

令和6年度第2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2回伊丹市総合交通会議(全体会)議事録

1 日 時 令和6年8月7日(水)14時00分～

2 場 所 伊丹市役所 1階 101会議室

3 出席者 【委員】(敬称略)

井上委員、毛海委員、岩川委員、下谷委員、奥田委員、鍵田委員、後藤専門委員、大池委員、片岡委員、野津委員、岡委員、森口委員、湊委員、浜名委員、青山委員、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、藤原専門委員、阿瀬委員、木原委員、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、都市安全企画課長、交通局企画営業課長 他2名

4 傍聴者 1名

5 次 第

(1) 開会

(2) あいさつ

(3) 議題

①伊丹市総合交通計画令和5年度進捗状況評価について

②伊丹市自転車活用推進計画令和5年度進捗状況評価について

③基本目標1における基本戦略、実施施策(案)について

④基本目標3における基本戦略、実施施策(案)について

(4) 事務連絡

6 配布資料

配布資料—1 伊丹市総合交通計画(中間改定版)令和5年度の進捗状況の評価

配布資料—2 伊丹市自転車活用推進計画令和5年度取組状況の評価

配布資料—3 伊丹市総合交通計画(中間改訂版)・伊丹市自転車活用推進計画令和5年度進捗状況報告書【実施施策・取組編】

配布資料—4 伊丹市総合交通計画(中間改訂版)・伊丹市自転車活用推進計画令和5年度進捗状況報告書【評価指標編】

配布資料—5 基本目標1および3における基本戦略、実施施策(案)について

配布資料—6 令和6年度第2回伊丹市総合交通会議(全体会) 名簿

配布資料—7 令和6年度第2回伊丹市総合交通会議(全体会) 座席表

議事記録

(1)開会(省略)

委員総数24人のうち19名が出席しており、本会議が成立していることを確認。

(2)あいさつ(省略)

(3)議題

①伊丹市総合交通計画令和5年度進捗状況評価について

<事務局から配布資料－1について説明>

【意見・質問】

意見・質疑なし

②伊丹市自転車活用推進計画令和5年度進捗状況評価について

<事務局から配布資料－2について説明>

【意見・質問】

意見・質疑なし

③基本目標1における基本戦略、実施施策(案)について

<事務局から配布資料－5について説明>

委員： 「実施施策1－①－2 歩行者通行空間の整備」の街路樹の更新・再整備について、老木化で根っこが膨らんだ歩道をベビーカーで通る際などに難しい場面もあったりするので、再整備がなされることはありがたいと思う反面、緑を減らすことに繋がるので、そのバランスをどのように考えておられるのかお伺いしたいです。

事務局： これまでの道路整備では、高木の選定において、まちの景観形成や環境保全の観点から「都市緑化」に重きをおき、緑量が見込める樹種の植栽が全国的に推進されてきました。伊丹市においても、クスノキやケヤキ等の生長が早く、大木化する樹種を多く植栽してきた経緯があります。

一方で、植栽後40年以上が経過するなか、大木化・老木化の進行とともに、根上

りによる通行障害などの様々な問題が生じるようになっていきます。

そこで、街路樹の更新・再整備にあたっては、歩行者の安全性を第一に捉えながらも、まちの景観形成や緑陰形成など、街路樹が本来持つ多様な機能を発揮できる適切な維持管理により、快適で潤いのある道路空間を創出していきたいと考えています。

委員： 「実施施策1－②－1の交通安全対策の推進」の取り組みとして、現在も実施されている交通安全教室を例に挙げておられますが、以前と比較すると、最近は実施されている様子が地域ではあまり聞かれなくなっているんですよ。

この教室は、地域や学校が対象ということですが、高校生で自転車通学されている学生も多く見かけますので、高校生で自転車通学をする学生は交通安全教室を必須にして欲しいと思っています。

また、例えば小学校の2、3年生ぐらいになって、ちょうど自転車を乗りまわすようになる頃には、学校で受講を必須するようなことなどを考えておられないのでしょうか。

一方、交通安全教室の取り組みがあまりにも漠然としていて、気がつけばこの5年で開催件数が大分減ってきたのではないかと感じています。また、評価指標の実績が人数で掲載されていますが、人数で掲載されると何回開催されたのかちょっとわかりにくので、まずは現在どのような取組をされているか、また今後の展望についても併せて教えていただけますか。

事務局： 現在の交通安全教室の取組状況につきまして、令和5年度の実施状況は年間81回、参加人数は4,779人となっています。

その内訳についてですが、就学前の幼児を対象としたものが年間で49回、1,477人、17小学校区の自主防災訓練の中で実施したものが年間5回、414人、住友電工などの警察と連携した企業向けの自転車安全教室が年間8回、449人、その他ではスクールきるとなどの地域団体向けの実施が年間4回、177人、高校生については4校、年間4回、1,810人、最後に市民さん向けに一般開催させていただいているものが年間11回、452人となっています。

なお、令和4年度につきましては、全体の回数が73回、4,716人というところで、近年はコロナ禍もあって実績が落ち込んでいた経緯があります。当時は小学校区や地域の方から開催を控えたいような意向もあって減少していたわけですが、徐々に開催できるようになってきております。

また、幼児の交通安全教室では、もともとは公立の幼稚園から始めていたのですが、最近ではこども園や私立の幼稚園の方からもご依頼があった場合には開催するなど、今後とも、警察とも連携しながら、少しでも多くの方に交通安全教室を通じた交通安全の周知啓発を行い、安心安全に繋がっていければよいと考えております。

委員： 分かりました。特に高校生については、市内4校の学生の多くが通学で利用されている姿を見ますので、今後も引き続き交通安全教室の開催をよろしくお願いします。

委員： 「実施施策1―②―2 道路安全対策の推進」について、通学路の安全対策について取り上げておられますが、ニュースなどで道路だけでなく、民家のブロック塀や柵が倒れるなどの事故を目にしますので、これらの対策についてはどのように考えておられるのかお伺いしたいです。

また、注意喚起看板等の設置について、伊丹市では集団下校をしていませんので、登下校時には子供たちが、道路いっぱいに広がってしまう姿を目にします。学校も指導してくれているとはいえ、子供たちの性質上、広がってしまうと思いますので、何かもう少し、登下校の学校周辺時間帯の注意喚起や、登下校時は児童を優先するような道路にしていいただいてもいいのではないかなと思いますがいかがでしょうか。

事務局： 通学路中のブロック塀や柵に対する点検等の状況について、他部局の所管となりますが、分かる範囲で回答させていただきます。

ブロック塀の倒壊につきましては、2018年の大阪府北部地震において、他市で通学中の小学生が倒壊したブロック塀の下敷きになる事故がございまして、当時、伊丹市内のブロック塀につきましても伊丹市職員による点検を行った経緯があります。その際に危険なブロック塀は一定整理ができたわけですが、やはり老朽化等により現場状況が変わってきますので、市民の皆様からの通報等がございましたら、その度に現場確認や所有者への連絡等の対応を行っております。

また、柵については、支柱が根腐れや、各具材を固定しているボルトがなくなっている等、全国各地での事案が度々報道されており、そのような報道があった際には、必要に応じて伊丹市内を一斉に点検するなど、老朽化の状況確認などを適宜行っているところです。

国においても、橋梁等の大きな構造物だけでなく、道路附属物などの小さな構造物についても点検要領を示すなど、各地方自治体に対して技術的助言を行っているところなので、これらも参考にしながら、日々の道路パトロールや市民の皆様からの通報等を受けて、随時対策を行っている状況です。

事務局： 通学路の注意喚起関係について、その対策は看板によるものをはじめとして様々ありますが、横断歩道や危険な箇所につきましては、伊丹警察にも相談しながら、効果的な場所に看板を設置し、注意喚起を行っている状況です。

また、看板は常にその場所にあって、注意喚起や啓発を促す効果がありますが、実際に行政の職員と警察の職員が、横断歩道や危険箇所、それから事故が多発しているところを中心に街頭啓発を行うことも効果的な取り組みと考えております。

また、事故が多発している時間帯での現場での注意喚起や交通ルールの指導などを行うことにより、安全・安心を図っていけるよう現在取り組んでいるところです。

委員： ありがとうございます。通学路の安全対策について、私の小学校区には深めの排水路がありますが、子どもたちが侵入したりする例もあるので、排水路に侵入ができないような状態にしていいただけないかと思っています。

また、注意喚起の取組については、子供たちが毎日通っているけど、自動車の方が慣れていない方も多くて、車のスピードなど、その都度危険と感ずることありますの

で、今後も対策をお願いしたいと思います。

委員： 交通安全対策の推進について、運転士の立場から意見をさせていただきます。交通安全教室で様々な取り組みをやってくださっているとは思いますが、バスの運転士をしていますと、自転車が歩道から車道に降りる際に前後左右を見ないで飛び出されたり、周囲を見ないで道路を斜めに横断されたりという場面をよく目にします。先ほどの事務局からの説明では、自転車の事故件数が全体的に減っているとのことでしたが、何年か前に伊丹警察から聞いた話では、自転車事故の90%以上の方が自転車の方が道路交通法を違反しているとのことでした。これは、もちろん自動車も悪い部分がないわけではないでしょうけども、自転車のマナーが悪いことが結果的に事故に繋がっているという結果の現れではないかと思います。

また、交通ルールの基本から外れて、周囲をよく見ずに道路を突っ切ってしまう場面など、当事者はわかったうえでやっているのかと不思議に思いますが、実際に毎日バスで走っていてよく目にしますし、本当に多いように感じます。

そこで、交通安全対策の取り組みについても、もっと幼少期から中学校・高校やすべての世代で、交通安全教室を積極的にやってもらいたいと思います。

事務局： ご意見ありがとうございます。今おっしゃっていただいた通り、我々が実施した市民アンケートの結果でも、自転車に乗車される方のマナーに関する意見は色々と頂戴している状況でございます。

一方で、先ほども説明させていただいたように、様々な形で伊丹警察にもご協力いただきながら、交通安全啓発を図っておるところですが、なかなか身を結んでいかないという実状から、今年の5月に道路交通法の一部改正がなされ、スマートフォンを見ながらの自転車の運転や酒気帯び運転に対する厳しい罰則規定が強化され、直近では今年の11月から施行される予定となっているほか、今後2年以内に、自転車運転の違反行為に対して青色切符を切られる制度の適用を進める動きもございます。

このような中で、都市交通部の職員も率先してヘルメットをかぶるなど、交通安全を意識しながら街頭啓発を進めているところですが、市民の皆様にはまだまだ伝わっていないように感じています。また、自転車の前と後ろに子どもを乗せた方が、赤信号を無視して道路を横断される場面など、本当に怖いという場面にも遭遇しながら、日々職員が街頭に立って啓発に努めているところですので、市民の皆さまが安全に自転車にご乗車いただけるよう、周知啓発にご協力いただければと思います。

委員： 「実施施策1―③―1 子育て世帯等への移動支援の推進」について、タクシー会社が実施している陣痛タクシーについて、ご紹介をいただいておりますが、妊産婦に対する支援ということで、神戸市では「福祉タクシー利用券」と同様に、行政が妊産婦に対して、母子手帳を交付する際に、「タクシー利用券」を配布されています。

陣痛タクシーを実施していることについて、広報をして頂くのはありがたいですが、妊産婦支援ということで、「福祉タクシー利用券」と同様に妊産婦に「タクシー利用

券」の配布を行政として検討いただけないかというお願いです。

事務局： 妊産婦や子育て世帯への支援については、国や全国各地でも様々な検討がなされている状況です。

伊丹市におきましても、様々な子育て施策を展開しておりますが、今後の新たな施策といたしまして、ご提案頂いたようなタクシー利用券の配布や他市事例についても参考にしながら、関係部局と調整を行いまして検討を進めて参りたいと思います。

委 員： 同じく「子育て世帯等への移動支援の推進」についてですが、前回の公共交通部会でもご紹介いただいた、子育てサークルネットワーク独自のアンケートでは、路線バスが時間通りの運行をしていただいている中で、ベビーカーの乗車を手伝っていただくことにハードルがあるというご意見を多くいただきました。改めて、運行を妨げずに乗務員の方に運転以外の業務負担をかけないようにし、かつ利用者には乗車のハードルを下げてサポートをお願いしやすいような、今後の取り組みがあれば教えていただきたいです。

また、子ども連れや高齢者の方への席の譲り合いも、結局、車内の乗客のモラルに任されているような状態で、立っていて転倒とか、もしかしたらあるかもしれないので、そのあたりの取り組みも今後もしあれば教えていただきたいです。

委 員： バスにご乗車いただく際の「敷居の高さ」についてご意見とご質問を頂きましたが、交通局といたしましては、ベビーカーやシルバーカーなど、利用者が等しくご利用をいただけるような取り組みを実施してきておりますが、今後とも継続した取り組みが必要であると、改めてと思うところでございます。

ベビーカーにつきましては、ホームページ上でご利用方法を周知しているほか、市で行っております「まちづくり出前講座」を活用して、ご希望される方々に交通局の方に来ていただきまして、バスの乗車体験やお子さま連れ等ございましたら、降車ボタンを押していただくとか、様々な体験をしていただけるような出前講座を実施しているところでございます。そのメニューの中で、ベビーカーでのご乗車の方法や車椅子でのご乗車の方法など、実際に経験いただける内容もございます。ベビーカーでお越しいただいている場合等には、実際に乗車体験をしていただき、特に安全にご利用いただけるようにということで、ベルトの締め方などの体験など、そうした取り組みを現在行っております。まずは、委員から、なかなか敷居が高いというご意見を頂きましたので、真摯に受けとめながら、皆さんにお気楽に乗車頂けるよう、引き続き取り組んでいただきたいと考えています。

また、乗務員の手間についてのご意見ですが、まずベビーカーのご乗車の方については、必ずしも乗務員へのお声がけが必要なものばかりではございません。

例えば、一人乗りのベビーカーの場合ですと、前扉から乗車して頂く際に、ニーリングといいまして、乗務員がボタン操作で車高を低くして、ご乗車いただけるような形態をとりますので、前回の公共交通部会で会長がおっしゃってありました「思い切って乗っていただく」ということで、ぜひご利用いただきたいと思っています。

また、2人乗りのベビーカーにつきましては一定の重量と幅もございますので、後

ろ扉からスロープを出した状態でご利用いただくことが想定されます。その場合は、乗務員から、そのベビーカーやシルバーカーの利用者に限らずですね、車内のお客様に安全にご利用いただけるようにお声掛けをするという対応をさせていただいています。

乗務員が停留所に停車した際にベビーカーの確認ができれば、そういったご案内をさせていただくこともございますし、もしなければ、自らお声掛けいただければ、そういう形でご乗車可能となっております。

また、乗務員におきましては、運転中につきましては車内安全の確認をしながら運行させていただきたいと思いますので、引き続きご利用いただきますよう、よろしくお願いいたします。

委員： バスのことなのですが、バスの乗降車口と歩道が離れていて、足が歩道のちょっと高くなっている所にひっかかったのか、シルバーカーがどこかに引っかかったのかわからないのですが、転倒したんです。

そういうことをあちこちで聞くので、なるべくバスを停留所に近づけて頂いて段差の少ないようにしていただきたいなと思います。

委員： 私は普段バスの運転士をしているのですが、バス停にバスを停車させる際に、運転士は出来る限り停留所に近づけて停車させるように意識しています。段差を大きくまたがなくても乗れるようにですとか、シルバーカーをご利用の方が乗りやすいようになど、停留所に近づけようと必ず心掛けてはいますけれども、実際には路上駐車や木の枝が出ているとか、何かしらの障害物があってバスが正着できないということが多々あります。

また、障害物があると、仮にバスを綺麗に停留所につけても、今度は出られないという状況もあるので、そういう障害物っていう路上駐車、路上駐輪、もう様々なことがあって、綺麗に停められないということが多くあります。そういう中でも乗りやすいように運転手は心掛けているので、そういう気持ちを持ち、なるべく近くに停めるようにしています。

委員： 基本目標1の評価指標について2点ほどお尋ねしたいです。

まず、自転車関連事故件数と交通事故発生件数ですが、令和 5 年度の実績値と令和 10 年度の目標値が、各々ほとんど変わらないので、減らすのは難しいのかもしれませんが、もう少し頑張れるのではないかなと思いました。

また、市バス特別乗車証の人数ですが、令和 5 年度の実績値よりも令和10年度の目標値の方が少なくなっていますが、指標の性質としては増加する方が望ましいとされています。令和10年の目標値が減っている理由は、恐らくは将来的に高齢者が減ることを予測されているからだと思いますが、一方で増えたほうが望ましい指標であると説明されているので、何のための指標なのか分かりにくいです。そこで、指標設定にあたっての意図などを教えてもらえたらと思います。

事務局： まず、自転車関連事故件数の指標についてですが、伊丹市内で発生した年間の事故件数を人口 1 万人あたりに換算した数値となっています。具体的には、令和5年度の年間事故件数は 160 件ございますが、これを概ね 19 万 7 千人の人口で割った値を人口1万人あたりに換算した値がお示ししております 8 件ということになります。

次に、令和10年度の目標値設定にあたっての考え方ですが、これまで街頭啓発や、交通安全に繋がるような様々な諸施策を行ってきた結果、年間 160 件まで減少した状況があります。また、兵庫県全体の事故件数の推移を見ましても、なかなか横ばいといった状況もございましたので、現実的な目標値設定として、令和 10 年度も人口 1 万人当たりで 8 件という、直近実績と同じ目標値を定めたところになります。

一方で、指標の性質としては減少させることが望ましいことに加え、今年に入りまして、兵庫県の交通事故件数および自転車関連事故件数は若干ですが、減ってきている兆しが見えるところもございます。そうした中で、本市としても少しでも減らしていきたい考えはありますので、委員からのご意見も踏まえまして、160 件を 150 件、140 件に減らせるよう、令和 10 年度のところの目標数値について、今一度考えさせていただければと思っております。

事務局： 市バスの特別乗車証交付人数の考え方についてですが、まず、高齢者保健福祉計画において、特別乗車証の対象となる高齢者の人口につきまして、人口推計を行っております。

この中で、長期的には高齢者が増加する推計結果となっておりますが、本市の人口ピラミッドの構造上、一時的に高齢者人口が減り、その後に団塊ジュニア世代が高齢者になる頃にはまた増えるという人口推移が見込まれています。つまり、令和10年度は、ちょうど母数全体が減る時期にあたりますので、目標値としても人口推計に沿って、令和5年度の実績値よりも減少した数値を設定したところです。

一方で、指標の性質についてですが、移動支援の観点からも増えたほうが望ましいという性質があります。実際に現在も 70 歳以上の方には、特別乗車証を利用してバスに乗りいただいて、たくさん外出をしていただきたいという意図で交付を行っているところです。

目標値としては実態に即して減少させるなか、指標の性質としては増加が望ましいということで、一見相反するようにも見えるのですが、このような意図で設定をさせているところです。

委員： 指標の意図としては、70 歳以上の人で元気な人はなるべくバスを利用して欲しいということかと思えます。

それならば、例えば、「70 歳以上の人口のうち何%の人が申請したか」など、全体に占める割合が見える方が分かりやすいと思いました。

今の案で示されている交付人数では、その数字を見ても指標の意図が分かりにくいと思いますので、「70 歳以上が 100 人いたらそのうち何%の方が申請されている」、そして「将来的に何%ぐらいの方が申請される見込みがある」など、そんな形にしたほうが指標の意図がわかりやすいのかなということではと思いました。何かちょっ

と、今の指標値でははっきり言ってわかりづらいです。

事務局： ご意見ありがとうございます。この目標値の数値設定につきましては、再度検討させていただきます。

委員： 特別乗車証の話題がありましたので、移動支援や乗車促進に関連した内容で、意見をさせていただきます。

前回の公共交通部会でも子育て世帯に向けても特別乗車証のような形をとってもらえたらという話がありました。そこで、期間限定でもよいので、ベビーカーなどで乗車するきっかけになるように、産前産後、期間限定のバスの特別乗車やタクシーの利用券等に取り組んでいただければありがたいなと思いますので、意見としてお伝えさせていただきます。

事務局： ご意見ありがとうございます。

こちらにつきましても、子育て施策の一つの方策として、関係部局とも調整をさせていただきます。して検討させていただきます。

④基本目標3における基本戦略、実施施策(案)について

<事務局から配布資料－5について説明>

委員： 「実施施策3―②―1 回遊性を高める移動手段の充実」について、事例に挙げられているカーシェアリング関係ですが、このカーシェアリングというのは、もともとあるレンタカー業の一種であって、カーシェアリングという業種があるわけではなく、貸渡業(レンタカー)の許可を受け、運営の形態の違いだけなんです。

一般のレンタカーは、半日以上か数日間使うという長期の貸渡契約ですが、カーシェアリングは、貸渡契約をする前に会員登録することによって、決済システムまですべて個人情報を入力することで、短時間で機械上の決済で貸し渡しができるということです。

カーシェアリングは、レンタカーから独立したものではありません。

また、「レンタカーと違い～」という書き方をされると、レンタカーとカーシェアリングは何が違うのかという説明が求められると思います。

実際、カーシェアリング専業、カーシェアリングと一般レンタカーを兼業している業者も多くいるなかで、カーシェアリングのみを優先的に紹介していることに違和感があります。

どうしてもカーシェアリングとレンタカーの違いに触れたいということであれば、あくまで事前説明で、カーシェアリングは、レンタカー業の許可の一種であって、貸渡契約をする前に会員登録をすることによって、短時間の貸し渡しができます。借受人が車両を共同で使用するのではなく、貸渡業者が車両を貸し渡しをしているわけです。会員同士が車を管理している訳ではありません。

事務局： 記載方法等につきましては事務局内でもう一度協議をさせていただきます。

委 員： 同じ実施施策について、シェアサイクルの調査・研究をされたいという話がありましたが、この事業に取り組むことが、「バスに乗らなくていい」ということに繋がらないか懸念するところです。

伊丹市ではまだ取り組まれていないのですよね。もともと自転車が多いなかで、観光利用があるのかなという点も含め、伊丹市に合った交通施策なのかなと感じるところです。

もし、利用があるとすれば通勤・通学で、北伊丹や中山寺などのバスの本数が少ないエリアなど、そういう状況も含めたなかでの選択肢という意味と理解していただいたいのでしょうか。

事務局： 今年 2 月に実施した市民アンケート調査では、そもそも自転車利用が多く、さらに多くの方が自分専用の自転車を持っておられるという調査結果が得られていることから、シェアサイクルやレンタサイクルなどの自転車サービスを今以上に増やしても、市民の皆様の利用は少ないのではないかと考えています。おそらくシェアサイクル事業を展開した際には、市外から来られた来街者が主にご利用されることになるのではないかと推測しています。

また、実施施策案としてシェアリングサービスを提案した意図は、移動手段の選択肢を少しでも増やすことで公共交通との接続をしやすくするという点もあります。移動の選択肢が増えますと、例えば、目的地まで公共交通機関の乗り継ぎが面倒なので自家用車を利用していたような方が、公共交通とシェアサイクルを組み合わせた移動に転換できるような期待があります。

ほかにも、中心市街地の飲食店などでお酒を飲むような機会に、行きはシェアサイクルで、帰りはバスなどの公共交通機関で帰宅するような、ご利用方法も考えられます。このように選択肢を増やすことで、まちの活性化や回遊性の向上、ひいてはバスなどの公共交通の利用促進にも繋がるのではないかと期待をして、提案をさせて頂いているところです。

委 員： 「実施施策3—②—2 駐車場・自転車駐車場の計画的な保全および放置自転車等への対策推進」の自転車駐車場についてですが、阪急伊丹駅前など、ここ数年で整備が進んだ印象があるのですが、小スペース化のためか、上下の高低差があるような駐輪ラックを多く目にします。上の駐輪ラックについて、特に子連れ自転車を利用していますと、空いていたとしても重たくてのせられない時があります。今後、電動自転車も増加すると思いますので、利用しやすい駐輪ラックにならないかと思います。

また、地下駐輪場について、子どもを連れながら地下に降りることは、スロープベルトがあるとはいえ、かなり緊張感があります。路上に利用しやすい駐輪ラックがたくさんあることは子ども連れの利用者には利点がありますので、スペース確保の難しさなどはあるにしても、何か取り組んで頂きたいところです。現状のままで、不十分で有効活用ができていないのではないかなと感じるところです。

事務局： 阪急伊丹駅前の自転車の駐輪スペースにつきまして、最近は電動自転車や子乗せ自転車の方も多くなっているところで、いかに駐輪スペースを確保するかという点は市としても課題として認識をしております。

市営自転車駐車場は、地下駐輪場をはじめ何ヶ所かあるのですけれども、大きな自転車で来場された場合には、止めやすい場所を優先してご利用いただけるよう、場内の運用でカバーしようと努力はしているのですけれども、なかなか対応しきれてないところもあると思っております。

また、路上駐輪ラックについては、隣の自転車との間が狭くなっていることもあり、止めにくいというご意見も頂くこともあります。今後、路上駐輪ラックの更新のタイミングにおいて、全体的な駐輪台数も考慮しながら、検討を進めていきたいと考えております。

委 員： 自転車の駐輪場整備についてですが、ヘルメットの置き場がないことが、ヘルメット着用の妨げに繋がっているのではないかと思います。その点について、もう少し工夫していただくことでヘルメット着用が浸透し、事故防止にも繋がりますので、検討をお願いしたいと思います。

また、防犯対策について、放置自転車対策とも連動しますが、違法駐輪になっている自転車には盗難車が多いということがあります。実際に、自分の自転車を長期間置きっぱなしにすることは少ないと思いますが、乗り捨てられた自転車が実は盗難自転車であったということもあります。

駐輪場に停めていた自転車でも盗難されるケースはあり、駐輪時に駐輪ラックのロックがかかりますが、それで大丈夫だろうと安心して自転車の鍵をかけ忘れられた方が、お金を納められてロックを外され、盗難されたという事例もあります。

そのあたりの防犯対策や施錠を啓発するような内容も併せて、駐輪場整備として実施いただきますよう、ご検討をよろしくお願いします。

事務局： 駐車場内のヘルメットの置き場についてのご意見をいただいたのですが、場内の狭いスペースの中に利用者皆様のヘルメット置き場を新たに設置することは率直に難しいです。

一方で、利用者の多くは通勤・通学で利用される方々で、駅から電車に乗る方も多いため、車内でヘルメットを持ち歩くことがハードルになっていると思いますので、今後、利用状況も踏まえながら検討を進めてまいります。

事務局： 自転車盗難対策についてですけれども、より多くの方に周知啓発できるよう、啓発動画の作成・配信やイオンなどの大規模商業施設での周知啓発などに取り組んでいくところです。

⑤全体を通じて

委員： 本日、いろいろなご意見を頂戴できたように思っております。

そのなかで、個別の意見になりますが、まず、実施施策のシェアリングサービスの調査・研究についてですが、事務局はこれに取り組まれない理由として、市民アンケート調査の結果から、シェアリングサービスの充実を望む声が公共交通に次いで多かったことを挙げておられます。

一方で、この設問は「自家用車がなくても安心して暮らすために、どの交通手段・サービスの充実が望ましいかお答えください」という設問ですので、回答者はあくまで自家用車がなかった場合を想定して、シェアリングサービスの選択肢を選んだのではないかと思われ、実際には自家用車は手放していない状況にあることがほとんどであるため、回答結果自体は少し現実に即していないような感じがします。この前提を抜きにして「シェアリングサービスの充実を望む声が多い」というところだけが、独り歩きしないほうがよいのかなと思います。先ほどご意見がありましたように、多くの市民の皆さんが自分の自転車を保有されるなか、レンタサイクルやシェアサイクルを本当に望まれているのかということは十分に検証すべきかと思います。

また、今回の総合交通計画の見直しにあたって、何を優先的に考えるのかについて、改めて整理することも大切ではないかと思います。例えばシェアサイクルなどを充実させることで、バスなどの公共交通の利用客が奪われるのではないかなど、交通手段の全体最適ももう少し慎重に考えるべきかと思います。

もう 1 点は交通安全などの市民の皆さんへの啓発についてです。バスをご利用される際に歩道とバス車両の距離があるために危険が生じているというご意見は非常に大切なご意見であると思いますが、一方でその原因は市民の方々のマナー違反から生まれているという議論もあったかと思います。事務局からは、交通安全の啓発活動を重点的に取り組まれているとの説明はありましたが、毎年同じようなことをするのはではなくて、例えば違法駐車に関する啓発など、もう少し中身を変えるなどして、本会議で得られた意見を参考に新たな取り組みを考えてもよいように思います。

今回、参加者の方々からは色々のご意見を頂戴いただきました。このような多様な参加者による発言の場はよい機会だと思いますので、これらの意見を今後の取り組みに活かしていただきたいと思います。

会長： この街は自転車の利用者が極めて多い特徴がありますので、自転車に重点を置いた施策に取り組むことは、非常に理にかなっていると思います。同時に、実際にどのように施策展開をしていくのかという点と、いかにして自転車事故をなくしていくかという点も、期待されていることだと思います。

また、事故を減らすためにヘルメット着用が必要な訳ですけれども、子どもたちにヘルメットを被るように呼び掛けたところで、格好よくなければ被らないという現実もあると思います。そこで啓発の仕方についても、「ヘルメットは格好いいから着用したほうがいいよね」といった工夫は必要ではないかと思います。「ヘルメットを被りなさい」という働きかけでは、特に中学生ぐらいになると「逆に被らない方が格好い

い」みたいな雰囲気になるではないかと思います。「実は被っているほうが格好いい」、「ヘルメットを被らないほうが格好悪い」というような空気になるよう、様々なテクニックを駆使して啓発していただければと思います。

啓発の仕方については、防犯対策でも同じことが言えると思います。鍵のかけ忘れによる自転車盗難事故の話題がありましたが、例えば高齢者の方などで鍵をかけない習慣の方に鍵かけるよう啓発しても、なかなか成果が得られないようなことはあると思います。そこで、犯人が何を考えて盗難をしているかということに焦点を当てて、「犯人はここを狙っていますよ」ということを見せることで、「これをやられたらあかんあ」と感じていただけるように訴えかければよいと思うのです。

啓発については、いかにコンテンツを作り上げて、それを心に刺さるように訴えかけていくかが一番問われていますので、そこはかなり力を入れていただければと思います。

次にシェアサイクルの話題についてですが、そもそものシェアサイクルの乗車時間について情報共有しておきたいのですが、一般には概ね30分以内の利用が多いとされており、いわゆる「ちょい乗り」に近い利用実態です。このような利用実態から、シェアサイクル事業では、市街地の中にたくさんポートや駐輪設備を作って、その中で「ちょい乗り」で利用してもらうことで事業として成立する状況です。なお、電動キックボードは、シェアサイクルよりさらに短い距離で活用されているという話もよく聞いております。

これらの交通手段が普及した場合に公共交通にどのような影響を及ぼすかについて実証研究は少ないのですが、「移動手段が多様であることが都市づくりとして望ましい」というのは一つの考えであり、既存の公共交通と共存できるような仕組みを考えることも必要かと思います。

一方、シェアサイクルや電動キックボードの問題として、利用者がヘルメットを被らないという安全面の課題があります。一般的なポートにはヘルメット置き場はありませんので、利用者はヘルメットを被らないまま利用されます。普段からヘルメットを携帯して生活しているようなライフスタイルになってくれば、シェアサイクルはとても望ましいものになると思います。

また、ヘルメット置き場の問題もありましたが、ヘルメットが携帯できる素敵なバックなどはないのでしょうか。私はヘルメットを自分のかばんに入れて自転車を預けるのですが、素敵な感じのバックなどがあればいいなと思います。

今日、この会場には JR 伊丹駅から路線バスに乗って来場したのですが、バス停で降りるときに、「扉が開くまでそのままお待ちください」というアナウンスをご高齢の方も含めて全員が守っており、扉が開いてから皆さんがサッと立ち上がって、サッと降りて、サッとバスが走っていきました。もし、アナウンスを守らずに立って転倒されると大変なことになるのですが、皆さんが少し心掛けるだけでサッとバスも走っていきます。

要は、個々、他人への少しの心掛けで、幸せな社会になっていくということだと思いますので、何でも「これをやってください」ではなくて、私たちも一緒に頑張りますという、心掛けがあると良いのではないかと思います。それは、決して全てを頑張ろうとするのではなく、バスを降りるときに気をつけようとか、少し段差があるから頑

張ろうという意識でよくて、自転車の事故についても少し意識するだけで減ると思いますので、他人に対する少しの配慮を持つ意識が広まることが大切だと思います。

市役所の周辺も、多くの自転車が行き来していますが、皆さん少なくとも方向に関しては逆走している方は見かけませんでしたので、それだけで、スムーズにいくだろうと思います。

最後に、ベビーカーの話題についてですが、1 人乗りのベビーカーでバスに乗ることは、大きなキャリーバッグを持って乗車するよりも早く乗車できます。こうしたことは体験会を通じて、できれば皆で体験することで、「これはできるかな」という感覚が掴めるところがありますので、自転車を施策の主軸にすることと同時にモビリティマネジメントについてももしっかり取り組んで頂きたいというのが、私の思いです。

(4)事務連絡(省略)