**が必要となります。

○ 取組の概要

- 「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**を進めます。
- 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を実施します。
- また、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します。
- 「まちの駅クロスピアくみやま」を起点に「流れ橋」や「旧山田家住宅」などの観光資源を結ぶ『サイクルロード』の整備を推進します。



図 久御山町レンタサイクル



図 「まちの駅クロスピアくみやま」の乗り継ぎやすい環境整備のイメージ

○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス・のってこタクシー)が増加する(目標①に対応)
- 過度な自動車利用からバス利用への転換による交通渋滞が緩和する

○ 実施主体

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
企画実施	協力	協力	協力	-	協力

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
調整・協議	実施	→	→	→	→

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

○ 取組のねらい

- 久御山町総合戦略では「少子化対策と子育て支援」を挙げており、地域公共交通の視点からも取組を検討する必要があります。また、高齢者については、地域公共交通以外の移動手段が乏しい傾向があります。
- そのため、利用者の視点として「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、子育て世代(特に妊産婦)や高齢者など、より**地域公共交通を必要とする人に対する利用しやすさの向上**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 既存の 70 歳以上を対象とした路線バス回数券等の購入助成制度について、対象とする券種の拡大や補助金額の再検討を実施します。
- また、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、随時情報発信します。



○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス・のってこタクシー)が増加する(目標①に対応)
- 利用者の地域公共交通への関心が高まる(目標④に対応)

○ 実施主体

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
制度整備	整備補助	協力	協力	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
検討	実施	→	→	→	→

○ 取組のねらい

- 町内で運行されている路線バスやのってこタクシーについて、**ルートやダイヤを把握している住民の割合は低くなっており、既存の地域公共交通サービスが適切に活用されていない状況となっています。**
- そのため、「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するきっかけとなる**利用者向けの情報提供**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 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**します。

《モビリティ・マネジメント》

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしくく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組のことを意味します。具体的には、コミュニケーション施策を中心として、様々な運用施策、システムの導入や改善、それらの実施主体の組織の改変や新たな組織の創出などを実施しつつ、持続的に展開していく一連の取組を意味します。

出典：日本モビリティ・マネジメント会議

【実施するMM(モビリティ・マネジメント)メニュー(案)】

- ▶ 小学校や中学校と連携した「バスの乗り方教室」や「バリアフリー教室」等を実施して、子どもたちにバスの利用方法の周知や利用の意識付けを図ります。
- ▶ 住民を対象としたワークショップ等を実施して、交通まちづくりに対する意識醸成を図ります。
- ▶ また、「のってこタクシーや路線バスの試乗会」や「ICポイントサービス登録補助」の実施を行います。
- ▶ さらに、住民の自発的な活動として、待合環境の美化等の取組も促進します。



写真 バスの乗り方教室の様子
(奈良県宇陀市)

○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス・のってこタクシー)が増加する(目標①に対応)
- 利用者の地域公共交通への関心が高まる(目標④に対応)

○ 実施主体

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
企画	協力	協力	-	参画	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

4.3 中学生・高校生が通いやすい交通環境の整備

○ 取組のねらい

- 交通量の多い幹線道路が、町内を横切っているため、中学生や高校生の通学にあたっては、保護者を中心に**安全・安心の向上を求める意見**がみられます。
- 地域公共交通の視点からも**子どもたちの安全・安心な通学の支援**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 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**し、必要な取組につなげていきます。



図 町内の中学校と高校の位置

○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス)が増加する(目標①に対応)
- 学生の地域公共交通への関心が高まる(長期的な利用者の獲得)(目標④に対応)

○ 実施主体

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
調査実施	協力	-	-	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
検討	調査	検討	→	→	→

4.4 のってこタクシーの維持・向上

○ 取組のねらい

- バスが運行されていない地域も含め、地域の移動を支える手段として、2015年12月から運行を開始した、**のってこタクシーは重要な役割**を果たしています。一方で、**年間500万円以上の財政支出**が発生しています。
- 今後も、サービスを維持、さらには向上させていくためには、運行開始からの実績や課題を踏まえて、**使いやすさとともに、適切な利用の促進**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- より使いやすいサービスとするため、停留所の増設を行います。
- 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します。
- また、本来目標としている乗合利用を実現するための取組として、新たな予約システムの導入を検討します。
- 使いやすさの向上と適切な利用の促進とともに、交通不便地域で検討する定時定路線の交通サービス等の社会実験と合わせて、新たな町内交通ネットワークとして発展させます。

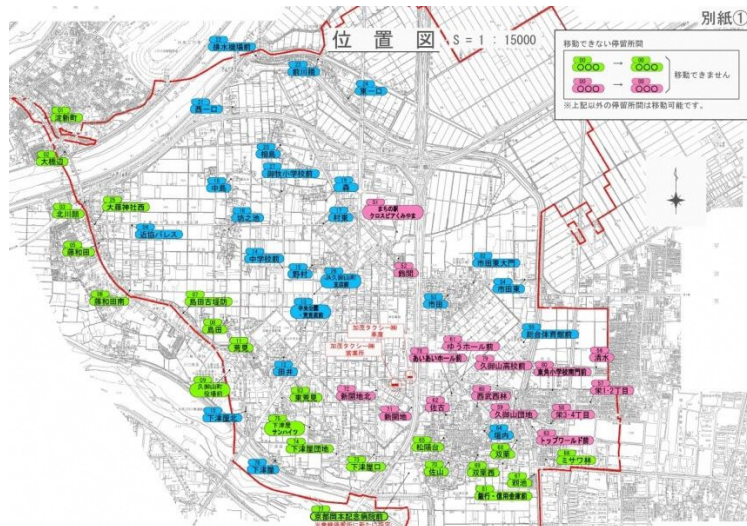


図 のってこタクシーの停留所位置(現状)

○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(のってこタクシー)が増加する(目標①に対応)
- 本来の目的に応じたのってこタクシーのサービス提供が実現される

○ 実施主体

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
計画・運行 ルール策定	-	-	運行支援	-	-

○ スケジュール

	2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
検討・実施		→	→	→	→	→

4.5 「のってこ優タクシー」の運行開始

○ 取組のねらい

- のってこタクシーについては、路線バスへの影響が出ないように、**利用できる区間が限定**されています。そのため、身体的要因等で**路線バスが利用できない方にとっては、地域公共交通による移動が制約**される結果となっています。
- そのため、利用者の視点として「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、路線バスが使いづらい子育て世代(特に妊産婦)や高齢者など、より**地域公共交通を必要とする人に対する利用しやすさの向上**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 路線バスを利用しづらい方(障がい者や要介護者、妊産婦等)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**を開始します。
- 運行開始に伴い、利用者への周知・広報を図るため、「のってこ優タクシー」のパンフレットを新たに作成します。

1. 制度の内容

- 既存ののってこタクシー制度の活用を原則とする。
- 移動できない停留所間の利用制限は設けない。
- 福祉タクシー利用券は利用不可とする。

2. 対象とする移動困難者

- 要支援・要介護1～2認定者 / 65歳以上で民生委員が「移動困難」と認める者
- 妊産婦(母子手帳発行時から出産予定日以後2年) / 療育教室通室児の保護者
- 自動車運転免許証の自主返納者 / 身体障害・療育・精神障害の各手帳保持者
- 自立支援医療受給者証所持者(精神通院・育成医療)
- 特定医療費(指定難病)受給者証所持者

○ 期待される効果

- 移動困難者の移動ストレスが軽減される。(目標①に対応)
- これまで外出しづらかった方の外出が促進される(⇒健康寿命増加への期待)

○ 実施主体

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
運行	-	-	運行支援	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	見直し	→	→	→

4.6 「のってこ優タクシー」へのUDタクシーの導入支援

○ 取組のねらい

- 移動を困難に感じる方にとっては、目的地に移動しやすいサービスであるとともに、**乗ることに対する身体的な負担**を軽減することが求められます。
- そのため、利用者の視点として「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、路線バスが使いづらい子育て世代(特に妊産婦)や高齢者など、より**地域公共交通を必要とする人に対する乗りやすさの向上**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 路線バスを利用しづらい方(障がい者や要介護者、妊産婦等)の乗降の際の負担を軽減するために、誰もが乗り降りしやすい車両としての**UDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)等の導入支援**を実施します。

《ユニバーサルデザインタクシー》

ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めてもよし予約してもよしの誰もが普通に使える一般のタクシーです。



出典：国土交通省(2018年11月現在)

○ 期待される効果

- 移動困難者の移動ストレスが軽減される。(目標①に対応)
- これまで外出しづらかった方の外出が促進される(⇒ 健康寿命増加への期待)

○ 実施主体

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
支援	支援	-	導入	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
調整・協議	導入	→	→	→	→

4.7 ふるさと納税制度を活用したバス停の環境整備

○ 取組のねらい

- 地域公共交通の利用促進を図っていくなかでは、バス停における**バス待ち環境へのニーズ**が高まります。
- そのため、利用者の視点として「誰もが使いやすい地域公共交通」を実現するためには、利用者が多いバス停、のってこタクシーとの乗り継ぎを強化するバス停などにおいて、より**地域公共交通を必要とする人に対する利用しやすさの向上**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- 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**」を実施します。

安全・安心な多機能バス停を整備したい！




【現状】
【整備後のイメージ】

高齢者や子どもたちが安全に、安心して使えるバス停を整備します！

【掲載したい理由】
本町は、東西3.5km、南北4.3kmの小さな町でありながら、国道1号をはじめ、第二京浜道路、東海バスといった中山の幹線道路が通り、企業が非常に多く立地する「おのづかの町」として発展してきました。一方で、近郊部のすぐ近郊ですが、鉄道駅が無く、「路線バス」が基本の公共交通となっています。しかしながら担当地域バス受の多くは乗降も簡便もなく、高齢者や子どもたちが安心して乗降できるバス受を整備し、安全で簡便なバス停の整備を行います。

【新たな挑戦内容】
安全・安心な多機能バス停を整備したい！
①例えば～バス事業者と地元のものづくり企業とのコラボによる「LED照明」を組み合わせたり他町にも導入して「多機能バス停」！




【期待される効果】
上記以外にも、本町では、みなさんに安心してご利用いただける公共交通等の充実に取り組んでいます。
・スマートフォン連携タクシーのってこタクシー
・新バス路線の運行
・レンタサイクル、サイクルロードの整備

【期待される効果】
高齢者や子どもたちだけでなく、全ての利用者の利便性向上。

図 ふるさと納税を用いたバス停留所の整備イメージ

○ 期待される効果

- 地域公共交通が利用される頻度(路線バス・のってこタクシー)が増加する(目標①に対応)
- 利用者の地域公共交通への関心が高まる(目標④に対応)

○ 実施主体

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
企画	協力	協力	-	-	協力

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

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

○ 取組のねらい

- 町内には地元企業の事業所が複数立地し、**町内、町外からの通勤による人の動き**が多くなっています。また、人の動きに対応するための幹線軸となる路線バスも運行されています。しかし、通勤時に地域公共交通の利用を推奨している事業所はみられず、**既存の地域公共交通サービスが適切に活用されていない状況**となっています。
- そのため、「通勤手段として選ばれる地域公共交通」を実現するためには、既存サービスをPRするとともに、**地元企業に通勤方法のあり方を考えてもらうこと**に努める必要があります。

○ 取組の概要

【町・関係行政機関】

- 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**します。
- また、取組にあたっては、協力する地元企業にもメリットを感じられるようなインセンティブの付与(バス車内での広告・方法など)と一体的に検討します。

<取組内容(案)>

- ノーマイカーデーの設定
- 啓発物の作成・配布
- 路線バス等の試乗チケットの配布等
- エコ通勤優良事業所の認定取得を推進



出典：浜松市

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)

○ 期待される効果

- 主に通勤で地域公共交通が利用される頻度(路線バス)が増加する(目標①、②、④に対応)
- 過度な自動車利用からバス利用への転換により、交通渋滞が緩和する

○ 実施主体

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
企画	協力	-	-	-	協力

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

5.2 町内の事業所を来訪する方に向けたPR

○ 取組のねらい

- 町内には地元企業の事業所が複数立地しています。これらの事業所には、通勤だけでなく、町外も含めた社外の来訪者も存在すると考えられます。ただ、地域公共交通のアクセス方法に関する周知が十分になされておらず、**既存の地域公共交通サービスが適切に活用されていない状況**となっています。
- そのため、既存サービスをPRするとともに、**地元企業に社外関係者等の来訪方法のあり方を考えてもらうこと**に努める必要があります。

○ 取組の概要

【町・関係行政機関】

- 地域公共交通でアクセスする方法等を整理した**広報物件を作成・配布**します。
- また、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えます。
- 地域公共交通でアクセスする方法等を示した**ウェブページ等を作成**します。
- 地元企業が活用できるように**ウェブページのひな形やバナー等を提供**します。

【地元企業】

- 取組に協力して、来訪者に**地域公共交通での来訪を呼び掛け**ます。
- ホームページにイオン松井山手線をはじめとした**地域公共交通でのアクセス手段を掲載**します。

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

○ 期待される効果

- 主に通勤で地域公共交通が利用される頻度(路線バス)が増加する(目標①、②、④に対応)
- 過度な自動車利用からバス利用への転換により、交通渋滞が緩和する

○ 実施主体

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
企画	協力	-	-	-	協力

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

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

サポートプランと連携

○ 取組のねらい

- 本町では、既存の地元企業の事業所へのアクセス方法を考えていくとともに、さらには、**新たに稼働する事業所の動き等をふまえた柔軟な見直し、改善**が求められます。
- そのため、交通事業者、行政だけでなく、**地元企業も含めた継続的な情報交換、意見交換**に努める必要があります。

○ 取組の概要

- **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します。
- 2019年の新たな企業立地に向けては、イオン松井山手線を京阪淀駅や京阪中書島駅まで延伸する可能性も視野に入れて、**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**します。必要に応じて、交通事業者とも十分に協議した上で町内の病院や事業所の送迎バスの利活用も検討します。



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(再掲)

○ 期待される効果

- 主に通勤で地域公共交通が利用される頻度(路線バス)が増加する(目標①、②に対応)
- 過度な自動車利用からバス利用への転換により、交通渋滞が緩和する


○ 実施主体

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
実施	実施	実施	-	-	実施

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

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					
○ 取組のねらい					
<ul style="list-style-type: none"> 本町だけに限らず、バスやタクシーの乗務員を含めた担い手不足が深刻になっています。 限られた担い手の中で地域公共交通を維持するための方策を検討する必要があります。 本町では、町東部に整備する新市街地(41ヘクタール)について「産業立地促進」と「住街区促進」の2ゾーンに分けて整備し、地元ものづくり企業の経営拡大や食品関連企業など町の農業振興につながる企業の誘致を進めています。 そのため、新たな交通手段の導入も含め、まちづくりと一体的に地域公共交通のあり方を検討する必要があります。 					
○ 取組の概要					
【自動運転技術の導入可能性検討】					
<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します。 					
【地域公共交通と連携した自転車の活用推進】					
<ul style="list-style-type: none"> サイクルロードの整備を推進します。 					
【LRTの導入可能性検討】					
<ul style="list-style-type: none"> 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します。 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します。 					
					
写真 新たな交通手段(LRT)の事例(フランス・マルセイユ)					
○ 期待される効果					
<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利用者数が増加する(目標①、②に対応) 過度な自動車利用から地域公共交通利用への転換により、交通渋滞が緩和する 地域公共交通が地域の移動手段の中心となるまちづくりが進む(目標③に対応) 					
○ 実施主体					
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
検討	協力	協力	協力	協力	協力
○ スケジュール					
2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
協議	→	→	→	→	→

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

○ 取組のねらい

- 本町では、基本方針6で示したとおり、新たな市街地整備も含めたまちづくりが進む予定となっています。また、既存市街地でも、人口の減少、高齢化の進展など、まちの状況は常に変化していき、それに合わせて、**地域公共交通のあるべき姿が変わっていきます**。
- そのため、新たな交通手段(LRT等)の導入も含め、**まちづくりと一体的に地域公共交通のあり方を検討**する必要があります。

○ 取組の概要

- 「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に実施**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します。
- また、この協議会では、計画に基づく事業評価を行い、PDCAサイクルのもと、計画の進捗管理を行います。
- さらに、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**します。



写真 テーマを絞った部会の様子(平成30年度住民部会/事業者部会)

○ 期待される効果

- 新たな課題を常に共有し、取組内容を検討する。
- また、必要な施策を推進するためのパートナーシップを維持する(目標④に対応)

○ 実施主体

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
企画	参画	参画	参画	参画	参画

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

7.2 地域公共交通の担い手確保に向けた取組の推進

○ 取組のねらい

- 本町だけに限らず、バスやタクシーの**乗務員を含めた担い手不足が深刻**になっています。
- そのため、地域公共交通を持続していくためには、**関係者が一体となった地域公共交通の担い手確保**に取り組む必要があります。

○ 取組の概要

- 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**します。
- 必要に応じて、**町とバス・タクシー事業者との協定制度の構築**を図ります。
- また、町だけではなく、**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**します。

市長へ嘉麻市の公共交通政策について聞いてみました！

嘉麻市と西鉄バスが協定を締結

乗合バス路線維持確保のため 西鉄バス運転士募集!

西鉄バス運転士 眞理恵さん

Interview

高校等進学補助金 申請受付中

図 交通事業者と行政が連携して人員募集や人材育成を図っている事例(福岡県嘉麻市)

○ 期待される効果

- 安全・安心な地域公共交通が持続的に提供される(目標④に対応)

○ 実施主体

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
企画	協力	参画	参画	-	-

○ スケジュール

2019	2020	2021	2022	2023	長期(2038)
実施	→	→	→	→	→

8章 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。

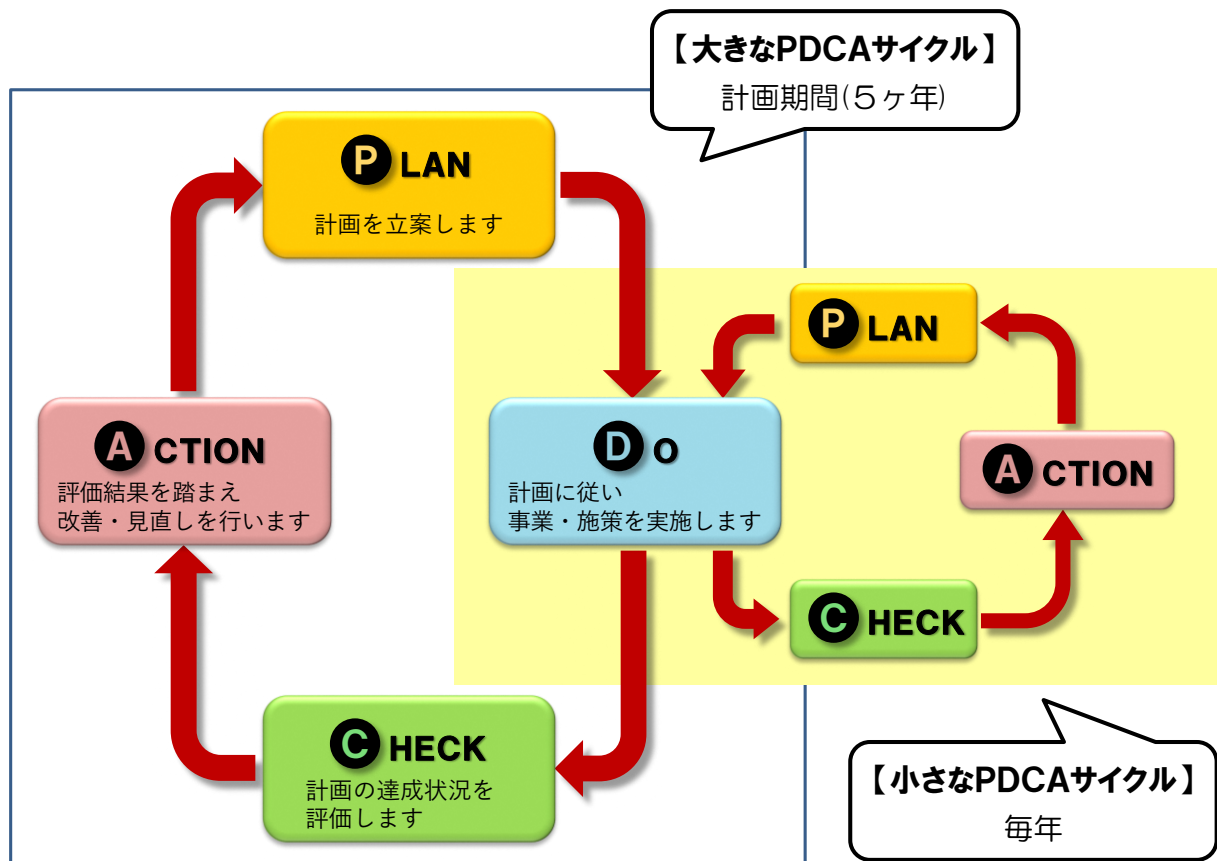


図 PDCAサイクル



参考資料

参考資料 1. 久御山町地域公共交通網形成計画策定の取組

- 2018年 5月14日 : 平成30年度第1回久御山町地域公共交通協議会
- 5月28日 : 地域公共交通網形成計画策定業務に係る提案書審査委員会(第1回)
- 7月2日 : 地域公共交通網形成計画策定業務に係る提案書審査委員会(第2回)
- 7月27日 : 「地域連携サポートプラン」協定締結式
- 8月8日 : 第1回事業者部会(久御山町地域公共交通協議会)
- 8月10日 : 第1回住民部会(久御山町地域公共交通協議会)
- 9月14日 : 住民アンケート調査
～9月25日
- 10月4日 : 事業所アンケート調査
～10月19日
- 10月17日 : 地域公共交通ワークショップ
- 11月1日 : 第2回住民部会(久御山町地域公共交通協議会)
- 11月2日 : 第2回事業者部会(久御山町地域公共交通協議会)
- 11月7日 : 第1回関係行政部会(久御山町地域公共交通協議会)
- 11月28日 : 平成30年度第2回久御山町地域公共交通協議会
- 12月27日 : 地域公共交通網形成計画(案)書面協議(久御山町地域公共交通協議会)
- 2019年 1月23日 : 「地域連携サポートプラン」提案書交付式
- 2月1日 : 地域公共交通網形成計画のパブリックコメント実施
～3月2日
- 2月23日 : 御牧地区を対象とした地域公共交通ワークショップ
- 2月26日 : 町内事業所ヒアリング調査
～3月6日
- 3月25日 : 平成30年度第3回久御山町地域公共交通協議会(計画策定承認)

参考資料 2. 久御山町地域公共交通協議会委員名簿

久御山町地域公共交通協議会委員名簿

(任期:平成 29 年 11 月 27 日～平成 31 年 11 月 26 日)

役 職	氏 名	団 体 等 名
会 長	中村 繁男	久御山町
副会長・議長	大庭 哲治	京都大学大学院
監査委員	小西 隆司	久御山町商工会商業部会
	岩田 高明	京都府山城広域振興局
委 員	井上 学	立命館大学 衣笠総合研究機構
	大江 正泰	一般社団法人京都府タクシー協会 加茂タクシー株式会社
	槻木 章	京都京阪バス株式会社
	杉本 英樹	京都京阪バス労働組合
	多田 美穂	久御山町 P T A 連絡協議会
	岸 喜代至	久御山町社会福祉協議会
	西岡 コヨシ	久御山町文化サークル連絡協議会
	長岡 幸夫	久御山町シニアクラブ連合会
	岩崎 靖彦	近畿運輸局京都運輸支局
	永見 晃之	近畿地方整備局京都国道事務所
	大和田 浩司	京都府宇治警察署
西村 之宏	京都府山城北土木事務所	

参考資料 3. 地域公共交通ワークショップ

実施目的	地域公共交通を本町の将来のまちづくりと一体的に連携し、持続可能なものとするためには、住民(利用者)と行政が協働で取り組んでいくことが必要不可欠であるため、住民同士での意見交換(ワークショップ)を通じて、住民自身で地域公共交通を考え、意識醸成を図る。
実施日時	2018年10月17日 19:00~21:30
実施場所	久御山町役場 5階 会議室 51
プログラム	<p>(1) 開会</p> <p>(2) 久御山町の概要説明 「久御山町って、どんなところ？」</p> <p>(3) 有識者によるミニシンポジウム 演 題：地域のみんなで取り組む私たちの公共交通 講 師：立命館大学 衣笠総合研究機構 井上 学 氏 (久御山町地域公共交通協議会委員)</p> <p>(4) グループでの意見交換 「久御山町の将来の姿」をテーマに「5年後の将来」「10年後の将来」「30年後の将来」について意見交換</p> <p>(5) 各グループでの意見交換内容の発表</p> <p>(6) 講評</p> <p>(7) 閉会</p>
参加者	19名(男性：8名、女性：11名)

参考資料 4. 御牧地区を対象とした地域公共交通ワークショップ

実施目的	地域公共交通を本町の将来のまちづくりと一体的に連携し、持続可能なものとするためには、住民(利用者)と行政が協働で取り組んでいくことが必要不可欠であるため、住民同士での意見交換(ワークショップ)を通じて、住民自身で地域公共交通を考え、意識醸成を図る。
実施日時	2019年2月23日 10:00~12:00
実施場所	久御山町中央公民館 2階 会議室1・2号
プログラム	(1) 開会 (2) 久御山町の公共交通の取組 「久御山町の交通の現状と公共交通計画」 (3) 有識者によるミニシンポジウム 演 題：地域のみんなで取り組む私たちの公共交通 講 師：立命館大学 衣笠総合研究機構 井上 学 氏 (久御山町地域公共交通協議会委員) (4) 意見交換 「地域にとって必要な公共交通は何か」をテーマについて意見交換 (5) 講評 (6) 閉会
参加者	18名(男性：6名、女性：12名)

参考資料 5. 町内事業所ヒアリング調査

実施目的	本計画に位置付けた取組への協力意向を把握する。
実施期間	2019年2月26日～3月6日
実施方法	各事業所を個別に訪問して、対話方式でヒアリング
ヒアリング内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従業員の通勤手段等の状況 ・ 社内で懇親会等を実施する場合の移動手段や実施エリア ・ 2019年4月採用予定の社員に想定している通勤手段 ・ 本計画に位置付けた取組への協力意向 ・ 取組に協力可能・一部協力可能な場合の協力方法等 ・ 取組に一部協力可能・協力不可の場合に協力の障壁となっていること ・ その他、本計画を推進するために、事業所が主体的に進められることや町の支援が必要なこと等
対象	アンケート調査等で協力意向のあった町内の5事業所

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



久御山町