木津川市地域公共交通計画

令和８年１月改訂

木　　津　　川　　市

目　次

１．計画策定の目的と計画の概要 1
1-1．計画策定の背景と目的 1
1-2．計画の位置づけ 2
1-3．計画の概要 3
２．本市と地域公共交通の現状 4
2-1．本市の現状 4
2-2．地域公共交通の現状 15
３．地域公共交通に関する市民意向や関係者意見 37
3-1．各種調査の実施概要 37
3-2．市民の移動実態・利用ニーズ【市民アンケートより】 38
3-3．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】 46
3-4．交通事業者等の意見【関係者ヒアリング】 48
４．公共交通を取り巻く社会情勢・動向 49
4-1．地域公共交通に関する国の動向 49
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 52
５．上位・関連計画における公共交通の位置づけ 53
5-1．主な上位・関連計画における位置づけ 53
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 61
６．地域公共交通の課題 64
７．計画の基本方針と目標 66
7-1．計画の基本理念（地域公共交通の将来像） 66
7-2．計画の基本方針 66
7-3．将来ネットワーク 67
7-4．計画の目標 69
８．基本方針に基づく施策・取組 74
９．計画の進捗管理 87
9-1．計画の推進方法 87
9-2．計画の推進にあたっての各主体の役割 88
参考資料 89
参考-1．木津川市地域公共交通総合連携協議会規約 89
参考-2．木津川市地域公共交通総合連携協議会委員名簿 93
参考-3．木津川市地域公共交通総合連携協議会年表 95
参考-4．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 106

1． 計画策定の目的と計画の概要

1-1．計画策定の背景と目的

これまでの取り組み

木津川市では、地域のニーズに合った公共交通サービスの持続的な提供を目指して、平成27(2015)年３月に「木津川市地域公共交通網形成計画（以下、第１次計画）」、令和２(2020)年３月に「第２次木津川市地域公共交通網形成計画（以下、第２次計画）」を策定し、各計画に位置づけた施策を市民、交通事業者、行政等の関係主体の協働により取り組んできました。

公共交通を取り巻く環境

人口減少や少子高齢化の進展、モータリゼーションの普及に伴う自家用車中心の生活スタイルの定着等により、公共交通の利用者数減少が進む中、令和２(2020)年頃から全世界を襲った新型コロナウイルスの影響（以下、コロナ禍）により、利用者数はさらに急激な落ち込みとなりました。こうした状況から、公共交通事業者の経営環境は悪化し、コロナ禍後の現在も利用者数がコロナ禍以前の水準までには回復していません。

また、公共交通事業分野において、乗務員をはじめとする人手不足が深刻化しており、人手不足を要因とする路線バスの休廃止等の動きが拡大していくおそれがあります。

その一方で、高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心の高まりから、自動車運転免許の自主返納が進む一方、自主返納後の移動手段に対する不安等から自主返納をためらう声や公共交通の充実を望む声が見られます。

計画策定の目的

厳しさを増す公共交通を取り巻く環境を踏まえ、「第１次計画」「第２次計画」の根拠法となっている「地域公共交通計画の活性化及び再生に関する法律(以下、地域交通法)」は、令和２(2020)年及び令和５(2023)年の二度にわたり改正が行われました。法改正に伴い、地域公共交通計画の策定の努力義務化、バス路線運行費への国庫補助と計画策定の連動化、「利用者数」「収支率」「財政負担額」の計画への記載、毎年度の評価・検証の実施、地域の関係者の連携と協働の促進等、より実効性の伴う地域公共交通計画の策定が求められるようになりました。

これを受けて、本市における地域公共交通を取り巻く諸課題に行政・事業者・市民等が一体となって対応していくために、「地域にとって望ましい地域旅客輸送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとして、「木津川市地域公共交通計画」（以下、本計画）を策定するものです。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通計画の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法）」に基づき策定した「第１次計画」および「第２次計画」に基づきつつ、令和 2(2020)年度、令和 5(2023)年度の２度にわたる地域交通法の改正内容を踏まえて策定するものです。

本市の最上位計画である「第２次木津川市総合計画」に即し、「第２次木津川市都市計画マスタープラン」等の各種関連計画との整合を図った計画とします。

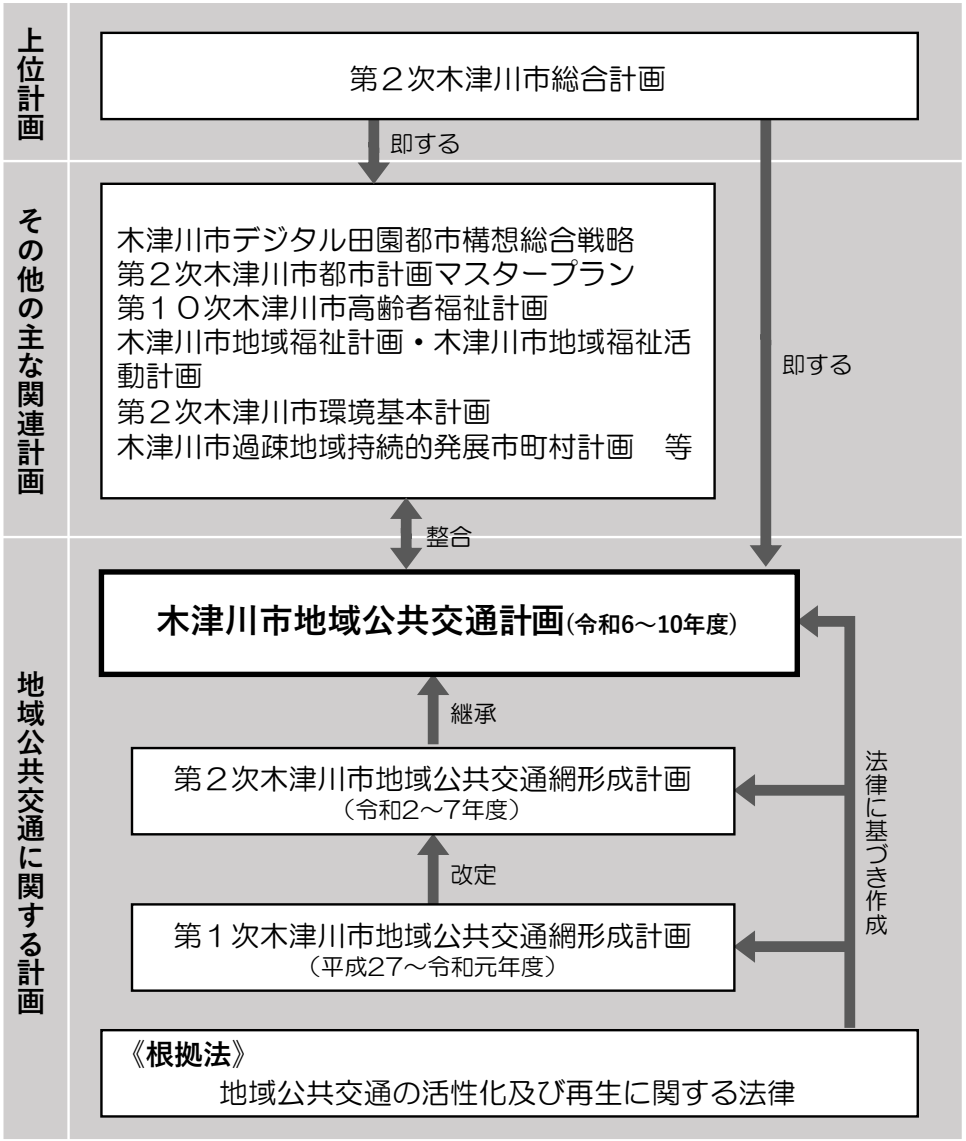


図 1.1　計画の位置づけ

1-3. 計画の概要

1）計画の区域

計画の対象区域は、木津川市全域とします。

2）計画の期間

計画の期間は、令和６(2024)年度～令和 10(2028)年度の５年間とします。

3）計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりです。

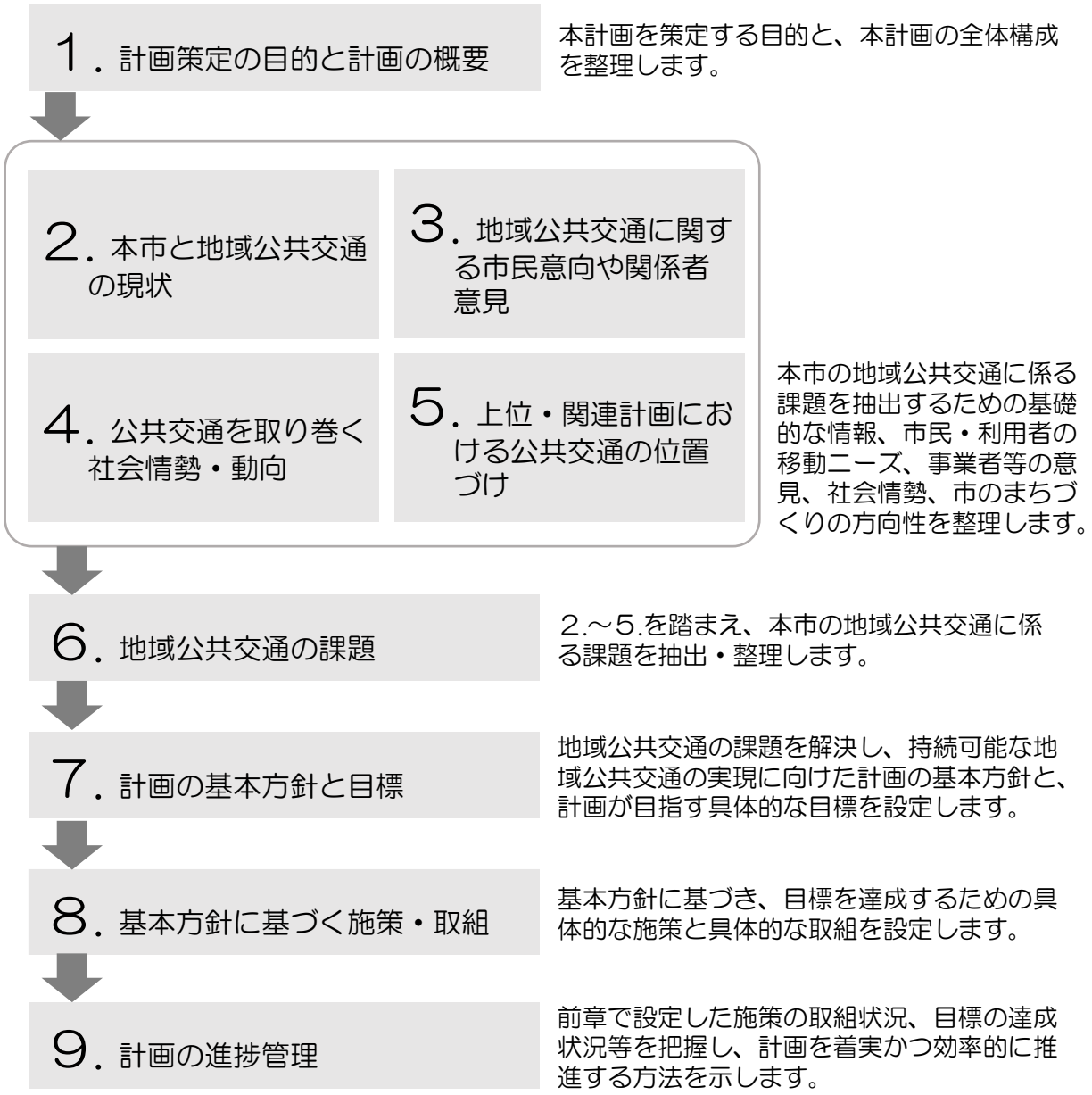


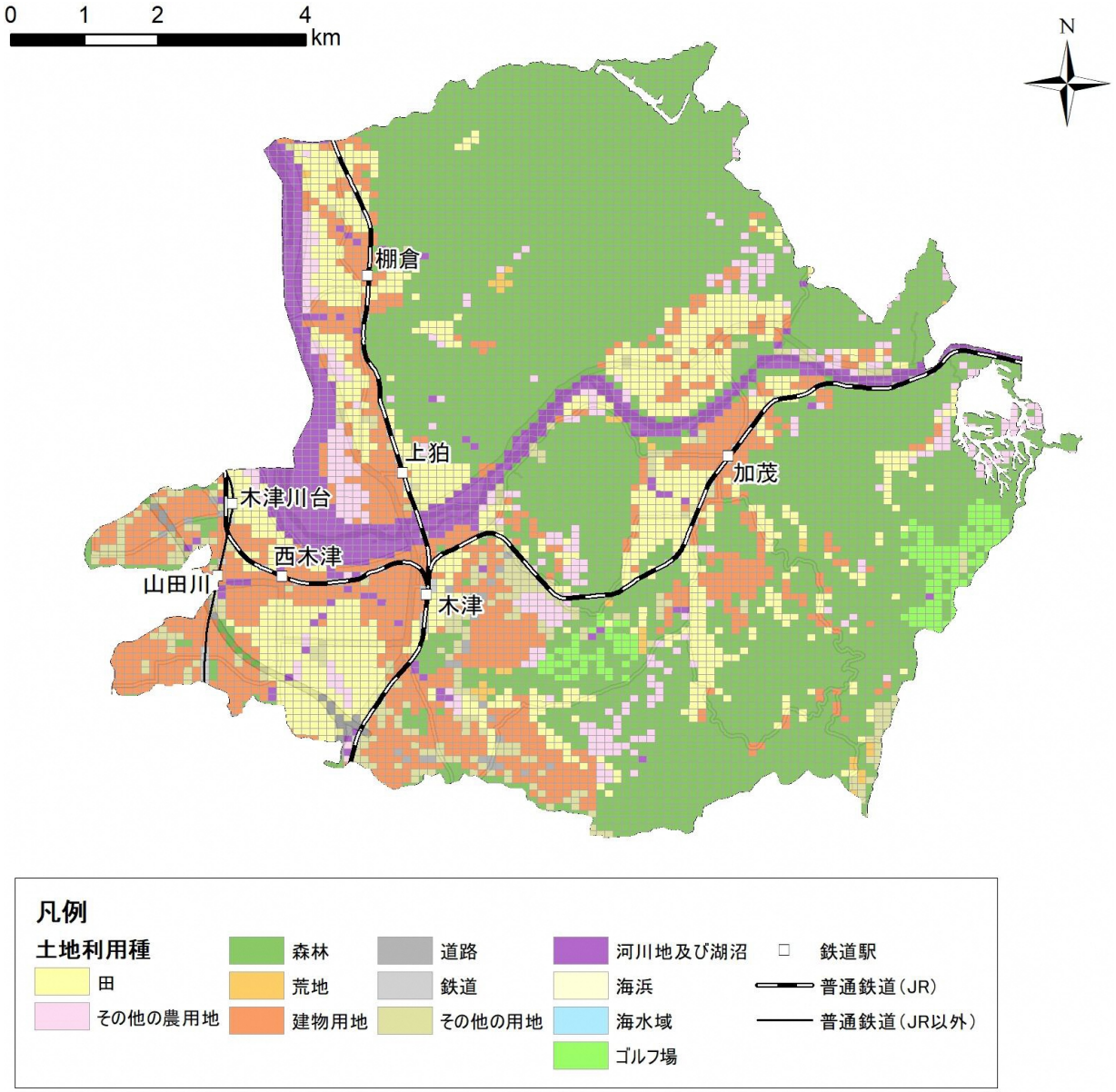
図 1.2　本計画の構成

2. 本市と地域公共交通の現状

2-1. 本市の現状

1）地勢

- 木津川市は、京都府南部に位置し、京都や大阪の中心部から約 30 ㎞圏内にあります。鉄道はＪＲ木津駅を中心に、関西本線（大和路線）、奈良線、学研都市線（片町線）で京都、奈良、三重方面に結ばれ、また、市の西部を南北に走る近鉄京都線により京都、大阪、奈良方面と結ばれるなど交通の要衝となっています。
- 土地利用は、市東部の加茂地域、山城地域は多くを森林が占めます。木津地域および山城地域のＪＲ線以西、加茂地域の加茂駅周辺及び大規模住宅団地を中心に、建物用地が多く分布しています。

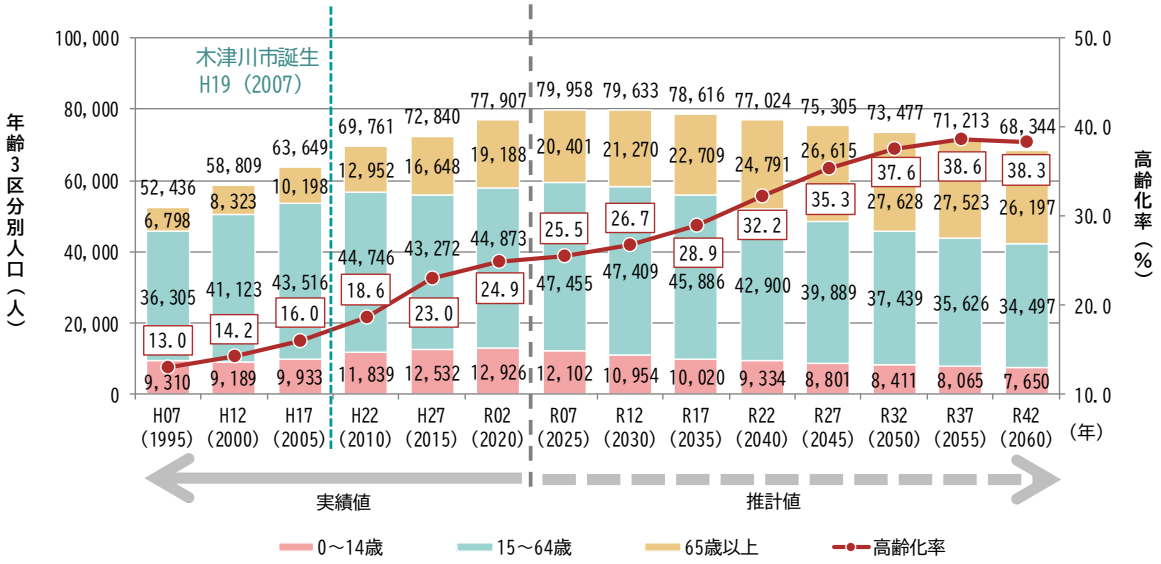


資料：国土数値情報　土地利用細分メッシュ（100m メッシュ）（令和 3(2021)年 国土交通省）

図 2.1　木津川市の土地利用現況

2）人口特性

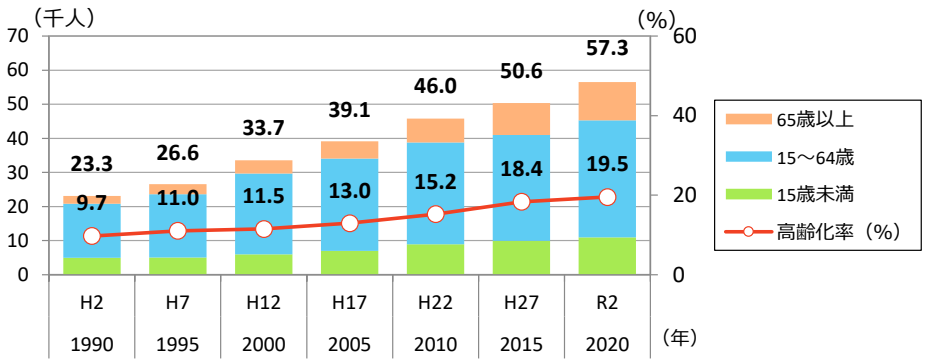
- 平成 19(2007)年に木津川市として合併後、学研地区の宅地開発などを背景とする人口流入により順調に増加を続け、令和 4(2022)年 9 月には 8 万人に達したものの、その後横ばいから減少に転じるなど、転換期を迎えています。
- 将来人口（令和 5(2023)年推計）をみると、今後は緩やかに減少し、高齢化率も徐々に上昇を続け、令和 22(2040)年には 30%を超えることが予測されます。
- 地域別に見ると、木津地域は一部の地区で人口増加傾向であるものの、高齢化率も 20%にせまる一方、加茂地域、山城地域は、平成 2(1990)年以降、人口減少と高齢化が進展しています。
- 高齢化の進展は、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。



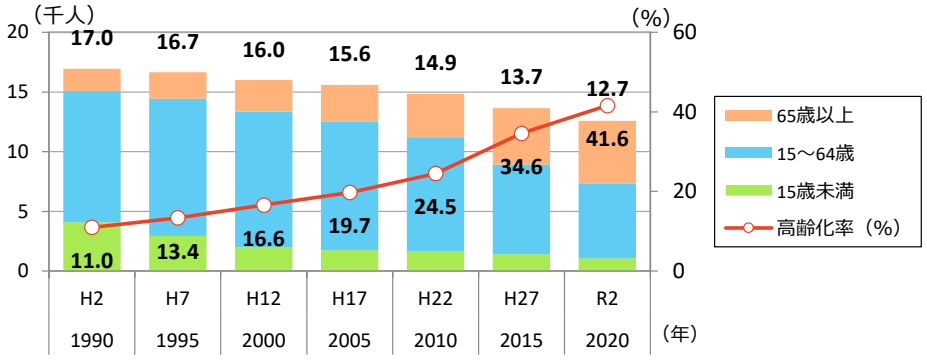
資料：令和２(2020)年以前は国勢調査、令和７(2025)年以降は木津川市推計（令和５(2023)年推計）

図 2.2　木津川市の人口・高齢化率の推移および将来人口の推計（全市）

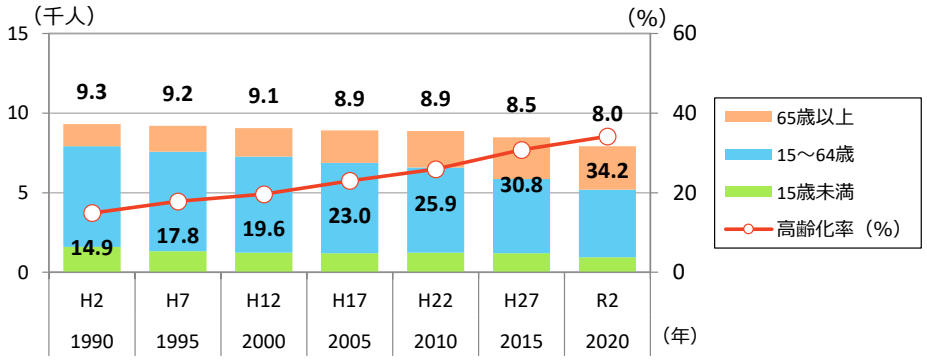
（木津地域）



（加茂地域）



（山城地域）



資料：国勢調査（平成２(1990)年～令和２(2020)年）

図 2.3　木津川市の人口・高齢化率の推移（地域別）

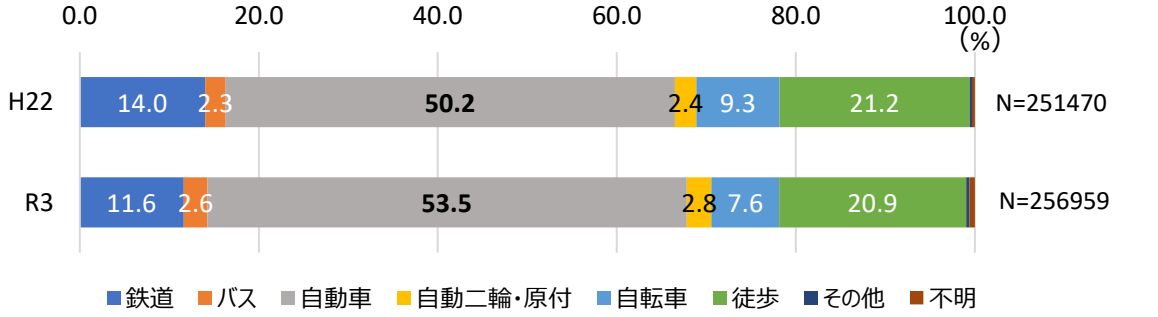
表 2.1　地区別の人口・高齢化率（令和 5(2023)年９月時点）

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(2023)年９月末時点）

3）人の動き

- パーソントリップ調査における最近約 10 年間（平成 22(2010)年→令和 3(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、令和 3(2021)年時点では約 54%となっています。地域別には、３地域共に、平成２２（２０１０）年よりも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（平成 22(2010)年→令和 3(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。



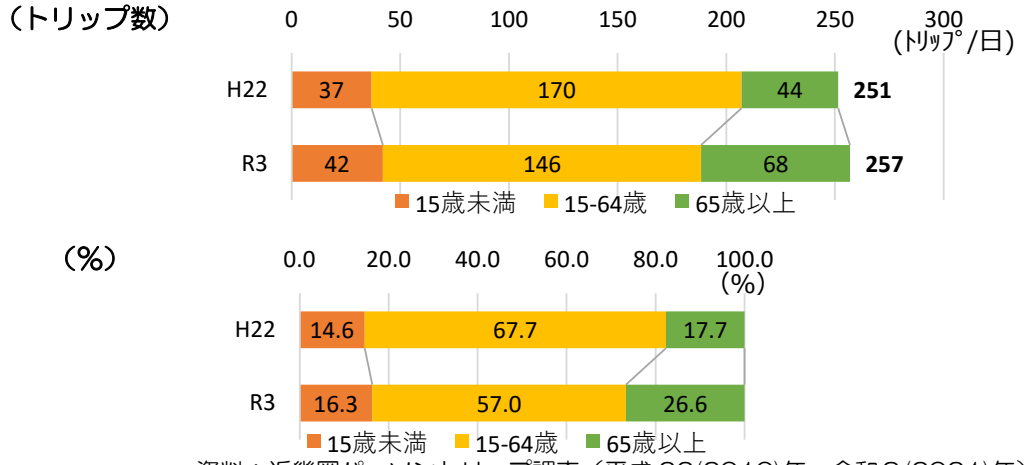
資料：近畿圏パーソントリップ調査（平成 22(2010)年、令和３(2021)年）

図 2.4　木津川市における発生集中量に占める交通手段分担率
（平成 22(2010)年→令和 3(2021)年）

表 2.2　地域別の自動車分担率の変化（単位：%）

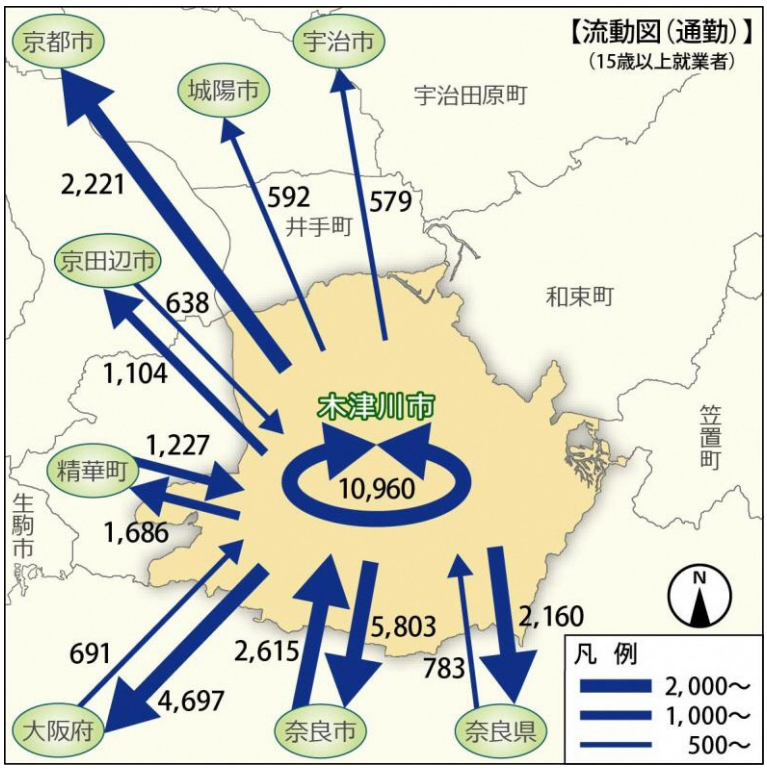
	H22	R3
木津地域	46.0	51.6
加茂地域	56.0	57.2
山城地域	65.0	70.4
全市	50.2	53.5

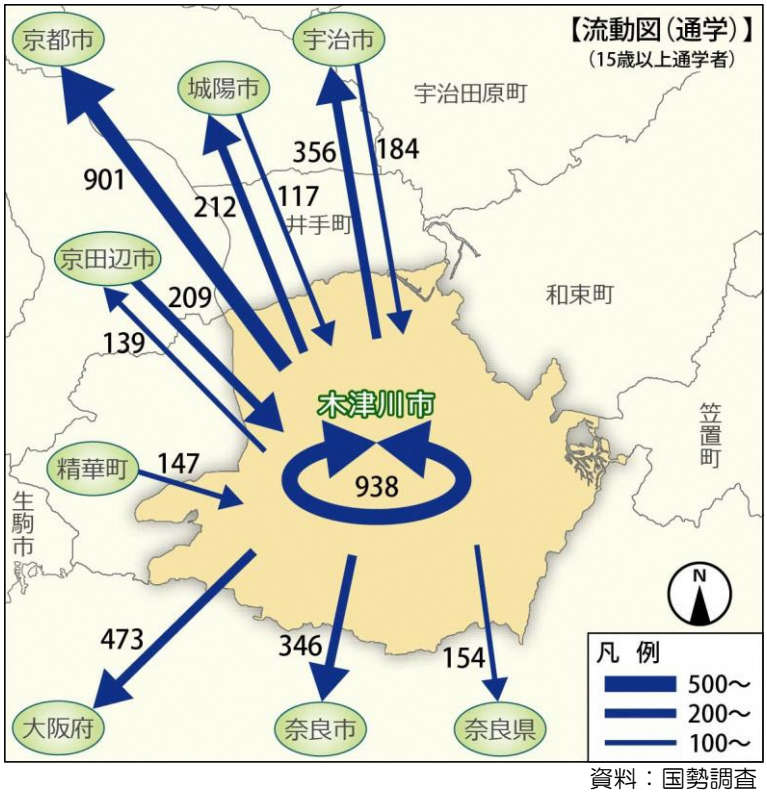
資料：近畿圏パーソントリップ調査（平成 22(2010)年、令和３(2021)年）



資料：近畿圏パーソントリップ調査（平成 22(2010)年、令和３(2021)年）

図 2.5　木津川市における発生集中量の変化（平成 22(2010)年→令和 3(2021)年）





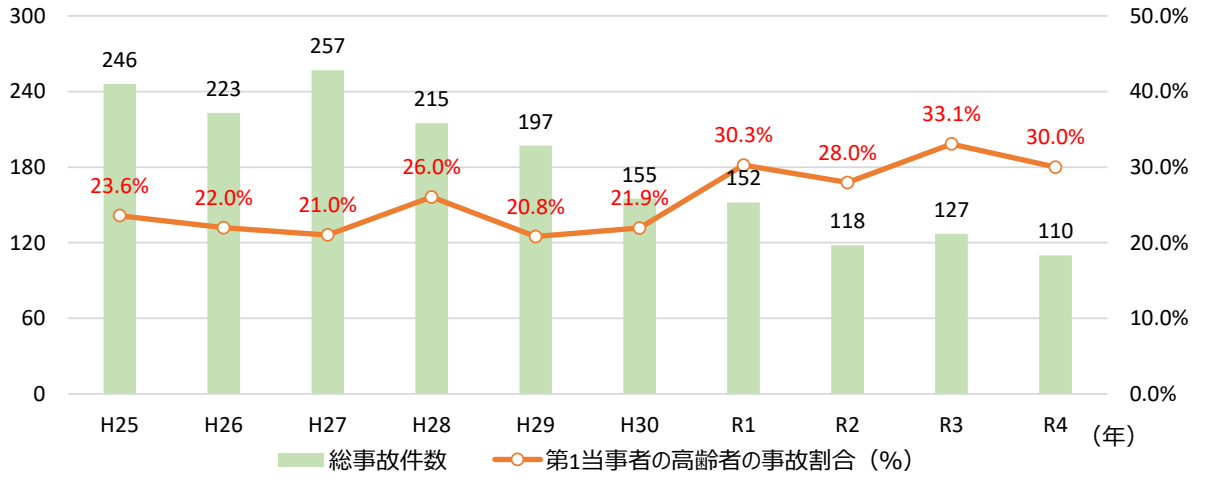
資料：国勢調査（令和２(2020)年）

図 2.6　通勤・通学流動

4）自動車交通関連

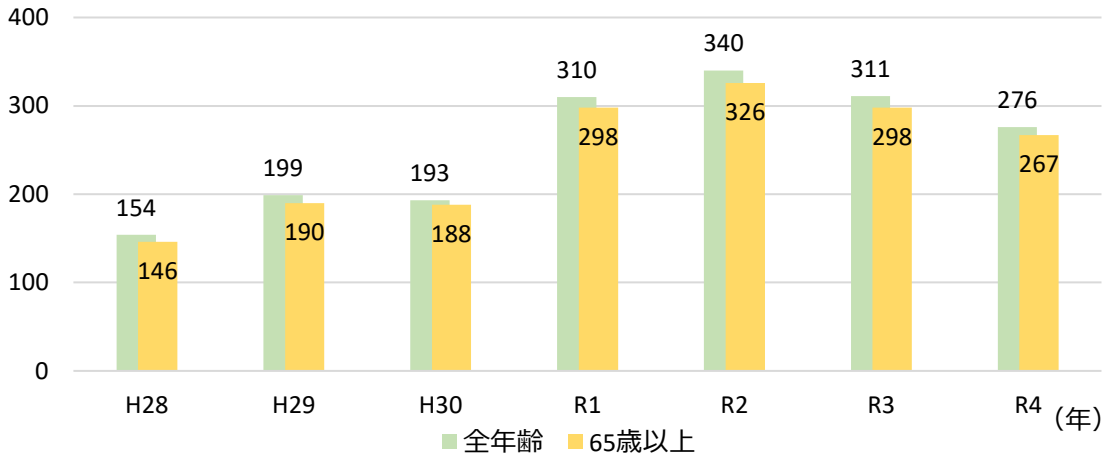
(1) 交通事故・免許返納状況

- 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令和２(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。



資料：木津警察署提供

図 2.7　交通事故件数の推移（木津警察署管内）

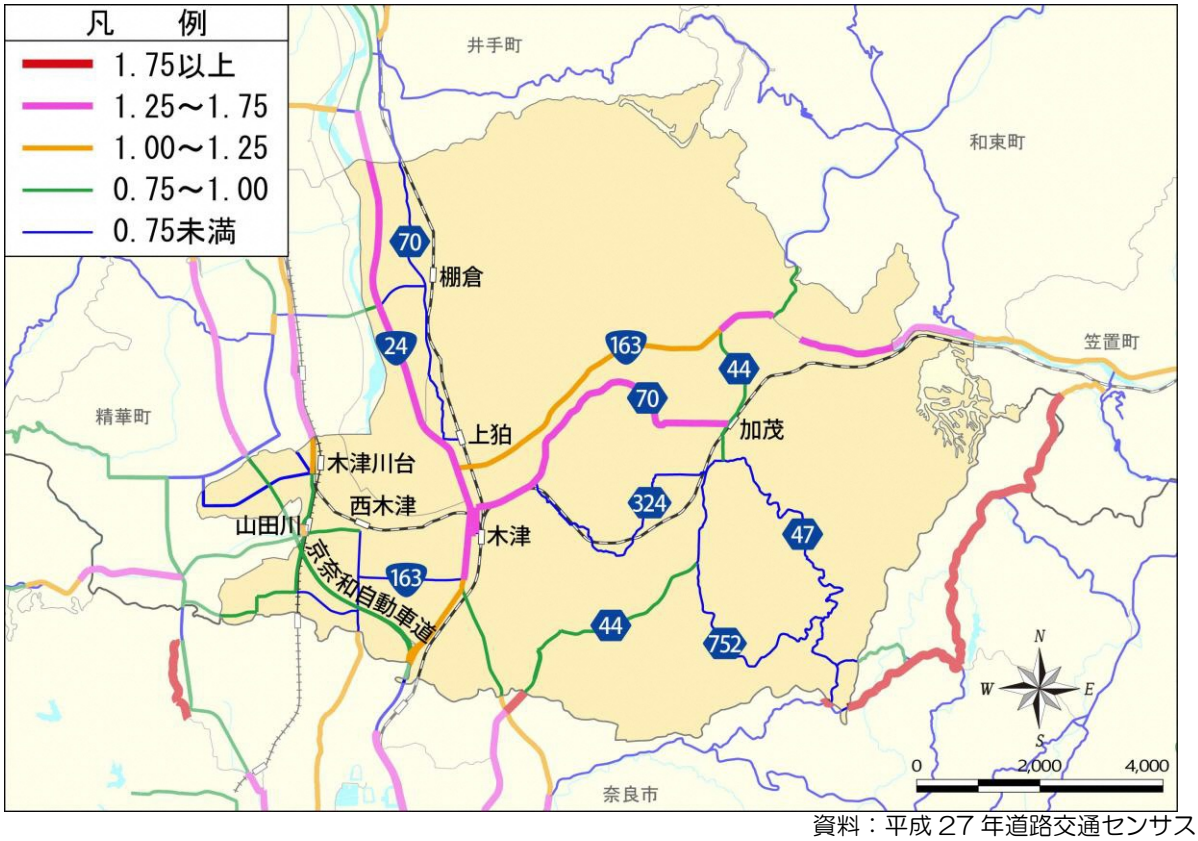


資料：木津警察署提供

図 2.8　木津川市の運転免許返納者数の推移

(2) 道路混雑状況

・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：平成 27 年道路交通センサス

図 2.9　市内の道路混雑状況



図 2.10　木津駅東口ロータリーの状況（平日・夕方）

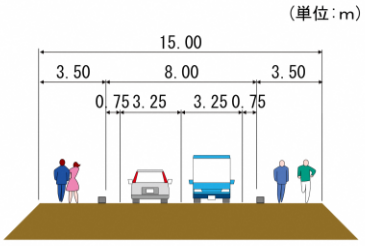
(3) 主要な道路整備状況

・国道 24 号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、また災害時の道路ネットワーク強化等を目的として、ＪＲ奈良線東側にバイパス（国道 24 号城陽井手木津川バイパス）の整備が進められています。

位置図



標準断面図



計画諸元

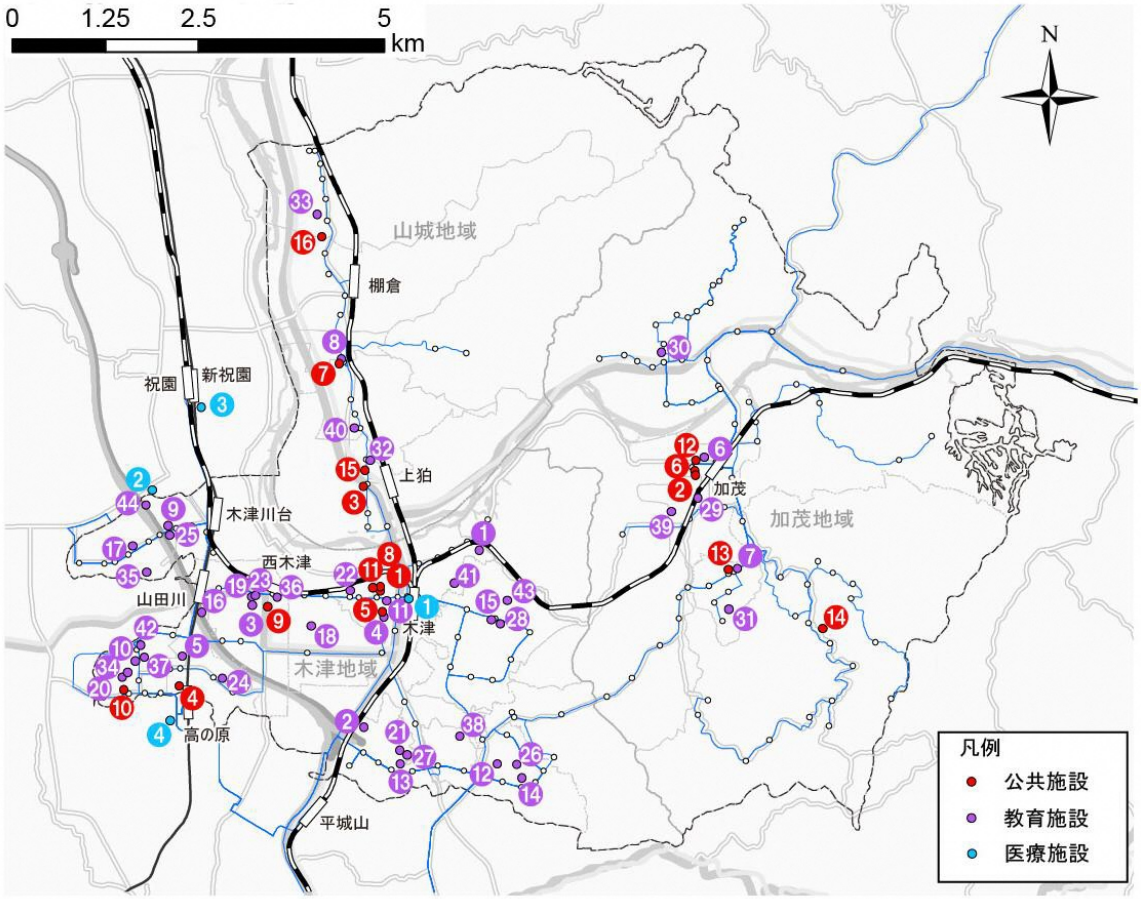
区　　間	（起点）京都府城陽市富野 （終点）京都府木津川市山城町上狛
道路延長	１１．２ｋｍ
道路規格	第３種第２級
設計速度	６０ｋｍ/ｈ
車線数	２車線

資料：京都国道事務所ホームページ

図 2.11　国道 24 号城陽井手木津川バイパスの整備概要

5）主要施設の立地状況

- 主要な公共施設及び教育施設は、木津地域に集中して立地しています。加茂地域は加茂駅周辺、山城地域は国道 24 号線沿線を中心に立地しています。
- 主要な医療施設は、市内では木津駅前の京都山城総合医療センターのみで、その他は隣接する市町の駅前等（高の原駅、祝園・新祝園駅前）に立地しています。



公共施設	
1	市役所本庁
2	加茂支所
3	山城支所
4	西部出張所
5	木津保健センター
6	加茂保健センター
7	山城保健センター
8	木津警察署
9	山城木津郵便局
10	木津兜台郵便局
11	木津南垣外郵便局
12	山城加茂郵便局
13	山城南加茂台郵便局
14	当尾簡易郵便局
15	山城町郵便局
16	棚倉郵便局

医療施設	
1	京都山城総合医療センター
2	医療法人社団医聖 学研都市病院
3	精華町国民健康保険病院
4	医療法人新生会 総合病院高の原中央病院

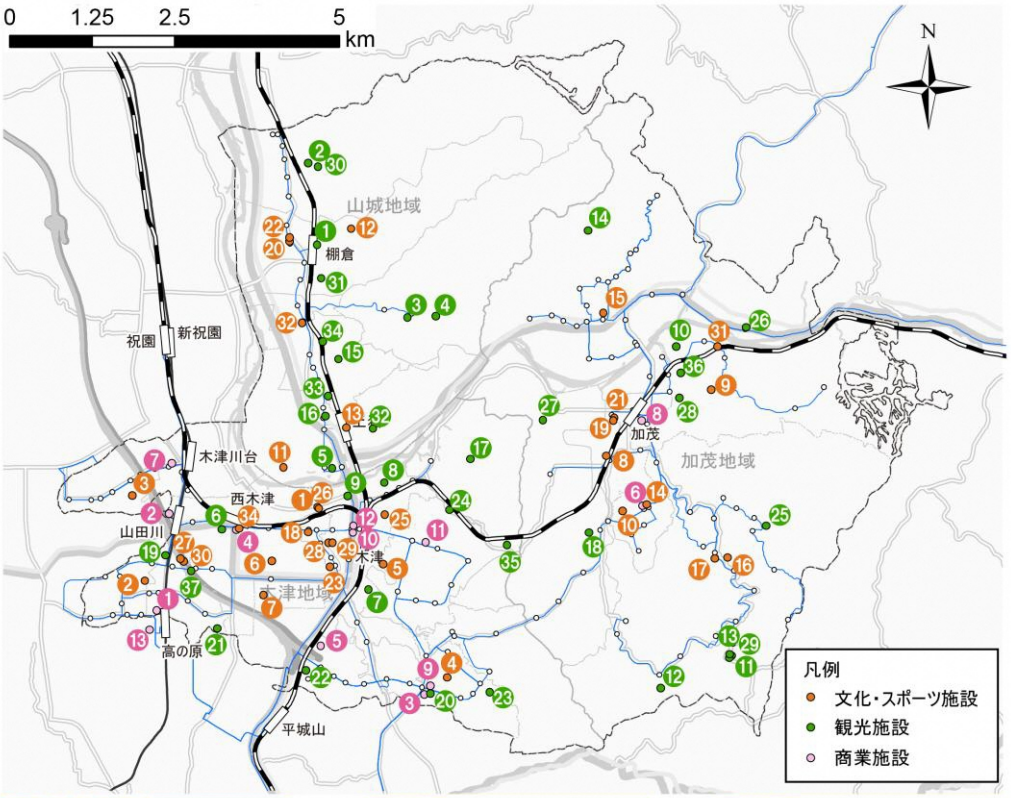
教育施設	
1	木津保育園
2	木津保育園分園
3	相楽保育園
4	清水保育園
5	相楽台保育園
6	いづみ保育園
7	南加茂台保育園
8	やましろ保育園
9	認定こども園 木津川台
10	愛光兜台こども園
11	愛光こども園
12	梅美台こども園
13	州見台さくら
14	なごみこども園
15	愛光みのりこども園
16	木津さくらの森
17	藍咲学園
18	木津幼稚園
19	相楽幼稚園
20	高の原幼稚園
21	みかのはら幼稚園
22	木津小学校
23	相楽小学校
24	相楽台小学校
25	木津川台小学校

教育施設	
26	梅美台小学校
27	州見台小学校
28	城山台小学校
29	加茂小学校
30	恭仁小学校
31	南加茂台小学校
32	上狛小学校
33	棚倉小学校
34	高の原小学校
35	同志社国際学院初等部
36	木津中学校
37	木津第二中学校
38	木津南中学校
39	泉川中学校
40	山城中学校
41	京都府立木津高等学校
42	京都府立南陽高等学校
43	京都大学大学院 農学研究科附属農場
44	同志社大学（学研都市キャンパス）

※一部、市外の施設も表示している

図 2.12　主要施設の立地状況（公共施設、教育施設、医療施設）

・主要な文化・スポーツ施設は、木津地域に集中して立地しています。
・主要な観光施設は、加茂地域、山城地域に多く立地しています。
・主要な商業施設は、木津駅、加茂駅等の主要駅前や、木津地域、加茂地域の大規模住宅地団地内を中心に立地しています。



文化・スポーツ施設	
1	木津グラウンド
2	兜谷公園
3	木津川台公園
4	梅美台公園
5	城址公園
6	市民スポーツセンター
7	中央体育館
8	赤田川グラウンド
9	加茂グラウンド
10	塚穴公園
11	山城コミュニティ運動広場
12	不動川公園
13	上狛駅東公園
14	南加茂台公民館
15	瓶原公民館
16	当尾公民館
17	当尾の郷会館
18	中央図書館
19	加茂図書館
20	山城図書館
21	加茂文化センター（あじさいホール）
22	山城総合文化センター（アスピアやましろ）
23	中央交流会館（いずみホール）
24	西部交流会館
25	東部交流会館
26	木津老人福祉センター
27	相楽老人福祉センター
28	木津老人憩の家
29	木津人権センター
30	女性センター
31	加茂人権センター
32	山城老人福祉センター（やすらぎ苑）

観光施設	
1	涌出宮（和伎座天乃夫岐売神社）
2	蟹満寺
3	神童寺
4	天神社
5	泉橋寺
6	相楽神社
7	岡田国神社
8	安福寺
9	大智寺
10	岡田鴨神社
11	岩船白山神社
12	浄瑠璃寺
13	岩船寺
14	海住山寺
15	松尾神社
16	西福寺
17	西念寺
18	高田寺
19	福寿園CHA遊学パーク
20	きっづ光科学館ふぉとん
21	音如ヶ谷瓦窯跡
22	市坂瓦窯跡
23	梅谷瓦窯跡
24	鹿背山瓦窯跡
25	森八幡宮
26	銭司遺跡
27	西明寺
28	御霊神社
29	当尾石仏
30	綺原神社
31	和泉寺
32	高麗寺跡

観光施設	
33	小林家住宅
34	椿井大塚山古墳
35	鹿背山不動尊
36	現光寺
37	法泉寺

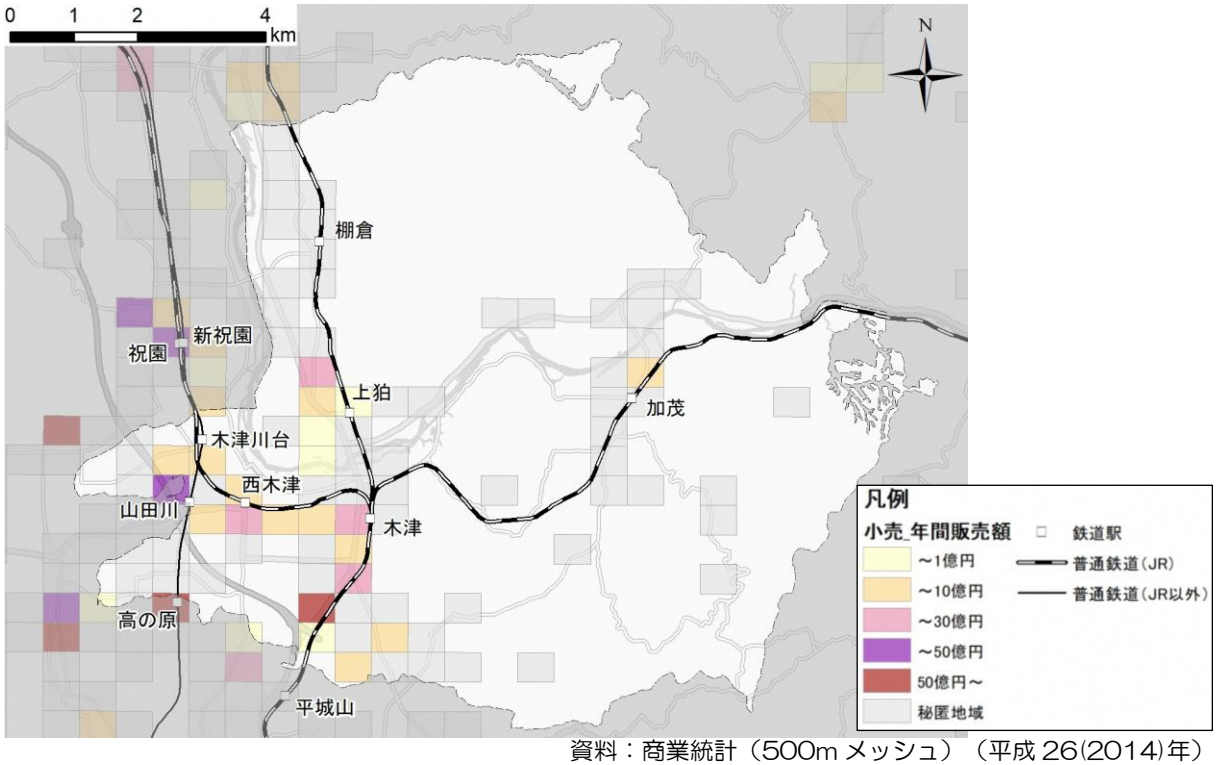
商業施設	
1	イオンモール高の原
2	アル・プラザ木津
3	中村屋梅美台店
4	中村屋木津店
5	フレンドマート木津川店
6	グルメシティ加茂店
7	ハーベス木津川台店
8	サンフレッシュ加茂店
9	バロー木津川店
10	サンディ木津店
11	PLANT木津川店
12	フレスコ木津店
13	近商ストア高の原店

※一部、市外の施設も表示している

図 2.13　主要施設の立地状況（文化・スポーツ施設、観光施設、商業施設）

6）買い物の場所

・イオンモール高の原、ガーデンモール木津川、アルプラザ木津周辺等、木津地域を中心に小売販売額の高い地区が分布しています。加茂地域は加茂駅周辺、山城地域は上狛駅東側周辺で比較的高くなっています。

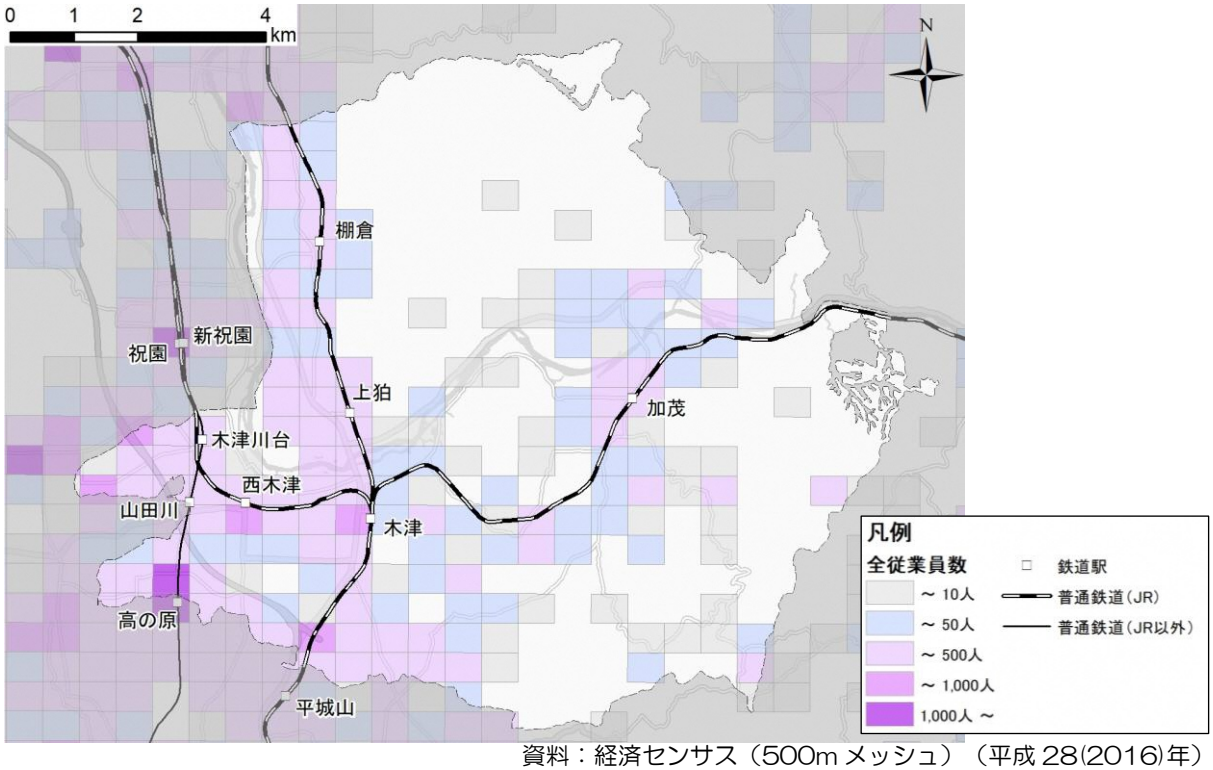


資料：商業統計（500m メッシュ）（平成 26(2014)年）

図 2.14　小売販売額の分布

7）働く場所

・木津地域の学研都市周辺や山城地域の国道 24 号沿道等で従業員数の多い地区が分布しています。



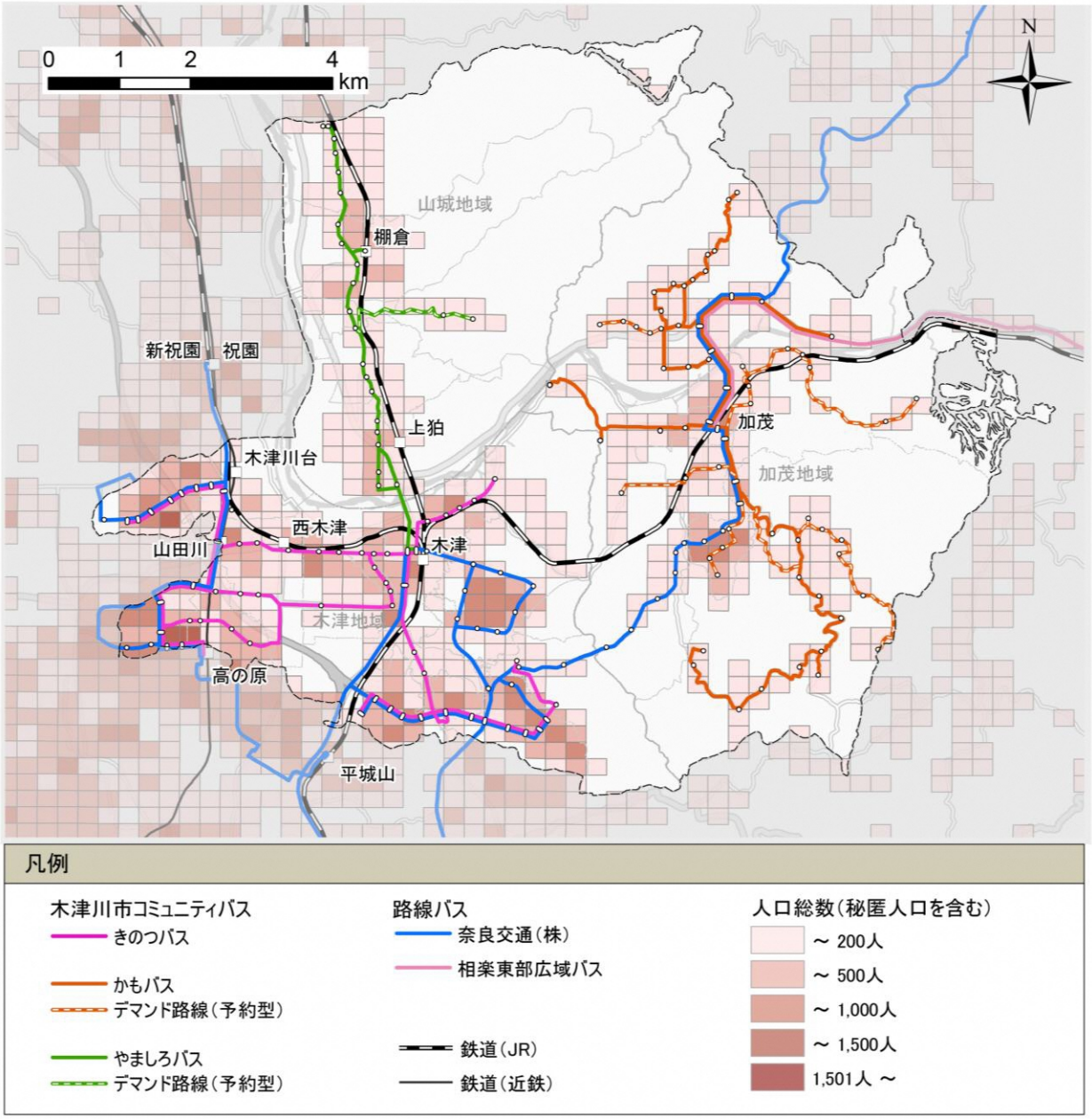
資料：経済センサス（500m メッシュ）（平成 28(2016)年）

図 2.15　従業員数の分布

2-2. 地域公共交通の現状

1）地域公共交通ネットワーク

・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。



※ネットワークは、令和８(2026)年１月現在
※人口分布は、国勢調査（令和２(2020)年、250m メッシュ）

図 2.16　木津川市の地域公共交通ネットワーク（鉄道・路線バス・コミュニティバス）

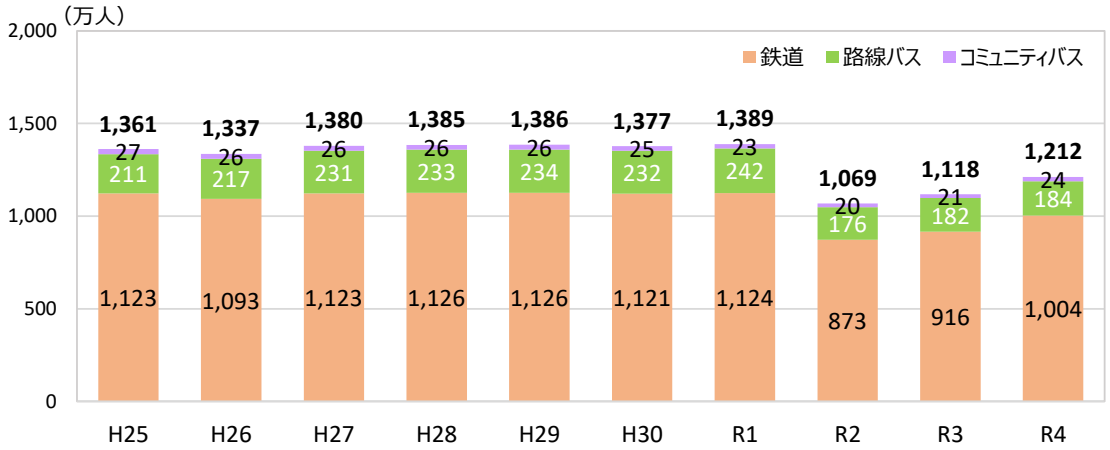
表 2.3　木津川市の地域公共交通

交通モード	種別		内容
鉄道	ＪＲ	関西本線（大和路線）	大阪方面（ＪＲ難波駅）～市内（木津駅、加茂駅）～三重方面（亀山駅）
		片町線（学研都市線）	市内（木津駅、西木津駅）～大阪方面（京橋駅、北新地駅）
		奈良線	京都方面（京都駅）～市内（棚倉駅、上狛駅、木津駅）～奈良方面（奈良駅）
	近鉄京都線		京都方面（京都駅）～市内（木津川台駅）～奈良方面（大和西大寺駅）
路線バス	奈良交通		木津駅、加茂駅、山田川駅、高の原駅を中心に運行
コミュニティバス	きのつバス		定時路線：木-1、木-2、木-3
	かもバス		定時路線：当尾線、奥畑線、加茂通学線 非定時路線（予約型）：山田線、南加茂台線、大畑線、観音寺線、銭司線、西線、法花寺野線
	やましろバス		定時路線：山城線 非定時路線（予約型）：神童子線
タクシー	一般乗用タクシー		複数のタクシー事業者が市内全域で運行
その他	福祉有償運送		公共交通の利用が困難な方を対象とする送迎サービス

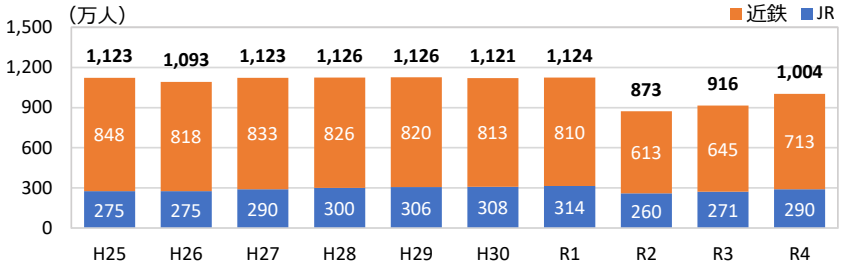
2）利用者数の推移

- 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、令和 4(2022)年度時点で**コロナ禍前（令和元（２０１９）年度）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、令和 4(2022)年度時点で、**コロナ禍前（令和元（２０１９）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、令和 4(2022)年度時点で、**コロナ禍前（令和元（２０１９）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は、コロナ禍前は減少傾向で推移し、令和 4(2022)年度時点で、**コロナ禍前（令和元（２０１９）年度）を上回る**（約 104%）利用となっています。

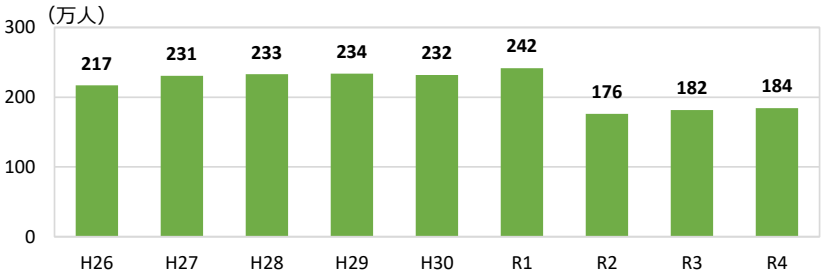
【公共交通全体（鉄道・路線バス・コミュニティバス）】



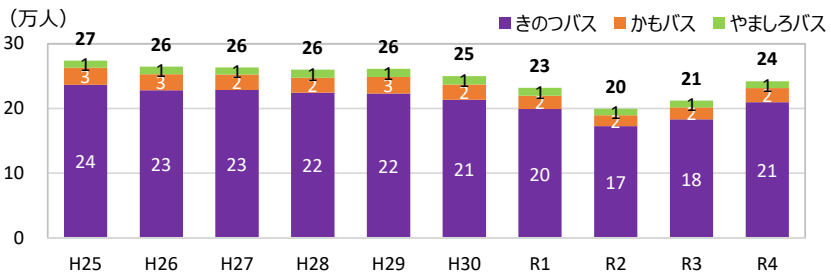
【鉄道】



【路線バス】



【コミュニティバス】



※表示年はいずれも年度

資料：各交通事業者より提供

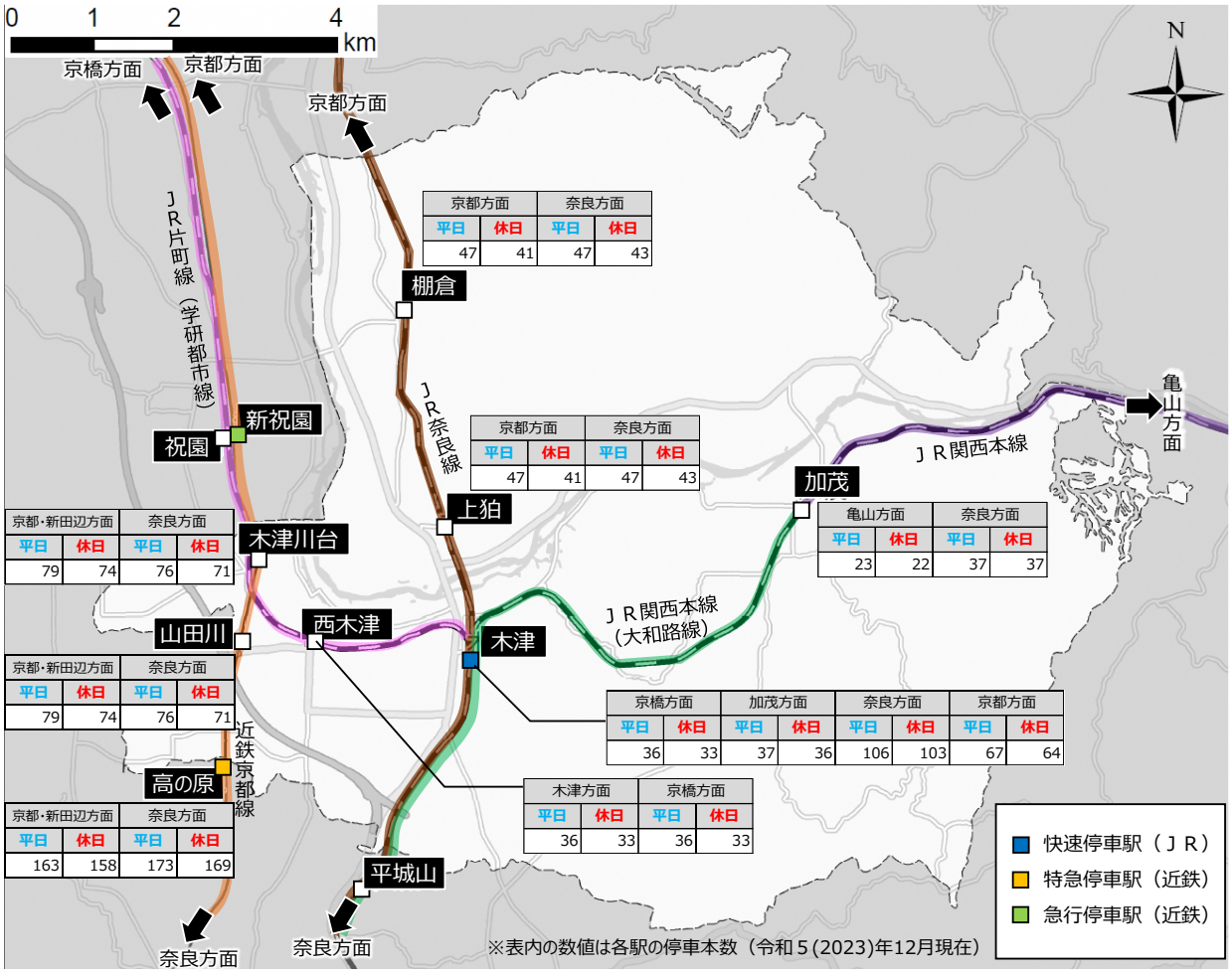
図 2.17　公共交通の利用者数の推移

3）交通モード別の現状

(1) 鉄道

① 運行状況

- 市内には、ＪＲが関西本線（大和路線）、片町線（学研都市線）、奈良線、近鉄が近鉄京都線の計４路線が運行されており、大阪市内、京都市内、奈良市内、三重県（亀山市方面）にアクセスしています。
- 市内６駅（木津駅、加茂駅、西木津駅、棚倉駅、上狛駅、木津川台駅）の他、市境にある精華町の山田川駅、奈良市の高の原駅が利用されています。



京都方面		奈良方面	
平日	休日	平日	休日
47	41	47	43

京都方面		奈良方面	
平日	休日	平日	休日
47	41	47	43

京都・新田辺方面		奈良方面	
平日	休日	平日	休日
79	74	76	71

京都・新田辺方面		奈良方面	
平日	休日	平日	休日
79	74	76	71

京都・新田辺方面		奈良方面	
平日	休日	平日	休日
163	158	173	169

亀山方面		奈良方面	
平日	休日	平日	休日
23	22	37	37

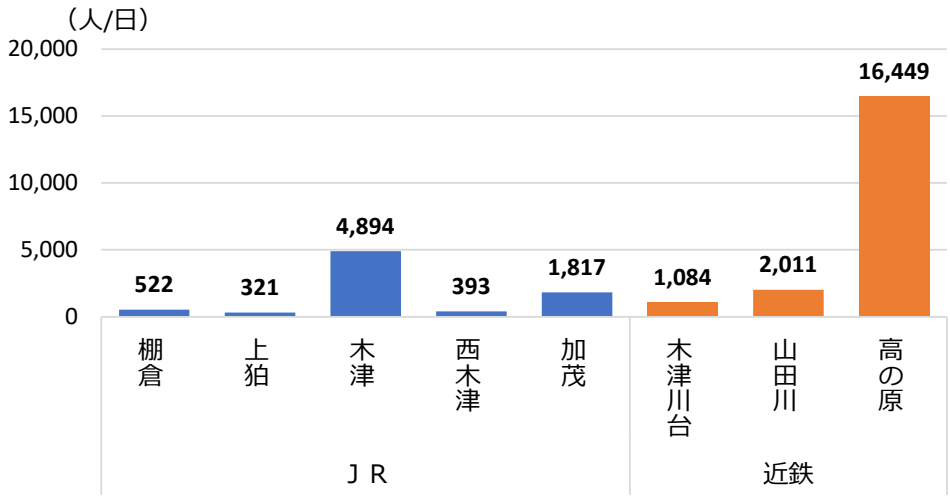
京橋方面		加茂方面		奈良方面		京都方面	
平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
36	33	37	36	106	103	67	64

木津方面		京橋方面	
平日	休日	平日	休日
36	33	36	33

図 2.18　木津川市内の鉄道ネットワークと運行本数

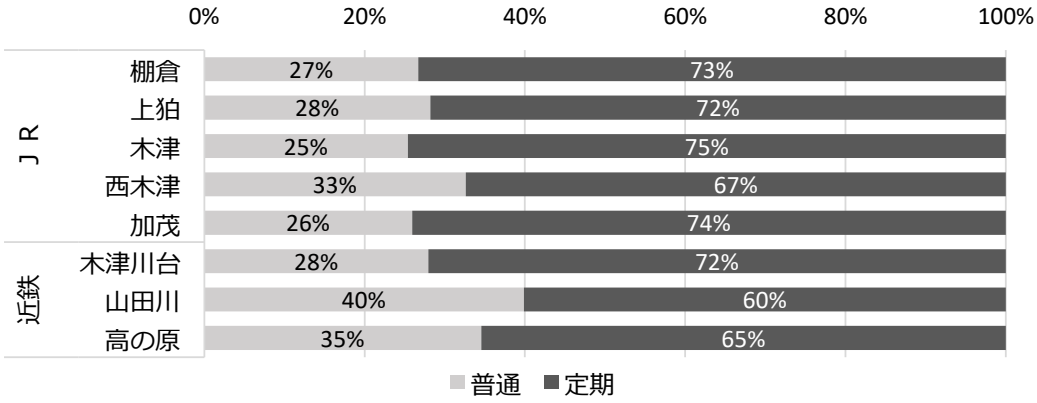
② 利用状況

- 令和 4(2022)年度の日平均乗車人員は、ＪＲでは３路線が乗り入れる木津駅が 4,894 人と最も多く、近鉄では学研都市の玄関口となる高の原駅が 16,449 人と多くなっています。
- 利用者数の推移を見ると、コロナ禍によりＪＲ、近鉄ともに令和 2(2020)年度に大きく利用者数が減少し、その後回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。



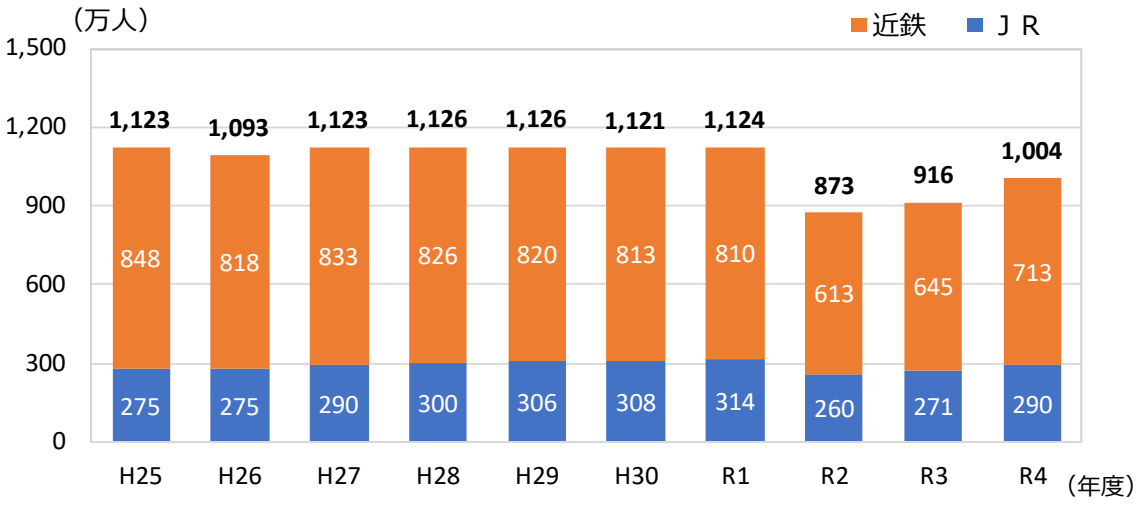
資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

図 2.19　駅別の日平均乗車人員（令和 4(2022)年度）



資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

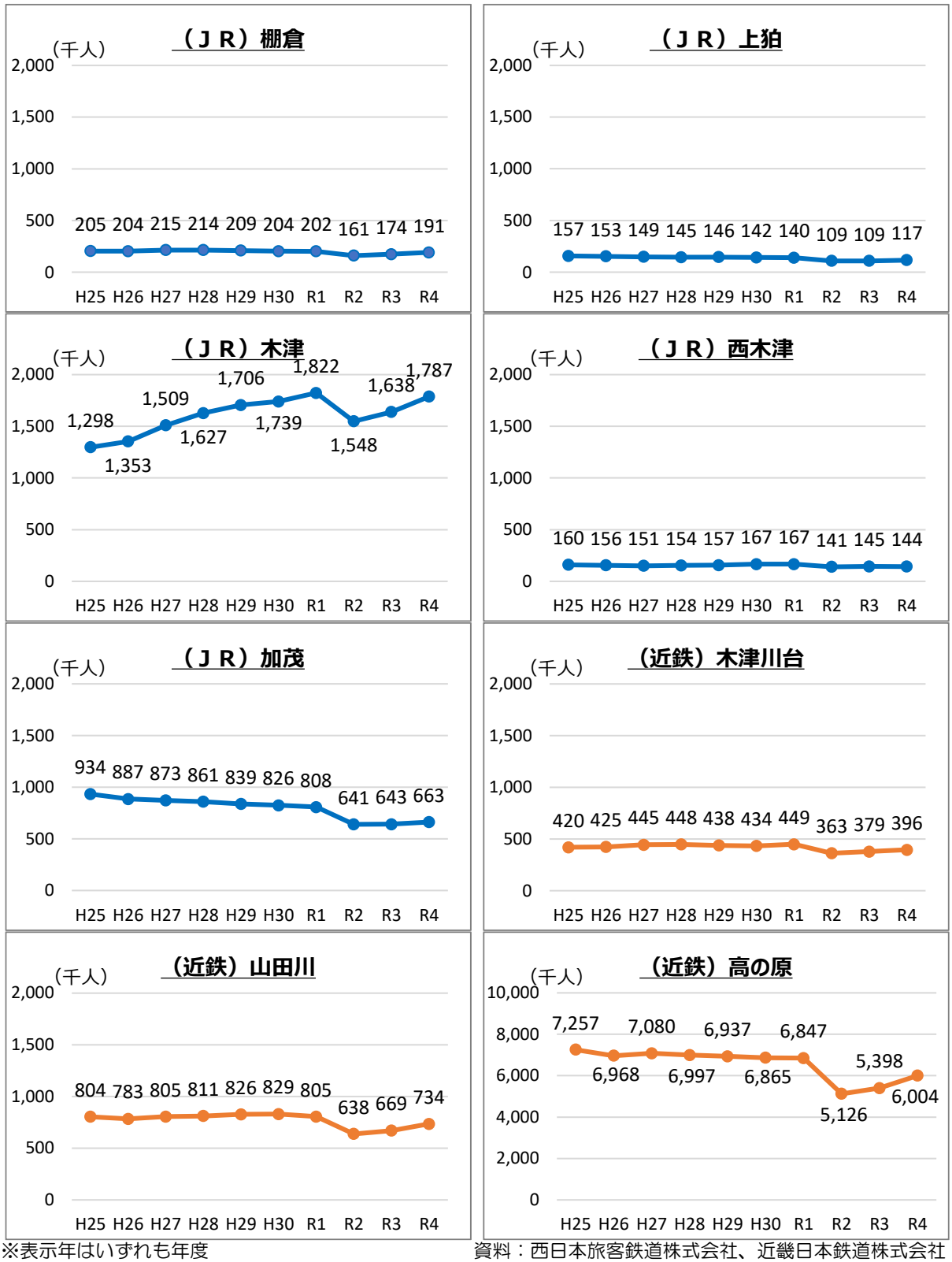
図 2.20　駅別の券種比率（令和 4(2022)年度）



資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

図 2.21　鉄道駅（市境の山田川駅、高の原駅を含む）の乗車人員の推移

・平成 25(2013)年と比較して乗車人員が増えているのは木津駅のみ（約 138%）となっています。最も減少率が大きいのは加茂駅で、約 71%に減少しています。



※表示年はいずれも年度　　資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

図 2.22　鉄道駅別の乗車人員の推移

表 2.4　鉄道駅別の乗車人員の推移

	ＪＲ					近鉄		
	棚倉	上狛	木津	西木津	加茂	木津川台	山田川	高の原
R4/H25比	93.2%	74.5%	137.7%	90.0%	71.0%	94.2%	91.3%	82.7%
R4/R1比	94.6%	83.6%	98.1%	86.2%	82.1%	88.0%	91.2%	87.7%

資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

③ ローカル線に関する課題認識と情報開示について（ＪＲ西日本）

- ＪＲ西日本が令和 4(2022)年 4 月に公表した「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」において、関西本線（亀山～加茂間）が輸送密度 2,000 人/日未満として示されています。（令和 4(2022)年 11 月、令和 5(2023)年 11 月にも情報更新）
- この区間の営業損益はマイナス 15.8 億円、収支率は 9.6%（2020-2022 年）となっており、悪化する傾向にあります。



資料：ローカルに関する課題認識と情報開示について（ＪＲ西日本、令和 4(2022)年 4 月）

図 2.23　ＪＲ西日本の線区別輸送密度（2019 年実績）

表 2.5　ＪＲ関西本線（亀山～加茂）線区の収支状況

年次	運輸収入（億円） A	営業費用（億円） B	損益額（億円） A-B	収支率（%） A/B
2017-2019	2.5	17.1	▲14.6	14.6%
2018-2020	2.1	17.8	▲15.7	11.9%
2019-2021	1.8	18.0	▲16.2	10.1%
2020-2022	1.7	17.5	▲15.8	9.6%

※管理費（本社・支社にかかる費用）は除く。
※四捨五入の関係で、収支率は運輸収入、営業費用による計算結果と一致しない場合がある。
資料：ＪＲ西日本公表資料より作成

⑵ 路線バス

① 運行状況

・市内の主要な路線バスは、奈良交通により、ＪＲ木津駅や加茂駅、近鉄山田川駅や高の原駅を主な発着点として、９路線が運行されています。

表 2.6　市内を運行する主要な路線バスの系統一覧（令和 6(2024)年 3 月時点）

路線名	運行系統		
	起点	主な経過地	終点
加茂	南加茂台五丁目	梅美台五丁目	ＪＲ奈良駅西口
	南加茂台五丁目	梅美台二丁目	ＪＲ奈良駅西口
	ＪＲ奈良駅西口	南加茂台五丁目	加茂駅（東口）
	ＪＲ奈良駅西口	梅美台五丁目	加茂駅（東口）
	ＪＲ奈良駅西口	（急行）南加茂台五丁目	加茂駅（東口）
	南加茂台五丁目	南加茂台一丁目	加茂駅（東口）
	加茂駅	南加茂台五丁目	京内橋
	JR奈良駅西口	梅美台二丁目・梅美台五丁目	関西光科学研究所
	JR奈良駅西口	梅美台二丁目・梅美台五丁目	JR奈良駅西口
	梅美台二丁目	梅美台三丁目	JR奈良駅西口
木津川台住宅	山田川駅	木津川台二丁目	木津川台九丁目
	木津川台八丁目	木津川台二丁目	山田川駅
	山田川駅	木津川台九丁目	KICK
	高の原駅	山田川駅	木津川台九丁目
	木津川台八丁目	山田川駅	高の原駅
奈良木津	木津	川原田	近鉄奈良駅
高の原梅美台 ※	高の原駅	朱雀六丁目・州見台六丁目	梅美台三丁目
	高の原駅	平城山駅	梅美台三丁目
	（急行）梅美台三丁目	州見台六丁目	高の原駅
	高の原駅	木津城山台十二丁目	木津駅東口
	州見台八丁目	木津城山台九丁目	木津駅東口
祝園木津川台	祝園駅	木津川台一丁目	けいはんな記念公園
	祝園駅	木津川台一丁目	けいはんな記念公園南
ハーモニーシティ木津	ＪＲ奈良駅西口	奈良阪	州見台八丁目
	州見台八丁目	鴻ノ池	ＪＲ奈良駅西口
	近鉄奈良駅	奈良阪	州見台八丁目
	州見台八丁目	鴻ノ池	近鉄奈良駅
相楽ニュータウン	高の原駅	兜台三丁目	兜台五丁目
和束木津	加茂駅（西口）	和束河原	和束町原山
木津城山台	木津駅東口	城山台内回り	木津駅東口
	木津駅東口	城山台外回り	木津駅東口

※令和 6(2024)年 4 月 1 日から運行内容変更（木津駅～梅美台二丁目間廃止）

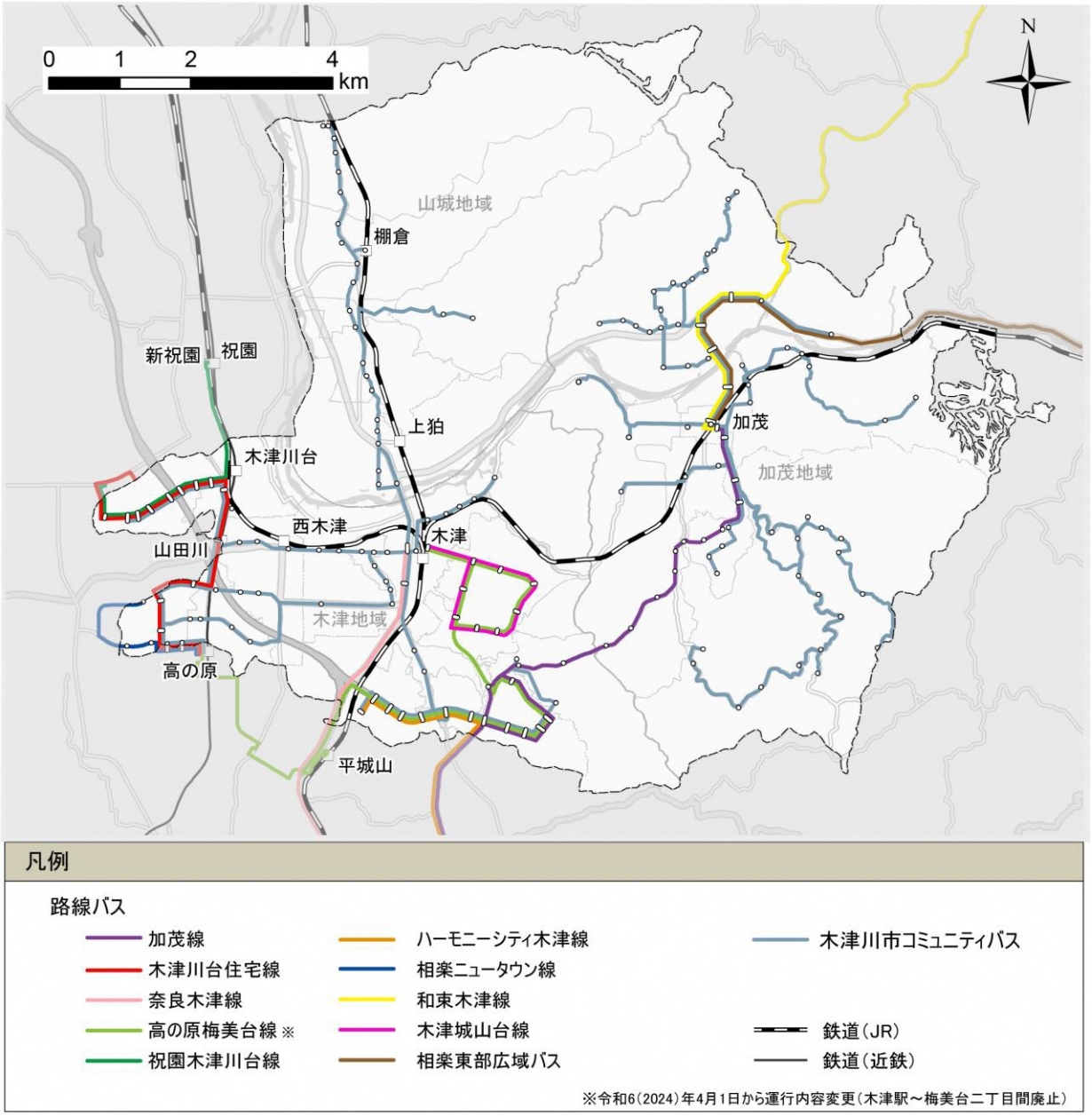
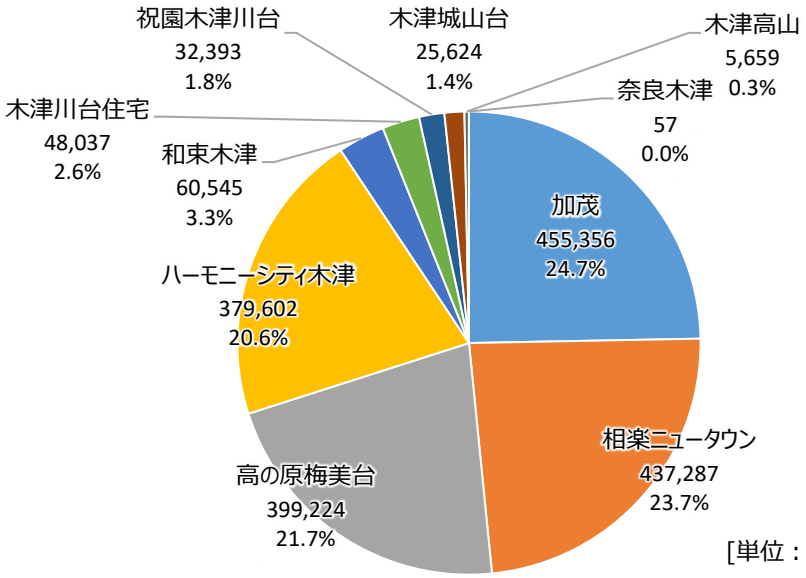


図 2.24　木津川市の路線バスネットワーク（令和８(2026)年１月時点）

② 利用状況

- 令和 4(2022)年度の利用者数は、全体で約 184 万人です。加茂線が約 45.5 万人で最も多く、相楽ニュータウン線、高の原梅美台線、ハーモニーシティ木津線の順となっており、上位 4 路線で全体の約 9 割を占めています。
- 利用者数の推移を見ると、コロナ禍により令和 2(2020)年度に大きく利用者数が減少し、その後回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。

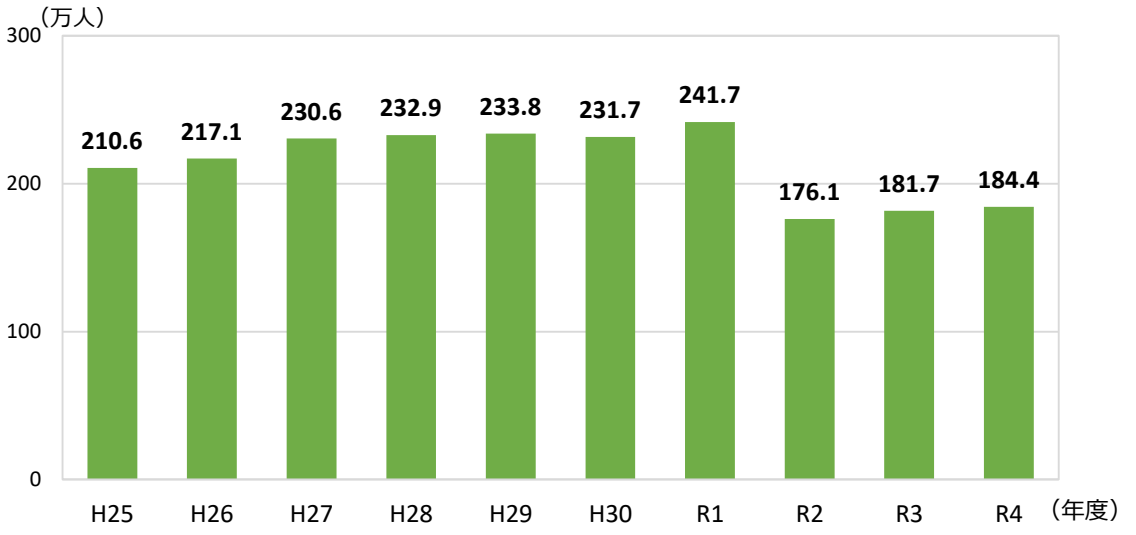


[単位：人/年]

資料：奈良交通株式会社

※木津高山線は、令和 4(2022)年 10 月 1 日より路線廃止。
※奈良木津線は、土曜日に 1 本のみの運行。
※木津川市外も運行する路線については、市外バス停の利用者を含む。

図 2.25　路線別利用者数（令和 4(2022)年度）

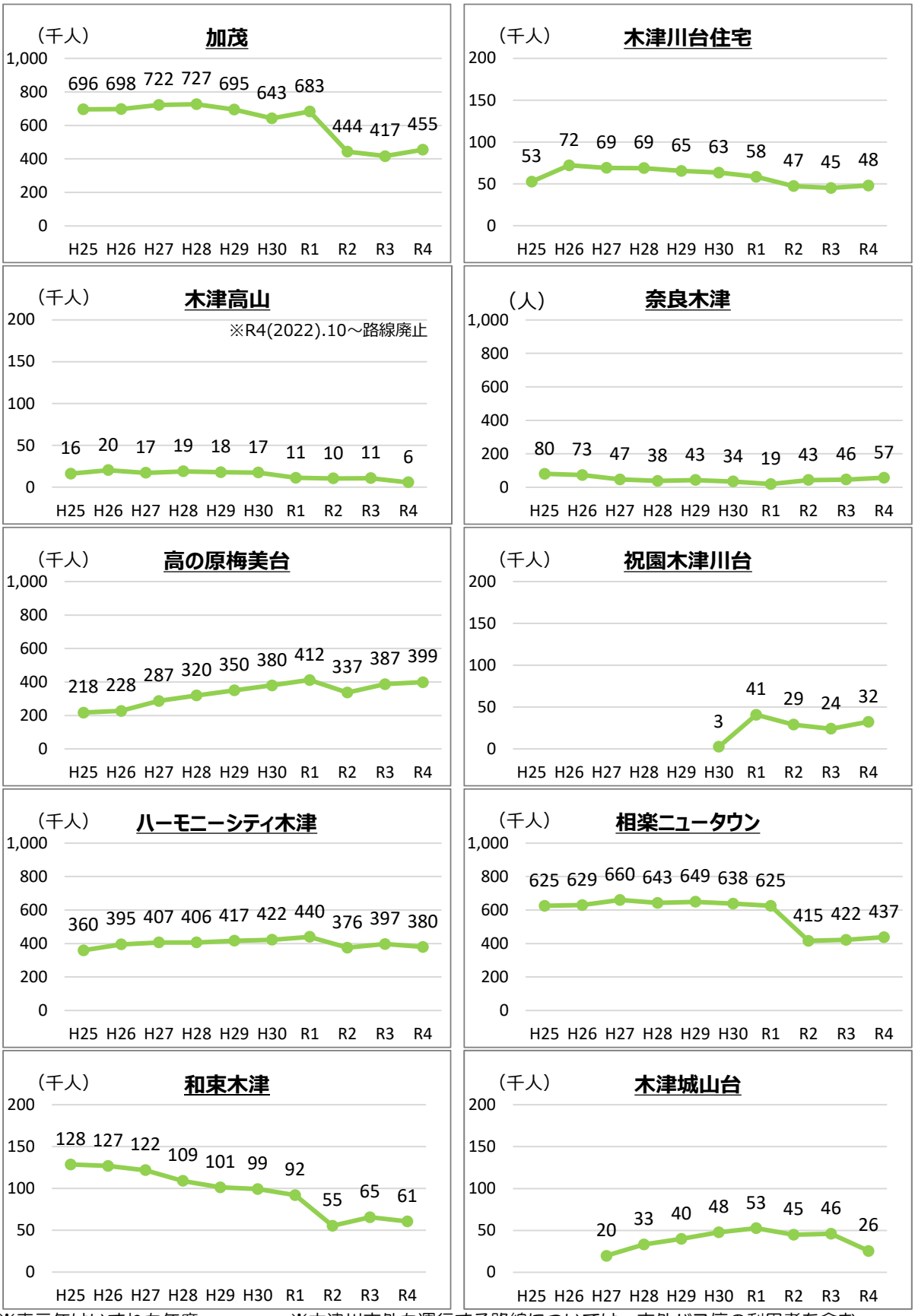


資料：奈良交通株式会社

※木津川市外も運行する路線については、市外バス停の利用者を含む。

図 2.26　市内路線の利用者数推移

・平成 25(2013)年と比較して利用者数が増えているのは高の原梅美台線、ハーモニーシティ木津線のみとなっており、その他の路線は減少傾向が続いています。(平成 26(2014)年以降に運行を開始した祝園木津川台線、木津城山台線を除く)。



※表示年はいずれも年度　　※木津川市外も運行する路線については、市外バス停の利用者を含む

資料：奈良交通株式会社

図 2.27　路線バス・路線別の利用者数推移

③ 収支状況

- 奈良交通より情報提供のあった市内路線の収支については、全体で約 8,782 万円の赤字となっています。
- 加茂線、高の原梅美台線、木津城山台線の３路線について、奈良交通より路線の休廃止を含む運行計画の変更（令和６(2024)年 4 月～）に係る提案がありましたが、このうち加茂線および木津城山台線について、令和 6(2024)年度は、運行確保となっています。

表 2.7　路線別収支（令和 4(2022)年度）

路線名称	関係市町村	経常収益 A 千円	経常経費 B 千円	損益 C=A-B 千円	収支率 A/B %
加茂 (*1)	木津川市、奈良市	106,242	135,416	▲ 29,174	78.5
高の原梅美台 (*1)	木津川市、奈良市	83,393	129,100	▲ 45,707	64.6
木津城山台 (*1)	木津川市	4,712	15,254	▲ 10,542	30.9
その他路線 (*2)	木津川市、奈良市、精華町	166,963	169,357	▲ 2,394	98.6
	路線バス計	361,310	449,127	▲ 87,817	80.4

（*1）奈良交通より運行計画の変更提案があった路線

（*2）ハーモニーシティ木津線、相楽ニュータウン線、木津川台住宅線、祝園木津川台線の4路線

資料：第 64 回木津川市地域公共交通総合連携協議会資料（奈良交通提供資料）
よりコミュニティバス収支を除いたもの

表 2.8　運行計画の変更に関する提案内容

加茂線	高の原梅美台線	木津城山台線
●1日当たり乗降数、R5.2月 加茂線全体 2,527人/日 (内)奈良駅～梅美台 1,708.5人/日(全体の68%) (内)梅美台より北～加茂駅 818.5人/日(全体の32%) ●主な運行計画 ①梅美台二丁目～加茂駅間の運行を休止。 ・平日(始発～終発) 67本→0本 ・土日祝日(始発～終発) 65本→0本 ②梅美台～JR奈良駅間の運行回数を変更。 ・平日(始発～ 9時) 梅美台発 13本→11本(△2本、△15.4%) 奈良駅発 9本→ 8本(△1本、△11.1%) ・平日(16時～終発) 梅美台発 14本→13本(△1本、△7.1%) 奈良駅発 9本→ 8本(△1本、△11.1%)	●1日当たりIC乗降数、R5.6月 高の原梅美台線全体 2,156.6人/日 (内)高の原駅～梅美台 1,814.5人/日(全体の84%) (内)城山台～木津駅 342.1人/日(全体の16%) ●主な運行計画 ①高の原駅～木津駅系統と州見台八丁目～木津駅系統を廃止し、高の原駅～平城山駅～梅美台三丁目系統を増発。 ②高の原駅～梅美台三丁目間の運行回数を変更。 ・平日(始発～ 9時) 梅美台発 16本→10本(△6本、△37.5%) 高の原発 10本→ 7本(△3本、△30.0%) ・平日(16時～終発) 梅美台発 11本→11本(変更なし) 高の原発 20本→19本(△1本、△5%)	●1日当たりIC乗降数、R5.6月 木津城山台線全体 152.9人/日 ●主な運行計画 路線廃止 ・平日(始発～終発) 17本→0本 ・土日祝日(始発～終発) 14本→0本

資料：第 64 回木津川市地域公共交通総合連携協議会資料（奈良交通提供資料）より作成

⑶ コミュニティバス

① 運行状況

・コミュニティバスは、木津地域には木津駅・高の原駅を発着するきのつバスが３系統、加茂地域にＪＲ加茂駅を発着するかもバスが 10 系統、山城地域にはやましろバスが２系統運行しています。

表 2.9　コミュニティバスの運行状況（令和８(2026)年１月現在）

路線名		運行方式	運行補助 (*5)	発地	着地	平日	土曜	日・祝日
きのつバス	木-1	路線定期	A	梅谷	高の原駅	10	8	8
				高の原駅	梅谷	10	8	8
	木-2	路線定期	A	鹿背山	高の原駅	10	8	8
				高の原駅	鹿背山	10	8	8
	木-3	路線定期	A	木津川台八丁目	高の原駅	10	8	8
				高の原駅	木津川台住宅	10	8	8
かもバス	当尾線	路線定期	B	加茂駅東口	加茂山の家	8	8	8
				加茂山の家	加茂駅東口	9	9	9
	奥畑線	路線定期	B	加茂支所	奥畑	4	0	0
				奥畑	加茂支所	4	0	0
	加茂通学線(*1)	路線定期	B	恭仁宮跡	奥畑	1	0	0
				加茂支所	銭司	1	0	0
				奥畑	加茂支所	1	0	0
	観音寺線(*2)	路線不定期（要予約）	B	加茂支所	観音寺	3	0	0
				観音寺	加茂支所	3	0	0
	山田線(*3)	路線不定期（要予約）	B	加茂支所	山田	4	0	0
				山田	加茂支所	4	0	0
	西線	路線不定期（要予約）	B	加茂支所	西	4	0	0
				西	加茂支所	4	0	0
	銭司線	路線不定期（要予約）	B	加茂支所	銭司	3	0	0
				銭司	加茂支所	3	0	0
	大畑線	路線不定期（要予約）	B	加茂支所	大畑	3	0	0
				大畑	加茂支所	3	0	0
	南加茂台線	路線不定期（要予約）	B	加茂支所	東山公園	4	0	0
				東山公園	加茂支所	4	0	0
	法花寺野線(*4)	路線不定期（要予約）	B	加茂駅西口	法花寺野	3	0	0
				法花寺野	加茂駅西口	3	0	0
やましろバス	山城線	路線定期	B	渋川西	木津駅	8	0	0
				木津駅	渋川西	8	0	0
	神童子線	路線不定期（要予約）	－	神童子公民館	やすらぎ苑	8	0	0
				やすらぎ苑	神童子公民館	8	0	0
計						168	65	65

(*1) 加茂通学線は、学校休業日は運休

(*2) 観音寺線は、加茂駅東口・加茂草畑の乗降予約がない場合は、加茂支所への直接運行

(*3) 山田線は、加茂駅東口の乗降予約がない場合は、加茂支所への直接運行

(*4) 法花寺野線は、令和7年4月より運行開始

(*5) Aは国の「地域間幹線系統」の補助、Bは国の「地域内フィーダー系統」の補助を受けている路線

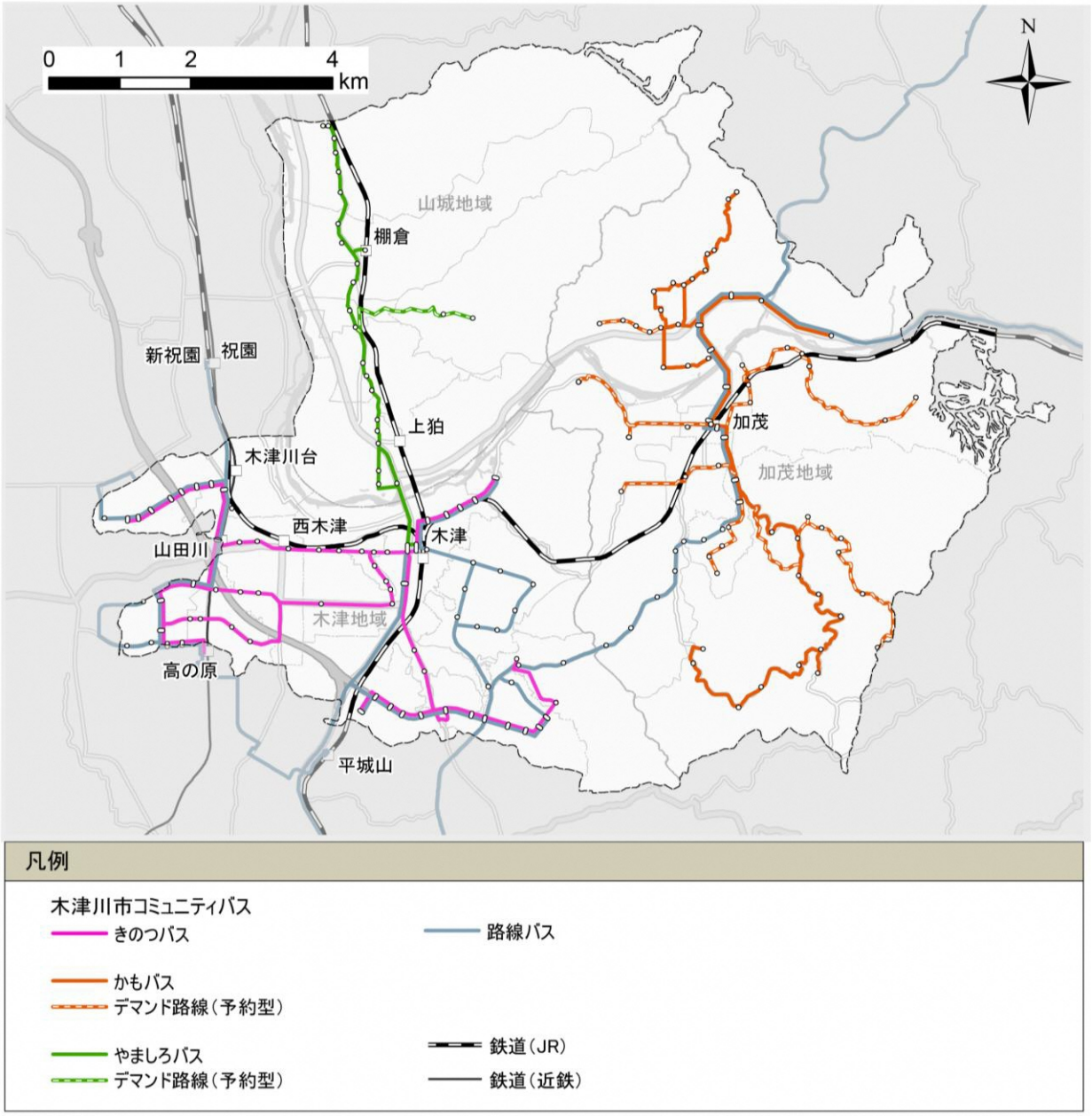


図 2.28　木津川市のコミュニティバスネットワーク

② 利用状況

- 令和４(2022)年度の利用者数は全体で約 24 万人で、このうち、木津地域を運行するきのつバスの利用者数が約 87%を占めています。
- かもバスのうち大畑線、観音寺線、南加茂台線、銭司線、奥畑線は、「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」において定める、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するための運行継続条件（路線定期運行：1.25 人／便あたり、路線不定期運行：1.5 人／日あたり）を達成できていません。
- 利用者数の推移をみると、コロナ禍前までは微減で推移していましたが、コロナ禍により令和２(2020)年度に大幅に減少しました。その後回復し、令和 4(2022)年度は、コロナ禍前の令和元(2019)年度を超える利用者数となっています。

表 2.10　コミュニティバスの路線・系統別の利用者数（令和４(2022)年度）

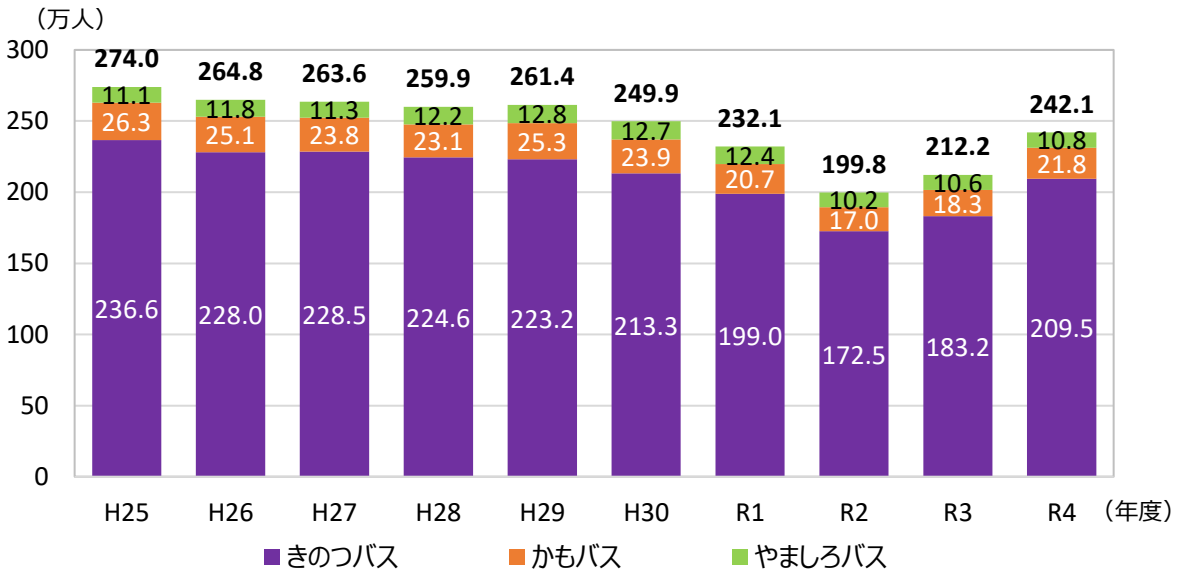
路線・系統名称		運行形態	利用者数					達成状況
			年間			便あたり(*1)	日あたり(*1)	(*2)
きのつバス	木-1	路線定期	88,888			11.84		○
	木-2	路線定期	41,294	209,545	86.5%	6.06		○
	木-3	路線定期	79,363			11.04		○
かもバス	当尾線	路線定期	16,698			2.31		○
	山田線	路線不定期	176				1.50	○
	大畑線	路線不定期	76				1.23	×
	観音寺線	路線不定期	2				1.00	×
	南加茂台線	路線不定期	184	21,786	9.0%		1.40	×
	銭司線	路線不定期	60				1.39	×
	西線	路線不定期	224				1.85	○
	奥畑線	路線定期	1,187			0.61		×
	加茂通学線	路線定期	3,179			5.32		○
やましろバス	山城線	路線定期	10,763	10,788	4.5%	2.73		○
	神童子線	路線不定期	25				2.00	○
合計			242,119		100.0%			

（*1）補助年度における数値（令和３年10月～令和４年９月）

（*2）「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」に定める下記の運行継続条件の達成状況

●路線定期運行：1.25人／便あたり　●路線不定期運行：1.5人／日あたり

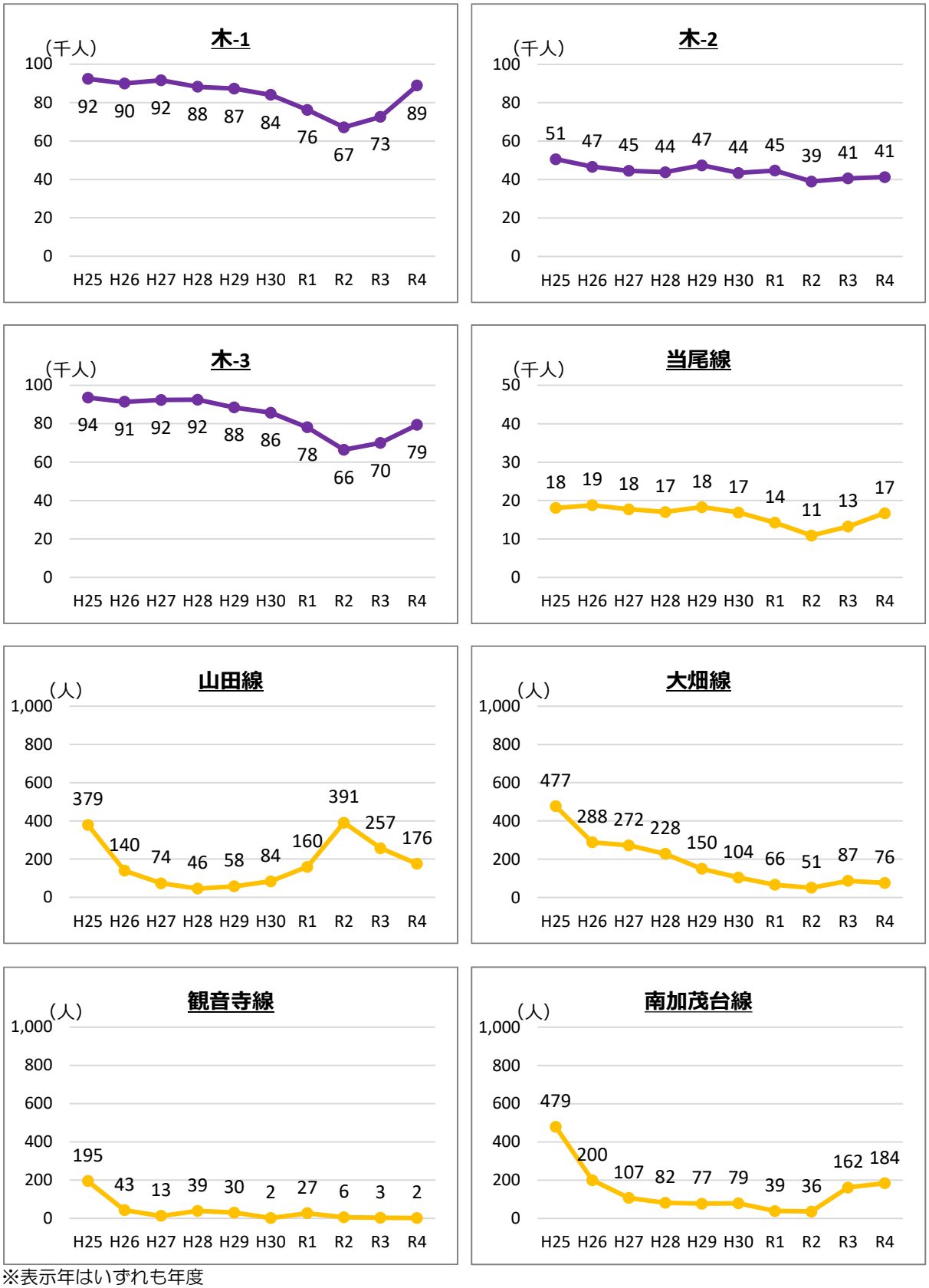
資料：木津川市



資料：木津川市

図 2.29　コミュニティバスの利用者数推移

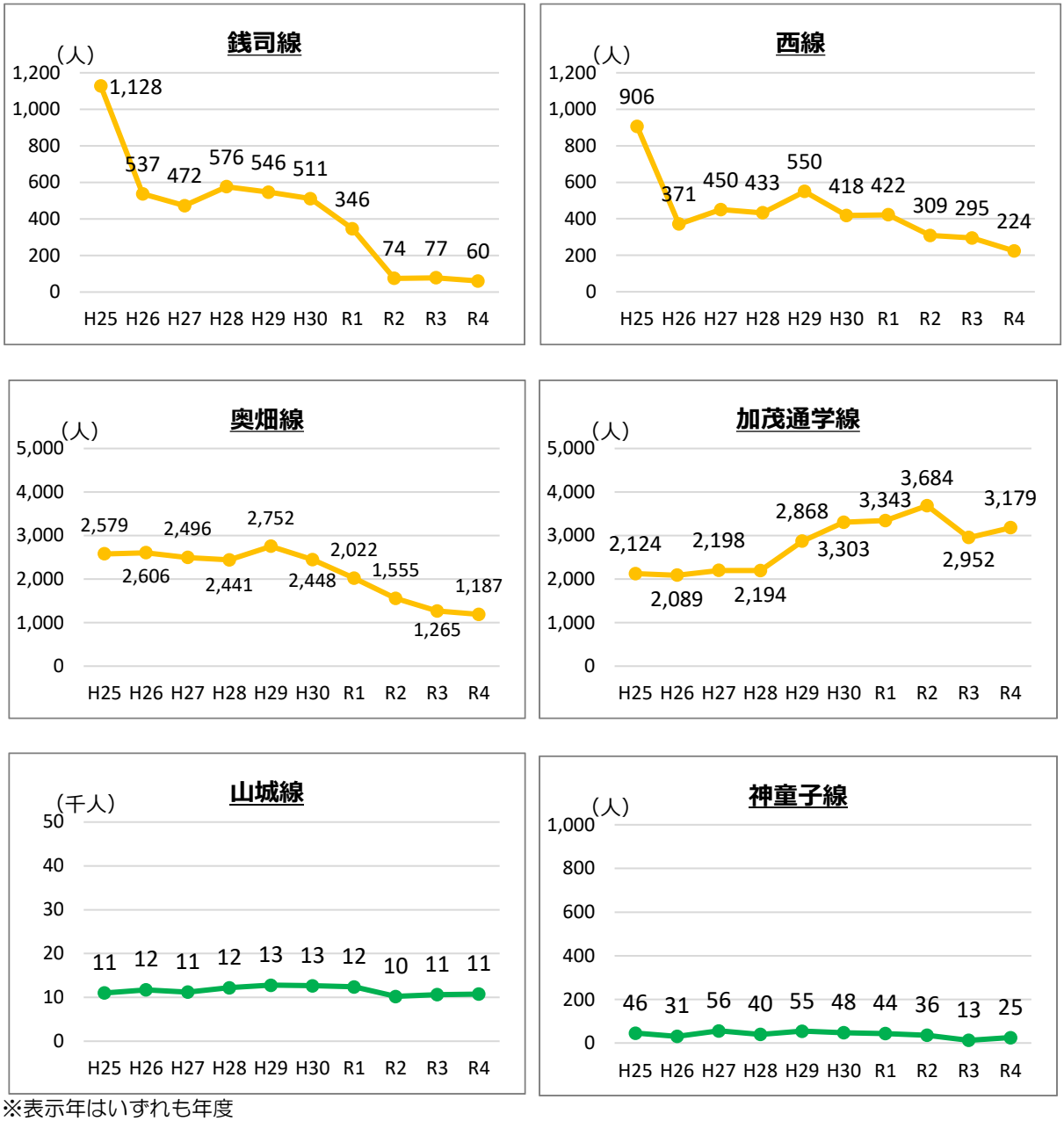
・きのつバスのうち木-１はコロナ禍前を上回り、木-３はコロナ禍前水準並みの回復状況です。
・かもバスのうち、加茂通学線は増加傾向、南加茂台線はコロナ禍前水準を上回り、当尾線はコロナ禍前水準並みの回復状況、その他の路線は減少傾向が続いています。
・やましろバスは、横ばい傾向です。



※表示年はいずれも年度

資料：木津川市

図 2.30　コミュニティバス・路線別の利用者数推移（１）



※表示年はいずれも年度

資料：木津川市

図 2.31　コミュニティバス・路線別の利用者数推移（2）

③ 収支状況

- 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、単純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。

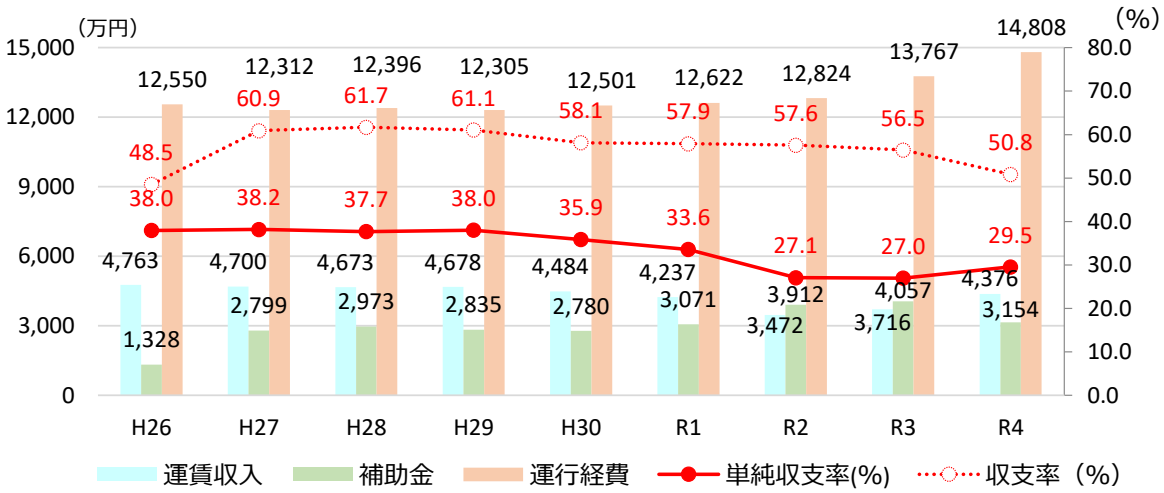


図 2.32　コミュニティバスの事業状況の推移

表 2.11　コミュニティバスの事業状況（路線別・令和４(2022)年度）

	収入			支出	収支率	
	運賃収入（万円）	補助金（万円）	運賃収入＋補助金（万円）	運行経費（万円）	単純収支率(*1)（%）	収支率(*2)（%）
きのつバス	3,768	1,783	5,551	10,959	34.4	50.7
かもバス	462	1,053	1,515	2,940	15.7	51.5
やましろバス	145	318	463	909	16.0	50.9
合計	4,376	3,154	7,529	14,808	29.5	50.8

（*1) 単純収支率：運賃収入÷運行経費　　（*2）収支率：（運賃収入＋補助金）÷運行経費
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

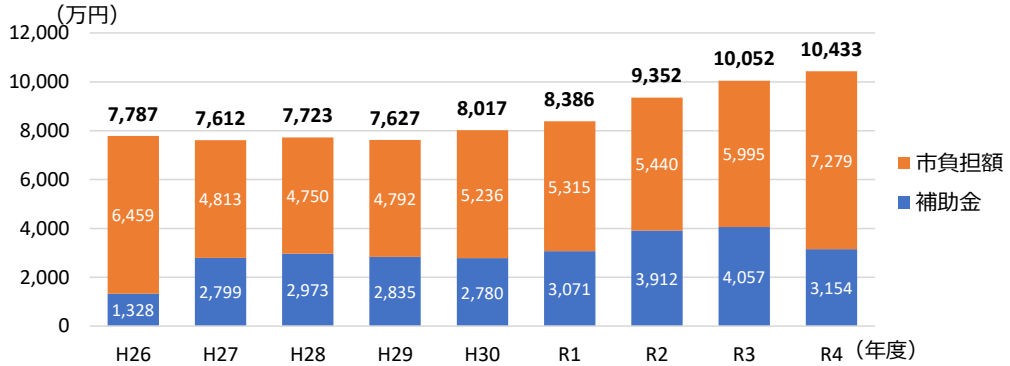


図 2.33　コミュニティバスに対する財政支出額の推移

表 2.12　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

(4) その他のバス

① 木津川古寺巡礼バス

- 浄瑠璃寺、岩船寺、海住山寺等、木津川市内の古寺を便利に周遊できる観光ループバスが、期間を限定して運行されています。（ＪＲ奈良・近鉄奈良駅～木津川市内）
- 通常は春季と秋季に運行されていますが、令和５(2023)年は、特別展「聖地 南山城」の開催に伴い夏季に運行されました。



【春季・秋季】



【夏季】

出典：木津川古寺巡礼バスリーフレット

図 2.34　木津川古寺巡礼バスの運行概要（令和５(2023)年度）

② 相楽東部広域バス

- ＪＲ加茂駅を起点として、和束町、笠置町を経て、ＪＲ月ヶ瀬口駅（南山城村）を結ぶ相楽東部広域バス（愛称：ＪＲ関西本線サポートバス）が運行されています。
- 京都府、笠置町、和束町及び南山城村の共同により平成 29(2017)年 10 月より運行を開始しており、令和 5(2023)年３月からは、毎日運行されています。



出典：京都府ホームページ

図 2.35 相楽東部広域バスの運行概要（令和 5(2023)年 10 月 1 日以降）

(5) バスの運行本数

・路線バス、コミュニティバスの平日１日あたりの運行本数は、木津地域の地域内、木津地域から市外（奈良方面）への運行本数が多い一方、山城地域や加茂地域の運行本数は少なくなっています。

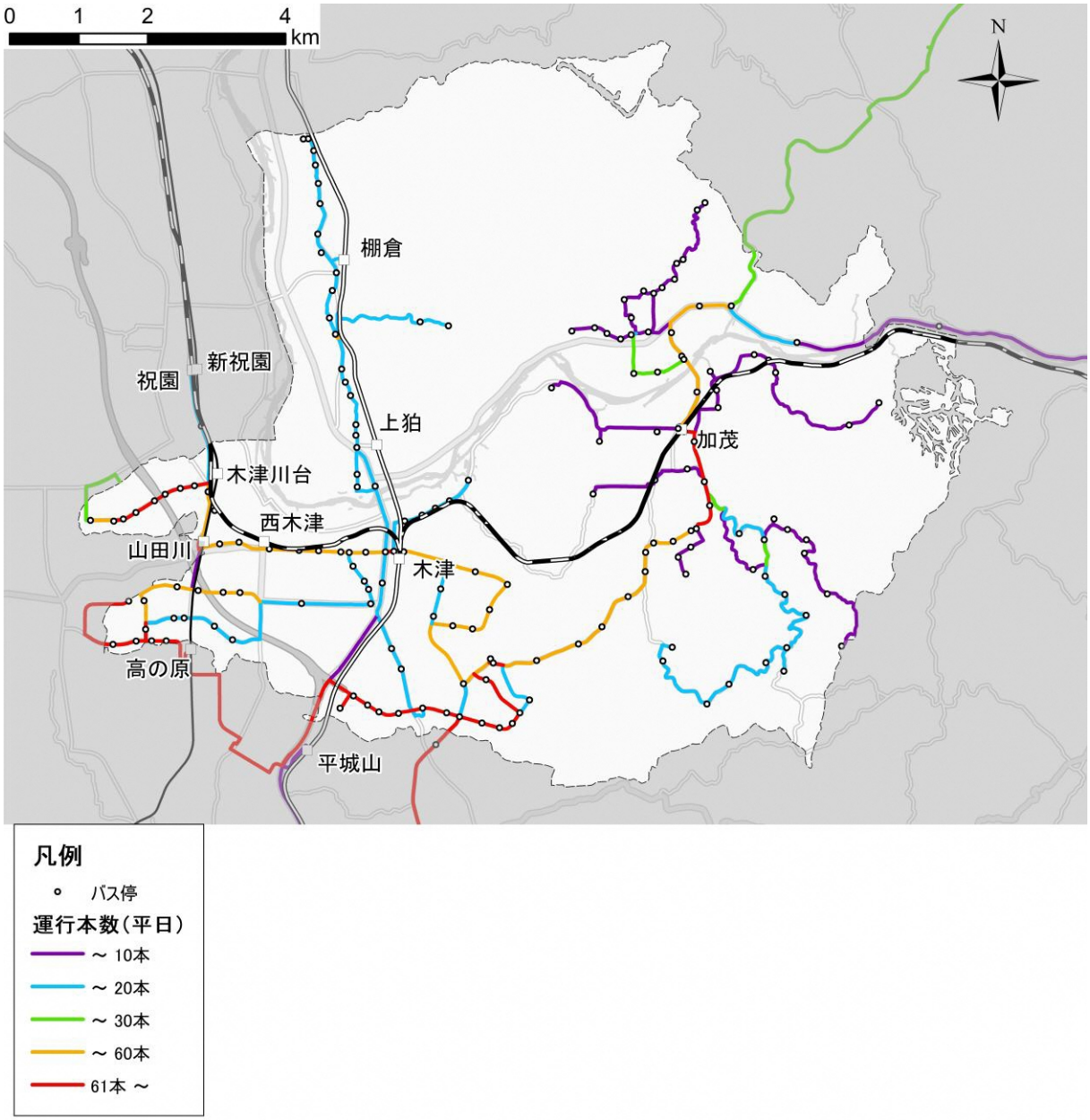


図 2.36　バスの運行本数（路線バス＋コミュニティバス，平日１日あたり）

⑹ タクシー

① 運行状況

・市内で事業所・営業所を配置しているのは、城南タクシー（車両数 14 台）、東洋タクシー（同７台）、山城タクシー（同３台）の３社です。（車両数は令和 5(2023)年８月時点）



図 2.37　木津駅西口ロータリーの様子



図 2.38　加茂駅東口ロータリーの様子

⑺ 福祉有償運送

① 運行状況

・社会福祉法人や NPO 法人等の非営利法人により、高齢者や障がい者等の公共交通を使用して移動することが困難な人を対象に、移送サービス（有償）が提供されています。

表 2.13　本市内を発着地とする福祉有償運送登録事業者（令和５(2023)年４月時点）

名称	旅客の範囲	料金	料金算定起点・終点
社会福祉法人 木津川市社会福祉協議会	身体障がい 要介護認定 要支援認定 その他障がい	【時間制】 700 円/最初の 1 時間（市外の場合 850 円）＋400 円/超過の 30 分	乗車～降車 木津川市内及び市外は７キロ以内
社会福祉法人 いずみ福祉会	身体障がい その他障がい	【時間制＋距離制】 600 円/30 分＋20 円/km 複数乗車の場合は距離按分	乗車～降車 木津川市・相楽郡
NPO 法人 手をつないで	身体障がい 要介護認定 要支援認定 その他障がい	【時間制＋距離制】 500 円/30 分＋150 円/km	乗車～降車 木津川市発・着地区域
社会福祉法人 相楽福祉会	身体障がい その他障がい	【時間制】 700 円/30 分	事業所発～事業所着 木津川市・精華町

3. 地域公共交通に関する市民意向や関係者意見

3-1. 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。

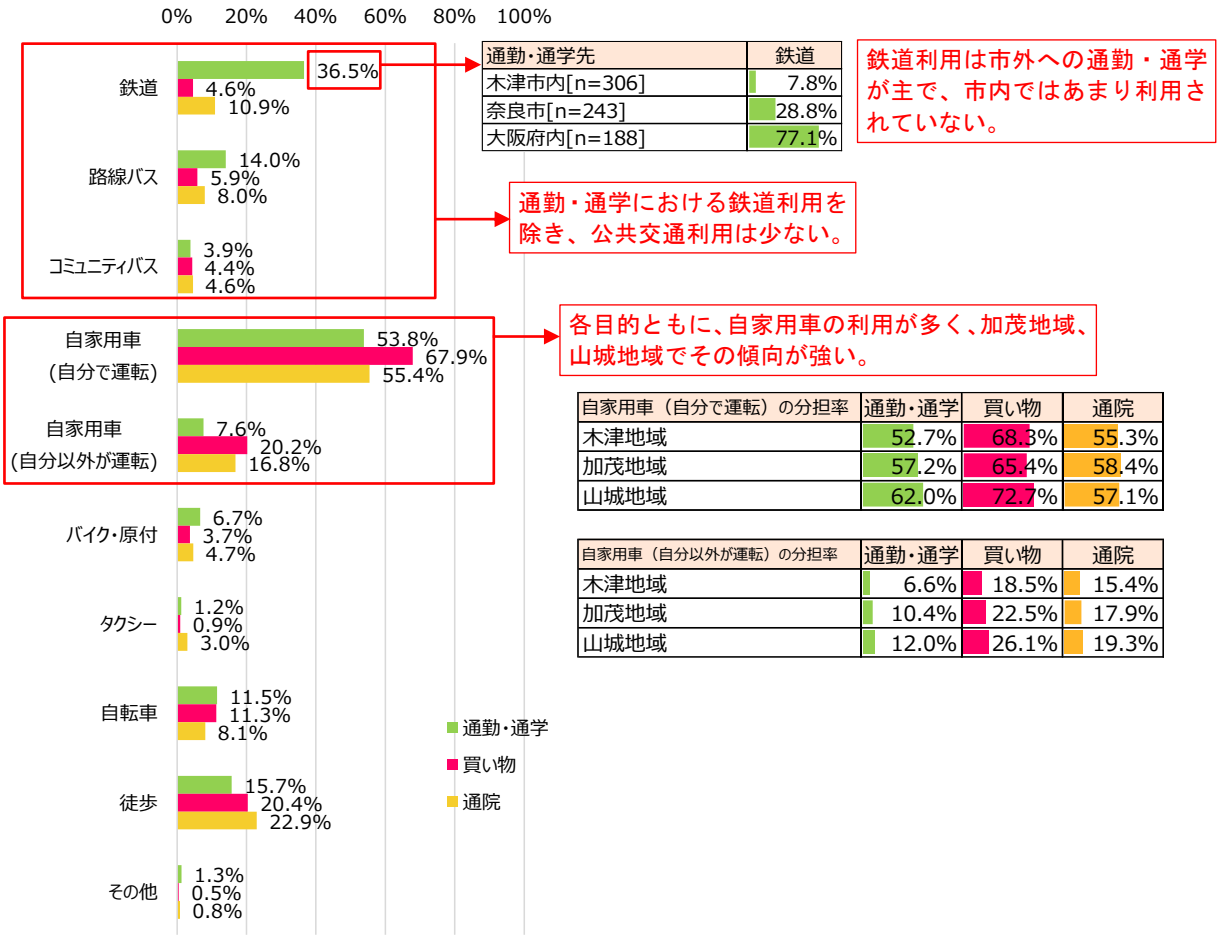
表 3.1　各種調査の実施概要

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

3-2. 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。



通勤・通学先	鉄道
木津市内[n=306]	7.8%
奈良市[n=243]	28.8%
大阪府内[n=188]	77.1%

鉄道利用は市外への通勤・通学が主で、市内ではあまり利用されていない。

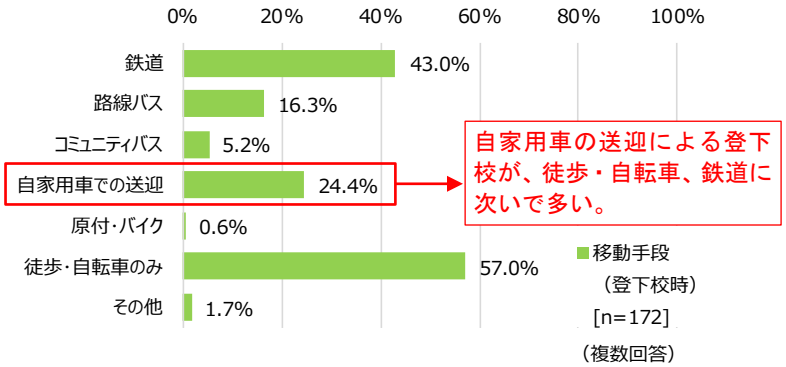
通勤・通学における鉄道利用を除き、公共交通利用は少ない。

各目的ともに、自家用車の利用が多く、加茂地域、山城地域でその傾向が強い。

自家用車（自分で運転）の分担率	通勤・通学	買い物	通院
木津地域	52.7%	68.3%	55.3%
加茂地域	57.2%	65.4%	58.4%
山城地域	62.0%	72.7%	57.1%

自家用車（自分以外が運転）の分担率	通勤・通学	買い物	通院
木津地域	6.6%	18.5%	15.4%
加茂地域	10.4%	22.5%	17.9%
山城地域	12.0%	26.1%	19.3%

図 3.1　目的別の移動手段



自家用車の送迎による登下校が、徒歩・自転車、鉄道に次いで多い。

図 3.2　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 3.2　よく行く買い物先（居住地域別）

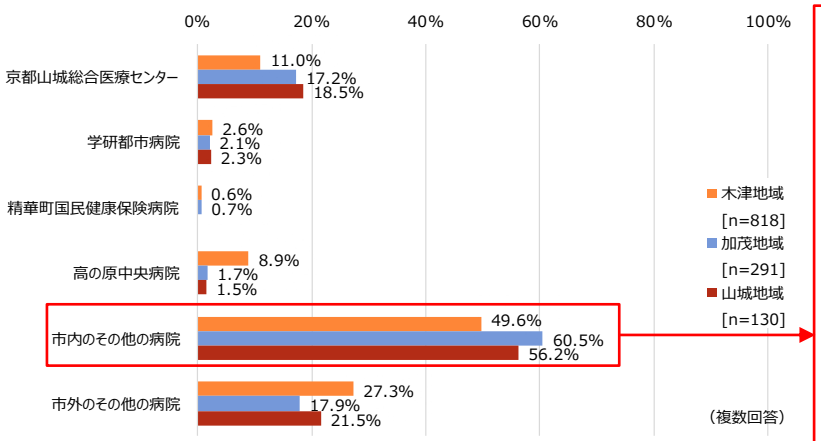
木津地域[n=1,308]		
1	イオンモール高の原	46.5%
2	アル・プラザ木津	34.4%
3	PLANT木津川店	26.2%
4	近商ストア高の原店	24.7%
5	フレンドマート木津川店	19.5%

加茂地域[n=361]		
1	サンフレッシュ加茂店	52.1%
2	PLANT木津川店	35.2%
3	グルメシティ加茂店	33.8%
4	フレンドマート木津川店	23.3%
5	イオンモール高の原	22.4%

山城地域[n=162]		
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%

（複数回答）

加茂地域・山城地域は、地域外への買い物が多い。



市内のその他の病院（居住地域別）

居住地域：木津地域

所在地	回答数
木津町	30
木津川台	24
木津	24
州見台	18
相楽	14
兜台	9
州見台	9

居住地域：加茂地域

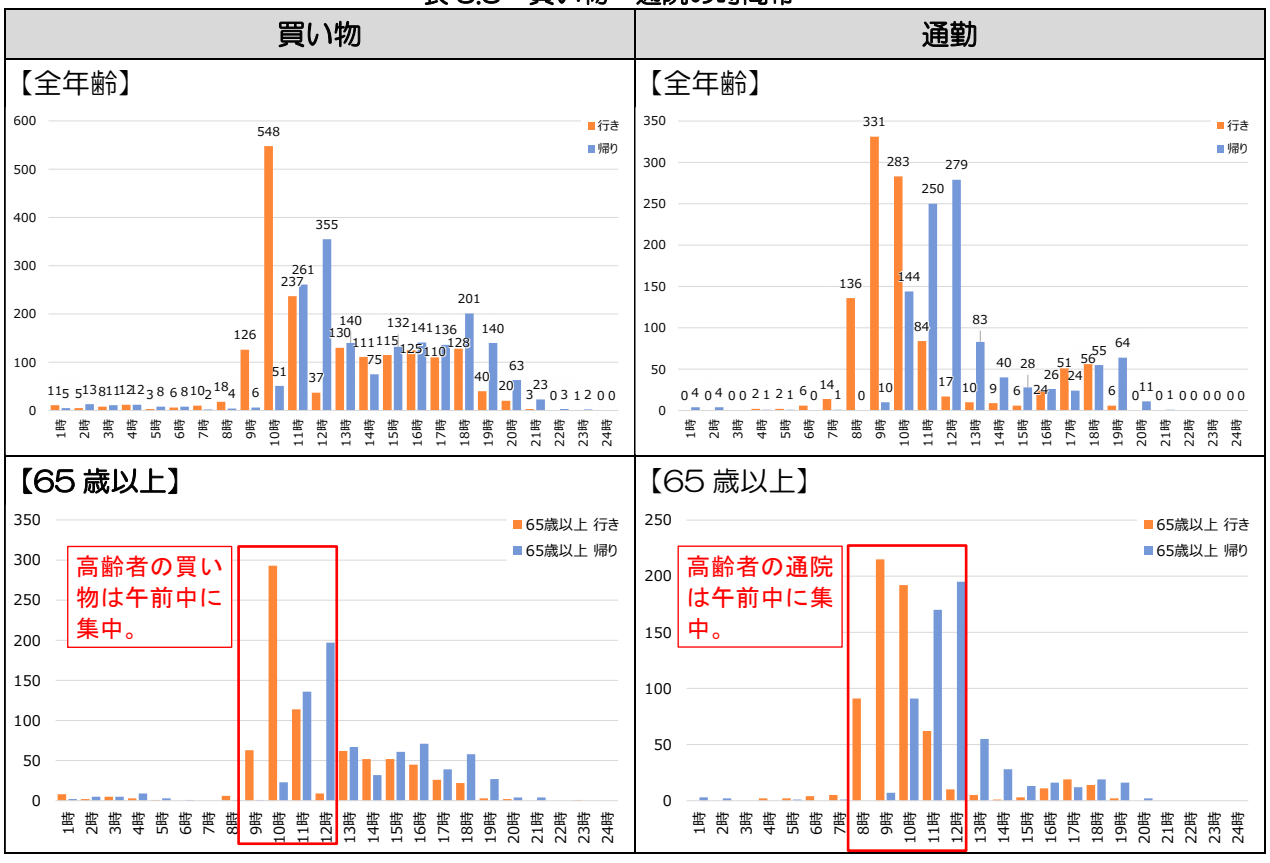
所在地	回答数
南加茂台	45
加茂町里	32
南加茂台	13
州見台	7
加茂町里	4

居住地域：山城地域

所在地	回答数
山城町平尾	17
山城町上狛	15
山城町綺田	7
相楽	6

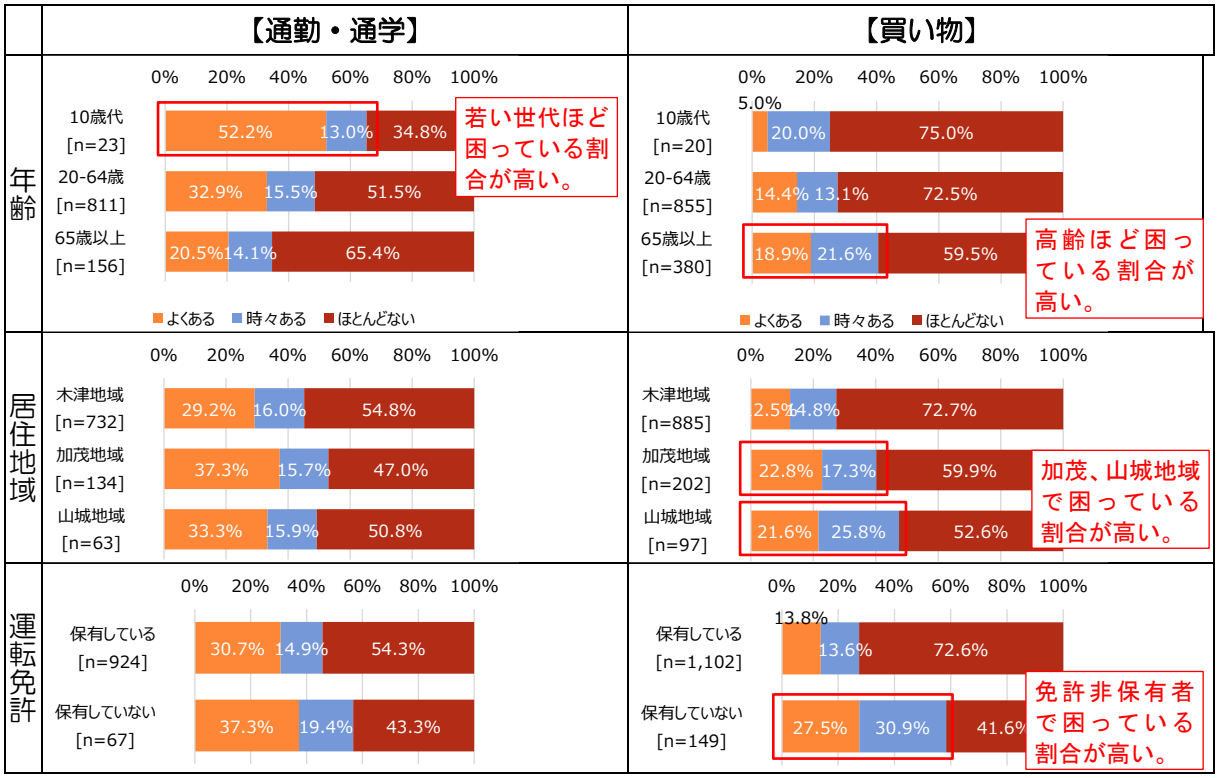
図 3.3　よく行く通院先（居住地域別）

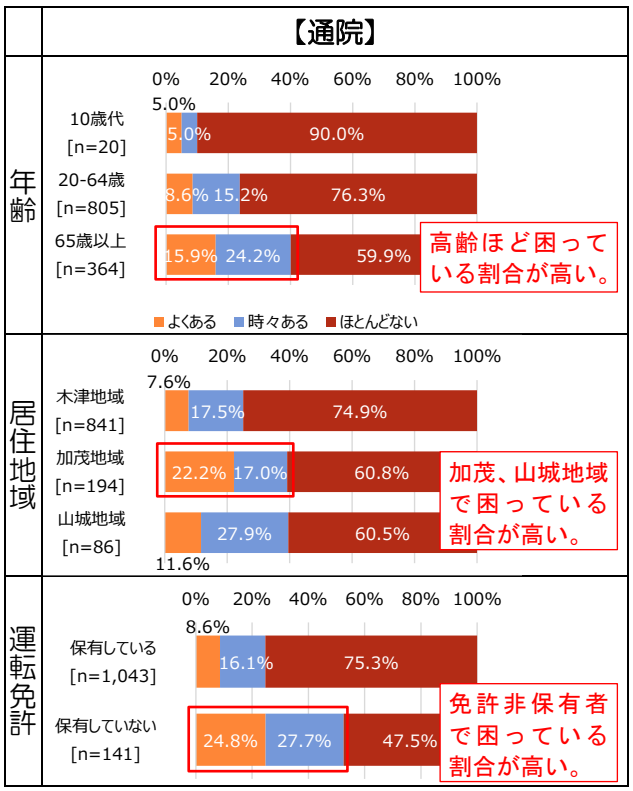
表 3.3　買い物・通院の時間帯



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。

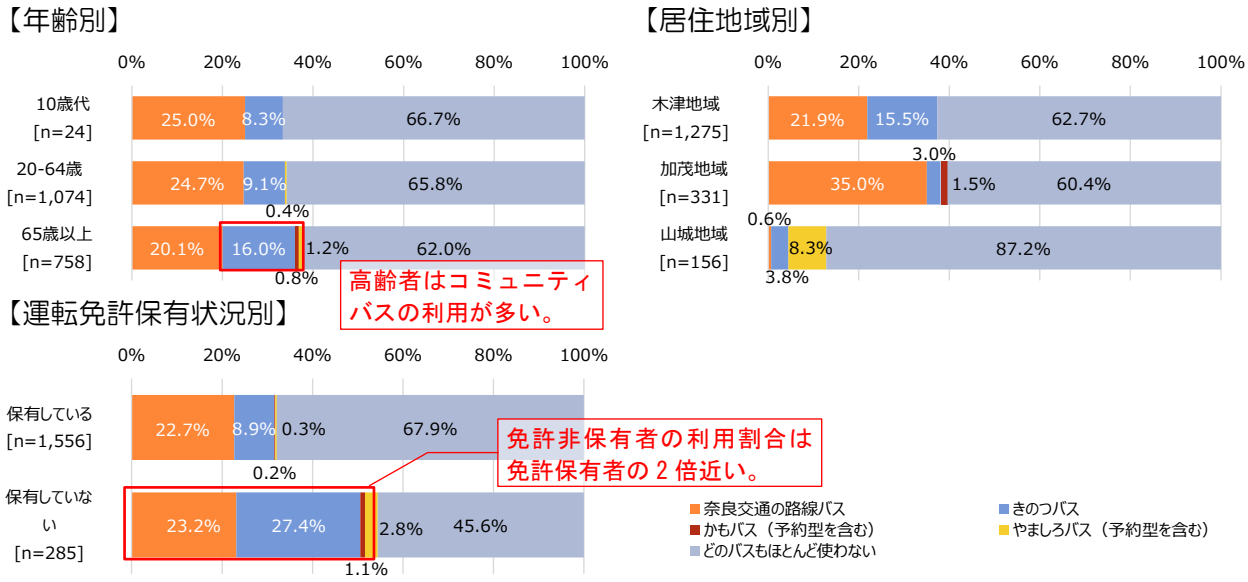


図 3.4　よく使うバス路線

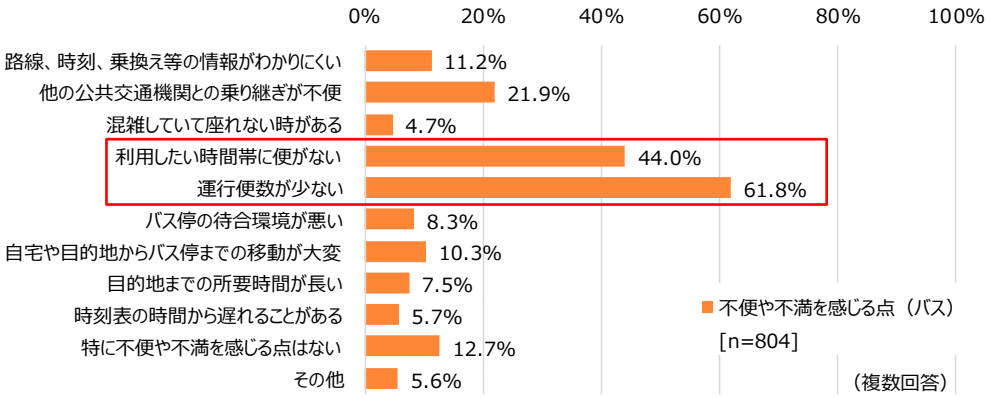


図 3.5　バスについて不便・不満を感じること（18 歳以上）

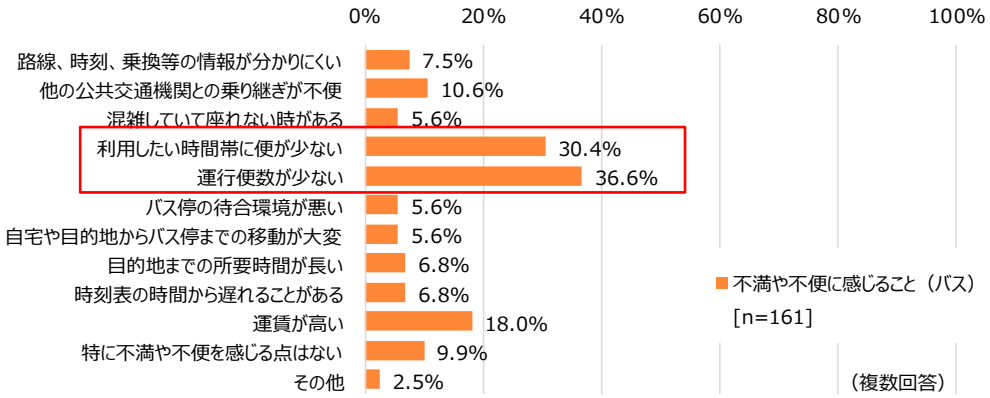


図 3.6　バスについて不便・不満を感じること（中学生以上 18 歳以下）

・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。

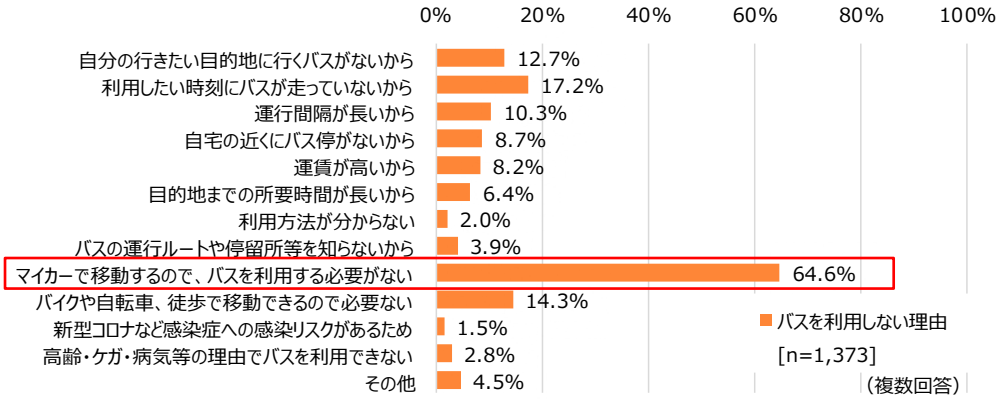


図 3.7　バスを利用しない理由（18 歳以上）

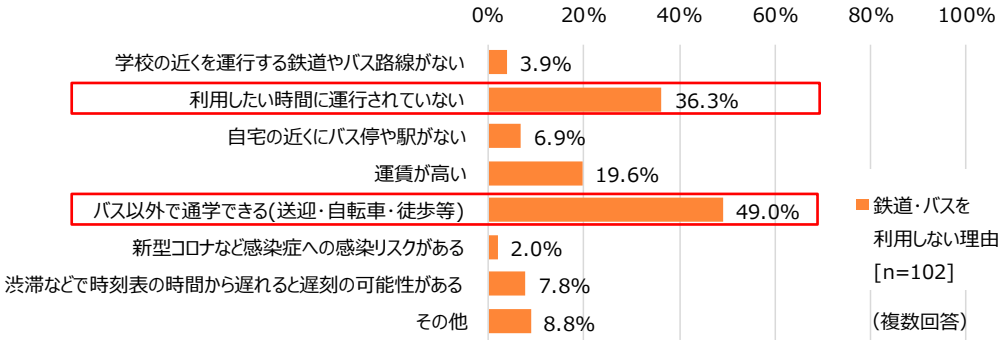
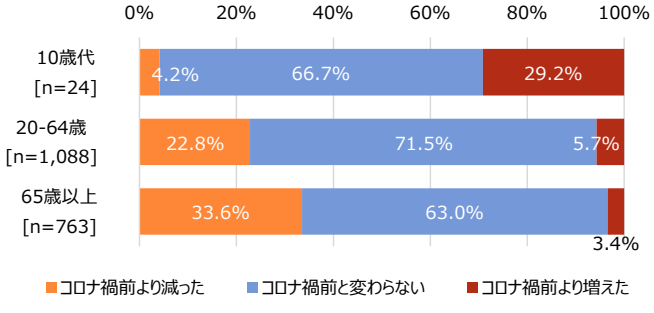


図 3.8　鉄道・バスを利用しない理由（中学生以上 18 歳以下）

・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。



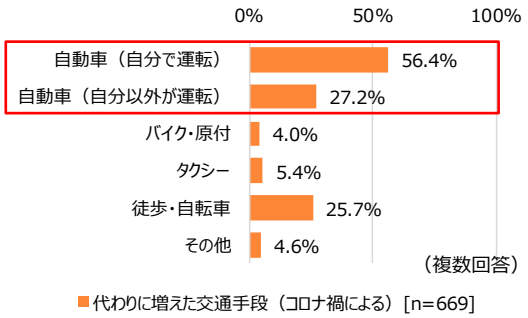


図 3.9　コロナ禍による公共交通の利用頻度の変化　図 3.10　公共交通の代わりに増えた交通手段

・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。

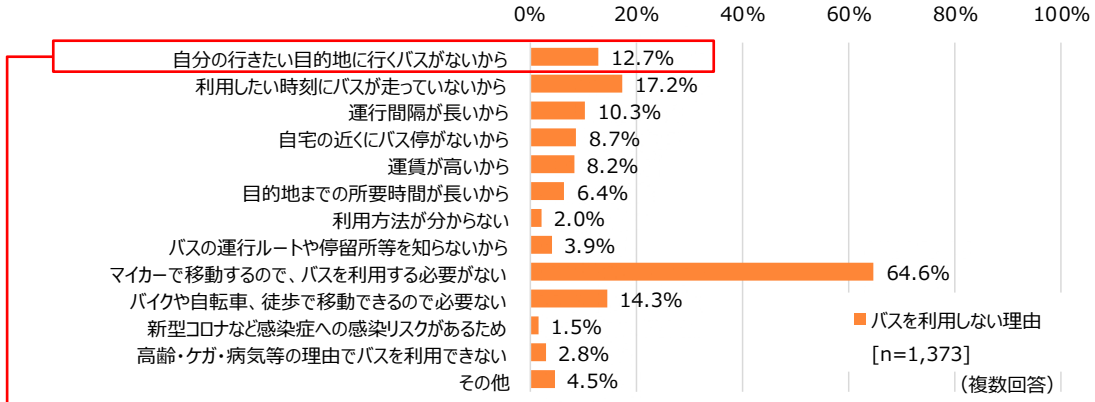


図 3.11　バスを利用しない理由（18 歳以上）【再掲】

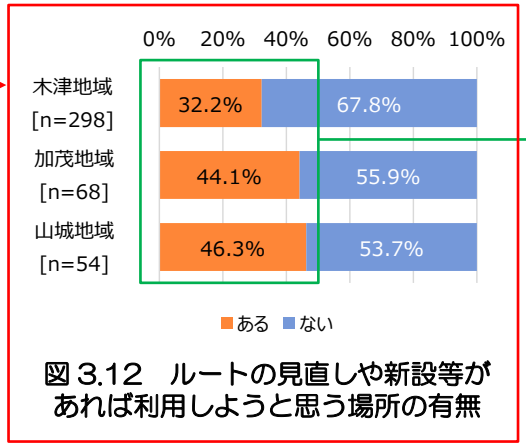


図 3.12　ルートの見直しや新設等があれば利用しようと思う場所の有無

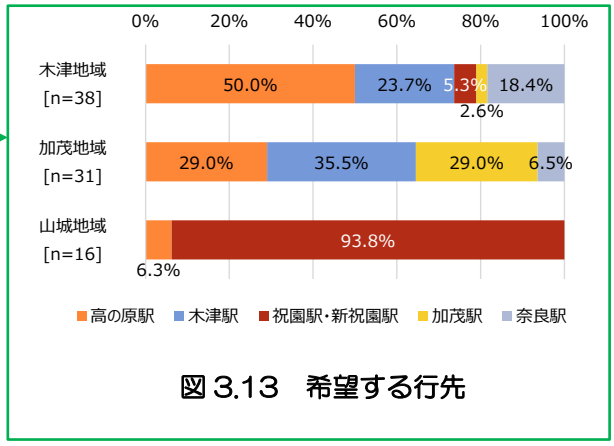


図 3.13　希望する行先

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わ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、代わ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。

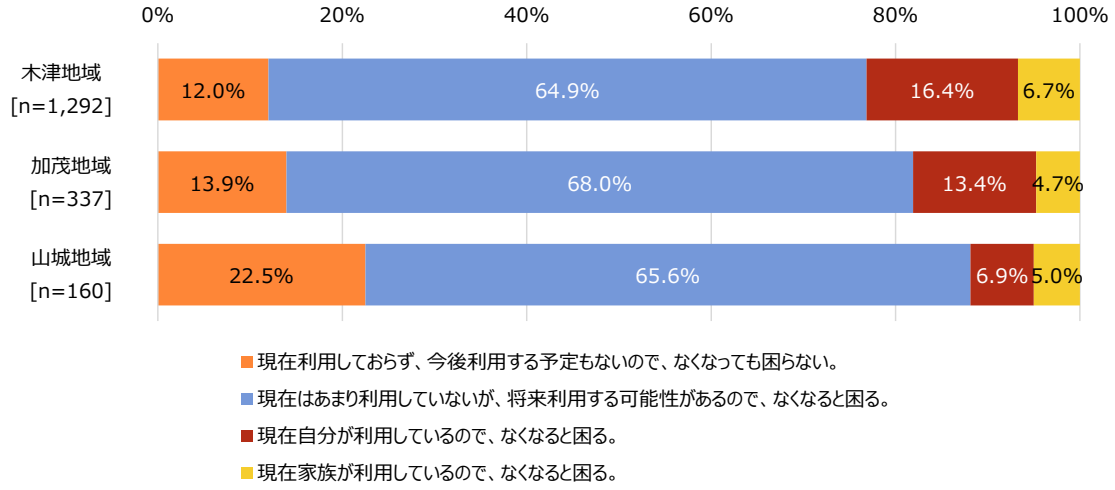
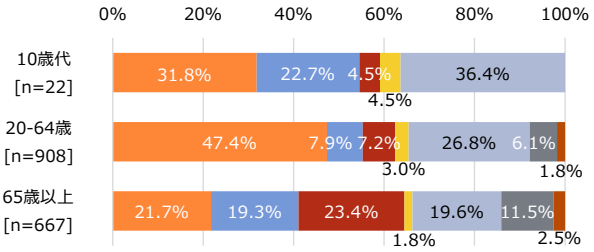
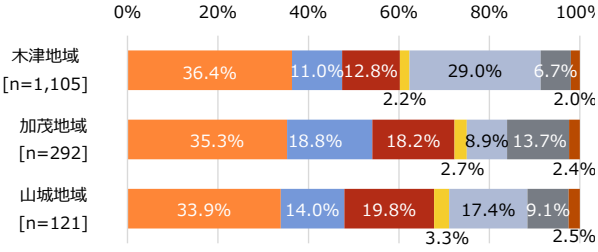


図 3.14　路線バスやコミュニティバスの必要性

【年齢別】



【居住地域別】



【免許保有状況別】

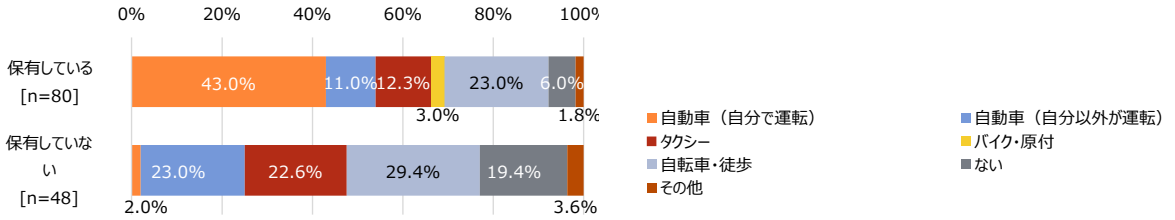


図 3.15　バスがなくなった場合の代わりの交通手段

・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。

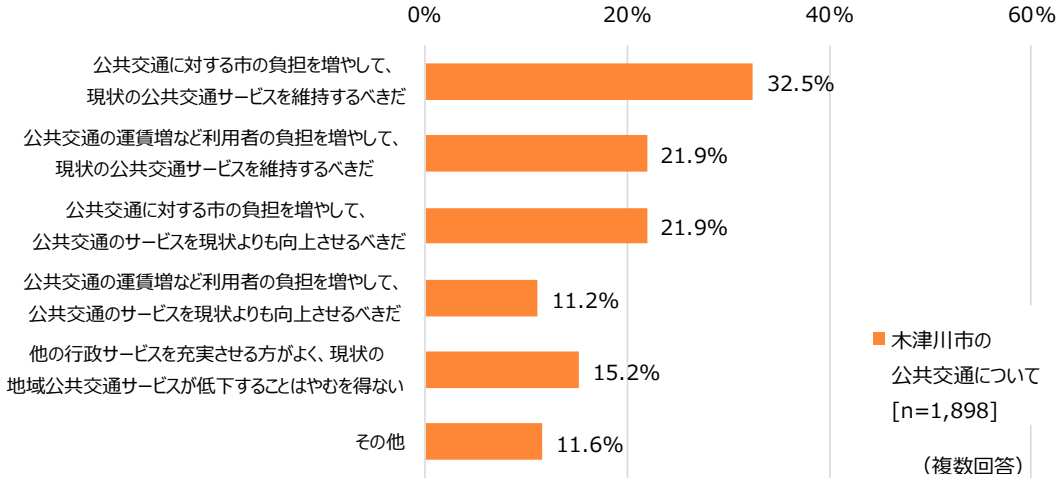


図 3.16　木津川市の公共交通のあるべき姿

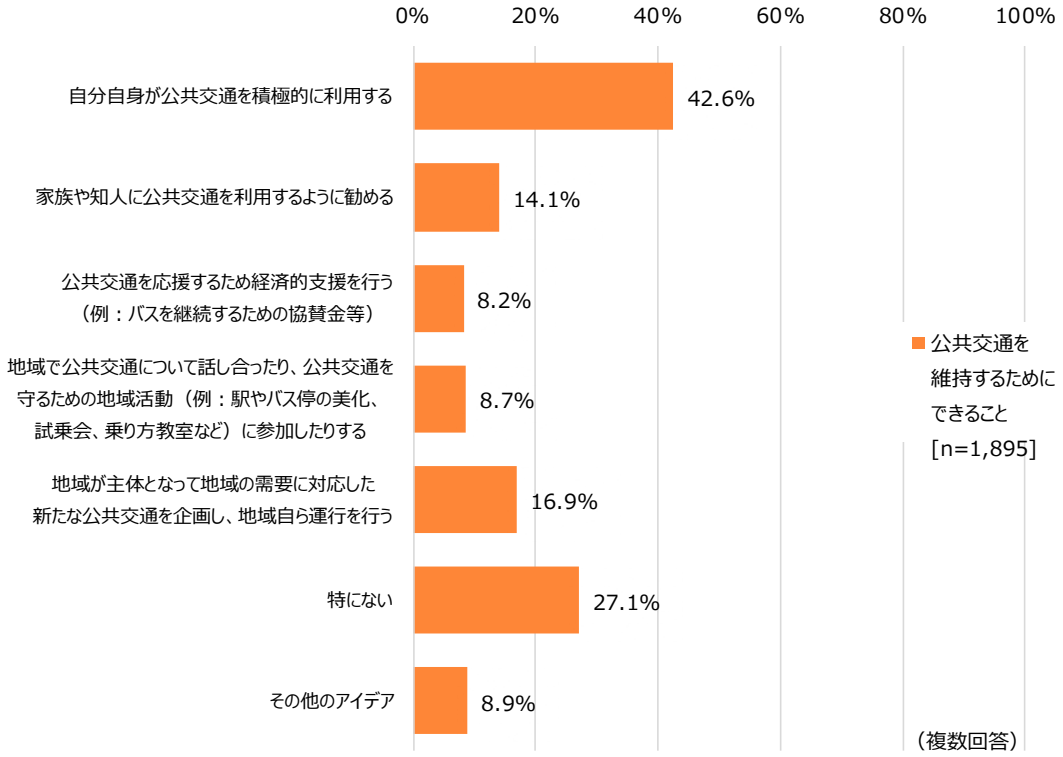


図 3.17　木津川市の公共交通維持のためにできると思う取組

3-3. 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。

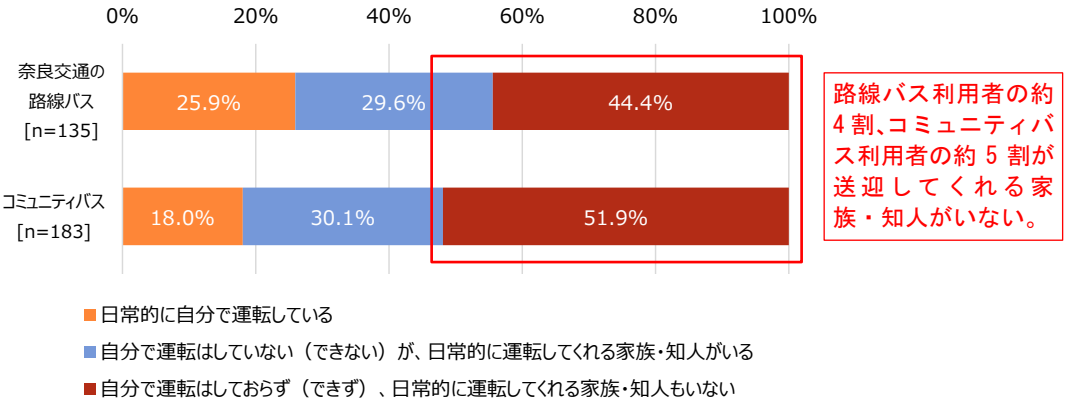


図 3.18　バス利用者の自動車の利用状況

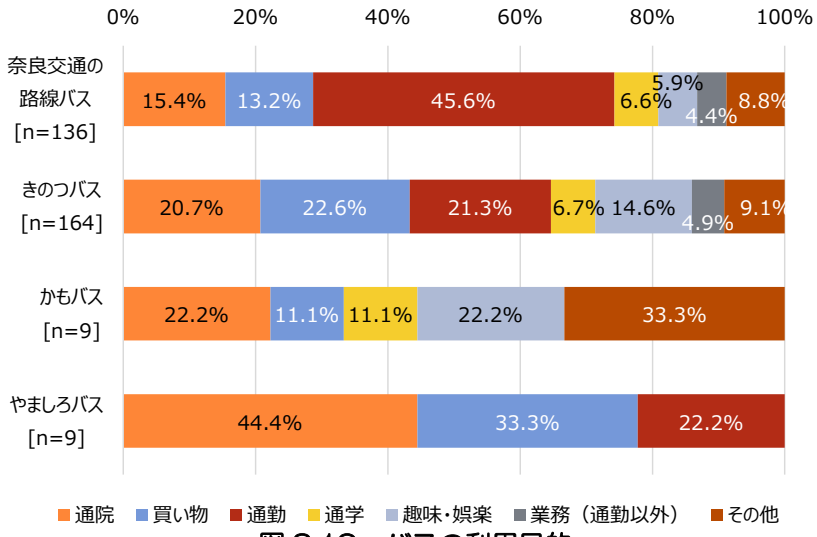


図 3.19　バスの利用目的

表 3.4　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	塚穴公園	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	塚穴公園	11
10	木津中学校前	12	木津川市役所	9

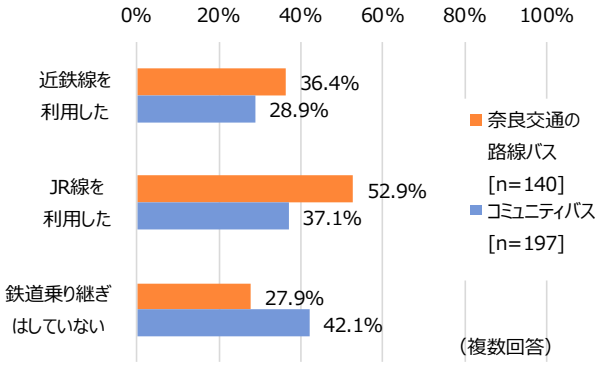


図 3.20　鉄道との乗継ぎの有無

・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。

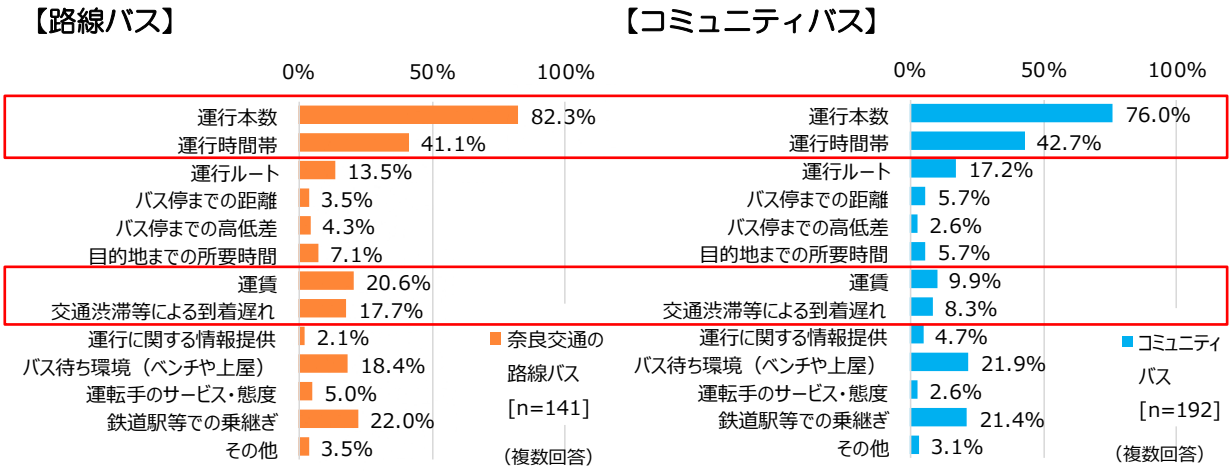


図 3.21　バスを利用するにあたって不便に感じる点

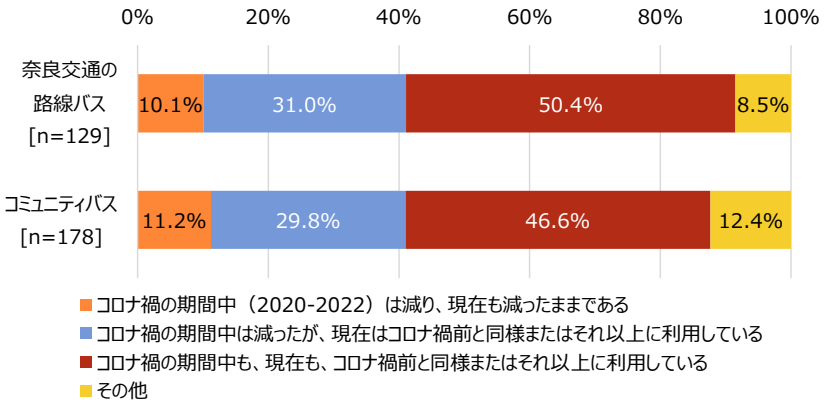


図 3.22　コロナ禍によるバス利用の変化

3-4. 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、乗務員不足についてはコロナ禍で一時的に解消したが、最近は他事業者への転職等により再び極めて深刻な乗務員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。
- コミュニティバスの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

- 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、乗務員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、乗務員のパートタイム（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。

4. 公共交通を取り巻く社会情勢・動向

4-1. 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(2020)年 11 月、令和 5(2023)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(2023)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 4.1　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(2024)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。



出典：厚生労働省ホームページ

図 4.2　バス及びタクシー・ハイヤーの改善基準告示の改正に関するポスター

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

・コロナ禍や乗務員不足を背景として、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。

《金剛バス（大阪府富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村）》

大阪府富田林市等４市町村を中心に路線バスを運行していた金剛バスが、運転手不足等を理由に令和５(2023)年 12 月 20 日に路線バス事業を廃業。これを受けて、一部路線を廃止、一部路線を地元自治体や民間バス事業者が引き継ぎ、新たなバス路線の運行を開始。

表 4.1　金剛バス廃止に伴う 15 路線の代替交通一覧

番号	路線名	起点	廃止前	代替交通（R5.12.21～）			備考
			平日便数	平日便数	運営主体	運行事業者	
①	北大伴線	富田林駅	15	11	４市町広域協議会	河南町	石川線と一体的に運行
②	石川線	富田林駅	16	11	同上	同上	北大伴線と一体的に運行
③	千早線	富田林駅	24	12	同上	南海バス	
				7	同上	千早赤阪村	
				12	千早赤阪村	千早赤阪村	
④	河内線	富田林駅	8	6	４市町広域協議会	河南町	
⑤	白木加納循環線	富田林駅	運休中	－	－	－	運休中のため、廃止
⑥	白木線	富田林駅	8	6	４市町広域協議会	河南町	
⑦	さくら坂循環線	富田林駅	17	11	同上	近鉄バス	
				3	同上	河南町	
⑧	東條線	富田林駅	24	12	同上	南海バス	
				4	同上	近鉄バス	
⑨	富田林循環線	富田林駅	休止路線	－	－	－	休止路線につき、廃止
⑩	太子線	喜志駅	16	－	－	－	廃止(喜志循環線に一部統合)
⑪	喜志循環線	喜志駅	15	15	４市町広域協議会	近鉄バス	
⑫	阪南線	喜志駅	25	上り 15 下り 14	同上	近鉄バス	
				5	同上	河南町	
⑬	聖和台循環線	上ノ太子駅	17	－	－	－	廃止(太子中央循環線へ統合)
⑭	太子中央循環線	上ノ太子駅	10	1-2 便/時間	太子町	太子町	
⑮	畑・平石線	上ノ太子駅	5	1-2 便/時間	太子町	太子町	

資料：富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会資料より作成

《阪急バス》

令和 5(2023)年 10 月、大阪府・兵庫県内を運行する４路線の同年 11 月での廃止を発表。

表 4.2　阪急バスが廃止を公表した路線（令和 5(2023)年 10 月発表）

路線	運行区間	最終運行日
豊中西宮線	96　阪急石橋北口～伊丹市役所～西宮北口 97　阪急豊中駅～蛍池～伊丹市役所～西宮北口	令和５年 11 月５日
阪北線（梅田系統）	11　阪急園田駅～上津島～十三～梅田	
空港宝塚線	90　宝塚駅～大阪国際空港	
三宮有馬線	6　三宮駅前～有馬温泉（太閤橋）	

資料：阪急バス㈱プレスリリース資料より作成

《京阪バス》

令和 5(2023)年 11 月および令和 6(2024)年２月、運転手不足等を理由に、寝屋川市、門真市、大津市、京田辺市等で運行する 16 路線の廃止を発表。

表 4.3　京阪バスが廃止を公表した路線（令和５(2023)年 11 月、令和 6(2024)年２月発表）

営業所	路線・運行区間		最終運行日
寝屋川	8　京阪守口市駅～大日駅～古川橋駅 9A　京阪守口市駅～ＪＲ吹田	8A　京阪守口市駅～八雲北住宅～京阪守口市駅 9A　摂南大学～京阪守口市駅～ＪＲ吹田	令和５年 12 月 15 日
門真	1　京阪大和田駅～南野口～門真団地 2A　京阪大和田駅→門真団地→門真車庫前	2　京阪大和田駅～門真団地～京阪大和田駅	
寝屋川	50　萱島駅～黒原旭町～萱島駅 52　池の里市民交流センター～萱島駅～深北緑地 54　京阪香里園～点野～京阪香里園	51　寝屋川市駅～萱島駅～河北～深北緑地 53　萱島駅～河北 55　京阪香里園～点野～石津元町～寝屋川市	令和６年 ３月 31 日
大津	25　石山駅～膳所公園～義仲寺～大津駅～びわこ浜大津		
京田辺	61　近鉄新田辺～美禅～草内	61A　近鉄新田辺～美禅	

資料：京阪バス㈱プレスリリース資料より作成

5. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

5-1. 主な上位・関連計画における位置づけ

1）第２次木津川市総合計画後期基本計画

<table>
<tr><th></th><th>記載内容抜粋</th></tr>
<tr><td>概要</td><td>・策定：総合計画は平成 31(2019)年３月、後期基本計画は令和６(2024)年３月
・計画期間：令和元(2019)年度から令和 10(2028)年度までの 10 年間</td></tr>
<tr><td>基本構想</td><td>● まちづくりの基本原則
自助・共助・公助で支え合うまちづくりを進めます
情報共有、参加・参画、協働のまちづくりを進めます
● 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』
● 将来目標人口
2028 年　80,000 人
● まちづくりの基本方針
１ ともに「学び」「喜び」「成長し」未来を生きるこどもを育むまちづくり
２ 誰もが生き生きと、生涯元気で暮らせるまちづくり
３ 一人ひとりが認め合い、力を発揮できるまちづくり
４ 人・資源・立地を活かし、未来を拓く産業のまちづくり
５ 災害などから市民を守り、安心・安全に暮らせるまちづくり
６ 快適で住みよい生活環境と、豊かな自然に恵まれたまちづくり
７ 効果的・効率的な行政運営と市民に開かれたまちづくり</td></tr>
<tr><td>公共交通施策の概要（後期基本計画より）</td><td>■基本方針６　政策分野 14 交通ネットワーク
○方針（公共交通関連を抜粋）
・鉄道やコミュニティバスなどの公共交通、及び他の移動資源より構成する、各拠点のまちづくりと連携した公共交通ネットワークについて、ＪＲ奈良線の全線複線化を目指すなどの改善を進めることで利便性を高めるとともに、持続可能な体系の構築を図る。
施策②公共交通
Ⅰ．地域公共交通ネットワークの形成
・高齢者など交通弱者の買い物や通院、外出、公共施設利用など生活環境の確保に配慮した地域公共交通サービスに向けた取組みを進める。
・コンパクトで持続可能な魅力あるまちづくりを実現するために、円滑な公共交通の確保に向けて、木津川市地域公共交通計画に基づき総合的な公共交通施策に取り組む。
Ⅱ．持続可能なコミュニティバスの運行
・交通空白地域の解消に向け、地域の実情に応じ、環境負荷の軽減や観光利用にも適合したコミュニティバスを運行するとともに、利便性による利用促進と運行経費のバランスがとれた持続可能な運行体系を目指す。
・先進自治体が実施するＭａａＳの取組みを研究し、必要に応じ実証事業を行うなど、持続可能なコミュニティバス路線の構築を目指す。
Ⅲ．鉄道利用者の利便性の向上
●鉄道網の維持・活性化
・ＪＲ奈良線の全線複線化の早期実現に向け、沿線市町や関連機関と連携を強化する。
・関西文化学術研究都市としての発展やインバウンドの誘客拡大、地域振興のため、ＪＲ片町線・関西本線の高速化・複線化や北陸新幹線南部ルート・リニア新幹線の早期整備を関係機関に働きかける。
・京阪奈新線の近鉄高の原駅への延伸を関係機関に働きかける。
・既存鉄道路線の維持のため利用を促進する。
●利用者の利便性を高める取組みの推進
・市内の老朽駅舎の改築や鉄道施設のバリアフリー化を関係機関に働きかけるとともに、外国人も含めた利用者の利便性向上に向けた取組みを推進する。
○成果指標
<table>
<tr><th>指標項目</th><th>現況値</th><th>目標値（2028 年度）</th></tr>
<tr><td>コミュニティバスの年間利用者数</td><td>242,119 人
（2022 年度）</td><td>280,000 人</td></tr>
<tr><td>まちづくりに関するアンケート調査結果「通勤・通学の交通の便利さ」</td><td>2.89
（2023 年度）</td><td>3.00</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

2）木津川市デジタル田園都市構想総合戦略

	記載内容抜粋
概要	・策定：令和６(2024)年３月 ・構想期間：令和６(2024)年度から令和 10(2028)年度までの５年間

基本目標

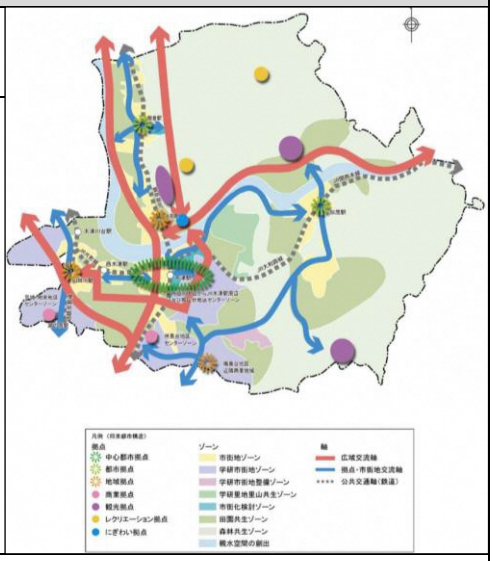
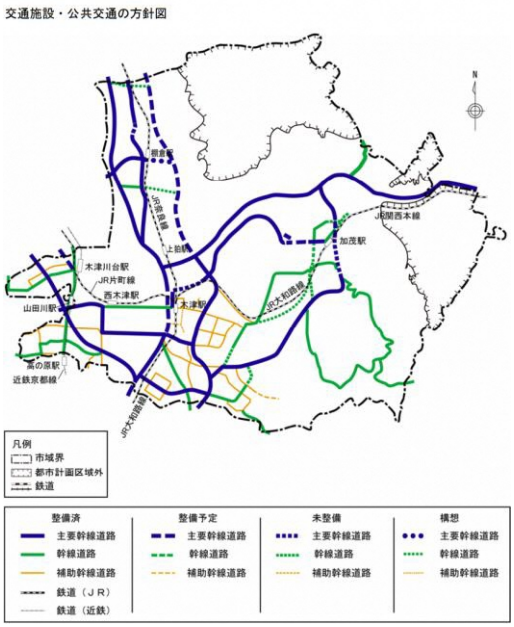
基本目標	施策の方向性
基本目標１ 産業の活性化、企業誘致・立地企業による雇用と就業の創出	①最先端の研究成果を活かした新産業・新事業の創出
	②安定した付加価値の高い農業の振興
	③創業支援や雇用対策など地域経済の活性化
基本目標２ 新しい人の流れをつくる	①歴史文化遺産等の保全
	②歴史文化遺産等の地域資源を活用した観光振興の促進
	③産業やアートを活用したまちづくり
	④定住・移住の促進
	⑤自然資源の利活用や教育機関等との連携促進
	⑥多様・多彩な人と人とのつながりのあるまちづくりの実現
基本目標３ 結婚・出産子育ての希望をかなえる	①安心して、楽しみながら子育てができる支援の充実
	②保育ニーズの対応と待機児童ゼロの継続
	③誰一人取り残さない教育環境の充実
	④仕事と子育てを両立するための支援
基本目標４ 安心して暮らせる地域づくり	①地域公共交通ネットワークの確保
	②公共施設の利活用
	③安心・安全な暮らしの向上
	④地域福祉の推進
	⑤脱炭素で循環型のまちづくりの推進
	⑥健康長寿のまちづくり
	⑦生涯学習・コミュニティ活動の充実
基本目標５ 誰もが便利で快適に暮らせるデジタル基盤の整備	①フロント・バックオフィスＤＸの推進
	②デジタル基盤整備
	③デジタル化に対応した行政組織・人材育成

公共交通施策の概要

基本目標４－①地域公共交通ネットワークの充実

施策の方向性	主な取組み内容 （●：デジタル関連の取組 ○：デジタル以外の取組）	重要業績評価指標（KPI） 現況値（令和４年度） →目標値（令和 10 年度）
本市の地域特性に応じてＭａａＳや次世代モビリティサービスの展開など地域公共交通ネットワークを最適なものに見直し、地域公共交通ネットワークを活用した魅力的で利便性の高いまちづくりを進めます。鉄道については、利用者の視点に立った利便性・安全性の向上や学研都市の発展促進のため、鉄道網の充実を関係機関に積極的に働きかけます。また、コミュニティバスについては、持続可能な運行を目指して、継続的な維持・改善に取り組みます。	●ＭａａＳ（移動のニーズに対応して、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・決済等を一括して行えるサービス）導入の検討 ●次世代モビリティサービス（ＡＩ配車、自動運転等）の実証に向けた取組 ○持続可能なコミュニティバス路線構築・運行	公共交通利用者数（年間） 1,212 万人→1,400 万人 公共交通全体の満足度 （加重平均値・５段階評価） 2.69→3.00 コミュニティバス利用者数 242,119 人 →270,000 人 コミュニティバスの収支率 50.8%→50.8%

3）第２次木津川市都市計画マスタープラン

	記載内容抜粋
概要	・策定：令和３(2021)年３月 ・目標年次：10 年後の令和 12(2030)年度
都市計画の目標	● **まちの将来像（第２次木津川市総合計画より）** 子どもの笑顔が未来に続く 幸せ実感都市 木津 ● **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 ● **将来都市構造**（右図参照） ● **将来目標人口** 令和 12(2030)年 80,000 人 **●将来都市構造** 
交通施設・公共交通の方針	**１）基本的な考え方** **【環境負荷が小さく利便性の高い公共交通ネットワークの形成】** ・低炭素社会の実現に向けて重要な役割を果たすとともに、あらゆる人が気軽に利用できる交通手段として重要な役割を果たす鉄道・バス等の公共交通機関については、ネットワークの強化や安全性・利便性の向上、輸送力の強化などにより、一層の利用促進を図ります。 **２）交通施設整備の方針** **●公共交通の方針** **（ア）鉄道路線** 通勤・通学、観光客の利便性の向上や関西文化学術研究都市の整備進捗に伴う利用者の増加等に対応するため、鉄道の輸送力増強を目指します。 京阪奈新線の近鉄高の原駅への延伸並びに北陸新幹線南部ルート及びリニア新幹線の早期整備を関係機関へ働きかけます。 ＜主な取り組み＞ ・ＪＲ奈良線、片町線、関西本線の複線化 ・ＪＲ、近鉄の便数増加など輸送力増強 ・京阪奈新線の近鉄高の原駅への延伸の実現化要望 ・北陸新幹線南部ルートの早期整備の要望 ・リニア新幹線の早期整備の要望 交通施設・公共交通の方針図  **（イ）鉄道駅** 鉄道施設のターミナル機能の強化を図るため、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します。 ＜主な取り組み＞ ・老朽駅舎の改築やバリアフリー化の促進要望 ・近鉄木津川台駅へのアクセス道路整備推進及び駅前広場の整備に向けた方針の検討 **（ウ）バス** 「第２次木津川市地域公共交通網形成計画」に基づき、人口増加や住民ニーズ、鉄道との連携に留意しながら、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や、ダイヤ改正によるスムーズな乗り継ぎ環境の実現に努めます。 あわせて、ホームページなどの多くの媒体を活用した情報提供の充実や、バスの利用体験の場の提供などの利用機会の創出などを通じて、持続可能な運行を目指します。 さらに、高齢者や障がい者が利用しやすいバスとするため、低床バスなどのバリア フリーに対応した車両の導入を促進します。 ＜主な取り組み＞ ・路線バス、コミュニティバス等の運行の維持と利便性の向上 ・「第２次木津川市公共交通網形成計画」の施策の実行

4）第 10 次木津川市高齢者福祉計画（第９期木津川市介護保険事業計画）

<table>
<tr><th></th><th>記載内容抜粋</th></tr>
<tr><td>概要</td><td>・ 策定：令和６(2024)年３月
・ 計画期間：令和６(2024)年度～令和８(2026)年度</td></tr>
<tr><td>基本理念・基本目標・施策の体系</td><td>
● 基本理念
ともに支え合い、いきいきと安心して暮らし続けられる心豊かな健康長寿社会づくり
● 基本的視点
○生きがい・健康づくり
・長年培ってきた経験や知識、技術等を生かした社会参加や、社会貢献・生きがいづくりを進め、人生の最期まで、住み慣れた地域で健康でいきいきと幸せに自立して暮らし続けられるよう、介護予防につながる健康づくりが進む社会づくりを推進します。
○地域で支え合い、尊重しあう社会づくり
・高齢者を取り巻く福祉・生活・ヤングケアラーなどの多様な課題の解決に向けて、地域の様々な主体によるふれあい・助け合い・支え合いが行われるよう、心豊かな社会づくりを推進します。
・共生と予防を軸とした認知症対策や、尊厳を保ち人生の最期まで暮らせるよう人権が尊重される社会づくりを推進します。
○安心して暮らせるサービス基盤づくり
・誰もが住み慣れた家庭・地域でいつまでも安心して、その人らしく暮らすことができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援に関する支援・サービスの包括的な提供体制の構築が構築された社会づくりを推進します。
● 基本目標
基本目標１ 介護予防と健康づくりの総合的な推進
基本目標２ 住み慣れた地域で安心して生活できる支援体制の充実
基本目標３ 認知症対策の総合的な推進
基本目標４ 高齢者の尊厳の確保と権利擁護の推進
基本目標５ 持続可能な介護保険事業の運営
● 施策の体系
<table>
<tr><th>基本目標</th><th>基本施策</th></tr>
<tr><td>１ 介護予防と健康づくりの総合的な推進</td><td>(1)介護予防と健康づくりの総合的な推進
(2)生きがいづくりと社会参加の促進</td></tr>
<tr><td>２ 住み慣れた地域で安心して生活できる支援体制の充実</td><td>(1)地域包括ケアシステムの推進
(2)医療と介護の連携の推進
(3)安心できる住まいの環境づくり
(4)防災・防犯及び感染症対策の推進
(5)地域における支え合い活動の推進</td></tr>
<tr><td>３ 認知症対策の総合的な推進</td><td>(1)認知症に対する理解の促進
(2)認知症の早期発見・早期対応の体制整備
(3)認知症の人や家族への支援の充実</td></tr>
<tr><td>４ 高齢者の尊厳の確保と権利擁護の推進</td><td>(1)高齢者の人権尊重と虐待の防止
(2)権利擁護の推進</td></tr>
<tr><td>５ 持続可能な介護保険事業の運営</td><td>(1)介護サービスの質の向上
(2)介護給付の適正化に向けた取組の推進</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>公共交通関連の施策</td><td>
１ 介護予防と健康づくりの総合的な推進
(2) 生きがいづくりと社会参加の促進
⑤ 福祉のまちづくりと交通安全対策の推進
道路・公園・建物等の公共施設のバリアフリー化
・高齢者等が自立し、安定した日常生活や社会生活ができるよう、また<u>移動の利便性及び安全性の向上のため、公共施設の新設や改築に際して「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、「京都府福祉のまちづくり条例」に準拠した整備</u>を行います。
</td></tr>
</table>

5）木津川市地域福祉計画・木津川市地域福祉活動計画

<table>
<tr><th></th><th>記載内容抜粋</th></tr>
<tr><td>概要</td><td>・策定：令和 2(2020)年３月
・計画期間：令和 2(2020)年度から令和 6(2024)年度までの５年間</td></tr>
<tr><td>基本的な考え方</td><td>
● 地域福祉に係るまちの将来像（基本理念）
めざす将来像（基本理念）　思いやり あふれる笑顔 ひろがる輪
～ みんなで地域共生社会をめざそう ～
● 将来像実現の基本目標
基本目標１ 交流する地域づくり
基本目標２ 地域で支え合う仕組みづくり
基本目標３ 課題を解決する活動づくり
基本目標４ 地域福祉の基盤づくり

● 施策・事業の体系
<table>
<tr><th colspan="2">個別目標</th><th>施策・事業</th></tr>
<tr><td rowspan="2">基本目標１
交流する地域づくり</td><td>1 地域のきずなづくり</td><td>①近所付き合いのすすめ
②地域活動への参加促進</td></tr>
<tr><td>2 様々な交流の促進</td><td>①小地域活動の促進
②地域での交流の促進</td></tr>
<tr><td rowspan="4">基本目標２
地域で支え合う仕組みづくり</td><td>1 地域での支え合い活動の促進</td><td>①ボランティア活動・地域活動の促進
②「助け合う」活動の推進
③「見守り合う」活動の推進</td></tr>
<tr><td>2 健やかで生きがいのある暮らしづくりの支援</td><td>①主体的な健康づくりの支援
②子ども・子育ての支援
③就労と暮らしの安定支援</td></tr>
<tr><td>3 福祉サービスの有効な利用（提供）の推進</td><td>①自己決定によるサービス利用等の支援
②福祉サービスの充実</td></tr>
<tr><td>4 安心・安全な地域づくり</td><td>①災害から守り合うまちづくり
②防犯・交通安全の推進
③バリアフリーのまちづくり
④外出しやすいまちづくり</td></tr>
<tr><td rowspan="2">基本目標３
課題を解決する活動づくり</td><td>1 話し合いの場づくり</td><td>①住民が話し合う機会づくり（懇談会等）
②協議体 31 活動の推進</td></tr>
<tr><td>2 相談と課題把握の体制づくり</td><td>①相談体制の充実
②生活課題の把握</td></tr>
<tr><td rowspan="3">基本目標４
地域福祉の基盤づくり</td><td>1 様々な人材・団体・活動の育成・支援</td><td>①地域福祉を担う人材の育成
②各種団体の育成・支援</td></tr>
<tr><td>2 地域福祉の推進体制の充実</td><td>①各分野横断的に対応できる体制整備
②権利擁護ネットワークづくりと成年後見制度の利用促進
③財源の確保
④社会福祉協議会への支援の強化</td></tr>
<tr><td>3 情報の整備と発信</td><td>①情報の整備
②「届く情報」づくり</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>公共交通関連の施策</td><td>基本目標２　地域で支え合う仕組みづくり
（４）安心・安全な地域づくり
③ バリアフリーのまちづくり
【今後の方向】
◇<u>ハード面のみならずソフト面（思いやり）からバリアフリー化を進め</u>、誰もが参加・活動しやすいまちをみんなでつくっていきます。
【主な取組】
（市）各種法令に基づき、<u>公共施設のバリアフリー化を推進するとともに、民間施設等におけるバリアフリー化を促進・指導</u>します。</td></tr>
</table>

6）第２次木津川市環境基本計画

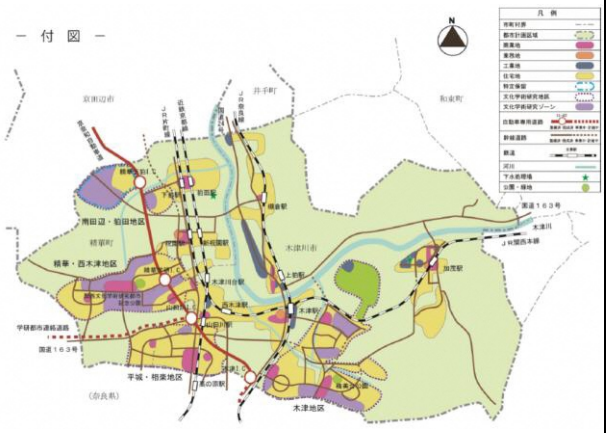
<table>
<tr><th></th><th>記載内容抜粋</th></tr>
<tr><td>概要</td><td>・ 策定：令和 3(2021)年５月
・ 計画期間：令和 3(2021)年度から令和 12(2030)年度までの 10 年間</td></tr>
<tr><td>基本となる考え方</td><td>● まちの将来像
子どもの笑顔が未来に続く　幸せ実感都市　木津川　（第２次総合計画）
● 主要施策
○地球環境保全
○環境美化
○循環型社会
● 重点視点
○持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）実現の視点
○循環・共生・多様性の視点
○市民一人ひとりを大切にする視点
● 基本理念と環境未来像
環境未来像　「自然と暮らしが調和する持続可能な循環共生型の環境都市」
○脱炭素社会の構築
○循環型社会の形成
○自然・都市・人間の共生
○すべての主体が参加・協働</td></tr>
<tr><td>重点施策</td><td>
<table>
<tr><th>環境未来像</th><th>環境未来像実現のための視点</th><th>施策の柱（重点施策）</th></tr>
<tr><td rowspan="5">自然と暮らしが調和する持続可能な循環共生型の環境都市</td><td>脱炭素社会の構築
（地球環境）</td><td>・地球環境に配慮した脱炭素に向けた環境都市づくり</td></tr>
<tr><td>循環型社会の形成
（廃棄物の適正処理）</td><td>・環境負荷が少なく資源が循環する環境都市づくり</td></tr>
<tr><td>自然・都市・人間の共生
（風土）</td><td>・緑・水・歴史を育む環境都市づくり</td></tr>
<tr><td>自然・都市・人間の共生
（生活環境）</td><td>・健康で安全な生活ができる環境都市づくり</td></tr>
<tr><td>すべての主体が参加・協働
（パートナーシップ・環境教育）</td><td>・環境人材を育む環境都市づくり</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>公共交通関連の施策</td><td>【重点施策】地球環境に配慮した脱炭素に向けた環境都市づくり
○CO_2 をはじめとする温室効果ガスの削減対策
➢ 交通システムの利用促進（抜粋）
・<u>鉄道・バス・タクシー等の公共交通機関の利用促進を図り、環境負荷の低減を推進</u>します。</td></tr>
</table>

7）木津川市過疎地域持続的発展市町村計画

	記載内容抜粋
概要	・ 期間：令和 4(2022)年度～令和 7(2025)年度の 4 年間
基本方針・基本目標	● **地域の持続的発展の基本方針** ・加茂地域が学研都市近郊地域であることと、歴史文化遺産が豊富であるという２つの基盤を生かしていくこと ・産業やコミュニティなどの地域活性化に取り組みながら、将来を支える若い世代を中心とした人口定着を図っていくこと ● **地域の持続的発展のための基本目標** 基本目標１ 学研都市の近郊地域としての特性を活かした産業の活性化、企業誘致・立地による雇用と就業の創出 基本目標２ 「交流人口」「関係人口」の増加、地域住民による「地域活性化・観光」の展開 基本目標３ 「子育て支援 No.1」を目指した施策の充実 基本目標４ 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 基本目標５ 地元教育機関や企業との連携によるまちの活性化 基本目標６ まちづくりに取り組む、取り組もうとする人材の支援・創出
公共交通関連の施策	**■交通施設の整備、交通手段の確保** **【方針】** **◆鉄道及びバス輸送** ・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し、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。 **【対策】** **◆鉄道** ・ＪＲ加茂駅を拠点として運行している**路線バスや、コミュニティバス等との連携**を図り、一体となった利用促進や、観光やイベント等とも組み合わせた事業展開を図り、**関西本線の沿線自治体との広域的な連携をさらに強化**し、**沿線住民への啓発、イベント等による利用促進や利便性向上に向けた活動を実施**していく。そして、ＪＲ関西本線（大和路線）の**運行本数の維持やコロナ禍により減便した運行便の回復等**を沿線自治体と連携し、鉄道事業者に要望していく。 ・また、観光案内施設等とも連携し、観光イベントのＰＲや、一体となった利用促進施策の充実を行い、**ＪＲ加茂駅を拠点とした鉄道利用者数の増加や新規利用者の呼び込み**につなげ、魅力あるまちづくりを進めていく。 **◆バス輸送** ・鉄道・路線バス・タクシーを運行する**協議会等において、定期的なヒアリングを実施し、利用促進・改善施策について相互で検討**する。また、公共交通の利用者数を集計し、利用者数の減少が顕著な場合などは、必要に応じて調査実施を検討する。近隣自治体や観光団体と連携し、**加茂地域で開催されるイベント情報を市内外へ周知するとともに、臨時バスを運行させるなど、公共交通を活用した観光を促進**する。 ・また、市内の学校、福祉施設、高齢者団体等と連携し、**バスに乗車する体験学習や、バス乗車時のマナーなどについて説明し、利用の促進**を図る。**コミュニティバスが無料で利用できる日を設定し、普段利用しない方への乗車機会の提供・継続利用へのきっかけづくり**を図り、合わせて観光イベント等と連携し、新規利用者の拡大を目指す。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み、活力と魅力ある地域づくりを支援し、満足度が高い公共交通を目指していく**。
事業計画	※事業計画（令和 4(2022)年度～令和 7(2025)年度）過疎地域持続的発展特別事業分

持続的発展施策区分	事業名（施設名）	事業内容	備考
4 交通施設の整備、交通手段の確保	(9)過疎地域持続的発展特別事業［公共交通］	地域公共交通事業	地域公共交通の支援により、過疎地域の持続的発展に効果がある。

8）相楽都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

	記載内容抜粋
概要	・策定：平成 28(2016)年５月
基本理念・将来像	● **都市づくりの基本理念** ①関西文化学術研究都市建設と連携し、未来を拓く知を創造する都市づくり ②子育て世代、高齢者等のだれもが安心して健やかに暮らすことができる都市づくり ③中心市街地に公的な役割を担う施設が集積し、賑わいと活力基盤を形成するとともに、周辺地域とネットワークでつながり、必要な都市機能を相互に補完・連携する効率性・利便性の高い都市づくり ④**公共交通等により中心市街地と生活拠点がネットワーク化され、誰もが活動しやすい都市づくり** ⑤ＩＣＴ等科学技術を活用し、資源、エネルギーの効率的な利用により、環境への負荷の少ないスマートな都市づくり ⑥災害に強くしなやかで安全な都市づくり ⑦広域交通網、学術研究施設、産業の集積を活かし、交流連帯によってイノベーションが進展することで、地域経済が持続的に成長・発展する都市づくり ⑧地域特性を活かした個性的な魅力により、活発な交流が創り出される都市づくり ⑨自然、地域文化を反映した良好な景観が保全、形成されている質の高い都市づくり ⑩だれもが生まれ育った地域に住み続けられる魅力ある都市づくり ⑪住民、民間、行政等が連携・協働し、魅力ある地域社会を実現する都市づくり ● **区域の将来像** ◆優れた居住環境、学術研究施設の集積を活かした新たな文化を創造する都市 ◆災害に強くしなやかで安全な都市 ◆豊かな歴史・文化・自然と学術研究施設が調和した創造性にあふれる国際交流都市 
公共交通関連の施策	**都市施設の方針** **（１）交通施設**（公共交通関連のみ抜粋） ◆基本方針 ・**ＪＲ奈良線、片町線の高速化・複線化、関西本線の近代化及び駅舎整備、けいはんな線の木津方面への延伸や祝園分岐の具体化等**、順次の鉄道網整備に向け取り組む。 ・楽しさと賑わいのあるまちづくりの実現を目指し、交通結節点である**近鉄線やＪＲ線の駅前広場等や(都)加茂駅前線等の駅へのアクセス道路等の整備**を進める。 ◆整備方針 ア 道路 ・交通結節点である**駅前広場については、ＪＲ奈良線、ＪＲ片町線、ＪＲ関西本線、近鉄京都線の主要な駅において整備**を進める。 イ 鉄道 ・輸送力の増強、利便性の向上を目指し、鉄道と自動車との適正な分担、補完関係の確立を図り**ＪＲ奈良線の複線化、ＪＲ片町線の高速化・複線化の段階的な整備**や、ＪＲ関西本線の近代化促進を図る。また、**けいはんな線の延伸計画について、整備の検討**を深める。 ウ 交通需要管理 ・増大する交通需要に対して、安全かつ快適な交通環境を確保するためには、施設整備だけではなく既存の交通施設の有効活用が必要である。そのため、交通規制や誘導等を体系的に組み合わせた交通需要の管理を充実させ、**バス等の中量輸送交通機関の利用促進**を図る。 ◆主要な施設の整備目標 ・おおむね１０年以内に実施することを予定する主要な事業（施行中のものを含む。） イ 鉄道 路線名：ＪＲ奈良線／ＪＲ片町線／ＪＲ関西本線　備考：複線化／高速化・複線化／近代化

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

１）計画の概要

<table>
<tr><td>計画の
基本方針</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td>計画の
目標</td><td colspan="4">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。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">目標の
達成状況</td><td></td><td>（平成 30 年度）
現況値</td><td>（令和６年度）
目標値</td><td>最新値</td></tr>
<tr><td>①市内における公共交通利用者数</td><td>1,377 万人</td><td>1,400 万人</td><td>1,212 万人
（令和４年度）</td></tr>
<tr><td>②コミュニティバスの利用者数</td><td>25 万人</td><td>27 万人</td><td>24 万人
（令和４年度）</td></tr>
<tr><td>③公共交通の満足度
（市民調査（アンケート）結果）</td><td>2.72</td><td>3.00</td><td>2.69
（令和５年度実施）</td></tr>
</table>

2）施策・取組の実施状況

基本方針１．に関する施策

【評価】○：概ね実施できている、×：実施できていない

施策	取組	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） 令和４年度：南加茂台地区で実施
	公共交通標語の募集・展開	○	令和３年度実施（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

【評価】○：概ね実施できている、×：実施できていない

施策	取組	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	○	令和３年度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（令和元年度：３回、同２年度：４回、同３年度：３回実施）
	１日フリー乗車券の発行	○	令和４年度の販売枚数は 2,570 枚で、前年度比 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	○	令和４年度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	○	令和２年度から、１日フリー乗車券とＩＣＯＣＡ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	○	令和３年度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	○	令和３年度に山城線に導入した車両（ポンチョ）に、ラッピングを実施

6. 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（2．～5．のとりまとめ）		
2．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年度から令和４年度にかけて市内の一部路線の減便や廃止が行われた。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月から運行内容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。
3．市民意向や関係者意見	市民	・日常的な移動においては、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くなっている。 ・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。 ・乗務員など公共交通の担い手不足が深刻になっている。 ・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。
4．公共交通を取り巻く社会情勢等		・近年の地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、令和２年、令和５年に地域交通法が改正され、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。 ・アフターコロナに向け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」等が掲げられている。 ・改善基準告知の改正により、乗務員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。
5．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・取組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。

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、乗務員不足も深刻です。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は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（乗務員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。

7. 計画の基本方針と目標

7-1. 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。

7-2. 計画の基本方針

基本方針	考え方
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**	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。
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**	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。
基本方針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、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。

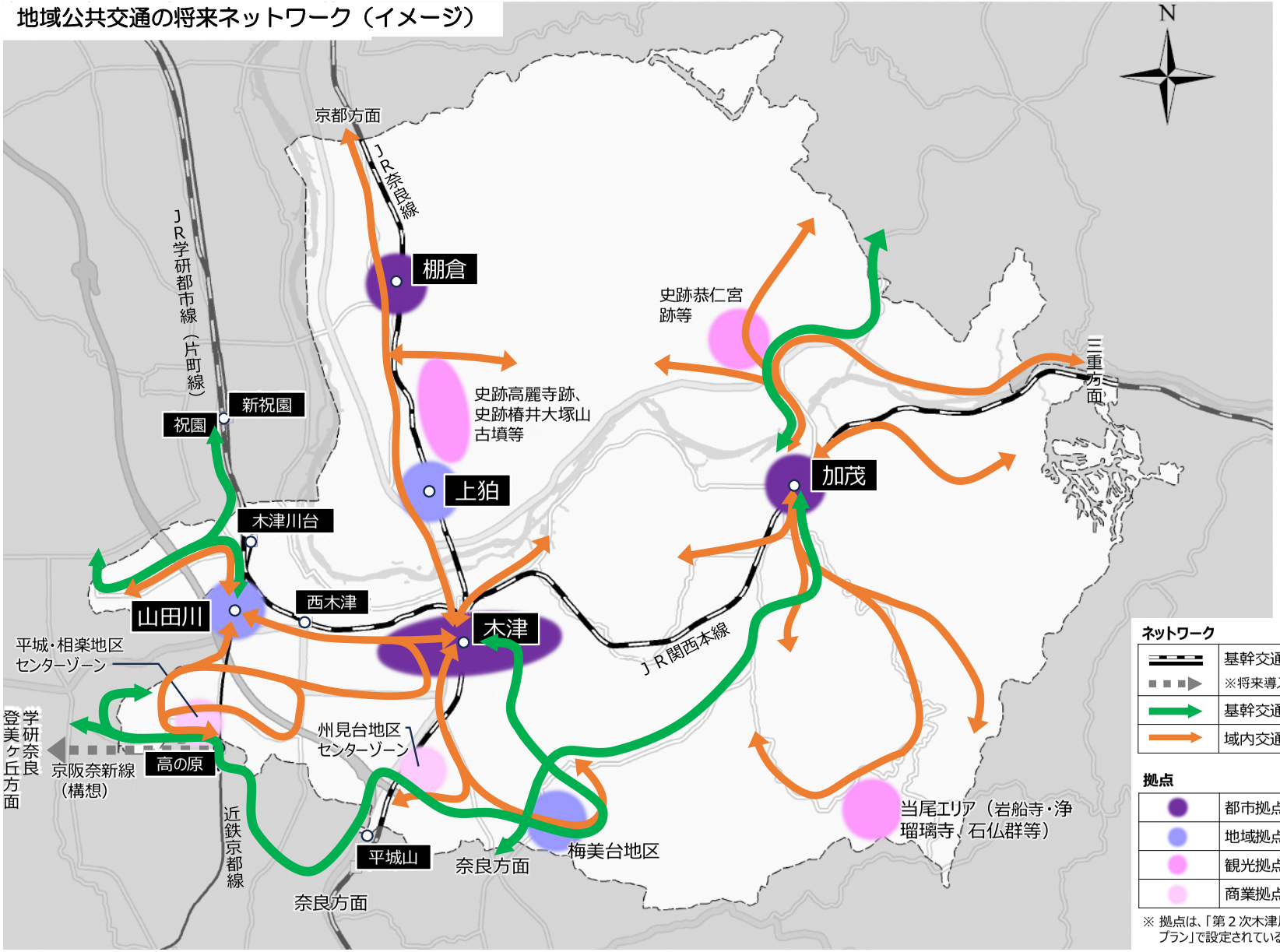
7-3. 将来ネットワーク

木津川市における地域公共交通の将来ネットワークは、次のとおりとします。

表 7.1　地域公共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・系統	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）	木津駅～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（コミュニティバス）	主に木津地域
			かもバス（コミュニティバス）	主に加茂地域
			やましろバス（コミュニティバス）	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

地域公共交通の将来ネットワーク（イメージ）



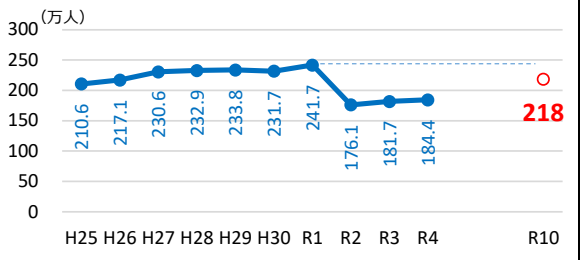
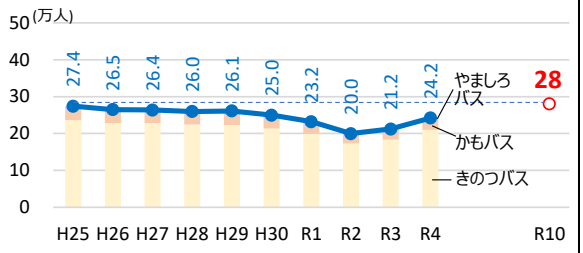
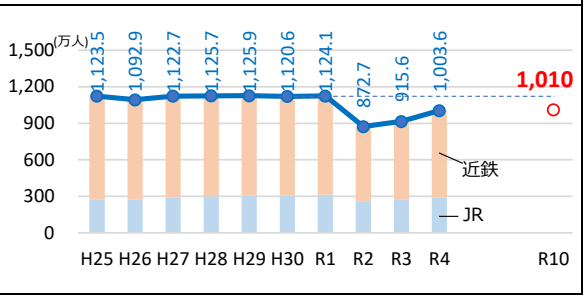
※ 拠点は、「第２次木津川市都市計画マスタープラン」で設定されている拠点より抽出。

7-4. 計画の目標

本計画の基本理念の達成を図るため、計画の目標、評価指標およびそれに対する数値目標を設定しました。なお、数値目標については、計画策定後の継続的なモニタリングに基づき、必要に応じて見直しを行っていくこととします。

計画の目標①　地域公共交通の利用者数の回復

コロナ禍による利用者の減少は大きく、交通事業者の経営環境や市の財政負担に大きな影響を及ぼしています。時間の経過とともに利用者数の回復は見られますが、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、各種施策の実施により、一層の回復を目指していくことが必要です。

指標	考え方	実績値と目標値
①-1 市内路線バスの乗車人員	コロナ禍からの回復途上にあること、交通事業者へのヒアリングや新しい生活様式の定着等を踏まえ、コロナ禍前（令和元年度）水準の約９割（218 万人）を目指す。	
①-2 コミュニティバスの乗車人員	令和４年度時点でコロナ禍前の令和元年度実績を超えており、今後も利用促進を図ることにより、コロナ禍前の平成 25 年度水準（約 28 万人）を目指す。（第２次木津川市総合計画後期基本計画における目標との整合を図る）	
①-3 市内鉄道駅（８駅）の乗車人員	コロナ禍からの回復途上にあること、交通事業者へのヒアリングや新しい生活様式の定着等を踏まえ、コロナ禍前（令和元年度）水準の約９割（1,010 万人）を目指す。	

計画の目標②　国庫補助路線の運営の効率化（利用者数改善）

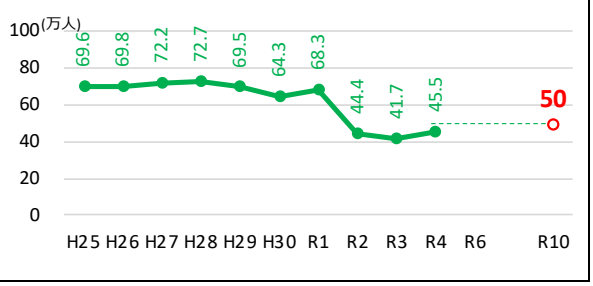
（1）コミュニティバス

現在、地域内フィーダー系統および地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けて運行するコミュニティバス３系統（きのつバス、かもバス、やましろバス）について、持続可能な路線運営を目指して、１便あたりまたは１日あたりの利用者数の改善を図ります。

指標	考え方	実績値と目標値		
		対象系統	令和４年度	令和 10 年度
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。	きのつバス 木-1	11.84	現状値以上
		きのつバス 木-2	6.06	現状値以上
		きのつバス 木-3	11.04	現状値以上
		かもバス 当尾線	2.31	現状値以上
		かもバス 加茂通学線	5.32	現状値以上
		かもバス 奥畑線	0.61	1.25 人/便
		やましろバス 山城線	2.73	現状値以上
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。	かもバス 山田線	1.50	現状値以上
		かもバス 大畑線	1.23	1.5 人/日
		かもバス 観音寺線	1.00	1.5 人/日
		かもバス 南加茂台線	1.40	1.5 人/日
		かもバス 銭司線	1.39	1.5 人/日
		かもバス 西線	1.85	現状値以上
		かもバス 法花寺野線	—	1.5 人/日

（2）路線バス

令和６年 10 月より新たに地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けての運行を予定する奈良交通・加茂線について、持続可能な路線運営を目指して、年間利用者数の改善を図ります。

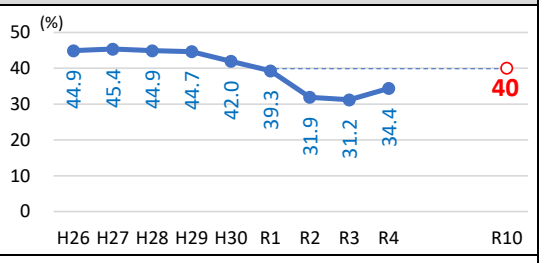
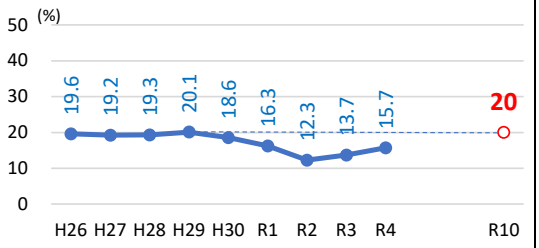
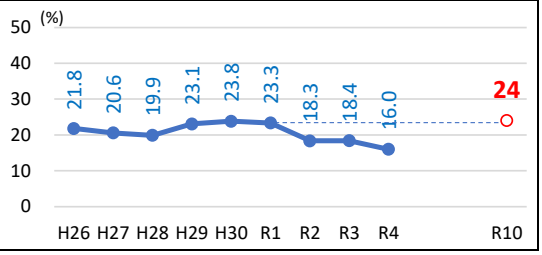
指標	考え方	実績値と目標値
②-3 奈良交通・加茂線の年間利用者数	コロナ禍からの回復途上にあるなか、今後はサービスの維持と利用促進による利用者増を図り、令和４年度以上の 50 万人を目指す。	

計画の目標③　国庫補助路線の運営の効率化（収支率改善）

（1）コミュニティバス

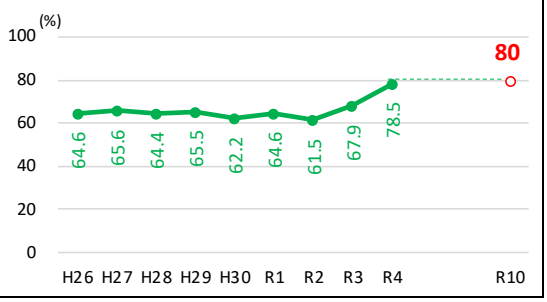
現在、地域内フィーダー系統および地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けて運行するコミュニティバス３系統（きのつバス、かもバス、やましろバス）について、持続可能な路線運営を目指して、単純収支率 (*1) の改善を図ります。

（＊１）単純収支率：補助金を考慮しない、運賃収入÷運行経費の数値

指標	考え方	実績値と目標値
③-1 きのつバスの単純収支率	人口が増加または横ばい傾向の地域であること、コロナ禍からの回復傾向がみられることから、コロナ禍前水準（令和元年度並み）の40%を目指す。	
③-2 かもバスの単純収支率	人口が減少傾向の地域ではあるものの、コロナ禍前の令和元年度に近い水準まで回復していることを踏まえ、コロナ禍前最高水準（平成 29 年度並み）の 20%を目指す。	
③-3 やましろバスの単純収支率	人口が減少傾向の地域であり、コロナ禍からの回復が見られないが、コロナ禍前は改善傾向だったことを踏まえ、コロナ禍前水準（令和元年度並み）の 24%を目指す。	

（2）路線バス

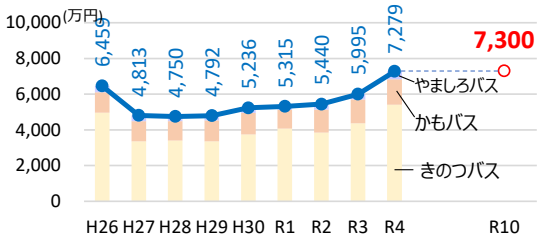
令和６年 10 月より新たに地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けての運行を予定する奈良交通・加茂線について、持続可能な路線運営を目指して、単純収支率の改善を図ります。

指標	考え方	実績値と目標値
③-4 奈良交通•加茂線の単純収支率	近年は減便等の対応により収支率は向上の傾向にあるが、今後はサービスの維持と利用促進による運行収入増によって路線の適正な運営を図り、令和４年度以上の 80%を目指す。	

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

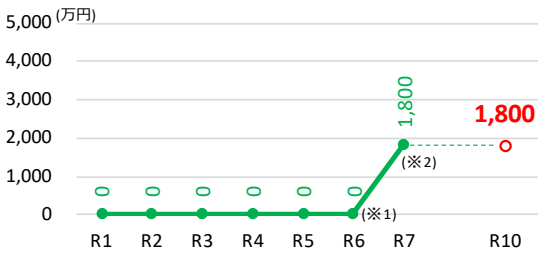
（1）コミュニティバス

コミュニティバスの運行に対する市の財政負担額は増加傾向にあります。コミュニティバスの確実な運行の継続と適正な運営を目指すため、財政負担の確保を図ります。

指標	考え方	実績値と目標値
④-1 コミュニティバスの運行に対する市の財政負担額	利用者増により運賃収入増を目指す一方、燃料費・人件費等運行に係る経費についても増加する可能性があることから、令和４年度水準の財政負担額を確保することを目指す。	

（2）路線バス

奈良交通・加茂線はこれまで交通事業者による自主運行でしたが、令和６年 10 月より新たに地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を受けることを予定しており、これに伴い、市も財政負担を行い、加茂線の確実な運行の継続を図ります。

指標	考え方	実績値と目標値
④-2 奈良交通･加茂線に対する市の財政負担額	利用者増により運賃収入増を目指す一方、燃料費・人件費等運行に係る経費についても増加する可能性があることから、令和７年度の財政負担予定額を維持することを目指す。 （令和６年度は国庫補助を活用し、運行を維持）	 ※1：R6 は、木津川市路線バス事業者運行費高騰対策一時支援金（全額国庫補助）により運行支援。 ※2：R7 は R5 利用状況に基づく推定値のため、変動の可能性あり。

計画の目標⑤　地域公共交通に対する満足度の向上

本計画で位置づける様々な施策を実施することにより、鉄道・バス・タクシー等の地域公共交通を利用しやすい環境を整え、地域公共交通に対する満足度の向上を目指します。

指標	考え方	実績値と目標値		
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。	令和元年度	令和５年度	令和 10 年度
		2.72	2.69	3.00

8. 基本方針に基づく施策・取組

計画の基本方針に基づき、基本構想および将来ネットワークの実現に向け、次の施策・事業を設定します。なお、個別施策・事業の詳細については、次ページ以降に示す施策別のカルテにて記載しています。

方針	施策
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	1-1　鉄道・路線バス・タクシーの維持・活性化
	1-2　コミュニティバスの維持と改善
	1-3　新たな交通サービス導入の検討・支援
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	2-1　人と環境にやさしい公共交通環境の整備
	2-2　ターゲットを明確にした移動支援の充実
	2-3　観光施設や観光路線との連携
3　地域公共交通を支える体制や仕組みの構築	3-1　情報提供の充実
	3-2　利用機会の提供
	3-3　地域公共交通の担い手の確保
	3-4　公共交通に対する意識・関心の向上

施策 1-1　鉄道・路線バス・タクシーの維持・活性化

施策の概要	交通事業者により支えられている既存の鉄道・路線バス・タクシーについて、現在のサービス（路線・運行本数等）を維持しつつ、利便性の向上にむけた検討を行います。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続　鉄道・路線バス・タクシーの運行及び改善	市内において鉄道・路線バス・タクシーの運行を継続する。木津川市地域公共交通総合連携協議会において、定期的に交通事業者に対するヒアリングを行い、利用促進・改善施策について相互に検討する。
継続　市内の鉄道整備に向けた取組の推進	ＪＲ奈良線、ＪＲ片町線、ＪＲ関西本線、京阪奈新線等の鉄道整備について、関係自治体等と連携を図っていく。
新規 重点　路線バスに対する財政支援に基づく運行維持の検討	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、国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域間幹線系統）」や府補助の活用、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。 ※地域公共交通確保維持改善事業補助金の活用対象とする系統の詳細については、次ページを参照
新規　タクシーの有効活用	タクシーを乗り合って利用することによるグループタクシー制度の導入を検討する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
運行経費支援(必要に応じて)、鉄道整備の要請	市と協調し運行経費支援、鉄道整備の要請	運行継続 改善	積極利用	道路・交通管理者：協力

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→
新規	検討 必要に応じて実施	必要に応じて実施	→	→	→

表 8.1　「地域公共交通確保維持事業」の対象となる路線と位置づけ・必要性

系統の種別	地域間幹線系統
対象路線	加茂線
路線維持や補助の必要性	加茂地域の中心拠点である加茂駅と、隣接する奈良市内の中心駅であるＪＲ奈良駅、近鉄奈良駅を結ぶ路線定期運行路線である。路線沿線には、南加茂台、梅美台といった大規模な住宅地が立地し、奈良市内や、加茂駅・奈良駅で鉄道に乗り継いで大阪方面へ向かう朝夕の通勤・通学利用を中心に、日中の時間帯における駅や駅周辺の公共施設・商業施設などへのアクセスとして不可欠な役割を担っている。今後も継続した運行が必要な一方で、木津川市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行の維持・確保が必要である。 （※令和６年 10 月～新たに補助活用を予定）
実施主体	奈良交通
目的・効果と評価手法	・バス利用者数 ・収支率 ・市財政負担額

施策 1-2 コミュニティバスの維持と改善

施策の概要	木津川市が運行するコミュニティバスについて、持続可能な移動手段として運行事業を継続しつつ、路線バスのネットワークの変更やコミュニティバスの利用状況を踏まえ、必要に応じて運行内容を改善します。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続 既存コミバスの運行の維持と改善	各地域において、きのつバス、かもバス、やましろバスを運行するとともに、利用状況や道路整備・周辺開発の状況等に応じて改善を行う。
継続 コミュニティバスに対する財政支援に基づく運行維持	国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統）」を活用し、運行を維持する。 ※対象とする系統の詳細については、次ページを参照
新規 重点 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	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見込める場合、コミュニティバスによる対応の可能性を検討する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
運行継続 改善	運行経費支援	運行受託	積極利用	道路・交通管理者 ：協力

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６ （2024）	令和７ （2025）	令和８ （2026）	令和９ （2027）	令和 10 （2028）
継続	実施	→	→	→	→
新規	必要に応じて 実施	→	→	→	→

表 8.2　「地域公共交通確保維持事業」の対象となる路線と位置づけ・必要性

系統の種別	地域間幹線系統	地域内フィーダー系統
対象路線	①きのつバス（木-1、木-2、木-3）	①かもバス（路線定期運行）当尾線・奥畑線・加茂通学線 ②かもバス（路線不定期運行）山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線・法花寺野線 ③やましろバス（路線定期運行）山城線
路線維持や補助の必要性	木津川市の人口の集積地区である木津地域内の公的施設、商業施設、医療施設、主要駅を結ぶとともに、隣接する奈良市内の主要駅である高の原駅と連絡する路線定期運行であり、日中の時間帯における駅や公共施設、病院などへのアクセスを確保するために不可欠な役割を担っている。今後も継続した運行が必要な一方で、木津川市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行の維持・確保が必要である。	①②は加茂地域において、加茂駅と地域内の主要施設や居住地域を連絡する路線定期運行及び路線不定期運行、③は山城地域を南北に結び木津駅と連絡する路線定期運行であり、日中の時間帯における駅や公共施設、病院などへのアクセスを確保するために不可欠な役割を担っている。今後も継続した運行が必要な一方で、木津川市の努力のみでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行の維持・確保が必要である。
実施主体	①木津川市	①・②・③木津川市
目的・効果と評価手法	・バス利用者数 ・1 便あたり利用者数（路線定期運行） ・1 日あたり利用者数（路線不定期運行） ・収支率 ・市財政負担額	

施策 1-3　新たな交通サービス導入の検討・支援

施策の概要	次世代モビリティやＭａａＳ、おでかけ支援事業の導入検討や、交通事業者によるサービスの継続やコミュニティバスによる運行が難しい場合における地域住民が主体となる新たな交通サービスの導入に向けた支援を行います。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

新規 重点 次世代モビリティサービスの実証に向けた取組	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。
新規 重点 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	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。
新規 MaaS 導入の検討	目的地までのルート検索や公共交通（鉄道・バス・タクシー）、シェアサイクルの予約、宿泊施設の手配や観光情報検索に至るまで一括して行えるＭａａＳサービス導入を検討する。（けいはんな学研都市でのプロジェクトとの連携等）
新規 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	高齢化に伴い自動車の運転が困難になる方の増加や公共交通の縮小に対応し、高齢者の自立した日常生活を支えるための移動手段の確保に向けた検討を行う。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
検討、実施 検討支援・実証運行支援		情報提供 実証運行支援	主体となり検討	道路・交通管理者：協力

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
新規	必要に応じて実施	→	→	→	→

施策 2-1　人と環境にやさしい公共交通環境の整備

施策の概要	主要な駅やバス停における乗継利便性や待合環境の快適性の向上、車両や施設のバリアフリー化を図るとともに、持続可能な公共交通に向けて環境にやさしい車両の導入を推進します。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続　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	鉄道と路線バス、コミュニティバス間の連携や乗継を考慮したダイヤ改正に努める。
継続　駅やバス停留所の改善	上屋、ベンチ、案内板、スマートバス停（充電・Wi-Fi 機能等）、バス停付近での駐輪場確保（サイクルアンドバスライド）等、利用者のニーズを踏まえた待合・乗継環境整備により、利便性・快適性の向上を図る。
継続　バス・タクシー車両のバリアフリー化	ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入を推進する。
継続　環境に配慮したバス・タクシー車両の導入	ＥＶバスやハイブリッドバス、ＥＶタクシー等環境低負荷型の車両導入を推進する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
実施	導入経費支援	実施	積極利用	道路・交通管理者：協力

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→

施策 2-2 ターゲットを明確にした移動支援の充実

施策の概要	運転免許返納者、障がい者、子ども・子育て世代等、公共交通を必要とされる方への移動支援策を実施し、公共交通を利用して快適に移動できる環境を創出します。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続 運転免許返納者等に対する移動支援	65 歳以上の運転免許返納後の公共交通利用を支援する（コミバス１日フリー乗車券またはＩＣＯＣＡカードの付与）。
継続 障がい者等に対する移動支援	路線バス・コミュニティバス・タクシーの割引や障がいのある人への理解を深める乗務員教育を実施するとともに、ノンステップバス等のユニバーサルデザイン車両導入を進める。
継続 子ども・子育て世代に対する移動支援	コミュニティバスにおける大人同伴時の幼児割引運賃や、子どもや子育て世代に対する乗り方教室や乗車体験会を実施する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
実施		実施（車両導入） 協力（乗り方教室等）	積極利用・参加	

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→

施策 2-3 観光施設や観光路線との連携

施策の概要	公共交通を活用した周遊を促進するため、市内の観光施設や市外からの来訪者が主な利用者であるバス路線と連携し、市外からの来訪者等に対して公共交通利用を促す情報提供を行います。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続　古寺巡礼バスの運行	期間限定（現在は春季・秋季）で奈良方面から市内の古寺（浄瑠璃寺、岩船寺等）への直通便を運行する。
継続　観光施設へのアクセスサイン充実	市内の観光情報とバスの案内板を併せた案内板を設置するとともに、外国語を併記した観光情報等をバス停留所に掲載する。
継続　観光路線バスと連携したＰＲ	奈良市内と市内観光施設を結ぶ急行バスと連携した情報提供を行い、本市来訪者の増加とコミュニティバスの利用促進を図る。
継続　広域的な観光連携による利用促進	近隣自治体や観光団体と連携し、市内で開催されるイベント情報を市内外へ周知するとともに、臨時バスを運行させる等、公共交通を活用した観光を促進する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
実施		実施・協力（情報提供）		観光団体：実施

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→

施策 3-1 情報提供の充実

施策の概要	総合的・横断的な公共交通に係る情報提供の充実を図り、市広報・ホームページ・公共交通だより等、多様な媒体を活用し、積極的な広報に努めます。情報提供にあたっては、利用状況や運営実態等も公開し、公共交通が直面する問題意識を共有することにより、利用促進を図ります。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続 きづがわ公共交通だよりの発行	タイムリーな情報を掲載した公共交通だよりを毎月発行し、広報に折込み全世帯に配布するほか主要な公共施設で配架する。
継続 時刻表（のるなび）の作成	わかりやすく便利な時刻表を作成し、広報に折込み全世帯に配布するほか主要な公共施設で配架する。
継続 木津川市公共交通マップの作成	木津川市内を通る公共交通が一目で分かるマップを作成し、主要な公共施設で配架する。
継続 交通結節点における情報提供の充実	鉄道駅等の交通結節点において、バス停留所の場所等を案内する貼り紙・看板・デジタルサイネージ等を設置する。
継続 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	市や交通事業者のホームページやＳＮＳに公共交通を利用しやすい情報を多く掲載し、積極的な広報に努める。
継続 コミュニティバスのバス情報のオープンデータ化	観光目的での利用の多いかもバス・当尾線について、グーグルマップ検索に対応する。
継続 公共交通の利用状況や運営実態に関する情報提供	定期的に利用実態や運営実態を把握し、木津川市地域公共交通総合連携協議会への報告を行うとともに、ホームページ等を通じて市民へ公開する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
実施		実施・協力（情報提供）	積極利用	観光団体：協力（情報提供） 企業・事業所：協力（時刻表・マップのスポンサー）

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→

施策 3-2 利用機会の提供

施策の概要	日々の生活の中で公共交通を利用できるよう、様々なきっかけづくりを行います。利用機会がない方・少ない方には体験の場を提供し、乗継・周遊をされる利用者には１日フリー乗車券の案内・販売、さらに多分野との連携等により、利用促進を図ります。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続　公共交通を知る・学ぶ機会の創出	市内の学校、福祉施設、高齢者団体等と連携し、バスの乗り方教室、乗車体験、車庫見学、職業体験等を実施し、公共交通教育の実践を図る。あわせて、住民向け出前講座を開催する等して、公共交通に関する学習機会を提供する。
継続　１日フリー乗車券の発行	コミュニティバスが１日乗り放題となる１日フリー乗車券を販売することとあわせて、購入可能場所の拡大を図る。
継続　公共交通利用促進イベントの実施	コミュニティバス１日無料ｄａｙ、観光スタンプラリーなどを実施する。
継続　きょうとエコサマーへの参画	環境やバスについて児童が家族と話し合う、きっかけづくりの取り組みとして京都府が実施している「きょうとエコサマー」へ参画する。
新規　地域コミュニティ拠点との連携	地域の活性化に資する地域コミュニティの拠点となるような場所・施設・イベントとの連携を検討する。（当尾の郷会館、賑わい拠点（道の駅（今後整備））等）

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
実施 庁内連携		協力 （知る・学ぶ機会の創出）	積極利用・参加 協力（地域コミュニティ拠点との連携）	学校・福祉施設・高齢者団体：協力（知る・学ぶ機会の創出）

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→
新規	企画・検討	実施	→	→	→

施策 3-3 地域公共交通の担い手の確保

施策の概要	バス・タクシー事業者は、利用者の減少やコロナ禍による厳しい経営環境に直面するとともに、乗務員の不足や高齢化に悩まされており、全国的にも担い手の確保が課題となっています。乗務員をはじめとする地域公共交通の担い手の確保に向けて、情報提供による支援や市の施策との連携を図ります。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続 交通事業者による担い手募集や育成	交通事業者自ら、乗務員をはじめとする担い手の募集や育成に努める。
新規 市広報誌等による担い手に関する情報発信	交通事業者と連携し、市広報誌やきづがわ公共交通だよりを通じて、担い手の不足や高齢化に関する記事等を掲載する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
実施		実施		

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→
新規	企画・検討	実施	→	→	→

施策 3-4　公共交通に対する意識・関心の向上

施策の概要	市民が公共交通の維持を“自分ごと”として捉え、自分たちの現在・将来に関わる課題としてそのあり方を考えていくことができるよう、行政・交通事業者・市民によるコミュニケーションを行ったり、公共交通に対する愛着を持ち、自ら守り・育てる意識を持てるような取組を展開します。

具体的な取組（継続は継続する取組、新規は新規での取組、重点は重点的な取組）

継続　交通事業者・行政・地域の継続的な対話機会の創出	市民団体等の協力のもと、公共交通の課題や解決策を考える地域ワークショップ、座談会等を継続的に実施し、地域が主体となって考え、公共交通を守り育てる機運醸成、人材育成等に向けた土台づくりを行う。
継続　公共交通標語の募集・展開	市内の小・中学校及び一般の方から公共交通に係る標語を募集し、バス停留所や横断幕、各種印刷物に掲示を行うことで、公共交通への関心・理解を深める。
継続　バス停留所ネーミングライツ等の実施	沿線企業・事業所の協力のもと、ネーミングライツによるバス停留所の副名称掲示や車内アナウンスでの事業所紹介により、財源を確保とあわせて、事業所のＰＲ効果や利用者がよりコミュニティバスを身近に感じ、愛着を持ってもらうことを促す。
新規　人が集まり、地域が愛着をもてる駅やバス停づくり	駅やバス停周辺でのマルシェ等の企画・開催、コミュニティバス車両のラッピングデザインの検討、地域や学校と連携した駅やバス停周辺の美化活動等、地域が愛着を持てる取組を実施する。

実施主体

市	府・国	交通事業者	住民	その他
実施		協力 （対話への出席）	積極参加	市民団体：協力 学校：協力 沿線企業・事業所：協力

スケジュール（年度）

取組の種別	令和６（2024）	令和７（2025）	令和８（2026）	令和９（2027）	令和 10（2028）
継続	実施	→	→	→	→
新規	企画・検討	→	実施	→	→

9. 計画の進捗管理

9-1. 計画の推進方法

本計画の推進にあたっては、施策・取組［第８章で設定］の実施状況および目標［第７章で設定］の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適切に管理していく必要があります。また、コロナ禍後の新しい生活様式の定着や国際情勢による各種物価の変動等、生活や移動に影響のある不透明な社会・経済情勢等の変化に柔軟に対応し、必要に応じて施策や目標の見直しを行う必要があります。そうすることによって、“作ったら終わり”の計画ではなく、より実効性のある木津川市の地域公共交通の羅針盤としていく必要があります。

本計画を着実かつ効率的に推進するために、「木津川市地域公共交通総合連携協議会」のもとで、ＰＤＣＡサイクル（計画［Plan］→実行［Do］→検証［Check］→改善［Action］の循環検討手法）の考え方に基づき、検証・見直しを行います。

計画全体のＰＤＣＡ（大きなサイクル）

		計画［Plan］	実行［Do］	検証［Check］	改善［Action］
内容		計画の立案	計画に沿った施策・取組の実施	施策・取組の実施状況、目標の達成状況の確認・評価	評価・検証を踏まえた計画や目標の見直し
実施時期（年度）	令和５(2023)	○			
	令和６(2024)		○※1	○	※2
	令和７(2025)		○※1	○	※2
	令和８(2026)		○※1	○	※2
	令和９(2027)		○※1	○	※2
	令和10(2028)	○	○※1	○	※2

※1：各個別施策・取組のスケジュールに沿って実施する
※2：必要に応じて実施する

個別の施策・取組に対するＰＤＣＡ（小さなサイクル）

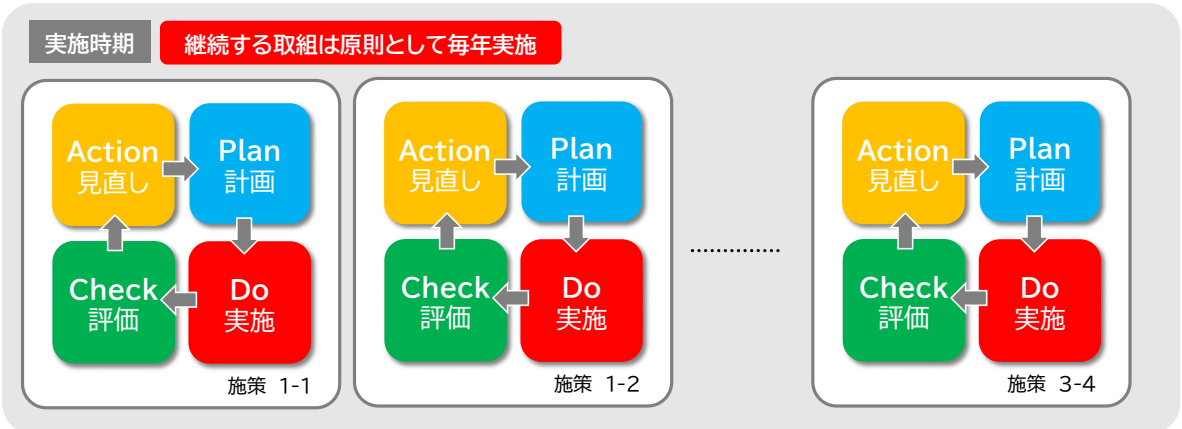


図 9.1　ＰＤＣＡサイクルによる計画推進のイメージ

9-2. 計画の推進にあたっての各主体の役割

地域公共交通は、これまでのように交通事業者や行政だけに任せていては、守っていくことが困難な局面を迎えています。第７章で掲げた基本理念の実現に向けて、それぞれの施策・取組を実行するにあたっては、交通事業者や木津川市だけではなく、地域住民等も含めたすべての関係者がそれぞれの役割を担い、一体となって計画を推進していく必要があります。

各施策メニューの実施主体については、第８章に記載の通りですが、計画全体を推進していくために各主体が担うべき基本的な役割を以下のとおり整理しました。

表 9.1　各主体の基本的な役割

主体		役割
木津川市地域公共交通総合連携協議会		・本計画全体の管理（計画の進捗状況の確認（施策の取組状況・目標の達成状況の把握）、目標達成状況を踏まえた目標や計画の見直し、次期計画の検討・策定） ・国庫補助路線に対する補助に関する協議・合意形成
行政	国・京都府	・交通事業者や地域主体の取組に対する各種支援 ・市町村や府県を跨ぐ路線の維持に向けた協議・調整 ・法改正や新たな支援制度等に関する情報提供やアドバイス
	木津川市	・地域公共交通計画全体の管理支援（事務局機能） ・関係者間のパイプ役として、情報提供、課題認識の共有、課題解決に向けた協議・調整 ・地域公共交通と連携する他分野（観光・福祉・教育・産業等）との連携 ・交通事業者や地域主体の取組に対する財政的・側面的支援
交通事業者		・安全で快適な交通サービスの提供 ・利便性向上の取組や積極的な情報発信等による、地域公共交通利用の促進
住民		・積極的な地域公共交通利用 ・地域公共交通への関心と理解の向上 ・地域主体での移動手段の確保に向けた検討への参画
その他（商業・観光関係団体や施設、企業等）		・行政や交通事業者とともに、地域公共交通を利用して地域や施設を訪れたくなる取組への協力 ・通勤や業務等における地域公共交通の積極的な利用

参考資料

参考-1．木津川市地域公共交通総合連携協議会規約

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。

参考-2. 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

大庭　哲治（おおば　てつはる）	京都大学大学院経営管理研究部　准教授
井上　学（いのうえ　まなぶ）	龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻　教授

■市民代表

占部　禎佑（うらべ　ていすけ）	公募委員
藤田　弘志（ふじた　ひろし）	公募委員
桑原　久和（くわはら　ひさかず）	公募委員
津田　浩司（つだ　ひろし）	利用者委員
上月　俊行（こうづき　としゆき）	利用者委員
木村　剛（きむら　たけし）	利用者委員
平田　克子（ひらた　かつこ）	木津川市観光協会　理事
辰巳　潤（たつみ　じゅん）	山城民生児童委員協議会会長
兎本　久和（うもと　ひさかず）	木津川市老人クラブ連合会　会長

■事業者

鉄道事業者

野口　明（のぐち　あきら）	西日本旅客鉄道株式会社　近畿統括本部京滋支社　副支社長
山本　修（やまもと　おさむ）	近畿日本鉄道株式会社　新田辺駅長

乗合バス事業者

大西　秀樹（おおにし　ひでき）	奈良交通株式会社　乗合事業部　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

今西　宏（いまにし　ひろし）	奈良交通労働組合　執行委員長

■行政機関

国

稲留 健一郎（いなどめ　けんいちろう）	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
今城　由貴（いまじょう　よしたか）	国土交通省近畿地方整備局 京都国道事務所 事業対策官

京都府

松永　弘道（まつなが　ひろみち）	京都府山城広域振興局　地域連携・振興部　企画・連携推進課長
小寺　睦男（こてら　むつお）	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
松田　直樹（まつだ　なおき）	京都府木津警察署　交通課長

木津川市

谷口　雄一（たにぐち　ゆういち）	木津川市長
稲垣　勝彦（いながき　かつひこ）	木津川市副市長
久保田　明（くぼた　あきら）	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
兎本　尚之（うもと　たかゆき）	木津川市監査委員

【オブザーバー】

酒井　大斗（さかい　だいと）	国土交通省近畿運輸局　交通政策部交通企画課　課長
村上　進一（むらかみ　しんいち）	奈良市役所　交通バリアフリー推進課　課長

【事務局】

木津川市マチオモイ部学研企画課

（令和６年３月１９日現在）

参考-3. 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 ○平成 20 年 9 月　きづがわ公共交通だより創刊 ○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
	・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	
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 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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		○平成 22 年 3 月　きのつバス運賃改定(大人 100 円から 200 円に)
	・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	
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)		
	・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)		
	・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)		
	・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)		○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　やましろ線乗降口ステップ導入 ○平成 23 年 2 月　山城地域の交通を考える座談会開催
	・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	
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)		
	・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留所の移設について ・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)		
	・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)		○平成 23 年 9 月　携帯サイト(駅すぱあと 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」 ○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
	・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	
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)		
	・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	
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)		
	・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)		
	・加茂路線　大畑線の一部路線変更及びバス停留所の移設等について	
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)		
	・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
・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 ・木津バス停留所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）	
・ガイドラインに基づく運行の見直しについて ・木津バス停留所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）	
・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 ○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。
・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）	
・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）	
・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）	
・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 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 ○平成 26 年 11 月　木津地域でワークショック開催 ○平成 27 年 3 月　「木津川市地域公共交通網形成計画」策定
	・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	
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	
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	
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 29 年 1 月　コミバス出張説明会開催 ○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
	・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	
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）		
	（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 30 年 3 月　やましろバス山城線延伸（渋川西）
	・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	
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　バス停留所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)		
	・バス停留所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)		
	・第2次木津川市地域公共交通網形成計画について ・令和2年度予算案について(案)	

［令和２年度］

会議名（協議事項）	主な取り組み等
第 51 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 2 年 7 月 9 日開催）	
・令和2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 52 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 2 年 10 月 29 日開催）	
・今後の持続可能な公共交通の利用促進について	
第 53 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 3 年 1 月 29 日開催）	
・地域公共交通確保維持改善事業の R2 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 54 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 3 年 3 月 30 日開催）	
・路線バスとコミュニティバスの持続可能な運行について ・令和3年度予算（案）について ・かもバス奥畑、通学線車両の入替について	

［令和３年度］

会議名（協議事項）	主な取り組み等
第 55 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 3 年 6 月 30 日開催）	○令和 3 年 9 月～10 月　ラストワンマイルモビリティ実証実験（光台、精華台、木津川台） ○令和 3 年 8 月～9 月　公共交通利用促進標語の募集 ○令和 3 年 10 月　ミライロ ID 導入 ○令和 4 年 4 月　公共交通マップ配布
・令和3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 56 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 3 年 10 月 26 日開催）	
・公共交通マップの作成について ・公共交通の利用促進に係る標語について ・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 57 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 4 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に関する事業評価について ・公共交通マップについて	
第 58 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 4 年 3 月 29 日開催）	
・令和4年度予算（案）について ・第2次木津川市地域公共交通網形成計画に定める施策の状況について ・木津高山線の再編について	

［令和４年度］

会議名（協議事項）		主な取り組み等
第 59 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 4 年 6 月 29 日開催）		○令和 4 年 10 月 30 日（日）、11 月 6 日（日）、11 月 13 日（日）　市内バス無料 Day 実施 ○令和 4 年 9 月 30 日　木津高山線廃止。木-2 ダイヤ改正 ○令和 5 年 1 月 29 日（日）　親子で参加しよう！きづがわ公共交通 Day
	・令和4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 ・木津高山線の再編について ・地域公共交通利用促進検討分科会（案）について	
第1回地域公共交通利用促進検討分科会（令和 4 年 8 月 30 日開催）		
	・市内バス無料 day について ・公共交通の利用促進に係る標語の活用について ・あそびでつながるプレイフルパークにおける公共交通利用促進について	
第 60 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 4 年 9 月 29 日書面開催）		
	・市内バス無料 day について ・公共交通の利用促進に係る標語の活用について ・あそびでつながるプレイフルパークにおける公共交通利用促進について	
第61回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 5 年 1 月 24 日開催）		
	・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正方針について ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・自動継続型金額式 IC カード定期券「CI-CA plus」のコミュニティバスへの適用について	
第62回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 5 年 3 月 23 日開催）		
	・令和5年度予算（案）について ・第2次木津川市地域公共交通網形成計画に定める施策の状況について ・木津川市地域公共交通計画の策定について	

［令和５年度］

会議名（協議事項）		主な取り組み等
第 63 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 5 年 6 月 29 日開催）		○令和 5 年 11 月 9 日　第 64 回連携協議会にて、加茂線、木津城山台線、高の原梅美台線の再編が承認 （その後、加茂線、木津城山台線については、1年間の運行継続が決定。）
	・令和5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 ・きのつバス（木－2）の運行状況について ・木津川市地域公共交通計画の策定について ・コミュニティバス等新規路線導入検討申請について	
第 64 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 5 年 11 月 9 日開催）		○令和 5 年 11 月 25 日　親子バス乗車体験実施
	・奈良交通路線バスの再編について ・木津川市地域公共交通計画の策定について	○令和 6 年 2 月 23 日　親子バス乗車体験実施 ○令和 6 年 3 月 12 日　バス乗り方教室（梅美台小学校）
第 65 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 6 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方針について ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・木津川市地域公共交通計画の中間案について	
第 66 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 6 年 3 月 19 日開催）		
	・令和6年度予算（案）について ・木津川市地域公共交通計画に係るパブリックコメントの実施結果について	

［令和６年度］

会議名（協議事項）		主な取り組み等
第 67 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 6 年 6 月 26 日開催）		令和 7 年 2 月 12 日　バス乗り方教室（相楽台小学校）
	・令和6年度補正予算第1号（案）について ・路線バス加茂線の運行について ・木津川市地域公共交通計画の変更について ・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 68 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 6 年 11 月 26 日開催）		
	・なし（報告事項のみ）	
第 69 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 7 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方針について ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について ・バス停ネーミングライツの新規申請に係る審査について	
第 70 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 7 年 2 月 27 日決議）		
	（書面開催） ・かもバスの再編について	
第 71 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 7 年 3 月 28 日開催）		
	・令和6年度補正予算第2号（案）について ・令和7年度予算（案）について ・木津川市地域公共交通計画に定める施策の状況について	

［令和７年度］

会議名（協議事項）		主な取り組み等
第 72 回木津川市地域公共交通総合連携協議会（令和 7 年 6 月 30 日開催）		令和 7 年 9 月～12 月　コミュニティバス利用者支援事業（運賃の半額）実施 コミュニティバスフォトコンテスト実施
	・令和7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 ・木津川市コミュニティバスのバス停広告掲載実施要領の一部改正について	

参考-4. 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

1）ガイドラインの目的

木津川市において、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するために、運行されているコミュニティバスや予約型乗合タクシーの利用状況をもとに、利用実態に即したサービスが提供されているか、本ガイドラインに基づき確認を行い、必要に応じてサービスレベルの見直しあるいは運行の休廃止等を行います。

2）ガイドラインで対象とする交通手段

対象とする交通手段は、コミュニティバス及び予約型乗合タクシーとします。

また、コミュニティバスの機能は、主な利用目的を買い物やレジャー等の自由目的とし、居住地と主要施設・鉄道駅等を結ぶものとします。また、予約型乗合タクシーの機能は、コミュニティバスを補完・代替するものとします。

3）コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ

(1) 見直し・休廃止のフロー

実証運行及びその後の運行におけるコミュニティバス及び予約型乗合タクシーの見直し・休廃止までの流れは、下図のとおりとします。また、サービスレベルの見直しを行っても、１年以上の実績が運行継続条件を満たさず、運行の継続が困難な場合は、運行を休廃止します。ただし、通学線は対象外とします。

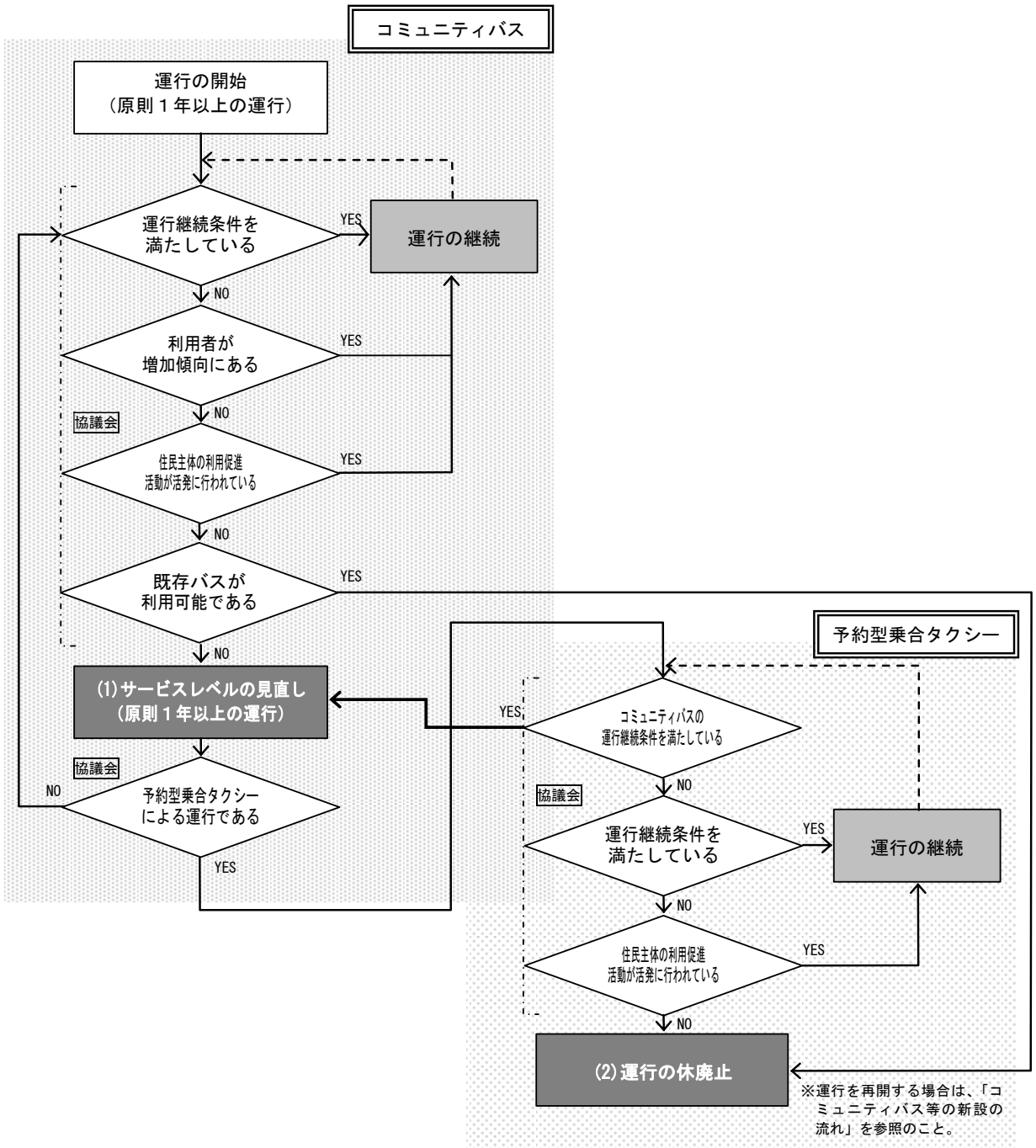


図　コミュニティバスの見直し・休廃止までの流れ

ア．交通手段がコミュニティバスの場合

① 原則１年以上の運行等を行った後、利用者数が運行継続条件を満たしているか確認する。運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。

② 運行継続条件を満たしていない場合は、利用者数が運行エリアで増加傾向であるか検討する。運行エリアで増加傾向である場合は、運行を継続する。

③ 利用者数が運行エリアで増加傾向でない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。

④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、既存バスが利用可能であるか確認する。利用可能である場合は、運行の休廃止を行う。

⑤ 既存バスが利用可能でない場合は、サービスレベルの見直しを行う。

イ．交通手段が予約型乗合タクシーの場合

① 原則１年以上の運行等を行った後、利用者数がコミュニティバスの運行条件を満たしているか確認する。コミュニティバスの運行継続条件を満たしている場合は、サービスレベルの見直しを行う。

② コミュニティバスの運行継続条件を満たしていない場合は、予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしているか確認する。予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。

③ 予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしていない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。

④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、運行の休廃止を行う。

⑵ 見直し・休廃止の具体手順

コミュニティバス及び予約型乗合タクシーの見直し・休廃止までの具体的な流れを、以下に示します。

ア．サービスレベルの見直し

①サービスレベルの見直し（案）の作成

コミュニティバスにおいては、原則１年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、運行本数や運賃等の見直し、予約型乗合タクシーへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

予約型乗合タクシーにおいては、原則１年以上の運行を行った後、コミュニティバスの継続運行条件を満たしている場合は、コミュニティバスへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

②地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて作成されたサービスレベルの見直し（案）について、協議会で協議を行う。

③見直し後のサービスレベルの周知

②で承認されたサービスレベルについて、交通事業者、木津川市が協働し、広報紙での掲載をはじめ、地域住民に対して周知を行う。

④見直し後のサービスレベルでの運行開始

周知期間を確保した後、運行を開始する。

イ．運行の休廃止

①休廃止路線の抽出

サービスレベルの見直しを行い、原則１年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、休廃止路線の候補とする。

②地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて候補となった休廃止路線について、協議会で協議を行う。

③運行休廃止の周知

交通事業者、木津川市が協働し、公共交通だより、広報紙での掲載やチラシの配布、ポスターの掲示等を行い、地域住民に対して、運行休廃止の周知を行う。

④運行の休廃止

周知期間を確保した後、運行を休廃止する。

⑶ コミュニティバス等の運行継続条件

コミュニティバス及び予約型乗合タクシーの運行継続条件を以下のとおり設定します。なお、コミュニティバス等を取り巻く社会情勢が変化した場合は、運行継続条件を見直すこととします。

表　コミュニティバス等の運行継続条件

交通モード		運行継続条件	
		１日あたりの利用者数	予約率 （運行本数/予約可能本数）
コミュニティバス		１０人＊	－
予約型乗合タクシー	コミュニティバスの代替機能	１.５人（予約日）	２５％
	コミュニティバスの補完機能	１.５人（予約日）	－

＊　１日１路線８便で１０人の利用とする（定時定路線の継続条件）

４）コミュニティバスの新規実証運行の流れ

(1) コミュニティバスの導入条件

ア．地域組織の形成

コミュニティバスの導入にあたっては、新設を希望する地域が中心となって検討・取り組む姿勢があることが必須であり、実際にコミュニティバスの検討や運行協力等に携わる地域組織の形成が必要です。

○地域組織の役割等について

①地域組織は、自治会・老人会等を基本とし、代表者１名を選出
②コミュニティバス導入検討申請書の作成・提出
③利用調査時の事前準備、協力依頼及び調査票の配布
④木津川市と協力した運行計画の立案
⑤地域に沿った利用促進施策の実施（実証運行準備時）
⑥利用促進の実施、運行協力、利用実態調査の協力（実証運行後）
※③～⑥は P.110 参照

イ．新規ルート設定条件

新規ルートの検討にあたっては、下記①、②いずれかの条件を満たすことを基本とします。

①既存民間路線の運行が休廃止されたルート
②他の公共交通との競合がなく、地域特性・まちづくりを踏まえ、将来にわたって地域公共交通を向上させるもの。

ウ．運行継続条件

コミュニティバスの実証運行期間中に、下記の運行継続条件を満たさなければなりません。

○運行継続条件

コミュニティバス　１便当たり　１．２５人　以上とする。

⑵ 新設のフロー

コミュニティバス等の新設にあたっての流れは、下図のとおりです。

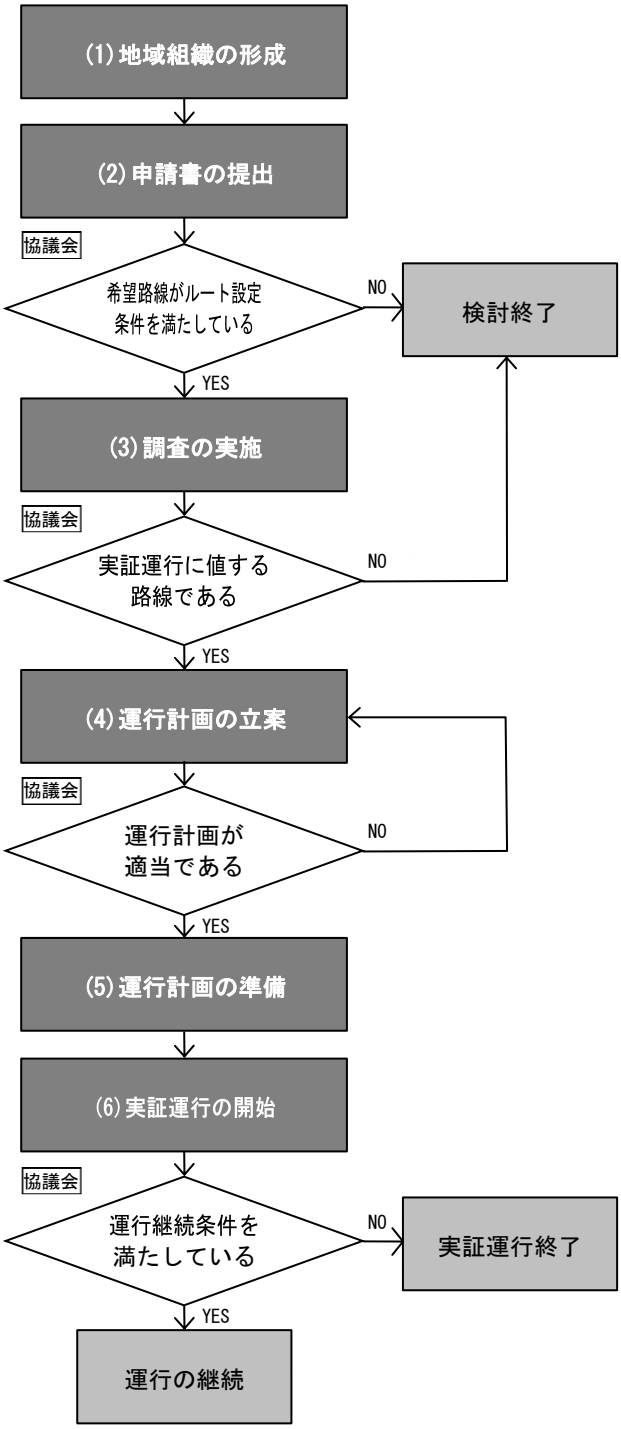


図　コミュニティバス等の新設の流れ

コミュニティバス等の新設にあたっての具体的な流れを、以下に示します。

（ア）地域組織の形成

地域住民は、コミュニティバスの新規路線導入検討を進めるにあたり、主体となって調査・運行協力に携わる地域組織を形成する。

木津川市は、組織形成にあたり地域から要望を受けた際は、地域ワークショップ*を開催し、地域の交通事情等を説明する。

（イ）申請書の提出

地域組織は、代表者及び構成員、希望者、導入を検討する理由等について記入した「コミュニティバス等導入検討申請書」を木津川市に提出する。

（ウ）調査の実施

地域住民は、主体となり木津川市と協力して、希望路線沿線住民を対象にコミュニティバスの利用調査を実施する。また、調査実施にあたり、地域組織は事前準備や、調査票の配布等を行う。

（エ）運行計画の立案

地域組織及び木津川市は、コミュニティバスの運行計画の立案を行う。必要に応じて、運行事業者も参加し、運行本数やダイヤ、料金体系・サービスレベルや、周知方法等の利用促進施策についても検討する。

（オ）実証運行の準備

地域組織は、バス停留所位置に対する地域の合意形成や利用促進策の準備を行う。

木津川市は、交通事業者の選定、運行ルート上の安全確認などを行う。

（カ）実証運行の開始

実施運行開始後、地域組織は、利用促進活動や運行に対する協力などを行う。

木津川市は、利用実態調査票の作成や運行実績の収集・報告を行う。

木津川市地域公共交通計画

発　行　日　令和８（2026）年１月（改訂）

編　　集　木津川市企画戦略部学研企画課・木津川市地域公共交通総合連携協議会

〒619-0286
京都府木津川市木津南垣外 110-9
ＴＥＬ：0774-72-0501（代表）
ＴＥＬ：0774-75-1201　ＦＡＸ：0774-75-2701（学研企画課）
Ｈ　Ｐ：https://www.city.kizugawa.lg.jp/
E-mail：kikaku@city.kizugawa.lg.jp