

令和6年度第1回伊丹市総合交通会議 (全体会)

議 事 録

伊丹市総合交通会議

令和6年度第1回伊丹市総合交通会議（全体会）議事録

- 1 日 時 令和6年5月17日（金）13時30分～
- 2 場 所 伊丹市役所 5階 501会議室
- 3 出席者 【委員】（敬称略）
井上委員、毛海委員、岩川委員、奥田委員、後藤専門委員、大池委員、
片岡委員、野津委員、阿瀬委員、湊委員、木原委員、山崎委員、高田委員、
安藤委員、今村委員

【欠席委員】
新屋敷委員、平尾委員、平野委員、藤原専門委員、岡委員、森口委員、
浜名委員、青山委員、新田委員

【事務局】
都市交通部参事、交通政策室長、交通政策課長 他5名
- 4 傍聴者 なし
- 5 次 第
 - (1) 開会
 - (2) 市長あいさつ
 - (3) 諮問「伊丹市総合交通計画について」
 - (4) 委員及び事務局職員紹介
 - (5) 議題
 - ①次期伊丹市総合交通計画策定について
 - ②計画の策定体制と今後のスケジュールについて
 - ③コミュニティバスの運行実験について
 - (6) 事務連絡
- 6 配布資料
 - 配布資料—1 次期伊丹市総合交通計画の策定について
 - 配布資料—2 資料編（伊丹市の交通をとりまく現状）
 - 配布資料—3 資料編（伊丹市のおでかけに関するアンケート調査結果）
 - 配布資料—4 令和6年度第1回伊丹市総合交通会議全体会 名簿
 - 配布資料—5 令和6年度第1回伊丹市総合交通会議全体会座席表
 - 配布資料—6 池尻小学校区まちづくり協議会によるコミュニティバスの運行実験について
 - 配布資料—7 宝塚市立病院等への移動手段確保に向けた実証実験について

議事記録

(1) 開会 (省略)

(2) 委員の出欠と会議の成立

委員総数24人のうち15名が出席しており、本会議が成立していることを確認。

(3) 市長あいさつ (省略)

(3) 諮問「伊丹市総合交通計画について」

- ・諮問事項「次期伊丹市総合交通計画の策定について」

(4) 委員及び事務局職員紹介 (省略)

(5) 議題

①次期伊丹市総合交通計画策定について

<事務局から配布資料－1、2、3について説明>

【意見・質問】

意見・質疑なし

②計画の策定体制と今後のスケジュールについて

<事務局から配布資料－1について説明>

- ・事務局案により、臨時部会として「公共交通部会」を設置。
- ・会長より規則第5条第2項の規定に基づき、部会に属する委員及び専門委員を事務局案のとおり指名。なお、市民委員より大池委員を指名。

【意見・質問】

会 長： 次期伊丹市総合計画の策定ですが、これから4年間という少し短い期間に見えますが、冒頭、市長からのあいさつでもあった様に、更に次の10年も踏まえた上で、委員の皆さまと検討できればと思います。

利用者の視点からすれば、公共交通に対してのニーズは、「利便性が高く」、「運賃が安い」ことに加え、「利用したいタイミングで利用できる」ことが挙げられますが、運転士不足の中で利用者の要望をどこまで叶えるかという事を考えた時、物事には限りがあります。市長は、それなりの投資を行ってでも、市民の移動手段を確保したいと仰っておられましたが、お金を出して運転士が確保できるかという、それは大変難しくなりました。むしろ、更にバスの本数が減るかもしれません。それらを踏まえた上で、出来る限り、利用者に不便の無いようにするのも大事

ですが、不便だと思っけていてもある程度それを受け入れ、使いこなしていく事も必要だと思ひます。例えば、バス車内後方の段差について、「高齢者等の安全な利用の為に段差をなくす」ことは難しいですが、「安全にご利用できる段差のない車内前方を利用する」といった発想が求められています。車内では利用者同士のお声がけ等により、利用者全員がバスを上手に利用することで、よりよい公共交通を目指せるよう、よろしくお願いしたいと思ひます。

参考に、今月、5月末から他の地域で運行しているバス事業者が減便を行う事例を紹介しします。春にダイヤ改正を行い、減便したダイヤで運行を行っていましたが、想定以上の離職等の影響で、減便したダイヤでも運転士が足りなくなってしまうたと聞いております。その様な状況の中、運転士に来ていただくには、「もっと給料を出します」「仕事量を適切にします」と言いたいところですが、経営が赤字の中で給料を増やせるかというとな難しいでしょう。また、鉄道に関しても、現在、表立って大きな問題は出ていませんが、今の人口構造を考えれば15年後には団塊ジュニア世代が定年を迎えます。次の世代で全ての産業を担えるのかという問題も出てきます。今後4年間の計画期間の中で、人口減少時代に対する私たちの暮らしのつき合い方について、踏まえられればと思ひます。

また、冒頭の市長のあいさつにもありました自動運転等の新たな技術革新についても、情報は共有して、出来る限り、反映できればと思ひますのでよろしくお願いいたします。

私の思いとしましては、出来る限り、次の世代の人たちが「伊丹っていいよね」、「公共交通や自転車やいろいろな物があって良いまちだよね」と思っけていただけるまちになって欲しいと思ひます。私も含め、今後、高齢者が増えますが、高齢の方々のご意見だけではなくて、今いる子どもたちが、「私は伊丹で生まれ、ずっと伊丹に住み続けたい」というような伊丹を目指していきたくと思ひますので、よろしくお願いいたします。

③コミュニティバスの運行実験について

<事務局から配布資料－6、7について説明>

【意見・質問】

委員： この間、小さいバスが安倉地区で走っているのを見ました。先ほど説明のあったものですか。

事務局： 安倉地区の実証実験につきましては、本年10月～11月に3人～4人乗りの普通乗用車または軽自動車での実施を予定しておりますので、恐らく違うバスだと思ひます。

委員： 安倉地区を走っていたのは阪急バスの小さいバスでした。それで、伊丹も乗っている人が少ないバスがありますよね。お昼の時間帯はそういうバスがあったらいいんじゃないかなって思ひました。

事務局： ご提案いただきました昼間帯でのバスの運行の方法ですが、全国的に見ると、朝ラッシュの時間帯は定時定路線での運行、昼間帯については、デマンド型の形態でバスを運行している自治体もあるとお聞きはしております。今後、その様な運行形態も含め、公共交通を維持するという方向性の中で、様々な手法を検討していきたく

いと考えております。

委員： 安倉地区でお見かけいただいたバスは、恐らくですけども、普通のバスより小さいマイクロバスタイプじゃないかなと思います。朝の一番にＪＲ中山寺駅から安倉地区を通り、伊丹市の西野地区から武庫川を渡り、阪急仁川駅まで運行するバスが朝１本、夕方に逆ルートで１本というバス路線があります。この路線は、阪急バスと宝塚市との協議で開設したバス路線で、もうかれこれ１０年以上になると思いますが、１往復だけ運行する路線を見かけられたのかなと思います。

委員： この会議の場で、コミュニティバスの運行実験を紹介されているというのは、今後、バスの運転士が減った影響でバス路線が少なくなる地域も、地元の協議会等で考えて欲しいということですか。伊丹市としては、運行実験が成功すれば、今後、市が主導して実施されるということで紹介されているのですか。

事務局： 今回、議題として取り挙げさせていただいたのは、宝塚市山本地区については、料金３００円を徴収する形で実証実験を実施することから地方運輸局に許可を取って実施をされる点や、宝塚市民だけではなく、伊丹市民も利用できる点、また、本日、ご参加していただいております阪急バスや伊丹市営バス等の事業者にも影響するという観点に加え、宝塚市交通政策課より本会議への情報提供の依頼をいただいた点を踏まえ、議題として挙げさせていただいております。また、池尻小学校区まちづくり協議会によるコミュニティバスの運行実験についても、同じタイミングで実施すると地域より情報提供を受け、本市の地域組織の自主的な取り組みの一例として情報提供させていただきました。

委員： これは地域で独自で考えていることで、市として取り入れようという意味ではないのですね。

事務局： 市として、この様な手法を、今後取り入れていくという考えは、今のところございません。

会長： この会議は総合交通会議という折角の場ですので、計画等に反映しなくても、伊丹市内での取り組みやイベント等については、委員全員で情報共有しておいた方がよいでしょう。また、委員の皆様におかれましても、取り組みの事例等について情報の提供をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

委員： 宝塚市の実証実験では、伊丹市内を走行する計画となっていますが、伊丹市内に乗降ポイントを設けないということですか。

事務局： 伊丹市内に乗降ポイントは設ける計画はございません。

委員： 通過するとか、宝塚市と伊丹市の市境を少し挟みそうな場所があるということですか。

事務局： その通りです。

委員： 池尻小学校区の運行実験は、不思議な動き方だとお見受けしました。大きいスーパーが３つありますので、それぞれに行きたい方々のエリア分けを、地域の方々が考えになられたと思います。この協議会から、運行実験が上手くいった後の意思表示等は聞かれていますか。

事務局： 池尻小学校区のまちづくり協議会からは、過去から、このような買い物支援でのコミュニティバス走行について、市に要望されてきた経緯がございますが、市営バスが市内一円をきめ細やかに路線網を張り巡らしておりますので、そちらの方のご利

用を呼びかけてきたところですよ。このような中で、地域の高齢化がかなり進行しており、自宅からバス停まで、遠いところで約500m程度離れているところもあり、バス停までの移動がしんどい方も多々おられるという現状から、今回、ご利用者の近くまでお迎えに行くようなコミュニティバスの走行を地域自ら行うこととなった次第です。

委員： 運行実験がうまくいった先の意思表示は、特にない状態ですか。

事務局： 地域からは、一定の利用のニーズが見出せるようであれば、今後も引き続き継続したいとお聞きはしております。

委員： ありがとうございます。特には手続き不要だと思いますが、事故を起こされないように、機会がありましたら、お伝えいただければと思います。

会長： 池尻小学校区の取り組みは地域の自主的な取り組みになります。地域によって課題があり、その課題解決を自分たちでやっていこうという姿勢がこれからは求められていきます。運行実験を行った後に、自分たちが出来る範囲、今回の週一回での運行等、出来る範囲を自分たちでやっていきたいと思いますということを、他でも進めていかざるをえない時代になると思います。

鉄道や路線バス等の公共交通は、多くの利用者が利用時間や場所も合わせて乗り合うから今の運賃で乗車が可能です。自分の目の前に来ていただき、行きたい場所に行きたい時間に行きたいのであれば、それなりの金額を払ってタクシーを利用するのが基本という点を、地域で共有いただき、その中で地域でサポートできることがあるのではないか、という思いから地域の自主的な活動へ動かれたと思います。今回は、地域の移動支援の話にはなっていますが、例えば、自宅の電球を変えるのが大変な方のお手伝い等、地域での支え合いの取り組みの広がりの中の一つとして、今回の移動支援の取り組みを行っていくのが、地域コミュニティのあり方として望ましいと思います。他の自治体でもあるのですが、高齢者のお困りごとをお手伝いする中で、お出かけ支援や買い物袋を持ってあげる等、今後、地域コミュニティの取り組みとして求められていくと思います。

次に、宝塚市の取り組みですが、今回、バスが減便した路線を、別の手段で運行する取り組みは今後の参考になるかもしれません。本数が多いと、利用者は増えますが、採算が合うほどの増加は難しいです。バスの本数を倍に増やしても利用者は倍には増えません。しかし、本数を増やすことで、地域住民の移動機会をより創出するということに予算を出すのは、自治体考える施策の一つだと思います。また、伊丹市の場合、例えば2系統のように、利用が多い路線は10分間隔での運行を行いますが、その代わりに、バスの利用が非常に少ない路線は、バス運行という方法はやめるけれども、違う方法でサポートするという様な、最適な移動を図っていくことも求められてきますので、今後も是非、情報の共有をお願いしたいと思います。

加えて、宝塚市には常に情報提供をお願いしたいという点です。これらの取り組みは、次第に福祉施策なのか公共交通政策なのか曖昧になると、方向性がぶれる場合がありますので、福祉部局と上手く連携していただけたらと思います。これは、伊丹市の中でも福祉部局から、「これから独居老人の外出支援をしたいので、AI型のデマンド型バスを行います。」という様なお話が出てくる可能性があります。

実際に他の府県では、コミュニティバスがある一方で、福祉部局で同じようなサービスを行う様な事例が出ています。他部局との調整が難しいかもしれませんが、常に福祉部局との情報共有を行っていただけたらと思います。

副会長： 実証実験段階ですけれども、池尻小学校区のコミュニティバスや、宝塚市の移動支援等、今後、各地域での様々な工夫や取り組みが出てくると思います。また、一部市域を超えた移動のニーズも当然あるわけで、地域住民が自分たちで考え、このような移動支援を行っていくというスタイルが、今後重要でないかと思います。例えば、今回、池尻小学校区では、あくまでもボランティアで、無料で実施するという事ですが、今後、この取り組みを継続していくことが出来るのかという点については、非常に注視していかなければならないと思っております。

会 長： 他はいかがでしょうか。他に意見は無いようですので、これで議事を終了させていただきます。会議終了後に、ご意見、ご要望があれば事務局へご遠慮なくお知らせください。委員の皆様におかれましては、議事進行につきまして、ご協力いただき、誠にありがとうございました。

(6) 事務連絡(省略)