

精華町地域公共交通会議 議事要旨

■日時・場所

- 平成27年11月30日(月)14時00分～15時15分
- 精華町役場6階 審議会室

■内 容

1. 開 会 (事務局)

- 委員紹介

2. 精華くるりんバス ルート変更案について(資料①-1、①-2、①-3)

- 精華くるりんバス北ルートにおいて予定しているルート変更案について、事務局から説明。
 - ・平成28年4月1日を予定日として、精華くるりんバスの北ルートに、狛田駅東バス停(仮称)を新たに設置し、それに伴いルート変更を行う。
 - ・変更後のルートは、現状の北ルートの舟バス停南側付近から近鉄狛田駅まで伸びる、枝葉のルートを予定している。
 - ・変更目的としては、狛田駅東特定土地区画整理事業で整備を進めている近鉄狛田駅前の広場が平成27年度末までに完成する予定であることを受けて、近鉄狛田駅へのアクセス性を向上させることを目的としている。
 - ・ルート変更を行うことにより、距離の増加(年間3,200km増)、運行費用の増加(年間約126万円増)、運行時間の増加(一回の運行で約6分増)が想定される。
 - ・今回のルート変更は、新ルート沿線(狛田駅東区画整理区域内)の住民の利便性を向上させるために行うものである。
 - ・平成28年4月1日のルート変更に向けて、精華町地域公共交通会議の部会で一度中身を協議し、平成28年1月下旬に本会議で諮問を行い、決定したルート案について京都運輸支局へ申請を行う予定である。

(会 長)

ルート変更について、今回の本会議では一旦概要の説明を行って、この後部会で具体的に議論を行った上で、平成28年1月下旬の本会議で案を考えるとという理解で良いか。

(事務局)

その通りである。

3. 連節バス試走の結果報告(資料②-1、②-2)

- 精華町内で行われた連節バス試走の結果について、事務局から報告。
 - ・新公共交通システム導入に向けて、道路構造などの課題把握のために連節バスを用いた試走を10月3日に実施した。
 - ・結果としては、一部のバス停で植栽帯や標識の移設や、車両通行帯の調整などが必要なところはあったが、連節バスの走行に関しては根本的な道路改良が必要な箇所はなかった。

(委員)

祝園駅前広場への乗り入れ具合についてももう少し詳しく知りたい。

(事務局)

一般車が広場内へ滞留しているときは、バスが曲がりにくいということが検証の中で明らかになったので、駅前広場の利用方法について、今後検討していく必要がある。

(会長)

連節バスの試走は京都で初めてか。

(事務局)

京都では初めてである。

(会長)

連節バス導入による一番大きな効果は何か。

(事務局)

1台で2台分機能するので、CO2の削減と輸送力強化がメリットである。

(委員)

連節バスの効果について、国内の既存の事例のほとんどが大学のあるところに導入されている。

主な目的が、通学のために鉄道から降りてくる学生などの駅前への滞留の軽減であるため、駅から出るバスは満杯でも、駅に帰ってくるバスがガラガラというところが多い。

その点、精華町で言えば、通勤するために精華町から鉄道で出て行かれる方も多いことから、往復で多数の利用者が見込めるため、有効な手段ではないかと考えられる。

(委員)

駅前広場の混雑について、天候不順の時には個人の送迎が増えるので、一般車両の乗り入れを遠慮いただくなどの方策を町自ら考える必要がある。

4. 精華町地球温暖化対策地域協議会の設置について（資料③）

○精華町地球温暖化対策地域協議会の設置について、事務局から説明。

- ・精華町地球温暖化対策地域協議会は、温室効果ガスの排出量を削減するため、地球温暖化対策の推進に関する法律第26条の規定に基づく地球温暖化対策地域協議会として設置したものである。
- ・地球温暖化対策地域協議会は、一般的には環境全般に関することについて協議し、その一つとして交通政策を扱うものであるが、今回設置した「精華町地球温暖化対策地域協議会」においては、環境に配慮した公共交通システムなどの事業を中心に扱うものである。
- ・ハード面については、連節バスやEVカーシェアの導入などに取組み、ソフト面については、環境に配慮した公共交通網の計画（公共交通利用転換事業計画）策定に取組む。
- ・本協議会の委員は、学識経験者、地域住民、関係事業者、関係行政機関の職員、京都府が推薦する者等で構成する。
- ・スマート交通システム運行開始から5年間（予定）は、本協議会で事業検証することとする。
- ・精華町地球温暖化対策地域協議会について、地球温暖化という名であるものの、公共交

通に特化した協議会であると位置付けている。

- ・精華町地域公共交通会議の委員のみなさまには、町の公共交通の立場からご意見いただきたく参画していただいている。

(会 長)

精華町地球温暖化対策地域協議会について、地球温暖化一点の話ではなく、地域の公共交通のみに関する議論か。

(事務局)

大きな意味では地球温暖化であるが、公共交通に特化したものであるという理解である。

(委 員)

精華町地球温暖化対策地域協議会が公共交通に特化したものであるということについて、公共交通に関しては本来なら国土交通省の補助費を使って計画を策定するところであるが、今回は環境省の予算で行うものであることから、少し分かりにくい名称になっている。

マイカーからバスへの転換によるCO2の削減を見据え、ではいかにして転換を図るのかをという部分で計画の策定を行うもので、そういう意味合いで公共交通中心の協議会であると理解していただければ。

5. けいはんな学研都市 新公共交通システム（資料④）

○けいはんな学研都市新公共交通システムについて、京都府文化学術研究都市推進課から説明。

- ・学研都市がネクストステージを迎え、学研都市建設当初から人口構造などが変わり、さらなる自動車の交通量の増加や祝園駅前の混雑が今後も予想される中で、新たな交通体系の検討が必要である。
- ・その一環として、連節バスの導入を検討しており、その導入を核として新公共交通システムの検討を行う。
- ・新公共交通システム導入に係る主な課題は以下のとおり。
 - ①交通規制
特殊車両の運行に伴う警察等との調整など
 - ②鉄道会社との調整
バスパターンダイヤ化
 - ③新公共交通システム導入に係るイニシャルコスト調達
連節バス購入代金が一台約1億円、整備工場が約1億円必要
 - ④事業継続性の確保
自家用車から公共交通へのモーダルシフト
- ・新公共交通システム導入に係る、精華町地球温暖化対策地域協議会の予定については、12月にもう一度開催し（12月16日）、その後1月と3月に一回ずつ開催し、計3回程度の開催を予定している。
- ・来年度以降については、各年度3～4回程度の開催を予定している。

(委員)

先進事例はあるか。

(事務局)

神戸市、岐阜市、新潟市など。

どの事例も、専用レーンなど駅機能的なものを備えている。

(会長)

連節バスの導入について、BRT という観点で見れば、連節バスだけが手段ではない中で、あえて連節バスを選ぶメリットを知りたい。

(事務局)

メリットは2つあり、中量輸送とイメージである。

中量輸送については、連節バス一台で二台分の輸送力があるので、祝園駅ロータリーの混雑緩和につながることを期待される。

イメージについては、交通政策においてはモビリティマネジメントと呼ばれているが、連節バスのようなちょっと変わったおしゃれなバスが走ることによって、自家用車に乗っているひとの興味を惹き、公共交通のシフトが加速することが期待される。

(事務局)

メリットのうち中量輸送による祝園駅ロータリーの混雑緩和について、現在祝園駅からは精華台だけでなく、光台や木津川台など他方面へもバスを出しているの、連節バスを導入したからといって、現在バスロータリーに混雑時は3台のバスが滞留しているが、それが単純に1台になるわけではない。

(委員)

連節バス導入の妥当性について、企業が立地しているエリアに連節バスをまわすという話であるが、例えば、企業が経費を支出する形で企業専用のバスを奈良交通が委託を受けて走るという方法も考えられるので、連節バス以外の手段との比較も必要だと思うが、その辺りはどのように検討することになるのか。

(事務局)

会社が独自に交通機関を持つのではなく、それを公共交通機関にシフトしていただけるような議論をしていきたいと考えている。

(会長)

交通規制の問題が大きな問題になるのでは。

(委員)

具体的な問題点がないと話しづらいが、問題点に対して交通規制だけでは解決できない。

問題点に対して、問題点に合った対策をしていって最終的に規制という手段をとることになるので、交通規制については具体的な問題点をピックアップしながら検討していくことになる。

(会長)

公共交通の仕組みについて、将来的にはけいはんなプラザ周辺などが結節点としてハブになっていくと考えてよいのか。

(事務局)

可能性のある場所と考えている。

(会 長)

結節点の考え方について、パーク&ライドシステムを採用するのか。

(事務局)

パーク&ライドシステムを採用するわけではないが、けいはんなプラザ北側の駐車場を活用したカーシェアの導入などは望ましいのではないかと考えている。

(委 員)

資料の内容について、車から公共交通への転換の実現に向けては、いかに住民へ呼びかけていくかが大切だと感じており、資料の中でも、新公共交通システムを導入することで、地域の人々の生活がどのように良くなるのか、という点をうまく示していく必要があるのかなと感じた。

(委 員)

事業者からの願いとして、安全性(駅前ロータリーの交通規制、バス停の改修など)と採算性(公共交通への転換の促進を施策として計画に盛り込むなど)の面については、協議会の中で議論いただきたい。

また、採算性の話で言うと、連節バスの購入についても、採算性の有無を判断したうえで、最終的に社内決定ということになるので、現在点では購入するという確約はできない。

(委 員)

精華町は将来の大きな可能性を含んでいるということを委員の皆様にも理解いただきたい。

計画全体の考え方について、リニア新幹線や北陸新幹線などの大きな動きを想定しながら考えていかなければならない。

6. その他

○今後の地域公共交通会議のスケジュールについて、事務局から説明。

- ・ルート変更の申請期間もあることから、部会を12月に一回、本会議を1月下旬に一回開催する予定である。
- ・精華町地球温暖化対策地域協議会の日程とはできるだけ合わせる形での開催を予定している。

7. 閉 会