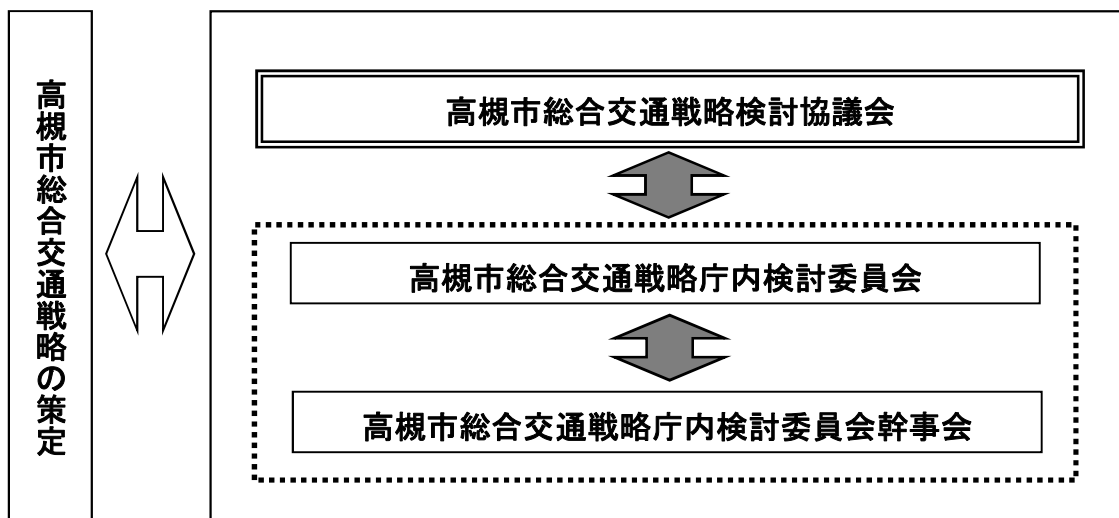


参考資料

1	検討体制	92
2	パブリックコメントの概要	95
3	用語集	96

1 検討体制

(1) 検討組織



(2) 高槻市総合交通戦略検討協議会の開催概要

	開催日	議事内容
第1回	平成26年 8月28日(木)	<ul style="list-style-type: none"> 総合交通戦略の策定について 高槻市の概況と人の移動実態 交通まちづくりの目指すべき方向性
第2回	平成26年 11月27日(木)	<ul style="list-style-type: none"> 交通まちづくりの目指すべき方向性について
第3回	平成27年 3月17日(火)	<ul style="list-style-type: none"> 目指すべき交通体系の将来像と基本方針について 短・中期的な交通施策(候補案)について 市民アンケート実施方針について
第4回	平成27年 8月5日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 市民ニーズの把握(アンケート調査)について 交通施策の検討について 交通戦略策定後の取組について
第5回	平成27年 11月4日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 高槻市総合交通戦略(素案)について 今後の予定について
第6回	平成28年 3月22日(火)	<ul style="list-style-type: none"> パブリックコメント実施結果について 高槻市総合交通戦略(最終案)について 今後の取組について

(3) 高槻市総合交通戦略検討協議会委員名簿（平成26年度～平成27年度）

区分	所属等・職名	氏名 (敬称略)
学識経験者	大阪大学 コミュニケーションデザイン・センター 特任教授	土井 勉 (会長)
	大阪大学大学院 工学研究科 助教	猪井 博登 (副会長)
	近畿大学 経営学部 准教授	毛海 千佳子
交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 京都支社 地域共生室 室長	中島 大介
	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 課長	抱江 卓哉
	京阪バス株式会社 経営企画室 課長	田中 弥
	高槻市域タクシー協議会 事務局	村上 寛
	高槻市 交通部 企画運輸課 課長	三浦 宏樹
国	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長補佐	辻脇 崇
	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 地域調整課 課長	梅阪 浩 (第1回～第3回)
	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官	大坪 裕 (第4回～第6回)
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官	長谷 潤 (第1回～第3回) 若林 隆司 (第4回～第6回)
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官	湯川 義彦
府	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事	松江 琢也 (第1回～第3回) 尾花 英次郎 (第4回～第6回)
	大阪府 茨木土木事務所 維持保全課 参事兼課長	森口 治
市	高槻市 都市創造部 部長	梅本 定雄
交通管理者	大阪府 高槻警察署 交通課 課長	服部 淳一 (第1回～第3回) 小川 洋一 (第4回～第6回)
商業関係者	高槻商工会議所 専務理事	村上 正
その他市民等	高槻市障害児者団体連絡協議会 事務局長	山田 義昭
	高槻市シニアクラブ連合会 副会長	福富 修
	高槻市コミュニティ市民会議 副議長	松本 孝治
	市民委員	岡本 美智子 中川 尚美

(4) 高槻市総合交通戦略庁内検討委員会委員名簿

職 名	
会長	都市創造部所管副市長
委員	副市長
副会長	技監
委員	総合戦略部長
委員	健康福祉部長
委員	都市創造部長
委員	産業環境部長
委員	教育指導部長
委員	交通部長

(5) 高槻市総合交通戦略庁内検討委員会幹事会委員名簿

部名	職 名
総合戦略部	政策経営室長
健康福祉部	長寿生きがい課長
	障がい福祉課長
	健康づくり推進課長
都市創造部	都市づくり推進課長
	管理課長
	道路課長
	新名神推進課長
産業環境部	産業振興課長
	環境緑政課長
教育指導部	教育指導課長
交通部	企画運輸課長

2 パブリックコメントの概要

募集期間	平成 27 年 12 月 21 日（月）～平成 28 年 1 月 20 日（水）
提出方法	持参、郵送、FAX、簡易電子申込
意見者数	7 人
意見提出件数	24 件
意見内容	2 章 本市の概況と人の移動実態 5 件 3 章 目指すべき交通体系の将来像 4 件 4 章 取り組むべき交通施策 12 件 5 章 総合交通戦略に基づく取組の推進 1 件 その他 2 件

3 用語集（50音順）

駅端末交通手段

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のことです。交通手段が複数の場合、代表交通手段の考え方に基づいて決めます。

近畿圏パーソントリップ（Person Trip）調査

「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるアンケート調査のことです。これにより、移動目的や交通手段ごとの移動状況などを把握することができます。

京阪神都市圏では昭和45年に第1回調査を実施し、その後10年間隔で実施しています。第5回調査（平成22年）は、近畿全域（2府4県）を対象に実施し、約35万世帯、約74万人の方から回答を得ています。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換え・乗り継ぎ施設をいいます。具体的な施設としては、鉄道駅の駅前広場などが挙げられます。

交通手段分担率

人々が移動の際に、どの交通手段を使用したかを示す割合です。

高齢化率

65歳以上人口が総人口に占める割合。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」といいます。

混雑度

道路交通センサスにおける交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比をいいます。混雑度が1.00未満の場合、渋滞や極端な遅れはほとんど生じないことになります。

サイクル&バスライド

自宅から自転車で最寄りのバス停留所まで来て、バスに乗り換える交通行動をいいます。

生成原単位

ある地域に居住する人が行う1人1日当たりの平均トリップ数をいいます。

ゾーン30

区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/h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、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路の安全対策です。

ターミナル

鉄道・バスなどの終着駅。また、交通路線が集中し、発着する所です。

代表交通手段

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪（自動二輪・原付、自転車）、徒歩などがあり、1つのトリップ（人が通勤や買物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動すること）の中で複数の交通手段を利用している場合、鉄道→バス→自動車→二輪→徒歩の順で優先順位をつけ、最上位のものを代表交通手段としています。

中心市街地

「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき位置付けられる区域で、高槻市では、JR高槻駅、阪急高槻市駅を中心とした約150haの区域です。

D I D（Densely Inhabited Districts）地区

都市的地域（特に人口密度の高い地域で、広い意味での市街地を指す）の特質を明らかにする新しい統計上の地域単位として、昭和35年国勢調査から設定されました。国勢調査において設定される人口密度が1km²当たり4,000人以上の基本単位区が隣接し、その合計した地域の人口が5,000人以上となる地域です。

鉄道駅勢圏

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のことをいいます。

都市計画道路

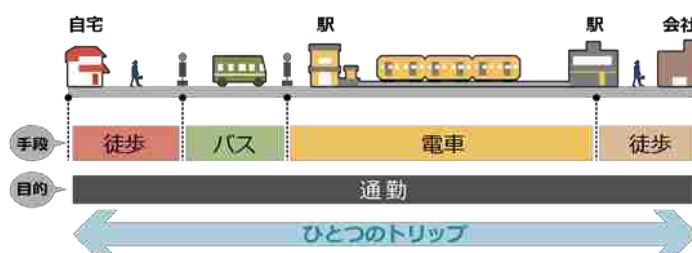
都市計画法で定められる基幹的な都市施設（道路・公園・下水道等）の一つであり、広域的な交通処理機能や市街地内の空間形成等に配慮して配置されており、長期的な整備計画を円滑かつ着実に実施するため、当該予定区域の土地利用に一定の制限を課している道路です。

都市計画マスタープラン

都市計画法に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことをいいます。

トリップ

人が通勤や買物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動する回数のこと。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数えます。



トリップエンド

トリップの数を表す単位の一つで、出発地と目的地の数の合計をいう。右図のように移動を矢印で表現すると、矢印の線の数がトリップ（右図では3トリップ）、矢印の両端（●と○の数）がトリップエンド（右図では6トリップエンド）となります。



発生集中量

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数を発生量、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数を集中量、その合計をその地域の発生集中量といいます。

P T P S (Public Transportation Priority Systems : 公共車両優先システム)

交通管理者の交通管制システムと、バス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システムをいいます。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行います。

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がい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です。

モビリティ・マネジメント

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもので、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康などに配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組です。