

京田辺市バス交通負担金路線における
利用促進及び利便性向上策の検討

平成28年9月

京田辺市バス交通等検証委員会

1. これまでの取組経過

バス交通等検証委員会では、平成22年度から京田辺市域における市民生活に必要なバス等による輸送の確保とその他市民の利便性の向上を図るとともに、バス等公共交通のあり方を議論してきました。

京田辺市内のバス路線網については、平成22年4月1日の再編により現在の路線網が形成されました。なかでも、京田辺市内線（66系統）及び田辺八幡線（74系統）が京阪バス（株）の運行負担金路線として、また東部循環線及び三山木水取（高船）線が奈良交通（株）の運行負担金路線として、市内の3つの核を中心に市役所や老人福祉センターなどの公共施設、また各集落への路線を確保しています。

平成22年度から平成26年度末までに計8回にわたり意見交換を行い、バス路線網の見直しや利用促進の取り組みを進めてきましたが、平成26年度末で負担金路線に関する5年間の基本協定が満了となり、地域の実情にあった路線網の検討や利用促進を図るべく、平成27年度からは検証委員の市民参画やバス事業者の参画など新たな体制による運用を開始したところです。

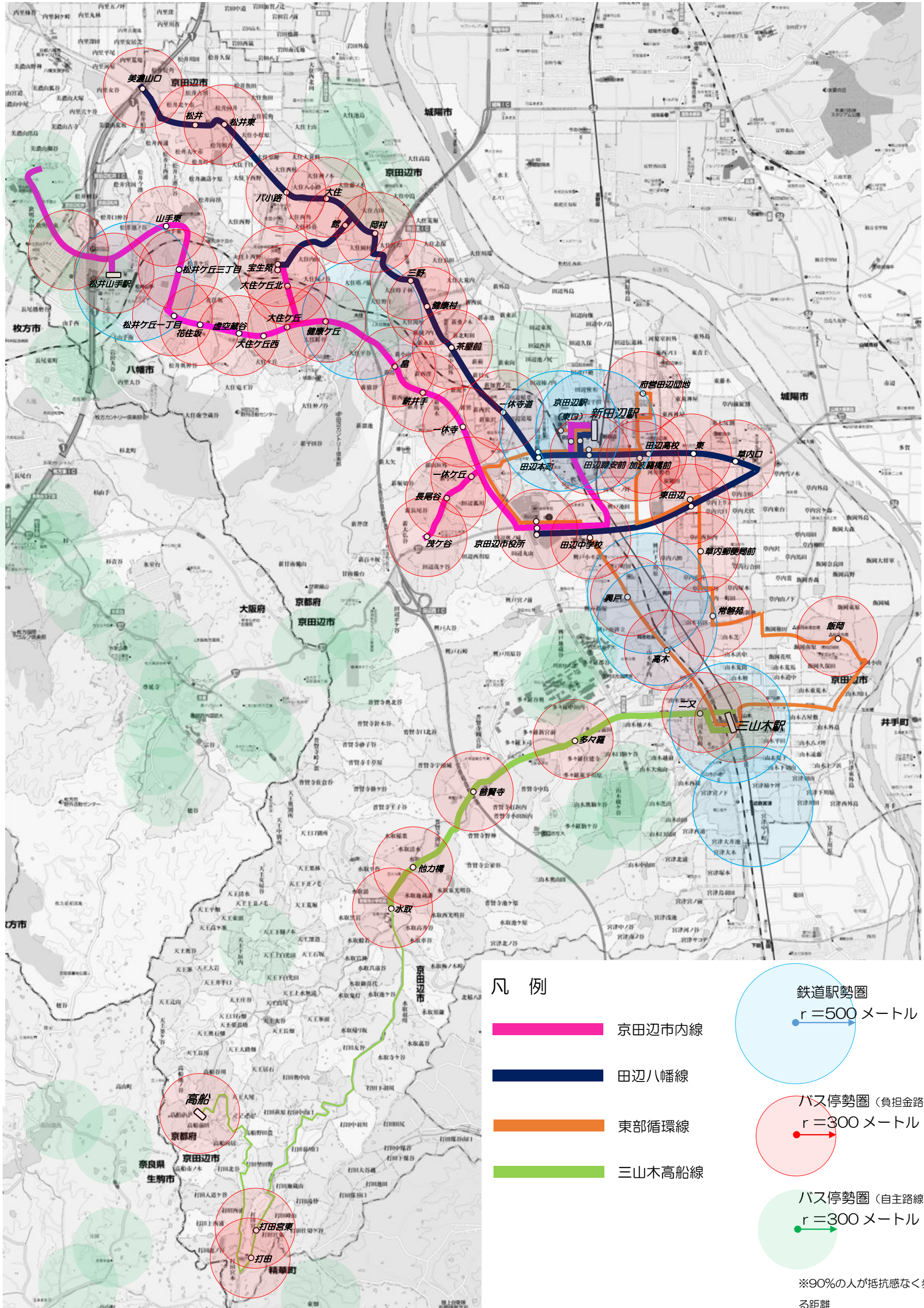
新たな体制によるバス交通等検証委員会では、2回の現地調査やワークショップを実施し、本市におけるバス交通の将来像について議論してきました。

本報告書は、新体制となった平成27年度以降の検証委員会の取り組みの成果をまとめたものですが、今後も定期的に検証委員会を開催することにより、バス交通の活性化や利便性向上に向けた検証、意見交換等を積極的におこなっていきます。

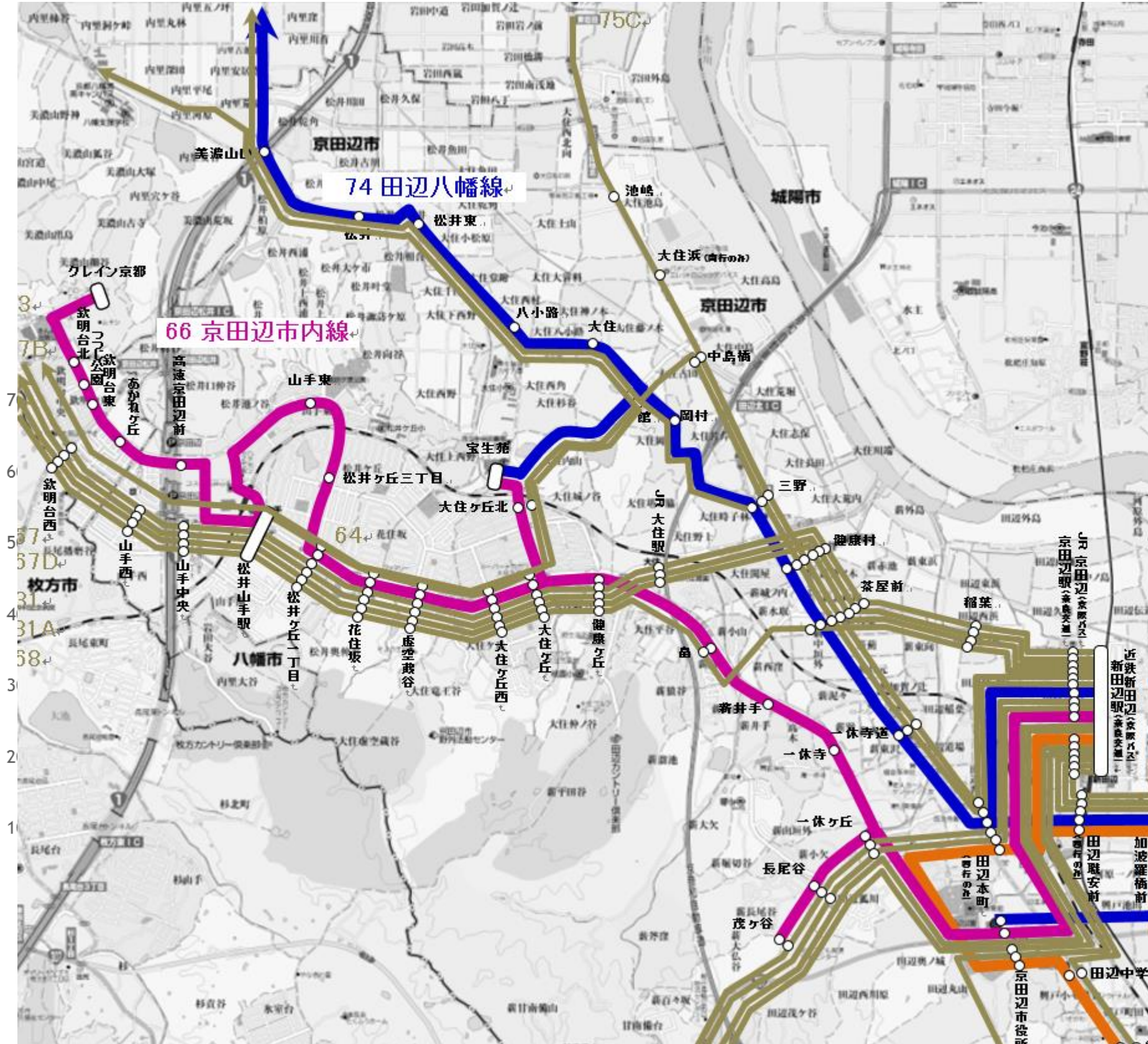
2. 現状

京田辺市内の3つの核を中心に、鉄道とバス交通を組み合わせた利便性の高い公共交通網(ネットワーク)を形成している。バス事業者の自主路線とは別に、市役所や老人福祉センターなどの公共施設や各集落への路線を運行しており、年間約45,000千円の運行負担金を支出し、現在の路線を維持している。

下図(鉄道・負担金路線バス停勢権図)から、市域のほぼ全部の集落をカバーし、利便性を確保していることが分かる。

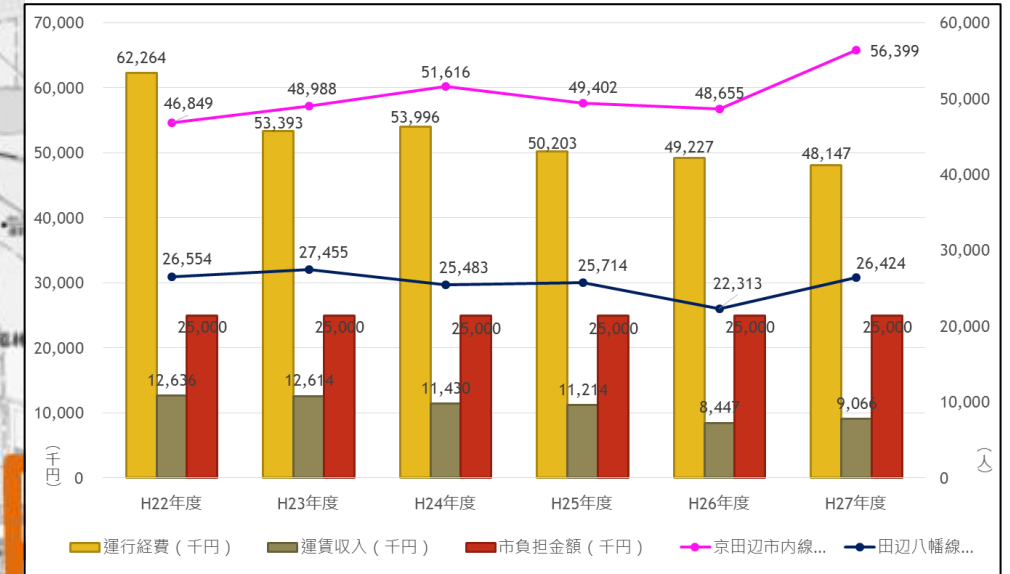


(1) 京阪バス株式会社 京田辺市内線 (66系統)・田辺八幡線 (74系統)

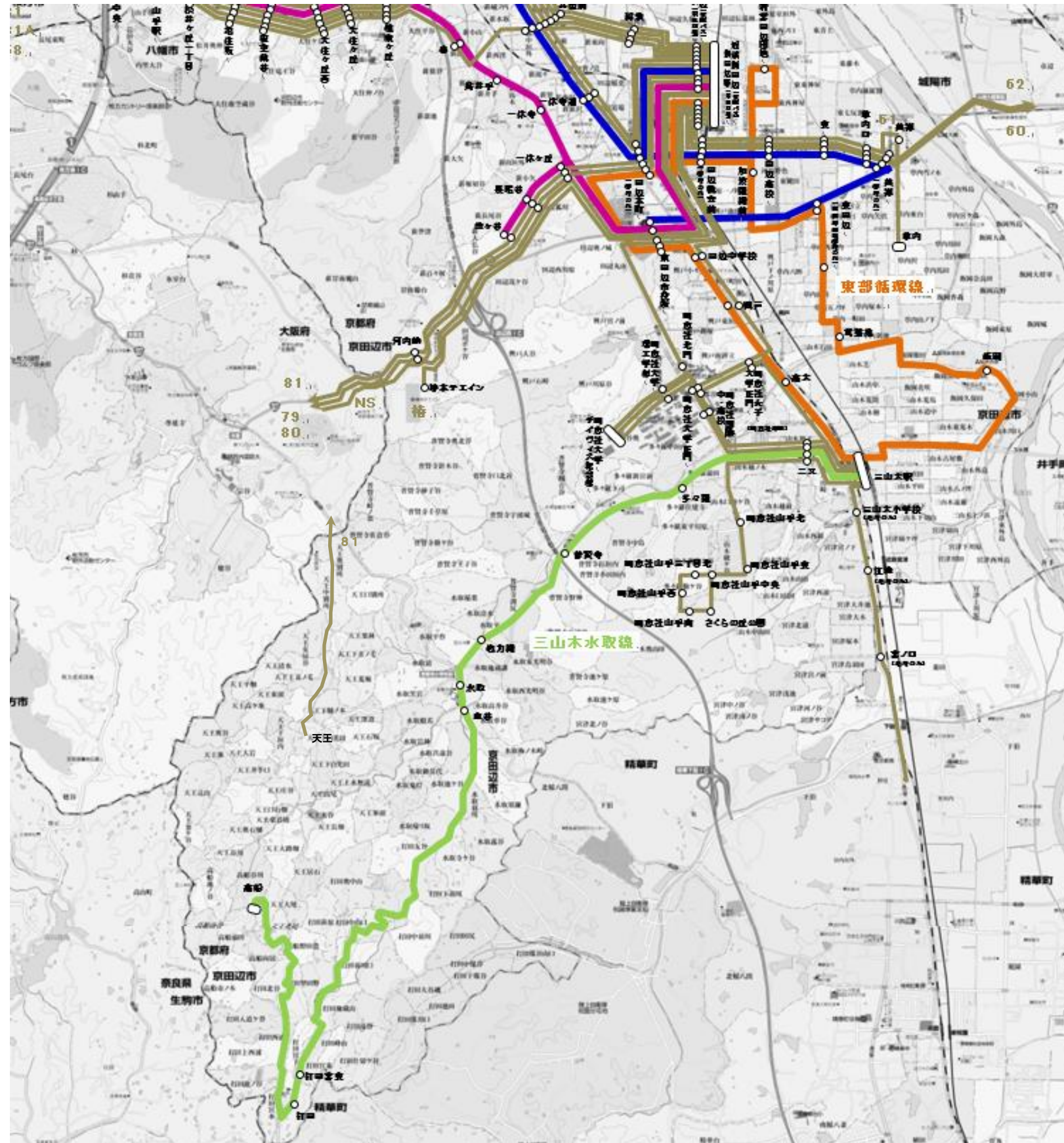


		京田辺市内線(66系統)	田辺八幡線(74系統)
概要		自主運行路線では運行しない地域を補完する役割があり、老人福祉センターである「宝生苑」と市役所を経由し、中部と北部の拠点駅を結ぶ路線である。幹線道路を中心に運行するため、乗降客は他に比べて多い。	北部の旧集落内など自主運行路線では機能が弱い地域を補完する役割があり、老人福祉センターである「宝生苑」と中部の拠点駅や市役所を結ぶ路線である。
便数	平日	9便/日	7便/日(京阪八幡行き) 8便/日(京田辺市役所行き)
	土・日・祝日	9便/日	6便/日
運行負担金 (H27年度実績)		25,000千円	

京田辺市内線・田辺八幡線 実績推移

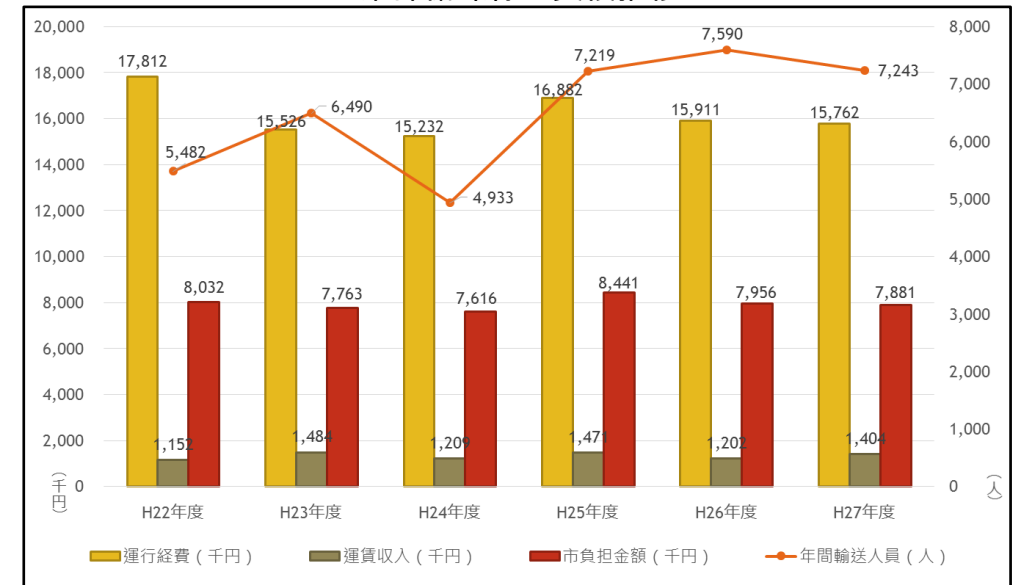


(2) 奈良交通株式会社 東部循環線・三山木水取（高船）線

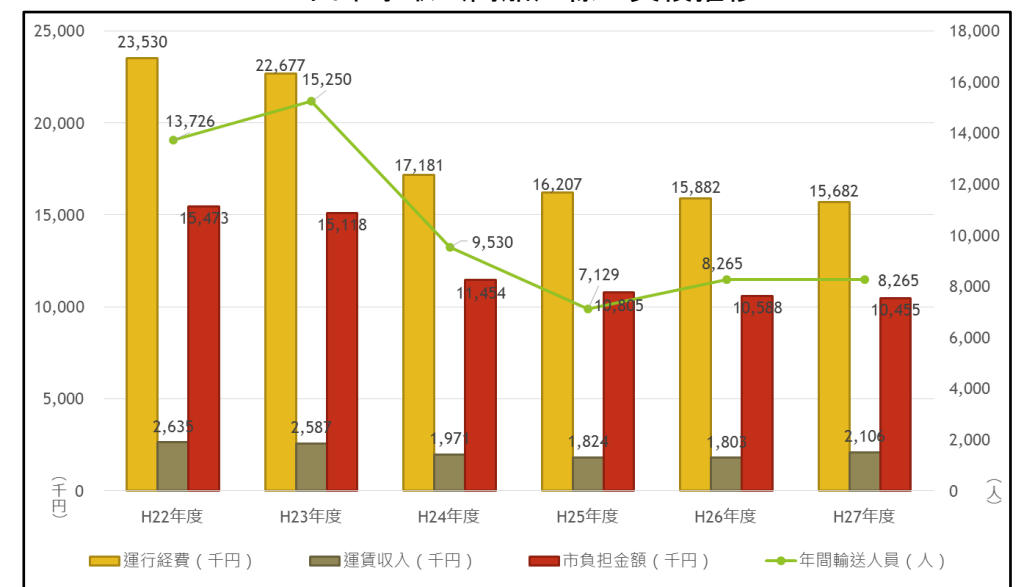


		東部循環線	三山木水取(高船)線
概要		鉄軌道のない地域を中心とした循環系統で、老人福祉センター「常磐苑」と市役所、府営田辺団地を経由する、1周45分ほどで運行する路線である。 平成25年4月1日から府営田辺団地バス停を新設したことで利用者増に繋がっている。	中山間地域の高齢者の移動支援としての機能を確保している路線である。 平成24年3月に高船地区までの便が1日あたり6便から2便に減便した。 また、普賢寺小学校の児童が通学用として利用している。
便数	平日	3便/日(内回り) 3便/日(外回り)	4便/日(水取行き) 2便/日(高船行き)
	土・日・祝日	3便/日(内回り) 3便/日(外回り)	4便/日(水取行き) 2便/日(高船行き)
運行負担金 (H27年度実績)		7,881千円	10,455千円

東部循環線 実績推移



三山木水取(高船)線 実績推移



3. 課題等の整理

平成28年3月30日及び4月11日に実施した現地調査を踏まえて、5月16日に課題整理のためのワークショップを実施した。

以下のとおり、バス事業者ごとの意見の整理をおこなった。

●京阪バス株式会社

- ・新田辺駅の時刻表の位置が高く見えにくい。
- ・福祉バスと言いながら、乗客が少ない。
- ・乗り換えの方法が分からない。

⇒ ソフト対策的な意見が多かった。

【乗ってもらうためには】

ソフト対策

- ・乗客を増やすための工夫が必要。
- ・バス乗り場の案内、時刻表の位置など工夫が必要。

●奈良交通株式会社

【ダイヤ】

- ・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。
 - 住民の方が使える時間帯を考えてあるとは思えない。
 - 用務・利用目的にあったバス時刻表になっていない。
- ・東部循環線では、常磐苑の利用しやすい時間帯に走っているのか。
- ・利用人員が極めて少ない。
- ・三山木高船線と東部循環線の接続の利便を工夫できないか。

【路線網】

- ・東部循環線では、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になっているのか。
- ・東部循環線の「常磐苑～草内郵便局前～東田辺」間は停留所の間隔が広い。
- ・田辺団地内にはバス停が1箇所しかない。

【ソフト】

- ・自由乗降区間の到着時刻の案内（通過時刻の目安表示）

⇒ ダイヤや路線網などハード的な意見が多かった。

【乗ってもらうためには】

ハード対策

- ・三山木高船線では、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。
- ・三山木高船線では、需要に応じたダイヤの見直し（朝・夕）。
- ・三山木高船線では、スクールバスの活用。
- ・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

ソフト対策

- ・乗客を増やすための工夫が必要。
- ・バス乗り場の案内、時刻表の工夫が必要。

京阪バス株式会社 京田辺市内線・田辺八幡線の取り組みの方向性

⇒ 時刻表や路線図をお知らせするなど、乗ってもらうためのソフト施策を実施していく。

奈良交通株式会社 東部循環線・三山木水取（高船）線の取り組みの方向性

⇒ ソフト施策と合わせて、利便性を上げる路線やダイヤ（三山木高船線と東部循環線との連携も含めた）を考えていく必要がある。

(参考) 5月16日開催ワークショップの意見集約表

	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"> バス停のテントの張り替えは良いこと。 松井山手駅の時刻表は見やすい。 	<ul style="list-style-type: none"> バス(車内)の電光板の字が小さく見にくい。 運転手の案内が必要ではないか。 時刻表の位置が高く見にくい。 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。 福祉バスと言いながら、乗客が少ない。 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。 乗り換え方法が分からない。 	<ul style="list-style-type: none"> アンケートをとって参考にすべき。 バスの時刻表の共有。 タッチパネルの設置をしてもらえば(市役所の玄関にあるようなデジタルサイネージで)。 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。 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。 時刻表の市民への周知。 まずバスに乗り慣れること。 小学生への啓発、乗ってもらう。 市役所などへは30分に1本は欲しい。
奈良交通(株)	三山木高船線	<ul style="list-style-type: none"> 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)。 まちに出るのに片道560円に市の補助は出来ないものか。 負担金路線なのにバス運賃が高いのでは。 高船線は1日2便では極めて不便。 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)。 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。 スクールバス(小学校)に住民も乗れないものか。 この辺りの住民の方が使える時間帯を考えてあると思えない。 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。 自由乗降駅におおよその通過時間を表示すれば良い。 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。 自由乗降区間の利用者は実際にあるのか。 用務・利用目的に合ったバス時刻になっていない。 利用人員が極めて少ない。 バス車内、通路側の足置きが短くて通路に足が落ちる。 集落のない区間が多い。 狭隘区間が多い。 勾配がきつい。 坂道あり。 	<ul style="list-style-type: none"> バスが中型であるか、もっと小型でも良い。 小型のバスにしたらどうか。 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。 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。 水取、普賢寺でお客さんを増やす工夫はないか。 打田・高船間はお客さんが少ないが、便数を増やさないで乗る人が増えないのでは。 スクールバスと統合しては。 小学生がバス通学すれば乗客数が増えるのではないか。 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うが。 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。 ニーズにあったダイヤの見直し。 近所で誘い合って活用するなど。
	東部循環線	<ul style="list-style-type: none"> 三山木駅は上屋、ベンチがあって良い。 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)。 料金が比較的安い。 ノンステップバスまたはワンステップで運行。 常磐苑への移動手段は必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 新田辺駅の時刻表は吊り下げ式で高く見にくい。 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。 全般的に時刻表の文字が小さくて見づらい。 常磐苑～草内郵便局前～東田辺の間は停留所間隔が広い。 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。 市内線と東部循環線との連動(時間、料金)が必要。 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。 三山木高船線と東部循環線の接続の利便を工夫できないか。 狭隘区間が多い。 田辺団地内の駐車車両が多い。 田辺府営団地内にはバス停が1箇所しかない。 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。 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。 興戸と高木の間もJR同志社前があるが、バス停はない。 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。

4. バス交通等検証委員会としての方向性

5月16日実施のワークショップでの議論や方向性を踏まえて、7月12日に第2回目のワークショップを実施した。

第2回目では、奈良交通（株）の2路線（東部循環線及び三山木水取（高船）線）に特化し、取り組みの方向性について議論した。

●京阪バス株式会社 京田辺市内線・田辺八幡線の取り組みの方向性

⇒ 時刻表や路線図をお知らせするなど、乗ってもらうためのソフト施策を実施する。

●奈良交通株式会社 東部循環線・三山木水取（高船）線の取り組みの方向性

⇒ ソフト施策とハード施策の両軸で利用促進を図る必要がある。

【東部循環線】

- ・路線については、中部住民センターを経由地とする。
- ・JR片町線との併走区間を見直す。
- ・バス停の位置を検討する（加波羅橋前、東田辺、草内郵便局前）。
- ・公共施設や病院など各施設利用を考慮したダイヤの設定を検討する。
- ・広報紙などによる情報発信を行い、施設利用者などへの利用を啓発する。

【三山木水取（高船）線】

- ・各施設利用を考慮したダイヤの設定を検討する。
- ・高船までの便数を見直す。
- ・運賃の見直しを検討する。
- ・広報紙などによる情報発信を行い、地域住民だけでなく来訪者等への利用を啓発する。

今後は、バス交通等検証委員会での取り組みの方向性を踏まえて、事務局では地元区及びバス事業者に意見等を聞きながら協議を進めていく。

そして、バス交通等検証委員会において進捗状況報告をおこなうとともに、引き続き京田辺市内のバス交通のあり方について検証していく。

(参考) 7月12日開催ワークショップの意見集約表

	東部循環線	三山木高船線	
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。 	
意見等	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れ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時までに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。 	

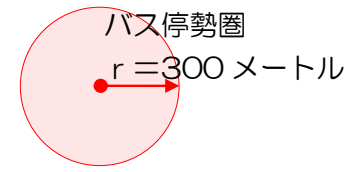
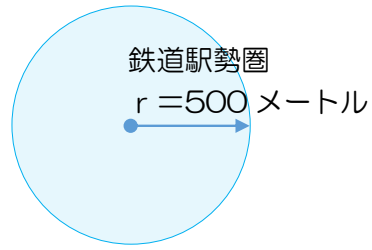
(参考) 東部循環線・三山木高船線における変更路線図 (案)

【凡例】

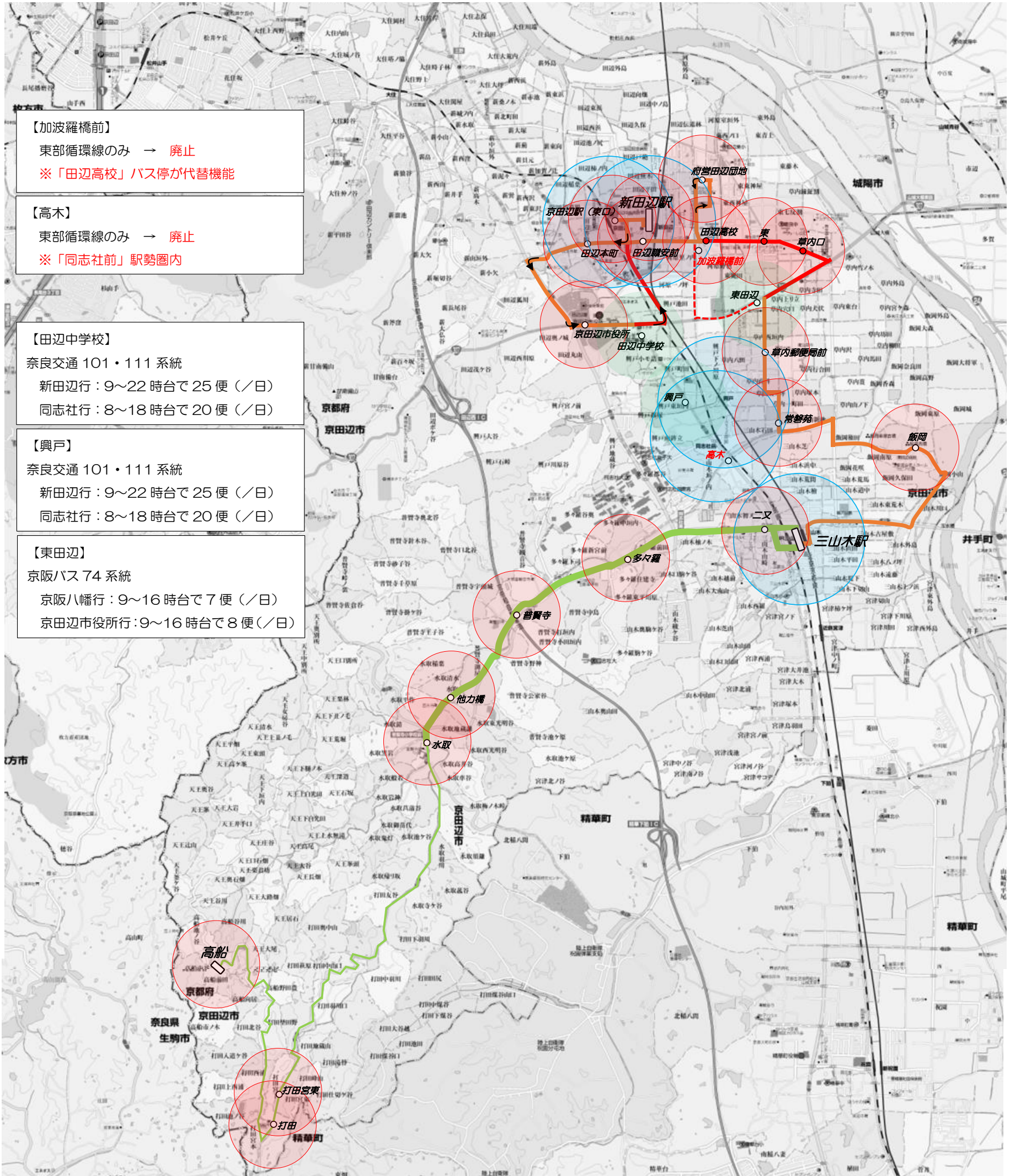
東部循環線

三山木高船線

廃止路線



※90%の人が抵抗感なく歩ける距離



5. 委員会の開催履歴（平成27年11月16日以降）

第1回バス交通等検証委員会（平成27年11月16日）

<会議テーマ>

- ①京田辺市のバス負担金路線の現状報告
- ②バス路線検討の今後の進め方

<意見等>

- 検証委員会運営について
 - 開催を1年1～2回ではなく、複数回に増やし議論を活発化すべき。
- バスの利用促進について
 - 利用促進するための方策について今まで議論してきたが、バス会社間の連携が不十分であり効果が出ていない。
 - もっと利用してもらえるように議論を重ねるべき。
 - 利用者にとって本当に乗りやすい時間についても検討すべき。
 - 時刻表を手元に配って欲しい。
- バス交通等全般について
 - 小型のマイクロバス等の検討をすべき。
 - コミュニティバスやデマンド交通を検討すべき。
- 京阪バス路線（京田辺市内線、田辺八幡線）について
 - 市役所経由の便は維持して欲しい。
 - 17時以降も運行して欲しい。
- 三山木高船線について
 - 高船までの2便は維持して欲しい。
 - 京田辺市内の医者へ行ける時間帯のバスダイヤを検討して欲しい。
 - 高船までの2便のうち1便だけでも、利用目的の一番多い時間帯（通勤、通学、通院等）にダイヤ設定して欲しい。



第2回バス交通等検証委員会（平成28年2月8日）

<会議テーマ>

- ①検証委員会実施計画（案）
- ②バス路線検討の今後の進め方
- ③負担金路線の現状と対策素案

<意見等>

○路線設定について

- 路線を見ると、最寄り駅や老人福祉センター、小学校くらいにしか立ち寄り先がない。生活に密着した病院や大型スーパーなどを立ち寄り先の基本にして、観光地（一休寺や観音寺などの名所）も立ち寄り先に加えるべきではないか。
- 三山木高船線は2本は堅持して欲しい。

○ダイヤについて

- 利用者の用途に応じた便を設けるべき（例えば、通勤時には早く駅に着く便、昼間は立ち寄り先が多い便など）。

○バス停について

- 三山木高船線の自由乗降区間について、何時にバスが通過するか分からない。通過時刻の目安を表示すべき。

○利用促進の工夫について

- バスカードの周知や車内販売等、購入しやすくする工夫が必要。
- バスマップや時刻表を市民に配付すべき。



第3回バス交通等検証委員会（平成28年3月30日）

<会議テーマ>

京阪バス（株）負担金路線（66系統・74系統）の現地調査



第4回バス交通等検証委員会（平成28年4月11日）

<会議テーマ>

奈良交通（株）負担金路線（三山木高船線・東部循環線）の現地調査



第5回バス交通等検証委員会（平成28年5月16日）

<会議テーマ>

①現地調査の情報共有（ワークショップ）

②意見交換

<意見等>

別掲「5月16日開催ワークショップの意見集約表」参照



第6回バス交通等検証委員会（平成28年7月12日）

<会議テーマ>

- ①現地調査の情報共有（ワークショップ）
- ②意見交換

<意見等>

別掲「7月12日開催ワークショップの意見集約表」参照



6. 委員名簿（平成27年11月16日以降）

敬称略、委員長以下順不同

種別	氏名	所属団体名等・役職
学識経験者 (委員長)	新納 克廣	奈良県立大学地域創造学部 教授
市民委員	長谷川 榮治	京田辺市社会福祉協議会 会長
	小林 弘	京田辺市老人クラブ連合会 会長
	堀口 孝	京田辺市商工会 会長
	田邊 宗一	京田辺市観光協会 理事長
	芦田 初代	市民公募
	加藤 岩男	市民公募
	下郷 芳子	東・草内地域
	白木 礼子	三山木地域
	中川 雅義	普賢寺地域
	増田 由己子	市民公募
	笹波 和裕	同志社大学総務課 係長
	横山 榮二	京田辺市議会文教福祉常任委員会
	米澤 修司	京田辺市議会建設経済常任委員会
バス事業者	平尾 輝樹	京阪バス株式会社 経営企画室 課長
	橋本 倫尚	奈良交通株式会社 乗合事業部 課長
事務局		建設部計画交通課