

伊丹市総合交通会議（全体会） 会議録

- 1 日 時 令和2年1月30日（木）15：30～
- 2 場 所 伊丹市役所 議会棟 3階 議員総会室
- 3 出席者 **【委員】** 敬称略
秋山孝正、高橋愛典、川崎道子、竹留義延、大池津由美、五十嵐一俊、當野博照、野口一行、須磨昭文、森忠義、岩野住之、菊地信彦、古川仁、三宅豊文、森脇義和
（欠席委員） 片岡大蔵、水田節男、菅沼幸江、野津俊明、
【オブザーバー】
丸岡守（伊丹警察）、松中紗恵子（西日本旅客鉄道）、岡田善光（阪急電鉄）
【事務局】
河南交通政策室長、大前道路室長、宇高交通政策室主幹、阪上交通政策室主幹、大宮交通政策課長、猪原交通政策課主査、萱野交通政策課主任

4 内 容

- 1 開会
- 2 会長あいさつ
- 3 新任委員紹介
- 4 定足数の確認
- 5 会議録署名委員の指名

会議録署名委員に森脇委員と須磨委員の二人が指名された。

6 議事

①各部会からの報告

部会長から自転車部会と道路部会の報告がなされた。

②総合交通計画施策案(公共交通及びその他)

資料3に基づき、事務局から説明がなされた。

○委員

「高齢者、障がい者等に市バスの特別乗車証または福祉タクシーの基本料金分を助成する」とあるが、これは福祉タクシーだけなのか。

○事務局

バスの特別乗車証というのは、高齢者向けのパスとなっている。高齢者に加え

て、障がい者についても外出支援をするために配布しているが、バスの代わりにタクシーを選択される方がいる。あくまでも、障がい者向けの福祉施策になっている。

○委員

一般のタクシーでも使えるのか。福祉限定のタクシーだけなのか。

○事務局

福祉限定ではなく、登録されているタクシーであれば使える。

○委員

バスや鉄道だけでなく、タクシーも公共交通機関の一つ。高齢者や移動制約のある方には利用できる時間帯も広いし、ドア・ツー・ドアのサービスが受けられる。市内を走っているどのタクシーでも基本料金が負担されるようなチケットを一定条件下、高齢者に対する助成を設けているのかと思った。

○会長

他にも「高齢者の移動手段の研究」がある。こちらは、タクシーも含めて高齢化に向けていろいろな交通手段を考えようということ。

○事務局

「高齢者等への市バス特別乗車証等の交付」は福祉の施策。「高齢者の移動手段の研究」は、対象を福祉だけではなく、一般にも広げた施策と想定している。

○会長

「高齢者、障がい者の外出支援」は福祉施策なのか。

○事務局

福祉施策。介護用ベット等の福祉用品給付制度のメニューの1つとして、車いすなど、外出支援に関連するものが入っている。

○会長

「公共交通のバリアフリー推進」とある。これはもう一通り完了しているが、まだ考えることがあるのか。

○委員

市営バスでは、ノンステップ化は終えている。更なるフルフラットバスも東京では一部運行されているが、まだそこまでの段階には至っていない。

○委員

阪神バスは100%ではないが、進めている。ノンステップでなくても何らかの形でご乗車いただける車両にはなっている。車両のノンステップ化が進んだとしても道路付とかも平行してやっていかないといけない。乗れてこそそのノンステップなので、課題として残っている。

○委員

阪急バスもノンステップバス導入の比率を年々上げている。歩道に寄せて乗降

しやすくしてほしいとご意見をいただくが、道路の形状でどうしても寄り付きができないバス停がかなりある。その辺りも含めて、改善をいただければと考えている。

○委員

J R西日本では駅舎のバリアフリーはエスカレーター等も完備しており、伊丹駅では福祉学校の方々も登校にご利用されている。朝のラッシュ時間帯では応援係員を呼んで対応している。人員が苦しい中でも継続している。

○委員

阪急電鉄は、ホームドアの設置や、バリアフリーはだいたいできている。

○委員

タクシーでは最近、オールマイティに障がい者に優しいUD車両が主流になってきたが、1台370万円もする。東京ではオリンピックもあるから増やしていこうという考えで18000台くらいある。この辺では、国から貰える60万円に合わせて、その地域で30万円の助成を受けられる明石市で20台、神戸市で90台。車いすごとタクシーに乗れるので、UD車両ばかりになってくるのではと思う。2002年から公共交通と位置づけられているが、タクシーが公共交通と認識されている方は少ない。ドア・ツー・ドアなので、これから高齢化社会で一番活躍していかなければいけない。そういう助成を受けながらも、UD車両を増やしてもらえるようお願いをして回っている。

○会長

バリアフリーという視点もあるが、高齢者の移動、福祉交通という視点もある。本当は一面的に考えるのではなく、合わせて考えなくてはいけない。ユニバーサルデザインということでまとめているが、いろいろな交通手段も考えるということではないか。

○委員

「スマートムーブの推進」は、環境省の施策ということで環境保全課が担当機関だが、公共交通が入っているので全体会で扱っている。内容が、エコドライブ、エコカーへの乗り換えと、公共交通というのがわからない。公共交通との関連はどうなっているのか。

○事務局

もともと環境省の分野なので二酸化炭素の排出を抑えること等が目的になっているが、スマートムーブの施策の中で、公共交通機関を利用しようということを1番目に上げている。自動車を利用する場合でも、目的地まで全て自動車を利用するのではなく、途中は公共交通機関を利用して、目的地付近で自動車やレンタカーを利用しようという施策が含まれている。

○委員

「駐車場の維持管理」は、新しく盛り込まれたもので、中心市街地の話だと思うが、これも公共交通と自転車の話になってくる。駐車場も老朽化していると思うが、市営、民営の駐車場の状況や利用率はどの程度か。公共交通から自転車に転換していくのか、合わせてやっていくなら新しくするが台数を減らす、若しくは駐輪場、バイクの駐車場に替えていく等、何か改修計画はあるのか。

○事務局

中心市街地の駐車場は3ヶ所ある。免許更新センターの隣は、かなりの利用がある。宮ノ前駐車場は駐輪場に入らない大型バイクが止められるスペースを設けている。アリオ駐車場は商業施設に隣接しており、マンションと直結しているので買い物や住民に使われている。利用については、ほぼ横ばい。満車で止められないということではなく、余裕のある台数を確保している。阪急駅前では大型商業施設が撤退した場所がコインパーキングになっている。公営では増やしていないが民間ではそういった形で増えたりしている。

○委員

どこまで盛り込めるかわからないが、利用する側は公営、民営は関係ないので、中心市街地全体の駐車場のキャパシティや公共交通の利用促進と合わせて、どのようにバランスを取っていくのか長期的に見ていく必要がある。

「免許返納制度の周知・推進」について、兵庫県内、または伊丹市の免許返納制度の特典、特徴は何か。ベースに地域通貨を入れていくのか、他に考えていることがあるのか。

○事務局

免許返納施策については、交通安全協会の方で店舗での割引が受けられる等の特典がある。伊丹市内ではシティホテルが割引対象となっているがそれ以外はない。市では、「いたみんポイント」という地域通貨があるので、それを利用した特典ができないかということで施策案をあげている。

○委員

「自転車タクシー導入の検討」について、東南アジアで見た気がするが、どういうものなのか。

○事務局

前期の計画では、中心市街地の回遊性を向上させる手段として、自転車タクシーが入っていた。自転車タクシーに限らず、電動カートや超小型モビリティなど、それに代わるような新しい移動手段がでてきているので、それらも含めて中心市街地の回遊性向上を総合的に検討するというので、「新しい移動手段の研究」に統合した。

○会長

「乗換案内等の充実」について、各事業者で、既にやっているが、今後どうするのか。「駅構内での安全性の確保」については、先ほどのホームドア等の話などがある。「公共交通利用の啓発」について、今の時代に啓発ということはすこし古いのではないか。今は、M a a S といっているような交通手段を取り込んで、交通サービスとして利用者に提供する。この書き方でいいのかすこし考えてはどうか。新しいニーズを生み出すようなことをやるのではないのか。前期の「鉄道とバスや、バスとバスでの乗継割引制度の維持と検討」を、事業者間の連携は難しいので、後期では見直したとのことだが、こういう部分こそ、M a a S とか、「新しい移動手段の研究」と関係がある。各事業者のお考えはいかがか。

○委員

伊丹空港は50年ぶりの大改修をしている。メインはターミナルビルの改修だが、それに伴いビル前面の道路とバスのり場の配置を一から見直している。バリアフリーや、見やすさ、乗りやすさを考えながらやっている。今年の7月にはすべて完了する。以前に比べると動線もスッキリして、バス乗り場、タクシー乗り場もはっきりわかるような配置にしている。「公共交通の連携」について、今は伊丹市から空港に来るにはバスしかない。ラッピングを施した専用バスを3月から運行していただける。空港まで20分くらいと近いので、これからも伊丹市さんと共同で周知をしていきたい。

○委員

「乗換案内等の充実」の外国人観光客向けのサイン表示について、J R 西日本として、伊丹市が外国人旅客のニーズが特段増えた地域とは見ていない。天王寺、関西空港、京都、大阪など増えた地域には外国語を話すスタッフを置いているが、伊丹にはそこまでのニーズがないので、今のところスタッフを置くことはない。係員には外国人旅客とチャットができるアプリ等を配備しているので、コミュニケーションがとれる体制にはなっている。

また、M a a S の研究も始めているが、まだ関西での実用は1例もない。最初は、おそらく多種業者と、まとめて一律の料金をドーンと出す形にはならない。一つのアプリの中で行程を全部調べられて、予約ができる、までのところを目指していく動きが始まったところ。本家のM a a S まで行くかというのは、日本国内では先が見えないところがある。最終的に今より、他の交通事業者と情報が融通しやすかったり、乗り換えがうまくいくシステムができたり、というところを目指していくと思う。情報が一つに集まったら、見に行く人もサイトをいろいろ変えなくて済む。そういう利便性から始めていくのかと思っている。

○委員

阪急電鉄としても、外国人観光客への対応は、J R 西日本と同じように、駅係員は対応ができるようにしている。サイトでは、英語、韓国語、中国語表示し

ている。M a a S も同じように始めたばかりなので、関係者は慎重に様子を見ている状況。

○会長

レンタサイクル等と繋げることは以前からやっているから、M a a S と言わなくてもいろんな交通手段を組み合わせたりということは以前よりあると思う。

○委員

市営バスではなかなか多言語化は進んでいないが、3月から運行する空港までの専用バスでは、車内案内を多言語化する。他のバスについては、バス停表示が4ヶ国語を取り入れるようになってきているが、まだまだそのレベル。M a a S についても研究まで。鉄道は検索ルートに出てくるが、バスは出てこない。グーグル等にも表示されるように形式等を整えていく。アクセスについても伊丹市バスが検索に出るようにしていきたい。

○委員

重なるが、伊丹市域の生活路線では、外国人向け対応というのはローマ字表記で、バス車内でわかるようにしている。音声までは一つ一つの生活路線に対応できていないが今後の課題と思っている。別の発着路線で、伊丹空港に行く空港路線は音声等の対応も必然的に進めている。鉄道の次にバス、タクシーがあって、シェアサイクル。今の技術なら、とりあえず一つで完結するのが第一段階かなと思っている。その中にバスを入れる、お金のやり取り等は次のステップという感じ。勉強はしている。

○委員

交通局、阪神バスと同じ状況。有馬温泉路線には車内放送の多言語化、バス全面の画面で日本語、英語、中国語表記等の取り組みはしている。神戸市の六甲山エリアでは外国人も多いので、バス停標柱の多言語表記をしているが、伊丹市域の一般路線バスの多言語化は進めていない。

○委員

「阪神都市圏公共交通利用促進協議会との連携」が新しく打ち出されている。J R伊丹駅の案内所で、「阪神地域えきバスまっぷ。」を頂いた。これは阪神都市圏公共交通利用促進会議がやっていて、問い合わせ先は宝塚土木事務所になっている。10年くらい前に作り始めた当時は画期的な取組みだったと思うが、他にどういう議論がこの協議会でされているのか。

○委員

宝塚土木が事務局をしているが、現在は「えきバスまっぷ。」の改定がメインの作業で、毎年度末に更新している。合わせて、J R伊丹駅のデジタルサイネージの維持管理もしているので、バスのダイヤ改正があれば修正をしながら運営をしている。今後の対応では、学者の先生から阪神都市圏においてM a a S

の研究を進めてはどうか、とのご意見をいただいているが、各交通事業者さんと同じで、どう取り組んでいけばいいかを考えているところ。

○委員

連携のプラットフォームという役割を果たされているということ。具体的にどうするかは課題として、是非ともそういう仕組みを活用していければと思う。

○会長

海外では市がやっているような交通カードがある。日本では事業者がバラバラだからそういうのが作りにくい。

○委員

I Cカード等、統一された規格はあるが、結局、初乗り運賃自体は事業所が跨ると、その都度取られるというのは変えようがない。そういった中で、どのように利便性を高めていくか。欧米の例は参考になる部分とまらない部分がある。

○会長

今日は、何を計画に書き込むか。事務局にお願いしたいのは、その辺りのことです。今日の議論についてはあまり書かれていないので、もう少し突っ込んだ部分を書いてほしい。

○委員

県、全体で見れば高齢者の移動手段をどう確保するかということは大きな課題。今日の議論の中にも少しは出てくるが、施策体系図の主な施策の中に、高齢者対策が柱として言えないかと思う。伊丹市の現状を踏まえた時に、自転車対策も大事だが高齢者がいかに公共交通機関を使いやすくしていくかということが大きな課題ではないかと思う。重要施策の1つとして、そういったものをイメージ的に打ち出すことを提案する。

○事務局

「高齢者の移動手段の研究」で上げている。研究より、具体的な施策を入れられたらいいと思うが、市営バスとの共存といった問題もある。提案ではそこまでは入れられていない。この場でそういった踏み込んだご意見等をいただき、これから検討していきたい。

○会長

今回は見直しで、根本まで戻らないということで、こういうことになっていると思う。現実問題としてはM a a Sの問題もそうだが、情報化も、高齢化も進んでいる。自動運転のように今までなかった交通手段もどんどん出てきている。5年で見直すといってもだいぶ変わっている。それをここに書ききれていないのが実情となっています。次のステップに行くときに可能であれば元に戻って考える必要がある。

○事務局

施策体系の「基本戦略」まではこのままでいく予定。高齢者の移動手段などの新しいものは、「実施施策」の中で、取り入れていきたい。

○会長

基本戦略２－③で、バリアフリーだけを入れていたのは、表現が古くなったということです。高齢者、障がい者と言い出して２０年経っている。バリアフリーだけでなく、福祉交通もあるし、高齢者そのもののモビリティというように広がってきている。施策でいえば、駅舎のバリアフリーしか書いていないが、こういうところにもっと新しいものが加わっていくのではないかと思う。

○委員

２０年前のバリアフリーといえば、阪神大震災で阪急伊丹駅が全壊した後、斬新な事例で本が出るほど画期的な施策であったのに、時代の流れは速いと感じる。１０年間で１つの期間で進めるのは無理があると市も認識されていると思う。他の計画ももっと短いスパンで見えていくと聞いたが現時点での展望は。

○事務局

市の施策の基本となる総合計画というものがある。計画期間が１０年で、現在ちょうど見直しを行っている。次期の総合計画については期間を短くして８年になる。また、都市計画マスタープランもそれに合わせて８年になる。他の行政計画も、総合計画が上位計画なので、それに合わせて計画期間の見直しを行うようなので、総合交通計画も次回以降に議題として挙げようと思っている。

7 事務連絡

8 その他

9 閉会