

伊丹市総合交通会議（道路部会）会議録

- 1 日 時 令和2年1月30日（木）14：00～
- 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、片岡大蔵、野口一行、須磨昭文、菊池信彦、
三宅豊文、古川仁、森脇義和
（欠席委員） 野津俊明、菅沼幸江
【オブザーバー】
丸岡守（伊丹警察）、北野航（阪急バス）
【事務局】
河南交通政策室長、大前道路室長、宇高交通政策室主幹、
阪上交通政策室主幹、大宮交通政策課長、
猪原交通政策課主査、萱野交通政策課主任

4 内 容

1 開会

2 定足数の確認

3 部会長選出

部会長に高橋委員が選出された。

4 部会長あいさつ

5 会議録署名委員の指名

会議録署名委員に森脇委員と須磨委員の二人が指名された。

6 議事

①自転車ネットワーク計画について

資料4に基づき、事務局から説明がなされた。

②総合交通計画施策案（道路関係）について

資料[3.5 施策体系]、資料3に基づき、事務局から説明がなされた。

○委員

道路整備の中で、優先順位はあるのか。後期（案）といいながら、後期の中で完全に完結させる項目、前期で終わった項目も含まれているが、後期で終わらせるのか。名神湾岸線とか、この範囲の中ではしんどいものもあると思うがどれから進めていくとか、これはキッチリ終わらせるというものがあるのでしょうか。

○事務局

総合交通計画が10年計画なので、前期、後期5年ずつの予定だが、市の総

合計画の期間に合わせて変更することもあるため、再来年度から4～5年が後期の計画期間となる。その4～5年でできるかという話だが、技術開発等、他の動向に左右され、期間中に終わる見込みのないものは、施策名を「〇〇の研究」という表現にし、期間終了後も引き続き取り組んでいくことを想定している。優先順位等もあるが、今回は、事務局から提案している施策で不足している点の指摘も含め、後期に取り組んでいくべき施策について、ご意見いただきたい。優先順位等については、次回以降にお話しいただく機会があるかと考えている。また、「〇〇計画に基づき」という表現になっているものは、他の計画との兼ね合いもあるので、今回は、後期に取り組むべき施策についての議論を行い、その中で急いだほうがよいと思うものがあれば示していただきたい。

○委員

自転車通行空間の整備について、今までは歩道の中で完結であったが、自転車が車道に出てくるので、バス停に入るときにクロスすることがある。余裕をもって入り込んだつもりが寸前まで自転車が来ているという報告もあり、自転車側から苦情をいただくこともある。安全運転に対する啓発も含めてやっていると思うが重ねてお願いしたい。

○事務局

自転車レーンの整備により、自転車の走行環境が変わってきている。走りやすくなった半面、スピードも乗っているのでバスとクロスするという場面もしばしば見受けられる。自転車安全教室を開催しているが、チラシやパンフレットと共に民間事業者から協賛をいただいて作成した冊子を配布している。更に啓発を進めて安全な道路環境に寄与していきたい。

○委員

「環境負荷の少ない道路整備の推進」では環境に配慮した舗装を実施するとなっているが、これは具体的にどの路線をするという位置づけ等があるのか。それとも、舗装修繕をやっていくときにこういう環境に配慮しなさいということを行っているのか。

○事務局

具体的にどの箇所と定めているわけではなく、新たに都市計画道路を整備する際や、大規模な補修をする際にこういった視点で整備するということで掲げている。

○会長

施策案は道路関係にしては時代遅れなものになってる。道路整備拡大時の環境負荷ではなく、道路交通そのものの環境負荷がだいぶ前から問題になっている。基本的には現代は自動車抑制の方向になっている。自動車を抑制して、その分を公共交通やその他の交通手段でどう処理するのかということは組み込

まれているのか。

○事務局

環境負荷という観点では、「スマートムーブの推進」の中で、エコドライブとか環境負荷の少ない車への乗り換えというのが入っている。

○会長

どこかに入っているかではなく、両方でやらなくてはいけない。道路交通に関しては、いかに縮小するかということ施策を入れる。一方で公共交通の魅力を高めないといけない。両方がセットになっていなければいけない。この意味で、全体で何をやりたいかが明確になっていない。全体像は常識的な範囲としてわかっていると思ったらいよいよだ。むしろコンパクトシティで、歩いて楽しい街を作って、自動車はなるべくやめていただく。自動車を使うにしても電気自動車とかエコカーを利用する。ガソリン自動車に乗るのは時代遅れとなっている。車両もバスもなるべく自動運転を入れようとなっている。そういう動きから見ると、ここに上がっている項目は従来型というか、夢が足りない感じがする。

○部会長

ここでは環境省の施策に則って、という話だと思う。道路の話なのか、公共交通の話なのか、両方といえば両方にまたがると考える。霞が関でも国交省と環境省の施策の整合性をどう保つかが難しいところだと思う。

歩行者関連で、「歩行者ネットワークの強化」が新しく盛り込まれている。それから、「歩行者通行空間の整備」、「通学路・生活道路の安全対策」とか「街路樹の適正な管理」。街路樹も車の運行に差し支えるものもあり適正な管理が必要。歩行者から見た道路の在り方ということが論点になるかと思う。

○会長

自転車等も私的交通であるが、自転車を高齢者が使うには無理がある。今は交通手段と見なされていない電動車いすとかシニアカー、歩く代わりに乗る乗り物、パーソナルモビリティなどがある。これらは何年かすると歩行空間に現れてくる。その時に、また同じように国交省が提案してからやっていたのでは後手になる。このようなことから歩行空間の中に、他の交通機関が入るのではないかという気がする。その辺りはどのように扱うのか。

○事務局

今後、新しい移動手段やパーソナルモビリティが出てくれば、当然、法整備等も含めてこの部分についてはこのような通行という可能性が出てくる。十分な情報収集を図りながら新たな道路空間との整備を進めていく。

○委員

通行空間は、歩行者と自転車を分離しようとしており、歩道のセミフラット

化など、できるだけ広い歩行者空間の整備をしている。また、街路樹の再整備も併せてそのような空間づくりができていけばいいと思っている。巨木化、老木化している街路樹が市内各所にある。昔の基準で作られた歩道に大木が密に植えられている状況を改善するなど、いろんな契機でできるだけ広い歩道空間の再整備を進めていきたい。

○会長

海外では、車は車で残して、歩行は歩行という概念はあまりない。まち中に車が入ってくるのは基本的にはよろしくない。歩く空間を広げるということは、車はこのエリアから出て行ってください。要するに、トランジットモールのようなものを考えている。そういうコンセプトが日本と違うからやりやすいのかもしれない。そういう時代になっている。

○委員

伊丹市で一足飛びに、車を排除するのは難しい。ニーズに合わせながら環境負荷に配慮した移動手段を選択し、利用できるようにするというのが計画策定時の一番のコンセプトであった。その理念を踏襲して見直しをしていきたい。現実の交通規制と合わせると車全部を排除しにくい、そういう要素ができるだけ多くなるような整備をしていこうとしている。中心市街地では無電柱化を進めて、できるだけ歩行空間を広げていくような整備をしている。コンパクトシティという概念があって、それを市域全域に考えられないことはないが、一足飛びにはいけない。特に凝縮している中心部ではそういう発想で街づくりを進めてきているし、これからも進めていきたい。

○会長

伊丹市の場合はどういう高齢化の問題があるのか。単に何%という枠組みだけではなくて、最後はバス等に乘れない人が増えてくる。そうすると、バスサービスを便利にと、バリアフリーをしていくという話ではなくなってくる。どちらかというと、福祉交通などの方に寄っていかないといけない。

○委員

通行しやすい空間にするということが、高齢者施策にも繋がっていくと思っている。一足飛びに、それだけのためにということでは事業を進めにくい。いろんな整備の機会に合わせて、再整備や新規の路線整備ではそういう方向性・発想で整備していく。

○部会長

いわゆる、道路空間の再配分ということ。前期には街路樹管理計画という文言は出ていなかったが、これは最近になって立てられた計画なのか。

○事務局

街路樹管理計画については、現在策定中で、来年度前半に市民向けのパブリ

ックコメントを取ろうと進めている。災害時に危険、維持管理費がかかる、狭い道路では制限がかかるなど、植え方を含めた街路樹のあり方を考えている。道路網一体となって再配分、リニューアル、セミフラットも組み合わせて同時に検討していきたい。

○会長

バスの自動運転を考えたときに、道路側で何かやっておいた方がいいことはあるのか。

○委員

大阪シティバスの舞洲での自動運転バスに乗車したり、国交省のモデルに採用されている大津市のお話を聞いた。運転手不足を感じており無人運転レベルになれば飛びつきたいが、どこの話を聞いてもそこまで見通せない。レベル4、5がそういう段階だが、まだレベル2くらい。

○事務局

トンネルとか街中で高層ビルが建っている場合、GPSの感度が悪くなり自動運転に支障が出る。そういう場合に、補完する形で磁気マーカーを埋設していく方法もある。道路部門ではそういう部分の整理にも取り組んでいかなければいけない。やはり高額な費用はかかるが。

○会長

自動運転に限らず、新しい技術を取り込もうとするときに、インフラでやっておいた方がいいものがあれば、入れたらよいと思う。

○部会長

バス等大量輸送の走行環境を良くするとか、ドライバーは付くが、運転に向ける神経を接客に向けるなど、従来からあるバス等の改善の方向にしばらくは進むと思う。バス通り等への設備投資とか更新の際にそうした配慮をしていくのが現実的な姿かなと思う。そういった意味で、後期の計画期間5年でどこまで進むかわからないところもあるが、いずれはもっと積極的に入れておく必要がある。新しい移動手段の研究の中に含めておくという形かなと思う。

○会長

高齢者の事故、高速道路の逆走等、高齢化と道路交通みたいな問題意識は入っているのか。免許返納もあるが、道路交通の中の高齢化に対する対策を考えているのか。

○部会長

高齢化と人口減少は前提条件で、いろんなところに関わってくるので、どこに入れるのかということは簡単には答えられないところだと思う。

○事務局

高齢者の関係については、道路ではないが、「高齢者、障がい者の外出支援」

「免許返納制度の周知・推進」にあるので内容等を精査して記載する。

○委員

自転車のネットワークや、レンタサイクル、シェアサイクルを整備し、自動車からできるだけシフトして環境負荷を下げるという話は理解できるが、バス事業者として気になるのは、路線バスと自転車が正面衝突した事故があった。原因は信号の見落としと交差点での飛び出し。自転車道が増え、自転車にシフトして環境負荷は減った一方で事故が増えたのでは本末転倒。運転手にも安全運転に関する指導・啓発を行っているが、自転車利用者にも安全に関する指導・啓発が、今後ますます重要になってくる。

○事務局

それぞれの目的等に応じて交通手段を選択するというのが基本的な考え方である。何が何でも自転車にシフトするということではない。自転車対策については、伊丹市は県下においても事故率が高いことから、かなり危機意識をもっている。ハード面では自転車レーンの整備を、ソフト面ではそれぞれの地域や学校に出向き交通安全教室を行っているのに加えて、警察と連携した取り締まり等も行っている。自転車については引き続き力を入れて取り組んでいく。

○部会長

電動自転車が普及して便利になったがスピードも出やすくなった。雨が降ると急にバスの乗客が増える。また、自転車が走りにくくなるため安全運転の面でもバスドライバーに負担がかかる。そういったベストミックスの実現にどう対応していくのかということは道路交通の意味で論点になる。大体の論点が出たので道路部会を終了する。

7 事務連絡

8 その他

9 閉会