

第2章 取組の方向性について

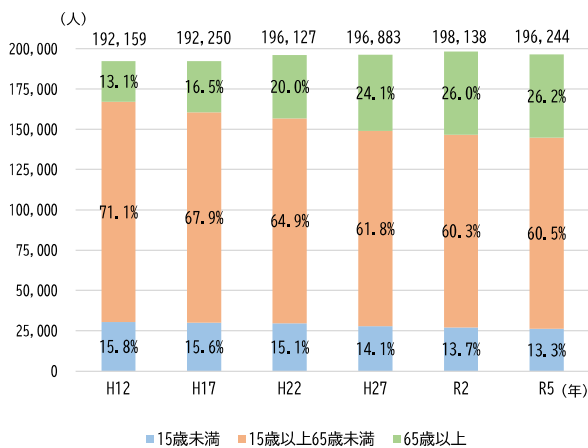
2.1 交通をとりまく現状

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。

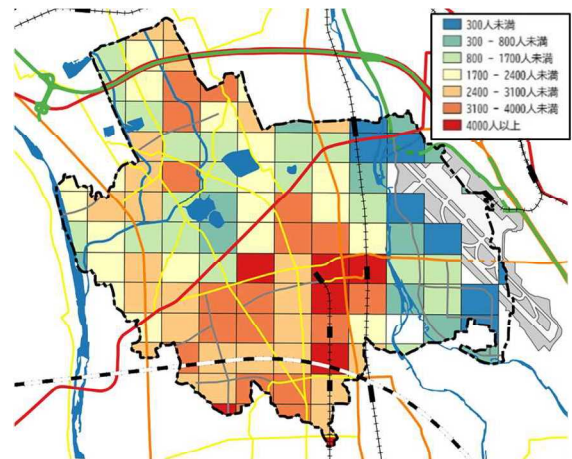
また、人口分布は、大阪国際空港（伊丹空港）周辺を除いて市域全体に分布していますが、国道171号以南の人口分布が多い傾向があるほか、阪急伊丹線沿線やJR伊丹駅周辺に多く分布しています。

【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】



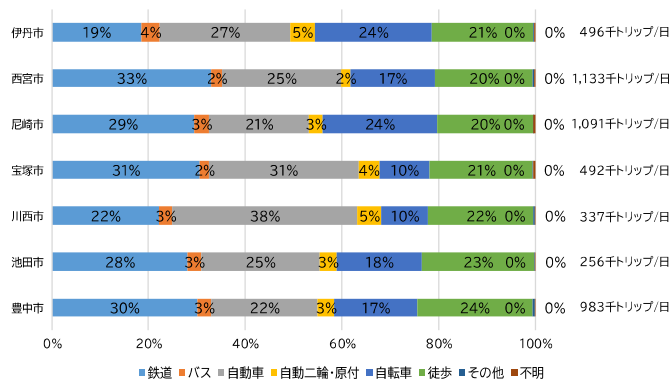
(出典)統計地理情報(総務省)、国土地理情報(国土交通省)

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。

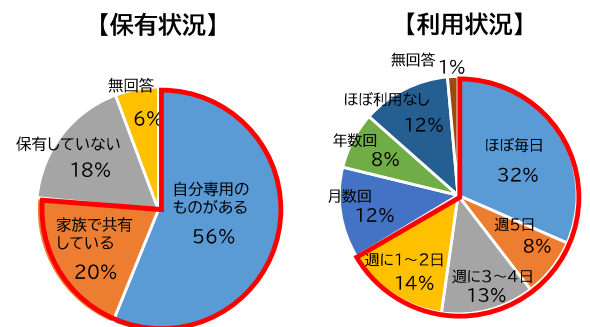
また、市民アンケート調査では、自転車保有状況は「自分専用のものがある」と「家族で共有している」を合わせて76%、利用状況では週1日以上利用する割合が67%となっていることから、自転車の利用が多いまちであることがうかがえます。

【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】

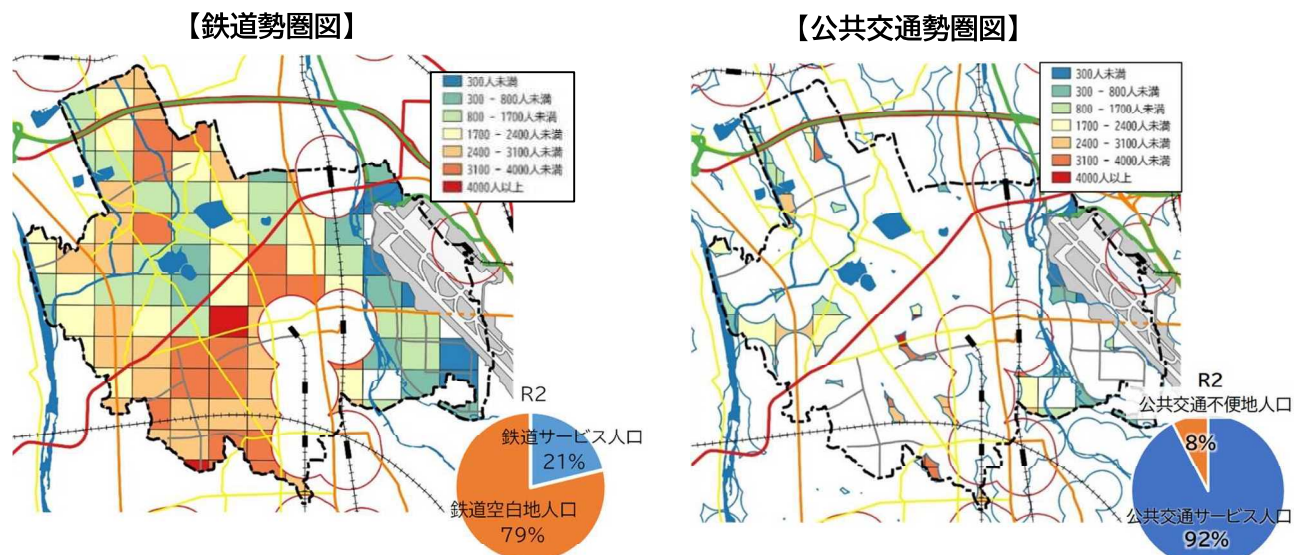


(出典)令和5年度伊丹市のおでかけに関するアンケート調査

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。

J R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。



(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

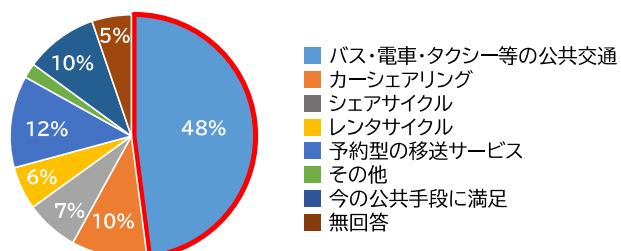
市民アンケート調査では、「自家用車がなくても安心して暮らすための交通手段・サービス」として、公共交通の充実を望む意見が約半数となっています。

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。

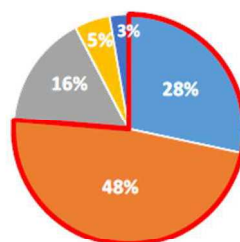
【公共交通に関する市民の満足度等について】

【自家用車が無くても安心して暮らすために、

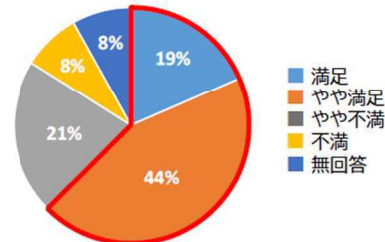
どの交通手段が望ましいか】



【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

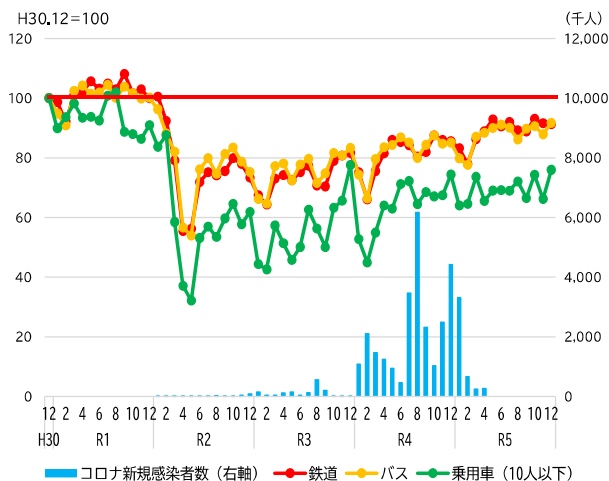
(出典)令和5年度伊丹市のおでかけに関するアンケート調査

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。

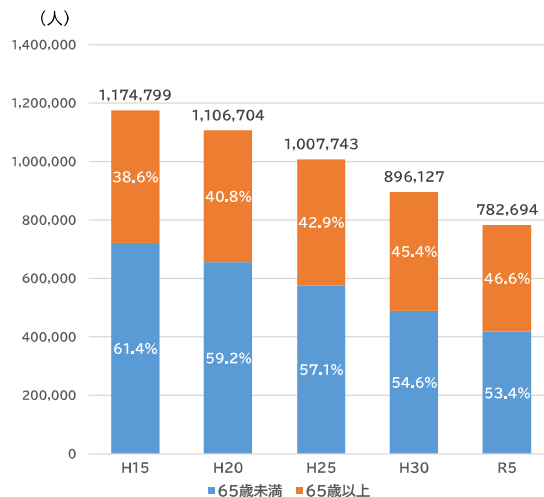
また、路線バスの運転に必要な大型二種免許の保有者数が全国的に減少しており、令和5年度の保有者数は20年前と比較して約3割減少するなど、深刻な運転士不足が進んでいます。

【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)】



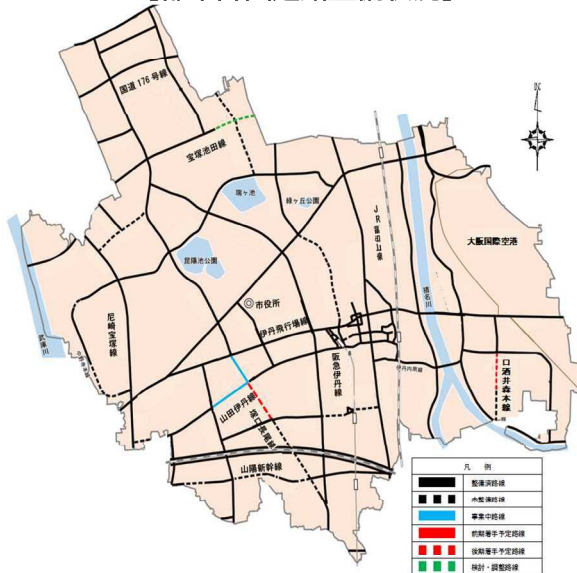
(出典)警察庁 運転免許統計

2.1.6 道路交通インフラ

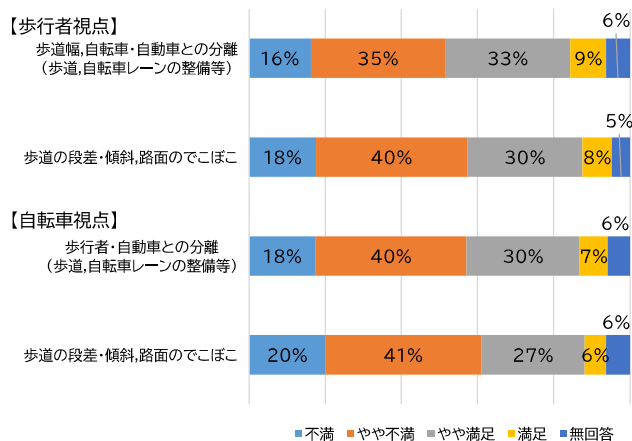
市の令和5年3月末時点の都市計画道路の整備状況は、計画延長79.96kmのうち約9割が整備済となっています。一方、市民アンケート調査では、自転車利用者の歩道・道路状況に対する満足度は、「やや不満～不満」が多く、満足度が低い傾向がみられます。

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
- 市内の鉄道駅圏外を補完し市民の移動を支えるバス交通
 - ✓ 鉄道駅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)
- 新型コロナウイルス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

