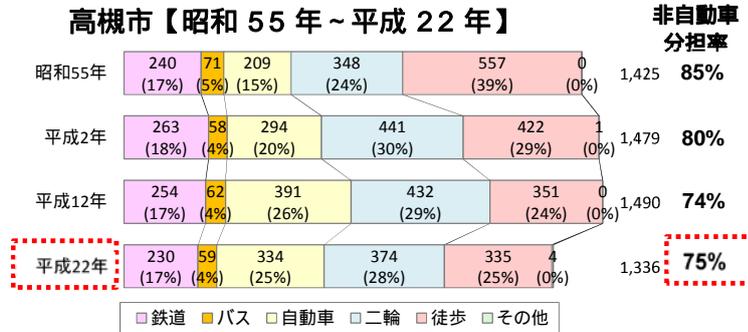


各モニタリング指標の算出方法

各モニタリング指標の現況、目指す方向性及び算出方法について示します。

(1) 交通手段分担率

人の移動状況を確認できる近畿圏パーソントリップ調査を基に、自動車以外（鉄道、バス、自転車、徒歩）のトリップエンド数が、自動車を含めた全交通手段のトリップエンド数に占める割合とします。



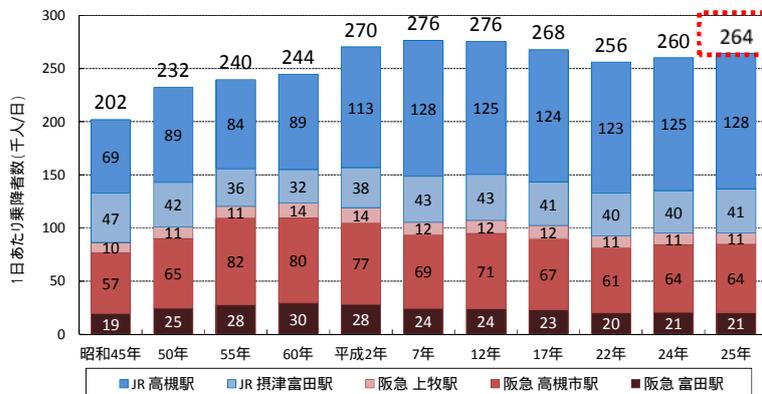
グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
 非自動車分担率：鉄道、バス、自転車、徒歩の分担率合計値
 出典：第5回 近畿圏パーソントリップ調査

図1 代表交通手段の推移

【データ入手先】 近畿圏パーソントリップ調査
【確認頻度】 10年に1回実施（近年は平成22年に実施、次回は平成32年予定）
【算出方法】 パーソントリップ調査の結果より代表交通手段別発生集中量を集計し、手段別分担率を算出

(2) 鉄道利用者数

高槻市内の各鉄道駅（JR：高槻駅、摂津富田駅、阪急：上牧駅、高槻市駅、富田駅）における乗降者数の合計値とします。



JRは乗車人員の2倍を乗降者数とする
 昭和45～55年の阪急は乗車人員の2倍を乗降者数とする
 出典：大阪府統計年鑑

図2 鉄道駅別乗降者数の推移

【データ入手先】 各鉄道事業者調査データ（高槻市統計書）
【確認頻度】 毎年
【算出方法】 市内各鉄道駅の1日あたり乗降者数の合計値

(3) 一人当たり年間バス乗車回数

高槻市営バス及び京阪バスの市内全路線における年間乗車数を本市の総人口で除した値とします。

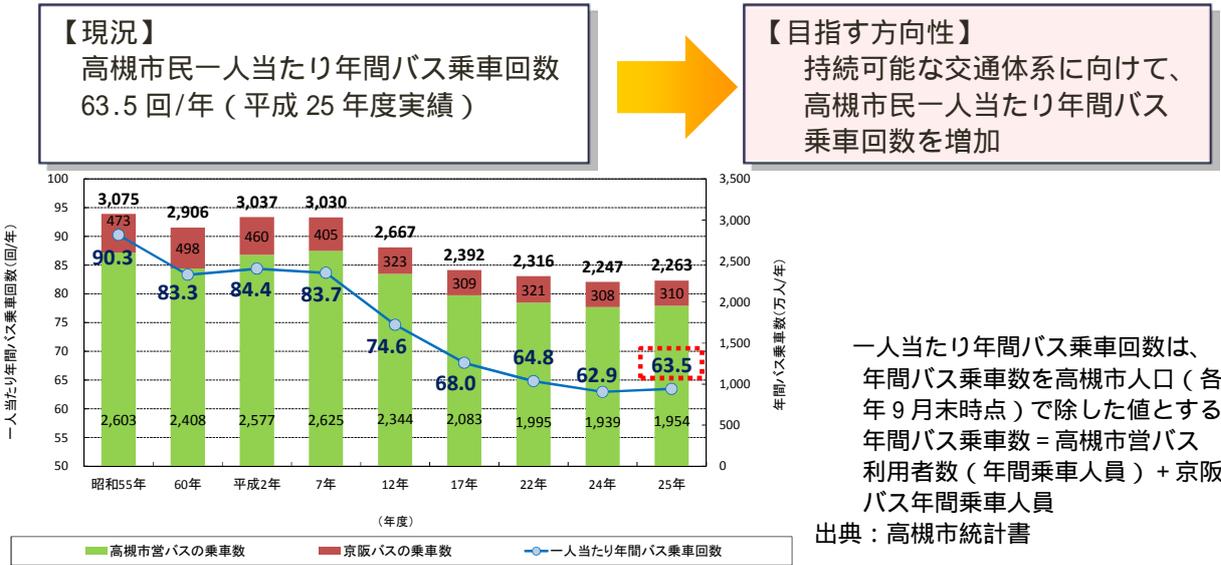
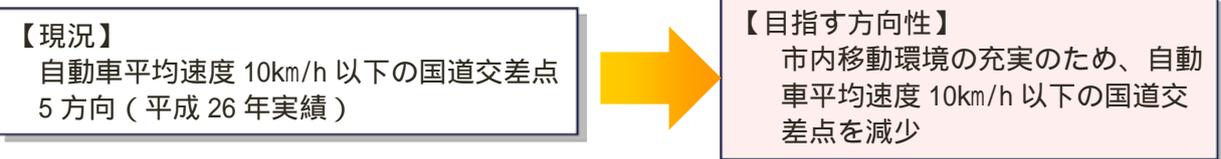


図3 一人当たり年間バス乗車回数と年間バス乗車数の推移

【データ入手先】 各バス事業者調査データ（高槻市統計書）
【確認頻度】 毎年
【算出方法】 路線バスの市内全路線における年間乗車数の合計値を高槻市人口（各年9月末時点）で除した値

(4) 自動車平均速度

高槻市内の主な渋滞箇所における自動車の速度とします。



	京都方面							枚方方面	
	国道171号							国道170号	
	富田丘町西交差点	富田丘町交差点	大畑町交差点	桃園町交差点	市役所前交差点	八丁囃交差点	野田交差点	辻子交差点	
平成22年	20.7	20.7	20.7	19.9	19.9	8.4	25.1	26.7	
平成23年	29.7	19.1	19.1	16.5	9.0	8.3	19.1	11.1	
平成24年	29.2	16.6	16.6	14.0	9.2	8.6	19.2	11.4	
平成25年	25.7	19.1	19.1	24.6	9.1	7.7	18.8	9.8	
平成26年	27.2	18.9	18.9	23.9	8.6	7.9	18.7	9.7	

	西宮方面							高槻方面	
	国道171号							国道170号	
	富田丘町西交差点	富田丘町交差点	大畑町交差点	桃園町交差点	市役所前交差点	八丁囃交差点	野田交差点	八丁囃交差点	辻子交差点
平成22年	26.6	26.6	19.3	28.4	13.1	15.4	15.4	10.9	22.3
平成23年	34.1	34.1	11.5	27.3	10.0	15.7	18.4	8.8	23.2
平成24年	27.2	27.2	11.3	27.7	10.2	16.3	18.9	8.9	22.8
平成25年	30.3	30.3	10.1	28.6	9.1	14.1	18.8	8.8	11.0
平成26年	31.6	31.6	10.3	28.0	8.4	14.4	18.4	8.4	10.9

 : 10.1～20.0km/h
 : 10.0km/h以下

出典：国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所資料

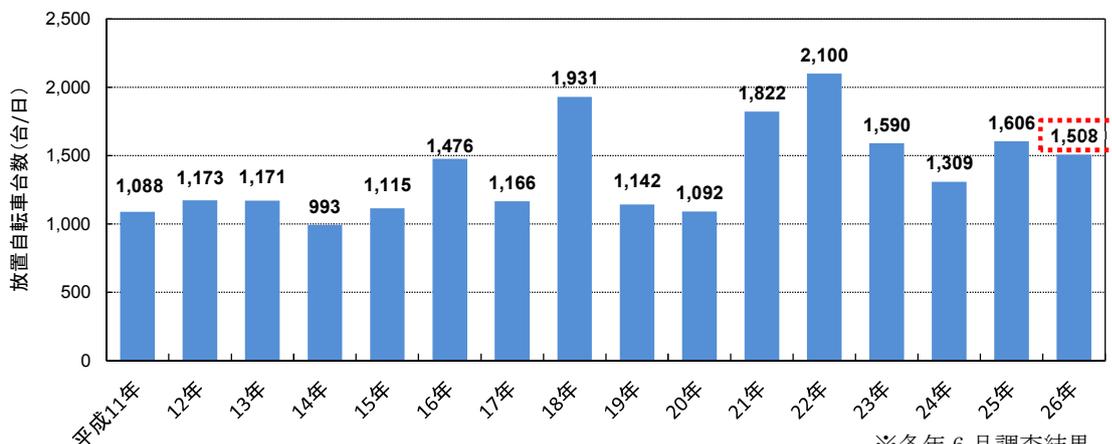
図4 国道主要交差点流入部における自動車平均速度の状況

【データ入手先】 プロブデータ（国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所とりまとめ）
【確認頻度】 毎年
【算出方法】 市内の国道主要交差点における交差点流入部の平日12時間自動車平均速度

(5) 自転車放置台数

J R 高槻駅・阪急高槻市駅と J R 摂津富田駅・阪急富田駅、上牧駅における自転車放置禁止区域内での放置自転車台数とします。

【現況】 自転車放置台数 1,508 台/日 (平成 26 年調査結果)	➔	【目指す方向性】 高齢者・障がい者、子育て世代が気軽に移動できる移動環境の実現のため、自転車放置台数を減少
--	---	---



※各年 6 月調査結果
出典：高槻市自転車利用実態調査

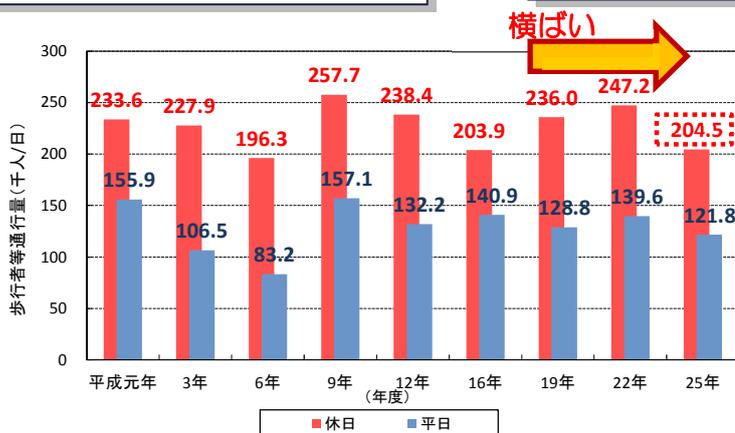
図 5 自転車放置台数の推移

【データ入手先】 高槻市資料 【確認頻度】 毎年 【算出方法】 自転車放置禁止区域内における 1 日の自転車放置台数

(6) 中心部歩行者数

定期的に行っている高槻の中心市街地の休日における歩行者等の通行量とします。

【現況】 休日の中心部歩行者数 204.5 千人/日 (平成 25 年度実績)	➔	【目指す方向性】 中心市街地のにぎわいを持続させるため、休日の中心部歩行者数を現状維持
--	---	---



出典：高槻地区通行量調査 (高槻市)

図 6 歩行者等通行量の推移

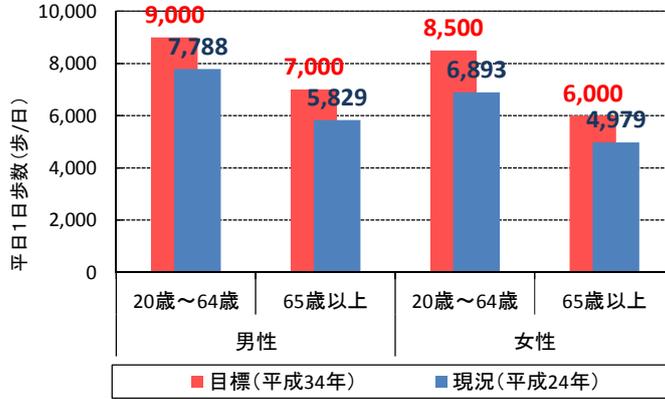
【データ入手先】 高槻市資料 【確認頻度】 3~4 年に 1 回実施 【算出方法】 高槻地区通行量調査のうち、各調査年共通の調査地点の通行量合計値
--

(7) 一人平均歩数

アンケート調査による高槻市民の一人当たり1日平均歩数とします。

【現況】 なし（※今後、アンケート等により把握予定）	【目指す方向性】 健康なくらしを支える交通体系の実現のため、高槻市民一人当たり1日平均歩数を増加
--------------------------------------	--

■「健康日本21（第2次）」の目標（抜粋）と現状



※平成24年の歩数は、国民健康・栄養調査（平成24年 厚生労働省）による
 出典：健康日本21（第2次）の推進に関する参考資料（平成24年7月 厚生科学審議会地域保健健康増進栄養部会、次期国民健康づくり運動プラン策定専門委員会）、健康日本21（第2次）分析評価事業（厚生労働省HP内）

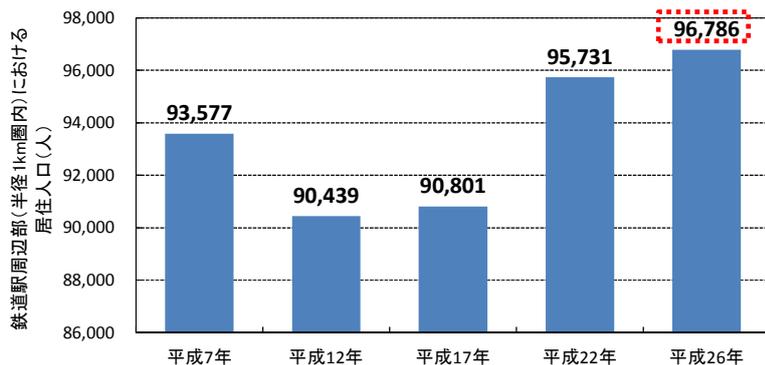
図7 「健康日本21（第2次）」の目標（抜粋）

【データ入手先】 アンケート調査 【確認頻度】 3年に1回程度実施 【算出方法】 アンケート調査結果を基に、高槻市民の1日平均歩数を算出

(8) 駅周辺部居住人口

市内鉄道駅周辺部（半径1km圏内の町丁目）における居住人口の合計値とします。

【現況】 鉄道駅周辺部の居住人口 96,786人 （平成26年9月末現在）	【目指す方向性】 コンパクトなまちづくりという将来都市像を目指すため、鉄道駅周辺部の居住人口を現状維持
---	---



※平成22年までは国勢調査、平成26年は高槻市推計人口
 出典：国勢調査及び高槻市推計人口

図8 鉄道駅周辺部（半径1km圏内）における居住人口の推移

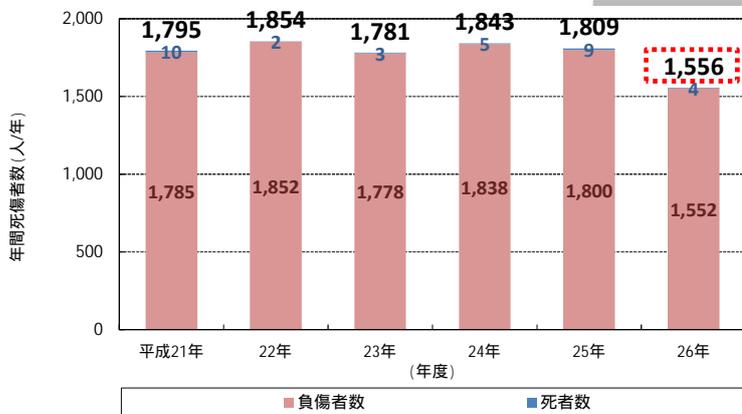
【データ入手先】 国勢調査及び高槻市推計人口 【確認頻度】 国勢調査：5年に1回実施、高槻市推計人口：毎年9月末の値を確認 【算出方法】 国勢調査及び高槻市推計人口の町丁目別人口を基に、鉄道駅周辺部内における町丁目別人口を算出
--

(9) 交通事故死傷者数

高槻市における交通事故による死者数と負傷者数の合計値とします。

【現況】
高槻市における交通事故の死傷者数
1,556人/年（平成26年実績）

【目指す方向性】
あらゆる世代にとって安全で外出しやすい交通環境を目指すため、死傷者数を減少



出典：大阪府警察HP

図9 交通事故死傷者数の推移

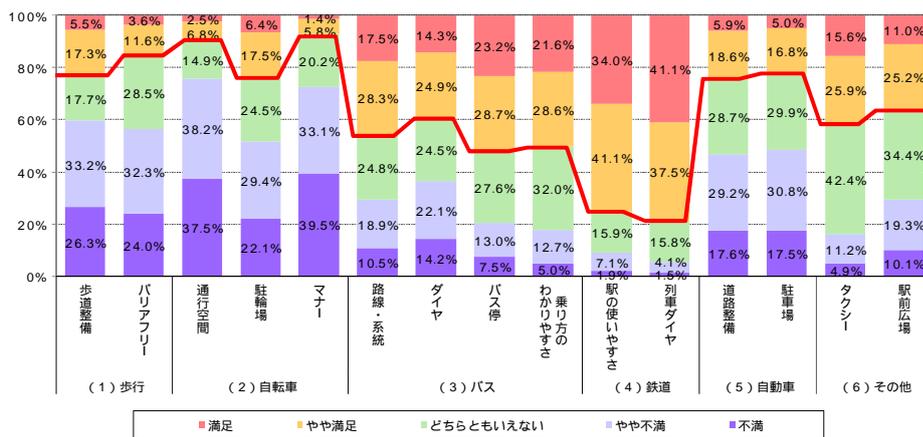
【データ入手先】 大阪府警察資料
【確認頻度】 毎年
【算出方法】 高槻市の交通事故による死傷者数を算出

(10) 移動手段に関する満足度

市民アンケートで把握した移動手段別の満足度とします。

【現況】
歩行、自転車及び自動車に関する満足度が、鉄道、バス及びタクシーに比べて低い

【目指す方向性】
「交通まちづくり」による住みやすさナンバーワンを目指すため、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



出典：市民アンケート結果（平成27年5~6月実施）

図10 移動手段に関する満足度

【データ入手先】 市民アンケート
【確認頻度】 平成30年度（短期的な取組の目標年次）
 平成37年度（中期的な取組の目標年次）
【算出方法】 「市民アンケート」等により算出