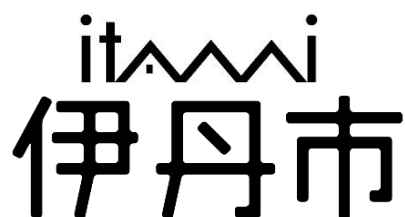


伊丹市総合交通計画 (中間改訂版)

令和3年3月



目 次

■第1章 総合交通計画の中間見直しに関して

1.1	中間見直しについて	1
1.2	伊丹市をとりまく環境の変化	2
1.3	交通分野をとりまく環境の変化	24
1.4	環境の変化まとめ	28
1.5	後期実施計画の方向性・基本的考え方	29
1.6	後期実施計画の施策体系について	36
1.7	後期実施計画の推進	38

■第2章 実施計画（後期4力年）

基本目標1「快適な移動を支える都市環境の整備」

基本戦略1－①	自転車の安全・快適な利用の促進	40
基本戦略1－②	安全・快適で歩いて元気になるみちづくり	41
基本戦略1－③	目的や役割に応じた効率的な道路整備	42
基本戦略1－④	環境に配慮した交通まちづくり	44

基本目標2「交流を支える公共交通の充実」

基本戦略2－①	公共交通の利便性向上	45
基本戦略2－②	公共交通の利用促進	47
基本戦略2－③	高齢者等の移動手段の確保	49

基本目標3「地域資源と市民力を活用した交通まちづくり」

基本戦略3－①	空港を活かしたまちづくり	51
基本戦略3－②	中心市街地回遊性の向上	52
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	53
基本戦略3－④	市民とともにつくる交通まちづくり	54

■第3章 資料編

諮問、答申、委員名簿、策定経過、用語集	56
---------------------	----

☆を付した用語は、資料編用語集を参照

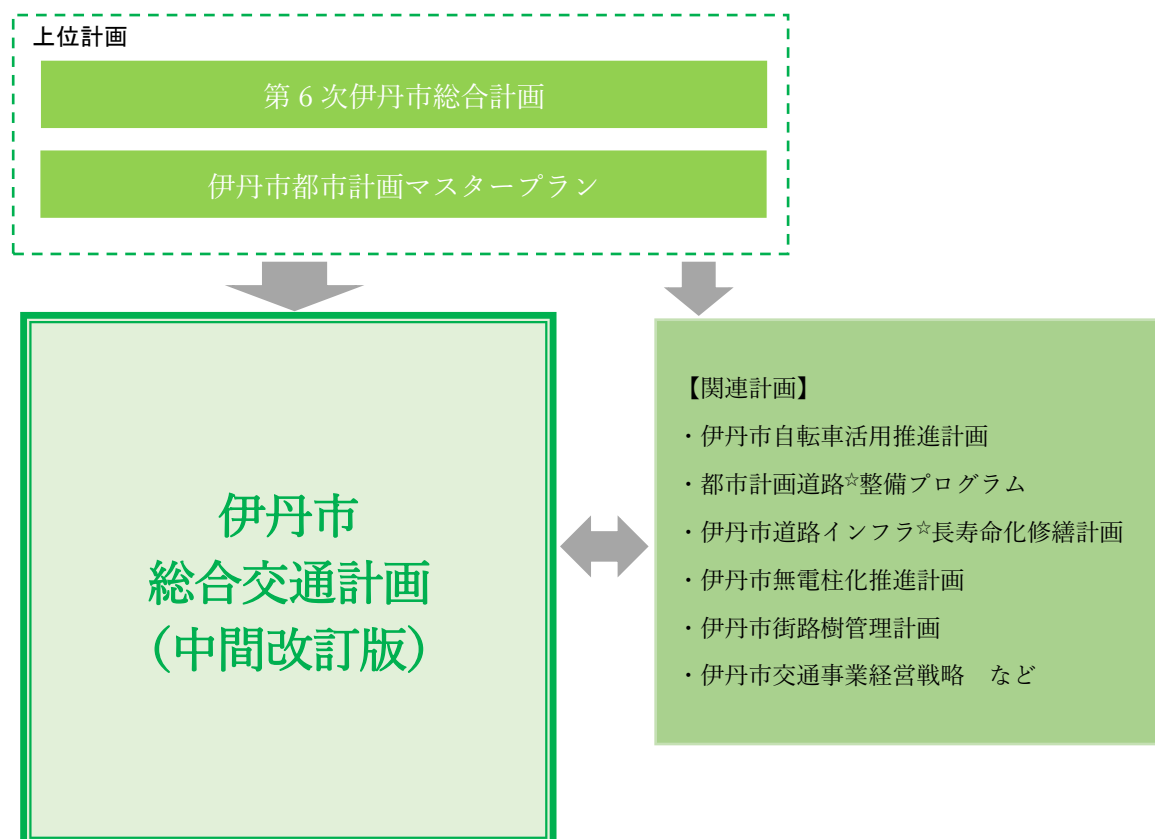
第1章 総合交通計画の中間見直しに関して

1.1 中間見直しについて

【1】中間見直しの趣旨

本市では、平成28年3月に『伊丹市総合交通計画』を策定し、様々な交通施策を実施しています。計画期間は、平成28（2016）年度～令和7（2025）年度の10年間で、令和2（2020）年度までの5年間を前期、令和7（2025）年度までの5年間を後期としています。

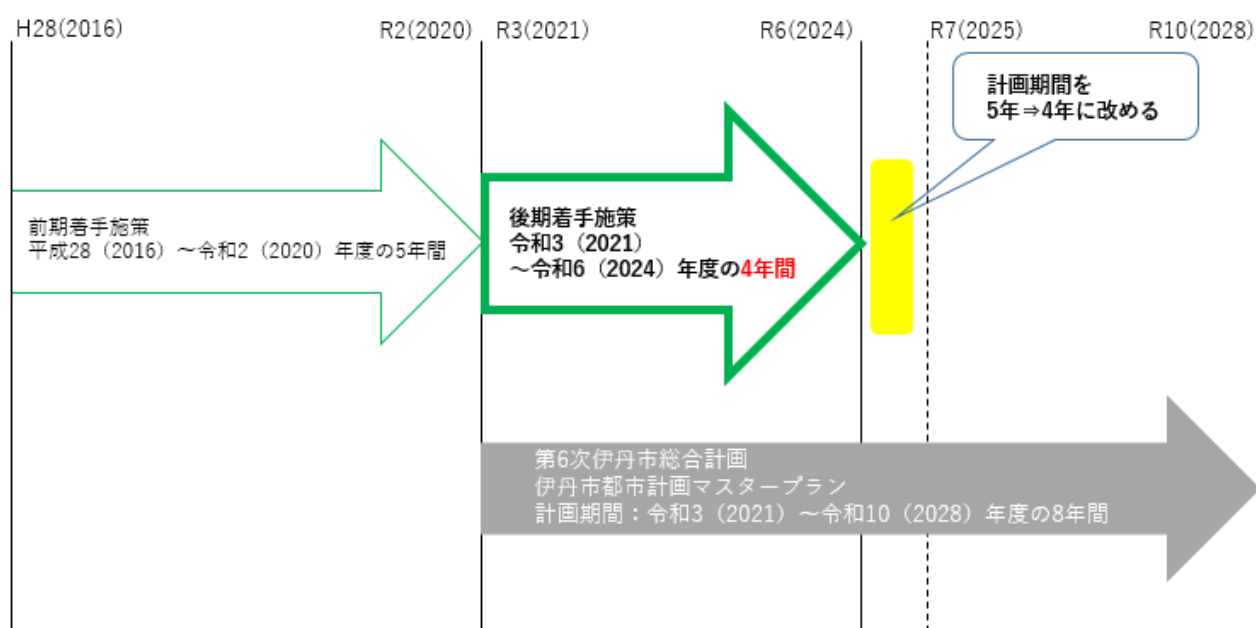
本計画は、前期の最終年度となる令和2（2020）年度において、施策の実施状況や、設定した数値目標の達成状況を把握、検証するとともに、社会情勢や地域情勢、それに伴う関連分野の施策など、交通をとりまく環境の変化を踏まえて、計画の見直しを行うことが記されていることから、中間見直しを行うものです。



【計画の位置付け】

【2】計画の期間

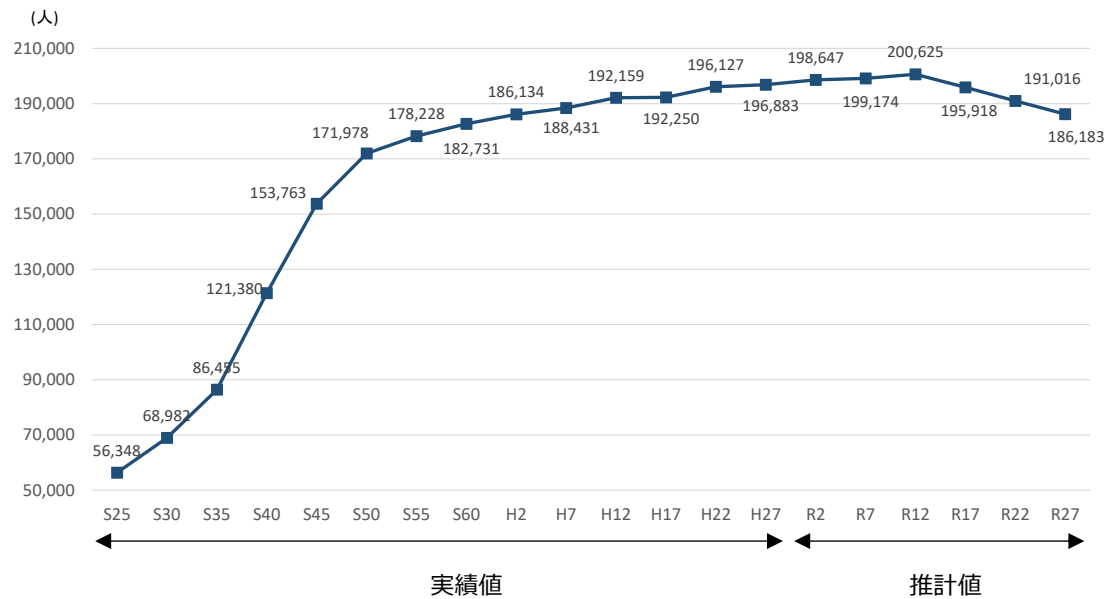
本計画策定時の計画期間は、令和 7（2025）年度までの 10 年間としていましたが、上位計画である「第 6 次伊丹市総合計画」の計画期間が令和 3（2021）年度から令和 10（2028）年度の 8 年間（前期・後期それぞれ 4 年間）となることから、本計画の目標年次を令和 6（2024）年度（後期 5 年間から 4 年間）に改めます。



1.2 伊丹市をとりまく環境の変化

【1】人口の動向

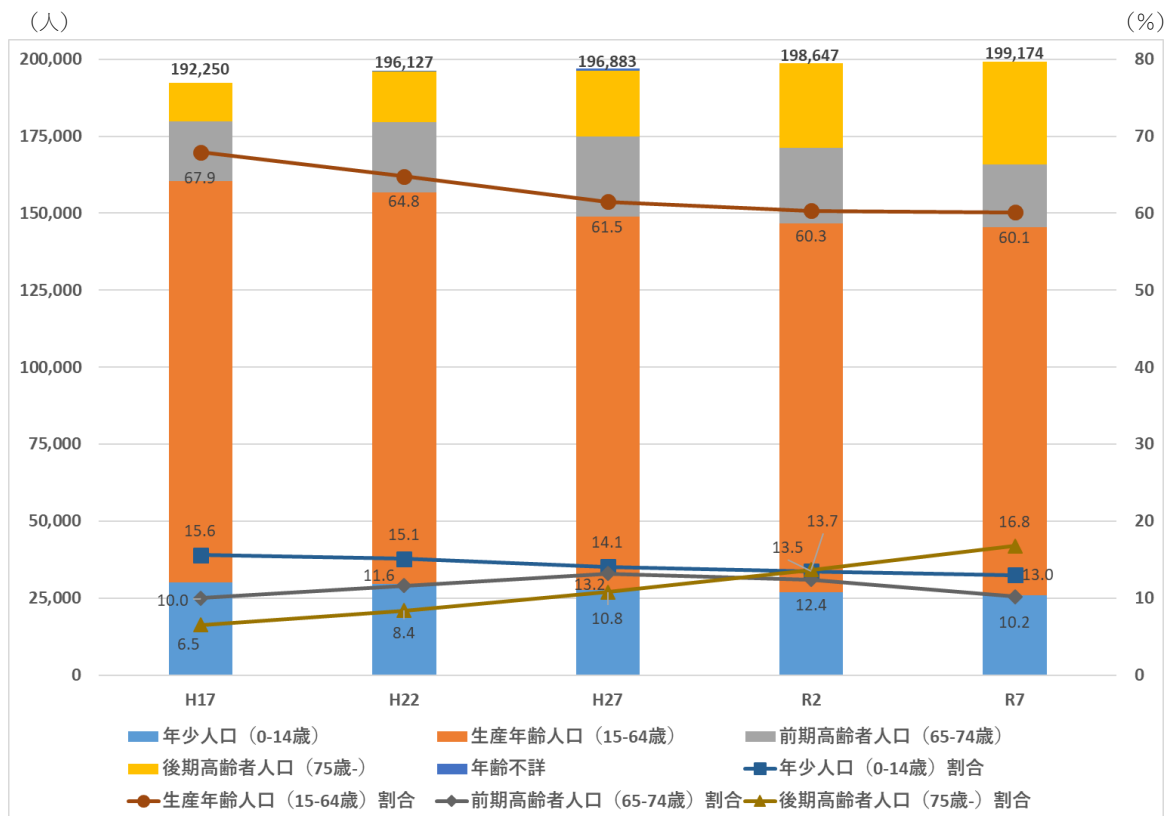
- ・人口は微増傾向にあり、県内でも数少ない人口が増加している自治体ですが、令和 12 年をピークとして以降は人口減少が進む見込みです。
- ・年少人口（0～14 歳）と生産年齢人口（15～64 歳）の割合は減少傾向、後期高齢者人口（75 歳～）の割合は増加傾向となっており、今後も高齢化が進む見込みです。
- ・全体的に高密度な市街地が広がっており、特に鉄道沿線等は、高い人口密度となっています。



【人口の推移と将来推計】

出典：国勢調査（総務省）、第6次伊丹市総合計画

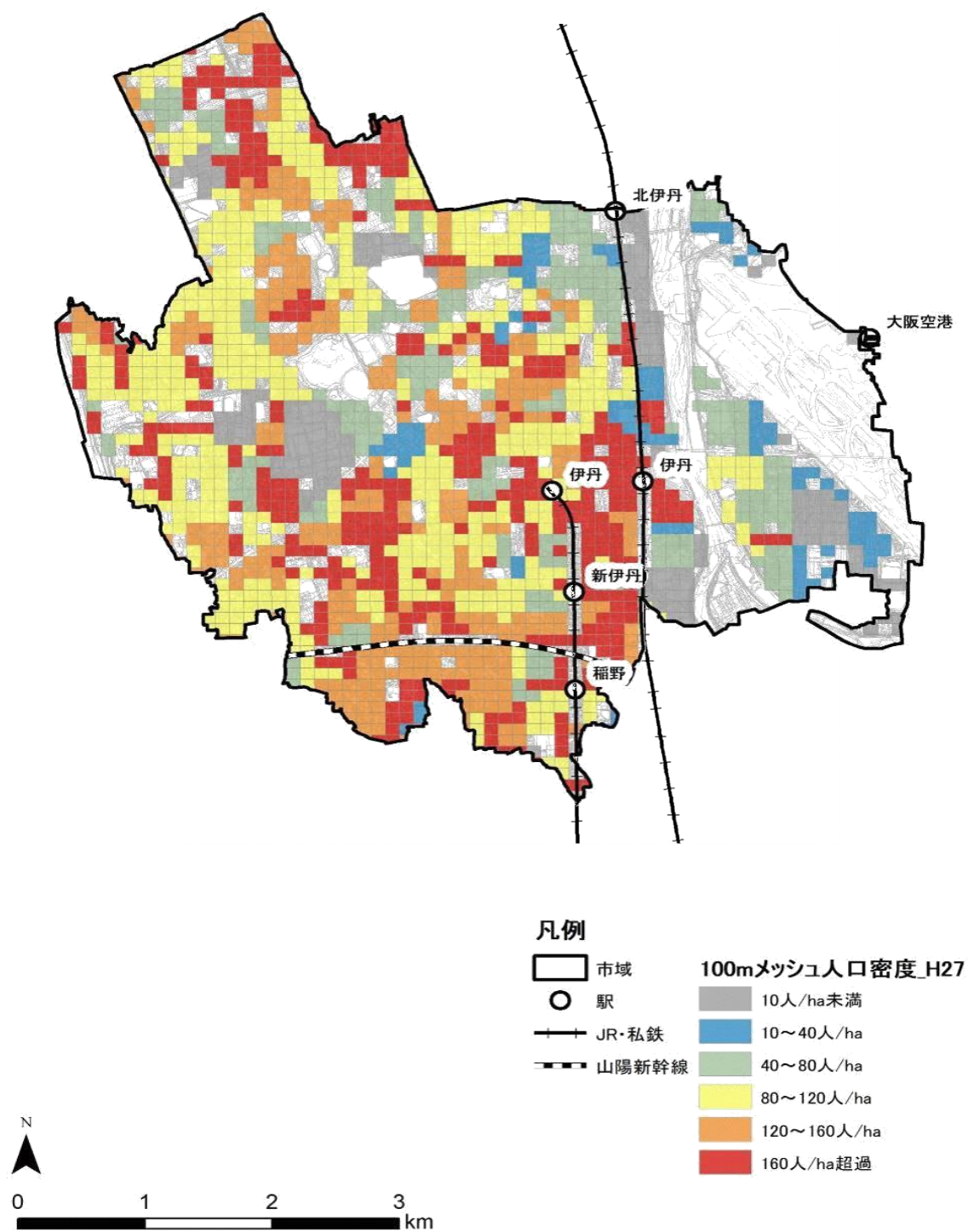
※平成27年以前は国勢調査、令和2年以降は将来人口推計値を使用



【年齢（4区分）別人口の推移】

出典：国勢調査（総務省）、第6次伊丹市総合計画

※平成27年以前は国勢調査、令和2年以降は将来人口推計値を使用



【人口分布の状況（平成 27 年）】

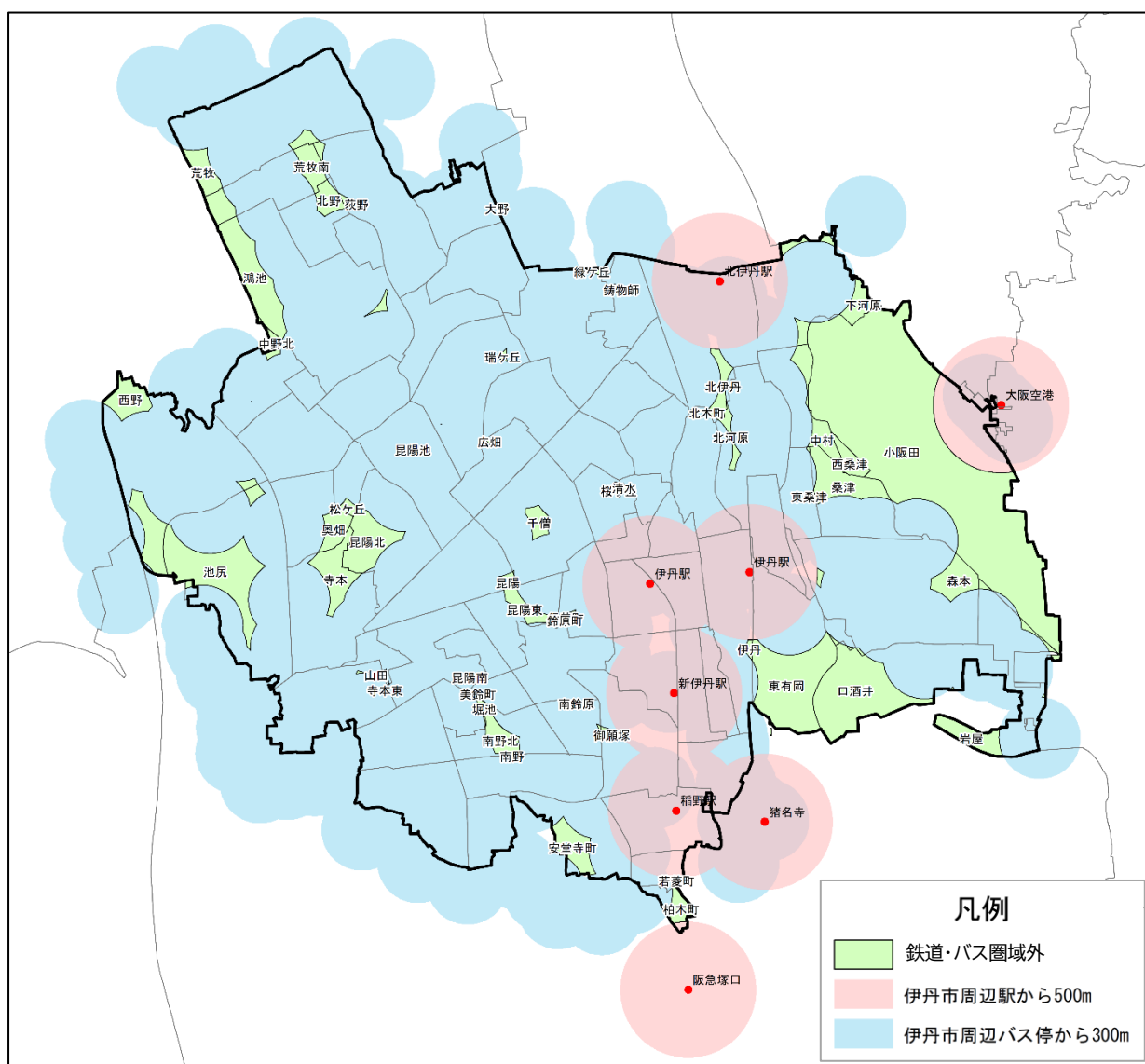
出典：国勢調査（総務省）、国土数値情報（国土交通省）

【2】交通の現状

（1）市内交通網

①公共交通網

- ・鉄道圏域（駅を中心に半径 500m）は市の東部の一部のみとなり、鉄道圏域外が約 8 割を占めています。
- ・この鉄道圏域外を市営バス等の路線バスによるバス圏域（バス停を中心に半径 300m）で概ねカバーしています。
- ・市内には複数のタクシー事業者が運行しており、タクシー輸送も確保されています。
- ・近隣市とはバスや鉄道網でつながっており、利便性の高い交通ネットワークを形成しています。



【公共交通勢圏図】

②都市計画道路☆網

- ・令和 2 年 3 月末時点の都市計画道路☆の整備状況は、計画延長 79.96km うち 70.43km（約 88%）が整備済となっています。
- ・平成 28 年度に都市計画道路☆網の見直しを行いました。



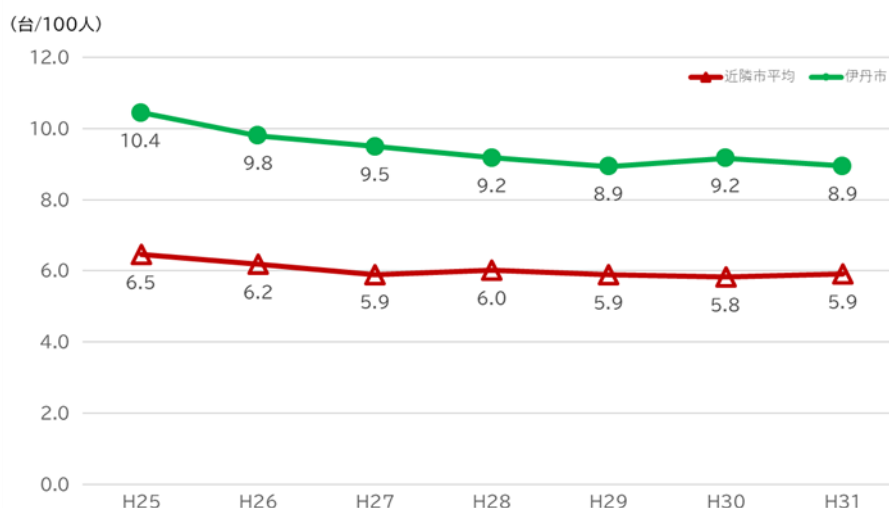
計画延長	整備済	事業中	未整備
79.96km (100%)	70.43km (88.1%)	0.89km (1.1%)	8.64km (10.8%)

【都市計画道路☆網】

(2) 自転車の状況

① 自転車の利用状況

- ・近隣 6 市における市民 100 人当たりの自転車の防犯登録台数の平均が 5.9 台であるのに対し本市は 8.9 台であることから、自転車を所有している市民が多いと推測されます。
- ・市民の自転車の利用頻度は、「ほぼ毎日」利用する人が最も多く 39%となっており、「ほぼ毎日」と「週に数日」利用する人を合わせると 66%の人が自転車を利用しています。また、市民の自転車の利用目的は、「買い物・飲食」や「通勤・通学」などといった日常生活での割合が多くなっています。



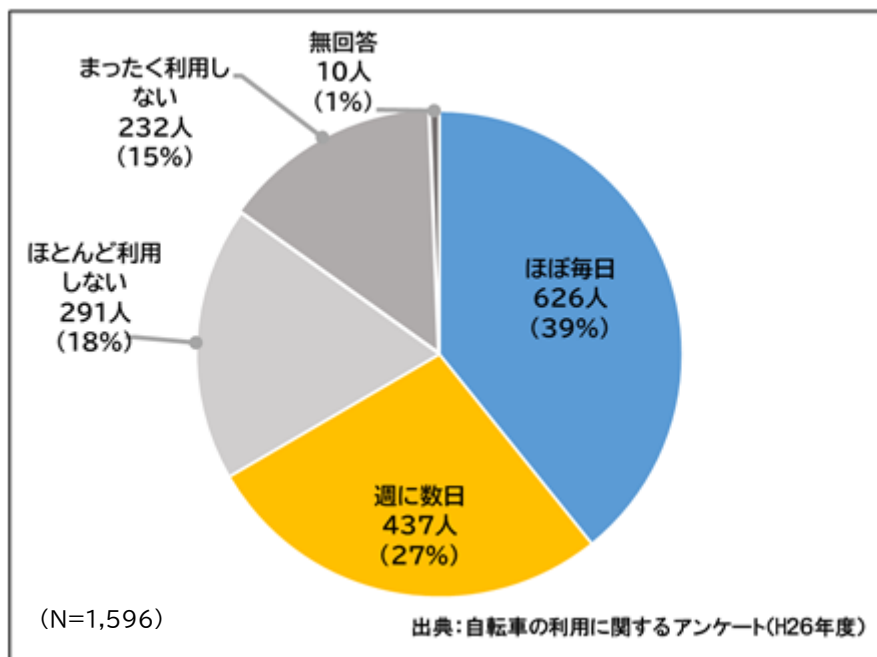
【市民 100 人当たりの自転車防犯登録台数の推移】

市	防犯登録台数 / 市民100人
伊丹市	8.9
近隣6市平均	5.9
尼崎市	9.7
西宮市	7.4
芦屋市	4.9
宝塚市	4.9
川西市	4.2
三田市	4.3

【平成 31 年度の市民 100 人当たりの自転車防犯登録台数（阪神間）】

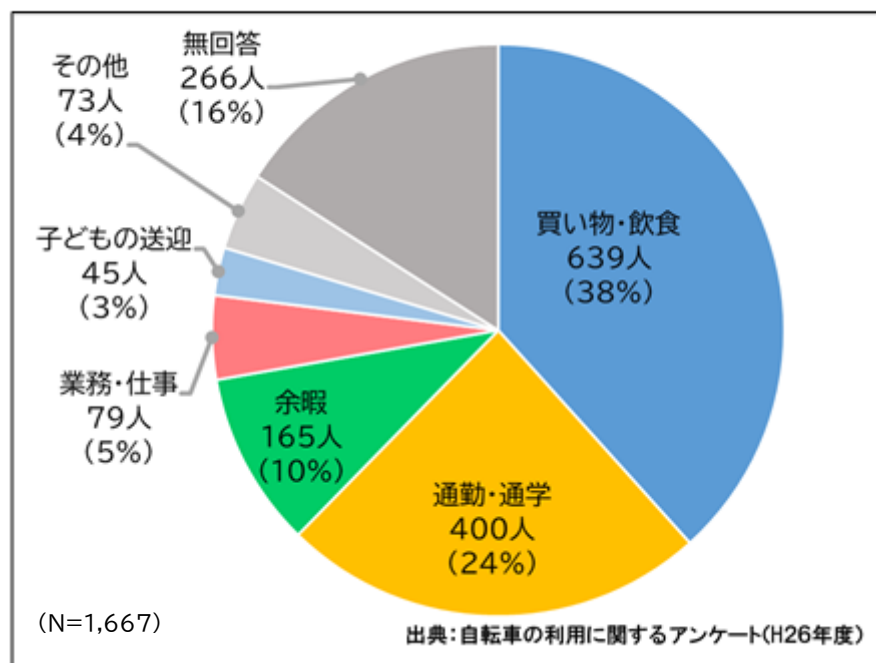
出典：一般社団法人 兵庫県自転車防犯登録会

■自転車の利用頻度



【自転車の利用頻度】

■自転車の利用目的

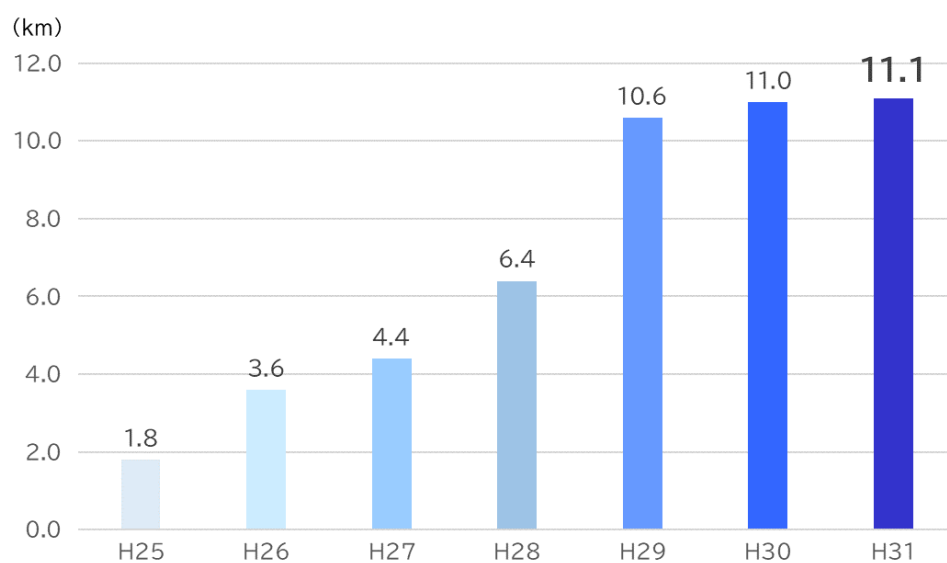


【自転車の利用目的】

出典：自転車の利用に関するアンケート（平成 26 年度）

②自転車通行空間[☆]の整備状況

- ・自転車専用通行帯など、市内全域で自転車通行空間[☆]が整備されている道路は約 11.1 km（うち普通自転車通行指定部分[☆]有り 3.3 km）であり、伊丹市自転車ネットワーク計画に基づいて、整備を進めています。



【自転車通行空間[☆]の整備推移】

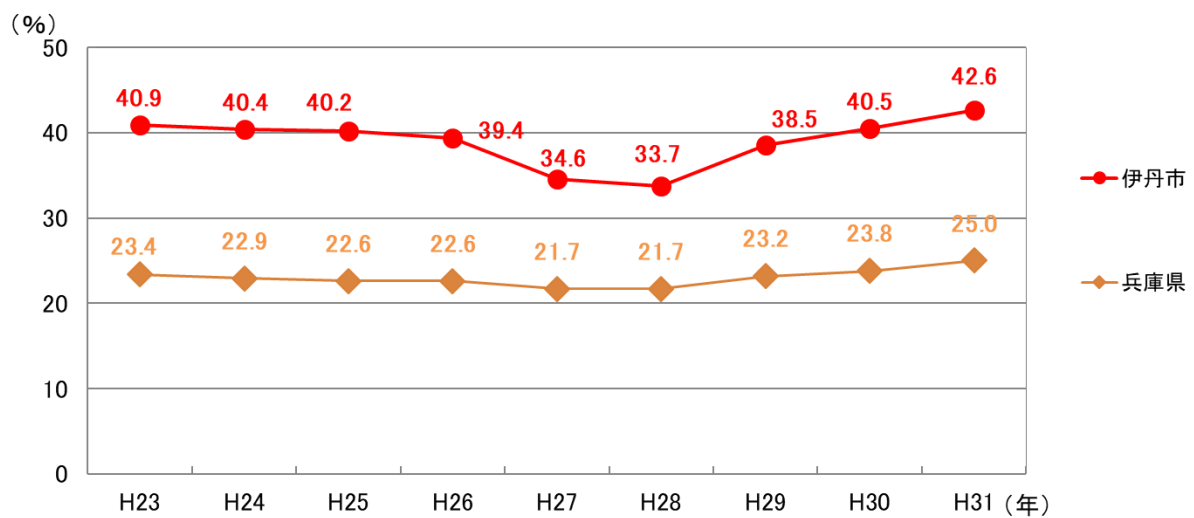
※令和2年3月末時点

出典：伊丹市所管データ

③自転車関係事故の発生状況

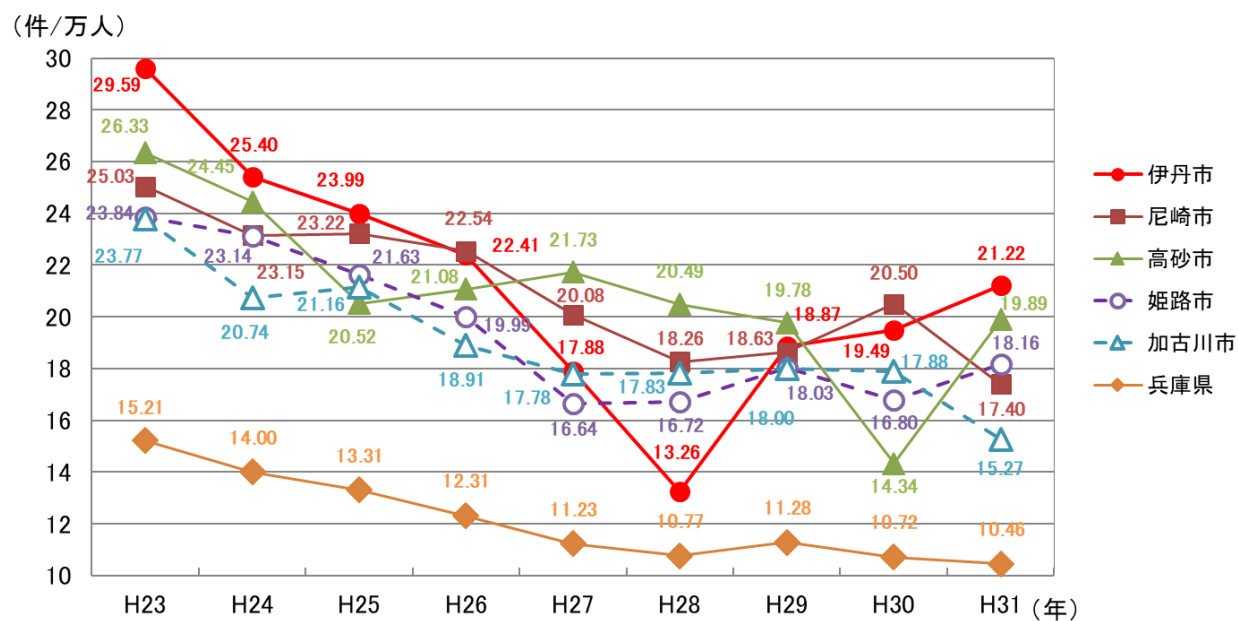
- ・交通事故全体の発生件数は伊丹市、兵庫県ともに減少傾向にあります。
- ・交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は40%前後で推移しており、兵庫県全体における割合の約2倍と、依然高い状態が続いています。
- ・伊丹市は平坦な地形で自転車利用が多いことから、県下市町の中でも人口1万人当たりの自転車事故件数が多くなっています。

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年
伊丹市	交通事故発生件数 a (件)	1,421	1,238	1,176	1,123	1,020	774	964	949	985
	自転車関連事故件数 b (件)	581	500	473	442	353	261	371	384	420
	自転車関連事故割合 b/a (%)	40.9	40.4	40.2	39.4	34.6	33.7	38.5	40.5	42.6
兵庫県	交通事故発生件数 a (件)	36,195	34,056	32,734	30,118	28,542	27,340	26,791	24,667	22,896
	自転車関連事故件数 b (件)	8,485	7,794	7,400	6,821	6,205	5,945	6,207	5,881	5,716
	自転車関連事故割合 b/a (%)	23.4	22.9	22.6	22.6	21.7	21.7	23.2	23.8	25.0



【交通事故全体に占める自転車関連事故割合】

出典：兵庫県警資料



【人口1万人当たりの自転車関連事故件数】

出典：兵庫県警資料

④自転車駐車場の利用状況

- ・自転車等放置禁止区域にある市営自転車駐車場は阪急伊丹駅、阪急新伊丹駅、JR 伊丹駅、JR 北伊丹駅の周辺に計 10 箇所、民営自転車駐車場は阪急伊丹駅、阪急新伊丹駅、阪急稲野駅の周辺に計 6 箇所あります。
- ・阪急伊丹駅及び JR 伊丹駅周辺の市営自転車駐車場の利用状況は 8 割を超える利用率となっています。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響による自転車通勤の増加や、令和 4～5 年度頃に予定されている阪神北県民局と阪神南県民センターの統合（阪神県民局）・兵庫県伊丹庁舎内への移転などにより、今後自転車駐車場の利用動向を注視する必要があります。

【阪急伊丹駅周辺】 阪急地下・西台・船原			【阪急新伊丹駅周辺】 平松			阪急 駅周辺 小計		
収容台数	台数(平均)	利用率	収容台数	台数(平均)	利用率	収容台数	台数(平均)	利用率
3,227台	2,792台	86.52%	1,278台	424台	33.18%	4,505台	3,216台	71.39%

【JR伊丹駅周辺】 JR第1/2/3・伊丹機械式・東有岡			【JR北伊丹駅周辺】 北伊丹			JR 駅周辺 小計		
収容台数	台数(平均)	利用率	収容台数	台数(平均)	利用率	収容台数	台数(平均)	利用率
3,701台	3,215台	86.87%	814台	434台	53.32%	4,515台	3,649台	80.82%

合計		
収容台数	台数(平均)	利用率
9,020台	6,865台	76.11%

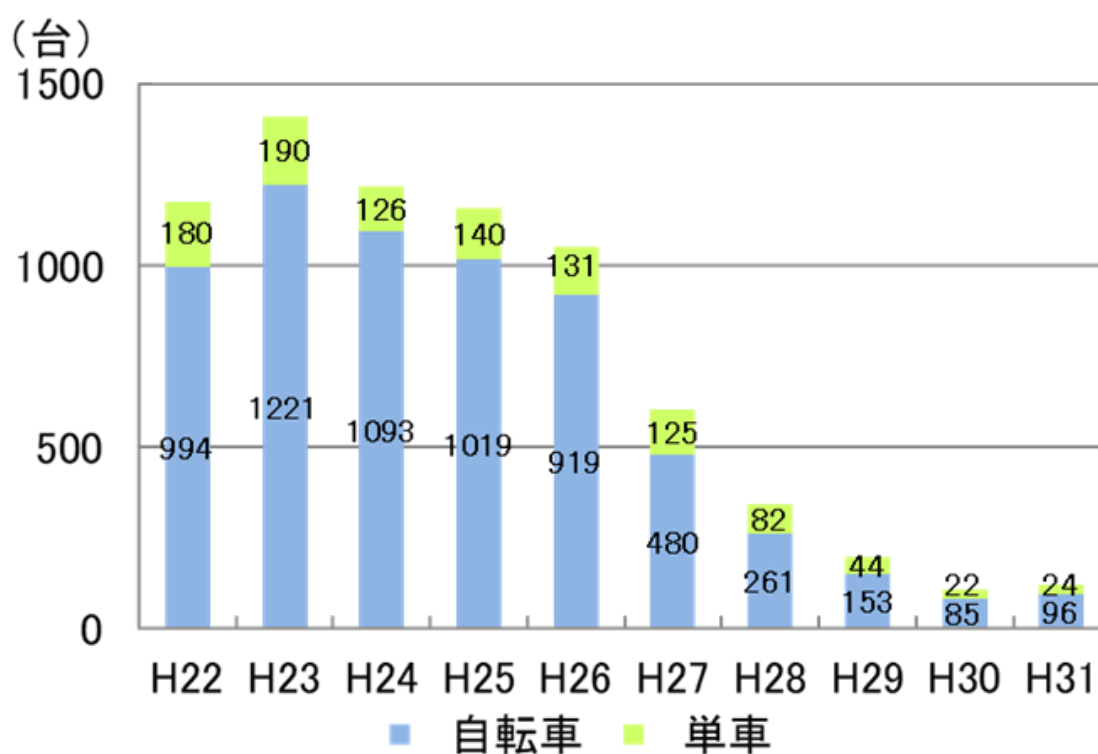
【平成 31 年度 市営自転車駐車場の利用状況】

出典：伊丹市所管データ

⑤ 放置自転車等の状況

- ・ 市内鉄道駅周辺の放置自転車等台数は、1,000 台を超える高い水準で推移していましたが、平成 27 年度を境に大幅に減少しました。その主な要因としては、平成 27 年度からの阪急伊丹駅周辺での路上駐輪ラック整備や駐輪啓発指導の強化、駐輪場の料金体系の変更、放置自転車撤去のランダム化などの取組が挙げられます。

※放置：自転車等の利用者が自転車等を離れて直ちに当該自転車等を移動させることができない状態をいう。



【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

(3) 自動車の状況

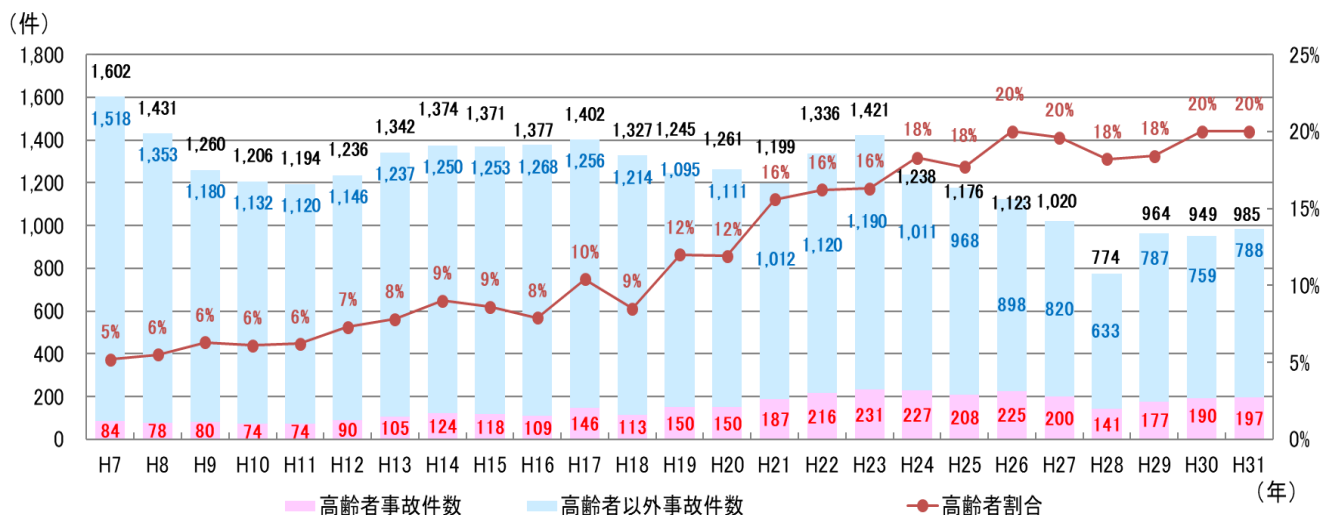
① 渋滞交差点

- ・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た交差点は、国道 171 号と（主）尼崎池田線が交差する北村交差点、（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、（主）尼崎池田線と（主）大阪伊丹線が交差する南町 4 交差点の 3 箇所でしたが、交差点周辺の整備が進み、「渋滞交差点解消プログラム（第 4 期）（2019～2023 年度）」では、南町 4 交差点のみとなっています。



②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 件と比較して、平成 31 年には約 1,000 件と 4 割程度減少しています。
- ・高齢者が第 1 当事者[☆]になる交通事故は増加傾向にあり、平成 31 年には、交通事故全体の 2 割を占めています。



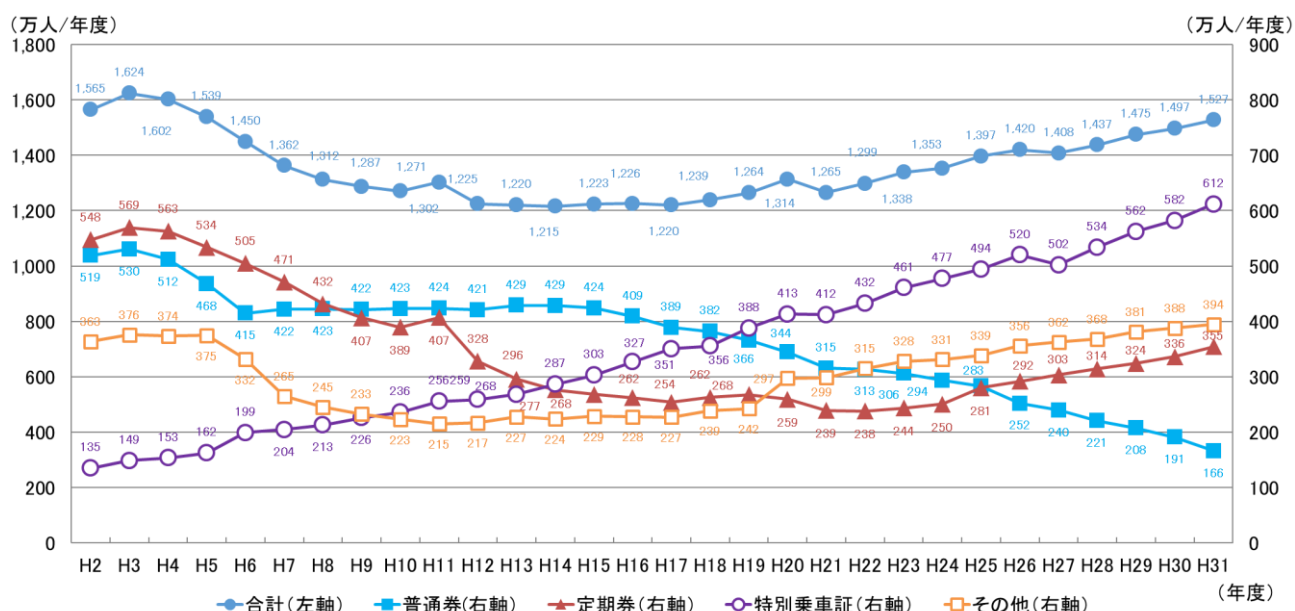
【高齢者が第 1 当事者[☆]となる交通事故件数の推移（伊丹警察署管内）】

出典：交通年鑑

(4) 路線バスの状況

① 市営バスの利用状況

- ・市営バスの輸送人員は、平成 17 年度以降増加傾向にあり、平成 31 年度では約 1,530 万人が利用しています。
- ・平成 20 年度からの IC カード利用開始に伴い、その他券種は増加傾向にあり、普通券（現金）の利用は毎年減少しています。
- ・高齢者等に交付される特別乗車証による利用者は、高齢化の進展に伴い、平成 2 年度以降ほぼ毎年増加し、平成 31 年度は、平成 2 年度の約 4.5 倍となっています。



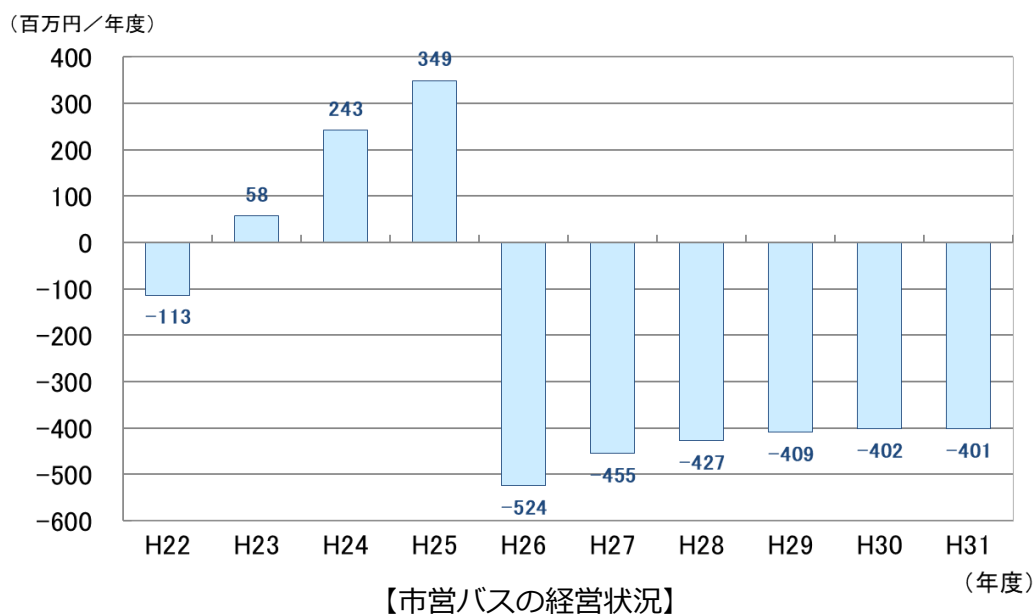
※その他は、一日乗車券、回数券、回数カード（平成 29 年度まで）、IC カード。

【市営バスの輸送人員の推移】

出典：伊丹市所管データ

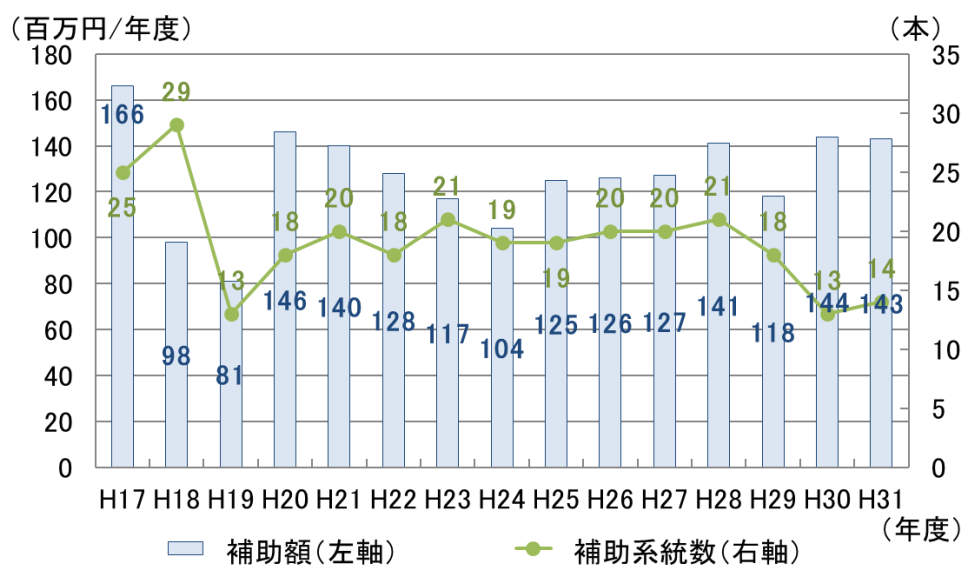
② 市営バスへの支援状況

- ・市営バスでは、平成 28 年 3 月に策定した「伊丹市交通事業経営戦略」に基づき、経営改善を行っています。
- ・平成 26 年度の地方公営企業会計基準見直し以後、累積欠損金[☆]は減少傾向にあります。



出典：伊丹市交通局ホームページ

- ・平成 29 年度まで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いましたが、平成 30 年度からは、人件費を京阪神ブロック民営事業者平均給与ベースで補正してもなお経常収支不足を生じる路線に対し、収支不足相当額を補助する方式に変更しました。平成 31 年度の補助額は約 1 億 4,300 万円となっています。
- ・平成 31 年度の補助対象となる路線は 14 路線であり、全 45 路線の約 3 割となっています。

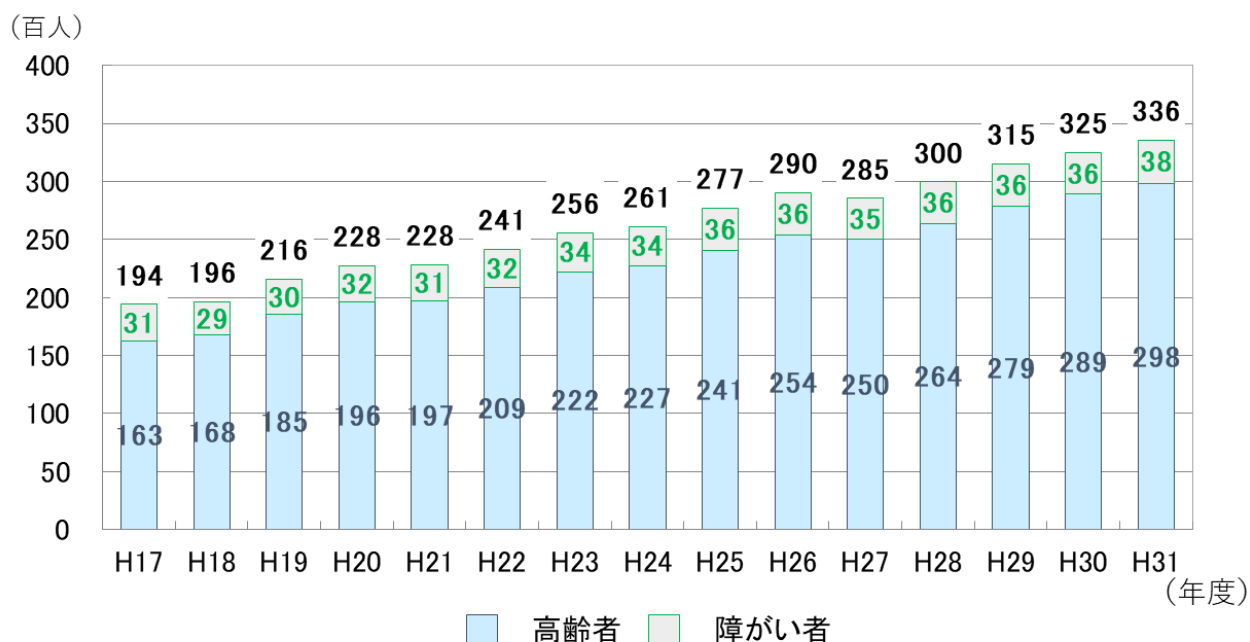


【市営バスに対する行政の支援状況】

出典：伊丹市所管データ

③市営バス特別乗車証の発行状況

- ・市では福祉施策として、高齢者や障がい者等に市営バス特別乗車証（無料乗車証）、または福祉タクシー利用券を交付しています。
- ・市営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所持者は年々増加傾向にあり、平成 31 年度は約 3 万人で、平成 17 年度の約 2 倍になっています。障害者特別乗車証の所持者は、約 3 千 5 百人で推移しています。

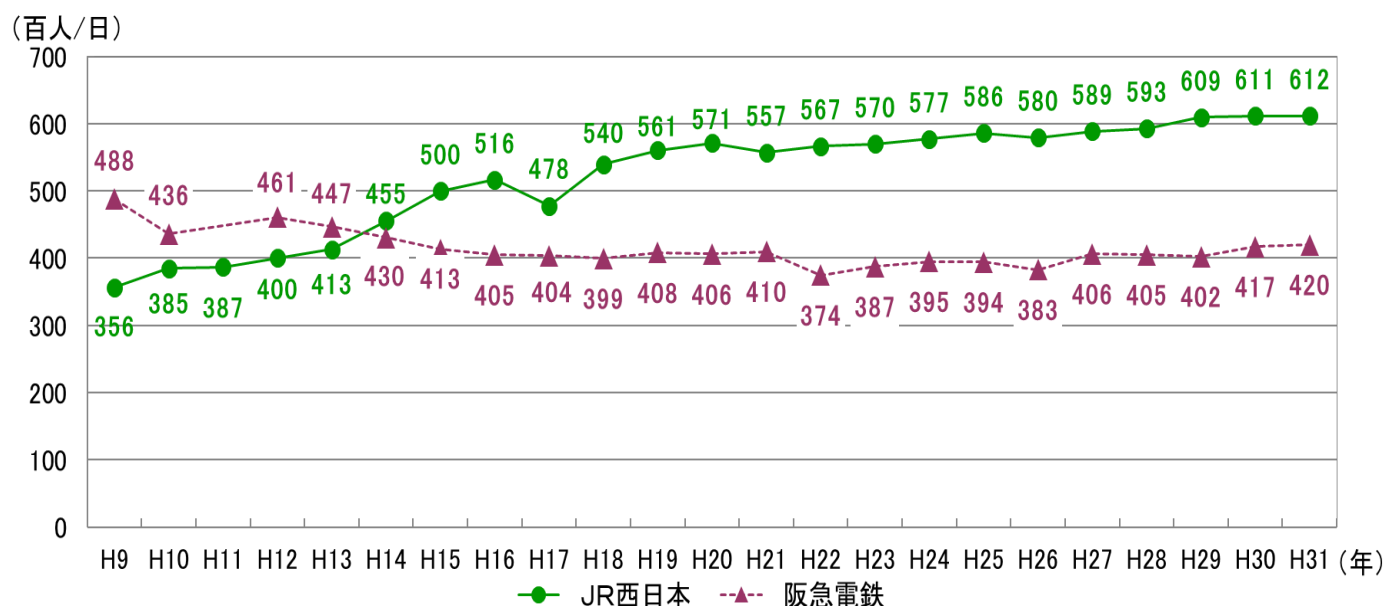


【特別乗車証所持者の推移】

出典：伊丹市所管データ

(5) 鉄道の利用状況

- ・ JR 西日本の乗降客数は増加傾向にあり、平成 31 年には、約 6 万 1 千人／日となっています。
- ・ 阪急電鉄の乗降客数は、平成 14 年に JR 西日本の乗降客数を下回り、平成 15 年以降、約 4 万人／日で、ほぼ横ばいで推移しています。
- ・ JR 西日本の増加傾向及び JR 西日本と阪急電鉄の乗降客数の逆転については、JR 東西線開通による JR 学研都市線との直通運転開始や市営バスの阪急伊丹駅から JR 伊丹駅への延伸の他、ダイヤモンドシティ（現イオンモール伊丹）の開業や JR 伊丹駅周辺のマンション開発などの影響が考えられます。



【鉄道乗降客数】

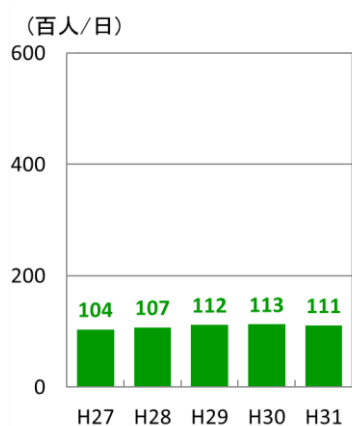
※JR 西日本の乗降客数は 1 日平均。阪急電鉄の乗降客数は 11 月のある 1 日の値。

出典：伊丹市統計書

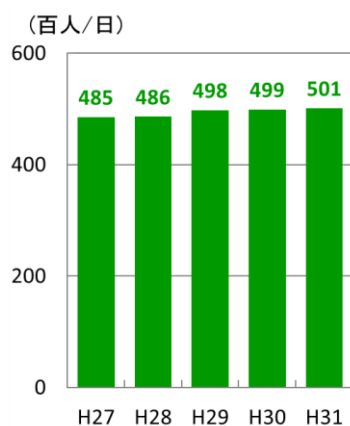
- ・平成 31 年の駅別の乗降客数は、JR 宝塚線 伊丹駅が約 5 万人／日で最も多く、次いで多い阪急電鉄伊丹線 伊丹駅の約 2 万 5 千人／日の約 2 倍となっています。
- ・JR 宝塚線の駅は、北伊丹駅は横ばいで推移しておりますが、伊丹駅は微増傾向にあり、阪急電鉄伊丹線の駅はいずれの駅も横ばいで推移しています。

[JR 宝塚線]

[北伊丹駅]

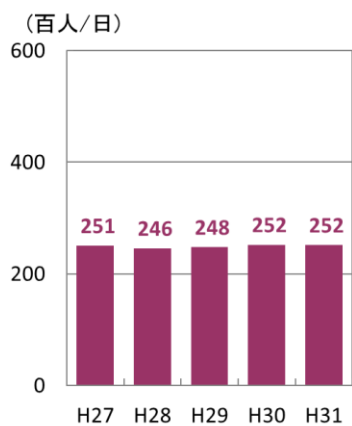


[伊丹駅]

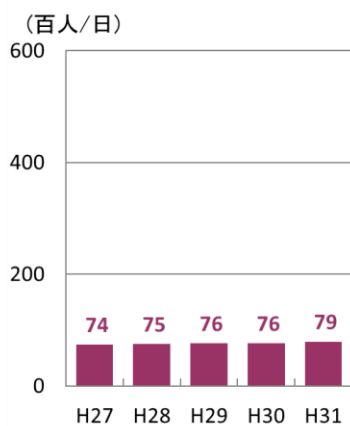


[阪急電鉄伊丹線]

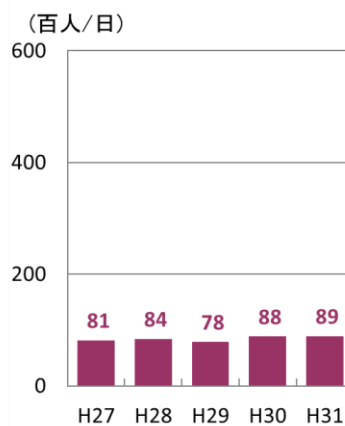
[伊丹駅]



[新伊丹駅]



[稲野駅]



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

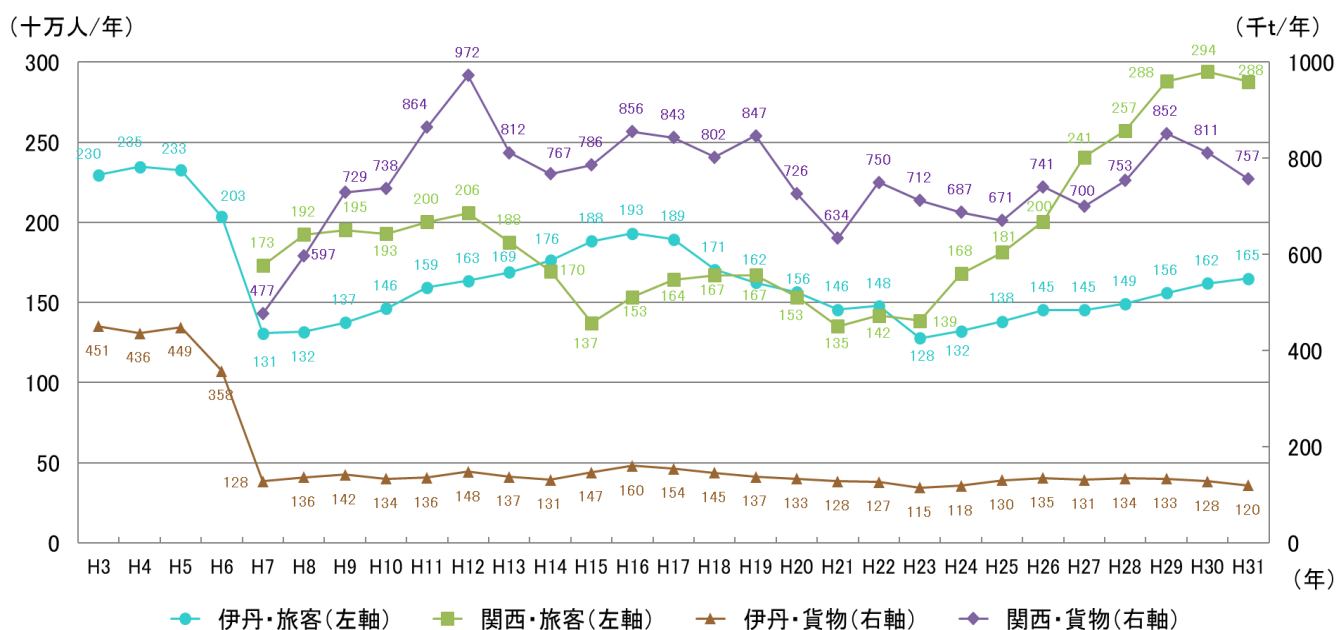
【駅別鉄道乗降客数】

出典：伊丹市統計書

(6) 伊丹空港（大阪国際空港）・関西国際空港の利用状況

①伊丹空港（大阪国際空港）・関西国際空港の空港輸送量

- ・伊丹空港は、1日の発着回数が370回に制限される中、旅客輸送量が平成24年以降増加傾向にあります。関西国際空港は、インバウンド（訪日外国人旅行）需要の高まりにより、旅客輸送量が平成24年以降急激に増加しています。また、貨物輸送量も近年増加傾向にあります。
- ・平成24年7月には、国資本100%の新関西国際空港株式会社の運営となり、伊丹空港と関西国際空港が経営統合しました。
- ・平成28年4月からは、民間資本100%の関西エアポート株式会社の運営となりました。
- ・平成30年4月からは、神戸空港が関西エアポート株式会社100%出資の関西エアポート神戸株式会社の運営となり、伊丹空港と関西国際空港と合わせた関西3空港の一体的運営が始まりました。
- ・平成31年度末から、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴う影響を受け、国内外の航空需要全体が大きく落ち込み、伊丹空港・関西国際空港の旅客利用も低迷しました。



※関西国際空港は平成6年開港のため、平成7年以降の数値。

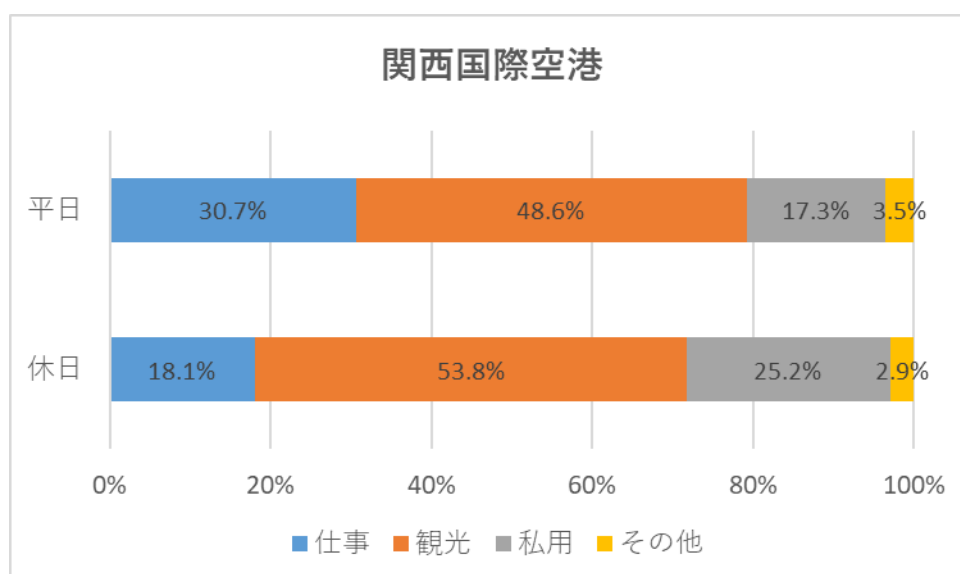
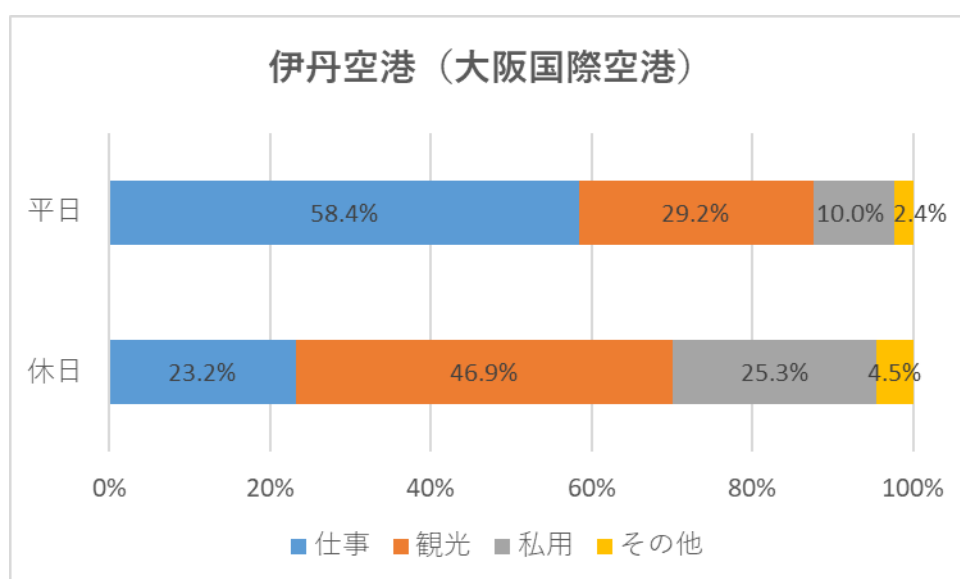
【伊丹空港（大阪国際空港）・関西国際空港の空港輸送量の推移】

出典：伊丹市統計書、関西エアポート株式会社

②伊丹空港（大阪国際空港）・関西国際空港の国内旅客の特性

- ・伊丹空港を利用する人の目的として、平日はビジネス利用が多く、休日は観光、私用※での利用が多くなっています。
- ・関西国際空港は平日、休日共に観光、私用での利用が多くなっています。

※私用：観光以外の私用・帰省

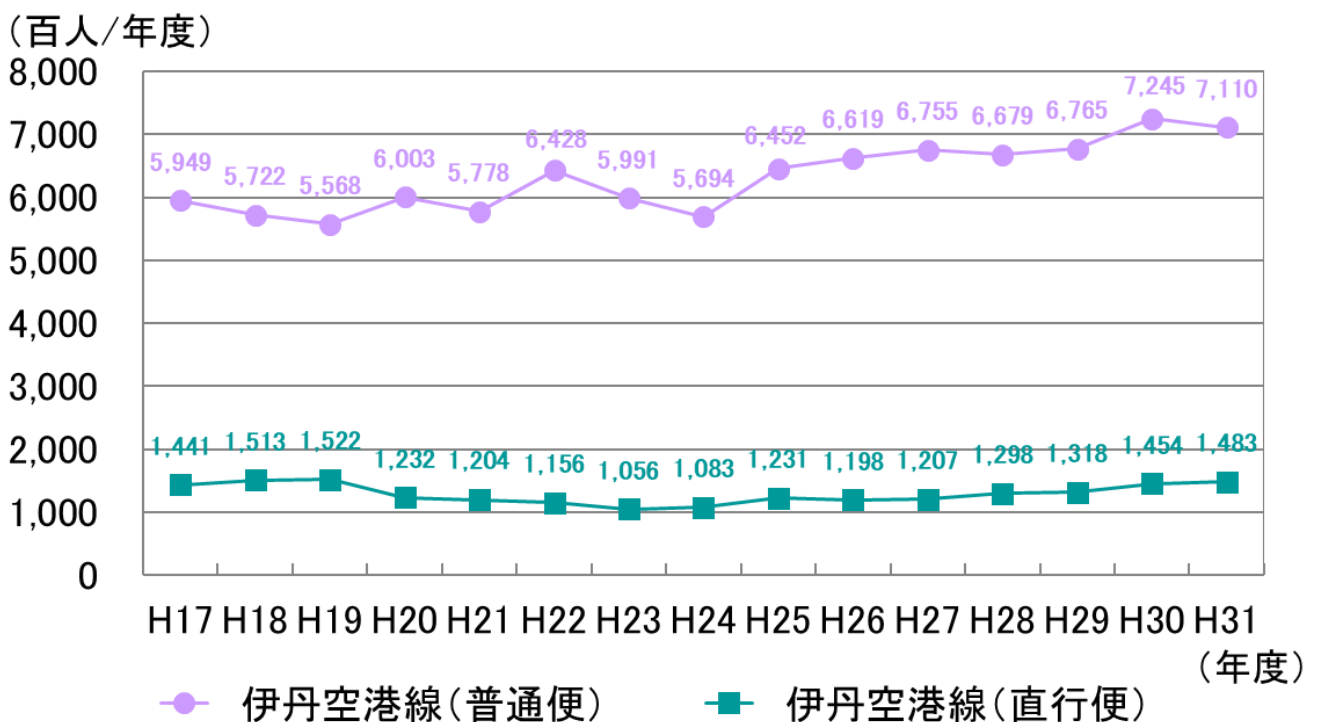


【伊丹空港（大阪国際空港）・関西国際空港の国内旅客の旅行目的】

出典：平成 29 年度航空旅客動態調査（国土交通省）

③伊丹空港（大阪国際空港）へのアクセスについて

- ・市営バス空港線の輸送人員は普通便、直行便ともに平成 24 年以降は増加傾向にあります。
- ・市営バス空港線は、令和 2 年 3 月から直行便を阪急伊丹駅経由にするとともに、公募により愛称を「伊丹エアポートライナー」とし、ラゲッジスペースや多言語対応のフルカラー行先表示器を整備した専用のラッピングバスを導入しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年 4 月末から運休しています。



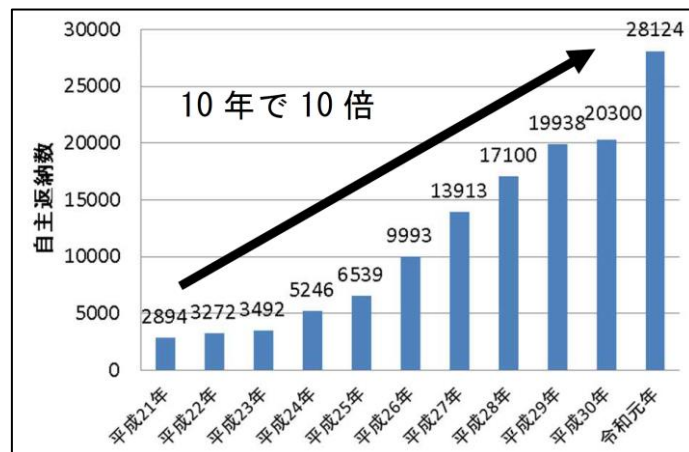
【市営バス空港線の輸送人員の推移】

出典：伊丹市所管データ

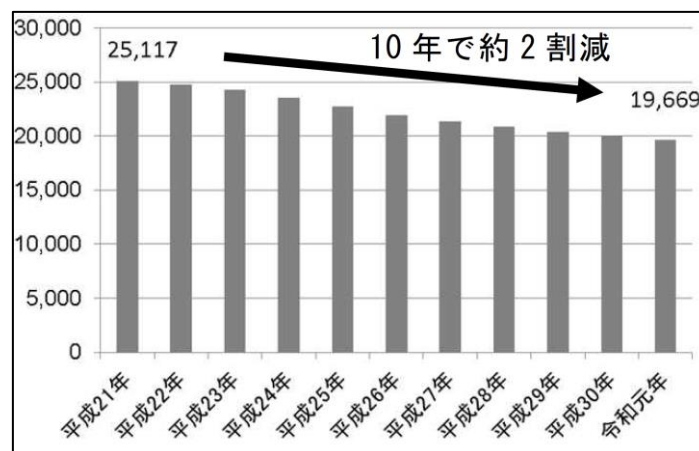
1.3 交通分野をとりまく環境の変化

【1】交通に関する社会情勢の変化

- ・高齢者による事故に注目が集まり、それに伴い高齢者の運転免許自主返納は年々増加しています。県内の65歳以上の運転免許自主返納は10年で約10倍となっており、自動車に代わる移動手段の確保が必要となっています。
- ・バスやトラックの運転手不足が深刻化しており、県内の65歳未満の大型2種免許保有者は10年で約2割減少しています。また、自動車運送事業の担い手も全産業の平均年齢に比べ、高くなっています。
- ・一般乗合バス事業者の経営環境は厳しく、全体の約7割が赤字事業者となっています。
- ・少子高齢化、人口減少の進展による地域交通の維持確保が課題となる中、新型コロナウイルス感染症による交通需要の急減や移動手段の変化が、交通事業者に多大な影響を及ぼしています。



【65歳以上の運転免許自主返納の推移（兵庫県）】



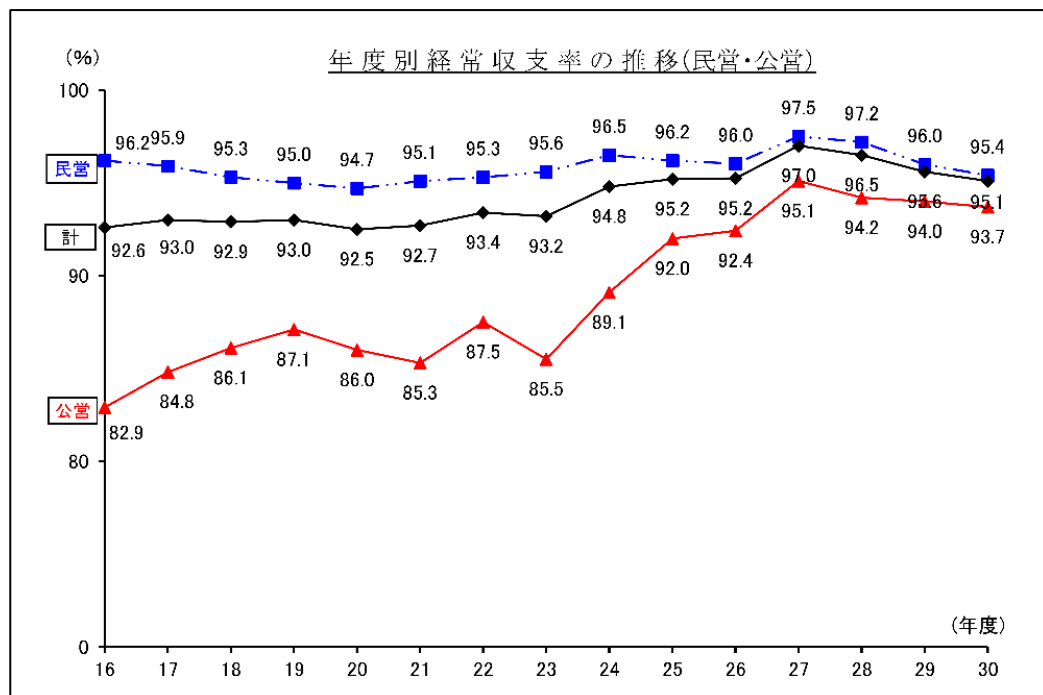
【65歳未満の大型2種運転免許保有者の推移（兵庫県）】

出典：兵庫県資料、運転免許統計

	バス	タクシー	全産業
平均年齢	51.2 歳	60.1 歳	42.9 歳

【自動車運送事業の担い手の高齢化（全国）】

出典：令和 2 年度版交通政策白書（国土交通省）



【年度別経常収支率の推移（民営・公営）】

※経常収支率は「(経常収入÷経常支出) ×100」で算出。

数値が 100%未満の場合、単年度の経常収支が赤字であることを示している。

出典：国土交通省資料

	民営	公営	計
黒字事業者数 (件)	68	1	69
赤字事業者数 (件)	155	16	171
赤字事業者の割合 (%)	69.5	94.1	71.3

【平成 30 年度の一般乗合バス事業※の収支状況について】

※調査対象事業者は、保有車両数 30 両以上の 240 者（全国）、高速バス及び定期観光バスを除く。

出典：国土交通省資料

鉄道	大手民鉄の全社、公営の約 9 割、中小民鉄の約 7 割において、輸送人員が 50%以上減少。
乗合バス	約 6 割の事業者が、運送収入が 50%以上減少。輸送人員についても、全体で約 5 割減少。
貸切バス	約 9 割の事業者が、運送収入が 70%以上減少。ほとんどバスが動いていない状況。
タクシー	約 6 割の事業者が、運送収入が 50%以上減少。輸送人員についても、全体で約 6 割減少。
航空	輸送人員は、国際線は 97%減、国内線は 86%減。

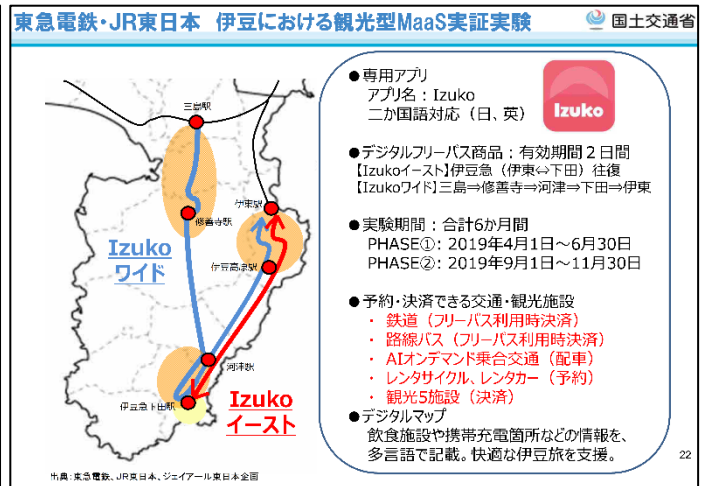
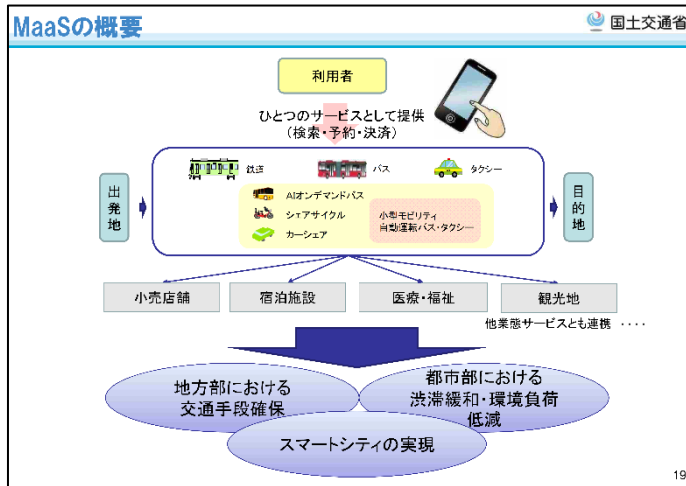
【新型コロナウイルス感染症による交通への影響】

※令和 2 年 4 月の状況

出典：令和 2 年度版交通政策白書（国土交通省）

【2】技術開発の進展

- ・交通分野においても、AI[☆]、IoT[☆]などの技術開発が進んでいます。輸送サービスの維持確保や高齢者の移動手段確保などに向け、自動運転技術や新たな移動サービス（MaaS[☆]：Mobility as a Service）などの活用が期待されています。



【新たな移動サービス（MaaS[☆]）の概要】

【伊豆における観光型 MaaS[☆]実証実験】

出典：国土交通省



【大津市・京阪バス株式会社 中型自動運転バス実証実験】

出典：大津市ホームページ、経済産業省

1.4 環境の変化まとめ

前項で記載した伊丹市をとりまく環境の変化やそれに伴う課題等を示しています。

[環境の変化・課題]

- ・ 少子高齢化、人口減少の更なる進展
- ・ 依然高い市内の自転車事故件数
- ・ 高齢者の交通事故割合の増加
- ・ インバウンド（訪日外国人）による空港・航空需要の増加※
（※新型コロナウイルス感染症による影響あり）
- ・ 高齢者等の移動手段の確保
- ・ 深刻な運転手不足・高齢化、交通事業者の経営環境悪化
- ・ 公共交通機関の維持確保
- ・ 新型コロナウイルス感染症への対応（With/After コロナ）
- ・ 自動運転や新たな移動サービス（MaaS[☆]）などの交通分野の技術革新

1.5 後期実施計画の方向性・基本的考え方

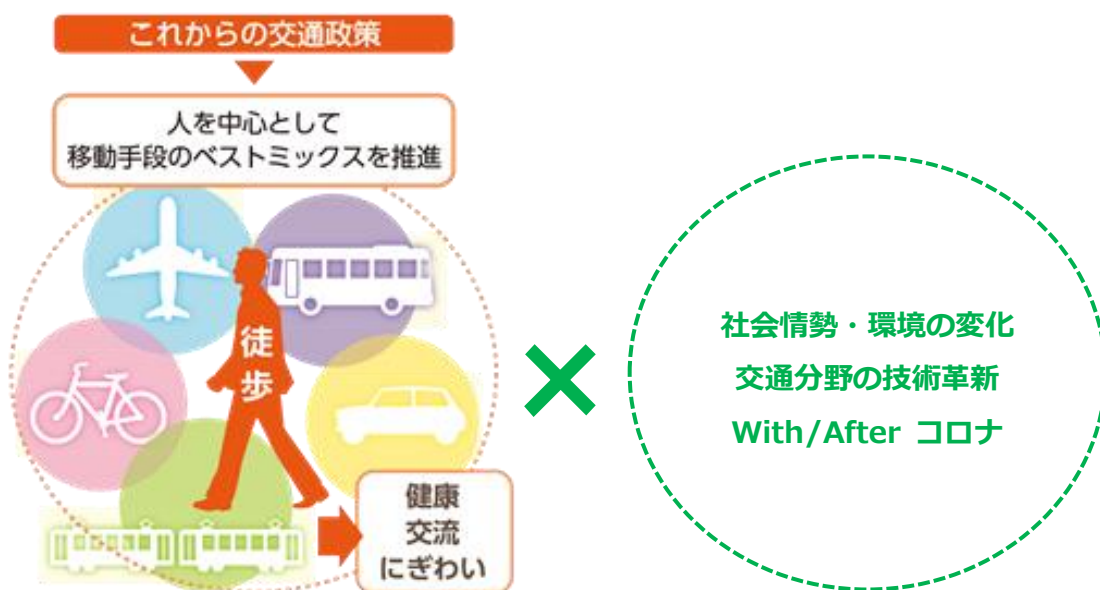
【1】基本理念

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

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（大阪国際空港）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更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る魅力ある交通まちづくりをめざします。

【2】基本的考え方

人を中心とした交通政策として、自転車、自動車、バス、鉄道、空港との連携を強化し、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、市内も市外へも便利で快適に移動できるようになり、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。



【3】上位計画の概要

（1）第6次伊丹市総合計画

「第6次伊丹市総合計画」では、将来像の実現に向け、6つの政策大綱と33の施策を以下のとおり体系的に位置付けています。また、全ての政策大綱や施策は、他の政策大綱や施策と何らかの関係性があり、施策間で連携して取り組むことにより、施策の効果をより高めます。

【将来像】	「人の絆 まちの輝き 未来へつなぐ 伊丹」		
【計画期間】	令和3（2021）年度～令和10（2028）年度までの8年間		
【施策体系】	将来像	政策大綱	施策
	人の絆 まちの輝き 未来へつなぐ 伊丹	大綱1 安全・安心 大綱2 育ち・学び・共生社会 大綱3 健康・医療・福祉 大綱4 市民力・にぎわい・活力 大綱5 環境・都市基盤 大綱6 参画と協働・行政経営	施策1-1 災害対策 施策1-2 消防・救急 施策1-3 交通安全・地域防犯 施策2-1 子育て・子育て 施策2-2 青少年の健全育成 施策2-3 幼児教育・保育 施策2-4 学校教育 施策2-5 教育環境 施策2-6 生涯学習・スポーツ 施策2-7 人権 施策2-8 男女共同参画 施策2-9 多文化共生・平和 施策3-1 健康づくり 施策3-2 地域医療 施策3-3 地域福祉 施策3-4 高齢者福祉 施策3-5 障がい者福祉 施策4-1 市民力・地域力 施策4-2 都市ブランド 施策4-3 歴史・文化 施策4-4 商工業 施策4-5 都市農業 施策4-6 雇用と労働 施策4-7 空港との共生 施策5-1 環境保全 施策5-2 循環型社会の形成 施策5-3 公園・緑地・生物多様性 施策5-4 都市計画・住環境 施策5-5 交通・道路 施策5-6 水道・下水道 施策6-1 参画と協働 施策6-2 ICT(情報通信技術)の活用 施策6-3 行財政運営

<伊丹市総合交通計画に係る施策について>

【施策 1-3】	大綱 1 安全・安心
	施策 1-3 交通安全・地域防犯 ●基本方針(目指すまちの姿) 事故や犯罪から市民の生命と暮らしが守られるまち ●現状と課題 ▶ 市域が平坦で、通勤・通学や日常の移動手段として自転車を利用する市民が多く、自転車に関係する交通事故が多発しています。高齢者が関係する事故と併せて発生防止に向けた取組が必要です。 ▶ 交通ルールの遵守やマナー向上に向けた取組を継続することが必要です。 ▶ 全国に先駆けて安全・安心見守りネットワークを整備し、ハードとソフトの両面から地域防犯に取り組んだ結果、犯罪認知件数は大きく減少しています。 ▶ 架空請求などの特殊詐欺や悪質商法の手口は多様化・巧妙化しており、これらへの適切な対応が必要です。 ●取組の方向性 ▶ 警察などの関係機関と連携し、歩行者や自転車利用者、高齢者への交通ルールやマナーに関する交通安全指導や意識啓発などの取組を徹底し、交通安全対策を推進します。 ▶ 防犯への意識啓発や、市民・地域・事業者など多様な主体による地域防犯活動への支援、警察などの関係機関との連携により、安全で安心な地域づくりに取り組みます。 ▶ 安全・安心見守りネットワークなど、ICTを活用し、子どもから高齢者まで幅広く市民の安全対策を強化します。 ▶ 消費者被害防止のため、幼児期から高齢期までの各ライフステージに応じ、その特性に配慮した消費者教育の推進や消費者相談の充実に取り組みます。

施策 4-7 空港との共生

●基本方針(目指すまちの姿)

万全の安全と環境対策のもとで、空港と共生するまち

●現状と課題

- ▶ 大阪国際空港（伊丹空港）は、ビジネスや旅行などで多くの方々に利用されており、平成 30 年度の旅客数は約 1,630 万人と 7 年連続で増加しています。
- ▶ 空港の事業運営権が民間資本の企業に売却され、平成 28 年度から、民間企業の経営ノウハウや資金を活用した新たな空港運営が始まりました。
- ▶ 時代の変遷とともに航空需要が変化する状況においても、本市では、安全確保と環境対策への取組を第一として、国や空港運営権者に対し、新鋭低騒音機材導入などの発生源対策や、民家や学校施設等の防音工事、緩衝緑地としての伊丹スカイパークの整備などを求めてきました。
- ▶ 航空需要の拡大が予測される中、大阪国際空港においては、国際便や長距離国内便の就航が規制されています。

●取組の方向性

- ▶ 航空の安全性や信頼性の確保の徹底、航空機騒音の発生源対策や防音対策、環境と調和した多様な運航による航空ネットワークの充実など、関係自治体等と連携し、国や空港運営権者、航空事業者に対して働きかけます。
- ▶ 空港へのアクセスの利便性向上を図ります。
- ▶ 安全確保と環境対策を前提とし、関西 3 空港を利用する旅客者の利便性向上とまちの活性化につながるよう市民への周知を図りながら、国際便や長距離国内便の規制緩和などを国や空港運営権者に求めます。
- ▶ 民間活力の導入で、本市の観光資源の一つである伊丹スカイパークの集客力を向上させ、空港周辺地域の活性化を図ります。

【施策 4-7】

施策 5-5 交通・道路

●基本方針(目指すまちの姿)

安全で快適に利用できる交通手段や道路のあるまち

●現状と課題

- ▶ コンパクトな市域の中に骨格となる幹線道路が整備されています。また、公共交通網として2つの鉄道路線があり、市営と民営のバス路線が市内を網羅するなど都市交通基盤が充実しています。
- ▶ 市バスは市民生活を支える重要な交通手段であり、急速な高齢化が進展する時代において、今後さらに、市民の移動手段としての役割が求められています。
- ▶ 公共交通機関や自転車の利用は、二酸化炭素の排出量削減につながるなど、環境負荷の低減も期待されます。
- ▶ 自動運転の技術開発や実証実験が産学官の連携により進められており、地域交通が抱える諸課題を解決する手段として、実用化に対する期待が高まっています。
- ▶ 市域が平坦で自転車利用が多く、また、自転車が関連する事故が依然として多発していることから、歩行者と自転車の安全性・快適性の確保と利便性の向上を図るため、引き続き自転車レーンや歩道の整備を進める必要があります。
- ▶ 自転車駐車場や路上駐輪ラックの整備などにより、駅前の放置自転車台数は大幅に減少しました。
- ▶ 都市計画道路の平成30年度末現在の整備率は88%です。引き続き、都市計画道路整備プログラムに基づく整備の促進や、生活道路や通学路のさらなる安全対策が必要です。
- ▶ 道路・橋りょうや安全施設等の道路工作物の老朽化が進行しています。また、街路樹は老木化、巨木化が進み安全面での課題が生じています。

【施策 5-5】

●取組の方向性

- ▶ 市バス事業は安全・安心・快適で信頼性の高いサービスの提供と効率的な事業運営により、持続可能な経営基盤の確立を目指します。
- ▶ 高い自転車利用割合や市バス運行など伊丹の交通特性を踏まえた上で、ICTによる先端技術導入も視野に入れた総合的な交通施策を推進します。
- ▶ 自転車交通安全教室などを通じた啓発や、自転車レーン等の整備により、歩行者・自転車の交通安全対策を推進します。
- ▶ 放置自転車対策として、自転車利用者の駐輪マナー向上につながる啓発を進め、駅周辺の自転車駐輪の秩序維持に努めます。
- ▶ 安全性や防災、景観などに配慮しながら、街路樹の再整備をはじめ道路の計画的な整備と適切な維持管理を行います。また、生活道路や通学路の安全対策を充実するとともに、ユニバーサルデザインの視点による歩道の平坦化など、誰もが安全で歩きやすい道路空間を整備します。
- ▶ 橋りょうの長寿命化・耐震化を進めます。また、都市計画道路の内、緊急時の避難路となる道路の新設にあたっては、無電柱化を推進します。

(2) 伊丹市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、「第6次伊丹市総合計画」と「阪神地域都市計画区域マスタープラン」を踏まえて、「都市づくりの基本的な視点」、「都市づくりの目標」、「都市構造図」、「都市交通の方針・方針図」を以下のとおり設定しています。伊丹市総合交通計画（中間改訂版）では、都市核・地域拠点交通機関の乗り換え等を行う結節点、都市軸を都市や拠点間をつなぐ公共交通の基幹軸とし、基本理念の実現に向けた総合交通ネットワークの形成を推進します。

【都市づくりの基本的な視点】	1. 成熟社会に適応した持続性ある都市空間の誘導 2. 安全・安心な都市空間の形成 3. 歴史を継承した個性と魅力の創造 4. 公民連携によるまちづくりの推進
【目標年次】	令和10（2028）年
【都市づくりの目標】	伊丹らしい暮らしやすさや魅力を育み、持続させていくまち
【都市構造図】	「都市核」、「地域拠点」、「都市軸」、「自然アメニティ核」、「自然アメニティ軸」の充実、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 都市核：行政、福祉サービスの中心核 地域拠点：身近な行政や住民の交流を促す拠点 都市軸：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 自然アメニティ軸：緑水軸 グリーンライン

【都市交通の方針】

＜基本方針＞

徒歩、自転車、バス、鉄道等との連携を強化することにより、目的や状況に応じて移動手段を選択でき、自由にシームレス[☆]に移動しやすい環境を形成します。

（公共交通）

- ・バスは市民の生活を支える重要なインフラとして位置づけ、持続可能なバス路線ネットワークの形成など

（自転車・徒歩）

- ・自転車通行空間[☆]（自転車レーン等）の整備
- ・歩きやすい道路環境に向けた安全・快適な歩行空間整備、街路樹の維持管理など

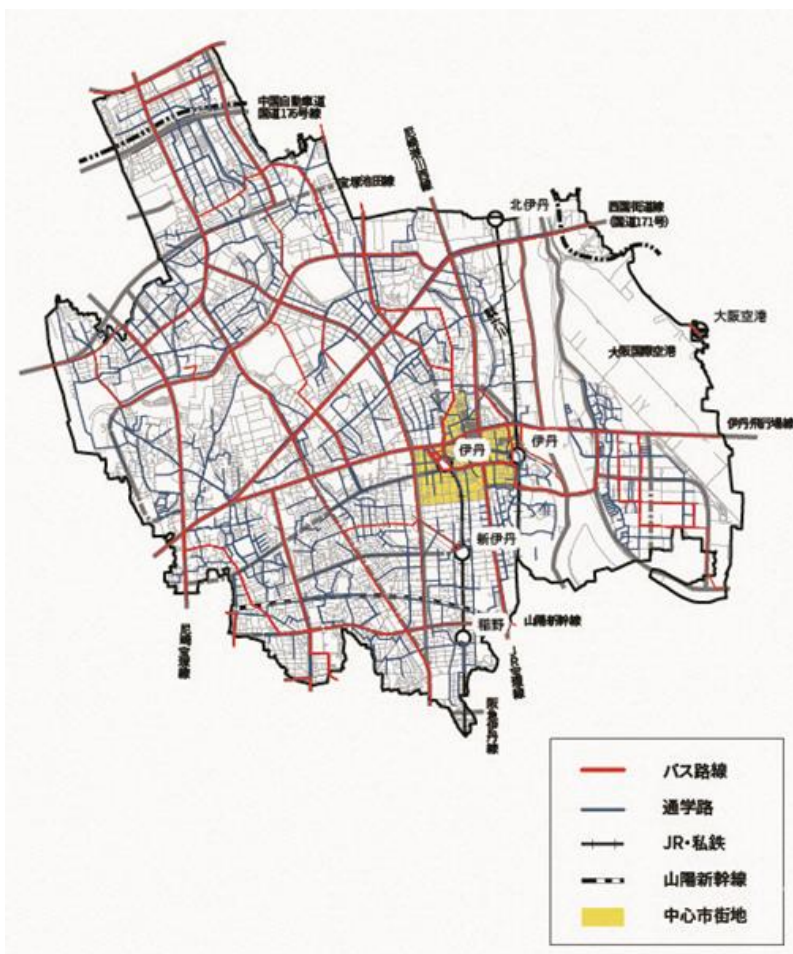
（自動車）

- ・市営駐車場の利用促進、環境負荷低減に資する自動車の利用促進など

（交通安全）

- ・関係機関と連携した交通安全施設の整備促進など

【都市交通の方針図】



1.6 後期実施計画の施策体系について

伊丹市をとりまく環境や社会情勢の変化、施策の実施状況や課題等を踏まえ、基本目標や基本戦略、実施施策の見直しを行いました。

【1】基本目標

総合交通計画策定時に設定した4つの基本目標のうち、基本目標3「中心市街地の回遊性とにぎわいの向上」と基本目標4「地域でつくる交通まちづくり」を基本目標3「地域資源と市民力を活用した交通まちづくり」に統合するなど、再編しました。

基本目標1. 快適な移動を支える都市環境の整備

自転車通行空間[☆]の整備や自転車安全利用に関する啓発・取締りなど、ハードとソフトの両面から、自転車事故の発生防止に取り組むとともに、誰もが安全で歩きやすい歩行空間の整備の推進により、市民の生命と暮らしが守られるまちをめざします。また、インフラ[☆]の整備・維持管理については、効率的で環境負荷の少ない道路整備を推進するとともに、橋梁等の計画的な維持修繕や耐震化による安全性確保、防災対策などにより、災害に強い安全・安心なまちをめざします。

基本目標2. 交流を支える公共交通の充実

わかりやすい情報提供や利便性の向上などにより、公共交通の利用促進を図ります。また、高齢者や障がい者などの生活利用に加え、普段利用しない来街者も含めた誰もが安全で快適に利用できる交通手段のあるまちをめざします。

基本目標3. 地域資源と市民力を活用した交通まちづくり

地域資源である空港へのアクセス確保による交通ネットワークの充実や放置自転車対策による美観維持などにより、中心市街地の魅力を高め、訪れたい・住みたい・住み続けたいまちづくりを推進し、今後も持続的に成長・発展するにぎわいと活力のあるまちの実現をめざします。また、市民力・地域力が発揮される交通政策を推進します。

【2】施策体系

【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	実施施策 ※【追加】は追加施策
基本目標 1 快適な移動を支える都市環境の整備	基本戦略 1-① 自転車の安全・快適な利用の促進	・自転車通行空間[☆]の整備 ・自転車駐車場の計画的な保全 ・自転車安全利用に関する啓発 ・自転車安全利用啓発指導員[☆]による啓発・指導 ・警察による指導強化 ・自転車保険の加入推奨
	基本戦略 1-② 安全・快適で歩いて元気になるまちづくり	・歩行者通行空間の整備 ・無電柱化の推進 ・街路樹の適切な管理 ・歩行者ネットワークの強化 ・安全・安心見守りネットワーク[☆]事業の推進 ・通学路・生活道路の安全対策
	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[☆]の整備 ・渋滞交差点の解消・緩和 ・橋梁等の計画的な保全 ・名神湾岸連絡線等の整備推進 ・【追加】被災時の輸送路確保
	基本戦略 1-④ 環境に配慮した交通まちづくり	・環境負荷の少ない道路整備の推進 ・スマートムーブ[☆]の推進 ・自転車通勤の促進 ・グリーン経営[☆]の促進
基本目標 2 交流を支える公共交通の充実	基本戦略 2-① 公共交通の利便性向上	・わかりやすい乗換案内の推進 ・駅構内での安全性の確保 ・バス停留所の整備 ・バス停留所隣接の自転車駐車場整備の検討 ・空港へのアクセス確保 ・需要に応じた路線および運行ダイヤの研究 ・新たな都市間交通の研究 ・バス位置情報提供サービスの研究 ・【追加】自動運転技術活用研究
	基本戦略 2-② 公共交通の利用促進	・公共交通利用に関する啓発 ・公共施設や商業事業者、イベント等と連携した公共交通の利用促進 ・高齢者等への市営バス特別乗車証等の交付 ・市営バスオリジナルグッズの製作・販売 ・市営バス事業の経営基盤の強化 ・【追加】阪神都市圏公共交通利用促進協議会との連携 ・【追加】兵庫県地域公共交通 MaaS[☆]推進協議会との連携
	基本戦略 2-③ 高齢者等の移動手段の確保	・高齢者等への市営バス特別乗車証等の交付(再掲) ・高齢者、障がい者の外出支援 ・新しい移動手段の研究 ・【追加】高齢者等の移動手段の研究
基本目標 3 地域資源と市民力を活用した交通まちづくり	基本戦略 3-① 空港を活かしたまちづくり	・空港へのアクセス確保(再掲) ・わかりやすい乗換案内の推進(再掲) ・空港の利便性の向上 ・空港利用者の誘導
	基本戦略 3-② 中心市街地回遊性の向上	・無電柱化の推進(再掲) ・【追加】駐車場の計画的な保全 ・公共施設や商業事業者、イベント等と連携した公共交通の利用促進(再掲) ・新しい移動手段の研究(再掲)
	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	・自転車駐車場の計画的な保全(再掲) ・自転車駐車場の利用促進 ・放置自転車等の啓発・指導 ・放置自転車等の撤去強化
	基本戦略 3-④ 市民とともに作る交通まちづくり	・民間事業者との連携による交通安全啓発 ・高齢者運転免許自主返納の周知・推進 ・自転車安全利用啓発指導員[☆]による啓発・指導(再掲) ・利用者の声を反映した市営バス運営 ・【追加】交通政策に対する意見聴取

1.7 後期実施計画の推進

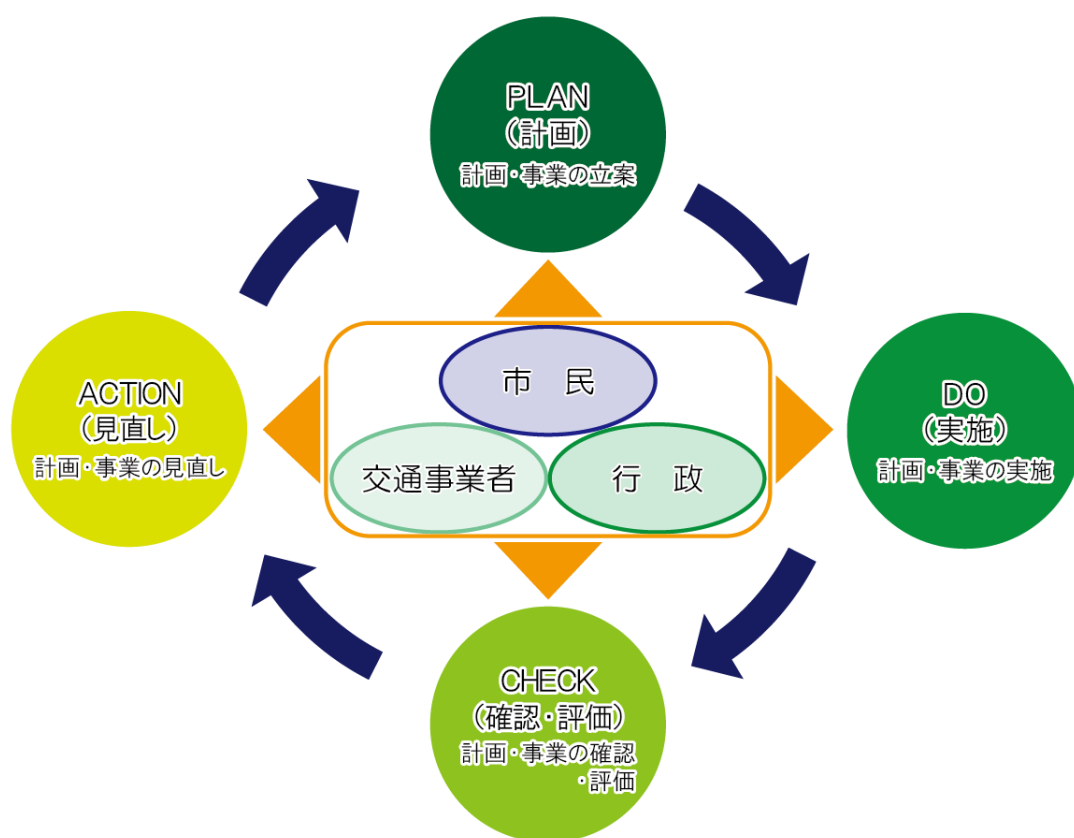
【1】伊丹市総合交通会議の設置について

総合交通計画の中間見直しにあたり、総合交通計画について調査審議する「伊丹市総合交通計画策定委員会」、自転車の安全利用の促進と放置自転車対策について調査審議する「伊丹市自転車等対策審議会」、総合交通計画の進捗管理と効果検証を行う「伊丹市総合交通計画推進協議会」の3つの会議を、「伊丹市総合交通会議」に統合し、分野別に集中審議するため部会を設置することで、効率的・効果的に協議が行われるよう組織体制を見直しました。



【2】計画の推進

計画の推進には、「市民」、「交通事業者」、「行政」がそれぞれの役割を果たし、連携しながら市の交通体系を改善していくことが重要です。本計画の推進体制としては、伊丹市総合交通会議（進捗管理部会）において、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を行いながら必要に応じて、施策や取組の見直しを行います。また、新型コロナウイルス感染症による影響も注視しながら計画を推進していきます。



【PDCAサイクル】

第2章 実施計画（後期4力年）

基本目標1 快適な移動を支える都市環境の整備

基本戦略1－① 自転車の安全・快適な利用の促進

【取組方針】

- ・「伊丹市自転車活用推進計画」に基づき、安全で快適な自転車通行空間[☆]の整備を推進します。
- ・交通安全教室での交通ルール・マナーの啓発や、警察と連携した自転車利用者に対する啓発・指導、取締り等を実施することで自転車事故の軽減を図ります。
- ・電動アシスト自転車など大型化の進んだ自転車への収容対応や収容台数の見直しなども含め、自転車駐車場の計画的な維持管理と改修を推進します。

【後期実施施策】

施策	施策概要	実施主体
自転車通行空間 [☆] の整備	「伊丹市自転車活用推進計画」に基づき、安全で快適な自転車通行空間 [☆] の整備を推進する。	県・市
自転車駐車場の計画的な保全	電動アシスト自転車など大型化の進んだ自転車への収容対応や収容台数の見直しなども含め、自転車駐車場の円滑な利用環境の確保と機能維持のため、計画的な維持管理と改修を推進する。	市
自転車安全利用に関する啓発	地域、学校、事業所などで交通安全教室を継続して実施し、あらゆる年齢層に対して、交通ルール・マナーの周知や点検・整備の重要性などの啓発を行う。また、小学校区単位で自転車事故の発生場所を示したマップを作成し、公開することで安全走行に対する意識向上を図る。	警察 市
自転車安全利用啓発指導員 [☆] による啓発・指導	ボランティアによる「自転車安全利用啓発指導員 [☆] 」を委嘱し、自転車の安全利用に関する啓発・指導を実施する。	市
警察による指導強化	自転車利用者に対する啓発・指導及び自転車レーン上の駐停車車両の啓発・取締りを、警察と市が連携して強化する。	警察
自転車保険の加入推奨	様々な機会を通じて自転車賠償保険への加入を推奨する。	県・市

基本戦略 1 – ② 安全・快適で歩いて元気になるみちづくり

【取組方針】

- ・歩道の平坦化や歩行者と自転車の分離、無電柱化の推進、街路樹の維持管理等により、誰もが安全で歩きやすい歩行者空間の整備を推進します。
- ・安全・安心見守りネットワーク[☆]事業の適切な運用管理、利活用により、さらなる市民の見守りを確保します。
- ・必要に応じてカーブミラーやカラー舗装、防護柵、ガードレールを整備するなど、通学路・生活道路の安全対策を推進します。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
歩行者通行空間の整備	ユニバーサルデザイン [☆] の視点による歩道の平坦化や歩行者と自転車の分離等により、誰もが安全で歩きやすい歩行者空間の整備を推進する。	県・市
無電柱化の推進	「伊丹市無電柱化推進計画」に基づき、電線類の地中化を推進し、良好な都市景観を創出するとともに、災害時における2次災害防止を図る。	県・市
街路樹の適切な管理	「伊丹市街路樹管理計画」に基づき、街路樹の更新・再整備並びに剪定や点検等の維持管理を適切に実施する。	市
歩行者ネットワークの強化	緑・水辺を体感しながら休憩もできる、歩行者ネットワークの強化を推進する。	市
安全・安心見守りネットワーク [☆] 事業の推進	「安全・安心見守りネットワーク [☆] 」を適切に運用及び管理するとともに、計画的な機器の更新と、自動販売機や市バス車両などを利用した「まちなかミマモルメ [☆] 」の検知箇所の増設を図ることにより、さらなる市民の見守りを確保する。	市
通学路・生活道路の安全対策	「伊丹市通学路安全対策推進会議 [☆] 」の開催など関係機関と連携し、継続的に通学路の安全確保に向けた取組を行う。また、必要に応じてカーブミラーやカラー舗装、防護柵、ガードレールなどを整備する。	市

基本戦略 1 – ③ 目的や役割に応じた効率的な道路整備

【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[☆]整備プログラム」に基づき、計画的かつ効率的な道路整備を推進します。
- ・安全・安心で快適な道路インフラ[☆]を確保するため、橋梁等の計画的な維持修繕及び耐震化を推進します。
- ・風水害等の災害が多発していることを踏まえ、緊急輸送道路及び緊急啓開道路については防災対策を進め、被災した場合は、迅速に道路啓開[☆]・復旧を実施します。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
都市計画道路 [☆] の整備	「都市計画道路 [☆] 整備プログラム」(伊丹市)に基づき、計画的かつ効率的な道路整備を推進する。	県・市
渋滞交差点の解消・緩和	「渋滞交差点解消プログラム」(兵庫県)に基づき、渋滞交差点の解消・緩和を目指す。また、道路の利用状況や渋滞状況を把握しながら、渋滞交差点解消に向けた取組を検討する。	県・市
橋梁等の計画的な保全	「伊丹市道路インフラ [☆] 長寿命化修繕計画」に基づき、計画的な維持修繕及び耐震化を推進する。	市
名神湾岸連絡線等の整備推進	広域的な交通ネットワーク形成に向けた働きかけを行う。	市
★追加 被災時の輸送路確保	緊急輸送道路及び緊急啓開道路については、防災対策を進めるとともに、被災した場合は、迅速に道路啓開 [☆] ・復旧を行う。	市

【TOPIC 被災時の輸送路確保】

- ・近年、地震や風水害といった災害が多発しており、被災時の救援、復旧を迅速に行うためには輸送路確保が重要となっています。
- ・緊急輸送道路及び緊急啓開道路については、防災対策を進めるとともに、被災した場合は、迅速に道路啓開^{*}・復旧を行います。



道路啓開^{*}について

出典：国土交通省ホームページ

基本戦略 1 – ④ 環境に配慮した交通まちづくり

【取組方針】

- ・公共交通機関の利用や自転車通勤、エコドライブ[☆]などの環境に配慮した移動手段について普及啓発を推進します。
- ・道路工事では、環境負荷の少ない工法や、環境に配慮した舗装の採用を推進します。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
環境負荷の少ない道路整備の推進	道路工事では、環境負荷の少ない工法や、環境に配慮した舗装(低騒音・排水性・透水性・遮熱性等)の採用を推進する。	県・市
スマートムーブ [☆] の推進	公共交通機関の利用やエコドライブ [☆] など、環境に配慮した移動手段について普及啓発を推進する。	市
自転車通勤の促進	「自転車通勤導入に関する手引き」等の活用や毎月 20 日の「ノーマイカーデー [☆] 」の徹底により、自転車通勤や公共交通機関の利用を促進する。	市
グリーン経営 [☆] の促進	公共交通事業者のグリーン経営 [☆] を促進する。	事業者 市

【評価指標：基本目標 1】

No.	評価指標	現状 (平成 31 年度)	目標値 (令和 6 年度)
1-A	自転車レーン等整備区間延長(km) ※普通自転車通行指定部分 [☆] 有りを除く	7.8	12.2
1-B	市営自転車駐車場利用台数(台/日) ※1 日当たりの平均台数	6,865	6,865
1-C	交通安全教室の参加者数(人/年)	6,258	6,450
1-D	自転車関連事故件数(件/年)	420	337
1-E	人口 1 万人当たりの自転車関連事故件数 (件/年)	21	17
1-F	歩道(街路樹)再整備延長(km)	0	2.4
1-G	都市計画道路 [☆] 整備率(%)	88.1	89.1
1-H	大気汚染に関する環境基準達成率 (二酸化窒素NO ₂)(%)	100	100

※評価指標は、新型コロナウイルス感染症の影響により見直すことがあります。

基本目標 2 交流を支える公共交通の充実

基本戦略 2 – ① 公共交通の利便性向上

【取組方針】

- ・公共交通機関だけでなく、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。
- ・誰にでもわかりやすい情報提供を行うため、検索サイトへの情報提供やバス停、駅などの主要施設の案内改善を図ります。
- ・バス停留所の整備や寄り付きの改良、需要に応じたダイヤ改正など、バスの利用環境改善・利便性向上を図ります。
- ・国の政策や取組、技術開発などに注視しながら、自動運転車両や、今後の交通のあり方について研究します。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
わかりやすい乗換案内の推進	高齢者や障がい者、外国人、来街者等、誰にでもわかりやすい情報提供の充実を図る。また、検索サイトへの積極的な情報提供を行うとともに、他の交通事業者との接続がわかりやすいように、事業者間のバス停名等の統一化を図る。	事業者 市
駅構内での安全性の確保	駅舎のさらなるバリアフリー [*] 化を図るとともに、安全性を確保する。	事業者
バス停留所の整備	標柱や上屋、ベンチの更新・設置を推進するとともに、ノンステップバス [*] の機能が最大限発揮できるようにバス停への寄り付きの改良を行うなど、利用環境の改善を図る。	事業者 県・市
バス停留所隣接の自転車駐車場整備の検討	公共交通機関を補完する自転車と路線バスの乗り換えの利便性を高めるため、市バス停留所隣接の自転車駐車場整備を検討する。	市
空港へのアクセス確保	JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスを運行するとともに、兵庫県などの関係機関と連携しながら、当該バスの利用を促進する。	市
需要に応じた路線および運行ダイヤの研究	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を研究する。	市
新たな都市間交通の研究	都市間交通としての、新たなバス路線を研究する。	事業者 市

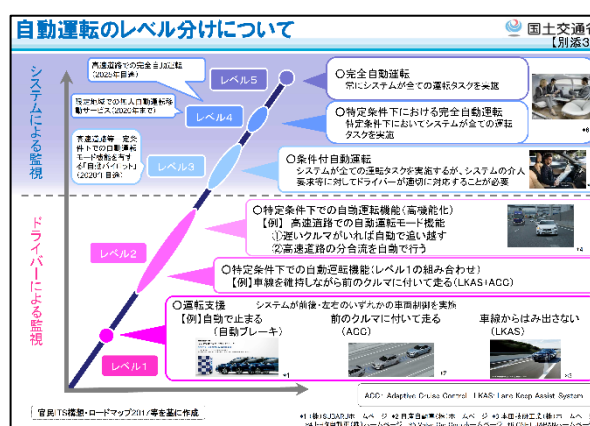
バス位置情報提供サービスの研究	リアルタイムの運行情報を見える化することにより、市営バスの利用環境向上および運行管理支援に寄与するシステムを研究する。	市
★追加 自動運転技術活用の研究	ICT*による先端技術導入も視野に入れ、自動運転車両や、今後の交通のあり方について研究する。	市

【TOPIC 自動運転技術活用の研究】

- ・AI*や IoT*といった技術開発が急速に進む中、現在、国土交通省や経済産業省を中心に、国をあげて産官学連携の元、自動運転技術の実用化に向けた取組が進められています。
- ・法整備や技術課題等、クリアすべき課題は多く残されていますが、自動運転技術により、事故の抑制や運転手不足の解消、交通不便地域の解消などの社会課題の解決につながると期待されています。
- ・本市においても、運転手不足や高齢化、新しい移動手段の検討等、社会情勢の変化によって生じる課題に対応するため、自動運転技術の研究を行います。



日野自動車㈱の「日野ポンチョ」をベース
に改造した自動運転バス
出典：大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）
大阪シティバス㈱



自動運転のレベル分けについて
出典：国土交通省

基本戦略 2 – ② 公共交通の利用促進

【取組方針】

- ・ イベントでの PR や、観光分野・商業分野と連携した取組などにより、公共交通の利用促進を図ります。
- ・ 交通事業者や他自治体等と連携しながら、公共交通の利用促進や、より利便性の高いサービス等について研究します。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
公共交通利用に関する啓発	交通安全啓発イベントや小学校でのバスの乗り方・マナー講座などを通して、公共交通利用に関する啓発を推進する。	事業者 市
公共施設や商業事業者、イベント等と連携した公共交通の利用促進	市営バス IC カード「itappy(イタッピー)」の提示による提携店舗・施設での割引やサービス制度により、PR の相乗効果を図るとともに、「まちなかバル [☆] 」などのイベントと連携した公共交通の利用を促進する。	市
高齢者等への市バス特別乗車証等の交付	高齢者、障がい者等に市営バスの特別乗車証またはタクシーの基本料金分を助成する福祉タクシー利用券を交付し、外出支援および経済的負担軽減を図る。	市
市営バスオリジナルグッズの製作・販売	身近な公共交通として、より親近感を持ってもらうため、オリジナルグッズを製作・販売する。	市
市営バス事業の経営基盤の強化	市民の生活を支える路線を維持するために必要な支援を行い、市営バスの経営基盤の強化を図る。	市
★追加 阪神都市圏公共交通利用促進協議会との連携	加盟している「阪神都市圏公共交通利用促進協議会」と連携しながら公共交通の利用を促進する。	市
★追加 兵庫県地域公共交通 MaaS [☆] 推進協議会との連携	加盟している「兵庫県地域公共交通 MaaS [☆] 推進協議会」と連携しながら MaaS [☆] の普及に向けた基盤づくりを図る。	市

【TOPIC 阪神都市圏公共交通利用促進協議会との連携】

- ・阪神都市圏(7市1町:尼崎市・西宮市・芦屋市・伊丹市・宝塚市・川西市・三田市・猪名川町)では、住民や利用者にとって、利用しやすく安心感のあるユニバーサルな交通システムを作り、自動車からの利用転換を促す施策を検討・実施していくため、NPO、行政、事業者等からなる協議会「阪神都市圏公共交通利用促進会議」が組織されており、本市も構成員となっています。
- ・同協議会では、圏内バス事業者の路線図を1枚にまとめた「阪神地域えきバスまっぷ。」の発行や、駅に設置した「えきバスびじょん。」のような広域的な研究も行っていく予定です。



阪神地域えきバスまっぷ。
出典:兵庫県ホームページ

基本戦略 2－③ 高齢者等の移動手段の確保

【取組方針】

- ・高齢者、障がい者等への市バス特別乗車証・タクシー利用券の交付や車いす貸与制度等を通じて外出支援および経済的負担軽減を図ります。
- ・高齢者等の移動に支援が必要な人に対して、バスやタクシーでカバーできない短距離移動を中心とする、最寄りの公共交通から自宅等目的地までの移動手段を研究します。
- ・超小型モビリティ[☆]等の新しい移動手段の活用とともに、移動の利便性を高めるため、シェアサイクル[☆]など公共交通を補完する移動・交通手段を研究します。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
高齢者等への市バス特別乗車証等の交付※再掲	高齢者、障がい者等に市営バスの特別乗車証またはタクシーの基本料金分を助成する福祉タクシー利用券を交付し、外出支援および経済的負担軽減を図る。	市
高齢者、障がい者の外出支援	車いすの貸与制度等の利用を推進し、高齢者や障がい者の社会参加を促進する。	市
★追加 高齢者等の移動手段の研究	高齢者等の移動に支援が必要な人に対して、最寄りの公共交通から自宅等目的地までの移動手段を研究する。	市
新しい移動手段の研究	超小型モビリティ [☆] 等の新しい移動手段の活用とともに、来街者も含めて移動の利便性を高めるため、シェアサイクル [☆] など公共交通を補完する移動・交通手段を研究する。	市

【評価指標：基本目標 2】

No.	評価指標	現状 (平成 31 年度)	目標値 (令和 6 年度)
2-A	市営バス利用者数(万人/年)	1,527	1,527
2-B	鉄道乗降客数(人/日)	103,200	103,200
2-C	交通局営業収支率(%)	90	90

※評価指標は、新型コロナウイルス感染症の影響により見直すことがあります。

【TOPIC 高齢者等の移動手段・新しい交通手段の研究】

- ・高齢者による事故、免許返納数の増加などにより、高齢者をはじめとする交通弱者の交通手段の確保が課題となっており、特に最寄りの公共交通から自宅等目的地までの移動手段(ラストワンマイル)の必要性が高まっています。
- ・環境省や国土交通省が推進する次世代モビリティ[☆]として、小型・低速で環境にやさしい乗り物(グリーンズローモビリティ[☆])にも注目が集まっており、公共交通を補完する役割が期待されています。本市においても、新しい交通手段として、次世代モビリティ[☆]や、移動の利便性を高めるためのシェアサイクル[☆]などの研究を行います。

グリーンズローモビリティの普及推進

高齢者の足の確保、観光客の利便性の高い周遊手段の確保等を図るため、低速で環境にやさしいグリーンズローモビリティの普及を推進。

グリーンズローモビリティ

電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

- 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる
「低速の小さな公共交通」
- ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む
「乗って楽しい公共交通」
- 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現

施策概要

- ・ グリーンズローモビリティの導入に向けて、地域の課題に応じた実証事業に対して支援
 - ▼ 平成30年度に実施した実証事業を行った地域の一つである福山市では、平成31年4月よりタクシー事業を開始
 - ▼ 本年度は14地域で実証事業を実施予定。
 - ▼ 2020年度までに全国50地域での実装を実現。
- ・ 優良事例などを紹介するシンポジウムを官民様々なレベルで全国各地において開催

＜平成30年度 実証事業の例＞

福祉と連携した高齢者向けラストワンマイル移動サービス (岡山県備前市)

狭い坂道も通行可能 (広島県福山市)

グリーンズローモビリティ[☆]の普及推進

出典: 国土交通省



シェアサイクル[☆]

出典: 豊中市ホームページ

基本目標 3 地域資源と市民力を活用した交通まちづくり

基本戦略 3 – ① 空港を活かしたまちづくり

【取組方針】

- ・ JR 伊丹駅から阪急伊丹駅を経由して伊丹空港（大阪国際空港）を結ぶ専用バス「伊丹エアポートライナー」を運行して、空港へのアクセスを確保するとともに、県などと連携しながら、利用を促進します。
- ・ 安全確保と環境対策を前提としつつ、国際便や国内長距離便の規制緩和を国や空港運営権者などに求めています。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
空港へのアクセス確保 ※再掲	JR伊丹駅・阪急伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスを運行するとともに、兵庫県などの関係機関と連携しながら、当該バスの利用を促進する。	市
わかりやすい乗換案内の推進 ※再掲	高齢者や障がい者、外国人、来街者等、誰にでもわかりやすい情報提供の充実を図る。また、検索サイトへの積極的な情報提供を行うとともに、他の交通事業者との接続がわかりやすいように、事業者間のバス停名等の統一化を図る。	事業者 市
空港の利便性の向上	安全確保と環境対策を前提としつつ、国際便や国内長距離便の規制緩和を国や空港運営権者などに求めていく。	市
空港利用者の誘導	空港内の地元PRコーナーを活用して伊丹市の魅力を発信するなど、地域資源を活かした観光客の増加を図る。	市

基本戦略 3 – ② 中心市街地回遊性の向上

【取組方針】

- ・「伊丹市無電柱化推進計画」に基づき、電線類の地中化を推進し、良好な都市景観を創出するとともに、災害時における 2 次災害防止を図ります。
- ・駐車場の利用環境の確保と機能維持のため、計画的な維持管理と改修を推進します。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
無電柱化の推進 ※再掲	「伊丹市無電柱化推進計画」に基づき、電線類の地中化を推進し、良好な都市景観を創出するとともに、災害時における 2 次災害防止を図る。	県・市
★追加 駐車場の計画的な保全	駐車場の安全な利用環境の確保と機能維持のため、計画的な維持管理と改修を推進する。	市
公共施設や商業事業者、イベント等と連携した公共交通の利用促進※再掲	市営バス IC カード「itappy(イタッピー)」の提示による提携店舗・施設での割引やサービス制度により、PR の相乗効果を図るとともに、「まちなかバル [☆] 」などのイベントと連携した公共交通の利用を促進する。	市
新しい移動手段の研究 ※再掲	超小型モビリティ [☆] 等の新しい移動手段の活用とともに、来街者も含めて移動の利便性を高めるため、シェアサイクル [☆] など公共交通を補完する移動・交通手段を研究する。	市

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

【取組方針】

- ・ 自転車駐車場の利用環境の確保と機能維持のため、計画的な維持管理と改修を推進します。
- ・ 自転車駐車場の利用促進や効果的な駐輪指導員の配置、放置自転車等の撤去強化を通して、放置自転車等の防止を図ります。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
自転車駐車場の計画的な保全 ※再掲	電動アシスト自転車など大型化の進んだ自転車への収容対応や収容台数の見直しなども含め、自転車駐車場の円滑な利用環境の確保と機能維持のため、計画的な維持管理と改修を推進する。	市
自転車駐車場の利用促進	需要に応じた収容区分の見直しや地域通貨制度 [*] (いたみんポイント)などにより自転車駐車場の利用を促進する。	市
放置自転車等の啓発・指導	配置場所・時間変更など、効果的な駐輪指導員の配置により自転車等の放置防止に関する啓発・指導を実施する。	市
放置自転車等の撤去強化	撤去時間のランダム化を実施するなど、放置自転車等に対する取締りを継続して行う。	市

基本戦略 3 – ④ 市民とともにつくる交通まちづくり

【取組方針】

- ・楽しみながら交通安全意識の向上につながるよう、イベント等を開催し、交通安全の啓発を行います。
- ・高齢者の自動車事故防止を図るため、高齢者運転免許自主返納サポート協議会と連携して、運転経歴証明書提示による特典を拡充することにより、運転免許の返納を推進します。
- ・市民意識調査や総合交通会議、交通安全啓発イベント等の機会を通じて市民意見の聴取に努めます。

【後期実施施策】

施 策	施策概要	実施主体
民間事業者との連携による交通安全啓発	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し、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する。	警察 市
高齢者運転免許自主返納の周知・推進	「高齢者運転免許自主返納サポート協議会」と連携して運転経歴証明書提示による特典を拡充することにより、運転免許の返納を推進し、高齢者の自動車事故防止を図る。	警察 市
自転車安全利用啓発指導員 [★] による啓発・指導※再掲	ボランティアによる「自転車安全利用啓発指導員 [★] 」を委嘱し、自転車の安全利用に関する啓発・指導を実施する。	市
利用者の声を反映した市営バス運営	「市バスモニター [★] 制度」などにより、利用者の意見や要望を把握する。	市
★追加 交通政策に対する意見聴取	市民意識調査や総合交通会議、交通安全啓発イベント等の機会を通じて市民意見の聴取に努める。	市

【評価指標：基本目標 3】

No.	評価指標	現状 (平成 31 年度)	目標値 (令和 6 年度)
3-A	空港線バス乗降客数(千人/年)	566	396
3-B	中心市街地の自転車・歩行者の休日通行量 (人/10h、1 調査地点当たりの平均)	8,238	8,330
3-C	観光入込客数(千人/年)	2,738	3,100
3-D	放置自転車等台数(台/日) ※調査日における台数	120	117
3-E	人口 1 万人当たりの交通事故発生件数(件/年)	50	46
3-F	高齢者交通事故発生件数(件/年)	328	280

※評価指標は、新型コロナウイルス感染症の影響により見直すことがあります。

【TOPIC 高齢者運転免許自主返納の周知・推進】

- ・高齢者運転免許自主返納サポート協議会では、運転に不安のある高齢者が、運転免許を自主的に返納しやすい環境を作ることで、交通事故の防止を図っています。
- ・運転免許を自主的に返納し、記載住所が兵庫県内である「運転経歴証明書」の交付を受けた 65 歳以上の高齢者は、公共交通機関の運賃割引、宿泊・温泉施設の割引、商品の割引などの特典を受けることができます。
- ・高齢者運転免許自主返納サポート協議会と連携して運転経歴証明書提示による特典を拡充することにより、運転免許の返納を推進し、高齢者の自動車事故防止を図ります。



**運転免許の返納を
考えてみませんか？**

高齢ドライバーのみなさん

運転経歴証明書 を 提示 すると

協議会加盟
企業等で **さまざまな特典を
受けることができます**

高齢者運転免許自主返納サポート制度

協議会では運転に不安のある高齢者が、運転免許を自主的に返納しやすい環境を作ることで、交通事故の防止を図っています。

特典を受けることができるのは、運転免許を返納し兵庫県内の住所が記載された「運転経歴証明書」をお持ちの65歳以上の方です。

高齢者運転免許自主返納サポート協議会／兵庫県警察・兵庫県

(広報制作協力 兵庫県バス協会／令和元年度兵庫県高齢者運転事業補助金交付金事業)

「運転経歴証明書」の申請について




運転経歴証明書は…

- 本人確認書類として効力があります。(詳しくは関係先にお問合わせください)
- 記載事項変更、再交付が可能です。(再交付手数料1,100円が必要)
- 経歴証明書番号(申請取消し時の免許番号)が記載されます。

申請できる方 (交付手数料1,100円が必要です)

- 有効な運転免許の自主返納(申請取消し)をお考えの方
- 過去5年以内に有効な運転免許を自主返納(申請取消し)された方

※法令の定めにより1年以内(1)がない場合があります。

○ 旧運転経歴証明書(平成21年3月31日以前に交付されたもので、記載事項が削除できるもの)をお持ちの方は、希望により現在の運転経歴証明書に変更することができますが、その請求でも特典は受けられません。

● 過去5年以内に運転免許が失効した方

(ただし、令和3年3月31日までの間は、平成29年4月1日以降に失効した方のみが対象となります。)

申請先 ◆ **兵庫県以外で自主返納した方、運転免許失効時の住所が兵庫県以外の方は、平日のみ申請することができます。また、更新センターで即日交付できない場合もあります。**

- **兵庫県警察本部運転免許課(明石運転免許試験場内)**
【県内居住者を対象に、月～金曜日(祝日・年末年始を除く)】
【受付時間 9:00～11:00、13:00～16:00】
- **明石・姫神・神戸・姫路の各運転免許更新センター**
【県内居住者を対象に、月～金曜日(祝日・年末年始を除く)】
【受付時間 9:00～11:00、13:00～16:00 ※日曜日は13:00～18:00のみ】
- **但馬運転免許センター**
【県内居住者を対象に、月～金曜日(祝日・年末年始を除く)】
【受付時間 9:00～11:00、13:00～16:00 ※日曜日は13:00～18:00のみ】
- **県内各警察署、警部派出所**
【県内居住者を対象に、月～金曜日(祝日・年末年始を除く)】
【受付時間 9:00～11:00、13:00～16:00】
【警察署、警部派出所での申請は、概ね15日後の交付となります。】

申請に必要なもの

- 交付手数料(1,100円)
- 印鑑
- 申請による運転免許の取消満期(前日に自主返納された方と別府にしている場合)
- 本人確認書類(9で自主返納された方、免許を失効した方)
- 失効した運転免許(運転免許を失効された方のみ)
- 兵庫県内の住所を確かめるに足りる書類(住民票で自主返納または失効した方)
- 写真(たて3or横2.4or) ※更新センター、更新申請取扱警察署では不要です。
- ◆ 写真の内容によって交付できない場合がありますので、来庁前に兵庫県警察ホームページでの確認や、お電話にて各申請先へお問い合わせください。

「運転経歴証明書」に関するお問合わせ先 県内各警察署、警部派出所
兵庫県警察本部交通部運転免許課(明石運転免許試験場内) TEL:078-912-1828

運転免許自主返納推進チラシ
出典:兵庫県警察ホームページ

第3章 資料編

「伊丹市総合交通会議」への諮問

伊交交第 85号

令和元年6月28日

伊丹市総合交通会議

会長 秋山 孝正 様

伊丹市長 藤原 保幸

伊丹市総合交通計画の中間見直しについて（諮問）

伊丹市総合交通計画は、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、平成28年3月に策定しました。

本計画中に、「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。」と記されていることから、次の事項について、伊丹市総合交通会議に諮問致します。

（諮問事項）

1. 本計画にある施策の実施状況や、数値目標の達成状況の検証
2. 本計画の中間見直し

なお、中間見直しにかかる調査審議にあたっては、これからの高齢化社会に対応した移動手段を検討するとともに、以下の視点にご配慮願います。

- ・ 本計画の上位計画である総合計画および都市計画マスタープラン（2021年度からの次期計画）と整合性のある施策
- ・ 他市事例や学術的理論を参考にする場合、伊丹の実態・実情に転換した施策
- ・ 計画期間内に、取り組み可能な施策

「伊丹市総合交通会議」から市長への答申

令和2年11月30日

伊丹市長 藤原 保幸 様

伊丹市総合交通会議
会長 秋山 孝正

伊丹市総合交通計画の中間見直しについて（答申）

令和元年6月28日付伊交交第85号をもって諮問された、みだしのことについて、本会議で慎重に審議を重ねた結果、「伊丹市総合交通計画中間改訂版（案）」としてとりまとめましたので、別紙のとおり答申します。

「伊丹市総合交通会議」委員名簿

氏名	所属・役職等	全体会議	自転車部会	道路部会
秋山 孝正	関西大学 環境都市工学部都市システム工学科 教授	●	●	●
高橋 愛典	近畿大学経営学部 教授	●	●	●
當野 博照	兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 副議長	●	—	—
水田 節男	公益社団法人 兵庫県バス協会 専務理事	●	—	—
五十嵐 一俊	一般社団法人 兵庫県タクシー協会 副会長	●	—	—
川崎 道子	伊丹市身体障害者福祉連合会 地区役員	●	—	—
鍵田 雅紀	伊丹市老人クラブ連合会 副会長	●	—	—
大池 津由美	公募委員	●	●	—
片岡 大蔵	公募委員	●	—	●
野津 俊明	阪急バス株式会社 自動車事業部 部長	●	—	●
奥野 雅弘	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部 部長	●	●	—
岡 伸治	阪神バス株式会社 経営企画部 部長	●	—	●
梅澤 浩二	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 大阪支社 総務企画課 課長	●	●	—
大中 淳司	関西エアポート株式会社 伊丹空港活性化推進ユニット 企画グループリーダー	●	—	—
須磨 昭文	伊丹市交通局 次長	●	●	●
佐々木 知之	国土交通省近畿地方整備局 建設部都市整備課 課長補佐	●	—	●
田橋 一	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	●	—	—
菊地 信彦	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所西宮維持出張所 所長	●	—	●
三宅 豊文	兵庫県県土整備部 県土企画局交通政策課 副課長	●	—	●
藤田 幸治	兵庫県阪神北県民局 宝塚土木事務所 企画調整担当 所長補佐	●	●	●
宮地 輝彦	伊丹商工会議所 産業情報課 参事		◆	—
大山 秀一	伊丹商店連合会 副会長		◆	—
吉澤 嘉彦	伊丹市PTA連合会 副会長		◆	—
牧野 徹	兵庫県立伊丹高等学校 教頭		◆	—
渡部 育雄	兵庫県自転車軽自動車商業協同組合 伊丹支部 支部長		◆	—
森脇 義和	伊丹市都市交通部 部長	●	●	●
オブザーバー				
長島 哲男	兵庫県伊丹警察署 交通課長			

※◆：専門委員

「伊丹市総合交通計画（中間改訂版）」策定経過

平成 31 年度（令和元年度）

令和元年 6 月 28 日 第 1 回 伊丹市総合交通会議（全体会）

諮問：「伊丹市総合交通計画の中間見直しについて」

議題：伊丹市審議会等の会議の公開に関する指針について

伊丹市総合交通会議条例等関係例規について

伊丹市総合交通会議傍聴要領

伊丹市の現状と課題について

今後のスケジュールについて

令和元年 11 月 25 日 第 1 回 伊丹市交通政策調整会議

議題：伊丹市総合交通計画の進捗状況にかかる後期方針及び施策について

令和 2 年 1 月 29 日 第 1 回 伊丹市総合交通会議 自転車部会

議題：伊丹市総合交通計画施策案（自転車関連）について

令和 2 年 1 月 30 日 第 1 回 伊丹市総合交通会議 道路部会

議題：伊丹市自転車ネットワーク計画について

伊丹市総合交通計画施策案（道路関連）について

令和 2 年 1 月 30 日 第 2 回 伊丹市総合交通会議（全体会）

議題：各部会（自転車・道路）からの報告

伊丹市総合交通計画施策案（公共交通及びその他）について

令和 2 年度

令和 2 年 5 月 20 日 第 2 回 伊丹市交通政策調整会議

議題：伊丹市総合交通計画の後期実施施策（案）について

令和 2 年 7 月 31 日 第 3 回 伊丹市交通政策調整会議

議題：伊丹市総合交通計画（中間改訂版）（素案）及び評価指標について

令和 2 年 8 月 24 日 第 2 回 伊丹市総合交通会議 道路部会

議題：伊丹市総合交通計画（中間改訂版）（案）について
伊丹市自転車活用推進計画（案）について

令和 2 年 8 月 24 日 第 2 回 伊丹市総合交通会議 自転車部会

議題：伊丹市総合交通計画（中間改訂版）（案）について
伊丹市自転車活用推進計画（案）について

令和 2 年 9 月 16 日 第 4 回 伊丹市交通政策調整会議

議題：伊丹市総合交通計画（中間改訂版）（案）について

令和 2 年 10 月 30 日 第 3 回 伊丹市総合交通会議（全体会）

議題：伊丹市総合交通計画（中間改訂版）（案）について
伊丹市自転車活用推進計画（案）について

令和 2 年 11 月 9 日 第 5 回 伊丹市交通政策調整会議

議題：伊丹市総合交通計画（中間改訂版）（案）について
伊丹市自転車活用推進計画（案）について

令和 2 年 11 月 30 日

答申：「伊丹市総合交通計画の中間見直しについて」

用語集

項目		用語解説
ア行	IoT	Internet of Thingsの略。モノのインターネットと呼ばれ、コンピュータなどの情報通信機器だけでなく、家電、自動車、ロボットなどのあらゆるモノがインターネットにつながり、情報を交換することで相互に制御する仕組み。
	ICT	Information and Communications Technologyの略。ITにコミュニケーションの要素を加え、ネットワーク通信による情報・知識の共有が念頭に置かれた情報通信技術。
	安全・安心見守りネットワーク	伊丹市内に設置されている安全・安心見守りカメラ及びまちなかミマモルメの受信器を全てネットワークにつなぎ一体的に運用している伊丹市独自の見守りの仕組み。
	伊丹市通学路安全対策推進会議	通学路の交通安全確保を目的に設置され、通学路の点検や安全対策について協議を行う、関係行政機関や警察で構成される会議。
	インフラ	インフラストラクチャーの略。道路、港湾、空港、上下水道や電気・ガス、医療、消防・警察、行政サービスなど多岐に渡る各種公共サービスや制度。
	AI	Artificial Intelligenceの略。学習・推理判断などの人間が行っている知的な作業をコンピュータ上で人工的に実現する技術。
	営業係数	100円の収入を得るために、どれだけの経費がかかっているかという数値。主にバスの路線ごとの経営状態を示す指標として用いられる。
	エコドライブ	燃料消費量や二酸化炭素排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる“運転技術”や“心がけ”。具体的には「燃費の把握」「アイドリングストップ」などがある。
カ行	グリーン経営	環境問題が深刻さを増す中で、環境保全を企業（事業者）の社会的責任ととらえ、自主的、計画的に環境対策を進めながら経営面での向上を図っていく経営。
サ行	シェアサイクル	設置された複数のポート（自転車貸出・返却拠点）において、利用者が必要な時に自転車を借り、利用後はどのポートへも返却が可能な都市交通サービス。
	自転車安全利用啓発指導員	伊丹市内において、自転車の安全利用に関する教育や広報啓発活動に熱意を持って取り組み、市長が指定する講習を受講された方に委嘱される、地域などで自転車の安全利用に関する教育や広報啓発などを行うボランティアでの指導員。
	自転車通行空間	自転車が通行するための道路、または道路の部分。
	市バスモニター制度	市営バスをよく利用する市民をモニターとして公募し、バス事業に関する様々な提言・意見をいただき、伊丹市交通局の事業運営に生かす制度。
	シームレス	「継ぎ目のない」の意味。交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
	スマートムーブ	公共交通機関の利用やエコドライブなど、環境に配慮した移動手段を取り入れ、温室効果ガス排出量を削減する取組。

項目		用語解説
タ行	第1当事者	交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者。過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。
	地域通貨制度	市営自転車駐車場や加盟店舗で商品を購入すること等でポイントが発行され、1ポイント1円として加盟店舗で利用することができるサービス。地域通貨の名称は「いたみんポイント（通称いたぽ）」。
	道路啓開	緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫(がれき)処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けること。大規模災害では、応急復旧を実施する前に救援ルートを確保する道路啓開が必要。
	都市計画道路	都市計画法に基づき、安全性や防災面、景観などを総合的に考慮して建設される道路。
ナ行	ノーマイカーデー	自動車排出ガス（粒子状物質）による健康被害の防止や、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量削減のため、自動車の使用の自粛と、電車・バス等の公共交通機関の利用を呼びかける日。伊丹市では阪神地域の自治体と連携し、毎月20日を「阪神地域ノーマイカーデー」と定めている。
	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップ（階段）をなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両となっている。
ハ行	バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。
	普通自転車通行指定部分	道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分。
	ベストミックス	公共交通と自動車、自転車、徒歩などを最適な割合で組み合わせること。
マ行	MaaS	Mobility as a Serviceの略で「マース」と読む。地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
	まちなかバル	伊丹市内の中心市街地の飲食店を中心に行われる“食べ歩き・飲み歩き”のイベント。「伊丹まちなかバル」として春と秋の年2回開催されている。
	まちなかミモルメ	小型の発信器を持った子どもや認知症高齢者等の居場所を、保護者のスマートフォン等にお知らせするサービス。
	モビリティ	動きやすさ、移動性、機動性を意味し、交通分野では、人が社会活動のために移動することを指す。
ヤ行	ユニバーサルデザイン	あらゆる年齢、体格、能力の人が利用可能なように、都市空間や生活環境をデザインする考え方・その試み。バリアフリーはもともとあったバリア（障壁）を取り除くこと。それに対しユニバーサルデザインは、最初からバリアが取り除かれている（特別な対策をしない）状態を作ること指す。
ラ行	累積欠損金	営業活動により生じた損失で、前年度からの繰越利益剰余金等でも補填することができず、複数年度にわたって累積した損失。

[参考]

国土交通省・総務省・環境省ホームページ
 兵庫県ホームページ
 交通安全白書

伊丹市総合交通計画（中間改訂版）

発行年月：令和3年（2021年）3月

発行者：伊丹市

編集：伊丹市 都市交通部 交通政策室 交通政策課

〒664-8503 伊丹市千僧1丁目1番地

TEL：072-784-8052

FAX：072-780-3531
