

令和6年度第1回伊丹市総合交通会議 (公共交通部会)

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(公共交通部会)議事録

1 日 時 令和6年7月16日(金)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、新屋敷委員、藤原専門委員、後藤専門委員、
大池委員、浜名委員、木原委員、高田委員、今村委員

【欠席委員】

下谷委員、野津委員、阿瀬委員、岡委員、森口委員、湊委員、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2名

4 傍聴者 なし

5 次 第

(1) 開会

(2) あいさつ

(3) 部会長の選出

(4) 部会長あいさつ

(5) 議題

・基本目標2における基本戦略、実施施策案について

(6) 事務連絡

6 配布資料

配布資料—1 基本目標2における基本戦略、実施施策(案)について

配布資料—2 令和6年度第1回伊丹市総合交通会議(公共交通部会)名簿

配布資料—3 令和6年度第1回伊丹市総合交通会議(公共交通部会)座席表

議事記録

(1)開会(省略)

(2)あいさつ(省略)

(3)委員の出欠と会議の成立

- ・委員総数18名中11名が出席しており、本会議が成立していることを確認

(4)部会長の選出

- ・事務局案により、部会長に毛海委員を選出

(5)部会長あいさつ(省略)

(6)議題

- ・(1)基本目標2における基本戦略、実施施策について

<事務局から配布資料－1について説明>

【意見・質問】

部会長： 配布資料－1の4ページ目で、「伊丹市子育てサークルネットワーク」で実施された「バス利用促進アンケート報告書」を取り上げられましたけれども、団体の代表をされておられます委員が本日出席されておられますので、サークルメンバーの声や意見など、何か補足がありましたら、ご発言をお願いいたします。

委 員： 子育て世帯の利用目的の多くは「買い物」や「お出かけ」になるのですが、やはりベビーカーや買い物の荷物のことを考えると、バスの乗降の時に時間がかかること、その時にもちろんお手伝いいただけるとの事なのですが、やはりお手をわずらわしてしまうことに、遠慮する気持ちがわいてしまうとのことです。

また、まだ首の座っていない子供は自転車に乗せることができないので、その時にバスを利用することになるのですが、年の近い兄弟がいると更にそのハードルが上がり、バス利用に難しさを感じるとのことです。

私達自身そうですが、マナー教育は大切かと思いますが、子供を優先するという意識と、車内で声を出してしまうことや騒いでしまうこと、泣いてしまうということの子供の行動への理解が深まるような取り組みを進めていただきたいと考えております。

次に、バスアプリについてですが、「いたみバスナビ」のバス接近情報等を拝見しました

が、欲しい情報を得るために複数回入力・選択が必要であり、少し使いづらさを感じました。すぐ欲しい情報を見て取れるようなバスアプリに改善していただけるとありがたいと感じております。東京都バスのアプリがとても見やすかったので、参考にさせていただけたらと思います。

また、そのバスアプリで伊丹の市バスが身近な存在に感じられるよう、小さい子供も興味を持てるような内容の情報発信やバス車内で子供が楽しめる工夫があればとてもありがたいと感じています。

部会長： 子育て世帯としては、私も子供を育てている中、小さくてまだ首が座ってない時期に、車も運転できないし自転車にも乗れない時に公共交通は非常にありがたいものでした。そういう利用可能性という側面から考えると、公共交通は非常に大切なのですが、実際利用してみると、子どもと一緒にだと利用しにくいという心理的、物理的なバリアが非常に高いと思います。そういったところを解消していけたら良いと思っています。

また、バスアプリについては、もう少しユーザービリティを意識したシステムを作成していただけたら良いと思います。

子育て世帯や若い世代をターゲットにするならば、やはりデジタル化について、しっかりと考えていくことが必要だと思いますので、是非、その点について検討していただければと思います。

1)基本戦略2－①について

【意見・質問】

委員： 実施施策2－①－1「交通需要に応じた公共交通サービスの提供」について、「公共交通事業者はじめとする様々な関係者が有する交通に関連するデータを相互に共有・活用し、走行環境や交通需要に応じた持続可能な路線・ダイヤを編成される」との説明でしたが、具体的なものと今検討されていることについて、少し具体的に教えていただけないでしょうか。

事務局： まず、この施策の趣旨は、市や交通事業者等が持っている情報を共有しながら、市民の需要に応じた効率的な交通サービスを提供したいというものです。

また、先ほどの説明では一例として令和8年度に開院予定の統合新病院について挙げましたが、市内各所から病院までのアクセスは課題の一つとなっています。

一般的に、大きな施設が建設されるタイミングでは交通需要の変化が起こると言われていますが、開院当初からなるべく利用者が困らないよう、市や交通事業者等が保有している情報を共有しながら、需要に応じた効率的な交通サービスを検討していきたいと考えております。

委員： 実施施策2－①－2「運転士等の人材確保対策の推進」についての意見ですが、運転士の方が車両を運転しながら子ども連れの乗客など、サポートが必要な乗客に配慮するのは難しいのではないかと思います。そこで、例えばラッシュ時以外などで、運転士以外の

サポートをしていただけるような乗務員を配備してもらえようであれば、乗客も乗降時のサポートなどをお願いしやすいのではないかと思います。

また、長期的な視点で、小型バスの導入を考えることも必要ではないかと思いました。「脱炭素の促進」や「運転免許取得のハードルの解消」に加え、「バスの活用の幅も広がる」のではと思います。

部会長： 運転士の確保が非常に深刻な問題となっていますが、兵庫県バス協会の合同就職説明会がトピックスとして挙げられています。説明会の反響やその後の展開などについてご説明いただけますでしょうか。

委員： 運転士の人材確保の事例として、昨年度に実施した合同就職説明会の話題が挙がりましたので、補足をさせていただきます。

この合同就職説明会は、昨年10月に三宮の国際会館で開催したもので、兵庫県下の12の路線バス事業者が参加されました。開催にあたっては、SNSやホームページのほか新聞社の広告など広く周知を図り、結果として55名の方が来場されました。想定では50名の方がお越しいただけたらと考えていましたものの、もう少しお越しいただきたかったと思っています。

会場では、関心を持たれた来場者の方に対して、各社の担当者からバス運転士の仕事内容や業務環境のほか、給与・福利厚生などの説明を行いました。合同就職説明会の結果として、1か月後に実施したアンケートでは、3名の方がバス会社に就職されたとのことでしたが、この結果は想定よりは低かったというところでございます。

今年度についても、国と（公財）日本バス協会の補助金を活用して、10月下旬に同じ場所で開催を予定していますが、昨年度の開催実績も踏まえながら、より採用につながるよう開催内容を検討したいと考えております。

また、バス運転士の人材確保対策については、バス事業者単独で実施することには限界がありますので、自治体と連携し、協働で取り組んでいきたいと考えております。そうしなければ、今後、運転免許を持たない方が増加し、移動が困難な方から自治体への支援の声が大きくなっていくことも考えられますので、どうぞお力添えいただきたいと考えております。

事務局： 運転士の人材確保については、交通事業者だけの問題ではなく、行政も連携をして取り組む必要があると認識しています。

また、長期的な視点になりますが、バス運転士の職業としての魅力について、例えば子ども達に対して関心を持ってもらう機会を作るなど、何かしら企画をしていきたいと考えております。その折にはご協力をお願いすると思っておりますので、よろしくお願いします。

2)基本戦略2－②について

【意見・質問】

委員： 実施施策2－②—1「子ども・子育て世帯などに対する幅広い利用促進」についての意見

ですが、モビリティ・マネジメントについて、次世代のバス利用者の増加を目的として、小学生に向けたいろいろなイベントや講座を実施されるという説明がありました。

こうした事業を実施されるにあたっては、ぜひ子どもたちに対して、公共交通の利用促進が「地球温暖化対策への貢献」や「地域社会の課題への取り組み」など、教育の視点につなげていただけたら、保護者も前向きに取り組めるようになると思いますし、今後の伊丹市を支える子どもたちがより地域とつながりを感じられるのではないかと思いますので、意見をさせていただきます。

次に質問になりますが、実施施策2—②—2「多様な主体の連携・協働による公共交通の利用促進」の説明の中で、地域の多様な関係者との共創による地域交通の維持・活性化に向けた全国各地の取り組みについて調査・研究をされたいとのことでしたが、この点についてもう少し具体的に説明をお願いいたします。

事務局： 多様な主体との連携について、国が進めております「共創・MaaS実証プロジェクト」を取り上げましたが、国土交通省が設置した特設WEBサイトでは、全国の様々な取り組みが掲載されております。近隣市の事例では、医療分野と交通分野が連携した西宮市の取り組みが掲載されています。

また、全国の事例を見ておきますと、それぞれの主体が独自で移動サービスを提供していたものについて、公共交通を活用し、サービスの集約化と相乗効果を図る事例が多いと感じています。また、例えば子育て関連の分野ですと、タクシーを活用した習い事や部活動の活動場所までの送迎なども行われているようです。全国的に部活動の地域移行が本格的に進む中で、教育部門と連携・協働できることはないかという視点で考えていく必要があると考えています。

委員： 会議冒頭の事務局からの説明で、伊丹子育てサークルネットワークで実施された「バス利用促進アンケート」について、「どのようなサービスがあれば乗りたくなるのか」の設問で、「子育て世帯向けの割引」という回答が一定数あったことが紹介されていました。

保護者の間では、「部活動の地域移行」は今すごくホットな話題で、伊丹市では令和8年から移行すると聞いています。地域のクラブチームの実情を色々聞いていますと、月謝が1万円かかる業者あれば、そんなにかからない業者もあり、様々ではありますが、お子様を持つ家庭の負担が増える状況です。

一方で、伊丹市では70歳以上の高齢者等を対象にした市営バスの無料パス、特別乗車証というものが発行されているという状況があります。こういうことを言うと、高齢者の方に対して配慮を欠くのではないのかというご意見もあるかもしれないのですが、バス事業の経営が大変な状況でもあるなかで、果たしてこの制度をずっと維持する必要があるのかについては、検討の余地はあると思います。

また、限られた財源をどうリバランスするかというのは、絶対に検討しないといけない議論かなと思っております。例えば、あくまで試行実験ですけれども、お子さんを抱えている世帯を無料にすることによって、流入人口が見込まれたり、或いは消費という面では若い世代の方が活性化したりすると思います。仮にそれで市としての収益が上がるのであれば、一方で高齢者の方に対する補助なりをすればいいのかなと思いますので、市全体をマクロ的な視点で考えた時に、果たして今の特別乗車証を維持することがよい

のかどうかという点は議論の余地があると思います。

また、特別乗車証について、以前ご説明いただいた時は福祉施策として実施されているというお答えをいただきましたけれども、様々な世代にとって公平かつ発展的な施策をしないといけないと思いますので、ちょっと理由としてはいかがかなという印象があります。

もう一点は、モビリティ・マネジメント推進事業についての意見です。小学生を対象にした「いたみっ子お出かけパス」として、割引券の販売やスタンプラリーなどを企画されているとの説明でしたが、この事業の目的がちょっと見えなくて、バスの利用者を増やすために、その都度、子供を呼び込むことが果たして正解なのかという点で少し疑問があります。

冒頭に説明のあったアンケートでは、「どのようなサービスがあれば乗りたくなるか」という設問の中で「利便性の高いアプリ」という回答が一定数あったとのことでした。例えばですが、利用者獲得を事業の目的とするならば、バスの利便性に資するアプリの認知度向上を目的として、バスに乗車する際に時刻に合わせてオンタイムで停留所にいないといけない面倒さなどが、実はそのアプリを使えばスムーズに乗れるといったことがわかれば、利用者が増えるかもしれないと思います。

その点、先ほどの説明では、この事業の目的が何かあまり明確じゃないような気がしましたので、なぜその事業を実施するのか、その集客の部分と、獲得目標をきちんと設定しないと事業としての成功や目的達成はしないと思ったところです。

加えて、子ども達が「面白そう」とどれだけ感じるのかという点も気になるところで、地域の様々な団体と連携してアイデアを出してもらうことも大切かと思います。青年会議所、商工会議所など、様々な地域団体や若い経営者層に対して、「こういう企画があります」とか「こういうことに困っています」と行政から相談していただければ、対応なり、アイデアをもらえたりすると思いますので、民間の団体と連携するような形で、もっと集客性とか、魅力ある事業を組み立てていくことも一つの手と思いますが、その点はいかがでしょう。

事務局： まず、1点目の特別乗車証に関するご意見は、いかにして全ての世代に公平なサービスを提供するかというご意見であったかと認識しています。この場で特別乗車証を維持していくか否かについて議論することは難しいですが、高齢者などの一部の世代に対して無料で利用できる仕組みがあることについては、様々な意見があると思います。

一方で、子育て世代については、国も様々な取り組みを展開しようとしている中で、本市では今年度「いたみっ子お出かけパス」として小学生向けの企画を各交通事業者と連携して取り組んでいるところです。こうした取り組みは、これからも少しずつ広げていく必要があると考えており、すべての人に満遍なく、無料にするといった網羅的な施策ではなく、先ほど委員も仰っておられました部活動地域移行など、ポイントを絞った非常に困っている層に対する対策を、関係部局と連携して取り組んでいく必要があると考えております。

また、新たな取り組みの実現にあたっては、市内部での調整に加え、各交通事業者のご協力なしでは実現しませんので、そちらについても連携しながら新たな取り組みを来年度以降も打ち出していきたいと考えております。

2点目の「いたみっ子お出かけバス」の目的についてですが、幼いころからバスに乗っておられる方と駅の近くに住んでおられてバスに乗ったことがない方を比較しますと、大人になった時に乗ったことがない乗り物に乗ることが壁になるのではないかと考えております。そこで、なるべく小学生などの幼少期の体験としてバスを利用していただくことで、大人になってからも一人で住んだり、ご結婚されたりするなかで「バスを利用して移動する」、「バスを利用して職場に向かう」といった居住地の選択肢が生まれ、将来的なバス利用者の獲得にも結びつくものと考えております。

今回の事業につきましては、瞬間的な現時点での利用者獲得がねらいではなく、将来の利用者の獲得に主眼をおいており、各部局との調整が必要ではありますが、複数年、事業を実施する中で、1人でも多くの方に、バスを一度でもいいから乗っていただきたいという考え方でやらせていただいております。

最後に、地域の様々な団体との連携についてですが、行政単独で考えるよりも、民間事業者など、様々な団体の方とお話することによってアイデアがたくさん生まれるのかなと思っております。場合によっては、今後、青年会議所や伊丹商店連合など、様々な団体の取り組みとの連携や協働についても検討してまいりたいと考えております。

部会長：「運賃が無料であれば乗りたい」というのは誰もがそうだと思いますけれども、そのコストは誰が負担するのかということ、その世代を無料にするにあたって、どこから負担するのかということはきちんと議論が必要かと思っておりますので、早急に回答はできないと思います。

もう1点は、子供に対するスタンプラリーなどの施策についてですが、先ほど事務局から説明があったように、バスになかなか乗らないということは、小さい頃からバスに乗った体験がないから乗らないという習慣的なところはありまして、長期的に見て、まずは一旦バスに乗ってお出かけしてもらおうと、まずは慣れてもらうといったところがねらいかなと思います。

実際に乗ってみたら、「いろんなところに行けるのだな」とか、「それだったらこの場所に行ってみようかな」といったきっかけになれば良いと思っており、爆発的に利用者が増えることを期待したいですけれども、できないのかなというところかと思っております。

また、委員が仰っていただいた様々な団体との連携ですが、良いアイデアが生まれるかどうかは、例えばこのスタンプラリーやアプリの充実についても、どういうサービスにしたらよいのか議論できる場があることが大切で、これをいかに作っていくかということが非常に重要であると思っております。

先ほども教育の話題の中で環境に対して意識を持つことや、地域の問題に意識を持つことなどの話がありましたが、子どもに対し公共交通に触れる機会を提供するということも含めて、様々な場で市民の皆さんが問題解決していくような、社会の共創を高められたらと思っておりますので、非常に大切なご意見かなと思っております。

委員：将来を見据えてバスの魅力を理解していただくとか、或いは子供が運転士さんっていう職業に魅力を感じるようになる取り組みとか、そういうお話もあったのですが、果たして長い軸で現状を見ることが正解なのかということは、検討すべきと思っています。

職業に関しても、自動運転が今後進む中で、10年後に果たしてバスの運転士という仕事

がどれだけ残っているのかっていうのもあるでしょうし、現状の伊丹市としてバスの利用者数は若い世代が少ないという問題に対して、未来においてその勤務先でバスを乗っていたとしても、たとえばその場所が大阪であれば、ご本人様にとっては意味のある話なのかもしれないですけども、伊丹市にとってはあまり意味のないことになるので、この市のバス事業に対して、どれだけその効果があるのか少しわからないかなと思います。

そこで、やはり事業の目的の設定が大切であって、それに取り組むことによってどのような効果が得られるのかについては検証しないと、事業の実施がすごく抽象的かつ曖昧になってしまうのかなと思いましたので意見をさせていただきます。

もう1点、先ほどの財源負担の話に関しては、明確な理由が挙げられないのに、特定の世代だけ優遇するのは、いかがなものかなと、市民として思いました。ですので、特別乗車証について反対しているわけではないですけども、合理的な理由があることを、ご説明いただけるようにはしていただきたいなと思いました。

事務局： 今のご意見、ご質問に対する事務局としての考え方ですけれども、まずバスの運転士の確保についてですが、先週の土曜日にイオンモール伊丹で、交通局が実際にバスを乗り入れて、子ども達が自由にバスに乗車して運転席に座って写真を撮っていただいたり、イオンモールの店内でも缶バッチを売っていただいたりとか、いろいろな催し物をされていました。

私も少し参加させていただきましたが、始まる前から行列ができていて、小さい子どもさんたちが運転席に座ってキャッキヤと喜んでいて、保護者の方たちはそれをすごく嬉しそうに眺めながら写真を撮っていらっしやると。それがとても楽しいみたいで、代わる代わる皆さん子どもさんを運転席に座らせて写真をとっていらっしやいました。やはり、普段、バスに乗る機会が少ないのだなというのと、仮に乗っていらっしやるとしてもなかなか運転席に座る機会がないので、その大きなハンドルを握ることによって、新たな楽しみを見出されているのかなというのを見て感じました。

また、交通局は市内の小学校での出前講座をしていますが、実際にバスを小学校の校庭に乗り入れて、小学校一年生だと思のですが、いろいろとバスに触れていただく企画をされています。また、交通局の職員が「バスに乗ったことがありますか」「市バスに乗ったことがありますか」というふうに聞きますと、ほとんど手が上がりませんでした。市内に住んでいても、これだけバスに乗らない子どもさんがいるのだということに驚きました。実際に運転士さんとのかけ合いなどをやりながら、最後に、子どもさんたちが全員バスに乗って、校庭を一周走ってくれるのですが、子ども達がキャッキヤと喜んで、目を輝かせて乗っているように映りました。そういう姿を見たときに、我々も自動運転バスを乗りに行きましたが、これと比較すると、運転士さんとコミュニケーションを取れることであったり、乗ることの楽しさであったり、「自分たちの街ではこういう素晴らしい乗り物があるんだ」というところが伝わってきて、こうした体験がバスに乗車するきっかけになるのではと考えています。

伊丹市内には市バスのほかにも、阪急バス、阪神バスさんを含めて身近にバスが走っていますが、それらが我々の生活にどの様に役に立っているのだろうかを学んでいただければと考えています。また、将来的に今ある仕事は20年後に本当にあるのだろうか、ということを見ると、それは運転手業だけでなくどの仕事にも言えるというのが今の時

代なんだろうと思います。逆に言えば、子どもさんたちが小さいときに夢見た職業がまだ残っていて、就職したいといった動機になれば、長い視点ですけども良いのではないかと考えております。

次に、モビリティ・マネジメント推進事業の目的についてですが、お子さん達や特に小さい子どもさんたちでしたら保護者の方も付いてきていただけるので、普段乗らない路線に保護者の方が乗っていただくことによって、「このバスこんなところに停まるんだ」とか、「こういうルートで行くとこっちの方が早いよね」とか「安いよね」とかいうように新たな気付きを持っていただけるということも今回の事業のねらいです。そういったところも含めて、これが全てではありませんが、公共交通を利用するきっかけに繋がることがこの事業の目的の一つとなっております。

それから特別乗車証については様々な賛否があるかと思いますが、福祉施策の目的といたしましては、高齢化によるひきこもりが非常に多くなっており、ひきこもりによって鬱になったりとか、違う病気になってしまったりとか、健康支援の側面からも無料で乗車してもらうことにより、外に出かけていただくきっかけになるという意図があります。健康を少しでも増進していただいて、地域のいろんな方とのコミュニケーションを深めていただけるようなきっかけづくりになれば尚更よいというのがそもそも取り組み理由です。実際に高齢者人口は増えていますので、費用対効果など検討すべき点もありますが、移動手段として見たときに、元気な方々は必要ないのかもしれないですけど、いつ何時に高齢者パスが必要な時が来るかということも考えて進めていければと考えております。

最後に、市バスの利用者をもっと増やしていくためにも、委員がおっしゃったような地域やいろんな団体等と連携しながら、また、新たなアイデアも頂戴しながら進めていければと考えております。

部会長：確かにどちらも大切な議論だなと思います。今回、このようにすぐに効果が出ないとか、出るとかっていうのは非常に悩ましいところですけども、立てた施策に対する効果性の検証は非常に大切であると思っています。但し、その効果をどう測るかについては、非常に難しい点がございます。そういったところも、もしご意見がありましたら頂戴できればなと考えております。

また、短期的に効果が期待できるものだけを取り組んでも、長期的な観点では上手くいかなかった事例もありますから、やはり長期的な取組も大切であると考えております。

委員：モビリティ・マネジメント推進事業に関して、先ほどの委員の方とは少し反対なんですが、今回の小学生を対象にしたイベントについて、私はすごく良いことだなと思っていました。

小さい子どもの時にバスに乗る習慣をつける機会になる事や、アプリなどは世代によってはなかなか使えない人もいると思いますが、小さい時からアプリを使ってバスが便利だなんて思う事は、本当にいいことだなと思ったのです。

ただ、市内の公共施設のスタンプラリーは、教育委員会も同じ時期にやっています。ですので、それぞれバラバラに実施するのではなく、一本化してオール伊丹の一つのイベントのような形で実施するべきではないかと思っています。それを毎年、固定化して実施していくと、対象となる子どもはどんどん変わり、同じ人が受けることはないので、伊丹市全体で

考えて、一本化したイベントを実施していただけたら良いなと思います。市内中学生の「トライやる・ウィーク」の時に、子ども達が急にバスに乗って行かないといけない場合があり、バスに乗りなれてないから結構間違っ来たりする子がいます。なので、小学校の時からバスに乗る習慣づけをするのは、私はすごいいい事業だと思うので、逆に言えば、もう少しきちっと考えて1つの大きなイベントにさせていただけたらというのが意見です。

先ほどの特別乗車証の話ですが、私は子育てでお金も結構使ったほうで、何の恩恵も受けてない世代ですから、年を取ったら無料パスをいただけるのかなと期待していた面があります。私達の世代、50代、60代はほぼ恩恵受けてないんですよ。私たちが子育てをしているときは医療費の無料はなく、産まれた時から医療費も払ってずっとお金は払い続けてきて、無料パスもしなくなるとしたら、「えーっ！」って思います。一方で、確かに時代によっての考え方があるので仕方がないのかなと思うし、何でもかんでも無料にするのはどうかとは思っています。乗車料金を幾らか割引ぐらいでもいいのではないかなと思っているのですが、市の方で全体的な財政を考えてやってもらえたらと私は思います。

委員：ありがとうございます。先ほどの発言の補足ですが、シニア層の優遇がなくなれば良いというわけではなくて、マクロに考えたときに、そっちの方が全体としての市の収益が入るのであれば、フルフラットでいくのが正解なのか、それとも現実困っている方に絞るのかというところは議論があると思いますので、政策の考え方としてありうるのではないかとことです。

また、事業自体には反対ではないですけれども、あまり情緒的なことをとらえると、結局成果が測れないものになってしまうので、「この事業は子どもたちがすごく喜んでいたので」と言っても、あくまでそれは手段であって、事業の目的がバスの利用の促進なのであれば、その目的に対して子どもたちの喜んでる笑顔が成果に繋がっているのかというところを見ないと、結局、自己満足で終わってしまうのでよくないのではないかと意見です。

委員：今、委員がおっしゃった地域の団体と連携の話は、まさしく共創・MaaSプロジェクトというもので、今まではどちらかと言えば、バス会社もこうやってダイヤを引いたらお客さんが乗ってくれるよねみたいな発想でダイヤを作っていたのですけれども、そういう時代ではなくなったということで、地域の皆さん方と何か一緒に取り組めませんかというようなものに対して、条件があれば補助が出ます、というような、そういう意味でとらえていただければと思います。

そのうちの一例として、病院の事例があったと思いますが、病院で無料バスを走らせるにしても、利用者は無料ですけども、運営側はお金がかかっていますし、当然人員や車両も必要で結構なお金かかっています。それを路線バスと一体化してやりましょうということで、路線バス会社も喜ぶ、病院も経費が減るので、これはいいですねってということで、このような連携に補助金が出るという仕組みです。補助金が出るか出ないかは別にして、地域団体と事業者さんが連携することは非常に良い取り組みだと思いますので、ぜひ進める事ができるものはどんどん進めていただきたいと思います。

次に、モビリティ・マネジメントについてですが、小学生に対して企画券を販売されることですが、可能であれば運転士の担い手確保の視点からも、確かに自動運転が進め

ばどうなるのかという問題がありますが、ぜひこの年代から取り組んでいただき、種をまいていくものはどんどん種をまいていければなと思っていますところ。

なぜなら、高校生になると、大体の将来の進路の方向性が見えてくるからです。他団体の教育委員会にお伺いしたら、高校生になってからキャリア教育ですといっても、自動車運転士という職業が視野にない人たちが大変多いそうです。また、昔でしたら高校を卒業して就職する人は結構おられ、そのような多くの方々が現場職におられました。お伺いした教育委員会では、工業高校や商業高校を含めて高卒で就職するのは10%程度という状況で、大学や専門学校に進学する人が多いなか、進学すると専門学校の種類や学部の特長もあり、バスに限らずトラック、タクシーを含めた自動車運転手業が、多くの方の職業の選択肢から当分の間抜け落ちるという状況なので、種はなるべく広くまいて欲しいと、我々は正直思っています。その芽が芽吹くのは一体どれだけかといえば、正直なところ、多くはないと思いますが、種をまかなかつたら本当にどんどん人が減ってしまう絵しか見えないので、可能な限り、まけるうちに種をまいてほしい、すべて芽吹かなくても良いと思っています。そこから何人かでも、興味を持ち続けている方たちがおられれば、ぜひ入ってきて欲しいと思っていますところ。

もう一つは確か「トライやる・ウィーク」があると思いますが、交通局では、受け入れをされていますか。

委員：「トライやる・ウィーク」につきまして、何年か前には一旦導入した経緯はありますけれども、現在は「トライやる・ウィーク」の対象の職場ではない状況です。

委員：正直なところ、バス会社は「トライやる・ウィーク」を受入れるにしても何を体験していただくかについて非常に難しいところではあると思います。ただ、せっかく1週間、職業体験をする貴重な機会があるということなので、バスだけじゃなくて良いと思うのですが、公共交通に触れていただけるような、何か手だてを打っていただくことが大切だと思います。教育委員会さんともご相談いただく必要があると思いますけれども、是非取り組んでいただければと思います。

3)基本戦略2－③について

【意見・質問】

委員：阪急伊丹線の駅ホームの安全柵が設置されてしばらく経ったと思いますが、安全面を理由として設置されたと思うので、その効果がどのようなものか教えてください。

また、バス停における屋根やベンチを設置していく方向とのことですが、これもありがたいことで、特に屋根は雨が降った時によくバスを利用しているので、私は屋根がないバス停を利用していますが、そこはおそらく無理だとは思いますが、雨が降るときは結構大変なので、なるべく早く設置していただけたらと思います。

事務局：阪急伊丹線は、安全柵の設置に加えて、ワンマン運転も開始されているところですが、安全柵設置以降に大きな問題は発生しておらず、また、利用者からも特にご意見はいた

だいてないことを阪急電鉄様より伺っております。

委員：安全面の話が出ましたが、バス運転の安全対策についてお伺いしたいです。特に運転士さんの運転の仕方について、例えば停留所から出てくる時に、急に顔を出してきてっていう時もあるように感じる場合があります。バスの運転士さんの運転の仕方って割と皆さん見ていますし、それが悪い意味での模範になってしまっても良くないと思いますのでご質問させていただきました。

委員：交通局としての安全への取り組みというところですが、例えば今おっしゃったようなヒヤリとするような場面などについては、各乗務員から意見をいただき、危険箇所というところを市内でもいろいろ炙り出しながら、常日頃からいろいろな事例について局内で情報共有して安全運行できるようにさせていただいております。

また、路上だけではなくて、車内でも起きうる事故、例えば高齢者の車内での転倒など、細心の注意が必要な状況になっているのが、今の乗務員に求められている部分かと考えております。

現状、安全への取り組みというところでは、警察と連携しながら、交通安全に取り組む研修であったり、車内においても事故が発生しないように、車内マイクを活用したり、未然に事故を防ぐ予防の運転の方も徹底するように指導しているところです。

ただ、様々な交通要因が重なって事故が発生する場合もございますので、そうした点も予測しながら、安全に努めて参っているというのが現状でございます。

委員：私は普段、バスの運転士をしていて、運転士側からの意見ですが、交通局から説明があったように、運転士は研修を受けたうえで気を付けながら運転しています。ただ、現実には一般のドライバーや歩行者が飛び出してきたり、割り込んできたりすることがほとんどです。私達運転士からすると、バス停から出るときは、道路交通法上、一般車はバスを譲らないといけない事になっていますが、譲ってくれる方はほとんどいないです。ウィンカーを出しても、10台いたら1台か2台譲ってくれるかどうかなので、定時性確保で停車時間もある、そういう中で決められた時間で走っているわけですけども、残念ながら譲ってくれる一般車はほとんどいないです。

バスの運転士をしているから、一般車が譲る発想になっているのではと思う方もおられるかもしれませんが、私自身は昔からバス、タクシー、トラックなどの仕事をしている車は譲ろうという感覚があったので、何で譲らないのかなっていうのが不思議なところで、一般車がバスの前に割り込んでわざとブレーキ踏むっていうこともたびたびあります。

また、これから高齢者が増えてきますが、ちょっとしたブレーキでも車内で転倒されることがあります。それがすべて乗務員の責任になってくるということもあるので、運転士のなり手が少ない理由がそこにもあると思います。朝早くて夜も遅く、1日が長い仕事等、悪いことだらけの今のバス業界、トラック業界もそうですけど、そういう中で走っています。ですので、もう少し一般ドライバーがやさしい目で見えてくれたらなと思います。

部会長：交通サービスにおいては、安全性と定時性、これはまさしく守らなければならない重要なサービスであると思っています。

一方で、一般的にサービスの全てにおいて、利用者側の問題が概ね6割ぐらいあるそうです。ですので、こういう総合交通会議の場で、例えば「自転車マナー啓発」等もやっていますけども、「公共交通を利用しやすい環境」または「皆が安全に生活できるという環境」というものも、きちんと整備できたら良いと思っております。

4)評価指標について

【意見・質問】

委員： 評価指標で5件の案を提示されていますが、「市バスの年間輸送人員」について、令和5年度の実績値と比較して年間で50万人増加となっており、正直非常に厳しい数字を出されたのかなと思います。今どこの公共交通機関もコロナ前の90%まで戻ってきたとおっしゃるんですが、そこから上に抜けないっていうことをおっしゃっておられます。

そこを目指して伸ばされるということなのですが、年50万人増加ですね。ちょっと生半可な取り組みでは右肩下がりにいるところを右肩上がりに変えるという非常に難しい取り組みだと思いますので、ここは頑張っていただかないと非常にしんどい目標を出されたなと思っています。

一方で、この目標値は「現状維持ではなく伸ばすんだ」ということで非常にいい取り組みだとも思っていますので、これ伸ばすということを最前面に押し出すよう、以後もお願いできればと思います。

同様に「1日の鉄道乗降客数」も同じです。非常に厳しい目標を出されたなと思っていますので、ぜひクリアするように鉄道事業者と連携してお願いしたいと思います。

また、意見になりますが、基本戦略の2-①、2-②、2-③と評価指標が合わないところがあるのかなと思ったりもするところです。

特に基本戦略2-③に関する指標がちょっと薄いかなという気がしました。戦略単位ではなく、おおくりの基本目標2として設定をされているかと思います。その中で非常に厳しめのハードルを設けられているので、少し戦略と合っていないような気がしなくもないと思います。

部会長： 確かに基本戦略と少し合っていないなという印象は前からありました。また、基本戦略2-③があまり対応していないというのがありますが、公共交通利用環境向上で何か測れる指標がないのだろうかというのは思うところです。何か連携等を測れる指標があってもいいのではないかと思います。

委員： 「実績値が向上していった結果、市民の満足度があがる」というものが望ましいですが、具体的に令和10年までの間にバス停をこれだけ設置しますとした場合に、財源確保の課題もあると思います。

事務局： 実施施策2-③はハード整備が中心の内容ですが、先程、委員からご意見いただきましたように、財源などの問題もあり具体的な目標値を設定しにくいところがあります。例えば、先ほどもバス停の上屋をなるべく整備していただきたいとのご意見も頂戴したところ

ですが、どうしても歩道幅の制限等があり、道路管理者から許可が下りないような場所もございますので、個別具体的な事業に係る評価指標はなかなか数値として設定しにくいというのが正直なところです。今回の評価指標(案)では、年間の市バス輸送人員などのように、基本目標2の全体の取り組みを網羅するような評価指標(案)もお示ししているところです。

5)全体を通じて

【意見・質問】

委員：全体を通じたコメントになりますが、3つの基本戦略をしっかりと続けていくことで目標を達成できる見込みはあると思っております。

これらに取り組むうえで、今回の基本目標の一番の肝は「モビリティ・マネジメントの取り組みを通じて、どれだけ市民の皆さんの心が変わえられるか」にあると思っております。

今回、バスで大冒険をするのが第一のきっかけで、そこから取り組みを広げていくのですが、その時に必ずデータをとっていただきたいと思います。この前も交通局が実施された企画で子どもたちが来てくれたという話がありましたが、その企画で何人が来て、伊丹の方々がどの程度いて、参加した子どもたちがどの程度満足したかなど、数字が把握できるだけでも効果測定ができますので、必ずデータは取ってください。そうしないと取り組みが次に繋がりにくいというのが、先程の委員からのご指摘だと思います。

次に、部活動の地域移行の話題がありましたが、これは交通の世界ではチャンスと捉えていただきたい。そこで、伊丹市では中学生に乗り放題定期券を渡すなどして、「部活動に行くのならバスを使ってください。土日でも塾や買い物に行くなり、自由に使って街中回ってください。」と、中学生に働きかけることができれば、高校生になっても公共交通で移動しようとするインセンティブになると思います。実際には財源をどのように確保するかといった点など大変であるとは思いますが、自分の子どもの部活が地域に移行することについて、送り迎えの問題等で不安になる中で、最小限の負担でサポートしますという姿勢を見せるだけでも、子育て世帯に対しては大きな魅力になると思いますし、近隣市町に対してもアピールになりますので、これはご検討いただけたらと思います。

これに関連して、「トライやる・ウィーク」についても、公共交通の就業体験メニューもあることで中学生に関心を持っていただきたい。では、実際のバス会社の現場で何の就業体験をやったらいいのかというと、日々の点呼の様子を一時間見るだけでも全然違うと思います。アルコールチェックからその日の勤務のこと、その後の運転士さんの車両のチェックなど、これを見ているだけでも「なるほど、ただ運転するだけではないんだ」と、仕事の見える化に繋がりますので、ぜひ見てもらうところがあると思います。「バスを運転するだけの話ではなく、その前に付随している様々なことがあって、実はプロってこういう世界があって、面白いところがあるんだ」といった側面が見えてくると、ちょっと違った子たちにもボールが届くのではないかと感じますので、是非このようなモビリティ・マネジメントをやっていただきたいと思います。

また、これは中学生に限らずどの世代に対しても同じです。子育て世代のモビリティ・マネジメントについても議論がありましたが、伊丹子育てサークルネットワークが実施され

たアンケートの結果はとても良いデータで、バスに乗りたくない理由がいっぱい載っているんですね。では、何をしたら良いかというと、1人目の子どもで、首が座らないで抱っこひもを使っている時に乗車体験をしてもらうことなんです。そうしないと2人目以降もバスに乗りません。1人目のときに抱っこ紐をかけたままバスに乗って、はたしてうちの子は大丈夫だろうかという体験をしておく、心のハードルが下がります。是非、子育てサークルの方々と赤ちゃんをみんなで連れて、バスにみんなで乗るっていう体験すると意外とハードルは下がります。私の子どもはほぼ泣かなかったです。幼稚園になってからも騒ぐことはなかったので、子育ての経験からの話ですが、是非、体験していただいて数人でもバス利用者が増えれば良いと思います。

また、伊丹市は車で買い物をしやすい街になっていますが、それならば「梅田に出る時ぐらいいはバスと電車で移動してみようか」となる位のところから取り組みを始められるのが良いと思います。そこで、是非、健診の時、離乳食講座の時にセットで、バスの乗り方講座を実施していただきたい。講座を受講された方にアンケートをとって、1ヶ月分でも1週間分でもよいので無料券をお渡しし、乗車のきっかけを作ると、割と低予算でそれなりの効果が生まれますので参考にいただければと思います。「みんなの心を変える」というところに注力していただければと思います。

また、ご高齢の方の車内での事故の話題がありましたが、バスが停まるまで動かないという約束事が伝わっていないんです。これを高齢者の健康講座とかフレイル予防のところでバスの乗り方講座を実施して、扉が開くまで座ってもらえるように伝えるだけでも、事故件数は減ると思いますし、これもまたモビリティ・マネジメントとなります。

最後に、今日の一番よかったと感じたことは、様々な団体の方と連携することについてのご意見が多々あり、それこそが今回のモビリティ・マネジメントの成功の秘訣だと思いますので、大変だと思いますが、私もお手伝いをしますのでよろしくお願いいたします。

部会長： 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。

(7) 事務連絡(省略)