

けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会第1回会議 議事録

■日時・場所

- 令和6年5月17日（金） 午前10時00分～午前11時30分
- 精華町役場 庁舎6階 審議会室

■内 容

1. 開会

- 発起人代表精華町長より挨拶。

- ・ 本協議会の発起人を代表し一言ご挨拶を申し上げます。本協議会発足にあたり、本年3月4日に参画を呼びかけ、皆様からご快諾いただき、3月25日付けで本協議会を設立することができた。さて、学研都市建設が始まり37年、来年度には、学研都市全体の第5ステージプランの策定が控えている。今回、京都府域に限定したものとなるが、学研都市の公共交通について、初めてとなる、まとまった調査と、計画策定にあたることとなった。我々の取り組みは、京都府域の都市住民や立地機関のためのみならず、第5ステージプランの策定にも貢献でき、ひいては、学研都市全体の概成に向けた一助となればと、そのような志を持って、取り組んでいく。つきましては、限られた時間の中での取り組みとはなるが、大阪産業大学教授の波床先生にご支援いただきながら、京都府、京田辺市、木津川市と精華町が主体となって、学研都市の公共交通の将来像と取り組み方を明らかにしてまいりたいと考えている。どうか、委員の皆様におかれましては、本取り組みへのご理解、ご協力を切にお願い申し上げます。

2. 委員紹介

- 事務局より出席委員の紹介。

- 波床会長より挨拶。

- ・ 私が学研都市に初めて足を踏み入れたのは、けいはんなプラザのオープニングセレモニーに参加したと記憶している。その頃と現在の学研都市とを比べると、残念ながらあまり変わっていないように思われる。30年間変わらないということは、それだけ色々な計画が停滞していることであろうと思われる。東の学研都市である筑波研究学園都市は、常磐線の別線という形でつくばエクスプレスが整備され便利になった。けいはんな学研都市は、現在ものどかな風景が広がっており、人の流れや交通に課題があるのではないかと思います。工業団地が売れているという話も聞くが、学研都市だからではなく、新名神高速道路が繋がりそうだからという点が大きいと感じている。もちろん道路も重要だが、人の流れをつくらないと、学研という名前を冠した地域にとっては少々物足りないのではないかと感じている。本日はこのような点をご議論いただければと思う。

3. 議事

(1) 第1号議案

○事務局より、第1号議案「けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通協議会」規約の改正（案）について説明した。

（資料1に基づき説明）

- ・ 本年3月に、本協議会の規約について、書面にてご審議いただいた際に、2名の委員より、地域公共交通の利用者を委員に入れることが望ましいとの意見があった。
- ・ 規約の別表1（委員名簿）に、けいはんな学研都市（京都府域）に在住または在勤する者を追加することを提案する。

○第1号議案は原案のとおり承認された。

○「地域公共交通の利用者」について、精華町在住で木津川市に所在する研究所に勤務し、かつ、「Club けいはんな」（学研都市における各種モニター協力者の会）の会員である中室健氏が適任として、波床会長が委員に指名。

(2) 第1号報告

○精華町副町長より、計画策定に向けた取り組み趣旨について説明。

（資料2に基づき説明）

○質疑応答

特に無し

(3) 第2号報告

○事務局より、けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画策定の概要について説明。

（資料3、資料3-1、資料3-2、資料3-3に基づき説明）

○質疑応答

（大阪産業大学 波床会長）

資料3の計画期間について、今後30年を見据えつつ10年間の計画を策定するとのことだが、計画としては構想レベルの話から具体的に動ける話までを取扱うという趣旨でよろしいか。

（事務局）

長期的に取り組むべき内容や、短中期的に取り組む内容など、公共交通と言っても多種多様である。長期的に取り組む部分は構想レベル、短中期的に取り組む部分は計画レベルという棲み分

けで全体的な計画策定をしていく。

(大阪産業大学 波床会長)

資料3の2ページ目で、施策の基本方針①に「母都市からのアクセス向上」とあるが、母都市とは京都市、大阪市、奈良市等という理解で差し支えないか。

(事務局)

母都市についてはご認識の通りである。学研都市の通勤流動として、学研都市から大阪市、京都市、奈良市への流出、大阪市、京都市、奈良市から学研都市への流入も多い。

(関西文化学術研究都市推進機構 河合委員)

けいはんな学研都市は、法律策定から約40年、都市建設が進んできた。新たな都市創造プランの中で、世界トップレベルの研究イノベーション拠点にしていこうと取組んでいる。150を超える大学・研究施設が立地している。学研都市区域の人口は約25万人である。学研都市の成果として、IPS細胞、多言語同時翻訳、対話型アンドロイド等、大阪関西万博でも紹介される基礎技術の成果を得ている。

150を超える研修施設と住民の方の交流を図ることが更なるイノベーションにつながるベースとなると考えている。イノベーションとインフラ整備は両輪で進めていくべきと考える。クラスター間の連携または都市との連携という点では、当初の計画が未だに具体的になっていない部分もある。今回の協議会の場で地域公共交通を議論していただくことはありがたい。

学研都市ではモビリティ技術開発も進めており、私ども、推進機構のプラットフォームの中でも自動運転の研究開発をこれまで二十数社に活用いただいている。今後、地元で実装していく等、住民にも分かりやすい形で見せられるということもあるし、研究者の方にも新しい発想の起爆剤につながっていくのではないかと期待している。

筑波研究学園都市と比較すると、けいはんな学研都市の国内での知名度は劣る部分がある。公共交通ネットワークがしっかりと構築されていないことが要因の一つと考えられる。公共交通で学研都市の名前を冠する駅ができると分かりやすいのではないか。昨今、コンパクト・プラス・ネットワークの施策が取りざたされているが、ネットワークの充実により、けいはんな学研都市の発展、経済の発展につながるように、しっかりとした議論を進めていきたい。

(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)

計画の将来像について、交通そのものが目標となっている。交通は手段なので、交通が改善したら、どんなけいはんな学研都市になっているかという将来像が無いと、どういう交通にしていくと良いかということが議論できないと思われる。

けいはんな学研都市は京都・大阪・奈良の中心部にあり、色んなことがしがらみなくできる場所である。交通が発展すると共創することが加速していくと感じている。例として、けいはんなアバターチャレンジにATRと取組んでいるが、そこに学生も巻き込んでいきたいと

考えている。NAIST（奈良先端科学技術大学院大学）や同志社大学の学生と一緒に集まろうとすると、公共交通で1時間半くらいかかる。学生なので車で来て欲しいとは言にくい。公共交通の交通費の支払いも任意団体にとっては厳しい。共創しようとしたときに集まれないことが課題である。交通の先にある目標やビジョンを決めていくことになると思う。もう一個上のレイヤーの目標を決められたら良いのではないかな。

（大阪産業大学 波床会長）

学生だと車が使えないので集まりにくいというのはご指摘の通り。研究者も全国各地から集まってくるので、研究の会合に車で来る人は少ない。研究者が集まるにしても集まりにくいというのが、残念ながら学研都市の現状であると言える。

交通は手段というのはその通りである。目的の方が議論できるかという、直接的には議論できないが、非常に手段にとって重要な意味をなすので、今後ともご発言をお願いしたい。

（京都府商工労働観光部 足利委員）

昨日も学研都市のある研究所の方と話したが、中室委員と同じことを仰っていた。学研都市で横の連携を取ろうとするとどうしても車で移動することが多くなる。学研都市内の交流を高めるために、公共交通の充実が重要と考えている。

計画策定の際にプラスアルファで検討できたらいいこととして、1点目は、自転車のレンタルや、ロボット等のテクノロジーでラストワンマイルを補足する交通手段を検討できたらいい。もう1点目は、外国人への分かりやすい表示が必要と考える。京都市内の観光は飽きている外国人が多いということを掴んでおり、外国人を南に引き込んでいきたい。JRはパスがあり来やすいが、他の公共交通機関に乗り換える場合に、外国人にとっては案内が分かりにくいことがある。学研都市に来れば外国人にとって動きやすい環境を整えられると良い。

（大阪産業大学 波床会長）

末端交通の話があったが、資料3-2の通り、各市町で地域公共交通計画を立てる枠組みになっている。各市町の会議で議論するのが良いか、必要があれば各会議に申し送っていただければと思う。

外国人の観光客もいるが、外国からも研究者が来る。外国人にとっては、学研都市は秘境かもしれない。母都市以外に関空からのアクセスも念頭に置いた方が良いかもしれない。

（国土交通省近畿運輸局 酒井委員）

公共交通のネットワーク確保は非常に重要な課題と認識している。今回の計画策定も国の地域公共交通調査等事業に採択されており、必要な支援をさせていただく。

概要の中で、もう少し盛り込んだ方が良いと思われる要素を申し上げる。バスのクラスター間接続に関して、どこの事業者でも問題になっているのが運転士不足等の輸送側のリソースが足りていない点である。行政側の思いがあっても、そのまま実現できるわけではない時代となっている。限られたリソースをどのように配分するかという視点が重要。現状でどこ

が不足していて、どこを改善すべきか、現状とリソースをよく見比べながら計画を立てていく必要がある。

また、鉄道の関係について、近畿地方交通審議会答申にも記載があり、非常に重要な路線と認識しているが、鉄道新線の計画に当たっては、事業者の合意、自治体間の合意、ルート、採算等の議論が必要である。この機会を活用して、まずは地域において、具体的な議論を詰めていただければと思う。

また、先ほど、京都府からも発言があったように、来年の大阪・関西万博は大きなチャンスであり、万博に向けて、この地域の人流の活性化に資することも計画に絡めていければと思う。

(西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 京滋支社 地域共生室 吉田室長代理)

資料3の中でも公共交通機関の現状と課題ということで、弊社路線に対して厳しいご指摘をいただいている。公共交通機関の課題に対して、この協議会がけいはんな学研都市の発展に向けた良い機会になればと考えている。鉄道は弊社のような民間企業だけで出来るわけではない。奈良線の複線化も京都府や沿線市町にご協力をいただいて成り立っている。

複線化や増便により便利になるが、それだけで利用が増えるわけではない。鉄道はあくまで移動手段であるので、目的が無いとご利用いただけない。学研都市を訪れてお金を落としていただくことが必要と考える。

(大阪産業大学 波床会長)

資料3-1の地図で学研都市の区域がピンクで示されているが、公共交通ネットワークが遠巻きに囲んでいる状況にある。公共交通が使いにくい状況にあるのかと思う。今後も3回の議論があるので、引き続き更なる議論をお願いできればと思う。

4. 閉会

○次回協議会は令和6年9月24日（火）に開催予定。

以上