

伊丹市総合交通計画(令和6年度改訂版) 概要版

1 計画の概要

本市では、平成28年3月に伊丹市総合交通計画(以下、「本計画」)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。

また、本計画は、国の「都市・地域総合交通戦略※1要綱」に基づく計画として策定するほか、市の上位計画である「伊丹市総合計画」や「伊丹市都市計画マスタープラン」との整合を踏まえ、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。

<計画の基本事項>

対象区域 伊丹市域全域

対象交通 公共交通(鉄道、バス、タクシー)
自動車、自転車、徒歩

計画期間 令和7年度から令和10年度

<計画の位置づけ>

伊丹市の上位計画・関連計画

兵庫県・周辺地域

【上位計画】
第6次伊丹市総合計画
第4次伊丹市都市計画マスタープラン

ひょうご公共交通10か年計画
(2021-2030) など

【関連計画】
伊丹市自転車活用推進計画
伊丹市街路管理計画
都市計画道路整備プログラム
伊丹市道路インフラ寿命延長計画
伊丹市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(第9期)
伊丹市中心市街地活性化基本計画
伊丹市環境基本計画

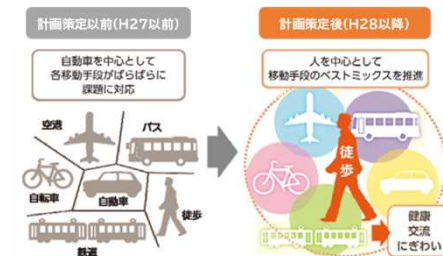
伊丹市総合交通計画

※交通を取り巻く環境に大きな変化があった場合は必要に応じて見直します。

3 計画の方向性

本計画では、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進めることを基本的な考え方としています。

今後、市の人口が減少するなかで、市民の移動量は減少することが見込まれますが、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。



4 総合交通ネットワーク

「伊丹市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)及び市外を結ぶ**骨格交通軸**を設定しています。特に昆陽地域では、計画期間中に統合新病院の開院が予定されるなど、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。

2 交通をとりまく現状

■ 人口特性

・令和2年から人口減少に転じ、少子高齢化が進展

■ 移動特性

・近隣市と比較し自転車利用の割合が高く、市民の約8割が自転車保有※2
・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※2

■ 鉄道勢圏と公共交通勢圏

・市民の約2割が鉄道勢圏※3に居住
・鉄道勢圏の圏外は、市営バス等の路線バスがカバーしており、市民の約9割が公共交通勢圏※4に居住

■ 公共交通に対する市民の評価

・鉄道、バスの利用者満足度は、「やや満足～満足」が過半数※2
・「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」について公共交通の充実を望む意見が約半数※2

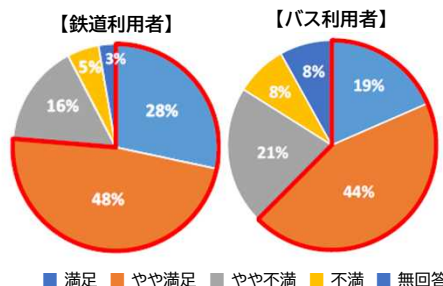
■ 交通事業者の状況

・全国の輸送人員はコロナ禍以降は回復基調にあるものの、従前の水準には戻らず
・大型二種免許の保有者数減少等により、全国各地で深刻な運転士不足が進行

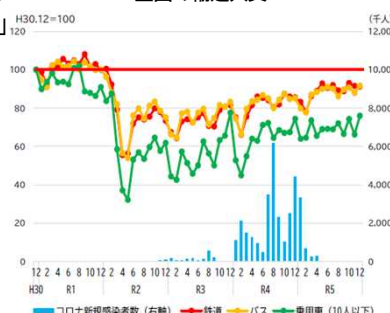
■ 道路交通インフラ

・市の都市計画道路は約9割が整備済
・街路樹の大木化・老朽化の進行による道路空間の視認性の妨げ等

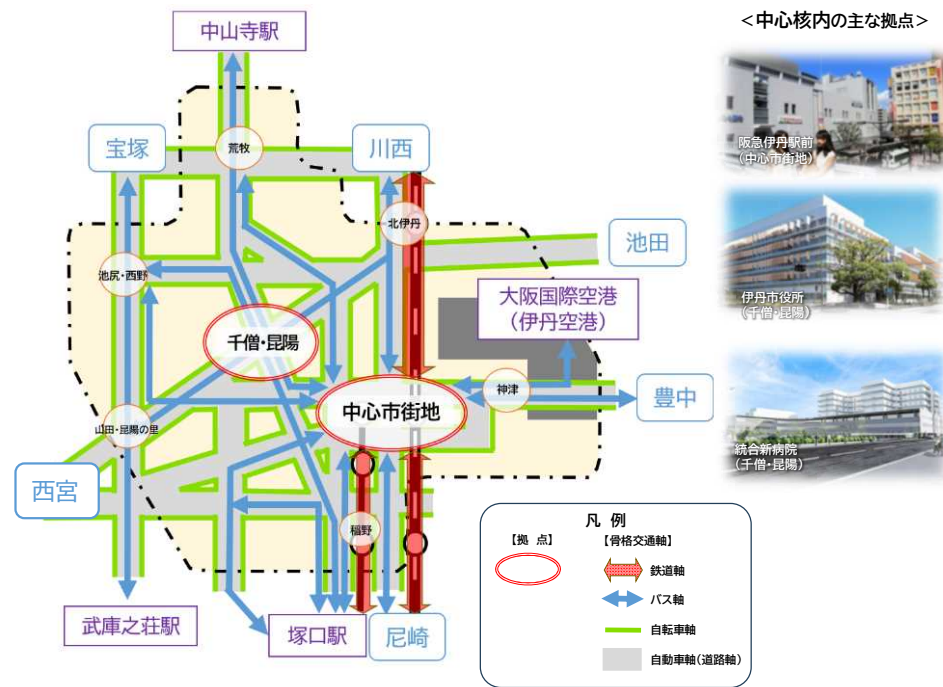
<公共交通に関する市民の満足度>



<全国の輸送人員>



<中心核内の主な拠点>



※1 都市・地域総合交通戦略…魅力ある都市の将来像実現に向けて、総合的かつ一体的な施策展開を行うために地方公共団体等が作成する総合交通戦略。
※2 市民アンケート調査…令和5年2月実施(伊丹市のおでかけに関するアンケート調査)(調査数:3000件【無作為抽出】、回答数:1,269件)

※3 鉄道勢圏…鉄道駅を中心とした、その駅を利用する人や貨物などが存在する範囲。本計画では鉄道駅を中心に半径500m以内を圏域に設定。
※4 公共交通勢圏…鉄道駅とバス停を中心とした、その駅やバス停を利用する人や貨物などが存在する範囲。本計画では鉄道駅500m以内、バス停300m以内を圏域に設定。

伊丹市総合交通計画(令和6年度改訂版) 概要版

5 基本理念と基本目標

本計画では、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。

■ 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

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

基本目標3 地域資源を活用した交通まちづくり

6 基本戦略と実施施策

本計画では、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。また、実施施策を効果的に展開するため評価指標を設け、毎年のモニタリングを通じて進捗状況を確認し、達成度を評価することとしています。

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 ▶ 自転車・歩行者通行空間整備、都市計画道路整備、道路構造物の計画的な保全

1-② 交通安全対策の推進

実施施策 ▶ 交通安全対策の推進、道路安全対策の推進

1-③ 子育て世帯、高齢者等への移動支援の推進

実施施策 ▶ 子育て世帯・高齢者等への移動支援の推進

1-④ 環境に配慮した交通まちづくり

実施施策 ▶ 環境負荷の少ない道路整備の推進、スマートムーブ※5の推進



自転車専用通行帯



交通安全教室

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

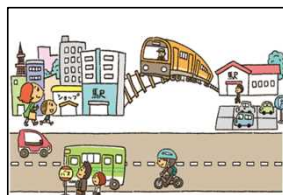
実施施策 ▶ 交通需要に応じた公共交通サービス提供、運転士等の人材確保対策の推進、グリーン経営※6・GX※7推進

2-② 公共交通の利用促進

実施施策 ▶ 子ども・子育て世帯などに対する幅広い利用促進、多様な主体の連携・協働による公共交通の利用促進

2-③ 公共交通の利用環境向上

実施施策 ▶ 駅構内やバス停における待合環境の整備、乗り換え情報・運行情報等の分かりやすい情報発信



モビリティ・マネジメント



固定ホーム柵

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 ▶ 空港の利便性向上・利用促進、空港へのアクセス確保

3-② 中心市街地の回遊性・魅力の向上

実施施策 ▶ 回遊性を高める移動手段の充実、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



大阪国際空港(伊丹空港)でのイベント



放置自転車対策

【主な評価指標】

・年間の自転車関連事故件数(人口1万人あたり)
令和5年度 8.1件 ▶ 令和10年度 7.7件
他7指標

【主な評価指標】

・市バス年間輸送人員
令和5年度 1,321万人 ▶ 令和10年度 1,357万人
他4指標

【主な評価指標】

・中心市街地4エリアにおける1日あたりの流動人口※8
令和5年度 104,460人 ▶ 令和10年度 126,950人
他4指標

※5 スマートムーブ ……日常生活の様々な移動手段を工夫し、CO2排出量を削減しようという取組。

※6 グリーン経営 ……環境保全を企業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。

※7 GX(グリーントランスフォーメーション) ……化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動。

※8 流動人口 ……ある場所において一時的に在住、滞在、各種活動に従事している人口。