

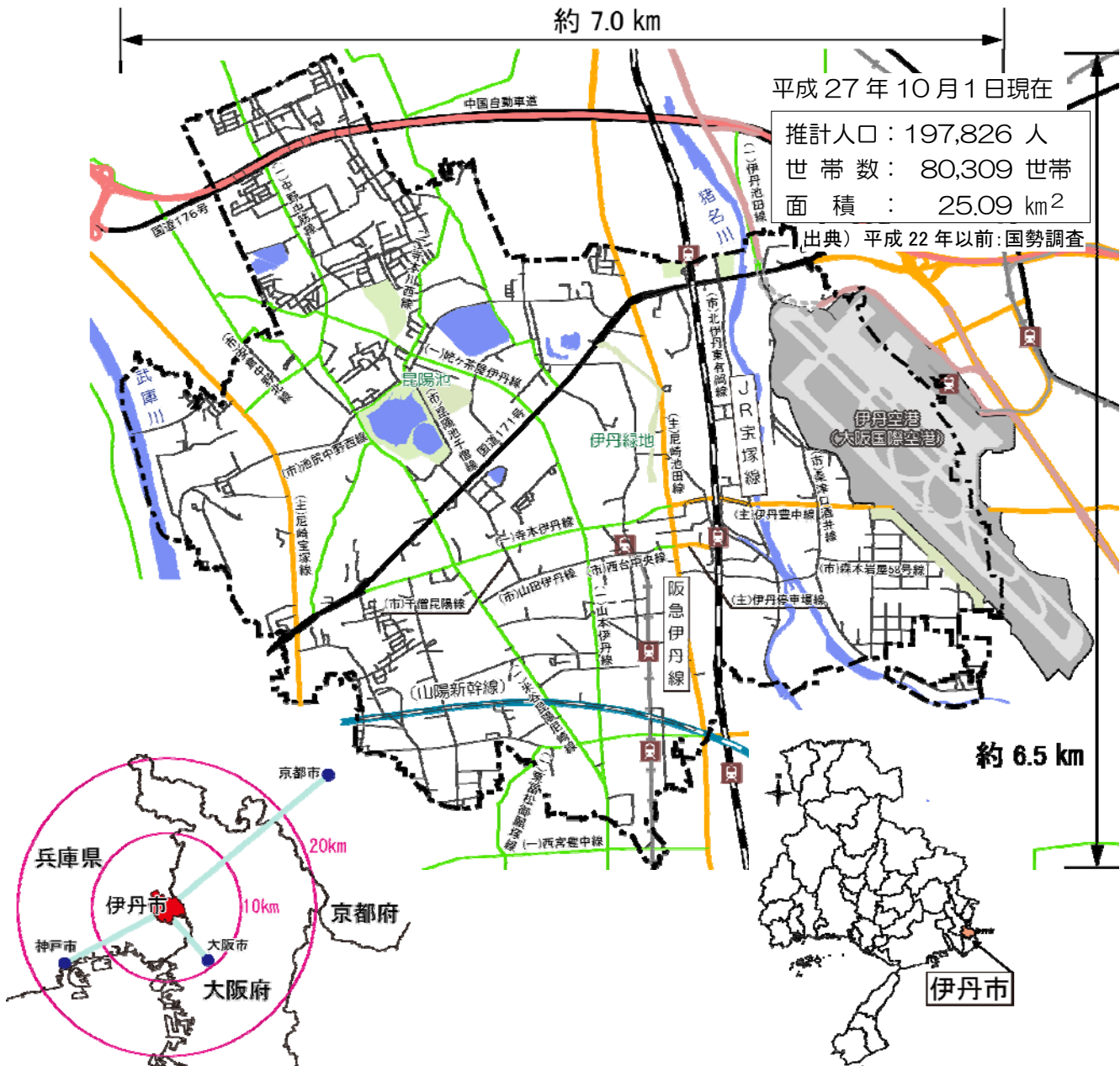
第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

2.1 伊丹市の概況

(1) 位置・地勢

- ・伊丹市は、阪神間地域の南東部に位置しており、東は大阪府と接している人口約20万人の都市であり、東西約7.0km、南北約6.5km、総面積は25.09km²です。
- ・武庫川、猪名川によってつくられた武庫平野の中心にある伊丹台地とその東部の猪名川沿に広がる低地からなっており、高低差は39mで、市全体が平坦な地形になっています。
- ・関西のほぼ中心に位置しており、古くから“摂津のへそ”と言われてきました。神戸市、京都市を結ぶ線上にあり、大阪市へは約10kmと近くなっています。
- ・瀬戸内式気候に属しており、一年を通して温暖で降水量の少ない気候です。

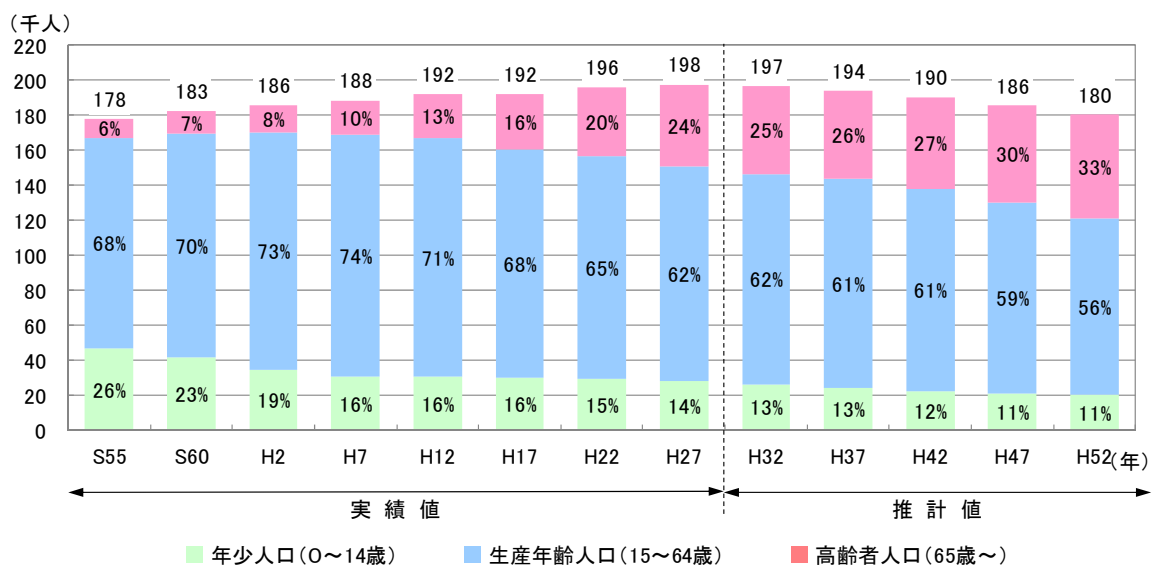
< 伊丹市の位置と概要 >



(2) 人口

- ・市の人口は、平成27年で約19万8千人です。
- ・昭和55年以降、増加し続けており、市では平成37年に約20万人まで増加することを目標としていますが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成27年をピークに減少し、平成52年には、約18万人に減少するとされています。
- ・平成27年の65歳以上の人口は24%を占め、高齢化が進展しています。
- ・今後の人口減少以上に、65歳までの人口が減少していくことにより、平成52年には、65歳以上の人口が33%を占め、約3人に1人が65歳以上になると推計されています。

＜ 人口・高齢化率※・年少人口比率の推移 ＞



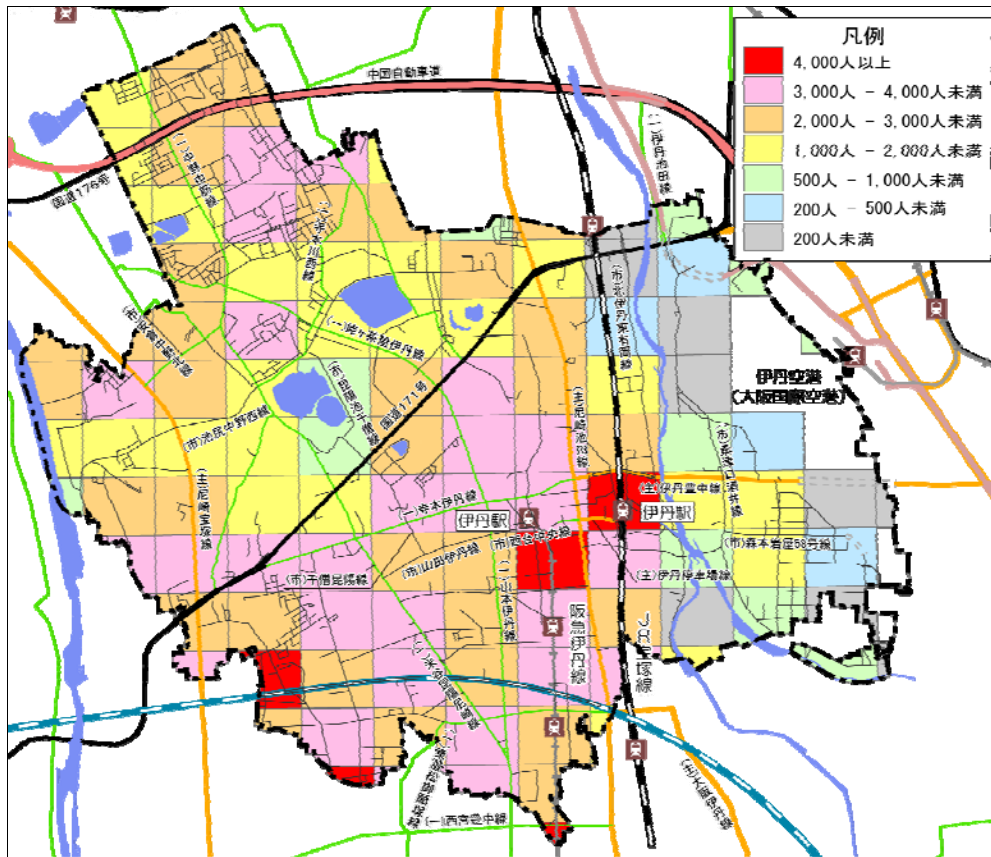
*) 平成27年は国勢調査(平成22年10月1日)の確定値に、住民基本台帳法に基づく移動数を反映したもの。

出典) 平成22年以前: 国勢調査

平成32年以降: 「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」国立社会保障・人口問題研究所

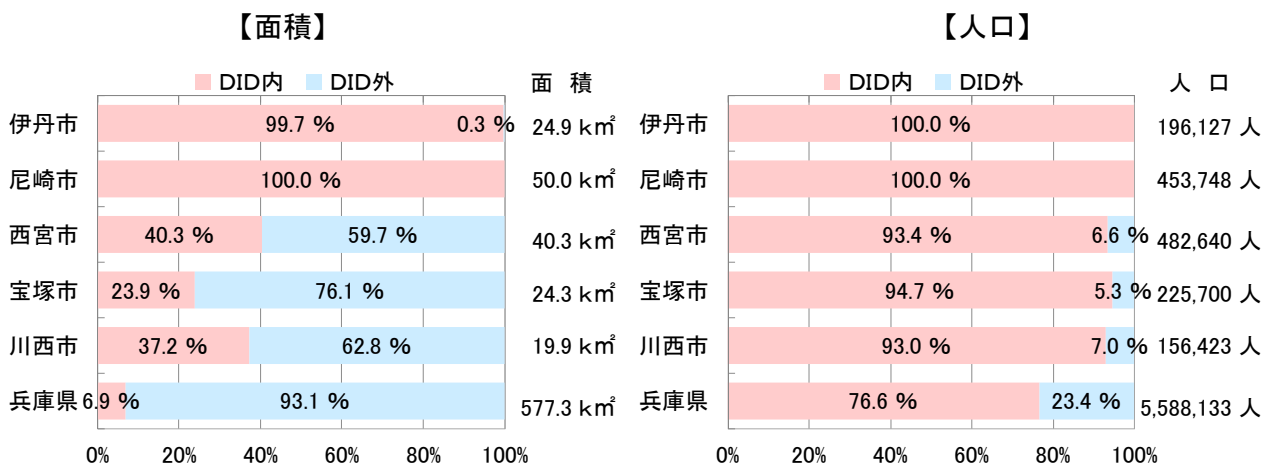
- ・市の人口分布は、伊丹空港（大阪国際空港）周辺を除いて、市域全体で人口が多くなっています。
- ・また、隣接市とD I D※の面積及び人口の割合を比較すると、尼崎市とともに伊丹市は市域のほとんどがD I Dであり、市域全体に人口が分布しています。

< 地域別人口 >



出典) 平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計※

< 伊丹市及び隣接市における全域に対するD I Dの割合 >

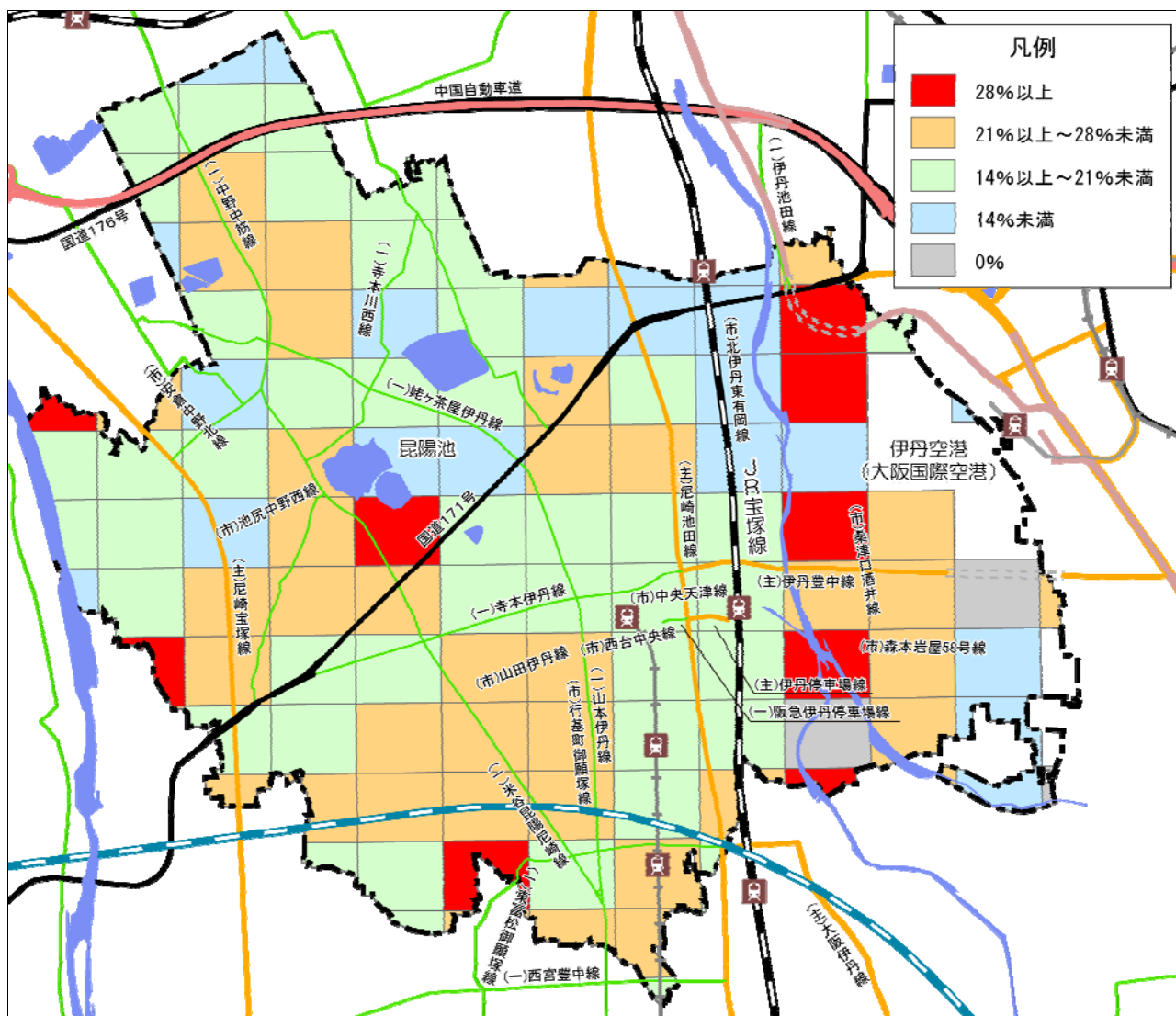


出典) 平成 22 年国勢調査

第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

- ・高齢化は、人口が少ない地域で高齢化率※28%以上の地域が見受けられますが、市内で高齢化率が特に進んでいる地域はなく、市内全域で進んでいます。

< 地域別高齢化率 >

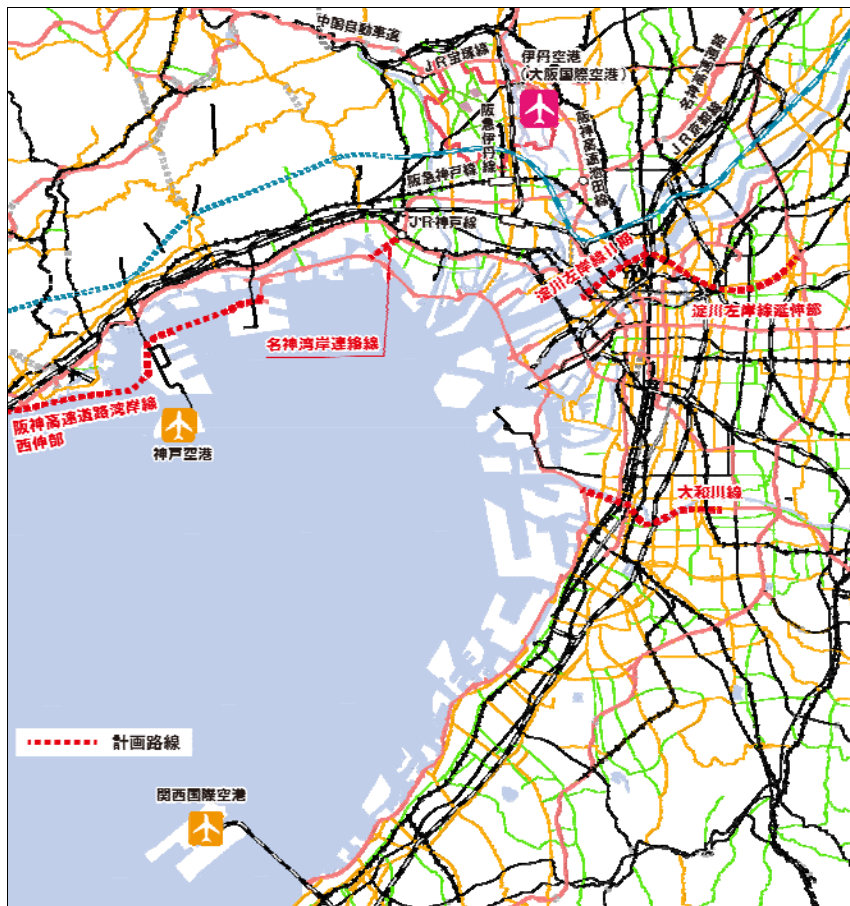


出典）平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計※

(3) 広域交通網

- ・市の東部を南北にＪＲ宝塚線が走っており、ＪＲ福知山線で京都府北部と結ばれています。伊丹市の南部に隣接する尼崎市のＪＲ尼崎駅は、兵庫県西部と滋賀県を結ぶＪＲ神戸線、京都線、尼崎駅と奈良県までを結ぶＪＲ東西線との乗換駅となっており、伊丹市はＪＲ西日本の各路線により、京阪神各地と結ばれています。
- ・ＪＲ宝塚線と並行して走る阪急電鉄伊丹線は、市の南部の阪急塚口駅で阪急電鉄神戸線とつながり、兵庫県西部から大阪市まで結ばれています。
- ・伊丹市は、東西に走る中国自動車道と名神自動車道の間に位置し、市の東部には阪神高速道路池田線が南北に走っています。各道路はＪＣＴで結ばれ、伊丹市と関西だけでなく、全国的な道路網が形成されています。
- ・市の北西には中国自動車道宝塚ＩＣが、東部には阪神高速道路池田線の池田、大阪空港、豊中北の出入口があり、高速道路利用が便利になっています。
- ・伊丹市には伊丹空港（大阪国際空港）があり、平成２８年４月１日よりコンセッション※による関西国際空港との一体運用が開始され、今後は神戸空港を含めた３空港の一体的な活用が期待されています。
- ・３空港を結ぶアクセス道路となる名神湾岸連絡線、阪神高速道路湾岸線西伸部の整備に向けた調査が開始されています。

< 広域交通網 >



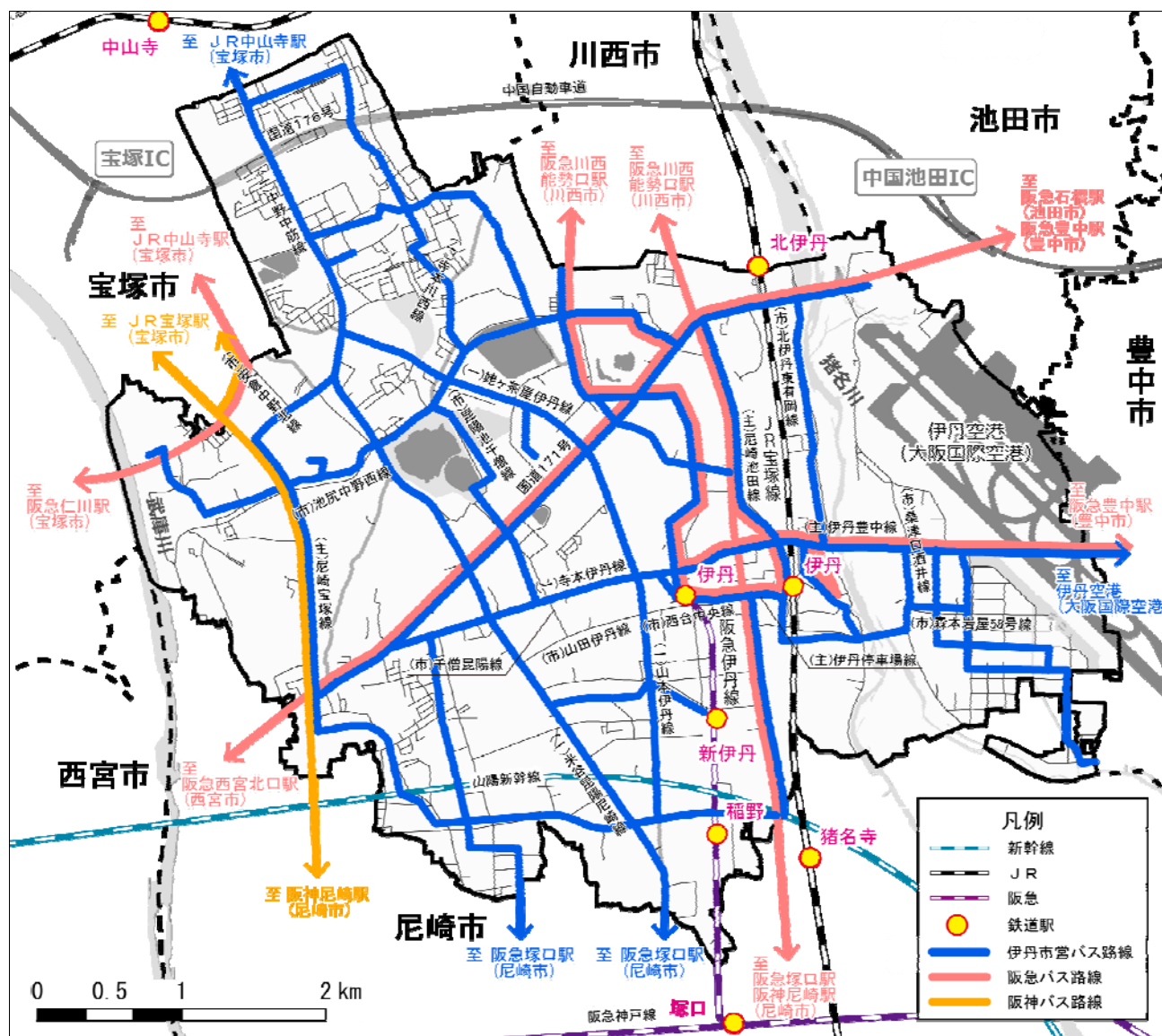
第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

(4) 市内交通網

① 公共交通網

- ・市の公共交通は、鉄道と路線バスで構成されており、市の東部には伊丹空港（大阪国際空港）があります。
- ・市の東部をＪＲ宝塚線、阪急電鉄伊丹線が南北に走り、路線バスは、市営バスが市全域をほぼカバーし、市営バスの路線を補完し、隣接する市域を結ぶ阪急バス、阪神バスが運行しています。

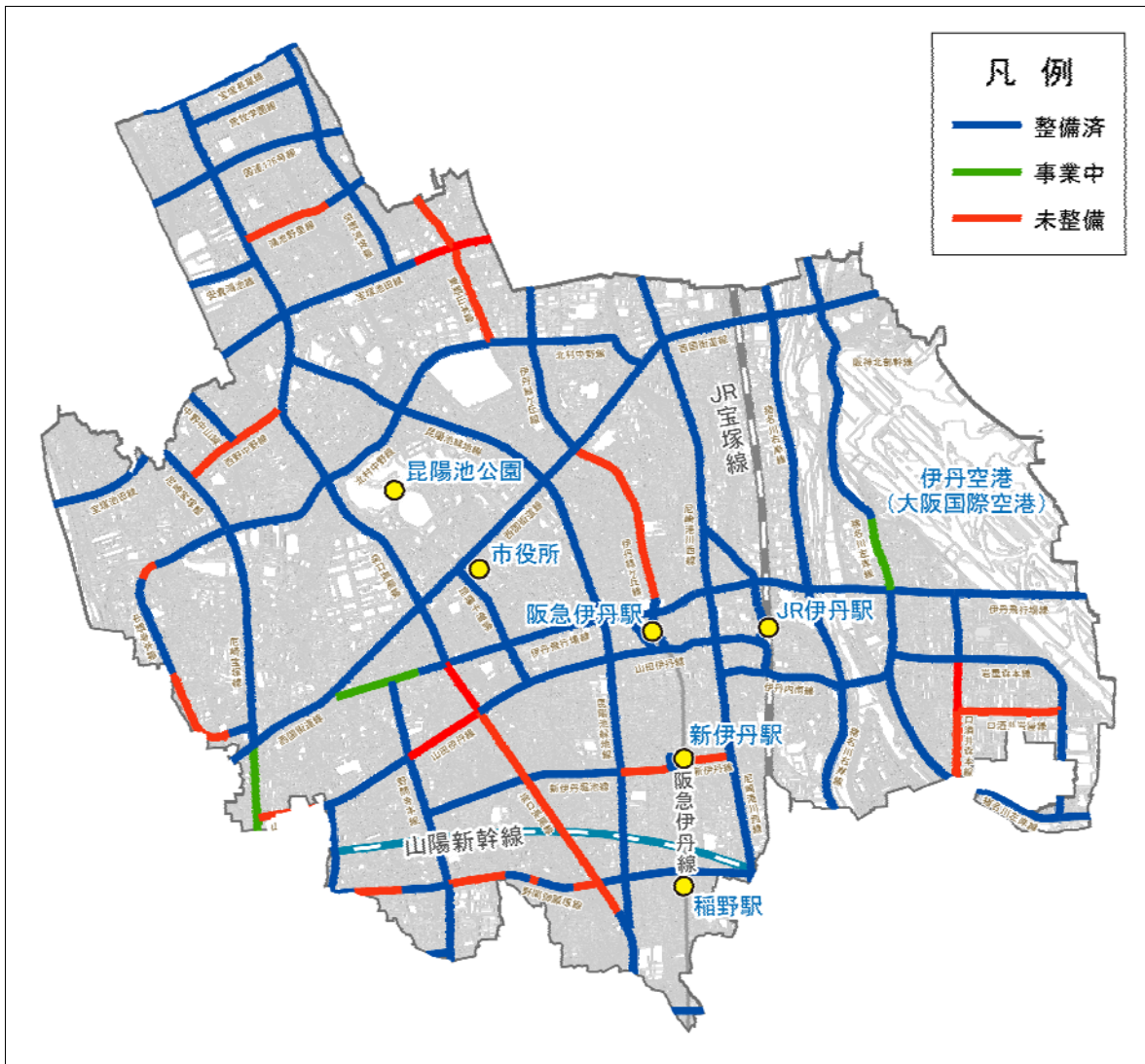
< 公共交通網 >



② 都市計画道路※網

- ・市の平成27年3月末時点の都市計画道路の整備状況は、計画延長81.51kmのうち70.07km（約86%）が整備済となっています。
- ・しかし一方で、10.86km（約13%）の未整備区間が残されており、都市計画道路区域内の土地所有者等の権利を制限し続けていることや近年の社会経済情勢の変化を考慮して、必要性の検証を行い、都市計画道路網の見直しを進めています。

< 都市計画道路整備状況 >



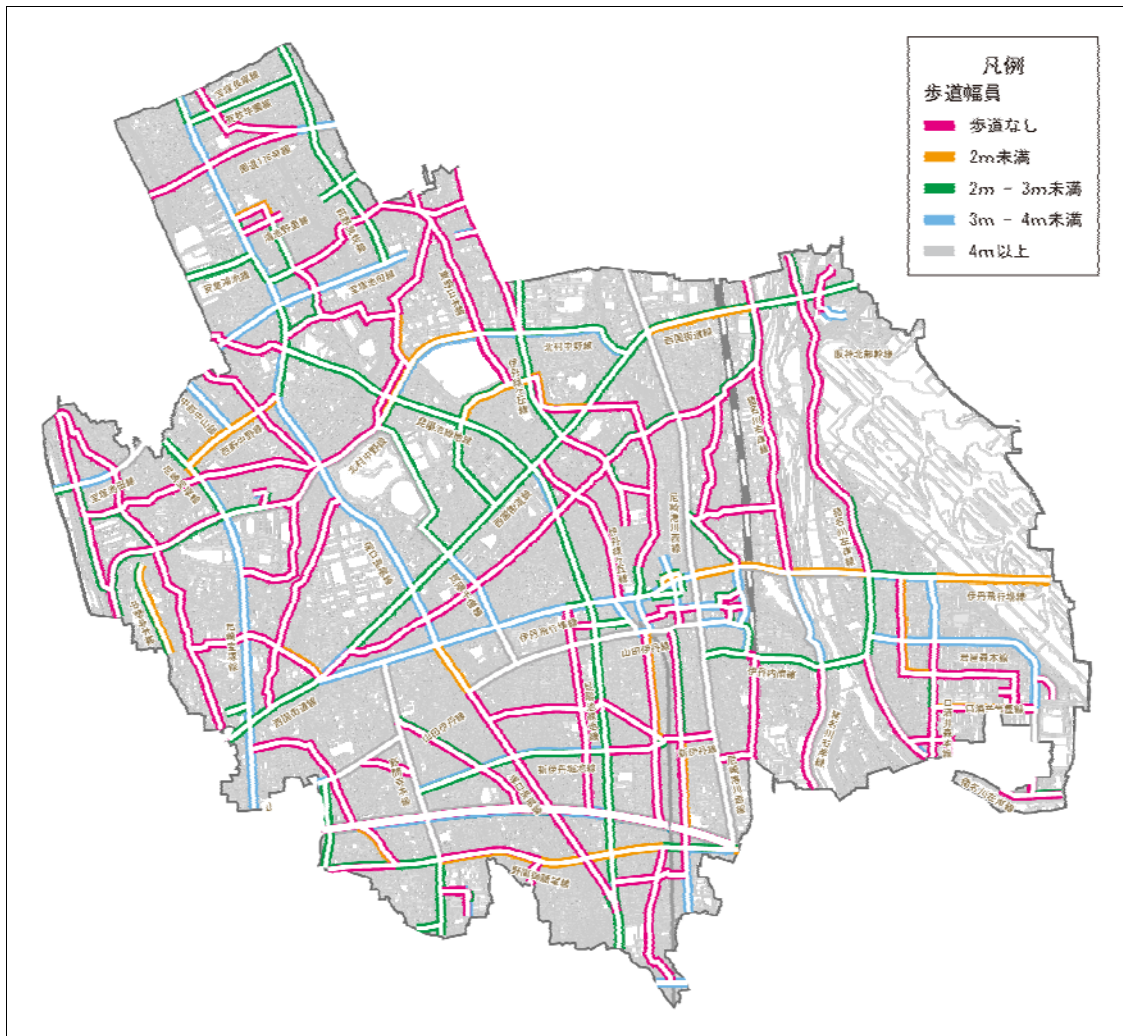
計画延長	整備済	事業中	未整備
81.51 km (100.0 %)	70.07 km (86.0 %)	0.58 km (0.7 %)	10.86 km (13.3 %)

※) 平成27年3月末時点。

③ 歩道設置状況

- ・市の道路の歩道は、都市計画道路※としての整備が終わっている箇所でも、歩行者と自転車のすれ違いが安全にできる幅員3mより狭い歩道が多くなっています。
- ・狭い歩道上で歩行者と自転車が錯綜し、特に歩道に植樹帯などが設けられている箇所では、幅員が3mであってもスムーズにすれ違いが出来ないだけでなく、歩行者、自転車ともに危険な状態になっています。

< 歩道設置状況 >



※) 国道・県道・主要市道について示している。

< 歩道内での自転車と歩行者の錯綜 >

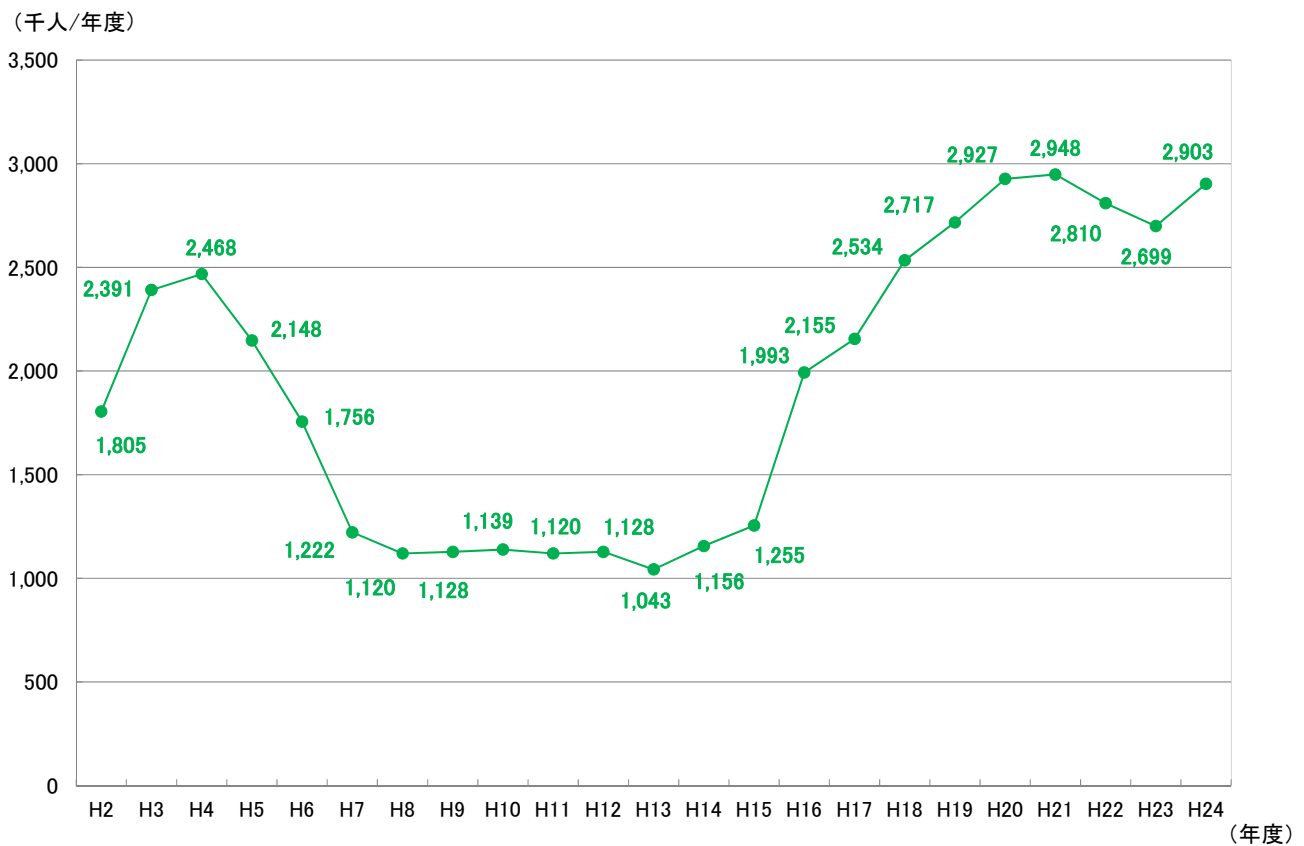


出典) 伊丹市自転車ネットワーク計画(平成28年3月)

(5) 観光の現状

- ・市の観光客は、平成4年度以降減少し、関西国際空港が平成6年9月に開港して阪神淡路大震災が平成7年1月にあった平成6年度では約1,756千人であり、さらに減少して、平成7年度以降平成13年度まで約1,100千人で推移していました。
- ・平成20年度には、伊丹スカイパークが全面オープンし、平成2年度以降最も多い約2,927千人にまで増加しています。
- ・調査対象が変更となった平成22年度は約2,810千人で、その後やや減少しましたが、平成24年度は約2,903千人に増加しています。

< 観光客の推移 >



＊) 平成21年度調査までは、年間入込1,000人以上、平成22年度調査以降は10,000人以上の観光地、観光施設、イベント等の延べ入込数。

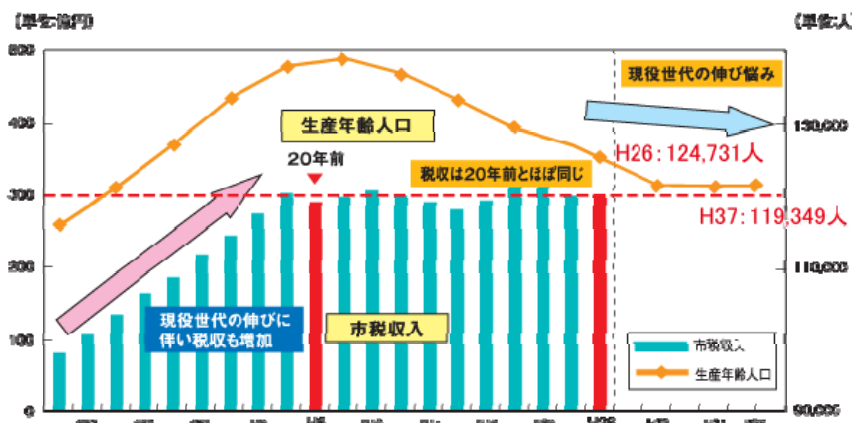
＊＊) 延べ入込数調査のため、複数の観光地を訪れた場合は重複してカウントされている。

出典) 兵庫県市区町別主要統計指標

(6) 行財政状況

- ・市の生産年齢人口は、平成7年をピークに減少しており、平成37年には平成26年より約5千人減少すると推計されています。
- ・生産年齢人口の減少により、今後大幅な税収の増加が見込めないことに加え、高齢化に伴い、福祉や医療に係る費用が増加すると考えられます。

< 市税収入と生産年齢人口の推移 >

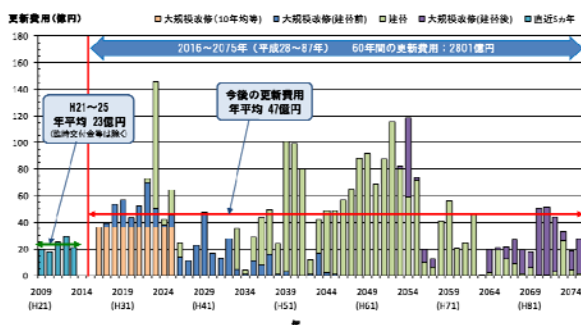


＊ 平成37年生産年齢人口は、「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」国立社会保障・人口問題研究所における人口推計データ。

出典)「伊丹市の財政 ほんまに大丈夫?!～やさしい財政のおはなし」

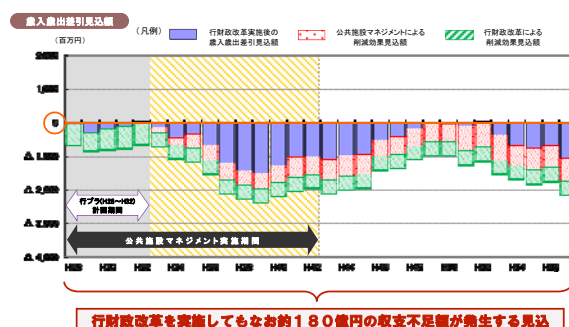
- ・また、現在、市が保有する公共施設等を、建築30年後に大規模改修、60年後に同じ規模で建替えすると、平成28年度からの60年間で総額2,801億円、年平均47億円が必要になり、平成21～25年度の5年間ににおける維持・更新費の年平均23億円の約2倍になります。
- ・「伊丹市行財政プラン(平成28年度～平成32年度)」の計画期間5年間で、魅力ある都市経営、公共施設マネジメント*及び効率的な行政経営に取り組み、その取り組みを機能的にするための財政規律を設定してもなお、今後30年間で約180億円の収支不足額が発生すると予測されています。
- ・道路予算についても、これまで通りの右肩上がりではなく、整備する時代から今ある施設を活かす時代への転換が求められています。

< 将来の公共施設等の更新費用 >



出典)「平成26年度伊丹市公共施設白書」

< 中長期財政収支見直し (行財政プランの取り組み後) >

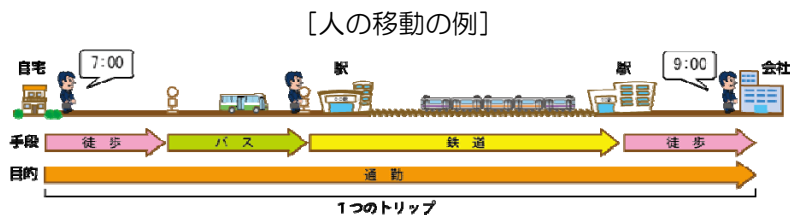


出典)「伊丹市行財政プラン(平成28年度～平成32年度)」

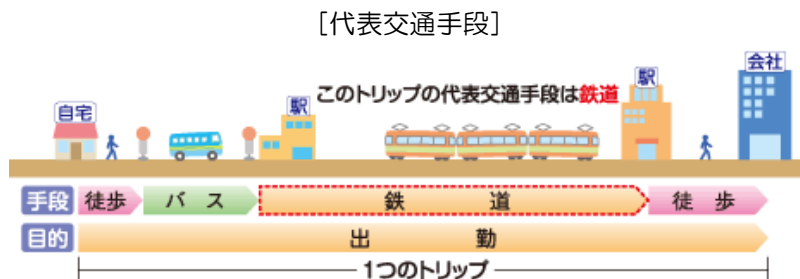
2.2 伊丹市の人の動きの概要

(1) 近隣市町や地域間の流動

- ・伊丹市における人の動きは、パーソントリップ調査結果から把握します。
- ・パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。
- ・パーソントリップ調査結果を分析することにより、地域全体の交通量を定量的に把握できるだけでなく、乗り換えを含めた交通手段の分担等の検討が可能になります。
- ・これまで昭和45年の第1回以降、10年ごとに京阪神都市圏において調査が実施されており、直近では平成22年に「第5回近畿圏パーソントリップ調査」が実施されました。
- ・人のある地点からある地点までの移動を「トリップ」といい、トリップは、移動の目的ごとに1トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても1トリップと数えます。



- ・パーソントリップ調査では、外出した人数の全人口に対する割合を「外出率」といい、また、移動の際に利用する交通手段は、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」として整理しています。



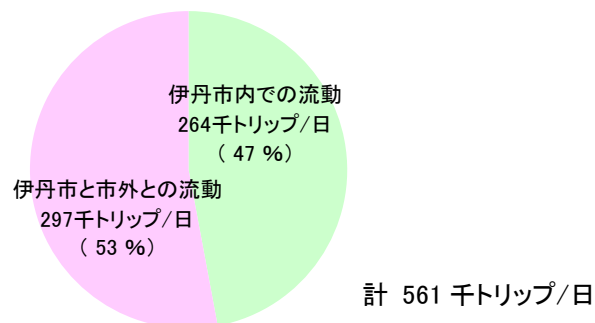
出典)「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」京阪神都市圏交通計画協議会
京阪神都市圏交通計画協議会 ホームページ

第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

① 近隣市町及び市内地域間の流動

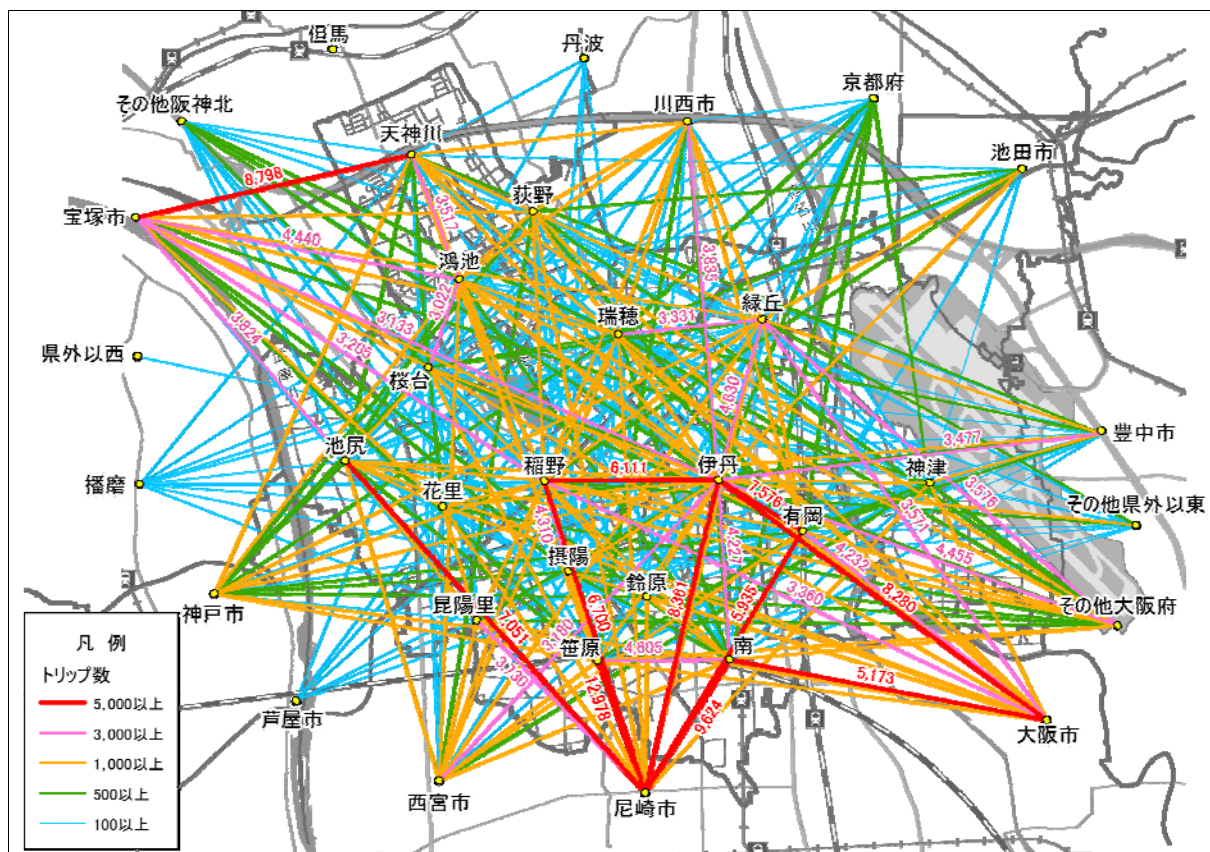
- ・市関連流動の内訳は、市内での流動が47%、市と市外との流動が53%で、市外との流動がやや多くなっています。
- ・市外との流動においては、市南部の地区と尼崎市との流動が多く、笹原地区～尼崎市が約1万3千トリップで最も多くなっています。以下、順に南地区、伊丹地区、池尻地区、稲野地区と尼崎市との流動が多くなっています。尼崎市を細分化すると、南地区、笹原地区から尼崎市内陸西部への流動や、笹原地区、池尻地区から尼崎市内陸西部への流動が多くなっています。また、天神川地区と宝塚市との流動も多くなっています。
- ・市内の地域間OD流動※は、伊丹地区、有岡地区、稲野地区に関連した流動が多く、特に伊丹地区～有岡地区、伊丹地区～稲野地区との流動が多くなっています。

< 伊丹市関連流動の割合 >



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

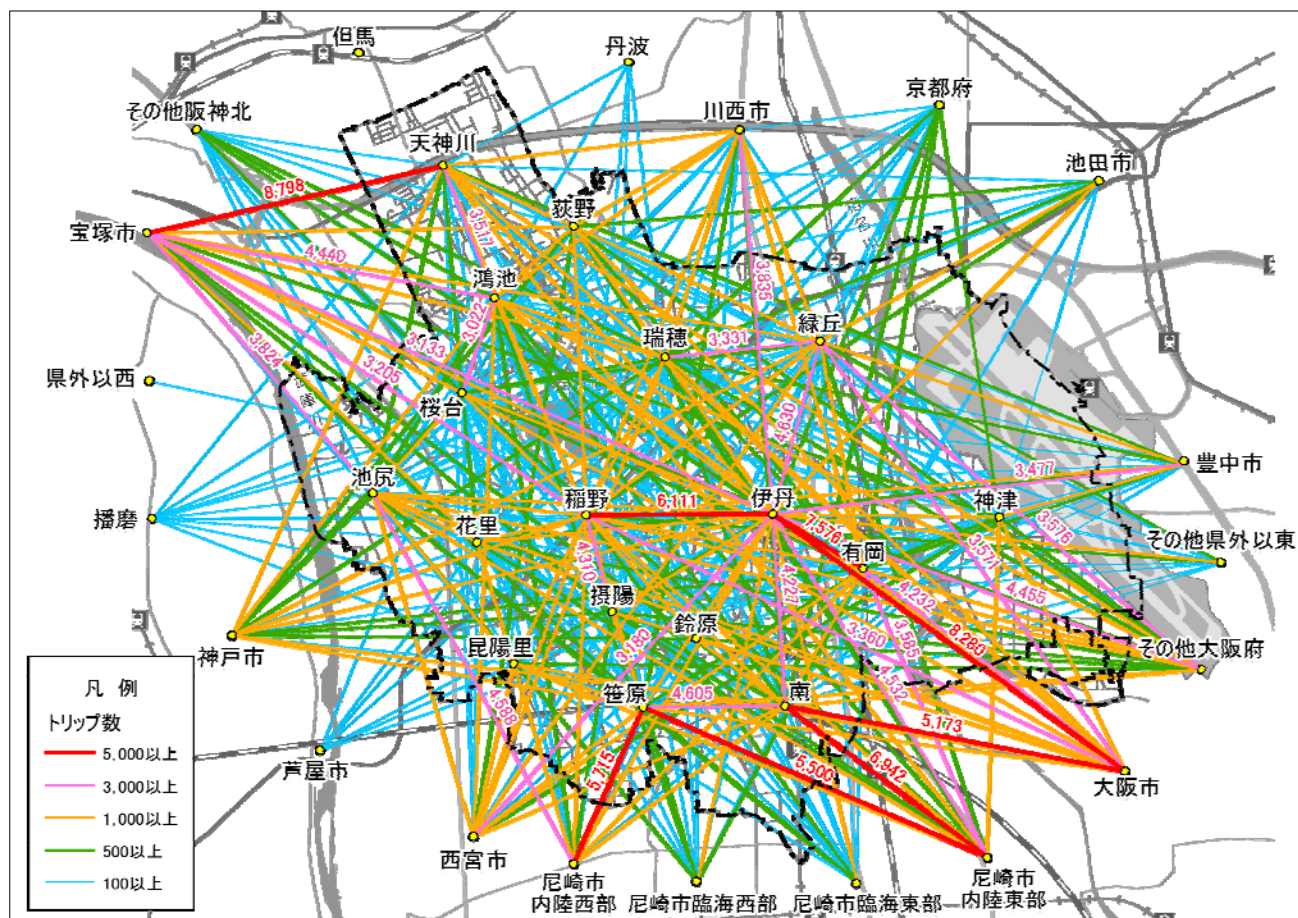
< 近隣市町及び地域間OD流動 >



※) 100トリップ未満は表示していない。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

< 近隣市町及び地域間OD流動※（尼崎市細分化） >



※) 100トリップ未満は表示していない。

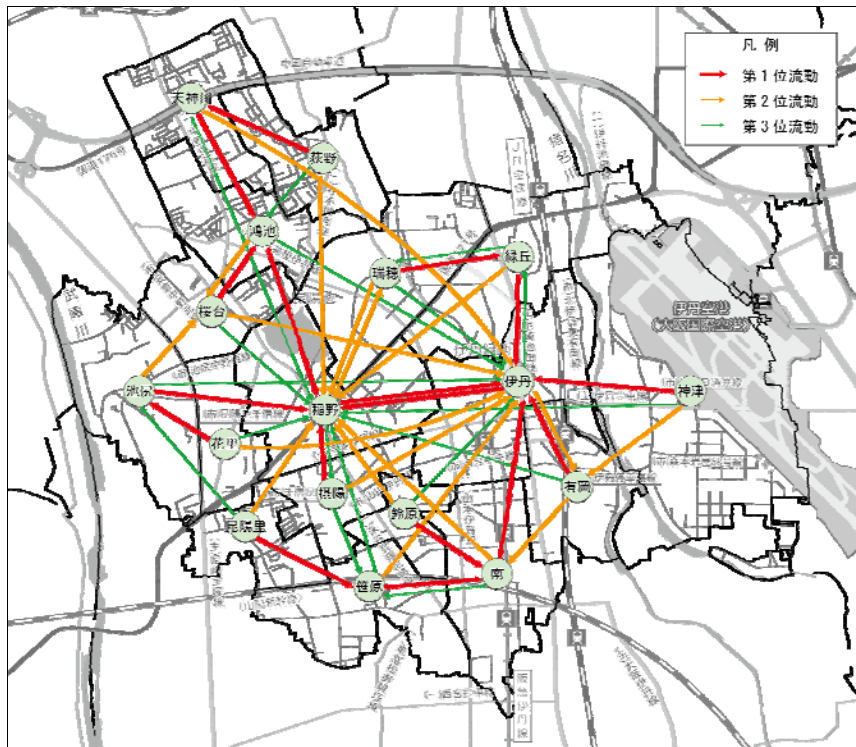
出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

② 各地域居住者の主な行き先（市内）

- ・各地区に居住している人の、市内における主な行き先を集計して順位付けを行い、第1位流動で比較してみると、市の中心部である伊丹地区及び稲野地区へ向かっている地区が多くなっています。

< 各地域居住者の主な行き先（市内） >

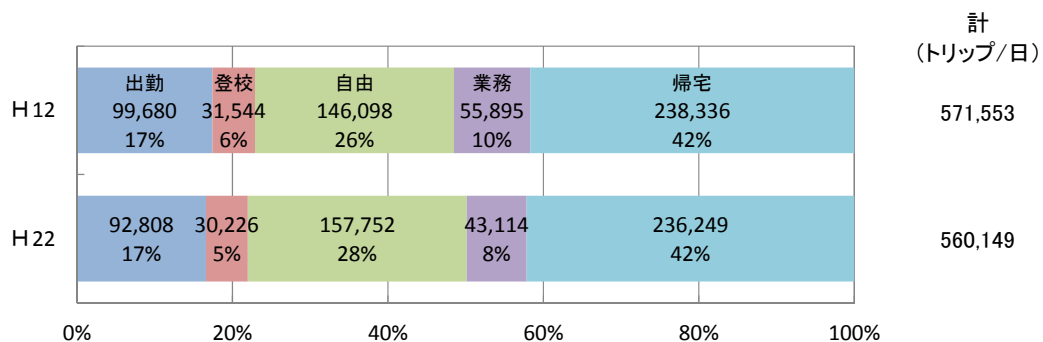


出典）平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(2) 移動目的

- ・市の移動目的の割合は、帰宅を除くと買物や通院などの自由目的※が 28%で最も多くなっています。
- ・また、平成 12 年から平成 22 年の目的構成の推移をみると、総量が減少していることから、各目的のトリップ数が減少している中で、自由目的だけが増加しています。

< 伊丹市関連トリップの目的構成の推移 >



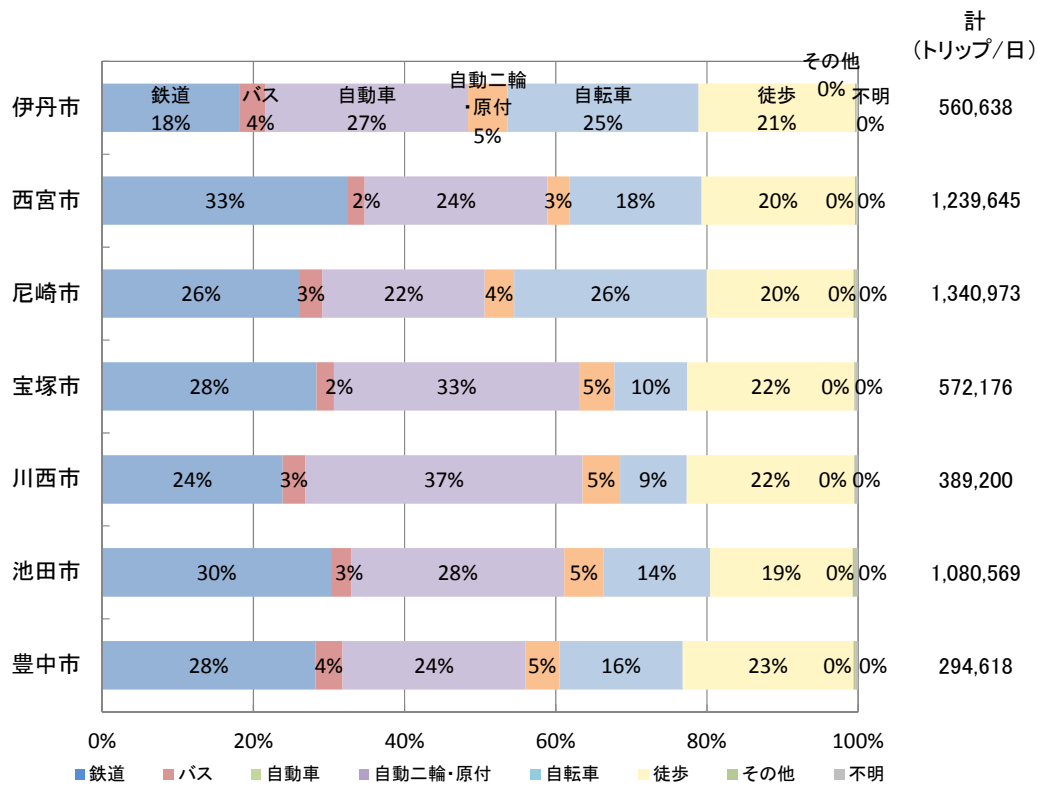
出典）平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

（平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果）

(3) 利用交通手段

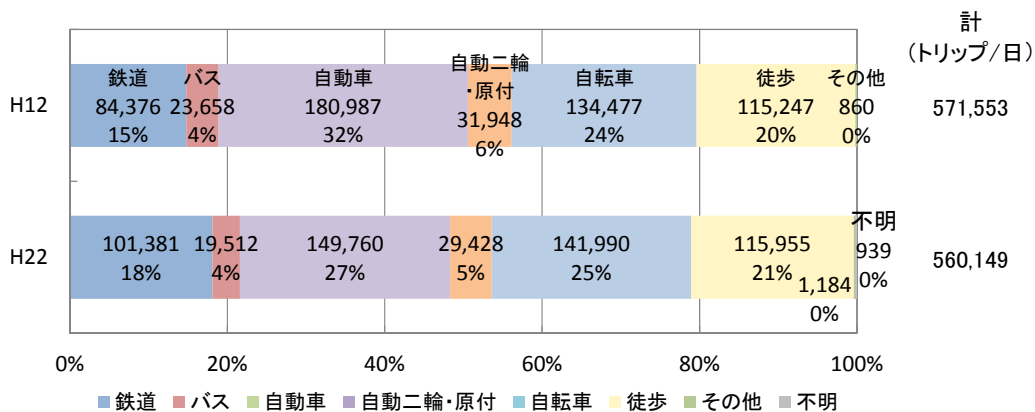
- ・市の利用交通手段の割合は、自動車利用、自転車利用が約3割で高くなっています。
- ・隣接市と比較すると、自転車利用の割合は、南部の尼崎市を除いた近隣市では2割以下なのに対し、伊丹市は尼崎市と同様に約3割で高くなっています。
- ・また、鉄道利用の割合は伊丹市が約2割で最も低く、自動車利用の割合は約3割で、北部の川西市、宝塚市、池田市より低い割合になっています。
- ・平成12年から平成22年の市の利用交通手段の推移をみると、自動車利用が割合、トリップ数ともに減少し、鉄道利用、自転車利用、徒歩が割合、トリップ数ともに増加しており、特に鉄道利用の増加が大きくなっています。

＜市町別関連トリップの代表交通手段分担率※＞



出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

＜伊丹市関連トリップの代表交通手段の推移＞

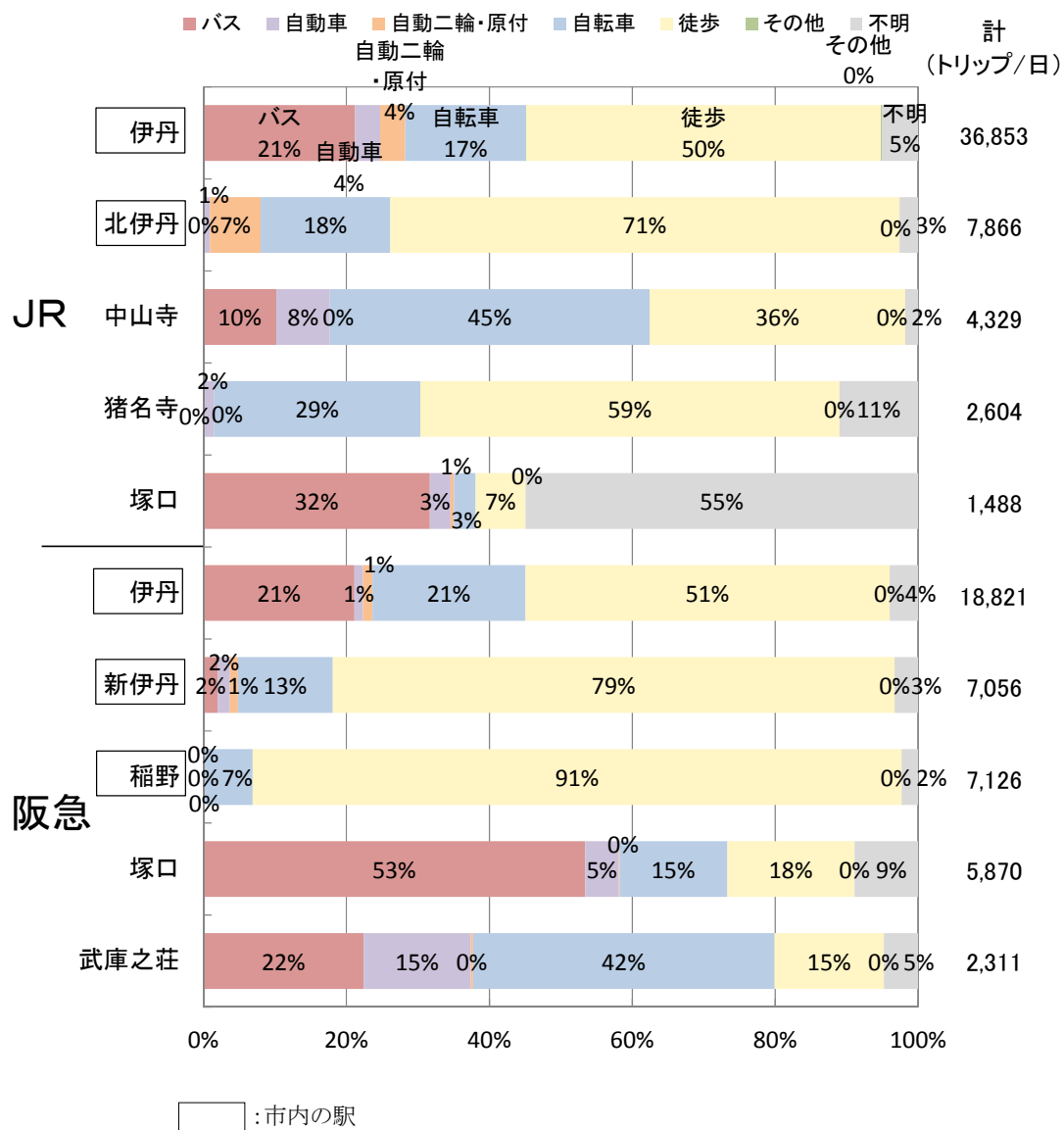


出典) 平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査
(平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

- ・鉄道端末交通手段※は、市のいずれの駅でも徒歩利用が5割以上を占めており、特にＪＲ北伊丹駅、阪急稲野駅、新伊丹駅では、徒歩が7割以上と高い割合になっています。
- ・ＪＲ伊丹駅、阪急伊丹駅では、徒歩以外の交通手段ではバス、自転車が約2割を占めています。
- ・ＪＲ北伊丹駅、阪急新伊丹駅、稲野駅では徒歩及び自転車で9割以上を占めています。
- ・市関連の移動で市外の駅を利用している人では、ＪＲ中山寺駅、猪名寺駅では徒歩、自転車が多く、ＪＲ塚口駅、阪急塚口駅では不明を除くとバスが5割以上を占めており、阪急武庫之荘駅では自転車が多くなっています。

＜ 伊丹市関連トリップの鉄道駅の端末交通手段分担率 ＞



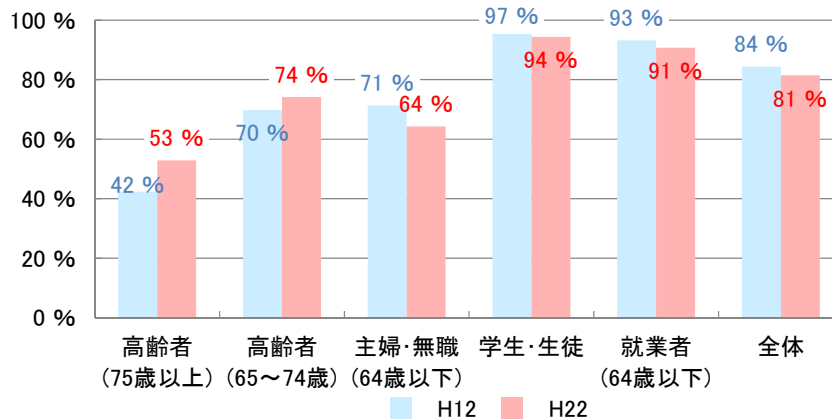
出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
(伊丹市関連トリップによる集計結果)

2.3 個人属性別に見た移動状況

(1) 外出率の比較

- 平成12年から平成22年にかけて、主婦・無職、学生・生徒、64歳以下の就業者の外出率は低下していますが、高齢者では増加しています。特に75歳以上の高齢者は11%増加しており、活動的な高齢者が増加しているといえます。

＜ 個人属性別外出率の推移 ＞



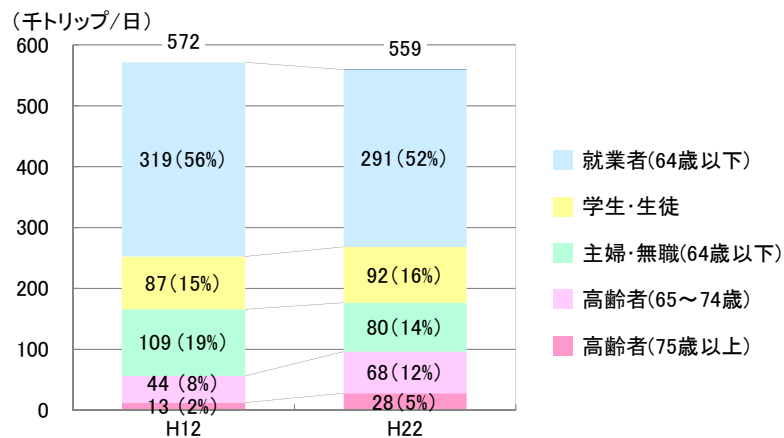
＊）64歳以下の職業不明者を除く。

出典）平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査
(平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

(2) 個人属性別の移動数の変化

- 個人属性別の移動数は、平成12年から平成22年にかけて、主婦・無職、就業者は、移動量、割合ともに減少していますが、高齢者、学生・生徒は移動量、割合ともに増加しています。
- 特に75歳以上の高齢者は、移動量、割合ともに2倍以上、65～74歳の高齢者は1.5倍に増加しています。

＜ 個人属性別の伊丹市関連移動の変化 ＞



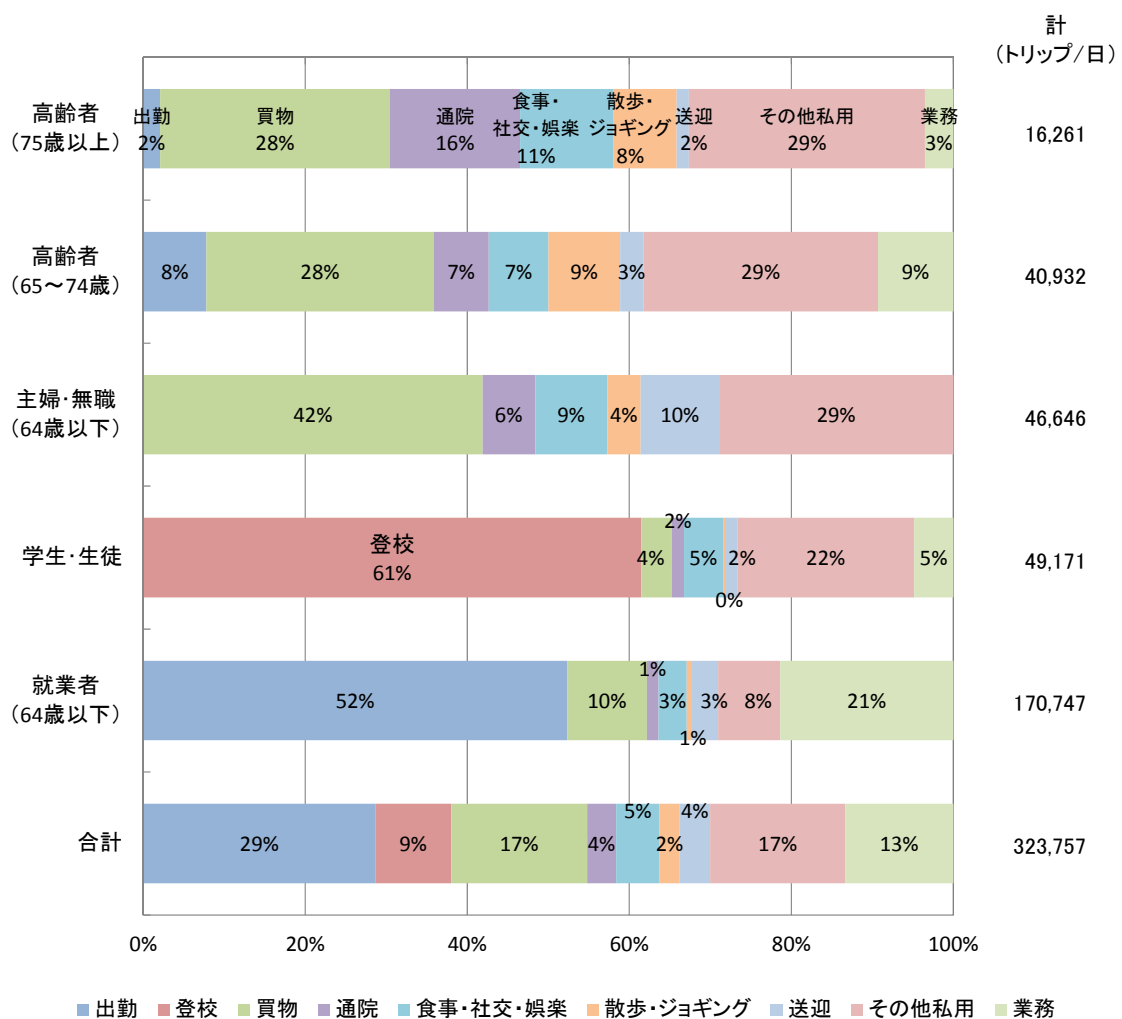
＊）64歳以下の職業不明者を除く。

出典）平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査
(平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

(3) 個人属性別移動目的

- ・75歳以上の高齢者では、通院目的での移動が約2割、食事・社交・娯楽目的が約1割で、いずれも他の属性より高くなっています。
- ・主婦・無職では、買物目的が約4割で最も高く、送迎目的での移動が約1割で、いずれも他の属性より高い割合になっています。
- ・また、散歩・ジョギングは、高齢者で約1割を占め、他の属性より高くなっています。
- ・学生・生徒では、登校に次いで、その他私用目的が約2割で高くなっています。

< 個人属性別の移動目的 >



＊) 伊丹市関連トリップによる集計結果。

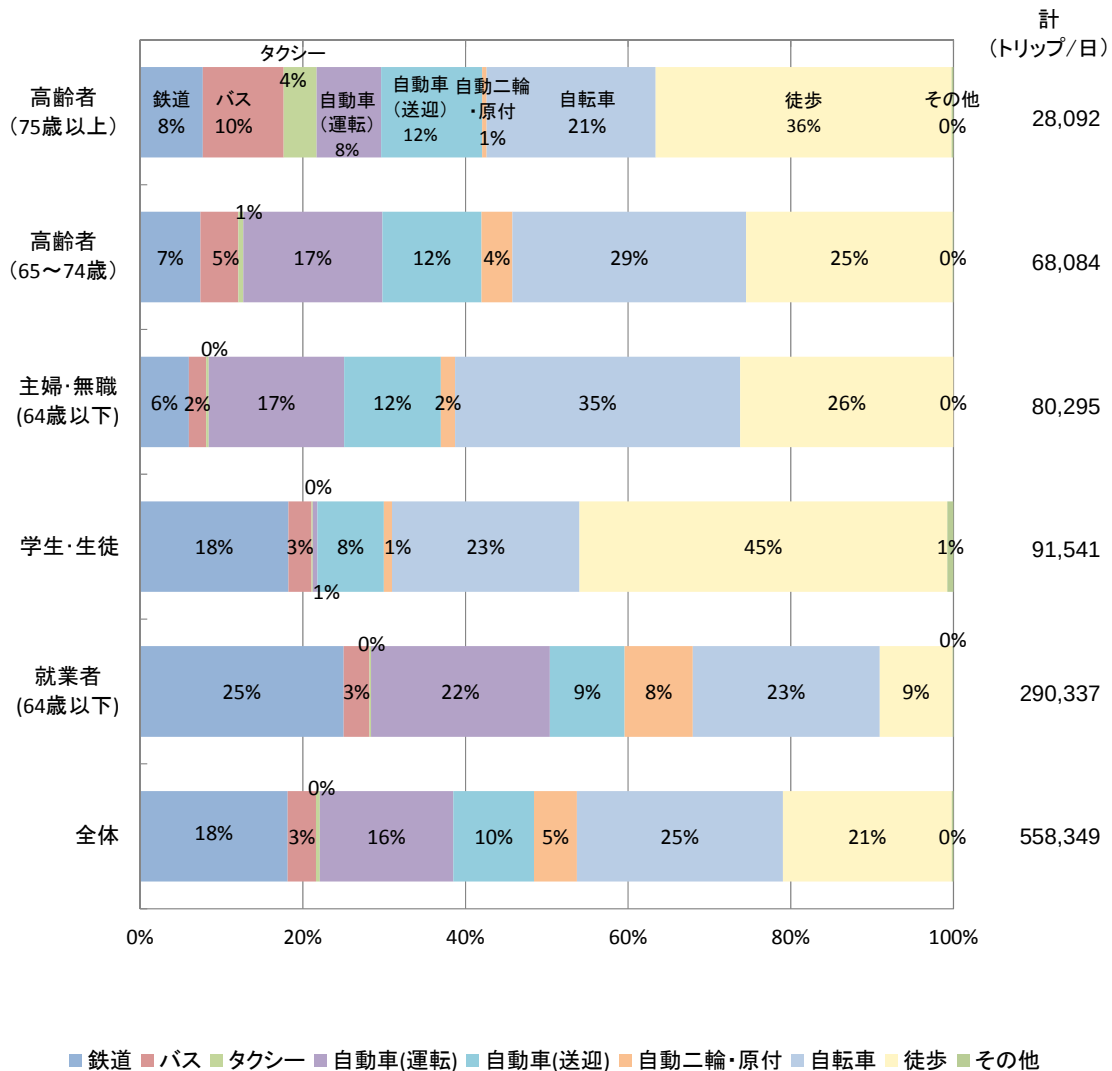
＊＊) 帰宅目的を除く。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(4) 移動交通手段の比較

- ・高齢者では、徒歩の割合が多くなっていますが、自転車の利用も多く、65～74 歳では自転車利用が約3割で最も利用の多い交通手段となっています。
- ・高齢者は他の属性と比較するとバスの利用が多く、特に 75 歳以上の高齢者では約1割を占め、次いで多い65～74 歳の高齢者の約2倍の割合になっています。
- ・また、自分で自動車を運転している人は、65～74 歳が約2割で、主婦・無職とほぼ同じ割合になっており、75 歳以上でも約1割の人が自分で自動車を運転しています。
- ・自転車はいずれの属性でも多く利用されていますが、主婦・無職が約4割で最も高い割合となっています。

< 個人属性別の代表交通手段 >



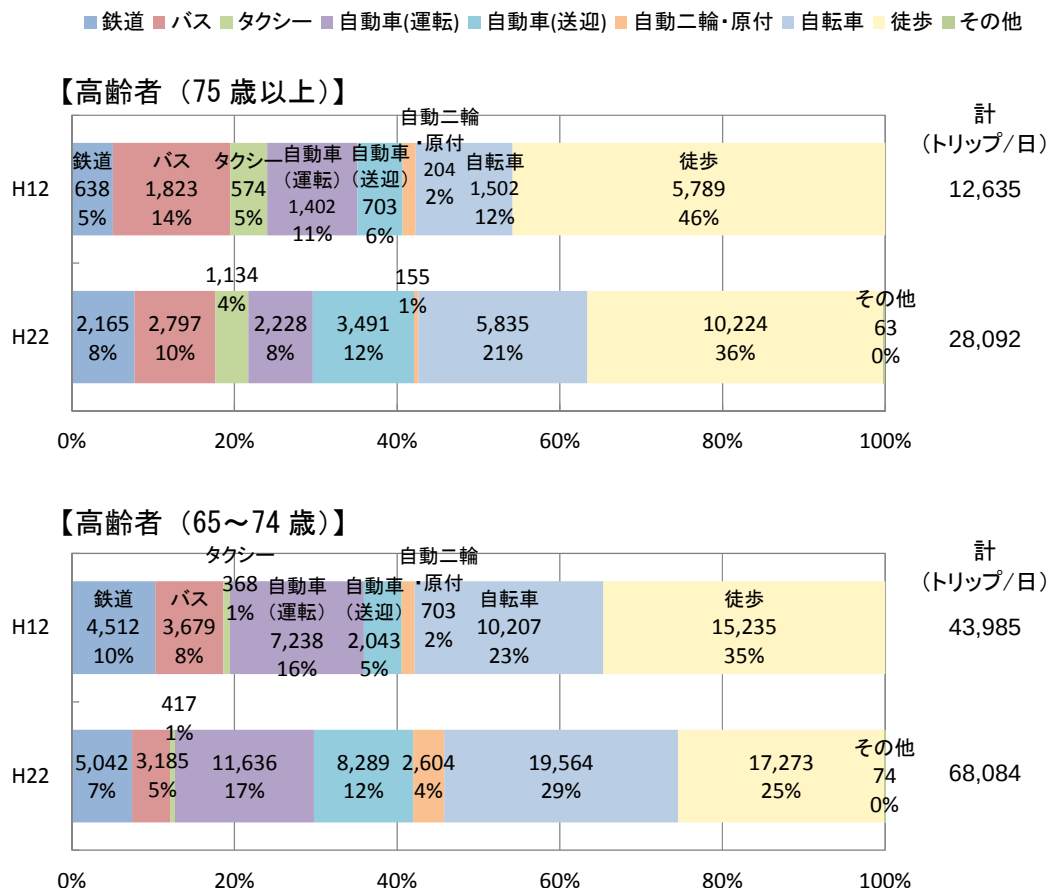
*) 伊丹市関連トリップによる集計結果。

**) 職業不明(861トリップ/日)及び手段不明(957トリップ/日)を除く。
内、職業不明かつ手段不明(18トリップ/日)

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

- ・個人属性別に平成12年から平成22年の10年間の変化をみると、以下に示す特徴的な変化がみられます。
- ・平成12年から平成22年にかけて、75歳以上の高齢者の移動交通手段は、自転車利用が利用割合では約2倍、移動量は約4倍に増加しています。バス利用や自分で運転する自動車での移動は、割合でみると減少していますが、移動量では増加しています。
- ・65～74歳の高齢者でも、自転車利用が増加しており、移動量では約2倍になっています。
- ・主婦・無職の移動総量は約3割減少していることから、ほとんどの交通手段が減少している中で、自動車で送迎してもらっている人だけが増加しています。
- ・学生・生徒の移動総量は微増していることから、ほとんどの交通手段が増加している中で、バスでの移動量だけが約1／2に減少しています。
- ・就業者の移動総量は約1割減少している中で、鉄道、自動車（送迎）、自転車が増加し、一方で自動車（運転）が約半分に減少しています。

< 個人属性別の代表交通手段の変化 >

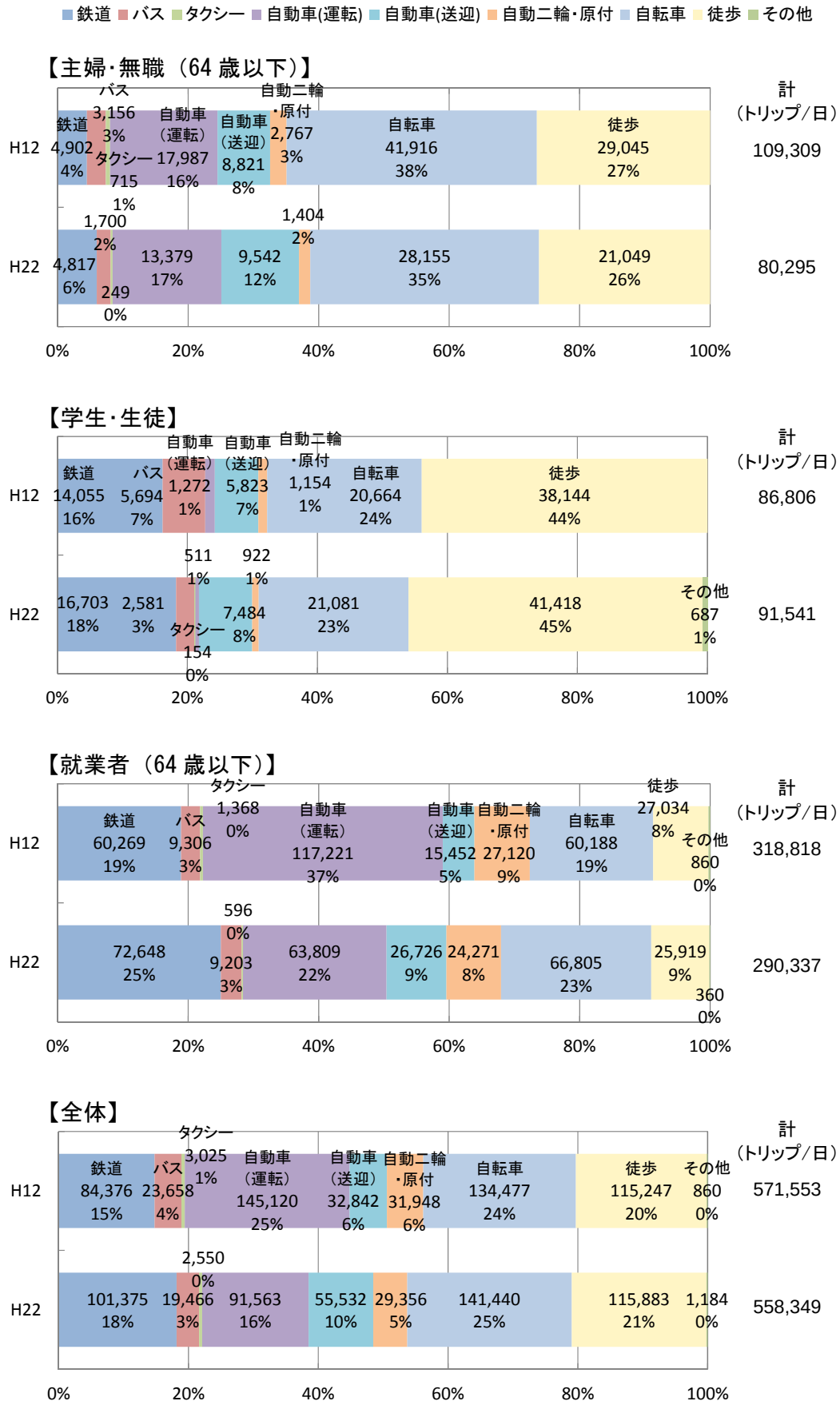


＊) 伊丹市関連トリップによる集計結果。

＊＊) 職業不明及び手段不明を除く。

出典) 平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)



＊) 伊丹市関連トリップによる集計結果。

＊ ＊) 職業不明及び手段不明を除く。

出典) 平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

2.4 伊丹市における交通の現状

(1) 鉄道の現状

① 伊丹市における鉄道の概要

- ・ 定時性が確保され大量輸送が可能な鉄道が、市の東部を南北に、ＪＲ宝塚線と阪急電鉄伊丹線が並行して走っています。市内にはＪＲ宝塚線の伊丹駅、北伊丹駅、阪急電鉄伊丹線の伊丹駅、新伊丹駅、稲野駅があり、阪急電鉄伊丹線は阪急電鉄神戸線と塚口駅で接続する伊丹駅を終点とした支線になっています。
- ・ 朝夕のピーク時には、ＪＲ宝塚線では 11～14 本／時、阪急電鉄伊丹線では 8～10 本／時の運行があり、大阪へは約 20 分、三宮へは約 30 分で結ばれ、大阪、神戸方面や阪神地域とのアクセスが便利になっています。

< 伊丹市における鉄道の概要 >

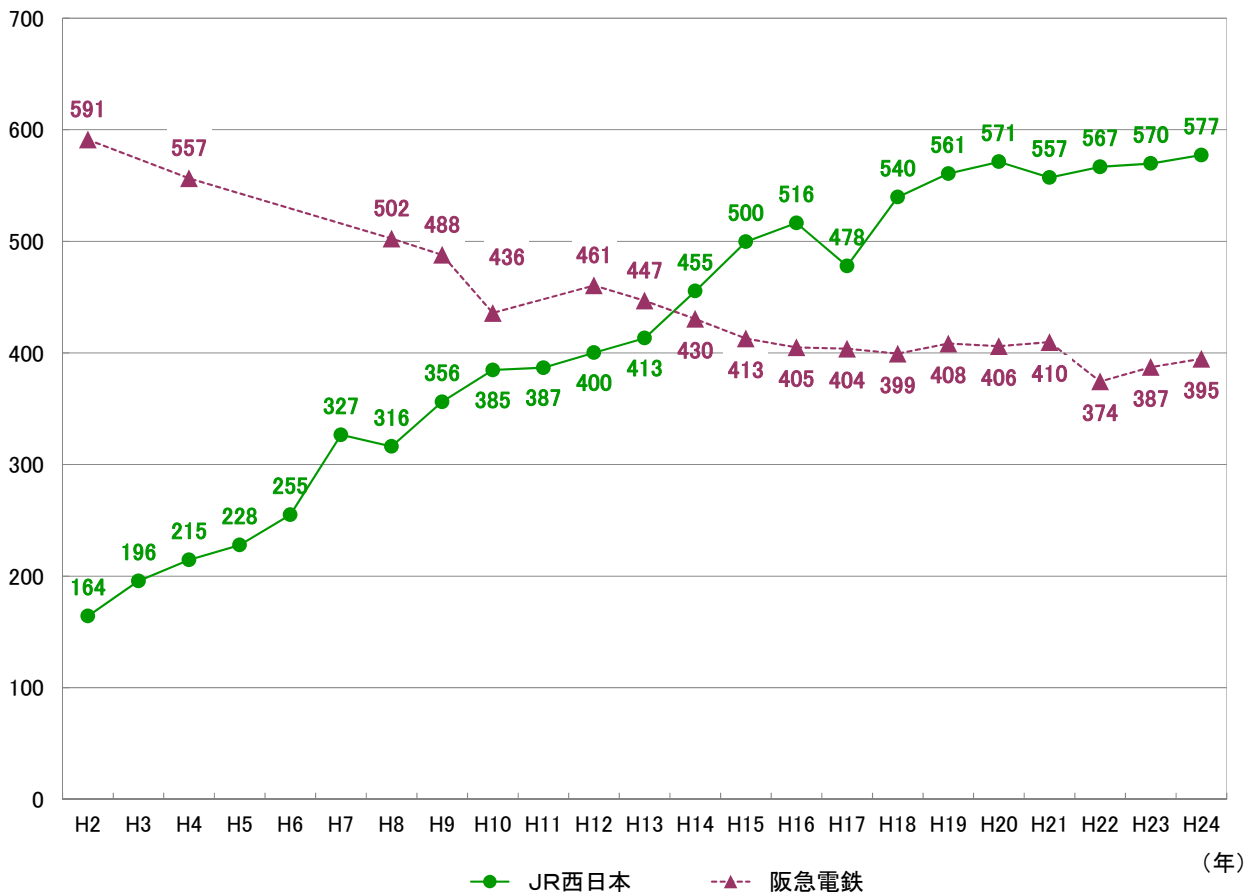


② 鉄道の利用状況

- ・ JR西日本の乗降客数は、平成元年の宝塚線での快速の運転開始、平成9年の東西線の開通による学研都市線との直通運転の開始などにより、平成2年以降増加傾向にあり、平成24年には、約5万8千人／日となっています。
- ・ 阪急電鉄の乗降客数は、平成2年以降減少傾向にあり、阪神淡路大震災から完全復旧した平成11年以降やや増加がみられるものの、平成13年以降減少に転じ、平成14年には、JR西日本の乗降客数を下回りました。平成24年には、約4万人／日となっています。
- ・ JR西日本と阪急電鉄の乗降客数の逆転は、JR宝塚線での快速の運転開始や東西線の開通などに加え、平成14年のJR伊丹駅とペDESTリアンデッキ※で結ばれたダイヤモンドシティテラス（現、イオンモール伊丹）の開業と、それに伴う市営バスの阪急伊丹駅を起終点としていた系統のJR伊丹駅までの延伸が影響していると考えられます。

< 鉄道乗降客数 >

(百人/日)



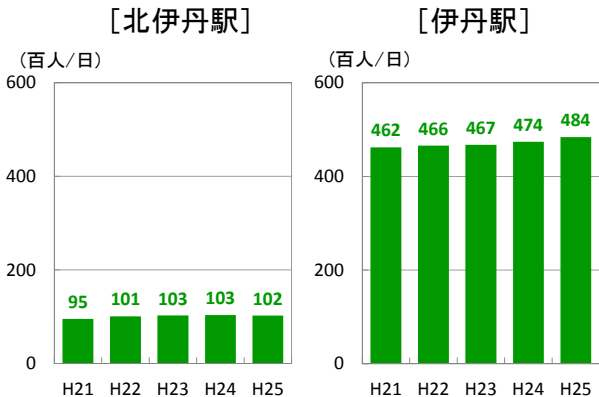
※) JR西日本の乗降客数は1日平均。阪急電鉄の乗降客数は11月のある1日の値。

出典) 伊丹市統計書

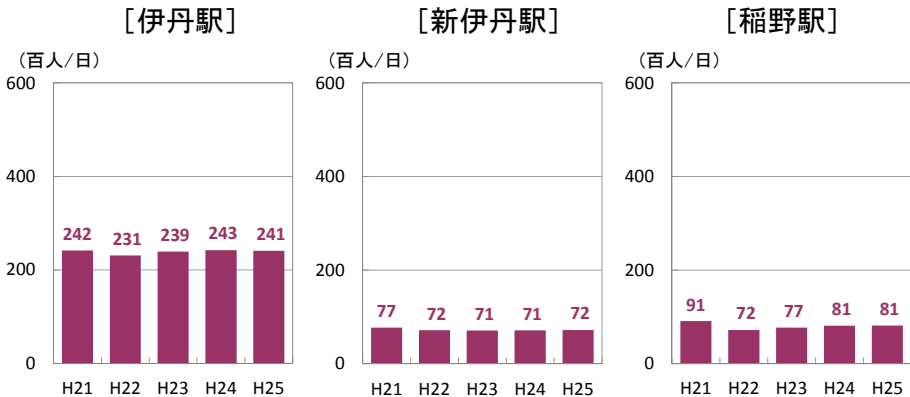
- ・ 駅別の乗降客数は、ＪＲ宝塚線 伊丹駅が平成 25 年に約 4 万 8 千人／日で最も多く、次いで多い阪急電鉄伊丹線 伊丹駅の約 2 万 4 千人／日の約 2 倍になっています。
- ・ ＪＲ宝塚線の駅は北伊丹駅は約 1 万人／日で横ばいですが、伊丹駅では微増傾向にあり、阪急電鉄伊丹線の駅は、いずれの駅でも横ばいで推移しており、新伊丹駅は約 7 千人／日、稲野駅は約 8 千人／日となっています。

< 駅別鉄道乗降客数 >

【ＪＲ宝塚線】



【阪急電鉄伊丹線】



＊）ＪＲ宝塚線の乗降客数は１日平均。阪急電鉄伊丹線の乗降客数は 11 月のある１日の値。

出典）伊丹市統計書

- ・ また、ＪＲ北伊丹駅北改札口など、バリアフリー※化が必要な駅も残されています。

< 駅別バリアフリー状況 >

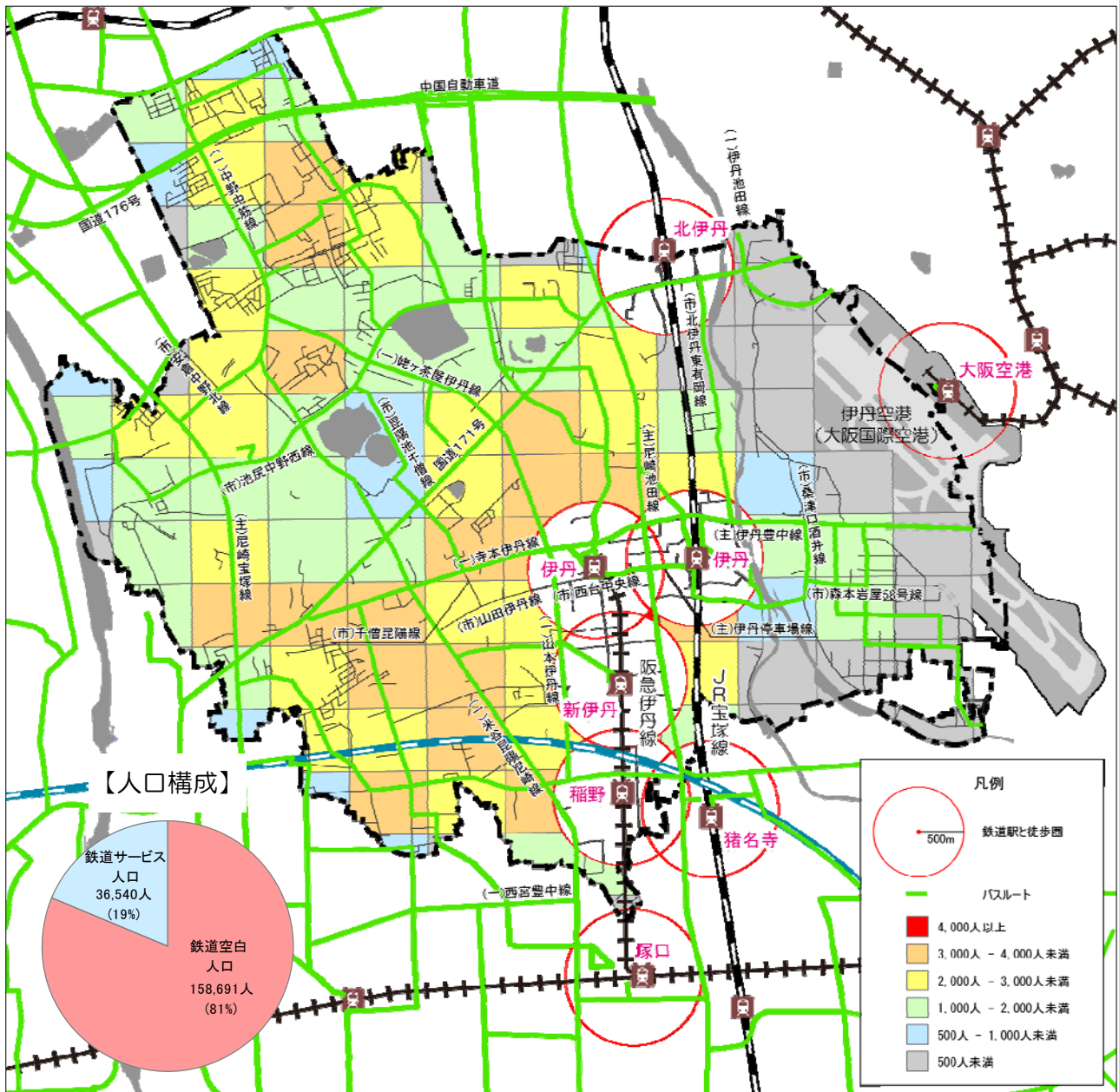
鉄道	駅	改札	自動体外式除細動器 (AED)	エレベーター	エスカレーター	トイレ				授乳室
						スロープ	車椅子対応	オストメイト対応	ベビーベッドまたはベビーキープ	
ＪＲ	北伊丹	北改札口	○					○ 駅構内での位置不明	○ 駅構内での位置不明	
		南改札口	○	○		○	○			
	伊丹	中央改札口	○	○	○	○	○	○	○	
	猪名寺	中央改札口	○	○		○	○	○	○	
阪急	伊丹	中央改札口	○	○	○	○	○	○	○	○
	新伊丹	西改札口	○ 駅構内での位置不明			○				
		東改札口				○	○		○	
	稲野	西改札口	○			○	○	○	○	
		東改札口				○				

出典）ＪＲおでかけネットホームページ
阪急電鉄ホームページ

③ 鉄道空白地※

- ・ JR宝塚線及び阪急電鉄伊丹線の各駅を中心に半径 500mを徒歩圏（鉄道勢圏※）と設定すると、鉄道勢圏は市の東部の一部のみで、市内の 81%の人が鉄道空白地に居住しています。
- ・ この約8割を占める鉄道空白地を市営バス等の路線バスでカバーされています。

< 鉄道勢圏図 >



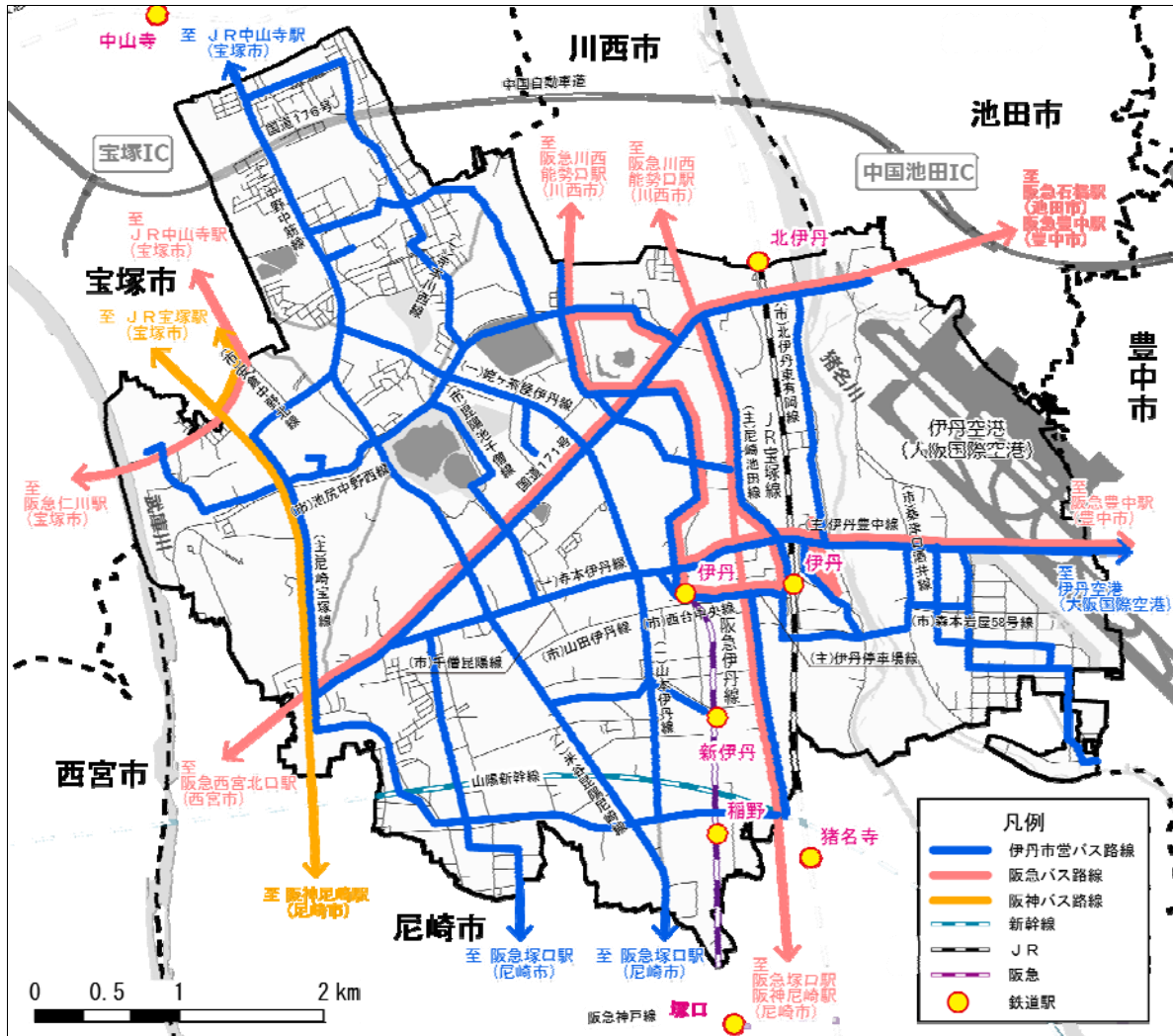
第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

(2) 路線バスの現状

① 伊丹市における路線バスの概要

- ・市には、市営バスに加えて阪急バス・阪神バスが運行しています。市営バスの路線網は、J R伊丹駅、阪急伊丹駅を中心に、市域全体をほぼカバーしています。
- ・阪急バス・阪神バスの路線網は、隣接する川西市、宝塚市、西宮市、尼崎市、豊中市との広域的な路線網となっています。

< 伊丹市における路線バスの概要（再掲 p. I-8） >



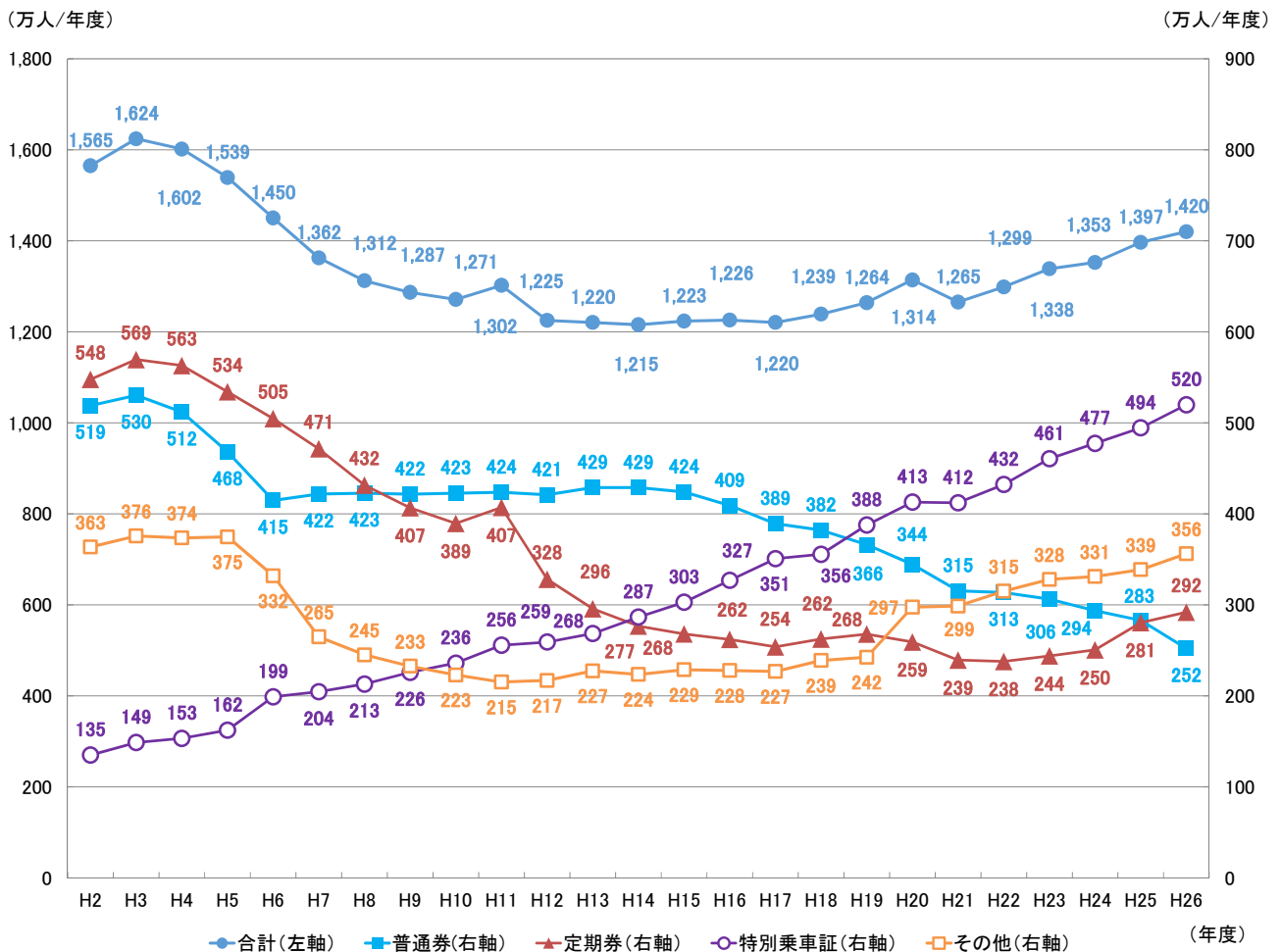
< 伊丹市を運行する阪急バス・阪神バスの運行路線 >

路線名		運行箇所
阪急バス	豊中西宮線	豊中市 ～ 池田市 ～ 伊丹市 ～ 尼崎市西部 ～ 西宮市
	尼崎線	川西市 ～ 伊丹市 ～ 尼崎市東部
	桃源台線	伊丹市 ～ 川西市
	岡町線	伊丹市 ～ 豊中市
	園田線	伊丹市 ～ 尼崎市東部
	武庫川新橋線	宝塚市 ～ 伊丹市 ～ 宝塚市
阪神バス	杭瀬宝塚線	宝塚市 ～ 伊丹市 ～ 尼崎市西部 ～ 尼崎市東部
	尼崎宝塚線	宝塚市 ～ 伊丹市 ～ 尼崎市西部 ～ 西宮市
	宝塚甲子園線	宝塚市 ～ 伊丹市 ～ 尼崎市西部 ～ 西宮市

② 路線バスの利用状況

- ・市営バスの輸送人員は、平成3年度をピークに減少していましたが、平成17年度以降増加傾向にあり、平成26年度では約1,420万人／年度が利用しています。
- ・券種別にみると、平成2年度から平成8年度までは定期券の利用が最も多く、平成9年度から平成18年度までは普通券が、平成19年度以降は70歳以上の人などに交付される特別乗車証の利用が最も多くなっています。
- ・特別乗車証による利用者は、平成2年度以降毎年増加し、平成26年度は、平成2年度の約3.9倍になっています。
- ・普通券、定期券、その他の券種は平成3年度以降、ほぼ毎年減少していましたが、その他の券種が平成17年度以降、定期券が平成22年度以降、増加傾向にあります。

< 伊丹市営バスの輸送人員の推移 >



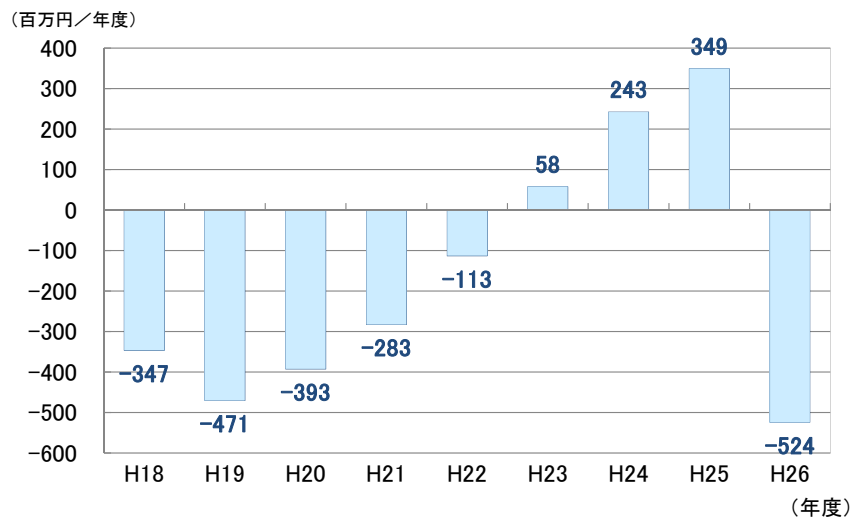
＊）その他は、一日乗車券、回数券、回数カード、ICカード。

出典）伊丹市所管データ

③ 路線バス事業への支援状況

- ・市営バスでは、「伊丹市交通事業第2次アクションプラン」に基づき経営改善を行っています。（平成28年4月からは「伊丹市交通事業経営戦略」に基づく経営を行う予定。）
- ・累積欠損金は、平成23年度に繰越利益剰余金に転換しましたが、平成26年度には約5億円の累積欠損金が残っています。（平成26年度より新公会計基準適用のため。）

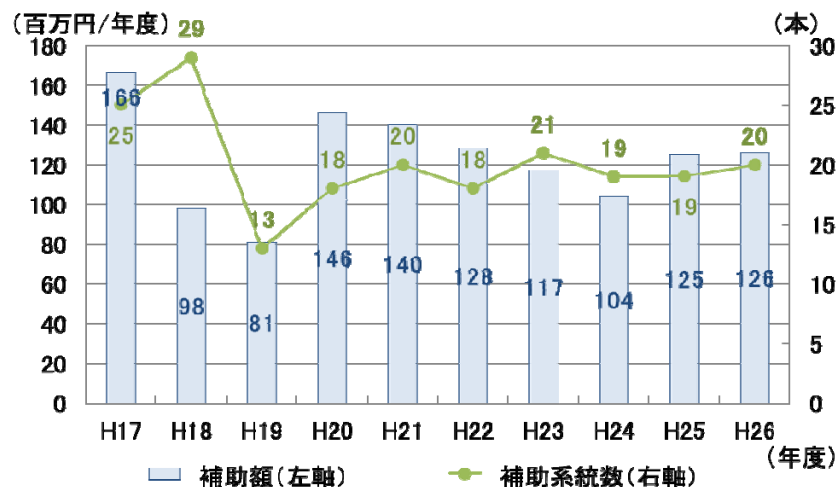
< 市営バスの経営状況 >



出典）伊丹市交通局ホームページ

- ・市では、市営バスの営業係数※125以上の不採算路線について補助を行っておりますが、平成20年度以降は経営改善や利用促進等の取り組みにより減少していましたが、平成25年度には増加に転じ、平成26年度の補助額は約1億2,600万円となっています。
- ・補助対象路線となる、営業係数が125以上の路線は、平成26年度では20路線であり、44路線の約半数となっています。

< 路線バスに対する行政の支援状況 >



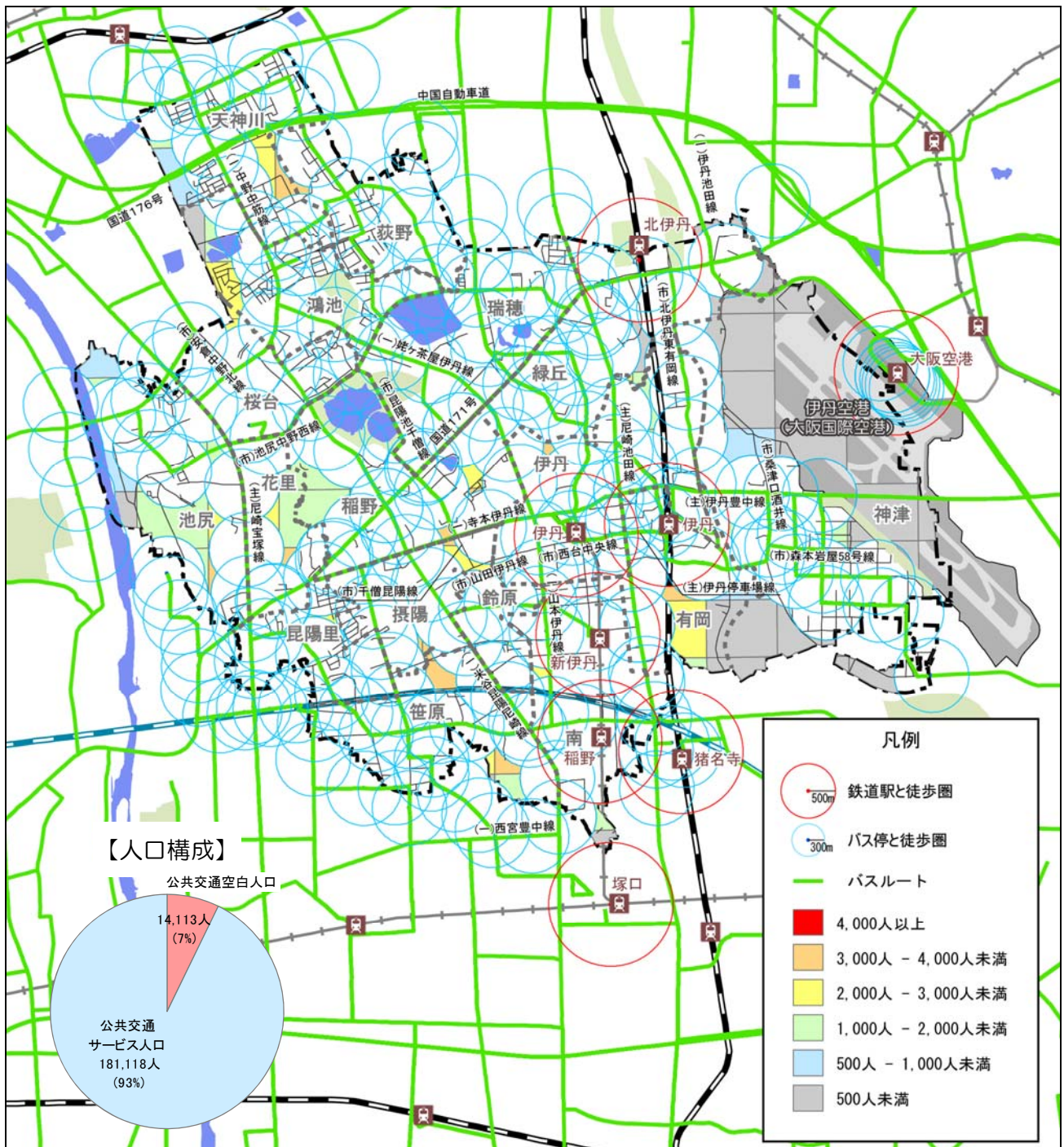
※）補助系統は、営業係数125以上の系統。

出典）伊丹市所管データ

(3) 公共交通サービスの利用圏域

- ・JR宝塚線及び阪急電鉄伊丹線の各駅を中心に半径500m、各バス停（阪急バス・阪神バスも含む）を中心に半径300mをそれぞれの徒歩圏（公共交通勢圏*）と設定すると、鉄道空白地*を市営バス等の路線がカバーしているため、市民の93%が公共交通勢圏に居住しています。
- ・市の西部は、他市との移動が多い（p.I-14 参照）にもかかわらず、公共交通のない地区が残されており、自転車での移動が多くなっています。（p.I-18 参照）

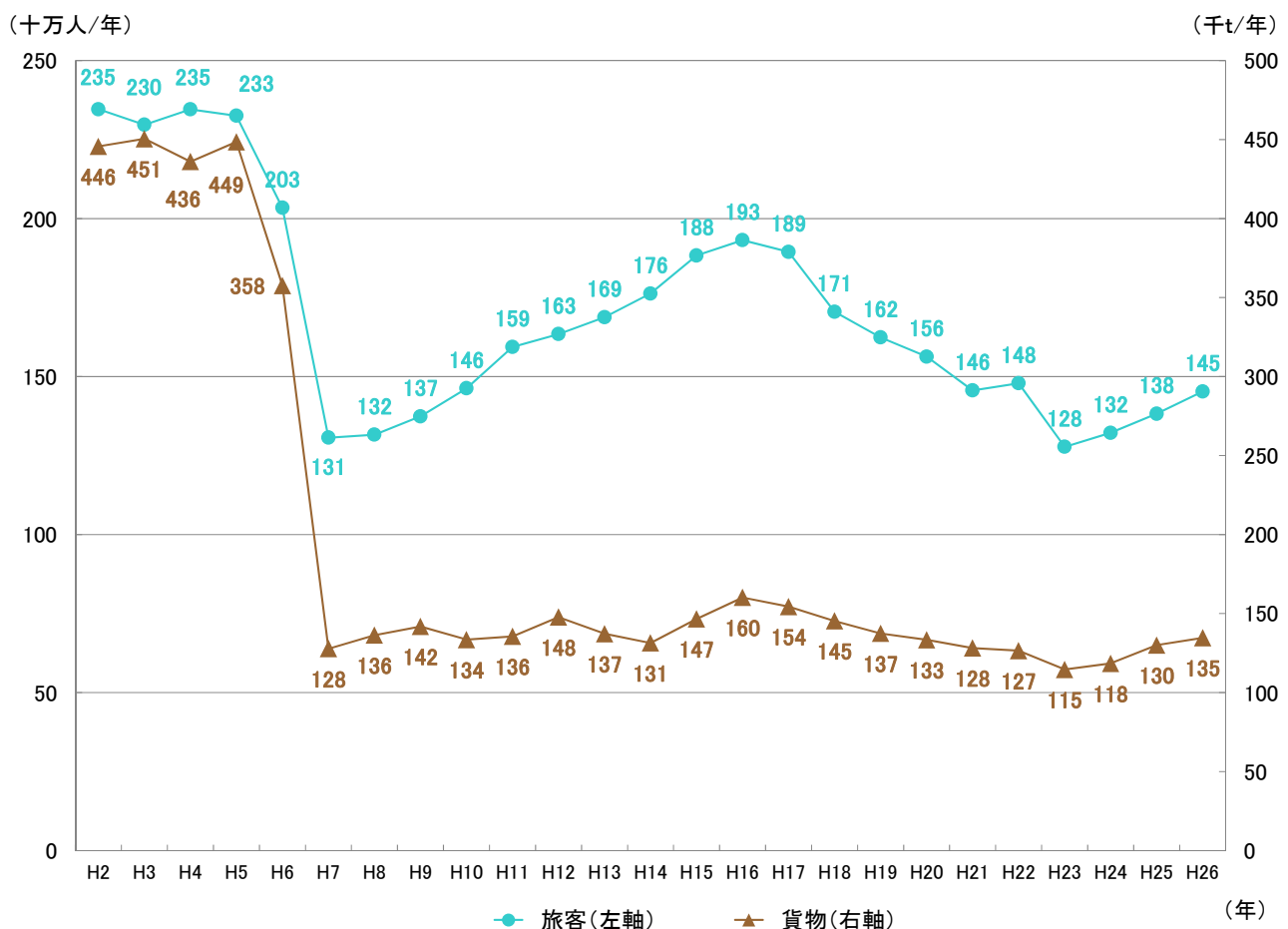
< 公共交通勢圏図 >



(4) 伊丹空港（大阪国際空港）の現状

- ・伊丹空港（大阪国際空港）は、平成6年に関西国際空港が開港され、国内線のための運行となりましたが、国際線が移管された後も、国内線の基幹空港として重要な役割を担っています。（平成24年からは関西国際空港と経営が統合され、利便性の高い都市型空港※の特性を活かした運用が行われています。）
- ・空港輸送量は、関西国際空港が開港された平成6年以降大きく減少し、その後増加したものの平成16年をピークに再び減少しましたが、平成23年以降増加傾向にあり、平成26年の旅客輸送量は約145十万人、貨物輸送量は約135千tとなっています。
- ・また、コンセッション※による伊丹空港（大阪国際空港）、関西国際空港のさらなる適切かつ有効な活用が期待されています。

＜伊丹空港（大阪国際空港）の空港輸送量の推移＞



出典) 伊丹市統計書

(5) 伊丹空港（大阪国際空港）へのアクセスの現状

- ・伊丹空港（大阪国際空港）は、JR 伊丹駅、阪急伊丹駅から市営バスを利用すると約 20 分の利便性の高い場所にあります。
- ・西宮方面や神戸方面から伊丹空港（大阪国際空港）までのアクセスについて、市営バスを利用する場合とモノレールやリムジンバスを利用する場合とを比べると、市営バスを利用する場合、時間も短縮でき低料金ですが、市営バス伊丹空港線の平成 26 年度の輸送人員は約 66 万人、直行便は約 12 万人で、平成 17 年度以降ほぼ横ばいで大きく伸びてはいません。
- ・市営バス伊丹空港線の営業係数※は、平成17年度以降100を超える赤字路線となっており、直行便は平成26年度では292となっています。

< 伊丹空港（大阪国際空港）への所要時間及び料金比較 >

西宮市街	JR西宮	JR神戸線	JR尼崎	JR宝塚線	JR伊丹	伊丹市営バス	約 46 分	450 円
	西宮北口	阪急神戸線	塚口	阪急伊丹線	阪急伊丹	伊丹市営バス	約 39 分	400 円
	JR西宮	JR神戸線	JR大阪環状線	蛸池	モノレール		約 61 分	720 円
	西宮北口	阪急神戸線	十三	阪急宝塚線	蛸池	モノレール	約 39 分	480 円
	西宮北口			リムジンバス			約 50 分	720 円
神戸市街	三ノ宮	JR神戸線	JR尼崎	JR宝塚線	JR伊丹	伊丹市営バス	約 52 分	710 円
	阪急三宮	阪急神戸線	西宮北口	塚口	阪急伊丹	伊丹市営バス	約 55 分	480 円
	三ノ宮	JR神戸線	JR大阪環状線	蛸池	モノレール		約 63 分	830 円
	阪急三宮	阪急神戸線	十三	阪急宝塚線	蛸池	モノレール	約 57 分	570 円
	神戸(三宮)			リムジンバス			約 40 分	1,050 円

出典) 大阪国際空港ホームページ
路線検索サイト

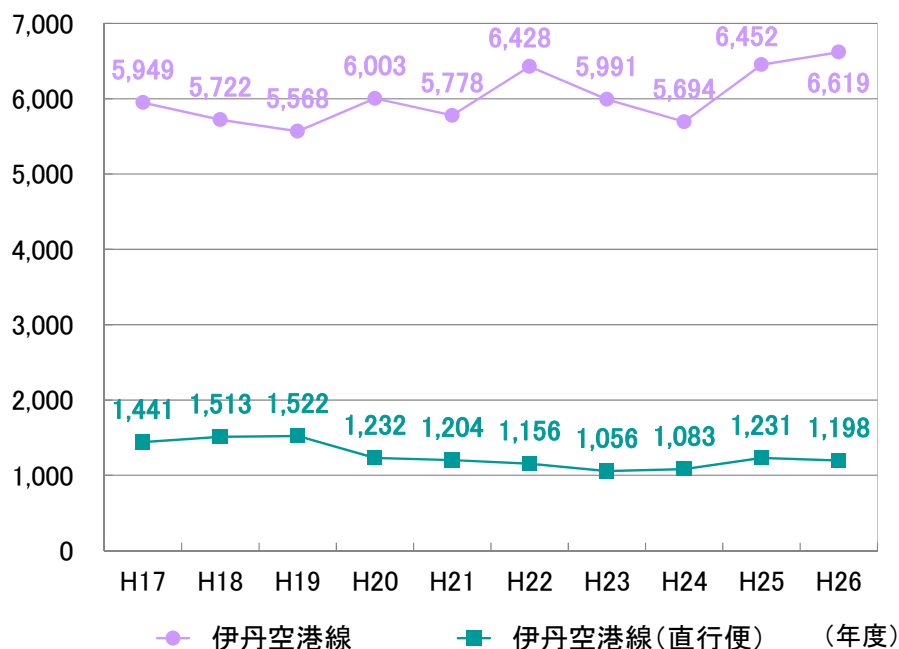
< 伊丹市営バス空港線運行ルート >



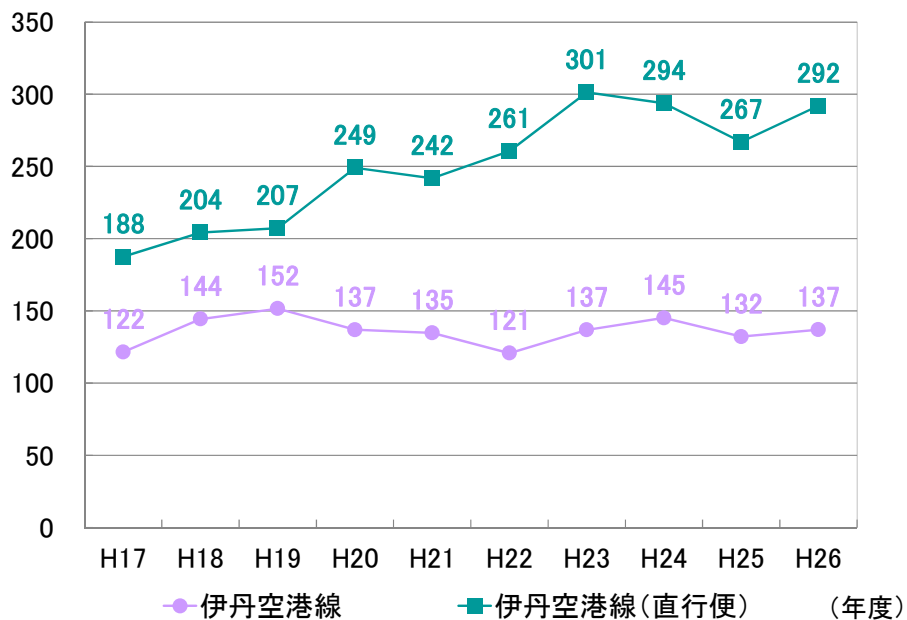
< 市営バス伊丹空港線の輸送人員及び営業係数※の推移 >

【輸送人員】

(百人/年度)



【営業係数】



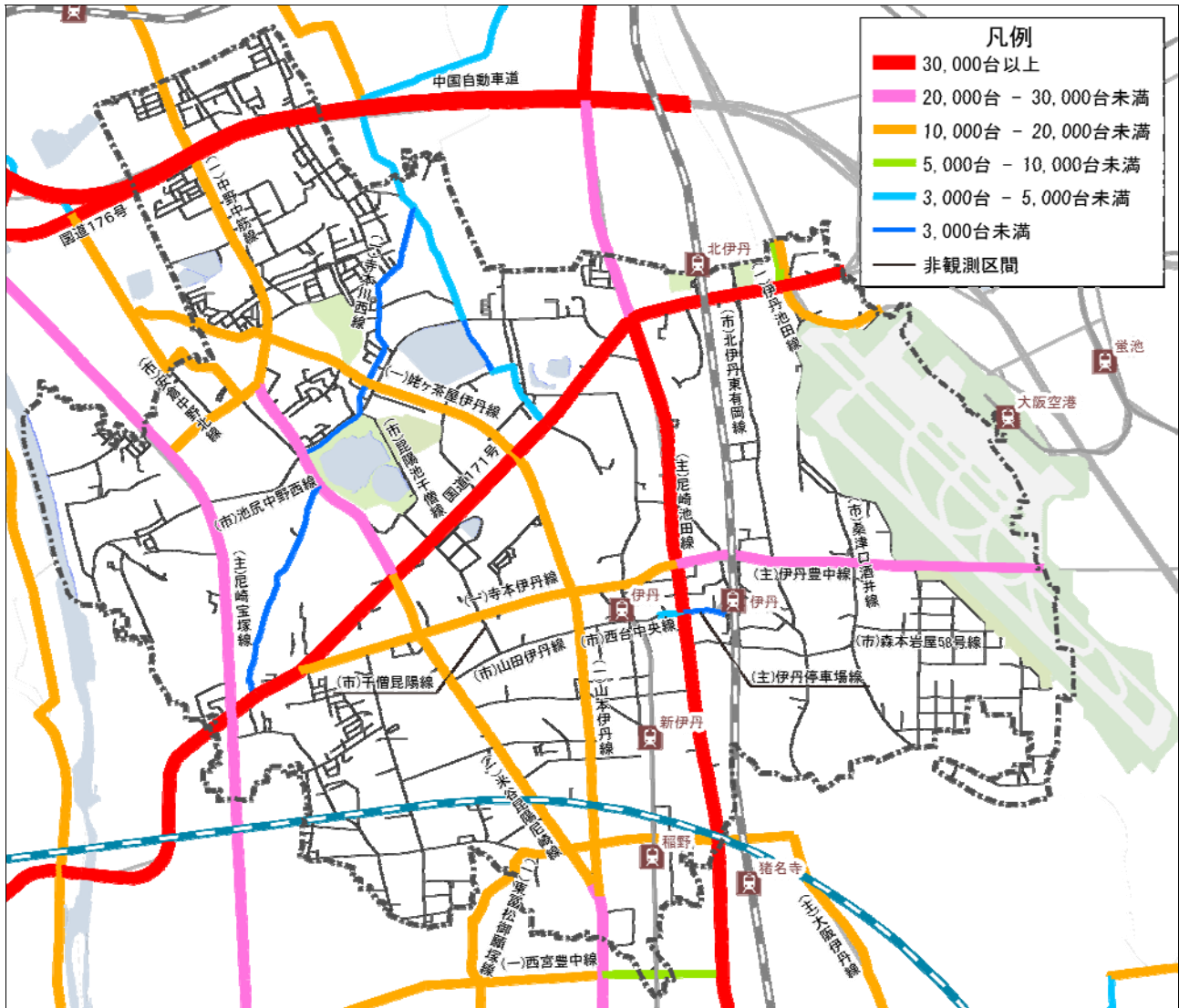
出典) 伊丹市所管データ

(6) 自動車交通の現状

① 路線別自動車交通量

- ・市の自動車交通量は、市を東西に走る国道171号、市の東部を南北に走る(主)尼崎池田線の交通量が3万台/日以上で多くなっています。また、ほとんどの国県道が1万台/日以上の交通量と多い状況です。

< 路線別自動車交通量 >

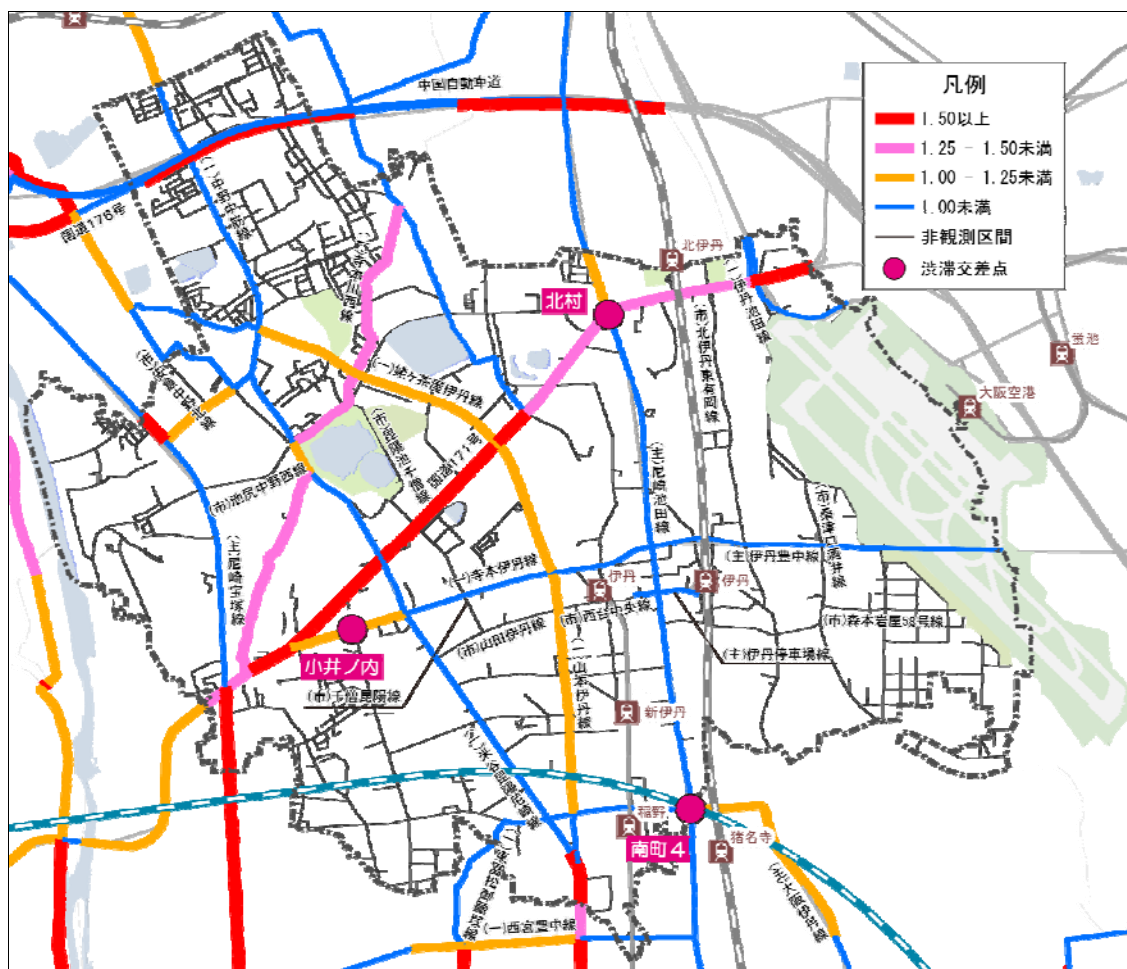


出典) 平成22年度道路交通センサス※

② 道路の混雑状況

- ・市の路線別混雑度※は、交通量の多い国道 171 号で 1.25 以上と大きく、1.50 以上の区間も多くなっています。また、国道 171 号とほぼ並行して走る(一)寺本川西線も混雑度が 1.25 以上で大きく、市を南北に走る(一)姥ヶ茶屋伊丹線、(一)山本伊丹線も混雑度が 1.0 以上となっています。
- ・国道 171 号と(主)尼崎池田線が交差する北村交差点、(主)尼崎池田線と(主)大阪伊丹線が交差する南町4交差点、(一)寺本伊丹線と(市)昆陽車塚線が交差する小井ノ内交差点は、兵庫県の「新渋滞交差点解消プログラム（平成 26～30 年度）」で渋滞交差点に選定されており、市道にも渋滞が発生している交差点が残されています。
- ・大型ショッピングセンター等の周辺道路では、週末や雨天時に渋滞が見受けられます。
- ・道路の混雑は、特に雨の日などのバスの遅延の原因のひとつとなっています。

< 路線別混雑度 >



※) 混雑度は、12 時間混雑度。

出典) 平成 22 年度道路交通センサス※

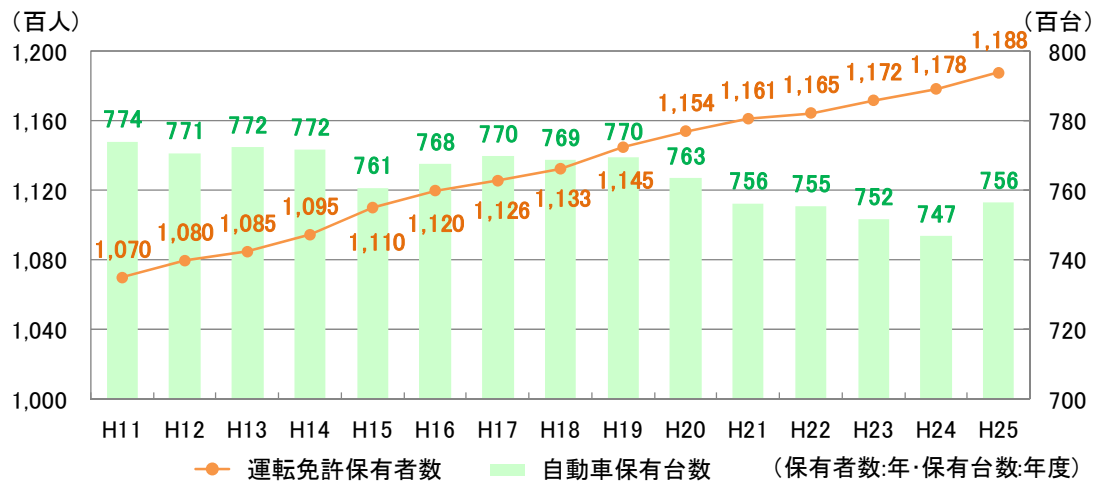
【兵庫県「新渋滞交差点解消プログラム」での渋滞交差点の定義】

1. 信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを3回以上する箇所
2. 信号がない交差点で、交差点を通過するのに2分以上要する箇所
3. 1.、2. に該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者及び公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所

③ 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数

- ・市の自動車運転免許保有者数は、平成 11 年以降増加し続けており、平成 25 年は約 1,188 百人でした。
- ・一方で、自動車保有台数においては、平成 11 年度以降減少傾向にあり、平成 25 年度は約 756 百台となっています。

< 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数の推移 >

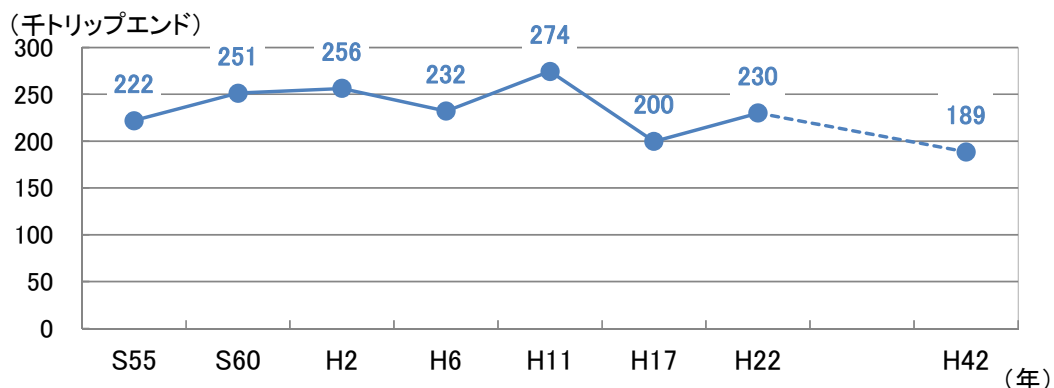


出典) 交通年鑑
兵庫県市区町別主要統計指標

④ 自動車交通量の変化

- ・市の自動車発生集中交通量※は、平成 11 年をピークに減少に転じており、平成 22 年では昭和 55 年と同程度まで減少しています。
- ・また、国土交通省が平成 17 年のデータをベースに予測した平成 42 年の将来交通量は、現在の約 8 割にさらに減少すると予想されています。

< 自動車発生集中交通量の推移 >



※) トリップエンドとは、ある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地と到着地をそれぞれ「トリップエンド」という。

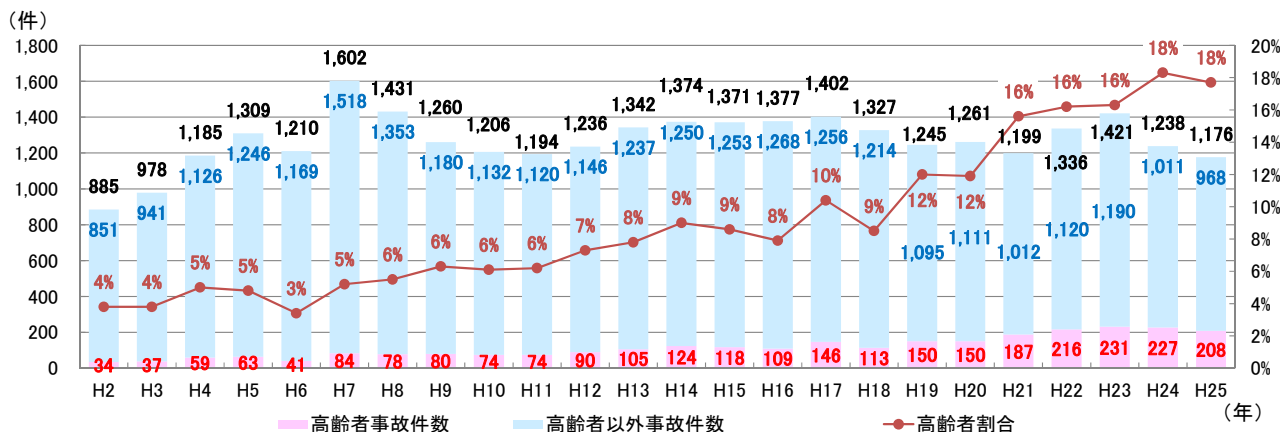
※) 将来自動車発生集中交通量は、国土交通省が平成 17 年度道路交通センサス※データ等を基に平成 24 年フレームにより推計した結果。

出典) 平成 22 年度道路交通センサス
(注)平成 42 年は平成 17 年ベース将来推計

⑤ 交通事故の状況

- ・伊丹警察署管内の交通事故件数は、平成7年の約1,600件をピークに減少傾向にあり、平成25年には約1,200件になっていますが、高齢者が第1当事者*となる交通事故は、減少する年もあるものの年々増加し、平成25年には、交通事故全体の18%を占めるまでになっています。

＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（伊丹警察署管内）＞



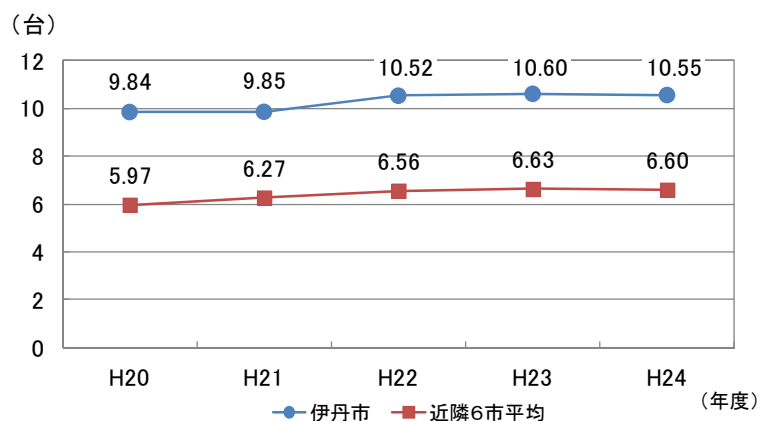
出典）交通年鑑

(7) 自転車交通の現状

① 自転車防犯登録台数

- ・市の自転車の防犯登録台数は、市民100人当たり10.55台で、近隣6市の平均が6.6台であることから、市は自転車を所有している市民が多いといえます。

＜ 人口100人当たり自転車防犯登録台数の推移＞



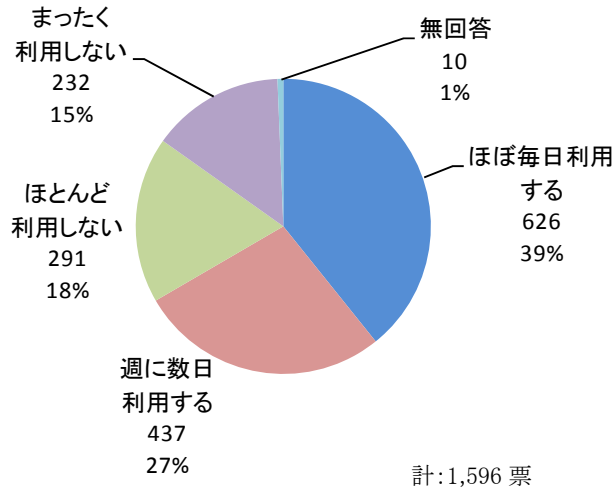
市	登録台数/ 市民100人
伊丹市	10.55
近隣6市平均	6.60
尼崎市	12.00
西宮市	8.38
芦屋市	3.32
宝塚市	5.86
川西市	4.90
三田市	5.16

出典）伊丹市所管データ

② 自転車の利用頻度

- ・市民の自転車利用頻度は、“ほぼ毎日”利用する人が39%で最も多く、“ほぼ毎日”、“週に数日”利用する人を合わせた66%の人が、自転車を利用しています。

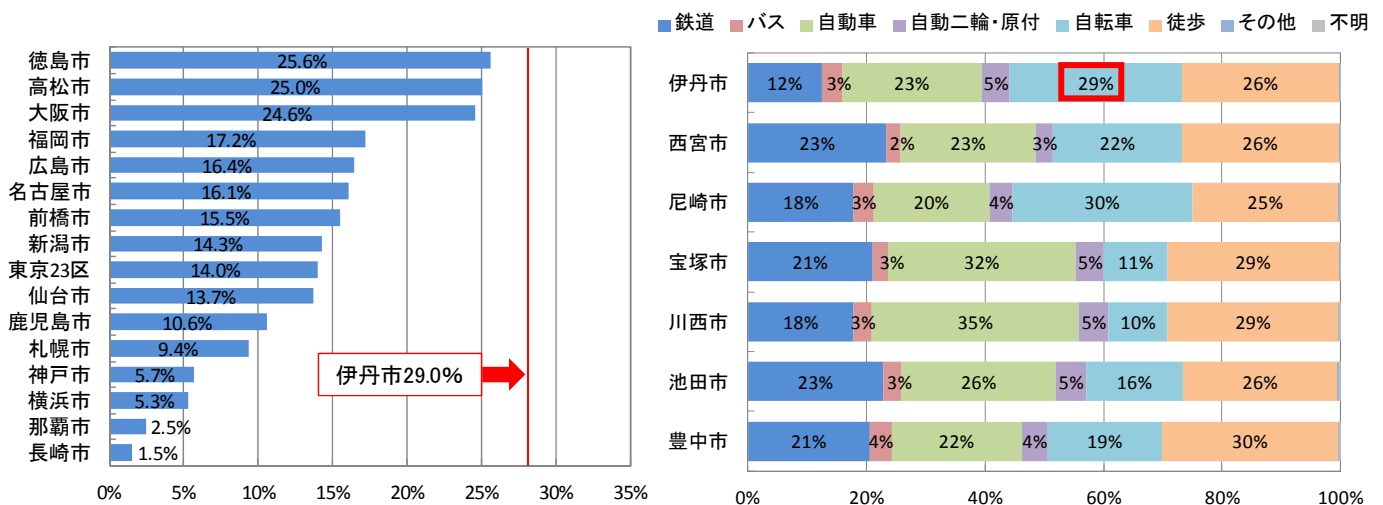
< 自転車の利用頻度 >



出典) 平成26年伊丹市自転車利用に関するアンケート調査

- ・伊丹市における自転車利用割合は29%で、各県の主要都市と比較して高い値となっています。
- ・近隣6市の中でも尼崎市に次いで高い値となっています。

< 国内各都市（県庁所在地）の自転車利用割合 >



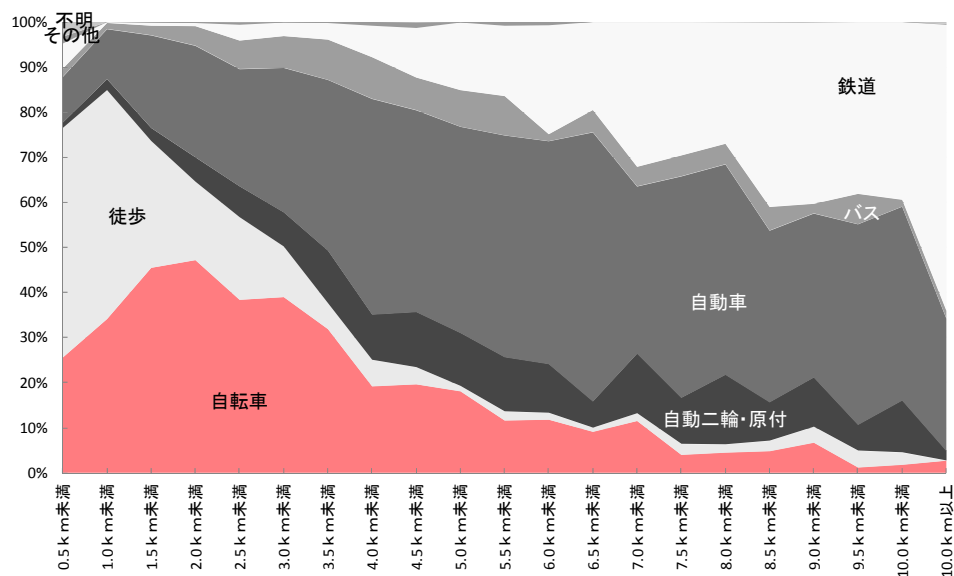
出典) 国土交通省国土技術政策総合研究所

*) 発生集中量*による集計結果

③ 移動距離帯別の自転車利用割合

- ・市では、自転車は、3km 未満で徒歩を除いて最も多く利用されています。
- ・自転車は、5km 程度の短距離の移動において、鉄道やバス等の公共交通や自動車よりも所要時間が短いことから、市域が概ね5km 四方でコンパクトな本市では、市内の移動は自転車が最も時間的・経済的に効率的な交通といえます。

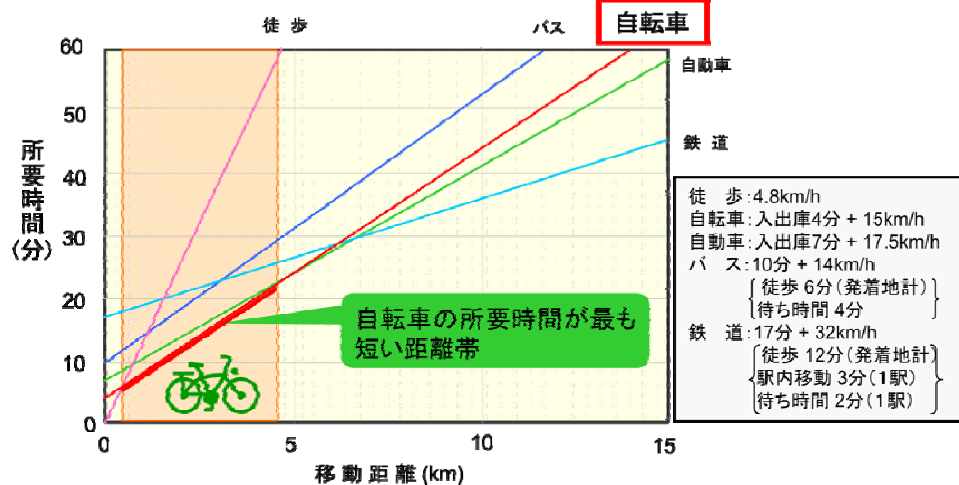
＜ 伊丹市関連トリップの移動距離帯別代表交通手段分担率※ ＞



※) 伊丹市関連トリップによる集計結果。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

＜ 短距離の効率性に優れた自転車 ＞

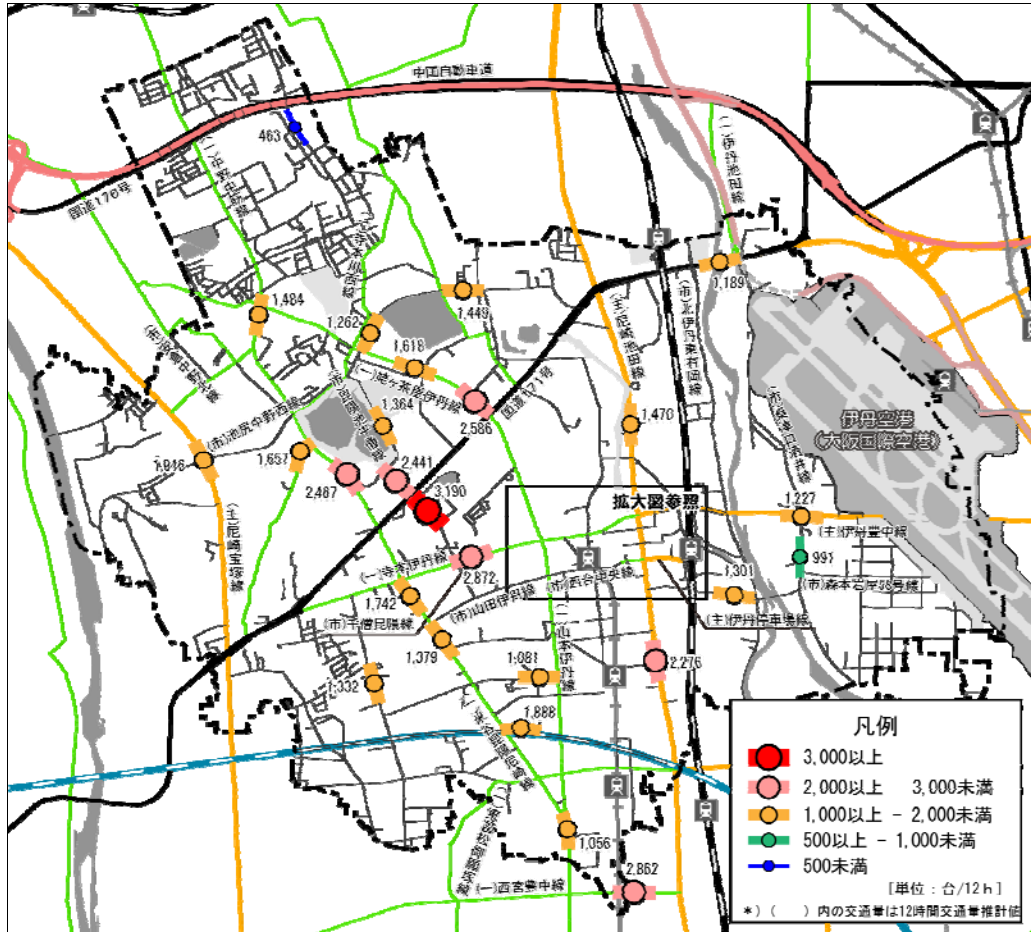


出典) 国土交通省道路局

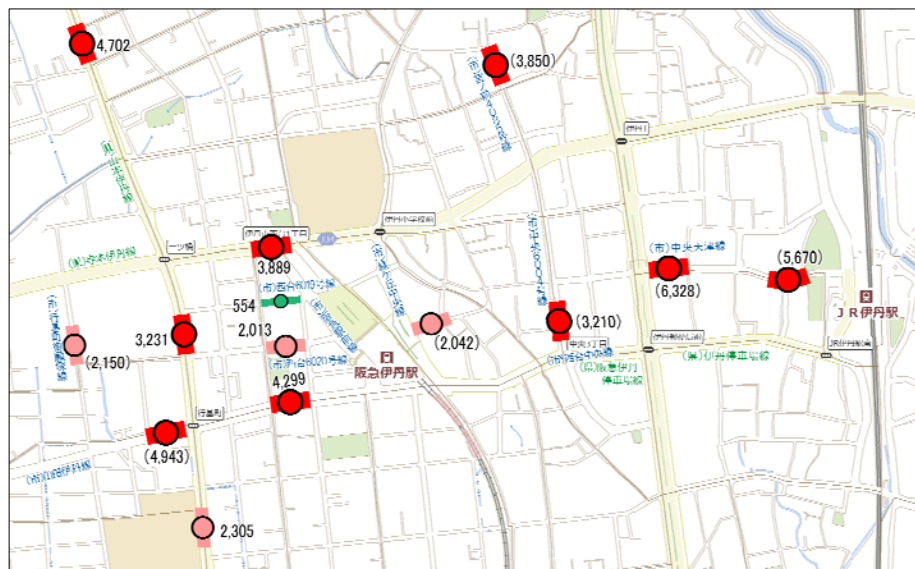
④ 自転車の利用状況

- ・市内で観測された自転車交通量は、市の中心であるＪＲ伊丹駅及び阪急伊丹駅周辺で特に多くなっています。
- ・市の中心部だけでなく、市内全域で自転車交通量は概ね 1,000 台以上と多くなっています。

＜ 昼間 12 時間自転車交通量（伊丹市全域） ＞

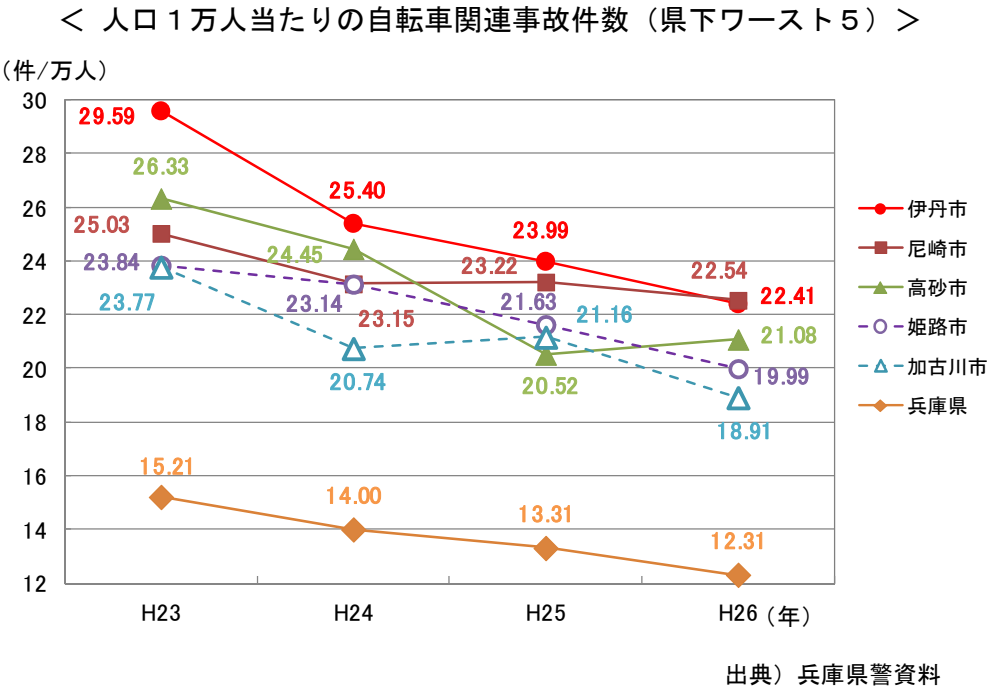


＜ 昼間 12 時間自転車交通量（ＪＲ伊丹駅及び阪急伊丹駅周辺） ＞



⑤ 交通事故の状況

- ・人口1万人当たりの自転車事故件数は、近年減少傾向にあります。伊丹市の事故件数は県下においても高く、平成26年は尼崎市に次いで2番目に多くなっています。
- ・また、人身事故全体に占める自転車関連事故の割合も近年は減少傾向にあるものの、伊丹市は兵庫県全体の約2倍の割合で、非常に高くなっています。



＜ 交通事故全体に占める自転車関連事故割合 ＞

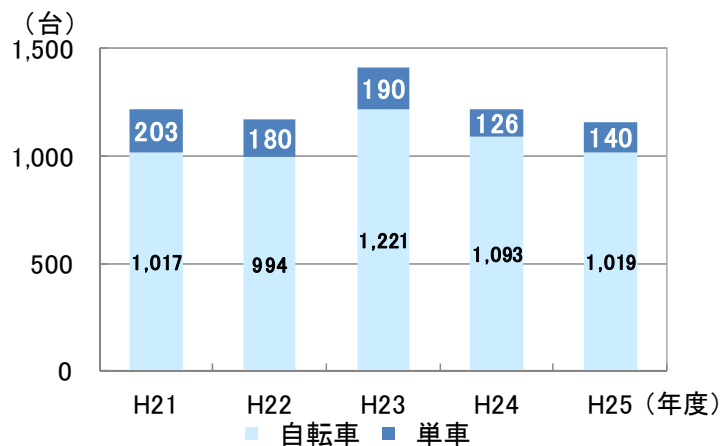
		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
伊丹市	交通事故発生件数 a (件)	1,421	1,238	1,176	1,123
	自転車関連事故件数 b (件)	581	500	473	442
	自転車関連事故割合 b/a (%)	40.9	40.4	40.2	39.4
兵庫県	交通事故発生件数 a (件)	36,195	34,056	32,734	30,118
	自転車関連事故件数 b (件)	8,485	7,794	7,400	6,821
	自転車関連事故割合 b/a (%)	23.4	22.9	22.6	22.6

出典) 兵庫県警資料

⑥ 放置自転車等の状況

- ・ 駅周辺の放置自転車等台数は、平成 23 年度をピークに減少していますが、まだ 1,000 台以上の自転車等が放置されており、そのほとんどが阪急伊丹駅周辺に集中しています。
- ・ 市南西部と隣接する尼崎市西部の阪急武庫之荘駅は、平成 25 年度内閣府実施の「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」で全国ワースト 15 位（911 台）と放置自転車が多くなっていますが、伊丹市から阪急武庫之荘駅への自転車利用も多いことから、伊丹市からの移動による放置自転車も多いと考えられます。（p.I-18 参照）

＜ 放置自転車等台数の推移 ＞
（伊丹市自転車等放置禁止区域）



出典) 伊丹市所管データ

＜ 平成 25 年度駅別放置自転車等台数 ＞

	自転車	単車	合計
阪急伊丹駅	874 台	126 台	1,000 台
阪急新伊丹駅	36 台	4 台	40 台
阪急稲野駅	50 台	4 台	54 台
JR伊丹駅	55 台	5 台	60 台
JR北伊丹駅	4 台	1 台	5 台
合計	1,019 台	140 台	1,159 台

出典) 伊丹市所管データ

(8) 高齢者や障がい者等の移動に対する福祉施策

- ・市では福祉施策として、高齢者及び障がい者等の市バス特別乗車証（無料乗車証）及び福祉タクシー利用券を交付しています。
- ・市バス特別乗車証負担金は、平成 18 年度から一般会計の財政健全化により、高齢者 5 億 3 千万円、障がい者 6 千 5 百万円の定額負担としています。
- ・高齢者特別乗車証の発行件数は、平成 25 年度は約 2 万 4 千枚／年度で、平成 17 年度の約 1.5 倍になっています。障害者特別乗車証の発行件数は、毎年約 3～4 千件／年度です。

< 高齢者や障がい者等の移動に対する施策 >

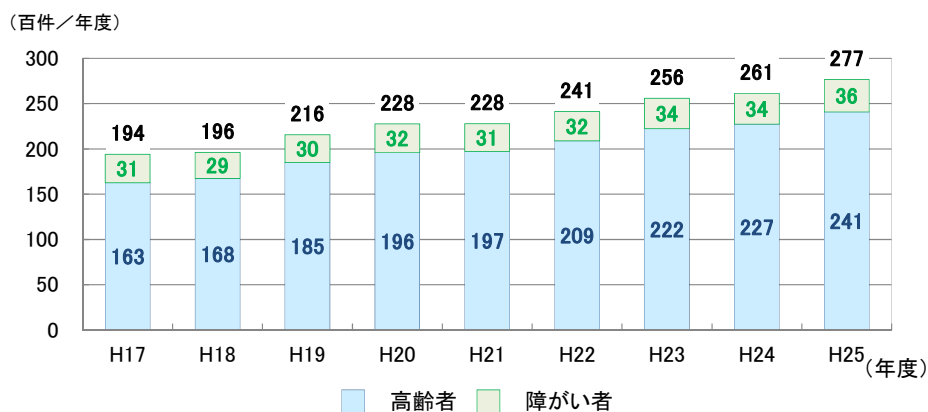
○ 市バス特別乗車証（無料乗車証）

- ・高齢者や障がい者等の移動手段確保のための福祉施策
- ・次のいずれかに該当する人に交付
 - (1) 満 70 歳以上の人（ただし、市内に継続して一年以上居住している人。）
 - (2) 身体障害者手帳（1 級～4 級）所持者
 - (3) 療育手帳（A・B1）所持者
 - (4) 精神障害者保健福祉手帳（1 級・2 級）所持者
 - (5) 被爆者健康手帳・戦傷病者手帳所持者（所得制限あり）
- ＊）なお、(2) の 1 種の人、または(3)(4)に該当する人は、単身用・介護人付乗車証のどちらかを選択できる。

○ 福祉タクシー利用券

- ・寝たきりの高齢者や障がい者の医療機関等への送迎に利用するタクシーの基本料金の助成
- ・月 4 枚で年間 48 枚を限度として交付（年度途中の申請の場合は 1 ヶ月につき 4 枚分）
- ・次のいずれかに該当する人に交付
 - (1) 身体障害者手帳（1 級・2 級）所持者
 - (2) 療育手帳（A）所持者
 - (3) 精神障害者保健福祉手帳（1 級）所持者
 - (4) 65 歳以上の在宅寝たきり高齢者で介護保険の要介護 4 または 5 の認定を受けている人
- ＊）「市バス特別乗車証」と「福祉タクシー利用券」の両方に該当する人は、どちらかを選択。

< 特別乗車証発行件数の推移 >



出典) 伊丹市所管データ

2.5 現状と課題のまとめ

伊丹市の交通をとりまく現状を整理し、現状を踏まえた今後取り組むべき課題を示しています。

