

けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会第2回会議 議事録

■日時・場所

- 令和6年9月24日（火） 午後2時30分～午後4時20分
- 精華町役場 庁舎6階 審議会室

■内 容

1. 開会

- 事務局より出席委員の紹介。
- 波床会長より挨拶。
 - ・ 暑い中お集まりいただきありがとうございます。最近は夏が長くなり秋が短くなっている。これは、たまたまなのか、地球温暖化の影響なのか、悩ましいところだが、地球温暖化の影響ということであれば、公共交通が大切で、本会議も重要ということになるので、本日も活発なご議論をお願い申し上げます。

2. 議事

(1) 第1号報告

- 事務局より、第1号報告「各種調査・分析結果について」説明した。
(資料1に基づき、国勢調査に基づく人口及び流動について説明)
 - ・ 京田辺市は京都市や大阪府、木津川市及び精華町は奈良市を含めた近隣市町との間での通勤流動が多い。
 - ・ 3市町とも相楽東部や三重県との通勤流動が一定数見られることから、JR関西本線との接続による移動需要があることが分かる。
- (資料2に基づき、アンケート調査結果について説明)
 - ・ 学研都市区域内の住民を対象としたアンケート調査の回答者属性、移動特性、公共交通に対する要望等、今後の公共交通の運営に対する意向について報告した。
 - ・ 学研都市区域内の企業の従業員を対象としたアンケート調査の回答者属性、移動特性、通勤・出張時の公共交通利用に対する要望等、今後の公共交通整備に向けた意向について報告した。
- (資料3に基づき、開発事業者及び交通事業者へのヒアリング調査結果について説明)
 - ・ 学研都市（京都府域）の開発事業者4社へのヒアリング調査を実施したことを報告した。
 - ・ 鉄道・バス・タクシー事業者の合計9社へのヒアリング調査を実施したことを報告した。

(2) 第2号報告

○事務局より、第2号議案「現況・課題について」説明した。

(資料4に基づき、解決すべき主な課題について説明)

- ・ 第1号報告の基礎調査から見えてきた現状・問題点と、学研都市の法律や関連計画の位置づけを踏まえて、解決すべき主な課題を整理した。
- ・ 本計画において解決すべき主な課題として、「1. 広域的な公共交通アクセスの改善」、「2. クラスタ間交流促進」、「3. 公共交通を地域で支える意識の向上」の3点を掲げる。

○質疑応答

(大阪産業大学 波床会長)

資料2の9ページ「新たな交通モードの導入に対する期待」について、自動運転車両は公共交通なのか。人によって認識が異なると思う。

(事務局)

自動運転と一口に言っても受け取られる方によって千差万別と思われるが、どういうものが期待されるかという一般的な聞き方をしているので公共交通に限定したものではない。

(大阪産業大学 波床会長)

自家用にしる、ロボットタクシーにしる、道路も駅前広場も容量もたない可能性があるが、結構期待する意見が多いことが分かった。

(京阪バス株式会社 檀委員)

アンケートを住民にとられたとのことだが、同様のアンケートを取った際と比較して回収数が多いのか少ないのか。

(事務局)

基礎自治体として様々なアンケートを実施する機会がある。例えば、総合計画策定の際に実施した住民アンケートの回答率は3~4割である。それと比べると回収率が若干低い。この要因としては、ハガキに記載した二次元コードを読み取りスマホ等で回答するWEBアンケート方式とし、紙媒体での回収をしなかったためと考えている。ただし、3市町均等に回収できている。統計的な有効性も確保している回収数であると認識している。

(京阪バス株式会社 檀委員)

当社は民間事業者だが、自治体の協力が無ければ立ち行かない状況にある。資料4に「公共交通を地域で支える意識の向上」とあるが、住民の公共交通に対する関心の低さが、アンケート回収率が低いことに表れているのではないかと。アンケートのやり方の問題ではないと思うので、公共交通を支える意識の向上を一緒に取組んでいきたい。

(近畿運輸局 大塚委員)

資料2の7~8ページ、公共交通に対する要望について、「運行頻度を増やしてほしい」との回答が多い。普段から使っている方とそうでない方で回答が変わってくると思われる。クロス集計等の精緻な分析をする予定はあるか。

(事務局)

本日は単純集計結果を報告した。今後必要に応じて対応する。

(近畿日本鉄道株式会社 山本委員)

京阪奈新線について補足する。人口減少が進み、地域間での人口の取り合いが生じる中で、転移でなく、新規の需要が無いと新路線の事業化は難しい。現在の近鉄けいはんな線も利用が伸びていない。需要が見込まれる相当な確からしさが無いと事業化は難しい。事業化可能なスキームとなると、民間では難しいので、国の補助金他、多くの関係先と繋がっている地域での対応になるかと思う。

(事務局)

以前から意見交換をさせていただく中で、この先、新規の需要が難しいという部分と、民間事業者ですべて対応するというのは難しいということは認識している。公共の部分でどういった役割を果たしていけるか、十分に検討していく必要がある。

(大阪産業大学 波床会長)

学研奈良登美ヶ丘までの近鉄けいはんな線は、だいぶ昔にできた路線。沿線開発で住宅が売れてトータルで収支がプラスになればOKという考え方だった。戸建て住宅だと人口が伸び悩む。路線の隅から隅までお客が乗ってくれない課題もある。ここ30~40年で少なくとも近畿管内では、民間事業者が独自で鉄道を作った事例は無いと思われる。

現状、学研都市への企業の進出は好調であると聞いている。新名神高速道路が繋がることインパクトとなっている。だが、工業団地利用が多く、京阪奈新線が使われるかということ、そうではない可能性がある。人の流れを作り出す施策が必要。学研都市にとって住宅開発だけで良いのかというのは議論のポイントとなる。

(関西文化学術研究都市推進機構 河合委員)

住民アンケートや企業アンケート、事業者の意向の報告を受けたが、公共交通のベースとなる利便性や、通勤通学の足としてどうなのかという調査結果かと思う。

議事に直接関わるわけではないが、地域公共交通を考えた時に、通勤通学の足ということではなくて多角的な価値があるのではないかと思う。まちづくり、雇用、観光、環境、福祉等、公共交通があることによって価値が生まれていることがあるのではないか。公共交通をしっかりと考えることが、このエリアにとってどのような価値があるのか、定量的にはならないかもしれないが、そのような検討も必要かと思う。

(事務局)

後ほど計画策定の方向性を報告する。基本的には新しい需要をどのように作っていくかということかと思う。新たに整備するクラスターは住宅メインではなく、産業メインとなる。産業系の中での人流をどのように受け止めて、どのように誘導していくか、そういった点を含めて多角的に考えていく必要がある。

(京都運輸支局 日高委員)

前回の会議でも申し上げたが、クラスター間のバス輸送側のリソースが足りていないことはご認識いただいているかと思う。2024 問題を受けて、バスは、減便や廃止が各地で起こっている。交通事業者は経営努力をしていただいているが、自社ではどうにもならない状況にある。国交省としての補助や支援を実施しているところ。バス・タクシーの運転士確保の観点で事務局はどのように捉えているか。

(事務局)

交通事業者へのヒアリング調査で、直接バス・タクシー事業者に話を伺った。バス・タクシー事業者については運転士確保に苦慮している状況をお聞きしている。新規路線を考える以前に、現状をどうしていくかということで苦労している。

市町行政界を跨ぐ路線、クラスター間接続路線を考えていきたいが、事務局だけでなく交通事業者の意見を聞き、より良い方向性を探していきたい。

(3) 第3号報告

○事務局より、第3号報告「計画策定の方向性について」説明した。

(資料5に基づき、けいはんな学研都市(京都府域)地域公共交通計画策定の方向性について説明)

- ・ 計画素案の前段階として、計画書の構成案を提示した。
- ・ 計画策定の背景と目的、地域公共交通計画の基本方針について説明した。

(資料6に基づき、今後のスケジュールについて説明)

- ・ 本日報告した内容を基に計画素案の作成を進め、第3回会議にて確認をお願いする。
- ・ 第3回会議の後、パブリックコメントを実施し、第4回会議にて、パブリックコメントの意見内容を反映した計画を提示する予定。

○質疑応答

(西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京滋支社 吉田委員)

資料5の2ページ、計画策定目的の3つ目に複線化や新線整備について記載がある。調査結果から得られた解決すべき課題に結びつくところと思われる。アンケート調査だけでは、本当にニーズがあるのか見えてこない部分もある。しっかりとニーズがあることが確認できないと、公共交通事業者として複線化や新線の事業を進めていくことは難しい。片町線に関しては既存の列車に乗っていただき、その上で本数を増やしていき、現状の設備で足りなけ

れば複線化を検討する段階になると考えている。一足飛びに複線化をするのではなく、土台をしっかりと作っていくことが大事ではないか。

(事務局)

ヒアリング調査でも検討課題をお聞きしている。今の需要では JR 片町線の複線化は難しいと認識している。

今の需要予測では、現状の公共交通で対応できるという見方もあるが、住宅開発は無いにしろ、今後のクラスター開発で研究開発等の産業集積が図られていく。学研都市が経済的にもパワーのある中核区域、いわば「パワーシティ」となり、周辺地域への波及効果が出るように、新たな人流を生み出す部分を考えていく。

本協議会に参画いただいている各関係機関の中で、一定の方向性が見いだせるようにご助言をいただければと思う。

(大阪産業大学 波床会長)

複線化や増便に関して、利用者が増えたら本数を増やしますという、交通事業者の方針であるが、人口減少下でそれを言うと、遠回しに何もしませんと言っていることに近い。先ほどの、京阪奈新線と同じで、人が流れる施策をしない限りは現状の公共交通のままということになる。

JR 山陰本線も JR 奈良線も、JR 西日本単独の事業というよりも、京都府の事業という側面が大きい。JR 学研都市線（片町線）の松井山手駅以东の複線化についても、京都府内部で検討されたことがあると思うが、京都府の見解を伺いたい。

(京都府 建設交通部 交通政策課 笹井委員)

京都府の複線化・高速化事業は、交通事業者の負担だけでは事業化が難しい中で、地元の沿線市町等と京都府と事業者の負担により事業化に至った経緯がある。JR 奈良線第 2 期複線化事業では、昨年 3 月 16 日に京都～城陽間を複線化した。まだまだ複線化・高速化が進んでいないところや、京都丹後鉄道という 3 セクもあるが、沿線市町とともに支援をしてきた。

今回の計画は、大風呂敷を広げる大きな計画となっている。調査結果を見ると、域外との人の流動が大きい。一足飛びにこのエリアの交通改善のみで、うまくいくわけではない。一方で、国家プロジェクトとしての学研都市であるので、住んでもよし、訪れてもよし、働いてもよし、となるような計画をまとめられると良い。まずは、公共交通の利活用のところで、地域の方々がどのように利用されるか計画に落とし込んでいってほしい。

(大阪産業大学 波床会長)

しっかりと公共交通を使ってくださいというご意見かと思う。現状のままならば今の輸送機関をうまく使ってくださいという話になる。何か整備をするのなら、新たな人の流れを作る必要がある。

(けいはんな学研都市（京都府域）に在住または在勤する者 中室委員)

前回の協議会の時とあまり変わっていない雰囲気を感じた。あくまでの手段としての交通であるので、その上位にあるまち全体としてどうブランディングしていくのか、こういうまちにするからこういう移動があるという整理が必要ではないか。住民の方にいくらヒアリングしても将来像が見えていないので分からないのではないかと。コンセプトをぶつけ合って方針を決めていくと良いのではないかと。

増便をしなくても、例えば学生をもっと集めるなら、学生を全員無料にして、学生が集まったら大人も集まるので、大人が費用負担をすることも考えられる。学生が集まるイベント等のコアになるコンテンツを作ると、そのための交通が必要となるので、最後に人が増えたら増便になる。この議論の延長では、10年経っても30年経っても何も変わらないように思われる。

長いこと住んでいるので気になるが、実証実験を実施した事業がどうなったか、まだ本格実施をしないのか、リスクを取らないのかと思う。全然チャレンジしないまちになってしまっている。半歩でも前に進む提案をお願いしたい。色んな立場があることは分かるが、わくわくする会議にしたい。

(精華町 岩橋委員)

今回、基礎自治体3市町と京都府から助言をいただきながら進めている。今日の報告内容では、具体的な取組を示すところまでできていないのでイメージが湧きにくいと思う。学研都市の基礎自治体の中心である精華町としてどのようなことを考えているか紹介したい。中室委員のような、熱い思いを持っている住民の方を失望させないところまで持っていきたい。

1つ目に、基礎自治体の行政が果たすべき役割を深く認識していることをお伝えしたい。

令和6年度の精華町予算で公共交通への直接支出は全支出0.4%のみである。これでは話にならない。京田辺市や木津川市は違うかもしれないが、精華町は比較的公共交通が発達しており、住民の方に利用していただいていることに甘んじていると、財政面でも思った。

資料3 詳細版の17ページに記載のある、バス会社へのヒアリング調査の中で、開発して新しい路線をとということ、すごく考えている。

京都駅から学研都市への直通バスは、行政からの働きかけで実施された。おそらく京都府から働きかけがあったのだと思う。今回の計画案でも行政界を超えたバス路線と書いているが、今まで実現できていないのは、行政が動かなかった結果ではないかと感じている。

2つ目に、まちづくりの話である。まちづくりと鉄道等の公共交通をどう考えていくか。コンパクトシティづくりと公共交通を一緒に考えていく必要がある。

精華町は祝園駅・新祝園駅を魅力ある駅にどうリニューアル・リノベーションしていくかということ、近鉄とJRの駅舎の橋上化して以降、30年近く放置している。魅力ある駅周辺のゾーンをどう作っていくか考えていく必要がある。

先ほどパワーシティという言葉もあったが、学研都市の中核として、どれだけの人流を生

み出すか、下限・上限を示さないとイメージができないと思う。

平成3年に、学研都市推進機構でセンターゾーン整備計画を策定されている。これは、平成5年に完成することとなる、けいはんなプラザの建設を前に、精華・西木津地区センターゾーンについて整備計画を策定したものである。けいはんなプラザを核として、どう人を集めるか議論する中で、世界から来てもらう、日本中から来てもらうためにはどうしたら良いか、体系的な公共交通計画を作っている。どういうまちにしたいから、どういう人の流れがあるか、ファーストステップの時にはそういうことを考えている人がいた。今回もそういうタイミングにあると思っている。

先人がどのようなことを考えていたのかを参考にしながら、これから学研都市がどうなるかというイメージを明確にしていく。

(大阪産業大学 波床会長)

新名神高速道路が近くなって、モノの視点では工場や物流施設のポテンシャルは上がっている。しかし、新名神ができて、人の視点ではまだまだ人が集まるようにはならない。北陸新幹線やリニアの駅が近くにできるが、それを活かせるプロジェクトが提示できていない感じがする。北陸新幹線は観光でしか使わないと思っている方もいるかもしれないが、北陸地方も先端産業が多いし、新大阪で乗り換えれば九州まで行ける。将来ビジョンは重要であり、人の流れが注目されていない点が気がかりである。

(近鉄不動産株式会社 外岡委員)

狛田西地区の開発を担当している。元々は住宅地を中心とした造成を視野に入れていた。時代の流れとともに、今回は工業団地系での開発をしようということとなった。

振り返ると、近鉄グループとして駅前開発を手掛けていた。郊外に住宅地を作ることもあった。移動手段が無いとお客様に土地を買っていただけない事情があり、バス会社に無理を言って、住宅地入居初期からバスを走らせることをお願いした。当分の運行費用をデベロッパーが負担してきた。近年、住宅地開発はほとんど無くなってきた。

このエリアは工業団地が中心となり、人の流れを考えていかなければならない。狛田西地区に、バスを入れるべきかどうか、新たな視点で検討していかななくてはならない。これから開発する地区であり、公共交通事業者さんと検討していければ良い。京都府立大学が隣接しており、学生の移動もある。一方、民間事業者には限界があるので、行政の力添えもいただきながら検討できればと考える。

(事務局)

我々基礎自治体や京都府がどういった役割を果たしていけるか考えていく必要がある。京都府立大学はキャンパス再編で、精華キャンパスの拡充が予定されており、学生の足の確保を含めて、クラスター間接続の課題に対して、どのように道筋を作るか検討が必要と認識している。

(大阪産業大学 波床会長)

人の流れを作るときに公共交通が重要だが、施設をあっちこっちに配置するとまとまらないため、一直線に並ぶような感じで考えていくとやりやすい。

(けいはんな学研都市（京都府域）に在住または在勤する者 中室委員)

来年、けいはんな万博もある。そこで実証実験をする予定はあるか。すごい機会を逃しているのではないか。

(京都府 商工労働観光部 文化学術研究都市推進課 棕平委員代理)

道路を使用しての公共交通に係る実証実験は無いかと思われる。自動運転に係る国土交通省の補助金を活用しながら検証を進めているところではあるが、来年度に具体的に何か実現するものではないことをご承知いただけたらと思う。

(関西文化学術研究都市推進機構 河合委員)

波床先生の知恵をお借りしたい。これから人口が全般的に減少するため、活動量が減少する。交通事業者は使っていただかない限り、手が回らない。いろんな観点から意味のある公共交通を育てていくには、人口減少下においてどう取り組んだらよいか。資料5の2ページ目に「必要な公共交通政策を提示する」とあるが、けいはんな学研都市は人口減が緩やかだが他の地域では厳しいところがある。DXや自動運転を入れていくなどの工夫はあるかと思うが、この問題を解くパラダイムシフトのようなものが無いとなかなか難しいと思う。いろんな観点で意味のある公共交通を作っていくために政策的にどうアプローチすべきかについて、アドバイス・ご示唆があれば反映していきたいのだが、いかがか。

(大阪産業大学 波床会長)

自分の地域の人口で交通が成り立たない場合は、他の地域から人口を持ってきて成り立たせることが基本となる。ただ広域交通的には若干不利であるため、精華町や木津川市に、大規模なオフィスビルを建てても成り立たない。割と広い敷地があるので、学校や展示場が案としてあると思うが、国際展示場については夢洲にできるので難しい。学術研究だと MICE の親和性が高い。学校についても、学研都市については公共交通が不利すぎるので、関西外国語大学も大阪国際大学も同志社大学の文系も学研都市区域から逃げ出してしまった。公共交通の便が悪いことが致命的な状態になってしまっている。

京都府北部にある国際会議場が古くなっているので、学研都市に移転新設するということは、公共交通機関の利便性があれば考えられるかもしれない。国際会議場は観光とセットでやってくるケースが多いので、その点では不利な気もする。奈良市を母体として考えるならば、現状奈良市に巨大な国際会議場はないので、ありえるかもしれないが、府県をまたぐのでどう調整するかが問題になるだろう。研究機関は大学が無いと寄り付かない。たとえ常日頃大学とやりとりをしなくても、大学の近くには研究機関が立地しやすい傾向にある。ただ、

現状は大学が逃げ出している状況なので厳しいというのが率直な感想である。

開発というと商業施設が提案されやすいが、この地域で商業施設を作るとなるとショッピングセンターのようなものになってしまうので、個人的にはお勧めしない。現状でも学研都市の商業施設はロードサイドショップになっているのでお勧めしない。

(関西文化学術研究都市推進機構 河合委員)

エリア MaaS ではないが、付加価値をつけるような産業が必要だと思う。鉄道、バス単体で勝負することは厳しい部分も出てくると思うので、全体的に公共交通を守るために、エリアで連携して付加価値を上げて商売を成り立たせるという発想もあるが、なかなか難しいかもしれない。

(大阪産業大学 波床会長)

今 MaaS の話が出たことに関連して、世界中で MaaS と呼ばれるものは数多く行われているが、大体は実験段階でとん挫している。MaaS は公共交通の乗り放題 (サブスクリプション) プラス末端交通 (レンタカー、カーシェア、ライドシェア、電動キックボード、自転車、オンデマンド交通) を組み合わせたものを想定しているが、末端交通に対するニーズが無いので、公共交通の専用アプリしか生き残っていない。日本の MaaS は末端交通の部分のみに力を入れて、メインに力が入っていない。MaaS をやっても良いが過大な期待をしない方が良いと思われる。これは一つの私見として聞いていただきたい。

(京都府 建設交通部 交通政策課 笹井委員)

交通空白地では、それぞれの事業者だけでは公共交通を守れないので、地域の病院バス、スクールバス、事業者のバスをうまく活用して地域の移動を支えようという流れがある。この地域は企業が立地しているので、企業のバスが出ているかもしれない。色んな資源を集めることでうまく活用できるのではないかと考えているので、みんなで支えるという観点が非常に大切だと思う。ゆくゆくは自動運転や DX になるかと思うが、今すぐ実現することは難しい。今あるものをみんなで支えるということを考える素地はこの地域にはあると思う。今あるものを最大限使っていきたいという意見をお伝えしたかった。

(大阪産業大学 波床会長)

地域公共交通会議は今ある地域の輸送資源を総動員する取組を推進することを目的としているので、ごもっともな意見だと思う。

4. 閉会

○次回協議会は令和 6 年 12 月 13 日 (金) 午後 2 時 30 分より開催予定。

以上