

令和6年度第3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3回伊丹市総合交通会議(全体会)議事録

1 日 時 令和6年10月22日(火)10時00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、下谷委員、鍵田委員、藤原専門委員、
後藤専門委員、大池委員、阿瀬委員、岡委員、森口委員、湊委員、
浜名委員、青山委員、木原委員、新田委員、高田委員、今村委員

【欠席委員】

新屋敷委員、奥田委員、片岡委員、野津委員、山崎委員、安藤委員

【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3名

4 傍聴者 なし

5 次 第

(1) 開会

(2) 議題

①次期伊丹市総合交通計画について

(3) 事務連絡

6 配布資料

配布資料—1 伊丹市総合交通計画（令和6年度改訂版）（案）

配布資料—2 次期伊丹市総合交通計画の策定について

配布資料—3 伊丹市総合交通計画について（答申案）

配布資料—4 令和6年度第3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3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18名が出席しており、本会議が成立していることを確認。

(2)議題

①次期伊丹市総合交通計画について

<事務局から配布資料－2を中心に説明(必要に応じて配布資料－1を委員に確認いただく)>

委員： 市営交通を運営されている市においては、バスを中心とした答申内容というのは理解しますけれども、タクシー業界からすれば、タクシーも公共交通に位置づけられて長いなかで、タクシーに関する記述が少ないということを感想的に申し上げておきたいと思います。

また、「基本戦略2―① 公共交通基盤の強化」のなかで、AIオンデマンドバスやライドシェア等の調査研究について記載がなされていますけれども、ライドシェアは、現在、推進派の方々は、新しい法律を作って対応しようとしている問題であって、伊丹市において調査研究するものではないと、はっきりと申し上げておきたいと思います。

要するに、アメリカ版ライドシェアというのは、アプリ配車の会社が、運送依頼を受けて配車するだけであって、個々の運送をするというものではないんです。現在の日本版ライドシェアは、タクシー会社が運転者を雇用し、運送責任を負って、運送は運転者にアプリを用いて配車させる仕組みです。アメリカ版ライドシェアは、プラットフォームと運転者が請負制で、配車の車を手配するので、運送責任のすべてを運転者が担い、プラットフォームは一切責任を負わないという仕組みです。

ですから、運送責任等は、新しい法律を作らないといけない制度についての議論が国会でなされており、法整備しようとする動きがある訳で、このライドシェアという言葉はぜひ削除していただきたいと思います。

もし掲載するのであれば、タクシー協会からすれば、オンデマンドバスや乗合タクシーを調査研究するのであれば納得します。また、乗合タクシーを導入するということは、市バスと競争することになりますが、認めていただけるのであれば、そういう表現もいいのかと思っております。

ぜひ、このライドシェアという言葉は削除していただきたいと思います。

事務局： まず、伊丹市の現状として、喫緊にライドシェアや乗合タクシー等の新たな輸送手段を導入し、至急対応していかなければならないという状況にはなっていないと考えています。一方で、これら新たな仕組みについて、国などでの議論の動向について、一定の把握をし、並行して考えていく必要があります、その意味合いで計画案には調査研究として記載させていただいたところでございます。

委員からご意見をいただきましたので、こちらの記載については、削除も含めて検

討をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

会 長： 今ほど、委員から頂戴したライドシェアに関するご意見についてですが、例えば「日本版ライドシェア」といった表記で記載することは、問題ありませんか。

委 員： 日本版ライドシェアについて、神戸阪神間地区では、国土交通省の指定を受けて、現在 34 のタクシー事業者が運行をしています。ただ、運行はしておりますものの、配車は、配車アプリ GO が中心的に実施していますが、設定している配車エリアというのが、西宮から尼崎のエリア、そして三宮界限となっており、それ以外の地域は配車しないことにしています。ですから、伊丹は配車エリアから外れています。それ以外の Uber(ウーバー)や DiDi(ディディ)などのプラットフォームは、その地域全体を網羅するというやり方でやっています。ですから、配車アプリ会社がどのように設定するかによって、運行内容が変わってくることになります。それ以外の都市部においては、タクシー会社が手を挙げるか、もしくは自治体が要請するかによって、日本版ライドシェアも運行することができますけれども、兵庫県下においては、今、手を挙げている地区はない状況です。

タクシー協会がアメリカ版ライドシェアに反対している理由については、アメリカ版ライドシェアでは、あくまでもプラットフォームと運転者との間の請負契約による運行体制であり、仮に運転者が犯罪行為や事故を起こしても、それは運転者の責任となり、プラットフォームは一切関知しないこととなっており、そこが問題だということです。アメリカは認めていますけれども諸外国においては、禁止方向の国もあります。ですけれども、あくまでライドシェア推進派の方は、アメリカ版ライドシェアを導入したいということをおっしゃる状況です。

また、タクシー業界においては、請負制になると、どうしても税金とか年金とか社会保険等の問題があります。生じます。運転手に対応すればよいのかもしれませんが、仮に推進するとなればそういう問題が将来的に出てきます。最近の例では、ヤマト運輸がメール便等の配送事業を日本郵政に譲り渡しましたが、その際に個人事業主として請負契約していた約2万5千人の方々を今年の1月に全員解雇されたと聞いております。請負制ですから、雇用上の労働者ではなく、ヤマト運輸と個人事業主との事業者間同士の契約終了ということなので、係争にまで発展しなかったようです。アメリカ版ライドシェアが日本に導入された場合、現在のタクシー会社に勤務する運転手は、年金問題等から労働者としてライドシェアに流れてしまうと思われれます。そうするとタクシー会社は、維持できないことから、我々タクシー協会としては反対をしています。

安全安心の問題と、労働者がいなくなるということが大きな課題であるということ、その2点において我々としては反対している状況です。

会 長： ライドシェアの記載について、削除する方向でも計画全体への影響は大きくないのですが、日本版ライドシェアの今のお話を伺うと、伊丹市の総合交通計画で記載があらうとなかろうと、アプリの側と手を挙げた側だけで決まるから、計画に記載することに意味がないのではないかというご意見でしょうか。

一方で、交通計画は総合的に考えなければいけないものなので、取り組むことになった場合の想定も必要でしょう。そこで、私は落としどころとして「日本版ライドシェア」として記載することのご提案をしたのですがいかがでございましょうか。

委員： それであればいいと思います。

会長： いわゆる一般的に海外で言うライドシェアに関しては、今、委員がおっしゃられる通りだと思います。

プラットフォームが運行面での責任を取らないケースもあるでしょう。今までとは全く違った発想でのサービスが出てくると、安全第一でやってきた従来型の公共交通事業者と競合することになります。

利用者は、価格の安いサービスに流れますから、結局、不安定なサービスが社会に蔓延し、さらに安い賃金で働かざるを得ない人もいるなかで急にサービスが中止された場合、急に雇用がなくなることも出てくると考えられます。

本計画は安全第一で、公共交通を維持していくのが、趣旨でございます。

委員： 評価指標の「市バスの特別乗車証の交付率」について、基準年度の令和5年度と比較して、交付率を概ね7%上げる目標となっております。

これに伴って市の特別乗車証に係る予算は、支出が増えるものになるのか、それとも現状維持したまま収益を上げることによって維持できるのか、その辺りの見込みを教えてくださいてもよろしいでしょうか。

事務局： 市バスの特別乗車証に係る市の負担金の予算に関しましては、過去から、定額で実施しているところでございまして、来年度以降につきましても、増額をすることは今のところ考えておりません。したがって、市の支出についても増えることはありません。

また、交通局の全体の収支について、特別乗車証関連の経費は市からの定額収入ですけれども、有料券種につきましても、市のモビリティ・マネジメントの取り組みなど、様々な呼びかけを行うことで、利用促進を図り、利用者数の増加を推進することで、交通局の収益の増加につなげていきたいと考えております。

委員： 今回、PTA 連合会という立場で出席している中で、我々は今、部活動の地域移行の動向に注目をしています。現在の部活動の位置づけは、教育ではないと整理されていますので、その分、部活動に係る費用負担は各ご家庭に自己負担を求めるといった話になっている状況で、そうすると必ず、経済力の差で部活動に参加できないお子さんが出てくるのではないかと危惧しています。そこで、いろいろ市にもかけ合っても、これは国の制度的な問題であるとか、予算に関しては他の世代との調整の問題もあるので、なかなか難しいというお話もいただいております。

ぜひとも、この交通の計画においても、限られた財源というのを意識していただいて、それによって子どもたちの将来とか未来が、予算を組んでいただければ変わる問題でもあるので、ぜひとも精査していただいて、なるべく収益を上げていただいて支

出を減らすような、そして支出を使うのであればその目的、必要性を検証していただけたらありがたいなと思っております。

事務局： 委員から前回もご意見としていただきました、部活の地域移行の件につきましては、教育委員会にも情報連携させていただきました。現時点で、個別具体的に、どの場所でどのような活動をするのかについて決まってない状況ですけれども、例えば、子どもたちが学校からスポーツセンターに移動する等、推測はできる場所ですので、今後も引き続き、情報連携を密にして、スポーツや文化に触れる機会について、子どもたちが平等に格差が生じない形を作るように調整をしていきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

委員： 老人クラブの会員として、JR 伊丹駅の東側地域に住んでおられる方、例えば神津地区方面で市バスの運行本数が減っており、市内に出てくるのに、交通手段が少なくなっており、例えば、共同で利用できるような、バス、タクシー、そういうものを一度考えていただけないかという意見を聞いてきましたので、この場でご意見を伺いたいと思います。

事務局： 共同での運行となりますと、先ほどありましたオンデマンドバスのような形態で、市バスとは別に交通手段の検討はできないかというご意見ではありますが、現状では、市営バスを運行することに加えて、ご意見をいただいた様な新たな交通手段を検討することはなかなか難しいと考えております。

委員 宝塚市、三田市でも、そういうものが、実証、実験的なのかわかりませんが、導入検討がなされていると、伺っているのですが、何か検討することは難しいでしょうか。

事務局： 宝塚市につきましては、今年度、実証実験という形で、山本地区、安倉地区で、デマンドバスを運行すると聞いております。これらの地区では、そもそも路線バスの本数が減便により 2 時間に1本になってしまったとか、路線そのものがなくなってしまったという状況を踏まえて、実証実験の実施をしているところでございます。
伊丹市において、どの様な状況になればデマンドバス等の検討をするのか、その線引きはなかなか難しいとは思いますが、今後のバスの利用状況なども踏まえながら、将来に向けて検討の必要があると考えております。

委員： 老人クラブの方の提案でございますけれども、池尻地域などで、コミュニティバスをやりたいとか、そういう話も出てきたというのは十分承知しておりますが、伊丹市は交通局があるために、市営交通を優先されているという印象があります。
そういう意味でタクシー業界側から言うと、先ほど申し上げたように、乗合タクシーの運行とか、大きなバスから小さな乗り物に切り替えるとか、そういうことも一つの手段かと思えます。乗合タクシーについても、人件費は発生しますので、バス運行と経費は同じなんですけれども、そういう考え方など、調査研究をする必要があると思

うんですよね。

また、国で交通空白地域解消本部というのも設置されましたけれども、その目的は交通空白地域を無くすというのですが、タクシー業界がターゲットにされています。交通空白の対象地域についてタクシー業界はどうするのだということをおめられているわけですが、そういう意味においては、そういうことも、考え方の一つというのはあるということをおし上げておきたい。

事務局： 誤解があったらいけませんのでおし添えさせていただきますが、委員ご指摘の地域課題へのご意見ですけれども、池尻地区についても、これまでも職員が何度も地域に入らせていただいております、地域の方々と一緒に考えていただき、その中でたくさんのご意見をいただいております。

また関係部局や交通局も含めて、それぞれの地域の課題を検討させていただく中で、どういう進め方が本当に地域にとって一番望ましいのかにつきましても議論を進めてきました。

市としてはやはり交通局を残していかないといけないという立場の中で、「いかにして、地域における移動のあり方ってものを考えていかないといけないか」を踏まえながら、これまでも丁寧に地域と関わらせていただいているところであり、交通局の有無に関わらず、地域と一緒に移動のあり方について考えて取り組んでいるところです。

なお、今年度につきましては、池尻地区におきましても、ご自身たちで、実証実験として小型バスの運行に取り組んでいらっしゃいます。

実証実験の際は行政職員も一緒に参加させていただいております、今後についても、引き続き、各地域に入らせていただきながら丁寧に進めて参りたいと考えております。

会長： 今回ご意見頂いたコストの負担の問題は、特別乗車証の交付率が上がったとしても、今よりも財政負担が増える訳ではないということで、もし今後、負担が増えるようであれば、適宜検討が必要だということだけは共有できればと思います。

また、子どもたちの部活のことに関しては、スタートしてからでない点も見えない点もあると思いますが、もし移動の費用負担など、様々な格差が生じるようでしたら、教育委員会が課題として取り組むべきことだと思います。部活は教育行政と違うといっても、部活をやっているか、やっていないかで、子どもたちの将来に影響が出てくると思いますので、その点に関して、交通部門側からの予算化は難しいと思いますが、教育委員会への働きかけやお声かけ等、課題の共有は実施していただければと思います。

②審議会全体を通じての意見

副会長： 伊丹市は交通ネットワークが非常に発達していて、歩いていてもバスを乗っていても本当に快適なまちというのが私の印象です。この会議を通じて、交通やまちに関わる様々多様な方々から、率直な忌憚のない活発な意見があったということも、非常に意義深いことだと思っております。

今回改訂するこの計画を次の実行に繋げていくために、今後、気を付けていきたい点が2点あります。

1点は、会議での様々な意見の中にあつた快適性や安全性といったサービス品質についてですが、高品質のサービス提供には市民の方々の協力が必要であるというところですね。例えばバスであれば、バスを利用していない方から発生する安全性や定時性の問題や、自転車では、自転車利用者のマナーや安全性に関する議論がありましたが、会議に参加していない方々や地域住民の皆様などに、ここでなされた議論の中身をいかに浸透させていくか、この計画の理解を深めていただく取り組みが大切だと思います。

もう1点は、そもそも総合交通計画の趣旨は、交通の「戦略」であるという点です。総合と付いていると、誰でもみんなにとって良いものだととらまえてしまいがちですが、戦略は限られた資源の中でいかに効果を発揮するかというものなので、各種取り組みに優先順位をつけることが非常に大切ではないかと感じています。やはり伊丹市の移動のし易さというのは、公共交通があるからこそだと思います。この公共交通について、今あるものをいかに大切に生かしていくかという考え方が中心にあるべきだと思っています。その上での戦略ですから、今ある資源の振り分けの優先順位についてよく考え、役割分担が縦割りではなく、うまく統合していくというような発想で、次に繋げていくということが非常に大切ではないかなと思います。

また、先ほど言いました地域住民の方々の理解を深めていただくという点ですが、移動するということ、誰かに運んでもらうことは、決して無料ではありません。自転車を利用して無料であると意識してしまいますけれども、誰かに運んでもらうこと、移動の快適性を高めるということはそれだけの負担が伴うという点を認識、理解を深めていただくことで、この計画というものがうまく前に進むのではないかと感じております。ありがとうございました。

会長 皆様方に活発に議論いただき、本当にありがとうございました。

委員の皆様方が、総合交通計画の内容を自分の事として、大切なことだという気持ちで議論ができたことが良かったと思います。

あとは、いかに市民の方々が自分の事として我々と同じ気持ちを持っていただけるかだと考えます。バスよりも自転車を利用される方の自転車の乗り方が、バスの走行にとって危険なときもありますので、交通モードを問わず、全て自分の事である感覚を広めることが、総合交通計画の目標の達成にかかっていると思います。

今回改訂する総合交通計画の計画期間は令和7年度から4年間となりますが、4年後の令和10年は現在56歳の方が定年を迎える年となります。特にバス業界、鉄

道業界は、50 歳代の方がボリュームゾーンですので、減便や車両はあるけども動か
せないといった事態が生じる可能性があります。人にしっかり投資できる社会にして
欲しいと思います。タクシーやバス、鉄道または航空に限らず、しっかり人に対して投
資できる社会になっていくことが、公共交通を支えることに繋がると思います。これ
は、無人運転や自動運転についても、管理する人もいるし、整備する人も必要ですの
で同じ考え方です。ぜひ、この実現に向けては、どれだけ人に投資できるかにかかっ
てきますので、市議会や財務の部署にしっかり訴えていただきたいと思います。

ありがとうございました。

(3)事務連絡(省略)