

けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会第6回会議 議事要旨

■日時・場所

- 令和8年2月16日（月） 午後2時00分～午後3時40分
- 精華町役場 庁舎6階 審議会室

■内 容

1. 開会

2. 委員紹介

- 事務局より、委員名簿のうち「地域公共交通の利用者」（けいはんな学研都市〔京都府域〕に在住または在勤する者）について、中室委員の転勤等に伴い、後任として一森 恒久（いちもり つねひさ）様に新たに委員へ就任いただく旨を紹介した。
- 事務局より出席委員の紹介。
- 大阪産業大学 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。事務局からは本年度何を実施したかの報告と、来年度の情報提供があるかと思えます。本日はどうぞよろしく申し上げます。

3. 議事

（1）協議第1号

- 事務局より、協議第1号「令和7年度決算見込み及び令和8年度予算案について」説明。
（資料1、資料1-1に基づき説明）
- 質疑応答
特に無し
- 協議第1号は原案のとおり承認された。

(2) 協議第2号

○事務局より、協議第2号「地域公共交通計画に基づく施策の実施状況について」説明。

(資料2、資料2-1、資料2-2に基づき説明)

○質疑応答

(奈良交通 代理：乗合事業部・統括次長 松石様)

通し番号5について、京都一けいはんな直通バスの協議を計6回実施した理由について報告させていただく。京都一けいはんな直通バスは平成28年3月に京都府から依頼があり、京阪バスと弊社での共同運行を行っている。

けいはんな学研都市と京都駅を直結するようなバスで、主に通勤目的で利用いただいていた。直通バスの利用状況と収支についてご説明させていただく。利用者数はコロナ禍で大きく落ち込み、令和2年度には13.2人/便であったが、徐々に回復して令和6年度は18.9人/便に回復した。一方収支は運行当初から赤字で、今年度は京阪バスと弊社で合わせて1600万円ほどの赤字となることが見込まれている。このような状況に加えて、運転手不足が深刻化していることや物価上昇による輸送コストの増加が続いており、今後、赤字が拡大する見通しとなっている。

これまでルートの変更や運賃改定による収支改善を図ってきたが、残念ながら黒字化には至っていない。このような状況を踏まえて、昨年度末から京都府と複数回にわたって路線維持に向けた協議を行ってきた。私共からは他の地域の生活交通路線において、自治体からの支援や減便等により、全体のネットワークの維持を図っている状況であるため、赤字を抱えたまま事業者努力のみで本路線を維持することは非常に難しい状況であることを説明した。

このような状況の中で、両社とも収支が均衡であるのであれば運行を継続したいという考えのため、路線維持に必要な支援を京都府に要請したところ、利用促進については協力が可能であるとの回答があった一方、赤字解消のための財政的な支援は難しいとの回答であった。

これらの経緯を総合的に判断して、利用促進の取組によって黒字化ができないのであれば、令和9年3月をもって終了せざるを得ないという結論に至った。黒字化には30人/便が必要だが、現状はとても難しい状況である。

私共としてもけいはんな学研都市の発展に貢献したいという思いは皆様と同じであるが、力不足であるため、運行継続に向けてなにとぞお力添えをお願いしたい。

(京都府 商工労働観光部 文化学術研究都市推進課 芝田委員)

直通バスに関するチラシや啓発に関する取組について説明させていただきたい。チラシも含めて、ホームページでの周知やけいはんなプラザホテルへの宿泊者に対する案内をしている。通勤利用が多いので、通勤者に直接情報を届けていきたいと思い、チラシを作成した。

令和9年3月をもって運行終了という話があったが、来年度の4月からの1年間で勝負だと思っている。京都府から依頼をして運行いただいていることに対しては感謝しかないが、引き続き運行していただきたい思いは今でも諦めていないので、引き続き利用促進に取り組んでい

きたい。

我々も今まで実施したことを含めて手元に策をいくつか持っている。これらの策をもっても利用者数が少ないということであれば仕方がないのかもしれないが、最後まで諦めずに取組を進めていきたい。委員の皆様においても、このような状況であることをお近くの方にお知らせいただきたい。路線維持に向けてご協力いただけることがあれば、皆様にもご協力いただきたい。

(京阪電鉄不動産 代理：専任マネージャー 茂里様)

南田辺・狛田地区の狛田東地区で学研都市のまちづくりをしてきた。京都府、精華町、地元住民のご協力を得て換地が完了し、今は希望企業に土地の引き渡しを行っている段階である。

この学研都市の開発に関わる中で思っていることとして、この地域は設備投資を行うことで先端的な技術を背景にしながら発展していこうとしている企業をいかに集めるかが大事であるということがある。それに伴って、この地域の魅力は企業が集積していることだと感じている。そのため、交流が生まれるような、公共交通のネットワークは大事だと思っている。京都府からは「モビリティの街」という話があったが、おそらく基盤になるのは道路だと思う。モビリティ施設を発展させるには通信環境を整えることが必要で、道路施設にどう反映していくかを考えた時に、通信アンテナを街路灯につけられないかということ考えた。

しかし相談する上でどこに相談していいかわからなかった。ただ、ここでは公共交通協議会といういい場があるので、ここで効率よく情報共有しながら、全国に先駆けた道路基盤整備を進めていただきたいと思っている。我々の地区は道路整備が終わってしまったが、先端技術についても勉強しながら新たな道路整備を積極的に進めていただきたい。

(大阪産業大学 波床会長)

自動運転などを進めるには通信環境が大事というこれまで議論に上ったことがない話があったが、このような話はどこに相談したらいいのか。

(事務局)

地域公共交通計画でも「学研都市にふさわしい先進的なモビリティの実現」について機運醸成を図ることを柱として掲げているので、本協議会のテリトリーとしてなくはない。

ただ、適切な部署が今はお答えできない。今の計画には具体的な取組を全て書き込めていないため、書き込めていない内容について協議会でテーマにしながら取り組んでいければいいと思う。令和8年度では計画に記載できていない状況であるため、適宜京都府が中心に進めている取組についても並行しながら別途議論できる機会を設けられればと思う。

(京都府 商工労働観光部 文化学術研究都市推進課 芝田委員)

昨年8月の精華大通りのレベル2の自動運転についてお話ししたい。令和5年に、けいはんなプラザ～KICKの間にセンサー等を設置しており、こちらの事業は京都府の予算を活用している。昨年の自動運転は、令和5年度に整備した資源を用いて行っている。

通信は現在、3大キャリアの電波を用いているが、その他の地域に整備する際には道路に埋め込みをする技術などを用いていきたい。自動運転には電波、電気が不可欠であるとの認識のため、インフラ整備も含めて取組を進めていきたい。

(大阪産業大学 波床会長)

京都府は窓口になりうるということで承知した。

(関西文化学術研究都市推進機構 河合委員)

資料2の通し番号7についてご説明したい。今年度、次期ステージプランに関する協議を計7回行ったとのこと。10月から3月までで、学研都市の今後10年間の方向性を定めるステージプランの検討を進めている。国土交通省をはじめとした国の関係機関、京都府、3市町を含めた検討会を行っている。そのなかで当然、公共交通に関わる課題が議論されている。もともとけいはんな学研都市の課題の一つとして公共交通整備があったが、社会情勢を踏まえて厳しい状況になっているという認識である。

次期ステージプランでも母都市との連絡、クラスター間の連絡、関西空港など国際拠点との連携に取り組まなければ学研都市の発展につながらないとの課題認識のもと、最重要事項との観点を持ってステージプランの検討を進めている。関係機関の皆様におかれては、地域公共交通計画を策定されており、計画期間もステージプランと同じ10年ということである。学研都市の発展に関係するように二人三脚で取り組んでいければと思っているので、関係機関の皆様との連携・ご協力、取り組みの方をよろしくお願ひしたい。

(近畿運輸局 大塚委員)

京都府から説明があった自動運転について質問させていただく。令和9年度にレベル4を目指しているとのことだが、令和8年度の具体の取組を教えてください。

(京都府 商工労働観光部 文化学術研究都市推進課 芝田委員)

自動運転の取組は令和6年度、令和7年度で進めてきた。令和9年度ではレベル4の自動運転バスの商業運行、いわゆる実装をしていきたい。実験当初は3日だった運行期間が3週間になり、実証期間が延びてきている。商業運行となれば毎日の運行になるので、期間を延ばしていきたい。レベル2からレベル4にいきなり移行することはできないので、実証期間の長期化など段階を経ながら進めていきたい。

(近畿運輸局 大塚委員)

計画の評価方法に関して意見を述べさせていただく。資料2で示している政策の評価項目はアウトプット指標が主で、アウトカム指標は5年に1回の中間見直しで確認することだった。今年度も1回目の会議というところで、会議の開催が少ない中でもう少し現状のデータの共有をするべきではないか。例えば、利用促進を行ったことによる効果など、短いスパンで報告いただかなくてはせっかくのこのような機会がもったいないのではないかと思った。

京都駅との直通バスの話では、1 便当たり 30 人乗車が必要であるとのことだったが、現状は何人乗っているのか、利用促進によってどのくらい利用者数が増えたのかという結果をもう少しこまめに出した方がいいのではないかと思った。

(事務局)

アウトカム指標について、ご指摘の通り 5 年後に初めて結果を出すのは適切ではないと思う。ただアウトカム指標は 8 つほどあり、これらの数値は毎年自動的に手に入るものばかりではなく、調査には公共交通事業者にもご協力いただく必要があり、時間も要するという認識である。

利用状況の把握をするべきという意見は、ご指摘の通りだと思う。会議回数を増やすのか、データを共有するのかなど検討したい。

(近畿地方整備局 大和委員)

道路整備に関する情報提供をさせていただく。国土交通省近畿地方整備局では、都市再生整備計画関連事業、都市構造再編集中支援事業などの補助制度がある。これらの補助制度は補助事業を対象として、公共施設と一体に整備される情報基盤が補助対象となっている。立地適正化計画が策定されていれば都市構造再編集中支援事業が利用できるもので、このような補助事業があるということをご認識いただくと幸いである。

○協議第 2 号は原案のとおり承認された。

(3) 協議第3号

○事務局より、協議第3号「学研都市京都府域・公共交通セミナー」について説明。

(資料3に基づき説明)

○質疑応答

(大阪産業大学 波床会長)

参加者構成について、事務局から声をかけた範囲の出席が多いと思うが、もっと一般の方が参加するにはどうすればいいかと思っている。市民の機運醸成につながるためのアイデアはないか。

(事務局)

今年度は協議会の取組を始めた初年度であり、機運醸成、理解促進に向けたイベントについて検討を行った。最後は、ユーザーである住民、在勤、在学の方に訴えかけるようなイベントがふさわしいのではという意見があった。

ただ、いきなりエンドユーザーを対象とするのではなく、地域で支えていくためには企業の皆様、各種団体の皆様の協力が不可欠という判断をし、コアなステークホルダーにまずは意識を持っていただきながら認識を共通することに主眼を置いたのが今回のセミナーであった。

今年度のテーマは広域的公共交通に軸足を置いていた。まだ理解促進、機運醸成は不足している認識があるが、住民の皆様に現状をお伝えするためには、何かしらの方向性を示しながら進めていくことがいいと考えている。そのため、住民の方をお呼びするのはもう少し先になるのではという認識である。

(大阪産業大学 波床会長)

一般の方を対象とするイベントとしては乗り物フェアがあるかと思うが、乗り物フェアは乗り物好きの方に限定されてしまっている。そのため、セミナーと乗り物フェアの間の位置づけになるようなイベントがあればいいかと思う。

(近畿地方整備局 大和委員)

学研都市という強みを活かし、けいはんな学研都市にある大学の学生や、公共交通を研究対象としている研究室のゼミにお声がけすると、橋渡しのような人材かつユーザーに声が届くのではないかと感じた。参考にさせていただければと思う。

○協議第3号は原案のとおり承認された。

(4) 報告第1号

○事務局より、けいはんな乗り物フェアの開催案内について説明。

(資料4に基づき説明)

○質疑応答

(西日本旅客鉄道株式会社 平野委員)

次年度のけいはんな乗り物フェアの開催方針についてお聞きしたい。

(事務局)

令和8年度当初予算では予算を計上できていないため、今の形式での乗り物フェアは開催できない。ただ、何らか一般ユーザーの利用促進、機運醸成としては有意義であるということは忘れることなく、どうしたら同じような効果があることができるかということは検討していきたい。

(5) その他

○精華町岩橋副町長より挨拶

本協議会は、けいはんな学研都市京都府域の地域公共交通計画の策定と実施という、広域的かつ高い目標を掲げた大規模な協議会であり、法定協議会とは言え、委員の皆様には大変お忙しい中ご足労を賜り、対面での会議を開催できたことに、お礼を申し上げる。

昨年度は、初めての計画策定という大変な作業に際し、私も微力ながら事務局の応援にあたっていたが、今年度は、事務局の皆さんにお任せしたところ、法律に基づく進捗状況管理のほか、協議会としての事業者ヒアリングや、公共交通セミナー、乗り物フェア開催などに取り組んでもらった。そうした中で、今年度の取組で最も印象に残ったのは、やはりつくば大学からお越しいただいた谷口先生によるセミナーでの講演内容であったと思う。

谷口先生は、「まちの黒字化」という言い方で、まち全体が黒字化するために、行政は公共交通に独立採算を求めすぎはいけない、行政がもっと負担すべきだと語られ、日本の地方自治体の公共交通への負担が予算額に占める割合が0.1%程度の自治体が多くを占めており、ヨーロッパとは桁が一つ違うと指摘されていた。今すぐ財政支出割合を劇的に増やせる状況にはないのかもしれないが、少子高齢化や地方創生の観点からも、公共交通整備を推進すべきという趨勢は変わらないと考えられる。

学研都市の仕上げに不可欠な母都市からのアクセス改善やクラスター間接続などの実現に向け、取組を進めてまいりたいと考えている。皆様の厚いご理解とご協力をお願いいたします。

4. 閉会

○次回協議会は令和8年4月末までに書面にて開催予定。

○実地での協議会開催については、来年度も実施予定。

以上