

伊丹市総合交通会議(自転車部会) 会議録

- 1 日 時 令和2年8月24日(月) 15:30～
- 2 場 所 伊丹市役所 議会棟 3階 議員総会室
- 3 出席者 **【委員】** 敬称略
秋山 孝正、高橋 愛典、大池 津由美、須磨 昭文、藤田 幸治、
吉澤 嘉彦、渡部 育雄、牧野 徹、森脇 義和
(欠席委員) 梅澤 浩二、奥野 雅弘、宮地 輝彦、大山 秀一、
(代理) 佐圓 平樹、岡田 善光
【オブザーバー】
(欠席) 長島 哲男
【事務局】
交通政策室長 河南 佳孝、交通政策室主幹 宇高 正晴、
交通政策室主幹 阪上 博之、交通政策課長 大宮 優、
交通政策課主査 猪原 光弘、都市安全企画課主査 福井 純、
交通施策課主任 萱野 僚太、交通政策課員 入江 稜平
- 4 次 第
 1. 開会
 2. 委員紹介
 3. 定足数の確認
 4. 会議録署名委員の指名
 5. 議事
 - ① 伊丹市総合交通計画中間改訂版(案)について
 - ② 伊丹市自転車活用推進計画(案)
 6. 事務連絡
 7. その他
 8. 閉会

- 1 開会
- 2 委員紹介
- 3 定足数の確認
- 4 会議録署名委員の指名
- 5 議事

① 伊丹市総合交通計画中間改訂版（案）について

伊丹市総合交通計画 中間改訂版(案)に基づき、事務局から説明がなされた。

○部会長

全体構成や市内の交通の状況を把握する上でのデータについて、今日は鉄道事業者のご出席もあるので、事業者の方々の意見ももらいたい。

○委員

「高齢者等の移動手段の確保」の項目が新しく増えている。新しい交通手段を少し書いてあるが、シェアサイクルなど自転車の話に限らず、最近はさらに交通手段が増加しており、シニアカー、電動車いす、歩行用のパーソナルモビリティなどがある。移動手段の確保というと、新しい交通手段とは何かを示すとよい。

また、高齢者の免許返納の問題は前から言われているが、公共交通の運賃割引などの具体的な内容を教えてほしい。

○事務局

次世代のモビリティについては、パーソナルモビリティとか電動車いす等も含めて、施策には超小型モビリティ等と表現したが、ご指摘があったので具体的な名前を入れるように検討する。

高齢者の免許返納については、兵庫県警のホームページに取り組みが掲載されている。確認する限り、タクシーの割引が概ね1割、路線バスが半額、鉄道については智頭急行など一部路線での割引などである。

○委員

市として更に何か考えるということか。

○事務局

市内で実際に割引になっているのは、交通機関ではなく、シティホテルのみである。今後は市内でも返納した方がいろいろなサービスを受けられるように、高齢者運転免許自主返納サポート協議会と連携しながら、この制度をより充実していく方向で考えていきたい。

○委員

協議会の制度とは別に、公共交通の割引率を上げるということではできないのか。

○事務局

市では既に、高齢者に対して市バスの無料乗車証を配布しており、一定の支援を行っている。障がい者に対してはバスとの選択になるがタクシーチケットも交付している。市独自で今以上の割引は考えていない。

○委員

制度的にはできるのか、縛りがあるのか。

○事務局

交通事業者さんの協力があれば、制度的には可能と考えている。市の施策としては、財源的に難しい。

○部会長

財源が一番難しいところ。他の都道府県の例を見ても、警察がどのように周知徹底をするかによって効果も違ってくるように思う。返納自体は1回だが、その年だけ使える割引を配って終わりというものもまだあるように思う。1度返納したら、そのあと10年、20年、或いはもっと公共交通を乗り続ける方もいることを考えると、高齢者全体の人数も増えていて、どこまでやるか難しい。返納制度ができて10年以上経つが地域によって足並みが揃っていないと思う。

② 伊丹市自転車活用推進計画（案）について

伊丹市自転車活用推進計画(案)に基づき、事務局から説明がなされた。

○委員

自転車組合としての取り組みだが、我々の仕事として安全に自転車に乗ってもらうために積極的に取り組んでいきたい。それを自転車組合として市内の自転車店で制度化し推進していきたい。その中で、点検をするとTSマークという証明のシールを貼る。TSマークには少額だが1年間有効の保険も付いている。1年経つともう一度簡単な点検をして再度TSマークを貼ることになる。そういうことをして、市内の自転車利用者がより安全に楽しく自転車を利用してもらえるように努めていきたい。

近くの駐輪場を調査してきた。阪急伊丹駅に近い大変便利な立地の市営西台駐輪場の利用率は7割くらいである。1階は平場なので出し入れは楽だが建物自体も、2階のラックの設備もかなり老朽化している。ここをリニューアルして、楽に自転車を利用できる駐輪場を作ればかなり利用者も増えて評価されるのではないか。阪急リータが管理している地下1階の駐輪場は、一時利用者が7割～8割利用されている。管理人に聞くと、最近は電動アシスト車が増えてラックに止めにくいから何とかならないかという話が多いとのこと。かなり大型の阪急地下2階の市営駐輪場の利用率もだいたい7割程度。こちらも電動自転車が増えてラックには乗せられない。そういう利用者には壁際の平置きに誘導しているとのことである。最後に、最近新しくできた機械式（ラック式）駐輪場。阪急伊丹駅の歩道の上にてできている駐輪場は1時間無料でそれ以降は利用料が必要。利用状況も100%に近いくらい利用されていると思うが、両側が使用されていると止めるのがかなり苦しい。

これから駐輪場を整備する場合は左右に十分余裕を取ってほしい。

○事務局

点検のTSマークについては、前回の部会で意見があったので、啓発の中で整備の重要性を入れた。その上で、自転車組合としての取組みで、市として協力できることがあれば、施策として位置づけ、取り組んでいければと考えている。駐輪場の件では、市の調査でも概ね7割～8割の利用率と把握している。前回も自転車の大型化が進んでいるという意見があったので、老朽化している駐輪場の整備、更新等を行う際は、大型化への対応や、左右に余裕を持った自転車ラックの設置に留意していきたい。

○委員

伊丹市総合交通計画の中の「交通事故の状況」として、交通事故件数が平成7年の1600件と比較して平成30年は約900件と4割程度減少している。この現象の理由はどういったことか。

次に、自転車活用推進計画の「自転車関係事故割合」では、伊丹市は兵庫県と比べて大幅に多いと感じるがその原因は何か。また、平成28年から31年まで自転車事故の割合がかなり高くなっている原因は。

○事務局

交通事故件数が減少している理由は、法改正とか飲酒運転やシートベルトの取り締まりなど、警察も含めて様々な取組みがなされた結果だと考えている。

本市の事故が多い原因は、同じ県内でも比較的平坦な地域は事故の件数が多い。逆に山間部になると自転車利用者が少なく、自転車事故の割合が低くなっている。平成28年は特異な数字なのか、かなり減少している。これについては、警察も詳細な原因は掴みきれていない状況。いずれにしても、全国的に減少傾向の中、本市は増加している。市としては危機感を持って対策しなければいけない。今回の計画にも啓発だけではなく、警察の取り締まりの強化も含めて、交通安全施策を進めていこうと考えている。

○委員

自転車レーンはいつ頃から整備されていたのか。また、自転車レーンにより、事故が減ったかどうかはこの割合ではわからない。

○事務局

平成26年度から整備している。事故は、一般の生活道路でも起こっている。自分で転倒する自損事故も事故の一つ。自転車レーンは、自転車利用者の多い幹線道路において歩行者と分離し、歩行者側が安全になる利点もあるが、自転車レーンを整備したからといって、市内全域の自転車事故の減少には結び付かないと考えている。自転車レーンは、駅や公共施設までを結ぶ幹線を円滑に走行できるというのも目的の一つ。事故を減らすというのも施策だが、他にも目的があることを理解してほしい。

○委員

自転車ルールを子供たちに教えるのは、我々、親の仕事だが大人がルールを守って自転車を運転しないと子供たちに伝わらないと考えている。

○委員

以前は高校通学の自転車も一定方向であった。今は、いろんなところから通学するようになって、あちらからもこちらからも凄いスピードで行き交う状態が続いている。今後、それを何とかしなければいけないと感じている。伊丹市は自転車が便利な街で、電動自転車も流行っているので、これから益々増えていくのは間違いない。電動自転車に乗っていて感じるが、凄くスピードが出るから事故が怖い。事故を無くすのは難しいが、そういう状況も踏まえてスピードの出しすぎには警察の力が必要だと感じる。いくらルールを守ろうと言っても、自分の都合のいいように走るし、警察も自転車は車扱いと言いながら、そんなに厳しくしていない。伊丹市は他の市とは全然違うので、もう少し自転車に対して徹底しないと事故は絶対に減らないと感じている。

○事務局

啓発だけでは、なかなか成果が上がらなかった。平成28年から逆に増えていて、警察も本市は事故が多い強化地域として取り組んでいる。伊丹警察署の交通課の係が縦割りではなく連携して、市と協力して取り締まりの強化に取り組んでいる。それほど多くはないが、切符も切られている。警察とも協力しながら事故の減少に向けて取り組んでいる。

○事務局

高校生の学区が変わって、従前だと市内中心だったのが宝塚市や川西市からも市内の高校への通学が増えている。先月、北高の1年生を対象に、学校周辺の地図と特に事故のよく起こっている箇所を市と警察で実際に写真を撮って、スライドで紹介した。また、昨年から作成している「Enjoy 自転車 life in Itami」という啓発冊子を市内全ての小・中・高校に配布した。小学生向けと中学生以上向けに分けているが、内容は自転車の正しい乗り方の紹介や、より安全に自転車を利用するための基礎知識となっている。少しでも事故を減らすため、いろいろな方策を考えてやっていきたい。

○委員

学校の先生方もいろいろ努力をされていると思う。ずっと続けていくのは大変だと思うが、頑張ってもらいたい。

○部会長

本来、この会議にはオブザーバーとして伊丹警察署の方も参加しているが、残念ながら今回は欠席となった。交通安全関係のデータを一番持っているのは警察。県警なので県全体で、短期間で配置転換などの異動になる可能性もある。その辺りは市と連携を深めて、データの分析などは市が中心になるのか、場合によっては近隣の大学に協力をお願いできるかもしれない。私の勤務先の大学でも

研修を受けてシールをもらわないと大学の駐輪場を使えない仕組みをとっている。社会に出る前に、自転車マナーの研修を受けるのは高校、大学が最後だと思う。そういう効果も需要に合わせて見直していく必要がある。

○委員

高校生の学区が変わって、本校には従来、6割の生徒が伊丹市内から来ていたが、現在は約4割になった。逆に、今まで学区ではなかった宝塚から4割の生徒が進学している状態。朝8時前後には本校を起点にすると西側の西高、北側の北高、南側の市高が交錯してしまう状態。学校周辺の交差点は、人も車も自転車も多く非常に厳しい状態。本校だけではなく、どこの学校も入学時に交通マナーの指導を受けること、自転車保険に入ることを前提に自転車通学の許可を出している。ただ、車の運転をしない人は、交通ルールを知らなくて事故に遭うこともあり、本校でも交通ルールの徹底に取り組んでいる。本校の生徒の事故の状況を把握していく中で、大きな幹線道路で自転車レーンを走っていて車に引っ掛けられるという事故はほとんどない。どちらかというと、生活道路の、特に交差点で出会い頭に車やバイク、自転車同士でぶつかる事故が非常に多いと感じている。なかなか難しいと思うが、幹線道路の自転車レーンの整備を可能な限り進めてもらいたい。今日、配られたネットワーク計画の色の付いていない生活道路の起点も周知して、交差点内の事故を減らすための活動を実施してもらえたら非常に助かるし、学校として一緒に交通安全活動をしていきたい。

○事務局

市内の自転車事故の8割以上は交差点付近が占めている。特に大きな交差点は信号があるので信号を守っていれば大丈夫だが、信号の付いていない狭い生活道路だと、お互いに大丈夫だと突っ込んで出会い頭の事故を起こすという件数が非常に多い。従って、幹線道路だけでなく生活道路についても自転車安全教室で指摘もしている。警察署とも連携しながら取り組んでいきたい。

○委員

自転車活用推進計画の説明をもらったが、ここに書いてあることをそれぞれやると、自己矛盾する。自転車道を作ると自転車交通量が増える。一方で高齢化が進んで交通事故が増えていく。更に、自転車をよく使うと逆に公共交通が使われなくなる。自転車活用推進というのなら、需要のバランスについて書く必要がある。いきなり個別案件の問題点の解決策の形を書いてある。やはり、全体のどこを増やしてどこをどれぐらい我慢してもらうか。あるいは事故はどのくらい関係するか。そのためには、増やしすぎてもダメという話なので、自転車活用推進計画には自転車交通としての将来像を示したい。増加する場合には、事故が増えないようにするにはどういう対策をすればいいかという全体のイメージを作ってもらえないか。

○事務局

自転車活用推進計画にも掲載しているが、「全ての市民が安心して生き生きと暮らすことができる魅力あふれるまち」というのが、第6次総合計画の将来像になっている。この将来像を実現するための一つの方法として、自転車が安全で快適に利用できる環境を整えるということ。本市には、市バスをはじめ路線バスがあり、共存共栄を図りながら自転車施策を進めていくというのが大前提。具体的に、どこを増やしてどこを減らすかという話だが、総合交通計画でも「ベストミックス」ということで、自転車に乗りたい人が乗りたい時に快適に乗れるように、ということ想定している。

○委員

抽象論で終始するのはよろしくない。理念を語るのは構わないが、今日もこれだけ自転車事故の問題で議論が出たので、目標を立ててイメージできるようにしたい。

○事務局

確かに自転車環境を整えることによって、利用者が増えていくと考えている。一方で、高齢化で人口は減っていくということもあり、この計画期間では微増ということで大幅に増やす形では考えていない。

○委員

そうすると、皆が自転車になるわけだから高齢者の交通手段がなくなる。高齢化が更に進むと高齢者用の別の交通手段を増やさないといけない。一方、道路の方は自転車専用道路を増やすという話である。これは全体が関係しているので一度、イメージを作るのがいいのではないか。総合交通の中で各交通手段の分担割合をどう考えるのか。最も危惧されることは、交通事故も増えないように、利用者微増で我慢をしてもらい、その一方で皆が快適になるようにとすると、結局誰も満足しないということにならないのか。現実的に何がどこまでできるのかというイメージを示したほうがよい。

○委員

今の話は非常に難しく、直ぐに答えは出せない。ただ、道路空間は限られていて新たな交通手段の為に、今まで整備してきた道路を再拡張するということとはできない。今の道路空間の中で、再配分して自転車も歩行者もできるだけ安全に通れるように再整備ができないかということで取り組んでいる。比較的幅員に余裕のある道路に、自転車レーンを整備している。別の計画で、街路樹管理計画を立てようとしている。山もない平坦な地形ということで緑が少なく、今までは、緑を確保するために狭い歩道の中にも無理やり街路樹を植栽してきたが、今の基準では過剰で、巨木・老木化して弊害も出ている。歩道の平坦化などの安全性を重視した再整備ができないか見直している。

新しい交通手段がいろいろ出てきたときにどう対応できるのか。今直ぐ、イメージはできないが、今ある限られた空間を有効に使えるような形で整備していき

たい。特に、再整備する中で自転車のネットワークを考えて再整備する。今の段階では分担率まで具体的話を示すことはできないが、全体としては新しい交通手段を含めて自転車などにシフトしていくのではないかと考えている。

○委員

わかるが、とにかくバランスを考えないといけない。自転車の利便性がよくなった結果、逆に困ることもある。数値として表すのは難しい。要するに、全体像を見て議論すればいい。大前提を念頭に置きながら、どこまでやるかという議論にすればいい。

○部会長

全体的なデータを使いながら、計画の目標をどうやって細分化して、議論し、また、くっつけて計画を作っていくことになると思う。自転車交通の整備をすることによって、マイカーから転換することは想定して、道路空間の再配分の議論に活用することは必要かと思う。いろんな立場の方が集まっているので、学校として高校生にアンケートを取り、通学交通の状況把握をする。この計画は今年度中に作成するので、計画にフィードバックは難しいかもしれないが、実際に計画を遂行していく段階でそういった工夫も必要かと思う。

○委員

総合交通計画の「阪神都市圏公共交通利用促進協議会との連携」について、現時点の阪神都市圏公共交通利用促進協議会と伊丹市のM a a Sの進捗状況は。

○事務局

本市は市域も狭く、単独では難しいと考えている。前回の会議の時に交通事業者の方から、現時点で運賃については難しい、経路検索から入っていくべきではないかとの意見があった。また、阪神都市圏公共交通利用促進協議会の事務局を担っている県民局からは、まだ研究段階という説明があったと記憶している。

○委員

伊丹市自転車活用推進計画の指標について、自転車関連事故件数が420件で人口1万人あたりの事故件数が21件という現状に対して、最終的な計画目標は事故件数が258件、1万人あたりが13件という数値が上がっている。計画目標は、平成28年の値がベースになるのかと思う。先ほど、平成28年はなぜか事故件数が下がったという話があったが、指標の数値目標として、その値を上げているのは、現状の取り組みの中で実行可能な目標と解釈する。自転車事故に関しては非常に件数が多く、ひっ迫した問題と捉えている。もし、考えられる余地があれば施策の中に新しい取り組みを入れたり、今の取り組みの回数を増やしたり、規模を大きくするなどして数値目標をもう少し高く設定して取り組んでもらいたい。

○事務局

現在設定している目標は、「人口1万人当たりの自転車関連事故件数」を毎年

度1件ずつ減らすことを目標として設定している。また、それを伊丹市の人口で換算して、「自転車関連事故件数」の目標を設定している。もう少し厳しい目標ということについては、現在、コロナ禍の中で不特定多数の方に対面で啓発を行うことは難しい。啓発動画等も作成し、今後の啓発の方法についても検討している。現状、なかなか事故が減らない中でこの数値目標を達成することは容易ではないと考えている。現在、設定している目標をしっかりと達成していきたい。

○委員

自転車レーンではなく歩道を走行する自転車がいるが、自転車レーンを走行するように徹底する必要がある。

また、シェアサイクルについては、今のところ行政がやっているところが非常に多い。我々のグループでも1社だけ民間レベルでやっているところがあるが、将来的な収益が見えるものではない。民間事業者が単独でやっていたりやり方が何かあるのであれば、いつまでも行政側に頼らなくてもいい。一番課題なのが、乗り捨てる場所が集中してしまうこと。国外でも民間で黒字になっている事例はないといっている。シェアサイクル事業で利益を多額に得たいというつもりではなく、維持管理していただくの売上がないとやっていけない。民間事業者がやっていける方策を考えてもらいたい。

○事務局

各年度、整備した自転車レーンの交通量等を調べており、概ね50%超の方が自転車レーンを走行している。今のところ、歩道も道路交通法上で走行できるようになっている。歩道を走行しないで、全て自転車レーンを走行するようにするには、規制が必要。伊丹警察と何度か意見交換をしているが、デメリットもある。自転車レーンを整備する中の1つに、歩道で歩行者と自転車が錯綜するので危険ということであるが、市内の交通安全イベントでアンケートを取ると歩行者の60%以上が、自転車レーンを整備すると歩道を走行する自転車が減り、以前より安心して歩けると回答しているので一定、成果は出てきていると考えている。

○事務局

自転車レーンを作る基準がある。ガイドラインでいうと、12時間交通量で500台以上自転車通行があるところは自転車レーンを検討しなさいということで、ネットワーク計画を立てて幹線道路を中心に整備している。実際の現況交通量というのは、2000台～6000台くらい。市役所の横に整備した自転車レーンでは、交通量は5000台くらい。整備する前はほとんどが歩道を通っていた。整備したあとは、概ね50%が自転車レーンを走行している。今まで歩道を走行していた自転車が車道に降りている。これから、どれだけ自転車レーンに誘導をしていくか、看板等も設置しているが、あとは警察と協力していかないといけない。本来、自転車は軽車両で車道を通らないといけない。今後はハード

整備と合わせて啓発をやっていく。伊丹市は幹線道路の自転車が凄く多いので、できる限り整備をやっていきたい。

○事務局

シェアサイクルについて、民間単独では難しいという話があったが、シェアサイクルを推進している国からもそのような資料が出ている。一方で、近隣市に限って言うと、尼崎市、西宮市、豊中市、池田市では同じ名称のものが実験という形で導入されている。それぞれの市に確認すると、PR費用、ポートの場所の提供は市が協力しているが、それ以外の運営は全て事業者の負担と聞いている。地理的に伊丹市が尼崎、西宮、豊中、池田のほぼ真ん中に位置する。計画段階でまだ話はしていないが、国の補助金等も活用しながら、本市でも近隣市と同様にできたらと考えている。事業者にお金を出して運営するところまでは考えていない。

7 事務連絡

8 その他

9 閉会