

伊丹市総合交通会議(全体会) 会議録

- 1 日 時 令和2年10月30日(金) 10:00～
- 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、水田 節男、五十嵐 一俊、川崎 道子、
大池 津由美、片岡 大蔵、野津 俊明、奥野 雅弘、岡 伸治、
大中 淳司、須磨 昭文、田橋 一、菊地 信彦、藤田 幸治、
森脇 義和
(欠席委員) 鍵田 雅紀
(代理) 保田 尚彦、佐圓 平樹、崎谷 唯比古、松田 和馬
【オブザーバー】
(代理) 鍋谷 英信
【事務局】
交通政策室長 河南 佳孝、道路室長 大前 良、
交通政策室主幹 宇高 正晴、阪上 博之、交通政策課長 大宮 優、
都市安全企画課長 川阪 義雄、交通政策課主査 猪原 光弘、
交通政策課主任 萱野 僚太、交通政策課員 入江 稜平
- 4 次 第
 1. 開会
 2. 委嘱状の交付
 3. 委員紹介
 4. 定足数の確認
 5. 会議録署名委員の指名
 6. 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)について
 7. 事務連絡
 8. その他
 9. 閉会

- 1 開会
- 2 委嘱状の交付
- 3 委員紹介
- 4 定足数の確認
- 5 会議録署名委員の指名
- 6 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。

○会長

基本戦略3-①「空港を活かしたまちづくり」について、まちづくりとして何を
をするのか。

○事務局

空港を活かしたまちづくりは、伊丹市の重要な施策に位置付けられており、企
業誘致や空港利用者を市内へ誘導することによるにぎわいを期待している。交
通に関係するものとして、本計画には、空港へのアクセスの確保、わかりやすい
乗換案内の推進、空港の利便性の向上、空港利用者の誘導を記載している。

○会長

伊丹空港は、観光とビジネスどちらの利用が多いのか。それによって、アクセ
スの話も変わってくる。

○事務局

以前、調査した結果では、ビジネスと旅行が多く割合を占めている。

○会長

両方を考えなといけない。もう少し書き加えることがあると思う。

○委員

「高齢者等への市バス特別乗車証等の交付」について、福祉タクシーの基本料
金分を助成と記述されているが、一般タクシーも助成対象になっているのでは。

○事務局

市と契約しているタクシー会社の車両を利用する場合は助成対象となってい
るが、その中に乗用タイプの一般タクシーも含まれている。記述内容を精査する。

○委員

今年、改正された都市再生特別措置法は、歩いて楽しい街づくりというのが大
きな柱。歩行空間をいかに楽しく安全に通行できるかということに注目してお
り、人を中心にしたまちづくりに目を向けている。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、その辺りの考え方も含まれていると思う。
ユニバーサルデザインで歩道をデザイン化するとか、緑や水辺の体験ができる
など、こういった施策を充実させていくことを進めていて、全国的な施策になっ
ている。最近、道路法も改正され、歩道は歩くだけではなく、十分な広さが確保

できていればオープンカフェなどいろいろな使い方ができるようになっている。都市再生整備計画というまちづくりのための計画があるが、市町村の計画に位置付けされた事業は、様々な特例を受けることができる。例えば、歩道の占有やオープンカフェなどもやりやすくなる。税制の特例もあるので活用して、プランの充実を図っていただきたい。どこを重点的に整備するのか、どこを重点的に盛り上げるのか、軸を考えていただく。どこを歩きやすくするか、その効果が周りにも波及するように、色々なイベントも考えていただければと思う。

もう一つ、国土交通省でも今後、コロナがまちづくりにどのように影響していくのかを検討している。有識者と検討会を開いて、アフターコロナのまちづくりについて意見を交わしている。今年の8月に有識者にヒアリングをした結果が、ホームページに公表されている。電車を使うのが怖いので、近距離なら自転車を使う人が増えている。公園等のオープンスペースで人との距離が取れるところに新たに注目が集まっている等、ゆとりのある空間が求められている。

○会長

総合交通なので、自転車や歩行者、歩行空間というのは今回もいろいろなところに書いてある。公共交通というと、自転車を入れるか入れないか難しくなる。この会議は、総合交通計画なので入れたらいいと思う。

コロナは今回の話ではどの程度踏み込むのか。

○事務局

コロナについては、まだ先の見通しが難しいが、指標の目標値設定においてコロナの影響を考慮している。例えば、乗降客数については、リモートワーク等もあり、通勤客、ビジネス客は完全には戻らないと思うが、レジャーや旅行等の増加を想定し、4年後の乗降客数をコロナ前の値に設定している。他の指標については、現在、全庁的に総合計画の前期4カ年の指標設定作業をしている最中なので、状況を見ながら適宜修正を加えていく。

○会長

細かいことを考えるより、今回の計画でいろいろ設定したが不確実な状況が続いているので、と但し書きのようなものを付けておけばいいと思う。

○委員

基本戦略1-②「安全・快適で歩いて元気になるまちづくり」の中に、歩行者通行空間の整備、無電柱化の推進、街路樹の適切な管理とあるが、道路改良が伴うと思う。合わせて基本戦略2-①「公共交通の利便性向上」の中に、バス停留所の整備とあり、バス停への寄り付きの改良を行うと書いてあるが、どうしても長さ、角度等でバスが歩道に付けられないところが多くある。道路の整備とバス停の改良をリンクしながら進めていただきたい。

○事務局

バス停への寄り付きの改良は、この会議の中でのご意見を反映して記述した。

十分に考慮しながら道路整備を進めていきたい。

○委員

高齢者、障がい者等に市営バスの特別乗車証または福祉タクシーの利用券を交付とあるが、知らない人が多いと思う。市民サービスについては、折角の制度をもっとわかりやすい工夫をしてお知らせいただきたい。

○事務局

よりわかりやすい情報提供を心掛けたい。

○会長

基本戦略2-③「高齢者等の移動手手段の確保」というと、交通手段の確保が目的になっている。高齢者にもっと、アクティビティを活発にしてみよう。高齢化社会になるので、それが本当の目的。高齢者は交通弱者になっているから、移動手手段を確保してあげるというより、高齢者にもっと都市での活動を活発にさせていただくための基盤作りという説明があればいい。

○委員

基本戦略2-①「公共交通の利便性向上」の中に、新たな都市間交通の研究とあるが、具体的な想定はされているのか。

○事務局

前期計画では、阪神バス様にご協力いただき、阪急武庫之荘駅とJR立花駅への乗り入れが実現できた。毎年、進捗状況を照会させていただき中で、「運転手不足等で難しいが、引き続き研究をしていく」旨の回答をいただいていることから引き続き記載している。

○委員

豊中市の方で、JR伊丹駅から豊中市への路線が検討されている。来年度に実証実験という動きもある。

○事務局

豊中市の総合交通会議において、神津地区を通過してJR伊丹駅までの路線が検討されている情報は伊丹市にも入っている。

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。

○会長

4つのテーマの中に「自転車を美しくとめるまち」とある。「とめる」の説明には放置自転車対策が中心になっている。この文章では、放置自転車対策とは、災害時の避難路確保とまちの美観維持のためと読める。放置自転車の理解の仕方は、ルール違反をして止めていることが最も良くないという意識でなくていいのか。放置自転車対策とは、危ないからなのか。危なくないところでは、ルール違反でもよいのか。放置自転車というものをどう理解するのか。

○事務局

災害時の避難路確保、まちの美観維持というのは、条例に規定されている放置自転車対策の目的を引用して記述している。

○会長

ということは、ルール違反はよろしくないという意識はないということ。やはり、皆でルールを守るということが大前提ではないのか。

○事務局

条例の中で放置自転車の区域が定められており、一定、ルールが作られている。条例の趣旨に沿って、駐輪指導や啓発活動を行っている。

○委員

そうすると、「まもる」の方にも関わってくる。こちらに入っているという解釈も成り立つのですか。通行ルールというと乗っている最中と思うが、安全利用啓発の中で放置自転車は良くないという話を、「通行ルールを守る」の方でもう少し触れておいて、駐輪環境の整備に重点を置いた方を「とめる」の方に、解釈できるかなと思う。修正はいいと思う。

○事務局

便宜上、まもる、はしる、とめる、いかす、の4つのテーマに分けて各施策の体系を作っているが、全て自転車に関連することなので、複数のテーマに跨ることも出ている。「まもる」では自転車の交通ルールに、「とめる」では駐輪、放置自転車対策に特化した施策体系としている。それぞれの取り組みにおいては、関連させて施策を進めていくように考えている。

○委員

「まもる」が大前提という意味では文言の修正があった方がいい。

○会長

放置自転車に関連して、先日、こちらで調査を行った。確かに、駐輪ラックの効果が非常に大きく、ほとんど充足していて空いている方が少なかった。これは成功で、放置自転車台数の推移のグラフとほぼ同じ調査結果が出た。ところが、放置禁止区域のエリアを視察すると、ラックに止めるほどではない、ちょっとした用事やパチンコ屋等の施設の脇などに数十台放置があった。問題は、これをどうやって減少させるか、一時的だが定義上は放置自転車、その辺りは、どのように考えたらいいか。

○委員

具体的な対策としては、定期的な撤去で、そういうのを少なくしていくこと。もう一つは、開発指導等で建物に付随して発生する自転車の駐輪場を確保してもらうことを徹底していく。今は商業施設にも路上駐輪ラックのような機械式のものが導入されている。特に駅周辺などではそこに勝手に止めて、通勤・通学に使われるところもあり、有料化する意味を含めて駐輪ラックやゲートを設け

て管理されているところも出てきている。ある程度は、それぞれの施設で対応していただくことになる。禁止区域から少し外れたところにも放置自転車があるので、市内全域に目を配りながら放置自転車対策をしなくてはならない。特に、往來の多い放置禁止区域内は頻度を高めて対応していく。

○委員

シェアサイクル等の検討とあるが、伊丹市の周辺市でも進められている。伊丹市はどういった形で進めようとしているのか。

○事務局

市が実施主体になるのではなく、民間主体で考えている。市の関わりとしては、ポート用地の提供や、PRを担うことを想定している。

○委員

豊中市でやっているような形か。

○事務局

そのとおり。

○会長

新しい試みなので、ぜひ具体的に進めてほしい。

○委員

自転車に関しては、だいぶ良くなってきているが、これから、ますます自転車利用者が増えていくと思う。気になるのは、朝の通勤・通学の時間帯と、高齢者が自転車に乗るのも怖い。問題点はまだまだあると感じている。

○事務局

朝の通勤・通学の時間帯に合わせて警察と合同で啓発活動を行っている。夕方は、小学校の通学路付近を自転車で帰る高校生にパトロール車で啓発をしている。少しでも通勤・通学の時間帯の事故が減少するように取り組んでいる。

○会長

今の話に関連して、自転車ネットワーク計画がある。これは、どういう効果を期待するのか。例えば、走りやすくなって、スピードが上がればそれは良いのか、悪いのか。整備して利便性が良くなる、利便性をどこでチェックするのか。

○事務局

自転車利用者と歩行者へのアンケートでは、歩行者の60%以上が自転車と歩道での交錯が減り、満足しているとの回答であった。また、自転車レーンについても50%以上が走りやすくなったとの回答であった。

自転車レーン整備前と整備後での事故件数については、1年ごとにアップダウンがあるが、ほとんどの路線であまり変わっていないというのが現実。

自転車レーンをどのくらい利用されているかを調査すると、50%以上が利用していて、毎年微増で推移している。自転車レーンに駐車する台数も交通ルールが浸透してきたためか減ってきている。

○会長

今の話は、利用されている市民の意見。それも重要だが、先ほどの話では走行スピード、走行状態が変わってきたのではないかということ。物理的なチェックはしていないのか。自転車レーンは整備したら良くなるという話か。

○事務局

スピードなどの物理的な観測はしていない。

○会長

次の計画を立てるとき、どれくらいの速度で走ってもらうのか。安全性の評価や交通量も調査しないといけない。一般の道路ではそういう方法を用いる。

○事務局

整備後、自転車の交通量は増加している。

7 事務連絡

8 その他

9 閉会