

第2回 伊丹市総合交通計画策定委員会

議 事 録

伊丹市総合交通計画策定委員会

平成 27 年度 第 2 回 伊丹市総合交通計画策定委員会

1 日 時 平成 27 年 10 月 6 日（金）14:00～16:30

2 場 所 伊丹市立図書館ことば蔵 地下 1 階 多目的室 1

3 出席者 【委員】

秋山委員、榎木委員、富田委員、谷口委員、奥野委員、野口委員、前川委員、
西本委員、木下委員、上畑委員、岩原委員、松尾委員、梶野委員、大池委員
橋本委員、大石委員

※ 村上委員、河崎委員、寺嶋委員、辻脇委員は欠席

【事務局】

都市交通部 梶村参事、交通政策室 真田室長、道路保全課 大前課長、
道路建設課 阪上課長、交通政策課 乾課長

4 傍聴者 2 名

5 次 第

1 開会

2 議事

- (1) 議事録署名委員の指名
- (2) 総合交通計画の概要について
- (3) 伊丹市営バスへの補助のあり方について
- (4) 今後のスケジュールについて

6 閉 会

議 事 記 録

1 開会（省略）

2 議事

(1) 議事録署名委員の指名

会 長： 前回、名簿の順番でお願いすることになったので、今回は谷口委員と奥野委員に署名をお願いしたい。

(2) 総合交通計画の概要について

< 総合交通計画の概要について説明 >

会 長： まず、考え方や戦略の分類の仕方、あるいは評価項目が出てきている前半の部分で何かご意見があれば。

A委員： マスタープランでも5つの基本理念が設定されていることから、総合交通計画においても基本理念をひとつに絞らず、産業活動を支援することと、定住している住民の快適な移動を確保することの2本立てでも良いのではないかと考えていた。

基本理念が変更されて、“誰もが”“みんな”という言葉が、産業活動、市民の生活をひとつにした言葉かなと思っている。

将来に向けて、予算の関係や人口構造の変化もあるが、持続可能的に継続していかなければいけないということで意見を出させていただいた。それが“あしたにつながる”という言葉で表現されており、こういう表現でもいいのかなとは思っている。

指標について、6ページの基本戦略1の目標に、道路混雑の緩和で「混雑度 1.0以上の混雑区間の延長を5年後には300m減少させる」と設定されている。

平成27年の今年が道路交通センサスの年だが、混雑区間の距離を縮めようと思えば、交通容量と交通量の関係で、交通容量を増加させるか交通量を減少させるかになるが、交通量も将来的に右肩上がりでいくのかということも大変疑問に思っている。この総合交通計画でも高齢者については免許返納ということも考えているようだし、伊丹空港のコンセッションを活かせばそれなりに交通量は増えるだろうが、自転車利用の促進もされているので、将来的に車が右肩上がりに伸びるとは思えない。

極端に言えば、1車線のところを300m、2車線、3車線にすれば、交通量が変わらなければこの目標値の“0.3km”は解消されるので、“0.3km”という数字は少し甘いというか、交通渋滞がどこで発生しているのかわからないけれども、都市計画道路の整備が進めばもう少し縮められるのではないかという疑問がある。

それと、伊丹市はコンパクトな土地柄で平坦な土地が多いから、自転車道路の整備を、バスといった公共機関との連結も含めてもう少し力を入れてやっていったらいいのかなと思う。

それから交通弱者といわれる方の施策があまり書かれてないのかなと思った。

事務局：道路混雑の緩和の指標について、もう少し精査して将来の設定目標を見直していきたいと思う。自転車のことに関しても、もう少し力を入れてということなので、書き方等も含めて検討したい。

また、交通弱者の記述というところも、精査していきたい。

会長：そもそも計画の目標がここに出てくるのが変なのではないか。

全ての施策を説明して、たくさんある施策の中で、何を評価しようとしているのかという話ではないのか。先に評価するものが決まっていて、後半に“あれもします”“これもします”という個別の施策が書いてあるのは何か変に感じる。

それから先程、混雑の話があったが、基本的には説明でそういうことが書いてない。つまり、道路混雑に対しては現状維持というか、“問題はありません”というような書き方になっているのに、それを評価しなければいけないから、“やります”というように書くのはどうかと思う。

この評価指標も、なぜこれでいいのかが少しもわからない。非常に断片的な、いくつかのぼろぼろとした取って付けたようなものを並べ立てて、何年後に、後ろに書いてある施策の評価をするという話は、ちょっと疑問を感じる。

B委員：都市計画道路の整備というのを施策で挙げているので、それと連結した形で指標を挙げさせてもらっていると思う。会長がおっしゃっているように、場所はやはり後ろの章に持って行く方がいい。

会長：都市計画道路に対しての、その考えが間違っていると思う。

都市計画道路を混雑の解消のために整備する時代はもう終わっていて、先程の話にあったが、人口減少社会になって、これからは従来のように混雑区間が増えて困ることはないと思う。

都市計画道路をなぜ今見直しているのかということ、道路というものの使い方や生活の質という、混雑だけではない他の側面で、都市計画道路をどういうふうに作り直したらいいか、あるいはどう作ったらいいのかというのが、おそらく都市計画道路の見直しをする根本の意味。

そこでまた混雑を出してくること自体が、正直な話、今の計画もあまり理解されていないのではないかと、ちょっと失礼だが、そう思う。

B委員：おっしゃるところはよくわかるが、例えばそういった形にするのであれば、道路

空間をどう見直すかという記述が中に入っていないといけないと思う。

会 長 : 入っていないだろう。

B委員 : 入っていないが、今回、都市計画道路の見直しという概念をここに入れている。

会 長 : “見直し”というのを間違って説明されていると思う。

B委員 : おっしゃっているところは考えていかなければいけないところかと思うが、路線のウエイトづけの話が出てくるのかなと。

例えば緊急輸送路的なものは自動車が優先で道路を走るとか、あるいはバスと自転車融合したモールがあるとか、多分そういうところを先生はおっしゃっているのかなと思うが。

会 長 : 都市計画の議論になってしまうが、今の都市計画道路は、高度成長期にこれからどんどん需要が増えていくので、あっちもこっちも都市計画決定をしておいて、そのうち出来るだろうということで作ったもので、そういう意味での見直しが出来ていない。

つまり、道路の使い方自身を考え直そうというのが見直しの本来の意味。それを未だに需要との関係をいうのは、都市計画論からいっても少しおかしいと思う。

C委員 : 3ページに「総合交通ネットワーク」ということで、現況と将来のイメージ図があるが、この現況のイメージ図は既出のものか、今回新たに作成されたものか。

事務局 : 今回新たに作成したもの。

C委員 : それぞれバス路線があって、中心市街地のところはこれでいいのかなと思うが、イメージ的に千僧・昆陽辺りでバスのルートが途切れているように見えてしまうのではないかと。

それが将来になると、主要交通結節点が増えて、さらにバスの路線が細かくなって、それぞれ乗り換えしなければならないように見えてしまうのではないかと思う。

やはり、池尻・西野であれば、既存の路線がここでそれぞれ交わっているので、乗り換えや、あるいは自転車で来られて、ここからバスの利便性の高い利用が出来るというイメージをされていると思うが、それがわかりにくい。

また、阪急バスの路線だが、宝塚と川西が結ばれているような図になっているが、これは表現がおかしいのでまた後でご相談させてもらいたい。

事務局： おっしゃるようにこの矢印の示し方では、バスが途切れて乗り換えをしないといけないように見えるので、見せ方の工夫をさせていただきたい。

主旨としては、ここでぶつぶつ切っていくのではなくて、この主要交通結節点にバスの乗り換えをする自転車が集まってもらえるようなものを目指していこうという主旨の図で、バスを途切れさせる意味合いではないので、表現は工夫させていただきます。

また、現況のおかしいところについては、また後ほどよろしくお願ひしたい。

会 長： この将来の主要交通結節点として丸をつけているところは、何が変わるということなのか。今のご質問は、現況では主要結節点がないけれども、将来には沢山あるので、それはどう違うのかということなのではないかと思うが。

事務局： 将来では、池尻・西野、荒牧などを主要交通結節点として丸をつけているが、この場所にサイクル&バスライド駐輪場を整備して、長距離の自転車での移動が困難な方が主要交通結節点に自転車を置いて、バスに乗り換えて目的地に行っていただくことをイメージしている。

会 長： 現状でも乗り換えが出来る交通結節点ではあるわけだろう。

今おっしゃったのは、自転車とバスとの連携をうまく取る優先的な場所として丸をつけたということ。

先程ご質問にあったように、将来はそこでバスが連結するように見えるので、サイクル&バスライド拠点と正直に書いた方がわかりやすい。

事務局： そのような表記に修正させていただく。

D委員： 「自転車を選ぶかバスに乗り換えるかどちらでも選択出来るような利便性の向上を図る」ということが基本方針には書かれているのでこうなったのかと思うが、[総合交通ネットワーク]の将来の図で、ほとんどの地域でバス路線と自転車がほぼ同じ路線となっているが、どちらかを優先して充実させないと、今の道路事情では難しいのではないかと思う。

バスが通っていないところに自転車専用道路を作って自転車を優先させて、バス路線では自転車を降りてバスに乗り換えるという方向に切り替えた方が、渋滞などのことを考えるといいのではないかと。このままだとバス軸が全て自転車になっているので、矛盾しているのではないかと思う。

それともう1点、基本戦略にそれぞれ目標値が書かれているけれども、平成32年時点の目標値があるところとないところがあって、例えば基本戦略1では、「平成32年度時点の兵庫県の数値以下にする」という目標になっているが、もちろん平成32年にならないとはっきりとした数値はわからないけれども、もう少し明確にして

もいいのではないかと思う。

事務局：基本戦略1の評価指標の目標だが、おっしゃるように平成32年度にならないと兵庫県下の1万人当たりの件数という具体的な数字が出てこないでこういう言葉で表記させていただいている。人口が減少し、事故件数も減ってくるということもあるので、今の段階で具体的な数字を入れるのは難しいが、具体的な数字に置き換えられるものがないか探してみたいと思う。

D委員：目標でそれに向かっていくものなので、理想の数字を入れたらいいのではないかと考えたが。

事務局：総合計画を数年前に作ったときに議論があったのだが、「社会的指標を使いなさい」ということで、5年先、10年先に今の数字を基に目標を作っても周りの状況も変わっていくだろうと。

だから、回りの状況が変わっても判断出来るような指標を使うべきだという話を一人の学識経験者がおっしゃっていたことがあって、将来の目標はそうするようにした。

5年後はやはり各市で自転車事故を減らす取り組みをしていくと思うので、どんどん自転車事故は減っていくと思う。だから、今の県内の平均値で目標にしてしまうと甘い目標になるのではないかと考えていて、他の市も頑張って取り組むのだけれども、それ以上に伊丹市は取り組んで平均以下に持って行きたいというのを目標にしている。

会長：今のご質問は1点目が非常に重要なご指摘だと思うが、それはどんなふうに考えているか。

事務局：バスがないところに自転車を重点的に整備していく方が良いのではないかとのご意見なのだが、伊丹市の人の動きをいろいろなデータから見っていくと、バスと電車で移動は基本的には同じ方向を向いている。

特に中心市街地に人の動きが集まってくるという、一番わかりやすい点があるのだが、その中でバスの利便性も上げていきたい、そして自転車もよく利用されていて事故も多いという中で、その利用環境も上げていきたいということで考えていくと、どうしても同じ道路空間になってしまう。

どちらも今後施策を打っていったって、利用しやすい環境を作っていくことが伊丹市の皆さんが移動しやすい環境になっていくのではないかと考えていて、総合交通計画では、その選択が出来るということで、バスも自転車も整備を推進して、利用しやすい環境を作っていこうという方針を挙げさせていただいている。

E 委員 : 私は西野に住んでいて、中心市街地まで行くのは遠いので、若いときは自転車で、歳を取るとバスになる。子どもたちや私も、今は自転車で行っているので、道路が整備されればいいなとは思っている。

ただ、自分が高齢になったときには、ちょっと自転車はしんどくなってくるから、自転車もバスも両方あるという意味は私の中ではわかる。

もう1点、よくわからないのは6ページと7ページの〔(2)計画の目標〕のところで、基本戦略1の自転車事故の減少は分かりやすいが、分かりにくかったのは、基本戦略2のバス停までの利便性の向上が、このサイクル&バスライドの利用台数が単純に増えたから便利になったということ、基本戦略3の商品の販売額が何故高くなるのか、基本戦略4の、「主体的に伊丹市の交通について考える市民の増加」でそういう団体が増えたらいいことなのか、この指標が目標になるのかが市民の目ではよくわからない。

会 長 : この目標は、本来であればたくさん示された施策のいくつかはこうやって評価するという、後半のところとつながっているはず。目標が先に出てきているので、何故この評価指標なのかよくわからない。

この辺り、次回は、後半に各施策とどういう関係でこの指標が出てきたのかわかるようにしていただけたらと思う。

それから、先程のような自転車利用環境を整備するという一方で、バスをどこまで利用するのかという話があるので、現状の皆さんが移動している交通手段の割合について、どれくらいの変化を考えているのか。

自転車を使う人が増えたら、ここでは自動車が減ると書いてあるが、多分減らないと思う。では、その自転車が増えた分は一体何なのか、多分バスが減っていると私は思うが、この目標をみたらバスの利用者数が増加しなければいけないと、そういう理屈になっている。

それなら、バスの利用者が増加する理由はどこから来るのか。利便性が向上して、今までは全くトリップをしなかった人が、それだけ便利になったのであれば行ってみようかというので、交通量が純増するわけで、そういう人がいないと、バスの移動は増えないということになる。

例を挙げて言ったが、とにかく一番考えていただきたいのは総合交通計画なので、目標としてどうしたいのか、バスの利用者は増やしたいのか、自転車は現状維持でいいのか、車ももう増えないとしたら、道路は作らなくてもいいとしても、車はどうするのか、ちょっと我慢してもらおうという理屈でいくのか、いかないのか等々の、目標の大前提はそこではないかと思う。

この伊丹市という都市の中の移動をつかさどっている、交通というものの機関別の交通量は、結局今と一緒なのか、どこか増やす、あるいは減らすものがあるのか。

その見積もりが、大目標みたいなものになると思う。それは宿題でお願いしたい。

F 委員 : 総合交通計画なので仕方がない部分があるかとは思いますが、例えば基本戦略2、基

本戦略3で空港と中心市街地、要はバスの話が出てきているが、バス路線をしっかりと整備したり、強化したりすれば人がそんなに集まってくるのか、逆のような気がする。

中心市街地に働く場所があるとか、大きな観光地があるとかそういうことで交通事業が必要となってくる、というのが基本だと思うので、書き方として、交通をつくってまちが出来るのではなく、まちをつくって交通を整備するという書き方がいいのではないかと思う。

例えば「空港を活かしたまちづくり」だと、なかなか伊丹空港に来て伊丹の中心市街地に観光で来る人は想像し難いが、例えばこれからコンセッションになって、伊丹空港が国際線復航して本数も増えてということになると、従業員数が増えたり、空港関係者が増えたり、そういう人たちが伊丹市内に住まわれるとか、そこで働かれるとかいうことが、多分豊中市と競争になってくるとは思うが、そういったものを伊丹に持ってきます、そうするからこそ、この空港と中心市街地のアクセスがより必要になると、そういうストーリーなのかなというふうに思うので、交通戦略なのでまちづくりの話をどう入れていくかは難しいとは思いますが、そう感じた。

同じような話で、基本戦略1の「インターチェンジに近い立地条件を活かした広域ネットワークのPR」だが、当然これはPRすべきだと思うのだが、なぜするのかといたら、伊丹に住んでももらいたいとか、ビジネスの人に来てもらいたいとか、あるいは業務人口を増やしたいとか、そういうためのPRだと思うので、単にPRをするということを書いているのではなく、そういう目的も書かれたらどうかと思う。

また、少し細かい話になってしまうかもしれないが、バスと鉄道の乗り継ぎ利便性について、スマホのアプリで乗り継ぎ検索をする。例えば梅田から伊丹市役所まで来たいと。前回それで検索したのだが、バスに乗る時間が出てこないで、阪急電車のダイヤとバスのダイヤと見比べながら伊丹に来たので、いろいろと施策を書いているが、ITの時代なので、パッと検索出来るようなアプリを作るとか、バスは必ずしもたくさん走っているものだけではないので、乗り継ぎ利便性というのはそういったことだと思う。その辺り、誰にでもわかりやすくというのがあるなと思う。

会 長 : 事務局から何かコメントはあるか。

事務局 : 基本戦略1の「広域ネットワークのPR」については、目的も入れて文章を充実させていきたいと思っている。また、乗り継ぎの利便性として、アプリを作るというようなことを、具体的な施策に入れていくことも考えていく。

基本戦略3の「空港を活かした」というところの、まちを作ってから交通整備をするということも、ご意見いただいたことも検討していきたいと思う。

会 長 : 前半についてご意見があれば、またいただきたいと思う。

次に9ページ以降の個別の施策が書いてある部分について、これは一つ一つになると思うが、気になる点、ご意見があればお願いしたい。

言葉のことで申し訳ないが、“取組方針”という言い方がわかりにくくないか。“取組方針”というよりこれは具体的な項目とか事業内容とか、あるいは施策内容とか、あるいは取り組みというのであれば取組施策というのがいいのではないか。戦略の中でもう一度方針という言葉が使われたのが、疑問に思ったので教えていただきたい。

事務局： “取組方針”という単語を使っている理由について、29ページ以降に事業プログラムという施策を列挙させていただいている。それぞれの取組方針の中で、いろいろな施策を打っていこうと考えており、このいろいろな施策の考え方というか、その方針をお示しさせていただいているのが、9ページ以降となっている。従ってそのたくさんの施策をどういう考え方でやっていくのかということ表現するために方針という単語を使っているが、それがわかりにくくなっているようであれば、表現は再度検討させていただこうと思う。

会長： 上位に戦略という単語を使っているので余計わかりにくいですが、日本語としては、方針があって戦略があるのではないかという気もするが。

方針が決まったら具体的に何をやるかという戦略を立てると、戦略がさらに具体化されて一つ一つの事業や施策になるという話じゃないかと思ったのだが。

それと、29ページ以降の小さい字で沢山書いてある施策の話は、こちらの説明には出てなくていいということか。とりあえず主要な施策を説明して、残った施策はまだたくさんあるという話になっていると思うが。

事務局： それぞれの“取組方針”の中の施策としては、それぞれの中にたくさんあるけれども、その中で特に重点的に取り組むものについては、前のページで説明をするという形にしており、他のものについては、この一覧表でどういったものなのか、概要や実施主体や予定時期を入れることで表現をしていこうと考えている。

会長： そういうことにしてしまうと、説明されない理由がいる。なぜこれは説明する方に書いてないのか、書くほどの意味がないのか、元々どうでもいいけれど、一応書いておくみたいなことなのか。分類の仕方と位置付けがよくわからない。

事務局： 表現の仕方だが、施策については全て28ページまでに入れるようにする。その中でも主要な施策については、例えば9ページのように細かい説明をするということにしていきたいと思う。

会長： 何故そういうことにこだわっているのかというと、今から皆さんにご議論いただ

くのだが、この説明が書いてある9ページから28ページまでは皆さんが見て意見が出てくると思うが、29ページ以降のところは項目が書いてあるだけなので、見てもらわなくてもいいという意味合いに見えてしまって、それで気になる。

事務局：29ページ以降に入っている施策も、それぞれの方針ごとに前のページに入れていきたいと思っている。施策の一覧表は予定時期も入っているので、残していきたい。

29ページ以降の主な施策に挙がっていないものについても、この場でご意見をいただきたいと思っている。

会長：29ページから34ページまで非常にたくさんの項目が書かれているが、示し方は次回までに訂正してもらえるようなので、ご意見があれば。

特に事業者の皆さんには、それぞれの事業者の皆さんと連携をしないといけない、協力をお願いしないといけないものが含まれていると思うので、各事業者の方でご意見があれば、この場で言っていただくと資料の改善につながると思う。

F委員：16ページの基本戦略2-①で、唐突に“転落防止柵の設置”と書いてあるが、これは例えば“要請する”と書かれているのは「鉄道会社へ付けてくれ」というのか、それとも「自ら費用を出すので付けてくれ」というのか、その意図がわからない。

それと“多元語対応案内”ということが何カ所か出てきているが、今伊丹に来訪される方で中国語や韓国語の利用がどの程度あるかということ把握されているのか。最近、4カ国語や5カ国語の多言語対応があるが、デジタルサインだったら良いが、一つ一つの字が小さくなって非常に分かりづらいので、基本的には日本語と英語というのを基本にしている。多言語対応というのは2カ国語でも多言語対応ということになるので。

事務局：転落防止柵については、この資料を作るに当たって、庁内会議で検討しており、その中で福祉分野の部署から、以前駅で視覚障害者の方が転落されたことがあり、伊丹市域の駅についても、利便性の向上ということで公共交通事業者へ転落防止柵の設置等のご協力をいただけないかという話が出たことから計画の中に入れさせていただいている。

設置に当たっては、費用負担も含めて鉄道事業者と話をしながら決めていきたいと考えているが、障がい者、高齢者、子どもの安全に配慮するという意味でも検討していきたいと考えている。

15ページの鉄道利便性の向上というところには書かれていないので、この中にも書いていく必要があると考えている。

多言語対応のところでは、現在、どれくらいの方が中国語や韓国語を使われているか人数的なものは把握していない。観光担当の方でも把握しているかは、定かではない。

多言語に対応していくと字が小さくなるということは確かにあるが、コンセプション後に国際線が復航することもあるかもしれないということを視野に入れて、多言語対応の機能を有するデジタルサイネージの設置等を計画に入れて検討していきたいと考えている。

会 長 : 16 ページの「取組方針 2-① 鉄道利便性の向上」、17 ページの「取組方針 2-② バス利便性の向上」、21 ページの「取組方針 2-④ 公共交通の利用促進」は、基本的にそれぞれの事業者とよく相談されて、何を連携していただけるのか、あるいは、市としてはどこまでは負担をするけれど、後はどういうことをお願いしていくというものの事前の話し合いがされていないと、この辺りは書けないと思う。

事務局 : まだ、公共交通事業者との打合せはしていない。早急に打合せをして、市民側の立場に立って、それぞれがどんな取り組みをすれば利便性が向上するかをお話させていただきたいと考えている。

会 長 : 今日、各事業者が来られているからご意見をいただいてもいい。本当に何が出来るのか、もう少し突っ込んだところまでこの計画案には入れたいと思うのでお願いしたい。

G 委員 : 今、F 委員がおっしゃったとおり、転落防止柵の設置は確かに課題だと認識はしているが、莫大な費用がかかるもので、一定の条件で今整備を進めているところ。

ただ、こういう取組方針の中に転落防止柵という具体的な項目が挙げると、どうしてもそこに目がいつてしまって、これが出来なかったら目標が達成出来てないねということになってしまうので、出来れば安全性向上策といったような少しアバウトな感じで挙げていただければ助かる。

それと、これも F 委員がおっしゃったことだが、“関西各地を訪れる、移動する国内外の人たち”という記載があるが、確かにそういった方が多ければ鉄道事業者として関西各地へ運ぶシステムというか、取り組みをしないといけないなと思っているが、現状としてはそういった方がいらっしゃるということはあまり把握出来ていない。

もし伊丹市で今このくらいいらっしゃるといったようなデータがあれば、教えてもらえれば、今後参考にさせていただいて、何か取り組みを考えていきたいなというふうに思っている。

会 長 : 空港のバスの話はどうか。ご意見があればお願いしたい。

H 委員 : 先程の伊丹市に実際に来られる外国人の方がどれくらいかという話の関連で申し上げると、今の伊丹空港にどれほどの外国人のお客様がいらっしゃるかということ

を実際は把握をしていない。データとして提供できるようなものはないというのが実情。

ただ、普段空港のターミナルの中を見て回ったり、関係の方とお話をさせていただいたりする中では、体感的には関空に限らず伊丹空港においても、最近はやはり、特に中国人のお客様で大きな荷物を抱えている方が結構見受けられる。

特に中国のお客様は、今までの中心的な観光地だった大阪から京都に入って富士山を見て東京に行くとか、その逆のルートといったところから、例えば伊丹空港を経由して国内の各地域、いわゆる地方のいろいろなところに独自に情報を持って行かれている方が増えているのではないかなという実感は持っている。

実際に伊丹空港においても、そういった方々の利便を図るように、円と外貨との両替をしやすくしたり、4カ国語表示をしたりといった取り組みを進めているところ。

意見としては、24 ページから 26 ページに書いてある「取組方針 3-② 空港を活かしたまちづくり」で、伊丹空港ライナーというのを打ち出してもらっていることは、私どもとしては大変ありがたく思っていて、感謝を申し上げる。

参考だが、私どもとしても、空港ターミナルの改修にこれから着手する予定で、2020 年のオリンピック・パラリンピックをターゲットに仕上げていきたいと思っている。その一貫として、お客様に便利に使っていただけるようにターミナル前のバスやタクシーの乗降場を改修したい。

今の予定としては、再来年度、2017 年度末を目途に完成させていきたいと思っていて、そういったことも踏まえて、新しいアクセスを実現していただけると大変ありがたいので、今後とも協力させていただければと思っている。

こういったアクセスを持ちながら、どうやって伊丹市にたくさんのお客様に来ていただくかということで“PR”だということだと思うが、通常こういうことを考える際に、行政でありがちなのは、総花的に網羅的に地域の魅力を発信していきたいということになるということがあると思うが、むしろお客様の立場からすると、先程もお話があったが、アクセスがよくなったから、立派になったからそこに行く、というより、やはり何かの目的があってその場所に行く、ということになるかと思う。

何かをアピールする際には、あれもこれもというよりは、特定のひとつのイメージに絞って伊丹市の魅力を発信されるのが良いのではないかなと思い、実際ここに中心市街地の整備の一貫として“酒蔵”のイメージを打ち出していくというようなことも書かれていたと思うが、そういったことで打ち出されていくのであれば、そういったところに焦点を絞っていければよろしいかと思う。

また、伊丹市だけではなくて、近隣の例えば灘の酒蔵と連携して、そこにお客様を流していくというようなことを考えれば良いのではないかな。

会 長 : 事務局の方で何かあるか。

事務局： いただいたご意見を計画に入れながら、また入れるに当たっては、表現等についてもご相談させていただきながら詰めていき、次回第3回の資料を作成するに当たり、ご相談等させていただきたいと思っている。

I 委員： 先程の「取組方針3-② 空港を活かしたまちづくり」のところで確認させていただきたいのだが、現在、伊丹市交通局では空港直行便ということで、JR伊丹駅から神津を経由して伊丹空港を結ぶ便を運行している。

新たにJR伊丹駅及び阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスを、伊丹空港ライナーとして走らせるということだが、これをどこの事業者が走らせるのかわからないが、今運行している直行便は赤字路線になっているが、競合するものではないかと思う。

もし、これが実現すれば、直行便は廃止路線という位置づけになるのか、その辺りを確認させていただきたいということと、「取組方針2-② バス利便性の向上」の中で、いろいろと施策を講じて利用者増につなげていく形になっているが、6ページの〔(2) 計画の目標〕の基本戦略2のところの計画目標がバス利用者数の増加となっていて、評価指標が市営バス輸送人員ということで、5年後の輸送人員を増加させるということになっているが、現実問題として年何万人単位で増加させるというのは非常に難しいということをご理解いただきたいと思っている。

それと、サイクル&バスライドの駐輪場利用台数について、現時点で345台分を実際に設置しているが、なかなかこの核となるところに駐輪場を作るスペースがないということも理解していただけたらありがたいなということを意見として出させていただく。

事務局： まず初めに伊丹空港ライナーの走るルートについては、今、交通局が運行している直行便のルートを走るのか、それとももう少し早く着けるようなルートを探して走るのかは、検討していかなければいけないと思っている。

現在は、JR伊丹駅を出発し、阪急伊丹駅を経由して、停留所に止まって空港に行く普通便と、JR伊丹駅を出発して神津で止まり、空港までいく直行便の2路線があるが、この路線については、今は不採算路線ということで、市が一定の補助を出しながら現状維持で運行しているが、路線の見直しという部分も含めて検討していくことも必要かと思っている。

サイクル&バスライド駐輪場について、主要交通結節点として考えている場所に、土地があるのかないのかについては、交通局とも相談しながら、また民間の土地で安く貸していただけるような土地も探しながら整備していきたいと考えている。

市営バス輸送人員の増加だが、確かに人口も減っていくこともあるので、現状よりも右肩上がりの数値というのはなかなか難しいという認識はあるので、第3次アクションプランの目標と整合させるということで表記していきたいと考えている。

会長： 時間がだいぶ超過しているので、大変申し訳ないが、この資料①についての質疑はこれくらいにさせていただきたいと思う。

次の会議のときまでには事務局の方で修正等していただけたらと思うので、何かあれば直接事務局にご意見をいただければと思う。

(3) 伊丹市営バスへの補助のあり方について

< 伊丹市営バスへの補助のあり方について説明 >

会 長 : 意見というのはなかなか難しいと思うが、当日資料④に回答していただく前に、質問の意味や意図でご質問があればお願いしたい。

A委員 : 先程の説明で、バスの補助に対して不満や不平がある方がいらっしゃるという話があったが、どういう内容の不満やその理由というのは把握されているのか。

事務局 : 不満ではなく疑問の声がある。先程の説明でも申しあげたが、車庫に戻るのに回送で走らせるのはもったいないという路線が5路線あるが、それに対しても現在1／2の補助をしており、その路線に対しては補助をしなくてもいいのではないかとという疑問の声があると認識している。

H委員 : 確認させていただきたいのだが、今おっしゃった疑問ということも含めて、これまで例えば、一般の利用者にアンケートをされたとか、あるいは通常の市バスの営業活動の中で利用者からこんな声を聞いた、というのを集約されているといった、これまでの意見の蓄積、データをお持ちだということなのか。

事務局 : 市民の方に補助のルールではなく、赤字でも市バスの路線は維持していくべきかどうか、税を投入しても維持すべきかを聞いていて、半数くらいは赤字になっても維持をして欲しいという、そういった数値は持っている。

ただ、補助の仕方として、先程申し上げたように、帰ってくるついでの営業に対して補助するのはおかしいとか、あるいは空港の直行便のように完全に政策路線であるものに対しても補助が1／2しかないというのも利用者からするとおかしいんじゃないとか、その路線の性格に合わせて、それぞれ理屈をつけて補助すべきだというような意見をいただいているので、今はどんぶり赤字の1／2を補助することになっているので、もう少し理屈の通ったルールを民間事業者さんが知っておられたら教えていただきたいという趣旨。

G委員 : これだけの数字ではなかなか判断しにくいかなと思っている。出来れば、路線別の収支状況や乗車人員など、もう少しわかるものがあればいいかなと思う。

補助の金額だけ示されていても、実際にこれはどうなのか、なかなか難しいと思うので、データなどいただければ大変助かる。

事務局：資料については、お示しできるデータをまとめてご回答いただけるように早急にお送りしたい。

J委員：宿題の部分については、いくつか考えられるものがあるので記載させていただこうと思っているが、この委員会としてこれを議題にされる最終的なお落としどころというか、持っていくところはどこにあるのかなと。

要は金額の多い少ないということを使うのか、今お話があったように、そういう路線は補助の対象から外すべきだ、いや入れるべきだということをここで決めてしまうのか。

交通利便とリンクするので、バス事業者からすると、これは増額というのが答え、出せるだけ出して下さい、その代わりに利便を図ります、便数も増やしますというのが答えになる。

この金額が多い少ないだけを議論されるなら、事例は挙げられるが、答えは書きづらいというのが、今のこの資料を見た正直な意見だ。その辺りをもう少し明確にしていだけたらと思う。

事務局：伊丹市域は8割が鉄道空白地帯で、主要な公共交通がバスとなっている。

そのバスを、今後も適正な形で利便性も維持しながら、利用者の状況に応じた形で維持していくことが必要だということを考えている。

維持をしていくためにはどういった形でどれだけ補助が出せるのか、一定の補助のルールを明確して、補助を出していくことによって、路線を維持していく、皆さんの交通を便利にしていくということを考えていきたい。

会長：今のご質問は金額の話ではなく、どういうバスサービスをどのレベルでやるかという議論をして、それに対する補助というか、公共的な援助としてどうしたらいいのかという議論は出来るけれども、今の金額が安いとか高いとかいうことをこの委員会で何故議論するのかというご質問ではないかと思う。

B委員：市としては、補助金を出す理由を明確にしたいという思いがある。

伊丹市の8割を占める鉄道空白地帯をバス事業者にバスを展開していただく中で、自助努力でやっていただくのが基本となると思うが、それを超えて出来ないところに対しては市が政策的な路線として補助していくべきだろう、その金額を求めているのではなく、その考え方をお示しいただけたらありがたい。

会長：それは結局、事業評価をしましょうということを行っているだけだと思う。

いわゆる費用と便益を出して、その費用に対して市民に与えている便益が、例えば1.5を超えていたら、それは費用としても妥当だけれども、足りない分は補助しないといけないということだ。

先程からのご質問にもあったように、どういうサービスをしてどういう利便性を

上げているのかということも見ないと、適正かどうかというのは評価出来るのかどうか、そこが気になっている。

B委員：今の市営バスの路線は、かなり充実していると思っているが、充実させればさせるほど、補助金をたくさん出していくということになる。

バス事業者の方々に入っていただいているこの委員会で、今のバスネットワークでどれくらいの路線を持って、どれくらいの採算性を上げていくかという観点の中で、それを超えるところは市が政策路線として補助していくという、判断が難しいかもしれないが、一般的な考え方をお聞かせいただければと思っている。

F委員：一点だけ確認させていただきたいのだが、先程の戦略の中では特別乗車証は無料を続けるというようなことが書いてあったと思うが、その前提で良いのか。

例えば、この資料では、尼崎市や大阪市では一部自己負担という考え方も見受けられるので、そういうことを前提として書くのか、それは無料だからそれは書かなくていいのか、教えていただきたい。

事務局：基本的には路線補助と特別乗車証は別制度と考えており、結果的に補助に近い形でお金を入れているということで参考に書かせていただいている。

議論をしていただきたいというより、情報をいただきたい、不採算路線についても民間事業者で、どうされているのか、我々がわからないような目から鱗のような考え方があれば、教えていただきたい。

皆さんに回答書をお配りしているが、ご存じでしたら情報をいただきたい程度で考えただけなら。

会 長：次回議論されるということなので、次回に、質問なりお願いしたい。

(4) 今後のスケジュールについて

< 今後のスケジュールについて説明 >

会 長：今説明があったように、次回の会議で今日の素案を最終版にすることなので、先程申し上げた繰り返しになるが、今日はまだ意見も充分出ていないかと思うので、是非、事務局にご意見をいただければ、次回までに改善させていただきたいと思う。

申し上げるのを忘れていたが、前回から取組方針で「めざす姿」という項目が追加されている。そこを皆さんに一度目を通していただき、こんな姿でいいのか、というご意見があれば、次回までにご意見をいただければ、その辺りが議論のきっかけになると思うのでよろしくをお願いしたい。