

ネクストステージを迎えるけいはんな学研都市の中心地区である精華・西木津地区において、高度な企業集積と良好な住宅地の形成に貢献し、スマートシティのモデル都市に相応しい、質の高い新公共交通システム(スマート公共交通システム)の導入を図り、公共交通中心の環境にやさしい街づくりを推進

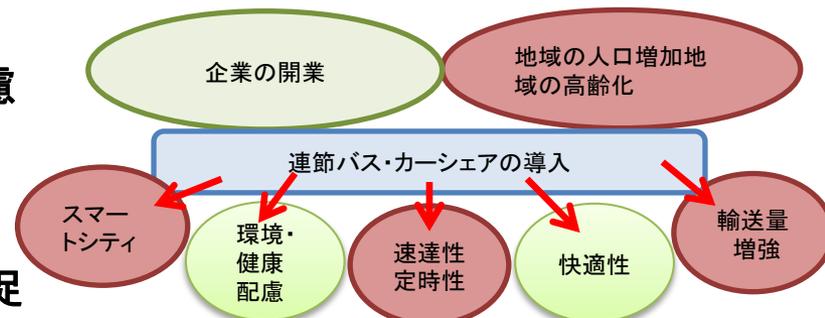
## 【コンセプト】

①環境(CO2削減)や健康(電車とバス等での通勤)に配慮した移動環境

②圏域内の移動にストレスを感じない快適性の確保

③公共交通への転換を促す速達性、定時性の確保

④ICTを活用した沿線情報サービスの提供等による利用促進、街灯の光量制御など道路基盤へのスマートシステムの導入等によるCO2削減の取組



## 『けいはんな学研都市の新公共交通システム導入の必要性について』

- 1 現状
 

精華・西木津地区は、近畿地方交通審議会の答申において、京阪奈線の延伸記載があるが、費用面など実現への課題が多い。近鉄けいはんな線の学研奈良登美ヶ丘駅と(新)祝園駅間は、路線バスが運行しているが、通勤時間帯の混雑、各機関・住居から幹線道路等へのアクセスが遠いなどサービスが不十分なことから、自動車依存の状態が続いている。
- 2 H27年度・・・企業進出によるさらなる通勤人口の増大
 

①サントリー 研究者500人 大阪から通勤(新祝園駅200人、登美ヶ丘駅100人がバス利用)  
 【対応状況】 京都駅からの直通バス運行の実施(予定)+バスの増便、路線・ダイヤ再編(対応済)
- 3 課題(H28年度以降)・・・さらに通勤人口増大等が見込まれており、たんなる増便・ダイヤ編成では対応が困難
  - ◇国道163号線の渋滞、JR祝園駅、学研奈良登美ヶ丘駅前広場の混雑、バス転回が困難
  - ◇当該圏域においては高齢化の進展が予想されており、公共交通需要(バス利用者)がさらに増加

②三菱UFJ銀行事務センター等1, 000人以上の通勤人口の増(H30～見込)

※このままでは、→現状同様、定時性・速達性・快適性が確保できず  
 →負のスパイラルへ(車利用増加→公共交通離れ→渋滞発生→利便性の低下→環境負荷の増大)  
 →学研都市の優位性の確保、スマートシティーモデル地域としてのPR効果も期待できない
- 4 H28・29年度・・・基幹交通として連節バスの導入、結節点整備、EVカーシェアを目指す
  - ・課題を解決するために行政主導の公共交通利便性向上に取り組む
  - ・一時の輸送が多い連節バスの導入により定時性・速達性など、バスの利便性を向上、公共交通が主役の地域作りを目指す

# 連節バス導入と実施施策(長期計画含む。)

- 幹線輸送力の増強 → 連節バス(中量輸送)の導入
  - ・通勤時の大量輸送による混雑解消等を目指す
  - 【効果】朝夕通勤、3勤交代通勤職員の一括輸送を実現
- 定時性の確保 → 行政、地域、事業者一体となったバス路線の課題克服等
  - ①通勤時間帯を中心とするパターンダイヤ化
    - 【効果】覚えやすく利用しやすいダイヤが実現
- 速達性及び利用者の快適性の確保
  - ②祝園駅ロータリーにバスステーション設置
    - 【効果】バス待ち環境の改善  
起点駅機能の充実(バスロケシステム等)  
ロータリーの運行円滑化
  - ③ICカードシステム化(実施済)、利用範囲拡大
    - 【効果】利用者の利便性向上および乗降時間の短縮
  - ④バスロケーションシステム導入(結節点 主要バス停)
    - 【効果】運行情報の見える化による旅客利便性の向上
  - ⑤ICTを活用した沿線情報サービスシステム等の導入
    - 【効果】利用者サービスの向上による利用者増
- 学研登美ヶ丘駅と(新)祝園駅間の移動速達化等
  - ⑥けいはんなプラザバス停等の結節点バス停の高機能化
    - 【効果】◇基幹交通から地域へのアクセス向上
  - ⑦連節バスによる光台循環運行の新設(将来的には登美ヶ丘駅往復)
    - 【効果】◇けいはんなプラザバス停等結節点での乗り継ぎを確保し、両駅間移動の利便性を向上
  - ⑧KICK、けいはんなプラザをハブとしたエリア交通整備
    - 【効果】◇カーシェア等により幹線交通から立地機関等へのアクセスの向上

## 乗降中の速達性、快適性確保に向けた施策

- 約1/3を占める乗降時間において速達性を確保
    - ICカード化(実施済)
    - バスロケーションシステムの導入
  - 祝園駅ロータリーにバスステーション設置
    - \*公共交通のイメージ向上による乗換喚起
- 【バス運行にかかる時間割合】



# 新公共交通システムの導入(検討案)

高機能バスステーション整備(バスロケ)

<通勤・通学の利便性・快適性の向上>

祝園駅ロータリー運用検討

(自家用車の流入規制等)

連節バスの運行(現36系統光台循環)

- ・ICカードシステム利用範囲の拡大
- ・バスロケ導入による情報の見える化



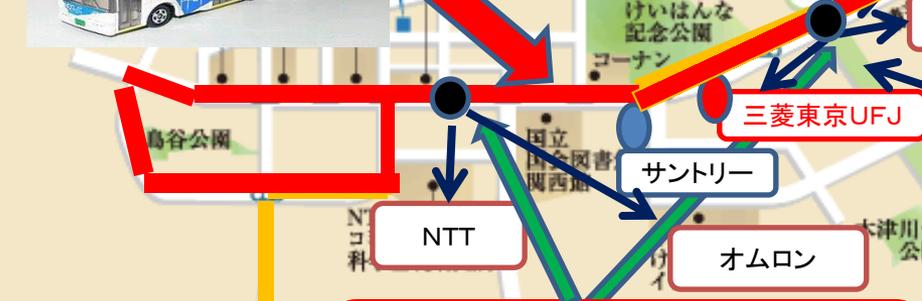
EVカーシェア等

高機能バス停整備(バブ・バスロケ)

<エリア交通(駐輪場・カーシェア等)の整備>  
<通勤・通学の利便性・快適性の向上>



将来的には学研奈良登美ヶ丘駅までの運行を目指す



## 【 新公共交通システム導入に係る主な課題 】

### 1 交通規制

- ・特殊車両の運行に伴う警察・道路行政関係者との調整
- ・運行の安全確保・・・道路改修、機能付加
- ・祝園駅ロータリーへの自家用車の流入規制  
自家用車利用者の乗降場所の確保

### 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1台 約1億円(2台)、整備工場 約1億円
- ・バスステーション・高機能バス停設置費、バスロケーションシステム導入費
- ・補助金の確保

(環境省補助) 二酸化炭素に向けた公共交通利用転換事業 (整備工場も含め1 / 2)

- ・ICT技術によるスマート化

沿線情報サービスの提供、街灯の光量制御など道路基盤へのスマートシステム導入

### 4 事業継続性の確保

- ・車両・機器・施設導入効果の検証(PDCAサイクルによる継続検証)

指標：公共交通利用者の推移

- ・自家用車から公共交通へのモーダルシフト(ランニング経費の確保)

利用したくなるような車両等の高デザイン化、新規立地機関、住民への効果的な広報

## 【 地球温暖化対策地域協議会の運営 】

- 平成27年度 3回程度
- ・精華西木津地区を中心とするけいはんな学研都市の現状と課題
  - ・新公共交通システムの検討案(ビジョン・構成要素等)
  - ・事業検証体制等、国補助申請に係る協議事項

平成28年度～ 各年度 3～4回程度

- ・PDCAサイクルによる事業検証