

令和7年度第2回伊丹市総合交通会議 (全体会)

議　事　要　旨

伊丹市総合交通会議

令和7年度第2回伊丹市総合交通会議(全体会)議事要旨

1 日 時 令和7年11月5日(火)15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、當野委員、下谷委員、加藤委員、南委員、大池委員、荻野委員、野津委員、阿瀬委員、岸本委員、宇佐美委員、浜名委員、大利委員、平尾委員、小玉委員、高田委員、森委員、中畠委員

【欠席委員】

新屋敷委員、岡委員、木原委員

【事務局】

交通政策室長、交通政策課長、都市安全企画課長、道路保全課長 他2名

4 傍聴者 1名

5 次 第

(1) 開会

(2) あいさつ

(3) 委員及び事務局職員の紹介

(4) 議題

議題1. 伊丹市総合交通会議(進捗管理部会)の総評について

報告1. 工コ通勤について

報告2. 伊丹市と関西まちWe'llとの連携協定について

(5) 事務連絡

6 配布資料

配布資料—1 伊丹市総合交通計画(中間改訂版)令和6年度の進捗状況の評価(案)

配布資料—2 伊丹市総合交通計画(中間改訂版)の総括(案)

配布資料—3 伊丹市自転車活用推進計画取組状況の評価(案)

配布資料—4 工コ通勤について

配布資料—5 伊丹市と関西まち We'll との連携協定について

配布資料—6 令和7年度第2回伊丹市総合交通会議(全体会)次第

配布資料—7 令和7年度第2回伊丹市総合交通会議(全体会)名簿

配布資料—8 令和7年度第2回伊丹市総合交通会議(全体会)座席表

議事の要旨

(1)開会(省略)

(2)あいさつ(省略)

(3)委員及び事務局職員の紹介(省略)

(4)議題

①伊丹市総合交通会議(進捗管理部会)の総評について

・I 基本目標1 快適な移動を支える都市環境の整備 令和6年度進捗状況及び中間改訂版総括の評価(案)

<事務局から配布資料－1及び配布資料－2について説明>

【意見・質問】

会長： それではこの基本目標1の評価・総括等につきまして、ご意見ご質問等がございましたら挙手にてお願ひいたします。

委員： 自転車専用通行帯が整備され、自転車で走りやすくなりましたが、1つ気になるのはルールを守らない人が依然多いことです。自転車専用通行帯が整備されても、逆走したり歩道を走ったり、ルールが守られていないと感じることがよくあります。高校生の自転車のマナーについては、良くなってきたなどすごく感じているところです。

また、ヘルメットの着用については、ヘルメット着用と言いつつ普段はあまり着用していない実情があります。そこで、学校に依頼して高校生のヘルメット着用を義務化するのが良いのではないかと思います。伊丹市内には高校が4校あり、生徒がいろいろな地域から自転車で通学しているので、高校生たちがヘルメットを着用していると、周りの大人にとってもそれが当たり前になり、ヘルメットの着用に繋がるのではないかと感じています。

会長： ライフスタイルの最先端をいく高校生たちに最先端の乗り方をしてもらえると、我々大人にも影響を与えますので、そこは是非高校と連携していただきたいと思います。

また、次年度から自転車の罰則がかなり厳しくなります。その影響で、おそらく違反件数が増えて、目標値を達成できないという状況が出てくるかもしれませんので、「自転車で歩道を走ってはいけない」など、自転車のルールをし

っかり啓発していただけたらと思います。

委員： 私も通勤で自転車を使っており、自転車専用通行帯がない通勤ルートなので車道を走っています。自転車が車道を走ることが多くなっておりますので、自動車が自転車を追い抜く際に、どれぐらい離れないといけないか等、そういう点についても周知・啓発を進めていただけだと、安心して自転車に乗れるのではないかと思っております。

また、自動車による歩行者の横断の妨害についての罰則が厳しくなったかと思いますが、「自転車には譲るべきなのか」「自転車を降りて手押ししている人は歩行者扱いになるので譲らないといけないのか」などのことを、車を運転している際に即座に判断ができずに、止まるか止まらないか悩ましい動きをされる方もいらっしゃるので、その辺りも情報提供していただければと思います。

会長： 自転車が車道を走ると、バスや自動車を運転している側からするとかなり注意が必要で、お互いに事故が起きないようにしなければなりません。自転車の制度が変わっても、伊丹市は事故が全く起きたかった都市となると、モデルケースになります。理想論かもしれません、みんなで知恵を出していけれどと思います。

委員： 自転車の罰則がすごく厳しくなるとは聞いていますが、具体的に制度がどのように変わるのかを分かっている人はほとんどいません。

私たちも地域でいろいろ話をしていますが、自転車の罰則がどのように変わるのが分かっていない人がほとんどだと思うので、どのように市民に周知するかが課題だと思います。交通安全教室だけでは難しいと思うので、何かいい策を練っていただければと思っています。

事務局： 交通安全教室については、伊丹警察署にもご協力いただき積極的に進めていますが、取り組みに興味のない方、もしくは交通ルールにあまり関心がない方にどの様に周知するのかが最も苦労しているところです。何とかそういう方々にも周知をすることになると、街頭に出て、無作為にお声掛けをするなどの方法もあるではないかと思っておりますので、工夫していきたいと考えております。

委員： 自転車に乗っている方が非常に速いスピードで歩道を走り、車いすユーザーやご高齢の方などが怖い思いをしたり、ぶつかりそうになったりする場合があります。また、自転車走行中にスマートフォンの使用やイヤホンを着用している方たち、あるいは自転車に乗っているにも関わらず、交通ルールを守らず道路を歩行者のように走行している方たちが見受けられますので、自転車利用者のマナーについて啓発していただきたいと思っています。

電動車いまでの移動については、歩道は凹凸があったり、段差があつて上

がりにくかったりします。ご高齢の方たちも、信号が変わるまでに道路を横断できないことや、自転車が急に右折・左折するなど、実際に目撃してはいないものの、大きな事故が発生しているのではないかと思います。その辺りも検討いただければありがとうございます。よろしくお願ひします。

・Ⅱ 基本目標2 交流を支える公共交通の充実 令和6年度進捗状況及び中間改訂版総括の評価（案）

<事務局から配布資料－1、配布資料－2について説明>

【意見・質問】

会長： ただいまの説明につきまして、ご意見ご質問等ございましたら挙手にてお願いいたします。事業者の皆様は、補足及び追加説明ございましたらお願ひします。

委員： (配布資料－2)の中間改訂版総括についてです。いたみバスナビにおける交通情報、バスの接近情報のシステム化についてですけれども、やはり Google Maps などの主要なアプリを利用される方が多いのではないかと思います。そういう主要なアプリを運営している事業者との情報の共通化を推進していただきたいです。いたみバスナビでは正確な情報が出るけれども、他社のシステムだと不確かなデータが出るといった状況では、実際に利用する者としては混乱をします。

例えば、伊丹空港から阪急伊丹駅までのルートを Google Maps で検索しますと、交通手段として市営バスが出てきますが、行き先は、本来なら JR 伊丹行きのところが、蛍池西町行きと出てきます。他の地域から飛行機で伊丹に来られた方が、Google Maps の検索結果に従ってバス停に行っても、蛍池西町行きのバスは時刻表になく、そのような行先のバスも来ないということになります。

このような状況は混乱の元にもなるので、他社のシステムにどこまで介入するかという話ではありますが、公共交通を誰でも迷うことなく利用できるような状況に向け、今後も取り組んでいただければと思います。

委員： 市営バスには1日でバスを何度も利用しても料金は1,000円というような乗車券はありませんでしたか。

委員： 市営バスには大人が600円の1日乗車券がございます。乗車の際に提示等が必要ですが、1日乗り放題ということでご対応をさせていただいております。

委員： 先日、天王寺川中学校の先生とお話しした際に、中学生が1日乗車券でバスを利用して市内のポイントを巡る取り組みをするというお話を聞きました。教

育委員会や中学校など教育現場に声をかけ、このような取り組みが進むと、こどもたちが大人になってもバスに乗るのが普通になるのではないかと思います。こどもたちがバスに乗る機会を作ることは良いことだと思いましたので、参考にしていただきたいと思います。加えて、600円の1日乗車券があることをもう少し宣伝していただけたらと思います。

委員：　　バス等の公共交通機関を利用し、障がい者など弱い立場の人たちへの対応について思うことがあります、伊丹市交通局にお電話させていただくこともあります。乗客のことを気にかけて運転する運転士とそうではない方と両極端で、乗車時とても気を使います。車いすの場合は、座っているお客様に席を立つていただく必要がありますので、本当に申し訳ないという気持ちで乗車しているところに、運転士の対応でさらに気持ちがトーンダウンしてしまうこともあります。バス事業者に「こんなことがありました」「とても良いドライバーさんがいらっしゃって、気持ちが良かったです」など、良いことも悪いことも連絡をさせていただいております。バスだけでなく、鉄道についても、笑顔で対応していただけるとありがたいです。

また、高齢の方に早い口調で話す方、乗客がまだ座席に着いていないのに走り出す方、「座席に着いてください」と声をかけ、安全確認をしてから運行される方など様々です。気配り等の対応を統一していただければと思います。次に、車いすの方がバスに乗車した際に、座っている方に席から立つていただくアナウンスとして、運転士は、「車いすの方が乗ってこられますのでご協力ください・空けてください」とアナウンスされていますけれども、シルバーシートに座っている方に立つていただくのは申し訳ないです。

さらに、バスに乗ることができる車いすの台数には限りがあり、車いすの方が複数名待っておられた際は、人数によっては次のバスを待たなければならぬなど、様々な問題点があります。

最後に、いたみバスナビの利用についても、高齢者にはIT関係が使えない方もたくさんいらっしゃいます。機械に堪能な方とそうでない方がいらっしゃいますので、併せて検討していただけたらと思います。よろしくお願ひします。

会長：　　基本戦略については、少しでも利用者が目標値に近づくようにやっていければと思います。

一方で、人口が頭打ちになり、利用者の母数が減る中で、どのように目標値に近づけていくかという課題は出てきます。さらに、運転士も不足していきます。便数が減れば減るほど利用者は減りますので、別の指標での判断も必要になると思われます。あるいは、新たな移動手段を導入した際に、その利用者数も含めて考えていく、また自転車にシフトするのもそれはそれで良いことなので、今後、評価指標について検討することが必要だと考えます。

また、先ほどのデジタルデータの連携の問題ですが、Google Mapsに正確な情報を反映させるには、自分たちで情報提供することを望みます。現状

は Google Maps への反映にタイムラグがあります。今後デジタルデータの整備は進められていきますので、課題の1つとして解決できればと思います。

・Ⅲ 基本目標3 地域資源と市民力を活用した交通まちづくり
<事務局から配布資料－1、配布資料－2について説明>

【意見・質問】

会長： 伊丹市の特徴である空港をどのように活かしていくかは大きな課題です。駅ナカビジネスはよく言われますが、今は空ナカも流行っているので、ぜひ引き続き取り組みを進めていただければと思います。

②伊丹市自転車活用推進計画取組状況の評価(案)

- ・テーマⅠ「まもる」自転車通行ルールが守られているまち
- ・テーマⅡ「はしる」自転車が走りやすいまち
- ・テーマⅢ「とめる」自転車を美しくとめるまち
- ・テーマⅣ「いかす」自転車が活用できるまち

<事務局より配布資料－3について説明>

【意見・質問】

会長： それでは、テーマⅠ「まもる」の評価について、ご意見ご指摘、ご質問等がございましたらお願いいたします。

これから自転車の罰則が厳しくなりますので、自転車安全利用に関する啓発等を強化して、ルールを守る取り組みを維持していただければと思います。

会長： テーマⅡ「はしる」につきまして、ご意見ご指摘等ござりますでしょうか。
自転車専用通行帯の整備については、予算を確保し、整備していただくしかありません。よろしくお願ひいたします。

会長： テーマⅢ「とめる」につきまして、ご指摘等ござりますでしょうか。
自転車に鍵をかけることを当たり前にしていくしかないと思いますので、引き続き啓発をお願いいたします。

会長： それでは、テーマⅣ「いかす」につきまして、ご指摘等ござりますでしょうか。
私からになりますが、これからシェアサイクルが増えていくと思います。ただシェアサイクル事業は、黒字化が難しいです。ポートが多くなければほど需要をカバーできますが、ポートを多く確保するためには初期投資が必要です。導入当初が苦しいので、伊丹市に普及するかわかりません。

加えて、シェアサイクルが始まると、バスの利用が減る可能性がございます。例えば、JR 伊丹から阪急伊丹ぐらいの距離は、シェアサイクルで行きやすいところです。私も利用しますが、京都市ですと一番安いシェアサイクルで10分以内だったら88円です。10分なら自転車を選択するとなると、シェアサイクルを利用する可能性も出てくるので、どう共存していくかが課題ですが移動手段は複数あるのがよいでしょう。ただし、シェアサイクルが増えすぎると、マナーの悪い人も増えてくるので、問題になることが懸念されます。

先行して導入している都市でどのような問題があるのかを見たうえで、伊丹市にふさわしいかどうか検討することをおすすめします。また、マナーの良い方たちが使っていくと思いますが、その中でマナーの悪い人たちに対してどう啓発するかが課題になるということを知っておいていただけると幸いです。

③エコ通勤について

<事務局から配布資料－4について説明>

【意見・質問】

会長： ただいまの内容につきましてご意見ご質問等ございましたらお願ひいたします。

委員： 2点質問させてください。1点目に、今後エコ通勤優良事業所認証の取得を市内の民間事業者や団体に広げていこうとされていると思うのですが、認証を取得するとどのようなインセンティブがあるのでしょうか。2点目に、エコ通勤優良事業所認証の取得を促進するにあたって、市からのサポートについて教えていただけますでしょうか。

事務局： 民間事業者が認証を取得された場合のインセンティブについて、認証元のエコロジーモビリティ財団からは、名刺や社内のチラシ等に認証のロゴマークを使用することが許可されます。また、認証を取得された事業者名を、財団のホームページで掲載し、広くPRすることなどが基本的なインセンティブです。しかしながら、それだけでは認証取得の魅力が少し弱いのではないかと思っており、本市としては、まずは市のホームページへの事業者名の掲載やデジタルサイネージの活用、また伊丹商工会議所と連携しまして、認証を取得した事業者についていろいろな方に知っていただきたいと考えています。また、事業者では職員採用について苦慮されておられ、若者に対してアプローチしたいという思いをお持ちであることもお聞きしておりますので、そのきっかけづくりにつなげていきたいとも考えています。詳細な中身については現在検討中でございますので、またご報告をさせていただけたらと思います。

次に認証取得に向けたサポートについては、各事業者に対して、伊丹市で実施しましたコミュニケーションアンケートの資料提供を行い、認証の取得条件

である「通勤状況の把握」に役立てていただくことを考えております。併せて、伊丹市におけるエコ通勤の取り組みによる効果についても情報提供することで、様々な事業者に取り組んでいただける環境づくりを行おうと思っております。また各事業者によって、様々な取り組み方が出てくると思いますので、取り組みの横展開も図りたいと考えております。

委員： 「配布資料－4」の4ページ、取り組みの評価の表について、平日における通勤時間帯の降車人数は概ねプラス10%台を達成していると思うんですけども、「エコ通勤デー」になるとばらつきが出ています。「エコ通勤デー」には、平日よりも降車人数が増えるのかと思いきや減っていたり、7月はマイナスになっているというところで、その要因、背景を掴んでいらっしゃいましたら教えていただけますでしょうか。

事務局： まず降車人数の増減については、天候の影響に加え、単日での降車人数ですので、例えば、土日祝と「エコ通勤デー」が隣接しているのかどうか、「エコ通勤デー」が金曜日ですと、金曜日に有給休暇を使うと連休になるなどの影響で、出勤者数の増減があることが要因の一つではないかと推測しております。

また、7月のマイナス値については、7月の「エコ通勤デー」が3連休と隣接しており、ここで有給休暇を取得すると4連休になります。さらに伊丹市の夏季休暇制度では、6月～10月までの間に任意のタイミングで夏季休暇を取得することができるため、より土日祝との隣接の影響が大きく出たのではないかと推測しています。逆に、休暇制度が適用されていない4月、5月では、若干増減はあるものの、10%を超えるような増加率となっております。「エコ通勤デー」の取り組みがすべてではないと思いますが、一定の効果がみられるのではないかと考えております。

副会長： 先ほどもインセンティブの話がありましたけれども、インセンティブが弱いと思います。例えば、環境にどれぐらい貢献しているのか見える化すると、事業者にとっては、脱炭素の施策に絡めた発信力が出てくるのかなと思うので、どういう効果があるのかについてわかりやすい見える化と、それに連動するインセンティブを考えるのが良いと思います。

もう1点は、個人のエコ通勤の取り組みに関してなのですが、このようにデータを取られているのであれば、エコ通勤をしてみてその後どうだったかということを調査すると良いのではないかと思います。例えば、実際にエコ通勤をしてみて「体を動かすことが増えた」「公共交通機関を利用する機会が増えた」とか、どのような変化や新しい発見があったのかを調査をするのが良いかなと思います。

そして、自分たちがエコ通勤をすることで、環境に対してどのように貢献しているのか、具体的な CO₂の排出削減などを見る化することで、より一層効果が出てくるのかなと思いました。

事務局： 工コ通勤の環境への寄与度について、CO₂削減量や森林面積などを具体的に見える化し PR するのは、伊丹市の脱炭素の取り組みの中でも実施しています。車で通勤していたところを公共交通で通勤すると、どれくらいの CO₂が削減されるのかといったことを数値で見せるのが一番効果的であると思いますので、環境部局と相談し、連携して取り組むことも検討していきたいと思います。

また、昨年度2月に実施しましたコミュニケーションアンケートの結果の概要については、市職員に周知させていただいております。再度アンケートを実施させていただき、取り組みの効果についてフィードバックすることによって、より取り組みが広がっていくものと考えておりますので、アンケート内容をしっかりと検討していきたいと思います。

会長： 取り組みについて数字で見える化していることはたいへん良いことですので、他の施策につきましても、実施してどのような数値が出たかを調査することを心がけていただけだと、今後の取り組みについて良い検討ができるようになりますのでお願ひいたします。

あと、次年度ぐらいからは、入庁された方に対して通勤経路を教えてもらい、そのデータを個人が見えない形で使わせてもらうことについて許可をいただいて、入庁された方々の通勤手段がどう変化していくかを追跡調査することも調査方法の一つだと思います。

また、府内で協力者を募り、通勤経路についてのデータ提供とともに歩数の情報も出してもらうという方法もあります。車で通勤している方と、それ以外の手段で通勤されている方の歩数データを出すと、公共交通利用者の方が歩数は多く健康に良いということで、車で通勤されている方へのアピールになります。「体に良いことをしているんだ」ということで、それ自体がインセンティブになると思いますので参考にしていただければと思います。

あと、伊丹市は自転車で通勤できる自治体ですので、自転車で通勤されている方がどれぐらいおられるかが見えてくると、より伊丹市らしさが出ると思いますので、ご検討よろしくお願ひします。

④伊丹市と関西まちWe'llとの連携協定について

<事務局より配布資料－5について説明>

<連携協定についての説明>

- ・阪急電鉄
- ・西日本旅客鉄道

【意見・質問】

会長： 伊丹市と関西まち We'll との連携協定につきまして、ご意見ご質問等ござ

いますでしょうか。

委員： 関西まち We'll では15自治体と連携されているということで、連携自治体とはどのような取り組みを行っていますか。また、今後どのように取り組みを進めていかれるのか、詳しく教えていただけたらと思います。

委員： 伊丹市以外ですと、兵庫県下では、尼崎市、西宮市、宝塚市、川西市、大阪府下では9市町、京都府下では1市の自治体と連携して活動しておりますけれども、基本的には、いずれの連携自治体ともほぼ同様の取り組みをしており、J-クレジット制度を活用した再生可能エネルギー電源の普及促進につなげる取り組みを進めております。また、先ほどの資料説明でもありました伊丹市でのイベントでの連携と同様に、地域の脱炭素推進を連携して取り組んでいくという形で、他の自治体とも取り組んでいきたいと考えています。この取り組みは当社だけではなく、JR 西日本、大阪メトロ、その他の公共交通事業者にも、関西まち We'll を広げていき、取り組んでいきたいと思っております。

また、今後、伊丹市との連携協定に基づき、どのような取り組みを行っていくかについては、基本的には3つございます。1つ目は、地域の再生可能エネルギー電源の普及促進でございます。2つ目は、脱炭素を目的とした公共交通の利用促進を打ち出していきたいと思っています。3つ目は、環境施策の普及啓発及び市民の皆さんの意識向上について、いろんなイベント等の取り組みを実施していきたいと考えています。それを関西まち We'll という形で様々な取り組みを進め、環境負荷の低減や公共交通の利用を促進してまいります。

再生可能エネルギー電源の普及促進の1つである太陽光パネルの導入支援については、先ほど地域の皆様にも還元するというお話をしましたが、JR 西日本ではウェスターポイントを付与する、阪急電鉄では百貨店の商品券、大阪メトロでは大阪ポイントなど、地域住民の皆様に還元できる仕組みにも取り組んでいるところでございます。

(7)事務連絡(省略)