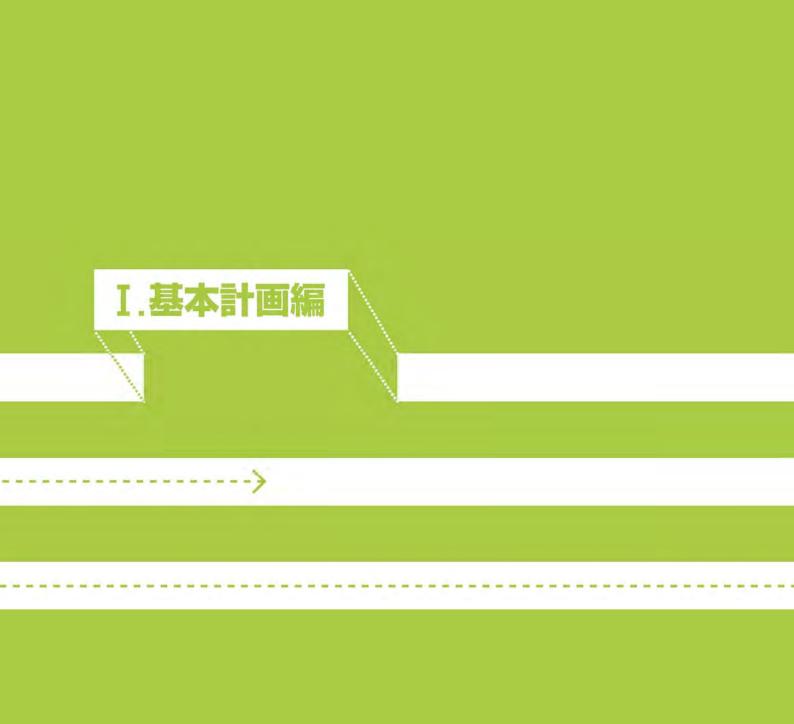
伊丹市 総合交通計画



it 伊丹市

	I.基本計画編 目 次	
第1章	計画の目的と構成	I - 1
1.1	計画策定の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	I - 1
1.2	計画の位置づけ	I - 1
1.3	計画の構成	I - 2
1.4	計画の期間	I - 2
第2章	伊丹市の交通をとりまく現状と課題	I - 3
2.1	伊丹市の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
2.2	伊丹市の人の動きの概要	I -13
2.3	個人属性別に見た移動状況	I -19
2.4	伊丹市における交通の現状	I -24
2.5	現状と課題のまとめ	I -45
第3章	総合交通計画の方向性	I -46
3.1	基本理念 ·····	I -46
3.2	上位計画の概要	I -47
3.3	総合交通計画推進にあたっての基本的考え方	
3.4	基本目標の設定	I -55
3.5	施策体系	
3.6	期待される効果	I -58
第4章	計画の実現に向けて	
4.1	計画の実現に向けた3者の連携	
4.2	総合交通計画の推進	I -61
	Ⅱ.実施計画編 目 次	
実施	施計画編とは ······	Ⅱ- 1
基本目標	標1.快適な移動を支える都市の道路空間の整備	II - 2
基本基	戦略 1 - ① 自転車の安全·快適な利用の促進······	I I - 2
基本基	戦略 1 - ② 安全·快適で歩いて元気になるみちづくり	II - 5
基本基	戦略1-③ 目的や役割に応じた効率的な道路整備	II - 9
基本基	戦略1-④ 環境に配慮した交通まちづくり	II -13
基本目標	標 2 . 交流を支える公共交通の充実	II -14
基本	戦略 2 - ① 鉄道利便性の向上	II -14
	戦略 2 - ② バス利便性の向上	
基本基	戦略 2 – ③ ユニバーサルデザイン(バリアフリー化)の推進	II -19
基本基	戦略 2 – ④ 公共交通の利用促進	II -21
基本目標	標3.中心市街地の回遊性とにぎわいの向上	II -24
	戦略3-① 中心市街地回遊性の向上	
	戦略 3 – ② 空港を活かしたまちづくり	
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	II -29
	標4.地域でつくる交通まちづくり	
	戦略4-① 地域でつくる交通まちづくり	
=7000		ш 10



第1章 計画の目的と構成

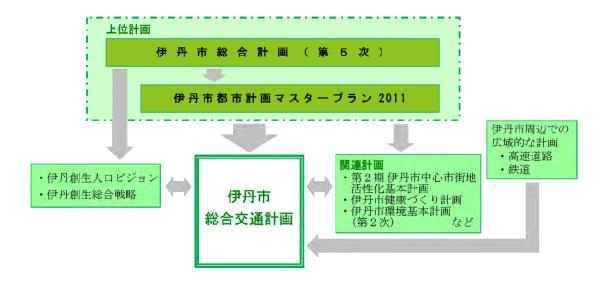
1.1 計画策定の目的

伊丹市では、「伊丹市総合計画(第5次)」で掲げる「みんなの夢 まちの魅力 ともにつくる 伊丹」の将来像実現のため、"市民が主体となったまちづくりの実現"を基本目標としており、また、「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」においても、"パートナーシップによるまちづくりの推進"による「環境が大切にされ暮らしやすさと調和したまち」を都市づくりの目標としています。

交通基盤整備においても、これまでの行政が中心となって進めてきた需要に対応した整備から、 市民一人ひとりが主体となって考え、多様なニーズに対応した質の高い整備が求められています。 また、これからの人口減少・高齢化の進展や、健康や環境問題への意識の高まり、伊丹市の特徴 である利用者の多い自転車や路線バスの望ましい利用のあり方、増加が予想される国内外から伊 丹市を訪れる人など、様々な課題に対応したこれからの伊丹市にふさわしい交通体系をめざして 本計画を策定します。

1.2 計画の位置づけ

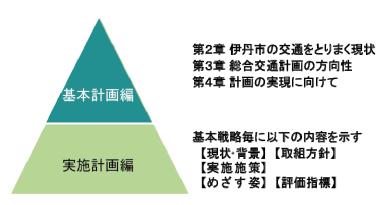
本計画は、「伊丹市総合計画(第5次)」及び「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」を上位計画とし、現在の人口規模の維持をめざした「伊丹創生総合戦略」や、中心市街地、健康、環境などの他部門での関連計画と連携し、整合を図りながら、伊丹市周辺での高速道路や鉄道などの広域的な計画も踏まえて、伊丹市のめざすべき将来像に向けた交通のあり方を示すものです。



1.3 計画の構成

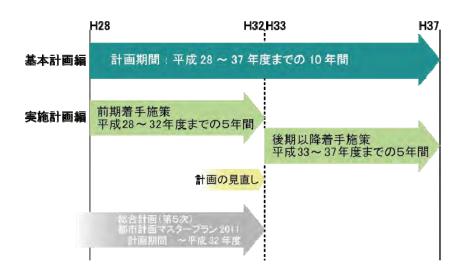
本計画は、計画の基本理念等を示す「I. 基本計画編」と基本理念実現に向けて実施すべき施 策を示す「II. 実施計画編」で構成しています。

- 「I. 基本計画編」の第2章では、伊丹市の交通をとりまく現状と課題を整理し、第3章では、本計画の方向性として基本理念や施策体系などを示しています。第4章では、計画の実現に向けた今後の推進方策について示しています。
- 「II. 実施計画編」では、計画期間内に実施する施策についての具体的内容等について示しています。



1.4 計画の期間

本計画の計画期間は、平成 28 (2016) 年度~平成 37 (2025) 年度の 10 年間とします。 平成 32 (2020) 年度までの5年間を前期、平成 37 (2025) 年度までの5年間を後期とし、 実施計画編では主に前期に実施する施策についてとりまとめています。なお、前期の最終年度と なる平成 32 (2020) 年度において、計画の見直しを行います。

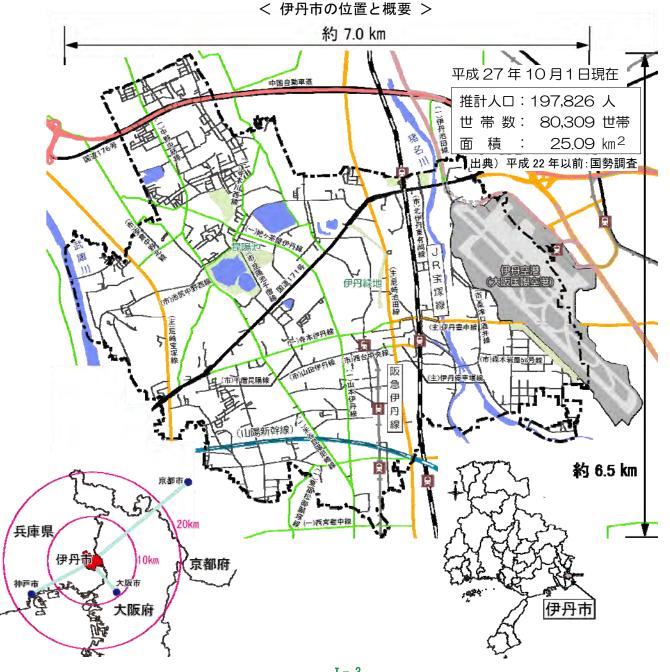


第2章 伊丹市の交通をとりまく現状と課題

2.1 伊丹市の概況

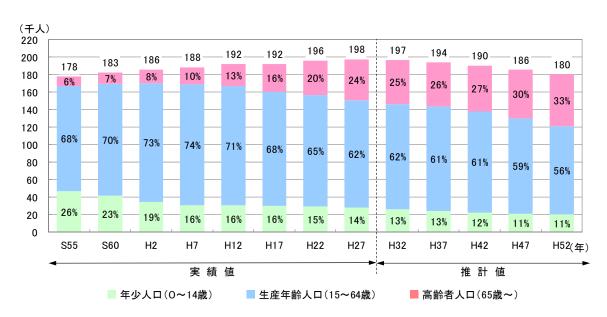
(1) 位置:地勢

- ・伊丹市は、阪神間地域の南東部に位置しており、東は大阪府と接している人口約20万人の都 市であり、東西約7.0 km、南北約6.5 km、総面積は25.09 km²です。
- ・武庫川、猪名川によってつくられた武庫平野の中心にある伊丹台地とその東部の猪名川沿に広 がる低地からなっており、高低差は39mで、市全体が平坦な地形になっています。
- ・関西のほぼ中心に位置しており、古くから"摂津のへそ"と言われてきました。神戸市、京都 市を結ぶ線上にあり、大阪市へは約10kmと近くなっています。
- ・瀬戸内式気候に属しており、一年を通して温暖で降水量の少ない気候です。



(2) 人口

- ・市の人口は、平成27年で約19万8千人です。
- ・昭和55年以降、増加し続けており、市では平成37年に約20万人まで増加することを目標としていますが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成27年をピークに減少し、平成52年には、約18万人に減少するとされています。
- ・平成27年の65歳以上の人口は24%を占め、高齢化が進展しています。
- ・今後の人口減少以上に、65歳までの人口が減少していくことにより、平成52年には、65歳以上の人口が33%を占め、約3人に1人が65歳以上になると推計されています。



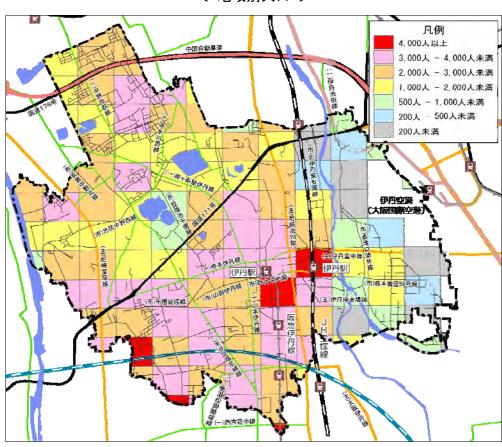
< 人口・高齢化率*・年少人口比率の推移 >

*) 平成 27 年は国勢調査(平成 22 年 10 月1日)の確定値に、住民基本台帳法に基づく 移動数を反映したもの。

出典) 平成 22 年以前: 国勢調査

平成 32 年以降:「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年3月推計)」国立社会保障・人口問題研究所

- ・市の人口分布は、伊丹空港(大阪国際空港)周辺を除いて、市域全体で人口が多くなって います。
- ・また、隣接市とDID*の面積及び人口の割合を比較すると、尼崎市とともに伊丹市は市域のほとんどがDIDであり、市域全体に人口が分布しています。



< 地域別人口 >

出典) 平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計※

【面積】 【人口】 ■ DID内 ■ DID外 ■ DID内 ■ DID外 人口 面積 伊丹市 99.7 % 0.3 % 24.9 km 伊丹市 100.0 % 196,127 人 尼崎市 100.0 % 50.0 km 尼崎市 100.0 % 453,748 人 40.3 % 59.7 % 93.4 % 西宮市 40.3 km 西宮市 6.6 % 482,640 人 宝塚市 23.9 % 76.1 % 24.3 km 宝塚市 94.7 % 5.3 % 225,700 人 川西市 37.2 % 62.8 % 19.9 km 川西市 93.0 % 7.0 % 156,423 人 兵庫県6.9% 93.1 % 577.3 km 兵庫県 76.6 % 23.4 % 5,588,133 人 0% 20% 40% 60% 80% 100% 20% 40% 60% 80% 100%

< 伊丹市及び隣接市における全域に対するDIDの割合 >

出典) 平成 22 年国勢調査

・高齢化は、人口が少ない地域で高齢化率*28%以上の地域が見受けられますが、市内で高齢 化率が特に進んでいる地域はなく、市内全域で進んでいます。

凡例 中国自動車道 28%以上 21%以上~28%未満 14%以上~21%未満 14%未満 0% (一)婕ヶ茶屋伊丹線 伊丹空港 (大阪国際空港) 昆陽池 布港尼中野西鄉 C宝塚線 (市)中央天津線 (市)山田伊丹線 (市)西台中央線 主》尼崎宝塚線 (主)伊丹豊中線 酒 并線 (市)森本岩屋58号線 (市)行基町御願塚線 (主)伊丹停車場線 (一)阪急伊丹停車場線 程 (一)西宮豐中線

< 地域別高齢化率 >

出典) 平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計※

(3) 広域交通網

- ・市の東部を南北にJR宝塚線が走っており、JR福知山線で京都府北部と結ばれています。伊 丹市の南部に隣接する尼崎市のJR尼崎駅は、兵庫県西部と滋賀県を結ぶJR神戸線、京都線、 尼崎駅と奈良県までを結ぶJR東西線との乗換駅となっており、伊丹市はJR西日本の各路線 により、京阪神各地と結ばれています。
- ・JR宝塚線と並行して走る阪急電鉄伊丹線は、市の南部の阪急塚口駅で阪急電鉄神戸線とつながり、兵庫県西部から大阪市まで結ばれています。
- ・伊丹市は、東西に走る中国自動車道と名神自動車道の間に位置し、市の東部には阪神高速道路 池田線が南北に走っています。各道路は JCT で結ばれ、伊丹市と関西だけでなく、全国的な 道路網が形成されています。
- ・市の北西には中国自動車道宝塚 I.C が、東部には阪神高速道路池田線の池田、大阪空港、豊中北の出入口があり、高速道路利用が便利になっています。
- ・伊丹市には伊丹空港(大阪国際空港)があり、平成28年4月1日よりコンセッション*による関西国際空港との一体運用が開始され、今後は神戸空港を含めた3空港の一体的な活用が期待されています。
- ・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。

< 広域交通網 >

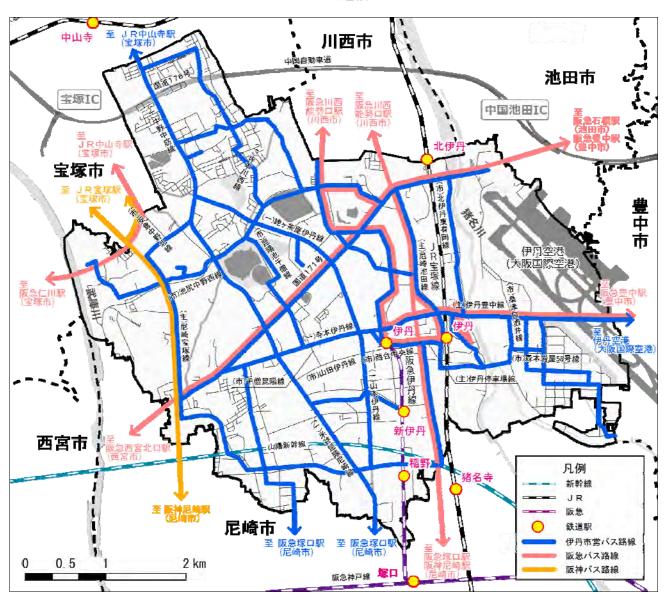


(4) 市内交通網

① 公共交通網

- ・市の公共交通は、鉄道と路線バスで構成されており、市の東部には伊丹空港(大阪国際空港) があります。
- ・市の東部をJR宝塚線、阪急電鉄伊丹線が南北に走り、路線バスは、市営バスが市全域をほぼカバーし、市営バスの路線を補完し、隣接する市域を結ぶ阪急バス、阪神バスが運行しています。

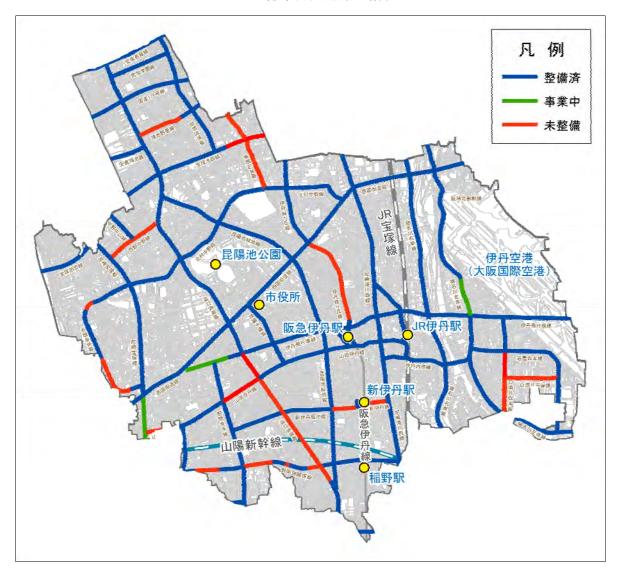
< 公共交通網 >



② 都市計画道路※網

- ・市の平成27年3月末時点の都市計画道路の整備状況は、計画延長81.51kmのうち70.07km(約86%)が整備済となっています。
- ・しかし一方で、10.86km(約13%)の未整備区間が残されており、都市計画道路区域内の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考慮して、必要性の検証を行い、都市計画道路網の見直しを進めています。

< 都市計画道路整備状況 >



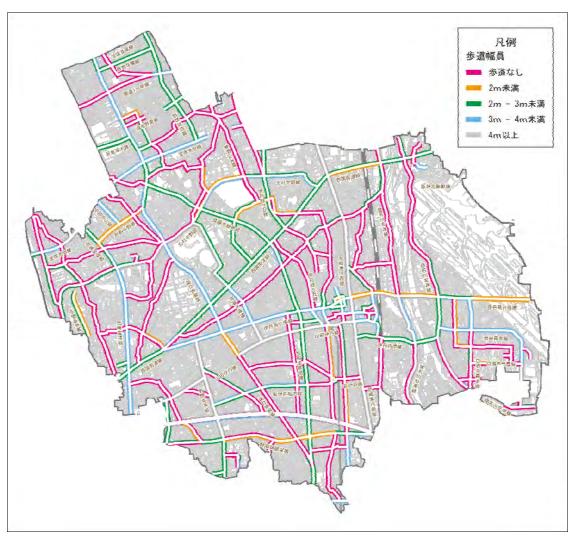
計画延長	整備済	事業中	未整備		
81.51 km	70.07 km	0.58 km	10.86 km		
(100.0 %)	(86.0 %)	(0.7 %)	(13.3 %)		

*) 平成27年3月末時点。

③ 歩道設置状況

- ・市の道路の歩道は、都市計画道路*としての整備が終わっている箇所でも、歩行者と自転車のすれ違いが安全にできる幅員3mより狭い歩道が多くなっています。
- ・狭い歩道上で歩行者と自転車が錯綜し、特に歩道に植樹帯などが設けられている箇所では、 幅員が3mであってもスムーズにすれ違いが出来ないだけでなく、歩行者、自転車ともに危 険な状態になっています。

< 歩道設置状況 >



*) 国道・県道・主要市道について示している。

< 歩道内での自転車と歩行者の錯綜 >

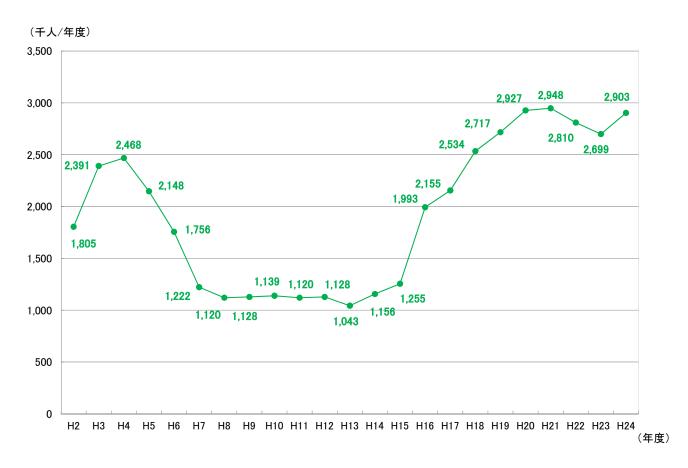


出典) 伊丹市自転車ネットワーク計画(平成 28 年3月)

(5) 観光の現状

- ・市の観光客は、平成4年度以降減少し、関西国際空港が平成6年9月に開港して阪神淡路大震災が平成7年1月にあった平成6年度では約1,756千人であり、さらに減少して、平成7年度以降平成13年度まで約1,100千人で推移していました。
- ・平成 20 年度には、伊丹スカイパークが全面オープンし、平成2年度以降最も多い約 2,927 千人にまで増加しています。
- ・調査対象が変更となった平成 22 年度は約 2,810 千人で、その後やや減少しましたが、平成 24 年度は約 2,903 千人に増加しています。

< 観光客の推移 >



- *) 平成 21 年度調査までは、年間入込 1,000 人以上、平成 22 年度調査以降は 10,000 人以 上の観光地、観光施設、イベント等の延べ入込数。
- **) 延べ入込数調査のため、複数の観光地を訪れた場合は重複してカウントされている。

出典)兵庫県市区町別主要統計指標

(6) 行財政状況

- ・市の生産年齢人口は、平成7年をピークに減少しており、平成37年には平成26年より約5千人減少すると推計されています。
- ・生産年齢人口の減少により、今後大幅な税収の増加が見込めないことに加え、高齢化に伴い、 福祉や医療に係る費用が増加すると考えられます。



< 市税収入と生産年齢人口の推移 >

*) 平成 37 年生産年齢人口は、「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年3月推計)」国立社会保障・ 人口問題研究所 における人口推計データ。

出典)「伊丹市の財政 ほんまに大丈夫?!~やさしい財政のおはなし」

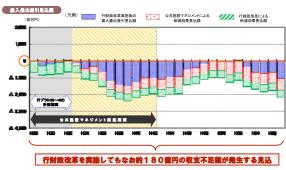
- ・また、現在、市が保有する公共施設等を、建築30年後に大規模改修、60年後に同じ規模で 建替えすると、平成28年度からの60年間で総額2,801億円、年平均47億円が必要にな り、平成21~25年度の5年間における維持・更新費の年平均23億円の約2倍になります。
- ・「伊丹市行財政プラン(平成 28 年度~平成 32 年度)」の計画期間5年間で、魅力ある都市経営、公共施設マネジメント*及び効率的な行政経営に取り組み、その取り組みを機能的にするための財政規律を設定してもなお、今後 30 年間で約 180 億円の収支不足額が発生すると予測されています。
- ・道路予算についても、これまで通りの右肩上がりではなく、整備する時代から今ある施設 を活かす時代への転換が求められています。

< 将来の公共施設等の更新費用 >



出典)「平成26年度伊丹市公共施設白書」

< 中長期財政収支見直し (行財政プランの取り組み後)>

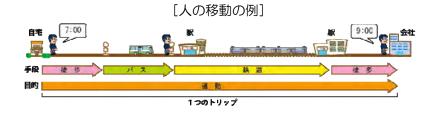


出典)「伊丹市行財政プラン(平成 28 年度~平成 32 年度)」

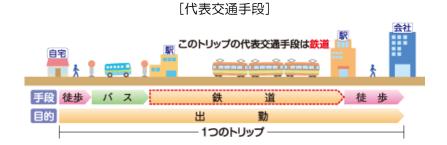
2.2 伊丹市の人の動きの概要

(1) 近隣市町や地域間の流動

- ・伊丹市における人の動きは、パーソントリップ調査結果から把握します。
- ・パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の 1 日のすべての動きをとらえるものです。
- ・パーソントリップ調査結果を分析することにより、地域全体の交通量を定量的に把握できるだけでなく、乗り換えを含めた交通手段の分担等の検討が可能になります。
- ・これまで昭和45年の第1回以降、10年ごとに京阪神都市圏において調査が実施されており、直近では平成22年に「第5回近畿圏パーソントリップ調査」が実施されました。
- ・人のある地点からある地点までの移動を「トリップ」といい、トリップは、移動の目的 ごとに1トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換え ても1トリップと数えます。



・パーソントリップ調査では、外出した人数の全人口に対する割合を「外出率」といい、 また、移動の際に利用する交通手段は、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利 用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」として 整理しています。



出典)「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」京阪神都市圏交通計画協議会 京阪神都市圏交通計画協議会 ホームページ

① 近隣市町及び市内地域間の流動

- ・市関連流動の内訳は、市内での流動が47%、市と市外との流動が53%で、市外との流動 がやや多くなっています。
- ・市外との流動においては、市南部の地区と尼崎市との流動が多く、笹原地区~尼崎市が約 1万3千トリップで最も多くなっています。以下、順に南地区、伊丹地区、池尻地区、稲 野地区と尼崎市との流動が多くなっています。尼崎市を細分化すると、南地区、笹原地区 から尼崎市内陸東部への流動や、笹原地区、池尻地区から尼崎市内陸西部への流動が多く なっています。また、天神川地区と宝塚市との流動も多くなっています。
- ・市内の地域間〇口流動*は、伊丹地区、有岡地区、稲野地区に関連した流動が多く、特に伊 丹地区~有岡地区、伊丹地区~稲野地区との流動が多くなっています。

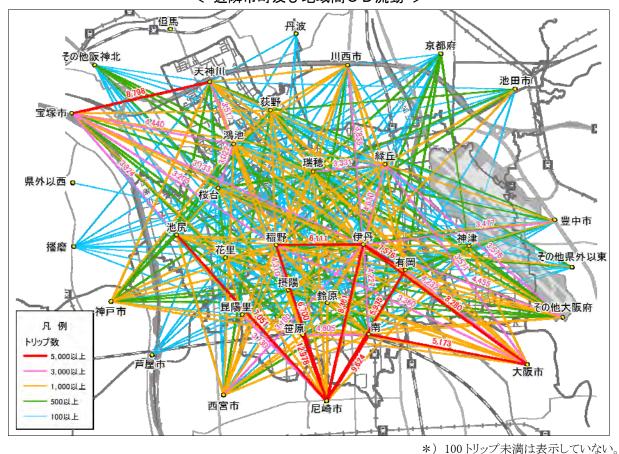
< 伊丹市関連流動の割合 >

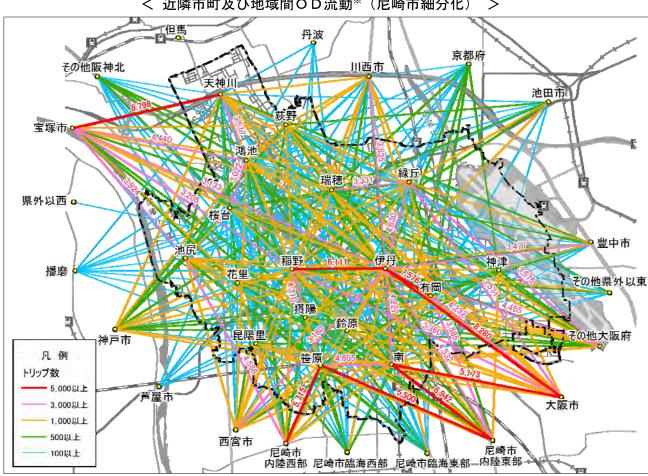
伊丹市内での流動 264千トリップ/日 (47%) 伊丹市と市外との流動 297千トリップ/日 (53%)

計 561 千トリップ/日

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

< 近隣市町及び地域間 〇 D 流動 >





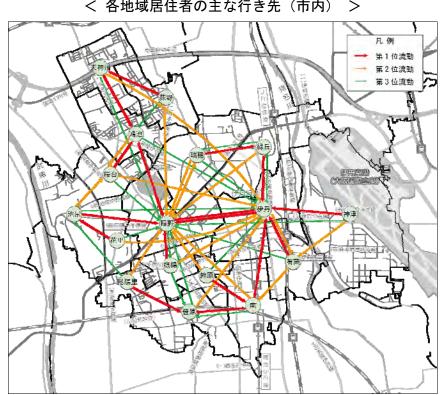
< 近隣市町及び地域間OD流動*(尼崎市細分化) >

*) 100 トリップ未満は表示していない。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

② 各地域居住者の主な行き先(市内)

・各地区に居住している人の、市内における主な行き先を集計して順位付けを行い、第1位流 動で比較してみると、市の中心部である伊丹地区及び稲野地区へ向かっている地区が多くな っています。



< 各地域居住者の主な行き先(市内)

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(2) 移動目的

- ・市の移動目的の割合は、帰宅を除くと買物や通院などの自由目的*が28%で最も多くなっ ています。
- ・また、平成 12 年から平成 22 年の目的構成の推移をみると、総量が減少していることか ら、各目的のトリップ数が減少している中で、自由目的だけが増加しています。

(トリップ/日) 出勤 自由 帰宅 登校 業務 H 12 99,680 31,544 146,098 55,895 238,336 571,553 17% 6% 26% 10% 42% 43.114 236.249 92.808 30.226 157,752 H 22 560,149 8% 17% 5% 28% 42% 0% 20% 40% 60% 80% 100%

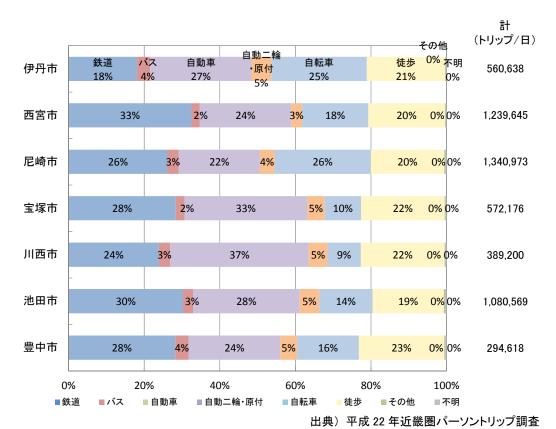
< 伊丹市関連トリップの目的構成の推移 >

出典) 平成 12年・平成 22年近畿圏パーソントリップ調査 (平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

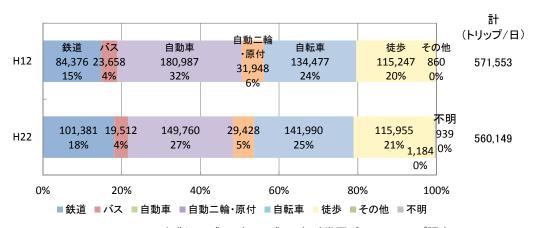
(3) 利用交通手段

- ・市の利用交通手段の割合は、自動車利用、自転車利用が約3割で高くなっています。
- ・隣接市と比較すると、自転車利用の割合は、南部の尼崎市を除いた近隣市では2割以下なのに対し、伊丹市は尼崎市と同様に約3割で高くなっています。
- ・また、鉄道利用の割合は伊丹市が約2割で最も低く、自動車利用の割合は約3割で、北部の 川西市、宝塚市、池田市より低い割合になっています。
- ・平成 12 年から平成 22 年の市の利用交通手段の推移をみると、自動車利用が割合、トリップ数ともに減少し、鉄道利用、自転車利用、徒歩が割合、トリップ数ともに増加しており、特に鉄道利用の増加が大きくなっています。

< 市町別関連トリップの代表交通手段分担率※ >



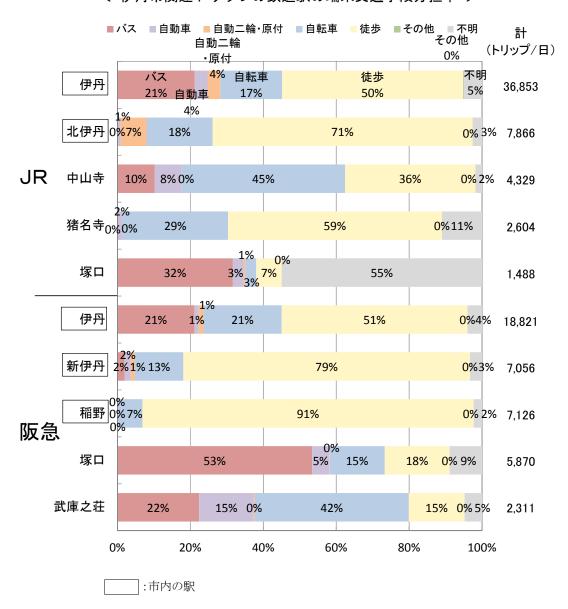
< 伊丹市関連トリップの代表交通手段の推移 >



出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査 (平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

- ・鉄道端末交通手段*は、市のいずれの駅でも徒歩利用が5割以上を占めており、特にJR北伊丹駅、阪急稲野駅、新伊丹駅では、徒歩が7割以上と高い割合になっています。
- ・JR伊丹駅、阪急伊丹駅では、徒歩以外の交通手段ではバス、自転車が約2割を占めています。
- JR北伊丹駅、阪急新伊丹駅、稲野駅では徒歩及び自転車で9割以上を占めています。
- ・市関連の移動で市外の駅を利用している人では、JR中山寺駅、猪名寺駅では徒歩、自転車が多く、JR塚口駅、阪急塚口駅では不明を除くとバスが5割以上を占めており、阪急武庫 之荘駅では自転車が多くなっています。

< 伊丹市関連トリップの鉄道駅の端末交通手段分担率 >



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査 (伊丹市関連トリップによる集計結果)

2.3 個人属性別に見た移動状況

(1) 外出率の比較

・平成 12 年から平成 22 年にかけて、主婦・無職、学生・生徒、64 歳以下の就業者の外出率は 低下していますが、高齢者では増加しています。特に 75 歳以上の高齢者は 11%増加してお り、活動的な高齢者が増加しているといえます。

97 % — **— 93 %** 100 % 84 % 91 % 80 % 71 % 81 % 64 % 53 % __70 % 60 % 42 % 40 % 20 % 0 % 高齢者 主婦·無職 学生·生徒 高齢者 就業者 全体 (75歳以上)(65~74歳)(64歳以下) (64歳以下)

< 個人属性別外出率の推移 >

*) 64 歳以下の職業不明者を除く。

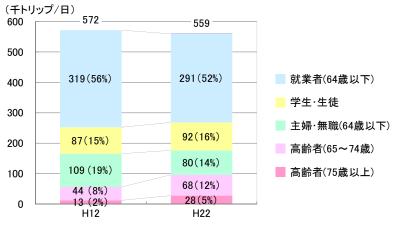
H12 H22

出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査 (平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

(2) 個人属性別の移動数の変化

- ・個人属性別の移動数は、平成 12 年から平成 22 年にかけて、主婦・無職、就業者は、移動量、 割合ともに減少していますが、高齢者、学生・生徒は移動量、割合ともに増加しています。
- ・特に 75 歳以上の高齢者は、移動量、割合ともに2倍以上、65~74 歳の高齢者は 1.5 倍に増加しています。

< 個人属性別の伊丹市関連移動の変化 >



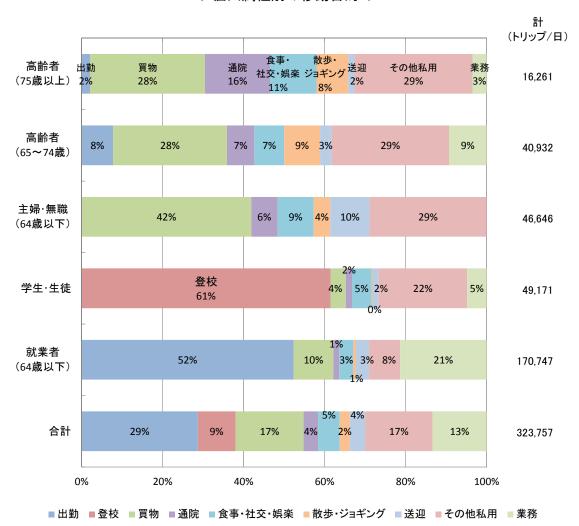
*)64歳以下の職業不明者を除く。

出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査 (平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

(3) 個人属性別移動目的

- ・75 歳以上の高齢者では、通院目的での移動が約2割、食事·社交·娯楽目的が約1割で、いずれも他の属性より高くなっています。
- ・主婦·無職では、買物目的が約4割で最も高く、送迎目的での移動が約1割で、いずれも他の 属性より高い割合になっています。
- ・また、散歩・ジョギングは、高齢者で約1割を占め、他の属性より高くなっています。
- ・学生・生徒では、登校に次いで、その他私用目的が約2割で高くなっています。

< 個人属性別の移動目的 >



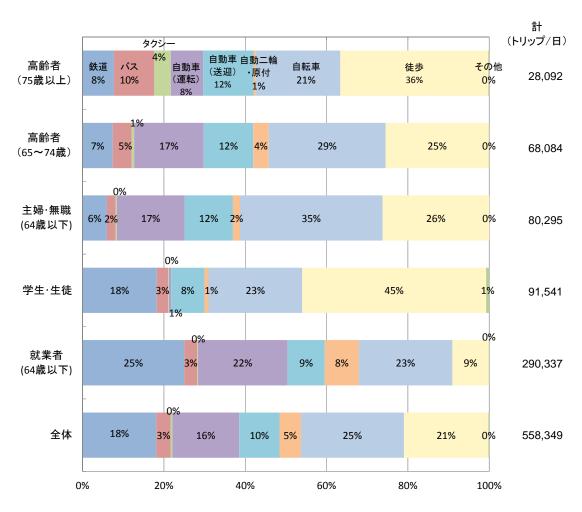
*) 伊丹市関連トリップによる集計結果。 **) 帰宅目的を除く。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(4) 移動交通手段の比較

- ・高齢者では、徒歩の割合が多くなっていますが、自転車の利用も多く、65~74 歳では自転車利用が約3割で最も利用の多い交通手段となっています。
- ・高齢者は他の属性と比較するとバスの利用が多く、特に 75 歳以上の高齢者では約1割を占め、次いで多い 65~74 歳の高齢者の約2倍の割合になっています。
- ・また、自分で自動車を運転している人は、65~74歳が約2割で、主婦·無職とほぼ同じ割合になっており、75歳以上でも約1割の人が自分で自動車を運転しています。
- ・自転車はいずれの属性でも多く利用されていますが、主婦・無職が約4割で最も高い割合となっています。

< 個人属性別の代表交通手段 >



■鉄道 ■バス ■タクシー ■自動車(運転) ■自動車(送迎) ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他

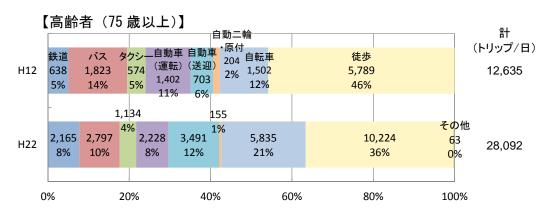
- *) 伊丹市関連トリップによる集計結果。
- **) 職業不明(861 トリップ/日)及び手段不明(957 トリップ/日)を除く。 内、職業不明かつ手段不明(18 トリップ/日)

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

- ・個人属性別に平成 12 年から平成 22 年の 10 年間の変化をみると、以下に示す特徴的な変化がみられます。
- ・平成 12 年から平成 22 年にかけて、75 歳以上の高齢者の移動交通手段は、自転車利用が利用割合では約2倍、移動量は約4倍に増加しています。バス利用や自分で運転する自動車での移動は、割合でみると減少していますが、移動量では増加しています。
- ・65~74歳の高齢者でも、自転車利用が増加しており、移動量では約2倍になっています。
- ・主婦·無職の移動総量は約3割減少していることから、ほとんどの交通手段が減少している中で、自動車で送迎してもらっている人だけが増加しています。
- ・学生・生徒の移動総量は微増していることから、ほとんどの交通手段が増加している中で、バスでの移動量だけが約1/2に減少しています。
- ・就業者の移動総量は約1割減少している中で、鉄道、自動車(送迎)、自転車が増加し、一方で自動車(運転)が約半分に減少しています。

< 個人属性別の代表交通手段の変化 >

■鉄道 ■バス ■タクシー ■自動車(運転) ■自動車(送迎) ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他

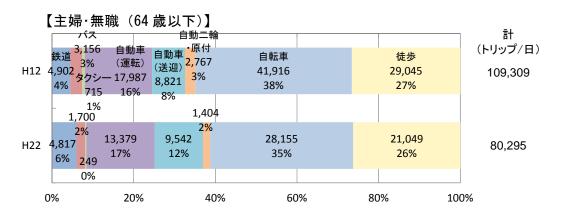


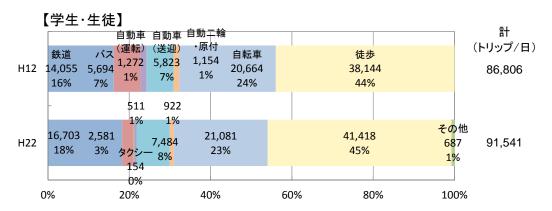
【高齢者(65~74歳)】 タクシ 自動二輪 (トリップ/日) 368 自動車 自動車・原付 鉄道 バス 白転車 徒歩 1% (運転) (送迎) 703 H12 4.512 3.679 10.207 15.235 43.985 7,238 2,043 2% 10% 8% 23% 35% 16% 5% 417 1% その他 5,042 3,185 11,636 8,289 2,604 19.564 17,273 68,084 H22 74 7% 5% 17% 12% 29% 25% 0% 0% 20% 40% 60% 80% 100%

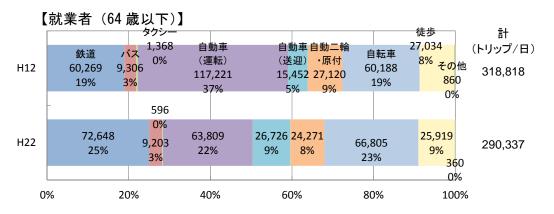
*) 伊丹市関連トリップによる集計結果。 **) 職業不明及び手段不明を除く。

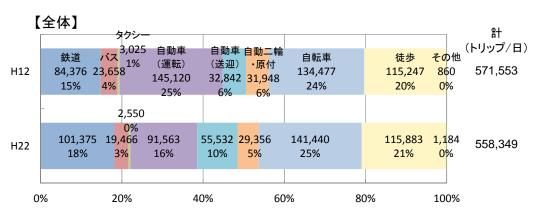
出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査 (平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

■鉄道 ■バス ■タクシー ■自動車(運転) ■自動車(送迎) ■自動二輪・原付 ■自転車 ■徒歩 ■その他









*) 伊丹市関連トリップによる集計結果。 **) 職業不明及び手段不明を除く。

出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査 (平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果)

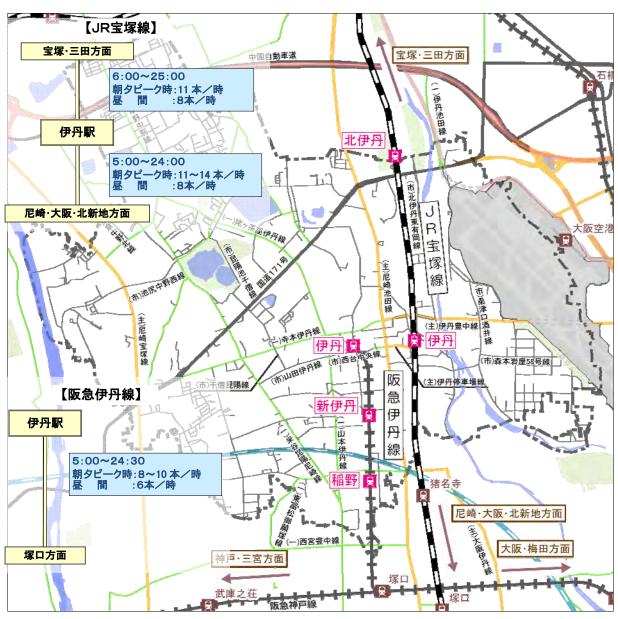
2.4 伊丹市における交通の現状

(1) 鉄道の現状

① 伊丹市における鉄道の概要

- ・定時性が確保され大量輸送が可能な鉄道が、市の東部を南北に、JR宝塚線と阪急電鉄伊丹線が並行して走っています。市内にはJR宝塚線の伊丹駅、北伊丹駅、阪急電鉄伊丹線の伊丹駅、新伊丹駅、稲野駅があり、阪急電鉄伊丹線は阪急電鉄神戸線と塚口駅で接続する伊丹駅を終点とした支線になっています。
- ・朝夕のピーク時には、JR宝塚線では 11~14 本/時、阪急電鉄伊丹線では8~10 本/ 時の運行があり、大阪へは約 20 分、三宮へは約 30 分で結ばれ、大阪、神戸方面や阪神地 域とのアクセスが便利になっています。

< 伊丹市における鉄道の概要 >

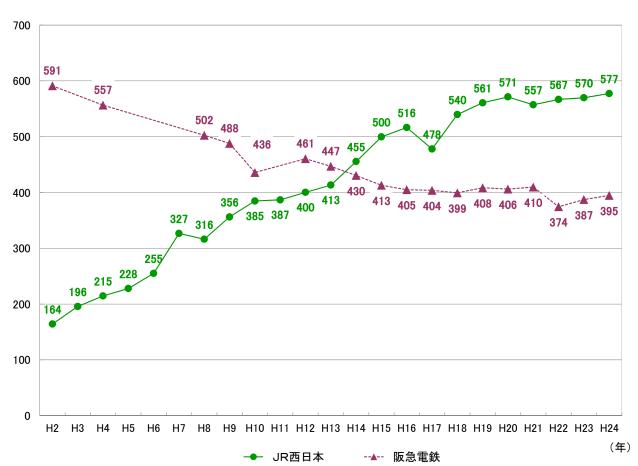


② 鉄道の利用状況

- ・JR西日本の乗降客数は、平成元年の宝塚線での快速の運転開始、平成9年の東西線の開通による学研都市線との直通運転の開始などにより、平成2年以降増加傾向にあり、平成24年には、約5万8千人/日となっています。
- ・阪急電鉄の乗降客数は、平成2年以降減少傾向にあり、阪神淡路大震災から完全復旧した 平成11年以降やや増加がみられるものの、平成13年以降減少に転じ、平成14年には、 JR西日本の乗降客数を下回りました。平成24年には、約4万人/日となっています。
- ・JR西日本と阪急電鉄の乗降客数の逆転は、JR宝塚線での快速の運転開始や東西線の開通などに加え、平成 14 年のJR伊丹駅とペデストリアンデッキ*で結ばれたダイヤモンドシティテラス(現、イオンモール伊丹)の開業と、それに伴う市営バスの阪急伊丹駅を起終点としていた系統のJR伊丹駅までの延伸が影響していると考えられます。

く 鉄道乗降客数 >

(百人/日)



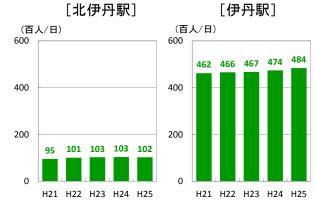
*) JR西日本の乗降客数は1日平均。阪急電鉄の乗降客数は11月のある1日の値。

出典) 伊丹市統計書

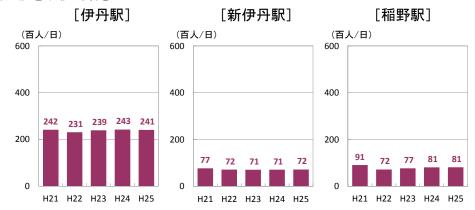
- ・駅別の乗降客数は、JR宝塚線 伊丹駅が平成25年に約4万8千人/日で最も多く、次いで多い阪急電鉄伊丹線 伊丹駅の約2万4千人/日の約2倍になっています。
- ・JR宝塚線の駅は北伊丹駅は約1万人/日で横ばいですが、伊丹駅では微増傾向にあり、阪 急電鉄伊丹線の駅は、いずれの駅でも横ばいで推移しており、新伊丹駅は約7千人/日、稲 野駅は約8千人/日となっています。

< 駅別鉄道乗降客数 >

【JR宝塚線】



【阪急電鉄伊丹線】



*) JR宝塚線の乗降客数は1日平均。阪急電鉄伊丹線の乗降客数は11月のある1日の値。

出典)伊丹市統計書

・また、JR北伊丹駅北改札口など、バリアフリー*化が必要な駅も残されています。

< 駅別バリアフリー状況 >

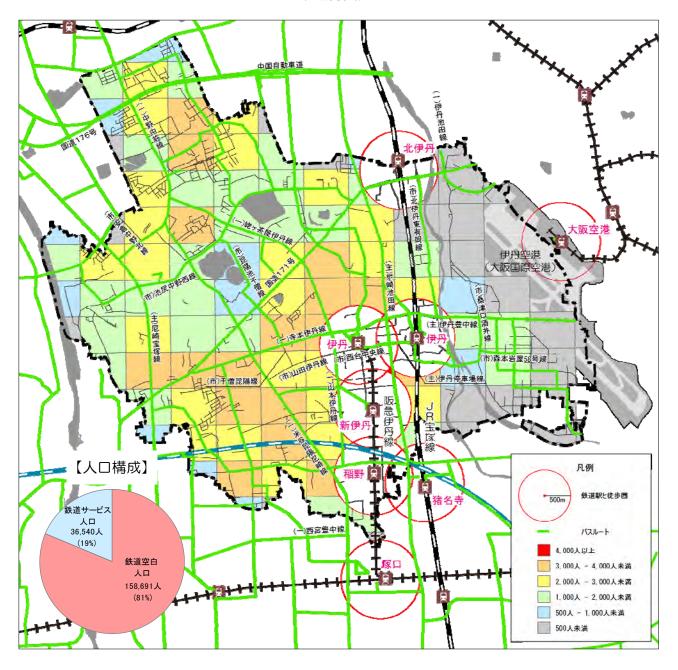
	駅	改札 除細	自動体外式		エスカレーター		トイレ			
鉄道			除細動器 (AED)	エレベーター		スロープ	車椅子対応	オストメイト対応	ベビーベッド または ベビーキープ	授乳室
JR	北伊丹	北改札口	0					0	0	
		南改札口	0	0		0	0	駅構内での 位置不明	駅構内での 位置不明	
	伊丹	中央改札口	0	0	0	0	0	0	0	
	猪名寺	中央改札口	0	0		0	0	0	0	
阪急	伊丹	中央改札口	0	0	0	0	0	0	0	0
	新伊丹	西改札口	0			0				
		東改札口	駅構内での 位置不明			0	0		0	
	稲野	西改札口	0			0	0	0	0	
		東改札口				0				

出典)JRおでかけネットホームページ 阪急電鉄ホームページ

③ 鉄道空白地※

- ・JR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、鉄道勢圏は市の東部の一部のみで、市内の 81%の人が鉄道空白地に居住しています。
- ・この約8割を占める鉄道空白地を市営バス等の路線バスでカバーされています。

< 鉄道勢圏図 >

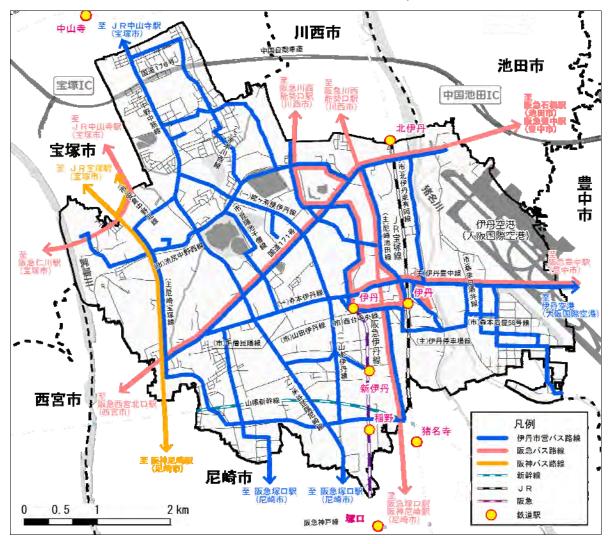


(2) 路線バスの現状

① 伊丹市における路線バスの概要

- ・市には、市営バスに加えて阪急バス·阪神バスが運行しています。市営バスの路線網は、J R伊丹駅、阪急伊丹駅を中心に、市域全体をほぼカバーしています。
- ・阪急バス·阪神バスの路線網は、隣接する川西市、宝塚市、西宮市、尼崎市、豊中市との広域的な路線網となっています。





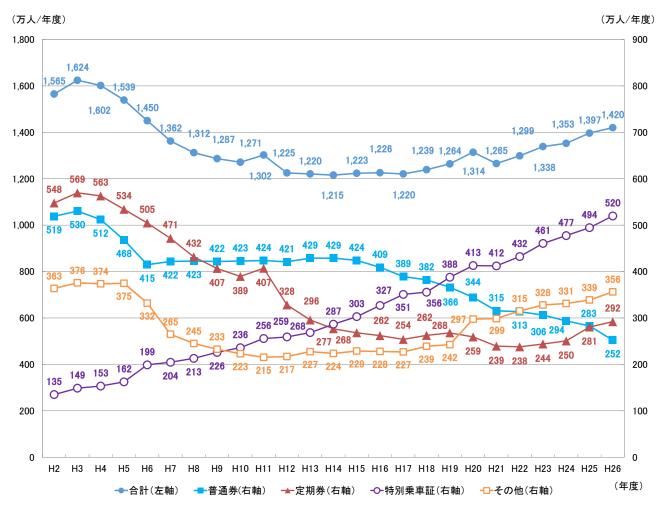
< 伊丹市を運行する阪急バス・阪神バスの運行路線 >

j	路線名	運行箇所		
阪急バス	豊中西宮線	豊中市 ~ 池田市 ~ 伊丹市 ~ 尼崎市西部 ~西宮市		
	尼崎線	川西市 ~ 伊丹市 ~ 尼崎市東部		
	桃源台線	伊丹市 ~ 川西市		
	岡町線	伊丹市 ~ 豊中市		
	園田線	伊丹市 ~ 尼崎市東部		
	武庫川新橋線	宝塚市 ~ 伊丹市 ~ 宝塚市		
阪神バス	杭瀬宝塚線 尼崎宝塚線	宝塚市 ~ 伊丹市 ~ 尼崎市西部 ~ 尼崎市東部		
	宝塚甲子園線	宝塚市 ~ 伊丹市 ~ 尼崎市西部 ~ 西宮市		

② 路線バスの利用状況

- ・市営バスの輸送人員は、平成3年度をピークに減少していましたが、平成17年度以降増加傾向にあり、平成26年度では約1,420万人/年度が利用しています。
- ・券種別にみると、平成2年度から平成8年度までは定期券の利用が最も多く、平成9年度から平成18年度までは普通券が、平成19年度以降は70歳以上の人などに交付される特別乗車証の利用が最も多くなっています。
- ・特別乗車証による利用者は、平成2年度以降毎年増加し、平成26年度は、平成2年度の約3.9倍になっています。
- ・普通券、定期券、その他の券種は平成3年度以降、ほぼ毎年減少していましたが、その他の 券種が平成17年度以降、定期券が平成22年度以降、増加傾向にあります。

< 伊丹市営バスの輸送人員の推移 >

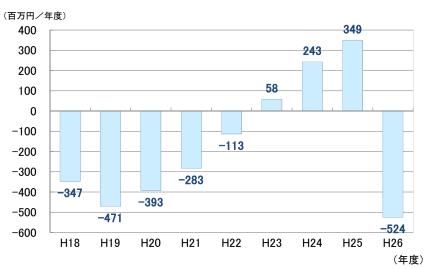


*) その他は、一日乗車券、回数券、回数カード、ICカード。

出典)伊丹市所管データ

③ 路線バス事業への支援状況

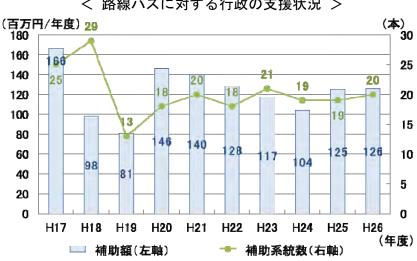
- ・市営バスでは、「伊丹市交通事業第2次アクションプラン」に基づき経営改善を行っていま す。(平成28年4月からは「伊丹市交通事業経営戦略」に基づく経営を行う予定。)
- ・累積欠損金は、平成23年度に繰越利益剰余金に転換しましたが、平成26年度には約5億 円の累積欠損金が残っています。(平成26年度より新公会計基準適用のため。)



< 市営バスの経営状況 >

出典)伊丹市交通局ホームページ

- ・市では、市営バスの営業係数*125 以上の不採算路線について補助を行っておりますが、 平成 20 年度以降は経営改善や利用促進等の取り組みにより減少していましたが、平成 25 年度には増加に転じ、平成26年度の補助額は約1億2,600万円となっています。
- ・補助対象路線となる、営業係数が 125 以上の路線は、平成 26 年度では 20 路線であり、 44路線の約半数となっています。



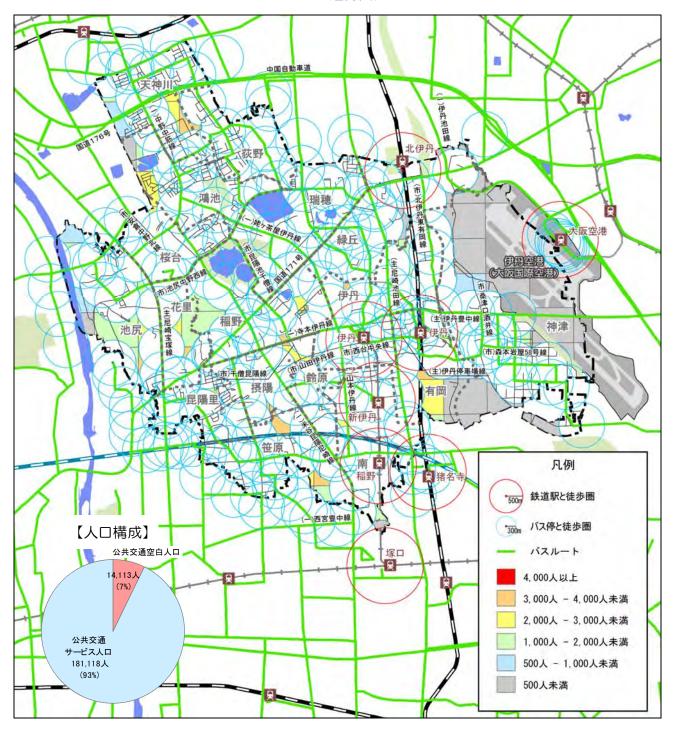
< 路線バスに対する行政の支援状況 >

*)補助系統は、営業係数125以上の系統。 出典) 伊丹市所管データ

(3) 公共交通サービスの利用圏域

- ・JR宝塚線及び阪急電鉄伊丹線の各駅を中心に半径 500m、各バス停(阪急バス・阪神バス も含む)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がカバーしているため、市民の 93%が公共交通勢圏に居住しています。
- ・市の西部は、他市との移動が多い(p. I -14 参照)にもかかわらず、公共交通のない地区が 残されており、自転車での移動が多くなっています。(p. I -18 参照)

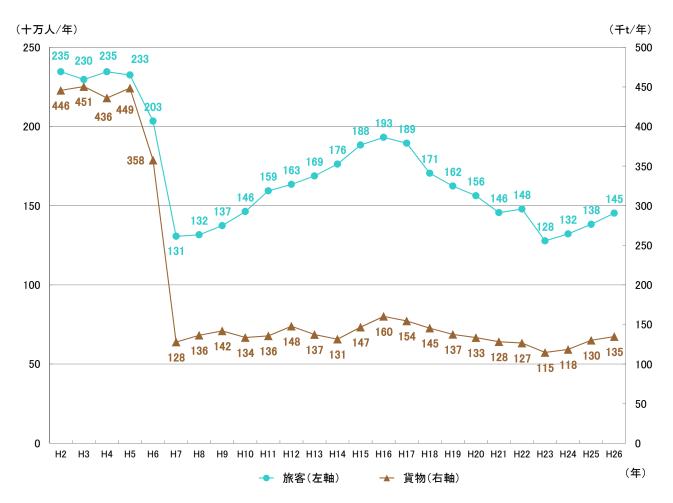
< 公共交通勢圏図 >



(4) 伊丹空港 (大阪国際空港) の現状

- ・伊丹空港(大阪国際空港)は、平成6年に関西国際空港が開港され、国内線のみの運行となりましたが、国際線が移管された後も、国内線の基幹空港として重要な役割を担っています。(平成24年からは関西国際空港と経営が統合され、利便性の高い都市型空港*の特性を活かした運用が行われています。)
- ・空港輸送量は、関西国際空港が開港された平成6年以降大きく減少し、その後増加したものの平成16年をピークに再び減少しましたが、平成23年以降増加傾向にあり、平成26年の旅客輸送量は約145十万人、貨物輸送量は約135千tとなっています。
- ・また、コンセッション*による伊丹空港(大阪国際空港)、関西国際空港のさらなる適切かつ 有効な活用が期待されています。

<伊丹空港 (大阪国際空港) の空港輸送量の推移 >



出典) 伊丹市統計書

(5) 伊丹空港 (大阪国際空港) へのアクセスの現状

- ・伊丹空港(大阪国際空港)は、JR 伊丹駅、阪急伊丹駅から市営バスを利用すると約 20 分の利便性の高い場所にあります。
- ・西宮方面や神戸方面から伊丹空港(大阪国際空港)までのアクセスについて、市営バスを利用する場合とモノレールやリムジンバスを利用する場合とを比べると、市営バスを利用する場合、時間も短縮でき低料金ですが、市営バス伊丹空港線の平成26年度の輸送人員は約66万人、直行便は約12万人で、平成17年度以降ほぼ横ばいで大きく伸びてはいません。
- ・市営バス伊丹空港線の営業係数*は、平成17年度以降100を超える赤字路線となっており、 直行便は平成26年度では292となっています。

< 伊丹空港(大阪国際空港)への所要時間及び料金比較 >



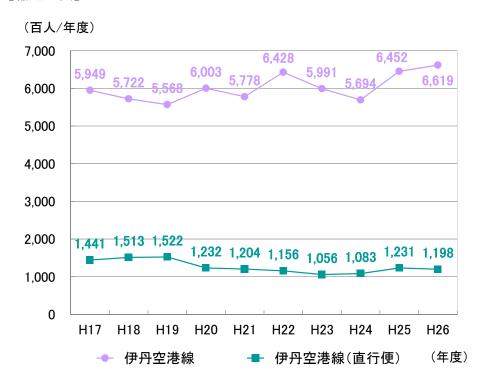
出典)大阪国際空港ホームページ 路線検索サイト

< 伊丹市営バス空港線運行ルート >

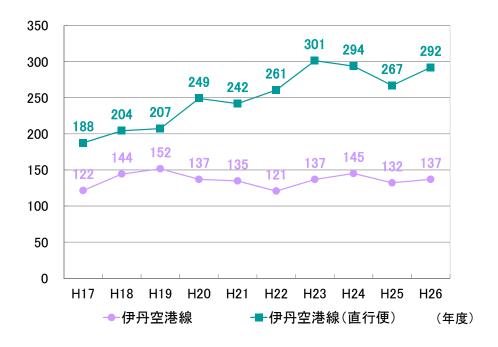


< 市営バス伊丹空港線の輸送人員及び営業係数※の推移 >

【輸送人員】



【営業係数】



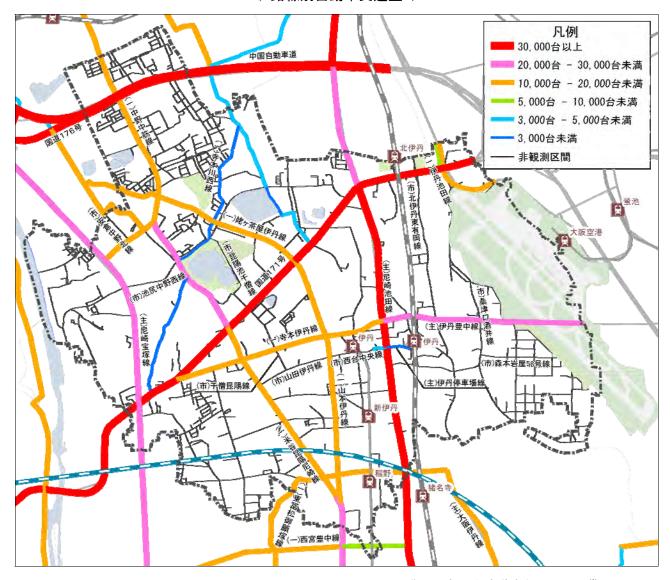
出典) 伊丹市所管データ

(6) 自動車交通の現状

① 路線別自動車交通量

・市の自動車交通量は、市を東西に走る国道 171 号、市の東部を南北に走る(主)尼崎池田線の交通量が3万台/日以上で多くなっています。また、ほとんどの国県道が1万台/日以上の交通量と多い状況です。

< 路線別自動車交通量 >

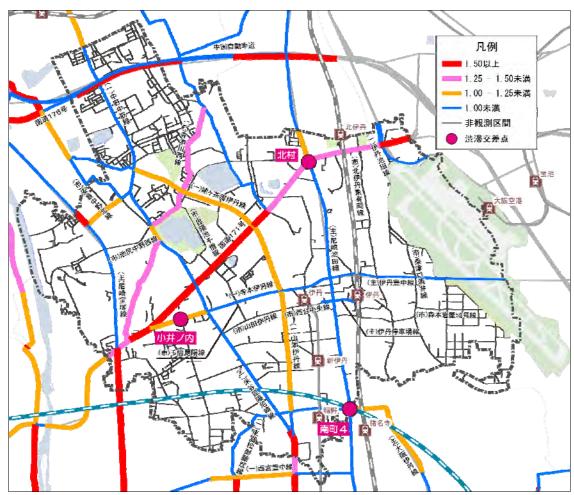


出典) 平成 22 年度道路交通センサス※

② 道路の混雑状況

- ・市の路線別混雑度*は、交通量の多い国道 171 号で 1.25 以上と大きく、1.50 以上の区間も多くなっています。また、国道 171 号とほぼ並行して走る(一)寺本川西線も混雑度が 1.25 以上で大きく、市を南北に走る(一)姥ヶ茶屋伊丹線、(一)山本伊丹線も混雑度が 1.0 以上となっています。
- ・国道 171 号と(主)尼崎池田線が交差する北村交差点、(主)尼崎池田線と(主)大阪伊丹線が交差する南町4交差点、(一)寺本伊丹線と(市)昆陽車塚線が交差する小井ノ内交差点は、 兵庫県の「新渋滞交差点解消プログラム(平成 26~30 年度)」で渋滞交差点に選定されており、市道にも渋滞が発生している交差点が残されています。
- ・大型ショッピングセンター等の周辺道路では、週末や雨天時に渋滞が見受けられます。
- ・道路の混雑は、特に雨の日などのバスの遅延の原因のひとつとなっています。

< 路線別混雑度 >



*) 混雑度は、12 時間混雑度。 出典) 平成 22 年度道路交通センサス**

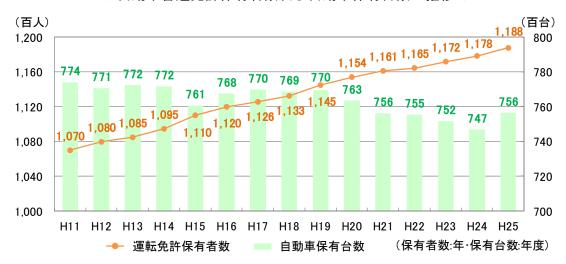
【兵庫県「新渋滞交差点解消プログラム」での渋滞交差点の定義】

- 1. 信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを3回以上する箇所
- 2. 信号がない交差点で、交差点を通過するのに2分以上要する箇所
- 3.1.、2. に該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者及び公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所

③ 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数

- ・市の自動車運転免許保有者数は、平成 11 年以降増加し続けており、平成 25 年は約 1,188 百人でした。
- ・一方で、自動車保有台数においては、平成 11 年度以降減少傾向にあり、平成 25 年度は 約 756 百台となっています。

< 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数の推移 >

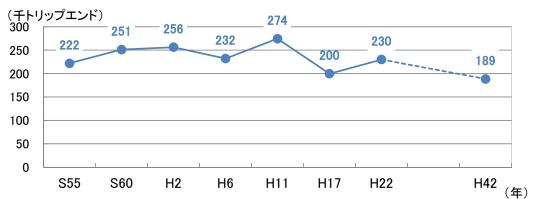


出典)交通年鑑 兵庫県市区町別主要統計指標

④ 自動車交通量の変化

- ・市の自動車発生集中交通量*は、平成 11 年をピークに減少に転じており、平成 22 年では 昭和 55 年と同程度まで減少しています。
- ・また、国土交通省が平成 17 年のデータをベースに予測した平成 42 年の将来交通量は、現在の約8割にさらに減少すると予想されています。

< 自動車発生集中交通量の推移 >



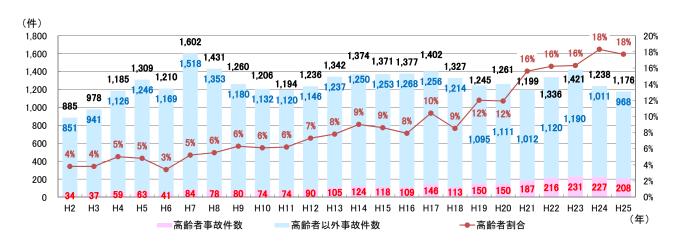
- *) トリップエンドとは、ある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップ の出発地と到着地をそれぞれ「トリップエンド」という。
- **) 将来自動車発生集中交通量は、国土交通省が平成 17 年度道路交通センサス*データ等を基に平成 24 年フレームにより推計した結果。

出典) 平成 22 年度道路交通センサス (注)平成 42 年は平成 17 年ベース将来推計

⑤ 交通事故の状況

・伊丹警察署管内の交通事故件数は、平成7年の約1,600件をピークに減少傾向にあり、平 成 25 年には約 1,200 件になっていますが、高齢者が第1当事者*となる交通事故は、減 少する年もあるものの年々増加し、平成25年には、交通事故全体の18%を占めるまでに なっています。

< 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移(伊丹警察署管内)>



出典) 交通年鑑

(7) 自転車交通の現状

① 自転車防犯登録台数

・市の自転車の防犯登録台数は、市民 100 人当たり 10.55 台で、近隣6市の平均が6.6 台 であることから、市は自転車を所有している市民が多いといえます。

< 人口 100 人当たり自転車防犯登録台数の推移 >



(11 /					
12	9.84	9.85	10.52	10.60	10.55
10	•	-			_
8	5.97	6.27	6.56	6.63	6.60
6	3.97				_
4					
2					
0		1	1		
	H20	H21	H22	H23	H24
		→ 伊	丹市 ᠆ 近隣	6市平均	(年度)

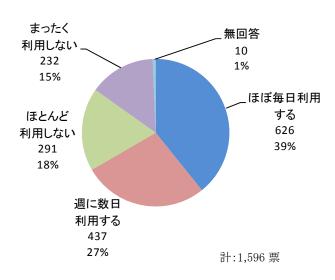
市	登録台数/ 市民100人
伊丹市	10.55
近隣6市平均	6.60
尼崎市	12.00
西宮市	8.38
芦屋市	3.32
宝塚市	5.86
川西市	4.90
三田市	5.16

出典) 伊丹市所管データ

② 自転車の利用頻度

・市民の自転車利用頻度は、"ほぼ毎日"利用する人が39%で最も多く、"ほぼ毎日"、"週に数日"利用する人を合わせた66%の人が、自転車を利用しています。

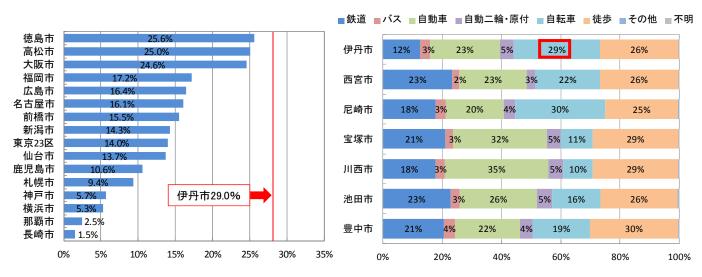
< 自転車の利用頻度 >



出典) 平成 26 年伊丹市自転車利用に関するアンケート調査

- ・伊丹市における自転車利用割合は 29%で、各県の主要都市と比較して高い値となっています。
- ・近隣6市の中でも尼崎市に次いで高い値となっています。

< 国内各都市(県庁所在地)の自転車利用割合 >



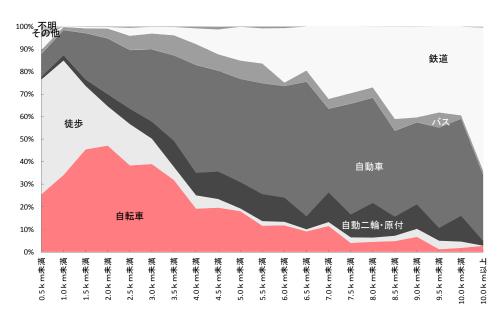
出典) 国土交通省国土技術政策総合研究所

*) 発生集中量*による集計結果

③ 移動距離帯別の自転車利用割合

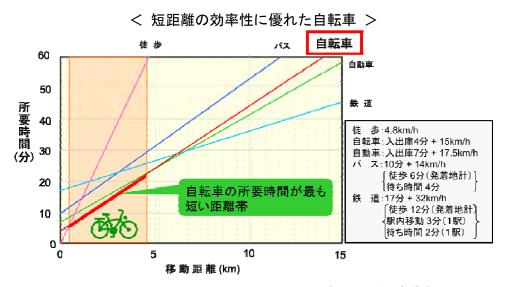
- ・市では、自転車は、3km 未満で徒歩を除いて最も多く利用されています。
- ・自転車は、5km 程度の短距離の移動において、鉄道やバス等の公共交通や自動車よりも 所要時間が短いことから、市域が概ね5km 四方でコンパクトな本市では、市内の移動は 自転車が最も時間的・経済的に効率的な交通といえます。





*) 伊丹市関連トリップによる集計結果。

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

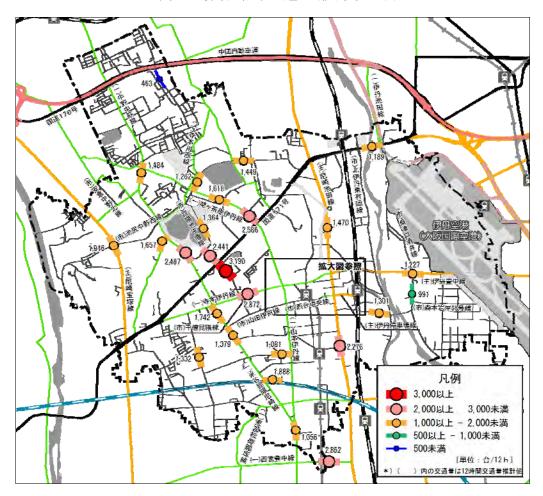


出典) 国土交通省道路局

④ 自転車の利用状況

- ・市内で観測された自転車交通量は、市の中心であるJR伊丹駅及び阪急伊丹駅周辺で特に多くなっています。
- ・市の中心部だけでなく、市内全域で自転車交通量は概ね 1,000 台以上と多くなっています。

< 昼間 12 時間自転車交通量(伊丹市全域) >



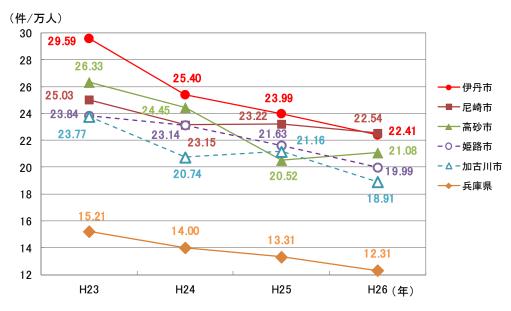
< 昼間 12 時間自転車交通量(JR伊丹駅及び阪急伊丹駅周辺)>



⑤ 交通事故の状況

- ・人口1万人当たりの自転車事故件数は、近年減少傾向にありますが、伊丹市の事故件数は県下においても高く、平成26年は尼崎市に次いで2番目に多くなっています。
- ・また、人身事故全体に占める自転車関連事故の割合も近年は減少傾向にあるものの、 伊丹市は兵庫県全体の約2倍の割合で、非常に高くなっています。

< 人口1万人当たりの自転車関連事故件数(県下ワースト5)>



出典)兵庫県警資料

< 交通事故全体に占める自転車関連事故割合 >

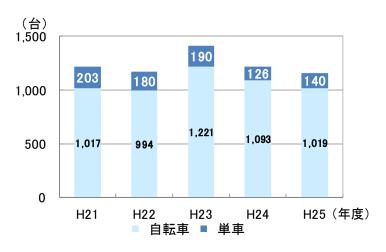
			平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
伊	交通事故発生件数 a	(件)	1,421	1,238	1,176	1,123
丹	自転車関連事故件数 b	(件)	581	500	473	442
市	自転車関連事故割合 b/a	(%)	40.9	40.4	40.2	39.4
兵	交通事故発生件数 a	(件)	36,195	34,056	32,734	30,118
庫	自転車関連事故件数 b	(件)	8,485	7,794	7,400	6,821
県	自転車関連事故割合 b/a	(%)	23.4	22.9	22.6	22.6

出典)兵庫県警資料

⑥ 放置自転車等の状況

- ・駅周辺の放置自転車等台数は、平成 23 年度をピークに減少していますが、まだ 1,000 台以上の自転車等が放置されており、そのほとんどが阪急伊丹駅周辺に集中しています。
- ・市南西部と隣接する尼崎市西部の阪急武庫之荘駅は、平成25年度内閣府実施の「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」で全国ワースト15位(911台)と放置自転車が多くなっていますが、伊丹市から阪急武庫之荘駅への自転車利用も多いことから、伊丹市からの移動による放置自転車も多いと考えられます。(p. I-18参照)

< 放置自転車等台数の推移 > (伊丹市自転車等放置禁止区域)



出典)伊丹市所管データ

< 平成 25 年度駅別放置自転車等台数 >

	自転車	単車	合計
阪急伊丹駅	874 台	126 台	1,000 台
阪急新伊丹駅	36 台	4 台	40 台
阪急稲野駅	50 台	4 台	54 台
JR伊丹駅	55 台	5 台	60 台
JR北伊丹駅	4 台	1 台	5 台
合計	1,019 台	140 台	1,159 台

出典)伊丹市所管データ

(8) 高齢者や障がい者等の移動に対する福祉施策

- ・市では福祉施策として、高齢者及び障がい者等の市バス特別乗車証(無料乗車証)及び 福祉タクシー利用券を交付しています。
- ・市バス特別乗車証負担金は、平成 18 年度から一般会計の財政健全化により、高齢者5 億3千万円、障がい者6千5百万円の定額負担としています。
- ・高齢者特別乗車証の発行件数は、平成 25 年度は約2万4千枚/年度で、平成 17 年度の約1.5 倍になっています。障害者特別乗車証の発行件数は、毎年約3~4千件/年度です。

< 高齢者や障がい者等の移動に対する施策 >

○ 市バス特別乗車証(無料乗車証)

- ・高齢者や障がい者等の移動手段確保のための福祉施策
- ・次のいずれかに該当する人に交付
 - (1) 満70歳以上の人(ただし、市内に継続して一年以上居住している人。)
 - (2) 身体障害者手帳(1級~4級)所持者
 - (3) 療育手帳(A·B1) 所持者
 - (4) 精神障害者保健福祉手帳(1級・2級)所持者
 - (5) 被爆者健康手帳・戦傷病者手帳所持者(所得制限あり)
 - *) なお、(2)の 1 種の人、または(3)(4)に該当する人は、単身用・介護人 付乗車証のどちらかを選択できる。

○ 福祉タクシー利用券

- ・寝たきりの高齢者や障がい者の医療機関等への送迎に利用するタクシーの基本料 金の助成
- ・月4枚で年間48枚を限度として交付 (年度途中の申請の場合は1ヶ月につき4枚分)
- ・次のいずれかに該当する人に交付
 - (1) 身体障害者手帳(1級·2級)所持者
 - (2) 療育手帳(A) 所持者
 - (3) 精神障害者保健福祉手帳(1級)所持者
 - (4) 65 歳以上の在宅寝たきり高齢者で介護保険の要介護4または5の認定を受けている人
 - *)「市バス特別乗車証」と「福祉タクシー利用券」の両方に該当する人は、 どちらかを選択。

< 特別乗車証発行件数の推移 >



出典)伊丹市所管データ

2.5 現状と課題のまとめ

伊丹市の交通をとりまく現状を整理し、現状を踏まえた今後取り組むべき課題を示しています。

現 状 認 識

高齢化の進展

- ・活動的な高齢者の増加
- ・倍増する高齢者の移動量
- ・歩行困難であっても多い高齢者の徒歩での移動
- ・高齢者で増加する自分で運転する車での移動
- ・高齢者が加害者となる自動車交通事故の増加
- ・生産年齢人口減少による交通需要の減少

広域的な移動を支える鉄道

- ・市外南北を結ぶ定時制確保・大量輸送が可能な鉄道
- ・移動総量が減少している中で、最も増加している鉄道利用
- ・増加傾向にあるJR利用者、減少傾向にある阪急利用者

鉄道空白地*を補完し市民の移動を支えるバス交通

- ・市内約8割を占める鉄道空白地をほぼカバーしているバス交通
- ・市の西部に残されている公共交通空白地*
- ・市営バスの約半数を占める補助対象路線
- ・特別乗車証による市営バス利用者の増加
- ・高齢者に多く利用されているバス

伊丹市の重要な移動手段である自転車

- ・利用割合が高く、今後も伊丹市の移動手段として重要な役割を担うと予想される自転車
- ・鉄道駅周辺が特に多いものの、市内全域で利用されている自転車
- ・75歳以上であっても約2割が利用している自転車
- ・増大する高齢者の自転車移動量
- ・高い割合を占める自転車関連事故
- ・駅周辺に集中する放置自転車

歩行者の安全確保

- ・伊丹市関連の移動総量は減少している中で、増加している徒歩での移動
- ・高齢者、学生・生徒で増加している徒歩での移動
- ・徒歩が多い鉄道駅への交通手段
- ・充分整備されていない歩行空間

今後減少が予想されるものの残されている自動車交通問題

- ・長期間未着手都市計画道路※による権利制限
- ・残されている渋滞交差点
- ・減少傾向にある自動車保有台数
- ・利用割合が高いものの減少している自動車利用
- ・特に就業者で減少している自分で運転する車での移動
- ・今後減少が予想される自動車交通量

伊丹のシンボルである伊丹空港(大阪国際空港)

- ・伊丹スカイパークオープンに伴い増加している観光客
- ・コンセッション*による伊丹空港(大阪国際空港)のさらなる適切かつ有効な活用
- ・利便性が高いものの、利用者が大きく伸びてはいない市営バス空港線

計画課題

運転免許を持っていない人や家に自動車がない人などの自動車を気軽に利用できない人において 1 も、自立した移動を支え、より活動的で健康的な生活を促進するために、<u>自動車がなくても生活で</u> **きる交通体系の確立**が必要です。

② 移動の多様性に対応できる**きめ細かな交通体系**が必要です。

③ 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*の実現をめざすことが必要です。

4 これまでの自動車交通に対応した道路をつくる整備から、<u>今ある道路の機能を最大限に活用する整備に転換</u>して、厳しい財政状況下においても多様な利用者に対応することが必要です。

駅や商業施設、病院など利用頻度の高い施設への、徒歩や自転車での利用環境を向上させることに ⑤ より、<u>バリアフリー*空間</u>が整備された、誰にもやさしい<u>歩いて暮らせるまちづくり</u>を推進することが重要です。

⑥ 市民の移動を今後も支え続ける<u>持続可能なバスネットワーク</u>の再編が必要です。

⑦ 鉄道や路線バスによる公共交通網のさらなる機能強化を図り、市外も含めた<u>利便性の高い公共交通</u>網を形成する必要があります。

8 **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が必要です。

良好な駅周辺の交通環境の創出や、歩行者の安全な移動を確保するため、<u>放置自転車対策</u>を推進することが必要です。

① <u>自転車の通行ルールの周知や自転車マナーの向上</u>により、自転車事故の防止や放置自転車対策を推進することが必要です。

① <u>長期未着手の都市計画道路</u>について、計画決定後の社会経済状況等を踏まえて<u>必要性を見直す</u>とともに、整備を進めていく上においても、<u>目的や役割に応じた効率的な道路整備</u>が必要です。

伊丹空港(大阪国際空港)へのアクセス性を向上させることにより、<u>空港を活かしたまちづくり</u>を推 ② 進することが必要です。また、現在進められているコンセッションによる運営委託実施後の国際線復 便への動向を見極め、伊丹空港(大阪国際空港)を活用した地域経済の活性化を図る必要があります。

③ 利用方法も含めた今後の伊丹市の交通のあり方について、住民や企業などの多様な主体が行政と連携し、**自らの課題として検討し、自主的に行動し実施**できる仕組みづくりを行う必要があります。

第3章 総合交通計画の方向性

3.1 基本理念

市の交通をとりまく現状と課題を踏まえ、今後の交通のあり方を示す「伊丹市総合交通計画」の基本理念は、以下のように設定します。

市民のみなさんはもちろん、伊丹市で活動するどんな人にも、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、伊丹空港(大阪国際空港)をはじめとする利便性の高い立地条件を活かした広域ネットワークのさらなる強化とまちづくりを連携することにより、にぎわいや活力があふれ、様々な都市活動の場所として選ばれ続ける魅力ある交通まちづくりをめざします。

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

この基本理念は、以下に示す上位計画の「伊丹市総合計画(第5次)」「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」に示されたまちづくりの目標とも整合しています。また、次節では、上位計画の概要を示しています。

	上位計画におけるまちづくりの目標
	<総合計画(第5次)>
【基本目標】	市民が主体となったまちづくりの実現
【政策目標】	 支え合いの心でつくる安全・安心のまち 未来を担う人が育つまち にぎわいと活力にあふれるまち 環境が大切にされ暮らしやすさと調和したまち
【基本理念】	<都市計画マスタープラン 2011> 1. 成熟社会に応じたゆとりある都市空間の誘導 2. 少子高齢社会を踏まえた安全・安心の向上 3. 歴史を継承した個性と魅力の創造 4. 総合的な取り組みに基づく環境適合型社会の実現 5. パートナーシップによるまちづくりの推進

3.2 上位計画の概要

(1) 伊丹市総合計画 (第5次)

「伊丹市総合計画(第5次)」では、「将来像」、将来像を実現するための「基本目標」、施策展開にあたっての「基本方針」、将来像実現のためのより具体的な目標である「政策目標」を以下のとおり示しています。

【将来像】	「みんなの夢 まちの魅力 ともにつくる 伊丹」 これからの 10 年間 それぞれが行動しできることを担い合う 真の協働社会の仕組みをつくります			
【計画期間】	平成 23 年度~平成 32 年度までの 10 年間			
【基本目標】	市民が主体となったまちづくりの実現			
	多様性を認め合い みんなの夢まちの魅力ともにつくる 伊丹 「お互いさま」で 成り立つ人と人と のつながりを大切 にする共生社会を 地域社会の基盤とし、市民が自発的にまちづくりに参画・協働することにより、まちの新しい個性や魅力、活力を創造し、また、その活動を通してまちへの誇りと愛着を持つことに結び付けていく必要があります。			
【基本方針】	1. 参画と協働による市民自治 2. 多様性を認め合う共生社会 3. 自立的な行財政運営			
【政策目標】	 支え合いの心でつくる安全・安心のまち 未来を担う人が育つまち にぎわいと活力にあふれるまち 環境が大切にされ暮らしやすさと調和したまち 			

(2) 伊丹市都市計画マスタープラン2011

「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」では、「伊丹市総合計画(第5次)」を踏まえて「都市づくりの基本理念」、「都市づくりの目標」、「都市構造パターン」を以下のとおり設定しています。

また、交通に関連する「都市計画道路*」「生活道路空間」「鉄道·バス·空港」「駐車場·駐輪場」「中心市街地」の部門別整備方針についても示されています。

【都市づくりの基本理念】 1. 成熟社会に応じたゆとりある都市空間の誘導 2. 少子高齢社会を踏まえた安全・安心の向上 3. 歴史を継承した個性と魅力の創造 4. 総合的な取り組みに基づく環境適合型社会の実現 5. パートナーシップによるまちづくりの推進 多様化する地域ニーズに応えるため、市民一人一人がはぐくむ多 様で個性的なライフスタイルと市民の自立的な参画と協働により 形成されるコミュニティ※をもとに、さまざまな主体が地域の課題 を共有し、その責任と役割を認識しながら、多様な市民参加とパ ートナーシップによるまちづくりを進めます。 【月標年次】 平成32年(2020年) 【都市づくりの目標】 環境が大切にされ暮らしやすさと調和したしたまち 【都市構造パターン図】 「都市核」、「都市軸」の形成を今後も充足充実させ、「自然ア メニティ核」、「自然アメニティ軸」を充実し、成熟社会にふさわ しい都市構造の確立をめざします。

(2) 伊丹市都市計画マスタープラン2011 続き

<交通に関連する部門別整備方針>

(1) 都市計画道路※の整備方針

- ・都市計画道路整備プログラムに基づいた計画的な都市計画道路整備。
- ・交通量等の動向や配分も見極めた合理的な都市計画道路整備のあり方の検討。
- ・ゆとりのある自転車・歩行者道の充実などによる人と車の安全で円滑な交通の確保。
- ・バリアフリー*化、街路樹の植栽や無電柱化などによる快適な道路空間の創出。

(2) 生活道路空間の整備方針

[安全性の向上]

- ・幹線道路の整備による生活道路への通過交通の進入の抑制。
- ・歩行者の安全性、快適性を確保に向けた適切な交通規制の関係機関との協議。
- ・歩車道分離、障がい者や高齢者にやさしい歩道整備。

[魅力の向上]

- ・魅力的なまちづくりに向けた快適で美しい道路空間の充実。
- ・地域の特色となるような歩行者優先のコミュニティ道路※の整備。
- ・低騒音舗装※、透水性舗装※等による環境への負荷の軽減。
- ・歩いて楽しい道づくり。
- ・高齢者や身体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ユニバーサルデザイン*による道路空間の整備。
- ・道路舗装や街路樹等の適正管理や沿道緑化についての適切な指導・育成による安全で快適な道路空間の維持。

(3) 鉄道・バス・空港の整備方針

「バスの輸送機能及び利便性の向上]

- ・市バス輸送機能の向上と定時運行の確保に向けた優先方策、路線の再編。
- ・高齢社会に対応した福祉的対策、環境面に配慮した対策の充実。

[空港を活かしたまちづくり]

- ・空港周辺地域の活性化対策の推進。
- ・伊丹スカイパークを活用した周辺地域の活性化。

(4) 駐車場・駐輪場の整備方針

[駐車場の整備・取り組み方針]

・駐車需要の見極めに基づく路上駐車防止指導による道路の交通機能確保、中心市街地の活性化。

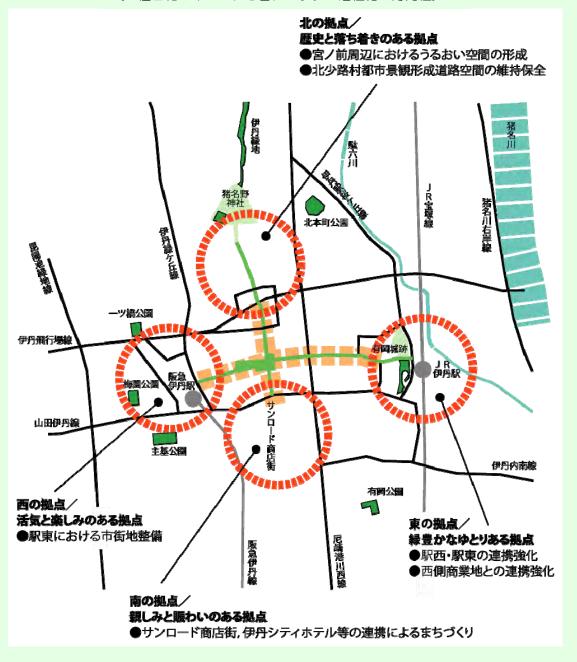
[駐輪場の整備・取り組み方針]

- ・既存の自転車駐車場の連携による総合的な利用促進。
- ・各駅周辺の実態に即した施設整備。
- ・放置自転車のない安全で快適な歩行空間の創出。
- ・総合的な路上駐車・駐輪対策の実施。

(5) 中心市街地の整備方針

- ・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 互の連携と歩行者優先道路など 2 軸の整備による動線の確保による活力ある商業・業務ゾーンの形成。
- ・環境美化や違法駐車・駐輪防止の推進による美しい快適な都市空間の維持。
- ・PTPS (公共車両優先システム) **等バス優先運行方策の導入等による鉄道駅周辺における公共交通の利便性向上。
- ・歩行者優先道路等の整備をはじめユニバーサルデザイン*による歩いて楽しい歩行者空間 の確保等による交通利便性の高いにぎわい交流拠点の形成。
- ・歩行者優先道路沿道の回遊性のあるにぎわい空間の連続性の確保。

〔4極2軸のイメージと各ブロックの活性化の方向性〕



3.3 総合交通計画推進にあたっての基本的考え方

市の交通をとりまく現状と課題や、本計画の基本理念に基づき、本計画を推進するにあたっての基本的考え方として、計画全体の基本方向とめざすべき総合交通ネットワークを示します。

(1) 計画全体の基本方向

これまでの市の交通政策では、増加する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が行われてきました。また、自動車交通をはじめ、鉄道やバスなどの 公共交通、自転車、徒歩などの移動手段が、個々の課題にばらばらに対応してきたため、各交通 手段の機能を充分に活用できていないところが残されています。

一方で、これからの人口減少、高齢化社会の進展に伴い、自動車交通の減少や自動車を自由に利用できない高齢者の方の増加が予想され、また、環境問題に対する意識や健康志向の高まりなどにより、市民の移動に対するニーズや質に対する価値観も多様化しています。さらに近年、伊丹空港(大阪国際空港)を利用して関西を訪れる人が増加していることに加え、関西国際空港とのコンセッション*による運営により国際線復便が期待されることから、国外・市外から伊丹市に来訪する人の環境整備が必要になります。

これらのことを踏まえ、今後の市の交通政策は、市民及び市外からの来訪者を対象として、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転換していきます。

これからの交通政策は、人(徒歩)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により、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*を推進します。ソフト面、ハード面両面においてシームレス*な交通体系を構築することで、自動車がなくても、市内も市外へも便利で快適に移動できるようになり、歩いて移動する人が増え、その結果として普段の生活の中から健康になることに加え、交流やにぎわいが生まれることにより、まちも人も元気になるまちづくりをめざします。

これまでの交通政策 これからの交通政策 自動車を中心として 人を中心として 各移動手段がばらばらに 移動手段のベストミックスを推進 課題に対応 ----空港 パス 白動室 健康 交流 Hoperan II Housen II にぎわい 鉄道

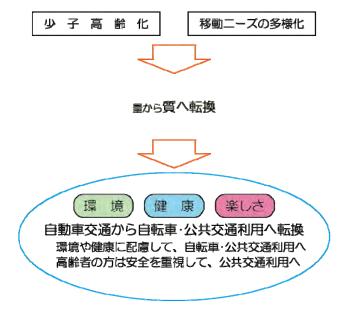
< 伊丹市の交通政策の転換 >

【市民への交通サービス提供の考え方】

市の人口は、今後若干増加するもの の、将来的には減少すると予想されて おり、市民の移動量は減少していくと 考えられることから、市民を対象とし たこれからの交通基盤整備は、量への 対応から、移動の質の向上に考え方を 転換していきます。

環境や健康に配慮し、不要不急な自 動車利用は、自転車、公共交通利用へ 転換させていくことをめざします。特 に、高齢者の方は、交通事故の加害者 にも被害者にもならないよう、公共交 通利用への転換を推進します。

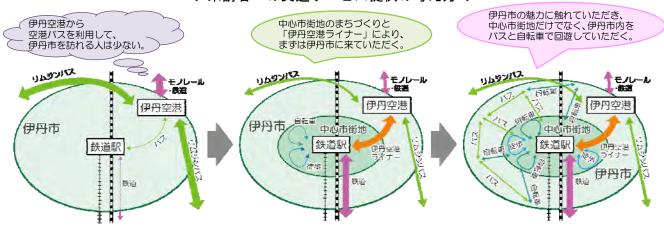
< 市民への交通サービス提供の考え方 >



【市来訪者への交通サービス提供の考え方】

伊丹空港(大阪国際空港)を利用する国内外の人々が伊丹市に立ち寄ることができるように、 中心市街地のまちづくりと連携して、伊丹空港(大阪国際空港)と中心市街地を結ぶ公共交通 の充実(利便性の高いバス路線の整備)を行います。また、中心市街地内は徒歩だけでなくレ ンタサイクル等による自転車での回遊を可能とし、伊丹市各地への移動は、自転車とバスを効 率よく連携させ、伊丹市内を便利で快適に巡回できる環境整備を行います。

< 来訪者への交通サービス提供の考え方 >

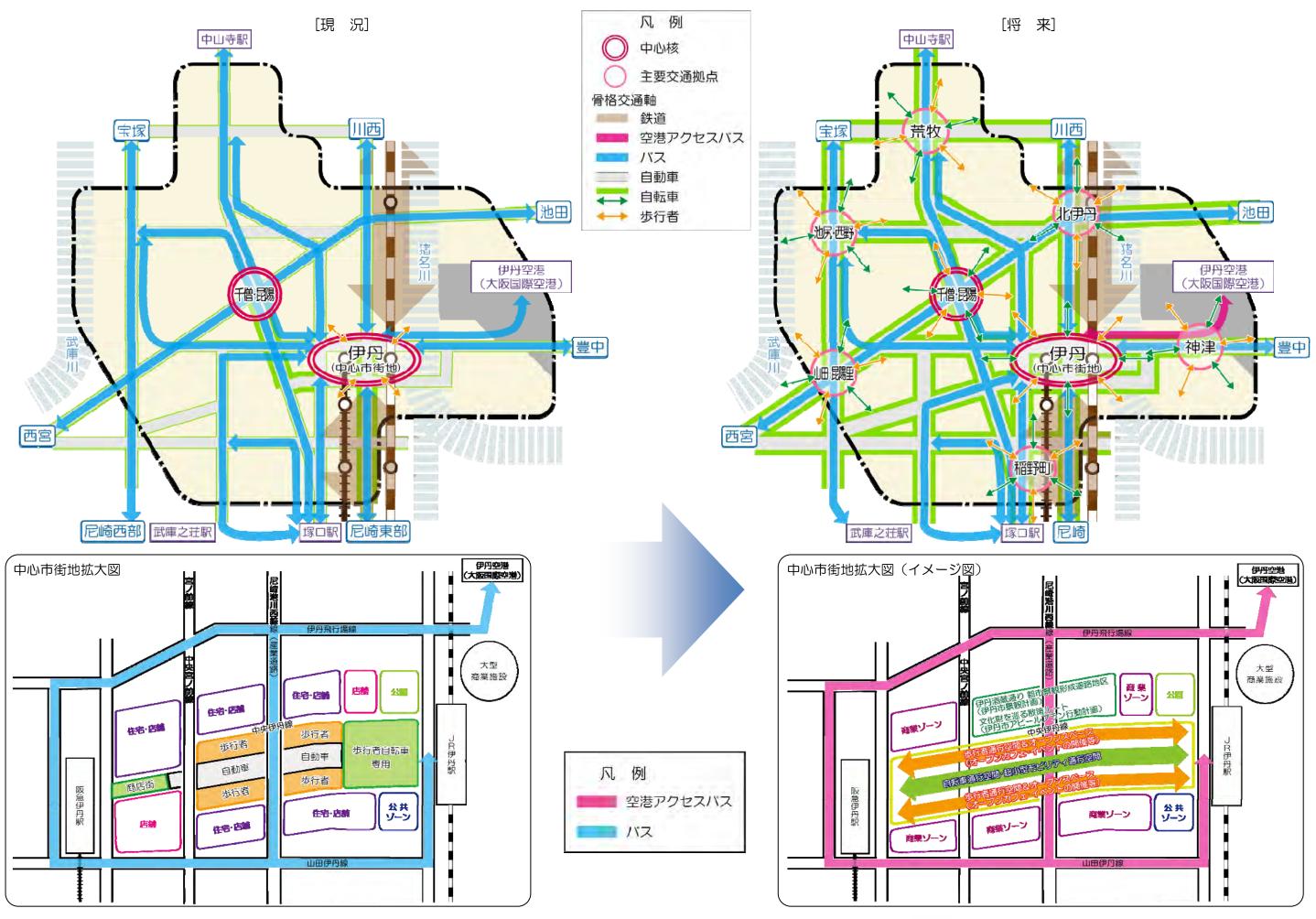


(2) めざすべき総合交通ネットワーク

基本理念の実現に向けて、移動手段のベストミックス*を推進するために、めざすべき総合交通ネットワークとして、市内の各地域と中心核(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ました。

- ・現在の骨格交通軸は、中心市街地と市外を結ぶ鉄道軸、各地域の最寄りバス停から中心市街 地、千僧・昆陽といった市の中心核や鉄道駅までのバス軸、市内の各地域相互や市外を結ぶ道 路軸で形成されています。
- ・将来の総合交通ネットワークにおいては、道路軸を始め、各骨格交通軸を強化させるだけでなく、各地区に主要交通拠点*を設け、中心核および各主要交通拠点へ徒歩・自転車で集まり、中心核、主要交通拠点、周辺市を鉄道軸およびバス軸で結ぶことによって、移動の利便性向上をめざします。また、市域全体での歩行者の安全で快適な移動の確保をめざします。
- ・自転車については、中心核及び主要交通拠点のバス停周辺に駐輪場を整備するなど、自転車からバスへの乗継利便性向上をめざすとともに、市内のどこにでも自転車で安全・快適に移動できるよう自転車通行空間を整備することにより、自転車利用者がバスに乗り換えて目的地まで移動するのか、そのまま自転車で目的地まで移動するのかを選択できる利便性の向上を図ります。
- ・自動車交通については、未着手の都市計画道路*や渋滞交差点の効率的な整備を進めるとともに、今後さらに必要性が望まれる広域的なネットワーク形成に向けた取り組みを進めていきます。
- ・中心市街地においては、歩行者の安全で快適な移動を確保し、中心市街地の回遊性向上をめざして、JR伊丹駅と阪急伊丹駅間のフルモール*化を検討します。また、超小型モビリティ*の通行空間の確保やレンタル導入等、さらなる回遊性の向上とともに、まちの魅力の向上をめざした先進的な取り組みも検討していきます。
- ・また、JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港(大阪国際空港)を結ぶバスを空港アクセス バスとして利便性を向上させ、中心市街地の歴史的なまちなみや商業ゾーンと一体的にPR することにより、国内外から伊丹空港(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魅力ある中心市街地をめざします。

<総合交通ネットワーク>



3.4 基本目標の設定

総合交通計画の基本理念及び計画推進にあたっての基本的考え方の実現に向けて、4つの基本目標を設定しました。

鉄道やバスで移動する際にも、駅やバス停まで徒歩や自転車などで道路を利用することから、 市全域での移動の安全性の確保は、いかなる移動手段においても道路が基本となります。このこ とから、バスや自動車の円滑な移動をめざした都市計画道路*整備や、自転車や歩行者の安全で 快適な移動空間確保のための整備を進めるとともに、骨格交通軸としての機能を強化させること が必要です。そのため、基本目標1では、「道路空間」の整備目標を示しました。

公共交通は、誰にとっても利用しやすいことが必要ですが、これからの高齢化の進展に伴い、ますます公共交通の担う役割は大きくなっていきます。また、公共交通は、伊丹空港(大阪国際空港)などを利用して国内外から伊丹市を訪れる人の主な移動手段として利用されることから、ユニバーサルデザイン*の考えに基づいた利便性が高く、快適で効率的な公共交通が求められます。そのため、基本目標2では、鉄道やバスといった「公共交通」の整備目標を示しました。

市のにぎわいの中心として中心市街地をさらに活性化し、魅力を向上させるためには、中心市街地での徒歩や自転車での回遊性の向上が必要であり、そのための環境整備が求められます。また、中心市街地のにぎわいをさらに向上させるためには、JR伊丹駅および阪急伊丹駅と伊丹空港(大阪国際空港)を結ぶバスを「伊丹空港ライナー」として利便性向上を図り、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る人の主要な玄関口となることをめざす必要があります。そのため、基本目標3では「中心市街地」の整備目標を示しました。

これらの交通まちづくりにおいては、上位計画である「総合計画(第5次)」や「都市計画マスタープラン 2011」に示されている"市民が主体となったまちづくり"や"パートナーシップによるまちづくり"を推進していく必要があります。そのため、基本目標4では、住民や企業などの多様な主体により、地域と行政が一体となって、市の交通のあり方について考え、実施していく今後の交通まちづくりの実現に向けた取り組み目標を示しました。

基本目標1. 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

徒歩での安全・安心な移動を確保し、歩いて元気になれる歩行空間の整備とともに、伊丹市の交通手段として重要な役割を担う自転車の快適な利用環境整備を推進します。自動車交通については、効率的な道路整備を推進するとともに、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*により神戸空港も含めた一体的な活用を視野に入れ、3空港の中心に位置する立地条件を活かした広域ネットワークの形成に向けた取り組みを推進します。

基本目標2. 交流を支える公共交通の充実

今ある公共交通機能を維持するだけでなく、さらに効率的にバスを運行させるとともに、バス停近くや鉄道駅での駐輪場整備を推進し、歩行者・自転車とバス、バスと鉄道等の乗継利便性の向上により、公共交通ネットワークの強化を図ります。さらにユニバーサルデザイン*を推進することによって、市民はもとより伊丹市を訪れる人が利用しやすい公共交通をめざします。また、国内外から関西を訪れる人が気軽に伊丹市に来訪できるよう、伊丹空港(大阪国際空港)とJR伊丹駅および阪急伊丹駅を結ぶバスの利便性向上を図ります。

基本目標3.中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

歴史的なまちなみが活かされた中心市街地のフルモール*化を検討し、徒歩や自転車の利便性・快適性を向上させます。中心市街地の魅力のひとつとして超小型モビリティ*のレンタル利用等を検討し、楽しさや回遊性を向上させることにより、人が集まり、にぎわいあふれる中心市街地となることをめざします。また、伊丹空港(大阪国際空港)とJR伊丹駅や阪急伊丹駅を利便性の高い空港アクセスバスで結ぶことにより、伊丹市の中心市街地が、国内外から伊丹空港(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、多分野の人が集まり、活動の場として選ばれる、空港のあるまちとしての魅力が活かされた中心市街地をめざします。

基本目標4. 地域でつくる交通まちづくり

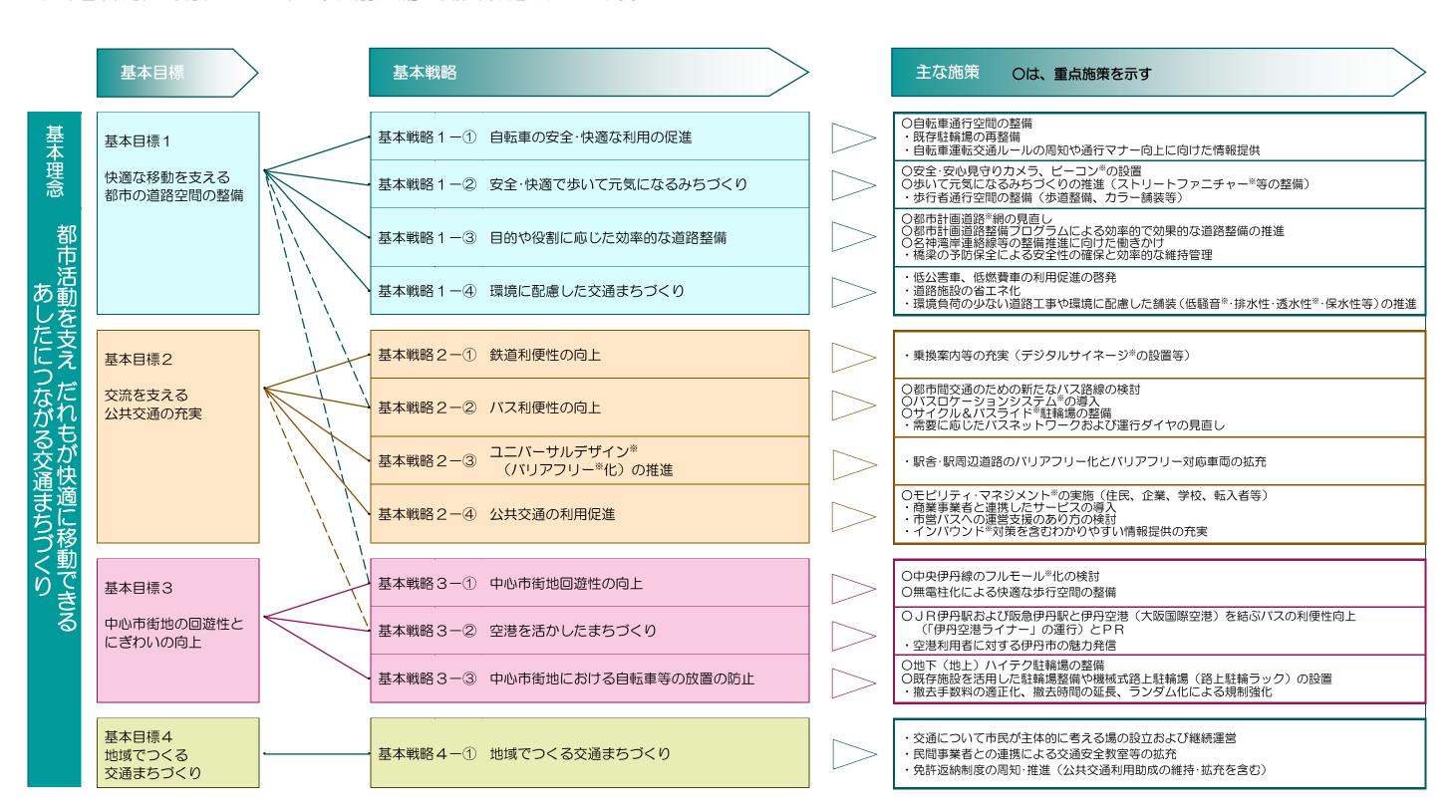
公募型協働事業提案制度*をさらに活用するとともに、多様化する移動ニーズなど地域の交通の課題やその対応策について、市民が自主的に考え、実行できる仕組みづくりを推進します。厳しい財政状況にあっても、市民や交通事業者、企業などの多様な主体がそれぞれの知識や能力を活かし、行政と連携することにより、将来を見据えた、利便性が高く、快適性・安全性が確保されたまちづくりをめざします。

3.5 施策体系

4つの基本目標の達成に向けて、以下の12の基本戦略により施策を展開していきます。

なお、基本戦略は主に関連する基本目標と対応づけていますが、他の基本目標とも関連が強い基本戦略につきましては、点線で示しています。

また、基本戦略、主な施策については、「Ⅱ、実施計画編」で具体的な内容を示しています。



3.6 期待される効果

計画が実現することによって、高齢者や子育て世代の方などの個人属性別に見て、以下に示すような効果が現れることが期待されます。また、環境の側面や経済的な側面などから見て、計画が実現することによって、以下に示す効果が期待されます。

(1) 個人属性別に見る期待される効果

< 高齢者 >-

- ・徒歩での移動が快適で安全になることにより、外出する機会が増えます。外出する機会が増えることによって、身体的に元気になるだけでなく、季節を感じて楽しく歩いたり、社会参加することで人と交流することにより精神的にも元気になります。
- ・バスでの移動が便利になることで、ますます社会参加の機会が増え、バスとの乗り継ぎ利 便性の高い鉄道を利用することによって、行動範囲がさらに広がります。
- ・自動車に頼らず移動できることで、交通事故の加害者となることがなくなります。

< 子育て世代 >―

- ・バスや自転車での移動が安全で利便性の高いものになることにより、買い物などの日常の 移動において、クルマがなくても生活できるようになります。
- ・自転車通行帯や駐輪場が整備されることにより、小さい子どもを連れたり、ベビーカーを 利用して歩道を歩く際も、自転車を気にせずバリアフリー*化された歩道を快適に歩くこ とができます。
- ・安全・安心見守りカメラにより、子どもや高齢者の安全が確認できるため、安心度が高まります。

< 学生・生徒 > ----

- ・徒歩や自転車で、安全・快適に通学することができます。
- ・バスで通学する際は、バスの定時性が確保され、また、バスロケーションシステム*による到着時間の情報提供により、安心してバスを待つことができます。
- ・サイクル&バスライド*駐輪場が、運行系統や運行本数の多いバス停に整備されているため、自転車とバスを上手に組み合わせて通学することができます。
- ・放課後や休日など、通学ルートとは違うところに行くときも、目的地にあったサイクル&バスライド駐輪場を利用して、バスと自転車で便利に行けることから、行動範囲が広がり、時間を有効に利用できます。

< 就業者 >__

- ・通勤でバスを利用する際は、バスの定時性が確保され、また、バスロケーションシステム* による到着時間の情報提供により、安心してバスを待つことができます。
- ・自転車と鉄道で通勤する際は、駅までの自転車通行空間が整備され、駅に近くて出し入れしやすい駐輪場を利用することで、シームレス*な移動が可能となります。

< 伊丹空港(大阪国際空港)の利用者>―

- ・中心市街地までバスで快適に移動でき、鉄道への乗り継ぎも便利なことから、関西各地や 全国への移動での負担が軽減されます。
- ・また一方では、伊丹空港(大阪国際空港)に近く国内外からのアクセス性がよい伊丹市の中心市街地で打合せや会議をすることにより、大阪や京都、神戸に行かなくても、伊丹で仕事をすませ、すぐに伊丹空港(大阪国際空港)を利用して移動することが可能になります。
- ・空港から乗り換えなしの「伊丹空港ライナー」で中心市街地を訪れることができ、少しの 時間でも、回遊性が高い歴史的まちなみが活かされた酒蔵通りを散策することができます。
- ・市民にとっても「伊丹空港ライナー」によって、より空港へアクセスしやすい環境が整います。

(2) 社会的側面別に見る期待される効果

< 環境の側面 >--

・自動車から環境にやさしい交通手段に転換することにより、温室効果ガス排出量削減につ ながります。

< 経済的な側面 >-----

- ・歩くことで市民のみなさまが元気になることにより、医療・福祉にかかる費用の軽減に つながります。
- ・移動の安全性、快適性が伊丹市の魅力となり、生活や業務の拠点として選ばれることや、 中心市街地がにぎわうことによって、流入人口や交流人口が増加し、伊丹市の経済や産業 が活性化されます。

< 参画と協働の側面 >―――

・交通をきっかけとして伊丹市のことを考えることにより、交通以外の面でもより参画と協 働によるまちづくりが推進されます。

第4章 計画の実現に向けて

4.1 計画の実現に向けた3者の連携

「市民」、「交通事業者」、「行政」がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、市の交通 体系を改善していくことが重要です。

< 交通を支える3者の連携 >

/.#

【交通事業者】

- ・安全・快適な公共交通サービスを提供します
- ・積極的に情報を開示し、関係者間での共有を図ります。
- ・市が策定した交通ネットワーク整備方針や サービス水準の設定について提案と助言を 行います。
- ・市との協議を経て策定された整備方針に 従って事業運営を行います。
- 利用者のニーズを把握し、サービス改善や 経営努力を行います。
- ・主体的に公共交通利用促進に向けた取り組 みを行います。

【市 民】

- ・徒歩、自転車、公共交通による移動を積極的に 行い、自動車を利用する際にもエコドライブを 心がけるなど、環境に配慮した移動に努めます。
- ・自転車通行ルールの遵守など、自転車利用におけるマナー向上を心がけます。
- ・地域の公共交通サービスの実状について理解し、 課題やあり方について、主体的に考え、地域で の議論や取り組みに積極的に参加します。
- ・行政や交通事業者が実施するアンケート調査に 積極的に回答し情報提供を行うとともに、積極 的に交通事業者や行政と情報交換を行います。



【行 政】

- ・市域全体の交通ネットワーク整備方針を策定 し、市民や交通事業者に意見を求め、意見調整を行います。
- ・交通政策に関する広報や周知に向けた取り組みを行います。
- モビリティ・マネジメントや交通事業者と連携 した公共交通利用促進のための取り組みを実施します。
- ・市民の交通に対するニーズを、アンケート調査 等により的確に把握します。
- ・公共交通サービスについて、交通事業者と協議・調整を行います。
- ・積極的に情報を開示し、関係者間での共有を図ります。



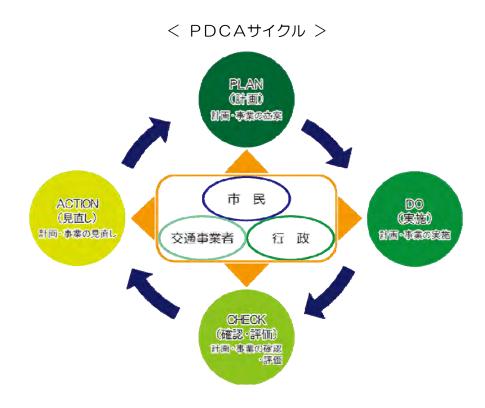
4.2 総合交通計画の推進

(1) 総合交通計画推進体制の確立

総合交通計画の施策を推進していくためには、各施策の事業主体が各々で推進するだけでなく、 住民や交通事業者、行政等の関係機関が施策の効果や新たな地域の課題及び対応策を共有するこ とが必要です。その共有する場となる総合交通計画推進協議会(仮称)を立ち上げ、定期的に開 催し、総合交通計画推進体制を確立する必要があります。

(2) 計画の推進

計画策定後から、(1)で立ち上げる総合交通計画推進協議会(仮称)等において、住民、交通 事業者、行政等が連携して、計画(PLAN)、実施(DO)、確認・評価(CHECK)、見直し (ACTION)によるPDCAサイクルに基づき、施策の進捗状況や効果について検証し、検 証結果にもとづいた見直しを行っていくことが必要です。



(3) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

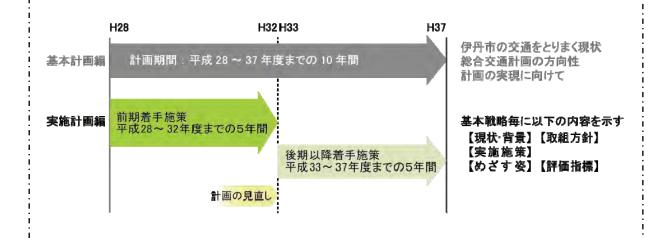
計画の前期5ヶ年終了時に、施策の実施状況や、設定した数値目標の達成状況を把握、検証するとともに、社会情勢や地域情勢、それに伴う関連分野の施策など、交通をとりまく環境の変化を踏まえて、総合交通計画を見直し、改善していく必要があります。

Ⅱ.実施計画編

〇 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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
а	〇 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
	〇 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 〇 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 〇 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
	〇 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
	〇 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
	O 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

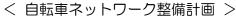
注) 平成26年兵庫県下ワースト2位(兵庫県平均12.3)

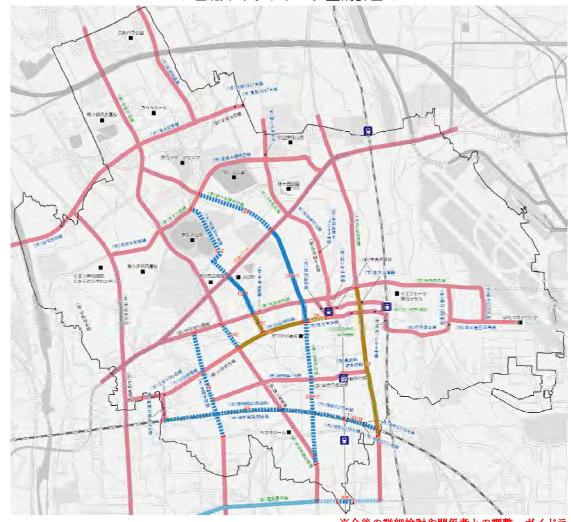
【重点施策】

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。





	_	整備済・整備中 市自転車ネットワーク路線	整備予定		
	音	\$ †	13.	8	
	小	£†	4.9	8, 9	
	自転車歩行者	道(普通自転車通行指定部分有	(4) 3.0	0, 3	
	香通白転車等	(用通行帝(自転車レーン)	1.9	8. 6	
7.6 17.1	25 14 71 15		整備済・整備中	整備予定	
凡例	整備内容		延長	延長(km)	

- ※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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
а	○ 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 (歩道整 (歩道整)	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
	〇 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 〇 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 (〇は早期着手施策)	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

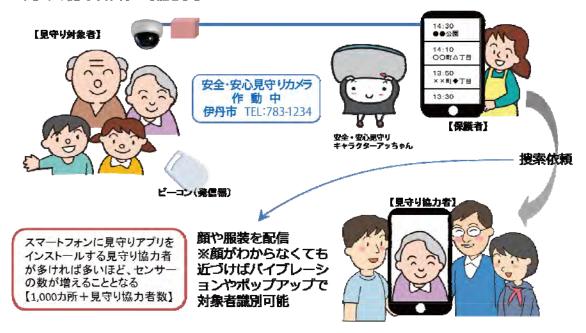
- ・市内の道路上に 1,000 台の防犯カメラを設置し、カメラの設置を明示することで、犯罪の抑止を図り、子どもや女性、高齢者がひとりでも安心して歩けるまちをめざします。
- ・見守りカメラの画像を活用して、警察による事件・事故の早期解決に協力します。
- ・見守りカメラと同時にビーコン受信機を設置し、子どもや高齢者等の見守り対象者がビーコン発信機を持つことで、家族や保護者が見守り対象者の所在を確認出来ることになります。
- ・見守り協力者として地域の人がスマートフォンに見守りアプリをインストールすること により、地域ぐるみの見守り体制が可能になり、より安全·安心なまちづくりを推進して いきま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

カメラとビーコンの相乗効果で見守り実現

▶室内でも対象者の発信器が保護者のスマートフォンから設定する範囲(数十メートル)離れると、 警告音とバイブレーションで通知する・・・迷子防止・徘徊防止



>見守り協力者のスマートフォンに見守りアプリをインストールしてもらうことにより、見守りネットワーク(人的)を構築し、見守り対象者の写真等の情報や位置情報を提供したり、対象者が所持している発信器が協力者に近づくとバイブレーションやポップアップで知らせることで、地域ぐるみの見守り体制が可能となる

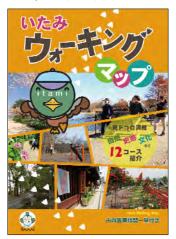


1-2-b:歩いて元気になるみちづくりの推進(ストリートファニチャー*等の整備)

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 >



く『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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
а	〇 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 〇 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
С	O 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
	O 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
	沙世卉美上の 柳沙	北村交差点、南町4交差点の整備を実施する。	県
	・渋滞交差点の解消	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】

- ・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

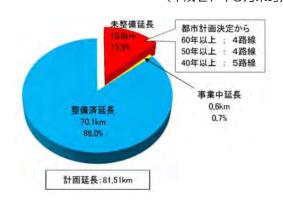
【重点施策】

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
	1673 124		

- ・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末着手路線について、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%

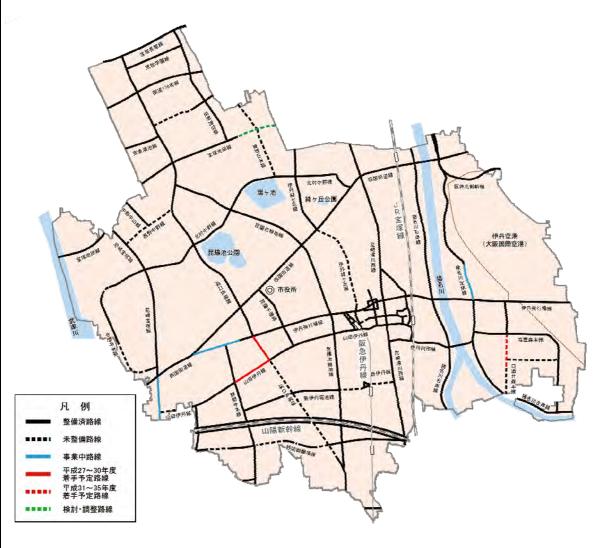
注) 幹線街路のみの内数を示す。

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 >

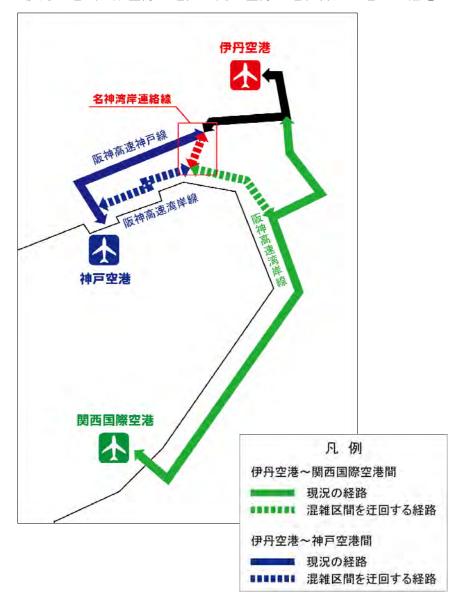


1-③-c: 名神湾岸連絡線等の整備推進に向けた働きかけ

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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
	O 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
	〇 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
	ル 世 六 羊 上 の <i>紹</i> ツ 「 五 担 】	北村交差点、南町4交差点の整備を実施する。	県
	・渋滞交差点の解消【再掲】	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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
	〇 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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
а	・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	〇 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
С	・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 〇スの利便性向上(「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、

尼崎市営バス

< 新たなバス路線の検討例 >

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。 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

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

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導入例 >



実施時期

するもの。





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

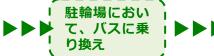
実施時期

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 >







< 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 (〇は早期着手施策)	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

【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 (〇は早期着手施策)	施策概要	
а	○ 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
	O 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 〇 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 (〇は早期着手施策)	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

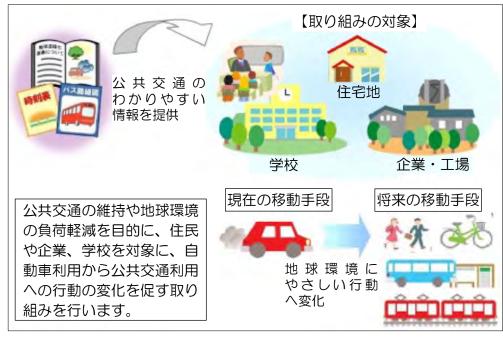
業所においては試行から本格実施への働きかけを行います。学校では、交通ゲームなどを通じて、公共交通とクルマのかしこい使い方を考え、社会全体での望ましい移動のあり方への理解につなげます。転入者に対しては、伊丹市での移動手段がまだ決まっていない転入届け提出の際に、バス停の位置や時刻表、スーパーや病院などの生活施設等の情報が入ったバスマップなど、バス利用に便利な情報を提供することにより、伊丹市での移動手段としてまずバスが選択されることをめざします。

< 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

く 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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
а	・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)	1	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。

·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



< フルモール化の整備イメージ >



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。

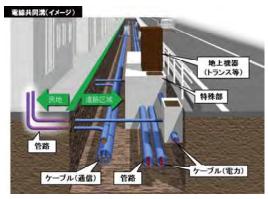
3-1-b:無電柱化による快適な歩行空間の整備

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 >

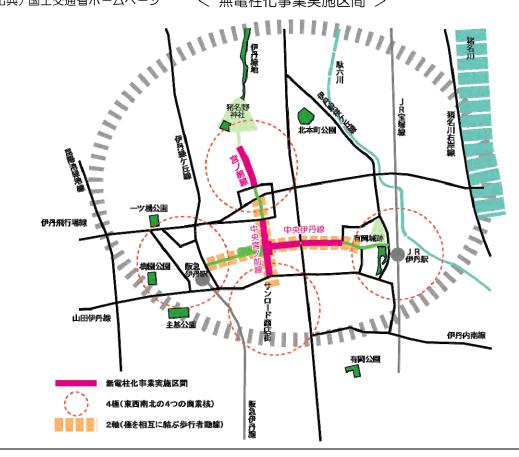
< 無電柱化された(都)中央伊丹線 >





出典) 国土交通省ホームページ

< 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 J R 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 P R 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】

- ・ J R 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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
а	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

【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 実 伊丹空港(大阪国際空港)間 実	E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 「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、ロコミや雑 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 (〇は早期着手施策)	施策概要	実施 主体
а	〇 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。	규
b	既存施設を活用した駐輪場整備や 〇 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 〇 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
	〇 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
	O 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。

【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

実施時期

注) 平成27年度に事業開始。

【重点施策】

実施箇所

3-3-a:地下(地上)ハイテク駐輪場の整備

中心市街地

・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

- 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
- ・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。

・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。

< 地下ハイテク駐輪場の 整備イメージ >

概ね平成32年度までに実施



< 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

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 (〇は早期着手施策)	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
	O 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 〇 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

Ⅲ.資料編

「伊丹市総合交通計画策定委員会」への諮問

伊交交交第159号 平成27年6月26日

伊丹市総合交通計画策定委員会

会長 秋山 孝正 様

伊丹市の望ましい総合交通ネットワークのあり方について (諮問)

本市の人口は、現在微増傾向にありますが、今後、少子高齢化による減少が 予想され、国の研究機関の推計では、2060年には現在の人口から22.5% 減少し、153,000人になるといわれています。

その対応として、本市において、「伊丹版総合戦略」の策定を進めており、居 住地を選ぶにあたり重要な要素である交通政策においても、選ばれるまちを目 指すことが重要となってきます。

このような状況を踏まえ、「伊丹創生」の基盤となる、各交通手段が連携し、 安全・安心で快適に移動しやすい総合的な交通ネットワークのあり方について、 貴委員会に意見を求めます。

「伊丹市総合交通計画策定委員会」から市長への答申

平成28年2月19日

伊丹市長 藤 原 保 幸 様

伊丹市総合交通計画策定委員会

会長 秋 山 孝 正

伊丹市の望ましい総合交通ネットワークのあり方について (答申)

平成27年6月26日付伊交交交第159号をもって諮問された、みだしのことについて、本委員会で慎重に審議を重ねた結果、「伊丹市総合交通計画(案)」としてとりまとめましたので、別紙のとおり答申します。

「伊丹市総合交通計画策定委員会」委員名簿

区分	氏 名	役 職	選出区分
会 長	秋山 孝正	関西大学環境都市工学部 教授	学識経験者
委員	榎木 光夫	伊丹市自治会連合会 会長	関係団体
委員	冨田 幸生	伊丹市老人クラブ連合会 会長	関係団体
委員	谷口 由美子	伊丹市身体障害者福祉連合会 地区役員	関係団体
委員	村上 有紀子	NPO法人いたみタウンセンター 理事長	関係団体
委員	河崎 浩一	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	交通関係事業者
委員	奥野 雅弘	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 部長	交通関係事業者
委員	野口 一行	阪神バス株式会社 業務部長	交通関係事業者
委員	寺嶋 勤	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部大阪支社 総務企画課長	交通関係事業者
委員	前川 正明	新関西国際空港株式会社 伊丹空港本部 環境・地域振興部 企画グループリーダー	交通関係事業者
委員	西本 秀吉	伊丹市交通局 次長	交通関係事業者
委員	辻脇 崇	国土交通省近畿地方整備局 都市整備課 課長補佐	関係行政機関
委員	木下 博文	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所 西宮維持出張所長	関係行政機関
委員	上畑 光生	国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部 企画調整官	関係行政機関
委員	岩原 直子	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 副課長兼地域交通班長	関係行政機関
委員	松尾 進吾	兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所 所長補佐	関係行政機関
委員	梶野 宏和	兵庫県伊丹警察署 交通課長	関係行政機関
委員	大池 津由美		市民委員
委員	橋本 育子		市民委員
委員	大石 正人	伊丹市都市交通部長	関係行政機関

「伊丹市交通政策調整会議」委員名簿

区分	役 職	氏 名	備考
会 長	交通政策室長	真田 美樹	平成 26(第4回以降)・27 年度
副会長	交通政策課長	乾 義昭	平成 26•27 年度
委 員	政策室主幹	宮木 哲男	平成 26•27 年度
委 員	道路建設課長	阪上 博之	平成 27 年度
委 員	道路保全課長	大前 良	平成 26・27 年度
委 員	交通局参事	菅原 則彰	平成 26 年度
委 員	交通局総務課長	河南 佳孝	平成 26・27 年度 (平成 26 年度はオブザーバー)
オブザーバー	都市交通部参事	桝村 義則	平成 26·27 年度 (平成 26 年度第3回までは会長)
	道路室長	高城 拓也	平成 26 年度
オブザーバー		柳瀬 謙二	平成 26·27 年度 平成 26 年度は委員 (道路建設課長)
オブザーバー	空港政策課長	阪上 元良	平成 27 年度
オブザーバー	危機管理室主幹	小谷 浩一	平成 27 年度
オブザーバー	環境保全課長	古結 孝広	平成 26・27 年度
オブザーバー	みどり自然課長	吉田 成俊	平成 26・27 年度 (平成 26 年度は環境政策室主幹)
オブザーバー	公園課長	久安 研一	平成 26·27 年度 (平成 26 年度はみどり公園課長)
オブザーバー	州村。 宣在短处部 E	蓼原 惠	平成 26 年度
779-71-	地域・高年福祉課長	友澤 美香	平成 27 年度
オブザーバー	障害福祉課長	橋本 佳子	平成 26・27 年度
オブザーバー	健康政策課長	岡本 綾子	平成 26・27 年度
オブザーバー	都市計画課長	巽 一嘉	平成 26•27 年度

「伊丹市総合交通計画」策定経過

[平成 26 年度]

平成26年度第1回~第3回の伊丹市交通政策調整会議については、 伊丹市自転車等対策審議会に関する議題のため省略

平成27年2月10日 第4回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 伊丹市総合交通計画策定に向けた今後の進め方

伊丹市の交通をとりまく現状伊丹市における人の動きの把握

個別計画検討の進捗状況についての報告

平成27年2月23日 第5回 伊丹市交通政策調整会議

講義 : 「都市交通計画に関する基本事項の整理」

関西大学環境都市工学部 教授 秋山 孝正 氏

平成27年3月30日 第6回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 伊丹市総合交通計画の方向性について

[平成 27 年度]

平成27年5月1日 第1回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 「伊丹市の交通計画の基本方針について」

関西大学環境都市工学部 教授 秋山 孝正 氏

伊丹市総合交通計画の方向性について

平成27年6月1日 第2回 伊丹市交通政策調整会議

議題:個人属性別に見た移動状況(近畿圏PTデータ集計結果)

総合交通計画検討に係るアンケート調査結果 総合交通計画策定に向けた基本的考え方 総合交通計画の基本理念及び基本方針について

平成 27 年 6 月 26 日 第 1 回 伊丹市総合交通計画策定委員会

諮問:「伊丹市の望ましい総合交通ネットワークのあり方について」

議題 : 伊丹市の現状と課題について

総合交通計画における基本理念・基本方針について

平成27年8月4日 第3回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 総合交通計画の概要について

施策体系(案)の検討について

平成27年8月21日 第4回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 総合交通計画策定に係る施策調書の回答内容について

総合交通計画の概要について

平成27年8月27日 第5回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 「総合交通計画の概要」の修正点について

主要プロジェクトについて

数値目標について施策一覧について

[平成27年度] 続き

平成 27 年 9 月 25 日 第 6 回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 「総合交通計画の概要」の修正点について

市営バスの補助のあり方の検討について

平成 27 年 10 月 6 日 第 2 回 伊丹市総合交通計画策定委員会

議題 :総合交通計画の概要について

伊丹市営バスへの補助のあり方について

平成 27 年 10 月 22 日 第 7 回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 伊丹市総合交通計画 (素案) について

平成 27 年 12 月 8 日 第 3 回 伊丹市総合交通計画策定委員会

議題 : 伊丹市総合交通計画 (素案) について

平成 27 年 12 月 22 日

- 7 12 7 22 日 「伊丹市総合交通計画 (素案)」パブリックコメントの実施 ~ 平成 28 年 1 月 21 日

平成28年2月5日 第8回 伊丹市交通政策調整会議

議題 : 伊丹市総合交通計画 (案) について

平成 28 年 2 月 18 日 第 4 回 伊丹市総合交通計画策定委員会

議題:「伊丹市総合交通計画(素案)」パブリックコメントの結果について

「伊丹市総合交通計画 (案)」の最終確認について

平成 28 年 2 月 19 日

答申:「伊丹市の望ましい総合交通ネットワークのあり方について」

用語集

	項目	用語解説
ア	アダプト制度	自分の子どもとして迎え入れる(養子縁組)の意味。公共エリアを「養子」、市民を「里親」にみたて、地域や企業と行政が役割分担をして身近にある区域を自分の子どものようにお世話をする制度。
1	インバウンド	訪日外国人旅行客のこと。
	インフラ	インフラストラクチャー。道路、港湾、空港、上下水道や電気·ガス、医 療、消防·警察、行政サービスなど多岐に渡る各種公共サービスや制度。
I	営業係数	100円の収入を得るために、どれだけのコスト(経費)がかかっているかという数値。主にバスの路線ごとの経営状態を示す指標として用いられる。
オ	OD流動	あるゾーン(出発地)からあるゾーン(到着地)へ移動する交通。
ク	グリーン経営	環境問題が深刻さを増す中で、環境保全を企業(事業者)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。「エコドライブの推進」や「低公害車の導入」等が代表的な取 り組み。
	公共交通空白地	鉄道駅やバス停から一定以上の距離が離れている地域。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している。本計画では鉄道駅を中心に半径500m以上、バス停を中心に半径300m以上離れている地域としている。
	公共交通勢圏	鉄道駅や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。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している。本計画では鉄道駅を中心に半径500m以内、バス停を中心に半径300m以内の地域としている。
	公共施設マネジメント	公共施設全体を通じた総合的な資産管理や負債管理を分析したうえで資産 の有効活用を図る取組。
	交通手段分担率	全体の移動でそれぞれの交通手段がどれくらい利用されているかを示す割 合。
	公募型協働事業提案制度	市民活動団体などが、行政と協働して取り組む公益的な事業を提案し、企 画から実施まで共に行う制度。
	高齢化率	総人口に占める65歳以上人口の割合。
	コミュニティ	共同体。地域社会。共同生活体。
	コミュニティ道路	歩道を設置し、また車道をジグザグにしたり狭くしたりして車のスピード を抑え、歩行者の安全を実現する道路。
	混雑度	1日あるいは昼間12時間の評価基準となる交通量(評価基準交通量)に対する、実際に通過した交通量の比。
	コンセッション	施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利 を長期間にわたって付与する方式。
サ	サイクル&バスライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐輪場を整備し、 自転車からバスへの乗り継ぎを図るシステム。
シ	シームレス	「継ぎ目のない」の意味。交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。
	自転車安全利用啓発指導員	伊丹市内において、自転車の安全利用に関する教育や広報啓発活動に熱意を持って取り組まれ、市長が指定する講習を受講された方に委嘱される、 地域などで自転車の安全利用に関する教育や広報啓発などを行うボラン ティアでの指導員。
	自転車タクシー	客席つきの3輪自転車をドライバーの足で漕ぐことによって乗客を運ぶも の。

	項目	用語解説
シ	市バスモニター制度	伊丹市営バスをよく利用する市民の中から毎年10~15名を広報いたみ誌を通じて公募しモニターに就任してもらい、バス事業に関する様々な提言・意見をだしてもらい伊丹市交通局の事業運営に生かす制度。
	自由目的	買物、食事、レクリエーション等、私用のための移動。
	主要交通拠点	本計画では、各地区から中心市街地や他地区、周辺市への移動の拠点となる、各地区の中心となるバス停を主要交通拠点として設定する。主要交通拠点へ徒歩や自転車で集まり、主要交通拠点と中心市街地や周辺市、主要交通拠点同士を鉄道やバスで結ぶことにより移動の利便性向上をめざす。
ス	ストリートファニチャー	景観と調和するように美しくデザインされた彫刻、電話ボックス、案内 板、標識、ベンチなど道路や広場で都市空間を演出する様々な設備。
セ	セミフラット化	歩車道境界の識別性の確保と、歩道面に生じる勾配を少なくすることの両面を考慮した、縁石は歩道面より高く、歩道面の高さは5cm程度とした歩道の形式。
ソ	ゾーン30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。
タ	第1当事者	交通事故の当事者のうち,過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被 害が最も軽い者。
	代表交通手段分担率	目的は同じで複数の交通手段を利用した場合の主な利用手段。優先順位は、航空機·船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪·原付、自転車、徒歩の順となる。「代表交通手段分担率」は、全体の移動でそれぞれの交通手段がどれくらい利用されているかを示す割合。
チ	地域メッシュ統計	国土を緯度・経度により方形の小地域区画に細分し、この区画に統計調査の結果を対応させて編集したもの。地域メッシュ区分の種類は、第1次地域区画、第2次地域区画、基準地域メッシュ、2分の1地域メッシュがあり、本計画に用いているメッシュはおよそ500m四方の2分の1地域メッシュ。
	超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人~2人乗り程度の車両。
テ	DID	国勢調査による人口集中地区(Densely Inhabited Districts の略)。具体的には、人口密度4,000人/km以上の国勢調査上の基本単位区が互いに隣接して、5,000人以上の人口となる地区のこと。市町村単位の人口密度では、その市町村内における特定の地域での人口の集中度合いまでは把握することが困難である。DID地区における人口密度はその市町村内でも特に人口が集中している区域の人口密度を比較できるためより人口の集中度合いを比較しやすいというメリットがある。
	低騒音舗装	自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入り、この空気が、圧縮・膨張し騒音を発しているが、低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができ、自動車のタイヤからの走行音を小さくする効果がある。
	低炭素社会	球温暖化の原因とされる二酸化炭素などの温室効果ガスの最終的な排出量が少ない産業・生活システムを構築した社会のこと。
	デジタルサイネージ	屋外や交通機関、店頭、公共施設などに設置された液晶ディスプレイなど の映像表示装置。ネットワークに接続した液晶ディスプレー端末を使って 情報を発信する。
	鉄道空白地	鉄道駅から一定以上の距離が離れている地域。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している。本計画では鉄道駅を中心に半径500m以上離れている地域としている。
	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。
	鉄道端末交通手段	出発地から鉄道駅(または、鉄道駅から到着地)までに利用した交通手 段。交通手段が複数の場合の優先順位は「代表交通手段」と同じ。

	項 目	
٢	透水性舗装	舗装全体を透水性の高い材料で構成した舗装であり、雨水を表・基層のみでなく路盤以下にも浸透させる構造を有しており、雨天時における車両の走行安全性の向上や路面騒音低減、雨水流出抑制、地下水の涵養、街路樹の育成など様々な機能を有する。
	道路交通センサス	概ね5年毎に全国一斉に実施される自動車の利用実態に関するアンケート 調査。道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのよう になっているのか等について全国規模で調査することにより、将来におけ る道路交通計画を策定するための基礎資料を得ることを目的としている。
	道路占有許可基準	道路上に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用することが 許可される一定の基準。
	都市型空港	都心部から近距離にある空港。
	都市計画道路	都市計画法に基づき、安全性や防災面、景観などを総合的に考慮して建設 される道路。
)	ノンステップバス	利用者の乗降をより容易にするため、床面地上高を35cm程度(通常は 90cm程度)まで引き下げることにより、ステップ(階段)を解消したバ ス。
/\	バスロケーションシステム	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。
	発生集中交通量·発生集中量	出発する交通と到着する交通を合わせた量。
	バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	ハンプ・クランク	ハンプは道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの、クランクは車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりすることにより、車のスピードを抑制しようとするもの。いずれも車のスピードを抑えさせるために生活道路に施される対策。
۲	PTPS (公共車両優先システム)	路線バスなどが優先的に運行できるように支援するシステム。
	ビーコン	小型の無線技術を活用した発信装置。
	ヒートアイランド	都市部の地表面における熱収支が、都市化に伴う地表面の改変(地面の舗装、建築物)などにより変化し、都心域の気温が郊外に比べて高くなる現象。これにより、「夏期の都市の不快さ(都市の快適性の問題)」「夏期の冷房用電力消費の増大」「都市の乾燥化(地表面の改変に伴う蒸発量の減少)」「冬期の大気汚染の助長」等の問題が発生する他、近年夏期の都市域において頻発している短時間の集中的な降雨現象との関連が指摘されている。
フ	フルモール	許可車両(緊急車両、沿道居住者、サービス車両等)のみが通行できる街路全幅員が歩行者空間となった道路。安全性が高く、道路の両側が分断されないため、両側商店の一体的な利用が可能となる。
^	ベストミックス	公共交通と自動車、自転車、徒歩などを最適な割合で組み合わせること。
	ペデストリアンデッキ	高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用の通路。主に駅周 辺や超高層ビル付近など人通りの多い箇所において、歩行者と自動車の通 行を分離するために設置される。
ホ	ボトルネック	道路網もしくは道路区間において、交通容量が小さく、そこを流れる交通 のさまたげとなっている地点、もしくは区間。
=	ミッシングリンク	鉄道や道路などの整備されていない区間。

	項目	用 語 解 説
ŧ	モビリティ・マネジメント	過度な自動車利用の抑制や公共交通の利用促進を行うために、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法などを効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。住民などに対しては、「かしこいクルマの使い方を考えるプログラム」と呼んでいる。
ュ	ユニバーサルデザイン	あらゆる年齢、体格、能力の人が利用可能なように、都市空間や生活環境をデザインする考え方・その試み。バリアフリーはもともとあったバリア(障壁)を取り除くこと。それに対しユニバーサルデザインは、最初からバリアが取り除かれている(特別な対策をしない)状態を作ることをさす。

[参考]

国土交通省ホームページ 兵庫県ホームページ 交通安全白書

伊丹市総合交通計画

発行年月:平成28年(2016年)3月

発 行:伊丹市

編 集:伊丹市 都市交通部 交通政策室 交通政策課

〒664-8503 伊丹市千僧1丁目1番地

TEL 072-784-8052 FAX 072-780-3531

URL http://www.city.itami.lg.jp

※本冊子は300部作成し、印刷経費は1部あたり約2,000円のコストがかかっています。