

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 27 年 12 月 16 日（水） 9 時 30 分～11 時 30 分

○精華町役場 2 階 交流ホール

■内 容

1. 開会（事務局）

○資料の確認

2. あいさつ（精華町 木村町長）

- ・現在、学研精華・西木津地区におけるスマートシティ構想の実現に向けた新公共交通システムの導入について京都府と連携し進めており、本協議会では公共交通への利用転換計画策定にかかる協議を行うため設置した。
- ・本町の学研区域に、既に 36 社の企業が操業されており、多くの企業が通勤手段に公共交通の利用を推奨されている中で、今後、更に操業を予定されている企業もあり、祝園駅からの輸送力強化が課題となってきている。
- ・新公共交通システムの導入が、地球温暖化の防止や学研の精華・西木津地区のまちづくりに大きく寄与し、また、公共交通への利用転換や、輸送力強化の手段としても非常に有効な計画であると考えている。

3. 委員紹介（事務局）

4. 会長選出

- ・事務局から土井委員を会長に推薦。委員一同了承。
- ・協議会設置要綱第 5 条第 3 項に基づき、会長の指名により中村委員が会長代理に選出。

（会長）

先日 COP 21（気候変動枠組条約第 21 回締約国会議）が採択され、二酸化炭素の削減に向けて、1 人 1 人が改めて生活を見直す必要がある。

公共交通への利用転換や、そのスキームを作りあげることが、この協議会での目標になると思うので、委員の皆様には協力をお願いしたい。

5. 報告事項（事務局）

（1）書面決議に伴う議案の承認結果報告について

- ・第 1 回目の協議会の案件が「協議会設置についての承認議案」となることから、書面により案件を審議いただいた結果、委員 25 名全員に承認いただけた。

(2) 連節バスの試走について (資料①)

- ・道路構造などの課題を把握する必要があるため、10月3日(土)の昼間の時間帯に試走を実施した。
- ・試走は、府道や町道を走るだけでなく、祝園駅西側の交通広場内や、府道・町道上のバス停数ヶ所にも停車し、各道路管理者や警察と、その状況を確認するとともに、事後の協議で課題の共有も行った。
- ・試走の結果、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無かったが、祝園駅西側の交通広場内の車両の混雑状況への緩和対策や、バス停の植栽帯及び標識の移設、車両通行帯の調整等が必要な箇所はあったので、今後、関係機関とも調整を図りながら、改善に向けて検討していきたい。
- ・試走について掲載のあった新聞記事(2社)の紹介。

(会長)

試走の時間帯について、なぜこの時間帯としたか。また、今後、試走の予定は。

(事務局)

兵庫県三田市で実際に運行されている車両を借りたため、バスが空いている土日での試走となり、相手方の関係から昼間の時間帯で行った。今後、新たに試走する予定は今のところない。

(会長)

他の交通への影響を見るには、他の曜日や時間帯に試走することも必要かもしれない。

6. 協議事項 (事務局)

○公共交通利用転換事業計画の策定について (資料②)

- ・学研の精華・西木津地区の人口や交通網等の現状の説明。(P1~6)
- ・関連計画の説明。(P7~8)
- ・学研の精華・西木津地区の課題抽出。(P9)
- ・新たな公共交通システム(スマート公共交通システム)のコンセプトの説明。(P10)
- ・スマート公共交通システムを検討する上での6つの視点の提示。(P11)
- ・スマート公共交通システムの事務局案の提示。(P12~13)
- ・新潟市、岐阜市の参考事例の紹介。(P14~16)

(委員)

スマート公共交通システムのコンセプトで、切れ目のないネットワークというニュアンスを記載してほしい。公共交通の利用促進のためには、基幹から地域に乗り継ぐ手段(ラスト1マイル)が無いとモーダルシフトが進まない。カーシェア、自転車、電動自動車、自動運転等を基幹公共交通に連結させていければと思う。

(委員)

事業化するためには、行政・事業者・住民のWin-Win-Winの関係が必要である。3者で進める中で、それぞれが解決すべき課題が何かを明らかにすべきで、例えばロータリ

一の交通規制なら地域住民が負担を強いられる。

乗り継ぎのしやすさや、端末交通を含めたネットワークということを分かりやすく書いてほしい。今やICTは当たり前の話となっており、利用者を増やすためというより、やらないといけないことという認識である。

チリの事例では、バスは頻度をベースで運行しているため、時刻表がなく、多くの人
はスマホで配信されているICTを見て移動している。

(事務局)

心強いお話をいただいたと思う。地域への交通をどうするか、カーシェアや、自転車のシェア、つくば市のようなセグウェイ等を、当面やること、中期的、将来的にやることと分けて考えたい。

財政面は行政、事業者の課題で、ロータリーについても大きな課題である。自動車の流入を規制することは住民の不満要素となるので、それを低減できるような公共交通システムを議論していければと思う。

(委員)

安全性の観点の意見としては、バスが安全に運行できるかが重要となるので、安全面の対策も計画には含めてほしい。また、安定した運行を行うためには、事業性の観点も重要となるので、今後発生する需要の数値について、精度の高いものを示してほしい。

(委員)

この地区の自動車の保有台数は1.7、1.8台であったが、2台目の稼働率はとても低いので、カーシェアにしたら多くのメリットがあると思う。1、2年では成果は出ないと思うが、5、6年で1台に、20年で0.5台にできたらいいと思う。

(会長)

世帯の保有台数は大きな課題である。2台あったらバスは利用してもらいにくいので、大事な視点である。

(事務局)

安全性の確保について、バス停の改良についてはしっかり踏査をしたい。今後のバス需要については、今後増える企業の従業者の方がどれだけ祝園駅を利用するか、きちんと調査していきたい。

(委員)

連節バスはとても高価なため、採算性も心配だと思う。国の補助があっても事業者の持ち出しが多く、事業実現の最大のネックとなる。新潟市の例でもあるように公有民営というのも方法としてあると思うが、視点の中に事業者の負担軽減策も欲しい。

(事務局)

ロータリーやバス停の整備、ICTの活用等、行政としてできる範囲で頑張っていきたい。京都府でも北近畿タンゴ鉄道では新潟方式でやっているが、将来需要が見込まれるものに対しては事業者で進めてほしいと思っている。

(会長)

スマート交通システムという言葉が本協議会の設置要綱に書いてあるが、スマート公共交通システムと本協議会の目的がイコールかどうか考えてほしい。今回の目的は公共

交通で環境負荷を低減することだが、自動車を抑制するのは、公共交通側から見れば良いことで住民側から見れば不便でもある。色々な視点を包み込むのがスマート交通システムで、その一部にBRT等がある。

自動車が不便になっても、バス停や走行空間、PTPSなどで公共交通を使いやすくすることにより、魅力が上がる等、全体として移動するという観点で今より効果が上がればよい。

(事務局)

将来的な絵を描きながら、一つ一つ課題をクリアする形で計画して行きたい。

7. その他 (事務局)

○今後のスケジュールについて (資料③)

- ・ 次回の協議会は1月29日(金)午後で調整中。

8. 閉会