

総合交通政策調査特別委員会

行政視察結果報告書

令和7年度

令和7年11月17日～19日
伊丹市、大分市

令和7年度総合交通政策調査特別委員会行政視察結果報告書

- 1 調査期間 令和7年11月17日（月）～19日（水）（3日間）
- 2 視察都市 伊丹市、大分市
- 3 視察参加者
委員長 好井七海（公明党）
副委員長 佐藤綾（日本共産党）
委員 五十嵐徳美（自由民主党）
委員 こじまゆみ（自由民主党）
委員 小竹ともこ（自由民主党）
委員 伴良隆（自由民主党）
委員 おんむら健太郎（民主市民連合）
委員 篠原すみれ（民主市民連合）
委員 小口智久（公明党）
委員 前川隆史（公明党）
委員 太田秀子（日本共産党）
委員 荒井勇雄（坂元・荒井）
委員 成田祐樹（未来さっぽろ）
(随行書記 富樫文哉、天山隼希)
- 4 調査項目
 - (1) 大阪国際空港の取組について
 - (2) 地域公共交通計画に関する取組について

伊 丹 市

【大阪国際（伊丹）空港の取組について】

1 空港施設の概要について

(1) 大阪国際（伊丹）空港の運営について

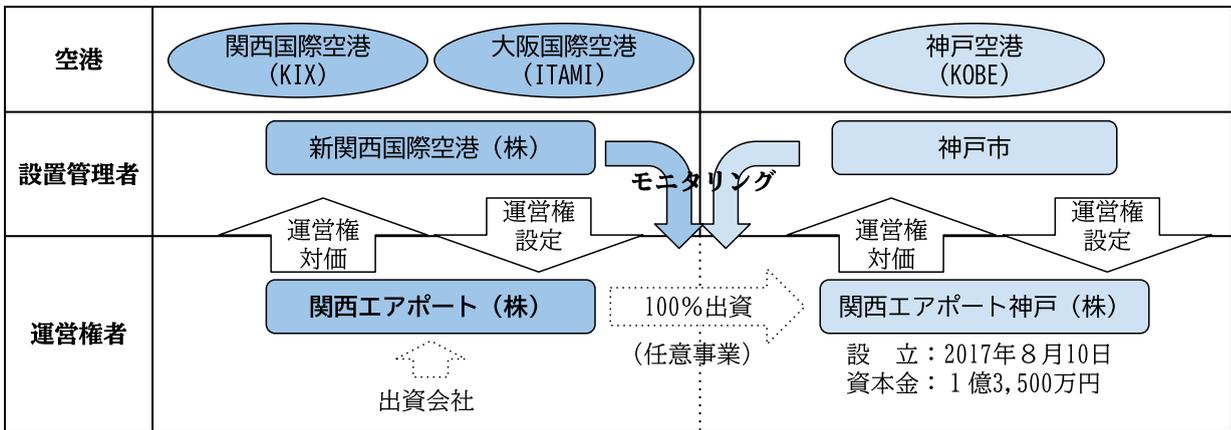
ア 運営会社

運営会社	関西エアポート株式会社
事業内容	関西国際空港及び大阪国際空港の 運營業務、管理受託業務等
設立年月日	2015年12月1日



好井 七海 委員長

イ 関西3空港の運営体制と役割分担



	関西国際空港	大阪国際（伊丹）空港	神戸空港
設置管理者 運営権者	新関西国際空港(株) 関西エアポート(株)		神戸市 関西エアポート神戸(株)
滑走路	3,500m×1本 4,000m×1本	1,828m×1本 3,000m×1本	2,500m×1本
運用時間	24時間	7:00~21:00	7:00~23:00
発着制限	—	370回/日 (内ジェット桝200回/日)	120回/日
役割分担の 考え方	<ul style="list-style-type: none"> 西日本を中心とする国際拠点空港 関西圏の国内線の基幹空港 	<ul style="list-style-type: none"> 国内線の基幹空港 環境と調和した都市型空港 	<ul style="list-style-type: none"> 神戸市及びその周辺の空港需要に対応する地方空港 関空、伊丹を補完する空港



佐藤 綾 副委員長



五十嵐 徳美 委員



こじま ゆみ 委員

伊丹市

(2) 大阪国際（伊丹）空港ターミナルの改修

新保安検査場 (スマートレーンの導入)

<スマートレーン>

- ・最新型スマートレーンを導入し、検査効率の向上を図る
 - <番台方式の採用> <デジタルサイネージによる案内>
 - ・番台方式（航空券読取端末の集中化）を採用し、並び時間の短縮化を図る
 - ・デジタルサイネージによる案内に統一し、見やすさ、わかりやすさを追及
- ⇒保安検査場の待ち時間を解消し、エアサイド店舗での滞在時間を確保



小竹 ともこ 委員



伴 良隆 委員

屋上エリア

- ・面積比約1.5倍に
- ・地域に愛されるスポットを創設



中央エリア

到着口の中央集約

- ・2階中央に集約
- ・各種アクセスがスムーズに



商業エリアの全面改装

- ・日本、関西・大阪らしさを感じる空間を創出



2 騒音対策、夜間騒音抑制制度等の環境対策について

(1) 騒音低減策について

ア 騒音値に応じた料金設定

低騒音機材への代替促進のため、騒音値の大きさに応じた一定の係数（0.8～1.2倍）を既存料金に乗じた着陸料を設定している。

イ 低騒音化の促進

区分	2019年夏ダイヤ	2025年夏ダイヤ
	便数	便数
ジェット機	78 (21%)	34 (9%) ↓
低騒音ジェット機	223 (60%)	248 (67%) ↑
プロペラ機	69 (19%)	88 (24%) ↑
計	370 (100%)	370 (100%)



おんむら 健太郎 委員

伊丹市

ウ 騒音軽減運航方式の遵守

他空港でも行なっている取組のほか、以下の大阪国際（伊丹）空港特有の取組を実施している。

着陸	リバース・ストラスト（エンジンの逆推力）の抑制 着陸した後にエンジンを逆噴射してブレーキをかける措置を行なうが、音が大きいことから、19時以降にB滑走路に着陸するジェット機は、運航の安全に支障のない範囲でリバース・ストラスト使用を抑制。
離陸	優先飛行経路方式 騒音影響範囲の拡大を防ぐため、優先的に飛行する経路をかなり細かく、航空路誌に定めている。

エ 騒音監視

空港周辺に10市3町を含めて24箇所測定局があり、内10箇所は関西エアポートが設置している。環境省の定める騒音値に対し、環境基準以下が6箇所、環境基準超が4箇所となっている。

オ 空港周辺の環境対策

騒音値の大きさに応じた対策を実施している。

<法定事業>

- ・ 緩衝緑地帯の整備 ・ 移転補償 ・ 住宅の防音工事への助成
- ・ 教育施設等の防音工事及び共同利用施設の整備への助成

<法定外事業>

- ・ 空港周辺環境整備事業助成（公園整備、騒音測定機整備 等）
- ・ 巡回健康診断～環境基準を超過をしている区域の自治体を対象に実施

3 施設調査について

説明聴取の後、施設内の視察を行った。



<委員からの主な質問と回答>

Q： 発着制限や騒音対策と、利益追求のバランスはどのように考えているのか。

A： 利益を追求する会社としては、発着制限があるため大きな機体を飛ばしたいが、大きな音がするジレンマがある。地元に対し「環境にやさしい」ことが大事だと思っているため、「静かなものを飛ばす」ことを優先している。

Q： 環境対策の対象となる民家の戸数について規模感はどのくらいか。

A： 過去は4万件程度が対象となっていた記憶があるが、区域が縮小され、かつ建て替え後や、後から来た住宅は対象外となるため、現在の規模感は明確に回答できない。

Q： 環境対策として、空港利用の割引などのインセンティブはあるのか。

A： 割引は事業としてやっていない。

Q： 騒音対策について、吸音性が高い滑走路など、新しい技術はあるのか。

A： 飛行機の着陸時の風切り音等の騒音を減らすため、色々なところにアタッチメントをつけ、音が小さくする研究をJAXAなどがしていると聞いている。

大分市

【地域公共交通計画に関する取組】

1 大分市の公共交通を取り巻く現状

大分市は人口約47万人（高齢化率29.0%）を擁する都市であるが、2016年をピークに人口減少局面に突入している。公共交通においては、利用者の減少に加え、深刻な「担い手不足」が課題となっている。路線バスの乗務員数は平成29年から令和5年の間に約70名減少し、平均年齢は54.4歳まで上昇した。同様にタクシー運転者数も約2割減少している。

一方で、高齢者の免許返納数は年間約2,000人で推移しており、自家用車に代わる移動手段の確保が急務となっている。

こうした背景を受け、大分市は令和4年3月に「大分市地域公共交通計画」を策定し、「市民・交通事業者・行政が連携し、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」を目指している。



篠原 すみれ 委員

2 地域公共交通計画に関する具体的取組

地域住民が日常生活を送る上で不可欠な移動手段の維持・確保に向け、地域特性に応じた複数のモード（交通手段）を組み合わせて展開している。

(1) ふれあい交通（乗合タクシー）の展開について

バス停留所から500m以上離れた交通不便地域を対象に、最寄りのバス停までを結ぶ乗合タクシー「ふれあい交通」を運行しており、事前登録・予約制（前日17時まで）としている。予約があった場合のみ、決められたルート・時刻で運行するデマンド型としている。

運用実態は現在市内34ルートで運行されており、年間事業費は約2,400万円。予約制を採用することで、後述の定時定路線のバス代替交通と比較し、費用対効果が高く運用されている。

特徴的な取組として、予約方法はあえて「電話のみ」としている。DX化（アプリ予約等）も検討されたが、利用者の多くが高齢者であり、スマートフォン操作への抵抗感が強いいため、現状の電話予約システムを維持することとしている。

既存のタクシー事業（流し営業等）との競合を防ぐ取組として、「決まったルート（バス停）」のみを走行することを条件に、タクシー業界との共存を図っている。



小口 智久 委員



前川 隆史 委員



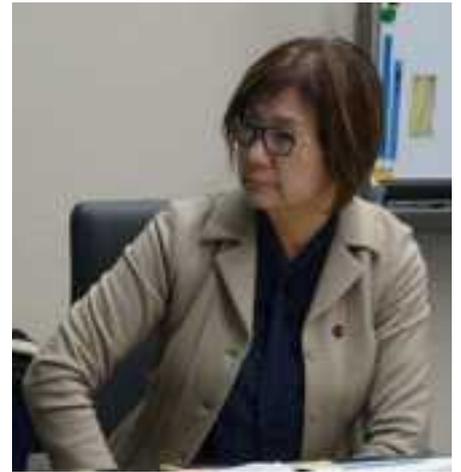
大分市

(2) 路線バス代替交通（コミュニティバス）について

路線バスが廃止された地域（野津原、滝尾、八幡の3地域）において、既存のバス路線網を補完するために運行。ジャンボタクシー（定員9名）等を使用し、旧バス路線を基準とした定時定路線運行を行っている。

中心部への直通ではなく、最寄りの路線バス結節点までの運行とし、幹線バスへの乗り継ぎを前提としている（乗り継ぎ割引あり）。

3地域での年間事業費は約7,600万円に達しており、「ふれあい交通」の約3倍のコストがかかっていることが課題となっている。これは利用者の有無にかかわらず運行する「定時運行」であるため、無効走行（空車走行）が発生しやすいことが原因である。



太田 秀子 委員

(3) 地域内の移動手段検討（おおいたサイクルシェア）について

ラストワンマイルの補完や回遊性向上を目的に、電動アシスト自転車のシェアサイクル実証実験を実施している。令和7年7月現在で市内88箇所ポートを設置し、310台が稼働中である。

平成30年から実証実験を継続しているが、利用料と広告収入のみでの事業自立（採算ライン）には至っておらず、実験期間を延長している状況である。

安全対策として、ヘルメット着用は努力義務として啓発を行っているが、無人ポートでの貸出という特性上、衛生面や盗難管理の観点からヘルメットの常備・貸出は困難であり、利用者自身の用意に委ねられている。

3 都市拠点と地区拠点のにぎわい創出について

中心市街地や観光地、地域コミュニティの活性化に資する交通サービスの提供を行っている。

(1) 大分きゃんバス

「大分駅」と「大分市美術館」などを結ぶ循環バスである。工業デザイナー水戸岡鋭治氏のデザイン車両を採用し、単なる移動手段としてだけでなく、乗ること自体を楽しむ観光資源として活用している。

(2) グリーンスローモビリティ（グリスロ）

時速20km未満で公道を走行する電動車を活用した、環境負荷の低い小さな移動サービスである。

導入に当たっては、高齢者の移動支援に加え、対面座席によるコミュニケーションの促進、地域コミュニティの醸成を目的としている。野津原、佐賀関、大南の3地域で本格運行しており、年間事業費は約3,600万円（主にドライバー人件費）である。

車両価格は1台約3,000万円となっており、窓がなく開放的であることが特徴だが、冷暖房設備がないため「夏は暑く冬は寒い」。しかし、その開放感が地域住民との会話を生むきっかけとなっており、アトラクショナルな要素も兼ね備えている。現在は無料であるが、持続可能性の観点から将来的には有料化も含めた検討が必要である。



荒井 勇雄 委員

大 分 市

(3) サイクルアンドバスライド

バス停周辺の商業施設等に専用駐輪場を整備（現在13箇所）し、自宅からバス停までを自転車、そこからバスに乗り換える移動形態を促進している。これにより、バス路線の利用促進と中心部の渋滞緩和を図っている。

4 利用者の維持・確保について

将来にわたって公共交通を維持するための技術導入や将来の利用者育成、ネットワーク構造の転換に向けた取組である。

(1) 自動運転技術へのアプローチ

運転手不足解消の切り札として、平成29年度から自動運転の実証実験を重ねてきている。

開始当初は閉鎖空間での実験から開始し、中心市街地や公道での遠隔監視・操作実験（レベル2～3相当）まで実施した。技術レベルがまだ一般の交通事業者が商用ベースで導入できる段階には達していないと判断し、現在は積極的な導入実験を一時休止（見守り段階）としている。まずは手動運転（グリーンスローモビリティ等）によるサービス維持を優先することとしている。

(2) 将来の利用者育成（バスの乗り方教室）

小学生を対象に、実際の路線バスを校庭に乗り入れて「バスの乗り方教室」を年間5～6校で実施している。運賃の支払い方法やマナー、車椅子体験などを通じ、将来の公共交通利用者および理解者を育成する草の根活動を継続している。

(3) 将来的なネットワーク構造の転換（ハブ&スポーク化）

人口減少と運転手不足の中で現状のサービス水準を維持することは財政的にも人員的にも限界に近づいている。そのため、大分市では以下の方向性で将来像を描いている。

①ハブ&スポークへの転換

バス路線がすべて中心部（大分駅）へ直通する現在の「放射状ネットワーク」から、最寄りの鉄道駅や拠点までバスで運び、そこから鉄道や幹線バスに乗り換える効率的な形態への移行を検討している。これによりバスの走行距離を短縮し、経費と人員の削減を図る。

②デマンド交通への移行

コストのかかる「定時定路線（バス代替交通）」から、予約制で効率の良い「デマンド型（ふれあい交通）」へ移行し、利便性を維持しつつコスト削減を目指す。

③適正な負担

現在の低廉な運賃設定（ふれあい交通200円等）についても、持続可能性の観点から見直しの必要性が議論されている。



成田 祐樹 委員

<委員からの主な質問と回答>

Q：小中高生等に対して、公共交通に携わる人口を増やすための何かしらの取組はしているのか。

A：公共交通の利用の啓発について、『バスの乗り方教室』を長く実施しており、主に小学生を対象にした事業である。具体的には、校庭に乗り入れたバスを利用した乗車体験などを実施している。

Q：グリーンスローモビリティの車両はどこで製造されているのか。

A：群馬県にある株式会社シンクトゥギャザーという会社が製造している車両を使用している。