

「伊丹市交通事業経営戦略（令和8年度～17年度）（案）」に係る  
パブリックコメントの実施結果について

このたび、お寄せいただきましたご意見と、それに対する伊丹市交通局の考え方を下記のとおりとりまとめましたので公表します。

記

- 1 案件名 伊丹市交通事業経営戦略（令和8年度～17年度）（案）
- 2 公表期間 令和8年3月1日（日）～令和8年3月30日（月）  
（意見募集期間 令和8年1月5日（月）～令和8年2月3日（火））
- 3 閲覧場所 交通局総務課窓口 各支所分室、消費生活センター（くらしのプラザ）、市民まちづくりプラザ、「ふらっと」人権啓発センター、図書館本館「ことば蔵」、総務課（行政資料コーナー）、まちづくり推進課、交通局ホームページ
- 4 提出件数 8件（4人）

持参	郵送	FAX	電子申請	合計
0件（0人）	0件（0人）	2件（1人）	6件（3人）	8件（4人）

5 提出されたご意見及び交通局の考え方

提出者 No	意見 No	意見内容	交通局の考え方
1	1	<p>伊丹市交通事業経営戦略について 47 ページ 市民の移動手段と公共交通を将来にわたり安定的に維持することが不可欠です。と記載して頂いています。伊丹市を魅力ある街、住み続けたいと思う街になるには安心できる移動手段が必要です。市バスの存在意義は伊丹市にとっては非常に重要です。民営化などは市勢を削ぐ愚策なので1ミリたりとも考えないで欲しい。</p>	<p>交通局といたしましては、今後も地域公共交通の担い手としての社会的使命を果たし続けるため、伊丹市交通事業経営戦略において「お客様に愛される市営バス」「働きがいの創出と人的資本の育成」「持続可能な経営基盤のさらなる強化」の3つの経営目標を設定し、経営改善に向けた取り組みを着実に進めてまいります。</p>
	2	<p>7ページ目の①人口減少による輸送需要の減について、本経営戦略(案)は、人口減少を前提とした守りの戦略に重きが置かれ、利用者数を増やす視点が十分に示されていないように感じます。過去には、現在より人口が少ない時期でも利用者数が多かった時代があり、人口推移のみで将来需要を見通すのは不十分です。JR伊丹駅・阪急伊丹駅の利用者数等との相関分析を踏まえるとともに、利用状況を詳しく表していないのが残念です。</p>	<p>経営戦略策定に当たりましては、「いたみバスナビ」等から得られる直近の利用者数データを把握した上で、人口動態を加味した、現状に則した利用者の見込みを基に投資財政計画や各種事業を策定しております。</p> <p>各事業の着実な実施等による利用者数の増減などにつきましては、必要に応じ、ダイヤ改正等に反映してまいります。</p>
	3	<p>44 ページ 電気バスについて、投資対効果を考えて下さい。エネルギー効率は電気バスのほうが軽油バスより劣ります。比較検討結果を公表願います。</p>	<p>いわゆる省エネ法に基づき、バス事業者には2030年までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車に更新する努力目標が課せられていることから、交通局におきましても電気バス2台の試験運行を行っております。</p> <p>今後も、電気バスとディーゼルバスとの燃料費や維持コスト等の両面から検証し、今後の導入について検討してまいります。</p>

提出者 No	意見 No	意見内容	交通局の考え方
2	4	<p>毎日安全安心に目的地まで運転していただきありがとうございます。</p> <p>今回、ご教示・ご検討いただきたいことがあり意見させていただきました。</p> <p>経営改善についてです。</p> <p>乗客増の取り組み、総人件費の削減、職員と車両の稼働率向上、市バス車両購入費用の削減、施設・設備の長寿命化、タイヤ・料金の見直しなど、これまでもこれからも対応されていくのだと思いますが、同じ手法の繰り返しでは、益々厳しい経営状況に追い込まれていくのではないのでしょうか？そもそも公営企業では、民間企業のように高い収益が見込める事業（ホテルや不動産業）を行うことは難しいでしょうし、何か抜本的な対策をしなければ、いずれ限界が来ることは明らかです。そこでご教示いただきたいのですが、以下のような内容（場合によっては複数を実施）により、交通局そのものを大胆に見直すことはご検討されているのでしょうか？ご検討されているのであれば具体的にご教示ください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 新交通システムの導入（LRT、BRT、トラム、モノレール、都市型ロープウェイ など）</li> <li>② 独立行政法人化</li> <li>③ 広域化（県、周辺自治体、阪急・阪神、JR 西日本、大阪モノレール（鉄道などの延伸・再編に関すること））</li> <li>④ 民営化</li> <li>⑤ その他</li> </ul> <p>市バス事業はこの先も継続していただきたいですし、公共交通機関である限り多少の赤字であっても事業を残すべきだと思っております（もちろん費用対効果 B/C も一定必要だと思っております）。しかしながら、伊丹市においても人口（利用者）の大幅な減少や運転士不足などの問題は避けて通ることはできず、もしまだ具体的にご検討されていないのであれば、それらに対する対策は必要になってから考えるのではなく、50年100年後の将来を見据えて今から検討すべきではないかと考えている次第です。</p> <p>ご回答のほど、何卒よろしくお願い致します。</p>	<p>交通局といたしましては、今後も地域公共交通の担い手としての社会的使命を果たし続けるため、伊丹市交通事業経営戦略において「お客様に愛される市営バス」「働きがいの創出と人的資本の育成」「持続可能な経営基盤のさらなる強化」の3つの経営目標を設定し、経営改善に向けた取り組みを着実に進めてまいります。</p> <p>ご提案の内容につきましては、市全体の交通施策となりますことから、交通局のみで検討できる内容ではございませんが、重点項目4「次世代の交通事業への対応」の重点施策②「多様な分野との連携によるまちづくり貢献」に記載の通り、他のバス事業者等と連携しながら利便性の高い交通ネットワークの構築について研究を進めてまいります。また、同重点項目4の重点施策③「将来を見据えた新たな交通モードの研究」に記載のとおり、地域の移動ニーズに適した最適な交通サービスについて、関係部局と連携し研究を進めてまいります。</p>

提出者 No	意見 No	意見内容	交通局の考え方
3	5	令和8年度(2026年度)に運賃230円から250円に改定案とありますが議決できない場合はシルバーパスの有料化を検討しているのではありませんか？	高齢者向けの市バス特別乗車証(無料乗車証)制度につきましては、高齢者社会参加促進事業として、伊丹市が実施しているものです。交通局では市バス特別乗車証について有料化の検討はしていません。また、関係部局からも有料化については検討していない旨を確認しています。
	6	後期計画(令和13年から令和17年)でも必要な場合は運賃改定を実施とありますが、将来的に民間委託を検討しているのではありませんか？	交通局といたしましては、今後も地域公共交通の担い手としての社会的使命を果たし続けるため、伊丹市交通事業経営戦略において「お客様に愛される市営バス」「働きがいの創出と人的資本の育成」「持続可能な経営基盤のさらなる強化」の3つの経営目標を設定し、経営改善に向けた取り組みを着実に進めてまいります。
4	7	自宅が駅から遠いので、阪急・JR伊丹駅や阪急塚口駅へ行くのにいつも市バスのお世話になっています。高齢者無料パスを利用していますが、昼間は同じような方がほとんどです。伊丹市からお金が出ていると聞きますが、金額を決めたときより高齢化が進み、高齢者の乗車が多くなっていると思います。きちんと調査をして、実際の利用人数に応じた金額にすべきだと思います。	利用者数に応じた特別乗車証負担金制度につきましては、本計画案P11、P13に記載の通り、当該事業に要する費用の適正な負担のあり方について関係部局と協議を行っています。
	8	大事な市バス、民営化をしないで下さい。	交通局といたしましては、今後も地域公共交通の担い手としての社会的使命を果たし続けるため、伊丹市交通事業経営戦略において「お客様に愛される市営バス」「働きがいの創出と人的資本の育成」「持続可能な経営基盤のさらなる強化」の3つの経営目標を設定し、経営改善に向けた取り組みを着実に進めてまいります。