

木津川市地域公共交通の課題と計画の基本方針について

目次

1. 本市と地域公共交通の現状.....	1
2. 地域公共交通に関する市民意向や関係者意見（各種調査結果概要）.....	7
3. 公共交通を取り巻く社会情勢・動向.....	19
4. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ.....	21
5. 地域公共交通の課題.....	23
6. 地域公共交通計画の基本方針（案）.....	25

令和5年11月

木津川市

1. 本市と地域公共交通の現状

1) 本市の現状

① 人口特性

- 人口はピークを迎えつつあり、**今後は減少局面**に入る見込みです。また、2020年時点の高齢化率は約25%です。
- 地域別に見ると、**木津地域は一部の地区で人口増加**傾向であるものの、高齢化率も20%にせまる一方、加茂地域、山城地域は、1990年以降、人口減少と高齢化が進展しています。
- **高齢化の進展は、地区によって差があり**、木津地域内では、東木津川台地区(39.8%)、加茂地域では南加茂台地区(54.1%)で高齢化率が高くなっています。
- 山城地域や加茂地域では、**高齢者数自体が減少する地区も出て**きています。

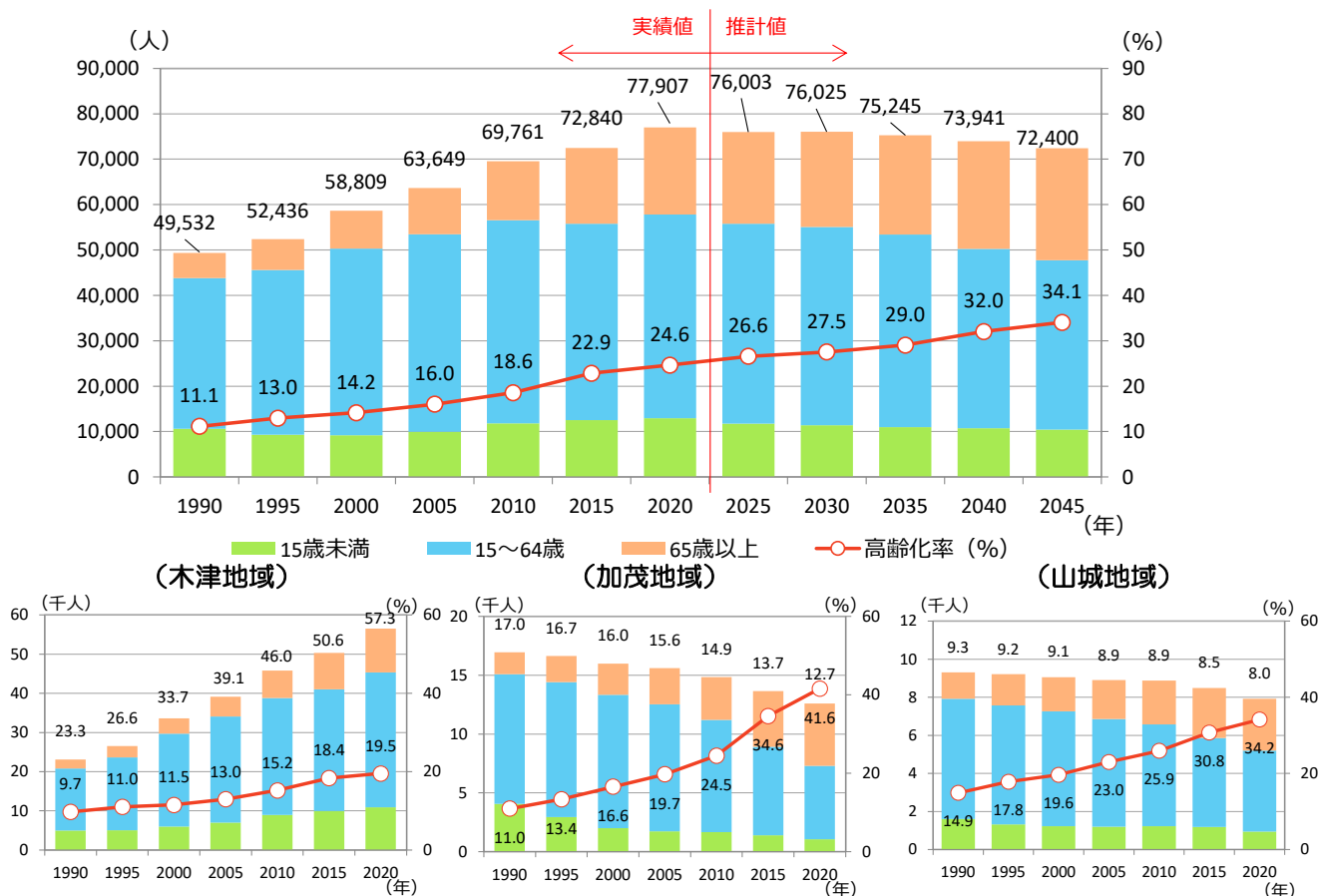


図 木津川市の人口・高齢化率の推移

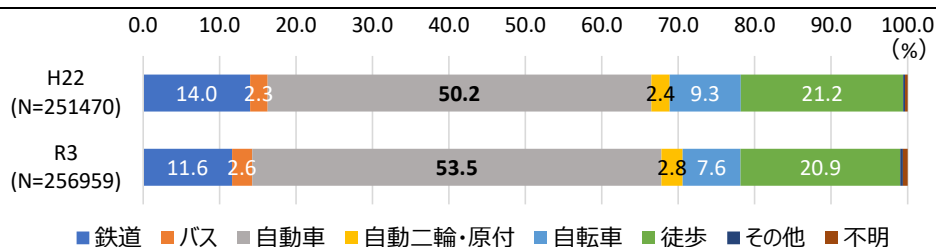
表 地区別の人口・高齢化率（令和5（2023）年9月時点）

地域	地区	総数	0～14歳	15～64歳	65歳～	高齢化率	高齢者数の増減(過去1年)
木津	木津その他	16,556	2,072	9,609	4,875	29.4%	2
	兜台	6,778	679	3,935	2,164	31.9%	43
	相楽台	4,934	633	2,909	1,392	28.2%	9
	東木津川台	1,920	133	1,023	764	39.8%	24
	西木津川台	4,261	473	3,123	665	15.6%	40
	州見台	7,199	1,228	5,075	896	12.4%	34
	梅美台	7,541	1,786	5,186	569	7.5%	26
	城山台	10,213	3,730	6,035	448	4.4%	22
加茂	加茂町その他	7,424	659	4,009	2,756	37.1%	-2
	南加茂台	5,160	269	2,102	2,789	54.1%	0
山城	山城町	7,840	814	4,282	2,744	35.0%	-49
木津川市全体		79,826	12,476	47,288	20,062	25.1%	149

資料：住民基本台帳登録等人口（令和5年9月末時点）

② 人の動き

- ・パーソントリップ調査における最近約10年間（2010年→2021年）の人の動きを交通手段別に見ると鉄道が減少する一方、自動車が増加しており、2021年時点では約54%となっています。地域別には、加茂地域が57%、山城地域が70%と自動車に対する依存度が高くなっています。
- ・最近約10年間（2010年→2021年）の移動総量については、人口増加もあり微増となっています。これを年齢別に見ると、15歳未満と65歳以上の移動量は増加する一方、15-64歳の移動量は減少しています。
- ・通勤・通学流動は、市内での移動のほか、奈良市・大阪府・京都市への流出が多くなっています。

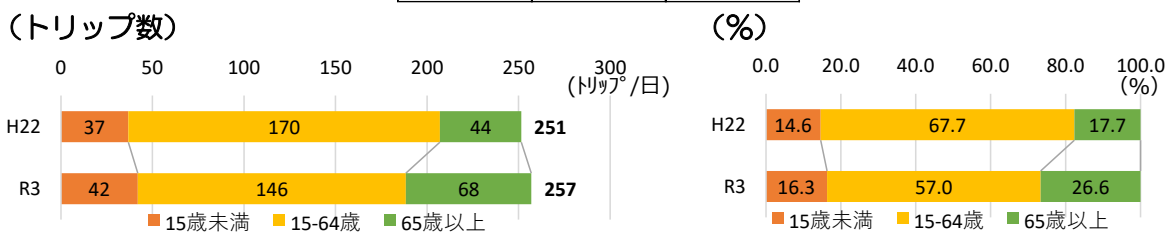


資料：近畿圏パーソントリップ調査（2010年、2021年）

図 木津川市における発生集中量に占める交通手段分担率（H22(2010)→R3(2021)）

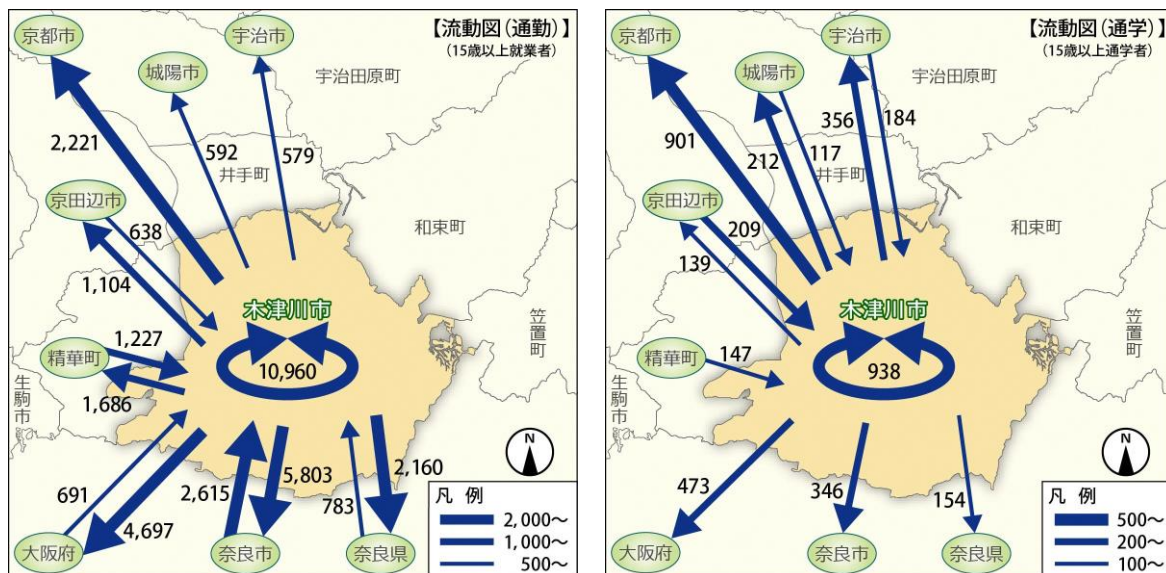
表 地域別の自動車分担率の変化（単位：％）

	H22	R3
木津地域	46.0	51.6
加茂地域	56.0	57.2
山城地域	65.0	70.4
全市	50.2	53.5



資料：近畿圏パーソントリップ調査（2010年、2021年）

図 木津川市における発生集中量の変化（H22(2010)→R3(2021)）

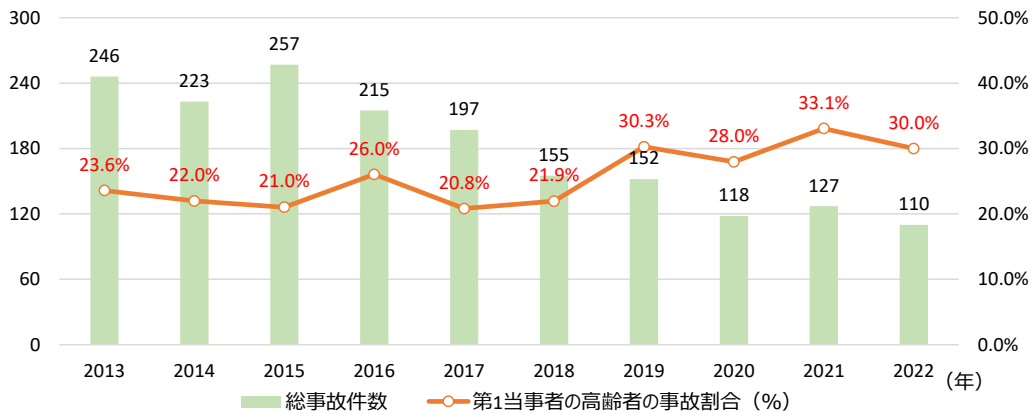


資料：国勢調査（2020年）

図 通勤・通学流動

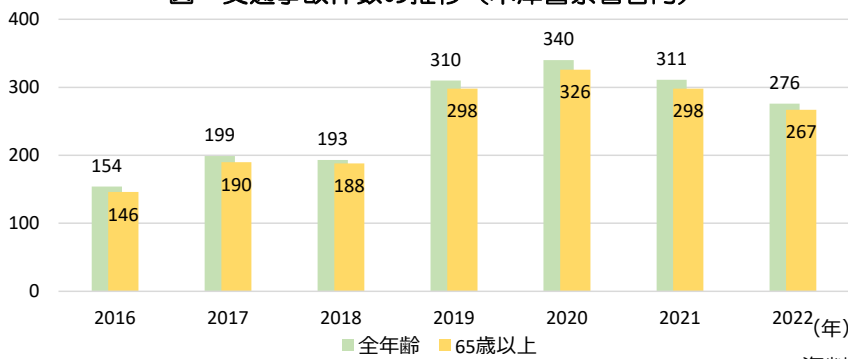
③ 自動車交通関連

- 交通事故件数・高齢者に起因する事故件数ともに減少していますが、高齢化の進展に伴い、全体に占める高齢者に起因する事故の割合は上昇傾向にあります。
- 運転免許返納者数は2020年までは増加傾向にありましたが、その後減少に転じています。
- 市内の道路については、南北方向の幹線道路である国道24号や、木津駅と加茂駅を接続する天理加茂木津線等で混雑が見られるほか、駅前ロータリーへのマイカーの乗り入れ（送迎目的）による渋滞が見られます。



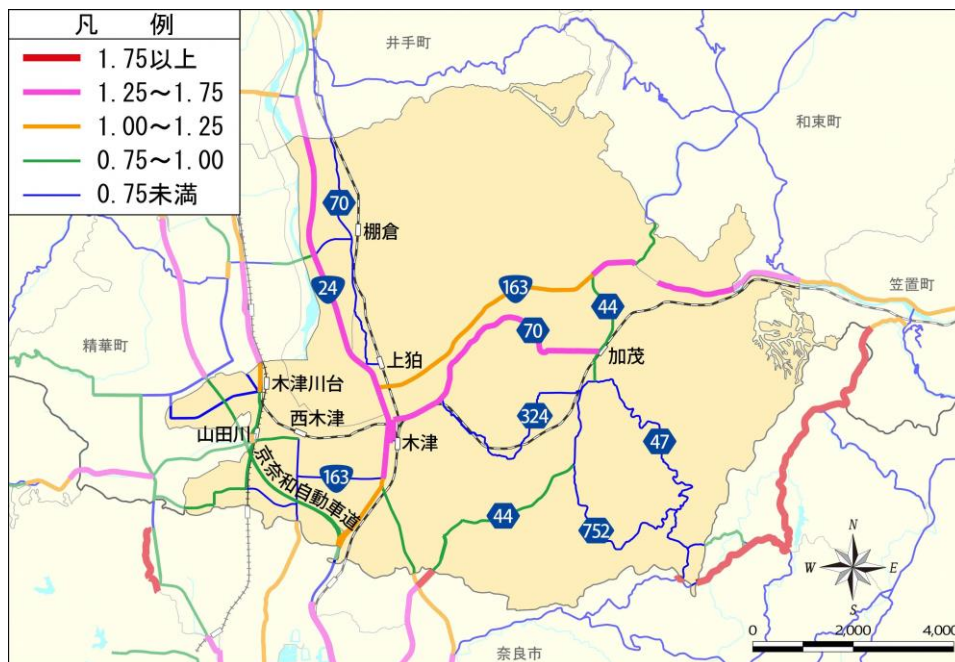
資料：木津警察署提供

図 交通事故件数の推移（木津警察署管内）



資料：木津警察署提供

図 木津川市の運転免許返納者数の推移



資料：H27 道路交通センサス

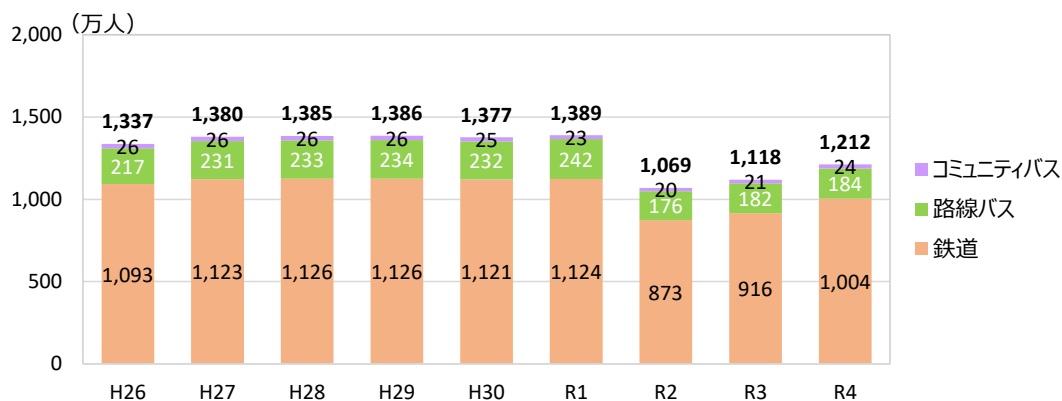
図 市内の道路混雑状況

2) 本市の地域公共交通の現状

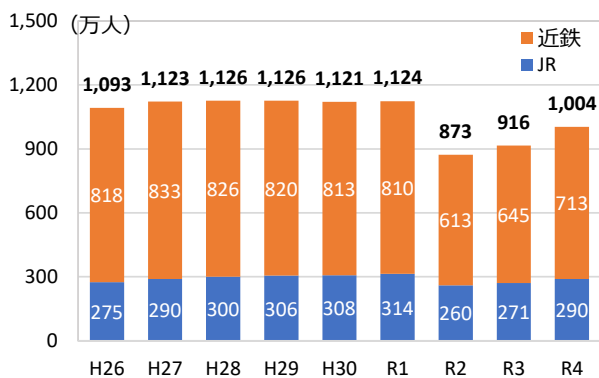
① 利用者数の推移

- 市内には、鉄道（2社4路線）、路線バス、一般タクシーによる民間の交通事業者によるサービスに加え、市が運行主体となるコミュニティバスがあります。
- 公共交通全体（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の利用者数は、コロナ禍前は微増で推移し、現在（令和4年度）、コロナ禍前の約87%まで回復しています。
- 鉄道利用者数は、コロナ禍前は微増で推移し、現在（令和4年度）、コロナ禍前（令和元年度）の約89%まで回復しています。
- 路線バス利用者数は、コロナ禍前は微増で推移し、現在（令和4年度）、コロナ禍前（令和元年度）の約76%まで回復しています。
- コミュニティバス利用者数（令和4年度）は、コロナ禍前は減少傾向で推移し、現在（令和4年度）、コロナ禍前（令和元年度）を上回る（約104%）利用となっています。

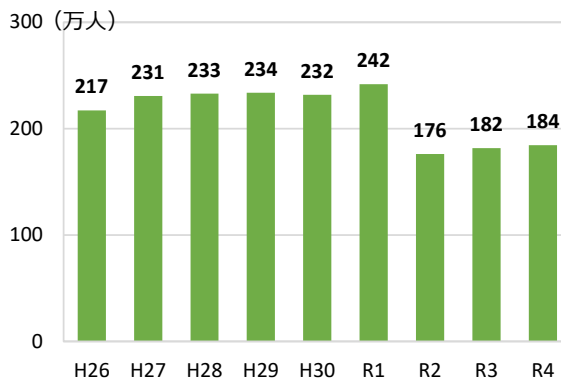
【公共交通全体（鉄道・路線バス・コミュニティバス）】



【鉄道】



【路線バス】



【コミュニティバス】

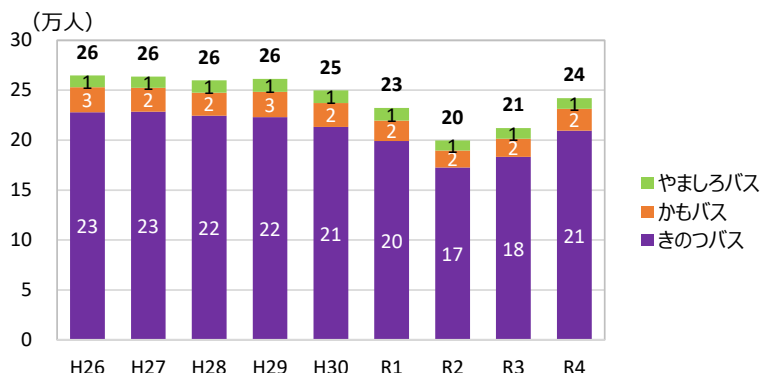
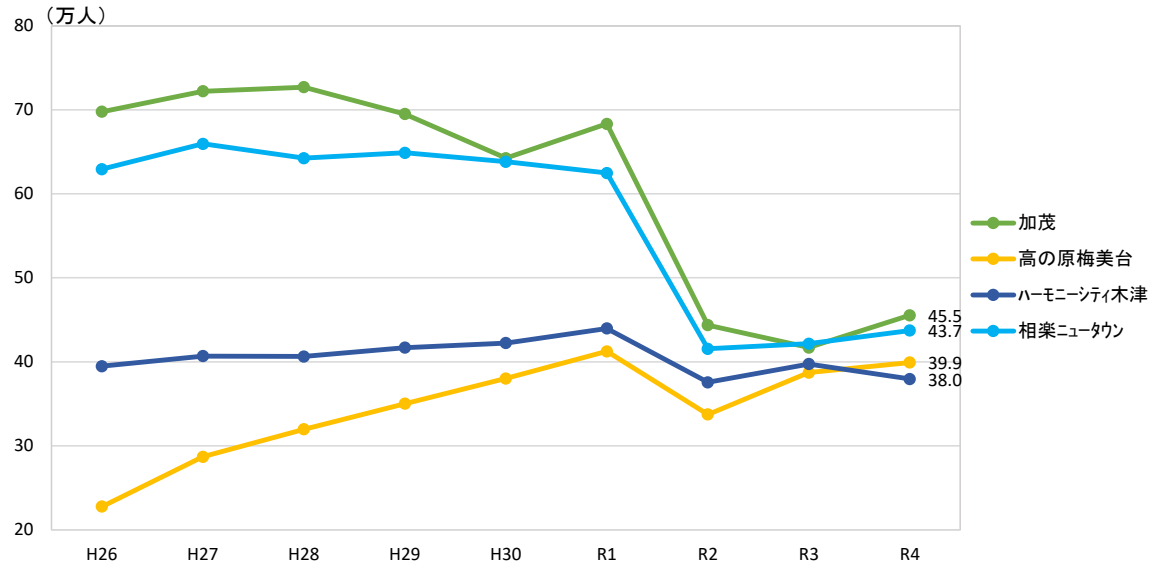


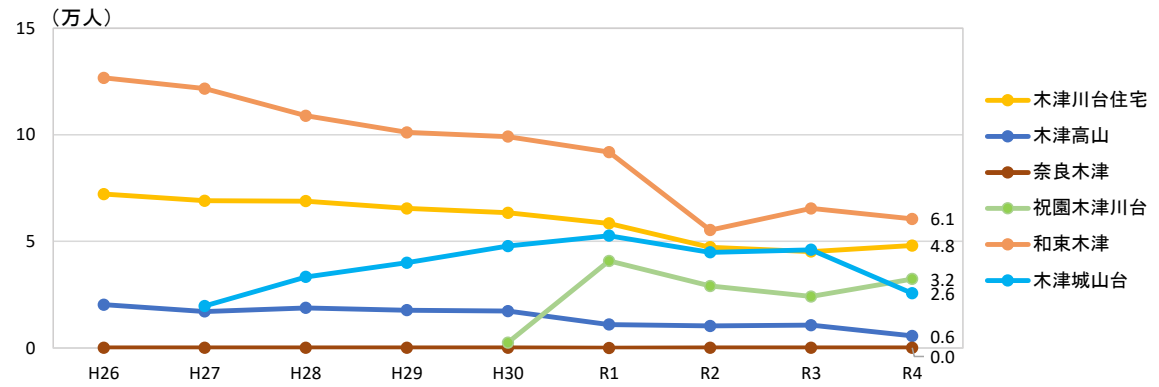
図 公共交通の利用者数の推移

《参考：路線バス・系統別利用者数の推移》

(年間 10 万人以上利用系統)



(年間 10 万人未満利用系統)



② コミュニティバスの事業状況

- コミュニティバスの運賃収入はコロナ禍により落ち込んだ一方、人件費や燃料費の高騰により運行経費は高騰しており、収支率は低下しています。
- これに伴い、財政支出額も増加傾向にあり、令和4(2022)年度の市負担額は約7,300万円で、コロナ禍前の令和元(2019)年度に比べ約37%増加しています。

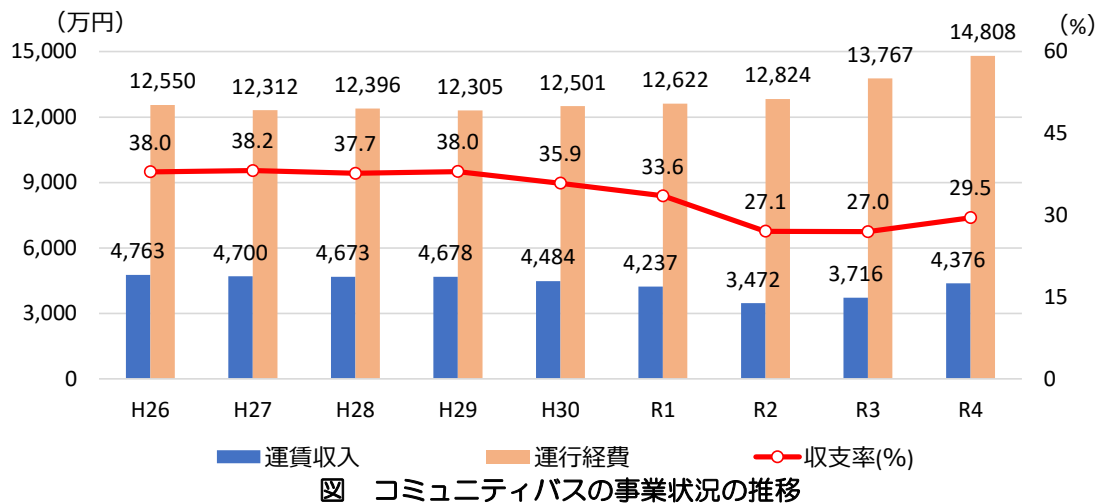


表 コミュニティバスの事業状況 (路線別・令和4(2022)年度)

	運賃収入 (万円)	運行経費 (万円)	収支率 (%)
きのつバス	3,768	10,959	34.4
かもバス	462	2,940	15.7
やましろバス	145	909	16.0
合計	4,376	14,808	29.5

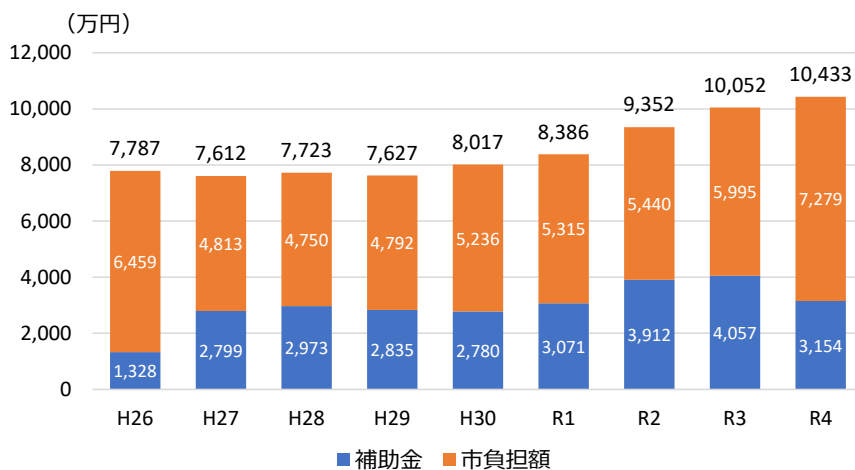


図 コミュニティバスに対する財政支出額 (路線別・令和4(2022)年度)

	補助金 (万円)	市負担額 (万円)	合計 (万円)
きのつバス	1,783	5,408	7,191
かもバス	1,053	1,425	2,478
やましろバス	318	446	764
合計	3,154	7,279	10,433

2. 地域公共交通に関する市民意向や関係者意見（各種調査結果概要）

1) 各種調査の実施概要

地域公共交通に関する市民意向や関係者意見を把握するにあたり実施した調査の概要は以下のとおりです。

表 各種調査の実施概要

調査名称	実施概要
市民アンケート	【対象】18歳以上の木津川市民 ※中学生以上18歳以下向けの調査票を同封し、世帯内に該当者がいる場合、アンケートへの回答を依頼 【期間】令和5（2023）年7月21日発送、8月7日投函締切 【有効配布】5,461票 【有効回答】《18歳以上向け》2,057票（回収率：37.7%） 《中学生以上18歳以下向け》223票
バス利用者アンケート	【対象】木津川市内を運行する路線バス・コミュニティバスの利用者 【期間】令和5（2023）年9月15日～10月2日投函締切 【有効配布】812票 【有効回答】308票（回収率：37.9%）
関係者ヒアリング	【対象】木津川市内で地域公共交通を運行する主要な事業者（5社）および木津川市観光協会 【期間】令和5（2023）年10月12日～10月20日

2) 市民の移動実態・利用ニーズ【市民アンケートより】

① 普段の外出について（移動の特徴）

・通勤、通学、買い物、通院における移動手段は自家用車が多く、マイカーを中心とした生活が定着しています。徒歩・自転車での移動も多く、市外への通勤・通学時の鉄道以外、公共交通はあまり利用されていません。

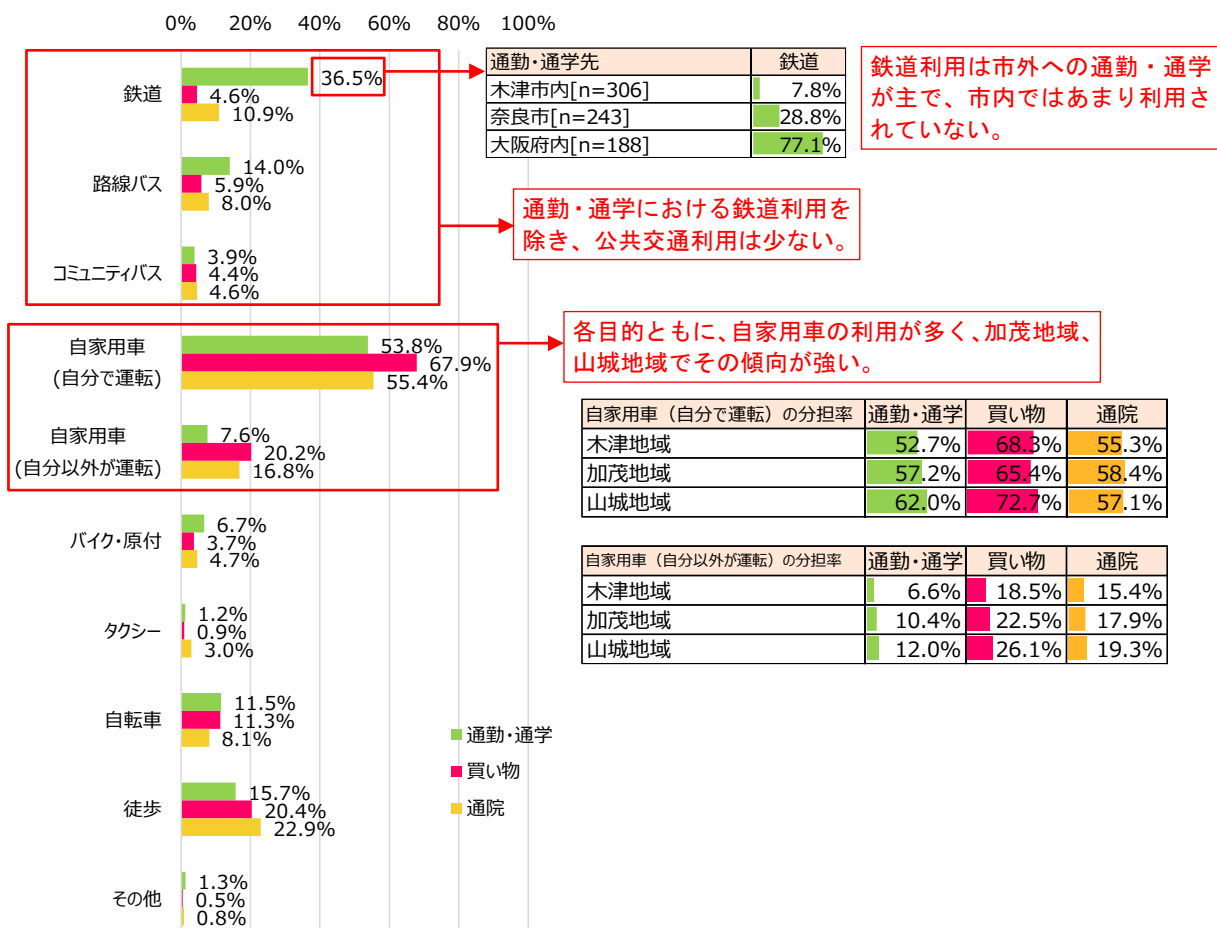


図 目的別の移動手段

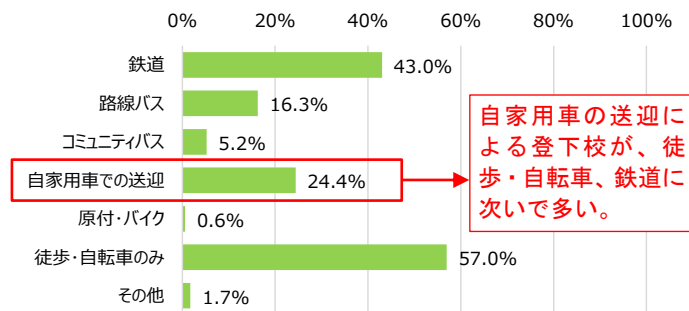


図 登下校時の移動手段
（中学生以上18歳以下向けアンケート）

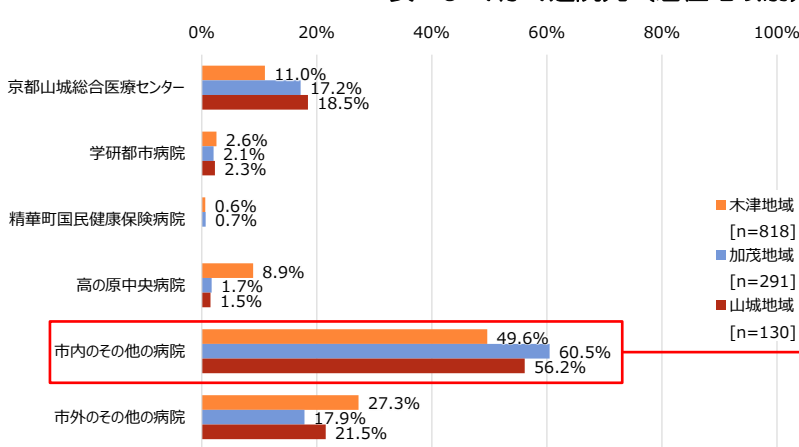
- よく行く買い物先について、**加茂地域・山城地域では、木津地域の店舗を利用するケースが多くなっています。**よく行く通院先については、各地域内のクリニックを利用する傾向が強くなっています。
- 買物、通院ともに午前中が主**で、高齢になるほどその傾向が強くなっています。

表 よく行く買い物先（居住地域別）

木津地域[n=1,308]		加茂地域[n=361]		山城地域[n=162]		
1	イオンモール高の原	46.5%	1	サンフレッシュ加茂店	52.1%	
2	アル・プラザ木津	34.4%	2	PLANT木津川店	35.2%	
3	PLANT木津川店	26.2%	3	グルメシティ加茂店	33.8%	
4	近商ストア高の原店	24.7%	4	フレンド마트木津川店	23.3%	
5	フレンド마트木津川店	19.5%	5	イオンモール高の原	22.4%	
				1	アル・プラザ木津	42.6%
				2	イオンモール高の原	33.3%
				3	PLANT木津川店	32.7%
				4	その他	29.6%
				5	サンディ木津店	22.8%

加茂地域・山城地域は、地域外への買い物が多い。

表 よく行く通院先（居住地域別）



市内のその他の病院（居住地域別）

居住地域	所在地	回答数
木津地域	飯田医院	30
	あさの内科クリニック	24
	松村内科医院	24
	小堤医院	18
	山下医院	14
	小出医院	9
つじのうえクリニック	州見台	9
加茂地域	小川医院	45
	山口医院	32
	山本医院	13
	こいし整形外科	7
	兎本眼科	4
山城地域	小沢医院	17
	柳沢診療所	15
	岡田医院	7
	山下医院	6

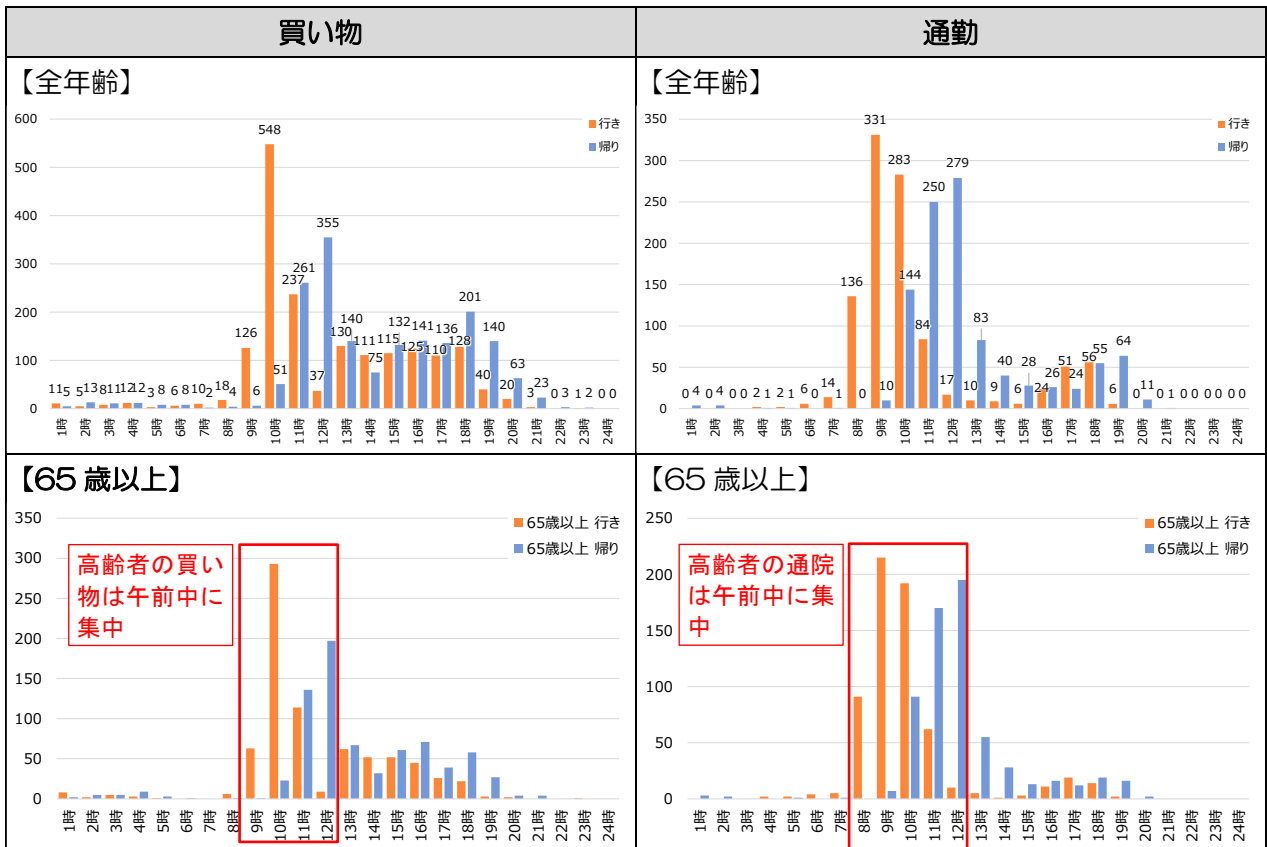
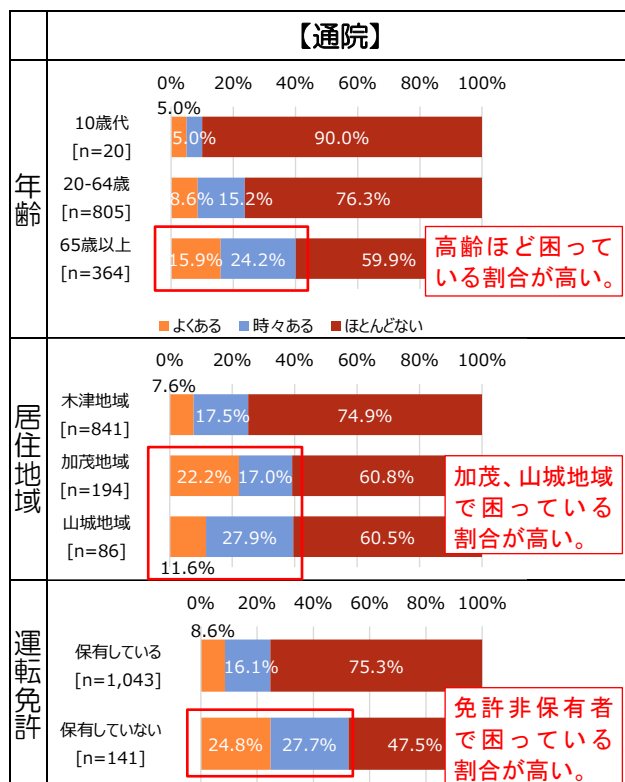
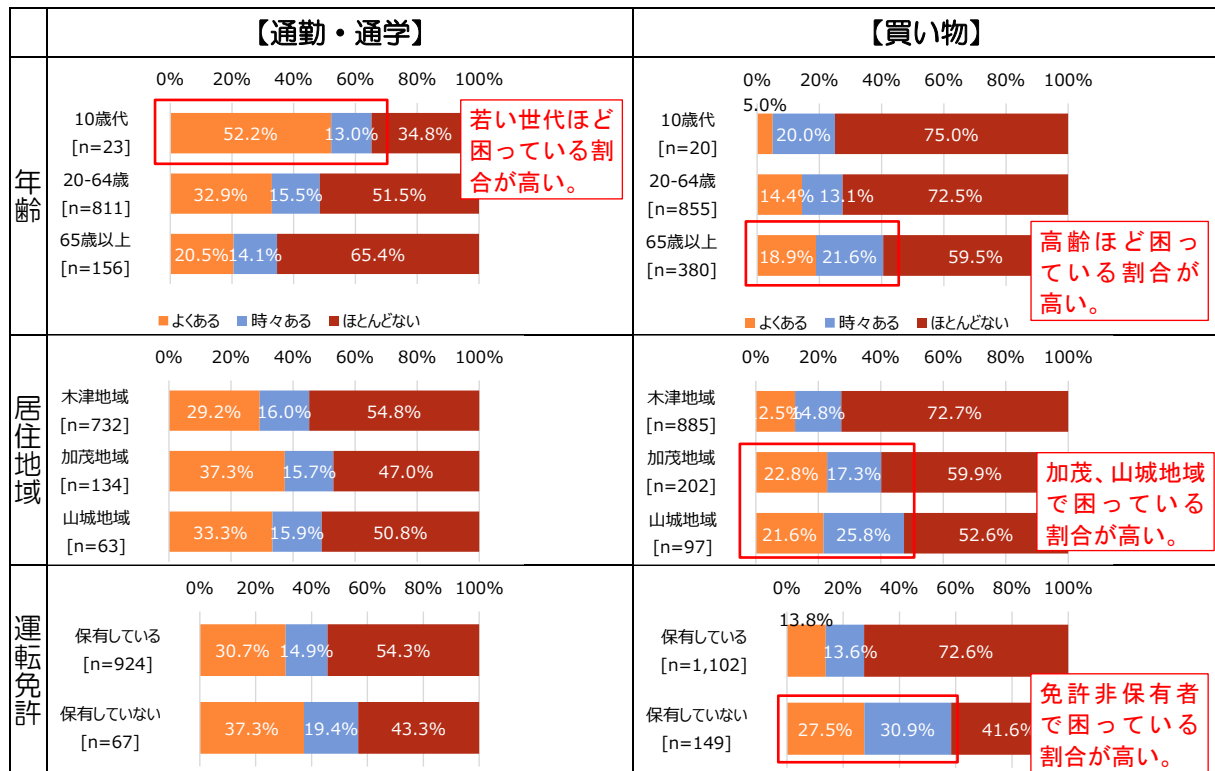


表 買い物・通院の時間帯

②普段の外出について（移動に困ることの有無）

・移動に関して困ることの割合は、年代別には若年層（通勤・通学）や高齢者（買い物、通院）、地域別には加茂地域や山城地域（買い物、通院）、また、免許非保有者（買い物、通院）で高くなっています。運転免許を持たない世代や高齢者が多い地域において移動困難を感じている人が一定数いると考えられます。



通勤・通学先への移動で困る理由	
1	交通渋滞により到着時間が遅れる
2	目的地に向かう公共交通機関がない
3	真夏や悪天候時に徒歩や自転車で行くのが大変

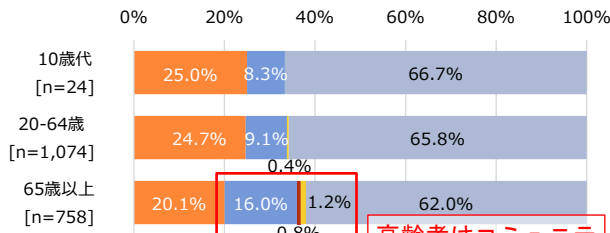
買い物先への移動で困る理由	
1	目的地に向かう公共交通機関がない
2	真夏や悪天候時に徒歩や自転車で行くのが大変
3	駅やバス停までが遠い

通院先への移動で困る理由	
1	目的地に向かう公共交通機関がない
2	複数の公共交通機関の乗り換えが大変
3	駅やバス停までが遠い

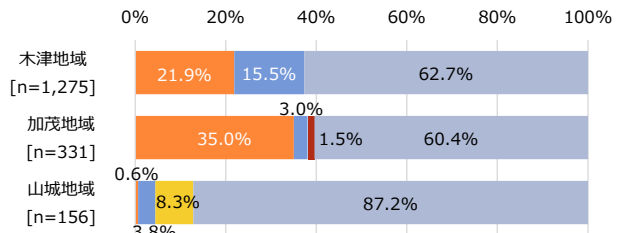
③公共交通の利用状況

- コミュニティバスの利用は、高齢者、運転免許非保有者において多くなっており、**コミュニティバスが移動弱者にとって必要とされる移動手段**となっています。
- バスに対する不便・不満については、**運行本数・ダイヤへの不満**が多く、サービス低下が続けば更なる利用者離れにつながる恐れがあります。
- バスを利用しない理由としては、**マイカーで移動するためバスを利用する必要がないと答えた人が圧倒的に多く**、利便性の高いマイカー中心の生活が進めば、バス利用がさらに減少する可能性があります。

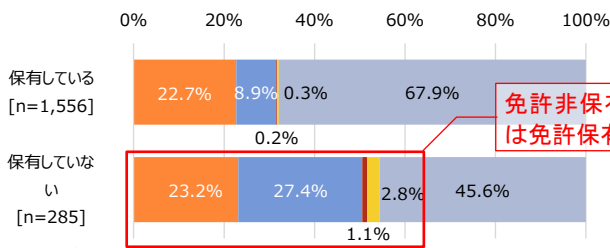
【年齢別】



【居住地域別】



【運転免許保有状況別】



高齢者はコミュニティバスの利用が多い

免許非保有者の利用割合は免許保有者の2倍近い

図 よく使うバス路線

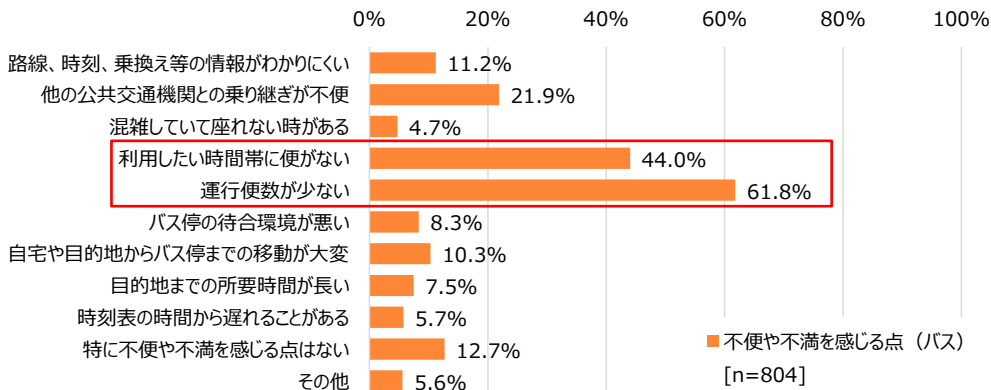


図 バスについて不便・不満を感じること (18歳以上)

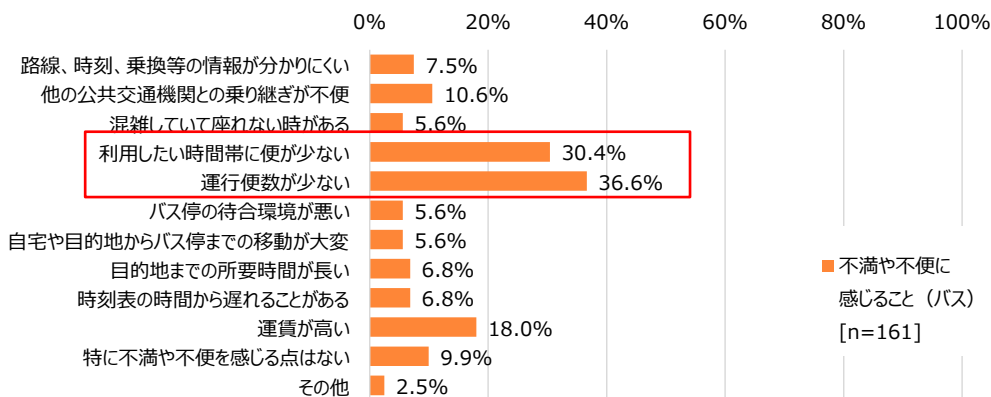


図 バスについて不便・不満を感じること (中学生以上 18歳以下)

- バスを利用しない理由としては、中高生の送迎を含めてマイカーで移動するためバスを利用する必要がないと答えた人が多くを占めています。
- 中高生アンケートでは利用しない理由として運行ダイヤを挙げる人が多くなっています。

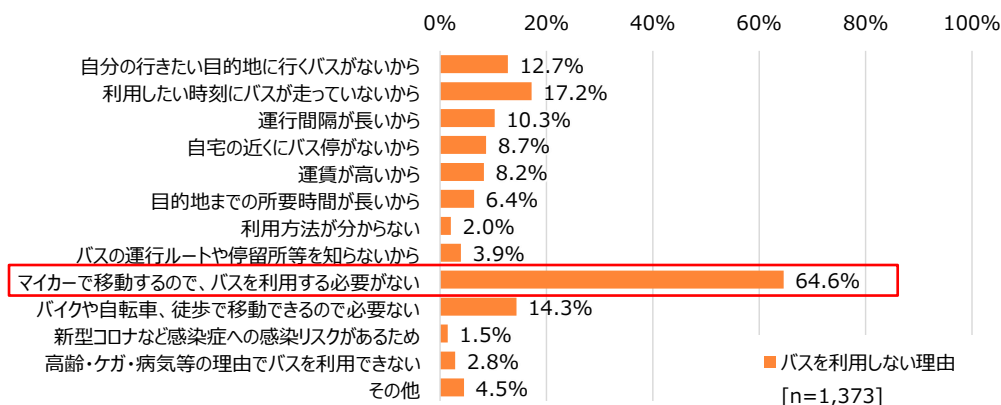


図 バスを利用しない理由（18歳以上）

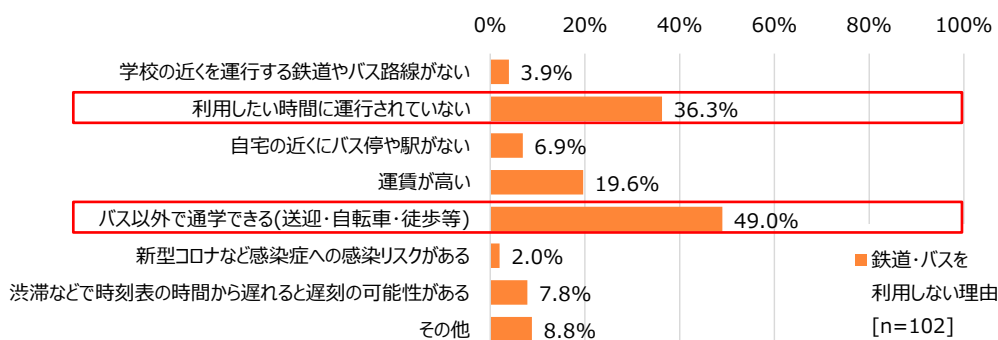


図 鉄道・バスを利用しない理由（中学生以上 18歳以下）

- コロナ禍により約3割が公共交通（鉄道・バス）の利用頻度が減少し、高齢ほどその傾向が強くなっています。
- 代替の交通手段としては自動車が増えており、よりマイカー中心の生活スタイルが進展してきています。

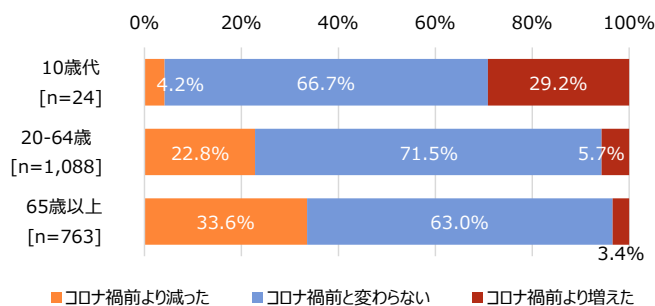


図 コロナ禍による公共交通の利用頻度の変化

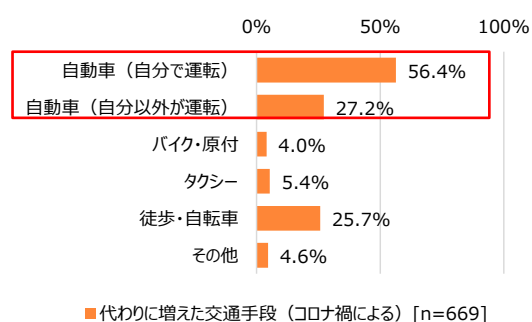


図 公共交通の代わりに増えた交通手段

- バスを利用しない理由のうち、「自分の行きたい目的地に行くバスがないから」と答えた人は1割程度で、このうち、バスルートの見直しや新設等により経由したらバスを利用しようと思う場所があると答えた人は4割未満となっています。
- 希望する行先としては、木津地域は高の原駅、加茂地域は木津駅、山城地域は祝園駅・新祝園駅と答えた人が多くなっています。

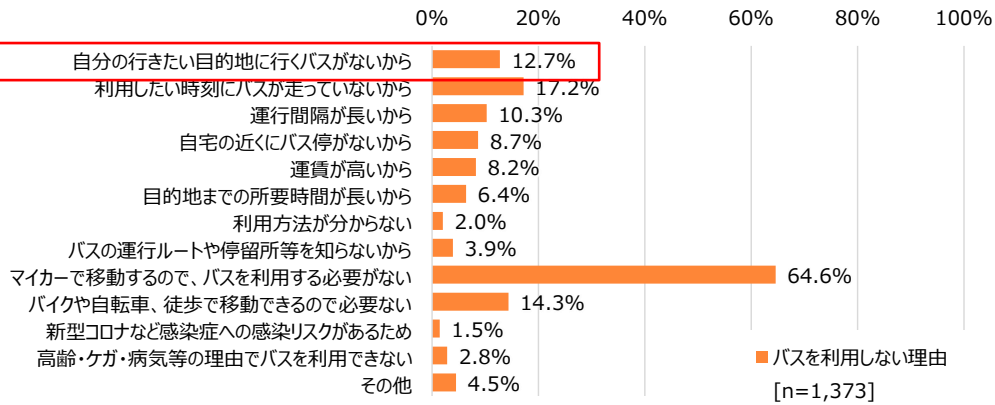
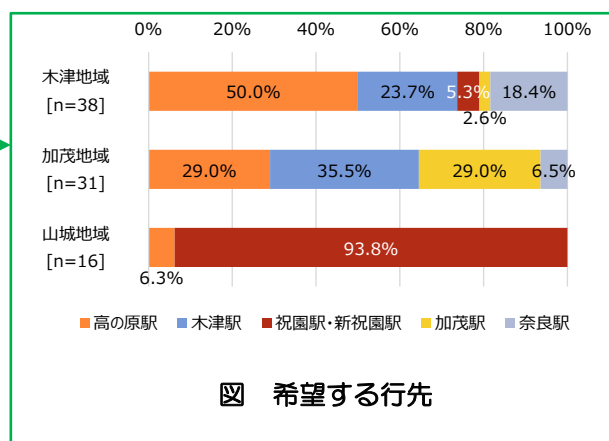
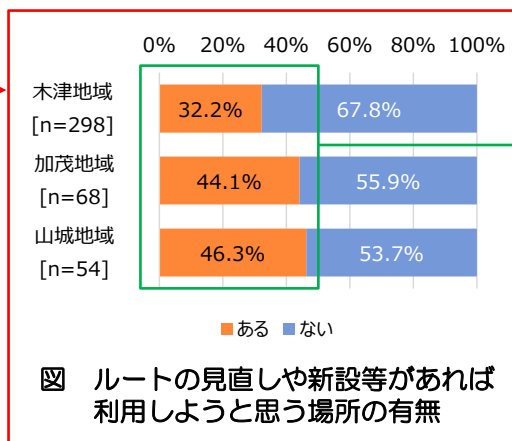
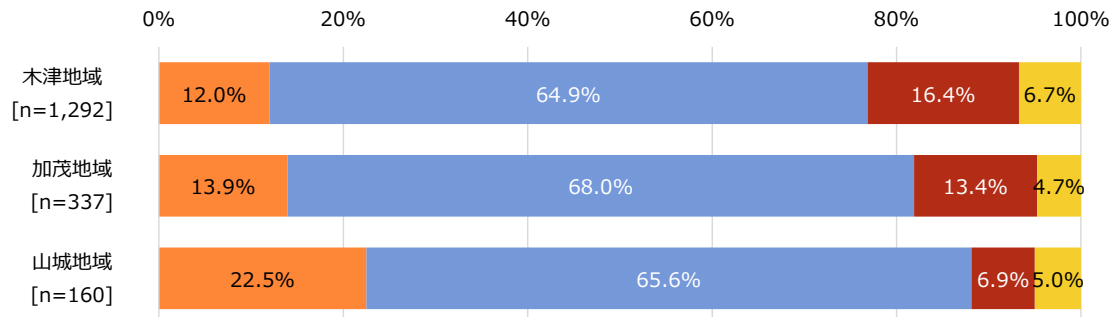


図 バスを利用しない理由（18歳以上）【再掲】



④今後の公共交通について

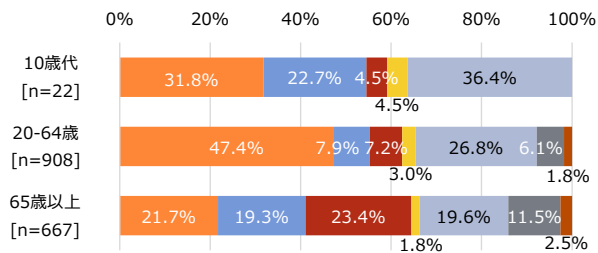
- バスの必要性については、将来利用する可能性があるため、なくなると困ると答えた人が約7割を占めています。
- バスがなくなった場合の代替りの交通手段としては、高齢者や免許非保有者では、タクシーを考える人が多い一方、代替りとなる交通手段がないと答えた人も多くなっています。



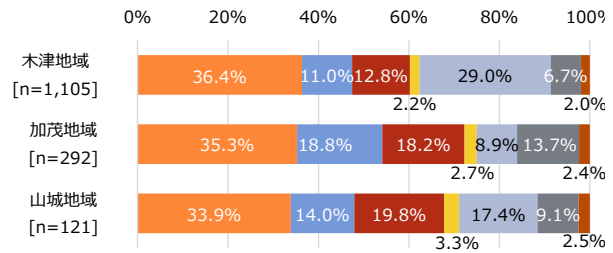
- 現在利用しておらず、今後利用する予定もないので、なくなっても困らない。
- 現在はあまり利用していないが、将来利用する可能性があるため、なくなると困る。
- 現在自分が利用しているので、なくなると困る。
- 現在家族が利用しているので、なくなると困る。

図 路線バスやコミュニティバスの必要性

【年齢別】



【居住地域別】



【免許保有状況別】

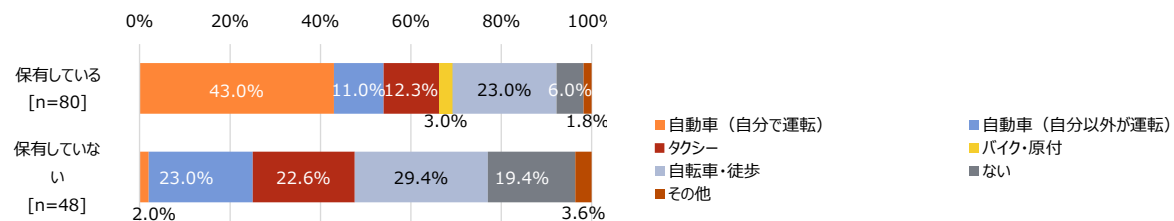


図 バスがなくなった場合の代替りの交通手段

- 木津川市の公共交通のあるべき姿については、公共交通に対する市の負担をしてサービスを維持すべきと考える人が最も多くなっています。
- 木津川市の公共交通の維持のためにできると思う取組みについては、積極的な利用と答えた人が最も多い一方、特にないと答えた人が次いで多くなっています。

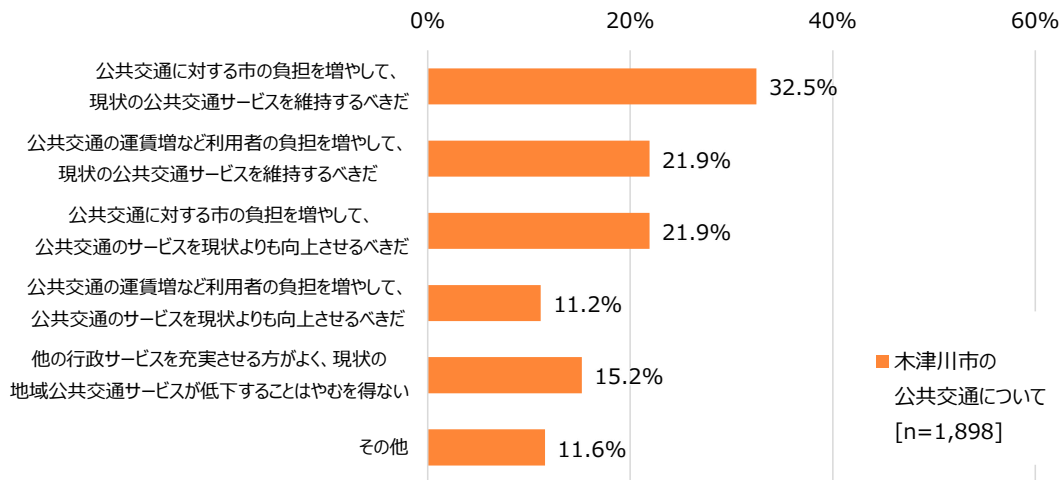


図 木津川市の公共交通のあるべき姿

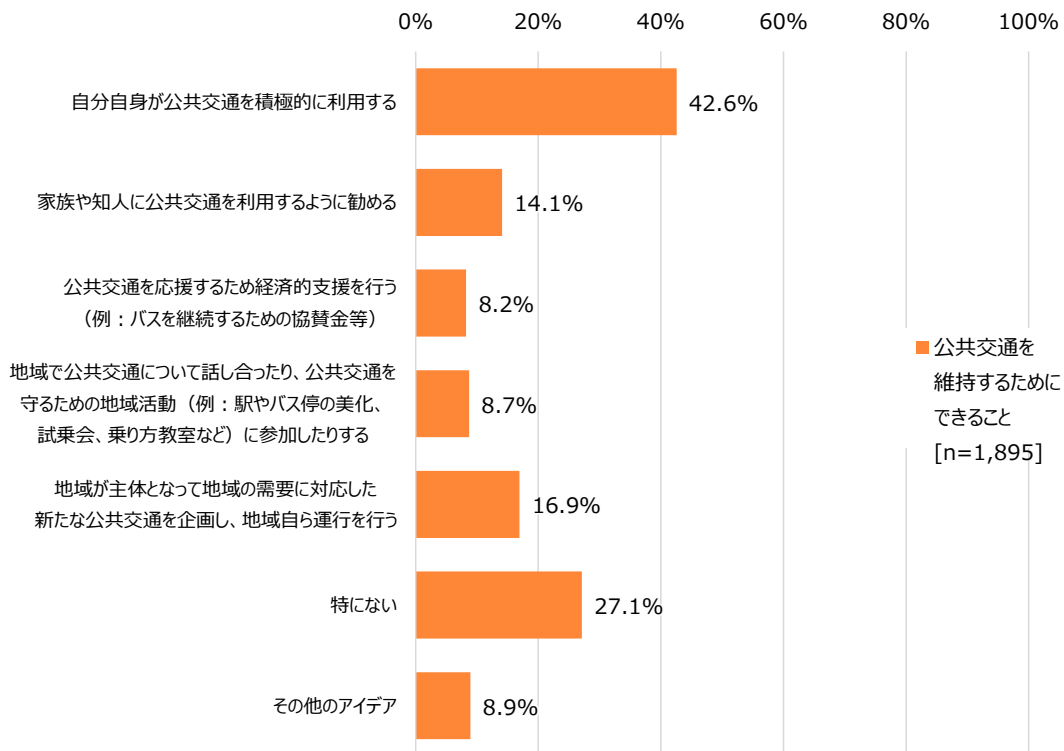
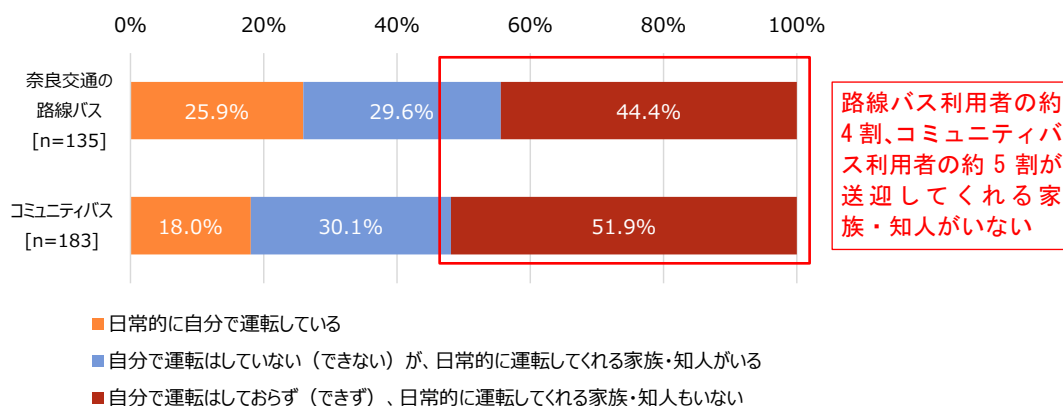


図 木津川市の公共交通維持のためにできると思う取組み

3) バスの利用状況・バス利用者の意見【バス利用者アンケートより】

- 路線バス利用者の約4割、コミュニティバス利用者の約5割が日常的に送迎してくれる家族や知人がおらず、バスが生活に欠かせない移動手段となっています。
- 路線バスは通勤での利用が約半数を占める一方、コミュニティバスは通勤や買い物といった目的での利用が多くなっています。
- 木津駅、山田川駅、高の原駅、加茂駅といった鉄道駅での乗降が多くなっています。路線バスは鉄道との乗継ぎが多く、コミュニティバスは少なくなっています。



路線バス利用者の約4割、コミュニティバス利用者の約5割が送迎してくれる家族・知人がいない

図 バス利用者の自動車の利用状況

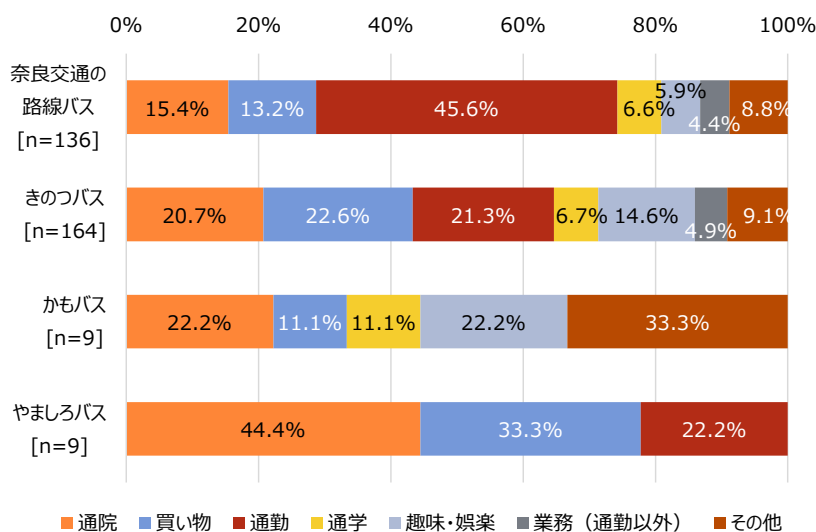


図 バスの利用目的

表 利用の多いバス停

順位	乗車		降車	
	バス停名	数	バス停名	数
1	木津駅	106	木津駅	74
2	山田川駅	76	高の原駅	70
3	高の原駅	64	山田川駅	70
4	加茂駅	44	加茂駅	42
5	木津	31	木津	30
6	南加茂台五丁目	26	南加茂台五丁目	17
7	塚六公園	18	近鉄奈良駅	14
8	宮ノ裏	13	南陽高校	14
9	木津川台六丁目	12	塚六公園	11
10	木津中学校前	12	木津川市役所	9

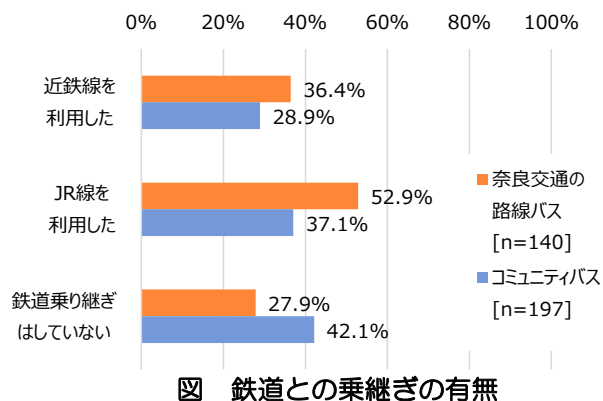


図 鉄道との乗継ぎの有無

- 路線バス・コミュニティバスともに、運行本数や運行時間帯について不便を感じる人が多くなっています。また、路線バスはコミュニティバスに比べて、運賃や定時性について不便を感じる割合が高くなっています。
- 路線バス・コミュニティバスともに、約1割がコロナ禍後の現在も利用が減ったままと回答しています。

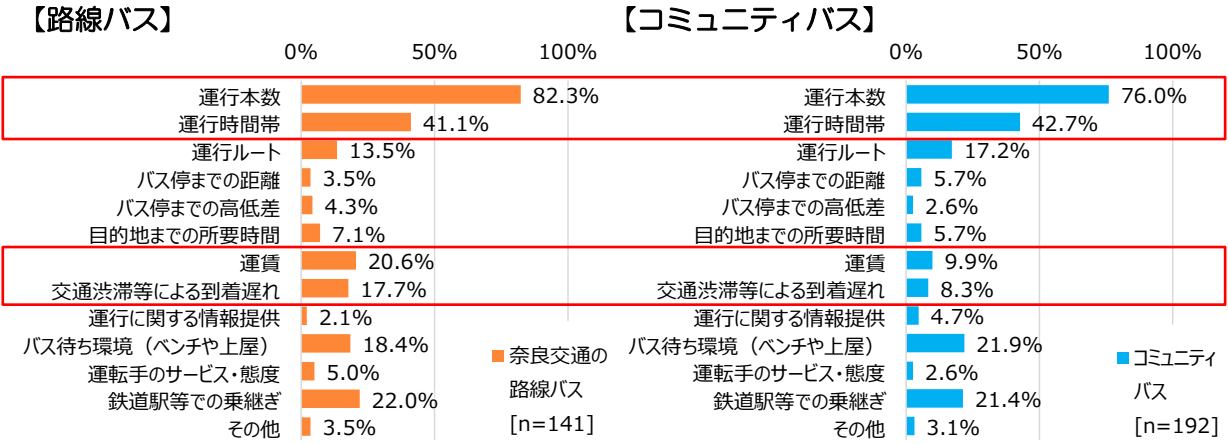


図 バスを利用するにあたって不便を感じる点

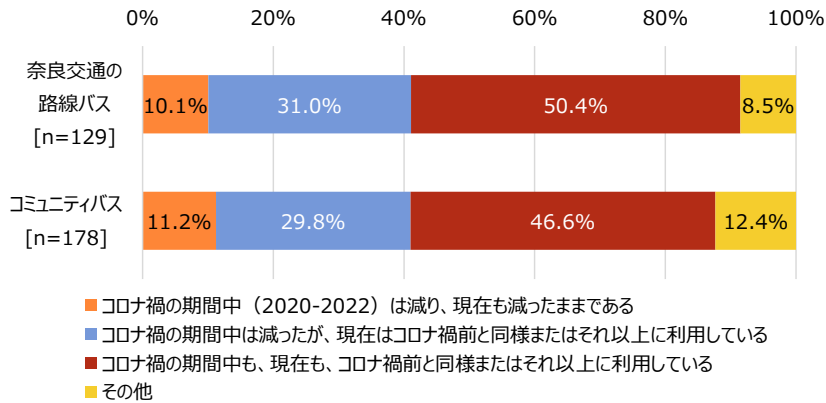


図 コロナ禍によるバス利用の変化

4) 交通事業者等の意見【関係者ヒアリング】

① 運行上/経営上の問題点・課題

- 公共交通の利用者はコロナ禍からの回復途上だが、生活様式や働き方の大きな変化により、コロナ禍前の水準には戻らないと想定している（交通モードや路線によって差があるが、概ね8～9割程度）。
- コロナ禍前から続く利用者減少による収支の悪化、運転手不足についてはコロナ禍で一時的に解消したが、最近是他事業者への転職等により再び極めて深刻な運転手不足に直面している。
- 災害の激甚化、施設の老朽化、バリアフリー化への対応等、社会的な要請の高まりへの対応が求められている。
- 外国人観光客は、京都・奈良・和束町方面に向かうことがほとんどで、加茂町内への流れは少ない。
- コミバスの1日フリー乗車券の販売について、加茂駅でのバスとの接続時間が短いため乗り換えが厳しくなることがある、車内でも1枚単位で購入したいとの声が多い。

② 企業・団体としての取組み

- 自治体、沿線企業、地域と連携した利用促進策や沿線活性化策を実施している（各種イベントの実施、デジタルチケットの販売、まちづくりや公共交通の勉強会、地域の魅力等の情報発信等）。
- 利用状況にあわせた運行体制の効率化・適正化（ダイヤ調整、駅運営体制の構築等）、各種安全対策を行っている。
- 収支改善を図るため、一部路線の運行計画の変更（廃止を含む）を予定している。
- 来年4月からの改善基準告示の改正を見据え、運転手を始め不足する人材を確保するよう努力（広告宣伝の充実、賃金アップ、条件付き定年延長、運転手のパートタイム（昼間・朝夕ラッシュ時のみ等）採用等）しているが、非常に厳しい状況が続いている。

③ 地域や行政と連携したいことや期待すること

- 鉄道を幹、バス等を網とし、駅は多様な交通をつなぐ拠点の存在となるような、駅を中心としたまちづくりが必要。
 - 例) 駅周辺への商業施設や企業の誘致
 - 駅における鉄道とバスの案内情報の一元化（デジタルサイネージ）
 - シェアカー・シェアサイクル等を含めた二次交通の充実等）
- 運賃収入のベースとなる通勤・通学等の定期収入の増加が収入の安定につながるため、公共交通を定期的に使えらるようなまちづくりを進めていくことが重要。
- 自治体等と連携し、さらなる利用促進施策の実施が必要（モビリティ・マネジメントの実施、免許返納に対する公共交通割引等）。利用促進のためのイベントも大事だが、単発で終わらせず継続させることが課題。
- 加茂方面から木津方面への新たな公共交通については、タクシー事業者としても影響が大きく、慎重な検討をお願いしたい。

3. 公共交通を取り巻く社会情勢・動向

1) 地域公共交通に関する国の動向

①地域公共交通活性化・再生法（地域交通法）の改正（令和2年11月、令和5年10月施行）

- 近年の地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、2度にわたり法改正が行われています。

《地域交通法改正の主な内容》

●令和2年11月施行

a. 地域が自らデザインする地域の交通

- 「地域公共交通計画」策定が努力義務化
- バス路線運行費への国庫補助と計画策定が連動化

b. 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

- 「利用者数」「収支率」「財政負担額」の計画への記載が求められる
- 毎年度の評価・検証の実施など、PDCAにおける位置付けの明確化

c. 多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた交通手段の確保

- 従来の公共交通サービスに加え、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、送迎バス等を含めて、地域の多様な輸送資源を総動員して、地域の実情に応じた交通手段を確保する

●令和5年10月施行

a. 地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的規定に、「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

b. ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

c. バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 「地域公共交通利便増進事業」「道路運送高度化事業」の拡充

d. 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

②地域公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けた新たな制度的枠組み等に関する基本的な考え方

（国土交通省，令和5年6月）

- アフターコロナにおける地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）に向けた基本的な考え方やその利便性・持続可能性・生産性を向上する取り組みをとりまとめました。



出典：国土交通省資料

図 地域公共交通の「リ・デザイン」に向けて取り組むべき内容

③自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（厚生労働省告示，令和6年4月施行予定）

- バス、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間についての基準が改正されます。
- これに伴い、バスやタクシーが従来と同じ水準のサービスを提供するためにはより多くの運転者を確保する必要が生じます。

長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,380時間	原則： 3,300時間
4週平均1週1週1か月の拘束時間	【4週平均1週間】 原則： 65時間 （月換算：281時間） 最大： 71.5時間 （月換算：309時間）	【1か月の拘束時間】 原則： 281時間 最大： 294時間 ※281時間を超える月が4か月を超えて継続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限

出典：自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

図 バスの「改善基準告示」見直しのポイント

2) コロナ禍や運転手不足によるバス路線廃止等の動き

- コロナ禍や運転手不足を背景として、都市部・郊外部を問わず、全国各地でバス路線の廃止が相次いでいます。

大阪 富田林などで運行の「金剛バス」路線バス事業廃止へ

09月11日 12時04分



大阪・富田林市など4つの市町村を中心に路線バスを運行する「金剛バス」について、運営会社は運転手不足などを理由に、ことし12月に路線バス事業を廃止することになりました。自治体側は、代わりとなるバス会社を探すなど、路線の維持に向けた対応策を検討するとしています。

す。

路線バス事業を廃止するのは、富田林市に本社がある「金剛自動車」です。この会社は、現在、「金剛バス」として、▼富田林市のほか、▼太子町、▼河南町、▼千早赤阪村の4つの市町村を中心に14の路線を運行していますが、運転手不足や利用者の減少を理由に、ことし12月20日で路線バス事業を廃止することになりました。

阪急バス 大阪・兵庫の4路線 11月廃止へ 運転手不足で

10月10日 16時03分



「阪急バス」は、大阪府や兵庫県を走る4つの路線について、運転手不足を理由に来月（11月）5日で廃止することを明らかにしました。

発表によりますと、阪急バスが廃止するのは、▼宝塚駅と大阪国際空港を結ぶ「空港宝塚線」、▼阪

急園田駅と梅田を結ぶ「阪北線」の梅田系統、▼三宮駅前と有馬温泉を結ぶ「三宮有馬線」、▼阪急石橋北口や阪急豊中駅と、西宮北口を結ぶ「豊中西宮線」の4路線です。

いずれも、来月5日を最後に路線を廃止し、あわせて、これらの路線の33の停留所も廃止されるということです。会社では運転手不足が主な要因だとしています。

北海道中央バス 札幌圏一部路線で中心部乗り入れをとりやめ

10月24日 05時00分



運転手の人手不足が課題となる中、バスの保有台数が道内最多の「北海道中央バス」は札幌市の郊外から中心部への乗り入れをとりやめるなど、一部の路線を短縮することになりました。

道内最大手のバス会社、「北海道中央バス」は、ことし12月の冬

のダイヤ改正に向けて、札幌都市圏のバス路線の再編案をまとめました。

長崎バス 来年4月から16区間廃止 運転手不足の深刻化で

10月11日 17時24分



運転手の拘束時間の上限が引き下げられることなどから、運転手不足のさらなる深刻化が見込まれるいわゆる「2024年問題」などを受けて、長崎バスは来年4月から長崎市を運行する路線などあわせて16の区間を廃止すると発表しました。

長崎バスは来年4月に予定しているダイヤ改正で、長崎市や時津町、長与町を運行する路線のうち、あわせて16の区間を廃止すると発表しました。

廃止するのは1日あたりの利用者の少ない区間で、これに伴い、32の停留所もなくなるということです。

廃止の理由についてはすでに路線バスの運転手が不足しているうえ、来年4月に国が定める運転手の拘束時間の上限が引き下げられることなどから、運転手不足のさらなる深刻化が見込まれるいわゆる「2024年問題」に対応するためだとしています。

出典：NHK NEWSWEB より抜粋

4. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

1) 主な上位・関連計画における位置づけ

主な計画	公共交通の位置づけや施策
第2次木津川市総合計画 ・策定：2019年3月 ・計画期間：2019～28年度 ・まちの将来像： 子どもの笑顔が未来に続く 幸せ実感都市 木津川	〇方針（公共交通関連） ・中心拠点や地域拠点づくりなどのまちづくりと連携し、公共交通ネットワークの改善とともに、鉄道、コミュニティバスなどの利便性と持続可能性の維持・向上を図る。 〇関連施策 ・地域公共交通ネットワークの形成 ・コミュニティバスの運行 ・鉄道利用者の利便性の向上 〇成果指標（2023年度末目標値） ・コミバス利用者数：30万人 ・コミバス収支率：50%
第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略 ・策定：2020年3月 ・計画期間：2020～24年度	〇基本目標（公共交通関連） ・小さな拠点を活用した誰もが活躍できる個性と魅力あふれる地域コミュニティの充実 〇関連施策 ・地域公共交通ネットワークの充実 〇成果指標（2024年度目標値） ・公共交通利用者数：1,400万人 ・公共交通全体の満足度：3.00（5段階評価） ・コミバス利用者数：27万人
第2次木津川市都市計画マスタープラン ・策定：2021年3月 ・目標年次：2030年度 ・都市計画の目標： 自然と文化を身近に 未来を拓く学研都市 木津川	〇公共交通の方針・取り組み ・鉄道路線：鉄道の輸送力増強、京阪奈新線延伸、北陸新幹線、リニア新幹線の早期整備を関係機関へ働きかけ ・鉄道駅：駅舎の改築やバリアフリー化の促進、アクセス道路の改善を推進 ・バス：住宅地、集落、関西文化学術研究都市、公共施設、商業施設など相互の連絡に配慮したネットワークの充実、ダイヤ改正によるスムーズな乗り継ぎ環境の実現等

2) 第2次木津川市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）の実施・達成状況

計画の基本方針	1. 地域や社会情勢に応じて、持続可能な公共交通体系の充実に取り組むことで、活力と魅力ある地域づくりを支援する 2. 鉄道・バス・タクシー等が連携し、公共交通分担率や満足度が高い公共交通利用環境づくりに取り組む			
計画の目標	①市内の公共交通の運行サービスが持続でき、さらに充実を図ることで、利用者数の増加を目指す。 ②減少傾向にあるコミュニティバスに対する利用促進施策等の展開を図ることで、利用者数の増加を目指す。 ③市内の公共交通体系の充実や、利用しやすい利用環境づくりを進めることで、公共交通を利用した際の満足度を高める。			
目標の達成状況		(H30年度)現況値	(R6年度)目標値	(R4年度)最新値
	①市内における公共交通利用者数	1,377万人	1,400万人	1,212万人 (R4年度)
	②コミュニティバスの利用者数	25万人	27万人	24万人(R4年度)
	③公共交通の満足度 (市民調査(アンケート)結果)	2.72	3.00	2.69(R5年度実施)

《施策・取り組みの実施状況》 【評価】○：概ね実施できている、×：実施できていない

基本方針1. に関する施策


施策	取り組み	評価	実施内容
1-1. 鉄道・路線バス・タクシーの維持・活性化	鉄道・路線バス・タクシーの運行及び改善	○	定期的に交通事業者ヒアリングを実施
	乗務員確保の支援	×	直近はコロナ禍で乗務員不足という状況になかったため、未実施
1-2. コミュニティバスの運行	きのつバスの運行及び改善	○	鉄道のダイヤ改正や路線バスの運行計画の変更に対応し、必要に応じてコミュニティバスのダイヤ改正を実施
	かもバスの運行及び改善	○	
	やましろバスの運行及び改善	○	
1-3. 市民意識の醸成	地域ワークショップ、座談会の開催	○	計画策定後1回実施（17名参加） R4：南加茂台地区で実施
	公共交通標語の募集・展開	○	R3実施（1,193名応募）
	バス停留所ネーミングライツの実施	○	コミュニティバス事業開始時の3事業者を継続しているが、増加なし
1-4. 魅力の発信	観光施設へのアクセスサイン充実	○	加茂駅東口バス停に外国語表記の時刻表情報を掲載
	観光路線バスと連携したPR	○	古寺巡礼バスの運行情報を公共交通だよりに掲載
	広域的な観光連携による利用促進	○	市内イベントとの連携や、団体利用時の増車（当尾線）等を実施
1-5. 定期的な利用実態の把握	利用動向モニタリングの実施	○	公共交通の利用者数を集計し、毎年度協議会に報告

基本方針2. に関する施策

施策	取り組み	評価	実施内容
2-1. 情報提供の充実	公共交通だよりの発行	○	毎月発行し全戸配布
	時刻表（のるなび）の作成	○	毎年発行し全戸配布、公共施設にも配架
	バス停留所デザインの検討	×	-
	交通結節点における情報提供の実施	○	市内 JR 駅に公共交通マップを配架し、バス停情報等を周知
	ホームページにおける情報提供の充実	○	公共交通だよりや時刻表、会議開催状況等を掲載・更新
	公共交通データ整備及びMaaS等移動サービスの研究・導入	○	R3にラストワンマイルモビリティ実証実験を実施、先進事例の収集を継続
2-2. 利用機会の向上	乗り物体験学習の実施	○	バス乗車体験学習・乗り方やマナー説明会を継続実施（R2：3回、R2：4回、R4：3回実施）
	1日フリー乗車券の発行	○	R4年度の販売枚数は2570枚で、R3年度に比99.4%
	観光マップの作成・スタンプラリーの実施	○	コロナ禍で、積極的な利用促進ができなかったが、出控えが治まった後のことを考慮し、公共交通マップを作成
	コミュニティバス1日無料dayの実施	○	R4に地域の祭りに合わせて3日間実施し、期間中の利用者数は14,548人
	運転免許証返納者への新たなサービスの検討	○	R2から、1日フリー乗車券とI-COCAの選択制に変更
	バス・エコファミリーへの参画	○	京都府が実施している「バス・エコファミリー」への参画を継続
2-3. 乗継利便性の向上	鉄道とバス路線、コミュニティバス間の連携・接続を考慮したダイヤ改正	○	JR線のダイヤ改正にあわせて、路線バス、コミュニティバスが連携し、必要に応じてダイヤ改正を実施
2-4. 車両の利便性の向上	バリアフリー車両の導入促進	○	R3に山城線にノンステップバスを導入
	コミュニティバス車両デザインの検討	○	R3に山城線に導入した車両（ポンチヨ）に、ラッピングを実施

5. 地域公共交通の課題

木津川市の地域公共交通の現状や問題（1.～4.のとりまとめ）		
1. 市の現状と公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> 市全体の人口は減少局面。木津地域は増加、加茂地域・山城地域は減少傾向。 高齢化の進展は地域差があり、高齢者数そのものが減少する地区もある。 マイカーによる生活が定着し、公共交通による移動が減少。 高齢者の免許返納者数が増加し、移動制約者が今後増えていく可能性。 鉄道・路線バスの利用者はコロナ禍から回復するも、8～9割にとどまる。 路線バスは、令和3年度から令和4年度にかけて市内での一部路線の減便や廃止が行われ、今後も運行計画の変更が予定されている。 コミュニティバスは収入減少・運行経費増加の傾向で、これに伴い財政支出が増加。 	
2. 市民意向や関係者意見	市民	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買い物、通院等の日常的な移動において、マイカーへの依存度が高く、公共交通はあまり利用されていない。 バスの運行本数やダイヤに対する不満が多い。 バスは、今は必要ないが将来利用する可能性があるでなくなると困る、と考える人が大半で、多くの市民にとって、バスがなくなることが喫緊の問題として捉えられていない。 バスの維持のために自らできることとして「積極的な利用」の次に「特にない」と答えた人が多く、バスへの関心が低い人も多い。
	バス利用者	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の約半数が、運転免許を持たず、送迎をしてくれる家族や知人もいないため、バスが日常生活に必要不可欠な移動手段。 利用バス停としては鉄道駅が多く、路線バスは鉄道との乗継ぎが多い。
	関係者	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍から回復しつつあるが、コロナ禍前の利用者水準に戻らない見込み。 運転手など公共交通の担い手不足が深刻。 公共交通の維持に向けて、利用促進施策の継続や駅中心のまちづくりが必要。 インバウンドの取り込みができていない。
3. 公共交通を取り巻く社会情勢等	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通法の改正（R2、R5）。 アフターコロナに向けた地域公共交通の新たな取り組みの視点として「3つの共創」「交通DX」「交通GX」等が掲げられている。 改善基準告知の改正により、運転手不足がさらに加速する可能性。 全国各地でバス路線の廃止・撤退が相次いでいる。 	
4. 上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 中心拠点や地域拠点づくり等のまちづくりと連携し、公共交通ネットワークの改善・充実、利便性と持続可能性の維持・向上を図る。（第2次木津川市総合計画等） 現計画（第2次木津川市地域公共交通網形成計画）に掲げた施策・取り組みは概ね実行されているが、コロナ禍の影響もあり、いずれの目標値も未達成。 	



これからの木津川市の地域公共交通に求められること（地域公共交通の課題）

1. 既存の地域公共交通の継続的な運行を確保すること

バスをはじめとする既存の公共交通は、高齢者や運転免許を持たない方、身近に送迎をしてくれる人がいない方等の交通弱者にとって、必要不可欠な存在となっています。こうした方々が、自家用車がなくても日常生活を安心して送ることができるよう、適切な財政支援を継続しながら、地域公共交通を引き続き運行し、維持していくことが必要です。

2. 地域の実情に応じて地域公共交通ネットワークを再構築すること

コロナ禍による収支の悪化や沿線人口の減少等から路線バスの運行計画の変更が予定されるなど、民間事業者が従来の地域公共交通ネットワークを継続することが難しいケースが生じ始めています。

こうした状況に対しては、地域、交通事業者、行政等の関係者が、地域における高齢化の状況や利用ニーズを踏まえて、財政支援による運行継続や新たな運行形態による移動サービスの導入等の対応を話し合い、地域が取り残されることがないように地域公共交通ネットワークを再構築していくことが必要です。

3. 地域公共交通の利便性を向上すること

鉄道・路線バス・コミュニティバスをはじめとする既存の公共交通に対する市民や利用者の不満は運行本数やダイヤに集中しています。これは、他市町村でも同様の傾向が見られます。

利用者の減少を食い止め、回復を図るためには、地域公共交通の利便性を高めていくことが求められます。その際、厳しい経営環境に直面する交通事業者だけに頼るのではなく、地域、行政等も共に考え、生活や観光の拠点としての駅や主要なバス停留所の機能向上、駅を中心としたまちづくりの推進等、まちづくりと連携しながら利便性を高めていくことが必要です。

4. 地域公共交通の持続性を高めていくこと

コロナ禍により交通事業者の経営状況は非常に厳しく、運転手不足も深刻です。また、コミュニティバスに対する財政支出は増大し、路線バスの運行計画の変更は更なる財政負担の増加の可能性があります。さらに、市民の生活はマイカー中心となり、公共交通に対する意識や危機感を決して高いものとはいえません。

こうしたなかで地域公共交通を維持することは容易ではなく、交通事業者・行政・地域等が連携し、適切な役割分担のもとでワンチームとなり、地域公共交通の利用促進や地域公共交通を支える体制の構築（運転手不足対策としての新技術の活用、適切な受益者負担等）等を推進していく必要があります。

6. 地域公共交通計画の基本方針（案）

1) 計画の基本理念（地域公共交通の将来像）

みんなで創り、支え、育もう 木津川の地域公共交通

地域公共交通が、市民や木津川市を訪れる人たちの交流を支え、住み続けたいまち・訪れたいまちの実現を目指します。

将来像の実現に向けては、地域公共交通があることが当たり前ではなく、何もしなければ、なくなってしまうという危機感を関係者が共有し、地域公共交通を“自分ごと”として考え、行動することで、持続性の高いものとしていきます。

2) 計画の基本方針と施策の方向性

基本方針	施策（イメージ）の例
基本方針1 多様なニーズに対応する地域公共交通ネットワークの再構築 考え方 市民・来街者のための移動手段を確保し、“住み続けたい”“訪れたい”環境を整えます。	<ul style="list-style-type: none">・国・府・市の補助等、財政支援を活用した既存の地域公共交通の運行維持・民間事業者による路線維持が困難な地域における新たな交通サービスの導入検討・実証運行
基本方針2 まちづくりや観光施策と連携した地域公共交通の改善 考え方 交通結節点での接続や拠点整備等のまちづくり、観光振興等と連携し、公共交通による移動のしやすさを向上します。	<ul style="list-style-type: none">・駅やバス停留所の機能向上・観光施設や観光路線との連携・乗継利便性の向上・車両利便性の向上・駅周辺のまちづくりの推進
基本方針3 地域公共交通を支える体制や仕組みの構築 考え方 交通事業者だけに頼った維持は厳しい状況を踏まえ、交通事業者・行政・地域等の関係者が主体的にかつ適切に連携・役割分担し、持続可能な公共交通に向けて取り組みます。	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者・行政・地域が連携した利用促進策の推進・地域公共交通の担い手の確保・情報提供の充実・利用機会の提供・交通事業者・行政・地域による継続的な対話機会の創出