

木津川市の公共交通に係る
総合的な計画（仮称）
【中間案】

平成 26 年 12 月
木津川市

-目 次-

1.	計画の策定にあたって	1
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画の範囲	1
1.3	計画の期間	1
2.	木津川市の地域公共交通体系	2
3.	本計画の目標・方向性	4
3.1	計画の基本方針	4
3.2	計画の目標	4
3.3	期待する役割	5
4.	木津川市における地域公共交通の課題	6
4.1	確実な公共交通サービスの提供	6
	(1) 持続可能な公共交通への対応	6
	(2) 人口構造の変化への対応	6
4.2	利用しやすい公共交通サービスの提供	6
	(1) 予約型乗合タクシーの利用促進	6
	(2) バリアフリー化の促進	6
4.3	地域公共交通の情報提供・利用促進	6
	(1) 利用者減少への対応	6
	(2) 利用促進施策の展開	6
	(3) 多くの媒体を通じた PR	6
	(4) 過度に自家用車に頼らない生活の提案	6
	(5) 観光施設での PR	7
4.4	各主体が連携した地域公共交通づくり	7
	(1) 地域公共交通を守り育てる意識の醸成	7
5.	施策の体系ー目標を達成するために実施する事業及び取組体制	8
5.1	施策設定の考え方	8
5.2	施策の体系	8
5.3	実施する事業	9
5.3.1	利便性の高い公共交通システムの構築	9
5.3.2	市民にとって利用しやすく満足度の高い持続可能な地域公共交通対策	9
5.4	事業の進捗評価	12
6.	コミュニティバス改善	13
6.1	コミュニティバス改善のための連携フロー	13
7.	コミュニティバス等の見直し・休廃止・新設のガイドライン【参考】	14
7.1	ガイドラインの目的	14
7.2	ガイドラインで対象とする交通手段	14
7.3	コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ	15
7.3.1	見直し・休廃止のフロー	15

7.3.2	見直し・休廃止の具体手順.....	17
7.3.3	コミュニティバス等の運行継続条件.....	18
7.4	コミュニティバス等の新設の流れ.....	19
7.4.1	コミュニティバス等の導入条件.....	19
7.4.2	新設の流れ.....	19
8.	計画の実現に向けて.....	21
8.1	検討・推進体制.....	21
8.2	事業計画及び実施主体.....	22
9.	木津川市地域公共交通総合連携計画の進捗・達成状況.....	23
9.1	木津川市地域公共交通総合連携計画の実施事業.....	23
9.2	実施事業の評価と検証.....	24
9.2.1	総合的な評価.....	24
9.2.2	計画事業評価.....	26

1. 計画の策定にあたって

1.1 計画策定の背景と目的

木津川市は、平成 19 年 3 月の合併により市政を施行した、人口約 73,000 人（平成 26 年 11 月 1 日時点）の京都府南部に位置する市である。

木津川市の公共交通には、鉄道・民間路線バス・タクシー・コミュニティバス等があり、これら各公共交通間の連携や、地域のニーズに合ったサービスの提供、自動車依存の抑制、主要道路の混雑緩和等を通じて、活力と魅力ある地域づくりを目指すことを目的に、平成 21 年 3 月に「木津川市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）を策定し、円滑な移動の確保に向けて取り組んできた。

今回、この連携計画が平成 26 年度末で期間終了を迎えたことや「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（平成 26 年 11 月施行）に代表される公共交通に係る政策の動向変化を受け、これまでの取り組み成果を整理し、変化する地域ニーズに応じたより効果的・実践的な移動手段の確保に取り組んでいくことを目的に、木津川市の公共交通に係る総合的な計画を策定するものとする。

1.2 計画の範囲

計画の対象範囲は、木津川市内全域とする。

1.3 計画の期間

計画の期間は、平成 27 年 4 月から平成 32 年 3 月までの 5 年間とする。期間中は年度毎に事業進捗評価を実施するものとし、計画終了時には次期計画に向けた改定作業を実施する。

また、上位関連計画等の改定時期には、必要に応じて記載事項の見直しを実施する。

2. 木津川市の地域公共交通体系

木津川市の公共交通体系は、市内の各地域間及び大都市間を結ぶ鉄道、市内外の住宅地と主要施設・鉄道駅等とを結ぶ路線バス、市内の住宅地や集落と主要施設・鉄道駅等とを結ぶコミュニティバスや予約型乗合タクシー、そしてドア・ツー・ドアで市内外を結ぶタクシーで構成されている。

表 2-1 木津川市の地域公共交通体系

輸送量	交通モード*1		主な 利用目的	主な機能	事業者
大 ↑ ↓ 小	定 時 定 路 線	鉄道	全目的*2	・ 地域間及び地域と大都市間を結ぶ。 【基幹交通*3として機能】	・ J R西日本旅客鉄道(株) ・ 近畿日本鉄道(株)
		路線バス	全目的	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通として機能】	・ 奈良交通(株)
		コミュニティバス	自由	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通として機能】	・ 奈良交通(株) ・ (株)ウイング
				・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。	
		予約型乗合 タクシー	自由	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通として機能】	・ 加茂タクシー(株) ・ 東洋タクシー(株)
	・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。				
	タクシー	全目的	・ドア・ツー・ドアで、発着点を結ぶ。	・ 城南タクシー(株) ・ 加茂タクシー(株) ・ 東洋タクシー(株)	

*1 交通モード : 福祉・高齢者施策サービスを除く

*2 全目的 : 通勤、通学、自由（買い物・レジャー等）等を含むすべての目的を指す

*3 基幹交通 : 地域公共交通のなかで主に利用される主軸となる交通機関を指す

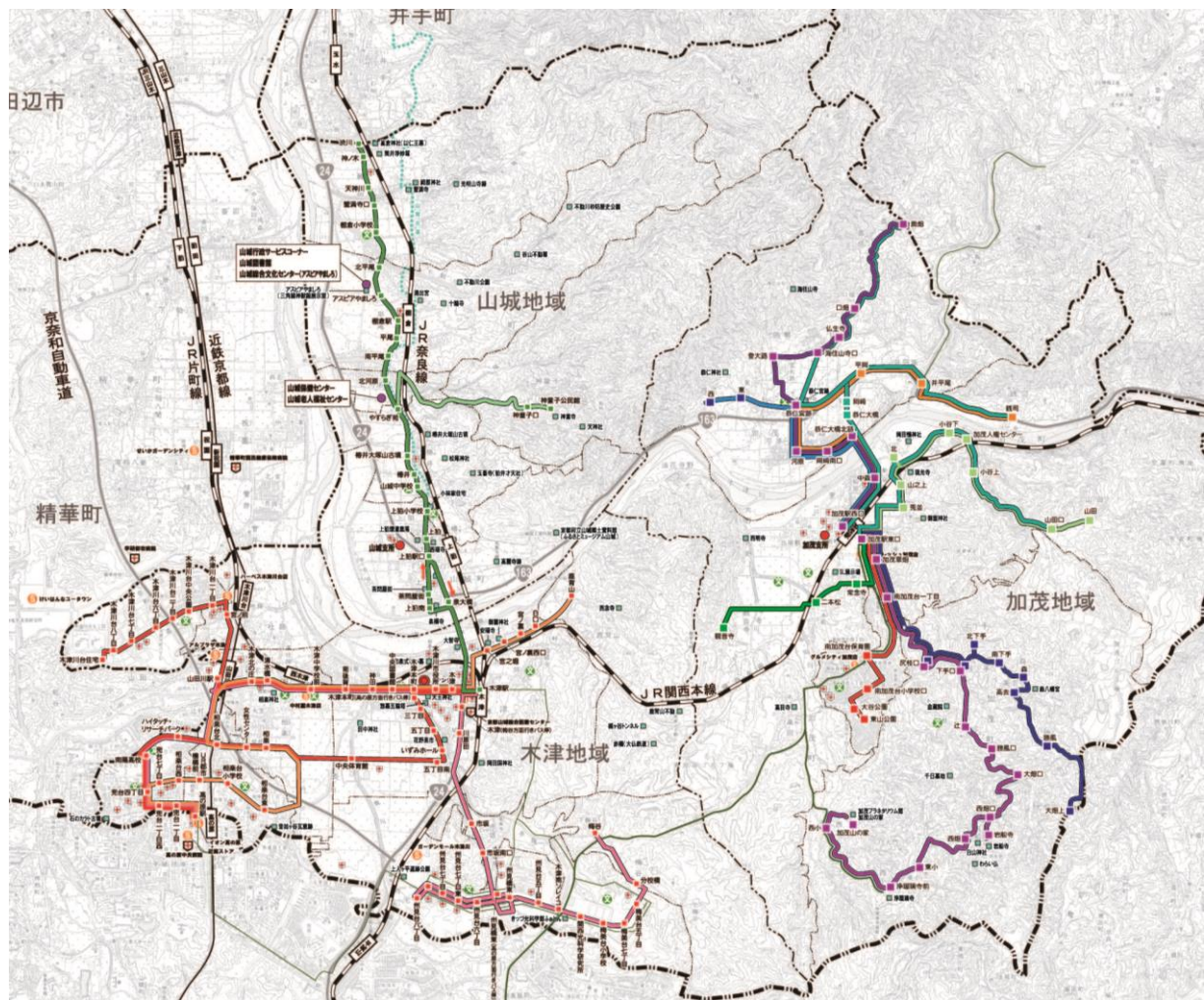


図 2-1 木津川市の地域公共交通網

3. 本計画の目標・方向性

3.1 計画の基本方針

木津川市では、これまで、市内における地域公共交通の活性化と連携・活力と魅力あるまちづくりの推進に取り組んでおり、引き続き、地域特性はもとより環境負荷の軽減、地域活性化、交通弱者等が安心・安全に移動できる生活環境の確保等に配慮した地域公共交通サービスの充実を図っていく必要がある。

このことから、本市の地域公共交通形成の基本方針を以下の通りとする。

- ① 地域特性に応じた利便性の高い地域公共交通体系を構築することにより、活力と魅力ある地域づくりを目指す
- ② 鉄道・バス・タクシー等が連携し、利用しやすく満足度の高い持続可能な地域公共交通づくりに取り組む

3.2 計画の目標

計画では、地域公共交通が連携しサービスを改善・推進するとともに、公共交通に関する情報提供を充実・発信すること、より多くの人に公共交通を利用してもらうことを目指す。これらの目標数値として、「公共交通（コミュニティバス及び路線バス）の利用者数」、「市民アンケート調査における満足度」及び「市民アンケートにおける通勤・通学の便利さに対する満足度」を用いることとし、以下のように設定した。

表 3-1 計画の目標値

指標 1 【年間利用者数】	実績値					目標値 H32
	H21	H22	H23	H24	H25	
コミュニティバス 年間利用者数(人)※1	390,474	311,114	283,333	283,029	274,324	300,000

※1 「第1次木津川市総合計画（後期基本計画）」における施策 26 地域公共交通ネットワークの充実の成果指標においても記載。

指標 2 【満足度】	実績値		目標値 H32
	H19	H26	
市民アンケートにおける 総合的な満足度※2	2.89	3.09	3.30

※2 アンケート回答より、非常に満足=5点、満足=4点、どちらともいえない=3点、不満=2点、非常に不満=1点として加重平均値を算出

指標 3 【満足度】	実績値 H25	目標値 H32
	34.7%	39.7%
市民アンケートにおける 通勤・通学の便利さに対する満足度		

3.3 期待する役割

本計画を効果的に活用していくためには、市民、交通事業者、行政に代表される公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割を果たして共に協力していくことが重要である。これらの各主体に期待される役割を以下に示す。

■市民

- ・移動時における積極的な地域公共交通の利用
- ・実施される地域公共交通利用促進施策の利用・活用
- ・可能な範囲での主体的な利用促進の取組み

■交通事業者

- ・確実な運行事業の実施
- ・サービス提供者からみた、効果的な施策の提案
- ・可能な範囲での実施施策への協力

■行政（木津川市）

- ・国や府と連携しながら、主体的に施策を講じ実施
- ・市民及び事業者との連携体制の構築
- ・持続可能な運行に向けた事業の展開

4. 木津川市における地域公共交通の課題

課題は、アンケート結果やワークショップから伺った内容等をもとに次のとおりとした。

4.1 確実な公共交通サービスの提供

(1) 持続可能な公共交通に向けて

アンケート調査やワークショップでは、コミュニティバスを必要とされる方、必要とされない方、双方の意見・要望があり、これらを集約しながら持続可能な公共交通が構築できるよう検討する必要がある。

(2) 人口構造の変化への対応

高齢化が進むエリア、一方で若年世代が多く住むエリアなど、地域の性質が大きく二極化している傾向にある。このため、まちの変化に合わせて、状況に応じた地域公共交通サービスを検討する必要がある。

4.2 利用しやすい公共交通サービスの提供

(1) 予約型乗合タクシーの利用促進

予約型乗合タクシーについては、特に高齢者層から「予約が難しい、煩わしい」との意見があり、予約・利用方法について更なる周知が必要である。

(2) バリアフリー化の促進

高齢者や障害者が利用しやすくするため、今後、導入可能路線においてバリアフリー車両導入の検討が必要である。

4.3 地域公共交通の情報提供・利用促進

(1) 利用者減少への対応

外出頻度の減少や移動手段の変化に伴い、公共交通利用者は減少しており、地域公共交通サービスを持続するため、利用者の減少に歯止めをかける施策や、新たに利用を喚起する施策の検討が必要である。

(2) 利用促進施策の展開

わかりやすく利用しやすい公共交通をめざし、きづがわ公共交通だよりや、コミュニティバス時刻表の作成、1日乗車券のPR等を実施するとともに、さらなる利用促進のため、積極的に施策を展開していく必要がある。

(3) 多くの媒体を通じたPR

きづがわ公共交通だよりやホームページ、インターネット放送局などでバス運行等を周知しているが、コミュニティバスの利用状況、運行経費や割引サービスの認知度は低く、バスを利用頂いていない方にも興味を持っていただけるような内容を検討しコミュニティバスの必要性を広く周知することが重要である。

(4) 過度に自家用車に頼らない生活の提案

自動車は、自由に使える交通手段として、また目的地まで最も早く行くことができる移動手段として、多くの市民が利用している。しかし、高齢になると自動車の運転能力が低下し、

これが交通事故発生の原因となることも考えられる。また、自動車を利用することで交通事故や渋滞が発生するなど、自動車によってもたらされる問題もある。これらを解消する方策として、移動手段の転換を促す施策の検討が必要である。

(5) 観光施設での PR

観光客の利便性を考慮し、案内板等を設置しているが、更なる利便性向上のため、より親切な案内表示を検討する必要がある。

4.4 各主体が連携した地域公共交通づくり

(1) 地域公共交通を守り育てる意識の醸成

これまで交通事業者が主体となり公共交通サービスを提供していたが、利用者なくして地域公共交通を維持することは難しく、市民が公共交通を守り、育てていく意識が大切である。このことから、市民、交通事業者・行政が一体となって地域公共交通の利用促進について取り組む必要がある。

5. 施策の体系—目標を達成するために実施する事業及び取組体制

5.1 施策設定の考え方

連携計画期間内における取組みにより、地域公共交通の基本的な体系は整ったと評価することができる。そのため、本計画では、次なるステップとして、現行体系の維持、活性化を目指した事業を推進するものとする。ただし、住民や利用者の利用状況やニーズを引き続き把握する機会を設ける中で、必要に応じて体系見直し等も含めた検討を実施する。

5.2 施策の体系

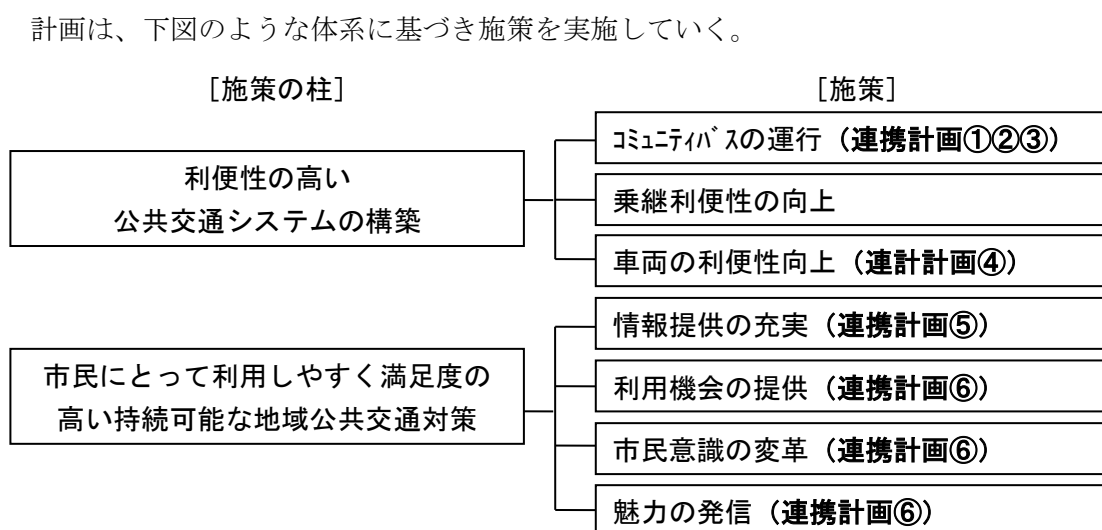


図 5-1 事業体系

表 5-1 各施策においてそれぞれの主体に期待する役割

施策	役割		
	市民	交通事業者	行政
コミュニティバスの運行	積極的な利用	安心・安全な運行 利用実態の把握	運行のマネジメント
乗継利便性の向上	利用促進施策の活用	施策の提案・実施	施策の提案・実施
車両の利便性向上	積極的な利用	導入の検討	施策の提案
情報提供の充実	情報の入手と活用	発信手段の検討	提供方策検討 提供情報の検討 沿線施設情報等の入手
利用機会の提供	利用促進施策の活用	施策の提案	施策の提案
市民意識の変革	検討への参画 主体的検討の担い手	検討への参画 専門的助言・指導	動機付け・きっかけづくり 検討への参画 発信手段の検討
魅力の発信	地域情報の入手 施策の積極的な利用	施策の提案・実施	施策の提案・実施

5.3 実施する事業

5.3.1 利便性の高い公共交通システムの構築

施策 1 コミュニティバスの運行

市民の日常の移動手段として重要な役割を果たしているきのつバス・かもバス・やましろバスについて、持続可能な移動手段として運行事業を継続する。

【主な取組み】

- ①きのつバス実証運行事業
- ②かもバス実証運行事業
- ③やましろバス実証運行事業

施策 2 乗継利便性の向上

市内各地域間の移動や市外との移動の円滑化のため、鉄道ダイヤに合わせたダイヤ改正を実施し、スムーズな乗継ぎ環境の実現に努める。

【主な取組み】

- ①鉄道との接続を考慮したダイヤ改正

施策 3 車両の利便性の向上

高齢化社会の到来、高齢者ニーズの増加に対応し、高齢者や障がい者が利用しやすいバスとする。

また、きのつバス・かもバス・やましろバスそれぞれの特徴を明確にし、利用者や市民に愛着を持って親しんでもらえるような車両デザインを検討する。

【主な取組み】

- ①バリアフリー車両の導入促進検討
- ②バス車両デザインの検討

5.3.2 市民にとって利用しやすく満足度の高い持続可能な地域公共交通対策

施策 4 情報提供の充実

総合的・横断的な公共交通に係る情報提供の充実及び市民の意識喚起を図るため、ホームページなど多くの媒体を活用し、積極的な広報に努める。

また、コミュニティバスの利便性向上を図るため、乗継ぎや周遊に必要な情報を提供する。

【主な取組み】

- ①きづがわ公共交通だよりの発行
- ②時刻表（のるなび）の作成（日本語版・英語版）
- ③バス停留所標柱デザインの検討
- ④交通結節点における情報提供の実施
- ⑤ホームページによる情報提供の充実

施策 5_利用機会の提供

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う。利用経験が無い層に対しては体験の場を提供し、乗継ぎを必要とする層や周遊を行う層には運賃負担軽減の1日フリー乗車券の発行を行う。

また、スタンプラリーや、おでかけマップなどを作成し、利用する楽しみの充実を図る。

【主な取組み】

- ①乗り物体験学習
- ②1日フリー乗車券の発行
- ③スタンプラリーの実施
- ④おでかけマップの作成

施策 6_市民意識の変革

行政・交通事業者と共に、市民が公共交通の維持を自分たちの現在・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、ワークショップや座談会を通して、働きかけを行うとともに、公共交通を守り育てていく人材の育成や、地域ニーズの把握に努める。

【主な取組み】

- ①地域ワークショップ、座談会の開催
- ②乗り方教室

施策 7_魅力の発信

公共交通を活用した周遊を促進するため、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う。

【主な取組み】

- ①観光施設へのアクセスサイン充実
- ②急行バスと連携したPR

表 5-2 木津川市の地域公共交通の課題と本計画で実施する施策との関係

地域公共交通の課題		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
		実施する施策 コミュニティバスの運行	乗継利便性の向上	施設・車両の利便性の向上	情報提供の充実	利用機会の提供	市民意識の変革	魅力の発信
サービス提供 確実な公共交通	持続可能な公共交通への対応	○	○	○	○	○	○	○
	人口構造の変化への対応	○			○	○		
サービス提供 利用しやすい公共交通	予約型乗合タクシーの利用促進	○			○	○	○	
	バリアフリー化の検討			○				
利用者減少への対応	利用促進施策の展開		○		○	○	○	○
	多くの媒体を通じた PR				○	○		○
	過度に自家用車に頼らない生活の提案	○			○	○	○	
	観光施設での PR				○			○
地域公共交通づくり 各主体が連携した	地域公共交通を守り育てる意識の醸成				○	○	○	

5.4 事業の進捗評価

本計画に掲げた事業の実施状況や目標の達成状況については、計画及び事業が効果的・効率的に進捗しているかといった観点から定期的な評価を行う。実施方針を以下に列記する。

- 計画記載事業の評価については、より短期的・定期的に実施すべきとの視点から、年度終了時に評価を実施することとする。本計画の評価については、計画期間終了時に実施することとする。
- 可能な限り定量的に評価を実施することが重要であるが、実績や収支等といった指標値を通して事業の可否を判断することが目的ではなく、定性的な評価（市民や利用者の価値観等）や外部効果等も総合的に判断し、計画全体の進捗を図ることを目的とする。
- 事業が効果的・効率的に実施されておらず、計画目標の達成を阻害している場合には、事業の実施方法を見直し、改善を行う。
- 事業が十分に効果的・効率的に実施されているにも関わらず、計画目標が達成されていない場合には、事業内容が本計画の目標に照らして適切でない可能性もあるため、必要に応じて、事業内容の見直しを行う。

表 5-3 事業評価シート

事業実施概要		
事業計画	事業名を記載	
事業主体	木津川市、木津川市地域公共交通総合連携協議会、等、関係する事業主体を記載	
事業関係者	事業関係者を記載	
事業目標	事業の目標を具体的に記載。	
事業内容	H27 H27	○○を検討 ○○を実施 △△を実施 等、事業実施経過や内容等を記載
課題と評価		
木津川市における 地域公共交通の課題	主な取組成果	今後の課題
○○○○	本計画記載の地域公共交通の課題それぞれの観点から、取組成果と課題を整理する。	
○○○○○…		

6. コミュニティバス改善

6.1 コミュニティバス改善のための連携フロー

コミュニティバスの効率的・持続可能な運営を行うため、運行見直し・改善や新規導入のガイドラインを設定（後述）する。これらのガイドラインの運用に際しては、下図に示すようなプロセスに則って、市民・交通事業者・行政（事務局）が連携・協働して検討・実施を行う。

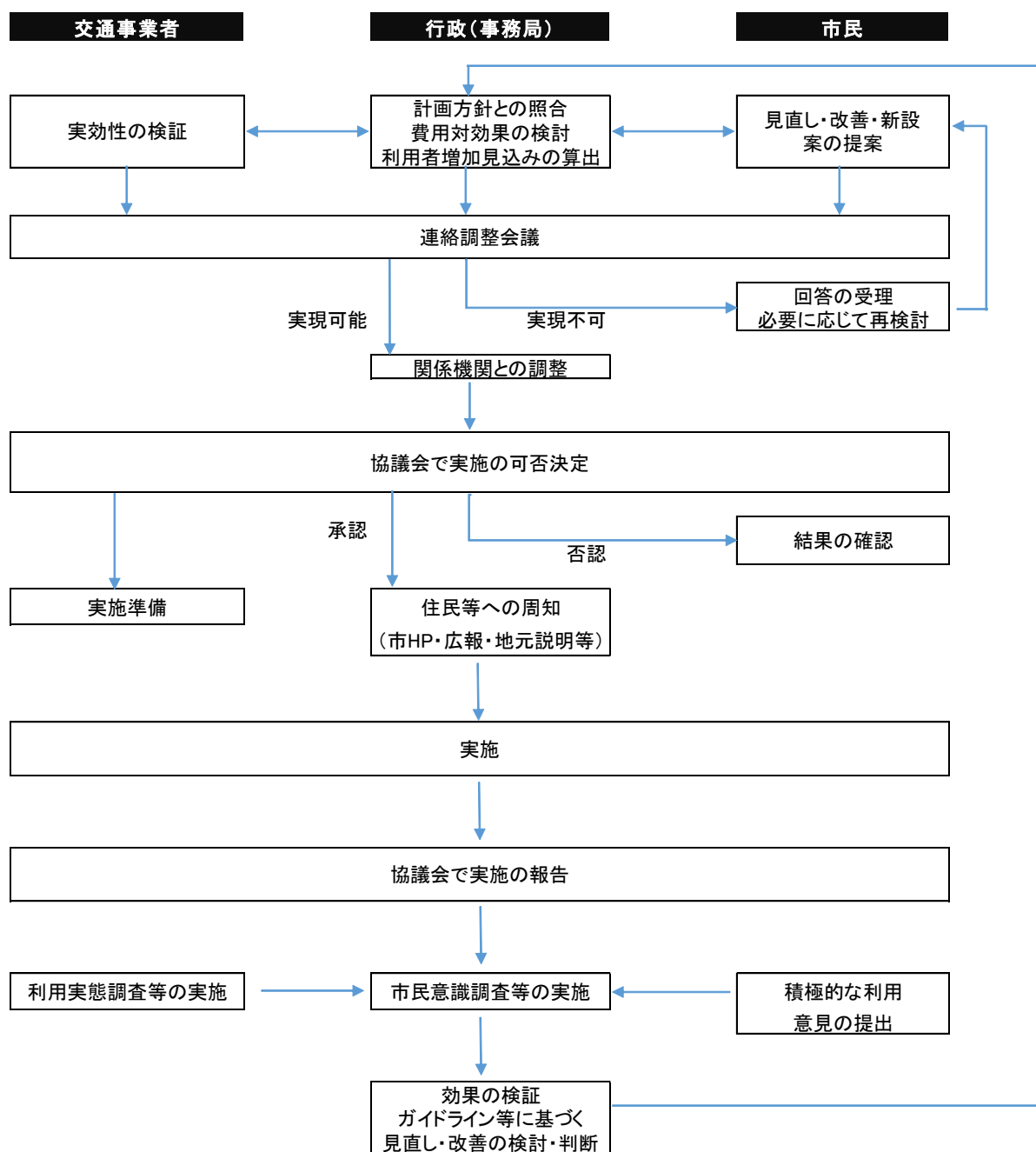


図 6-1 見直し・改善・新設の全体プロセスと各主体の役割

7. コミュニティバス等の見直し・休廃止・新設のガイドライン【参考】

(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 平成24年3月27日策定)

7.1 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（以下、コミュニティバス等）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を行う。

7.2 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する。

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する。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・代替するものとする。

7.3 コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ

7.3.1 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等の見直し・休廃止までの流れは、以下の通りとする。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、運行を休廃止する。但し、通学線は対象外とする。

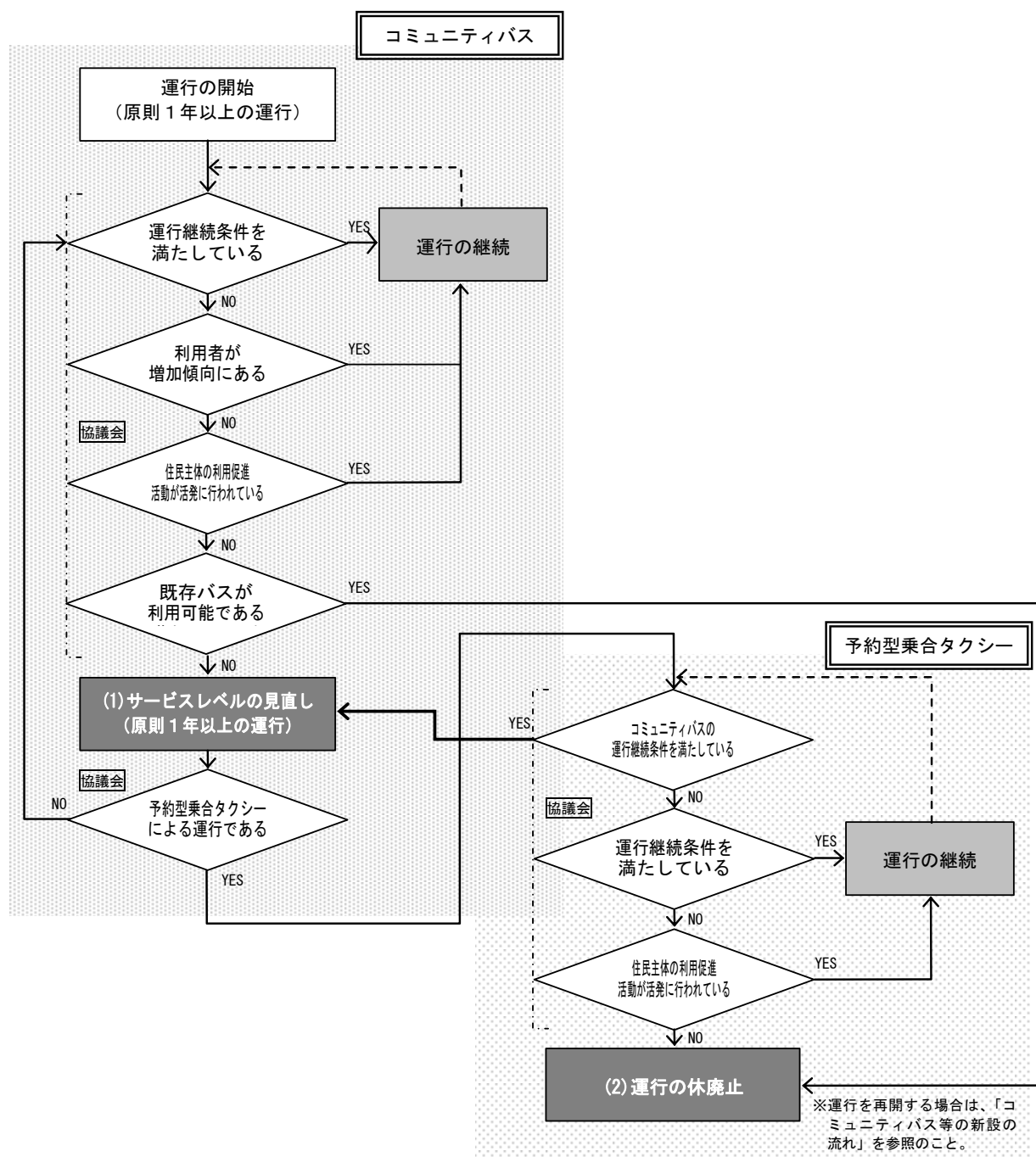


図 7-1 コミュニティバスの見直し・休廃止までの流れ

(1) 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。

(2) 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。

7.3.2 見直し・休廃止の具体手順

(1) 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、木津川市地域公共交通総合連携協議会で協議を行う。

③見直しした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、木津川市で協働し、広報誌での掲載をはじめ、地域住民に対して周知を行う。

④見直ししたサービスレベルでの運行開始

周知期間を得た後、運行を開始する。

(2) 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、木津川市地域公共交通総合連携協議会で協議を行う。

③運行休廃止の周知

交通事業者、木津川市で協働し、広報誌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

周知期間を得た後、運行を休廃止する。

7.3.3 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、以下の通り設定する。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する。

表 7-1 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)

表 7-2 木津川市内のコミュニティバス・予約型乗合タクシー

需 要	経 費	収 入	交通モード*1	主な 利用目的	主な機能
大 ↑ ↓ 小		定 時 定 路 線	コミュニティバス	自由	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通*2として機能】
					・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。
			予約型乗合タクシー	自由	・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 (コミュニティバスの代替)
					・ 集落と主要施設等を結ぶ。 (コミュニティバスの補完)

*1 交通モード：福祉・高齢者施策サービスを除く

*2 基幹交通：地域公共交通のなかで主に利用される主軸となる交通機関を指す

7.4 コミュニティバス等の新設の流れ

7.4.1 コミュニティバス等の導入条件

(1) 地域住民による地域組織の形成

コミュニティバス等の導入にあたっては、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る。このため、実際にコミュニティバス等の検討や運行協力等に携わる地域組織を形成する。地域組織の構成員は最低 5 名とし、代表者を 1 名選出する。

(2) ルート設定条件を満たした路線の設定

コミュニティバス等のルート設定条件は、「地域公共交通ネットワークが改善される」と、「路線発着地点の 1 つを鉄道駅あるいは既存路線のバス停留所とする」ことであり、予約型乗合タクシー運行の休廃止をされたルートの基本とする。

(3) 実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす

コミュニティバス等の実証運行期間中に、「7.3 コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ」の「7.3.3 コミュニティバス等の運行継続条件」を満たさなければならない。

7.4.2 新設の流れ

コミュニティバス等の新設にあたっての流れは、以下の通りとする。

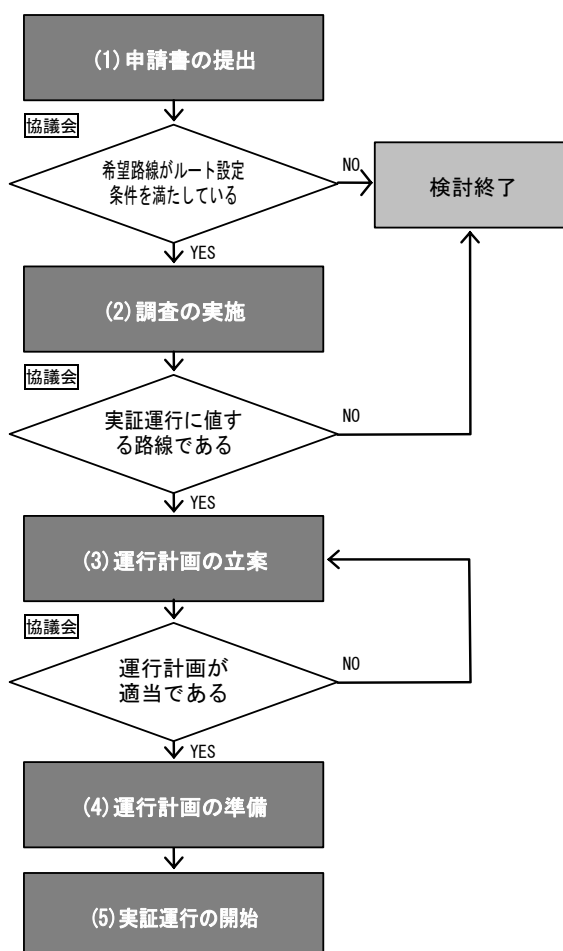


図 7-2 コミュニティバス等の新設の流れ

(1) 申請書の提出

地域住民は、コミュニティバス等の導入検討を進めるための地域組織を形成した後、代表者及び構成員、希望路線、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。

(2) 調査の実施

地域住民が主体となり、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等の利用意向調査を実施するほか、沿線地域の交通課題の抽出や希望路線のコミュニティバス等の運行可否について実態調査を実施する。利用意向調査実施の際、地域組織は沿線地域における調査の事前周知や協力依頼（調査票の配布等）を行う。

(3) 運行計画の立案

地域組織及び木津川市で、コミュニティバス等の運行計画の立案を行う。具体的には、運行本数やダイヤ、料金体系等のサービスレベルや、周知方法等の利用促進策について検討する。

(4) 実証運行の準備

地域組織はバス停位置に対する合意形成や利用促進策の準備を行う。木津川市は、交通事業者の選定や交通安全の確認、事業許可申請を行う。実証運行開始前に、地域組織は利用促進策を実施するとともに、木津川市と協働でバス停を設置する。

(5) 実証運行の開始

コミュニティバス等の実証運行開始後、地域組織は利用促進活動の実施や運行に対する協力（運行負担金の収集）、利用実態調査の協力（調査票の配布等）を行う。木津川市は、利用実態調査の実施や運行実績の収集を行う。

8. 計画の実現に向けて

8.1 検討・推進体制

計画の実現に向けて、下図に示すような公共交通に関わる多くの主体が連携し、検討を進めていく。

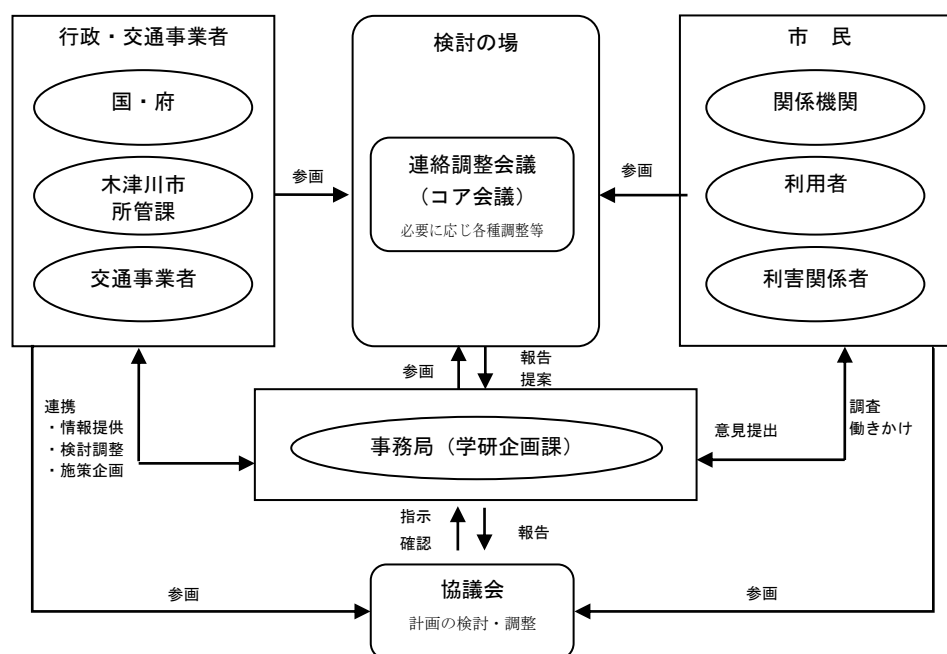


図 8-1 検討・推進に係る各主体の連携イメージ

8.2 事業計画及び実施主体

施策の体系に基づき、地域公共交通の維持・活性化に向けて実施する事業の計画を以下に示す。

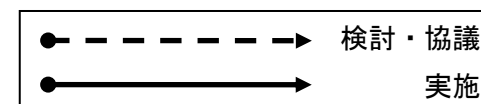


表 8-1 事業計画及び実施主体

施策の柱	施策	事業	スケジュール					事業主体	事業関係者
			H27	H28	H29	H30	H31		
交通システムの高い公共性	1_コミュニティバスの運行	①きのつバス実証運行事業	●	●	●	●	●	市、交通事業者	市民
		②かもバス実証運行事業	●	●	●	●	●	市、交通事業者	市民
		③やましろバス実証運行事業	●	●	●	●	●	市、交通事業者	市民
	2_乗継利便性の向上	①鉄道との接続を考慮したダイヤ改正	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	
	3_施設・車両の利便性の向上	①バリアフリー車両の導入促進検討	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	
		②バス車両デザインの検討	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	市民、交通事業者
持続可能な地域公共交通対策 市民にとって利用しやすく満足度の高い	4_情報提供の充実	①きづがわ公共交通だよりの発行	●	●	●	●	●	協議会	市、交通事業者
		②時刻表（のるなび）の作成	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	
		③バス停留所標柱デザインの検討	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	
		④交通結節点における情報提供の実施	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	
		⑤ホームページによる情報提供の充実	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	市
	5_利用機会の提供	①乗り物体験学習	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	市
		②1日フリー乗車券の発行	●	●	●	●	●	協議会	市、交通事業者
		③スタンプラリーの実施	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	市、観光施設等
		④おでかけマップの作成	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	市、観光施設等
	6_市民意識の変革	①地域ワークショップ、座談会の開催	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	市民
		②乗り方教室	●	●	●	●	●	協議会、交通事業者	市民、交通事業者
	7_魅力の創出	①観光施設へのアクセスサイン充実	●	●	●	●	●	協議会	市、観光施設等
		②観光施設での看板設置	●	●	●	●	●	協議会	市、観光施設等
		③急行バスと連携したPR	●	●	●	●	●	協議会	市、交通事業者

9. 木津川市地域公共交通総合連携計画の進捗・達成状況

9.1 木津川市地域公共交通総合連携計画の実施事業

連携計画（計画期間：平成 21 年度～平成 26 年度）に基づき、以下に示す 6 事業を今日に至るまで実施している。

表 9-1 連携計画における課題と事業

地域公共交通の課題		① 木津地域コミュニティバス 実証運行事業	② 加茂地域コミュニティバス 実証運行事業	③ 山城地域コミュニティバス 実証運行事業	④ コミュニティバス車両導入 ・ラッピング化事業	⑤ 交通結節点・バス停等 情報提供整備事業	⑥ 公共交通 利用促進活動事業
コミュニティバス・福祉バス	運行形態の見直し ・旧町内のみの運行形態である ・一部ルートにおいて迂回している	○	○	○			
	サービスレベルの違い ・地域に合ったサービスが提供されていない ・わかりやすいダイヤが組まれていない	○	○	○			
	情報提供の不足 ・ルートやバス停位置がわからない（加茂地域） ・バス停がない（山城地域） ・時刻表等のバスに関する情報が収集しにくい ・コミュニティバスとわかりにくい車両を使用している				○	○	○
バスネットワーク	路線バスの不在 ・高麗線が休止した（山城地域）			○			
	路線バスとコミュニティバスの連携が不十分 ・ダイヤを別々に組んでいる ・それぞれでバス停を設置している	○	○	○		○	
公共交通ネットワーク	鉄道とバスの連携が不十分 ・改札周辺にバスに関する情報が提供されていない ・鉄道とバスの乗り継ぎがしにくい					○	
	駅前ロータリーの有効活用 ・主要駅ではロータリーが整備されており、有効活用が求められている					○	
人口・社会経済	人口への対応 ・常住人口が年々増加している ・高齢化が進んでいる地域がある	○	○	○			
	観光地の活性化 ・多くの観光地が存在する ・観光しやすい交通環境を整える必要がある		○				
	自動車利用増加による交通混雑の発生 ・自動車保有台数の伸びが著しい ・主要道路の混雑が顕著である	○	○	○		○	○

9.2 実施事業の評価と検証

9.2.1 総合的な評価

以下に、実施事業の評価に関する事項について列記する。

○平成 25 年度のコミュニティバス利用者数は、ピーク時である平成 21 年と比較すると、約 3 割減少している。これは、平成 21 年度末（平成 22 年 3 月）にきのつバスの運賃改定を行ったことや、中学校の新設によって利用者が減ったことが考えられる。

○収支率は、平成 21 年度は約 31%であったが、きのつバスの運賃改定により改善され平成 25 年度は約 39%であった。

○市民の評価は、H19 年と比較して多くの項目で満足度が向上した。特に、情報提供や定時性、標柱の見やすさ、始発バス時刻、運行経路等について大きく向上がみられる。

○バス利用者数の評価としては、やましろバスにおいて利用者数が増加し高い評価を獲得することができた。

○アンケート調査において満足度の低い項目について改善・見直しを検討し、持続可能な公共交通とするための取組みが必要である。

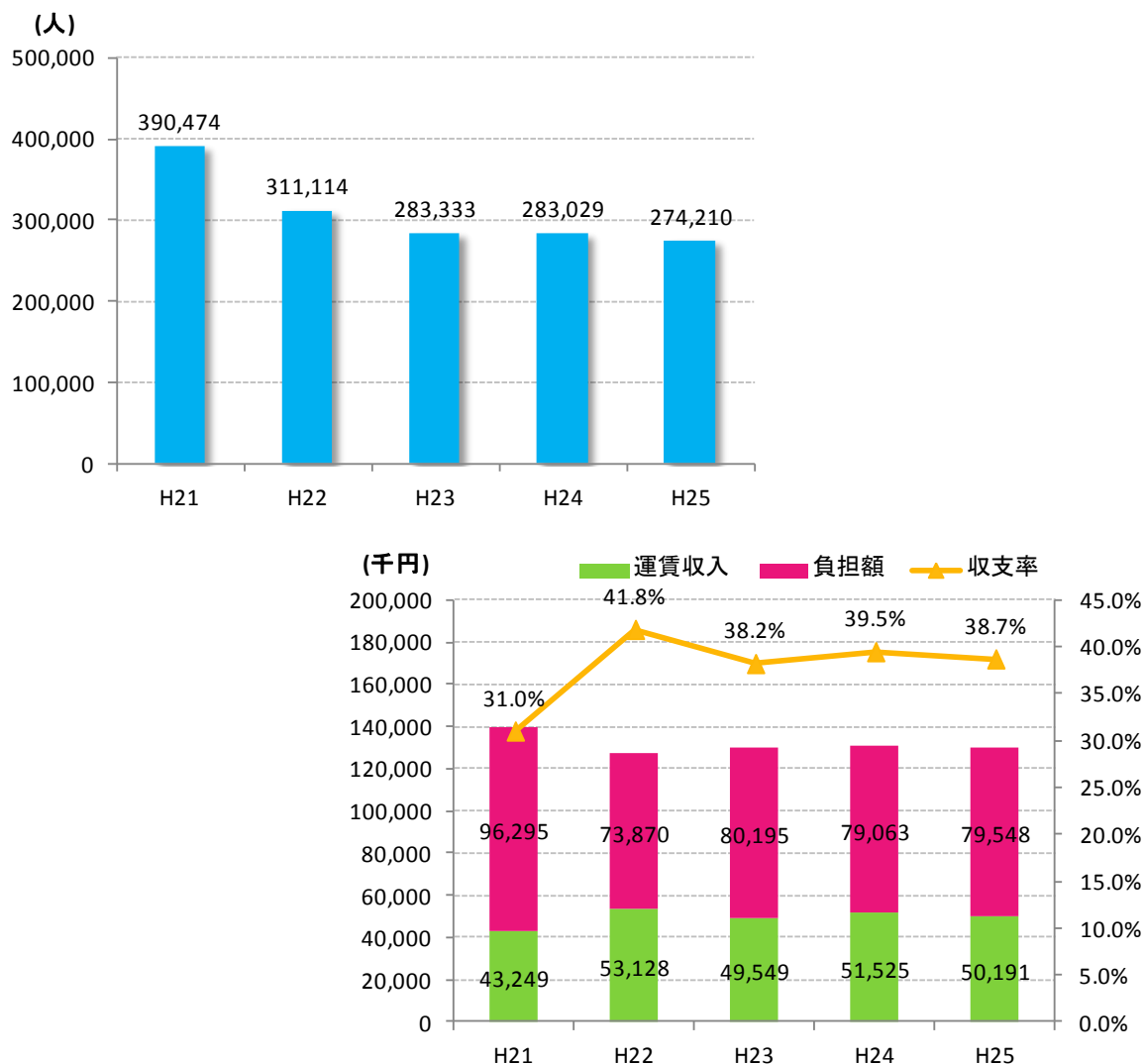


図 9-1 連携計画期間におけるコミュニティバス利用者数及び収支の推移

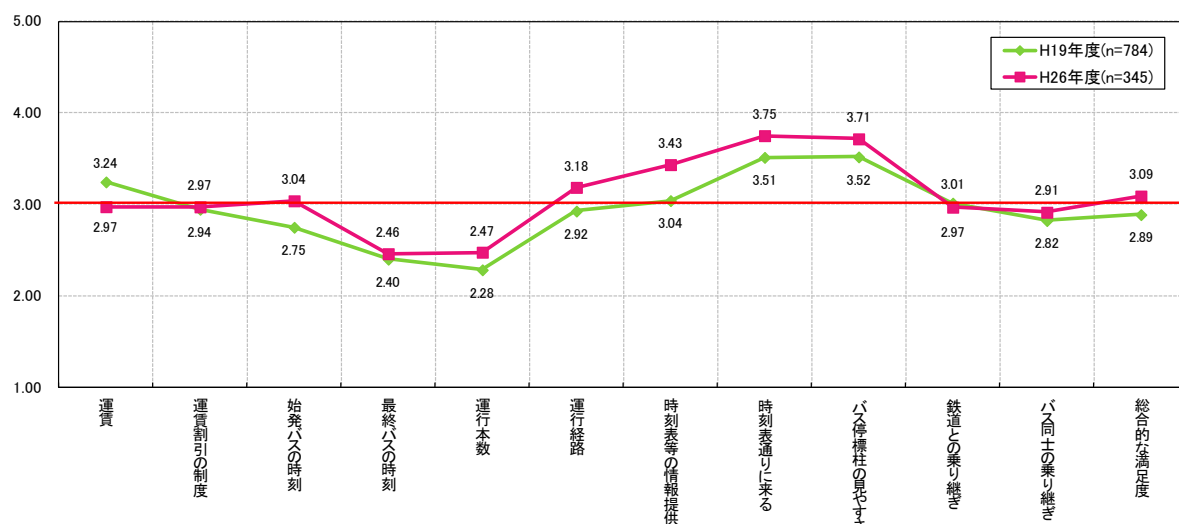


図 9-2 満足度評価の推移（H19 年度及び H26 年度調査実施結果）

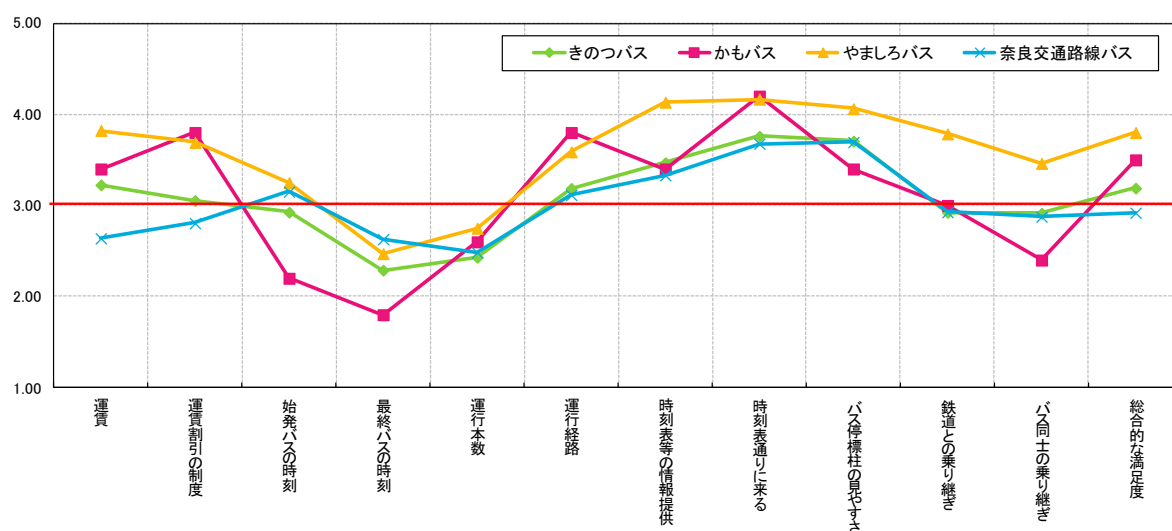


図 9-3 バス路線別の満足度評価（平成 26 年度調査実施結果）

※加重平均値は、「非常に満足」=5 点、「満足」=4 点、「どちらともいえない」=3 点、「不満」=2 点、「非常に不満」=1 点、として算出

9.2.2 計画事業評価

以下に、連携計画の課題及び評価について計画事業毎に整理する。

①木津地域コミュニティバス実証運行事業

事業主体	木津川市、奈良交通株式会社、木津川市地域公共交通総合連携協議会	
事業関係者	-	
事業概要	本格運行に向けて、木津地域においてコミュニティバスの実証運行を検討・実施する	
実施内容	H20 H21 H22～ H24	経費のあり方について検討し、運賃改定に向けた検討を実施 実証運行を開始。持続可能な運行とするため、平成 22 年 3 月に運賃改定(大人1乗車 100 円→200 円)を実施 全利用者を対象とした OD 調査を実施(平休各 1 日)し、移動パターンを把握 実証運行を継続 「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」の運用を開始

【課題と評価】

前計画の課題	主な取組
運行形態の見直し	○一部ルートで迂回しているものの、アクセスを充実した路線としている。
サービスレベルの違い	○鉄道駅との乗継ぎを考慮しながらパターンダイヤ化している。
路線バスとコミュニティバスの連携が不十分	○路線バスとコミュニティバスの役割分担を意識し、ダイヤを朝夕と昼間に振り分けるなど、連携を図った。
人口への対応	○交通空白地域を解消していることで、増加する人口にも対応できている。また、高齢化が進む地域にもルート設定しており、住民生活の質的向上を図った。
自動車利用増加による交通混雑の発生	○地域内全域を網羅したルート運行や、わかりやすいダイヤの設定により、コミュニティバス利用の促進を図った。

②加茂地域コミュニティバス実証運行事業

事業主体	木津川市、奈良交通株式会社、株式会社ウイング、加茂タクシー株式会社、木津川市地域公共交通総合連携協議会	
事業関係者	-	
事業概要	本格運行に向けて、加茂地域においてコミュニティバスの実証運行を検討・実施する 利用実態に応じて、小型車両を活用した予約型路線の実証運行を検討・実施する	
実施内容	H20 H21 H22～ H24 H25	社会実験を開始 実証運行を開始 実証運行を継続 平成 24 年度生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】を策定 「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」の運用を開始 山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線のデマンド交通への転換を検討 平成 25 年度生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】を策定 平成 25 年 10 月 1 日より、山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線について、予約型乗合タクシーによる運行を開始 平成 25 年 10 月 1 日より、奥畑線・通学線について、バス車両を用いた定時定路線による運行を開始

【課題と評価】

前計画の課題	主な取組
運行形態の見直し	○迂回があり複雑なルートとなっていた路線を見直し、鉄道駅、公共施設等へのアクセスを充実させ交通空白地域を解消した。 ○運行本数を増便し、利便性の向上を図るとともに効率的な運行を実施した。
サービスレベルの違い	○地域の実情に合わせ、コミュニティバス等の持続可能なガイドラインに基づき一部の路線で定時定路線から予約型乗合タクシーに運行変更し、で効率的な運行を図った。 ○鉄道駅との乗継ぎを考慮しながらパターンダイヤ化することにより、サービスレベルの統一を図った。
路線バスとコミュニティバスの連携が不十分	○路線バスとルートが重複している一部の路線を分割するとともに、バス停留所標柱のデザインを変更し、路線バスとコミュニティバスの差別化を図った。
人口への対応	○高齢化が進む地域で、パターンダイヤ化することでわかりやすい運行を実現し、高齢者利用の利便性向上に努めた。
観光地の活性化	○観光路線の運行本数を増便し、来訪される観光者の移動手段を確保することで、観光地の活性化を図った。
自動車利用増加による交通混雑の発生	○運行本数の増便や、わかりやすいダイヤの設定により、コミュニティバス利用の促進を図った。

③山城地域コミュニティバス実証運行事業

事業主体	木津川市、株式会社ウイング、東洋タクシー株式会社、 木津川市地域公共交通総合連携協議会	
事業関係者	-	
事業概要	本格運行に向けて、山城地域においてコミュニティバス及び小型車両を活用した予約型路線の実証運行を検討・実施する	
実施内容	H20 H21 H22～ H22 H24 H25	社会実験を開始 実証運行を開始 実証運行を継続 平成 24 年度生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】を策定 「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」の運用を開始 平成 25 年度生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持計画】を策定

【課題と評価】

前計画の課題	主な取組
運行形態の見直し	○福祉バスとして運行していた循環バスを廃止し、コミュニティバスを広域的なルートで運行したことにより、交通空白地域を解消した。
サービスレベルの違い	○鉄道との接続を考慮しながらパターンダイヤ化することで、利便性の向上を図った。
路線バスの不在	○コミュニティバスの運行により、交通空白地帯が解消し、市民の足を守ることが出来た。
路線バスとコミュニティバスの連携が不十分	○当該地域では路線バスが運行されていないため、コミュニティバスの運行で市民の足が守られており、利用者が増加した。
人口への対応	○高齢化が進む地域で、パターンダイヤ化することでわかりやすい運行を実現し、高齢者利用の利便性向上を図った。
自動車利用増加による交通混雑の発生	○コミュニティバスの運行や、わかりやすいダイヤの設定により、コミュニティバス利用の促進を図った。

④コミュニティバス車両導入・ラッピング化事業

事業主体	木津川市、木津川市地域公共交通総合連携協議会、等	
事業関係者	－	
事業概要	コミュニティバスとわかりやすい車両を導入する バス運行の認知度及び利便性の向上のために、コミュニティバスのラッピング化等わかりやすい車両を検討する	
実施内容	H22	平成 23 年 3 月に山城地域でのラッピング化を実施

【課題と評価】

前計画の課題	主な取組
情報提供の不足	○やましろバスの運行車両をラッピングし、視認性を高めるとともに利便性の向上を図ったことで、利用者数が増加した。

⑤交通結節点・バス停等情報提供整備事業

事業主体	木津川市、木津川市地域公共交通総合連携協議会、等	
事業関係者	-	
事業概要	公共交通を相互に利用する際、スムーズに乗り継ぎしやすいように案内板等の情報提供ツールを検討・整備する サービスレベル等を変更した場合は、バス停の案内板等の内容を変更する	
実施内容	H21	山城地域の老人クラブ連合会の方を対象に、山城地域の交通課題や公共交通について議論頂き、公共交通(山城地域)活性化のため、住民として何ができるのかを検討 バス停留所標柱の市内統一化を目指し、ダイヤ改正に合わせてデザインの統一化を実施
	H22	交通結節点や観光施設周辺においてバス停留所まで誘導するための案内板を設置 加茂地域の主要観光施設にて、回遊マップの配布を実施
	H23	交通結節点や観光施設周辺においてバス停留所まで誘導するための案内板を設置 加茂地域の主要観光施設にて、回遊マップの配布を実施
	H24	木津バス停留所のバスベイについて、歩道高さの改善検討
	H26	地域公共交通確保維持改善事業【地域協働推進事業計画】を策定

【課題と評価】

前計画の課題	主な取組
情報提供の不足	○バス停留所のデザインを統一、設置することで、利便性の向上と利用の促進を図った。 ○市のコミュニティバスのダイヤを記載した時刻表を作成し、情報提供を行った。
路線バスとコミュニティバスの連携が不十分	○交通結節点である鉄道駅において、バス停留所の位置まで誘導するための案内板を設置することにより、路線バスとの区別化を図り利便性の向上を図った。 ○コミュニティバスの時刻表に鉄道のダイヤを記載し、乗継ぎの利便性向上を図った。
鉄道とバスとの連携が不十分	○整備された駅前ロータリーを活用し、利用者が安心、安全に乗降できるようバス停留所を設置した。
駅前ロータリーの有効活用	○利用者が安心、安全にコミュニティバスを利用できるよう駅前ロータリーにバス停留所を設置した。
自動車利用増加による交通混雑の発生	○交通混雑が発生している観光施設周辺において、バス停留所までの案内板を設置し、コミュニティバス利用の促進を図った。

⑥公共交通利用促進活動運行事業

事業主体	木津川市、木津川市地域公共交通総合連携協議会、等	
事業関係者	-	
事業概要	より多くの人に公共交通を利用してもらうために、公共交通ネットワーク図や時刻表を掲載したチラシ等を作成・配布を行う イベントの開催や MM を実施する 各種企画乗車券の検討等を行う	
実施内容	H21 月に一度、公共交通に関する情報誌(きづがわ公共交通だより)を発行 H22 地元ワークショップの開催を検討 月に一度、公共交通に関する情報誌(きづがわ公共交通だより)を発行 わかりやすい情報提供として、時刻表を年度末の鉄道ダイヤ改正に合わせ作成 H23 路線再編のためのガイドラインの作成検討 企画乗車券の導入検討 公共交通利用を促すための地元ワークショップの開催 月に一度、公共交通に関する情報誌(きづがわ公共交通だより)を発行 わかりやすい情報提供として、時刻表を年度末の鉄道ダイヤ改正に合わせ作成 H24 平成 24 年 10 月 1 日より、1 日乗車券(企画乗車券)の運用を開始 H26 地域公共交通確保維持改善事業【地域協働推進事業計画】を策定 連携計画の変更について検討	

【課題と評価】

前計画の課題	主な取組
情報提供の不足	○きづがわ公共交通だよりを毎月発行し、広報紙に折込み全世帯に配布することで、公共交通を考えるきっかけづくりを提供するとともに利用促進について周知を図った。 ○地域住民とワークショップを開催し、意見を参考に運行ルートの見直しや企画乗車券を導入した結果、利用者が増加する路線がある。
自動車利用増加による交通混雑の発生	○毎年、わかりやすく利用しやすい時刻表を作成し、鉄道駅、公共施設や観光施設に配架しコミュニティバスの利用促進を図った。

【資料編】

-目 次-

1.	木津川市を取り巻く状況	1
1.1	公共交通政策を巡る政策の動向.....	1
1.2	関連計画における公共交通の位置付け.....	2
1.2.1	第1次木津川市総合計画後期基本計画	2
1.2.2	第1次木津川市都市計画マスタープラン.....	4
1.2.3	木津川市地域公共交通総合連携計画	6
1.3	木津川市の現況	7
1.3.1	人口及び世帯数.....	7
1.3.2	事業所数及び従業者数.....	11
1.3.3	観光入込客数	12
1.3.4	主要施設の立地状況.....	12
1.4	交通の実態	13
1.4.1	地域公共交通機関の概要	13
1.4.2	通勤・通学の移動	17
1.4.3	自動車	19
1.4.4	道路	20
1.4.5	鉄道	21
1.4.6	路線バス・コミュニティバス	23
2.	アンケート調査の実施	26
2.1	アンケート調査の目的	26
2.2	調査の種類	26
2.3	調査実施概要	27
3.	市民アンケート調査結果	29
3.1	回答者の属性	29
3.1.1	性別	29
3.1.2	年齢	29
3.1.3	職業	30
3.1.4	居住地域.....	30
3.1.5	自由に使える移動手段	31
3.1.6	同居の家族	31
3.2	普段の外出（おでかけ）について	32
3.2.1	普段最も多く外出する目的・頻度・行き先	32
3.2.2	利用する交通手段と、利用する主な理由	34
3.3	市内で運行する公共交通の満足度について	35
3.3.1	市内で運行している公共交通の満足度	35
3.3.2	市内で運行している公共交通に対して、不満に感じる内容・理由（複数回答）	37
3.4	市内のバス交通について	38

3.4.1	普段の木津川市内のバス（予約型乗合タクシー含む）の利用状況.....	38
3.4.2	（利用者に対する）最もよく利用する路線と利用の状況	38
3.4.3	公共交通を利用する理由（複数回答）	42
3.4.4	最もよく利用する路線の満足度	43
3.4.5	バスの利用回数の変化と減少理由	44
3.4.6	バス利用を止めた理由	45
3.5	木津川市内のコミュニティバスの認知度について	47
3.5.1	コミュニティバスに関する認知度	47
3.5.2	コミュニティバスの今後の必要性（複数回答）	49
3.6	平成19年度調査からの満足度の変化（バス利用者を対象とした満足度）	50
3.7	木津川市の公共交通に関する意見・要望について（複数回答）	51
3.7.1	意見・要望の全体像	51
3.7.2	代表的な意見（抜粋）	52
4.	利用者アンケート調査結果	57
4.1	利用者の属性	57
4.1.1	性別	57
4.1.2	年齢	57
4.1.3	職業	58
4.1.4	自由に使える移動手段	58
4.2	調査日の移動について	59
4.2.1	移動の目的	59
4.2.2	行き先	59
4.3	バスの利用頻度と利用理由について	60
4.3.1	バスを利用した外出頻度	60
4.3.2	バスを利用して外出する主な理由（複数回答）	60
4.4	バスの満足度について	60
4.4.1	項目別の満足度	61
4.4.2	バスに対して、不満に感じる内容・理由（複数回答）	62
4.5	公共交通に関する意見・要望	62
4.5.1	意見・要望の概要	62
4.5.2	主な意見・要望	63
5.	施設訪問者アンケート調査結果	66
5.1	施設来訪者（回答者）の属性について	66
5.1.1	性別	66
5.1.2	年齢	67
5.2	施設までの利用交通手段について	68
5.2.1	利用交通手段	68
5.2.2	利用交通手段の満足度と利用理由（買物・医療施設来訪者の結果より）	69
5.3	観光施設（浄瑠璃寺）までの利用交通手段について（観光施設来訪者の結果より） ...	71

5.3.1	利用交通手段に関する不満の内容.....	71
5.3.2	浄瑠璃寺までのバス交通の認知と利用可能性	71
5.3.3	交通情報の入手媒体（複数回答）	72
5.3.4	観光施設までの公共交通の利便性を高める施策（複数回答）	73
5.4	施設別の公共交通に関する要望等（自由回答より）	74
6.	ワークショップの実施	75
6.1	ワークショップの目的	75
6.2	実施概要	75
6.2.1	実施地域・日時	75
6.2.2	対象者	75
6.2.3	ワークショップの進行	75
6.3	主な成果	76

1. 木津川市を取り巻く状況

1.1 公共交通政策を巡る政策の動向

近年の公共交通政策を俯瞰すると、下表の様に整理できる。

表 1-1 近年の公共交通政策

西暦（和暦）	動向	主な内容
2000 年 (平成 12 年)	鉄道事業法改正	○参入規制の緩和・需給調整規制の撤廃 ・免許制から許可制へ ○運賃規制の緩和 ・上限認可制（上限価格制の法定化）
2002 年 (平成 14 年)	道路運送法改正	○参入規制の緩和・需給調整規制廃止 ・免許制から許可制へ ・上限認可制（上限価格制の法定化）
2006 年 (平成 18 年)	道路運送法改正	○有償旅客運送制度の創設 ○21 条バスの原則廃止（4 条バスへの移行）、 ○80 条バスの第 78・79 条への移行 ○地域公共交通会議の設置
2007 年 (平成 19 年)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	○地域における主体的な取組み及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進 ・地域公共交通総合連携計画 ・複数モード連携
2008 年 (平成 20 年)	地域公共交通活性化・再生総合事業	○地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進 ・地域公共交通活性化・再生総合事業計画
2011 年 (平成 23 年)	地域公共交通確保維持改善事業	○存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援 →国が最低限の生活交通確保を資金的に担保 ・生活交通ネットワーク計画 ・地域協働推進事業計画（2013 年新設）
2013 年 (平成 25 年)	交通政策基本法施行	○交通政策に関する基本理念、基本計画策定、実施体制を規定 ○日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等にあたり、国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民などそれぞれの責務を規定 ○関係者の連携・協働による施策の推進
2014 年秋 (平成 26 年)	改正・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	○地域公共交通総合連携計画について「地域公共交通網形成計画」に改正 ○路線の再編等を行う事業（地域公共交通再編事業）の新設及び、再編事業を実施するための計画（地域公共交通再編実施計画）の策定

1.2 関連計画における公共交通の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 26 年施行)」に基づき策定するものであり、自治体運営の基本的な指針である「第 1 次木津川市総合計画後期基本計画(平成 26 年 3 月策定)」を上位計画とし、今後の都市づくりの指針である「第 1 次木津川市都市計画マスタープラン(平成 23 年 6 月策定)」を踏まえ、さらに連携計画で掲げた地域公共交通づくりの基本方針を踏襲するものである。

1.2.1 第 1 次木津川市総合計画後期基本計画

平成 26 年 3 月に策定された第 1 次木津川市総合計画後期基本計画(計画期間：平成 26 年度～平成 30 年度)では、将来像を「水・緑・歴史が薫る文化創造都市 ～ひとが輝き ともに創る 豊かな未来～」とし、その実現のために 7 つの「まちづくりの基本方針」を定めている。

この基本方針のうち、地域公共交通に係るものとして「基本方針 5 連携を強め地域を支えるネットワークの創造」の施策目標が示され、具体施策として「施策 26 地域公共交通ネットワークの充実」の実現に向けた取組みや成果指標とともに記載されている。

表 1-2 第 1 次木津川市総合計画後期基本計画記載の施策と実現に向けた取組み

施策 26 地域公共交通ネットワークの充実	
取組み①	まちづくりと連携した公共交通戦略の取組み
取組み②	鉄道網の充実 ア) 駅のターミナル機能の強化 イ) 輸送力等の向上
取組み③	コミュニティバスの充実

表 1-3 成果指標

指標項目	現況地	目標値 (H30 年度末)
「通勤・通学の交通の便利さ」に対する満足度	34.7% (H25)	39.7%
コミュニティバスの年間利用者数	283,028 人 (H24)	300,000 人
コミュニティバスの収支率	39.46% (H24)	50%



図 1-1 「施策 26 地域公共交通ネットワークの充実」における記載

1.2.2 第1次木津川市都市計画マスタープラン

平成 23 年 6 月に策定された第 1 次木津川市都市計画マスタープランでは、第 1 次木津川市総合計画後期基本計画で示された「水・緑・歴史が薫る文化創造都市」の実現に向け、都市計画分野における視点や方針、具体の取組み等を整理している。

プランでは、利便性の高い公共交通網の形成が重点プロジェクト【木津川市一体性強化プロジェクト】に位置付けられている。

表 1-4 第1次木津川市都市計画マスタープランの概要

まちの将来像		水・緑・歴史が薫る文化創造都市～人が耀き ともに創る 豊かな未来～
目標		人、自然、文化 調和と発展のまち・木津川市
都市計画 の視点	①	木津川市らしさを演出する
	②	まち全体の一体感を高める
	③	環境と調和した持続可能な都市を構築する
	④	街全体の安全性を高める
	⑤	まちの活力を引き出す
重点 プロジェクト	①	木津川市一体性強化プロジェクト
	②	まちの活力創出プロジェクト
	③	住みよさ向上プロジェクト

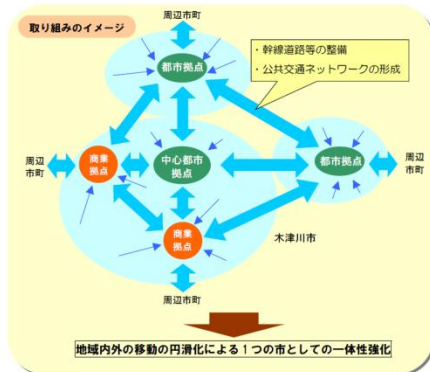


図 1-2 木津川市の将来都市構造図

(1) 木津川市一体性強化プロジェクト

それぞれの歴史を持つ3町が合併して誕生した木津川市においては、地域（旧3町）間及び市内の移動の円滑化を図り、まちの一体性の強化と市全域の均衡ある発展の基礎を築くことが重要です。

このため、道路等の都市基盤整備による円滑な道路環境の実現を図るとともに、利便性の高い公共交通網の形成を図ります。



① 幹線道路等の整備

中心都市拠点、都市拠点、商業拠点の各間を中心に、主要幹線道路の整備や地域間交通、市内交通の円滑化を図るための主要な道路の整備を進めます。

都市計画道路については、道路交通需要の変化や周辺市町の整備状況等を勘案し、事業の推進を図ります。

42

【関連する主な施策・事業等】

- ・国道163号の拡幅整備促進
- ・木津川架橋部分含む都市計画道路東中央線及び国道163号木津東バイパス（都市計画道路天神山線）の整備促進
- ・国道24号の拡幅整備促進
- ・宇治木津線新設促進
- ・主要地方道上柏城線橋井バイパスの整備促進
- ・主要地方道天理加茂木津線の改良促進
- ・市道335号木津山田川線道路改良推進



② 公共交通ネットワークの形成

快適な市民生活と活力ある産業活動の基盤となる公共交通について、低炭素型都市形成や高齢社会への対応を図るため、都市環境との調和や土地利用に配慮しながら、木津川市の都市構造を活かした鉄道及びバス交通ネットワークの充実を図ります。

【関連する主な施策・事業等】

- ・路線バス、コミュニティバス等の運行
- ・駅のターミナル機能の強化
- ・JR複線化、輸送力向上等の促進
- ・京阪奈新線の延伸の実現化要望



43

図 1-3 「木津川市一体性強化プロジェクト」における記載

1.2.3 木津川市地域公共交通総合連携計画

木津川市では、平成 21 年 3 月に策定された連携計画（計画期間：平成 21 年度～平成 26 年度）に基づき、地域特性に応じた利便性の高い地域公共交通システムの構築・利用しやすく満足度の高い持続可能な地域公共交通対策を基本方針として、公共交通サービスの改善・推進、情報発信などに取り組んできている。

当計画において実証運行が開始された市内 3 地域のコミュニティバスが、現在、市内の住宅地・集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ基幹交通として機能している。

表 1-5 連携計画の概要

基本方針	①	地域特性に応じた利便性の高い地域公共交通システムを構築することにより、活力と魅力ある地域づくりを目指す
	②	鉄道・バス・タクシー等が連携し、市民にとって利用しやすく満足度の高い持続可能な地域公共交通対策に取り組む
目標		公共交通が連携し、公共交通サービスを改善・推進するとともに、公共交通に関する情報提供を充実・発信することにより、より多くの人に公共交通を利用してもらうこととする。
数値目標		コミュニティバスの年間利用者数 平成 25 年：39 万人 平成 30 年：40 万人
計画事業		①コミュニティバス実証運行事業（木津地域、加茂地域、山城地域） ②コミュニティバス車両導入・ラッピング化事業 ③交通結節点・バス等情報提供整備事業 ④公共交通・利用促進活動事業

1.3 木津川市の現況

1.3.1 人口及び世帯数

木津川市は、関西文化学術研究都市の中核を担うまちづくりとして開発が進んでいることから、人口は一貫して増加傾向にあり、今後も増加が見込まれる。

一方で、核家族化の進行より、世帯あたり人員は減少している。

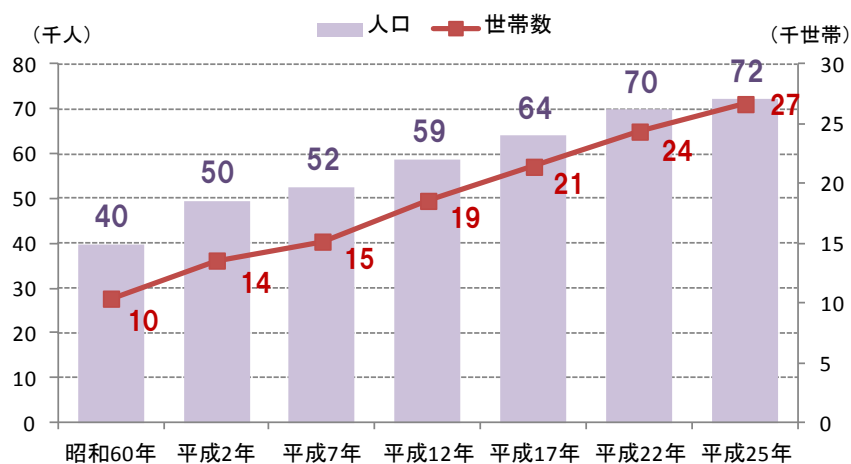


図 1-4 人口及び世帯数の推移

出典：国勢調査（昭和 60 年～平成 22 年）、住民基本台帳（平成 25 年 3 月末現在、外国人含む）

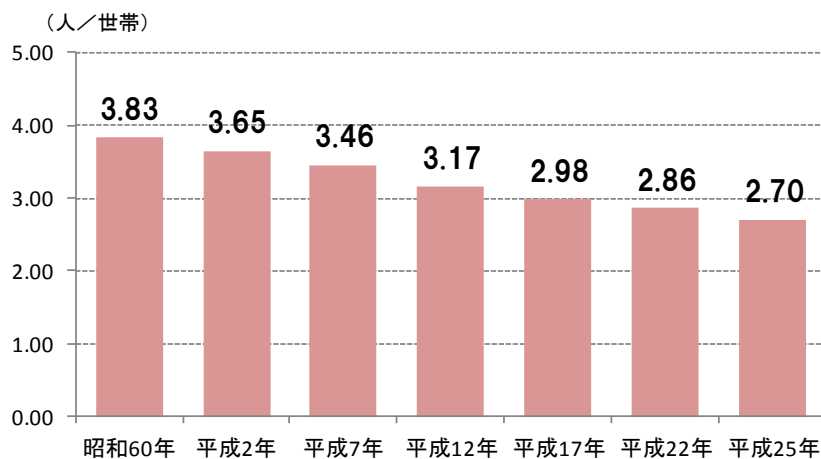


図 1-5 世帯あたり人員の推移

出典：国勢調査（昭和 60 年～平成 22 年）、住民基本台帳（平成 25 年 3 月末現在、外国人含む）

地域別の人口は、木津地域が最も多く、伸び率も他の地域に比べて高い。その中でも、ニュータウン開発地に人口が集積している。

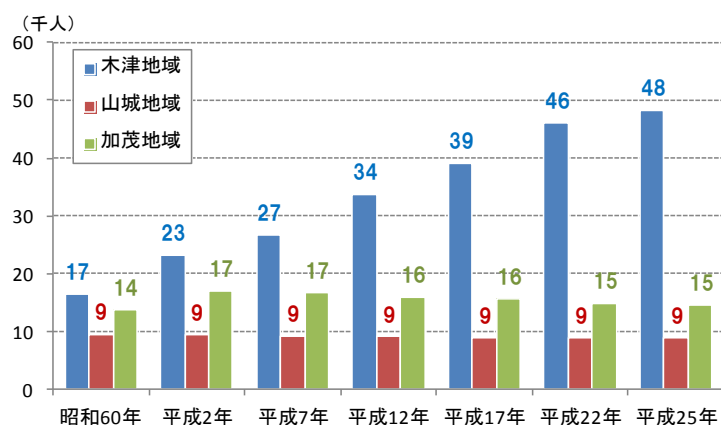


図 1-6 地域別人口の推移

出典：国勢調査（昭和 60 年～平成 22 年）、住民基本台帳（平成 25 年 3 月末現在、外国人含む）

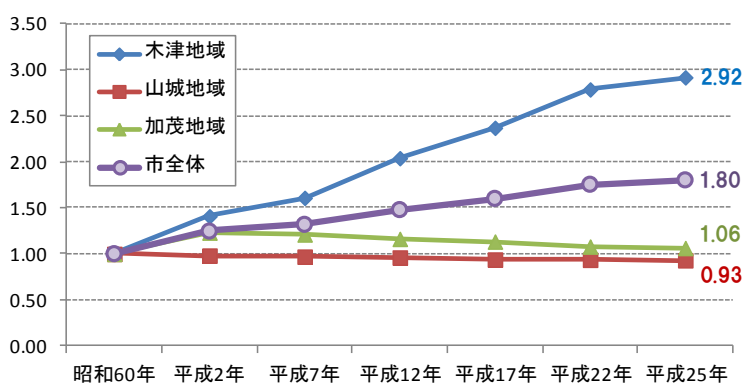


図 1-7 地域別人口の伸び（昭和 60 年を基準）

出典：国勢調査（昭和 60 年～平成 22 年）、住民基本台帳（平成 25 年 3 月末現在、外国人含む）

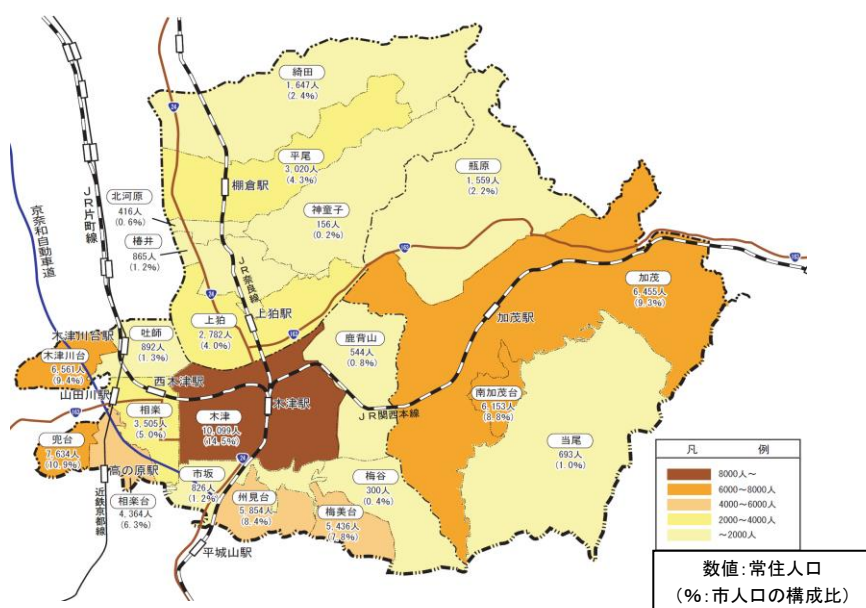


図 1-8 地域別人口の分布

出典：国勢調査（平成 22 年）

高齢化率は急速に高まっており、平成 25 年には全体の約 20%を占めている。地域別では、山城地域、加茂地域における高齢化が著しい。

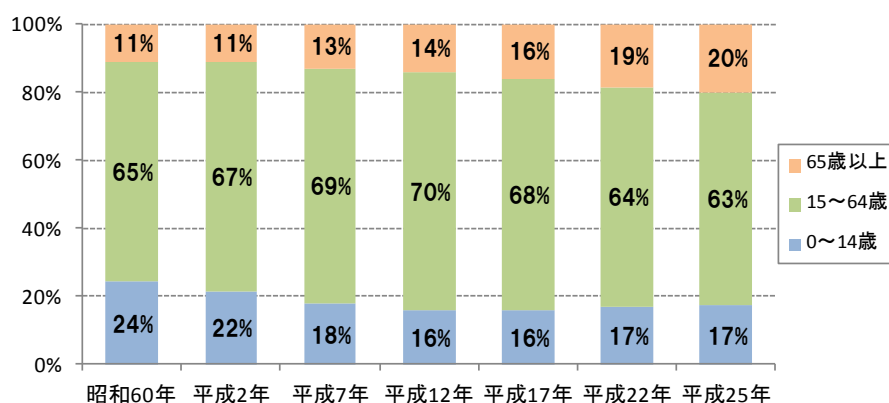


図 1-9 年齢別人口割合の推移

出典：国勢調査（昭和 60 年～平成 22 年）、住民基本台帳（平成 25 年 3 月末現在、外国人含む）

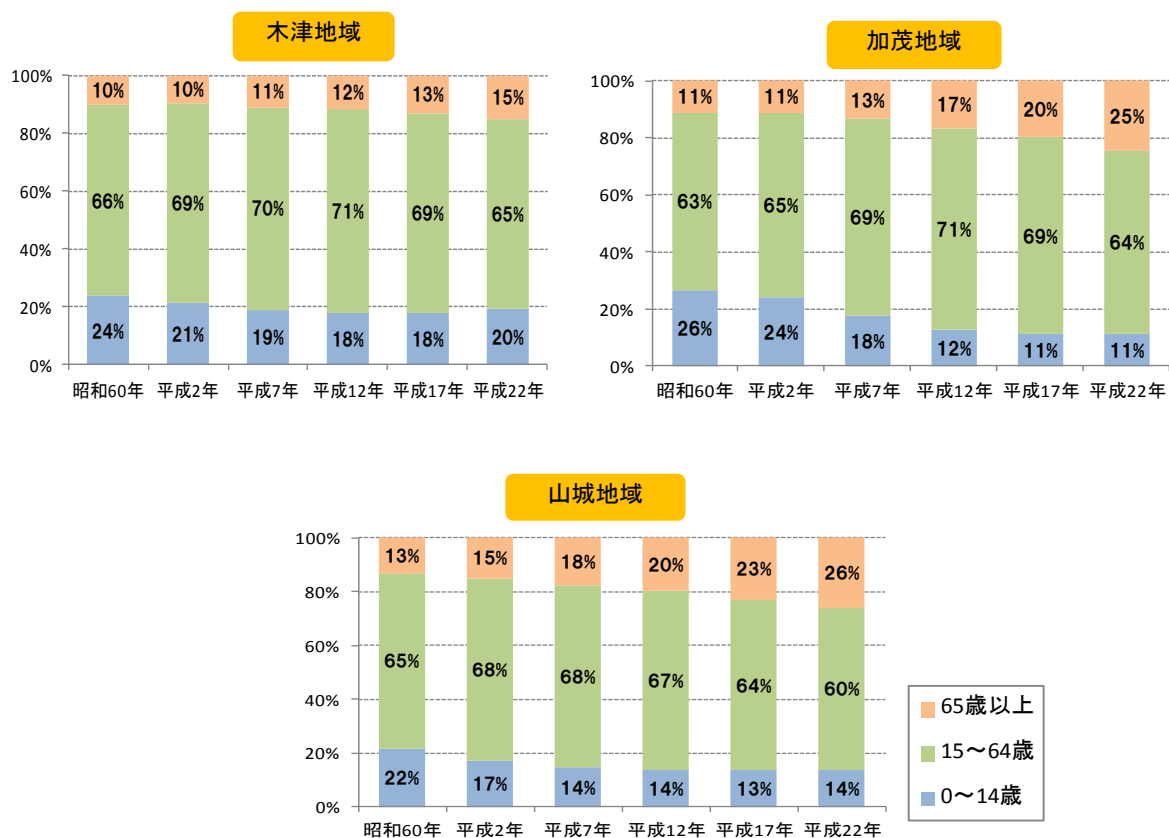


図 1-10 地域別年齢別人口割合の推移

出典：国勢調査

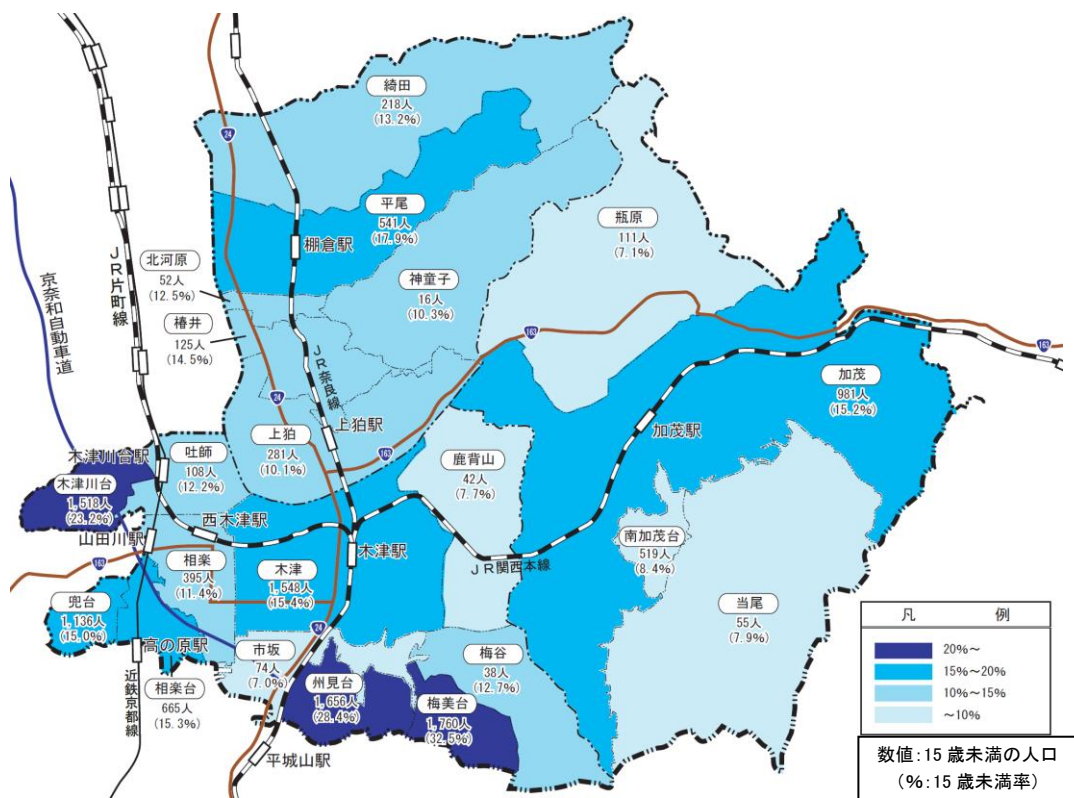


図 1-11 地区別の 15 歳未満の人口の割合

出典: 国勢調査 (平成 22 年)

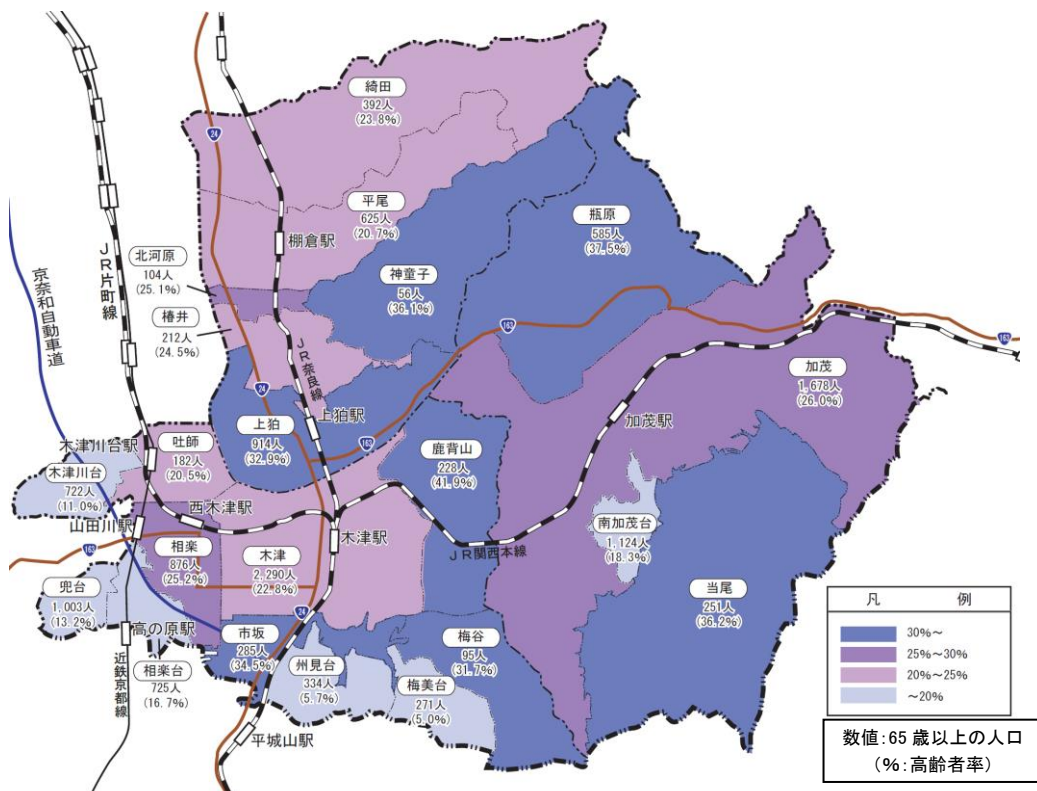


図 1-12 地区別の 65 歳以上の人口の割合

出典: 国勢調査 (平成 22 年)

1.3.2 事業所数及び従業者数

事業所数は、経年的に 1,500～2,000 事業所を横ばいに推移している。また、従業者数は、12,000 人以上となっている。

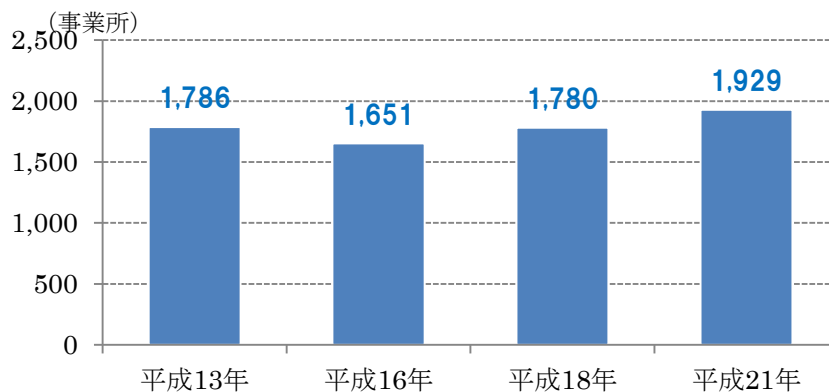


図 1-13 事業所数

出典：事業所・企業統計調査（平成 13 年～18 年、10 月 1 日現在）
 ※平成 16 年は公務を含まない
 経済センサス基礎調査（平成 21 年、7 月 1 日現在）
 ※事業所・企業統計調査と経済センサスは、調査方法が異なるため、単純比較できない。

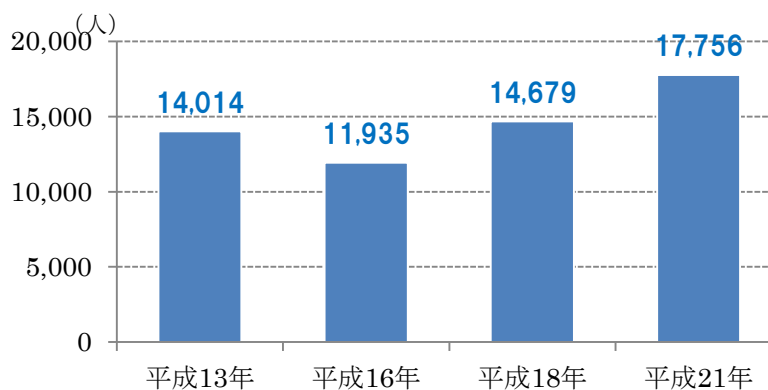


図 1-14 従業者数

出典：事業所・企業統計調査（平成 13 年～18 年、10 月 1 日現在）
 経済センサス基礎調査（平成 21 年、7 月 1 日現在）
 ※事業所・企業統計調査と経済センサスは、調査方法が異なるため、単純比較できない。

1.3.3 観光入込客数

観光入込客数は、平成20年以降、それ以前に比べて高い水準で推移している。

地域別では、歴史的観光資源が集積する加茂地域における観光客が比較的多い。ただし、経年推移をみると、木津地域における伸びが大きい。

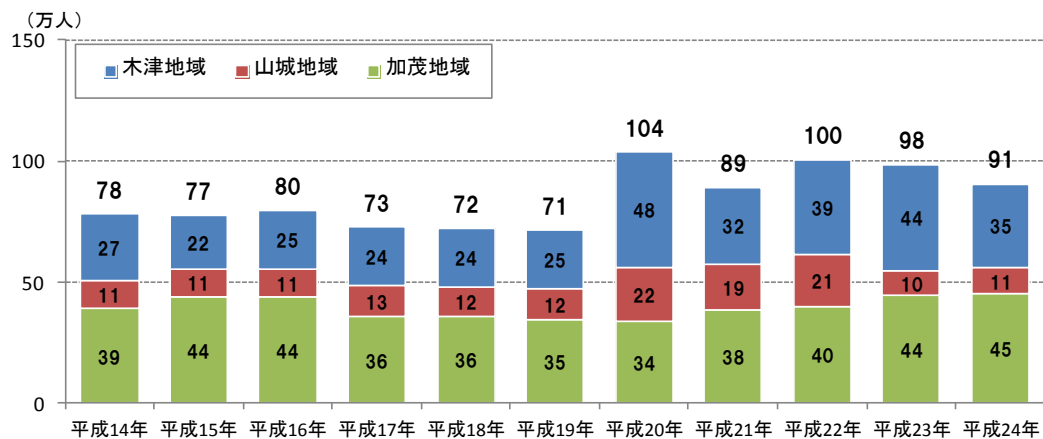


図 1-15 観光入込客数の推移

出典：木津川市統計書（各年1月1日から12月31日）

1.3.4 主要施設の立地状況

公共施設や商業施設は、人口集積が多いエリアに集積している。一方で、寺や神社、遺跡などの観光資源は、山間部に多く位置している。

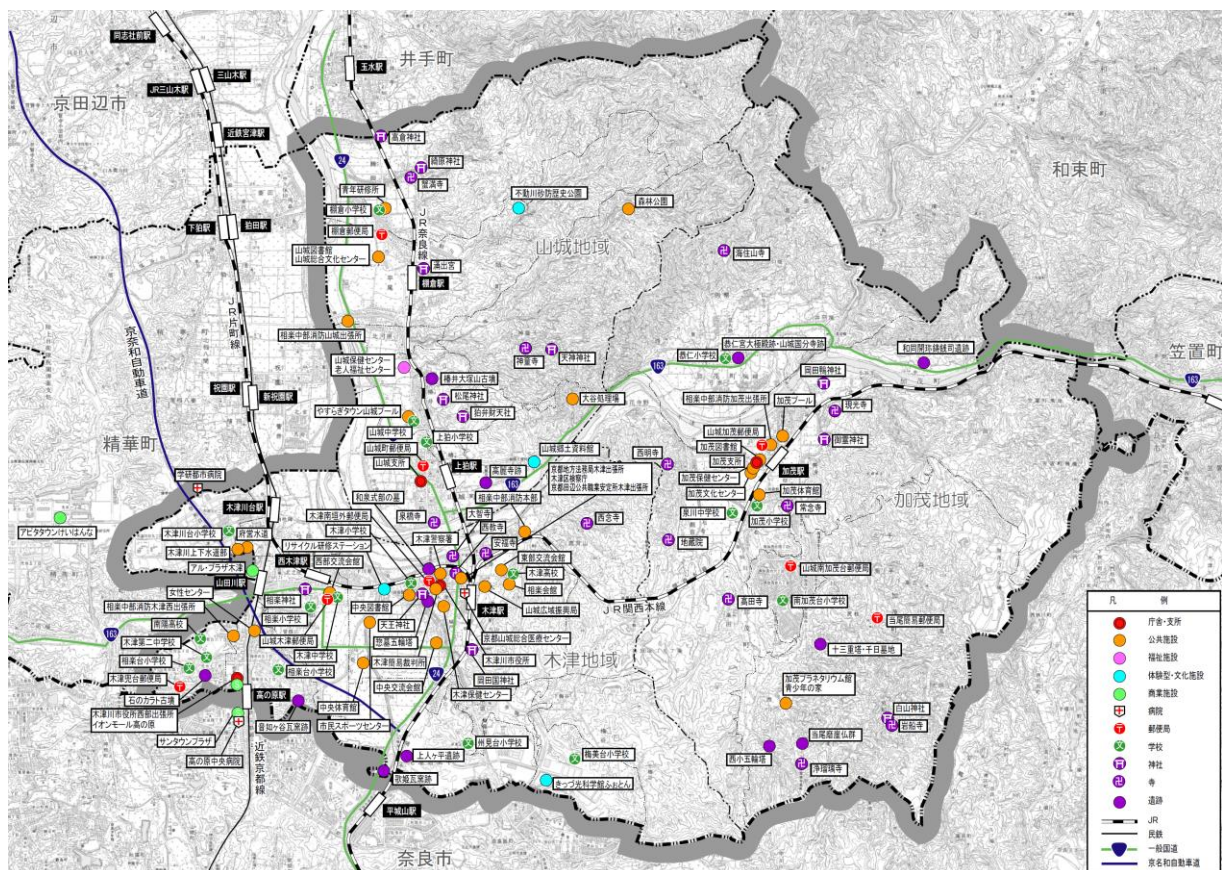


図 1-16 主要施設の立地状況

1.4 交通の実態

1.4.1 地域公共交通機関の概要

木津川市内を運行する各公共交通機関の運行概要を整理すると、以下のとおりである。

表 1-6 市内の各公共交通機関の概要 (1)

	路 線	方面	平休	便数 (便)	始発	終発	行き先
鉄道	JR 奈良線	上り	平日	67	4:56	23:17	宇治・京都方面
			休日	64	4:56	23:18	宇治・京都方面
		下り	平日	67	6:25	0:49	奈良方面
			休日	64	6:23	0:49	奈良方面
	JR 大和路線	上り	平日	44	5:11	0:33	加茂・亀山方面
			休日	44	5:11	0:33	加茂・亀山方面
		下り	平日	44	5:29	23:35	天王寺・大阪方面
			休日	44	5:29	23:35	天王寺・大阪方面
	JR 学研都市線	上り	平日	40	-	-	-
			休日	37	-	-	-
		下り	平日	40	5:31	23:19	四条畷・京橋方面
			休日	37	5:31	23:19	四条畷・京橋方面
	近鉄京都線	上り	平日	166	5:23	0:23	京都・国際会館方面
			休日	157	5:28	0:22	京都・国際会館方面
		下り	平日	175	5:25	0:22	大和西大寺方面
			休日	180	5:25	0:22	大和西大寺方面

※木津駅における発着状況

表 1-7 市内の各公共交通機関の概要 (2)

	系統 番号	平休	便数 (便)	始発	終発	発地	着地
路線バス	7	平日	23	6:16	22:06	高の原駅	神功四丁目
		休日	22	6:26	22:50	高の原駅	神功四丁目
		平日	24	6:03	23:14	神功四丁目	高の原駅
		休日	21	6:34	22:16	神功四丁目	高の原駅
	11	平日	1	6:36	-	州見台四丁目	木津駅東口
	19	平日	1	17:13	-	高の原駅	木津川台九丁目
		平日	1	7:30	-	木津川台八丁目	高の原駅
	21	平日	69	6:11	23:45	高の原駅	兜台五丁目
		休日	67	6:27	23:15	高の原駅	兜台五丁目
		平日	66	6:00	22:26	兜台五丁目	高の原駅
		休日	61	6:14	21:56	兜台五丁目	高の原駅
	29	平日	17	6:34	21:30	山田川駅	木津川台九丁目
		休日	6	7:39	19:26	山田川駅	木津川台九丁目
		平日	18	6:24	21:48	木津川台八丁目	山田川駅
		休日	6	7:53	19:40	木津川台八丁目	山田川駅
	30	平日	7	7:54	22:43	高の原駅	梅美台三丁目
		休日	4	18:30	21:35	高の原駅	梅美台三丁目
		平日	2	6:07	6:40	梅美台三丁目	高の原駅
		休日	2	6:38	7:07	梅美台三丁目	高の原駅
	31	平日	5	6:43	22:15	高の原駅	梅美台三丁目
		休日	4	7:13	22:15	高の原駅	梅美台三丁目
		平日	13	5:51	22:07	梅美台三丁目	高の原駅
		休日	8	6:13	21:04	梅美台三丁目	高の原駅
	32	平日	1	8:09	-	高の原駅	梅美台三丁目
	33	平日	17	6:20	20:53	高の原駅	木津駅東口
		休日	15	6:42	20:57	高の原駅	木津駅東口
		平日	16	7:02	21:38	木津駅東口	高の原駅
		休日	15	7:22	21:38	木津駅東口	高の原駅
	52	開校日	1	7:35	-	木津駅	南陽高校
	66	平日	13	7:50	21:17	加茂駅	和束町小杉
		休日	12	7:50	20:09	加茂駅	和束町小杉
		平日	14	6:20	20:00	和束町小杉	加茂駅
		休日	12	6:43	18:52	和束町小杉	加茂駅
	71	平日	5	18:00	22:22	山田川駅	木津駅
		休日	3	7:14	18:26	山田川駅	木津駅
		平日	4	18:13	22:05	木津駅	山田川駅
		休日	4	7:01	18:42	木津駅	山田川駅

表 1-8 市内の各公共交通機関の概要 (3)

	系統 番号	平休	便数 (便)	始発	終発	発地	着地
路線バス	72	平日	7	6:23	21:00	山田川駅	鹿背山
		休日	7	6:35	20:04	山田川駅	鹿背山
		平日	8	6:29	21:21	鹿背山	山田川駅
		休日	6	7:54	19:44	鹿背山	山田川駅
	77	平日	44	6:04	23:15	高の原駅	学研奈良登美ヶ丘駅
		休日	35	6:16	22:21	高の原駅	学研奈良登美ヶ丘駅
	82	平日	13	5:45	20:16	高の原駅	高山サイエスタウン
		休日	9	7:54	18:19	高の原駅	高山サイエスタウン
		平日	13	6:16	20:47	高山サイエスタウン	高の原駅
		休日	9	8:28	18:53	高山サイエスタウン	高の原駅
	107	平日	3	17:12	23:45	加茂駅	南加茂台五丁目
		休日	6	9:55	23:44	加茂駅	南加茂台五丁目
		平日	5	5:53	17:23	南加茂台五丁目	加茂駅
		休日	6	6:21	17:22	南加茂台五丁目	加茂駅
	108	平日	2	7:44	20:12	JR 奈良駅	南加茂台五丁目
		休日	2	7:44	20:12	JR 奈良駅	南加茂台五丁目
		平日	1	19:07	-	南加茂台五丁目	JR 奈良駅
		休日	1	20:50	-	南加茂台五丁目	JR 奈良駅
	109	平日	24	6:55	22:51	加茂駅	JR 奈良駅
		休日	22	7:15	23:12	加茂駅	JR 奈良駅
		平日	24	6:26	22:21	JR 奈良駅	加茂駅
		休日	22	6:45	22:43	JR 奈良駅	加茂駅
	112	毎日	6	9:04	15:04	JR 奈良駅	浄瑠璃寺
		毎日	6	9:46	15:46	浄瑠璃寺	JR 奈良駅
	115	平日	32	6:35	22:24	JR 奈良駅	高の原駅
		休日	31	6:36	21:47	JR 奈良駅	高の原駅
		平日	31	6:51	22:30	高の原駅	JR 奈良駅
		休日	30	6:50	21:40	高の原駅	JR 奈良駅
	153	平日	30	7:17	22:37	州見台八丁目	JR 奈良駅
		休日	32	6:21	21:45	州見台八丁目	JR 奈良駅
	155	平日	7	6:39	19:07	州見台八丁目	近鉄奈良駅
	156	平日	5	5:49	8:37	州見台八丁目	JR 奈良駅
	208	平日	6	8:12	23:54	JR 奈良駅	南加茂台五丁目
		休日	2	18:00	21:44	JR 奈良駅	南加茂台五丁目
	209	平日	15	9:25	22:53	JR 奈良駅	加茂駅
		休日	17	8:21	23:01	JR 奈良駅	加茂駅
		平日	15	9:59	23:27	加茂駅	JR 奈良駅
		休日	17	8:55	23:35	加茂駅	JR 奈良駅

表 1-9 市内の各公共交通機関の概要 (4)

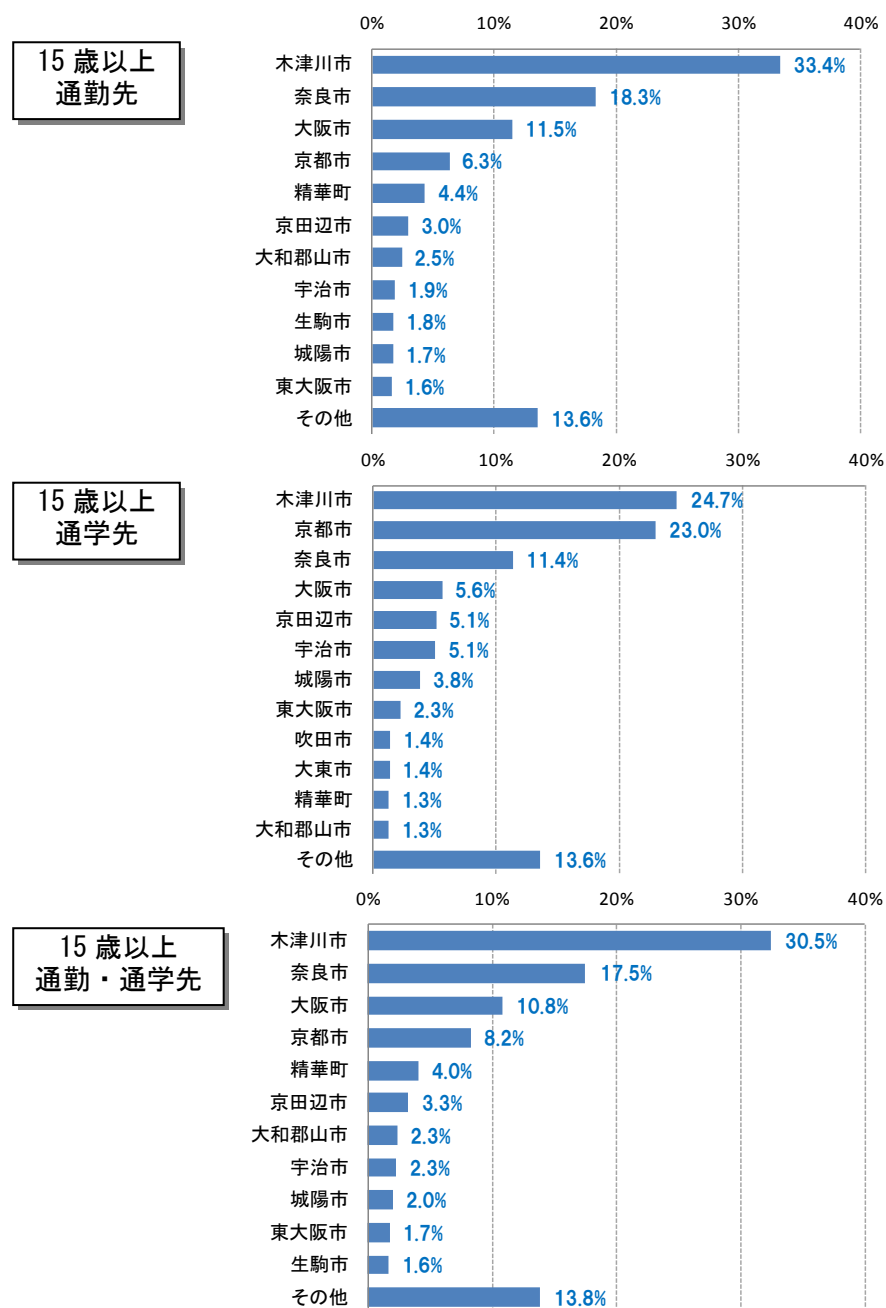
	路 線	平休	便数 (便)	始発	終発	発地	着地
コミュニティバス／予約型乗合タクシー	きのつバス（木－１）	平日	10	7:27	16:43	梅谷	高の原駅
		休日	8	9:43	16:43	梅谷	高の原駅
		平日	10	8:34	17:34	高の原駅	梅谷
		休日	8	9:34	16:34	高の原駅	梅谷
	きのつバス（木－２）	平日	10	7:48	16:40	鹿背山	高の原駅
		休日	8	9:40	16:40	鹿背山	高の原駅
		平日	10	8:47	17:47	高の原駅	鹿背山
		休日	8	9:47	16:47	高の原駅	鹿背山
	きのつバス（木－３）	平日	10	8:02	17:07	高の原駅	木津川台住宅
		休日	8	9:07	16:07	高の原駅	木津川台住宅
		平日	10	7:58	17:17	木津川台 8 丁目	高の原駅
		休日	8	10:17	17:17	木津川台 8 丁目	高の原駅
	かもバス（山田線）	平日	4	9:35	16:15	加茂駅東口	山田
		平日	4	7:45	13:50	山田	加茂駅東口
	かもバス（大畑線）	平日	4	8:27	14:27	加茂駅東口	大畑
		平日	4	8:49	14:49	大畑	加茂駅東口
	かもバス（観音寺線）	平日	4	8:09	14:09	加茂駅西口	観音寺
		平日	4	8:16	14:16	観音寺	加茂駅東口
	かもバス （南加茂台線）	平日	4	9:14	15:14	加茂駅東口	東山公園
		平日	4	9:23	15:23	東山公園	加茂駅東口
	かもバス（銭司線）	平日	4	9:40	15:40	加茂駅西口	銭司
		平日	4	9:53	15:53	銭司	加茂駅西口
	かもバス（西線）	平日	4	9:15	15:15	加茂駅西口	西
		平日	4	9:25	15:25	西	加茂駅西口
	かもバス（奥畑線）	平日	4	10:20	16:40	加茂駅西口	奥畑
		平日	4	10:38	16:58	奥畑	加茂駅西口
	かもバス（通学線）	平日	1	7:39	8:08	奥畑	加茂駅西口
		月金	1	15:38	-	恭仁京跡	奥畑
		水	1	15:30	-	恭仁京跡	奥畑
		平日	1	16:10	-	加茂駅西口	銭司
		水	1	15:10	-	加茂駅西口	銭司
	かもバス（当尾線）	毎日	8	9:14	16:14	加茂駅東口	加茂山の家
		毎日	8	7:41	16:41	加茂山の家	加茂駅東口
	やましるバス （山城線）	平日	8	8:44	15:44	渋川	木津駅
		平日	8	9:18	16:18	木津駅	渋川
	やましるバス （神童子線）	平日	8	8:43	15:43	神童子公園	やすらぎ苑
		平日	8	9:37	16:37	やすらぎ苑	神童子公民館

1.4.2 通勤・通学の移動

■行き先

15歳以上の就業者のうち、市内(自宅含む)で就業する割合(33.4%)より、市外の割合(66.6%)が多く、市外での通勤先は奈良市や大阪市が多い。

また15歳以上の通学者においても、市内の学校へ通学する割合(24.7%)より、市外の割合(75.3%)が多くなっている。



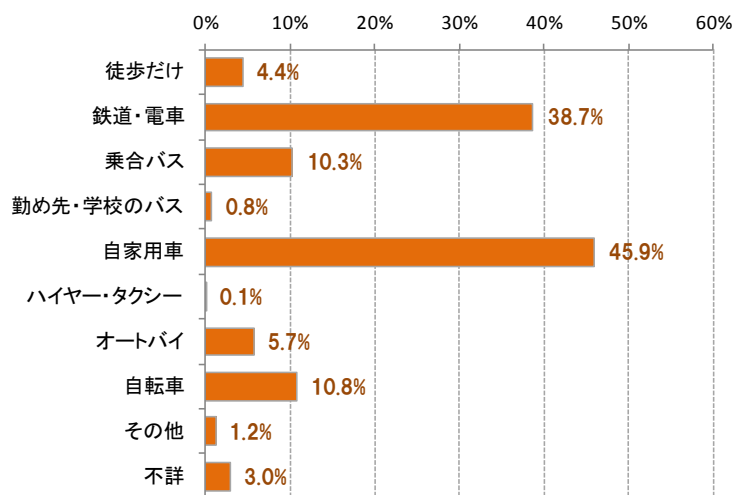
出典：国勢調査（平成22年）

図 1-17 15歳以上の通勤・通学先の分布

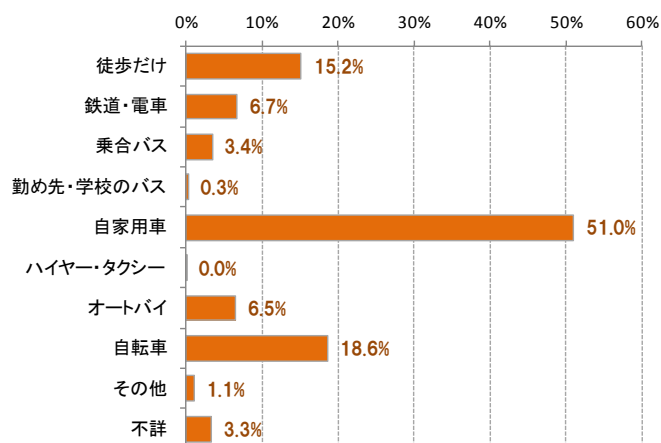
■代表的な移動手段

15 歳以上の通勤・通学の代表的な交通手段は、自家用車（45.9%）が最も多く、次に鉄道・電車（38.7%）が多い。ただし、市内での通勤・通学に限定すると自転車や徒歩のみの移動も比較的多い。

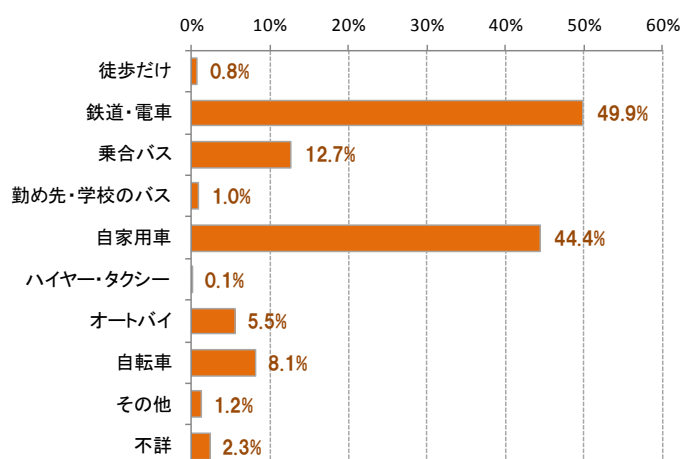
15 歳以上 通勤・通学の 交通手段



木津川市内で 従業・通学する人の 交通手段



市外で 従業・通学する人の 交通手段



出典：国勢調査（平成 22 年）

図 1-18 通勤・通学の交通手段（9 区分）

1.4.3 自動車

■自動車保有台数

1人あたりの自動車保有台数は、近年、0.5台/日で推移しており、2人に1人が自動車を持っている状況にある。

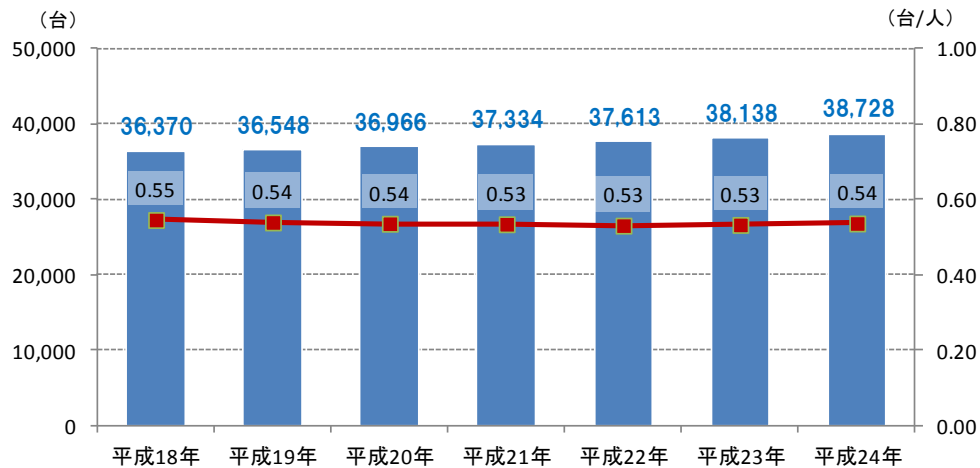


図 1-19 自動車保有台数、1人あたりの推移

出典：木津川市統計書（各年度末現在）、国勢調査

■自動車運転免許保有者数

自動車運転免許保有者数は増加傾向にあり、うち65歳以上が占める割合も増加している。

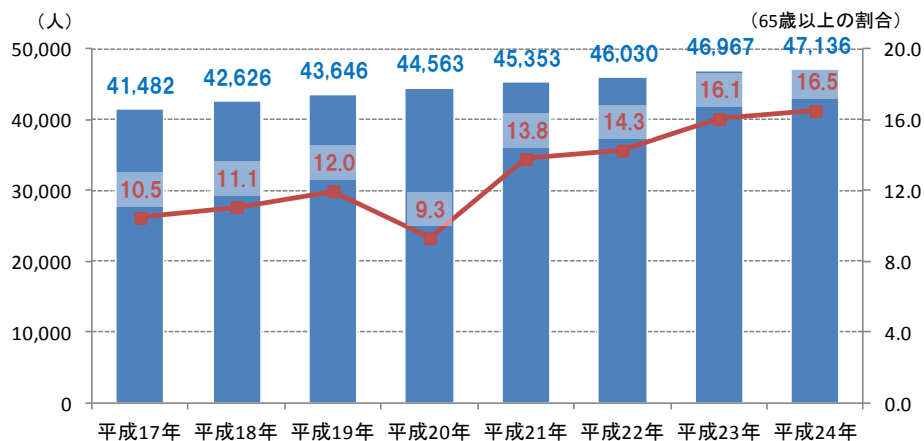


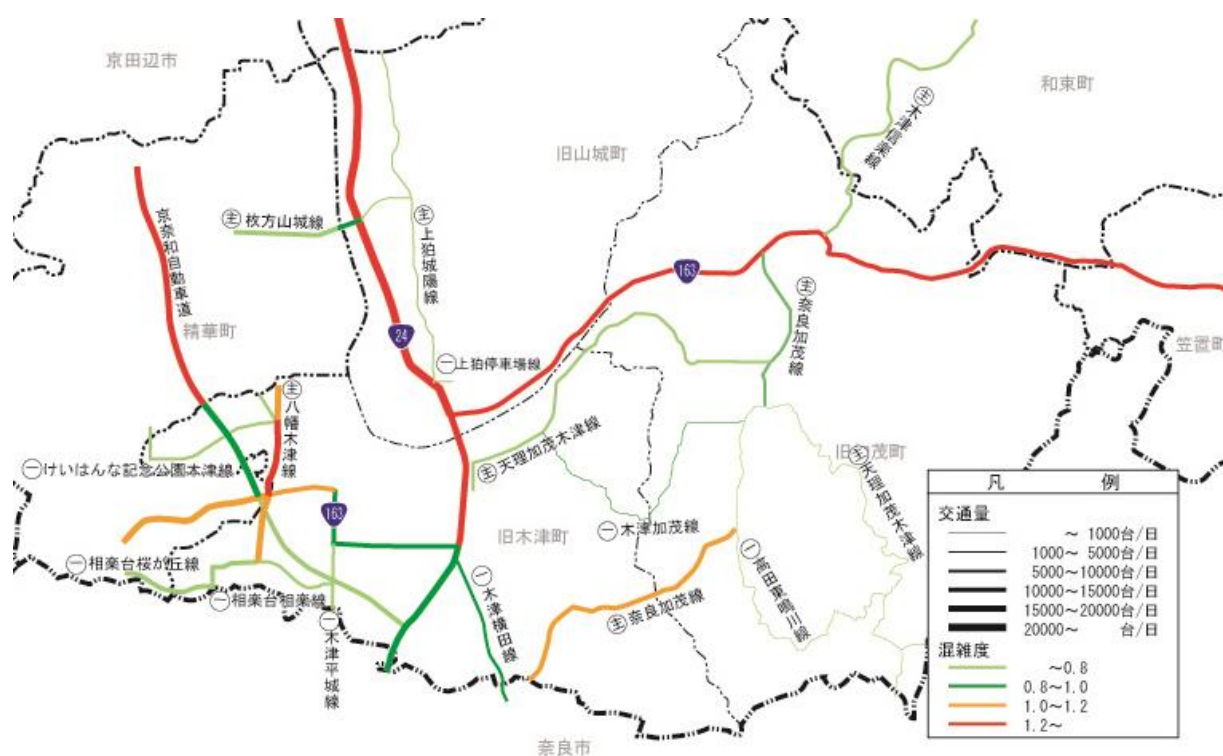
図 1-20 自動車運転免許保有者数、高齢者保有率の推移

出典：木津川市統計書（各年12月31日現在）、国勢調査

1.4.4 道路

■整備状況と利用状況

主要幹線である国道 24 号が南北軸、国道 163 号が東西軸としての役割を担っており、交通量も多く混雑している状況にある。また、アクセス道路である主要地方道八幡木津線及び主要地方道奈良加茂線においても混雑が見られる。



出典：道路交通センサス（平成 22 年）

図 1-21 道路の交通量・混雑度

1.4.5 鉄道

■運行状況

市内には、JR 関西本線（大和路線）／奈良線／片町線（学研都市線）、及び近鉄京都線が運行している。JR は木津駅を中心とするクロス状に運行しており、また近鉄は市域の西側を南北に貫いている。

また市民が利用する駅施設のうち、駅前広場が整備されている箇所は、JR 木津駅（平成 23 年 4 月整備）、JR 加茂駅、JR 棚倉駅、近鉄山田川駅、近鉄高の原駅である。

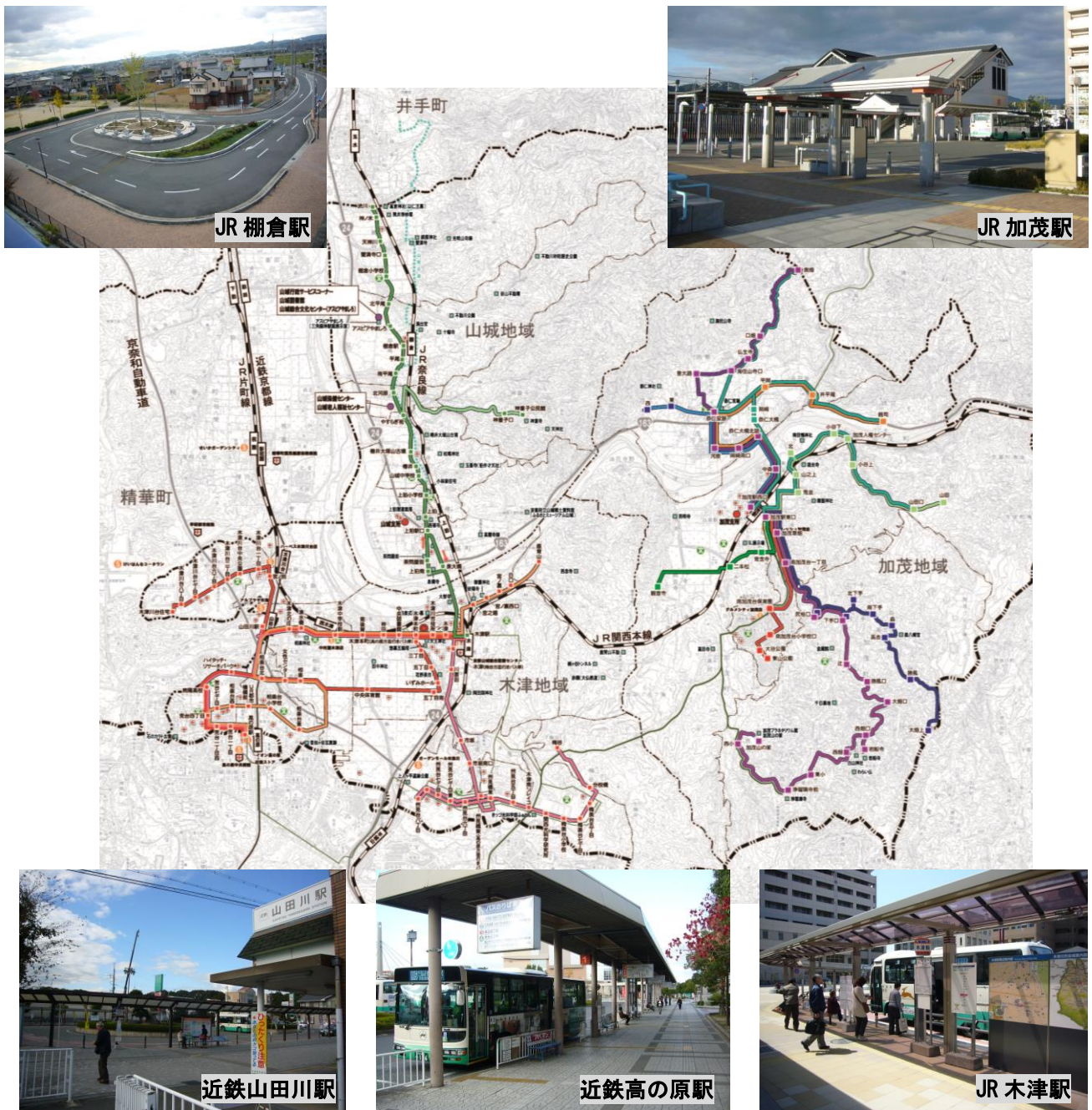


図 1-22 鉄道運行状況及び駅前広場

■ 利用状況

市民が利用する駅で JR 西日本の鉄道駅では、木津駅が最も多く利用されており、年間 120 万人程度の利用がある。加茂駅も木津駅に引き続き利用が多いものの、年々減少傾向にある。

近鉄では、高の原駅が年間 700 万人程度と木津川市の鉄道駅の中で最も利用が多い。

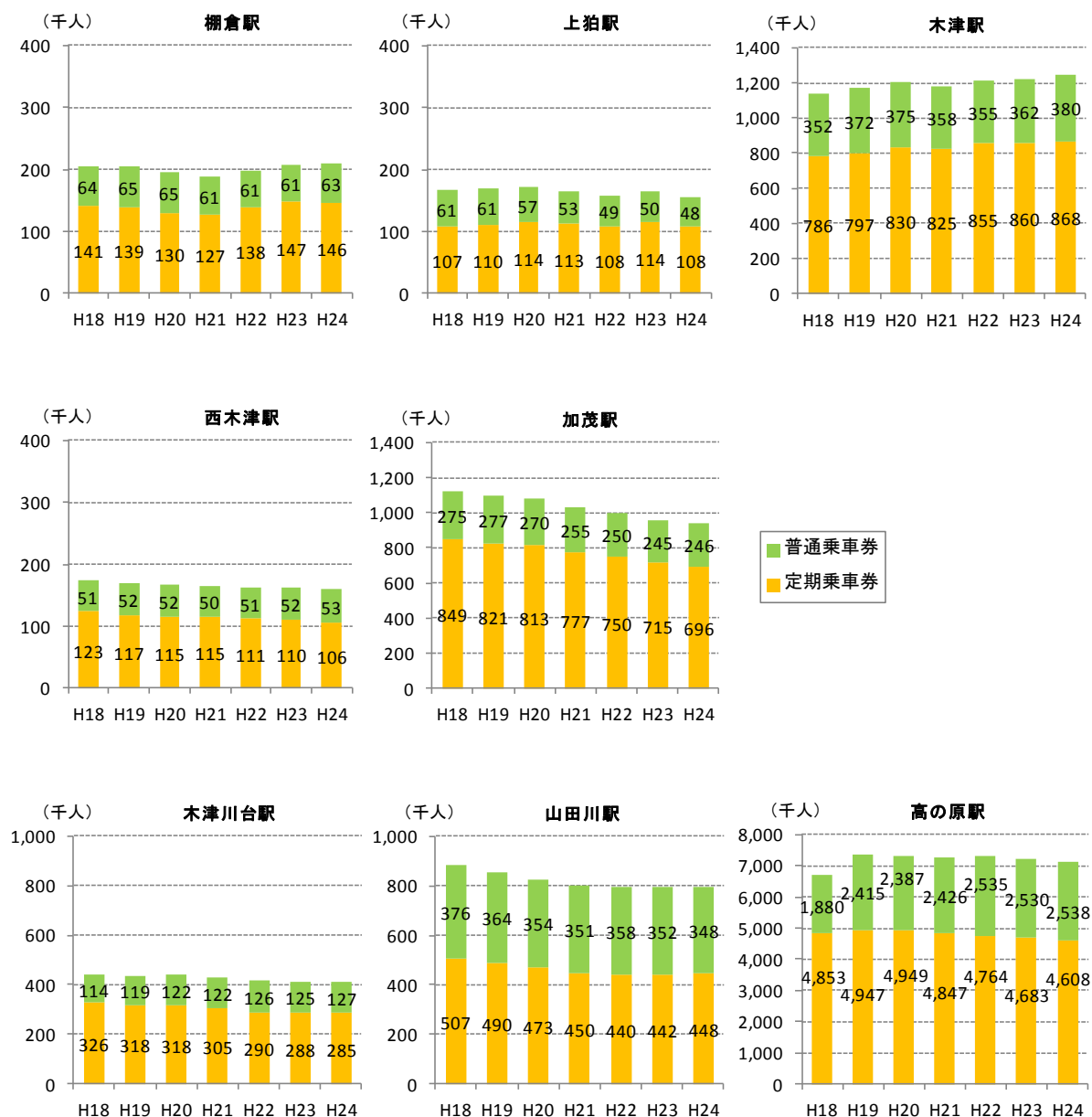


図 1-23 鉄道駅利用者数

1.4.6 路線バス・コミュニティバス

■運行状況

市内には、路線バス（奈良交通株式会社）及びコミュニティバス（きのつバス、かもバス、やましろバス）が運行している。かもバス及びやましろバスは、一部路線においてデマンド方式が導入されている。また、一部の観光施設を除き、ほとんどの市内主要施設へバスでアクセスすることができる。

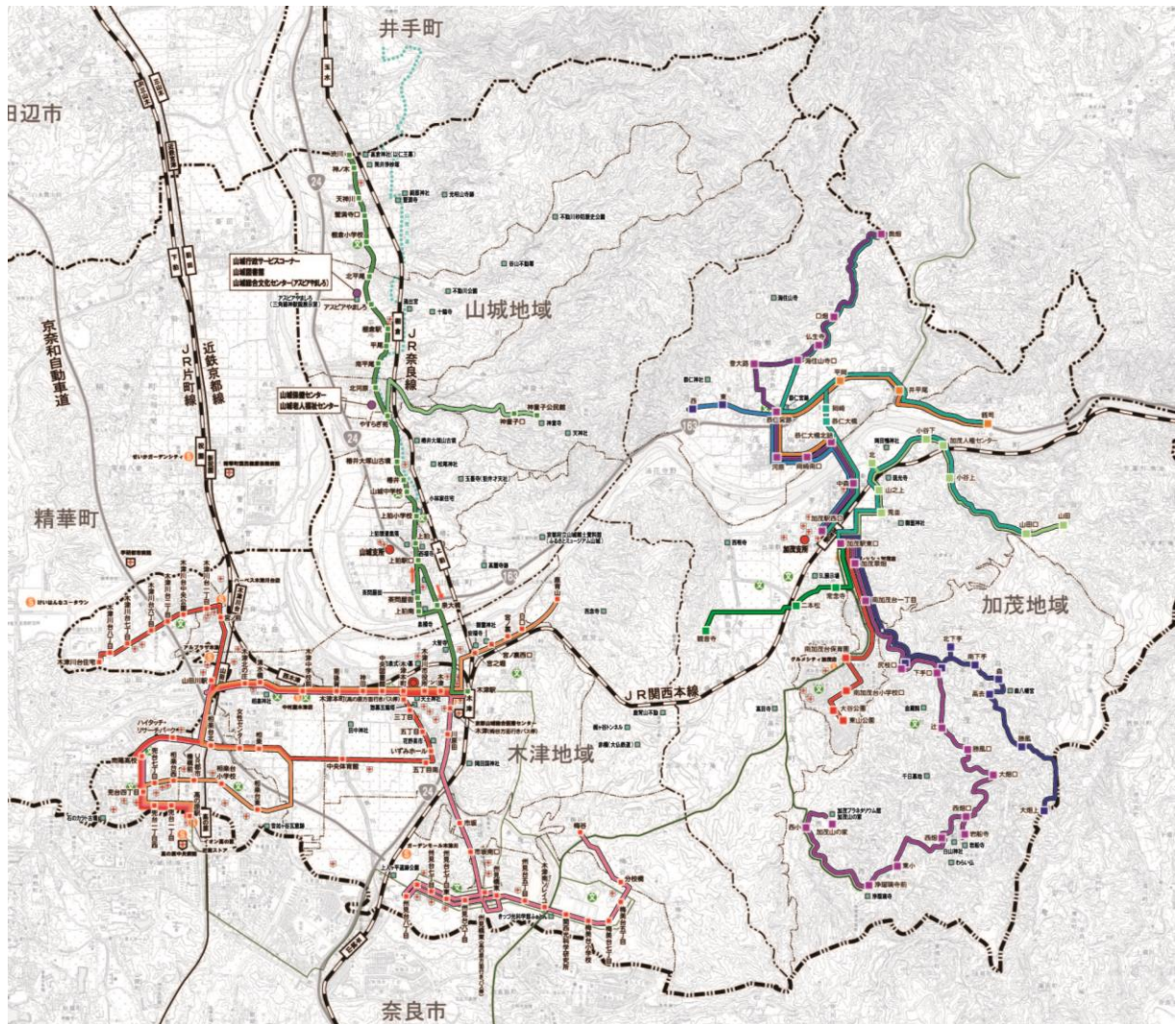


図 1-24 バス運行ルートと主要施設

■利用状況

全路線合計をみると、平成 19 年度から平成 21 年度まで増加しており、平成 21 年度には約 39 万人の利用があったものの平成 22 年度に約 8 万人減少し、平成 25 年度では約 27 万人の利用となっている。

これは、平成 21 年度末（平成 22 年 3 月）にきのつバスの運賃改定を行ったことや、中学校の新設によって利用者が減少したことが考えられる。また、かもバスの一部路線において、平成 25 年度（平成 25 年 10 月）に定時定路線から予約型乗合タクシーに変更した結果、利用者が減少に転じた。

一方で、やましろバスでは増加傾向にあり、平成 25 年度には約 11,000 人とこれまで最も多く利用されている。



図 1-25 コミュニティバスの利用者数

■収支状況

全路線合計をみると、平成 21 年度において、運行経費約 14 千万円のうち運賃収入は約 4 千万円（収支率：31.0%）であったが、平成 22 年に収支率が 41.8%に上昇し、それ以降約 40%を維持している。これは、きのつバスが平成 22 年度に運賃改定を行ったことが大きく影響している。

路線別にみると、きのつバスは利用者が多いことから、最も多く運賃収入を得ており、収支率は約 50%と高い状況にある。また、当尾線及びやましろバスは収支率約 20%台で推移している。しかし、かもバスは利用者とともに収支率も減少し、直近での収支率は約 10%となっている。



図 1-26 コミュニティバスの収支状況

2. アンケート調査の実施

2.1 アンケート調査の目的

総合連携計画策定以降、継続的にコミュニティバスのサービス内容の見直し等に取り組んできた。また、様々な世代が目的・用途に応じて公共交通等を利用し、その利用状況は常に変化している。このような状況を踏まえ、総合連携計画に関連する事業の評価（具体的には、市民の満足度）等を検証するとともに、さらなる利便性向上に向けた課題を抽出し、本計画に反映させることを目的として、市民の移動手段や公共交通に対する意見等を把握する実態調査を行った。

2.2 調査の種類

調査は、市民を調査対象とした市民アンケート、及び市民アンケートを補完するため、コミュニティバスの利用者を対象とした利用者アンケートの2種類を実施した。

さらに、市民アンケート調査を補完することを目的として、主要生活施設（買物施設、医療施設、観光施設）への来訪者に対して、来訪手段に関するアンケート調査を聞き取り方式により実施した。特に観光施設（浄瑠璃寺）では、自動車による来訪が多いことから、公共交通への転換可能性について確認をしている。

表 2-1 調査の種類

調査種別	対 象	概 要
市民アンケート	①住民	サンプリングした市民に対して、調査票を郵送配布・郵送回収
利用者アンケート	②コミュニティバス利用者	コミュニティバスの利用者に対して、調査票を配布・郵送回収（可能ならば直接ヒアリング）
施設訪問者アンケート	③生活施設訪問者	コミュニティバス利用者に対して、主要施設周辺で直接ヒアリング

※参考 市民アンケート調査における標本数（n）の決定方法

$n = \frac{N}{\left(\frac{\varepsilon}{K(\alpha)}\right)^2 \frac{N-1}{P(1-P)} + 1}$	
α=母集団特性値の推定を誤る確率（危険率）（%）	5
100 - α=信頼度（%）	95
K(α)=正規分布の性質から与えられる値	1.96
ε=標本比率につけるプラスマイナスの幅（%）	3
P=母比率（%）	50
N=母集団の大きさ	60,002
n=必要とされる標本数	1,049
※調査対象者数（標本数）の設定に当たっては、回収率も含めて、信頼度 95%・誤差の幅を±3%で得ることができるよう、前回と同数の 3,200 人に設定。	

調査実施概要

(1) 市民アンケート

項目	詳細
調査の名称	木津川市の公共交通に係る総合的な計画策定のためのバスや鉄道などの交通に関するアンケート調査
対象	満 16 歳以上の木津川市内居住者
サンプリング手法	住民基本台帳より無作為抽出
配布回収方法	郵送配布／郵送回収
配布件数	3,194（木津地域 2,164，加茂地域 638，山城地域 392）
回収件数	1,224（木津地域 792，加茂地域 247，山城地域 155，不明 30）
回収率	38.3%
実施時期	平成 26 年 7 月 17 日（木）～8 月 1 日（金）

(2) 利用者アンケート

項目	詳細
調査の名称	木津川市の公共交通に係る総合的な計画策定のためのバスや鉄道などの交通に関するアンケート調査
対象	コミュニティバス利用者
配布・回収方法	【配布】 ●きのつバス ・乗車する利用者へ調査員が手渡し配布 ●かもバス・やましろバス ・乗務員より、利用者へ手渡し配布 ・山城線（ウイング） ・山城線予約型（東洋タクシー） ・加茂地域当尾線（奈良交通） ・加茂地域その他（加茂タクシー） 【回収】 ●郵送回収（可能であれば車内に回収箱を設置）
調査地点	●きのつバス ・主要バス停留所（木津駅、高の原駅、山田川駅）
配布・回収件数	下表のとおり
実施時期（案）	きのつバス： 8 月 6 日（水） その他の路線： 8 月 13 日（水）～

対象路線	直接配布	事業者配布	配布計	回収数
きのつバス	247	0	247	120
やましろバス(山城線)	48	0	48	15
かもバス(当尾線)	0	60	60	6
かもバス(奥畑-通学線)	0	30	30	6
かもバス(その他加茂路線)	0	25	25	3
計	295	115	410	150

(3) 施設訪問者アンケート

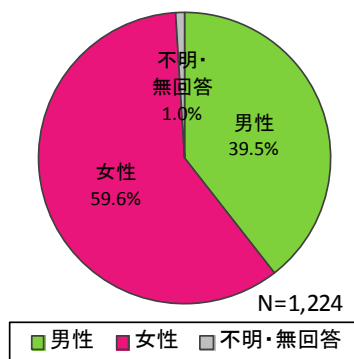
項目	詳細
対象施設	買物施設：アルプラザ木津 医療施設：京都山城総合医療センター 観光施設：浄瑠璃寺
調査方法	各施設 2 名の調査員により、施設周辺にて聞き取り調査を実施
実施日	アルプラザ木津： 8 月 12 日（火） 京都山城総合医療センター： 8 月 12 日（火） 浄瑠璃寺： 8 月 2 日（土）
聞き取り件数	アルプラザ木津： 35 件 京都山城総合医療センター： 34 件 浄瑠璃寺： 32 件 計 101 件

3. 市民アンケート調査結果

3.1 回答者の属性

3.1.1 性別

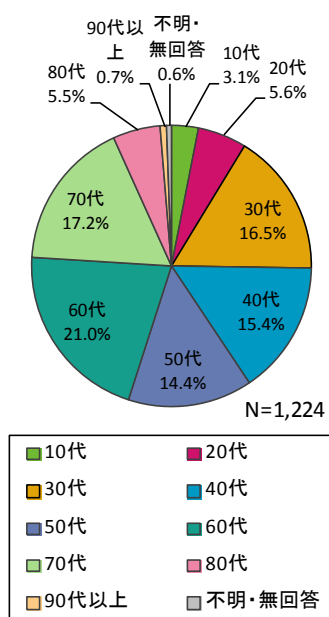
女性が約 6 割を占める。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	男性	483	39.5
2	女性	729	59.6
	不明・無回答	12	1.0
合 計		1,224	100

3.1.2 年齢

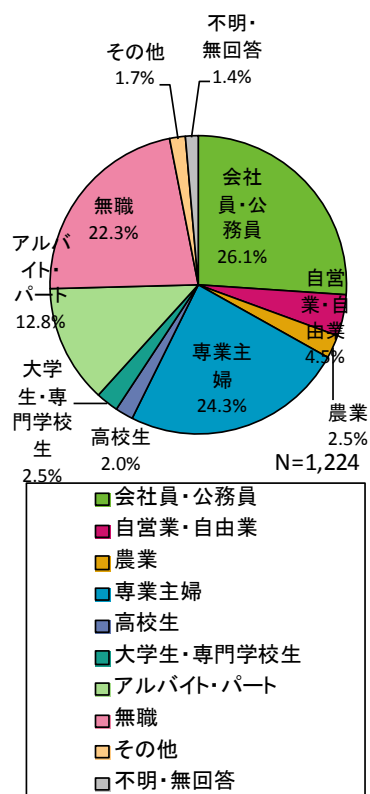
60 代以上が約 4 割、30～50 代がそれぞれ約 2 割を占める。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	10代	38	3.1
2	20代	69	5.6
3	30代	202	16.5
4	40代	188	15.4
5	50代	176	14.4
6	60代	257	21.0
7	70代	211	17.2
8	80代	67	5.5
9	90代以上	9	0.7
	不明・無回答	7	0.6
合 計		1,224	100

3.1.3 職業

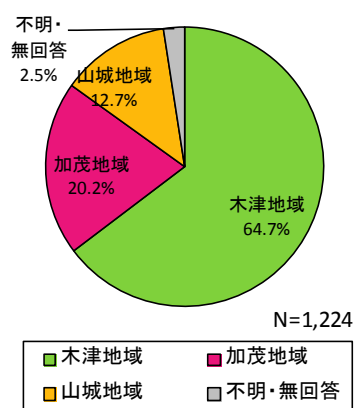
会社員が最も多く約3割を占め、次に専業主婦、無職が多い。



選択肢	回答数	割合 (%)
1 会社員・公務員	319	26.1
2 自営業・自由業	55	4.5
3 農業	31	2.5
4 専業主婦	297	24.3
5 高校生	24	2.0
6 大学生・専門学校生	30	2.5
7 アルバイト・パート	157	12.8
8 無職	273	22.3
9 その他	21	1.7
不明・無回答	17	1.4
合 計	1,224	100

3.1.4 居住地域

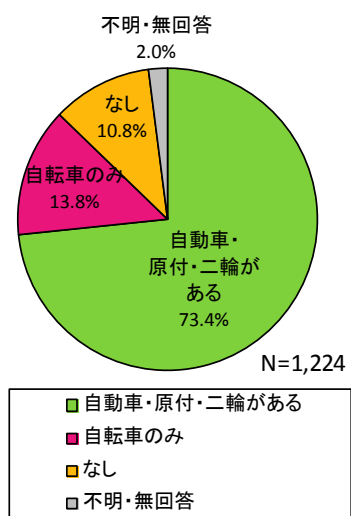
木津地域が約 6 割を占める。



選択肢	回答数	割合 (%)
1 木津地域	792	64.7
2 加茂地域	247	20.2
3 山城地域	155	12.7
不明・無回答	30	2.5
合 計	1,224	100

3.1.5 自由に使える移動手段

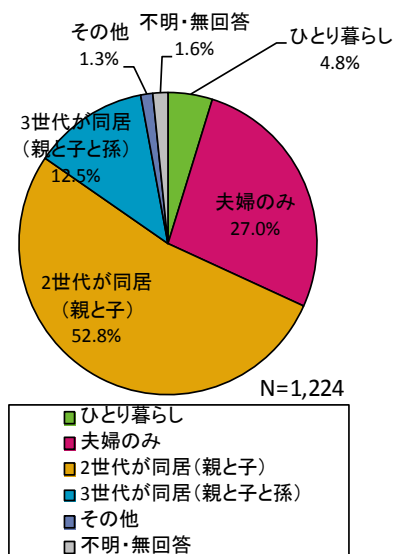
自動車・原付・二輪のいずれかを交通手段として自由に使える人が約 7 割を占める。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	自動車・原付・二輪がある	898	73.4
2	自転車のみ	169	13.8
3	なし	132	10.8
4	不明・無回答	25	2.0
合 計		1,224	100

3.1.6 同居の家族

2世代が同居(親と子)している家族が最も多く半数を占め、次に夫婦のみの家族が約 3 割と多い。

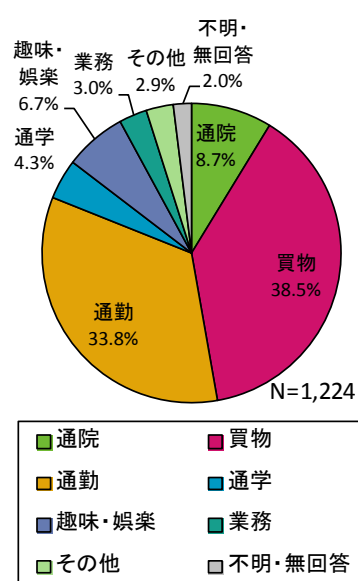


選択肢		回答数	割合 (%)
1	ひとり暮らし	59	4.8
2	夫婦のみ	330	27.0
3	2世代が同居(親と子)	646	52.8
4	3世代が同居(親と子と孫)	153	12.5
5	その他	16	1.3
不明・無回答		20	1.6
合 計		1,224	100

3.2 普段の外出（おでかけ）について

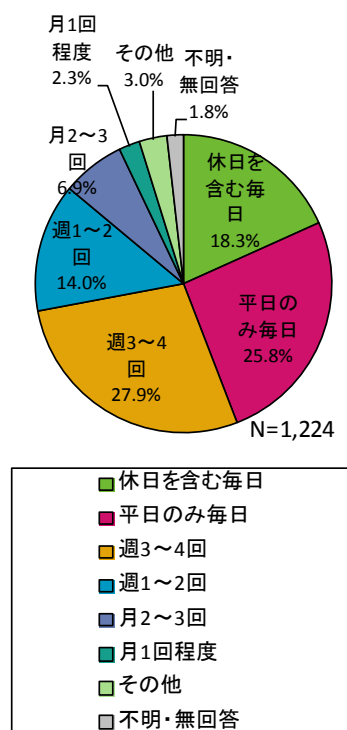
3.2.1 普段最も多く外出する目的・頻度・行き先

外出目的は買い物が約4割と最も多い。次に通勤が多く約3割を占める。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	通院	107	8.7
2	買物	471	38.5
3	通勤	414	33.8
4	通学	53	4.3
5	趣味・娯楽	82	6.7
6	業務	37	3.0
7	その他	36	2.9
	不明・無回答	24	2.0
合 計		1,224	100

外出する頻度は、週3～4回、平日のみ毎日が約3割ずつ、休日を含む毎日が約2割を占め、多くの人が週の半分以上外出している。

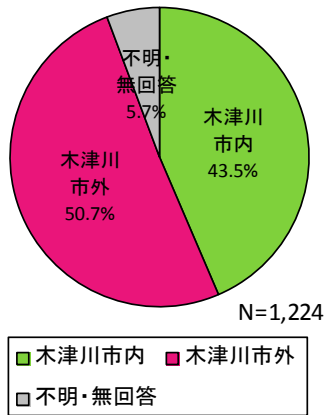


選択肢		回答数	割合 (%)
1	休日を含む毎日	224	18.3
2	平日のみ毎日	316	25.8
3	週3～4回	342	27.9
4	週1～2回	171	14.0
5	月2～3回	84	6.9
6	月1回程度	28	2.3
7	その他	37	3.0
	不明・無回答	22	1.8
合 計		1,224	100

木津川市内・市外が約半数ずつ占める。

市内は、商業施設を行き先とする人が多く、買い物目的が多いことが伺える。

市外は、奈良市が最も多く、次に京都市、大阪市が多い。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	木津川市内	533	43.5
2	木津川市外	621	50.7
	不明・無回答	70	5.7
合 計		1,224	100

※目的地

分類	施設名	回答数
医療施設	京都山城総合医療センター	30
	その他医療施設	25
商業施設	イオンモール高の原	114
	ガーデンモール木津川	66
	アル・プラザ木津	53
	サンディ木津店	23
	平和堂	13
	スーパー中村屋木津店	20
	フレンド마트木津川店	9
	近商ストア高の原店	17
	ハーベス木津川台店	9
	サンフレッシュ加茂店	7
	グルメシティ加茂店	6
	その他商業施設	33
鉄道駅	JR木津駅	5
	近鉄山田川駅	0
	近鉄高の原駅	2
	JR加茂駅	1
	その他鉄道駅	3
公共施設	木津川市役所	6
	その他公共施設	20
勤務先		12
学校		5
保育園・幼稚園		13
郵便局		4
金融機関		3
その他		18
不明・無回答		80
合計		597

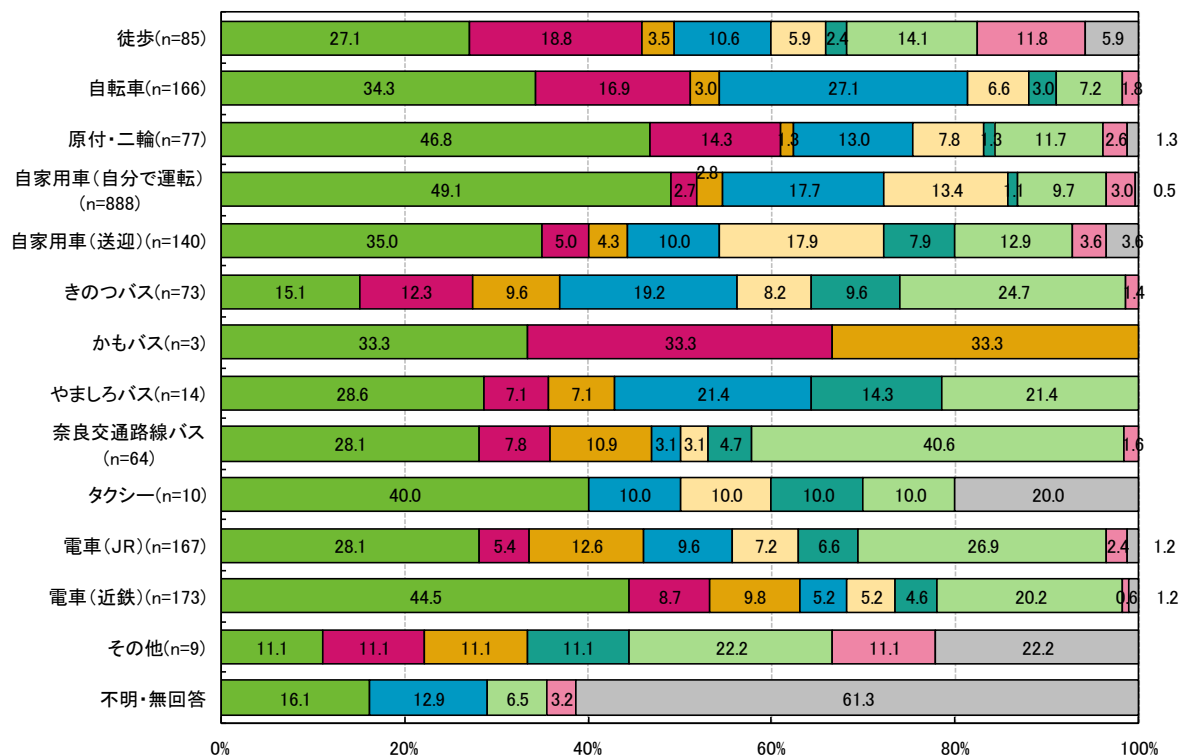
府県名	市町村名	回答数
京都府	京都市	85
	相楽郡精華町	58
	京田辺市	32
	城陽市	13
	宇治市	12
	八幡市	0
	その他京都府	23
奈良県	奈良市	201
	大和郡山市	10
	生駒市	9
	天理市	6
	その他奈良県	25
大阪府	大阪市	81
	東大阪市	13
	その他大阪府	30
滋賀県		7
その他		6
不明・無回答		10
合計		621

3.2.2 利用する交通手段と、利用する主な理由

すべての交通手段において、「目的地まで最も早く行けるから」が多くの割合を占め、特に徒歩や自転車、自家用車等、個人で移動可能な交通手段について、その傾向が強い。

きのつバスや電車(近鉄)等の公共交通については、「他に交通手段がないから」の割合も多い。

このことから、移動時間が短いものを優先度の高い交通手段として選択しており、公共交通については、他に交通手段がないとの理由により選択を余儀なくされていることが伺える。



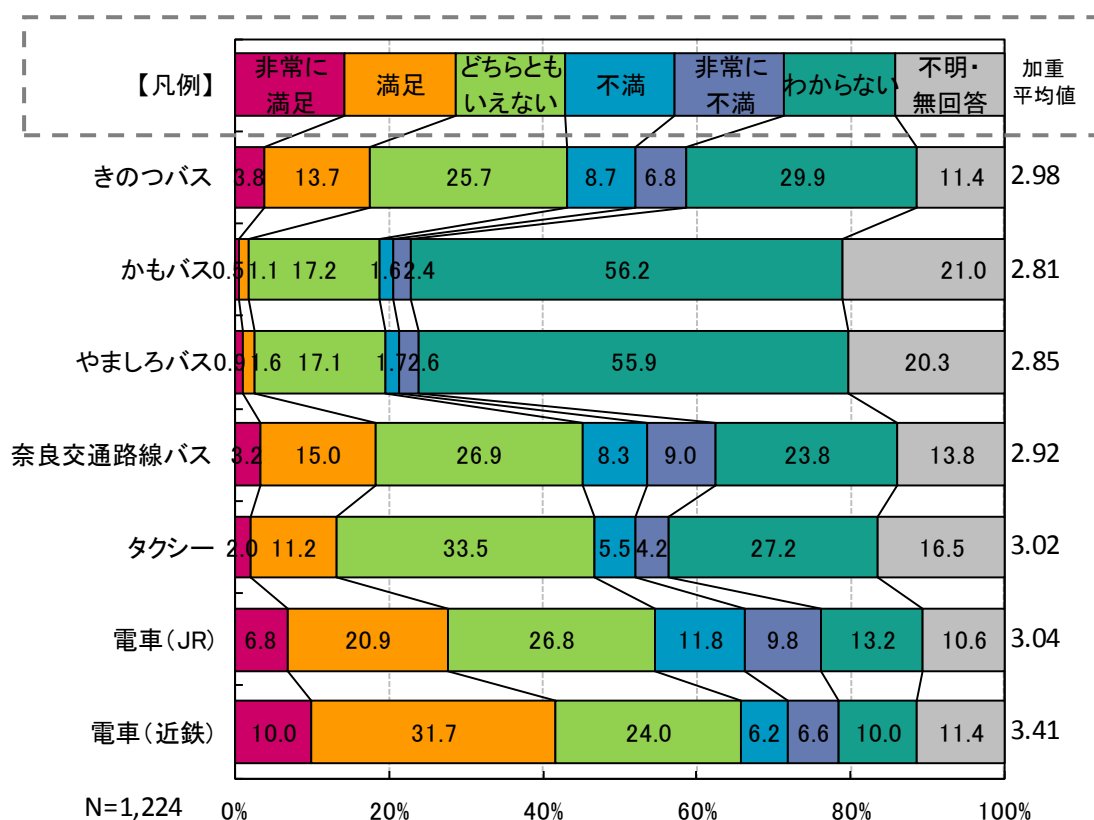
- 目的地まで最も早く行けるから
- 経済的だから
- 時間が正確だから
- 気軽に利用できるから
- 楽だから(疲れないから)
- 安全に移動できるから
- 他に交通手段がないから
- その他
- 不明・無回答

3.3 市内で運行する公共交通の満足度について

3.3.1 市内で運行している公共交通の満足度

電車(近鉄)が、交通手段の中で、最も満足度が高く、かもバス・やましろバスが最も低い評価となっている。

また、かもバスおよびやましろバスについては、「わからない」が最も多く、半数以上を占めており、利用したことがない人の割合が多いことが伺える。

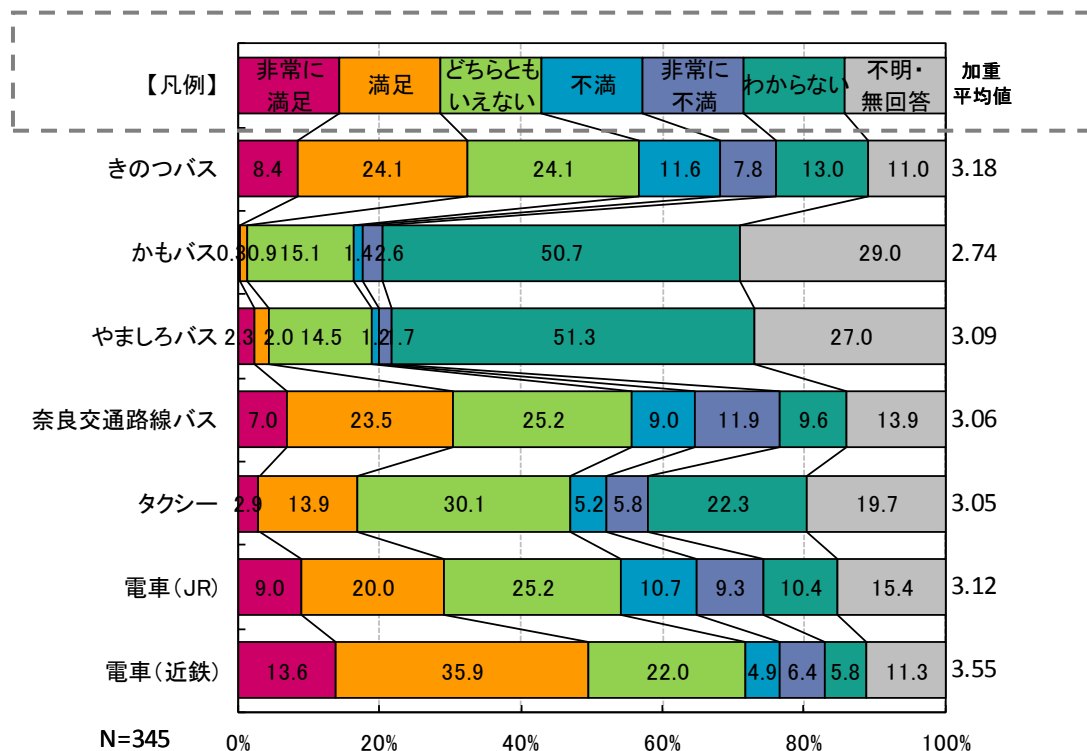


選択肢	非常に満足	満足	どちらともいえない	不満	非常に不満	わからない	不明・無回答	合 計	加重 平均値
きのつバス	46	168	315	107	83	366	139	1,224	2.98
かもバス	6	14	210	20	29	688	257	1,224	2.81
やましろバス	11	19	209	21	32	684	248	1,224	2.85
奈良交通路線バス	39	184	329	102	110	291	169	1,224	2.92
タクシー	24	137	410	67	51	333	202	1,224	3.02
電車(JR)	83	256	328	145	120	162	130	1,224	3.04
電車(近鉄)	122	388	294	76	81	123	140	1,224	3.41

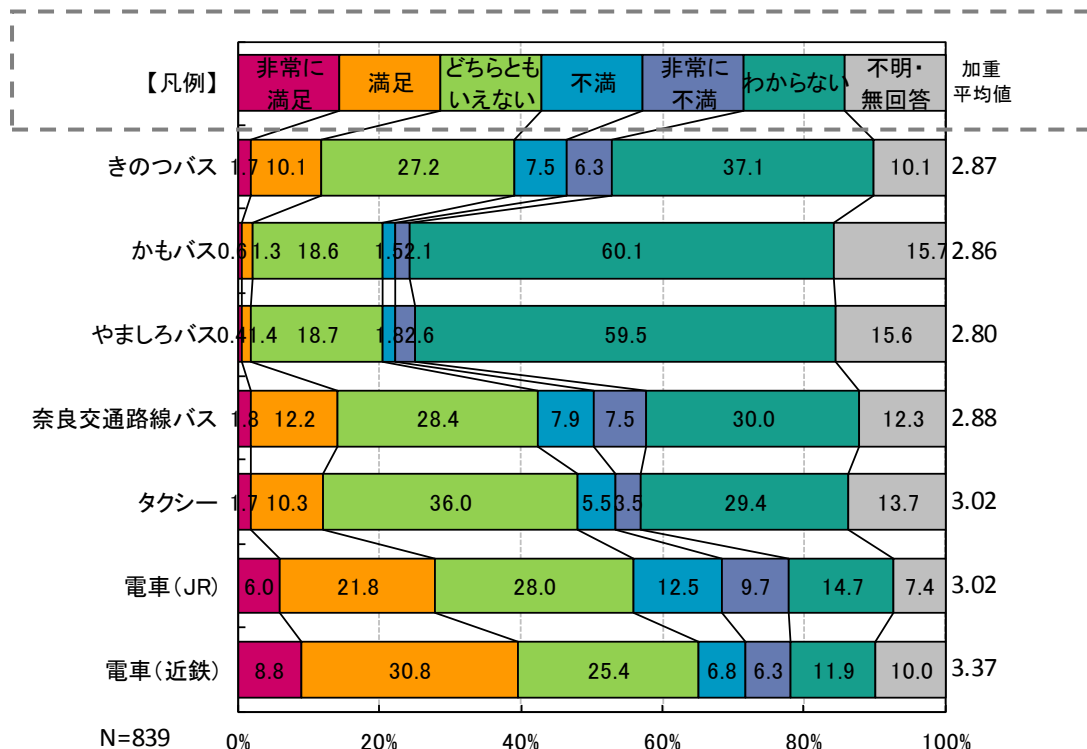
※加重平均値は、「非常に満足」=5点、「満足」=4点、「どちらでもない」=3点、「不満」=2点、「非常に不満」=1点、として算出

普段のバス利用の有無別にみると、バスを利用している層(上表)に比べ、利用していない層(下表)において、どちらともいえない・わからないとの回答が多くなるとともに、満足・不満評価はいずれも減少している。また、かもバスにおいては、利用者満足度(※加重平均値)が、非利用者満足度を下回っている。

■市内のバスを利用している方の回答



■市内のバスを利用していない方の回答



3.3.2 市内で運行している公共交通に対して、不満に感じる内容・理由（複数回答）

件数としては、JR、きのつバス、奈良交通路線バスに対する不満が多くなっている。

きのつバスや奈良交通路線バスは、「運行本数が少ない」、「運賃が高い」との不満が多い。

かもバスは、運行本数に加えて「予約が面倒」、「路線の延長・新設」との不満が多い。

やましるバスは、「土日・祝日の運休」に対する不満が多く、次いで路線の延長や運行本数が続いている。

タクシーは、「台数が少ない」との不満が多い。

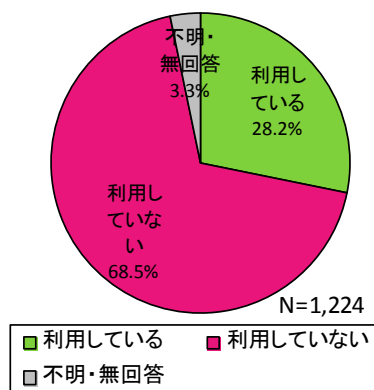
電車は、近鉄は「駅までのアクセスが不便」、「運行本数が少ない」との不満が多く、JRは「運行本数が少ない」、「駅までのアクセスが不便」、「連絡が悪い」、「よく止まる、遅れる」との不満が多い。

選択肢	きのつバス	かもバス	やましるバス	奈良交通路線バス	タクシー	電車（JR）	電車（近鉄）	計
運行本数が少ない	124	9	6	94	0	140	25	398
朝夕の運行本数が少ない	6	0	1	9	0	3	5	24
早朝運行がない	10	0	2	9	5	3	0	29
夜間運行がない	30	1	2	32	6	4	5	80
運賃が高い	37	4	2	54	16	7	5	125
割引がほしい	2	0	0	1	0	0	0	3
ルートが遠回りで時間がかかる	26	0	2	9	0	0	0	37
ルートがわかりづらい	5	1	1	3	0	0	0	10
鉄道との乗り継ぎが悪い	12	0	0	11	0	3	2	28
バス停の整備	2	0	2	5	0	0	0	9
土日祝日運行の見直し	3	1	7	10	0	0	1	22
路線の延長・新設	3	5	6	17	0	0	8	39
予約が面倒	0	5	3	0	0	0	0	8
台数が少ない	0	0	0	0	26	0	0	26
接客態度	0	0	0	1	14	0	0	15
複線化	0	0	0	0	0	20	0	20
よく止まる、遅れる	0	0	1	2	0	38	6	47
新駅の設定	0	0	0	0	0	9	1	10
連絡が悪い	0	0	0	0	0	41	13	54
駅までのアクセスが不便	0	0	0	0	0	45	50	95
駅の整備	0	0	0	0	0	10	7	17
急行が停まらない	0	0	0	0	0	0	17	17
その他	32	11	4	20	4	11	18	100
	292	37	39	277	71	334	163	1,213

3.4 市内のバス交通について

3.4.1 普段の木津川市内のバス（予約型乗合タクシー含む）の利用状況

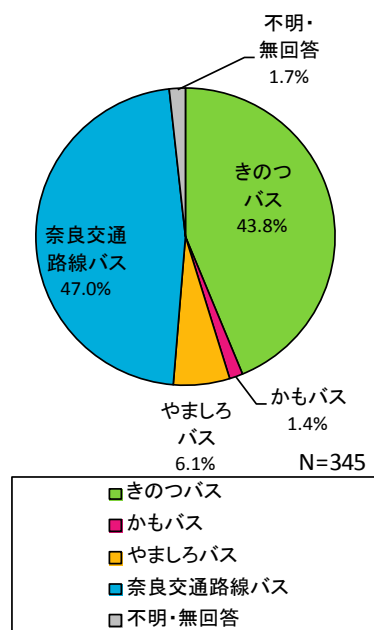
普段の利用は、「利用している」が約3割となっており、「利用していない」が約7割を占める。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	利用している	345	28.2
2	利用していない	839	68.5
	不明・無回答	40	3.3
合 計		1,224	100

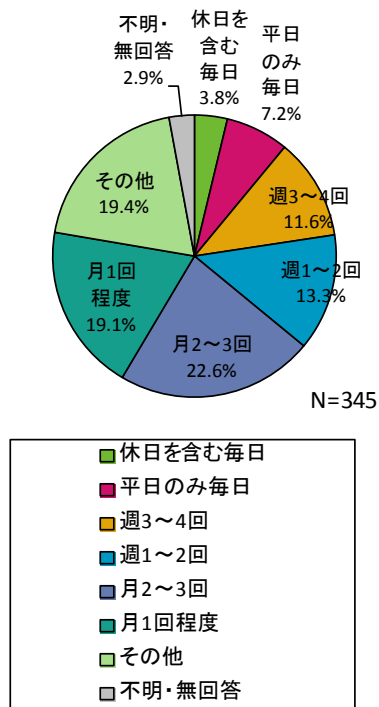
3.4.2 （利用者に対する）最もよく利用する路線と利用の状況

木津川市内のバス（予約型乗合タクシー含む）のうち、最もよく利用する路線は、奈良交通路線バスときのつバスが約4割ずつ占める。

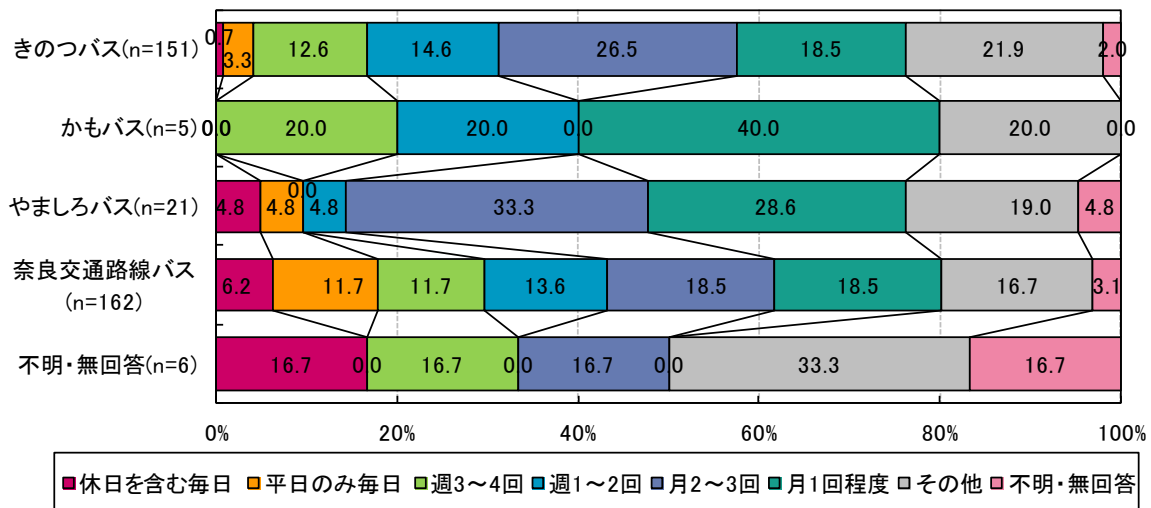


選択肢		回答数	割合 (%)
1	きのつバス	151	43.8
2	かもバス	5	1.4
3	やましるバス	21	6.1
4	奈良交通路線バス	162	47.0
	不明・無回答	6	1.7
合 計		345	100

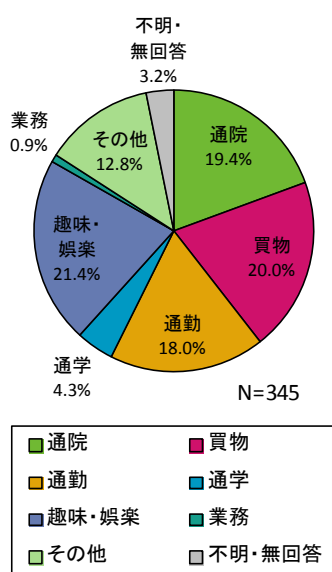
利用頻度は月2～3回未満の利用が約4割を占め、よく利用されているとは言い難いこと伺える。
 利用バス別にみると、やましろバス・奈良交通路線バスにおいて、毎日利用との回答の割合が多くなっている。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	休日を含む毎日	13	3.8
2	平日のみ毎日	25	7.2
3	週3～4回	40	11.6
4	週1～2回	46	13.3
5	月2～3回	78	22.6
6	月1回程度	66	19.1
7	その他	67	19.4
不明・無回答		10	2.9
合 計		345	100

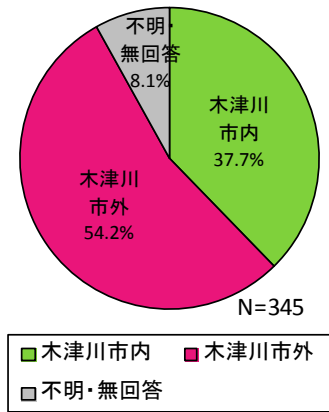


利用目的は通院、買い物、通勤、趣味・娯楽が約2割ずつ占め、主要な目的となっている。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	通院	67	19.4
2	買物	69	20.0
3	通勤	62	18.0
4	通学	15	4.3
5	趣味・娯楽	74	21.4
6	業務	3	0.9
7	その他	44	12.8
不明・無回答		11	3.2
合 計		345	100

目的地は木津川市外が約 5 割以上を占め、うち奈良市が最も多く、次に大阪市、京都市が多い。



	選択肢	回答数	割合 (%)
1	木津川市内	130	37.7
2	木津川市外	187	54.2
	不明・無回答	28	8.1
	合 計	345	100

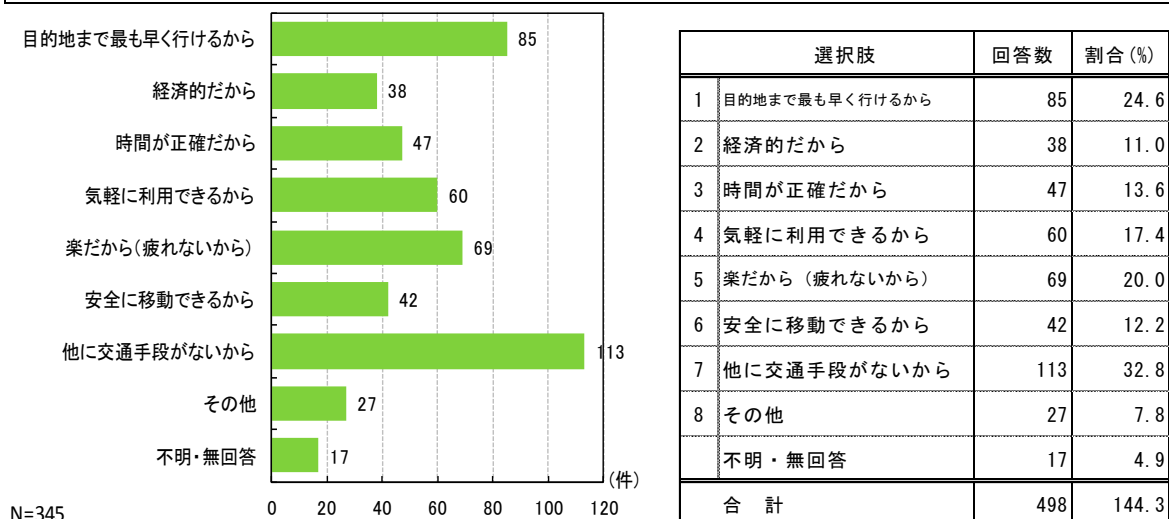
※目的地

分類	施設名	回答数
医療施設	京都山城総合医療センター	15
	その他医療施設	6
商業施設	イオンモール高の原	7
	アル・プラザ木津	6
	その他商業施設	1
鉄道駅	JR木津駅	4
	近鉄山田川駅	3
	近鉄高の原駅	2
	JR加茂駅	1
	その他鉄道駅	2
公共施設	木津川市役所	7
	その他公共施設	2
勤務先		1
自宅		4
その他		3
不明・無回答		16
合計		80

府県名	市町村名	回答数
京都府	京都市	17
	相楽郡精華町	3
	城陽市	1
	宇治市	1
奈良県	奈良市	56
	生駒市	2
	天理市	1
	その他奈良県	1
大阪府	大阪市	28
	東大阪市	1
	その他大阪府	1
その他		1
不明・無回答		0
合計		113

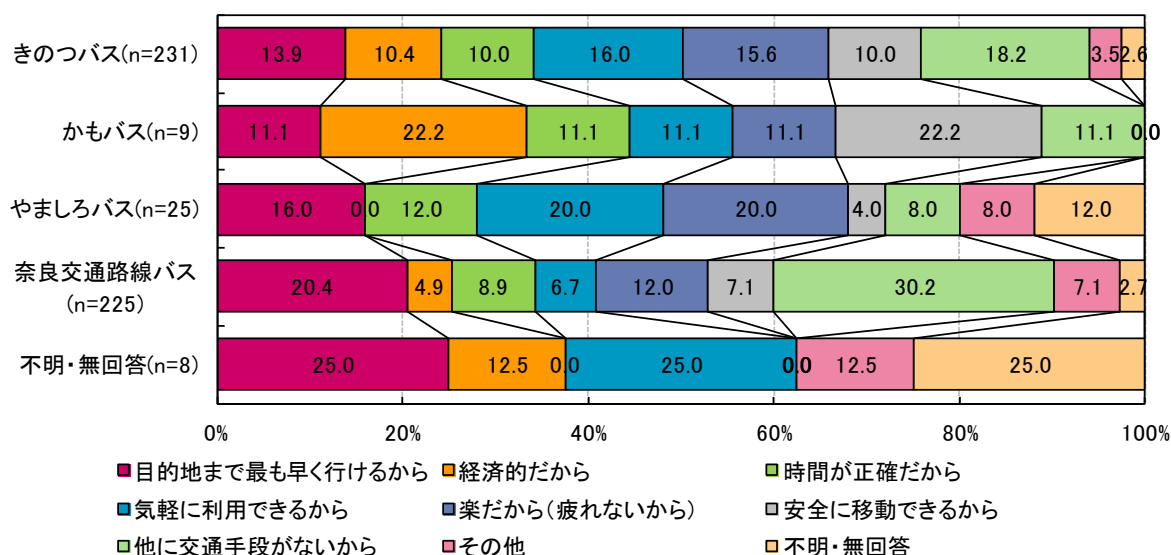
3.4.3 公共交通を利用する理由（複数回答）

利用する理由は、「他に交通手段がないから」が最も多く、次に「目的地まで最も早く行けるから」が多い。特に木津川市外を行き先とする場合、公共交通を利用した方が便利だと感じている人が多いことが伺える。



きのつバスおよび奈良交通路線バスとも、「他に交通手段がないから」が最も多く、他に「目的地まで最も早く行けるから」「楽だから(疲れないから)」が多い。

このことから、特にきのつバス・奈良交通路線バス利用者は、自家用車の運転ができない人が利用していることが伺える。また、バスのメリットである、移動時間が短いことや疲れないことが利用に結びついていることが伺える。



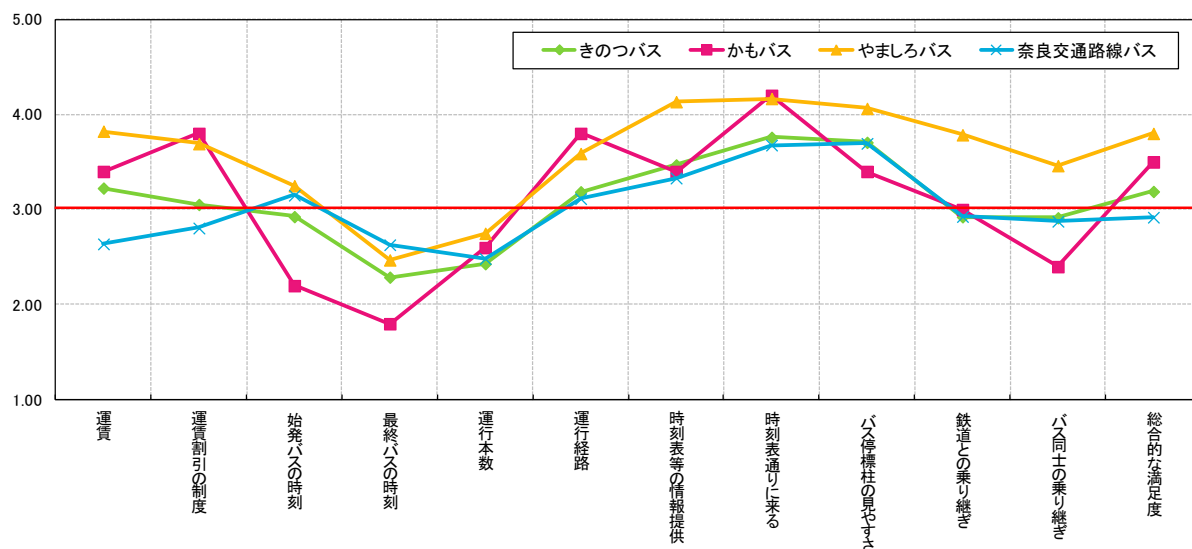
3.4.4 最もよく利用する路線の満足度

4つのバスのうち、やましろバスの満足度が比較的高い。これは、福祉バスからコミュニティバスへ移行し、サービスレベルを向上させたことに加え、ワークショップ等の利用促進活動が、少しずつ結果としてあらわれていることが伺える。

きのつバスについては、多くの項目でかもバス・やましろバスに比較して満足度が低くなっている。

かもバスは、始発・終発バスの時刻やバス同士の乗継ぎにおいて、特に低い評価となっている。

また、すべてのバスにおいて、「時刻表通りに来る」との満足度が最も高く、定時性が確保されていることが伺える。



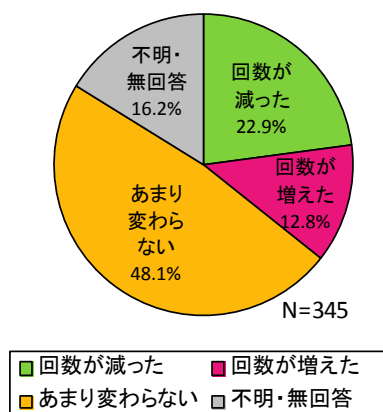
選択肢	運賃	運賃割引の制度	始発バスの時刻	最終バスの時刻	運行本数	運行経路	時刻表等の情報提供	時刻表通りに来る	バス停標柱の見やすさ	鉄道との乗り継ぎ	バス同士の乗り継ぎ	総合的な満足度
きのつバス	3.23	3.05	2.93	2.29	2.43	3.19	3.47	3.76	3.71	2.92	2.91	3.19
かもバス	3.40	3.80	2.20	1.80	2.60	3.80	3.40	4.20	3.40	3.00	2.40	3.50
やましろバス	3.82	3.69	3.25	2.47	2.75	3.59	4.13	4.17	4.06	3.79	3.46	3.80
奈良交通路線バス	2.64	2.81	3.15	2.63	2.48	3.11	3.33	3.68	3.70	2.93	2.88	2.92

※満足度は、「非常に満足」=5点、「満足」=4点、「どちらでもない」=3点、「不満」=2点、「非常に不満」=1点、として算出

3.4.5 バスの利用回数の変化と減少理由

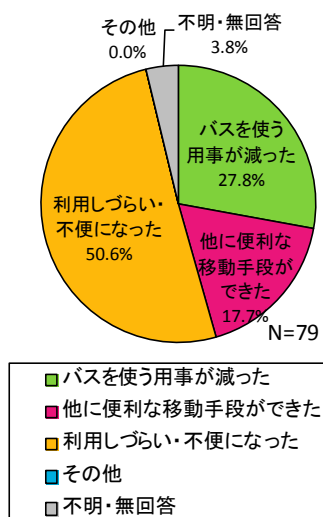
■ 「市内のバスを利用している」と回答した層（345 件）に対して

利用回数は、「あまり変わらない」が最も多く約半数を占めるものの、「回数が減った」が約 2 割を占める。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	回数が減った	79	22.9
2	回数が増えた	44	12.8
	あまり変わらない	166	48.1
	不明・無回答	56	16.2
合 計		345	100

回数が減った理由に関しては、「利用しづらい・不便になった」が半数を占め、その理由として、バス交通のサービス(運賃・運行本数)の見直しがあげられている。

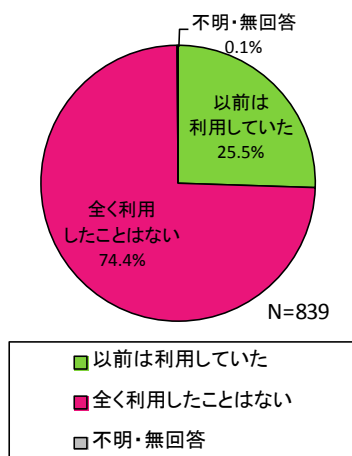


選択肢		回答数	割合 (%)
1	バスを使う用事が減った	22	27.8
2	他に便利な移動手段ができた	14	17.7
3	利用しづらい・不便になった	40	50.6
4	その他	0	0.0
	不明・無回答	3	3.8
合 計		79	100

3.4.6 バス利用を止めた理由

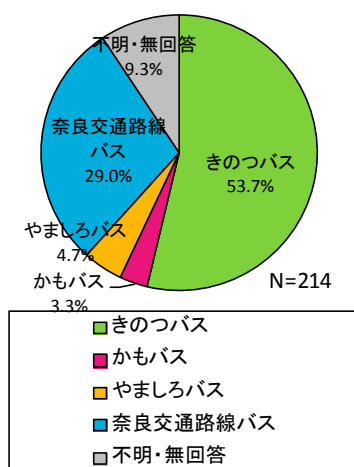
■「市内のバスを利用していない」と回答した層（839 件）に対して

現在利用していない回答者の約 3 割が以前は利用しており、何らかの理由で利用を中止している。



選択肢		回答数	割合 (%)
1	以前は利用していた	214	25.5
2	全く利用したことはない	624	74.4
	不明・無回答	1	0.1
合 計		839	100

利用をやめたバスの内訳では、きのつバスが半数を占める。

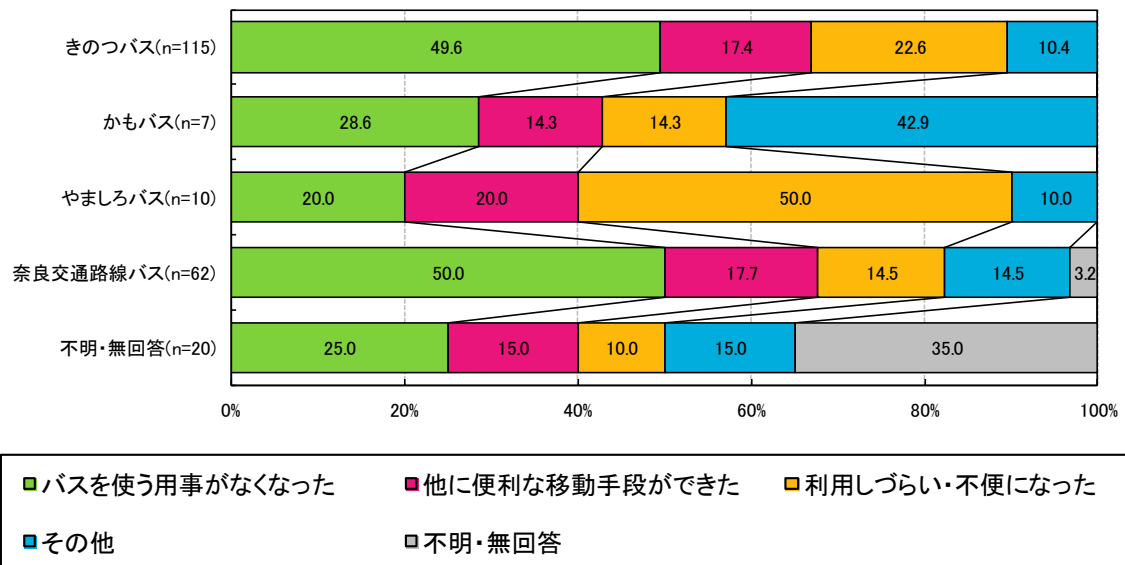


選択肢		回答数	割合 (%)
1	きのつバス	115	53.7
2	かもバス	7	3.3
3	やましろバス	10	4.7
4	奈良交通路線バス	62	29.0
	不明・無回答	20	9.3
合 計		214	100

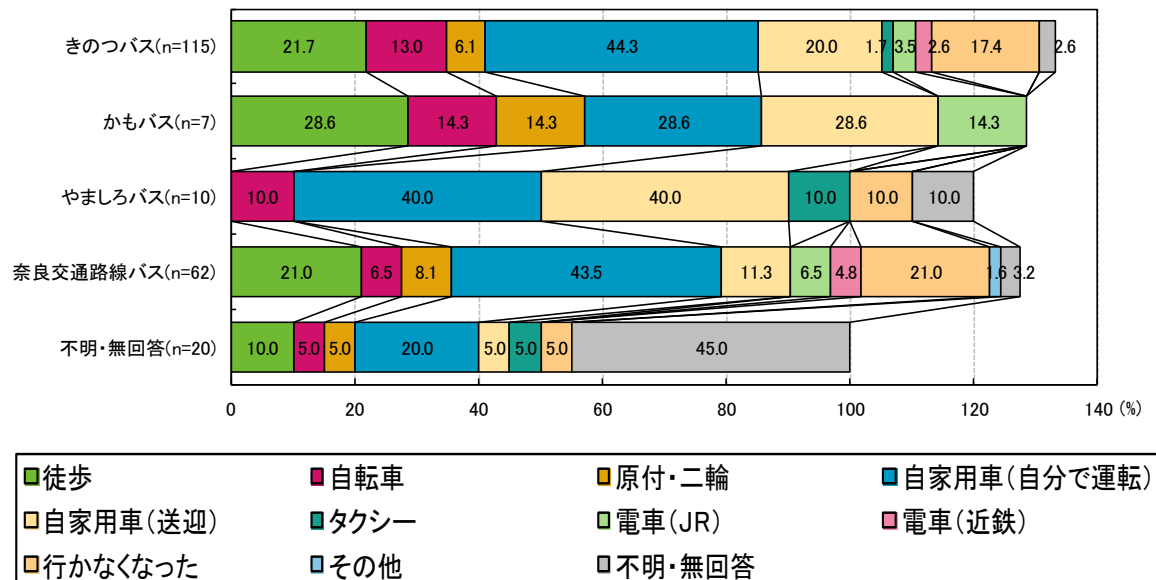
きのつバスおよび奈良交通路線バスの利用を止めた理由としては、「バスを使う用事がなくなった」が半数を占める。

利用を止めた現在の移動手段としては、自家用車(自分で運転)が最も多く約 3 割を占め、次に徒歩が約 2 割を占める。

■路線別の利用中止理由



■現在の移動手段（複数回答）

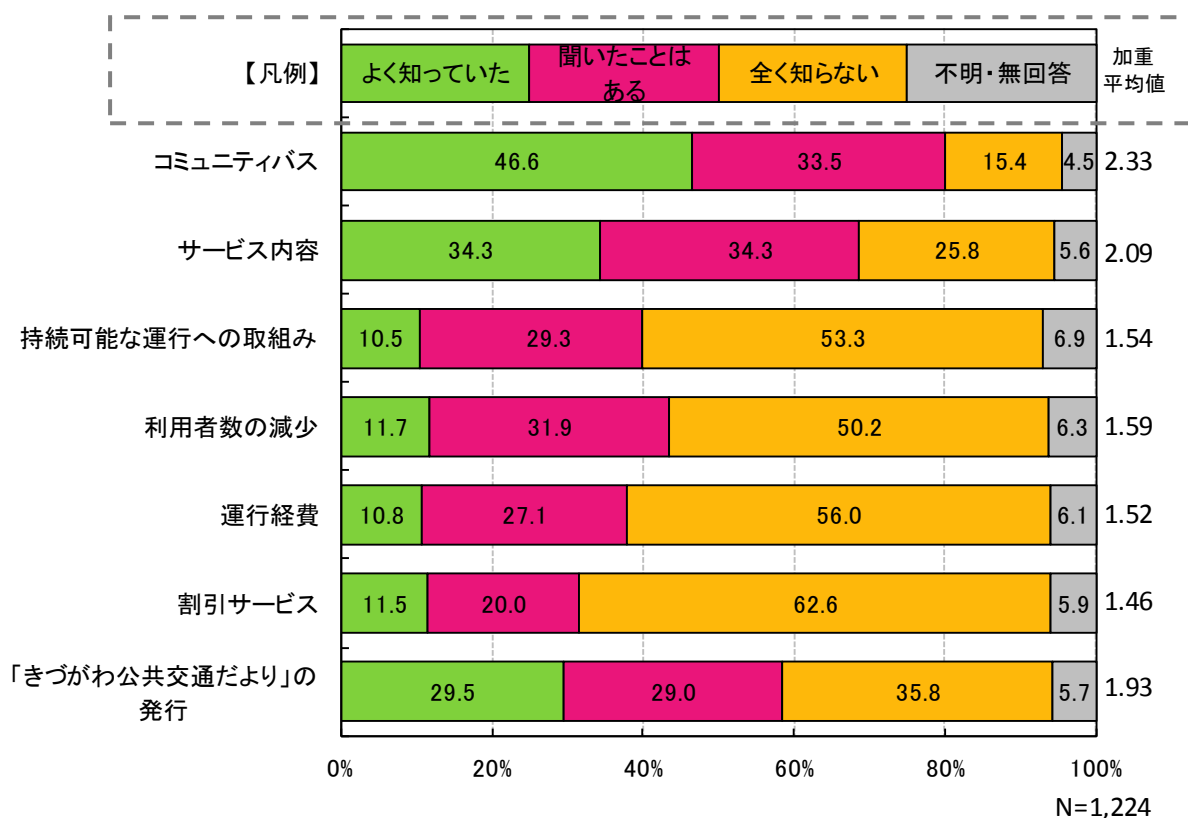


3.5 木津川市内のコミュニティバスの認知度について

3.5.1 コミュニティバスに関する認知度

コミュニティバスとサービス内容について、「よく知っていた」「聞いたことはある」との回答の割合が高く、コミュニティバスそのものの認知度は高いことが伺える。また、「きづがわ公共交通だより」の発行自体についても、ある程度の認知度がある。

しかし、上記以外の項目については「全く知らない」が半数以上を占めており、きづがわ公共交通だよりに掲載しているコミュニティバスの詳細については認知度が低いことが伺える。

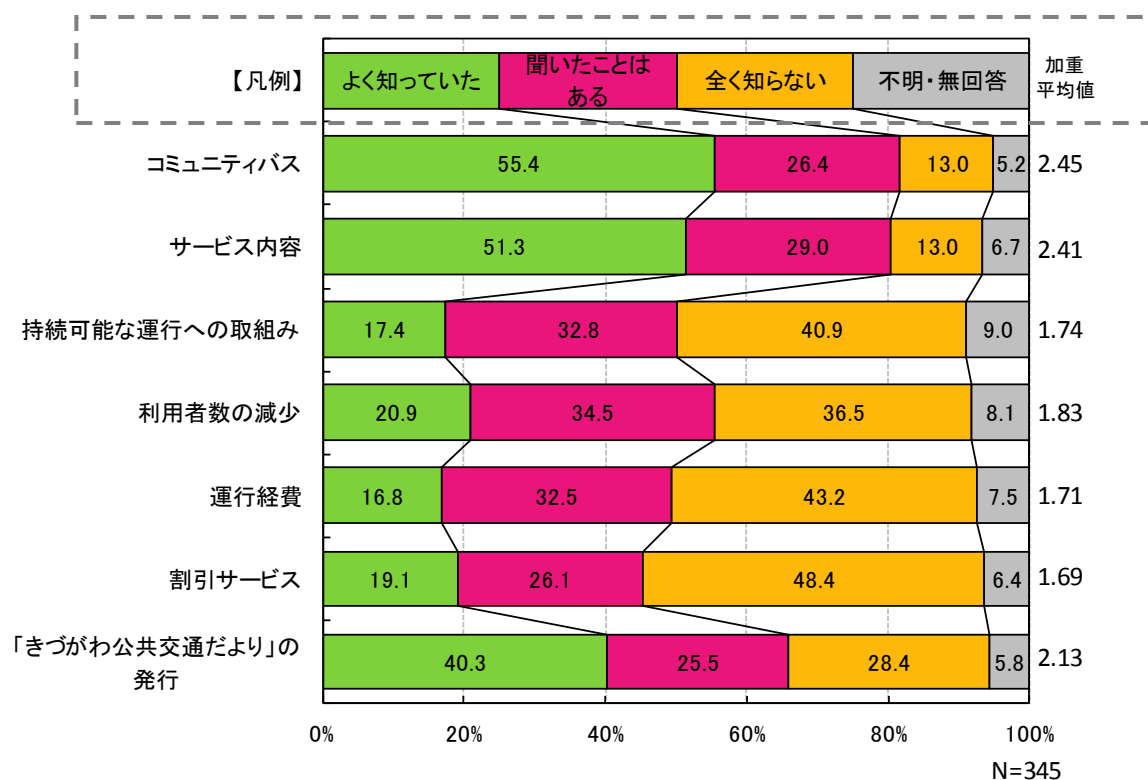


選択肢	よく知って いた	聞いたこと はある	全く 知らない	不明・ 無回答	合 計	加重 平均値
コミュニティバス	570	410	189	55	1,224	2.33
サービス内容	420	420	316	68	1,224	2.09
持続可能な運行への取組み	128	359	652	85	1,224	1.54
利用者数の減少	143	390	614	77	1,224	1.59
運行経費	132	332	685	75	1,224	1.52
割引サービス	141	245	766	72	1,224	1.46
「きづがわ公共交通だより」の発行	361	355	438	70	1,224	1.93

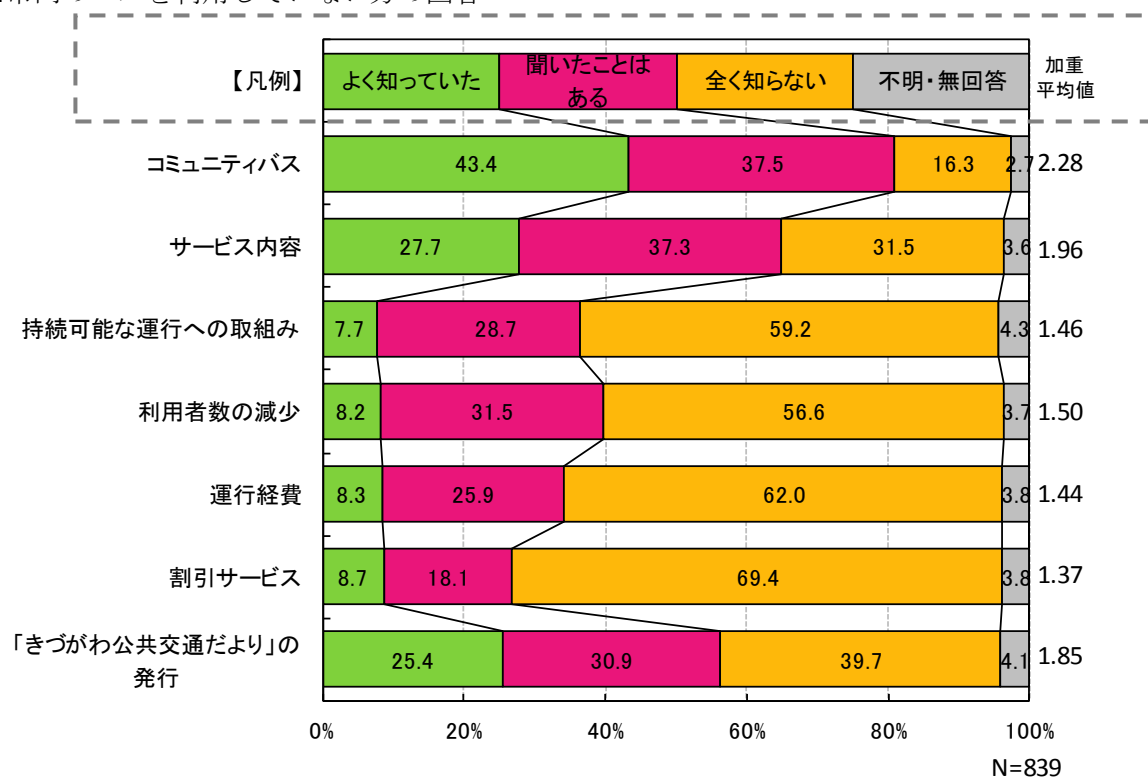
※加重平均値は、「よく知っていた」=3点、「聞いたことはある」=2点、「全く知らない」=1点、として算出

普段のバス利用の有無別にみると、バスを利用している層（上表）に比べ、利用していない層（下表）において全体的に認知度が低く、特に持続可能な運行への取組み、利用者数の減少、運行経費、割引サービスといった項目において顕著である。

■市内のバスを利用している方の回答

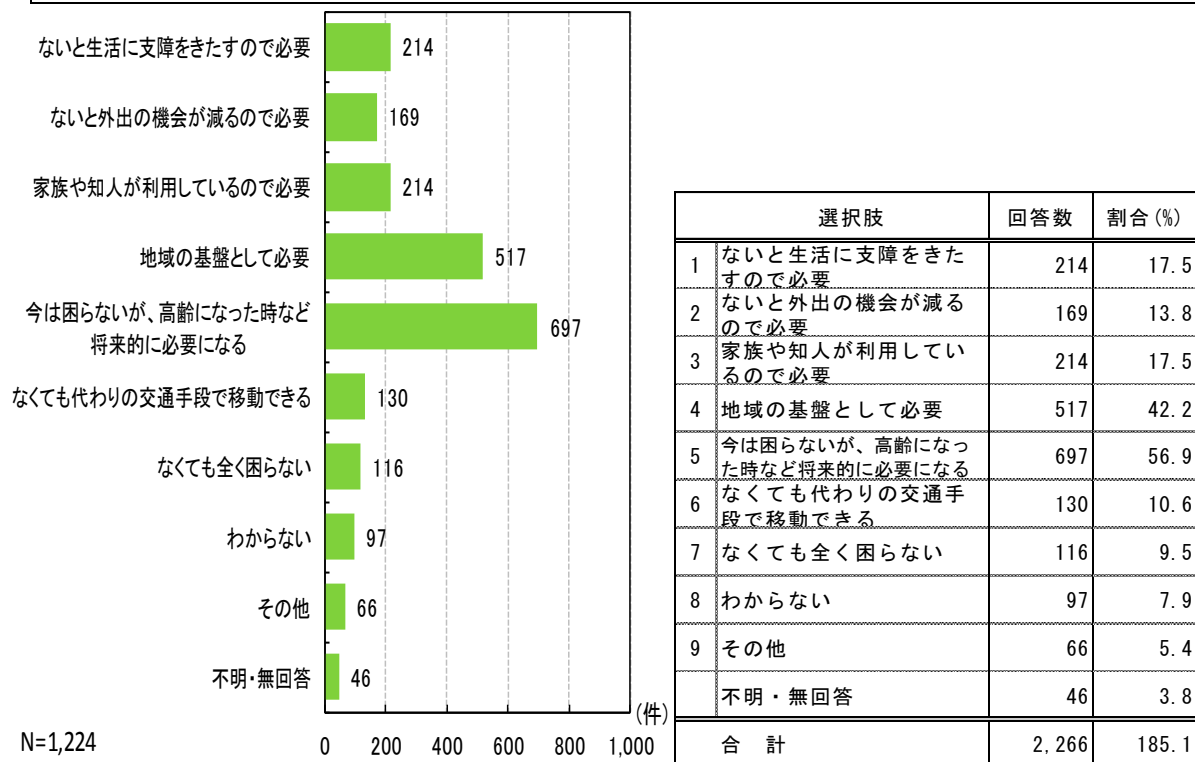


■市内のバスを利用していない方の回答



3.5.2 コミュニティバスの今後の必要性（複数回答）

「今は困らないが、高齢になった時など将来的に必要なになる」が最も多く、次に「地域の基盤として必要」が多い。このことから、コミュニティバスについて必要性を感じている人が多いことが伺えるが、現状は困っていないとの回答に見られるように、短期的な利用・転換の可能性は高くないと考えられる。

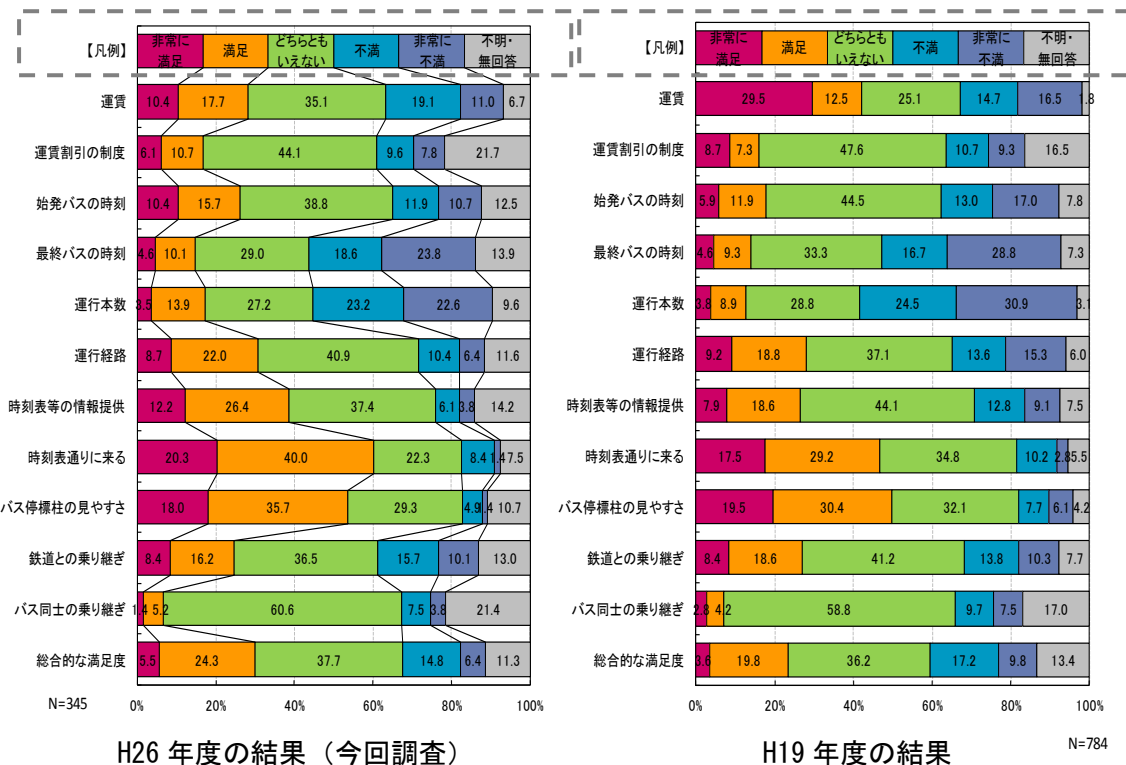


3.6 平成 19 年度調査からの満足度の変化（バス利用者を対象とした満足度）

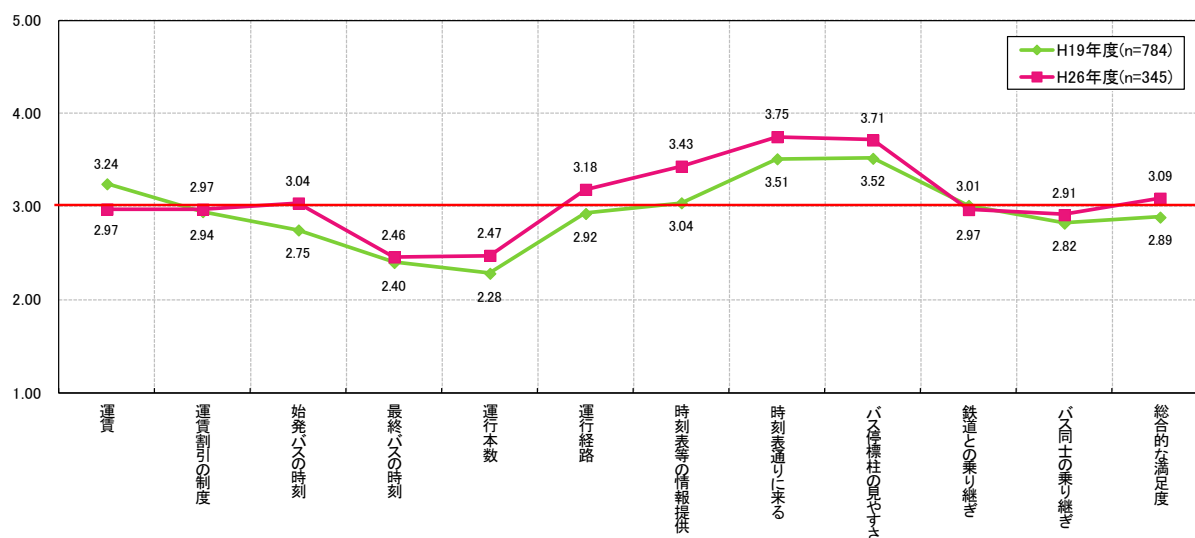
運賃を除くすべての項目において、評価の分布では、「非常に満足」および「満足」との割合が増加し、加重平均値においても値を上回っていることから、満足度が増加したことが伺える。

運賃については、木津川市全域で運賃を統一したことにより、運賃が値上がった地域があることから、満足度が減少していることが伺える。

■評価の分布（左図：平成 26 年度、右図：平成 19 年度）



■加重平均値



3.7 木津川市の公共交通に関する意見・要望について（複数回答）

3.7.1 意見・要望の全体像

■ 意見・要望の内訳

No	選択肢	回答数
1	コミュニティバスは必要である	102
2	バスの運行本数を増やす	74
3	バス料金の値下げ	29
4	不便なバス路線の変更	27
5	割引制度の導入	26
6	他市町村への乗入れ	22
7	コミュニティバスの経費面の工夫	21
8	主要施設への直行便	18
9	デマンドバス（利用者の要望に応じて走るバス）や乗合タクシーなどの新しい交通システム	16
10	コミュニティバスの一部廃止、または全面廃止にすべき	16
11	バスの夜間運行時刻の延長	14
12	バス停の拡充	14
13	時刻表、料金、路線図、乗換え案内等の情報提供（総合交通マップの配布など）	12
14	道路の整備	12
15	JRの複線化	10
16	新駅の設定	10
17	鉄道の運行本数を増やす	9
18	まちづくりに関して	9
19	新規バス路線等の実証運行	8
20	バスと鉄道の乗換えが短時間にスムーズにできる	7
21	駅の整備	4
22	バス停の整備	4
23	遅延が多い	4
24	鉄道同士の乗り換えが短時間にスムーズにできる	3
25	バスや鉄道の相互で乗り継ぎ可能なICカードの導入	2
26	バス停に何分後にバスが到着するのかを表示するシステムの導入	1
27	その他	28
28	わからない・使っていない	16
29	記述なし	781
合計		1,299

※1 回答者が複数の意見を記入の場合、各意見項目にそれぞれ計上しているため、記述数合計とアンケート回収数とは一致しない。

3.7.2 代表的な意見（抜粋）

① コミュニティバスは必要である

- 働いている私にとっても 70 代の両親にとってもバスを利用できるのはとても助かっています。バスを利用して仕事や買い物に行くことは生活の一部になっているので運行経費などいろいろと大変なこともあると思いますがなくならずずっと利用できればいいなと思います。
- 木津川市として少子高齢化している（いく）地域において、公共の移動手段をきちっと確保していくことは絶対必要である。利用者の数のみで判断ではなく、安心して暮らせる住みよい木津川市であってほしい。過疎化している地域住民へ目を向けることを忘れないでと願うばかりです。交通手段だけでなく、農業や商業等も含めて！（買い物すらできなくなってしまうのでは。）人とのつながりも考えながらコミュニティバス等を考えてと願うばかりです。

② バスの運行本数を増やす

- 本数増加等をしていただければはじめは負担金増になるかもしれませんが、便利になれば必ず利用者は増えると思います。
- 朝・夕の通学・通勤時間帯の運行が増えると利用しやすいです。特に、JR 木津と近鉄山田川・高の原、できれば南陽高校も経由本数を増やしてほしい。

③ バス運賃の値下げ

- 今迄元気だったので高の原駅迄行くのに困らなかったのですが、今 75 歳を過ぎますとバスを利用したいと思います。料金の方ですが近距離の場合は元の料金 100 円位でお願いできたらと思っています。
- 現在は、運転できるが、高齢になったときの交通手段が公共機関を利用することとなると思いますが年金生活で運賃が高くつくとう外出を控えることとなります。心配です。

④ 不便なバス路線の変更

- （悪いわけではないですが）高の原行バスは朱雀を通るので高齢者の乗降が多く、遅くなりギリギリ急行に乗れないことも多々あります。平城山経由だと高の原が遠すぎて…。木津駅も城山台経由だと遅いので、もう少し考えて頂きたいです。不便で高くなってます。なので、電動自転車を購入し駅まで最近は利用してます。
- このアンケート内容を拝見して先ず思ったことは、コミュニティバスの運行本数が多いのでは…と思いました。客観的ですが JR 線エリアを通る木-1・木-2 をルート改善し合理化できるのではないのでしょうか。調査結果で運行ルートも本数も減らすことが経費削減となり、また導線の活性化となるようご配慮の程お願いします。

⑤ 割引制度の導入

- きのつバスに関して言えば、100 円の時には気軽に利用していましたが一気に 200 円になり利用しなくなりました。段階的に値上げするとか方法はあったのでは？政令都市と同じ様に行かないのは判っているが、年をとったからと云って割引パスがあるわけではなく、逆に 100 →200 の増額。市になったメリットが全然ありません。しかし、年をとって車に乗れなくなった時には 1 時間に 1 本でもバスがあるのは助かります。損して得とれではないけれど、値下げして利用者を増やす方法は？高齢化社会、需要は一杯あると思うのですが…
- 京都市内在住の人のように高齢者に対する補助をして欲しい。（不公平で多いに不満）（税金も同等に支払っている）

⑥ 他市町村への乗入れ

- 近鉄祝園駅に通勤、通学、買い物など、利用している人が多い様に思います。棚倉、上粕から祝園駅にバスが巡回してくれればとても良いと思います。
- 行政間の連携により精華町域（新祝園駅）にも行ければ利用は増えると思う。急行停車駅である新祝園駅の利便性は山田川駅よりはるかに高く、利用者も多いはず。（車での送迎においても。）

⑦ コミュニティバスの経費面の工夫

- 運行経費は受益者負担とすべき。料金を値上げした上で高齢者には別に補助すれば良い。
- 赤字路線は廃線にする方がいい、あるいは同じ赤字でも料金を 50 円とか 100 円にして多くの人が利用しやすくし、現在の 2 倍くらいの人が利用しているのなら多少赤字でも市民の足なのだから仕方ないと思えるのではないかと思う。

⑧ 主要施設への直行便

- 南加茂台はどんどん高齢化になっています。車も乗れる方も減っていくと思います。一番心配なのは京都山城総合医療センターに 2 回も乗り換えなければならないことです。どうかコミュニティバスで直接行ける様なシステムを考えてほしいです。
- 木津、山城、加茂が合併して木津川市が誕生したが、合併による市民に対する行政上のメリットが見られない。コミュニティバスこそ三地区横断の路線を作ることがその一つと考えられる。（市役所、警察等）の公共機関・高の原ショッピングセンターへの交通手段を是非作ってほしい。

⑨ デマンドバス（利用者の要望に応じて走るバス）や乗合タクシーなどの新しい交通システム

- コミュニティバスの方は 1~2 時間に 1 本だと「それだけなら乗らないよ。」という理由からニーズは減るし、かといって市としてもニーズがあまりないから本数を減らすわけで、こうなるとどんどんニーズは減る一方なので。それならばいっそコミュニティバスをなくし、もっと予算が少なくですむ、小規模な乗物に変えて本数を増やすとか、あるいはタクシー、介護タクシーと共同で運行してみるといった方法もアリかもしれません。

⑩ コミュニティバスの一部廃止、または全面廃止にすべき

- H25 8000 万円を国と市で負担、誰のため、市民の意見が反映されてないのでは。市はコミュニティバスを運行して何を住民にサービスしていると考えているのか。ある特定の人に利用であれば、民間バスで十分ではないか。例えば、近鉄と JR 間の運行を充実させ利用者を増やし、市を活性化してくベースにするなど。何を考えておられるのか。今回の結果は、9 月の広報にきちんとのせて、市の方向性を示すべき。無駄な物は排除すべき。財がそないあるわけがないのに。
- 今は全くバスを利用する事がなくて、移動手段は自家用車なので今後車を自分で運転する事が出来なくなった時にバスを利用するようになるか？と考えると、その時は一人でバスに乗る事すら困難であろうという事になると、やはりバスを利用する事が今のところ全く考えられないという事になります。経費がすごく税金が出ていることにはびっくりしました。負担が多すぎる事に対しては何か考えて欲しいです。

⑪ バスの夜間運行時刻の延長

- パート、アルバイトの仕事に行きたいために交通確保が必要。時間帯 6 : 00 ~ 23 : 00 の時間帯希望。
- 州見台・梅美台は働く世代の方がほとんどと思うのですが、最終バス（奈良交通）が早過ぎる。コミュニティバスは高齢時に必要かもしれないが、（市役所等へ行く際）それほどの頻度があるのか疑問。駅へ行くのなら、奈良交通の方が早いし本数もあり便利。

⑫ バス停留所の拡充

- コミュニティバスについて、小さな病院、スーパー、コンビニの近くに停留所を設けると利用が増えるのではないかと思います。
- バス停留所を公共交通バス停留所より間隔をせまくしてほしい。

⑬ 時刻表、料金、路線図、乗換え案内等の情報提供（総合交通マップの配布など）

- このバス停留所にはこれがありますという分かりやすい地図があれば利用者は増えると思います。（例）この場所に TUTAYA がある、この場所にホームセンターがあるなど
- 割引サービスの案内が低いように思う。利用者はリピーターが多いと思うので、その方々にもっと案内した方が良い。口コミで情報が広がる効果もあるかと思います。

⑭ 道路の整備

- 駅までの道がない。（州見台に住んでいるが木津駅、平城山駅への道をつくってほしい。）アンケートを実施しているが改善がみられない。やる気がみられない。人口が増えている地区の交通の便をよくしていかないと人口流出につながるので真剣に考えてほしい。
- 加茂・木津間の道路（木津川南側）、加茂駅東から恭仁大橋を抜ける道路、あぶない道がたくさんあるので、なんとかしてほしい。この道に関しては、カーブが多くせまいのにむちゃな運転をする車があるので、なるべく通行しないようにしています。（子供の通学路なのに…）

⑮ JR の複線化

- 木津川によって精華町とのアクセスが悪いのでバスにこだわる必要は無いと考えられる。それより JR の複線化を完了し、近鉄高の原と JR 木津を接続し大阪市内へのアクセスを良くした方が良い。コミュニティバスにお金を使うべきではない。他にまわすべし。
- JR 奈良線全線の複線化について、沿線自治体が一体となって取組んでおられると思いますが、さらに京都府、国を巻き込んで取組みを強化して 1 日も早い複線化に向けて取組んでもらいたい。

⑯ 新駅の設置

- 州見台開発当初、近くに JR 駅が出来ると云われていた。それで引越してきた。裏切られた様な気分 20 年近くです。それが無理なら平城山駅まで道を整備してほしい。バス等循環公共交通を通してほしい。奈良県（奈良市）との領域争いで県境住人の利便を踏みにじらないでほしい。
- 登美ヶ丘まで来ている地下鉄を高の原経由で州見台地区に早く通してほしい。電車が来るという話があったので家を買った。

⑰ 鉄道の運行本数を増やす

- 木津川台から京都方面へ出る電車数が少ない。急行との連絡も上手くいかないのが困ります。昔は利用者数も少ない駅だからあきらめていたけど、もう少し、スムーズに急行に連絡できるようになるとありがたいです。
- JR の学研都市線の本数が増えるべきだと思います。本数が少ないから利用者が減少するのではないのでしょうか。

⑱ まちづくりに関して

- 住宅は開発されていくが、交通がともなっていない。車があることを前提としてしか住居を選べない。高齢者一人暮らしにとっては住みにくいのではないか。
- 新旧調和のとれた町づくりとよく言われているが、旧町内はなにもされていない。

⑲ 新規バス路線等の実証運行

- 大阪府や京都府へのアクセスが容易な新大宮や高の原といった駅へのアクセスをバスで充実させてほしい。
- きのつバスはぜひ加茂まで来るようにしてほしい。高齢になった時などの為に切にお願いします。

⑳ バスと鉄道の乗換えが短時間にスムーズにできる

- JR、奈良交通バスの発着時刻に合わせた予約が出来れば利用が増すと思う。

②① 駅の整備

- 近鉄木津川台駅の整備をお願いしたい。住民の足というだけでなく、けいはんなの入り口とするならば余りにも貧弱。
- 近鉄電車を毎日利用しているが、高の原駅前の歩道（駅出て東向き）の舗装があらく（でこぼこ）歩くにくい。

②② バス停留所の整備

- バス停留所に屋根が無いので大変暑いし寒い。日かげがほしい。
- 奈良交通の路線バスとコミュニティバスの乗降場所が判別しにくい。

②③ 遅延が多い

- 利用していた時、バスの遅れから電車に乗り遅れる事が何度かあり、各駅止まりしかない駅を利用していたので、不便でした。

②④ 鉄道同士の乗り換えが短時間にスムーズにできる

- JR 奈良線は木津での乗継ぎが悪いうえに、遅れることが多くて困ります。子供が通学に使っているのを改善してほしいです。
- 加茂駅を利用している者にとって、京都府民でありながら京都方面に向かうための木津駅での乗り継ぎがかなりネックである。本数の少ない事は仕方ないとして、もう少し乗り継ぎ面を考えてほしい。何年も JR に頼んでいるが、あまり進まないの、木津川市として考えてほしい。近鉄電車を利用しにくいのも不便を感じている人が多い。

②⑤ バスや鉄道の相互で乗り継ぎ可能な IC カードの導入

- コミュニティバスも 200 円がなかった場合に乗りにくい。今はイコカカードで奈良交通は OK でしょう。イコカカードで利用出来ればもっと利用が出来そうです。
- 1 日や 1 回毎より年間パスのようなもので、近鉄、バス、JR など共通で使えるものを作ってはどうか。プラス、タクシーも安くなるとか。

②⑥ バス停留所に何分後にバスが到着するのを表示するシステムの導入

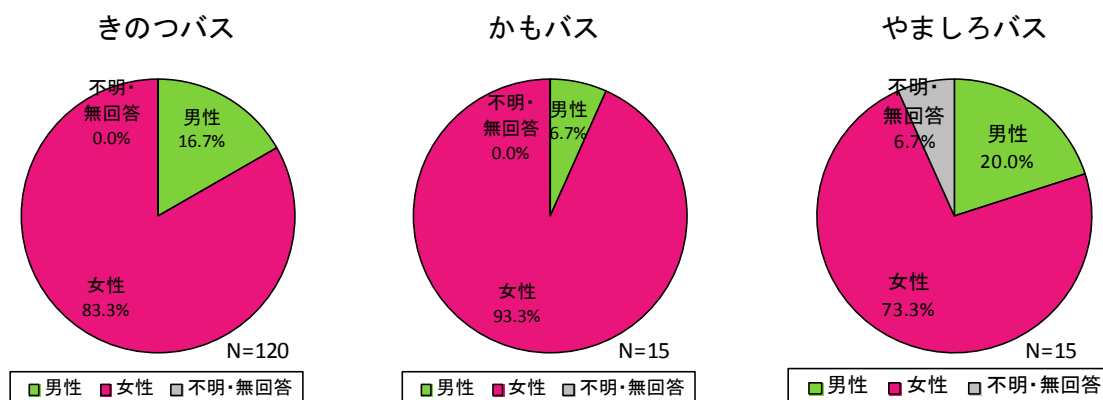
- 時々大幅に遅れることがあったので、大阪市交通局のようなバス接近情報があったら便利だなあと思いました。

4. 利用者アンケート調査結果

4.1 利用者の属性

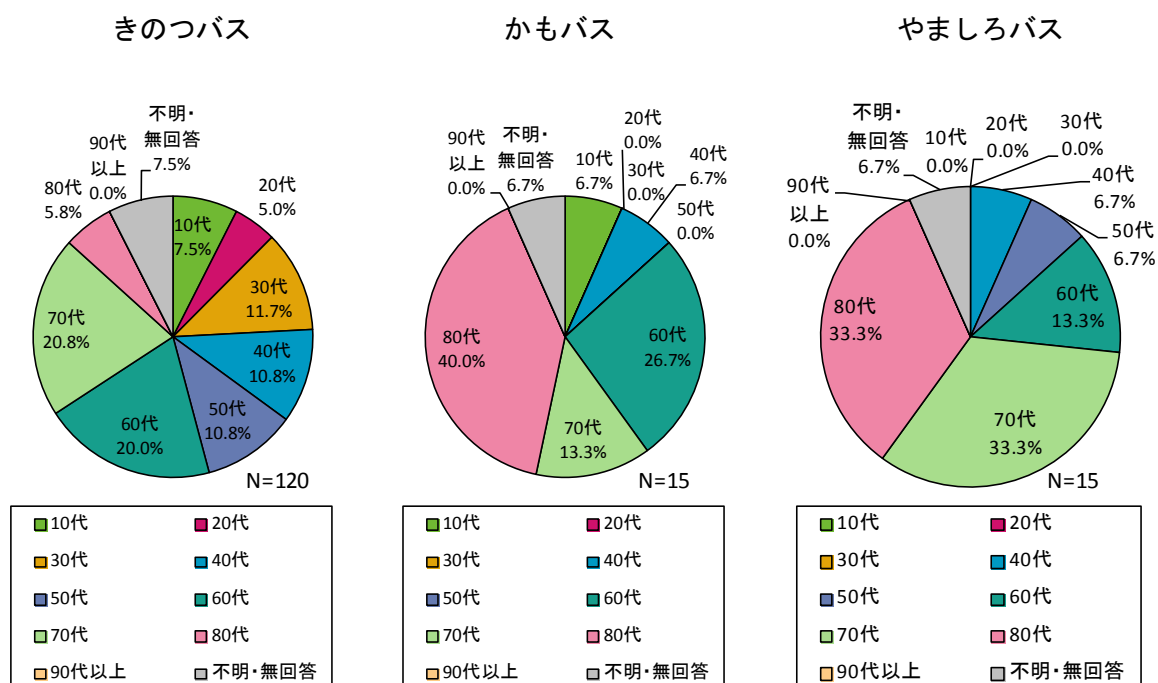
4.1.1 性別

すべてのバスで、女性が約7割以上を占める。



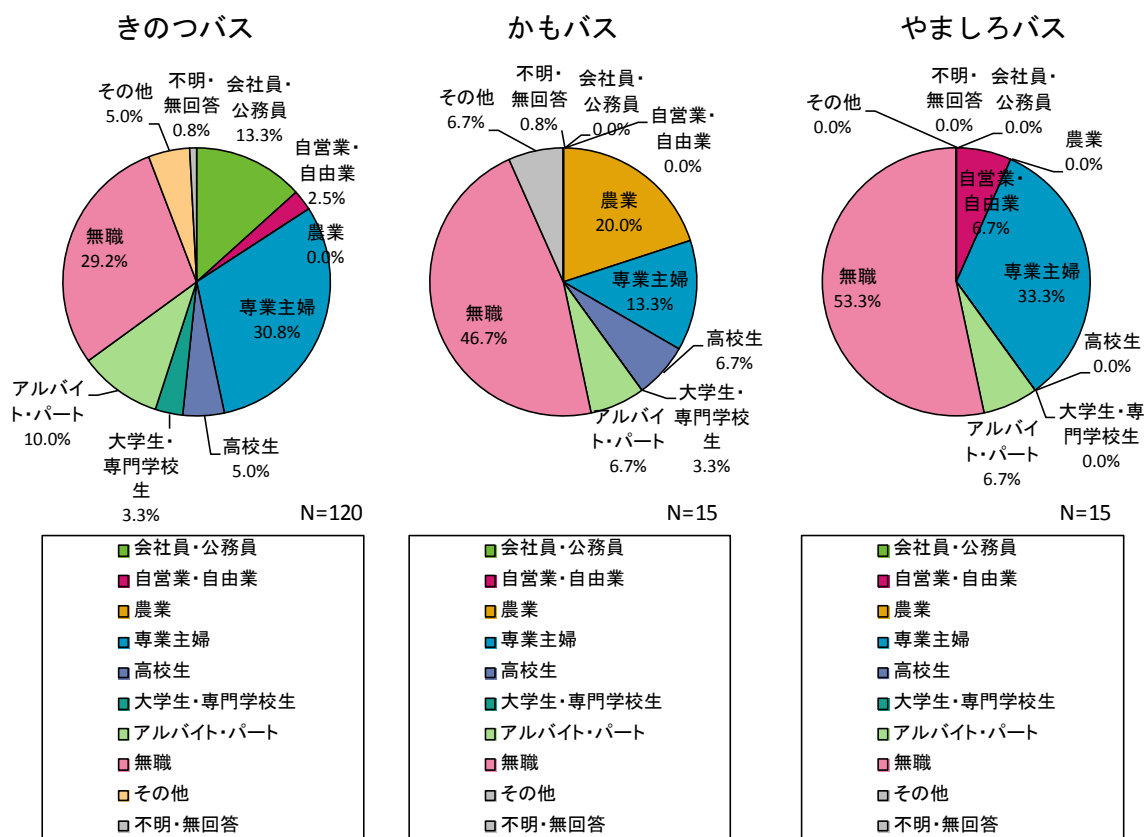
4.1.2 年齢

きのつバスは、60代以上が約半数を占めるが、かもバスおよびやましろバスは約8割を占める。



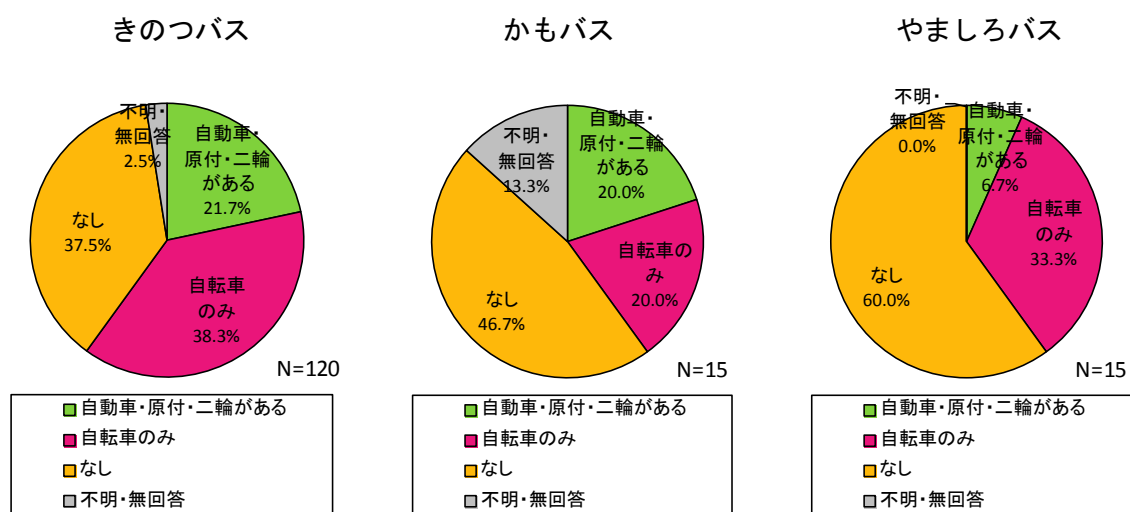
4.1.3 職業

すべてのバスで、無職あるいは専業主婦が6割以上を占める。



4.1.4 自由に使える移動手段

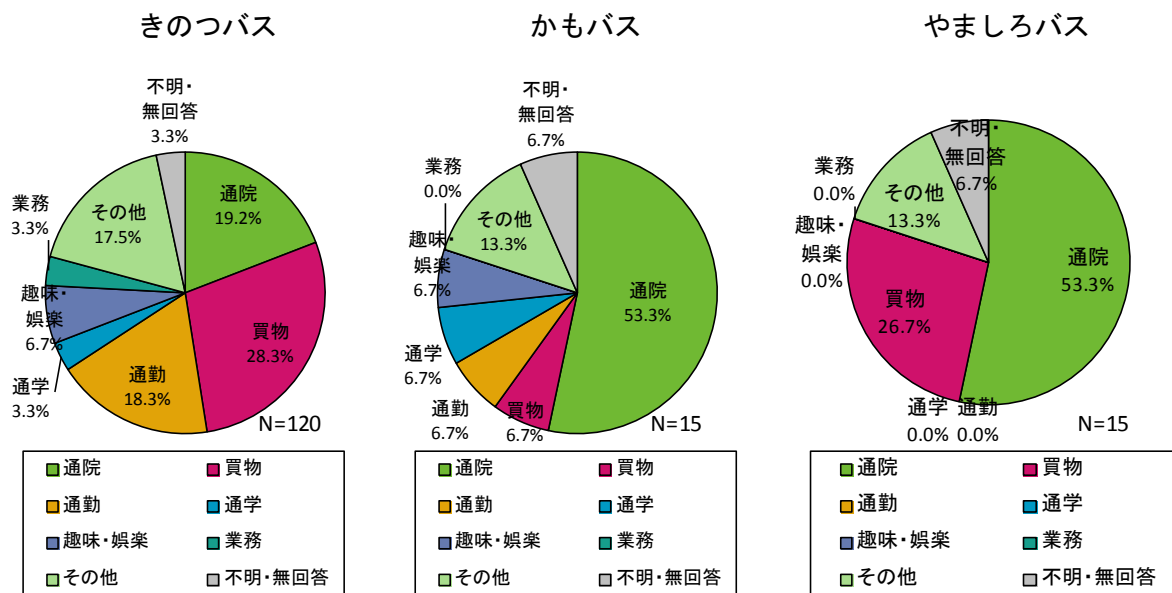
すべてのバスで、自転車のみ使える人あるいは自由に使える移動手段がない人が約7割以上を占め、自動車等を使えない人がバスを利用していることが伺える。



4.2 調査日の移動について

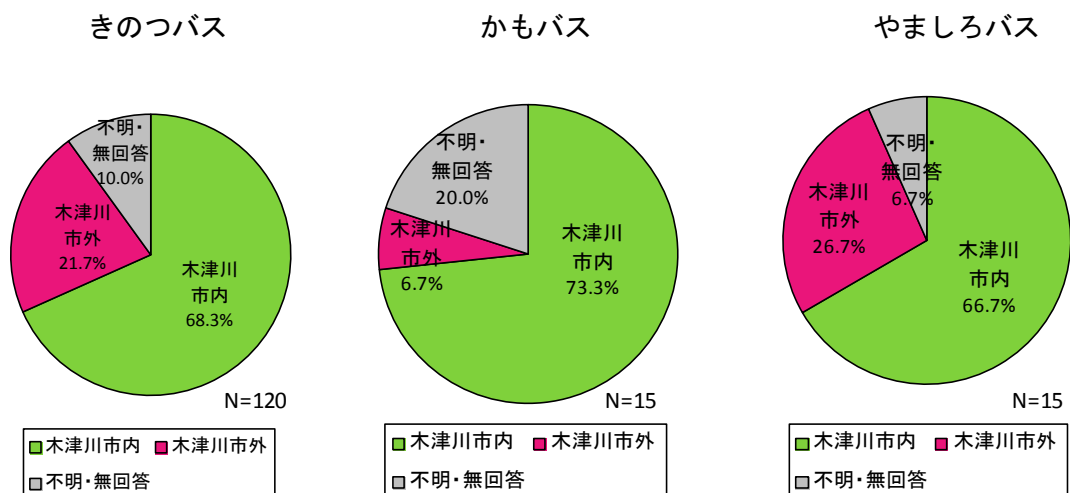
4.2.1 移動の目的

きのつバスは、買い物や通院、通勤が多く、また様々な目的で利用されている。
かもバスおよびやましるバスは、主に通院あるいは買い物で利用されている。



4.2.2 行き先

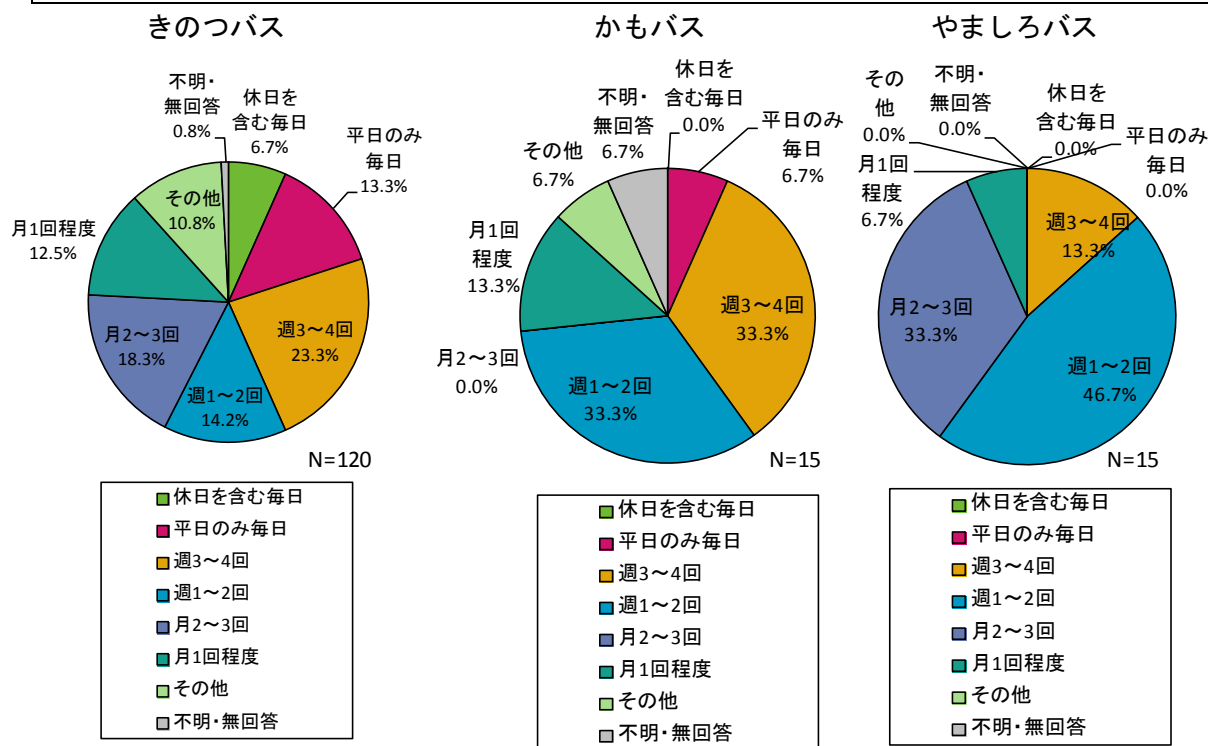
すべてのバスで、市内が約 7 割を占める。



4.3 バスの利用頻度と利用理由について

4.3.1 バスを利用した外出頻度

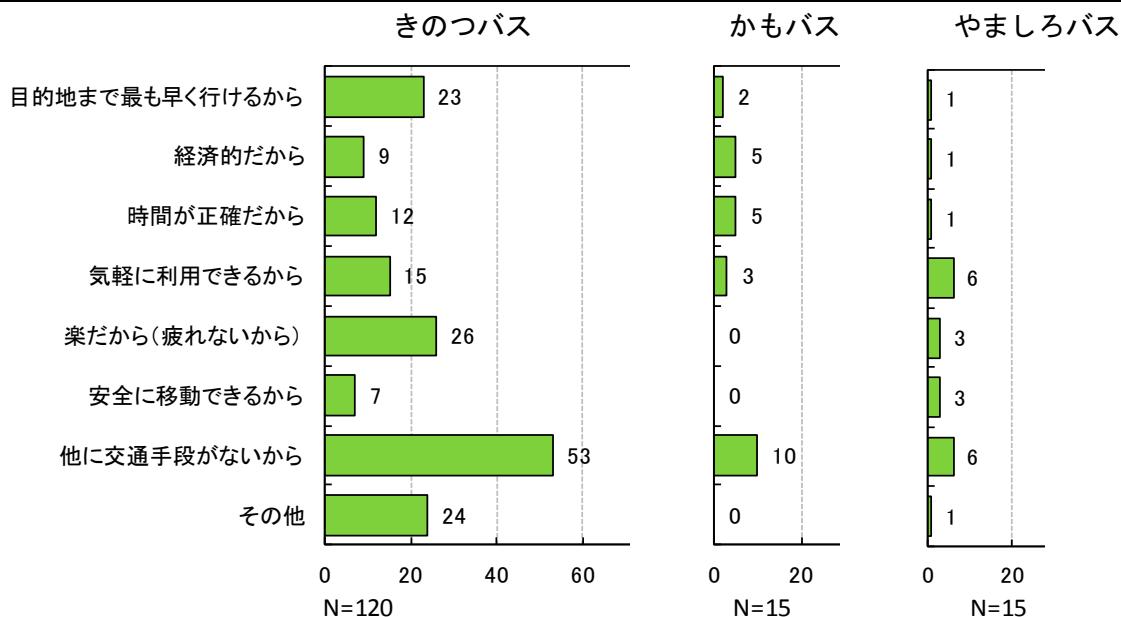
きのつバスでは、休日を含む毎日あるいは平日のみの毎日が約 2 割を占めるが、かもバスおよびやましろバスは 1 割も満たない。



4.3.2 バスを利用して外出する主な理由（複数回答）

すべてのバスで、「他に交通手段がないから」が最も多い。

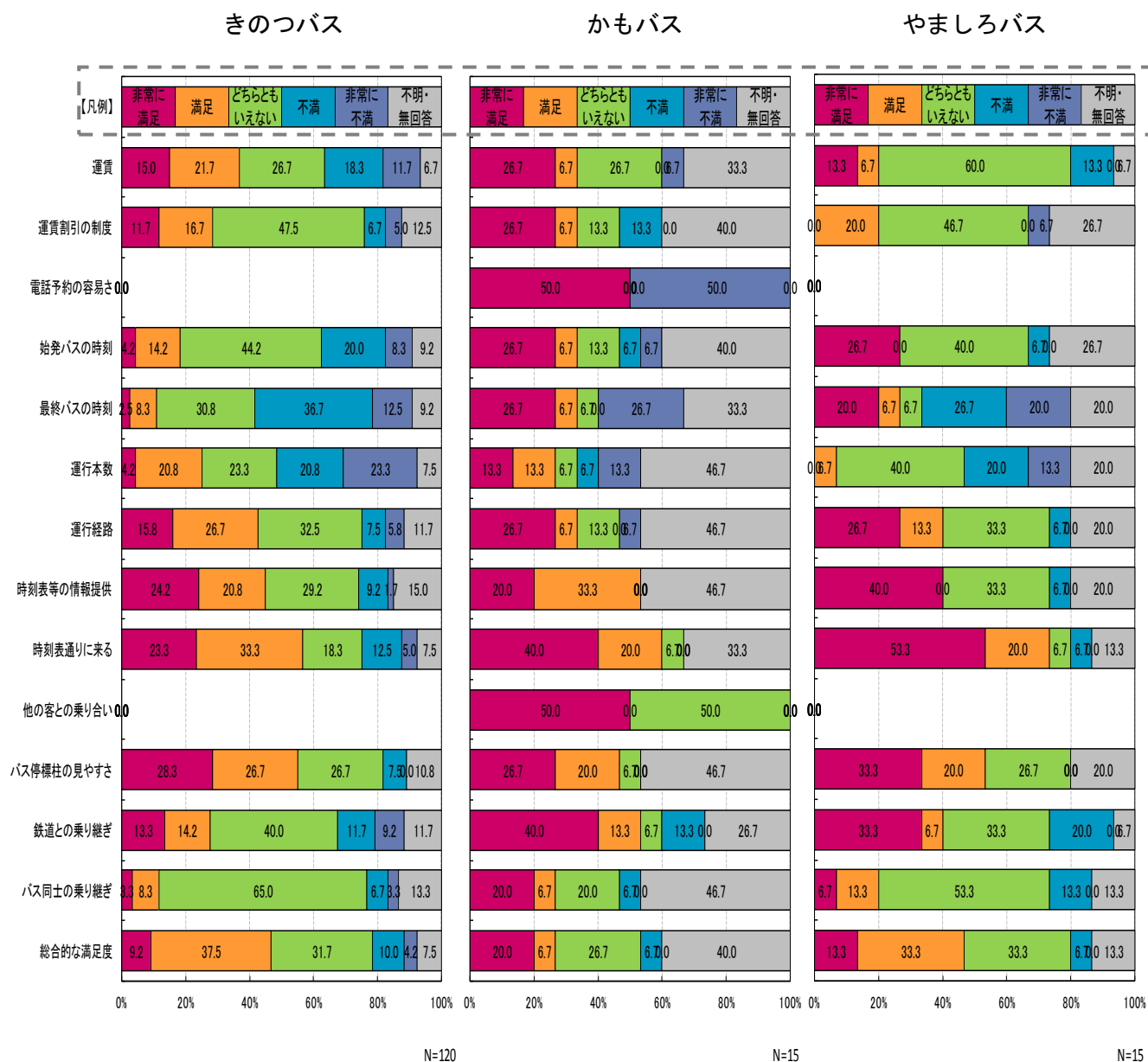
これは、自由に使える交通手段がなく、バスを利用するしかないことが伺える。



4.4 バスの満足度について

4.4.1 項目別の満足度

すべてのバスにおいて、「時刻表等の情報提供」および「バス標柱の見やすさ」、「時刻表通りに来る」の満足度が高く、「最終バスの時刻」の満足度が低い。



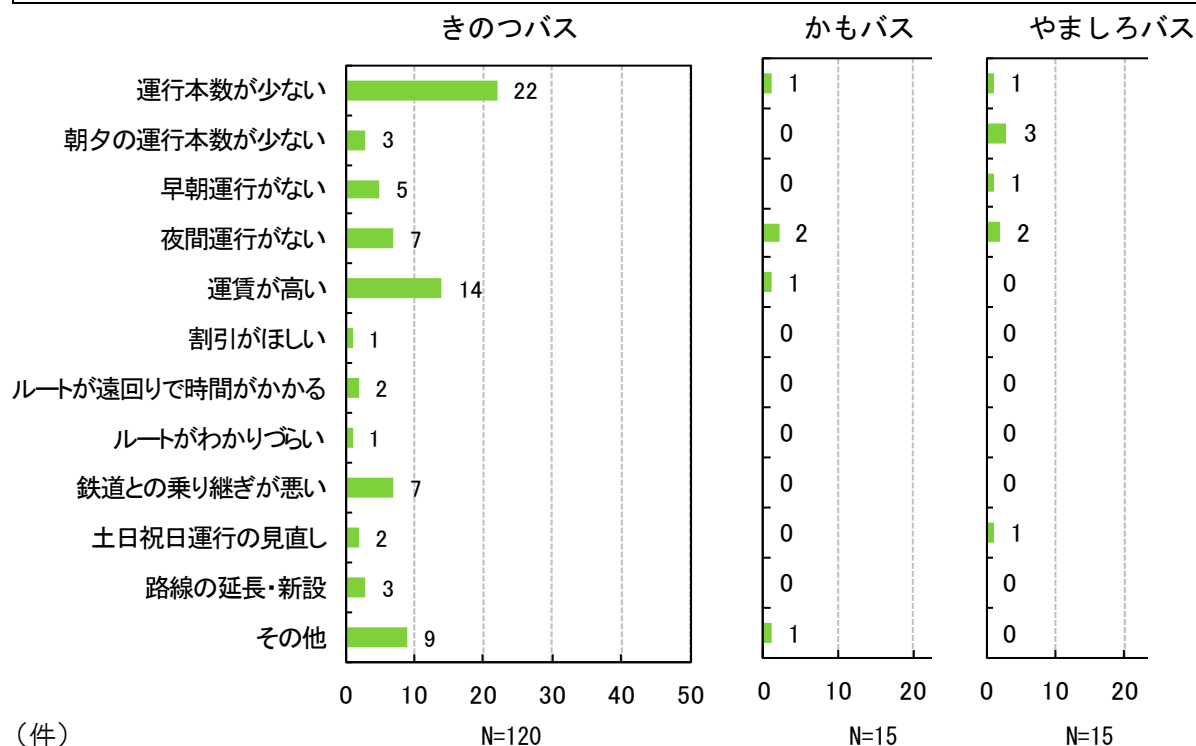
【凡例】

非常に満足	満足	どちらともいえない	不満	非常に不満	不明・無回答
-------	----	-----------	----	-------	--------

4.4.2 バスに対して、不満に感じる内容・理由（複数回答）

きのつバスでは、「運行本数が少ない」、「運賃が高い」との不満が多い。

運賃に不満を感じる理由は、木津川市全域で運賃を統一したことにより、運賃が値上がったことが考えられる。



4.5 公共交通に関する意見・要望

4.5.1 意見・要望の概要

■ 意見・要望の内訳

選択肢	回答数
コミュニティバスは必要である	14
バスの運行本数を増やす	13
バス料金の値下げ	3
不便なバス路線の変更	1
他市町村への乗入れ	1
バ停留所停の拡充	1
鉄道の運行本数を増やす	3
バスと鉄道の乗換えが短時間にスムーズにできる	2
高齢者への優遇	3
バス停留所に何分後にバスが到着するのを表示するシステムの導入	1
その他	10
記述なし	102
合計	154

※回答者が複数の意見を記入の場合、各意見項目にそれぞれ計上しているため、記述数合計とアンケート回収数とは一致しない。

4.5.2 主な意見・要望

①きのつバス

■コミュニティバスは必要である

- 東西軸の公共交通として必要。
- 毎時1本バスが出ていることは、わかり易くありがたいです。ここに越して来た頃は木津駅方面に行くバスが1日5本しかなかったことを思うと、どうか現状維持していただきたいです。
- バスが有るので外出が出来るのでとても助かって喜んでおります。
- きのつバスの継続をお願いします。
- コミュニティバスは運賃200円と安く大変かもしれませんが、お年寄の方にも丁寧な良いバスなので、今後も利用したいです。
- きのつバスができて助かっている。
- バスはないと絶対に困る。

■バスの運行本数を増やす

(運行本数の増加)

- バスは大切な交通手段だが、本数が少ない。
- 木津川台住宅に通勤で使用している利用者が増えているのに、朝の本数が近鉄の時間との兼ね合いで1本しか利用できない。増発してほしい。
- 奈良交通バスを補間していると思いますが、朝、夕の本数が少なく、あまり利用していません。
- 本数増やしてほしい。
- せめて、1時間に2本ほしい！！
- 利用客数を見ていると今の本数が限界だとは思いますが、本数が増える事を希望します。
- 1時間に2本のバスがほしいです。

(始発・最終バスの時刻の見直し)

- 朝もう一本早いのが欲しい。
- 夕方に1本6時～8時の間に1本だけでも夕方運行してほしいです（行きと帰りに）。
- 木津川台向け（山田川発）の最終便（土・日・祝）が早すぎる（今どきない）。バスがないから土・日・夜出かけるのはやむなくやめることもよくある。歩きだと不安心、タクシーもないときが多いので。

(ダイヤの見直し)

- 土・日・祝日のダイヤを平日と同じ時間帯をお願いします。
- 高山サイエンスから来るバスときのつバスの時刻が南陽高校ではほぼ同じ時刻なので（高の原駅行き）、重ならないようにしてほしい（例：9:31と9:35とか）。

■バス料金の値下げ

- 値段を100円に戻したらいいと思う。
- 他府県は100円バスや無料バスなどで乗車が多いらしい。料金もあまり通常バスと大差ない。メリットを感じられない。他地域の経路も多い所は利便性を感じられる。
- 運賃が100円から200円になって以来、サービスの向上はみられず、出かける日数は減る一方！！祝園行きを復活させてほしい！！祝園（京都府内で買い物したいと思う。受診も。）で病気がちになり医療費がアップしています。

■不便なバス路線の変更

- 兜台三丁目に住んでいます。コミュニティバスが兜台一丁目西迄しか来ません。桜が丘三丁目を回っていくバスはないのですか。
- 奈良交通便も含め、木津川市域にこだわらないルート設定を！！（通勤、通学の利便性を重視し、急行停車駅中心にルートを設定してほしい。）
- 1 時間に 1 本長距離走行するより、分割して（同一料金で乗り継ぎできるようにする）循環バス等の地域に密着した運行にする。例えば、木津川台は幹線道路しか運行していないので、北側の住民は不便なので循環して山田川、木津駅行にする。
- 福祉センターへのバスも欲しい。
- 新祝園駅方面行のバスがほしい。是非とも考えてほしい。

■高齢者への優遇

- 高齢者に対する割引が欲しい。
- 高齢者に対する割引制度をもっと充実させてほしい。
- 奈良との境界に住んでいます。奈良の老人は奈良バス優待、他にもいろいろ…。移り住んだ人も幾人かいます。地域格差解消が先決。「アンケート」なくても歴然でしょうに。

■その他の要望

- 到着時間を知りたい（星の国プラネタリウムとつないでほしい）。
- クーラーの効きすぎで寒いです。
- 木津川台の駅ってどうしてタクシー（バス…）がないのか？木津川台に住んでいても山田川を利用する方が多くあの駅は必要なのか？

②かもバス

■コミュニティバスは必要性である

- 利用は減っているのですが…なくなるととても不便です。
- 運行よろしく願いいたします。
- いつも感謝しています。バスの中で会話が出来あってありがたく思っております。

■バスの運行本数を増やす

（運行本数の増加）

- JR 奈良西口～浄瑠璃寺間の急行ですが、12 時 4 分～16 時 4 分を増やしてほしい。お客様が不便を感じておられると思います。

（ダイヤの見直し）

- 奥畑線午前中 9 時頃にあると便利です。病院に行くのに予約タクシーを利用していますが。

■不便なバス路線の変更

- 加茂駅からガーデンモールを経由して高の原駅へ行く便を考えてください。南加茂台を含めて、加茂の方は高の原へ出る手段が、自家用車しかないのです。

■その他の要望

- 老人のために必要なのではなく、もう少し活動的な年代（子供も含めて）が利用しやすく考えてほしい。高齢者はもうバスは無理なのです。バス停留所から家まで往復できる人たちが使いやすくしてください。大畑線の時刻表（本数）が、あまりに少なく、予約するにもとても不便です。

③やましろバス

■コミュニティバスは必要性である

○市民の高齢者はこれからだんだんと多くなり、不便であれば家に閉じこもることが多くなり健康的体力的に弱くなりがち。運行本数を増やし外出をするよう運動してください。お願いします。

○いつもありがたく利用させて頂いています。ドライバーさんも良い方達です。

■コミュニティバスの運行本数を増やす

(運行本数の増加)

○いつもお世話になりありがとうございます。バスの回数を増やしてほしい。バスの停留所を増やしてほしいです。

(ダイヤの見直し)

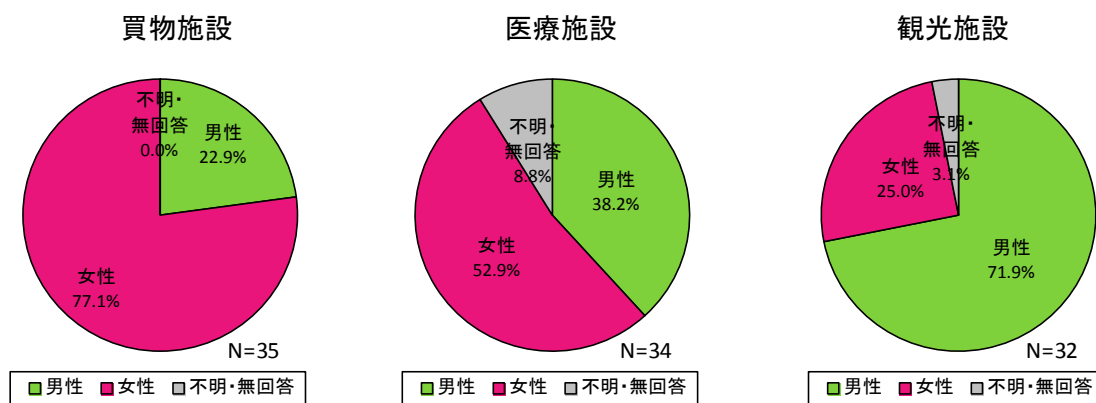
○きのつバスが市役所のあたりから木津駅まで混み合ってなかなか動かないので山城線（1 時間に 1 本）に間に合うか？いつもドキドキしている。

5. 施設訪問者アンケート調査結果

5.1 施設来訪者（回答者）の属性について

5.1.1 性別

買物施設および医療施設は女性が半数以上、観光施設は男性が半数以上を占める。

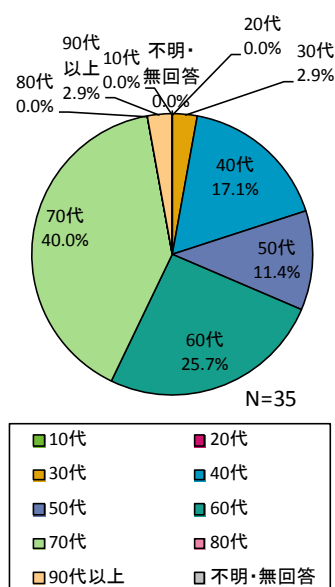


買物施設				医療施設		観光施設	
選択肢		回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
1	男性	8	22.9	13	38.2	23	71.9
2	女性	27	77.1	18	52.9	8	25.0
	不明・無回答	0	0.0	3	8.8	1	3.1
合 計		35	100	34	100	32	100

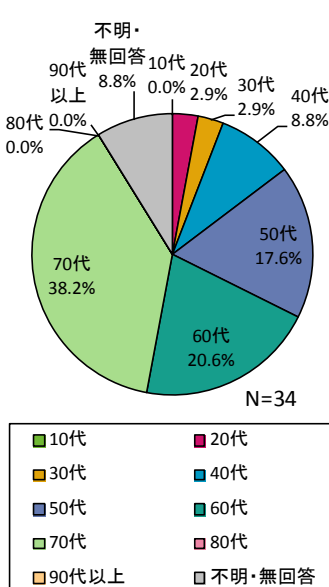
5. 1. 2 年齢

すべての施設において、50代以上が7割以上を占める。

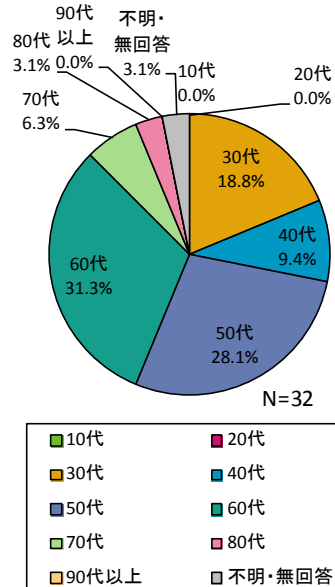
買物施設



医療施設



観光施設



買物施設

医療施設

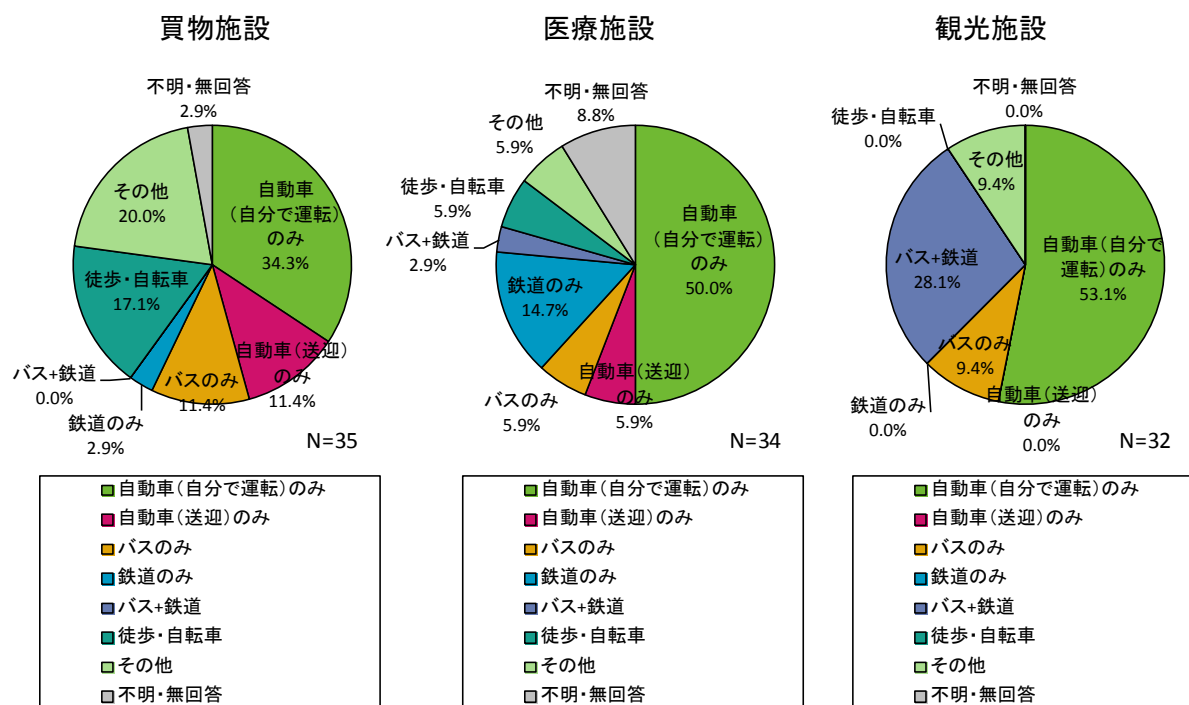
観光施設

選択肢		回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
1	10代	0	0.0	0	0.0	0	0.0
2	20代	0	0.0	1	2.9	0	0.0
3	30代	1	2.9	1	2.9	6	18.8
4	40代	6	17.1	3	8.8	3	9.4
5	50代	4	11.4	6	17.6	9	28.1
6	60代	9	25.7	7	20.6	10	31.3
7	70代	14	40.0	13	38.2	2	6.3
8	80代	0	0.0	0	0.0	1	3.1
9	90代以上	1	2.9	0	0.0	0	0.0
	不明・無回答	0	0.0	3	8.8	1	3.1
合 計		35	100	34	100	32	100

5.2 施設までの利用交通手段について

5.2.1 利用交通手段

すべての施設において、自動車(自分で運転、送迎)が約半数を占める。

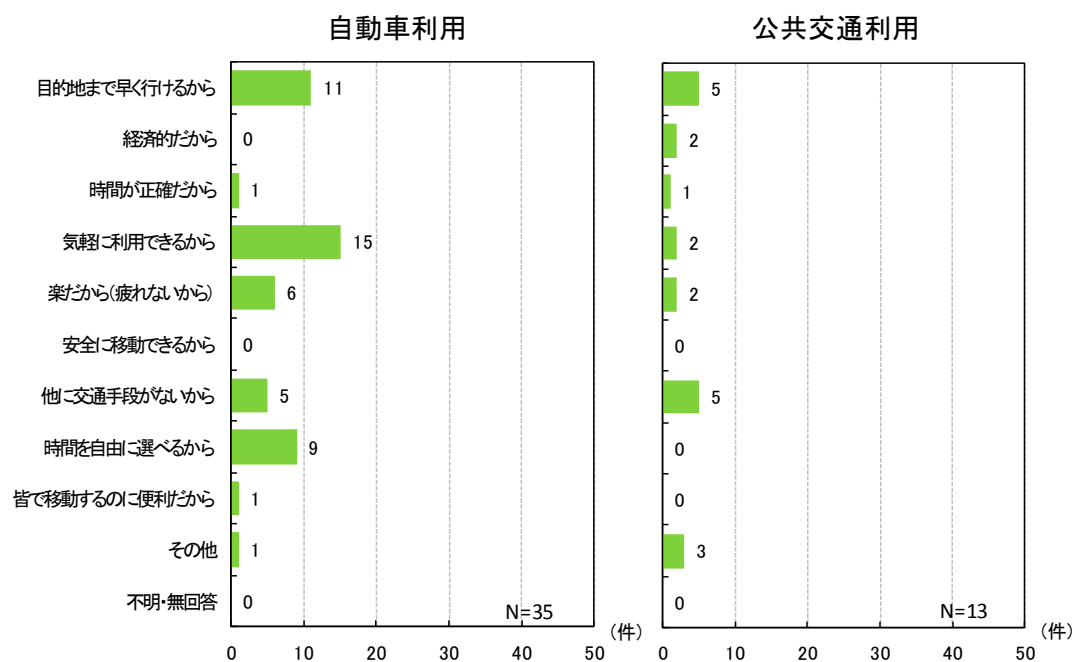


買物施設				医療施設		観光施設	
選択肢		回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
1	自動車（自分で運転）のみ	12	34.3	17	50.0	17	53.1
2	自動車（送迎）のみ	4	11.4	2	5.9	0	0.0
3	バスのみ	4	11.4	2	5.9	3	9.4
4	鉄道のみ	1	2.9	5	14.7	0	0.0
5	バス+鉄道	0	0.0	1	2.9	9	28.1
6	徒歩・自転車	6	17.1	2	5.9	0	0.0
7	その他	7	20.0	2	5.9	3	9.4
	不明・無回答	1	2.9	3	8.8	0	0.0
合 計		35	100	34	100	32	100

5.2.2 利用交通手段の満足度と利用理由（買物・医療施設来訪者の結果より）

自動車を利用する理由としては、「気軽に利用できるから」「目的地まで早く行けるから」「時間を自由に選べるから」が多く、自動車が利用しやすい状況にあることが伺える。

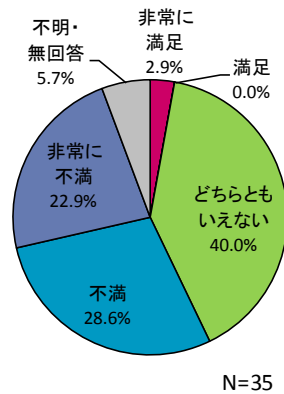
公共交通を利用する理由としては、「目的地まで早く行けるから」「他に交通手段がないから」が多く、自動車が利用できない人が利用していることが伺える。



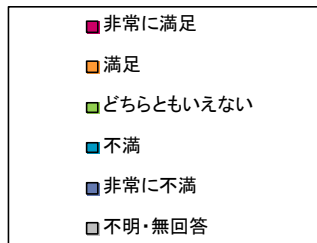
自動車利用				公共交通利用	
選択肢		回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
1	目的地まで早く行けるから	11	22.4	5	25.0
2	経済的だから	0	0.0	2	10.0
3	時間が正確だから	1	2.0	1	5.0
4	気軽に利用できるから	15	30.6	2	10.0
5	楽だから（疲れないから）	6	12.2	2	10.0
6	安全に移動できるから	0	0.0	0	0.0
7	他に交通手段がないから	5	10.2	5	25.0
8	時間を自由に選べるから	9	18.4	0	0.0
9	皆で移動するのに便利だから	1	2.0	0	0.0
10	その他	1	2.0	3	15.0
	不明・無回答	0	0.0	0	0.0
合 計		49	100	20	100

自動車利用および公共交通利用と、不満および非常に不満が半数、どちらともいえないが約 4 割を占め、自動車・公共交通ともに不満を感じている人が多いことが伺える。

自動車利用



N=35

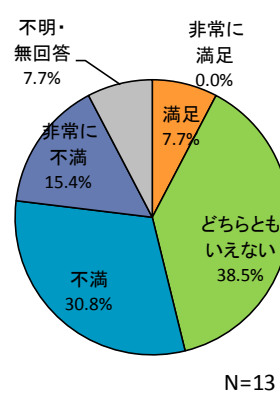


※自動車利用の不満点の内容例

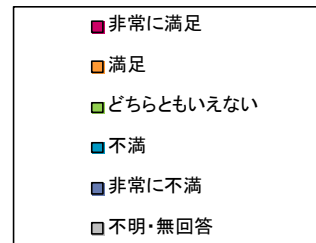
- ・道が混む
- ・駐車が大変

等

公共交通利用



N=13



※公共交通利用の不満点の内容例

- ・鉄道との乗継ぎ
- ・便数が少ない
- ・遅延する
- ・バス停留所にベンチが無い

等

自動車利用

公共交通利用

選択肢		回答数	割合 (%)	回答数	割合 (%)
1	非常に満足	1	2.9	0	0.0
2	満足	0	0.0	1	7.7
3	どちらともいえない	14	40.0	5	38.5
4	不満	10	28.6	4	30.8
5	非常に不満	8	22.9	2	15.4
	不明・無回答	2	5.7	1	7.7
合 計		35	100	13	100

5.3 観光施設（浄瑠璃寺）までの利用交通手段について（観光施設来訪者の結果より）

5.3.1 利用交通手段に関する不満の内容

自動車に関しては、道路幅員が狭いことや道路標識がない等があげられおり、来訪者が観光施設に到着するまでに不安を感じていることが伺える。

公共交通に関しては、バスの運行本数が少ないことや鉄道駅からバス停留所までが遠いこと等があげられており、利便性が低いことや情報を事前収集しなければ利用しにくい状況にあることが伺える。

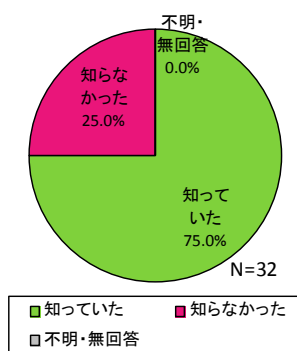
交通手段種別	記述
公共交通	往復割があれば、1枚の切符で来られれば嬉しい。
	タクシー台数が少ない。
	バス少ない（2件）
	近鉄奈良駅、バス停留所が遠かった。
	（終発）バスが早い。
自動車	ガソリンスタンドが少ない。
	道が悪い。
	標識がなかった。
	道がわかりづらい。
	道がせまい。

5.3.2 浄瑠璃寺までのバス交通の認知と利用可能性

「知っていた」が約 8 割を占めており、バス交通の認知度が高いことが伺える。

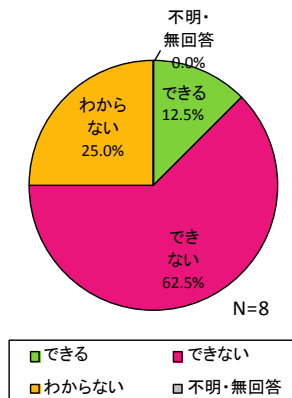
しかし、「利用できない」が約 6 割を占めており、その理由として、自動車で来ることが前提となっていることがあげられている。

○浄瑠璃寺までのバス路線の認知



選択肢	回答数	割合 (%)
1 知っていた	24	75.0
2 知らなかった	8	25.0
不明・無回答	0	0.0
合 計	32	100

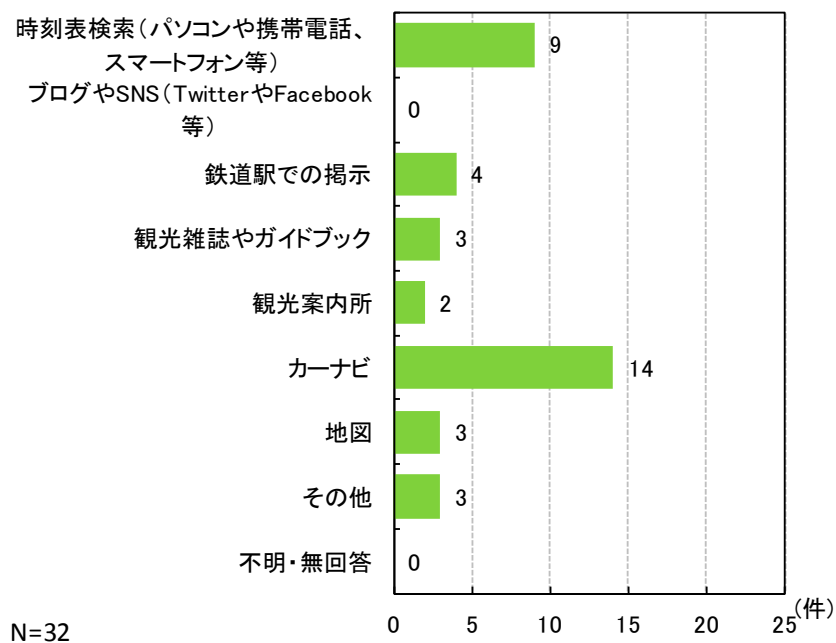
○浄瑠璃寺までのバス利用の可能性



選択肢	回答数	割合 (%)
1 できる	1	12.5
2 できない	5	62.5
3 わからない	2	25.0
不明・無回答	0	0.0
合 計	8	100

5.3.3 交通情報の入手媒体（複数回答）

カーナビが最も多く、次に時刻表検索（パソコンや携帯電話、スマートフォンなど）が続く。
このことから、自動車利用は、カーナビにより情報を得ていることが伺える。

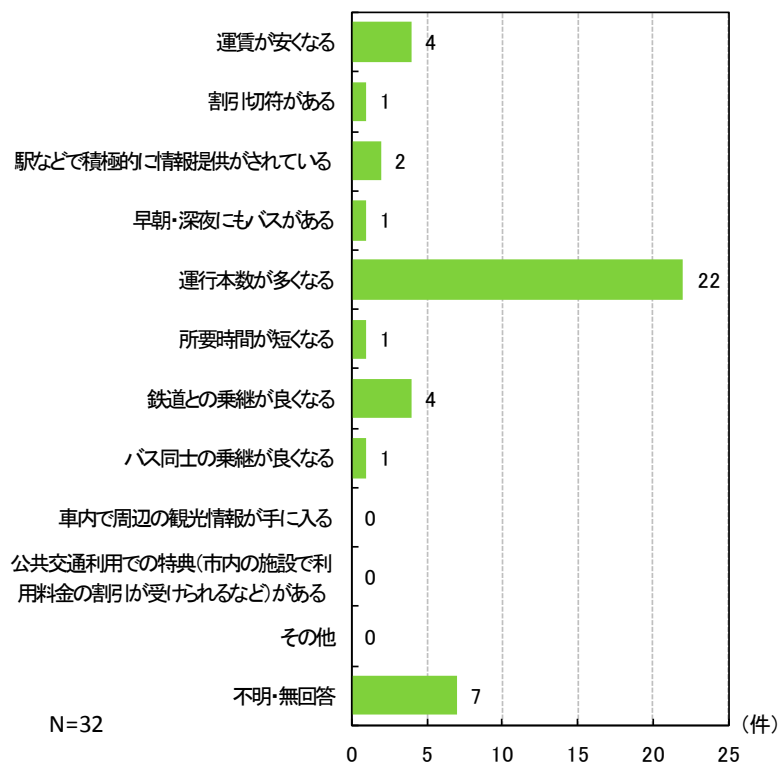


選択肢		回答数	割合 (%)
1	時刻表検索（パソコンや携帯電話、スマートフォン等）	9	28.1
2	ブログやSNS（TwitterやFacebook等）	0	0.0
3	鉄道駅での掲示	4	12.5
4	観光雑誌やガイドブック	3	9.4
5	観光案内所	2	6.3
6	カーナビ	14	43.8
7	地図	3	9.4
8	その他	3	9.4
	不明・無回答	0	0.0
合 計		38	119

5.3.4 観光施設までの公共交通の利便性を高める施策（複数回答）

「運行本数が多くなる」が最も多く、次に「運賃が安くなる」が続く。

このことから、バスの運行本数が少ないことが、バスを利用しない1つの要因となっていることが伺える。



選択肢		回答数	割合(%)
1	運賃が安くなる	4	12.5
2	割引切符がある	1	3.1
3	駅などで積極的に情報提供がされている	2	6.3
4	早朝・深夜にもバスがある	1	3.1
5	運行本数が多くなる	22	68.8
6	所要時間が短くなる	1	3.1
7	鉄道との乗継が良くなる	4	12.5
8	バス同士の乗継が良くなる	1	3.1
9	車内で周辺の観光情報が手に入る	0	0.0
10	公共交通利用での特典（市内の施設で利用料金の割引が受	0	0.0
11	その他	0	0.0
	不明・無回答	7	21.9
合 計		43	134

5.4 施設別の公共交通に関する要望等（自由回答より）

■商業施設

- ・外出できる機会が増えるように、公共交通を充実してほしい。
- ・木津川市になってから、地域に応じたサービスが行き届いていない。

■医療施設

- ・かもバスについて、部分的に定期便があったらよい。
- ・バスは、今後のことを考えるとあった方がよい。
- ・現状でも、バスは十分便利である。
- ・木津川市から精華町へ行くバスがあれば嬉しい。

■観光施設

☐バスに関して

- ・バスの本数を増やしてほしい。
- ・運賃を安くして、本数を増やしてほしい。

☐情報提供に関して

- ・岩船寺から浄瑠璃寺までの道案内が不親切である。
- ・アクセス交通について、わかりやすく情報提供をした方がよい。

☐その他

- ・公共交通をもっと充実してほしい。
- ・公共交通の利便性は、悪い印象がある。
- ・古寺は保存してほしい。

6. ワークショップの実施

6.1 ワークショップの目的

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

6.2 実施概要

6.2.1 実施地域・日時

表 6-1 ワークショップ実施概要

	木津	加茂	山城
開催日	11月13日（木）	10月28日（火）	10月24日（金）
開催時間	10:00～11:30（90min）	13:30～15:00（90min）	14:00～15:30（90min）
場所	木津川市社会福祉協議会 本所	木津川市役所 加茂支所2階第3会議室	山城老人福祉センター （やすらぎ苑）集会室
参加者数	32人	20人	12人

6.2.2 対象者

ワークショップは、市内各地域の居住者のうち、地域の公共交通に興味関心のある年代を対象とした。日頃、公共交通を利用した移動が多い・あるいは今後利用のニーズ拡大が見込まれる代表的な層として、老人クラブ連合会を通じて実施した。

6.2.3 ワークショップの進行

会議は、以下の進行表に従い実施した。意見交換内容は、①日常のおでかけの詳細、②より多くの人がバスを利用するためのアイデア、の2点とした。

表 6-2 ワークショップの進行

実施項目	実施内容
開会	
プログラム説明	・開催趣旨、プログラム内容、進め方を説明
公共交通状況説明	・市内を走る公共交通の利用状況等を説明 ・コミュニティバスに係る運行経費の概要説明 ・策定する計画の概要説明 ・アンケート調査結果概要説明
おでかけ実態把握	①日常のおでかけの詳細についての意見交換 普段（バスを使って）どのように移動し、またどのようなことに困っていますか ②より多くの人がバスを利用してもらうには、どうすればよいでしょうか。どんなことができるでしょうか。
休憩	
発表・共有	・各テーブルの結果を報告し共有
閉会	・アンケート記入後、解散

6.3 主な成果

表 6-3 木津地域からの意見

日程	班	項目	意見
1113木津	A	新規利用者開拓	年間バスの設定
1113木津	A	新規利用者開拓	2,000円/月の定期券
1113木津	A	新規利用者開拓	13枚～15枚で2,000円の回数券
1113木津	A	新規利用者開拓	1ヶ月乗車券をお得感のある価格設定で
1113木津	A	新規利用者開拓	回数券の割引率を上げる
1113木津	A	新規利用者開拓	安価で販売すれば、とりあえず買ってみる人がいるかも
1113木津	A	新規利用者開拓	これなら利用する
1113木津	A	木津方面への移動	渋川発の最終便が早く、学校帰りに木津方面まで利用できない
1113木津	A	市職員の移動	市職員の積極的なバス利用
1113木津	A	現在の移動について	短距離でも、雨の日はバスを利用する
1113木津	A	現在の移動について	宮ノ内から木津駅までの短距離利用で200円は高い
1113木津	A	現在の移動について	利用距離や頻度に応じた運賃設定をお願いしたい
1113木津	A	現在の移動について	木津駅よりも、近鉄高の原・山田川駅が重要
1113木津	A	現在の移動について	山田川方面へ行くのに、木津駅を経由するルートは遠回りだ
1113木津	A	現在の移動について	鉄道駅までの移動手段としての使い勝手を優先的に上げる
1113木津	A	朝晩の運行	通勤には使いにくい。朝夜の運行を
1113木津	A	朝晩の運行	特に夜はあと1時間でも遅い時間の便があれば
1113木津	A	朝晩の運行	行きはバスに乗れても帰りはタクシーに乗らざるを得ない
1113木津	A	朝晩の運行	1時間に2本くらいなら利用できるかも
1113木津	B	わかりやすいバス停の設置	双方向にバス停の設置を(宮ノ裏)
1113木津	B	わかりやすいバス停の設置	バス停の間隔を見直すべき箇所あり
1113木津	B	安心して待つことができるバス停	バス停の安全性が保たれていない
1113木津	B	安心して待つことができるバス停	バス停にアクセスしやすいように横断歩道をつける
1113木津	B	安心して待つことができるバス停	誰もがバス停があることがわかるものを!!
1113木津	B	利用しやすい車両	鹿背山では、人が多い場所にバスが入れない
1113木津	B	利用しやすい車両	バリアのある車両(中型)は利用しにくい
1113木津	B	利用しやすい車両	電動車いすに対応したバス車両の導入
1113木津	B	利用しやすい車両	小さな車両の方が合っているのでは?
1113木津	B	バスルートの見直し	城山台と合わせてのバスルートの設定
1113木津	B	バスルートの見直し	大学新設を考慮しなければならない
1113木津	B	他の交通手段との連携	近鉄の山田川駅の急行停車
1113木津	B	利用者の声を聞く機会の設定	女性の方の声を聞いてほしい
1113木津	B	その他	バスの運行本数を増やしてほしい
1113木津	B	その他	支払いのしやすいシステム導入
1113木津	B	その他	警察の取り締まりの強化

日程	班	項目	意見
1113	木C	津利用目的	送迎を頼みにくい人はバス
1113	木C	津利用目的	電車に乗るときはバス
1113	木C	津利用目的	飲み会のときはバス
1113	木C	津現状	奈良交通バスの朝夕の便が増えてきた
1113	木C	津現状	木津駅には何もない
1113	木C	津現状	買物は奈良か山田川へ行く
1113	木C	津現状	車が便利
1113	木C	津現状	バス路線がややこしい
1113	木C	津必要性	本当の年寄りにはバスにも乗れない
1113	木C	津その他	免許を返納したら時間の流れがゆっくりになっ
1113	木C	津方策	土日の朝夕
1113	木C	津方策	フリー乗降(自責でも)
1113	木C	津方策	山城バスは小さいので、ジャンボタクシーにす
1113	木C	津方策	朝(7:30～)、夕(～18:00)の運行
1113	木D	津現状	山城病院への通院は問題なし
1113	木D	津現状	一日乗車券の導入以前は乗り継ぎが不便だった。今は良い
1113	木D	津現状	兜台から木津高へ行くのに、7時台のバスが無
1113	木D	津現状	いずみホールのプログラムとバス時刻があわな
1113	木D	津現状	1時間に1本では予定が立てにくいので、車を
1113	木D	津現状	木津川台でアンケート実施。市役所・病院・高う意見が多かった
1113	木D	津現状	木津川台駅が寂しく、治安も悪い。山田川駅から木津川に戻る人もい
1113	木D	津朝晩の運行	最終バスが早過ぎるため、帰りはタクシーにな
1113	木D	津安心して待つことができ	る。バスターミナル見つけにくく歩いて帰った。バスペイ
1113	木D	津定期券の導入	定期券(通勤用、買物用)を導入。目的に応じ(通勤は高く設定)
1113	木D	津運賃の検討	料金を下げる。高齢者は安くすべき
1113	木D	津路線の検討	路線など、精華町と連携できないか
1113	木D	津方策	利便性を高めないと利用しない。1時間に2本
1113	木D	津経営改善	少しでも経費改善努力が必要
1113	木D	津経営改善	利便性(本数)と収益のバランスをよく検討す
1113	木D	津将来の移動について	将来はバスを利用せざるを得ない



表 6-4 山城地域からの意見

日程	班	項目	意見
1024山城	A	ポイント	土日の運行
1024山城	A	ポイント	神童子線を予約不要で使えるようにしたい
1024山城	A	ポイント	改善がされれば、利用者は増えると思う
1024山城	A	利用者層	どのような人が利用しているのかは把握できる
1024山城	A	利用者層	利用客はある程度固定なので、客の実態に合わせて運行を計画することは可能かもしれない
1024山城	A	利用者層	高齢者の利用は買物か通院が主である。
1024山城	A	予約制	難しくて予約ができない人もいる
1024山城	A	予約制	たとえ本数が減っても、定時運行（予約不要）のバスが良い
1024山城	A	予約制	本数はなるべく多いほうが良い
1024山城	A	形態変更理由	（定時から予約型へ等）運行形態がなぜ変わるのか、理由がわからない
1024山城	A	形態変更理由	神童子線はなぜ予約型になったのか
1024山城	A	形態変更理由	神童子にも定時のバスを走らせてほしい
1024山城	A	保育園との連携	保育園への送迎をバスでできないか
1024山城	A	保育園との連携	バスに乗せれば保育園まで運んでくれる
1024山城	A	停留所の位置	停留所の位置が（地域から）遠い。近くにしてほしい
1024山城	A	停留所の位置	停留所から家までが遠い。フリー乗降にならないか
1024山城	A	木津駅の拠点化	木津駅を拠点にすれば、大阪方面へも行きやすい
1024山城	A	鉄道との連携	祝園まで延長してほしい
1024山城	A	鉄道との連携	複線化に向けて奈良線をもっと利用すべき
1024山城	A	休日運行	休日運行
1024山城	A	料金設定	料金が高い。精華町のくるりんバスを見習ってほしい
1024山城	A	維持方策	お金がかかっても維持していかななくてはならない
1024山城	A	維持方策	住民にやさしい公共交通になれば
1024山城	A	維持方策	利用者が集まって前向きな議論をしていかななくては
1024山城	A	維持方策	地域の実態を（事業者や行政に）誰が伝えていくか。伝えていかななくてはならない
1024山城	B	ポイント	南部居住の人は、木津行きのバス停までが遠い
1024山城	B	ポイント	祝園行きも2便/日くらい運行してほしい（行きは10時、帰りは15時）
1024山城	B	ポイント	年間バス、月間バス（山城専用）
1024山城	B	良いところ	定時性が守られているのは良い
1024山城	B	行動パターン	通勤通学利用はない
1024山城	B	行動パターン	通院利用が多い
1024山城	B	行動パターン	高齢者・昼間の利用が多い
1024山城	B	行動パターン	木津駅で乗り換えて、JR京都駅方面への移動が多い
1024山城	B	行動パターン	帰りは近鉄新祝園駅からタクシー利用が多い
1024山城	B	利用者増加方策	上粕南でUターンできないか

日程	班	項目	意見
1024山城	B	利用者増加方策	土日の運行
1024山城	B	利用者増加方策	本数の増加
1024山城	B	利用者増加方策	高齢者バス
1024山城	B	利用者増加方策	JR玉水へも運行してほしい
1024山城	B	利用者増加方策	近距離の運賃を安く
1024山城	B	利用者増加方策	終バスがもう2本増えたら
1024山城	B	利用者増加方策	フリー乗降



表 6-5 加茂地域からの意見

日程	班	項目	意見
1024山城	A	ポイント	土日の運行
1024山城	A	ポイント	神童子線を予約不要で使えるようにしたい
1024山城	A	ポイント	改善がされれば、利用者は増えると思う
1024山城	A	利用者層	どのような人が利用しているのかは把握できる
1024山城	A	利用者層	利用客はある程度固定なので、客の実態に合わせて運行を計画することは可能かもしれない
1024山城	A	利用者層	高齢者の利用は買物か通院が主である。
1024山城	A	予約制	難しくて予約ができない人もいる
1024山城	A	予約制	たとえ本数が減っても、定時運行（予約不要）のバスが良い
1024山城	A	予約制	本数はなるべく多いほうが良い
1024山城	A	形態変更理由	（定時から予約型へ等）運行形態がなぜ変わるのか、理由がわからない
1024山城	A	形態変更理由	神童子線はなぜ予約型になったのか
1024山城	A	形態変更理由	神童子にも定時のバスを走らせてほしい
1024山城	A	保育園との連携	保育園への送迎をバスでできないか
1024山城	A	保育園との連携	バスに乗せれば保育園まで運んでくれる
1024山城	A	停留所の位置	停留所の位置が（地域から）遠い。近くにしてほしい
1024山城	A	停留所の位置	停留所から家までが遠い。フリー乗降にならないか
1024山城	A	木津駅の拠点化	木津駅を拠点にすれば、大阪方面へも行きやすい
1024山城	A	鉄道との連携	祝園まで延長してほしい
1024山城	A	鉄道との連携	複線化に向けて奈良線をもっと利用すべき
1024山城	A	休日運行	休日運行
1024山城	A	料金設定	料金が高い。精華町のくるりんバスを見習ってほしい
1024山城	A	維持方策	お金がかかっても維持していかななくてはならない
1024山城	A	維持方策	住民にやさしい公共交通になれば
1024山城	A	維持方策	利用者が集まって前向きな議論をしていかななくては
1024山城	A	維持方策	地域の実態を（事業者や行政に）誰が伝えていくか。伝えていかななくてはならない
1024山城	B	ポイント	南部居住の人は、木津行きのバス停までが遠い
1024山城	B	ポイント	祝園行きも2便/日くらい運行してほしい（行きは10時、帰りは15時）
1024山城	B	ポイント	年間バス、月間バス（山城専用）
1024山城	B	良いところ	定時性が守られているのは良い
1024山城	B	行動パターン	通勤通学利用はない
1024山城	B	行動パターン	通院利用が多い
1024山城	B	行動パターン	高齢者・昼間の利用が多い
1024山城	B	行動パターン	木津駅で乗り換えて、JR京都駅方面への移動が多い
1024山城	B	行動パターン	帰りは近鉄新祝園駅からタクシー利用が多い
1024山城	B	利用者増加方策	上粕南でUターンできないか

日程	班	項目	意見
1024山城	B	利用者増加方策	土日の運行
1024山城	B	利用者増加方策	本数の増加
1024山城	B	利用者増加方策	高齢者バス
1024山城	B	利用者増加方策	JR玉水へも運行してほしい
1024山城	B	利用者増加方策	近距離の運賃を安く
1024山城	B	利用者増加方策	終バスがもう2本増えたら
1024山城	B	利用者増加方策	フリー乗降

