

1 調査名称：(伊丹市)都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：伊丹市

3 調査圏域：伊丹市内全域

4 調査期間：平成27年度

5 調査概要：

少子高齢化の進展や市民のライフスタイルの変化に伴い、本市における交通を取り巻く諸課題は多様化しており、市民の安全・安心な移動権を確保し、本市の望ましい交通ネットワークを構築するため、既存のバスネットワークや道路整備、自転車対策等が連携した総合的な施策展開が急務となっている。

本市の交通の現状と課題について整理し、その結果及び総合計画などの関連計画に掲げる将来の都市像などを踏まえ、本市の総合交通体系の基本理念、方針を設定し、骨格となる交通ネットワーク体系の検討を行う。これらの検討内容を受け、学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体等において構成する伊丹市総合交通計画策定委員会において、交通施設等のハード対策及び、交通手段等に対するソフト対策が一体となった戦略を推進していくための具体的な取組み（交通戦略）をまとめた「伊丹市総合交通計画」を策定する。

I 調査概要

1 調査名称：(伊丹市)都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

I. 基本計画編

第1章 計画の目的と構成

- 1.1 計画策定の目的
- 1.2 計画の位置づけ
- 1.3 計画の構成
- 1.4 計画の期間

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
- 2.2 伊丹市の人の動きの概要
- 2.3 個人属性別に見た移動状況
- 2.4 伊丹市における交通の現状
- 2.5 現状と課題のまとめ

第3章 総合交通計画の方向性

- 3.1 基本理念
- 3.2 上位計画の概要
- 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
- 3.5 施策体系
- 3.6 期待される効果

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

II. 実施計画編

基本目標1. 快適な移動を支える都市の道路空間の整備

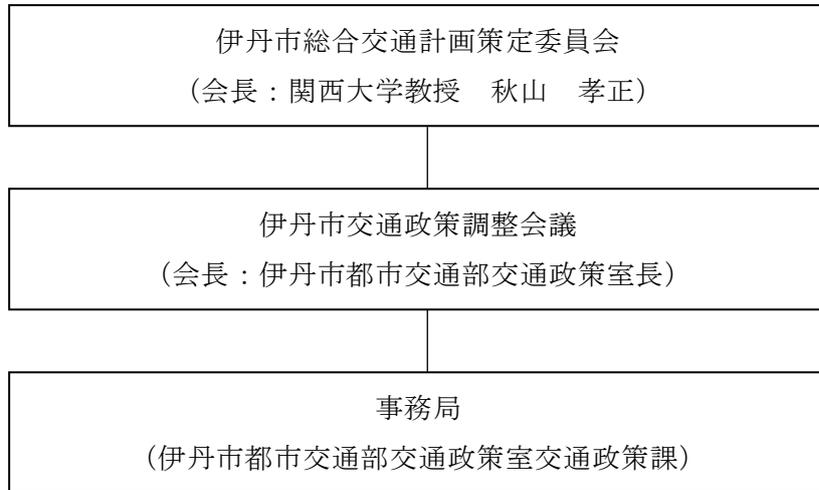
基本目標2. 交流を支える公共交通の充実

基本目標3. 中心市街地の回遊性とにぎわいの向上

基本目標4. 地域でつくる公共まちづくり

III. 資料編

3 調査体制



4 委員会名簿等：

表 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	富田 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

表 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	柘村 義則	平成 26・27 年度 (平成 26 年度第3回までは会長)
オブザーバー	道路室長	高城 拓也	平成 26 年度
		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)
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	地域・高年福祉課長	蓼原 恵	平成 26 年度
		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

II 調査成果

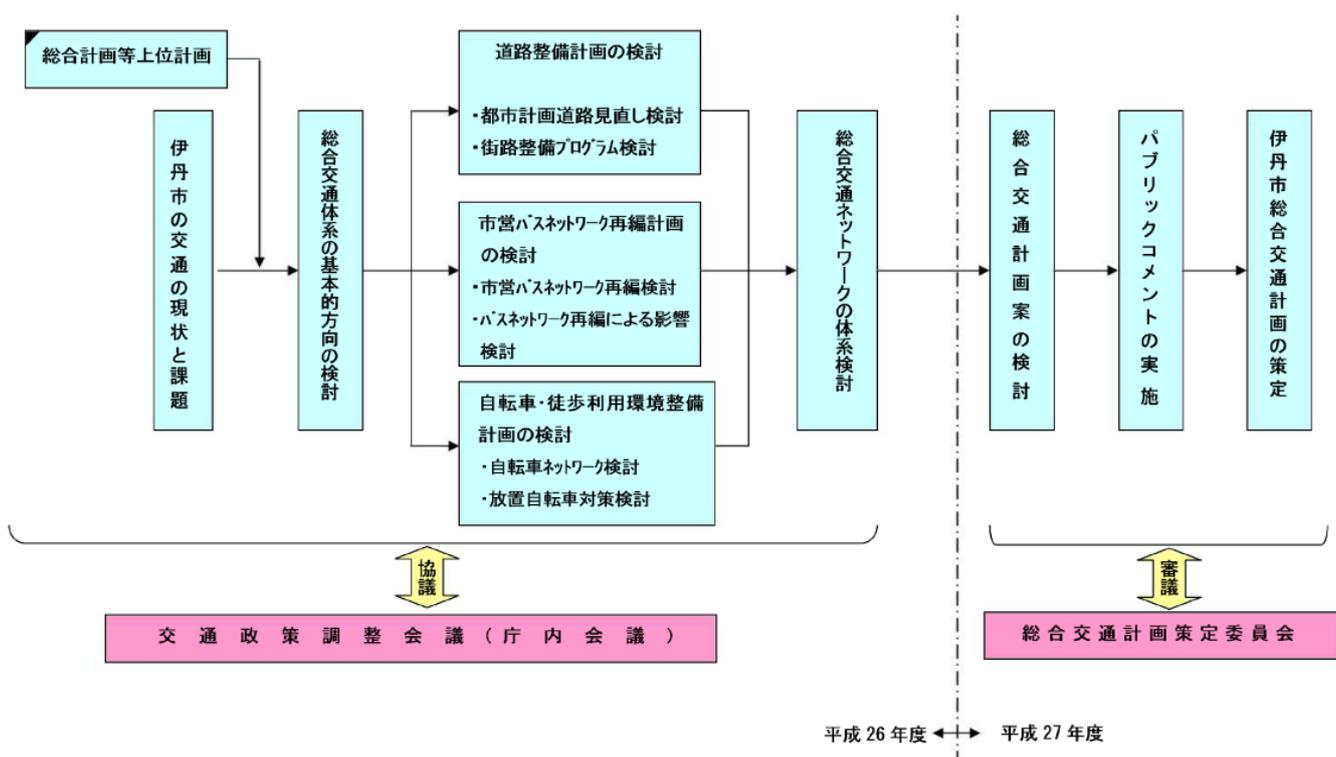
1 調査目的

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る。

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る。

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、具体的な取組み（交通戦略）をまとめた伊丹市総合計画を策定した。

2 調査フロー



3 調査圏域図

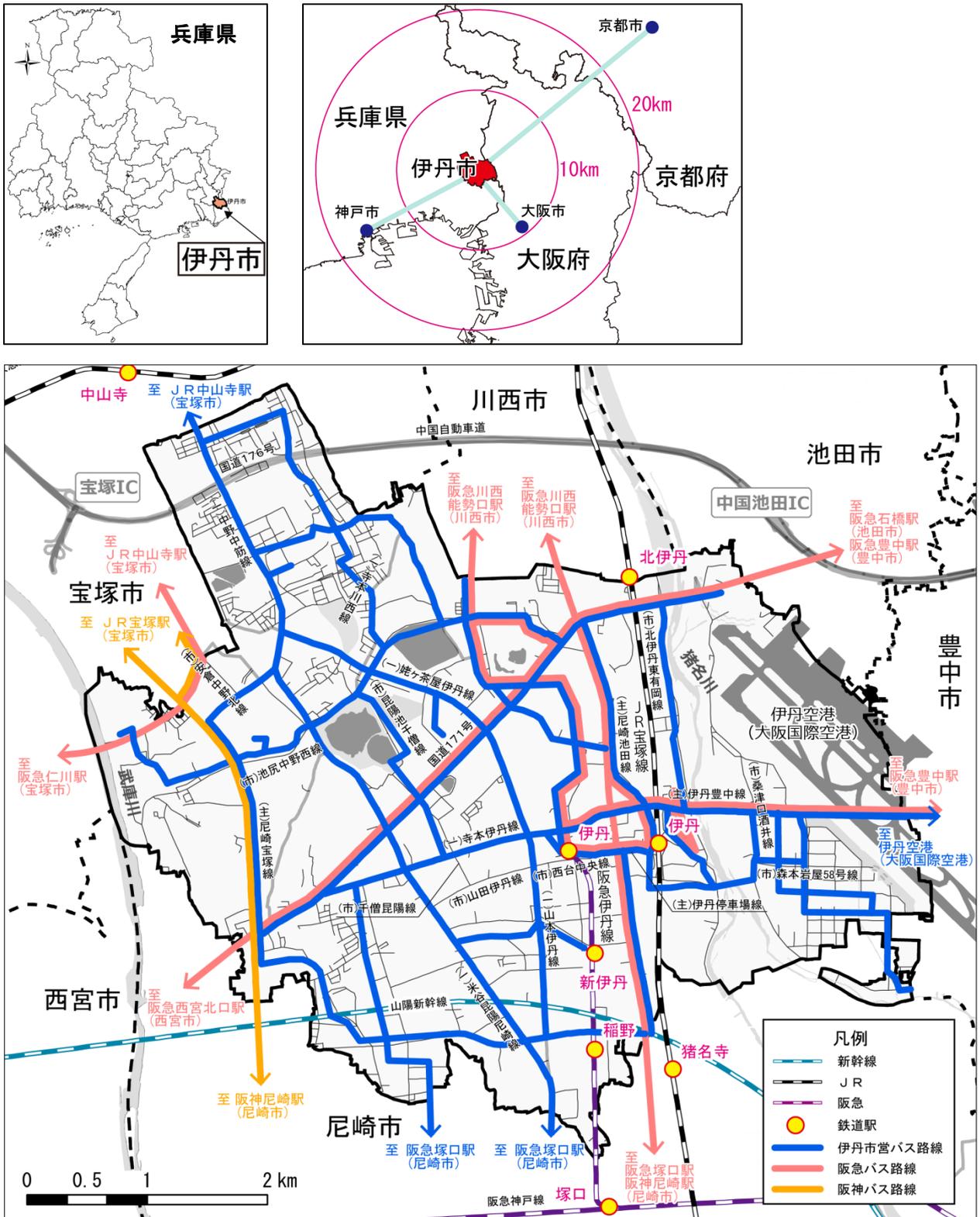
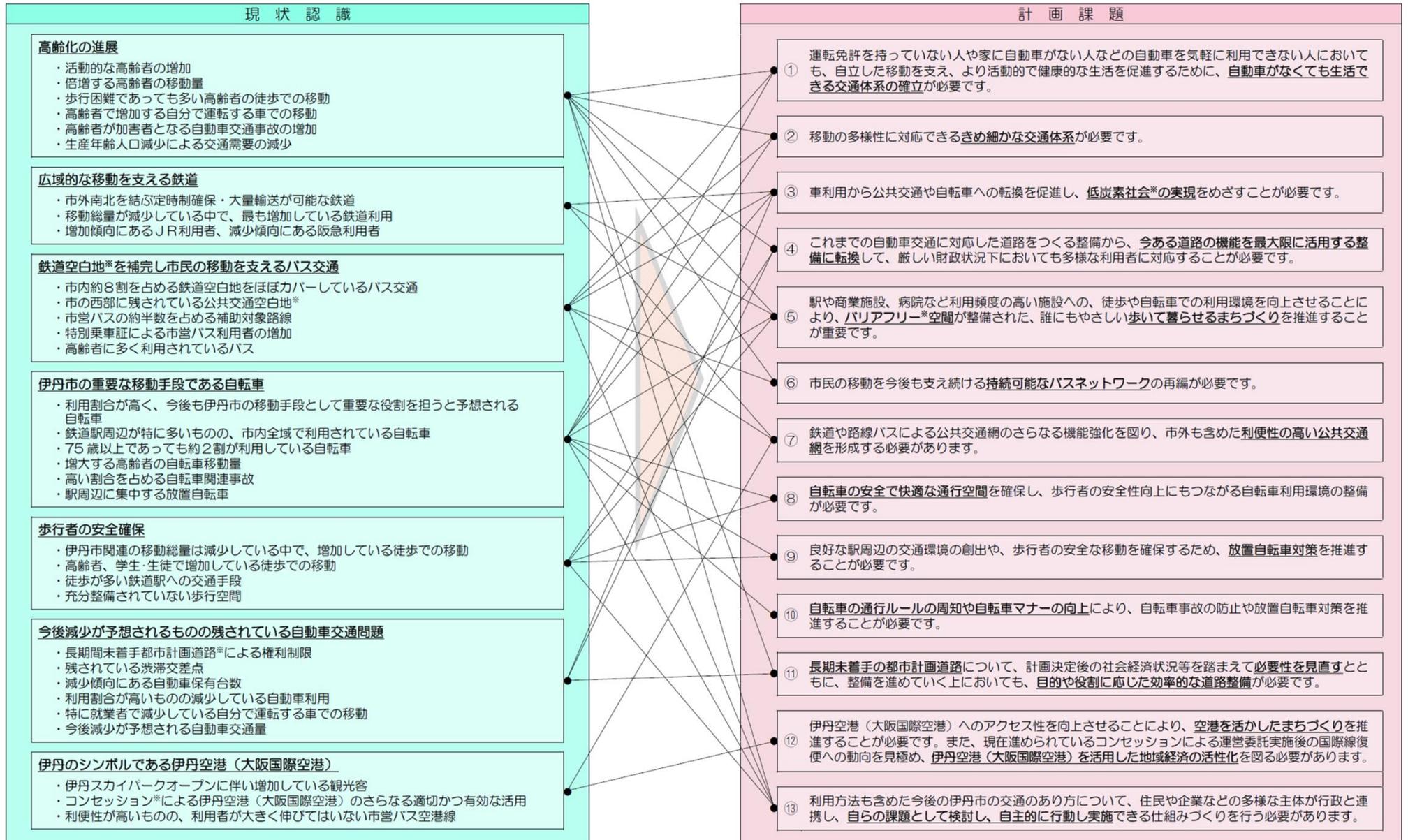


図 伊丹市の公共交通網

4 調査成果

1. 伊丹市の現状と課題

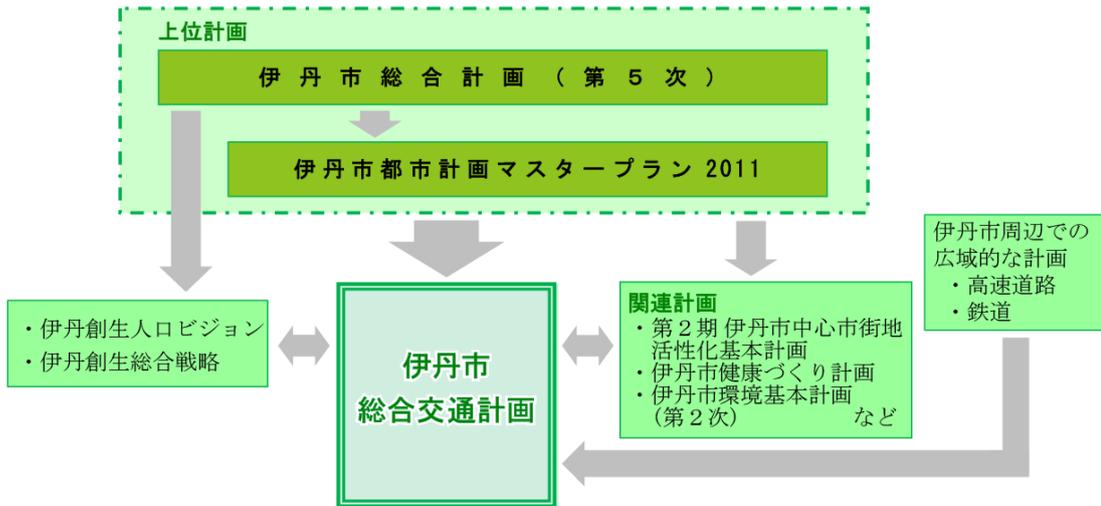
伊丹市の交通をとりまく現状を整理し、現状を踏まえた今後の取り組むべき課題を抽出した。



本市における現状と課題を踏まえ、まとめた伊丹市総合交通計画の概要は以下のとおり。

2. 計画の位置づけ

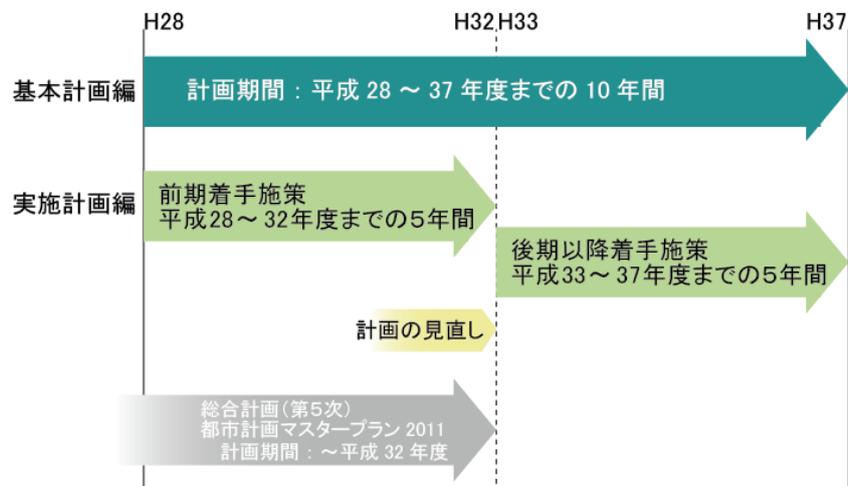
伊丹市総合交通計画は、「伊丹市総合計画（第5次）」及び「伊丹市都市計画マスタープラン 2011」を上位計画とし、現在の人口規模の維持をめざした「伊丹創生総合戦略」や、中心市街地、健康、環境などの他部門での関連計画と連携し、整合を図りながら、伊丹市周辺での高速道路や鉄道などの広域的な計画も踏まえて、伊丹市のめざすべき将来像に向けた交通のあり方を示すものです。



3. 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。

また、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、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。



4. 基本理念

市の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

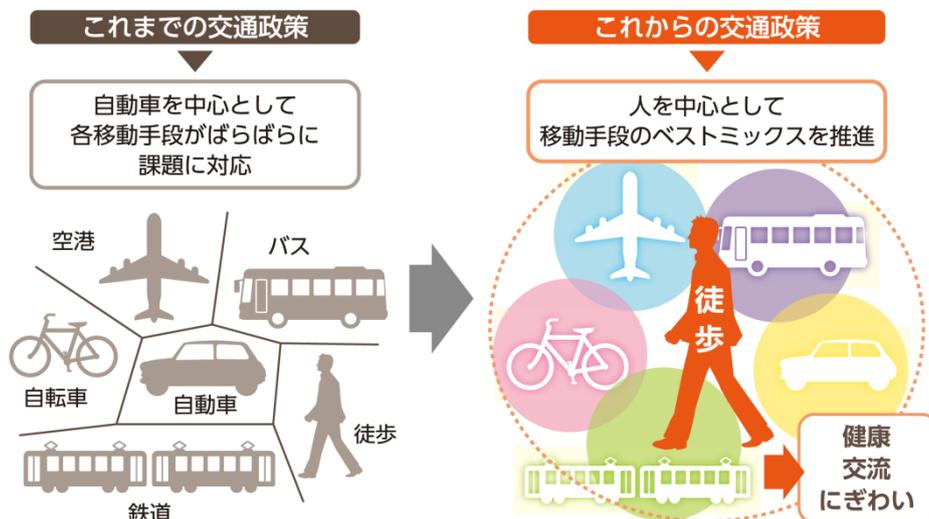
5. 総合交通計画推進に当たっての基本的考え方

(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、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十分に活用できていないところが残されています。

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。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。

< 伊丹市の交通政策の転換 >

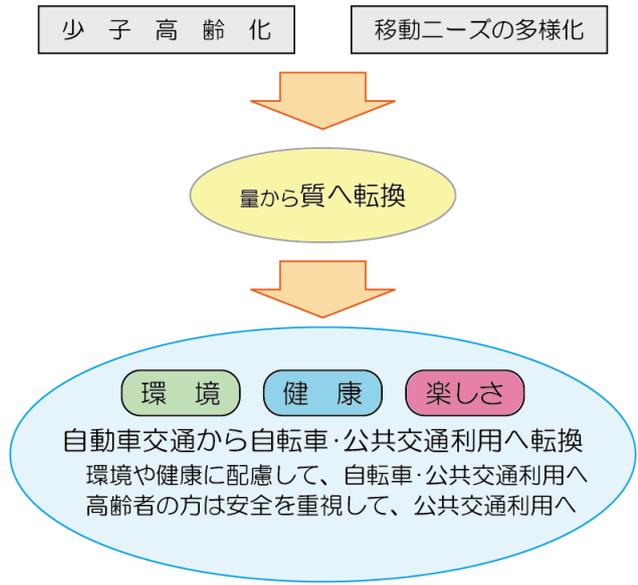


【市民への交通サービス提供の考え方】

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。

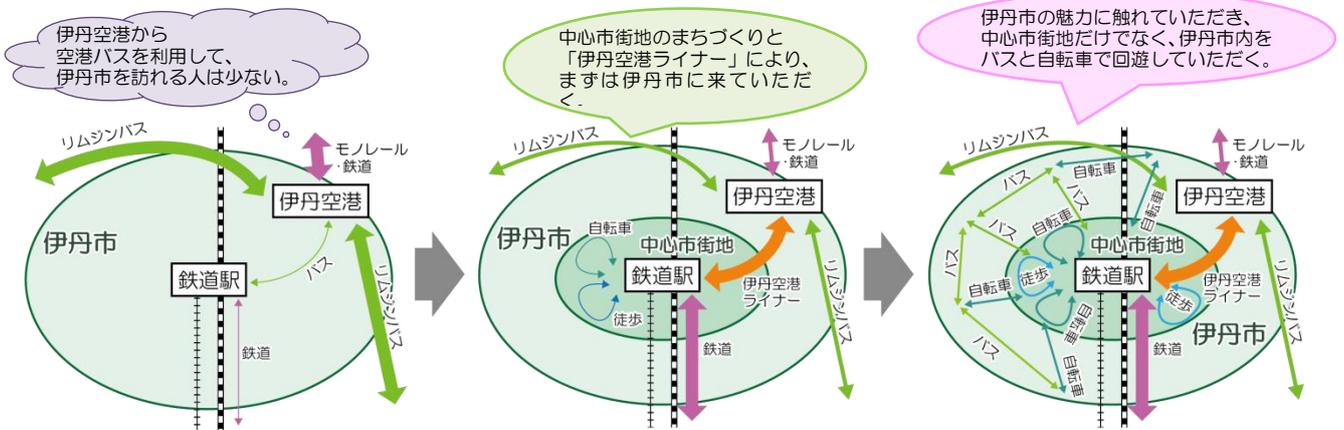
＜ 市民への交通サービス提供の考え方 ＞



【市来訪者への交通サービス提供の考え方】

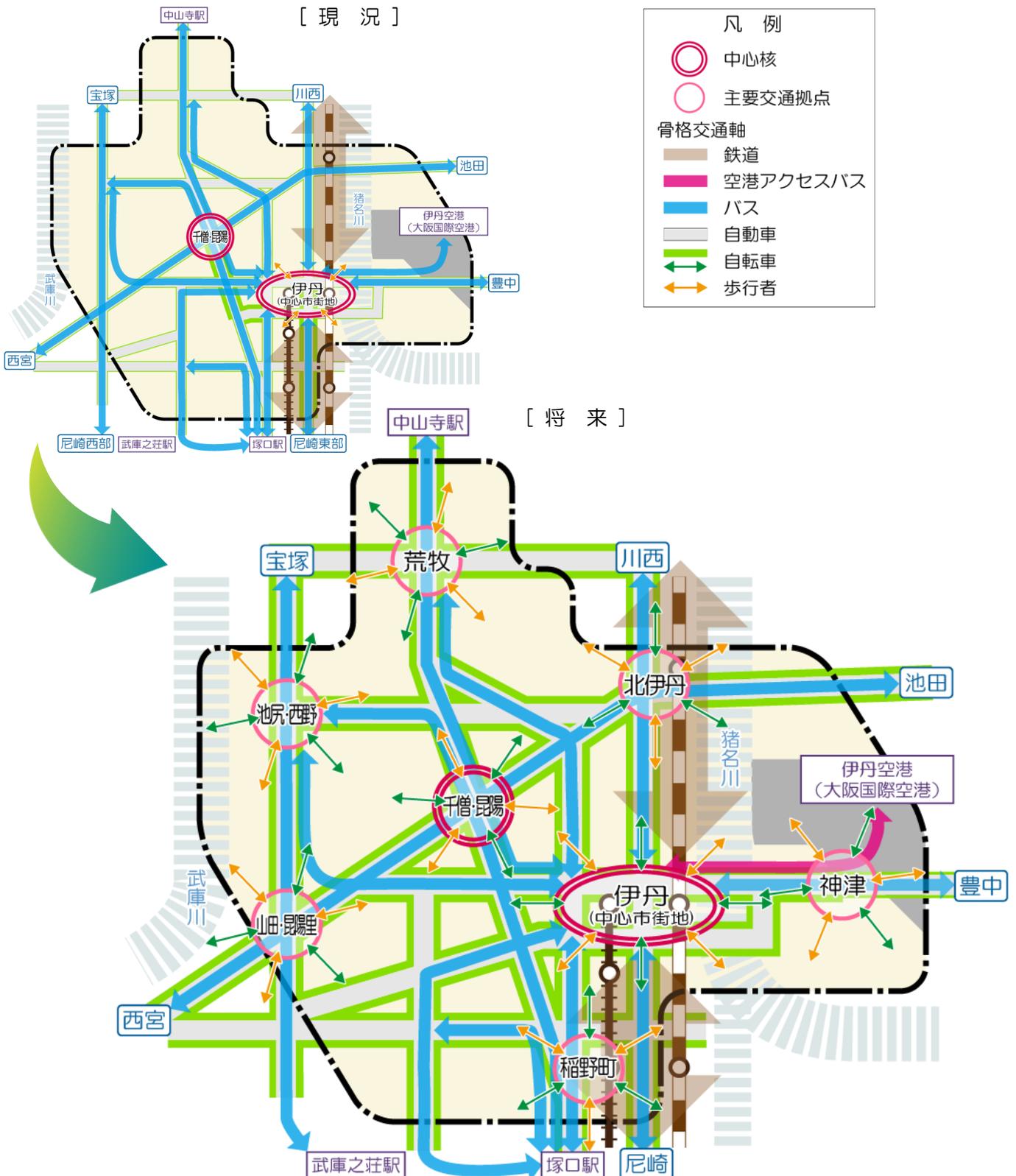
伊丹空港（大阪国際空港）を利用する国内外の人々が伊丹市に立ち寄ることができるように、中心市街地のまちづくりと連携して、伊丹空港（大阪国際空港）と中心市街地を結ぶ公共交通の充実（利便性の高いバス路線の整備）を行います。また、中心市街地内は徒歩だけでなくレンタサイクル等による自転車での回遊を可能とし、伊丹市各地への移動は、自転車とバスを効率よく連携させ、伊丹市内を便利で快適に巡回できる環境整備を行います。

＜ 市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

- 将来の総合交通ネットワークにおいては、現在の市の中心核の他に主要交通拠点を設け、中心核、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、周辺市を鉄道軸及びバス軸で結びます。
- 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とともに、各主要交通拠点にサイクル&バスライド駐輪場を整備するなど、自転車とバスの乗継利便性を向上させ、利用者がバスに乗り換えるか、そのまま自転車で移動するかを選択できるネットワーク形成をめざします。



6. 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。

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來訪できるよう、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。

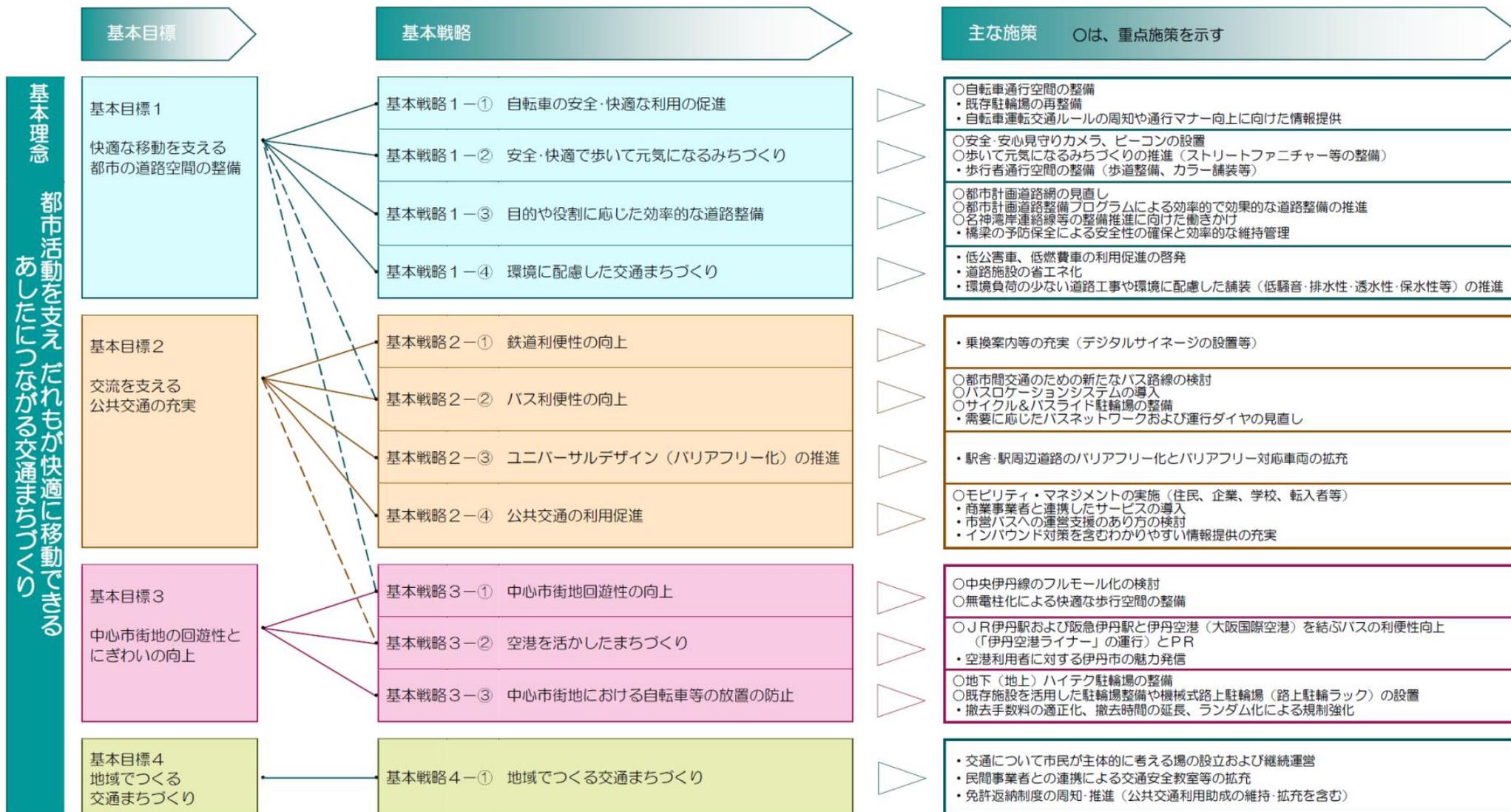
基本目標4. 地域でつくる交通まちづくり

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。

6. 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。



7. 計画目標

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、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うことから、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。

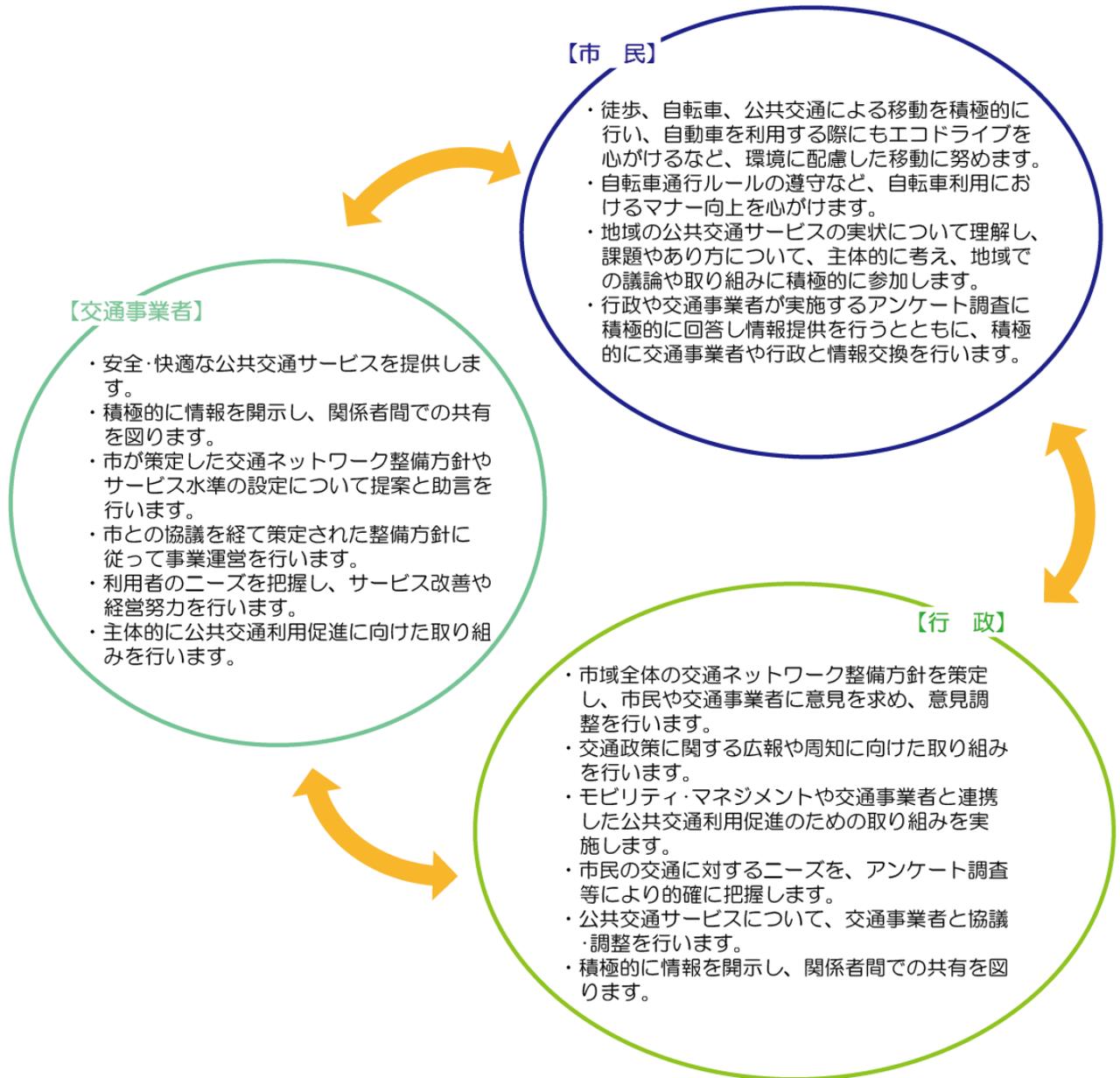
		評価指標	現状 (平成26年度)	計画目標 (平成32年度)	備考	
基本目標 1 都市適な道路移動空間を整える	基本戦略1-① 自転車の安全・快適な利用の促進	自転車レーン等整備区間延長(km)	3.6	13.8		
		年間の市営自転車駐車場利用台数(台/1日平均)	6,224	6,539		
		人口1万人当たりの自転車関連事故件数(件/万人)	22.4※	平成32年の兵庫県 の平均事故件数 以下	※) 平成26年兵庫県下ワ スト2位(兵庫県平均12.3)	
	基本戦略1-② 安全・快適で 歩いて元気になる みちづくり	街頭犯罪認知件数(件)	1,812	900※	※) 伊丹創生総合戦略に 基づき平成31年度の 目標値としている。	
		ストリートファニチャー設置箇所数(箇所)	0	24		
	基本戦略1-③ 目的や役割に応じた 効率的な道路整備	主要な道路の整備率(%)	86.0	87.2		
		混雑度1.0以上の道路延長(km)	15.3	14.2		
	基本戦略1-④ 環境に配慮した 交通まちづくり	地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。	
		公用車における低公害車の導入割合(%)	25.0	26.0		
	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	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	
			鉄道乗降客数(人/日)	97,000	97,200	
			デジタルサイネージ設置箇所数(箇所)	1	2	
基本戦略2-② バス利便性の向上		市営バス利用者数(万人/年)	1,420	1,518		
		サイクル&バスライド駐輪場の設置台数(台)	345	500 以上		
		路線バスでつながっている市外の鉄道駅(箇所)	9	10		
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		デジタルサイネージ設置箇所数(箇所)【再掲】	1	2		
		鉄道乗降客数(人/日)【再掲】	97,000	97,200		
		市民意識調査「通勤・通学などの交通の便が良い」(%)	46.4	50.0		
基本戦略2-④ 公共交通の利用促進		モビリティ・マネジメントの開催回数(回)	0	5		
		鉄道乗降客数(人/日)【再掲】	97,000	97,200		
		市営バス利用者数(万人/年)【再掲】	1,420	1,518		
基本目標 3 中心市街地の回遊性と	基本戦略3-① 中心市街地回遊性の 向上	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		
		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		
		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)	—	590		
	基本戦略3-② 空港を活かした まちづくり	伊丹空港線乗客数(千人)	782	867		
		スカイパーク来園者数(千人)	619	700※	※) 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。	
		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※	※) 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。	
	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	放置自転車等台数(台)	919	300		
		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		
		市営自転車駐車場におけるポイント発行額(千円)	※	3,020	※) 平成27年度に事業開始。	
	基本目標 4 まちづくり	基本戦略4-① 地域でつくる 交通まちづくり	交通について考える団体(団体)	0	3	
			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	
			モビリティ・マネジメントの開催回数(回)【再掲】	0	5	

8. 計画の実現に向けて

(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 >



(2) 総合交通計画の推進

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、定期的を開催し、総合交通計画推進体制を確立する必要があります。

計画の推進

計画策定後から、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。

< PDCAサイクル >

