

2 本市の概況と人の移動実態

2 - 1	高槻市の概況	6
2 - 2	人の移動実態	18
2 - 3	都市交通の将来見通し	23
2 - 4	交通やまちづくりの特徴と課題	24

2 本市の概況と人の移動実態

2-1 高槻市の概況

2-1-1 市勢

本市は、大阪府の北東部にあって、大阪市と京都市のほぼ中間に位置し、市域の面積は105.29km²と、大阪府内の市町村では4番目の広さです。地勢は、北部に北摂連山による山並みが、南部には芥川・桧尾川などによって形成された平野が広がっています。

土地利用としては、鉄道駅を中心に商業系の利用が進展し、国道や主要地方道の沿道では工業系の利用が、郊外の丘陵地や平坦地では住居系の利用が中心となっています。

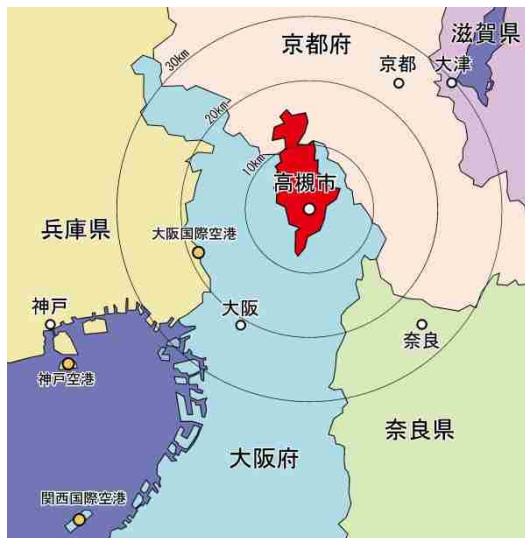
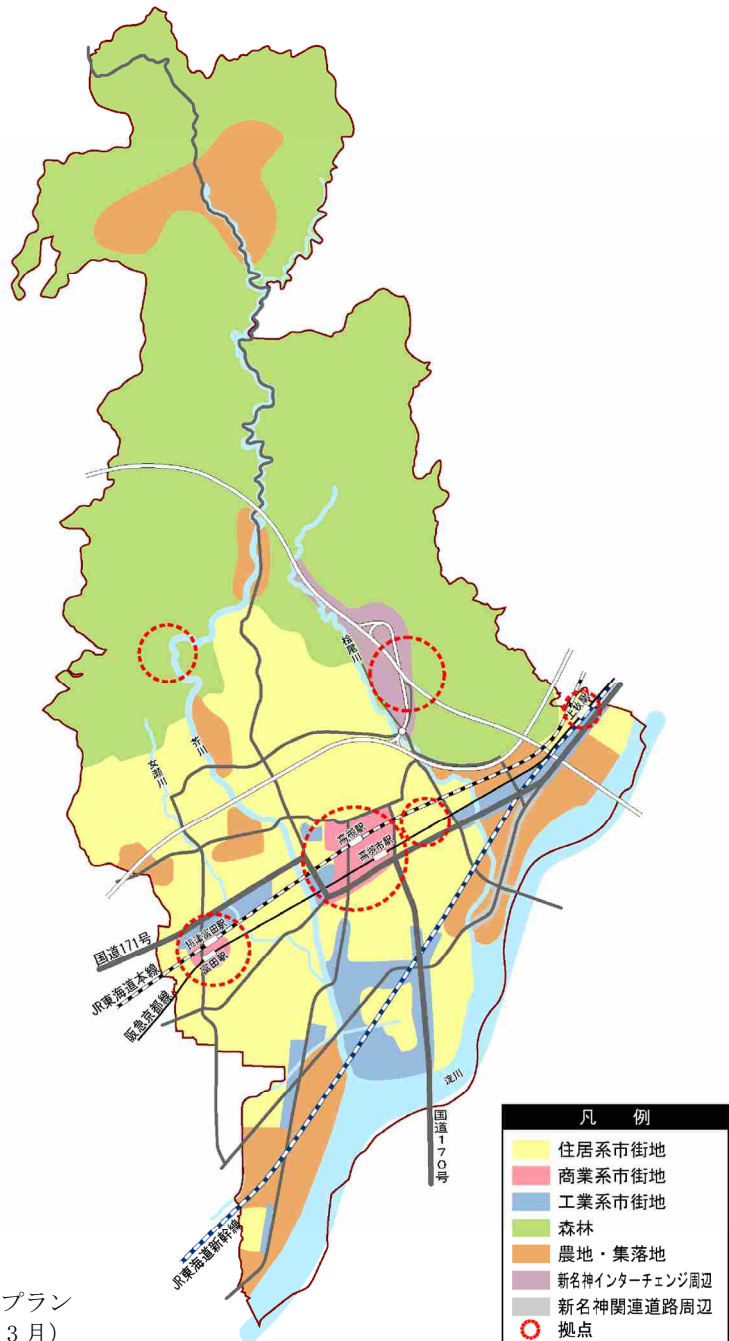


図 2-1 高槻市の位置



出典：高槻市都市計画マスタープラン
(平成 23 年 3 月)

図 2-2 土地利用状況

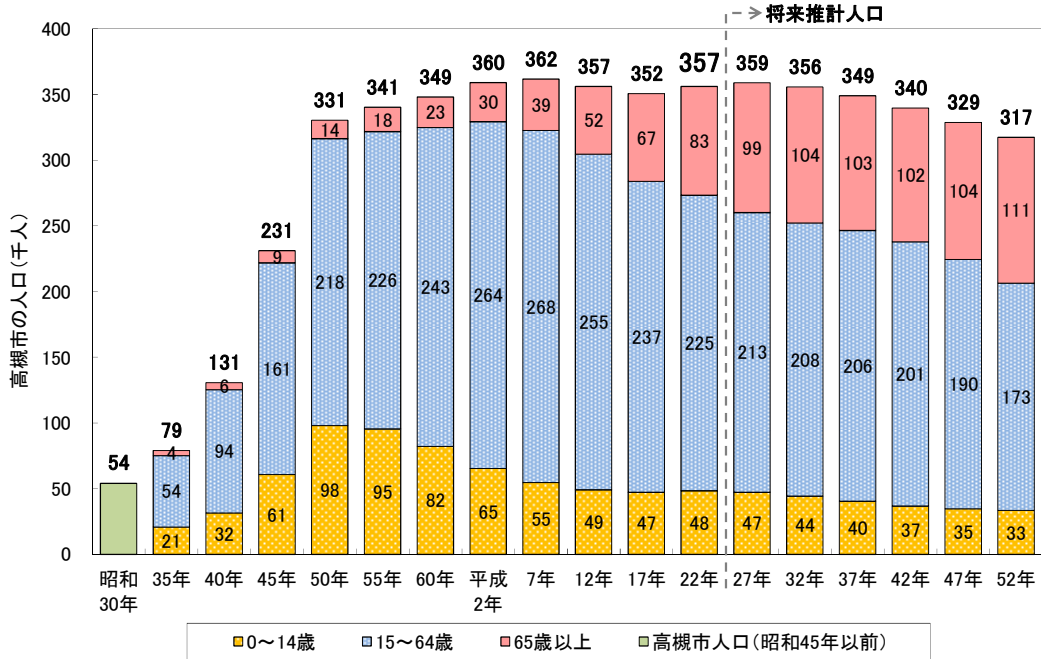
2-1-2 人口

(1) 人口の推移

本市の人口は、平成 22 年時点で約 36 万人と、大阪府内では 7 番目の多さになっています。

その推移を見ると、昭和 35 年から昭和 50 年にかけて約 4 倍に増加し、平成 7 年の約 36.2 万人をピークに、ほぼ横ばい傾向にあります。

今後は、国立社会保障人口問題研究所による平成 25 年 3 月の人口推計では、平成 52 年には現在の約 9 割に減少すると予測されています。

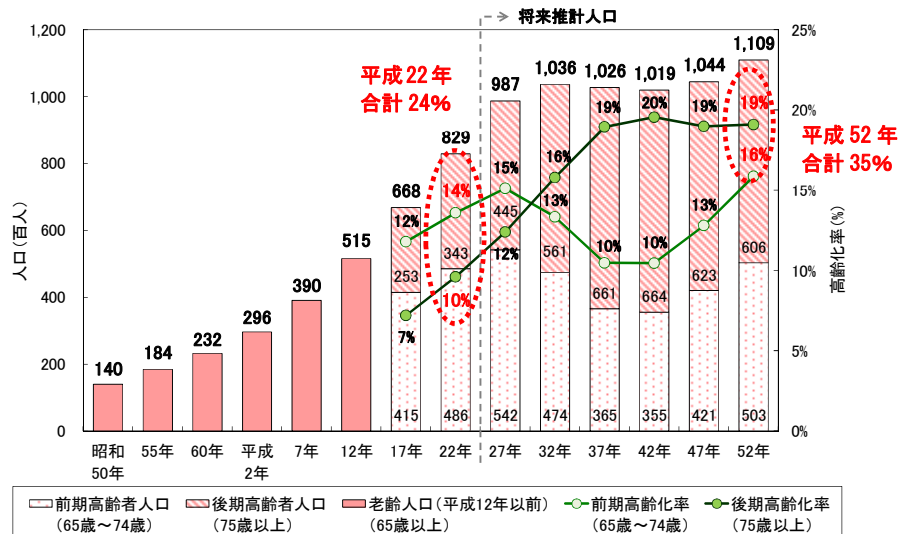


出典：平成 22 年までは国勢調査、平成 27 年以降は国立社会保障人口問題研究所による人口推計結果 (平成 25 年 3 月推計)

図 2-3 高槻市の人口の推移と将来推計

(2) 高齢化率

本市の高齢化率*は、平成 22 年時点で 24% となっており、平成 52 年には 35% となる見込みです。また、後期高齢者の割合は平成 22 年の 10% から、平成 42 年には 20% まで増加すると予測されています。



出典：平成 22 年までは国勢調査、平成 27 年以降は国立社会保障人口問題研究所による人口推計結果 (平成 25 年 3 月推計)

図 2-4 高槻市の高齢化率の推移と将来推計

2 本市の概況と人の移動実態

高齢化率が高い町丁目は、北部山間地や各地区の旧集落、高度経済成長期に開発された住宅地・団地等となっています。

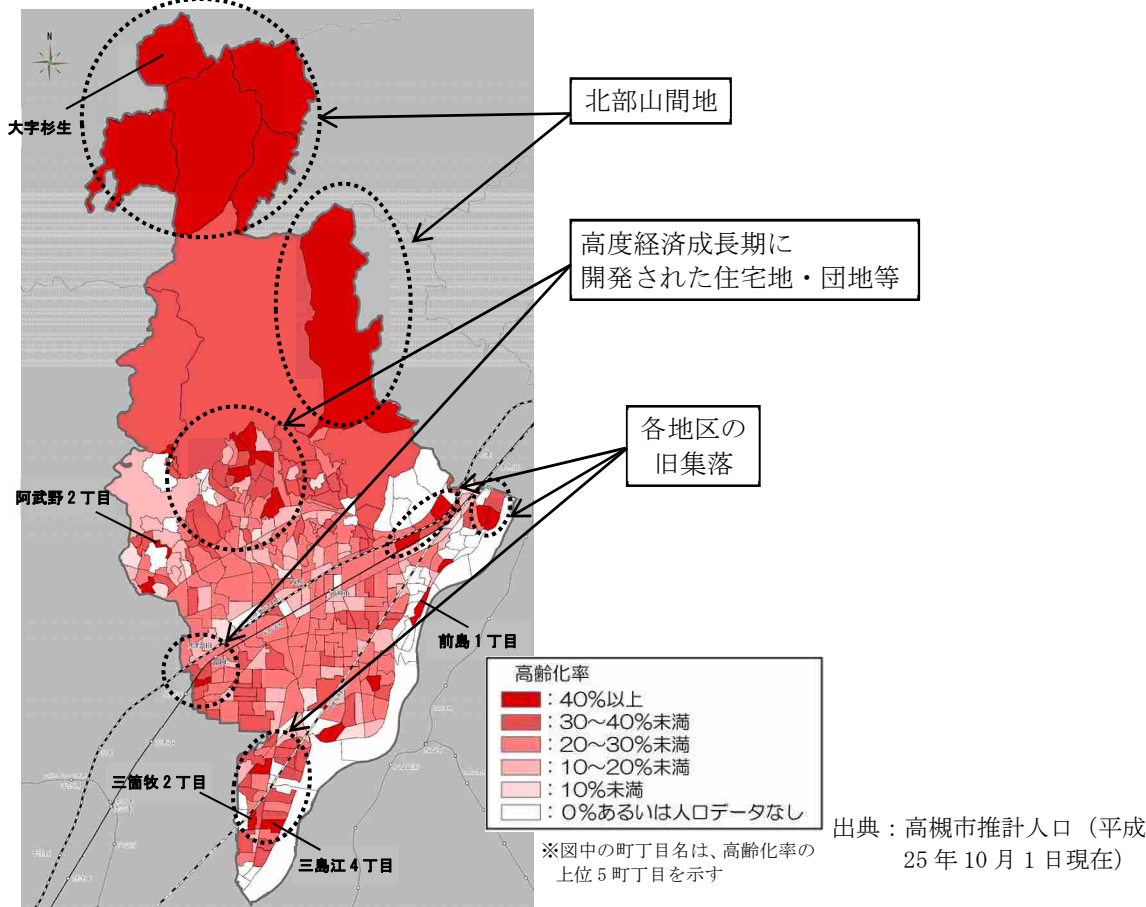
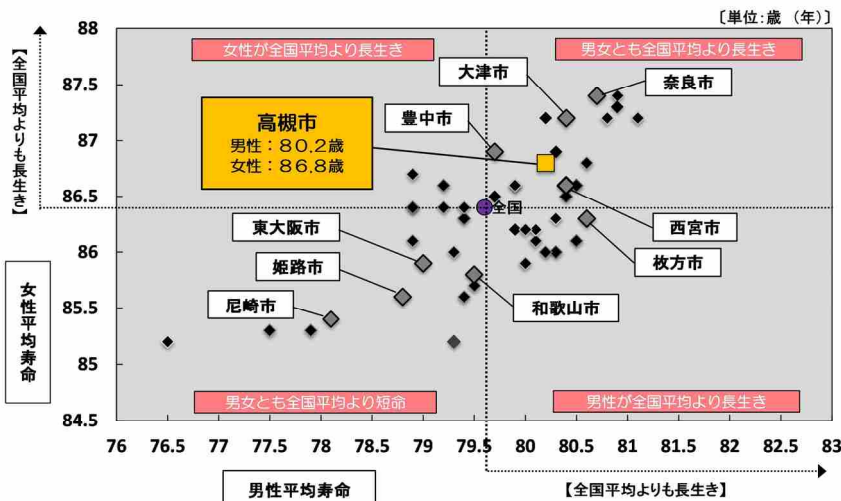


図 2-5 高槻市の町丁目別高齢化率

コラム 高槻市民は、男女ともに長生き

本市では、男性の平均寿命が、80.2歳と全国平均を0.6歳上回り、女性の平均寿命も86.8歳と、全国平均を0.4歳上回っています。このように高槻市が長寿である要因の一つとして、交通が便利で外出しやすい環境が整えられていることが考えられます。



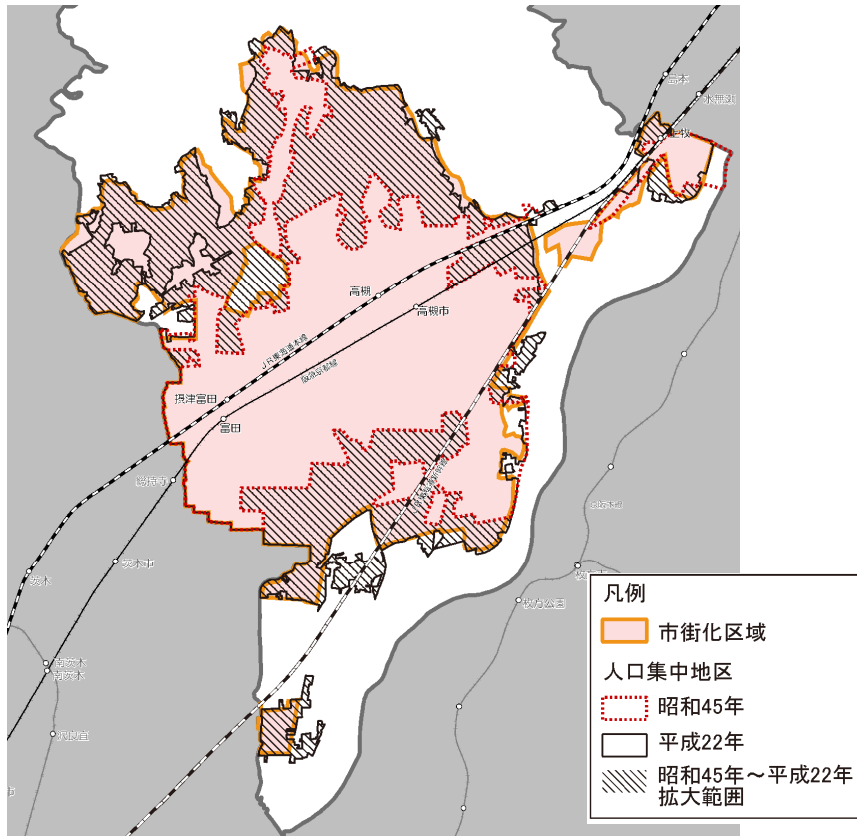
※平成22年市区町村別平均寿命（厚生労働省）を基に作成
※中核市は、平成27年4月現在

図 2-6 中核市の平均寿命

(3) D I D地区の推移

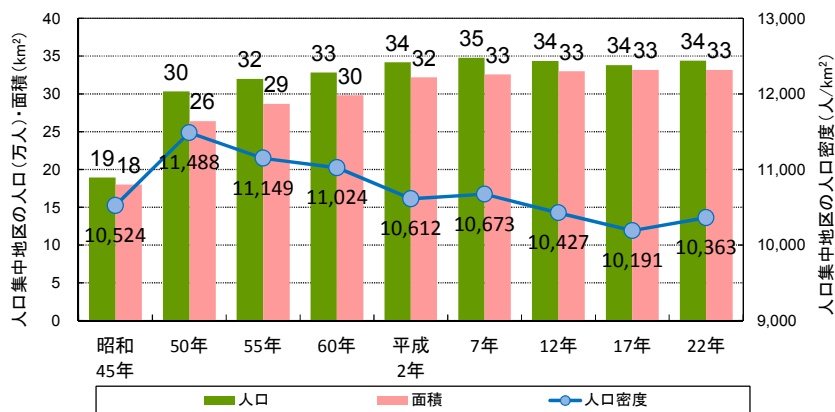
昭和 45 年における市域のD I D（人口集中）地区*は、鉄道駅を中心とした地区の約 18km²でしたが、平成 22 年には市街地が広がり約 33km²に拡大しています。

また、D I D地区の人口密度は、ピーク時の昭和 50 年の 11,488 人/km² から、平成 22 年には 10,363 人/km²と約 9 割に減少しており、特に、昭和 50 年以降は市街地の拡大と人口の低密度化が同様に進行していることが分かります。



出典：国勢調査

図 2-7 D I D地区の推移



出典：国勢調査

図 2-8 D I D地区における人口・面積・人口密度の推移

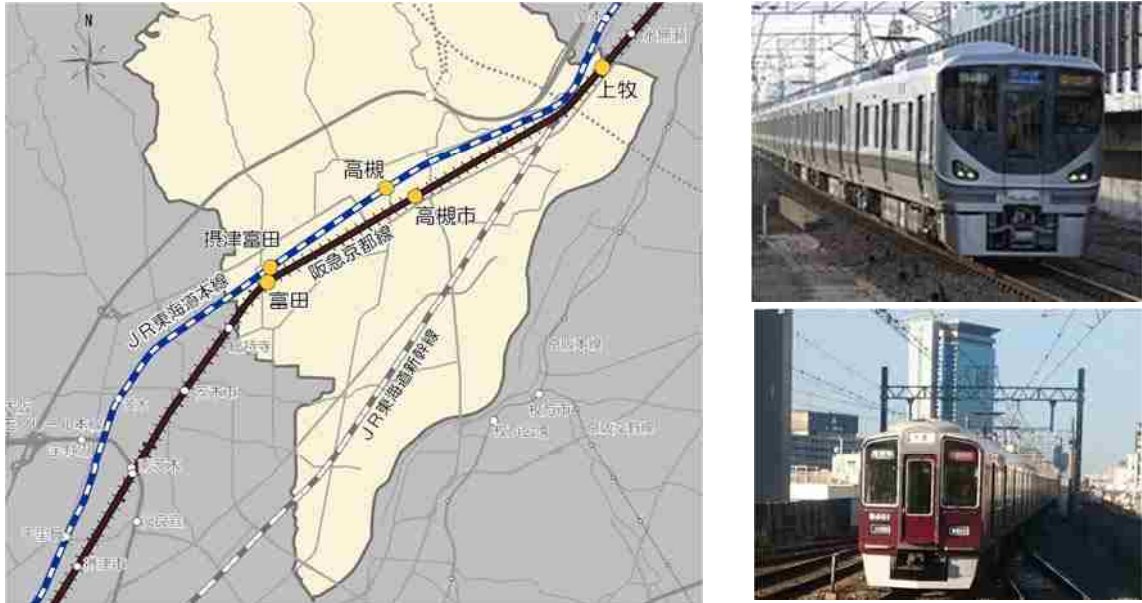
2 本市の概況と人の移動実態

2 1 3 交通実態

(1) 鉄道

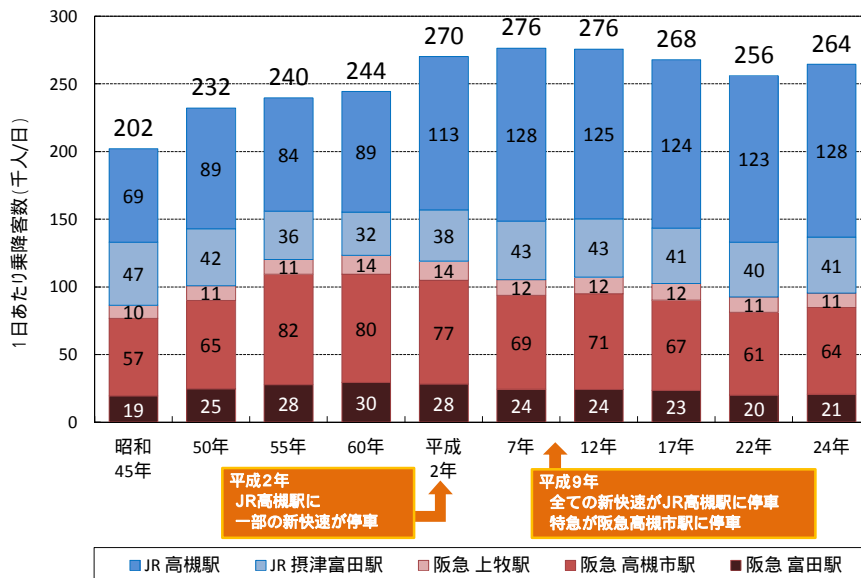
本市では、大阪～京都間を結ぶJR東海道本線及び阪急京都線が東西に横断しています。このうち、JR高槻駅には新快速、阪急高槻市駅には特急が停車することから、大阪や京都への利便性が高くなっています。また、広域交通の拠点へのアクセスでは、新幹線駅（新大阪駅、京都駅）にはJR線が直結し、さらには、特急「はるか」が平成28年3月から停車します。

鉄道駅の乗降客数は、JR高槻駅では昭和60年から平成7年にかけて新快速停車などにより増加し、近年は横ばい傾向にあります。阪急の各駅は、昭和60年頃をピークに減少し、近年は横ばい傾向にあります。



出典：西日本旅客鉄道株式会社HP、阪急電鉄株式会社HP

図 2-9 高槻市の鉄道ネットワーク



JRは乗車人員の2倍を乗降客数とする
昭和45～55年の阪急は乗車人員の2倍を乗降客数とする

出典：大阪府統計年鑑

図 2-10 高槻市の鉄道駅別乗降客数の推移

(2) バス

本市のバスネットワークは、市営バスにより鉄道駅ターミナル*から市内各地域への放射状ネットワークを形成しており、市内のバス路線の大半を占めています。また、京阪バスにより JR 高槻駅・阪急高槻市駅と京阪枚方市駅間を結ぶ地域間ネットワークを形成しており、PTPS*（公共車両優先システム）による定時運行化が図られています。さらに、高速バスは、名神高速道路の高槻バス停から東京・金沢・高松など全国各地と結んでいるほか、JR 高槻駅から東京方面へも連絡しています。

高槻市営バスの利用者数は、モータリゼーションの進展や高齢化に伴う通勤利用の低下により、昭和 50 年（約 30 百万人/年）以降は減少傾向にあり、平成 26 年にはピークの約 6 割に減少しています。

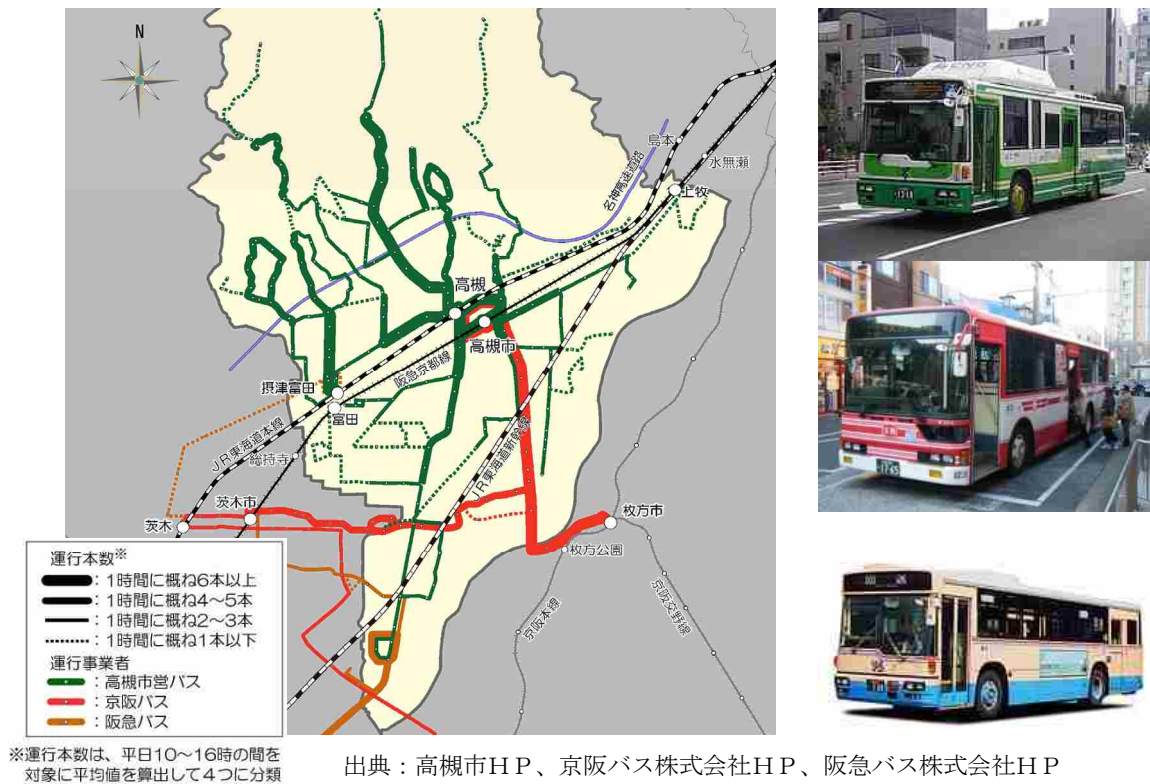


図 2-11 高槻市のバスネットワークとサービス水準

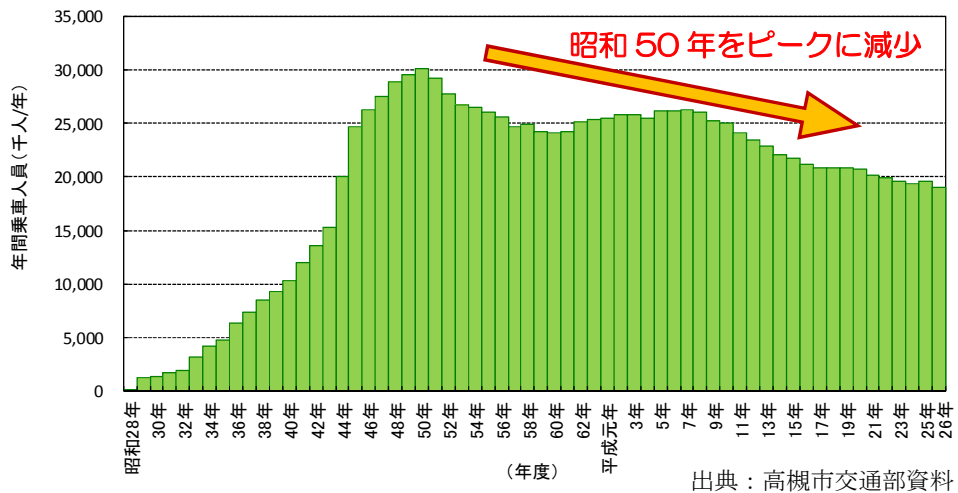
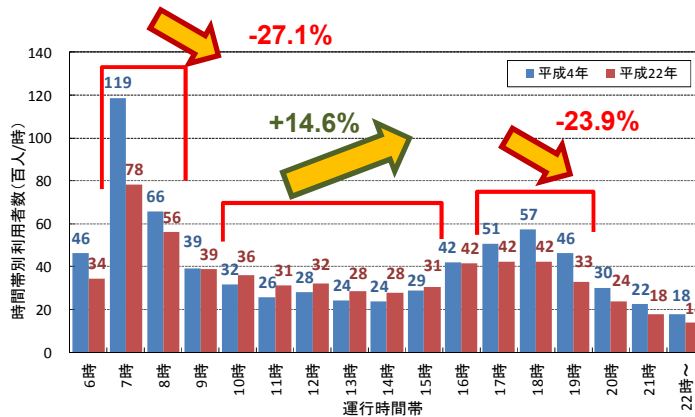


図 2-12 高槻市営バスの年間乗車人員の推移

2 本市の概況と人の移動実態

また、平成4年と平成22年の時間帯別利用者数を比較すると、朝夕の利用が減少している一方、昼間の利用が増加傾向にあり、通勤・通学需要から通院・買物などの自由目的需要へと質的变化が生じているものと考えられます。

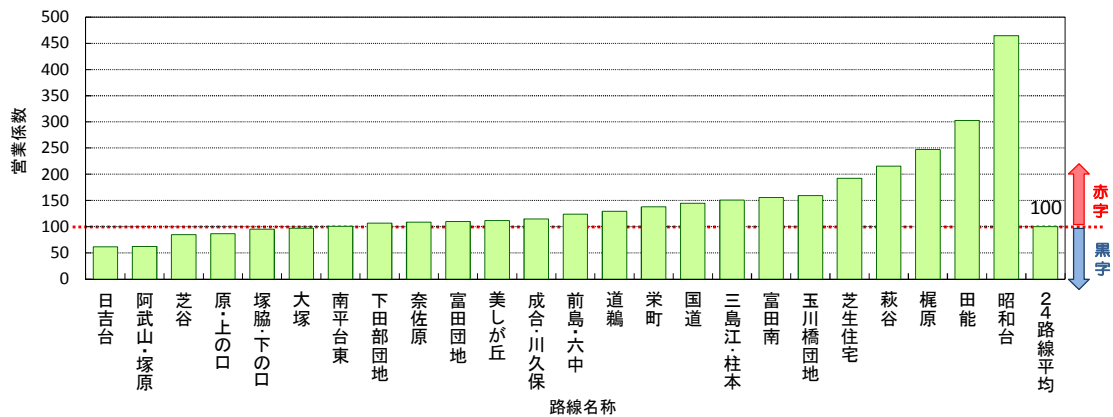


出典：高槻市交通部資料

図 2-13 高槻市営バスの時間帯別利用者数の推移

コラム 市民の移動を支える市営バス

バスの営業成績を示す分かりやすい指標として、営業係数があります。これは100円の収入を得るために必要な費用のことで、100未満なら黒字、100を超えれば赤字を示します。これによると、平成26年度の市営バスは全24路線中、18路線が営業係数100以上となっており、赤字路線を黒字路線で補いながら市営バスが運行されていることがわかります。

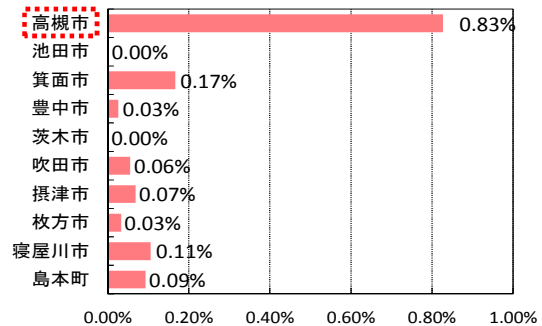


出典：高槻市交通部資料

図 2-14 高槻市営バス路線別営業係数 (平成26年度)

一方、本市では、高齢者福祉の一環として高齢者の無料乗車証に伴う費用などを負担しています。本市の収支（一般会計）に占めるこれらの公共交通関連予算の割合を近隣市と比較すると、高槻市が0.83%と最も高く、次に高い箕面市の約5倍となっています。

このように、高槻市は他市に比べて財政的に高い負担をしながら、自動車を利用しない・できない人の移動を支えていることがわかります。



※平成26年度予算ベース

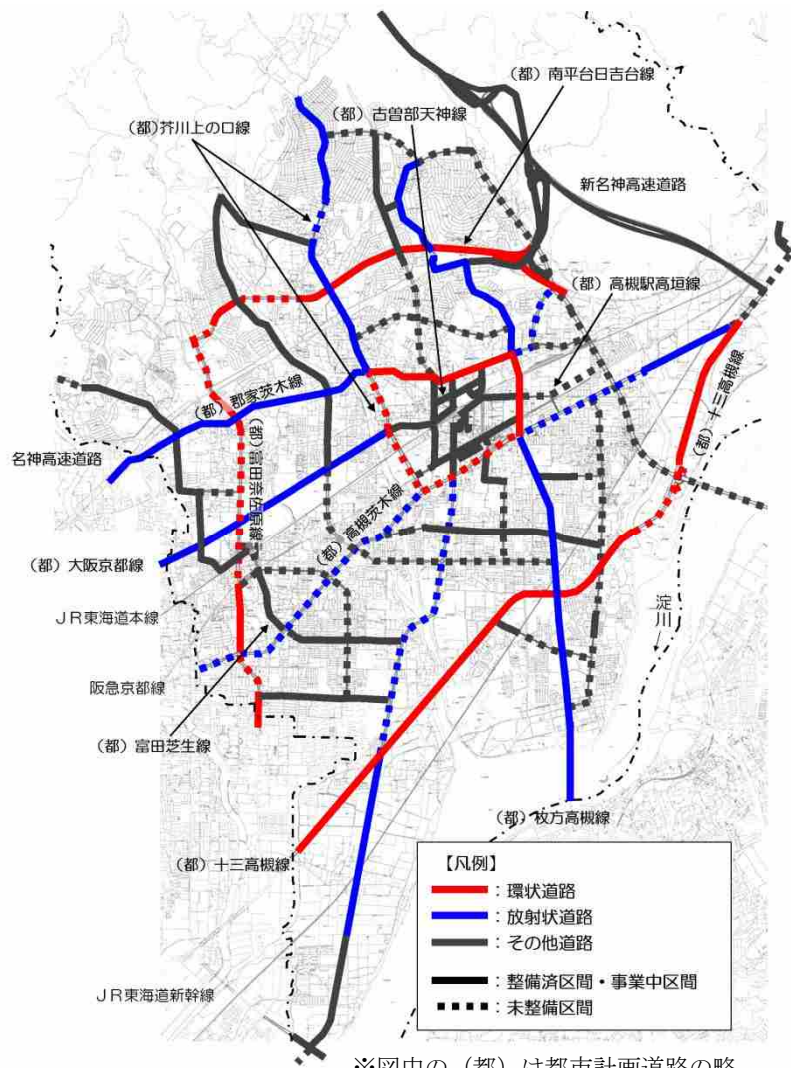
※本市の公共交通関連予算には、市営バスの収支は含まれない

出展：高槻市調べ

図 2-15 一般会計に占める公共交通関連予算の割合

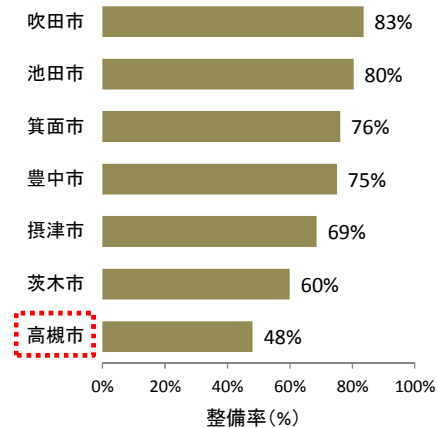
(3) 自動車

都市計画マスタープランでは、幹線道路網として本市の骨格を形成する都市計画道路*を重要な路線と位置付け、その整備を促進しています。しかし、都市計画道路の整備率は平成 25 年 3 月時点で約 48%と、北摂 7 市において最低水準となっています。



※図中の（都）は都市計画道路の略
出典：高槻市 都市計画道路見直し基本方針（平成 27 年 1 月）

図 2-16 都市計画道路の整備状況



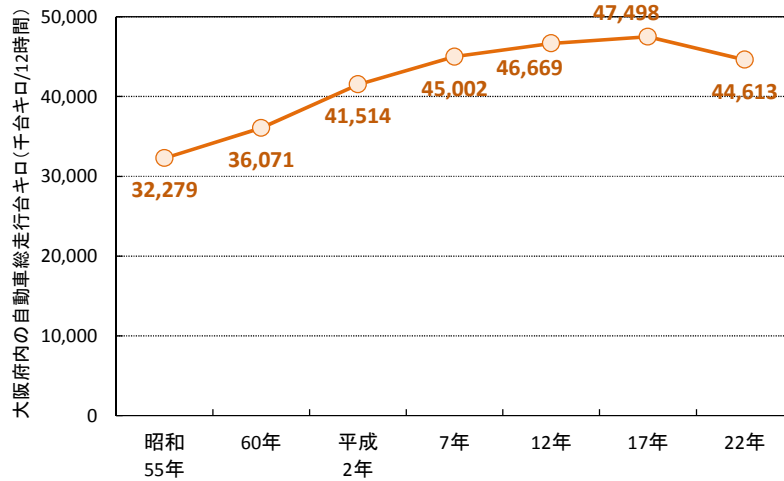
出典：高槻市 都市計画道路見直し基本方針

図 2-17 北摂 7 市における都市計画道路の整備率

2 本市の概況と人の移動実態

自動車の交通量に着目すると、大阪府全体では平成17年まで増加していましたが、平成22年にはピークから約1割の減少に転じています。

また、路線別の交通量としては、名神高速道路・国道171号・170号・主要地方道大阪高槻京都線などで多くなっており、特に、国道171号の主要交差点（大畑町、市役所前、八丁畷など）では、右折レーンの未整備などにより慢性的な交通渋滞が発生していることから、国の主要渋滞箇所指定されています。



出典：道路交通センサス

図 2-18 大阪府内の自動車総走行台キロの推移

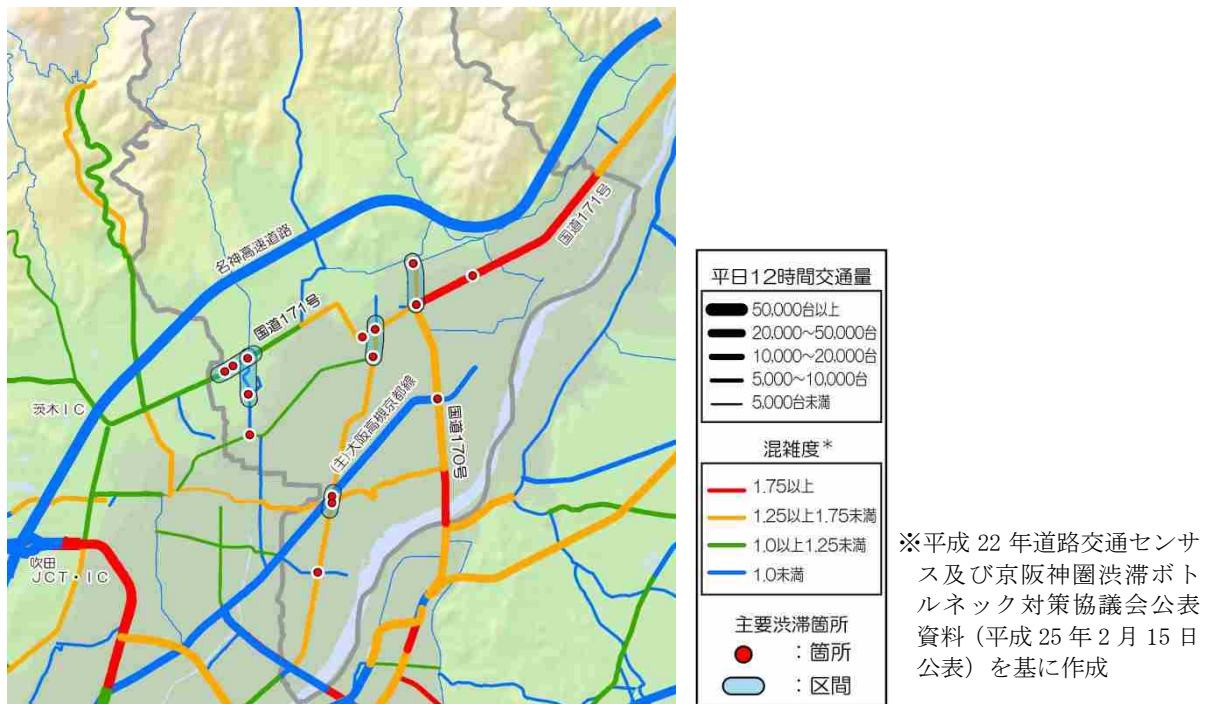
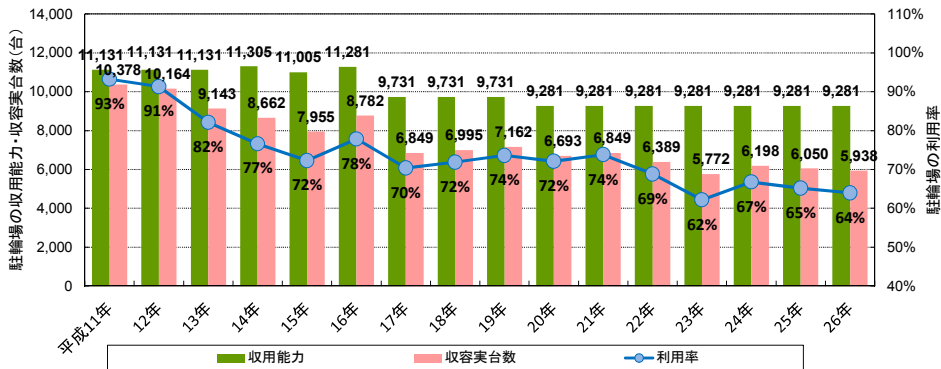


図 2-19 高槻市の幹線道路における交通量と混雑状況

(4) 自転車

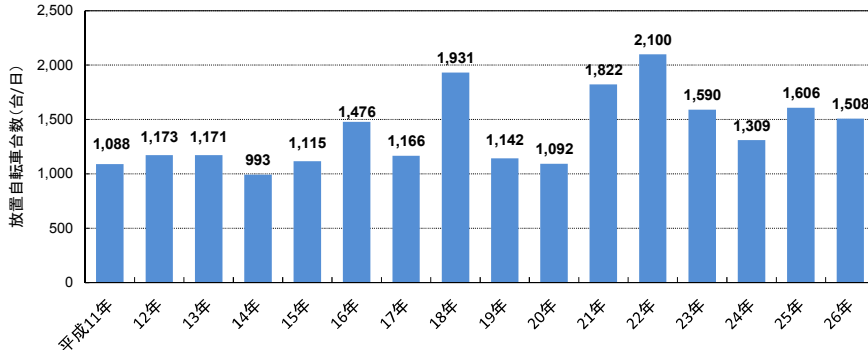
本市での市立自転車駐車場の利用率は平成26年度で64%となっており、平成11年以降は減少傾向にあります。また、市内鉄道駅周辺の自転車放置禁止区域における放置自転車の推移を見ると、やや増加傾向にあり、中心市街地*の商業施設では、昼・夜それぞれに放置自転車が目立つ箇所もあります。このようなことから、近年は、通勤・通学に伴う駐輪問題から、買物・飲食に伴う駐輪問題へと変化していると考えられます。

このような中、本市では、平成26年度に「自転車安全利用条例」を制定するとともに、「自転車まちづくり向上計画」を定め、「はしる」「とめる」「まもる」「つかう」を基本方針として、自転車通行空間の整備や各種の啓発など様々な取組を進めていくこととしています。



※各年6月調査結果
出典：高槻市自転車利用実態調査

図 2-20 市立自転車駐車場の利用率の推移



※各年6月調査結果
出典：高槻市自転車利用実態調査

図 2-21 放置自転車台数の推移



図 2-22 放置自転車の状況

2 本市の概況と人の移動実態

(5) 歩行者

本市では、歩行者空間の整備として、道路整備に合わせた歩道設置に加え、鉄道駅周辺におけるエレベーター及びエスカレーターの設置などによる移動円滑化や、人工デッキの整備及びデッキへの屋根の設置などによる安全性・快適性向上に取り組んでいます。

一方で、幹線道路においては、歩道が未整備の区間や幅員が狭小な区間も数多く残されており、大阪北部地域の10市町における人口1万人当たりの交通死傷事故発生状況を見ると、本市は5番目に多い状況にあります。

また、中心市街地における歩行者等通行量は、年変動が見受けられるものの概ね横ばい傾向となっています。



【JR高槻駅南側人工デッキにおけるエレベーター設置】

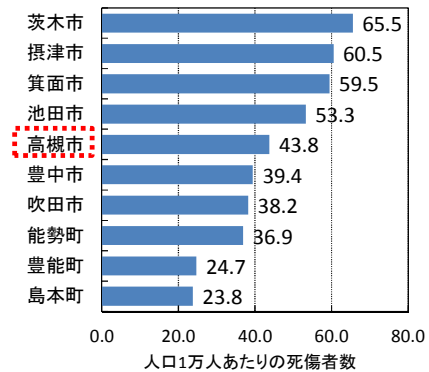


【JR高槻駅北側の人工デッキ整備】

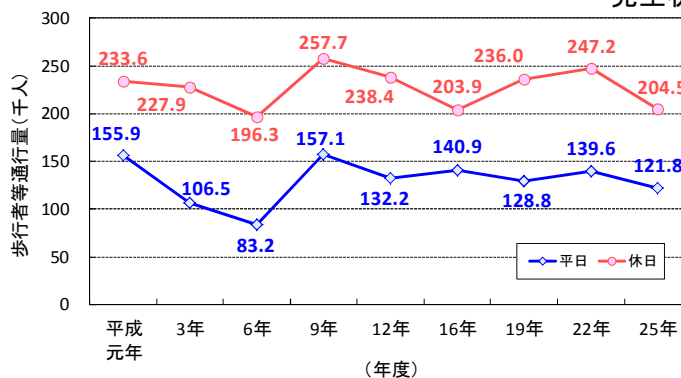
図 2-23 移動円滑化、安全性・快適性向上の取組例



図 2-24 幹線道路における歩道未整備区間の例



出典：大阪府警察HP
図 2-25 人口1万人当たりの交通死傷事故発生状況（平成26年）



出典：高槻地区通行量調査（高槻市）
図 2-26 中心市街地における歩行者等通行量の推移

2-1-4 主要プロジェクト

(1) JR高槻駅の新たなホームの設置（平成28年3月完成）

JR高槻駅では、朝・タラッシュ時を中心としたホームの混雑緩和と快適性の向上を図るため、JR西日本により新快速の停車する新たなホームの設置が進められています。また、ホームにおける安全性の向上を図るため、扉の位置が異なる車両にも対応できる「昇降式ホーム柵」が設置されます。



出典：西日本旅客鉄道株式会社資料

図 2-27 新設ホーム（上り線）の完成予想図

(2) 新名神高速道路・インターチェンジアクセス道路の整備（平成28年度供用目標）

NEXCO西日本では、新名神高速道路の高槻～神戸間の整備を進められており、これにより関西の高速道路ネットワークの充実、沿道地域の発展、災害時の緊急輸送ネットワークの確保等の整備効果が期待されています。

また、市内に高槻インターチェンジが整備されることから、大阪府と高槻市がそれぞれアクセス道路の整備を行うとともに、この効果を最大限に発揮させるべく、沿道のまちづくりや企業誘致等に取り組んでいます。



出典：西日本高速道路株式会社HP

図 2-28 新名神高速道路（高槻～神戸間）整備計画図

(3) 安満遺跡公園の整備（平成31年春：1次開園、平成33年：全面開園予定）

本市では、八丁畷町地内にある京大農場跡地を含めた一帯の国史跡安満遺跡を保存・活用し、防災機能を備えた安満遺跡公園として整備するとともに、同公園へのアクセス道路の整備を行い、地域防災力の向上を図っています。



出典：高槻市資料

図 2-29 安満遺跡公園計画図

2 本市の概況と人の移動実態

2-2 人の移動実態

2-2-1 人の移動量

高槻市の人の移動量の推移（発生集中量*）を見ると、平成12年までは増加傾向にありましたが、平成22年には10%減少に転じており、人の移動量のピークは過ぎたものと考えられます。

目的別のトリップエンド*数を見ると、出勤は14%、業務は27%の著しい減少となっていることから、高齢化による出勤目的の移動、情報化による業務目的の移動が減少していると考えられます。

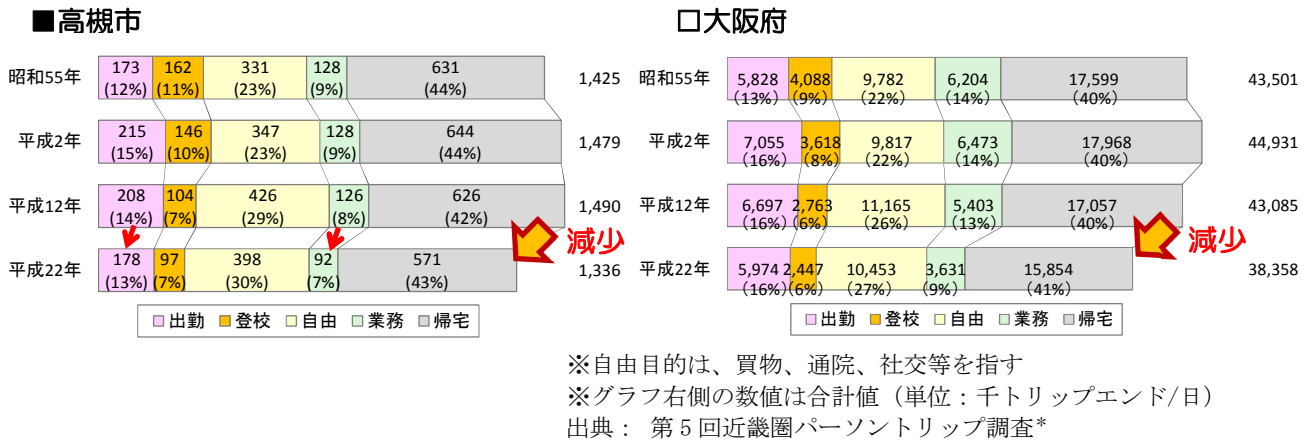


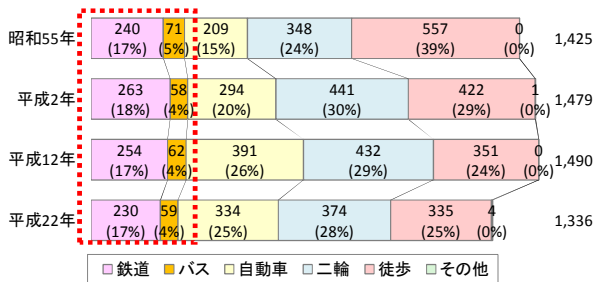
図 2-30 高槻市及び大阪府における発生集中量の推移

2-2-2 代表交通手段の利用状況

高槻市の人の移動量（発生集中量）の推移を代表交通手段*別に見ると、鉄道やバスなどの公共交通はいずれも全体量は減少していますが、構成割合は昭和55年からほぼ同割合で推移しています。

北摂7市及び大阪府全体と比べると、本市は特にバスの分担率（平成22年）が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。

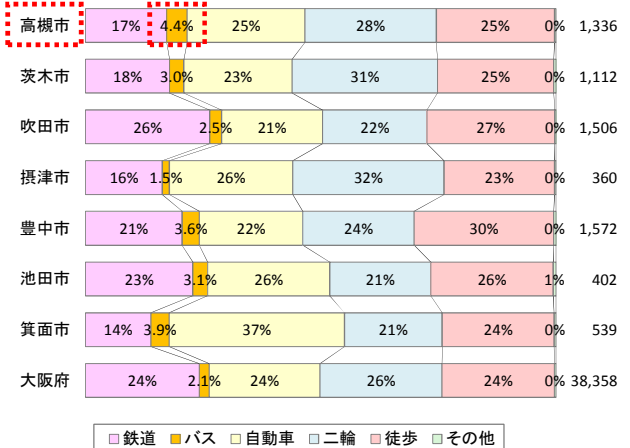
■高槻市【昭和55年～平成22年】



※二輪は、自動二輪車、原動機付自転車（50cc以下）、自転車、電動アシスト付自転車の利用が対象

図 2-31 代表交通手段別発生集中量の推移

■北摂7市及び大阪府【平成22年】



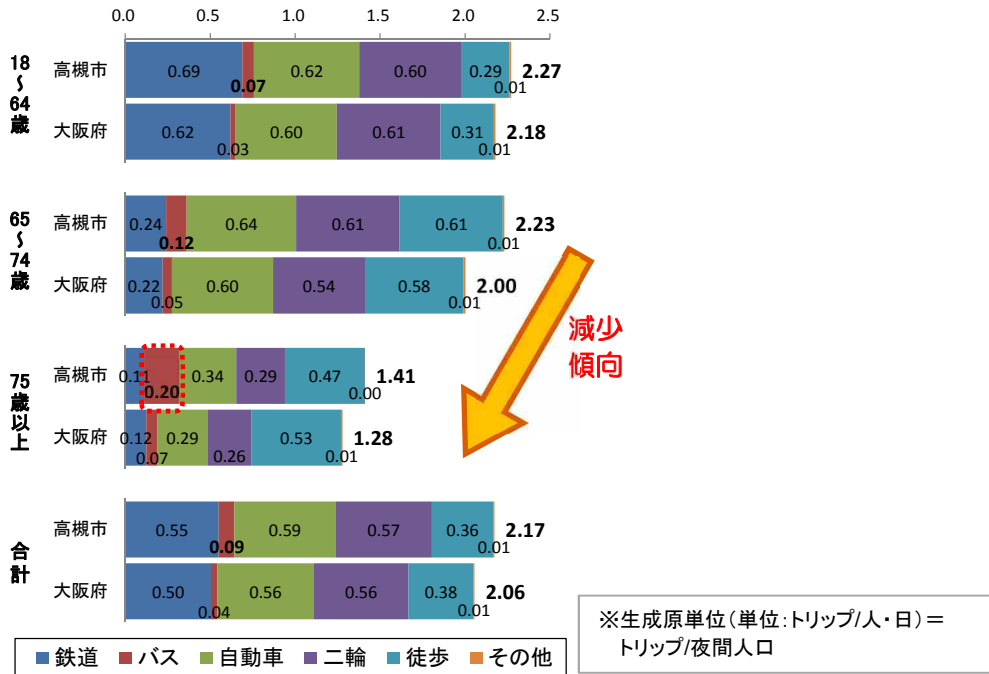
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-32 北摂7市及び大阪府における代表交通手段分担率

2-2-3 高齢者の移動

一人一日当たりの移動回数（生成原単位*）を見ると、高齢になるにつれて減少傾向にあり、加齢とともに外での移動が減少していることが分かります。

一方で、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。

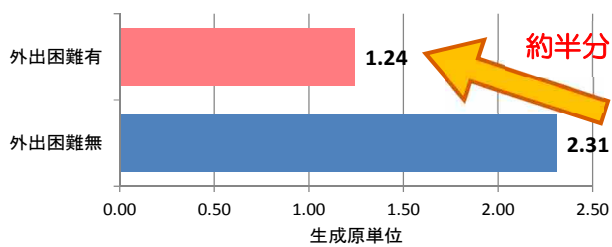


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

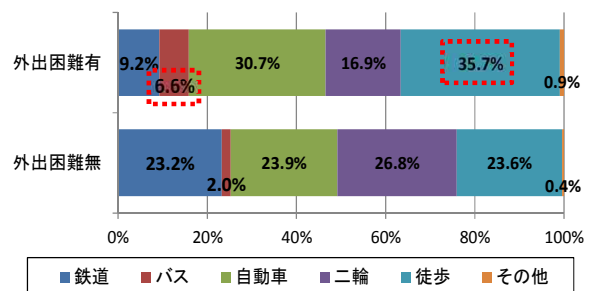
図 2-33 年齢階層別の生成原単位

2-2-4 外出困難者の移動

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）の移動量は、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分かります。また、その代表交通手段を見ると、バスや徒歩の割合が高いことが特徴です。



※外出困難有の生成原単位(単位:トリップ/人・日) = 外出困難有トリップ/外出困難有夜間人口
 ※外出困難無の生成原単位(単位:トリップ/人・日) = 外出困難無トリップ/外出困難無夜間人口



※大阪府居住者を対象に集計

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

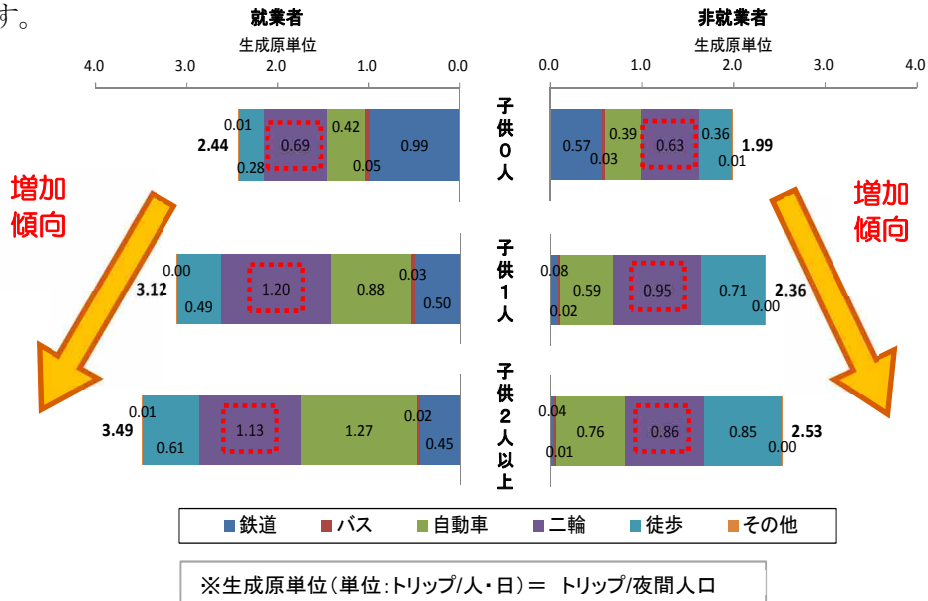
図 2-34 外出困難有無別の生成原単位

図 2-35 外出困難有無別の代表交通手段分担率

2 本市の概況と人の移動実態

2-2-5 子育て世代の移動

大阪府内の就業している女性の移動量は非就業の女性よりも多く、また子どもが多いほどその移動量は多くなる傾向があります。また、その代表交通手段を見ると、二輪の割合が高いことが特徴です。



※大阪府居住者のうち、5歳未満の子どもがいる世帯でかつ18～45歳の女性を対象に集計
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-36 就業者、非就業者（女性）別の代表交通手段別生成原単位

2-2-6 各地域からの目的地

平日における各地域（自宅）から目的地への外出状況を見ると、通勤目的の場合、平坦地（淀川側）や山間地では高槻市内を目的地とする人が多く、鉄道駅勢圏*や丘陵地では、高槻市外（大阪市など）を目的地とする人が多くなっています。また、買物目的の場合、全ての地域で高槻駅周辺を目的地とする人が最も多くなっており、目的によって行き先の傾向が異なっていることが分かります。

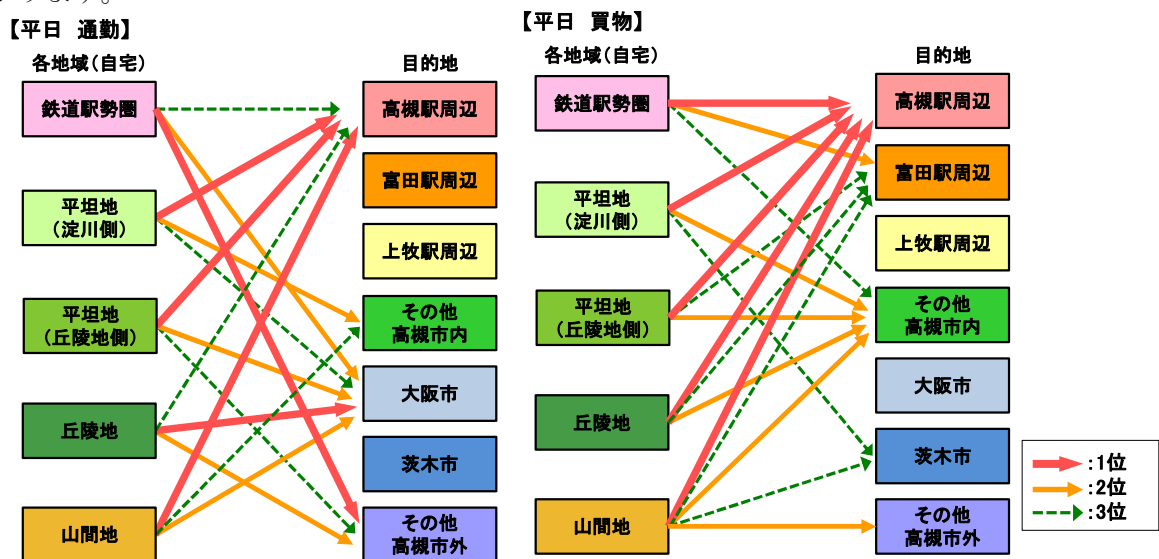
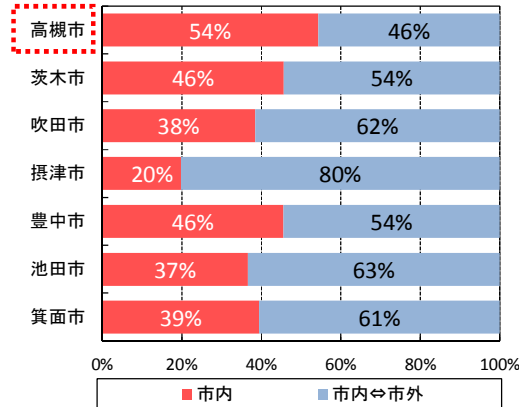


図 2-37 各地域（自宅）から目的地への外出状況

※図 2-37 は、アンケート調査（平成 27 年 5～6 月実施）による

2-2-7 市内外の移動

北摂各市に関連する移動（各市発着トリップ）を市内々と市内外に分けると、高槻市の市内々の移動が占める割合は約54%と北摂7市の中で最も高いことが特徴です。

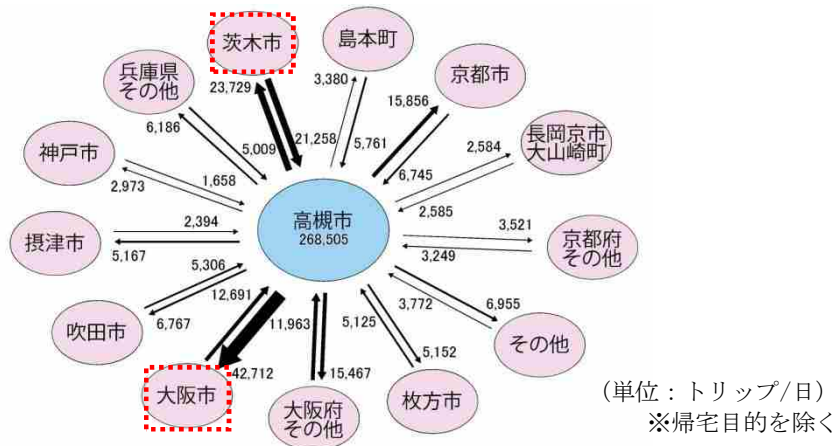


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-38 北摂7市における市内々と市内外の移動の構成比

また、高槻市から市外への移動（帰宅を除く）を見ると、大阪市への移動が最も多く、近隣市町の中では茨木市への移動・茨木市からの移動が多くなっています。

そのうち、高槻市を起点とする移動（帰宅を除く）の目的を見ると、高槻市から大阪市への移動では、出勤が半数以上を占めています。一方で、高槻市から茨木市への移動では、出勤と自由目的がともに3割以上を占めており、大阪市とは異なった結びつきであることが分かります。



起点	→ 終点	総トリップ数 (トリップ/日)	移動目的構成比			
			出勤	登校	自由	業務
高槻市	→ 大阪市	42,712	64.2%	5.3%	15.9%	14.6%
	→ 茨木市	23,729	34.8%	11.5%	40.0%	13.8%
	→ 京都市	15,856	42.2%	18.8%	25.9%	13.1%
	→ 吹田市	6,767	65.2%	7.6%	18.5%	8.6%
	→ 枚方市	5,167	66.0%	8.9%	9.3%	15.8%
茨木市	→	21,258	31.4%	8.3%	50.2%	10.1%
大阪市	→	12,691	32.2%	7.2%	33.0%	27.5%
京都市	→	6,745	35.4%	15.0%	33.0%	16.7%
島本町	→	5,761	26.5%	6.0%	62.2%	5.3%
吹田市	→	5,306	45.3%	11.3%	27.8%	15.6%

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

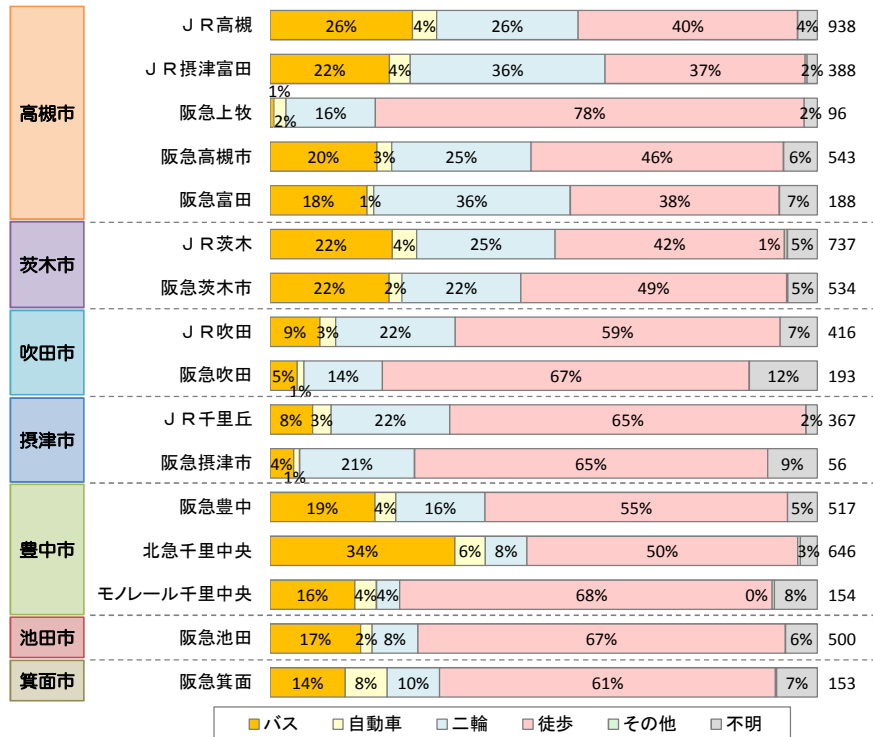
図 2-39 市外との移動状況

2 本市の概況と人の移動実態

2-2-8 鉄道駅へのアクセス交通手段

北摂7市の主要駅における駅端末交通手段*を比べると、高槻市内の駅（阪急上牧駅を除く4駅）は、徒歩の分担率が低く、バス・二輪の分担率が高い状況にあります。

これは、市内に鉄道駅が少なく、この4駅に広範囲からの利用者が集中していることが要因と考えられます。

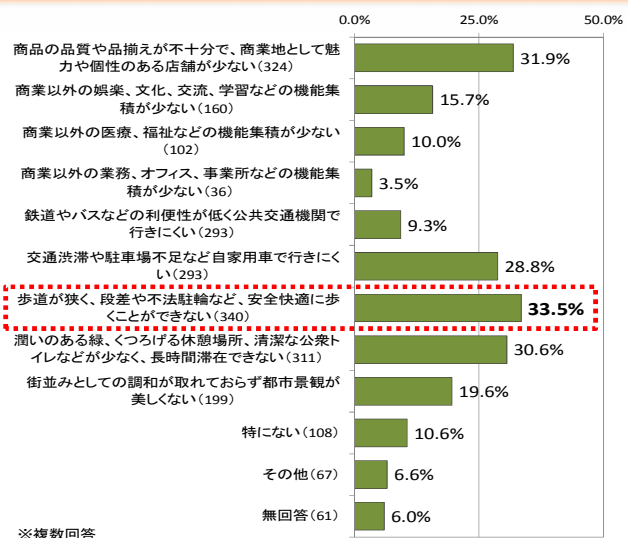


※高槻市外の鉄道駅は、北摂7市の主要鉄道駅が対象
 グラフ右側の数値は合計値（単位：百トリップ/日）
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-40 北摂7市の主要駅における駅端末交通手段の分担率

コラム 中心市街地での市民の不満は歩行環境

J R高槻駅・阪急高槻市駅周辺の中心市街地において、市民の不満をアンケート調査で見ると、「歩道が狭く、段差や不法駐輪など、安全快適に歩くことができない」など、歩行環境に関する不満の割合が高くなっています。



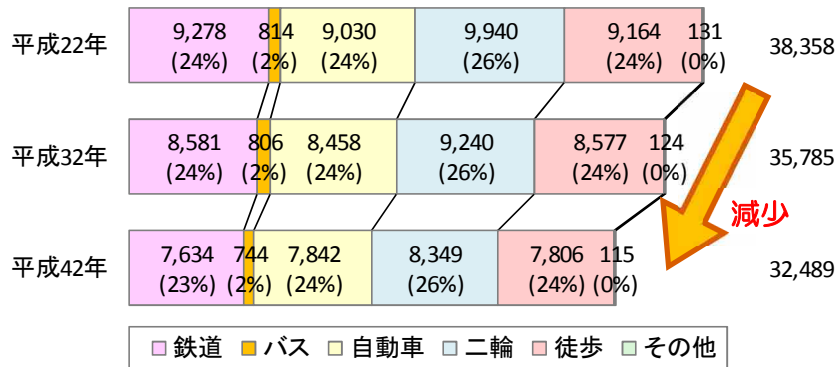
※複数回答
 出典：中心市街地の活性化に関する基礎調査報告書（高槻市 産業環境部 産業振興課）

図 2-41 中心市街地に対する市民の不満

2-3 都市交通の将来見通し

大阪府における人の移動量は、人口減少や超高齢社会の進展などにより、今後20年間で合計のトリップ数が約15%減少すると予測されます。このうち鉄道は18%、バスは9%の減少となっており、公共交通の経営はますます厳しさを増し、運行本数などのサービス水準の低下を余儀なくされる可能性があります。

一方、自動車についても13%の減少が予測されており、道路混雑の緩和や駐車需要の減少が見込まれます。



※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/日）

出典：第5回 近畿圏パーソントリップ調査

図 2-42 大阪府における代表交通手段別発生集中量の推計

2 本市の概況と人の移動実態

2-4 交通やまちづくりの特徴と課題

前述の本市の概況と人の移動実態を踏まえ、以下では、交通やまちづくりに関連する本市の特徴と課題を整理します。

2-4-1 市民のくらしと交通

交通は、私たちの生活で欠かすことのできない行為である「移動」を支えています。ここでは、全ての市民の円滑な移動を確保するため、加齢に伴い移動の場面で困難を伴うことが想定される「高齢者」、移動の際に人の介助や機器を必要としたり、身体的苦痛を伴う障がい者等の「外出困難者」、乳幼児を連れての安全な移動が必要な「子育て世代」について整理しました。

〈高齢者〉

高齢者は年齢とともに移動が減ってきますが、府内の他地域と比較すると本市の高齢者の移動は多く、元気な高齢者が多い都市となっています。

この背景には充実した公共交通が寄与しているとも考えられますが、今後の更なる後期高齢者の増加も踏まえると、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、高齢者が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。

〈外出困難者〉

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、日常生活の中で安心して歩ける環境や、バスや鉄道といった公共交通で、遠距離でも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。

〈子育て世代〉

子育て世代が安心して生活するためには、子ども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。共働きの子育て世代が増える中、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*などでの安全性・利便性の向上が、子どもを健やかに育てる環境づくりにつながります。

2-4-2 まちのにぎわいと交通

本市は、大阪市と京都市のほぼ中間に位置し、JR東海道本線の高槻駅と阪急京都線の高槻市駅は、新快速、特急が停車する大阪～京都間の拠点駅です。このような鉄道の利便性の高さから、本市はベッドタウンとして発展してきました。さらには、通勤・通学でのバスや自転車での移動が、市内にある5つの鉄道駅を経由することが多く、これにより駅を中心としたにぎわいが形成されてきました。ここでは、このような交通の側面から見た本市のにぎわいの特性について整理しました。

〈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。市民がバスや自転車などを利用し、通勤や買物等で駅周辺に集まることで、にぎわいが形成されています。今後もこ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。

〈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、新たな都市拠点となる安満遺跡公園の整備も予定されています。このような市内各地を楽しみに本市を訪れる人も多く、潜在的なポテンシャルも小さくないと考えられます。

また、JR高槻駅のホーム拡充や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、ますます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重要です。

2-4-3 都市の構造と交通

今後の人口減少社会を見据え、高齢者を含む多くの人にとってくらしやすいまちを目指すためには、多様な都市機能がコンパクトに集積し、高槻のまちの特性を活かしながら都市や生活の拠点にアクセスしやすいまちづくりが求められます。ここでは、このような交通の側面から見た本市の都市構造の方向性を整理しました。

〈市街地形成を支える交通体系〉

本市は都市拠点となる駅周辺の都市機能が充実するとともに、生活拠点となる郊外部の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おり、すでに一定程度コンパクトなまちが形成されています。

今後の人口減少社会においては、このような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。

〈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、交通は量的には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。

都市計画道路ネットワークは、市民生活や事業所活動を支えるとともに、大規模災害時等における高い防災力が期待される一方、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、今後は利用者数の減少が見込まれるものの、都市構造を支える重要な交通体系として、負のスパイラルに陥ることなく持続可能なものとなるよう、市民も含む全ての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。

また、市営バスは、企業としての経済性を発揮するとともに、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公共交通ネットワークが期待されます。