

## 閉会伊丹市総合交通会議（自転車部会）会議録

- 1 日 時 令和2年1月29日（水）14：00～
- 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、大池津由美、須磨昭文、古川仁、  
宮地輝彦、大山秀一、渡部育雄、牧野徹、森脇義和  
（欠席委員） 梅澤浩二、奥野雅弘、吉澤嘉彦  
**【オブザーバー】**  
丸岡守（伊丹警察）、塚原隆雄（西日本旅客鉄道）、  
岡田義光（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、  
金本交通政策課主任、萱野交通政策課主任

### 4 内 容

#### 1 開会

#### 2 定足数の確認

#### 3 部会長選出

部会長に高橋委員が選出された。

#### 4 部会長あいさつ

#### 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総合交通計画施策案（自転車関係）について

資料[3.5 施策体系]、資料3に基づき、事務局から説明がなされた。

○会長

「新しい移動手段の研究」など、自転車分野の項目に入っているが、公共交通の中の自転車、或いは自転車の位置づけも含めて、自転車だけでは片付かないようなものもあったような気がする。

○部会長

この自転車部会は、駅で駐輪して電車に乗っていくといったことも含まれるので、中心市街地の話がメインになってくるのかなと思う。そうすると自転車だけでは片付かないところもあり、それらも含めて議論することになる。特に新しい移動手段というところには、シェアサイクルとか自転車の話も入ってく

るので、この部会でも扱う必要があると思っている。

○会長

自転車の駐輪場について、進捗状況は、どれくらい成果が上がっているのか。

○事務局

機械式の駐輪場を JR 伊丹駅周辺地下に整備している。阪急伊丹駅の周辺には、短時間の買い物にも使えるように路上ラックを設置している。

○会長

駐輪場の稼働状況はどうか。また、後期の案としてはこれらの施設を維持をしていくのか、新しいのを作るのか。

○事務局

1000台を超えていた違法駐輪が100台程度に減っていることから、駐輪場が利用されている。稼働率は高いものの溢れているわけではないので、今から駐輪場を作っていけない状況ではないが、駐輪場不足や放置自転車増加など、状況が変われば駐輪場整備の検討も必要。今後は、維持管理が中心となる。因みに、今年、大型ショッピングセンターの駐輪場や、中規模のショッピング施設の駐輪場が有料になったので動向を見守っていたが、その影響で放置自転車が増えてるといったことはなかったもので、今のところ駐輪場のキャパシティは足りているといった状況にある。

○委員

地下の機械式駐輪場は、定期利用と一時利用の両方が使えるのか。そういう情報が全然入ってこなくて、知らない市民が多い。

○事務局

両方使えるようにしている。ただし、機械式の駐輪場は事前にICタグの登録が必要。定期利用が増えてきたので、収容台数255台の内、定期利用を180台に増やしたが、現在、定期利用は9割近く埋まってきている。JR伊丹駅周辺については、他の駐輪場も定期利用は8～9割程度、一時利用も利用率が上がっている。駐輪場の利用率全体で言うと8割程度。新伊丹駅前利用率が低いので若干下がっているが、基本的には8割以上の利用率があると掘んでいる。利用状況を見ながら定期利用と一時利用の割合を調整していく。

○委員

金額は他より高いのか。一時利用は手続きが必要なので面倒と思われる。

○事務局

一時利用は、1日は100円で同じだが、定期利用の方は少し高い。最初の登録は15分程度かかるが1度登録すると、自動で出し入れができるので、他の駐輪場のように自分の自転車を探さなくてもよく、利便性は高い。

○委員

もっと市民にわかるようにしないと、ほとんど知らない。特に北部の方とか、西の端の方は知らない人がほとんど。

○事務局

さらなるPRをしながら周知に努めたい。

○部会長

最近、電動自転車が普及し、大きい自転車が増えているが、今までの設備のままだと台数を減らさないといけないと考えているのか。

○事務局

垂直スライド式のラック等の導入や、区画割の見直しなど、大型でも対応できるようにしていきたい。

○部会長

取り締まりとの組み合わせなど、どこの市も放置自転車の問題は片付いてきた印象があるが、その分メンテナンス等で費用がかかる。平場に並べて置くだけの場所を確保すればいいというものではなくなっている。

その他、電車で来られて自転車に乗り換えて市内で動くというパターンではレンタサイクル等が用意されている。

○委員(代)

駅リンクンについては、1ヵ月2,400円くらいで、好きに自転車が使えてとめられる。1日400円の日貸しも利用率は結構高いと聞いている。自分で自転車を持たなくていいという手軽さ、空気入れなどのメンテナンスも自分でする必要がないので、かなり好評と聞いている。

○委員(代)

レンタサイクルは当社も通勤・通学用の日常的に使うものを中心に運営している。観光用は、嵐山でやっている。稼働率は結構高い。レンタサイクルは浸透してきて使われているが、シェアサイクルは、豊中市と池田市で実証実験をしている最中。シェアサイクルは民間事業者のみでやるのは、非常に少ない。今、東京の方でやっているのも行政と組んでいるものが多い。シェアサイクルは、複数のポートへ乗り捨てられるという利便性があるが、どこかのポートに偏る。それをバランスよく配置転換する必要があり、シェアサイクルを始めたヨーロッパでも収支面で課題となっている。

○部会長

シェアサイクルだと携帯電話の会社とか情報通信技術を使うので、異業種から入ってくるのを大阪市内では見かける。伊丹市には、オファーはないのか。

○事務局

大手の会社というよりは、中小の事業者から、ちらほら聞いた。スマートフォンでカギを開けて、支払い等もそこから引き落としみたいなのを運営をしていると

ころからの話だったが、本格的に導入をしたいとか具体的な話ではなかった。

○部会長

例えば自転車の交通安全の問題は一つの主体だけでやってもなかなか効果が表れないので連携ができるところもあると思う。いろんな立場の方が一堂に会しているので、こういったことをやっている、こういう支援を得たいというのがあれば教えていただきたい。行政への要望でも差支えない。

○委員

本校は900人くらいの生徒がいて8割くらいが自転車通学をしている。その8割の生徒は自宅から学校までを自転車で通学している。昨年3月に生徒の大きな事故があったので、自転車が絡んだ交通安全、安全確保ということが真っ先に頭に浮かんだ。朝夕の通勤・通学が重なる時間帯は自転車を利用されている一般の方も非常に多い。学校でも定期的に事故が多発するような場所に行き交通指導をしているが、生徒だけに言っても解決しない。車の運転手もそうだし、一般の方とのすれ違いも高校生だけがマナーの悪い運転をして事故を起こしているわけでもない。学生も含めて社会人、自転車、保護者、自動車をひくくめた安全対策の活動ができないかということも学校でも考えている。警察とも連携して交差点に行ったり、3月には交通安全教室を実施しているが、安全確保はまだまだ十分ではないと実感している。

○部会長

通学路の安全確保とかで問題になっていることはあるのか。

○委員

通学路が決まっているわけではないので、学校の四方、八方から自転車で集まってくる状態。自衛隊伊丹駐屯地前の幹線道路に瑞ヶ池、昆陽池から北伊丹、伊丹へ通じる東西の道の交通量が非常に多い。その中で、今年度は2学期に自衛隊の前の道路を掘り返して水道工事をしていたので片側通行になり、東西のすれ違いもできない状況であった。

○委員

自転車組合としては安全に使える自転車をお客様にお渡しすることを心掛けている。お客さんからの意見では、路上駐輪ラックは非常に使い勝手が悪いというのが一番。それは駐輪幅が狭い。1台空けて置くとちょうどいいくらいである。奥に入った自転車を出すのが大変である。自転車の規格が少しずつ変わってきてタイヤが小さく幅が広がってきている。そういう自転車は細い規格のレールには入らないので路上駐輪ラックではなく地下の駐輪場の平坦なところを選んでいると聞いている。駐輪場の機械化も、自転車の規格を整備するのも大変なので、JRの駐輪場のように預けたら入れてくれて適当に止めてくれる。出すときは出してくれるというようになれば一番良い。自転車組合は4月、

9月に伊丹警察と連携して自転車の整備状況を調査している。毎回、1時間くらいで30～40台の調査をするが、何もしなくても間違いなく合格というのは3割くらい。要整備が4割～5割。ブレーキが利きにくい、チェーンが伸びている、タイヤのすり減り、ライトが点かない、サドルの破れ、そういう点を我々が重点的にやっていく分野と思っている。

#### ○事務局

市でも伊丹警察や交通安全協会、自転車整備振興等の団体と交通安全フェスタを開催している。自転車事故の防止は、マナー啓発もあるが、整備不良だと事故も起こりやすくなるので、市も引き続き、協力したい。通学路については、教育委員会主催の通学路会議で行政、警察、国道事務所等で協議している。

#### ○部会長

中心市街地に自転車で来られる方が多い。駅だけではなく、買い物等の利用の方も多し、交通安全の呼びかけも含めて連携の余地はあるのではないかと。

#### ○委員

商店会としてはレンタサイクルやシェアサイクルが発達すれば、商店街から商店街へとより移動がしやすくなって発展するのではないかと考えている。超小型モビリティ等の研究はどの程度までするのか。福岡市では企業と電動キックボードの実証実験をしていると聞いている。

#### ○事務局

研究というより、今は情報収集の段階でその中から移動に役立つものがあれば、市として施策に取り入れていきたいと考えている。

#### ○委員

そういったものが活発になれば、人の流れが中心市街地だけではなくていろんなところを活発にするのではないかと。

#### ○部会長

オーストリアのウィーンとドイツのベルリンでは、キックボードが普及していて、観光客を含めて結構乗っている方を見かけた。ただ、放置自転車問題と同様に、駅前に無造作に乗り捨てられていた。日本のノウハウを輸出する余地があるのではと思った。天候もあるが、研究をしていく余地はある。

#### ○委員

商業の活性化という意味では、短時間でも駐輪ラックに入れることを不便に思っている方もいると思う。マナーの問題もあるので必要かもしれないが、商業的には、「店の目の前で、マナーを守った上で30分なら良いが、それ以上なら撤去しますよ」というようなルールを統一的に出来たら商店が活性するのではないかと。離れたところに置くより、小さな商店も潤うように近所に置けるような駐輪場があればいいという気がする。

○部会長

通勤で駅に止める方が長時間になるのに比べると、買い物は時間が短い。そういう意味では一概に取り締まればいいというものでもない。賑わい創出の観点も重要かと思う。

○委員

伊丹市は、自転車利用が多いことから、鉄道事業者にも協力いただきながら駐輪場等を整備してきた。バス路線に対しては、マイナスになる面もあったが、それをバランスよくすることを考えて今までやってきた。今後、自転車の電動化や、超小型モビリティなど、自転車よりもっと利便性の高い移動手段が出てくるのか、そういった情報収集も進め、できるだけ伊丹市に合ったものを導入できればいいと思う。

特に、伊丹の中心市街地は鉄道駅が離れているが、その間を賑わいのあるゾーンにしたいという思いで、できるだけ歩いて回れるような街を目指して道路も整備している。商店や中心市街地を市民の皆さんに回遊してもらえるような街になるように連携をしていかなければいけない。事故が多くて困っている部分もあり、放置が増えると意味がない。店前に、という話もあったが、できるだけ近くの駐輪場や路上駐輪ラックに案内いただく等、商店とうまく連携できればいいと思う。

安全面では、市職員の交通マナーも上げなければいけない。市内企業も協力をいただけたら、お伺いする。その一つが学校かと思う。自転車に関する安全対策、事故が減るように連携を、啓発も含めた冊子も作っているので自転車組合には整備や販売の際に来られた方に啓発の一端を担っていただきたい。

○部会長

商工会議所さんに、通勤の交通手段についての話はありますか。町によっては通勤交通だけで渋滞が起こるところもある。

○委員

商工会議所では調査などをしたことがない。話題にもなっていない。商工会議所の中に労働基準協会という監督署関係の団体が1つ入っているが、そこで警察による交通安全のセミナー等を開催しているようだ。商工会議所としてはやっていない。

○部会長

サイクル&バスライドでバス停留場に駐輪場を設けているところの状況は。

○委員

バス事業は、自転車と競合関係にある部分もあるかと思うが、自転車施策を阻止する立場ではない。一定、棲み分けしないとイケない部分もある。特に雨の日は駅の近くでバスの満員通過がでており、そういったところで協力してい

かないといけない。サイクル&バスライドについては、市バスと市が用意しているものが9ヶ所、200台以上の駐輪施設を設けている。足りないところもあるが、その辺りは交通政策課とも協力しながら、バス停周辺の環境を配慮して進めていきたい。

#### ○部会長

バスドライバーから、バスと自転車等のヒヤリハットを聞くことはあるか。

#### ○委員

全てのバスにドライブレコーダーが付いているので、報告や映像で見る機会もある。やはり自転車とバスの接触が多くなっている。他市から伊丹市に来られた方は歩道のないようなところにもバスが走っているので驚いている。運行管理上、最も注意しているが、細い街路にもバスが入っていく関係で自転車や歩行者との接触がわりとよく起こっている。モビリティ・マネジメントとして、小学校にバスを持ち込んだ際に、死角を示すなどの啓発活動も行っている。

#### ○委員

最近、電動自転車に変えたら凄く楽に行けるので、今までバスで行っていたところも自転車で行くようになった。自転車購入時に言われて、電動自転車なら絶対に整備しないといけないと思った。電動でないときは、全然整備に行かなかった。交通安全教室もやっていると聞いているが整備も大事なので啓発していけないといけないと思った。電動自転車はとても良くなり快適に乗れるようになっていっているので、伊丹市では増えていくと思う。

#### ○部会長

電動自転車は確かに進歩していると思う。そういった面では交通局の方にとっては強力なライバル出現かもしれないが、天気の具合もあるので上手い組み合わせ方をきちっと市民の方に提案することもこういった場の議論の一つだと思う。自転車の台数自体はそんなに増えないと思うが、住民の高齢化が進むと高齢で自転車を使わざるを得ない状況が増えるのでそういった対策、乗りやすくなっているが自動車の運転免許返納と同じような問題が自転車にも起こってくるということも考えていかなければいけない。

#### ○会長

議論で若干、気になるところが1点ある。自転車がこれから増えないと思うとか、増えるかもしれないという話をするのではなく、交通政策を議論しているのだから、どうしたいのかを議論するべきではないか。増やすのなら増やすで、10%なのか20%なのか、増やさないならその分どうするのか。当然、高齢化等で現状の安全対策はわかるが、これからまた5年、10年経ったら「歩行者と自転車」混在の問題の重要性が増してくると思う。折角、後期の議論をしているのだから、これからどうするかという議論していただきたい。

○部会長

今後、連携していけるのではないかと、というアイデアはないか。

○会長

駐輪場の話でもニーズが出たら作りますという後追いでよいのか。そもそも、どう見積もっているかを示していない点を考えなくてよいのか。

○事務局

駅周辺等については、場所が限られている。施設を潰してまで新たに駐輪場を作るかという点で厳しい状況なので、可能であれば今の施設の利便性を高めて収納力を上げるとか、古い設備をより新しく少しでも利便性を上げていくというような形で考えている。JR伊丹駅周辺の狭い敷地の中で、地下に埋設して機械式駐輪場を整備したが、かなりの費用を要した。もし適地がない場合は同様のものも考えなくてはいけない。

○会長

駐輪施設を作る立場で議論をすると、そうなる。そもそも、自転車交通を駅前でもっと増やした方がいいと思っているのか、増やす必要はないと思っているのか。増やすのだったら別の場所に検討する必要がある。年齢に関しても、高齢化が進展すると自転車交通は減少する。恐らく、同じ人数であっても5年後はトリップ数が減っているから、自転車トリップ数も減少する。高齢者になってまで乗らない。その点で何を考えるかということを考える必要がある。将来像がイメージできるようなアウトプットをしておいた方がいい。今日、いろいろ話題が出たので結構だと思う。これらの話題について、どれくらいの将来展望をもつのかを示していただきたい。自転車が増えすぎたらバスが困るといった話があったが、例えば通勤者の何%ぐらい、現状からどの程度自転車を増やすのか、バス利用者を増やすのか、どちらでいくのかというような議論をしなくては将来イメージが生まれにくいように思う。

○事務局

高齢者数が増えると、自転車から別の交通用具に移行する可能性は高いと思う。伊丹市は市営バスを持っているので、そういう面も含めて人口動態を見ながら計画を立てないといけない。

○会長

このような点を将来的に考えた方がいいのではないかとと思う。

○部会長

利用目的ごとに自転車の役割をどう考えるかということだと思う。駅前に駐輪場を整備するのはあくまでも通勤・通学手段が中心。通学の場合は直接学校に行くのがほとんどということ。通勤としての駅までのアクセス交通の中で、自転車とバスの割合、自動車で直接通勤される方もいるがそれをどういうふう



に考えていくかも視点の一つとして必要。もちろん、雨が降るとバスに乗り切れないほどお客さんが増えたりというのと、中心市街地に自転車で来て買い物をしてもらおうとか、賑わいを創出していくというのと分けて考える必要があるのかと思う。どうしても駐輪場の整備は対処療法的になってしまうが、これから技術が更によくなっていくことを期待してしまうところがある。中心市街地に買い物に来てもらうことで利用促進を、その時に自転車屋さんに寄って点検をしてもらおうような、そういうような形になるのか。自転車だけでも、他にもいろいろな利用目的があると思うがそういったところも含めて少し切り分けて議論していかないといけない。また、対処療法でやっていかないといけない部分と、更に前向きに自転車の活用を押し進めていく部分もあると思う。そこに持ってきて、新しい移動手段の話も入ってきて、一層予想が付きにくい部分があるのであちこち目配りをしていかなければ大変なところがあると思う。徒歩と自転車は意外としぶとく生き残るような気がする。ただ、一方で自転車は全般に研究が遅れていたと思う。交通手段としての利用目的別というのものもあるし、行政の施策としての目的の中で自転車をどう位置付けていくのかというところも整合性を図っていく必要があるのではないかと。

#### ○委員

要するに伊丹市は自転車が多い。他にもっと多い都市があるのかもしれないが、坂がないから移動手段として自転車は非常に便利。そのため、阪急やJRの駅に集中する。だから、徹底的に120%ぐらいのキャパシティで受け入れるぐらいの政策をとってほしい。足りないから追加するというのではなくて余裕を持って作っておく。伊丹市は自転車が多い。それを頭に入れておいて駐輪場を作る。需要があるから作るのではなく、10%、20%の余裕を見て作るような政策をとってほしい。

#### ○事務局

特に中心市街地の駐輪場、路上駐輪ラックの稼働率はかなり高くなっている。ただ、100%という状況にはなっておらず、8割~9割というところで、十分に活用されていない駐輪場もある。全てが100%になると止められないが可能な限り整備をしているし、利用の少ないところは収容率を上げていき、少しでも利便性の高い整備に努めていきたい。

#### ○委員

学校の立場としては、自転車で安全に生活できるような街づくりを目指していただくのが一番いいと思う。今日の資料の中で「伊丹市自転車ネットワーク計画 平成28年3月」というのを見たがよくわからない。どういう方向でこの計画を進めているのか説明いただきたい。

#### ○事務局

全国的に歩行者と自転車の事故があることから、国の指導のもと、自転車は原則車道を走るとするのが大前提になった。自転車ネットワーク計画は、自転車の通行量の多い路線を抽出して、駅や公共施設等を結ぶ幹線道路を通過してスムーズに目的地まで行けるように、或いはそこを安全に通行することで事故等を減らすといった目的で作っている。道路部会で説明する予定だったが、平成28年3月に「伊丹市自転車のネットワーク計画」を経て、資料の青色の実線が県道、市道を合わせた普通自転車専用通行帯（自転車レーン）という形で整備しているところ、黄色は、自転車歩行者道、自転車を通る場所を歩道に指定しているところ。青の破線は整備中のところで、平成32年度までの整備計画予定。ピンク色は自歩道可ということで歩道を走っていいところ。青は車道を走るところで、規制が伴っている。他市の自転車レーンの状況も聞きながら、市境で接続できないかなども模索しながら進めていきたい。

#### ○委員

写真のように青いラインが広い道ばかりではない。自転車レーンが整備できれば一番いいと思う。ピンク色に示されている道は細くて基本、車の一車線対抗しかできない。歩道もあるが、十分な広さではないので人と自転車がすれ違うのが厳しい状況の道だと思う。その中で、青い路線が南北に走っている道が多くあるが、本校の自転車事故のある場所を見ると東西の道も整備できればいいかなと思う。実際にこういうネットワークを使って、整備ももちろんだが、朝夕の時間帯に合わせて、こういう通り方をする等の大きな方針があればそれに合わせてやっていきたい。

#### 7 事務連絡

#### 8 その他

#### 9 閉会