

第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画 (案)

木 津 川 市

目 次

1.	計画の目的と概要.....	1
1.1	計画の目的.....	1
1.2	計画の区域.....	1
1.3	計画の期間.....	1
1.4	計画の位置付け.....	2
2.	地域公共交通網形成に関わる現状と課題.....	3
2.1	公共交通を取り巻く全国的な状況.....	3
2.2	木津川市の概況.....	3
2.3	木津川市の公共交通を取り巻く現状.....	12
2.4	第1次計画の検証.....	37
2.5	公共交通が抱える課題.....	41
3.	地域公共交通網形成の基本方針.....	42
3.1	基本的な考え方.....	42
3.2	計画の基本方針.....	43
3.3	各主体が担う役割.....	45
4.	計画の目標.....	45
5.	施策体系.....	46
5.1	施策の体系.....	46
5.2	施策の概要.....	47
5.3	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.....	53
6.	計画の評価及び事業展開.....	61
6.1	本計画の評価.....	61
6.2	事業展開.....	62

【資料編】

木津川市地域公共交通総合連携協議会年表

木津川市地域公共交通総合連携協議会規約

木津川市地域公共交通総合連携協議会委員名簿

1. 計画の目的と概要

1.1 計画の目的

木津川市の公共交通は、鉄道・民間路線バス・コミュニティバス・タクシーで構築されています。これらの公共交通が連携を図り、地域ニーズに合った運行サービスを持続的に提供できるまちを目指して、平成 27（2015）年 3 月に「木津川市地域公共交通網形成計画（以下、第 1 次計画）」を策定し、移動手段の確保に資する施策を、市民、交通事業者、行政、木津川市地域公共交通総合連携協議会※（以下、協議会）等の関係主体の協働により取り組んできました。

しかしながら、バスやタクシーなどの交通事業者の乗務員不足が、近年、全国的な社会問題となっていること、また一方で、移動サービスの充実に向けた新しい技術開発が急進しているなど、我が国における公共交通事業に関わる社会情勢は大きく変化しています。

「第 2 次木津川市地域公共交通網形成計画」は、「第 1 次計画」の基本的な考え方や主たる施策を引き継いだ上で、近年の急激な公共交通を取り巻く情勢変化に対応し、本市において、持続可能で、かつ地域ニーズに合った地域公共交通網の形成を図ることを目的とします。

1.2 計画の区域

計画の対象区域は、木津川市内全域とします。

1.3 計画の期間

計画の期間は、令和 2（2020）年 4 月から令和 7（2025）年 3 月までの 5 年間とします。

※木津川市地域公共交通総合連携協議会は、学識経験者、市民代表、交通事業者、行政機関などが参加する木津川市の地域公共交通に関する検討機関であり、活力と魅力あるまちづくりを推進し、地域特性はもとより環境負荷の軽減、観光資源の活用などを考慮した地域公共交通サービスの充実を図るため、計画や事業の検討、進捗状況の確認や評価等を行う。

1.4 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定した、「第1次計画」の計画期間が終了することから、「第1次計画」の基本的な方針を引き継ぎ策定するものです。

上位計画である『第2次木津川市総合計画』に即し、『第1次木津川市都市計画マスタープラン』等の関連計画との整合を図ります。

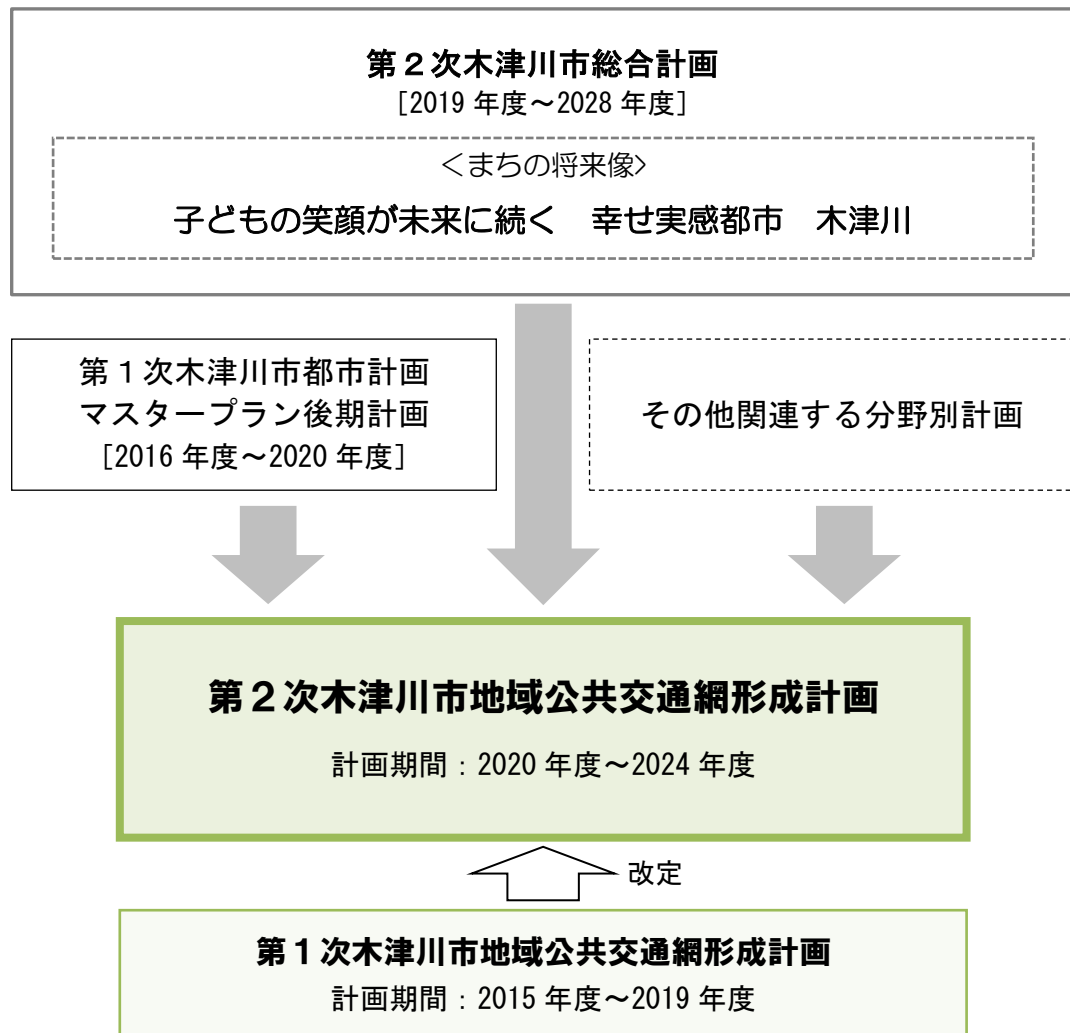


図 1-1 計画の位置付け

2. 地域公共交通網形成に関わる現状と課題

2.1 公共交通を取り巻く全国的な状況

人口減少、少子高齢化の進展、自家用車の普及に伴い、地方圏では、公共交通の利用者数が減少傾向にあります。公共交通の利用者の減少は、交通事業者の経営状況を悪化させ、その結果、赤字路線を廃止せざるを得なくなるなど、公共交通サービスの維持を困難にしています。

一方で、高齢化の進展に伴い、マイカーを手放さざるを得ない高齢者が増え、公共交通需要は高まっていることから、地方自治体の多くは、コミュニティバスの運行、公共交通への補助金支援などを行っています。しかし、人口減少や高齢化の進行で税収減少、社会保障費の増大などが予想され、まちの財政状況が厳しさを増していく中、持続的に公共交通の支援を続けていくことは難しくなる可能性があります。

また、バス、タクシー等の交通事業者では、乗務員不足が深刻な問題となっており、今後生産年齢人口の減少に伴い、人材の確保がますます困難になることが予想されます。

こういった課題の解決を目指し、バス・タクシー運行における AI や自動運転技術の活用、異なる公共交通のシームレス化など、新たなモビリティサービスの取り組みが全国で進められています。

2.2 木津川市の概況

2.2.1 位置

木津川市は、京都府南部の山城地域に位置し、京都や大阪の中心部から約 30 km 圏内にあります。

鉄道は、J R 木津駅を中心に、関西本線（大和路線）、奈良線、片町線（学研都市線）で京都、大阪、奈良、三重方面と結ばれており、また、市の西部を南北に走る近鉄京都線により京都、大阪、奈良方面と結ばれるなど、交通の要衝となっています。



図 2-1 木津川市の位置

2.2.2 人口

木津川市の人口は、学研地区の宅地開発などを背景とする人口流入により順調に増加を続け、平成 31（2019）年には 77,607 人となっています。全国的な人口減少傾向の中、本市の人口は今後も増加を続けますが、令和 15（2033）年の 80,344 人をピークとして減少に転じると見込まれます。地域別にみると、木津地域では令和 20（2038）年頃まで人口増加が見込まれるのに対し、加茂地域と山城地域では今後も減少が続くなど、人口の地域偏在が予想されます。

高齢化率も上昇を続け、平成 31（2019）年には 24.1%となっており、地域別では、木津地域では 19.0%と低いのに対し、加茂地域では 40.0%、山城地域では 33.0%と高くなっています。

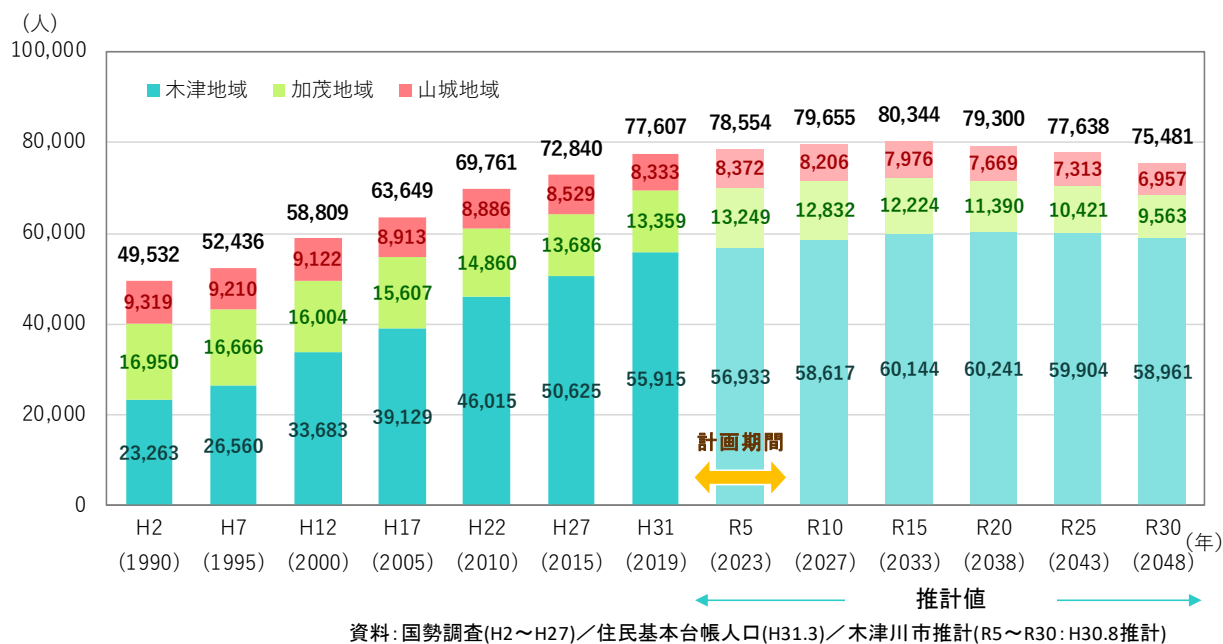


図 2-2 地域別人口の推移（実績値と将来値）

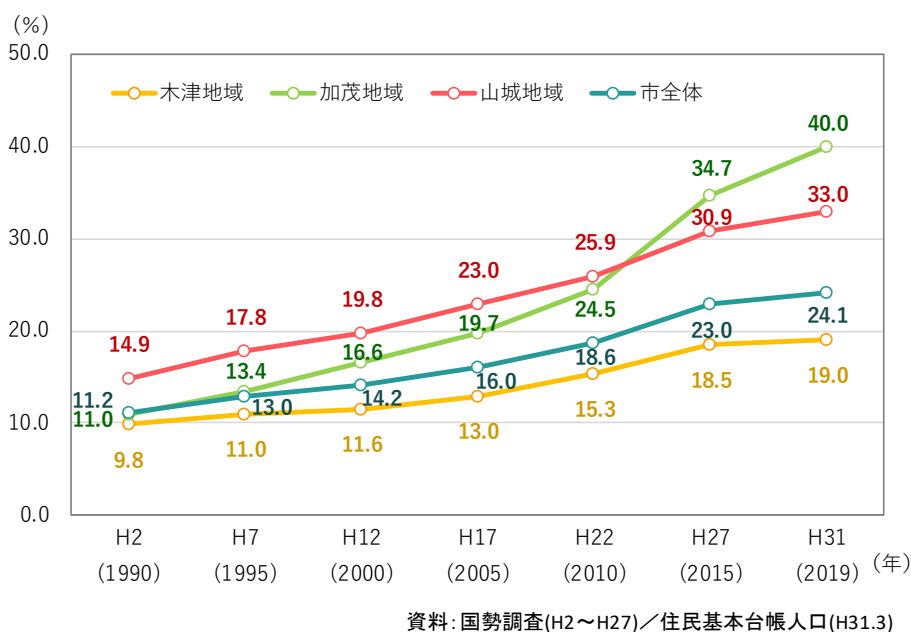
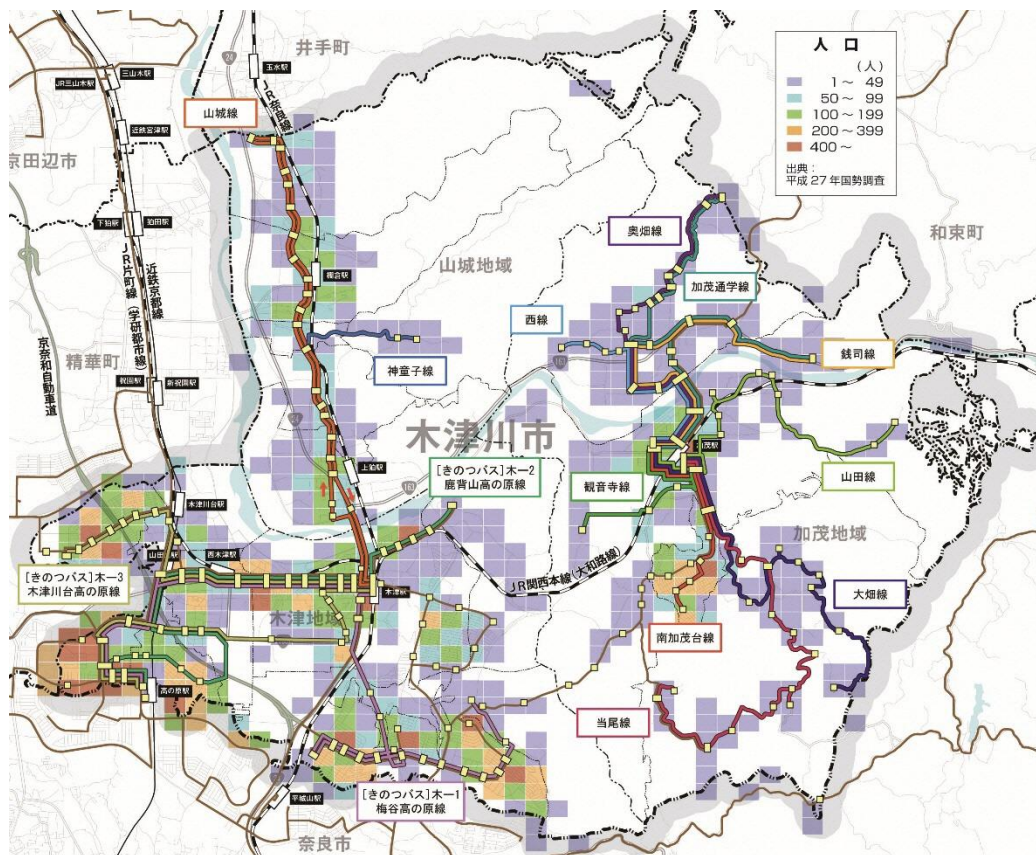
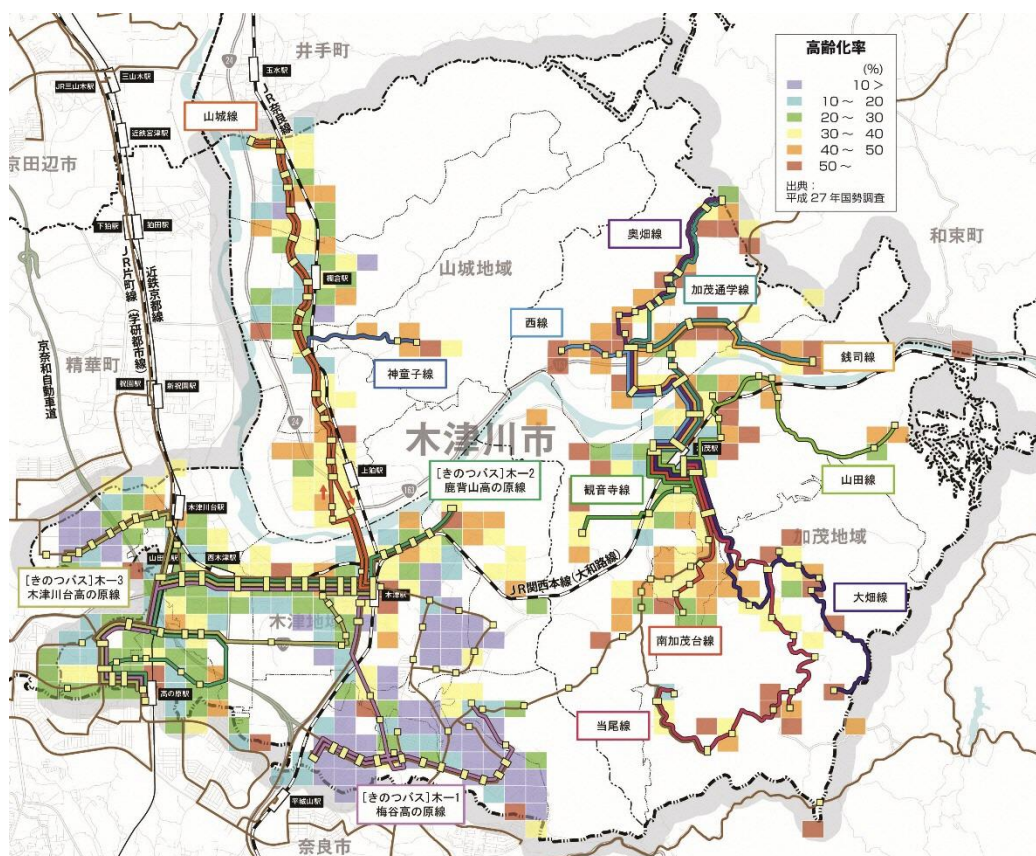


図 2-3 地域別高齢化率の推移



資料：国勢調査（平成 27（2015）年）

図 2-4 250mメッシュ毎の人口密度

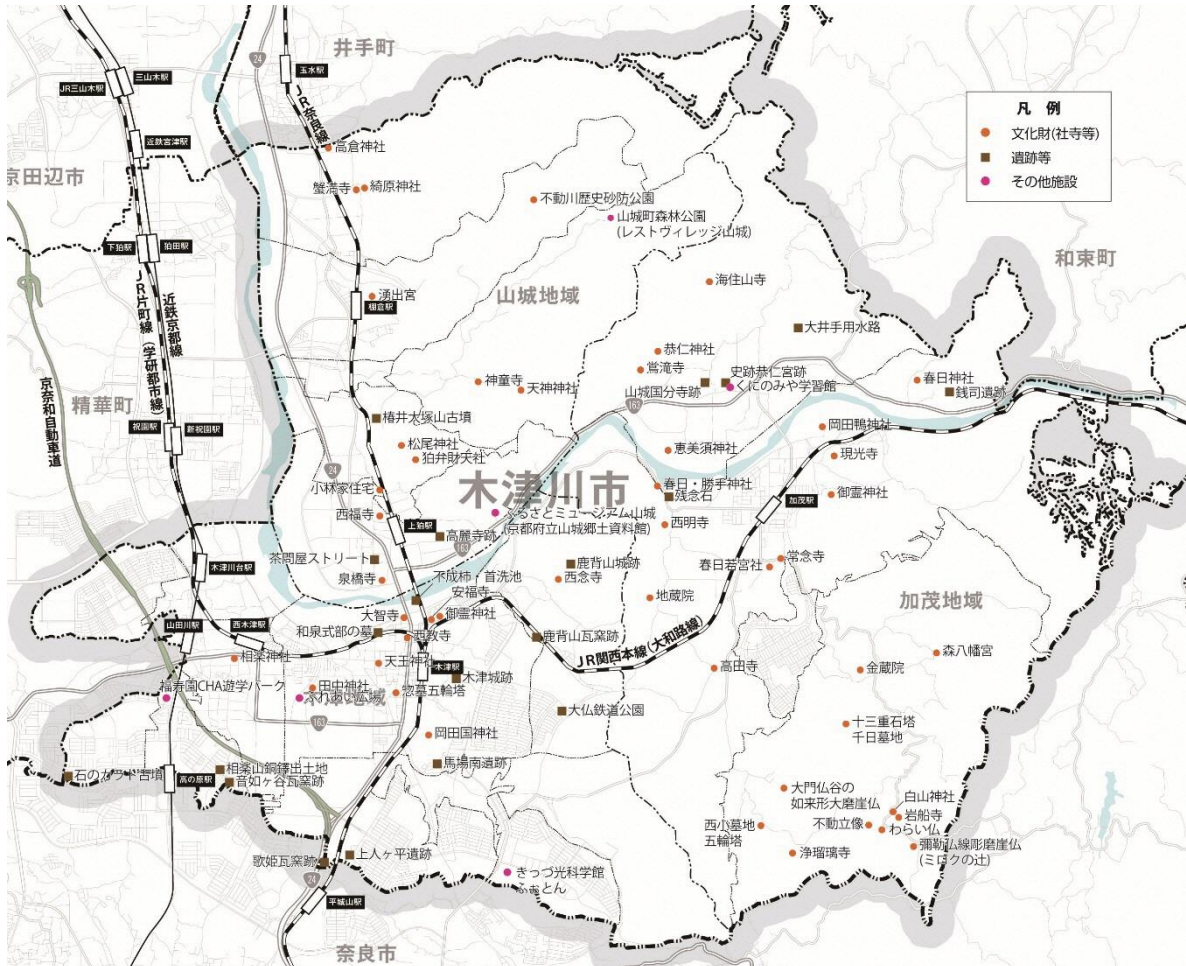


資料：国勢調査（平成 27（2015）年）

図 2-5 250mメッシュ毎の高齢化率（65 歳以上人口比率）

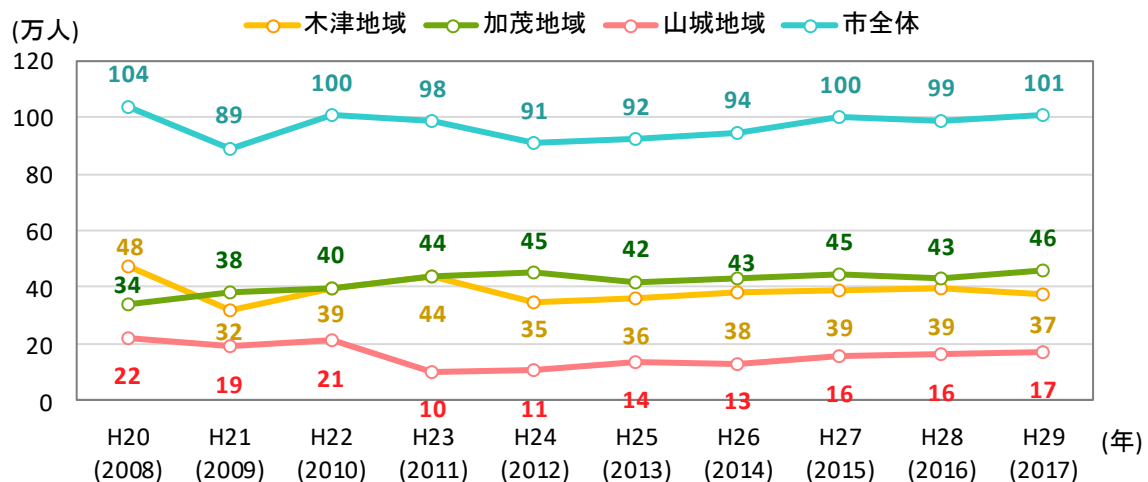
2.2.3 観光動向

市内には、歴史的価値の高い史跡や神社仏閣、豊かな自然環境など、魅力的な観光資源を多く有していることから、年間観光入込客数は、90 万人から 100 万人と高い水準で推移しています。浄瑠璃寺や岩船寺、海住山寺、史跡恭仁宮跡のある加茂地域の入込客数が最も多くなっています。



資料：学研企画課

図 2-6 木津川市の主な観光資源



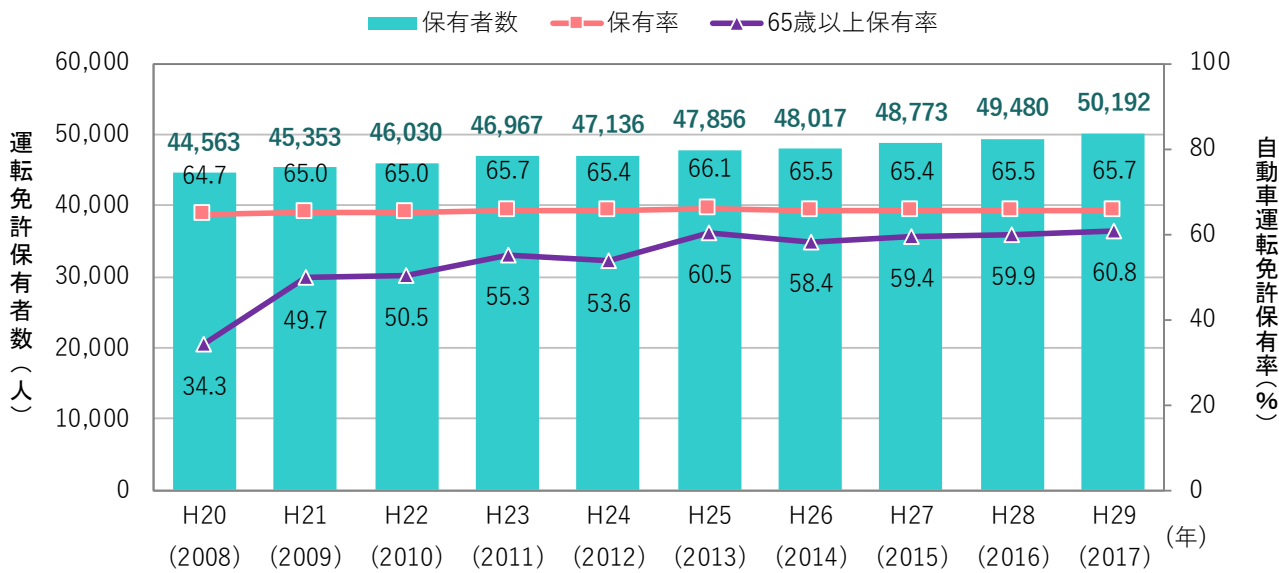
資料：京都府統計書

図 2-7 観光入込客数の推移

2.2.4 運転免許の保有状況

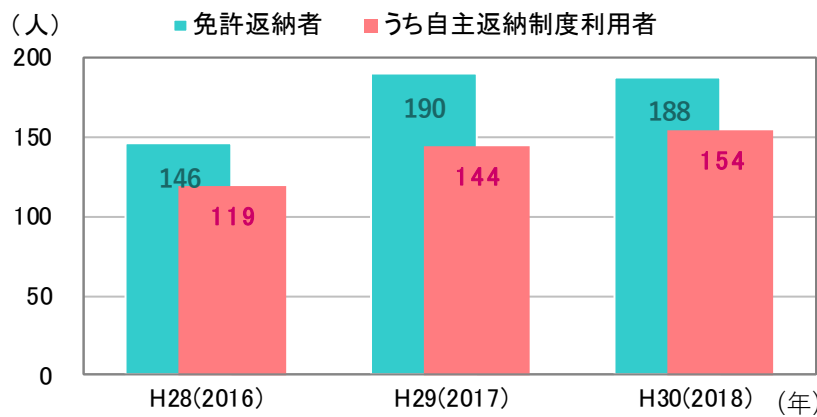
運転免許保有者数はわずかながら増加傾向にあります。保有率はほぼ横ばいで推移しているものの、65歳以上高齢者の保有率も年々増加しており、平成29（2017）年には60.8%となっています。

市では、平成19（2007）年に「交通安全都市宣言のまち」を決議し、交通安全の普及、啓発に努めるとともに、近年増加する高齢者の運転による交通事故の抑制に向けて、高齢者運転免許自主返納の支援を行っており、運転免許自主返納制度の利用者は増加しています。



※運転免許保有者数は各年12月31日現在、人口は年度末現在
資料：木津警察署

図 2-8 自動車運転免許保有者数及び保有率の推移



資料：学研企画課

図 2-9 運転免許自主返納者数の推移

表 2-1 木津川市高齢者運転免許証自主返納支援事業

目 的	高齢者の運転免許証の自主返納を促進し、高齢者の運転による交通事故の抑止を目指す
支援内容	木津川市コミュニティバス 1 日フリー乗車券 10 枚の交付

2.2.5 移動の状況

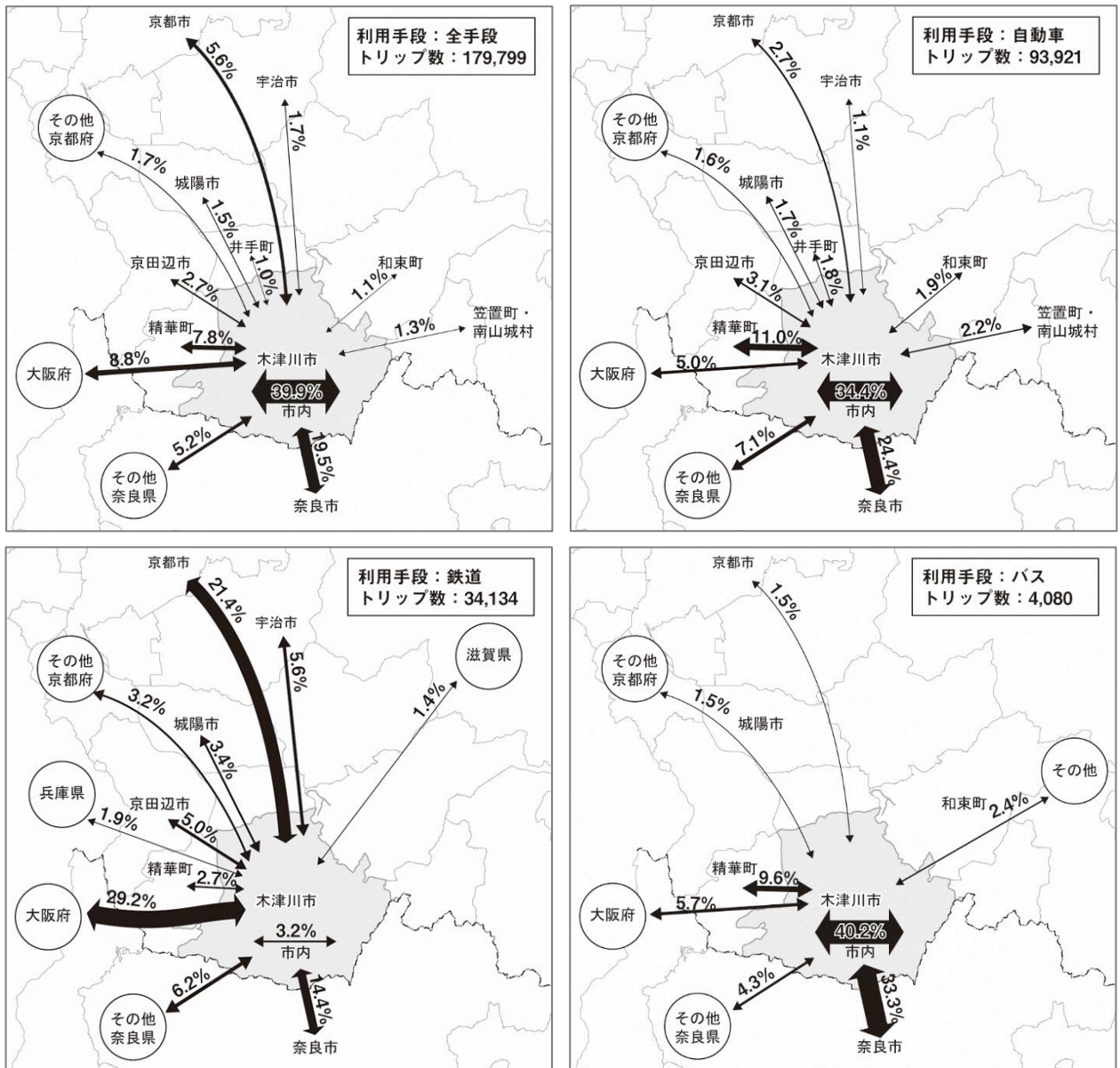
(1) 周辺地域間の移動状況

本市の人の動きをみると、市内で完結する移動が最も多く（対象トリップの 39.9%）、市外への移動は、奈良市（19.5%）、大阪府（8.8%）、精華町（7.8%）の順に多くなっています。

鉄道での移動は、ＪＲや近鉄で直接アクセス可能な大阪府（29.2%）、京都市（21.4%）、奈良市（14.4%）との移動が多くなっています

バスでの移動は、市内（40.2%）が最も多く、次いで奈良市（33.3%）の順となっています。

自動車での移動は、市内（34.4%）が最も多く、次いで、奈良市（24.4%）、精華町（11.0%）の順となっています。



※ 1%以上のもののみを矢印表示

資料：パーソントリップ調査（平成 22（2010）年）

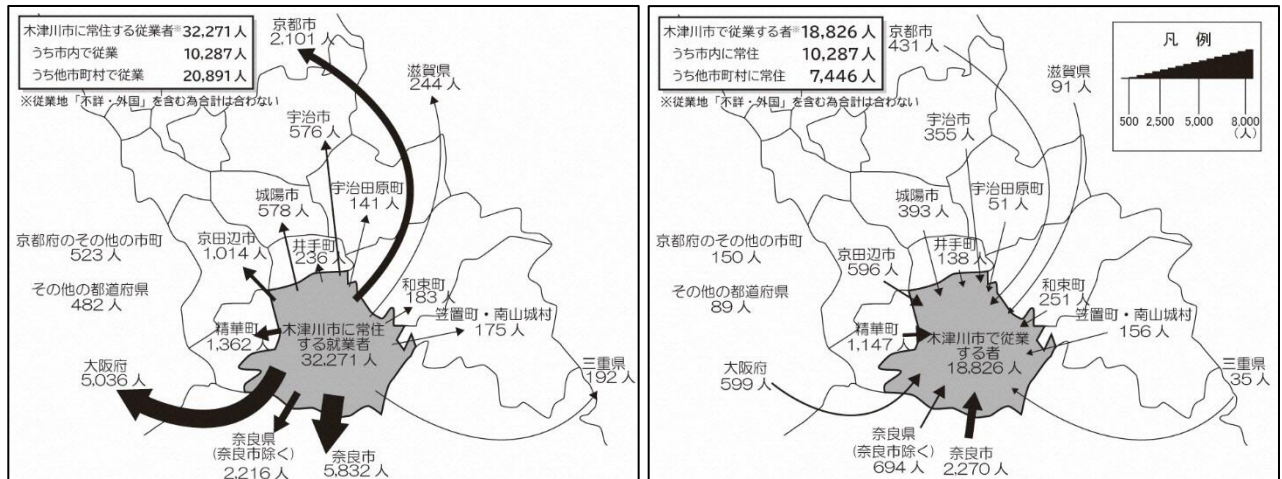
図 2-10 地域間移動の状況（平日）

2.2.6 通勤・通学の流動量

(1) 通勤

木津川市民で市内に通勤する人は 10,287 人であり、また市外へ通勤する市民は 20,891 人で、奈良市、大阪府のほか、京都市への通勤が多くなっています。

一方、市外からの通勤者は 7,446 人で、奈良市のほか、精華町からの通勤者が多くなっています。



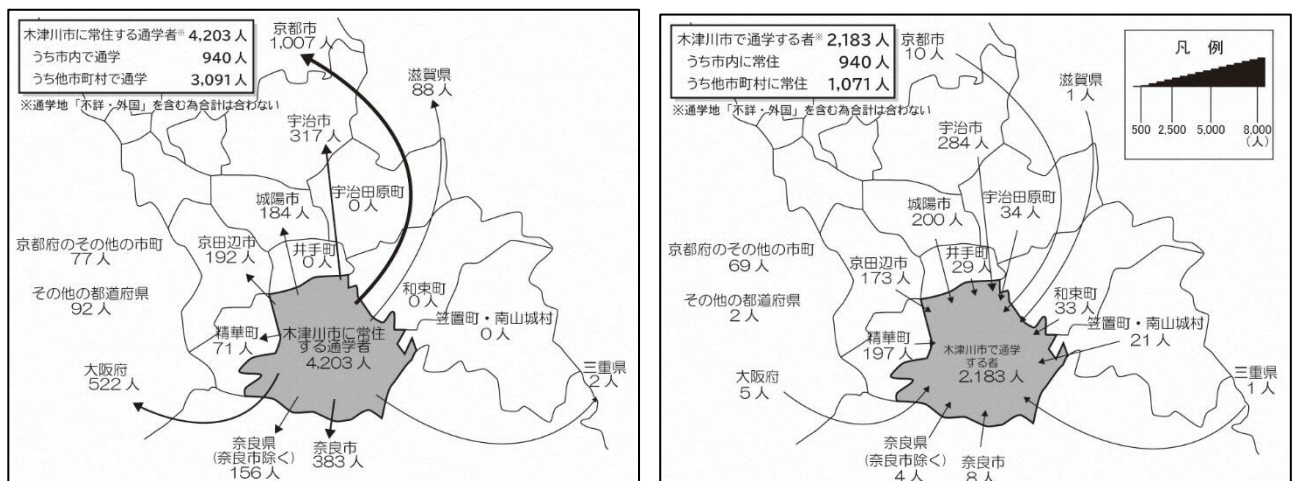
資料：国勢調査（平成 27（2015）年）

図 2-11 木津川市の通勤流動（15 歳以上）

(2) 通学

木津川市民で市内に通学する人は 940 人であり、また市外へ通学する市民は 3,091 人で、京都市のほか大阪府、奈良市への通学者が多くなっています。

一方、市外からの通学者は 1,071 人で、宇治市や城陽市、精華町、京田辺市からの通学者が多くなっています。



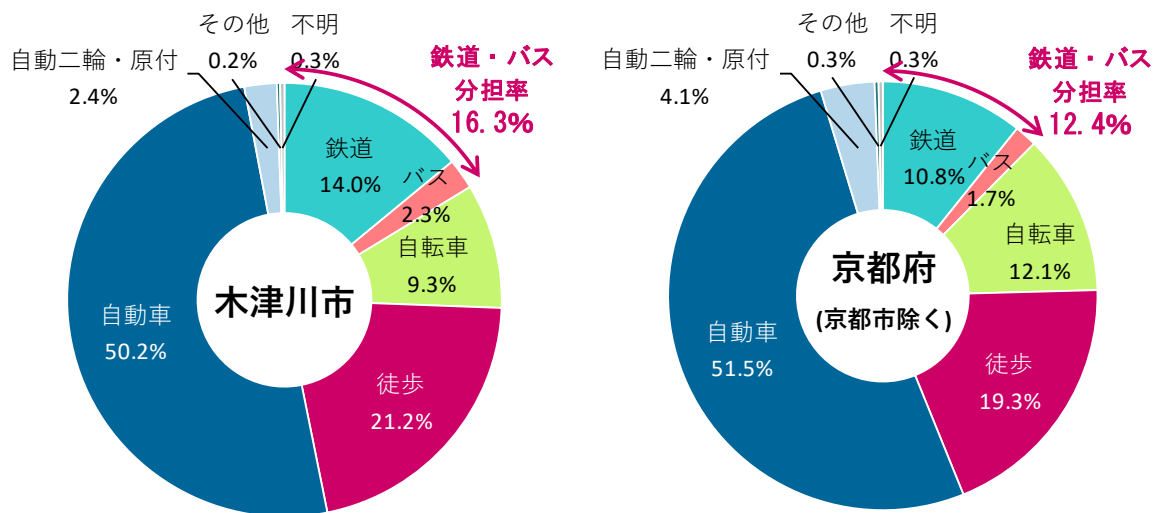
資料：国勢調査（平成 27（2015）年）

図 2-12 木津川市の通学流動（15 歳以上）

2.2.7 交通手段別の移動状況

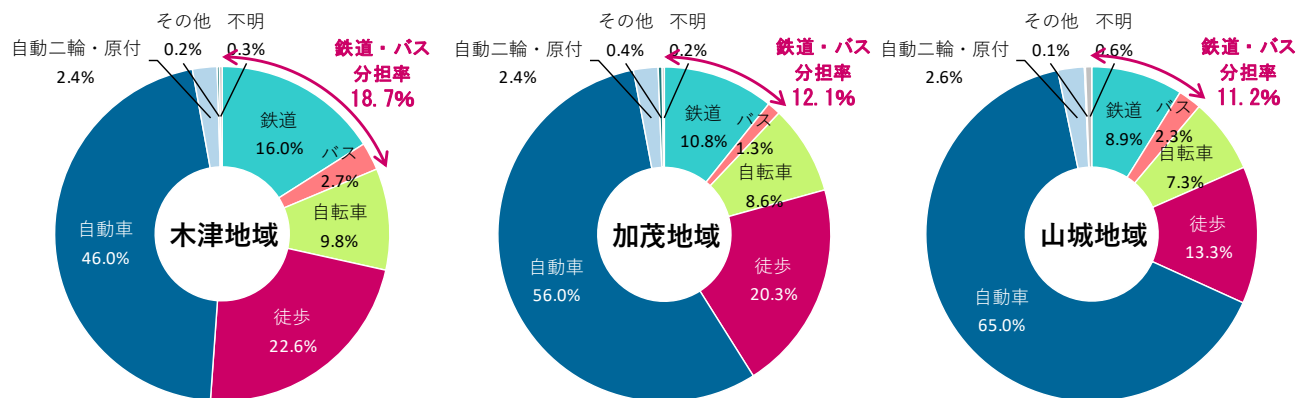
本市の代表交通手段をみると、自動車の分担率が50.2%と半数を超えています。京都市を除く京都府の51.5%より低くなっています。一方、鉄道・バスの分担率は16.3%で、京都市を除く京都府の12.4%と比べて高くなっています。

地域別にみると、木津地域では他の地域に比べ鉄道の分担率が16.0%と高く、加茂地域や山城地域では自動車の分担率が高く、それぞれ56.0%、65.0%となっています。



※四捨五入の関係で、選択肢の百分率(%)の合計が一致しない場合がある
資料：パーソントリップ調査（平成22（2010）年）

図 2-13 代表交通手段（平日／全目的）

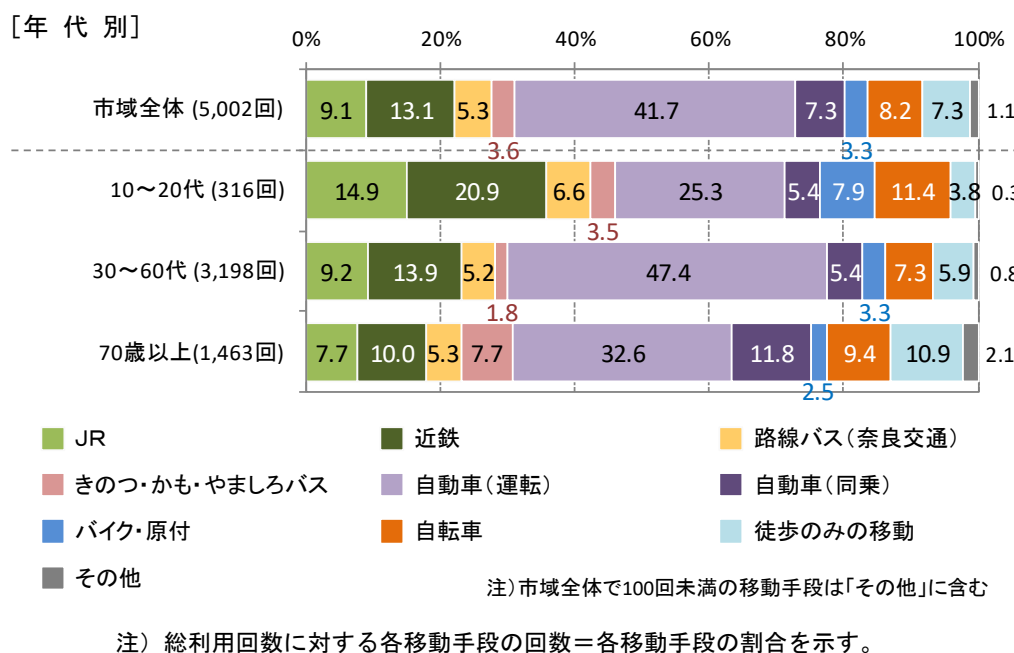
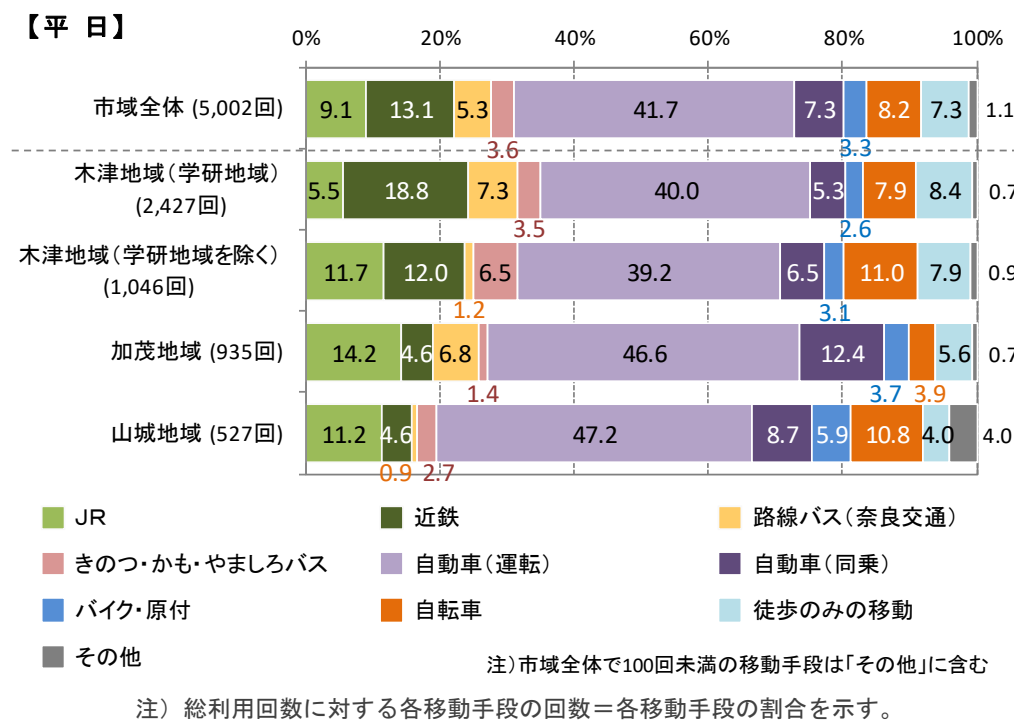


※四捨五入の関係で、選択肢の百分率(%)の合計が一致しない場合がある
資料：パーソントリップ調査（平成22（2010）年）

図 2-14 地域別代表交通手段（平日／全目的）

今年度実施した市民アンケート調査結果より、平日における移動手段の分担率をみると、「自動車（運転）」が41.7%で最も多く、次に鉄道（「近鉄」（13.1%）、「JR」（9.1%））が多くなっています。

年代別では、すべての年代で「自動車（運転）」が最も多く、30～60代では5割弱を占めています。



資料：市民アンケート調査（令和元（2019）年）

図 2-15 平日（ある1日）の移動手段割合

2.3 木津川市の公共交通を取り巻く現状

鉄道は、ＪＲ木津駅を中心に、関西本線（大和路線）、奈良線、片町線（学研都市線）で京都、大阪、奈良、三重方面と結ばれており、また、市の西部を南北に走る近鉄京都線により京都、大阪、奈良方面と結ばれています。

路線バスは、奈良交通がＪＲ木津駅や加茂駅、近鉄山田川駅や高の原駅を拠点として、運行しています。また、路線バスを補完する形で、コミュニティバスや予約型乗合タクシーがＪＲ木津駅、加茂駅、近鉄山田川駅、高の原駅を拠点に運行しています。

表 2-2 木津川市の公共交通

主な機能・役割	種別		運行エリア等
広域的行動を含む 多様な範囲の移動 を支える交通	ＪＲ	関西本線 （大和路線）	加茂駅を発着し、三重方面 加茂駅、木津駅から奈良、難波方面 市内には加茂駅、木津駅の２駅が所在
		片町線 （学研都市線）	木津駅を発着し、京橋、北新地、宝塚方面 市内には木津駅、西木津駅の２駅が所在
		奈良線	京都、奈良方面 市内には棚倉駅、上狛駅、木津駅の３駅が所在
	近鉄京都線		京都、奈良方面 市内には木津川台駅が所在
	路線バス		木津駅、加茂駅、山田川駅、高の原駅を中心に奈良 交通の路線バスが運行
主に日常生活圏で の移動を支える交 通及び移動手段	コミュ ニティ 交通	きのつバス	木－１、木－２、木－３
		かもバス	定時：当尾線、奥畑線、加茂通学線 予約型：山田線、南加茂台線、大畑線、観音寺線 銭司線、西線
		やましるバス	定時：山城線 予約型：神童子線
	タクシー		複数のタクシー事業者が市内全域で運行
公共交通以外で、市民の生活移動を支える手段			福祉有償運送

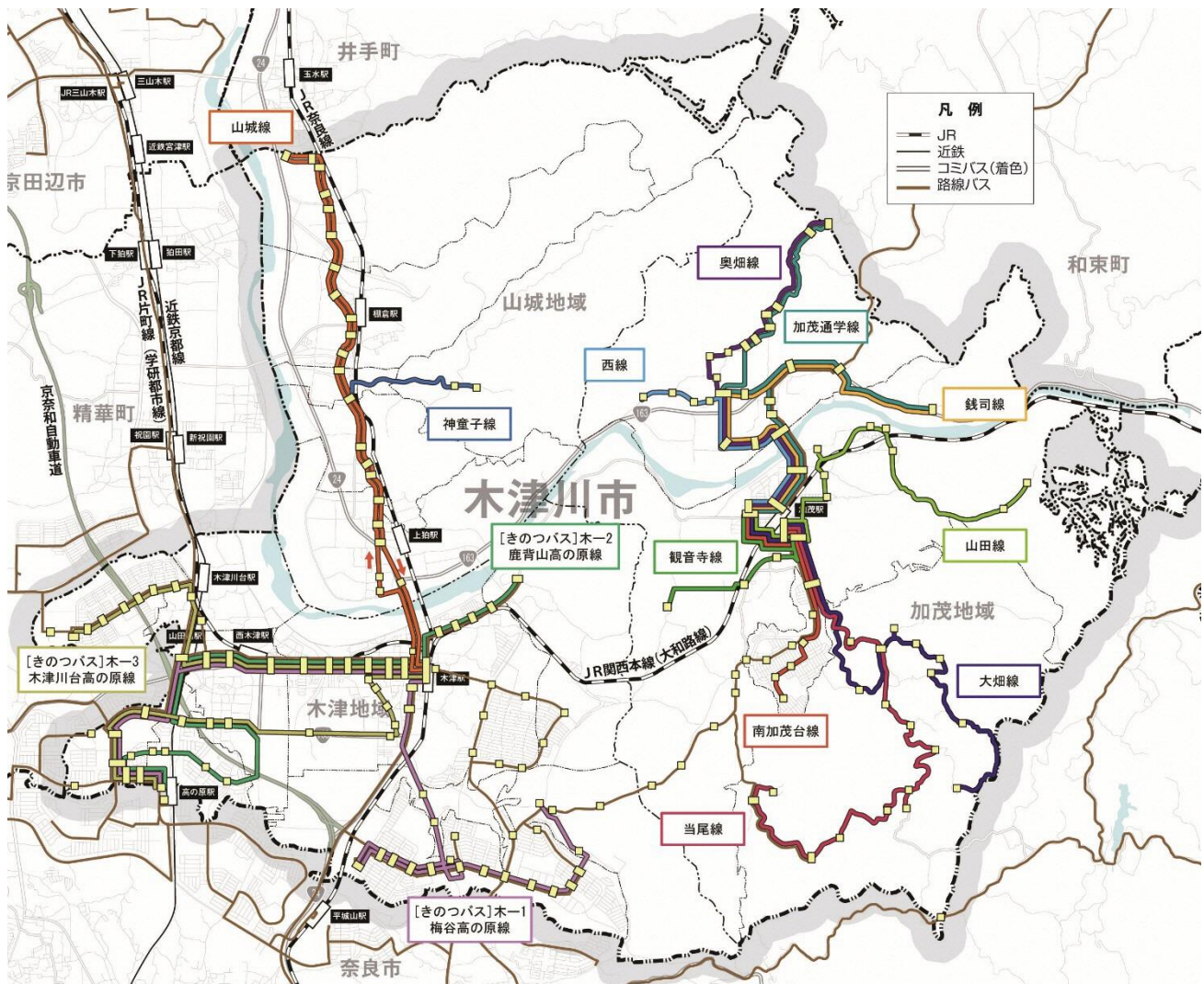
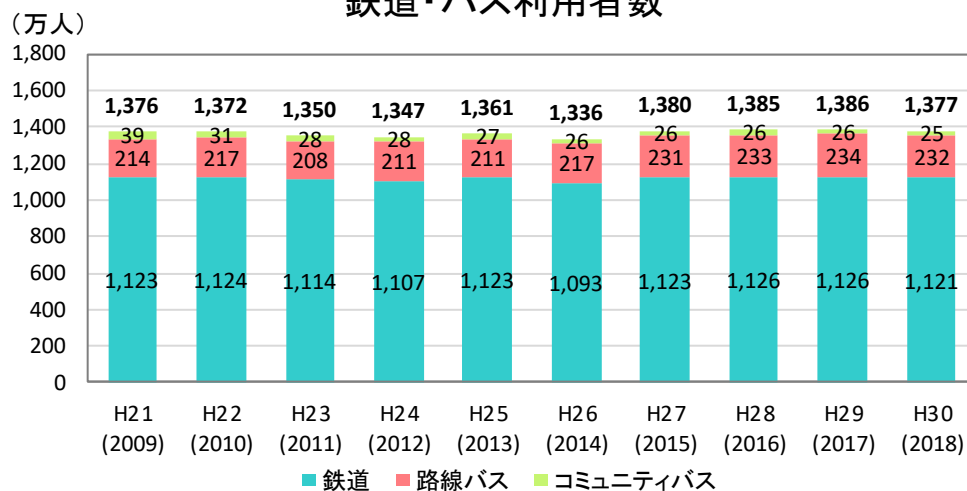


図 2-16 木津川市の公共交通

鉄道・バス利用者数

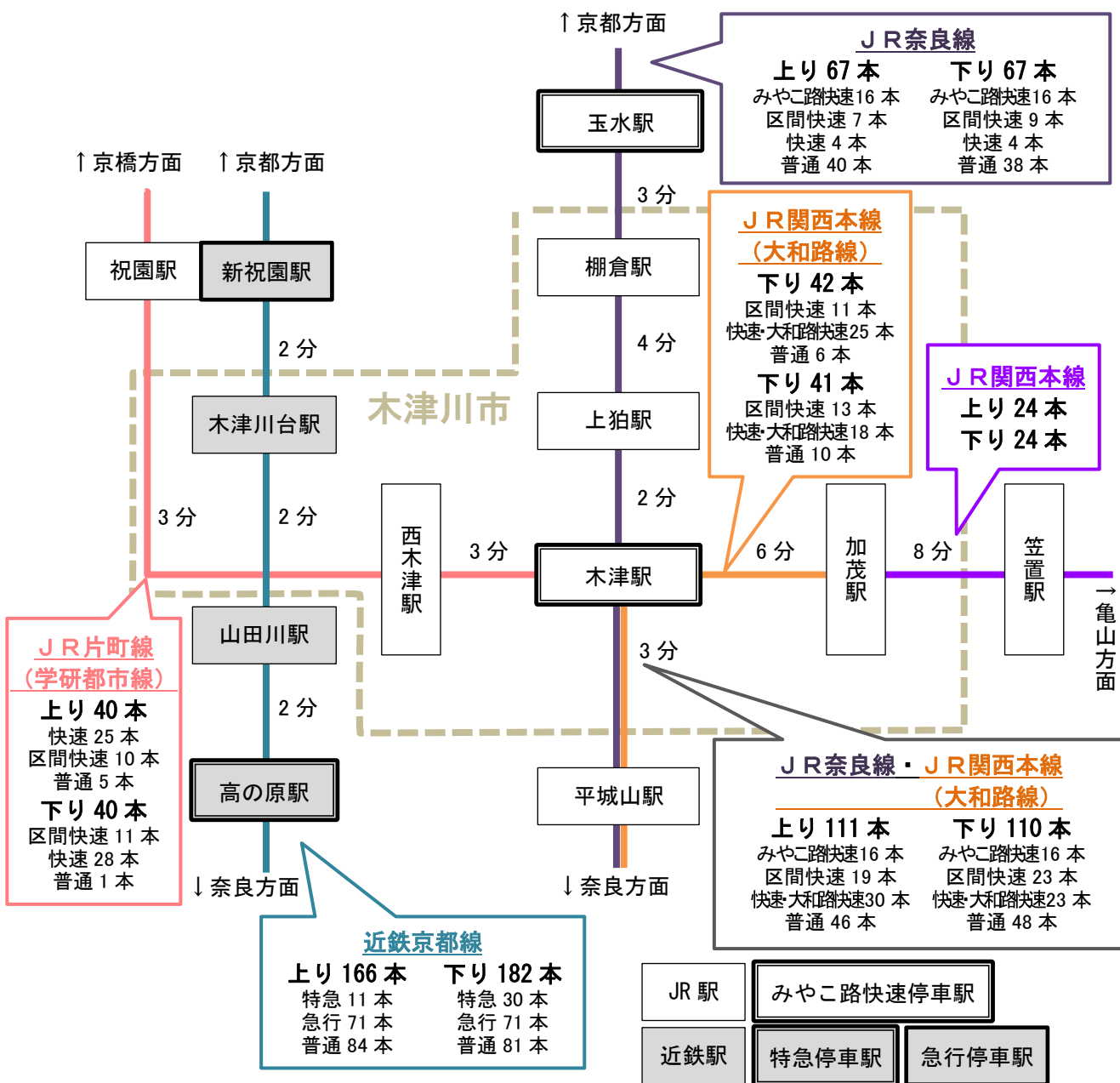


※路線バスの利用者数は、木津川市民の利用が少ないと考えられる一部バス路線を除く

図 2-17 市内の公共交通利用者数の推移

2.3.1 鉄道

市内には結節点となる木津駅のほか、ＪＲ関西本線（大和路線）の加茂駅、ＪＲ奈良線の棚倉駅、上狛駅、ＪＲ片町線（学研都市線）の西木津駅と、近鉄京都線の木津川台駅の６駅の外、市境にある精華町の山田川駅、奈良市の高の原駅が利用されています。



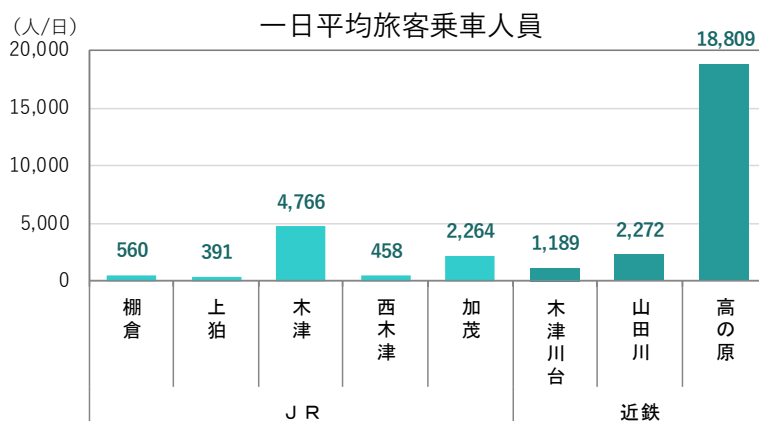
資料：各社時刻表（平成 31（2019）年 3 月 17 日時点）

図 2-18 鉄道の運行状況（平日）

(1) 利用状況

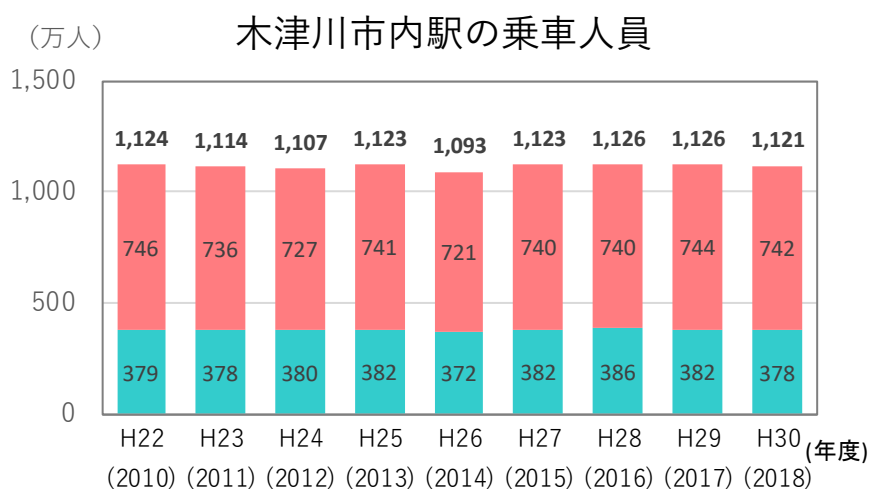
平成 30 (2018) 年度の 1 日平均乗車人員は J R では 3 路線が乗り入れる木津駅が 4,766 人と最も多く、近鉄では学研都市の玄関口となる高の原駅が 18,809 人と多くなっています。

利用者数の推移をみると、木津駅の利用者数は大きく増加傾向にありますが、加茂駅や上狛駅、高の原駅は減少傾向となっています。



資料: 西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

図 2-19 一日平均旅客乗車人員 (平成 30 (2018) 年度)



資料: 西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

図 2-20 木津川市内駅の乗車人員



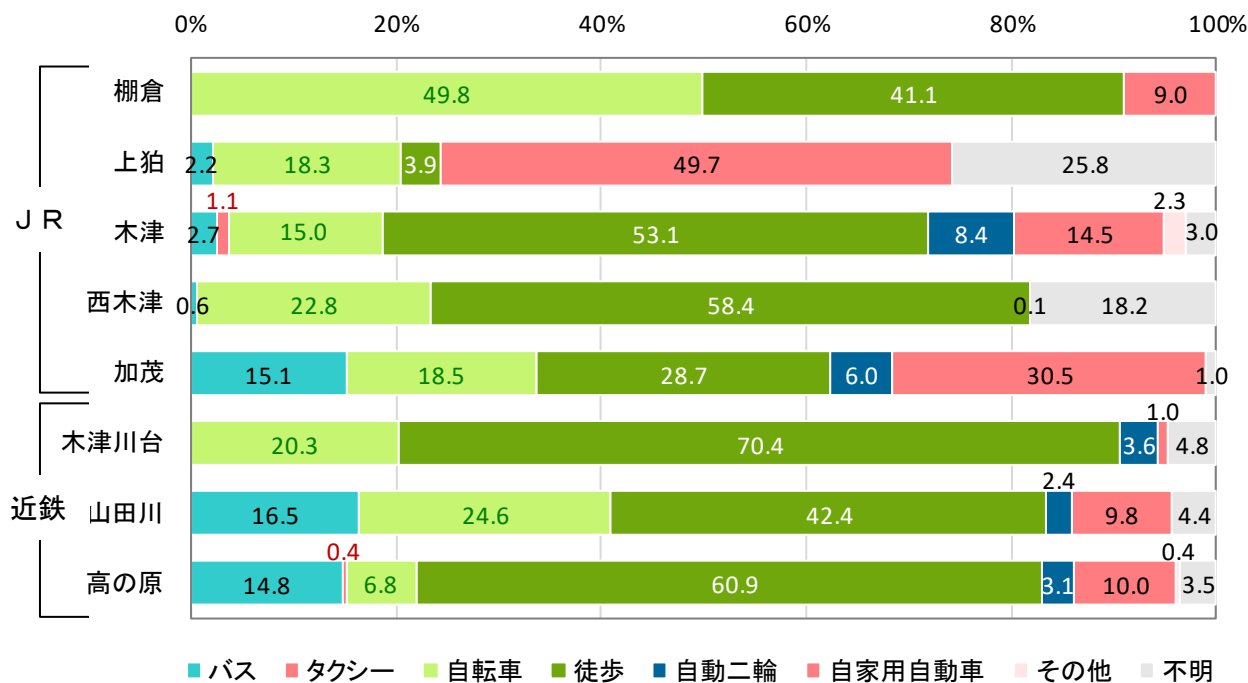
資料：西日本旅客鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社

図 2-21 駅別乗車人員

(2) 駅別の端末交通機関分担率

J R 棚倉駅、近鉄木津川台駅では自転車と徒歩の分担率が9割を超え、J R 西木津駅でも8割と高くなっています。

一方、J R 上粕駅は自家用自動車の割合が5割と高くなっています。



資料：パーソントリップ調査（平成 22（2010）年）

図 2-22 市内の駅別端末交通手段分担率（平日）

2.3.2 路線バス

(1) 運行状況

市内の路線バスは、奈良交通により、J R 木津駅や加茂駅、近鉄山田川駅や高の原駅を拠点として、運行されています。上記に加え、州見台、梅美台、南加茂台や浄瑠璃寺へは、J R 奈良駅や近鉄奈良駅からの路線、兜台へは学研奈良登美ヶ丘駅からの路線も運行しています。

また、けいはんな学研都市から京都駅までの直通バスが運行されています。

表 2-3 駅別の路線バスの運行状況（市内路線）

拠点駅	系統番号	発地	主な経由地	着地	本数	
					平日	休日
木津駅 西口	71	木津駅	木津	山田川駅	3	5
		山田川駅		木津駅	3	5
	72	鹿背山	木津駅西口	山田川駅	5	3
		山田川駅		鹿背山	4	3
	74	祝園駅	菅井	木津駅	1	
木津駅 東口	11	州見台四丁目	州見台八丁目	木津駅(東口)	1	
	13	木津駅(東口)	城山台循環・外回り	木津駅(東口)	14	12
	14	木津駅(東口)	城山台循環・内回り	木津駅(東口)	20	20
	33	高の原駅	梅美台五丁目	木津駅(東口)	17	15
		木津駅(東口)		高の原駅	16	15
加茂駅 西口	66☆	加茂駅(西口)	和束河原	和束町小杉	13	12
		和束町小杉		加茂駅(西口)	13	12
加茂駅 東口	106	加茂駅(東口)	南加茂台五丁目	京内橋	1	4
		京内橋		加茂駅(東口)	4	4
	107	加茂駅(東口)	南加茂台一丁目	南加茂台五丁目	2	1
		南加茂台五丁目		加茂駅(東口)	1	1
	109	JR 奈良駅	南加茂台五丁目	加茂駅(東口)	21	22
		加茂駅(東口)	梅美台二丁目	JR 奈良駅	24	25
山田川	19	木津川台八丁目	山田川駅	高の原駅	1	
		高の原駅		木津川台九丁目	1	
	28	KICK	木津川台九丁目	山田川駅	3	
		山田川駅		KICK	2	
	29	木津川台八丁目	木津川台二丁目	山田川駅	15	6
		山田川駅		木津川台九丁目	15	6
JR 奈良	108	JR 奈良駅	梅美台二丁目	南加茂台五丁目	4	2
		南加茂台五丁目		JR 奈良駅	1	
	109	JR 奈良駅	南加茂台五丁目	加茂駅(東口)	21	22
		加茂駅(東口)		JR 奈良駅	24	25

拠点駅	系統 番号	発地	主な経由地	着地	本数	
					平日	休日
	112 (急行)	JR 奈良駅	梅美台西	浄瑠璃寺	6	6
		浄瑠璃寺		JR 奈良駅	6	
	153	JR 奈良駅	梅美台	州見台八丁目	37	32
		州見台八丁目	奈良阪	JR 奈良駅	30	32
	156	州見台八丁目	梅美台西	JR 奈良駅	5	
	208	JR 奈良駅	梅美台五丁目	南加茂台五丁目	7	5
		南加茂台五丁目		JR 奈良駅	8	3
	209	JR 奈良駅	梅美台五丁目	加茂駅(東口)	15	14
		加茂駅(東口)		JR 奈良駅	15	12
近鉄奈良	25	木津	川原田	近鉄奈良駅	1	
	154	近鉄奈良駅	梅美台西・奈良阪	州見台八丁目	7	
	155	州見台八丁目	梅美台西	近鉄奈良駅	7	
高の原	7	神功四丁目	兜台一丁目	高の原駅	24	21
		高の原駅		神功四丁目	23	22
	19	木津川台八丁目	山田川駅	高の原駅	1	
		高の原駅		木津川台九丁目	1	
	21	兜台五丁目	兜台三丁目	高の原駅	66	61
		高の原駅		兜台五丁目	67	67
	30	梅美台三丁目	平城山駅	高の原駅	2	
		高の原駅		梅美台三丁目	8	4
	31	梅美台三丁目	州見台六丁目	高の原駅	23※ ¹	16
		高の原駅		梅美台三丁目	18	12
	33	高の原駅	梅美台五丁目	木津駅(東口)	17	15
		木津駅(東口)		高の原駅	16	15
	77	学研奈良登美ヶ丘駅	兜台三丁目	高の原駅	45	35
		高の原駅		学研奈良登美ヶ丘駅	47	35
	82	高の原駅	学研奈良登美ヶ丘駅	高山サイエンスタウン	13	9
		高山サイエンスタウン		高の原駅	13	9
祝園	68	けいはんな記念公園南	木津川台一丁目	祝園駅	6	
		祝園駅		けいはんな記念公園	5	
	74	祝園駅	菅井	木津駅	1	

※：急行 8 便を含む（州見台八丁目北→高の原駅まで止まりません）

☆：国の地域間幹線系統の補助を受けている路線

(2) 利用者数

市内の路線バスの利用者数は、増加傾向にあります。

地域別にみると、木津地域の木津駅東側を走る路線の利用者数は、木津駅や高の原駅と城山台や梅美台を結ぶ路線では増加していますが、近鉄・ＪＲ奈良駅と梅美台・州見台を結ぶ路線では横ばいから減少傾向にあります。木津地域の木津駅西側を走る路線の利用者数は、横ばいから減少傾向となっています。

加茂地域を走る路線の利用者数は、概ね減少傾向にあります。

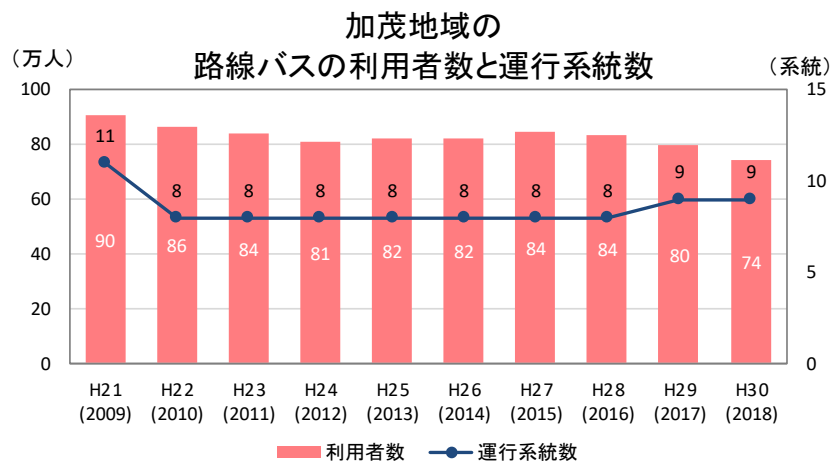
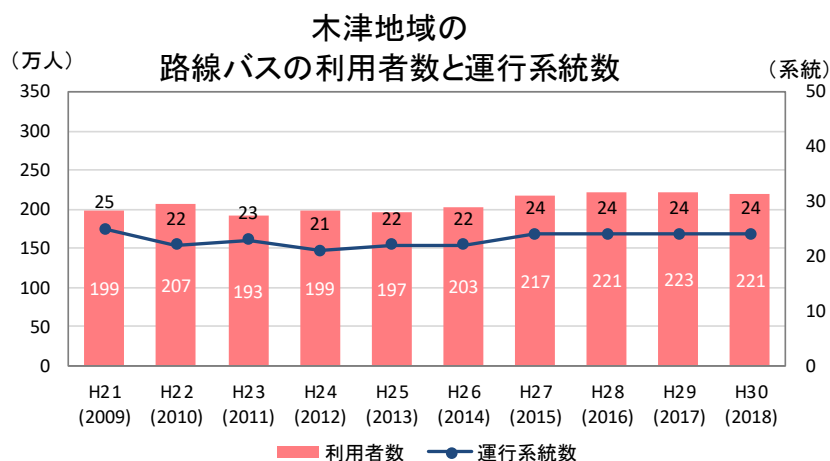
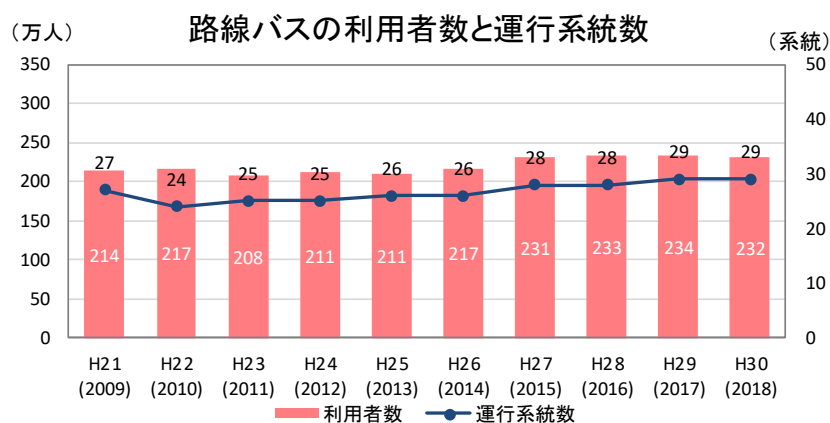


図 2-23 路線バスの利用者数と運行系統数の推移

2.3.3 コミュニティバスの状況

(1) 運行状況

木津地域は木津駅や高の原駅を発着するきのつバス3系統が毎日運行しており、加茂地域には加茂駅を発着するかもバスが9系統、山城地域にはやましろバスが2系統運行しています。

表 2-4 コミュニティバスの運行状況(令和元(2019)年6月現在)

路線		発地	着地	運行日	便数	大人運賃	運行事業者
きのつバス	木-1 ☆1	梅谷	高の原駅	平日	10	200 円	奈良交通
			高の原駅	梅谷	平日		
		高の原駅	梅谷	土日祝	8		
			高の原駅	高の原駅	平日		
	木-2 ☆1	鹿背山	高の原駅	平日	10		
			高の原駅	鹿背山	平日		
		高の原駅	鹿背山	土日祝	8		
			高の原駅	高の原駅	平日		
	木-3 ☆1	木津川台八丁目	高の原駅	平日	10		
			高の原駅	木津川台住宅	平日		
		高の原駅	木津川台住宅	土日祝	8		
			高の原駅	木津川台住宅	土日祝		
かもバス	当尾線 ☆2	加茂駅東口	加茂山の家	毎日	8	200～400 円	奈良交通
		加茂山の家	加茂駅東口	毎日	9		
	奥畑線 ☆2	加茂支所	奥畑	平日	4	200 円	ウイング
		奥畑	加茂支所	平日	4		
	銭司線※ ☆2	加茂支所	銭司	平日	4	200 円	加茂タクシー
		銭司	加茂支所	平日	4		
	西線※ ☆2	加茂支所	西	平日	4		
		西	加茂支所	平日	4		
	山田線※ ☆2	加茂支所	山田	平日	4		
		山田	加茂支所	平日	4		
	大畑線※ ☆2	加茂支所	大畑	平日	4		
		大畑	加茂支所	平日	4		
	南加茂台線※ ☆2	加茂支所	東山公園	平日	4		
		東山公園	加茂支所	平日	4		
	観音寺線※ ☆2	加茂支所	観音寺	平日	4		
		観音寺	加茂支所	平日	4		
	加茂通学線 ☆2	恭仁宮跡	奥畑	月・水・金	1	200 円	ウイング
		奥畑	加茂支所	平日	1		
		加茂支所	銭司	水	2		
				月・火・木・金	1		
やましろバス	山城線 ☆2	渋川西	木津駅	平日	8	200 円	ウイング
		木津駅	渋川西	平日	8		
	神童子線※	やすらぎ苑	神童子公民館	平日	8	200 円	東洋タクシー
		神童子公民館	やすらぎ苑	平日	8		

※：予約型乗合タクシー

☆1：国の地域間幹線系統の補助を受けている路線

☆2：国のフィーダー系統の補助を受けている路線

(2) 利用状況

平成 30（2018）年度のコミュニティバスの利用者数は、約 25 万人で、地震や台風などの自然災害による運休や、路線バスへの乗り換えなどにより、前年度に比べ減少しています。

平成 21（2009）年度末のきのつバスの運賃改定などにより平成 22（2010）年度以降利用者数が減少しており、また、平成 25（2013）年 10 月にかもバスの一部路線において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ものと考えられます。

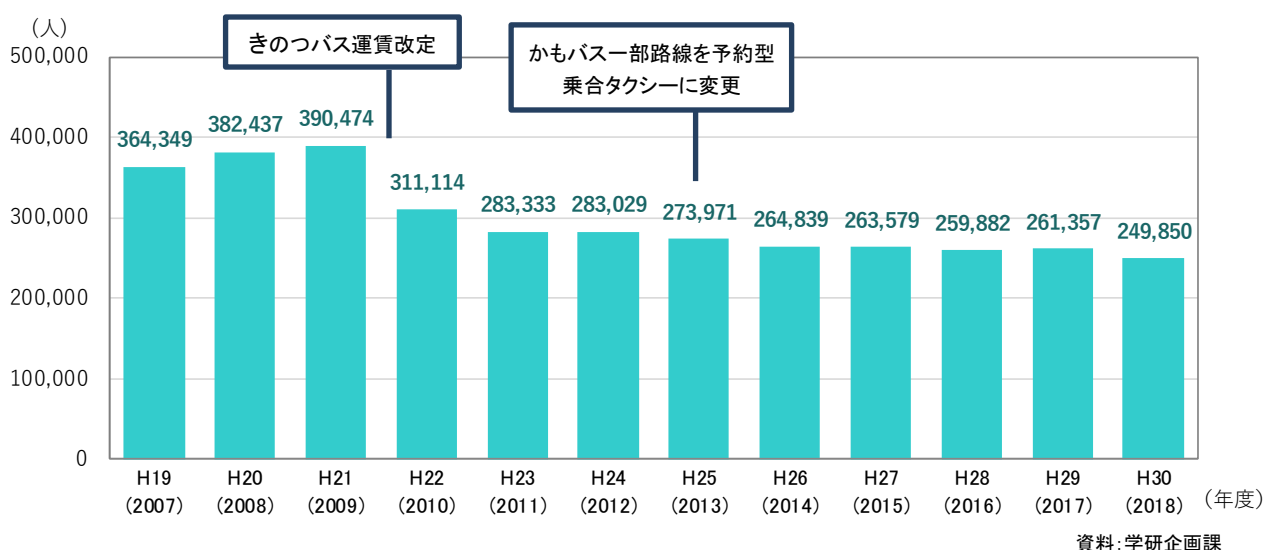


図 2-24 コミュニティバス利用者数の推移（全路線計）

(3) 路線別の状況

<きのつバス>

きのつバスの平成 30（2018）年度の利用者数は 213,269 人で、減少傾向にあります。系統別にみると、木－3 が 85,703 人と利用が最も多く、木－1 は 84,066 人、木－2 は他の 2 路線に比べて少なく 43,500 人となっています。

運 行 日		毎日 ※土日祝、お盆、年末年始は一部運休便あり																																																		
運 行 時 間		7 時台～17 時台																																																		
運 行 本 数		平日：片道 30 本（各系統 10 本）／ 土日祝：片道 24 本（各系統 8 本）																																																		
運 賃		200 円（小児半額、障害者割引あり）																																																		
所 要 時 間		木-1 52～53 分、木-2 35 分、木-3 47～50 分																																																		
運行事業者		奈良交通株式会社																																																		
車 両		小型ノンステップバス（乗車定員約 30 名）																																																		
利便性向上策		バリアフリー対応（ノンステップ率 100%） IC カード対応（10 カード、CI-CA） 奈良交通の定期券使用可 ※経路が同一の場合のみ																																																		
利用状況	利用者数 (H30 年度)	1 日あたり：584 人（木-1 230 人、木-2 119 人、木-3 235 人） 1 便あたり：10.5 人（木-1 12.4、木-2 6.4 人、木-3 12.5 人） ■系統別利用者数の推移 (千人) <table><thead><tr><th>年度</th><th>木-1</th><th>木-2</th><th>木-3</th><th>合計</th></tr></thead><tbody><tr><td>H22 (2010)</td><td>104</td><td>64</td><td>105</td><td>273</td></tr><tr><td>H23 (2011)</td><td>96</td><td>54</td><td>96</td><td>246</td></tr><tr><td>H24 (2012)</td><td>98</td><td>53</td><td>93</td><td>244</td></tr><tr><td>H25 (2013)</td><td>92</td><td>51</td><td>94</td><td>237</td></tr><tr><td>H26 (2014)</td><td>90</td><td>47</td><td>91</td><td>228</td></tr><tr><td>H27 (2015)</td><td>92</td><td>45</td><td>92</td><td>229</td></tr><tr><td>H28 (2016)</td><td>88</td><td>44</td><td>92</td><td>225</td></tr><tr><td>H29 (2017)</td><td>87</td><td>47</td><td>88</td><td>223</td></tr><tr><td>H30 (2018)</td><td>84</td><td>44</td><td>86</td><td>213</td></tr></tbody></table> (年度)	年度	木-1	木-2	木-3	合計	H22 (2010)	104	64	105	273	H23 (2011)	96	54	96	246	H24 (2012)	98	53	93	244	H25 (2013)	92	51	94	237	H26 (2014)	90	47	91	228	H27 (2015)	92	45	92	229	H28 (2016)	88	44	92	225	H29 (2017)	87	47	88	223	H30 (2018)	84	44	86	213
	年度	木-1	木-2	木-3	合計																																															
H22 (2010)	104	64	105	273																																																
H23 (2011)	96	54	96	246																																																
H24 (2012)	98	53	93	244																																																
H25 (2013)	92	51	94	237																																																
H26 (2014)	90	47	91	228																																																
H27 (2015)	92	45	92	229																																																
H28 (2016)	88	44	92	225																																																
H29 (2017)	87	47	88	223																																																
H30 (2018)	84	44	86	213																																																
特 徴	・ 平日に比べ、土日の利用が少なく、特に日曜日の利用が少ない。 ・ 全系統とも高の原駅行きの第 1 便の利用が最も多いが、木-3 は高の原発便の第 1 便の利用も多い。 ・ 全系統とも木津駅と高の原駅や山田川駅間など駅間の利用が多い。 ・ きのつバスが運行していない早朝・夜間の一部の区間で奈良交道路線バスが運行している。																																																			
収 支 状 況 (H30 年度)		収支率：42.0% 利用者 1 人当たりの運行コスト：426 円																																																		

<かもバス当尾線>

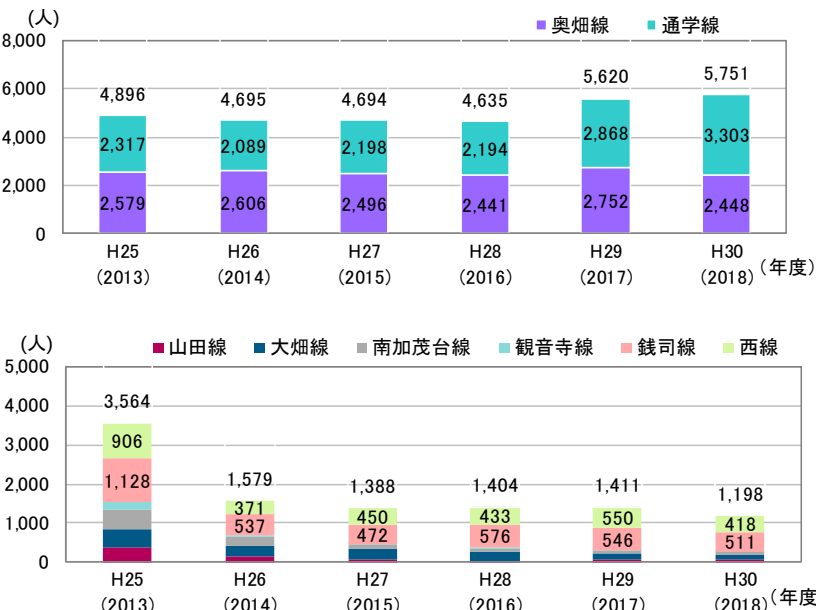
当尾線は、加茂駅東側の地域住民の移動を支えるとともに、岩船寺や浄瑠璃寺へのアクセス路線となっています。当尾線の平成 30（2018）年度の利用者数は 16,917 人で、7 月 6 日の大雨による通行支障の発生や相次ぐ台風による運休により、平成 29 年（2017）年度に比べて、約 8%利用者数が減少しています。1 便あたりの利用者数は 2.7 人となっています。

運 行 日		毎日																					
運 行 時 間		7 時台～16 時台																					
運 行 本 数		片道 8.5 本																					
運 賃		200 円～400 円（小児半額、障害者割引あり）																					
所 要 時 間		25 分（小児は半額）																					
運行事業者		奈良交通株式会社																					
車 両		大型（乗車定員約 30 名）																					
利便性向上策		IC カード対応（10 カード、CI-CA） 特別回数券（10 枚綴）																					
利用状況	利用者数 (H30 年度)	1 日あたり：46.3 人 1 便あたり：2.7 人 ■利用者数の推移 <table><thead><tr><th>年度</th><th>利用者数 (人)</th><th>1 便あたり利用者数 (人/便)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H25 (2013)</td><td>18,072</td><td>2.9</td></tr><tr><td>H26 (2014)</td><td>18,802</td><td>3.0</td></tr><tr><td>H27 (2015)</td><td>17,718</td><td>2.9</td></tr><tr><td>H28 (2016)</td><td>17,029</td><td>2.7</td></tr><tr><td>H29 (2017)</td><td>18,316</td><td>3.0</td></tr><tr><td>H30 (2018)</td><td>16,917</td><td>2.7</td></tr></tbody></table>	年度	利用者数 (人)	1 便あたり利用者数 (人/便)	H25 (2013)	18,072	2.9	H26 (2014)	18,802	3.0	H27 (2015)	17,718	2.9	H28 (2016)	17,029	2.7	H29 (2017)	18,316	3.0	H30 (2018)	16,917	2.7
	年度	利用者数 (人)	1 便あたり利用者数 (人/便)																				
H25 (2013)	18,072	2.9																					
H26 (2014)	18,802	3.0																					
H27 (2015)	17,718	2.9																					
H28 (2016)	17,029	2.7																					
H29 (2017)	18,316	3.0																					
H30 (2018)	16,917	2.7																					
特 徴	・ 月別にみると、11 月が最も多く、春と秋に利用が集中しており、平日に比べ、土日の利用が多く、平日平均の約 1.5 倍になっている。 ・ 岩船寺と浄瑠璃寺間の利用や駅と両寺院の移動に利用されており、奈良交通の急行バスや徒歩など、他の移動手段と一緒にうまく観光で利用されている。 ・ 上り下りとも午前中の利用が多い。																						
収 支 状 況 (H30 年度)		収支率：23.3% 利用者 1 人当たりの運行コスト：1,012 円																					

<かもバス（当尾線以外）>

奥畑線の利用者数は 2,448 人で、平成 29（2017）年度は前年より増加したものの、平成 30（2018）年度は減少に転じています。通学線の利用者数は 3,303 人と平成 28（2016）年度から増加傾向にあります。

予約型乗合タクシー 6 路線の平成 30（2018）年度の利用者数は 1,198 人で、銭司線（511 人）と西線（418 人）の利用が特に多くなっています。

運 行 日		平日 ※土日祝、年末年始は運休																																																																																				
運 行 時 間		定時定路線：10 時台～17 時台、通学線は通学時間に運行 デ マ ン ド：7 時台～15 時台																																																																																				
運 行 本 数		各路線 片道 4 本、※通学線は片道 1 本（曜日指定便あり）																																																																																				
運 賃		200 円（小児半額、障害者割引あり）																																																																																				
所 要 時 間		奥畑線 20 分、通学線 11～31 分																																																																																				
運行事業者		定時定路線：株式会社ウイング デ マ ン ド：加茂タクシー株式会社																																																																																				
車 両		定時定路線：10 人乗り車両（定員 9 人） デ マ ン ド：セダン型タクシー車両（定員 4 人）																																																																																				
利用状況	利用者数 (H30 年度)	1 日あたり：定時定路線 24.9 人（奥畑線 10.0 人、通学線 14.9 人） 1 便あたり：定時定路線 2.2 人（奥畑線 1.3 人、通学線 5.8 人） デマンド 1.2 人（運行回数 966 回） ■利用者数の推移  <table><caption>利用者数の推移（奥畑線・通学線）</caption><thead><tr><th>年度</th><th>奥畑線 (人)</th><th>通学線 (人)</th><th>合 計 (人)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H25 (2013)</td><td>2,579</td><td>2,317</td><td>4,896</td></tr><tr><td>H26 (2014)</td><td>2,606</td><td>2,089</td><td>4,695</td></tr><tr><td>H27 (2015)</td><td>2,496</td><td>2,198</td><td>4,694</td></tr><tr><td>H28 (2016)</td><td>2,441</td><td>2,194</td><td>4,635</td></tr><tr><td>H29 (2017)</td><td>2,752</td><td>2,868</td><td>5,620</td></tr><tr><td>H30 (2018)</td><td>2,448</td><td>3,303</td><td>5,751</td></tr></tbody></table> <table><caption>デマンド路線の利用者数推移</caption><thead><tr><th>年度</th><th>山田線 (人)</th><th>奥畑線 (人)</th><th>南加茂台線 (人)</th><th>観音寺線 (人)</th><th>銭司線 (人)</th><th>西線 (人)</th><th>合 計 (人)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H25 (2013)</td><td>1,128</td><td>906</td><td>371</td><td>472</td><td>433</td><td>550</td><td>3,564</td></tr><tr><td>H26 (2014)</td><td>1,579</td><td>371</td><td>537</td><td>472</td><td>433</td><td>550</td><td>1,579</td></tr><tr><td>H27 (2015)</td><td>1,388</td><td>450</td><td>472</td><td>433</td><td>550</td><td>511</td><td>1,388</td></tr><tr><td>H28 (2016)</td><td>1,404</td><td>433</td><td>576</td><td>433</td><td>550</td><td>511</td><td>1,404</td></tr><tr><td>H29 (2017)</td><td>1,411</td><td>550</td><td>546</td><td>433</td><td>550</td><td>511</td><td>1,411</td></tr><tr><td>H30 (2018)</td><td>1,198</td><td>418</td><td>511</td><td>433</td><td>550</td><td>511</td><td>1,198</td></tr></tbody></table>	年度	奥畑線 (人)	通学線 (人)	合 計 (人)	H25 (2013)	2,579	2,317	4,896	H26 (2014)	2,606	2,089	4,695	H27 (2015)	2,496	2,198	4,694	H28 (2016)	2,441	2,194	4,635	H29 (2017)	2,752	2,868	5,620	H30 (2018)	2,448	3,303	5,751	年度	山田線 (人)	奥畑線 (人)	南加茂台線 (人)	観音寺線 (人)	銭司線 (人)	西線 (人)	合 計 (人)	H25 (2013)	1,128	906	371	472	433	550	3,564	H26 (2014)	1,579	371	537	472	433	550	1,579	H27 (2015)	1,388	450	472	433	550	511	1,388	H28 (2016)	1,404	433	576	433	550	511	1,404	H29 (2017)	1,411	550	546	433	550	511	1,411	H30 (2018)	1,198	418	511	433	550	511	1,198
	年度	奥畑線 (人)	通学線 (人)	合 計 (人)																																																																																		
H25 (2013)	2,579	2,317	4,896																																																																																			
H26 (2014)	2,606	2,089	4,695																																																																																			
H27 (2015)	2,496	2,198	4,694																																																																																			
H28 (2016)	2,441	2,194	4,635																																																																																			
H29 (2017)	2,752	2,868	5,620																																																																																			
H30 (2018)	2,448	3,303	5,751																																																																																			
年度	山田線 (人)	奥畑線 (人)	南加茂台線 (人)	観音寺線 (人)	銭司線 (人)	西線 (人)	合 計 (人)																																																																															
H25 (2013)	1,128	906	371	472	433	550	3,564																																																																															
H26 (2014)	1,579	371	537	472	433	550	1,579																																																																															
H27 (2015)	1,388	450	472	433	550	511	1,388																																																																															
H28 (2016)	1,404	433	576	433	550	511	1,404																																																																															
H29 (2017)	1,411	550	546	433	550	511	1,411																																																																															
H30 (2018)	1,198	418	511	433	550	511	1,198																																																																															
特 徴	・奥畑線は、往路（加茂支所・加茂駅発）が、復路に比べ年間約 300 人利用が多く、往復利用されていないケースも多い。 ・デマンドの乗合率は 6 路線平均で 1.2 人と高くないが、その中で西線は 1.4 人と乗合率が高い。 ・デマンドは、復路（各地→加茂駅・加茂支所行き）の利用がほとんどで、往路の利用は少ない。																																																																																					
収 支 状 況 (H30 年度)		収支率：10.0% 利用者 1 人当たりの運行コスト：1,364 円																																																																																				

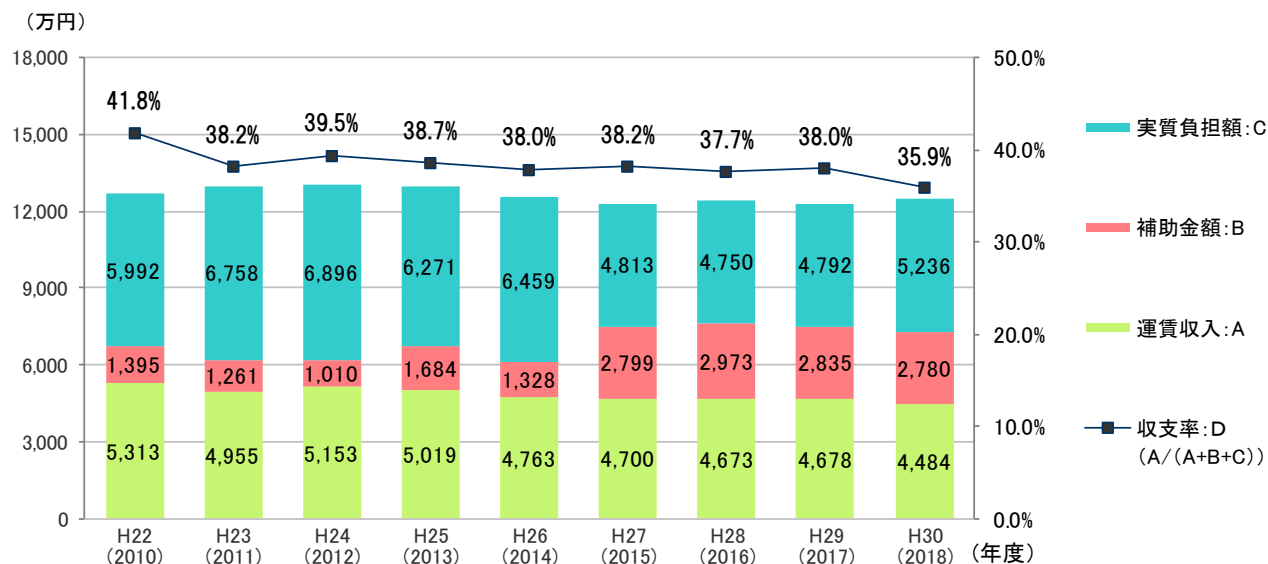
<やましるバス>

定時定路線の山城線と予約型乗合タクシーの神童子線が運行しています。山城線の利用者数は平成 27（2015）年度から増加傾向にありましたが、平成 30（2018）年度は 12,667 人で、前年度よりもわずかながら減少しており、神童子線は利用自体が少ない中、前年度よりも減少しています。

運 行 日		平日 ※土日祝、年末年始は運休																					
運 行 時 間		山城線：8 時台～16 時台 神童子線：8 時台～16 時台																					
運 行 本 数		各路線 片道 8 本																					
運 賃		200 円（小児半額、障害者割引あり）																					
所 要 時 間		山城線 23 分、神童子線 5 分																					
運行事業者		山城線：株式会社ウイング 神童子線：東洋タクシー株式会社																					
車 両		山城線：マイクロバス（定員 25 人） 神童子線：セダン型タクシー車両（定員 4 人）																					
利用状況	利用者数 (H30 年度)	1 日あたり：山城線 51.9 人 1 便あたり：山城線 3.2 人 神童子線 1.3 人（運行回数 37 回） ■利用者数の推移 (人) <table><thead><tr><th>年度</th><th>山城線</th><th>神童子線</th></tr></thead><tbody><tr><td>H25 (2013)</td><td>11,058</td><td>46</td></tr><tr><td>H26 (2014)</td><td>11,765</td><td>31</td></tr><tr><td>H27 (2015)</td><td>11,271</td><td>56</td></tr><tr><td>H28 (2016)</td><td>12,241</td><td>40</td></tr><tr><td>H29 (2017)</td><td>12,842</td><td>55</td></tr><tr><td>H30 (2018)</td><td>12,715</td><td>48</td></tr></tbody></table> (年度)	年度	山城線	神童子線	H25 (2013)	11,058	46	H26 (2014)	11,765	31	H27 (2015)	11,271	56	H28 (2016)	12,241	40	H29 (2017)	12,842	55	H30 (2018)	12,715	48
	年度	山城線	神童子線																				
H25 (2013)	11,058	46																					
H26 (2014)	11,765	31																					
H27 (2015)	11,271	56																					
H28 (2016)	12,241	40																					
H29 (2017)	12,842	55																					
H30 (2018)	12,715	48																					
特 徴	・ 山城線は、往路（木津駅発）が復路に比べ年間で約 600 人程度利用が多い。																						
収 支 状 況 (H30 年度)		収支率：山城線 23.9%、神童子線 11.9% 利用者 1 人当たりの運行コスト：山城線 599 円、神童子線 543 円																					

(4) 収支状況

コミュニティバスの、平成 30 (2018) 年度の収支率は 35.9%で、利用者 1 人あたりの運行コストは 500 円となっています。利用者数の減少に伴い運賃収入が減ったことから、収支率は前年度に比べ低くなっています。



資料：学研企画課

図 2-25 コミュニティバスの収支状況（全路線計）

表 2-5 路線別の収支状況（平成 30 年度）

	運行経費 (千円) A	運賃収入 (千円) B	負担額 (千円) C(A-B)	収支率 (%) D(B/A)	国・京都府 補助額 (千円) E	市の負担額 (千円) F(C-E)	利用者数 (人) G	利用者 1人当たりの 運行コスト (円) H(A/G)
きのつバス	90,788	38,092	52,696	42.0	15,268	37,429	213,269	426
かもバス								
当尾線	17,126	3,986	13,140	23.3	7,915	5,225	16,917	1,012
当尾線以外	9,479	950	8,529	10.0	1,764	6,765	6,949	1,364
やましろバス								
山城線	7,588	1,810	5,778	23.9	2,855	2,923	12,667	599
神童子線	26	3	23	11.9	0	23	48	543
計	125,007	44,842	80,166	35.9	27,802	52,364	249,850	500

資料：学研企画課

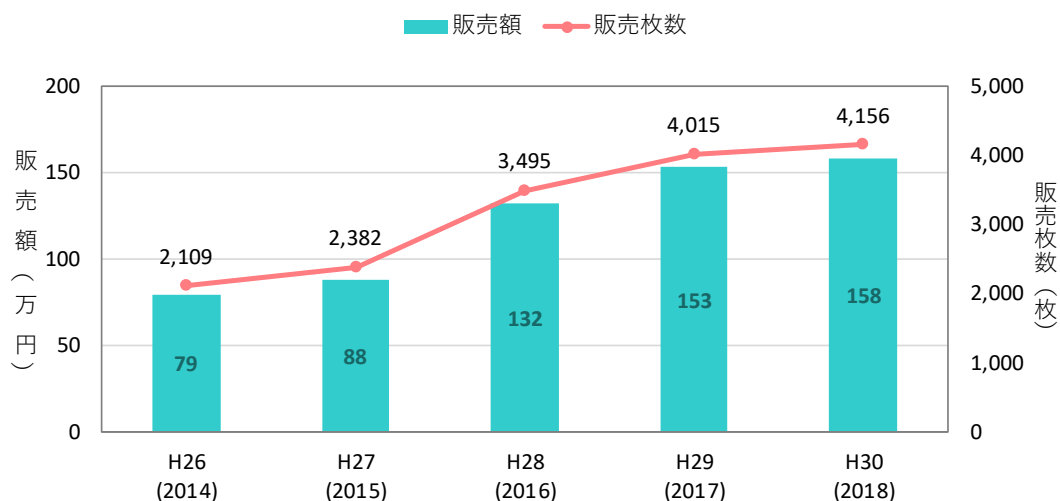
2.3.4 一日フリー乗車券の販売状況

1 日フリー乗車券は、木津川市コミュニティバス全路線で利用でき、400 円で当日のみ乗り放題になる乗車券です。

販売数は、平成 24（2012）年度の販売開始から年々増加し、多くの方に利用されているものの、平成 30（2018）年度は前年に比べ 1.03 倍の増加となっており、更なる周知の徹底や販売場所の拡大などが求められます。

表 2-6 1 日フリー乗車券の販売場所

地域	販売場所
木津地域	市役所、西部出張所、いずみホール、木津川市社会福祉協議会、 みつはし書店、高の原アーバンコンフォートセクレタリーセンター、西部交流会館
加茂地域	加茂支所、加茂文化センター、ＪＲ加茂駅観光案内所、ブックス中田、 木津川市観光協会
山城地域	山城支所、アスピアやましろ
その他	奈良交通（株）高の原案内所、バス運行車両内



年度	販売枚数（枚）	販売額（円）
H26(2014)	2,109	793,300
H27(2015)	2,382	877,700
H28(2016)	3,495	1,320,000
H29(2017)	4,015	1,528,600
H30(2018)	4,156	1,581,200

資料：学研企画課

図 2-26 一日フリー乗車券の販売実績

2.3.5 公共交通空白地域の状況

鉄道駅の利用圏を1km、バス停の利用圏を500mと設定すると、コミュニティバスの運行により、周辺部などの一部地域を除き公共交通空白地はほぼ解消されています。

表 2-7 公共交通のカバー圏の状況

	鉄道駅1km圏域	バス停500m圏域	鉄道駅1km＋ バス停500m圏域
人口	40,365人 (55.4%)	71,317人 (97.9%)	71,824人 (98.6%)

※（ ）は人口に対する割合

表 2-8 交通空白地の人口

エリア	町名	空白地人口（人）
木津	鹿背山の一部、梅美台6丁目の一部、梅谷の一部、市坂の一部	798
山城	北綺田～南綺田の一部、上粕北部	37
加茂	法花寺野～大野の一部、大野～里の一部、観音寺の一部、山田	181
計		1,016

※人口は平成27（2015）年国勢調査250mメッシュ人口より算出

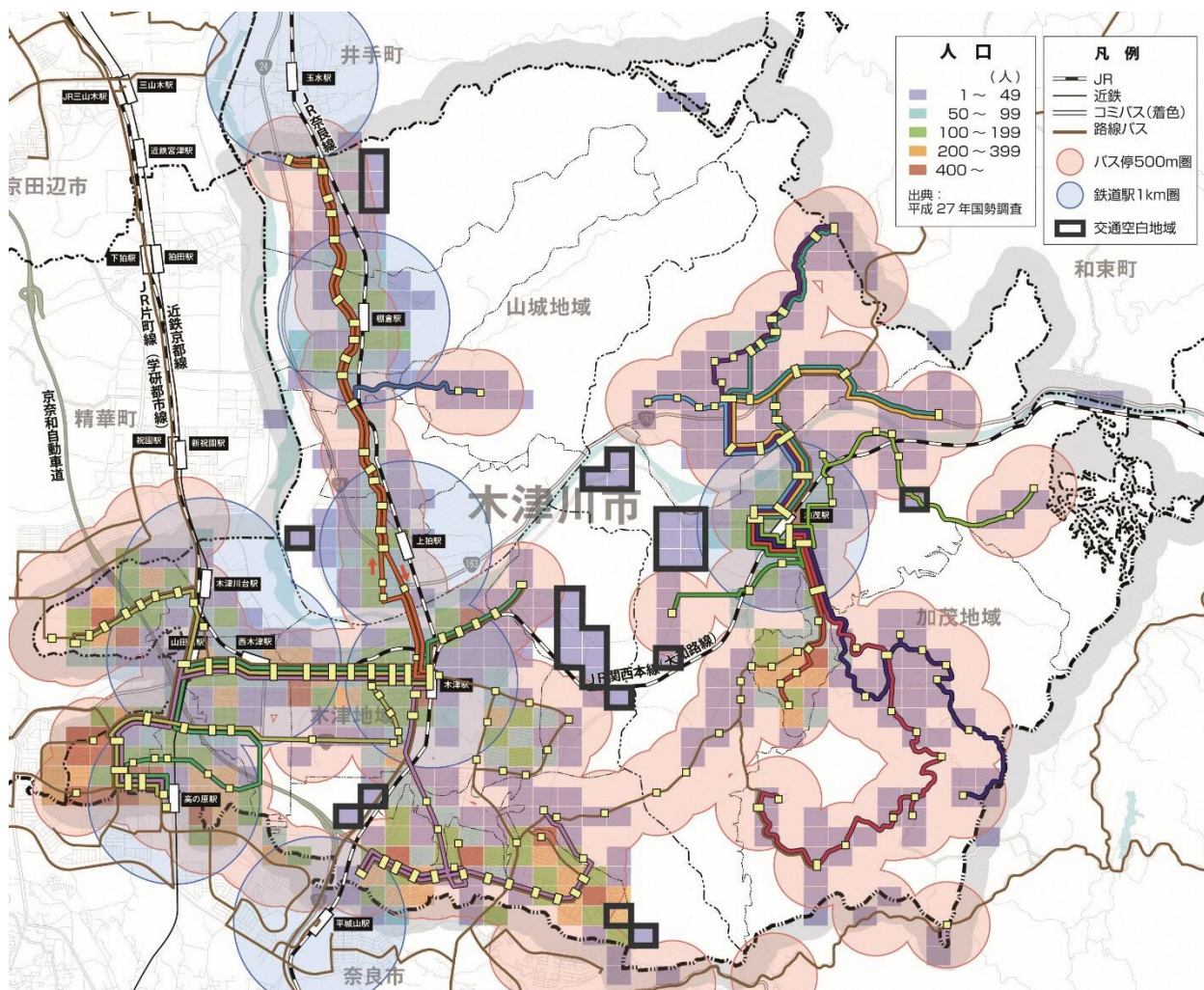
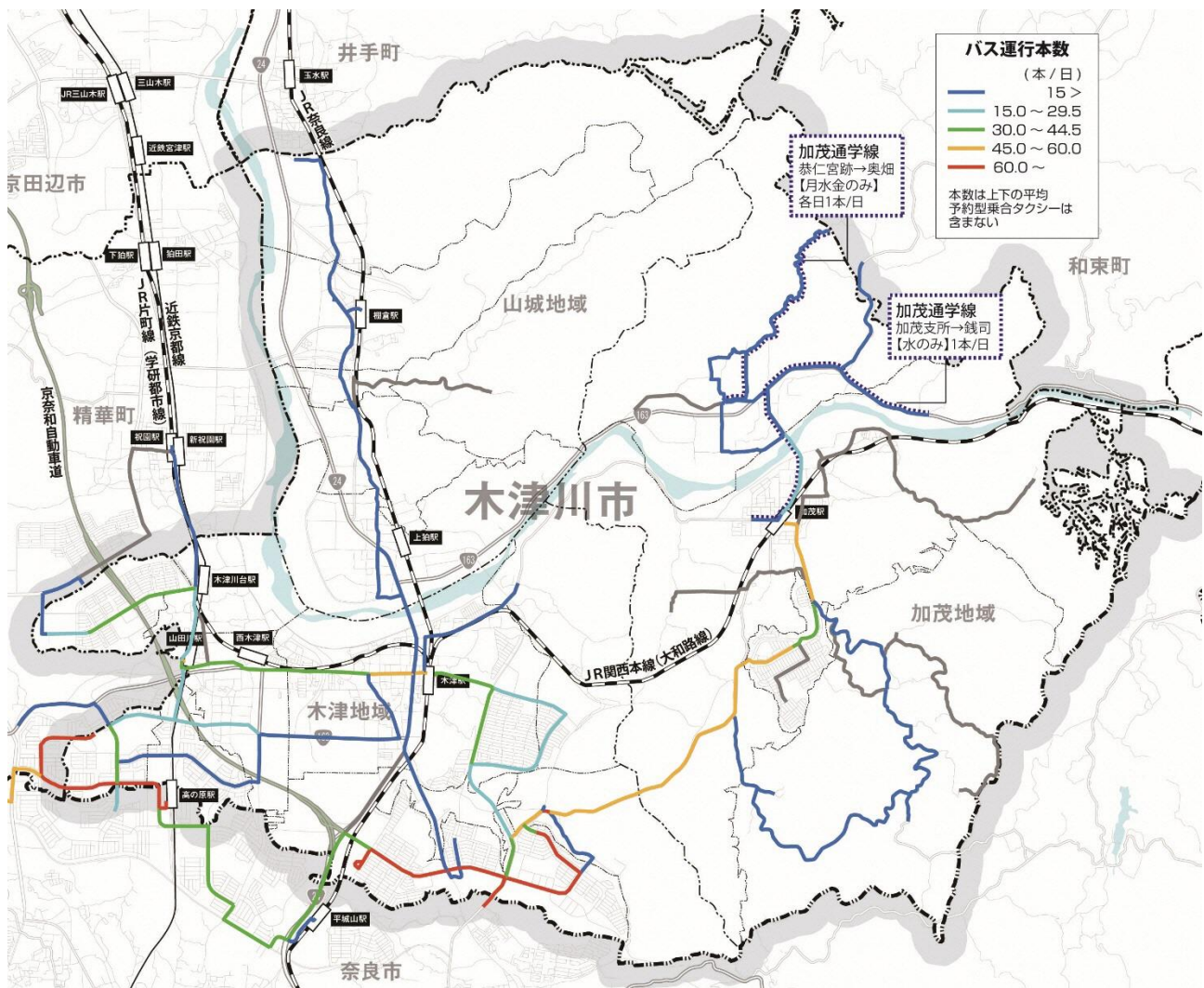


図 2-27 木津川市における公共交通空白地域の状況



資料：奈良交通ホームページ、学研企画課

図 2-28 平日一日当たりのバスの運行頻度（路線バス+コミュニティバス（定時定路線のみ））

2.3.6 ニーズの把握

市民や利用者への調査（アンケート）や、交通事業者等へのヒアリングをもとに、公共交通の現状やニーズ、課題等を整理しました。

(1) 市民等の行動とニーズ

【市民】

<市民アンケート調査の概要>

調査対象：18 歳以上の市民 5,500 人を住民基本台帳から無作為抽出

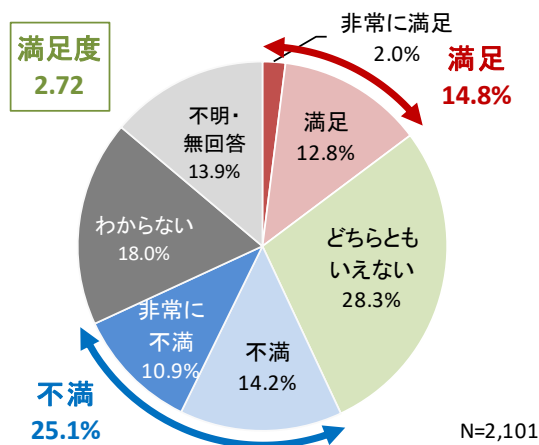
調査方法：郵送にて調査票を配布・回収

調査期間：令和元（2019）年 10 月 28 日～11 月 18 日

有効回収率：38.3%

■市内の公共交通全体の満足度

- 「不満」(25.1%) が「満足」(14.8%) を上回っており、公共交通全体の「満足度」は 2.72 となっています。



※『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。

図 2-29 市内の公共交通全体の満足度

■路線バス・コミュニティバスの満足度

- 「満足」(28.7%)が「不満」(24.4%)を上回っており、路線バスやコミュニティバスを利用している市民の「満足度」は3.01となっています。

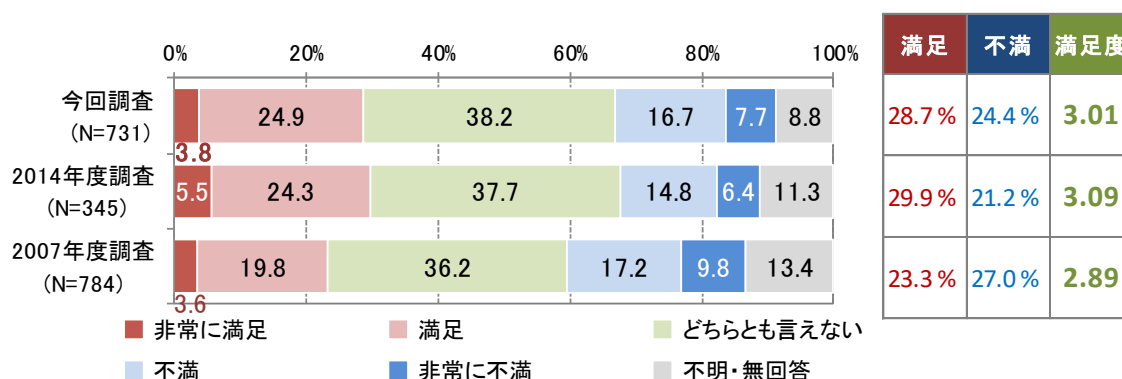


図 2-30 路線バス・コミュニティバスの満足度

■コミュニティバス新規路線導入の考え方

- 「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%、「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」が15.0%となっています。

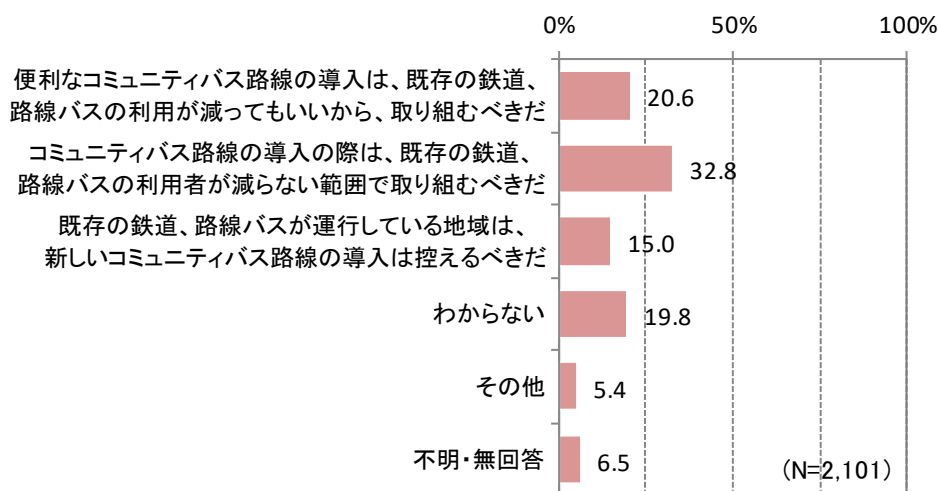


図 2-31 コミュニティバス新規路線導入の考え方

■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

- 「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%)と続いています。

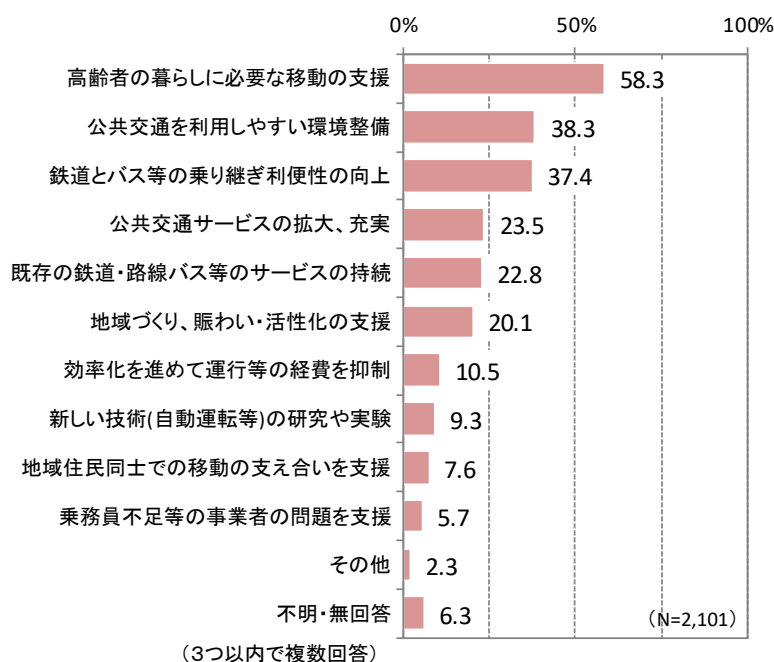


図 2-32 今後の公共交通政策において、特に重要と考えるキーワード

■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

- 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%)と続いています。

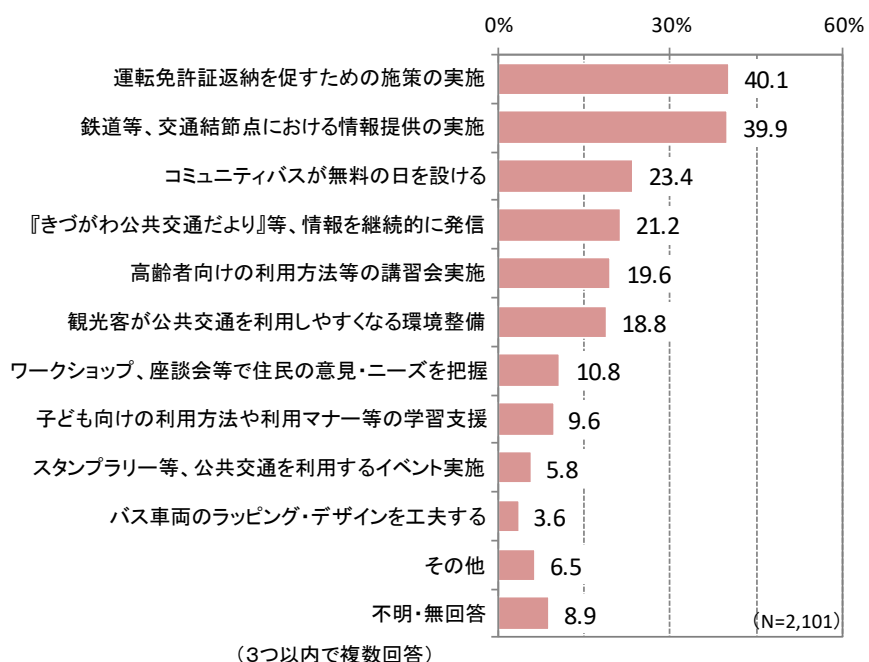


図 2-33 公共交通の利用を増やす施策で、特に重要と考えるキーワード

【利用者】

＜利用者アンケート調査の概要＞

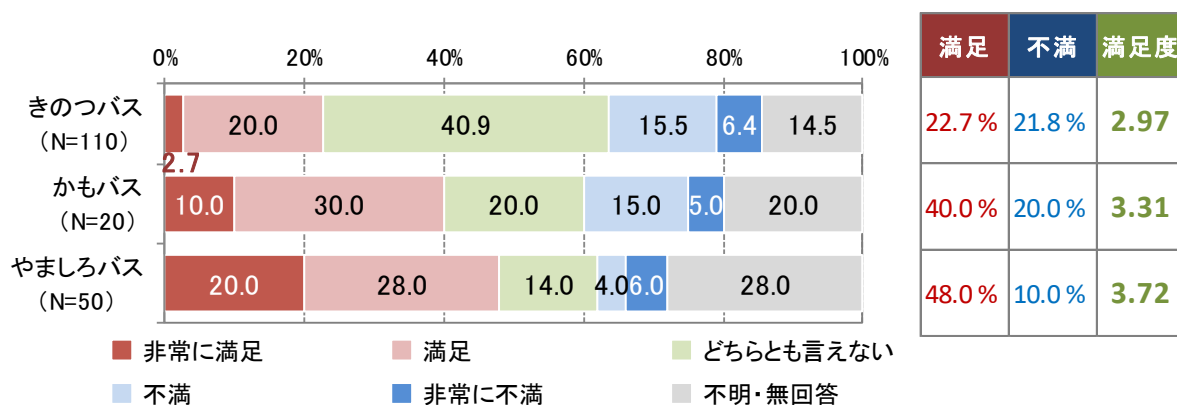
調査対象：市内のコミュニティバス利用者

調査方法：駅前バス停留所または運転手から手渡し配布

調査期間：令和元（2019）年 10 月 23 日開始（回収締め切り 11 月 18 日）

■コミュニティバスの満足度

- すべての路線で「満足」が「不満」を上回っていますが、やましろバスでは、「満足」（48.0％）が「不満」（10.0％）を大きく上回り、「満足度」は 3.72 と 3 路線の中で最も高くなっています。かもバスの満足度は 3.31、きのつバスが 2.97 となっています。



※『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。

図 2-34 コミュニティバスの満足度

(2) 交通事業者等の意見

地域の移動に関する課題、地域の移動を担う交通事業者としての取り組み等を把握するため、市内の交通事業者6社、木津川市観光協会にヒアリング調査を行い、計画に盛り込む施策についての検討を行いました。

【公共交通のサービス維持に向けた考え方】

- ・ 鉄道の役割は、地域の足として少しでも長く路線を維持することである。人口減少や高齢化の進行の中で、利用が現状維持や減少傾向にある路線は、メンテナンスの省力化・低コスト化と運行本数等の適正化により、輸送サービスの維持に努めていくことになる。
- ・ 路線バスは、採算性や乗務員不足から今の状況を維持していくことは難しい。競合するコミュニティバスの運行で、利用者がシフトすることになれば、減便の可能性は高い。
- ・ 持続可能な公共交通を形成するためには、限られた財源の中で、効果的な運行を検討するとともに、収入を増加させる施策についても十分に議論すべきである。

【公共交通を運行する上での課題】

- ・ 国道24号や駅ロータリーへのマイカーの乗り入れによる渋滞で、バスの定時運行に支障をきたしている。
- ・ バスやタクシー業界の乗務員不足問題は極めて深刻である。行政の広報等で運転手募集のPRを行ったり、乗務員不足への対応を計画に記載している自治体もある。

【利便性向上に向けた取り組み】

■ 利用環境の充実

- ・ 人材不足への対応やシームレス化による利便性向上に向けて、交通系ICカードの普及促進が必要である。
- ・ 鉄道と鉄道、鉄道とバス等の乗継の円滑化のために、デジタルサイネージ等による案内整備を進めていく必要がある。

■ 利用機会の提供

- ・ 運転免許自主返納支援策として、ICOCAやバス半額定期券等の配布を検討してはどうか。
- ・ 1日フリー乗車券は、駅でも購入できるようになると利用が増えるだろう。
- ・ 利用促進には、利用者からのPRが効果的であると思われる。乗り方教室などの機会を市や協議会が設けるのがよいのではないか。
- ・ コミュニティバスの時刻表は、住民だけでなく来訪者にも情報提供・周知した方がいい。

■ 観光との連携

- ・ 当尾地域は駅からは距離があるため、鉄道や奈良交通の急行バス、コミュニティバスがうまく連携することで、利便性が促進し、観光利用の拡大につながる。
- ・ 在住外国人に市内の魅力を発信してもらうなど、京都市や奈良市、和束町を訪れる外国人観光客を取り込むため、施策も必要である。

2.4 第1次計画の検証

2.4.1 第1次計画の基本方針と施策

本市では、第1次計画において2つの基本方針を掲げて、地域公共交通体系の形成に係る事業に取り組んできました。

- 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

この基本方針に従い、計画期間に実施した7つの施策の事業内容を次表に示します。なお、第1次計画に掲載していない事業も含まれています。

表 2-9 第1次計画に掲げた施策と事業内容（その1）

施策１： コミュニティ バスの運行	事 業 内 容	
	木津地域においてコミュニティバス（きのつバス）を運行	
	加茂地域においてコミュニティバス（かもバス）を運行	
	山城地域においてコミュニティバス（やましろバス）を運行	
施策２： 乗継利便性の 向上	事 業 内 容	
	路線バス関連	鉄道ダイヤ改正に合わせる等により、ダイヤを見直し （平成 28（2016）年度、30（2018）年度は鉄道ダイヤの大幅な改正がな かったため、一部路線のみ改正）
		利便性向上のために、一部路線の延伸、増便等を実施
	コミバス関連	鉄道ダイヤ改正に合わせる等により、ダイヤを見直し （平成 29（2017）年度は検討の結果、見直さなかった）
		利便性向上のために、一部路線の延伸、増便等を実施
	施策３： 車両の利便性 向上	事 業 内 容
路線バス関連		市内の路線バス運行を担当する平城営業所において、ノンステップバス （大型、小型）を導入
		交通系 IC カードの全国相互利用サービスに対応 （奈良交通路線バス、きのつバスおよびかもバス当尾線）
コミバス関連		車両更新
		ノンステップバス（小型）４台を導入

表 2-10 第 1 次計画に掲げた施策と事業内容（その 2）

施策 4 : 情報提供の充 実	事 業 内 容	
	路線バス関連	奈良交通ホームページ等において、バスの情報発信やバス案内システムを運用 バス位置情報サービスの実施
	コミバス関連	木津川市ホームページにおいて、情報を発信 木津駅～山田川駅間のバス停留所のレイアウトを変更 バス路線延長、バス停新設、ダイヤ改正等に合わせて、コミュニティバス時刻表を作成 バス停ネーミングライツを実施 ※
	共通	公共交通だよりを毎月発行 市公式の観光アプリ導入
施策 5 : 利用機会の提 供	事 業 内 容	
	路線バス関連	バス停上屋を新設 ※
	コミバス関連	小学校と連携した乗り物体験学習を実施 1 日フリー乗車券の販売、販売場所の追加 観光団体等と連携した利用促進（1 日フリー乗車券の紹介、販売など） バス停上屋を新設 ※
	JR 関連	棚倉駅一線スルー化 ※ （線路改良により、一部の電車を除き改札口側ホームから乗降が可能）
	共通	公共交通利用促進をテーマとした標語の応募者に記念品として 1 日フリー乗車券を交付 ※
施策 6 : 市民意識の変 革	事 業 内 容	
	コミバス関連	ワークショップ・説明会の開催 公共交通の利用促進をテーマとした標語を募集 ※
施策 7 : 魅力の発信	路線バス関連	J R 奈良駅西口～浄瑠璃寺間の急行バスを運行、急行バスで利用可能な「世界遺産 1 Day Pass」を販売 J R 奈良駅西口のりばの名称を「西口 5 番のりば」から「西口 1 5 番のりば」に変更（西口、東口でのりばを通し番号とした）
	コミバス関連	かもバス当尾線において、急行バスとの接続を考慮したダイヤによる運行 急行バスと連携して当尾地域内の回遊を案内するため、地域の寺社である浄瑠璃寺や岩船寺に案内板を設置 浄瑠璃寺、岩船寺、海住山寺のバス停に観光情報記載 ※

※：第 1 次計画に記載していない事業

2.4.2 第1次計画の検証結果

(1) 目標達成状況

第1次計画では、目標達成状況を評価するため、評価指標と目標値を設定しています。各目標の評価指標と達成状況を以下に示します。

ア. コミュニティバス年間利用者数

表 2-11 計画の目標値と実績値（指標1）

指標1 【年間利用者数】	実績値		第1次計画 目標値	実績値				
	H25 (2013)		H31 (2019)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)
コミュニティバス 年間利用者数(人)	273,971		300,000	264,839	263,579	259,882	261,357	249,850

■達成状況：未達成

- ・目標の利用者数には達成していない。また、目標値と実績値に大きな乖離がみられる。
- ・また、コミュニティバスの利用者は年々減少する傾向にある。

イ. 市民アンケートにおける総合的な満足度（路線バス・コミバス）

表 2-12 計画の目標値と実績値（指標2）

指標2 【満足度】	実績値			第1次計画 目標値	実績値
	H19 (2007)	H26 (2014)		H31 (2019)	H31 (2019)
市民アンケートにおける 総合的な満足度（路線 バス・コミバス）	2.89	3.09		3.30	3.01

市民調査（令和元年10月）加重平均値

■達成状況：未達成

- ・目標の満足度には達していない。
- ・ただし、平成19（2007）年調査結果における満足度よりは高い。

ウ. 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

表 2-13 計画の目標値と実績値（指標3）

指標3 【満足度】	実績値		第1次計画 目標値	実績値
	H25 (2013)		H31 (2019)	H29 (2019)
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 (%)	34.7		39.7	31.9

出典：木津川市のまちづくりに関するアンケート調査（平成30年1月）

■達成状況：未達成

- ・目標の満足度には達していない。
- ・また、平成25（2013）年調査結果における満足度よりも低い。

(2) 第1次計画の結果からみる方向性

第1次計画に掲げた各施策は概ね実施できました。しかしながら、3つの評価指標は目標値を下回る結果となりました。

評価指標の1つであるコミュニティバス利用者数の減少は、特にきのつバスの利用者の減少が影響しています。ただし、路線別にみると、かもバス（定時定路線のみ）、やましろバスの平成30（2018）年度の利用者数は、基準の平成25（2013）年度の人数を上回っています。そのため、減少傾向にあるきのつバス、かもバス（デマンド型）だけでなく、増加している路線に対しても、積極的に利用促進の取り組みを推進することが必要です。

また、交通事業者、行政、協議会が市民に対する関連情報の発信等により、現状のバスサービス水準に対する理解をいただくことが必要であり、その際、乗務員不足等、公共交通に係る事業環境が厳しいこと等も含めて、情報発信をすることも重要です。

さらに、コミュニティバスの利用者に限ると満足度における「満足」が「不満」を上回っていることから、利用経験のない市民に利用してもらう機会を設ける施策を実施すること、また、市民アンケート調査によると、今後の公共交通政策では「高齢者の暮らしに必要な移動の支援」が重要という意見が多い結果だったため、高齢者にやさしい公共交通づくりを積極的に推進することも、満足度を高めるために必要といえます。

2.5 公共交通が抱える課題

これまで整理した、本市における現状や課題、市民の意識、交通事業者等からの意見を踏まえ、本市の公共交通が抱える課題を整理します。

- 本市の人口は増加傾向にあります。しかし、木津地域の学研地区では今後も人口増加が見込まれるのに対し、加茂地域と山城地域では減少傾向にあるなど、人口の地域偏在がみられます。これを踏まえ、今後は各地域の活力増進を促すことで、結果として市域全体の活性化を図ることが必要であり、公共交通はこれを支援することが必要です。
- 高齢化が進行しており、特に加茂地域や山城地域では高齢化率が高く、40%を超える地区もあります。本市では、65歳以上の自動車運転免許保有者の割合が年々増加しており、全国的にも高齢者の事故が問題となっていることから、自主返納する市民も増えつつあります。これらを踏まえて、今後は高齢者が暮らしやすい環境整備が今まで以上に必要になります。
- 本市の公共交通体系は、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーで構成されていますが、鉄道、路線バス等では、利用の低迷、乗務員不足等の問題より、減便対応などを講じて運行を維持せざるを得ない状況にあります。また、コミュニティバス等の運営に係る財源確保も厳しさを増すことが見込まれます。こうした、公共交通を取り巻く社会環境の変化を念頭に、将来に向けて、市民のみなさんが本市で安心して暮らし続けられるように、既存の公共交通の持続を図ることが必要です。

3. 地域公共交通網形成の基本方針

3.1 基本的な考え方

3.1.1 第1次計画の基本的方針を引き継ぐ

第1次計画では、「地域特性に応じた利便性の高い公共交通体系の構築」、「公共交通機関の連携による利用しやすく満足度の高い持続可能な公共交通づくり」を基本的な方針として定め、運行サービスの提供・充実に取り組んできました。

市民の暮らしを支える公共交通は、途切れることなく運行を継続することが重要です。そのため、第1次計画の期間終了後も運行等の各種関連サービスが継続的に提供できるように、第1次計画の基本的な方針を、本計画に引き継ぐことを基本とします。

3.1.2 地域づくりとの連携・整合を図る

本市では、第2次木津川市総合計画において、将来の都市構造として行政、商業、医療・福祉など多様な都市機能が集積する「中心都市拠点」、日常生活の拠点として住民ニーズに対応した「都市拠点」を位置づけ、各拠点の連携・交流促進を図ることで、活力と魅力ある地域づくりを推進することとしています。

公共交通体系は、これら地域づくりの基盤としての役割を担います。そのため、本市の公共交通の整備・充実にあたっては、地域づくりとの連携・整合を重視することを基本とします。

3.1.3 既存の公共交通を大切な地域資源として活かす

全国的に人口減少や高齢化の進行に伴う税収の減少、民生費の増加により、財政状況が厳しさを増す見込みとなっており、結果として公共交通等の公的サービスの維持が課題となっています。一方で、高齢化の進行は、公共交通に対する期待が一層高まることを意味しています。そのため本市では、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通が市民の暮らしを支えています。利用促進施策の推進等、公共交通がより持続可能なサービスとなるように取り組むことが重要になります。

この考え方のもと、市民、交通事業者、行政等が協力して、既存の公共交通サービスを地域資源として大切に活かしながら、継続して運行できるように努めることを基本とします。

3.1.4 公共交通を取り巻く社会環境変化等に対応する

公共交通を取り巻く社会情勢等は、第1次計画の期間中に大きな変容を見せています。例えば、高齢ドライバーによる交通事故の社会問題化や、これに伴う運転免許証の返納に対する気運の高まり、またバス・タクシー事業者の深刻な乗務員不足、そして一方で、移動サービス向上に資する多様な新技術の急速な進展等が挙げられます。

本計画では、こうした様々な情勢の変化に適切かつ柔軟に対応できるよう、必要な施策等を示すこととします。

3.2 計画の基本方針

3.2.1 基本方針

本計画における地域公共交通網形成の基本方針（施策の柱）を以下のとおりとします。

～ 基本方針(施策の柱)～

1. 地域や社会情勢に応じて、持続可能な公共交通体系の充実に取り組むことで、活力と魅力ある地域づくりを支援する

2. 鉄道・バス・タクシー等が連携し、公共交通分担率や満足度が高い、公共交通利用環境づくりに取り組む

1. 地域や社会情勢に応じて、持続可能な公共交通体系の充実に取り組むことで、活力と魅力ある地域づくりを支援する

第1次計画の「基本的な方針」を引き継ぎつつ、活力と魅力ある地域づくりを支えることが公共交通の大きな目標であることを認識した上で、今後、事業環境が厳しさを増す中、地域の実情や急変する情勢変化にも対応できる、持続可能な公共交通体系を目指す。

2. 鉄道・バス・タクシー等が連携し、公共交通分担率や満足度が高い、公共交通利用環境づくりに取り組む

本市は、鉄道が京都、大阪、奈良等との広域交通を、また路線バスやコミュニティバス、タクシーが市内の移動を支えており、京都府全体（京都市を除く）よりも公共交通分担率が高いことから、公共交通サービスが比較的充実していると考えられる。こうした本市の強みである地域資源をさらに活かすため、利用促進に係る施策や利用環境づくりを推進することで、より多くの方に利用いただき、かつ利便性を体感してもらえる公共交通づくりを目指す。

3.2.2 公共交通体系

基本方針（施策の柱）に準じて、本計画で形成する公共交通体系図を、次のとおり定めます。

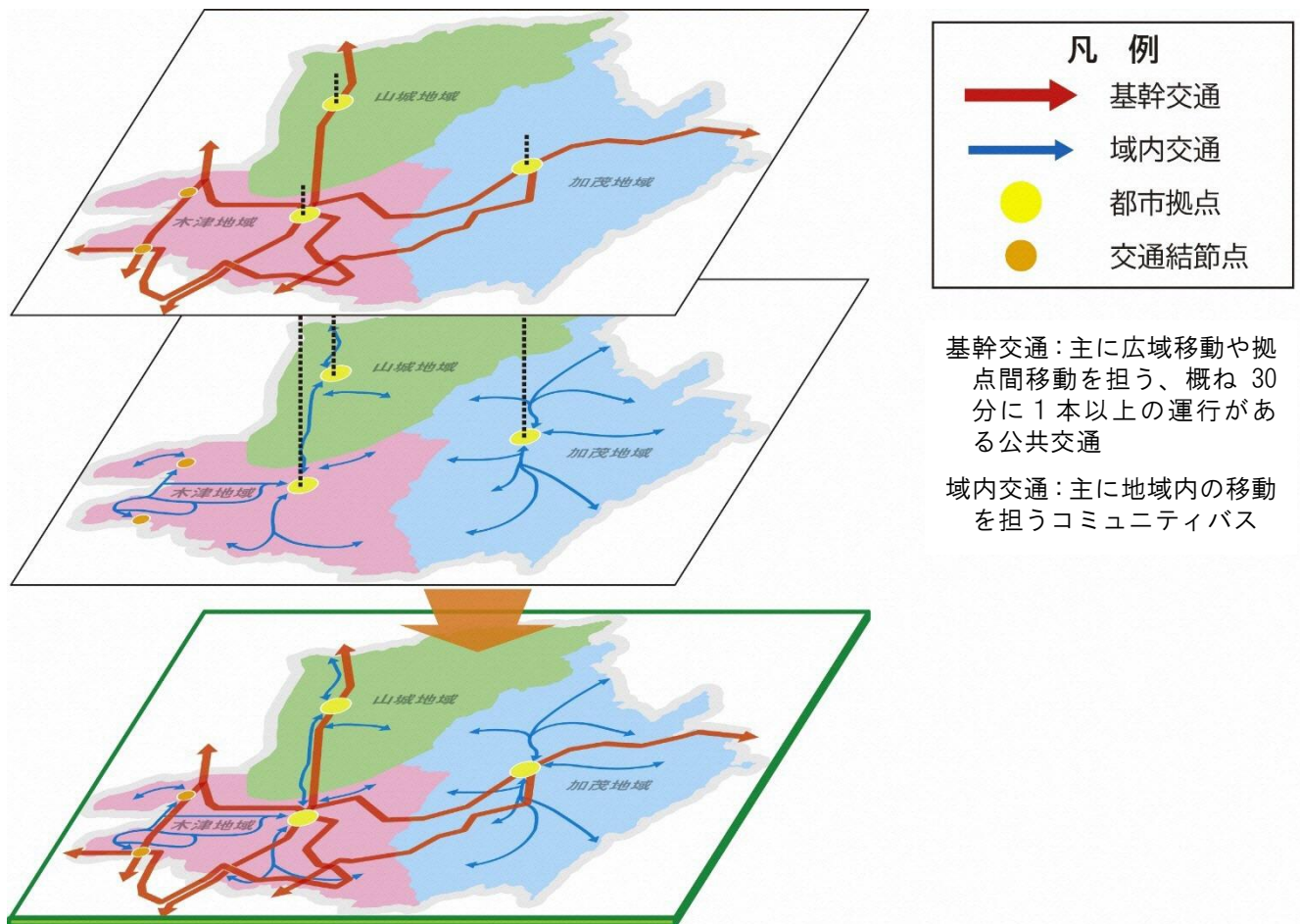


図 3-1 公共交通体系図

公共交通体系の推進方法

- まちづくりの観点から、地域の都市拠点における機能の維持・向上を図るために、公共交通（基幹交通、域内交通）の維持・確保・充実を推進する。
- 特に、基幹交通は、民間事業者による既存の鉄道、路線バスが役割を担う。そのため、事業継続に向けては収益性の維持・向上が不可欠であることを踏まえて、交通事業者のみならず、市民、行政も協力して、必要な取り組みを推進する。
- さらに公共交通体系全体に対しても、運行サービスの維持・確保を図るために、積極的な利用促進を推進する。

3.3 各主体が担う役割

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す。

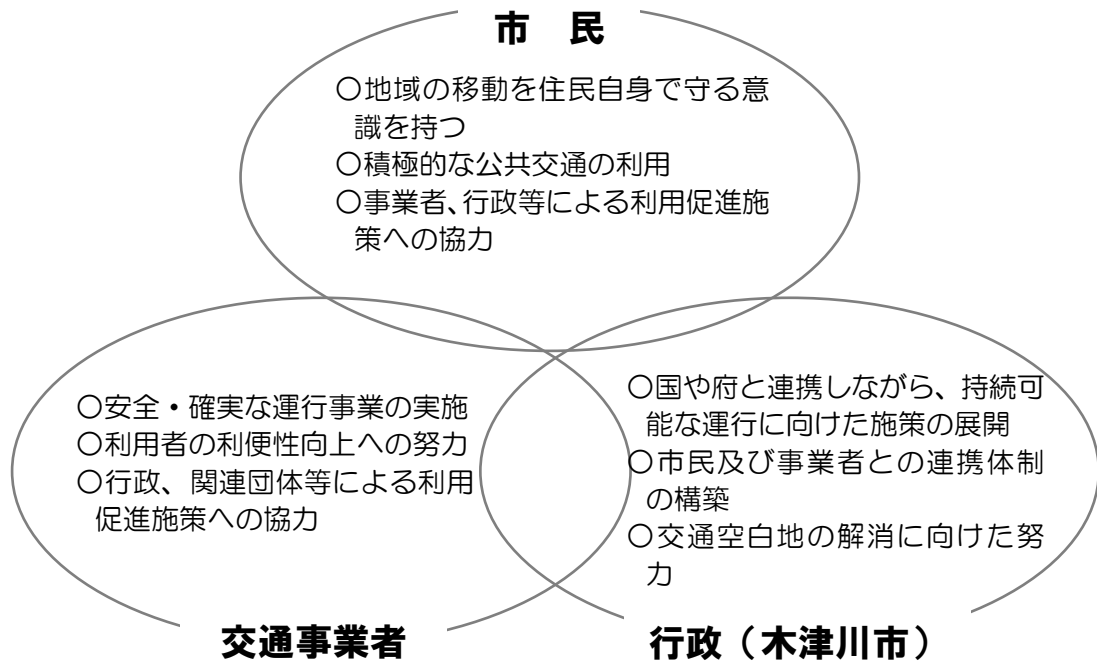


図 3-2 主体の役割

4. 計画の目標

本計画の目標として、以下の3つの指標を設定します。

[基本方針（施策の柱）]

1. 地域や社会情勢に応じて、持続可能な公共交通体系の充実に取り組むことで、活力と魅力ある地域づくりを支援する

2. 鉄道・バス・タクシー等が連携し、公共交通分担率や満足度が高い、公共交通利用環境づくりに取り組む

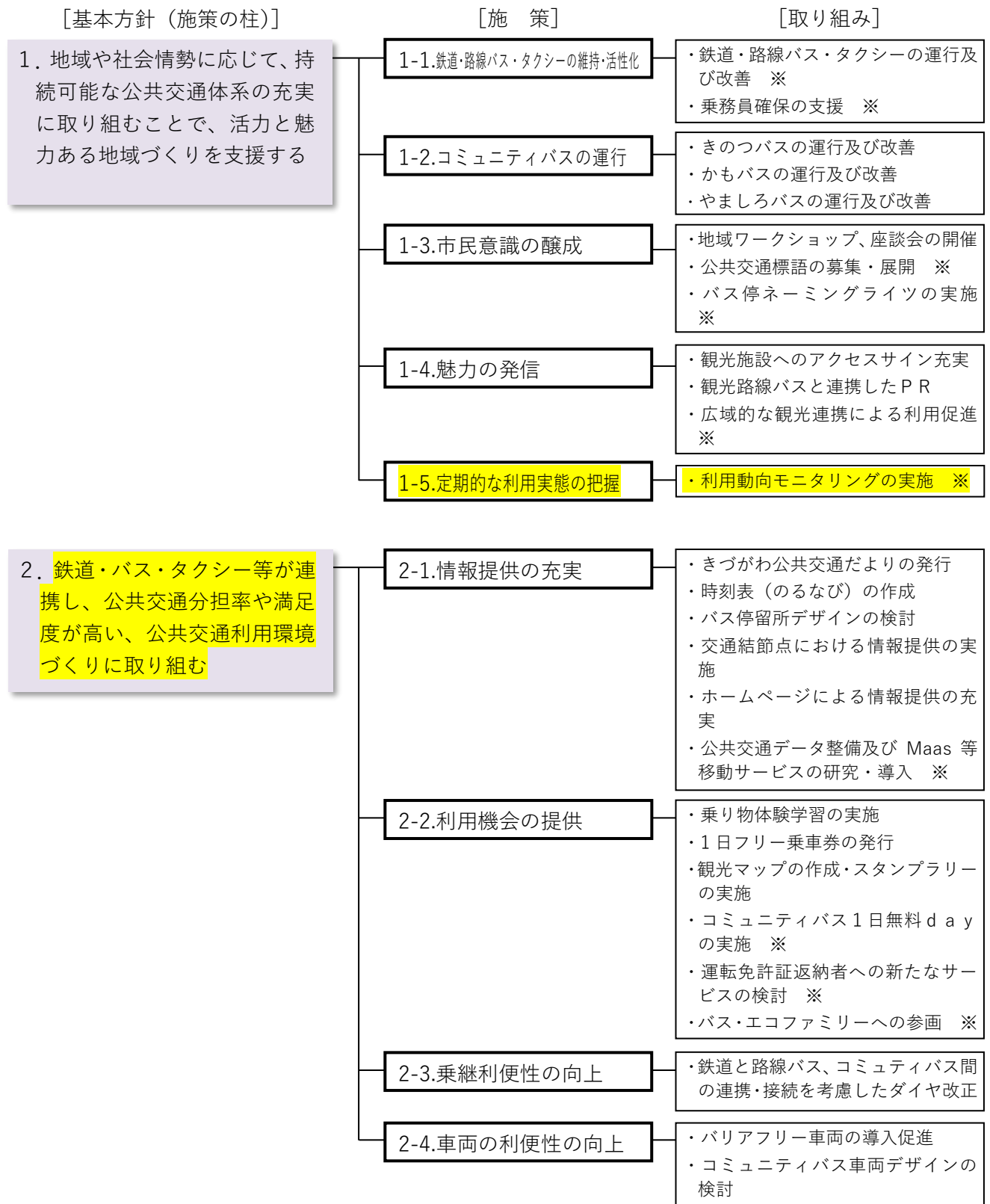
[計画の目標]

① 市内の公共交通の運行サービスが持続でき、さらに充実を図ることで、利用者数の増加を目指す。		
市内における公共交通利用者数	現況 (平成 30(2018)年度) 1,377 万人	目標 (令和 6(2024)年度) <u>1,400 万人</u>
② 減少傾向にあるコミュニティバスに対する利用促進施策等の展開を図ることで、利用者数の増加を目指す。		
コミュニティバスの利用者数	現況 (平成 30(2018)年度) 25 万人	目標 (令和 6(2024)年度) <u>27 万人</u>
③ 市内の公共交通体系の充実や、利用しやすい利用環境づくりを進めることで、公共交通を利用した際の満足度を高める。		
公共交通の満足度 (市民アンケート調査結果)	現況 (令和元(2019)年度) 2.72	目標 (令和 6(2024)年度) <u>3.00</u>

5. 施策体系

5.1 施策の体系

計画の目標達成のため、下図に示す施策を進めます。



※：第2次計画から新しく追加した取り組み

図 5-1 施策の体系

5.2 施策の概要

基本方針1 地域や社会情勢に応じて、持続可能な公共交通体系の充実に取り組むことで、活力と魅力ある地域づくりを支援する

施策1-1 鉄道・路線バス・タクシーの維持・活性化

市内の各地域及び市外の都市間を結ぶ移動手段として重要な役割を果たしている鉄道・路線バス・タクシーについて、現在の路線や運行本数等を維持しつつ、より利便性の高い運行を検討します。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
鉄道・路線バス・タクシーの運行及び改善 【※新規】	市内において鉄道・路線バス・タクシーを運行する。協議会において定期的に交通事業者ヒアリングを実施し、利用促進・改善施策について相互で検討する。	・交通事業者 ・協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
乗務員確保の支援 【※新規】	深刻化する乗務員不足に対応するため、公共交通だよりやホームページ等を活用し、市民へ乗務員募集を呼びかけ、乗務員の確保を支援する。	・交通事業者 ・協議会 ・木津川市	令和3(2021)年度 ～ 令和6(2024)年度

施策1-2 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します。

また、コミュニティバスの見直し・休廃止・新設については、「コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドライン（5.3 参照）」に基づくこととします。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
きのつバスの運行及び改善	各地域においてコミュニティバスを運行するとともに、必要に応じて改善を行う。	・コミュニティバス 交通事業者 ・協議会 ・木津川市	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
かもバスの運行及び改善			
やましろバスの運行及び改善			

施策 1 - 3 市民意識の醸成

行政・交通事業者とともに、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ます。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
地域ワークショップ、座談会の開催	市民団体等へ協力を依頼しながら、公共交通の課題や解決策を考えるワークショップなどを実施し、利用の意識づけと主体的な参画を促す。	・市民・団体 ・交通事業者 ・協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
公共交通標語の募集・展開【※新規】	市内小・中学校及び一般の方から公共交通に係る標語を募集し、バス停や横断幕、各種印刷物に掲示を行うことで、公共交通への関心・理解を深める。	・市民 ・協議会	令和3(2021)年度 令和6(2024)年度 (3年に一度)
バス停ネーミングライツ等の実施【※新規】	沿線事業所の協力を得て、ネーミングライツによるバス停の副名称掲示や車内アナウンスでの事業所紹介より、資金協力を得ることで財源を確保する。これにより、応募事業所のPR効果や、利用者がよりコミュニティバスを身近に感じ、愛着を持ってもらうことを促す。	・市内事業所 ・協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度

施策 1 - 4 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います。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
観光施設へのアクセスサイン充実	公共交通を利用した回遊の促進を図るため、市内の観光情報とバスの案内を併せた案内板を設置する。 また、外国人訪問客に対応するため、外国語を併記した観光情報等をバス停に掲載する。	・交通事業者 ・協議会 ・木津川市	令和5(2023)年度 ～ 令和6(2024)年度
観光路線バスと連携したPR	奈良市内と市内観光施設を結んでいる急行バスと連携した情報提供により、市内の来訪者を増加させコミュニティバスの利用促進を図る。	・奈良交通㈱ ・コミュニティバス交通事業者 ・協議会	令和5(2023)年度 ～ 令和6(2024)年度
広域的な観光連携による利用促進【※新規】	近隣自治体、観光団体と連携し、市内で開催されるイベント情報を市内外へ周知するとともに、臨時バスを運行させるなど、公共交通を活用した観光を促進する。	・観光団体 ・交通事業者 ・協議会 ・木津川市	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度

施策 1 - 5 定期的な利用実態の把握

公共交通の利用状況に応じて適切な対応策を講じるため、公共交通の利用者数を定期的（毎年度）に集計し、協議会に報告するとともに、モニタリング調査を行います。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
利用動向モニタリングの実施	公共交通の利用者数を集計し、毎年度、協議会に報告する。 また、利用者数の減少が顕著な場合は、モニタリング調査を実施する。	・ 交通事業者 ・ 協議会 ・ 木津川市	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度

基本方針2**鉄道・バス・タクシー等が連携し、公共交通分担率や満足度が高い、公共交通利用環境づくりに取り組む****施策2-1 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ます。また、コミュニティバスの利便性向上を図るため、乗継や周遊に必要な情報を提供します。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
きづがわ公共交通だよりの発行	タイムリーな情報（環境、新技術、高齢者の交通事故等）を掲載した公共交通だよりを毎月作成し、広報に折込み全世帯に配布するほか主要な公共施設で配架する。	・ 交通事業者 ・ 協議会 ・ 木津川市	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
時刻表(のるなび)の作成	わかりやすく便利な時刻表を作成し、広報に折込み全世帯に配布するほか主要な公共施設で配架する。	・ 協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
バス停留所デザインの検討	バスを利用しやすく、わかりやすい停留所のデザインを検討する。	・ 奈良交通(株) ・ 協議会	令和5(2023)年度 ～ 令和6(2024)年度
交通結節点における情報提供の実施	鉄道駅等の交通結節点において、バス停の場所等を案内する貼り紙や看板等を設置する。	・ 交通事業者 ・ 協議会	令和3(2021)年度 ～ 令和6(2024)年度
ホームページによる情報提供の充実	市や交通事業者のホームページに公共交通を利用しやすい情報を多く掲載し、積極的な広報に努める。	・ 交通事業者 ・ 協議会 ・ 木津川市	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
公共交通データ整備及びMaaS等移動サービスの研究・導入 【※新規】	時刻表・地理的情報などの公共交通データ整備や複数の交通機関を利用して効率的に移動ができるサービス検討等を進める。	・ 交通事業者 ・ 協議会 ・ 木津川市	令和6(2024)年度

施策 2 - 2 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います。利用経験がない方に対しては体験の場を提供し、乗継や周遊を行う利用者には1日フリー乗車券の案内及び販売を行います。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ります。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
乗り物体験学習の実施	市内の学校、福祉施設、高齢者団体等と連携し、バスに乗車する体験学習や、バス乗車時のマナーなどについて説明し、利用の促進を図る。	・各種団体 ・奈良交通㈱ ・コミュニティバス交通事業者 ・協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
1日フリー乗車券の発行	市内のコミュニティバスが1日乗り放題となる1日フリー乗車券を作成し、市内の公共施設やバス車両内などで販売するとともに、販売協力店の拡大を目指す。	・コミュニティバス交通事業者 ・協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
観光マップの作成・スタンプラリーの実施	市内公共交通を利用した観光マップを作成するとともに、観光施設をめぐるスタンプラリーイベントなどを実施する。	・観光施設 ・交通事業者 ・協議会 ・木津川市	令和6(2024)年度
コミュニティバス1日無料dayの実施【※新規】	コミュニティバスが無料で利用できる日を設定し、普段利用しない方への乗車機会提供・継続利用へのきっかけづくりを図る。	・コミュニティバス交通事業者 ・協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
運転免許証返納者への新たなサービスの検討【※新規】	運転免許証を返納した方がスムーズに公共交通へ転換できるよう、1日フリー乗車券の交付枚数の追加や、各種割引等について検討する。	・交通事業者 ・協議会 ・木津川市	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度
バス・エコファミリーへの参画【※新規】	環境やバスについて児童が家族と話し合う、きっかけづくりの取り組みとして京都府が実施している「バス・エコファミリー」へ参画する。	・コミュニティバス交通事業者 ・協議会	令和2(2020)年度 ～ 令和6(2024)年度

施策 2 - 3 乗継利便性の向上

鉄道ダイヤを考慮した路線バスやコミュニティバスのダイヤ改正を実施し、スムーズな乗継環境の実現に努めます。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
鉄道と路線バス、コミュニティバス間の連携・接続を考慮したダイヤ改正	鉄道と路線バス、コミュニティバス間の連携や乗継を考慮したダイヤ改正に努める。	・ 奈良交通㈱ ・ コミュニティバス交通事業者 ・ 協議会	令和2 (2020) 年度 ～ 令和6 (2024) 年度

施策 2 - 4 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・やましるバスそれぞれの特徴を明確にして、利用者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します。

取り組み	内容	実施主体	実施期間
バリアフリー車両の導入促進	導入可能な路線において、バリアフリーに対応した新たな車両の導入を検討する。	・ 奈良交通㈱ ・ コミュニティバス交通事業者 ・ 協議会	令和5 (2023) 年度 ～ 令和6 (2024) 年度
コミュニティバス車両デザインの検討	コミュニティバスの運行車両において、ラッピング化等を検討する。	・ コミュニティバス交通事業者 ・ 協議会	令和5 (2023) 年度 ～ 令和6 (2024) 年度

5.3 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

5.3.1 ガイドラインの目的

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

5.3.2 ガイドラインで対象とする交通手段

対象とする交通手段は、コミュニティバス及び予約型乗合タクシーとします。

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

5.3.3 コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ

(1) 見直し・休廃止のフロー

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

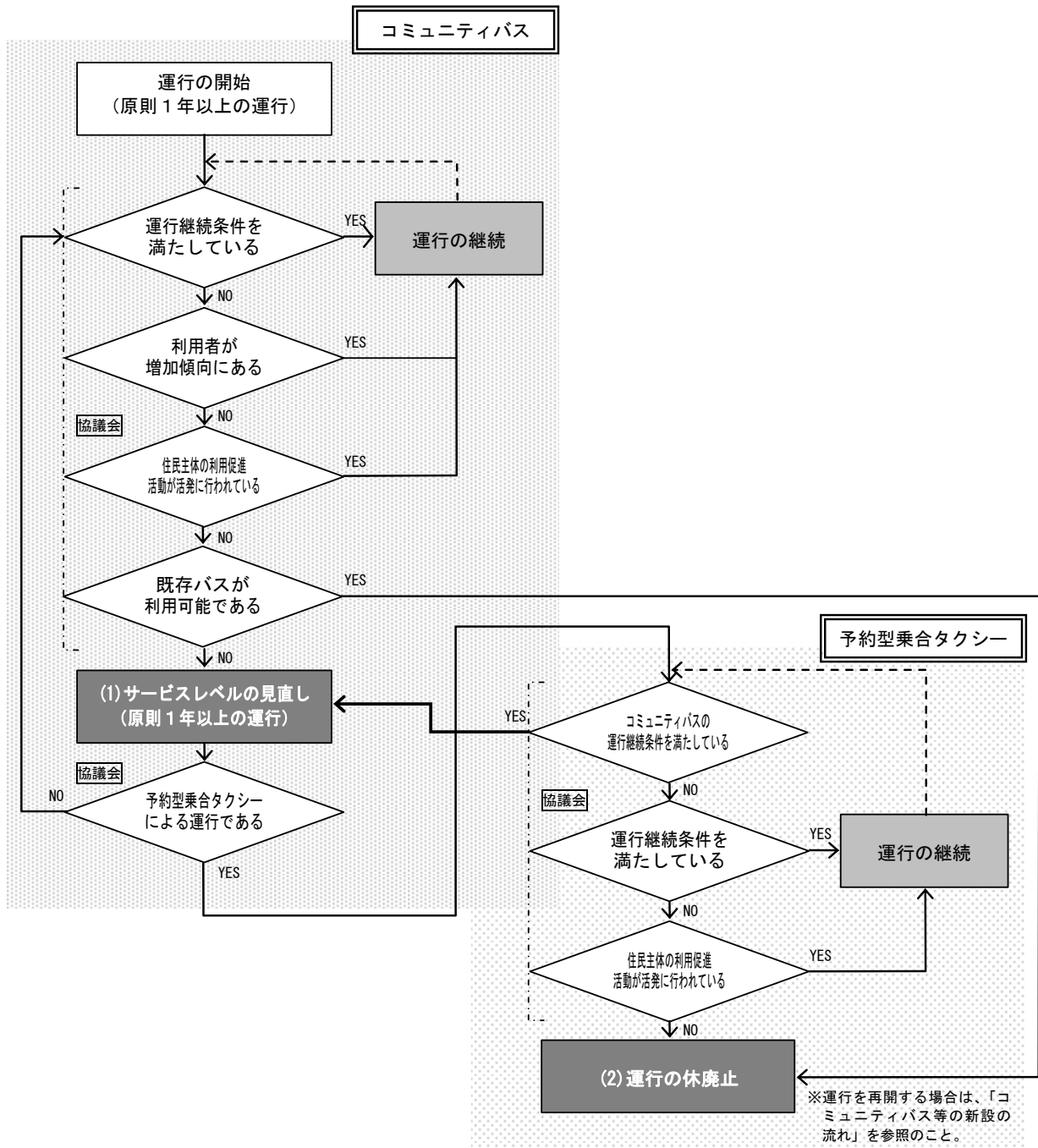


図 5-2 コミュニティバスの見直し・休廃止までの流れ

ア. 交通手段がコミュニティバスの場合

- ① 原則 1 年以上の運行等を行った後、利用者数が運行継続条件を満たしているか確認する。運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。
- ② 運行継続条件を満たしていない場合は、利用者数が運行エリアで増加傾向であるか検討する。運行エリアで増加傾向である場合は、運行を継続する。
- ③ 利用者数が運行エリアで増加傾向でない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。
- ④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、既存バスが利用可能であるか確認する。利用可能である場合は、運行の休廃止を行う。
- ⑤ 既存バスが利用可能でない場合は、サービスレベルの見直しを行う。

イ. 交通手段が予約型乗合タクシーの場合

- ① 原則 1 年以上の運行等を行った後、利用者数がコミュニティバスの運行条件を満たしているか確認する。コミュニティバスの運行継続条件を満たしている場合は、サービスレベルの見直しを行う。
- ② コミュニティバスの運行継続条件を満たしていない場合は、予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしているか確認する。予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。
- ③ 予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしていない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。
- ④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、運行の休廃止を行う。

(2) 見直し・休廃止の具体手順

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

ア. サービスレベルの見直し

①サービスレベルの見直し（案）の作成

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

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

②地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて作成されたサービスレベルの見直し（案）について、協議会で協議を行う。

③見直し後のサービスレベルの周知

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

④見直し後のサービスレベルでの運行開始

周知期間を確保した後、運行を開始する。

イ. 運行の休廃止

①休廃止路線の抽出

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

②地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて候補となった休廃止路線について、協議会で協議を行う。

③運行休廃止の周知

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

④運行の休廃止

周知期間を確保した後、運行を休廃止する。

(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、以下のとおり設定します。なお、コミュニティバス等を取り巻く社会情勢が変化した場合は、運行継続条件を見直すこととします。

表 5-1 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)

5.3.4 コミュニティバスの新規実証運行の流れ

(1) コミュニティバスの導入条件

(ア) 地域組織の形成

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

○地域組織の役割等について

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

(イ) 新規ルート設定条件

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

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

(ウ) 運行継続条件

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

○運行継続条件

コミュニティバス 1便当たり 1. 25人 以上とする。

(2) 新設のフロー

コミュニティバス等の新設にあたっての流れは、下図のとおりです。

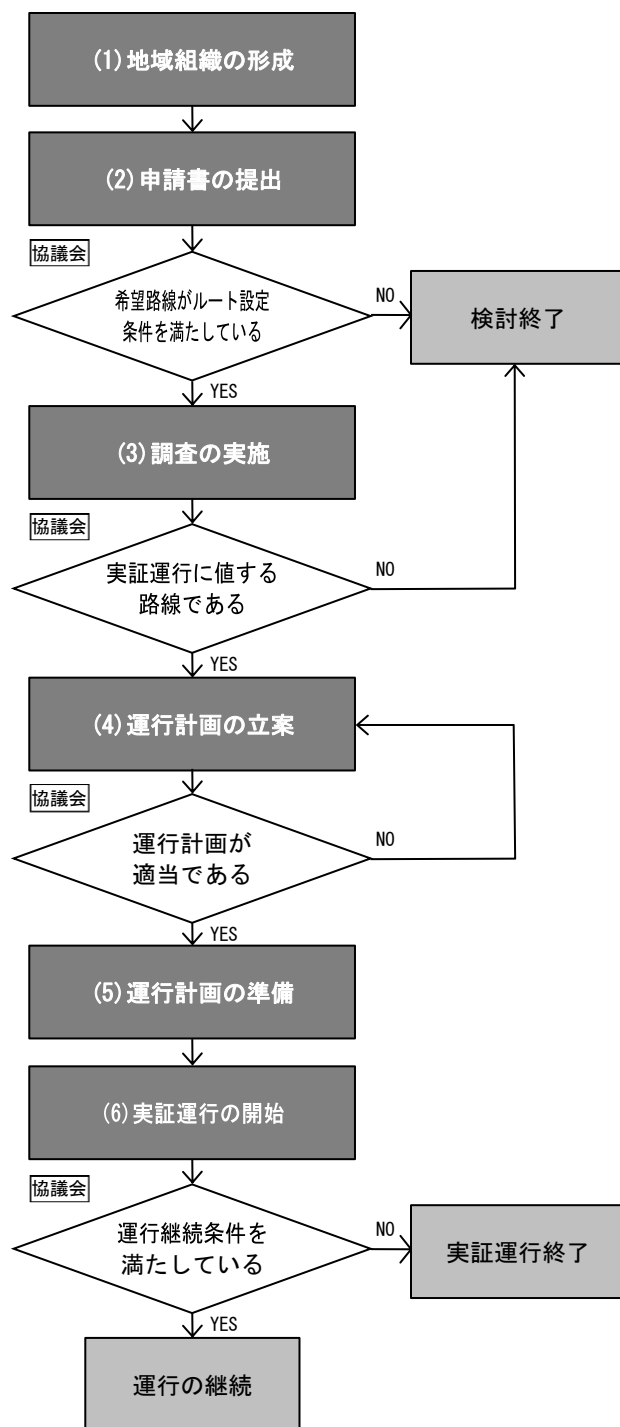


図 5-3 コミュニティバス等の新設の流れ

コミュニティバス等の新設にあたっての具体的な流れを、以下に示します。

(ア) 地域組織の形成

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

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

(イ) 申請書の提出

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

(ウ) 調査の実施

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

(エ) 運行計画の立案

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

(オ) 実証運行の準備

地域組織は、バス停位置に対する地域の合意形成や利用促進策の準備を行う。

木津川市は、交通事業者の選定、運行ルート上の安全確認などを行う。

(カ) 実証運行の開始

実施運行開始後、地域組織は、利用促進活動や運行に対する協力などを行う。

木津川市は、利用実態調査票の作成や運行実績の収集・報告を行う。

6. 計画の評価及び事業展開

6.1 本計画の評価

本計画に掲げた事業の実施状況や計画の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、協議会において定期的な評価を行います。

- 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、毎年度終了時に評価を実施する。
- 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。

6.2 事業展開

計画期間内において、各事業は以下の展開で進めます。



■基本方針1 地域や社会情勢に応じて、持続可能な公共交通体系の充実に取り組むことで、活力と魅力ある地域づくりを支援する

施策	取り組み	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度
1-1 鉄道・路線バス・タクシーの維持・活性化	鉄道・路線バス・タクシーの運行及び改善					
	乗務員確保の支援					
1-2 コミュニティバスの運行	きのつバスの運行及び改善					
	かもバスの運行及び改善					
	やましろバスの運行及び改善					
1-3 市民意識の醸成	地域ワークショップ、座談会の開催					
	公共交通標語の募集・展開					
	バス停ネーミングライツ等の実施					
1-4 魅力の発信	観光施設へのアクセスサイン充実					
	観光路線バスと連携したPR					
	広域的な観光連携による利用促進					
1-5 定期的な利用実態の把握	利用動向モニタリングの実施					

■基本方針2 鉄道・バス・タクシー等が連携し、公共交通分担率や満足度が高い、公共交通利用環境づくりに取り組む

施策	取り組み	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度
2-1 情報提供の充実	きづがわ公共交通だよりの発行	●				
	時刻表（のるなび）の作成	●				
	バス停留所デザインの検討			●	●	
	交通結節点における情報提供の実施	●	●			
	ホームページによる情報提供の充実	●				
	公共交通データ整備及びMaaS等移動サービスの研究・導入	●				●
2-2 利用機会の提供	乗り物体験学習の実施	●				
	1日フリー乗車券の発行	●				
	観光マップの作成・スタンプラリーの実施				●	●
	コミュニティバス1日無料dayの実施	●	●	●	検証	
	運転免許証返納者への新たなサービスの検討	●	●	●	検証	
	バス・エコファミリーへの参画	●				
2-3 乗継利便性の向上	鉄道と路線バス、コミュニティバス間の連携・接続を考慮したダイヤ改正	●				
2-4 車両の利便性の向上	バリアフリー車両の導入促進			●	●	
	コミュニティバス車両デザインの検討			●	●	

木津川市地域公共交通総合連携協議会 年表

[平成 20 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 1 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 20 年 5 月 28 日開催)		○平成 20 年 3 月 木津川市地域公共交通総合連携協議会設置 ○平成 20 年 9 月 きづがわ公共交通だより創刊 ○平成 20 年 11 月 加茂地域バス路線の路線再編 山城地域バス路線の路線再編	
	・協議会規約等について ・平成 20 年度協議会予算(案)について ・平成 19 年度公共交通活性化総合プログラムの取組 ・平成 20 年度木津川市地域公共交通連携協議会の取組(案)について		
第 1 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 6 月 23 日開催)			
	・平成 19 年度木津川市における地域公共交通サービス再編検討調査について ・分科会における検討事項等について ・コミュニティバス・福祉バスの課題と再編に向けた意見交換		
第 2 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 7 月 7 日開催)			
	・第1回地域公共交通再編検討分科会の経緯等について ・第1回分科会における意見について ・運行経費(キロ当たり単価等)及び利用状況について ・路線の系統、ダイヤについて ・運賃について		
第 2 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 20 年 7 月 28 日開催)			
	・コンサルタントへの業務発注結果について ・加茂コミュニティバスに係る自家用有償旅客輸送の期間更新について ・加茂地域及び山城地域のコミュニティバス・福祉バスの再編について ・地方の元気再生事業について		
第 3 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 8 月 18 日開催)			
	・木津地域(きのつバス)の再編方針について ・加茂地域及び山城地域における再編計画について ・法定協議会への報告の取扱について		
第 1 回地域再生分科会(平成 20 年 10 月 3 日開催)			
	・加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画について ・法定協議会への報告の取扱について		
第 4 回地域公共交通再編検討分科会(平成 20 年 10 月 3 日開催)			
	・地方の元気再生事業の取り組みについて ・法定協議会への報告の取扱について		
第 4 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 1 月 16 日開催)			
	・加茂地域及び山城地域における社会実験運行計画について ・地方の元気再生事業について ・社会実験に係る予算措置について		
第 5 回地域公共交通再編検討分科会(平成 21 年 1 月 16 日開催)			
	・社会実験について ・木津地域の再編計画(案)について ・市域全体での運賃形態(案)について ・法定協議会への報告の取扱について		

[平成 20 年度 (続き)]

会議名(協議事項)		主な取り組み等
第 5 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 1 月 16 日開催)		
	・社会実験について ・社会実験による協議会補正予算第1号について ・木津地域の再編計画(案)について ・市域全体での運賃形態(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携計画について ・アンケート調査について ・地方の元気再生事業について	
第 6 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 3 月 11 日開催)		
	・木津川市地域公共交通連携計画の策定及び今後の流れについて ・加茂地域・山城地域での 4 月以降の運行について ・木津地域の検討状況について ・平成21年度予算について ・アンケート調査の結果について ・地方の元気再生事業について	

[平成 21 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 7 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 8 月 25 日開催)		○平成 22 年 3 月	きのつバス運賃改定(大人 100 円から 200 円に)
	・平成20年度決算報告について ・平成21年度補正予算第1号(案)について ・地方の元気再生事業の取組について ・木津川市行財政改革推進委員会での取組について ・実証運行の利用状況について		
第 8 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 21 年 11 月 20 日開催)			
	・木津地域の再編について ・社会実験・実証運行における1年間の利用状況について ・地方の元気再生事業の取組について		
第 9 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 22 年 1 月 15 日開催)			
	・木津地域の運賃改定に伴う激変緩和措置について ・加茂地域における今後の公共交通のあり方について ・地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について		
第 10 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 22 年 3 月 10 日開催)			
	・平成22年3月19日ダイヤ改正を含めた変更内容(案)について ・平成22年度 実証運行計画(案)について ・平成22年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・平成22年第1回木津川市市議会での決議について ・平成21年度地域公共交通活性化・再生総合事業の取組について ・平成21年度地方の元気再生事業の取組について		

〔平成 22 年度〕

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 11 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 22 年 8 月 27 日開催)		○平成 22 年 7 月	きのつバスプリペイドカード導入
	・平成21年度決算報告について ・平成22年度補正予算第1号(案)について ・平成22年度地域公共交通利用促進事業について ・実証運行の利用状況について	○平成 22 年 11 月	やましろ線乗降ロスステップ導入
第 12 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 23 年 1 月 14 日開催)		○平成 23 年 2 月	山城地域の交通を考える座談会開催
	・地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について ・国道163号改良工事によるバス路線の変更について ・椿井大塚山古墳バス停の移設について ・実証運行の利用状況について ・平成23年3月のダイヤ改正について		
第 13 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 23 年 2 月 25 日開催)			
	・木津川台住宅バス操車場の移転にともなう路線の一部廃止と運行計画の変更について(案) ・平成23年3月16日ダイヤ改正を含めた変更内容(案)について ・平成23年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・平成23年度 実証運行計画(案)について		

〔平成 23 年度〕

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 14 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 23 年 8 月 25 日開催)		○平成 23 年 9 月 携帯サイト(駅すばあと NAVITIME)で時刻表掲載 ○平成 23 年 12 月 自治体優秀まちづくりグッズ賞受賞「幻の都恭仁京観光まちづくりプロジェクト」	
	・平成 22 年度決算報告について ・平成 23 年度補正予算第 1 号(案)について ・平成 23 年度地域公共交通利用促進事業について ・加茂地域での自家用有償旅客運送の期間更新について		
第 15 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 1 月 31 日開催)			
	・地域公共交通活性化・再生総合事業に係る事後評価について ・平成 24 年 3 月ダイヤ改正及び平成 24 年度運行計画(案) ・ガイドライン・一日乗車券の検討状況について ・実証運行の利用状況について ・今後の協議会運営及び市民代表の公募について		
第 6 回地域公共交通再編検討分科会(平成 24 年 1 月 31 日開催)		○平成 24 年 2 月 山城地域の交通を考える座談会開催 加茂地域の交通を考える座談会開催 ○平成 24 年 3 月 「コミュニティバス等の持続可能なためのガイドライン」策定	
	・ガイドライン、一日乗車券の検討状況について ・法定協議会への報告の取扱いについて		
第 16 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(書面)(平成 24 年 2 月 17 日開催)			
	・加茂路線 大畑線の一部路線変更及びバス停の移設等について		
第 17 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 3 月 27 日開催)			
	・平成 24 年 3 月 20 日からのコミュニティバス運行について ・平成 24 年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携協議会規約の一部改正について ・ガイドライン、一日乗車券の検討状況について ・平成 24 年年 4 月 1 日からの委員就任について		

[平成 24 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等
第 18 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 6 月 11 日開催)		○平成 24 年 10 月 1 日フリー乗車券導入
	・平成23年度会計決算報告について ・平成24年度補正予算第1号(案)について ・生活交通ネットワーク計画(案)について ・木津バス停のバスベイについて ・一日乗車券の運用について ・大畑線 ルート見直し後の利用状況について	
第 19 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 24 年 10 月 25 日開催)		
	・ガイドラインに基づく運行の見直しについて ・木津バス停周辺の道路工事について	
第 20 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 3 月 1 日開催)		
	・平成25年度 木津川市地域公共交通総合連携協議会予算(案)について ・木津南循環線の運行経路変更について ・平成25年度 運行計画について ・木津川市コミュニティバス1日フリー乗車券の利用状況等について	

[平成 25 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等
第 21 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 4 月 8 日開催)		○平成 25 年 10 月 かもバス6路線(山田線・大畑線・観音寺線・南加茂台線・銭司線・西線)を定時定路線からデマンド方式へ変更 ○平成 26 年 1 月 消費税率改定(5%⇒8%)に伴う運賃改正に係る協議し、運賃を据え置くことを決定。
	・平成25年度地域公共交通維持改善事業 事業評価について ・木津川市コミュニティバス運行見直しに係る業者選定の考え方について ・木津川市コミュニティバス時刻表について ・1日フリー乗車券の販売促進について	
第 22 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 6 月 25 日開催)		
	・平成26年度地域公共交通維持改善事業 ネットワーク計画 ・加茂地域予約型乗合タクシー及びコミュニティバスの運行について ・木津川市コミュニティバスの利用状況について ・1日フリー乗車券の販売状況等について	
第 23 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 25 年 8 月 27 日開催)		
	・平成24年度決算報告について ・平成25年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 地域協働推進事業計画(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携計画の変更(案)について	
第 24 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 1 月 30 日開催)		
	・消費税率改定に伴う木津川市コミュニティバスの運賃について ・木津川市コミュニティバスの愛称募集について ・木津川市地域公共交通総合連携計画の更新について ・きのつバス 分校橋停留所の移設について ・平成26年ダイヤ改正について ・木津川市コミュニティバスの利用状況について	
第 25 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 3 月 26 日開催)		
	・平成26年度予算案について ・地域公共交通確保維持改善事業 地域協働推進事業自己評価案について ・木津川市コミュニティバスの愛称募集について ・木津川市コミュニティバスの業者選定について ・木津川市コミュニティバスの利用状況及び収支状況について	

[平成 26 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 26 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 6 月 25 日開催)		○平成 26 年 4 月	コミバス運賃据え置き(大人 200 円)
	・平成 25 年度決算報告について ・平成 26 年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通ネットワーク計画(案)について ・木津川市コミュニティバスの愛称について	○平成 26 年 6 月	コミバス愛称(きのつバス・かもバス・やましろバス)の決定
第 27 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 9 月 30 日開催)		○平成 26 年 10 月	加茂地域・山城地域でワークショップ開催
	・木津川市の公共交通に係る総合的な計画(骨子案)について	○平成 26 年 11 月	木津地域でワークショップ開催
第 28 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 26 年 12 月 18 日開催)		○平成 27 年 3 月	「木津川市地域公共交通網形成計画」策定
	・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 26 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域協働推進事業)平成 26 年度事業評価案について ・木津川市の公共交通に係る総合的な計画(中間案)について		
第 29 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 27 年 3 月 12 日)			
	・木津川市地域公共交通総合連携協議会規約の改正について ・平成27年度予算(案)について ・木津川市地域公共交通網形成計画(案)について		

[平成 27 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等
第 30 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 27 年 6 月 1 日開催)		
	・平成 27 年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について ・木津川市地域公共交通総合連携協議会委員取扱規程の改正について	
第 31 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 1 月 26 日開催)		
	・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 27 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 27 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(計画推進事業)平成 27 年度事業評価案について ・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について	
第 32 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 3 月 24 日開催)		
	・平成 28 年度予算(案)について ・木津川市地域公共交通網形成計画記載事業の事業評価について	

[平成 28 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 33 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 6 月 6 日開催)		○平成 28 年 10 月	きづがわ公共交通だより創刊 100 号
	・平成 28 年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について	○平成 29 年 1 月	コミバス出張説明会開催
第 34 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 28 年 12 月 5 日開催)		○平成 29 年 3 月	かもバス(奥畑線・加茂通学線・山田線・大畑線・南加茂台線・観音寺線・銭司線・西線)の延伸及び停留所の新規設置
	(報告事項のみ)		
第 35 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 1 月 26 日開催)			
	・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 28 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 28 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(計画推進事業)平成 28 年度事業評価案について		
第 36 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 3 月 17 日開催)			
	・平成 29 年度予算(案)について		

[平成 29 年度]

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 37 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 6 月 19 日開催)		○平成 29 年 9 月	南加茂台地域でワークショップ開催
	・平成 29 年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について	○平成 30 年 3 月	やましろバス山城線延伸(渋川西)
第 38 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 29 年 11 月 22 日開催)			
	(報告事項のみ)		
第 39 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 1 月 30 日開催)			
	・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 29 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 29 年度事業評価案について		
第 40 回 木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 3 月 27 日開催)			
	・平成 30 年度予算(案)について		

〔平成 30 年度〕

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 41 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 6 月 27 日開催)		○平成 30 年 8 月 公共交通利用促進標語の募集	○平成 30 年 12 月 バス停ネーミングライツの募集
	・平成 30 年度補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について		
第 42 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 30 年 10 月 26 日開催)			
	・バス停のネーミングライツ実施について ・公共交通の利用促進に係る標語の募集結果及び選考について		
第 43 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 31 年 1 月 23 日開催)			
	・木津川市コミュニティバスのダイヤ改正等について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)平成 30 年度事業評価案について ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)平成 30 年度事業評価案について		
第 44 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(平成 31 年 3 月 28 日開催)			
	・平成 31 年度予算(案)について		

〔令和元年度（平成 31 年度）〕

会議名(協議事項)		主な取り組み等	
第 45 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 6 月 27 日開催)		○令和元年 6 月 消費税率改定(8%⇒10%)に伴う運賃改正に係る協議し、運賃を据え置くことを決定。 ○令和元年 10 月 コミバス運賃の据え置き(大人 200 円) ○令和 2 年 3 月 「第2次木津川市地域公共交通網形成計画」策定【予定】	
	・令和元年度(平成 31 年度)補正予算第1号(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業 生活交通確保維持改善計画(案)について ・第2次木津川市地域公共交通網形成計画策定の概要について ・10 月 1 日以降のコミュニティバス運賃について		
第 46 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 8 月 8 日開催)			
	・第2次木津川市地域公共交通網形成計画の策定について		
第 47 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 10 月 1 日開催)			
	・第2次木津川市地域公共交通網形成計画 骨子案について ・市民及び利用者調査(アンケート)について ・コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインについて		
第 48 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和元年 12 月 25 日開催)			
	・第2次木津川市地域公共交通網形成計画(素案)について		
第 49 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和2年1月24日開催)			
	(開催後に掲載)		
第 50 回木津川市地域公共交通総合連携協議会(令和2年●月●●日開催)			
	(開催後に掲載)		