

けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会 第3回会議議事録

■日時・場所

- 令和6年12月13日（金） 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。
 - ・ お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。今回3回目ということで中間案が出てくる。ご意見等いただけると幸いである。

2. 議事

（1）第1号報告

- 事務局より、第1号報告「現況分析結果の報告について」説明した。
（資料1に基づき、地域内における人口流動の現況及び将来予測について説明）
 - ・ 3市町とも近場の移動は自動車を利用する傾向にある。
 - ・ 将来推計について、クラスター開発の進展や3市町の人口が維持される想定であることから、クラスター間を接続する移動が増加する見込みとなった。

（2）第2号報告

- 事務局より、第2号議案「計画中間案について」説明した。
（資料2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（中間案）について説明）
 - ・ 第2回会議の際に、学研都市の将来のイメージが共有できていないとのご意見をいただいたことから、将来イメージ図を作成した。学研都市への新たな開発による産業集積が進み、また、広域的なアクセスとなる鉄道整備や区域内の公共交通が充実し、人の移動や交流が活発になっているイメージを表現している。
 - ・ 計画の達成状況を評価する指標として、アウトプット指標、アウトカム指標を設定する。なお、アウトプット指標は年度単位でのモニタリングを基本とし、アウトカム指標は中間見直し時（計画期間5年目時点）および計画期間終了時（計画期間10年目）の評価を基本とする。
 - ・ 計画達成に向けた具体的施策は、広域的な公共交通アクセスの改善に向けた施策、クラスター間の交流促進に向けた施策、公共交通を地域で支える意識の向上に向けた施策の3項目とする。

(資料 3 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（中間案）概要版について説明)

(資料「第 2 号報告（補遺）当日配布資料」に基づき、策定を通じてわかったことについて、精華町岩橋副町長より説明)

- ・ 学研都市推進機構が、平成 3 年に「けいはんなセンターゾーン整備計画調査報告書」をまとめており、その中で、めざすべき「マストラのイメージ」として、世界からのアクセス、日本からのアクセス、関西からのアクセス、学研都市内のアクセス、クラスター地区内のアクセスと、階層的に整理され、それぞれ整備を目指す交通手段を体系的に示していた。その後、この構想はお蔵入りになってしまった。学研都市の概成に向け、公共交通整備は最大の「残課題」であり、学研都市の公共交通整備には「総合的な計画」の検討が必要であることが改めてわかった。
- ・ 学研都市の公共交通整備は、民間の交通事業者任せではなく、今後は行政が整備主体となり、「思い切った公共投資」を検討することが必要である、その覚悟が問われている。
- ・ 来年 3 月 15 日（土）に公共交通フェアを企画している。交通事業者さんの協力をいただきながら、本イベントを通じて、「学研都市の子どもたちに夢を、若者たちに希望を」と、アピールできればと思う。

○質疑応答

(京阪バス株式会社 檀委員)

弊社の現状をお伝えしたい。日経新聞の記事にもなったが、弊社では運転士不足が非常に深刻である。まず 2024 年 4 月に 1 回目のダイヤ改正をした。これは 2024 年問題への対応が理由である。2 回目として 5 月 27 日に緊急的なダイヤ改正を行い、10 月にも 3 回目のダイヤ改正をした。10 月のダイヤ改正は、約 30 人分の仕事を減らすためのダイヤ改正であった。それでも 11 月末時点で、さらに約 40 人分の運転士の不足があり、2025 年 3 月にも多くの地域でバスを廃止する計画を立てている。このように、本年度で 4 回のダイヤ改正を行わないと運転士不足への対応が追いついていかない状況にある。採用についても、イベントや SNS を通じた運転士募集をしているが、応募される方は多くても採用に至る方は少ない。運転士の高齢化も進んでおり、平均年齢は 50 歳を超えている。この先も運転士が減っていくことが見えている中で、運転士を育てていく必要があり、次の世代の方にバス運転士になっていただいたり、バス運転士やバス業界に興味を持っていただいたりする取り組みを地道に進めていく必要がある。先ほど提案があった来年 3 月 15 日のイベントは、市町が主体となって進めていただくことで、人が集まりやすくなったり、大きな施設を借りることができたりするため、非常に有意義な機会になると考えている。弊社としてはぜひ協力させていただくので、よろしくお願いいたします。

(近鉄不動産株式会社 外岡委員)

資料 2 の p. 16 にあるように、弊社では「②南田辺・狛田地区」（狛田西地区）での開発を計画している。今月下旬には市街化区域に編入される見込みであり、事業計画案をまとめて、精華町、

京都府と土地利用に関する事前調整をしている段階である。「①南田辺・狛田地区」では京都府が所有している土地で株式会社フジタが区画整理をしている。こちらも今年度末に認可を取って進めたいと聞いている。p. 16 のフジタ開発区域は京田辺市、弊社開発区域は精華町にあたるが、この区域の間に同志社山手から伸びる南田辺狛田中央線という広幅員道路の建設計画がある。通常の開発計画では自分たちの区画のみを考えて計画していればよいが、今回は広域的な見地から開発計画を検討する必要がある。バス路線については、奈良交通と協議をし始めた段階であるが、民間だけでは限界があると感じている。バスベイ等ハード的な部分も検討する必要があるが、将来交通を見据えてどう進めていくべきかという議論は民間だけでは立ち行かないと感じている。南田辺・狛田地区での開発は行政界をまたいでいるので、京都府が広域的な見地を持って、京田辺市、精華町を交えて検討いただけるとよいと思う。

（京都運輸支局 日高委員）

2024 年問題を受けて、タクシーやトラックを含めて人材確保が喫緊の課題となっている。タクシー、バス事業は地域の足として重要であり、根幹であるということは揺らがない。バスについては運転士不足を契機として減便、路線廃止が全国的に起こっている状況で、京都府内についても例外ではない。バスの運転士の魅力発信が必要であると考えており、各社人材確保に尽力されていることは承知している。支局としても一助になればという思いから、10 月には陸上自衛隊と共催でバス、タクシー等の就職相談会等を実施している。また、12 月 15 日に京都運輸支局の敷地内において、一般者を対象としたバス運転士の魅力発信のイベントを行う。地道ではあるが、運転士になっていただくための魅力発信を行っている。公共交通計画を策定し、未来に向けて頑張っていこうということは読み取れるが、輸送するリソースが足りていなければ実現は難しい。まずは運転士確保が重要である。

（京都府 建設交通部 交通政策課 代理：参事 上岡様）

実施事業のスケジュールについて、関係機関と 10 年間継続して協議していくものもあると思うが、部分的には進捗を段階的に表現できる事業もあるかと思う。実施プロセスについても主体を明示できる事業については明示いただきたい。また、p. 66 の将来イメージ図は、先ほどの事務局の報告内容を聞くと、絵が示している内容がわかる。そのため、絵をぱっと見た方がわくわくしたり、将来のまちのイメージが湧いたり、新しい未来を想起できたりするような記述を追記していただきたい。せっかく作る計画なので、よりよい未来に向けて引き続き協力していきたい。

（西日本旅客鉄道株式会社 代理：課員 炭本様）

将来的な担い手不足は同じ状況である。弊社としては運転士不足の影響はまだ顕著に出ていない状況であるが、少子高齢化が進み将来的な担い手確保が必要となる中で、来年 3 月 15 日のイベントはありがたい。将来的な鉄道利用者、担い手の増加に向けてイベントをしていただくが、これらは一時的なものではなく継続的に実施していただきたい。資料 2 の p. 72、p. 75 で JR 片町線、JR 奈良線の記載があるが、隣接自治体と協力して利用促進を進めていきたい。複線化について、国や地方には調査、検討をお願いしたい。

(関西文化学術研究都市推進機構 河合委員)

岩橋委員からお話があった「計画策定を通じてわかったこと」では問題提起をいただいたという認識である。民間事業者のみではどうしようもないような社会的問題がある中で、公共交通を考えていくのは難しいことが多いと感じた。当面10年間、このエリアでは人口減少は起こらないということだが、長い目で見た時に利用者減、需要減になる可能性が非常に高い中で、これまでのように事業化調査をして採算性を見極めながら進めていくだけでは、大きな壁を越えられないのではないかと感じた。公共交通の持続可能性を高めていくための議論があるが、公共交通はアクセスや人を運ぶだけの機能ではなく、防災、カーボンニュートラル、福祉、地方創生の問題に深く関わる問題だと思う。行政としてもっと前に出て検討していく課題であるという指摘はごもっともだと感じる。事業化調査を進めていくとのことだが、広い次元で公共交通の多面的な価値を見渡ししながら、行政としても新しい価値を評価して、税の問題などとも絡めながら新しい交通体系を作っていただきたい。例えば国の検討と絡めて働きかけをしたり、けいはんな学研都市をモデル都市として検討したりするなど、計画の道筋を関係者に理解いただく取り組みが必要だと感じる。過去にアクションプランで調査があったとのことだが、資料2の8章などで最終案に向けた新しい提案を表記していただくのが良いのではないかなと思う。ひとつの意見として聞いていただきたい。

(近畿運輸局 交通政策部 交通企画課 大塚委員)

通常地域公共交通計画の計画期間が5年ほどであることを踏まえると、本計画の10年という計画期間は長い。計画期間の10年の間には、運転士不足などのネガティブな変化、先進モビリティ開発などのポジティブな変化が見込まれるため、中間見直しをしっかりといただきたい。計画内ではアウトカム指標での評価、アウトプット指標での評価の2つが記載されている。アウトプット指標による評価では、取り組みをやっただけで終わってしまうリスクがあると感じる。毎年評価できるアウトカム指標はモニタリングをしっかりと実施し、中間見直し時点で仮に状況が進んでいれば、アウトプット指標自体の見直しも含めて評価しながら進めていただきたい。

(大阪産業大学 波床会長)

5年、10年経てば計画の担当者が変わっていることが予想されるので、引継ぎをしっかりとお願いしたい。

(近畿地方整備局 建政部 都市整備課 青山委員)

立地適正化計画、コンパクトシティ施策を担当しているので、その観点からコメントさせていただく。立地適正化計画と地域公共交通計画は連携していくことが望ましいと言われている。また立地適正化計画については、現在は単独市町村で策定している事例が多いものの、今後はより広域に、複数市町村が連携し、広域で見た際に最適化が図られる公共交通軸と連携した施策としていこうという方向性となっている。本計画は広域的な公共交通計画なので、立地適正化計画に

についても広域的に進めていただくとより良いものになると感じるため、ご検討いただきたい。

(大阪産業大学 波床会長)

現状において、立地適正化計画との関係はどうなっているか。

(事務局)

精華町単独では、前年度から今年度の二か年で都市計画マスタープランの改定と併せて立地適正化計画を策定している最中である。今回の地域公共交通計画とそれぞれの市町の立地適正化計画との直接の関連はないが、コンパクトシティの取り組みと公共交通は密接に関わる問題なので、公共交通を考える部分ではより広い視野で進める必要があると認識している。特にけいはんな学研都市は複数市町が関係しているので、ご指摘の観点が重要であるという点については認識している。広域的な立地適正化計画の策定について、今すぐ取り組むということは明言できないが、ご助言を踏まえて検討していきたい。

(関西文化学術研究都市推進機構 河合委員)

資料2の8章の各取組の具体的施策について、複線化に向けた調査、活動とそれらの成果が出た場合の事業実施までを含めているという認識でよいのか、それとも準備期間を10年間として考えているのか。

(事務局)

資料2のp.72以降、JR片町線、JR奈良線の複線化、京阪奈新線の整備について記載しているが、鉄道路線ごとに事業の進捗、熟度については一律ではない。今後10年間の中ですぐ実現できるものもあれば、調査・検討で留まるものもあると思う。状況の変化と併せて、運転士不足の問題、開発が進んでいる南田辺・狛田地区における公共交通等は、10年スパンのなかでも早く進めていかなければいけない。大塚委員からご指摘があったが、10年間で逐一進捗状況を確認しつつ、それぞれの事業を進めていきたい。

(精華町 岩橋委員)

鉄道3路線については、各路線とも最初の2年くらいで事業化に向けた調査をした後に、具体的な取り組みを進めていくという流れにしている。最終的にどのような記載にするかは、引き続き、京都府と調整させていただきたい。

(大阪産業大学 波床会長)

本地域で公共交通に関する環境が大きく変わることはすでに予定されている。1つはリニア中央新幹線、2つ目は北陸新幹線である。整備時期は20年後くらいだと思われる。長野新幹線（現：北陸新幹線の東京～長野間）では、新駅周辺の市町村で開業に向けた対応が間に合わなかったということを聞いた。その話を踏まえると、この地域では十分に時間があるので、いつ準備を始めるべきかということが分かると思う。調査に2～3年、環境影響評価に数年、工事に10年程度か

かると想定し、遡って、15 年ほど前には調査を開始する必要がある。以上のことを頭の隅に入れておいていただくとよいと思う。

(近畿日本鉄道株式会社 山本委員)

計画を進めるにあたり、弊社としても引き続き会議への参加を通じ、情報提供等の協力をさせていただく。イベントも参加させていただくので、よろしくお願いしたい。一点、ヒアリング調査の結果について、費用の部分の書きぶりを改めて事務局と調整させていただきたい。

(大阪産業大学 波床会長)

これまでの意見でのキーポイントは乗務員確保であると感じる。これは鉄道、バスの共通課題である。少子化の問題が根幹にあるが、この先改善される見込みはない。解決の糸口となり得るのは、p. 88 にあるような各種先端技術や自動運転技術である。実用化に向けては、まちなかで実験するより、けいはんな学研都市地域のすっきりとした道路のほうが良い環境だと研究者目線では思っている。実用化の観点から、実験等を強力に進めていくということも一つの手であると思う。鉄道については、踏切をなくし、ホームドアが設置されていれば、横に移動するエレベーター状態なので、技術的には可能である。そのような実証実験等の取り組みの話があるのであれば、学研都市として強力に協力姿勢を打ち出していければよいのではないかな。

(近畿日本鉄道株式会社 山本委員)

バブル期に入社した世代は採用人数が多く、今後大量に退職することとなる。弊社では 2030 年ころから毎年何百人と従業員が減っていくことを見据えて、ワンマン化や自動運転の検討等の取り組みを進めている。安全を担保する手法として、国の方でどの程度認めていただけるのかということが大きなファクターになる。人間の代わりにどこまで何で補うのかということも含めて議論いただき、事業者の事情も踏まえていただけるとありがたい。

(3) 第 3 号報告

○事務局より、第 3 号報告「今後のスケジュールについて」説明した。

(資料 4 に基づき、今後のスケジュールについて説明)

- ・ 第 4 回会議で最終の計画案を諮る

(資料 5 に基づき、パブリックコメントの実施方針について説明)

- ・ 12/24～1/30 までパブリックコメントを実施する。

(資料 6 に基づき、住民向けイベントの実施方針について説明)

- ・ 3/15 にけいはんなプラザにて住民向けの啓発イベントを予定している。

○質疑応答

(京都運輸支局 日高委員)

この中間案については、第 4 回協議会内で最終案として提案されると思うが、微修正があった場合の対応は可能か。

(事務局)

本日いただいた意見の反映は個別調整ののち、会長一任としてパブリックコメントに付していきたい。パブリックコメントに反映させるための修正は12月20日を期限としたい。

パブリックコメントの意見については、内部で検討し、会長と調整する。最終案として2/14の第4回協議会内で示し、承認いただき、最終確定としたい。

(京都府 商工労働観光部 代理：文化学術研究都市推進課 参事 棕平様)

自動運転について、今年度国土交通省の採択を受け、木津川市エリアで意識醸成、精華町エリアで整備と実証実験を行う。また京田辺市エリアで12月13日～12月14日にかけてレベル2の自動運転バスの試乗体験会を予定している。以上、ご紹介である。

4. 閉会

○次回協議会は令和7年2月14日（金）午後2時30分より開催予定。

以上