

けいはんな学研都市(京都府域)の地域公共交通における現状・問題点を踏まえた解決すべき主な課題

地域公共交通の現状・問題点		上位・関連計画における方向性
地域の現況・社会情勢	【地域特性】けいはんな学研都市(京都府域)では、これまで道路網の整備は進められてきたが、<u>JR 片町線・JR 奈良線は学研都市区域内では単線</u>であり、<u>京阪奈新線延伸についても検討が進んでおらず</u>、かつ、<u>クラスター間等を接続する公共交通整備は進んでいない</u>。 【社会情勢】将来的には、<u>リニア中央新幹線や北陸新幹線の中間駅設置</u>により、広域的な鉄道網改善への加速化が期待される。	○関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針 - 近畿圏をはじめとする国内外の諸都市、研究開発拠点及び産業集積地との連携を確保するため、道路、鉄道等の交通施設及び情報・通信基盤施設の整備を推進する。 - 京都、大阪及び奈良の各都心との連絡性の強化を図るため、既存鉄道である西日本旅客鉄道の<u>片町線(学研都市線)</u>、<u>奈良線の利便性の向上</u>を図る。また、今後の本都市の施設立地や活動展開、交通基盤としての役割等を勘案し、近畿日本鉄道<u>けいはんな線の延伸</u>についての検討を進める。 - バス交通については、コミュニティバスも含め<u>路線網の充実、再編</u>等とともに鉄道との結節強化を図る。 ○近畿地方交通審議会答申第8号 - 京阪神圏において、既存施設の改良に関し検討すべき主な事業として、<u>JR 奈良線・片町線・関西本線の複線化</u>を提示。 - 京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線として、<u>京阪奈新線延伸</u>を提示。 ○新たな都市創造プラン - 都市内の<u>主要駅からのフィーダー交通</u>や、<u>本都市と母都市、関西国際空港とを結ぶ公共交通サービスの充実</u>を図る。 - 主要駅とクラスター、クラスター内の利便性を高めるため、ICTを活用した次世代型の連節バス、カーシェアリングシステムの導入など、<u>新たな交通システムやサービスの展開</u>を図る。 ○関西文化学術研究都市(京都府域)の建設に関する計画 <u>北陸新幹線の整備促進</u>を図るとともに、<u>奈良線・学研都市線等既存路線の速達性の向上と輸送力の増強</u>を図る。 <u>けいはんな線の延伸整備</u>について検討を進める。 <u>クラスター間やクラスターと主要駅を結ぶ公共輸送手段</u>として、連節バスの導入をはじめ、<u>新しい公共交通システム</u>やコミュニティバスも含めたバス輸送網の整備・充実を進める。 ○京都府総合計画山城地域振興計画 - けいはんな学研都市を中心とした<u>南部地域の鉄道ネットワークの充実強化に向けた取組</u>を進めるとの記載はあるものの、<u>具体的な施策までは定められていない</u>。
地域の人口流動	【地域特性】3市町とも年少人口は減少傾向、高齢化率は緩やかに増加傾向にあり、特に20歳代における転出超過数が多い。 【地域特性】一方、けいはんな学研都市(京都府域)エリア全体で見た場合、新たな住宅地開発や人口誘導区域の設定により、一定の人口増加を見込んでいる地域もある。 【移動実態】<u>京都市・大阪市・奈良市等との通勤・通学流動</u>が多く、<u>3市町間での流動</u>もみられる。	
住民アンケート調査	【移動実態】移動手段として、<u>通勤・通学では鉄道(29歳以下)、自動車(30歳以上)</u>が多く、<u>買い物・通院では自動車</u>の利用が多い。レジャーでは自動車に加えて鉄道も利用されている。 【移動実態】京都市内、奈良市内へのアクセス満足度は比較的高いが、<u>大阪市内や関西国際空港へのアクセス満足度は低い</u>。 【移動実態】公共交通利用促進に向け、<u>運行頻度の拡大</u>を改善点とする意見や、2市町間を移動できるバス等、<u>通勤・通学先までの路線、ダイヤの充実</u>に対する要望が多い。 【社会情勢】<u>鉄道の新路線整備・既存路線の複線化</u>や、<u>リニア中央新幹線・北陸新幹線の中間駅設置</u>に対するニーズが高い。	
企業アンケート調査	【移動実態】出勤時間は7:30～9:00、退勤時間は17:30～19:00がピーク。 【移動実態】地域内への出張時には路線バスや<u>社用車・レンタカー</u>、地域外への出張時には鉄道、路線バスの利用が多く、公共交通網が整備された場合に行きたい目的地として、<u>国会図書館関西館やけいはんなプラザ等への移動ニーズ</u>が高い。 【移動実態】通勤・出張時の公共交通利用を促す取組として、<u>京都市・大阪市・奈良市までのアクセス向上</u>を期待する意見が多い。	
開発事業者ヒアリング調査	【地域特性】新たな学研開発エリアに立地する企業の<u>従業員の居住地域としては、大阪府域や、奈良市等が想定</u>され、従業員の通勤手段確保の観点から、公共交通が整備されていることは1つの重要な評価ポイントとなっている。 【社会情勢】<u>リニア中央新幹線の整備</u>による東京との接続をはじめ、<u>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</u>を期待する意見が挙げられている。	
交通事業者ヒアリング調査	【運営環境】バス事業者やタクシー事業者を中心に、<u>運転手の人材不足</u>が発生。新規路線整備のためには、既存路線の廃止もあり得る。 【運営環境】路線バスはエリア論を重視しているため、境界を越えての運行は難しい。 【運営環境】<u>京阪奈新線の整備</u>については、ネットワーク強化の面で期待の声もある一方、<u>将来的な人手不足を踏まえた運営体制</u>への懸念や、<u>費用対効果の検討の必要性</u>、<u>バス路線の再編・減便</u>についての意見が挙げられた。 【運営環境】<u>JR 片町線</u>については、コロナ禍の影響で「利用者減少→減便→さらなる利用者減」の負のスパイラルに陥っている。	

解決すべき主な課題

1. 広域的な公共交通アクセスの改善

けいはんな学研都市(京都府域)では、既に相当程度の研究開発と産業の集積が図られ、今後も新たな学研地区開発が予定されている。本区域の持続的な発展を支えるためにはこれまで取り組んできた道路整備のみならず、広域的な公共交通の充実が求められており、その全体像を示す公共交通計画の策定が必要である。とりわけ、本区域の学研都市建設の総仕上げとして、京都、大阪及び奈良の母都市や関西国際空港からのアクセス強化のため、京都府南部地域の鉄道ネットワークの強化に向け、JR 片町線、奈良線の利便性向上(複線化等)及び京阪奈新線の延伸が必要である。

2. クラスター間の交流促進

けいはんな学研都市の特徴として、12の文化学術研究地区(クラスター)が分散配置されており、京都府域においては長年未整備クラスターとして取り残されていた地区の開発がようやく進み始めてきている。こうした中で、今後けいはんな学研都市(京都府域)内への新たな施設立地の増加により、通勤等の交通需要や研究所・大学・企業間等の連携・交流の需要も見込まれることから、移動手段としてクラスター間等を結ぶ公共交通網の整備・充実が必要である。

3. 公共交通を地域で支える意識の向上

地域住民からは公共交通網の充実を求める声がある一方、三大都市圏に位置しながら日常生活行動では公共交通よりも自動車への依存率が高く、交通事業者からは需要と供給のバランスについて懸念する意見等も挙げられている。一方、けいはんな学研都市では、パイロットモデル都市として様々な実証実験を展開してきた実績があり、新たなモビリティの実験実証フィールドとして住民にとっても受け入れられやすい地域である。こうしたことから、公共交通網の持続的発展に向けては、交通事業者だけでなく、行政や住民、企業等も連携し、利用促進やモビリティ・マネジメントの取組等を通して、公共交通を地域で支える意識を高める必要がある。