

精華町地域公共交通会議 議事要旨

■日時・場所

- 平成 29 年 3 月 28 日（火）14 時 30 分～16 時 00 分
- 精華町役場 6 階 審議会室

■内 容

1. 開 会

- 委員紹介

2. 精華くるりんバス 実績報告について（資料①—1、①—2、①—参考）

- 事務局から以下のとおり報告。
 - ・平成 27 年度の利用者数は 26 年度より約 5,700 人増加しており、その内訳は北ルートが約 200 人の減少、南ルートが約 5,900 人の増加。
 - ・平成 28 年度は、このままいくと利用者数の多かった 27 年度の 99% 程度になる見込みであり、「狛田・下狛駅東」バス停新設の効果もあり、北ルートの利用者数が増加しているが、逆に南ルートの利用者数は若干減少している。
 - ・平成 28 年 4 月に「狛田・下狛駅東」バス停を新設。
 - ・駅の西側にしかバス停がなかった昨年度の「駅西」バス停の利用者数と、今年度の「駅西」及び「駅東」バス停の利用者数合計を比較すると、おおむね今年度の合計が昨年度を上回っている。
 - ・このことから、これまで「駅西」バス停を利用していた人が単純に 2 箇所のバス停に分散したというわけではなく、駅東側で新たな利用が発生しており、住民の利便性向上に大きく寄与している。

（会 長）

平成 28 年度の南ルート利用者数が平成 27 年度より減少した理由はあるのか。

（事務局）

「特にこの部分が減少した」というような傾向はなく、全体的に減少している。

利用が非常に好調だった平成 27 年度と比較すると減少しているが、ここ数年の中では利用者数は多いほうである。

（会 長）

平成 26 年度と比較するとどうか。

（事務局）

平成 28 年度の方が利用者数は多い。

(委員)

乗車地と降車地の分析や、イベントの開催による利用者数の変動等、もう少し詳細な分析を行ってみてはどうか。

(事務局)

平成28年度実績については、年度途中の実績を参考という形でお示しした。

次回の地交会では平成28年度実績を様々な観点から分析し、利用の動向等について説明させていただく。

(委員)

くるりんバスで桜が丘から祝園駅・役場方面へアクセスするには、ルートが非常に遠回りとなり利便性が低い。

桜が丘は町内で最も早くから大規模宅地開発が進んだ地区であり、他の地区よりも高齢化が進んでいる。

高齢化が進む中で、住民が「自分たちのコミュニティバスである」との自覚のもと積極的にバスを利用するよう誘導していく必要がある。

(事務局)

桜が丘や光台等の地区で高齢化が進みつつある状況は承知している。

今年秋の連節バス運行開始を機に、祝園～登美ヶ丘間の基幹路線を補完する路線という形で、くるりんバスについて整理を行っていききたい。

3. 新公共交通システム（連節バス）について（資料②-1、②-2、②-3、②-参考）

○事務局から以下のとおり説明。

- ・連節バスは祝園駅を起終点に運行し、光台を循環する住民向けのルートと日本電産で折り返す企業向けのルートの2ルートを想定。
- ・朝夕の通勤通学時間帯での運行を想定しており、利用者の少ない山手幹線上のバス停には停車しない。
- ・精華大通り（府道）上のバス停は、京都府において全長を延長する改良工事を実施。
- ・光台環状線内回りのバス停（町道）は、京都府警と改良に向けた協議を行っている。
- ・現在、駅前広場には朝夕の通勤通学時間帯に多数の一般車が滞留し混雑しており、バスの定時運行に支障を来している。
- ・駅前広場から一般車を完全に分離しバスの定時性を確保するため、駅周辺で一般車乗降場の設置を検討している。

(委員)

バスの写真を見ると車体前面に車椅子マークがあるが、連節バスは車椅子での乗車に対応しているのか。

(委員)

連節バスは、基本的に通常の路線バスと同等のバリアフリー性能を有している。

車椅子で乗車する場合、中央の扉にある引き出し式のスロープを使用して乗車し、車内で2台の車椅子を固定することが可能。

歩道の高さが低くスロープの傾斜が急になる場合、車高を下げる機能（ニーリング）を使用して対応する。

(委員)

住民の利便性を考慮すると、連節バスの運行ルートは光台循環ではなく祝園～登美ヶ丘路線にすべきではないか。

(委員)

将来的には祝園～登美ヶ丘の基幹路線で連節バスを運行したいと考えているが、バス停の改修や道路整備等に大きなコストがかかることから、まずは光台循環路線でバスを運行することとした。

(事務局)

光台から登美ヶ丘へ向かう途中、国道163号に合流する柘榴西交差点付近で慢性的な渋滞が発生しており、バスの定時運行に支障を来している。

現在京都国道事務所において国道163号精華拡幅事業が行われており、道路整備によりバスの定時制が確保されれば、この基幹路線に連節バスを導入すべきと考えている。

(委員)

連節バスは山手幹線上のバス停には停車せず急行運転を行うとのことだが、これにより山手幹線沿線住民の利便性が低下することはないのか。

(事務局)

連節バスは現在運行しているバスへの増便という形で導入されるので、急行運転により沿線住民の利便性が現在より低下することはない。

(委員)

日本電産への通勤客増加の見込みはどうか。

また、企業誘致を行う際に、従業員の通勤には公共交通機関を利用するよう依頼等を行っているのか。

(委員)

最終的には従業員数は1,000人程度になると聞いている。

敷地内の駐車場は250台程度になると思われるので、残りの700人余りは公共交通機関を利用して通勤することになる。

企業には、従業員の通勤には極力公共交通機関を利用するよう依頼している。

(委員)

公共交通機関を利用した通勤への誘導に当たっては、国土交通省の職場交通マネジメン

トの取組が参考になると思う。

(委員)

祝園駅前広場を一般車進入禁止にすることだが、これに代わる一般車乗降場の確保のメドは立っているのか。

(事務局)

現在、警察等と協議を行いながら検討を進めているところ。

(会長)

バス停や駅前広場の改修が平成29年秋に間に合わない場合、連節バスは運行しないのか。

(事務局)

必要な改修等の準備をしっかりと行った上で、連節バスを運行することとしたい。

(会長)

運行ルート案に赤色と青色の2ルートの記載があるが、両方のルートで連節バスを運行するのか。

(事務局)

赤色の光台循環ルートを基本に、企業への通勤客が多い時間帯には青色の企業便的なルートでの運行も検討している。

(委員)

連節バスは通勤時間帯のみ運行するのか。

(委員)

連節バス1台と通常のバス1台とを比較すると、連節バスの方がCO2排出量が多いため、需要の少ない時間帯の連節バス運行には課題があるが、公共交通への利用転換や住民利用の喚起等の観点から、昼間時間帯の運行について引き続き検討したい。

4. 閉 会