

令和7年度第3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3回伊丹市総合交通会議(全体会)議事要旨

1 日 時 令和8年2月16日(月)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、新屋敷委員、下谷委員、加藤委員、南委員、大池委員、荻野委員、野津委員、宇佐美委員、浜名委員、木原委員、高田委員、森委員、中畠委員

【欠席委員】

毛海委員、當野委員、阿瀬委員、岡委員、岸本委員、大利委員、平尾委員、小玉委員

【事務局】

交通政策室長(兼都市安全企画課長)、交通政策課長 他2名

4 傍聴者 1名

5 次 第

(1) 開会

(2) 議事

報告事項1. 伊丹市におけるシェアリングサービスの充実について

報告事項2. 伊丹市総合交通計画における評価指標の変更について

(3)あいさつ

(4)事務連絡

6 配布資料

配布資料—1 伊丹市におけるシェアリングサービスの充実について

配布資料—2 伊丹市総合交通計画における評価指標の変更について

配布資料—3 令和7年度第3回伊丹市総合交通会議(全体会) 次第

配布資料—4 令和7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7年度第3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)議事

①伊丹市におけるシェアリングサービスの充実について ＜事務局から配布資料－1について説明＞

【意見・質問】

会長： それでは、ただいまの内容につきまして、ご意見ご質問等がございましたら挙手にてお願いいたします。

委員： 伊丹市は自転車で移動する市民が多く、ほとんどの方が自転車を持っておられます。そのため、シェアサイクルを利用する方がいるのか、またどのような方が利用するのか疑問に思っています。

事務局： 市民の方がシェアサイクルを利用する場面としては、通勤で自転車を使用する方がお酒を伴う飲食をご予定される際、出勤にはシェアサイクルを利用して最寄り駅まで行き、帰宅にはバスまたはタクシーで自宅へ帰るといった利用、また、最終のバスに乗車できなかった際や、始発のバスより早い時間での最寄り駅への移動の交通手段として利用することも一例として考えられます。
シェアサイクルを実際にどのように利用しているかについては、運営が始まってから運営事業者による利用者アンケートを予定しております。利用者数、利用時間、利用目的などについてアンケートを実施し、その結果を基に分析を行い、市民の皆様の移動ニーズを把握していきたいと考えています。

委員： 基本的には、市民による利用を考えておられるということによろしいですか。市民による利用については、事務局が説明されたような場面もあるかもしれませんが、実際はそこまで利用されないのではないかと考えています。
また、シェアサイクル事業の対象は、市外から市内の高校へ通う学生や、市外から仕事で来られる方をイメージしていたのですが、市民を対象とした事業であると捉えてよろしいでしょうか。

事務局： 市外から仕事で来られる方や、市内のイベントに市外から参加される方などの利用もあると考えています。利用割合については、運営事業者からの利用状況等の情報提供を受けながら分析を進めていきたいと考えています。

会長： 私は、目的地までバスで行くのが難しい場合や、バスを降りてから目的地ま

で歩くのが困難な場合などに、ちょい乗りでシェアサイクルを利用することがあります。

先行する地域での実際の利用実態では、行きも帰りも自転車を利用する方は自分の自転車を使われますが、行きだけ自転車を使い、帰りは自転車を使わない場合にシェアサイクルを利用する方も多いようです。

また、自宅から最寄り駅まで自転車、最寄り駅からは電車、電車を降りてから目的地まで再度自転車を使う場合、一般的に2台とも自分の自転車を使うことは稀ですので、自宅から目的地まで自転車を使っていた方が、最寄り駅まで自転車、電車を降りた後はシェアサイクルを利用する場合もあるようです。このように、様々な利用形態が考えられます。

ただし、ポートと呼ばれる自転車の貸出及び返却を行う場所が多数なければ、利用は少ないようです。徐々にポートは増えていくと思われしますので、利用状況を分析し、市民と市外の方の利用割合などを明らかにできたらよいと思います。

委員： 伊丹は小さいまちなので、単発的な利用は少ないと思います。市民に利用してもらうためには、色々な活用方法を具体的に提示していかなければならないと思います。1世帯に3～4台自転車を所有していることや、家族内で自転車を共有している場合もあります。シェアサイクルの普及促進に取り組むことは良いことだと思いますが、利用促進は難しい面もあると思われしますので、様々な活用パターンを示し、周知された方がよいと思います。

委員： シェアサイクルは、健常な方を対象としたサービスです。電動アシスト付三輪自転車等の導入なども含め、インクルーシブ社会の実現において、どのように考えておられるのかお聞きしたいと思います。

また、電動の車いすなどで、長距離を走行する場合、バッテリーを充電する場所がないなどの課題もあります。一般の電動アシスト付自転車の利用者も含め、充電ステーションがあれば市民や来街者も有効に使えるのではないかと思います。

また、障がい者やご高齢の方もバスや自転車を利用していますが、車いすでバスに乗る場合、とても気を使います。座っているお客様に席を立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ことを知っておいていただきたいと思います。

事務局： まずは電動アシスト付自転車を導入し、利用促進に取り組んでいきたいと考えています。委員からご提案いただきました自転車以外のモビリティについても、今後、シェアリングサービスの1つとして、市民・来街者の方に利用いただけるように展開していきたいと考えています。協定の締結を予定している運営事業者とも連携を密にし、実装に向けて前向きに検討していきたいと考えています。

委員： 電動アシスト付自転車には、三輪の車両もありますので、そういったものを数台伊丹市内に導入してはどうかと思います。「自転車に乗れない方も三輪なら乗ることができる」というように、健常な人のニーズだけではない、様々なニーズに応えられると良いのではないかと思います。そして、広報等で新たなモビリティの導入について順次周知を行うことで、さらなる利用促進につながるのではないかと思います。

委員： 伊丹市は自転車のまちなので、ニーズはあるのだろうかという疑問に思っていました。しかし、市民の皆さんの選択的な活用や市外の方の利用を想定されているということで、ニーズがある魅力的なサービスであると前向きに捉えております。そのうえで3点質問をさせていただきます。

1点目が、任意のポートで借りて返せるサービスだと思いますが、ポートに返却されないなどのトラブルについて、他市でどのような実情があるのか、また乗り捨てへの対策を検討されていれば、お聞かせください。

2点目が、近隣市ではすでにポートの設置が進んでいるということですが、近隣市ともポートを共通利用できるような運営事業者を選定されているのでしょうか。伊丹市が独自の運営事業者を選定すると、近隣市と共通利用することができず利用しづらいと思います。

3点目が、(配布資料—1)の3ページ目に「自転車が活用できるまち」の取り組み内容に「災害対応」と記載されています。災害時におけるシェアサイクルの活用について、特別な取り組みを予定されているのかをお伺いします。

事務局： 1点目の「自転車が放置されるのではないかと、放置された場合はどのような対応をするのか」というご質問についてお答えします。協定の締結を予定している運営事業者は従量課金制を採用しており、電動アシスト付のシティサイクルの場合、利用開始30分までは160円ご利用いただけます。それ以降は15分毎に160円が課金されていくこととなりますので、車両の返却処理をせずに放置した場合、車両を返却するまで料金が発生し続けるシステムになっています。そのため、一般的には車両は返却されるものと考えています。また、目的地付近のポートが満車で返却ができない状況も考えられますが、返却したいポートをアプリ上であらかじめ予約できる機能もあり、自転車の放置対策が一定、講じられていると考えております。自転車が放置された際の対処については、現在、運営事業者と協定内容について協議しておりますので、その中に盛り込んでいこうと考えています。

2点目の「周辺地域とポートの共通利用ができるのか」というご質問ですが、(配布資料—2)右上に、協定の締結を予定している運営事業者のポートの設置状況を掲載しております。近隣市では、この運営事業者による多くのポートが設置されており、伊丹市内においても9箇所のポートが設置されています。この運営事業者のポートであれば、伊丹市から豊中市や尼崎市へ、逆に西宮市から伊丹市へといった市域を越えた利用が可能です。運営事業者の選定につきましても、市域を越えた利用が可能な事業者を選定しました。

3点目の(配布資料—1)3ページ目、「伊丹市自転車活用推進計画」のテーマⅣ「いかす」の取り組み内容のうち、「災害対応」でのシェアサイクルの活用についてです。「伊丹市自転車活用推進計画」では、大規模災害時における道路の損壊等の発生により自動車等で移動できない場合に、被災状況の調査を行う際の交通手段としてシェアサイクルの活用を検討することとしております。また市民の皆様に関しては、公共交通機関が利用できず帰宅困難な状況下での活用が考えられます。現時点では、運営事業者との災害協定等の締結は予定しておりませんが、普及促進が順調に進み本格運用に移行した際には、関係部局と協議を行い、協定の締結について検討したいと考えています。

委員： 3市域をまたぐ伊丹空港にもシェアサイクルのポートがありますので、伊丹市側へ行くきっかけになればと思います。

一方で、伊丹市におけるポート設置箇所は、現状としては少ない状況かと思いますが、今後の普及促進期間で、ポートを何箇所設置する予定なのか、また市域全体に設置するのか、あるいは一部の地域に集中して設置するのかについて、現状のお考えがあればお聞きしたいと思います。

事務局： 関係機関と調整中ですが、市有地を提供して設置するポートについては、市域内において均一的になるよう計画しており、これをきっかけとして民有地にポートが広がっていけばと考えています。

また、ポートの設置箇所数などの具体的な目標値等は設定していませんが、市域に均一的、かつ、密度を高めていきたいと考えています。

委員： ヘルメットの着用はどうなるのでしょうか。シェアサイクルを利用する際にヘルメットも一緒に貸してもらえるのか、それとも自分でヘルメットを持参してシェアサイクルを利用するのでしょうか。

事務局： 運営事業者によるヘルメットの貸出は実施しておりません。市としては、運営事業者と連携しまして、シェアサイクル利用時のヘルメット着用を呼び掛ける予定です。

委員： (配布資料—1)の1ページ目に記載されている姫路のシェアサイクル「姫ちゃり」は、数カ所のポートでヘルメットの貸出があったかと思いますが、そういった取り組みも今後検討されるのでしょうか。

事務局： 現段階ではヘルメットの貸出は想定しておりませんが、運営事業者と安全対策について協議を行い、ヘルメットの着用率向上等に取り組みたいと考えています。

会長： ヘルメットの着用については、シェアサイクルを先行して導入している地域ですすでに課題になっています。シェアできるヘルメットをポートに設置するこ

とができるのかという課題もあります。コンパクトなヘルメットを各自が持ち歩くことを推進する方が良いのではないかと思います。例えば、アンケートに回答するとヘルメットが当たるキャンペーンを定期的を実施し、当選したらヘルメットを持ち歩くきっかけになるような、インセンティブを取り入れていくことが市外の方には効果的だと考えます。市民の方には、普段から持っているヘルメットを持ち歩いてもらう取り組みを進めることも良いと思います。

また、シェアサイクルの課題の中でもマナーの問題が最も重要です。サービスを提供している運営事業者も、マナー問題の解決策について苦慮している状況です。私の意見としては、伊丹市は自転車に関して積極的な取り組みをされているまちですので、シェアサイクルの良い使い方を伊丹市から発信できる方法を考えれば、画期的な解決策になるのではないかと思います。そのため、ヘルメットの着用を含め、シェアサイクルが安全に利用されているというデータが出てくると良いと思います。運営事業者が所有している事故のデータでも、伊丹市は事故が少ないという実績が出ると良いので、伊丹市から良い使い方を発信する取り組みを進めると、潮目が変わるのではないかと期待しています。このような会議の場で知恵を出しあえれば良いと考えています。

そして、今回導入されるのは自転車ですが、先ほどご意見があったような三輪型のモビリティや高齢者向けのモビリティの普及が今後見込まれそうです。大手自動車メーカーによるモビリティの開発・販売や、昨年開催された大阪・関西万博や伊丹空港でも電動のモビリティが活用されています。このようなモビリティは、シェアリングサービスが普及している地域に受容されやすいので、その一歩と考え、進められたら良いと思います。

委員： 三輪型モビリティをはじめとする新たなモビリティは、大都市圏や万博など、人が集まる場所では乗れることが多いですが、バス停までの移動など、距離が長いと乗れるところまで行くのが大変な場合があります。また、いきなり新たなモビリティに乗るのは危険が伴うので、試乗の機会などを設け、乗り方の説明などを受けてから利用できるようにするのが良いと思います。

障がい者福祉センターや病院など、障害や身体上の負担を抱える方々がおられる場所で試乗会を実施するなど、シェアサイクルの導入と同時並行してこれらの取り組みをしていただけたらと思います。

委員： ヘルメット着用に関してですが、まず初めに高校生のヘルメット着用を義務化するように働きかけていただくと、周りもヘルメットや雨具を着用しなければと思うようになると思います。そういった取り組みもあわせて実施していただければ、シェアサイクルを利用する際もヘルメットを着用することが習慣化するのではないかと思います。事故は減ってきていますが、自転車でスピードを出して走行している高校生もおり危険です。狭い市域に4つ高校があり、高校生がヘルメットを着用すると非常に目立ち、市民の目にもとまると思うので、高校への働きかけなどから始めていただければと思います。

事務局： ヘルメットやマナーの問題、高齢者・障がい者向けの新たなモビリティについての取り組み等、各市それぞれ抱えている課題は共通する点が非常に多いと思いますので、先行してシェアサイクルを導入している近隣市とも連携しながら、運営事業者と一丸となって取り組む必要があると考えています。

会長： ポートについては、初めは公的施設や商業施設に設置をお願いすることになると思いますが、施設ばかりに設置すると、施設に行きたいが自宅付近にポートがないという課題につながります。様々な場所にポートを増やしていただきたいと思います。

委員： 電動アシスト付自転車を導入されるということですが、ポートで充電するのでしょうか。
また、大阪市内で多く目にする電動キックボードに移行していくことは計画されているのでしょうか。

事務局： 充電についてですが、自転車の鍵付近に GPS 等が搭載されており、位置情報や充電状況を運営事業者が把握できるようになっています。充電が少なくなりましたら、係員がバッテリーの取り替え作業を行うこととなります。
また、自転車が特定のポートに集まってしまうこともありますので、一定の間隔で自転車が再配置されることとなります。
また、協定の締結を予定している運営事業者は、現時点において電動キックボードのシェアサービスを提供しておりませんので、キックボードへの方針転換は考えていません。

②伊丹市総合交通計画における評価指標の変更について <事務局から配布資料-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お願いいたします。

委員： センサーでの実数把握によって、より正確な数値になったということで、この変更は良いことであると考えています。
そのうえで、目標値の見直しを行い、以前の集計方法と比べると年間輸送人員が400万人、約3割減少する大きなインパクトではないかと思っています。この数値の変化を踏まえて、ダイヤの本数や路線の選定など運行計画の見直しは予定されているのでしょうか。

事務局： 現在運行しております市営バスの路線・便数は、いたみバスナビの乗降カメラセンサーによる各バス停の乗降客数のデータをもとに編成しております。成果指標の見直しによる運行計画への影響はないものと考えております。

会長： センサーで正確に乗降客数を把握できるのは画期的なことです。それをうまく活用して今後の交通ネットワークの検討ができればと思います。

(3)あいさつ(省略)

(4)事務連絡(省略)