

令和元年度 木津川市公共交通に関する調査結果＜市民＞

1 調査の実施

（１）調査の目的

木津川市内における公共交通機関の利用状況を把握するとともに、市民の公共交通に対するご意見や、これからの公共交通施策への考えなどを「第２次木津川市地域公共交通網形成計画」に反映させるために実施した。

（２）調査の設計

①調査対象

- 調査地域 木津川市全域
 - 調査対象 市内在住の 18 歳以上 5,500 人
 - 抽出方法 住民基本台帳より無作為抽出
- ※地域ごとの標本数は、（３）調査票の回収状況に示す

②調査方法・時期

- 調査方法 郵送配布・郵送回収
- 調査時期 令和元年 10 月 28 日発送、令和元年 11 月 18 日締め切り

③調査項目

- 回答者の属性（性別、年齢、居住地域、移動環境、同居家族）
- 平日・土日祝日の移動手段について
- 市内で運行する公共交通の満足度について
- 市内の路線バス、コミュニティバスについて（利用実態、満足度）
- これからの公共交通の施策について

（３）調査票の回収状況

	発送標本数	実質標本数	有効回収数	有効回収率
木津地域	3,829 人	3,824 人	1,437 件	37.6%
加茂地域	1,047 人	1,042 人	424 件	40.7%
山城地域	624 人	621 人	240 件	38.6%
合 計	5,500 人	5,487 人	2,101 件	38.3%

実質標本数は、宛先不明で返送されてきた件数を除く標本数。 有効回収率＝有効回収数÷実質標本数

(4) 本報告書の数値の取り扱い等

- 図中の「N」は集計対象者数を示し、各選択肢の回答比率は「N」を集計母数として算出した。
- 比率はすべて、各設問の不明・無回答を含む集計対象者数（副問では当該設問回答対象者数）に対する百分率（％）を表している。1人の対象者に2つ以上の回答を求める設問（複数回答設問）では、百分率（％）の合計は、100.0%を超える場合がある。
- 百分率（％）は小数第2位を四捨五入し、小数第1位までを表示した。1つだけ回答を求める設問（単数回答設問）では、四捨五入の関係上各選択肢の百分率（％）の合計が100.0%にならない場合がある。
- 2つの選択肢を集約した場合（「非常に満足」と「満足」を合計した『満足』など）は、当該選択肢の回答数の合計から割合を算出しているため、グラフに示した選択肢ごとに算出した割合の合計と一致しない場合がある。
- 質問3、質問4③（オ）の加重平均（点）による集計は、小数第3位を四捨五入している。加重平均は、「（〈選択肢の回答者数〉×〈選択肢ごとの配点（5点～1点）〉）÷〈わからない・乗ったことがない・不明・無回答等を除く当該設問の回答者数〉」により求めている。

選択肢ごとの 配点	5点	4点	3点	2点	1点
	非常に満足	満足	どちらとも いえない	不満	非常に不満

- 本文や図表中の選択肢表記は、語句を簡略化している場合がある。

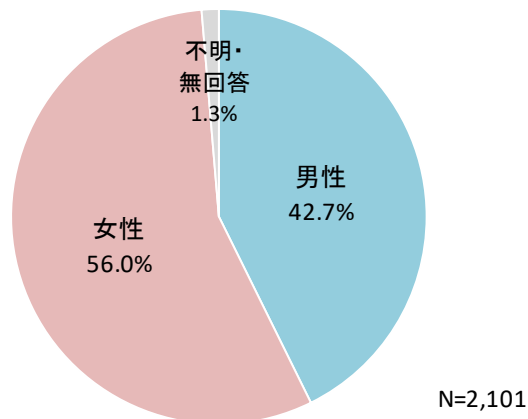
2 アンケート調査結果

質問 1 回答者の属性

①性別

- 回答者の性別は、「女性」が56.0%、「男性」が42.7%となっており、女性の割合が高い。
- 地域別では、すべての地域で女性が55%以上を占めている。

[市域全体]



[地域別]

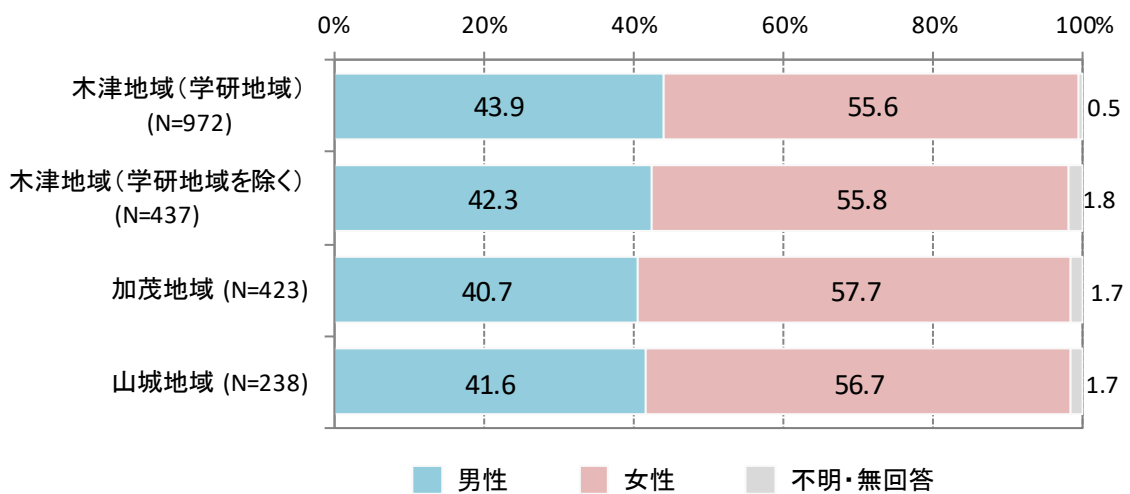


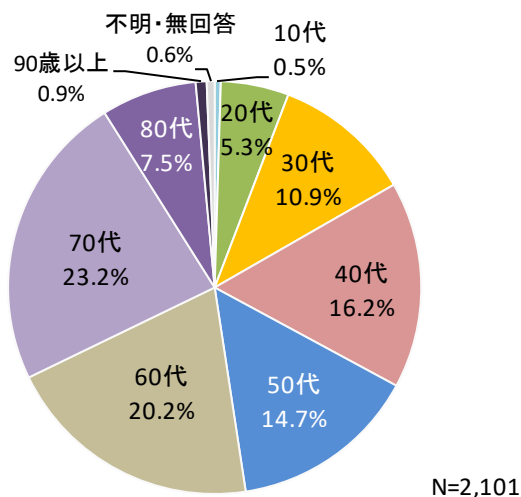
図 1 性別

②年齢

○回答者の年齢は、「70代」が23.2%で最も多く、以下「60代」(20.2%)、「40代」(16.2%)と続いている。60歳以上をまとめると52%、また70歳以上では約32%を占め、高齢者が多くなっている。

○地域別では、加茂地域(69.5%)と山城地域(63.0%)、木津地域(学研地域を除く)(57.0%)で60歳以上が過半数を占め、高齢者の割合が高くなっている。

[市域全体]



[地域別]

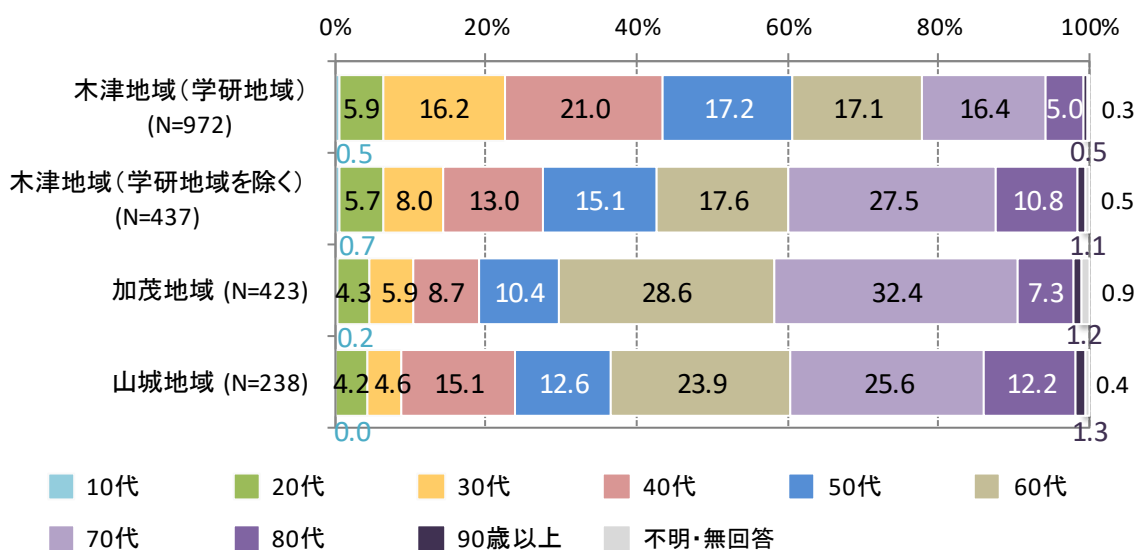


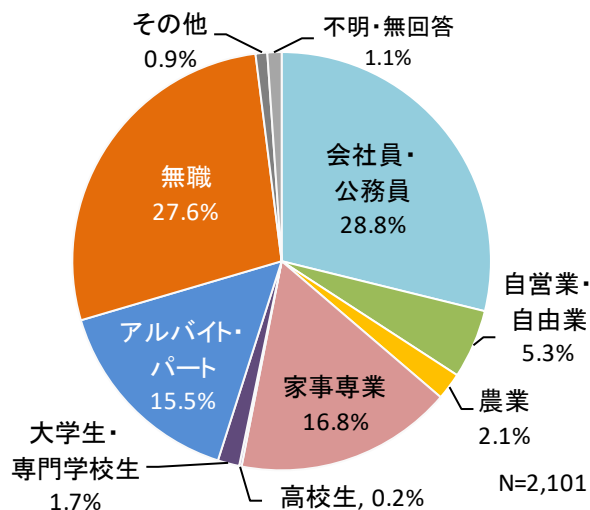
図 2 年齢

③職業

○回答者の職業は、「会社員・公務員」が28.8%で最も多く、以下「無職」(27.6%)、「家事専業」(16.8%)、「アルバイト・パート」(15.5%)と続いている。

○地域別では、木津地域（学研地域）では「会社員・公務員」、他の3地域では「無職」が最も多くなっている。

[市域全体]



[地域別]

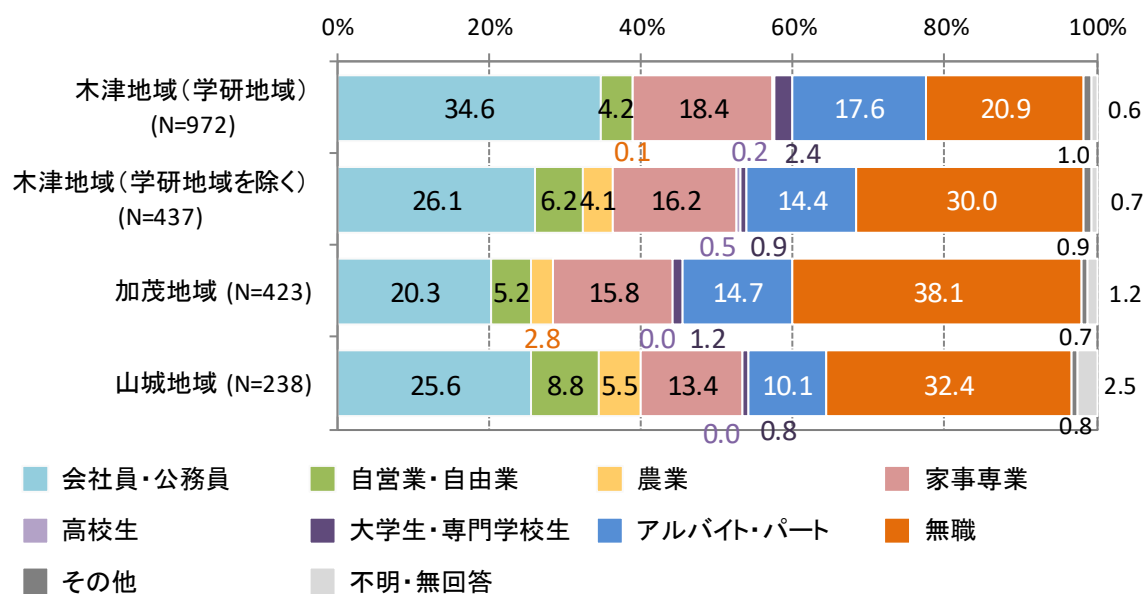


図 3 職業

④居住地域

○回答者の居住地域は、「木津地域（学研地域）」が46.3%で最も多く、以下「木津地域（学研地域を除く）」（20.8%）、「加茂地域」（20.1%）、「山城地域」（11.3%）となっている。

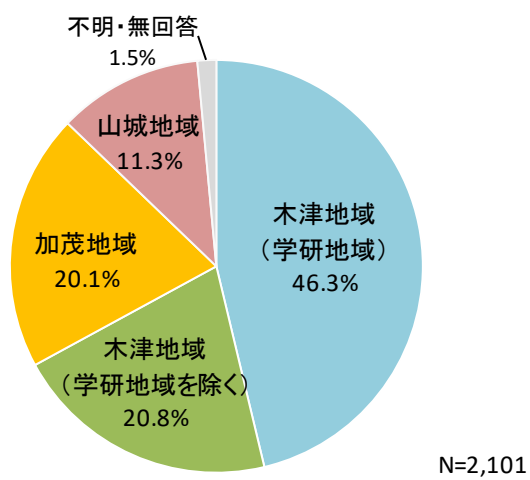
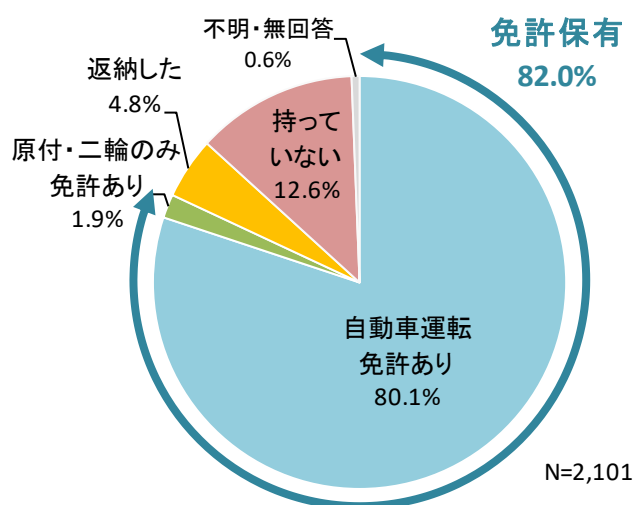


図 4 居住地域

⑤運転免許の保有状況

- 回答者の運転免許保有状況は、「自動車運転免許あり」が80.1%で最も多く、「原付・二輪のみ免許あり」(1.9%)を含めると、『免許保有』が82%を占める。
- 地域別に『免許保有』の割合をみると、木津地域（学研地域）が85.7%で最も高くなっている。一方、木津地域（学研地域を除く）が77.8%で最も低い。
- 性別に『免許保有』の割合をみると、男性（90.1%）の方が女性（76.5%）よりも高くなっている。
- 年代別に『免許保有』の割合をみると、20～60代では85%以上と高くなっている。一方、80代では36.3%、90歳以上では16.7%と低い。

[市域全体]



[地域別]

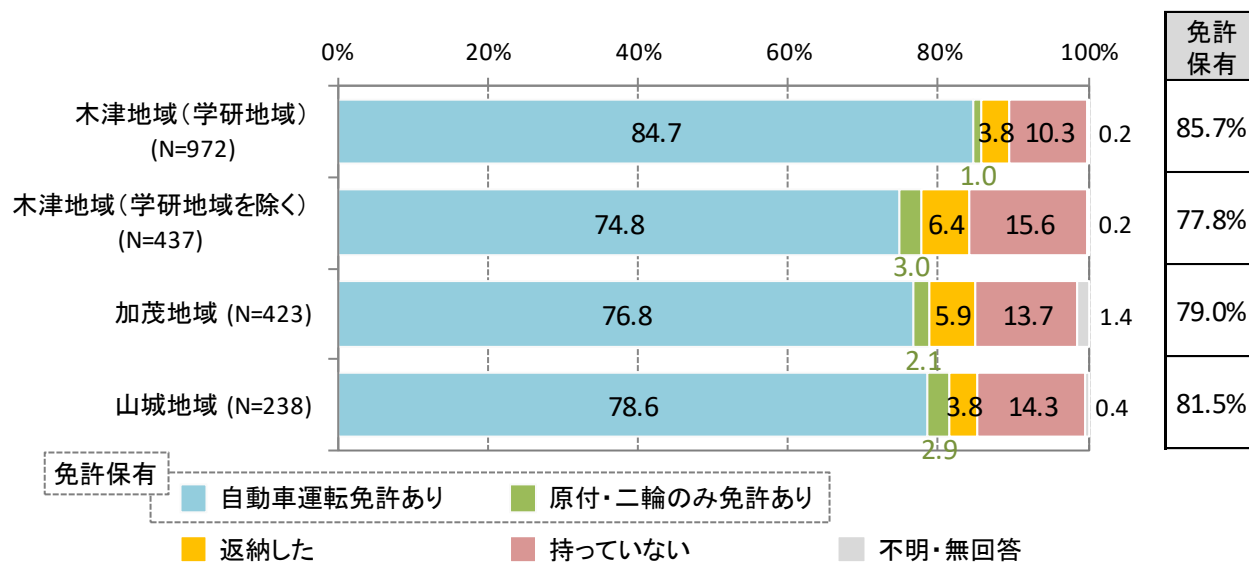
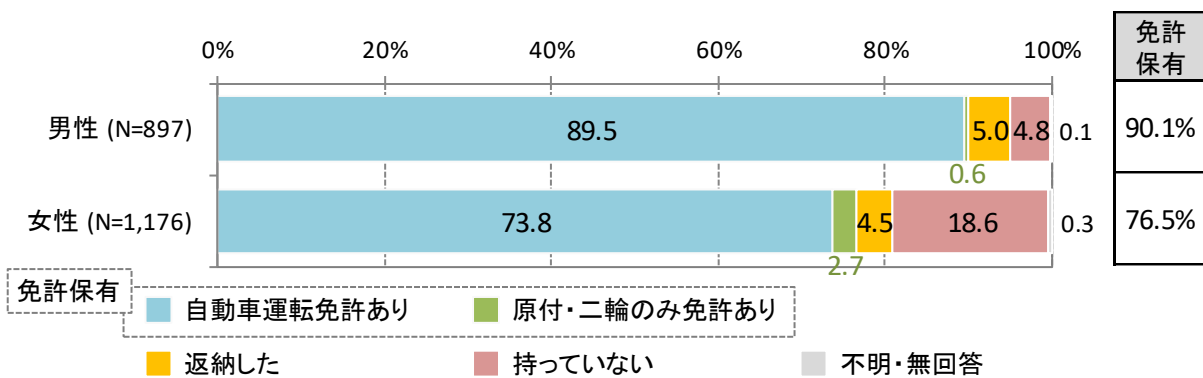
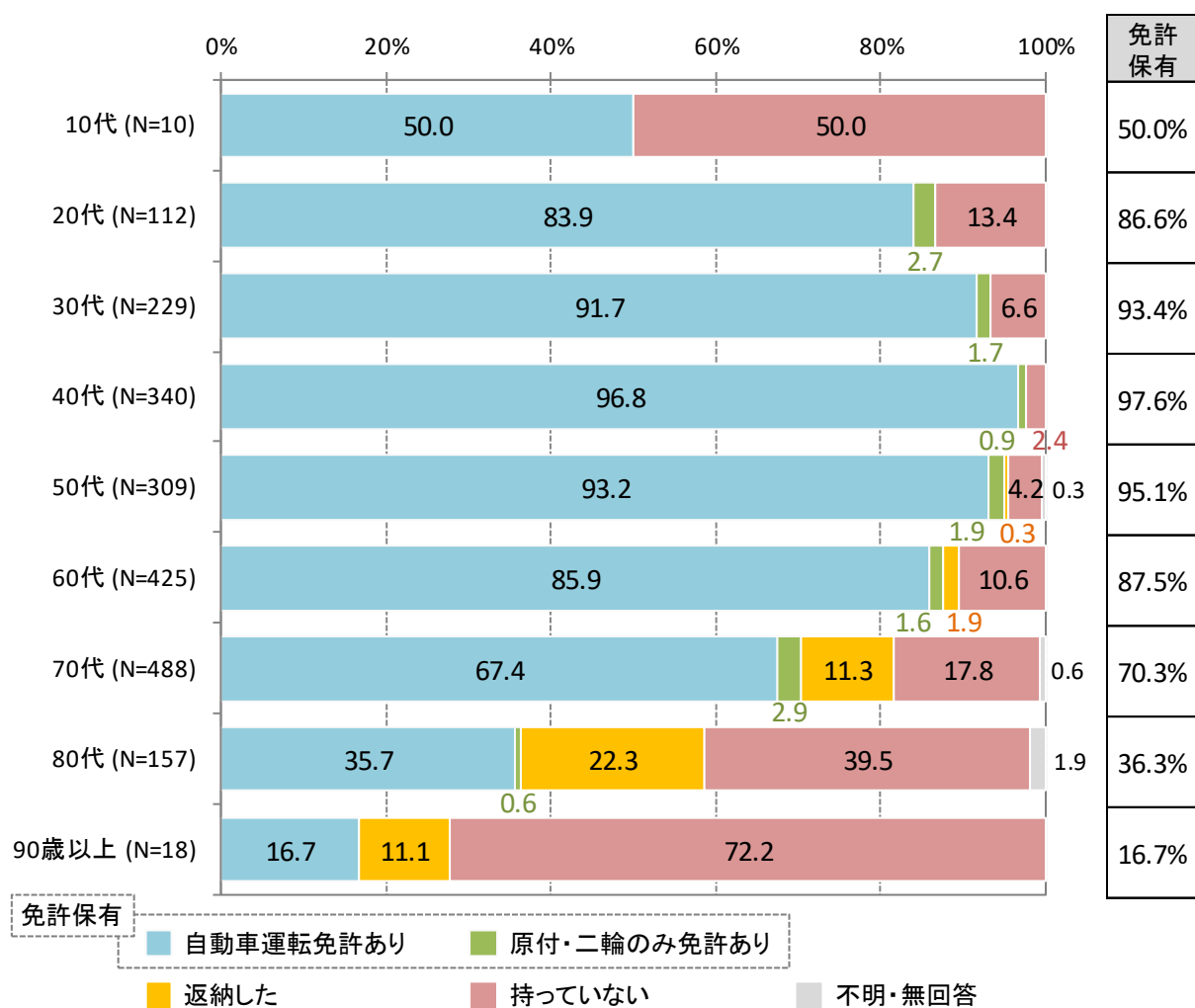


図 5 運転免許の保有状況

[性別]



[年代別]



※0.0%の表記は省略している

図 6 運転免許の保有状況(性別・年代別)

⑥自由に使える移動手段（複数回答）

- 回答者が自由に使える移動手段は、「自動車」が72.9%で最も多く、次いで「自転車」(41.9%)となっており、「なし」は0.3%にとどまっている。
- 地域別では、運転免許保有の傾向と同じく、木津地域（学研地域）(77.2%)が最も高く、木津地域（学研地域を除く）(66.4%)が最も低くなっている。また、加茂地域では「自転車」の回答割合が他の3地域よりも低くなっている。
- 性別に『手段あり』の割合をみると、男性(92.9%)の方が女性(82.7%)よりも高くなっている。
- 年代別にみると、30～60代では「自動車」が70%以上、10代では「自転車」が80.0%と多くなっている。『手段あり』の割合は、運転免許保有の傾向と同じく、80代(48.4%)、90歳以上(27.8%)で低い。
- 世帯構成別に『手段あり』の割合をみると、「二人以上世帯」(99.2%)の方が「ひとり暮らし」(65.7%)より高くなっており、「ひとり暮らし」では約3人に1人が自由に使える手段を持っていない。

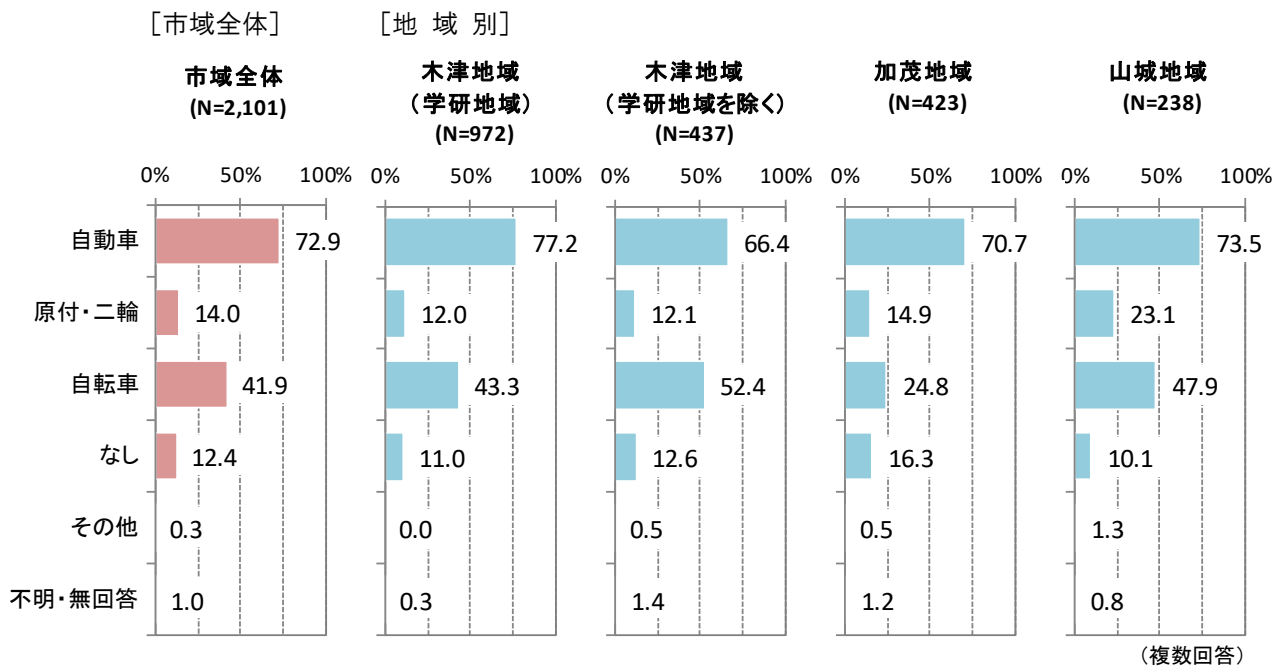


図 7 自由に使える移動手段

単位：％

※太字は50.0%以上、赤字は70.0%以上

(複数回答)		自動車	バイク・原付	自転車	なし	その他	不明・無回答	『手段あり』*
市域全体 (N=2,101)		72.9	14.0	41.9	12.4	0.3	1.0	86.7
性別	男性 (N=897)	83.4	21.6	45.9	6.9	0.3	0.2	92.9
	女性 (N=1,176)	65.6	8.3	39.5	16.3	0.3	0.9	82.7
年代別	10代 (N=10)	40.0	20.0	80.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	20代 (N=112)	62.5	19.6	51.8	9.8	0.0	0.9	89.3
	30代 (N=229)	79.5	20.1	52.0	5.2	0.0	0.0	94.8
	40代 (N=340)	90.3	14.7	54.7	1.5	0.0	0.3	98.2
	50代 (N=309)	86.4	17.5	44.0	4.2	0.0	0.0	95.8
	60代 (N=425)	78.1	13.6	40.5	8.5	0.2	0.7	90.8
	70代 (N=488)	63.7	11.7	34.2	18.6	0.4	1.2	80.1
	80代 (N=157)	32.5	1.9	19.7	49.7	2.5	1.9	48.4
	90歳以上 (N=18)	22.2	0.0	5.6	72.2	0.0	0.0	27.8
居住地域別	木津地域(学研) (N=972)	77.2	12.0	43.3	11.0	0.0	0.3	88.7
	木津地域(学研除) (N=437)	66.4	12.1	52.4	12.6	0.5	1.4	86.0
	加茂地域 (N=423)	70.7	14.9	24.8	16.3	0.5	1.2	82.5
	山城地域 (N=238)	73.5	23.1	47.9	10.1	1.3	0.8	89.1
世帯別	ひとり暮らし (N=140)	47.1	7.1	27.9	32.9	2.1	1.4	65.7
	二人以上世帯 (N=1,950)	75.0	14.4	43.2	10.9	0.2	0.6	99.2

*『手段あり』は「自動車」「原付・二輪」「自転車」「その他」のいずれか1つ以上を回答した割合

図 8 自由に使える移動手段(性別・年代別・居住地域別・世帯別)

⑦同居家族（複数回答）

○回答者の同居家族は、「配偶者」が75.1%で最も多く、次いで「子」が45.3%となっている。一方、「ひとり暮らし」は6.7%である。

○地域別では、木津地域（学研地域を除く）で「ひとり暮らし」（10.3%）の割合が、山城地域で「父母・義父母」（23.5%）の割合が、他の3地域と比べやや高くなっている。

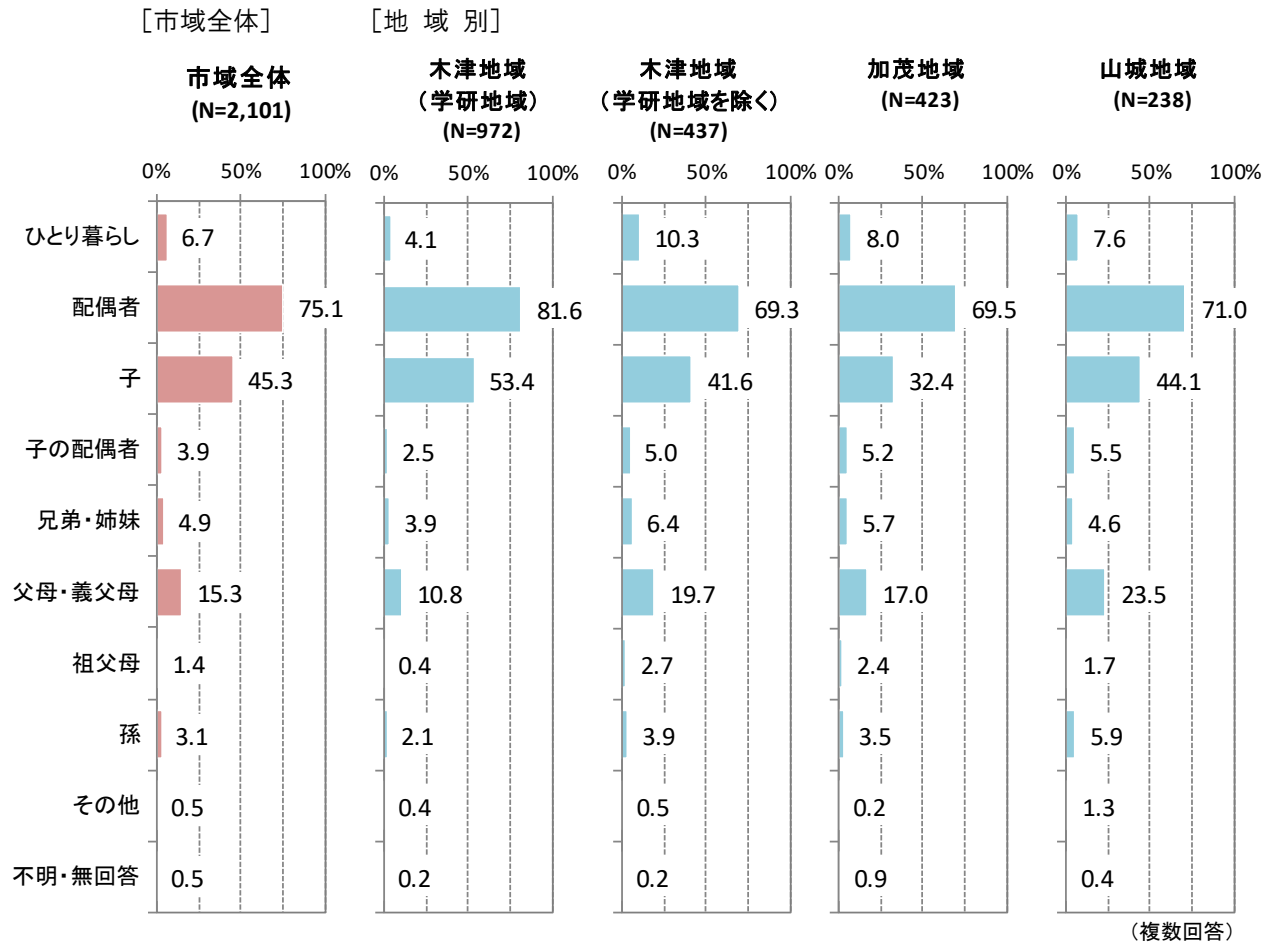


図 9 同居家族

⑧家族の車両保有状況

○回答者の家族の車両保有状況は、「普通自動車」が72.4%で最も多く、以下「自転車」(44.6%)、「軽自動車」(42.4%)と続いている。一方、『車両保有なし』は1.5%にとどまっている。

○地域別では、木津地域(学研地域)で「普通自動車」(79.4%)の割合が、山城地域で「軽自動車」(64.3%)の割合が、他の3地域と比べて高くなっている。

○車両を保有している世帯の保有台数は、【普通自動車】【軽自動車】【原付・二輪】では7割以上が「1台」となっているが、【自転車】では2台(26.9%)、3台以上(26.1%)も多い。

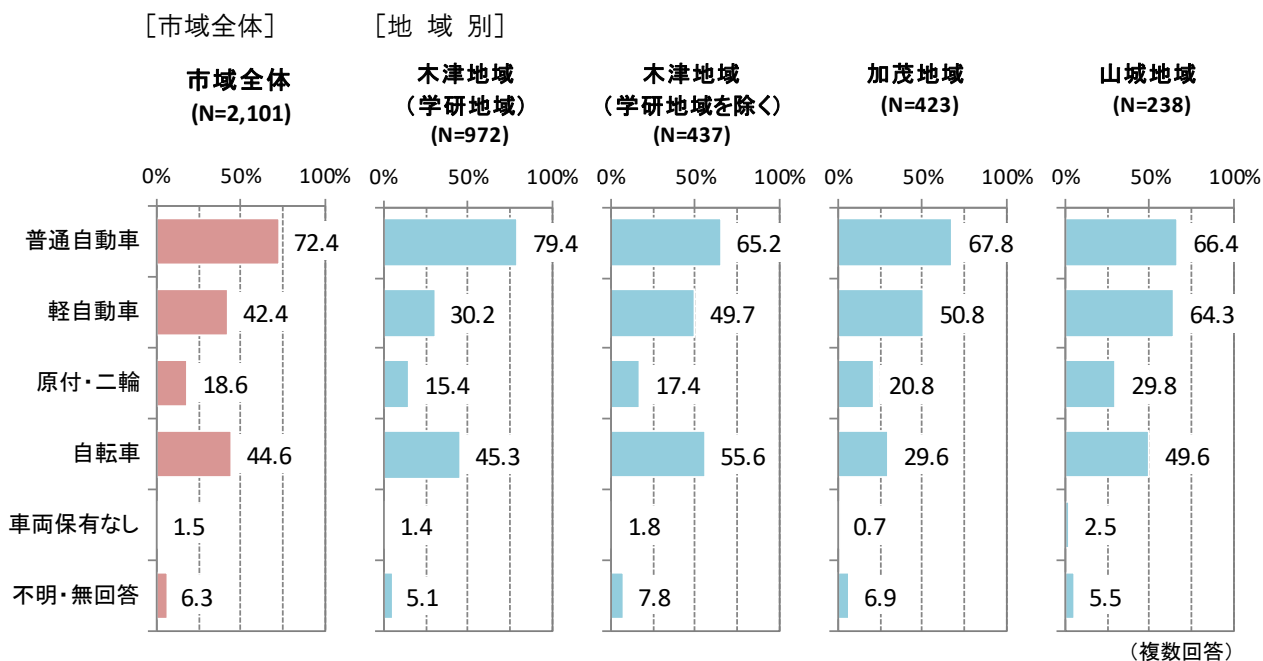


図 10 車両保有状況

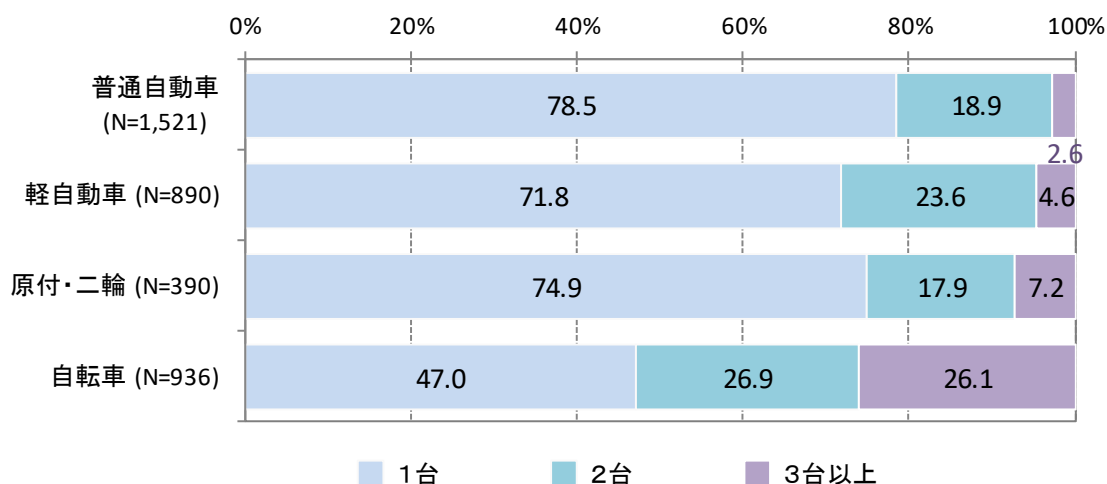


図 11 車両を保有している世帯における保有台数

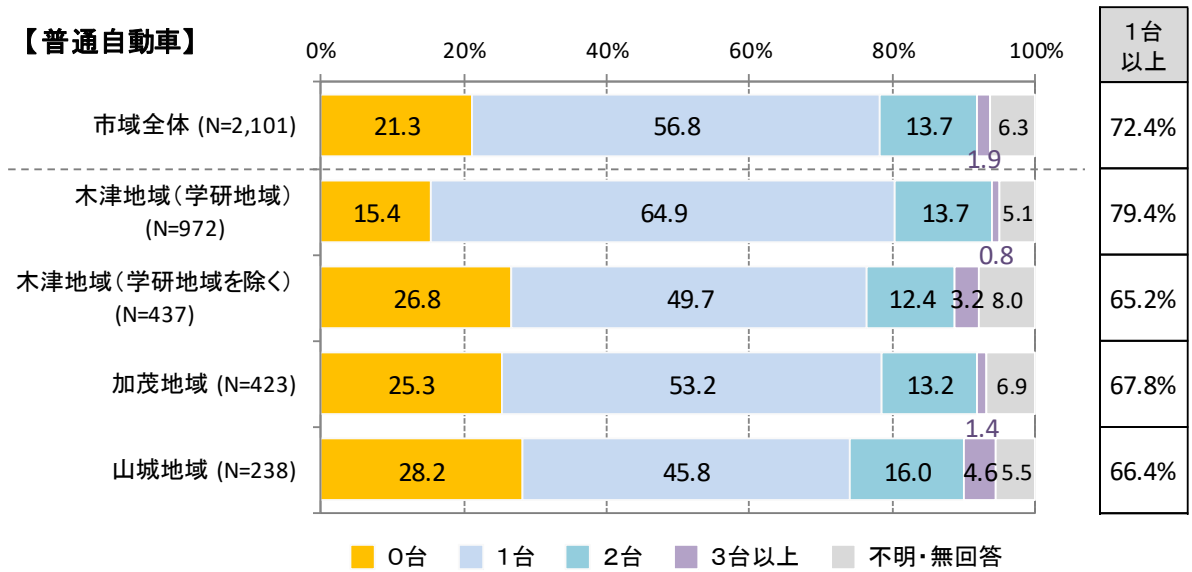


図 12 普通自動車の保有状況

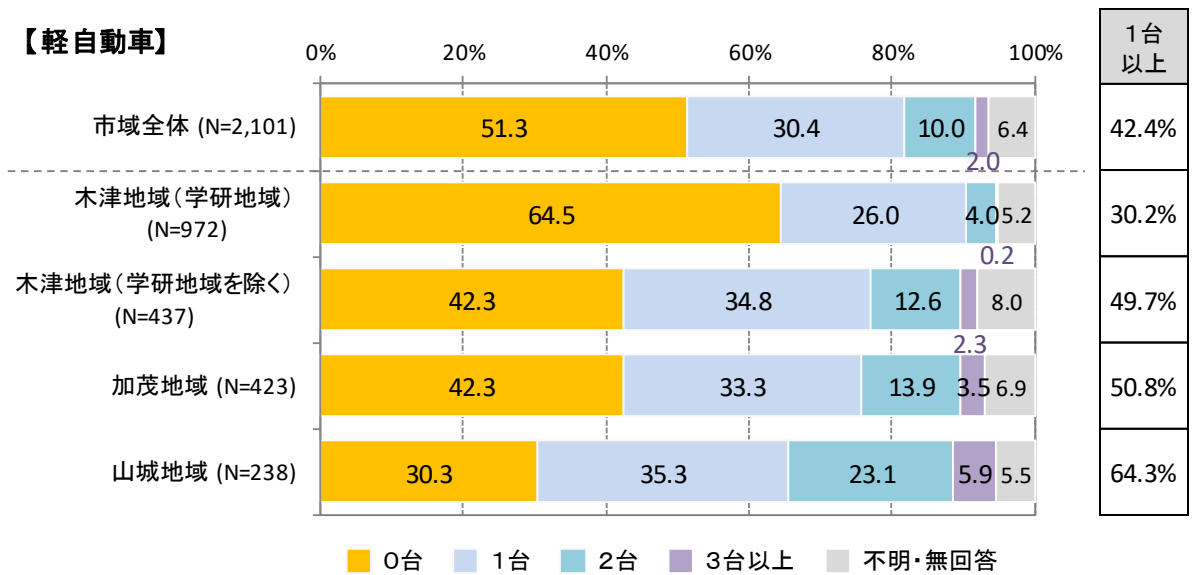


図 13 軽自動車の保有状況

【原付・二輪】

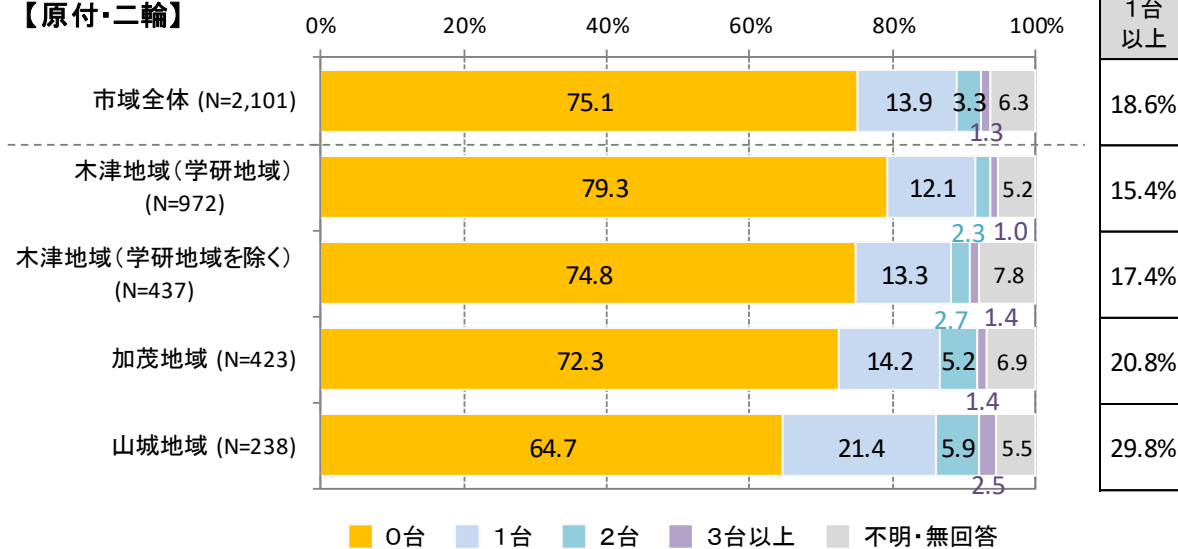


図 14 原付・二輪の保有状況

【自転車】

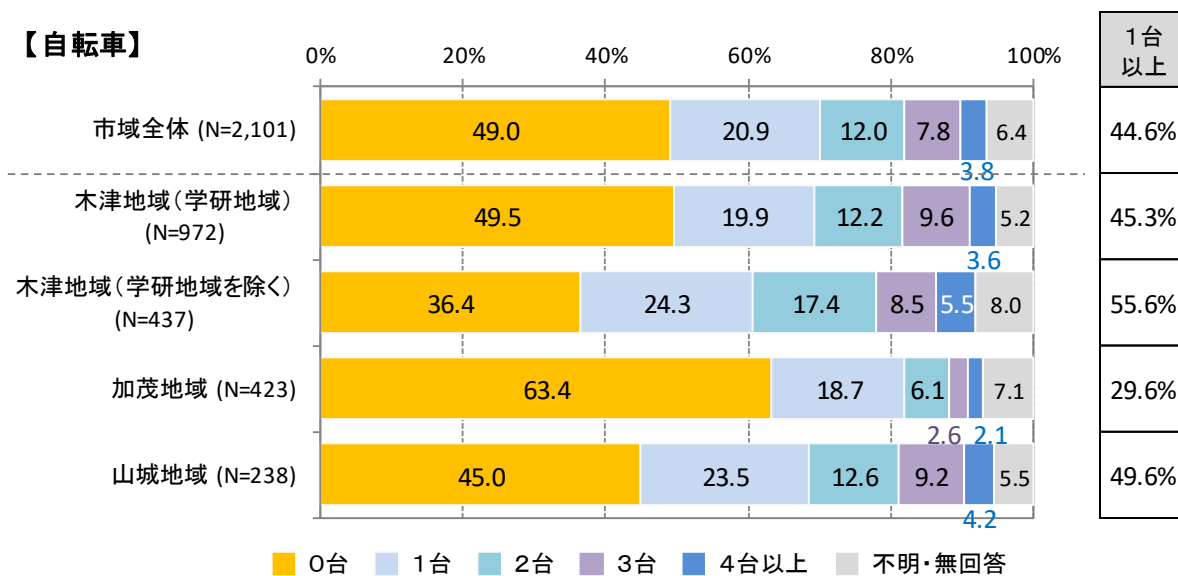


図 15 自転車の保有状況

質問2 平日・土日祝日の移動手段について

◆質問2の集計にあたって

- 回答をみると、1日あたりのトリップではないと思われるケース（1か月あたりのトリップとして記載等）が散見できた（図16）。
- 全て集計するとトリップ数が過大になるため、平日のトリップ数ごとに回答者数を集計した上で、回答者が少ない7回以上のサンプルについては集計対象から除外することとした。
- 土日祝日も同様に、7回以上のサンプルを除外した。
- また、平日または土日祝日のいずれか片方だけが7回以上のサンプルについても、平日・土日祝日の両方ともに除外した。
- なお、外出有無の集計については、除外したサンプルも『外出あり』として集計している。

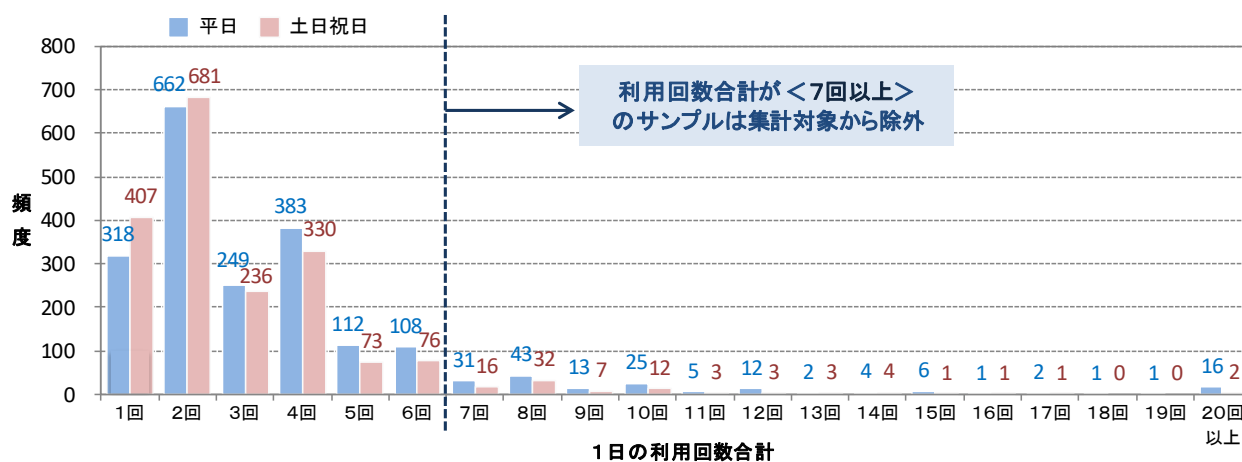


図16 平日・土日祝日(ある1日)の市内で利用した移動手段の総利用回数の出現頻度(全サンプル)

- 7回以上を除外したサンプルの総利用回数の出現頻度は図17のとおりである。

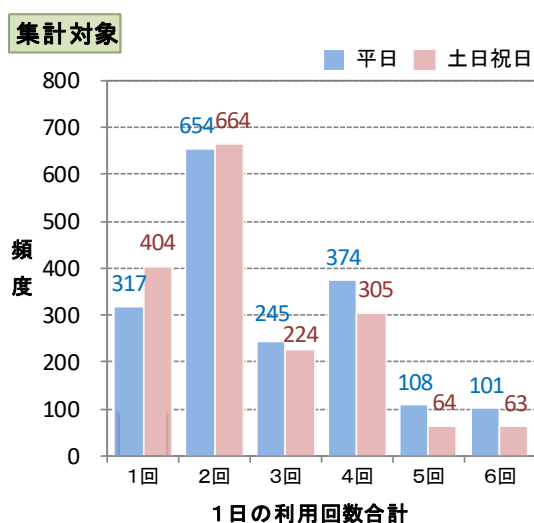


図17 平日・土日祝日(ある1日)の市内で利用した移動手段の総利用回数の出現頻度(集計対象サンプル)

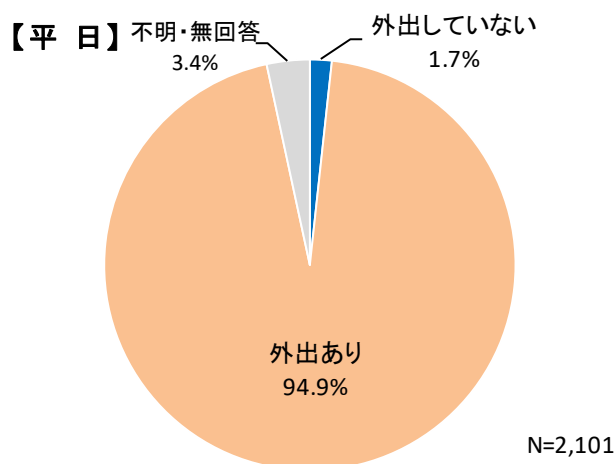
①平日（ある１日）に市内で利用した移動手段（複数回答）

○平日（ある１日）の外出状況は、すべての居住地域で９割以上が『外出あり』となっている。

○平日（ある１日）に市内で利用した移動手段は、「自動車（運転）」が47.0%で最も多く、以下「近鉄」（18.5%）、「ＪＲ」（13.1%）、「自転車」（12.5%）と続いている。「路線バス」は8%、『地域コミュニティ交通（きのつバス、かもバス、やましるバス）』は5.4%となっている。

○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が４割台後半で最も多くなっている。次いで、木津地域（学研地域）では「近鉄」、木津地域（学研地域を除く）では「近鉄」と「自転車」が同率、加茂地域では「ＪＲ」、山城地域では「自転車」と「ＪＲ」がほぼ同率となっている。

[市域全体]



[地域別]

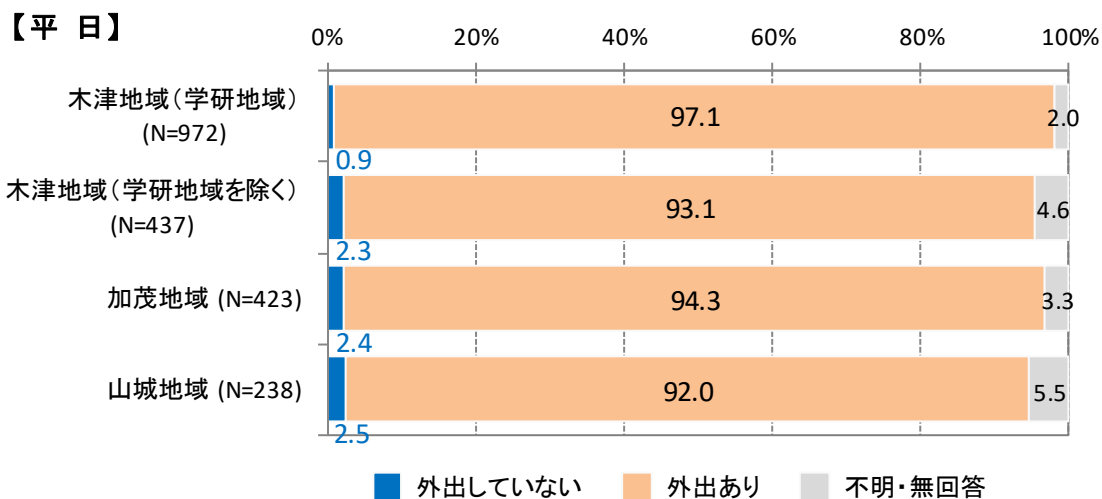
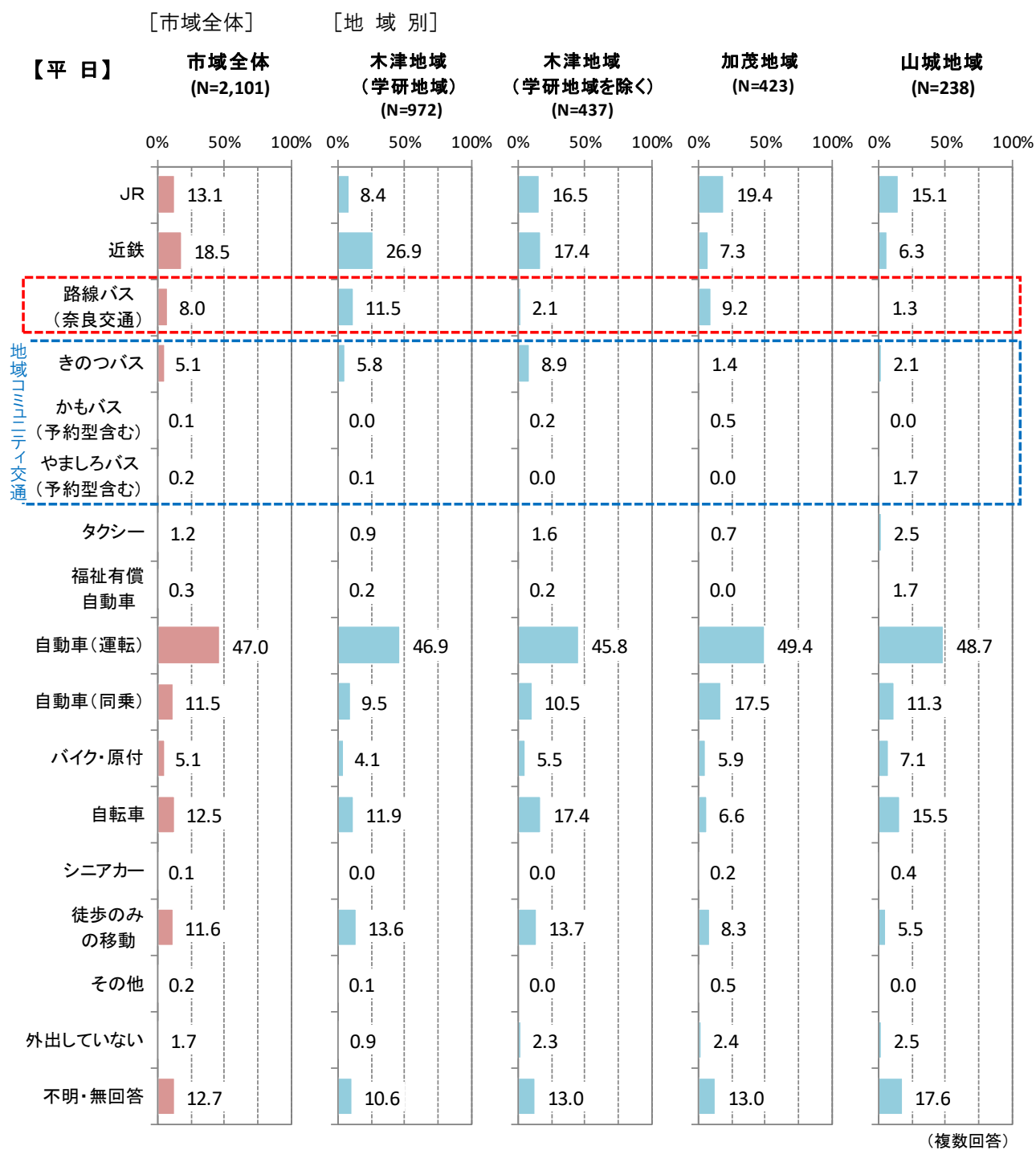


図 18 平日(ある1日)の外出有無



注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者(「外出していない」、不明・無回答を含む)に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。
 なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 19 平日(ある1日)に市内で利用した移動手段

○年代別でみると、90歳以上では「徒歩のみの移動」、10代では「近鉄」、他の年代では「自動車（運転）」が最も多くなっている。また、90歳以上では「路線バス（奈良交通）」、「きのつバス」を利用した割合が他の年代と比べて高い。

[年代別]

単位：％

※太字・背景塗りは上位3つ（「その他」、「外出していない」、不明・無回答を除く）、赤字は最上位

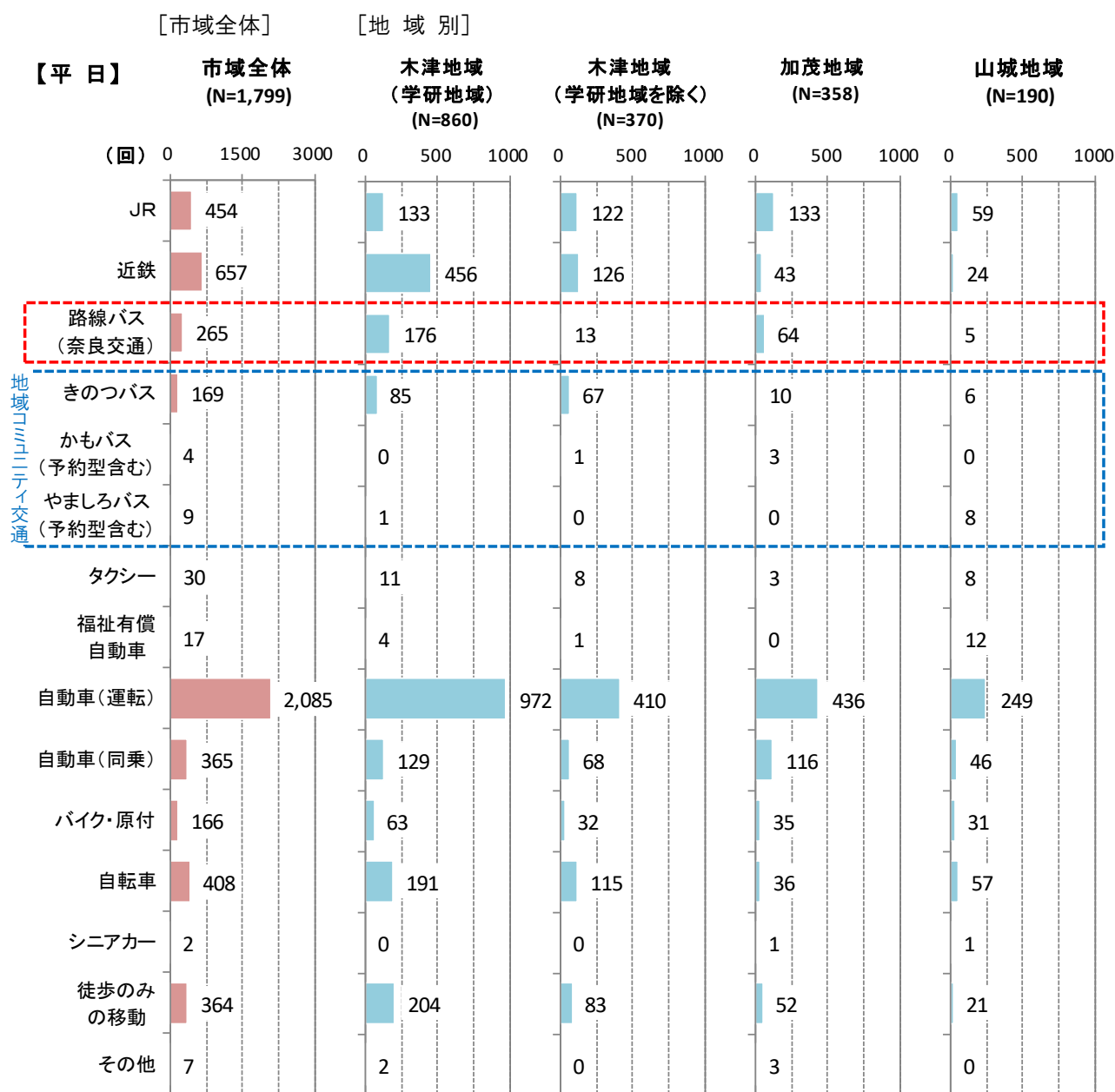
(複数回答)	市域全体 (N=2,101)	年代別									
		10代 (N=10)	20代 (N=112)	30代 (N=229)	40代 (N=340)	50代 (N=309)	60代 (N=425)	70代 (N=488)	80代 (N=157)	90歳以上 (N=18)	
JR	13.1	20.0	20.5	15.7	11.5	12.3	14.4	11.9	11.5	5.6	
近鉄	18.5	30.0	31.3	15.3	15.6	25.6	20.0	15.8	11.5	16.7	
路線バス(奈良交通)	8.0	10.0	10.7	8.7	6.5	8.7	8.0	8.4	4.5	16.7	
きのつバス	5.1	10.0	3.6	3.1	2.1	2.3	4.5	8.2	11.5	22.2	
かもバス(予約型含む)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	
やましろバス(予約型含む)	0.2	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0	
タクシー	1.2	0.0	0.0	1.3	0.6	0.6	0.5	0.8	5.7	16.7	
福祉有償自動車	0.3	0.0	0.0	0.4	0.6	0.3	0.0	0.0	1.3	5.6	
自動車(運転)	47.0	20.0	32.1	49.8	59.4	54.4	51.8	42.8	20.4	0.0	
自動車(同乗)	11.5	10.0	9.8	7.0	5.6	6.8	14.8	17.0	14.6	22.2	
バイク・原付	5.1	10.0	10.7	6.6	4.4	5.5	4.7	5.1	1.3	0.0	
自転車	12.5	10.0	15.2	11.8	12.6	8.4	12.0	16.4	8.9	5.6	
シニアカー	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6	0.0	
徒歩のみの移動	11.6	10.0	5.4	9.2	7.4	8.7	12.5	15.4	17.2	27.8	
その他	0.2	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	0.0	5.6	
外出していない	1.7	0.0	0.9	0.9	0.9	0.3	0.5	1.6	10.2	16.7	
不明・無回答	12.7	20.0	12.5	11.8	12.1	10.0	10.4	13.5	21.7	11.1	

注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者（「外出していない」、不明・無回答を含む）に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。

なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 20 平日(ある1日)に市内で利用した移動手段(年代別)

○平日（ある1日）に市内で利用した各移動手段の利用回数は、「自動車（運転）」が2,085回で最も多く、以下「近鉄」（657回）、「JR」（454回）、「自転車」（408回）と続いている。



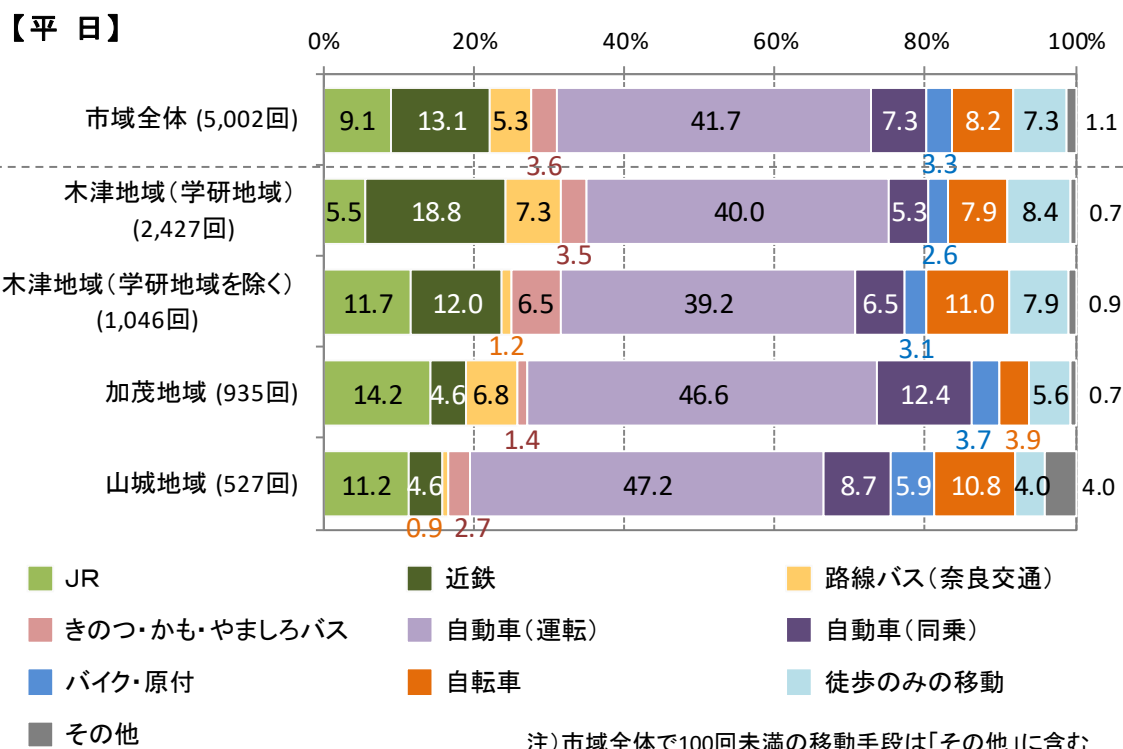
注) 利用回数合計が7回以上は含まず

注) グラフは、利用回数を積み上げた総利用回数を示す。市域全体と地域別では目盛りが異なる。
 なお、Nは各手段を1～6回利用したと回答した件数である。

図 21 平日(ある1日)に市内で利用した移動手段の総利用回数

○平日（ある1日）の移動手段割合は、「自動車（運転）」が41.7%で最も多く、以下「近鉄」（13.1%）、「JR」（9.1%）、「自転車」（8.2%）と続いている。

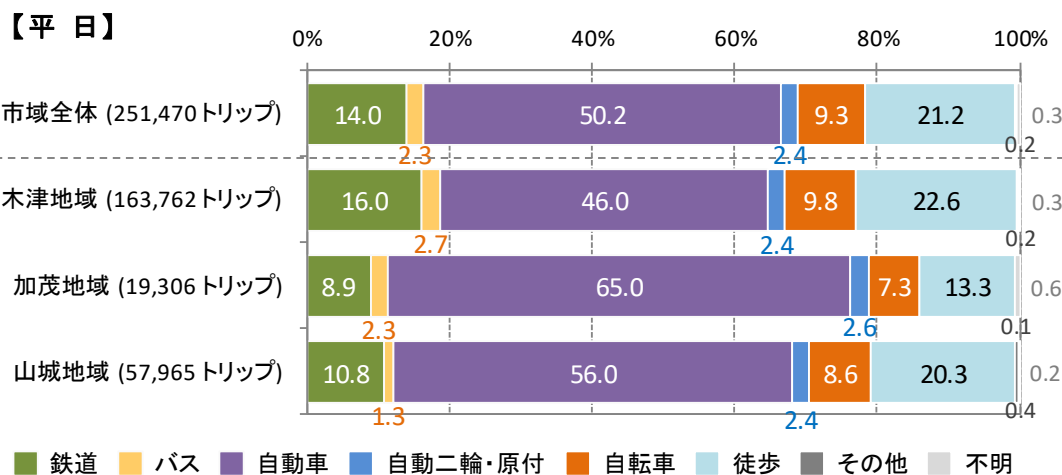
○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、加茂地域と山城地域では45%以上を占めている。次いで、木津地域（学研地域）では「近鉄」、木津地域（学研地域を除く）では「近鉄」「JR」「自転車」が同程度、加茂地域では「JR」、山城地域では「JR」と「自転車」がほぼ同率となっている。



注) 総利用回数に対する各移動手段の回数＝各移動手段の割合を示す。

図 22 平日(ある1日)の移動手段割合

《参考》—H22 パーソントリップ調査結果



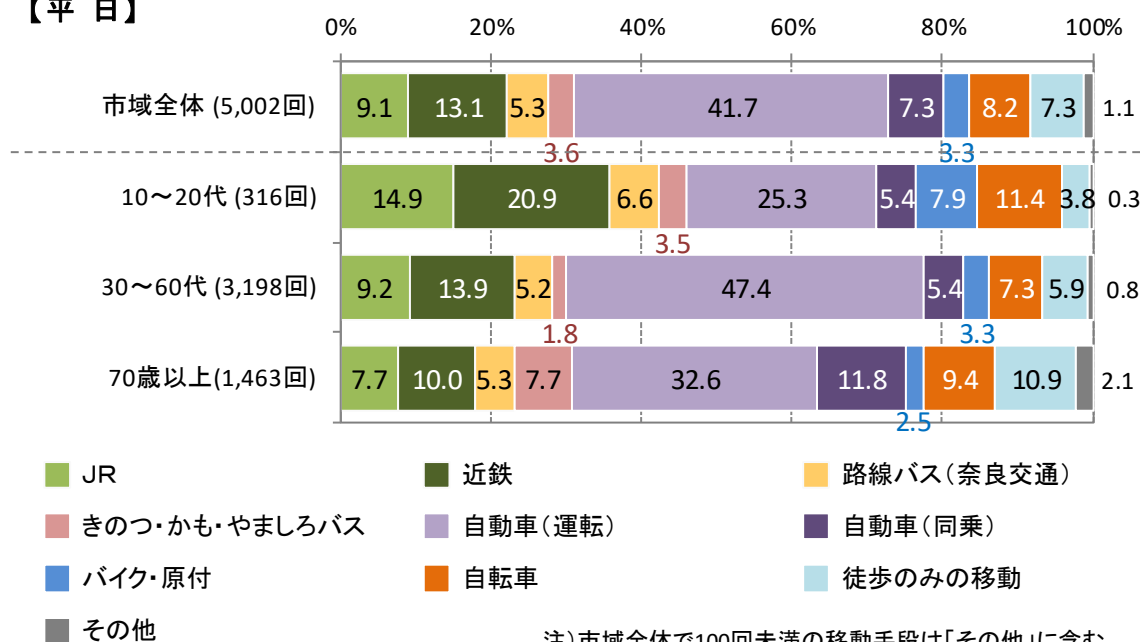
資料:平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査/京阪神都市圏交通計画協議会

図 23 【平日】発生集中量の交通手段割合(パーソントリップ調査より)

○年代別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、30～60代では45%以上を占めている。また、10～20代では「近鉄」（20.9%）、「JR」（14.9%）の割合が他の年代と比べて高い。

[年 代 別]

【平 日】



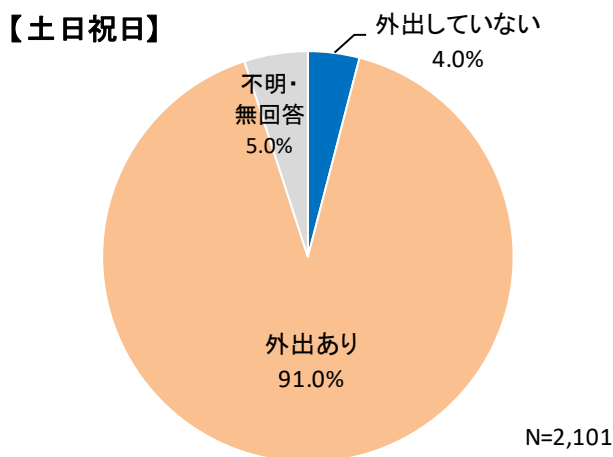
注) 総利用回数に対する各移動手段の回数＝各移動手段の割合を示す。

図 24 平日(ある1日)の移動手段割合(市域全体・年代別)

②土日祝日（ある1日）に市内で利用した移動手段（複数回答）

○土日祝日（ある1日）の外出状況は、すべての居住地域で85%以上が『外出あり』となっている。
 ○土日祝日（ある1日）に市内で利用した移動手段は「自動車（運転）」が47.5%で最も多く、以下「自動車（同乗）」（20.2%）、「近鉄」（11.9%）、「徒歩のみの移動」（10.1%）と続いている。「路線バス」は5.5%、『地域コミュニティ交通』は5%未満となっている。
 ○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く4割台後半、次いで「自動車（同乗）」が2割前後となっている。

[市域全体]



[地 域 別]

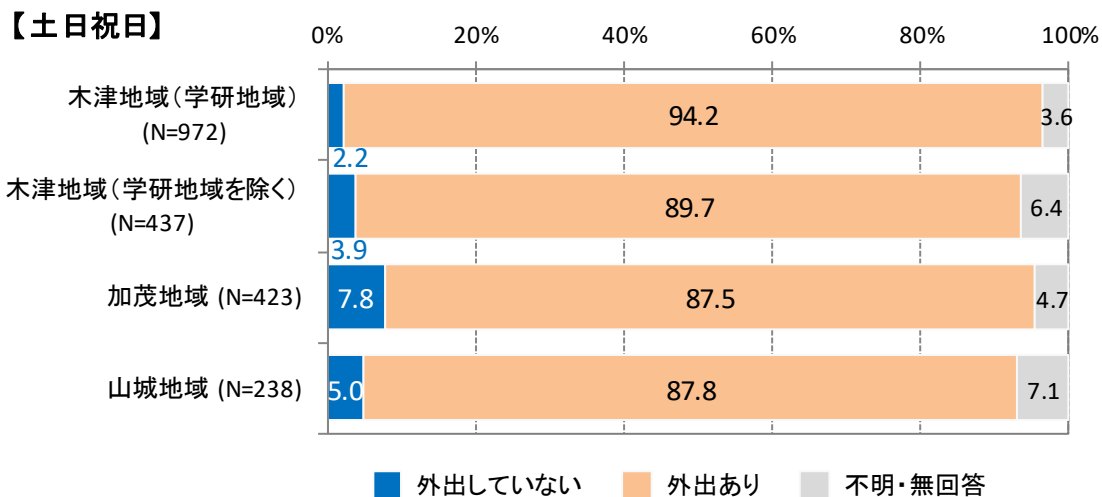
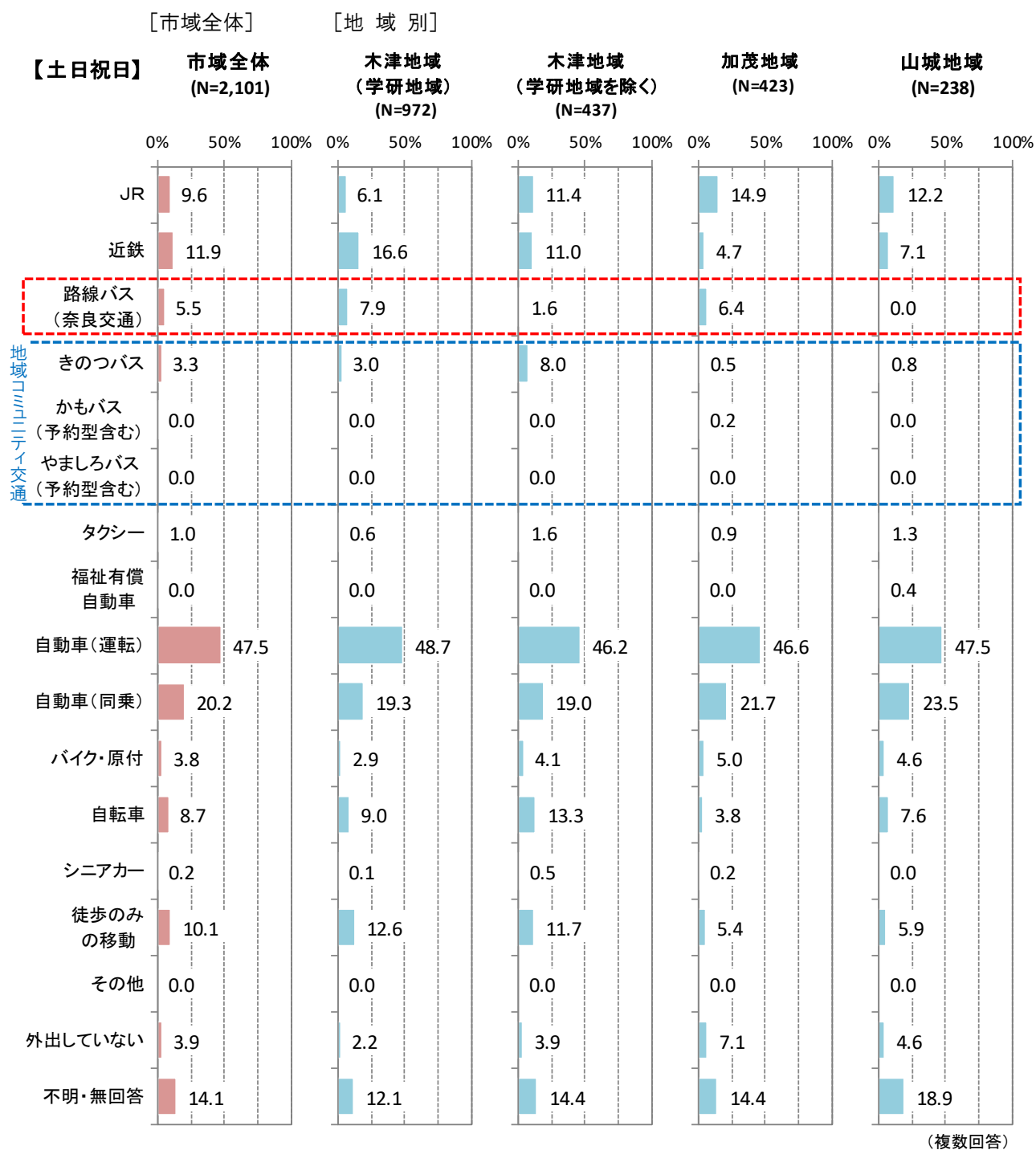


図 25 土日祝日(ある1日)の外出有無



注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者(「外出していない」、不明・無回答を含む)に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。
 なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 26 土日祝日(ある1日)に市内で利用した移動手段

〇年代別でみると、10代では「JR」と「近鉄」が同率、90歳以上では「自動車（同乗）」、他の年代では「自動車（運転）」が最も多くなっている。また、70歳以上では「徒歩のみの移動」の割合が他の年代と比べて高い。

[年代別]

単位：％

※太字・背景塗りは上位3つ(「その他」、「外出していない」、不明・無回答を除く)、赤字は最上位

(複数回答)	市域全体 (N=2,101)	年代別								
		10代 (N=10)	20代 (N=112)	30代 (N=229)	40代 (N=340)	50代 (N=309)	60代 (N=425)	70代 (N=488)	80代 (N=157)	90歳以上 (N=18)
JR	9.6	30.0	16.1	11.4	8.5	7.4	9.4	10.5	7.0	5.6
近鉄	11.9	30.0	22.3	13.1	12.1	10.7	11.8	11.3	6.4	5.6
路線バス(奈良交通)	5.5	10.0	7.1	7.4	5.0	5.8	5.6	5.5	1.3	5.6
きのつバス	3.3	0.0	2.7	2.6	2.1	1.0	2.6	4.3	10.8	5.6
かもバス(予約型含む)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0
やましろバス(予約型含む)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
タクシー	1.0	0.0	0.0	0.4	0.3	1.6	0.7	0.6	3.8	5.6
福祉有償自動車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(運転)	47.5	20.0	42.9	51.5	57.1	57.9	51.5	41.6	19.7	0.0
自動車(同乗)	20.2	20.0	18.8	24.9	21.8	21.4	17.2	19.3	18.5	38.9
バイク・原付	3.8	0.0	8.9	3.9	1.8	3.9	4.5	4.3	0.6	0.0
自転車	8.7	20.0	8.0	6.1	7.1	8.7	11.1	10.2	5.7	0.0
シニアカー	0.2	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0
徒歩のみの移動	10.1	10.0	2.7	6.6	6.8	7.4	10.1	15.0	17.8	22.2
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
外出していない	3.9	0.0	4.5	1.7	1.8	1.3	3.5	4.1	14.6	22.2
不明・無回答	14.1	30.0	11.6	11.8	12.4	11.3	10.4	15.8	27.4	27.8

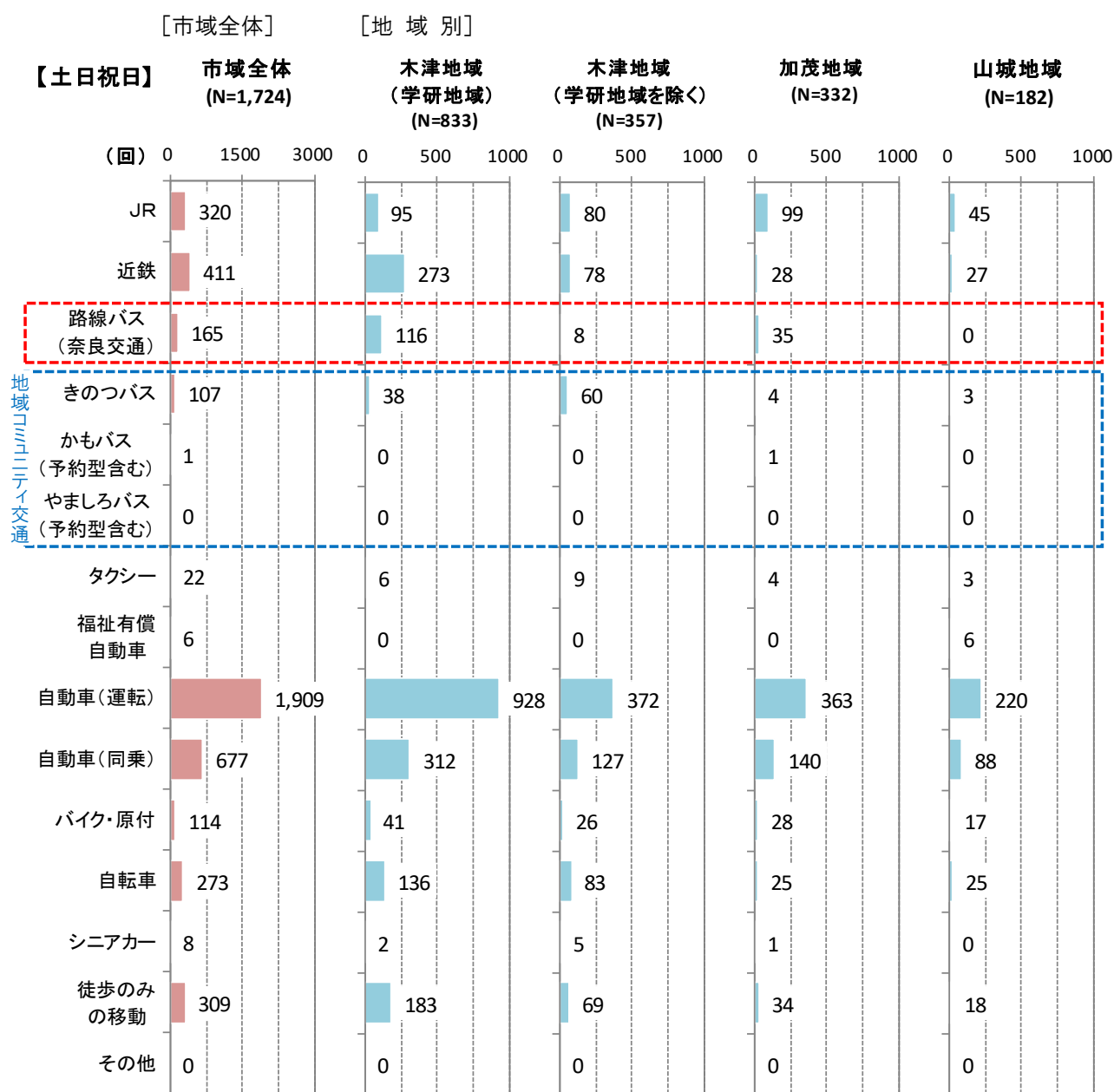
注)「JR」～「その他」の割合は、全回答者(「外出していない」、不明・無回答を含む)に対して、その手段を1～6回利用したと回答した人の割合を示す。

なお、全交通手段の利用回数合計が7回以上の回答は「不明」として処理している。

図 27 土日祝日(ある1日)に市内で利用した移動手段(年代別)

○土日祝日（ある１日）に市内で利用した各移動手段の利用回数は、「自動車（運転）」が１,９０９回で最も多く、以下「自動車（同乗）」（６７７回）、「近鉄」（４１１回）、「ＪＲ」（３２０回）と続いている。

○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、次いで「自動車（同乗）」となっている。また、木津地域（学研地域）では「近鉄」の回数も他の地域と比べて多い。



注) 利用回数合計が7回以上は含まず

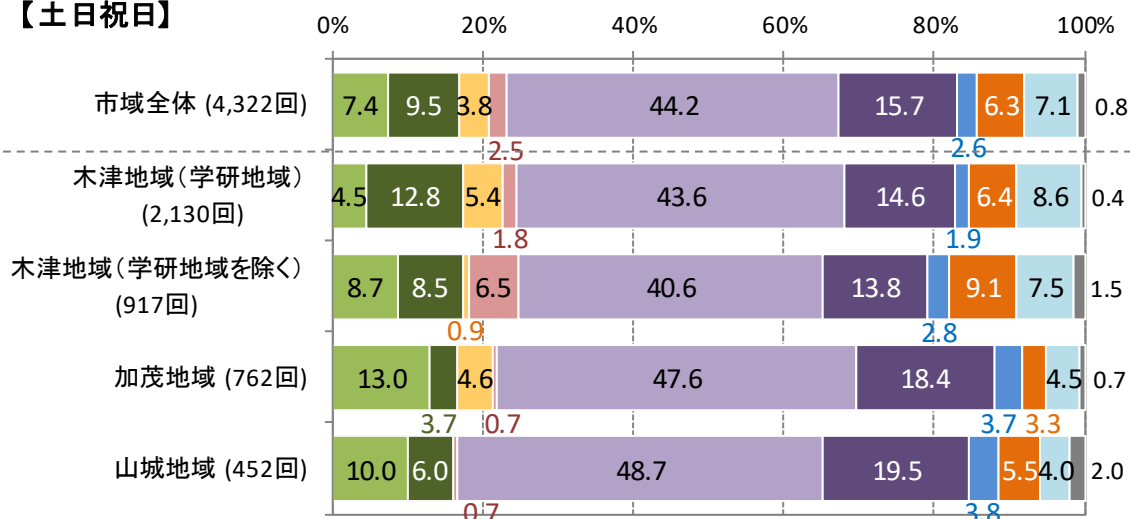
注) グラフは、利用回数を積み上げた総利用回数を示す。市域全体と地域別では目盛りが異なる。
 なお、Nは各手段を１～６回利用したと回答した件数である。

図 28 土日祝日(ある1日)に市内で利用した移動手段の総利用回数

○土日祝日（ある1日）の移動手段割合は、「自動車（運転）」が44.2%で最も多く、以下「自動車（同乗）」（15.7%）、「近鉄」（9.5%）と続いている。

○地域別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、加茂地域と山城地域では45%以上を占めている。また、木津地域（学研地域）では「近鉄」、加茂地域では「JR」の割合が他の地域と比べて高くなっている。

【土日祝日】



- JR
- 近鉄
- 路線バス (奈良交通)
- きのつ・かも・やましろバス
- 自動車 (運転)
- 自動車 (同乗)
- バイク・原付
- 自転車
- 徒歩のみの移動
- その他

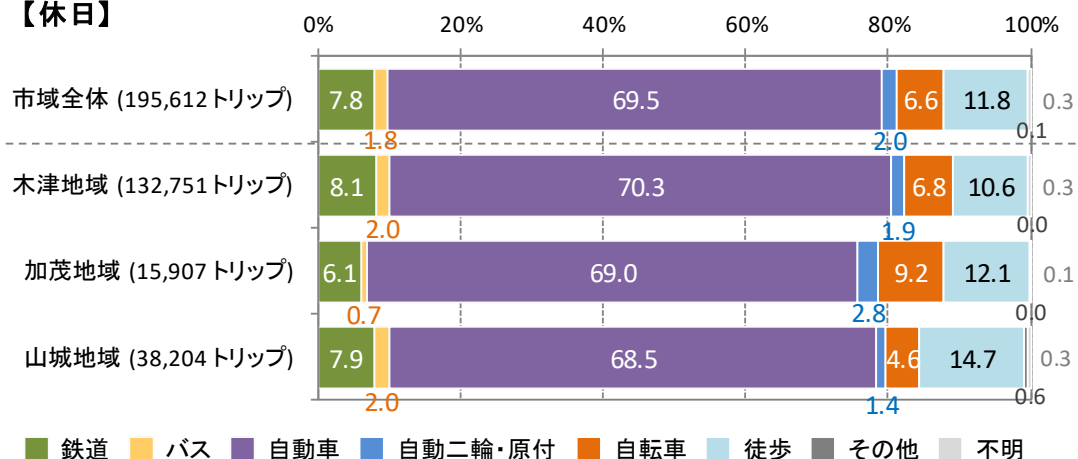
注) 市域全体で100回未満の移動手段は「その他」に含む

注) 総利用回数に対する各移動手段の回数＝各移動手段の割合を示す。

図 29 土日祝日(ある1日)の移動手段割合

《参考》—H22 パーソントリップ調査結果

【休日】



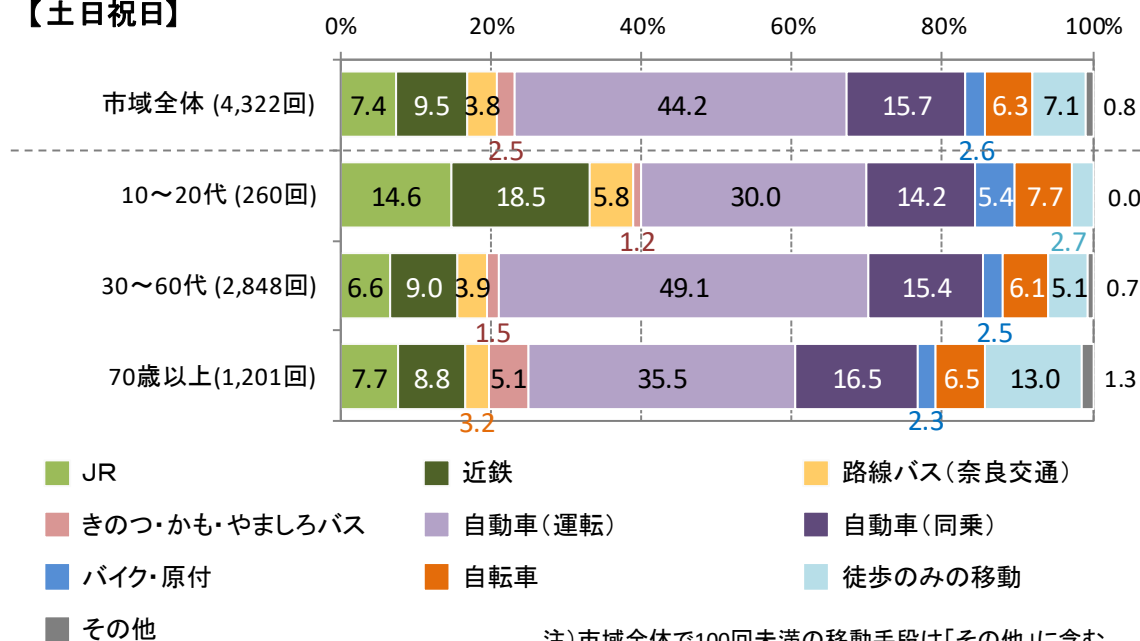
資料: 平成22年 第5回近畿圏パーソントリップ調査/京阪神都市圏交通計画協議会

図 30 【休日】発生集中量の交通手段割合(パーソントリップ調査より)

○年代別でみると、すべての地域で「自動車（運転）」が最も多く、30～60代では約5割を占めている。
また、10～20代では「近鉄」（18.5%）、「JR」（14.6%）の割合、70歳以上では「徒歩」（13.0%）の割合が、他の年代と比べて高い。

[年 代 別]

【土日祝日】



注)市域全体で100回未満の移動手段は「その他」に含む

注) 総利用回数に対する各移動手段の回数＝各移動手段の割合を示す。

図 31 土日祝日(ある1日)の移動手段割合(市域全体・年代別)

質問3 市内で運行する公共交通の満足度について

①市内で運行する鉄道の満足度

- 市内で運行する【鉄道(JR)】の満足度は、『不満』(「不満」と「非常に不満」の合計、以下同じ)が24.4%、『満足』(「非常に満足」と「満足」の合計、以下同じ)が20.3%となっており、『不満』が『満足』を4.1ポイント上回っている。
- 【JR】の満足度を地域別にみると、木津地域(学研地域を除く)で『満足』の割合(31.8%)が最も高くなっており、『不満』(16.9%)を上回っている。一方、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っている。
- 市内で運行する【鉄道(近鉄)】の満足度は、『満足』が35.5%、『不満』が12.5%となっており、『満足』が『不満』を23.0ポイント上回っている。
- 【近鉄】の満足度を地域別にみると、加茂地域では『満足』と『不満』が同程度となっているものの、他の3地域では『満足』が『不満』を上回っている。
- 『満足度』(算出方法はp.2参照)は、【JR】が2.86、【近鉄】が3.38となっており、【近鉄】の方が高くなっている。地域別にみると、【JR】では木津地域(学研地域を除く)、【近鉄】では加茂地域以外の3地域で3.00より高い。

[市域全体]

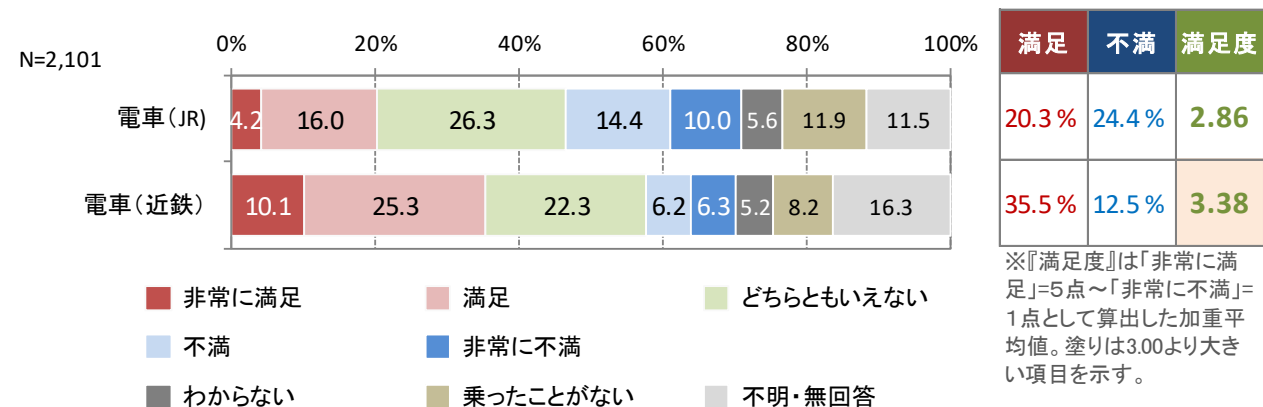
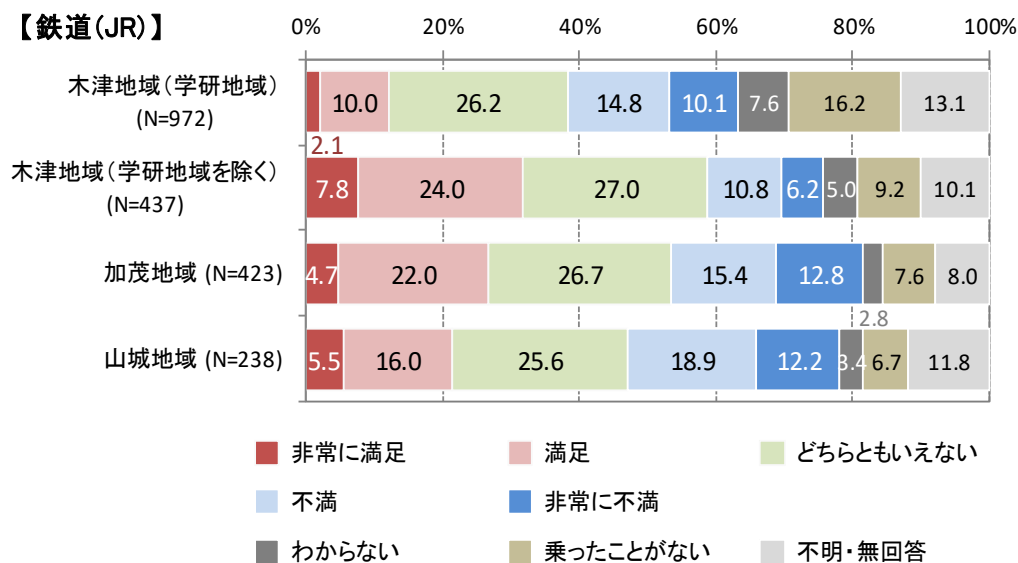


図 32 市内で運行する鉄道の満足度

[地域別]

【鉄道(JR)】

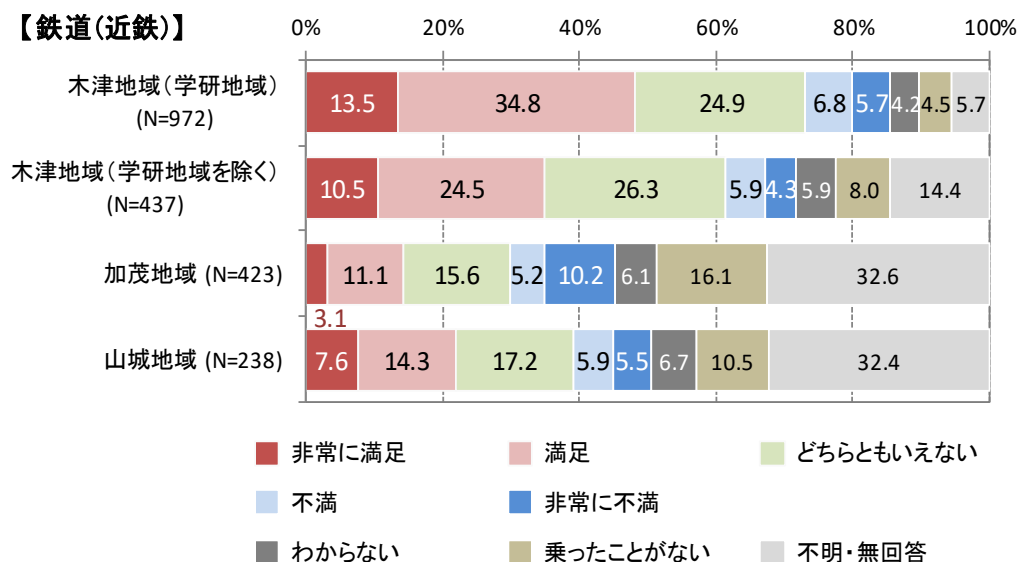


満足	不満	満足度
12.0%	24.9%	2.67
31.8%	16.9%	3.22
26.7%	28.1%	2.88
21.4%	31.1%	2.79

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 33 市内で運行する【鉄道(JR)】の満足度(地域別)

【鉄道(近鉄)】



満足	不満	満足度
48.3%	12.4%	3.51
35.0%	10.3%	3.43
14.2%	15.4%	2.82
21.8%	11.3%	3.25

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 34 市内で運行する【鉄道(近鉄)】の満足度(地域別)

表 1 市内で運行する【鉄道(JR)】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (172)	・各方面へのアクセスがよい (54) ・運行本数が多い・適当である (38) ・駅が近い (37) ・時間が正確 (13) ・始発駅で便利 (12) ・快速が停まる (7) ・空いている (7) ・その他(早い・目的地に早く着く、安全・安心) (4)	運行に関する こと (657)	・運行本数が少ない (365) ・駅が遠い (80) ・遅延が多い (62) ・運休・事故が多い (41) ・遅い・目的地まで時間がかかる (33) ・単線である・複線化してほしい (24) ・普通電車しか停まらない (17) ・快速が少ない (13) ・新駅を設置してほしい (6) ・終電が早い (5) ・その他(混雑している、延伸してほしい、他に選択肢がない 等) (11)
乗り継ぎに 関すること (3)	・バスと鉄道の乗り継ぎが良い、乗り継ぎが良い (3)	乗り継ぎに 関すること (98)	・鉄道と鉄道の乗り継ぎが悪い (42) ・乗り継ぎが悪い (25) ・鉄道とバスの乗り継ぎが悪い (20) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (11)
料金に関する こと (1)	・運賃が安い (1)	料金に関する こと (26)	・運賃が高い (24) ・その他(障害者割引がない 等) (2)
車両に関する こと (2)	・きれい・清潔、ボックス席で良い (2)	車両に関する こと (7)	・車両・デザインが古い、空調が不適合 等 (7)
駅施設に 関すること (5)	・バリアフリーである、きれい・清潔 (5)	駅施設に 関すること (13)	・バリアフリーになっていない (8) ・その他(行き先がわかりにくい 等) (5)
駅員・乗務員 に関する こと (3)	・駅員・乗務員の対応が良い (3)	駅員・乗務員 に関する こと (9)	・駅員が常駐していない、駅員が不足している、駅員・乗務員の対応が悪い 等
駅周辺に 関すること (1)	・駐車しやすい (1)	駅周辺に 関すること (65)	・駅に行くための手段が不便・ない (46) ・駐車場がない・狭い・遠い (10) ・駅に行く道が不便 (5) ・その他(駅前・駅周辺に活気がない) (4)
その他 (26)	・便利・満足・不便でない (26)	その他 (4)	・不便 等 (4)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 2 市内で運行する【鉄道(近鉄)】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (317)	・運行本数が多い・適当である (113) ・駅が近い (53) ・各方面へのアクセスがよい (48) ・時間が正確 (36) ・急行・特急が停まる (34) ・早い。目的地に早く着く (10) ・運休が少ない (8) ・空いている (5) ・その他(目的地が沿線にある、安全・安心、始発駅で便利) (10)	運行に関する こと (226)	・駅が遠い (82) ・運行本数が少ない (54) ・普通電車しか停まらない (30) ・混雑している (17) ・遅延が多い (13) ・延伸してほしい (9) ・運休・事故が多い (6) ・遅い・目的地まで時間がかかる (5) ・急行・特急が少ない (5) ・その他(終電が早い 等) (5)
乗り継ぎに 関すること (10)	・鉄道と鉄道の乗り継ぎが良い (5) ・その他(地下鉄との乗り継ぎが良い・相互乗り入れが良い、鉄道とバスの乗り継ぎが良い) (5)	乗り継ぎに 関すること (27)	・鉄道と鉄道の乗り継ぎが悪い (11) ・鉄道とバスの乗り継ぎが悪い (7) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (7) ・その他(乗り継ぎが悪い) (2)
料金に関する こと (9)	・運賃が安い (9)	料金に関する こと (18)	・運賃が高い (15) ・その他(特急に別料金がかかる) (3)
車両に関する こと (3)	・きれい・清潔 (3)	車両に関する こと (8)	・車両・デザインが古い、空調が不適、車両編成数が少ない 等 (8)
駅施設に 関すること (3)	・バリアフリーである、待合い施設がある (3)	駅施設に 関すること (19)	・駅内にある踏切が不便 (7) ・その他(駅が狭い、トイレ設備が不適、清掃が行き届いていない 等) (12)
駅員・乗務員 に関する こと (2)	・駅員・乗務員の対応が良い (2)	駅員・乗務員 に関する こと (10)	・駅員が常駐していない (5) ・(駅員・乗務員の対応が悪い 等) (5)
駅周辺に 関すること (0)	—	駅周辺に 関すること (66)	・駅に行くための手段が不便・ない (46) ・駅周辺が整備されていない (6) ・その他(駅に行く道が不便、駐車場がない・狭い・遠い・高い、駐輪場がない・遠い 等) (14)
その他 (40)	・便利・満足・不便でない (40)	その他 (4)	・乗客のマナーが悪い、不便 (4)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

②市内で運行する鉄道以外の公共交通の満足度

- 市内で運行する鉄道以外の公共交通の満足度は、すべて『不満』が『満足』を上回っている。なお、【かもバス】、【やましろバス】、【福祉有償運送】については「乗ったことがない」が6割以上を占めており、利用率が低くなっている。
- 『満足度』は、【福祉有償運送】が2.93で最も高く、以下【路線バス（奈良交通）】が2.82、【きのつバス】が2.81と続いている。
- 【きのつバス】の満足度を地域別にみると、木津地域（学研地域を除く）では『満足』（19.7%）が『不満』（14.0%）を上回っているが、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っている。
- 【かもバス】の満足度は、加茂地域では『不満』（4.7%）が『満足』（1.4%）を上回っている。
- 【やましろバス】の満足度は、山城地域では『不満』（10.5%）が『満足』（5.0%）を上回っている。
- 【路線バス（奈良交通）】の満足度は、すべての地域で『不満』が『満足』を上回っている。なお、山城地域では「乗ったことがない」が約6割と多くなっている。
- 【タクシー】の満足度は、山城地域では『満足』（5.5%）が『不満』（3.4%）を上回っているが、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っている。
- 【福祉有償運送】は、すべての地域で「乗ったことがない」が過半数を占めている。

[市域全体]

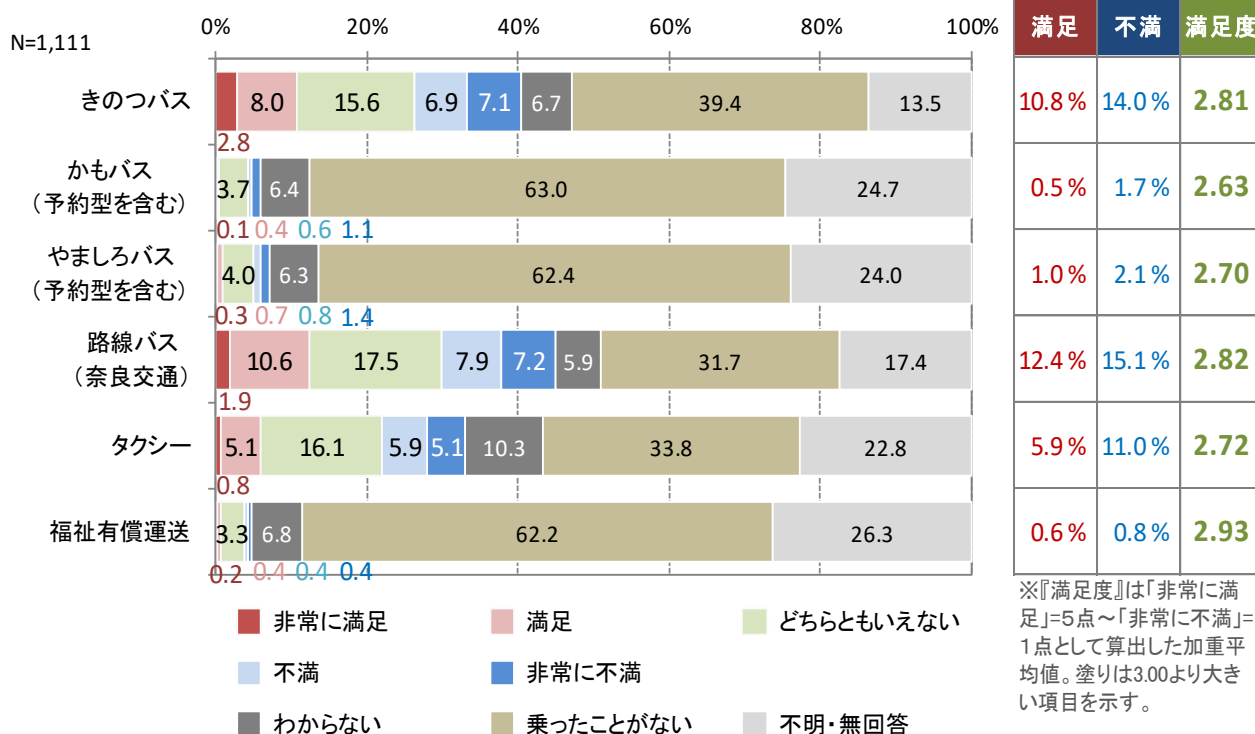
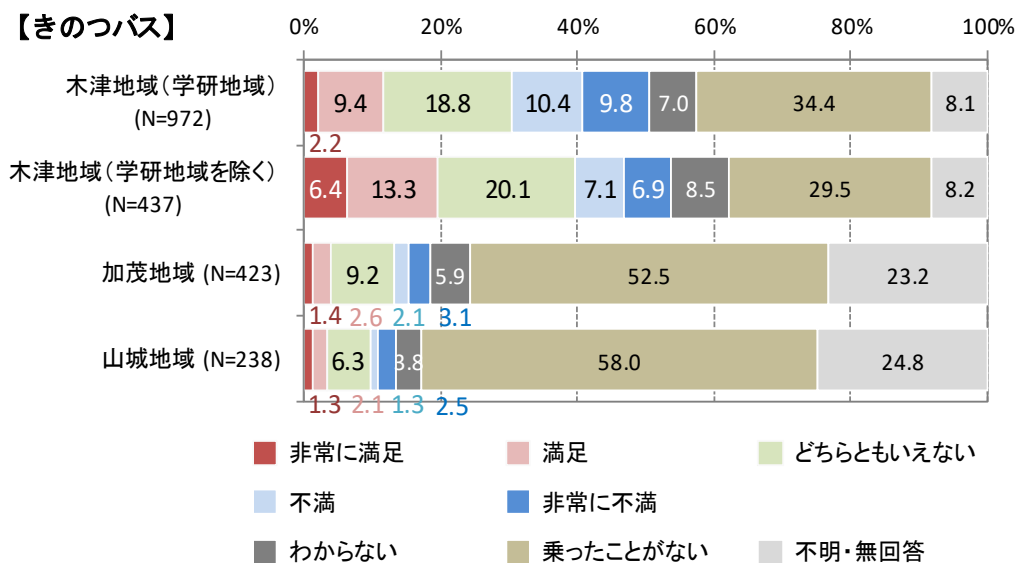


図 35 市内で運行する鉄道以外の公共交通の満足度

[地 域 別]

【きのつバス】



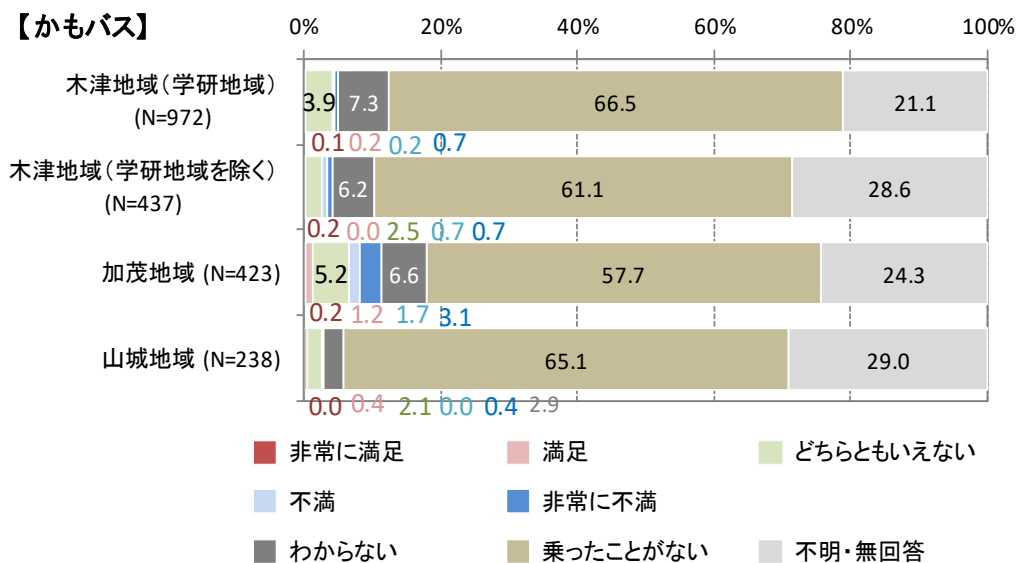
満足	不満	満足度
11.5%	20.2%	2.68
19.7%	14.0%	3.10
4.0%	5.2%	2.85
3.4%	3.8%	2.88

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 36 市内で運行する【きのつバス】の満足度(地域別)

[地 域 別]

【かもバス】



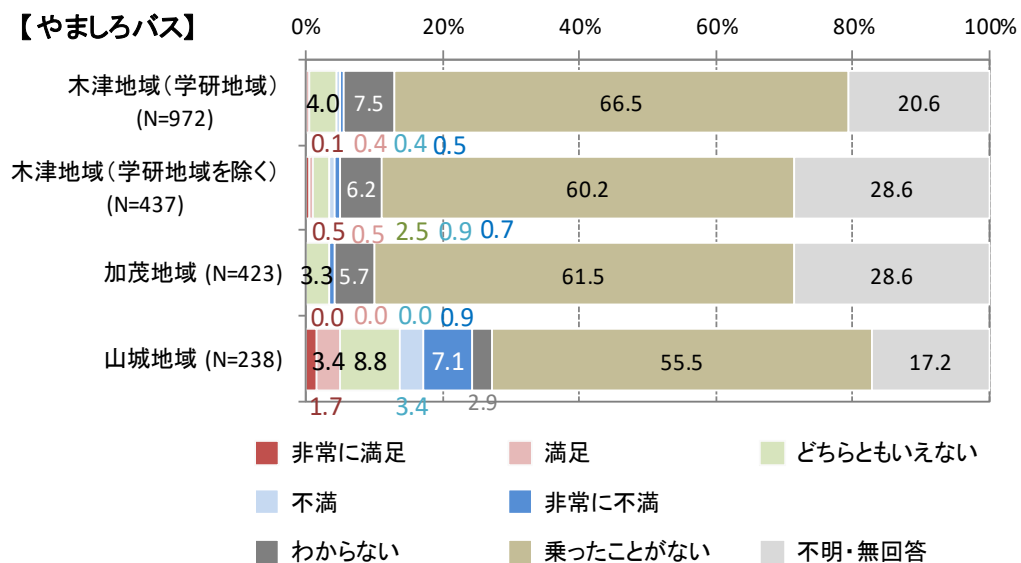
満足	不満	満足度
0.3%	0.9%	2.76
0.2%	1.4%	2.61
1.4%	4.7%	2.46
0.4%	0.4%	2.86

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 37 市内で運行する【かもバス(予約型を含む)】の満足度(地域別)

[地 域 別]

【やましろバス】



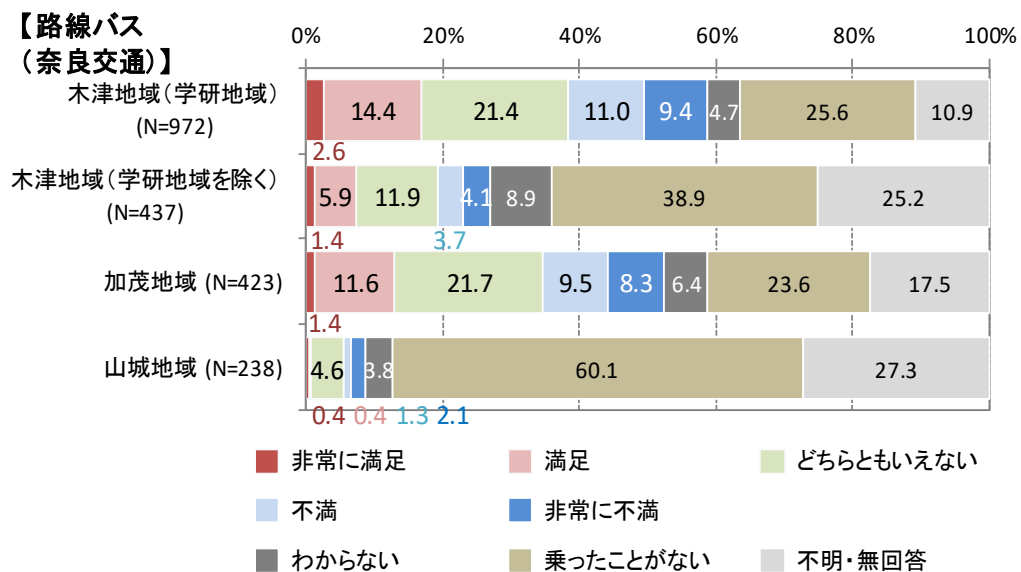
満足	不満	満足度
0.5%	0.9%	2.85
0.9%	1.6%	2.82
0.0%	0.9%	2.56
5.0%	10.5%	2.55

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 38 市内で運行する【やましろバス(予約型を含む)】の満足度(地域別)

[地 域 別]

【路線バス
(奈良交通)】



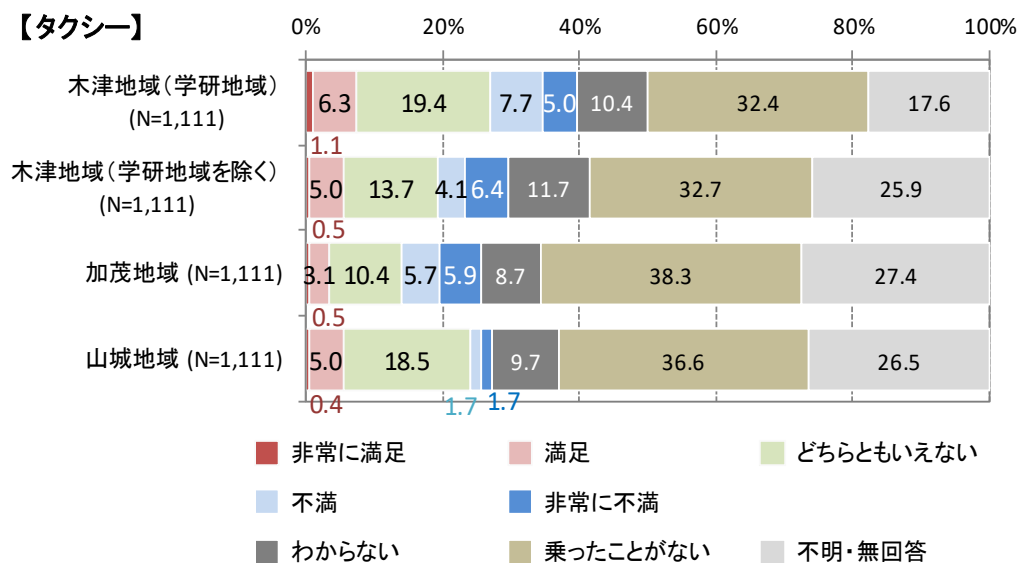
満足	不満	満足度
17.0%	20.4%	2.83
7.3%	7.8%	2.88
13.0%	17.7%	2.78
0.8%	3.4%	2.52

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 39 市内で運行する【路線バス(奈良交通)】の満足度(地域別)

[地 域 別]

【タクシー】



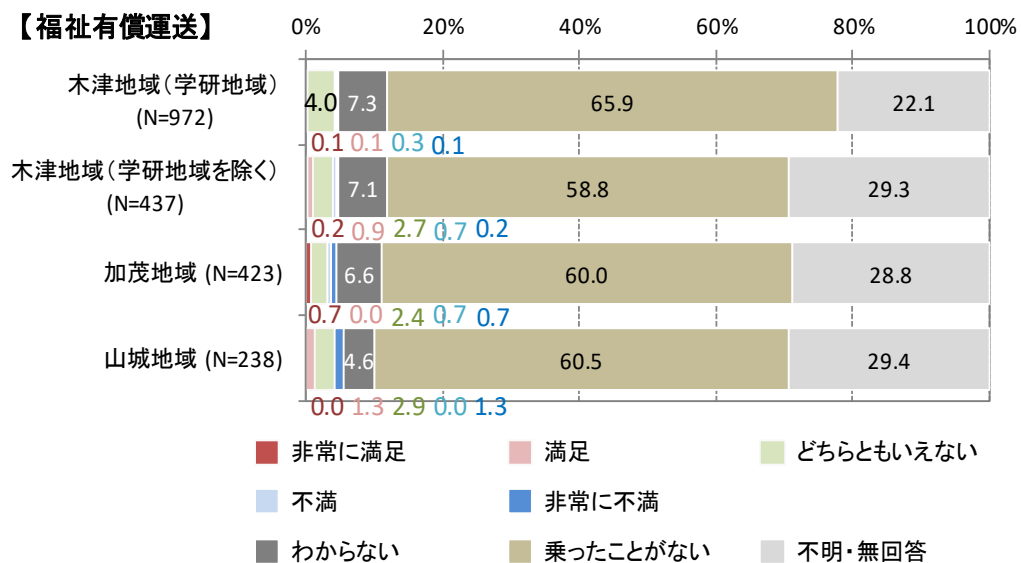
満足	不満	満足度
7.4%	12.8%	2.77
5.5%	10.5%	2.63
3.5%	11.6%	2.47
5.5%	3.4%	3.03

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 40 市内で運行する【タクシー】の満足度(地域別)

[地 域 別]

【福祉有償運送】



満足	不満	満足度
0.2%	0.4%	2.96
1.1%	0.9%	3.05
0.7%	1.4%	2.84
1.3%	1.3%	2.77

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 41 市内で運行する【福祉有償運送(社会福祉協議会、NPO法人等)】の満足度(地域別)

表 3 市内で運行する【きのつバス】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (66)	・各方面へのアクセスが良い (28) ・運行本数が多い (14) ・バス停が近い (13) ・時間が正確 (5) ・その他(バス停が多い、空いている・座れる 等) (6)	運行に関する こと (471)	・運行本数が少ない (220) ・目的地まで時間がかかる・経路が良くない (77) ・最終が早い (58) ・延伸・新路線の要望 (34) ・始発が遅い (25) ・バス停が遠い (22) ・ルートやダイヤがわかりにくい (12) ・遅延・運休・早発が多い (9) ・行きたい場所に路線がない (5) ・その他(運行間隔が均等でない 等) (9)
乗り継ぎに 関すること (1)	・鉄道との乗り継ぎが良い	乗り継ぎに 関すること (27)	・鉄道との乗り継ぎが悪い (20) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (6) ・その他(他のバスとの乗り継ぎが悪い) (1)
料金に関する こと (39)	・運賃が安い (38) ・その他(回数券/IC カードが良い) (1)	料金に関する こと (65)	・運賃が高い (58) ・高齢者割引、運賃の補助がない (6) ・その他(乗継券がない) (1)
車両に関する こと (4)	・車体が小さくて良い、バリアフリーである (4)	車両に関する こと (11)	・乗客数に対して車体が小さすぎる (8) ・その他(吊り手が少ない 等) (3)
バス停施設に 関すること (0)	—	バス停施設に 関すること (2)	・バス停の位置がわからない (2)
乗務員に 関すること (32)	・乗務員の対応が良い (22) ・運転が上手、安全運転 (10)	乗務員に 関すること (7)	・乗務員の対応が悪い、運転が下手・荒い (7)
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (2)	・利用方法がわからない (2)
その他 (17)	・便利・満足・不便でない (17)	その他 (9)	・不便、継続・維持の要望 等 (9)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 4 市内で運行する【かもバス】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (5)	・バス停が近い、運行本数が多い (5)	運行に関する こと (36)	・運行本数が少ない (19) ・延伸・新路線の要望 (8) ・その他(始発が遅い、バス停が遠い、 ルートやダイヤがわかりにくい 等) (9)
料金に関する こと (0)	—	料金に関する こと (1)	・高齢者割引、運賃の補助がない (1)
乗務員に 関すること (1)	・乗務員の対応が良い (1)	乗務員に 関すること (0)	—
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (6)	・利用方法がわからない (6)
その他 (0)	—	その他 (3)	・不便、必要ない (3)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 5 市内で運行する【やましろバス】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (5)	・バス停が近い、各方面へのアクセスが 良い (5)	運行に関する こと (53)	・運行本数が少ない (26) ・延伸・新路線の要望 (7) ・その他(最終が早い、バス停が遠い、 目的地まで時間がかかる、行きたい 場所に路線がない 等) (20)
乗り継ぎに 関すること (0)	—	乗り継ぎに 関すること (6)	・鉄道との乗り継ぎが悪い、他のバスと の乗り継ぎが悪い 等 (6)
料金に関する こと (1)	・運賃が安い (1)	料金に関する こと (5)	・高齢者割引、運賃の補助がない運賃 が高い 等 (5)
バス停施設に 関すること (0)	—	バス停施設に 関すること (2)	・バス停の位置がわからない (2)
乗務員に 関すること (2)	・乗務員の対応が良い (2)	乗務員に 関すること (0)	—
利用方法に 関すること (1)	・家の近くまで来てくれる (1)	利用方法に 関すること (2)	・利用方法がわからない、予約が必要・ 予約が不便 (2)
その他 (1)	・便利・満足・不便でない (1)	その他 (3)	・不便、継続・維持の要望 等 (3)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 6 市内で運行する【路線バス(奈良交通)】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由(要望含む)	
運行に関する こと (91)	・運行本数が多い (27) ・各方面へのアクセスが良い (23) ・時間が正確 (11) ・バス停が近い (9) ・空いている・座れる (6) ・その他(バス停が多い、空いている・座れる 等) (15)	運行に関する こと (367)	・運行本数が少ない (229) ・延伸・新路線の要望 (39) ・最終が早い (33) ・目的地まで時間がかかる・経路が良くない (14) ・バス停が遠い (13) ・遅延・運休・早発が多い (10) ・始発が遅い (9) ・ルートやダイヤがわかりにくい (9) ・その他(混雑、行きたい場所に路線がない、バス停増設の要望 等) (11)
乗り継ぎに 関すること (3)	・鉄道との乗り継ぎが良い (3)	乗り継ぎに 関すること (42)	・鉄道との乗り継ぎが悪い (36) ・乗り継ぎが面倒、目的地へ直通してほしい (6)
料金に関する こと (6)	・運賃が安い、回数券/IC カードが良い 等 (6)	料金に関する こと (141)	・運賃が高い (134) ・高齢者割引、運賃の補助がない (5) ・その他(回数券購入場所が不便 等) (2)
車両に関する こと (2)	・乗り心地が良い 等 (2)	車両に関する こと (10)	・乗客数に対して車体が小さすぎる (5) ・その他(バリアフリーでない 等) (5)
バス停施設に 関すること (0)	—	バス停施設に 関すること (11)	・バス車内で発車待ちができない (5) ・その他(バス停の位置がわからない、バス停に屋根がない) (6)
乗務員に 関すること (14)	・乗務員の対応が良い (10) ・その他(運転が上手、安全運転) (4)	乗務員に 関すること (13)	・乗務員の対応が悪い (6) ・その他(運転が下手・荒い、運転手により技量にばらつき) (7)
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (2)	・利用方法がわからない (2)
その他 (19)	・便利・満足・不便でない (19)	その他 (5)	・不便・不満 (5)

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 7 市内で運行する【タクシー】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (10)	・家の近くまで来てくれる (5) ・その他(深夜・早朝でも利用できる、 目的地まで行ける 等) (5)	運行に関する こと (118)	・台数が少ない・すぐに拾えない・常駐 していない (106) ・奈良県から来てくれない (7) ・その他(木津のエリア外と言われる 等) (5)
料金に関する こと (1)	・料金が安い (1)	料金に関する こと (31)	・料金が 高い・迎車 料金がかかる (31)
運転手に 関すること (3)	・運転手の対応が良い (3)	運転手に 関すること (50)	・運転手の対応が悪い (36) ・近くだと嫌がられる (9) ・運転手に高齢者が多く心配 (5)
利用方法に 関すること (18)	・すぐ拾える・呼べばすぐ来てくれる (16) ・その他(近くでも気軽に乗れる) (2)	利用方法に 関すること (64)	・呼んでもすぐに来ない・配車に時間が かかる (34) ・予約を受けてもらえない (27) ・その他(予約が必要・不便 等) (3)
その他 (9)	・便利・満足・不便でない (9)	その他 (0)	—

注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

表 8 市内で運行する【福祉有償運送】の満足度の評価理由(自由意見) ※()内数字はのべ件数

プラス評価の理由		マイナス評価の理由	
運行に関する こと (0)	—	運行に関する こと (2)	・台数が少ない、目的地まで行けない (2)
料金に関する こと (1)	・料金が安い (1)	料金に関する こと (1)	・料金が 高い (1)
運転手に 関すること (1)	・運転手の対応が良い (1)	運転手に 関すること (0)	—
利用方法に 関すること (0)	—	利用方法に 関すること (6)	・利用方法がわからない、予約が必要・ 不便 (6)
その他 (1)	・便利・満足・不便でない (1)	その他 (2)	・不便・不満 (2)

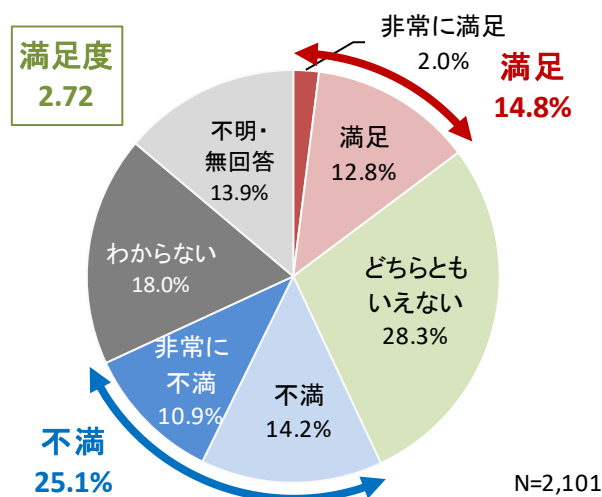
注) のべ件数が5件未満の理由についてはまとめて表示している

③市内で運行する公共交通全体の満足度

○市内で運行する公共交通全体の満足度は、『不満』が25.1%、『満足』が14.8%となっており、『不満』が『満足』を10.3ポイント上回っている。『満足度』は2.72となっており、3.00を下回っている。

○地域別にみると、木津地域（学研地域を除く）で『満足』の割合（20.8%）が最も高くなっており、『不満』（14.2%）を上回っている。一方、他の3地域では『不満』が『満足』を上回っており、特に、加茂地域と山城地域では『不満』と『満足』の差が大きい。

[市域全体]



[地域別]

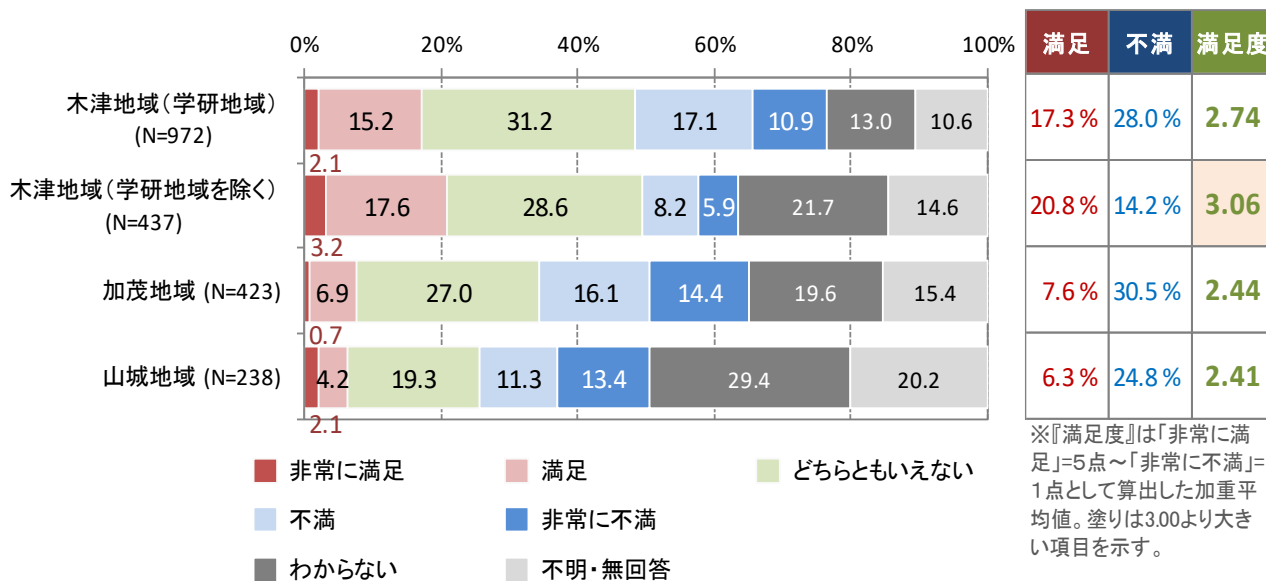


図 42 市内で運行する公共交通全体の満足度

質問 4 市内の路線バス、コミュニティバスについて

①市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況

- 市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況は、「利用していない」が62.4%となっており、「利用している」(34.8%)を上回っている。
- 利用していない理由は、「他に便利な移動手段がある」が44.5%で最も多く、次いで「バスを使う用事がない」(33.6%)となっている。
- 地域別にみると、「利用している」割合は木津地域(学研地域)が43.0%で最も高く、以下、木津地域(学研地域を除く)(31.6%)、加茂地域(28.6%)、山城地域(17.2%)となっている。利用していない理由は、木津地域(学研地域を除く)で「(利用したいが)利用しづらい・不便」の割合が他の地域よりやや低い、全体的に大きな違いはみられない。

[市域全体]

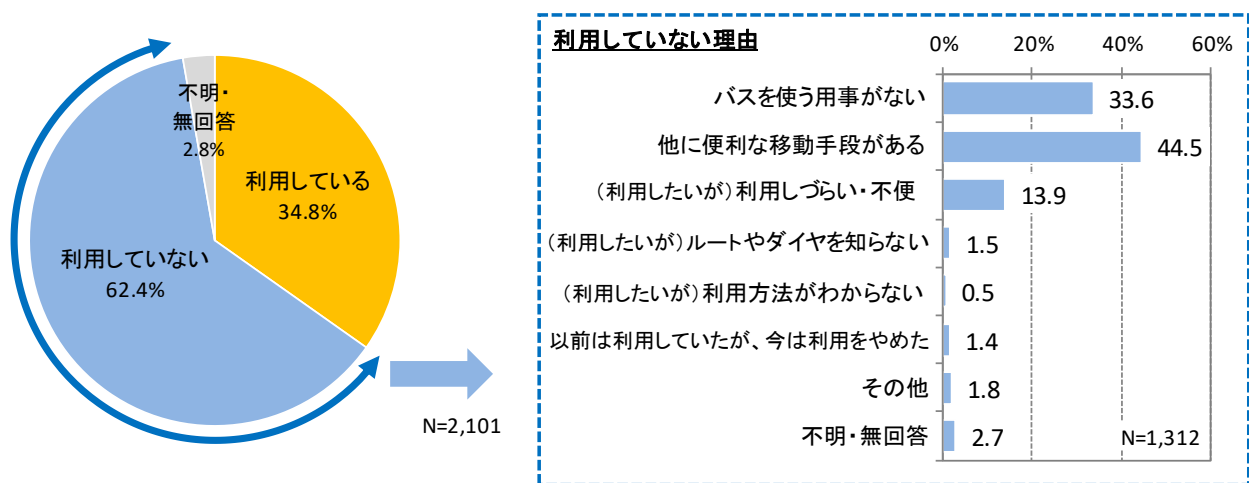


図 43 市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況と利用していない理由

[地 域 別]

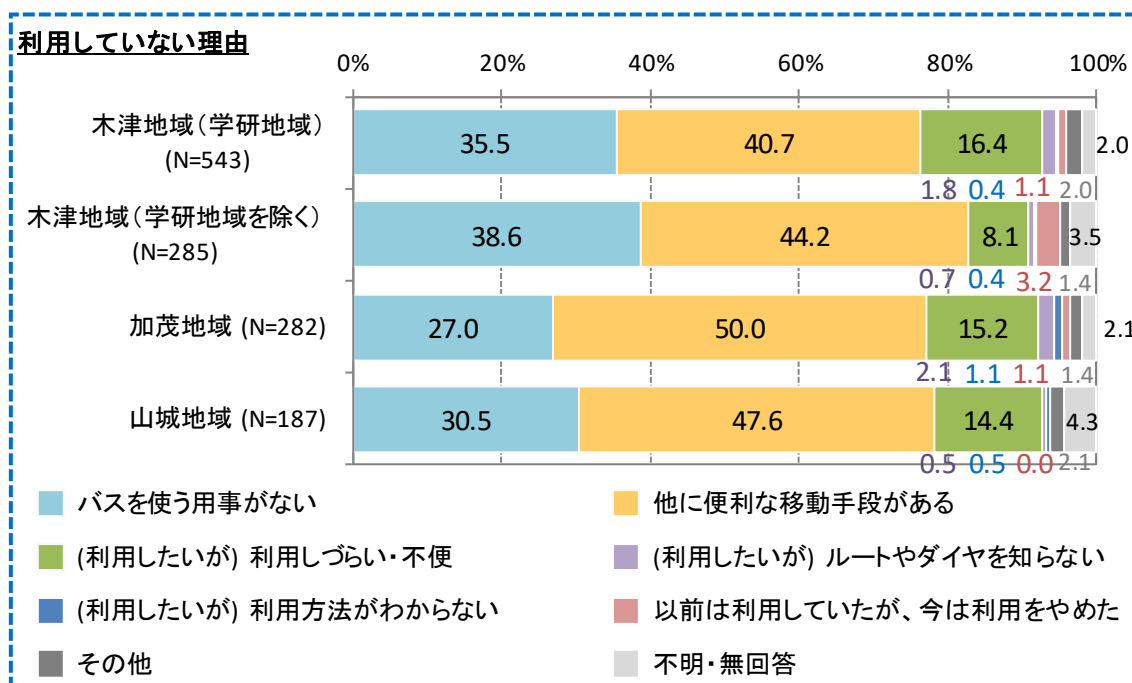
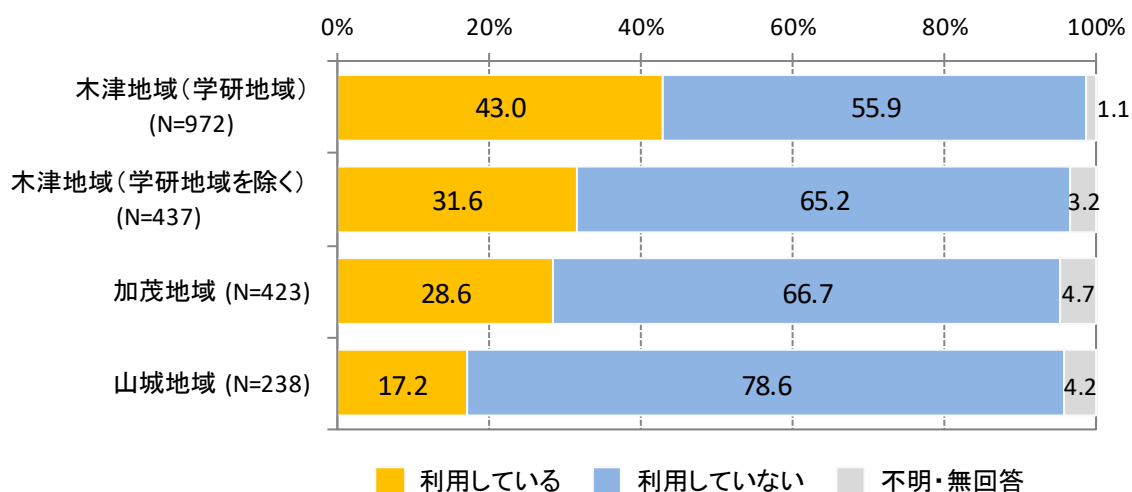


図 44 市内の路線バス、コミュニティバスの利用状況と利用していない理由(地域別)

②ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化<利用している人のみ>

- ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化は、「あまり変わらない」が 42.7%で最も多く、次いで「回数が減った」が 28.5%となっている。一方、「回数が増えた」は 12.6%である。
- 利用回数が減った理由は、「利用しづらい・不便になった」が 38.9%で最も多く、次いで「バスを使う用事が減った」(36.5%)となっている。「その他」の具体的な内容としては、「運賃が値上がった」という理由が多い。
- 地域別にみると、山城地域では「回数が減った」(39.0%)、他の3地域では「あまり変わらない」が最も多くなっている。利用回数が減った理由は、加茂地域では「バスを使う用事が減った」、他の3地域では「利用しづらい・不便になった」が最も多い。

[市域全体]

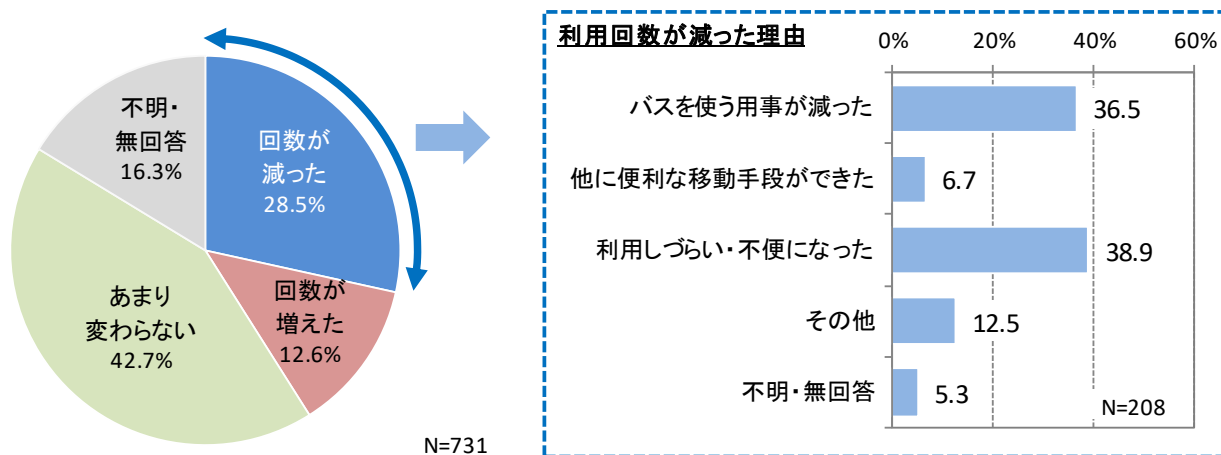


図 45 ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化と回数が減った理由

[地 域 別]

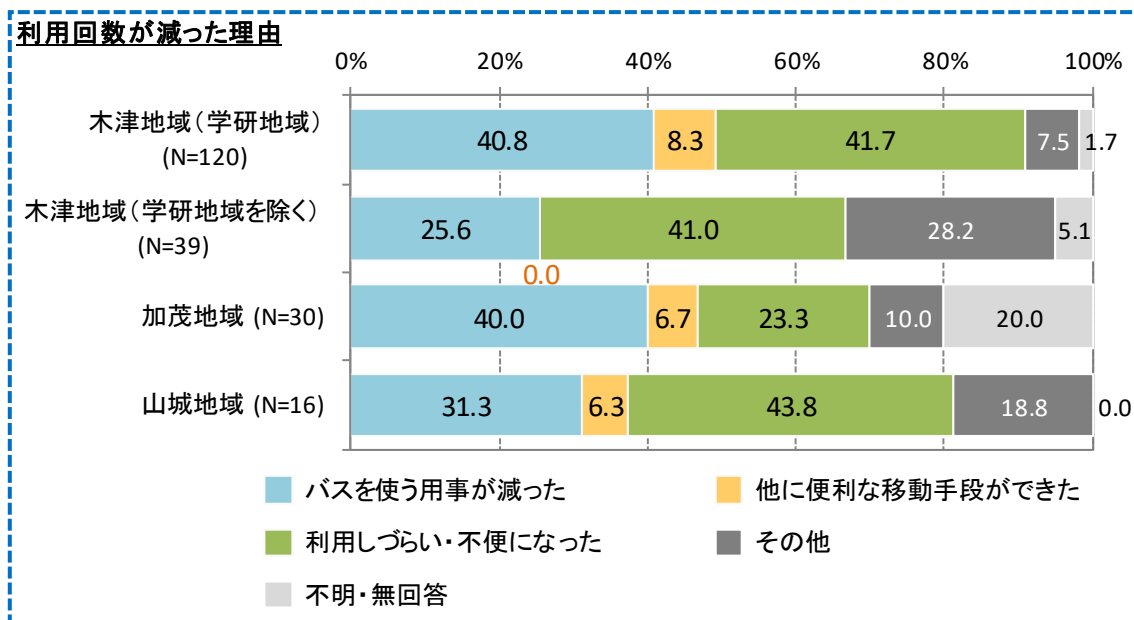
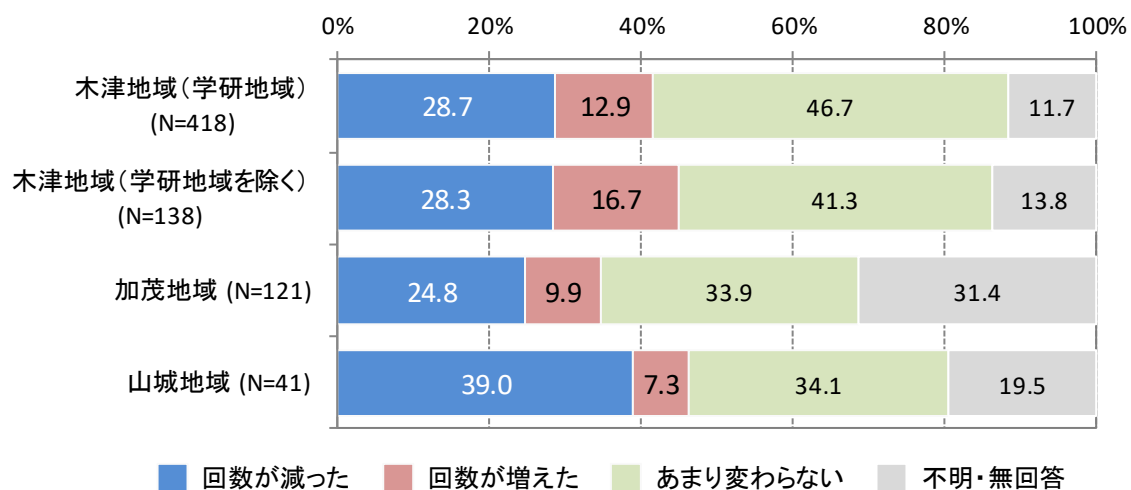
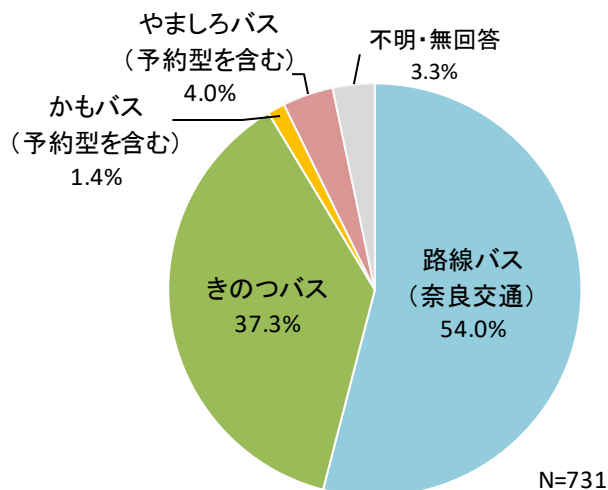


図 46 ここ数年の路線バス、コミュニティバスの利用回数の変化と回数が減った理由(地域別)

③最もよく利用する路線＜利用している人のみ＞

- 最もよく利用する路線は、「路線バス（奈良交通）」が54.0%で最も多く、以下「きのつバス」（37.3%）、「やましろバス」（4.0%）、「かもバス」（1.4%）となっている。
- 地域別にみると、木津地域（学研地域）と加茂地域では「路線バス（奈良交通）」、木津地域（学研地域を除く）では「きのつバス」、山城地域では「やましろバス」が最も多くなっている。

[市域全体]



[地 域 別]

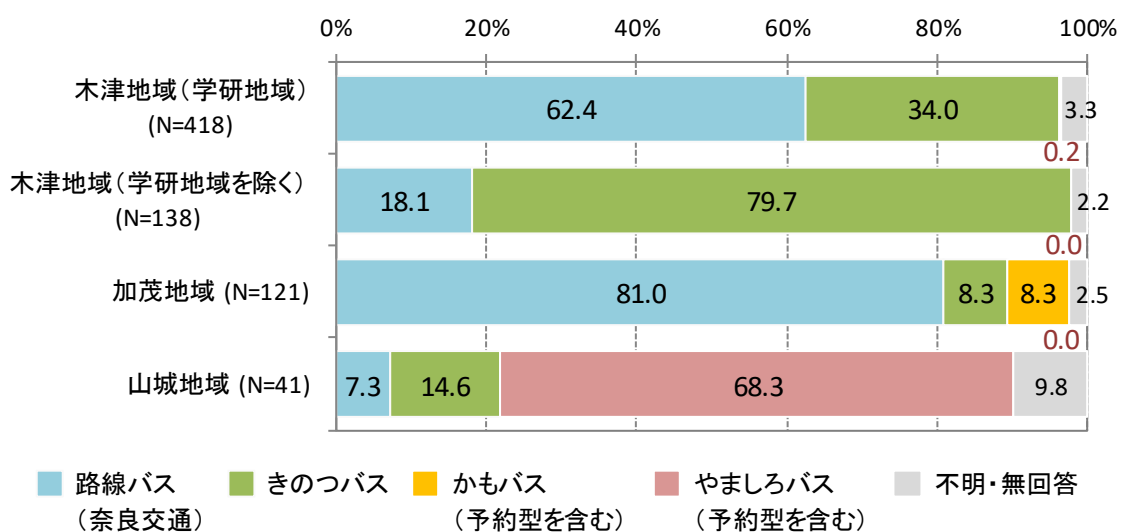


図 47 最もよく利用する路線

(ア) 最もよく利用する路線の利用頻度

- 最もよく利用する路線の利用頻度は、『週1回以上』の割合が【路線バス（奈良交通）】では32.7%、【きのつバス】では26.0%となっている。一方、【かもバス】(30.0%)、【やましろバス】(37.9%)では「月1回程度」が3割以上を占めている。
- 【路線バス（奈良交通）】の利用頻度を地域別にみると、木津地域（学研地域）の利用頻度が他の3地域よりも高く、『週1回以上』の割合が36.4%となっている。
- 【きのつバス】は、木津地域（学研地域を除く）の利用頻度が他の3地域よりも高く、『週1回以上』の割合が39.1%となっている。
- 【かもバス】を利用しているのは、加茂地域の人のみとなっている。
- 【やましろバス】を利用しているのは、ほぼ山城地域の人のみとなっている。

[最もよく利用する路線別]

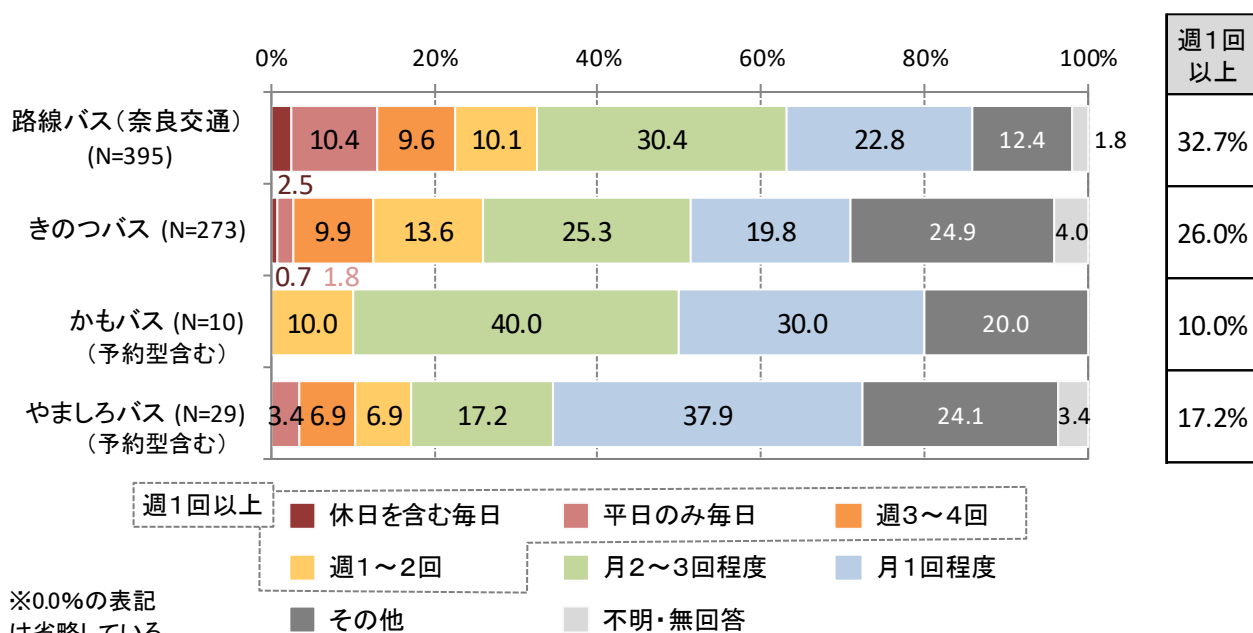
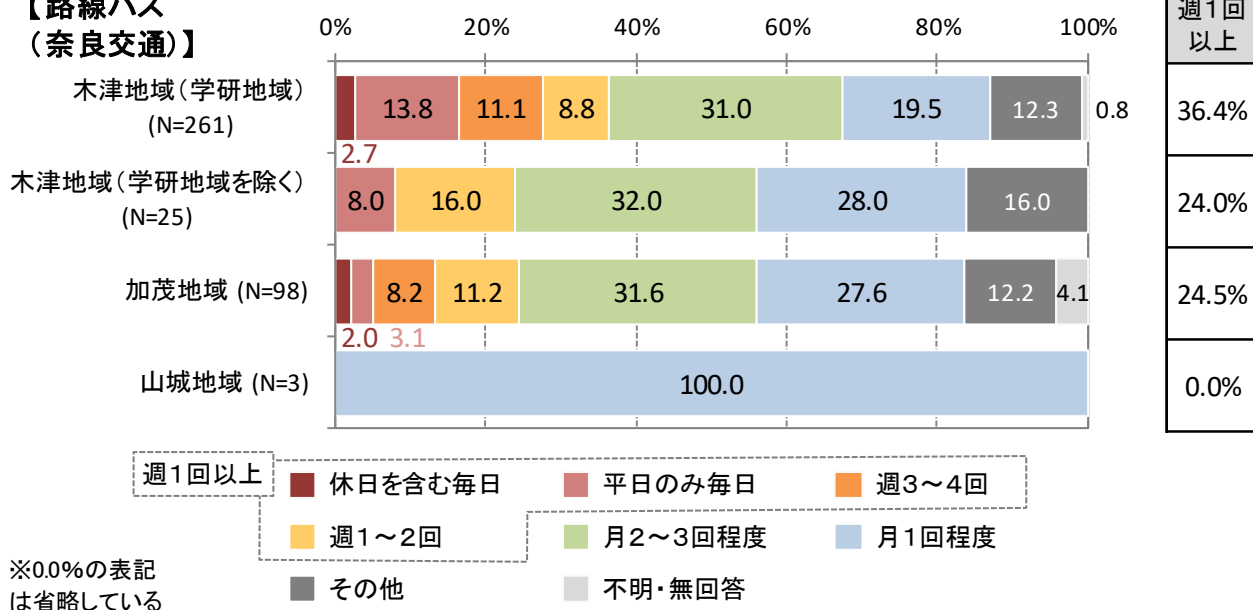


図 48 最もよく利用する路線の利用頻度

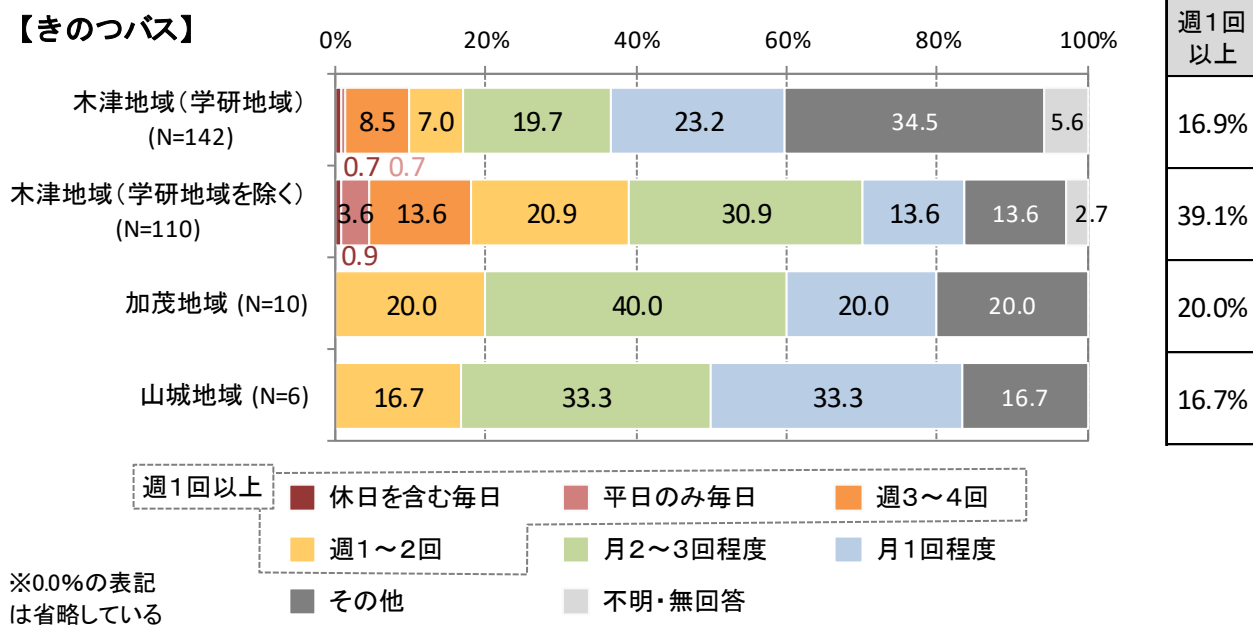
[地 域 別]

【路線バス
(奈良交通)】



[地 域 別]

【きのつバス】



[地 域 別]

【かもバス】

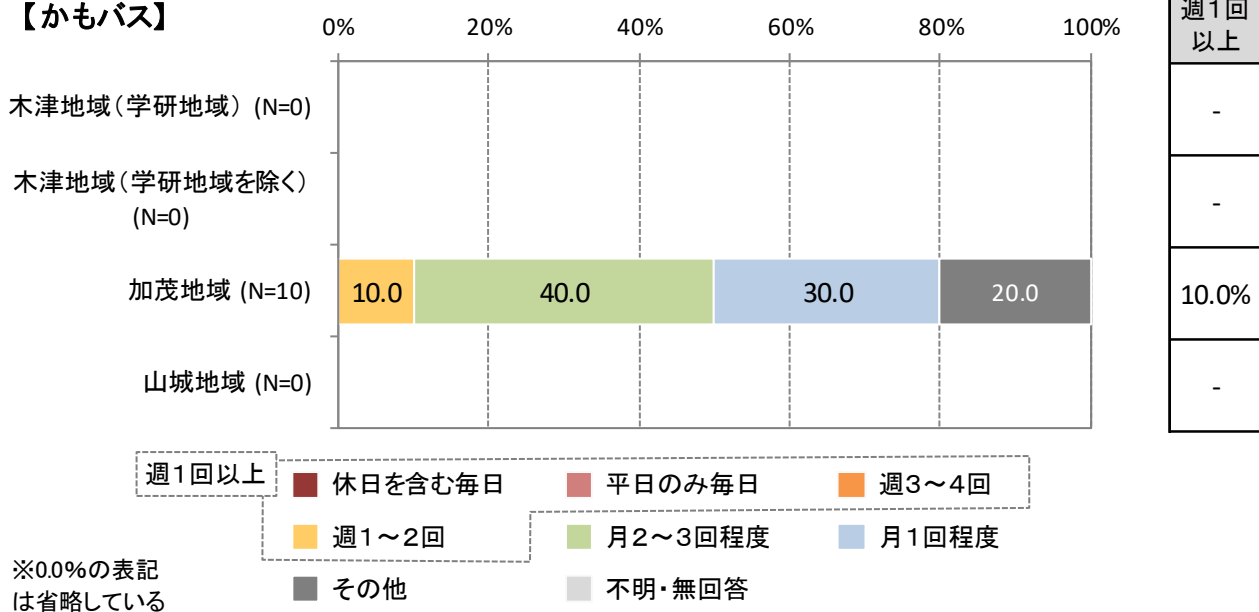


図 51 かもバス(予約型を含む)の利用頻度(地域別)

[地 域 別]

【やましろバス】

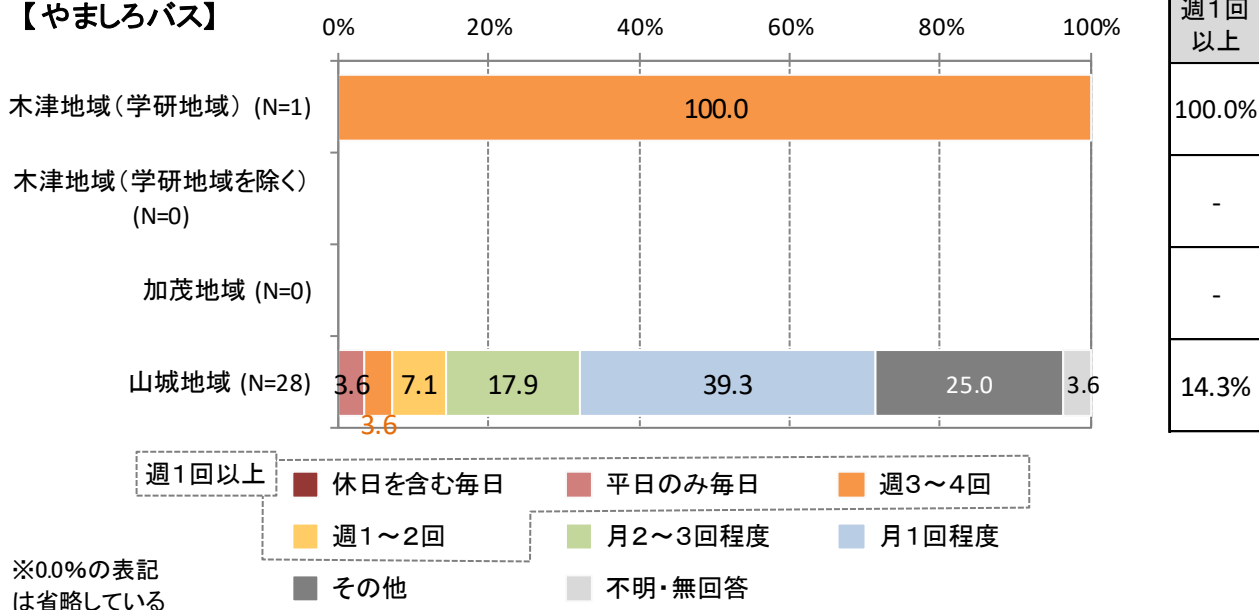


図 52 やましろバス(予約型を含む)の利用頻度(地域別)

(イ) 最もよく利用する路線を利用するときの主な目的（2つ以内で複数回答）

○最もよく利用する路線を利用するときの主な目的は、【路線バス（奈良交通）】では「通勤」（27.8%）と「趣味・娯楽」（25.8%）が同程度、【きのつバス】では「買物」（27.5%）、【かもバス】では「趣味・娯楽」（40.0%）、【やましろバス】では「通院」（44.8%）が最も多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

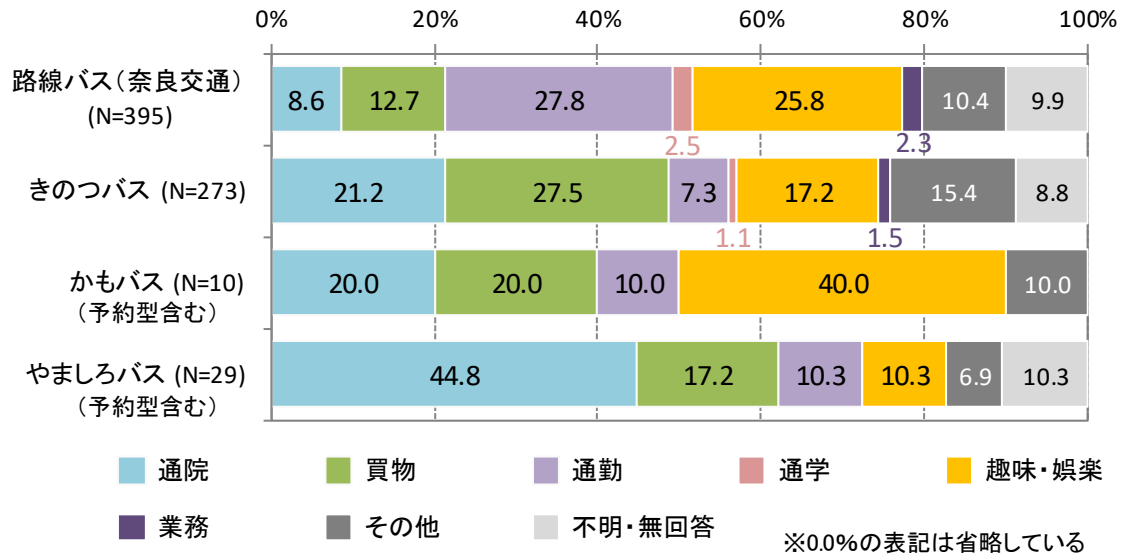


図 53 最もよく利用する路線を利用するときの主な目的

(ウ) 最もよく利用する路線を利用するときの目的地

○最もよく利用する路線を利用するときの目的地は、【路線バス（奈良交通）】と【かもバス】では「木津川市外」、【きのつバス】と【やましろバス】では「木津川市内」が多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

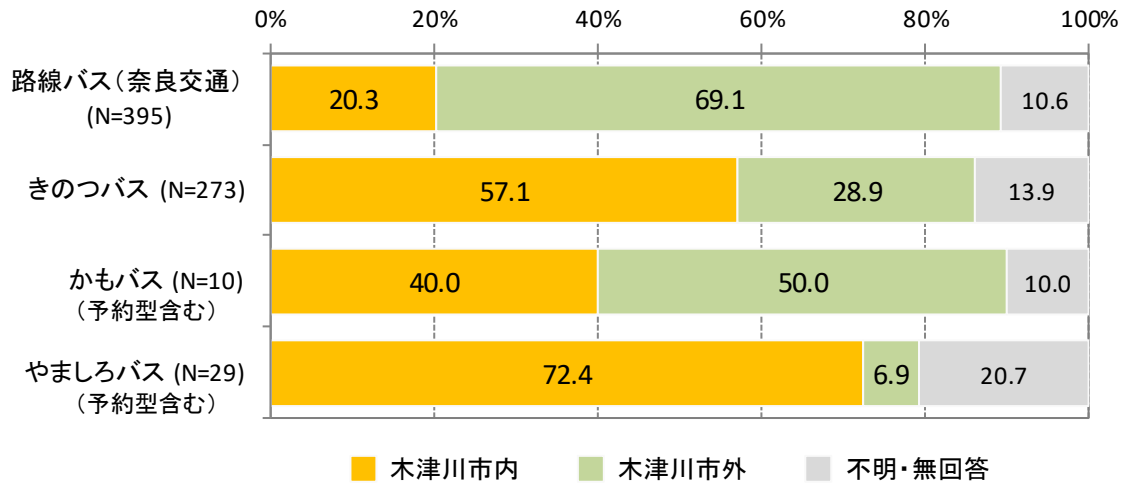


図 54 最もよく利用する路線を利用するときの目的地

(エ) 最もよく利用する路線を利用する主な理由（2つ以内で複数回答）

○最もよく利用する路線を利用する主な理由は、【やましろバス】では「気軽に利用できるから」、他の路線では「他に交通手段がないから」が最も多くなっている。次いで、【路線バス（奈良交通）】と【きのつバス】では「目的地まで最も早く行けるから」、【やましろバス】では「他に交通手段がないから」が多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

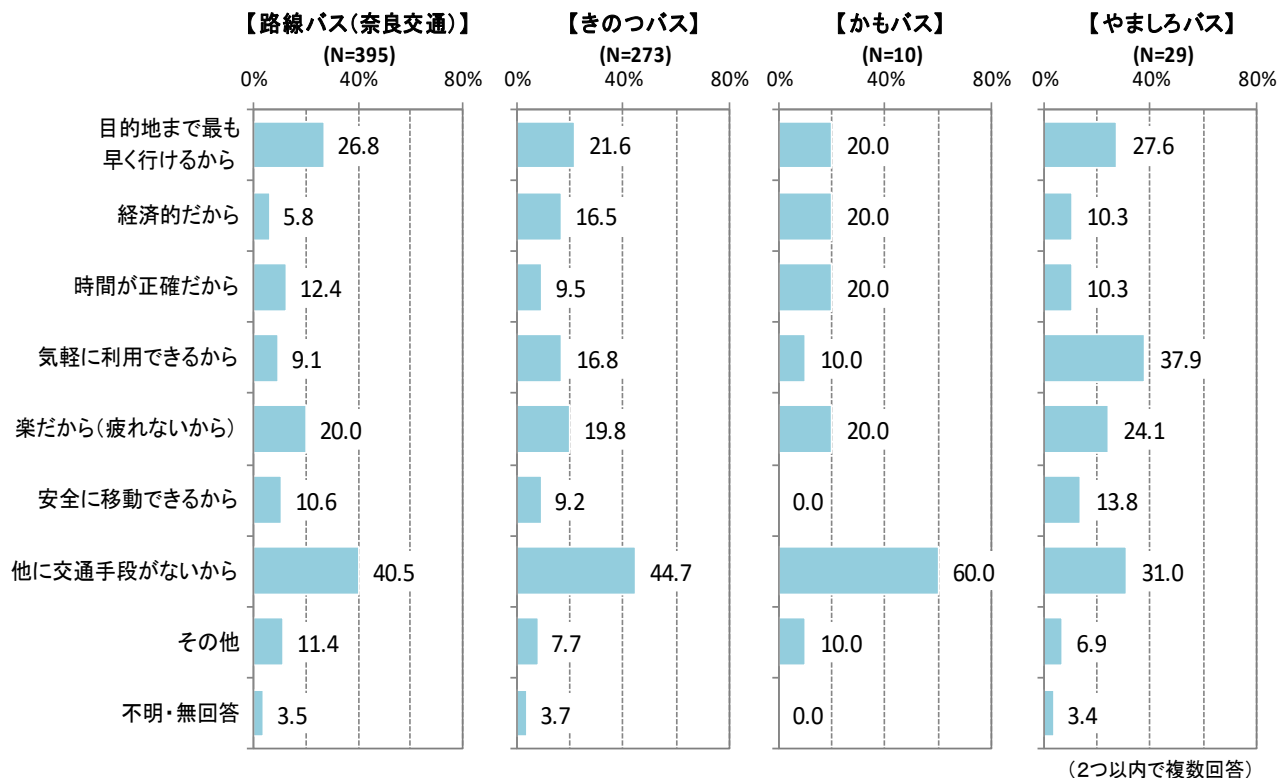


図 55 最もよく利用する路線を利用する主な理由

(オ) 最もよく利用する路線の満足度

○市内の路線バス、コミュニティバスを利用している人の《総合的な満足度》は、『満足』(28.7%)が『不満』(24.4%)を上回っており、『満足度』は3.01となっている。過去の調査と『満足度』を比較すると、2007年度調査(2.89)よりは上昇しているが、2014年度調査(3.09)と比べるとやや低下している。

○最もよく利用する路線別の《総合的な満足度》は、【きのつバス】では『満足』が30.4%となっており、【きのつバス】と【やましろバス】では、『満足』が『不満』を上回っている。一方、【かもバス】では『不満』(40.0%)が『満足』(20.0%)を上回っている。また、【路線バス(奈良交通)】では『満足』(27.8%)と『不満』(27.6%)がほぼ同率である。『満足度』は、【やましろバス】が3.16で最も高く、次いで【きのつバス】が3.10となっている。

[経年比較]

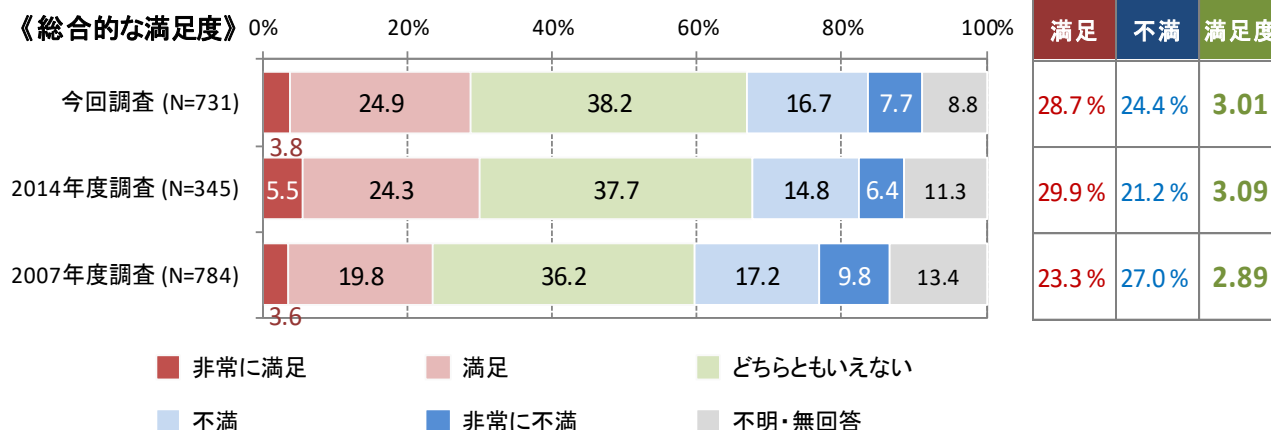


図 56 総合的な満足度 [全路線計]

[最もよく利用する路線別]

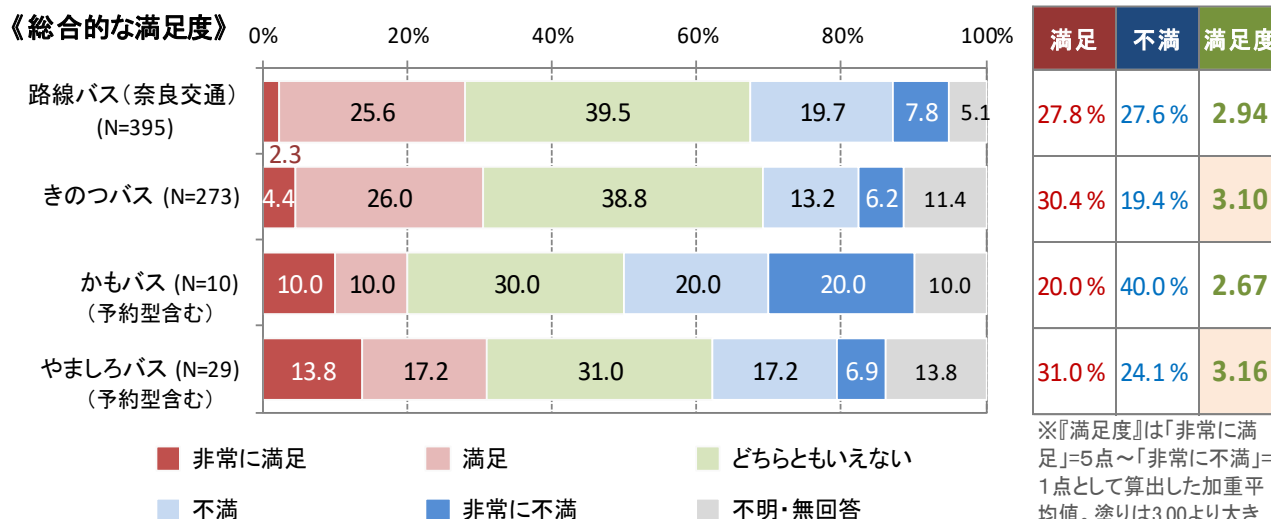
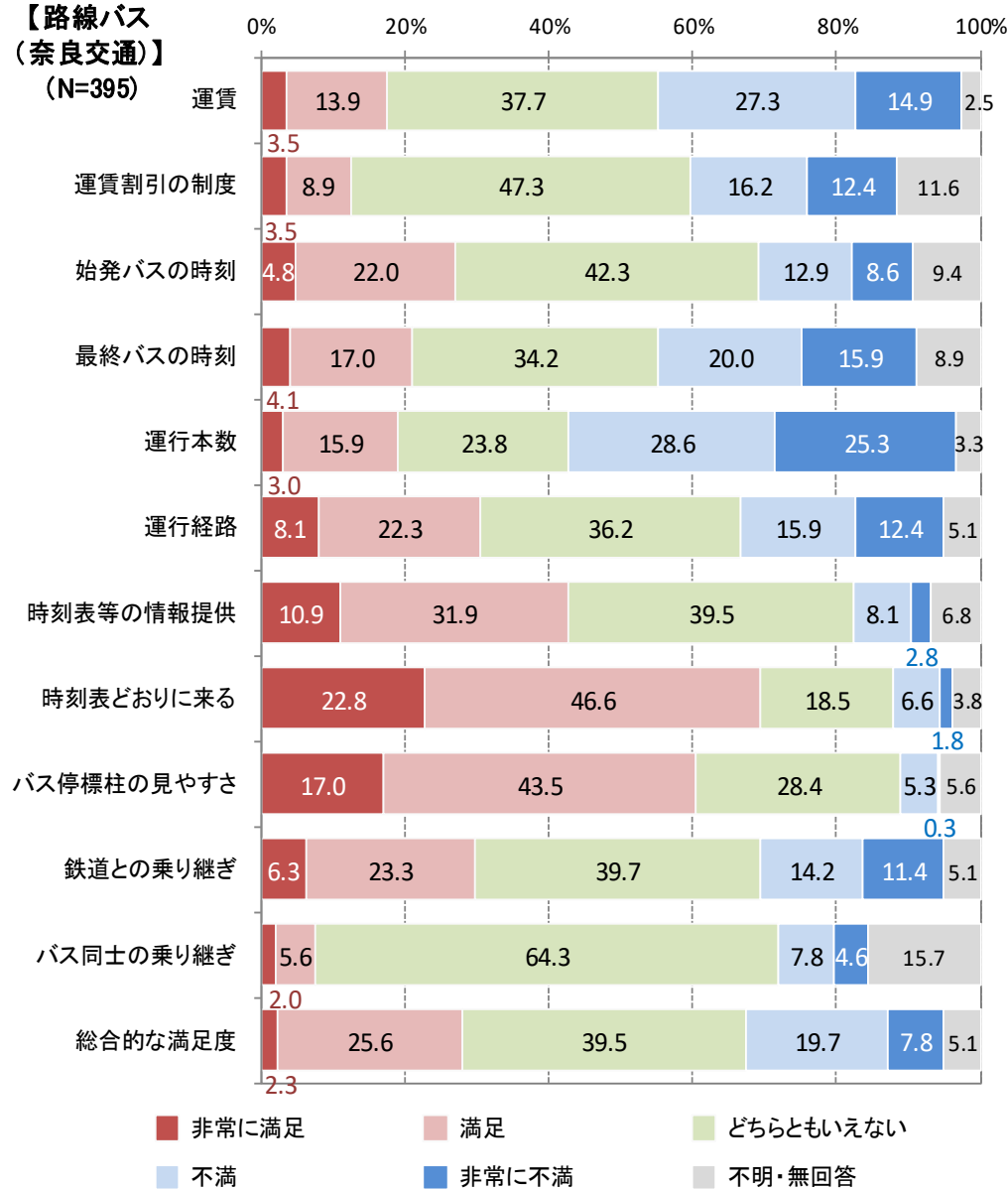


図 57 総合的な満足度 [最もよく利用する路線別]

- 【路線バス（奈良交通）】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》（69.4%）、《バス停標柱の見やすさ》（60.5%）となっている。一方、『不満』の割合は《運行本数》（53.9%）が最も高く、次いで《運賃》（42.3%）となっている。
- 『満足度』は、《時刻表どおりに来る》が3.85で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》（3.76）、《時刻表等の情報提供》（3.43）、《始発バスの時刻》（3.02）でも3.00を上回っている。

[最もよく利用する路線別]

【路線バス
（奈良交通）】
（N=395）



満足	不満	満足度
17.5%	42.3%	2.63
12.4%	28.6%	2.72
26.8%	21.5%	3.02
21.0%	35.9%	2.71
19.0%	53.9%	2.41
30.4%	28.4%	2.98
42.8%	10.9%	3.43
69.4%	8.4%	3.85
60.5%	5.6%	3.76
29.6%	25.6%	2.99
7.6%	12.4%	2.91
27.8%	27.6%	2.94

※『満足度』は「非常に満足」=5点～「非常に不満」=1点として算出した加重平均値。塗りは3.00より大きい項目を示す。

図 58 最もよく利用する路線【路線バス（奈良交通）】の満足度

○【きのつバス】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》(58.2%)、《バス停標柱の見やすさ》(53.1%)となっている。一方、『不満』の割合は《運行本数》(52.0%)が最も高く、《最終バスの時刻》(43.6%)と続いている。

○『満足度』は、《時刻表どおりに来る》が3.78で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》(3.70)、《時刻表等の情報提供》(3.59)、《運賃》(3.20)、《総合的な満足度》(3.10)、《運行経路》(3.07)でも3.00を上回っている。

[最もよく利用する路線別]

【きのつバス】
(N=273)

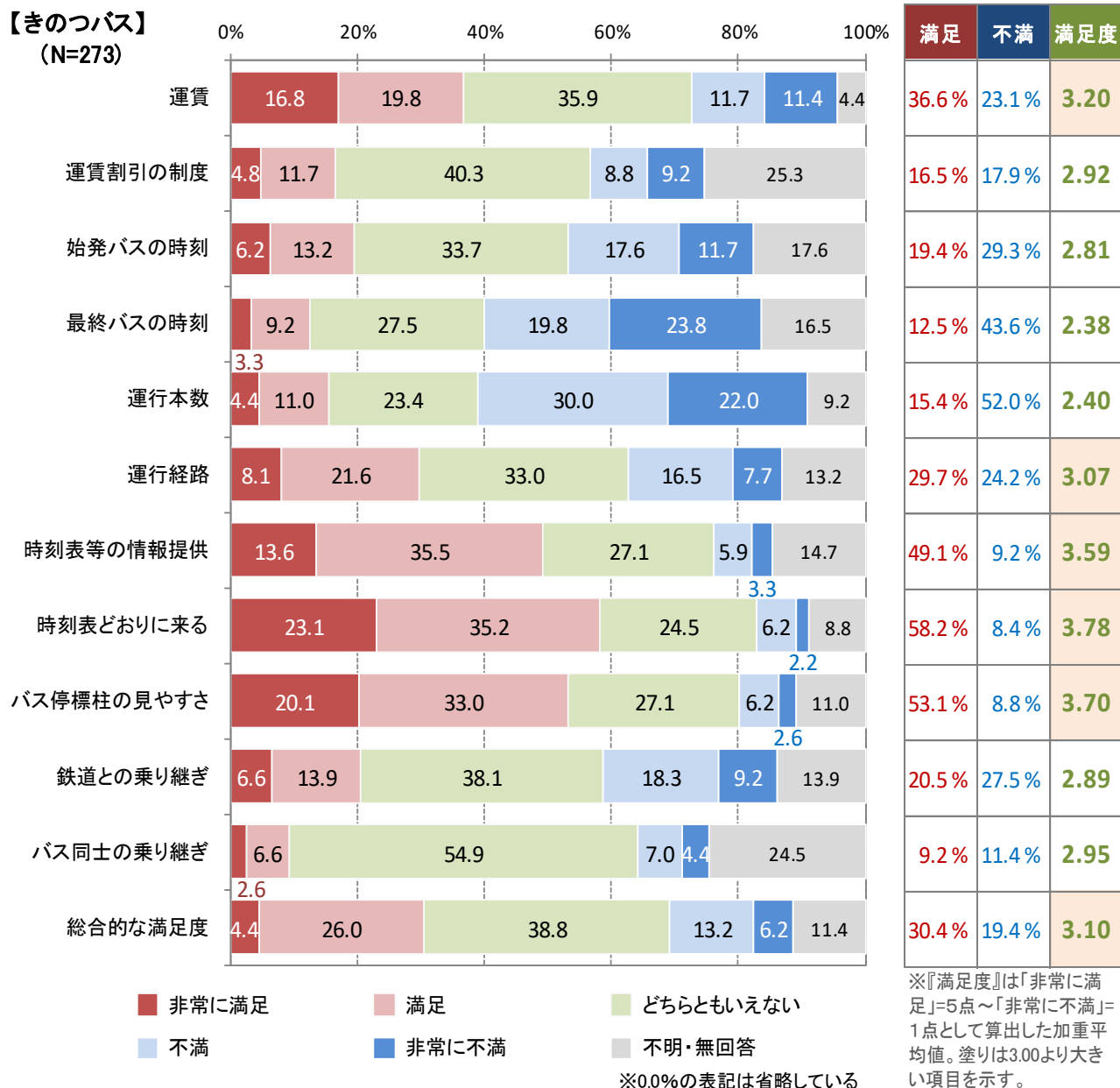


図 59 最もよく利用する路線【きのつバス】の満足度

- 【かもバス】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》(70.0%)、《運賃》(60.0%)、《バス停標柱の見やすさ》(60.0%)となっている。一方、『不満』の割合は《最終バスの時刻》(60.0%)が最も高く、以下、《始発バスの時刻》(50.0%)と《運行本数》(50.0%)が同率で続いている。
- 『満足度』は、《運賃》と《時刻表どおりに来る》が4.00で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》(3.90)、《時刻表等の情報提供》(3.50)、《鉄道との乗り継ぎ》(3.20)でも3.00を上回っている。

[最もよく利用する路線別]

【かもバス】
(N=10)

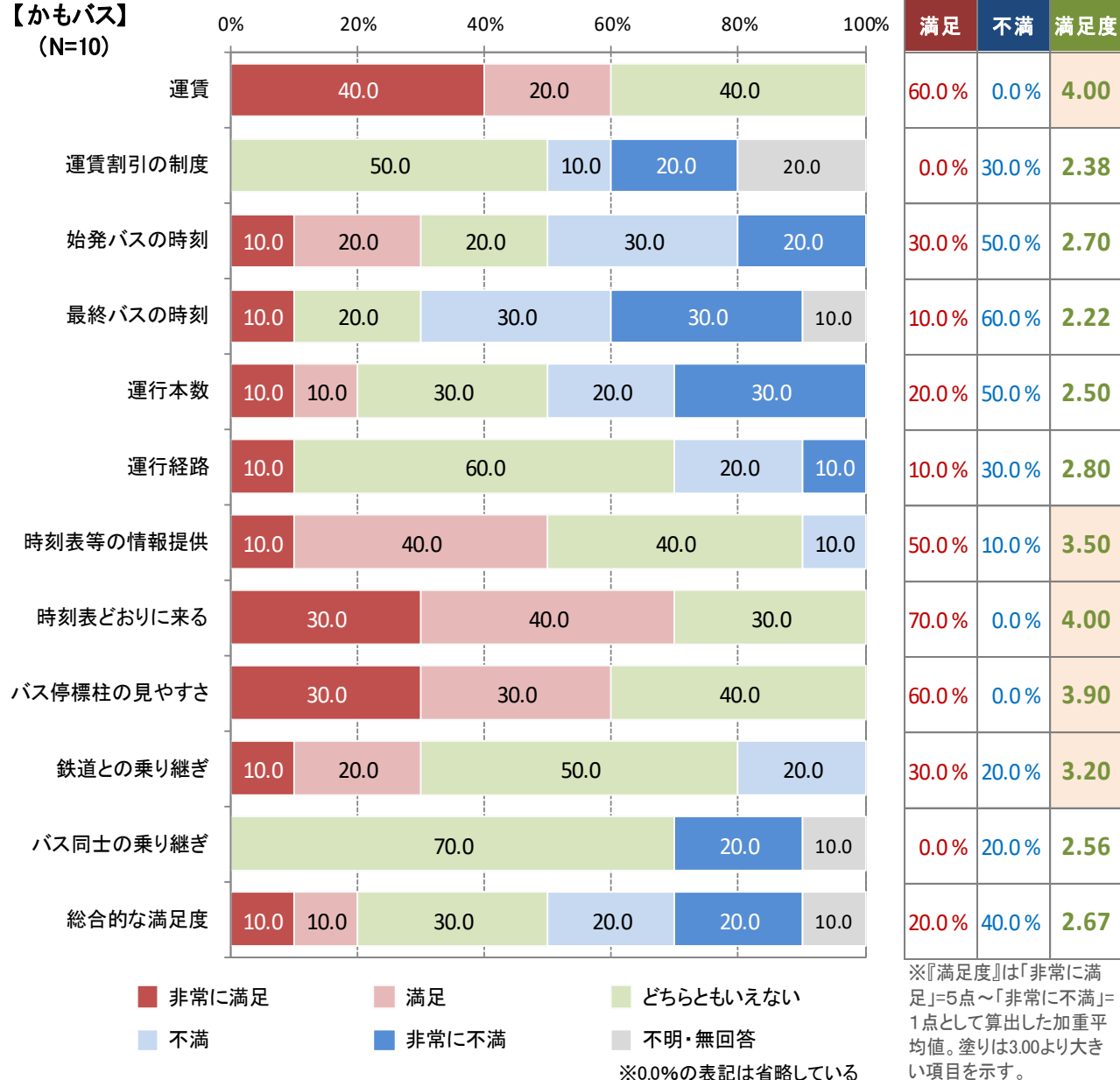


図 60 最もよく利用する路線【かもバス】の満足度

○【やましろバス】について『満足』が過半数を占める項目は《時刻表どおりに来る》(58.6%)、《バス停標柱の見やすさ》(51.7%)となっている。一方、『不満』の割合は《運行本数》(65.5%)が最も高く、以下、《最終バスの時刻》(55.2%)、《運行経路》(27.6%)と続いている。

○『満足度』は、《時刻表どおりに来る》が3.96で最も高く、《バス停標柱の見やすさ》(3.83)、《時刻表等の情報提供》(3.45)、《運賃》(3.19)、《総合的な満足度》(3.16)、《バス同士の乗り継ぎ》(3.13)、《運賃割引の制度》(3.04)でも3.00を上回っており、4つの路線のなかで3.00を上回っている項目数が最も多くなっている。

[最もよく利用する路線別]

【やましろバス】
(N=29)

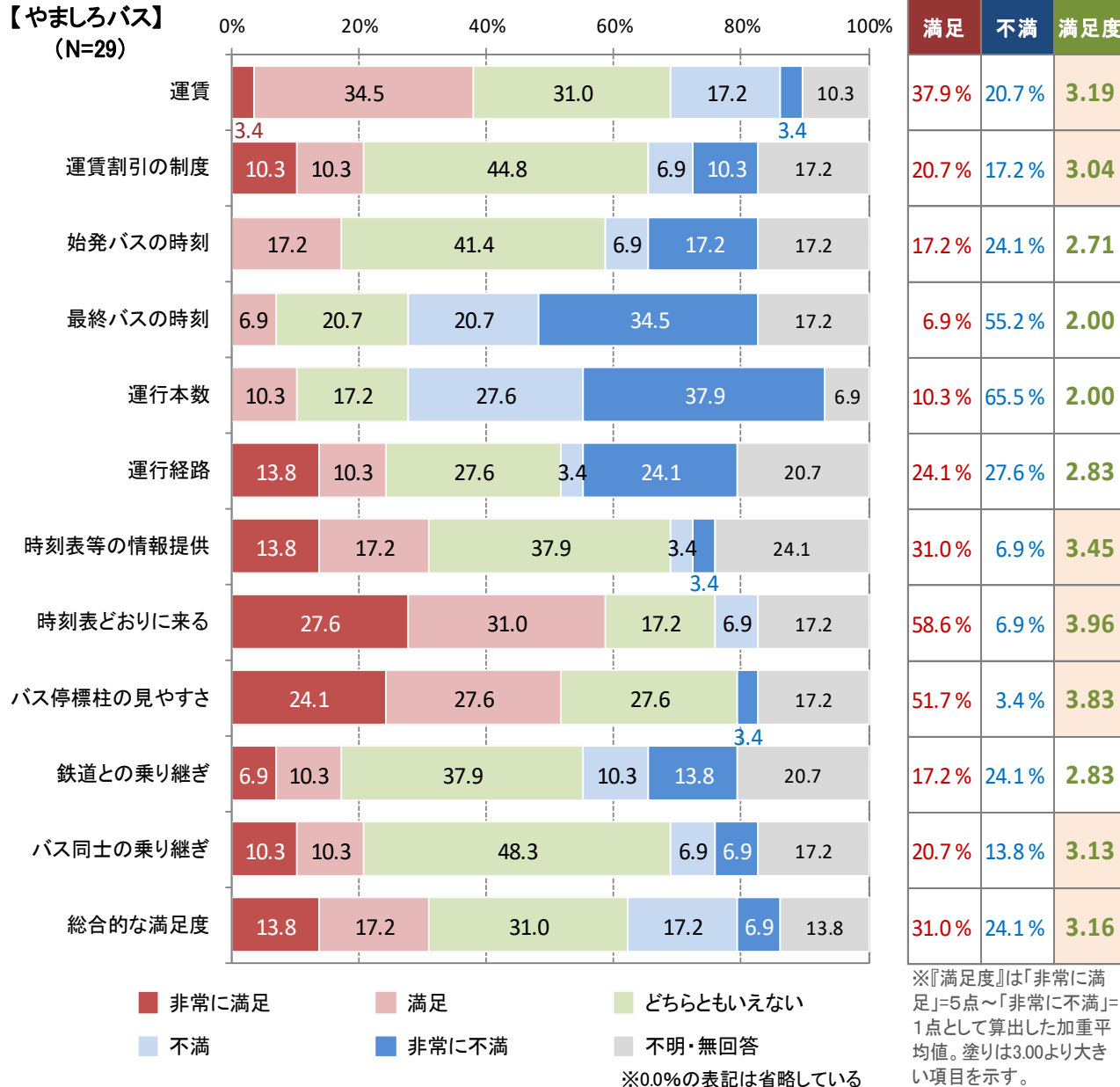


図 61 最もよく利用する路線【やましろバス】の満足度

〔最もよく利用する路線別〕

○《時刻表等の情報提供》、《時刻表どおりに来る》、《バス停標柱の見やすさ》については、4路線ともに3.00を上回っている。

○一方、《最終バスの時刻》、《運行本数》については、4路線ともに3.00を下回っており、満足度が低くなっている。

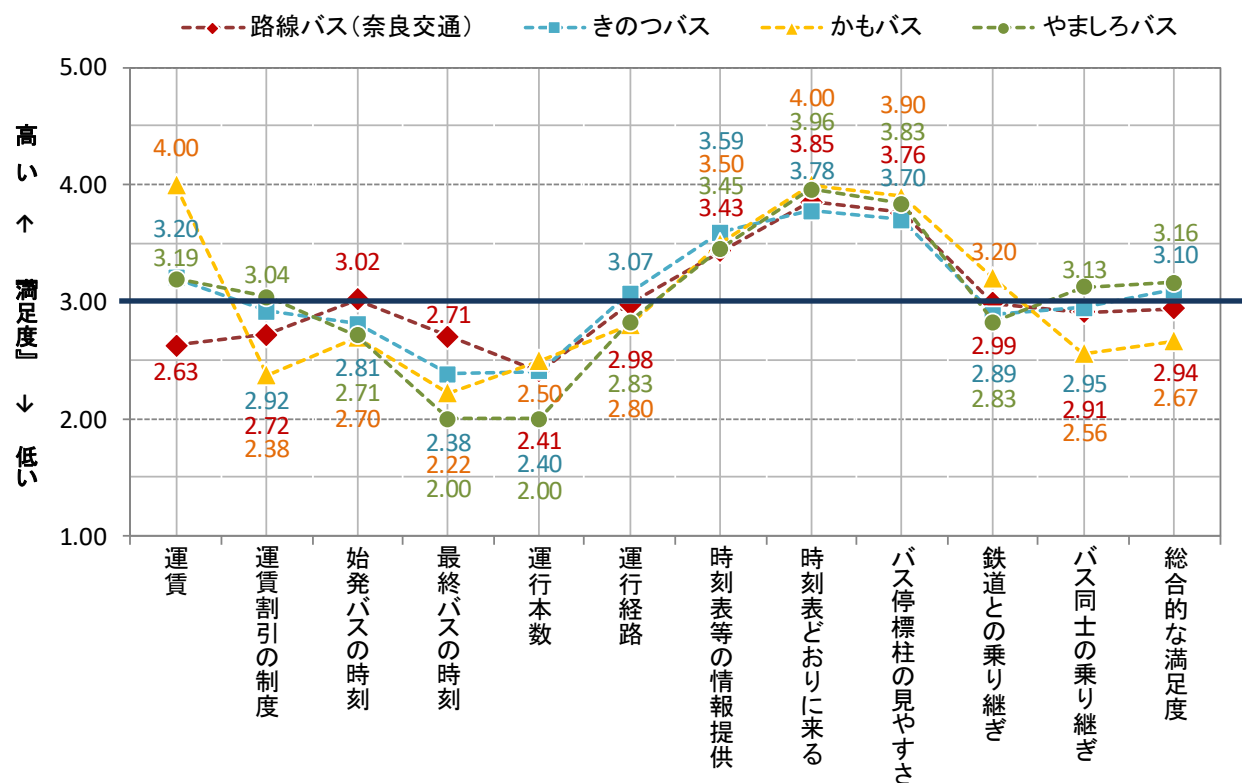


図 62 最もよく利用する路線別の『満足度』

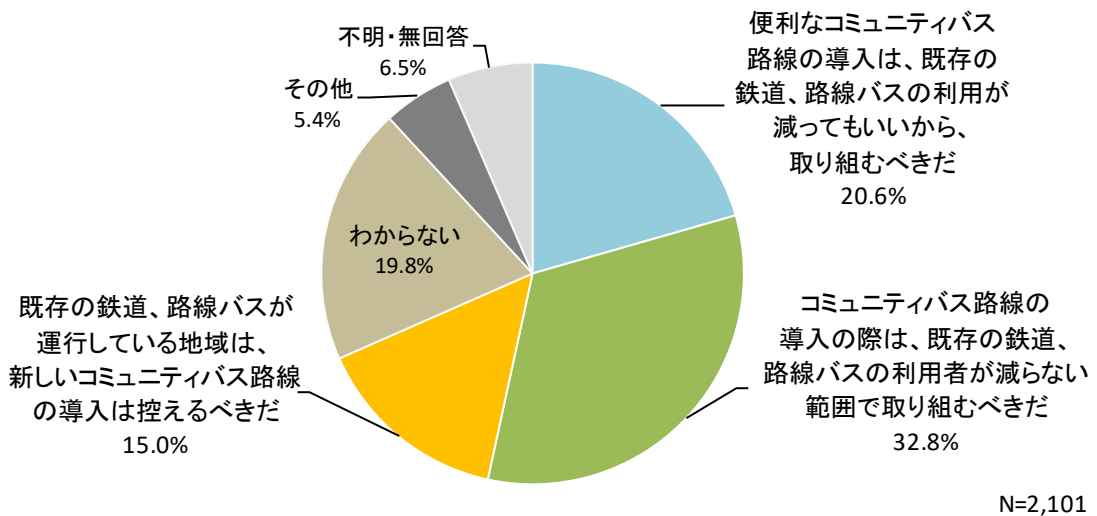
質問5 これからの公共交通の施策について

①新しいコミュニティバス路線導入による既存のサービスへの影響に対する考え

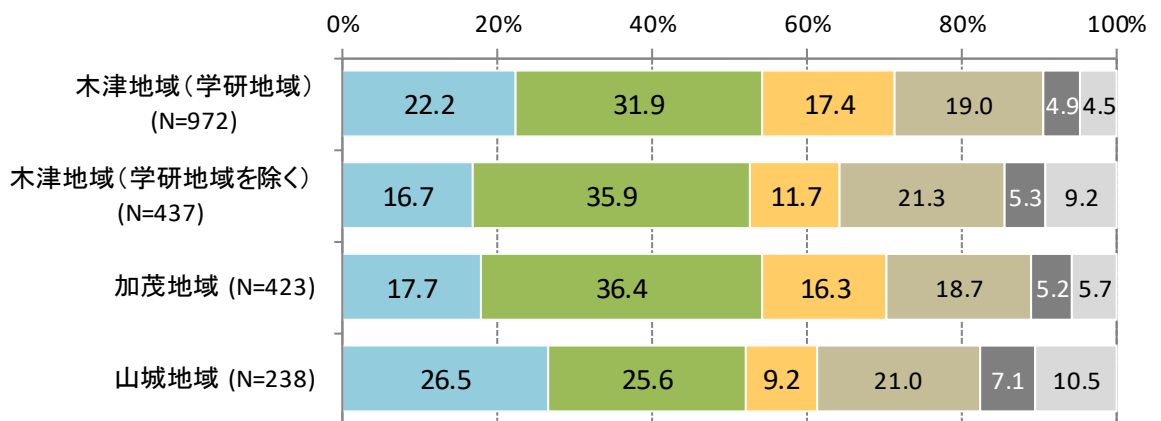
○新しいコミュニティバス路線導入による既存のサービスへの影響に対する考えは、「コミュニティバス路線の導入の際は、既存の鉄道、路線バスの利用者が減らない範囲で取り組むべきだ」が32.8%で最も多く、次いで「便利なコミュニティバス路線の導入は、既存の鉄道、路線バスの利用が減ってもいいから、取り組むべきだ」が20.6%となっている。

○地域別にみると、山城地域では「既存の利用が減ってもいいから、取り組むべきだ」、他の3地域では「既存の利用者が減らない範囲で取り組むべきだ」が最も多くなっている。

[市域全体]



[地域別]



- 便利なコミュニティバス路線の導入は、既存の鉄道、路線バスの利用が減ってもいいから、取り組むべきだ
- コミュニティバス路線の導入の際は、既存の鉄道、路線バスの利用者が減らない範囲で取り組むべきだ
- 既存の鉄道、路線バスが運行している地域は、新しいコミュニティバス路線の導入は控えるべきだ
- わからない
- その他
- 不明・無回答

図 63 新しいコミュニティバス路線導入による既存のサービスへの影響に対する考え

②今後の公共交通政策において、特に重要と考えるキーワード（3つ以内で複数回答）

○今後の公共交通政策において、特に重要と考えるキーワードは、「高齢者の暮らしに必要な移動の支援」が58.3%で最も多く、以下「公共交通を利用しやすい環境整備」（38.3%）、「鉄道とバス等の乗り継ぎ利便性の向上」（37.4%）と続いている。

○地域別にみると、すべての地域で市域全体と同じ3項目が上位を占めている。

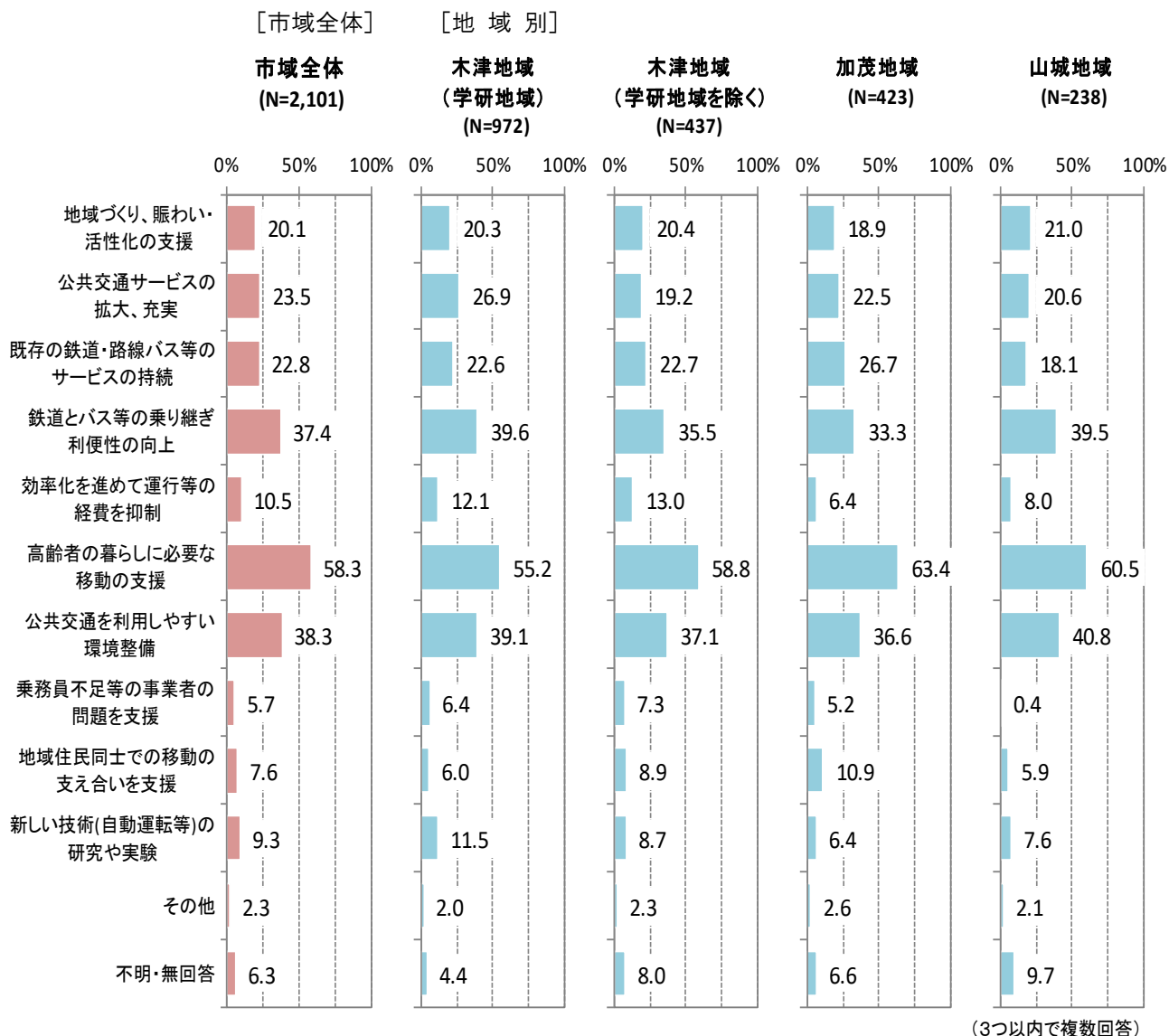


図 64 今後の公共交通政策において、特に重要と考えるキーワード

③公共交通の利用を増やす施策で、特に重要と考えるキーワード（3つ以内で複数回答）

○公共交通の利用を増やす施策で、特に重要と考えるキーワードは、「運転免許証返納を促すための施策の実施」が40.1%で最も多く、以下「鉄道等、交通結節点における情報提供の実施」（39.9%）、「コミュニティバスが無料の日を設ける」（23.4%）と続いている。

○地域別にみると、すべての地域で上位2項目は市域全体と同じであり、3番目に多いのは加茂地域では「高齢者向けの利用方法等の講習会実施」、他の3地域では「コミュニティバスが無料の日を設ける」となっている。

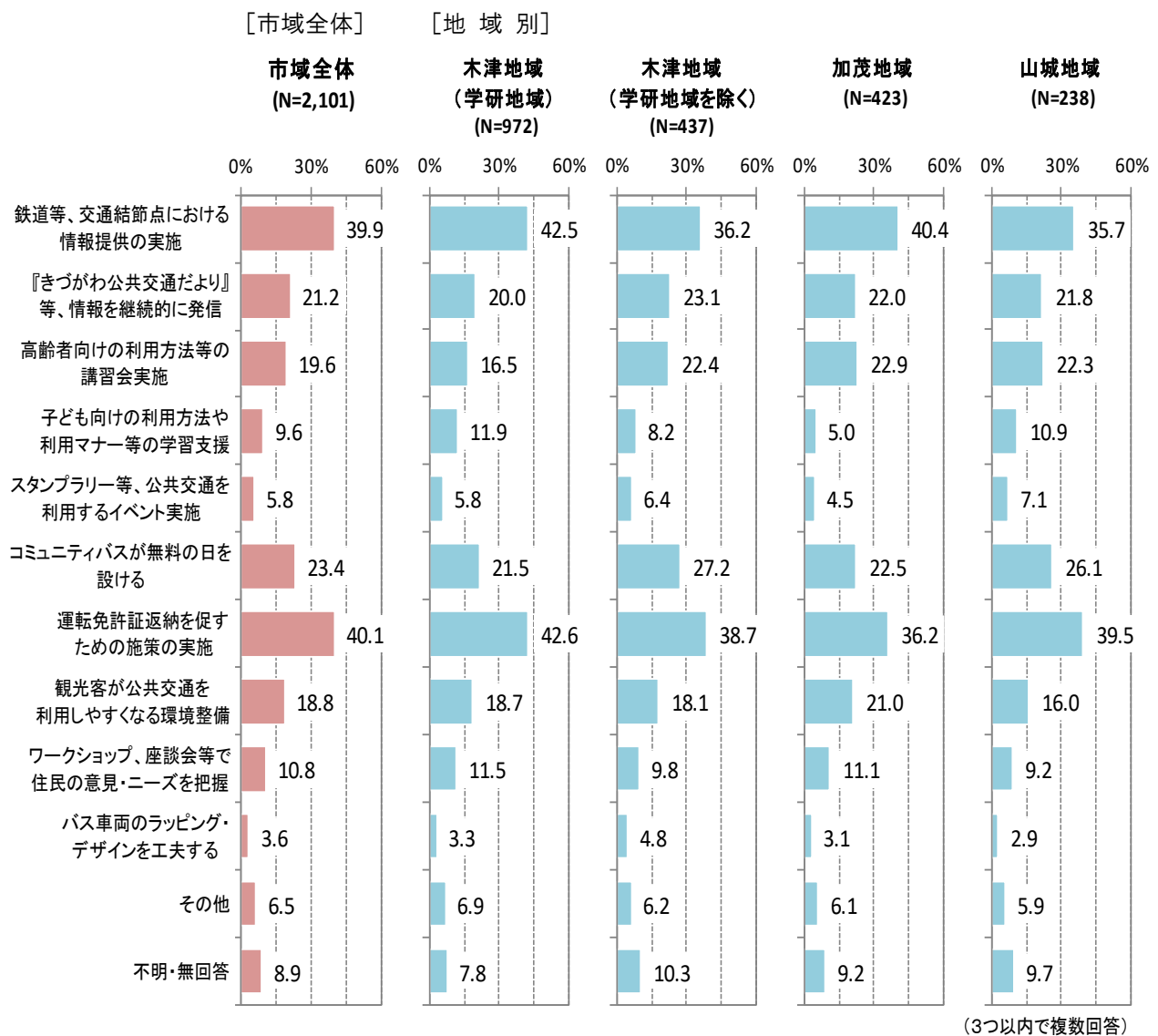


図 65 公共交通の利用を増やす施策で、特に重要と考えるキーワード

■木津川市の公共交通に関する意見・要望

◇木津川市の公共交通に関する意見・要望（自由意見）

○695 名からのべ 933 件の意見・要望があげられた。

○特に、鉄道以外の公共交通に関して「バスの運行ルートの見直し・新設」、「バスの運行便数・運行日の増加」、「バス運賃の見直し」などの意見・要望が多くあげられた。また、公共交通全般に関して「公共交通の維持・充実」、「高齢者割引、運賃の補助制度の導入」などの意見・要望も多い。

表 9 木津川市の公共交通に関する意見・要望 ※（ ）内数字はのべ件数

鉄道に関する 内容（68）	・鉄道便数の維持・増加（21） ・近鉄線の延伸（13） ・JRの複線化（9） ・新駅の整備（6） ・その他（駅のバリアフリー化、駅員の増加、鉄道と鉄道の乗り継ぎ改善、駅までの交通手段確保 等）（19）	公共交通全般 に関する内容 （293）	・公共交通の維持・充実（49） ・高齢者割引、運賃の補助制度の導入（49） ・市中心部以外の郊外の公共交通の充実（33） ・利用者の利用実態・意向を的確に把握すべき（29） ・将来の移動手段への不安（28） ・交通弱者が生活しやすい環境に（24） ・効率的な運行、財源は有効に活用すべき（20） ・バスと鉄道の乗り継ぎ改善（15） ・公共交通の利用者増加策の推進（11） ・観光ルート・周遊ルートの設定（9） ・自動運転モビリティの導入（6） ・住民同士での移動の支え合い（6） ・免許返納の促進（6） ・その他（災害時の公共交通体制の整備、全般的に不便 等）（8）
鉄道以外の公共交通に関する 内 容 （480）	・バスの運行ルートの見直し・新設（132） ・バスの運行便数・運行日の増加（76） ・バスの運賃の見直し（44） ・情報提供の充実（時刻表、停留所、ルート、利用方法等）（25） ・コミュニティバスの新しい路線の導入（24） ・バスの始発を早く、最終便を遅く（23） ・コミュニティバスへの税負担に疑問・反対（15） ・バス車両の小型化（10） ・バス停の増設（9） ・デマンド型交通の導入（9） ・バス停環境の向上（屋根、ベンチ等）（5） ・バスとバスの乗り継ぎ改善（5） ・バスの安全運転、運転手の資質向上（5） ・買物バスの導入（5） ・タクシー台数の増加（7） ・バス停までの交通手段がない（6） ・その他（デマンド型交通の充実、バスの定時運行、フリー乗降制交通の導入、タクシー運転の見直し、キャッシュレス化の推進 等）（22）	まちづくり等に関する 内容 （75）	・道路整備、渋滞対策、交通安全対策（34） ・買物環境の改善（店舗誘致、移動販売等）（8） ・駅周辺への駐車場整備（5） ・駅周辺の活性化（商業施設整備等）（9） ・駅ロータリーの整備、ロータリーの安全性確保（5） ・総合的な交通網体系の検討を（5） ・その他（移住促進等の地域活性化、観光客誘致 等）（9）
		その他（24）	・その他（アンケート結果の公表、要望を伝えても改善されない 等）（24）