

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。

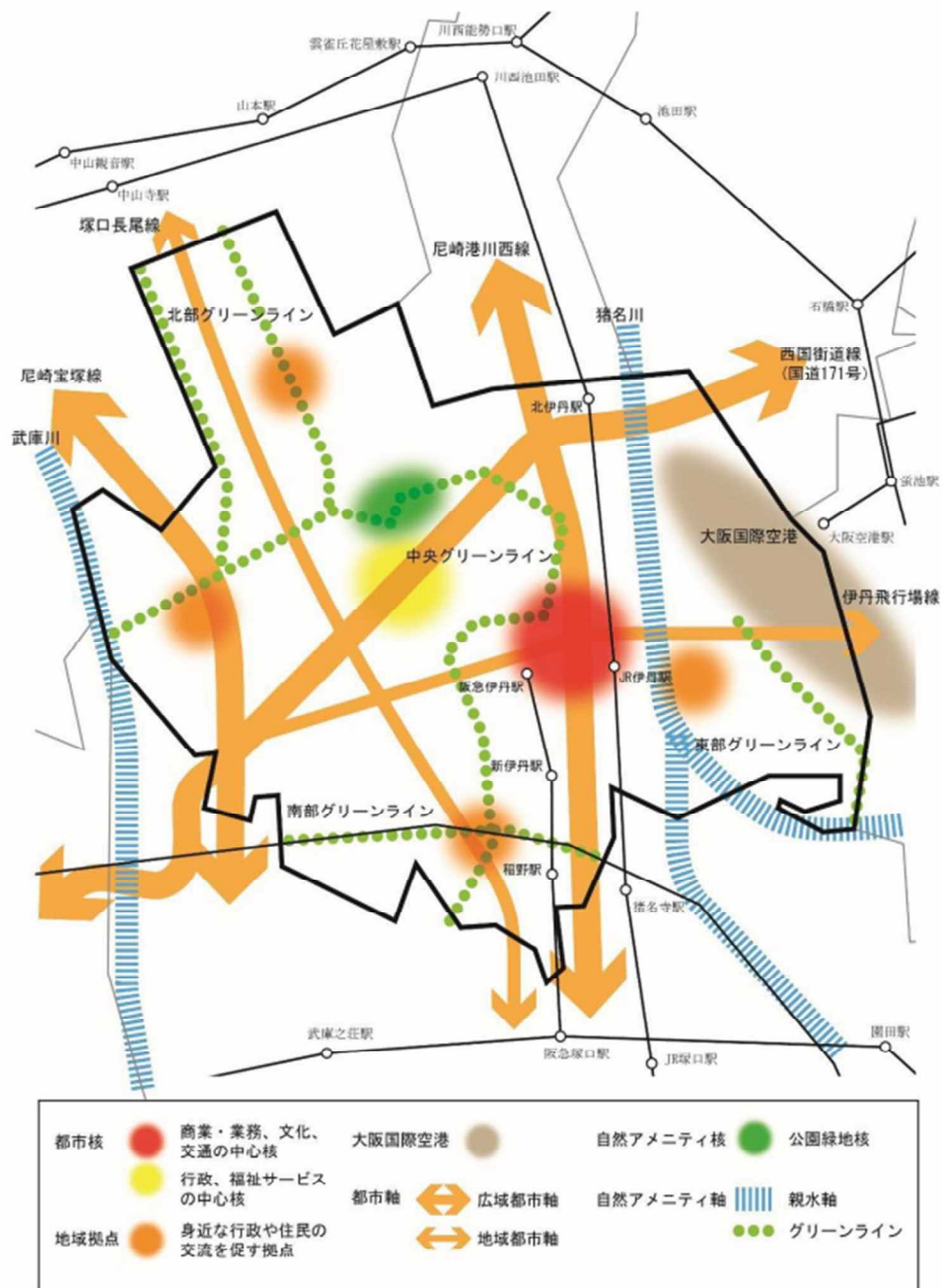


3.1.2 都市構造

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、本市のうまい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めます。
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、整備に取り組めます。

【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、自由に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。

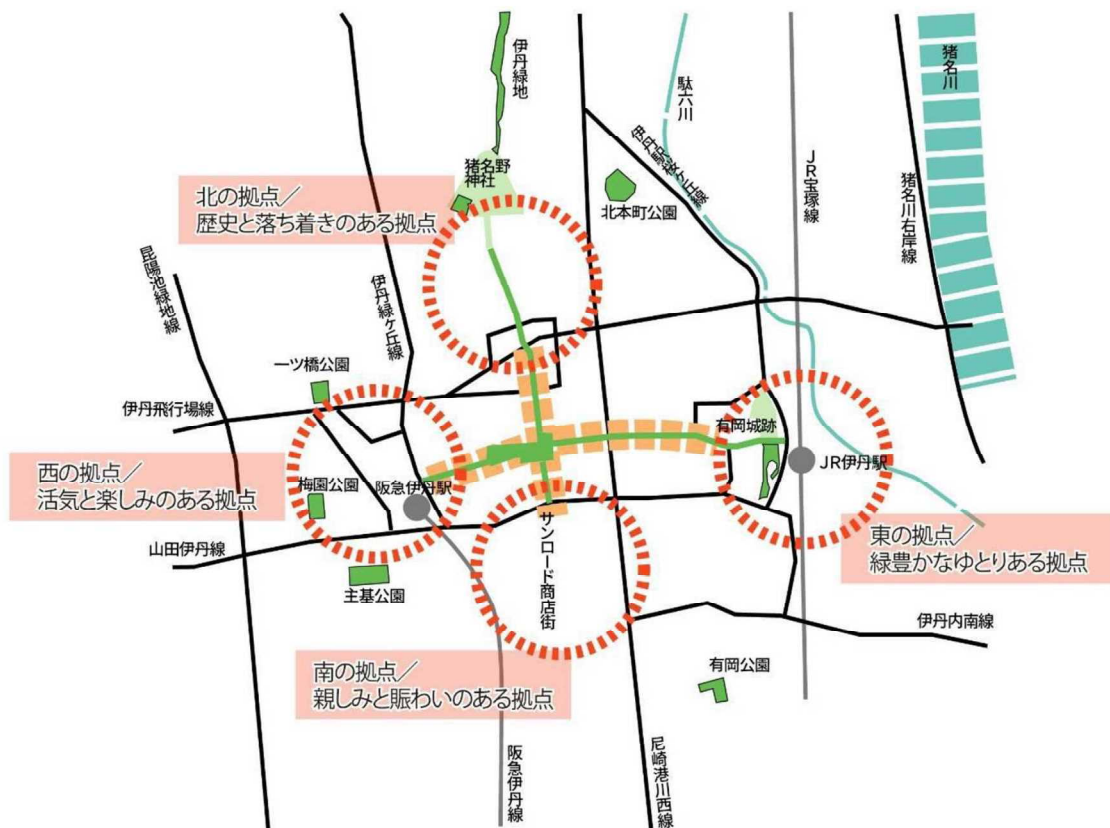
項目	説明
環境に配慮した都市づくり	道路の低騒音舗装や適正な街路樹等の道路緑化などの実施に努め、自動車交通による騒音、排気ガスなどの公害を軽減させ、沿道環境を改善していきます。
低炭素・循環型都市づくり	地球温暖化の防止を推進するため、バス・鉄道などの公共交通の利便性の向上により、交通手段の転換による自動車交通量の抑制に努めます。また、排出ガス規制や騒音規制の強化及び低公害車の普及促進、マイカーの使用自粛、アイドリングストップ運動の推進など、積極的な発生源対策を推進します。 自転車は環境にやさしく、環境保全の観点からも有効な交通手段であるため、自転車通行空間の整備による安全性・快適性の確保や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

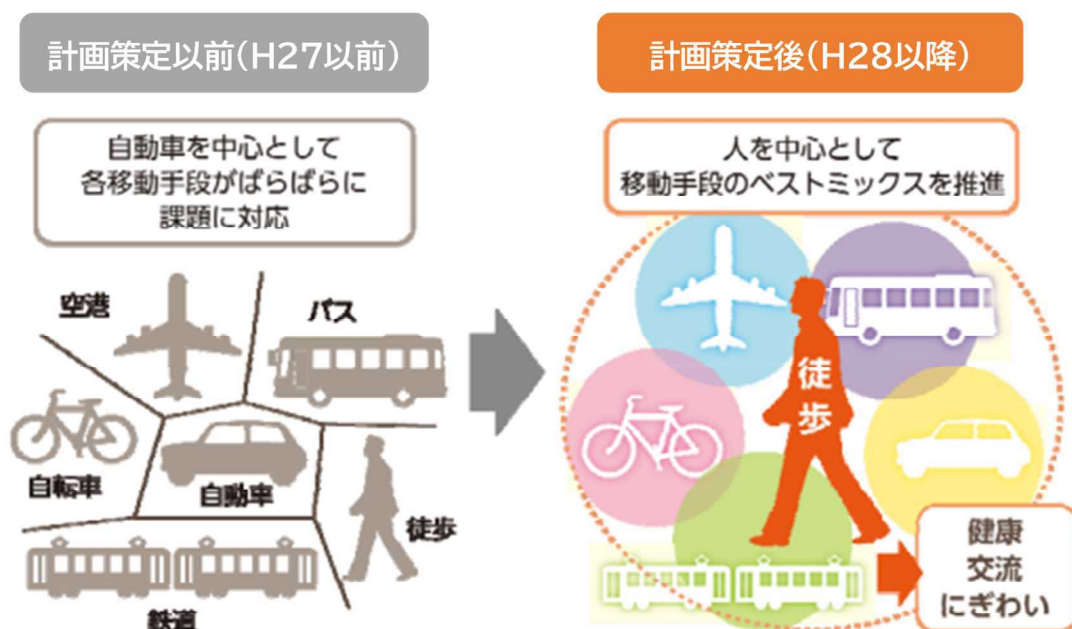
3.2.1 計画全体の方向性

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十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>

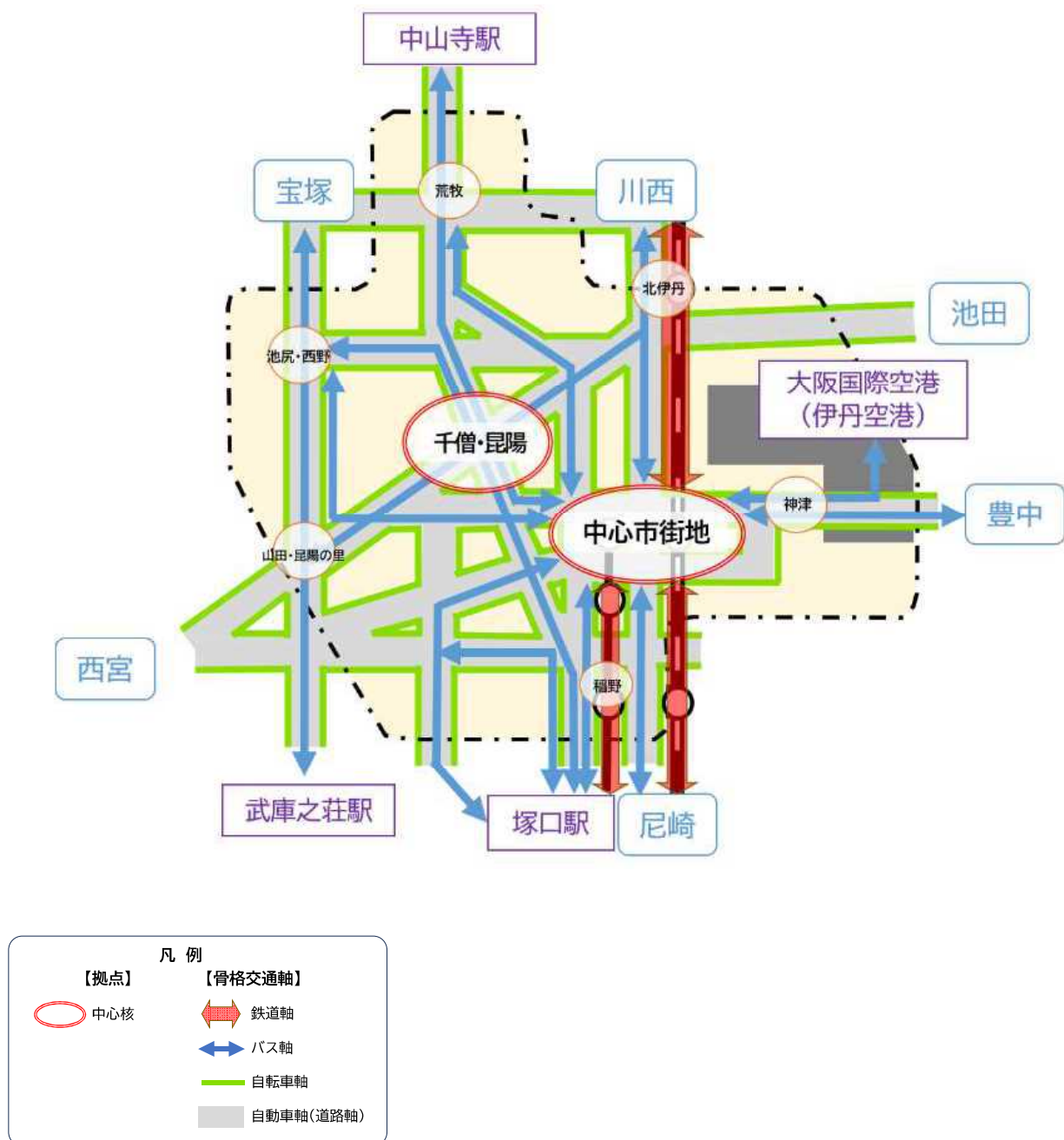


3.2.2 総合交通ネットワーク

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、比較的近距离のアクセスを可能と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が選択できるよう、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ー① 安全・安心な交通空間の維持・整備									
実施施策1ー①ー1 自転車通行空間の整備	○	○	○			→	→	→	→
実施施策1ー①ー2 歩行者通行空間の整備	○	○				→	→	→	→
実施施策1ー①ー3 都市計画道路の整備	○	○				→	→	→	→
実施施策1ー①ー4 道路構造物の計画的な保全	○	○				→	→	→	→
基本戦略1ー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	○		○		○	→	→	→	→
実施施策1ー②ー2 道路安全対策の推進	○	○	○			→	→	→	→
基本戦略1ー③ 子育て世帯、高齢者等への移動支援の推進									
実施施策1ー③ー1 子育て世帯等への移動支援の推進	○	○		○		→	→	→	→
実施施策1ー③ー2 高齢者等への移動支援の推進	○	○		○		→	→	→	→
基本戦略1ー④ 環境に配慮した交通まちづくり									
実施施策1ー④ー1 環境負荷の少ない道路整備の推進	○	○				→	→	→	→
実施施策1ー④ー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ー① 公共交通基盤の強化									
実施施策2ー①ー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ー①ー2 運転士等の人材確保対策の推進	○	○		○		→	→	→	→
実施施策2ー①ー3 グリーン経営・GXの推進	○	○		○		→	→	→	→
基本戦略2ー② 公共交通の利用促進									
実施施策2ー②ー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ー②ー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ー③ 公共交通の利用環境向上									
実施施策2ー③ー1 駅構内やバス停における待合環境の整備	○	○		○		→	→	→	→
実施施策2ー③ー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ー① 空港を活かしたまちづくり									
実施施策3ー①ー1 空港の利便性向上・利用促進	○	○		○		→	→	→	→
実施施策3ー①ー2 空港へのアクセス確保	○	○		○		→	→	→	→
基本戦略3ー② 中心市街地の回遊性・魅力の向上									
実施施策3ー②ー1 回遊性を高める移動手段の充実	○					→	→	→	→
実施施策3ー②ー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	○					→	→	→	→

