




# 高槻市総合交通戦略

「交通まちづくり」による住みやすさナンバーワンのまち高槻

概要版



平成 28 年 3 月

 **高槻市**  
Takatsuki City

## 高槻市総合交通戦略について

### ● 背景と目的

本市は、新快速・特急の停車や市営バスなどにより、交通利便性の高いまちとして知られています。しかし、近年の人口減少や超高齢社会、多様化する市民ニーズへの対応、さらには、これらを踏まえた持続可能な都市構造を支える交通体系の確立が求められています。

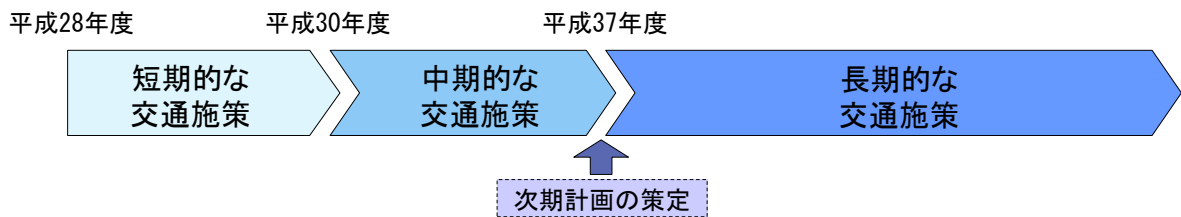
一方で、平成28年3月にJR高槻駅新ホームが供用開始され、平成28年度を目標に新名神高速道路高槻インターチェンジが供用開始されるなど、本市の交通環境は大きく飛躍しようとしています。

このようなことから、「高槻市総合交通戦略」を策定し、これに基づいて関係者が協力して交通まちづくりに取り組み、目指すべき将来都市像を実現するための交通面での施策を推進することとしました。

### ● 目標年次

短期的な交通施策は、3年後の平成30年度を目標とします。

中期的な交通施策は、10年後の平成37年度を目標とし、合わせて、次期計画を策定する予定です。



### ● 対象区域と交通手段

本戦略の対象とする区域は、高槻市全域とします。

また、対象とする交通手段は、鉄道、バス、タクシー、自動車、二輪、徒歩に加えて、これらの交通結節点\*1とします。



\*1：交通結節点とは、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。



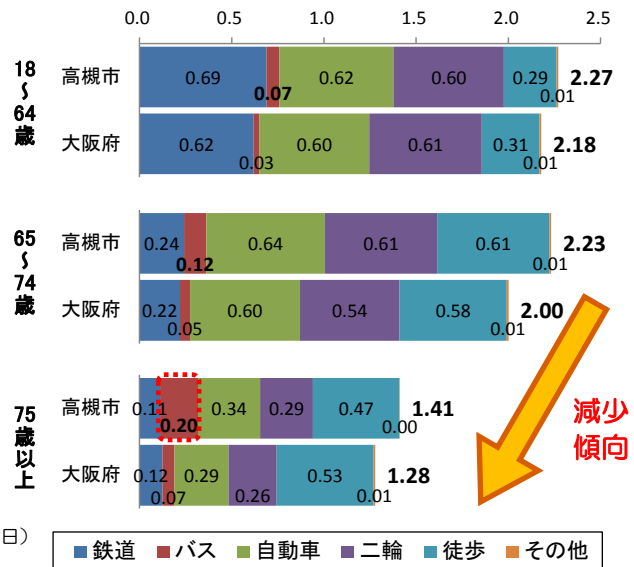
## 本市の概況と人の移動実態

### ● 市民のくらしと交通

#### 〈高齢者〉

今後の更なる高齢化も踏まえ、高齢者がいつまでもいきいきと元気にくらするまちを目指し、移動しやすい交通環境をつくりあげていくことが求められます。

高齢者の一人一日当たりの平均移動回数（生成原単位）を見ると、高齢になるにつれて減ってきます。大阪府全体と比較すると、本市の高齢者は移動回数が多く、バスの利用が多いことが特徴です。



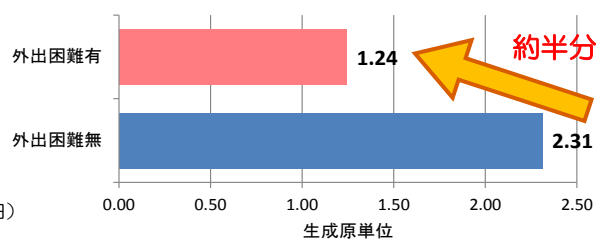
※グラフ右側の数値は合計値（単位：トリップ\*2/人・日）  
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 年齢階層別の生成原単位

#### 〈外出困難者〉

障がい者を含め、身体上の理由で外出に関して困難がある人（外出困難者）が、そうでない人と同等に生活圏域を広げることができれば、これらの人々の自立した生活の確立のみならず、地域の活力向上にもつながります。そのためには、日常生活の中で、気軽に安心して移動できる交通体系を確立していくことが重要です。

外出困難者の一人一日当たりの平均移動回数（生成原単位）は、外出困難の無い人と比べると約半分であり、外出困難者の移動が少ないことがわかります。



※大阪府居住者を対象に集計（単位：トリップ/人・日）  
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 外出困難有無別の生成原単位

#### 〈子育て世代〉

子育て世代が安心して生活するためには、子供を連れていても外出しやすい交通体系の確立が必要です。日々の子育ての移動で利用する自転車やバス、歩行空間、交通結節点などの安全性・利便性の向上が、子供を健やかに育てる環境づくりにつながります。



\* 2：トリップとは、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。

● まちのにぎわいと交通

〈駅を中心としたにぎわい〉

本市においては、駅周辺が都市の拠点となり移動の中心となっています。駅周辺のにぎわいや活性化を維持し続けるためには、駅を中心としたまちづくりをより一層進めるとともに、駅へのアクセスの利便性向上や駅周辺で歩行者が安心して歩ける空間づくりが重要です。



高槻センター街

〈交流によるにぎわい〉

市内には多数の自然・歴史資源や商業施設があり、今後は安満遺跡公園の整備やJR高槻駅のホーム拡充、新名神高速道路の高槻インターチェンジの供用を契機に、市内外の交流が盛んになることが期待されています。

来訪や観光など市外の人による高槻のにぎわい創出には、来訪者が訪れたい場所へ快適に移動できるおもてなし精神による交通サービスが必要です。



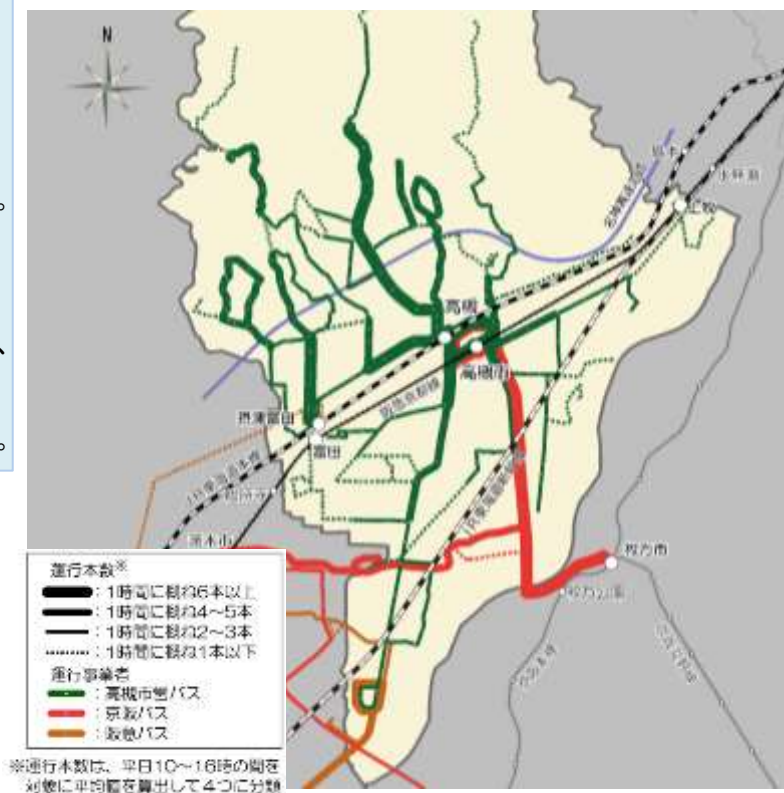
JR高槻駅新設ホーム（上り線）の完成予想図

● 都市の構造と交通

〈市街地形成を支える交通体系〉

本市は駅周辺の都市機能が充実するとともに、北部丘陵地や南部平野の住宅地とは市営バスによるネットワークで連絡されています。今後の人口減少社会においては、コンパクトなまちの形成に資する居住の誘導と、これを支える公共交通ネットワークの形成が重要です。

市内のバス路線の大半を占める市営バスにより、鉄道駅から市内各地域への放射状ネットワークが形成されています。



※運行本数は、平日10～16時の間を対象に平均値を算出して4つに分類

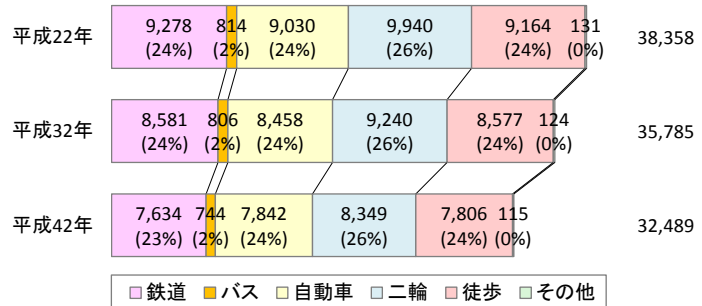
出典：高槻市HP、京阪バス株式会社HP、阪急バス株式会社HP

図 高槻市のバスネットワークとサービス水準

〈交通ネットワーク〉

今後は人口減少や超高齢社会の進展により、交通は量的に減少していくと予測されています。そのため、交通施策としてはこれを好機と捉え、これまでの量的充足から、質的充足へと軸足を移していく必要があります。

大阪府における人の移動量は、今後 20 年間で約 15%減少すると予測されます。



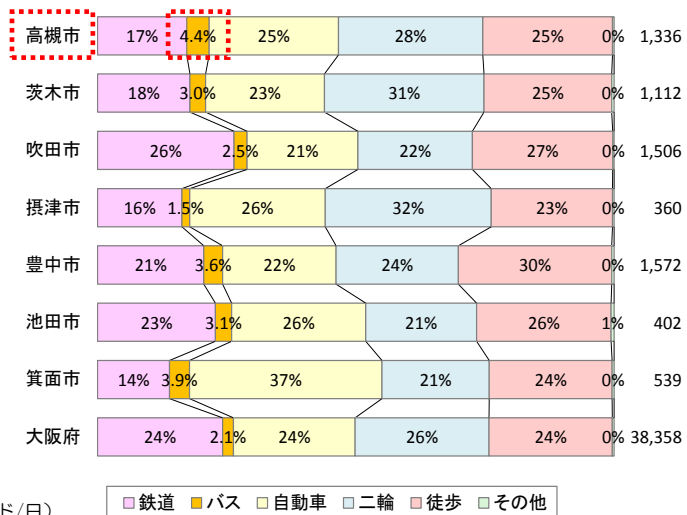
※平成 22 年は実態調査結果  
 ※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド\*<sup>3</sup>/日）  
 出典：第 5 回 近畿圏パーソントリップ調査

図 大阪府における代表交通手段別\*<sup>4</sup>発生集中量\*<sup>5</sup>の将来見通し

都市計画道路ネットワークは、整備費用や長期未着手による土地利用制限などの課題もあることから、これらに適切に対応した計画・整備が求められます。また、今後は自動車交通量の減少が見込まれることから、余裕の生じた道路空間等の再配分による歩行者中心のみちづくりや地域の活性化が重要となります。

公共交通は、都市構造を支える重要な交通体系として、持続可能なものとなるよう、市民も含め関係者が積極的に取り組み、適切に維持・発展することが求められます。市営バスによる公共交通ネットワークは、企業としての経済性と、公共の福祉に資するサービスや市のまちづくりと一体となった取組により、本市の発展に寄与することが期待されます。

本市における交通手段別の人の移動割合からは、特にバスの分担率が北摂7市の中で最も高くなっており、市民にとって身近な交通手段となっていることが分かります。



※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）  
 出典：第 5 回 近畿圏パーソントリップ調査

図 北摂 7 市及び大阪府における交通手段分担率

\* 3：トリップエンドとは、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います。  
 \* 4：代表交通手段とは、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。  
 \* 5：発生集中量とは、ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計をその地域の発生集中量といい、単位はトリップエンドとなります。

目指すべき交通体系の将来像と取り組むべき交通施策

【基本理念】

「交通まちづくり」による  
住みやすさナンバーワンのまち高槻

基本方針1 36万市民の健幸な暮らしを支える交通

- |                 |                                |
|-----------------|--------------------------------|
| の交通<br>方向<br>施策 | ① 高齢者や障がい者にとって安全で外出しやすい交通環境づくり |
|                 | ② 子育て世代が気軽に外出できる移動環境の実現        |
|                 | ③ マイカーに過度に依存しない交通体系の実現         |

基本方針2 駅周辺のにぎわいと新たな都市拠点の発展を支える交通

- |                 |                                  |
|-----------------|----------------------------------|
| の交通<br>方向<br>施策 | ④ 都市間交流を活性化させる交通ネットワークの構築        |
|                 | ⑤ 市民にとっても来街者にとっても便利で快適な市内移動環境の充実 |
|                 | ⑥ 中心市街地の回遊性を高める歩行者優先の交通体系の実現     |
|                 | ⑦ 新たな都市拠点へのアクセス機能の強化             |

基本方針3 コンパクトで持続可能なまちを支える交通

- |                 |                         |
|-----------------|-------------------------|
| の交通<br>方向<br>施策 | ⑧ 駅を中心とした交通ネットワークの充実    |
|                 | ⑨ 地域とともに支える持続可能な交通体系の構築 |
|                 | ⑩ 地域防災力を高める交通基盤整備       |

まちづくりのコンセプト

都市機能を都市拠点や生活拠点にコンパクトに集約し、公共交通等によるネットワークで結ぶ「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」により、居住環境やにぎわいと活力、市民の交通利便性などの向上を目指します。

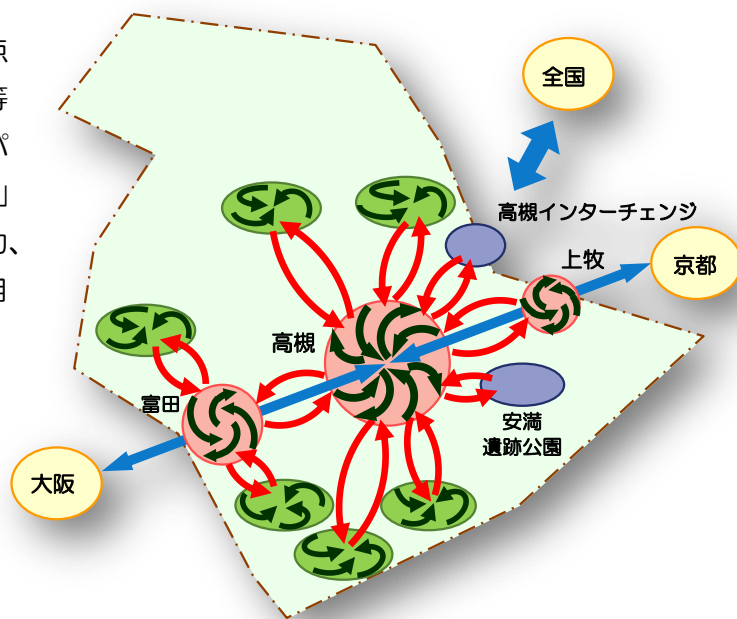
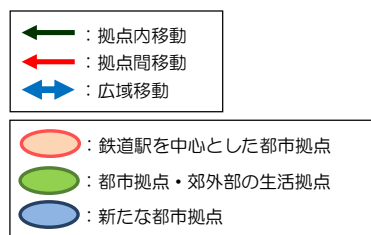
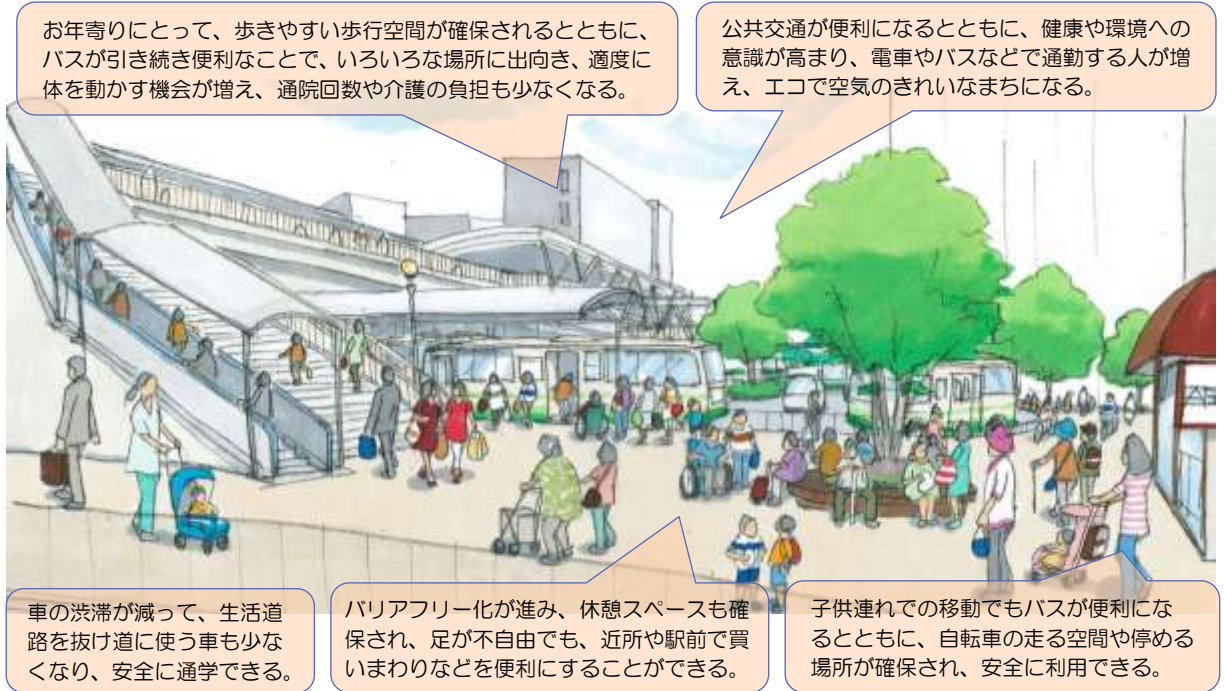


図 コンパクトシティ・プラス・ネットワークによる対流\*6の促進

\*6：対流とは、多様な個性を持つ地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流動をイメージしています。



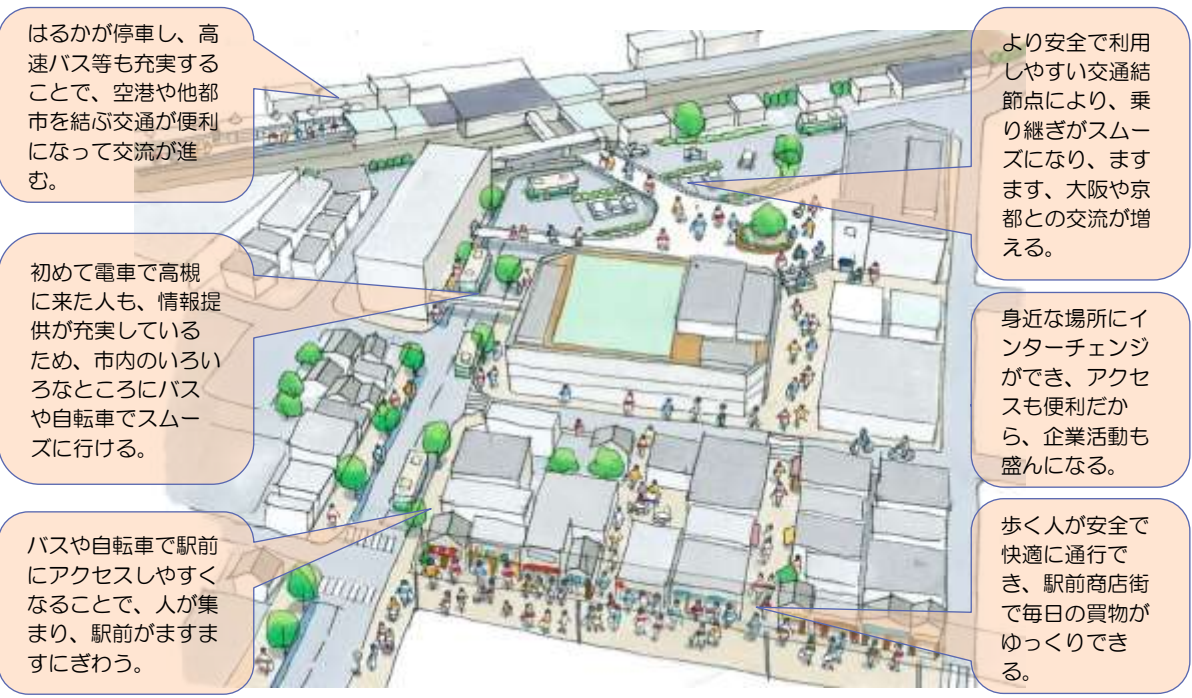
**基本方針1 「36万市民の健幸な暮らしを支える交通」の将来イメージ**  
 ～高槻36万人の市民が、生涯にわたり健康で幸せに（健幸）くらせるまちに～



交通施策の方向性	施策番号	交通施策名	施策概要
① 高齢者や障がい者にとって安全で外出しやすい交通環境づくり	1	歩行空間のバリアフリー化	バリアフリー基本構想及び道路特定事業計画に基づくバリアフリー経路の整備促進
	2	交通機関のバリアフリー化	バリアフリー基本構想に基づく公共交通関連事業の推進
	3	心のバリアフリーの推進	バリアフリーに係る啓発教育及び情報提供の充実
	4	移動困難者の外出支援	障がい者等にとってより使いやすい交通サービスの確保・充実
	5	高齢者の交通安全	自動車運転や自転車利用における高齢者の交通事故の予防
② 子育て世代が気軽に外出できる移動環境の実現	6	幹線道路における歩行空間の整備	歩行者通行量の多い幹線道路における歩道整備の推進
	7	地域住民に優しい生活道路の創出	住宅地内の生活道路における歩行者の安全な通行の確保
	8	通学路安全対策の推進	児童が安心して通行できる通学路整備の推進
	9	子育て世代に対する移動支援	駐輪・駐車対策を含む公共交通の利用促進
	10	自転車利用マナーの向上	自転車利用に関する年齢に応じた交通安全教育やルール・マナーの周知・啓発
③ マイカーに過度に依存しない交通体系の実現	11	自転車通行空間の整備	自転車通行空間の整備や明確化によるネットワークの形成
	12	自転車駐輪環境の向上	駐輪場の機能向上・整備促進及び継続的な放置自転車対策の実施
	13	バスの使いやすさ向上	バス待ち環境・乗り継ぎ利便性及び利用ニーズに応じたダイヤ・運行系統の改善
	14	健康づくりや環境にも資する交通手段選択の支援	バスイベントや情報提供を活用した交通手段選択の支援
	15	環境負荷の少ない交通システムの導入	低炭素型車両への更新及びマイカーから公共交通への転換方策の支援

**基本方針2「駅周辺のにぎわいと新たな都市拠点の発展を支える交通」の将来イメージ**

～高槻の顔となる拠点が、にぎわいあふれ、魅力あるまちであり続けるために～

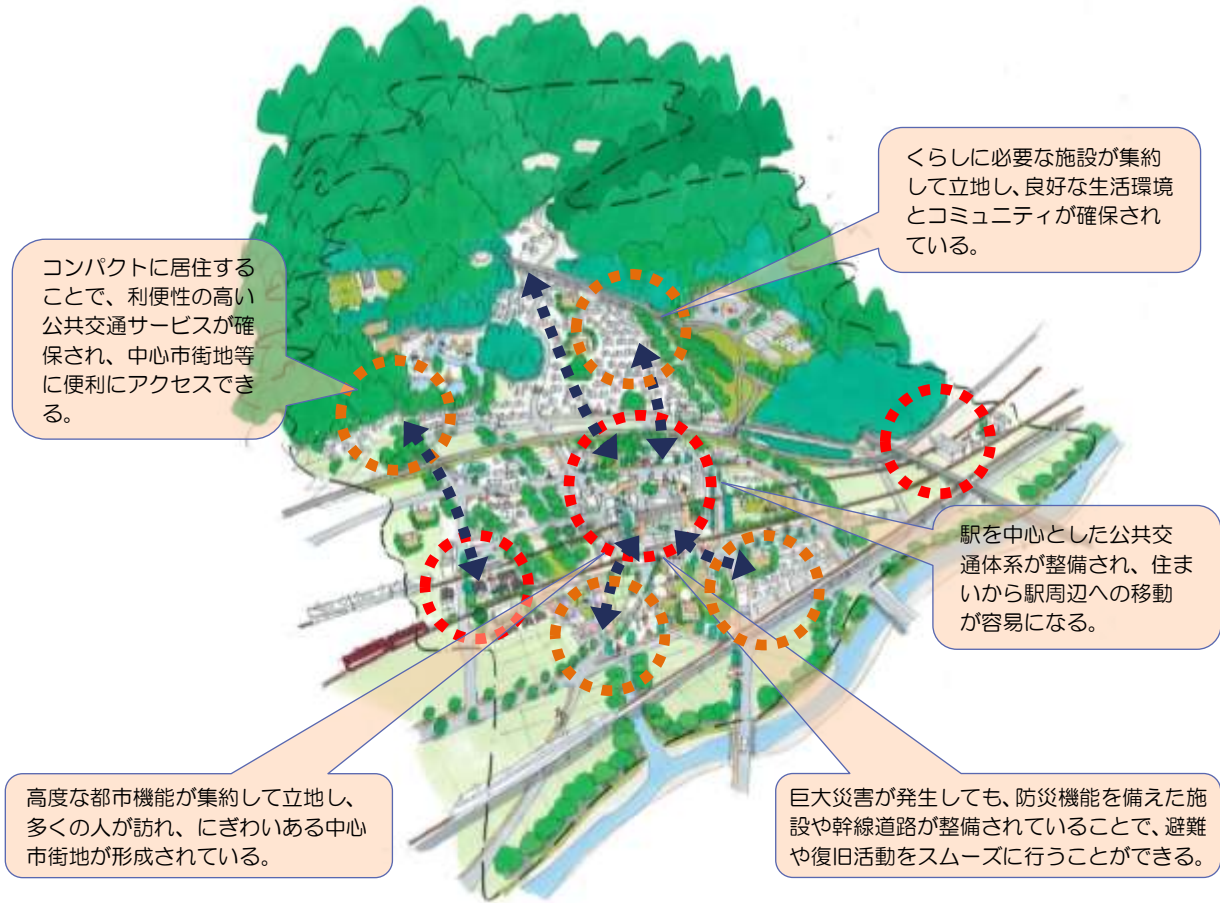


交通施策の方向性	施策番号	交通施策名	施策概要
④ 都市間交流を活性化させる交通ネットワークの構築	16	長距離バスの利便性向上	新名神高速道路（高槻インターチェンジ）の供用を契機とした空港リムジンバス・高速バスの利便性向上
	17	空港へのアクセス性向上	JR高槻駅のホーム拡充を契機とした鉄道による空港アクセスの利便性向上
	18	新名神高速道路関連の案内誘導の充実	高槻インターチェンジ利用者に対するスムーズな案内誘導
⑤ 市民にとっても来街者にとっても便利で快適な市内移動環境の充実	19	市民に対する公共交通情報の充実	バスの運行情報及び駅周辺のバス関連情報の高度化
	20	来街者に対する公共交通サービスの充実	駅周辺、バス停における高質で統一感のある各種情報の提供及び多様なタクシーサービスの提供
	21	交差点での交通混雑の緩和	市内の主要渋滞交差点における改良の実施
	22	自転車の利用支援	自転車の利用支援及び公共交通との連携強化
	23	鉄道による地域分断の解消	鉄道を横断する道路機能の充実
⑥ 中心市街地の回遊性を高める歩行者優先の交通体系の実現	24	歩きたくなる歩道空間の整備	中心市街地におけるゆとりとのおいのある歩行空間の整備
	25	歩行者優先の道路空間の実現	中心市街地への車両流入及び通過の抑制
⑦ 新たな都市拠点へのアクセス機能の強化	26	新名神高速道路（高槻インターチェンジ）へのアクセス機能の充実	新名神高速道路（高槻インターチェンジ）へのアクセス道路の整備及び高槻インターチェンジ周辺へのバスアクセス機能の充実
	27	安満遺跡公園への多様なアクセス手段の確保	平成33年に全面開園する安満遺跡公園へのアクセス道路の整備及びバスアクセス機能の向上



**基本方針3「コンパクトで持続可能なまちを支える交通」の将来イメージ**

～充実した市民の暮らしを住まい方と交通で支え続けるために～



交通施策の方向性	施策番号	交通施策名	施策概要
⑧ 駅を中心とした交通ネットワークの充実	28	J R高槻駅及び阪急高槻市駅のハブ機能の強化	駅の安全性及び駅周辺の交通機能の向上
	29	富田駅周辺地区の交通機能の強化	J R摂津富田駅及び阪急富田駅周辺における安全快適に歩けるみちづくりの推進
	30	上牧駅周辺地区の交通機能の充実	上牧駅周辺及び萩之庄梶原地区における交通環境の向上
	31	都市の骨格となる市内環状幹線・放射状幹線道路等の整備	都市計画マスタープラン*7に位置付けられた環状幹線・放射状幹線道路及び中心市街地の街路の整備
⑨ 地域とともに支える持続可能な交通体系の構築	32	人口減少時代に即した都市計画道路ネットワークの構築	今後の社会情勢や将来のまちづくり像を踏まえた都市計画道路網のあるべき姿の策定
	33	地域が主体となった持続可能な公共交通体系の確立	公共交通利用意識の向上や地域にふさわしい公共交通体系の検討
⑩ 地域防災力を高める交通基盤整備	34	大規模災害時の交通ネットワーク及び緊急輸送体制の確保	大規模災害時における緊急輸送路及び緊急輸送手段の確保
	35	大規模災害時における公共交通機能の確保	大規模災害時における多様な公共交通機関の連携


\*7：都市計画マスタープランとは、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。

● 取り組むべき交通施策例

目指すべき交通体系の将来像の実現に向け、以下に例示する施策をはじめ、各種の交通施策に取り組みます。

**歩行空間のバリアフリー化**

バリアフリー経路における歩道の改良や視覚障がい者誘導用ブロック、エスコートゾーンの設置を進めます。



エスコートゾーン設置例（国道 171 号北大手東交差点）

**交通機関のバリアフリー化**


鉄道駅や車両及びバスやバス停のバリアフリー化、JR高槻駅におけるホーム柵の設置を進めます。



JR高槻駅新設ホーム（上り線）の完成予想図

**幹線道路における歩行空間の整備**

（都）富田奈佐原線（大畑町交差点～（都）郡家茨木線）、（都）高槻茨木線（全線）、（都）芥川上の口線（高槻服部交差点付近）の歩道整備を進めます。



歩行空間の整備例（高槻市古曾部天神線）

**自転車通行空間の整備**


（仮称）たかつき自転車まちづくり実行計画に基づく自転車通行空間の整備を進めます。



自転車レーン整備例（高槻市古曾部天神線）

**空港へのアクセス性向上**


JR高槻駅への特急停車等により、交流人口の増加に向けたまちづくりを進めます。



特急「はるか」

**市民に対する公共交通情報の充実**

バスロケーションシステムの導入、バス出発時刻案内板の設置及びバス乗り場地図の改良を進めます。



バス出発時刻案内板整備例（阪急高槻市駅）

**歩きたくなる歩道空間の整備**


（市）高槻町1、6号線、（都）古曾部天神線、（都）富田芝生線における無電柱化の推進及び休息スペースの設置を進めます。



道路美化化や無電柱化の例（大阪市三休橋筋）

**新名神高速道路（高槻インターチェンジ）のアクセス機能の充実**

新名神高速道路の供用に向け、高槻インターチェンジへのアクセス道路の整備を進めます。また、高槻インターチェンジ周辺のまちづくりに伴うバス需要への対応も図ります。



新名神高速道路（高槻インターチェンジ）の整備イメージ図

**地域が主体となった持続可能な公共交通体系の確立**

小・中学校、自治会、子育て世代等に対する交通環境学習として、市バス乗車体験などを実施し、実際にバスと触れ合う機会を提供し、バスの利用促進を図ります。



交通環境学習の実施例（高槻市立桃園小学校）

**大規模災害時における公共交通機能の確保**

大規模災害時における緊急交通手段の確保を図るため、大規模災害時に相互協力のための協定の締結を進めます。



帰宅困難者避難誘導訓練の様子（JR高槻駅）



## 総合交通戦略に基づく取組の推進

### ● P D C Aサイクルによる進行管理

目指すべき交通体系の将来像の実現に向け、戦略の策定（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、見直し（Action）のP D C Aサイクルに基づいた事業の進行管理や計画の見直しを行います。評価に当たっては、モニタリング指標を設定し、様々な交通施策による効果を確認します。



図 P D C Aサイクルのイメージ

表 モニタリング指標と目指す方向性

	モニタリング指標	目指す方向性
直接的な指標	(1)交通手段分担率	非自動車分担率を増加
	(2)鉄道利用者数	1日当たり乗降者数を現状維持
	(3)一人当たり年間バス乗車回数	高槻市民一人当たり年間バス乗車回数を増加
	(4)自動車平均速度	自動車平均速度 10km/h以下の国道交差点を減少
	(5)自転車放置台数	自転車放置台数を減少
	(6)中心部歩行者数	休日の中心部歩行者数を現状維持
間接的な指標	(7)一人平均歩数	高槻市民一人当たり1日平均歩数を増加
	(8)駅周辺部居住人口	鉄道駅周辺部の居住人口を現状維持
	(9)交通事故死傷者数	死傷者数を減少
	(10)移動手段に関する満足度	市民アンケートにおける全ての移動手段での不満・やや不満を減少

### ● 各主体の役割

「交通まちづくり」の実現に向けて、交通事業者・行政に加え、市民がそれぞれの果たすべき役割を十分に理解・認識し、主体的に行動していくことが重要です。

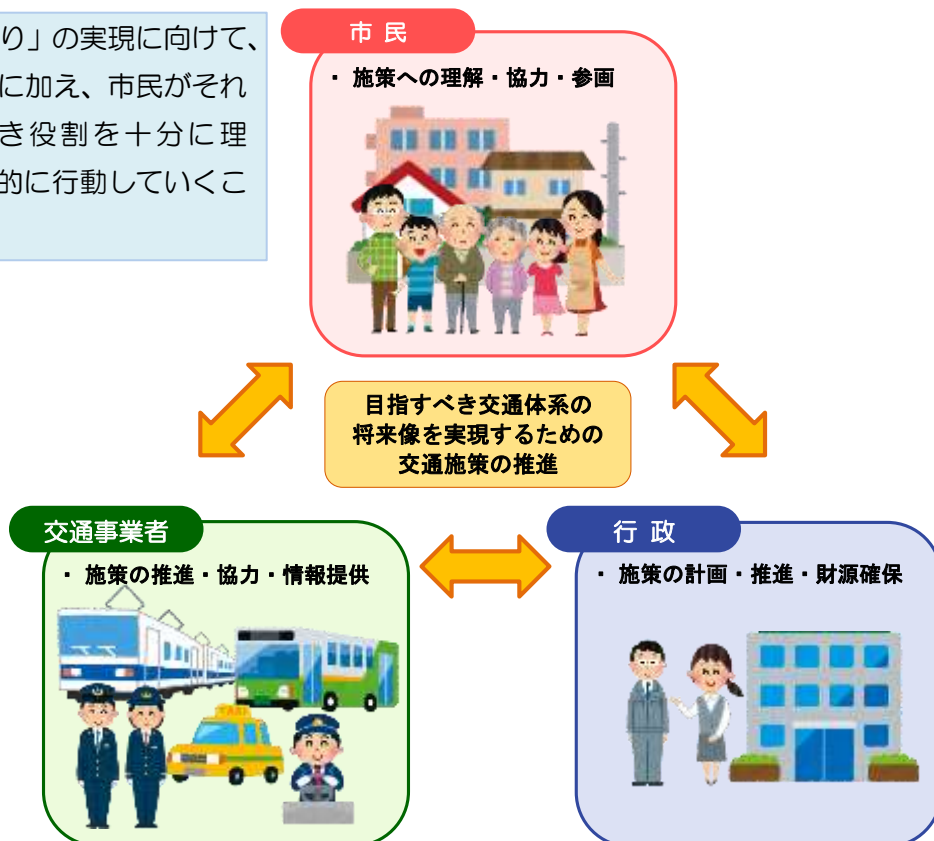


図 各主体による役割分担のイメージ



## 交通まちづくりとは

人口減少や超高齢社会が本格的に到来する中、全ての市民、とりわけ、高齢者、外出困難者、子育て世代といった皆さんが生活し社会活動を営むためには、円滑に移動できる交通環境が重要になります。

日常生活の中で欠かすことのできない移動を、より安全・安心に、そして、より使いやすいものとしていくため、交通の面からまちづくりについて知恵を出しあい、市民の皆さんと共に協働して実現を進めることが“交通まちづくり”です。

“交通まちづくり”を推進するためには、市民・交通事業者・行政がお互いに協力し連携するとともに、環境や健康といったことも含め幅広く考えて取り組んでいくことが重要となります。

### 高槻市総合交通戦略 概要版

「交通まちづくり」による住みやすさナンバーワンのまち高槻



発行年月：平成 28 年 3 月  
発行：高槻市  
編集：都市創造部 都市づくり推進課

〒569-0067 高槻市桃園町 2 番 1 号  
TEL 072-674-7554 FAX 072-661-7008  
E-mail toshiduk@city.takatsuki.osaka.jp