

平成28年度

京田辺市バス交通等検証委員会（第5回）要旨

平成28年5月16日（月）

平成28年度バス交通等検証委員会（第5回） 要旨

1 開催年月日 平成28年5月16日（月） 午後1時30分

2 開催場所 京田辺市役所 203会議室

3 出席委員（委員長以下50音順）

委員長 新納 克廣	委員 橋本 倫尚
委員 芦田 初代	委員 長谷川 榮治
委員 加藤 岩男	委員 堀 幸一郎（代理）
委員 小林 弘	委員 増田 由己子
委員 鈴木 俊寛（代理）	委員 横山 榮二
委員 笹波 和裕	委員 米澤 修司
委員 下郷 芳子	

4 欠席委員（50音順）

委員 白木 礼子	委員 中川 雅義
委員 田邊 宗一	

5 事務局

建設部 部長 里西 正治	
建設部 技監 山本 克	
建設部計画交通課 課長 高田 太	
建設部計画交通課 課長補佐 宮崎 哲	
建設部計画交通課交通対策係 主任 小菅 謙次	
” 技師 竹田 有輝	
” 主事 飯田 祐輔	

6 閉会 午後3時45分

7 会議次第

- (1) 開会
- (2) 建設部長あいさつ
- (3) 報告
- (4) 議事
  - ①現地調査の情報共有
  - ②意見交換
  - ③次回開催予定

(5) 閉会

## ワークショップ意見集約結果

	気づいた点(長所)	気づいた点(短所)	乗ってもらうためには？
京阪バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停のテントの張り替えは良いこと。</li> <li>松井山手駅の時刻表は見やすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス(車内)の電光板の字が小さく見にくい。</li> <li>運転手の案内が必要ではないか。</li> <li>時刻表の位置が高く見にくい。</li> <li>乗客が少ない時間帯は、小さいバスでも良いのではないか。</li> <li>福祉バスと言いながら誰も乗っていない。</li> <li>乗客が少ない。</li> <li>バス停に誰も居なかったら、停車せず通過しているので、停まるべき。</li> <li>乗り換え方法が分からない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケートをとって参考にすべき。</li> <li>バスの時刻表の共有。</li> <li>タッチパネルの設置をすれば(市役所の玄関にあるようなデジタルサイネージで)。</li> <li>近鉄新田辺駅から市役所へ行くとしたら、乗り場が複数あり、バス会社も京阪、奈良交通と二社ある。市役所玄関に設置されたパネル式案内を大きなロータリーに設置すれば利用者に分かりやすいのではないか。</li> <li>車を乗れなくなった人(75歳以上)にいかに乗ってもらうようにするか。</li> <li>時刻表の市民への周知。</li> <li>まずバスに乗り慣れること。</li> <li>小学生への啓発、乗ってもらう。</li> <li>市役所などへは30分に1本は欲しい。</li> </ul>
奈良交通(株)	三山木高船線	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用料金を最大ワンコイン(500円)に押さえれば良い(現在、高船⇄三山木:560円)。</li> <li>まちに出るのに片道560円に市の援助は出来ないものか。</li> <li>負担金路線なのにバス運賃が高いのでは。</li> <li>高船線は1日2便では極めて不便。</li> <li>高船線の1日2便ではとても生活に密着しているとは思えない(高齢化していると思われる集落であり、自分で運転できなくなったらどうするのだろうか)。</li> <li>高船線、午前1便、午後1便では住民の移動には不便ではないか。</li> <li>スクールバス(小学校)に住民も乗れないものか。</li> <li>この辺りの住民の方が使える時間帯を考えるとと思えない。</li> <li>自由乗降の停留所でのバス到達時刻の目安がなく不便ではないか。</li> <li>自由乗降駅におおよその通過時間を表示すれば良い。</li> <li>自由乗降区間は便利な反面交通安全上の危険も多いと思う。</li> <li>自由乗降区間の利用者は実際にあるのか。</li> <li>用務・利用目的に合ったバス時刻になっていない。</li> <li>利用人員が極めて少ない。</li> <li>バス車内、通路側の足置きが短くて通路に足が落ちる。</li> <li>集落のない区間が多い。</li> <li>狭隘区間が多い。</li> <li>勾配がきつい。</li> <li>坂道あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスが中型であるか、もっと小型でも良い。</li> <li>小型のバスにしたらどうか。</li> <li>高船までのバスでは、この時間帯での大型車両は必要か。小さいバスでも良さそう。</li> <li>今日は大型のバスだったが、日野ポンチョ型の方が客もすくないし道中も狭いので良いのではないか。</li> <li>水取、普賢寺でお客さんを増やす工夫はないか。</li> <li>打田・高船間はお客さんが少ないが、便数を増やさないと乗る人が増えないのでは。</li> <li>スクールバスと統合しては。</li> <li>小学生がバス通学すれば乗客数が増えるのではないか。</li> <li>スクールバスに低学年、高学年で時間も変わってくると思うが、一般の人でも利用できると思いが、</li> <li>バス運行の便数として、高船・打田へも増便し、平常時の利用者の確保が必要。</li> <li>ニーズにあったダイヤの見直し。</li> <li>近所で誘い合って活用するなど。</li> </ul>
	東部循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>三山木駅は上屋、ベンチがあって良い。</li> <li>三山木駅の大きなアーチ屋根やきれいなロータリーは玄関口としてとても良い(新田辺駅や松井山手駅にもそのようなアーチ屋根を導入してもらえると良いのだが)。</li> <li>料金が比較的安い。</li> <li>ノンステップバスまたはワンステップで運行。</li> <li>常磐苑への移動手段は必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新田辺駅の時刻表は吊り下げ式で高く見にくい。</li> <li>新田辺駅④乗り場や他のバス停の時刻表がもう少し低い方が良い。</li> <li>全般的に時刻表の文字が小さくて見づらい。</li> <li>常磐苑～草内郵便局前～東田辺の間は停留所間隔が広い。</li> <li>東部循環ルートが行って欲しい箇所を、あるいは住民が乗り降りしやすい場所を考えたルートになっているのか。</li> <li>市内線と東部循環線との連動(時間、料金)が必要。</li> <li>東部循環線が一番使われるのが常磐苑かと思うが、それを利用するのに使いやすい時間帯が考えられているのか。</li> <li>三山木高船線と東部循環の接続の利便を工夫できないか。</li> <li>狭隘区間が多い。</li> <li>田辺団地内の駐車車両が多い。</li> <li>田辺府営団地内にはバス停が1箇所しかない。</li> <li>田辺職安前のバス停は何かの柱のすぐ横で奥まった所にあり見にくかった。</li> <li>田辺本町と京田辺市役所との間にバス停があっても良いのではないか。距離がありすぎる。</li> <li>興戸と高木の間もJR同志社前があるが、バス停はない。</li> <li>JR京田辺駅、近鉄新田辺駅のロータリーまで入るのか分かりづらいので事前にアナウンスする必要があるのではないか。</li> </ul>