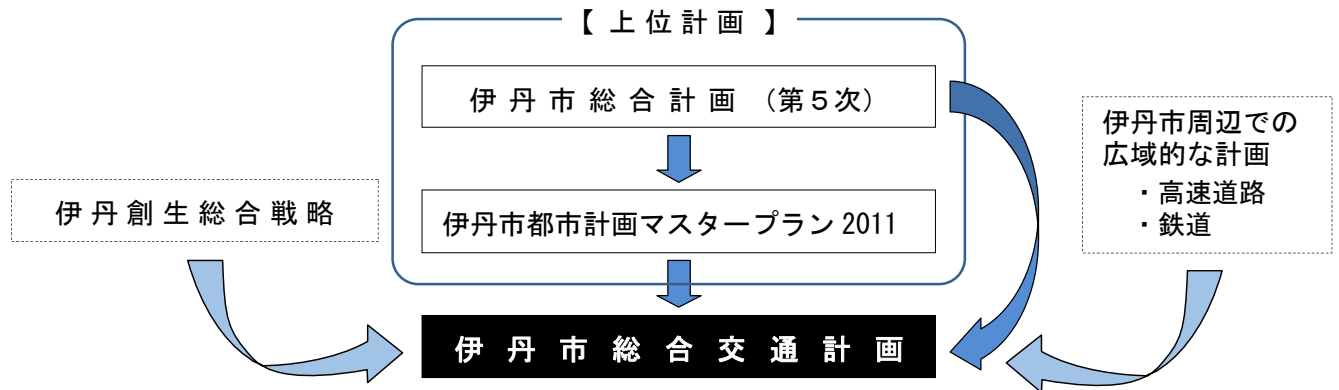


## 総合交通計画の概要

### 1. 基本理念

#### ■ 計画の位置づけ

本計画は、市のあらゆる施策や計画の基礎になる「伊丹市総合計画（第5次）」と総合計画に即して都市計画の基本的な方針を定めた「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」を上位計画として策定されるものです。



#### ■ 上位計画におけるまちづくりの目標

##### <総合計画（第5次）>

##### 【基本目標】

市民が主体となったまちづくりの実現

##### 【政策目標】

1. 支え合いの心でつくる安全・安心のまち
2. 未来を担う人が育つまち
3. にぎわいと活力にあふれるまち
4. 環境が大切にされ暮らしやすさと調和したまち

##### <都市計画マスタープラン 2011>

##### 【基本理念】

1. 成熟社会に応じたゆとりある都市空間の誘導
2. 少子高齢社会を踏まえた安全・安心の向上
3. 歴史を継承した個性と魅力の創造
4. 総合的な取り組みに基づく環境適合型社会の実現
5. パートナーシップによるまちづくりの推進



#### ■ 基本理念

上位計画である「伊丹市総合計画（第5次）」および「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」を受けて、以下を基本理念として設定します。

都市活動を支え だれもが快適に移動できる あしたにつながる交通まちづくり

市民のみなさんはもちろん、伊丹市で活動するどんな人にも、どこにでも安心して快適に移動できる交通手段が確保され、伊丹空港をはじめとする利便性の高い立地条件を活かした広域ネットワークのさらなる強化により、にぎわいや活力があふれ、様々な都市活動の場所として選ばれる魅力ある交通まちづくりをめざします。

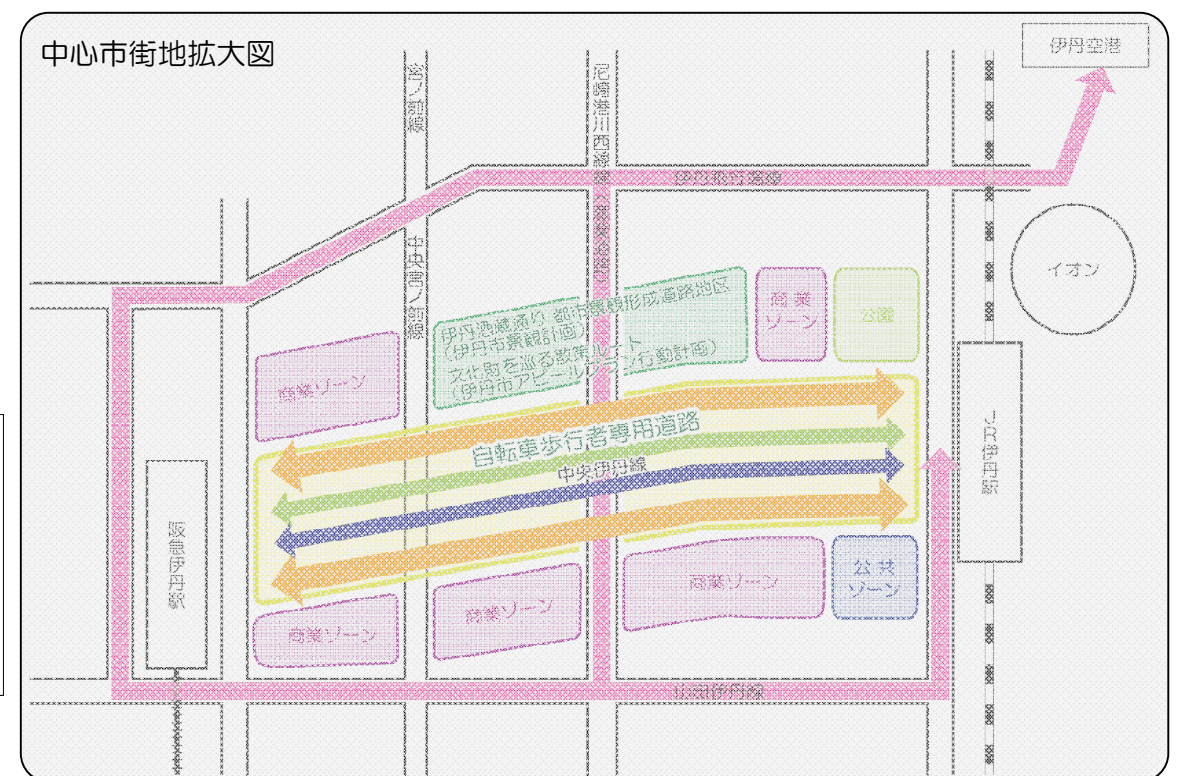
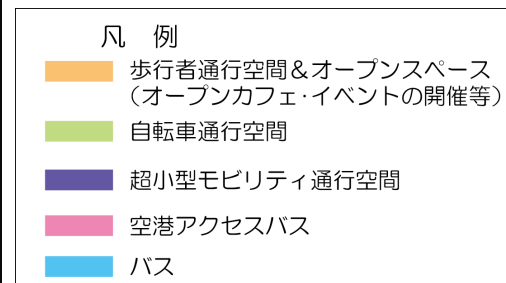
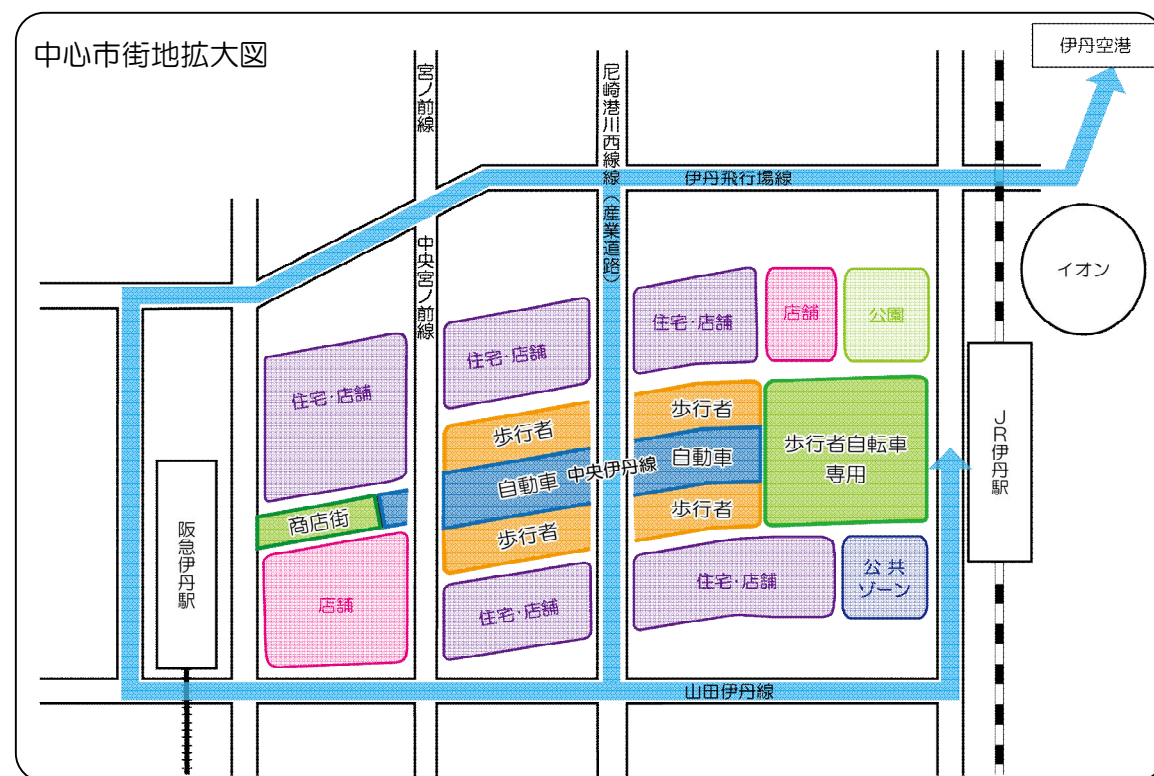
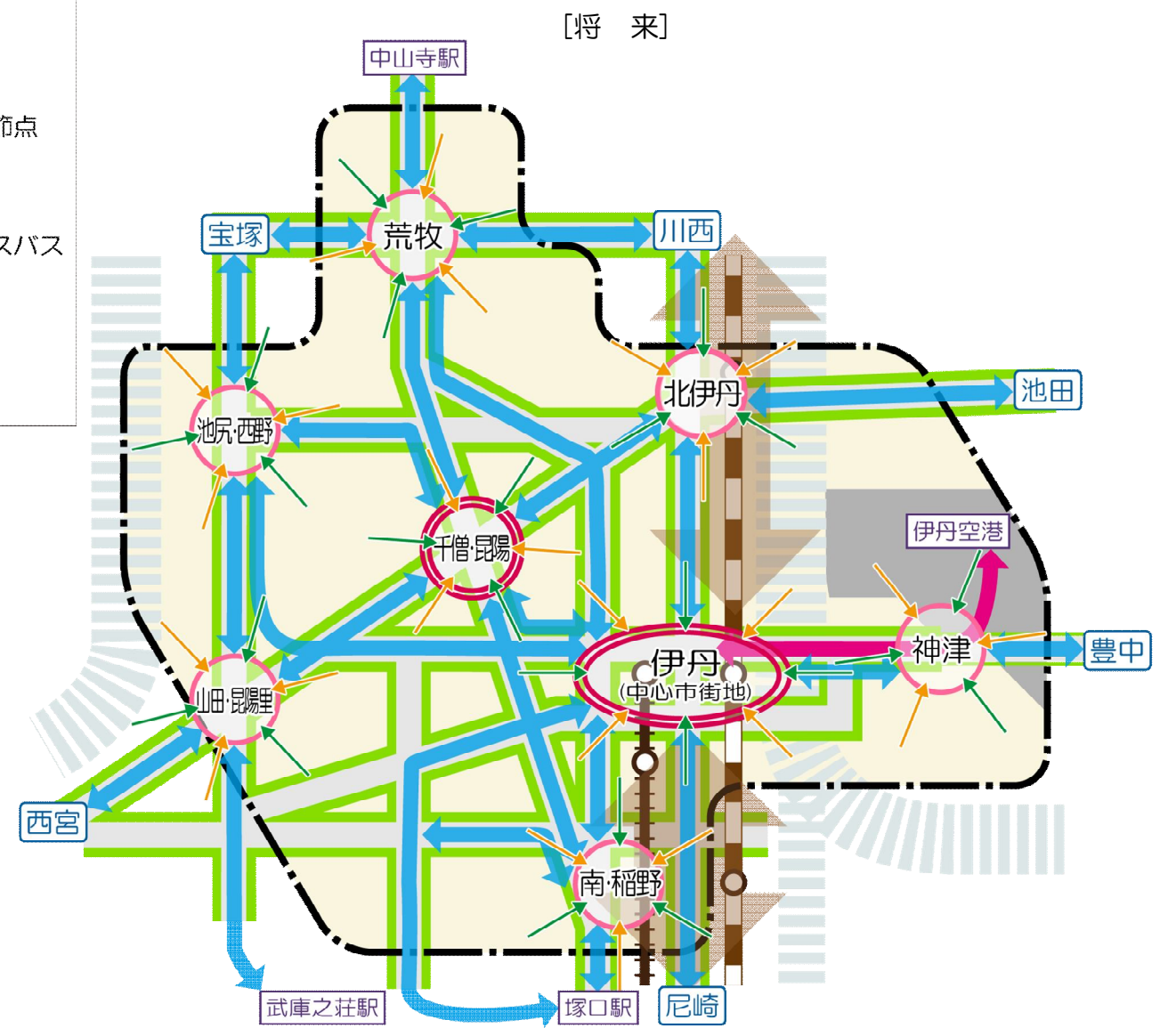
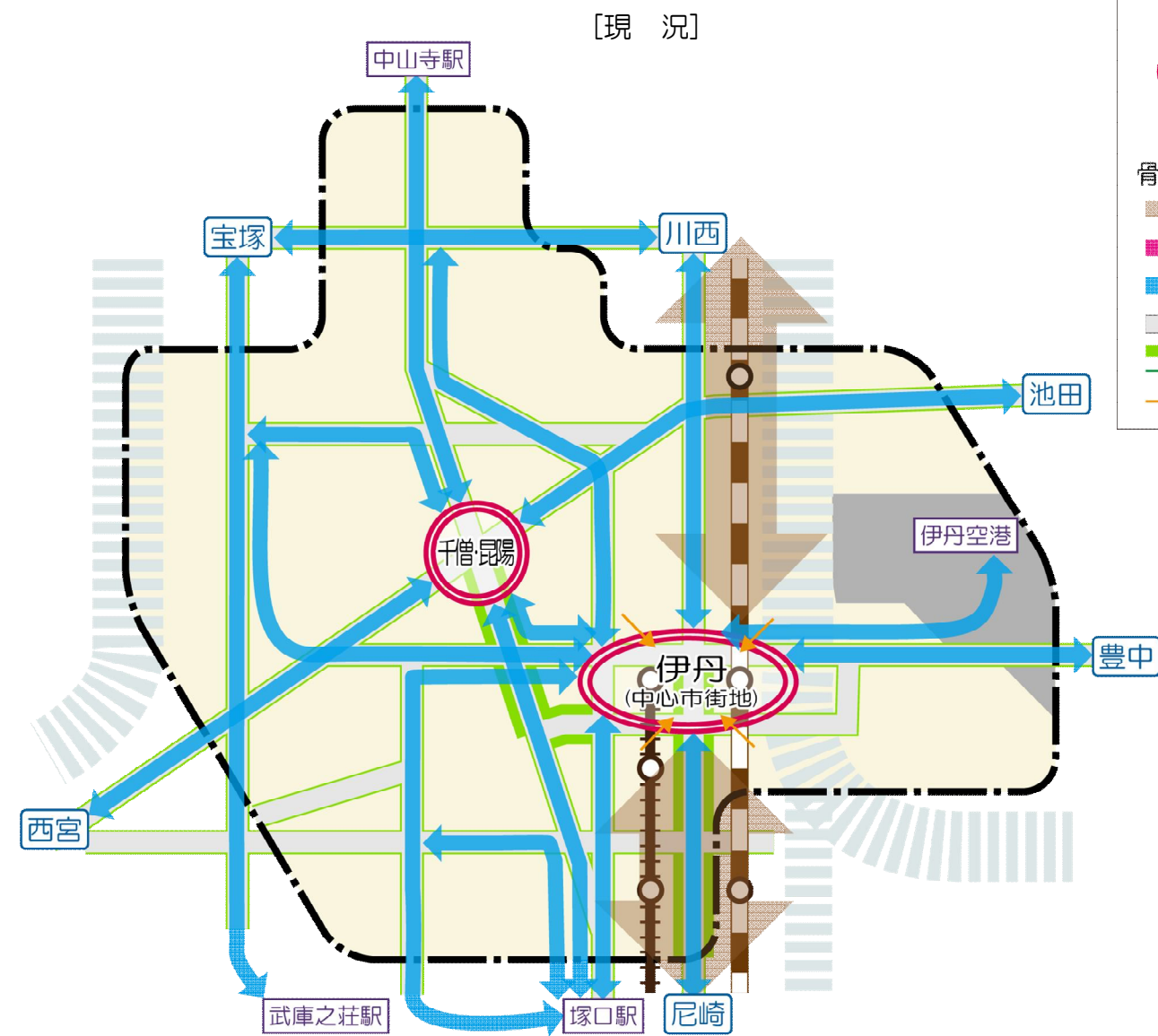
## 2. 総合交通ネットワーク整備の基本方向

基本理念の実現に向けて、計画の方向性を踏まえ、総合交通ネットワーク整備の基本方向として、伊丹市内の各地域と中心核（中心市街地、千僧・昆陽）および市外を結ぶ骨格交通軸を設定しました。

- ・現在の骨格交通軸は、伊丹中心市街地と市外を結ぶ鉄道軸、各地域の最寄りバス停から中心市街地、千僧・昆陽といった市の中心核や鉄道駅までのバス軸、市内の各地域相互や市外を結ぶ道路軸で形成されています。
- ・将来の総合交通ネットワークにおいては、道路軸を始め、各骨格交通軸を強化させるだけでなく、各地区に主要交通結節点を設け、中心核および各主要交通結節点へ徒歩・自転車で集まり、中心核、主要交通結節点、周辺市を鉄道軸およびバス軸で結ぶことによって、移動の利便性向上をめざします。また、市域全体での歩行者の安全で快適な移動の確保をめざします。
- ・自転車については、中心核及び主要交通結節点のバス停周辺に駐輪場を整備するなど、自転車からバスへの乗継利便性向上をめざすとともに、市内のどこにでも自転車で安全・快適に移動できるよう自転車通行空間を整備することにより、自転車利用者がバスに乗り換えて目的地まで移動するのか、そのまま自転車で目的地まで移動するのかを選択できる利便性の向上を図ります。
- ・中心市街地においては、歩行者の安全で快適な移動を確保し、中心市街地の回遊性向上をめざして、ＪＲ伊丹駅と阪急伊丹駅間のフルモール化を検討します。また、超小型モビリティの通行空間の確保やレンタル導入等、さらなる回遊性の向上とともに、まちの魅力の向上をめざした先進的な取り組みも検討していきます。
- ・また、ＪＲ伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスを空港アクセスバスとして利便性を向上させ、中心市街地の歴史的なまちなみや商業ゾーンと一体的にＰＲすることにより、国内外から伊丹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魅力ある中心市街地をめざします。

\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

< 総合交通ネットワーク >



\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中



### 3. 基本戦略と計画の目標

#### (1) 基本戦略

鉄道やバスで移動する際にも、駅やバス停まで徒歩や自転車などで道路を利用することから、伊丹市全域での移動の安全性の確保は、いかなる移動手段においても道路が基本となります。このことから、バスや自動車の円滑な移動をめざした都市計画道路整備や、自転車や歩行者の安全で快適な移動空間確保のための整備を進めるとともに、骨格交通軸としての機能を強化させる必要があります。そのため、基本戦略1では、「道路空間」の整備方針を示しました。

公共交通は、誰にとっても利用しやすいことが必要ですが、これからの高齢化の進展に伴い、ますます公共交通の担う役割は大きくなっていきます。また、公共交通は、伊丹空港などを利用して国内外から伊丹市を訪れる人の主な移動手段として利用されることから、ユニバーサルデザインの考えに基づいた利便性が高く、快適で効率的な公共交通が求められます。そのため、基本戦略2では、鉄道やバスといった「公共交通」の整備方針を示しました。

伊丹市のにぎわいの中心として中心市街地をさらに活性化し、魅力を向上させるためには、中心市街地での徒歩や自転車での回遊性の向上が必要であり、そのための環境整備が求められます。また、中心市街地のにぎわいをさらに向上させるためには、ＪＲ伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスを空港アクセスバスとして利便性向上を図り、伊丹市の中心市街地が伊丹空港を利用して関西を訪れる人の主要な玄関口となることをめざす必要があります。そのため、基本戦略3では「中心市街地」の整備方針を示しました。

これらの交通まちづくりにおいては、上位計画である「総合計画」や「都市計画マスタープラン」に示されている“市民が主体となったまちづくり”や“パートナーシップによるまちづくり”を推進していく必要があります。そのため、基本戦略4では、地域の安全性の向上や自動車の使い方などの交通のあり方について、地域が一体となって考える今後の交通まちづくりの実現に向けた取り組み方法について示しました。

\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中



#### 基本戦略１．快適な移動を支える都市の道路空間の整備

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、選択と集中の考え方に基づいた効率的な整備を推進するとともに、インターチェンジ等に近い立地条件を活かした広域ネットワークのPRを図ります。

#### 基本戦略２．交流を支える公共交通の充実

今ある公共交通機能を維持するだけでなく、効率的なバスの運行や、バス停近くの駐輪場整備や鉄道駅での駐車場、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を来訪できるよう、伊丹空港と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３．中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

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、楽しさや回遊性が向上することにより、人が集まり、にぎわいあふれる中心市街地をめざします。また、伊丹空港と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４．地域でつくる交通まちづくり

今まで以上に市民のみなさまと積極的に意見交換し、公募型協働事業提案制度を活用し、今後の伊丹市の交通について、市民のみなさまが自主的に考え、実行できる交通まちづくりをめざします。日常や災害時の安全確保や、自動車から公共交通への利用転換の取り組み等において、市民や行政、事業者等、地域のさまざまな分野の機関が連携し、一体となって、利便性が高く、快適性・安全性が確保されたまちの実現をめざします。

\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

## (2) 計画の目標

基本戦略の実現達成度を定量的に把握するために、計画目標を設定しました。

「総合交通計画」の目標年次は平成 37 年度ですが、計画期間前期の施策実施の効果を確認・検証するために平成 32 年度の目標値を設定しています。

### ■ 基本戦略 1 「快適な移動を支える都市の道路空間の整備」の計画目標

【 計画目標 】	自転車事故の減少
【 評価指標 】	人口 1 万人当たりの自転車関連事故件数
現況 （平成 24 年度）：24 件／万人	
将来 （平成 32 年度）：平成 32 年度時点の兵庫県の 1 万人当たりの件数以下	
【目標の設定】	兵庫県と同程度まで減少させることを目標とします。
〔 出 典 〕	伊丹市統計書・交通年鑑

【 計画目標 】	道路混雑の緩和
【 評価指標 】	混雑度 1.0 以上の道路延長
現況（平成 22 年度）： 15.3 km 将来（平成 32 年度）： 15.0 km 以下	
【目標の設定】	道路交通センサス調査で混雑度 1.0 以上の混雑区間の延長を平成 22 年度調査での 15.3 km より減少させることを目標とします。
〔 出 典 〕	道路交通センサス調査結果

### ■ 基本戦略 2 「交流を支える公共交通の充実」の計画目標

【 計画目標 】	バス利用者数の増加			
【 評価指標 】	市営バス輸送人員			
現況 (平成 24 年度)：		1 千 4 百万人／年	将来 (平成 32 年度)：	万人／年 以上 (現在策定中の第 3 次アクションプランの 目標と整合させる)
【目標の設定】	市営バス輸送人員を                      万人／年 増加させることを目標とします。			
〔 出 典 〕	交通局所管データ			

【 計画目標 】	バス停までの利便性向上
【 評価指標 】	サイクル&バスライド駐輪場利用台数
現況（平成 26 年）： 345 台 将来（平成 32 年）： 500 台 以上	
【目標の設定】	交通結節点のバス停に設置されたサイクル&バスライド駐輪場の利用台数を現在の 1.5 倍以上に増加させることを目標とします。
〔 出 典 〕	交通局所管データ

■ 基本戦略3「中心市街地の回遊性とにぎわいの向上」の計画目標

【 計画目標 】	中心市街地のにぎわいの向上		
【 評価指標 】	(都)中央伊丹線の歩行者数		
現況 (平成 24 年度)	： 4 3 百人 / 10h	将来 (平成 32 年度)	： 4 4 百人 / 10h 以上
【目標の設定】	現在の 43 百人／10h から増加させることを目標とします。		
〔 出 典 〕	伊丹市交通量調査結果		

【 計画目標 】	中心市街地の活性化
【 評価指標 】	中心市街地の商品販売額
現況（平成 26 年）：        億円 / 年	

■ 基本戦略4「地域でつくる交通まちづくり」の計画目標

【 計画目標 】	主体的に伊丹市の交通について考える市民の増加		
【 評価指標 】	伊丹市の交通のあり方について主体的に検討する市民活動団体数		
現況（平成 26 年度）：                      団体                      将来（平成 32 年度）：                      団体以上			
【目標の設定】	主体的に伊丹市の交通について検討し、行政や事業者と協働しながら実践に向けて検討する市民活動団体の数を、現在の                      団体から増加させることを目標とします。		
〔 出 典 〕	伊丹市所管データ		

【 計画目標 】	市民が主役の交通まちづくりの推進
【 評価指標 】	「伊丹市市民意識調査」で市民が主体のまちづくりの実現について、“満足”、“やや満足”と回答した人の割合
現況（平成 26 年度）： 44 % 将来（平成 32 年度）： 50 % 以上	
【目標の設定】	半数以上の人が“満足”、“やや満足”となることを目標とします。
〔 出 典 〕	「伊丹市市民意識調査」無回答は除く。

\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

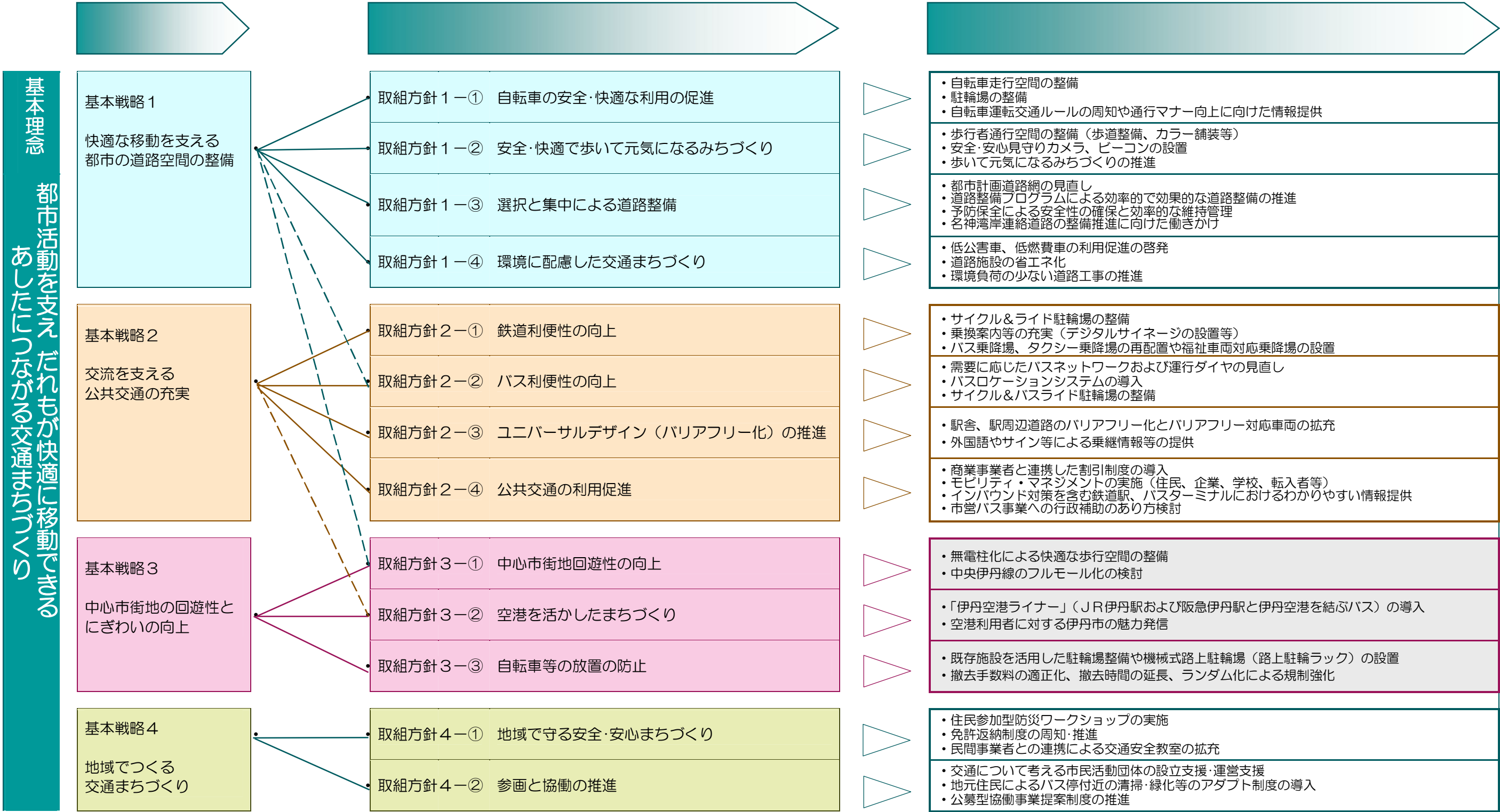


4. 施策体系と事業プログラム

(1) 施策体系

基本戦略の目標達成に向けて、以下の13の取組方針により施策を展開していきます。

なお、取組方針は主に関連する基本戦略と対応づけていますが、他の基本戦略とも関連が強い取組方針につきましては、点線で示しています。



\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

## (2) 主な施策

4つの基本戦略を実現するための取組方針は、以下に示す施策を組み合わせ一体的に推進していきます。

### 基本戦略 1. 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

#### 取組方針 1－① 自転車の安全・快適な利用の促進

##### 【現状・背景】

- ・平坦でコンパクトな地形であることから、自転車は市民の便利な移動手段として多く利用されています。
- ・一方、交通事故に占める自転車関連事故の割合は約4割で、兵庫県下平均の約2倍と高く、鉄道駅周辺の自転車等の放置は常態化しています。

##### 【取組方針】

- ・道路空間の再配分に基づき、自転車道、自転車レーン等の整備により自転車走行空間の整備を推進するとともに、交通結節点等での駐輪場の整備を推進します。
- ・自転車運転交通ルール等の情報提供により自転車事故の軽減を図り、安全・快適な自転車利用環境整備を推進します。

##### 【めざす姿】

- ・自転車走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。

##### [主な施策]

- ・自転車走行空間の整備 …… a. 参照
- ・駐輪場の整備
- ・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

#### a. 自転車走行空間の整備

実施箇所	市内全域	実施時期	概ね2020年度までに実施
<ul style="list-style-type: none"><li>・「自転車の安全な利用の促進」、「自転車等の放置の防止」、「市民・事業者等との協働による推進」の3つの取組方針を定めた「伊丹市自転車の適正利用計画」を上位計画とした「伊丹市自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車の安全で快適な通行と歩行者の安全性の確保を目指します。</li><li>・歩行者と自転車の安全性・快適性の確保、ネットワークの連続性の確保による利便性向上</li></ul>			





### 【めざす姿】

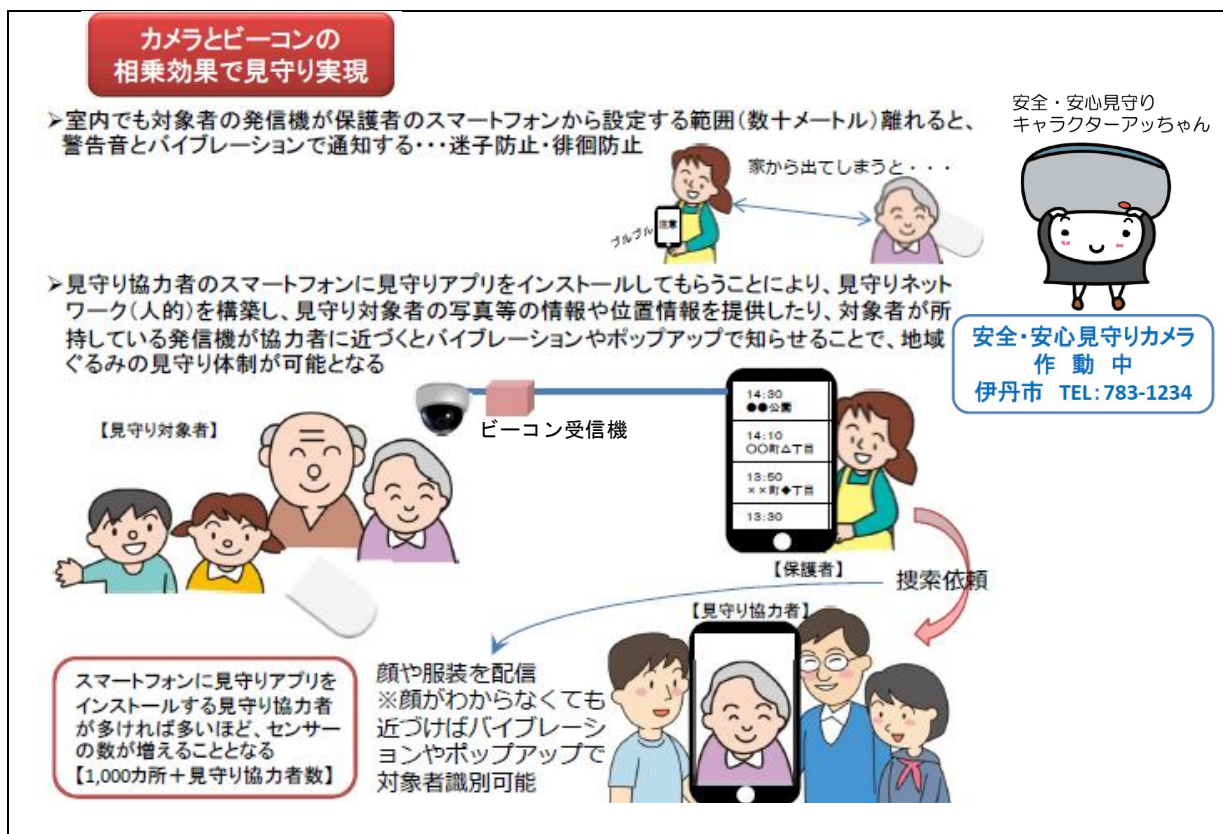
- ・子供やお年寄りを地域で見守る安全・安心なまちづくりが伊丹市の魅力となり、伊丹市に移り住む人が増加することをめざします。
- ・日常的に歩くことに加えて、健康づくりとしてのウォーキングを楽しむ人が増加し、高齢になっても元気に生き生きと外出する人でにぎわうまちづくりをめざします。

#### [主な施策]

- ・歩行者通行空間の整備（歩道整備、カラー舗装等）
- ・安全・安心見守りカメラ、ビーコンの設置 …… a. 参照
- ・歩いて元気になるみちづくりの推進 …… b. 参照

#### a. 安全・安心見守りカメラ、ビーコンの設置

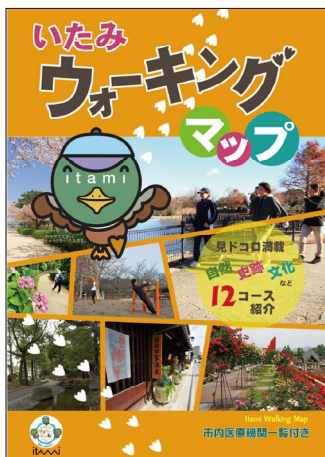
実施箇所	市内全域	実施時期	概ね 2016 年度までに実施
<ul style="list-style-type: none"><li>・市内の道路上に 1,000 台の防犯カメラを設置し、カメラの設置を明示することで、犯罪の抑止を図ります。</li><li>・見守りカメラの画像を活用して、警察による事件・事故の早期解決に協力します。</li><li>・見守りカメラと同時にビーコン受信機を設置し、子供や高齢者等の見守り対象者がビーコン発信機を持つことで、家族や保護者が見守り対象者の所在を確認出来ることにより、安心の実現をめざします。</li><li>・見守り協力者として地域の人がスマートフォンに見守りアプリをインストールすることにより、地域ぐるみの見守り体制が可能になり、より安全・安心なまちづくりを推進していきます。</li><li>・なお、自然災害による市内の被災状況等を迅速に把握し、対応します。また、その被災状況を検証し、将来の災害対策に活かします。</li></ul>			



b. 歩いて元気になるみちづくりの推進

実施箇所	市内全域	実施時期	
<ul style="list-style-type: none"> <li>伊丹市では「いたみ健康づくり大作戦」の中で、「楽しく歩いて健康アップ！」をスローガンに、ウォーキングや日常生活に運動を取り入れることを推進しています。</li> <li>ウォーキングコースの案内看板の設置や目標となる施設への距離の表示、休憩のためのベンチの設置などにより、歩いて楽しく元気になるみちづくりをめざします。</li> <li>また、現在実施中の「ウォーキングポイント」制度を継続するとともに、前述した見守りのためのビーコンも活用したスタンプラリーの開催等も実施します。</li> </ul>			

## < いたみウォーキングマップ >



< 『美しい日本の歩きたくなる道500選』に選ばれた  
「伊丹・水と緑とバラのみち」 >



## 取組方針 1-③ 選択と集中による道路整備

### 【現状・背景】

- ・ 長期間未着手の都市計画道路が残されており、地元の意向も踏まえて、整備の必要性を再検討する必要があります。
- ・ 厳しい財政状況にあって、道路整備に係る予算はますます減少していきませんが、必要な道路整備は進める必要があります。
- ・ 伊丹空港と関西国際空港のコンセッションが進行する中において、神戸空港を含めた3空港の連携も視野に入れ、関西の広域的なネットワークの中心としての機能強化を図っていく必要があります。

### 【取組方針】

- ・ 都市計画道路の見直しや道路整備プログラムの検討等により、道路整備の必要性や優先順位を見極め、選択と集中による道路整備を実施します。
- ・ 現在実施している路面状況等の道路施設点検に加えて橋梁の耐震診断を実施し、予防保全による安全性の確保を行います。
- ・ 伊丹市を中心とする広域的なネットワークの形成に向けて、名神湾岸連絡道路などの整備推進に向けた働きかけを行います。

### 【めざす姿】

- ・ 着実に必要な道路整備を進め、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。

#### [主な施策]

- ・都市計画道路網の見直し ..... a. 参照
- ・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 ..... b. 参照
- ・予防保全による安全性の確保と効率的な維持管理
- ・名神湾岸連絡道路の整備推進に向けた働きかけ

#### a. 都市計画道路網の見直し

実施箇所	市内全域	実施時期	概ね 2025 年度までに実施
<ul style="list-style-type: none"> <li>・兵庫県では長期未着手の都市計画道路において、土地所有者等の権利を制限し続けることへの司法の判例が示されたことや社会経済情勢を踏まえて、「都市計画道路網見直しガイドライン」が取りまとめられています。伊丹市でもこのガイドラインに基づき、長期未着手の都市計画道路について必要性の検討を行い、整備・廃止形態の検討を行いました。</li> <li>・今後、この検討案について住民の皆さまのご意見をお伺いした上で、都市計画変更の手続きを行っていきます。</li> </ul>			
<p style="text-align: center;">＜ 都市計画道路網見直し検証結果（案）概要図 ＞</p> 			

b. 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



取組方針 1－④ 環境に配慮した交通まちづくり

【現状・背景】

- 「伊丹市環境基本計画」等に基づき、公用車における低公害車の導入や伊丹市交通局でのエコドライブの推進等を行っています。
- 市内での取り組みにとどまらず、市民を巻き込んで伊丹市全体で環境に配慮したまちづくりを進める必要があります。

### 【取組方針】

- ・低公害車、低燃費車の利用促進や、エコドライブ、アイドリングストップなどの環境に配慮したクルマの使い方の普及啓発を推進します。
- ・自然エネルギーを利用した道路施設の導入や照明のＬＥＤ化を推進し、道路工事に際しては、環境負荷の少ない工法等を積極的に検討し、導入していきます。

### 【めざす姿】

- ・行政が行う取り組みは、常に環境に配慮することに加えて、市民の自動車利用において積極的に低公害車に転換するなど、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。

#### [主な施策]

- ・低公害車、低燃費車の利用促進の啓発
- ・道路施設の省エネ化
- ・環境負荷の少ない道路工事の推進

## 基本戦略２．交流を支える公共交通の充実

### 取組方針２－① 鉄道利便性の向上

#### 【現状・背景】

- ・市の東部を南北に走るＪＲ宝塚線、阪急伊丹線は、大阪や神戸方面等、伊丹市と市外を結ぶ移動手段として大きな役割を担っています。
- ・ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅から市民が鉄道を利用する際の利便性向上はもちろんですが、伊丹空港を利用して伊丹市街地を訪れ、関西各地へ移動する国内外の人たちが、快適に鉄道を利用できる環境整備が求められます。

#### 【取組方針】

- ・鉄道利用者のアクセス性向上のための駅周辺地区における駐輪場整備を推進することで鉄道の利便性向上を図るとともに、鉄道事業者に駅ホームでの転落防止柵の設置等を要請する等、駅構内での安全性向上を図ります。
- ・ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅での多言語対応機能を有するデジタルサイネージの設置等により、乗継案内機能の強化を図ります。また、バス乗降場やタクシー乗降場の再配置や福祉車両対応乗降場の設置により、乗継利便性の向上をめざします。

#### 【めざす姿】

- ・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ができることにより、来訪時の移動の不便さを感じさせないことで伊丹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。

#### [主な施策]

- ・サイクル&ライド駐輪場の整備
- ・乗換案内等の充実（デジタルサイネージの設置等）
- ・バス乗降場、タクシー乗降場の再配置や福祉車両対応乗降場の設置

### 取組方針２－② バス利便性の向上

#### 【現状・背景】

- ・伊丹市は鉄道空白地が多くなっていますが、そのほぼ全域をバスがカバーしており、バスは日常生活を支える交通手段として重要な役割を担っています。また、その役割はこれからの高齢化社会の進展によりますます重要となっていきます。
- ・しかし、道路の交通渋滞の影響を受け、バスの遅延が発生している箇所も見受けられるなど、バスサービスに関わる課題も残されています。

#### 【取組方針】

- ・需要に応じたバスネットワークや運行ダイヤの見直しによる需給ギャップの解消を図り、バスの利便性を向上させます。
- ・バス優先レーン等の導入によるバスの速達性・定時性の向上を図るとともに、バス遅延による不安を軽減させるため、バス停での情報提供のためのバスロケーションシステムの導入等を推進します。
- ・バス利用者のアクセス性向上を図るために、サイクル&バスライド駐輪場（バス停近くにある駐輪場）を整備します。

【「基本戦略１. 快適な移動を支える都市の道路空間の整備」とも関連】

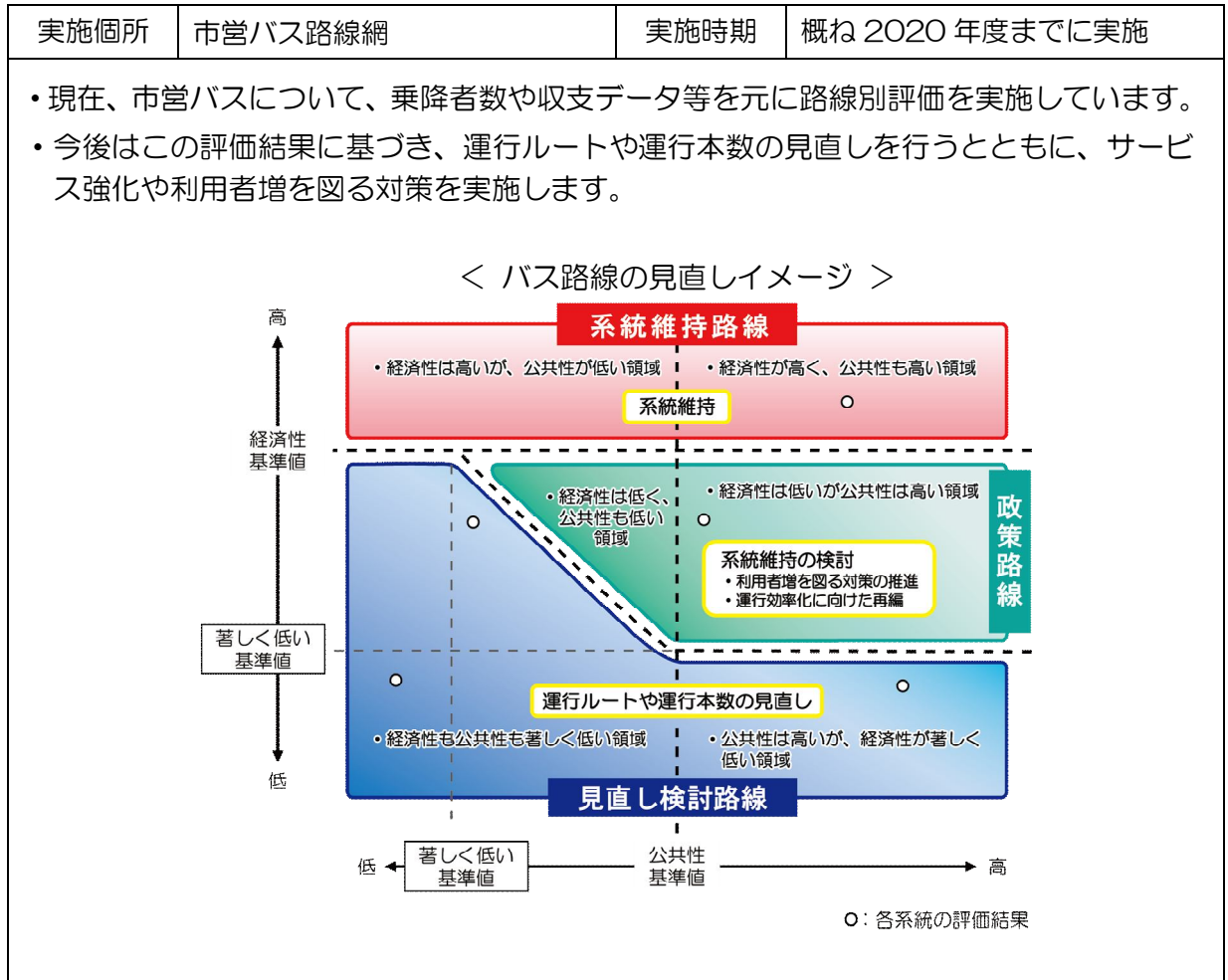
#### 【めざす姿】

- ・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、バスでの移動が便利で快適なまちづくりをめざします。

#### [主な施策]

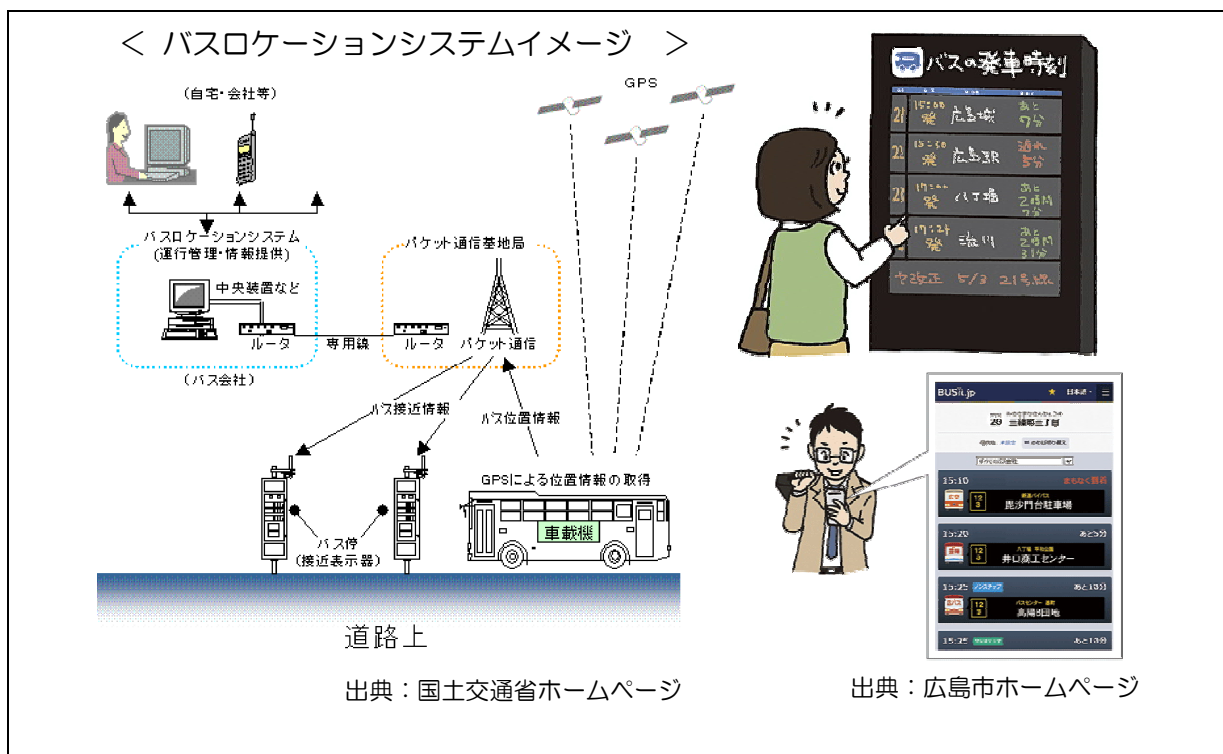
- ・需要に応じたバスネットワークおよび運行ダイヤの見直し …… a. 参照
- ・バスロケーションシステムの導入 …… b. 参照
- ・サイクル&バスライド駐輪場の整備 …… c. 参照

a. 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



b. バスロケーションシステムの導入

実施箇所	市内バス停	実施時期	概ね 2025 年度までに実施
<p>・バスロケーションシステムの導入によりバス停でバスの運行情報が表示され、渋滞時や雨の日などに、利用したいバスがすでに通過してしまったのか、いつ来るのか等がわかることにより、利用者のイライラを解消し、バスの利便性向上を図ります。</p> <p>・また、主要交通結節点に整備する駐輪場にＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅など主要な鉄道駅等へのバスの運行情報を表示することにより、バスに乗り換えるかそのまま自転車を利用するのかを選択しやすくし、移動の利便性向上を目指します。</p> <p>・「公共交通情報データ標準」に基づいてバスロケーションシステムのデータを整備することにより、パソコンやスマートフォン、テレビのデータ放送を活用して、現在のバスの運行状況を考慮した効率のよいバスやバス、バスと鉄道等との乗り継ぎ情報の提供や、最寄りバス停へのバスの接近状況を提供することにより、バスを利用している人の利便性向上を図るだけでなく、バスの利用を躊躇していた人のバスの利用促進を図ります。</p>			



### c. サイクル&バスライド駐輪場の整備

実施箇所	主要結節点バス停	実施時期	概ね 2020 年度までに実施
<ul style="list-style-type: none"> <li>運行する系統や運行本数の多い主要結節点となるバス停にサイクル&amp;バスライド駐輪場を整備することにより、自宅等の出発地から目的地までバスを利用する際に、バスが便利な主要結節点まで自転車を利用して、バスへの乗り継ぎ利便性を向上させることにより、バスの利用促進を図ります。</li> <li>また、主要交通結節点に整備する駐輪場に J R伊丹駅や阪急伊丹駅など主要な鉄道駅等へのバスの運行情報を表示することにより、バスに乗り換えるかそのまま自転車を利用するのかを選択しやすくし、移動の利便性向上を目指します。（再掲）</li> <li>サイクル&amp;バスライド駐輪場共通の定期券や、イタッピーや ICOCA などの交通 IC カードによる精算、利用によるポイントサービスや割引などにより、サイクル&amp;バスライド駐輪場の利用促進を図り、バス利用者の増加につなげます。</li> </ul>			

家から最寄りの駅やバス停の近くまでは自転車。 ➡ ➡ ➡ 駐輪場において、公共交通機関に乗り換え。 ➡ ➡ ➡ 目的地へ。



出典：国土交通省広島国道事務所ホームページ

< 駐輪場でのバス情報提供機器の整備事例 >



< サイクル&バスライド駐輪場の整備事例 >




出典：国土交通省ホームページ

## 取組方針２－③ ユニバーサルデザイン（バリアフリー化）の推進

### 【現状・背景】

- ・道路空間整備における段差解消などのバリアフリー化を推進していますが、道路だけでなく公共交通利用も含めて、高齢者や障がい者だけでなく元気な人から外国人等、すべての多様な人々が安全で快適に移動できるユニバーサルデザインの取り組みが求められます。
- ・伊丹市では市営バスは全車両ノンステップバスとなっていますが、民営バスではまだ全てがノンステップバスになっておらず、エレベーターのない駅も残されています。
- ・今後、外国人観光客のさらなる増加が期待されますが、多言語案内サインなどが不十分である箇所も残されています。

### 【取組方針】

- ・駅周辺のバリアフリー化やノンステップバスなどの新型車両拡充に向けた取り組み等により、構造面からみて誰もが使いやすい公共交通をめざします。
- ・外国語やサイン等による利用者の特性に応じたわかりやすい乗継情報等により、外国人を含め全ての人が使いやすい公共交通をめざします。

### 【めざす姿】

- ・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、さりげなく確実な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。

[主な施策]

- ・ 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
- ・ 外国語やサイン等による乗継情報等の提供

取組方針２－④ 公共交通の利用促進

【現状・背景】

- ・ 鉄道やバスなどの公共交通は伊丹市にとって重要な社会基盤であり、多くの人に利用されています。
- ・ しかし、利用者が少ないバス路線もあり、利用促進を図ることが必要です。
- ・ 伊丹市域のほぼ全域を運行する市営バス事業は赤字経営となっており、行政からの支援も行いながら市民の移動手段を確保しています。

【取組方針】

- ・ 複数事業者の情報を統合した公共交通総合案内パンフレットの作成・配布や商業事業者と連携した公共交通利用に対する買い物割引制度の導入等により、公共交通の利用促進を図っていきます。
- ・ 観光分野と連携した観光地等を巡るバス路線の検討や観光マップへの公共交通情報の明示などにより、観光施策とも連携して公共交通の利用促進をめざします。
- ・ 住民や企業等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施やノーマイカーデーへの積極的な参加推進を行います。
- ・ 伊丹市の移動において重要な役割を果たしている市営バス事業のサービスレベルを今後も維持させるため、高齢者・障がい者の公共交通運賃減免制度も含めて、市営バス事業への行政補助のあり方を検討します。

【めざす姿】

- ・ 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。

[主な施策]

- ・ 商業事業者と連携した割引制度の導入
- ・ モビリティ・マネジメントの実施（住民、企業、学校、転入者等） …… a. 参照
- ・ インバウンド対策を含む鉄道駅・バスターミナルにおけるわかりやすい情報提供
- ・ 市営バス事業への行政補助のあり方検討



a. モビリティ・マネジメントの実施（住民、企業、学校、転入者等）

実施箇所	市内全域	実施時期	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティ・マネジメントとは、自動車利用について考え、環境や健康に配慮して自転車や公共交通などをかしく利用する移動へ転換していくことを呼びかけ、促していくコミュニケーション施策です。</li> <li>・兵庫県ではモビリティ・マネジメント推進に向けたパンフレットや実務の手引き、企業での実践ガイドライン等が作成されており、伊丹市でもこれらを参考に、住民や学校、職場、転入者等に対して、それぞれにあった方法と情報の提供により、持続的にモビリティ・マネジメントを推進していきます。</li> <li>・住民に対しては、一人ひとりが自分の移動での問題点を把握し、公共交通利用へ転換するきっかけとなるアンケート調査を実施します。職場においては、啓発パンフレット等の配布や事業者や従業員へのアンケート調査の実施により、エコ通勤への意向がある事業所においては試行から本格実施への働きかけを行います。学校では、交通ゲームなどを通じて、公共交通とクルマのかしい使い方を考え、社会全体での望ましい移動のあり方への理解につなげます。転入者に対しては、伊丹市での移動手段がまだ決まっていない転入届け提出の際に、バス停の位置や時刻表、スーパーや病院などの生活施設等の情報が入ったバスマップなど、バス利用に便利な情報を提供することにより、伊丹市での移動手段としてまずバスが選択されることをめざします。</li> </ul>			
<p style="text-align: center;">＜ モビリティ・マネジメントの実施 ＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>公共交通の維持や地球環境の負荷軽減を目的に、住民や企業、学校を対象に、自動車利用から公共交通利用への行動の変化を促す取り組みを行います</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【取り組みの対象】</p> <p>学校 住宅地 企業・工場</p> <p>公共交通のわかりやすい情報を提供</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">＜ 学校での交通すごろくの実施 ＞</p> 			
出典：北九州市ホームページ		出典：茨城県公共交通活性化会議ホームページ	

### 基本戦略3. 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

#### 取組方針3-① 中心市街地回遊性の向上

##### 【現状・背景】

- ・ J R伊丹駅周辺地域、阪急伊丹駅周辺地域は、それぞれが独自の魅力や特徴を活かしたにぎわい形成につとめています。
- ・ 「伊丹酒蔵通り」として、主に J R伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ中央伊丹線沿いの店舗において、歴史的なまちなみを活かしたにぎわい創出をめざしているものの、J R伊丹駅周辺地域、中央伊丹線、阪急伊丹駅周辺地域が一体となった整備には至っていません。

##### 【取組方針】

- ・ J R伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ中央伊丹線の無電柱化や、自転車歩行者専用道路となるフルモール化の検討等を進め、歩行者や自転車の安全性や快適性の確保をめざすことにより、J R伊丹駅周辺地域、伊丹中央線、阪急伊丹駅周辺地域を一体的に整備し、中心市街地の回遊性の向上を図ります。

【「基本戦略1. 快適な移動を支える都市の道路空間の整備」とも関連】

##### 【めざす姿】

- ・ 中心市街地を一体的に整備し回遊性が向上することにより、中央伊丹線を利用して J R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。
- ・ 伊丹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が訪れる中心市街地をめざします。

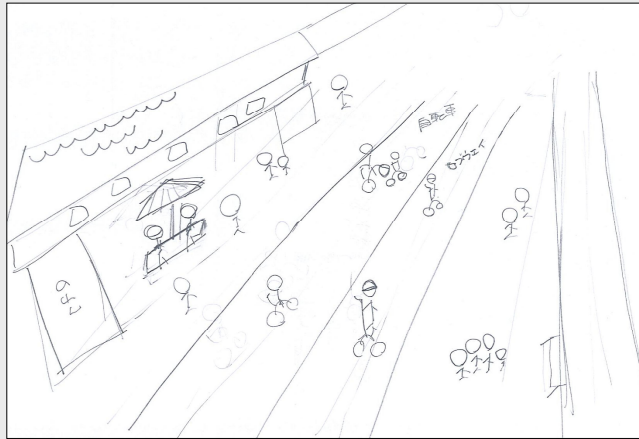
##### [主な施策]

- ・ 無電柱化による快適な歩行空間の整備
- ・ 中央伊丹線のフルモール化の検討 …………… a. 参照

#### a. 中央伊丹線のフルモール化の検討

実施箇所	(都)中央伊丹線	実施時期	概ね2025年度までに実施
<ul style="list-style-type: none"><li>・ J R伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ(都)中央伊丹線を、許可車両のみが通行できるフルモール化することを検討し、自転車や歩行者の通行空間を確保することにより、歩行者の安全性を向上させます。</li><li>・ 歩行者の安全性の確保による回遊性の向上に加えて、機動性や環境性の高い先進的な超小型モビリティのレンタル導入により、楽しく、快適に(都)中央伊丹線を回遊出来ることにより、歴史的なまちなみが活かされた「伊丹酒蔵通り」の魅力をさらに向上させ、今後増加が予想される伊丹空港を利用して国内外から関西を訪れる人々が一度は訪れて</li></ul>			

みたい、にぎわいあふれる中心市街地をめざします。



\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

### 取組方針３－② 空港を活かしたまちづくり

#### 【現状・背景】

- ・伊丹空港行きバスは、ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅から発着しており、伊丹市民の空港へのアクセス交通として活用されています。
- ・西宮や神戸方面からＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅で伊丹空港行きバスを利用すると、リムジンバスと比較して５～７割の料金であること等、伊丹空港行きバスのメリットを、伊丹市外でのポスター掲示やチラシ配布等によりＰＲしていますが、伊丹空港行きバスの利用者は伸び悩んでいます。
- ・伊丹空港は関西国際空港とコンセッション方式による一体的運用の実施により、国際線復航も期待されることから、それを好機とした対応が求められます。

#### 【取組方針】

- ・ＪＲ伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスを「伊丹空港ライナー」として位置づけ、大きな荷物も運びやすい専用車両を運行するなど、利便性と快適性を向上させるとともに、「伊丹空港ライナー」のＰＲ強化や、中心市街地や鉄道事業者と連携したサービスを行います。
- ・空港にも近く、大阪や京都などの関西の主要な都市との移動に便利な伊丹中心市街地を、出発や到着の際の宿泊地として選択される仕組みづくりを観光施策とも連携して行い、少しでも伊丹市に滞在することで伊丹市の魅力を感じてもらえる工夫をしていきます。

【「基本戦略２.交流を支える公共交通の充実」とも関連】

#### 【めざす姿】

- ・まずは、伊丹空港アクセスとして「伊丹空港ライナー」を利用することが確立され、伊丹市が伊丹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、伊丹市の

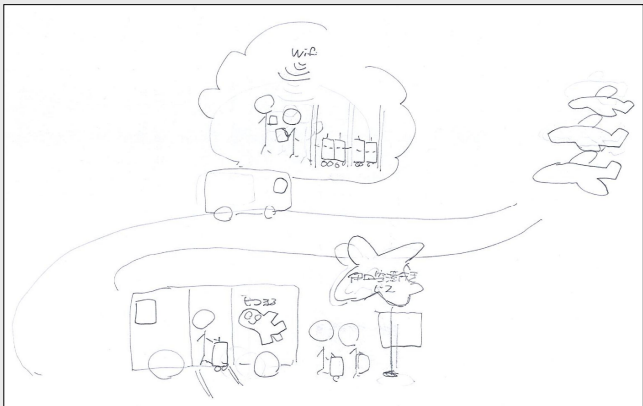
魅力をPRし、伊丹市を訪れる人を増やし、「空港のあるまち」を活かして伊丹市のにぎわい向上をめざします。

- ・ 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。

[主な施策]

- ・ 「伊丹空港ライナー」(JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバス)の運行 …… a. 参照
- ・ 空港利用者に対する伊丹市の魅力発信

a. JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスの利便性向上とPR

実施箇所	JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港間	実施時期	概ね2018年度までに実施
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪や京都等関西の主要な都市への乗り継ぎに便利な伊丹中心市街地が、伊丹空港を利用して関西を訪れたり、関西から出発する人の主要な玄関口としての機能が果たせるよう、JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスを空港アクセスバスとして利便性向上を図ります。</li> <li>・ PTPSによる定時性や速達性の向上、大きな荷物を簡単に持ち込める荷物収納スペースの確保、これからの旅の情報を検索できる車内でのWi-Fiサービス等、空港利用者にターゲットを絞って空港アクセスバスの利便性を向上させます。</li> <li>・ また、JR伊丹駅や阪急伊丹駅での空港アクセスバスのわかりやすい案内や伊丹空港の運行状況等の案内、飛行機をモチーフとした空港アクセスバスのラッピングなど「空港のあるまち」としての積極的な情報発信を行い、空港アクセスバスが空の旅の一部として利用者の印象に残ることにより、口コミや雑誌等の情報媒体を通じて新たな利用者が増えるようなバスの運行をめざします。</li> </ul>			
			

\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

### 取組方針３－③ 自転車等の放置の防止

#### 【現状・背景】

- ・ 阪急伊丹駅及びＪＲ伊丹駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定していますが、自転車等の放置は常態化し、歩行者の支障にもなっています。
- ・ 駐輪場に空きがあるにもかかわらず、放置自転車等がみられることから、利用者のニーズにあった駐輪場整備が求められます。

#### 【取組方針】

- ・ ペDESTリアンデッキ等既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場を整備するとともに、ハイテク駐輪場等利用しやすい駐輪場を整備することにより、放置自転車対策を進めます。
- ・ 放置自転車の撤去手数料の適正化、撤去時間の延長等の規制強化を実施します。

#### 【めざす姿】

- ・ 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。

#### [主な施策]

- ・ 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 …………… a. 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

#### a. 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

実施箇所	中心市街地	実施時期	概ね 2020 年度までに実施
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「自転車の安全な利用の促進」、「自転車等の放置の防止」、「市民・事業者等との協働による推進」の３つの取組方針を定めた「伊丹市自転車の適正利用計画」に基づき、放置自転車対策を実施します。</li> <li>・ 伊丹市の自転車等の放置は、市内の鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域を中心に常態化しており、特に阪急伊丹駅で多くなっています。「駐輪場整備」、「自転車利用者の自律」、「規制強化」をバランスよく実施し、放置自転車対策を推進します。</li> <li>・ 伊丹市の駐輪場は総量的には充足していますが、地下の２段式ラックの駐輪場など利用に不便な駐輪場があることから、機械式路上駐輪場の設置や２段式ラックの撤去を行い、２段式ラックの撤去による収容台数の減少はペDESTリアンデッキ等の既存施設を活用して駐輪場整備を行います。</li> </ul>			



＜ 駐輪場としての活用も考えられるペDESTロリアンデッキ ＞

＜ 機械式路上駐輪場の整備事例 ＞



\* 別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

基本戦略4. 地域でつくる交通まちづくり

取組方針4－① 地域で守る安全・安心まちづくり

【現状・背景】

- ・地球温暖化等に伴い頻発するゲリラ豪雨による自然災害や、交通事故などの日常的な危険について、日頃から地域の住民や団体等がいっしょになって考え、自分たちの地域の安全は自分たちで守る取り組みが必要です。
- ・近年、高齢者が加害者となる自動車事故が増加していますが、運転免許を自主的に返納すると交付される運転経歴証明書によりタクシー料金や商品の割引など、さまざまな特典が受けられることはあまり周知されていません。

【取組方針】

- ・地域住民と行政がいっしょになって避難対策や防災対策などについて考える住民参加型防災ワークショップの実施など、災害時の減災に向けた取り組みを、住民や企業、行政などさまざまな地域の機関と連携して行うことにより、地域の安全性を向上させます。
- ・高齢者に対する免許返納制度の周知・推進や、民間事業者との連携による子どもを対象とした交通安全教室の拡充等、主に高齢者や子どもに対する交通安全の取り組みを住民や企業等と連携して実施します。

【めざす姿】

- ・突然の自然災害など、いざというときに支え合い、いっしょに対処していく地域を築いていくことで、日常的にも安心して暮らせ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。

[主な施策]

- ・住民参加型防災ワークショップの実施
- ・免許返納制度の周知・推進
- ・民間事業者との連携による交通安全教室の拡充

取組方針4ー② 参画と協働の推進

【現状・背景】

- ・少子高齢化や高度情報化の進展などから交通に関する市民ニーズも複雑かつ多様化してきていることや財政難等により、これまでのように公共的なサービスをすべて行政が担うことが困難になってきています。
- ・市民活動団体等と行政が協働して取り組む「公募型協働事業提案制度」を活用して、放置自転車対策を行ったり、市バスモニター制度により、利用者の意見や提案を参考にして市バス運営を行っています。

【取組方針】

- ・主体的に伊丹市の望ましい交通について検討し、実践していこうとする住民や団体に対して、活動団体の設立支援や運営支援を行います。
- ・地域住民によるバス停付近の清掃・緑化等のアダプト制度の導入や広告付きバス停上屋整備による地元企業の参画推進等により、住民と企業による公共交通支援を推奨していきます。
- ・地域からの提案により放置自転車対策や安全教室等を実施する「公募型協働事業提案制度」を推進し、地域と行政が協働して地域の安全性や快適性を向上させていきます。

【めざす姿】

- ・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。

[主な施策]

- ・交通について考える市民活動団体の設立支援・運営支援
- ・地元住民によるバス停付近の清掃・緑化等のアダプト制度の導入
- ・公募型協働事業提案制度の推進

### (3) 事業プログラム

各基本戦略や取組方針の施策における、個別施策の概要や実施主体及び実施予定時期について、事業プログラムとして整理しています。

基本戦略	取組方針	施策	施策概要	実施主体	予定時期			
					前期 H28～H32	後期 H33～H37	H38以降	検討
基本戦略1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備	取組方針1ー① 自転車の安全・快適な利用の促進	自転車走行空間の整備	伊丹市自転車ネットワーク計画に基づき、安全安心な自転車走行空間の確保及び歩道のセミフラット化 街路樹・植樹帯の撤去	市	○	○	○	
		駐輪場の整備	既存駐輪場の再整備、路上駐輪フックの設置など	市	○	○	○	
		自転車運転交差点ルールの周知や通行マナー向上に向けた情報提供	H28年度以降スクード・ストリート方式を導入した自転車交通安全教室を実施。	警察署 交通安全協会 市	○	○	○	
		主要交通結節点におけるレンタサイクル(日常生活におけるレンタサイクル)	市内の主要交通結節点において、レンタサイクルの貸し出しを行うことにより、自動車から自転車・公共交通への転換を図る。	市	○			
		観光用レンタサイクルの設置	平坦な地形である本市を訪れた観光客にとって、一番利便性の高い交通手段である自転車を出し出す。	市	○			
		自転車安全利用啓発指導員の設置	各地域でボランティアの指導員を設置し、自転車の安全利用に関する指導、啓発を行う。	市	○			
		警察による指導強化	自転車利用者に対する指導強化を、警察へ継続して依頼していく。	警察署 市	○	○	○	
		損害賠償保険の加入推奨	自治会を通じて損害賠償保険の加入推奨	市	○	○	○	
	取組方針1ー② 安全・快適で歩いて元気になるまちづくり	歩行者通行空間の整備(歩道整備、カラー舗装等)	猪名川左岸線等で整備予定 伊丹市自転車ネットワーク計画に基づき、安全安心な自転車走行空間の確保及び歩道のセミフラット化と併せて実施する。	市	○	○	○	
		安全・安心見守りカメラの設置	市内の道路上に1000個のいむゆる防犯カメラを設置し、カメラ設置を明示することで、犯罪等の抑止を図る	市	○			
		ビーコンの設置	市内の道路上に1000個のビーコン受信機を設置し、発信機所持者の位置情報を保護者へ送るインフラ整備。 将来はビーコンを活用し、スタンプラリーなどにも活用を図る。	市	○			
		歩いて元気になるまちづくりの推進	ウォーキングコースの案内看板の設置や、目標となる施設の距離の表示、休憩のためのベンチの設置などにより、歩いて楽しく元気になるまちづくりを目標とする。	市		○		
		中央伊丹線のフルモール化の検討	(都) 中央伊丹線について、地域の合意形成を図りながら実施について検討を要す。	市	○	○		
		通学路の安全対策	伊丹市通学路安全推進会議において、地元要望書により現地検証した結果、対策必要箇所のため実施する。 通学路安全対策推進会議を組織し継続的に対策実施	市	○	○	○	
		交通規制と連携した安全対策の推進(ゾーン30等)	広畑・中野・北河原・寺本・北野・御願塚地区で実施	市	○	○	○	
		交通事故発生状況の周知	エフエムいっぴなどの広報媒体を通じ、事故発生状況の周知を行う。	市	○	○	○	
		無電柱化による快適な歩行空間の整備	都市計画道路整備事業と併せて検討する。 中心市街地の4極2軸路線は、伊丹酒蔵通りをはじめ景観重点地区に指定されており、地域及び電線管理者の合意形成を図りながら実施について検討を要す。	市		○		
		ガードレール整備	防護柵等の更新・新設	市	○	○	○	
		ハンブ・クランク等物理的対策の推進	ゾーン30の導入にあわせた安全対策実施	市	○	○	○	
		歩道上における休憩施設の設定(ベンチ等)	歩道上にベンチ等を設置することにより、歩行者に優しいまちを目指すとともに、憩いの場の創出を図る。	市		○		
		ウォーキングに適した快適な道路整備	歩いて楽しく健康づくりに取り組めるための道路整備を行う。	市		○		
		公共交通の利用や市が主催する健康増進イベント等への参加によるポイント制度の拡充	現在実施している「ウォーキングポイント」制度の拡充を検討する。	市				○
		遊歩道の活用推進	整備済み遊歩道の一層の活用方法の検討	市	○	○	○	
		電動シニアカーの購入助成	電動シニアカーの購入を助成することにより、歩行に困難を感じる方の社会参加を促す	市				○
		街路樹の適正な管理	街路樹の適正な管理を継続的に実施していく。	市	○	○	○	

＊) この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」で説明を記載している施策です。  
この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」の[主な施策]で挙げている施策です。

基本戦略	取組方針	施策	施策概要	実施主体	予定時期			
					前期 H28～H32	後期 H33～H37	H38以降	検討
基本戦略1 快適な移動を支える都市の道路空間の整備	取組方針1～③ 選択と集中による道路整備	都市計画道路網の見直し	都市計画決定されてから長期未着手路線について、県が定めたガイドラインに基づき、近年の社会情勢の変化を踏まえ都市計画道路の必要性や課題について検証する	市	○			
		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	都市計画道路網の見直しと並行し、現行の都市計画道路整備プログラムを改定し、計画に基づき整備する。	市	○	○	○	
		予防保全による安全性の確保と効率的な維持管理	橋りょうの予防保全を実施	市	○	○	○	
		名神湾岸連絡道路等の整備推進に向けた働きかけ	広域的なネットワークの形成に向けた働きかけを行う。	市	○	○	○	
		幹線道路の整備、ボトルネック箇所の解消	生活道路における安全安心な通行空間を確保するため、ボトルネック箇所等の道路整備を実施する。	市	○	○	○	
		LCおよび空港アクセス性向上に向けた道路整備	県施工街路事業等で実施	県				○
		路面状況、路上構造物の老朽化等を含めた安全チェック体制の整備	橋りょう・トンネル・舗装等道路施設点検実施	市	○	○	○	
		橋梁の耐震化	耐震診断を実施し、補修と併せた耐震補強を検討	市	○	○	○	
	取組方針1～④ 環境に配慮した交通まちづくり	低公害車、低燃費車の利用促進の啓発	低公害車・低燃費車への転換の普及・啓発を推進します。	市	○	○	○	
		道路施設の省エネ化	自然エネルギーを利用した道路施設の導入や照明のLED化の推進。	市	○	○	○	
		視覚負荷の少ない道路工事の推進	道路工事に際して、環境負荷の少ない工法等の導入を検討する。	市				○
		環境に配慮した舗装の推進（低騒音・排水性・透水性・保水性・遮熱性等）	都市計画道路整備事業では、引き続き環境に配慮した舗装を実施する	市	○	○	○	
		渋滞交差点の解消	右折レーン設置や都計道路整備と併せて実施	市	○			
		道路緑化などによるヒートアイランド対策	歩道整備で維持管理を考慮した低木等の植樹や用地買収に伴う残地での緑化を検討する	市	○	○	○	
		右折レーンの設置（部分的な用地買収）	道路利用状況や渋滞状況を把握しながら、検討する	市	○	○	○	
		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	公共交通の利用、エコドライブなど環境に配慮した交通のあり方について普及啓発を行います。	市	○	○	○	
		新型車両（低公害車等）導入の推進	低公害車の普及を促進し、自動車排出ガスによる大気汚染を防止して、市民の健康の保護と生活環境の保全を図る。	市				○
		運輸事業者のグリーン経営の推進	グリーン経営の周知と推進	市				○
		グリーン配送・グリーン物流の推進	グリーン配送・グリーン物流の周知と推進	市				○
		環境負荷の大きい車種の規制（課税強化の国県への要請）	環境負荷の大きい車種に対する課税強化の要請を国・県へ対して行う。	市				○

＊）この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」で説明を記載している施策です。  
この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」の[主な施策]で挙げている施策です。



基本戦略	取組方針	施策	施策概要	実施主体	予定時期			
					前期 H28～H32	後期 H33～H37	H38以降	検討中
基本戦略2 交流を支える公共交通の充実	取組方針2-① 鉄道利便性の向上	<b>サイクル＆ライド駐輪場の整備</b>	鉄道駅周辺に駐輪場を整備することにより、公共交通の利用促進を図る。	市				○
		<b>乗換案内等の充実(デジタルサイネージの設置等)</b>	外国人観光客向けのサイン表示と併せて、デジタルサイネージを利用した多言語による乗り換え情報の充実を図る。	市				○
		<b>バス乗降場、タクシー乗降場の再配置や福祉車両対応乗降場の設置</b>	高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の向上を図る。	市				○
		公共交通の安全な乗降場の整備	高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の向上を図る。	市				○
		ホームでの安全性の確保(転落防止柵の設置等)	市内のJR・阪急の各駅に対するホームドア等、転落防止柵設置を依頼する。	市	○			
	取組方針2-② バス利便性の向上	<b>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</b>	走行環境や利用実態の変化に対応した効率的なダイヤへ見直す	市	○			
		<b>バスロケーションシステムの導入</b>	利用者へ運行情報を提供し、バス待ち環境を向上させる為のシステムの研究及び導入検討	市	○			
		<b>サイクル＆バスライド駐輪場の整備</b>	市バス停留所隣接の駐輪場設備整備	市	○	○	○	
		バス優先レーンの拡充	市道での該当路線未定。県道等で必要性あり。	県				○
		PTPS(公共交通優先システム)の設置箇所拡充	PTPSの拡充により、定時性や速達性の向上を図る	警察署市				○
		「伊丹空港ライナー」(JR伊丹駅と伊丹空港を結ぶバス)の運行	空港利用者にとって利便性の高い車両によってJR伊丹駅と空港を結ぶことにより、周辺地域の賑わいづくりにつなげる。	市	○	○	○	
		バス停の改良(上屋およびベンチの設置)	事業実施規模・路線等未定。 従来型ベンチでは道路占有許可基準を満たさないバス停に、省スペースの収納式ベンチ設置を進め、バス待ち環境の改善を図る。	市	○	○	○	
		路線バスへの運営支援のあり方の検討	今後も路線を維持していくために必要な支援のあり方を検討する。	市	○			
	取組方針2-③ ユニバーサルデザイン(バリアフリー化)の推進	<b>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</b>	一定、バリアフリー化は完了。適切な維持管理が必要。 既に全車両ノンステップバスに更新済み。更新車両が対象。	市	○	○	○	○
		<b>外国語やサイン等による乗換情報等の提供</b>	誰にでも分かり易い案内表示を図る。	市	○			
		新型車両(ノンステップバス、車椅子対応型バス)の導入または更新	既に全車両ノンステップバスに更新済み。更新車両が対象。	市	○	○	○	
		ユニバーサルトイレの設置促進	高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の向上を図る。	市	○	○	○	
		高齢者バスの維持	高齢者に市バスの無料乗車証を交付し、高齢者の外出支援をすることで、社会参加の促進をはかる。	市	○	○	○	
		障害者の障害特性に対応した情報提供	高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の向上を図る。	市	○	○	○	
		福祉車両乗降エリアの整備	高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の向上を図る。	市	○	○	○	

＊) **この書式**で示している施策は、「4.(2) 主な施策」で説明を記載している施策です。  
**この書式**で示している施策は、「4.(2) 主な施策」の[主な施策]で挙げている施策です。

基本戦略	取組方針	施策	施策概要	実施主体	予定時期			
					前期 H28～H32	後期 H33～H37	H38以降	検討中
基本戦略2 交流を支える公共交通の充実	取組方針2-④ 公共交通の利用促進	商業事業者と連携した割引制度の導入	鉄道駅を始発として市内の観光スポットをボランティアガイドとめぐるイベントパンフレットにおいて市内店舗で利用できる割引券を掲載	市	○	○	○	
		モビリティマネジメントの実施(住民、企業、学校、観光客等)	住民一人ひとりが自動車利用について考え、環境や健康に配慮して自転車や公共交通の利用へ転換していく。	市				○
		高齢者、障がい者の公共交通運賃減免や高齢者バスの維持	高齢者・障がい者等に市バスの無料乗車証および福祉タクシーの基本料金を助成するタクシーチケットを交付し、外出支援および経済的負担軽減を行う。	市	○	○	○	
		市営バス事業への行政補助のあり方検討	今後も路線を維持していくために必要な支援のあり方を検討する。	市	○			
		公共交通総合案内パンフレットの作成や広報誌、Webによる情報提供の充実	定時性や二酸化炭素排出量が少ないことなどをPRし、公共交通の利用を促進する。 増加が予想される外国人旅行者向けに、多言語の広報媒体を作成する。	市				○
		観光地等を巡るバス路線の検討	観光地等を巡るバス路線の検討	市				○
		バス乗継割引制度の拡充	60分以内での乗継割引を見直し、より利用し易い制度への検討	市				○
		鉄道とバスや、バスとバスでの乗継割引制度の拡充	各公共交通事業者と連携し、乗継割引制度の導入について検討する	市 公共交通事業者	○			
		公共交通利用に係る公共施設利用料(入館料等)の軽減	各公共交通事業者と利用料割引の導入について検討する	市 公共交通事業者				○
		観光周遊促進のための企画チケットの創設	イベントと連動した企画チケット等の創設について検討する	市				○
		公共交通利用促進につながる観光イベント、地域イベント、車内イベント実施によるPR等への実施	市内施設を巡り、スタンプラリーや、クイズラリーとしてバス利用を促す オトラクパスのように、別企画とタイアップした貸切バスの運行	市				○
		交通事業者への市内観光イベントの情報提供	「いたみ花火大会」「いたみまちなかバザール」等のTOKK掲載 「清酒発祥の地 伊丹」の中心市街地に展開する多種多様な飲食店を巡る食べ歩き・飲み歩きイベント。	市	○	○	○	
		観光マップにバスルート等の明示	行政刊行物にバスルート等を明示する	市				○
		公共交通を利用した伊丹市の魅力をSNS等で発信した住民にポイント付与	SNS等と連携したポイント制度の検討を行う。	市				○
		JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスのPR強化	鉄道駅、バスターミナルのインバウンド対策として乗り場案内、時刻表等を示す。	市	○	○	○	
		インバウンド対策を含む鉄道駅・バスターミナルにおけるわかりやすい情報提供	多言語による表記やサインなどによる情報提供	市	○			
		バスの乗り方教室や体験乗車券の配布	運転手によるバス車両を持ち込んでの、乗り方やマナーの実演講座 伊丹市内へ新たに転居された世帯に配布	市	○	○	○	○
		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	各種イベント主催者、会場となる施設と連携した情報提供の検討	市				○
		バス車内に児童の絵画を展示	イベントで描いていただいたぬり絵の、バス車内展示	市	○	○	○	
		オリジナルグッズの製作・販売による新たな収益の確保	魅力ある商品の研究・製作・販売	市				○
		企画切符の販売	スタンプラリー等のイベントに伴う、期間限定の乗車券の販売	市				○
		鉄道とバスなどの公共交通機関相互のダイヤ調整(乗り継ぎ時間の短縮)	鉄道の運行ダイヤを鑑みたバスダイヤの改正	市				○
		「ノーマイカーデー」の参加推進	公共交通の利用、エコドライブなど環境に配慮した交通のあり方について普及啓発を行います。	市	○	○	○	
		自転車におけるエコ通勤優良事業所認定制度の創設	自転車におけるエコ通勤優良事業所認定制度の創設	市				○
		地域協働による「のりものゲーム」「紙芝居」「絵本」等の小冊子作成	学校で教材として利用することにより、公共交通と自動車について考えてもらい、社会全体で望ましい移動のあり方への理解につなげる。	市				○
		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)	エコ通勤優良事業所認定制度登録について支援を検討する。	市				○

\*) この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」で説明を記載している施策です。  
この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」の[主な施策]で挙げている施策です。

基本戦略	取組方針	施策	施策概要	実施主体	予定時期			
					前期 H28～H32	後期 H33～H37	H38以降	検討中
基本戦略3 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上	取組方針3-① 中心市街地回遊性の向上	無電柱化による快適な歩行空間の整備（再掲）	都市計画道路整備事業と併せて検討する。 中心市街地の4極2軸路線は、伊丹酒蔵通りをはじめ景観重点地区に指定されており、地域及び電線管理者の合意形成を図りながら実施について検討を要す。	市		○		
		中央伊丹線のフルモール化の検討（再掲）	（都）中央伊丹線について、地域の合意形成を図りながら実施について検討を要す。	市	○	○		
		自転車タクシーの導入	阪急伊丹駅とJR伊丹駅間で運営することを検討	市		○		
		超小型モビリティのレンタル利用の導入検討	JR伊丹駅および阪急いたみ駅周辺にポートを設置し、クルマの通行を抑制し、レンタルモビリティで両駅間を行き来してもらい、中心市街地の活性化につなげる。	市		○		
		自転車押し歩き区間の設定	条例等による自転車の押し歩き区間の設定	市	○			
		歴史的な街並みの創出など面的な都市景観整備や活性化	建築物、工作物等以外の道路・公園等の公共施設を含めた景観形成を図るため「公共施設景観指針」を定める	市	○	○	○	
	取組方針3-② 空港を活かしたまちづくり	「伊丹空港ライナー」(JR伊丹駅と伊丹空港を結ぶバス)の運行（再掲）	鉄道駅、バスターミナルのインバウンド対策として乗り場案内、時刻表等を示す。 空港利用者にとって利便性の高い車両によってJR伊丹駅と空港を結ぶことにより、周辺地域の賑わいづくりにつなげる。	市	○	○	○	
		空港利用者に対する伊丹市の魅力発信	県がターミナル改修後に地元PRコーナーの確保を要望	県・市				
		空港からの観光施設周遊バスの運行	観光施設周遊バス運行の検討	市事業者				○
		外国語やサイン等による乗継情報等の提供（再掲）	誰にでも分かりやすい案内表示	市				○
	取組方針3-③ 自転車等の放置の防止	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	阪急伊丹駅前駐輪対策として、現在の歩道橋を改良し駐輪施設として再整備する。 阪急伊丹駅及びJR伊丹駅周辺において路上駐輪ラックを設置し、買い物客など短時間駐輪する場合の利便性向上を計る。	県・市	○	○	○	
		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	放置自転車に対する規制の強化を行う	市	○	○	○	
		既存駐輪場の再整備	利用しやすい駐輪場として整備し、自転車利用者の自律を促す。	市	○	○	○	
		地下（地上）ハイクテク駐輪施設の整備	路上駐輪ラックの設置、ベデストリアンデッキの駐輪場化や撤去の強化を行ってもなお、放置自転車の問題が解消しない場合、阪急伊丹駅周辺において、地下埋設型のハイクテク駐輪場の設置を検討する。	市				○
		駐輪指導員の充実	指導時間の延長等の検討	市	○	○	○	
		路上サインの充実	路上に貼付して放置を防止するサインの検討	市	○	○	○	
		自転車利用者の自律を促す料金政策の実施	市営駐輪場の利用者に、利用料金の一定額を地域通貨「いたぽ」として付与し、加盟店での買い物に利用してもらい、放置自転車対策と中心市街地活性化を図る。	市	○	○	○	

\*  別途、中心市街地活性化計画策定に向けて検討中

\*) この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」で説明を記載している施策です。  
この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」の[主な施策]で挙げている施策です。

基本戦略	取組方針	施策	施策概要	実施主体	予定時期			
					前期 H28～H32	後期 H33～H37	H38以降	検討中
基本戦略4 地域でつくる交通まちづくり	取組方針4-① 地域で守る安全・安心まちづくり	住民参加型防災ワークショップの実施	避難対策や防災対策について考えるワークショップの開催	市				○
		免許返納制度の周知・推進	免許返納制度による特典を周知することにより、高齢者の自動車事故を防ぐ。	警察署 市				○
		民間事業者との連携による交通安全教室の拡充	秋の交通安全運動期間に交通安全の啓発をテーマとしたイベントを開催し、楽しみながら交通安全の意識の浸透を図ることを目的とする。	市 民間事業者	○	○	○	
		免許証自主返納者に対する公共交通利用助成の拡充	各公共交通事業者と連携し、助成拡充の検討	市 交通事業者				○
		避難経路の確保および周知徹底などの道路防災機能の向上	自治会等で狭隘道路、水路などの危険箇所を記載し、非難に役立つ地図作成の支援	市	○	○	○	
		タクシー協会との災害時応援協定の検討	災害時の物資や人の輸送について応援協定の締結を検討する	市 交通事業者				○
	取組方針4-② 参画と協働の推進	交通について考える市民活動団体の設立支援・運営支援	主体的に伊丹市の望ましい交通について検討し、実践していこうとする住民や団体に対して、活動団体の設立支援や運営支援を行う。	市	○			
		地元住民によるバス停付近の清掃・緑化等のアダプト制度の導入	バス停付近の清掃・緑化等のアダプト制度の導入について検討する	市				○
		公募型協働事業提案制度の推進	地域からの提案による放置自転車対策や交通安全教室等を推進する。	市				○
		(仮)地域別公共交通利用促進検討会の設置	地域別に公共交通の利用促進に向けた、地域住民の主体的な活動について、検討・実践する会議の設置を検討する。	市				○
		地元企業の参画推進(乗車券への企業広告掲載、広告付きバス停上屋整備、ネーミングライツの導入)	車体へのラッピングや、バス停ネーミングライツ等の広告宣伝	市				○
		公共交通サポーター制度の検討	公共交通の利用を支援する個人・団体に、公共交通サポーターとして登録していただき、サービス向上に向けた提言等を行ってもらう。	市				○
		地域に密着した広告媒体としてのバス車両等の活用	車体へのラッピングや、バス停ネーミングライツ等の広告宣伝	市 交通事業者	○	○	○	
		市民活動による福祉タクシーの運行	自家用有償旅客運送の拡充	市	○	○	○	

\*) この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」で説明を記載している施策です。  
この書式で示している施策は、「4.(2) 主な施策」の[主な施策]で挙げている施策です。