

資料編

1. 用語解説

あ行 IC カード（アイシーカード）

データ記録を行うために IC チップ（集積回路）を組み込んだカードのこと。交通系 IC カードには、PiTaPa（ピタパ）や ICOCA（イコカ）等の全国で相互利用が可能な 10 カードのほか、奈良交通の CI-CA（シーカ）等の地域の交通事業者の地域独自カードがある。

A I（エーアイ）

人工知能（artificial intelligence）の略。コンピューターで、記憶・推論・判断・学習など、人間の知的機能を代行できるようにモデル化されたソフトウェア・システム。

か行 公共交通空白地

鉄道駅やバス停留所から一定の距離以上離れているため、公共交通の利用が不便だと考えられる範囲のこと。

交通結節点

電車とバス、バスとバスなど、交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。鉄道駅、バスターミナルなどが挙げられる。

さ行 シームレス化

シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする事。

た行 定時定路線

決まった時刻（ダイヤ）に、決まったルートを運行する路線のこと。

デジタルサイネージ

表示と通信にデジタル技術を活用して、ディスプレイやプロジェクタなどによって映像や文字を表示する情報・広告媒体のこと。

な行 ネーミングライツ

スポーツ施設や文化施設、公園等に、パートナー企業（施設命名権者）の社名やブランド名を有償で付与する権利のことで、命名権ともいわれる。

は行 パーソントリップ調査

人の動き（地域別・交通手段別等の交通実態）を総合的に把握する調査。「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の 1 日のすべての動きをとらえるもの。

バス・エコファミリー

親子でバスに親しんでもらうことで公共交通や環境問題について話し合うきっかけを作り、公共交通への関心を高めバスの利用が促進されることを目的に、京都府が主体となり実施している制度で、木津川市も参画している。実施期間中は、特定のバス路線等の運賃が大人1人につき同伴の小学生以下の子ども2名まで無料になる。

福祉有償運送

身体障害者や要介護者など一人で公共交通機関を利用することが困難な者を対象に、NPO法人や社会福祉法人等が、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。

分担率

代表交通手段別のトリップ数の全交通手段数に占める割合。トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位の意味。

ま行

MaaS（マース）

「Mobility as a Service」の略。住民等の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

民生費

地方自治体の歳出において福祉（障害者福祉、児童福祉、高齢者福祉、福祉医療等）に支出される費用。

モニタリング

日常的、継続的に行われる点検・観察のこと。

モビリティサービス

ヒトやモノの移動中や移動をサポートすること。電車やバスなど既存の交通サービスに加え、シェアサイクル、カーシェアリングサービス、ライドシェア等を含む。

や行

予約型乗合タクシー

決まった時刻（ダイヤ）に運行するのではなく、事前に利用者からの予約があった時のみに運行する、複数の乗客が乗りあって利用する送迎サービスのこと。

わ行

ワークショップ

さまざまな立場の人々が集まって、自由に意見を出し合い、互いの考えを尊重しながら、意見や提案をまとめ上げていく場のこと。

2. 令和元年度 木津川市公共交通に関する調査結果<市民>

2.1. 調査の実施

(1) 調査の目的

木津川市内における公共交通機関の利用状況を把握するとともに、市民の公共交通に対するご意見や、これからの公共交通施策への考えなどを「第2次木津川市地域公共交通網形成計画」に反映させるために実施した。

(2) 調査の設計

①調査対象

- 調査地域 木津川市全域
- 調査対象 市内在住の18歳以上 5,500人
- 抽出方法 住民基本台帳より無作為抽出
※地域ごとの標本数は、(3)調査票の回収状況に示す

②調査方法・時期

- 調査方法 郵送配布・郵送回収
- 調査時期 令和元年10月28日発送、令和元年11月18日締め切り

③調査項目

- 回答者の属性（性別、年齢、居住地域、移動環境、同居家族）
- 平日・土日祝日の移動手段について
- 市内で運行する公共交通の満足度について
- 市内の路線バス、コミュニティバスについて（利用実態、満足度）
- これからの公共交通の施策について

(3) 調査票の回収状況

	発送標本数	実質標本数	有効回収数	有効回収率
木津地域	3,829人	3,824人	1,437件	37.6%
加茂地域	1,047人	1,042人	424件	40.7%
山城地域	624人	621人	240件	38.6%
合計	5,500人	5,487人	2,101件	38.3%

実質標本数は、宛先不明で返送されてきた件数を除く標本数。 有効回収率=有効回収数÷実質標本数

(4) 本報告書の数値の取り扱い等

- 図中の「N」は集計対象者数を示し、各選択肢の回答比率は「N」を集計母数として算出した。
- 比率はすべて、各設問の不明・無回答を含む集計対象者数（副問では当該設問回答対象者数）に対する百分率（%）を表している。1人の対象者に2つ以上の回答を求める設問（複数回答設問）では、百分率（%）の合計は、100.0%を超える場合がある。
- 百分率（%）は小数第2位を四捨五入し、小数第1位までを表示した。1つだけ回答を求める設問（単数回答設問）では、四捨五入の関係上各選択肢の百分率（%）の合計が100.0%にならない場合がある。
- 2つの選択肢を集約した場合（「非常に満足」と「満足」を合計した『満足』など）は、当該選択肢の回答数の合計から割合を算出しているため、グラフに示した選択肢ごとに算出した割合の合計と一致しない場合がある。
- 質問3、質問4③（オ）の加重平均（点）による集計は、小数第3位を四捨五入している。加重平均は、「 $(\langle \text{選択肢の回答者数} \rangle \times \langle \text{選択肢ごとの配点 (5点} \sim \text{1点)} \rangle) \div \langle \text{わからない} \cdot \text{乗ったことがない} \cdot \text{不明} \cdot \text{無回答等を除く当該設問の回答者数} \rangle$ 」により求めている。

選択肢ごとの配点	5点	4点	3点	2点	1点
	非常に満足	満足	どちらとも いえない	不満	非常に不満

- 本文や図表中の選択肢表記は、語句を簡略化している場合がある。

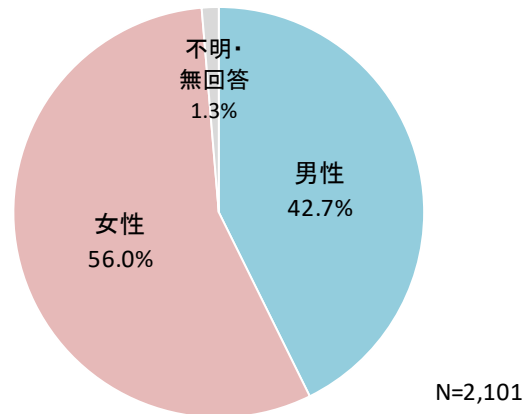
2.2. アンケート調査結果

質問 1 回答者の属性

①性別

- 回答者の性別は、「女性」が56.0%、「男性」が42.7%となっており、女性の割合が高い。
- 地域別では、すべての地域で女性が55%以上を占めている。

[市域全体]



[地域別]

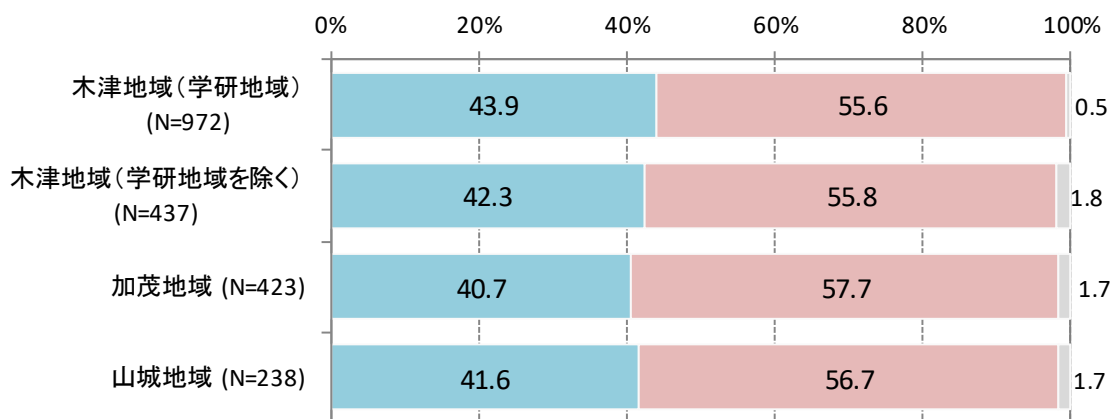
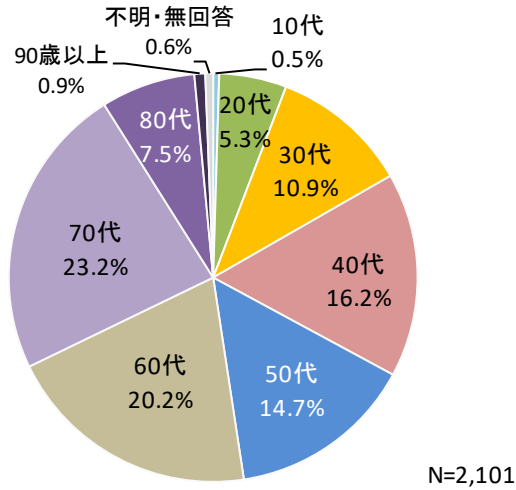


図 性別

②年齢

○回答者の年齢は、「70代」が23.2%で最も多く、以下「60代」(20.2%)、「40代」(16.2%)と続いている。60歳以上をまとめると52%、また70歳以上では約32%を占め、高齢者が多くなっている。
 ○地域別では、加茂地域(69.5%)と山城地域(63.0%)、木津地域(学研地域を除く)(57.0%)で60歳以上が過半数を占め、高齢者の割合が高くなっている。

[市域全体]



[地域別]

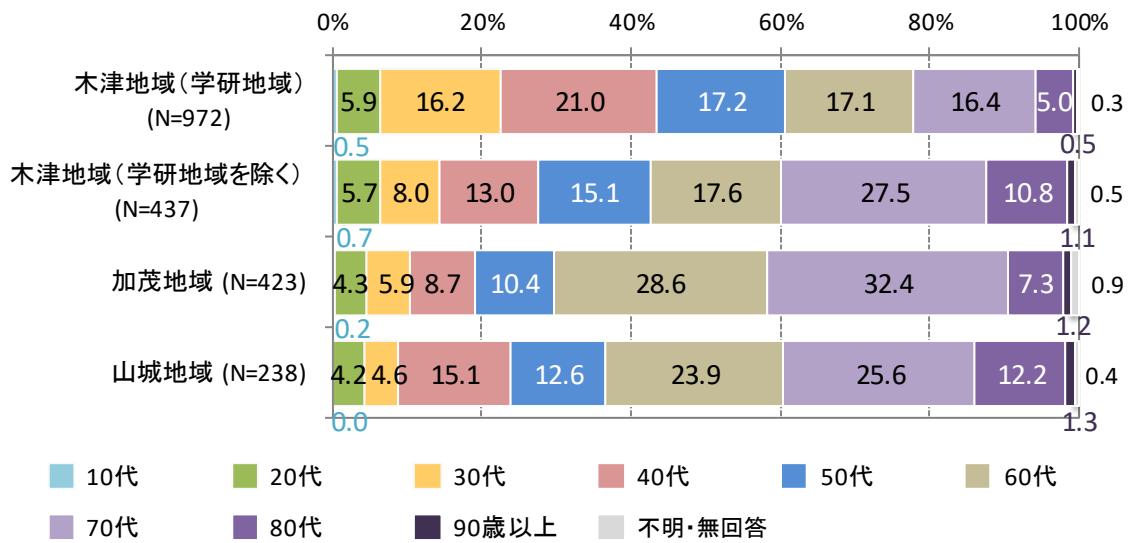
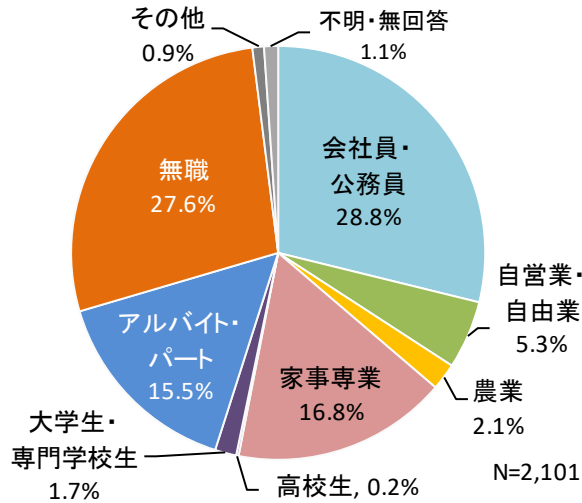


図 年齢

③職業

○回答者の職業は、「会社員・公務員」が28.8%で最も多く、以下「無職」(27.6%)、「家事専業」(16.8%)、「アルバイト・パート」(15.5%)と続いている。
 ○地域別では、木津地域（学研地域）では「会社員・公務員」、他の3地域では「無職」が最も多くなっている。

[市域全体]



[地域別]

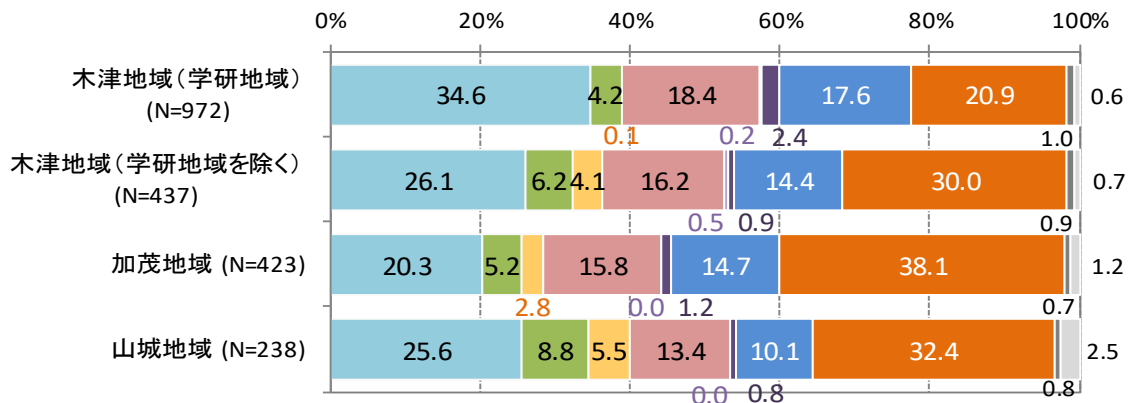


図 職業

④居住地

○回答者の居住地は、「木津地域（学研地域）」が46.3%で最も多く、以下「木津地域（学研地域を除く）」（20.8%）、「加茂地域」（20.1%）、「山城地域」（11.3%）となっている。

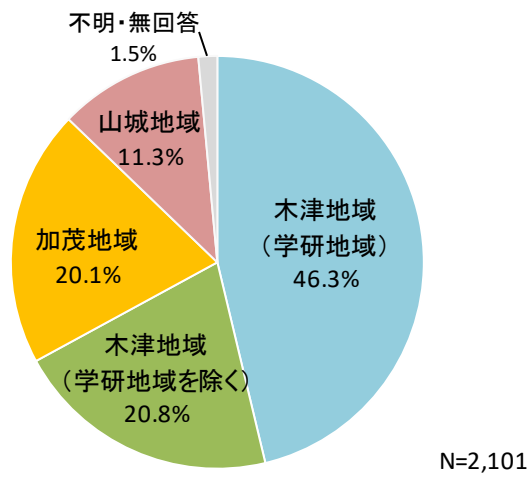


図 居住地

⑤運転免許の保有状況

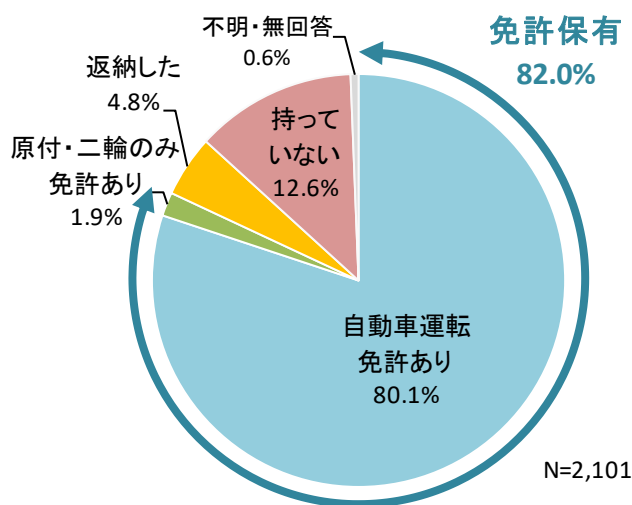
○回答者の運転免許保有状況は、「自動車運転免許あり」が80.1%で最も多く、「原付・二輪のみ免許あり」(1.9%)を含めると、『免許保有』が82%を占める。

○地域別に『免許保有』の割合をみると、木津地域(学研地域)が85.7%で最も高くなっている。一方、木津地域(学研地域を除く)が77.8%で最も低い。

○性別に『免許保有』の割合をみると、男性(90.1%)の方が女性(76.5%)よりも高くなっている。

○年代別に『免許保有』の割合をみると、20~60代では85%以上と高くなっている。一方、80代では36.3%、90歳以上では16.7%と低い。

[市域全体]



[地域別]

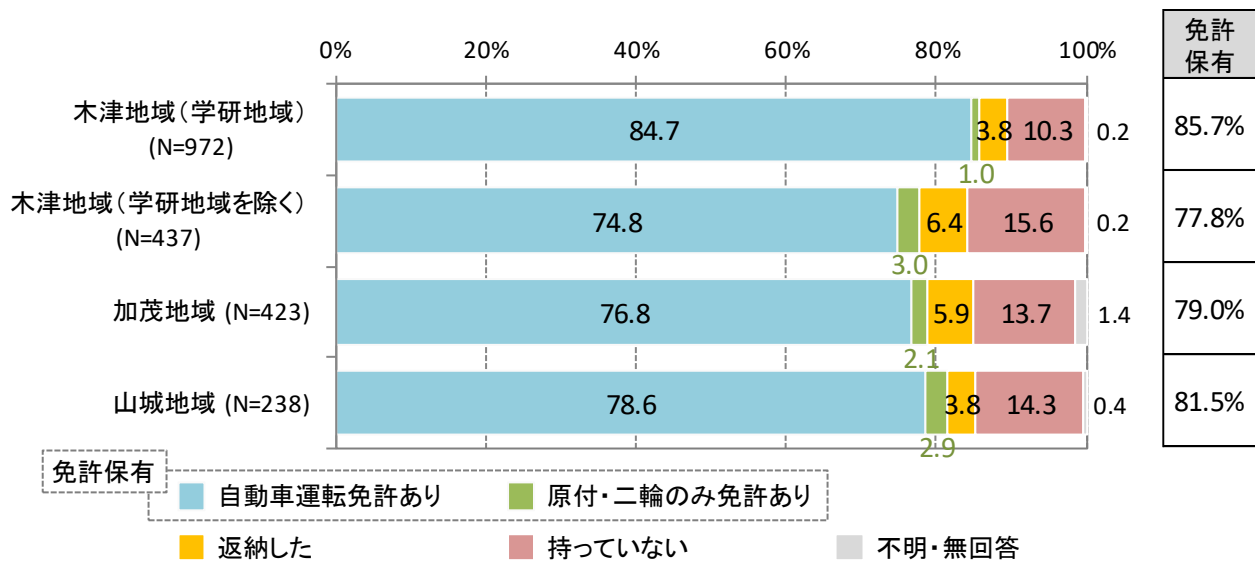
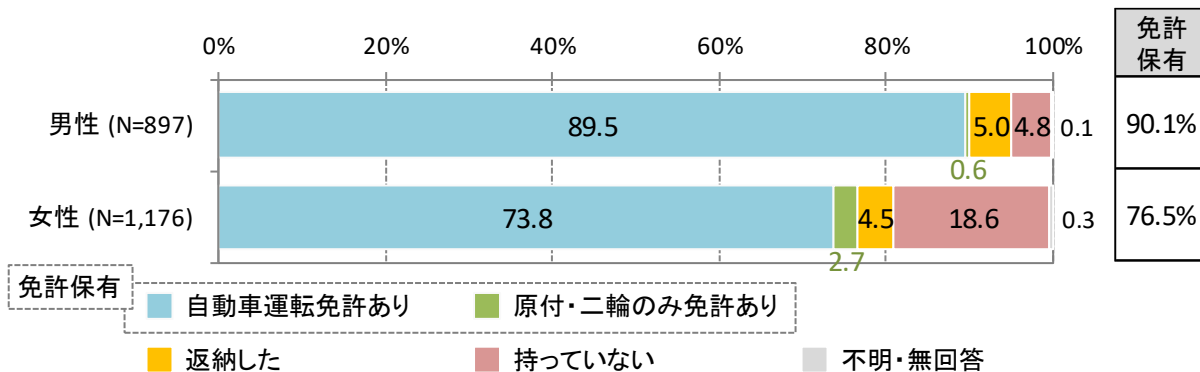
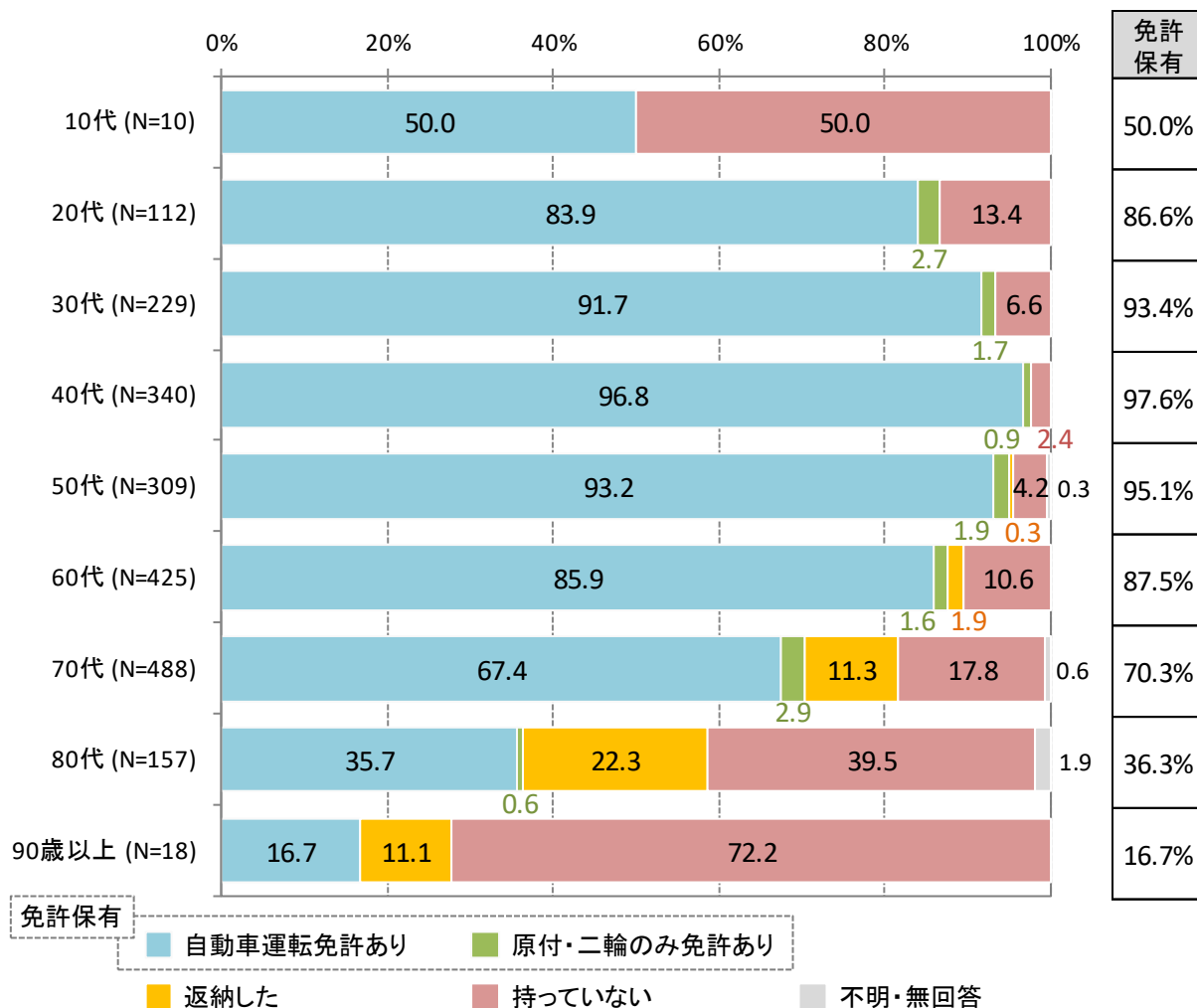


図 運転免許の保有状況

[性別]



[年代別]



※0.0%の表記は省略している

図 運転免許の保有状況(性別・年代別)

⑥自由に使える移動手段（複数回答）

- 回答者が自由に使える移動手段は、「自動車」が72.9%で最も多く、次いで「自転車」(41.9%)となっており、「なし」は0.3%にとどまっている。
- 地域別では、運転免許保有の傾向と同じく、木津地域（学研地域）(77.2%)が最も高く、木津地域（学研地域を除く）(66.4%)が最も低くなっている。また、加茂地域では「自転車」の回答割合が他の3地域よりも低くなっている。
- 性別に『手段あり』の割合をみると、男性(92.9%)の方が女性(82.7%)よりも高くなっている。
- 年代別にみると、30～60代では「自動車」が70%以上、10代では「自転車」が80.0%と多くなっている。『手段あり』の割合は、運転免許保有の傾向と同じく、80代(48.4%)、90歳以上(27.8%)で低い。
- 世帯構成別に『手段あり』の割合をみると、「二人以上世帯」(99.2%)の方が「ひとり暮らし」(65.7%)より高くなっており、「ひとり暮らし」では約3人に1人が自由に使える手段を持っていない。

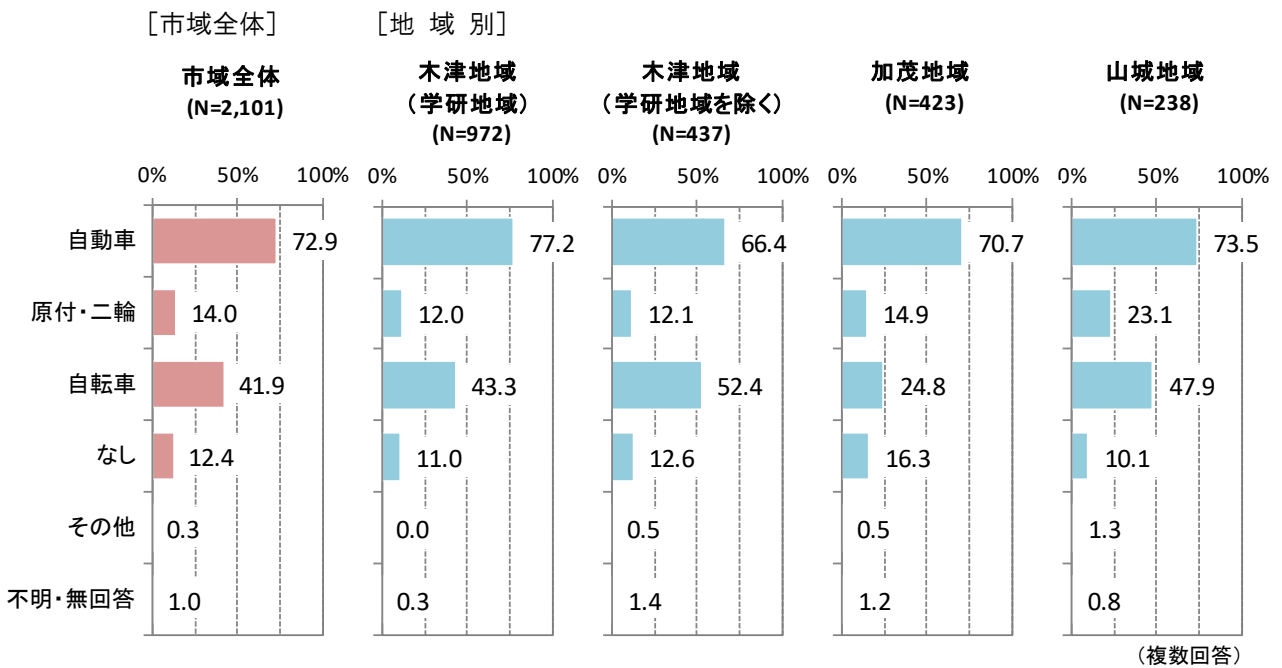


図 自由に使える移動手段

単位：%

※太字は50.0%以上、赤字は70.0%以上

(複数回答)		自動車	バイク・原付	自転車	なし	その他	不明・無回答	『手段あり』*
市域全体 (N=2,101)		72.9	14.0	41.9	12.4	0.3	1.0	86.7
性別	男性 (N=897)	83.4	21.6	45.9	6.9	0.3	0.2	92.9
	女性 (N=1,176)	65.6	8.3	39.5	16.3	0.3	0.9	82.7
年代別	10代 (N=10)	40.0	20.0	80.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	20代 (N=112)	62.5	19.6	51.8	9.8	0.0	0.9	89.3
	30代 (N=229)	79.5	20.1	52.0	5.2	0.0	0.0	94.8
	40代 (N=340)	90.3	14.7	54.7	1.5	0.0	0.3	98.2
	50代 (N=309)	86.4	17.5	44.0	4.2	0.0	0.0	95.8
	60代 (N=425)	78.1	13.6	40.5	8.5	0.2	0.7	90.8
	70代 (N=488)	63.7	11.7	34.2	18.6	0.4	1.2	80.1
	80代 (N=157)	32.5	1.9	19.7	49.7	2.5	1.9	48.4
	90歳以上 (N=18)	22.2	0.0	5.6	72.2	0.0	0.0	27.8
居住地域別	木津地域(学研) (N=972)	77.2	12.0	43.3	11.0	0.0	0.3	88.7
	木津地域(学研除) (N=437)	66.4	12.1	52.4	12.6	0.5	1.4	86.0
	加茂地域 (N=423)	70.7	14.9	24.8	16.3	0.5	1.2	82.5
	山城地域 (N=238)	73.5	23.1	47.9	10.1	1.3	0.8	89.1
世帯別	ひとり暮らし (N=140)	47.1	7.1	27.9	32.9	2.1	1.4	65.7
	二人以上世帯 (N=1,950)	75.0	14.4	43.2	10.9	0.2	0.6	99.2

*『手段あり』は「自動車」「原付・二輪」「自転車」「その他」のいずれか1つ以上を回答した割合

図 自由に使える移動手段(性別・年代別・居住地域別・世帯別)

⑦同居家族（複数回答）

○回答者の同居家族は、「配偶者」が75.1%で最も多く、次いで「子」が45.3%となっている。一方、「ひとり暮らし」は6.7%である。
 ○地域別では、木津地域（学研地域を除く）で「ひとり暮らし」（10.3%）の割合が、山城地域で「父母・義父母」（23.5%）の割合が、他の3地域と比べやや高くなっている。

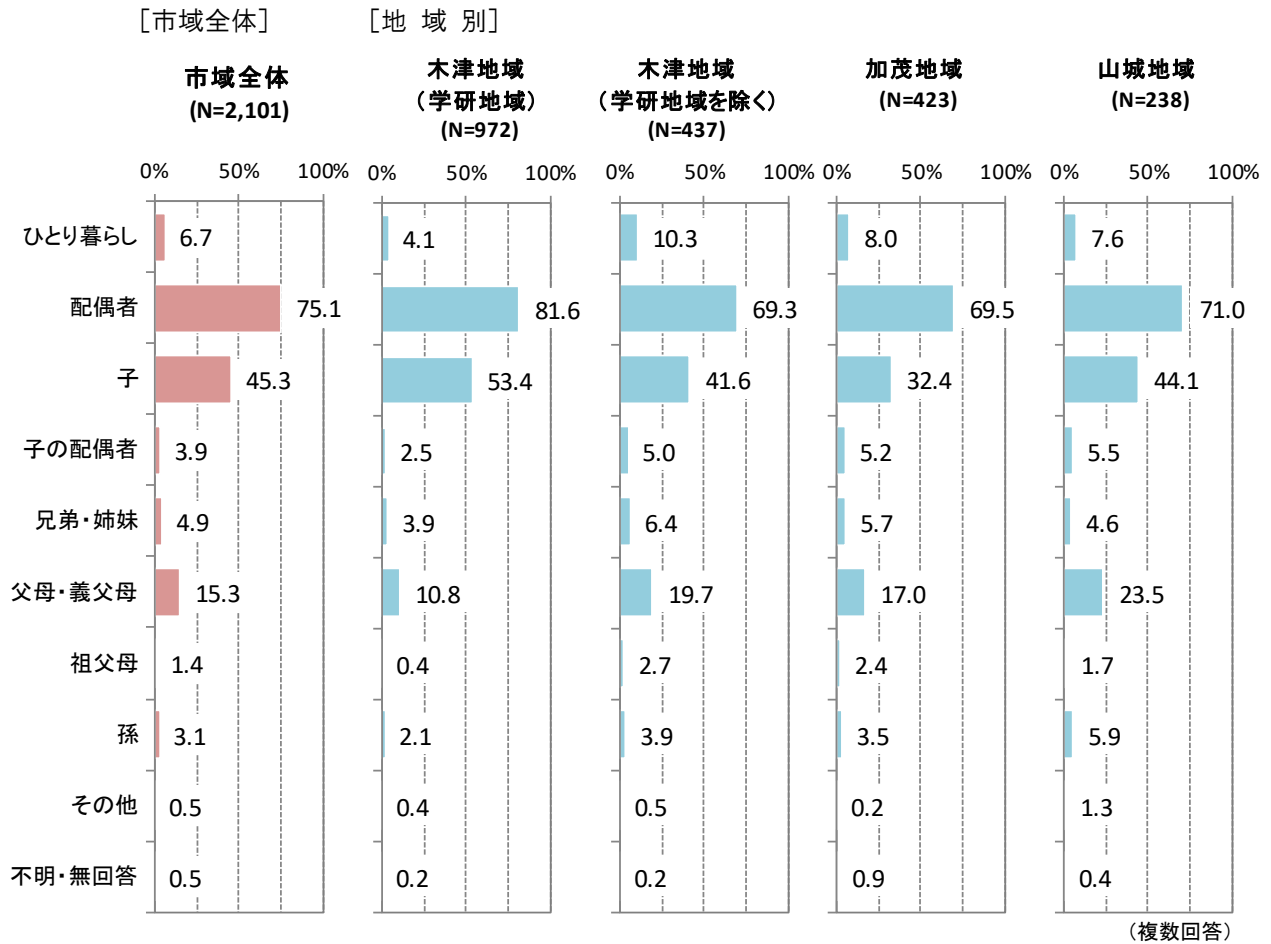


図 同居家族

⑧家族の車両保有状況

○回答者の家族の車両保有状況は、「普通自動車」が72.4%で最も多く、以下「自転車」(44.6%)、「軽自動車」(42.4%)と続いている。一方、『車両保有なし』は1.5%にとどまっている。

○地域別では、木津地域(学研地域)で「普通自動車」(79.4%)の割合が、山城地域で「軽自動車」(64.3%)の割合が、他の3地域と比べて高くなっている。

○車両を保有している世帯の保有台数は、【普通自動車】【軽自動車】【原付・二輪】では7割以上が「1台」となっているが、【自転車】では2台(26.9%)、3台以上(26.1%)も多い。

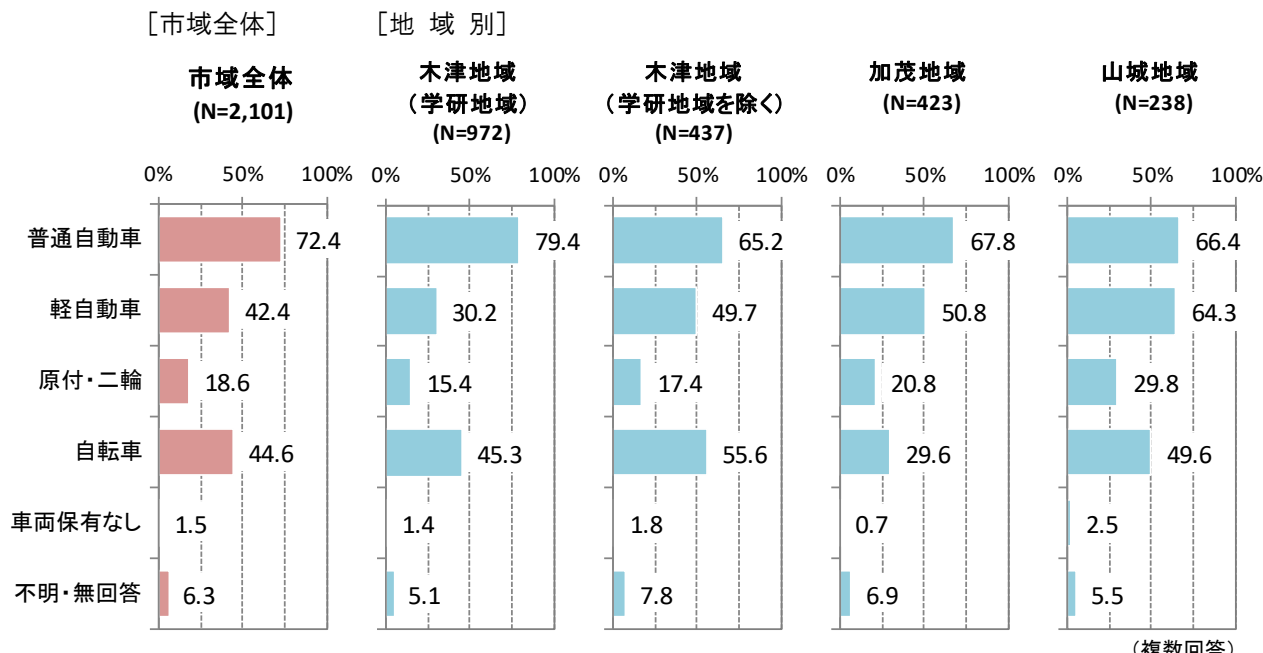


図 車両保有状況

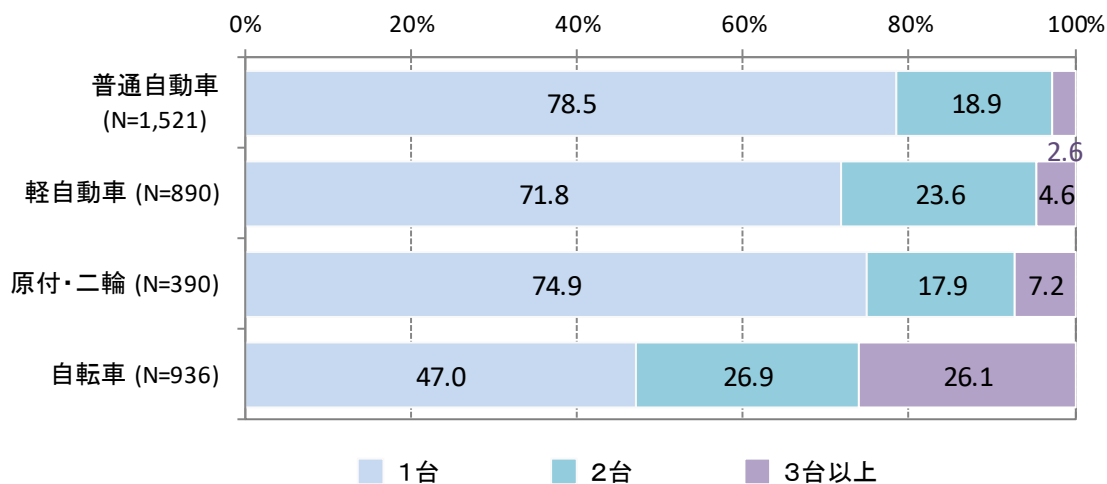


図 車両を保有している世帯における保有台数

[自動車の保有率]

	件数	割合
普通自動車	1,521	77.2%
軽自動車	890	45.2%
原付・二輪	390	19.8%
自転車	936	47.5%
車両保有なし	31	2%
総数(不明除く)	1,969	100.0%

普通自動車または軽自動車を保有
1,836 件
→ 保有率 93.2%

[車種別]

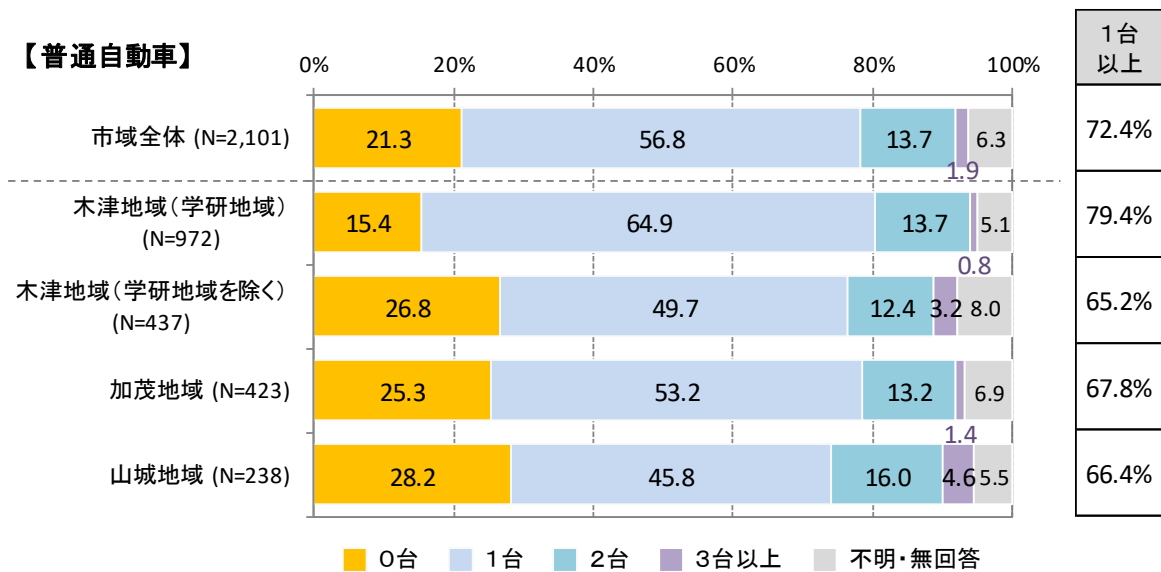


図 普通自動車の保有状況

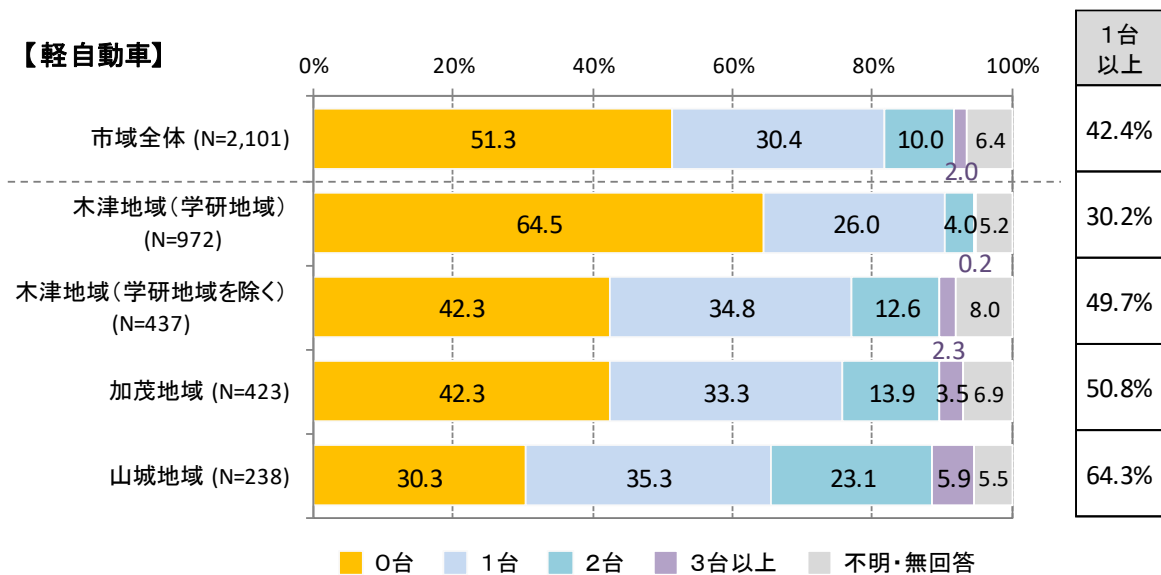


図 軽自動車の保有状況

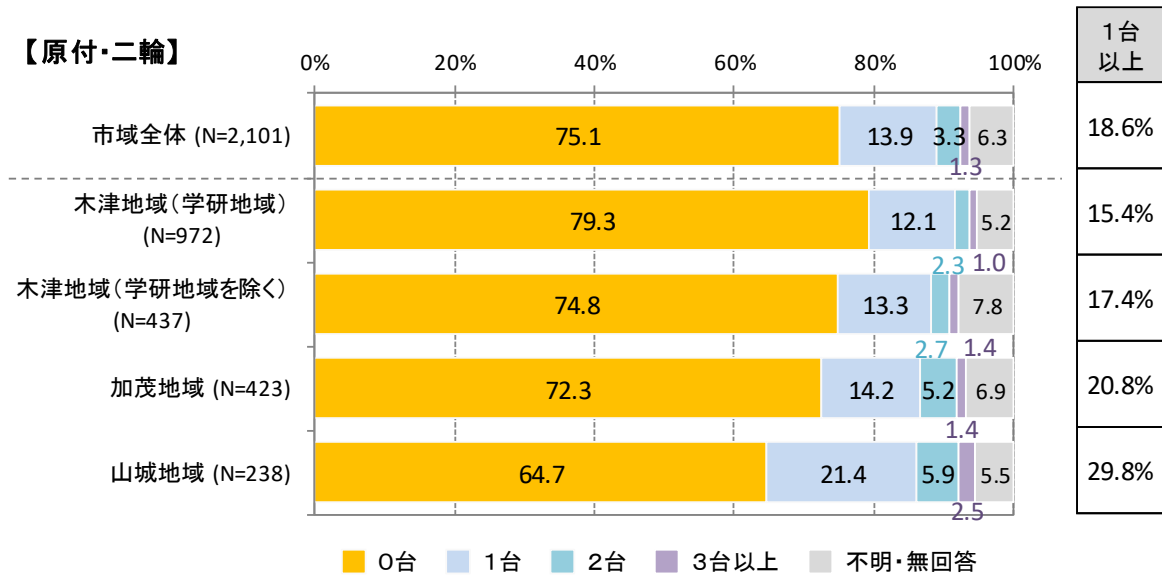


図 原付・二輪の保有状況

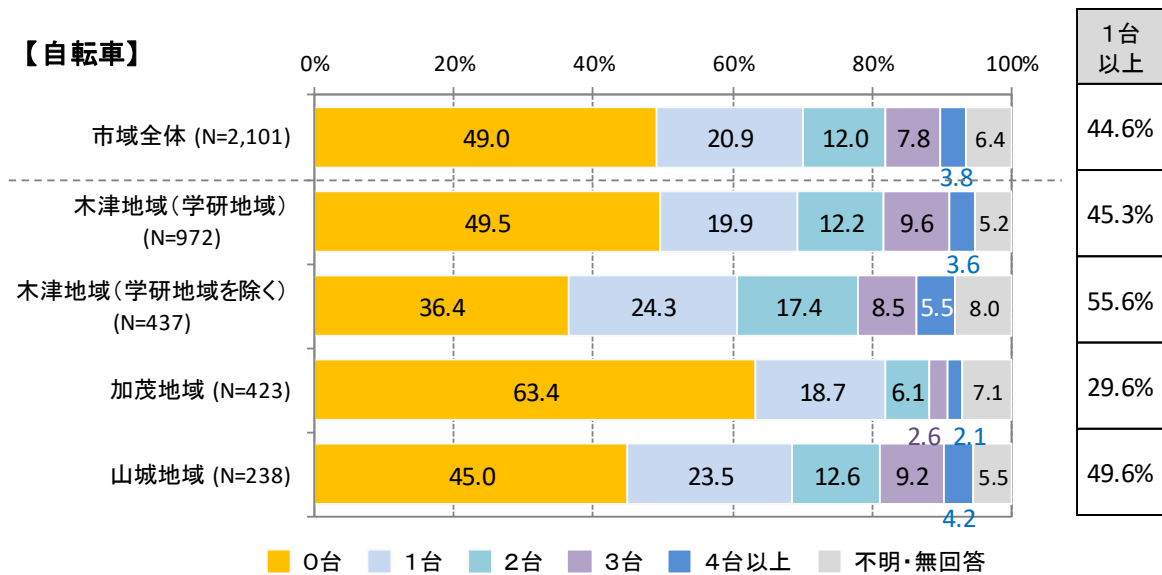


図 自転車の保有状況

質問2 平日・土日祝日の移動手段について

◆質問2の集計にあたって

- 回答をみると、1日あたりのトリップではないと思われるケース（1か月あたりのトリップとして記載等）が散見できた（下図）。
- 全て集計するとトリップ数が過大になるため、平日のトリップ数ごとに回答者数を集計した上で、回答者が少ない7回以上のサンプルについては集計対象から除外することとした。
- 土日祝日も同様に、7回以上のサンプルを除外した。
- また、平日または土日祝日のいずれか片方だけが7回以上のサンプルについても、平日・土日祝日の両方ともに除外した。
- なお、外出有無の集計については、除外したサンプルも『外出あり』として集計している。

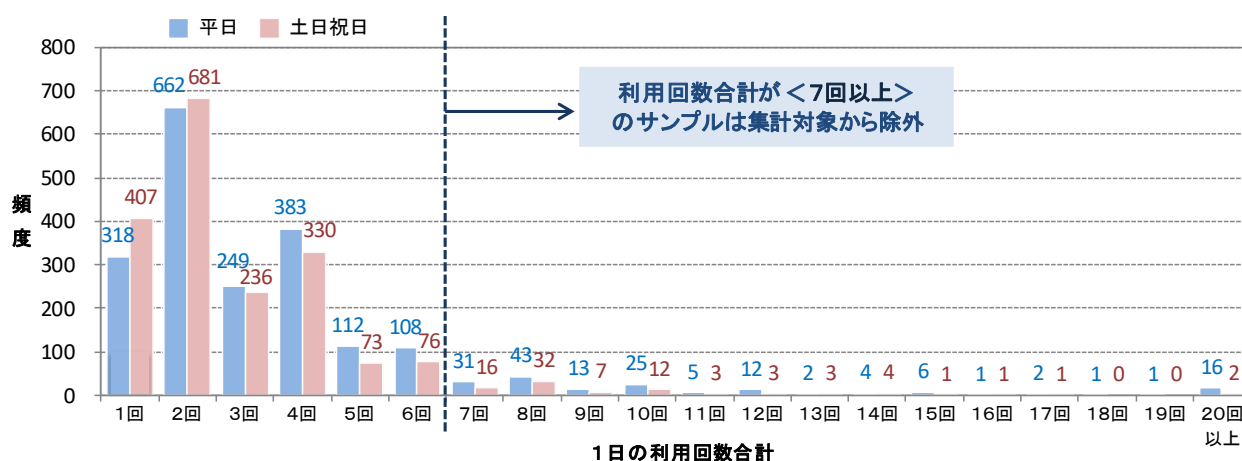


図 平日・土日祝日(ある1日)の市内で利用した移動手段の総利用回数の出現頻度(全サンプル)

- 7回以上を除外したサンプルの総利用回数の出現頻度は下図のとおりである。

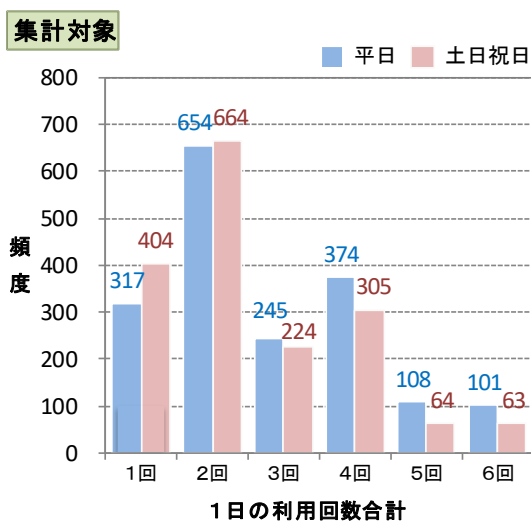
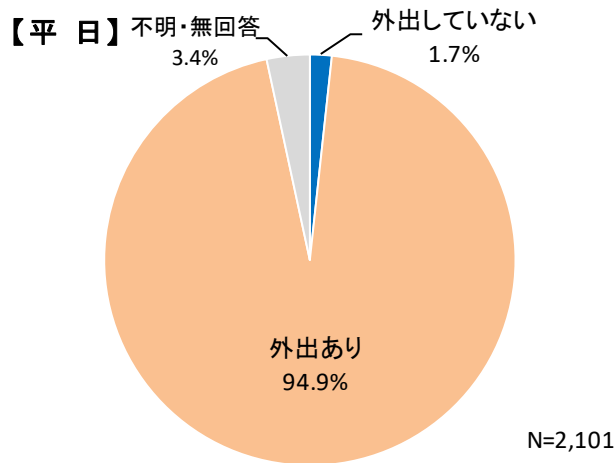


図 平日・土日祝日(ある1日)の市内で利用した移動手段の総利用回数の出現頻度(集計対象サンプル)

①平日（ある1日）に市内で利用した移動手段（複数回答）

○平日（ある1日）の外出状況は、すべての居住地域で9割以上が『外出あり』となっている。
 ○平日（ある1日）に市内で利用した移動手段は、「自動車（運転）」が47.0%で最も多く、以下「近鉄」（18.5%）、「JR」（13.1%）、「自転車」（12.5%）と続いている。「路線バス」は8%、『地域コミュニティ交通（きのつバス、かもバス、やましるバス）』は5.4%となっている。
 ○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が4割台後半で最も多くなっている。次いで、木津地域（学研地域）では「近鉄」、木津地域（学研地域を除く）では「近鉄」と「自転車」が同率、加茂地域では「JR」、山城地域では「自転車」と「JR」がほぼ同率となっている。

[市域全体]



[地域別]

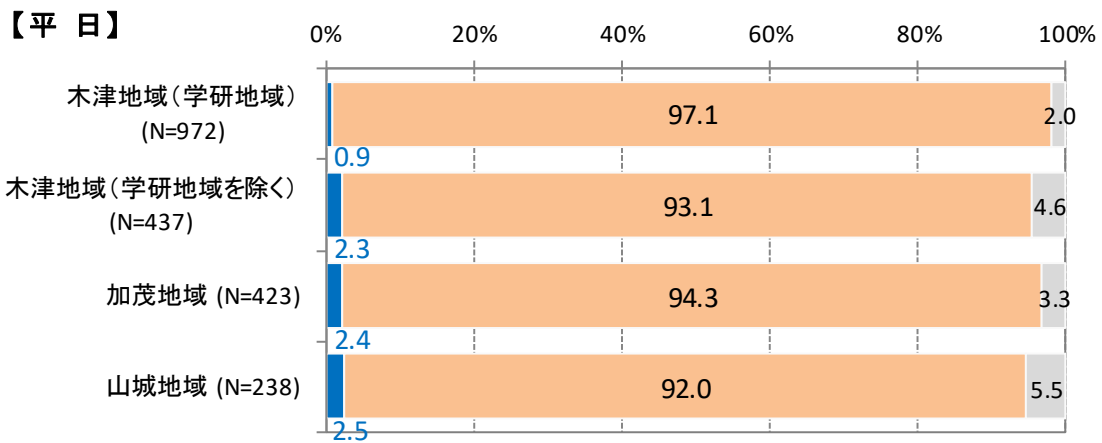
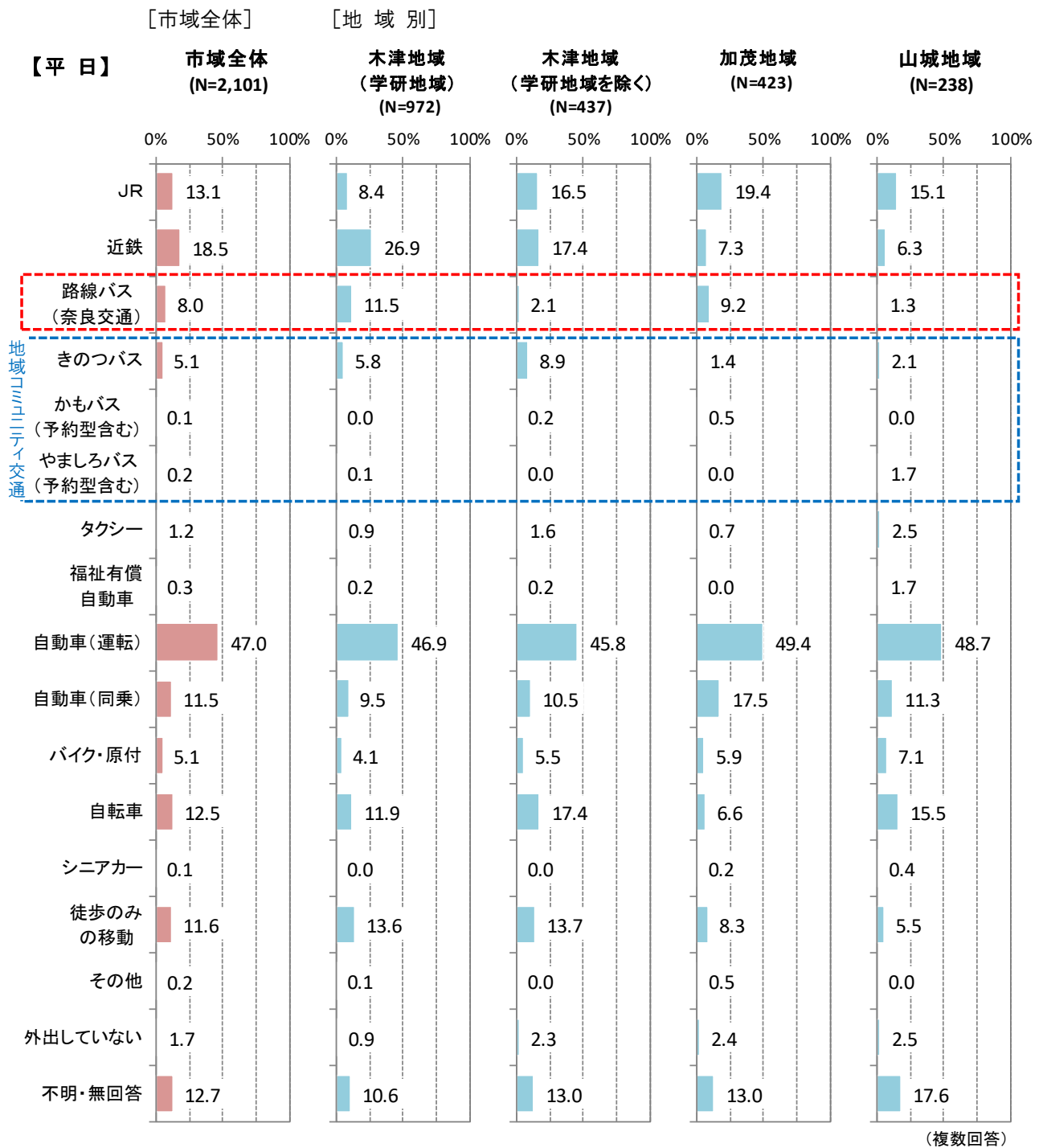


図 平日(ある1日)の外出有無



注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者(「外出していない」、不明・無回答を含む)に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。
 なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 平日(ある1日)に市内で利用した移動手段

〇年代別でみると、90歳以上では「徒歩のみの移動」、10代では「近鉄」、他の年代では「自動車（運転）」が最も多くなっている。また、90歳以上では「路線バス（奈良交通）」、「きのつバス」を利用した割合が他の年代と比べて高い。

[年代別]

単位：%

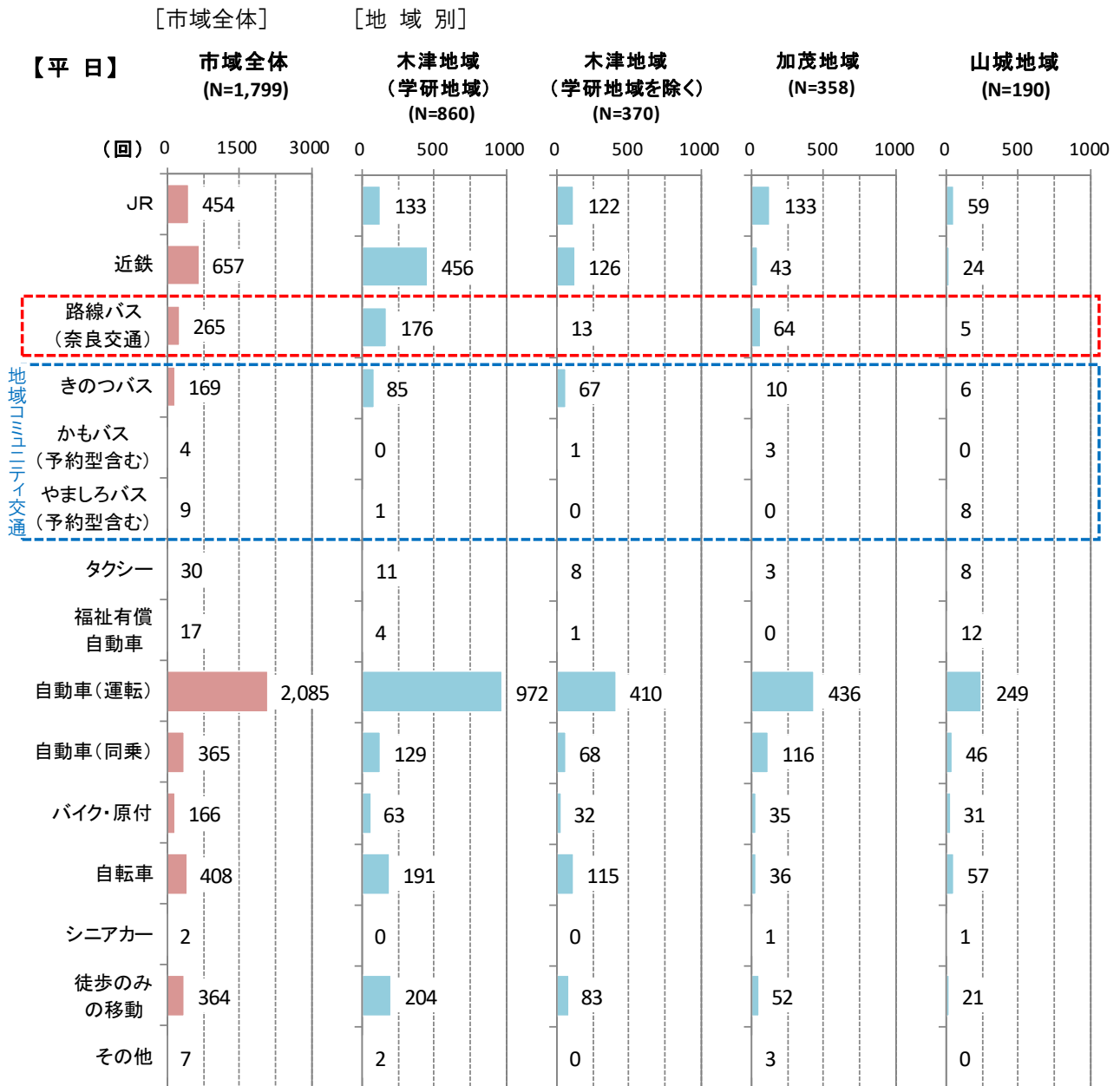
※太字・背景塗りは上位3つ(「その他」、「外出していない」、不明・無回答を除く)、赤字は最上位

(複数回答)	市域全体 (N=2,101)	年代別								
		10代 (N=10)	20代 (N=112)	30代 (N=229)	40代 (N=340)	50代 (N=309)	60代 (N=425)	70代 (N=488)	80代 (N=157)	90歳以上 (N=18)
JR	13.1	20.0	20.5	15.7	11.5	12.3	14.4	11.9	11.5	5.6
近鉄	18.5	30.0	31.3	15.3	15.6	25.6	20.0	15.8	11.5	16.7
路線バス(奈良交通)	8.0	10.0	10.7	8.7	6.5	8.7	8.0	8.4	4.5	16.7
きのつバス	5.1	10.0	3.6	3.1	2.1	2.3	4.5	8.2	11.5	22.2
かもバス(予約型含む)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0
やましろバス(予約型含む)	0.2	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0
タクシー	1.2	0.0	0.0	1.3	0.6	0.6	0.5	0.8	5.7	16.7
福祉有償自動車	0.3	0.0	0.0	0.4	0.6	0.3	0.0	0.0	1.3	5.6
自動車(運転)	47.0	20.0	32.1	49.8	59.4	54.4	51.8	42.8	20.4	0.0
自動車(同乗)	11.5	10.0	9.8	7.0	5.6	6.8	14.8	17.0	14.6	22.2
バイク・原付	5.1	10.0	10.7	6.6	4.4	5.5	4.7	5.1	1.3	0.0
自転車	12.5	10.0	15.2	11.8	12.6	8.4	12.0	16.4	8.9	5.6
シニアカー	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6	0.0
徒歩のみの移動	11.6	10.0	5.4	9.2	7.4	8.7	12.5	15.4	17.2	27.8
その他	0.2	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	0.0	5.6
外出していない	1.7	0.0	0.9	0.9	0.9	0.3	0.5	1.6	10.2	16.7
不明・無回答	12.7	20.0	12.5	11.8	12.1	10.0	10.4	13.5	21.7	11.1

注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者(「外出していない」、不明・無回答を含む)に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。
 なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 平日(ある1日)に市内で利用した移動手段(年代別)

○平日（ある1日）に市内で利用した各移動手段の利用回数は、「自動車（運転）」が2,085回で最も多く、以下「近鉄」（657回）、「JR」（454回）、「自転車」（408回）と続いている。



注) 利用回数合計が7回以上は含まず

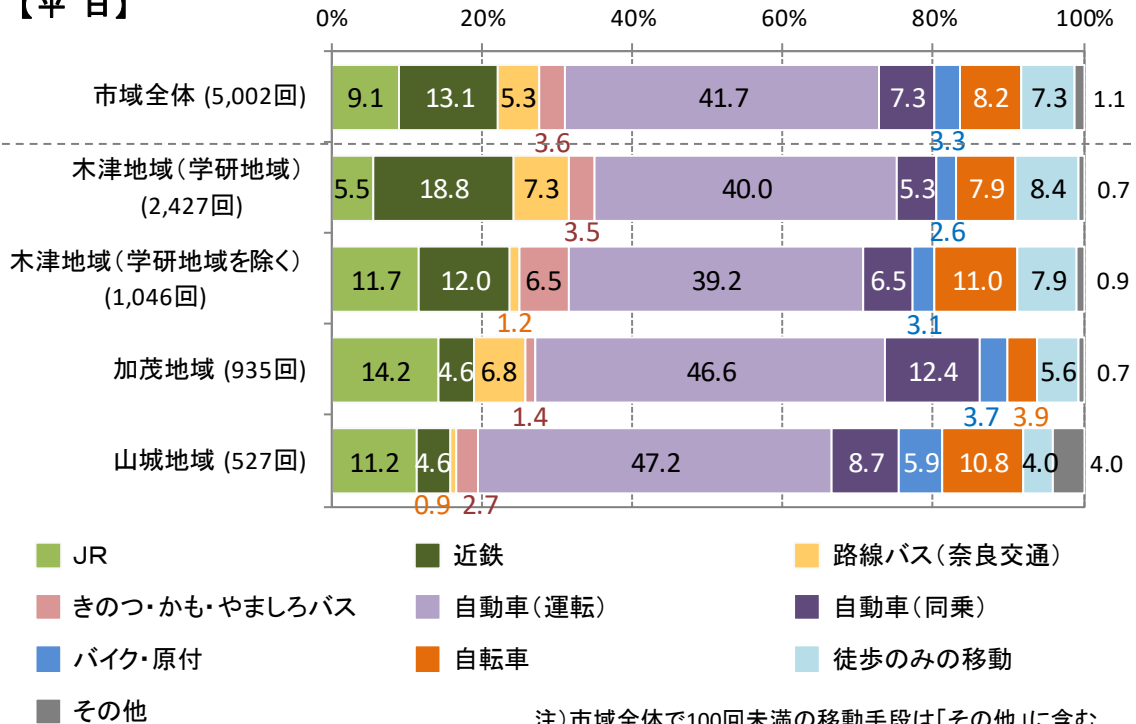
注) グラフは、利用回数を積み上げた総利用回数を示す。市域全体と地域別では目盛りが異なる。
なお、Nは各手段を1～6回利用したと回答した件数である。

図 平日(ある1日)に市内で利用した移動手段の総利用回数

○平日（ある1日）の移動手段割合は、「自動車（運転）」が41.7%で最も多く、以下「近鉄」（13.1%）、「JR」（9.1%）、「自転車」（8.2%）と続いている。

○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、加茂地域と山城地域では45%以上を占めている。次いで、木津地域（学研地域）では「近鉄」、木津地域（学研地域を除く）では「近鉄」「JR」「自転車」が同程度、加茂地域では「JR」、山城地域では「JR」と「自転車」がほぼ同率となっている。

【平日】

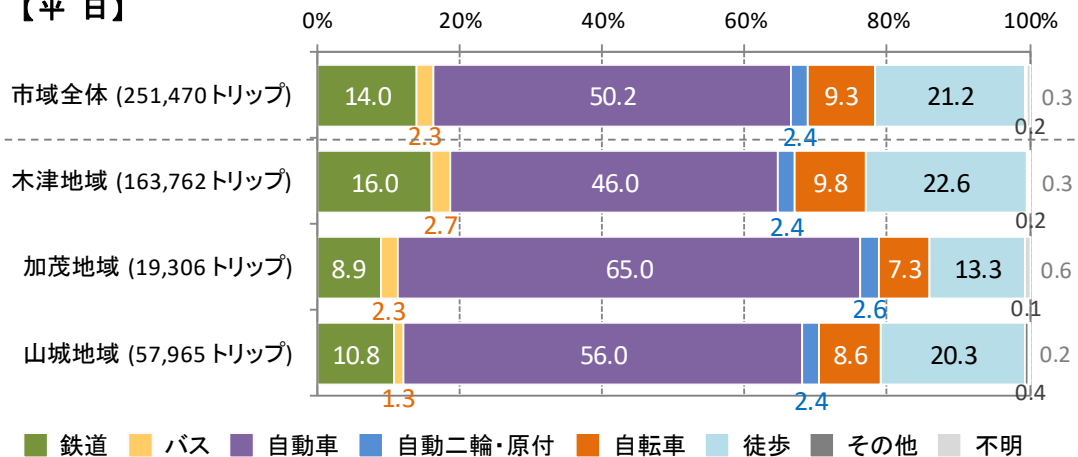


注) 総利用回数に対する各移動手段の回数=各移動手段の割合を示す。

図 平日(ある1日)の移動手段割合

《参考》—H22 パーソントリップ調査結果

【平日】



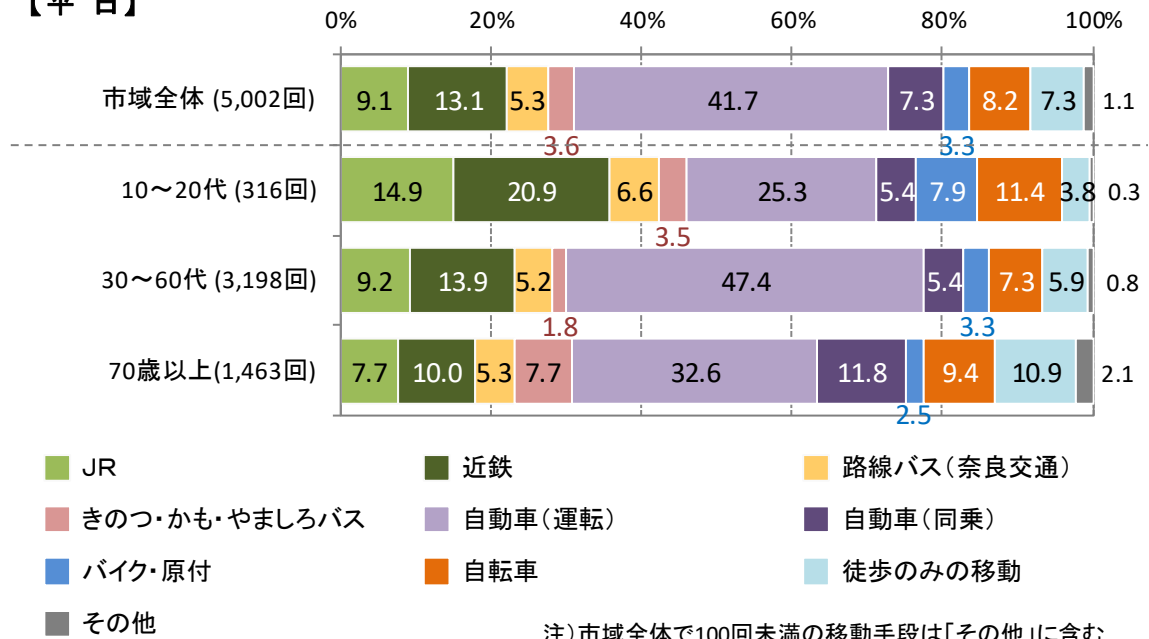
資料:平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査/京阪神都市圏交通計画協議会

図 【平日】発生集中量の交通手段割合(パーソントリップ調査より)

○年代別で見ると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、30～60代では45%以上を占めている。また、10～20代では「近鉄」（20.9%）、「JR」（14.9%）の割合が他の年代と比べて高い。

[年代別]

【平日】



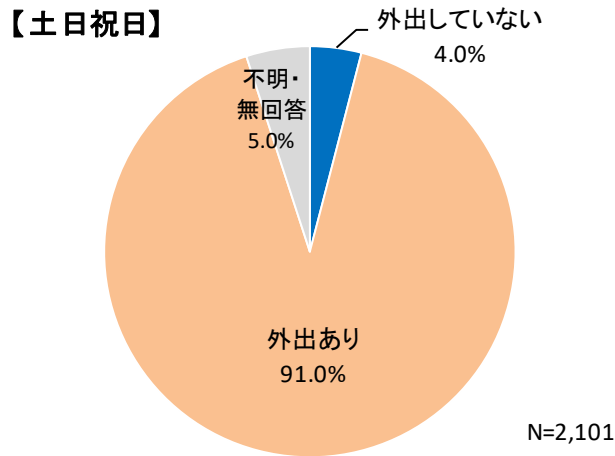
注) 総利用回数に対する各移動手段の回数＝各移動手段の割合を示す。

図 平日(ある1日)の移動手段割合(市域全体・年代別)

②土日祝日（ある1日）に市内で利用した移動手段（複数回答）

○土日祝日（ある1日）の外出状況は、すべての居住地域で85%以上が『外出あり』となっている。
 ○土日祝日（ある1日）に市内で利用した移動手段は「自動車（運転）」が47.5%で最も多く、以下「自動車（同乗）」（20.2%）、「近鉄」（11.9%）、「徒歩のみの移動」（10.1%）と続いている。「路線バス」は5.5%、『地域コミュニティ交通』は5%未満となっている。
 ○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く4割台後半、次いで「自動車（同乗）」が2割前後となっている。

[市域全体]



[地域別]

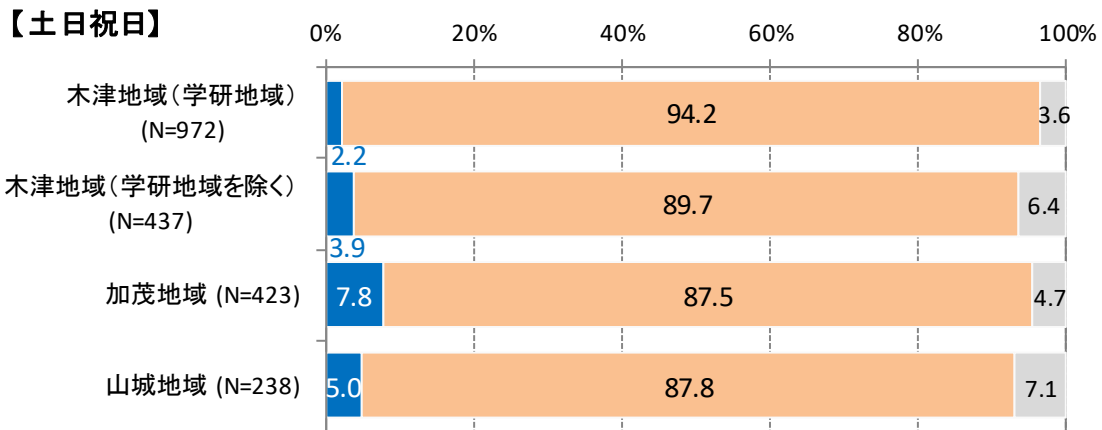
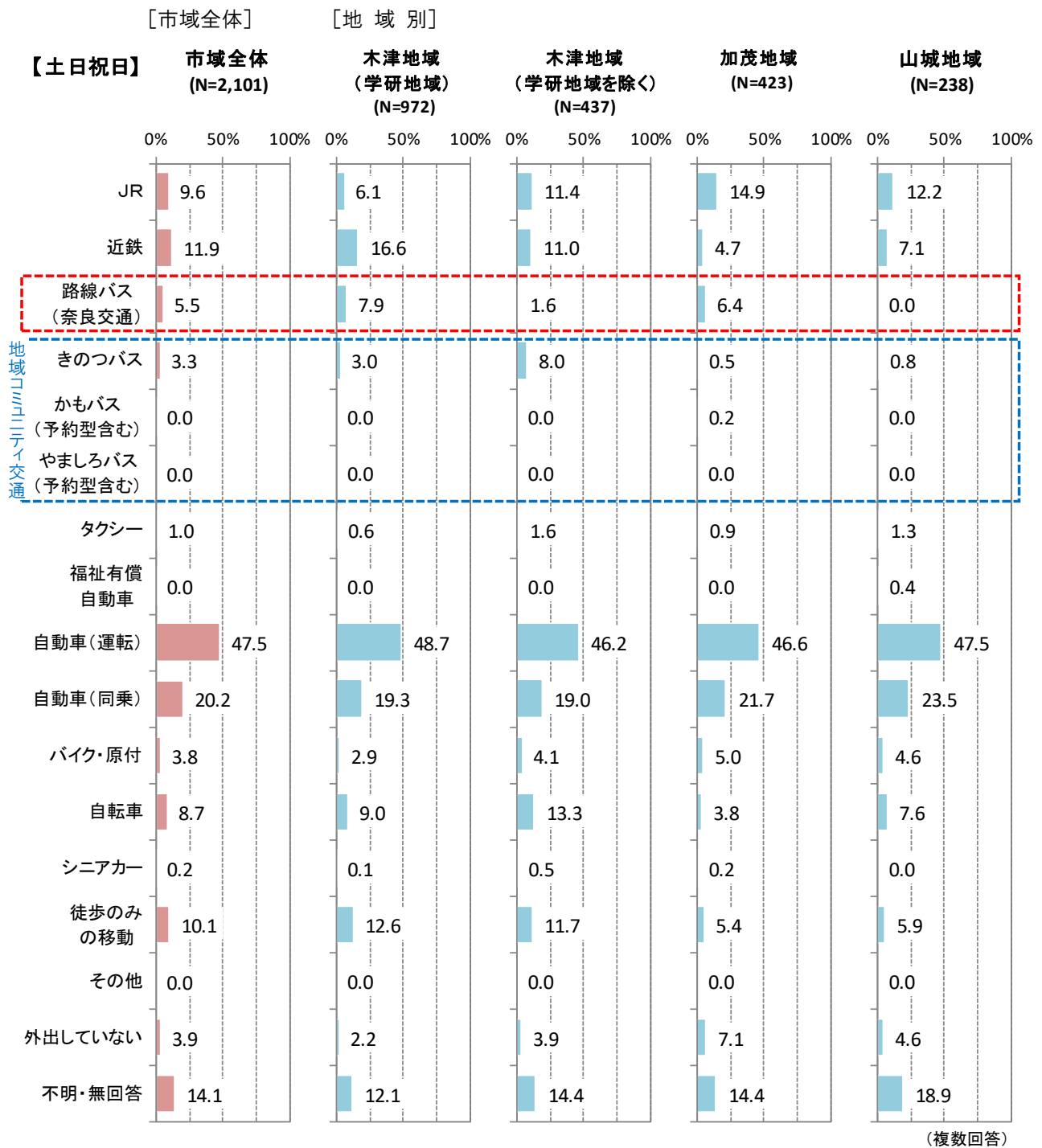


図 土日祝日(ある1日)の外出有無



注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者(「外出していない」、不明・無回答を含む)に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。
 なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 土日祝日(ある1日)に市内で利用した移動手段

○年代別でみると、10代では「JR」と「近鉄」が同率、90歳以上では「自動車（同乗）」、他の年代では「自動車（運転）」が最も多くなっている。また、70歳以上では「徒歩のみの移動」の割合が他の年代と比べて高い。

[年代別]

単位：%

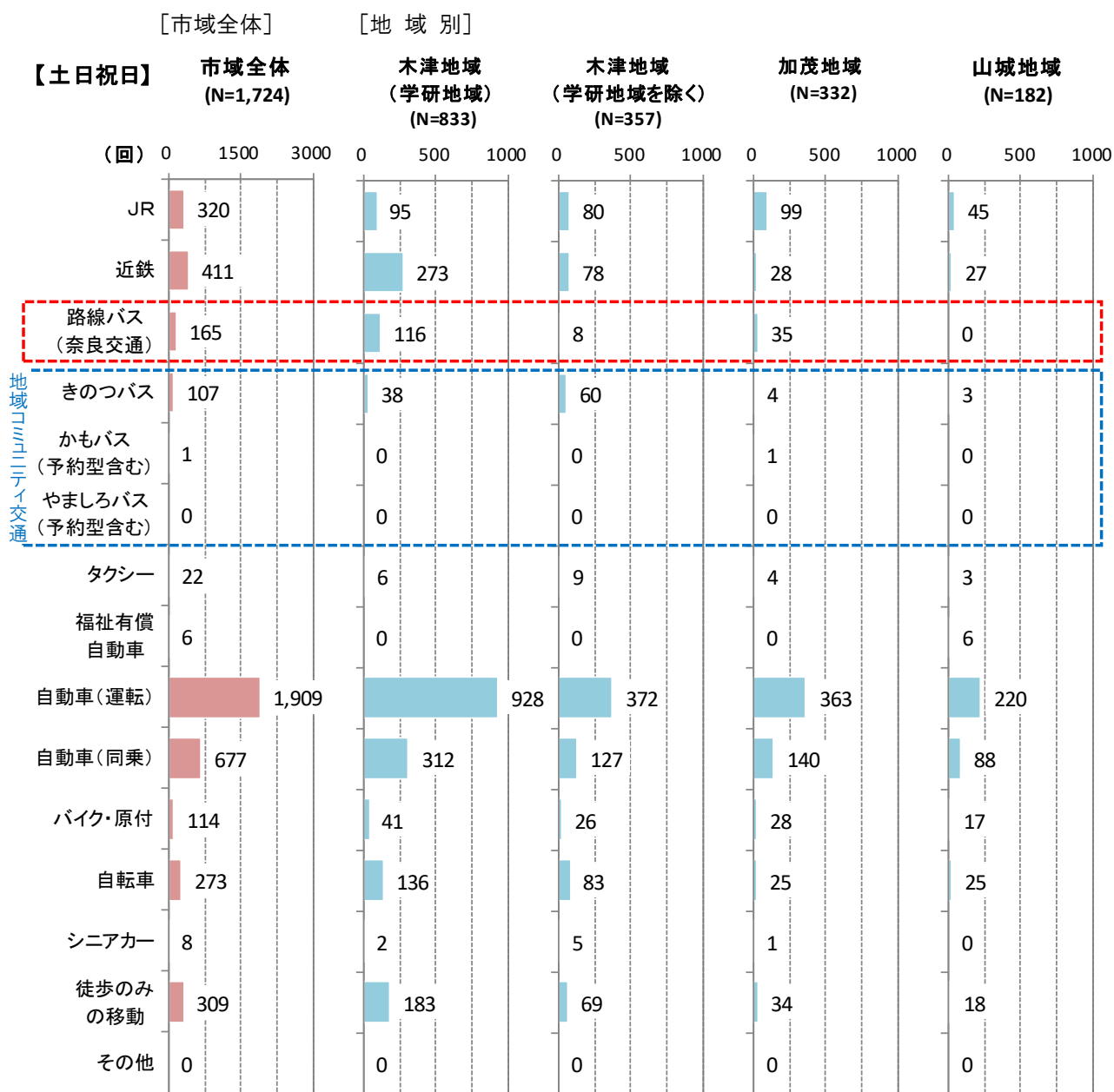
※太字・背景塗りは上位3つ(「その他」、「外出していない」、不明・無回答を除く)、赤字は最上位

(複数回答)	市域全体 (N=2,101)	年代別								
		10代 (N=10)	20代 (N=112)	30代 (N=229)	40代 (N=340)	50代 (N=309)	60代 (N=425)	70代 (N=488)	80代 (N=157)	90歳以上 (N=18)
JR	9.6	30.0	16.1	11.4	8.5	7.4	9.4	10.5	7.0	5.6
近鉄	11.9	30.0	22.3	13.1	12.1	10.7	11.8	11.3	6.4	5.6
路線バス(奈良交通)	5.5	10.0	7.1	7.4	5.0	5.8	5.6	5.5	1.3	5.6
きのつバス	3.3	0.0	2.7	2.6	2.1	1.0	2.6	4.3	10.8	5.6
かもバス(予約型含む)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0
やましろバス(予約型含む)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
タクシー	1.0	0.0	0.0	0.4	0.3	1.6	0.7	0.6	3.8	5.6
福祉有償自動車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(運転)	47.5	20.0	42.9	51.5	57.1	57.9	51.5	41.6	19.7	0.0
自動車(同乗)	20.2	20.0	18.8	24.9	21.8	21.4	17.2	19.3	18.5	38.9
バイク・原付	3.8	0.0	8.9	3.9	1.8	3.9	4.5	4.3	0.6	0.0
自転車	8.7	20.0	8.0	6.1	7.1	8.7	11.1	10.2	5.7	0.0
シニアカー	0.2	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0
徒歩のみの移動	10.1	10.0	2.7	6.6	6.8	7.4	10.1	15.0	17.8	22.2
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
外出していない	3.9	0.0	4.5	1.7	1.8	1.3	3.5	4.1	14.6	22.2
不明・無回答	14.1	30.0	11.6	11.8	12.4	11.3	10.4	15.8	27.4	27.8

注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者(「外出していない」、不明・無回答を含む)に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。
 なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 土日祝日(ある1日)に市内で利用した移動手段(年代別)

○土日祝日（ある1日）に市内で利用した各移動手段の利用回数は、「自動車（運転）」が1,909回で最も多く、以下「自動車（同乗）」（677回）、「近鉄」（411回）、「JR」（320回）と続いている。
 ○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、次いで「自動車（同乗）」となっている。また、木津地域（学研地域）では「近鉄」の回数も他の地域と比べて多い。



注) 利用回数合計が7回以上は含まず

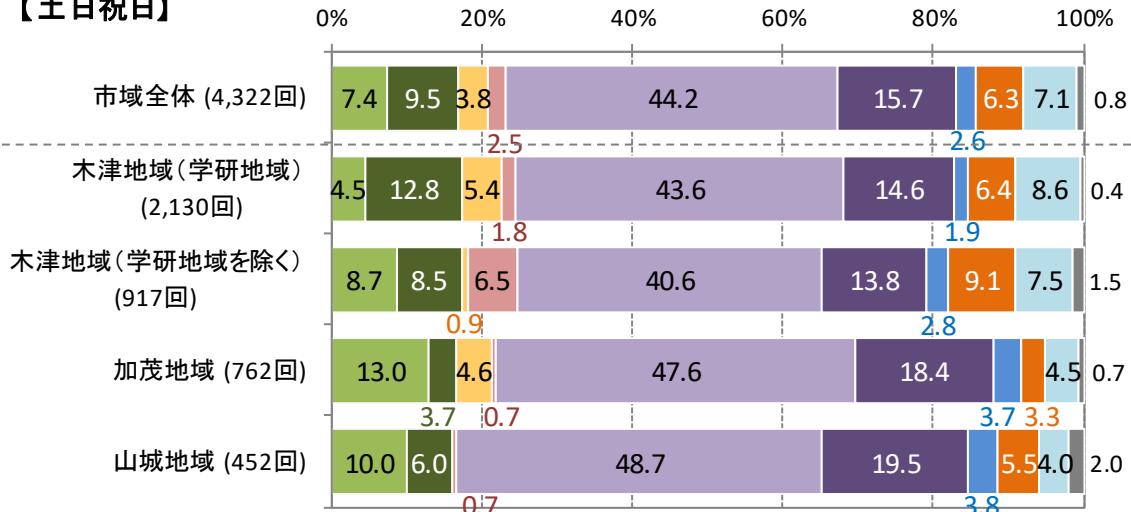
注) グラフは、利用回数を積み上げた総利用回数を示す。市域全体と地域別では目盛りが異なる。
 なお、Nは各手段を1～6回利用したと回答した件数である。

図 土日祝日(ある1日)に市内で利用した移動手段の総利用回数

○土日祝日（ある1日）の移動手手段割合は、「自動車（運転）」が44.2%で最も多く、以下「自動車（同乗）」（15.7%）、「近鉄」（9.5%）と続いている。

○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、加茂地域と山城地域では45%以上を占めている。また、木津地域（学研地域）では「近鉄」、加茂地域では「JR」の割合が他の地域と比べて高くなっている。

【土日祝日】



- JR
- 近鉄
- 路線バス(奈良交通)
- きのつ・かも・やましろバス
- 自動車(運転)
- 自動車(同乗)
- バイク・原付
- 自転車
- 徒歩のみの移動
- その他

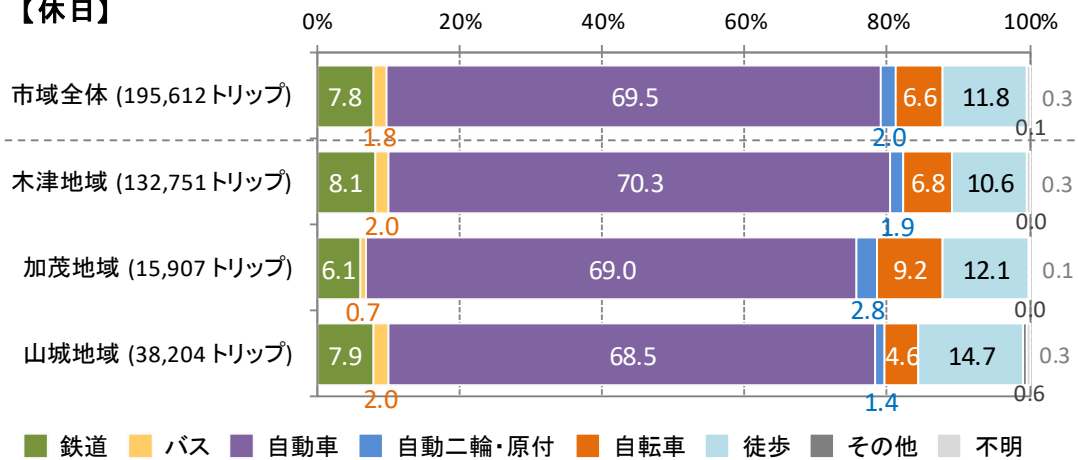
注)市域全体で100回未満の移動手手段は「その他」に含む

注) 総利用回数に対する各移動手手段の回数=各移動手手段の割合を示す。

図 土日祝日(ある1日)の移動手手段割合

《参考》—H22 パーソントリップ調査結果

【休日】



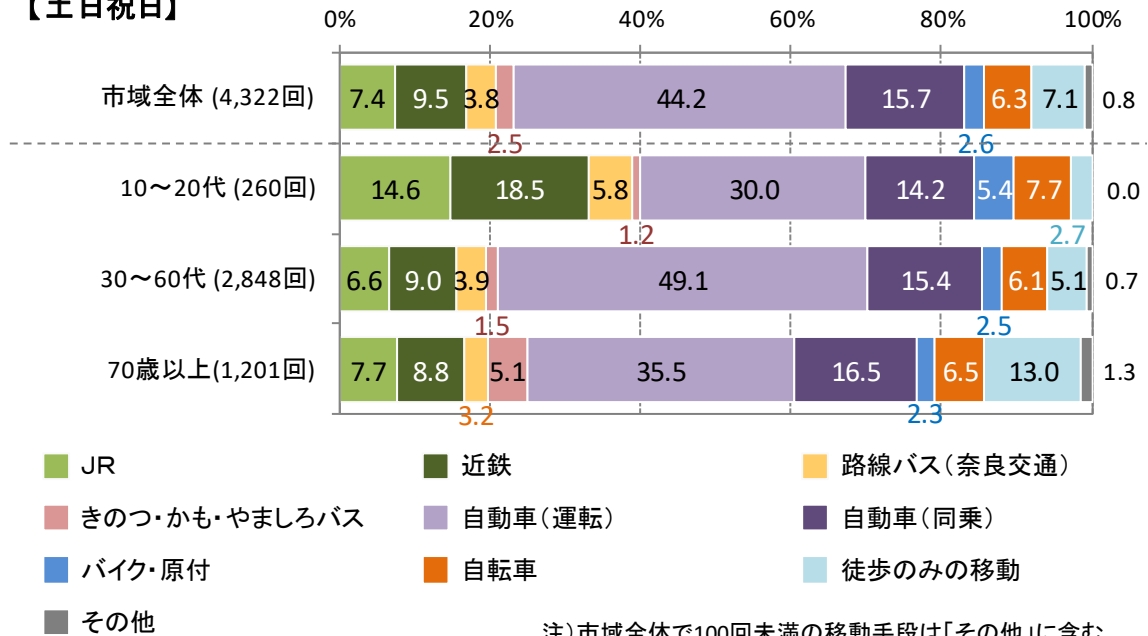
資料:平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査/京阪神都市圏交通計画協議会

図 【休日】発生集中量の交通手段割合(パーソントリップ調査より)

○年代別で見ると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、30～60代では約5割を占めている。
 また、10～20代では「近鉄」（18.5%）、「JR」（14.6%）の割合、70歳以上では「徒歩」（13.0%）の割合が、他の年代と比べて高い。

[年代別]

【土日祝日】



注) 総利用回数に対する各移動手段の回数＝各移動手段の割合を示す。

図 土日祝日(ある1日)の移動手段割合(市域全体・年代別)

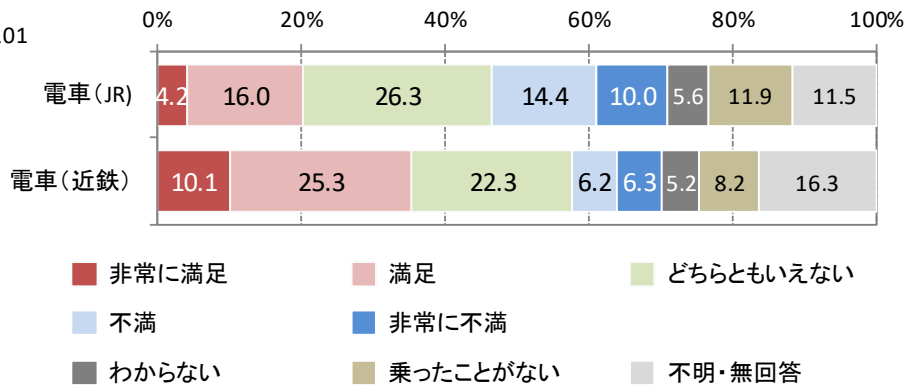
質問3 市内で運行する公共交通の満足度について

①市内で運行する鉄道の満足度

- 市内で運行する【鉄道(JR)】の満足度は、『不満』(「不満」と「非常に不満」の合計、以下同じ)が24.4%、『満足』(「非常に満足」と「満足」の合計、以下同じ)が20.3%となっており、『不満』が『満足』を4.1ポイント上回っている。
- 【JR】の満足度を地域別にみると、木津地域(学研地域を除く)で『満足』の割合(31.8%)が最も高くなっており、『不満』(16.9%)を上回っている。一方、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っている。
- 市内で運行する【鉄道(近鉄)】の満足度は、『満足』が35.5%、『不満』が12.5%となっており、『満足』が『不満』を23.0ポイント上回っている。
- 【近鉄】の満足度を地域別にみると、加茂地域では『満足』と『不満』が同程度となっているものの、他の3地域では『満足』が『不満』を上回っている。
- 『満足度』(算出方法はp.3参照)は、【JR】が2.86、【近鉄】が3.38となっており、【近鉄】の方が高くなっている。地域別にみると、【JR】では木津地域(学研地域を除く)、【近鉄】では加茂地域以外の3地域で3.00より高い。

[市域全体]

N=2,101



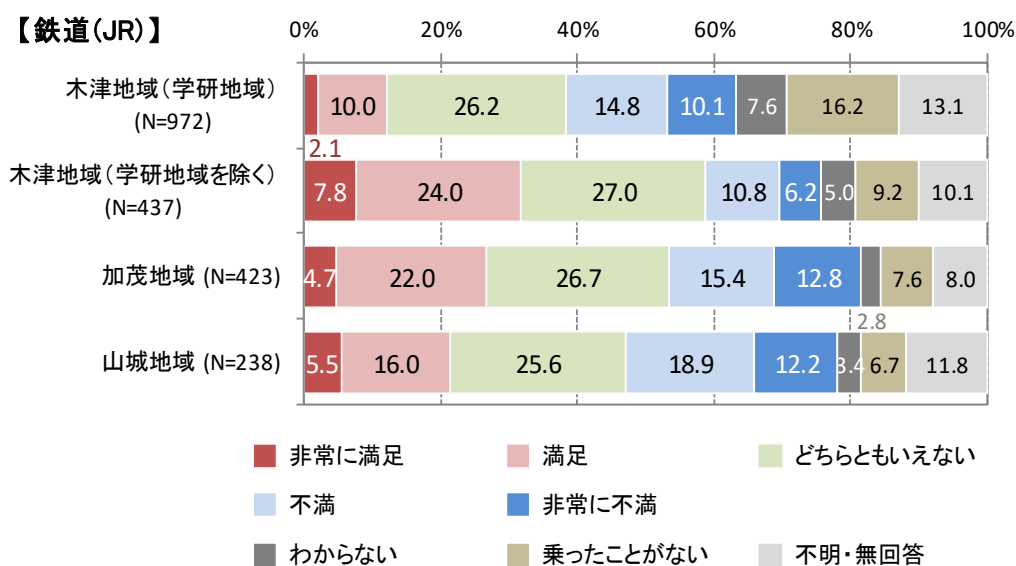
満足	不満	満足度
20.3%	24.4%	2.86
35.5%	12.5%	3.38

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 市内で運行する鉄道の満足度

[地域別]

【鉄道(JR)】

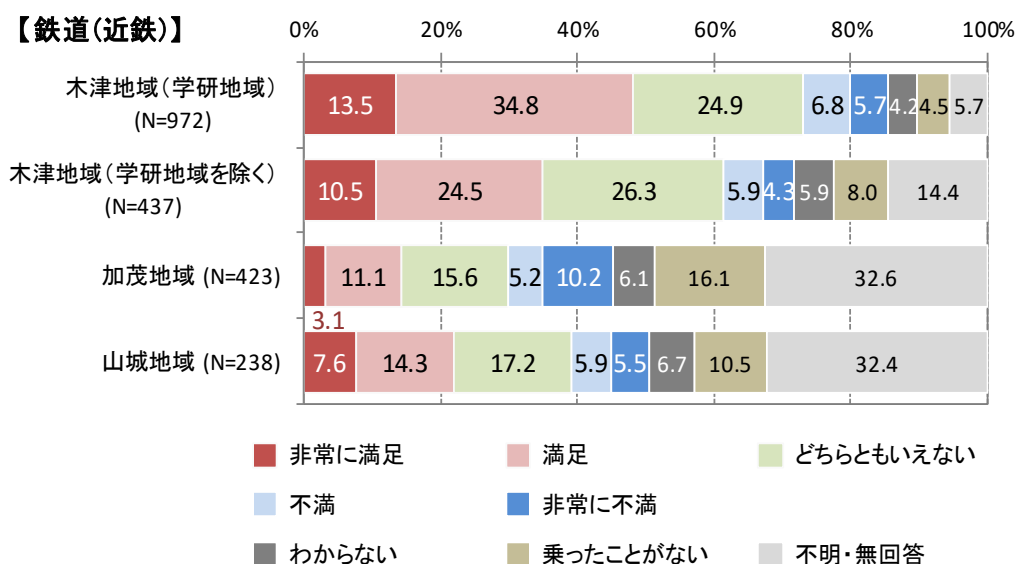


満足	不満	満足度
12.0%	24.9%	2.67
31.8%	16.9%	3.22
26.7%	28.1%	2.88
21.4%	31.1%	2.79

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 市内で運行する【鉄道(JR)】の満足度(地域別)

【鉄道(近鉄)】



満足	不満	満足度
48.3%	12.4%	3.51
35.0%	10.3%	3.43
14.2%	15.4%	2.82
21.8%	11.3%	3.25

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 市内で運行する【鉄道(近鉄)】の満足度(地域別)

表 市内で運行する【鉄道(JR)】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (172)	<ul style="list-style-type: none"> ・各方面へのアクセスがよい (54) ・運行本数が多い・適当である (38) ・駅が近い (37) ・時間が正確 (13) ・始発駅で便利 (12) ・快速が停まる (7) ・空いている (7) ・その他(早い・目的地に早く着く、安全・安心) (4) 	運行に関する こと (657)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない (365) ・駅が遠い (80) ・遅延が多い (62) ・運休・事故が多い (41) ・遅い・目的地まで時間がかかる (33) ・単線である・複線化してほしい (24) ・普通電車しか停まらない (17) ・快速が少ない (13) ・新駅を設置してほしい (6) ・終電が早い (5) ・その他(混雑している、延伸してほしい、他に選択肢がない 等) (11)
乗り継ぎに 関すること (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスと鉄道の乗り継ぎが良い、乗り継ぎが良い (3) 	乗り継ぎに 関すること (98)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と鉄道の乗り継ぎが悪い (42) ・乗り継ぎが悪い (25) ・鉄道とバスの乗り継ぎが悪い (20) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (11)
料金に関する こと (1)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が安い (1) 	料金に関する こと (26)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い (24) ・その他(障害者割引がない 等) (2)
車両に関する こと (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・きれい・清潔、ボックス席で良い (2) 	車両に関する こと (7)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両・デザインが古い、空調が不適合等 (7)
駅施設に 関すること (5)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーである、きれい・清潔 (5) 	駅施設に 関すること (13)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーになっていない (8) ・その他(行き先がわかりにくい 等) (5)
駅員・乗務員 に関する こと (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅員・乗務員の対応が良い (3) 	駅員・乗務員 に関する こと (9)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅員が常駐していない、駅員が不足している、駅員・乗務員の対応が悪い 等
駅周辺に 関すること (1)	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車しやすい (1) 	駅周辺に 関すること (65)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅に行くための手段が不便・ない (46) ・駐車場がない・狭い・遠い (10) ・駅に行く道が不便 (5) ・その他(駅前・駅周辺に活気がない) (4)
その他 (26)	<ul style="list-style-type: none"> ・便利・満足・不便でない (26) 	その他 (4)	<ul style="list-style-type: none"> ・不便 等 (4)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 市内で運行する【鉄道(近鉄)】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (317)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が多い・適当である (113) ・駅が近い (53) ・各方面へのアクセスがよい (48) ・時間が正確 (36) ・急行・特急が停まる (34) ・早い。目的地に早く着く (10) ・運休が少ない (8) ・空いている (5) ・その他(目的地が沿線にある、安全・安心、始発駅で便利) (10) 	運行に関する こと (226)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅が遠い (82) ・運行本数が少ない (54) ・普通電車しか停まらない (30) ・混雑している (17) ・遅延が多い (13) ・延伸してほしい (9) ・運休・事故が多い (6) ・遅い・目的地まで時間がかかる (5) ・急行・特急が少ない (5) ・その他(終電が早い 等) (5)
乗り継ぎに 関すること (10)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と鉄道の乗り継ぎが良い (5) ・その他(地下鉄との乗り継ぎが良い・相互乗り入れが良い、鉄道とバスの乗り継ぎが良い) (5) 	乗り継ぎに 関すること (27)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と鉄道の乗り継ぎが悪い (11) ・鉄道とバスの乗り継ぎが悪い (7) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (7) ・その他(乗り継ぎが悪い) (2)
料金に関する こと (9)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が安い (9) 	料金に関する こと (18)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い (15) ・その他(特急に別料金がかかる) (3)
車両に関する こと (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・きれい・清潔 (3) 	車両に関する こと (8)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両・デザインが古い、空調が不適、車両編成数が少ない 等 (8)
駅施設に 関すること (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーである、待合い施設がある (3) 	駅施設に 関すること (19)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅内にある踏切が不便 (7) ・その他(駅が狭い、トイレ設備が不適、清掃が行き届いていない 等) (12)
駅員・乗務員 に関する こと (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅員・乗務員の対応が良い (2) 	駅員・乗務員 に関する こと (10)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅員が常駐していない (5) ・(駅員・乗務員の対応が悪い 等) (5)
駅周辺に 関すること (0)	—	駅周辺に 関すること (66)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅に行くための手段が不便・ない (46) ・駅周辺が整備されていない (6) ・その他(駅に行く道が不便、駐車場がない・狭い・遠い・高い、駐輪場がない・遠い 等) (14)
その他 (40)	<ul style="list-style-type: none"> ・便利・満足・不便でない (40) 	その他 (4)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客のマナーが悪い、不便 (4)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

②市内で運行する鉄道以外の公共交通の満足度

- 市内で運行する鉄道以外の公共交通の満足度は、すべて『不満』が『満足』を上回っている。なお、【かもバス】、【やましろバス】、【福祉有償運送】については「乗ったことがない」が6割以上を占めており、利用率が低くなっている。
- 『満足度』は、【福祉有償運送】が2.93で最も高く、以下【路線バス（奈良交通）】が2.82、【きのつバス】が2.81と続いている。
- 【きのつバス】の満足度を地域別にみると、木津地域（学研地域を除く）では『満足』（19.7%）が『不満』（14.0%）を上回っているが、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っている。
- 【かもバス】の満足度は、加茂地域では『不満』（4.7%）が『満足』（1.4%）を上回っている。
- 【やましろバス】の満足度は、山城地域では『不満』（10.5%）が『満足』（5.0%）を上回っている。
- 【路線バス（奈良交通）】の満足度は、すべての地域で『不満』が『満足』を上回っている。なお、山城地域では「乗ったことがない」が約6割と多くなっている。
- 【タクシー】の満足度は、山城地域では『満足』（5.5%）が『不満』（3.4%）を上回っているが、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っている。
- 【福祉有償運送】は、すべての地域で「乗ったことがない」が過半数を占めている。

[市域全体]

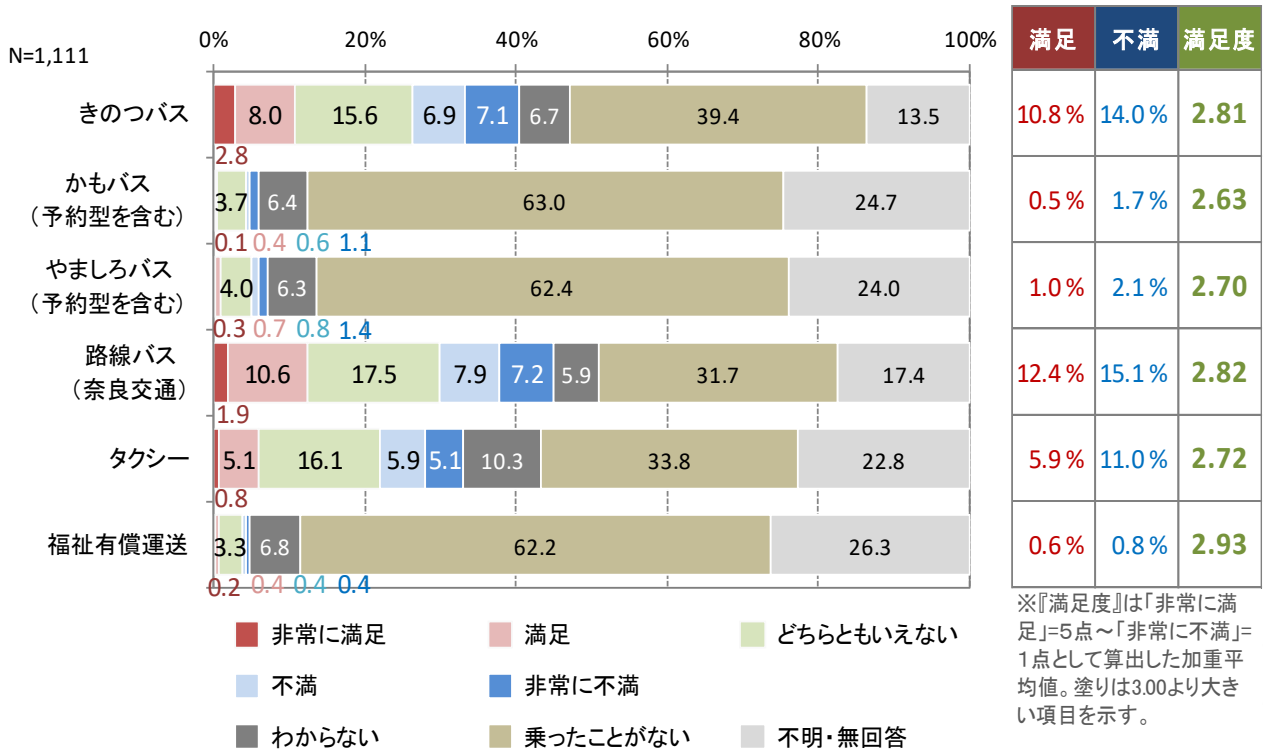
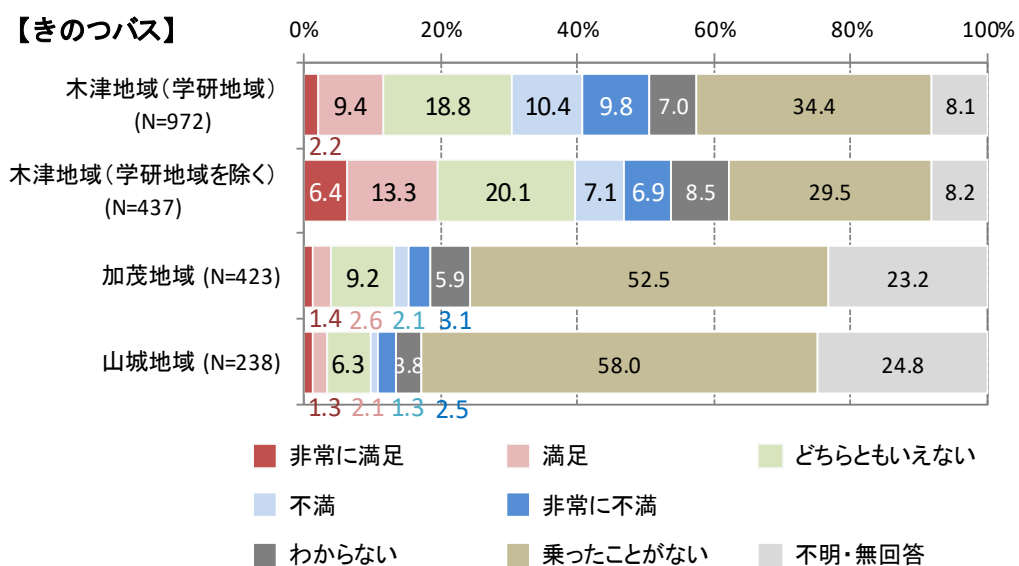


図 市内で運行する鉄道以外の公共交通の満足度

[地域別]

【きのつバス】



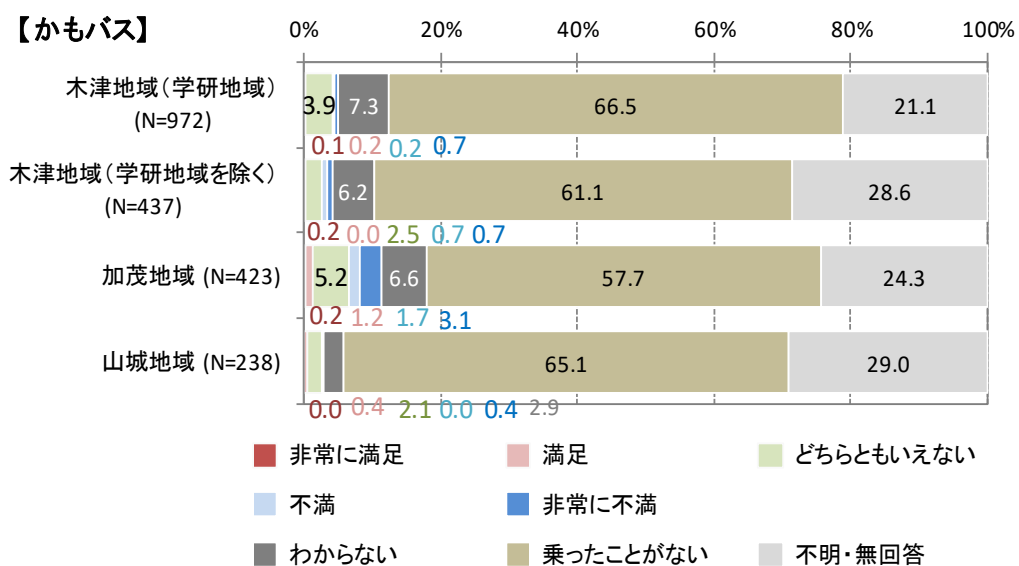
満足	不満	満足度
11.5%	20.2%	2.68
19.7%	14.0%	3.10
4.0%	5.2%	2.85
3.4%	3.8%	2.88

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 市内で運行する【きのつバス】の満足度(地域別)

[地域別]

【かもバス】



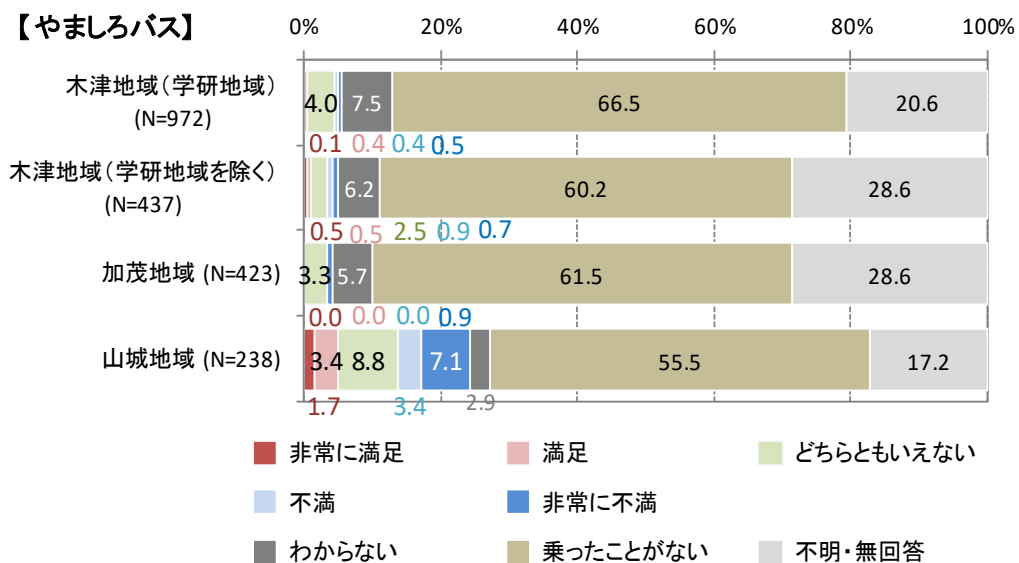
満足	不満	満足度
0.3%	0.9%	2.76
0.2%	1.4%	2.61
1.4%	4.7%	2.46
0.4%	0.4%	2.86

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 市内で運行する【かもバス(予約型を含む)】の満足度(地域別)

[地域別]

【やましろバス】



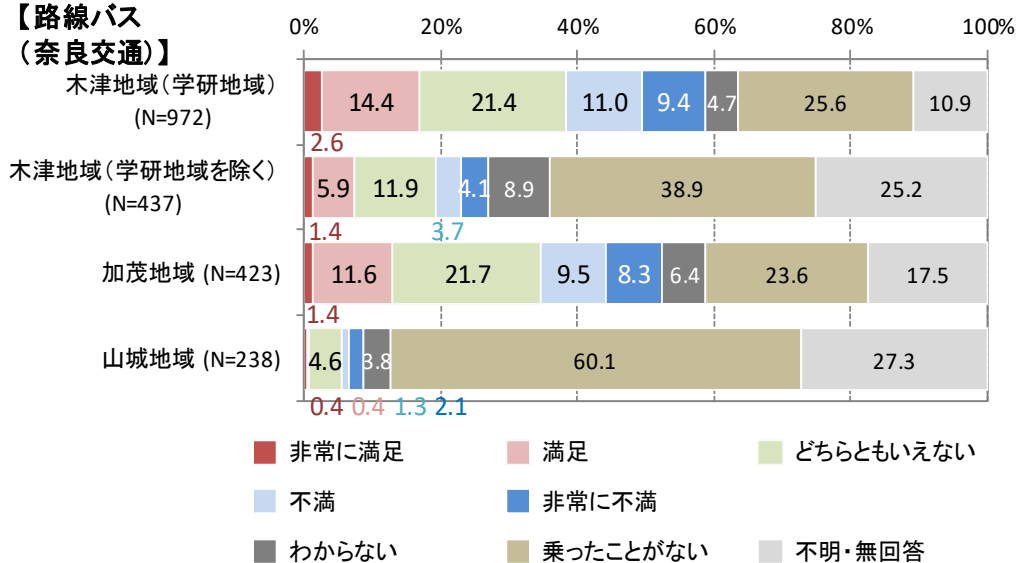
満足	不満	満足度
0.5%	0.9%	2.85
0.9%	1.6%	2.82
0.0%	0.9%	2.56
5.0%	10.5%	2.55

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 市内で運行する【やましろバス(予約型を含む)】の満足度(地域別)

[地域別]

【路線バス(奈良交通)】



満足	不満	満足度
17.0%	20.4%	2.83
7.3%	7.8%	2.88
13.0%	17.7%	2.78
0.8%	3.4%	2.52

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 市内で運行する【路線バス(奈良交通)】の満足度(地域別)

[地域別]

【タクシー】

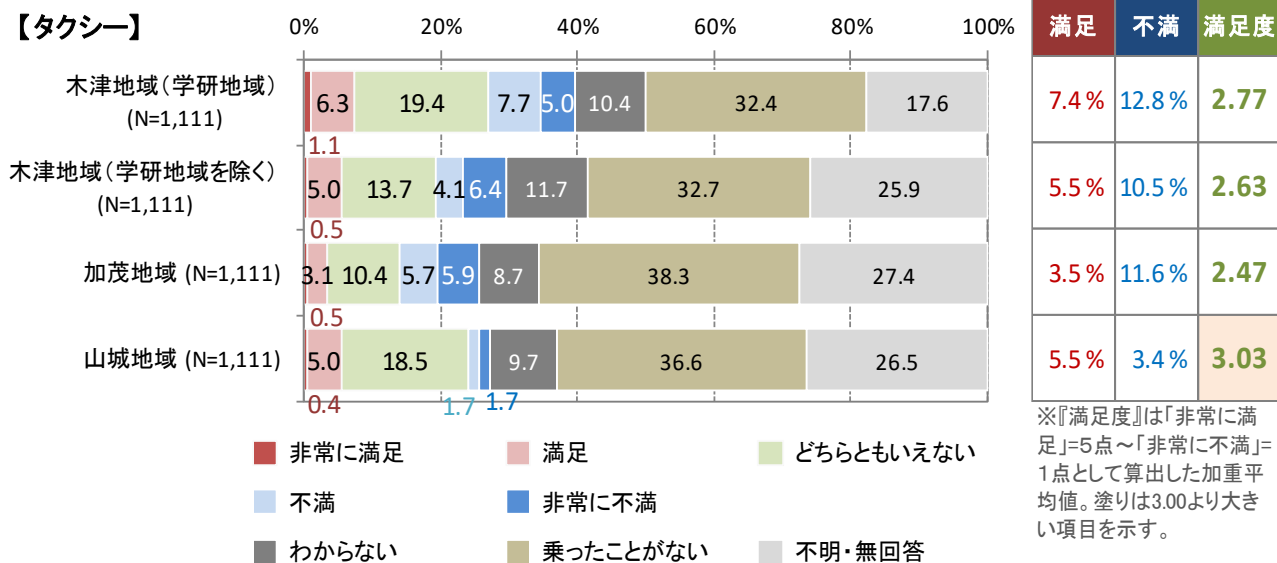


図 市内で運行する【タクシー】の満足度(地域別)

[地域別]

【福祉有償運送】

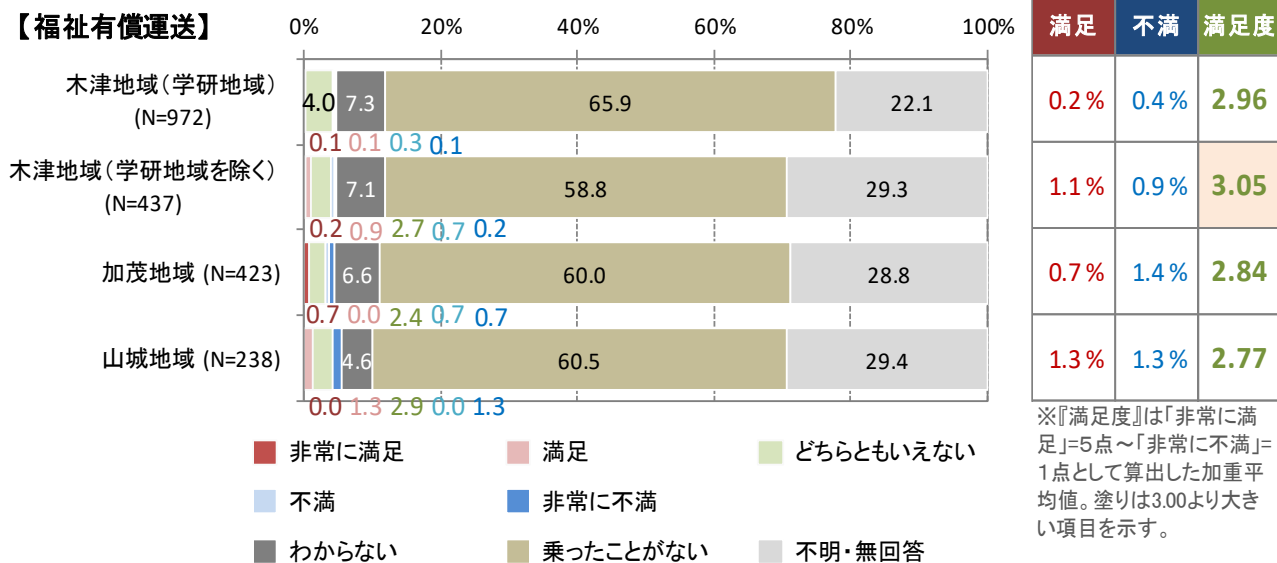


図 市内で運行する【福祉有償運送(社会福祉協議会、NPO法人等)】の満足度(地域別)

表 市内で運行する【きのつバス】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (66)	<ul style="list-style-type: none"> ・各方面へのアクセスが良い (28) ・運行本数が多い (14) ・バス停が近い (13) ・時間が正確 (5) ・その他(バス停が多い、空いている・座れる 等) (6) 	運行に関する こと (471)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない (220) ・目的地まで時間がかかる・経路が良くない (77) ・最終が早い (58) ・延伸・新路線の要望 (34) ・始発が遅い (25) ・バス停が遠い (22) ・ルートやダイヤがわかりにくい (12) ・遅延・運休・早発が多い (9) ・行きたい場所に路線がない (5) ・その他(運行間隔が均等でない 等) (9)
乗り継ぎに 関すること (1)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗り継ぎが良い 	乗り継ぎに 関すること (27)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗り継ぎが悪い (20) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (6) ・その他(他のバスとの乗り継ぎが悪い) (1)
料金に関する こと (39)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が安い (38) ・その他(回数券/IC カードが良い) (1) 	料金に関する こと (65)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い (58) ・高齢者割引、運賃の補助がない (6) ・その他(乗継券がない) (1)
車両に関する こと (4)	<ul style="list-style-type: none"> ・車体が小さくて良い、バリアフリーである (4) 	車両に関する こと (11)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客数に対して車体が小さすぎる (8) ・その他(吊り手が少ない 等) (3)
バス停施設に 関すること (0)	—	バス停施設に 関すること (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の位置がわからない (2)
乗務員に 関すること (32)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の対応が良い (22) ・運転が上手、安全運転 (10) 	乗務員に 関すること (7)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の対応が悪い、運転が下手・荒い (7)
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用方法がわからない (2)
その他 (17)	<ul style="list-style-type: none"> ・便利・満足・不便でない (17) 	その他 (9)	<ul style="list-style-type: none"> ・不便、継続・維持の要望 等 (9)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 市内で運行する【かもバス】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (5)	・バス停が近い、運行本数が多い (5)	運行に関する こと (36)	・運行本数が少ない (19) ・延伸・新路線の要望 (8) ・その他(始発が遅い、バス停が遠い、 ルートやダイヤがわかりにくい 等) (9)
料金に関する こと (0)	—	料金に関する こと (1)	・高齢者割引、運賃の補助がない (1)
乗務員に 関すること (1)	・乗務員の対応が良い (1)	乗務員に 関すること (0)	—
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (6)	・利用方法がわからない (6)
その他 (0)	—	その他 (3)	・不便、必要ない (3)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 市内で運行する【やましろバス】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (5)	・バス停が近い、各方面へのアクセスが 良い (5)	運行に関する こと (53)	・運行本数が少ない (26) ・延伸・新路線の要望 (7) ・その他(最終が早い、バス停が遠い、 目的地まで時間がかかる、行きたい 場所に路線がない 等) (20)
乗り継ぎに 関すること (0)	—	乗り継ぎに 関すること (6)	・鉄道との乗り継ぎが悪い、他のバスと の乗り継ぎが悪い 等 (6)
料金に関する こと (1)	・運賃が安い (1)	料金に関する こと (5)	・高齢者割引、運賃の補助がない運賃 が高い 等 (5)
バス停施設に 関すること (0)	—	バス停施設に 関すること (2)	・バス停の位置がわからない (2)
乗務員に 関すること (2)	・乗務員の対応が良い (2)	乗務員に 関すること (0)	—
利用方法に 関すること (1)	・家の近くまで来てくれる (1)	利用方法に 関すること (2)	・利用方法がわからない、予約が必要・ 予約が不便 (2)
その他 (1)	・便利・満足・不便でない (1)	その他 (3)	・不便、継続・維持の要望 等 (3)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 市内で運行する【路線バス(奈良交通)】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (91)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が多い (27) ・各方面へのアクセスが良い (23) ・時間が正確 (11) ・バス停が近い (9) ・空いている・座れる (6) ・その他(バス停が多い、空いている・座れる 等) (15) 	運行に関する こと (367)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない (229) ・延伸・新路線の要望 (39) ・最終が早い (33) ・目的地まで時間がかかる・経路が良くない (14) ・バス停が遠い (13) ・遅延・運休・早発が多い (10) ・始発が遅い (9) ・ルートやダイヤがわかりにくい (9) ・その他(混雑、行きたい場所に路線がない、バス停増設の要望 等) (11)
乗り継ぎに 関すること (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗り継ぎが良い (3) 	乗り継ぎに 関すること (42)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との乗り継ぎが悪い (36) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (6)
料金に関する こと (6)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が安い、回数券/IC カードが良い等 (6) 	料金に関する こと (141)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い (134) ・高齢者割引、運賃の補助がない (5) ・その他(回数券購入場所が不便 等) (2)
車両に関する こと (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り心地が良い 等 (2) 	車両に関する こと (10)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客数に対して車体が小さすぎる (5) ・その他(バリアフリーでない 等) (5)
バス停施設に 関すること (0)	—	バス停施設に 関すること (11)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車内で発車待ちができない (5) ・その他(バス停の位置がわからない、バス停に屋根がない) (6)
乗務員に 関すること (14)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の対応が良い (10) ・その他(運転が上手、安全運転) (4) 	乗務員に 関すること (13)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の対応が悪い (6) ・その他(運転が下手・荒い、運転手により技量にばらつき) (7)
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用方法がわからない (2)
その他 (19)	<ul style="list-style-type: none"> ・便利・満足・不便でない (19) 	その他 (5)	<ul style="list-style-type: none"> ・不便・不満 (5)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 市内で運行する【タクシー】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (10)	・家の近くまで来てくれる (5) ・その他(深夜・早朝でも利用できる、 目的地まで行ける 等) (5)	運行に関する こと (118)	・台数が少ない・すぐに拾えない・常駐 していない (106) ・奈良県から来てくれない (7) ・その他(木津のエリア外と言われる 等) (5)
料金に関する こと (1)	・料金が安い (1)	料金に関する こと (31)	・料金が 高い・迎車料金がかかる (31)
運転手に 関すること (3)	・運転手の対応が良い (3)	運転手に 関すること (50)	・運転手の対応が悪い (36) ・近くだと嫌がられる (9) ・運転手に高齢者が多く心配 (5)
利用方法に 関すること (18)	・すぐ拾える・呼べばすぐ来てくれる (16) ・その他(近くでも気軽に乗れる) (2)	利用方法に 関すること (64)	・呼んでもすぐに来ない・配車に時間か かかる (34) ・予約を受けてもらえない (27) ・その他(予約が必要・不便 等) (3)
その他 (9)	・便利・満足・不便でない (9)	その他 (0)	—

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 市内で運行する【福祉有償運送】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

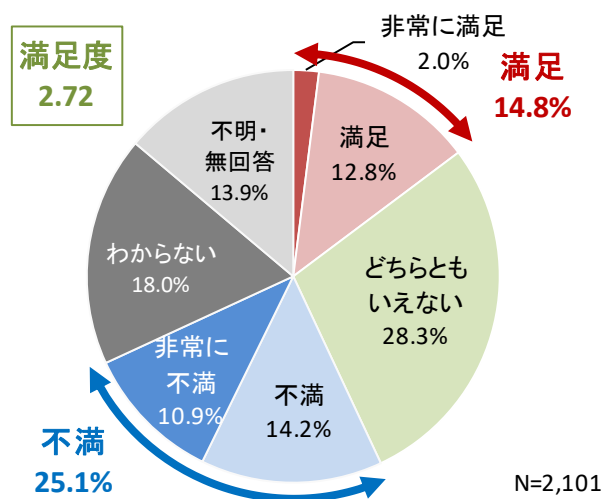
プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (0)	—	運行に関する こと (2)	・台数が少ない、目的地まで行けない (2)
料金に関する こと (1)	・料金が安い (1)	料金に関する こと (1)	・料金が 高い (1)
運転手に 関すること (1)	・運転手の対応が良い (1)	運転手に 関すること (0)	—
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (6)	・利用方法がわからない、予約が必要・ 不便 (6)
その他 (1)	・便利・満足・不便でない (1)	その他 (2)	・不便・不満 (2)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

③市内で運行する公共交通全体の満足度

○市内で運行する公共交通全体の満足度は、『不満』が25.1%、『満足』が14.8%となっており、『不満』が『満足』を10.3ポイント上回っている。『満足度』は2.72となっており、3.00を下回っている。
 ○地域別にみると、木津地域（学研地域を除く）で『満足』の割合（20.8%）が最も高くなっており、『不満』（14.2%）を上回っている。一方、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っており、特に、加茂地域と山城地域では『不満』と『満足』の差が大きい。

[市域全体]



[地域別]

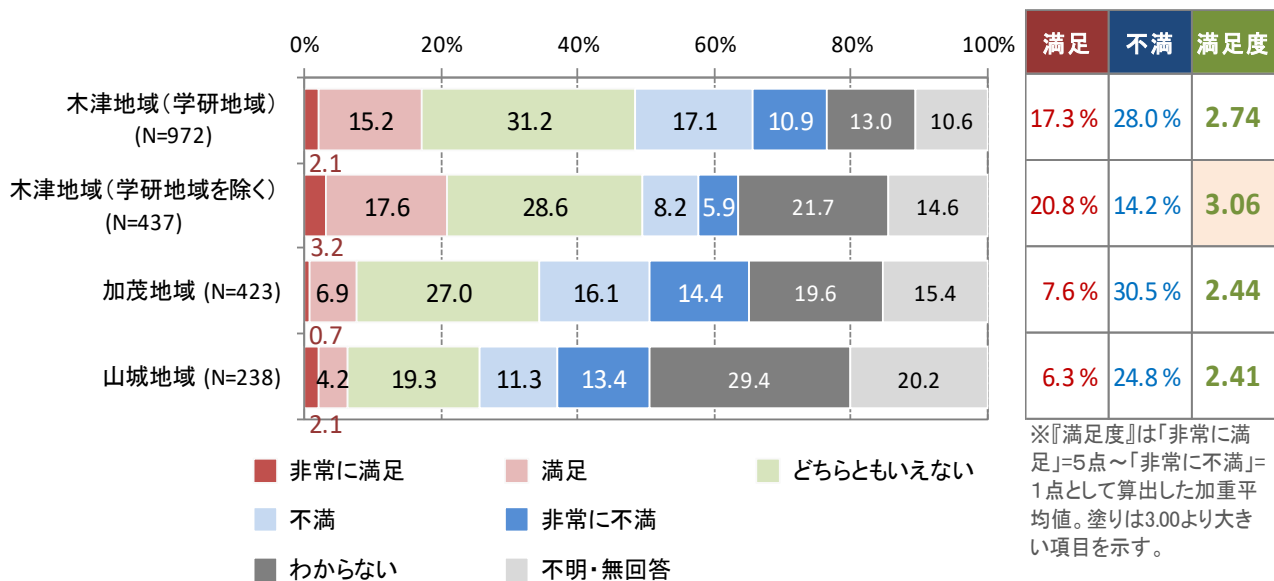


図 市内で運行する公共交通全体の満足度

質問4 市内の路線バス、コミュニティバスについて

①市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況

- 市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況は、「利用していない」が62.4%となっており、「利用している」(34.8%)を上回っている。
- 利用していない理由は、「他に便利な移動手段がある」が44.5%で最も多く、次いで「バスを使う用事がない」(33.6%)となっている。
- 地域別にみると、「利用している」割合は木津地域(学研地域)が43.0%で最も高く、以下、木津地域(学研地域を除く)(31.6%)、加茂地域(28.6%)、山城地域(17.2%)となっている。利用していない理由は、木津地域(学研地域を除く)で「(利用したいが)利用しづらい・不便」の割合が他の地域よりやや低い、全体的に大きな違いはみられない。

[市域全体]

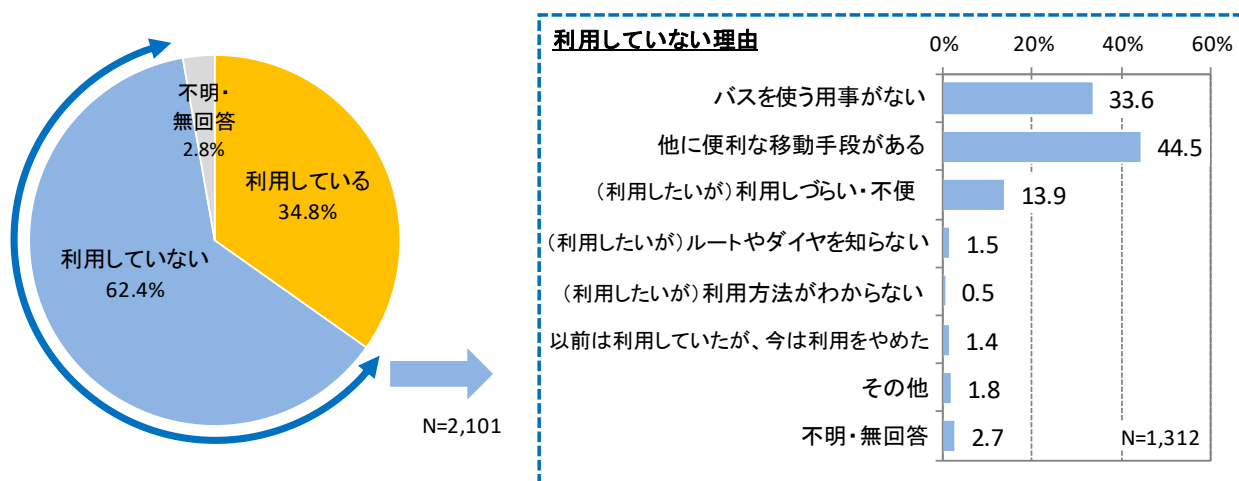


図 市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況と利用していない理由

[地域別]

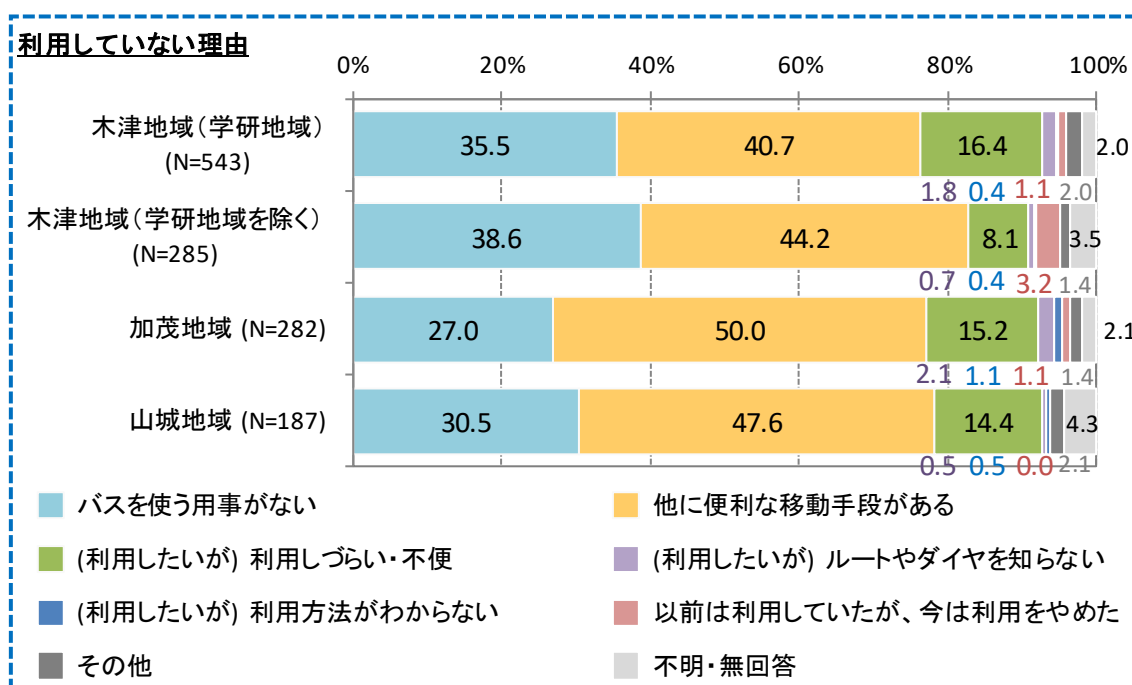
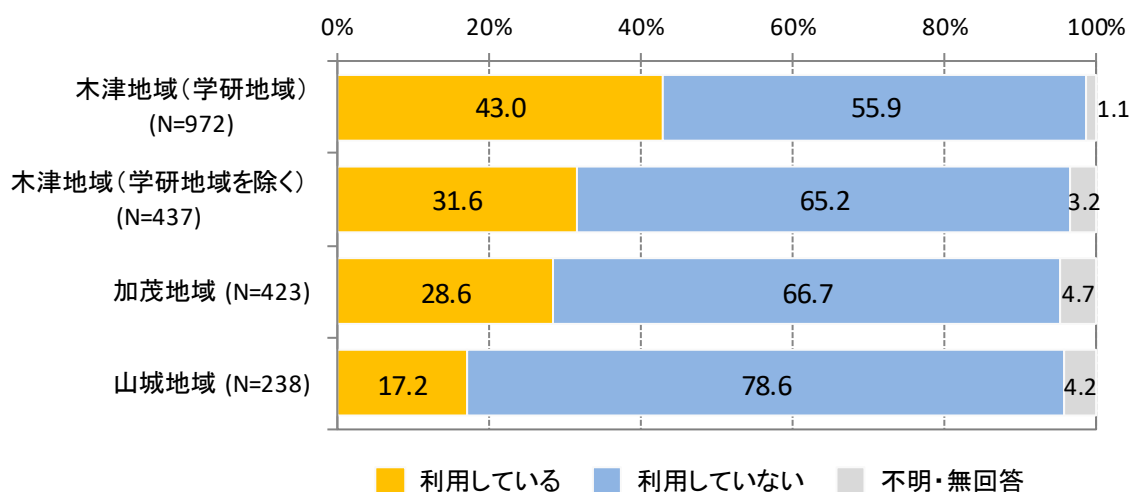


図 市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況と利用していない理由(地域別)

②ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化<利用している人のみ>

○ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化は、「あまり変わらない」が 42.7%で最も多く、次いで「回数が減った」が 28.5%となっている。一方、「回数が増えた」は 12.6%である。

○利用回数が減った理由は、「利用しづらい・不便になった」が 38.9%で最も多く、次いで「バスを使う用事が減った」(36.5%)となっている。「その他」の具体的な内容としては、「運賃が値上がった」という理由が多い。

○地域別にみると、山城地域では「回数が減った」(39.0%)、他の3地域では「あまり変わらない」が最も多くなっている。利用回数が減った理由は、加茂地域では「バスを使う用事が減った」、他の3地域では「利用しづらい・不便になった」が最も多い。

[市域全体]

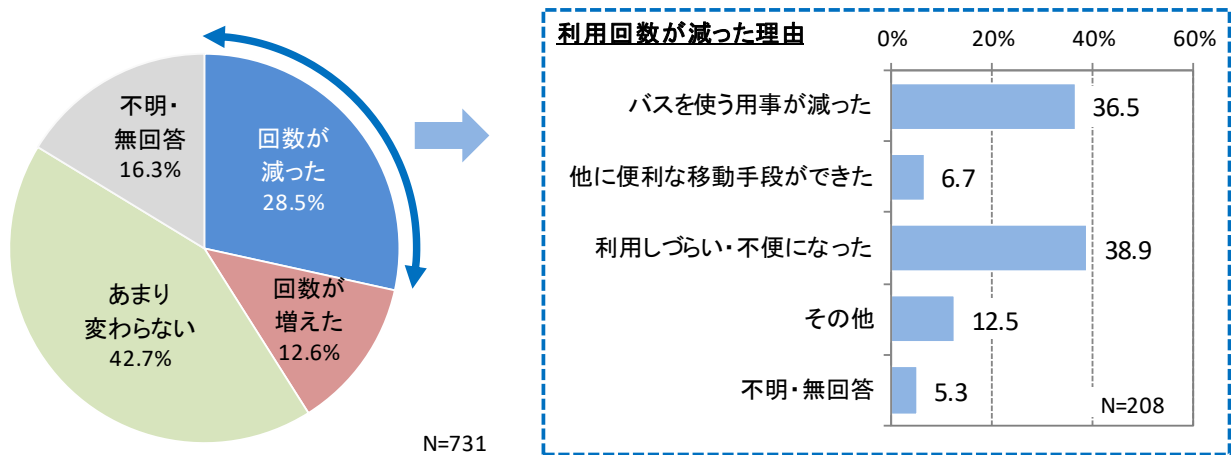


図 ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化と回数が減った理由

[地域別]

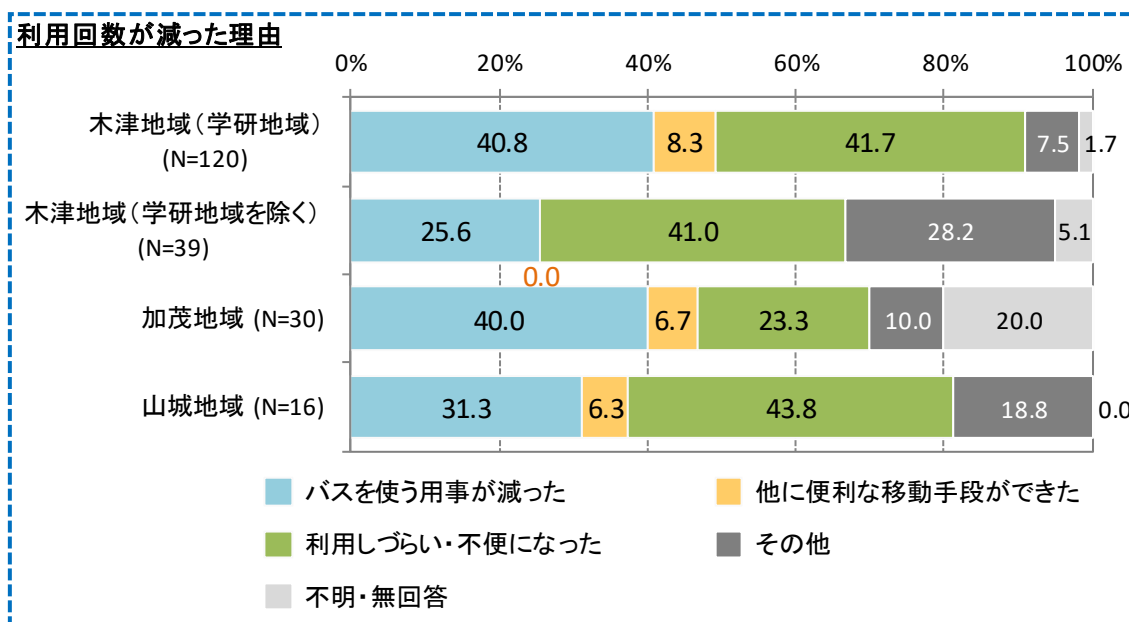
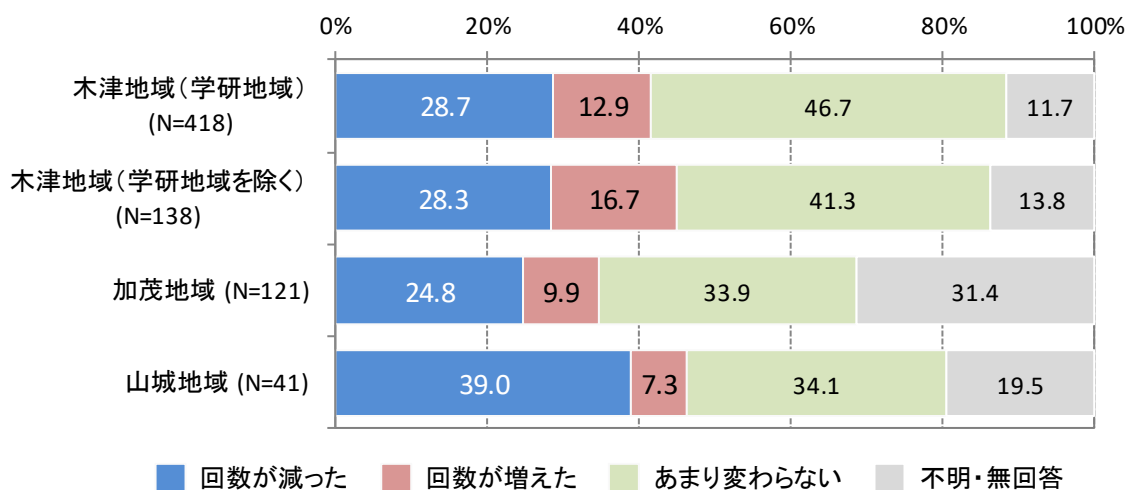
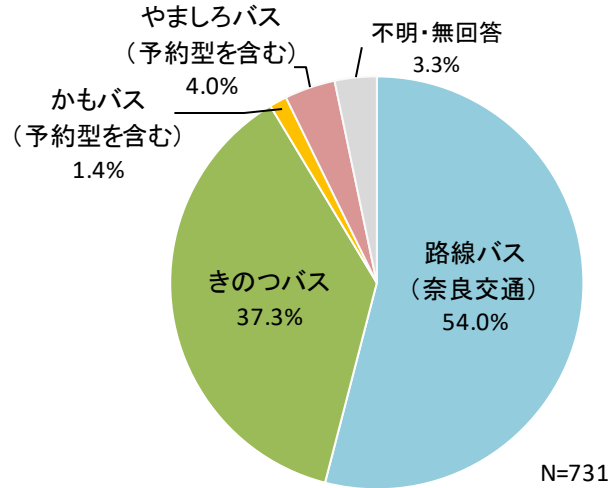


図 ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化と回数が減った理由(地域別)

③最もよく利用する路線<利用している人のみ>

○最もよく利用する路線は、「路線バス（奈良交通）」が54.0%で最も多く、以下「きのつバス」（37.3%）、「やましろバス」（4.0%）、「かもバス」（1.4%）となっている。
 ○地域別にみると、木津地域（学研地域）と加茂地域では「路線バス（奈良交通）」、木津地域（学研地域を除く）では「きのつバス」、山城地域では「やましろバス」が最も多くなっている。

[市域全体]



[地域別]

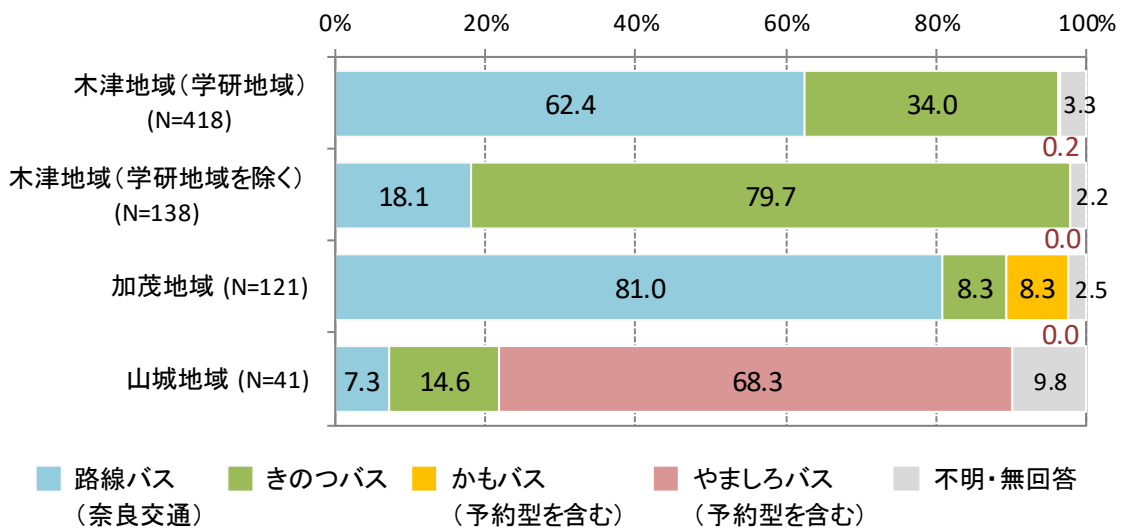


図 最もよく利用する路線

(ア) 最もよく利用する路線の利用頻度

- 最もよく利用する路線の利用頻度は、『週1回以上』の割合が【路線バス（奈良交通）】では32.7%、【きのつバス】では26.0%となっている。一方、【かもバス】(30.0%)、【やましろバス】(37.9%)では「月1回程度」が3割以上を占めている。
- 【路線バス（奈良交通）】の利用頻度を地域別にみると、木津地域（学研地域）の利用頻度が他の3地域よりも高く、『週1回以上』の割合が36.4%となっている。
- 【きのつバス】は、木津地域（学研地域を除く）の利用頻度が他の3地域よりも高く、『週1回以上』の割合が39.1%となっている。
- 【かもバス】を利用しているのは、加茂地域の人のみとなっている。
- 【やましろバス】を利用しているのは、ほぼ山城地域の人のみとなっている。

[最もよく利用する路線別]

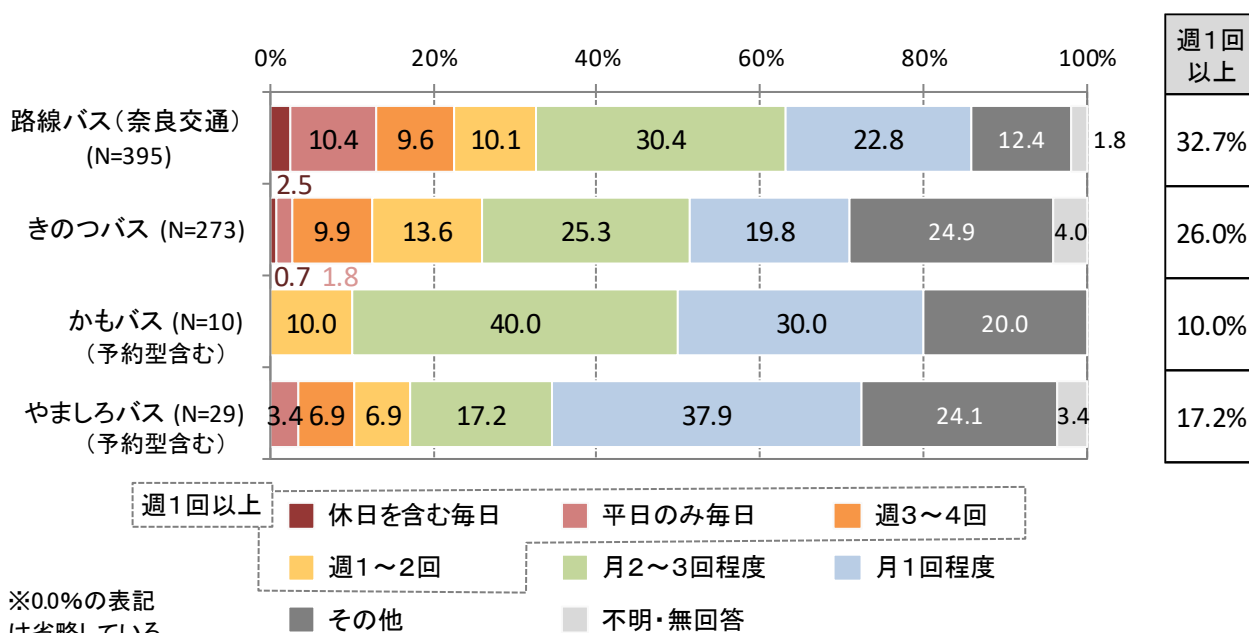
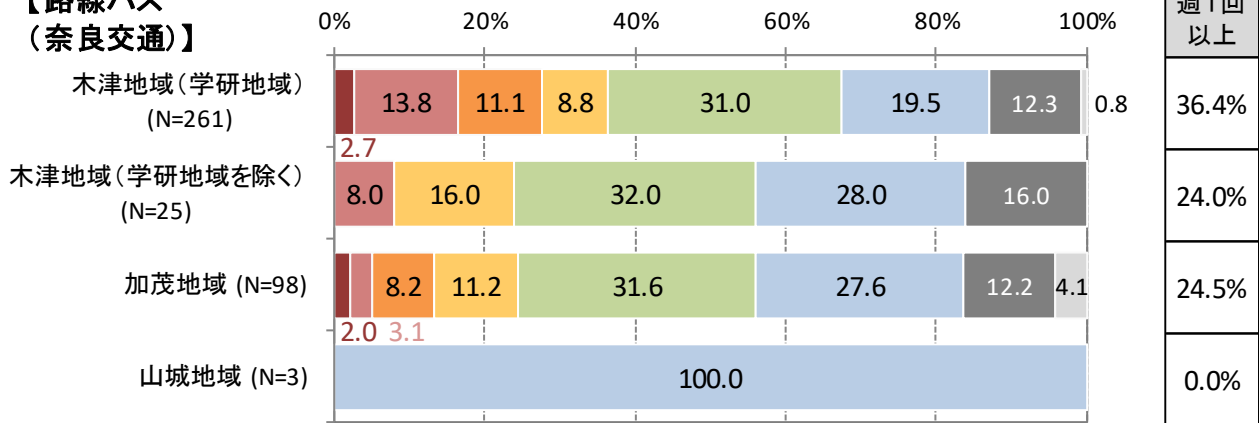


図 最もよく利用する路線の利用頻度

[地域別]

【路線バス
(奈良交通)】

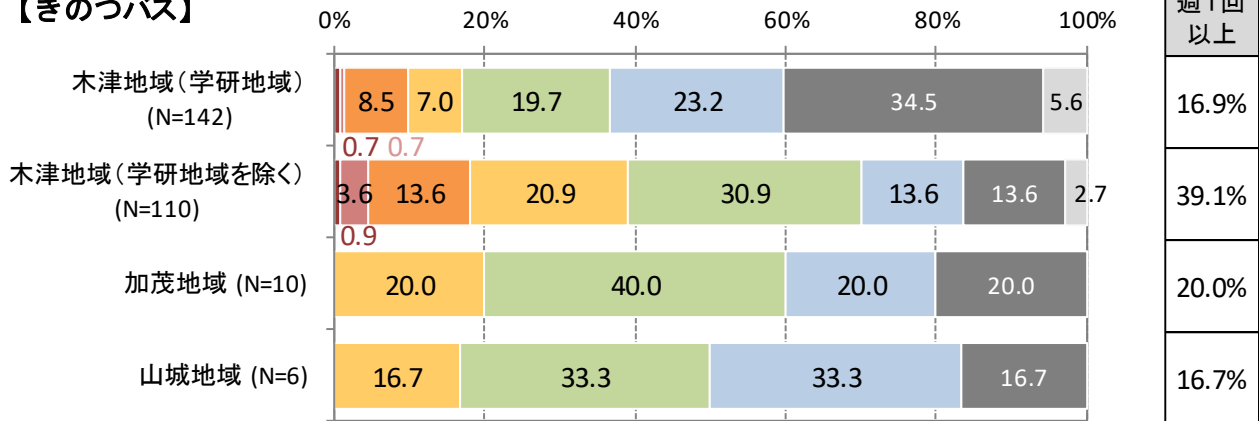


※0.0%の表記は省略している

図 路線バス(奈良交通)の利用頻度(地域別)

[地域別]

【きのつバス】

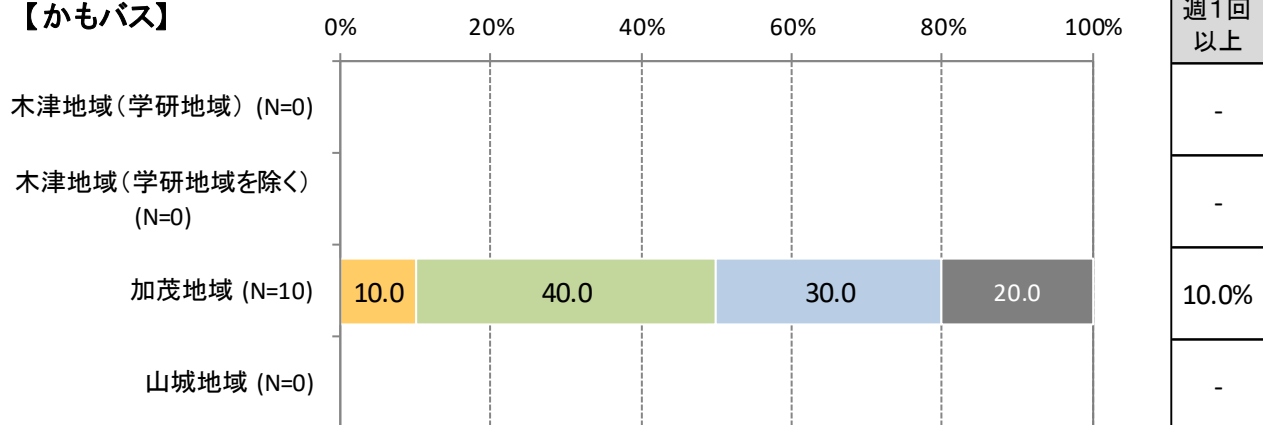


※0.0%の表記は省略している

図 きのつバス(予約型を含む)の利用頻度(地域別)

[地域別]

【かもバス】

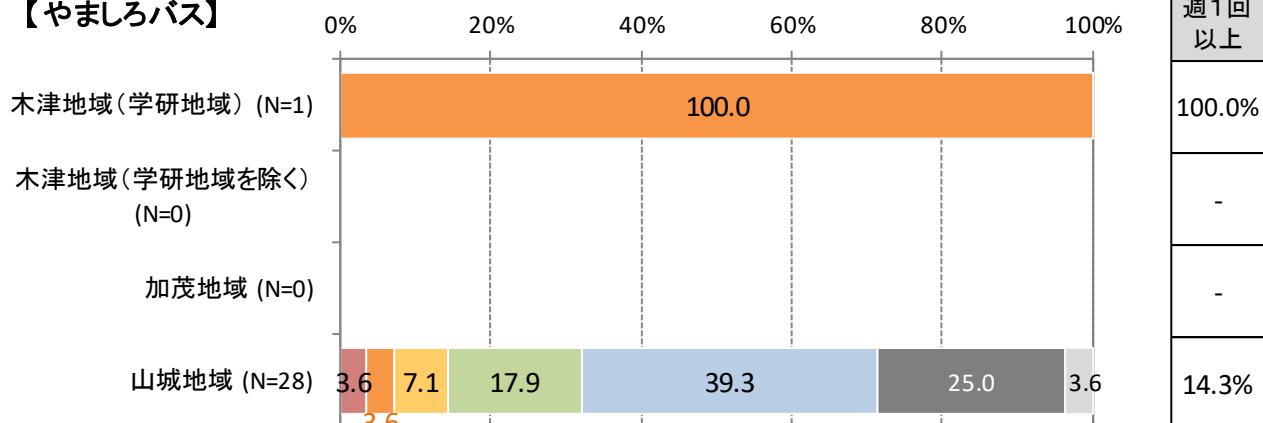


※0.0%の表記は省略している

図 かもバス(予約型を含む)の利用頻度(地域別)

[地域別]

【やましろバス】



※0.0%の表記は省略している

図 やましろバス(予約型を含む)の利用頻度(地域別)

(イ) 最もよく利用する路線を利用するときの主な目的（2つ以内で複数回答）

○最もよく利用する路線を利用するときの主な目的は、【路線バス（奈良交通）】では「通勤」（27.8%）と「趣味・娯楽」（25.8%）が同程度、【きのつバス】では「買物」（27.5%）、【かもバス】では「趣味・娯楽」（40.0%）、【やましろバス】では「通院」（44.8%）が最も多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

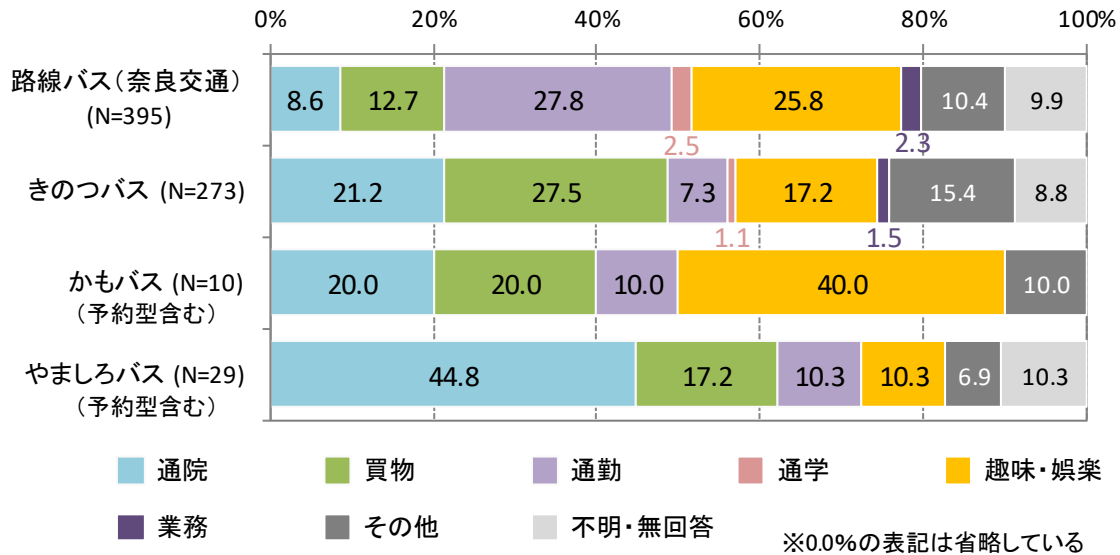


図 最もよく利用する路線を利用するときの主な目的

(ウ) 最もよく利用する路線を利用するときの目的地

○最もよく利用する路線を利用するときの目的地は、【路線バス（奈良交通）】と【かもバス】では「木津川市外」、【きのつバス】と【やましろバス】では「木津川市内」が多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

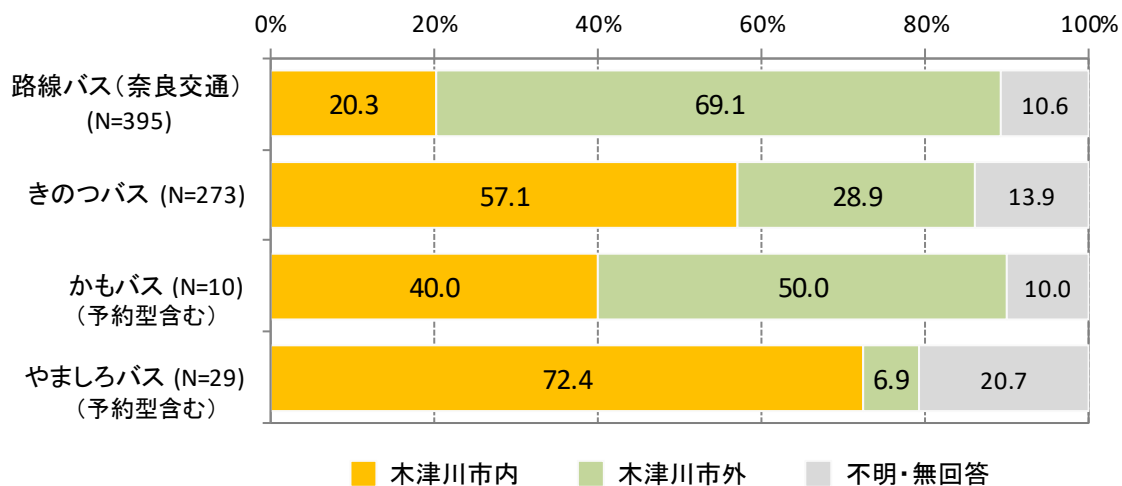


図 最もよく利用する路線を利用するときの目的地

(エ) 最もよく利用する路線を利用する主な理由（2つ以内で複数回答）

○最もよく利用する路線を利用する主な理由は、【やましろバス】では「気軽に利用できるから」、他の路線では「他に交通手段がないから」が最も多くなっている。次いで、【路線バス（奈良交通）】と【きのつバス】では「目的地まで最も早く行けるから」、【やましろバス】では「他に交通手段がないから」が多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

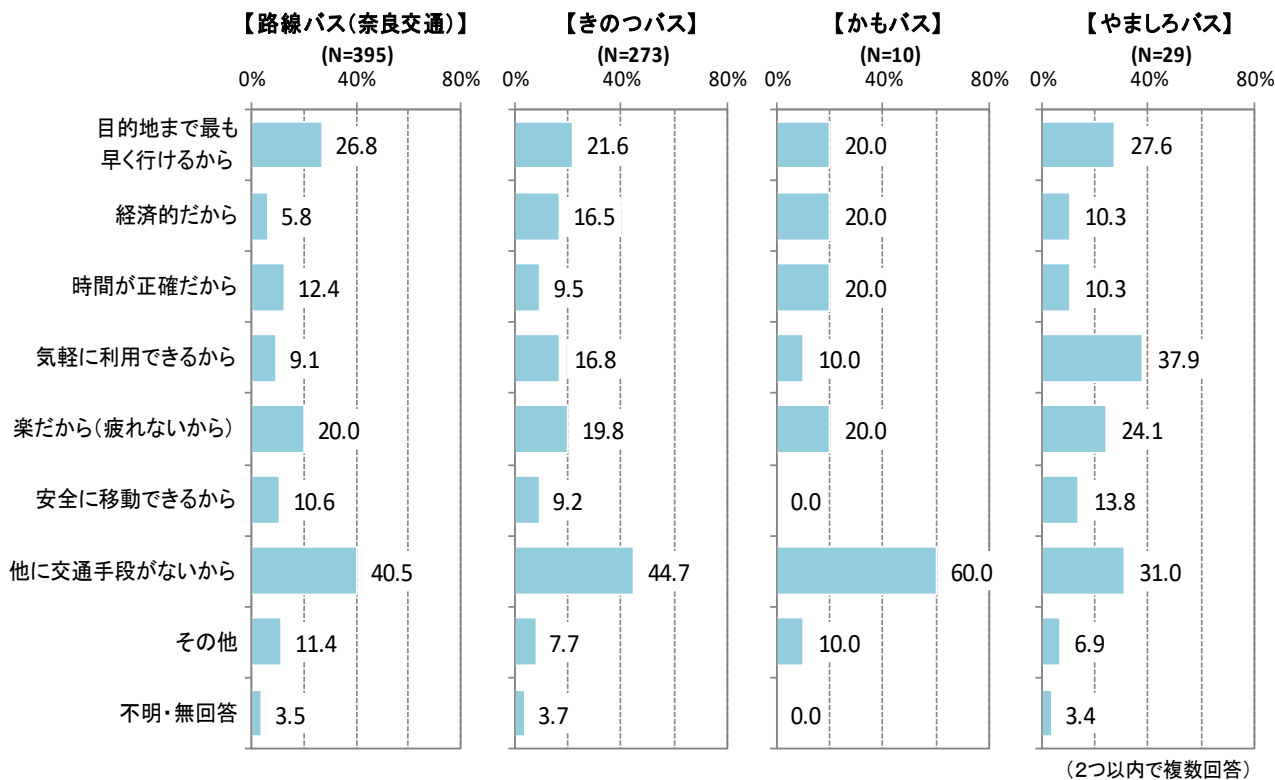


図 最もよく利用する路線を利用する主な理由

(オ) 最もよく利用する路線の満足度

○市内の路線バス、コミュニティバスを利用している人の《総合的な満足度》は、『満足』(28.7%)が『不満』(24.4%)を上回っており、『満足度』は3.01となっている。過去の調査と『満足度』を比較すると、2007年度調査(2.89)よりは上昇しているが、2014年度調査(3.09)と比べるとやや低下している。

○最もよく利用する路線別の《総合的な満足度》は、【きのつバス】では『満足』が30.4%となっており、【きのつバス】と【やましろバス】では、『満足』が『不満』を上回っている。一方、【かもバス】では『不満』(40.0%)が『満足』(20.0%)を上回っている。また、【路線バス(奈良交通)】では『満足』(27.8%)と『不満』(27.6%)がほぼ同率である。『満足度』は、【やましろバス】が3.16で最も高く、次いで【きのつバス】が3.10となっている。

[経年比較]

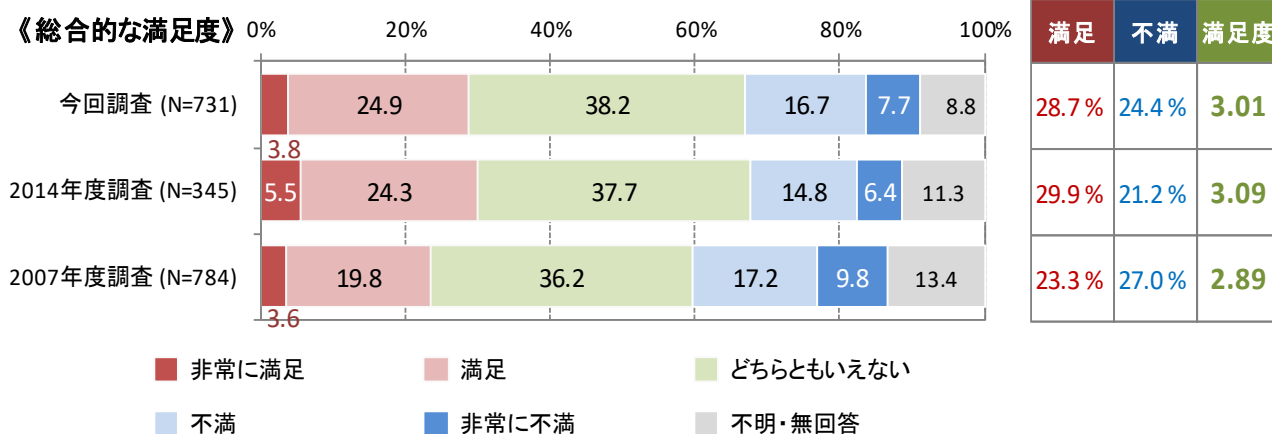


図 総合的な満足度 [全路線計]

[最もよく利用する路線別]

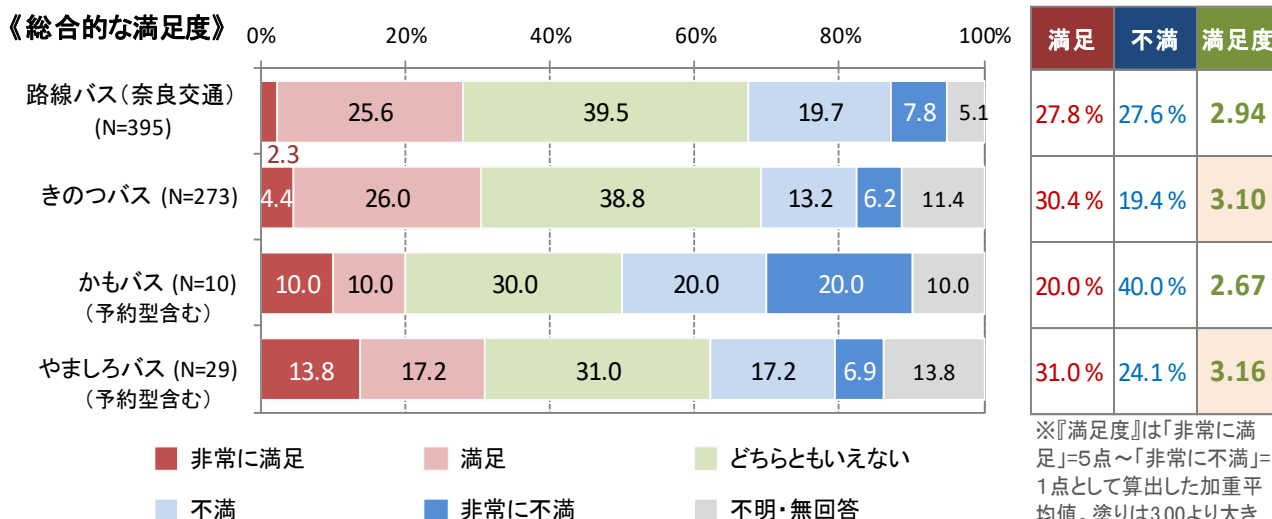


図 総合的な満足度 [最もよく利用する路線別]

- 【路線バス（奈良交通）】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》(69.4%)、《バス停標柱の見やすさ》(60.5%)となっている。一方、『不満』の割合は《運行本数》(53.9%)が最も高く、次いで《運賃》(42.3%)となっている。
- 『満足度』は、《時刻表どおりに来る》が3.85で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》(3.76)、《時刻表等の情報提供》(3.43)、《始発バスの時刻》(3.02)でも3.00を上回っている。

[最もよく利用する路線別]

【路線バス
(奈良交通)】
(N=395)

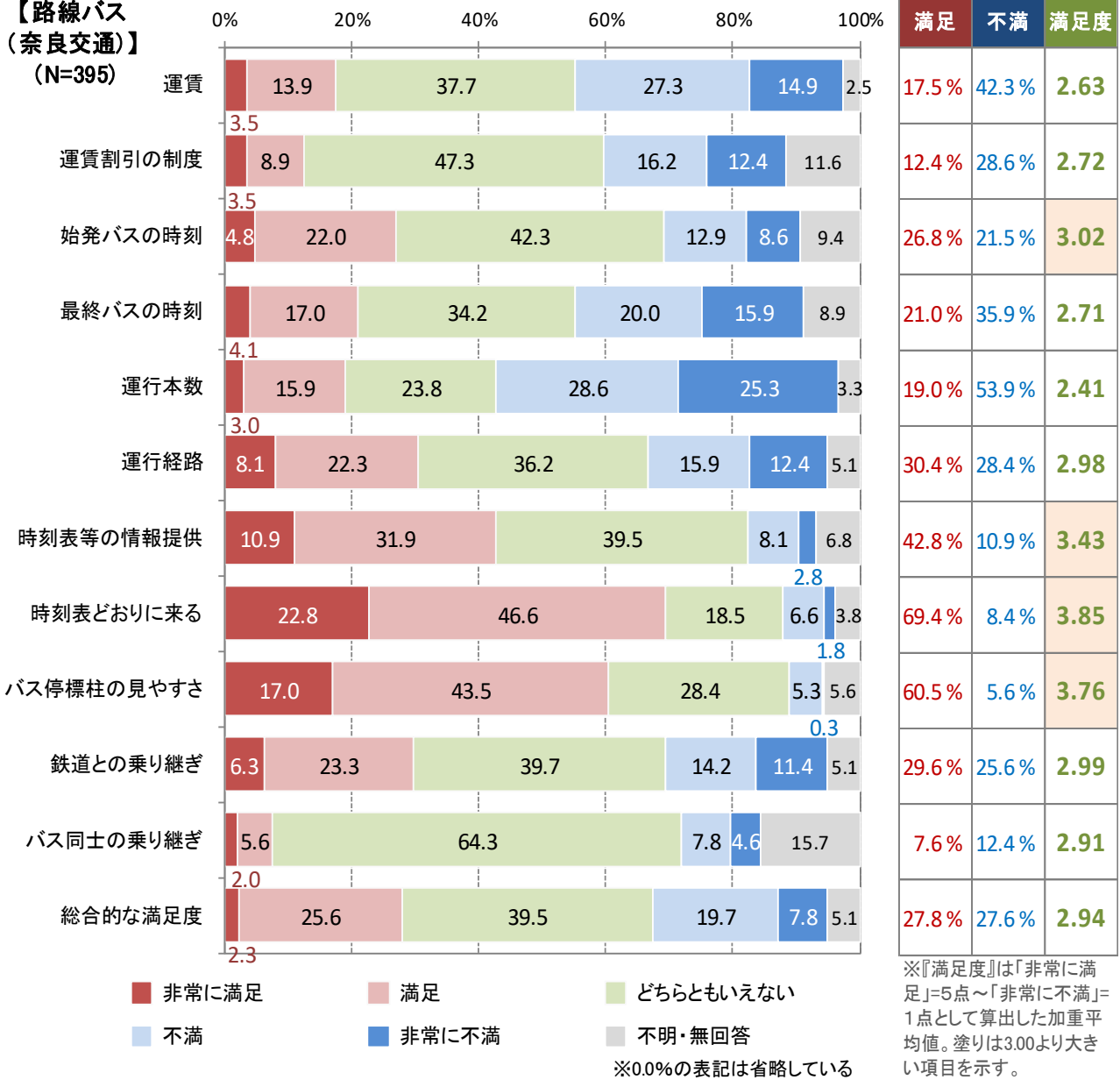


図 最もよく利用する路線【路線バス(奈良交通)】の満足度

○【きのつバス】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》(58.2%)、《バス停標柱の見やすさ》(53.1%)となっている。一方、『不満』の割合は《運行本数》(52.0%)が最も高く、《最終バスの時刻》(43.6%)と続いている。

○『満足度』は、《時刻表どおりに来る》が3.78で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》(3.70)、《時刻表等の情報提供》(3.59)、《運賃》(3.20)、《総合的な満足度》(3.10)、《運行経路》(3.07)でも3.00を上回っている。

[最もよく利用する路線別]

【きのつバス】
(N=273)

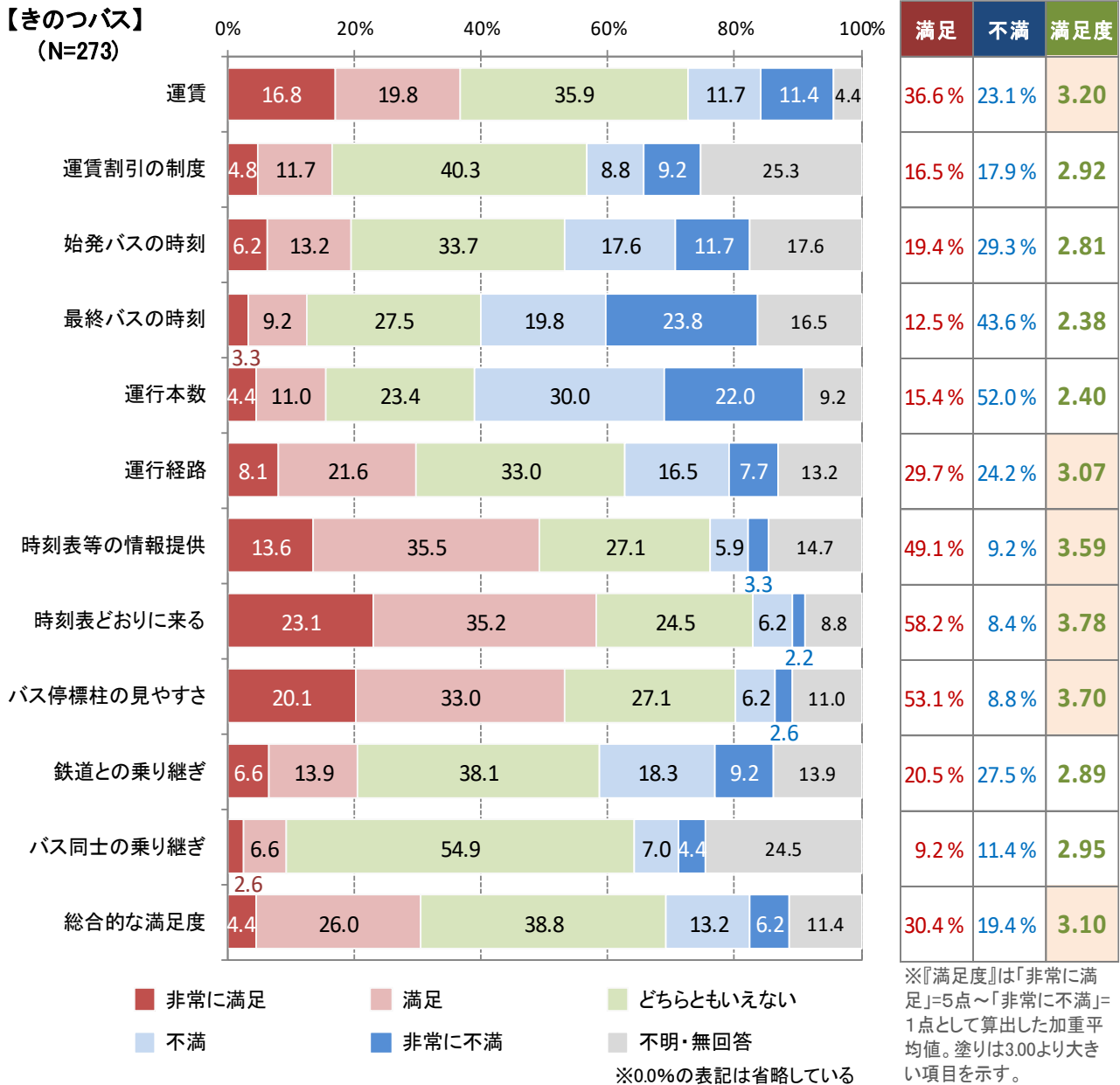


図 最もよく利用する路線【きのつバス】の満足度

○【かもバス】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》(70.0%)、《運賃》(60.0%)、《バス停標柱の見やすさ》(60.0%)となっている。一方、『不満』の割合は《最終バスの時刻》(60.0%)が最も高く、以下、《始発バスの時刻》(50.0%)と《運行本数》(50.0%)が同率で続いている。

○『満足度』は、《運賃》と《時刻表どおりに来る》が4.00で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》(3.90)、《時刻表等の情報提供》(3.50)、《鉄道との乗り継ぎ》(3.20)でも3.00を上回っている。

[最もよく利用する路線別]

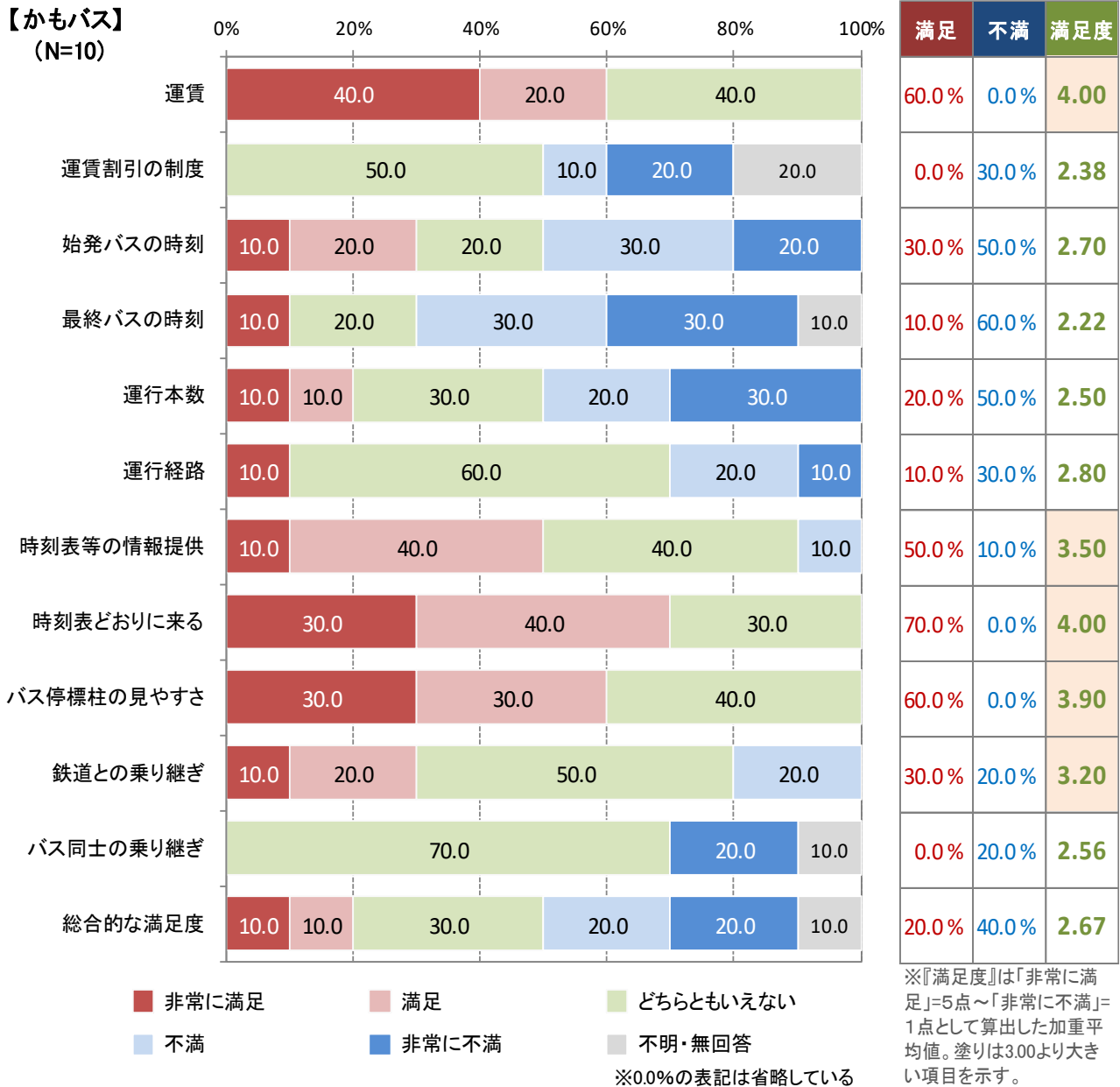


図 最もよく利用する路線【かもバス】の満足度

○【やましろバス】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》(58.6%)、《バス停標柱の見やすさ》(51.7%)となっている。一方、『不満』の割合は《運行本数》(65.5%)が最も高く、以下、《最終バスの時刻》(55.2%)、《運行経路》(27.6%)と続いている。

○『満足度』は、《時刻表どおりに来る》が3.96で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》(3.83)、《時刻表等の情報提供》(3.45)、《運賃》(3.19)、《総合的な満足度》(3.16)、《バス同士の乗り継ぎ》(3.13)、《運賃割引の制度》(3.04)でも3.00を上回っており、4つの路線のなかで3.00を上回っている項目数が最も多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

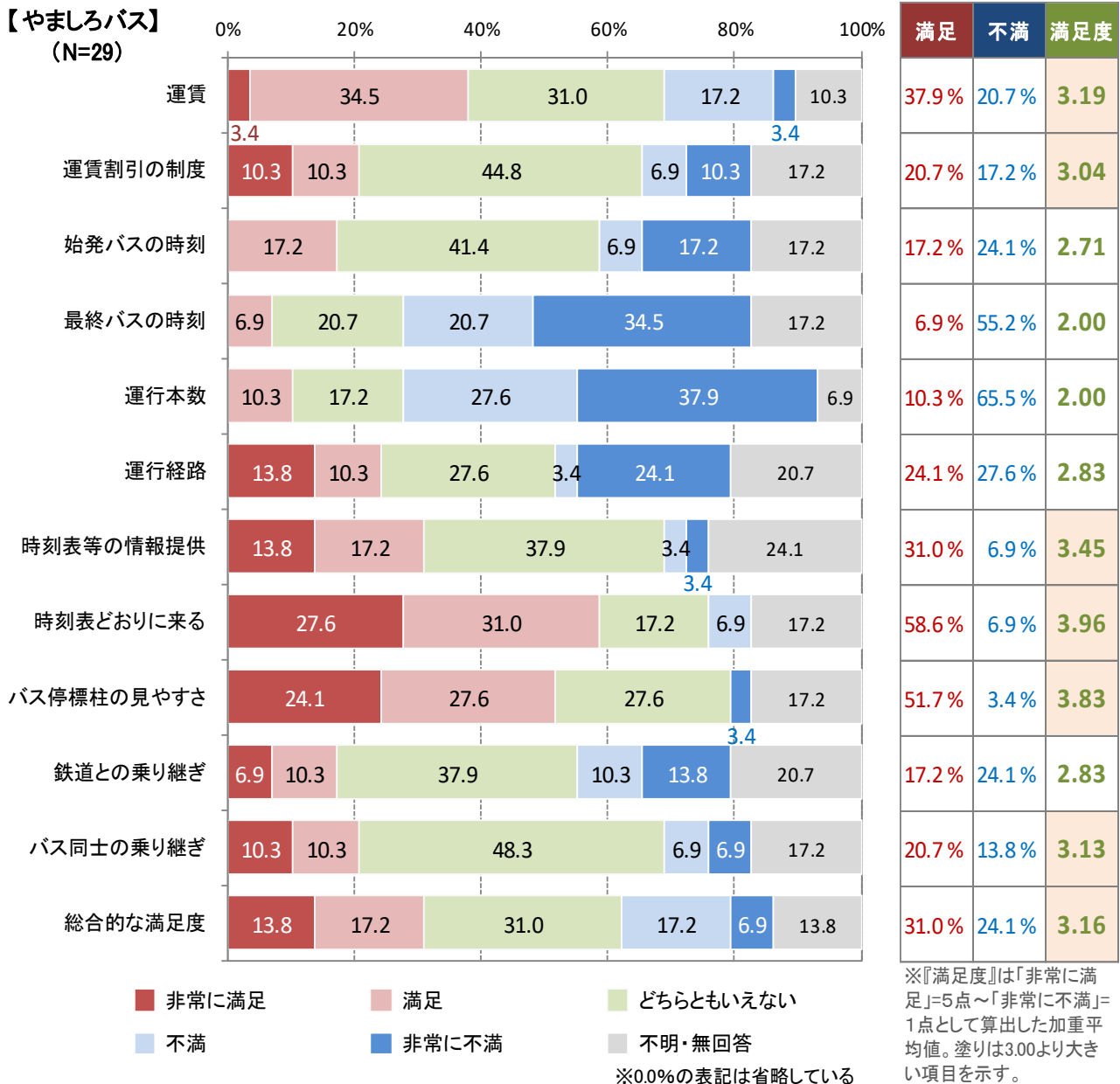


図 最もよく利用する路線【やましろバス】の満足度

[最もよく利用する路線別]

- 《時刻表等の情報提供》、《時刻表どおりに来る》、《バス停標柱の見やすさ》については、4路線ともに3.00を上回っている。
 ○ 一方、《最終バスの時刻》、《運行本数》については、4路線ともに3.00を下回っており、満足度が低くなっている。

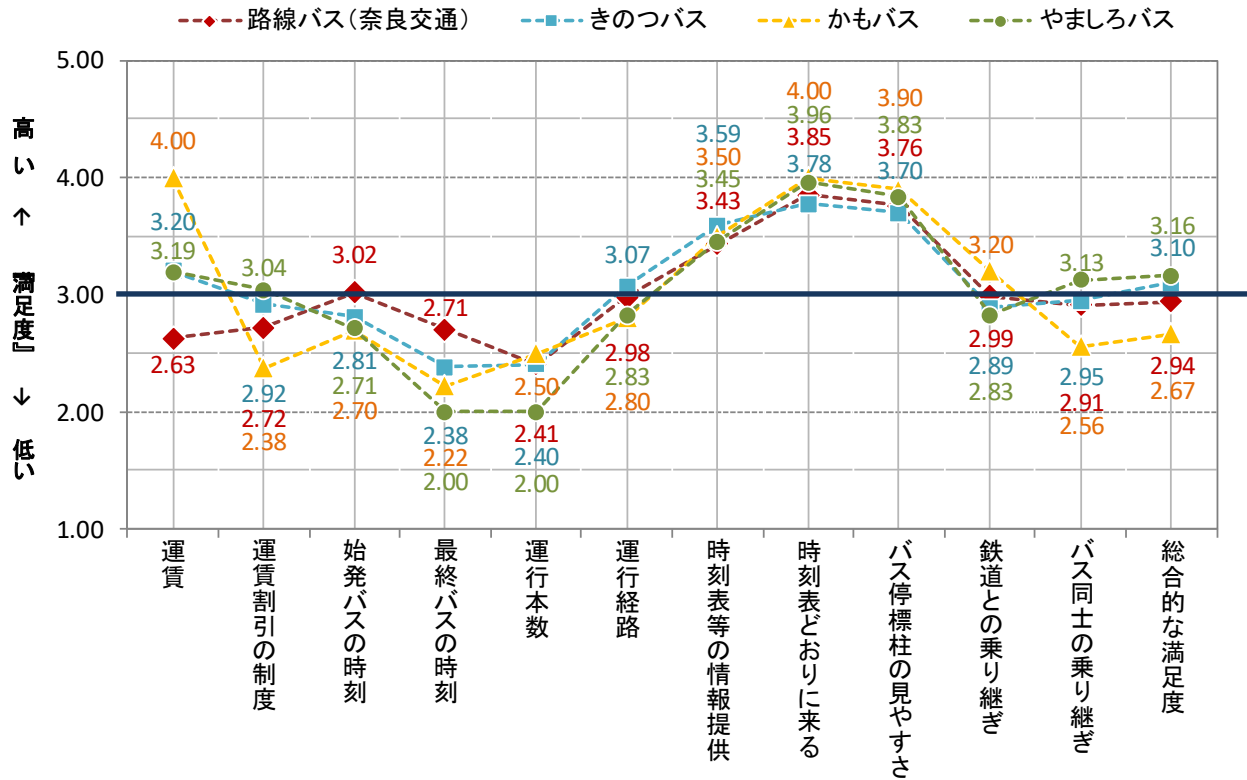


図 最もよく利用する路線別の『満足度』

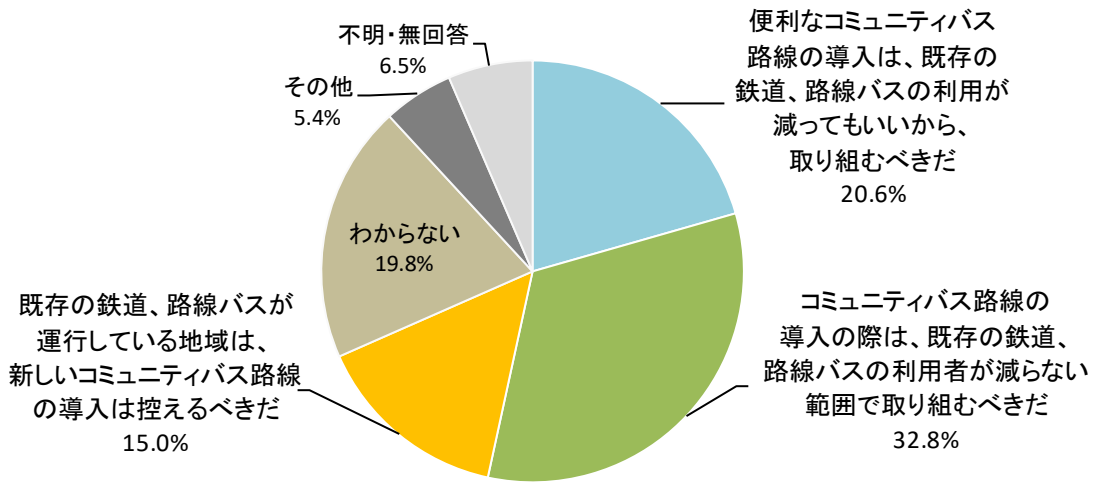
質問5 これからの公共交通の施策について

①新しいコミュニティバス路線導入による既存のサービスへの影響に対する考え

○新しいコミュニティバス路線導入による既存のサービスへの影響に対する考えは、「コミュニティバス路線の導入の際は、既存の鉄道、路線バスの利用者が減らない範囲で取り組むべきだ」が32.8%で最も多く、次いで「便利なコミュニティバス路線の導入は、既存の鉄道、路線バスの利用が減ってもいいから、取り組むべきだ」が20.6%となっている。

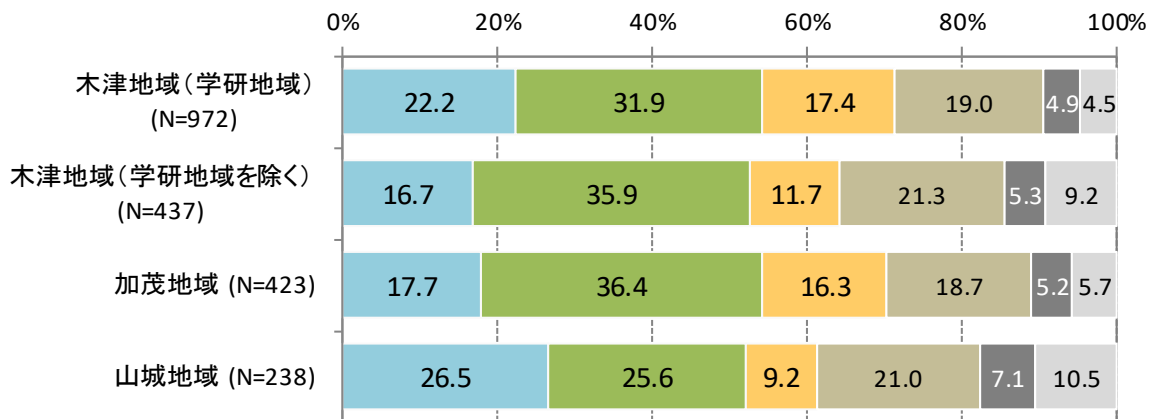
○地域別にみると、山城地域では「既存の利用が減ってもいいから、取り組むべきだ」、他の3地域では「既存の利用者が減らない範囲で取り組むべきだ」が最も多くなっている。

[市域全体]



N=2,101

[地域別]



- 便利なコミュニティバス路線の導入は、既存の鉄道、路線バスの利用が減ってもいいから、取り組むべきだ
- コミュニティバス路線の導入の際は、既存の鉄道、路線バスの利用者が減らない範囲で取り組むべきだ
- 既存の鉄道、路線バスが運行している地域は、新しいコミュニティバス路線の導入は控えるべきだ
- わからない
- その他
- 不明・無回答

図 新しいコミュニティバス路線導入による既存のサービスへの影響に対する考え

②今後の公共交通政策において、特に重要と考えるキーワード（3つ以内で複数回答）

○今後の公共交通政策において、特に重要と考えるキーワードは、「高齢者の暮らしに必要な移動の支援」が58.3%で最も多く、以下「公共交通を利用しやすい環境整備」(38.3%)、「鉄道とバス等の乗り継ぎ利便性の向上」(37.4%)と続いている。
 ○地域別にみると、すべての地域で市域全体と同じ3項目が上位を占めている。

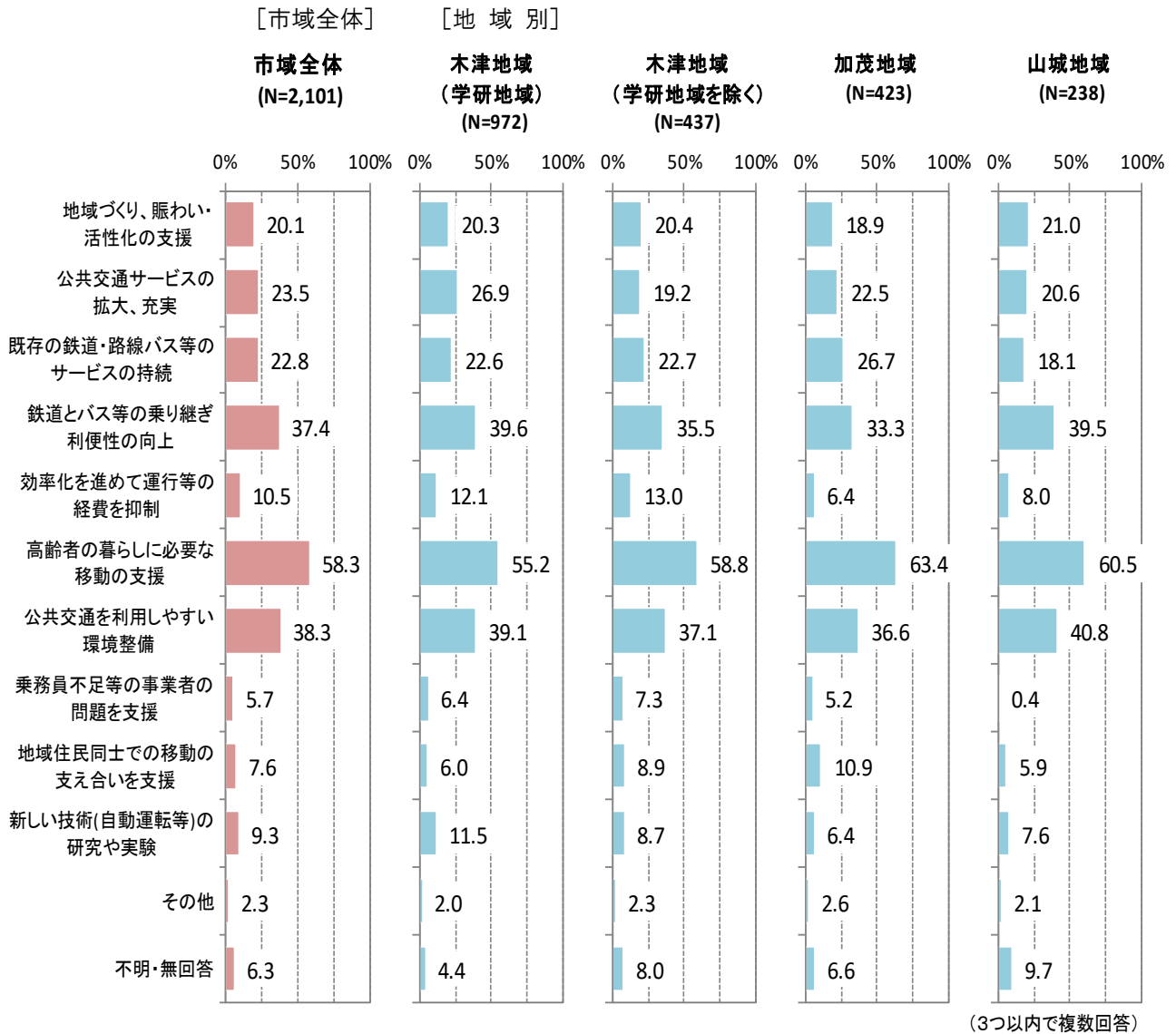


図 今後の公共交通政策において、特に重要と考えるキーワード

③公共交通の利用を増やす施策で、特に重要と考えるキーワード（3つ以内で複数回答）

○公共交通の利用を増やす施策で、特に重要と考えるキーワードは、「運転免許証返納を促すための施策の実施」が40.1%で最も多く、以下「鉄道等、交通結節点における情報提供の実施」（39.9%）、「コミュニティバスが無料の日を設ける」（23.4%）と続いている。

○地域別にみると、すべての地域で上位2項目は市域全体と同じであり、3番目に多いのは加茂地域では「高齢者向けの利用方法等の講習会実施」、他の3地域では「コミュニティバスが無料の日を設ける」となっている。

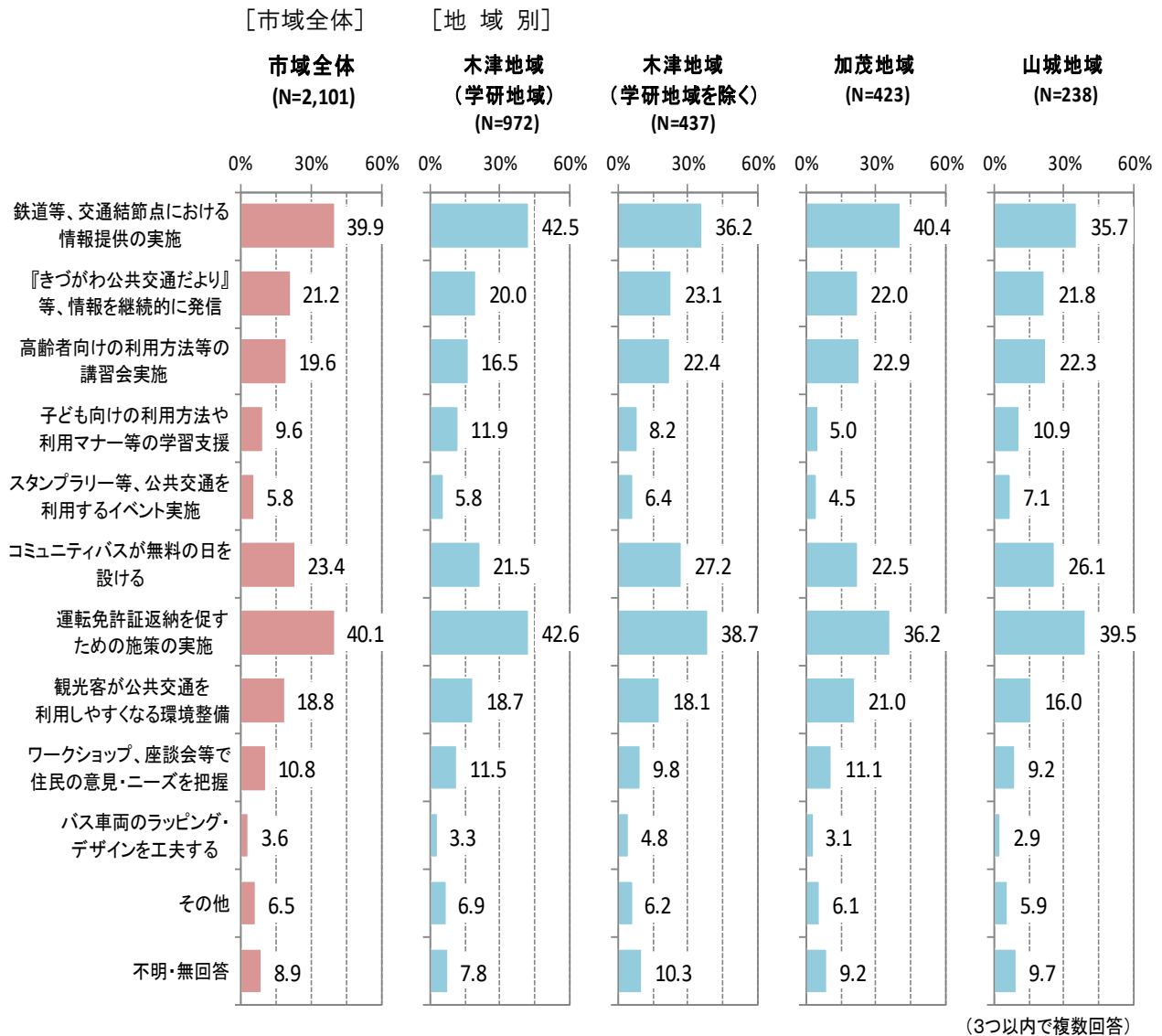


図 公共交通の利用を増やす施策で、特に重要と考えるキーワード

■木津川市の公共交通に関する意見・要望

◇木津川市の公共交通に関する意見・要望（自由意見）

○699名からのべ939件の意見・要望があげられた。

○特に、鉄道以外の公共交通に関して「バスの運行ルートの見直し・新設」、「バスの運行便数・運行日の増加」、「バス運賃の見直し」などの意見・要望が多くあげられた。また、公共交通全般に関して「公共交通の維持・充実」、「高齢者割引、運賃の補助制度の導入」などの意見・要望も多い。

表 木津川市の公共交通に関する意見・要望 ※（ ）内数字はのべ件数

<p>鉄道に関する内容（69）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道便数の維持・増加（21） ・近鉄線の延伸（13） ・JRの複線化（9） ・新駅の整備（6） ・その他（駅のバリアフリー化、駅員の増加、鉄道と鉄道の乗り継ぎ改善、駅までの交通手段確保等）（20） 	<p>公共交通全般に関する内容（296）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持・充実（50） ・高齢者割引、運賃の補助制度の導入（49） ・市中心部以外の郊外の公共交通の充実（34） ・利用者の利用実態・意向を的確に把握すべき（29） ・将来の移動手段への不安（28） ・交通弱者が生活しやすい環境に（25） ・効率的な運行、財源は有効に活用すべき（20） ・バスと鉄道の乗り継ぎ改善（15） ・公共交通の利用者増加策の推進（11） ・観光ルート・周遊ルートの設定（9） ・自動運転モビリティの導入（6） ・住民同士での移動の支え合い（6） ・免許返納の促進（6） ・その他（災害時の公共交通体制の整備、全般的に不便等）（8） 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持・充実（50） ・高齢者割引、運賃の補助制度の導入（49） ・市中心部以外の郊外の公共交通の充実（34） ・利用者の利用実態・意向を的確に把握すべき（29） ・将来の移動手段への不安（28） ・交通弱者が生活しやすい環境に（25） ・効率的な運行、財源は有効に活用すべき（20） ・バスと鉄道の乗り継ぎ改善（15） ・公共交通の利用者増加策の推進（11） ・観光ルート・周遊ルートの設定（9） ・自動運転モビリティの導入（6） ・住民同士での移動の支え合い（6） ・免許返納の促進（6） ・その他（災害時の公共交通体制の整備、全般的に不便等）（8）
<p>鉄道以外の公共交通に関する内容（481）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行ルートの見直し・新設（133） ・バスの運行便数・運行日の増加（76） ・バスの運賃の見直し（44） ・情報提供の充実（時刻表、停留所、ルート、利用方法等）（25） ・コミュニティバスの新しい路線の導入（24） ・バスの始発を早く、最終便を遅く（23） ・コミュニティバスへの税負担に疑問・反対（15） ・バス車両の小型化（10） ・バス停の増設（9） ・デマンド型交通の導入（9） ・バス停環境の向上（屋根、ベンチ等）（5） ・バスとバスの乗り継ぎ改善（5） ・バスの安全運転、運転手の資質向上（5） ・買物バスの導入（5） ・タクシー台数の増加（7） ・バス停までの交通手段がない（6） ・その他（デマンド型交通の充実、バスの定時運行、フリー乗降制交通の導入、タクシー運転の見直し、キャッシュレス化の推進等）（22） 	<p>まちづくり等に関する内容（76）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備、渋滞対策、交通安全対策（34） ・買物環境の改善（店舗誘致、移動販売等）（8） ・駅周辺への駐車場整備（5） ・駅周辺の活性化（商業施設整備等）（9） ・駅ロータリーの整備、ロータリーの安全性確保（5） ・総合的な交通網体系の検討を（5） ・その他（移住促進等の地域活性化、観光客誘致等）（10） 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備、渋滞対策、交通安全対策（34） ・買物環境の改善（店舗誘致、移動販売等）（8） ・駅周辺への駐車場整備（5） ・駅周辺の活性化（商業施設整備等）（9） ・駅ロータリーの整備、ロータリーの安全性確保（5） ・総合的な交通網体系の検討を（5） ・その他（移住促進等の地域活性化、観光客誘致等）（10）
		<p>その他（24）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・その他（アンケート結果の公表、要望を伝えても改善されない等）（24）

3 令和元年度 木津川市公共交通に関する調査結果＜利用者＞

3.1 調査の実施

(1) 調査の目的

木津川市内を運行するコミュニティバスの利用状況を把握するとともに、利用者の皆様の公共交通に対するご意見などを「第2次木津川市地域公共交通網形成計画」に反映させるために実施した。

(2) 調査の設計

①調査対象

- 調査地域 木津川市全域
- 調査対象 市内のコミュニティバス利用者
- 抽出方法 駅前バス停留所または運転手から乗客への手渡し

②調査方法・時期

- 調査方法 手渡し・郵送回収
- 調査時期 駅前バス停留所で手渡し配布：令和元年10月28日（月）
車内で乗務員が配布：令和元年10月23日（水）より2週間
回収締め切り：令和元年11月18日（月）

③調査項目

- 回答者の属性（性別、年齢、居住地域、移動環境、同居家族）
- 調査票受取日の移動手段について
- 市内のコミュニティバスについて（利用実態、満足度）

(3) 調査票の回収状況

		配布数	有効回収数	有効回収率
きのつバス		263	110	41.8%
かもバス	当尾線	25	5	20.0%
	奥畑・通学線	-	11	-
	デマンドタクシー	-	4	-
やましろバス	山城線	-	50	-
	神童子線	-	0	-

※きのつバス、かもバス当尾線以外の路線は、乗務員による配布のため配布数、回収率を記載していない。

(4) 本報告書の数値の取り扱い等

- 図中の「N」は集計対象者数を示し、各選択肢の回答比率は「N」を集計母数として算出した。
- 比率はすべて、各設問の不明・無回答を含む集計対象者数（副問では当該設問回答対象者数）に対する百分率（%）を表している。1人の対象者に2つ以上の回答を求める設問（複数回答設問）では、百分率（%）の合計は、100.0%を超える場合がある。
- 百分率（%）は小数第2位を四捨五入し、小数第1位までを表示した。1つだけ回答を求める設問（単数回答設問）では、四捨五入の関係上各選択肢の百分率（%）の合計が100.0%にならない場合がある。
- 本文や図表中の選択肢表記は、語句を簡略化している場合がある。

3.2 アンケート調査結果

質問1 回答者の属性

①性別

○すべてのコミュニティバスで、女性が7割以上を占める。

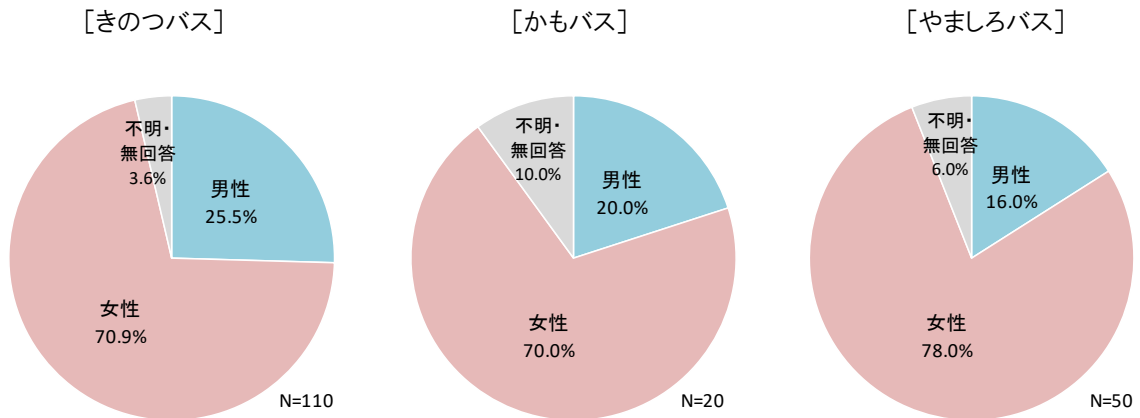


図 性別

②年齢

○すべてのコミュニティバスで、60代以上の高齢者が6割以上を占める。

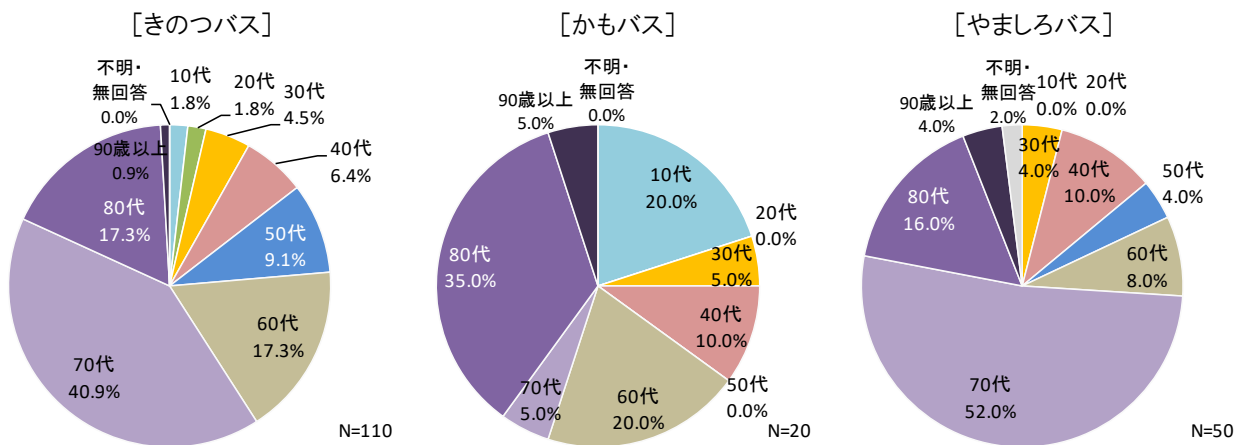


図 年齢

③職業

○すべてのコミュニティバスで、「無職」が最も多く4割以上を占める。

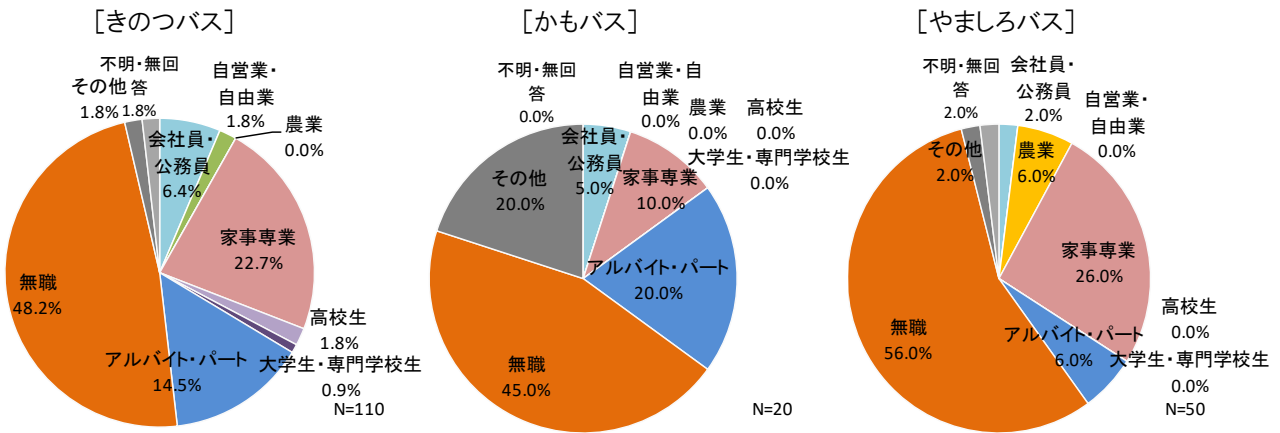


図 職業

④居住地域

○すべてのコミュニティバスで、バスの走行するエリアに居住している割合が最も高く7割以上を占める。

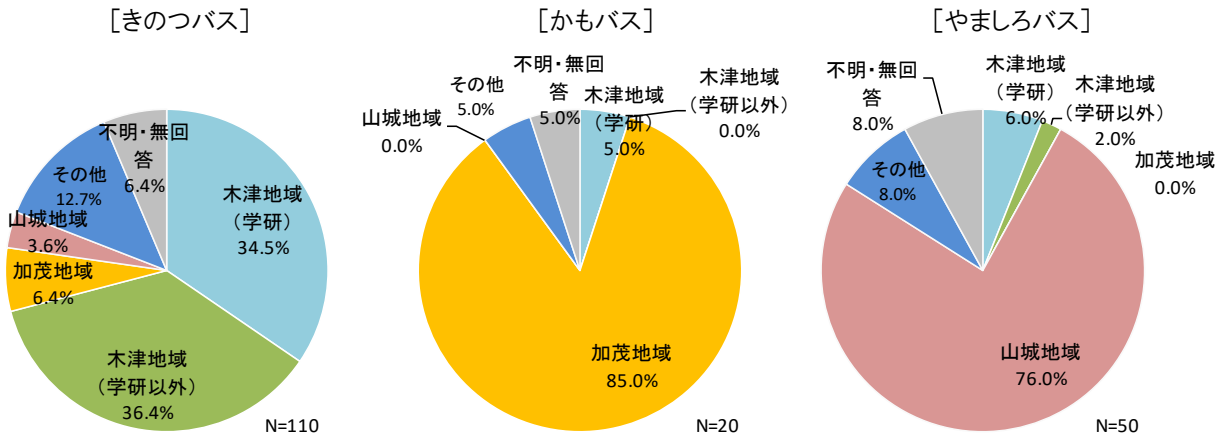


図 居住地域

表 その他の居住地

バス	居住地その他	件数
きのつ	奈良県奈良市	5
	京都府精華町	2
	京都府宇治市	1
	京都府笠置町	1
	京都府南山城村	1
	広島県広島市	1
	滋賀県大津市	1
	大阪府大阪市	1
	大阪府豊中市	1
かも	大阪府枚方市	1
やましろ	茨城県つくば市	2
	京都府井手町	1
	東京都世田谷区	1

⑤運転免許保有状況

○すべてのコミュニティバスで、「持っていない」割合が最も高く4割以上を占める。何らかの運転免許を保有している割合が最も高いのは、きのつバス利用者で 34.5%となっている。かもバス、やましろバスでも約3割の利用者が何らかの運転免許を保有している。

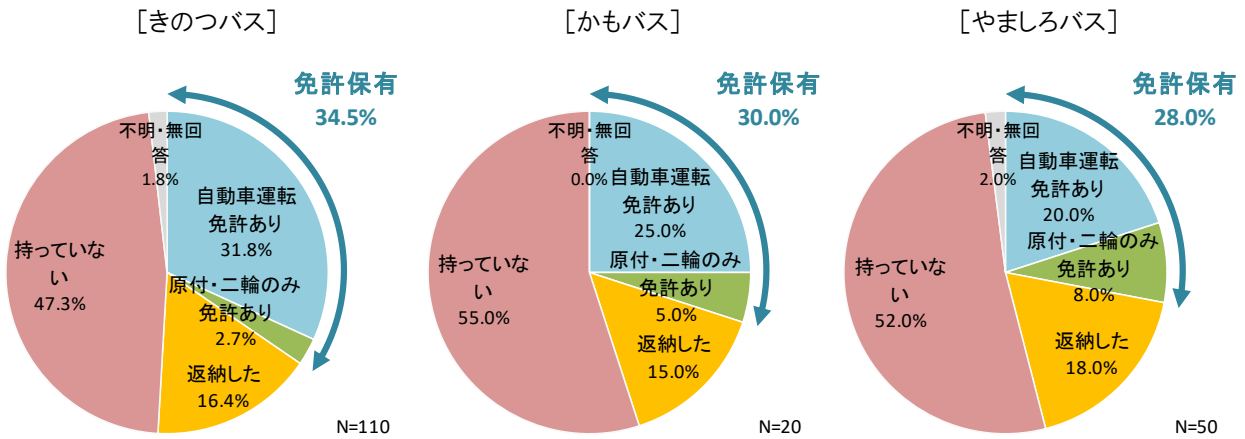
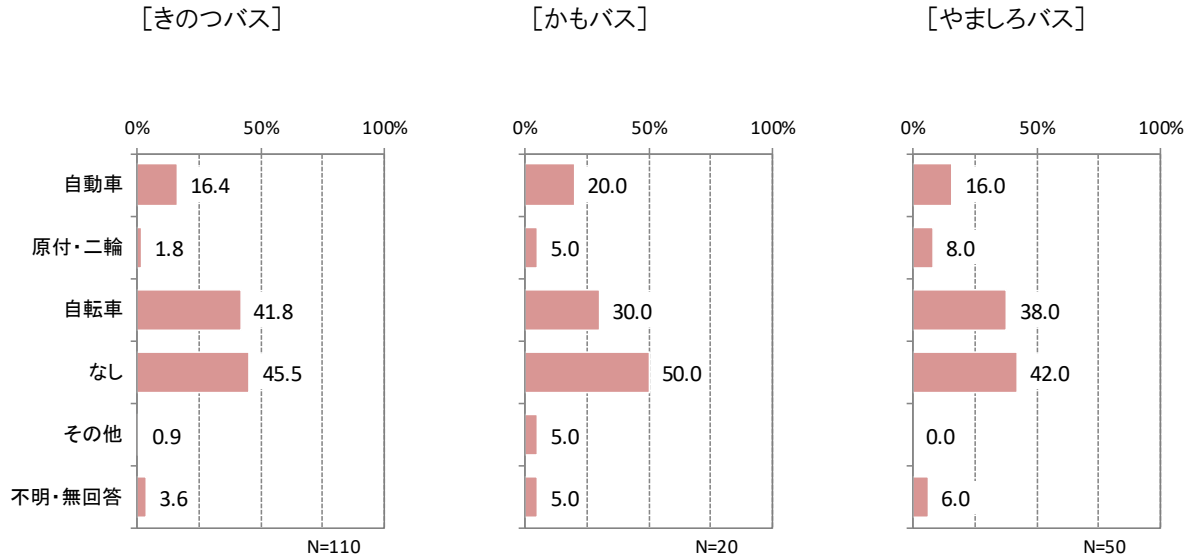


図 運転免許保有状況

⑥自由に使える移動手段（複数回答）

○すべてのコミュニティバスで、自由に使える移動手段が「なし」である割合が最も高くいずれも4割以上を占め、次いで「自転車」が多くなっている。

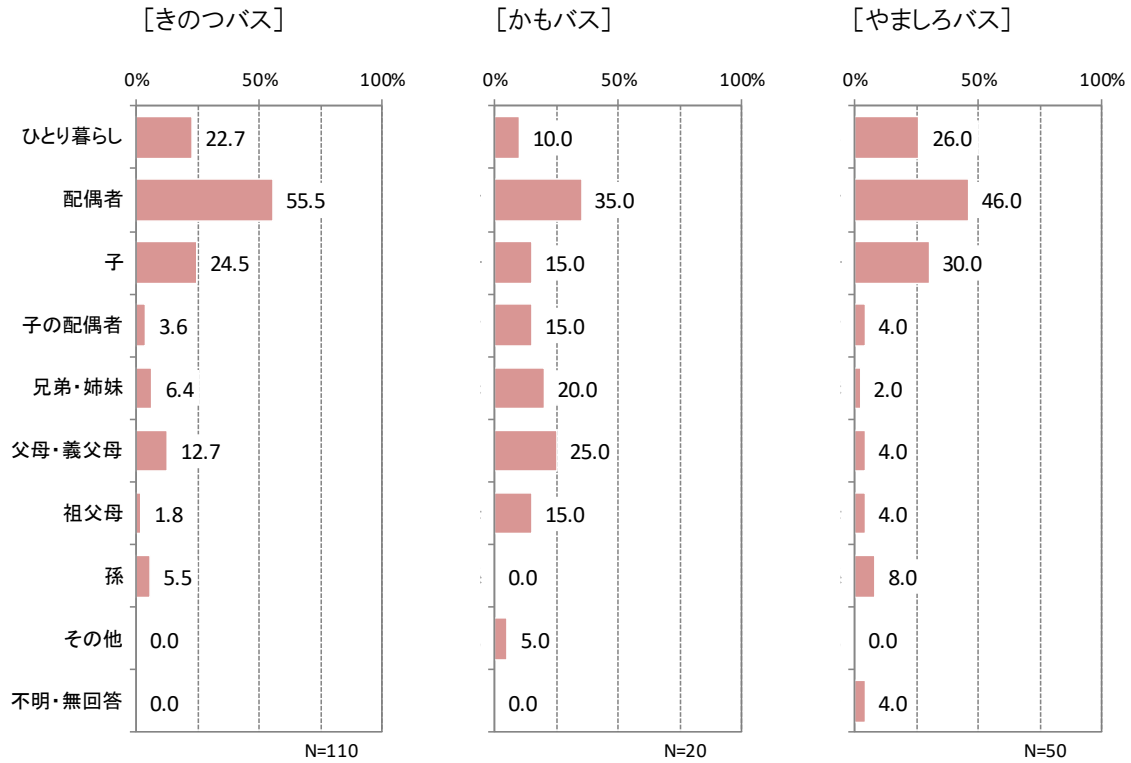


(複数回答)

図 自由に使える移動手段

⑦同居家族（複数回答）

○すべてのコミュニティバスで、「配偶者」の割合が最も高くなっている。きのつバス、やましろバスでは次いで「子」、「ひとり暮らし」の割合が高く、かもバスでは「父母・義父母」、「兄弟・姉妹」となっている。

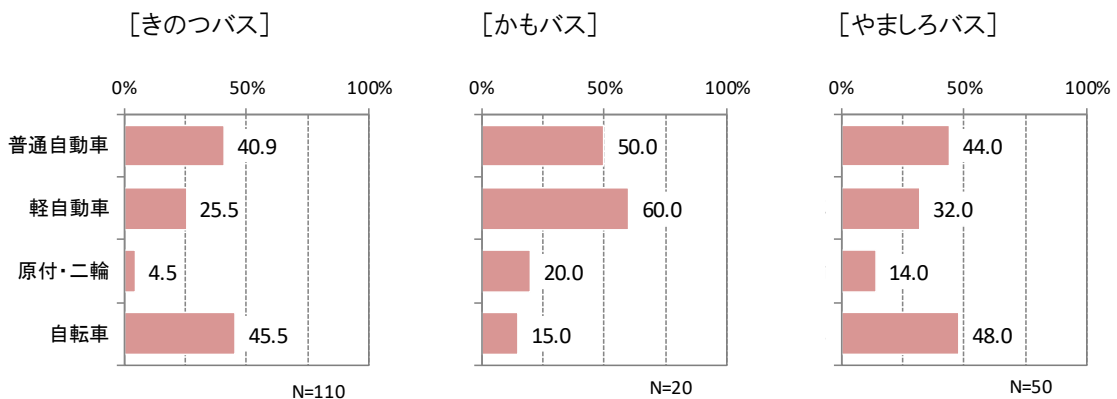


(複数回答)

図 同居家族

⑧家族の車両保有状況（複数回答）

○きのつバス、やましろバスでは「自転車」の割合が最も高くいずれも4割を超えるが、かもバスでは15.0%にとどまっている。かもバスでは「軽自動車」の割合が最も高く60.0%となっている。



(複数回答)

図 車両保有状況

質問2 調査票を受け取った日の外出（おでかけ）について

①外出目的

〇きのつバスでは「趣味・娯楽」が最も高く26.4%を占め、次いで「買物」が21.8%と続く。かもバスでは「通院」が最も高く30.0%を占め、次いで「通学」が20.0%と続く。やましろバスでは「買物」が最も高く22.0%を占め、次いで「通院」が18.0%と続く。

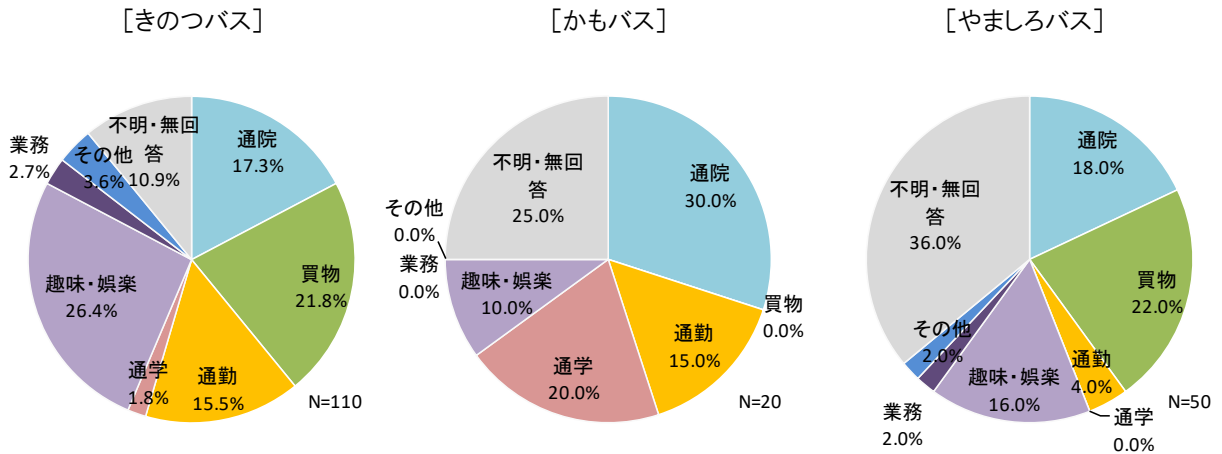


図 利用目的

②【かもバスのみ】利用路線

〇「加茂通学線」が最も高く30.0%を占め、次いで「奥畑通学線」と「当尾線」が25.0%と続く。

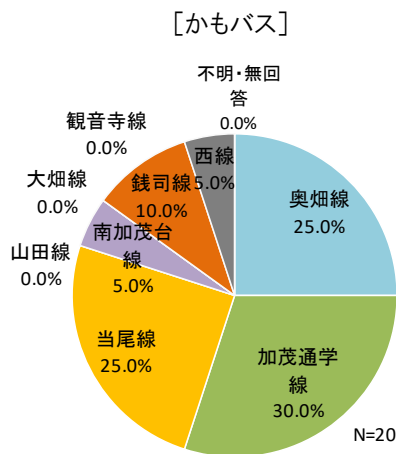


図 利用路線

③利用区間

○すべてのコミュニティバスで、鉄道駅での乗降が多くなっている。

○乗り継ぎの状況を見ると、コミュニティバスからJRへの乗り継ぎが多くなっている。また、乗り継ぎに利用された駅は木津駅が最も多い。対してJRからコミュニティバスへの乗り継ぎは少ない。

表 主な乗降停留所

[きのつバス]		[かもバス]		[やましろバス]	
停留所名	件数	停留所名	件数	停留所名	件数
木津駅	61	加茂駅	16	木津駅	39
高の原駅	39	銭司	6	上狛駅口	12
山田川駅	31	その他・不明	12	渋川	8
南陽高校	9			樺井大塚山古墳	7
南後背	7			やすらぎ苑	5
木津本町	6			その他・不明	23
木津川台七丁目	6				
その他・不明	47				

※「件数」は乗降を区別せずにバス路線ごとに合計し、5件以上のものを抽出した。

表 乗り継ぎ状況(全コミュニティバス)

乗継の種類	件数
きのつ→JR	8
きのつ→近鉄	4
きのつ→奈良交通	3
JR→きのつ	3
近鉄→きのつ	2
かも→JR	7
JR→かも	1
やましろ→(バス)	6
やましろ→JR	5
やましろ→きのつ	1
(バス)→やましろ	2

※(バス)はバスの運行会社を特定できなかったもの

表 乗り継ぎに利用した駅(全コミュニティバス)

乗継駅	件数
木津	25
加茂	8
高の原	5
山田川	4

④主な行き先

○すべてのコミュニティバスで、「木津川市内」が高く半数以上を占めるが、やましろバスでは特に高く80.0%となっている。

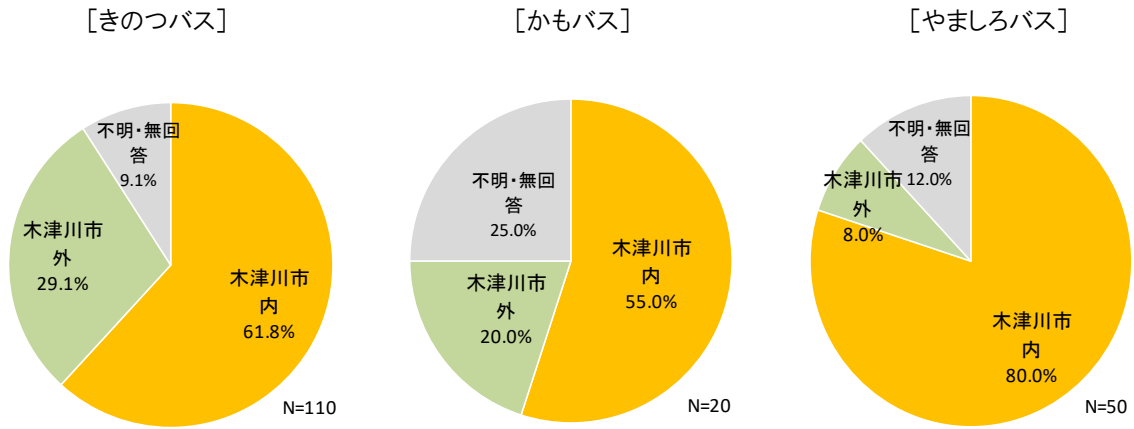


図 主な行き先

質問3 普段のバスの利用について

①コミュニティバスを利用して外出する頻度

○きのつバスでは「週3~4回」が最も高く27.3%を占め、次いで「週1~2回」が23.6%と続く。かもバスでは「平日のみ毎日」が最も高く25.0%を占め、次いで「その他」が20.0%と続く。やましろバスでは「週1~2回」が最も高く24.0%を占め、次いで「週3~4回」が20.0%と続く。

○週1回以上利用する割合は、きのつバスが最も高く63.6%となっている。

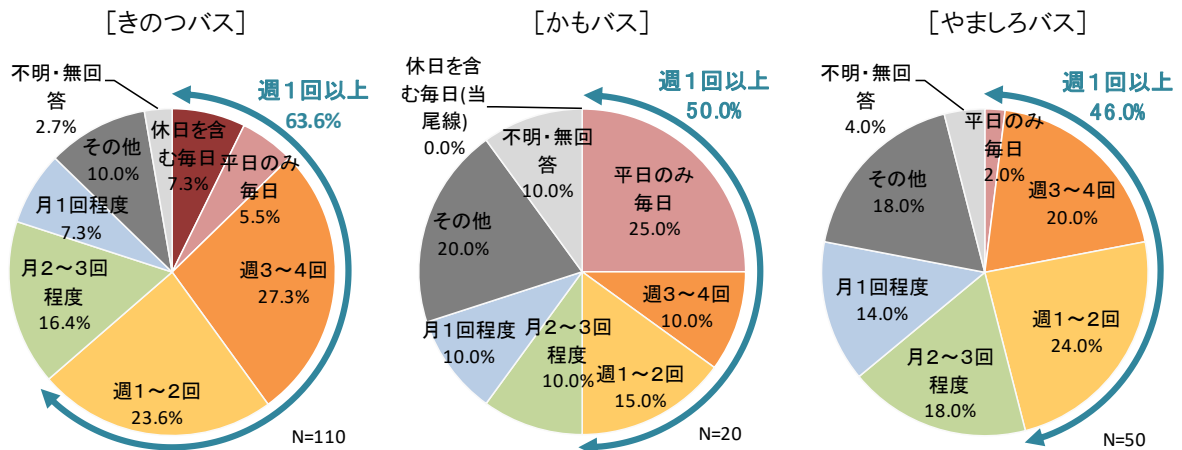


図 利用頻度

②コミュニティバスを利用する主な理由（2つ以内で複数回答）

○すべてのコミュニティバスで、「他に交通手段がないから」が最も高くなっており、特にきのつバス、かもバスでは5割以上を占める。やましろバスでは「気軽に利用できるから」の割合が他のバスに比べやや高くなっている。

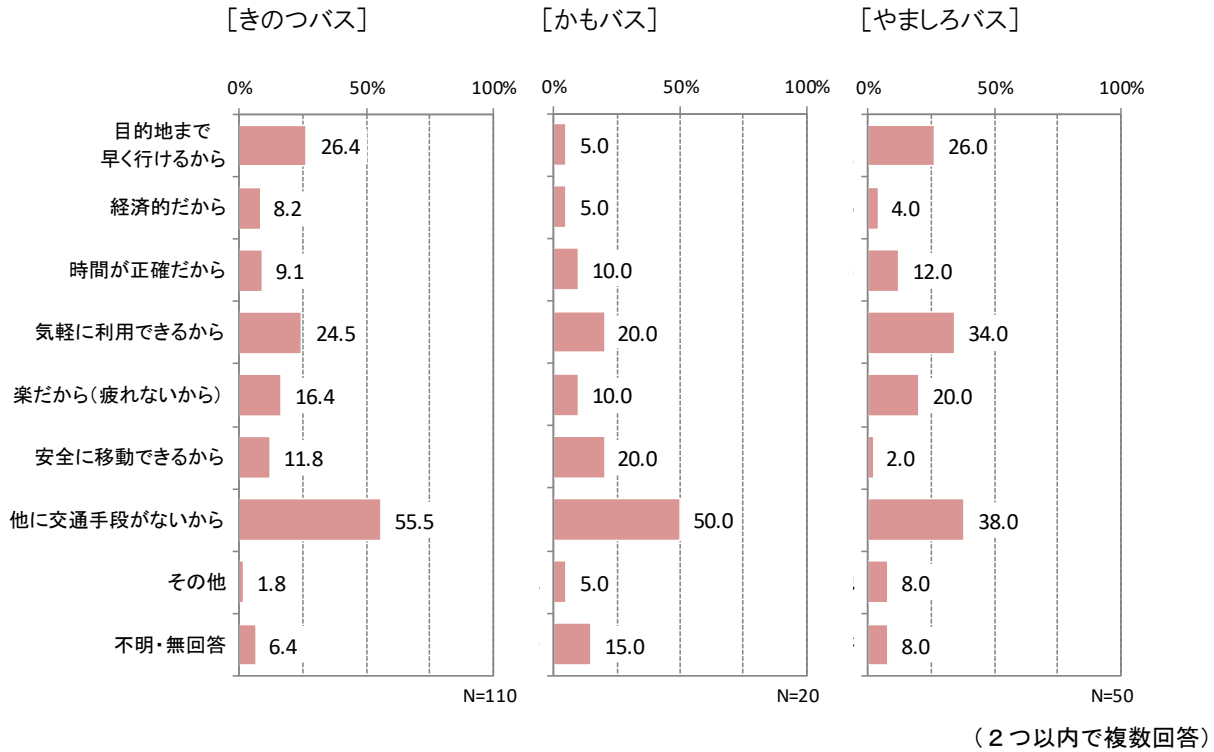
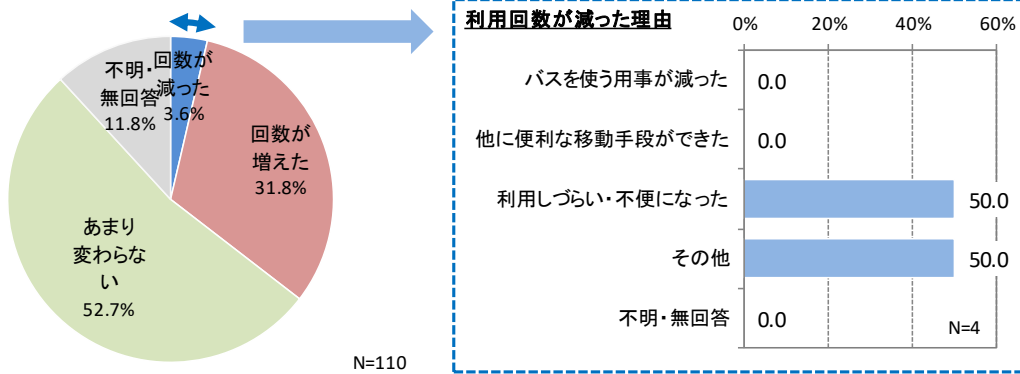


図 コミュニティバスを利用する主な理由

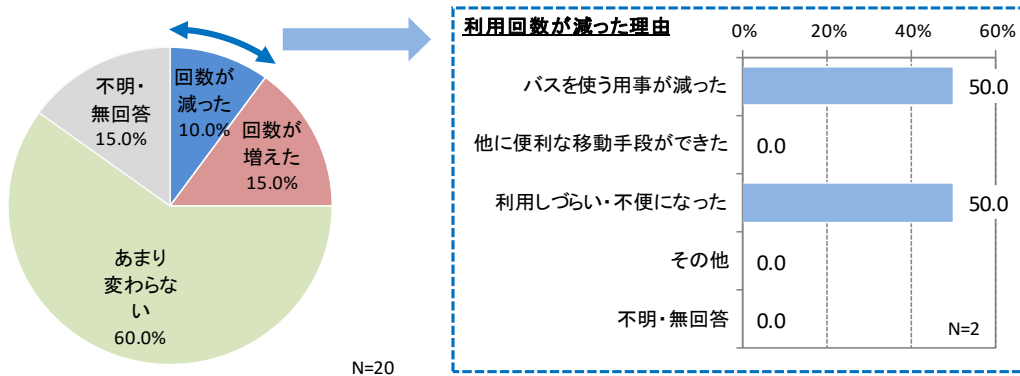
③ここ数年のコミュニティバスの利用回数の変化

○すべてのコミュニティバスで、「あまり変わらない」が最も高くなっている。きのつバスとやましろバスでは「回数が増えた」も3割を超える。「回数が減った」はいずれのバスでも10.0%以下である。

[きのつバス]



[かもバス]



[やましろバス]

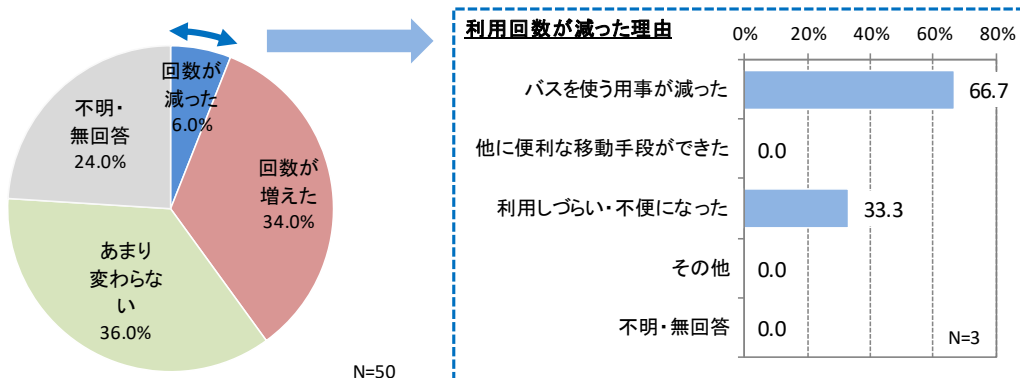


図 利用回数の変化と減った理由

質問4 コミュニティバスの満足度や要望について

①バスの満足度

- すべてのコミュニティバスで、「時刻表どおりに来る」について満足している割合（「非常に満足」または「満足」と回答した割合）が最も高くなっている。
- かもバスではこの他に、「運行経路」「時刻表等の情報提供」「他の客との乗合い」「バス停標柱の見やすさ」についても満足との回答が5割以上となっている。
- 不満を感じている割合（「非常に不満」または「不満」と回答した割合）が最も高い項目は、きのつバスでは「最終バスの時刻」、かもバスでは「始発バスの時刻」、やましろバスでは「最終バスの時刻」と「運行本数」となっている。デマンド路線では「電話予約の容易さ」について不満を感じる割合が50.0%となっている。

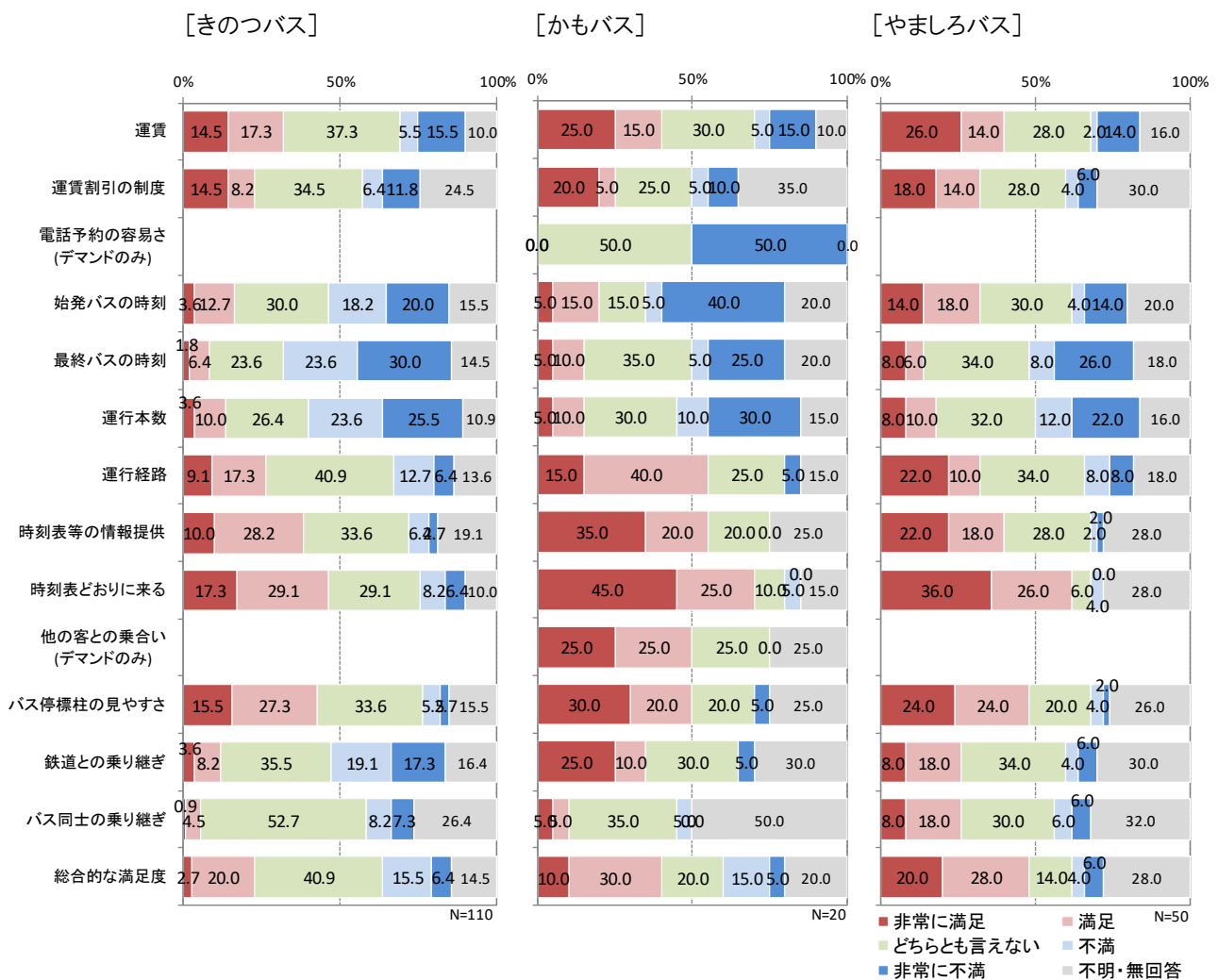


図 市内で運行するバスの満足度

②コミュニティバスへの要望

■ルートや停留所等への要望

○かもバス(当尾線・奥畑線・加茂通学線)では「要望がある」との回答がなく、きのつバスややましろバスでは要望が「ない」の割合が高くなっている。

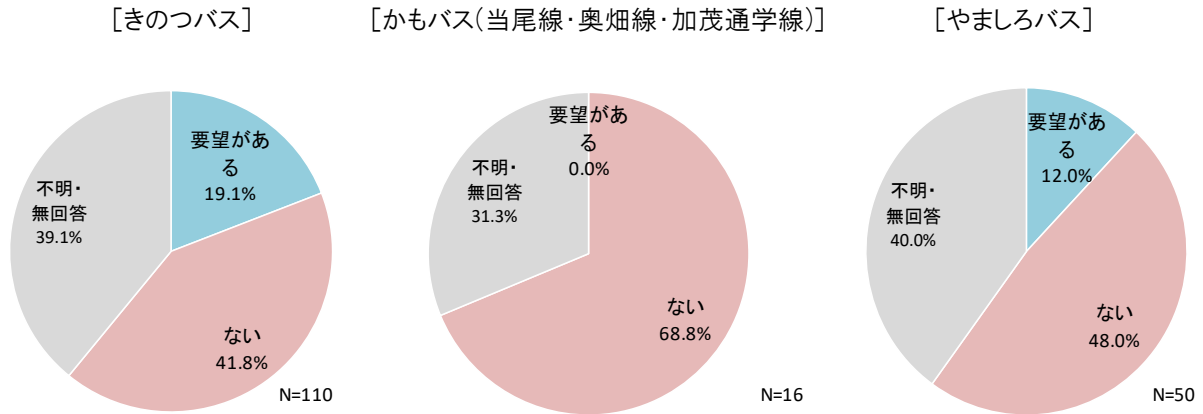


図 コミュニティバスへの要望

表 具体の要望

種類	バス	要望	件数
ルート	きのつ	木津駅東口ー州見台四丁目	1
		木津駅ー祝園・新祝園駅	1
		木津川台ー高の原駅	1
		城山台ー鹿背山	1
		城山台ー加茂	1
		南加茂台ー高の原駅	1
		市役所、山城病院、保健所への直通	1
		木ー1、木ー2を木津東BP経由に	1
		上狛駅	1
停留所	きのつ	木津川市東部交流会館	1
		木津川市社会福祉協議会	1
		近鉄百貨店奈良店	1
		城山台	1
		州見台七丁目山吹公園前	1
		みますの柿渋樽近く(木津宮ノ内周辺)	1
		(既存停留所)	2
	やましろ	祝園駅	4
宇治の露製茶(榎)(相楽台)	1		
その他	きのつ	ルート、停留所以外の要望	6

複数要望を書かれた方もいるため、回答者の数とは一致しない

■ダイヤ見直しの要望（かもバス 奥畑線・加茂通学線・デマンド路線のみ）

○加茂駅方面への朝の時間帯の要望が多い。

[かもバス(奥畑線・加茂通学線・デマンド路線)]

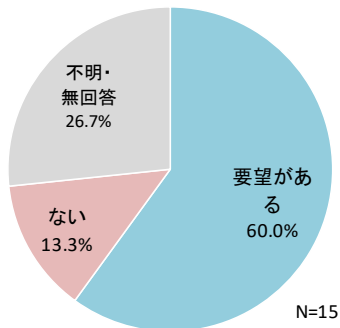


図 ダイヤ見直しの要望

表 運行してほしい時間帯

行き先	時間帯	件数
加茂駅	8時	3
	9時	2
	9時30分	1
	昼	1
銭司	14時	2
	17時	2

■設置してほしいバス停（かもバス デマンド路線のみ）

○「サンフレッシュ加茂店」が最も高く 50.0%を占める。「池田医院」、「吉村医院」への要望はなかった。

[かもバス(デマンド)]

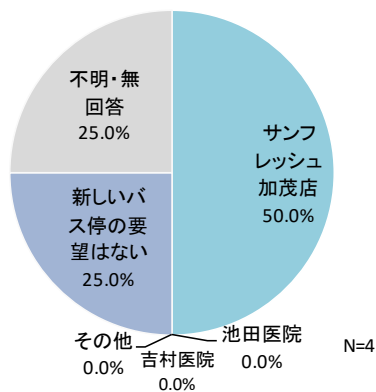


図 設置してほしいバス停

③その他の要望、不満に感じていること

○きのつバスは52名からのべ76件、かもバスは4名からのべ11件、やましろバスは18名からのべ22件の意見・要望があげられた。
 ○「運行本数が少ない」、「運賃が高い」といった要望が多く挙げられている。

表(1) きのつバスへの要望・不満 ※()内数字はのべ件数

運行に関する内容 (36)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない (11) ・最終が早い (8) ・始発が遅い (7) ・延伸・新路線の要望 (5) ・運行間隔が均等でない (3) ・遅延・運休・早発が多い (2) 	車両に関する内容 (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客数に対して車体が小さすぎる (2) ・行き先表示が分かりにくい (1)
乗り継ぎに関する内容 (4)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスの乗り継ぎが悪い (4) 	バス停施設に関する内容 (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・イスがない (2) ・雨がかかる (1)
料金に関する内容 (21)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い (11) ・高齢者割引、運賃の補助がない (5) ・障害者手帳の提示が面倒 (1) ・乗継券がない (1) ・ポイントがつくようにしてほしい (1) ・障がい者割引、運賃の補助がない (1) ・学生割引、運賃の補助がない (1) 	乗務員に関する内容 (8)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の対応が悪い (4) ・アナウンスがうるさい (1) ・運転が下手、荒い (1) ・朝に研修をしないでほしい (1) ・待っているのに停まってくれない (1)
		その他 (1)	<ul style="list-style-type: none"> ・継続・維持の要望 (1)

表(2) かもバスへの要望・不満 ※()内数字はのべ件数

運行に関する内容 (5)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない (2) ・1時間前に予約しないといけない(デマンド) (1) ・始発が遅い (1) ・目的地まで時間がかかる・遠回り・経路が悪い (1) 	車両に関する内容 (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客数に対して車体が小さすぎる (2) ・行き先表示が分かりにくい (1)
料金に関する内容 (1)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い (1) 	乗務員に関する内容 (8)	<ul style="list-style-type: none"> ・運転が下手、荒い (1)
		その他 (1)	<ul style="list-style-type: none"> ・継続・維持の要望 (1)

表(3) やましろバスへの要望・不満 ※()内数字はのべ件数

運行に関する内容 (10)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない (6) ・最終が早い (2) ・延伸・新路線の要望 (1) ・バス停の増設の要望 (1) 	車両に関する内容 (2)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーになっていない (1) ・降車ブザーがない (1)
料金に関する内容 (5)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い (4) ・フリーパス購入場所が少ない (1) 	乗務員に関する内容 (4)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の対応が悪い (3) ・停まるところを走り過ぎる (1)
		その他 (1)	<ul style="list-style-type: none"> ・継続・維持の要望 (1)

■木津川市の公共交通に関する意見・要望

◇木津川市の公共交通に関する意見・要望（自由意見）

○64名からのべ88件の意見・要望があげられた。

○特に、鉄道以外の公共交通に関して「バスの運行ルートの見直し・新設」、「バスの運行便数・運行日の増加」、「バス運賃の見直し」などの意見・要望が多くあげられた。また、公共交通全般に関して「公共交通の維持・充実」、「高齢者割引、運賃の補助制度の導入」などの意見・要望も多い。

表 木津川市の公共交通に関する意見・要望 ※（ ）内数字はのべ件数

鉄道に関する内容（4）	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のバリアフリー化（1） ・近鉄線を延伸してほしい（1） ・鉄道と鉄道の乗り継ぎ改善（1） ・鉄道便数の増加・維持（1） 	公共交通全般に関する内容（15）	<ul style="list-style-type: none"> ・バスと鉄道の乗り継ぎ改善（7） ・高齢者割引、運賃の補助（5） ・利用者の利用実態・意向の把握（2） ・公共交通の維持・充実（1）
鉄道以外の公共交通に関する内容（66）	<ul style="list-style-type: none"> ・運行便数・運行日の増加（38） ・運行ルートの見直し・新設（10） ・バスの維持・充実（3） ・情報提供の充実（2） ・定時運行（2） ・運賃の見直し（1） ・バス停環境の向上（1） ・安全運転、運転手の資質向上（1） ・バス停の増設（1） ・買物バス・通院バスの導入（1） ・タクシー運賃の見直し（1） ・タクシー台数の増加（1） ・タクシー予約の改善（1） ・近隣市町のバスとの連携（1） ・バス車内環境の改善（1） ・回数券の見直し（1） 		まちづくり等に関する内容（3）

4. ワークショップ実施結果

4.1 ワークショップの目的

本計画の策定検討において、市内の公共交通体系、そして利用実態や策定する計画の内容等について周知を行うとともに、より実効性のある計画とするために地域住民、特に高齢者の意見・ニーズ（生活移動に関する地域特有の問題など）を把握するために実施した。

4.2 実施概要

(1) 実施地域・日時

	木津	加茂	山城
開催日	1月24日（金）	1月28日（火）	12月13日（金）
所要時間	90分 (10:00~11:30)	90分 (10:00~11:30)	75分 (10:45~12:00)
場所	木津川市社会福祉協議会 本所	木津川市役所 加茂支所2階第2会議室	山城老人福祉センター (やすらぎ苑) 集会室
参加者数	10人	12人	11人

(2) 対象者

老人クラブ連合会の役員を対象とした。

(3) 会議の進行

会議は、以下の進行表に従い実施した。意見収集内容は、①公共交通の実態について感じていること、②地域公共交通網形成計画について思うこと（現在あるいは中長期の視点から）、の2点とした。

所要時間	実施項目	実施内容
10	1. 開始挨拶	・開会告知、支部長挨拶、木津川市挨拶
5	2. プログラム説明	・開催趣旨、プログラム内容、進め方を説明
15	3. 木津川市の公共交通の説明	・木津川市の公共交通の状況についての説明 ・木津川市地域公共交通網形成計画の概要の説明
45 ※	4. 公共交通・計画に関する意見収集	① 公共交通の実態について感じていること ② 地域公共交通網形成計画について思うこと (現在あるいは中長期の視点から)
10	5. 発表・共有	・各テーブルの結果を報告し共有
5	6. 終了挨拶	・アンケート記入後、解散

※山城地域は30分

4.3 実施結果

(1) 結果概要

① 3地域の共通意見

- ・地域の移動手段としてコミバスは必要である。
- ・クルマを運転できなくなった時に公共交通に頼ることになる。

② 木津地域

(ア) 参加者の属性

- ・参加者 10 人中、70 代が 7 人、80 代以上が 3 人。免許保有者が 8 人。
- ・最も多い移動目的は買い物、次に趣味・娯楽等。
- ・移動手段は、市外は自動車（自分で運転）と鉄道（JR・近鉄）が多く、市内は自動車（自分で運転）が多いものの、路線バス・コミバスの利用もみられる。

(イ) ワークショップでの特徴的な意見

- ・バスは意外と便利。
- ・住宅団地そのものがクルマ利用しやすい環境が整えられていることが問題であり、クルマ利用を減らすために商業施設の駐車場料金を取ってはどうか。
- ・計画の実施策であるコミバス 1 日無料 day は、イベント開催日と同時開催にしてはどうか。

③ 加茂地域

(ア) 参加者の属性

- ・参加者 12 人中、70 代が 9 人、80 代以上が 2 人、60 代が 1 人。免許保有者が 8 人。
- ・最も多い移動目的は買い物、次に通院。
- ・移動手段は、市外は自動車（自分で運転）が多く、市内は自動車（自分で運転）が多いものの、路線バスの利用もみられる。

(イ) ワークショップでの特徴的な意見

- ・公共交通が現状より不便になると困る。
- ・商業施設が木津地域に集積している等、行きたいところにバスで直接行けない環境にあるため、デマンド交通を導入してはどうか。
- ・ライドシェアは、行政支援がある仕組みが整備されたら、協力する人もいないのではなか。

④ 山城地域

(ア) 参加者の属性

- ・参加者 11 人中、70 代が 9 人、50 代以上が 2 人。全員が免許を保有。
- ・最も多い移動目的は買い物、次に趣味・娯楽等。
- ・移動手段は、市外は自動車（自分で運転、送迎・同乗）が多いもの、鉄道（JR・近鉄）の利用もみられる。市内は自動車（自分で運転、送迎・同乗）のみである。

(イ) ワークショップでの特徴的な意見

- ・1 日乗車券をもっと PR してはどうか。
- ・コミバスのルートは、精華町にアクセスできるようにしてはどうか。

(2) 参加者の属性

	木津地域	加茂地域	山城地域
年齢	<p>[N=10]</p>	<p>[N=12]</p>	<p>[N=11]</p>
運転免許の有無	<p>[N=10]</p>	<p>[N=12]</p>	<p>[N=11]</p>
スマートフォンの有無	<p>[N=10]</p>	<p>[N=12]</p>	<p>[N=11]</p>
最も多い移動目的	<p>[N=10] 複数回答</p>	<p>[N=12] 複数回答</p>	<p>[N=11] 複数回答</p>
市外の移動手段	<p>[N=10] 複数回答</p>	<p>[N=12] 複数回答</p>	<p>[N=11] 複数回答</p>
市内の移動手段	<p>[N=10] 複数回答</p>	<p>[N=12] 複数回答</p>	<p>[N=11] 複数回答</p>

(3) ワークショップでの意見

表 木津地域からの意見 (Group1)

Group	分類	意見内容	
1	バス利用者からの視点	木津は山城と比べたらバスに恵まれている	
		バスは意外と便利である	
		病院や買物にきのつバスを使っている	
	コミバスの課題	ルート	木-3の山田川駅から高の原駅は遠回り
			府道木津八幡線にバスが運行したら便利
			城山台のプラントに行けない
		運行時間帯	朝の便がない(土日)
			夜の便も早い
		運賃	200円はちょっと高い 昔は100円だった 1日乗車券は木津にはあまりメリットがない
	バス停	バス停の段差(神田)	
	利用動向	土日の利用者が少ない	
	体験乗車 Day	1日無料になるならば、イベント時にあわせてほしい (きのつまつり、やましろまつり、人権フェスタ、かもまつり、運動会等)	
	新規バスの提案	木津市内循環バスの運行 城山台の新規ルートの運行	
	免許返納のために ・人が動いて経済が回る	タクシー割引券の導入	
		コミバスを月1回無料にしてほしい	
高齢者を対象としたバスの運行			
早めに返納したらバス運賃を無料に			
高齢者の条件を変える70歳以上 健康なうちはクルマに乗る クルマに乗れなくなった時は福祉のお世話になる			



表 木津地域からの意見 (Group2)

Group	分類		意見内容
2	バス全般	ルート	コミバスは目的地にまっすぐ行かない
			奈良交通はまっすぐ高の原駅に行く
		運行本数	住宅団地によってバスの運行本数が異なる
			1時間に3本あるのは便利
			1時間に1本は不便
			運行本数多くしてほしい
		割引制度	奈良市は高齢者割引がある
			高齢者サービスを充実してほしい
			敬老バスがあれば便利でありがたい
			割引サービスによって移動方法が変わる
	すべての公共交通に共通した割引制度があれば良い		
	バス停	バス停と目的地が遠い	
	利用動向	路線バスで通勤通学している	
	コミバス	運行時間帯	夜のバスの運行がない
			夜のバスの運行をしてほしい
		所要時間	高の原駅～木津駅間を20分で行けるのは便利
		料金	100円くらいが良い
	運賃を安くしてほしい		
	住宅団地		運賃が上がって利用回数が減った
			住宅団地そのものがクルマ利用しやすい環境にある
			木津川台はバスが便利
	商業施設		兜台はきのつバスが便利
			城山台は移動が不便
			山田川駅の商業施設に行く時はきのつバスが便利
	駐車場		商業施設にバスで行けるのは良い
			買物は何回も行きたい
			商業施設の駐車場は料金を取ったらどうか
タクシー		駅近くの駐車場が安い	
		駅からはタクシーが使いやすい	
将来の移動		家にタクシーを呼ぶのは手間がかかる	
		これから歳をとった時、不安になる	
		歳を取ったらクルマを運転できなくなる	
		歩いて生活できない環境にある	
		歩けるあいだは何とかなる	
		バス・送迎に頼らざる得ない	
クルマの運転		荷物がある時にバスに乗る	
		高齢者の定義を変えるべき	
		息子に運転のチェックをしてもらう	
免許返納		夜、運転しているときに通行人が見にくい	
		運転する時は広い道を選ぶ	
		交通事故起こしたら	
		駐車できなくなったら	
	3年更新(80歳以上)は長過ぎる		
	クルマの車検で手放す		



表 加茂地域からの意見 (Group1)

Group	分類	意見内容
1	JRの利便性	駅近くの方は特に問題なし 加茂駅出発後、木津駅での京都方面の連絡が悪い
	岩船の問題	岩船は道が狭いが、観光客が多いので危険 当尾線は1時間に1本運行しており比較的便利 クルマに乗れなくなった時はバスに乗れない ひとり暮らしの方は住めず、施設に入っている
	公共交通のあり方	これまでの考えをがらりと変える必要がある バスと歩行とクルマ、様々な交通モードを選択できる社会を
	クルマがないと困る	当尾は免許返納すると生活できない 20年後人口は何人残るか
	バスに乗るためには	加茂駅から木津駅までバスを運行してほしい 自宅からバス停まで遠い 免許返納する時には通院しなければならない状況にある 通院や買い物のために木津駅までバスを運行してほしい
	利用促進策 相乗りはできるか	コミバスが必要な人は既に乗車しているので利用促進は難しい ライドシェアは保険等の整備が必要 現在、近所の人を乗せることはない 保険制度が整備されれば協力する人は多い 同乗させてもらうのは良いが、心苦しい・気遣い・自由に利用できない



表 加茂地域からの意見 (Group2)

Group	分類		意見内容
2	現在のおでかけ	おでかけ	クルマを運転できなくなったとき不安
			クルマがなくなるとおでかけできない
			家族が出ていったらおでかけできない
			通院と買物ででかける
		買物	移動販売に頼っている
			移動販売では新鮮食品を売っていない
	免許更新	3年毎に更新するが、あつという間である	
		歳をとると更新が難しい	
	公共交通	感じていること	今以上に不便になると困る
			東西軸が弱い
			公共交通はクルマと比べると不便
			免許返納したら公共交通を利用しなければならない
		ルート	行きたいところに行けない
			行きたい場所に行けるようにしてほしい
			ニーズに合った運行をしてほしい
		運行時間帯	運行を終えるのが早い
		運賃	奈良までの運賃が高い
			運賃については行政のフォローが必要である
	乗車場所	家の近くまで来てほしい	
		時刻表	字が小さくて見にくい
まち	感じていること	商業施設がほしい	
		病院はなんとかある	
		商業施設と公共交通ネットワークが合致していない	
		木津に商業施設が集中している	
		南加茂台には高齢者多い	
健康	南加茂台は高低差がある		
	南加茂台のグルメシティがなくなるとの噂がある		
	健康寿命を伸ばすためにはおでかけをする必要がある		
これからの公共交通	コミバスよりデマンド交通のほうが良い		
	タクシー補助券があれば良い		
	福祉分野のおでかけサービスと連携してほしい		

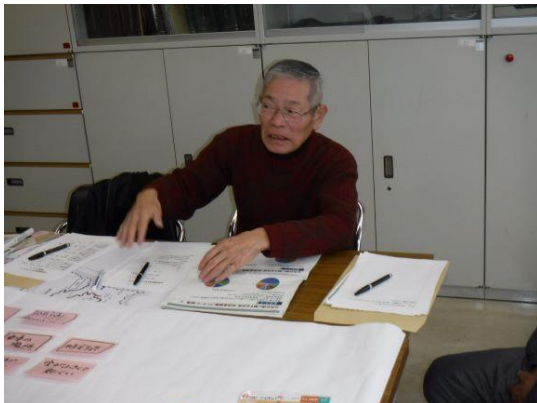


表 山城地域からの意見

分類	意見内容	
おでかけ	行き先がだんだん少なくなっている	
	免許返納した時にはバス停まで行けない	
	神童子線を待っている人を見たことがある	
	自動車を使うため不便を感じない	
	JR 奈良線のみ利用している	
コミバス	ルート	高の原に行くのに乗り換えしないと行けない
		精華町に行くコミバスを運行してほしい
		近鉄祝園駅行きのバスがあればもっと利用が増えるのではないかと
		精華町へのアクセスはできないのか
		近鉄へ接続するルートを考えてほしい
	バスの時間を考えてイベントの開催時間を考えている	
	運行日	土日に運行してほしい
		ニーズに合ったサービスをしてほしい
	運行時間帯	利用したい時間に運行してほしい
	運行本数	1時間に1本は少ないので、30分に1本運行してほしい
		バスの運行間隔を30分くらいにしてほしい
	運賃	往復400円は高い
		運賃を半額にしてもらえたら良い
	高齢者が割引運賃で乗車できるようにしてほしい	
1日フリー乗車券	1日フリー乗車券があることを知らない人もいます	
	初乗りの時に1日フリー乗車券を買えるようにしてほしい	
バス停	バス停に椅子を設置してほしい	
車両	バスは小型(20人程度)にして効率化すれば良いと思う	
	車両を小さくし、効率よく走らせてほしい	
	コミバスのステップが大きくて乗車しにくい(押し車も乗せにくい)	
運営	人口が減少しているが、コミバス運行による市の財政的課題がある	
	民間委託して総合的にコストダウンを図ってほしい	
交通モード	アクティブシニアを支援して移動手段を確保してほしい	
	乗合タクシーを多くして、利用時間帯を効率化して他の時間帯を減らしてほしい	
	コミバスが廃止になった場合、スクールバスを活用する考えはないのか	
情報収集	やましろバスの利用者は何に不便を感じているのか把握してほしい	
	WS以外もいろいろな方法で意見を聞いてほしい	
	利用者の意見をきちんと聞いて反映してほしい	



5. 木津川市地域公共交通総合連携協議会規約

平成20年3月28日制定

平成20年5月28日改正

平成20年10月3日改正

平成24年3月27日改正

平成27年3月12日改正

(設置)

第1条 木津川市内における地域公共交通の活性化と連携により、活力と魅力あるまちづくりを推進し、地域特性はもとより環境負荷の軽減、観光資源の活用等を考慮した地域公共交通サービスの充実を図るため、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）及び道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定等に基づき、木津川市地域公共交通総合連携協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を京都府木津川市木津南垣外110番地9に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び形成計画に基づく事業の実施等に関する事項
- (2) 道路運送法の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保、その他旅客の利便増進を図るために必要な事項
- (3) その他、地域公共交通の活性化及び利用促進に関する事項

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

2 会長には市長を、副会長には学識経験者をもって充てる。

3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第5条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 学識経験者
- (2) 市民代表
- (3) 鉄道事業者
- (4) 乗合バス事業者
- (5) 貸切バス事業者
- (6) タクシー事業者
- (7) 乗合バス事業者の運転者が組織する団体
- (8) 貸切バス事業者の運転者が組織する団体
- (9) タクシー事業者の運転者が組織する団体
- (10) 近畿運輸局京都運輸支局
- (11) 近畿地方整備局京都国道事務所
- (12) 京都府
- (13) 京都府公安委員会
- (14) 木津川市

(会議)

- 第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、副会長が議長となる。
- 2 議長に事故があるとき又は議長が欠けたときは、会長が議長を指名する。
 - 3 会議は、委員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 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うことができる。
 - 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
 - 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

- 第7条 協議会で協議が調った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

- 第8条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて分科会を置くことができる。
- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

- 第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、公共交通担当課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局次長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に要する経費は、次の各号をもって充てる。

- (1) 木津川市からの負担金
- (2) 国・府等からの補助金
- (3) その他の収入

(監査)

第11条 協議会に監査委員を2人置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が選任する監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第13条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第14条 協議会に道路運送法の規定に基づく地域公共交通会議の性格を有するものとする。

(補則)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成20年3月28日から施行する。

附 則

この規約は、平成20年5月28日から施行する。

附 則

この規約は、平成20年10月3日から施行する。

附 則

この規約は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成27年3月12日から施行する。

6. 木津川市地域公共交通総合連携協議会委員名簿

【協議会委員】

■学識経験者

※順不同

中川 大（なかがわ だい）	富山大学 副学長
大庭 哲治（おおば てつはる）	京都大学大学院工学研究科 准教授

■市民代表

杉本 美保（すぎもと みほ）	利用者委員
長野 博行（ながの ひろゆき）	利用者委員
福本 桂子（ふくもと けいこ）	公募委員
神野 勝三郎（かみの かつさぶろう）	公募委員
大村 裕信（おおむら ひろのぶ）	公募委員
平田 克子（ひらた かつこ）	木津川市観光協会 理事
行衛 満（ゆくえ みつる）	加茂民生児童委員協議会 会長
中島 英一（なかじま えいいち）	木津川市老人クラブ連合会 会長

■事業者

鉄道事業者

梅澤 浩二（うめざわ こうじ）	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部大阪支社総務企画課長
山本 恒平（やまもと こうへい） （第45回～第47回）	近畿日本鉄道株式会社 総合企画本部計画部課長
奥辻 芳博（おくつじ よしひろ） （第48回～）	近畿日本鉄道株式会社 新田辺駅長

乗合バス事業者

米田 佳弘（こめだ よしひろ）	奈良交通株式会社 乗合事業部統括部長
-----------------	--------------------

貸切バス事業者

津田 秀夫（つだ ひでお）	株式会社ウイング 取締役
---------------	--------------

タクシー事業者

足立 高広（あだち たかひろ）	一般社団法人京都府タクシー協会 専務理事
大江 正泰（おおえ まさやす）	城南タクシー株式会社 代表取締役
梅田 幹夫（うめだ みきお）	加茂タクシー株式会社 次長
加藤 隆（かとう たかし）	東洋タクシー株式会社 代表取締役

乗合バス事業者の運転者が組織する団体

霜永 勝一（しもなが まさかず）	奈良交通労働組合 執行委員長
------------------	----------------

■行政機関

国

岩崎 靖彦 (いわさき やすひこ)	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局 首席運輸企画専門官
永見 晃之 (ながみ てるゆき)	国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所 計画課長

京都府

井関 洋人 (いせき ひろと) (第45～46回)	京都府山城広域振興局 企画総務部総務室長
澤田 晋治 (さわだ しんじ) (第47回～)	京都府山城広域振興局 企画総務部企画振興室長
春名 靖弘 (はるな やすひろ)	京都府山城広域振興局建設部山城南土木事務所 技術次長
岡島 永治 (おかじま えいじ)	京都府木津警察署 交通課長

木津川市

河井 規子 (かわい のりこ)	木津川市長
田中 達男 (たなか たつお)	木津川市副市長
福田 訓男 (ふくだ のりお)	木津川市建設部長

【監査委員】

西井 正 (にしい ただし)	木津川市監査委員
伊藤 紀味枝 (いとう きみえ)	木津川市監査委員

【オブザーバー】

原 辰幸 (はら たつゆき)	国土交通省近畿運輸局 交通政策部交通企画課長
----------------	------------------------

【事務局】

木津川市マチオモイ部学研企画課	
-----------------	--

7. 木津川市地域公共交通総合連携協議会 年表

[平成 20 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 1 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 20 年 5 月 28 日開催)	○平成 20 年 3 月 木津川市地域公共交通総合連携協議会設置
<ul style="list-style-type: none"> ・協議会規約等について ・平成 20 年度協議会予算(案)について ・平成 19 年度公共交通活性化総合プログラムの取組 ・平成 20 年度木津川市地域公共交通連携協議会の取組(案)について 	○平成 20 年 9 月 きづがわ公共交通だより創刊
第 1 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 6 月 23 日開催)	○平成 20 年 11 月 加茂地域バス路線の路線再編 山城地域バス路線の路線再編
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 19 年度木津川市における地域公共交通サービス再編検討調査について ・分科会における検討事項等について ・コミュニティバス・福祉バスの課題と再編に向けた意見交換 	
第 2 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 7 月 7 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・第 1 回地域公共交通再編検討分科会の経緯等について ・第 1 回分科会における意見について ・運行経費(キロ当たり単価等)及び利用状況について ・路線の系統、ダイヤについて ・運賃について 	
第 2 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 20 年 7 月 28 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・コンサルタントへの業務発注結果について ・加茂コミュニティバスに係る自家用有償旅客輸送の期間更新について ・加茂地域及び山城地域のコミュニティバス・福祉バスの再編について ・地方の元気再生事業について 	
第 3 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 8 月 18 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・木津地域(きのつバス)の再編方針について ・加茂地域及び山城地域における再編計画について ・法定協議会への報告の取扱について 	
第 1 回地域再生分科会(平成 20 年 10 月 3 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画について ・法定協議会への報告の取扱について 	
第 4 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 10 月 3 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・地方の元気再生事業の取り組みについて ・法定協議会への報告の取扱について 	
第 4 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 1 月 16 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画について ・地方の元気再生事業について ・社会実験に係る予算措置について 	
第 5 回地域公共交通再編検討分科会(平成 21 年 1 月 16 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験について ・木津地域の再編計画(案)について ・市域全体での運賃形態(案)について ・法定協議会への報告の取扱について 	

[平成 20 年度 (続き)]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 5 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 1 月 16 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験について ・社会実験による協議会補正予算第1号について ・木津地域の再編計画(案)について ・市域全体での運賃形態(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携計画について ・アンケート調査について ・地方の元気再生事業について 	
第 6 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 3 月 11 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・木津川市地域公共交通連携計画の策定及び今後の流れについて ・加茂地域・山城地域での 4 月以降の運行について ・木津地域の検討状況について ・平成 21 年度予算について ・アンケート調査の結果について ・地方の元気再生事業について 	

[平成 21 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 7 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 8 月 25 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年度決算報告について ・平成 21 年度補正予算第1号(案)について ・地方の元気再生事業の取組について ・木津川市行財政改革推進委員会での取組について ・実証運行の利用状況について 	○平成 22 年 3 月 きのつバス運賃改定(大人 100 円から 200 円に)
第 8 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 11 月 20 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・木津地域の再編について ・社会実験・実証運行における1年間の利用状況について ・地方の元気再生事業の取組について 	
第 9 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 22 年 1 月 15 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・木津地域の運賃改定に伴う激変緩和措置について ・加茂地域における今後の公共交通のあり方について ・地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について 	
第 10 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 22 年 3 月 10 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 22 年 3 月 19 日ダイヤ改正を含めた変更内容(案)について ・平成 22 年度 実証運行計画(案)について ・平成 22 年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・平成 22 年第1回木津川市市議会での決議について ・平成 21 年度地域公共交通活性化・再生総合事業の取組について ・平成 21 年度地方の元気再生事業の取組について 	

[平成 22 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 11 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 22 年 8 月 27 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・平成 21 年度決算報告について ・平成 22 年度補正予算第 1 号(案)について ・平成 22 年度地域公共交通利用促進事業について ・実証運行の利用状況について 	○平成 22 年 7 月 きのつバスプリペイドカード導入 ○平成 22 年 11 月 やましろ線乗降ロステップ導入 ○平成 23 年 2 月 山城地域の交通を考える座談会開催
第 12 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 23 年 1 月 14 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について ・国道 163 号改良工事によるバス路線の変更について ・椿井大塚山古墳バス停の移設について ・実証運行の利用状況について ・平成 23 年 3 月のダイヤ改正について 	
第 13 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 23 年 2 月 25 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・木津川台住宅バス操車場の移転にともなう路線の一部廃止と運行計画の変更について(案) ・平成 23 年 3 月 16 日ダイヤ改正を含めた変更内容(案)について ・平成 23 年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・平成 23 年度 実証運行計画(案)について 	

[平成 23 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 14 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 23 年 8 月 25 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・平成 22 年度決算報告について ・平成 23 年度補正予算第 1 号(案)について ・平成 23 年度地域公共交通利用促進事業について ・加茂地域での自家用有償旅客運送の期間更新について 	○平成 23 年 9 月 携帯サイト(駅すばあと NAVITIME)で時刻表掲載 ○平成 23 年 12 月 自治体優秀まちづくりグッズ賞受賞「幻の都恭仁京観光まちづくりプロジェクト」
第 15 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 1 月 31 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について ・平成 24 年 3 月ダイヤ改正及び平成 24 年度運行計画(案) ・ガイドライン・一日乗車券の検討状況について ・実証運行の利用状況について ・今後の協議会運営及び市民代表の公募について 	○平成 24 年 2 月 山城地域の交通を考える座談会開催 加茂地域の交通を考える座談会開催 ○平成 24 年 3 月 「コミュニティバス等の持続可能なためのガイドライン」策定
第 6 回地域公共交通再編検討分科会(平成 24 年 1 月 31 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・ガイドライン、一日乗車券の検討状況について ・法定協議会への報告の取扱いについて 	
第 16 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(書面)(平成 24 年 2 月 17 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・加茂路線 大畑線の一部路線変更及びバス停の移設等について 	
第 17 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 3 月 27 日開催) <ul style="list-style-type: none"> ・平成 24 年 3 月 20 日からのコミュニティバス運行について ・平成 24 年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携協議会規約の一部改正について ・ガイドライン、一日乗車券の検討状況について ・平成 24 年年 4 月 1 日からの委員就任について 	

[平成 24 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 18 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 6 月 11 日開催)	○平成 24 年 10 月 1 日フリー乗車券導入
<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年度会計決算報告について ・平成24年度補正予算第1号(案)について ・生活交通ネットワーク計画(案)について ・木津バス停のバスベイについて ・一日乗車券の運用について ・大畑線 ルート見直し後の利用状況について 	
第 19 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 10 月 25 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ガイドラインに基づく運行の見直しについて ・木津バス停周辺の道路工事について 	
第 20 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 3 月 1 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・木津南循環線の運行経路変更について ・平成25年度 運行計画について ・木津川市コミュニティバス1日フリー乗車券の利用状況等について 	

[平成 25 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 21 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 4 月 8 日開催)	○平成 25 年 10 月 かもバス6路線(山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線)を定時定路線からデマンド方式へ変更
<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度地域公共交通維持改善事業 事業評価について ・木津川市コミュニティバス運行見直しに係る業者選定の考え方について ・木津川市コミュニティバス時刻表について ・1日フリー乗車券の販売促進について 	
第 22 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 6 月 25 日開催)	○平成 26 年 1 月 消費税率改定(5%⇒8%)に伴う運賃改正に係る協議し、運賃を据え置くことを決定。
<ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度地域公共交通維持改善事業 ネットワーク計画 ・加茂地域予約型乗合タクシー及びコミュニティバスの運行について ・木津川市コミュニティバスの利用状況について ・1日フリー乗車券の販売状況等について 	
第 23 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 8 月 27 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度決算報告について ・平成25年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 地域協働推進事業計画(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携計画の変更(案)について 	
第 24 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 1 月 30 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・消費税率改定に伴う木津川市コミュニティバスの運賃について ・木津川市コミュニティバスの愛称募集について ・木津川市地域公共交通総合連携計画の更新について ・きのつバス 分校橋停留所の移設について ・平成26年ダイヤ改正について ・木津川市コミュニティバスの利用状況について 	
第 25 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 3 月 26 日開催)	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度予算案について ・地域公共交通確保維持改善事業 地域協働推進事業自己評価案について ・木津川市コミュニティバスの愛称募集について ・木津川市コミュニティバスの業者選定について ・木津川市コミュニティバスの利用状況及び収支状況について 	

[平成 26 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 26 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 6 月 25 日開催) ・平成25年度決算報告について ・平成26年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通ネットワーク計画(案)について ・木津川市コミュニティバスの愛称について	○平成 26 年 4 月 コミバス運賃据え置き(大人 200 円) ○平成 26 年 6 月 コミバス愛称(きのつバス・かもバス・やましろバス)の決定 ○平成 26 年 10 月 加茂地域・山城地域でワークショップ開催
第 27 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 9 月 30 日開催) ・木津川市の公共交通に係る総合的な計画(骨子案)について	○平成 26 年 11 月 木津地域でワークショップ開催
第 28 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 12 月 18 日開催) ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 26 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域協働推進事業)平成 26 年度事業評価案について ・木津川市の公共交通に係る総合的な計画(中間案)について	○平成 27 年 3 月 「木津川市地域公共交通網形成計画」策定
第 29 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 27 年 3 月 12 日) ・木津川市地域公共交通総合連携協議会規約の改正について ・平成27年度予算(案)について ・木津川市地域公共交通網形成計画(案)について	

[平成 27 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 30 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 27 年 6 月 1 日開催) ・平成 27 年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携協議会委員取扱規程の改正について	
第 31 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 1 月 26 日開催) ・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 27 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 27 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(計画推進事業)平成 27 年度事業評価案について ・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について	
第 32 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 3 月 24 日開催) ・平成 28 年度予算(案)について ・木津川市地域公共交通網形成計画記載事業の事業評価について	

[平成 28 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等
第 33 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 6 月 6 日開催)		○平成 28 年 10 月 きづがわ公共交通だより創刊 100 号
	・平成 28 年度補正予算第 1 号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について	○平成 29 年 1 月 コミバス出張説明会開催
第 34 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 12 月 5 日開催)		○平成 29 年 3 月 かもバス(奥畑線・加茂通学線・山田線・大畑線・南加茂台線・観音寺線・銭司線・西線)の延伸(加茂支所)及び停留所の増設
	(報告事項のみ)	
第 35 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 1 月 26 日開催)		
	・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 28 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 28 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(計画推進事業)平成 28 年度事業評価案について	
第 36 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 3 月 17 日開催)		
	・平成 29 年度予算(案)について	

[平成 29 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等
第 37 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 6 月 19 日開催)		○平成 29 年 9 月 南加茂台地域でワークショップ開催
	・平成 29 年度補正予算第 1 号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について	○平成 30 年 3 月 やましろバス山城線延伸(渋川西)
第 38 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 11 月 22 日開催)		
	(報告事項のみ)	
第 39 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 1 月 30 日開催)		
	・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 29 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 29 年度事業評価案について	
第 40 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 3 月 27 日開催)		
	・平成 30 年度予算(案)について	

[平成 30 年度]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 41 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 6 月 27 日開催)	○平成 30 年 8 月 公共交通利用促進標語の募集 ○平成 30 年 12 月 バス停ネーミングライツの募集
・平成 30 年度補正予算第 1 号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について	
第 42 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 10 月 26 日開催)	
・バス停のネーミングライツ実施について ・公共交通の利用促進に係る標語の募集結果及び選考について	
第 43 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 31 年 1 月 23 日開催)	
・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 30 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 30 年度事業評価案について	
第 44 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 31 年 3 月 28 日開催)	
・平成 31 年度予算(案)について	

[令和元年度(平成 31 年度)]

会議名(協議事項)	主な取り組み等
第 45 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 6 月 27 日開催)	○令和元年 6 月 消費税率改定(8%⇒10%)に伴う運賃改正に係る協議し、運賃を据え置くことを決定。 ○令和元年 10 月 コミバス運賃の据え置き(大人 200 円) ○令和 2 年 3 月 「第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画」策定
・令和元年度(平成 31 年度)補正予算第 1 号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について ・第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画策定の概要について ・10 月 1 日以降のコミュニティバス運賃について	
第 46 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 8 月 8 日開催)	
・第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画の策定について	
第 47 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 10 月 1 日開催)	
・第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画 骨子案について ・市民及び利用者調査(アンケート)について ・コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインについて	
第 48 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 12 月 25 日開催)	
・第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画(素案)について	
第 49 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和 2 年 1 月 24 日開催)	
・第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画(案)について ・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について ・地域公共交通確保維持改善事業 令和元年度(平成 31 年度)事業評価案について	
第 50 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和 2 年 3 月 24 日書面決議)	
・第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画(案)について ・令和 2 年度予算(案)について	