

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

伊丹市長 藤原 保幸



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	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	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	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

「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 P T 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

～平成 28 年 1 月 21 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 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」にみ立て、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。
イ	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。
エ	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。
コ	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。
	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み、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が集まり、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、4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 ² 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イ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		用 語 解 説
ト	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	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。
ハ	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。
ヒ	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。
ヘ	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DEST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	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
モ	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。
ユ	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。