

木津川市地域公共交通計画（中間案）に係るパブリックコメント実施結果（提出意見及び市の考え方）

1. 公表期間：令和6年2月1日（木）から3月1日（金）
2. 計画（案）に対する意見提出者数：9人（持参1人、電子メール2人、専用フォーム6人）
3. 提出意見数：40件
4. 提出された意見及び市の考え方

番号	種別	該当箇所	ご意見	市の考え方	計画への反映
1	提案	55ページ、公共交通施策の概要 他	<p>JR線の複線化とありますが、現状の列車運行本数が少ないのは単線だからではなく、ひとえに利用者数が少ないとあります。学研都市線・大和路線が日中減便されたのは記憶に新しいところです。</p> <p>現状の設備でも、奈良線、大和路線については1時間4本程度、学研都市線については、木津駅1番線横にもう一本ホームを設けることで1時間4本程度運行可能と考えられます。複線化すれば1時間10本程度は運行できるようになりますが、それだけのポテンシャルはこの街にないでしょう。</p> <p>複線化よりも、新駅の設置を働きかけて市内の短距離移動に使えるようになる方が、この街のためになるのではないかでしょうか。具体的には、JR木津川台駅(学研都市線：祝園-西木津間)、州見台駅(大和路線：平城山-木津間)、鹿背山駅(大和路線：木津-加茂間)といったところです。</p> <p>京阪奈新線の市域内への延伸とありますが、沿線となる地域の研究機関等を考慮すると、京阪奈新線はお隣精華町を経由して祝園駅へ延伸させるべきではないでしょうか。</p> <p>祝園駅から木津川市は近鉄京都線およびJR学研都市線が繋がっており、必ずしも京阪奈新線を市域へ延伸させずとも利便性を損なうものではないと考えます。むしろ、延伸したものの利用低迷により本数が削減される方が利便性を損なうのは明らかです。</p>	<p>JRの複線化等を目指し、沿線自治体と協力して、利用者の増加に繋がる利用促進策などを実施しております。今後も要望活動も含め取り組んでまいります。</p> <p>施策1-1に市内鉄道整備に向けた取組について追記します。</p> <p>新駅については、駅間の間隔や見込み利用者数から、設置されるものと考えていますが、現在は駅を中心としたまちづくりとして、二次交通などのネットワーク構築を目指しているところです。</p> <p>京阪奈新線の延伸については、木津川市総合計画や木津川市都市計画マスターplanなどにもあるとおり、本市としては駅利用者が多い高の原駅への延伸を位置付けています。</p>	追記
2	提案	63ページ、5-2. 第2次木津川市地域公共交通網形成計画の実施・達成状況	<p>コミュニティバスについて、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、利用者数の増加とありますが、資料全体を読む限りでは細かなダイヤ改正等現状維持に終始しているように思います。</p> <p>現状の路線バスには、バス同士を乗り継げば到達できる地域であっても、ダイヤが合わない・待合場所がないといった理由で事実上空白地帯になってしまう場所が少なくないように思います。</p> <p>例えば、州見台八丁目北から加茂駅(梅美台西でのつバス-奈良交通路線を乗継)、兜台1丁目からけいはんなプラザ(きのつバス南陽高校-せいかくるりんバス精華南中学校間を乗継)などです。</p> <p>このパターンは、確かに行きたい場所に行くバスがない訳ではないですが、アンケート調査ではクルマを持っていない方は「利用したい時間帯にバスがない」、持っている方は「自家用車で十分だ」という回答になることが想像できます。</p> <p>鉄道に限らず、他の路線バスとも連携してダイヤを合わせる・乗継用の待合所を作るほか、精華町や和束町のコミュニティバスと相互乗り入れして1本の路線として運用することで、大きな投資や増便をすることなく事実上の空白地帯を埋めることができるのでないかと考えます。</p>	<p>コミュニティバスについては、市内鉄道駅へのアクセスを第一に運行ダイヤを作成しています。きのつバスで言いますと、高の原駅、山田川駅、木津駅と3駅の複数路線に接続できるようなダイヤを目指しています。引き続き、利用者の状況も把握しながら、バス間接続も対応していくべき課題であると認識しています。</p>	-

番号	種別	該当箇所	ご意見	市の考え方	計画への反映
3	提案	67ページ、7-3. 将来ネットワーク	<p>基幹交通(バス幹線)について、「交通結節点を繋ぐ交通」「木津駅、加茂駅、山田川駅、高の原駅を拠点として運行」とあります。</p> <p>木津川市はJR奈良線、近鉄京都線がそれぞれ南北に縦断し、東西の交通が弱い傾向にあります。鉄道駅をバスの発着点とすることは分かりやすい反面、線路の東西で交通が分断される問題があります。例えば、州見台地区と兜台地区を行き来するような場合です。</p> <p>駅を発着するバス幹線は、結節駅で乗務員が交代する等の工夫により1本の路線として運行することで、鉄道を補完した一体的なネットワークを構築できると考えます。</p>	<p>バスは、大規模輸送の鉄道を補完する意味で鉄道駅に接続しています。バス路線については、運行キロが伸びると効率性が下がるため、現在の体系となっていますが、1本の路線としての需要や効率性は、運行事業者と共に、引き続き研究していきます。</p>	-
4	提案	69ページ、計画の目標4 地域公共交通に対する市の財政負担の確保	<p>コミュニティバス運行に対する市の財政負担について、具体案がないため2点意見します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 木津川市ふるさと納税の活用メニューとして「市内公共交通再編事業」を設定してはどうでしょうか。 コミュニティバスは交通弱者のためのものではなく、街の財産です。市内に登録されている軽自動車について、軽自動車税に対し市内公共交通補償金を賦課することで、普段バスを利用しない方からもコミュニティバス維持費の負担をお願いする仕組みが必要ではないでしょうか。 	<p>木津川市ふるさと納税の活用は、新たな財源として検討は必要と考えています。</p> <p>他団体では、交通税の導入を検討されているところもあります。日常的にコミュニティバスを利用してない方の理解を得ることも課題であり、先進地における検討の動向を引き続き注視していきます。</p>	-
5	提案	83ページ、地域公共交通の担い手の確保	<p>個人的にも職業運転手に興味はあるのですが、少なくとも現状の民間バス会社の給与では、正直生活がかなり厳しいものとなります。</p> <p>現状業務委託しているコミュニティバスを完全市営化し、市の正規職員としてそれなりの待遇で雇用する等の踏み込んだ対策が必要ではないでしょうか。</p> <p>具体的には、公務員待遇・残業代別で年収600万が最低ラインだと思います。</p>	<p>バスの公営化については、車両、車庫、車体メンテナンスなど、様々なインシャル・ランニングコストがかかります。限られた市財源の中では、バス運営のノウハウを持った事業者に運行を委託することが、最も効果的であると考えています。</p> <p>ただ、地域公共交通の担い手不足は、各事業者の喫緊の問題となっていますので、先進地も参考に「施策3-3」に記載のような支援をしていきたいと考えています。</p>	-
6	提案	その他	<p>高齢により、バスの使用に切り替わりましたが、市内の移動時、木ー1（梅美台一高の原間）の利用時に土・日を使用する事が多く、朝と夕刻の使用が不便に感じています。まず、土・日の運行時間を平日と同じ便数に増便を希望します。</p> <p>今後、運転免許証の返納者も見込まれると同時に、木ー1の利用者は、3便中最も重要路線であり、再考を願います。</p>	<p>きのつバスを含むコミュニティバスについては、日中の買い物や公共施設への移動、医療機関への通院などでのご利用を基本に、需要に応じて持続可能な運行をしています。梅美台一高の原駅間については、きのつバスが運行していない時間帯でも路線バスが運行されていますので、時間帯によって使い分けをしていただければと考えています。</p>	-
7	提案	P. 22 (2) 路線バス	<p>私は、きのつバス-2 鹿背山行きを兜台四丁目より鹿背山終点まで、月2~3回利用しています。年金生活の一の楽しみに、スポーツウェルネス吹矢をカルチャーで利用しています。路線が失くなる噂を聞き、反対を希望します。それよりも、JR加茂駅前まで延長して欲しいです。車で参加の高齢の方々が、車の運転が出来なくなれば、JR加茂駅まで、歩いて電車にのり木津駅から又バスか歩くことになり、大変だと言われています。加茂からバスがあれば、直接参加出来ます。昔は加茂からバスが木津経由で高の原まであったと聞きました、復活をお願いいたします。又、南加茂台が高齢化になり、バス路線の検討も頼みます。イオン高の原によく買い物に行かれる方が増加しているとも、聞いています。</p> <p>よろしくお願いいたします。</p>	<p>現時点では木ー2をはじめとするコミュニティバスを廃止する計画ではなく、きのつバスなどのコミュニティバスについては、施策1-2にありますとおり運行の維持に努めたいと考えています。JR加茂駅への延伸については、JR路線と重複し、JR路線の維持の観点からも考えていません。</p> <p>南加茂台地域については、路線バスの再編もある中で、地域における持続可能な運行体系について検討しています。</p>	-
8	意見	その他	奈良交通バス(高の原・梅美台線)のバス停に雨よけの屋根を設置してほしい。	バス停における上屋については、施策2-1の具体的な取組に「駅やバス停留所の改善」を位置づけており、路線バスについては、奈良交通株式会社に対して、待合環境の向上について、要望します。	-

番号	種別	該当箇所	ご意見	市の考え方	計画への反映
9	意見	p. 66、p. 78-80 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	基本方針2では「まちづくりや観光施策・・・」とあるのに、具体例が記載されているp. 78-80には「まちづくり」の言及が見当たらず、観光地へ人を運ぶことばかりが書かれている。ここに「まちづくり」との関連性を具体的に記載すべきだ。 先日、南加茂台自治会が主催した公共交通に関する勉強会に出席したが、立命館大学教授の近藤先生は「加茂周辺に人が集まるまちづくりは推進されているのか」「商業施設、病院、公共施設、レジャー施設などが駅の周りにあることが大切」「そういう方向性があるなら、加茂駅一南加茂台のシャトル運行に可能性がある」と述べられていた。 今回のバス問題を南加茂台だけの問題として捉えるのではなく、加茂全体のまちづくりとして考える必要がある。 過疎に指定された加茂地域において「過疎地域持続的発展市町村計画」を行政と地元とが協働して具体化していく必要があるのではないか。	本計画の基本方針については、加茂地域だけではなく木津川市全体のことを指しています。 まちづくりについては、市上位計画である「木津川市総合計画」「都市計画マスタープラン」などにも定められていますので、連携をとって進めたいと考えています。 また、南加茂台地域については、高齢化が進むニュータウンとして、まずは路線バスの再編を地元地域と共に取り組んでいきます。	-
10	意見	その他	南加茂台における地域公共交通についてしっかりと議論していくためには、南加茂台に特化した協議会が必要だ。メンバーとしては、南加茂台住民代表、市関係部署、奈良交通、JR、商工会、自治会、タクシー業者、観光協会、道路管理者、公安委員会、学識、労働組合などが考えられる。既存の木津川市地域公共交通総合連携協議会だけでは解決し得ない。	市としても、路線バス加茂線再編に伴う、地域との協議は必要だと考えています。地域長や自治会を通じて、協議を重ねていきます。	-
11	意見	22ページ 路線バスの利用状況 26ページ 加茂線の詳細	「加茂線が最も多い」などと利用状況の分析をされていますが、加茂線の大多数は梅美台までの乗降客であり一括りにすることは分析としては雑すぎる。 奈良駅～梅美台 68% (1708人/日) 梅美台より北～加茂駅 32% (818/人) この数字は正確ですか? 梅美台より北～加茂駅の乗降者数が1日800人はあり得ない数字では? (2年前の数字?) 現在は奈良から加茂駅行きのバスが減便され、梅美台循環が主流となっておりこの数字を使ってはミスリードしてしまう しっかりと最新の数字をもとに分析すべきである	加茂線は、様々な系統があり、その中でも梅美台での乗降が多い事はご指摘の通りです。P 24 の説明はあくまで路線利用者総数での比較をしている項目ですので、このような記載となっています。 梅美台より北～加茂駅の利用者数については、令和5年2月の平均の1日乗降者数を記載しています。利用者としては、南加茂台地域～加茂駅間の利用者が多くなっています。 なお、路線別利用状況 (P 24) については、路線全体の利用者数であり、市をまたいで運行する路線に関しては、木津川市外のバス停利用者も含まれていますので、誤解を招かないようその旨を注釈として追記します。	追記
12	意見	26ページ 表 運行状況の変更に関する提案内容	高の原～木津駅系統を廃止するとされているが、州見台8丁目～木津駅の乗降者数が明らかにされていない。 通勤、通学客はかなりいるはずであるのに数字を示さないまま廃止するのか? それに城山台循環の利用者が少ないのは路線設定のセンスがないからであり、城山台循環を廃止すれば、それを利用していた乗降は州見台～木津駅のバスを利用するはずである。 木津南地区の多くの住民が木津駅を利用しており、この路線があるからこそ南地区で家を買ったり京都方面での就職、進学を選んだりする人がいる 簡単に廃止せず、行政の責任として、奈良交通と協議し、路線の維持、効率化を図るべきである	廃止される州見台八丁目～木津駅系統については、平日の朝2便のみ運行されている系統であり、1便あたり約10人の利用状況です。 奈良交通株式会社とは、協議を重ねましたが、本系統は一部廃止となり、梅美台地域から平城山駅に運行するバスを増発し、JRとの接続を保持することとしています。	-
13	その他	26ページの続き	国の交付金について、廃止予定であった3路線のうち2路線で1年間、その交付金を充てるとの情報があるが確かか? なぜ州見台～木津駅間は適用しないのか? 1番利用者が多いはずであるのに	国の地方創生臨時交付金を活用し、路線バス事業者に燃料費高騰への支援を行いました。 またこれまでからも交通事業者が厳しい経営状況に置かれている事を鑑み、公共交通確保維持支援金での支援を行い、公共交通網確保に向け取り組んできています。	-

番号	種別	該当箇所	ご意見	市の考え方	計画への反映
14	意見	41ページ 年代別利用状況	バスの利用者について高齢者の利用するが多い（特にコミュニティバス）との記載があるが、10代及び20～64歳もそれぞれ約25%の利用者がいる。つまり高齢者よりも学生や働き世代の利用者が多いということ。 よってもし木津駅までの路線を廃止するのであれば、行政の責任として、きのつバスを通勤通学客が利用できる早朝夕方に増便すべきである	市内公共交通として、通勤・通学時間帯での運行は路線バス、日中の移動手段の確保はコミュニティバスという役割分担としています。 高の原梅美台線について、梅美台～木津間の区間は廃止されますが、奈良交通路線バスにおいて梅美台から平城山へ運行する路線バス系統が増便されますので、JRへの接続は確保されます。 加茂線と城山台循環線については、令和6年4月から1年間の運行継続となりましたので、1年間の間に利用状況を地元地域とも共有し、利用促進を図っていきたいと考えています。	-
15	意見	その他	このバブコメ、何人の方が意見されてますか？ おそらくかなり少ないと思います。 それは発信力が足らないからではないでしょうか。廃止路線の先行的な情報発信も然り。 住民に周知しないまま4月にバスを廃止されてしまうと利用者は足を失ってしまいます。 色々意見をしましたが、住民が引き続き安心して生活できるよう、どうか適切な対処をお願いします。	本計画のパブリックコメントの実施については、全戸配布の市広報と公共交通だよりに記載し、あわせて市ホームページにも掲載して広く周知しています。 移動手段の確保は重要な事であると考えていますが、基本理念にもありますように、みんなで創り、支え、育む必要があります。	-
16	その他	その他	本地域公共交通計画（中間案）は、奈良交通（株）の奈良・加茂線廃止申入れ以前に策定されていると思いますが、最終案には、その要素が入り、かなり修正されますか？	P26の収支状況やP74の施策1-1、P75の施策1-2にありますように、中間案の時点で路線バス再編も含めた内容としています。	-
17	意見	7頁②人の動きの3行目	地域別には、「加茂地区57%」が記載されていますが、ここ10年間で高くなっているのは木津地区と山城地区です。何故加茂地区が記載されているのでしょうか？絶対値と言うことであれば、木津地区も50%を越えています。	3地域共に自動車分担率の変化が上昇していることから、計画本文を「地域別には、3地域共に、平成22年よりも自動車に対する依存度が高くなっています」に修正します。	修正
18	意見	38頁 冒頭の囲み内	「マイカーを中心とした生活が定着」「公共交通はあまり利用されていません。」が赤字になっていますが。他の市では公共交通の率は高いのですか？比較もなく、また後ろの公共交通の利用しやすさの分析の前に赤字記載は不適切では？	いずれの外出目的でも、自家用車利用が圧倒的に多いこととあわせ、ペーパントリップ調査でも自動車に対する依存度が上昇している事もあり、あくまでその事実を強調するために赤字としています。	-
19	意見	41頁 囲み内最後~2行目	「利便性の高いマイカー中心の生活が進めば」高齢化率の高い加茂地区と山城地区についてはこの表現は適切でないのでは？公共交通を考える上で、全地区平均でコメントすることは不適切では？	こちらでは、地域別の分析ではなく、市全体として、これ以上のモータリゼーション化が進むことに対しての問題提起をしています。高齢化が進む地域でも、早い時期での公共交通への転換が起きなければ、バス利用がさらに減少することは、共通の問題であると考えています。	-
20	意見	42頁 上囲み内	囲みの下の表を読むとき、数値の大きな「マイカー移動するので、バスを利用する必要が無い」に着目する事は理解できるが、公共交通の課題を見いだすためには、その他の理由を足せば同じく6割を超える事にも着目すべきでは？ 40頁の通勤通学の年齢別図を見ると、「若い世代ほど困っている割合が高い」と分析している。ここでは赤字部分は統計的事実ではあるが、むしろ3行目こそ赤字にすべきでは？	バスを利用しない理由で、「マイカー移動するので、バスを利用する必要が無い」が、圧倒的に多いため、赤字記載としています。なお、複数回答であった事が分かるように追記します。 3行目の文章は、ご指摘の通り若い世代が困っている内容であるため、赤字記載とします。	追記修正
21	意見	下囲み内 一つ目・	次期地域公共交通計画なので、コロナの影響を受け公共交通利用を控えた可能性もある中で、高齢者の公共交通利用が今後も減少するような表現の根拠はどこにありますか？	あくまで市民アンケート時での結果を示した事項であり、高齢者の公共交通利用が今後も減少するという意味合いはありません。	-
22	意見	二つ目・	加茂地域・山城地域での高齢化率が高い地域では、高齢者の免許返納推奨と併せて表現が適切ではないのでは？	地域によらず、自動車利用へのシフトが多い状況となっています。	-
23	意見	45頁 囲み内 二つ目・	一般の人にとって、具体的にわかりにくい質問における「特に無いと答えた人」を書く必要があるか。有るとしても赤字で表現するのは不適切では？	公共交通の維持のためにできると思う取組みについて「特にない」という方は、公共交通に興味がない方と思われ、本計画では基本方針や施策でも記載しています通り、自分事として考えて欲しいということがありますので、赤字で記載しています。	-

番号	種別	該当箇所	ご意見	市の考え方	計画への反映
24	その他	48頁①囲み内 四つ目・	加茂町内の海外観光客数はどこの統計を見ればわかりますか？府の統計には木津川市は一本で表現されています。	P 4.8に記載している事項については、関係者ヒアリングに基づき記載していますので、加茂地域での海外観光客数の実際の数値までは把握できていません。	-
25	意見	52頁 廃止4事例	廃止事例にはそれぞれ対応策があります。ここでは、木津川市が検討するに当たって、それぞれの事例の対応策についても記載していただきたい。	全国事例と動きを記載している箇所となり、各事例のその後の対応について、追記します。	追記
26	意見	61頁 1)	達成状況も有るので、奈良交通の路線バス廃止への取り組み検討等記載する必要はありませんか？	現計画である「第二次木津川市地域公共交通網形成計画」に定める、目標と達成状況を記載しており、「奈良交通の路線バス廃止への取組」は、定めているものではないため記載は見送ります。	-
27	意見	62頁 1-1	「ヒアリング実施」では今の事態としては不十分では。路線廃止の意向を受けて、具体策検討等の表現が必要では？	現計画である「第二次木津川市地域公共交通網形成計画」に定める取組と実施内容となっています。	-
28	意見	64頁 2の六つ目・	令和5年度の状況も記載すべきでは？	令和5年度にありました、奈良交通路線バスの再編について追記します。	追記
29	意見	64頁 3の一つ目・	公共交通が不要と思われる記載は不適切では？地域別に記載すべき。公共交通計画策定のためなので、利用されない理由等を記載すべきでは？	通勤や通学では、鉄道利用が多いため、次のとおり文言を修正します。 「日常的な移動においては、通学・通勤といった一部の目的を除いて公共交通はあまり利用されておらず、マイカーへの依存度が高くなっている。」	修正
30	意見	64頁 3の三つ目・	「緊喫の問題として捉えられていない」の表現は現時点では不適切で不要。前段こそが重要。	P 4.4に記載のあるバスの必要性について、最も多かった回答が「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ので、なくなると困る」であり、今無くなってしまうと困ると喫緊の課題と捉えられていないと分析しています。それを受け、地域公共交通の持続性を高めていくことを課題4として挙げています。	-
31	意見	64頁 3四つ目・	バスへの関心が低い人もいると書いてどうしようとしているか不明。コミュバス等のあり方等広く情報提供や、ワークショップ開催等が不足していることが課題と表現すべきではないでしょうか？？	アンケート結果からも、バスに興味がない方が多いという事は明らかです。公共交通を維持し、持続可能なものとしていくために、公共交通を自分事として喫緊の課題と考えてもらうことが課題であり、情報提供やワークショップの取組はその課題を解決するための施策として考え、計画に位置付けています。	-
32	意見	65頁 1.	奈良交通から路線廃止を申し込まれ、協議会で承認した後の表現がこれで適切？待ったなしの課題になっている。	奈良交通路線バスの再編を受け、施策1-1で財政支援に基づく運行の維持や、施策1-2で路線バスの再編に対応したコミュニティバスネットワークの見直し、施策1-3で地域住民が主体となる新たな交通サービスの導入・検討支援を新たな施策として位置付けています。	-
33	意見	65頁 2.	同上	奈良交通路線バスの再編を受け、財政支援による運行維持や新たな交通サービスの導入検討などを記載しています。	-
34	提案	65頁 3.	ここに記載する段階の話しではないと思われるが、昨年12月5日三重県知事の定例会見で、関西本線の利便性向上や、亀山での乗り換えをなくし、観光事業強化を話されているので、そういう事も、しかるべき機関と話し合って加茂駅周辺の観光地利用者増加策の検討を行ってもらいたい。	「関西本線整備・利用促進連盟」や「関西本線木津亀山間活性化同盟会」に参画しております、関西本線沿線市町村と連携した取組を引き続き進めています。	-
35	意見	65頁 4.	「市民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は決して高いものではない」という表現は1と同じで、特に加茂地区では不適切では？44頁の囲み内一つ目の・の7割の人が将来を考えるとバス路線が無くなることは困ると答えていることに留意した表現が必要では？持続性を高めるためには、新技術活用と受益者負担等では不足で、市の負担増（の検討も含め）も記載せざるを得ないのではないか？	高齢化が進む地域でも、早い時期での公共交通への転換が起きなければ、バス利用がさらに減少することは、地域共通の課題であると考えています。P 4.4のアンケート結果でも、「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ので、なくなると困る」の項目が突出して多い事は、地域として必要とされている一方、喫緊の課題として捉えられていないことが問題と認識していますので、このような記載となっています。持続可能な交通とするために、施策1-1、1-2に記載している通り、まずは、国・府の補助といった財源を活用していくこととしています。	-

番号	種別	該当箇所	ご意見	市の考え方	計画への反映
36	意見	66頁2)基本方針1の施策例 一つ目・	素晴らしい基本方針1と考え方に対応する、施策（イメージ）の例として、市単独補助の検討を記載していただきたい。	市としてこれまでからも補助して運行維持に取り組んできており、市の補助のみでの運行は、持続可能なものは言えないと認識しています。P 7 4 施策1－1にあります通り「国庫・府補助の活用、補助要件の緩和申請、運行に対する市と市民との適切な役割分担等を検討することとしています。	-
37	意見	66頁2)基本方針1の施策例 三つ目・追加	路線バス廃止に対応する際、五千戸の加茂地区が「住み続けたい」街としての環境を整えてもらいたい。	木津川市に住み続けたいと思っていただくことは市として非常に重要であると考えます。それを公共交通の側面から支えるという観点から、基本方針1の考え方について「住み続けたい」環境を整える」と記載し、1－1～1－3の具体的な施策を位置づけています。	-
38	提案	その他	JR加茂木津間は減便され、京都や大阪から加茂に帰ろうとすると、木津駅で20分から30分またはそれ以上待たなければいけないことが発生しています。木津駅到着の電車便数はかなりの数である一方、加茂木津間の本数がネックになっています。もしJR関西本線の車両を木津駅まで延伸する事が可能なら、利便性をアップすることが可能となります。その際には、コミュニティーバス・タクシーを含め、総合的にどうするか検討して頂く必要が発生すると思いますが。電車路線を気動車が走る事は可能。（車両の高さ等要確認）	JR関西本線の木津駅への乗り入れについては、関西本線沿線市町村からも、JRへ要望を行っており、引き続き取り組んでいきます。 市内鉄道整備に向けた取組について、引き続き取り組む旨、施策1－1に追記します。	追記
39	その他	P. 52『4-2. コロナ禍や乗務員不足によるバス路線廃止等の動き』	奈良交通（株）の南加茂台線・城山台線・州見台線の休・廃止問題をどう考えていますか？	この度実施される、奈良交通路線バスの再編については、全国的な運転手不足という理由ではなく、収支均衡の運行ができないためです。 加茂線と城山台循環線については、1年間の運行継続が決定しましたので、利用状況の情報提供をはじめ、持続可能な交通網の形成を地元含め協議していきたいと考えています。	-
40	提案	その他	きのつバスの全線共通定期券を発行してほしい。毎月1枚の定期で無記名〇月定期として。これなら運転手さんが発行できる。 1ヶ月5000円ではどうでしょう。	コミュニティバスは、路線バスと比べて安価な運賃設定をしているため、定期券の発行は考えておりません。 きのつバスを含む、奈良交通の路線では、新たに発行された定期券「CI-CA plus」の活用が可能です。	-