

施策体系番号

1-1

安全で快適な都市空間・住環境の創造

目標(めざす姿)

魅力ある都市空間が創出されるとともに、良質な住宅ストック²⁸が循環され、安全で住みやすい持続可能なまちを目指します。

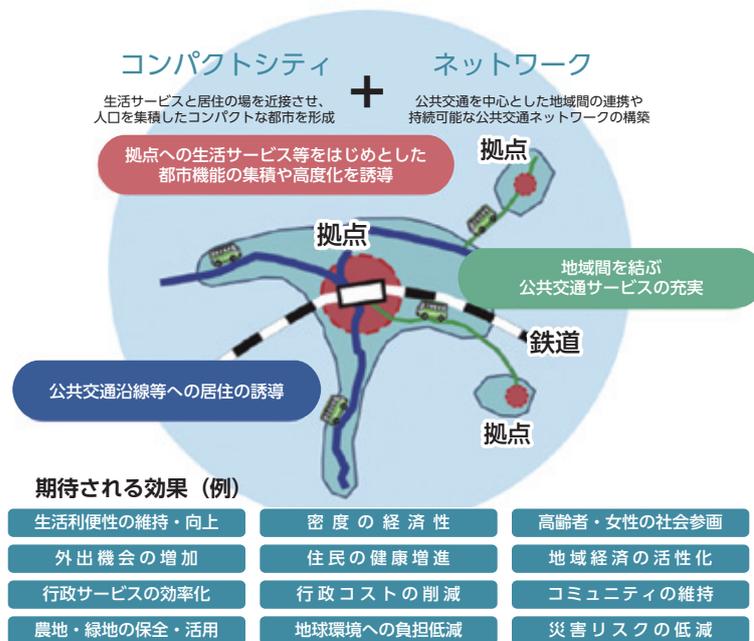
現状・課題

1 本市はこれまで急激な人口流入の中にあっても市街地の拡大を抑制し、適切な土地利用を誘導してきました。その結果、市街化区域²⁹の人口密度は高い水準を維持しており、医療・商業・公共交通等の生活利便施設が充実し、駅周辺では都市機能が集積していることから、コンパクトシ

ティ・プラス・ネットワーク³⁰がおおむね形成されています。

しかしながら、今後は人口の減少が見込まれることから、市街化区域の人口密度及び都市機能の維持とともに、より効率的な都市経営が求められます。

コンパクトシティ・プラス・ネットワークのイメージ図



²⁸ 住宅ストック：既に建築されている住宅のこと。

²⁹ 市街化区域：都市計画法によって定められている、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

³⁰ コンパクトシティ・プラス・ネットワーク（コンパクト・プラス・ネットワーク）：少子高齢化や人口減少に備え、地域の活力の維持や生活利便性の確保のため、公共交通ネットワークの構築や都市機能の集積を行い、コンパクトなまちづくりを進めること。

2 本市は、大阪と京都の中間に位置し、市内には国道 171 号及び 170 号といった主要道路や、JR 東海道本線の特急・新快速及び阪急京都線の特急の停車駅があるなど、広域的な交通の要衝となり、交通利便性の高いまちとして発展してきました。

さらに、鉄道駅から市内各地域へのバスネットワークや放射・環状方向の道路網などにより、市民生活や事業所活動を支える交通体系が確保されています。

しかし、今後は人口減少や超高齢社会などの社会情勢の変化や多様化する市民ニーズへの対応などが必要なことから、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。

3 新名神高速道路の開通に伴い、交通利便性が高まっていることから、高槻ジャンクション・インターチェンジ周辺や関連道路沿道の無秩序な開発を抑制し、適切な土地利用への積極的な誘導を図ることで、良好な住環境の確保と地域の活性化に取り組むことが必要となっています。そのため、本市東部地域では、これら周辺環境の変化等を捉え、地域特性をいかしたまちづくりの検討が必要となります。



<平成 29 年に供用開始した高槻 JCT・IC>
新名神・名神の両高速道路へのアクセスが可能に

4 本市は、みどり豊かな森林・農地・里山等の自然環境に恵まれ、古墳や寺社など数多くの歴史資源も点在しています。また、駅周辺ではにぎわいと活力あるまちなみが広がっています。

一方で、高槻らしさを特徴づけるこのような地域資源の価値が十分に認知されておらず、これらへの配慮を欠いた建築物や広告物等により、まちなみも大きく変化してきています。また、歴史的な趣のある資源については、維持管理の困難さ等から、日々失われる状況に直面しています。

このようなことから、景観基本計画及び景観計画に基づき、市民・事業者・行政がそれぞれの役割を果たしながら、良好な景観形成に取り組むとともに、地域資源の保全・活用に向けた方策について検討する必要があります。

5 大規模な地震が発生して住宅・建築物が倒壊した場合、住民の生命・財産が脅かされるだけでなく、道路が閉塞されることにより、十分な救助活動や消防活動が行えないなど、被害が拡大するおそれがあります。これら被害の軽減を図るためには、住宅・建築物の耐震化を進める必要があります。

また、平成 30 (2018) 年 6 月 18 日に発生した大阪府北部地震では、ブロック塀の倒壊が発生しました。地震などの自然災害や老朽化に伴うブロック塀等の倒壊による被害を防ぎ、道路利用者の安全を確保するため、危険なブロック塀等の撤去を促進する必要があります。

6 住環境については、近年増加している空家への対応、低額所得者等の住宅の確保に配慮が必要な方の居住の安定確保、居住環境の質の向上やその他多様な家族形態や居住ニーズに応じた住宅確保の促進が求められていることから、これらを踏まえた既存住宅の利活用や良質なストックの形成が必要です。

施策の方向

① 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の推進

都市機能を拠点に集積し、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」を推進することで人口密度及び都市機能の維持を図るとともに、効率的かつ持続可能な交通体系を確立し、誰もが住みやすく活力のあるまちの実現を目指します。

② 富田地区における公共施設の再構築

老朽化した公共施設の集積する富田地区については、公共施設の再構築を図り、西部地域の都市拠点としてふさわしいまちづくりに取り組みます。

③ 新名神高速道路関連道路における沿道まちづくりの取組の推進

高槻ジャンクション・インターチェンジ開設の効果を活用しつつ、その周辺や関連道路沿道における計画的なまちづくりに向け、市民の取組等に対して支援を行います。

④ 新駅設置と新たな市街地形成の検討

檜尾川以東の鉄道沿線周辺について、地域住民や鉄道事業者等とともに地域課題の解消や新駅設置と新たな市街地形成の検討の深度化を図ります。

⑤ 風格と魅力あるまちなみや景観の形成

都市基盤を整備する際には景観へ配慮するとともに、市民等が主体となった地区計画制度等を活用した住環境の保全や景観形成に資する農地・里山の保全及び歴史的なまちなみの形成に向けた活動等を促進します。

⑥ 住宅・建築物の耐震化の推進

耐震化の重要性について、所有者のより一層の理解を図るため、NPO³¹ 法人等との連携により、積極的な啓発活動を行うとともに、利用しやすい支援制度の充実を図ります。

また、耐震性が不足する住宅の除却工事への支援により、定住促進や空家解消につながるよう取り組みます。

⑦ ブロック塀等の撤去

市民の安全確保を図るため、引き続き、公共施設のブロック塀等の撤去に取り組むとともに、民間の危険なブロック塀等についても支援を行い、撤去を促進します。

³¹ NPO: Non Profit Organization の略で、様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称。

⑧ 住宅・住環境の向上

住み替えを考えている高齢者世帯の住宅を子育て世帯が活用するなど、多様な家族形態、居住ニーズに応じた住宅の確保を促進します。また、良質な住宅ストックの形成を図るため、長期優良住宅等の普及に取り組むとともに、マンションの管理の適正化及び再生の円滑化を促進します。

空家対策については、管理不全の空家の改善を図り、市民の安全・安心の確保に努めるとともに、健全な空家については流通や利活用を促進します。

市営住宅については、低額所得者等の居住の安定確保を図るため、計画的・効率的な更新や適切な維持管理に取り組みます。

主な本市の関連計画

都市計画マスタープラン、立地適正化計画、総合交通戦略、バリアフリー基本構想、耐震化アクションプラン 2017、地域防災計画、高槻市営住宅長寿命化計画、空家等対策計画

▶ 指標と目標値

指標名	現状値	令和 12 年度目標値
景観重点地区の面積	9.3ha (平成 30 年度)	20ha
住宅の耐震化率	88.6% (令和 2 年)	おおむね解消 (令和 7 年目標値)
子育て世帯における 誘導居住面積水準 ³² 達成率	39.6% (平成 30 年)	50%
賃貸・売却用等以外の 「その他空家」数	6,110 戸 (平成 30 年)	令和 7 年に約 11,700 戸と推計される 数を約 7,900 戸程度に抑制 (令和 7 年目標値)

³² 誘導居住面積水準：世帯人数に応じて、豊かな住生活の実現の前提として、多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住宅の面積に関する水準のこと。

施策体系番号

1-2

安全で利便性の高い 道路空間・交通環境の創造

目標(めざす姿)

歩行者、自転車、車等の多様な道路利用者が共存する、安全・安心な通行空間の創出を目指します。

現状・課題

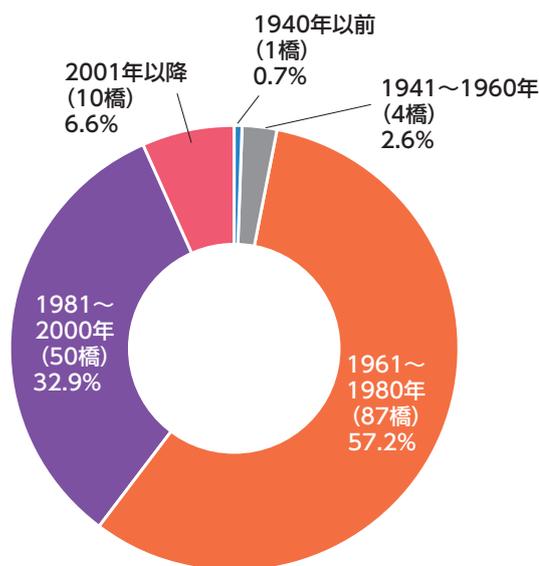
1 市内の都市機能の充実及び交通機能の強化を図るためには、交通ネットワークを形成する幹線道路の整備が必要であり、国・大阪府が事業主体となる道路においては、更なる整備促進が図られるよう取り組む必要があります。

あわせて、本市も都市計画道路³³等の整備を行い、交通環境の向上とともに多様な道路利用者が安全・快適に通行できる道路環境の整備を引き続き推進する必要があります。

2 社会経済情勢の大きな変化の中、年々、道路ストック³⁴が増加し、高齢化・老朽化を始め、多種多様な市民ニーズへの対応が求められています。そのため、国の長寿命化基本計画及び公共施設等総合管理計画の考え方を踏まえ、平成26(2014)年度に国土交通省から発出された定期点検要領に基づき、道路やその付属物の長寿命化、ライフサイクルコスト³⁵の縮減等が図れるよう道路施設に関する長寿命化計画を策定し、計画的な更新・修繕を行っています。

また、安全・安心で快適な道路空間を提供するためには、ハード面だけではなくソフト面も含めた取組が重要です。さらに、通学時の児童の安全対策や集中豪雨による浸水対策も課題となっています。

架設年別橋梁数



3 新名神高速道路の高槻－神戸間の開通に伴い、交通が分散し、名神高速道路・中国自動車道等の渋滞が緩和され、また、複数の国土軸が確保されることにより、災害時のリスク分散につながっています。

今後、八幡京田辺－高槻間の開通により、交通の利便性が更に向上するとともに、開発プロジェクト等が促進され、地域経済と観光産業の活性化が期待されます。

³³ 都市計画道路：健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するため、都市計画法に基づいて定められた道路。

³⁴ 道路ストック：橋梁、トンネル、道路舗装や道路照明灯といった道路構造物のこと。

³⁵ ライフサイクルコスト：施設における新規整備・維持修繕・改築・処分を含めた生涯費用の総計。

4 自転車関連事故の件数は減少傾向にあるものの、依然として交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は令和元（2019）年で33%と、高い割合で推移しています。そのため、自転車の安

全で快適な利用環境の創出に向け、「自転車安全利用条例」に基づく各種施策に取り組み、安全意識を向上させ、自転車が関与する事故の低減を図る必要があります。

施策の方向

① 道路・街路事業の推進

国・大阪府が事業主体となる道路については、更に整備を促進します。また、本市においても社会経済情勢を踏まえて都市計画道路などの適切な見直しを行い、必要な幹線道路事業を行いつつ、必要な交差点改良等を実施しながら、交通の円滑化や渋滞対策、交通事故対策など、市域の道路ネットワークの強化を図ります。

② 安全・安心な道路空間の創出

(1) 社会インフラの維持管理

道路維持管理については、老朽化した道路施設の安全を確保するとともに、新たな社会ニーズへの対応に努め、更新・修繕を適宜行うことにより、長寿命化、更新時期・予算の平準化、ライフサイクルコストの縮減を図ります。

あわせて、道路交通網の安全性確保のため、道路橋梁の長寿命化及び耐震化に取り組みます。

また、街路灯についても、ライフサイクルコスト縮減のため、効果的な更新手法を検討するとともに、今後の維持管理についても、市民協働や民間活用の導入を含めてより効率的な管理手法の調査・研究を進めます。

(2) 安全で快適な道路空間の確保

全ての人々が安全に安心して利用できる道路空間を創出するため、バリアフリー化を推進するとともに、防災と良好な景観形成の観点から、無電柱化による安全で快適な歩行空間の形成に取り組みます。

また、関係機関と連携して通学路や保育園児等の移動経路の点検を行い、危険箇所交通安全対策を実施するとともに、高齢者向けの交通安全に関する講習会を開催するなど、あらゆる世代に対して安全・安心を確保する取組を進めます。さらに、歩行者の通行量が多い鉄道駅周辺については、歩行者の安全性・回遊性の向上や居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出に向けて取り組みます。

(3) 道路の排水改善

道路冠水被害の軽減を図るため、道路排水施設等の改良や維持管理を行います。また、集中豪雨による冠水被害の多い道路への道路冠水対策を実施します。

③ 新名神高速道路の整備促進

災害時の交通網のリスク分散と地域経済・観光産業の活性化に寄与する新名神高速道路の八幡京田辺－高槻間の整備促進に取り組みます。

④ 自転車の利用環境の向上

自転車の利用環境の向上に向けて、自転車通行空間の整備や市立自転車駐車場の適切な管理運営を行うとともに、警察や民間企業・団体等と連携し、自転車に関する交通安全教育、保険加入促進等の啓発活動を行います。

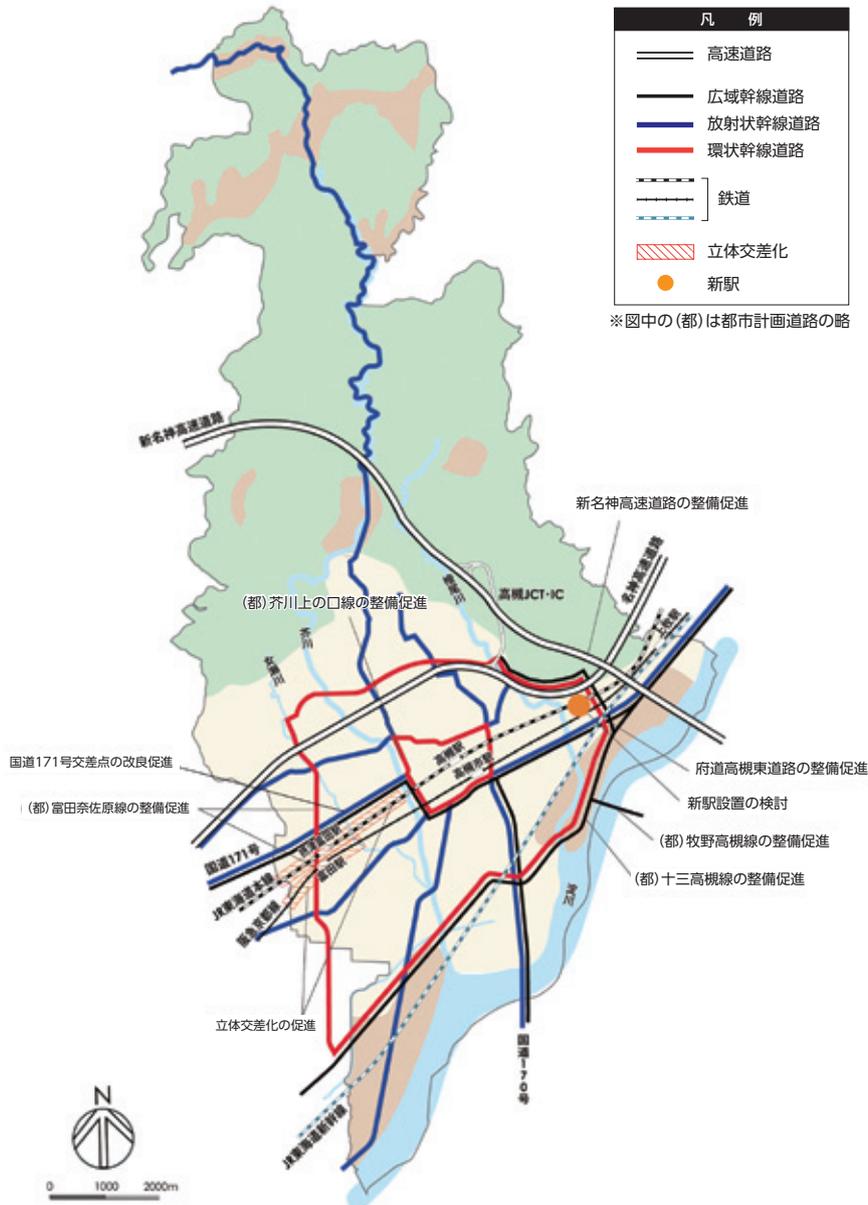
主な本市の関連計画

橋梁長寿命化修繕計画、総合雨水対策アクションプラン、バリアフリー基本構想、道路特定事業計画

▶ 指標と目標値

指標名	現状値	令和12年度目標値
都市計画道路の整備率	66.5% (令和元年度)	75%
自転車関連事故の発生件数	266件 (令和元年)	160件

道路ネットワーク整備方針



(資料) 高槻市都市計画マスタープラン

施策体系番号

1-3

安全で快適な 市営バスサービスの提供

目標(めざす姿)

持続可能な自動車運送事業運営を行い、多くの市民の通勤、通学、買い物、通院等の移動手段が確保されており、豊かで快適な市民生活を送ることができる魅力あるまちを目指します。

現状・課題

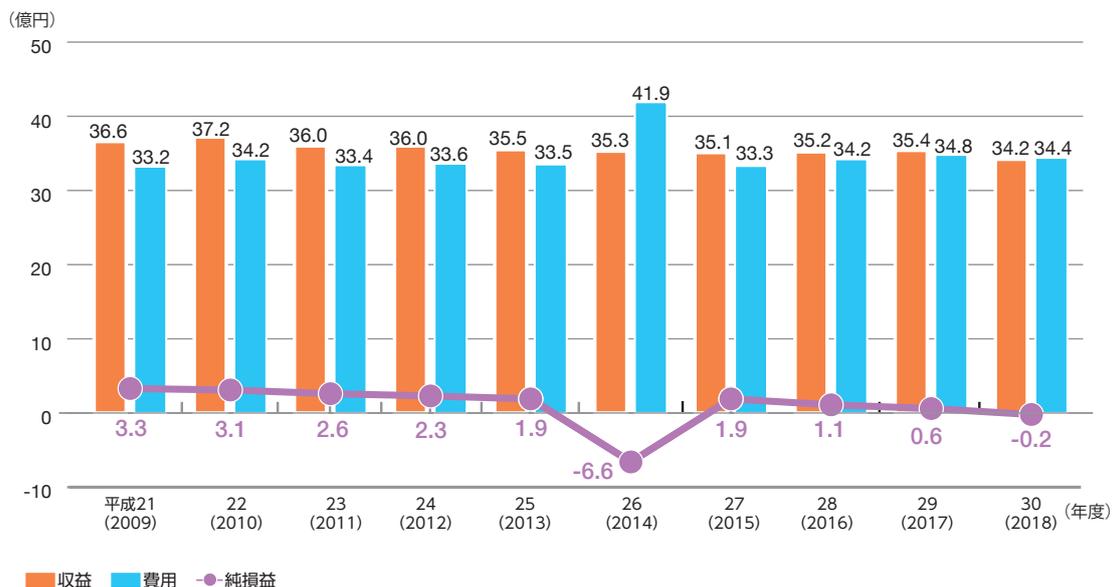
市営バスは、市民が日常生活を営む上で重要なインフラとなっており、高齢化が進む中で買い物や通院等のため不可欠な移動手段となっています。こうした公共交通機関としての役割を果たしながら、市の組織として、市のまちづくり政策（子育て支援、福祉施策、観光施策等）と連携して各種事業を進めています。

他方で、市営バスを取り巻く環境は、生産年齢人口³⁶の減少などにより厳しい状況下にあり、平成30（2018）年度決算が赤字になるなど、

今後もより一層厳しい経営環境が続くと見込まれています。こうした状況の下、収支均衡のとれた自立経営を徹底して、乗客サービスの維持・向上を図る必要があります。

また、全国的に公営バス事業者が減少傾向にあり、京阪神地区では、現在、4事業者だけとなっています。バス事業を活用したまちづくりは、本市の特長の一つとなっており、今後も市の行政施策と一体となった事業運営が必要です。

市営バスの経営状態の推移



³⁶ 生産年齢人口：15歳～64歳の人口を指す。

施策の方向

① 自立経営の徹底

民間並みの経営効率の実現を目指し、乗車券のIC化により乗客の利用実態を把握しながら、効率的な路線・ダイヤの見直し等に取り組みます。あわせて、給与水準と生産性・効率性を見直しに取り組みます。

② 安全運行の確保

安全運行の確保のため、乗務員の意識改革を図るための更なる研修の充実や乗客への啓発活動を行います。

③ 乗客サービスの向上

情報発信の充実やバス停施設等の環境整備など、お客様満足度の向上や利用促進につながる取組を行います。

④ 行政施策との連携

地方公営企業の強みをいかし、市の各種政策（子育て支援、福祉施策、観光施策等）との連携に取り組みます。

主な本市の関連計画

高槻市営バス経営戦略、都市計画マスタープラン、総合交通戦略、バリアフリー基本構想

▶ 指標と目標値

指標名	現状値	令和12年度目標値
純損益（計画期間の総計）	▲ 81,130,586 円 （令和元年度）	黒字



<市営バス>

施策体系番号

1-4

安全・安心な 水道水の安定供給

目標(めざす姿)

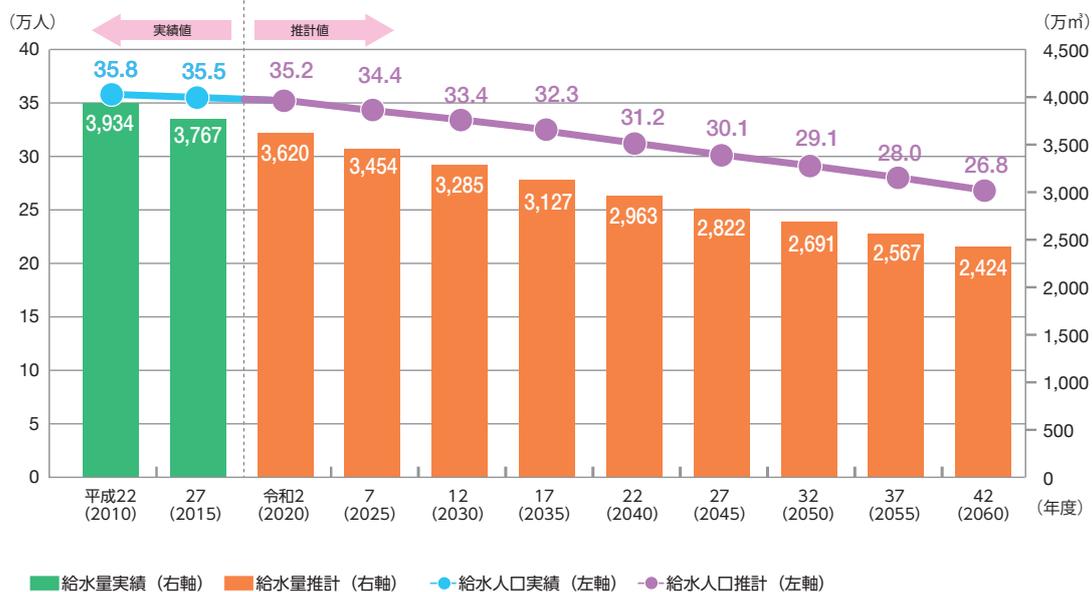
持続可能な水道事業運営を行い、安全・安心な水道水を供給するとともに、災害に強くしなやかな水道を整備することで、将来にわたって市民が安心して水道を利用できるまちを目指します。

現状・課題

1 本市においては、節水機器の普及等の社会状況の変化により、給水量は平成4(1992)年度をピークに減少傾向にあります。今後も給水人口の減少は加速していく見通しであり、給水量及び料金収入の減少が続くことが予想されます。この傾向は本市だけでなく全国的にも同様であり、水道事業の経営環境が厳しくなっていることを受け、平成30(2018)年12月には水道事業の経営基盤の強化を目的として水道法が改正されました。

2 本市においても水道法の改正を受け、水道施設の更新費用を含めた収支計画を作成しますが、厳しい財政状況になると見込まれることから、適正な料金水準と料金体系について、検討を行う必要があります。また、改正水道法では都道府県に水道基盤強化計画の策定権限が与えられたことから、大阪府を中心に、広域連携について協議が行われています。

給水量・給水人口の推移



基本計画

分野1

分野2

分野3

分野4

分野5

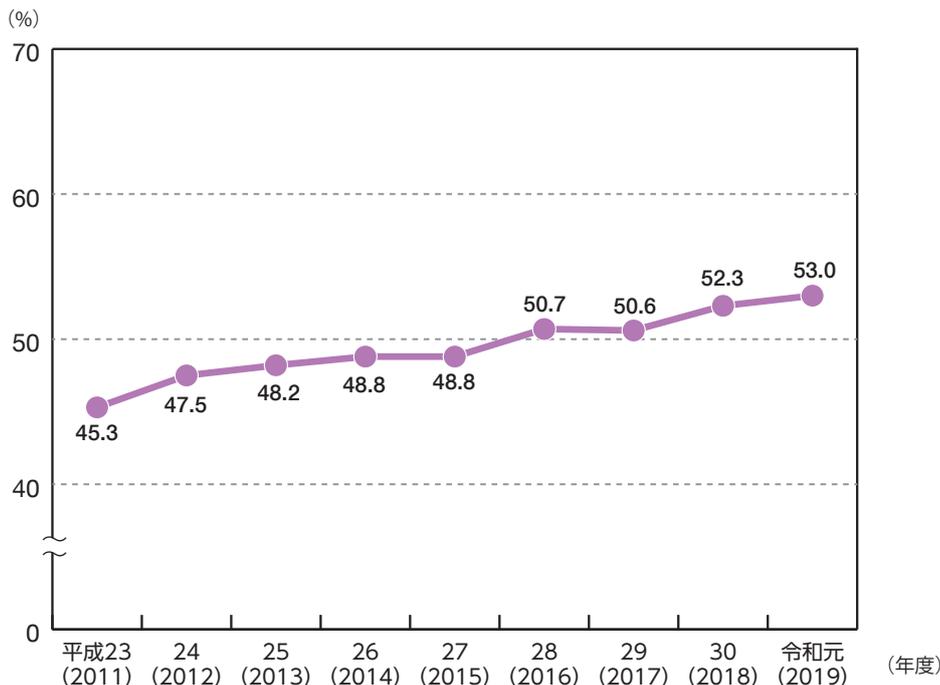
分野6

分野7

分野8

3 本市では、平成 23（2011）年度に水安全計画を策定し、平成 26（2014）年度には水道 GLP³⁷ 認定を取得するなど、市民が安心して使える安全な水道水を供給してきました。今後も安全な水道水を供給し続けられるよう、的確な見直しを行っていく必要があります。

4 本市は平成 30（2018）年度に大阪府北部地震や台風第 21 号の被災を経験し、災害に強い水道事業の必要性がこれまで以上に高まっています。今後増加する老朽化施設の更新や施設の耐震化に努めていくとともに、災害が発生した際の応急対応についても検討を進め、災害に強く、また迅速に復旧できるしなやかな水道の実現に向け、環境整備を行っていく必要があります。

高槻市における基幹管路³⁸の耐震適合率の推移

施策の方向

① 持続可能な水道

水道の使用量が減少することにより料金収入も減少する中、経営基盤の強化を着実に推進し、かつアセットマネジメント³⁹の観点から、長期的視野に立った計画的な資産管理に基づいて老朽管の更新等を行うことで、健全経営の維持に取り組みます。

水道の広域連携については、様々な広域連携の形態がある中から、市民にとってのメリットを最優先に、広域化手法の検討を行います。

② 安全な水道水の供給

水道 GLP 認定の水質検査機関として、水道水質検査の精度の向上と信頼性の確保に努め、適切な水質管理を行うことにより、安全で安心して利用できる水道水の供給に努めます。

また、自己水源の確保は、危機管理と経済合理性の双方においてメリットがあることから、老朽化している大冠浄水場の浄水処理工程については、更新を進めていきます。

³⁷ 水道 GLP：日本水道協会が定めた水道水の水質検査が正確かつ適切に行われたことを保証するための規範。

³⁸ 基幹管路：導水管、送水管及び配水本管のこと。

³⁹ アセットマネジメント：社会ニーズに応じた役割を踏まえ、施設や資産を維持管理し、良好なサービスを持続的に提供するための事業運営のこと。

③ 災害対策の強化

計画的に基幹管路及び市救護拠点病院⁴⁰等の重要給水施設に至る管路の更新・耐震化を行うとともに、水道施設の停電や浸水リスクの対策にも取り組み、安定した水道水の供給に努めます。

また、災害時に迅速かつ的確な対応が行えるよう、危機管理体制の強化や効果的な災害広報・市民との協働の推進に努めます。

主な本市の関連計画

水道事業基本計画

▶ 指標と目標値

指標名	現状値	令和 12 年度目標値
基幹管路の耐震適合率	53.0% (令和元年度)	70%

⁴⁰ 市救護拠点病院：各救護所から搬送される入院を要する患者を受け入れるため、あらかじめ二次後送病院として、市内 7 カ所の病院を指定している。

施策体系番号

1-5

持続可能な下水道の運営

目標(めざす姿)

汚水が常に処理されることで、良好な生活環境が維持され、公共用水域の水質も保全されているまちを目指します。また、健全な経営の下、下水道施設の老朽化及び地震対策が進むことで、災害時にも汚水処理ができるまちを目指します。

現状・課題

下水道(汚水)整備については、昭和35(1960)年から着実に事業を進めてきた結果、人口普及率は99%を超え、概成を迎えました。下水道管渠⁴¹の総延長は約1,266キロメートルに及んでおり、今後耐用年数を超える施設が急激に増加するなど、その対策が急務となっています。加えて、集中豪雨による内水氾濫⁴²や、南海トラフ巨大地震⁴³など、市民生活を脅かすリスクが増大して

おり、これらの対策も同様に喫緊の課題となっています。

一方、下水道を取り巻く社会情勢は、少子高齢化の進行や節水機器の普及等による使用料収入の減収など、厳しい経営環境が予想されます。

これらを踏まえ、安全・安心で快適なまちづくりの実現に向け、自立した公営企業として持続可能な下水道等事業の経営が求められます。

施策の方向

① 経営基盤の強化

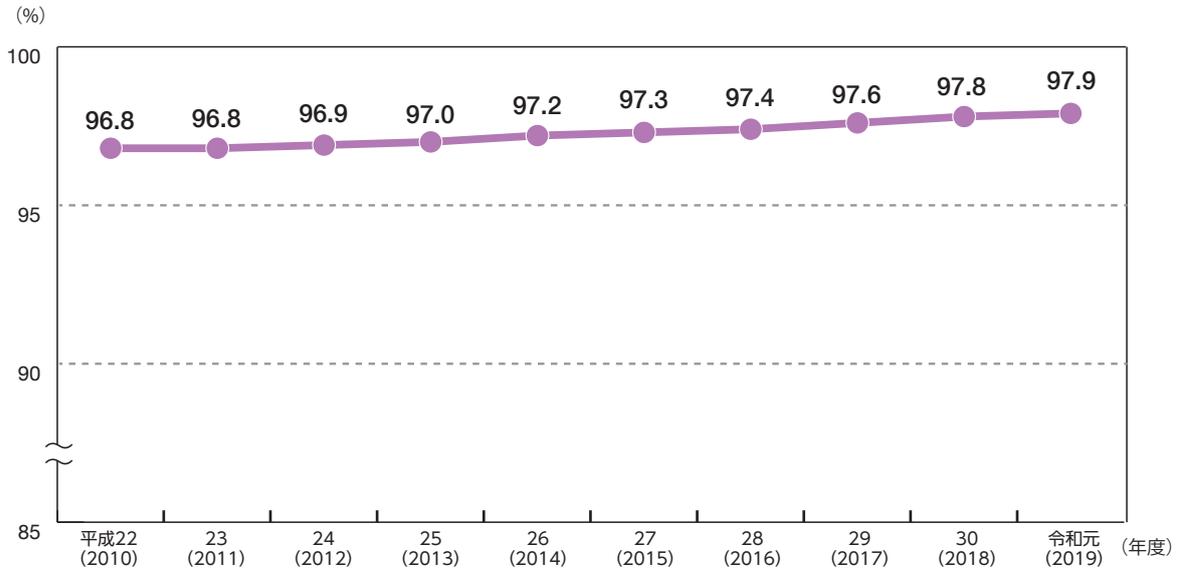
下水道施設の老朽化に伴う維持管理費の増加や、人口減少等による下水道使用料の減収など、下水道等事業は今後厳しい財政状況が見込まれますが、下水道は市民生活や事業活動を支えるライフラインとしての役割だけでなく、公衆衛生の確保や公共用水域の水質保全等、極めて重要な役割を担っています。これらを踏まえ、持続可能な下水道等事業の経営を行うため、経費の削減や水洗化率の向上等による収入確保に努め、経営基盤の強化を図ります。

⁴¹ 管渠：下水道管とマンホールからなり、家庭や工場などから集めた汚水を処理場まで運ぶ重要な役割を担っている。

⁴² 内水氾濫：都市に降った雨が河川等に排水できずに、市街地の建物や道路などが浸水すること。

⁴³ 南海トラフ巨大地震：駿河湾から日向灘沖にかけてのプレート境界を震源として繰り返し発生してきた大規模地震。南海トラフ地震が発生すると、太平洋沿岸の広い範囲で強い震度となるとともに、大津波の襲来が想定されている。

高槻市における水洗化率の推移



② 下水道施設の老朽化及び地震対策

下水道施設の老朽化対策については、定期点検などにより劣化状況を的確に把握し、発生対応型から予防保全型の維持管理に努めることで、下水道管の閉塞事故や道路陥没などを未然に防ぐとともに、効果的・効率的に改築・更新を実施し、ライフサイクルコストの縮減を図ります。また、地震により下水道の機能が損なわれると、トイレが使用できないことで、衛生環境が悪化し健康被害が生じるなど市民生活に大きな影響を与えるおそれがあります。このような事態を回避し、ライフラインとしての機能を確保するため、下水道施設の耐震化や指定避難所である小中学校等へのマンホールトイレの整備を進めるとともに、下水道 BCP⁴⁴（業務継続計画）の継続的な見直しを行い、より実効性のある計画へと充実させていきます。

主な本市の関連計画

下水道等事業経営計画、下水道総合地震対策計画、下水道ストックマネジメント計画

▶ 指標と目標値

指標名	現状値	令和 12 年度目標値
緊急性の高い ^{かんきょ} 管渠の耐震化率	39.0% (令和元年度)	45%
下水道供用開始区域内の水洗化率	97.9% (令和元年度)	99.1%

⁴⁴ 下水道 BCP：被災時においても下水道が担うべき機能を維持するため、被災を想定した上で、従来よりも速やかに、かつ高いレベルで下水道が果たすべき機能を確保するための計画。