

伊丹市総合交通計画（素案）

平成27年12月

I . 基本計画編

I . 基本計画編 目 次

第1章 計画の目的と構成	I -1
1.1 計画策定の目的	I -1
1.2 計画の位置づけ	I -1
1.3 計画の期間	I -2
1.4 計画の構成	I -2
第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題	I -3
2.1 伊丹市の概況	I -3
2.2 伊丹市の人の動きの概要	I -13
2.3 個人属性別に見た移動状況	I -19
2.4 伊丹市における交通の現状	I -24
2.5 現状と課題のまとめ	I -49
第3章 総合交通計画の方向性	I -50
3.1 基本理念	I -50
3.2 上位計画の概要	I -51
3.3 総合交通計画推進に当たっての基本的考え方	I -55
3.4 基本目標の設定	I -59
3.5 施策体系	I -61
3.6 期待される効果	I -62
第4章 計画の実現に向けて	I -64
4.1 計画の実現に向けた3者の連携	I -64
4.2 総合交通計画の推進	I -65

第1章 計画の目的と構成

1.1 計画策定の目的

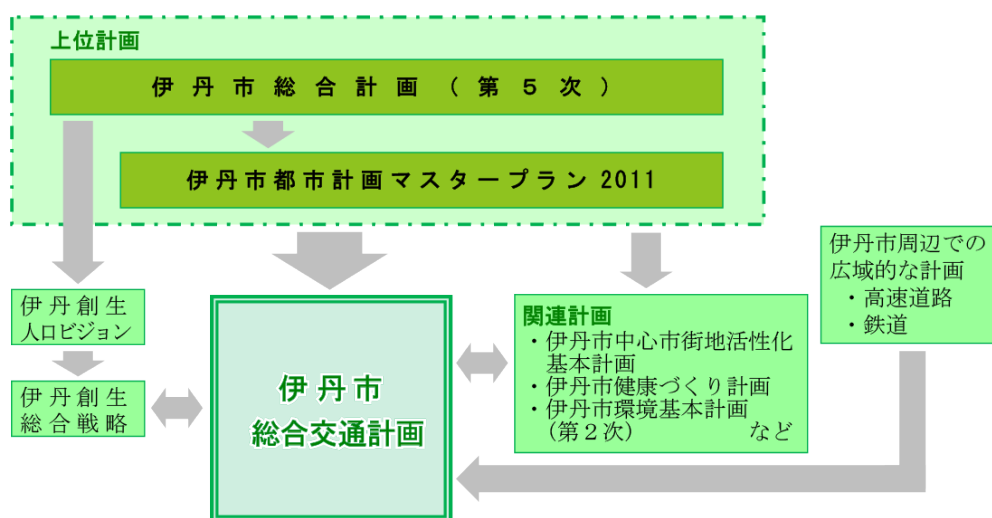
伊丹市では、伊丹市総合計画で掲げる「みんなの夢 まちの魅力 ともにつくる 伊丹」の将来像実現のために、“市民が主体となったまちづくりの実現”を基本目標とし、伊丹市都市計画マスタープラン2011においても“パートナーシップによるまちづくりの推進”による「環境が大切にされ暮らしやすさと調和したまち」を都市づくりの目標としています。

交通基盤整備においても、これまでの行政が中心となって進めてきた需要に対応した整備から、市民ひとりひとりが主体となって考え、多様なニーズに対応した質の高い整備が求められています。

また、これからの人口減少・高齢化の進展や、健康や環境問題への意識の高まり、伊丹市の特徴である利用者の多い自転車や路線バスの望ましい利用のあり方、増加が予想される国内外から伊丹市を訪れる人など、様々な課題に対応したこれからの伊丹市にふさわしい交通体系をめざして本計画を策定します。

1.2 計画の位置づけ

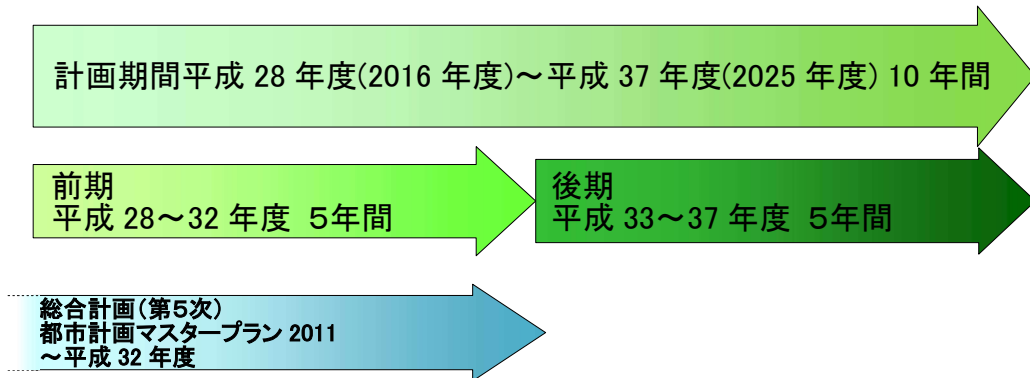
本計画は、「伊丹市総合計画（第5次）」及び「伊丹市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、現在の人口規模の維持を目指した「伊丹創生総合戦略」や、中心市街地、健康、環境などの他部門での関連計画と連携し、整合を図りながら、伊丹市周辺での高速道路や鉄道などの広域的な計画も踏まえて、伊丹市の目指すべき将来像に向けた交通のあり方を示すものです。



1.3 計画の期間

計画期間は、平成 28 年度（2016 年度）～平成 37 年度（2025 年度）の 10 年間とします。

また、平成 32 年度（2020 年度）までの 5 年間を前期、平成 37 年度（2025 年度）までの 5 年間を後期とします。

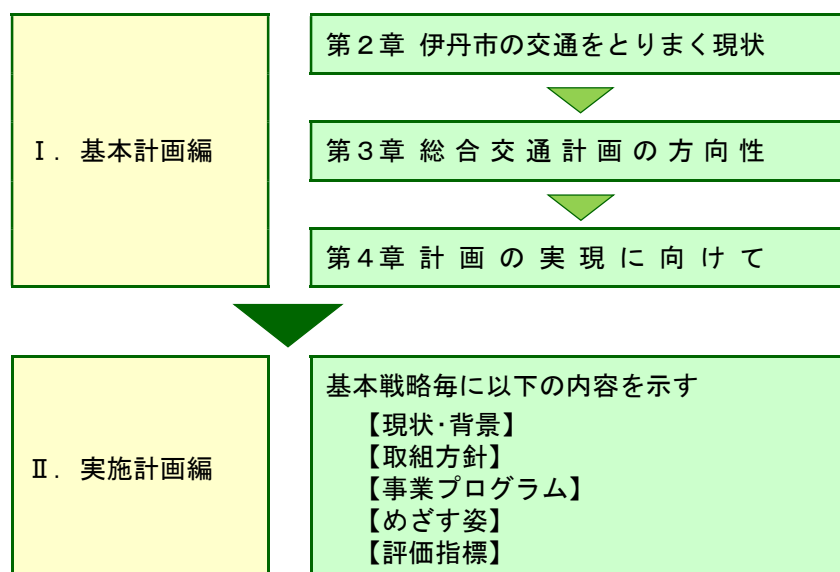


1.4 計画の構成

伊丹市総合交通計画は、計画の基本理念を示す「Ⅰ．基本計画編」と基本理念実現に向けて実施すべき施策を示す「Ⅱ．実施計画編」で構成しています。

「Ⅰ．基本計画編」の第 2 章では伊丹市の交通をとりまく現状と課題を整理し、第 3 章では本計画の方向性として基本理念や施策体系などを示しています。第 4 章では、計画の実現に向けた今後の推進方策について示しています。

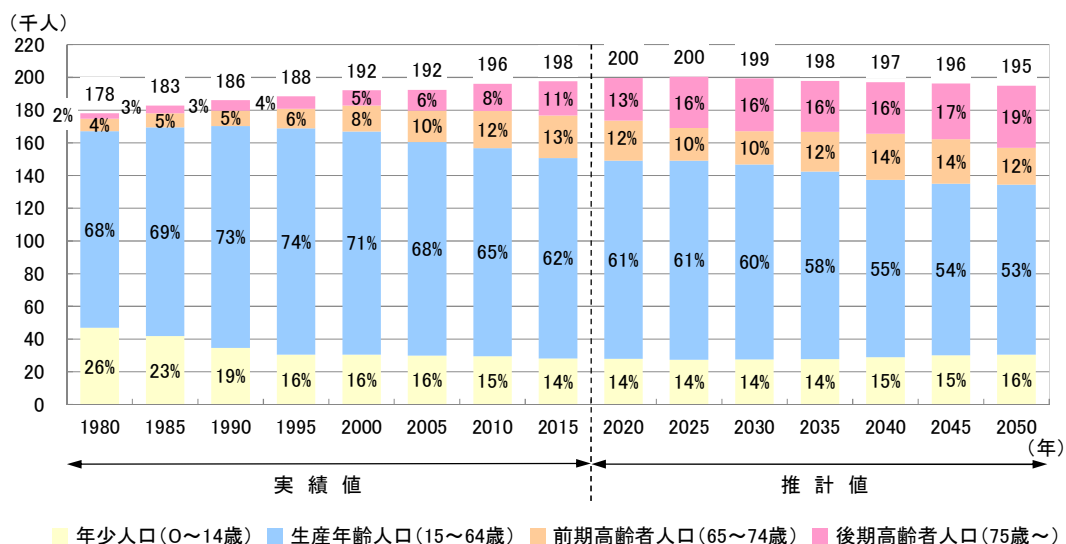
「Ⅱ．実施計画編」では、計画期間内に実施する施策についての具体的内容等について示しています。



(2) 人口

- 伊丹市の人口は、2015年（平成27年）で、約19万8千人です。
- 1980年（昭和55年）以降、増加し続けており、将来においても2025年（平成37年）の約20万人まで増加すると推計されていますが、2025年（平成37年）をピークに減少し、2050年（平成62年）には、約19万5千人に減少すると推計されています。
- 2015年（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、2040年（平成52年）には、65歳以上の人口が30%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 >



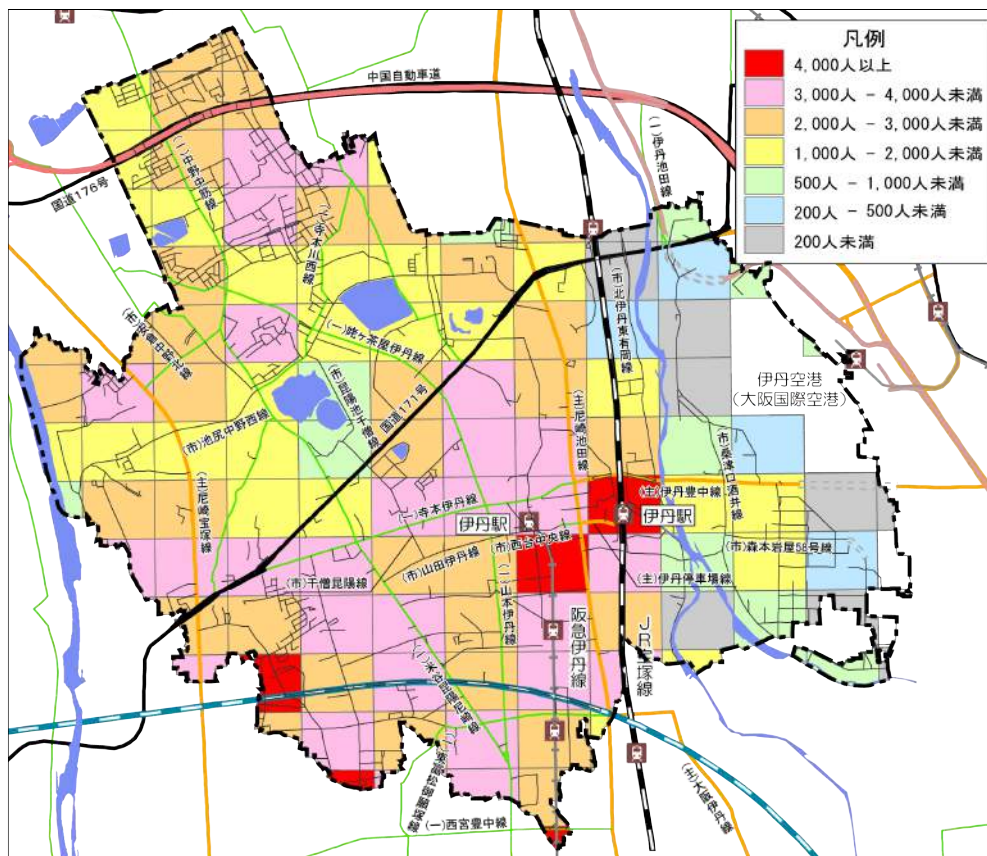
*) 平成 27 年は国勢調査(平成 22 年 10 月 1 日)の確定値に、住民基本台帳法に基づく移動数を反映したもの。

出典) 2010 年(平成 22 年)以前: 国勢調査

2020 年(平成 32 年)以降: 「伊丹創生人口ビジョン」における人口推計データ

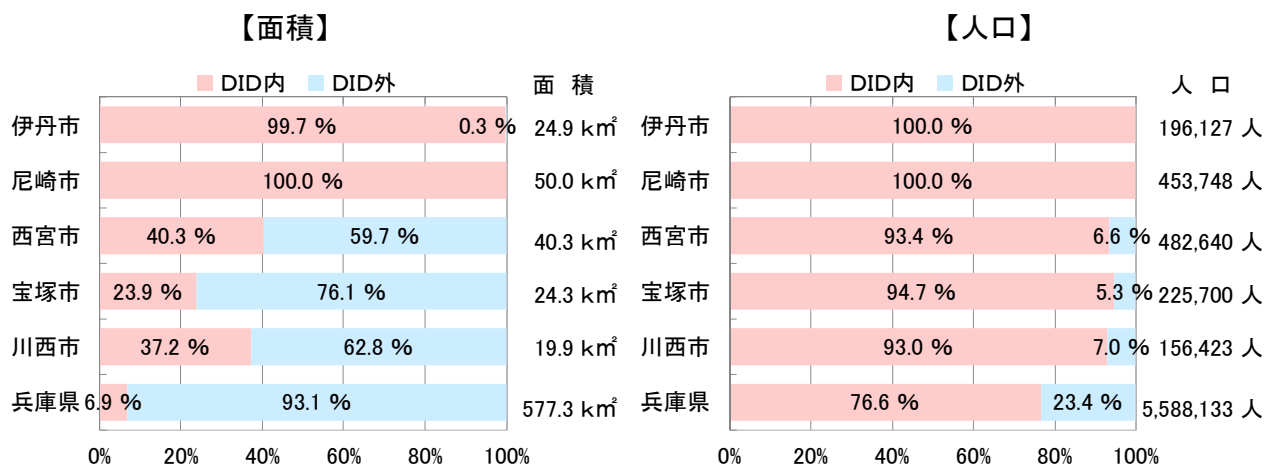
- ・伊丹市の人口分布は、伊丹空港（大阪国際空港）周辺を除いて、市域全体で人口が多くなっています。
- ・また、隣接市とD I Dの面積及び人口の割合を比較すると、尼崎市とともに伊丹市は市域のほとんどがD I Dであり、市域全体に人口が分布しています。

< 地域別人口 >



出典) 2010 年(平成 22 年)国勢調査地域メッシュ統計

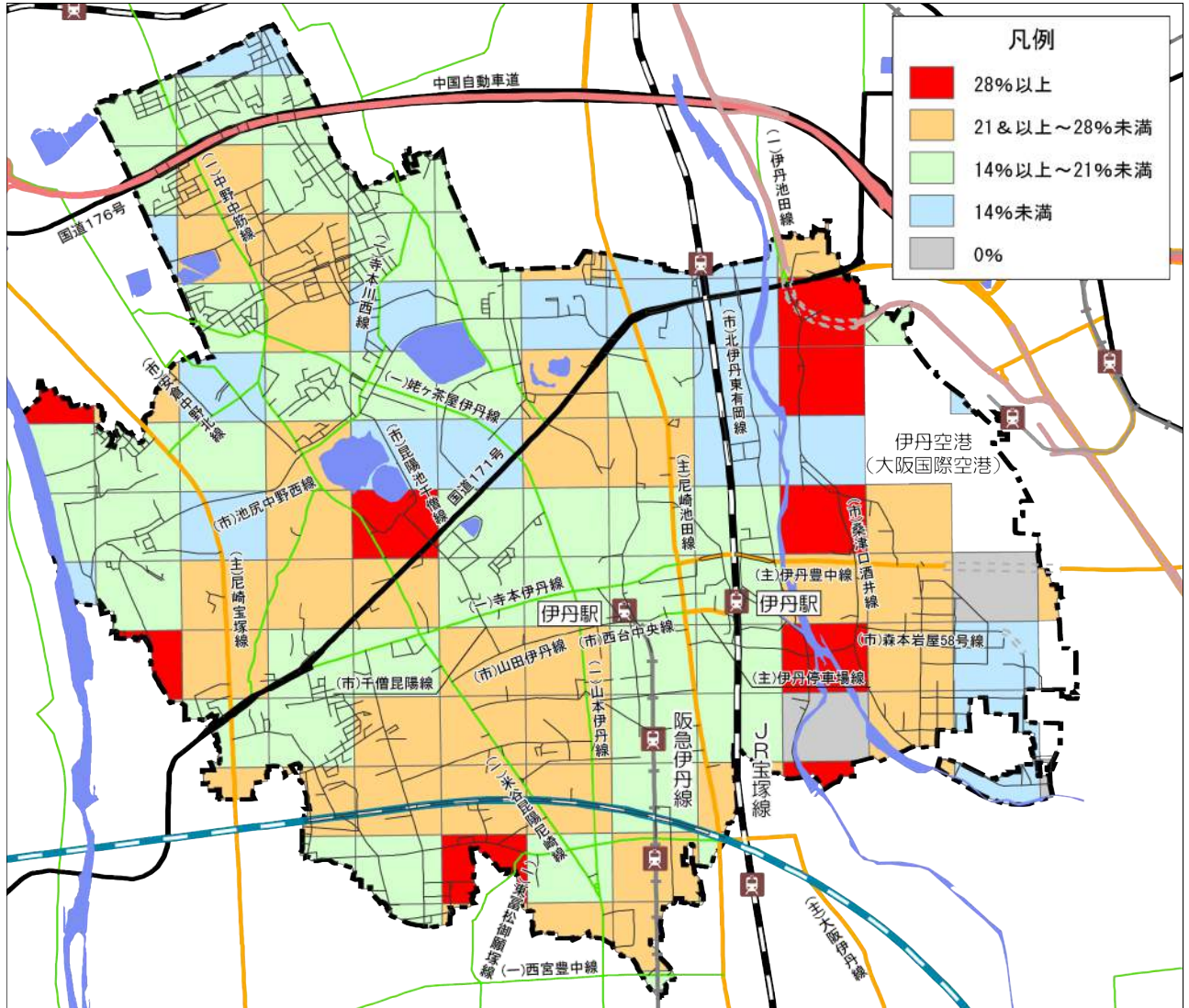
< 伊丹市及び隣接市における全域に対するD I Dの割合 >



出典) 2010 年(平成 22 年)国勢調査

- ・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 >

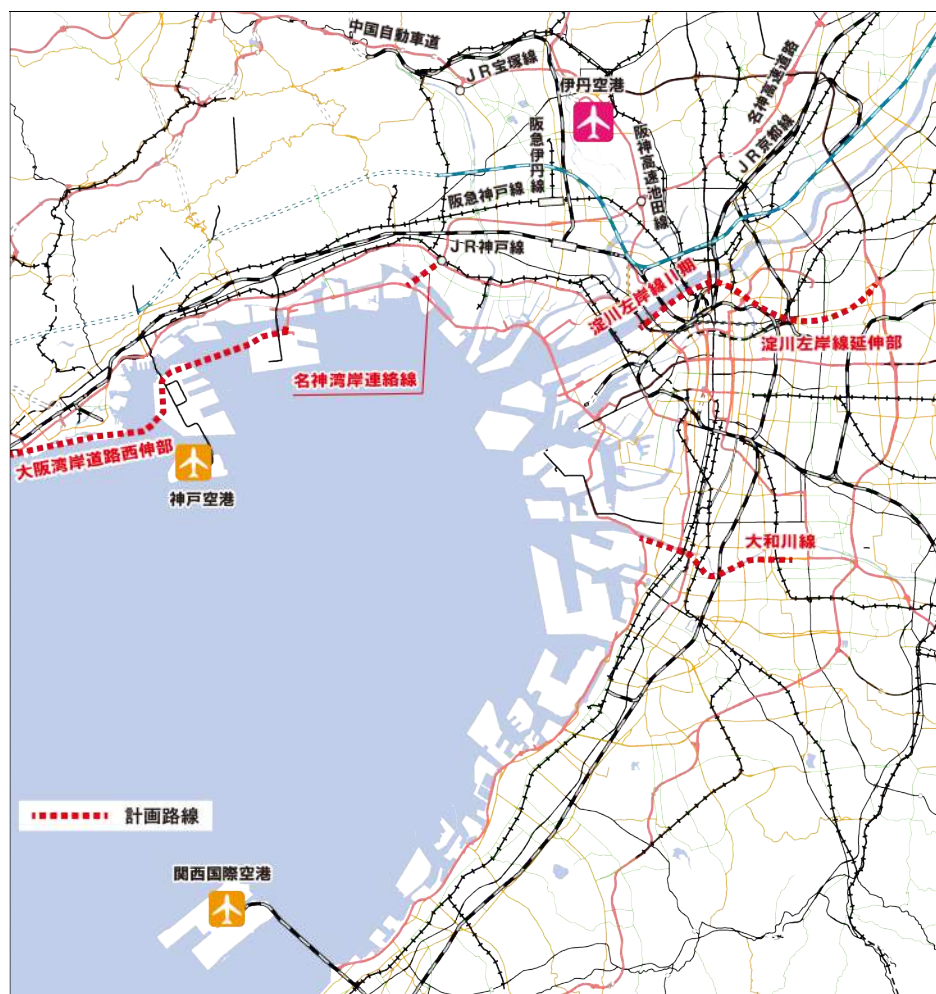


出典) 2010 年(平成 22 年)国勢調査地域メッシュ統計

(3) 広域交通網

- 伊丹市の東部を南北に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があり、関西国際空港とのコンセッションに向けた取り組みが進められており、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 >

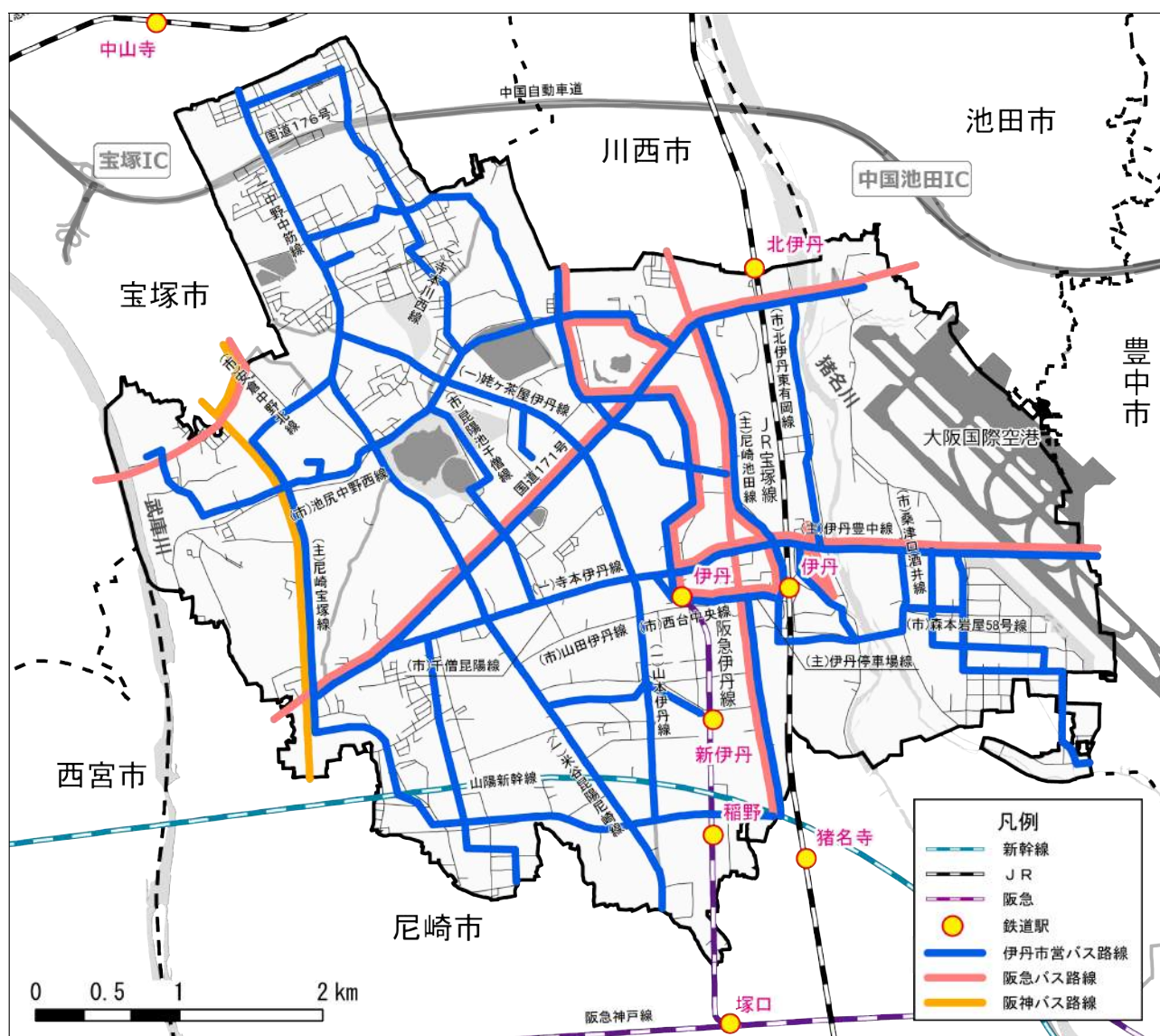


(4) 市内交通網

① 公共交通網

- ・伊丹市の公共交通は、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、市営バスが伊丹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。

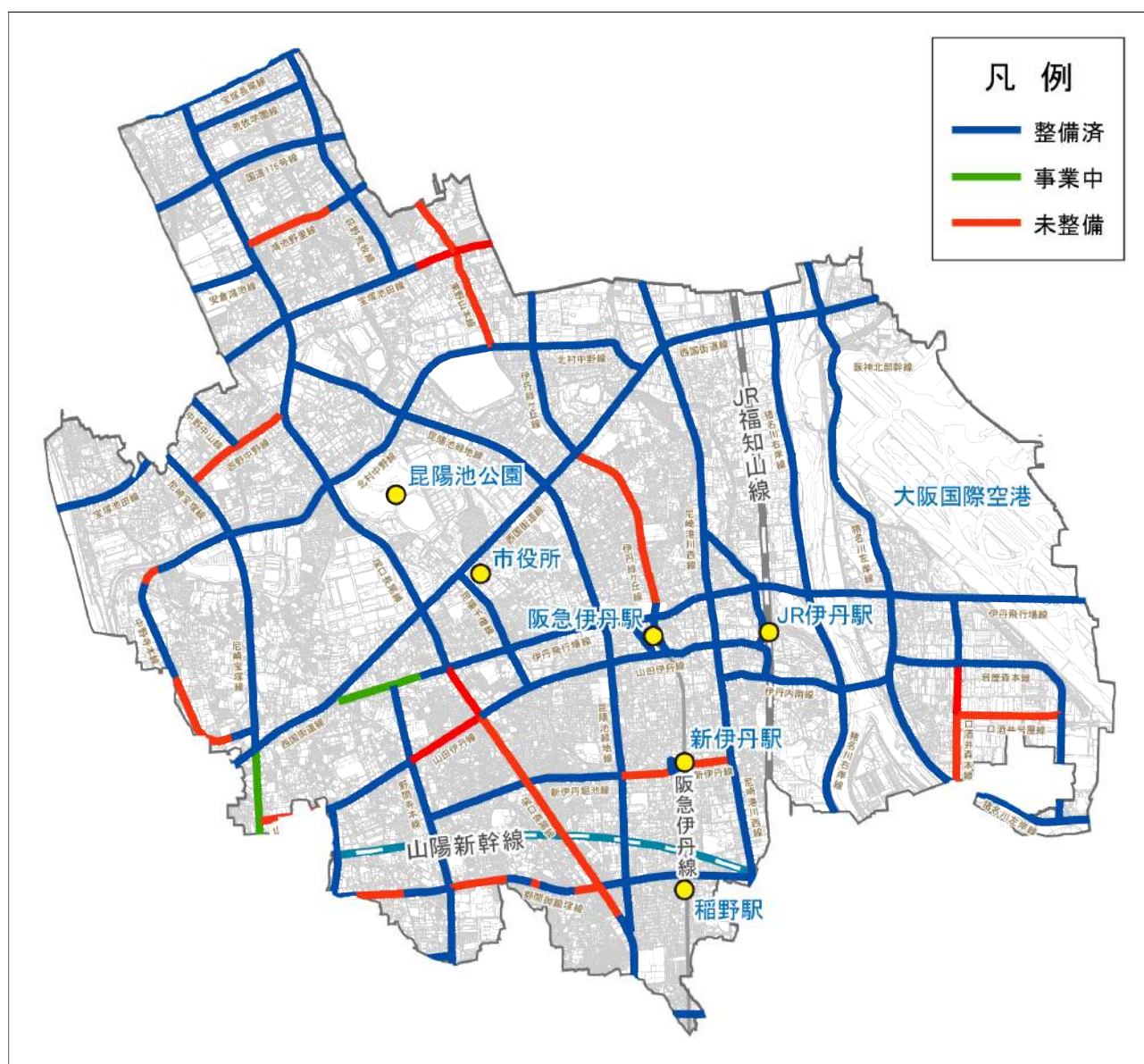
< 公共交通網 >



② 道路網

- ・伊丹市の平成 27 年 3 月現在の都市計画道路（幹線街路）の整備状況は、計画延長 73.04 km のうち約 83%が整備済みとなっています。
- ・しかし、未整備区間も約 11 km 残されており、長期間沿線住民に権利制限がかかっている箇所もあるため、近年の社会経済情勢の変化も考慮して、必要性の再検討を行い、都市計画道路の見直しを進めています。

< 都市計画道路整備状況（幹線街路） >



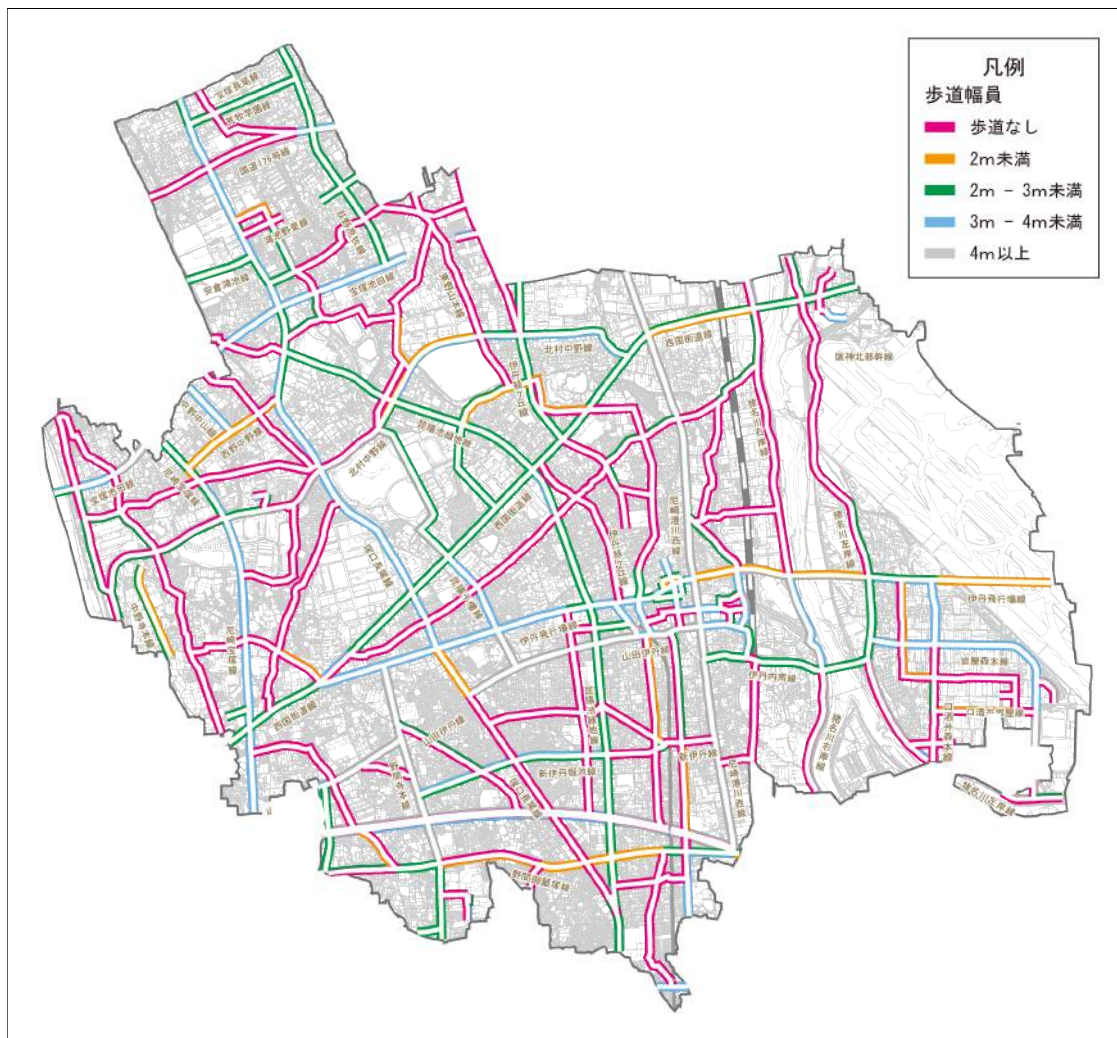
計画延長	整備済	事業中	未整備
73.04 km (100.0 %)	60.69 km (83.1 %)	1.60 km (2.2 %)	10.75 km (14.7 %)

＊）平成 27 年 3 月現在。

③ 歩道設置状況

- ・伊丹市の道路の歩道は、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 >

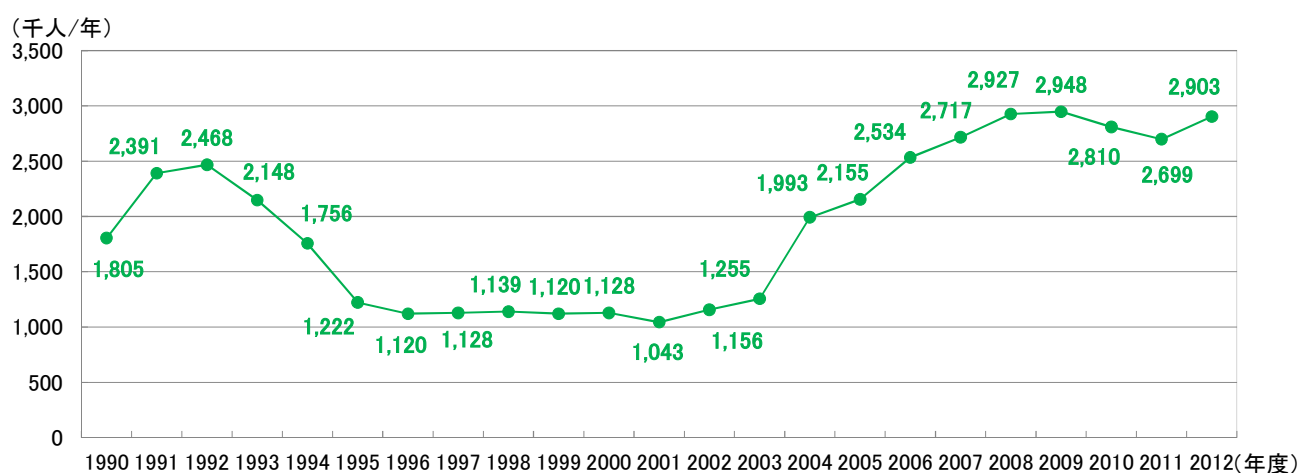


出典) 伊丹市自転車ネットワーク計画(素案)平成27年3月

(5) 観光の現状

- 伊丹市の観光客は、1992 年（平成 4 年）以降減少し、関西国際空港が 1994 年（平成 6 年）9 月に開港して阪神淡路大震災が 1995 年（平成 7 年）1 月にあった 1994 年度（平成 6 年度）では約 176 万人／年であり、さらに減少して、1996 年（平成 7 年）以降 2001 年（平成 13 年）まで約 110 万人／年で推移していました。
- 2008 年（平成 20 年）には、伊丹スカイパークが全面オープンし、1990 年（平成 2 年）以降最も多い約 290 万人／年にまで増加しています。
- 調査対象が変更となった 2010 年（平成 22 年）は約 280 万人／年で、その後やや減少しましたが、2012 年（平成 24 年）は約 290 万人／年に増加しています。

< 観光客の推移 >



＊) 2009 年度(平成 21 年度)調査までは、年間入込 1,000 人以上、2010 年度(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。

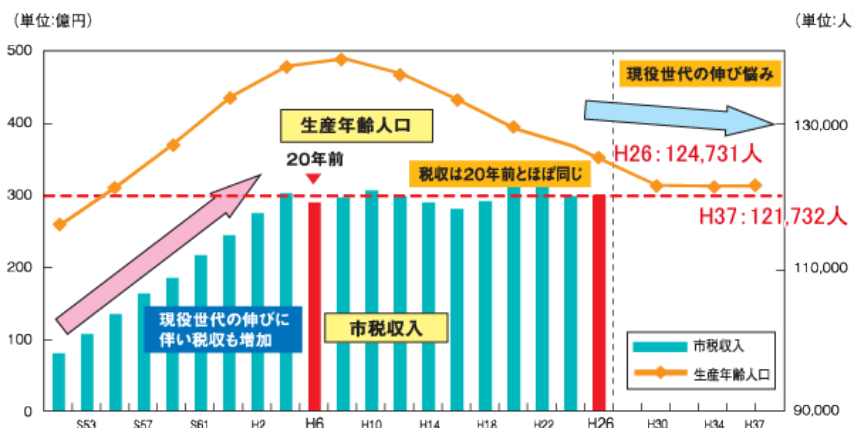
＊ ＊) 延べ入込数調査のため、複数の観光地を訪れた場合は重複してカウントされている。

出典) 兵庫県市区町別主要統計指標

(6) 行財政状況

- ・伊丹市の生産年齢人口は、1995 年（平成 7 年）をピークに減少しており、2025 年（平成 37 年）には 2014 年（平成 26 年）より約 3 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 >

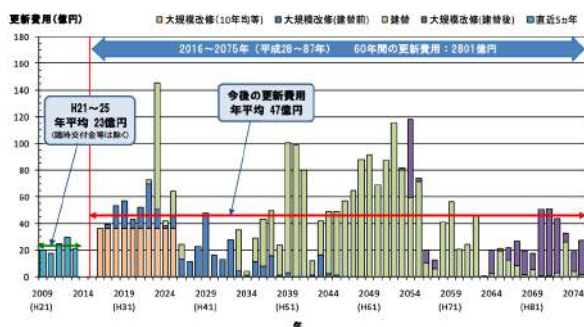


※) 2025 年(平成 37 年)生産年齢人口は、「伊丹創生人口ビジョン」における人口推計データ。

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」

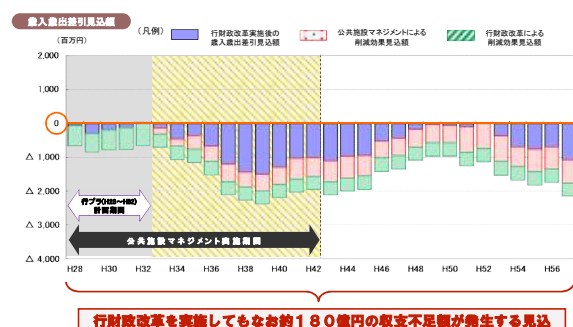
- ・また、現在市が保有する公共施設等を、建築 30 年後に大規模改修、60 年後に同じ規模で建替えすると、2016 年（平成 28 年）からの 60 年間で総額 2,801 億円、年平均 47 億円が必要になり、2009 年～2013 年度（平成 21～25 年度）の 5 年間における維持・更新費 23 億円の約 2 倍になります。
- ・「伊丹市行財政プラン（平成 28 年度～平成 32 年度）（案）」の計画期間 5 年間で、魅力ある都市経営、公共施設マネジメント及び効率的な行政経営に取り組み、その取組を機能的にするための財政規律を設定してもなお、今後 30 年間で約 180 億円の収支不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）（案）」

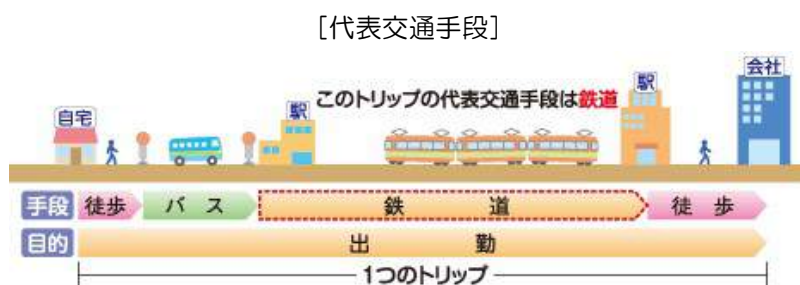
2.2 伊丹市の人の動きの概要

(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。

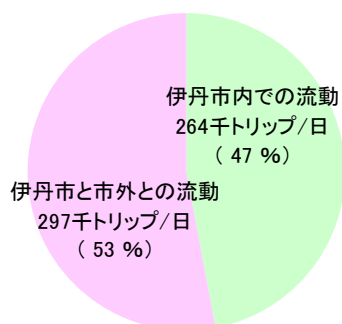


出典)「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」京阪神都市圏交通計画協議会
京阪神都市圏交通計画協議会 ホームページ

① 近隣市町及び市内地域間の流動

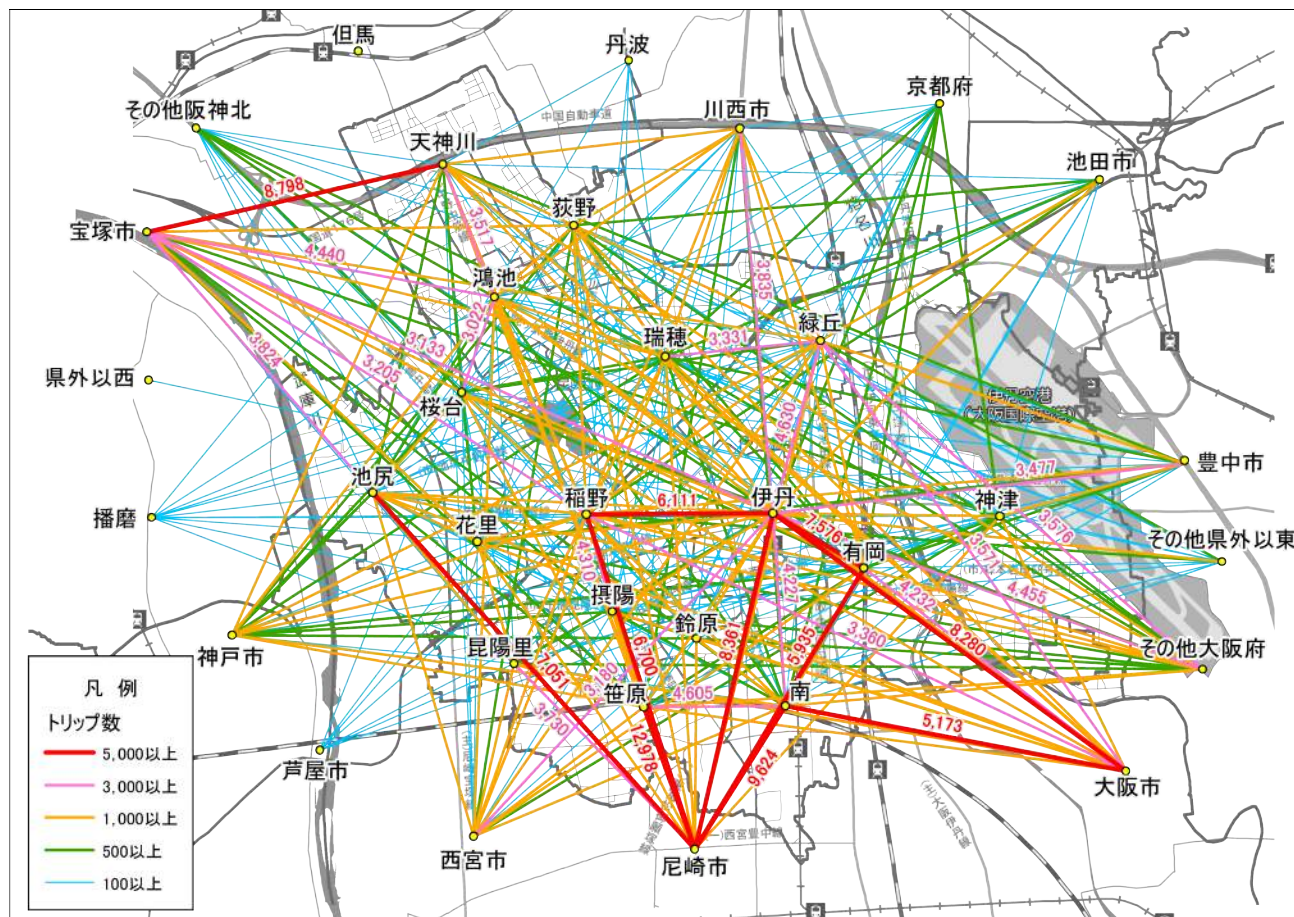
- ・伊丹市関連流動の内訳は、伊丹市内での流動が 47%、伊丹市と市外との流動が 53%で、市外との流動がやや多くなっています。
- ・伊丹市外との流動においては、伊丹市南部の地区と尼崎市との流動が多く、箕原地区～尼崎市が約 1 万 3 千トリップで最も多くなっています。以下、順に南地区、伊丹地区、池尻地区、稲野地区と尼崎市との流動が多くなっています。また、天神川地区と宝塚市との流動も多くなっています。
- ・伊丹市内の地域間 OD 流動は、伊丹地区、有岡地区、稲野地区に関連した流動が多く、特に伊丹地区～有岡地区、伊丹地区～稲野地区との流動が多くなっています。

< 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 >



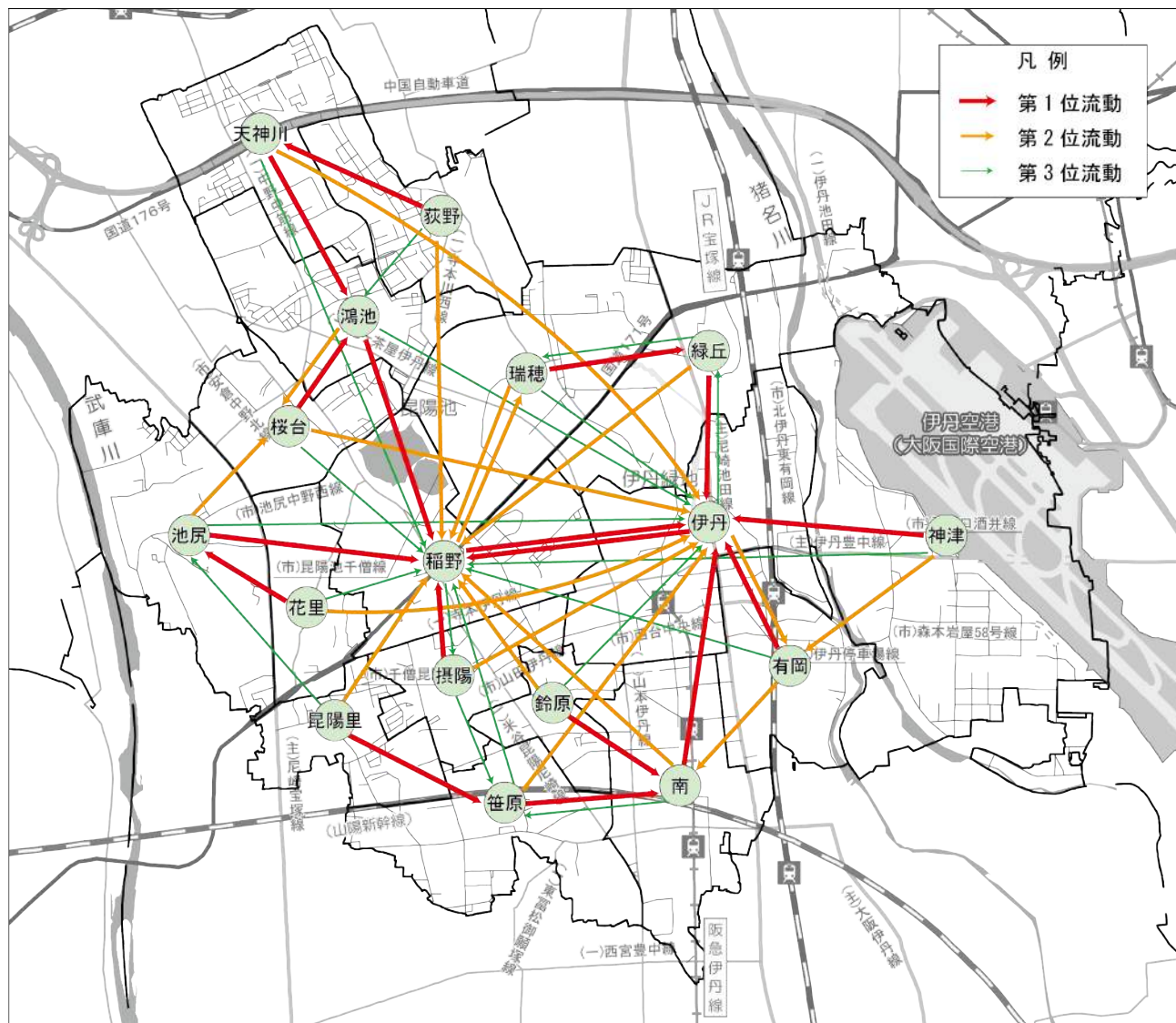
*) 100トリップ未満は表示していない。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

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してみると、市の中心部である伊丹地区及び稲野地区へ第1位流動が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） >

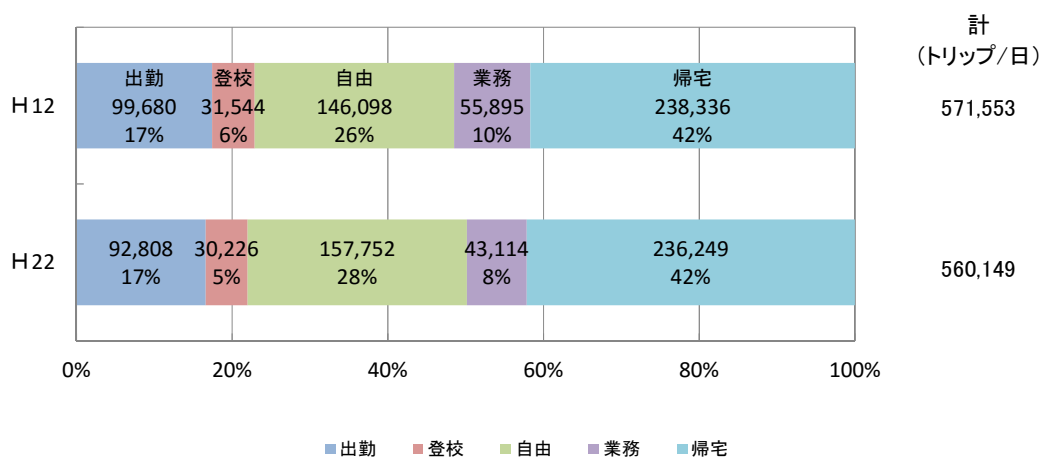


出典）平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(2) 移動目的

- ・伊丹市の移動目的の割合は、帰宅を除くと買い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 ＞



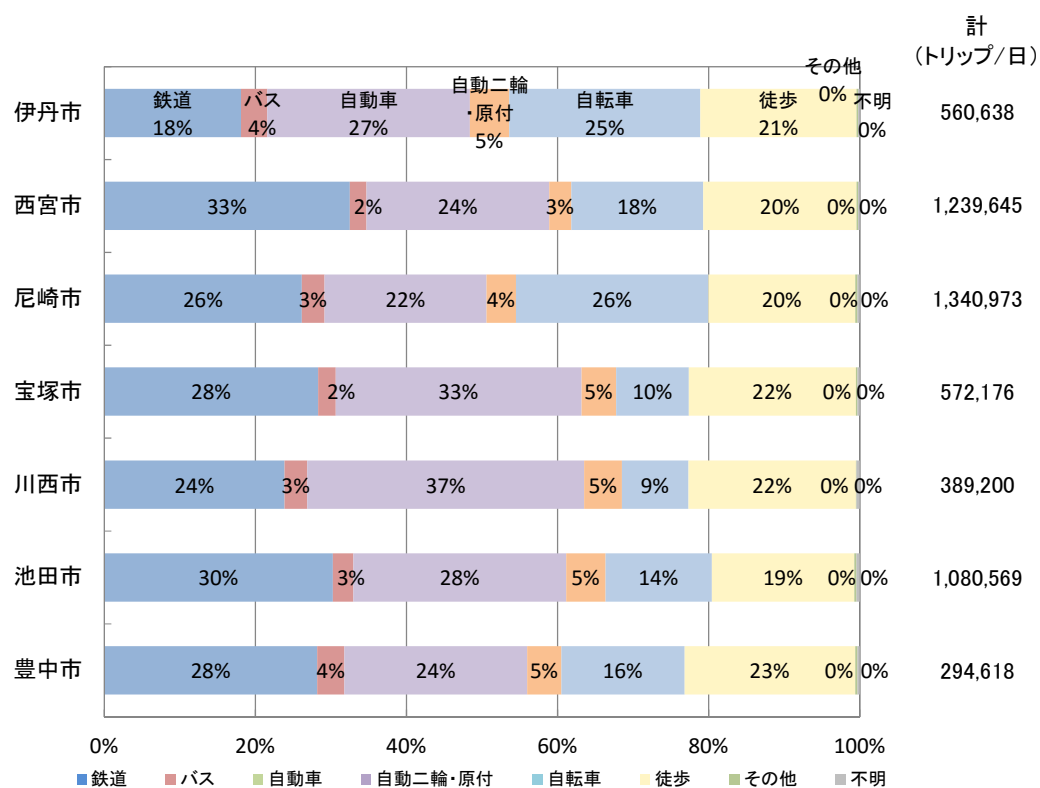
出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(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

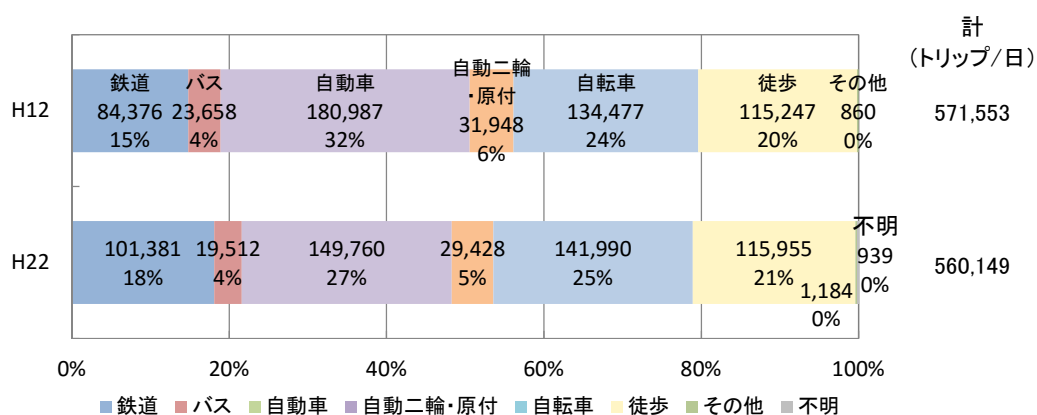
- 伊丹市の利用交通手段の割合は、自動車利用、自転車利用が約3割で高くなっています。
- 隣接市と比較すると、自転車利用の割合は、南部の尼崎市を除いた近隣市では2割以下なのに対し、伊丹市は尼崎市と同様に約3割で高くなっています。
- また、鉄道利用の割合は伊丹市が約2割で最も低く、自動車利用の割合は約3割で、北部の川西市、宝塚市、池田市より低い割合になっています。
- 平成12年から平成22年の伊丹市の利用交通手段の推移をみると、自動車利用が割合、トリップ数ともに減少し、鉄道利用、自転車利用、徒歩が割合、トリップ数ともに増加しており、特に鉄道利用の増加が大きくなっています。

< 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 >

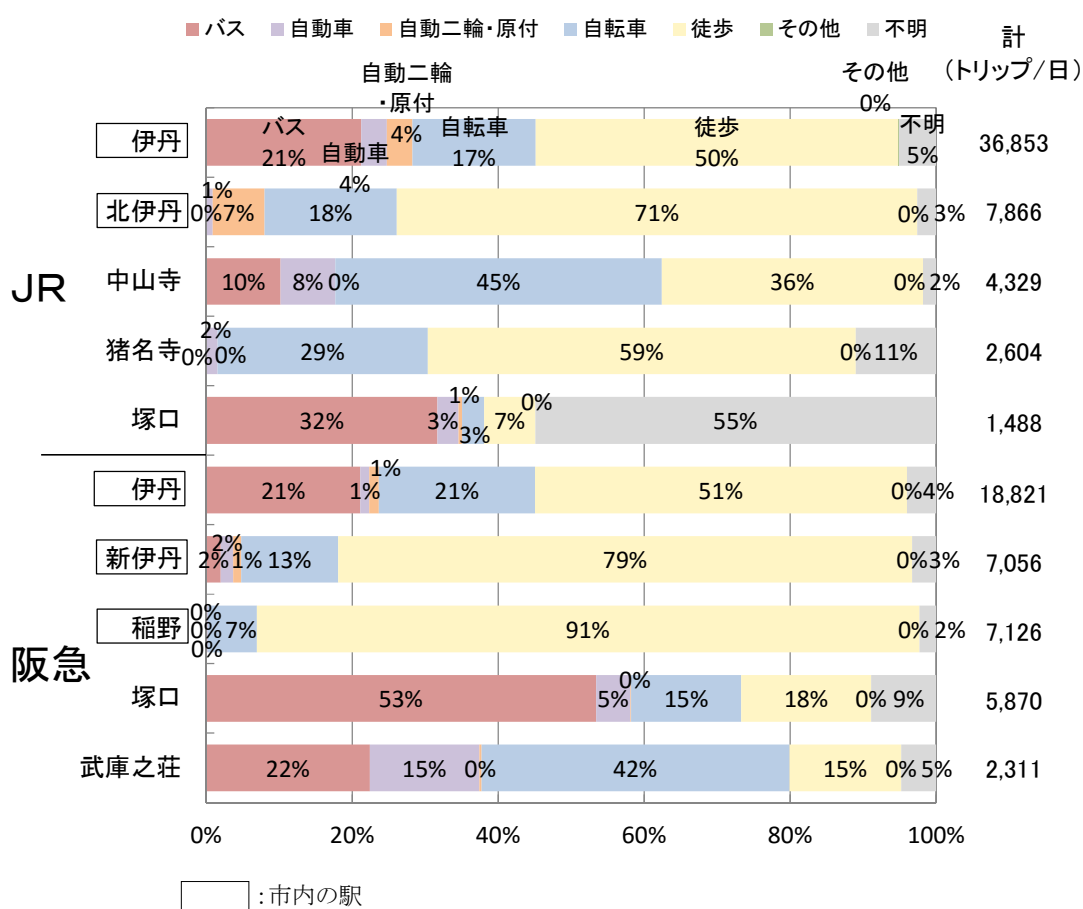


出典) 平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(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)

- ・鉄道端末交通手段は、伊丹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、自動二輪が約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。
- ・伊丹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、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 ＞



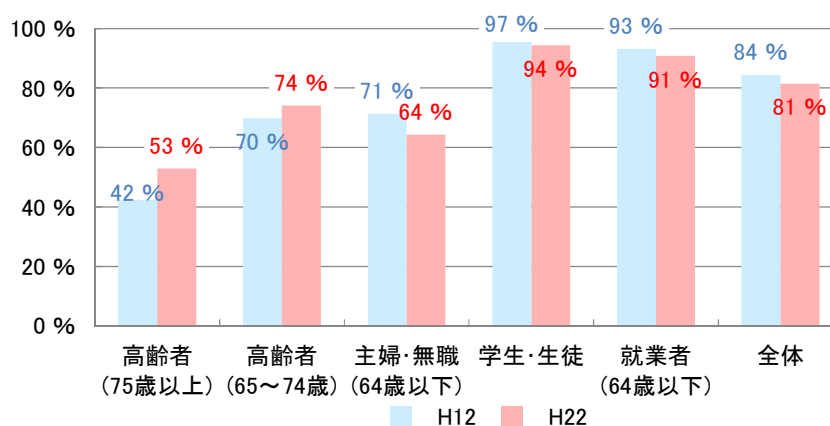
出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
(伊丹市関連トリップによる集計結果)

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、生徒、学生、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 ＞



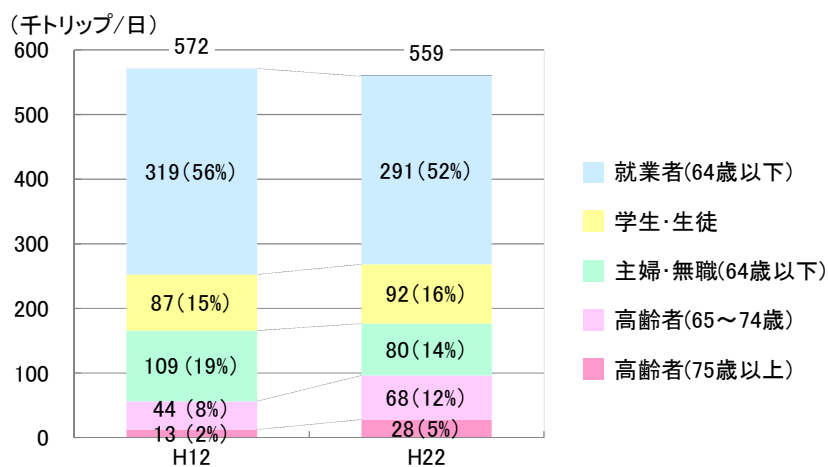
＊) 64 歳以下の職業不明者を除く。

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、就業者は、移動量、割合ともに減少していますが、高齢者、生徒、学生は移動量、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 ＞



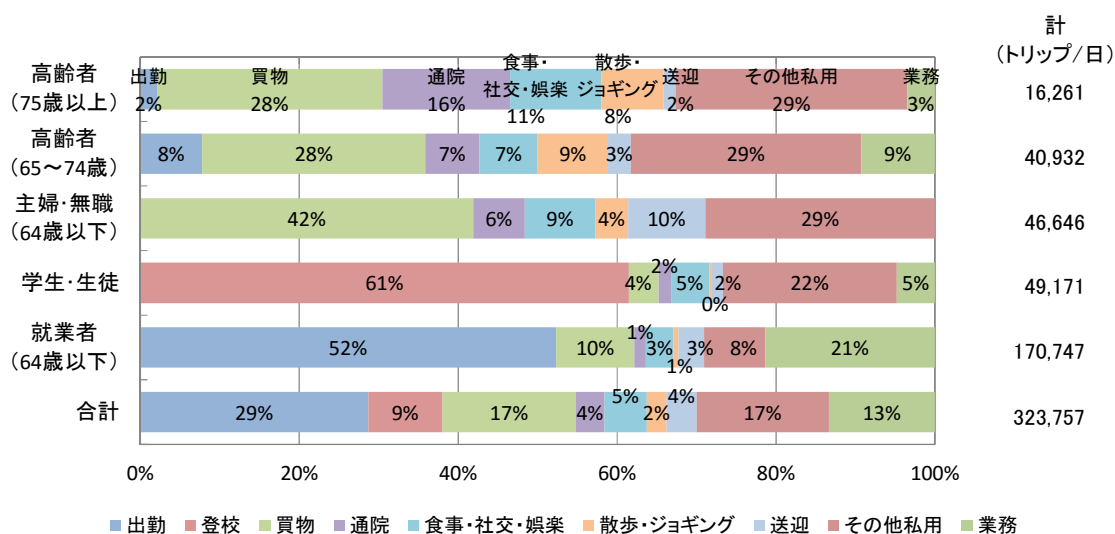
＊) 64 歳以下の職業不明者を除く。

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・無職の人では、買い物目的が約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。

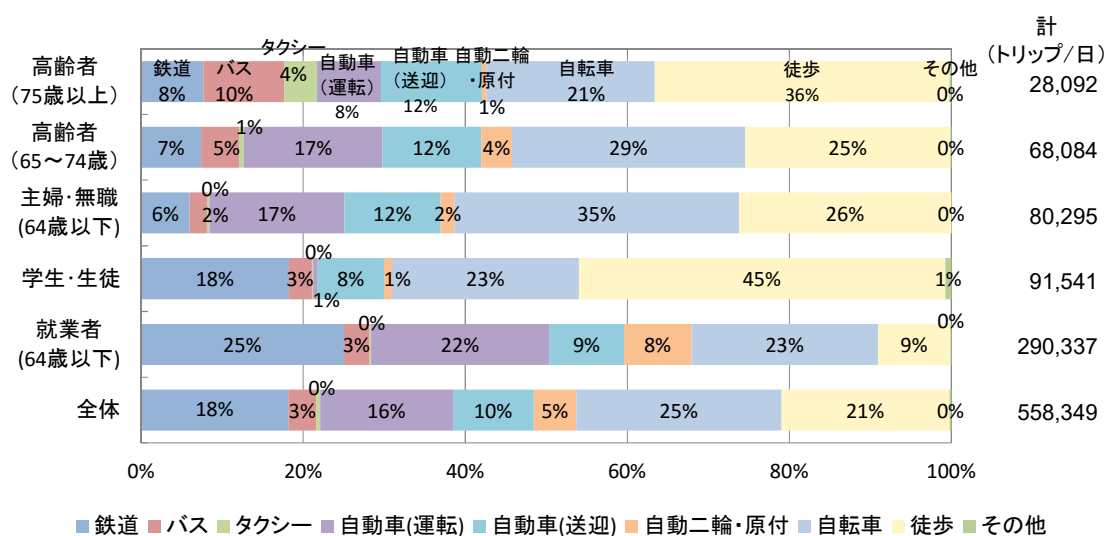
＊＊) 帰宅目的を除く。

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。
- ・また、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。

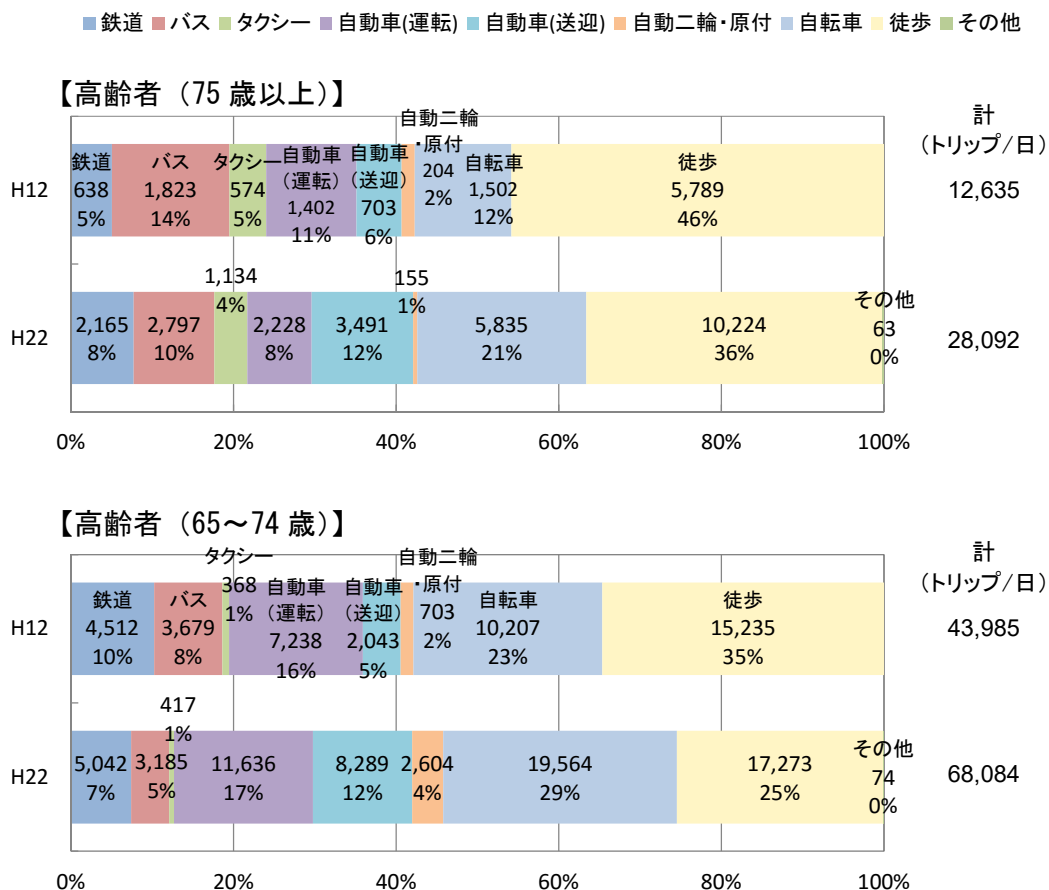
＊＊) 職業不明(861トリップ)及び手段不明(957トリップ)を除く。
内、職業不明かつ手段不明(18トリップ)

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)

- ・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・無職の人の移動総量は約 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。
- ・就業者の人の移動総量は約 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。

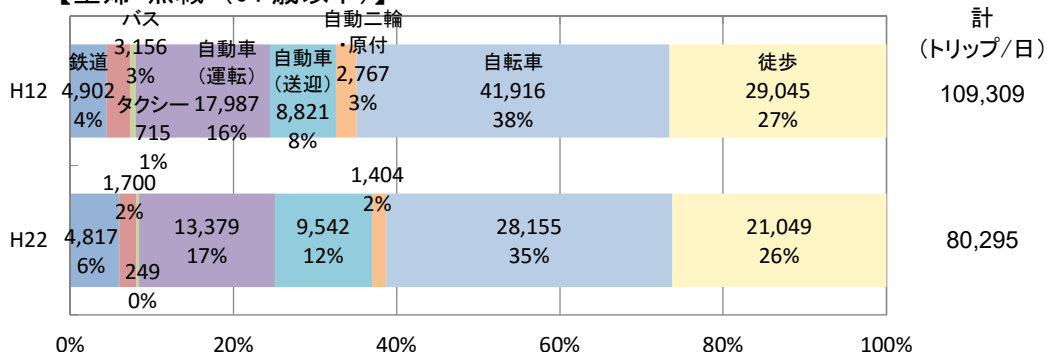
＊＊) 職業不明及び手段不明を除く。

出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

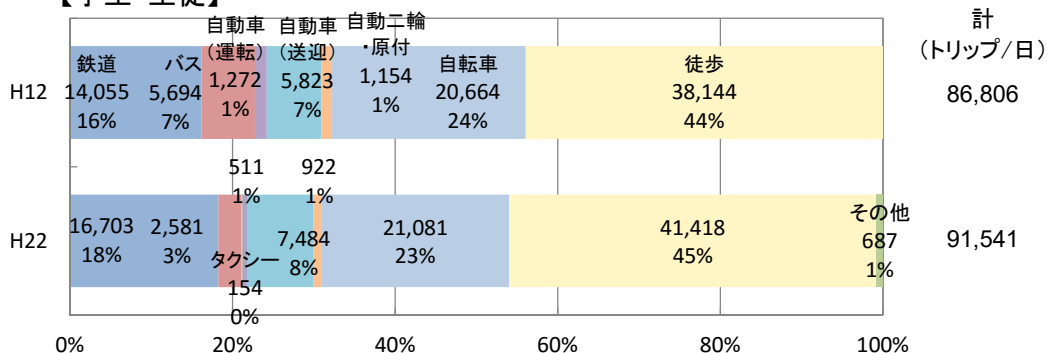
(平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

■鉄道 ■バス ■タクシー ■自動車(運転) ■自動車(送迎) ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他

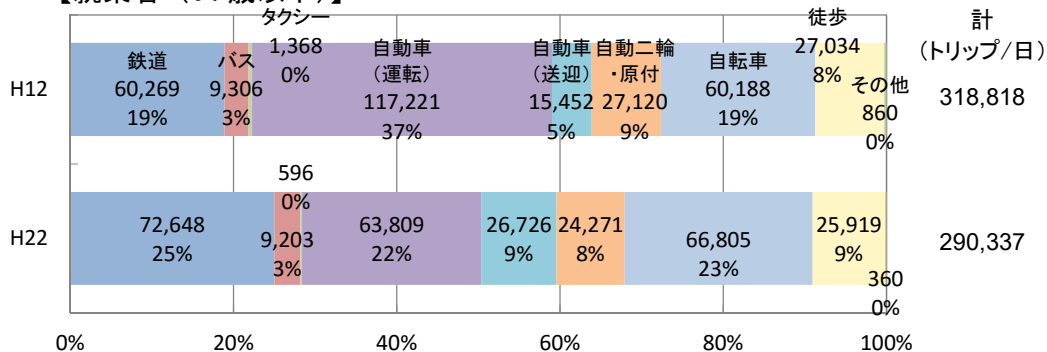
【主婦・無職（64歳以下）】



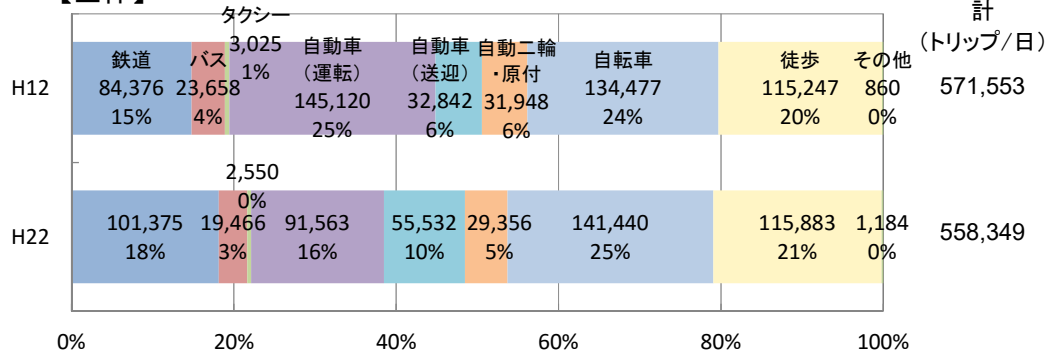
【学生・生徒】



【就業者（64歳以下）】



【全体】



＊) 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、伊丹市の東部を南北に、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、三ノ宮へは約 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。

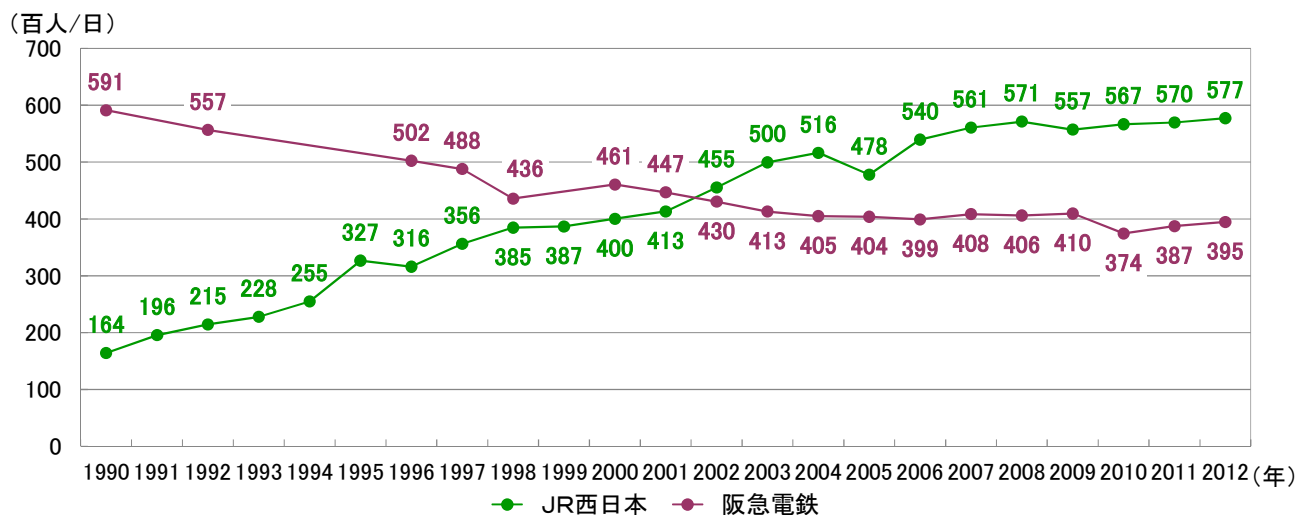
＜ 伊丹市における鉄道の概要 ＞



② 鉄道の利用状況

- ・ＪＲ西日本の乗降客数は、１９８９年（平成元年）の宝塚線での快速の運転開始、１９９７年（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、１９９０年（平成２年）以降増加傾向にあり、２０１２年（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、１９９０年（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１９９９年（平成１１年）以降やや増加がみられるものの、２００１年（平成１３年）以降減少に転じ、２００２年（平成１４年）には、ＪＲ西日本の乗降客数を下回りました。現在の２０１２年（平成２４年）では、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、２００２年（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、それに伴う伊丹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 >



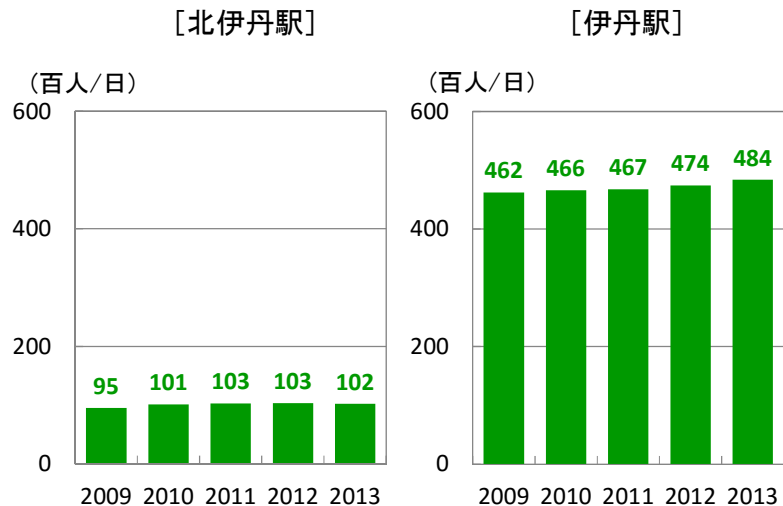
＊）ＪＲ西日本の乗降客数は１日平均。阪急電鉄の乗降客数は１１月のある１日の値。

出典）伊丹市統計書

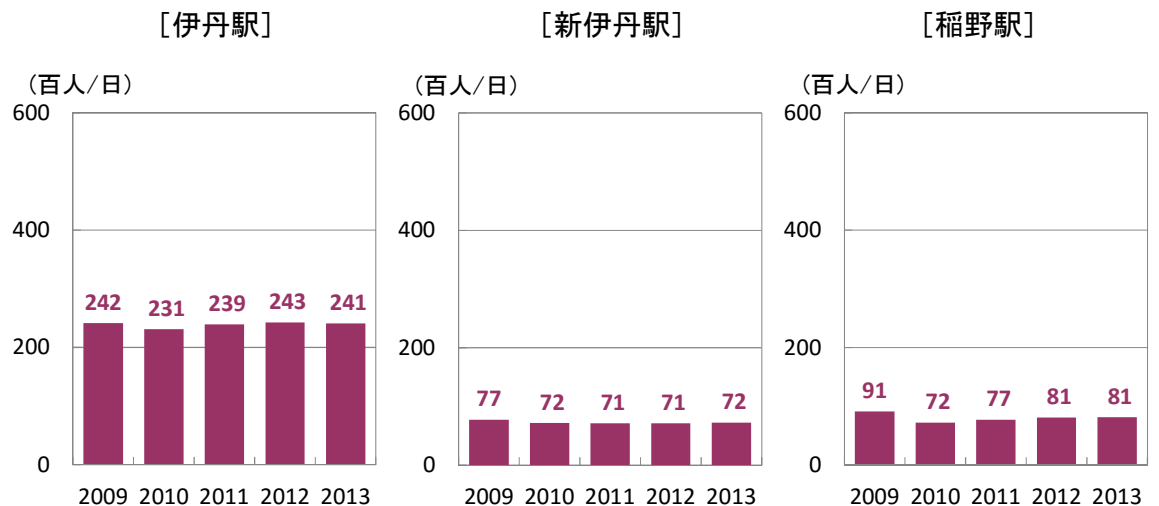
- ・ 駅別の乗降客数は、ＪＲ宝塚線 伊丹駅が２０１３年（平成２５年）に約４万８千人／日で最も多く、次いで多い阪急伊丹線 伊丹駅の約２万４千人／日の約２倍になっています。
- ・ ＪＲ宝塚線の駅は北伊丹駅は約１万人／日で横ばいですが、伊丹駅では微増傾向にあり、阪急電鉄伊丹線の駅は、いずれの駅でも横ばいで推移しており、新伊丹駅は約７千人／日、稲野駅は約８千人／日となっています。

< 駅別鉄道乗降客数 >

【ＪＲ宝塚線】



【阪急伊丹線】



＊）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

- ・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。

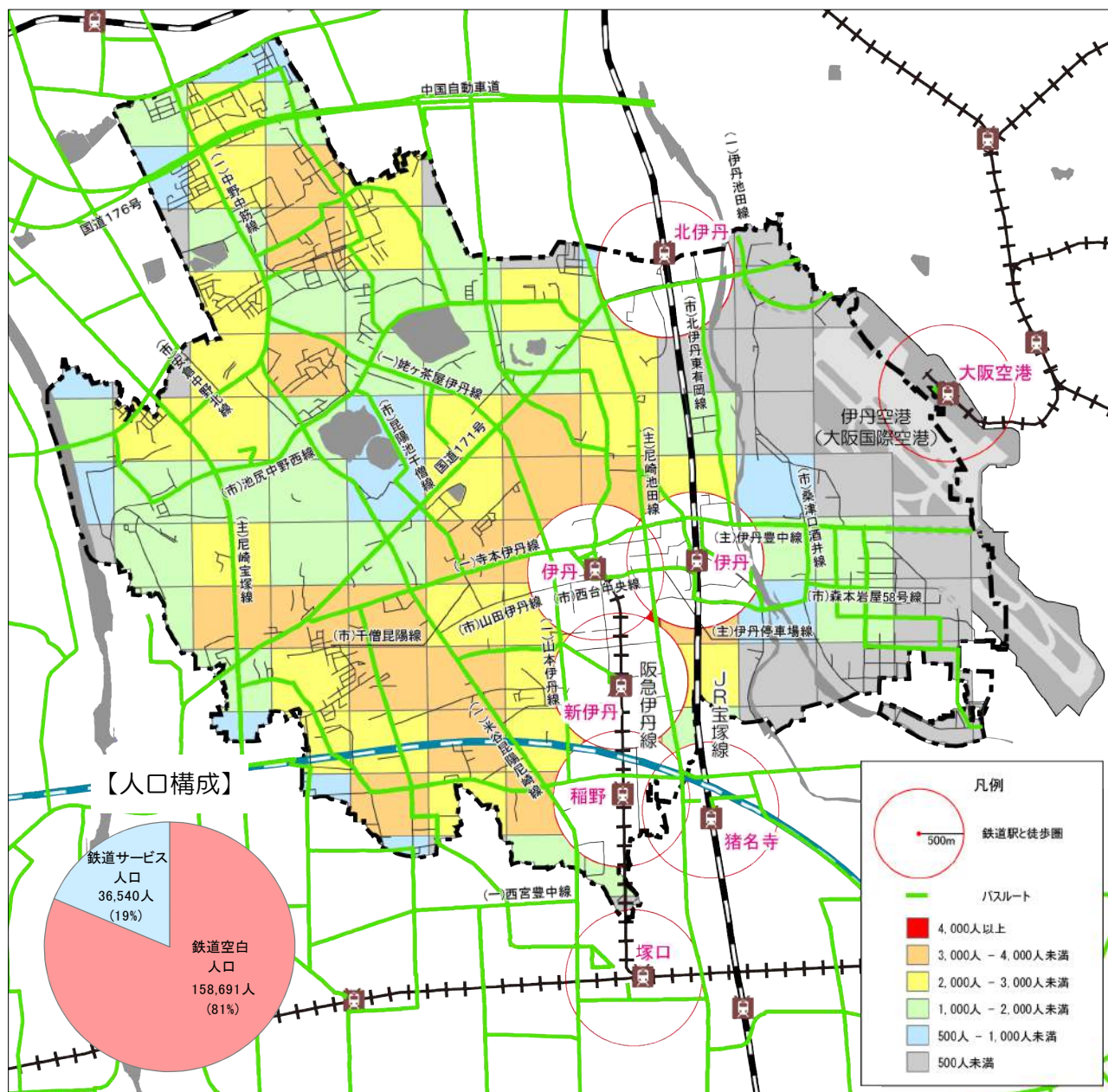
＜ 駅別バリアフリー状況 ＞

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	スロープ	トイレ			授乳室
							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	○					○	○	
		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	○			○				
		東改札口				○	○		○	
	稲野	西改札口	○			○	○	○	○	
		東改札口				○				

③ 鉄道空白地

- ・JR宝塚線及び阪急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、市の大部分が鉄道空白地となっており、伊丹市内の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 >

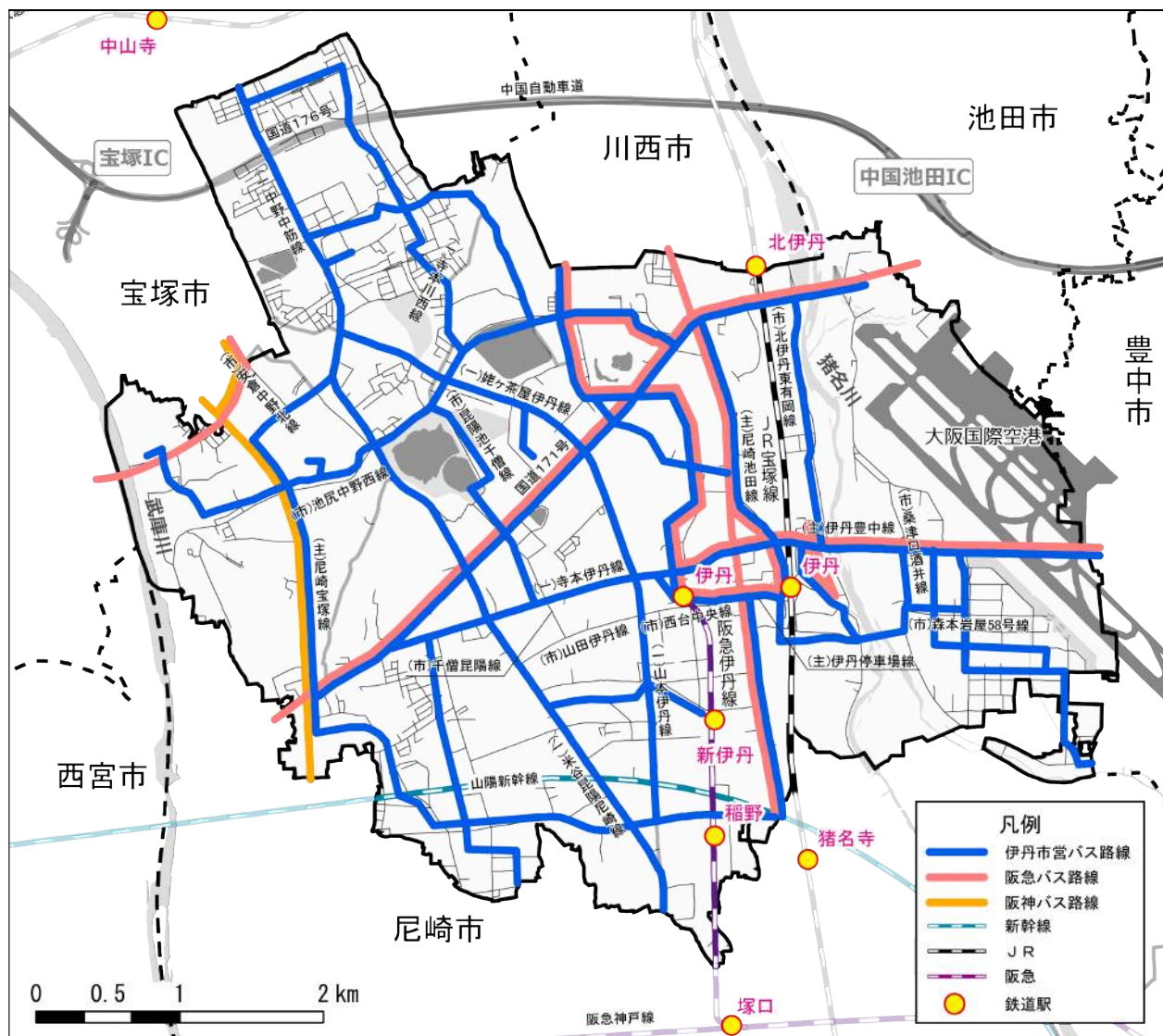


(2) 路線バスの現状

① 伊丹市における路線バスの概要

- ・伊丹市には、伊丹市営バスに加えて阪急バス・阪神バスが運行しています。伊丹市営バスの路線網は、ＪＲ伊丹駅、阪急伊丹駅を中心に、伊丹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） >



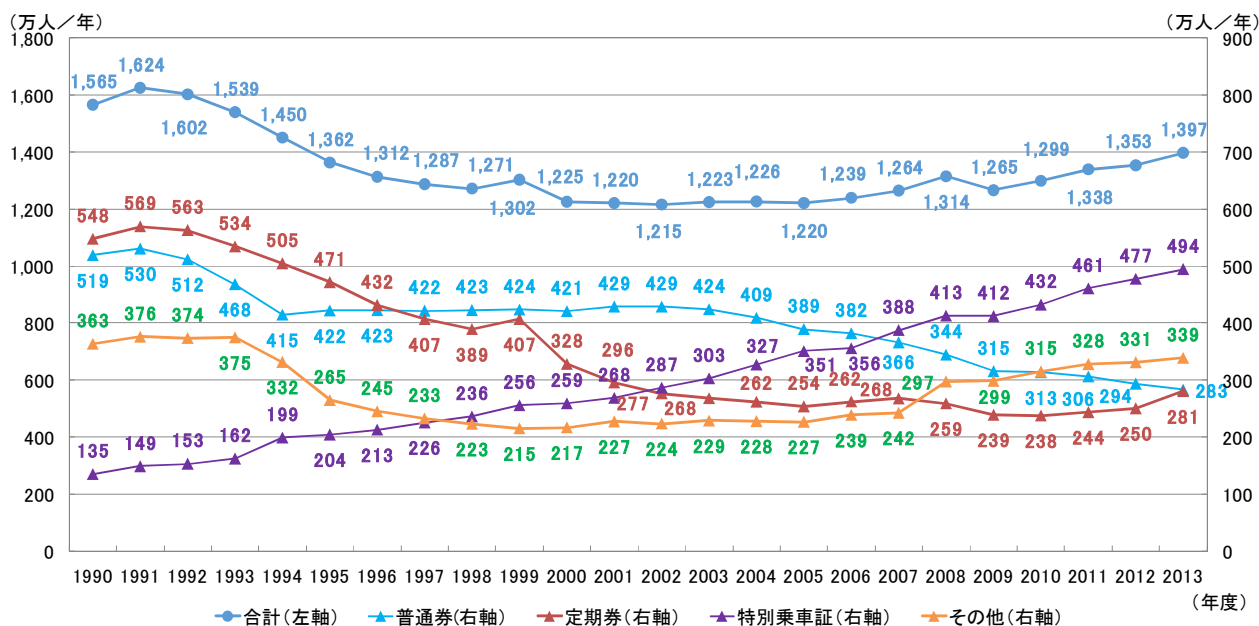
< 伊丹市を運行する阪急バス・阪神バスの運行路線 >

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 ～ 宝塚市
	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

- ・伊丹市営バスの輸送人員は、1991 年（平成 3 年）をピークに減少していましたが、2005 年（平成 17 年）以降増加傾向にあり、2013 年（平成 25 年）では約 1,400 万人／年が利用しています。
- ・券種別にみると、1990 年（平成 2 年）から 1996 年（平成 8 年）までは定期券の利用が最も多く、1997 年（平成 9 年）から 2006 年（平成 18 年）までは普通券が、2007 年（平成 19 年）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、1990 年（平成 2 年）以降毎年増加し、2013 年（平成 25 年）は、1990 年（平成 2 年）の約 3.7 倍になっています。
- ・普通券、定期券、その他の券種は 1991 年（平成 3 年）以降、ほぼ毎年減少していましたが、その他の券種が 2005 年（平成 17 年）以降、定期券が 2010 年（平成 22 年）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 >



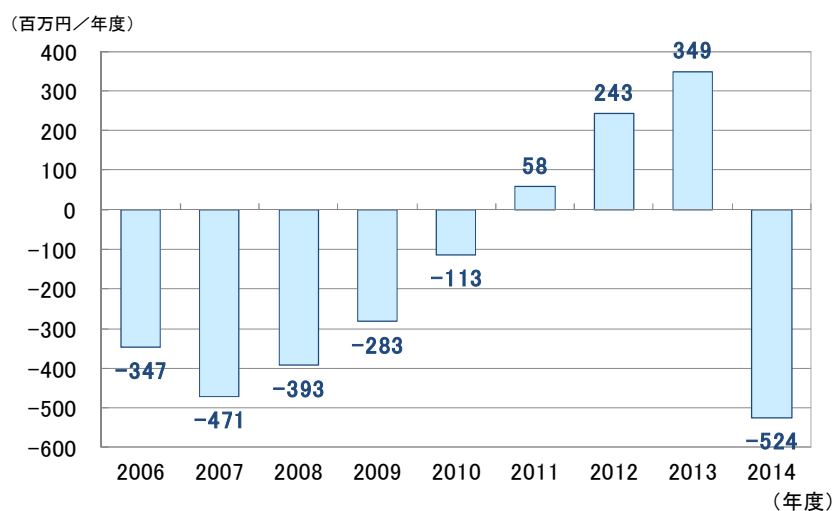
＊）その他は、一日乗車券、回数券、回数カード、ICカード。

出典）伊丹市所管データ

③ 路線バス事業への支援状況

- ・伊丹市営バスでは、伊丹市交通事業アクションプランに基づき経営改善を行っています。
- ・累積欠損金は、2011 年度（平成 23 年度）に繰越利益剰余金に転換しましたが、2014 年度には約 5 億円の累積欠損金が残っています。（2014 年度より新公会計基準適用のため。）

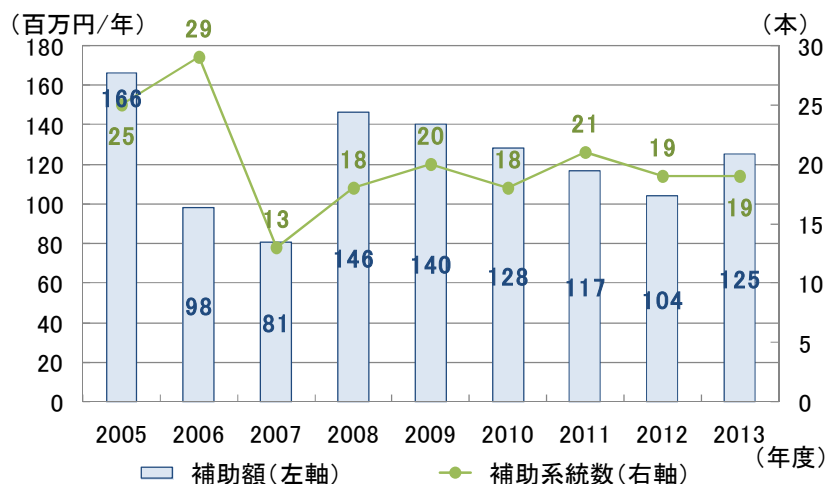
< 市営バスの経営状況 >



出典) 伊丹市交通局ホームページ

- ・伊丹市では、伊丹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、2008 年（平成 20 年）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おり、2013 年（平成 25 年）の補助額は約 1 億 2,500 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、2013 年（平成 25 年）では 19 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 >



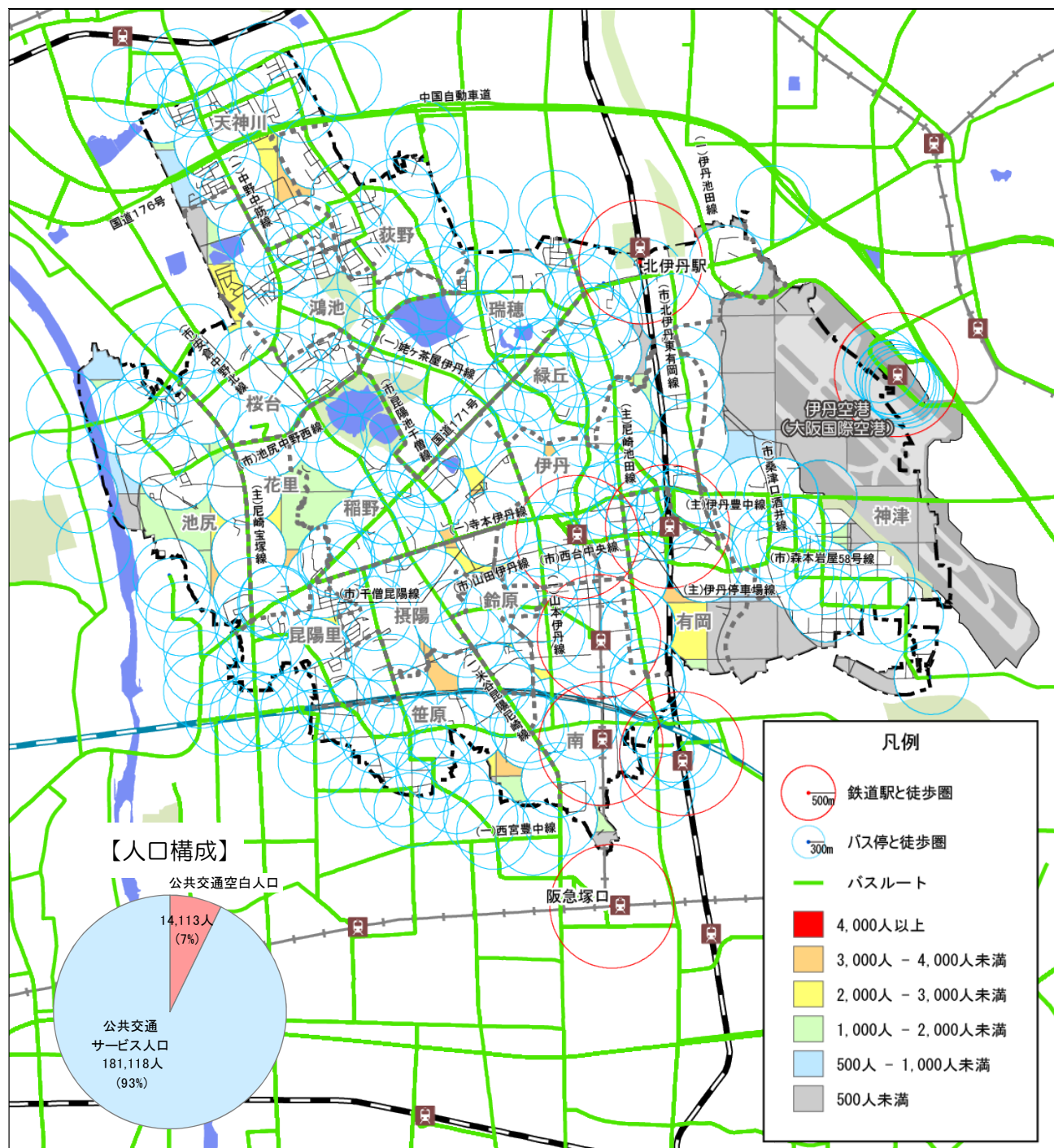
*) 補助系統は、営業係数 125 以上の系統。

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、伊丹市民の 93% が公共交通勢圏に居住していますが、まだ7%の人が公共交通空白地に居住しています。
- ・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います。

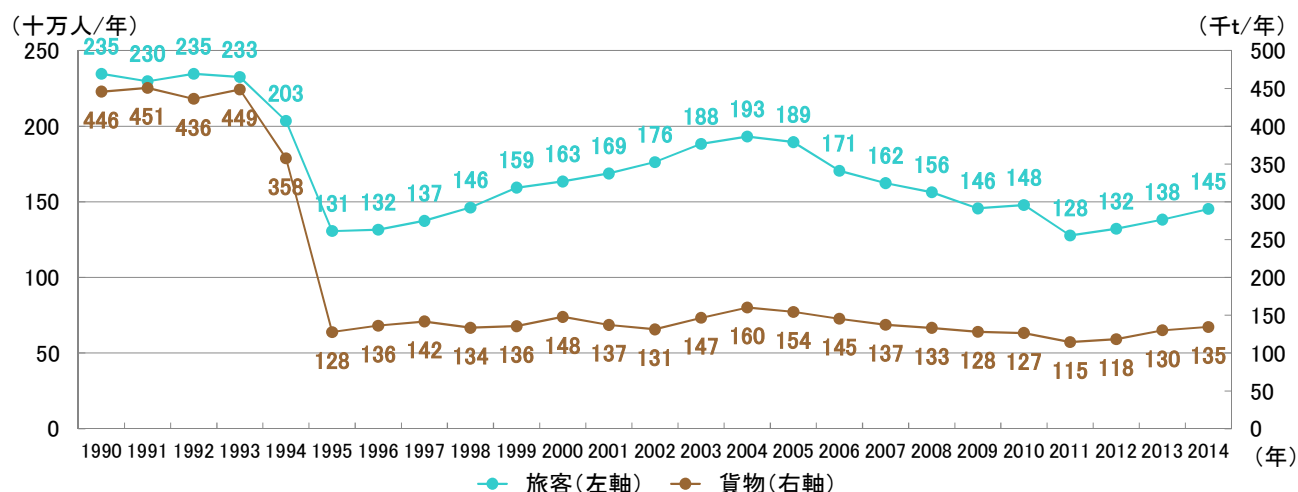
< 公共交通勢圏図 >



(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、1994 年（平成 6 年）に関西国際空港が開港され、国内線のみ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。2012 年（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 1994 年（平成 6 年）以降大きく減少し、その後増加したものの 2004 年（平成 16 年）をピークに再び減少しましたが、2011 年（平成 23 年）以降増加傾向にあり、2014 年（平成 26 年）の旅客輸送量は約 1 千 5 百万人／年、貨物輸送量は約 13 万 5 千 t／年となっています。
- また、現在、伊丹空港のさらなる適切かつ有効な活用を目指して、コンセッションによる運営委託に向けた手続きが進められています。

＜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まで、阪急電鉄やJRと伊丹市営バスを利用すると、モノレールやリムジンバスを利用する場合と比べて料金が安く、西宮北口からモノレールを利用する場合と神戸（三宮）からリムジンバスを利用する場合を除いて時間も短縮できますが、市営バス伊丹空港線の 2014 年（平成 26 年）の輸送人員は約 66 万人／年、直行便は約 12 万人／年で、2005 年（平成 17 年）以降ほぼ横ばいで伸び悩んでいます。
- 市営バス伊丹空港線の営業係数は、2005 年度（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 2014 年度（平成 26 年度）では **292** となっています。

< 伊丹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阪神線	阪急宝塚線	蛍池	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	蛍池	モノレール	約 39 分	480 円	
	西宮北口	リムジンバス				伊丹空港	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	阪急神戸線	塚口	阪急伊丹線	伊丹市営バス	約 55 分	490 円
	三ノ宮	JR神戸線	JR阪神線	阪急宝塚線	蛍池	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	蛍池	モノレール	約 57 分	570 円	
	神戸(三宮)	リムジンバス				伊丹空港	約 40 分	1,050 円	

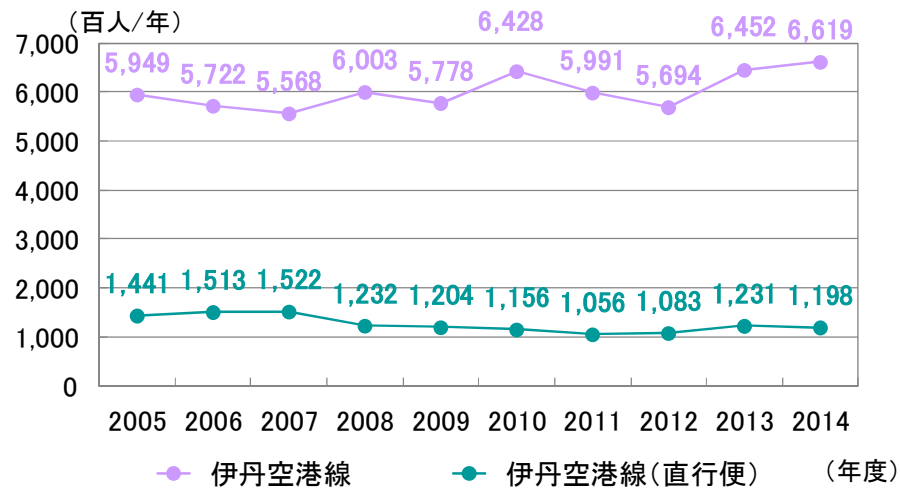
出典) 大阪国際空港ホームページ
路線検索サイト

< 伊丹市営バス空港線運行ルート >

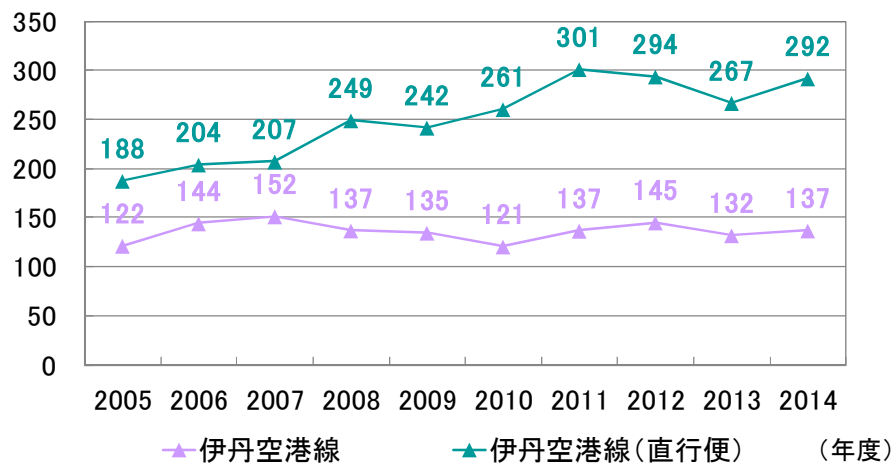


＜ 市営バス伊丹空港線の輸送人員及び営業係数の推移 ＞

【輸送人員】



【営業係数】



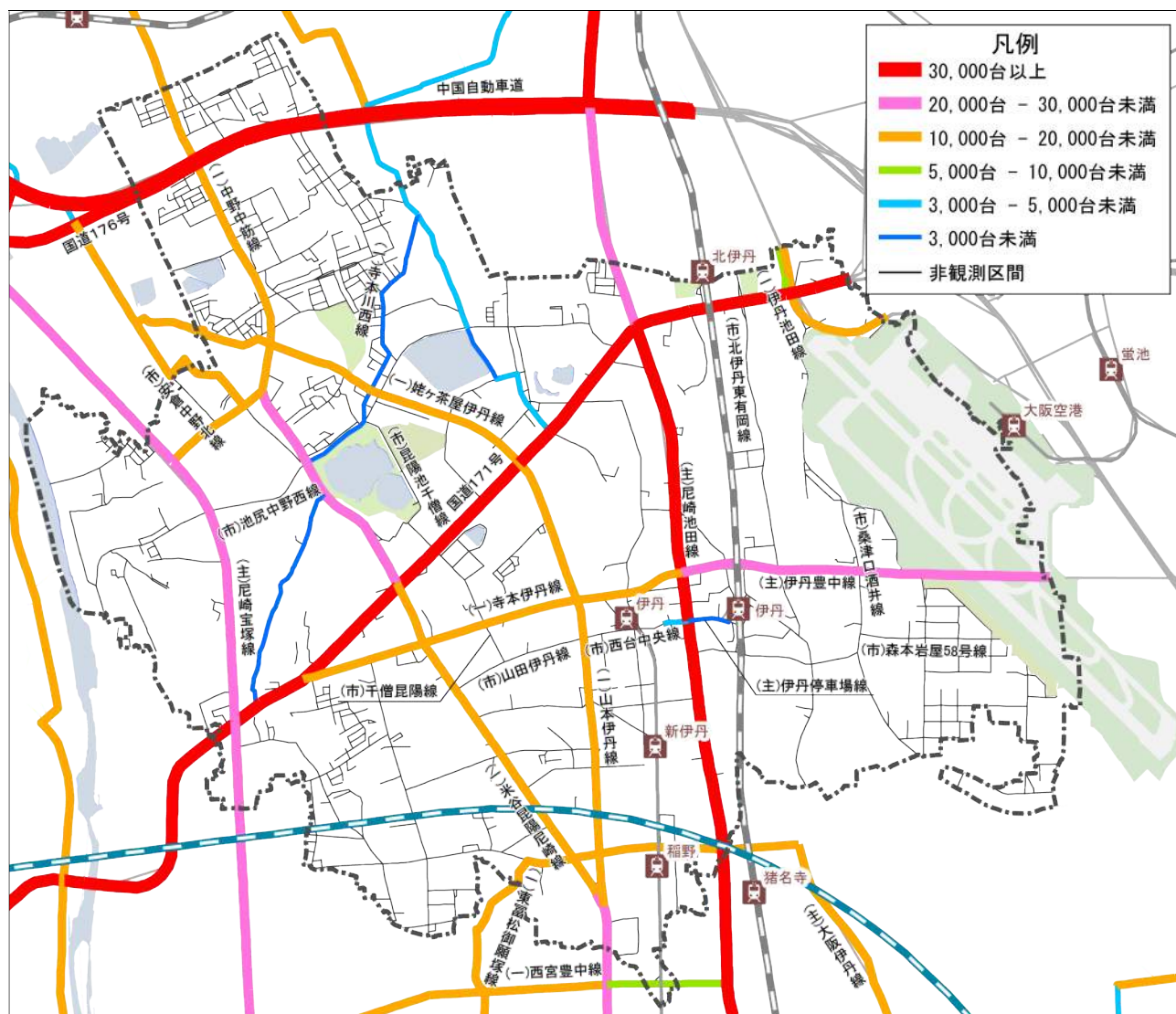
出典) 伊丹市所管データ

(6) 自動車交通の現状

① 路線別自動車交通量

- ・伊丹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 >

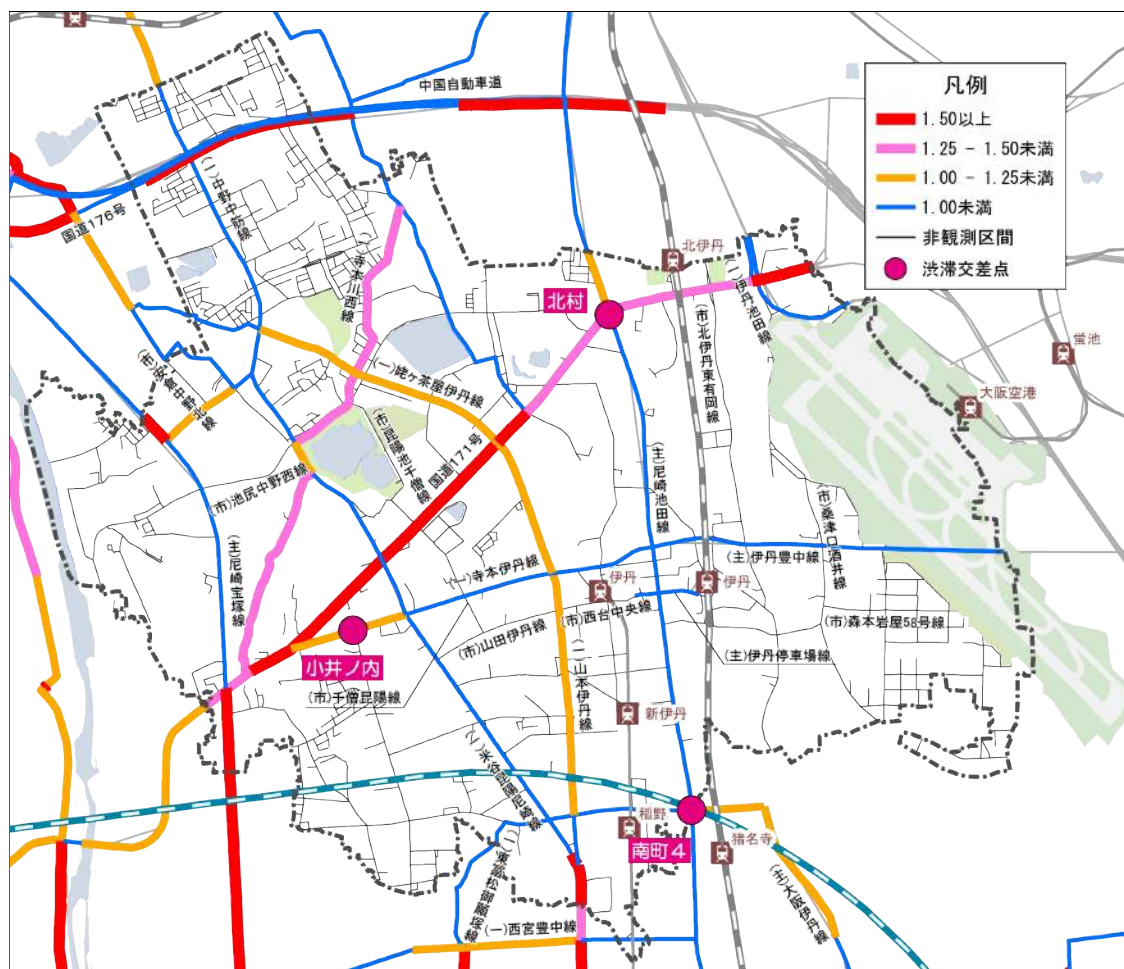


出典) 平成 22 年度道路交通センサス

② 道路の混雑状況

- ・伊丹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

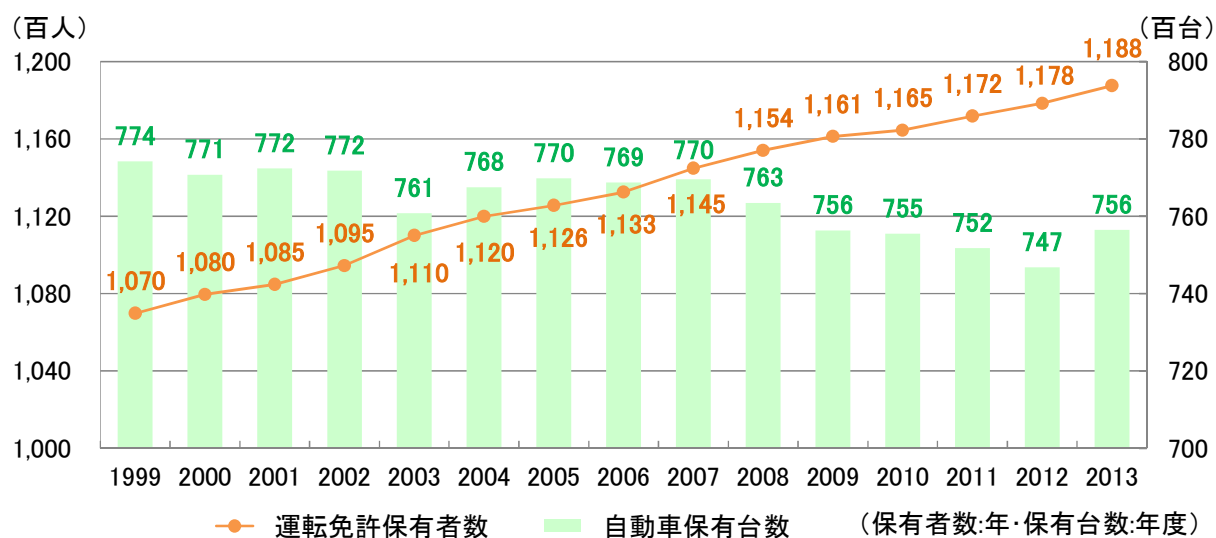
【兵庫県「新渋滞交差点解消プログラム」での渋滞交差点の定義】

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

- ・伊丹市の自動車運転免許保有者数は、1999年（平成11年）以降増加し続けており、2013年（平成25年）は約11万9千人でした。
- ・一方で、自動車保有台数においては、1999年（平成11年）以降減少傾向にあり、2013年（平成25年）は約7万6千台となっています。

＜ 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数の推移 ＞

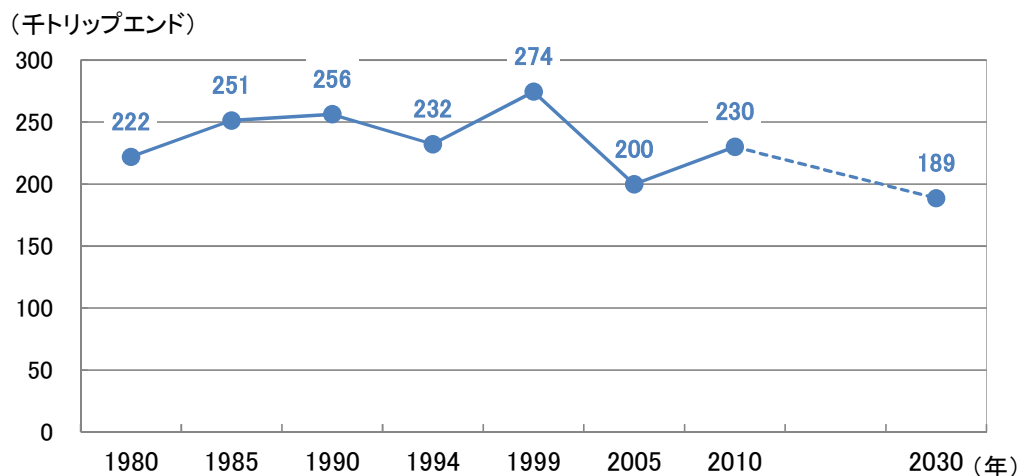


出典) 交通年鑑
兵庫県市区町別主要統計指標

④ 自動車交通量の変化

- ・伊丹市の自動車発生集中交通量は、1999 年（平成 11 年）をピークに減少に転じており、2010 年（平成 22 年）では 1980 年（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 2005 年（平成 17 年）のデータをベースに予測した 2030 年（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 2005 年(平成 17 年)道路交通センサスデータ等を基に 2012 年(平成 24 年)フレームにより推計した結果。

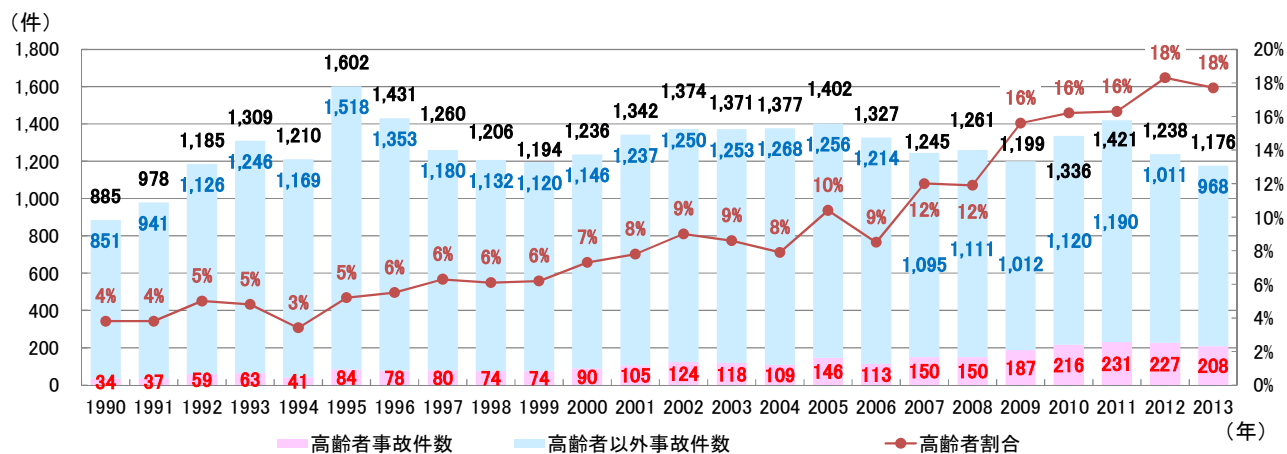
出典) 2010 年(平成 22 年)道路交通センサス

(注)2030 年(平成 42 年)は 2005 年(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、1995 年（平成 7 年）の約 1,600 件／年をピークに減少傾向にあり、2013 年（平成 25 年）には約 1,200 件／年になっていますが、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、2013 年（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）＞



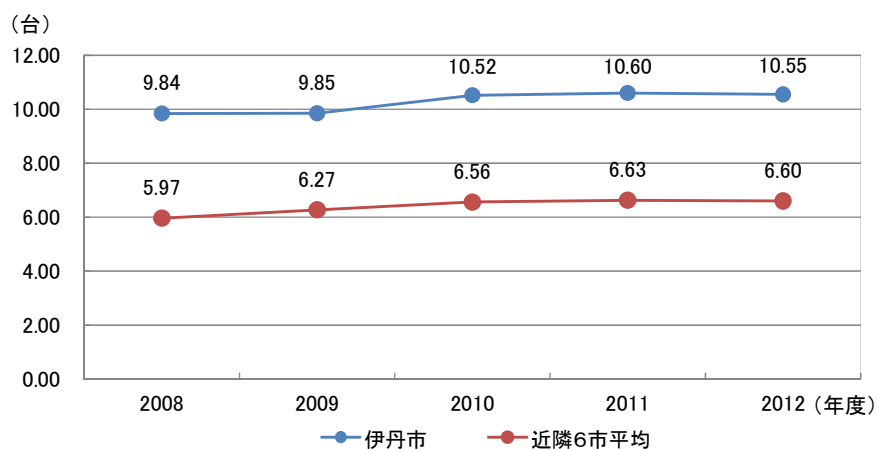
出典）交通年鑑

(7) 自転車交通の現状

① 自転車防犯登録台数

- ・伊丹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、伊丹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 >



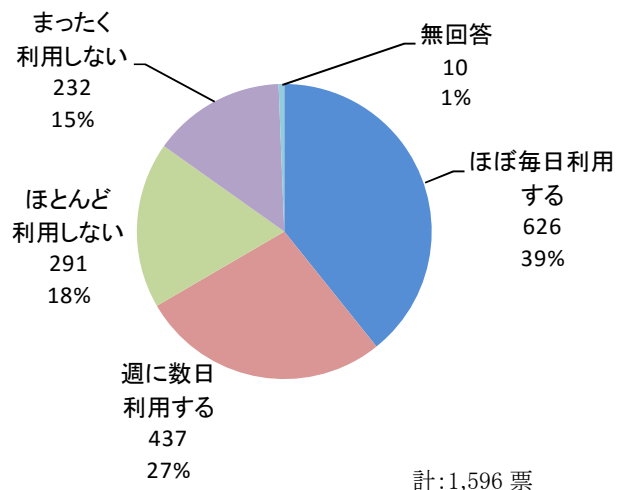
市	登録台数/ 市民100人
伊丹市	10.55
近隣6市平均	6.60
尼崎市	12.00
西宮市	8.38
芦屋市	3.32
宝塚市	5.86
川西市	4.90
三田市	5.16

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。

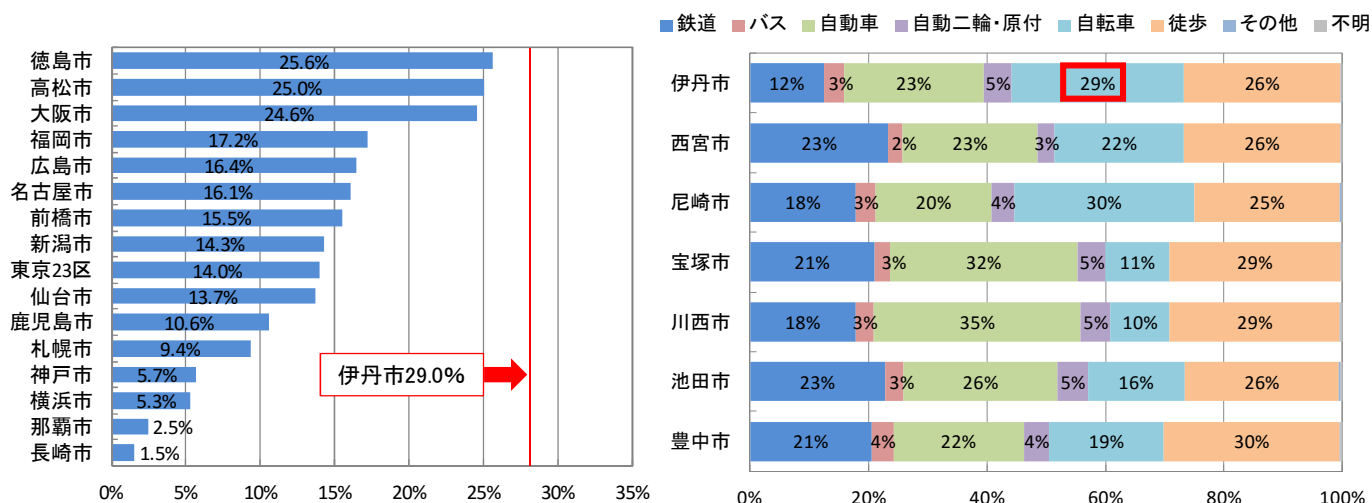
< 自転車の利用頻度 >



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 >



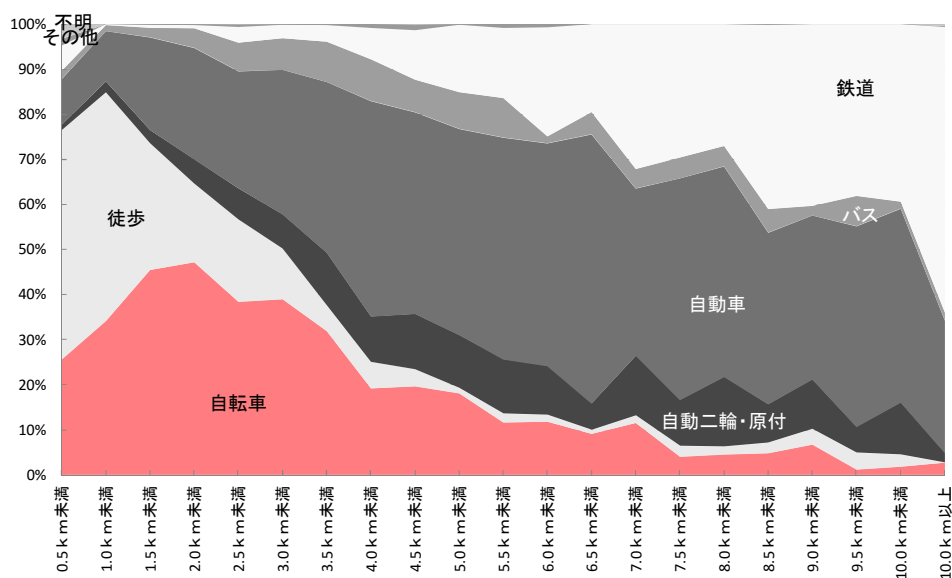
出典) 国土交通省

*) 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

- ・伊丹市では、自転車は、3.0 km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伊丹市では、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。

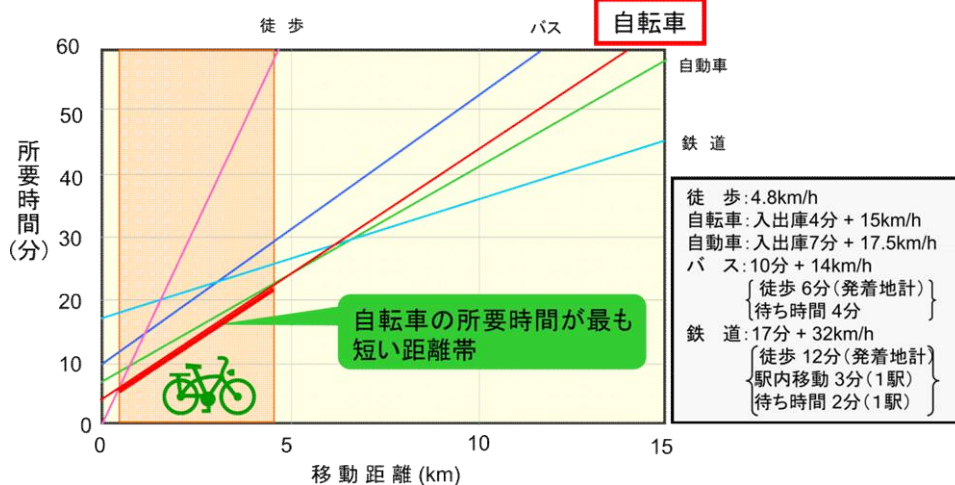
< 伊丹市関連トリップの移動距離帯別代表交通手段分担率 >



＊) 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

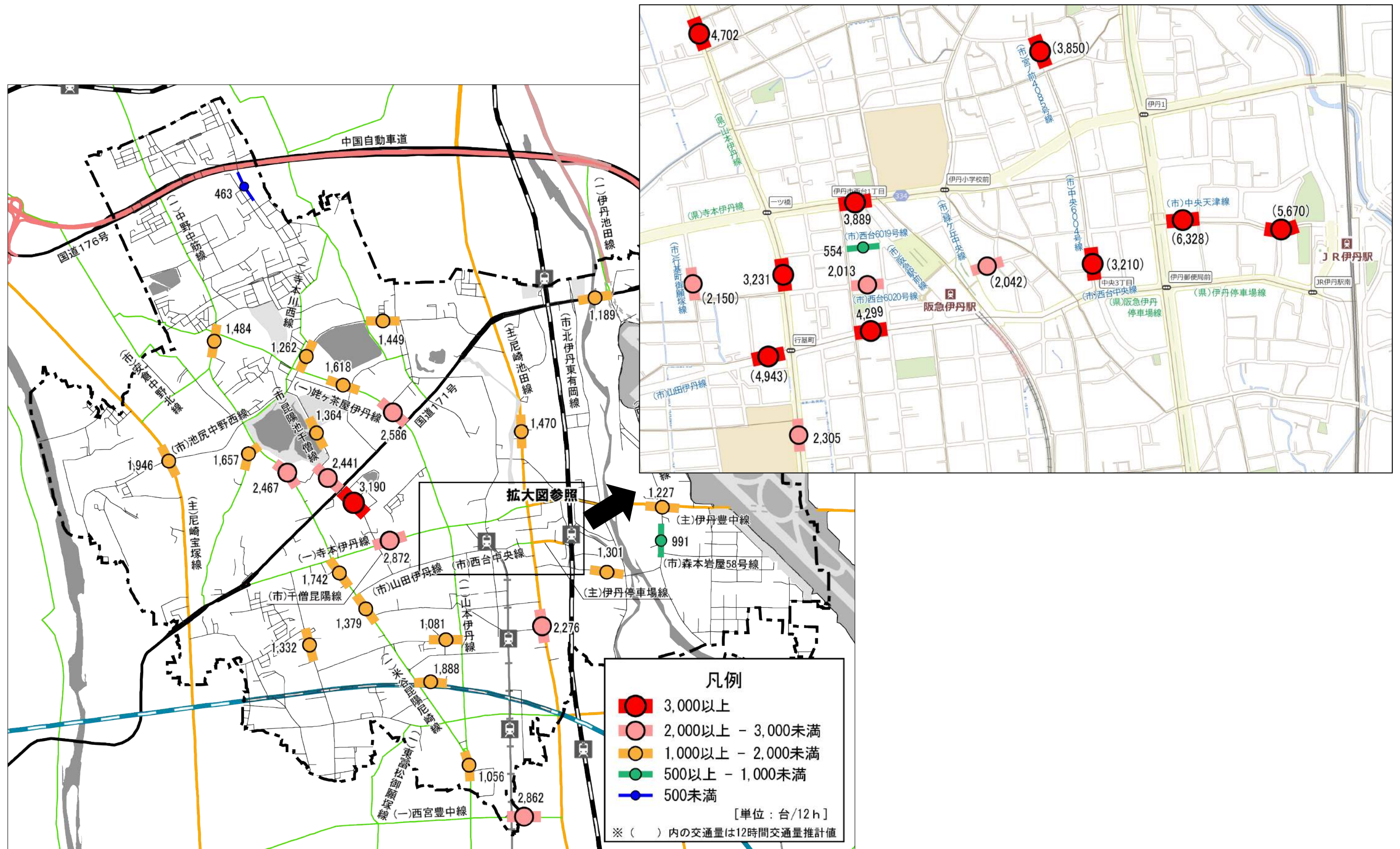
< 短距離の効率性に優れた自転車 >



出典) 国土交通省道路局

④ 自転車の利用状況

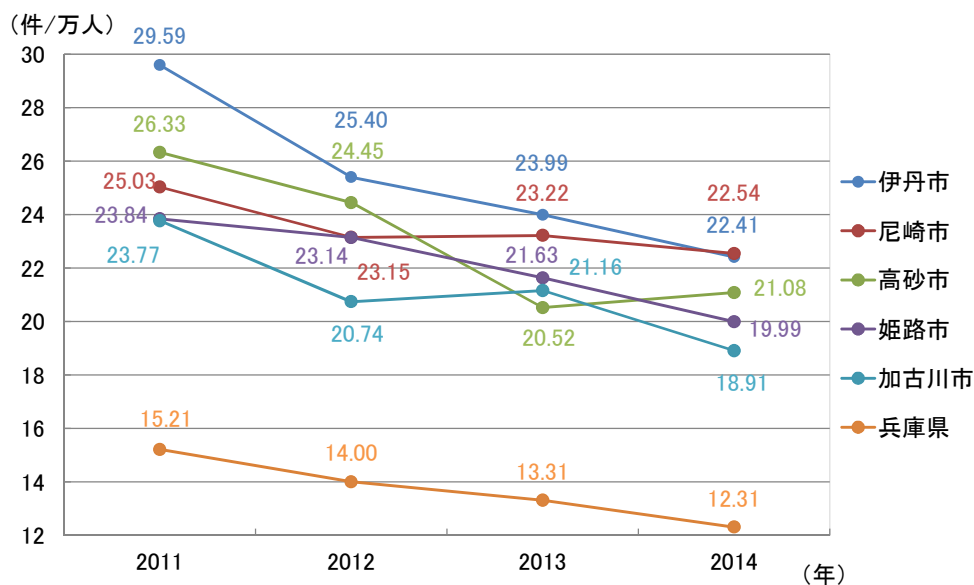
- ・伊丹市内で観測された自転車交通量は、伊丹市の中心であるJR伊丹駅及び阪急伊丹駅周辺で特に多くなっています。
- ・伊丹市の中心部だけでなく、市内全域で自転車交通量は概ね 1,000 台以上と多くなっています。



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が、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。

＜ 人口1万人当たりの自転車関連事故件数（県下ワースト5） ＞



出典）兵庫県警資料

＜ 交通事故全体に占める自転車関連事故割合 ＞

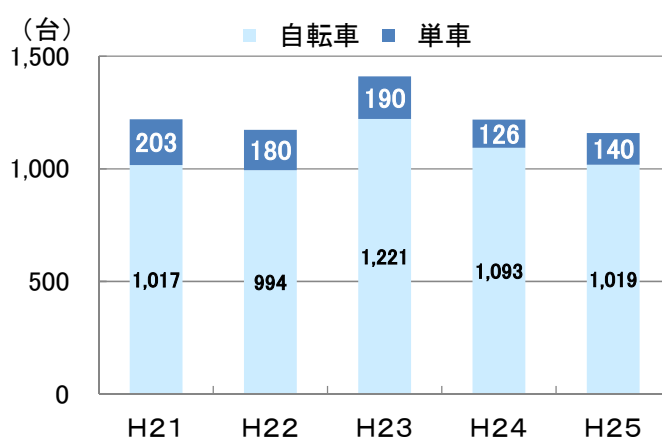
		2011	2012	2013	2014
伊丹市	交通事故発生件数 a (件)	1,421	1,238	1,176	1,123
	自転車関連事故件数 b (件)	581	500	473	442
	自転車関連事故割合 b/a (%)	40.9	40.4	40.2	39.4
兵庫県	交通事故発生件数 a (件)	36,195	34,056	32,734	30,118
	自転車関連事故件数 b (件)	8,485	7,794	7,400	6,821
	自転車関連事故割合 b/a (%)	23.4	22.9	22.6	22.6

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。

＜ 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

- ・伊丹市では福祉施策として、高齢者及び障がい者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、2006 年度（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、2013 年（平成 25 年）は約2万4千枚／年で、2005 年（平成 17 年）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3～4百件／年です。

< 高齢者や障がい者等の移動に対する施策 >

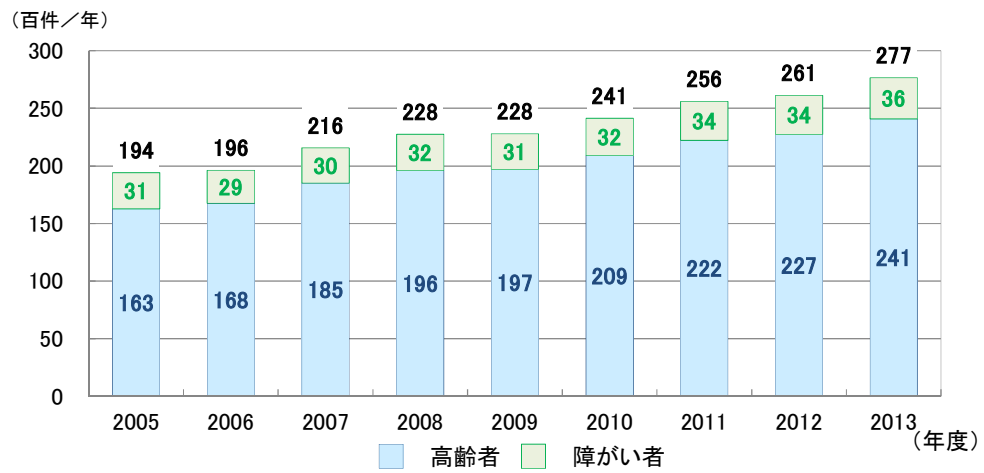
○ 市バス特別乗車証（無料乗車証）

- ・高齢者や障害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害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
- *「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。

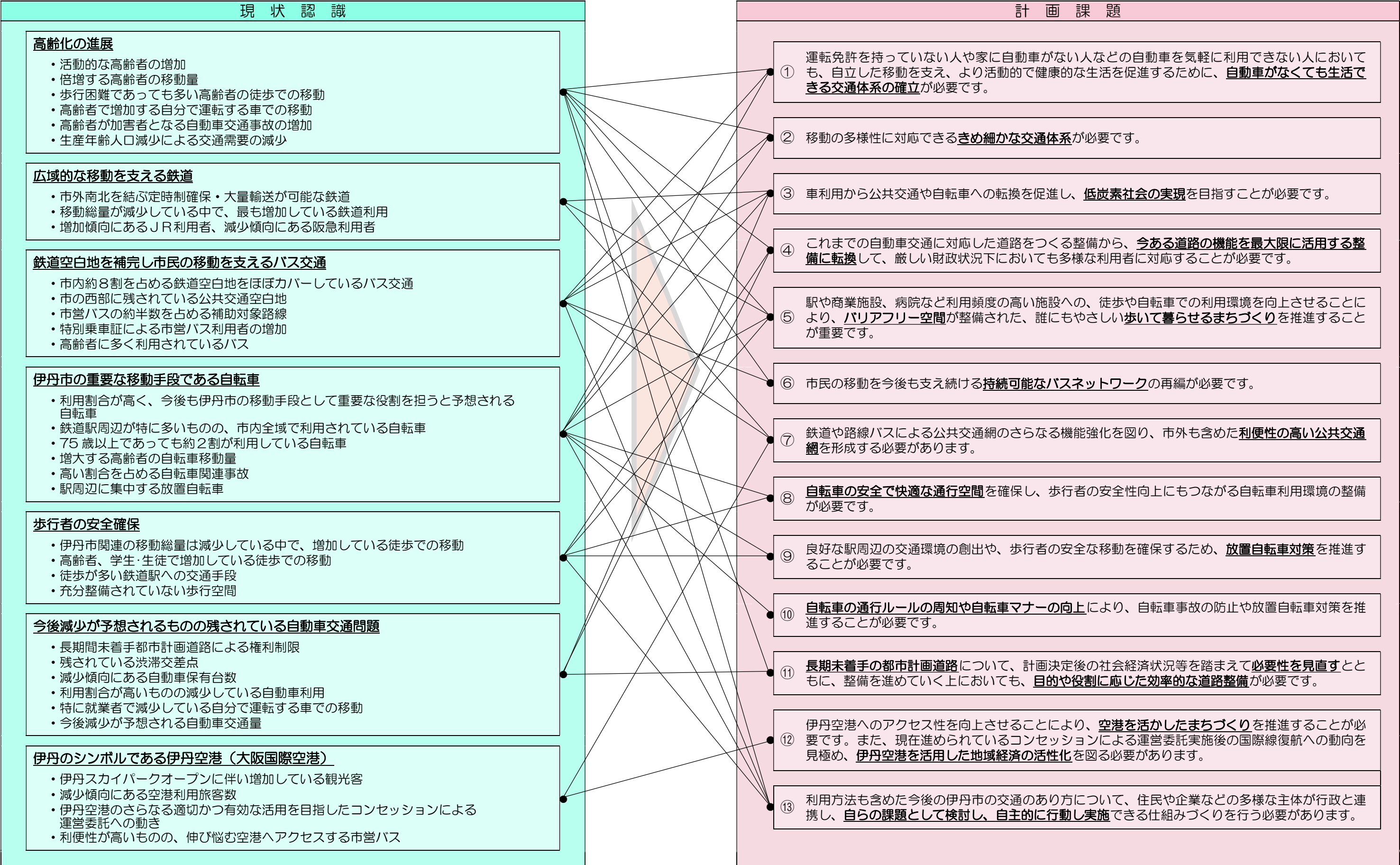
< 特別乗車証発行件数の推移 >



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。



第3章 総合交通計画の方向性

3.1 基本理念

伊丹市の交通をとりまく現状と課題を踏まえ、今後の交通のあり方を示す伊丹市総合交通計画の基本理念は、以下のように設定します。

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とまちづくりを連携することにより、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続ける魅力ある交通まちづくりをめざします。

基本理念

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

この基本理念は、以下に示す上位計画の「伊丹市総合計画（第5次）」「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」に示されたまちづくりの目標とも整合しています。また、次節では、上位計画の概要を示しています。

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. パートナースhipによるまちづくりの推進

3.2 上位計画の概要

(1) 伊丹総合計画（第5次）

伊丹市総合計画では、「将来像」、将来像を実現するための「基本目標」、施策展開にあたっての「基本方針」、将来像実現のためのより具体的な目標である「政策目標」を以下のとおり示しています。

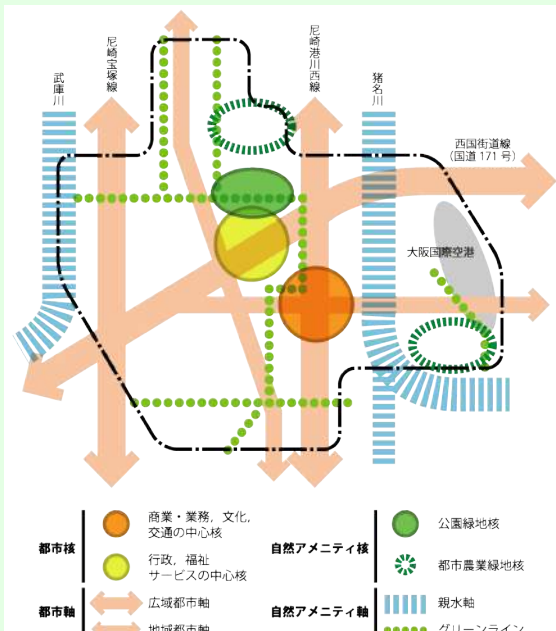
【将来像】	「みんなの夢 まちの魅力 ともにつくる 伊丹」 これからの10年間 それぞれが行動できることを担い合う 真の協働社会の仕組みをつくります
【計画期間】	平成23年度～平成32年度までの10年間
【基本目標】	市民が主体となったまちづくりの実現 多様性を認め合い「お互いさま」で成り立つ人と人とのつながりを大切にする共生社会を地域社会の基盤とし、<u>市民が自発的にまちづくりに参画・協働することにより</u>、まちの新しい個性や魅力、活力を創造し、また、その活動を通してまちへの誇りと愛着を持つことに結び付けていく必要があります。
【基本方針】	1. 参画と協働による市民自治 2. 多様性を認め合う共生社会 3. 自立的な行財政運営
【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



(2) 伊丹市都市計画マスタープラン2011

伊丹市都市計画マスタープランでは、伊丹市総合計画を踏まえて「都市づくりの基本理念」、「都市づくりの目標」、「都市構造パターン」を以下のとおり設定しています。

また、交通に関連する「都市計画道路」「生活道路空間」「鉄道・バス・空港」「駐車場・駐輪場」「中心市街地」の部門別整備方針についても示されています。

【都市づくりの基本理念】	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 多様化する地域ニーズに応えるため、市民一人一人がはぐくむ多様な個性的なライフスタイルと市民の自立的な参画と協働により形成されるコミュニティをもとに、さまざまな主体が地域の課題を共有し、その責任と役割を認識しながら、多様な市民参加とパートナーシップによるまちづくりを進めます。
【目標年次】	平成 32 年（2020 年）
【都市づくりの目標】	環境が大切にされ暮らしやすさと調和したしたまち
【都市構造パターン図】	「都市核」、「都市軸」の形成を今後も充足充実させ、「自然アメニティ核」、「自然アメニティ軸」を充実し、成熟社会にふさわしい都市構造の確立をめざします。  都市核 - 商業・業務、文化、交通の中心核 - 行政、福祉サービスの中心核 都市軸 - 広域都市軸 - 地域都市軸 自然アメニティ核 - 公園緑地核 - 都市農業緑地核 自然アメニティ軸 - 親水軸 - グリーンライン

＜交通に関連する部門別整備方針＞	
（１）都市計画道路の整備方針	
・都市計画道路整備プログラムに基づいた計画的な都市計画道路整備。 ・交通量等の動向や配分も見極めた合理的な都市計画道路整備のあり方の検討。 ・ゆとりのある自転車・歩行者道の充実などによる人と車の安全で円滑な交通の確保。 ・バリアフリー化、街路樹の植栽や無電柱化などによる快適な道路空間の創出。	
（２）生活道路空間の整備方針	
[安全性の向上] ・幹線道路の整備による生活道路への通過交通の進入の抑制。 ・歩行者の安全性、快適性を確保に向けた適切な交通規制の関係機関との協議。 ・歩車道分離、障がい者や高齢者にやさしい歩道整備。	
[魅力の向上] ・魅力的なまちづくりに向けた快適で美しい道路空間の充実。 ・地域の特色となるような歩行者優先のコミュニティ道路の整備。 ・低騒音舗装、透水性舗装等による環境への負荷の軽減。 ・歩いて楽しい道づくり。 ・高齢者や身体障がい者など社会的弱者をはじめ、すべての人がわかりやすく、安全で快適に市内を移動できるユニバーサルデザインによる道路空間の整備。 ・道路舗装や街路樹等の適正管理や沿道緑化についての適切な指導・育成による安全で快適な道路空間の維持。	
（３）鉄道・バス・空港の整備方針	
[バスの輸送機能及び利便性の向上] ・市バス輸送機能の向上と定時運行の確保に向けた優先方策、路線の再編。 ・高齢社会に対応した福祉的対策、環境面に配慮した対策の充実。	
[空港を活かしたまちづくり] ・空港周辺地域の活性化対策の推進。 ・伊丹スカイパークを活用した周辺地域の活性化。	

(4) 駐車場・駐輪場の整備方針

[駐車場の整備・取り組み方針]

- ・ 駐車需要の見極めに基づく路上駐車防止指導による道路の交通機能確保、中心市街地の活性化。

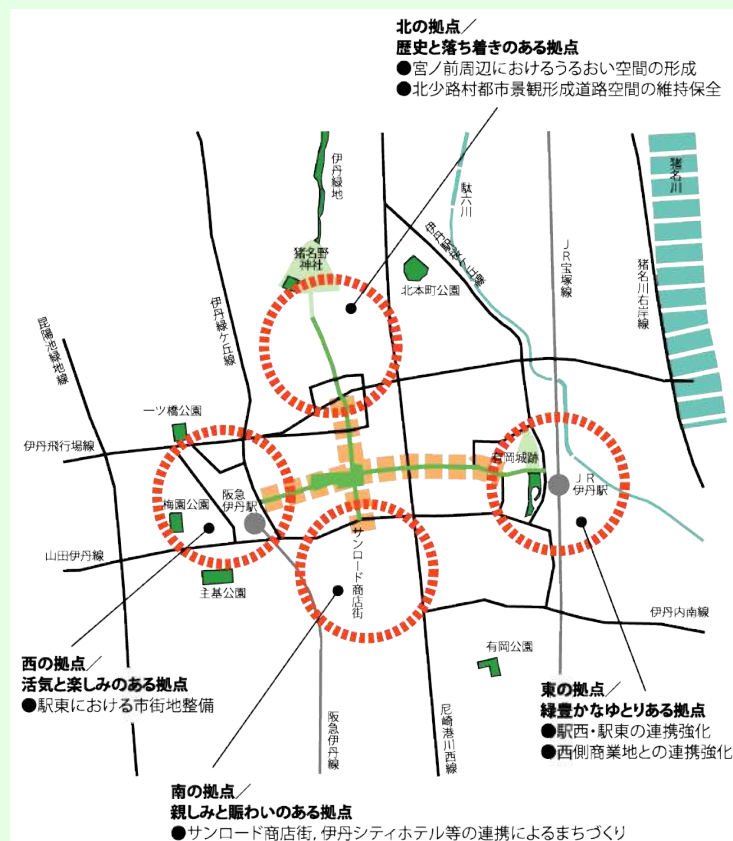
[駐輪場の整備・取り組み方針]

- ・ 既存の自転車駐車場の連携による総合的な利用促進。
- ・ 各駅周辺の実態に即した施設整備。
- ・ 放置自転車のない安全で快適な歩行空間の創出。
- ・ 総合的な路上駐車・駐輪対策の実施。

(5) 中心市街地の整備方針

- ・ 阪急伊丹駅周辺地域、ＪＲ伊丹駅周辺地域、宮ノ前地区、サンロード商店街地区の４極相互の連携と歩行者優先道路など２軸の整備による動線の確保による活力ある商業・業務ゾーンの形成。
- ・ 環境美化や違法駐車・駐輪防止の推進による美しい快適な都市空間の維持。
- ・ ＰＴＰＳ（公共車両優先システム）等バス優先運行方策の導入等による鉄道駅周辺における公共交通の利便性向上。
- ・ 歩行者優先道路等の整備をはじめユニバーサルデザインによる歩いて楽しい歩行者空間の確保等による交通利便性の高いにぎわい交流拠点の形成。
- ・ 歩行者優先道路沿道の回遊性のあるにぎわい空間の連続性の確保。

〔４極２軸のイメージと各ブロックの活性化の方向性〕



3.3 総合交通計画推進に当たっての基本的考え方

伊丹市の交通をとりまく現状と課題や、総合交通計画の基本理念を受けて、本計画を推進するに当たっての基本的考え方として、計画全体の基本方向とめざすべき総合交通ネットワークを示します。

(1) 計画全体の基本方向

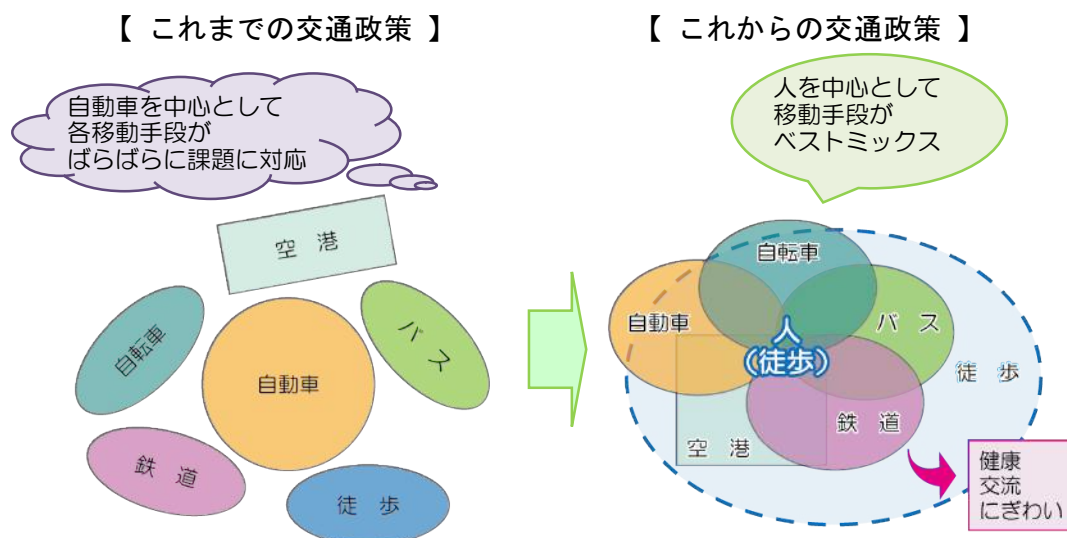
これまでの伊丹市の交通政策では、増加する自動車交通に対応した道路整備を中心に、拡大する都市活動を支えるための整備が行われてきました。また、自動車交通をはじめ、鉄道やバスなどの公共交通、自転車、徒歩などの移動手段が、個々の課題にばらばらに対応してきたため、各交通手段の機能を十分に活用できていないところが残されています。

一方で、これからの人口減少、高齢化社会の進展に伴い、自動車交通の減少や自動車を自由に利用できない高齢者の方の増加が予想され、また、環境問題に対する意識や健康志向の高まりなどにより、市民の移動に対するニーズや質に対する価値観も多様化しています。さらに近年、伊丹空港を利用して関西を訪れる人が増加していることに加え、関西国際空港とのコンセッションによる運営により国際線復航が期待されることから、国外・市外から伊丹市に来訪する人の環境整備が必要になります。

これらのことを踏まえ、今後の伊丹市の交通政策は、市民及び市外からの来訪者を対象として、自動車を中心とした交通政策から、人を中心とした交通政策へ転換していきます。

これからの交通政策は、人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車、そして空港との連携を強化することにより、目的や状況に応じて選択できる移動手段のベストミックスを推進します。ソフト面、ハード面両面においてシームレスな交通体系を構築することで、自動車がなくても、市内も市外へも便利で快適に移動できるようになり、歩いて移動する人が増え、その結果として普段の生活の中から健康になることに加え、交流やにぎわいが生まれることにより、まちも人も元気になるまちづくりをめざします。

< 伊丹市の交通政策の転換 >

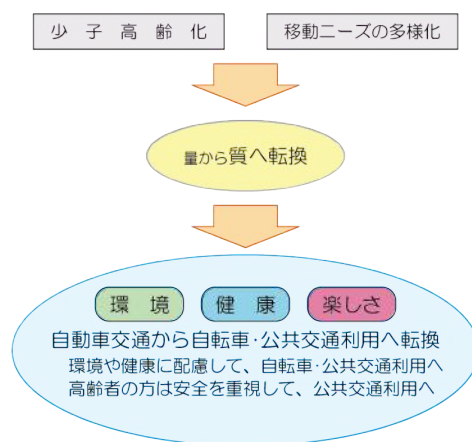


【市民への交通サービス提供の考え方】

伊丹市の人口は、今後若干増加するものの、将来的には減少すると予想されており、市民の移動量は減少していくと考えられることから、市民を対象としたこれからの交通基盤整備は、量への対応から、移動の質の向上に考え方を転換していきます。

環境や健康に配慮し、不要不急な自動車利用は、自転車、公共交通利用へ転換させていくことをめざします。特に、高齢者の方は、交通事故の加害者にも被害者にもならないよう、公共交通利用への転換を推進します。

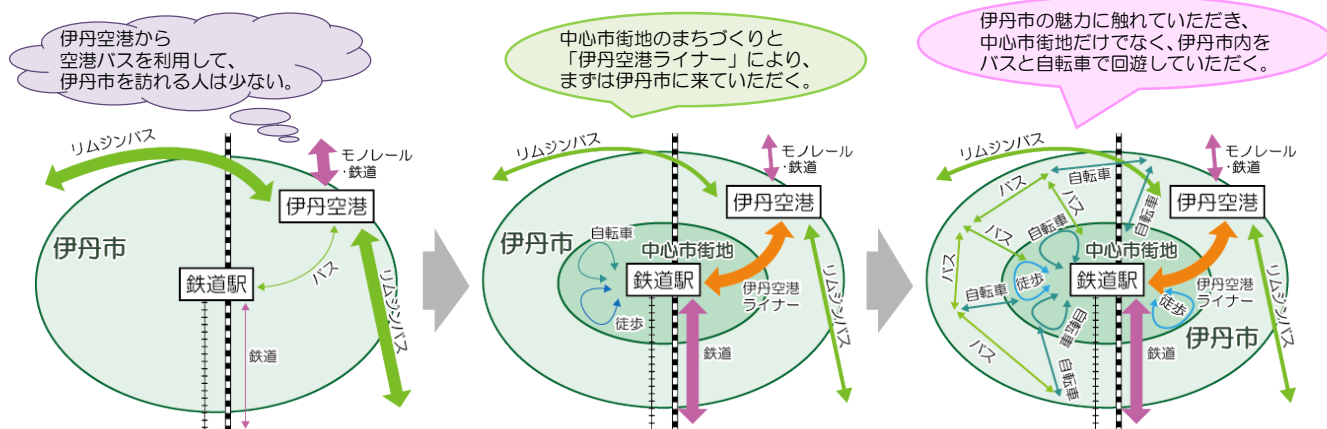
＜ 市民への交通サービス提供の考え方 ＞



【伊丹市来訪者への交通サービス提供の考え方】

伊丹空港を利用する国内外の人々が伊丹市に立ち寄ることができるように、中心市街地のまちづくりと連携して、伊丹空港と中心市街地を結ぶ公共交通の充実（利便性の高いバス路線の整備）を行います。また、中心市街地内は**徒歩だけでなく**レンタサイクル等による自転車での回遊を可能とし、伊丹市各地への移動は、自転車とバスを効率よく連携させ、伊丹市内を便利で快適に巡回できる環境整備を行います。

＜ 来訪者への交通サービス提供の考え方 ＞



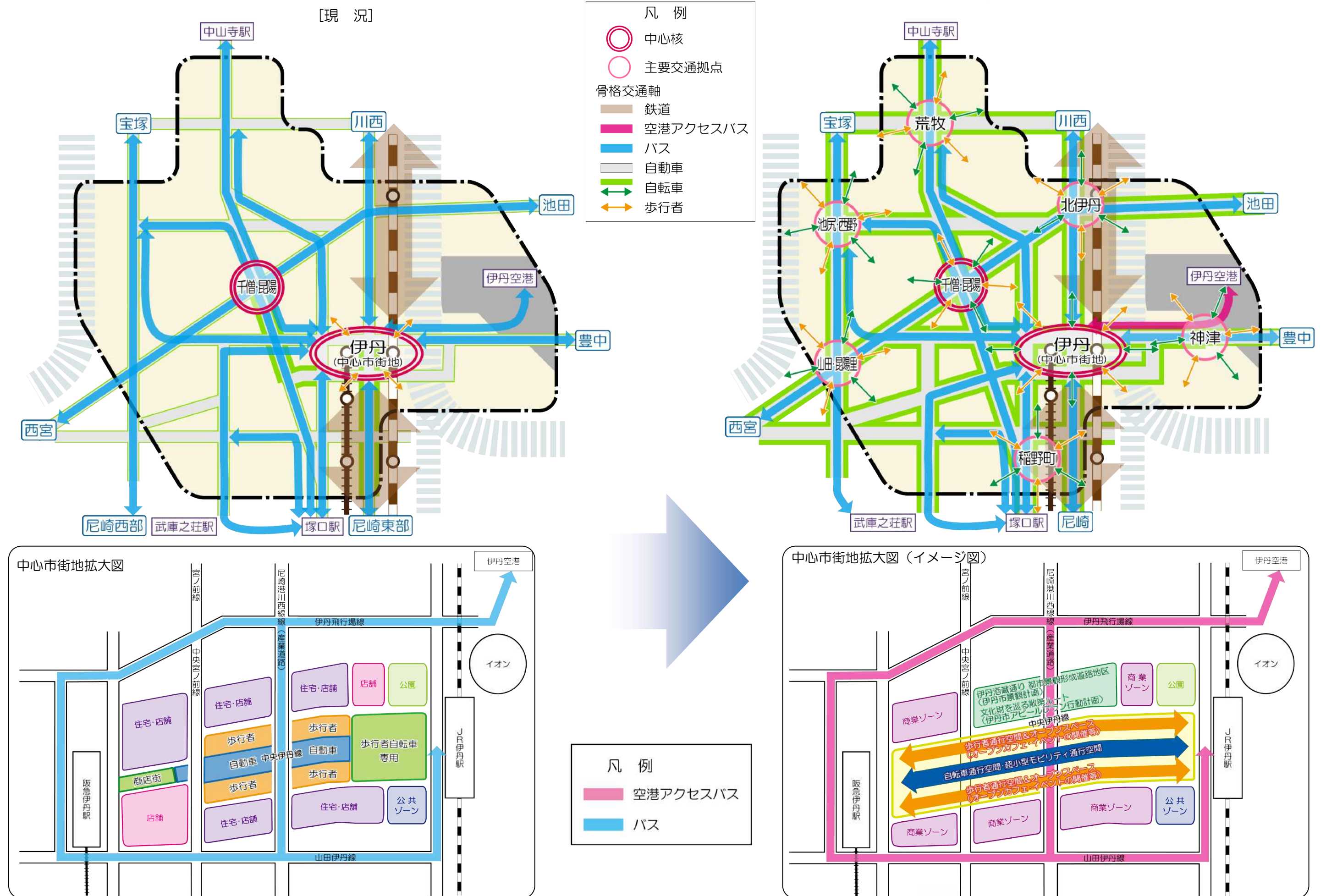
(2) めざすべき総合交通ネットワーク

基本理念の実現に向けて、移動手段のベストミックスを推進するために、めざすべき総合交通ネットワークとして、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、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、各地区に主要交通拠点を設け、中心核および各主要交通拠点へ徒歩・自転車で集まり、中心核、主要交通拠点、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拠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。
- 自動車交通については、未着手の都市計画道路や渋滞交差点の効率的な整備を進めるとともに、今後さらに必要性が望まれる広域的なネットワーク形成に向けた取り組みを進めていきます。
- 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。

< 総合交通ネットワーク >

[将来]



3.4 基本目標の設定

総合交通計画の基本理念及び計画推進に当たっての基本的考え方の実現に向けて、4つの基本目標を設定しました。

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ことが必要です。そのため、基本目標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、基本目標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、基本目標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、基本目標4では、住民や企業などの多様な主体により、地域と行政が一体となって、伊丹市の交通のあり方について考え、実施していく今後の交通まちづくりの実現に向けた取り組み方針を示しました。

基本目標 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、効率的な道路整備を推進するとともに、伊丹空港と関西国際空港のコンセッ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。

基本目標 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、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。

基本目標 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。

基本目標 4. 地域でつくる交通まちづくり

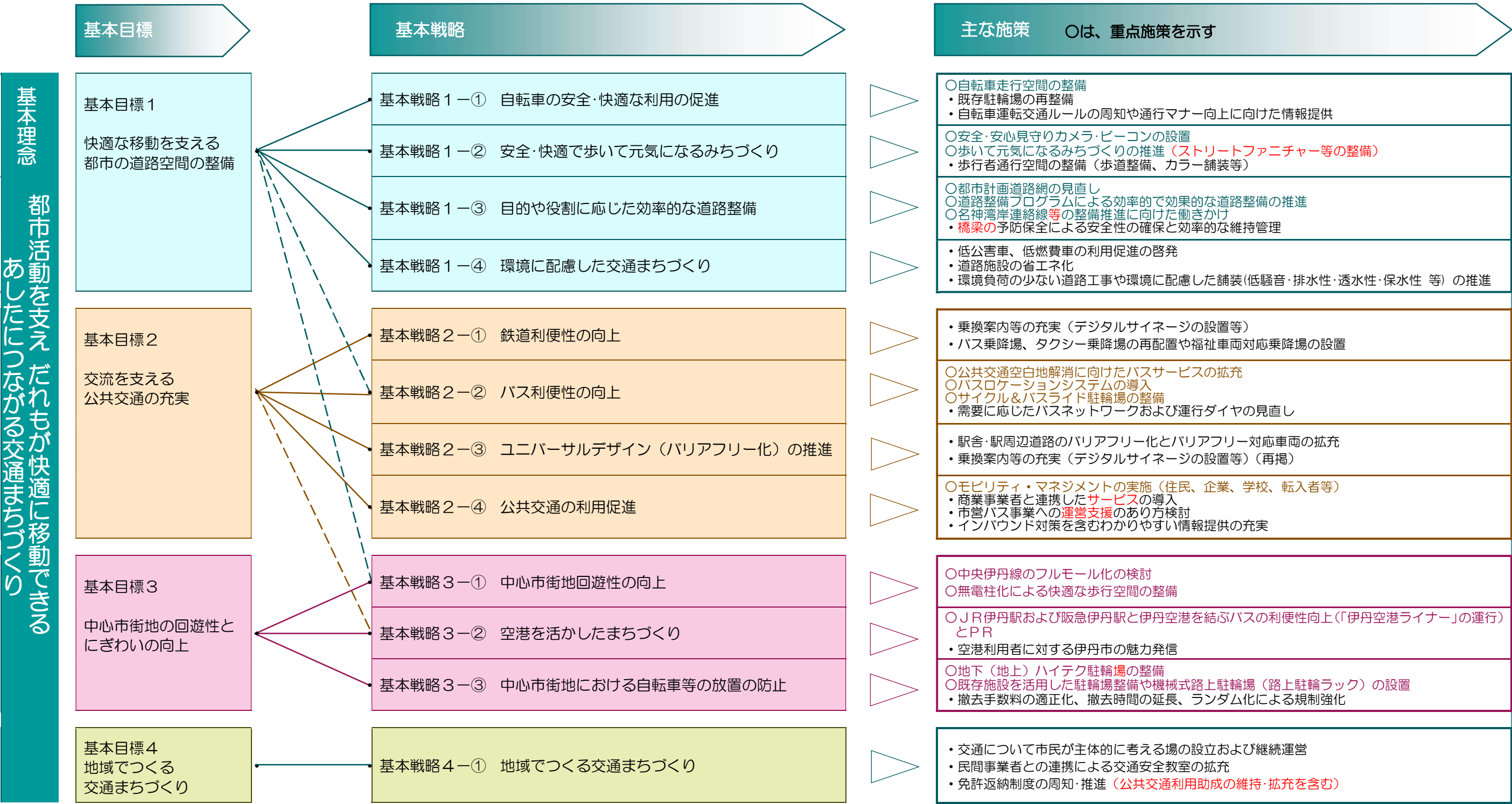
公募型協働事業提案制度をさらに活用するとともに、多様化する移動ニーズなど地域の交通の課題やその対応策について、市民が自主的に考え、実行できる仕組みづくりを推進します。厳しい財政状況にあっても、市民や交通事業者、企業などの多様な主体がそれぞれの知識や能力を活かし、行政と連携することにより、将来を見据えた、利便性が高く、快適性・安全性が確保されたまちづくりをめざします。

3.5 施策体系

基本目標の達成に向けて、4つの基本目標のもと、以下の12の基本戦略により施策を展開していきます。

なお、基本戦略は主に関連する基本目標と対応づけていますが、他の基本目標とも関連が強い基本戦略につきましては、点線で示しています。

また、基本戦略、主な施策については、「Ⅱ. 実施計画編」で具体的な内容を示しています。



3.6 期待される効果

計画が実現することによって、高齢者や主婦の方などの個人属性別に見て以下に示すような効果が現れることが期待されます。また、環境の側面や経済的な側面などから見て、計画が実現することによって、以下に示す効果が期待されます。

(1) 個人属性別に見る期待される効果

< 高齢者 >

- ・徒歩での移動が快適で安全になることにより、外出する機会が増えます。外出する機会が増えることによって、身体的に元気になるだけでなく、季節を感じて楽しく歩いたり、社会参加することで人と交流することにより精神的にも元気になります。
- ・バスでの移動が便利になることで、ますます社会参加の機会が増え、バスとの乗り継ぎ利便性の高い鉄道を利用することによって、行動範囲がさらに広がります。
- ・自動車に頼らず移動できることで、交通事故の加害者となることがなくなります。

< 主 婦 >

- ・バスや自転車での移動が安全で利便性の高いものになることにより、買い物などの日常の移動において、クルマがなくても生活できるようになります。
- ・自転車通行帯や駐輪場が整備されることにより、小さい子どもを連れしたり、ベビーカーを利用して歩道を歩く際も、自転車を気にせずバリアフリー化された歩道を快適に歩くことができます。
- ・安心・安全カメラにより、子どもや高齢者の安全が確認できるため、安心度が高まります。

< 学生・生徒 >

- ・徒歩や自転車で、安全・快適に通学することができます。
- ・バスで通学する際は、バスの定時性が確保され、また、バスロケーションシステムによる情報提供により、バスが時間通りに来なくても到着時間の目処がたち、安心してバスを待つことができます。
- ・サイクル&バスライド駐輪場が、運行系統や運行本数の多いバス停に整備されているため、自転車とバスを上手に組み合わせて通学することができます。
- ・放課後や休日など、通学ルートとは違うところに行くときも、目的地にあったサイクル&バスライド駐輪場を利用して、バスと自転車で便利に行けることから、行動範囲が広がり、時間を有効に利用できます。

< 就業者 >

- ・通勤でバスを利用する際は、バスの定時性が確保され、また、バスロケーションシステムによる情報提供により、バスが時間通りに来なくても到着時間の目処がたち、安心してバスを待つことができます。
- ・自転車と鉄道で通勤する際は、駅までの自転車走行空間が整備され、駅に近くて出し入れしやすい駐輪場を利用することで、シームレスな移動が可能となります。

< 伊丹空港を利用して来訪する人 >

- ・中心市街地までバスで快適に移動でき、鉄道への乗り継ぎも便利なことから、関西各地や全国への移動での負担が軽減されます。
- ・また一方では、伊丹空港に近く国内外からのアクセス性がよい伊丹市の中心市街地で打合せや会議をすることにより、大阪や京都、神戸に行かなくても、伊丹で仕事をすませ、すぐに伊丹空港を利用して移動することが可能になります。
- ・空港から乗り換えなしの「伊丹空港ライナー」で中心市街地を訪れることができ、少しの時間でも、回遊性が高い歴史的まちなみが活かされた酒蔵通りを散策することができます。

(2) 社会的側面別に見る期待される効果

< 環境の側面 >

- ・自動車から環境にやさしい交通手段に転換することにより、温室効果ガス排出量削減につながります。

< 経済的な側面 >

- ・歩くことで市民のみなさまが元気になることにより、医療・福祉にかかる費用の軽減につながります。
- ・移動の安全性、快適性が伊丹市の魅力となり、生活や業務の拠点として選ばれることや、中心市街地がにぎわうことによって、流入人口や交流人口が増加し、伊丹市の経済や産業が活性化されます。

< 参画と協働の側面 >

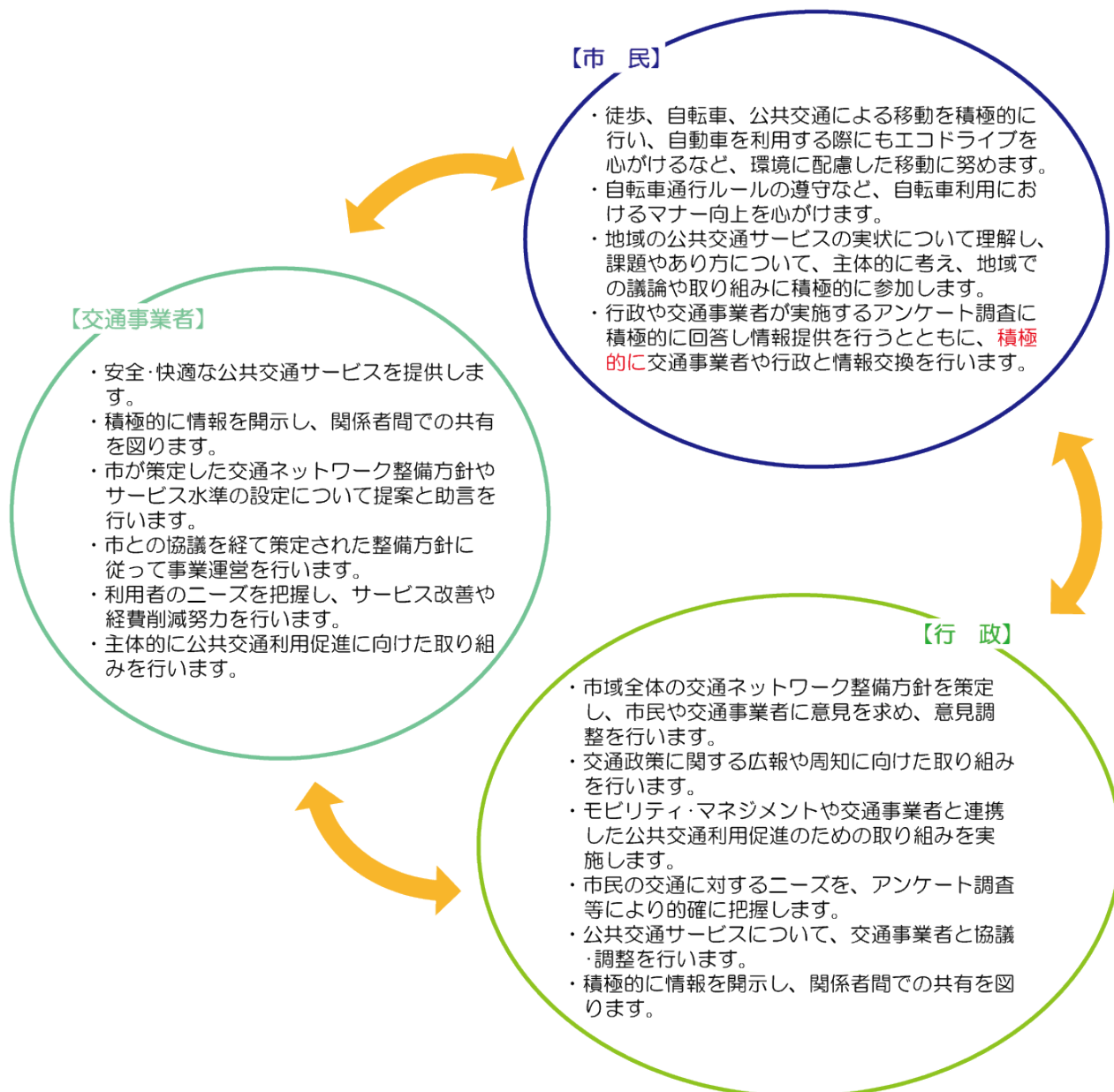
- ・交通をきっかけとして伊丹市のことを考えることにより、交通以外の面でもより参画と協働によるまちづくりが推進されます。

第4章 計画の実現に向けて

4.1 計画の実現に向けた3者の連携

「市民」、「交通事業者」、「行政」がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、伊丹市の交通体系を改善していくことが重要です。

< 交通を支える3者の連携 >



4.2 総合交通計画の推進

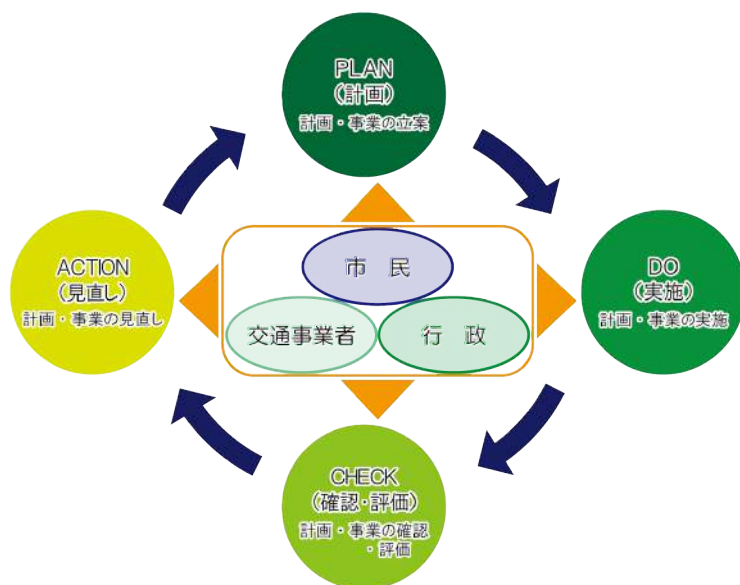
(1) 総合交通計画推進体制の確立

総合交通計画の施策を推進していくためには、各施策の事業主体が各々で推進するだけでなく、住民や交通事業者、行政等の関係機関が施策の効果や新たな地域の課題及び対応策を共有することが必要です。その共有する場となる総合交通計画推進協議会（仮称）を立ち上げ、定期的に関催し、総合交通計画推進体制を確立する必要があります。

(2) 計画の推進

計画策定後から、(1)で立ち上げる総合交通計画推進協議会（仮称）等において、住民、交通事業者、行政等が連携して、計画（PLAN）、実施（DO）、確認・評価（CHECK）、見直し（ACTION）によるPDCAサイクルに基づき、施策の進捗状況や効果について検証し、検証結果にもとづいた見直しを行っていくことが必要です。

< PDCAサイクル >



(3) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

計画の前期5ヶ年終了時に、施策の実施状況や、設定した数値目標の達成状況を把握、検証するとともに、社会情勢や地域情勢、それに伴う関連分野の施策など、交通をとりまく環境の変化を踏まえて、総合交通計画を見直し、改善していく必要があります。

Ⅱ． 実施計画編

Ⅱ．実施計画編 目 次

		基本戦略	ページ 番 号
基本理念 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	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 自転車の安全・快適な利用の促進	Ⅱ－ 1
		基本戦略 1－② 安全・快適で歩いて元気になる みちづくり	Ⅱ－ 4
		基本戦略 1－③ 目的や役割に応じた効率的な 道路整備	Ⅱ－ 9
		基本戦略 1－④ 環境に配慮した 交通まちづくり	Ⅱ-14
	基本目標 2 交流を支える 公共交通の充実	基本戦略 2－① 鉄道利便性の向上	Ⅱ-16
		基本戦略 2－② バス利便性の向上	Ⅱ-18
		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	Ⅱ-22
		基本戦略 2－④ 公共交通の利用促進	Ⅱ-24
	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 中心市街地回遊性の向上	Ⅱ-28
		基本戦略 3－② 空港を活かしたまちづくり	Ⅱ-31
		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	Ⅱ-34
	基本目標 4 地域でつくる 交通まちづくり	基本戦略 4－① 地域でつくる交通まちづくり	Ⅱ-38

本計画の計画期間は、平成 28 年度（2016 年度）～平成 37 年度（2025 年度）の 10 年間としていますが、前期（平成 32 年度まで）で実施する施策の効果を把握するため、当面の目標として、計画目標は前期終了後の平成 32 年度の目標値としました。

なお、本計画は、前期終了後の平成 32 年度（2020 年度）末において中間見直しを予定していることから、中間見直し時において前期で実施した施策の効果を検証した上で、後期の計画目標を設定します。

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 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おり、通学や通勤時間帯には利用が集中する道路もみられます。
- ・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倍と高くなっています。
- ・また、買い物客などによる鉄道駅周辺の自転車等の放置が常態化しています。

【取組方針】

- ・道路空間の再配分に基づき、通勤・通学時間帯での通行量等を考慮するなど、自転車利用の目的に応じた自転車走行空間の整備を推進するとともに、主要交通拠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。

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
a	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を推進する。	市	○	○	
	既存駐輪場の再整備	利用しやすい駐輪場として再整備し、自転車利用者の自律を促す。	市	○	○	
	自転車運転交通ルールのお知らせや通行マナー向上に向けた情報提供	自転車交通安全教室を継続して実施する。	警察署 交通安全協会 市	○	○	
	地下(地上)ハイク駐輪場の整備(基本戦略3-③参照)	阪急伊丹駅およびJR伊丹駅周辺において、地下(地上)ハイク駐輪場の整備を検討する。	市	○		
	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(基本戦略3-③参照)	阪急伊丹駅周辺駐輪対策として、ペDESTリアンデッキ等既存施設を活用した駐輪場整備を行う。 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図る。 また、県道に対しても路上駐輪ラック設置の働きかけを行う。	県・市	○	○	
	レンタサイクルの推進	日常生活における自動車から自転車・公共交通への転換を図るとともに、観光客にとっても利便性の高い交通手段であるレンタサイクルを推進する。	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、警察へ継続して働きかけていく。	警察署	○	○	
	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を推奨する。	市	○	○	

【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。

【評価指標】

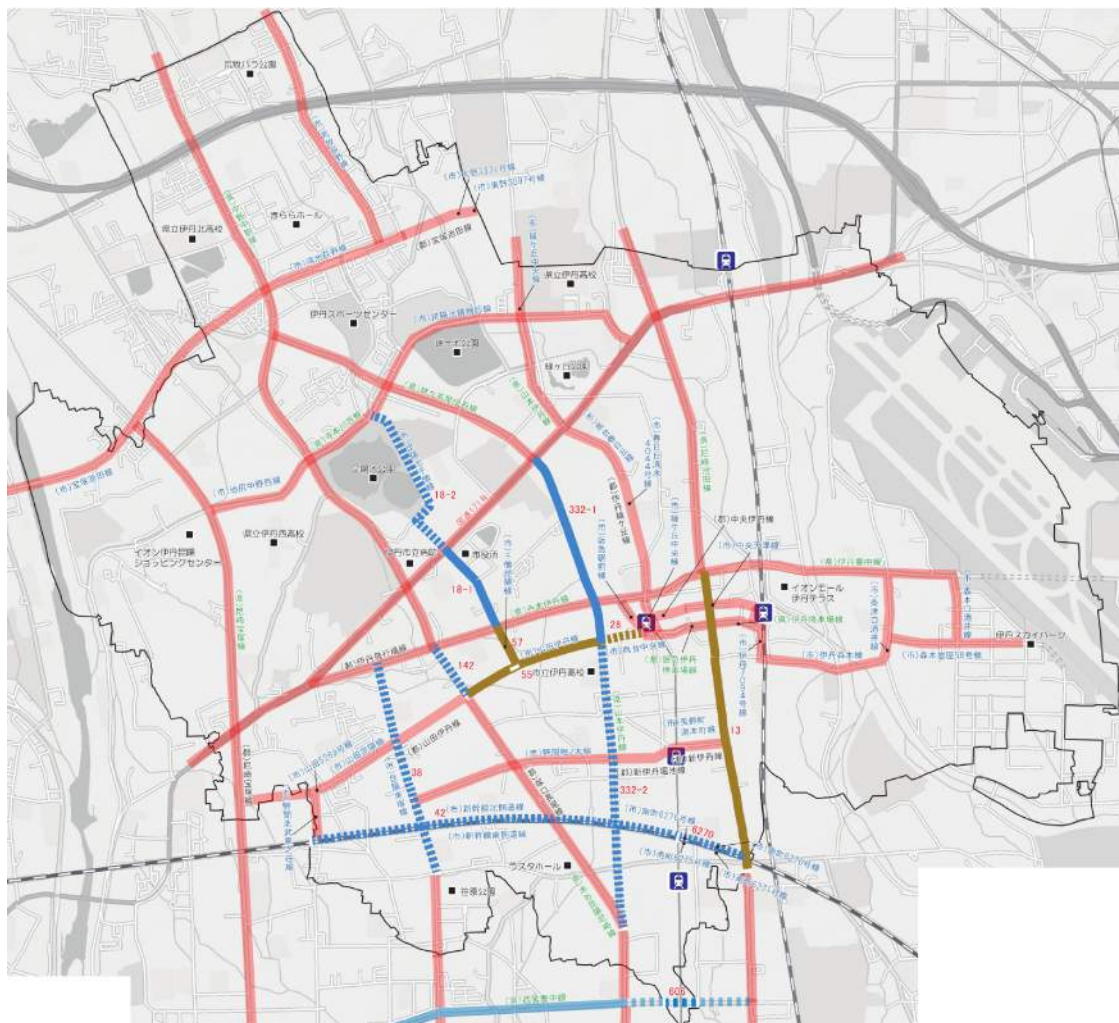
評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
自転車レーン等整備区間延長(m)	1,970	12,800	道路保全課
年間の市営自転車駐車場利用台数(台/1日平均)	6,206	6,520	都市安全企画課
人口1万人当たりの自転車関連事故件数(件)	22.4件/万人	平成32年度時点の兵庫県 の平均事故件数 以下	都市安全企画課

[重点施策]

1-①-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
「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。 - 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にむけて、既存の道路空間を有効に活用して、自転車レーンの整備などの自転車の通行空間整備を推進し、整備した路線への誘導を図ります。			

< 自転車ネットワーク（案） >



凡 例	整 備 内 容	延 長 (km)	
		整備済・整備中	整備予定
	普通自転車専用通行帯(自転車レーン)	1.9	7.6
	自転車歩行者道(普通自転車通行指定部分有り)	3.0	0.3
小 計		4.9	7.9
合 計		12.8	
	整備済・整備中	 整備予定	
	伊丹市自転車ネットワーク路線		

※今後の詳細検討や関係者との調整により本整備形態の変更が生じる場合があります。

※ネットワーク路線の有無に関係なく、都市計画道路の整備や歩道リニューアルなどを行う場合は、自転車の通行空間整備を検討します。

※本計画以外の道路においても、自転車需要の多い路線では、自転車ナビマーク等の導入により、自転車通行空間の明確化を検討します。

※自転車歩行者道（普通自転車通行指定部分無し）の路線では、ピクトマークの設置、歩道・車道の再配分等を検討します。

※自転車通行空間が整備された路線へ自転車通行を促すような施策を検討します。

※ガイドラインや基準の改定等により、適宜計画の見直しを行います。

基本戦略１－② 安全・快適で歩いて元気になるみちづくり

【現状・背景】

- ・近年、通学路等の生活道路における交通事故や事件から子どもやお年寄りを守る防犯対策や見守り活動の重要性が高まっています。
- ・また、伊丹市では、「いたみウォーキングマップ」の作成や「ウォーキングポイント」事業を推進し、日常的に楽しく歩くことによる健康づくりを推進しています。

【取組方針】

- ・基本戦略１－①と同様に道路空間の再配分に基づき、歩道整備やカラー舗装等による安全・快適な歩行空間を整備するとともに、安全・安心見守りカメラやビーコンの設置等の先進的な取り組みにより、子どもやお年寄りなどの安全・安心を確保します。
- ・今までの道路は移動するための空間でしたが、今後は日常の移動での憩いの空間として活用するため、移動に支障がない箇所に休憩するためのベンチ等ストリートファニチャーを整備するなど、ウォーキングに適した道路整備を推進し、ウォーキングポイント制度を継続していきます。
- ・また、道路上の憩いの空間としての街路樹ではありますが、限られた道路断面のなかで、歩行者及び自転車の通行空間を阻害しているケースも存在しているため、伐採・植栽も含め適正管理を継続的に実施していきます。

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
a	安全・安心見守りカメラ・ビーコンの設置	市内の道路上に1,000台のいわゆる防犯カメラとビーコン受信機を設置する。カメラ設置を明示することで、犯罪等の抑止を図るとともに、発信機所持者の位置情報を保護者へ送るインフラ整備を行う。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	○		
b	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)	歩行者の休憩のためのベンチやウォーキングコースの案内看板の設置、目標となる施設の距離の表示、遊歩道の活用推進、ウォーキングポイント制度の継続など、歩いて楽しく元気になるみちづくりを目指す。	市	○	○	
	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、ガードレールの整備を併せて実施する。	市	○	○	
	バス停の改良(上屋およびベンチの設置)	バス停の上屋やベンチ、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での省スペースの収納式ベンチの設置を進め、バス待ち環境の改善を図るとともに、歩行者の休憩場所として活用する。	市	○	○	
	中央伊丹線のフルモール化の検討(基本戦略3-①参照)	(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する。	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、対策が必要とされた箇所について、通学路安全対策推進会議を組織し、ガードレールの整備等継続的に対策を実施する。 広畑・中野・北河原・寺本・北野・御願塚地区でのゾーン30の導入に合わせて、ハンパ・クランク等物理的対策を推進する。	警察署 市	○	○	
	無電柱化による快適な歩行空間の整備	道路の電柱をなくし電線等を地下等にまとめて収容することで、安全で快適な歩行空間を確保する。 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する。	市	○		
	電動シニアカーレンタル制度の推進	電動シニアカーのレンタル費用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	伐採・植栽も含め、街路樹の適正な管理を継続的に実施していく。	市	○	○	

【めざす姿】

- ・**子ども**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。

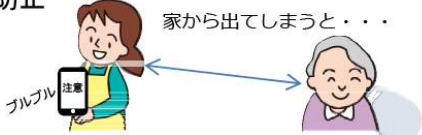
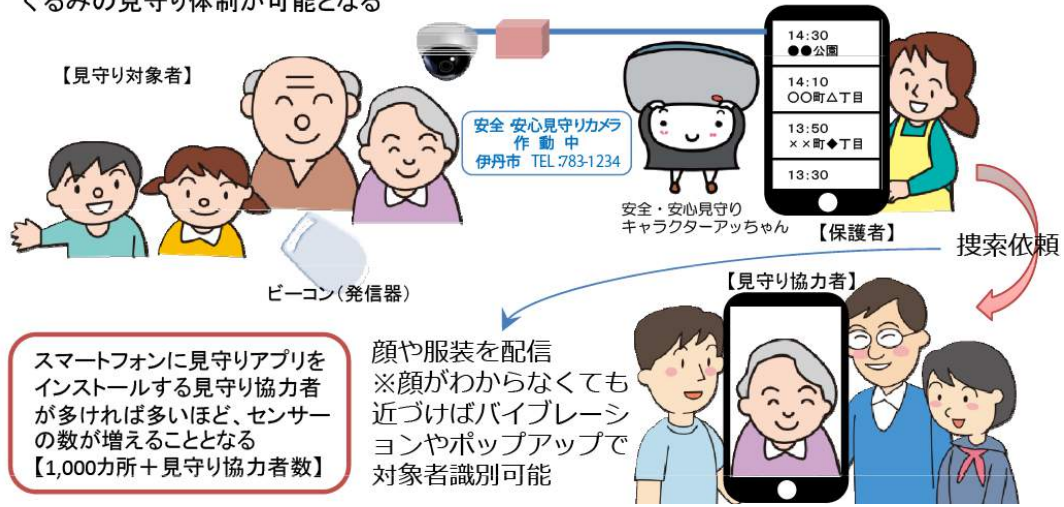
【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
街頭犯罪認知件数(件)	1,812	900※	安全・安心施策 推進班
ストリートファニチャー設置箇所数(箇所)	0	24	交通政策課

※伊丹創生総合戦略に基づき平成31年度の目標値としている。

[重点施策]

1-②-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
- 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、子どもや女性、高齢者がひとりでも安心して歩けるまちをめざします。 - 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。 - 見守りカメラと同時にビーコン受信機を設置し、子ども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ようになります。 - 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。 ▶室内でも対象者の発信器が保護者のスマートフォンから設定する範囲(数十メートル)離れると、警告音とバイブレーションで通知する・・・迷子防止・徘徊防止 カメラとビーコンの 相乗効果で見守り実現  ▶見守り協力者のスマートフォンに見守りアプリをインストールしてもらうことにより、見守りネットワーク(人的)を構築し、見守り対象者の写真等の情報や位置情報を提供したり、対象者が所持している発信器が協力者に近づくバイブレーションやポップアップで知らせることで、地域ぐるみの見守り体制が可能となる 			

1-②-b：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）

実施箇所	市内全域	実施時期	継続して実施
・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。 ・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。 ・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。 ・歩道上に、省スペースでシンプルなベンチや腰掛けとして利用できるストリートファニチャーを設置することで、ウォーキングや日常生活での徒歩での移動で、他の人の通行を妨げることなく一息つけたり交流できることで、歩くのが楽しく、人が集う歩行空間となることをめざします。 < 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」 > < 省スペースでシンプルなベンチの設置事例 > 出典：姫路市ホームページ			

基本戦略 1－③ 目的や役割に応じた効率的な道路整備

【現状・背景】

- ・長期間未着手の都市計画道路が残されており、地域との合意形成を図りながら、整備の必要性を再検討する必要があります。
- ・渋滞が発生している交差点があり、バスの遅延等の原因となっています。
- ・厳しい財政状況にあつて、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】

- ・渋滞交差点の解消を図るとともに、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、効率的な道路整備を実施します。
- ・新たに道路を整備するだけでなく、今ある道路の目的や役割を見極め、機能を最大限に発揮できる有効な使い方を工夫します。
- ・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、名神湾岸連絡線などの整備推進に向けた働きかけを行います。
- ・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。

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
a	都市計画道路網の見直し	長期未着手の都市計画道路において、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や、自転車や歩行者の通行状況も含めた沿道環境を考慮して、今ある道路の機能を有効に活用しつつ、都市計画道路網の見直しを実施する。	市	○		
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	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	○	○	
c	名神湾岸連絡線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。	国	○	○	
	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	橋りょうの予防保全を実施する。 耐震診断を実施し、補修と併せた耐震補強を検討する。	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。 橋梁・トンネル・舗装等の道路施設点検を実施する。	市	○	○	
	I.Cおよび空港アクセス性向上に向けた道路整備の働きかけ	県施工街路事業等で実施を働きかけを行う。	県	○	○	
	渋滞交差点の解消	北村交差点、南町4交差点の整備を実施する。	県	○		
		道路の利用状況や渋滞状況を把握しながら、実施する。	市	○	○	

【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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
主要な道路の整備率(%)	86	※	道路建設課
混雑度1.0以上の道路延長(km)	15.3	14.2	道路建設課

※伊丹市都市計画道路整備プログラムに合わせて、数値を定める。

[重点施策]

1-③-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
------	------	------	-----------------

- 兵庫県では長期未着手の都市計画道路に対して、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の必要性の検討を行い、都市計画道路網の見直し検討を実施しています。
- 検討に当たっては、見直し対象となる都市計画道路の自動車交通量だけでなく、歩行者や自転車の通行量や沿道環境を考慮し、例えば車道を歩行空間や自転車走行空間へ再配分するなど、今ある道路の機能を最大限に発揮させることを重要視しています。

＜ 伊丹市における都市計画道路の現状 ＞

(平成 27 年 3 月末時点)



未整備延長	10.8km	13.3%
整備済延長	70.1km	86.0%
事業中延長	0.6km	0.7%

都市計画決定から
60年以上 : 4路線
50年以上 : 4路線
40年以上 : 5路線

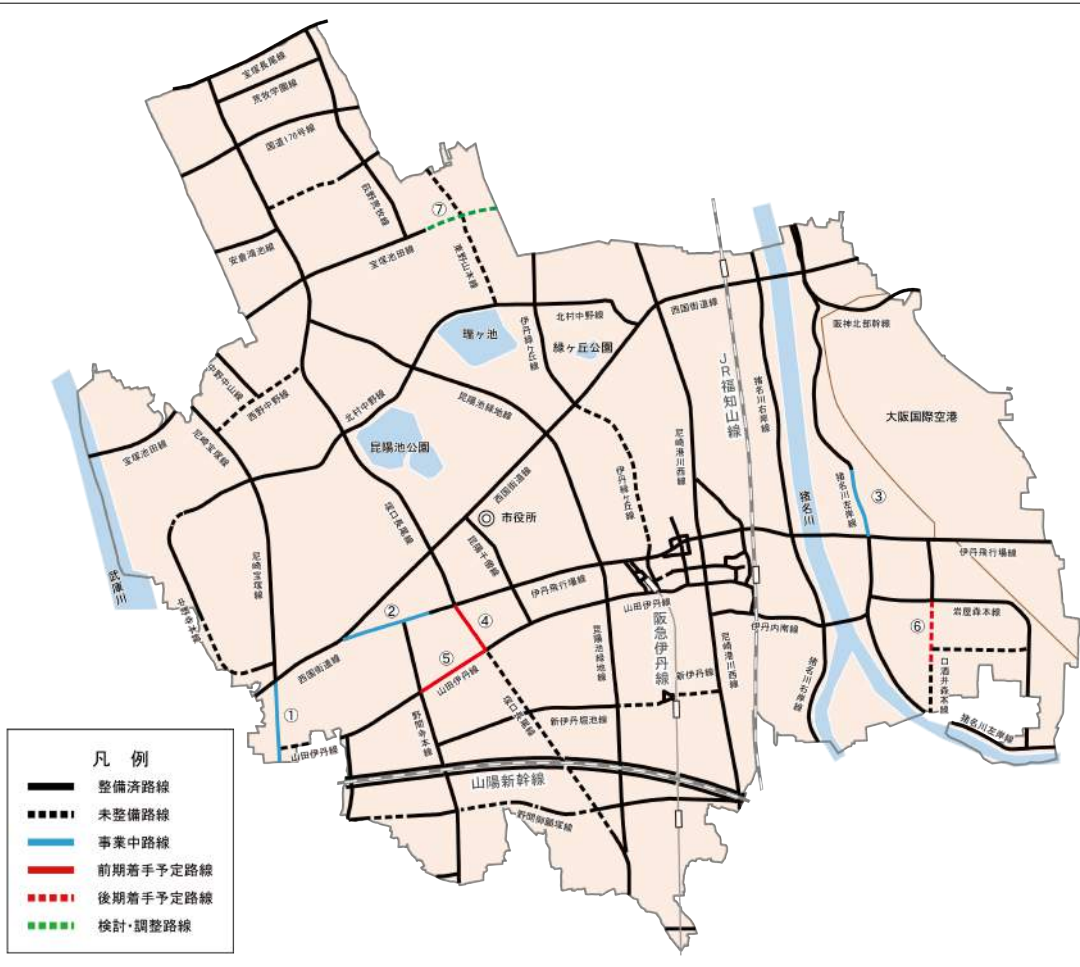
計画延長: 81.51km

＜ 見直し検証結果(案) ＞

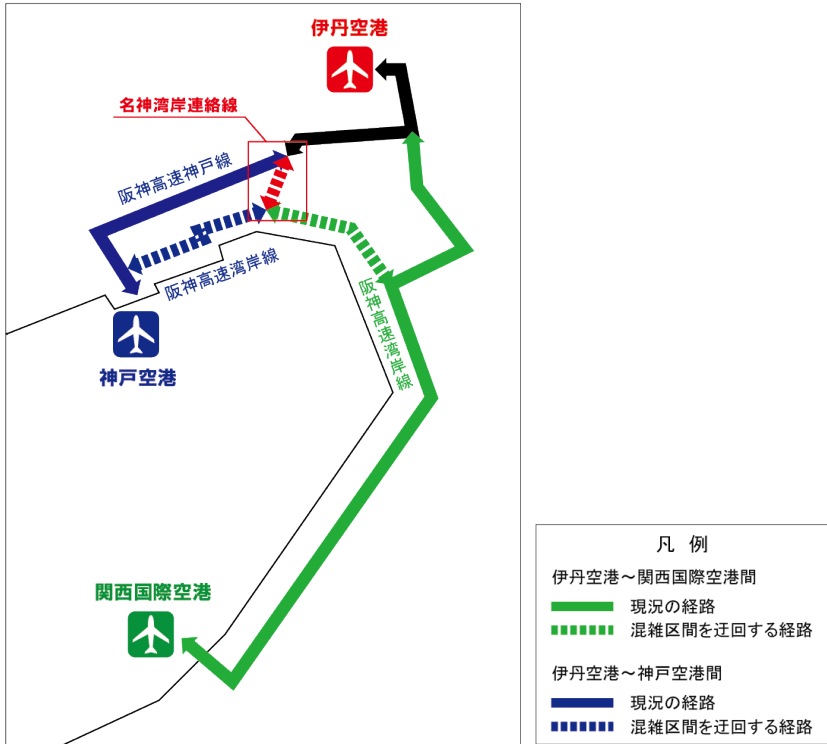
	路線数	区間数	延長(km)	割合
未整備区間※1 (概成済含む)	13	27	10.75	100.0%
存続候補路線	11	24	9.49	88.3%
廃止候補路線	2	3	1.26	11.7%

※1 幹線街路のみの内数を示す

1-③-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

実施箇所	市内全域	実施時期	概ね 2025 年度までに実施
- 伊丹市内の都市計画道路は、平成 21 年に公表した「伊丹市都市計画道路整備プログラム」により道路整備を進めていますが、前期事業の完了に併せた見直しの時期にきています。 - 見直しに当たっては、事業進捗に伴う評価区間等の変化、総合計画（平成 23 年 4 月公表）の改定、前述した a. 都市計画道路の見直し など、都市計画道路を取り巻く環境の変化に対応し、事業評価による整備プライオリティを設定して次期「道路整備プログラム」を策定し、効率的で効果的な道路整備を推進していきます。			
＜ 道路整備プログラム（案） ＞			
 凡 例 — 整備済路線 - - - 未整備路線 — 事業中路線 — 前期着手予定路線 - - - 後期着手予定路線 - - - 検討・調整路線			

1-③-c：名神湾岸連絡線等の整備推進に向けた働きかけ

実施箇所	名神湾岸連絡線	実施時期	随時働きかけ
・現在、伊丹空港、関西国際空港、神戸空港の関西 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。 ・伊丹空港と関西国際空港のコンセッションが実施され、神戸空港を含めた 3 空港の一体的な活用に向けて、各空港相互のアクセス性向上が求められますが、その中でも伊丹空港から関西国際空港や神戸空港への混雑区間の迂回経路のミッシングリンク整備として必要となる、名神湾岸連絡線等の早期供用に向けた働きかけを行います。 <伊丹空港と関西国際空港、神戸空港への経路>  凡 例 伊丹空港～関西国際空港間 —— 現況の経路 混雑区間を迂回する経路 伊丹空港～神戸空港間 —— 現況の経路 混雑区間を迂回する経路 ＊）「名神湾岸連絡線 近畿地方小委員会」資料より作成。			

基本戦略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、市民と一緒に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。

【事業プログラム】

主要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
	低公害車、低燃費車の利用促進の啓発	低公害車の普及・啓発を推進し、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	○	○	
	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	○	○	
	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	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し、都市計画道路整備事業では、引き続きヒートアイランド対策など環境に配慮した舗装を実施する。	市	○	○	
	渋滞交差点の解消（再掲）	北村交差点、南町4交差点の整備を実施する。	県	○		
		道路の利用状況や渋滞状況を把握しながら、実施する。	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を図る。	公共交通事業者 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	○	○	

【めざす姿】

- ・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当たっては、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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
市域からの温室効果ガス排出量推計値(t-CO ₂)	570,730	※	環境保全課
公用車における低公害車の導入割合(%)	25	26	管財課

※国の地球温暖化対策計画の策定に合わせ、数値を定める。

基本目標２． 交流を支える公共交通の充実

基本戦略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とより、今後、伊丹空港の国際線復航も予想され、伊丹空港を利用して伊丹市を訪れ、関西各地へ移動する海外の人が増加することが予想されるため、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、鉄道利用時の安全性確保に向けた取り組みを推進します。
- ・ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅での多言語対応機能や**利用者の特性に応じたわかりやすい案内表示**が可能なデジタルサイネージの設置や、バスや鉄道などの情報がいっしょになった公共交通総合案内パンフレットの配布などにより、今後増加が予想される外国人観光客だけではなく、高齢者・障がい者を含め誰にでもわかりやすい乗継案内を推進します。
- ・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、鉄道とバスや自動車等の乗継利便性の向上をめざします。

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
	既存駐輪場の再整備(再掲)	利用しやすい駐輪場として再整備し、自転車利用者の自律を促す。	市	○	○	
	乗換案内等の充実(デジタルサイネージの設置等)	外国人観光客向けのサイン表示や、高齢者・障がい者 にも利用しやすい デジタルサイネージ等を利用した乗り換え情報の充実を図る。	公共交通事業者 市	○		
	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	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	市内のJR・阪急の各駅に対して安全性の確保を働きかける。	鉄 道 事業者	○		

【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來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、來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、再度來訪してもらえるまちとすることをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
【再掲】 年間の市営自転車駐車場利用台数(台/1日平均)	6,206	6,520	都市安全企画課
鉄道乗降客数(人)	97,000人/日	97,200人/日	交通政策課 (鉄道事業者)
デジタルサイネージ設置箇所数(箇所)	0	1	交通政策課

基本戦略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、道路の交通渋滞によるバスの遅延や、市北西部がバスでカバー出来ていない公共交通空白地になっているなど、バスサービスに関わる課題も残されています。
- ・伊丹市域のほぼ全域を運行する市営バス事業は、単年度経常損益では黒字となっていますが、累積欠損金が残されており、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】

- ・公共交通空白地解消に向けたバスネットワークの拡充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するため、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。
- ・サイクル&バスライド駐輪場（バス停近くにある駐輪場）の整備により、バスと自転車の乗り継ぎ機能を強化させ、バスの利便性の向上を図ります。
- ・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、市営バス事業への運営支援のあり方を検討します。

【「基本目標１.快適な移動を支える都市の道路空間の整備」とも関連】

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
a	公共交通空白地解消に向けたバスサービスの拡充	市西部～尼崎市へのバス利便性を向上させる。	市	○	○	
b	バスロケーションシステムの導入	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	○		
c	サイクル&バスライド駐輪場の整備	市バス停留所隣接の駐輪場設備を整備する。	市	○	○	
	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	走行環境や利用実態の変化に対応した効率の良いダイヤへ見直す。	市	○		
	バス優先レーンの拡充	市道での該当路線未定。県道等で必要性に応じて働きかけていく。	県			○
	PTPS(公共交通優先システム)の設置箇所拡充	PTPSの拡充による、定時性や速達性の向上を図る。	警察署			○
	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(「伊丹空港ライナー」の運行)とPR (基本戦略3-②参照)	空港利用者にとって利便性の高い車両によってJR伊丹駅および阪急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)(再掲)	バス停の上屋やベンチ、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での省スペースの収納式ベンチの設置を進め、バス待ち環境の改善を図るとともに、歩行者の休憩場所として活用する。	市	○	○	
	市営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	○		

【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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
市営バス利用者数(人)	1,420万人/年	※	交通局
サイクル&バスライド駐輪場の設置台数(台)	345	500以上	交通局 交通政策課

※伊丹市交通事業第3次アクションプランに合わせ、数値を定める。

[重点施策]

2-②-a：公共交通空白地解消に向けたバスサービスの拡充

実施箇所	市西部～尼崎市	実施時期	概ね 2020 年度までに実施
・現在公共交通空白地となっている地域のバス需要を見極め、公共交通空白地解消に向けた、都市間交通ルート of 拡充を行います。 ・例えば、市西部に残されている公共交通空白地は、尼崎市との移動が多い地区であるため、尼崎市域を運行するバス事業者と連携して、バス路線の延伸を検討します。 ・また、南西部に神戸と大阪を結ぶ阪急神戸線の武庫之荘駅があることから、市西部からは、阪急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、現在、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す。 ・阪急武庫之荘駅は放置自転車台数が多く、市西部から阪急武庫之荘駅への自転車利用が多いことから、伊丹市からの自転車による放置自転車があることも考えられるため、阪急武庫之荘駅の放置自転車対策としても、市西部から直接阪急武庫之荘駅を結ぶバス路線の整備を検討します。			

2-②-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
- 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、安心してバスを待てるバスの利便性向上を図ります。 - また、主要交通拠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。 「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、効率のよいバスとバス、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。 ＜ バスロケーションシステムイメージ ＞   出典：広島市ホームページ			

2-②-c：サイクル&バスライド駐輪場の整備

実施箇所	主要交通拠点バス停	実施時期	概ね 2025 年度までに実施
・運行する系統や運行本数の多い主要交通拠点となるバス停にサイクル&バスライド駐輪場を整備し、自宅等の出発地から目的地までバスを利用する際に、バスが便利な主要交通拠点まで自転車を利用することができることにより、バスの利用促進を図ります。 ・また、主要交通拠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） ・サイクル&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&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。			
出典：国土交通省広島国道事務所ホームページ ＜サイクル&バスライド駐輪場整備事例＞ 【西野武庫川センターバス停】 【荻野バス停】			

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

【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においても、高齢者や障がい者、外国の人も含めた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鉄道駅も残されています。
- ・今後、伊丹空港の国際線復航も予想され、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】

- ・鉄道駅周辺のバリアフリー化や福祉車両乗降エリアの整備、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、国内外の全ての人が利用しやすい公共交通をめざします。
- ・ハード・ソフト両面でのシームレス化を推進し、誰にとっても利便性の高い公共交通をめざします。

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
	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	一定、バリアフリー化は完了。適切な維持管理が必要。 市営バスは、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。 公共交通事業者においては、バリアフリー対応車両の拡充を推進する。	市 公共交通 事業者	○	○	
	乗換案内等の充実(デジタルサイネージの設置等)(再掲)	外国人観光客向けのサイン表示や、高齢者・障がい者にも利用しやすいデジタルサイネージ等を利用した乗り換え情報の充実を図る。	公共交通 事業者 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分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	○	○	
	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(再掲)	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			○

【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、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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
【再掲】デジタルサイネージ設置箇所数(箇所)	0	1	交通政策課
【再掲】鉄道乗降客数(人)	97,000人/日	97,200人/日	交通政策課 (鉄道事業者)
市民意識調査「通勤・通学などの交通の便が良い」(%)	46	50	交通政策課

基本戦略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、利用促進を図る必要があります。

【取組方針】

- ・バスと鉄道だけでなく、自転車や徒歩とも組み合わせた利便性の高い公共交通ネットワークをめざします。
- ・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者に対するサービスの導入等により、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公共施設利用料の軽減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。

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	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)	「ノーマイカーデー」の参加推進や、地域協働による「のりものゲーム」等を学校で教材として利用し、住民一人ひとりや社会全体で望ましい移動のあり方について考え、環境や健康に配慮して自転車や公共交通利用へ転換を図る。	公共交通 事業者 市	○	○	
	商業事業者と連携したサービスの導入	商業事業者と連携した公共交通利用者に対するサービスの導入等により、公共交通利用促進の取り組みを行う。	商業 事業者 市	○	○	
	市営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	○		
	インバウンド対策を含むわかりやすい情報提供の充実	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し、増加が予想される外国人旅行者向けに、多言語による表記やサインや広報媒体による情報提供を行う。	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分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	○	○	
	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	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。市営バスについては60分以内での乗継割引を維持しつつ、より利用し易い制度の検討を行う。	市 公共交通 事業者	○	○	○
	公共交通利用による公共施設利用料(入館料等)の軽減や公共交通利用促進につながる観光イベント等の実施	各公共交通事業者と利用料割引の導入等について検討する。	市 公共交通 事業者		○	
	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	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 「いたみ花火大会」「いたみまちなかバル」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	○	○	
	バスの乗り方教室や体験乗車券の配布、バス車内に児童の絵画を展示	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 イベントで描いていただいたぬり絵の、バス車内展示	公共交通 事業者 市	○	○	
	市バスオリジナルグッズの製作・販売	オリジナルグッズにより、地域の公共交通をより身近に感じてもらい、親しみを持ってもらう。	市	○	○	
	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)	自転車におけるエコ通勤優良事業所認定制度の創設や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	○		

【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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
モビリティ・マネジメントの開催回数(回)			交通局 交通政策課
【再掲】鉄道乗降客数(人)	97,000人/日	97,200人/日	交通政策課 (鉄道事業者)
【再掲】市営バス利用者数(人)	1,420万人/年	※	交通局

※伊丹市交通事業第3次アクションプランに合わせ、数値を定める。

[重点施策]

2-④-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	継続して実施
・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こ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。 ・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。 ・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こい使い方を考え、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。 ＜ モビリティ・マネジメントの実施 ＞ ＜ 学校での交通すごろくの実施 ＞ 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 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一部の区間が、歴史的なまちなみを活かした景観形成地区に指定されており、にぎわい創出が進んでいます。

【取組方針】

- ・ 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、中心市街地の回遊性の向上を図ります。

【「基本目標 1. 快適な移動を支える都市の道路空間の整備」とも関連】

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
a	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する。	市			○
b	無電柱化による快適な歩行空間の整備(再掲)	道路の電柱をなくし電線等を地下等にまとめて収容することで、安全で快適な歩行空間を確保する。 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する。	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伊丹駅および阪急伊丹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	自転車の押し歩き区間を設定し、歩行者通行空間を整備する。	市	○		

【めざす姿】

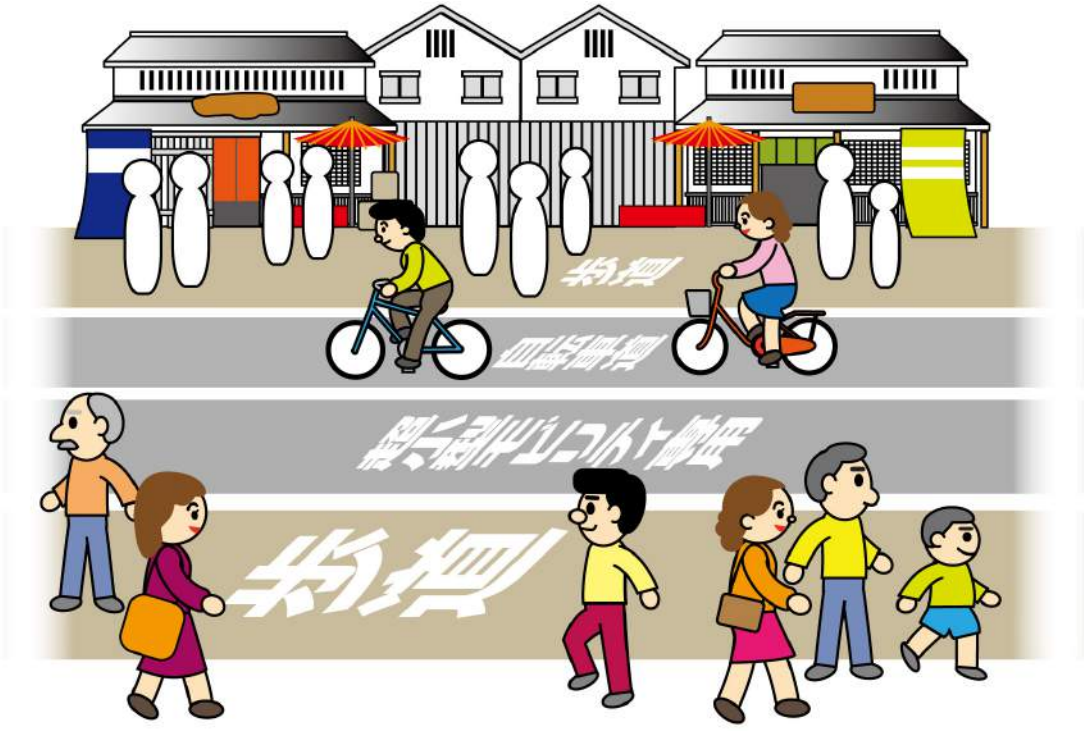
- ・ 中心市街地の一体的な整備による回遊性の向上を図り、中央伊丹線を利用して J R 伊丹駅周辺地域と阪急伊丹駅周辺地域を相互に人が行き交うことで、中心市街地のさらなるにぎわい向上をめざします。
- ・ 伊丹市の中心市街地のにぎわいが向上し、さらに魅力あるまちなみとなることにより、市内及び国内外から多くの人を訪れる中心市街地をめざします。

【評価指標】

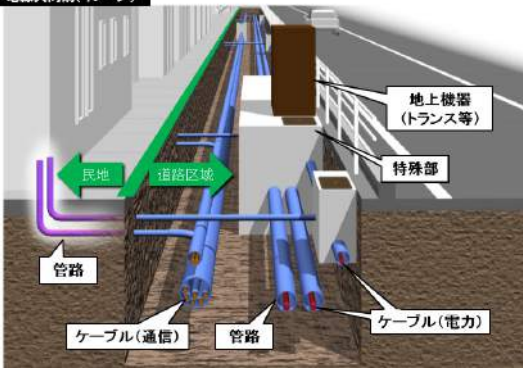
評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
中心市街地内における文化施設(8施設)利用者数(人)	950,104	1,146,000	都市デザイン課
中央伊丹線他の自転車・歩行者の休日通行量 (人/10h)	35,719	41,000	都市デザイン課

〔重点施策〕

3-①-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	検討中
- 中心市街地のＪＲ伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ(都)中央伊丹線のフルモール化を検討し、自転車や歩行者の通行空間を確保して歩行者の安全性を向上させるとともに、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を検討し、中心市街地の回遊性を向上させます。 - 市民は、自動車がなくとも、中心市街地のバス停や駐輪場までバスや自転車を利用し、中心市街地内は徒歩や超小型モビリティで快適に回遊できることをめざします。 - 伊丹空港からバスで中心市街地を訪れたり、市外から電車で訪れる人は、徒歩や超小型モビリティ、レンタサイクルなどにより、歴史的なまちなみが活かされた「伊丹酒蔵通り」を楽しく回遊でき、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みたくなる魅力ある中心市街地となることをめざします。 - 今後も沿道の店舗等と連携を図りながら中心市街地の魅力をさらに向上させ、にぎわいあふれる中心市街地をめざします。			
			

3-①-b：無電柱化による快適な歩行空間の整備

実施箇所	中心市街地	実施時期	概ね 2020 年度までに実施
- 道路の電線等を、歩道の地下空間等を活用した電線共同溝にまとめて収容することにより、中心市街地の無電柱化を推進します。 - 電柱があることで狭くなったり、歩きにくくなっている歩道から電柱を無くすことで、快適な通行空間の確保をめざすとともに、歩道が広くなることで、車いすやベビーカーを利用する人の安全性も向上させます。 - 電柱や電線をなくすことにより、酒蔵通りの景観向上を図ります。 - また、地震や台風などの災害時に電線が垂れ下がったり、電柱が倒れたりする危険があることから、無電柱化により、まちの安全性を向上させるとともに、災害時の情報通信回線の被害を軽減させ、ネットワークの安全性・信頼性の向上をめざします。			
＜ 無電柱化された(都)中央伊丹線 ＞ ＜ 電線共同溝のイメージ ＞  出典：国土交通省ホームページ 			

基本戦略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ます。
- ・伊丹空港や鉄道駅でのわかりやすい「伊丹空港ライナー」の案内や車内広告、中心市街地の商業事業者とのタイアップなど、交通事業者や商業事業者と連携して、「伊丹空港ライナー」のＰＲを強化し、利用促進をめざします。
- ・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市の中心市街地を、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うことができる工夫をしていきます。

【「基本目標２. 交流を支える公共交通の充実」とも関連】

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
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（「伊丹空港ライナー」の運行）とPR	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、時刻表等を示し、バス停の案内についてもわかりやすい表示に改良する。 空港利用者にとって利便性の高い車両によってJR伊丹駅および阪急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	大阪国際空港利用促進協議会として、ターミナル改修後に地元PRコーナーの確保を働きかける。	県市	○		
	乗換案内等の充実（デジタルサイネージの設置等）（再掲）	外国人観光客向けのサイン表示や、高齢者・障がい者にも利用しやすいデジタルサイネージ等を利用した乗り換え情報の充実を図る。	公共交通事業者市	○		
	企業立地支援制度の推進	地域産業の基盤強化や市民の雇用機会の創出のため、市内への企業誘致や支援に取り組む。	市	○	○	
	観光施策と連携した利用促進	市内の地域資源を活かし、滞在型観光の強化を進める。	市	○	○	

【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」を利用することが浸透し、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」を活かした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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標※ (平成31年度)	担当課
空港直行バス乗客数(千人)	115.9	120	交通局
スカイパーク来園者数(千人)	619	700	空港政策課
空港を活かしたまちづくりに満足している人の割合(%)	35.7	39.7	空港政策課

※伊丹創生総合戦略に基づき平成31年度の目標値としている。

[重点施策]

3-②-a：J R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
(「伊丹空港ライナー」の運行) とP R

実施箇所	J R 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
- 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市の中心市街地が、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、J R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」として利便性向上を図ります。 - P T P S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W i - F i サービス等、空港利用者にターゲットを絞って「伊丹空港ライナー」の利便性を向上させます。 - また、J R伊丹駅や阪急伊丹駅での「伊丹空港ライナー」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、「伊丹空港ライナー」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。			
			

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

【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、「伊丹市自転車の適正利用計画」に基づいて放置自転車対策を実施していますが、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多く、買い物客などによる一時的な短時間の駐輪が多いと考えられることから、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】

- ・抜本的な放置自転車対策として、鉄道駅周辺に利便性の高いハイクラス駐輪場を整備するとともに、ペデスト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し、通勤・通学での定期利用や、買い物等の一時利用など、目的に応じた利用しやすい駐輪場整備を推進します。
- ・引き続き、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。

【事業プログラム】

重要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
a	地下(地上)ハイクラス駐輪場の整備(再掲)	阪急伊丹駅およびＪＲ伊丹駅周辺において、地下(地上)ハイクラス駐輪場の整備を検討する。	市	○		
b	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	阪急伊丹駅周辺駐輪対策として、ペデストリアンデッキ等既存施設を活用した駐輪場整備を行う。 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図る。 また、県道に対しても路上駐輪ラック設置の働きかけを行う。	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(再掲)	利用しやすい駐輪場として再整備し、自転車利用者の自律を促す。	市	○	○	
	放置自転車防止のための啓発の充実	駐輪指導委員の指導時間を延長する。 路上にサインを貼付し、放置を防止する。	市	○	○	
	自転車利用者の自律を促す料金政策の実施	市営自転車駐車場の利用者に、利用料金の一定額を地域通貨「いたボ」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	○	○	

【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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
放置自転車等台数(台)	919	300	都市安全企画課
【再掲】 年間の市営自転車駐車場利用台数(台/1日平均)	6,206	6,520	都市安全企画課
市営自転車駐車場におけるポイント発行額(千円)	※	3,020	交通政策課

※平成 27 年度に事業開始

[重点施策]

3-③-a：地下（地上）ハイクテ駐輪場の整備

実施箇所	中心市街地	実施時期	概ね 2020 年度までに実施
- 中心市街地では、駐輪場に空きがあるにもかかわらず放置自転車が多く、利用者のニーズにあった駐輪場整備が課題となっています。 - 既存の地下駐輪場については、アンケート調査結果から、地下へ自転車を下ろすのに時間がかかることや、スロープを使うのが難しく下ろしにくいことを不便だと感じている人が多く、また、地上の駐輪場では、高層階の利用が少なくなっていることから、路上から入出庫できる駐輪施設の設置が求められています。 - そのため、抜本的な放置自転車対策として、省スペースに大量の自転車を収容でき、利便性も高い地下（地上）ハイクテ駐輪場を鉄道駅周辺に整備します。 - 入庫時に入口扉に自転車を近づけると、自転車に装着したＩＣタグを読み込んでシャッターが開いて自転車が自動的に収容され、ＩＣカードを読み取り機にかざすだけで出庫できるようすることで、女性や子どもでも安全に利用でき、小型折りたたみ自転車からチャイルドシート付き自転車など、市販されているほぼすべての自転車が収容可能な駐輪場を整備します。 - 入出庫もスピーディーで、通勤や通学で利用者が集中する時間帯でも速やかに対応でき、通勤・通学での定期利用や、買い物等での一時利用など、多様な利用者の方に、便利に利用していただける地下（地上）ハイクテ駐輪場整備により、放置自転車の解消をめざします。			
＜ ハイクテ駐輪場の整備事例 ＞ 〔 吹田市 南千里駅前 〕    出典：吹田市ホームページ			
〔 京都市 京都駅南口駅前広場 〕  出典：京都市ホームページ			

3-③-b：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
• 地下の 2 段式ラックの駐輪場などは、買い物などの短時間の駐輪では利用しづらいため、2 段式ラックの撤去を行います。 • 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うとともに、商業施設に近い場所での利用しやすい機械式路上駐輪場の整備を拡充し、短時間でも利用しやすく、利用の煩わしさのない駐輪場整備を行います。 ＜ 駅舎ビルに接続しているペDESTリアンデッキ ＞ 【阪急伊丹駅周辺】 ＜ 機械式路上駐輪場の整備事例 ＞ 【阪急伊丹駅周辺】  			

基本目標 4. 地域でつくる交通まちづくり

基本戦略 4-① 地域でつくる交通まちづくり

【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、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。
- ・ 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の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】

- ・ 現在実施されている市民モニター制度を維持・拡充し、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」を推進するとともに、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地元企業による広告付きバス停上屋整備など、住民と企業による公共交通支援を推奨していきます。
- ・ 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。

【事業プログラム】

主要 施策	施 策	施策概要	実施 主体	予定時期		
				前期 H28～ H32	後期 H33～ H37	検討
	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	市民モニター制度を維持・拡充するとともに、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	○	○	
	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）	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。 各公共交通事業者と連携し、助成維持と拡充について検討する。	警察署 交通 事業者 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	○	○	

【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。
- ・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。

【評価指標】

評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	担当課
交通について考える団体(団体)	0	3	交通政策課
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」(%)	48	70	政策室
【再掲】モビリティ・マネジメントの開催回数(回)			交通政策課