

平成27年12月8日

第3回伊丹市総合交通計画策定委員会

資料②

# 伊丹市総合交通計画（素案）

～ 概要版 ～

平成27年12月

# — 目 次 —

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 1. 計画の目的 .....                | 1  |
| 2. 計画の期間 .....                | 1  |
| 3. 基本理念 .....                 | 2  |
| 4. 総合交通計画推進に当たっての基本的考え方 ..... | 2  |
| 5. 基本目標の設定 .....              | 5  |
| 6. 施策体系 .....                 | 6  |
| 7. 重点施策 .....                 | 7  |
| 8. 計画の実現に向けて .....            | 22 |

## 1. 計画の目的

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。

## 2. 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。



### 3. 基本理念

伊丹市の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

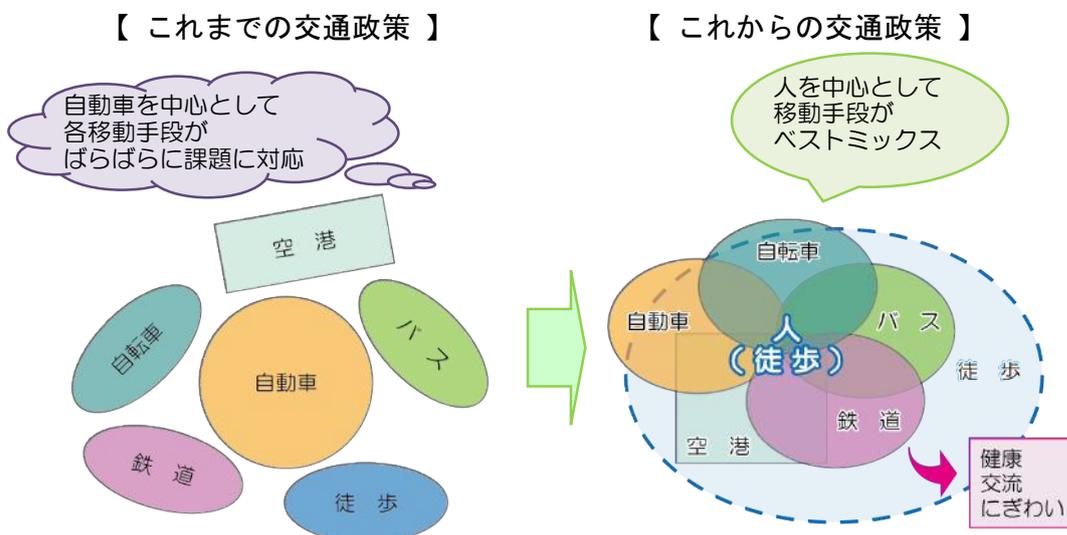
### 4. 総合交通計画推進に当たっての基本的考え方

#### (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、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。

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。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。

#### < 伊丹市の交通政策の転換 >

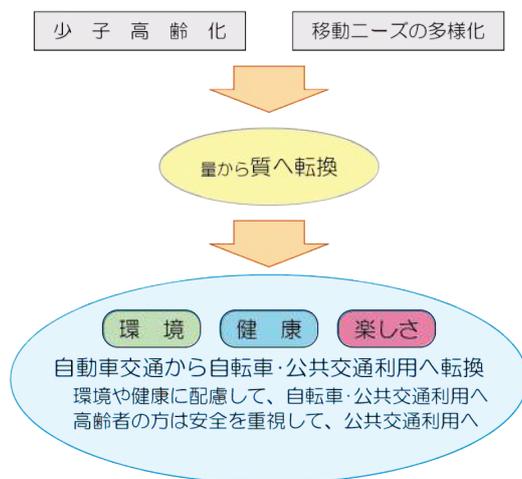


## 【市民への交通サービス提供の考え方】

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。

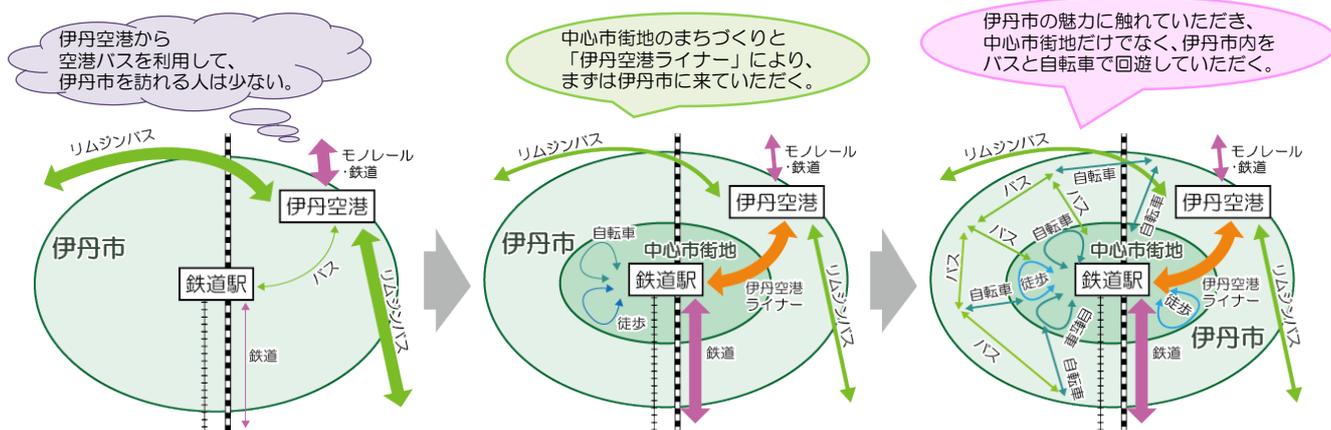
### < 市民への交通サービス提供の考え方 >



## 【伊丹市来訪者への交通サービス提供の考え方】

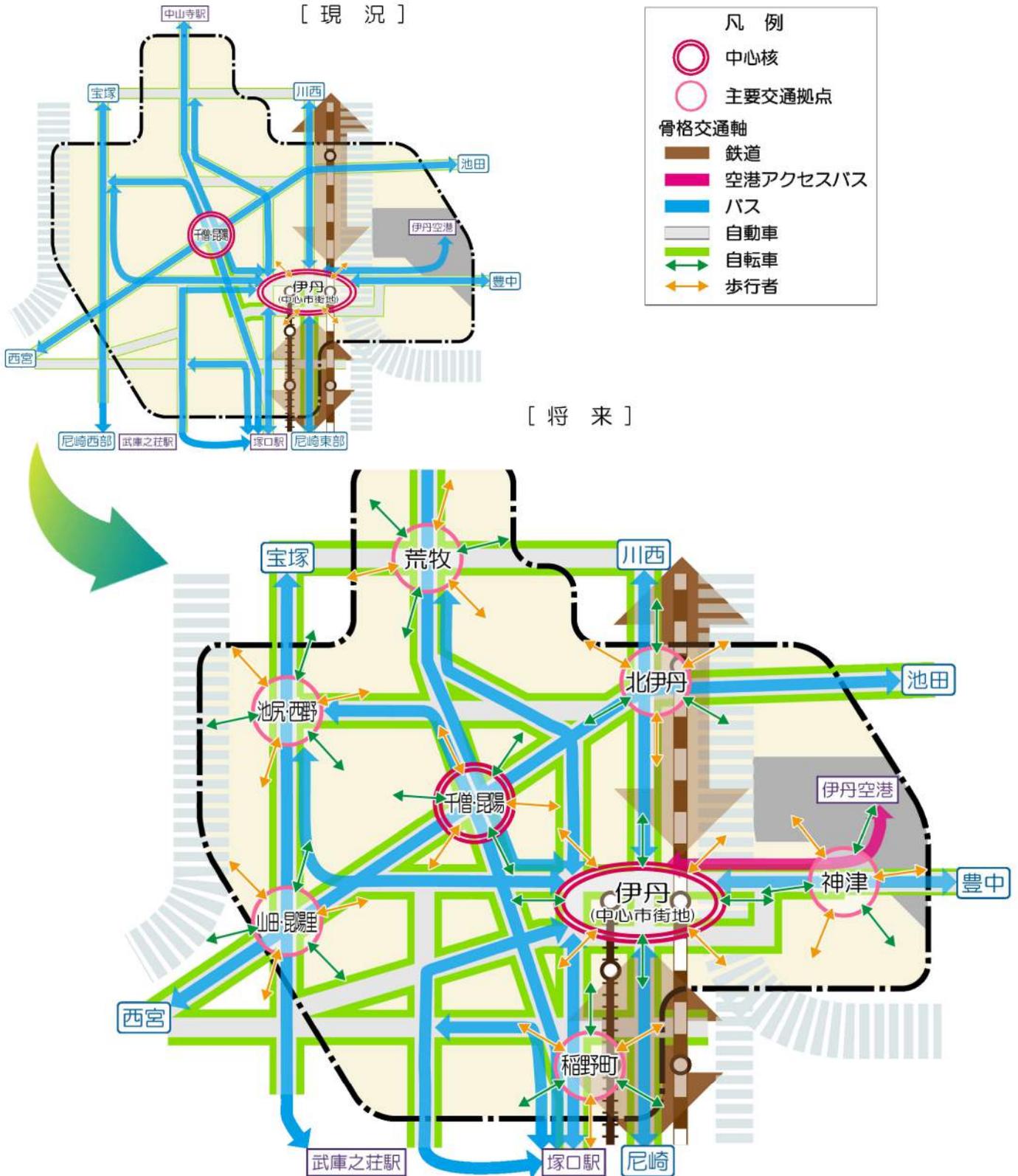
伊丹空港を利用する国内外の人々が伊丹市に立ち寄ることができるように、中心市街地のまちづくりと連携して、伊丹空港と中心市街地を結ぶ公共交通の充実（利便性の高いバス路線の整備）を行います。また、中心市街地内は徒歩だけでなくレンタサイクル等による自転車での回遊を可能とし、伊丹市各地への移動は、自転車とバスを効率よく連携させ、伊丹市内を便利で快適に巡回できる環境整備を行います。

### < 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

- 将来の総合交通ネットワークにおいては、現在の市の中心核の他に主要交通拠点を設け、中心核、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、周辺市を鉄道軸及びバス軸で結びます。
- 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走行空間を整備するとともに、各主要交通拠点にサイクル&バスライド駐輪場を整備するなど、自転車とバスの乗継利便性を向上させ、利用者がバスに乗り換えるか、そのまま自転車で移動するかを選択できるネットワーク形成をめざします



## 5. 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。

### 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來訪できるよう、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。

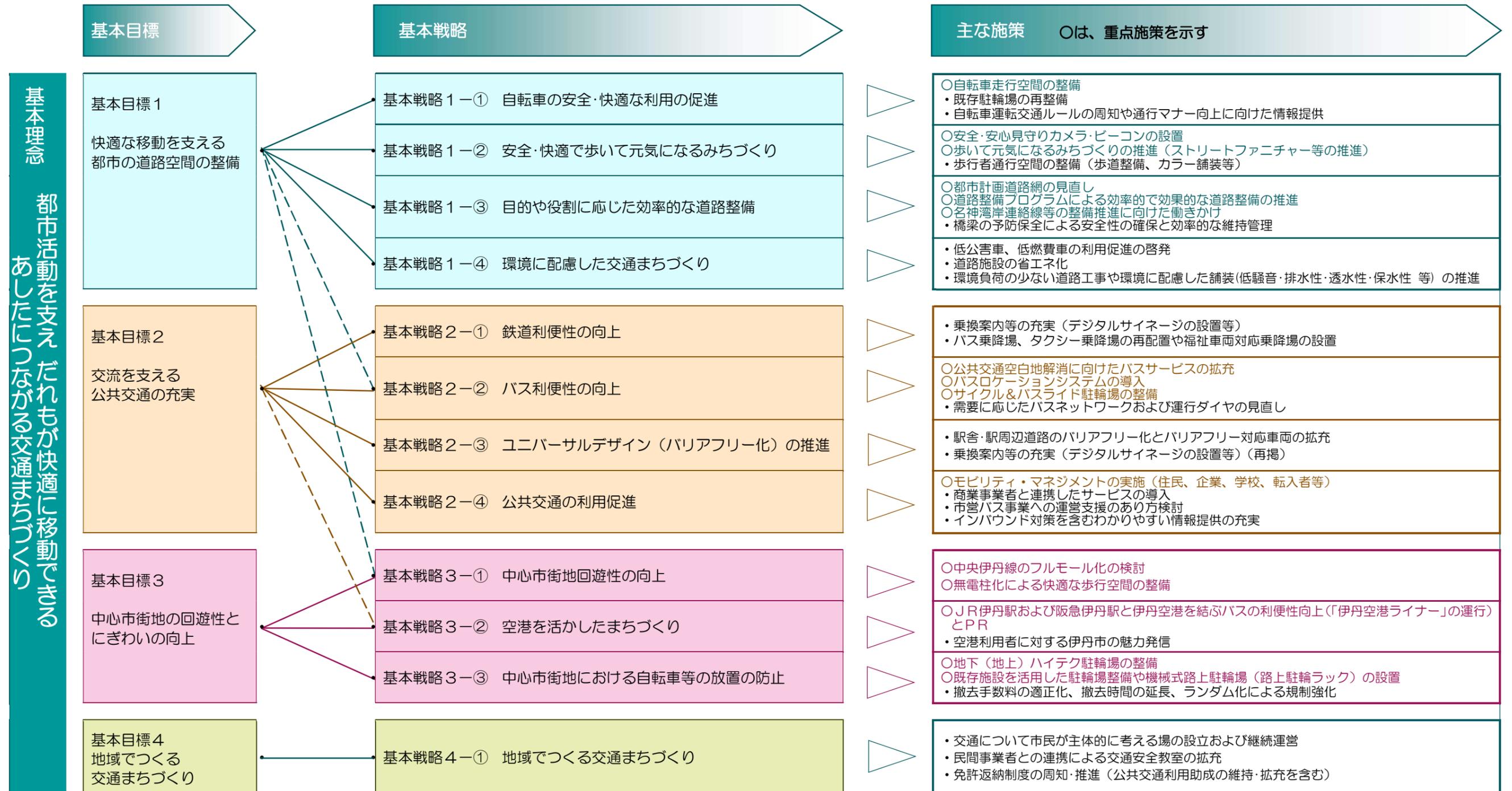
### 基本目標4. 地域でつくる交通まちづくり

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。

## 6. 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。



## 7. 重点施策

### (1) 自転車走行空間の整備【基本戦略1-①】

| 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。</li> </ul>   |                        |         |               |    |      |         |  |         |      |  |                    |     |     |  |                        |     |     |  |    |     |     |  |    |      |  |  |         |  |      |  |                |  |  |
| <p>&lt; 自転車ネットワーク (案) &gt;</p>   |                        |         |               |    |      |         |  |         |      |  |                    |     |     |  |                        |     |     |  |    |     |     |  |    |      |  |  |         |  |      |  |                |  |  |
|  |                        |         |               |    |      |         |  |         |      |  |                    |     |     |  |                        |     |     |  |    |     |     |  |    |      |  |  |         |  |      |  |                |  |  |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">凡例</th> <th rowspan="2">整備内容</th> <th colspan="2">延長 (km)</th> </tr> <tr> <th>整備済・整備中</th> <th>整備予定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>普通自転車専用通行帯(自転車レーン)</td> <td>1.9</td> <td>7.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>自転車歩行者道(普通自転車通行指定部分有り)</td> <td>3.0</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>小計</td> <td>4.9</td> <td>7.9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">12.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td>整備済・整備中</td> <td></td> <td>整備予定</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="3">伊丹市自転車ネットワーク路線</td> </tr> </tbody> </table> |                        |         |               | 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 |  |  |
| 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         |         |               |    |      |         |  |         |      |  |                    |     |     |  |                        |     |     |  |    |     |     |  |    |      |  |  |         |  |      |  |                |  |  |
| <p>※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。</p> <p>※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。</p> <p>※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。</p> <p>※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。</p> <p>※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。</p> <p>※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。</p>  |                        |         |               |    |      |         |  |         |      |  |                    |     |     |  |                        |     |     |  |    |     |     |  |    |      |  |  |         |  |      |  |                |  |  |

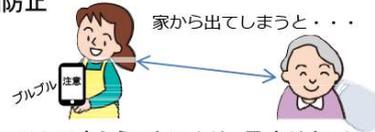
(2) 安全・安心見守りカメラ、ビーコンの設置【基本戦略1-②】

|      |      |      |               |
|------|------|------|---------------|
| 実施箇所 | 市内全域 | 実施時期 | 概ね2016年度までに実施 |
|------|------|------|---------------|

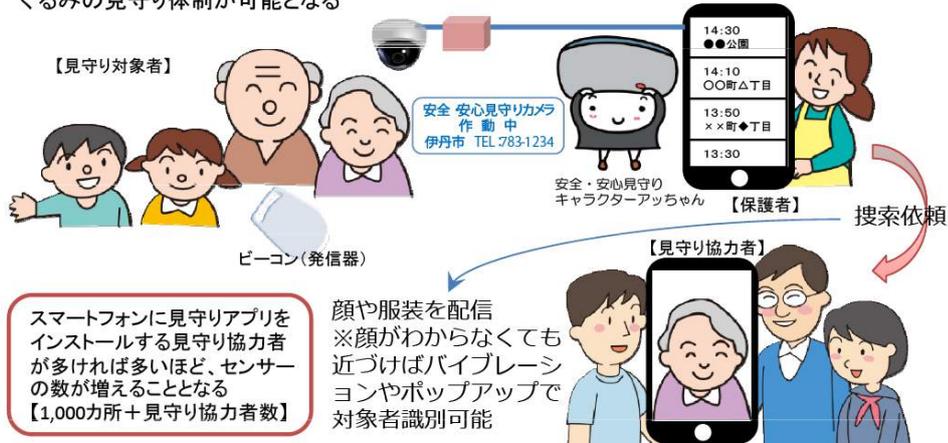
- 市内の道路上に1,000台の防犯カメラを設置し、カメラの設置を明示することで、犯罪の抑止を図り、子どもや女性、高齢者がひとりでも安心して歩けるまちをめざします。
- 見守りカメラの画像を活用して、警察による事件・事故の早期解決に協力します。
- 見守りカメラと同時にビーコン受信機を設置し、子どもや高齢者等の見守り対象者がビーコン発信機を持つことで、家族や保護者が見守り対象者の所在を確認出来ることとなります。
- 見守り協力者として地域の方がスマートフォンに見守りアプリをインストールすることにより、地域ぐるみの見守り体制が可能になり、より安全・安心なまちづくりを推進していきます。

▶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



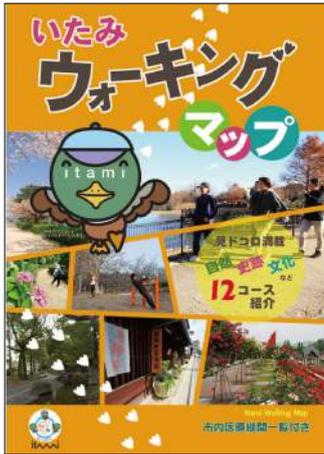
(3) 歩いて元気になるみちづくりの推進（ストリートファニチャー等の推進）

【基本戦略1-②】

|      |      |      |        |
|------|------|------|--------|
| 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 >



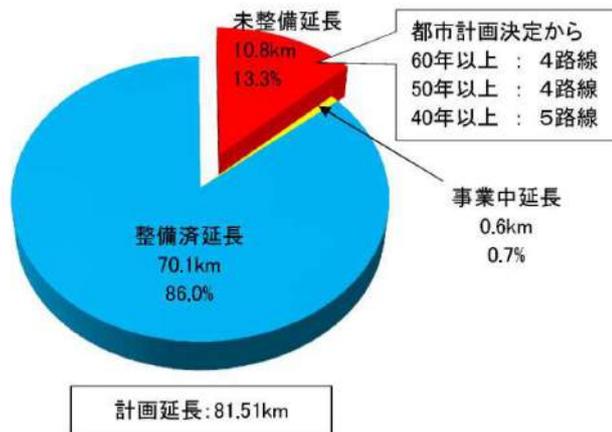
出典：姫路市ホームページ

(4) 都市計画道路網の見直し【基本戦略1-③】

|      |      |      |               |
|------|------|------|---------------|
| 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てい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)



＜見直し検証結果(案)＞

|                                | 路線数 | 区間数 | 延長(km) | 割合     |
|--------------------------------|-----|-----|--------|--------|
| 未整備区間 <sup>※1</sup><br>(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

(5) 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【基本戦略1-③】

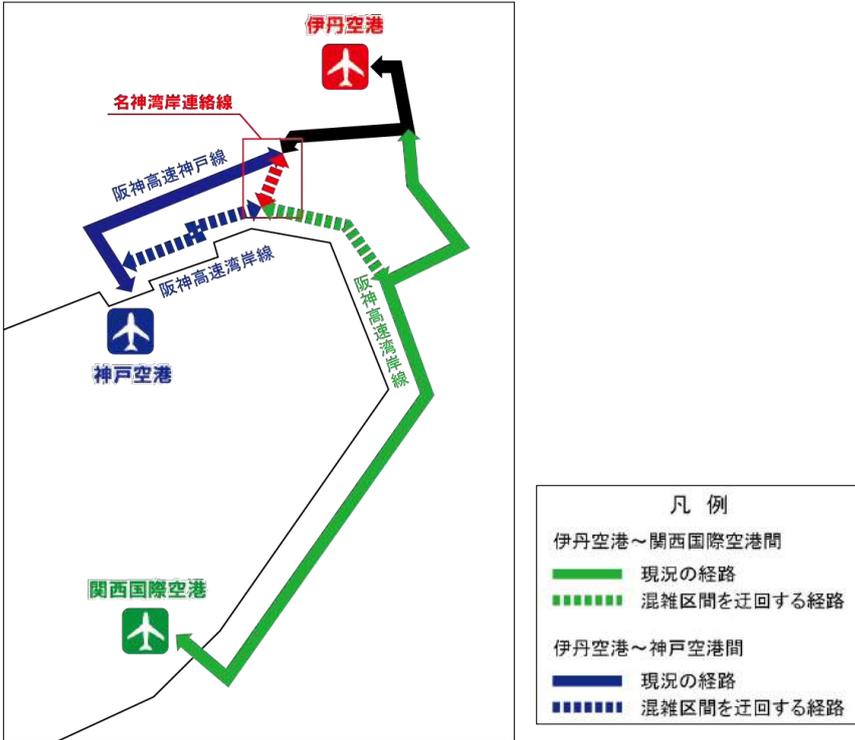
|      |      |      |               |
|------|------|------|---------------|
| 実施箇所 | 市内全域 | 実施時期 | 概ね2025年度までに実施 |
|------|------|------|---------------|

- 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。

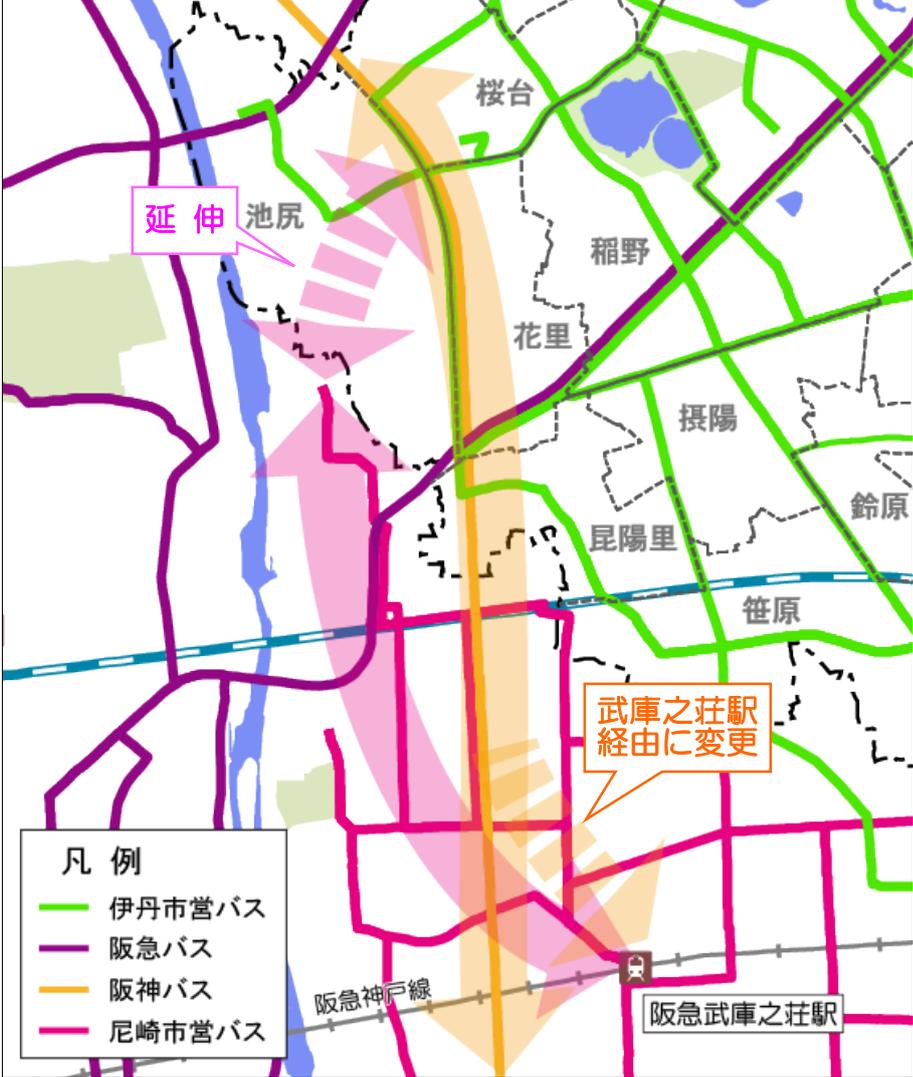
< 道路整備プログラム（案） >



(6) 名神湾岸連絡線等の整備推進に向けた働きかけ【基本戦略1-③】

| 実施箇所  | 名神湾岸連絡線 | 実施時期 | 随時働きかけ |
|---|---------|------|--------|
| <p>• 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。</p> <p>• 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。</p> <p style="text-align: center;">＜伊丹空港と関西国際空港、神戸空港への経路＞</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">*) 「名神湾岸連絡線 近畿地方小委員会」資料より作成。</p> |         |      |        |

(7) 公共交通空白地解消に向けたバスサービスの拡充【基本戦略2-②】

| 実施箇所   | 市西部～尼崎市 | 実施時期 | 概ね2020年度までに実施 |
|--|---------|------|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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、都市間交通ルートへの拡充を行います。</li> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> </ul> |         |      |               |
|  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊丹市営バス</li> <li>阪急バス</li> <li>阪神バス</li> <li>尼崎市営バス</li> </ul> <p>延伸</p> <p>武庫之荘駅 経由に変更</p> <p>桜台</p> <p>池尻</p> <p>稲野</p> <p>花里</p> <p>摂陽</p> <p>鈴原</p> <p>昆陽里</p> <p>笹原</p> <p>阪急神戸線</p> <p>阪急武庫之荘駅</p>   |         |      |               |

(8) バスロケーションシステムの導入【基本戦略2-②】

| 実施箇所  | 市内バス停 | 実施時期 | 概ね2025年度までに実施 |
|---|-------|------|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>「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。</li> </ul> |       |      |               |
| <p>&lt; バスロケーションシステムイメージ &gt;</p>   |       |      |               |
|    |       |      |               |
| <p>出典：広島市ホームページ</p>   |       |      |               |

(9) サイクル&バスライド駐輪場の整備【基本戦略2-②】

|      |           |      |               |
|------|-----------|------|---------------|
| 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 |
|------|-----------|------|---------------|

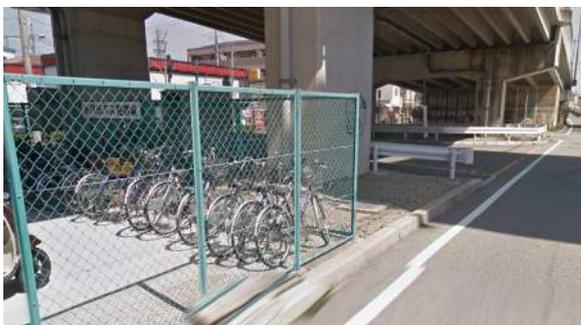
- 運行する系統や運行本数の多い主要交通拠点となるバス停にサイクル&バスライド駐輪場を整備し、自宅等の出発地から目的地までバスを利用する際に、バスが便利な主要交通拠点まで自転車を利用することができることにより、バスの利用促進を図ります。
- また、主要交通拠点に整備する駐輪場にJR伊丹駅や阪急伊丹駅など主要な鉄道駅等へのバスの運行情報を表示することにより、バスに乗り換えるかそのまま自転車を利用するのかを選択しやすくし、移動の利便性向上を目指します。(再掲)
- サイクル&バスライド駐輪場共通の定期券や、イタッピーやICOCAなどの交通ICカードによる精算、利用によるポイントサービスや割引などにより、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】



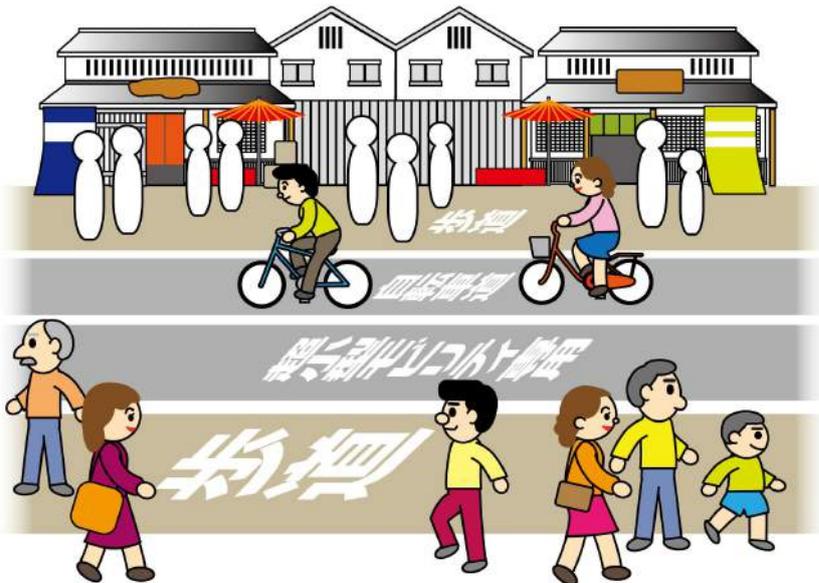
【荻野バス停】



(10) モビリティ・マネジメントの実施（住民、企業、学校、転入者等）【基本戦略2-④】

| 実施箇所  | 市内全域 | 実施時期                         | 継続して実施 |
|---|------|------------------------------|--------|
| <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。</li> </ul>  |      |                              |        |
| <p>&lt; モビリティ・マネジメントの実施 &gt;</p>  |      |                              |        |
| <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="255 1086 510 1500" style="width: 30%;">  <p>公共交通のわかりやすい情報を提供</p> </div> <div data-bbox="526 1086 893 1500" style="width: 40%;"> <p>【取り組みの対象】</p>  <p>学校      住宅地      企業・工場</p> </div> <div data-bbox="925 1086 1404 1500" style="width: 30%;"> <p>&lt; 学校での交通すごろくの実施 &gt;</p>  </div> </div> <div data-bbox="255 1321 510 1500" style="margin-top: 10px;"> <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 data-bbox="526 1321 893 1500" style="margin-top: 10px;"> <p>現在の移動手段      将来の移動手段</p>  <p>地球環境にやさしい行動へ変化</p> </div> |      |                              |        |
| <p>出典：北九州市ホームページ</p>  |      | <p>出典：茨城県公共交通活性化会議ホームページ</p> |        |

(11) 中央伊丹線のフルモール化の検討【基本戦略3-①】

| 実施箇所  | (都)中央伊丹線 | 実施時期 | 検討中 |
|---|----------|------|-----|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• 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。</li><li>• 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。</li><li>• 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。</li><li>• 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。</li></ul> |          |      |     |
|    |          |      |     |

(12) 無電柱化による快適な歩行空間の整備【基本戦略3-①】

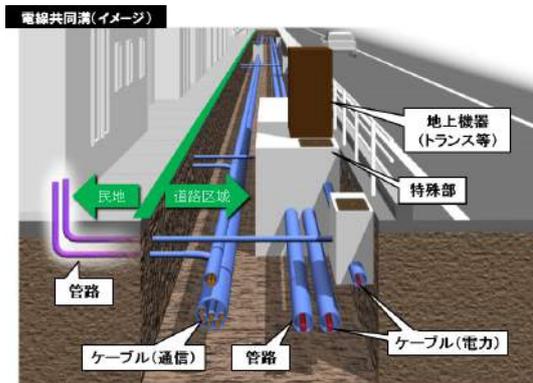
|      |       |      |               |
|------|-------|------|---------------|
| 実施箇所 | 中心市街地 | 実施時期 | 概ね2020年度までに実施 |
|------|-------|------|---------------|

- 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

(13) 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】

| 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、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伊丹空港ライナー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が増えるようなバスの運行をめざします。</li> </ul> |                     |      |               |
|   |                     |      |               |

(14) 地下（地上）ハイテク駐輪場の整備【基本戦略3-③】

| 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>• 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も多く、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。</li> <li>• 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、地上の駐輪場では、高層階の利用が少なくなっています。また、2段式ラックへの不満も多くなっています。</li> <li>• 2段式ラックを撤去すると平置き化することにより収容台数が減少することや、地下や高層での駐輪施設は不便なことから、新たな路上での駐輪施設設置が求められます。</li> <li>• 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）ハイテク駐輪場を鉄道駅周辺に整備します。</li> <li>• 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にすることで、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。</li> <li>• 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）ハイテク駐輪場整備により、放置自転車の解消をめざします。</li> </ul> |       |      |               |
| <p>&lt; ハイテク駐輪場の整備事例 &gt;<br/>           [ 吹田市 南千里駅前 ]</p>   |       |      |               |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: right;">出典：吹田市ホームページ</p>   |       |      |               |
| <p>[ 京都市 京都駅南口駅前広場 ]</p>   |       |      |               |
| <div style="display: flex; justify-content: center;">  </div> <p style="text-align: center;">出典：京都市ホームページ</p>  |       |      |               |

(15) 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】

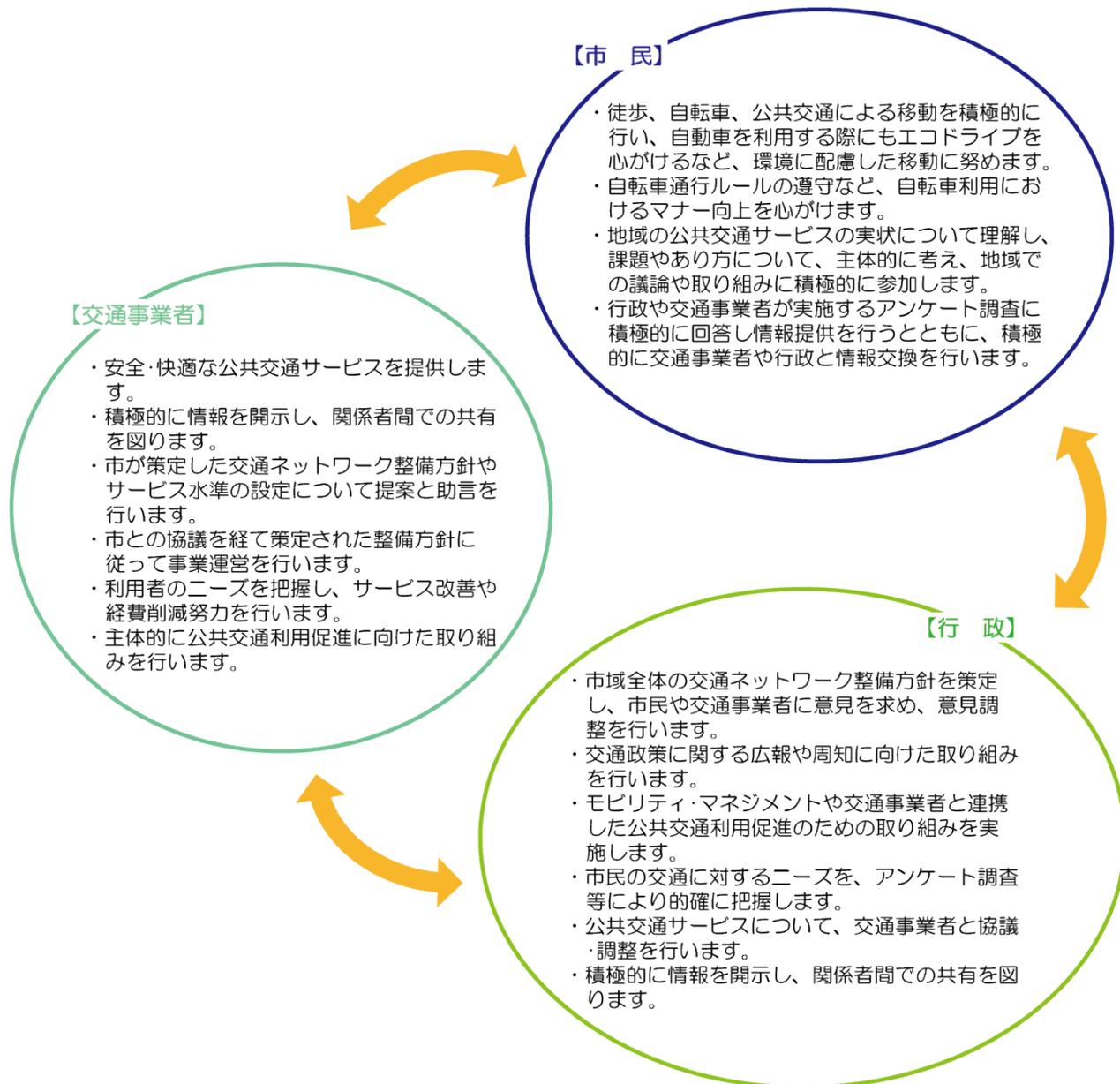
| 実施箇所   | 中心市街地 | 実施時期 | 概ね2020年度までに実施 |
|--|-------|------|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• 地下の2段式ラックの駐輪場などは、買い物などの短時間の駐輪では利用しづらいため、2段式ラックの撤去を行います。</li><li>• 2段式ラックの撤去による収容台数の減少は、ペDESTリアンデッキ等の既存施設を活用して駐輪場整備を行うとともに、商業施設に近い場所での利用しやすい機械式路上駐輪場の整備を拡充し、短時間でも利用しやすく、利用の煩わしさのない駐輪場整備を行います。</li></ul> <p style="text-align: center;">&lt; 駅舎ビルに接続しているペDESTリアンデッキ &gt;<br/>【阪急伊丹駅周辺】</p> <p>&lt; 機械式路上駐輪場の整備事例 &gt;<br/>【阪急伊丹駅周辺】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"></div> |       |      |               |

## 8. 計画の実現に向けて

### (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 >



## (2) 総合交通計画の推進

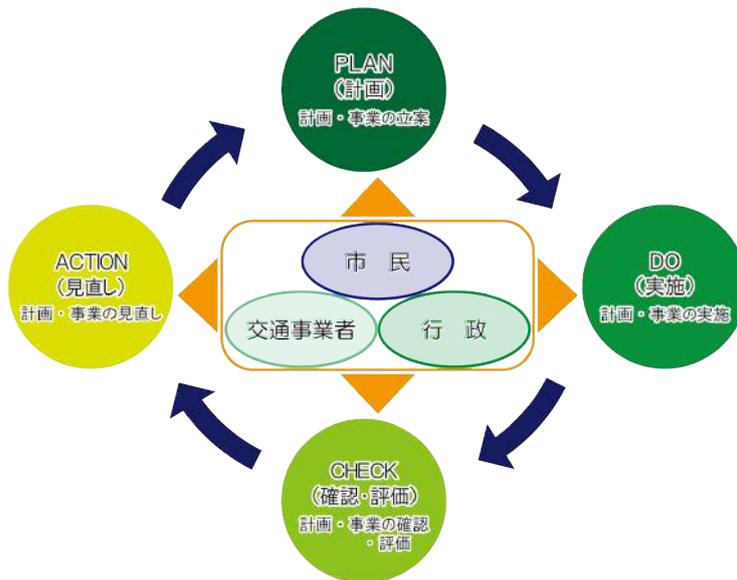
### 総合交通計画推進体制の確立

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、定期的を開催し、総合交通計画推進体制を確立する必要があります。

### 計画の推進

計画策定後から、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 >



### 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。