

平成28年度

京田辺市バス交通等検証委員会（第6回）要旨

平成28年7月12日（火）

平成28年度バス交通等検証委員会（第6回） 要旨

1 開催年月日 平成28年7月12日（火） 午後1時45分

2 開催場所 京田辺市役所 301・302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 中川 雅義
委員 芦田 初代	委員 橋本 倫尚
委員 加藤 岩男	委員 長谷川 榮治
委員 白木 礼子	委員 平尾 輝樹
委員 笹波 和裕	委員 増田 由己子
委員 下郷 芳子	委員 横山 榮二
委員 田邊 宗一	委員 米澤 修司

4 欠席委員（50音順）

委員 小林 弘	委員 堀口 孝
---------	---------

5 事務局

建設部 部長 里西 正治	
建設部 技監 山本 克	
建設部 副部長 越後 正実	
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4時30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
- (5) 閉会

ワークショップ②意見等集約

		東部循環線	三山木高船線
意見等	事務局案	<p>前回のWSで出てきた意見(「三山木駅から同志社前駅、市役所、新田辺までのバス路線の整理」「住民の需要を考えたルート、住民が乗り降りしやすい場所を考えた路線網」)を踏まえ提案するもの。</p> <p>【路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設である「中部住民センター(せせらぎ)」への利便性向上を踏まえた路線設定とした。 ・新田辺駅と市役所をループ状にすることで、市役所への利便性を向上させた。 ・八幡木津線とJR片町線の併走区間については、路線の整理を行った。 <p>【バス停】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「加波羅橋前」バス停が廃止⇒「田辺高校」バス停が代替機能を果たす。 ・「田辺中学校」及び「興戸」バス停⇒奈良交通の他系統が代替機能を果たす。 ・「高木」バス停⇒同志社前駅勢圏内にあることから、整理を行った。 	<p>前回のWSで出てきた意見(「利用目的にあったダイヤ設定」「スクールバスの活用」)を踏まえ提案するもの。</p> <p>【ダイヤ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三山木高船線では、1日2便(午前1便、午後1便)は住民の移動に極めて不便であり、利用実態等を考慮したダイヤ設計が必要。 <p>【バス停】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自由乗降区間の到着時刻の案内(通過時刻の目安表示)が必要。
	路線	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設である中部住民センターへの経由は重要。飯岡、草内、府営団地から住民センターへ行くことができ、施設への利便性が向上する。 ・JR片町線との併走区間(「田辺中学校」⇔「三山木駅」)は、利用者が非常に少ないので整理は仕方がないが、高木や興戸から市役所に行く系統が無くなるのでどうするのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「二又～多々羅」間のバス停利用が少ないのであれば、乗客を増やすために同志社大学を経由しても良いのではないかな。
	バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・中部住民センターへのバス停は、利用しやすい位置に変更すべき。 ・東行き「草内口」バス停は住民センターから離れているため場所を検討すべき(西行きは「美禰」バス停の活用も可能)。 ・「加波羅橋前」バス停は廃止したとしても「田辺高校」バス停が代替機能を果たせば問題ないのではないかな。 ・「東田辺」バス停の廃止に伴い草内地区内のバス停位置の見直しが必要。 ⇒「草内郵便局前」と「草内口」の区間にバス停が必要ではないかな。 ⇒「草内郵便局前」バス停は郵便局から離れていて、場所のイメージがしづらいため、草内保育所前の設置と併せた検討が必要。 ⇒草内保育所前にバス停を設けると保育園児や保護者の乗車機会が得られるのではないかな。 	
	ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・各施設の利用時間に配慮した時間帯での運行が必要(例えば、市役所や中部住民センター等に、朝は9時30分までに到着、午後は1時30分までに到着する便が求められる)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所や病院等の利用を考えた時間帯での運行が必要(「朝9時まで三山木駅に到着する便」、「昼過ぎに帰れる便」、「夕方に帰れる便」の3便が必要)。 ・朝1番の「水取」止まりを「高船」まで延伸させる。 ・朝1番の三山木駅発の便を早め、「高船」まで延伸させた後、そこからの折り返しをスクールバスとして活用できないかな。 ・地元と調整して特定の曜日だけの運行、増便も一案としてはある。
	運賃		<ul style="list-style-type: none"> ・「三山木駅～高船」間の運賃は560円と高い(※「三山木駅～水取」間は290円)⇒負担金路線であることを考えると、自主運行路線のように採算面の問題はないはずであり、例えば300円・500円以下のような料金設定でも良いのではないかな。
	啓発等		<p>【新たな乗客の発掘】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・打田・高船は人口が少なく、住民以外の乗客を増やすことが必要ではないかな。 ・バスを利用した名所・旧跡巡りやハイキング等を関係所管(産業振興課)と連携して進めるべきではないかな。 ・広報誌を使って、イベント時のバス利用を啓発すべきではないかな。
2路線連携	<ul style="list-style-type: none"> ・まずは個々の路線の乗客を増やす対策が第一であり、連携については、その後に考えれば良い。 ・鉄道は一定の間隔で運行していることから、鉄道との連携は可能であり、現時点ではそれで十分ではないかな。 		