

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： | | 事業内容 |
|-------------|--------|---|
| コミュニティバスの運行 | | 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： | | 事業内容 |
| 乗継利便性の向上 | 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： | | 事業内容 |
| 車両の利便性向上 | 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 : | 事業内容 | |
|-----------------|---|---|
| 情報提供の充実 | 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、バス停留所新設、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 |
| | | バス停留所ネーミングライツ*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 : | 事業内容 | |
| 利用機会の提供 | 路線バス関連 | バス停留所上屋を新設 ※ |
| | 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） |
| | | バス停留所上屋を新設 ※ |
| | 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 : | 事業内容 | |
| 市民意識の変革 | 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 | JR 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 |
| | | JR 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、海住山寺のバス停留所に観光情報記載 ※ |

※：第 1 次計画に記載していなかった事業

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) |
| 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) |
| 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) |
| 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（予約型乗合タクシー*）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。