平成２８年２月１８日
第４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（案）

平成２８年２月

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　計画の構成 …… Ⅰ－ 2
1.4　計画の期間 …… 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-20
2.4　伊丹市における交通の現状 …… Ⅰ-25
2.5　現状と課題のまとめ …… Ⅰ-50
第３章　総合交通計画の方向性 …… Ⅰ-51
3.1　基本理念 …… Ⅰ-51
3.2　上位計画の概要 …… Ⅰ-52
3.3　総合交通計画推進にあたっての基本的考え方 …… Ⅰ-56
3.4　基本目標の設定 …… Ⅰ-60
3.5　施策体系 …… Ⅰ-62
3.6　期待される効果 …… Ⅰ-63
第４章　計画の実現に向けて …… Ⅰ-65
4.1　計画の実現に向けた３者の連携 …… Ⅰ-65
4.2　総合交通計画の推進 …… Ⅰ-66

Ⅱ．実施計画編　目　次

○　実施計画編とは …… Ⅱ－ 1
基本目標１．快適な移動を支える都市の道路空間の整備 …… Ⅱ－ 2
基本戦略１－①　自転車の安全･快適な利用の促進 …… Ⅱ－ 2
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－ 5
基本戦略１－③　目的や役割に応じた効率的な道路整備 …… Ⅱ-10
基本戦略１－④　環境に配慮した交通まちづくり …… Ⅱ-15
基本目標２．交流を支える公共交通の充実 …… Ⅱ-17
基本戦略２－①　鉄道利便性の向上 …… Ⅱ-17
基本戦略２－②　バス利便性の向上 …… Ⅱ-19
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-24
基本戦略２－④　公共交通の利用促進 …… Ⅱ-26
基本目標３．中心市街地の回遊性とにぎわいの向上 …… Ⅱ-30
基本戦略３－①　中心市街地回遊性の向上 …… Ⅱ-30
基本戦略３－②　空港を活かしたまちづくり …… Ⅱ-33
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-36
基本目標４．地域でつくる交通まちづくり …… Ⅱ-40
基本戦略４－①　地域でつくる交通まちづくり …… Ⅱ-40

Ⅲ．資料編　目　次

諮問、答申、委員名簿、策定経過 …… Ⅲ-1～Ⅲ-6

Ⅰ．基本計画編

第１章　計画の目的と構成

1.1　計画策定の目的

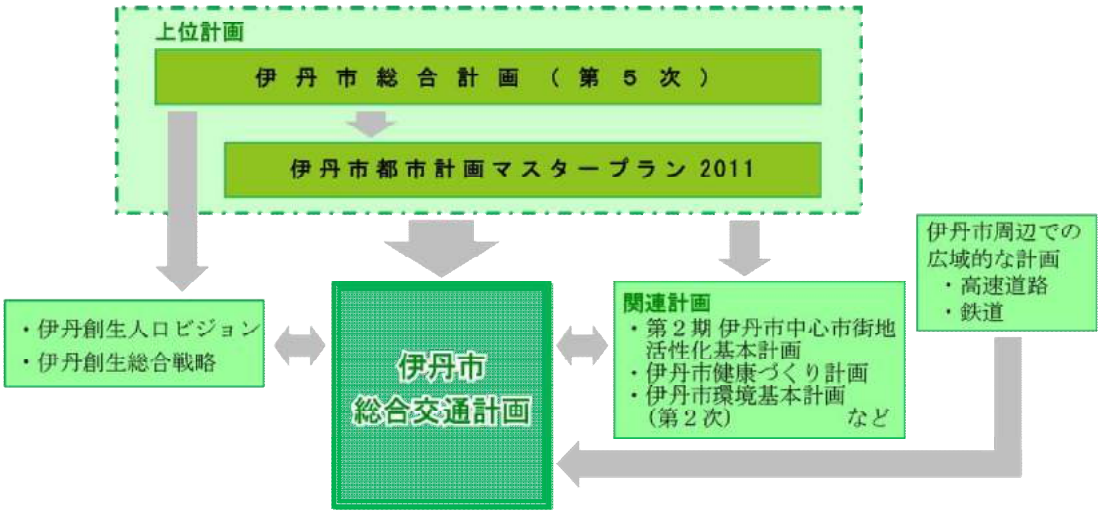
伊丹市では、「伊丹市総合計画（第５次）」で掲げる「みんなの夢 まちの魅力 ともにつくる 伊丹」の将来像実現のため、“市民が主体となったまちづくりの実現”を基本目標としており、また、「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」においても、“パートナーシップによるまちづくりの推進”による「環境が大切にされ暮らしやすさと調和したまち」を都市づくりの目標としています。

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、市民一人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 2011」を上位計画とし、現在の人口規模の維持をめざした「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、伊丹市のめざすべき将来像に向けた交通のあり方を示すものです。

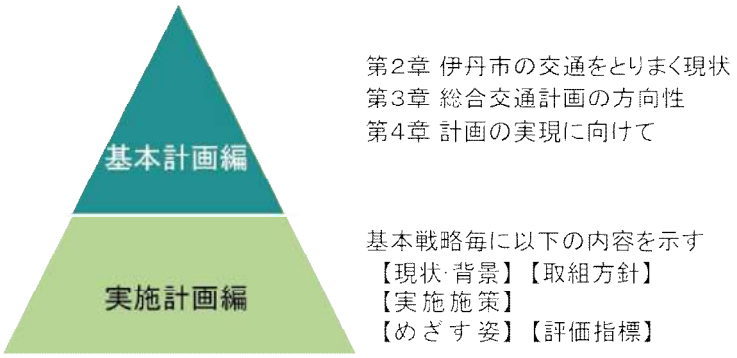


1.3　計画の構成

本計画は、計画の基本理念等を示す「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。

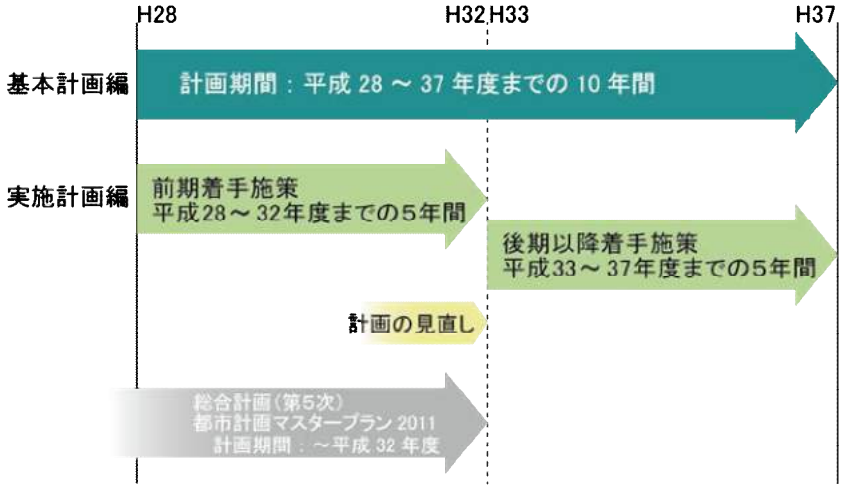
「Ⅱ．実施計画編」では、計画期間内に実施する施策についての具体的内容等について示しています。



1.4　計画の期間

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

平成 32（2020）年度までの５年間を前期、平成 37（2025）年度までの５年間を後期とし、実施計画編では主に前期に実施する施策についてとりまとめています。なお、前期の最終年度となる平成 32（2020）年度において、計画の見直しを行います。



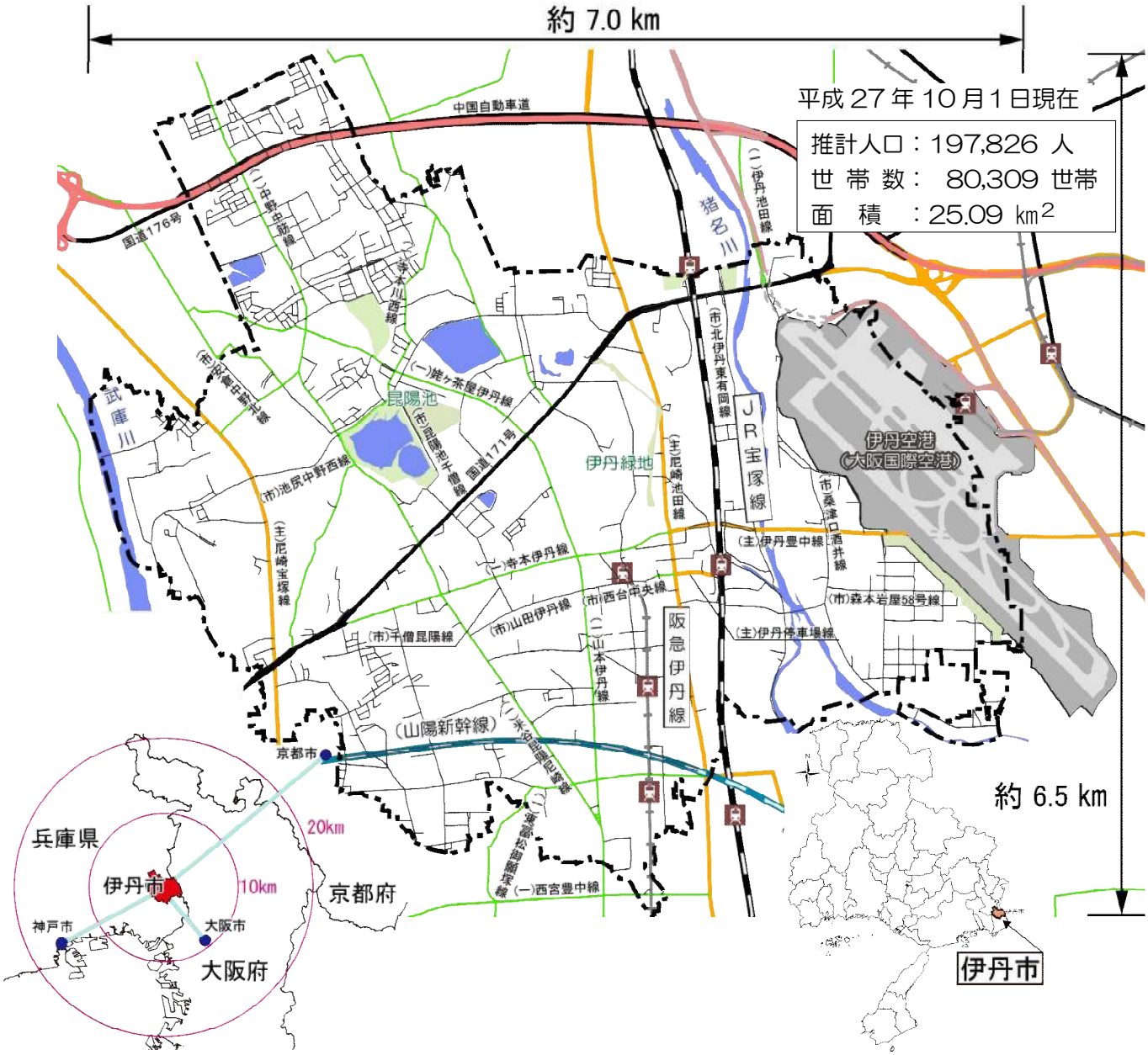
第２章　伊丹市の交通をとりまく現状と課題

2.1　伊丹市の概況

(1) 位置･地勢

- 伊丹市は、阪神間地域の南東部に位置しており、東は大阪府と接している人口約 20 万人の都市であり、東西約 7.0 ㎞、南北約 6.5 ㎞、総面積は 25.09 ㎞^{2}です。
- 武庫川、猪名川によってつくられた武庫平野の中心にある伊丹台地とその東部の猪名川沿に広がる低地からなっており、高低差は 39m で、市全体が平坦な地形になっています。
- 関西のほぼ中心に位置しており、古くから“摂津のへそ”と言われてきました。神戸市、京都市を結ぶ線上にあり、大阪市へは約 10km と近くなっています。
- 瀬戸内式気候に属しており、一年を通して温暖で降水量の少ない気候です。

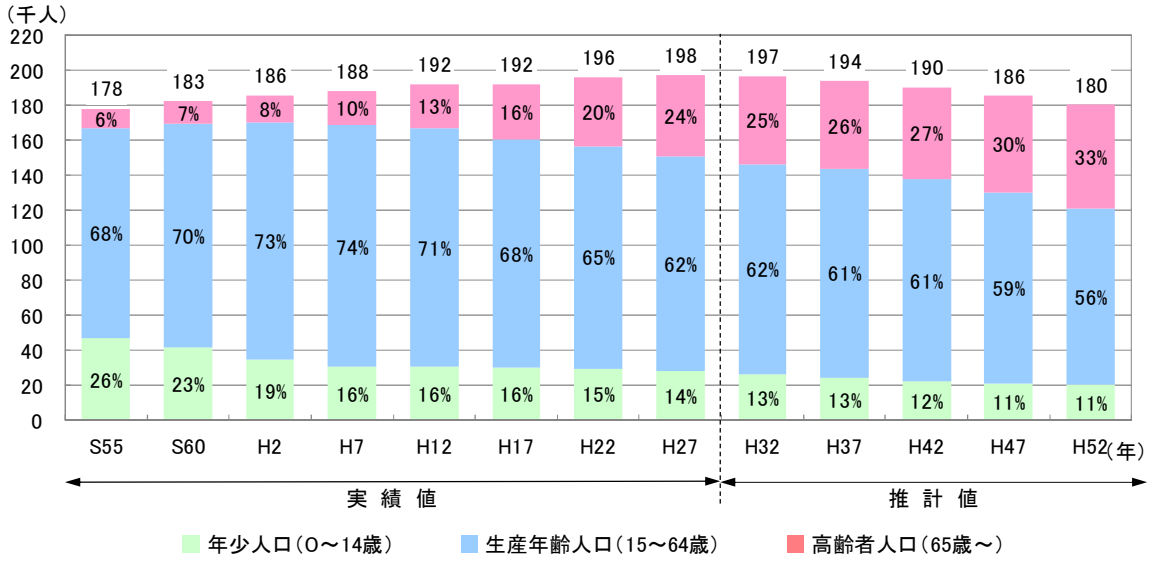
＜ 伊丹市の位置と概要 ＞



(2) 人口

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

＜ 人口･高齢化率･年少人口比率の推移 ＞



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

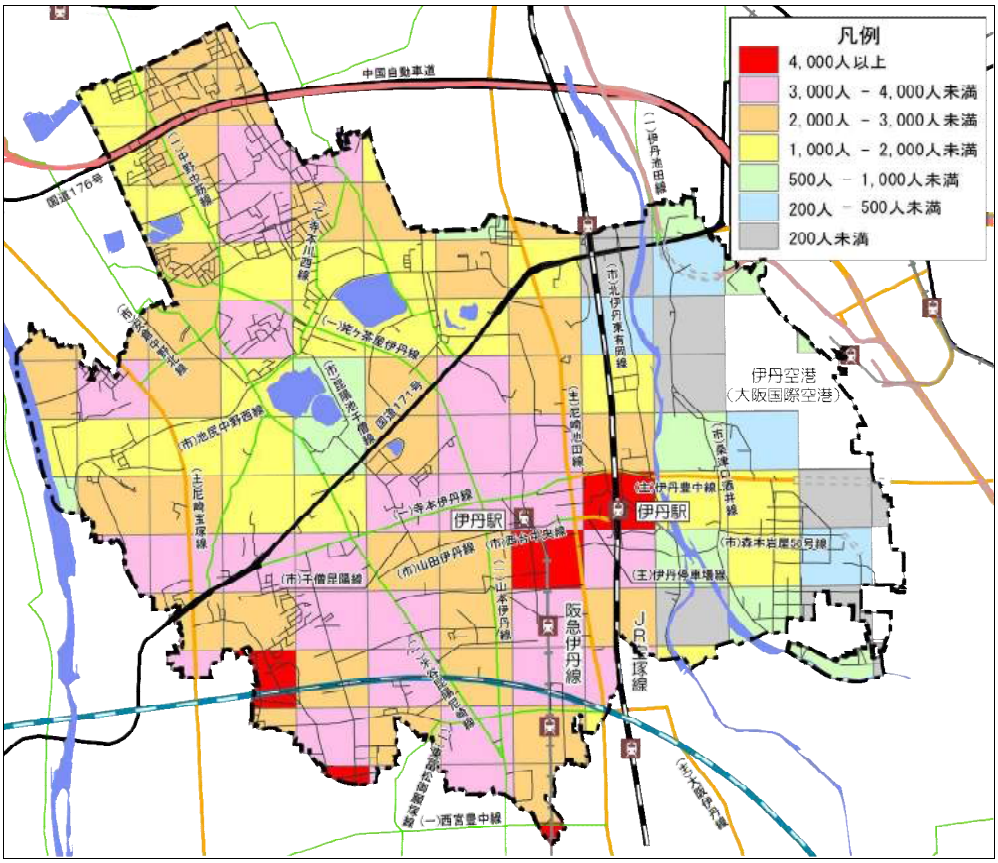
出典） 平成 22 年以前：国勢調査

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

・市の人口分布は、伊丹空港（大阪国際空港）周辺を除いて、市域全体で人口が多くなっています。

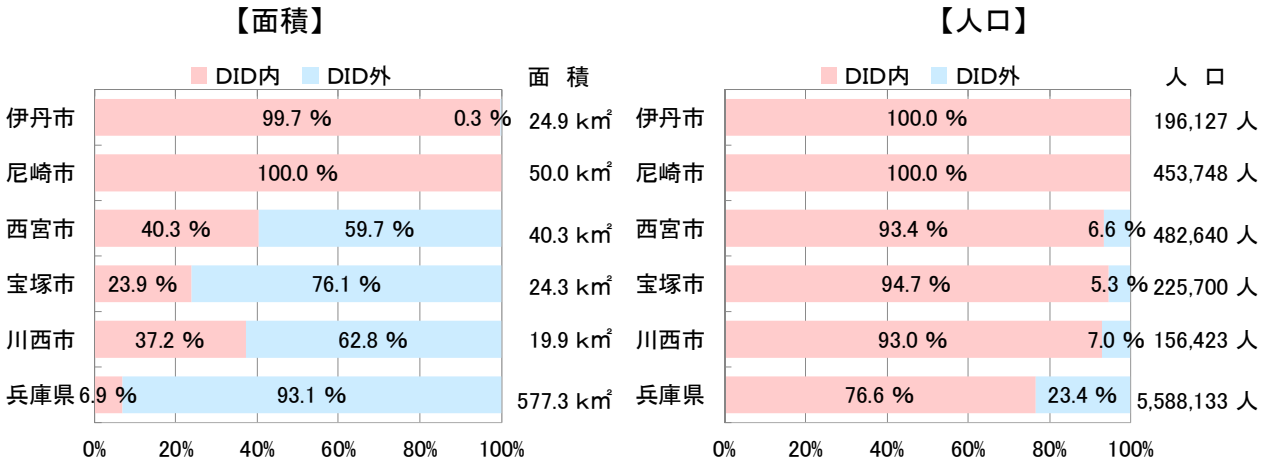
・また、隣接市とＤＩＤの面積及び人口の割合を比較すると、尼崎市とともに伊丹市は市域のほとんどがＤＩＤであり、市域全体に人口が分布しています。

＜ 地域別人口 ＞



出典）平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計

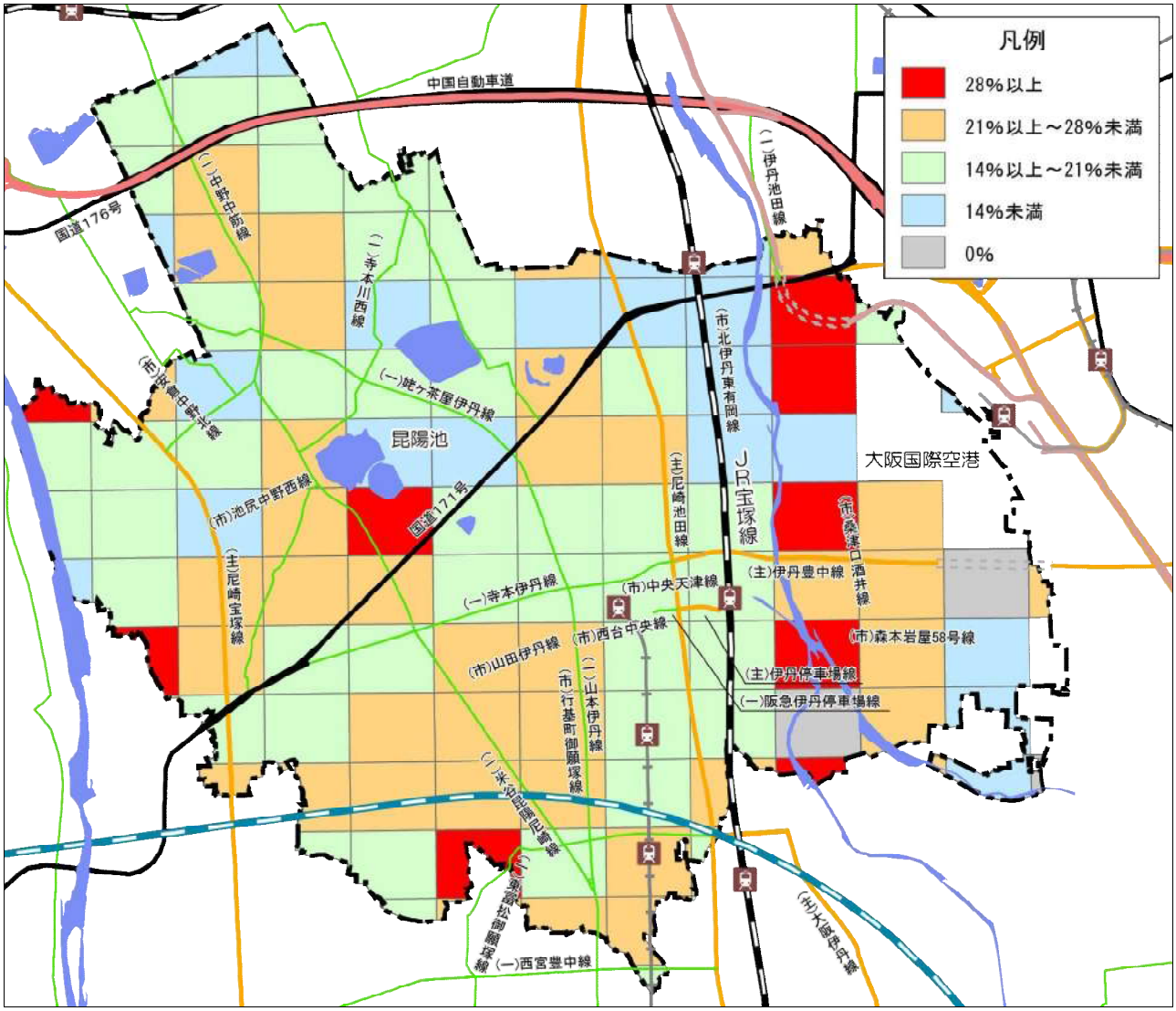
＜ 伊丹市及び隣接市における全域に対するＤＩＤの割合 ＞



出典）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） 平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計

(3) 広域交通網

・市の東部を南北にＪＲ宝塚線が走っており、ＪＲ福知山線で京都府北部と結ばれています。伊丹市の南部に隣接する尼崎市のＪＲ尼崎駅は、兵庫県西部と滋賀県を結ぶＪＲ神戸線、京都線、尼崎駅と奈良県までを結ぶＪＲ東西線との乗換駅となっており、伊丹市はＪＲ西日本の各路線により、京阪神各地と結ばれています。

・ＪＲ宝塚線と並行して走る阪急伊丹線は、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。

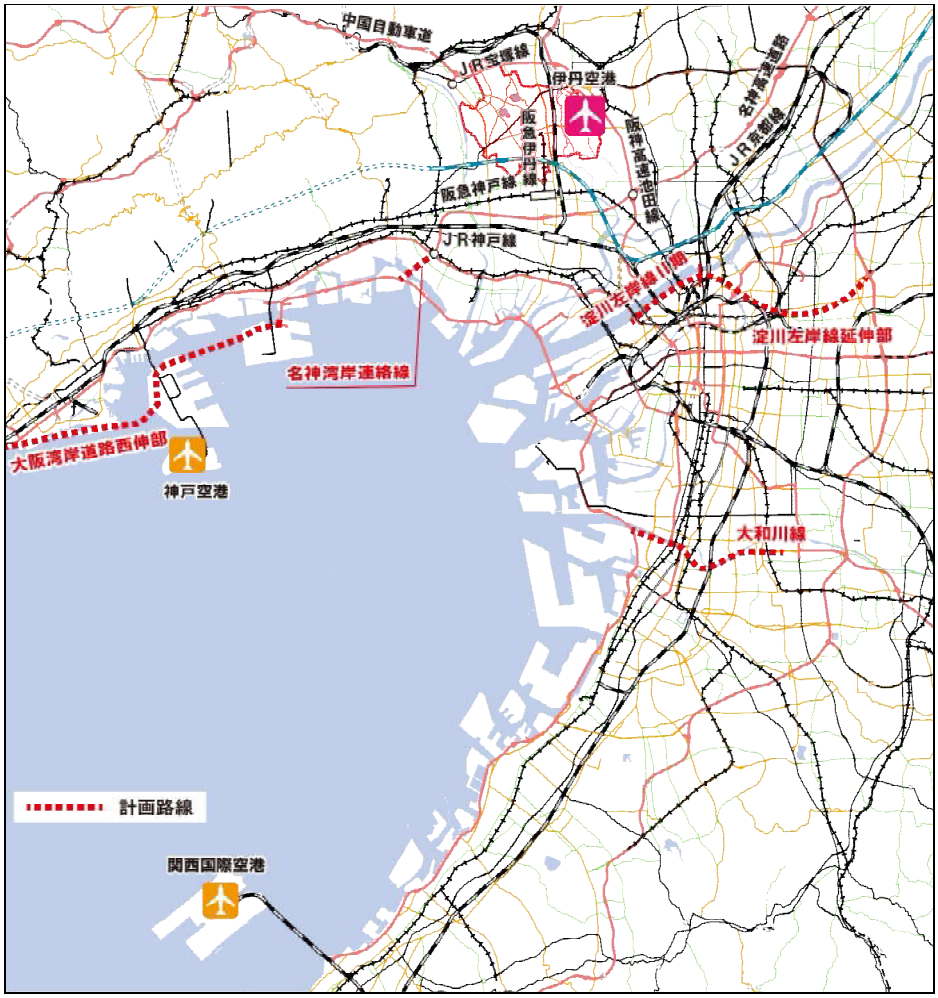
・伊丹市は、東西に走る中国自動車道と名神自動車道の間に位置し、市の東部には阪神高速道路池田線が南北に走っています。各道路は JCT で結ばれ、伊丹市と関西だけでなく、全国的な道路網が形成されています。

・市の北西には中国自動車道宝塚 I.C 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、平成２８年４月１日よりコンセッションによる関西国際空港との一体運用が開始され、今後は神戸空港を含めた３空港の一体的な活用が期待されています。

・３空港を結ぶアクセス道路となる名神湾岸連絡線、阪神高速道路湾岸線西伸部の整備に向けた調査が開始されています。

＜ 広域交通網 ＞



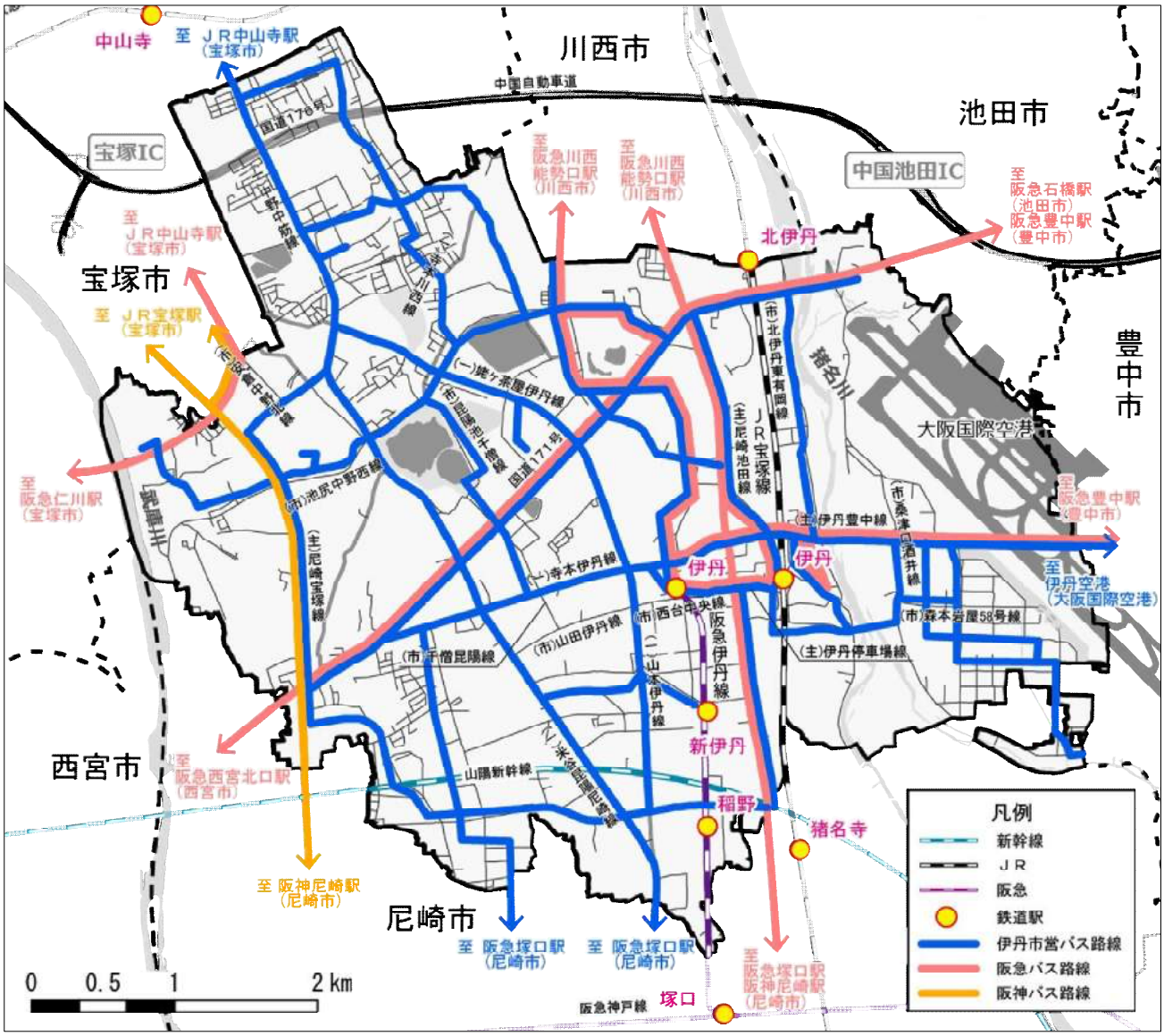
(4) 市内交通網

① 公共交通網

・市の公共交通は、鉄道と路線バスで構成されており、市の東部には伊丹空港（大阪国際空港）があります。

・市の東部をＪＲ宝塚線、阪急電鉄伊丹線が南北に走り、路線バスは、市営バスが市全域をほぼカバーし、市営バスの路線を補完し、隣接する市域を結ぶ阪急バス、阪神バスが運行しています。

＜ 公共交通網 ＞

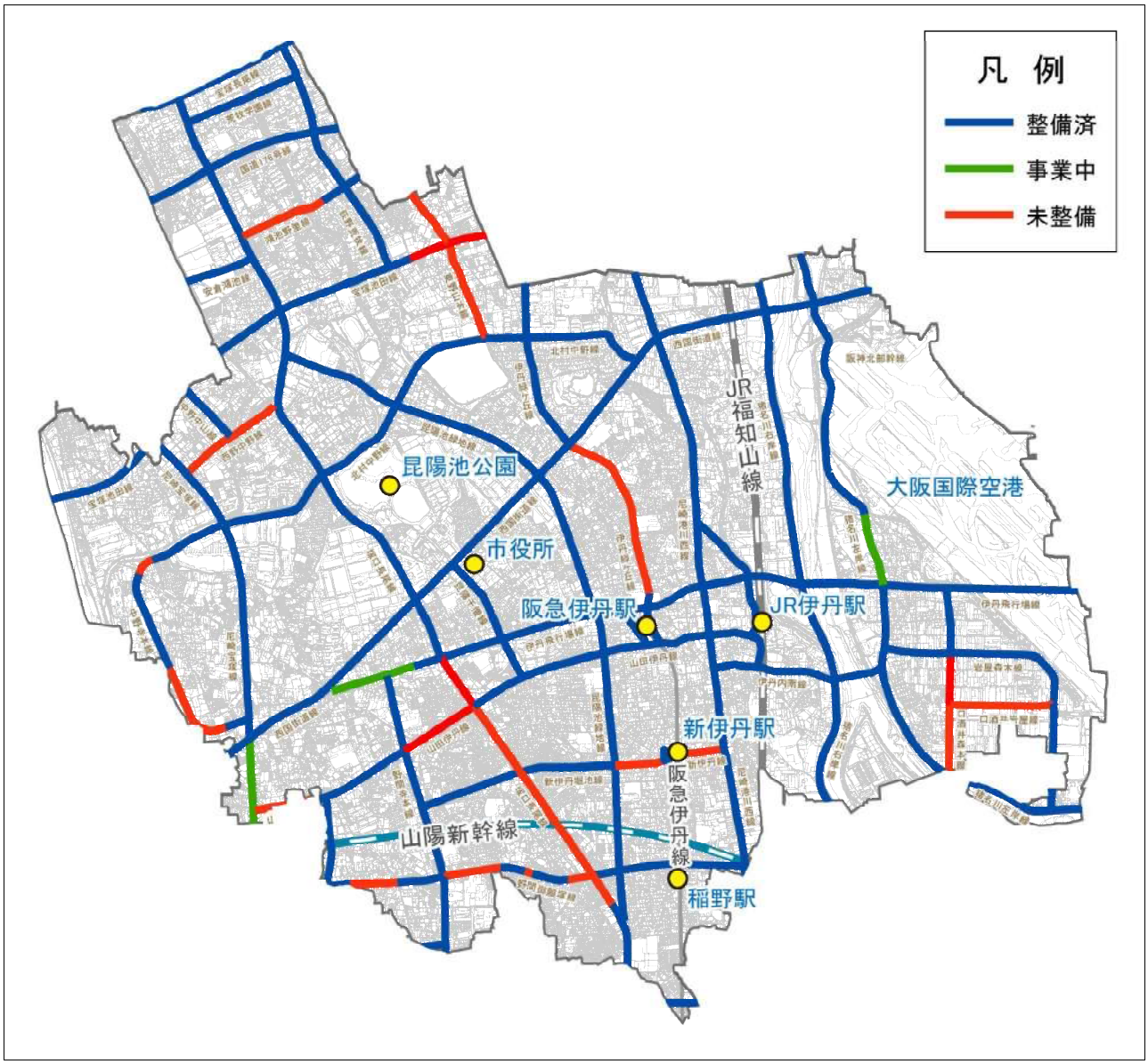


② 都市計画道路網

・市の平成27年３月末時点の都市計画道路の整備状況は、計画延長81.51kmのうち70.07km（約86%）が整備済みとなっています。

・しかし一方で、10.86km（約13%）の未整備区間が残されており、都市計画道路区域内の土地所有者等の権利を制限し続けていることや近年の社会経済情勢の変化を考慮して、必要性の検証を行い、都市計画道路網の見直しを進めています。

＜ 都市計画道路整備状況 ＞



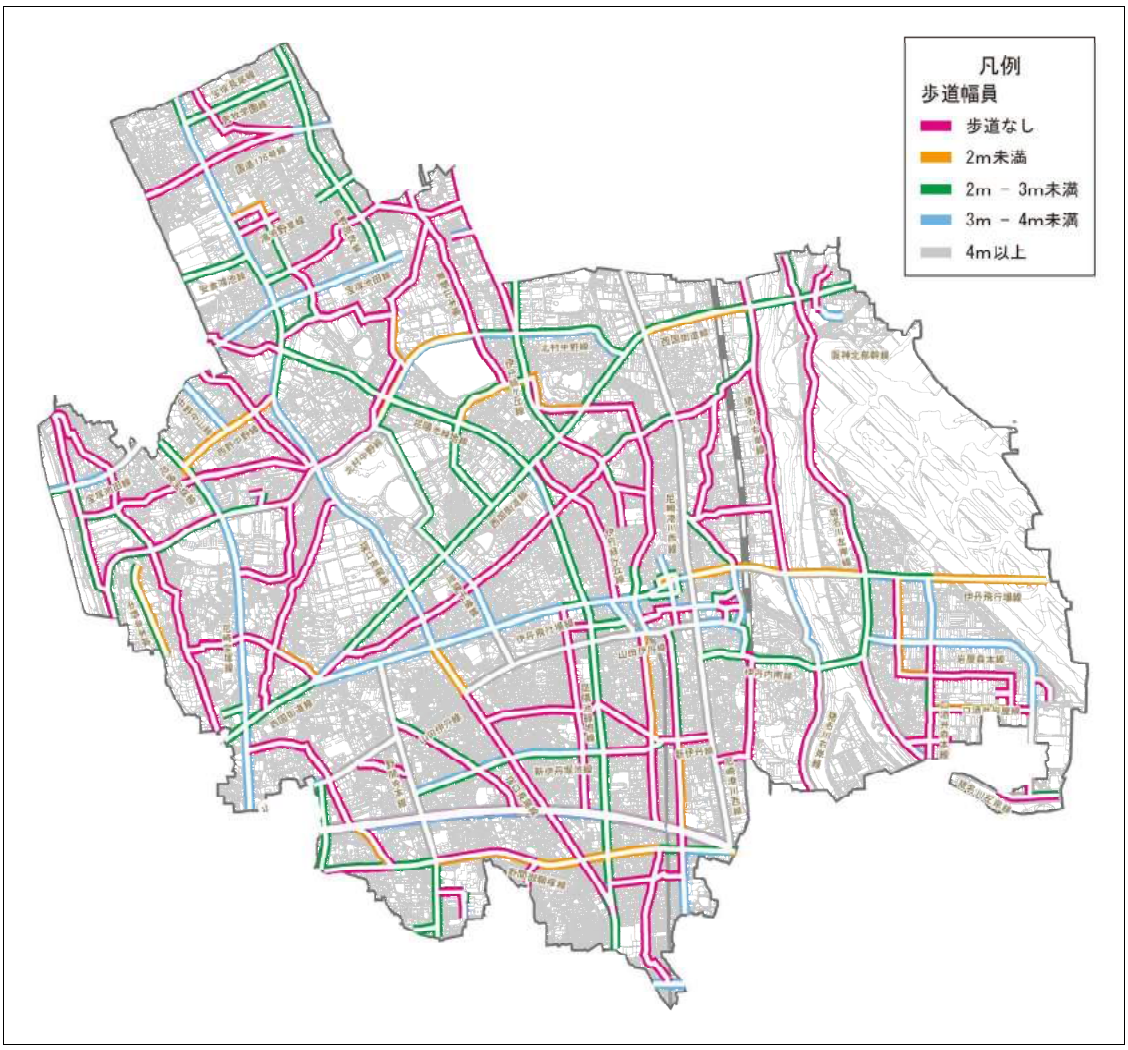
計画延長	整備済	事業中	未整備
81.51 km （100.0 %）	70.07 km （ 86.0 %）	0.58 km （ 0.7 %）	10.86 km （ 13.3 %）

＊）平成 27 年3月末時点。

③ 歩道設置状況

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

＜ 歩道設置状況 ＞



＊）国道・県道・主要市道について示している。

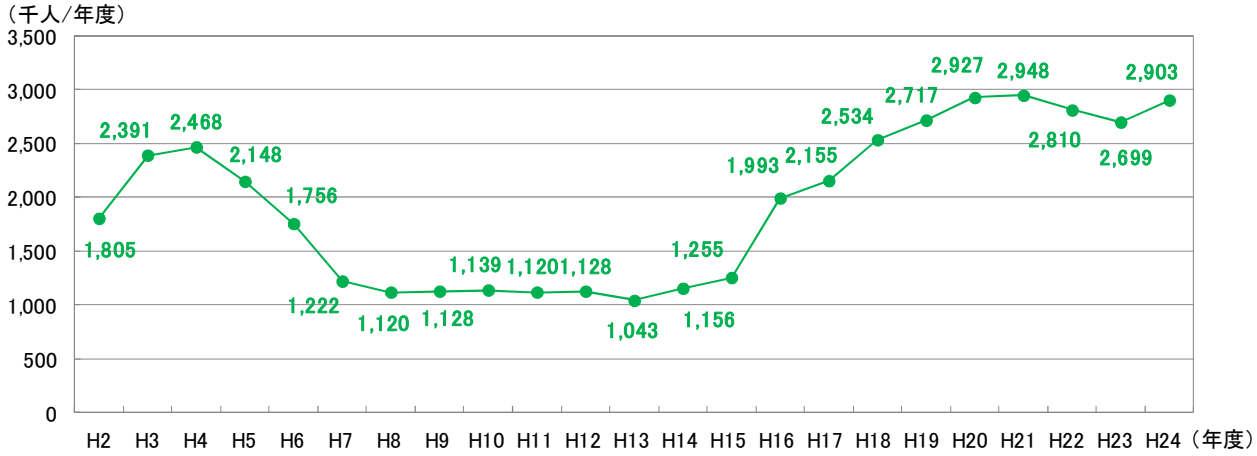
＜ 歩道内での自転車と歩行者の錯綜 ＞

出典）伊丹市自転車ネットワーク計画（平成 28 年３月）

(5) 観光の現状

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

＜ 観光客の推移 ＞



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

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

出典）兵庫県市区町別主要統計指標

(6) 行財政状況

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

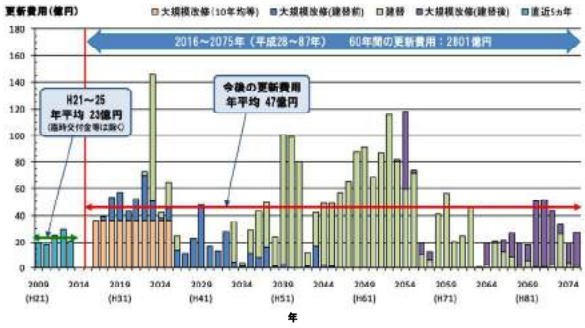
＜ 市税収入と生産年齢人口の推移 ＞

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

出典）「伊丹市の財政 ほんまに大丈夫?!～やさしい財政のおはなし」

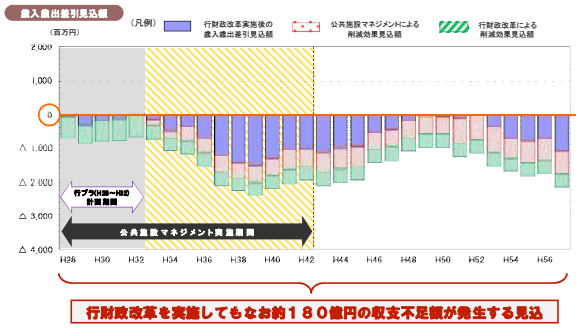
- また、現在、市が保有する公共施設等を、建築 30 年後に大規模改修、60 年後に同じ規模で建替えすると、平成 28 年度からの 60 年間で総額 2,801 億円、年平均 47 億円が必要になり、平成 21～25 年度の５年間における維持･更新費の年平均 23 億円の約２倍になります。
- 「伊丹市行財政プラン（平成 28 年度～平成 32 年度）」の計画期間５年間で、魅力ある都市経営、公共施設マネジメント及び効率的な行政経営に取り組み、その取り組みを機能的にするための財政規律を設定してもなお、今後 30 年間で約 180 億円の収支不足額が発生すると予測されています。
- 道路予算につい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

＜ 将来の公共施設等の更新費用 ＞



出典）「平成 26 年度伊丹市公共施設白書」

＜ 中長期財政収支見直し
（行財政プランの取り組み後）＞



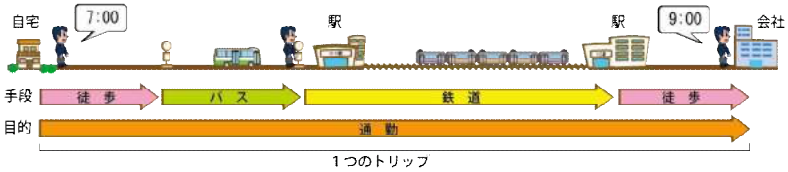
出典）「伊丹市行財政プラン（平成 28 年度～平成 32 年度）」

2.2　伊丹市の人の動きの概要

(1) 近隣市町や地域間の流動

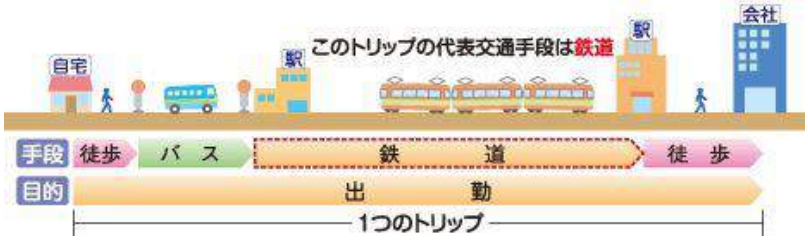
- 伊丹市における人の動きは、パーソントリップ調査結果から把握します。
- パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の 1 日のすべての動きをとらえるものです。
- パーソントリップ調査結果を分析することにより、地域全体の交通量を定量的に把握できるだけでなく、乗り換えを含めた交通手段の分担等の検討が可能になります。
- これまで昭和 45 年の第 1 回以降、10 年ごとに京阪神都市圏において調査が実施されており、直近では平成 22 年に「第５回近畿圏パーソントリップ調査」が実施されま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

［人の移動の例］



- 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 。

［代表交通手段］

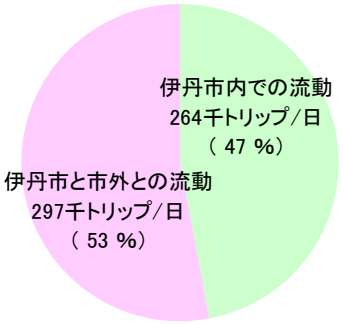


出典）「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」京阪神都市圏交通計画協議会
京阪神都市圏交通計画協議会 ホームページ

① 近隣市町及び市内地域間の流動

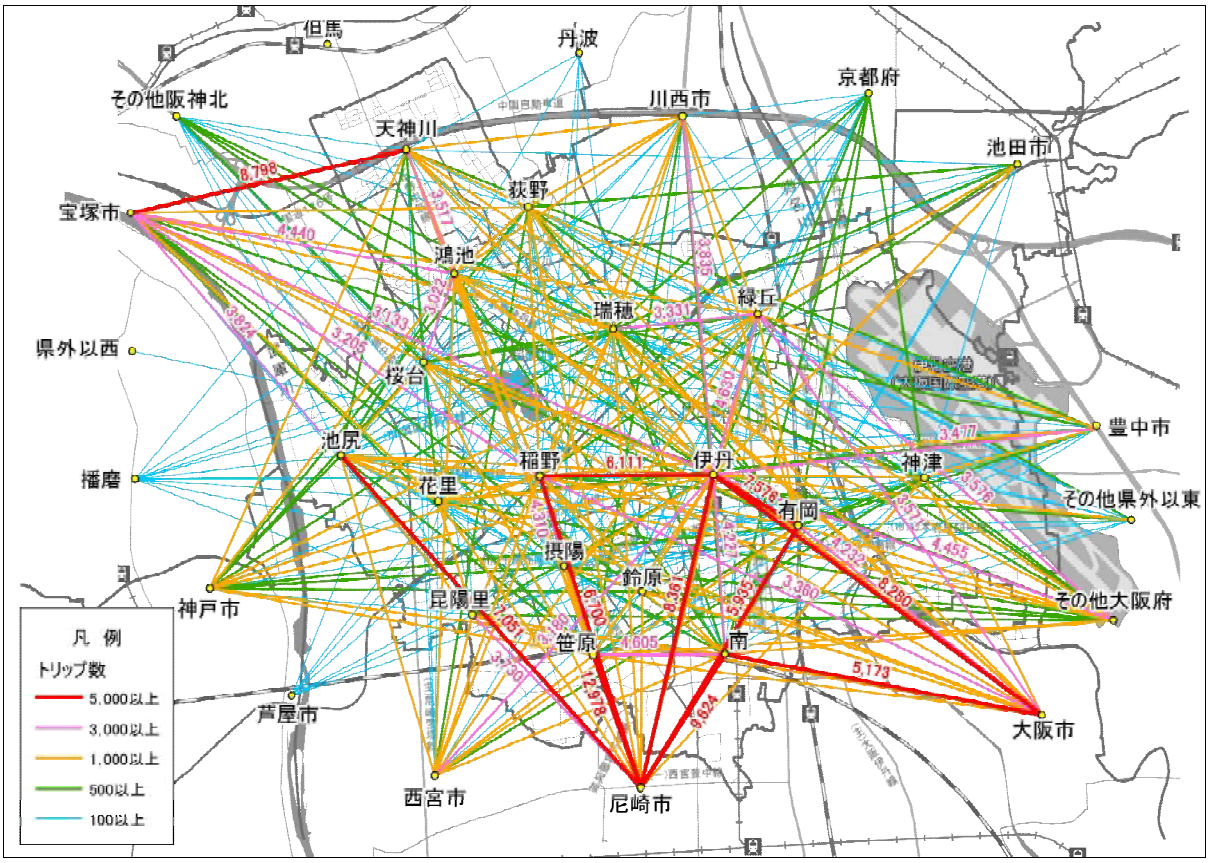
- 市関連流動の内訳は、市内での流動が 47%、市と市外との流動が 53%で、市外との流動がやや多くなっています。
- 市外との流動においては、市南部の地区と尼崎市との流動が多く、笹原地区～尼崎市が約１万３千トリップで最も多くなっています。以下、順に南地区、伊丹地区、池尻地区、稲野地区と尼崎市との流動が多くなっています。尼崎市を細分化すると、南地区、笹原地区から尼崎市内陸東部への流動や、笹原地区、池尻地区から尼崎市内陸西部への流動が多くなっています。また、天神川地区と宝塚市との流動も多くなっています。
- 市内の地域間ＯＤ流動は、伊丹地区、有岡地区、稲野地区に関連した流動が多く、特に伊丹地区～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

＜ 伊丹市関連流動の割合 ＞



出典）平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

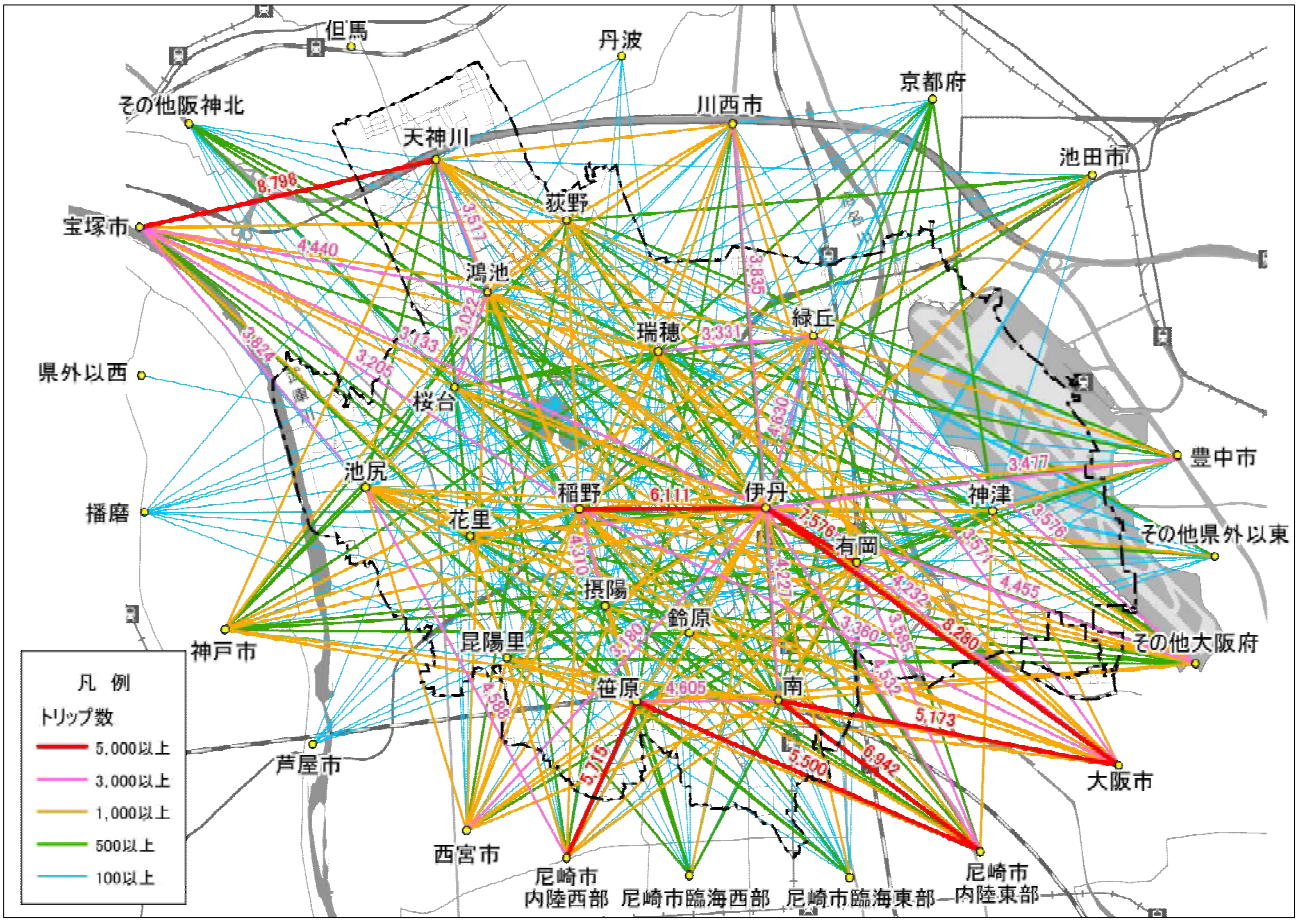
＜ 近隣市町及び地域間ＯＤ流動 ＞



＊）100 トリップ未満は表示していない。

出典）平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

＜ 近隣市町及び地域間ＯＤ流動（尼崎市細分化） ＞



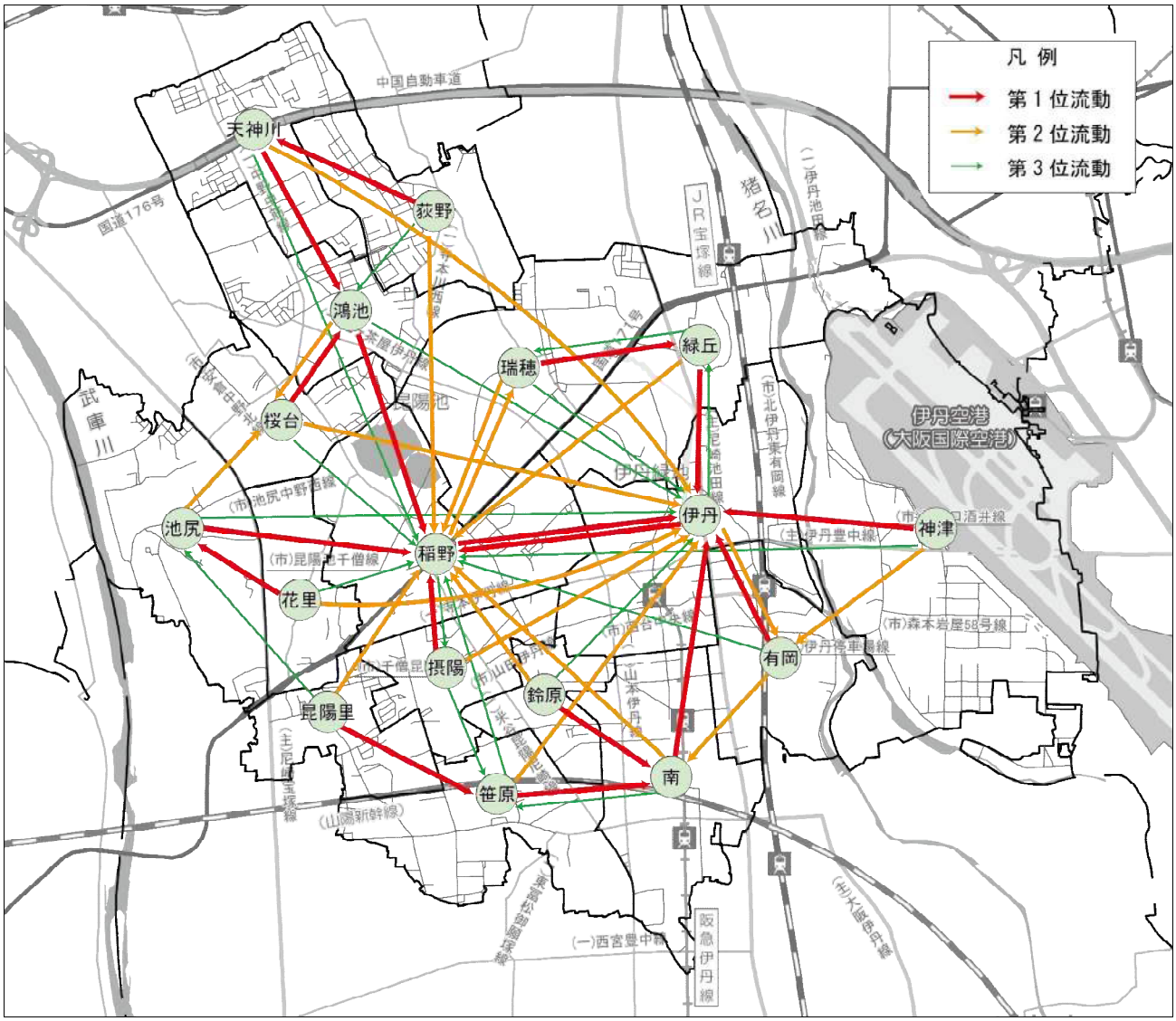
＊）100トリップ未満は表示していない。

出典）平成22年近畿圏パーソントリップ調査

② 各地域居住者の主な行き先（市内）

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

＜ 各地域居住者の主な行き先（市内） ＞

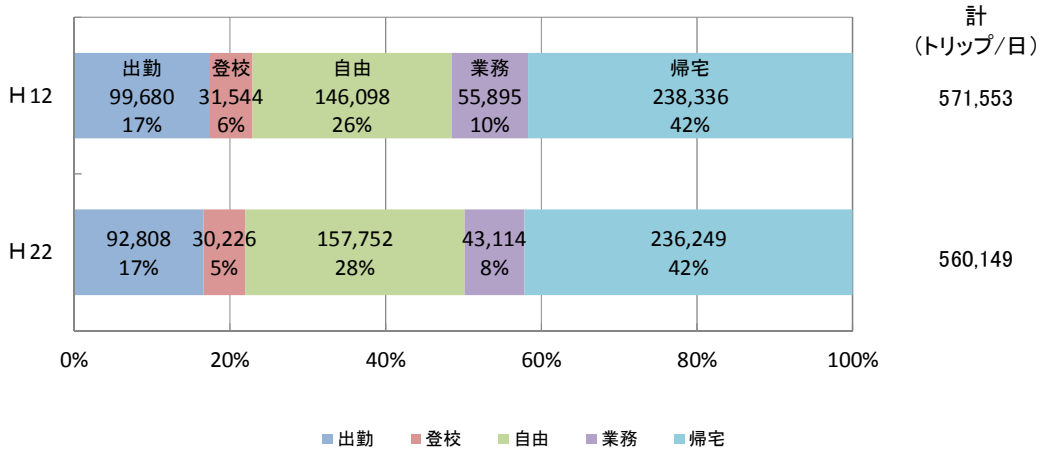


出典）平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(2) 移動目的

- 市の移動目的の割合は、帰宅を除くと買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 ＞

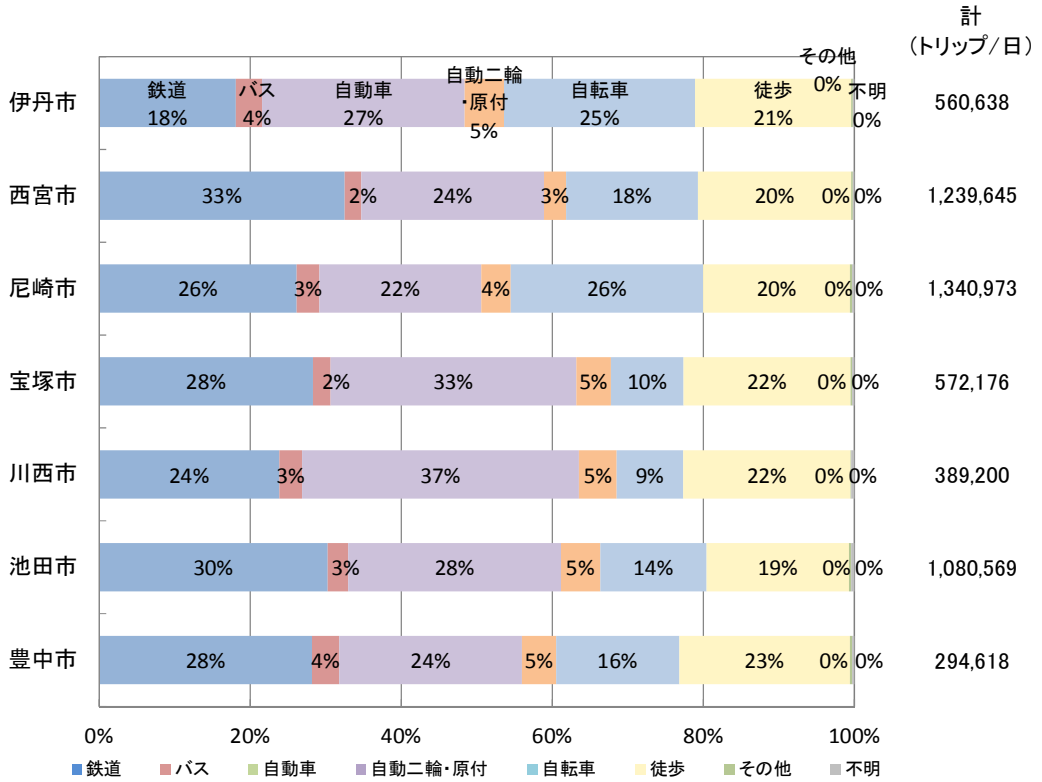


出典） 平成 12 年･平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
（平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果）

(3) 利用交通手段

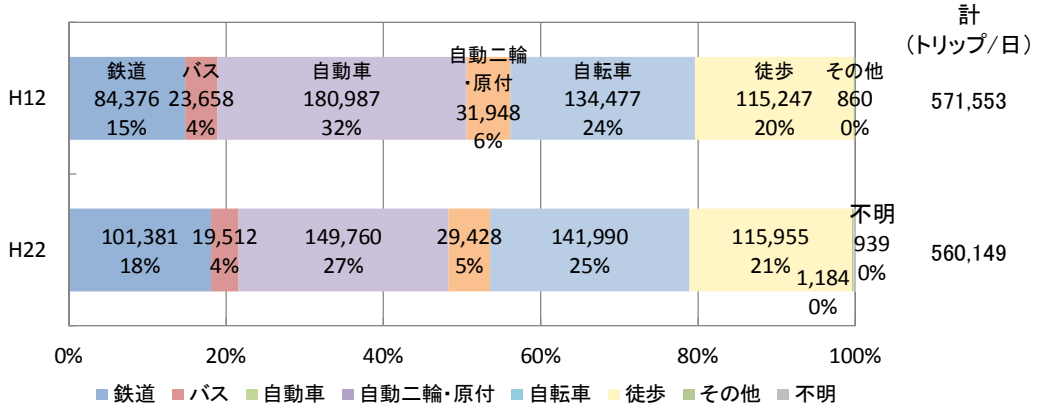
- 市の利用交通手段の割合は、自動車利用、自転車利用が約３割で高くなっています。
- 隣接市と比較すると、自転車利用の割合は、南部の尼崎市を除いた近隣市では２割以下なのに対し、伊丹市は尼崎市と同様に約３割で高くなっています。
- また、鉄道利用の割合は伊丹市が約２割で最も低く、自動車利用の割合は約３割で、北部の川西市、宝塚市、池田市より低い割合になっています。
- 平成 12 年から平成 22 年の市の利用交通手段の推移をみると、自動車利用が割合、トリップ数ともに減少し、鉄道利用、自転車利用、徒歩が割合、トリップ数ともに増加しており、特に鉄道利用の増加が大きくなっています。

＜ 市町別関連トリップの代表交通手段分担率 ＞



出典） 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

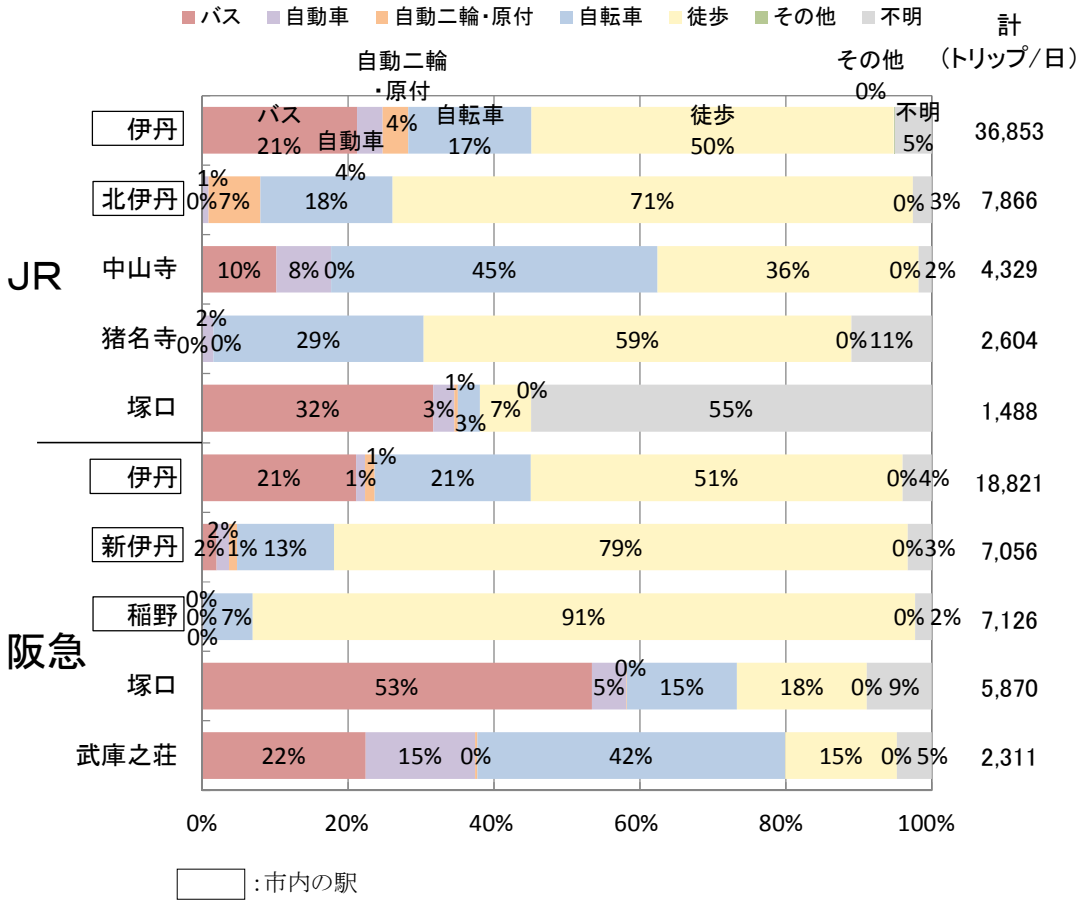
＜ 伊丹市関連トリップの代表交通手段の推移 ＞



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

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

＜ 伊丹市関連トリップの鉄道駅の端末交通手段分担率 ＞



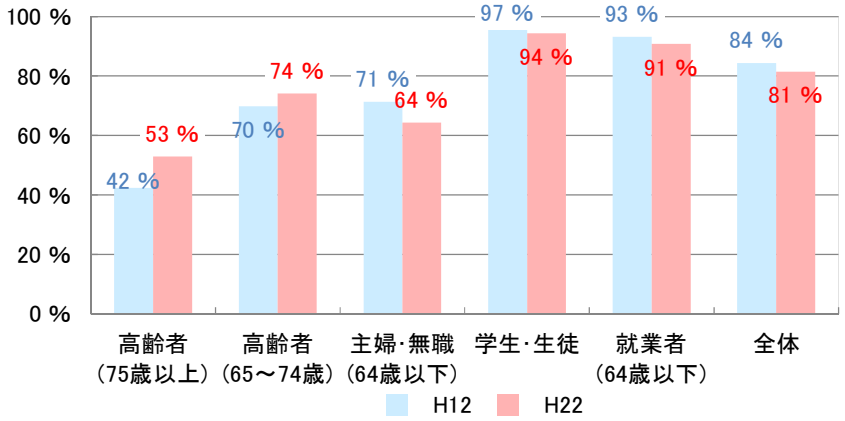
出典）平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
（伊丹市関連トリップによる集計結果）

2.3　個人属性別に見た移動状況

(1) 外出率の比較

・平成 12 年から平成 22 年にかけて、主婦･無職、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。

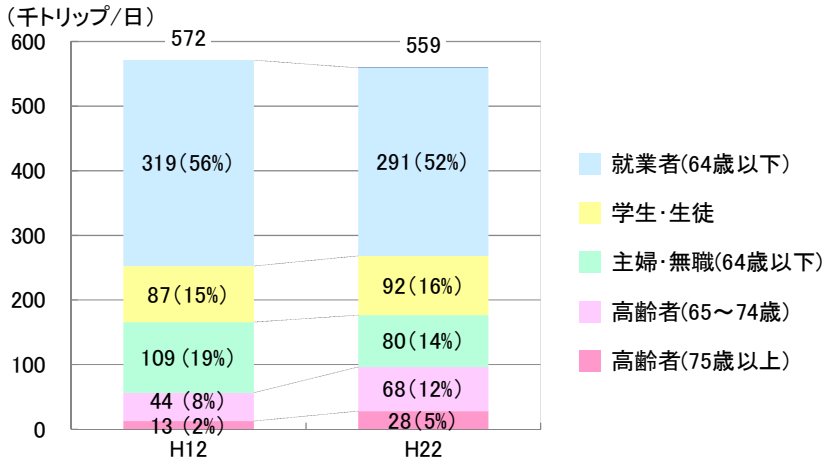
出典）平成 12 年･平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
（平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果）

(2) 個人属性別の移動数の変化

・個人属性別の移動数は、平成 12 年から平成 22 年にかけて、主婦、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 ＞



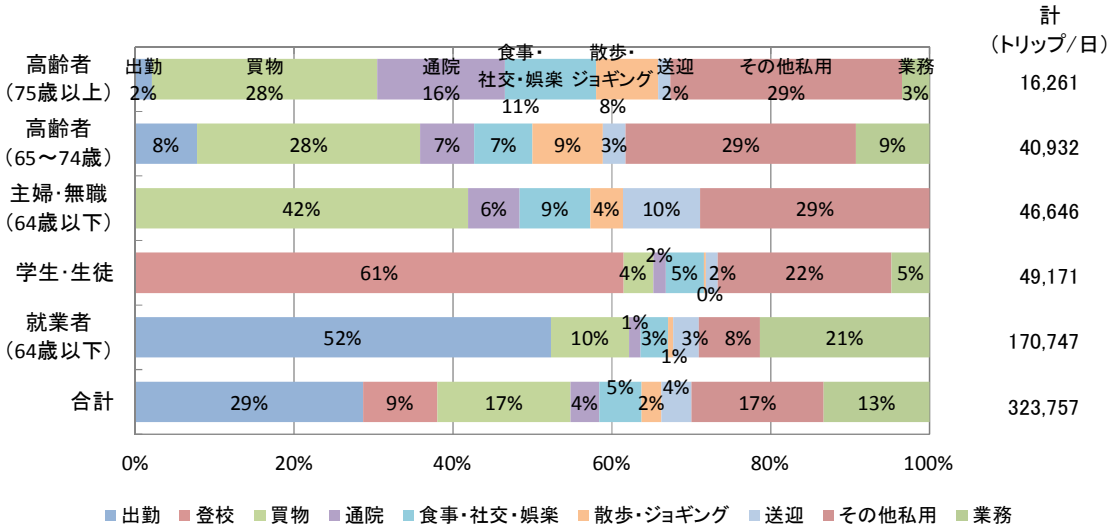
＊）64 歳以下の職業不明者を除く。

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域内の居住者による集計結果）

(3) 個人属性別移動目的

- 75 歳以上の高齢者では、通院目的での移動が約２割、食事･社交･娯楽目的が約１割で、いずれも他の属性より高くなっています。
- 主婦･無職の人では、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 ＞



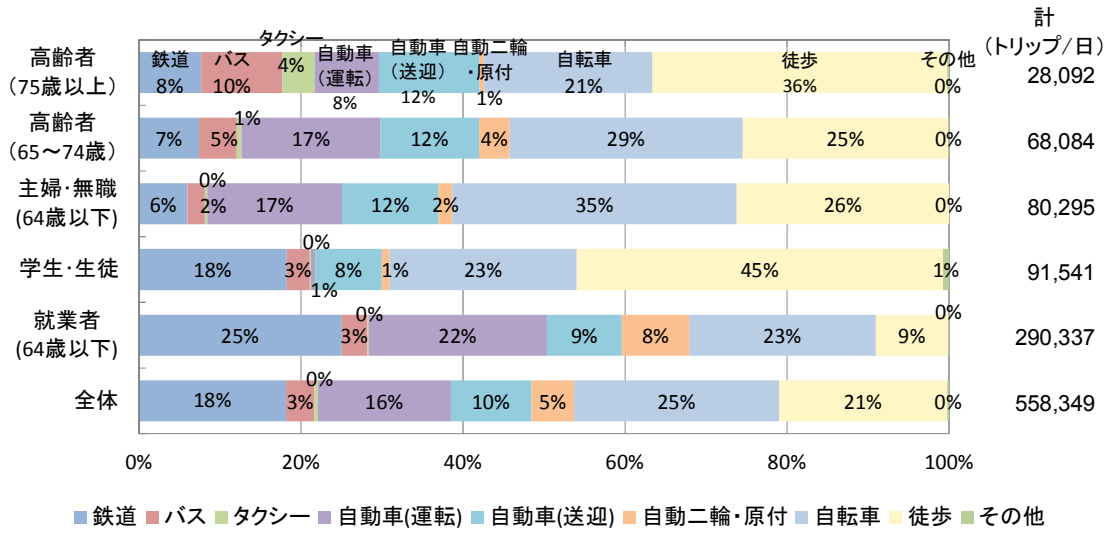
＊）　伊丹市関連トリップによる集計結果。
＊＊）帰宅目的を除く。

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。

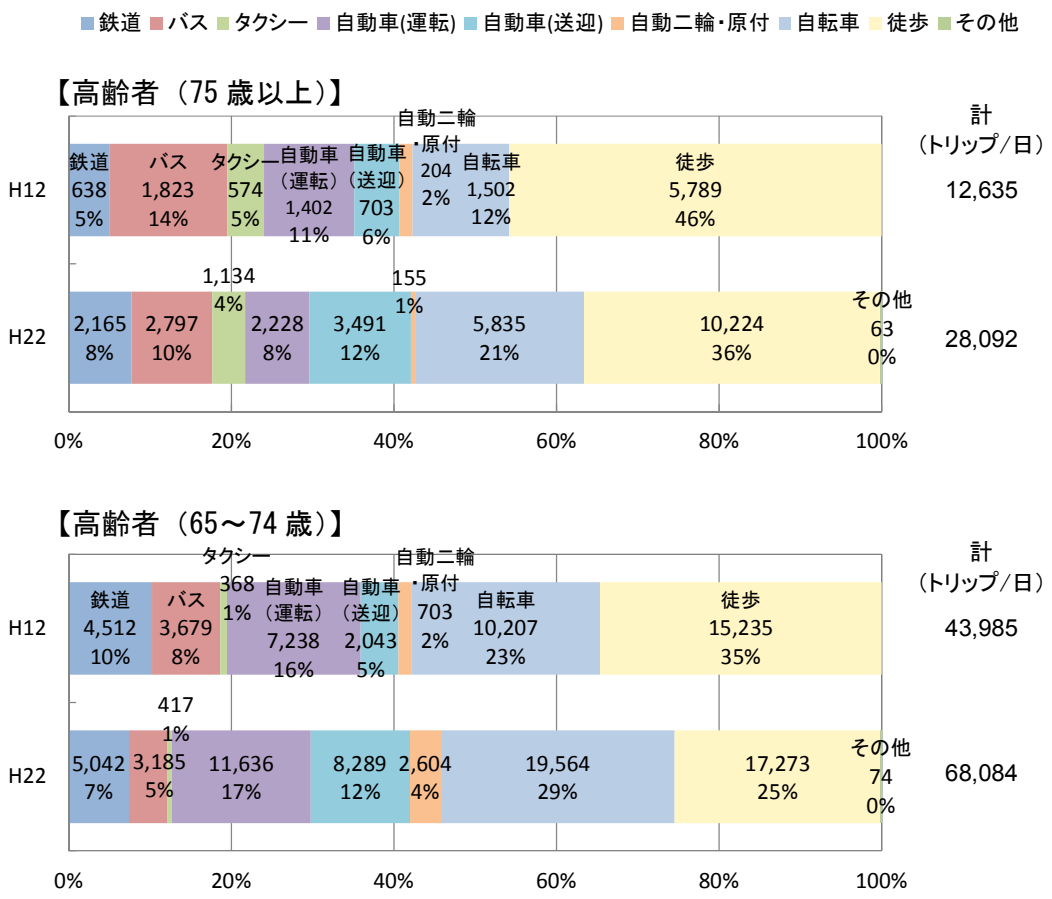
・65～74 歳の高齢者でも、自転車利用が増加しており、移動量では約２倍になっています。

・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。

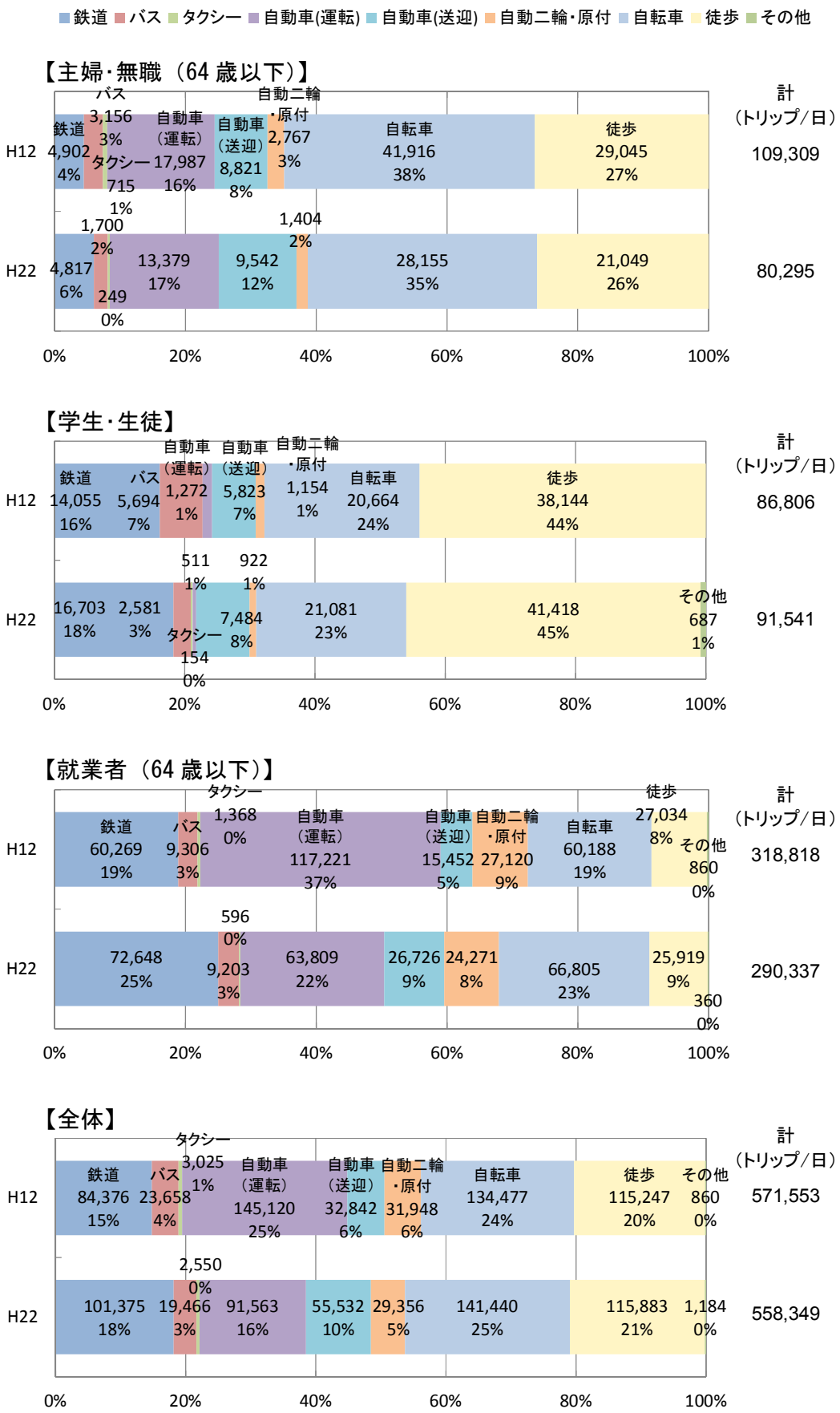
・就業者の人の移動総量は約１割減少している中で、鉄道、自動車（送迎）、自転車が増加し、一方で自動車（運転）が約半分に減少しています。

＜ 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）



＊）　伊丹市関連トリップによる集計結果。

＊＊）　職業不明及び手段不明を除く。

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

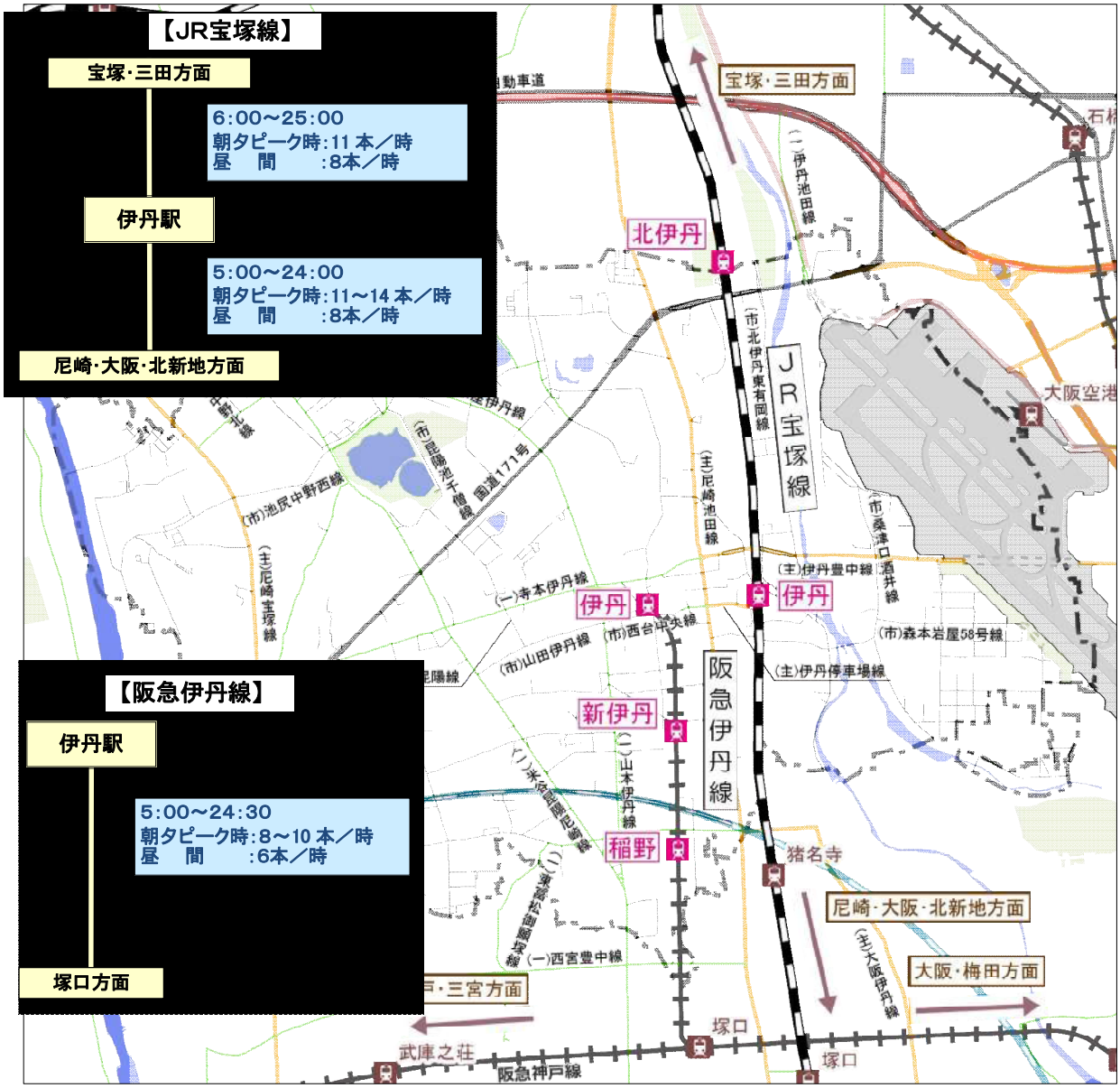
2.4　伊丹市における交通の現状

(1) 鉄道の現状

① 伊丹市における鉄道の概要

- 定時性が確保され大量輸送が可能な鉄道が、市の東部を南北に、ＪＲ宝塚線と阪急電鉄伊丹線が並行して走っています。市内にはＪＲ宝塚線の伊丹駅、北伊丹駅、阪急電鉄伊丹線の伊丹駅、新伊丹駅、稲野駅があり、阪急電鉄伊丹線は阪急電鉄神戸線と塚口駅で接続する伊丹駅を終点とした支線になっています。
- 朝夕のピーク時には、ＪＲ宝塚線では 11～14 本／時、阪急電鉄伊丹線では８～10 本／時の運行があり、大阪へは約 20 分、三ノ宮へは約 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。

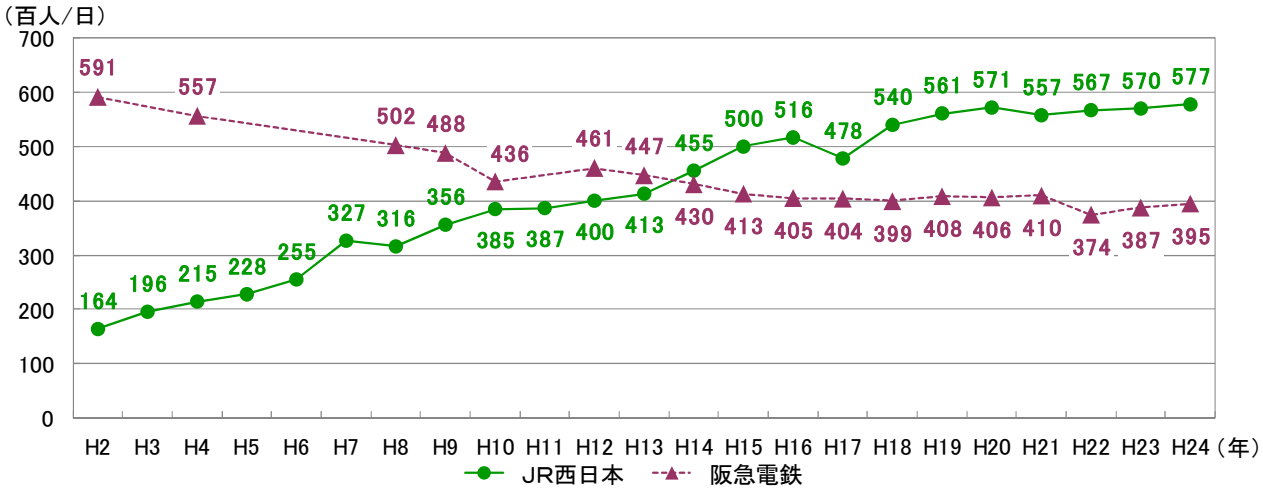
＜ 伊丹市における鉄道の概要 ＞



② 鉄道の利用状況

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

＜ 鉄道乗降客数 ＞



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

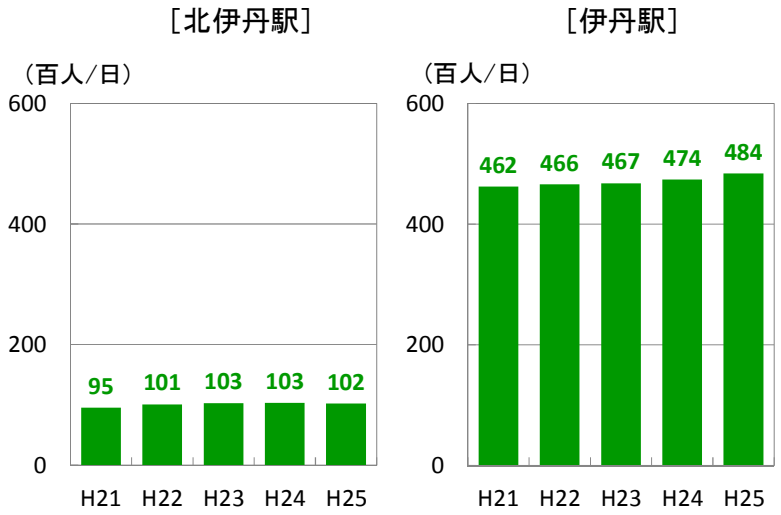
出典）伊丹市統計書

・駅別の乗降客数は、ＪＲ宝塚線 伊丹駅が平成 25 年に約４万８千人／日で最も多く、次いで多い阪急伊丹線 伊丹駅の約２万４千人／日の約２倍になっています。

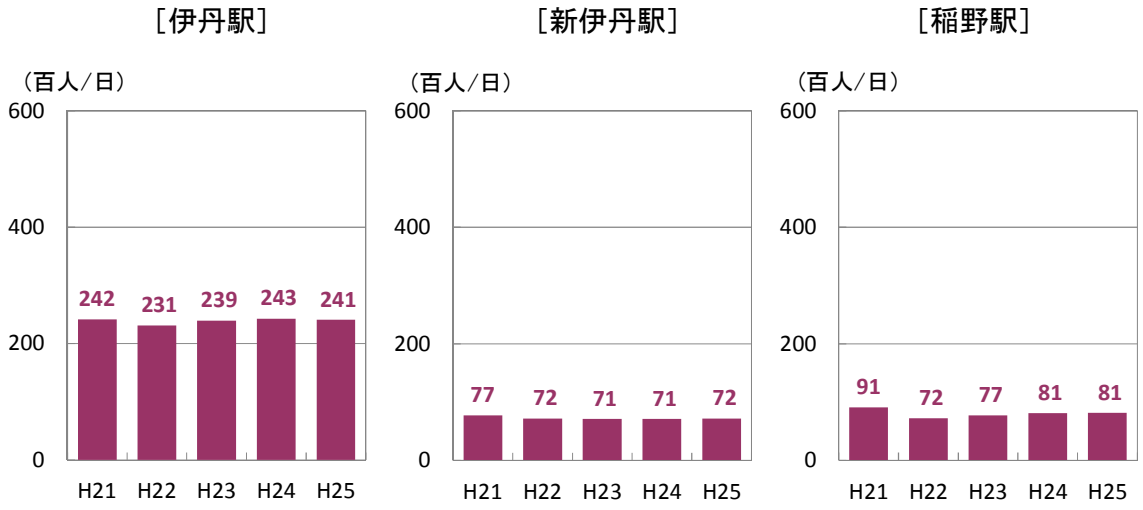
・ＪＲ宝塚線の駅は北伊丹駅は約１万人／日で横ばいですが、伊丹駅では微増傾向にあり、阪急電鉄伊丹線の駅は、いずれの駅でも横ばいで推移しており、新伊丹駅は約７千人／日、稲野駅は約８千人／日となっています。

＜ 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 ＞

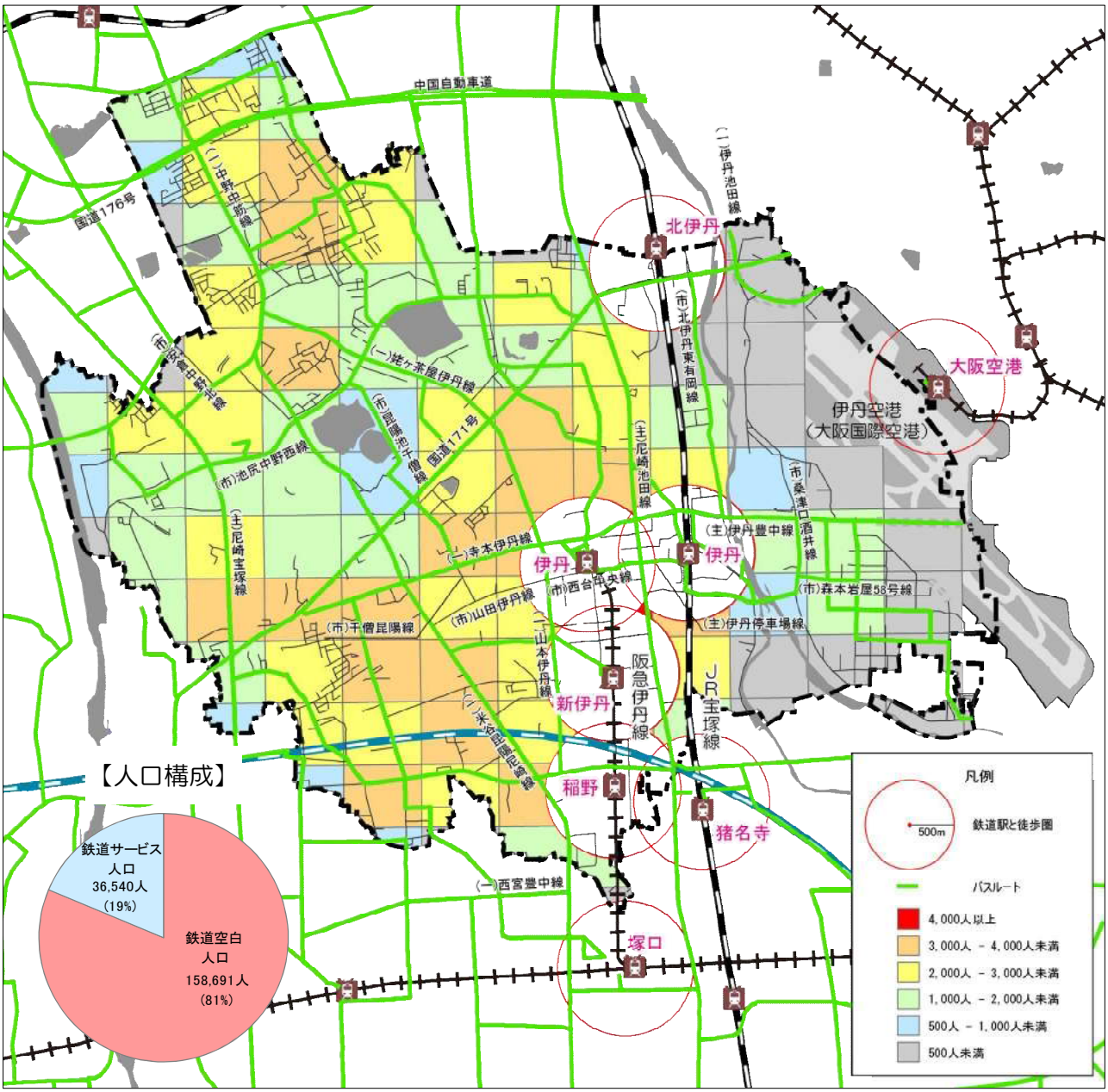
鉄道	駅	改札	自動体外式除細動器（AED）	エレベーター	エスカレーター	スロープ	トイレ			授乳室
							車椅子対応	オストメイト対応	ベビーベッドまたはベビーキープ	
JR	北伊丹	北改札口	○					○	○	
		南改札口	○	○		○	○			
	伊丹	中央改札口	○	○	○	○	○	○	○	
	猪名寺	中央改札口	○	○		○	○	○	○	
阪急	伊丹	中央改札口	○	○	○	○	○	○	○	○
	新伊丹	西改札口	○			○				
		東改札口				○	○		○	
	稲野	西改札口	○			○	○	○	○	
		東改札口				○				

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 ＞

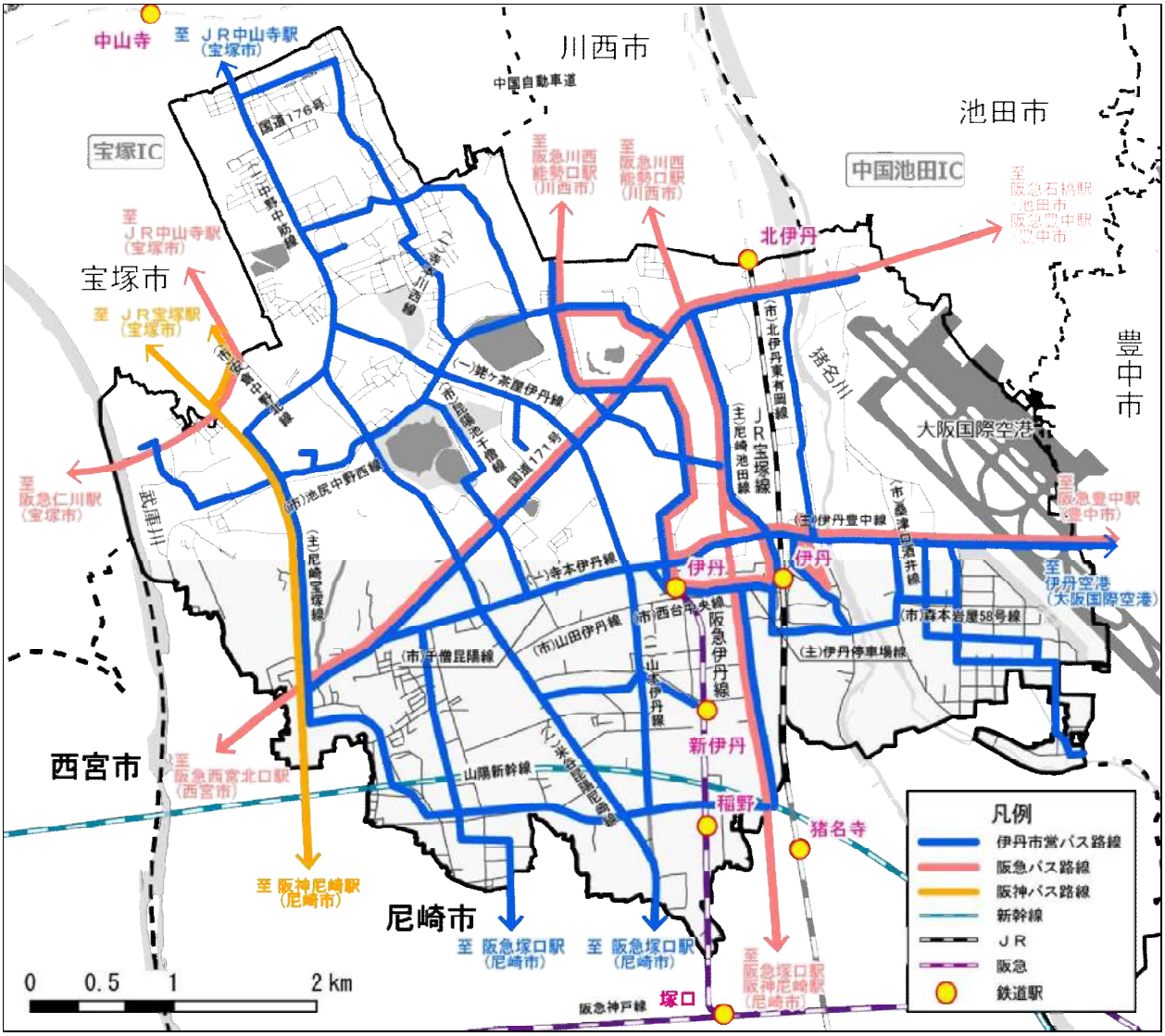


(2) 路線バスの現状

① 伊丹市における路線バスの概要

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

＜ 伊丹市における路線バスの概要（再掲 p. Ⅰ-8）＞



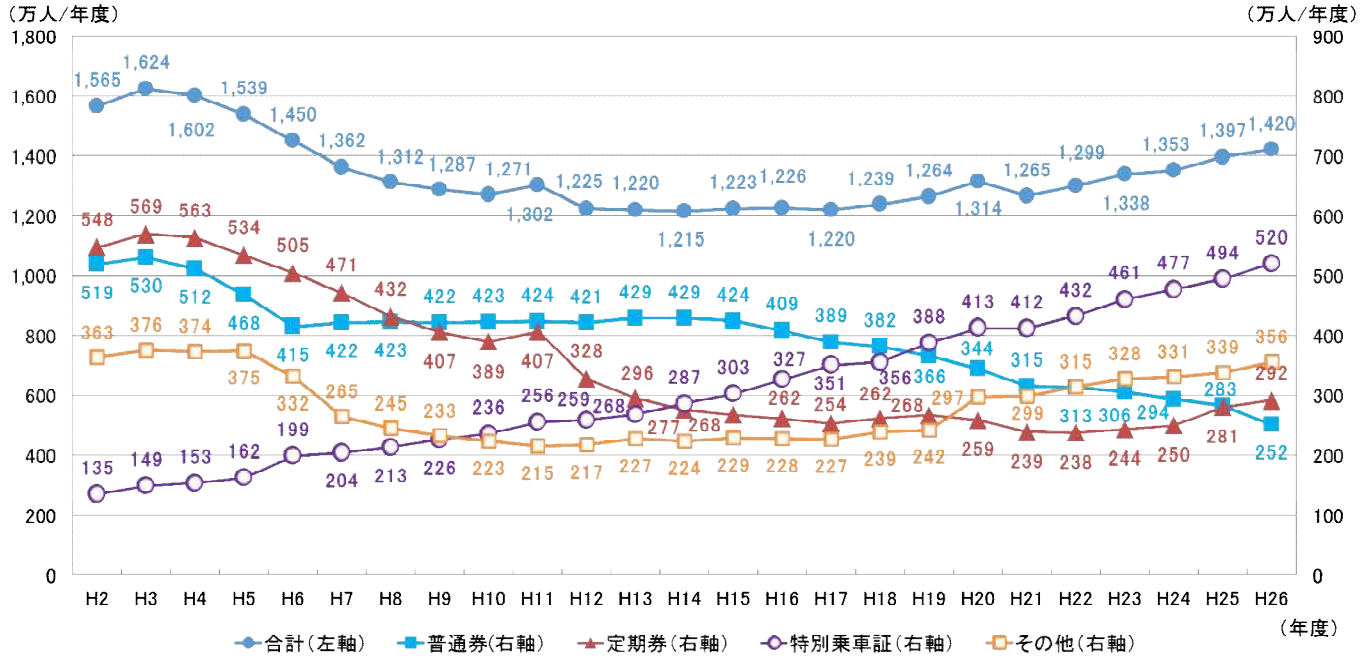
＜ 伊丹市を運行する阪急バス･阪神バスの運行路線 ＞

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

② 路線バスの利用状況

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

＜ 伊丹市営バスの輸送人員の推移 ＞



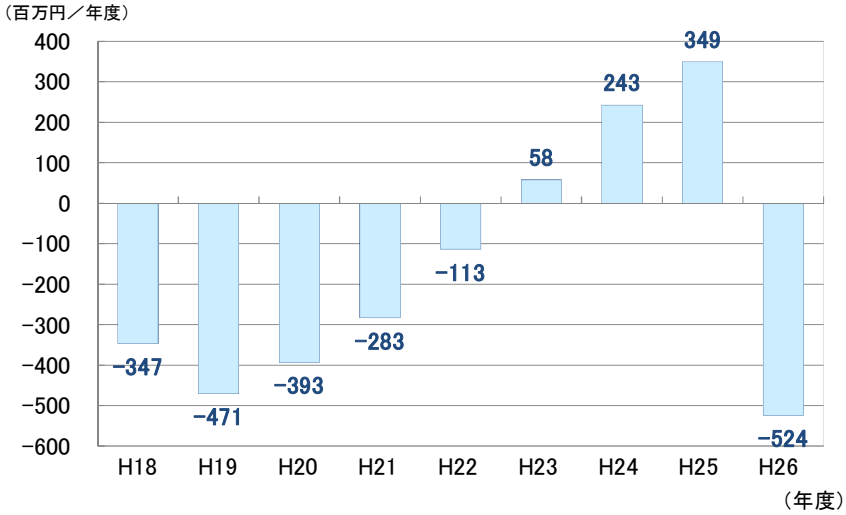
＊）その他は、一日乗車券、回数券、回数カード、ICカード。

出典）伊丹市所管データ

③ 路線バス事業への支援状況

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

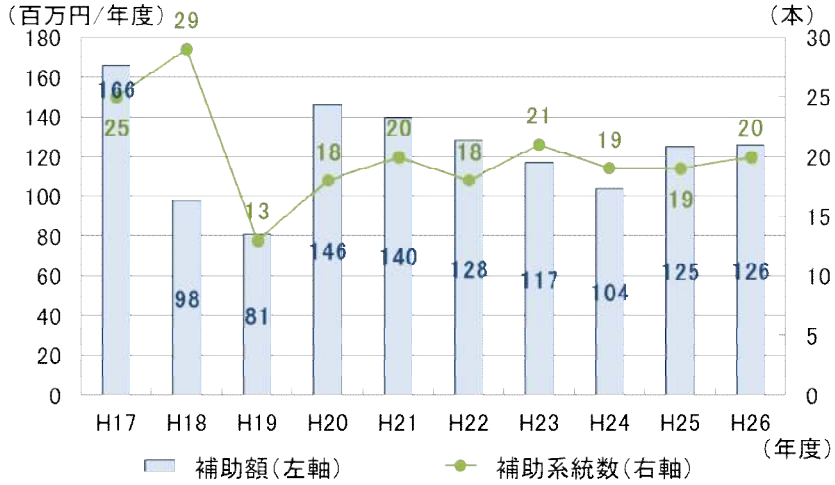
＜ 市営バスの経営状況 ＞



出典）伊丹市交通局ホームページ

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

＜ 路線バスに対する行政の支援状況 ＞

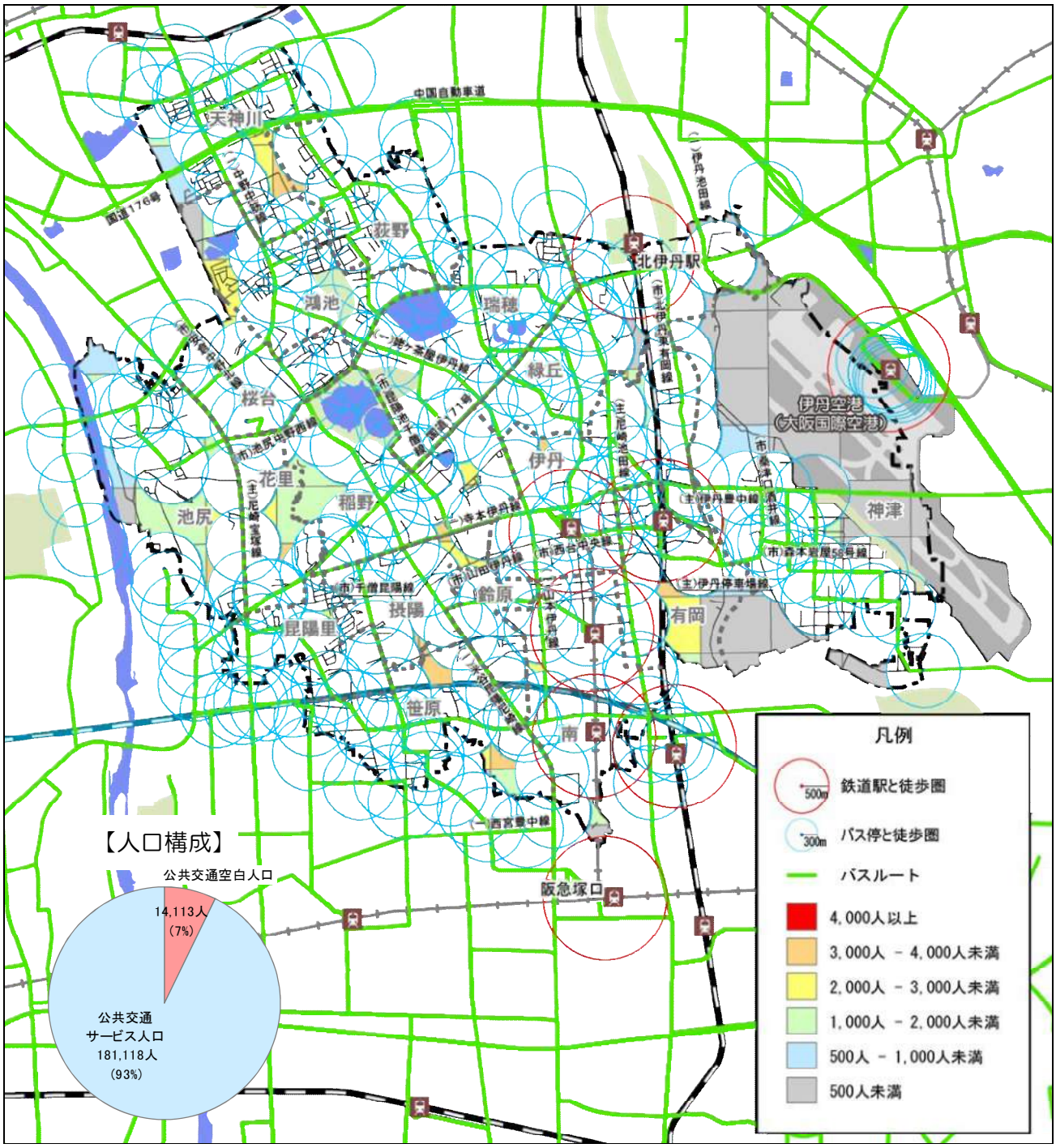


＊）補助系統は、営業係数 125 以上の系統。
出典）伊丹市所管データ

(3) 公共交通サービスの利用圏域

- ＪＲ宝塚線及び阪急伊丹線の各駅を中心に半径 500m、各バス停（阪急バス･阪神バスも含む）を中心に半径 300mをそれぞれの徒歩圏（公共交通勢圏）と設定すると、鉄道空白地を市営バス等の路線がカバーしているため、市民の 93%が公共交通勢圏に居住しています。
- 市の西部は、他市との移動が多い（p.Ⅰ-14 参照）にもかかわらず、公共交通のない地区が残されており、自転車での移動が多くなっています。（p.Ⅰ-19 参照）

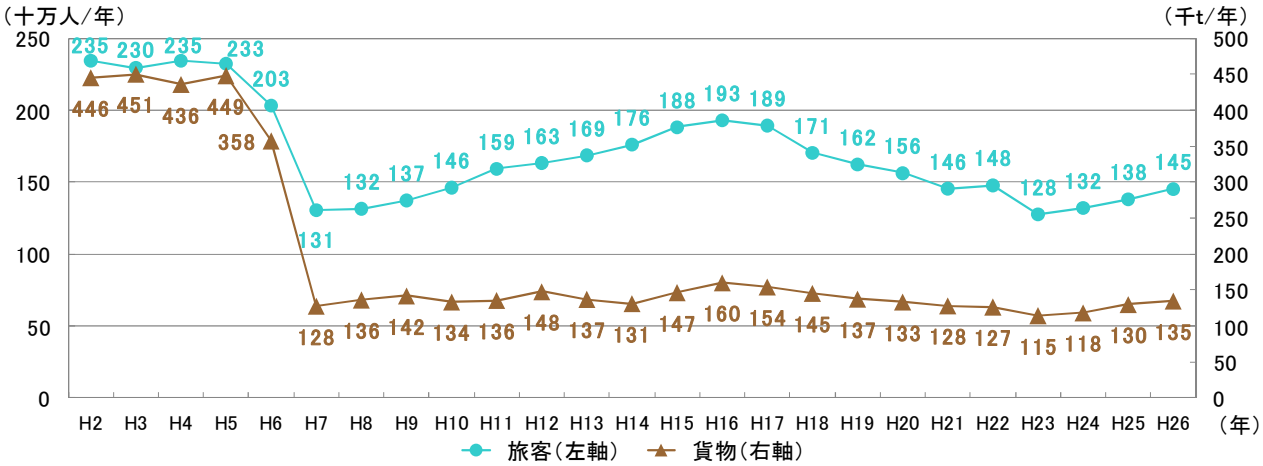
＜ 公共交通勢圏図 ＞



(4) 伊丹空港（大阪国際空港）の現状

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

＜伊丹空港（大阪国際空港）の空港輸送量の推移 ＞

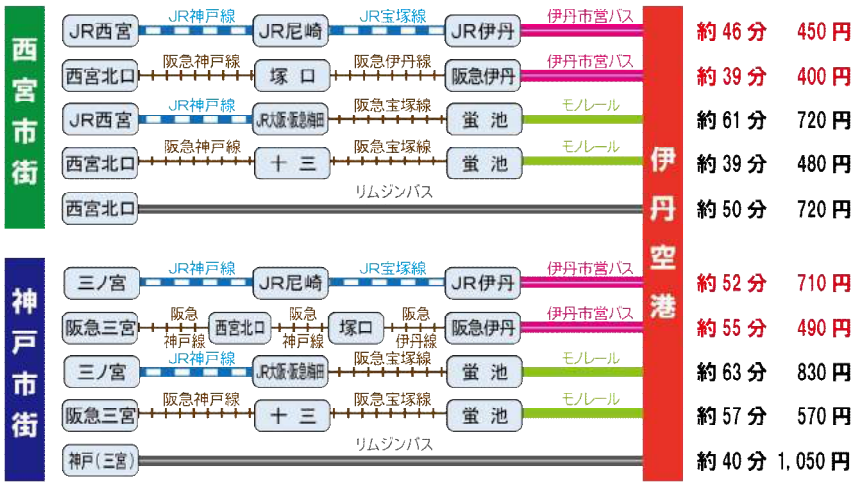


出典）伊丹市統計書

(5) 伊丹空港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のアクセスについて、市営バスを利用する場合とモノレールやリムジンバスを利用する場合とを比べると、市営バスを利用する場合、時間も短縮でき低料金ですが、市営バス伊丹空港線の平成 26 年度の輸送人員は約 66 万人、直行便は約 12 万人で、平成 17 年度以降ほぼ横ばいで伸び悩んでいます。
- 市営バス伊丹空港線の営業係数は、平成17年度以降100を超える赤字路線となっており、直行便は平成26年度では292となっています。

＜ 伊丹空港への所要時間及び料金比較 ＞

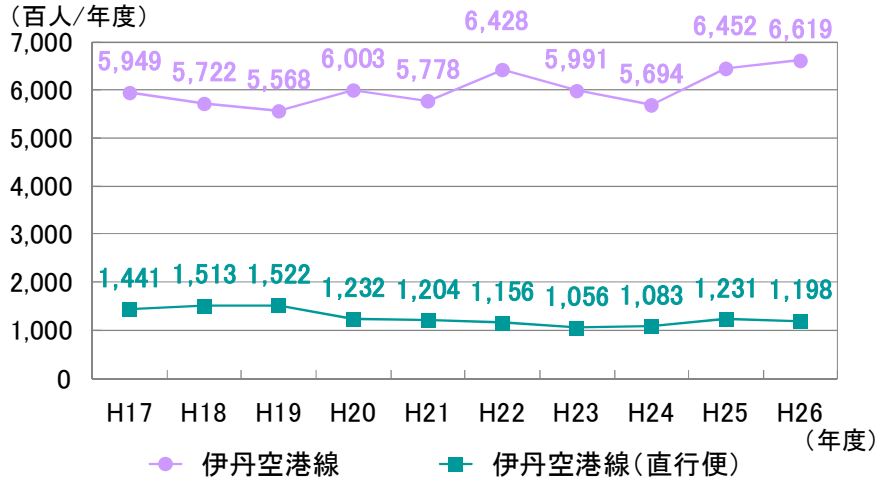


出典）大阪国際空港ホームページ
路線検索サイト

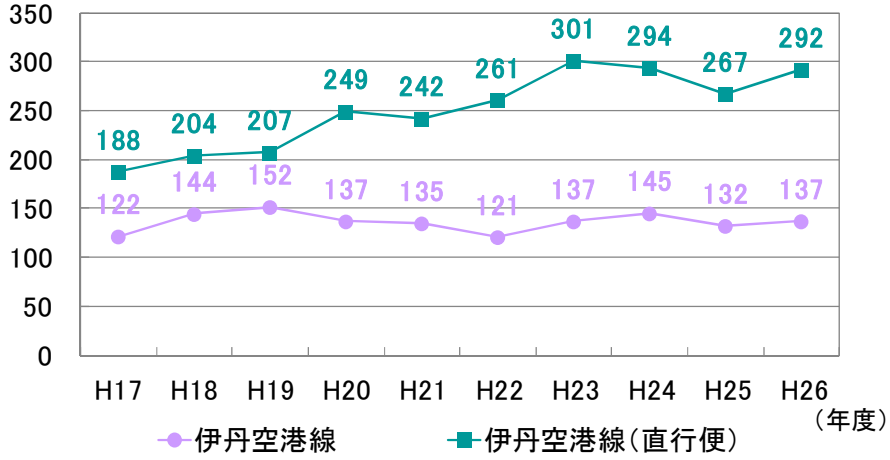
＜ 伊丹市営バス空港線運行ルート ＞

＜ 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】



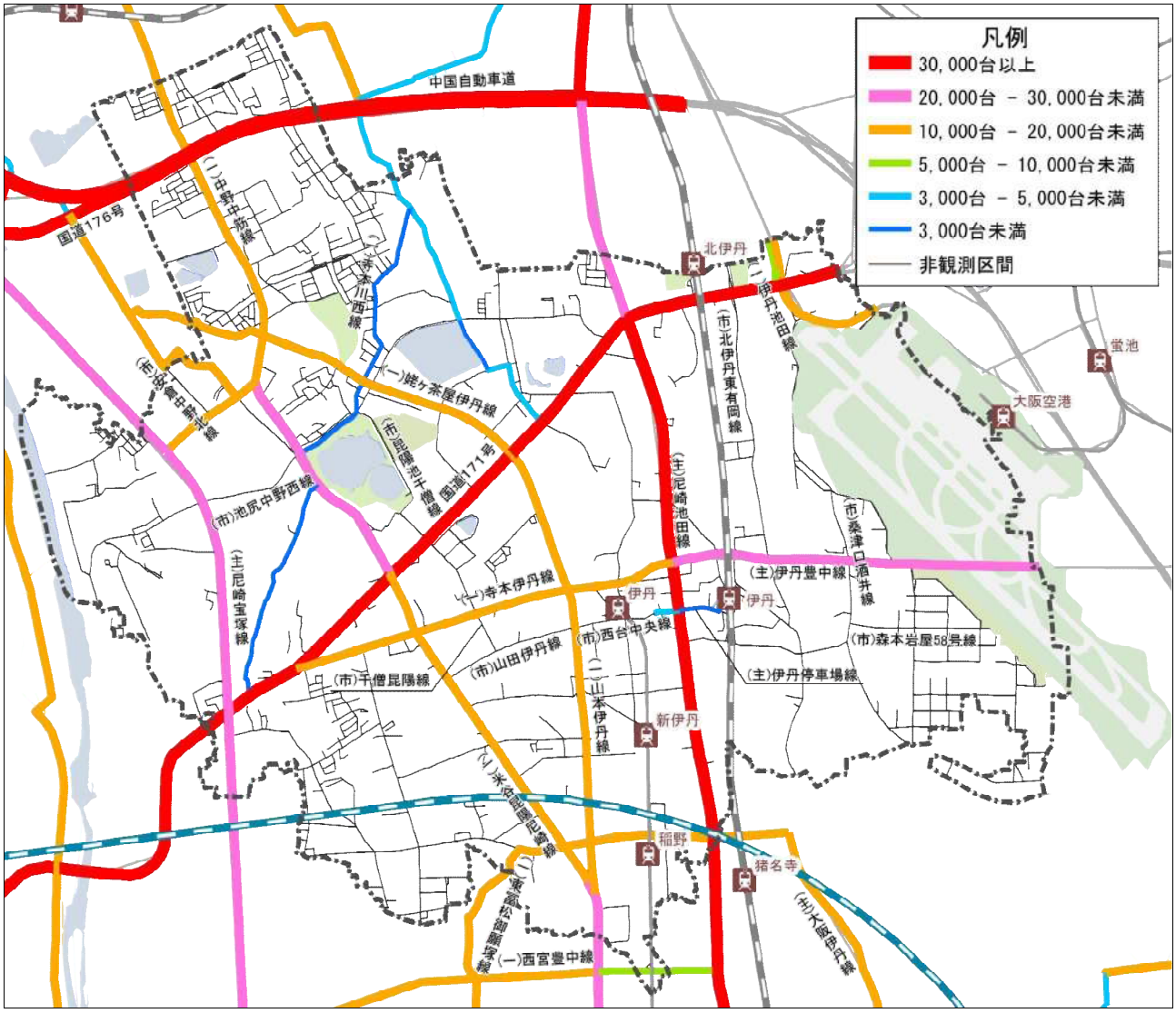
出典）伊丹市所管データ

(6) 自動車交通の現状

① 路線別自動車交通量

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

＜ 路線別自動車交通量 ＞

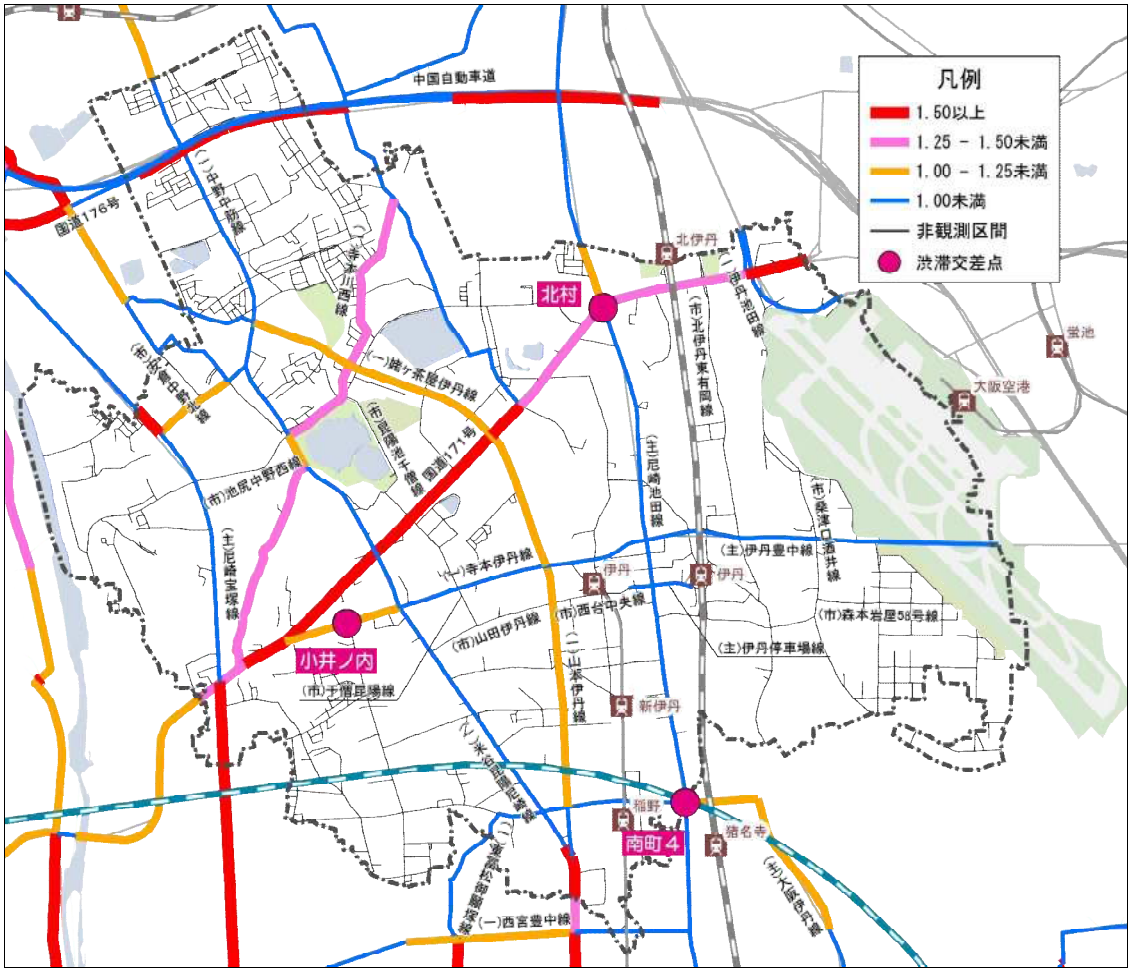


出典）平成 22 年度道路交通センサス

② 道路の混雑状況

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

＜ 路線別混雑度 ＞



＊）混雑度は、12 時間混雑度。
出典）平成 22 年度道路交通センサス

【兵庫県「新渋滞交差点解消プログラム」での渋滞交差点の定義】

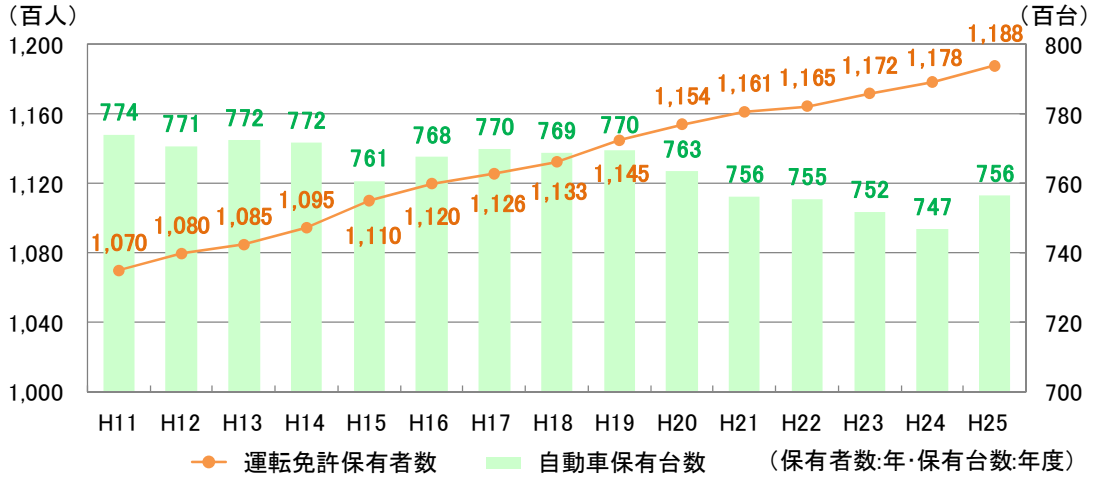
1．信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを３回以上する箇所
2．信号がない交差点で、交差点を通過するのに２分以上要する箇所
3．1.、2．に該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者及び公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所

③ 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数

・市の自動車運転免許保有者数は、平成 11 年以降増加し続けており、平成 25 年は約 1,188 百人でした。

・一方で、自動車保有台数においては、平成 11 年度以降減少傾向にあり、平成 25 年度は約 756 百台となっています。

＜ 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数の推移 ＞

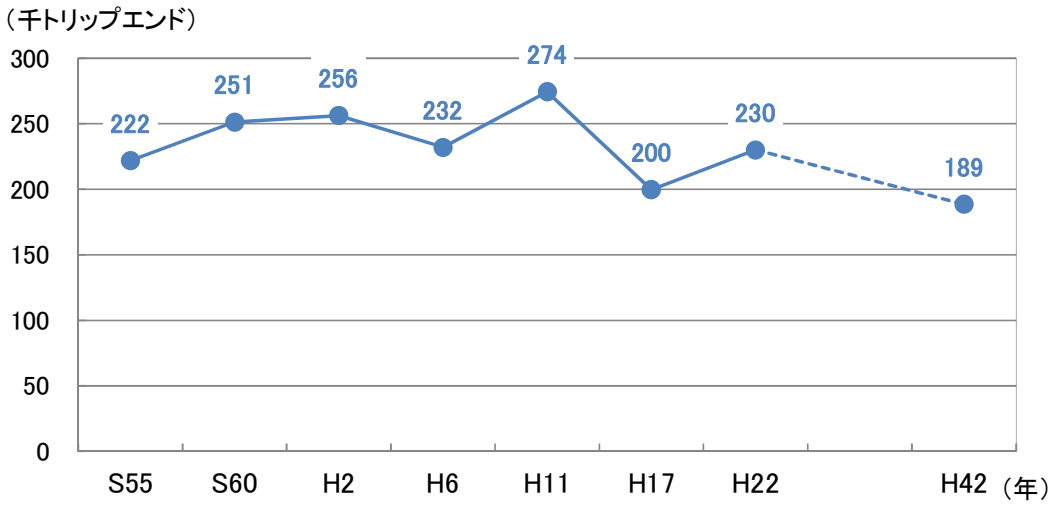


出典）交通年鑑
兵庫県市区町別主要統計指標

④ 自動車交通量の変化

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

＜ 自動車発生集中交通量の推移 ＞



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

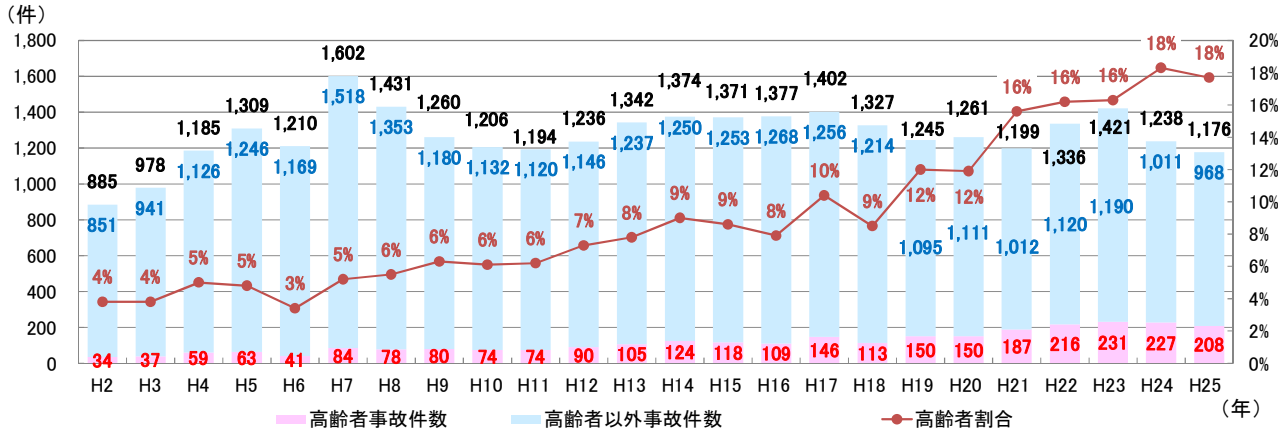
＊＊）将来自動車発生集中交通量は、国土交通省が平成 17 年度道路交通センサスデータ等を基に平成 24 年フレームにより推計した結果。

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

⑤ 交通事故の状況

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

＜ 高齢者が第１当事者となる交通事故件数の推移（伊丹警察署管内）＞



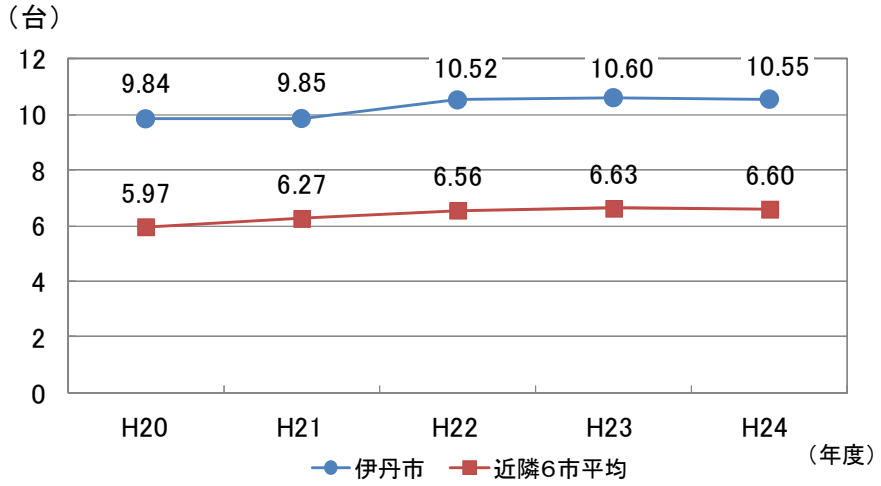
出典）交通年鑑

(7) 自転車交通の現状

① 自転車防犯登録台数

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

＜ 人口 100 人当たり自転車防犯登録台数の推移 ＞



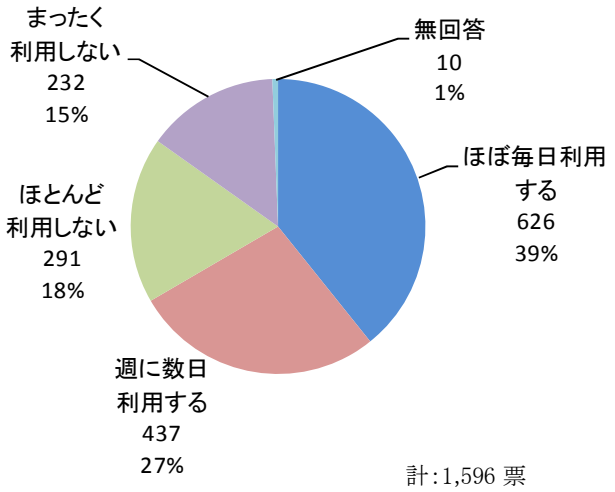
市	登録台数/市民100人
伊丹市	10.55
近隣6市平均	6.60
尼崎市	12.00
西宮市	8.38
芦屋市	3.32
宝塚市	5.86
川西市	4.90
三田市	5.16

出典）伊丹市所管データ

② 自転車の利用頻度

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

＜ 自転車の利用頻度 ＞

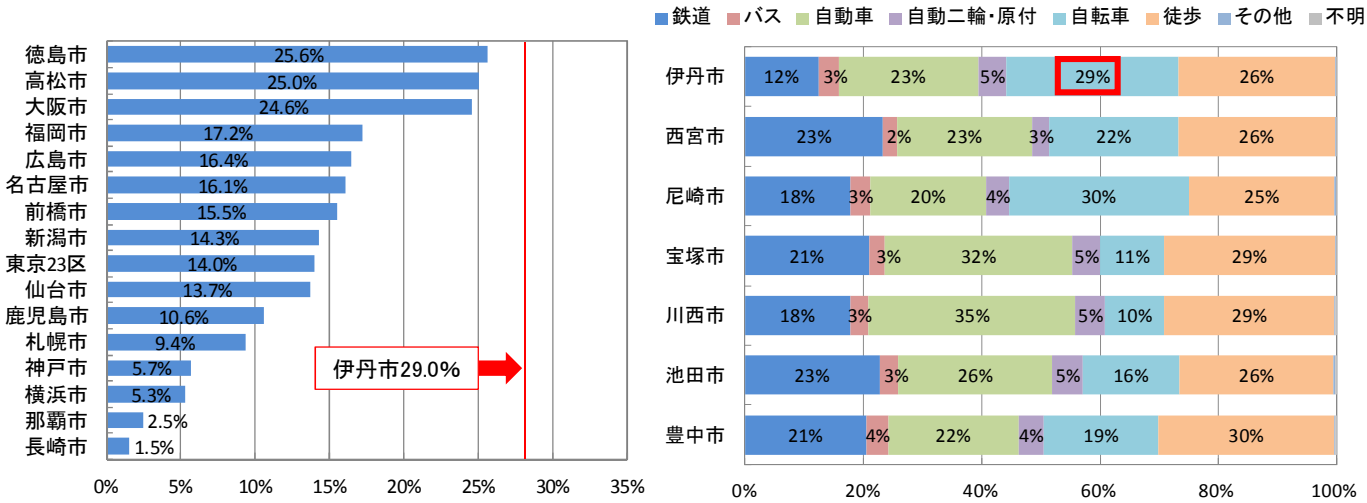


出典） 平成 26 年伊丹市自転車利用に関するアンケート調査

・伊丹市における自転車利用割合は 29%で、各県の主要都市と比較して高い値となっています。

・近隣 6 市の中でも尼崎市に次いで高い値となっています。

＜ 国内各都市（県庁所在地）の自転車利用割合 ＞



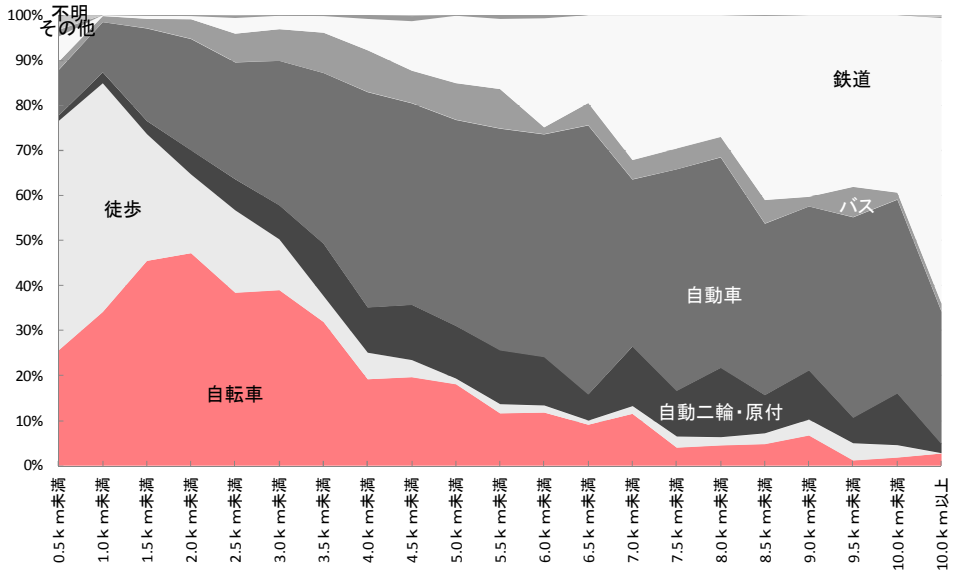
出典）国土交通省国土技術政策総合研究所

＊）発生集中量による集計結果

③ 移動距離帯別の自転車利用割合

- 市では、自転車は、3.0 ㎞未満で徒歩を除いて最も多く利用されています。
- 自転車は、5km 程度の短距離の移動において、鉄道やバス等の公共交通や自動車よりも所要時間が短いことから、市域が概ね5km 四方でコンパクトな本市では、市内の移動は自転車が最も時間的･経済的に効率的な交通といえます。

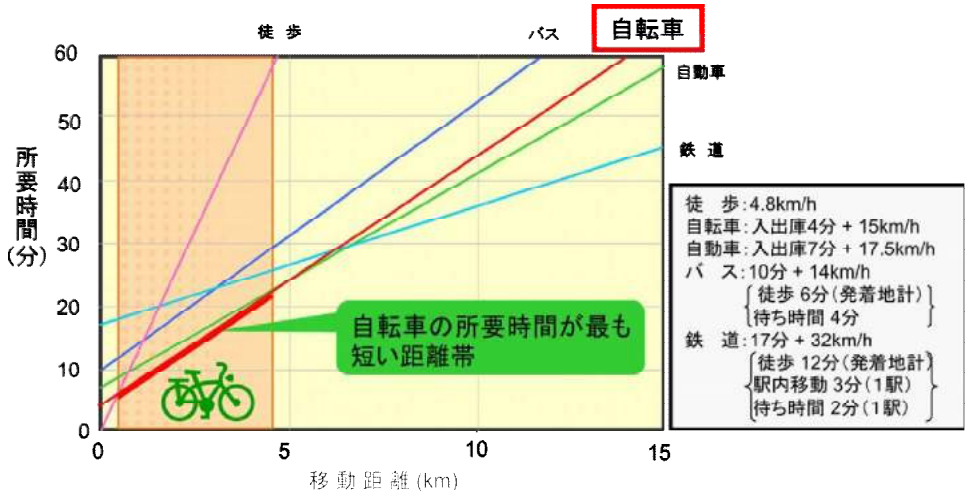
＜ 伊丹市関連トリップの移動距離帯別代表交通手段分担率 ＞



＊）伊丹市関連トリップによる集計結果。

出典）平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

＜ 短距離の効率性に優れた自転車 ＞



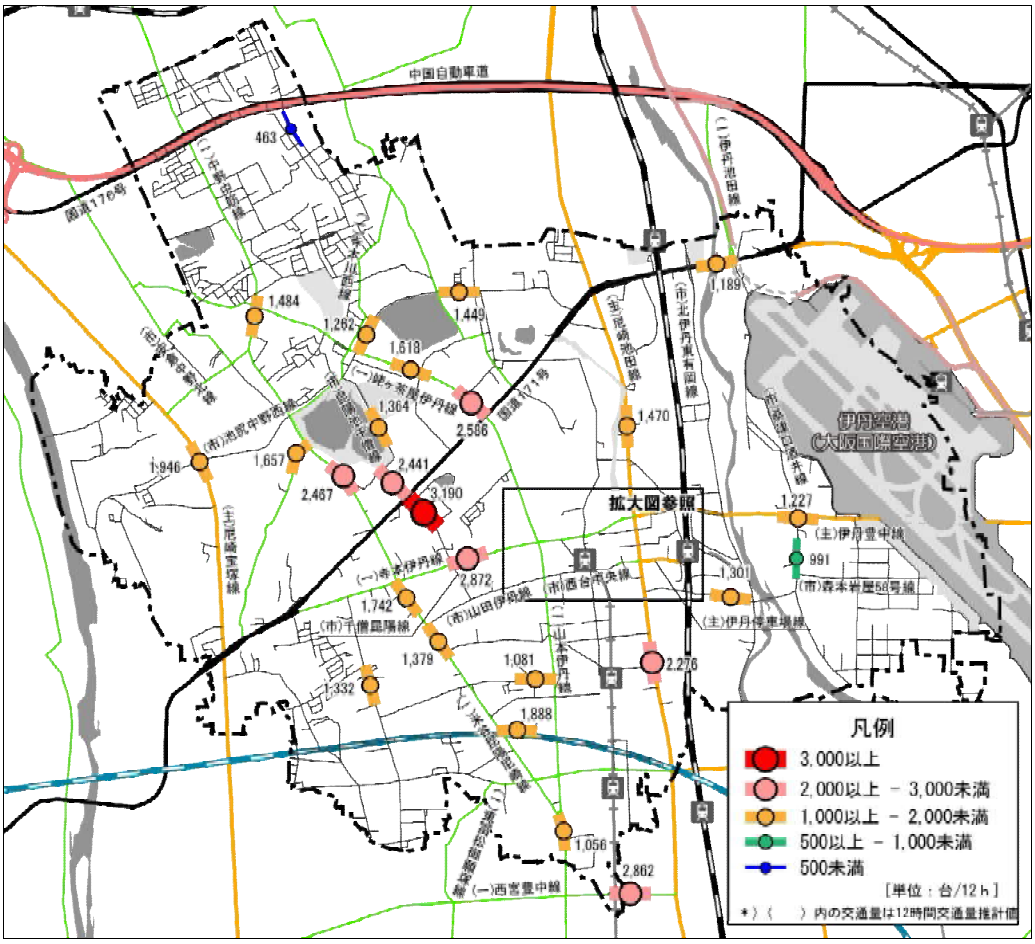
出典）国土交通省道路局

④ 自転車の利用状況

・市内で観測された自転車交通量は、市の中心であるＪＲ伊丹駅及び阪急伊丹駅周辺で特に多くなっています。

・市の中心部だけでなく、市内全域で自転車交通量は概ね 1,000 台以上と多くなっています。

＜ 昼間 12 時間自転車交通量（伊丹市全域） ＞

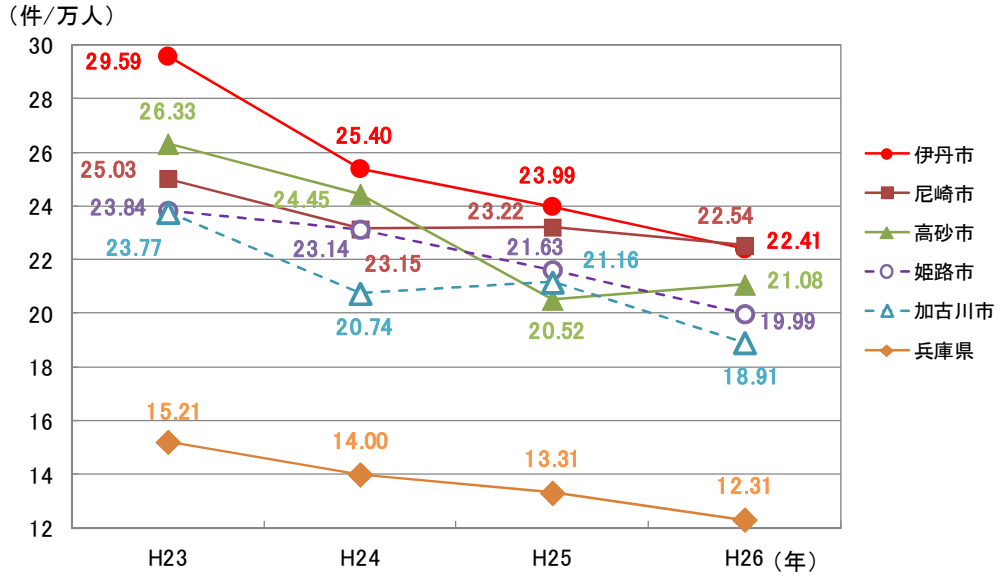


＜ 昼間 12 時間自転車交通量（ＪＲ伊丹駅及び阪急伊丹駅周辺） ＞

⑤ 交通事故の状況

- 人口１万人当たりの自転車事故件数は、近年減少傾向にありますが、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 ＞

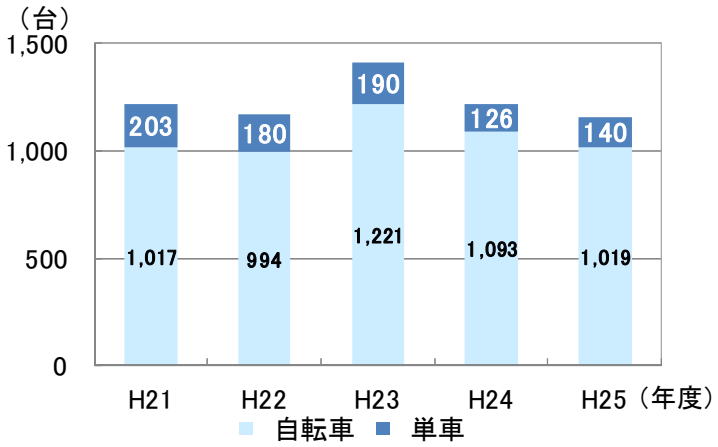
			平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
伊丹市	交通事故発生件数 a	（件）	1,421	1,238	1,176	1,123
	自転車関連事故件数 b	（件）	581	500	473	442
	自転車関連事故割合 b/a	（%）	40.9	40.4	40.2	39.4
兵庫県	交通事故発生件数 a	（件）	36,195	34,056	32,734	30,118
	自転車関連事故件数 b	（件）	8,485	7,794	7,400	6,821
	自転車関連事故割合 b/a	（%）	23.4	22.9	22.6	22.6

出典）兵庫県警資料

⑥ 放置自転車等の状況

- 駅周辺の放置自転車等台数は、平成 23 年度をピークに減少していますが、まだ 1,000 台以上の自転車等が放置されており、そのほとんどが阪急伊丹駅周辺に集中しています。
- 市南西部と隣接する尼崎市西部の阪急武庫之荘駅は、平成 25 年度内閣府実施の「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」で全国ワースト 15 位（911 台）と放置自転車が多くなっていますが、伊丹市から阪急武庫之荘駅への自転車利用も多いことから、伊丹市からの移動による放置自転車も多いと考えられます。（p.Ⅰ-19 参照）

＜ 放置自転車等台数の推移 ＞
（伊丹市自転車等放置禁止区域）



出典）伊丹市所管データ

＜ 平成 25 年度駅別放置自転車等台数 ＞

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

出典）伊丹市所管データ

⑻ 高齢者や障がい者等の移動に対する福祉施策

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

＜ 高齢者や障がい者等の移動に対する施策 ＞

○ 市バス特別乗車証（無料乗車証）

- 高齢者や障がい者等の移動手段確保のための福祉施策
- 次のいずれかに該当する人に交付
  - ⑴ 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。）
  - ⑵ 身体障害者手帳（1 級～4 級）所持者
  - ⑶ 療育手帳（A・B1）所持者
  - ⑷ 精神障害者保健福祉手帳（1 級・2 級）所持者
  - ⑸ 被爆者健康手帳・戦傷病者手帳所持者（所得制限あり）

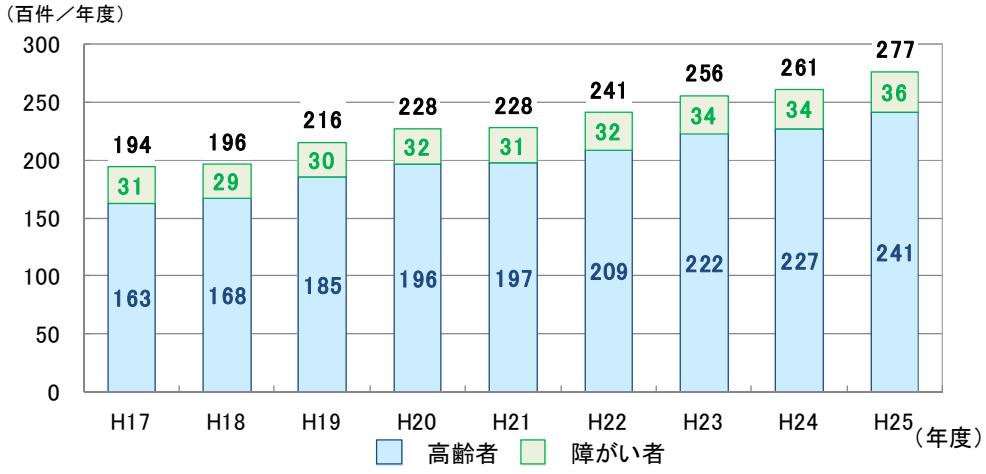
  ＊）なお、⑵の 1 種の人、または⑶⑷に該当する人は、単身用・介護人付乗車証のどちらかを選択できる。

○ 福祉タクシー利用券

- 寝たきりの高齢者や障がい者の医療機関等への送迎に利用するタクシーの基本料金の助成
- 月４枚で年間 48 枚を限度として交付
  （年度途中の申請の場合は１ヶ月につき４枚分）
- 次のいずれかに該当する人に交付
  - ⑴ 身体障害者手帳（1 級･2 級）所持者
  - ⑵ 療育手帳（A）所持者
  - ⑶ 精神障害者保健福祉手帳（1 級）所持者
  - ⑷ 65 歳以上の在宅寝たきり高齢者で介護保険の要介護４または５の認定を受けている人

  ＊）「市バス特別乗車証」と「福祉タクシー利用券」の両方に該当する人は、どちらかを選択。

＜ 特別乗車証発行件数の推移 ＞



出典）伊丹市所管データ

2.5　現状と課題のまとめ

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

現　状　認　識

高齢化の進展
- 活動的な高齢者の増加
- 倍増する高齢者の移動量
- 歩行困難であっても多い高齢者の徒歩での移動
- 高齢者で増加する自分で運転する車での移動
- 高齢者が加害者となる自動車交通事故の増加
- 生産年齢人口減少による交通需要の減少

広域的な移動を支える鉄道
- 市外南北を結ぶ定時制確保・大量輸送が可能な鉄道
- 移動総量が減少している中で、最も増加している鉄道利用
- 増加傾向にあるＪＲ利用者、減少傾向にある阪急利用者

鉄道空白地を補完し市民の移動を支えるバス交通
- 市内約８割を占める鉄道空白地をほぼカバーしているバス交通
- 市の西部に残されている公共交通空白地
- 市営バスの約半数を占める補助対象路線
- 特別乗車証による市営バス利用者の増加
- 高齢者に多く利用されているバス

伊丹市の重要な移動手段である自転車
- 利用割合が高く、今後も伊丹市の移動手段として重要な役割を担うと予想される自転車
- 鉄道駅周辺が特に多いものの、市内全域で利用されている自転車
- 75 歳以上であっても約２割が利用している自転車
- 増大する高齢者の自転車移動量
- 高い割合を占める自転車関連事故
- 駅周辺に集中する放置自転車

歩行者の安全確保
- 伊丹市関連の移動総量は減少している中で、増加している徒歩での移動
- 高齢者、学生･生徒で増加している徒歩での移動
- 徒歩が多い鉄道駅への交通手段
- 充分整備されていない歩行空間

今後減少が予想されるものの残されている自動車交通問題
- 長期間未着手都市計画道路による権利制限
- 残されている渋滞交差点
- 減少傾向にある自動車保有台数
- 利用割合が高いものの減少している自動車利用
- 特に就業者で減少している自分で運転する車での移動
- 今後減少が予想される自動車交通量

伊丹のシンボルである伊丹空港（大阪国際空港）
- 伊丹スカイパークオープンに伴い増加している観光客
- コンセッションによる伊丹空港のさらなる適切かつ有効な活用
- 利便性が高いものの、伸び悩む空港へアクセスする市営バス

計　画　課　題

① 運転免許を持っていない人や家に自動車がない人などの自動車を気軽に利用できない人においても、自立した移動を支え、より活動的で健康的な生活を促進するために、**自動車がなくても生活できる交通体系の確立**が必要です。

② 移動の多様性に対応できる**きめ細かな交通体系**が必要です。

③ 車利用から公共交通や自転車への転換を促進し、**低炭素社会の実現**をめざすことが必要です。

④ これまでの自動車交通に対応した道路をつくる整備から、**今ある道路の機能を最大限に活用する整備に転換**して、厳しい財政状況下においても多様な利用者に対応することが必要です。

⑤ 駅や商業施設、病院など利用頻度の高い施設への、徒歩や自転車での利用環境を向上させることにより、**バリアフリー空間**が整備された、誰にもやさしい**歩いて暮らせるまちづくり**を推進することが重要です。

⑥ 市民の移動を今後も支え続ける**持続可能なバスネットワーク**の再編が必要です。

⑦ 鉄道や路線バスによる公共交通網のさらなる機能強化を図り、市外も含めた**利便性の高い公共交通網**を形成する必要があります。

⑧ **自転車の安全で快適な通行空間**を確保し、歩行者の安全性向上にもつながる自転車利用環境の整備が必要です。

⑨ 良好な駅周辺の交通環境の創出や、歩行者の安全な移動を確保するため、**放置自転車対策**を推進することが必要です。

⑩ **自転車の通行ルールの周知や自転車マナーの向上**により、自転車事故の防止や放置自転車対策を推進することが必要です。

⑪ **長期未着手の都市計画道路**について、計画決定後の社会経済状況等を踏まえて**必要性を見直す**とともに、整備を進めていく上においても、**目的や役割に応じた効率的な道路整備**が必要です。

⑫ 伊丹空港へのアクセス性を向上させることにより、**空港を活かしたまちづくり**を推進することが必要です。また、現在進められているコンセッションによる運営委託実施後の国際線復便への動向を見極め、**伊丹空港を活用した地域経済の活性化**を図る必要があります。

⑬ 利用方法も含めた今後の伊丹市の交通のあり方について、住民や企業などの多様な主体が行政と連携し、**自らの課題として検討し、自主的に行動し実施**できる仕組みづくりを行う必要があります。

第３章　総合交通計画の方向性

3.1　基本理念

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．パートナーシップによるまちづくりの推進

3.2　上位計画の概要

(1) 伊丹市総合計画（第５次）

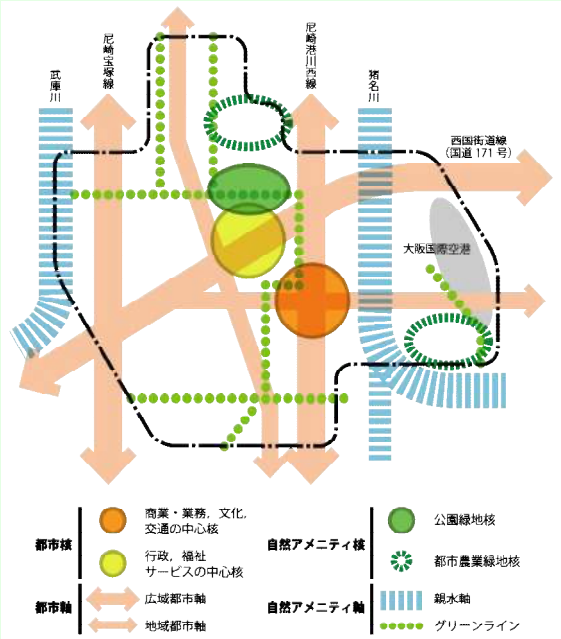
「伊丹市総合計画（第５次）」では、「将来像」、将来像を実現するための「基本目標」、施策展開にあたっての「基本方針」、将来像実現のためのより具体的な目標である「政策目標」を以下のとおり示しています。

【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 それぞれが行動し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、市民が自発的にまちづくりに参画･協働することにより、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 2011」では、「伊丹市総合計画（第５次）」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で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。 

⑵ 伊丹市都市計画マスタープラン２０１１ 続き

＜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。

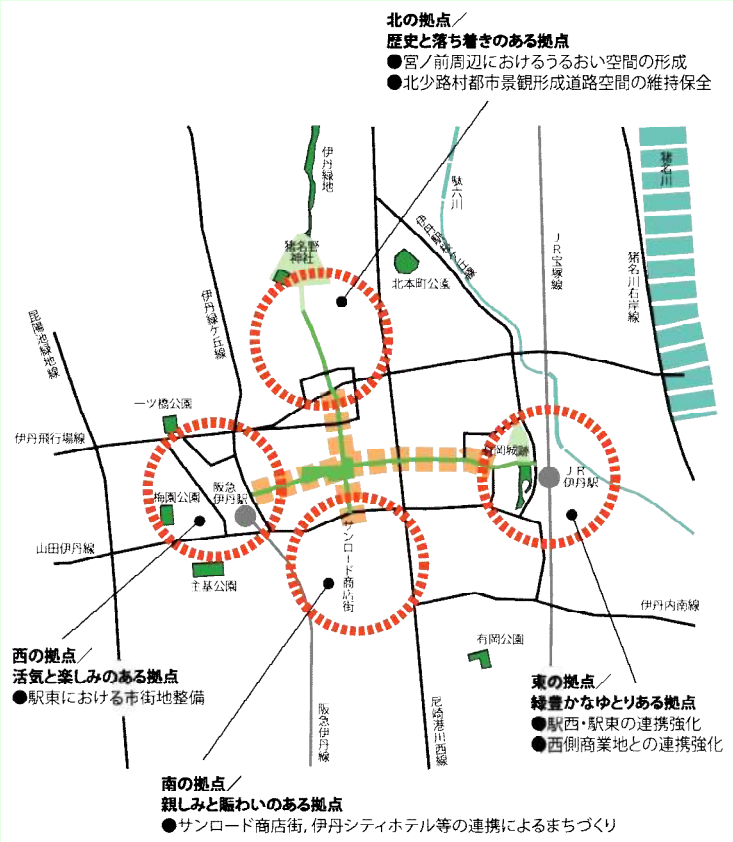
［駐輪場の整備・取り組み方針］

- 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あたっての基本的考え方

市の交通をとりまく現状と課題や、本計画の基本理念に基づき、本計画を推進するにあ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充分に活用できていないところが残されています。

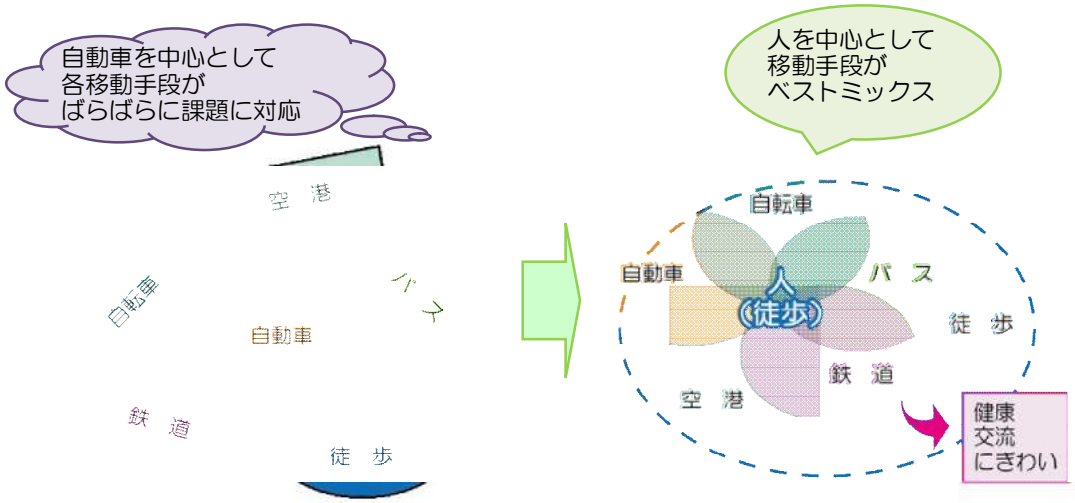
一方で、これからの人口減少、高齢化社会の進展に伴い、自動車交通の減少や自動車を自由に利用できない高齢者の方の増加が予想され、また、環境問題に対する意識や健康志向の高まりなどにより、市民の移動に対するニーズや質に対する価値観も多様化しています。さらに近年、伊丹空港を利用して関西を訪れる人が増加していることに加え、関西国際空港とのコンセッションによる運営により国際線復便が期待されることから、国外･市外から伊丹市に来訪する人の環境整備が必要になります。

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 ＞

【 これまでの交通政策 】　　【 これからの交通政策 】

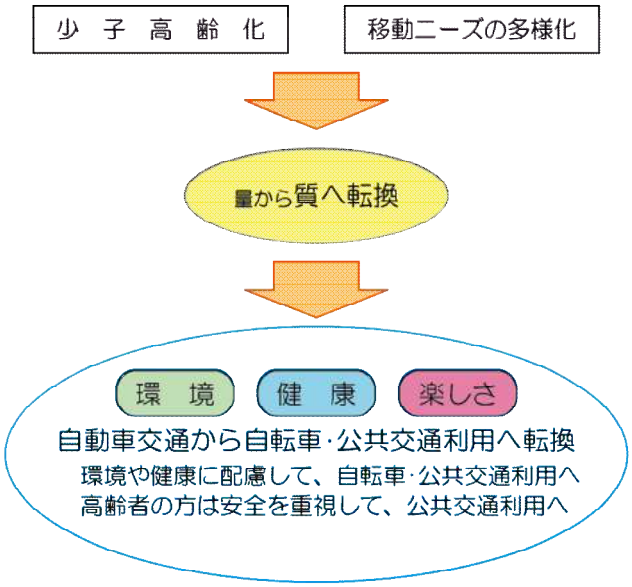


【市民への交通サービス提供の考え方】

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。

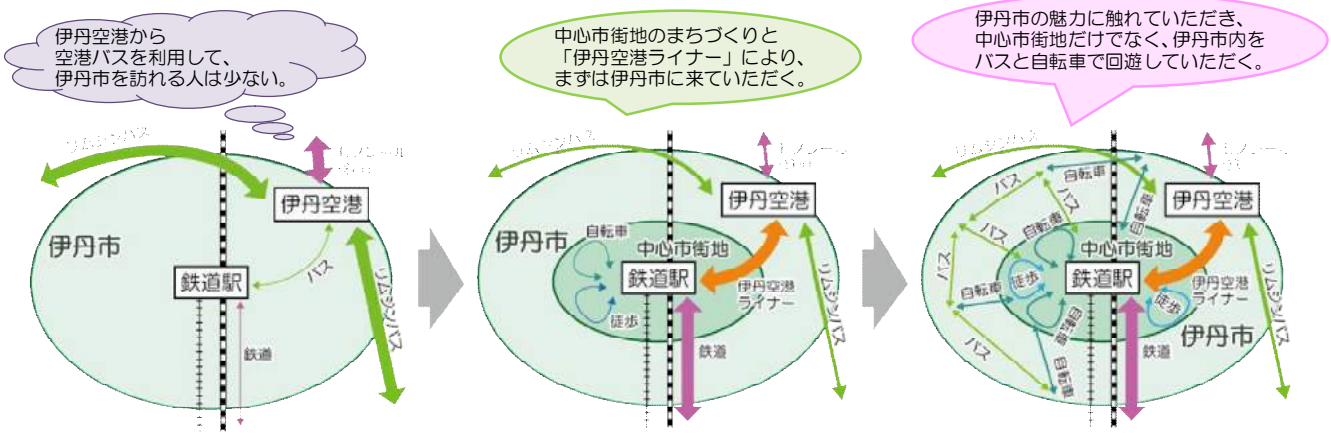
＜ 市民への交通サービス提供の考え方 ＞



【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 ＞



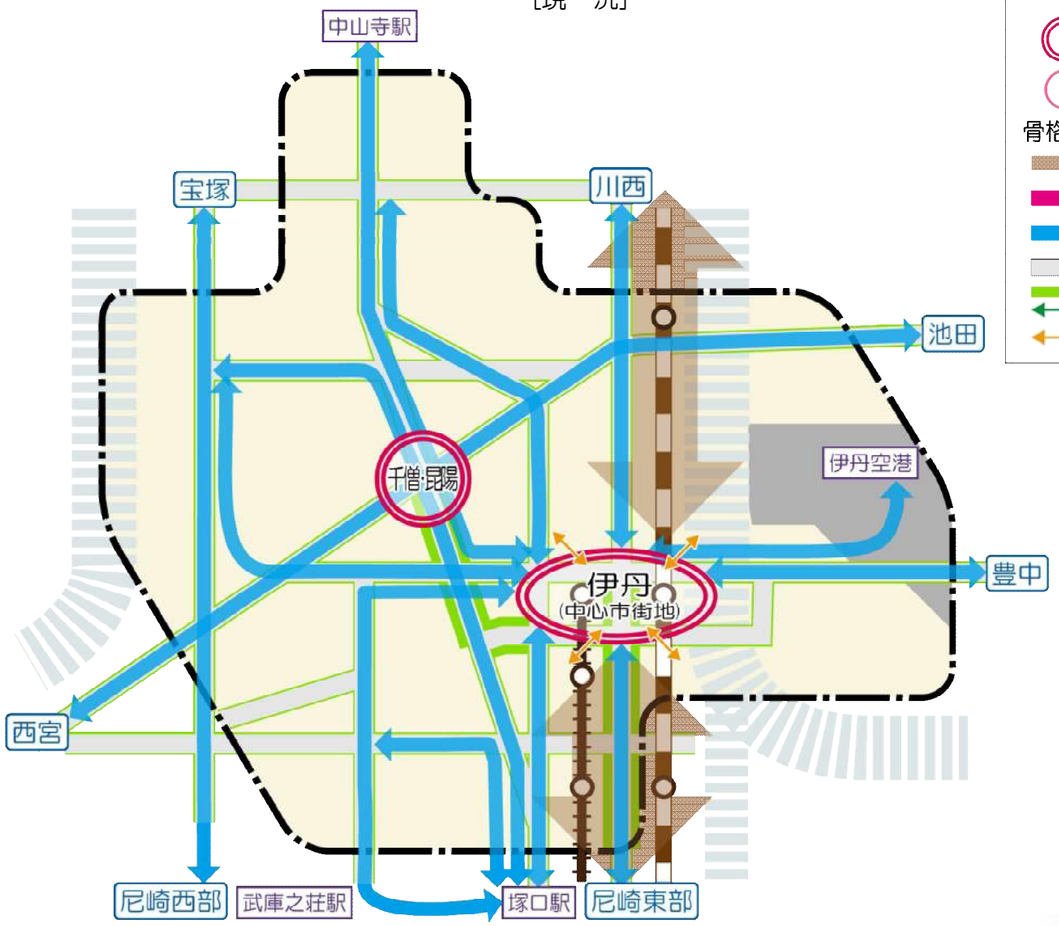
(2) めざすべき総合交通ネットワーク

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、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。

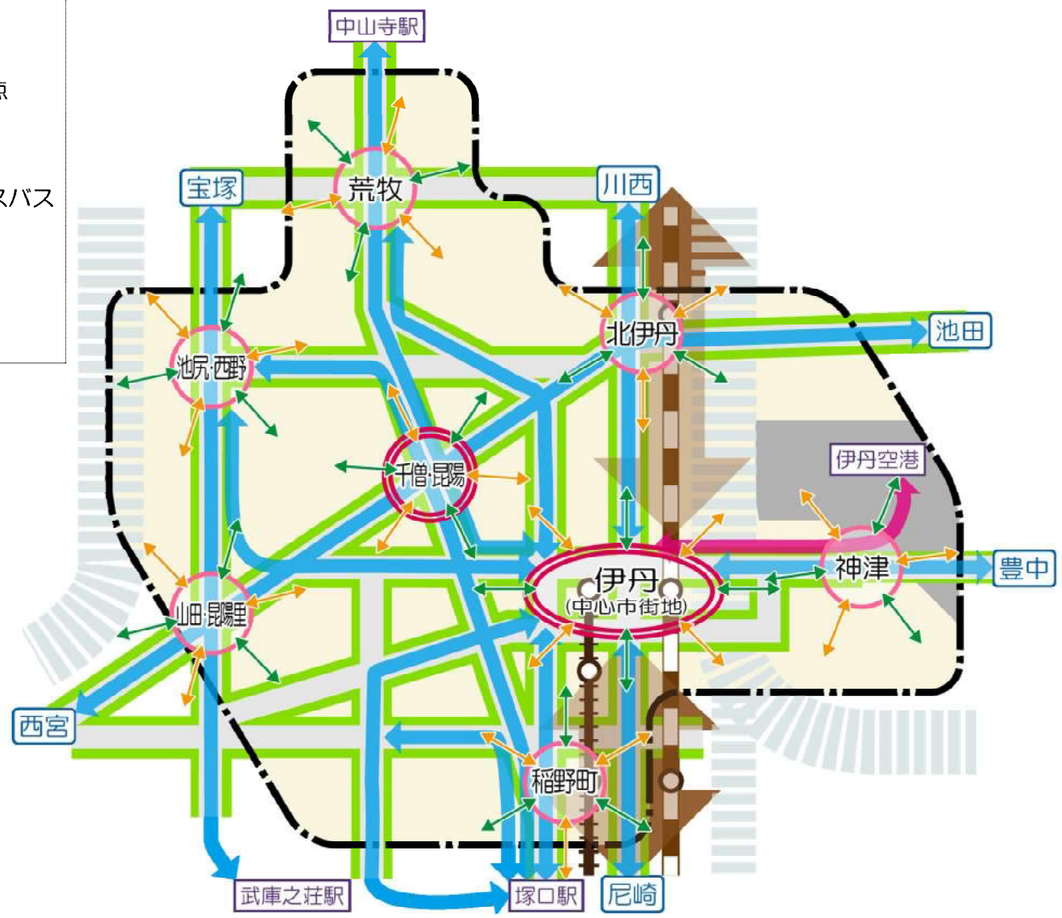
- 現在の骨格交通軸は、中心市街地と市外を結ぶ鉄道軸、各地域の最寄りバス停から中心市街地、千僧･昆陽といった市の中心核や鉄道駅までのバス軸、市内の各地域相互や市外を結ぶ道路軸で形成されています。
- 将来の総合交通ネットワークにおいては、道路軸を始め、各骨格交通軸を強化させるだけでなく、各地区に主要交通拠点を設け、中心核および各主要交通拠点へ徒歩･自転車で集まり、中心核、主要交通拠点、周辺市を鉄道軸およびバス軸で結ぶことによって、移動の利便性向上をめざします。また、市域全体での歩行者の安全で快適な移動の確保をめざします。
- 自転車については、中心核及び主要交通拠点のバス停周辺に駐輪場を整備するなど、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＞

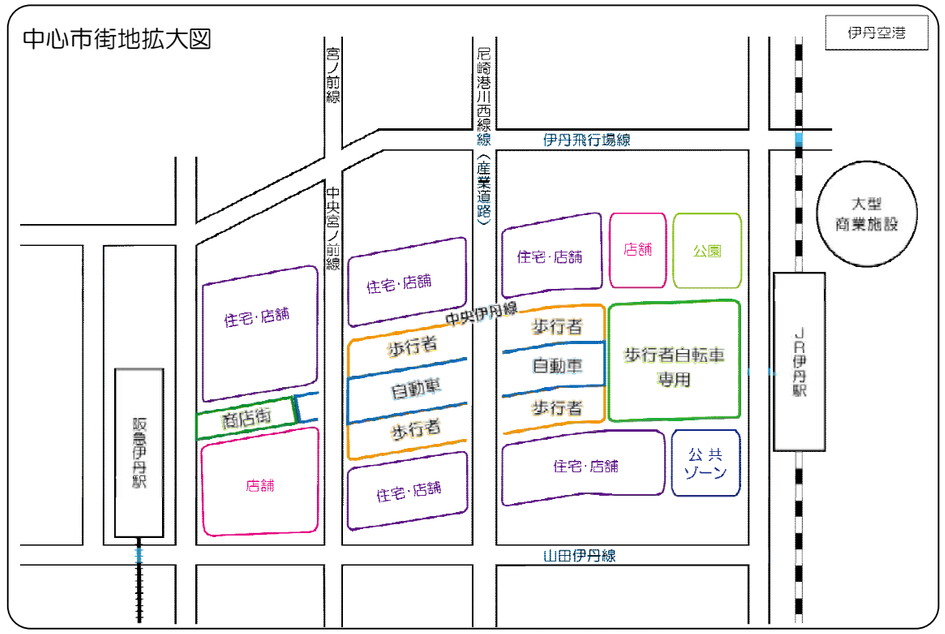
［現　況］



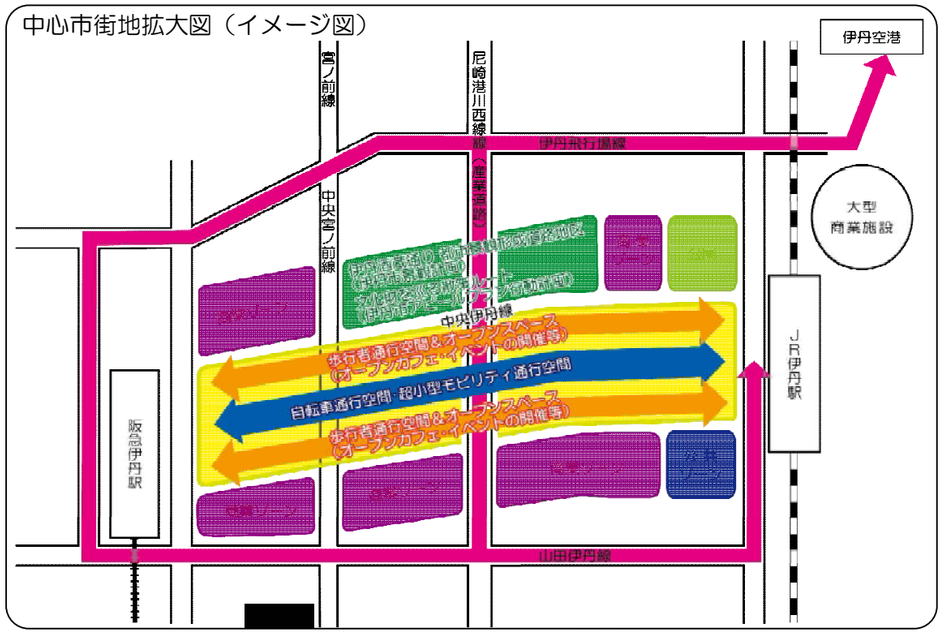
［将　来］



中心市街地拡大図



中心市街地拡大図（イメージ図）



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あ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、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」の整備目標を示しました。

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」の整備目標を示しました。

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「伊丹空港ライナー」として利便性向上を図り、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」の整備目標を示しました。

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（第５次）」や「都市計画マスタープラン 2011」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、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目標を示しました。

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

４つの基本目標の達成に向けて、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。

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	基本戦略	主な施策　○は、重点施策を示す
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	○自転車走行空間の整備 ・既存駐輪場の再整備 ・自転車運転交通ルールの周知や通行マナー向上に向けた情報提供
	基本戦略１－②　安全･快適で歩いて元気になるみちづくり	○安全･安心見守りカメラ･ビーコンの設置 ○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） ・歩行者通行空間の整備（歩道整備、カラー舗装等）
	基本戦略１－③　目的や役割に応じた効率的な道路整備	○都市計画道路網の見直し ○都市計画道路整備プログラムによる効率的で効果的な道路整備の推進 ○名神湾岸連絡線等の整備推進に向けた働きかけ ・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
	基本戦略１－④　環境に配慮した交通まちづくり	・低公害車、低燃費車の利用促進の啓発 ・道路施設の省エネ化 ・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 等）の推進
基本目標２ 交流を支える 公共交通の充実	基本戦略２－①　鉄道利便性の向上	・乗換案内等の充実（デジタルサイネージの設置等）
	基本戦略２－②　バス利便性の向上	○公共交通空白地解消に向けたバスサービスの拡充 ○バスロケーションシステムの導入 ○サイクル＆バスライド駐輪場の整備 ・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
	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	・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
	基本戦略２－④　公共交通の利用促進	○モビリティ・マネジメントの実施（住民、企業、学校、転入者等） ・商業事業者と連携したサービスの導入 ・市営バス事業への運営支援のあり方検討 ・インバウンド対策を含むわかりやすい情報提供の充実
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	○中央伊丹線のフルモール化の検討 ○無電柱化による快適な歩行空間の整備
	基本戦略３－②　空港を活かしたまちづくり	○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 ・空港利用者に対する伊丹市の魅力発信
	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	○地下（地上）ハイテク駐輪場の整備 ○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 ・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
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	・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 ・民間事業者との連携による交通安全教室の拡充 ・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）

3.6　期待される効果

計画が実現することによって、高齢者や子育て世代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。

＜ 子育て世代 ＞

・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。
・安全・安心見守りカメラにより、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。

＜ 伊丹空港の利用者＞

・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。
・市民にとっても「伊丹空港ライナー」によって、より空港へアクセスしやすい環境が整います。

(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 ＞

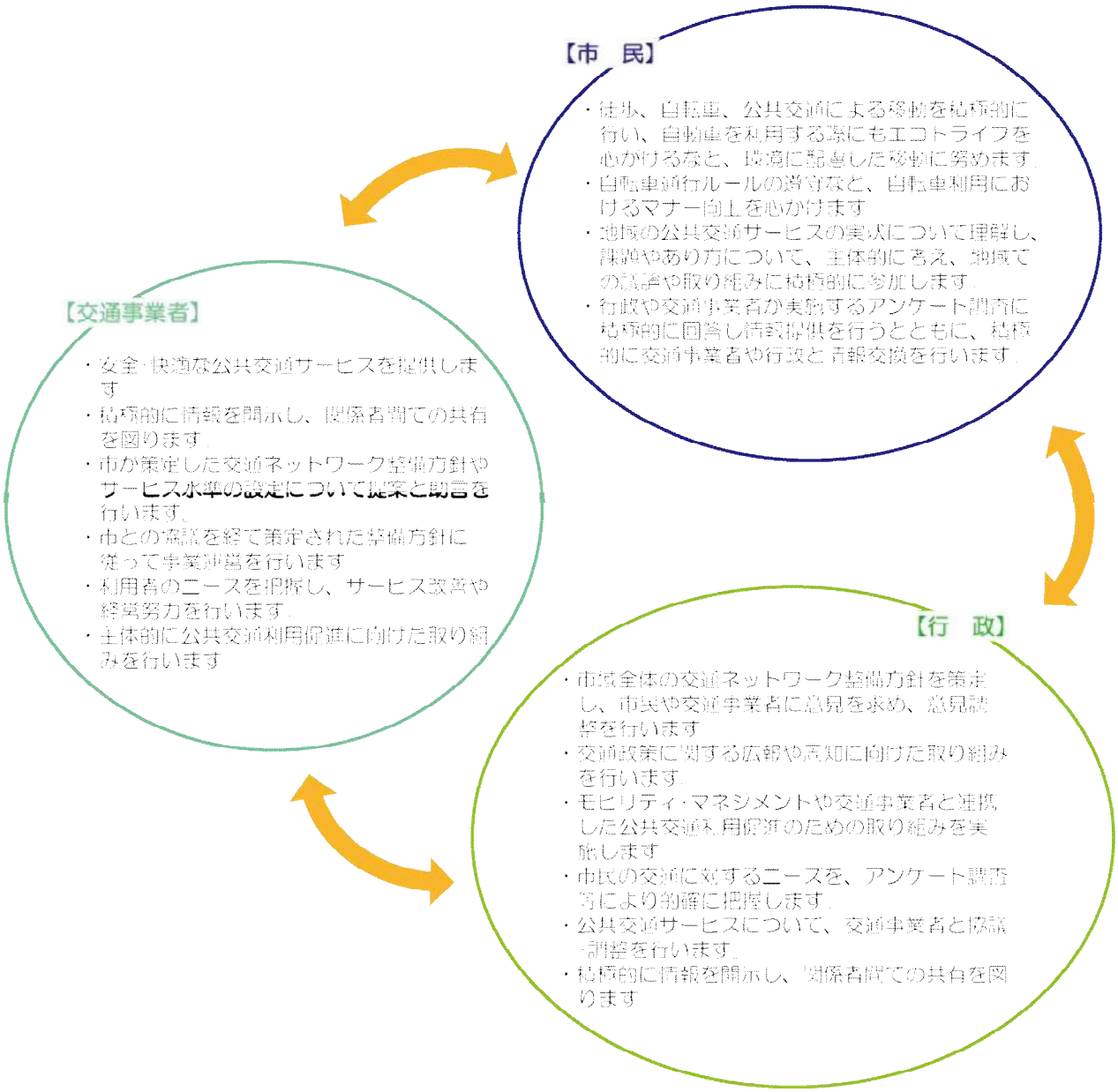
・交通をきっかけとして伊丹市のことを考えることにより、交通以外の面でもより参画と協働によるまちづくりが推進されます。

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、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

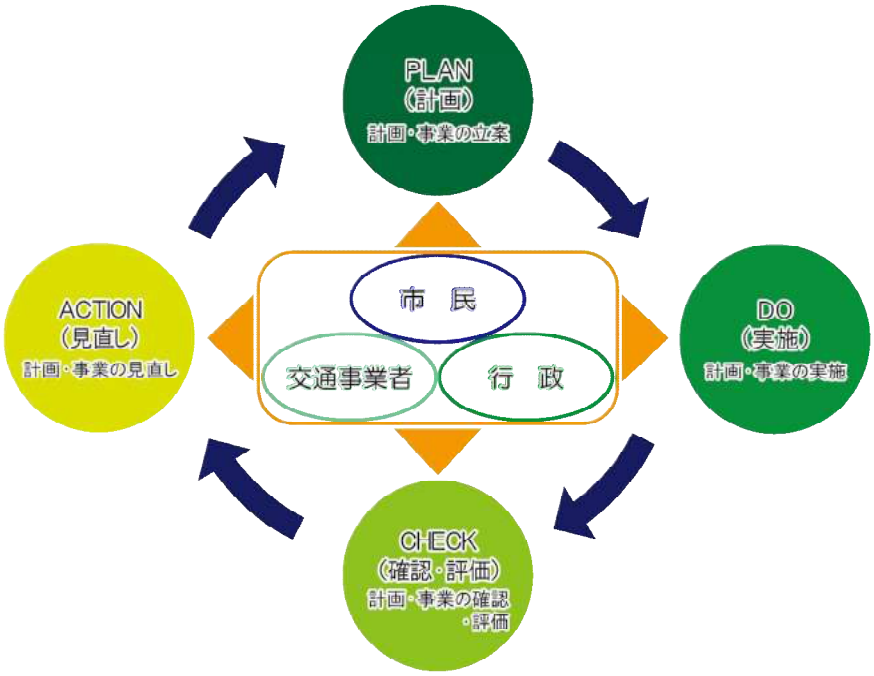
(1) 総合交通計画推進体制の確立

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。

(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。