伊丹市総合交通計画

（令和６年度改訂版）

令和８年３月改訂

伊丹市

改訂履歴

版数	発行年月	改訂箇所	改訂内容
第 1 版	令和 7 年 3 月		初版発行
第 2 版	令和 8 年 3 月	P36　第 4 章 基本目標 2　評価指標 P37　第 4 章 基本目標 3　評価指標	・市バス年間輸送人員（万人/年）における R10 年度目標値及び指標の説明を変更 ・市バス 1 キロ当たりの輸送人員（人/総運行距離数）における R10 年度目標値及び指標の説明を変更 ・空港線バス乗降客数（千人/年）における R10 年度目標値及び指標の説明を変更
	令和 8 年 11 月	P36　第 4 章 基本目標 1　評価指標	・交通安全教室の参加者数（人/年）における指標の説明を変更

目　次

第１章　総合交通計画の計画期間延長について

１.１　本計画の期間延長の趣旨・・・

第１章　総合交通計画の計画期間延長について

１．１　本計画の期間延長の趣旨

本市では、平成２８年３月に「伊丹市総合交通計画」を策定し、「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」を基本理念として様々な交通施策を展開しています。

当初の計画期間は、平成２８（２０１６）年度から令和７（２０２５）年度までの１０年間でしたが、その後、令和２年度の総合交通計画の中間見直しにおいて、上位計画である「第６次伊丹市総合計画　前期実施計画」の計画期間との整合を図るため、計画終期を令和６(２０２４)年度に変更しました。

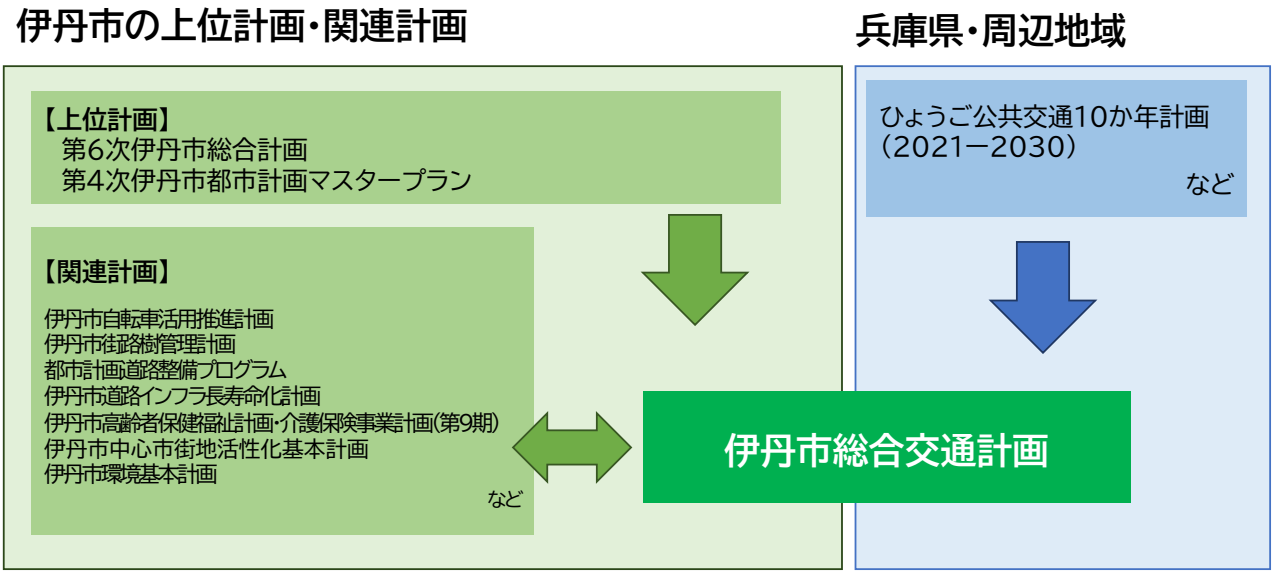
この度、後期計画の最終年度となる令和６（２０２４）年度において、各実施施策の実施状況や設定した数値目標の達成状況の検証を行ったところ、基本理念に沿って概ね順調に取組が実施されていると評価できるものの、人口減少や社会情勢の変化など、交通をとりまく環境の変化を踏まえた見直しが必要と判断しました。

そこで、本計画では現行計画の基本理念を継続しながらも、上位計画である「第６次伊丹市総合計画」及び「第４次伊丹市都市計画マスタープラン」の計画終期との整合を図るため、計画期間を４年間延長し、新たな課題に対応すべく、基本目標や施策体系の見直しを図るものとします。

１．２　本計画の位置づけ

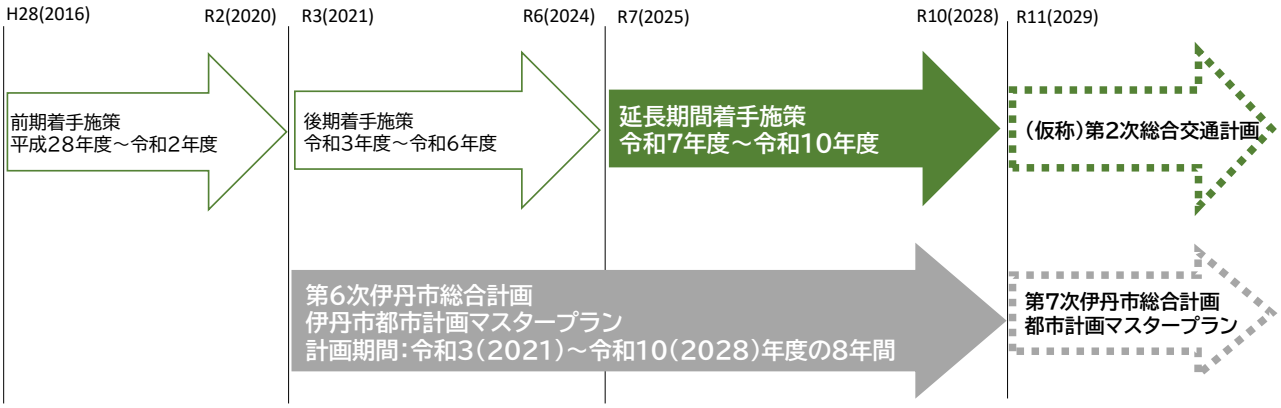
本計画は、国土交通省の「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づく「都市・地域総合交通戦略」として策定し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通計画として運用しています。

また、市の上位計画との関連では、「第６次伊丹市総合計画」及び「第４次伊丹市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、安全・安心、健康・福祉、にぎわい、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、伊丹市周辺の高速道路や鉄道などの広域的な計画も踏まえ、伊丹市の目指すべき将来像の実現に向けた交通のあり方を示すものです。



１．３　本計画の基本的事項

（１）対象区域：伊丹市域全域を基本とします。
（２）対象交通：公共交通機関（鉄道、バス、タクシーなど）、自動車、自転車、徒歩を基本とします。
（３）計画期間：令和７年度（２０２５年度）～令和１０年度（２０２８年度）の４年間とし、交通を取り巻く環境に大きな変化があった場合など、必要に応じて見直しを行います。

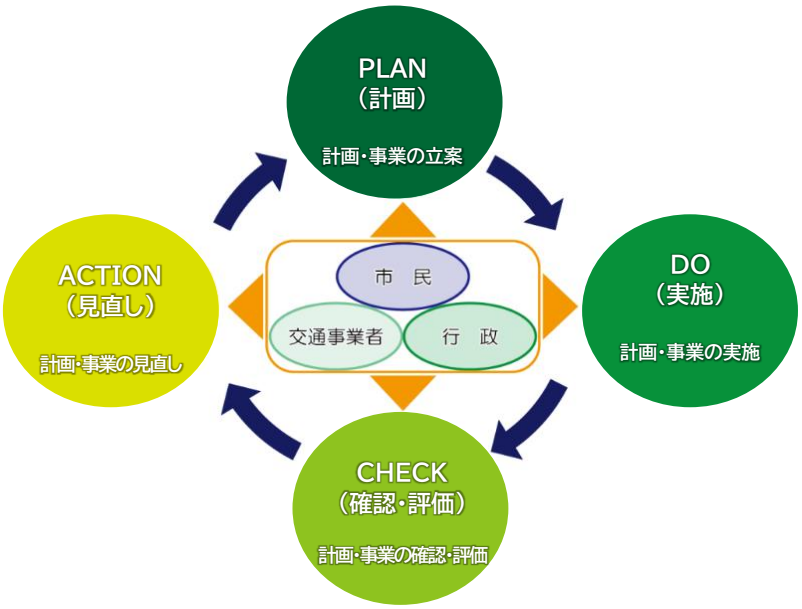


１．４　本計画の推進体制

計画の推進には、「市民」、「交通事業者」、「行政」の３者がそれぞれの役割を果たし、地域の課題やその対応等を共有していくことが重要です。

そこで、本計画の推進にあたっては、３者から構成される「伊丹市総合交通会議」において、ＰＤＣＡサイクルに基づき実施施策の進捗状況や効果について検証を行うとともに、必要に応じて施策や取組の見直しを図るものとします。

【ＰＤＣＡサイクル】



１．５　本計画とＳＤＧｓの取組との関連

ＳＤＧｓ（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）とは、２０１５年９月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための２０３０アジェンダ」に記載された、２０３０年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

伊丹市では、世界共通のＳＤＧｓの目標達成に貢献する取組を推進するため、方向性を同じくする第６次伊丹市総合計画や各部門別計画の取組において、ＳＤＧｓとの関連を位置づけることとしています。本計画においても、次の５つの目標との関連を位置づけ、取組を推進していきます。

【持続可能な開発目標（ＳＤＧs）の１７の目標】



【伊丹市総合交通計画と特に関連する項目】



あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する。



都市を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする



手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する



持続可能な開発に向けてグローバル・パートナーシップを活性化する



レジリエントなインフラを整備し、持続可能な産業化を推進するとともに、イノベーションの拡大を図る。

第２章　取組の方向性について

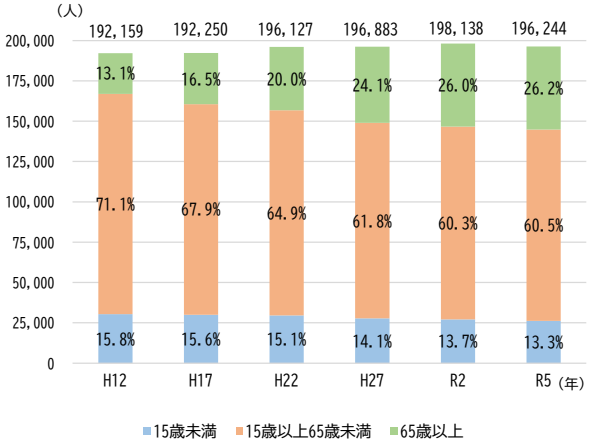
２．１　交通をとりまく現状

２．１．１　人口特性

日本の総人口が減少に転じた平成２０年（２００８年）以降も本市の人口は微増傾向を維持していましたが、令和２年から減少に転じ、今後は全国同様に少子高齢化の更なる進展が予測されています。

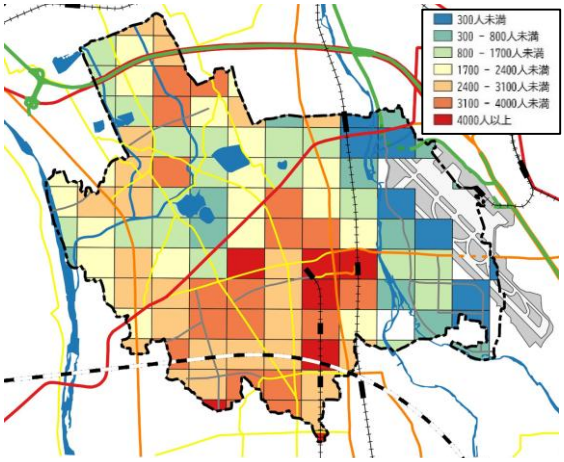
また、人口分布は、大阪国際空港（伊丹空港）周辺を除いて市域全体に分布していますが、国道１７１号以南の人口分布が多い傾向があるほか、阪急伊丹線沿線やＪＲ伊丹駅周辺に多く分布しています。

【年齢3区分人口比率の推移】



（出典）各年度国勢調査結果、住民基本台帳移動数

【地域別人口】



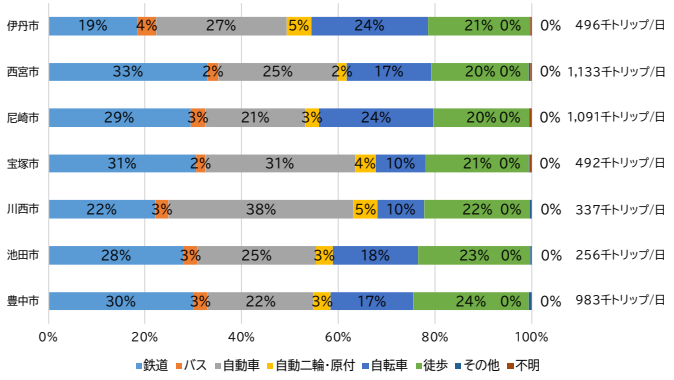
（出典）統計地理情報（総務省）、国土地理情報（国土交通省）

２．１．２　移動特性

令和３年の代表交通手段の割合の隣接市との比較では、自転車利用の割合は、南部の尼崎市を除いた近隣市では２０％以下であるのに対し、伊丹市は尼崎市と同様に２４％と高い状況となっています。

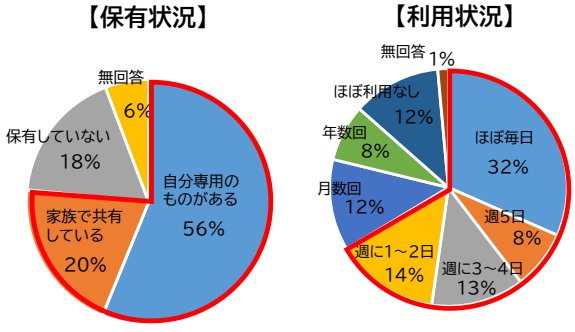
また、市民アンケート調査では、自転車保有状況は「自分専用のものがある」と「家族で共有している」を合わせて７６％、利用状況では週１日以上利用する割合が６７％となっていることからも、自転車の利用が多いまちであることがうかがえます。

【市町別関連トリップの代表交通手段分担率】



（出典）令和3年近畿圏パーソントリップ調査

【自転車の保有状況・利用状況】



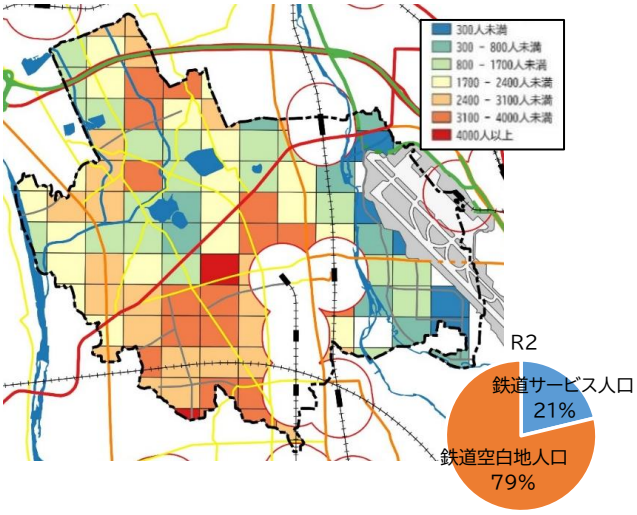
（出典）令和5年度伊丹市のおでかけに関するアンケート調査

２．１．３　鉄道勢圏と公共交通勢圏

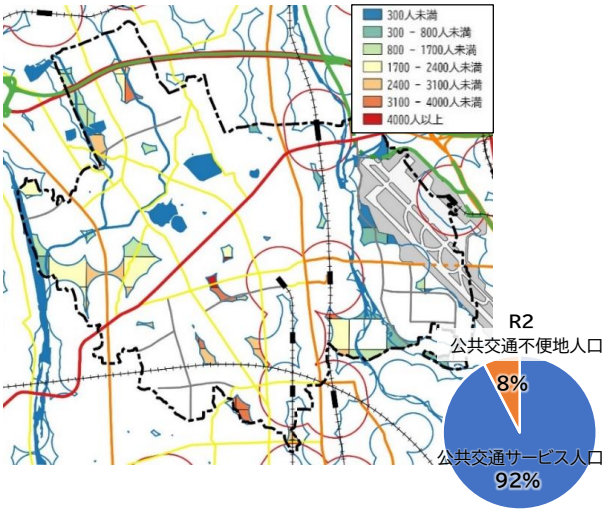
市の公共交通は、鉄道と路線バス及びタクシーで構成されており、市の東部には大阪国際空港（伊丹空港）があります。

ＪＲ宝塚線及び阪急電鉄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、市民の２１％が鉄道勢圏に居住しています。また、これに加え各バス停を中心に半径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バスがカバーしているため、市民の９２％が公共交通勢圏に居住しています。

【鉄道勢圏図】



【公共交通勢圏図】



（出典）統計地理情報（総務省）、国土地理情報（国土交通省）、総務省 統計地理情報システム 令和2年国勢調査（総務省）

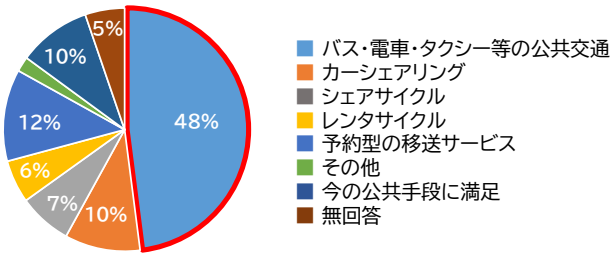
２．１．４　公共交通に対する市民の評価

市民アンケート調査では、「自家用車がなくても安心して暮らすための交通手段・サービス」として、公共交通の充実を望む意見が約半数となっています。

また、鉄道・バスの利用者満足度についても「やや満足～満足」が過半数を占めており、公共交通に対する評価の高さがうかがえます。

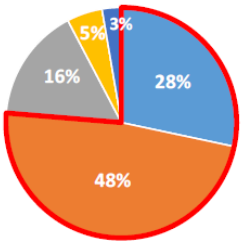
【公共交通に関する市民の満足度等について】

【自家用車が無くても安心して暮らすために、どの交通手段が望ましいか】

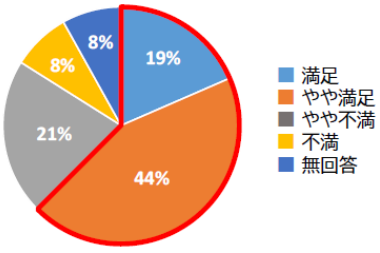


（出典）令和5年度伊丹市のおでかけに関するアンケート調査

【鉄道利用者満足度】



【バス利用者満足度】



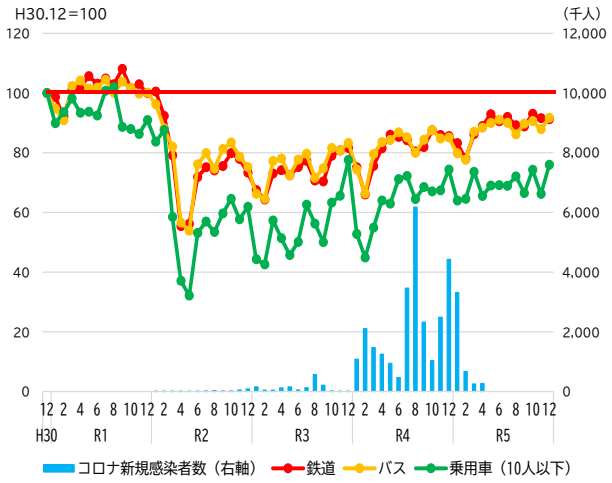
（出典）令和5年度伊丹市のおでかけに関するアンケート調査

２．１．５　交通事業者の状況

全国の輸送人員の状況は、令和２年以降は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で落ち込み、その後回復基調にあるものの、令和元年以前の水準には戻っていません。

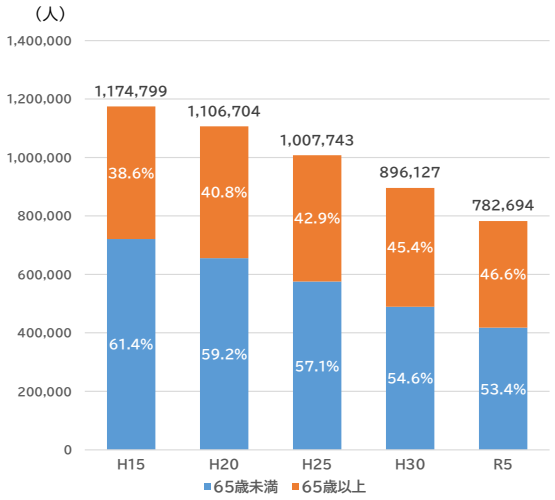
また、路線バスの運転に必要な大型二種免許の保有者数が全国的に減少しており、令和５年度の保有者数は２０年前と比較して約３割減少するなど、深刻な運転士不足が進んでいます。

【輸送人員の推移(全国)】



(出典)国土交通月例経済

【大型二種免許保有者数の推移(全国)】



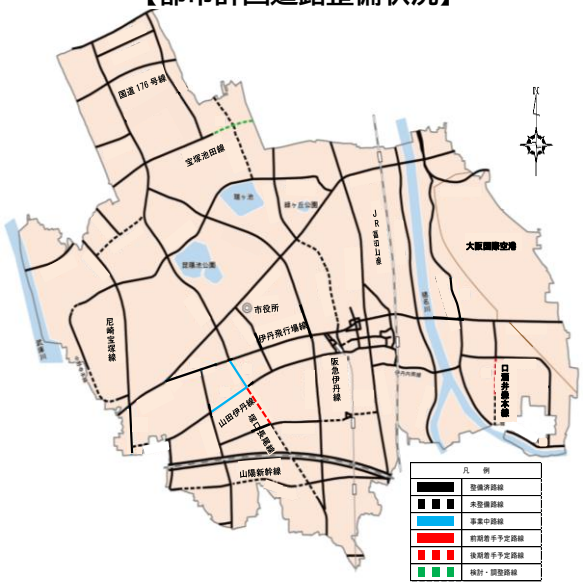
(出典)警察庁　運転免許統計

２．１．６ 道路交通インフラ

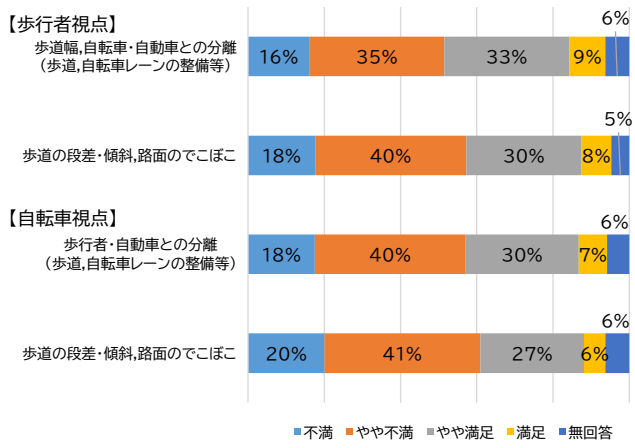
市の令和５年３月末時点の都市計画道路の整備状況は、計画延長７９．９６ｋｍのうち約９割が整備済となっています。一方、市民アンケート調査では、自転車利用者の歩道・道路状況に対する満足度は、「やや不満～不満」が多く、満足度が低い傾向がみられます。

高度経済成長期以降、都市の緑を確保するため、道路空間においてもクスノキやケヤキ等の成長が早く、大きな緑量が見込める植栽を推進してきましたが、植栽後一定年数経過し、大木化・老木化の進行とともに、枝葉の成長による視認性の妨げ等が生じている箇所については、伊丹市街路樹管理計画に基づき、歩道の再整備を進めています。

【都市計画道路整備状況】



【歩道・道路状況に関するアンケート】



(出典)令和5年度伊丹市のおでかけに関するアンケート調査

２．２　今後の取組の方向性

伊丹市総合交通計画（中間改訂版）の各施策の取り組みは一定の効果があらわれているものの、人口減少やコロナ禍以降の新たな働き方の定着による公共交通の利用者減少、運転士不足や燃料費の高騰等により、交通を取り巻く環境は大きく変容しています。

そこで、伊丹市総合交通計画（令和６年度改訂版）では、基本理念や基本的な考え方を継続しながらも、利便性・生産性・持続可能性の高い総合交通ネットワークを維持できるよう、見直しを図ります。

【現状認識】

- ■ 少子高齢化、人口減少の更なる進展
  - ✓ 中心市街地周辺への人口流入
- ■ 広域的な移動を支える鉄道
- ■ 市内の鉄道勢圏外を補完し市民の移動を支えるバス交通
  - ✓ 鉄道勢圏外人口の割合は平成22年から令和2年で減少傾向
- ■ 伊丹市の重要な移動手段である自転車
  - ✓ 市民の約8割が自転車を保有
  - ✓ 75歳以上であっても約6割の方が自転車を保有し、内約7割が週1回以上利用
  - ✓ 自転車の交通ルール・マナーを守る意識に対する満足度は、「やや不満～不満」の割合が7割
- ■ 歩行者の安全確保
  - ✓ 街路樹の大木化・老木化の進行
- ■ 減少傾向にあるものの残されている自動車交通問題
- ■ 伊丹のシンボルである大阪国際空港(伊丹空港)
- ■ 新型コロナによる移動を要しない働き方の浸透
- ■ 自動運転や新たなモビリティなど、交通分野の技術革新

【方向性】

- ■ 自動車がなくても生活できる交通体系の確立
- ■ 車利用から公共交通や自転車への転換を促進し、低炭素社会を実現
- ■ 既存の道路機能を最大限に活用する整備への転換
- ■ バリアフリー空間が整備された、誰にもやさしいまちづくりの推進
- ■ 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
- ■ 自転車の交通ルールの周知や自転車マナーの向上により、自転車関連事故の防止を推進
- ■ 市民の移動を支え続ける利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通の確保
- ■ 阪神北準圏域における高度急性期医療を提供する統合新病院へのアクセス向上
- ■ 大阪国際空港(伊丹空港)等の地域資源を活かした、訪れたい・住みたい・住み続けたいまちづくりの推進

基本理念・基本的考え方を継続し、利便性・生産性・持続可能性の高い総合交通ネットワークを目指す

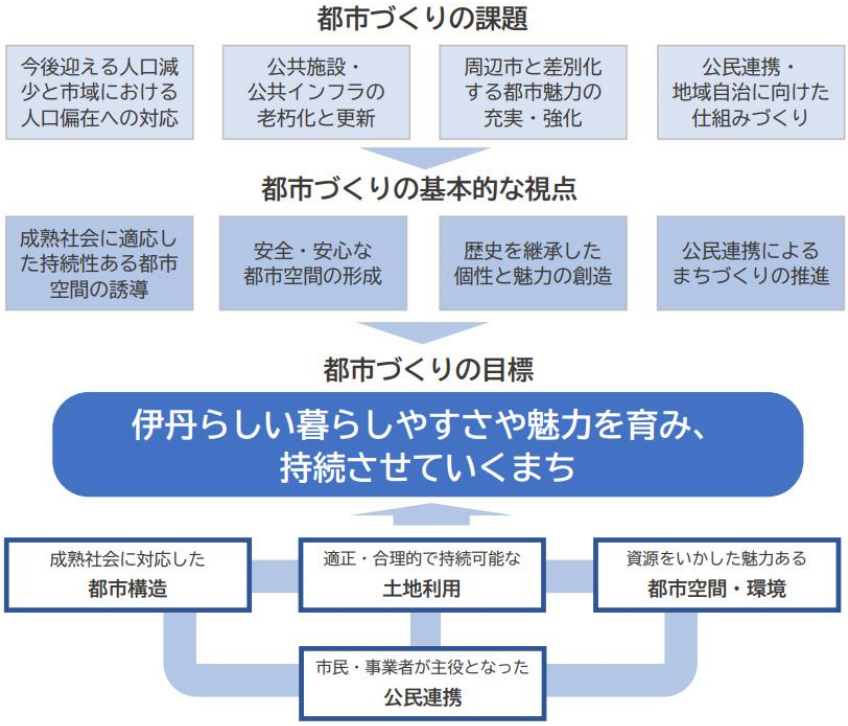
第3章　目指す交通の将来像について

３．１　目指すべき都市像　（第４次伊丹市都市計画マスタープラン）

上位計画である第４次伊丹市都市計画マスタープランでは、「第６次伊丹市総合計画」を踏まえて、「都市づくりの目標」、「都市構造」、「部門別都市づくり方針」を設定し、**目指す都市像**を示しています。
伊丹市総合交通計画においても、この目指す都市像をふまえて、交通の将来像を設定しています。

３．１．１　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」を都市づくりの目標としており、その実現に向け、**「成熟社会に対応した都市構造」、「適正・合理的で持続可能な土地利用」、「資源をいかした魅力ある都市空間・環境」**の３つの視点から、市民・事業者が主役となった公民連携のもとに進めていくことを基本的な考え方としています。




まちがコンパクトで、
身近な範囲で利便性が高い暮らし


都市部にありながら、
身近に触れられる自然


伊丹郷町などの豊かな歴史文化が
薫るまちなみ

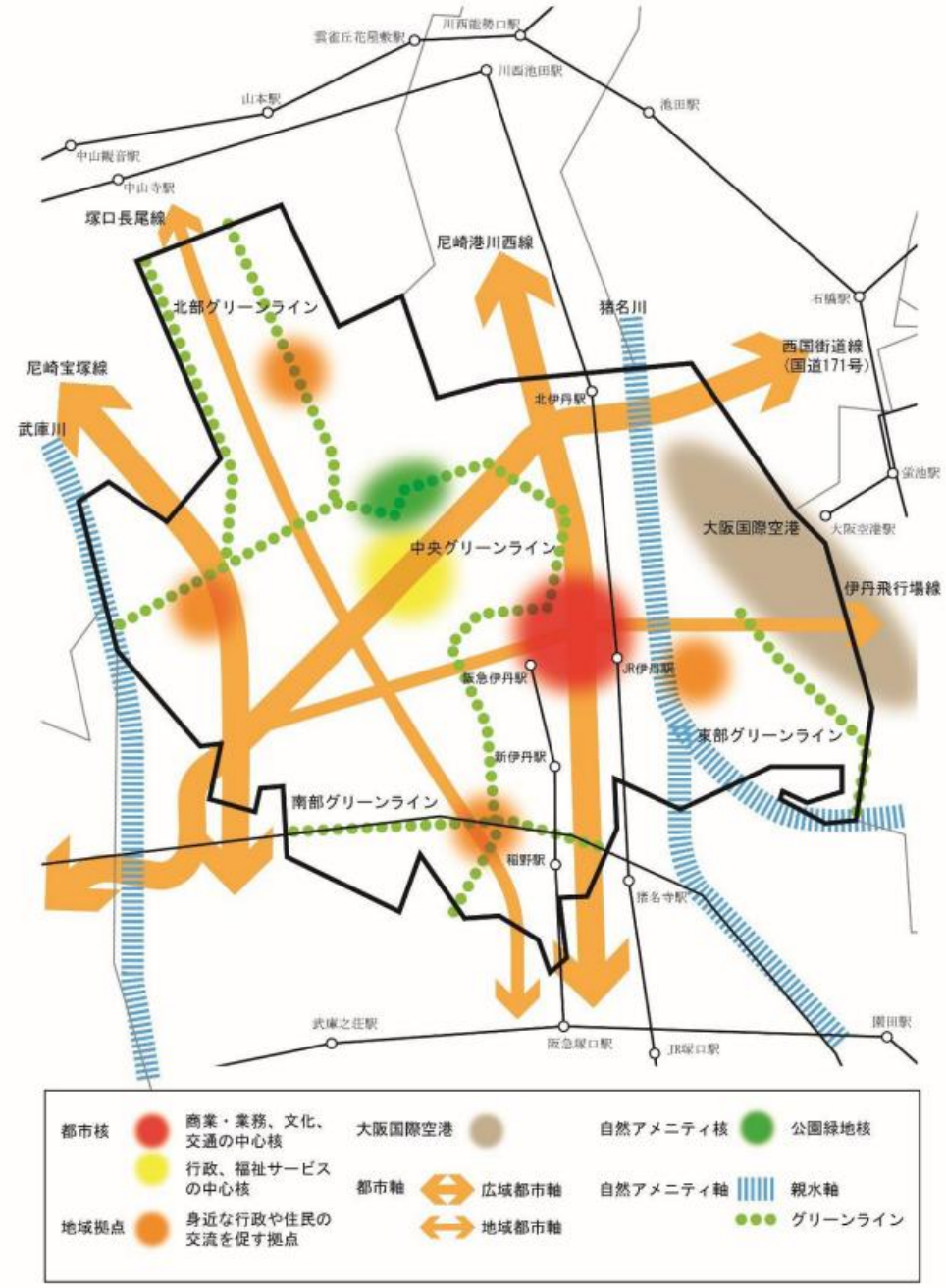

元気な産業、まちづくりの担い手・
プレイヤー

３．１．２　都市構造

本市の活力を牽引する商業、業務、生産活動などの必要な機能が集積する拠点としての**「都市核」**の充実を図り、日常の暮らしの持続性を支える**「地域拠点」**の形成を図ります。また、拠点同士をつなぐ都市の骨格となる**「都市軸」**の形成を図ります。

自然的環境等を保全し、本市のうるおいある魅力を増進するための拠点となる**「自然アメニティ核」**、水とみどりがネットワークする**「自然アメニティ軸」**を充実させ、成熟社会にふさわしい都市構造の確立を図ります。

＜都市構造図＞



３．１．３　交通に関連する各種方針

都市計画マスタープランでは、インフラ、都市交通、環境都市づくり、市街地整備など、都市づくりに関連する部門ごとにその方向性が示されています。

伊丹市総合交通計画と関連する事項は以下のとおりです。

（１）都市基盤（道路）の整備方針

必要なインフラ等は引き続き整備を進めるとともに、これまで整備を進めてきたインフラ等については、中長期的な維持管理や更新の視点を持つとともに、安全性向上や魅力向上の視点も含めた総合的なマネジメントを実施していきます。

【基本方針】

項目	説明
都市計画道路	都市計画道路については、「都市計画道路整備プログラム」に基づく整備を進めるなか、令和５年度末現在で８９．０%まで進んでいます。今後は、幹線道路である(都)塚口長尾線、(都)宝塚池田線の整備等を進めるほか、補助幹線道路である(都)山田伊丹線、(都)口酒井森本線についても整備を推進し、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動の確保に努めていきます。
生活道路	通過交通の進入やスピード抑制について関係機関と連携して対策を検討するとともに、通学路やバス路線になっている道路における歩行者等の安全性向上に取り組んでいきます。

また、道路は自動車の移動空間としてだけでなく、人や自転車が快適に通行する空間としての役割を持ちます。「安全性の向上」や「魅力の向上」を通じて、快適な道路空間の充実を図る必要があります。

【安全性の向上】

項目	説明
生活道路	幹線道路の整備により通過交通の進入の抑制を図る一方、歩行者の安全性、快適性の確保を図ります。
歩道整備	歩車道分離や障がい者、高齢者にやさしい歩行空間の連続性・平坦性に配慮した整備を図ります。
交通安全施設	道路標識や街路灯などの設置及び事故多発地点の改善などに取り組みます。
狭あい道路	良好な地域環境の形成と災害に強いまちづくりを図るため、整備に取り組みます。

【魅力の向上】

項目	説明
歩いて楽しいまちづくり	街路樹の植栽による道路緑化、街路灯の整備、道路の美装化などに取り組みます。
環境負荷低減	低騒音舗装、透水性舗装等により環境への負荷の軽減を図ります。
ユニバーサルデザイン	歩道のセミフラット化などバリアフリー化に取り組むとともに、施設などへの案内標識の設置により、高齢者や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よう、道路空間の整備を図ります。
適正管理の推進	道路舗装や街路樹等について適正管理に努めるとともに、沿道緑化の推進を図り、安全で快適な道路空間を維持します。

＜都市計画道路の整備方針図＞



（２）都市交通の方針

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、自由でシームレスに移動しやすい環境を形成します。

各々の交通モードについての考え方は次のとおりです。

【基本方針】

項目	説明
公共交通	バスを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や、必要に応じて需要に応じた路線の再編等の検討を行います。 その他、公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントの実施や商業事業者・イベントと連携しＭａａＳやＩＣＴなどの先端技術を取り入れた総合的な交通政策を推進します。
自転車	「自転車ネットワーク計画」に基づき、連続性の確保による利便性の向上した自転車通行空間（自転車レーン等）の整備を進めます。 自転車駐車場については、開発時における自転車駐車スペースの確保の指導や既存の自転車駐車場の連携による総合的な利用促進や、実態に即した既存の施設の更新を図ります。 また、放置自転車対策の徹底により、安全で快適な歩行空間の創出に努めます。
徒歩	歩きやすい道路環境を整えるため、歩道のセミフラット化等による安全･快適な歩行空間整備や街路樹の適正な維持管理を進めます。 猪名川などの河川敷や緑道は、健康づくりなどにも資する本市の貴重な緑・水辺が体感できる歩行空間として、維持保全に努めます。
自動車	昨今の地球温暖化対策・低炭素化の動きも鑑み、ＥＶ・ＨＶ・PHV・FCV などの環境負荷低減に資する自動車の利用を促進します。 また、自動車駐車場については、ＪＲ伊丹駅 及び阪急伊丹駅周辺に３か所ある市営駐車場の利用促進や、「伊丹市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」の適切な運用、さらには、駐車需要の動向を見極めながら、違法駐車の防止を図り、道路の交通機能確保と中心市街地の活性化を図ります。

【交通安全】

道路における歩車分離、自転車通行空間（自転車レーン等）の整備、歩行空間の連続性・平坦性に配慮した歩道整備、道路標識や街路灯などの設置及び事故多発地点の改善など、関係機関と連携して交通安全施設の整備を促進します。

高齢者に対する免許返納制度の周知・推進や、子どもを対象とした交通安全教室の拡充等、主に高齢者や子どもに対する交通安全の取り組みを進めるとともに、自動車、自転車の利用と歩行者の交通安全意識や交通マナーの普及啓発を図ります。



出典）政府広報オンライン「知ってる？守ってる？自転車利用の交通ルール」

（３）環境都市づくりの方針

市民の日常生活や事業活動などの都市活動が、地域だけにとどまらず地球環境全体に影響を与えることから、市民・事業者・行政全体が力を合わせ、ともに良好な環境をつくり、次世代へとつないでいきます。

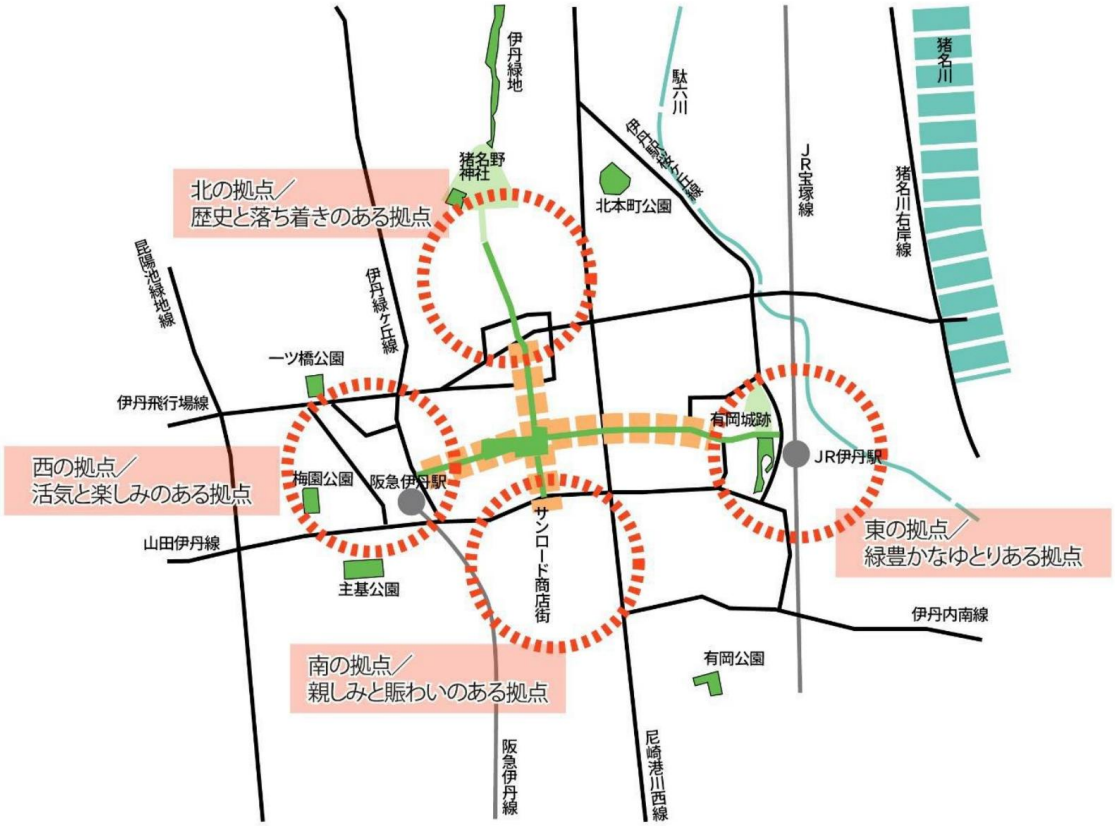
項目	説明
環境に配慮した都市づくり	道路の低騒音舗装や適正な街路樹等の道路緑化などの実施に努め、自動車交通による騒音、排気ガスなどの公害を軽減させ、沿道環境を改善していきます。
低炭素・循環型都市づくり	地球温暖化の防止を推進するため、バス・鉄道などの公共交通の利便性の向上により、交通手段の転換による自動車交通量の抑制に努めます。また、排出ガス規制や騒音規制の強化及び低公害車の普及促進、マイカーの使用自粛、アイドリングストップ運動の推進など、積極的な発生源対策を推進します。 自転車は環境にやさしく、環境保全の観点からも有効な交通手段であるため、自転車通行空間の整備による安全性・快適性の確保や既存自転車駐車場の設備の更新等による利便性向上など、自転車利用環境の向上を図ります。

（４）市街地整備・誘導の方針

【中心市街地】

中心市街地は以下に示す４極（東西南北の４つの商業核）とそれらを相互に結ぶ２軸（東―西、南―北の２本の歩行者動線）を基本的な構成とし、引き続き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２軸の動線の確保を活かし、活力ある商業・業務ゾーンの形成を目指します。

＜4極2軸のイメージと各ブロックの活性化の方向性＞



【空港と共生するまちづくり】

まちの活性化につながるよう、環境と調和しながら多様な運行による航空ネットワークの充実を関係機関に働きかけます。

神津地域については、都市計画道路など施設の充実を図り、住環境の改善と空港を活かしたまちづくりを目指します。

大阪国際空港（伊丹空港）へのアクセス確保のため、空港とＪＲ伊丹駅および阪急伊丹駅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、当該バスの利用促進を図ります。

３．２　目指すべき交通の将来像

第２章で示した市の交通をとりまく現状や伊丹市都市計画マスタープラン等の上位計画で示された「目指すべき都市像」等を踏まえ、令和７年度から令和１０年度までの計画全体の基本的な方向性と目指すべき総合交通ネットワークを次に示します。

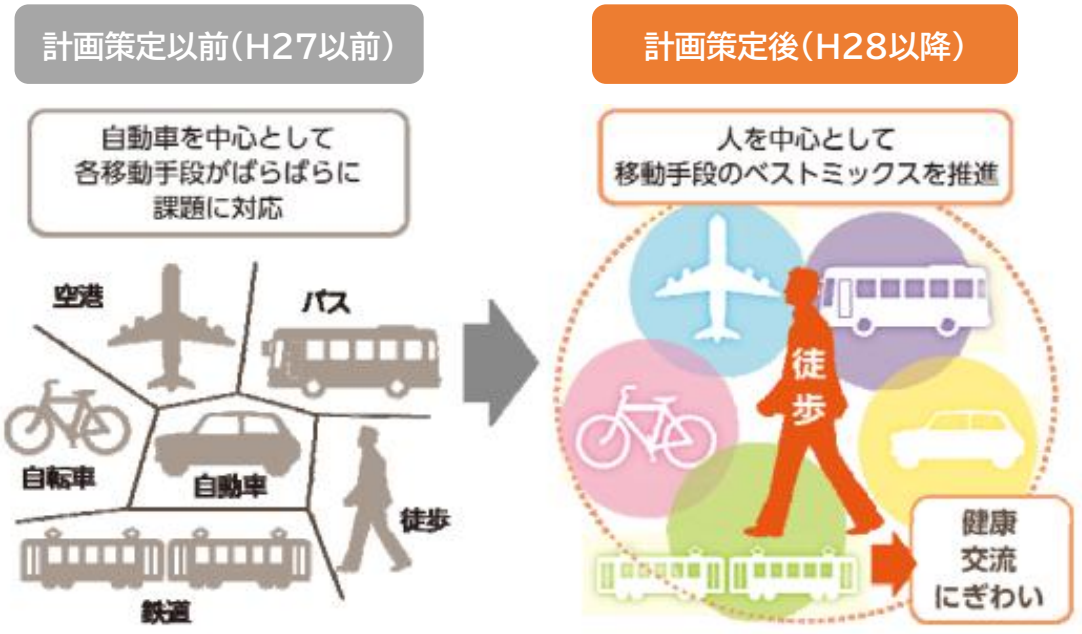
３．２．１　計画全体の方向性

伊丹市総合交通計画を策定する以前の伊丹市の交通政策では、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を行ってきました。また、自動車交通をはじめ、公共交通、自転車、徒歩などの移動手段が、個々の課題にバラバラ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ませんでした。

そこで、平成２８年度に策定した伊丹市総合交通計画では、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の転換を図り、人を中心として、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で、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の実現**を図るべく、ソフト面・ハード面から交通ネットワークの整備をすすめてきました。

今後、市の人口が減少していくなかで、全体の移動量は減少することが見込まれますが、健康・安全・環境配慮などの移動の質の向上に着目しながら、誰もが安心して快適に移動できるよう、持続可能な交通ネットワークの維持・確保に取り組む必要があります。

＜交通政策の方向性＞

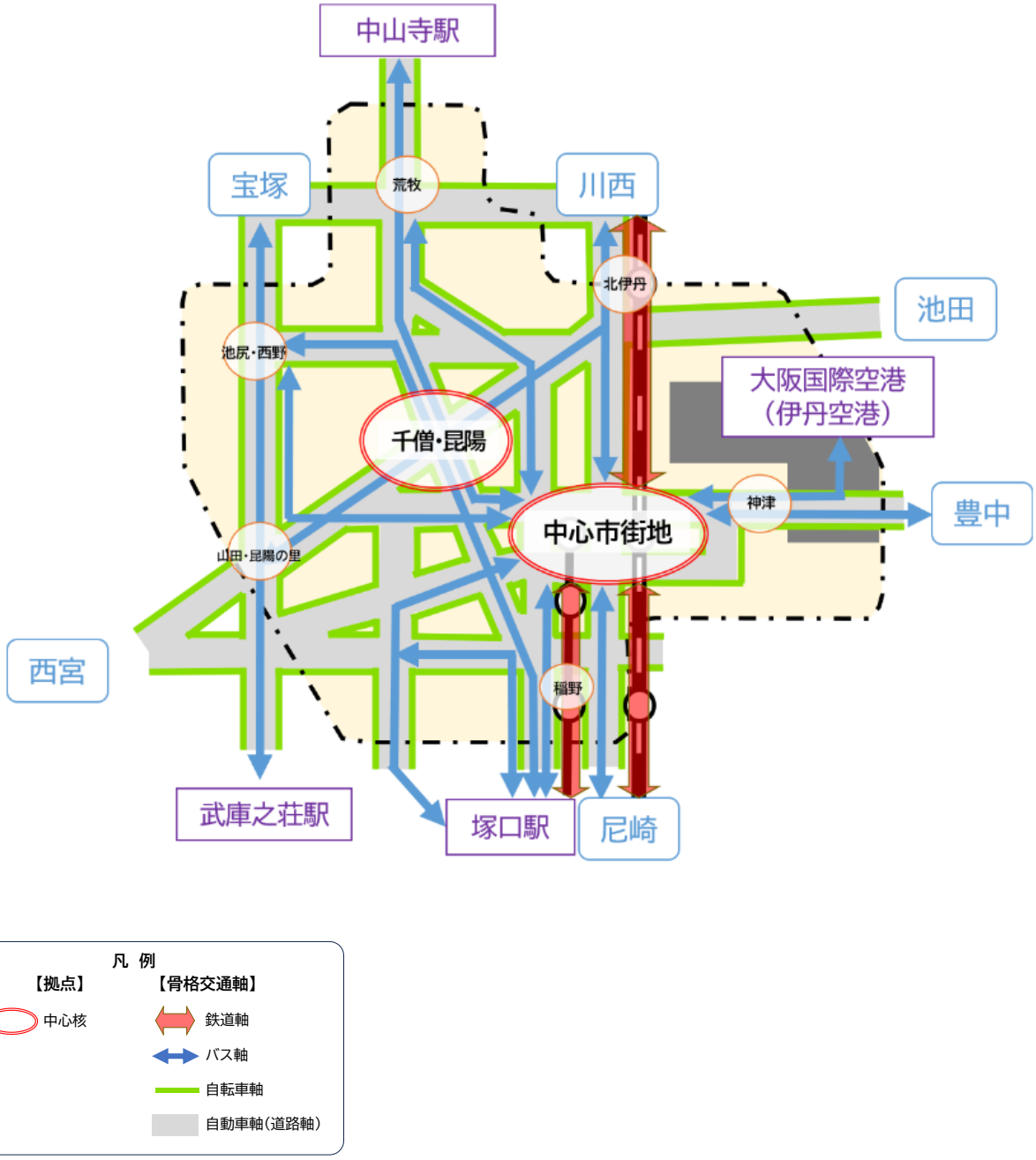


３．２．２　総合交通ネットワーク

伊丹市総合交通計画では、都市計画マスタープランにおける都市軸や都市構造等の考え方を踏まえ、目指すべき総合交通ネットワークとして市内の**主要拠点**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**を設定しています。

特に、骨格交通軸については、移動手段のベストミックスを推進するため、公共交通、自転車、自動車といった交通モード毎に交通軸の考え方を設定しています。

＜目指すべき総合交通ネットワーク＞



【拠点の考え方】

類型	考え方
中心核	市内各所からの交通のアクセス性に優れ、商業・文化・行政の機能が集積する地域として、中心市街地と千僧・昆陽地域を中心核として設定しています。 また、昆陽地域では計画期間中に統合新病院の開院が予定されるなど、都市機能の充実が図られることから、広域交通においても特に重要な拠点として位置づけられます。

【骨格交通軸の考え方】

骨格交通軸は、中心核や周辺市への移動拠点との間を結ぶ鉄道・バス路線、道路網などのうち、交通アクセス面から特に重要で基幹となる交通軸のことをいいます。

本計画では、次のように鉄道、バス、自転車、自動車といった交通モード毎に交通軸の考え方を整理しています。

類型	考え方
鉄道軸	鉄道軸は、中心市街地と市外とを結び、広域的なアクセスを可能にする基幹的な交通軸として設定しています。また、バス軸や自転車軸など、他の交通軸と連携することで、よりアクセス性が高まることが期待されます。
バス軸	バス軸は、市内の各地域と中心核の間を結び、市内の各地域や周辺市の隣接拠点など、比較的近距離のアクセスを可能する交通軸として設定しています。 また、徒歩や自転車などとの連携により、最寄りのバス停までのアクセス性が高まり、より利便性が向上することが期待されます。
自転車軸	中心核のバス停周辺に駐輪場を整備するなど、自転車からバスや鉄道等の公共交通への乗継の利便性が向上するよう、自転車軸を設定しています。 また、市内のどこにでも安全・快適に移動できるよう、自転車専用レーン等の自転車通行空間の整備を進めており、目的地までの移動に際して、公共交通へ乗り継ぐか、そのまま自転車で移動するのかを選択できるよう、利便性の向上を図っています。
自動車軸 （道路軸）	都市計画道路を中心に、市域を跨ぎ周辺市を結ぶ幹線道路や、市内の地域間を結ぶ補助幹線道路を、自動車軸として設定しています。 今後、未着手の都市計画道路の整備や渋滞交差点の効率的な整備を図っていきます。

３．３　基本理念と基本目標

伊丹市総合交通計画（中間改訂版）では、伊丹市民や来街者などの誰もが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、目的や状況に応じて様々な交通手段を選択できるような交通ネットワークを目指すべく、基本理念と取り組みの柱となる３つの基本目標を設定しています。

そこで、本市の強みである交通ネットワークを確保するため、基本理念の考え方は継続しながらも、基本目標については社会情勢や交通をとりまく環境の変化を踏まえたものとすべく見直しを行いました。

【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】

基本目標１．だれもが安全・安心・快適に移動できる交通環境の創出

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、自転車関連事故の発生防止に取り組むとともに、誰もが安全で快適に移動できる通行空間の整備・維持管理を推進し、市民の生命と暮らしが守られるまちをめざします。

また、高齢者や障がい者、妊産婦等の外出支援・社会参加を促進するとともに、環境に配慮した移動手段の普及・啓発を行い、環境に配慮したすべての人が移動しやすい交通環境を創出します。

基本目標２．交流を支える持続可能な公共交通の維持・確保

市民ニーズに応じた効率的な公共交通サービスの提供や運転手等の人材確保に取り組み、安全・安心・快適で持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

また、わかりやすい情報提供や利用環境の向上に取り組むとともに、モビリティ・マネジメントの推進や、多様な主体と連携した取り組みを行い、公共交通の利用促進を図ります。

基本目標3. 地域資源を活用した交通まちづくり

地域資源である空港の利便性向上やアクセス確保による交通ネットワークの充実に加え、中心市街地における市民、来街者の移動手段の充実や放置自転車対策等による回遊性や魅力の向上に取り組み、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をめざします。

３．４　基本戦略と実施施策

伊丹市総合交通計画では、各々の基本目標を実現するため、基本目標単位で戦略を設定するとともに、課題を具体的に解決していくための実施施策を設定しています。

基本目標毎の戦略と実施施策は以下のとおりです。

	実施主体					実施スケジュール			
	伊丹市	国・県	警察	交通事業者	市民団体等	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
基本目標1. だれもが安全・安心・快適に移動できる交通環境の創出									
基本戦略1―① 安全・安心な交通空間の維持・整備									
実施施策1－①－1　自転車通行空間の整備	○	○	○			→	→	→	→
実施施策1－①－2　歩行者通行空間の整備	○	○				→	→	→	→
実施施策1－①－3　都市計画道路の整備	○	○				→	→	→	→
実施施策1－①－4　道路構造物の計画的な保全	○	○				→	→	→	→
基本戦略1―② 交通安全対策の推進									
実施施策1－②－1　交通安全対策の推進	○		○		○	→	→	→	→
実施施策1－②－2　道路安全対策の推進	○	○	○			→	→	→	→
基本戦略1―③ 子育て世帯、高齢者等への移動支援の推進									
実施施策1－③－1　子育て世帯等への移動支援の推進	○	○		○		→	→	→	→
実施施策1－③－2　高齢者等への移動支援の推進	○	○		○		→	→	→	→
基本戦略1―④ 環境に配慮した交通まちづくり									
実施施策1－④－1　環境負荷の少ない道路整備の推進	○	○				→	→	→	→
実施施策1－④－2　スマートムーブの推進	○				○	→	→	→	→
基本目標2. 交流を支える持続可能な公共交通の維持・確保									
基本戦略2―① 公共交通基盤の強化									
実施施策2－①－1　交通需要に応じた公共交通サービスの提供	○			○		→	→	→	→
実施施策2－①－2　運転士等の人材確保対策の推進	○	○		○		→	→	→	→
実施施策2－①－3　グリーン経営・GXの推進	○	○		○		→	→	→	→
基本戦略2―② 公共交通の利用促進									
実施施策2－②－1　子ども・子育て世帯などに対する幅広い利用促進	○			○	○	→	→	→	→
実施施策2－②－2　多様な主体の連携・協働による公共交通の利用促進	○			○	○	→	→	→	→
基本戦略2―③ 公共交通の利用環境向上									
実施施策2－③－1　駅構内やバス停における待合環境の整備	○	○		○		→	→	→	→
実施施策2－③－2　乗り換え情報・運行情報等の分かりやすい情報発信	○	○		○		→	→	→	→
基本目標3. 地域資源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									
実施施策3－①－1　空港の利便性向上・利用促進	○	○		○		→	→	→	→
実施施策3－①－2　空港へのアクセス確保	○	○		○		→	→	→	→
基本戦略3―② 中心市街地の回遊性・魅力の向上									
実施施策3－②－1　回遊性を高める移動手段の充実	○					→	→	→	→
実施施策3－②－2　駐車場・自転車駐車場の計画的な保全および放置自転車等への対策推進	○					→	→	→	→

第４章　実施計画（延長４か年）について

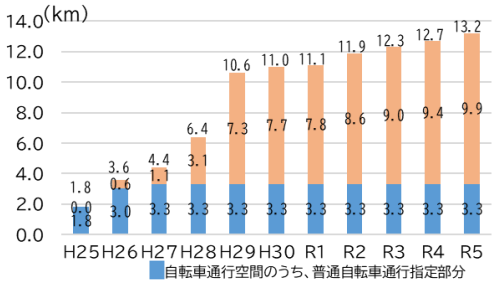
４．１　基本目標１「だれもが安全・安心・快適に移動できる交通環境の創出」

■ 基本戦略１―①　安全・安心な交通空間の維持・整備

実施施策１―①―１　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、自転車通行空間（自転車レーン等）の整備を推進し、自転車、歩行者双方の安全性向上を図ります。

【自転車通行空間の整備推移】







実施施策１―①―２　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点字ブロックの設置等により、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。また、「伊丹市街路樹管理計画」に基づき、大木化・老木化した街路樹の更新・再整備を実施し、安全な歩行者通行空間を確保します。

【ユニバーサルデザインの視点による歩道の整備】





【歩行者空間の街路樹整備】





実施施策１―①―３　都市計画道路の整備

「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。

【都市計画道路プログラムに基づく道路整備】





実施施策１―①―４　道路構造物の計画的な保全

「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します。







■ 基本戦略１―②　交通安全対策の推進

実施施策１ー②ー１　交通安全対策の推進

交通安全教室や街頭啓発に加え、ＳＮＳ等を活用した情報発信を行い、交通ルールの順守、交通マナー向上など、交通安全意識の高揚を図ります。





実施施策１―②―２　道路安全対策の推進

「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います。また、転落防止柵等の新設・更新や注意喚起看板等の設置を行い、安全確保を図ります。





■ 基本戦略１―③　子育て世代、高齢者等への移動支援の推進

実施施策１―③―１　子育て世帯等への移動支援の推進

妊産婦や子育て世帯等への移動支援や環境整備を行い、安心して移動できる交通環境の創出に取り組みます。





実施施策１―③―２　高齢者等への移動支援の推進

高齢者や障がい者等への移動支援や環境整備を行い、社会参加を促進します。

【市バス特別乗車証】



【タクシー利用券】



【ほじょ犬マークを設置したトイレ】



■ 基本戦略１―④　環境に配慮した交通まちづくり

実施施策１―④―１　環境負荷の少ない道路整備の推進

道路整備において、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）の採用に加え、「伊丹市街路樹管理計画」に基づき、街路樹の効果的な維持管理を行います。





実施施策１―④―２　スマートムーブの推進

低公害車の普及等、環境に配慮した取り組みを推進します。また、環境にやさしい通勤手段(徒歩や自転車、公共交通機関等)の普及促進策を検討します。

【スマートムーブ】

「移動」を「エコ」に。
smart move



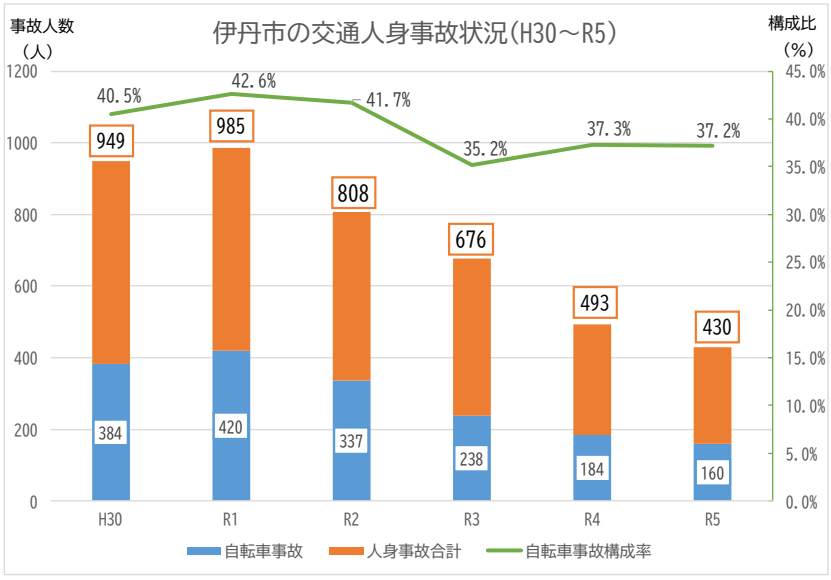
【エコ通勤優良事業所認証登録証】



■ TOPIX　交通安全対策の推進

・令和６年１１月１日施行の改正道路交通法では、スマートフォンを見ながらの自転車の運転や酒気帯び運転に対する厳しい罰則規定が設けられました。これは、自転車運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故が増加傾向であること及び自転車を酒気帯び状態で運転した際の交通事故が死亡・重傷事故となる場合が高いことを踏まえたもので、今後、自転車運転の違反行為に対して青切符による取締りの導入を進める動きがあるなど、国を挙げて交通安全対策の推進が進められています。

・本市では、伊丹警察署や関係機関・団体と連携しながら市民が交通安全に関心をもてるよう、対象者に応じた交通安全教室の開催や事故多発地点での街頭啓発活動などの交通安全活動について継続して取り組んできました。これらの活動の結果、令和元年と比較して、事故件数や負傷者数が大きく減少しました。また、その取り組みが評価され、令和６年度に内閣府の「交通安全功労者表彰」を受賞するに至りました。







（出典）内閣府「令和６年度　交通安全者表彰」

４．２　基本目標２「交流を支える持続可能な公共交通の維持･確保」

■ 基本戦略２―①　公共交通基盤の強化

実施施策２―①―１　交通需要に応じた公共交通サービスの提供

公共交通事業者をはじめとする様々な関係者が有する交通に関連するデータを相互に共有･活用し、走行環境や交通需要に応じた、持続可能な路線･ダイヤの編成を行います。また、ＡＩオンデマンドバスやライドシェア等、地域の輸送資源の活用について調査･研究を行います。

【ＡＩオンデマンド　イメージ図】



実施施策２―①―２　運転士等の人材確保対策の推進

県･市･交通事業者等が連携し、路線バスの運転士等の担い手確保に向けた取り組みを推進します。また、運転士不足の課題に対応する手段の一つとして期待される「自動運転技術」をはじめとする交通ＤＸについて、調査･研究を行います。

【合同就職説明会の開催】



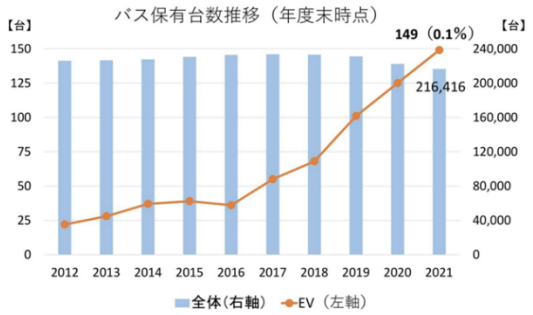
【自動運転イメージ写真】
三田市実証実験



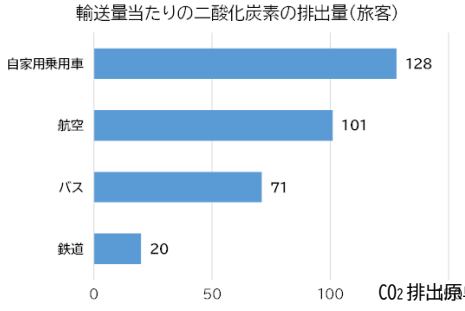
実施施策２―①―３　グリーン経営･ＧＸ(グリーン･トランスフォーメーション)の推進

「エコドライブの推進」や「低公害車の導入」等、公共交通事業者のグリーン経営に取り組みます。また、公共交通分野でのＧＸ(グリーントランスフォーメーション)の取り組みを推進します。

【ＥＶバス保有台数の推移】



【輸送量当たりの二酸化炭素排出量】



■ 基本戦略２―②　公共交通の利用促進

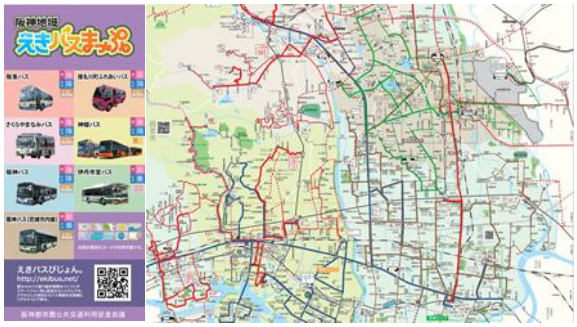
実施施策２―②―１　子ども・子育て世帯などに対する幅広い利用促進

交通安全啓発イベントや小学校での講座、企画乗車券やオリジナルグッズの制作・販売などを通して、公共交通利用に関する啓発を行います。また、公共交通への関心を高め利用促進につながるよう、路線情報などについて幅広く情報発信を行います。

【伊丹市　いたみっ子お出かけパス】



【阪神地域えきバスまっぷ。】



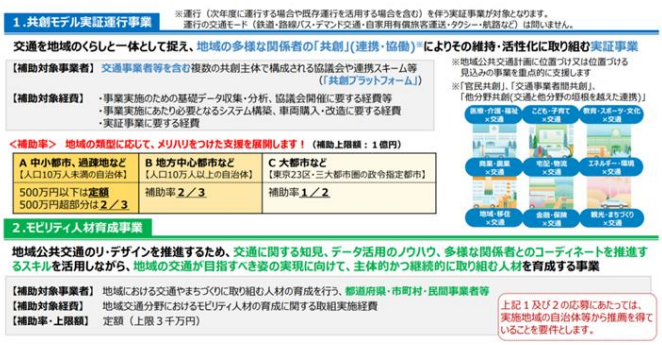
実施施策２―②―２　多様な主体の連携・協働による公共交通の利用促進

商業施設・交通事業者等と連携した提携店舗・施設での割引サービス等に加え、イベント等との連携による効果的な情報発信などを通じた、公共交通の利用促進に取り組みます。また、地域の多様な関係者との「共創」による地域交通の維持・活性化に向けた全国各地の取組について調査・研究を行います。

【移動生活ナビアプリＷＥＳＴＥＲ（ＪＲ西日本）】



【令和６年度共創・ＭａａＳ実証プロジェクト】



■ 基本戦略２―③　公共交通の利用環境向上

実施施策２―③―１　駅構内やバス停における待合環境の整備

鉄道利用者の安全性の確保のため、鉄道駅におけるホーム柵の設置等の安全対策を推進します。また、バス利用者の利用環境の向上を図るため、標柱や上屋・ベンチの更新・設置を行います。

【ホーム固定柵の設置】





【バス停における上屋・ベンチ設置】



実施施策２―③―２　乗り換え情報･運行情報等の分かりやすい情報発信

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ります。また、公共交通等の複数の移動サービスや交通以外のサービス等との連携が可能なＭａａＳ等のデジタル技術の活用を推進します。

【阪急伊丹駅前　デジタルサイネージ】



【ＫＡＮＳＡＩＭａａＳアプリ】



【スルッとＱＲｔｔｏ】

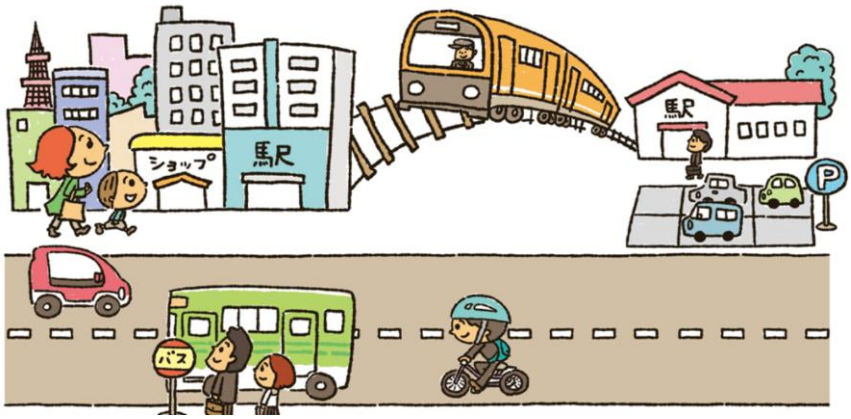


■ TOPIX　モビリティ・マネジメント

・モビリティ・マネジメント(Mobility Management，略称 MM)とは、「渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み（日本モビリティ・マネジメント会議）」のことを意味します。

・　伊丹市においても、モビリティ・マネジメントは、持続可能な公共交通の維持・確保につながる重要な取組と位置づけており、特に次世代の公共交通の利用者増加を目的とした取組として、交通事業者と連携した小学生向けの企画乗車券の販売や市内公立高校での出前講座などを実施します。

＜モビリティ・マネジメントのイメージ＞



（出典）政府広報オンライン「毎日の「移動」を「エコ」に！　smart move に取り組んでみませんか？

４．３　基本目標３「地域資源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

実施施策３－①－１　空港の利便性向上・利用促進

関係機関に国際便や長距離国内便の規制緩和などの要望を行い、大阪国際空港（伊丹空港）の利便性の向上を図ります。また、本市の重要な資源の一つである「空港」の利用を促進し、空港利用客の中心市街地への誘客･回遊性向上を図ります。

イベント【大阪国際空港 雪まつり】





イベント【大型商業施設での就航都市フェア】



実施施策３－①－２　空港へのアクセス確保

ＪＲ伊丹駅･阪急伊丹駅と大阪国際空港（伊丹空港）を結ぶ路線バスを運行し、空港へのアクセス性を確保します。また、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します。

【伊丹市内を運行しているラッピングバス】





イベント【大阪国際空港 空の日】



【空港アクセスバスＰＲチラシ】



■ 基本戦略３―②　中心市街地の回遊性・魅力の向上

実施施策３－②－１　回遊性を高める移動手段の充実

市民や来街者の移動の利便性や回遊性を高めるため、シェアリングサービスなどの公共交通を補完する移動･交通手段を調査･研究します。

【尼崎市　シェアサイクル事業】





【ＪＲ伊丹駅前駐車場　カーシェアリング】



実施施策３－②－２　駐車場･自転車駐車場の計画的な保全および放置自転車等への対策推進

駐車場･自転車駐車場の快適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します。また、放置自転車等への対策(撤去、駐輪指導員による指導･啓発等)により、快適な都市空間を維持します。

【船原自転車駐車場　シャッター更新工事】



【放置自転車等撤去の様子】



■ TOPIX　次世代モビリティ

・環境省や国土交通省が推進する次世代モビリティは、小型・低速・電動といった特徴を持ち、環境負荷の低減やエネルギー効率の向上につながるだけでなく、公共交通を補完し、都市の回遊性向上を高める可能性のあるラストワンマイルの移動手段として注目されています。

・伊丹市においても、電動キックボードや自動配送ロボットなど、次世代モビリティが地域にもたらす効果について、先進事例の研究を進めます。

【電動キックボード】



【自動配送ロボット】



（出典）内閣府「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」

４．４　評価指標

基本理念と基本目標に基づき効果的な施策を展開するため、伊丹市総合交通計画では基本目標単位で「評価指標」を設定します。また、評価指標は、指標毎に目標値を設定し、毎年のモニタリングを通じて進捗状況を確認し、達成度を評価します。

基本目標１　評価指標

評価指標	性質	基準年度 R5年度	目標年度 R10年度	指標の説明
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	↑	9.5	12.2	自転車レーン等の整備済区間キロ数
交通安全教室の参加者数(人/年)	↑	4,779	4,875	地域・学校(小・中学校を除く)・事業所などを対象に市が行う交通安全啓発の年間参加者数
年間の自転車関連事故件数(件)	↓	8.1	7.7	年間自転車関連事故件数/人口(各年1月1日現在)×10,000(人口1万人あたり)
年間の交通事故発生件数(件)	↓	21.8	21.4	年間事故発生件数/人口(各年1月1日現在)×10,000(人口1万人あたり)
歩道(街路樹)再整備延長(km)	↑	1.5	5.6	街路樹の更新・再整備等を実施した道路キロ数
都市計画道路事業進捗率(%)	↑	89.0	89.4	「都市計画道路整備プログラム」(伊丹市)の計画値に対する道路事業進捗率
モビリティ・マネジメント等実施件数(件)	↑	19	24	市内イベント、学校園等での公共交通事業者等によるモビリティ・マネジメント(利用促進・移動支援講座等)の実施件数
市バス特別乗車証の交付率(%) ※満70歳以上の高齢者を対象として交付したものに限る	↑	68.9	75.4	満70歳以上の人口に占める市バス特別乗車証※の交付人数の割合 【基準年度の実績値は、令和5年度末時点で更新手続きを行った方の割合で算出】

基本目標２　評価指標

評価指標	性質	基準年度 R5年度	目標年度 R10年度	指標の説明
市バス年間輸送人員(万人/年)	↑	931	957	乗降カメラセンサーによる年間総輸送人員 (基準年度の数値1,321→931に変更※)
市バス1キロ当たりの輸送人員 (人/総運行距離数)	↑	3.76	4.03	市バスにおける1キロ当たりの乗降カメラセンサーによる年間総輸送人員 (基準年度の数値5.34→3.76に変更※)
市バス利用者満足度(%)	↑	82.1	85.0	市バス巡回モニター調査の調査項目別集計のうち、「どちらかといえば良い」、「良い」、「とても良い」と回答した人の割合
1日の鉄道乗降客数(人)	↑	95,225	103,200	伊丹市内の鉄道駅における乗降客数
モビリティ・マネジメント等実施件数(件)	↑	19	24	市内イベント、学校園等での公共交通事業者によるモビリティ・マネジメント(利用促進啓発・講座等)の実施件数

※「市バス年間輸送人員」、「市バス1キロ当たりの輸送人員」は、集計方法の変更に伴い、令和8年3月30日付で各数値を変更

基本目標３　評価指標

評価指標	性質	基準年度 R5年度	目標年度 R10年度	指標の説明
空港線バス乗降客数(千人/年)	↑	307	380	JR・阪急伊丹駅と大阪国際空港(伊丹空港)を結ぶ路線バスのバス停「大阪国際空港」の乗降カメラセンサーによる年間乗降客数 (基準年度の数値416→307に変更※)
中心市街地4エリアにおける1日あたりの流動人口(4エリア合計)(人)	↑	104,460	126,950	中心市街地4エリア(伊丹、宮ノ前、中央、西台)における1日あたりの流動人口合計
市営自転車駐車場利用台数(台/日) ※1日当たりの平均台数	↑	6,680	6,865	鉄道駅周辺の市営自転車駐車場の年間の利用台数(1日平均)
年間の駐車場利用台数(台/日) ※1日当たりの平均台数	↑	797	812	中心市街地駐車場及び伊丹市立文化会館駐車場の年間の 利用台数(1日平均)
放置自転車等台数(台/日) ※特定日における台数	↓	56	53	調査日における放置禁止区域内の放置自転車・原付の台数

※「空港線バス乗降客数」は、集計方法の変更に伴い、令和8年3月30日付で各数値を変更