3 地域公共交通を支える体制や仕組みの構築

交通事業者だけに頼った維持は厳しい状況を踏まえ、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。

施策３－１ 情報提供の充実

- きづがわ公共交通だよりの発行
- 時刻表（のるなび）の作成
- 木津川市公共交通マップの作成
- 交通結節点における情報提供の充実
- ホームページやSNS等、さまざまな媒体を通じた情報提供の充実
- コミュニティバスのバス情報のオープンデータ化
- 公共交通の利用状況や運営実態に関する情報提供

施策３－２ 利用機会の提供

- 公共交通を知る・学ぶ機会の創出
- １日フリー乗車券の発行
- 公共交通利用促進イベントの実施
- きょうとエコサマーへの参画
- 地域コミュニティ拠点との連携

施策３－３ 地域公共交通の担い手の確保

- 交通事業者による担い手募集や育成
- 市広報誌等による担い手に関する情報発信

施策３－４ 公共交通に対する意識・関心の向上

- 交通事業者・行政・地域の継続的な対話機会の創出
- 公共交通標語の募集・展開
- バス停留所ネーミングライツ等の実施
- 人が集まり地域が愛着をもてる駅やバス停づくり



バスの乗り方教室



時刻表・公共交通マップ

計画の目標

目標	指標	考え方	現状値（令和４年度）	目標値（令和１０年度末）
①地域公共交通の利用者数の回復	①-1 市内路線バスの乗車人員	コロナ禍前（令和元年度）水準の約９割（218万人）を目指す	184.4（万人/年）	218（万人/年）
	①-2 コミュニティバスの乗車人員	平成25年度水準（約28万人）を目指す（後期基本計画と整合）	24.2（万人/年）	28（万人/年）
	①-3 市内鉄道駅(8駅)の乗車人員	コロナ禍前（令和元年度）水準の約９割（1,010万人）を目指す	1,003.6（万人/年）	1,010（万人/年）
②国庫補助路線の運営の効率化（利用者数改善）	②-1 路線定期運行の１便あたり利用者数	「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」に定める路線定期運行の運行継続条件の数値（１便あたり1.25人）を満たしている路線は現状値以上、満たしていない路線は１便あたり1.25人を目指す。		
	②-2 路線不定期運行の１日あたり利用者数	「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」に定める路線不定期運行の運行継続条件の数値（１日あたり1.5人）を満たしている路線は現状値以上、満たしていない路線は１日あたり1.5人を目指す。		
③国庫補助路線の運営の効率化（収支率改善）	③-1 きのつバスの単純収支率	コロナ禍前水準（令和元年度並み）の40%を目指す	34.4（%）	40（%）
	③-2 かもバスの単純収支率	コロナ禍前最高水準（平成29年度並み）の20%を目指す。	15.7（%）	20（%）
	③-3 やましろバスの単純収支率	コロナ禍前水準（令和元年度並み）の24%を目指す。	16.0（%）	24（%）
④地域公共交通に対する市の財政負担の確保	コミュニティバスの運行に対する市の財政負担額	令和４年度水準の財政負担額を確保することを目指す。	7,279（万円）	7,300（万円）
⑤地域公共交通に対する満足度の向上	公共交通の満足度（市民アンケート調査）	各種施策の実施により、満足度の向上を目指す。	2.69（５点満点中）※令和５年度実施アンケート	3.00

木津川市地域公共交通計画（概 要 版）

令和８(2026)年１月改訂

地域公共交通計画とは

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿と、その実現に向けて取り組む施策を明確にした、地域公共交通のマスタープランとなる計画です。

計画策定の目的と位置づけ

本計画は、第２次木津川市総合計画（平成31(2019)年３月策定）において、まちの将来像として掲げる“子どもの笑顔が未来に続く 幸せ実感都市 木津川”の実現を地域公共交通の観点から支える計画で、第２次木津川市地域公共交通網形成計画（令和２(2020)年３月策定）の後継計画となります。

本市の地域公共交通の現状・問題点

項目		現状・問題点
1.市の現状と公共交通の現状		・市全体の人口は減少局面に入っているが、地域別には、木津地域は増加、加茂地域・山城地域は減少傾向にある。 ・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している。 ・高齢者の免許返納者数が増加し、移動制約者が今後増える可能性がある。
		・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３～４年度にかけて市内一部路線が減便・廃止。令和５年度にも事業者より運行計画変更の提案があり、これを受けて、令和６年４月から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している。
2.市民意向や関係者意見	市民	・日常的な移動において、通勤・通学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のでなくなると困る、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	・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となっている。 ・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	・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である。 ・運転手など公共交通の担い手不足が深刻となっている。 ・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である。 ・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		・令和２年、令和５年に地域交通法が改正。地域公共交通計画策定の努力義務化、地域の多様な輸送資源の総動員、地域の関係者の連携と協働の促進等が位置づけられた。 ・地域公共交通の新たな取組の視点として「３つの共創」「交通ＤＸ」「交通ＧＸ」等が掲げられた。 ・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がある。 ・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		・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の状況にある。

本市の地域公共交通の課題と計画の基本方針

対象区域	木津川市全域
計画期間	令和６(2024)年度～令和10(2028)年度（５年間）
基本理念	みんなで創り、支え、育もう　木津川の地域公共交通

本市の地域公共交通の課題	計画の基本方針
１．既存の地域公共交通の継続的な運行を確保すること	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
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	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
３．地域公共交通の利便性を向上すること	
４．地域公共交通の持続性を高めていくこと	基本方針３ 地域公共交通を支える体制や仕組みの構築

将来ネットワークにおける交通モード別の役割分担

区分	名称	役割・概要	交通モード・路線	区間・地域
地域公共交通	基幹交通（鉄道幹線）	木津川市と市外の都市部（大阪府・奈良県・京都府）をつなぎ、幹として広域的な移動を支える交通。通勤・通学、観光を主としつつ、域外への買物・通院といった生活移動を支える交通としても機能する。	JR関西本線（大和路線）	三重方面（亀山）～加茂・木津～大阪市内（天王寺・ＪＲ難波）
			JR片町線（学研都市線）	木津～大阪市内（京橋）
			JR奈良線	京都～木津～奈良
			近鉄京都線	京都～山田川・木津川台・高の原～大和西大寺
	基幹交通（バス幹線）	木津川市内の地域を跨ぐ移動や、市内⇔市外（主に奈良市）の交通結節点をつなぐ交通。通勤・通学、生活、観光等全般の移動を支える交通として機能する。	路線バス（奈良交通）※現在、市内９路線	木津駅、加茂駅、山田川駅、高の原駅を拠点として運行
	域内交通（その他支線）	主に木津川市内各地域の主要な交通結節点とその周辺の居住地を結ぶ交通。生活移動を中心に支える交通として機能する。	きのつバス	主に木津地域
			かもバス	主に加茂地域
			やましろバス	主に山城地域
			一般乗用タクシー	木津川市内
その他	福祉交通	身体・知的・精神等の障がいにより、地域公共交通や自家用車での移動が難しい方のための交通。	福祉有償運送	木津川市内

基本方針に基づく施策と具体的な取り組み

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

市民・来訪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。

施策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
- 市内の鉄道整備に向けた取組の推進
- **路線バスに対する財政支援に基づく運行維持の検討** 重点
  事業者より休廃止等の提案がある路線について、路線の見直しや確保を図るために、国庫・府補助の活用、補助要件の緩和要請、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。
- タクシーの有効活用





施策１－２ コミュニティバスの維持と改善

- 既存コミバスの運行の維持と改善
- コミュニティバスに対する財政支援に基づく運行維持
- **路線バスの再編に対応したコミバスネットワークの見直し** 重点
  事業者より休廃止等の提案がある路線について、路線の確保の必要性が認められる場合、コミュニティバスによる対応の可能性を検討する。




施策１－３ 新たな交通サービス導入の検討・支援

- **次世代モビリティサービスの実証に向けた取組** 重点
  地域住民や来訪者の移動の利便性向上を目的として、AI配車、自動運転といった新たな技術を用いた移動サービスの実証に取り組む。
- **地域住民が主体となる新たな交通サービスの導入検討・実証運行に対する支援** 重点
  地域住民が主体となり地域において新たな移動手段の確保を検討する際、導入検討や実証運行に対して、行政や交通事業者が側面的・財政的支援を行う。
- MaaS導入の検討
- 高齢者の自立した日常生活を支える移動手段確保の検討

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

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。

施策２－１ 人と環境にやさしい公共交通環境の整備

- 鉄道・バス・コミュニティバスの乗継利便性を考慮したダイヤ改正
- 駅やバス停留所の改善
- バス・タクシー車両のバリアフリー化
- 環境に配慮したバス・タクシー車両の導入

施策２－２ ターゲットを明確にした移動支援の充実

- 運転免許返納者等に対する移動支援
- 障がい者等に対する移動支援
- 子ども・子育て世代に対する移動支援

施策２－３ 観光施設や観光路線との連携

- 古寺巡礼バスの運行
- 観光施設へのアクセスサイン充実
- 観光路線バスと連携したＰＲ
- 広域的な観光連携による利用促進



バスの運行情報が掲載された観光マップ



木津川古寺巡礼バス（リーフレット）