

「伊丹市総合交通計画(令和6年度改訂版)(案)」に係る パブリックコメントの実施結果について

このたび、お寄せいただきましたご意見と、それに対する伊丹市の考え方を下記のとおりとりまとめたので公表します。

記

- 1 案件名 伊丹市総合交通計画(令和6年度改訂版)(案)
- 2 募集期間 令和7年1月6日(月)～令和7年2月4日(火)
- 3 閲覧場所 市役所4階交通政策課、神津支所、北支所、西分室、南分室、野間分室、消費生活センター、市民まちづくりプラザ、「ふらっと」人権センター、図書館「ことば蔵」、市役所3階総務課(行政資料コーナー)、市役所1階まちづくり推進課、市ホームページ
- 4 応募資格 市内在住・在勤・在学者、市内に事務所か事業所がある人、本案件に利害関係のある人
- 5 意見提出方法
- ・直接持参する場合 …………… 各閲覧場所の営業時間内に窓口へ
 - ・郵送で提出する場合 …………… 市役所交通政策課へ
 - ・FAXで提出する場合 …………… 市役所交通政策課へ
 - ・電子申請で提出する場合 …………… 市ホームページ受付フォームから

6 提出件数

| 持参 | 郵送 | FAX | 電子申請 | 合計 |
|--------|--------|--------|---------|---------|
| 0件(0人) | 0件(0人) | 0件(0人) | 10件(3人) | 10件(3人) |

7 提出されたご意見及び市の考え方

| 提出者 No | 意見 No | 意見内容 | 市の考え方 |
|-----------|----------|---|---|
| 1 | 1 | <p>伊丹市交通局が2024年12月に減便と終発繰上げを行いました。バスと併用すべくシェアサイクルの拠点を伊丹市内に早急に増やしてほしいです。その際は既に伊丹市に隣接している尼崎市や豊中市で普及している「ハローサイクリング」のシステムで導入してくれれば塚口や武庫之荘や豊中で借りて伊丹市内で返す等も可能になります。どうか汎用性がない独自システムを伊丹市としてわざわざ構築するなど愚かな事はせずに既存の仕組みに相乗りしてシェアサイクルの導入を目指して下さい。シェアサイクルの料金については伊丹市バス定期券だけでは無く伊丹市内の駅が発着する鉄道定期券、伊丹市内を走る阪急バスや阪神バスの定期券所持者に対して割引を行なうなど、踏み込んだ施策も行って欲しい。</p> | <p>シェアサイクルは、公共交通の機能を補完し、観光振興や地域の活性化等に資する移動手段として近年注目されています。</p> <p>一方で、ヘルメット着用などの安全面や既存公共交通への影響などの課題があると認識しています。</p> <p>本計画案では、基本目標3「地域資源を活用した交通まちづくり」において、市民や来街者の移動の利便性や回遊性を高めるため、シェアサイクルをはじめとするシェアリングサービスなどの公共交通を補完する移動・交通手段の調査・研究を行うとしています。</p> <p>ご意見頂きました他の交通事業者との連携した利用促進等につきましては、先行自治体の事例を参考にするなど、調査・研究を進めてまいります。</p> |
| | 2 | <p>伊丹市交通局の特別乗車証について支給の対象から軽度の障害者(精神障害者保健福祉手帳3級、療育手帳B2等)が除外になっています、交通局を有する他市(高槻市、神戸市、京都市等)は当該市に在住する障害者全てに乗車証を支給しています。他所は他所内は内かもしれないですが、伊丹市だけ他の交通局を有する他市と比べて見劣りします、遺憾に感じます、どうか他市と同じような基準に見直してほしいと思います。</p> | <p>本市の特別乗車証は、高齢者、障がい者等の社会参加の促進を目的として、乗車回数の制限なく無料で市バスに乗車することができる制度となっています。</p> <p>対象者につきましては、制度の目的に則り、各種助成の状況等を総合的に勘案したうえで現行の助成内容としており、現時点では見直しは予定しておりません。</p> <p>なお、特別乗車証の交付対象とならない障がい者についても、伊丹市交通局において障害者手帳等を提示いただくことで運賃の割引を行っています。</p> <p>今後も本事業については、社会状況等を注視しながら、調査・研究を進めてまいります。</p> |

| 提出者 No | 意見 No | 意見内容 | 市の考え方 |
|-----------|----------|---|---|
| 2 | 3 | <p>P.7 公共交通勢圏図:バス停には1日1便のみの所謂「免許維持路線」のものも含まれているように見える。(例:瑞原1丁目・3丁目、伊丹工業団地前) 本数が極端に少ない実用性がないバス停を含めて一律に公共交通勢圏としてカバーされていると定義すると、交通ニーズを見誤る可能性はないか?</p> | <p>公共交通勢圏は、鉄道駅や路線バス停留所からの徒歩圏内を示すものであり、地域の基本的な交通環境を可視化するため、便数の少ない路線も含めて作成しています。</p> <p>一方、ご意見頂いた交通ニーズの把握については、様々な交通政策を検討するうえで重要であり、定期的な把握が必要であると認識しています。</p> <p>現在、本市では、交通事業者から提供される乗車データや市民アンケート結果等を通じて、定期的な交通ニーズの把握を行っていますが、継続して取り組む必要があると考えています。</p> |
| | 4 | <p>P.27 実施施策1-②-1/2:市の通学路危険実態調査に立ち会ったことがあるが、同時に啓発活動も行っており、普段の姿(危険な状況)を汲み取れているか疑問を感じる場面があった。安全対策・啓発活動ともに大事な施策ではあるが、その前提となる現状把握を適切に行うことを明示してはどうか?</p> | <p>通学路の安全対策については、市、学校、市教育委員会、警察、市道路管理者等などの関係機関が連携し、児童生徒が安全に通学できるよう、安全対策や啓発等の様々な取り組みを行っています。</p> <p>また、その前提となる通学路の現状把握については、各学校における通学路点検として、PTA、地域住民からもご意見をいただきながら、毎年学期初め等に下校指導を含めた通学路の点検を実施しています。</p> <p>点検の結果、防犯及び交通安全上の対策が必要な場合は、関係機関で構成される「伊丹市通学路安全対策推進会議」において対策の検討や効果の検証、必要に応じて合同点検を行うなど、必要な対応を行っているところです。</p> <p>頂戴しましたご意見のとおり、安全対策の前提となる現状把握を適切に行うことが重要であると認識しており、引き続き、児童の通学時の安全性確保に取り組んでまいります。</p> |

| 提出者 No | 意見 No | 意見内容 | 市の考え方 |
|-----------|----------|---|---|
| 2 | 5 | <p>P.30 実施施策 2-①-2:自動運転技術の現況を踏まえると、伊丹市のような都市部での実用化は先の話だと考える。足元の運転士不足への対策としては、少なくとも本計画期間においては自動運転に係る費用を運転士確保に向けた内容(採用活動・業務効率化・待遇改善)に振り向ける方が効果的では？</p> | <p>運転士等の担い手確保は、昨今の運転士不足への近時の対応と認識しており、合同就職説明会の広報など、まずは交通事業者の採用活動等の支援に繋がるような取り組みを進めることが先決であると考えています。</p> <p>一方、自動運転については、長期的な観点から、将来の地域公共交通を見据えた対応策の一つと認識しており、先進団体等の調査・研究を進めることとしています。</p> <p>近時の対応と将来に向けた調査・研究、どちらか片方ではなく、いずれも並行して取り組むことが、運転士等の人材確保対策の推進を図るうえで、重要であると考えています。</p> |
| | 6 | <p>P.31 実施施策 2-②-1:企画乗車券や路線情報(路線図)は良い取り組みだと考える。交通機関で閉じてしまうのではなく、「その先(街)にどのような魅力的なものがあるか、そこへ行くには公共交通がどのように使えるのか(モデルルート提示)」まで繋げた情報提供を行うことを明示してはどうか？</p> | <p>頂戴しましたご意見のとおり、利用促進の取り組みは、街の情報など、交通以外の情報を併せて発信をすることでより効果的なものになると考えております。</p> <p>実際に、今年度の企画乗車券「いたみっ子おでかけバス」の販売に際しましても、阪急バス、阪神バスと連携し、施設情報などを含めた情報発信やモデルルート提示を行ったところです。</p> <p>このような交通情報と交通以外の情報との連携については、本計画案では実施施策2-③-2で触れておりますが、利用促進事業全般に係る貴重なご意見と認識しており、今後とも効果的な情報発信に努めてまいります。</p> |

| 提出者 No | 意見 No | 意見内容 | 市の考え方 |
|-----------|----------|--|---|
| 2 | 7 | <p>P.32 実施施策 2-③-2:バスに関しては、外国人を含め幅広く情報を発信するには GTFS 対応(Google maps 等への掲載)が効果的と考える。各種 MaaS への参画にも有用だと考えるので、GTFS 対応を計画に盛り込んではどうか？</p> | <p>GTFS 対応は、Google マップや MaaS アプリとの連携などにより、運行情報を広く提供できる有効な取り組みであり、市内を運行するバス事業者においても導入が進められています。</p> <p>一方、遅延情報や運行状況をリアルタイムで提供する動的データについては、交通事業者と Google マップや MaaS アプリ等とのシステム間連携やそのために係るコストなど、課題があることも認識しています。</p> <p>今後、交通 DX の観点からも重要性を増すものと考えられますので、利用者の更なる利便性に繋がるよう、引き続き調査・研究を進めてまいります。</p> |
| | 8 | <p>P.33 実施施策 3-①-2:阪急バス宝塚空港線廃止に伴い、宝塚市・西宮市北部・三田市からの空港アクセス需要も伊丹市バスに取り込む機会だと考える。伊丹市民だけでなく当該市でのプロモーション強化を盛り込んではどうか？</p> <p>また、市内の市バス 25 系統沿線外エリアからの航空便始発便へのアクセス改善も課題として挙げるのはどうか？</p> | <p>中心市街地と大阪国際空港(伊丹空港)を結ぶ市営バス25系統の路線は、骨格交通軸上を運行する点でも重要な路線と認識しており、市内はもとより市外からの利用促進も視野に入れ、現在も近隣市での広報活動を行っているところです。</p> <p>また、市内の 25 系統沿線外からの航空始発便へのアクセスについては、市営バスだけでなく、鉄道、タクシー等を含む公共交通によるアクセス性は確保されていると認識していますが、引き続き交通ニーズの把握に努めてまいります。</p> |
| | 9 | <p>P.41 バストミックス:公共交通においては、割合ベースではなく、移動エリア、移動目的、状況に合わせて最適な手段を組み合わせるものとする。「公共交通と自動車、自転車、徒歩などの手段を移動エリア、移動目的、状況に合わせて最適な組み合わせで利用できる環境を構築することをいう。」という記載はどうか？</p> | <p>本計画案では本編 P19 において、「移動手段のバストミックスの実現」を掲げており、目的や状況に応じて交通手段を選択できることを趣旨としています。</p> <p>ご意見頂きました資料集の該当箇所についても、割合ベースではなく、本編の記載に合わせて表現の修正について検討してまいります。</p> |

| 提出者 No | 意見 No | 意見内容 | 市の考え方 |
|-----------|----------|--|---|
| 3 | 10 | <p>市バスが残っているのは県内で数箇所と聞きました。ぜひとも存続を希望します</p> <p>市バスが利用できない人が多くいるとの意見も聞いています。</p> <p>原因は運転手がいないというのであれば、小さな車に対応するのも可能ではないかと思えます。</p> <p>国内では、運転手のいないバスが動いています が、個人的には乗りたくありません。</p> <p>小型のバス、10人程度なら、普通免許で可能です。</p> <p>その様な小型で細い路地も動けるようなバスを希望します。</p> | <p>市バスをはじめとする路線バスは、通勤・通学や買い物、通院など、市民生活にはなくてはならない重要な交通手段の1つと考えておりますことから、本計画案の基本目標2において「公共交通の維持・確保」を掲げています。</p> <p>また、公共交通の維持・確保にあたり、運転士不足への対応は重要であり、その対策として、まずは交通事業者の採用活動の支援に取り組むとともに、自動運転や小型バスの運行についても調査・研究を進める必要があると考えます。</p> <p>今後、高齢化社会が進展するなか、市民ニーズに応じた効率的な公共交通サービスの提供を進めることは、より一層重要になると考えますので、本計画案に挙げる様々な取り組みを通じて、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ってまいります。</p> |