

けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画（仮称）（中間案） パブリックコメントの結果について

- 募集期間
令和6年12月24日（火）～令和7年1月30日（木）
- 意見数：8名 27件

番号	意見提出者	意見	意見に対する協議会の考え方
1	大阪府 茨木市 在住	地元が京都府南部にあり、よく行くので、交通機関がより便利になればいいなと思い提案させてもらいます。 ・高齢者だけでなく、中学・高校・大学生にとって利用しやすい公共交通サービスを検討してほしいと思います。 ・沿線住民と観光客の両方が過ごしやすい環境となる計画にしてほしいと思います。 ・通勤で駅まで車を利用している人に対して、電車やバスを利用してもらえるように勧めてはいかがでしょうか。駅チカの駐車場も限りがあるので、有効利用できるようにしてほしいと思います。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に盛り込んだ具体的施策に取り組むことで、誰にとっても利用しやすい、広域的な公共交通の充実やクラスター間等を結ぶ公共交通網の整備・充実を目指してまいります。 また、エコ通勤の推奨など「モビリティ・マネジメント等による公共交通への利用転換（計画P.86 8-3(2)①）」に取り組んでまいります。
2	京都府 京田辺市 在住	・高齢者だけでなく、若い世代や中学・高校・大学生にとって利用しやすい公共交通サービスを検討して欲しい。 ・京田辺市以南の大阪府方面への高いニーズに対しJR片町線が弱いと感じるので、複線化の早期実現を望む。	ご意見も参考にさせていただき、今回の最終案に盛り込んだ具体的施策に取り組むことで、誰にとっても利用しやすい、広域的な公共交通の充実やクラスター間等を結ぶ公共交通網の整備・充実を目指してまいります。 また、JR片町線の複線化を目指し、「JR片町線の複線化に向けた事業化調査（計画P.72 8-1(1)①）」「JR片町線の複線化推進活動（計画P.73 8-1(1)②）」「JR片町線の利用促進活動（計画P.73 8-1(1)③）」に取り組んでまいります。
3	京都府 木津川市 在勤	【意見①】 P80 JR関西本線との連携によるイベントの開催について 令和6年度は、11月17日に「加茂ぶらりまち歩き」を実施され大変反響もよく参加締め切り日になる前に、定員80名が先着順の募集が終了していました。残念ながら、私はこのイベントに参加することができませんでした。ぜひこのようなイベントの回数を増やし、より多くの方々にJRを利用していただき、加茂の魅力を知って頂きたいです。また、フォトコンテスト等色々な企画を市単独でも実施し、沿線住民の中学生や高校生が企画の段階から参加できるようなイベントを実施すれば、地域活性化にもつながることと考えます。お金をかけずに誰でも楽しめる企画の実施をお願いいたします。 【意見②】 P36 老朽駅舎の改築やバリアフリー化の促進とある。 上狛駅は、老朽化が進んでいる。改築工事とともにスロープが設置されるが、エレベーターの設置はされずバリアフリー化が実現されない。 山城多賀駅、玉水駅は、エレベーターがある。山城多賀駅は改札外ではあるが車椅子対応のトイレがある。玉水駅のコンセプトは、井手の桜と歴史の玄関口とのことでデザインも美しく、トイレは、車椅子、ベビーベッド、オストメイト対応である。本市は、方針にバリアフリー化があるとあるが、方針だけでバリアフリー化が進んでいない。JRを使って市内市外から多くの方々に福寿園茶間屋ストリートに来ていただくためにも、トイレ、エレベーターは必須です。	ご意見も参考にさせていただき、「JR関西本線との連携によるイベントの開催（計画P.80 8-1(6)①）」に取り組んでまいります。 また、駅のバリアフリー化など、それぞれの市域または町域の公共交通の課題については、各市町において、鉄道事業者と連携して取り組んでまいります。

番号	意見提出者	意見	意見に対する協議会の考え方
4	京都府 精華町 在住	JR学研都市線(片町線)の利用促進について 私は普段から学研都市線を利用していますが、現状では利用促進をしても定着はしないだろう なと思っています。 学研都市線は、朝ラッシュを除けば30分に1本または1時間に1本しかなく、行き違いや時間調 整待ちも多いため速達性もなく、ダイヤ乱れが発生すれば列車の途中打ち切り・運転取り止め もそれなりにあります。 正直、不便で使いにくいです。 このような状況下では一時的に利用者が増えたとしても、継続利用する人は少ないのでは？と 思います。 利用促進と併せて「また利用しても良い」と思えるくらいの利便性向上も必要だと思います。 また、複線化についての活動が目につきますが、私は複線化より増便してもらった方が利便性 が向上すると思っています。 まずは増便してもらうための施策をメインに実施してもらった方が良いのでは？と思いまし た。 複線化は増便出来た後の話のような気がします。	ご意見も参考にさせていただき、「JR片町線の利用促進活動（計画P. 73 8-1(1)③）」に取り 組んでまいります。
5	京都府 京田辺市 在住	学研都市は、鉄道駅から離れた位置で開発されていることなどにより、駅周辺に商業施設等の 利便施設の集積が少なくなっております。 公共交通の利用を促進するためには、駅周辺の賑わい創出にも合わせて取り組むべきと思いま す。	ご意見につきましては、関西文化学術研究都市（京都府域）のまちづくりに関する府・市町の 諸計画において取り組んでまいります。
6	京都府 精華町 在勤	光台に企業や商業が集まっておりますが、今後の学研都市の発展（雇用人数増など）を考えると、駅 から光台の交通がバスと一般車だけでは道路が渋滞するだけで街は発展するのだろうか？と思 います。将来の学研都市の発展のためにも交通手段の選択ができる街になればいいな と思っています。	ご意見も参考にさせていただき、「クラスター間を接続する公共交通整備の促進（計画P. 82 8-2(1)①）」や「次世代モビリティの実証運行（計画P. 90 8-3(4)④）」などに取り組んでまい ります。

番号	意見提出者	意見	意見に対する協議会の考え方
7	京都府 木津川市 在住	けいはんな学研都市地域では、主要な公共交通機関があり、道路整備も進んだ現状は、車を運転する人にとって、一定利便性が高い地域と思います。 しかし、公共交通機関を利用しようとする高齢者、若者、学生にとって、自宅と公共交通機関とのラストワンマイルに不便を感じる人が増えていると聞きます。その数はまちの成熟とともに増えており、その送迎を行う家庭にとっても負担が増していると思われます。 このため、コミュニティーバスなどの試験運行も行われていますが、結局、バスの本数やバス停までの距離といったラストワンマイルの解消が難しい現状があるように感じます。 そこで、着目したいのは、学研都市では整備された道路が多い点です。道路幅に余裕があれば、今後開発進む自動運転を活用しやすい環境にあるのではないのでしょうか。また、すでに都市部では利用が進んでいる電動付きサイクル、電動付きキックボードといった新しい移動手段についても、レーンを確保するなど安全に利用しやすい環境にあると思います。学研に立地する産官学協働で乗り換えるスポット工夫するなど、スマホから自分のタイミングと場所で便利に利用し、ラストワンマイルを解消する環境を整えられないのでしょうか。特に、着目されている高齢者だけでなく、一番活動する若者、学生にとっての利便性を高めることが、住み続けたいまちとして地域の持続可能性を高めることにつながるのでは期待しています。 学研都市にふさわしい先進的かつ将来性あるモビリティ施策を進めていただきたいと思います。	ご意見も参考にさせていただき、「広域的なMaaSの導入可能性調査（計画P. 89 8-3(4)②）」「先進的自動運転技術導入のための基盤整備（計画P. 89 8-3(4)③）」「次世代モビリティの実証運行（計画P. 90 8-3(4)④）」などに取り組んでまいります。
8	京都府 精華町 在住	私は車を持っていないので普段の移動は鉄道です。その中で学研都市の中心を走るJR片町線があまりにも話にならない。 ・駅や車両の設備について 周りのJR路線はトイレ付きの特急のような座席なのに片町線だけ違う。また、1時間1本、大阪や北新地まで1時間かかるのに車内にトイレがないし駅にもない。 ・時刻表について よく電車で遠出をするのですが、なぜかJR時刻表に片町線だけ時刻表が載っておらずいつ電車が来るのか分からない(本数が多い所が載っていないのは分かります。しかしJR奈良線は載っているのに1時間1本の片町線は載っていない)。また、駅の時刻表も乗り換え駅である京橋や木津ですらありません。木津では奈良線や関西線に邪魔されて目の前に停まっている電車がいつ発車するのか分かりませんし、京橋も1時間に1本しかないのにいつ来るのか分かりません。 ・快速や区間快速について 遅すぎる。快速ですら遅いのには昼間や夜間は区間快速なので遅すぎる。JR三山木で行き違いした後の5分や京田辺で行き違いした後の2分、挙げ句の果てには複線になる松井山手で5分と意味の分からない無駄な時間がある。その為近鉄で西大寺鶴橋経由か京都経由、JRで奈良経由のほうが早いです。実際JRの公式ホームページで大阪～祝園を検索すると本数の少なさも相まってJR奈良経由が出てきます。また、木津方面はなぜか快速より区間快速が早いです。	ご意見も参考にさせていただき、協議会に参画する各機関で連携しながら、鉄道の利便性向上に取り組んでまいります。

番号	意見提出者	意見	意見に対する協議会の考え方
8	京都府 精華町 在住	・ 木津の乗り換えについて JR奈良線から片町線の乗り換えではみやこ路快速からの接続ではなく普通からの接続になっています。逆もやってくるのはみやこ路快速ではなく普通です。JR奈良線の複線化事業は京都府もお金を出しています。京都～奈良は快速が早くなり奈良県はその恩恵を受けているのに同じ京都府はその恩恵を受けられません。快速通過駅との行き来があるでしょうからみやこ路快速は区間快速にしてくれると片町線沿線としては便利になります。 ・ JR三山木について 京田辺市内だとJR三山木以外は毎時4本あるのに同じ市内でJR三山木だけ1本なので周辺の方から何も意見が出ていないのが不思議です。 ・ 終電について 終電が早すぎる。JRの関西各地の終電は桜井線以外は23時以降なのに対し、片町線は23時前で早すぎる。特に大阪から40キロ程度の距離だと突出して早い。片町線の終電が終点木津に着く頃にJR奈良線の終電が始発の京都を出る有様。そのため大阪から帰るときは終電が0時前の近鉄を使います(近鉄のほうが終電が1時間程遅い)。 ・ 夕方のダイヤについて 夕方の利用者が多い時間でも本数が増えない。普通夕方の時間は本数が増えるのに片町線は増えません(現状昼間が減便したから夕方が増えてるように見えてるだけです)。JR奈良線は19時30分以降は城陽以南は毎時4本に増えます。夕方区間快速京田辺行きを祝園まで回送するんなら乗せてほしいです。 ・ 朝の時間について 朝の利用する人が多い時間なのに回送電車を走らすのはどうなのかと思います。一応学研都市線という名前を付けているのに、祝園の車庫に停まっている電車は学研都市に住んでいる人は利用できません。 ・ JRのサービスについて JRがなんらかのサービスを展開するとき京都府南部は対象外にされる。以前ジサポというサービスがあったのですが、大阪から遠く離れた亀岡や堅田、野洲、網干、和歌山は対象なのに40キロも離れていない大住～木津は対象外でした。また、今度電車特定区間が拡大されますが、一気に京都～亀岡、京都～堅田、京都～野洲、京都～城陽と拡大されるのに片町線は長尾～松井山手の1駅だけです。京田辺の半分位の利用者しかいない城陽は入るのに理解に苦しみます。京田辺市も中心は対象に入らず離れた松井山手だけ入って納得してるんでしょうか？ ・ 本数の矛盾について データで見るJR西日本の区間別平均通過人員を見るとJR奈良線は利用者が減っていた2023年(当時の最新のデータでは2021年度)と2024年(同じく2022年度)に増発をしました。そして今現在最新の2023年度で回復しています。しかし、片町線は2021年度のデータの時点で既に回復し2023年度に至っては増えています。それなのに減便をし現在も続行中です。玉水駅は乗車人員が1000人もいないのに毎時4本、玉水駅以外でも2本あるのにその倍の2000人いる祝園駅が半分以下の1本しかありません。それでなのかわかりませんが、近鉄は今度のダイヤ変更でJRの減便した区間と同じ区間は増発されます。	//

番号	意見提出者	意見	意見に対する協議会の考え方
8	京都府 精華町 在住	・遅延について 近鉄はもちろん、乗り入れ路線が殆どないJR奈良線も遅延はあまりしないのですが、片町線はあまりに酷い。西明石や篠山口、あさっての方角の京都で遅延が発生したら巻き込まれてしまいます。しかもその情報を流さない。JR奈良線とかは10～15分で流すのに片町線は30分以上の遅延でも流れません。以前あったのが昼間京橋～松井山手で遅延があったのですが、その時間帯松井山手行きはなく木津行きが遅れていました。松井山手で区切る意味が分からなかったです。また、1時間1～2本しかない木津行きを平気で運休にしたり大阪府のために臨時停車します。JR奈良線は余程のことがない限り奈良行きを運休にすることはないですし、快速の臨時停車もないです。片町線は普通を木津まで臨時延長するならまだしも、そういったこともなく一方的に大阪府民のために京都府民が犠牲になっています。 ・電車の行き先について 大阪行くのに塚口行きに乗っても四条畷で乗り換えを強いられる時があります。他の路線で聞いたことはありません。 ・沿線の開発について 資料を見ると近鉄や京阪はけいはんな学研都市で不動産開発、近鉄は学研奈良登美ヶ丘までの新線建設や増発をするのに学研都市線という愛称を付けているJRが何もせず学研都市線を名乗っているのに違和感があります。現状でも先に述べたように学研都市の中心に行く電車は殆どありません。学研都市線を名乗りたかったらなんらかの投資をするべきですし、そうでなかったらやめさせるべきです。本来大阪から学研都市へは近鉄で行くほうが便利なのに、知らない人を騙すための名前ではない。 ・片町線も関西線の加茂～亀山と同じ1時間 1本になった以上、JR奈良線の複線化以前に片町線をどうにかしないといけないと思います。JR奈良線は指定席の設定やその拡大、臨時とはいえ特急も走りJRがなんらかの施策をしているので大丈夫でしょう。しかし片町線はそれらもなく、快速の区間快速化や減便で負のスパイラルに入っています。 ・北陸新幹線の松井山手駅について 北陸新幹線の松井山手駅は京都府が費用を負担するんですよね？大阪府からの利用は便利になりますが、JR三山木以外の京田辺市内はともかく、京都府内から1時間 1本しかないため使いづらいだけで無駄です。JR奈良線複線化といい、なぜ京都府が他府県の利便性向上のためにお金を出すのでしょうか？ ・JR奈良線の複線化について はっきり言って失敗です。JR奈良線沿線に住んでいる人は良かったでしょうがそのおかげで近鉄(京阪も)は減便し不便になりました。競合他社がある地域で特定の1社だけに援助するのは間違っています。やるなら他社にも同じ援助をすべきです。	//