

伊丹市総合交通計画 (令和6年度改訂版) 令和7年度進捗状況の評価(案)

令和8年度第1回 伊丹市総合交通会議進捗管理部会

日時:令和8年8月6日(木)14時～
場所:伊丹市役所 2階 201会議室

1.基本戦略

【予定を上回る】【予定通り】【予定を下回る】【未着手】【完了】の5段階評価

1-① 安全・安心な交通空間の維持・整備(4施策)

◆進捗状況が【予定通り】の施策 4施策

- 1-①-1 自転車通行空間の整備
- 1-①-2 歩行者通行空間の整備
- 1-①-3 都市計画道路の整備
- 1-①-4 道路構造物の計画的な保全

1-② 交通安全対策の推進(2施策)

◆進捗状況が【予定通り】の施策 2施策

- 1-②-1 交通安全対策の推進
- 1-②-2 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(2施策)

◆進捗状況が【予定通り】の施策 2施策

- 1-③-1 子育て世帯等への移動支援の推進
- 1-③-2 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(2施策)

◆進捗状況が【予定を上回る】施策 1施策

- 1-④-2 スマートムーブの推進

◆進捗状況が【予定通り】の施策 1施策

- 1-④-1 環境負荷の少ない道路整備の推進

2.評価指標

評価指標	性質	基準年度 R5	R7	目標年度 R10
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	↑	目標 実績	9.9 9.9	12.2 —
交通安全教室の参加者数 (人/年)	↑	目標 実績	4,800 6,524	4,875 —
人口1万人当たりの年間の 自転車関連事故件数(件)	↓	目標 実績	8.0 6.1	7.7 —
人口1万人当たりの年間の 交通事故発生件数(件)	↓	目標 実績	21.7 18.7	21.4 —
歩道(街路樹)再整備延長 (km)	↑	目標 実績	2.9 2.5	5.6 —
都市計画道路事業進捗率 (%)	↑	目標 実績	89.1 89.1	89.4 —
モビリティ・マネジメント等 実施件数(件)	↑	目標 実績	21 16	24 —
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	↑	目標 実績	74.5 74.1	75.4 —

3.主な実施内容

【自転車青切符制度導入に係る周知・啓発】

近年、全国的に交通事故に占める自転車事故の割合が増加傾向にあることや、自転車の交通違反による検挙件数が増加していることから、迅速な処理を可能としつつ、悪質・危険な交通違反に対する実効性のある責任追及が求められたことを背景として、自転車の交通違反に青切符制度が令和8年4月1日に導入されました。

これに先立ち、市と警察が連携し、ホームページや交通安全教室等での機会を通じて自転車の交通ルール、青切符制度についての情報発信等を行いました。

＜交通安全教室の様子＞



＜青切符制度導入チラシ＞

2026年4月1日から
～自転車への**青切符**の導入！～
交通反則通告制度

詳しくはこちら

対象は**16歳以上**！
こんな違反は反則金の対象
以下一挙一動！

携帯電話の使用等（保持）
反則金 **12,000円**

信号無視（赤色等） 通行区分違反（車道の右側通行、歩道通行等）
反則金 **6,000円**

イヤホンの使用。
一時不停止 無灯火
反則金 **5,000円**

意断踏切入り
反則金 **7,000円**

二人乗り 並進
反則金 **3,000円**

兵庫県警察本部 交通部 交通企画課

【小学校区別自転車事故マップの更新】

伊丹市は、平坦でコンパクトな地域特性から、他市に比べ自転車利用が多く、令和7年における交通事故全体に占める自転車関連事故の割合が33%と、兵庫県の平均25%を上回っています。

そこで、自宅周辺など身近な地域において自転車事故が多発している地点を知り、より注意を払うきっかけとなるよう、小学校区別の「自転車事故マップ」を更新しました。今回の更新では、過去に自転車の事故が発生した地点を地図上に落とし込み、特に重なった地点を事故が多かった場所として写真で紹介したり、事故を防止するためのポイントを示したイラストを盛り込むなど、視覚的にもわかりやすい工夫をしました。

小学校区別自転車事故マップは、オリジナル啓発動画とともに交通安全教室の教材として活用し、交通安全意識の高揚を図りました。

＜小学校区別自転車事故マップ＞



【市公共施設にEV充電器を設置】

市では、脱炭素社会の実現及び環境に配慮した交通まちづくりへの寄与を目的に、市内16箇所の公共施設に市民等が利用できるEV充電器の整備を行い、電気自動車(EV)の普及拡大を図りました。

さらに、伊丹市役所に設置された急速充電器は豊中市伊丹市クリーンランドにてごみの焼却熱を利用して発電したCO₂フリー電力を活用しており、走行時のCO₂排出量が実質ゼロとなるゼロカーボン・ドライブを実現します。

＜伊丹市公共施設EV充電器設置場所＞



連番	施設名
①	伊丹市役所本庁舎
②	人権啓発センター（ふらっと）
③	サンシティホール（シルバージュップ前）
④	地域福祉総合センター（いきいきプラザ）
⑤	障害者福祉センター（アイ愛センター）
⑥	労働福祉会館（スワンホール）
⑦	口酒井遺跡駐車場（Dパーキング口酒井2丁目）
⑧	新田中野住宅（3号館24時間駐車場）

連番	施設名
⑨	鶴田団地（デイパーク鶴田団地第2駐車場）
⑩	タイムズ伊丹市立JR伊丹駅前駐車場
⑪	タイムズ伊丹市立宮ノ前地区地下駐車場
⑫	荒牧バラ公園（第2駐車場）
⑬	昆陽池公園（立体駐車場）
⑭	伊丹スカイパーク（北駐車場）
⑮	TOYO TIRES伊丹スポーツセンター（第1駐車場）
⑯	緑ヶ丘体育館（体育館裏駐車場）

4.計画の進捗に対する評価

各基本戦略に位置付けた実施施策は、いずれも予定通りに取り組みされており、評価指標では「**年間の自転車関連事故件数**」が目標を達成するなど、概ね良好な進捗状況であると評価できます。

交通安全対策の推進の取組では、**小学校区別の自転車事故マップ**を更新するなど、わかりやすい情報発信に寄与する取組が進められています。

令和8年4月1日から導入された**自転車青切符制度**を契機に、市民の自転車交通ルールに関する関心が高まっていることから、引き続き交通安全教室や街頭啓発活動等による交通安全意識の高揚を図るとともに、自転車レーン等をはじめとする、自転車通行空間の整備を引き続き行い、ハード・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必要があると考えます。

阪急電鉄による令和7年4月の介助予約システム「**PAパッセンジャー**」導入によって車椅子利用者等が安心・快適に移動するための環境が整備されるなど、障がい者等の社会参加を促進する取組が進められています。

また、電気自動車(EV)の普及拡大に向けた、市内16カ所の**市公共施設におけるEV充電器の設置**は、脱炭素社会の実現及び環境に配慮した交通まちづくりに寄与する取組であると考えます。

1.基本戦略

【予定を上回る】【予定通り】【予定を下回る】【未着手】【完了】の5段階評価

2-① 公共交通基盤の強化(3施策)

- ◆進捗状況が【予定を上回る】の施策 1施策
 - 2-①-2 運転士等の人材確保対策の推進
- ◆進捗状況が【予定通り】の施策 2施策
 - 2-①-1 交通需要に応じた公共交通サービスの提供
 - 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

2-② 公共交通の利用促進(2施策)

- ◆進捗状況が【予定通り】の施策 2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
 - 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

2-③ 公共交通の利用環境向上(2施策)

- ◆進捗状況が【予定通り】の施策 2施策
 - 2-③-1 駅構内やバス停における待合環境の整備
 - 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

2.評価指標

評価指標	性質	基準年度 R5	R7	目標年度 R10
市バス年間輸送人員※2 (万人/年)	↑	目標	1,366	目標
		実績	1,321	実績
		目標	1,320	目標
		実績	931	957
市バス1キロ当たりの輸 送人員※3 (人/総運行距離数)	↑	目標	5.73	目標
		実績	5.34	実績
		目標	5.63	目標
		実績	3.76	4.03
市バス利用者満足度(%)	↑	目標	82.1	82.1
		実績	82.1	63.4
1日の鉄道乗降客数(人)	↑	目標	98,415	103,200
		実績	95,225	99,845
モビリティ・マネジメント 等実施件数(件)	↑	目標	21	24
		実績	19	16

※2:R7 …市バス特別乗車証による輸送人員を含む年間総輸送人員
R8～10…乗降カメラセンサーによる年間総輸送人員
※3:R7 …市バスにおける1キロ当たりの年間総輸送人員
R8～10…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

基本目標2 交流を支える持続可能な公共交通の維持・確保

3.主な実施内容

【キッズフェスいたみ2025】

令和7年11月2日に伊丹スポーツセンターにてキッズフェスいたみ2025が開催されました。イベントでは、関西まちWe'll※4との連携協定に基づき、阪急電鉄とJR西日本による展示・制服着用体験コーナーが出展されました。さらに、阪急バスによる車両展示や運転席に座って実際にハンドルやウインカーに触れることのできる運転士なりきり体験なども行われました。

これら交通事業者間の協力体制の基、各社の取組等の紹介を通じた公共交通のPRを行い、需要の掘り起こしや将来の利用者獲得に繋げました。

<阪急電鉄制服着用体験コーナー>



<JR西日本制服着用体験コーナー>



<阪急バス車両展示>



※4:鉄道事業者、路線バス事業者等が参画する地域の脱炭素化を環境にやさしい公共交通という特長を活かして、沿線自治体と連携しながら推進・貢献していく事業体

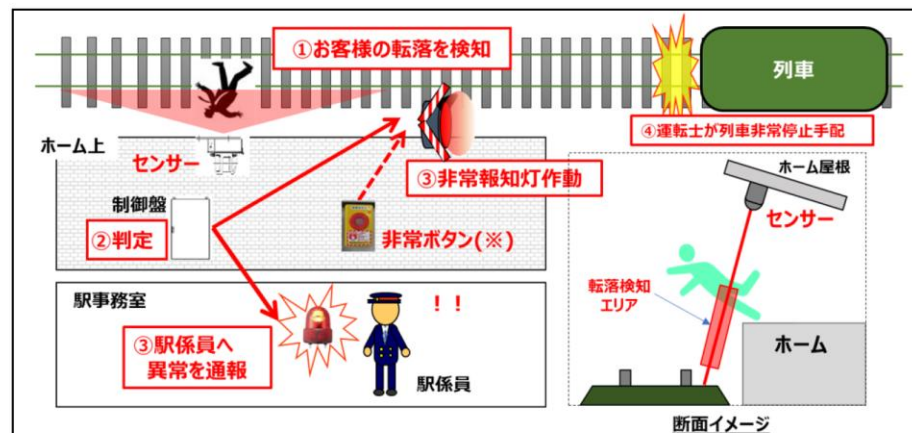
【JR北伊丹駅でホーム安全スクリーン使用開始】

JR西日本は、令和5年4月1日より、「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、令和8年2月20日に北伊丹駅において「ホーム安全スクリーン」の使用が開始されました。

今後は、令和9年度にJR伊丹駅への導入が計画されており、鉄道利用者の安全性の確保に向けた取組が進められています。

<ホーム安全スクリーンの概要>

駅ホームの屋根や天井に取り付けられたセンサーで利用者の転落を検知すると駅係員・乗務員へ異常を通報し、速やかに列車を非常停止するシステム



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

4. 関連施策

【阪神バスが自動運転EVバス実証実験を実施】

路線バスの運転士不足という課題に対し、持続可能な交通体系の構築を図るとともに、次世代モビリティの実用化に向けて自動運転による近距離輸送サービスのニーズ把握や諸課題の把握・検証を目的に、令和7年10月～令和8年2月に西宮市域で自動運転EVバス実証実験が行われました。

実証実験では、運転者が操作の責任を負った上で、特定の条件においてシステムがハンドルやアクセル、ブレーキ等の操作を自動で行う自動運転レベル2で運行されました。

本市においては、本実証実験車両の試乗を行うなど、調査・研究を進めました。

<自動運転EVバス実証実験「甲子園スマートエコライン」>

中型バスタイプの自動運転車両、自動運転EVバス「Minibus2.0」が運行され、最高速度35km/hでの自動運転に対応し、カメラやLiDAR等のセンサー類を用いて自己位置や障害物を認識します。



5. 計画の進捗に対する評価

各基本戦略に位置付けた実施施策は、いずれも予定通りに取り組まれており、評価指標では、「1日の鉄道乗降客数」が目標を達成しています。なお、令和8年度から「市バス年間輸送人員」及び「市バス1キロ当たりの輸送人員」の集計方法の変更とそれに伴う目標値の見直しを行ったことから、今回は評価を見送り、来年度に行う令和8年度進捗状況の評価において評価することとします。

公共交通の利用促進の取組では、市と地域脱炭素推進コンソーシアム関西まちWe'llとの間で公共交通の利用促進など、地域の脱炭素に貢献する取組を連携・推進することを目的とした協定が令和7年6月30日に締結され、同協定に基づきキッズフェスいたみ2025に阪急電鉄、JR西日本が参画するなど、次世代の公共交通利用者の獲得や隠れた需要の掘り起こしにつながる取組が進められています。

公共交通の利用環境向上の取組では、令和8年2月にホーム安全スクリーンがJR北伊丹駅において使用が開始されるなど、鉄道利用者が安全に利用できる環境づくりが進められました。

引き続き、県、市、交通事業者等が連携した公共交通の利用促進に取り組むとともに、需要に応じた持続可能な公共交通サービスの維持・確保に向け、自動運転バスの社会実装など将来を見据えた調査・研究を進めるとともに、運転士不足をはじめとする地域公共交通が直面する課題解決に向け、取り組む必要があると考えます。

1.基本戦略

【予定を上回る】【予定通り】【予定を下回る】【未着手】【完了】の5段階評価

3-① 空港を活かしたまちづくり(2施策)

◆進捗状況が【予定通り】の施策 2施策

3-①-1 空港の利便性向上・利用促進

3-①-2 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(2施策)

◆進捗状況が【予定を上回る】施策 1施策

3-②-1 回遊性を高める移動手段の充実

◆進捗状況が【予定通り】の施策 1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

2.評価指標

評価指標		性質	基準年度 R5	R7	目標年度 R10
空港線バス乗降客数※5 (千人/年)	↑	目標		450	
		実績	416	461	
		目標			380
		実績	307		—
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)	↑	目標		109,680	126,950
		実績	104,460	135,773	—
市営自転車駐車場利用台数(台/日) ※1日当たりの平均台数	↑	目標		6,726	6,865
		実績	6,680	7,091	—
年間の駐車場利用台数(台/日) ※1日当たりの平均台数	↑	目標		800	812
		実績	797	787	—
放置自転車等台数(台/日) ※特定日における台数	↓	目標		56	53
		実績	56	21	—

※5:R7 …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」の年間乗降客数

R8~10…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

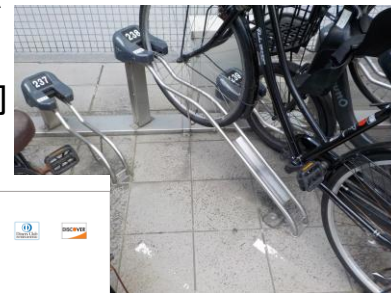
【官民連携シェアサイクル普及促進事業を開始】

協定に基づき、「シェアサイクルの普及促進」と「新たな移動手段の情報提供」に官民連携で取り組み、市民の移動手段について選択肢を広げ、多様なニーズに応える取組を進めています。

新設ステーション(市有地)
 既設ステーション(民有地)



令和8年4月から、駐輪台数を増加するとともに、多様な決済方法への対応やWeb上で駐輪場の満空情報の確認が可能となるなど、利用者の利便性の向上が図られました。



利用できる決済方法



各基本戦略に位置付けた実施施策は、いずれも予定通りに取り組みされており、評価指標では「中心市街地4エリアにおける1日あたりの流動人口」が目標を達成するなど、良好な進捗状況であると評価できます。

空港を活かしたまちづくりの取組では、長距離国内便の規制緩和の要望や空港イベント等における空港アクセスバスの利用促進PRなど、空港の利便性向上につながる取組が行われました。

令和8年4月から供用開始された**シェアサイクルの官民連携による普及促進**など、中心市街地をはじめとする地域における市民、来街者の移動手段の充実を図り、地域資源を活かした交通まちづくりに一層取り組む必要があると考えます。