

伊丹市総合交通計画 進捗状況の評価

平成30年度第1回伊丹市総合交通計画推進協議会

日時：平成30年8月1日(水) 14時～

場所：伊丹市役所 東館301会議室

伊丹市

都市交通部交通政策室交通政策課

総合交通計画の方向性【基本目標 1】

基本目標 1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

基本目標 1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

基本目標の方向性

徒歩での安全・安心な移動を確保し、歩いて元気になれる歩行空間の整備とともに、伊丹市の交通手段として重要な役割を担う自転車の快適な利用環境整備を推進します。自動車交通については、効率的な道路整備を推進するとともに、伊丹空港（大阪国際空港）と関西国際空港のコンセプション※により神戸空港も含めた一体的な活用を視野に入れ、3空港の中心に位置する立地条件を活かした広域ネットワークの形成に向けた取り組みを推進します。

基本戦略ごとのめざす姿

基本戦略 1 - ①

自転車の安全・快適な利用の促進

- ・自転車通行空間整備により自転車の安全性・快適性を向上させることで、健康や環境を重視する人たちの自転車での外出機会の増加や、自動車利用から自転車利用への転換をめざすとともに、自転車に関連する事故が少ないまちをめざします。
- ・自転車利用マナーが向上し、自転車だけでなく歩行者も安心して通行できるまちをめざします。

基本戦略 1 - ②

安全・快適で歩いて元気になるまちづくり

- ・子どもや高齢者を地域で見守る安全・安心なまちづくりが伊丹市の魅力となり、伊丹市に移り住む人が増加することをめざします。
- ・日常的に歩くことに加えて、安全で快適な歩きたくなる道が整備されることで、健康づくりとしてのウォーキングを楽しむ人が増加し、高齢になっても元気に生き生きと外出する人でにぎわうまちづくりをめざします。

基本戦略 1 - ③

目的や役割に応じた効率的な道路整備

- ・必要な道路整備を着実に進め、効率的な維持管理を推進することにより、市民生活に対応した効率的な道路ネットワークを形成し、将来にわたって維持し続けます。
- ・伊丹市が関西の中心としての機能を発揮できる、広域的な道路ネットワークの形成をめざします。

基本戦略 1 - ④

環境に配慮した交通まちづくり

- ・行政が行う取り組みは常に環境に配慮し、市民が移動する際には過度に自動車に依存せず、自動車の購入や買い換えにあたっては、低公害車を選ぶなど、みんなで交通の面からも環境に配慮しているまちをめざします。

基本戦略1 – ① 自転車の安全・快適な利用の促進

基本目標1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

基本戦略1 – ①の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 自転車通行空間の整備[1] →P6参照
 - ◆ 既存駐輪場の再整備[2]
 - ◆ 自転車運転交通ルールの周知や通行マナー向上に向けた情報提供 [3]
 - ◆ 既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場(路上駐輪ラック)の設置[再掲56]
 - ◆ 警察による指導強化 [6]
 - ◆ 損害賠償保険の加入推奨[7]
 - ◆ 地下(地上)ハイテク駐輪場の整備[再掲55]
- ※[]内の数値は整理番号（以下同じ）

平成29年度の進捗状況が『予定を下回る/未着手』の施策

- ◆ レンタサイクルの推進[4]
- ◆ 自転車安全利用啓発指導員の委嘱による指導、啓発の実施[5]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①自転車レーン等整備区間延長	②年間の市営自転車駐輪場利用台数(1日)	③人口1万人当たりの自転車関連事故件数
平成29年度	実績値	10.6km	6,337台	18.8件
	目標値	10.9km	6,348台	20件
	達成率	97.2%	99.8%	106.4%
平成32年度(計画目標値)	目標値	14.7km	6,539台	平成32年度の兵庫県の平均事故件数以下
	進捗率	72.1%	96.9%	—

3. 計画の進捗に対する評価

ソフト対策については、概ね積極的に実施しており、今後も継続した実施が望まれます。

ハード対策については、「自転車通行空間の整備」について、概ね順調に整備が進んでいますが、計画策定時から、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定されていることから、伊丹市の状況を踏まえた計画の変更が必要です。駐輪場の整備等については、計画策定時から順調に整備が進み、一定完了しました。今後も引続き、利用実態等を調査し、適切な整備に努める必要があります。「レンタサイクルの推進」については、平成29年5月に自転車活用推進法が施行されたことから、最新の動向に配慮しつつ、検討していく必要があります。

基本戦略1 – ② 安全・快適で歩いて元気になるみちづくり

基本目標1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

基本戦略1 – ②の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 安全・安心見守りカメラ、ビーコンの設置[8]
- ◆ 歩行者通行空間の整備(歩道整備・カラー舗装等) [10]
- ◆ 通学路の安全対策[11]
- ◆ 介護保険制度の福祉機器レンタル、障害者制度の補装具給付制度の周知[12]
- ◆ バス停の改良(上屋およびベンチの設置) [13]
- ◆ 無電柱化による快適な歩行空間の整備[再掲47]
- ◆ 街路樹の適正な管理[14]

平成29年度の進捗状況が『予定を下回る/未着手』の施策

- ◆ 歩いて元気になるみちづくりの推進(ストリートファニチャー等の整備) [9]
- ◆ 中央伊丹線のフルモール化の検討[再掲46]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①街頭犯罪認知件数	②ストリートファニチャー設置箇所数
平成29年度	実績値	1,084件	0箇所
	目標値	1,451件	0箇所
	達成率	133.9%	—
平成32年度 (計画目標値)	目標値	900件	24箇所
	進捗率	83.0%	0%

3. 計画の進捗に対する評価

ほとんどの施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められています。また、平成29年度の街頭犯罪認知件数が目標を達成していることから、今後も継続した実施が望まれます。特に、「安全・安心見守りカメラの整備、ビーコンの設置」では、自動販売機を活用してビーコンの検知箇所の増設を予定しており、積極的に施策を展開しています。

進捗状況が予定を下回る、「歩いて元気になるみちづくりの推進(ストリートファニチャー等の整備)」については、整備可能な箇所が限定されることから、歩行空間の整備と連動して検討することも必要だと考えられます。

基本戦略1 – ③ 目的や役割に応じた効率的な道路整備

基本目標1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

基本戦略1 – ③の総括

1. 実施施策

完了した施策

- ◆ 都市計画道路網の見直し[15]

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 都市計画道路整備プログラムによる効率的で効果的な道路整備の推進[16]
- ◆ 名神湾岸連絡線等の整備推進に向けた働きかけ[17]
- ◆ 橋梁の予防保全による安全性の確保と効率的な維持管理[18]
- ◆ 幹線道路の整備、ボトルネック箇所の解消 [19]
- ◆ 渋滞交差点の解消[20]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①主要な道路の整備率※1	②混雑度1.0以上の道路延長
平成29年度	実績値	88.0%	12.0km
	目標値	88.0%	×※2
	達成率	100%	—
平成32年度 (計画目標値)	目標値	88.6%	14.2km
	進捗率	99.3%	118.3%

※1 平成28年度2月に策定した道路整備プログラムにおいて廃止した2路線を差し引いて算出した数値

※2 実績値は、5年に一度実施される道路交通センサス調査の結果を使用しており、各年度ごとの目標値は設定していない。平成29年度の実績値は、平成27年度の調査結果を使用。

3. 計画の進捗に対する評価

すべての施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められており、今後も、計画的な施策の実施が望まれます。

特に、「橋梁の予防保全による安全性の確保と効率的な維持管理」について、設計・工事とも当初の予定数を上回り積極的に展開しています。

基本戦略1－④ 環境に配慮した交通まちづくり

基本目標1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

基本戦略1－④の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 低公害車、低燃費車の利用促進の啓発[21]
- ◆ 道路施設の省エネ化[22]
- ◆ 運輸事業者のグリーン経営の推進[23]
- ◆ エコドライブ、アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の普及啓発[24]
- ◆ 環境負荷の少ない道路工事や環境に配慮した舗装（低騒音・排水性・透水性・保水性・遮熱性等）の推進[25]
- ◆ 渋滞交差点の解消[再掲20]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①市域からの温室効果ガス排出量推計値	②公用車における低公害車の導入割合
平成29年度	実績値	863,899t-CO2※1	20.0%
	目標値	927,621t-CO2※1	19.0%
	達成率	107.4%	105.3%
平成32年度(計画目標値)	目標値	868,308t-CO2	26.0%
	進捗率	100.5%	76.9%

※1 最新の数値が平成28年度データのため、平成28年度データを記載

3. 計画の進捗に対する評価

すべての施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められています。これらの施策は、効果が表れるまで時間がかかることや、効果測定が困難ですが、継続して施策を実施していくことが望まれます。

また、「運輸事業者のグリーン経営の推進」では、各事業者で独自の効果的な取り組みを実施しており、事業者間で情報交換等行うことで、更なる取り組みの発展が期待できます。

基本戦略1-① 自転車の安全・快適な利用の促進

基本目標1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

自転車通行空間の整備

自転車ネットワーク計画に基づく整備状況(平成29年度)

自転車ネットワーク計画整備方針

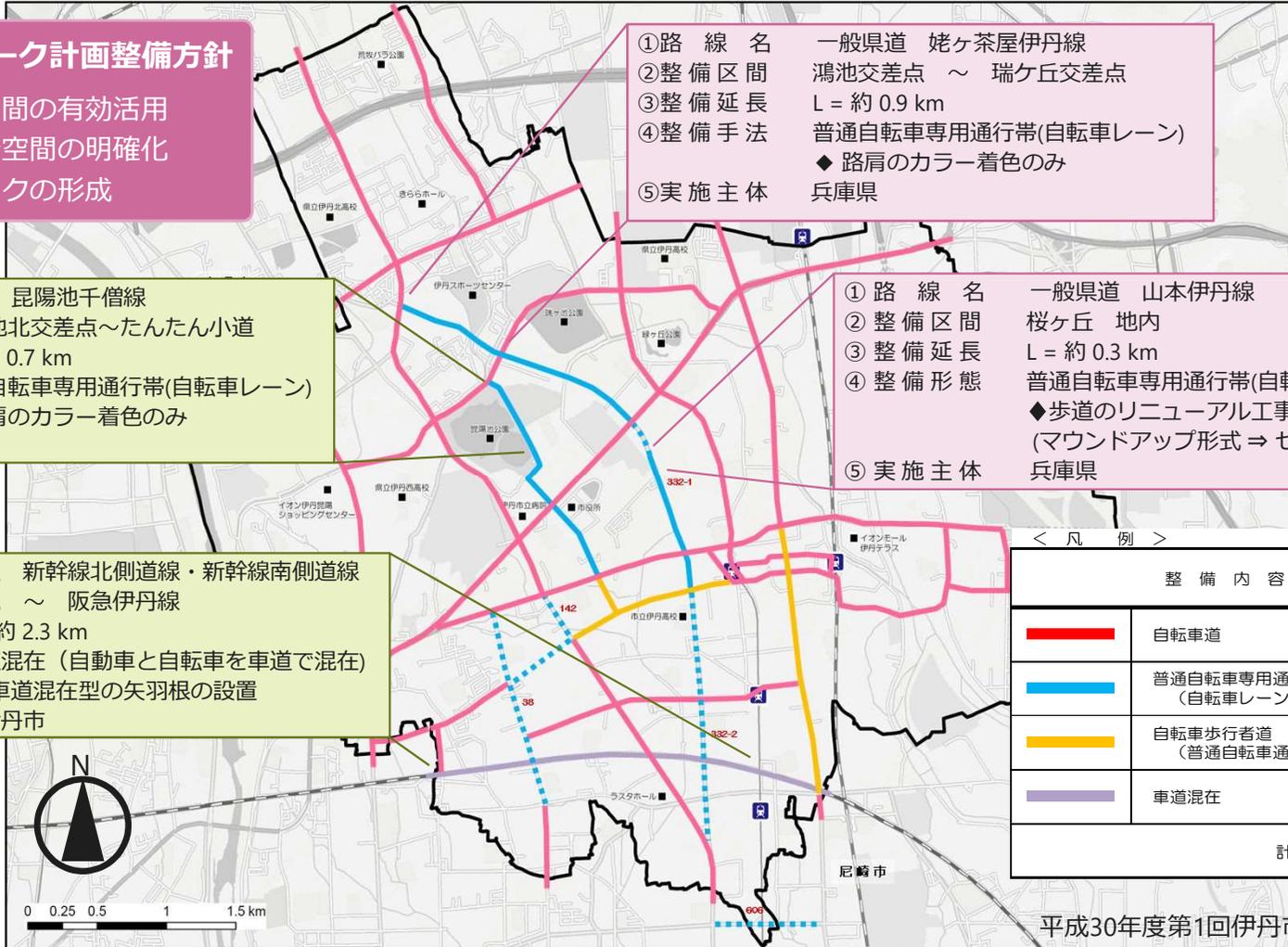
- ◆ 既存道路空間の有効活用
- ◆ 自転車通行空間の明確化
- ◆ ネットワークの形成

① 路線名 市道 昆陽池千僧線
 ② 整備区間 昆陽池北交差点～たんたん小道
 ③ 整備延長 L = 約 0.7 km
 ④ 整備手法 普通自転車専用通行帯(自転車レーン)
 ◆ 路肩のカラー着色のみ
 ⑤ 実施主体 伊丹市

① 路線名 市道 新幹線北側道線・新幹線南側道線
 ② 整備区間 市境 ～ 阪急伊丹線
 ③ 整備延長 L = 約 2.3 km
 ④ 整備手法 車道混在 (自動車と自転車を車道で混在)
 ◆ 車道混在型の矢羽根の設置
 ⑤ 実施主体 伊丹市

① 路線名 一般県道 姥ヶ茶屋伊丹線
 ② 整備区間 鴻池交差点 ～ 瑞ヶ丘交差点
 ③ 整備延長 L = 約 0.9 km
 ④ 整備手法 普通自転車専用通行帯(自転車レーン)
 ◆ 路肩のカラー着色のみ
 ⑤ 実施主体 兵庫県

① 路線名 一般県道 山本伊丹線
 ② 整備区間 桜ヶ丘 地内
 ③ 整備延長 L = 約 0.3 km
 ④ 整備形態 普通自転車専用通行帯(自転車レーン)
 ◆ 歩道のリニューアル工事を併用
 (マウンドアップ形式⇒セミフラット形式)
 ⑤ 実施主体 兵庫県



< 凡 例 >

整備内容	延長 (km)		
	整備済	予定	計
自転車道	該当なし	該当なし	該当なし
普通自転車専用通行帯 (自転車レーン)	4.6	4.1	8.7
自転車歩行者道 (普通自転車通行指定部分有り)	3.3	0.0	3.3
車道混在	2.7	0.0	2.7
計	10.6	4.1	14.7

基本戦略1-① 自転車の安全・快適な利用の促進

基本目標1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

自転車通行空間の整備

平成30年度伊丹市民意識調査で、伊丹創生総合戦略における主な取り組み項目全21項目中、取り組みが進んでいると感じられている項目の5位に、「自転車レーンの整備によって、自転車が安全に走行できるようになってきたと思う」がランクされました。



基本戦略1－① 自転車の安全・快適な利用の促進

基本目標1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

自転車通行空間の整備

伊丹市自転車ネットワークの改定

国において、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が平成28年7月に改定されたことを受け、本市のネットワーク計画の改定を行う。

主な改定内容

- ◆ 自転車は車道通行が大原則であり、一方通行を基本とする
- ◆ 暫定形態の積極的な活用
- ◆ ネットワーク計画対象路線について、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から削除



自転車ネットワーク計画の改定が必要

※現行の自転車ネットワーク計画は...

- ① 自転車歩行者道をネットワークとして位置づけ
- ② 平成32年度までの整備計画



【整備方針】

- ◆ 既存道路空間の有効活用
- ◆ 自転車通行空間の明確化
- ◆ ネットワークの形成

総合交通計画の方向性【基本目標2】

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

基本目標の方向性

今ある公共交通機能を維持するだけでなく、さらに効率的にバスを運行させるとともに、バス停近くや鉄道駅での駐輪場整備を推進し、歩行者・自転車とバス、バスと鉄道等の乗継利便性の向上により、公共交通ネットワークの強化を図ります。さらにユニバーサルデザイン※を推進することによって、市民はもとより伊丹市を訪れる人が利用しやすい公共交通をめざします。また、国内外から関西を訪れる人が気軽に伊丹市に来訪できるよう、伊丹空港（大阪国際空港）とJR伊丹駅および阪急伊丹駅を結ぶバスの利便性向上を図ります。

基本戦略ごとのめざす姿

基本戦略2-①

鉄道利便性の向上

- ・通勤や通学等で定期的に鉄道を利用する市民が、鉄道利用がしやすくなることにより今よりもさらに大阪等の市外へ行きやすくなることをめざします。
- ・国内外から伊丹市に来訪する人たちが鉄道駅でスムーズに乗り換えできることにより、来訪時の移動の不便さを感じさせないことで本市のイメージを向上させ、再度来訪してもらえるまちとすることをめざします。

基本戦略2-②

バス利便性の向上

- ・速達性や定時性が確保され、乗りたい時間帯や行きたい場所にバスが運行している等、バスでの移動が便利で快適なまちづくりをめざします。

基本戦略2-③

ユニバーサルデザイン※（バリアフリー※化）の推進

- ・市民も伊丹市を訪れる人もすべての人が、何の不安や障害を感じることなく目的地まで快適に移動できる、ユニバーサルデザイン※の考えに基づいたまちづくりをめざします。

基本戦略2-④

公共交通の利用促進

- ・交通事業者はもちろんのこと、市民、商業事業者、行政等、公共交通に関連するすべての人が連携して公共交通の維持・向上に向けた利用促進や支援を行うことで、公共交通の利用が増え、それに伴いサービスが向上するといった好循環を生み出すことをめざします。

基本戦略2 – ① 鉄道利便性の向上

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

基本戦略2 – ①の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 既存駐輪場の再整備[再掲2]
- ◆ 乗換案内等の充実(デジタルサイネージの設置等)[26]
- ◆ ホームでの安全性の確保[27]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①市営自転車駐 場利用台数 【再掲】(1日)	②鉄道乗降客数 (1日)	③デジタルサイ ネージの設置箇 所数
平成29年度	実績値	6,337台	101,200人	2箇所
	目標値	6,348台	97,080人	2箇所
	達成率	99.8%	104.2%	100%
平成32年度 (計画目標値)	目標値	6,539台	97,200人	2箇所
	進捗率	96.9%	104.1%	100%

3. 計画の進捗に対する評価

すべての施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められています。特に、「乗換案内等の充実(デジタルサイネージの設置)」や、「ホームでの安全性の確保」については、費用が高額になることから早急な対応が難しい場合が多いですが、各事業者で独自の工夫した施策を展開されています。

今後も、より多くの鉄道利用者が、快適に鉄道を利用できるよう、それぞれの施策を実施していく必要があります。

基本戦略2 – ② バス利便性の向上

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

基本戦略2 – ②の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 都市間交通のための新たなバス路線の検討[29] →P14参照
- ◆ JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港(大阪国際空港)を結ぶバスの利便性向上(「伊丹空港ライナー」の運行)とPR[再掲51]
- ◆ 需要に応じたバスネットワークおよび運行ダイヤの見直し[32]
- ◆ バス停の改良(上屋およびベンチの設置)[再掲13]
- ◆ 市営バスへの運営支援のあり方の検討[33]

平成29年度の進捗状況が『予定を下回る/未着手』の施策

- ◆ バスロケーションシステムの導入[30]
- ◆ サイクル&バスライド駐輪場の整備[31]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①市営バス利用者数(年間)	②サイクル&バスライド駐輪場の設置台数	③路線バスでつながっている市外の鉄道駅
平成29年度	実績値	1,475万人	345台	11箇所
	目標値	1,465万人	345台	9箇所
	達成率	100.7%	—	122.2%
平成32年度(計画目標値)	目標値	1,518万人	500台以上	10箇所
	進捗率	97.2%	69%	110%

3. 計画の進捗に対する評価

ほとんどの施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められています。特に、「都市間交通のための新たなバス路線の検討」において、路線バスでつながっている市外の鉄道駅に、阪急武庫之荘駅とJR立花駅の2駅が加わり、計画目標値を達成することができました。今後は、新路線の路線維持に努める必要があります。「バスロケーションシステムの導入」については、費用対効果の観点から、現状導入可能なシステムが見当たらないため、後期での実施を視野に置いて、引続き、調査・研究が必要だと考えます。

また、後期に向けた見直しの際、新たに、災害時のバスをはじめとした公共交通機関の対応・連携について、検討していく必要があります。

基本戦略2 – ③ ユニバーサルデザイン(バリアフリー化)の推進

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

基本戦略2 – ③の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 高齢者、障がい者等の公共交通運賃減免や高齢者パスの維持[35]
- ◆ 駅舎・駅周辺道路のバリアフリー化とバリアフリー対応車両の拡充[36]
- ◆ 乗換案内等の充実(デジタルサイネージの設置等)[再掲26]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		③デジタルサイネージの設置箇所数【再掲】	②鉄道乗降客数【再掲】(1日)	③市民意識調査「通勤・通学などの交通の便が良い」
平成29年度	実績値	2箇所	101,200人	45.4%
	目標値	2箇所	97,080人	47.8%
	達成率	100%	104.2%	95.0%
平成32年度(計画目標値)	目標値	2箇所	97,200人	50.0%
	進捗率	100%	104.1%	90.8%

3. 計画の進捗に対する評価

すべての施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められています。「駅舎・駅周辺道路のバリアフリー化とバリアフリー対応車両の拡充」等、各事業者の主体的な取組みにより、一定のバリアフリー化が完了しています。今後は、これらの適切な維持管理はもちろんですが、今後増加が予想される外国人客をはじめとしたすべての多様な人々が安全で快適に利用できるユニバーサルデザイン化を目指した取組みを期待します。

基本戦略2 – ④ 公共交通の利用促進

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

基本戦略2 – ④の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ モビリティ・マネジメントの実施(住民、企業、学校、転入者等)[37]
- ◆ 公共交通事業者への市内観光イベントの情報提供および各種イベント会場までの公共交通を利用したアクセス方法の情報提供[38]
→P15参照
- ◆ バスの乗り方教室やバス車内に児童の絵画を展示[39]
- ◆ 市バスオリジナルグッズの製作・販売[40]
- ◆ 高齢者・障がい者等の公共交通運賃減免や高齢者パスの維持[再掲35]
- ◆ 商業事業者と連携したサービスの導入[41]
- ◆ 市営バスへの運営支援のあり方の検討[再掲33]

平成29年度の進捗状況が『予定を下回る/未着手』の施策

- ◆ インバウンド対策を含むわかりやすい情報提供の充実[42]
- ◆ 鉄道とバスや、バスとバスでの乗継割引制度の維持と検討[43]
- ◆ 自転車におけるエコ通勤優良事業所認定制度の創設や公共交通顕彰制度の創設(エコ通勤優良事業所認定制度登録支援)[44]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①モビリティ・マネジメントの開催回数	②鉄道乗降客数【再掲】(1日)	①市営バス利用者数【再掲】
平成29年度	実績値	0回	101,200人	1,475万人
	目標値	0回	97,080人	1,465万人
	達成率	—	104.2%	100.7%
平成32年度(計画目標値)	目標値	5回	97,200人	1,518万人
	進捗率	0%	104.1%	97.2%

3. 計画の進捗に対する評価

半数以上の施策について、着実に施策が進められています。これらの施策について、各事業者で取組みを行っていますが、市と公共交通事業者が協力して施策に取り組むことで、より効果的に施策を実施していくことができると考えられます。「自転車におけるエコ通勤優良事業所認定制度の創設や公共交通顕彰制度の創設(エコ通勤優良事業所認定制度登録支援)」については、自転車活用推進法が施行され、関心が高まっている分野のため、最新の動向を注視しつつ、検討していく必要があります。

2-② バス利便性の向上

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

都市間交通のための新たなバス路線の検討



伊丹市北西部～阪急武庫之荘・JR立花駅間の新路線の開設

市南西部は、阪急神戸線の武庫之荘駅から神戸や大阪方面への移動が便利だと考えられますが、今まで市西部から直接阪急武庫之荘駅を結ぶバス路線がない状態でした。

平成30年3月24日からの阪神バス株式会社による新路線の開設により、伊丹市内から路線バスで、阪急武庫之荘駅とJR立花駅が繋がりました。

新路線の概要

1. 運行経路

金井町～西野～武庫の郷～阪急武庫之荘(北③のりば)～富松城跡～(道意線)～JR立花

※始発から朝ラッシュまでおよび夕ラッシュ以降は金井町～阪急武庫之荘までの区間運行とし、日中時間帯は全区間での運行

2. 停留所

運行経路上にある阪神バスの既存停留所を使用

※尼崎市内の新規免許区間においてのみ停留所を1箇所新設(北雁替公園前)

3. 運行便数

【平日】金井町発(上り) 22(12)便、武庫之荘・立花発(下り) 27(16)便

【土休日】金井町発(上り) 10(4)便、武庫之荘・立花発(下り) 10(4)便

※カッコ内は金井町⇄武庫之荘間の区間便数(内数)

4. 運賃

伊丹市から乗車の場合 大人220円 ※尼崎市内で乗降完結する場合は、210円

2-④ 公共交通の利用促進

基本目標2 交流を支える公共交通の充実

公共交通事業者への市内観光イベントの情報提供および各種イベント会場までの公共交通を利用したアクセス方法の情報提供

「第18回伊丹まちなかバル」での「市バス優待割引乗車券」の発行！

伊丹まちなかバル実行委員会と市交通局では、新たな取組みとして、「第18回伊丹まちなかバル」のチケット(1冊5枚綴り)に、大人1人が100円で市バスに乗れる「優待割引乗車券」1枚を付けて発行しました。

【実施結果】

- ・バルチケットの売上枚数：4,693.4冊(前売り券：3,999冊、当日券：694.4冊)
- ・市バス優待割引乗車券の利用枚数：650枚⇒交通局負担：110円×650枚=71,500円

目 的

① 飲酒運転防止

食べ歩き・飲み歩き（飲酒）の場であるバル、その参加者に対して、公共交通機関として、自動車をはじめ自転車での飲酒運転防止の一翼を担う。

② モビリティ・マネジメントの推進

市営バスに乗車するきっかけ作りと市営バスへの愛着を持っていただくことを目的に、お手頃なワンコイン（大人1名100円）で市営バスの便利さをアピールし、公共交通機関の利用へと自発的な転換を促す。

③ 市営バスの役割

市営バスが、単なる通勤・通学といった目的手段としての公共交通機関ではなく、市営バスでしかできない地域イベントへの参画や地域活動の基盤として市内外のお客様へ認知されるための取組みを行う。

バルチケット→



<関連施策> 2-④ モビリティ・マネジメントの実施

平成30年度第1回伊丹市総合交通計画推進協議会資料

15

基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

基本目標の方向性

歴史的なまちなみが活かされた中心市街地のフルモール※化を検討し、徒歩や自転車の利便性・快適性を向上させます。中心市街地の魅力のひとつとして超小型モビリティ※のレンタル利用等を検討し、楽しさや回遊性を向上させることにより、人が集まり、にぎわいあふれる中心市街地となることをめざします。また、伊丹空港（大阪国際空港）とJR伊丹駅や阪急伊丹駅を利便性の高い空港アクセスバスで結ぶことにより、伊丹市の中心市街地が、国内外から伊丹空港（大阪国際空港）を利用して関西を訪れる人の主要な玄関口として認識され、多分野の人が集まり、活動の場として選ばれる、空港のあるまちとしての魅力が活かされた中心市街地をめざします。

基本戦略ごとのめざす姿

基本戦略3 - ①

中心市街地回遊性の向上

- ・中心市街地の一体的な整備による回遊性の向上を図り、中央伊丹線を利用してJR伊丹駅周辺地域と阪急伊丹駅周辺地域を相互に人が行き交うことで、中心市街地のさらなるにぎわい向上をめざします。
- ・市の中心市街地のにぎわいが向上し、さらに魅力あるまちなみとなることにより、市内及び国内外から多くの人を訪れる中心市街地をめざします。

基本戦略3 - ②

空港を活かしたまちづくり

- ・まずは、伊丹空港（大阪国際空港）アクセスとして「伊丹空港ライナー」を利用することが浸透し、伊丹市が伊丹空港（大阪国際空港）を利用して関西を訪れる人の主要な玄関口として認識されることをめざします。
- ・その上で、「伊丹空港ライナー」の車内やJR伊丹駅及び阪急伊丹駅等において、本市の魅力をPRし、伊丹市を訪れる人を増やし、「空港のあるまち」を活かした本市のにぎわい向上をめざします。
- ・空港にも近くまた関西の中央に位置する伊丹市の好立地条件を活かし、企業が集積し、業務拠点となることで、大阪、京都、神戸と並ぶ関西経済圏の核となることをめざします。

基本戦略3 - ③

中心市街地における自転車等の放置の防止

- ・自転車利用が多い中心市街地においても、放置自転車がなく、美観が維持されて歩行者も快適に通行できる中心市街地をめざします。

基本戦略3 – ① 中心市街地回遊性の向上

基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

基本戦略3 – ①の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 無電柱化による快適な歩行空間の整備[47]
- ◆ 自転車押し歩き区間の設定[49]

平成29年度の進捗状況が『予定を下回る/未着手』の施策

- ◆ 中央伊丹線のフルモール化の検討[46]
- ◆ 超小型モビリティのレンタル利用の導入検討[48]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①中心市街地内における文化施設（8施設）利用者数	②中央伊丹線他の自転車・歩行者の休日通行量(10Hあたり)	③中心市街地活性化基本計画(2期)における無電柱化整備予定延長距離
		実績値	1,020,110人	41,719人
平成29年度	目標値	1,028,000人	38,000人	0m
	達成率	99.2%	109.8%	—
平成32年度(計画目標値)	目標値	1,146,000人	41,000人	590m
	進捗率	89.0%	101.8%	0%

3. 計画の進捗に対する評価

半数の施策について、着実に施策が進められています。特に、「無電柱化による快適な歩行空間の整備」では、快適な歩行空間の確保だけでなく、伊丹市の景観を活かした設計を行うことで、整備後は中心市街地のにぎわいの向上に貢献するものと考えます。「中央伊丹線のフルモール化」および「超小型モビリティのレンタル利用の導入検討」については、計画内で示されている通りの実施が困難であれば、後期着手に向けた検討が必要だと考えます。

基本戦略3 – ② 空港を活かしたまちづくり

基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

基本戦略3 – ②の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港(大阪国際空港)を結ぶバスの利便性向上(「伊丹空港ライナー」の運行)とPR[51]
- ◆ 空港利用者に対する伊丹市の魅力発信[52]
- ◆ 乗換案内等の充実(デジタルサイネージの設置等)[再掲26]
- ◆ 企業立地支援制度の推進[53]
- ◆ 観光施策と連携した利用促進[54] →P20参照

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①伊丹空港線乗客数	②スカイパーク来園者数	③市民意識調査「空港を活かしたまちづくりに満足している人の割合」
平成29年度	実績値	808千人	638千人	40.2%
	目標値	816千人	660千人	37.7%
	達成率	99.0%	96.7%	106.6%
平成32年度(計画目標値)	目標値	867千人	700千人	39.7%
	進捗率	93.2%	91.1%	101.3%

3. 計画の進捗に対する評価

すべての施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められています。伊丹空港線乗客数、スカイパーク来園者数は目標値を下回っていますが、2020年の全面改修に先駆けた2018年(平成30年)4月18日伊丹空港中央エリアのリニューアルオープンやインバウンドによる関西来訪者の増加による、空港利用者の増加が期待できます。この機会を活かし、空港を活かしたまちづくり施策の展開を期待するとともに、市内におけるインバウンドの動向を把握していく必要があります。

基本戦略3 – ③ 中心市街地における自転車等の放置の防止

基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

基本戦略3 – ③の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 地下(地上)ハイテク駐輪場の整備[55] →P21参照
- ◆ 既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場(路上駐輪ラック)の設置[56] →P23・24参照
- ◆ 撤去手数料の適正化、撤去時間の延長、ランダム化による規制強化[57]
- ◆ 既存駐輪場の再整備[再掲2] →P22参照
- ◆ 放置自転車防止のための啓発の充実[58]

平成29年度の進捗状況が『予定を下回る/未着手』の施策

- ◆ 自転車利用者の自律を促す料金政策の実施[59] →P25参照

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①放置自転車等 台数	②市営自転車駐 車場利用台数 【再掲】(1日)	③市営自転車駐 車場におけるポ イント発行額
平成29年度	実績値	197台	6,337台	718千円
	目標値	340台	6,348台	1,418千円
	達成率	172.6%	99.8%	50.6%
平成32年度 (計画目標値)	目標値	300台	6,539台	3,409千円
	進捗率	152.3%	96.9%	21.1%

【評価指標の補足】

- ①自転車等放置禁止区域内(市内鉄道駅周辺)における特定日の14時の放置自転車等の台数
- ②鉄道駅周辺の市営自転車駐車場9箇所の年間利用台数

3. 計画の進捗に対する評価

ほとんどの施策について、平成28年度に引続き、着実に施策が進められています。平成29年度の放置自転車等台数が大幅に削減し、計画目標値を達成しており、それぞれの施策の効果が表れています。

今後も引続き、現在実施している施策の推進を期待するとともに、「自転車利用者の自律を促す料金政策」など、中心市街地のにぎわいと両立できる積極的な取組みが望まれます。

3 - ③ 中心市街地における自転車等の放置の防止

基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

地下ハイテク駐輪場の整備

伊丹機械式自転車駐車場が平成30年4月1日(日)より供用開始

JR伊丹駅周辺の放置自転車対策として、本泉寺より土地の無償貸与を受け、地下に255台収容の自転車駐車場を整備しました。



【施設概要】

- 所在地 伊丹市伊丹2-3-37(本泉寺敷地内)
- 収容台数 255台 (一時100台 定期155台)
- 入出庫時間 4時30分から翌1時15分
- 利用料金 一時100円/日 (1時間無料)
定期2,000円/月 (一般)



ロードレーサー、マウンテンバイク、電動アシスト付自転車等多くの自転車が駐輪可
人気のチャイルドシート付電動アシスト自転車も34台収容可能



利用方法

- ①事前に車体の大きさ等を登録し、車体にICチップを取付けします。
- ②入庫は、自転車をセットして入庫ボタンを押すだけです。出庫は、ICカードをカードリーダーにかざします。



利用状況(平成30年6月12日現在)

定期契約数	113件(72.9%)
一時利用登録数	261件

3 - ③ 中心市街地における自転車等の放置の防止

基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

既存駐輪場の再整備

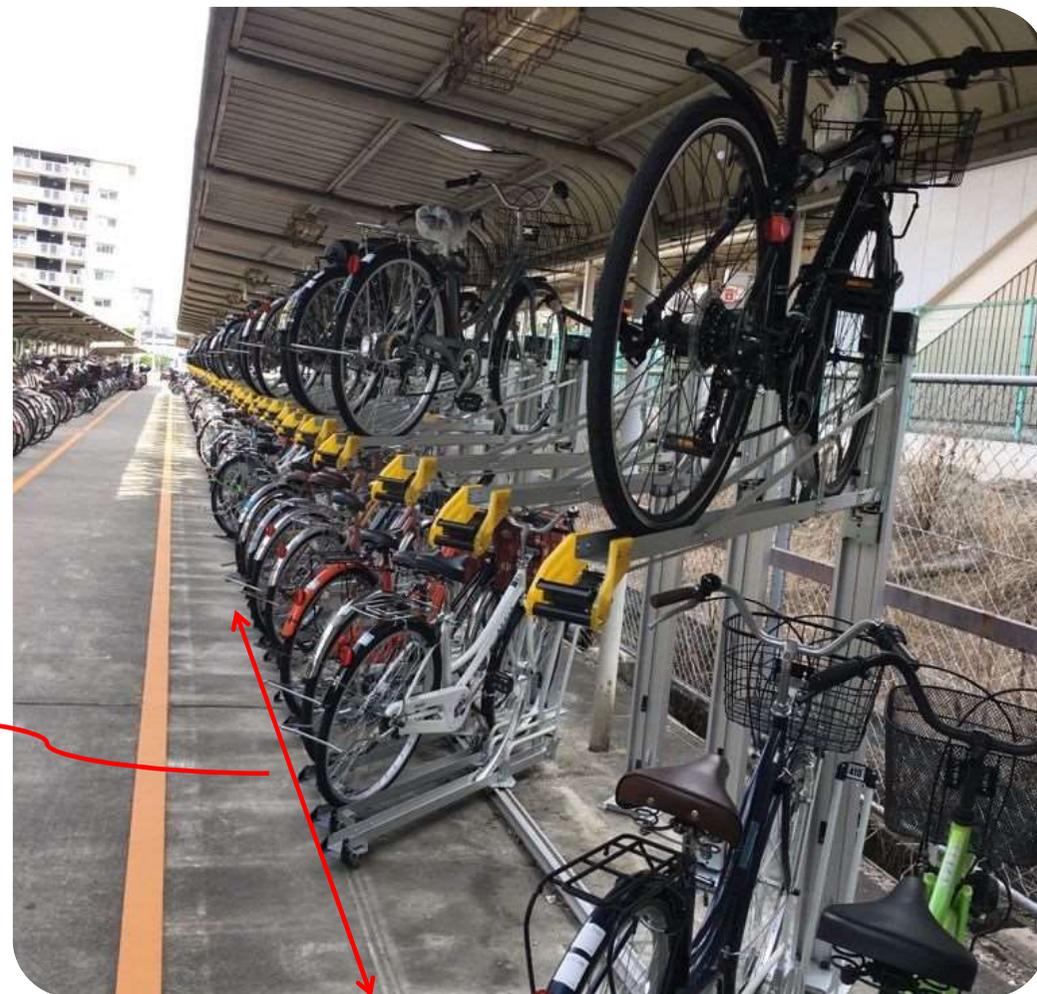
老朽化した2段式ラックの更新

船原自転車駐車場および東有岡自転車駐車場では、2段式ラックの設置から25年以上が経過し老朽化が進んでいました。利用者から、経年劣化による塗装の剥離や自転車の大型化に対応していない等、改善要望も多数あったことから、2段式ラックの更新を行い、自転車を利用する市民の利便性の向上を図りました。

- わずかな力で上段ラックに自転車を収容することができる垂直・スライド式ラックに更新しました。
- 2段式ラック設置スペースの一部を平置きに変更し、これまでラックへ収納することが難しかった子ども乗せ電動アシスト自転車等の大型自転車の駐車スペースを新たに確保しました。

下段は横にスライドするため、出し入れしやすくなりました。

更新した東有岡のラック→



3-③ 中心市街地における自転車等の放置の防止

基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場(路上駐輪ラック)の設置①

阪急伊丹駅周辺路上駐輪場Hゾーンオープン

阪急伊丹駅周辺の放置自転車対策として、Hゾーン(46台)をオープンし、路上駐輪ラックは379台となりました。



ラック エリア名	A	B	C	D	E	F	G	H
設置台数	68	51	46	50	39	32	47	46
料金設定	駐輪後1時間まで無料 駐輪後4時間毎100円			駐輪後1時間まで無料 駐輪後12時間毎100円		駐輪後2時間まで無料 駐輪後24時間毎100円	駐輪後1時間まで無料 駐輪後6時間毎100円	駐輪後2時間まで無料 駐輪後12時間毎100円

3-③ 中心市街地における自転車等の放置の防止

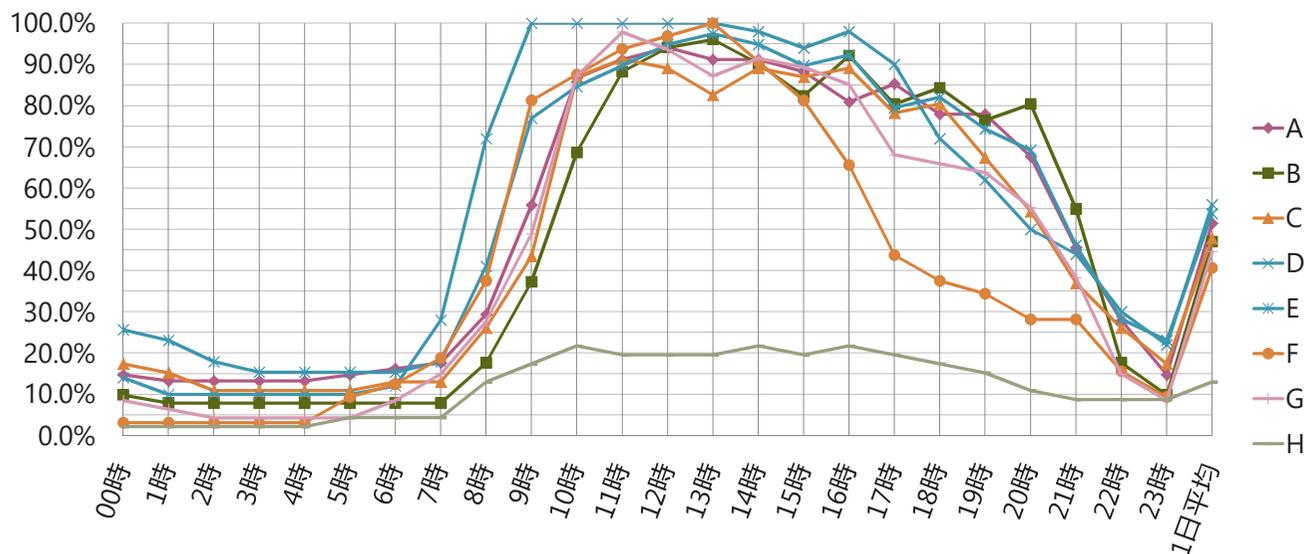
基本目標3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場(路上駐輪ラック)の設置②

放置自転車の状況

平成30年度の放置自転車等台数調査結果(速報値)では、中心市街地における放置自転車等の台数は、計画策定時の919台に比べて、大きく減少していますが、未だに放置自転車等は一定発生しています。阪急伊丹駅に近いゾーンの路上駐輪ラックの利用率は高く、路上駐輪ラックの整備は効果的ですが、場所に限りがあるため、増設は厳しい状況です。今後は、既存の駐輪場を積極的に利用していただけるような取組みが今後の課題です。

時間帯別ゾーン別路上駐輪ラック利用率※1



平成30年度 放置自転車等台数調査結果(速報値)【中心市街地のみ】

	①駐輪場収容可能台数	②駐輪台数※2			③放置台数			①-②-③ 駐輪場過不足台数			
		10時	14時	18時	10時	14時	18時	10時	14時	18時	
阪急伊丹駅 周辺※3	自転車	4,230	2,753	2,982	2,730	76	75	145	1,401	1,173	1,355
	単車	341	235	235	220	17	20	33	89	86	88
	計	4,571	2,988	3,217	2,950	93	95	178	1,490	1,259	1,443
JR伊丹駅 周辺※4	自転車	3,233	2,377	2,361	2,256	0	0	1	856	872	976
	単車	468	319	318	311	1	2	1	148	148	156
	計	3,701	2,696	2,679	2,567	1	2	2	1,004	1,020	1,132

※1 平成30年6月13日の利用状況

※2 ①・②市営自転車駐車場と民営の駐輪場(路上駐輪ラック含む)の合計
路上駐輪ラックの数値は、阪急伊丹駅周辺に含む

※3 平成30年6月13日調査

※4 平成30年7月4日調査

3 - ③ 中心市街地における自転車等の放置の防止

自転車利用者の自律を促す料金政策の実施

市営自転車駐車場における「いたみんポイント」の発行対象を拡大

平成30年度の4月1日から、市営自転車駐車場での「いたみんポイント」発行対象を拡大しました。発行対象を駐輪場の無料利用者やバイクの利用者にも拡大することで、短時間、自転車等を放置している人や、バイクを放置している人に対して、駐輪場の利用に対する意識づけを行います。

拡大内容

① 自転車利用者のみから原動機付自転車・自動二輪車の利用者も対象としました！

放置自転車対策を進める中、原動機付自転車・自動二輪車の放置が目立つようになったため

② 有料利用者のみから無料の利用者も対象としました！

無料で駐輪できるにもかかわらず、放置自転車が発生している理由のひとつとして、駐輪場に止めるのが面倒(特に、阪急伊丹駅は無料の駐輪場が地下)という人がいることが考えられるため

③ 定期利用者のポイント還元率を拡大し、定期利用者も1回の利用につき10ポイント発行としました！

旧発行基準では、定期券購入時に利用料金に応じたポイントを発行していたが、利用する度にポイントを発行する方が、駐輪の意識づけとして効果的

(旧発行基準)

区分	無料			有料	
	一時利用	一時利用	定期利用	一時利用	定期利用
自転車	×	利用料金の10%	利用料金の1%		
原動機付自転車	×	×	×		
自動二輪車	125cc以下	×	×	×	×
	125cc超		×		×

(新発行基準)

区分	無料		有料		
	一時利用	一時利用	一時利用	定期利用	
自転車	利用する度に 10ポイント				
原動機付自転車					
自動二輪車					125cc以下
					125cc超

地域通貨「いたみんポイント (通称いたポ)」とは・・・

市営自転車駐車場や加盟店舗で商品を購入等することでポイントが発行(加盟店舗では、ご利用金額100円ごとに1ポイント発行)され、貯まったポイントは、加盟店舗で1ポイント1円として利用することができるサービスです。いたポは、いたポ専用カードをはじめ、ご当地WAONやおサイフケータイでも貯めることができます。



いたみんポイントカード

総合交通計画の方向性【基本目標4】

基本目標4 地域でつくる交通まちづくり

基本目標4 地域でつくる交通まちづくり

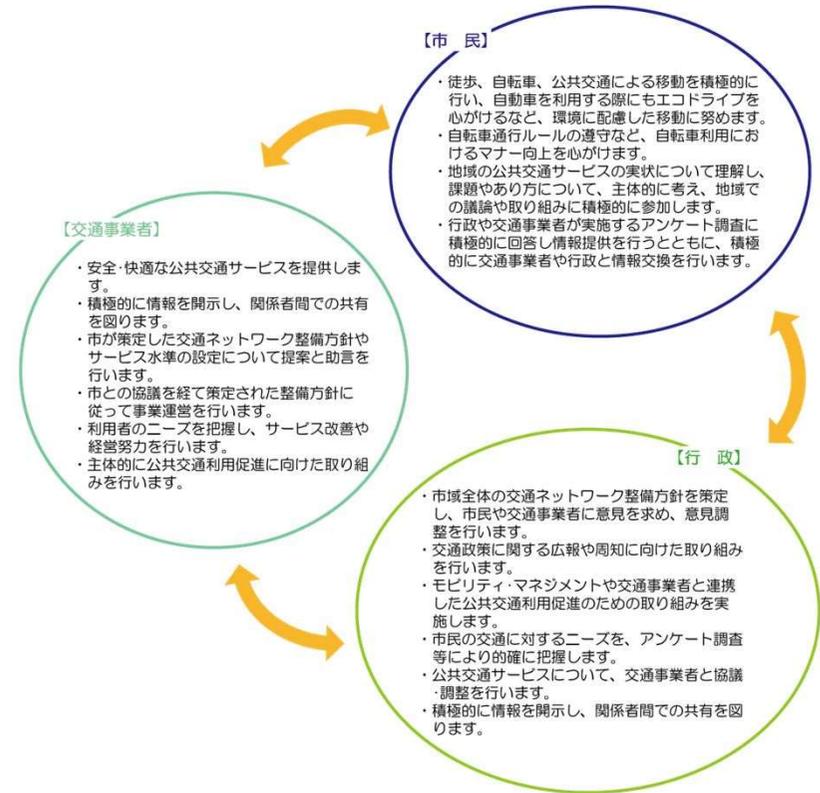
基本目標の方向性

公募型協働事業提案制度※をさらに活用するとともに、多様化する移動ニーズなど地域の交通の課題やその対応策について、市民が自主的に考え、実行できる仕組みづくりを推進します。厳しい財政状況にあっても、市民や交通事業者、企業などの多様な主体がそれぞれの知識や能力を活かし、行政と連携することにより、将来を見据えた、利便性が高く、快適性・安全性が確保されたまちづくりをめざします。

基本戦略ごとのめざす姿

基本戦略4-① 地域でつくる交通まちづくり

- 交通だけに限らず、まちづくり全般に対して、地元住民や企業が自ら考え行動する「参画と協働のまちづくり」を進めることにより、地元住民や企業と行政の信頼関係を深め、共に考え、共に行動するまちづくりをめざします。
- 高齢により自動車の運転に不安を感じる人が、無理に自動車を運転しなくても便利に生活できるまちを構築し、運転免許を自主返納する高齢者が増え、高齢者が加害者となる自動車事故が少ない安心できるまちをめざします。



基本戦略4 – ① 地域でつくる交通まちづくり

基本目標4 地域でつくる交通まちづくり

基本戦略4 – ①の総括

1. 実施施策

平成29年度の進捗状況が『予定を上回る/予定通り』の施策

- ◆ 交通について市民が主体的に考える場の設立および継続運営[60]
- ◆ 民間事業者との連携による交通安全教室等の拡充[61]
- ◆ 公募型協働事業提案制度の推進[63]

平成29年度の進捗状況が『予定を下回る/未着手』の施策

- ◆ 免許返納制度の周知・推進(公共交通利用助成の維持・拡充を含む)[62]

2. 平成29年度末時点の評価指標の達成状況

評価指標		①交通について考える団体	③市民意識調査「市民主体のまちづくりの実現についての満足度」	①モビリティ・マネジメントの開催回数
		実績値	0団体	46.1%
平成29年度	目標値	0団体	44.0%	0回
	達成率	—	104.8%	—
平成32年度(計画目標値)	目標値	3団体	50.0%	5回
	進捗率	0%	92.2%	0%

3. 計画の進捗に対する評価

ほとんどの施策について、平成28年度に引続き、民間事業者や市民の参画を得て、施策が進められており、継続した実施が望めます。「免許返納制度の周知・推進(公共交通利用助成の維持・拡充を含む)」については、各事業者で利用助成制度を設けています。これらの助成制度の周知を、行政等の啓発活動と協力することで、より効率的に施策が実施できるものと考えます。