

# 精華町地球温暖化対策地域協議会 議事要旨

## ■日時・場所

○平成 31 年 2 月 22 日（金） 10 時 00 分～11 時 45 分

○精華町役場 6 階 審議会室

## ■内 容

### 1. 開会（事務局）

○新たに委嘱した委員の紹介

○資料の確認

### 2. 公共交通利用転換事業計画の施策の進捗状況について

#### （1）連節バスの運行に係る施策

##### ①連節バスの出発式の報告（奈良交通）

- ・平成 30 年 3 月 16 日（金）に連節バスの出発式を行った。
- ・あいにくの雨で園児による風船飛ばしは中止になったが、本日お越しいただいている委員の皆様にもご出席いただき、また新聞等々でも取り上げられ、盛大に実施することができた。

##### ②連節バスの利用状況について（奈良交通）

- ・運行当初は真新しさから、「連節バスに乗ってみよう」という方が多くおられたが、現在は連節バスの前後に運行しているバスに分散して利用いただいている状況であり、利用人数は横ばいで推移している。
- ・今後企業立地等により通勤客が増え、全体的に利用が増えていくものと想定しており、将来的なバスの増便についても計画をしている。

##### ③平成 31 年春ダイヤ改正の概要（奈良交通）

- ・平成 31 年 3 月 16 日（土）の J R 西日本のダイヤ改正に併せ、弊社の路線バスもダイヤ改正を行う予定をしている。
- ・住民の利便性の向上、学研精華・西木津エリアへの通勤客の増加に対応すべく、朝夕の祝園駅～学研奈良登美ヶ丘駅間の便を増発・増便する。

##### ④祝園駅前広場拡張工事完了報告（精華町）

- ・本工事について、一般車両と公共交通の分離を図り、駅前広場を利用される方の安全性とバスの定時性を確保するために実施した。
- ・既設駅前広場の北側に一般車乗降場と上屋を整備し、出入り口には警察の協力も得て信号機を設置し、安全性と利便性を確保した。また、南側には車いすマーク乗降場を整備した。
- ・整備後の利用状況については、バスの遅延状況が改善され、駅前広場の混雑も無くなり、目的であったバスの定時性確保に一定の効果を示している。

### ⑤光台循環ルートの検討について（精華町）

- ・本ルートについては、光台の住宅街を走るルートを想定しており、現在通勤客が主となっている連節バスの利用について、住民の方々にも利用していただきやすくなるよう検討を進めている。
- ・実現に向け、連節バスに適応したバスベイの整備などが必要であり、交通の安全性等の面で現在公安委員と調整しているところであり、将来的な学研奈良登美ヶ丘駅までのルートも踏まえ、検討を進める。

### 【委員意見】

（土井会長）

- ・全国的に減便しているところが多い中、増便は良いこと。
- ・駅前広場の拡張工事也非常に良いことで、残る課題としてはガーデンシティ前でのキス&ライドを減らすことが挙げられる。

（中川委員）

- ・増便＝好調ということであり、好調な時には「増えている」というアナウンスをすることでさらに利用が増える傾向が他の事例でも顕著に出ているので、ぜひやっていただきたい。

## （2）公共交通利用転換事業計画の効果検証について

### ①公共交通利用転換事業計画の効果検証について（京都府）

- ・本計画については、連節バス導入をはじめとした関連施策によりどれだけCO<sub>2</sub>を削減したのかを今後5年間で効果検証するもの。
- ・CO<sub>2</sub>削減量については、企業及びバス利用者向けアンケートの結果により算出しており、今年度削減量は予測削減量460tに対し209tとなった。
- ・予測より少なかった要因としては、新規立地企業の公共交通利用者が予測より少なかったことや連節バス導入に伴い行う予定だった通常バスの減便を行っていないこと等が挙げられる。
- ・既存企業の通勤者のバス通勤への転換によるCO<sub>2</sub>削減量は予測よりも多く、要因としては、人数自体は予測よりも少なかったものの、平均転換距離が長く、結果的にCO<sub>2</sub>削減量が予想よりも多くなった。

### ②モビリティマネジメントについて（京都府）

- ・住民アンケートの中で、連節バスの運行は知っていたが路線バス増便は知らなかった方が半分以下だったこともあり、MM効果も含めた利便性向上の周知がより必要と考えている。
- ・実施したMMについては、周知に留まってはいるが、連節バス導入のタイミングで、「バスが便利になりました」というチラシを精華町に全戸配布した。

## 【委員意見】

(林委員)

- ・住民アンケートの対象が精華台だけなのはなぜか。  
→資料の誤りで、光台及び精華台の住民に対して行っている。(事務局)

(重松委員)

- ・今回実施されていないカーシェア事業について現状と補足。
- ・カーシェア事業については、基幹交通が充実していく中で、そこから極地まで運ぶ、いわゆる動脈から毛細血管に至る交通網の整備というイメージで想定され、ベンチャー企業と組んで取り組んできた。
- ・さらに、祝園駅とけいはんなプラザ周辺のモデル実証実験を1カ月行い、成果を踏まえた上で、大手の総研と組んで、精華町と木津川市の了解も得ながら、より大規模な実証実験をするべく準備を進めていたが、様々な経過があり中止を余儀なくされた。
- ・しかし、実験を継続すべく、本事業については、K-PEPというスキームによる実施を検討している。

(中川委員)

- ・検証結果として転換人数が出ており、これはアンケートから算出した人数と思うが、既に運行しているので実数をつかんだ上で検証した方が正確。
- ・その実数とアンケートを比較しながら、どのような人が増えているのかを分析しても良いのではと感じた。
- ・また、バスが便利になった時などは、急に利用者が増えるのではなく、徐々に増えることが一般的であり、そういったことも考察として書いた方が良い。
- ・通勤の流動は4月を超えるとガラッと変わることが多いので、前回4月を越えたのは導入直後であったため、今年の4月を超えると、流動がガラッと変わる可能性があり、それに向けてPRしていくことが大事。

(土井会長)

- ・達成率は芳しくないが、これで一喜一憂することはない。
- ・内訳を見ると、立地した企業が少ないということもあり、今後の企業立地の促進と、立地した企業の従業員に公共交通を選んでもらえるような取組みを進める必要がある。

### (3) 公共交通利用転換事業計画の施策の進捗状況について

#### ①バスロケーションシステムについて (奈良交通)

- ・バスロケの運用について、けいはんな地区については平成30年3月26日から運用開始しており、2次運用を開始した同年12月3日は奈良交通の全路線においてバスロケを導入した。
- ・弊社HPにおいて、スマートフォン等によりリアルタイムでバスがどこを走行しているのかを確認することができ、バス停をタップするとバス停情報が表示される。

#### ②デジタルサイネージについて (京都府)

- ・計画の中で、高機能バス停の整備を施策として挙げており、昨年奈良交通の方で、近鉄新祝園駅の改札前とけいはんなプラザにデジタルサイネージを設置した。本来ならバス

停に設置するのが好ましいが、耐久性等の課題があり、両方とも屋内に設置している。

- ・イベント情報やバスの運行情報等のコンテンツを掲載しており、イベント情報のタッチ数が最も多い。今後、住民の方等がより使いやすくなるよう、コンテンツの充実等を図っていきたいと考えている。
- ・今後、同様のサイネージをけいはんな記念公園を含む府内10箇所に設置する予定。

### ③スマートライトについて（京都府）

- ・スマートライトは、LEDの街灯をネットワークとカメラにより調光するもので、せいか大通りの街灯をスマートライトにする計画であるが、実験段階として、けいはんな記念公園へのスマートライト設置を進めている。
- ・公園内に20本設置予定で、環境センサーを搭載し、公園内のCO2量等を計測することができる。

## 【委員意見】

（重松委員）

- ・サイネージのユーザーとしての意見だが、私は通勤で毎日サイネージの前を通過しており、何度か触ったことがあるが、通勤者としてはバスの時間等は感覚的に分かるので、基本的には必要ない。
- ・ユーザー層としては、ビジネスやレジャー等で初めて町を訪れた人が多いのではないかと思う。
- ・利用を広げるためには通勤者向けのサービスが必要であり、例えば、バスがあと何分で出発するのか分からず、駅でICカードをチャージするか否か迷うときがあるので、バスの発着をお知らせする機能があれば便利。
- ・サイネージは多様な機能が搭載されているが、交通システムとしての活用という点では、もう少し検討が必要ではないかと考えている。

（林委員）

- ・サイネージを見ていると、精華町はスイーツの町ということでPRしているが、立地企業が持つ高度な技術力など、他にも良いところがある。例えば、外国人向けの企業見学などをすればニーズはあると思う。

（中川委員）

- ・バスロケーションシステムやサイネージは大変素晴らしい取り組みだと思う。バスロケについて、国交省が定めた「標準的なバス情報フォーマット」は導入されているのか。  
→導入していない。（奈良交通）
- ・このフォーマットを作成すれば検索精度が格段に向上するので、全ての路線で作成しようとするは大変だが、まずはけいはんな地域から導入するなどすれば良いと思う。
- ・特に全バスにGPSを搭載しているとのことで、このフォーマットには「GTFリアルタイム」と呼ばれるリアルタイム情報を検索システムに自動的に反映する機能があるので、そこまですれば日本最先端となる。
- ・メリットとしては、世界標準フォーマットのため、世界中の検索システムに対応しており、世界中の人が検索することができことから、府全体の取り組みとしても進められれば

と思う。

(土井会長)

- ・自分たちで何かを作ることも大事だが、既にあるフォーマットを活用することも有効な手段であり、最近であれば「Maas」に代表されるデータのオープン化の波が来ており、時代の波にうまく乗ることが今後必要。

#### (4) その他

##### ①関西文化学術研究都市推進機構の取組について（関西文化学術研究都市推進機構）

- ・公道走行実証実験プラットフォーム（K-PEP）と呼ばれる、企業や大学に対し、自動運転やシェアリングの公道実験に係る施設の提供や関係省庁等との調整などを行う体制を構築した。
- ・これまでの日本は、良いものを安価で大量に作れば世界のマーケットを席卷できた時代で勝ち残ってきたが、これからは新しい技術だけでなく、どのようなシステムが必要かを早く掴んでマーケットに売り込んでいくことが世界競争のキーワードになっており、日本はまだまだそういったことが苦手で、その点をブレイクスルーしていくというのがコンセプト。
- ・公道実験の場として、KICK内に実験路や共同実験室を整備しており、これまでも、低速での走行ではあるものの、KICK構内や公道での走行実験が行われており、普通の道路環境で実験できる環境が整っている。

##### ②直通バスについて（京都府）

- ・本バスについて、平成28年3月から実証運行していたが、平成30年10月1日より本格運行しており、今後も引き続き利用者増加に向けPRを行っていく。

##### ③ネクストモビリティエキスポ2018の開催報告（京都府）

- ・この催しは、自動運転とまではいかなくとも、高齢者の移動を補助する取組みや小型モビリティによるラストワンマイルの代替などを考えていく取組みで、今年の10月4日と5日に開催した。

##### ④スマートシティについて（京都府）

- ・スマートシティのモデル都市を構築することが、今年の8月に国交省から発表され、今年の2月にはスマートシティのシーズ・ニーズに関する提案募集の結果が公表された。
- ・京都府としても、精華町・木津川市・京田辺市と共にけいはんな地域を中心に新たな取組みを実施していくことについて提案を行った。
- ・例えば、全ての交通をひとつの決済システムにより利用できるような仕組みの実証実験をけいはんな地域で実施するというようなことを取組みとして記載している。

### 3. 今後の協議会のスケジュールについて（精華町）

- ・来年度以降について、引き続き計画の効果検証と進捗を報告すべく、年1～2回開催する予定。

### 4. 閉会