

平成 29 年度 第 1 回伊丹市総合交通計画推進協議会

議 事 録

伊丹市総合交通計画推進協議会

平成 29 年度 第 1 回伊丹市総合交通計画推進協議会

1. 日 時 平成 29 年 7 月 25 日 (火) 午前 10 時から 11 時 50 分

2. 場 所 伊丹市防災センター 3 階 301 会議室

3. 出席者 【委員】

秋山 孝正委員、高橋 愛典委員、榎木 光夫委員、大池 津由美委員、
西本 忠夫委員、奥野 雅弘委員、野口 一行委員、西本 秀吉委員、
高野 敬二委員、西本 一郎委員、大原 成幸委員、正垣 あおい委員、
長田 憲二委員、大石 正人委員

【事務局】

交通政策室長 真田 美樹、交通政策室主幹 阪上 博之、
交通政策室主幹 宇高 正晴、交通政策課長 吉岡 督典、
交通政策課副主幹 矢野 敬一

4. 傍聴者 なし

5. 次 第

(1)開会

(2)新任委員紹介

(3)議事

①議事録署名委員の指名

②会議の公開について

③伊丹市総合交通計画進捗状況について

(4)閉会

議事記録

1. 開会(省略)

2. 新任委員紹介(省略)

3. 議事

(1)議事録署名委員の指名

会 長： 議事録署名委員を会長より指名させていただきます。名簿順で、奥野委員と野口委員にお願いします。また、会議録は、議事の要旨を記載することとします。

(2)会議の公開について

会 長： 会議は原則公開となっていますので、公開といたします。傍聴者はおられますか。

事 務 局： 傍聴者はおられません。

(3)伊丹市総合交通計画の進捗状況について

会 長： 本日の会議の進め方として、基本戦略ごとに進捗状況を確認し、皆様に協議いただく形で進めて参りたいと存じます。また、事前にいただいたご質問につきましては、関連する基本戦略の中で説明させていただきます。

I. 基本戦略 1－① 自転車の安全・快適な利用の促進について

<事務局より説明>

事 務 局： 事前にいただいた質問について回答します。

『計画の推進にあたり、街路樹などの植栽が減少する恐れはないのでしょうか。できれば、現状の状態(本数や㎡)と計画完了後の状態の比較データを提示していただければと思います。また、ヒートアイランド現象や、地球温暖化が懸念される中、都市環境の維持改善のためにどのような配慮をなされていますか。』というご質問をいただいております。

まず、計画の推進にあたり、街路樹などの植栽が減少する恐れについて、現在、市内の道路には、これまでの道路整備にあわせて、多種多様な街路樹が植樹され沿道環境を豊かにしておりますが、一方で植栽後、相当の年数が経過し大きく成長した街路樹は歩道面を持ち上げていることから、歩行者の円滑な通行の妨げや信号機および道路標識の視認低下、落ち葉や民地への枝

の侵入など様々な阻害要因が発生している状況です。

計画の推進にあたり、自転車通行空間の整備等の様々な既存の道路を改良する事業について、限られた道路幅員のなかで幅員構成等の変更が生じることから、既存の街路樹に関しまして様々なご意見を頂いているところでございます。

整備にあたりましては、現地の街路樹の状況を十分に確認し、伐採ありきの整備計画でなく、残置できるものは残し、支障になる場合は、移植や植替え等を行うことで良好な街路樹の確保に努めます。

次に、現状の本数や㎡と計画完了後の比較について、市内の街路樹は、道路、公園、公共施設等など多岐にわたりございますが、伊丹市道路管理者が管理している街路樹は高木が約 6,000 本、低木は面積換算で約 15,000 ㎡です。計画完了後の比較データにつきましては、幅員構成等を含め個々の整備路線ごとの現場状況が異なっていることや様々な整備手法等など詳細な設計等を行わなければ支障となる街路樹の数量等の把握が困難であり、現時点において計画完了後の比較データは持ち合わせておりません。しかしながら、計画の実施においては、できる限り街路樹等の植栽が減少しないよう努めてまいります。

最後に、ヒートアイランド現象と地球温暖化について、都市環境の維持改善についてどのような配慮をなされていますかについて、市環境の維持改善につきましては、市内全域の街路灯の LED 化を平成 23 年度から計画的に実施し、平 27 年度末において 100%LED 化を達成いたしました。その結果、事業実施前後（平成 22 年度と平成 28 年度）で比較して、CO2 削減量は 2,001 トンとなり、約 70 パーセントの削減効果があったものと見込んでおり、地球温暖化対策として省エネルギーの推進に取り組んでまいりました。また、道路改築や維持補修工事等において歩道整備を実施する際は、雨水を積極的に地中に浸透させることで路面温度の上昇の抑制や雨水排水の抑制に効果がある透水性舗装（アスファルト・平板ブロック・インターロッキングブロック）の実施に取り組むとともに、街路樹の補植工事による緑化の推進など、ヒートアイランド現象の防止及び緩和を図る都市基盤の整備を推進しています。

会 長： 他に、この基本戦略について、ご意見ございませんか。

委 員 等： 実施施策の「自転車安全利用啓発指導員の委嘱による指導、啓発の実施」について、このような制度を知らないし、見た事はありません。

事 務 局： この制度については、伊丹市自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の推進に関する条例を根拠として、平成 27 年度から導入しています。当初の目標としては、1 小学校区あたり 2 人程度の委嘱を目標に進めております

が、引き受けてくださる方が少なく、現在は市内で7名ほどの方にしか委嘱ができておりません。ただし、7名の方には、市の実施している自転車教室や、自転車施策のキャンペーン等でご活躍いただいております。指導員数の増加のために、小学校のPTAの愛護部等、自転車施策に関心をお持ちいただけるようなところに対して、制度の説明と引き受けていただきたいという旨のご説明に伺っている状況です。

委員等： 街頭指導されているということですが、街頭指導はほとんどが中心部で実施しているのですか。私は市の西の端に住んでいるので、見る機会がないのでしょうか。

事務局： 現状では、阪急伊丹駅周辺や中心市街地での活動が多い状況です。指導員の方も紹介による委嘱が多いので、同一の小学区に偏っており、市内に万遍なくということまでには至っておりません。

会長： 基本戦略1-①は、自転車通行空間整備が戦略のメインとなっていますが、自転車通行空間の整備状況はどのようになっているのでしょうか。

事務局： 自転車通行空間の整備につきましては、自転車ネットワーク計画で定めており、平成32年度までに計画目標13.8kmを整備する目標を立てています。平成28年度末でおよそ6.4kmの整備が完了しています。

事務局： 28年度までの実績については、伊丹市総合交通計画進捗状況報告書の実施施策編と評価指標編に、29年度の予定につきましては、実施施策編に記載しています。

Ⅱ. 基本戦略1-② 安全・快適で歩いて元気になるみちづくりについて

<事務局より説明>

委員等： 報告書の評価指標編の数値によると、街頭犯罪の認知件数が大幅減少しており、市民としても感謝申し上げます。見守りカメラの効果検証に関して、見守りカメラを市内全域に配置と言っていますが、カメラの配置は地域に偏りのある配置をしているため、施策効果の検証をする場合は、犯罪発生箇所とカメラの設置位置を考慮すべきだと思います。犯罪の発生件数が減少しているのは、主にカメラ設置箇所、設置していない箇所に関してはあまり変わっていないと思います。

事務局： カメラの配置につきましては、小学校区で地元の方に話を聞きながら設置箇所を決めていますので、多少の偏りはあるかもしれませんが、概ね散らばった形で設置されているものと考えております。街頭犯罪の認知場所については、現在は資料を持ち併せていません。

街頭犯罪の認知件数を評価指標として活用しておりますが、街頭犯罪件数が減少した理由が見守りカメラだけとは考えておりませんので、その点については、ご了承ください。

Ⅲ. 基本戦略 1-③ 目的や役割に応じた効率的な道路整備について

<事務局より説明>

会長： 総合交通計画の中に、名神湾岸連絡線の整備に向けた働きかけというのがありますが、これは抽象的な表現ですが、働きかけというのは、具体的にどのようなことでしょうか。

事務局： この事業が行われるのは西宮市ですが、伊丹市としては、3空港のネットワーク改善のためにこの道路が必要だと考えておりますので、兵庫県に必要性を訴えております。

会長： つまり、総合交通計画に書いてある働きかけというのは、国、県等の関係機関に対して、実施に向けた働きかけを行っていくという意味でしょうか。

事務局： はい。

Ⅳ. 基本戦略 1-④ 環境に配慮した交通まちづくりについて

<事務局より説明>

会長： 運輸事業者のグリーン経営の推進というのは、どういうものでしょうか。

事務局： グリーン経営については、総合交通計画の用語集Ⅲ-7ページに定義が記載されています。この定義によれば、環境問題が深刻さを増す中で環境保全を(事業者の)社会的責任ととらえ、自主的、計画的に環境対策を進めながら経営面での向上を図っていく経営。「エコドライブの推進」や「低公害車の導入」等が代表的な取り組みとされています。

委員等： 報告書の実施策編をみると、この項目については、交通局はグリーン経

営推進マニュアルを実施、阪急バスもグリーン経営認証を取得し、エコドライブコンテストを実施している。阪神バスは検討中だが、全体としては、積極的に推進されていると思います。

会 長： 市域からの温室効果ガスの排出量推計値が現時点で不明となっておりますが、これは交通部門についてのものか、それとも市全体のものでしょうか。

事務局： 市全体のものです。

会 長： そうすると、交通施策の部分はこの中の一部ということになるのでしょうか。

事務局： はい。

V. 基本戦略2-① 鉄道利便性の向上について

<事務局より説明>

委員等： これは計画策定時にお話しすべきことだったのかもしれませんが、評価指標で鉄道の乗降客数が増加していると書いてありますが、増加している要因としては、何か施策を実施したから増加しているというよりも、住民の数や、事業所数の増減等による影響の方が大きいいため、評価指標として使用することについて、疑問があります。

事務局： 確かに、この指標で施策を評価することは難しいと思いますが、他に適切な指標が見当たらないため、この指標を使用しています。

会 長： 鉄道乗降客数については、評価指標というよりも現状把握のための指標ということですね。こちらの鉄道乗降客数は、JRと阪急の鉄道乗降客数ということでしょうか。

事務局： はい。

VI. 基本戦略2-② バス利便性の向上について

<事務局より説明>

委員等： 私どもは伊丹市内も走行しておりますが、営業キロ数としては少なく、市

内の大部分は市交通局がカバーしております。その中で、今ご利用いただいている方が、少しでも利用しやすい環境づくりの取り組みという意味では、バスロケーションシステムなどが一つのきっかけになるのかなと思っています。

委員等： 先ほどご紹介いただいたように、交通局は伊丹市のほぼすべてのエリアを担当させていただいております。そのため、赤字路線も運行していますので、市からの補助金等で運営しているのが現状ですが、この交通計画の中で謳われているような施策を展開しながら、何とか効率化を目指していきたいと思っておりますので、ご指摘いただきますよう、お願いします。

事務局： 市では、市長のマニフェストにも挙がっているサイクル&バスライド事業を検討している最中ですが、実施にあたり、阪急バス、阪神バスのバス停についても、視野にいれて検討していきたいと考えていますので、市内を走行している路線の乗降者数等を教えていただく等、ご協力をお願いします。

会長： 最近聞いたところでは、サイクル&バスライドを行っている市町村では、バスの利用者ではない駐輪も多く、あまり役立っていないことがあるということですが、いかがでしょうか。

事務局： 今までは、バス事業者ごとに、停留所付近にバス利用者のための駐輪場を独自に設置されてきました。この度、まず取り組む点として、市民の方に、サイクル&バスライドという名称と併せて市内全域にバス利用と合わせた形の駐輪場というものについて、認識していただくことであると考えています。また、今後、新規に設置していく駐輪場だけでなく、事業者ごとに設置されている既存の駐輪場についても、交通政策として、広報紙やホームページ等でPRし、理解していただくようにするのが、我々、交通政策課で進めていかなければいけない事業だと思っておりますので、ご理解の程、よろしくお願いします。

会長： 市営バスには、交通カードのようなものはあるのでしょうか。

委員等： 市バスは itappy という IC カードがございます。

会長： そのような交通カードがあるのなら、シームレスな利用可能性があるのではないかと思います。

委員等： そうですね。ただ、サイクル&バスライド駐輪場については、課題が多い

状況です。例えば、市西部の尼宝線の西野というバス停に、阪神バスと市交通局が共同で小さな空スペースを有料で借りて、駐輪場を作っています。しかし、お客さんが集まる所や、利用者が本来欲しい所に、適当な土地がないという実態があり、そのあたりを市と協力してやっていければと思っているところです。

会 長： 電子化の時代なので、一体化したシステムとできると良いですね。

Ⅶ. 基本戦略2-③ ユニバーサルデザイン(バリアフリー化)の推進について

<事務局より説明>

委員等： 交通局へ質問ですが、高齢者パスはICカードではないのですか。

委員等： 現在は紙式です。

委員等： 高齢者パスについて、紙式からICカードに改める自治体が増えています。IC化すると、かざすだけでデーターが取れるので、利用実態が把握しやすくなると思います。

委員等： おっしゃる通りだと思います。高齢者パスについては、市の福祉施策として取り組んでおり、交通局独自というよりも、関係のある福祉部局と調整しながら、将来的に導入していきたいとは思いますが、IC化するにあたっては、相当な費用がかかりますので、今現在、進んでいないのが現状です。

委員等： 阪急バスから補足ですが、検討中の施策でノンステップバスの導入がありますが、実態としては、私ども京阪神を運行している中で、ノンステップバス率は、今年の3月末現在50%、伊丹市エリアを走る主だった営業所である伊丹営業所では、バス協会の補助金等を使い、ノンステップバス率は75%です。ユニバーサルデザインの推進ということで、今後、伊丹市内のノンステップバスの導入を高めたいというのであれば、他市で実施しているような、国庫補助及び県、市から補助金をいただくという形であれば、導入を進めていくことが可能ということで検討中と記載しております。

会 長： 鉄道関係についてはどのように評価しているのでしょうか。

事務局： 鉄道事業は、両鉄道事業者とも、エレベーターの設置等、一定バリアフリー化は完了しています。

委員等： 国のバリアフリー化の整備基準は完全に満たしているということです。

委員等： ユニバーサルデザインの推進において、評価指標が鉄道乗降客数や、市民意識調査の「通勤・通学などの交通の便が良い」と答えた割合となっていますが、これらは評価指標として適切なのでしょうか。例えば、高齢者や障がい者の利用率のような指標の方が適切だと思いますが、そういうものなのでしょうか。

会長： そうですね。あるいは逆の見方から、問題箇所が減少したというようなものなのでしょうか。

事務局： ご指摘の通りだと思いますが、指標として活用できるものは、現状数値を把握できているものに限られます。先ほど、交通局からも話があった通り、すべてがIC化されていないため、乗客の正確な数字の把握が難しいことから、計画策定時にこちらの数値を指標とすることにしました。後期の計画見直しの際に、他に適切な指標があれば、指標の変更できればと思いますが、現時点では未定です。

委員等： （事務局説明の中での『鉄道乗降客数は増加、市民意識調査「通勤・通学などの交通の便が良い」と回答した人の割合は上昇基調であり、施策の効果が現れていると考えられます。』という説明に対して）「施策の効果が現れていると考えられます」というのは、違うと思いました。

委員等： 同じ箇所で、「市民意識調査、通勤・通学などの交通の便がいい」と回答した人の割合が上昇基調と説明がありましたが、数字を見る限り横ばいに見えますが、上昇や、下降という表現について、絶対評価として何%が目安か教えてください。

事務局： 計画の目標値については、32年度に50%を目指して進んでいるところで、その中で毎年の指標の中で前後する形にはなっていますが、少しずつ50%に近づいていっていると、良い方に捉えて書いています。

会長： 計画内のバリアフリーのところに、シームレスというキーワードがありますが、具体的にあるのでしょうか。

事務局： シームレスという点でいくと、バリアフリーで誰もがスムーズに移動できるというところを今回は重点的に書いています。

会 長： バリアフリーというより、シームレスだからつなぎ目ということで、むしろ交通機関同士のつながり、利便性ですね。

事 務 局： そうですね。乗継割引の検討等がシームレスに繋がっていくと思います。それはこの基本戦略ではなく、別の基本戦略で取り上げています。事業者内では進んでいますが、各事業者間では進んでいないのが現状です。

Ⅷ. 基本戦略2-④ 公共交通の利用促進について

<事務局より説明>

委 員 等： バスの乗り方教室について、子育て支援の部署と連携して、ベビーカー等でのバスの乗り方を案内するイベント事例があります。このような形で、交通政策を市の他の政策と連携させていくことは、いろいろ考えられるかもしれない。

会 長： 割引の話が出ていたが、事業者が違くと難しいかもしれないが、何かないでしょうか。

事 務 局： 現状では難しく進む方向が見当たらないが、将来的にはIC化で相互利用が進めば、事業者間の乗継割引実施の可能性も出てくるのかもしれない。乗継割引で利用者が増えればいいが、減収効果の方が大きければ実施は難しいので、検証しながら進めていかないといけないと思います。

会 長： 外国では市のカードみたいなものがあり、例えば、電車、レンタサイクル、バスが共通のカードで利用できるものがあります。

事 務 局： 今の発言に関して、今すぐにとということではないが、バス会社間が使われているようなICカードについては今後、統一して使えるようになるような動きがあるように聞いています。これは市単位というより全国的に統一されていくと思います。シームレスの話で関連して言うと、バスロケーションシステムなどで各会社のデジタルデータがある程度共通化されていれば、例えば、阪急伊丹駅で阪急バスと市バスも含めて時間や、何時のバスがあって、どこに行くということも合わせて表示できるよう、会社を超えて行くことも不可能ではないかと思いますが、導入することは、今の段階では難しいと思います。

会 長： 公共交通に関して伊丹市が実施するのではないようなこともあり、事業者さんに聞いた方がいいと思います。JRさんは何かご意見ございますか。

委員等： 同じグループ会社であればそういったことも将来的には可能かと思いますが、今のところ事業者が違うので厳しいと思います。

委員等： 鉄道事業者とバス事業者も加盟しているスルッとKANSAI協議会というのがあります。これは、JRさんは別ですが、阪神さんや阪急さん、市バスも加盟しています。その協議会の共通カードのPiTaPaというのがあります。ただ、地域独特の使い方をする場合は、恐らく加盟社局、全社に伺いを立てないといけないと思われるので、課題もあるとは思いますが。

委員等： カードは大分、全国統一で使えるようになっていますが、先ほどの話にあったように、例えば、レンタサイクルまで統一して利用できるようなになればハードウェア面では充分だと思います。割引については、ICカードが便利になればなるほど利用者側は、割引されたという実感に繋がりにくくなってしまいうため、事業者はどんどん損するだけになってしまう可能性があります。カードが普及してインフラは整ってきたのですが、ここから先はいろいろなマーケティングの手法を民間企業のポイントカード等を参考にしながら考えていかなければ、損だけして終わってしまうという感じがしますので、ご検討いただければと思います。

会 長： そうですね。

Ⅸ. 基本戦略3-① 中心市街地回遊性の向上について

<事務局より説明>

会 長： 計画の見直しということで、ご意見はございますか。フルモール化と、その下の超小型モビリティについて、用語解説のところにも書いていますが、見直すとしたらどういうところをどう見直すのかを説明していただきたいと思います。

事務局： まず、「フルモール化を検討していく」にあたり、現状の道幅では整備が難しいと考えていますが、中央伊丹線は東通り商店街が位置するところにあり、拡幅工事がなかなか簡単にできない状況です。検討としては、総合交通計画の注釈では、フルモール化とは「許可車両のみが通行できる街路全幅員が歩行者通行空間となった道路」となっています。現状、東通り商店街は許可車両以外

通行できない規制がかかっています。現状の規制を上手く活用しながら、現状をより改善していく形で進めていければいいと考えています。

事務局： フルモール化の検討において、総合交通計画Ⅱ-25 ページを見ると、該当する路線は産業道路を横断しているような形になっています。現状においても、フルモールに近い形になっていますが、産業道路を横断しているため、元々の計画通りになっていません。これをどういう形で実現するかということについて、もう少し計画の中に織り込んでいく必要があります、後期に向けて検討すべきことと考えております。

会長： もともと、モールというのは商店街のことを言います。総合交通計画Ⅱ-25 ページに記載されているフルモール化の整備イメージの図が少し変だと思えます。この図は、道路を作るようになっていますが、今、おっしゃったような、歩行空間に一部の許可車両だけが入れるというような、現状を拡張したものでいいと思えます。計画のⅡ-25 の図のように専用車両の道路だけにしてしまうのは少しおかしいと思えます。フルモールというのは、本来の意味は、計画の用語説明に記載されているような意味です。それから、超小型モビリティについても、同様に後ろの用語説明が正しいと思えます。国土交通省は、初期の頃は確かにセグウェイのように変わった乗り物を含んでいましたが、最近では、電気の小型車両を指している場合が多いようです。トヨタがコムスという小型車両を作って、セブンイレブンが配達等に使っていますが、あのような車両のことを指しているのだと思えます。このため超小型モビリティの利用についても見直しをした方がいいと思えます。今回の提案は、H32 年の時に、考え直せるように準備するというものですから、それでいいと思えます。

もう一点ですが、後期や前期という用語は、不慣れな方もおられるので、説明をお願いします。

事務局： H28 年 3 月に策定した総合交通計画は、H28 年度から H37 年度までの 10 年間の計画となっています。10 年の間には当然、社会情勢等も変わるため、5 年目に計画の見直しを行い、実現できる計画に見直しを行います。その中でこのフルモール化についても、より具体的に実現できるものに変更できたらと考えているところです。前期とは、H28 年から H32 年度まで、後期とは、H33 年から H37 年度のことを指します。

会長： そういうことであれば、H32 年度までに計画見直しの内容について、考えておかないといけないと思えます。

事務局：　　そうです。前期の最終年度の32年度は、後期の計画見直しを行いますので、その時点で見直しの内容について提案できるように、検討を行って参ります。

会　　長：　　それでは、よろしいのでしょうか。基本戦略3-①については、一部見直しがあり、再検討するということにしたいと思います。

X. 基本戦略3-② 空港を活かしたまちづくりについて

<事務局より説明>

会　　長：　　伊丹空港ライナーの運行について、前回の会議においても議論しました。前回は空港バスと比較していましたが、その後検討されているのでしょうか。

事務局：　　バスの仕様について、リムジンバスタイプや、超低床車のノンステップバスタイプ、また、観光客をターゲットにするのであれば屋根に窓がある仕様にして、皆が楽しく乗れるようなものバスにしたらどうか等いろいろ考えましたが、何分、費用との兼ね合いがあってなかなか実現するのが難しい部分もあり、まだ検討中ですので、今はお示しできるものがない状況です。

委員等：　　評価指標にある、市民意識調査の「空港を活かしたまちづくりに満足している人の割合」は増加しているが、これはどのような質問の仕方をされているのでしょうか。「空港を活かしたまちづくりに満足しているか」という質問をされて、満足しているという答えが多いということですか。

事務局：　　市民意識調査では、施策の満足度を40項目程度に分けて聞いており、その中で「空港並びに地域の賑わいの発展、環境対策の推進」について空港を活かしたまちづくりという項目の中で、満足しているかどうかを聞いています。そのため、空港への利便性だけではなく、騒音や、スカイパーク等いろいろなものが含まれて、皆さんが判断されたのではないかと考えています。

会　　長：　　結局、市営バスの伊丹空港線の利用者を何とか増加させないといけないということなのか、あるいは別の名称で実施するのでしょうか。

事務局：　　伊丹空港ライナーについては、市交通局に委託するとは計画内には書いておりません。空港ライナーとして、利便性の向上、交流人口の増加、中心市街地の活性化を図るうえで、どの運行事業者が適しているかということについて、現在、検討中です。

会 長： ということであれば、別の事業者が運行することがあるということですか。

事 務 局： そうですね。その可能性も視野に入れて、複数の事業者から情報収集しています。

委 員 等： 今、空港へのアクセスバスは、直行便と普通便があり、直行便を空港ライナーにしたらいと思っていますが、現状赤字状況です。前回の会議で、空港アクセスバスは、伊丹駅発着のため、市外の人のためのもので、伊丹市民は利用していないという話がありましたが、需要をある程度確保することが一番大事なので、どのような人をターゲットにするかを含めて、検討していきたいと思っています。

委 員 等： 今、おっしゃられた通りだと思っています。我々としては、空港へのアクセスが多様化することは非常に歓迎する話です。このような空港ライナーの運行を是非お願いしたいと思いますが、一步引いて見た時にまず、どのようなニーズがあるのかをまず考えるべきだと思います。私が質問するのもなんですが、伊丹市民の皆様が空港に来られるときにどういった交通手段で来られているのか、バスがあるとより来やすくなるということなのか、ということが私もまだピンときていませんが、この辺りは何か調査等されているのですか。

委 員 等： 詳しい調査までは、まだできていませんが、空港アクセスバスの利用者については、市民だけでなく、空港で働いている人や、市外の人が JR 伊丹駅から利用しています。阪急伊丹駅ではなく、JR 伊丹駅からスタートしているので、伊丹市民にとっては、利用しにくいところがあるかと思っています。今年度、その辺りの調査をしたいと思っていますが、今、空港の状況が変わろうとしているので、そういうところも含めてもう少し時間をかけて検討する必要があると思います。国際線が飛べば、インバウンドの増加や、空港の従業員数の増加、宿泊ホテルができることによって、空港から伊丹に足を向けてくれる人が増えることも考えられます。そのようなことも考えた中で、空港ライナーの位置づけをしていけたらと思います。

委 員 等： 感想ですが、実際に市民の方が空港に来られる時は、車で送迎されている方も多いのではないのでしょうか。あと、空港で働いている方も、場合によっては豊中市側に住んでいる人の方が多く、伊丹市側はあまりいないかもしれないし、特に時間帯が不規則だったりすると、バスではなく車で通勤している可能性もあると思います。そのあたりは関西エアポートにも協力をいただきながら調査をしてみる価値はあるかなと思いました。

委員等： 車が便利だというのは多分、伊丹市側からのアクセスだと思っていますが、行政サイドの話なのかはわかりませんが、今はそうでも今後、高齢化が進んでくると車に変わる公共交通手段の確保が必要になってくると考えた時に、引き続き、このライナーの検討というのは続けていただきたいと思うところがあります。

委員等： 市民としては、逆に高齢化になればなるほど、タクシーの利用者が増えると思います。私は市の西部に住んでいるので、バスを使って空港へ行くことはありません。荷物が多いし、乗り換えをするのは絶対に嫌なので、タクシーで行くか、送迎してもらうか、自分の車で行って預けます。タクシーで行くよりも、自分の車で行って、向こうに預ける方が値段が安いので、私の友人ではほとんどがこの方法で空港へ行きます。バスを乗り継いで行くという人は聞いたことがありません。ですから、高齢者になった際は、余計にバスを乗って行こうとは思いません。

委員等： 空港としては、論点からずれますが、もちろんタクシーでも利用しやすいような受入れ体制は当然、整えていこうと思っていますし、多様なアクセス手段が使いやすくなるようにというのが我々の仕事だと思っていますので、やっつけいこうと思っています。

委員等： 例えば、国際線が出て、近くの韓国等に行く便があれば、若い人なら少しでも安くするために、バスに乗ってでも空港へ行くだろうなと思います。

委員等： バスの話に関して、市では、バス路線を市西部や北部の方に延長したいという要望をもらっております。今は JR 伊丹駅から空港なので、もう少し北部から幹線バスを走らせればいかとも思うのですが、その場合、定時性の問題があります。少しでもバスが遅れると、遠くから走れば走るほど、遅れる時間が累積します。バスが優先的に走れる路線があり、定時性を確保出来るのであれば、バスを市内の北部から走らせて、先ほどから委員がおっしゃっているような乗継ぎの無い形を提供できれば、一番良いと考えています。

会長： こちらの基本戦略については、難しい課題なので、まだ具体的な施策を検討できていない状況かと思えます。今後は、もう少し具体化して考えていただきたいと思えます。

XI. 基本戦略 3-③ 中心市街地における自転車等の放置の防止について

<事務局より説明>

会 長： 333 台の路上駐輪ラックについて、稼働状況はどのようになっているでしょうか。

事 務 局： 路上駐輪ラックの利用状況は、ピーク時で全台数の 80%くらい利用されています。

会 長： 以前の話で、地下駐輪場があまり利用されていないという話がありましたが、それはどうなっているのでしょうか。改善されたのでしょうか。

事 務 局： 阪急伊丹駅地下に大規模な駐輪場を用意していましたが、地下に持って降りるとのことと、持って降りてからも、上下 2 段のラック駐輪してもらわなければならない、特に上段部のラックが不便だったことが、利用率が低い一つの要因でした。

路上駐輪ラックを設置したことで、阪急伊丹駅地下の駐輪場の利用料金は、駐輪後 2 時間まで無料で、1 日あたり 100 円の利用料金、路上駐輪ラックについては、エリアによりますが、駐輪後 1 時間または 2 時間まで無料で、その後 4 時間ごとや 6 時間ごとに料金が加算されますが、利用者はその日の利用形態によって上手く使い分けておられるようです。短時間のご利用の方は、路上駐輪ラック、丸一日ご利用の方は、地下駐輪場を使うということで、棲み分けが進んでいます。放置自転車の撤去も強化しておりますので、市民の方も、中心市街地に行った場合はどこか適正な場所に駐輪しなければ撤去をされるという意識付けが定着してきており、ご自身でその日の目的に合わせた使い分けをしていただき、路上駐輪ラックも、既存の駐輪場も、従前よりも利用が増えて良い循環になってきています。

会 長： これは評価としては、効果が大きかったそうです。

XII. 基本戦略 4-① 地域でつくる交通まちづくりについて

<事務局より説明>

委 員 等： 駐輪啓発指導業務はいつから委託しているのですか。

事 務 局： こちらは報告書の実施施策編、31 ページに記載しておりますが、伊丹小学校地区自治協議会へ平成 27 年 12 月より放置自転車の路上駐輪ラックへの撤去業務を、平成 28 年度から泉町シニアクラブ及びシルバー人材センターへ青

色防犯パトロール業務を委託しています。

委員等： これは有償で委託しているのですか。

事務局： 有償です。

委員等： 地域にも委託がほしいので、いいことですね。

事務局： 補足ですが、新規施策で挙げている伊丹小学校地区自治協議会への駐輪啓発の指導業務については、この形で実施しているのは28年度からで今年で2年目ということになります。従来、シルバー人材センターに委託して駐輪啓発を実施していましたが、一部のエリアと、時間帯について、地域の方へ啓発指導を委託しています。ご近所の方にお声掛けをいただくということで、放置をしようと考えている人も、躊躇しますので、地域の方ならではの啓発で、放置対策に大きく貢献していると思います。

委員等： ありがとうございます。自治組織になりますので、今後は17小学校区が全部に有償で仕事をさせてあげてください。

委員等： 警察が高齢者の免許返納を進めていますが、高齢者がいくつかというのは難しいところですが、市の防犯パトロールについて、シニアクラブ、シルバー人材センターと高齢の方に委託していますが、年齢制限のようなものはしているのですか。返納してもらわないといけない人に、パトロールをしてもらっているのはどうなのでしょう。委託先がシルバー人材センターとシニアクラブだから気になりました。

事務局： 決して免許の返納が必要な方をお願いしているわけではありません。シニアクラブの方でも、名前はシニアとなっていますが、最近60代の方で非常に若い方もたくさんおられます。そういった方の余暇を活用して、活動していただいています。当然、運転に支障のあるような方は、運転しないという形になっています。シルバー人材センターの方についても、いわゆる後期高齢の方が就労されている場合もありますが、青色パトロール業務に関しては、シルバーさん中でも比較的若い年齢の方をご紹介します。

会長： この戦略については、「地域でつくる交通まちづくり」と書いてありますが、市民が参加できるような、仕組みや組織等の施策はないのでしょうか。

事務局： 現在のところ、そのような施策で、何か実施しているかと言えば、現状検

討できていない状況ですが、やはり地域の皆様があつての交通という面がありますので、今後、検討していきたいと考えています。

会 長： そういふのがあればいいですね。計画には書いてありますが、具体的な仕組みや組織はなかなか出てこないの、そのあたりを少し付け足していただければと思います。他はよろしいかでしょうか。

以上で、総合交通計画の基本戦略ごとの議論が終わりました。議論の内容について、整理したものを事務局から説明をお願いします。

事務局： 事務局で本日の協議内容を整理させていただきます。本日の協議の中で、基本戦略3-①「中心市街地回遊性の向上」の施策である、「中央伊丹線のフルモール化の検討」及び「超小型モビリティのレンタル利用の導入検討」について、市より、前期着手施策ではなく、検討について、後期から着手することとさせていただきたい旨、提案しました。

提案について、協議した結果、「中央伊丹線のフルモール化の検討」については、現在の計画に記載されている施策の仕様について、計画期間の前期終了年度である平成32年度の協議において、再度検討し、後期に実施を図ること、見直しの提案を行うこととなりました。

「超小型モビリティのレンタル利用の導入検討」については、現状の計画の中では、超小型モビリティの定義が曖昧であるため、仕様について検討し、計画の見直しの際には仕様を固めたうえで協議することで、見直しの提案を行うこととなりました。

会 長： 本日、意見が出た内容について、どのように取扱うのかをご説明ください。

事務局： 協議内容については、議事録を作成し、内容について議事録署名委員に確認いただきます。また、最終、議事録はホームページで公表します。

会 長： 協議会として、何を残して、どのような位置づけをするのでしょうか。

事務局： 協議会としては、本日、28年度までの実施状況についてご意見、協議をいただきました。この内容については、議事録に残りますので、それを平成32年度の見直し時に、今回の協議内容を踏まえたうえで、計画の見直しを行う予定です。計画そのものの見直しは32年度に行います。

会 長： つまり、計画見直しの際の材料にするということですね。

事務局： そうです。各年度時点で、進捗状況等のまとめをしているということにな

ります。

会 長： そういうことだそうです。一言だけ追加ですが、ご議論いただいたことを記録されるのはいいですが、やはり全体的には、評価指標がまだ十分ではないように思います。評価指標については、計画の見直しに間に合うように、早めに考えておかなければならないと思います。

以上で議事「伊丹市総合交通計画の進捗状況について」を終了します。

全体を通じて、ご意見ありますか。

<意見なし>

会 長： 特に、ご意見が無いようなので、本日の議事については終了させていただきます。

4. 閉会(省略)