

ヒアリング調査結果の報告 (概要版)

令和6年9月
けいはんな学研都市（京都府域）
地域公共交通協議会

1. 開発事業者ヒアリング | 調査概要

○けいはんな学研都市(京都府域)の公共交通の将来ビジョンと具体的な施策の方向性を明らかにすることを目的として、現在開発を行っている開発事業者4社への対面ヒアリング調査を実施した。

会社名	方式	調査日
株式会社フジタ (南田辺西地区)	WEB	2024年7月8日 9:00～
株式会社日本エスコン (木津東地区)	対面	2024年7月8日 10:30～
近鉄不動産株式会社 (狛田西地区)	対面	2024年7月12日 15:30～
京阪電鉄不動産株式会社 (狛田東地区)	対面	2024年7月17日 10:00～

1. 開発事業者ヒアリング | 開発地区概要

①南田辺西地区

1. 株式会社フジタ
2. 約48ha
3. 2027年度から順次
4. 準工業、工業を想定
5. フードテック・スマートバレー

②狛田西地区

1. 近鉄不動産株式会社
2. 約42ha
3. 2028年度
4. 未定
5. 研究施設や研究開発型産業施設が立地する産業系の用地造成を予定

③狛田東地区

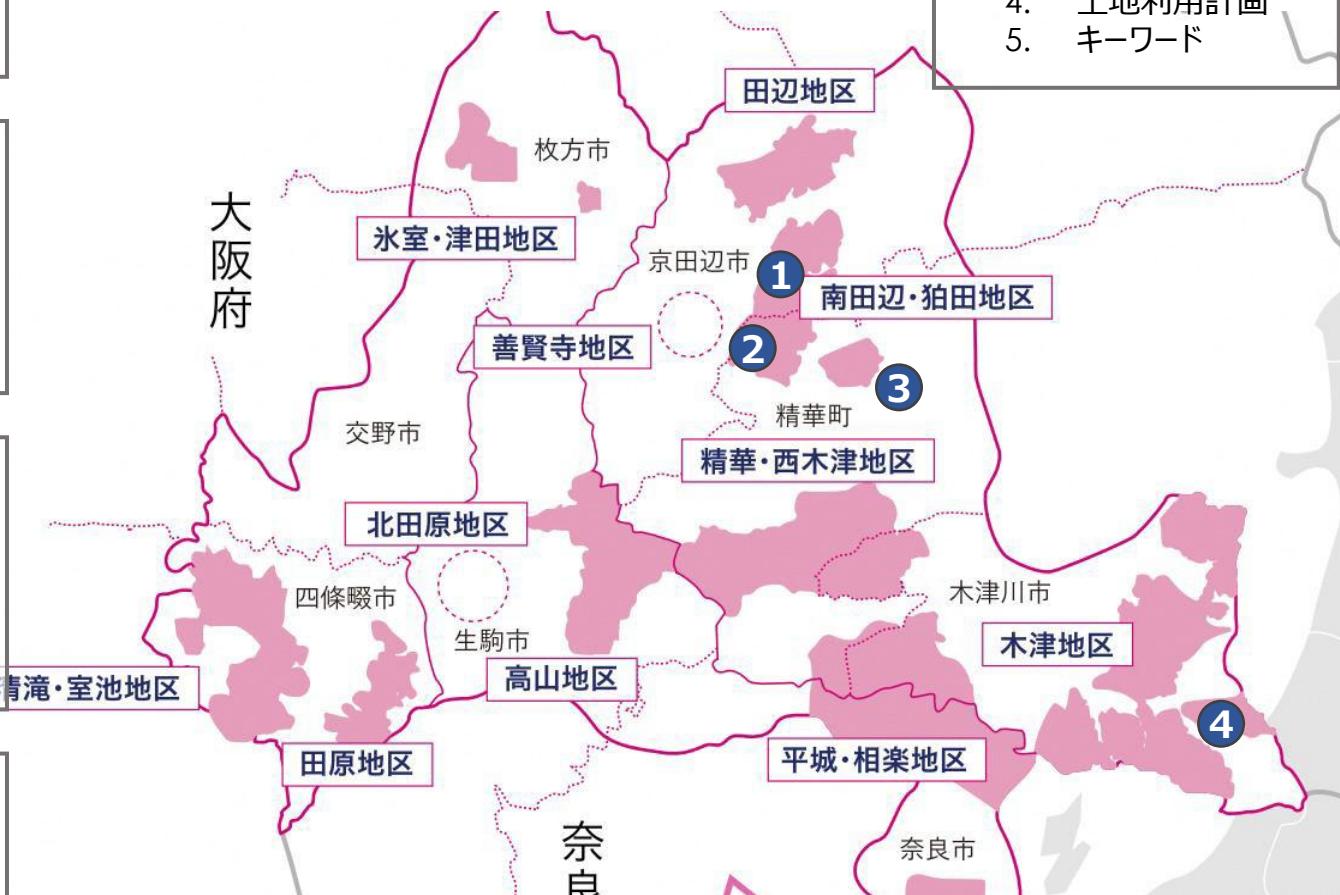
1. 京阪電鉄不動産株式会社
2. 約50ha
3. 2024年度
4. 企業施設、住宅、沿道施設サービス用地
5. 働く場と生活の場が、程よい距離感で融合する快適な都市空間

④木津東地区

1. 株式会社日本エスコン
2. 約50ha
3. 2030年度
4. 詳細未定（住宅地なしの予定）
5. 研究開発型のものづくり系企業

【凡例】開発地区名

1. 開発事業者
2. 開発面積
3. 完成年度
4. 土地利用計画
5. キーワード



1. 開発事業者ヒアリング | ヒアリング内容

○ヒアリング項目は以下の通り。

	項目
1. 立地予定企業・施設について	企業用施設用地の供用予定面積
	誘致企業数
	誘致企業の業種、施設用途、特色
2. 想定される従業員数・人口について	従業員総数
	従業員の居住地域
3. 移動について	移動需要
	駐車場整備予定、バスルート設定予定、企業送迎有無
	交流施設、集客施設の整備予定
4. 地区の魅力について	企業から見た地区の魅力
5. 人流変化	学研エリア内外の人流変化
6. 交通に関する懸念、期待	交通に対する懸念点
	京阪奈新線への期待度
	リニア中央新幹線、北陸新幹線の中間駅設置への期待度

1. 開発事業者ヒアリング | 結果まとめ（1）

立地予定企業・施設/ 想定される従業員数・ 人口について	<ul style="list-style-type: none">4事業者とも、現時点の公表情報以上の情報は得られなかった。
移動について	<p>(1) <u>製品の移動</u></p> <ul style="list-style-type: none">工場からの製品の出荷等に関係する道路網については、現状の道路網に対する懸念が聞かれた一方で、現在計画中の路線の整備が完了することで競争力が高まるとの期待がある。特に新名神高速道路の供用についての期待感が聞かれた。 <p>(2) <u>従業員の移動</u></p> <ul style="list-style-type: none">従業員の居住地域としては、枚方市、寝屋川市、大阪市、奈良市等が想定されるとの意見が得られた。特に製造業は雇用の確保が重要であるため、従業員の通勤手段に対する関心は高いとの意見が得られた。現状として公共交通利用のみで通勤できる地区は限られており、主な交通手段としては自動車通勤を想定している企業が多い。ただし、周辺地域での渋滞の発生等を防ぐために、公共交通活用の重要性は認識されていた。 <p>(3) <u>バスルートの設定</u></p> <ul style="list-style-type: none">バスベイ等のハード整備については区画整備と一体となって整備することが効率的であるが、そのためには計画の早期段階から検討・関係者協議（自治体、公共交通事業者、立地予定企業等）が必要。ただし上屋などの構造物は維持管理の観点より、バスの運行が決定した段階で対応が基本となる。路線バスについて、供用開始直後の運行は利用者が少なく、開発事業者が路線バス事業者への運行経費等を負担する場合もあるため、協議に時間がかかるケースもあるとの意見が得られた。

1. 開発事業者ヒアリング | 結果まとめ（2）

地区の魅力について	<ul style="list-style-type: none">「学研都市」の魅力は、大規模区画が得られること、「学研都市」そのもののブランド力の大きく2点ある。大規模区画に魅力を感じているのは、現在、他地域（東大阪など）で操業しており、生産機能の拡充等を考えている企業など。そのほかにも、小規模企業の集積等を見込んだ意見も聞かれた。「学研都市」そのもののブランド力については、研究開発機能と生産機能を併せ持った企業の立地、クラスター間連携による企業立地、関連企業が集積することで発生する企業交流による相乗効果等が想定される。上記のほか、けいはんな学研都市（京都府域）で起業した企業が成長し、生産拠点をけいはんな学研都市（京都府域）に構えるというロールモデルへの期待の声が聞かれ、スタートアップ企業の受け皿としての構想も考えられる。
交通に関する懸念、期待	<p>(1) 京阪奈新線</p> <ul style="list-style-type: none">直接的な整備を求める声はないものの、周辺地域の公共交通網が整備されることへの期待は大きい。京阪奈新線単体ではなく、けいはんな学研都市（京都府域）全域の公共交通ネットワークの拡充を期待する意見が聞かれた。 <p>(2) リニア中央新幹線</p> <ul style="list-style-type: none">東京とつながることに対する期待は大きい。特に、リニア中央新幹線は北陸新幹線に比べ、ダイレクトにつながる点に魅力を感じている。

2. 交通事業者ヒアリング | 調査概要

- けいはんな学研都市（京都府域）の公共交通の将来ビジョンを具体的な施策の方向性を検討するため、交通事業者の意向を把握することを目的として調査を実施。
- 鉄道事業者4社、バス事業者2社、タクシー事業者3社にヒアリング調査を行った。

運行事業	会社名	方式	調査日
鉄道	近畿日本鉄道株式会社	対面	2024年7月25日 16:00～
	西日本旅客鉄道株式会社	対面	2024年7月26日 13:30～
	大阪市高速電気鉄道株式会社	対面	2024年7月30日 10:00～
	京都市交通局	WEB (台風の影響)	2024年8月28日 15:30～
バス	奈良交通株式会社	対面	2024年8月1日 14:00～
	京阪バス株式会社	対面	2024年8月2日 10:00～
タクシー	加茂タクシー 城南タクシー株式会社	対面	2024年8月9日 14:00～
	山城ヤサカ交通株式会社	対面	2024年8月19日 14:00～
	学研都市交通株式会社	対面	2024年8月19日 16:00～

2. 交通事業者ヒアリング（鉄道） | ヒアリング内容

○鉄道事業者ヒアリング項目は以下の通り。ただし、事業者によっては該当しない設問項目もあるため、適宜削除。

	項目
1. 現状について (利用状況、会社の状況)	利用状況(平日・休日)
	利用層
	利用者の傾向
	収支
	利用促進に向けた取り組み、効果
	路線バス、他鉄道との乗り継ぎに関する連携
2. 車両、運転士の確保について	車両の更新状況
	乗りたくなるような車両の導入
	運転士の確保状況
3. 増便・減便後の変化について	近鉄京都線の平日昼間急行増便後の利用状況
	JR奈良線第2期複線化後の利用状況
	JR片町線 減便の影響
4. 今後の見通しについて	見直し路線の有無
	利用状況の今後の見通し
5. 京阪奈新線について	京阪奈新線実現への期待度
	京阪奈新線との相互乗り入れについての考え方、乗り入れに向けて解決すべき課題
6. 将来構想について	相互乗り入れについて、乗入れ時の課題（集電方式）
	連続立体交差について
	単線区間について
7. リニア新幹線、北陸新幹線への期待	リニア中央新幹線への期待、延伸等が実現した場合の想定される効果
	北陸新幹線への期待、延伸等が実現した場合の想定される効果

2. 交通事業者ヒアリング（バス） | ヒアリング内容

○バス事業者ヒアリング項目は以下の通り。

	項目
1. 現状について (利用状況、会社の状況)	利用状況(平日・休日)
	利用が多い便、利用者層
	利用促進に向けた取り組み、効果
	路線バス、他鉄道との乗り継ぎに関する連携
	ダイヤの見直し
2. 車両、運転手の確保について	車両の更新状況
	乗りたくなるような車両の導入
	運転手の確保状況
3. 開発の影響について	開発に伴うダイヤの見直し
	開発に伴う変化
4. 今後の方向性について	新規路線について
	増便について
	利用状況の今後の見通し
5. 新交通システム、新技術の導入について	BRT導入意向について
	自動運転技術の導入について
	運行上の課題について
6. 将来の鉄道ネットワークに関する期待	京阪奈新線への期待と見込まれる効果
	リニア中央新幹線中間駅設置による効果
	北陸新幹線中間駅設置による効果
7. その他	交通結節点について改善してほしい点
	けいはんな学研都市内で事業を行う上での課題

2. 交通事業者ヒアリング（タクシー） | ヒアリング内容

○タクシー事業者ヒアリング項目は以下の通り。

	項目
1. 現状について (利用状況、会社の状況)	利用状況(平日・休日)
	主な目的地
	特に利用が多い時間帯の利用者層
	クラスター間移動の需要
	利用促進に向けた取り組み
2. 車両、運転手の確保について	車両の更新状況
	運転手の確保状況と年齢構成
	運転手不足の影響について
3. 開発の影響について	開発に伴う変化
4. 将来の鉄道ネットワークに関する期待	京阪奈新線への期待と見込まれる効果
	リニア中央新幹線中間駅設置による効果
	北陸新幹線中間駅設置による効果
5. 今後の課題意識	今後の課題について

2. 交通事業者ヒアリング | 結果まとめ

交通事業者の人材確保状況について	<ul style="list-style-type: none">鉄道事業者：育成期間が長いため経時的に状況が変化するものの、現状減便に至るほどの人手不足は起こっていないが、今後への懸念はある。バス事業者：鉄道事業者以上の人手不足になっており、実際に人手不足を理由とした廃線も起こっている。高齢化が進んでいることから、今後の人材確保に強い危機感を持っている。タクシー事業者：人手不足の事業者が2社、十分に確保できている事業者が1社聞かれ、事業者で大きく意見が分かれた。ただし、十分確保できている事業者も、人材確保ができているのは本エリアに限ってのことであり、全社的にみると人手不足の状況。
京阪奈新線について	<ul style="list-style-type: none">けいはんな線の延伸 2ルートが地交審で答申されていることは了知しているが、具体的な計画はない。関西圏の鉄道ネットワーク強化の面では期待が大きい。実現には莫大な費用がかかることが予想されるため、需要と費用の関係を具体的に検討する必要がある。京阪奈新線が開通した場合、現状のバス路線と完全に重複するため、路線の再編、減便は不可避。駅にタクシー乗り場があれば待機することができるので需要が伸びる可能性はあるものの、駅の乗降人数が変化するため現在のタクシー需要がなくなるのではないかとの懸念がある。
増便・減便について	<ul style="list-style-type: none">現状のご利用状況ではJR片町線の復便可能性は低い。イベントに合わせた増便増結は検討する。近鉄京都線、JR奈良線では需要に応じた増便を実施し、想定通りの推移。
けいはんな学研都市の開発の影響について	<ul style="list-style-type: none">バス事業者：開発に伴う路線、ダイヤの見直し計画はない。開発により利用者増の可能性もあるが、渋滞への懸念もある。タクシー事業者：需要増が見込まれる地域に対しては、配車時間の集中に対する懸念（主に午前中）がある。また駅が増えることで運行エリアが広がり、需要に対応しきれないことへの懸念も聞かれた。
今後の見通しについて	<ul style="list-style-type: none">鉄道事業者：コロナ禍を経て利用状況は回復傾向であるものの、現状の対コロナ前9割程度で止まると予測しており、その予測にもとづいた見通しを検討している。バス事業者：現状の路線を維持することが最優先。