

平成 30 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 30 年度 第 1 回伊丹市総合交通計画推進協議会

1. 日 時 平成 30 年 8 月 1 日（水）午後 2 時から 4 時 00 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、梅澤 浩二委員、奥野 雅弘委員、野津 俊明委員  
野口 一行委員、西本 秀吉委員、高野 敬二委員、西本 一郎委員、  
古川 仁委員、正垣 あおい委員、長田 憲二委員、森脇 義和委員

【事務局】

交通政策室長 河南 佳孝、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、  
交通政策課主査 野中 麻記

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、高野委員と西本秀吉委員とします。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： 各事業主体に対して、事前に施策の進捗状況について照会した内容について、「伊丹市総合交通計画進捗状況報告書」【実施施策編】および【評価指標編】を作成しています。これらの両報告書の内容を踏まえ、計画の進捗状況の概要および評価と、進捗している施策の中で、大きく変化等があった施策または変化がある施策について、私と事務局で「伊丹市総合交通計画の進捗状況の評価(案)」のとおり、まとめを作成しました。本日は、「伊丹市総合交通計画の進捗状況の評価(案)」を中心に、基本目標ごとに進捗状況の確認および協議を行い、最終的に協議会として計画の進捗に対する評価をとりまとめるという形で進めていきたいと思います。

### I. 基本目標1「快適な移動を支える都市の道路空間の整備」について

＜事務局より説明＞

#### 【意見・質問】

会 長： 自転車ネットワーク計画について、個別で施策を取り上げたのはなぜですか。

事務局： 現行の自転車ネットワーク計画では、自転車歩行者道を整備形態のひとつとして位置づけしていますが、平成28年7月に国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定され、自転車は車道通行が大原則であり、歩道に通行部分を設ける自転車歩行者道は整備形態から削除されています。また、現行の自転車ネットワーク計画は、平成32年度までの整備計画ということもあり、これらの状況を鑑みた自転車ネットワーク計画の見直しを今年度行う予定のため、個別で施策を取り上げています。

事務局： 現行の自転車ネットワーク計画は、平成28年3月に策定したものであり、平成32年度までに県道と市道あわせて市内約14.7kmの整備計画です。平成28年7月に国土交通省道路局・警察庁交通局監修の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイ

ドライン」が改定されたことで、現行のネットワーク計画の対象路線から、自転車歩行者道については、整備形態の選択肢から削除等の検討を行うとともに、既存整備路線との連続性や自転車交通量などを考慮し、平成33年度以降の新たな整備予定路線を抽出し、見直しを行います。

会 長： つまり、計画内に記載されている自転車ネットワーク計画の図面を書き直すということでしょうか。

事務局： はい。

委 員： P4 の評価指標①「主要な道路の整備率」について、整備計画の変更を反映させたものですか。

事務局： はい、都市計画道路網の見直しを考慮して、整備率を算出しています。

委 員： P4 評価指標②「混雑度 1.0 以上の道路延長」について、交通センサス調査が行われない限り、実績値は変わらないということですか。

事務局： はい、変わりません。

#### 【基本目標 1 の総括】

基本目標 1 は、原案どおりとする。

## Ⅱ. 基本目標 2「交流を支える公共交通の充実」について

＜事務局より説明＞

#### 【意見・質問】

委 員： バスロケーションシステムについて、P11 に費用対効果の観点から、現状導入可能なシステムが見つからないとあるが、もう少し詳しい状況について教えてください。

事務局： 本市の市営バスは、きめ細かい網の目のような路線網であり、運行本数も多いため、待っていればバスが来る状態です。利用者のバスロケーションシステムの必要性が低いこと、市営バスの経営状態が厳しく、バスロケーションシステムを導入しても運賃収入が増えるとは考えられないことから、現在のところ費用対効果の点で、市営バスに導入できるシステムがない状況です。

委 員： 市営バスは、きめ細かい路線だからこそ、他市からの来訪者にとっては難しいでしょう。昔は、バスロケーションシステムは、各バス停留所に高額な装置を設置する必要があったが、最近では、利用者のスマートフォンを活用するなど、ICT の活用で、比較的安価にシステムを導入することができると思うので、導入について明確な展望を持って検討されることを期待しています。

委 員： 事務局から説明したとおり、費用対効果の点でバスロケーションシステムの導入は、現状難しいが、バス路線の基点となる阪急・JR 伊丹駅に、来訪者向けのデジタルサイネージを設置し、バスの路線情報を提供しています。

委 員： JR 伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港(大阪国際空港)を結ぶバスの利便性向上

(「伊丹空港ライナー」の運行)と PR について、大阪国際空港は、空港をリニューアルしたこともあり、地元の利用者也増加しています。更に空港アクセスの充実をお願いしたいと思います。というのも、先日の大阪北部地震の際は、モノレールが長期で運休止、空港へのアクセスがバスだけとなり、利用者がバスに集中し、積み残しが生じ、混乱しました。バスは災害時有効な交通手段であるため、災害時にも対応できるよう、バスの本数は多くしていただけると助かります。

委員：雨天時や災害時等には、可能な路線については、臨時バスを増便し対応している。大阪北部地震の際は、道路が通行できない箇所があり、渋滞するなど、交通事業者として対応するにも限界がありました。災害時の道路交通対策については、市の交通施策として取り組む必要があるのではないのでしょうか。

委員：災害時の道路交通対策については、市の防災計画があり、この計画に基づき、適切に対処いたします。

会長：P14 で説明されている、新しいバス路線について、現在の状況はどうなっていますか。

委員：新路線については、伊丹市総合交通計画で重点施策として取り上げられたことから、当社でも検討し、実現することとなりました。実施にあたっては、市交通政策課と市交通局の理解があり、実現することができました。現状としては、当初想定していた利用者数より少なく、苦戦していますが、今後とも路線を維持していけたらと考えています。

#### 【基本目標 2 の総括】

基本目標 2 については、基本戦略 2-②の評価について、災害時の対策について追記し、その他は原案どおりとする。

### Ⅲ. 基本目標 3「中心市街地の回遊性とにぎわいの向上」について

＜事務局より説明＞

#### 【意見・質問】

委員：基本戦略 3-①の評価指標「中央伊丹線他の自転車・歩行者の休日通行量」について、実績値が目標値を上回っているが、これは目標を達成したと言っていいのか。目標値の設定方法や目標設定の意味はどうなっているのか。

事務局：伊丹市中心市街地活性化基本計画において、中心市街地の活性化に資する 4 つの指標の 1 つとして中央伊丹線他の自転車・歩行者の休日通行量の数値目標を定めています。阪急伊丹駅から JR 伊丹駅までの 3 箇所、猪名野神社から伊丹シティホテルまでの 2 箇所で、中心市街地の 2 軸道路における 5 箇所の地点で休日の通行量を測定し、1 期計画（H20.7～H25.3）で計画値 40,000 人に設定し、実績値が達成したことから 2 期計画（H28.4～H33.3）では 1 期計画の結果も考慮し、41,000 人と計画値を設定しました。

会長：伊丹市のインバウンドの状況はどうなっていますか。

事務局： 伊丹シティホテルの外国人宿泊人数は、平成 28 年度までは、増加していましたが、平成 29 年度から減少し、平成 30 年度も減少の傾向が続いているそうです。理由としては、平成 28 年度までは大阪市内のホテル等の客室数不足により、伊丹市内に外国人宿泊者が流入していましたが、ホテルや民泊の整備により、大阪市内の宿泊が増加したことが考えられるそうです。

委員： 基本戦略 3－③の評価指標「放置自転車台数」が減っているが、「市営自転車駐車場利用台数」も平成 29 年度減少しているが、なぜか。

事務局： 平成 28 年度から民間事業者が路上駐輪ラックを整備し、利用者が増加していること、市営自転車駐車場のラック等の改修工事のため、利用できない期間があったことが影響していると考えられます。

委員： 評価指標の「鉄道乗降客数」が増加しているが、駅別の数値は分かりますか。

事務局： 過去 5 年間の阪急伊丹駅および JR 伊丹駅の 1 日あたりの乗降客数は、阪急伊丹駅は、平成 24 年度は約 24,200 人が平成 28 年度は約 24,600 人に、JR 伊丹駅は、平成 24 年度は約 47,300 人が平成 28 年度は約 48,500 人とそれぞれ微増しています。

委員： P24 の放置自転車台数調査結果に路上駐輪ラックの数値が入っていないので、駐車台数の過不足台数としては、不適當ではないでしょうか。

事務局： 路上駐輪ラックは、短時間利用が中心のため、自転車駐車場の利用台数と同列で比較することが適當ではないため、除いて算出しています。

委員： P19 の評価指標「放置自転車台数」と、P24 の放置自転車台数の数値が異なるが、なぜでしょうか。また、放置自転車台数の、10 時、14 時、18 時のどの時間帯にあたるのでしょうか。

事務局： P19 の評価指標の「放置自転車台数」は、平成 29 年度の 14 時の数値です。P24 の放置自転車台数は、平成 30 年度調査の速報値です。

委員： 「伊丹市総合交通計画進捗状況の評価(案)」の資料内で、「自転車駐車場」と「駐輪場」との表現が混在しているが、違いは何ですか。

事務局： 資料中の「駐輪場」については、一般的に自転車をとめる場所という意味合いで使用しています。「自転車駐車場」は、市営の駐輪場の正式名称が「自転車駐車場」であることから、市営の駐輪場を表す場合は、「自転車駐車場」という言葉を使用しています。

#### 【基本目標 3 の総括】

基本戦略 3－②計画の進捗に対する評価中、「インバウンドによる関西来訪者の増加による、空港利用者の増加が期待できます。」の表現を現状に合うよう変更し、他は原案通りとする。

#### IV. 基本目標 4「地域でつくる交通まちづくり」について

委員： 基本戦略 4－①の評価指標「モビリティ・マネジメントの開催回数」について、0 回となっているが、ここでいう「モビリティ・マネジメント」とは、どういうも

のを指しているのですか。他市のように、市営バスを利用してベビーカーでバスに乗る方法の講座や、自転車レーンの利用方法の講座を実施してはどうでしょうか。

事務局： 自転車レーンの利用方法については、自転車利用啓発用のパンフレットを作成し、交通安全教室等で配布して、自転車の正しい乗り方や自転車レーン等の通行方法を啓発しています。今年度についても、パンフレットを更新し、引続き交通安全教室で活用する予定です。

会 長： 基本戦略 4ー①の評価指標「交通について考える団体」の数について、0 団体となっていますが、どのような団体を想定しているのですか。団体数を評価指標として掲げているが、このような団体を設立するような施策がなければ、団体の設立は難しいと考えますがいかがでしょうか。交通について考える団体となると、ハードルが高くなるが、例えば、市営バスのモニターはあったと思いますが、他の団体がないということでしょうか。

事務局： 市営バスのモニター制度はありますが、「交通について考える団体」は、計画策定時から新しくできた団体ということで 0 団体としています。

委 員： 計画に記載されている「交通について考える団体」は、市の公募型共同事業提案制度のことを念頭に設定していたと思われますが、現状、交通に特化して活動している団体はありません。

#### 【基本目標 4 の総括】

基本目標 4 は、原案どおりとする。

#### 4. 閉会(省略)