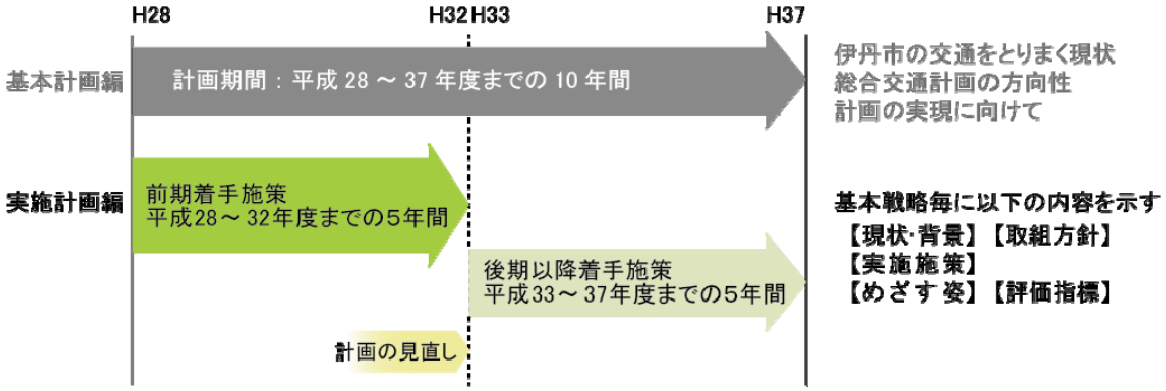
Ⅱ.実施計画編

○　実施計画編とは

実施計画編は、基本計画編で示している基本理念及び基本目標の実現に向けて展開する基本戦略毎の、【現状･背景】【取組方針】【実施施策】【めざす姿】【評価指標】について示しています。

本計画の計画期間は、平成 28（2016）年度～平成 37（2025）年度の 10 年間としていますが、実施計画編では主に前期に着手する施策についてとりまとめていることから、実施計画編の計画目標は、前期終了時の平成 32（2020）年度の目標値としています。なお、前期の最終年度となる平成 32（2020）年度において、前期に実施した施策の効果を検証し､社会情勢の変化等を踏まえて計画の見直しを行います｡その際には、後期に着手する施策について具体的にとりまとめるとともに、後期の計画目標を設定します。



基本目標１．快適な移動を支える都市の道路空間の整備

基本戦略１－①　自転車の安全･快適な利用の促進

【現状･背景】

・平坦でコンパクトな地形であることから、自転車は市民の便利な移動手段として多く利用されており、通学や通勤時間帯には利用が集中する道路もみられます。

・交通事故に占める自転車関連事故の割合は約４割で、兵庫県下平均の約２倍と高くなっています。

・また、買物客などによる鉄道駅周辺の自転車等の放置が常態化しています。

【取組方針】

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

・自転車運転交通ルール等の情報提供により自転車事故の軽減を図り、安全･快適な自転車利用環境整備を推進します。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	○ 自転車通行空間の整備	伊丹市自転車ネットワーク計画に基づき、安全･安心な自転車通行空間の確保及び歩道のセミフラット化※を推進する。	市
	○ 既存駐輪場の再整備	利用しやすい駐輪場として再整備し、自転車利用者の自律を促す。	市
	○ 自転車運転交通ルールの周知や通行マナー向上に向けた情報提供	自転車交通安全教室を継続して実施する。	警察署 交通安全協会 市
	○ 既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場（路上駐輪ラック）の設置（基本戦略３－③参照）	阪急伊丹駅周辺駐輪対策として、ペデストリアンデッキ※等既存施設を活用した駐輪場整備を検討する。 阪急伊丹駅及びJR伊丹駅周辺において機械式路上駐輪場を設置し、買物客など短時間駐輪する場合の利便性向上を図る。 また、県道に対しても県と連携して、機械式路上駐輪場の設置をめざす。	県･市
	○ レンタサイクルの推進	日常生活における自動車から自転車･公共交通への転換を図るとともに、観光客にとっても利便性の高い交通手段であるレンタサイクルを推進する。	市
	○ 自転車安全利用啓発指導員※の委嘱による指導、啓発の実施	各地域でボランティアの指導員を委嘱し、自転車の安全利用に関する指導、啓発を実施する。	市
	○ 警察による指導強化	自転車利用者に対する指導強化を、警察と連携して取り組んで行く。	警察署
	○ 損害賠償保険の加入推奨	自治会等を通じて損害賠償保険の加入を推奨する。	市
	○ 地下（地上）ハイテク駐輪場の整備（基本戦略３－③参照）	JR伊丹駅周辺において、地下ハイテク駐輪場を整備するとともに、他にも整備可能な場所がないか検討する。	市

【めざす姿】

・自転車通行空間整備により自転車の安全性･快適性を向上させることで、健康や環境を重視する人たちの自転車での外出機会の増加や、自動車利用から自転車利用への転換をめざすとともに、自転車が関連する事故が少ないまちをめざします。

・自転車利用マナーが向上し、自転車だけでなく歩行者も安心して通行できるまちをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状 （平成26年度）	計画目標 （平成32年度）	担当課
自転車レーン等整備区間延長（km）	3.6	13.8	道路保全課
年間の市営自転車駐車場利用台数（台/１日平均）	6,224	6,539	都市安全企画課
人口１万人当たりの自転車関連事故件数（件/万人）	22.4注）	平成32年の兵庫県の平均事故件数以下	都市安全企画課

注）平成 26 年兵庫県下ワースト2位（兵庫県平均 12.3）

基本目標１．快適な移動を支える都市の道路空間の整備

【重点施策】

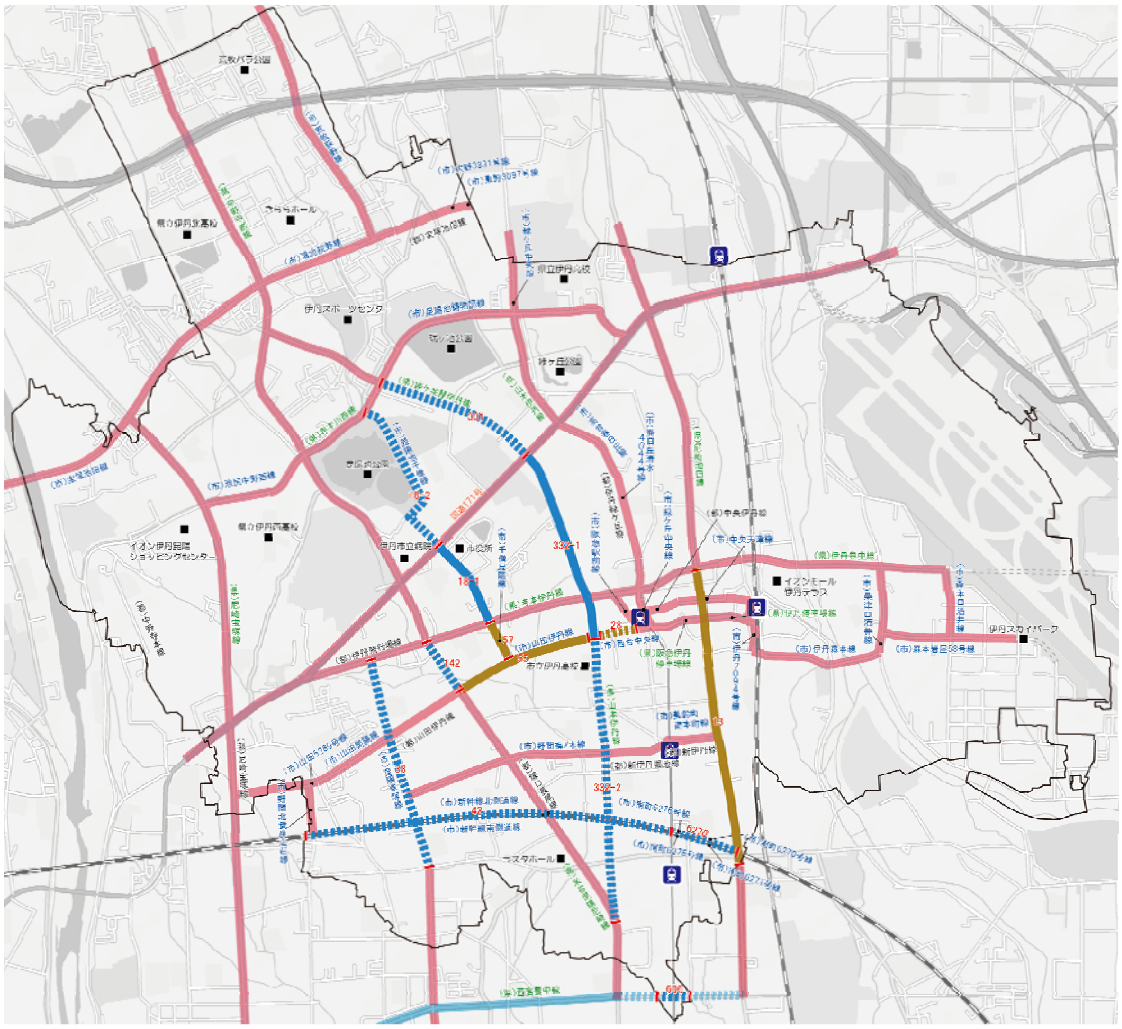
１-①-ａ：自転車通行空間の整備

実施箇所	市内全域	実施時期	概ね平成 32 年度までに実施

・「自転車の安全な利用の促進」、「自転車等の放置の防止」、「市民･事業者等との協働による推進」の３つの取組方針を定めた「伊丹市自転車の適正利用計画」を上位計画とした「伊丹市自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車の安全で快適な通行と歩行者の安全性の確保をめざします。

・歩行者と自転車の安全性･快適性の確保、ネットワークの連続性の確保による利便性向上に向けて、既存の道路空間を有効に活用して、自転車レーンの整備などの自転車の通行空間整備を推進し、整備した路線への誘導を図ります。

＜ 自転車ネットワーク整備計画 ＞



凡例	整備内容	延長（km）	
		整備済･整備中	整備予定
	普通自転車専用通行帯(自転車レーン)	1.9	8.6
	自転車歩行者道(普通自転車通行指定部分有り)	3.0	0.3
小計		4.9	8.9
合計		13.8	
整備済･整備中		整備予定	
	伊丹市自転車ネットワーク路線		

※今後の詳細検討や関係者との調整、ガイドラインや基準の改定等により本整備形態の変更が生じる場合があります。

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

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

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

※自転車通行空間が整備された路線へ自転車通行を促すような施策を実施します。

基本戦略１－②　安全･快適で歩いて元気になるみちづくり

【現状･背景】

・近年、通学路等の生活道路における交通事故や事件から子どもや高齢者を守る防犯対策や見守り活動の重要性が高まっています。

・また、市では、「いたみウォーキングマップ」の作成や「ウォーキングポイント」事業を推進し、日常的に楽しく歩くことによる健康づくりを推進しています。

【取組方針】

・基本戦略１－①と同様に道路空間の再配分に基づき、歩道整備やカラー舗装等による安全･快適な歩行空間を整備するとともに、安全・安心見守りカメラやビーコン※の設置等の先進的な取り組みにより、子どもや高齢者などの安全･安心を確保します。

・今までの道路は移動するための空間でしたが、今後は日常の移動での憩いの空間として活用するため、移動に支障がない箇所に休憩するためのベンチ等ストリートファニチャー※を整備するなど、ウォーキングに適した道路整備を推進し、ウォーキングポイント制度を継続していきます。

・また、道路上の憩いの空間としての街路樹ではありますが、限られた道路断面のなかで、歩行者及び自転車の通行空間を阻害しているケースも存在しているため、伐採・植栽も含め適正管理を継続的に実施していきます。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	○ 安全･安心見守りカメラ、ビーコン※の設置	市内の道路上に1,000台のいわゆる防犯カメラとビーコン受信機を設置する。カメラ設置を明示することで、犯罪等の抑止を図るとともに、発信機所持者の位置情報を保護者へ送るインフラ※整備を行う。将来はビーコンを活用し、スタンプラリーなどにも活用を図る。	市
b	・ 歩いて元気になるみちづくりの推進（ストリートファニチャー※等の整備）	歩行者の休憩のためのベンチやウォーキングコースの案内看板の設置、目標となる施設の距離の表示、遊歩道の活用推進、ウォーキングポイント制度の継続など、歩いて楽しく元気になるみちづくりをめざす。	市
	○ 歩行者通行空間の整備（歩道整備、カラー舗装等）	猪名川左岸線等で整備予定。 伊丹市自転車ネットワーク計画に基づき、安全･安心な自転車走行空間の確保及び歩道のセミフラット化※、ガードレールの整備を併せて実施する。	市
	○ 通学路の安全対策	伊丹市通学路安全推進会議において、地元要望書により現地検証した結果、対策が必要とされた箇所について、通学路安全対策推進会議を組織し、ガードレールの整備等継続的に対策を実施する。 広畑･中野･北河原･寺本･北野･御願塚地区でのゾーン30※の導入に合わせて、ハンプ･クランク※等物理的対策を推進する。	警察署 市
	○ 介護保険制度の福祉機器レンタル、障害者制度の補装具給付制度の周知	歩行･移動が困難な高齢者や障がい者を対象に、車いすや電動車いすのレンタルや給付ができる制度の周知に努め、社会参加を促す。	市

（ 次頁に続く ）

（［前期着手施策］続き ）

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
	・バス停の改良（上屋およびベンチの設置）	バス停の上屋やベンチ、従来型ベンチでは道路占有許可基準※を満たさないバス停での省スペースの収納式ベンチの設置を進め、バス待ち環境の改善を図るとともに、歩行者の休憩場所として活用する。	市
	・中央伊丹線のフルモール※化の検討（基本戦略3－①参照）	（都）中央伊丹線について、地域の合意形成を図りながら実施について検討する。	市
	・無電柱化による快適な歩行空間の整備（基本戦略3－①参照）	道路の電柱をなくし電線等を地下等にまとめて収容することで、安全で快適な歩行空間を確保する。 都市計画道路※整備事業と併せて検討する。 中心市街地の4極2軸路線は、伊丹酒蔵通りをはじめ景観重点地区に指定されており、地域及び電線管理者の合意形成を図りながら実施に向けて協議する。	市
	・街路樹の適正な管理	伐採・植栽も含め、街路樹の適正な管理を継続的に実施していく。	市

【めざす姿】

・子どもや高齢者を地域で見守る安全･安心なまちづくりが伊丹市の魅力となり、伊丹市に移り住む人が増加することをめざします。

・日常的に歩くことに加えて、安全で快適な歩きたくなる道が整備されることで、健康づくりとしてのウォーキングを楽しむ人が増加し、高齢になっても元気に生き生きと外出する人でにぎわうまちづくりをめざします。

【評価指標】

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

注）伊丹創生総合戦略に基づき平成 31 年度の目標値としている。

【重点施策】

１-②-ａ：安全･安心見守りカメラ、ビーコン※の設置

実施箇所	市内全域	実施時期	概ね平成 28 年度までに実施

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

＜ 防犯カメラとビーコンを活用した位置情報通知サービス「まちなかミマモルメ」 ＞

基本目標１．快適な移動を支える都市の道路空間の整備

１-②-ｂ：歩いて元気になるみちづくりの推進（ストリートファニチャー※等の整備）

実施箇所	市内全域	実施時期	継続して実施

・市では「いたみ健康づくり大作戦」の中で、“楽しく歩いて健康アップ！”をスローガンに、ウォーキングや日常生活に運動を取り入れることを推進しています。

・ウォーキングコースの案内看板の設置や目標となる施設への距離の表示、休憩のためのベンチの設置などにより、安全に歩いて楽しく元気になるみちづくりをめざします。

・また、現在実施中の「ウォーキングポイント」制度を継続するとともに、前述した見守りのためのビーコン※も活用したスタンプラリーの開催等も検討します。

・歩道上に、省スペースでシンプルな、ベンチや腰掛けとして利用できるストリートファニチャーを設置し、ウォーキングや日常生活での徒歩での移動で、他の人の通行を妨げることなく一息つけたり交流できることで、歩くのが楽しく、人が集う歩行空間となることをめざします。

＜ いたみウォーキングマップ ＞

＜『美しい日本の歩きたくなる道 500 選』に選ばれた「伊丹･水と緑とバラのみち」＞

＜ 省スペースでシンプルなベンチの設置事例 ＞

【鴻池東バス停】

基本戦略１－③　目的や役割に応じた効率的な道路整備

【現状･背景】

・長期間未着手の都市計画道路※について、近年の社会経済情勢を考慮し、地域との合意形成を図りながら、見直す必要があります。
・渋滞が発生している交差点があり、バスの遅延等の原因となっています。
・厳しい財政状況にあり、道路整備に係る予算は減少傾向にありますが、必要な道路整備を進める必要があります。
・コンセッション※による伊丹空港（大阪国際空港）と関西国際空港の一体運用が始まるにあたり、神戸空港を含めた３空港の連携も視野に入れ、関西の広域的なネットワークの中心としての機能強化を図っていく必要があります。

【取組方針】

・渋滞交差点の解消を図るとともに、都市計画道路網の見直しや都市計画道路整備プログラムの改定により、道路整備の必要性や優先順位を見極め、効率的で効果的な道路整備を実施します。
・新たに道路を整備するだけでなく、今ある道路の目的や役割を見極め、機能を最大限に発揮できる有効な使い方を工夫します。
・伊丹市を中心とする広域的なネットワークの形成に向けて、名神湾岸連絡線などの整備推進に向けた働きかけを行います。
・現在実施している路面状況等の道路施設点検に加えて橋梁の耐震診断を実施し、予防保全による安全性の確保を行います。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策（○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	○ 都市計画道路※網の見直し	長期未着手の都市計画道路において、県が定めたガイドラインに基づき、近年の社会情勢の変化や、自転車や歩行者の通行状況も含めた沿道環境を考慮して、今ある道路の機能を有効に活用しつつ、都市計画道路網の見直しを実施する。	市
b	○ 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	都市計画道路網の見直しと並行し、現行の都市計画道路整備プログラムを改定し、計画に基づき整備する。	市
c	○ 名神湾岸連絡線等の整備推進に向けた働きかけ	広域的なネットワーク形成に向けた働きかけを行う。	国
	○ 橋梁の予防保全による安全性の確保と効率的な維持管理	橋梁の予防保全を実施する。 耐震診断を実施し、補修と併せた耐震補強を検討する。	市
	○ 幹線道路の整備、ボトルネック※箇所の解消	生活道路における安全安心な通行空間を確保するため、ボトルネック箇所等の道路整備を実施する。 橋梁･トンネル･舗装等の道路施設点検を実施する。	市
	・渋滞交差点の解消	北村交差点、南町4交差点の整備を実施する。	県
		道路の利用状況や渋滞状況を把握しながら、渋滞交差点解消に向けた整備を実施する。	市

基本目標１．快適な移動を支える都市の道路空間の整備

【めざす姿】

・必要な道路整備を着実に進め、効率的な維持管理を推進することにより、市民生活に対応した効率的な道路ネットワークを形成し、将来にわたって維持し続けます。

・伊丹市が関西の中心としての機能を発揮できる、広域的な道路ネットワークの形成をめざします。

【評価指標】

評価指標	現状（平成26年度）	計画目標（平成32年度）	担当課
主要な道路の整備率（%）	86.0	87.2	道路建設課
混雑度※1.0以上の道路延長（km）	15.3	14.2	道路建設課

【重点施策】

１-③-ａ：都市計画道路※網の見直し

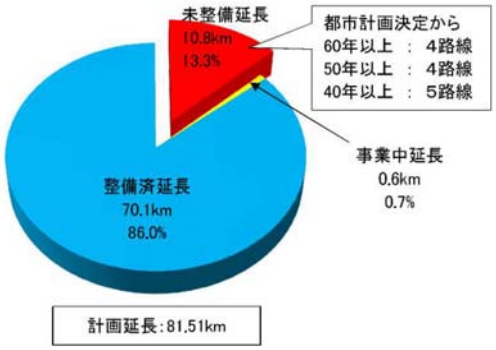
実施箇所	市内全域	実施時期	必要に応じて見直し

・都市計画決定後、長期間を経ても事業化に至っていない長期未着手路線について、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踏まえ、「都市計画道路網見直しガイドライン（平成 23 年３月　兵庫県）」が策定されました。本市でも、このガイドラインに基づき、未整備路線における必要性等の検証を行い、県とともに都市計画道路網の見直しを実施しています。

・検証にあたっては、「都市計画マスタープラン 2011」等における未整備路線の位置づけの確認、交通や防災機能等、都市計画道路に求められる機能の検証、また現道や代替の路線でその機能を代替できるかどうかについても検証し、県の視点、市の視点の双方から検討を行っています。

＜ 伊丹市における都市計画道路の現状 ＞

（平成 27 年３月末時点）



＜ 見直し検証結果 ＞

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

注）　幹線街路のみの内数を示す。

１-③-ｂ：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

実施箇所	市内全域	実施時期	必要に応じて見直し

・都市計画道路※は、平成 21 年度に公表した「都市計画道路整備プログラム」に基づき、整備を進めていますが、兵庫県下の各市町で進められている「1-③-ａ：都市計画道路網の見直し」をはじめ、公表中のプログラムの前期事業（H20～26 年度）の進捗に伴う評価区間の変化や兵庫県の社会基盤整備プログラムの改定等、道路を取り巻く環境の変化により、改定の必要性が生じています。

・改定にあたっては、設定した事業評価項目をもとに、各路線、区間毎に必要性や優先性について検証し、新たな「都市計画道路整備プログラム」により、効率的･効果的な道路整備を推進していきます。

＜ 都市計画道路整備プログラムの改定 ＞

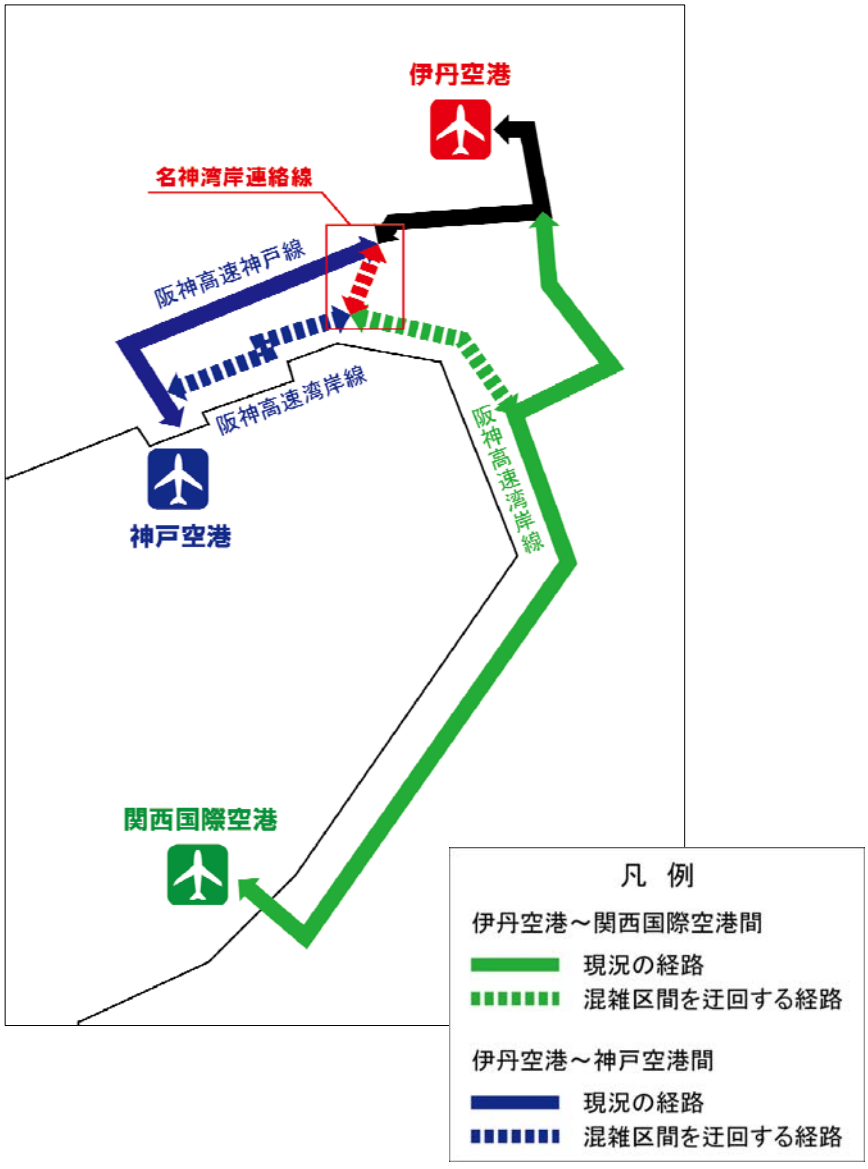
１-③-ｃ：名神湾岸連絡線等の整備推進に向けた働きかけ

実施箇所	名神湾岸連絡線等	実施時期	随時働きかけ

・現在、伊丹空港（大阪国際空港）、関西国際空港、神戸空港の関西 3 空港を結ぶアクセス道路となる名神湾岸連絡線、阪神高速道路湾岸線西伸部の整備に向けた調査が開始されています。

・伊丹空港（大阪国際空港）と関西国際空港のコンセッション※が実施され、神戸空港を含めた３空港の一体的な活用に向けて、各空港相互のアクセス性向上が求められますが、その中でも伊丹空港（大阪国際空港）から関西国際空港や神戸空港への混雑区間の迂回経路のミッシングリンク※整備として必要となる、名神湾岸連絡線等の早期供用に向けた働きかけを行います。

＜伊丹空港（大阪国際空港）と関西国際空港、神戸空港への経路＞



＊）「名神湾岸連絡線　近畿地方小委員会」資料より作成。

基本戦略１－④　環境に配慮した交通まちづくり

【現状･背景】

・「伊丹市環境基本計画（第２次）」等に基づき、公用車における低公害車の導入や市交通局でのエコドライブの推進等を行っています。

・市内部での取り組みにとどまらず、市民と一緒に市全体で環境に配慮したまちづくりを進める必要があります。

【取組方針】

・低公害車、低燃費車の利用促進や、エコドライブ、アイドリングストップなどの環境に配慮したクルマの使い方の普及啓発を推進します。

・自然エネルギーを利用した道路施設の導入や照明のＬＥＤ化を推進し、道路工事に際しては、環境負荷の少ない工法等を積極的に検討し、導入していきます。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
	○ 低公害車、低燃費車の利用促進の啓発	低公害車の普及･啓発を推進し、自動車排出ガスによる大気汚染を防止して、市民の健康の保護と生活環境の保全を図る。	市
	○ 道路施設の省エネ化	自然エネルギーを利用した道路施設の導入や照明のLED化を推進する。	市
	○ 運輸事業者のグリーン経営※の推進	グリーン経営の周知と推進を図る。	公共交通事業者 市
	○ エコドライブ、アイドリングストップ等環境に配慮したクルマの使い方の普及啓発	公共交通の利用、エコドライブなど環境に配慮した交通のあり方について普及啓発を行います。	市
	・ 環境負荷の少ない道路工事や環境に配慮した舗装（低騒音※･排水性･透水性※･保水性･遮熱性等）の推進	道路工事に際して、環境負荷の少ない工法等の導入を検討し、都市計画道路※整備事業では、引き続きヒートアイランド※対策など環境に配慮した舗装を実施する。	市
	・ 渋滞交差点の解消【再掲】	北村交差点、南町4交差点の整備を実施する。	県
		道路の利用状況や渋滞状況を把握しながら、渋滞交差点解消に向けた整備を実施する。	市

【めざす姿】

・行政が行う取り組みは常に環境に配慮し、市民が移動する際には過度に自動車に依存せず、自動車の購入や買い換えにあたっては、低公害車を選ぶなど、みんなで交通の面からも環境に配慮しているまちをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状 （平成26年度）	計画目標 （平成32年度）	担当課
市域からの温室効果ガス排出量推計値（t-CO2）	570,730	国の地球温暖化対策計画の策定に合わせ、数値を定める。	環境保全課
公用車における低公害車の導入割合（%）	25.0	26.0	管財課

基本目標２．交流を支える公共交通の充実

基本戦略２－①　鉄道利便性の向上

【現状･背景】

・市の東部を南北に走るＪＲ宝塚線、阪急伊丹線は、大阪や神戸方面等、伊丹市と市外を結ぶ移動手段として大きな役割を担っています。

・ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅から市民が鉄道を利用する際の利便性向上はもとより、今後、伊丹空港（大阪国際空港）の国際線復便が期待され、魅力ある取り組みを行うことで伊丹空港（大阪国際空港）を利用して伊丹市を訪れ、関西各地へ移動する海外の人が増加することが予想されるため、国内外の人たちが、快適に鉄道を利用できる環境整備が求められます。

【取組方針】

・鉄道利用者のアクセス性向上のための駅周辺地区における駐輪場整備を推進することで鉄道の利便性向上を図るとともに、鉄道利用時の安全性確保に向けた取り組みを推進します。

・ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅での多言語対応機能や利用者の特性に応じたわかりやすい案内表示が可能なデジタルサイネージ※の設置等により、今後増加が予想される外国人観光客だけではなく、高齢者・障がい者を含め誰にでもわかりやすい乗継案内を推進します。

・バス乗降場やタクシー乗降場の再配置や福祉車両対応乗降場の設置により、鉄道とバスや自動車等の乗継利便性の向上をめざします。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
	○ 既存駐輪場の再整備【再掲】	利用しやすい駐輪場として再整備し、自転車利用者の自律を促す。	市
	・乗換案内等の充実（デジタルサイネージの設置等）	外国人観光客向けのサイン表示や、高齢者・障がい者にも利用しやすいデジタルサイネージ等を利用した乗り換え情報の充実を図る。	公共交通事業者 市
	・ホームでの安全性の確保	鉄道事業者と連携して、市内各駅での安全性の確保をめざす。	鉄　道事業者

［後期以降着手施策］

施　策	施策概要	実施主体
・バス乗降場、タクシー乗降場の再配置や福祉車両対応乗降場の設置の検討	高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の向上を図る。	市

【めざす姿】

・通勤や通学等で定期的に鉄道を利用する市民が、鉄道利用がしやすくなることにより今よりもさらに大阪等の市外へ行きやすくなることをめざします。

・国内外から伊丹市に来訪する人たちが鉄道駅でスムーズに乗り換えできることにより、来訪時の移動の不便さを感じさせないことで本市のイメージを向上させ、再度来訪してもらえるまちとすることをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状 （平成26年度）	計画目標 （平成32年度）	担当課
年間の市営自転車駐車場利用台数（台/１日平均） 【再掲】	6,224	6,539	都市安全企画課
鉄道乗降客数（人/日）	97,000	97,200	交通政策課
デジタルサイネージ※設置箇所数（箇所）	1	2	交通政策課

基本戦略２－②　バス利便性の向上

【現状･背景】

・伊丹市は鉄道空白地※が多くなっていますが、そのほぼ全域をバスがカバーしており、バスは日常生活を支える交通手段として重要な役割を担っています。また、その役割はこれからの高齢化社会の進展によりますます重要となっていきます。

・しかし、道路の交通渋滞によるバスの遅延や、市北西部がバスでカバー出来ていない公共交通空白地※になっているなど、バスサービスに関わる課題も残されています。

・市域のほぼ全域を運行する市営バス事業は、単年度経常損益では黒字となっていますが、累積欠損金が残されており、行政からの支援も行いながら市民の移動手段を確保しています。

【取組方針】

・都市間交通のための新たなバス路線の検討や必要に応じた運行ダイヤの見直しによる需給ギャップの解消を図り、バスの利便性を向上させます。

・バス優先レーン等の導入によるバスの速達性･定時性の向上を図るとともに、バス遅延による不安を軽減するため、バス停での情報提供のためのバスロケーションシステム※の導入等を推進します。

・サイクル&バスライド※駐輪場（バス停近くにある駐輪場）の整備により、バスと自転車の乗り継ぎ機能を強化させ、バスの利便性の向上を図ります。

・市営バス事業のサービスレベルを今後も維持させるため、高齢者･障がい者等の公共交通運賃減免制度も含めて、市営バス事業への運営支援のあり方を検討します。

【「基本目標１.快適な移動を支える都市の道路空間の整備」とも関連 】

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	・都市間交通のための新たなバス路線の検討	市民の移動に合わせた都市間交通としての、新たなバス路線を検討する。	市 公共交通事業者
b	○ バスロケーションシステム※の導入	利用者へ運行情報を提供し、バス待ち環境を向上させる為のシステムを導入する。	市
c	・サイクル＆バスライド※駐輪場の整備	市バス停留所隣接の駐輪場設備を整備する。	市
	○ JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港（大阪国際空港）を結ぶバスの利便性向上（「伊丹空港ライナー」の運行）とPR（基本戦略3－②参照）	鉄道駅、バスターミナルのインバウンド※対策として乗り場案内、時刻表等を示し、バス停の案内についてもわかりやすい表示に改良する。 空港利用者にとって利便性の高い車両によってJR伊丹駅および阪急伊丹駅と空港を結ぶことにより、周辺地域のにぎわいづくりにつなげる。	市
	・需要に応じたバスネットワークおよび運行ダイヤの見直し	走行環境や利用実態の変化に対応した効率の良いダイヤへ見直す。	市
	・バス停の改良（上屋およびベンチの設置）【再掲】	バス停の上屋やベンチ、従来型ベンチでは道路占有許可基準※を満たさないバス停での省スペースの収納式ベンチの設置を進め、バス待ち環境の改善を図るとともに、歩行者の休憩場所として活用する。	市
	・市営バスへの運営支援のあり方の検討	今後も路線を維持していくために必要な支援のあり方を検討する。	市

［後期以降着手施策］

施　策	施策概要	実施主体
・バス優先レーン拡充の検討	市道での該当路線未定。県道等で必要性に応じて県・警察署と連携してバス優先レーンの拡充をめざす。	県 警察署

【めざす姿】

・速達性や定時性が確保され、乗りたい時間帯や行きたい場所にバスが運行している等、バスでの移動が便利で快適なまちづくりをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状（平成26年度）	計画目標（平成32年度）	担当課
市営バス利用者数（万人/年）	1,420	1,518	交通局
サイクル＆バスライド駐輪場の設置台数（台）	345	500以上	交通局 交通政策課
路線バスでつながっている市外の鉄道駅（箇所）	9	10	交通政策課

【重点施策】

2-②-ａ：都市間交通のための新たなバス路線の検討

実施箇所	市西部～尼崎市	実施時期	概ね平成 32 年度までに実施

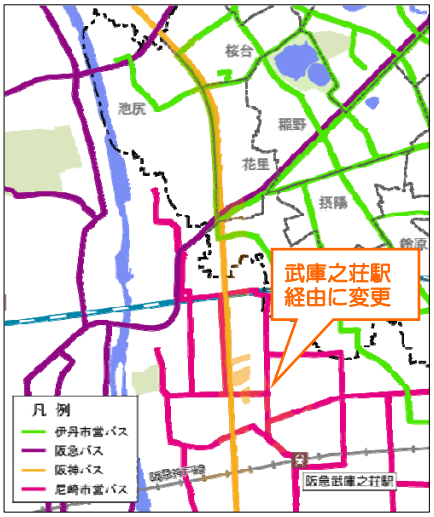
・尼崎市や宝塚市などの近隣市への市民の移動需要を踏まえて、公共交通事業者の協力を仰ぎながら都市間交通の新たなバスルートの検討を行います。

・例えば、市西部は、尼崎市との移動が多い地区であるにもかかわらず、尼崎市北西部とを結ぶバス路線がないことから、市西部と尼崎市北西部を結ぶバス路線を検討します。

・また、南西部に神戸と大阪を結ぶ阪急神戸線の武庫之荘駅があることから、市西部からは、阪急武庫之荘駅から神戸や大阪方面への移動が便利だと考えられますが、現在、市西部から直接阪急武庫之荘駅を結ぶバス路線がない状態です。

・阪急武庫之荘駅は放置自転車台数が多く、市西部から阪急武庫之荘駅への自転車利用が多いことから、伊丹市からの自転車による放置自転車があることも考えられるため、阪急武庫之荘駅の放置自転車対策としても、市西部から直接阪急武庫之荘駅を結ぶバス路線の整備を検討します。

＜ 新たなバス路線の検討例 ＞



2-②-ｂ：バスロケーションシステム※の導入

実施箇所	主要交通拠点※バス停他	実施時期	概ね平成 32 年度までに実施

・バスロケーションシステムの導入によりバス停でバスの運行情報が表示され、渋滞時や雨の日などに、利用したいバスがすでに通過してしまったのか、いつ来るのか等がわかることにより、安心してバスを待てるバスの利便性向上を図ります。
・また、主要交通拠点に整備する駐輪場にＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅など主要な鉄道駅等へのバスの運行情報を表示することにより、バスに乗り換えるかそのまま自転車を利用するのかを選択しやすくし、移動の利便性向上をめざします。

バスロケーションシステムとは、バスの位置情報をＧＰＳなどでリアルタイムに把握することにより、バスを待つ利用者にバスの接近や到着予測時刻などの情報を提供するもの。

＜ バスロケーションシステム導入例 ＞

出典）兵庫県ホームページ
参考：導入事業者ＵＲＬ
神姫バス：http://navi.shinkibus.jp/snk

2-②-ｃ：サイクル＆バスライド※駐輪場の整備

実施箇所	主要交通拠点※バス停	実施時期	概ね平成 37 年度までに実施

・運行する系統や運行本数の多い主要交通拠点となるバス停にサイクル＆バスライド駐輪場を整備し、自宅等の出発地から目的地までバスを利用する際に、バスが便利な主要交通拠点まで自転車を利用することができることにより、バスの利用促進を図ります。

＜ サイクル＆バスライド駐輪場の利用例 ＞

家から最寄りのバス停の近くまでは自転車 ▶▶▶ **駐輪場において、バスに乗り換え** ▶▶▶ **駅や目的地へ**

＜ サイクル＆バスライド駐輪場整備事例 ＞

【西野武庫川センターバス停】

【昆陽里バス停】

基本戦略２－③　ユニバーサルデザイン※（バリアフリー※化）の推進

【現状･背景】

・道路空間整備における段差解消などのバリアフリー化を推進していますが、道路だけでなく公共交通利用においても、高齢者や障がい者、外国の人も含めたすべての多様な人々が安全で快適に移動できるユニバーサルデザインの取り組みが求められます。

・伊丹市では市営バスは全車両ノンステップバス※となっていますが、民営バスではまだ全てがノンステップバスになっておらず、エレベーターのない鉄道駅も残されています。

・今後、伊丹空港（大阪国際空港）の国際線復便も期待され、外国人観光客のさらなる増加が予想されますが、多言語案内サインなどが不十分である箇所も残されています。

【取組方針】

・鉄道駅周辺のバリアフリー化や福祉車両乗降エリアの整備、ノンステップバスなどの新型車両拡充に向けた取り組み等により､構造面からみて誰もが使いやすい公共交通をめざします。

・外国語やサイン等による利用者の特性に応じたわかりやすい乗継情報等により、国内外の全ての人が利用しやすい公共交通をめざします。

・ハード･ソフト両面でのシームレス※化を推進し、誰にとっても利便性の高い公共交通をめざします。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
	○ 高齢者、障がい者等の公共交通運賃減免や高齢者パスの維持	高齢者･障がい者等に市バスの無料乗車証および福祉タクシーの基本料金分を助成するタクシーチケットを交付し、外出支援および経済的負担軽減を行う。	市
	・ 駅舎･駅周辺道路のバリアフリー化とバリアフリー対応車両の拡充	一定バリアフリー化は完了しており、適切な維持管理が必要となる。 市営バスは、既に全車両ノンステップバスに更新済みで、更新車両が対象となる。 公共交通事業者においては、バリアフリー対応車両の拡充を推進する。	市 公共交通事業者
	・ 乗換案内等の充実（デジタルサイネージ※の設置等）【再掲】	外国人観光客向けのサイン表示や、高齢者･障がい者にも利用しやすいデジタルサイネージ等を利用した乗り換え情報の充実を図る。	公共交通事業者 市

［後期以降着手施策］

施　策	施策概要	実施主体
・ バス乗降場、タクシー乗降場の再配置や福祉車両対応乗降場の設置の検討【再掲】	高齢者･障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の向上を図る。	市

基本目標２．交流を支える公共交通の充実

【めざす姿】

・市民も伊丹市を訪れる人もすべての人が、何の不安や障害を感じることなく目的地まで快適に移動できる、ユニバーサルデザイン※の考えに基づいたまちづくりをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状 （平成26年度）	計画目標 （平成32年度）	担当課
デジタルサイネージ※設置箇所数（箇所）【再掲】	1	2	交通政策課
鉄道乗降客数（人/日）【再掲】	97,000	97,200	交通政策課
市民意識調査「通勤・通学などの交通の便が良い」（%）	46.4	50.0	交通政策課

基本戦略２－④　公共交通の利用促進

【現状･背景】

・鉄道やバスなどの公共交通は伊丹市にとって重要な社会基盤であり、多くの人に利用されています。

・しかし、利用者が少ないバス路線もあり、利用促進を図ることが必要です。

【取組方針】

・バスと鉄道だけでなく、自転車や徒歩とも組み合わせた利便性の高い公共交通ネットワークをめざします。

・複数事業者の情報を統合した公共交通総合案内パンフレットの作成･配布や商業事業者と連携した公共交通利用者に対するサービスの導入等により、公共交通の利用促進を図っていきます。

・観光分野と連携した公共施設利用料の軽減や観光マップへの公共交通情報の明示などにより、観光施策とも連携して公共交通の利用促進をめざします。

・住民や企業等を対象としたモビリティ･マネジメント※の実施やノーマイカーデーへの積極的な参加推進を行います。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	○ モビリティ･マネジメント※の実施（住民、企業、学校、転入者等）	「ノーマイカーデー」の参加推進や、地域協働による「のりものゲーム」等を学校で教材として利用し、住民一人ひとりや社会全体で望ましい移動のあり方について考え、環境や健康に配慮して自転車や公共交通利用へ転換を図る。	公共交通事業者 市
	○ 公共交通事業者への市内観光イベントの情報提供および各種イベント会場までの公共交通を利用したアクセス方法の情報提供	各種、イベント主催者、会場となる施設と連携した情報提供を検討する。 「清酒発祥の地 伊丹」の中心市街地に展開する多種多様な飲食店を巡る食べ歩き･飲み歩きイベントや、「いたみ花火大会」「いたみまちなかバル」などの情報誌への掲載を検討する。	市
	○ バスの乗り方教室やバス車内に児童の絵画を展示	運転手によるバス車両を持ち込んでの、乗り方やマナーの実演講座や、イベントで描いていただいたぬり絵のバス車内展示を実施する。	公共交通事業者 市
	○ 市バスオリジナルグッズの製作･販売	オリジナルグッズにより、地域の公共交通をより身近に感じてもらい、親しみを持ってもらう。	市
	○ 高齢者、障がい者等の公共交通運賃減免や高齢者パスの維持【再掲】	高齢者･障がい者等に市バスの無料乗車証および福祉タクシーの基本料金分を助成するタクシーチケットを交付し、外出支援および経済的負担軽減を行う。	市
	・ 商業事業者と連携したサービスの導入	商業事業者と連携した公共交通利用者に対するサービスの導入等により、公共交通利用促進の取り組みを行う。	商業事業者 市
	・ 市営バスへの運営支援のあり方の検討【再掲】	今後も路線を維持していくために必要な支援のあり方を検討する。	市
	・ インバウンド※対策を含むわかりやすい情報提供の充実	定時性や二酸化炭素排出量が少ないことなどをPRし、公共交通の利用を促進し、増加が予想される外国人旅行客向けに、多言語による表記やサインや広報媒体による情報提供を行う。	市

（ 次頁に続く ）

（［前期着手施策］続き ）

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
	・鉄道とバスや、バスとバスでの乗継割引制度の維持と検討	各公共交通事業者と連携し、乗継割引制度の導入について検討する。市営バスについては現行の乗継割引を維持しつつ、より利用しやすい制度を検討する。	市 公共交通事業者
	・自転車におけるエコ通勤優良事業所認定制度の創設や公共交通顕彰制度の創設（エコ通勤優良事業所認定制度登録支援）	自転車におけるエコ通勤優良事業所認定制度の創設やエコ通勤優良事業所認定制度登録について支援を検討する。	市

［後期以降着手施策］

施　策	施策概要	実施主体
・公共交通利用による公共施設利用料（入館料等）の軽減や公共交通利用促進につながる観光イベント等の実施	各公共交通事業者と利用料割引の導入等について検討する。	市 公共交通事業者

【めざす姿】

・交通事業者はもちろんのこと、市民、商業事業者、行政等、公共交通に関連するすべての人が連携して公共交通の維持･向上に向けた利用促進や支援を行うことで､公共交通の利用が増え、それに伴いサービスが向上するといった好循環を生み出すことをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状 （平成26年度）	計画目標 （平成32年度）	担当課
モビリティ･マネジメント※の開催回数（回）	0	5	交通局 交通政策課
鉄道乗降客数（人/日）【再掲】	97,000	97,200	交通政策課
市営バス利用者数（万人/年）【再掲】	1,420	1,518	交通局

【重点施策】

２-④-ａ：モビリティ･マネジメント※の実施（住民、企業、学校、転入者等）

実施箇所	市内全域	実施時期	継続して実施

・モビリティ･マネジメントとは、自動車利用について考え、環境や健康に配慮して自転車や公共交通などをかしこく利用する移動へ転換していくことを呼びかけ、促していくコミュニケーション施策です。

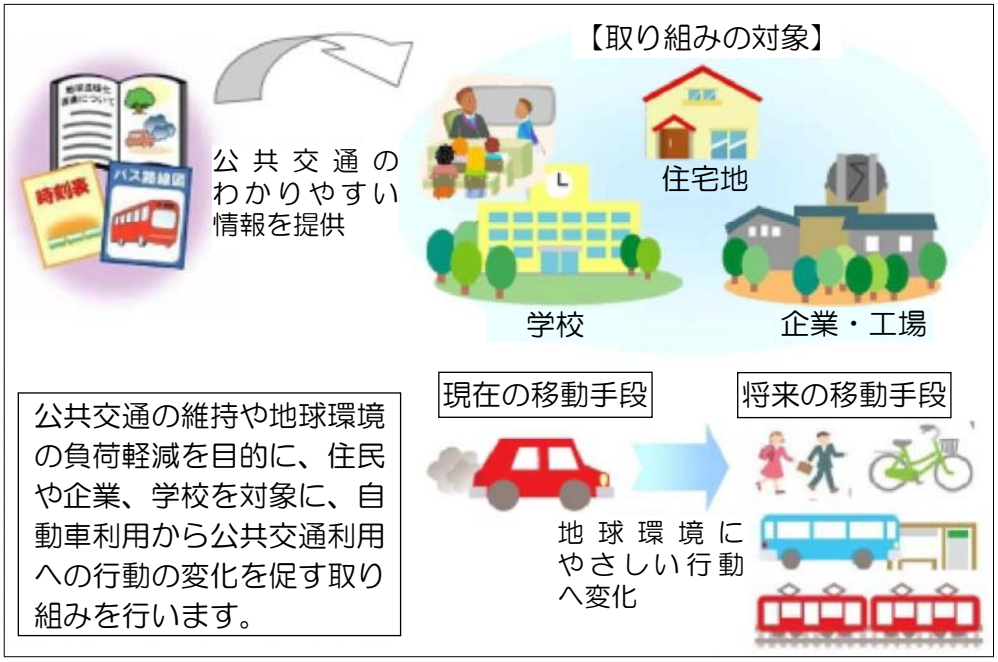
・兵庫県ではモビリティ･マネジメント推進に向けたパンフレットや実務の手引き、企業での実践ガイドライン等が作成されており、伊丹市でもこれらを参考に、住民や学校、職場、転入者等に対して、それぞれにあった方法と情報の提供により、持続的にモビリティ･マネジメントを推進していきます。

・住民に対しては、一人ひとりが自分の移動での問題点を把握し、公共交通利用へ転換するきっかけとなるアンケート調査を実施します。職場においては、啓発パンフレット等の配布や事業者や従業員へのアンケート調査の実施により、エコ通勤への意向がある事業所においては試行から本格実施への働きかけを行います。学校では、交通ゲームなどを通じて、公共交通とクルマのかしこい使い方を考え、社会全体での望ましい移動のあり方への理解につなげます。転入者に対しては、伊丹市での移動手段がまだ決まっていない転入届け提出の際に、バス停の位置や時刻表、スーパーや病院などの生活施設等の情報が入ったバスマップなど、バス利用に便利な情報を提供することにより、伊丹市での移動手段としてまずバスが選択されることをめざします。

＜ 学校での交通すごろくの実施例 ＞

出典）茨城県公共交通活性化会議ホームページ

＜ モビリティ･マネジメントの実施イメージ ＞



出典）北九州市ホームページをもとに作成

基本目標３．中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

基本戦略３－①　中心市街地回遊性の向上

【現状･背景】

・ＪＲ伊丹駅周辺地域、阪急伊丹駅周辺地域は、それぞれが独自の魅力や特徴を活かしたにぎわい形成につとめています。

・「伊丹酒蔵通り」として、主にＪＲ伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ中央伊丹線沿いの一部の区間が、歴史的なまちなみを活かした景観形成地区に指定されており、にぎわい創出が進んでいます。

【取組方針】

・中心市街地の商業核を結ぶ２軸の中央伊丹線、宮ノ前線、中央宮ノ前線を無電柱化するとともに、中央伊丹線の自転車歩行者専用道路となるフルモール※化の検討等を進め、歩行者や自転車の安全性や快適性の確保をめざすことにより、中心市街地の回遊性の向上を図ります。

【「基本目標１.快適な移動を支える都市の道路空間の整備」とも関連 】

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	・中央伊丹線のフルモール化の検討	（都）中央伊丹線について、地域の合意形成を図りながら実施について検討する。	市
b	・無電柱化による快適な歩行空間の整備	道路の電柱をなくし電線等を地下等にまとめて収容することで、安全で快適な歩行空間を確保する。 都市計画道路※整備事業と併せて検討する。 中心市街地の4極2軸路線は、伊丹酒蔵通りをはじめ景観重点地区に指定されており、地域及び電線管理者の合意形成を図りながら実施に向けて協議する。	市
	・超小型モビリティ※のレンタル利用の導入検討	JR伊丹駅および阪急伊丹駅周辺にポートを設置し、クルマの通行を抑制し、レンタルモビリティで両駅間を行き来してもらい、中心市街地の活性化につなげる。	市
	・自転車押し歩き区間の設定	自転車の押し歩き区間を設定し、歩行者通行空間を整備する。	市

［後期以降着手施策］

施　策	施策概要	実施主体
・自転車タクシー※の導入の検討	阪急伊丹駅とJR伊丹駅間で導入することを検討する。	市

【めざす姿】

・中心市街地の一体的な整備による回遊性の向上を図り、中央伊丹線を利用してＪＲ伊丹駅周辺地域と阪急伊丹駅周辺地域を相互に人が行き交うことで、中心市街地のさらなるにぎわい向上をめざします。

・市の中心市街地のにぎわいが向上し、さらに魅力あるまちなみとなることにより、市内及び国内外から多くの人が訪れる中心市街地をめざします。

【評価指標】

評価指標	現状（平成26年度）	計画目標（平成32年度）	担当課
中心市街地内における文化施設（8施設）利用者数（人）	950,104	1,146,000	都市デザイン課
中央伊丹線他の自転車・歩行者の休日通行量（人/10h）	35,719	41,000	都市デザイン課
中心市街地活性化基本計画（2期）における無電柱化整備予定延長距離(m)	－	590	道路建設課

【重点施策】

３-①-ａ：中央伊丹線のフルモール※化の検討

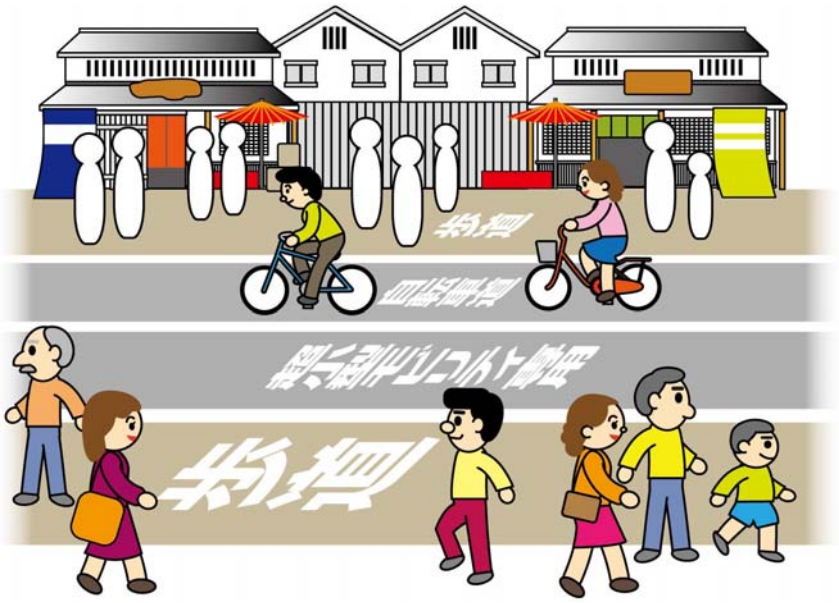
実施箇所	(都)中央伊丹線	実施時期	検討中

・中心市街地のＪＲ伊丹駅と阪急伊丹駅を結ぶ(都)中央伊丹線のフルモール化を検討し、自転車や歩行者の通行空間を確保して歩行者の安全性を向上させるとともに、機動性や環境性の高い先進的な超小型モビリティ※のレンタル導入を検討し、中心市街地の回遊性を向上させます。

・市民は、自動車がなくても、中心市街地のバス停や駐輪場までバスや自転車を利用し、中心市街地内は徒歩や超小型モビリティで快適に回遊できることをめざします。

＜ フルモール化検討区間 ＞

＜ フルモール化の整備イメージ ＞



・伊丹空港（大阪国際空港）からバスで中心市街地を訪れたり、市外から電車で訪れる人は、徒歩や超小型モビリティ、レンタサイクルなどにより、歴史的なまちなみが活かされた「伊丹酒蔵通り」を楽しく回遊でき、今後増加が予想される伊丹空港（大阪国際空港）を利用して国内外から関西を訪れる人々が一度は訪れてみたくなる魅力ある中心市街地となることをめざします。

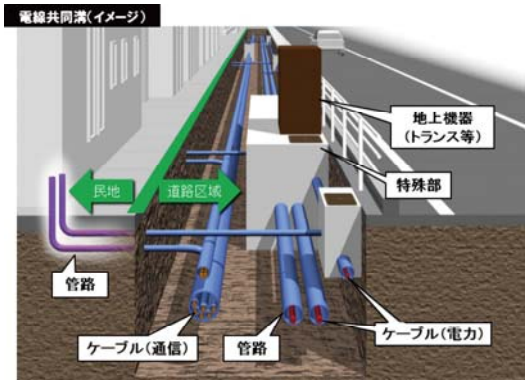
・今後も沿道の店舗等と連携を図りながら中心市街地の魅力をさらに向上させ、にぎわいあふれる中心市街地をめざします。

３-①-ｂ：無電柱化による快適な歩行空間の整備

実施箇所	中心市街地	実施時期	概ね平成 32 年度までに実施

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

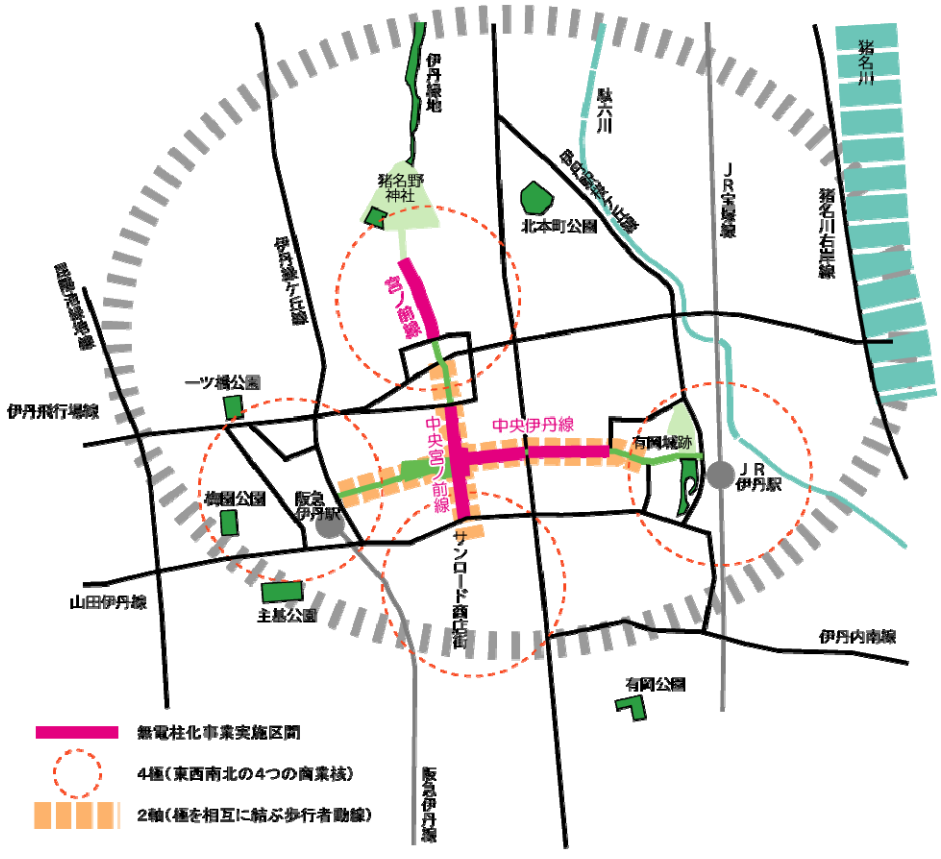
＜ 電線共同溝のイメージ ＞



出典）国土交通省ホームページ

＜ 無電柱化された(都)中央伊丹線 ＞

＜ 無電柱化事業実施区間 ＞



基本戦略３－②　空港を活かしたまちづくり

【現状･背景】

・伊丹空港（大阪国際空港）行きバスは、ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅から発着しており、市民の空港へのアクセス交通として活用されています。

・西宮や神戸方面からＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅で伊丹空港（大阪国際空港）行きバスを利用すると、リムジンバスと比較して５～７割の料金であること等、伊丹空港（大阪国際空港）行きバスのメリットを、伊丹市外でのポスター掲示やチラシ配布等によりＰＲしていますが、伊丹空港（大阪国際空港）行きバスの利用者は大きく伸びてはいません。

・伊丹空港（大阪国際空港）は関西国際空港とコンセッション※方式による一体的運用の実施により、国際線復便も期待されることから、それを好機とした対応が求められます。

【取組方針】

・ＪＲ伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港（大阪国際空港）を結ぶ専用バスを「伊丹空港ライナー」として位置づけ、大きな荷物も運びやすい専用車両を運行するなど、利便性と快適性を向上させます。

・伊丹空港（大阪国際空港）や鉄道駅でのわかりやすい「伊丹空港ライナー」の案内や車内広告、中心市街地の商業事業者とのタイアップなど、交通事業者や商業事業者と連携して、「伊丹空港ライナー」のＰＲを強化し、利用促進をめざします。

・空港にも近く、大阪や京都などの関西の主要な都市との移動に便利な伊丹市の中心市街地を、出発や到着の際の宿泊地として選択される仕組みづくりを観光施策とも連携して行い、少しでも伊丹市に滞在することで本市の魅力を感じてもらうことができる工夫をしていきます。

【「基本目標２.交流を支える公共交通の充実」とも関連 】

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	○ JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港（大阪国際空港）を結ぶバスの利便性向上（「伊丹空港ライナー」の運行）とPR	鉄道駅、バスターミナルのインバウンド※対策として乗り場案内、時刻表等を示し、バス停の案内についてもわかりやすい表示に改良する。 空港利用者にとって利便性の高い車両によってJR伊丹駅および阪急伊丹駅と空港を結ぶことにより、周辺地域のにぎわいづくりにつなげる。	市
	○ 空港利用者に対する伊丹市の魅力発信	県と市で協力して、ターミナル改修後に地元PRコーナーの確保を働きかける。	県・市
	・ 乗換案内等の充実（デジタルサイネージ※の設置等）【再掲】	外国人観光客向けのサイン表示や、高齢者・障がい者にも利用しやすいデジタルサイネージ等を利用した乗り換え情報の充実を図る。	公共交通事業者 市
	・ 企業立地支援制度の推進	地域産業の基盤強化や市民の雇用機会の創出のため、市内への企業誘致や支援に取り組む。	市
	・ 観光施策と連携した利用促進	市内の地域資源を活かし、滞在型観光の強化を進める。	市

基本目標３．中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

【めざす姿】

・まずは、伊丹空港（大阪国際空港）アクセスとして「伊丹空港ライナー」を利用することが浸透し、伊丹市が伊丹空港（大阪国際空港）を利用して関西を訪れる人の主要な玄関口として認識されることをめざします。

・その上で、「伊丹空港ライナー」の車内やＪＲ伊丹駅及び阪急伊丹駅等において、本市の魅力をＰＲし、伊丹市を訪れる人を増やし、「空港のあるまち」を活かした本市のにぎわい向上をめざします。

・空港にも近くまた関西の中央に位置する伊丹市の好立地条件を活かし、企業が集積し、業務拠点となることで、大阪、京都、神戸と並ぶ関西経済圏の核となることをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状（平成26年度）	計画目標（平成32年度）	担当課
伊丹空港線乗客数（千人）	782	867	交通政策課
スカイパーク来園者数（千人）	619	700[注]	公園課
市民意識調査「空港を活かしたまちづくりに満足している人の割合」（%）	35.7	39.7[注]	空港政策課

注）伊丹創生総合戦略に基づき平成 31 年度の目標値としている。

【重点施策】

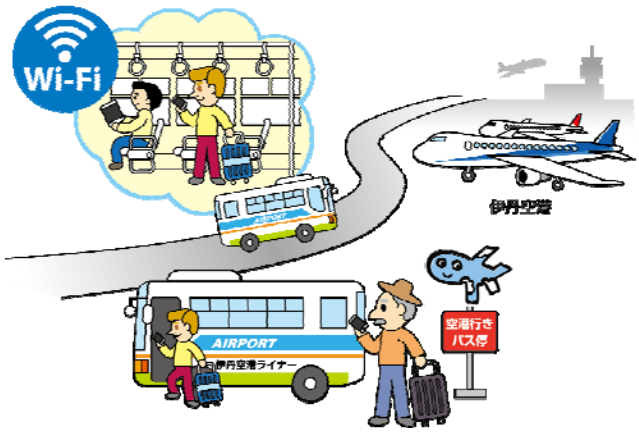
３-②-ａ：ＪＲ伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港（大阪国際空港）を結ぶバスの利便性向上（「伊丹空港ライナー」の運行）とＰＲ

実施箇所	JR 伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港（大阪国際空港）間	実施時期	概ね平成 30 年度までに実施

・大阪や京都等関西の主要な都市への乗り継ぎ可能な伊丹市の中心市街地が、伊丹空港（大阪国際空港）を利用して関西を訪れたり、関西から出発する人の主要な玄関口としての機能が果たせるよう、ＪＲ伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港（大阪国際空港）を結ぶ専用バスを「伊丹空港ライナー」として利便性向上を図ります。

・新たなルートの検討による定時性や速達性の向上、大きな荷物を簡単に持ち込める荷物収納スペースの確保、これからの旅の情報を検索できる車内でのＷｉ-Ｆｉサービス等、空港利用者にターゲットを絞って「伊丹空港ライナー」の利便性を向上させます。

・また、ＪＲ伊丹駅や阪急伊丹駅での「伊丹空港ライナー」のわかりやすい案内や伊丹空港（大阪国際空港）の運行状況等の案内、飛行機をモチーフとしたバスのラッピングなど「空港のあるまち」としての積極的な情報発信を行い、「伊丹空港ライナー」が空の旅の一部として利用者の印象に残ることにより、口コミや雑誌等の情報媒体を通じて新たな利用者が増えるようなバスの運行をめざします。



基本戦略３－③　中心市街地における自転車等の放置の防止

【現状･背景】

・阪急伊丹駅及びＪＲ伊丹駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、「伊丹市自転車の適正利用計画」に基づいて放置自転車対策を実施していますが、自転車等の放置は常態化し、歩行者の支障にもなっています。

・駐輪場に空きがあるにもかかわらず放置自転車等が多く、買物客などによる一時的な短時間の駐輪が多いと考えられることから、利用者のニーズにあった駐輪場整備が求められます。

【取組方針】

・抜本的な放置自転車対策として、鉄道駅周辺に利便性の高いハイテク駐輪場を整備するとともに、ペデストリアンデッキ※等既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場の整備を検討し、通勤･通学での定期利用や、買物等の一時利用など、目的に応じた利用しやすい駐輪場整備を推進します。

・引き続き、放置自転車の撤去手数料の適正化、撤去時間の延長等の規制強化を実施します。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
a	○ 地下（地上）ハイテク駐輪場の整備	JR伊丹駅周辺において、地下ハイテク駐輪場を整備するとともに、他にも整備可能な場所がないか検討する。	市
b	○ 既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場（路上駐輪ラック）の設置	阪急伊丹駅周辺駐輪対策として、ペデストリアンデッキ等既存施設を活用した駐輪場整備を検討する。 阪急伊丹駅及びJR伊丹駅周辺において機械式路上駐輪場を設置し、買い物客など短時間駐輪する場合の利便性向上を図る。 また、県道に対しても県と連携して、機械式路上駐輪場の設置をめざす。	県･市
	○ 撤去手数料の適正化、撤去時間の延長、ランダム化による規制強化	放置自転車に対する規制の強化を行う。	市
	○ 既存駐輪場の再整備【再掲】	利用しやすい駐輪場として再整備し、自転車利用者の自律を促す。	市
	○ 放置自転車防止のための啓発の充実	駐輪指導員の指導時間を延長する。 路上にサインを貼付し、放置を防止する。	市
	○ 自転車利用者の自律を促す料金政策の実施	市営自転車駐車場の利用者に、利用料金の一定額を地域通貨「いたポ」として付与し、加盟店での買い物に利用してもらい、放置自転車対策と中心市街地活性化を図る。	市

【めざす姿】

・自転車利用が多い中心市街地においても、放置自転車がなく、美観が維持されて歩行者も快適に通行できる中心市街地をめざします。

基本目標３．中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

【評価指標】

評価指標	現状（平成26年度）	計画目標（平成32年度）	担当課
放置自転車等台数（台）	919	300	都市安全企画課
年間の市営自転車駐車場利用台数（台/１日平均）【再掲】	6,224	6,539	都市安全企画課
市営自転車駐車場におけるポイント発行額（千円）	― 注）	3,020	交通政策課

注）平成 27 年度に事業開始。

【重点施策】

３-③-ａ：地下（地上）ハイテク駐輪場の整備

実施箇所	中心市街地	実施時期	概ね平成 32 年度までに実施

・中心市街地では、駐輪場に空きがあるにもかかわらず放置自転車が多く、利用者のニーズにあった駐輪場整備が課題となっています。

・既存の地下駐輪場については、アンケート調査結果から、地下へ自転車を下ろすのに時間がかかることや、スロープを使うのが難しく下ろしにくいことを不便だと感じている人が多く、また、地上の駐輪場では、高層階の利用が少なくなっていることから、路上から入出庫できる駐輪施設の設置が求められています。

・そのため、抜本的な放置自転車対策として、省スペースに大量の自転車を収容でき、利便性も高い地下（地上）ハイテク駐輪場を鉄道駅周辺に整備します。

・ハイテク駐輪場は、入庫時に入口扉に自転車を近づけると、自転車に装着したＩＣタグを読み込んでシャッターが開いて自転車が自動的に収容され、ＩＣカードを読み取り機にかざすだけで出庫できるようにすることで、女性や子どもでも安全に利用でき、小型折りたたみ自転車からチャイルドシート付き自転車など、市販されているほぼすべての自転車が収容可能な駐輪場です。

・入出庫もスピーディーで、通勤や通学で利用者が集中する時間帯でも速やかに対応でき、通勤･通学での定期利用や、買い物等での一時利用など、多様な利用者の方に、便利に利用していただける地下（地上）ハイテク駐輪場の整備により、放置自転車の解消をめざします。

＜ 地下ハイテク駐輪場の整備イメージ ＞

＜ ハイテク駐輪場の整備事例＞
【吹田市 南千里駅前】

出典）吹田市ホームページ

・平成 28 年度から平成 29 年度にかけて、JR 伊丹駅周辺において、民間の土地を借り受ける形で地下ハイテク駐輪場を整備する予定となっており、その後は他に整備可能な場所がないか、検討を進めていきます。

３-③-ｂ：既存施設を活用した駐輪場整備や機械式路上駐輪場（路上駐輪ラック）の設置

実施箇所	中心市街地	実施時期	概ね平成 32 年度までに実施

・地下の２段式ラックの駐輪場などは、買い物などの短時間の駐輪では利用しづらいため、２段式ラックの撤去を行います。

・２段式ラックの撤去による収容台数の減少は、ペデストリアンデッキ※等の既存施設を活用して駐輪場の整備を検討するとともに、商業施設に近い場所での利用しやすい機械式路上駐輪場の整備を拡充し、短時間でも利用しやすく、利用の煩わしさのない駐輪場整備を行います。

＜ 駅舎ビルに接続しているペデストリアンデッキの現状 ＞
【阪急伊丹駅周辺】

＜ 機械式路上駐輪場の整備事例 ＞
【阪急伊丹駅周辺】

基本目標４．地域でつくる交通まちづくり

基本戦略４－①　地域でつくる交通まちづくり

【現状･背景】

・少子高齢化や高度情報化の進展などから交通に関する市民ニーズも複雑かつ多様化してきていることや財政難等により、公共的なサービスをすべて行政が担うことが困難になってきています。

・市民活動団体等と行政が協働して取り組む「公募型協働事業提案制度※」を活用して、放置自転車対策を行ったり、市バスモニター制度※により、利用者の意見や提案を参考にして市バス運営を行っています。

・近年、高齢者が加害者となる自動車事故が増加していますが、運転免許を自主的に返納すると交付される運転経歴証明書によりタクシー料金や商品の割引などのさまざまな特典が受けられることはあまり周知されていません。

【取組方針】

・現在実施されている市バスモニター制度を維持･拡充し、主体的に市の望ましい交通について検討し、実践していこうとする住民や団体に対して、活動団体の設立支援や運営支援を行います。

・地域からの提案により放置自転車対策や安全教室等を実施する「公募型協働事業提案制度」を推進するとともに、地域住民によるバス停付近の清掃･緑化等のアダプト制度※の導入や地元企業による広告付きバス停上屋整備など、住民と企業による公共交通支援を推奨していきます。

・高齢者に対する免許返納制度の周知･推進や、民間事業者との連携による子どもを対象とした交通安全教室の拡充等、主に高齢者や子どもに対する交通安全の取り組みを住民や企業等と連携して実施します。

【実施施策】

［前期着手施策］

重点施策	施　策 （○は早期着手施策）	施策概要	実施主体
	○ 交通について市民が主体的に考える場の設立および継続運営	市バスモニター制度を維持･拡充するとともに、主体的に伊丹市の望ましい交通について検討し、実践していこうとする住民や団体に対して、活動団体の設立支援や運営支援を行う。	市
	○ 民間事業者との連携による交通安全教室等の拡充	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。	市 民間事業者
	○ 免許返納制度の周知･推進（公共交通利用助成の維持･拡充を含む）	免許返納制度による特典を周知することにより、高齢者の自動車事故を防ぐ。 各公共交通事業者と連携し、助成維持と拡充について検討する。	警察署 交通事業者 市
	○ 公募型協働事業提案制度※の推進	地域からの提案による放置自転車対策や交通全教室等を推進する。	市

［後期以降着手施策］

施　策	施策概要	実施主体
・地元住民によるバス停付近の清掃・緑化等のアダプト制度※の導入の検討	バス停付近の清掃・緑化等のアダプト制度の導入について検討する。	市

【めざす姿】

・交通だけに限らず、まちづくり全般に対して、地元住民や企業が自ら考え行動する「参画と協働のまちづくり」を進めることにより、地元住民や企業と行政の信頼関係を深め、共に考え、共に行動するまちづくりをめざします。

・高齢により自動車の運転に不安を感じる人が、無理に自動車を運転しなくても便利に生活できるまちを構築し、運転免許を自主返納する高齢者が増え、高齢者が加害者となる自動車事故が少ない安心できるまちをめざします。

【評価指標】

評価指標	現状（平成26年度）	計画目標（平成32年度）	担当課
交通について考える団体（団体）	0	3	交通政策課
市民意識調査「市民主体のまちづくりの実現についての満足度」（%）	41.7	50.0	まちづくり推進課
モビリティ・マネジメント※の開催回数（回）【再掲】	0	5	交通局 交通政策課