

令和6年度 第1回高槻市地域公共交通協議会

議題(1)

「高槻市総合交通戦略」 の改定について

**MY LIFE,
MORE LIFE.**

目 次

- 1 計画改定の概要
- 2 現状分析
- 3 上位計画・現計画の概要
- 4 基本方針・交通施策の方向性について
- 5 市民意識調査と事業者ヒアリングについて
- 6 今後のスケジュール

1 計画改定の概要

■ 都市・地域総合交通戦略

平成28年3月に策定した「**高槻市総合交通戦略**」に基づき、めざすべき将来都市像の実現に向けて、**交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な各種交通施策を推進**

■ 地域公共交通計画

(地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画)

- 令和2年11月「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」（**地域交通法**）の**改正法が施行**
- 地方公共団体による”地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿”を明らかにする**地域公共交通計画の策定が努力義務化**

1 計画改定の概要

	都市・地域総合交通戦略	地域公共交通計画
目的	望ましい都市・地域像の実現を図る観点 から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、 交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進 を図ることで、魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する 地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進 し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

1 計画改定の概要

■ 対象範囲

【総合交通】

【地域公共交通】

鉄道、バス、タクシー、
交通結節点、その他

【その他個別交通】

歩行者、自動車、バイク、
自転車、その他

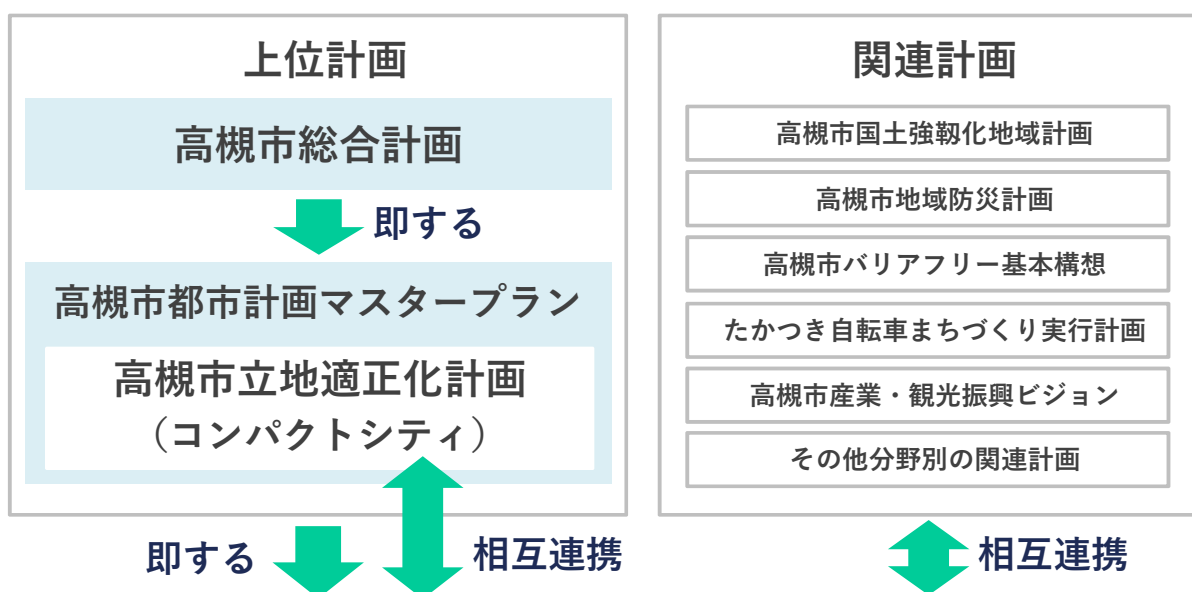
対象範囲にこそ違いがあるものの、**基本的には同様の内容を示す計画である**



既に策定している「高槻市総合交通戦略」の見直しをベース
に地域公共交通計画として定めるべき事項等を盛り込む

1 計画改定の概要

■ 計画の位置づけ

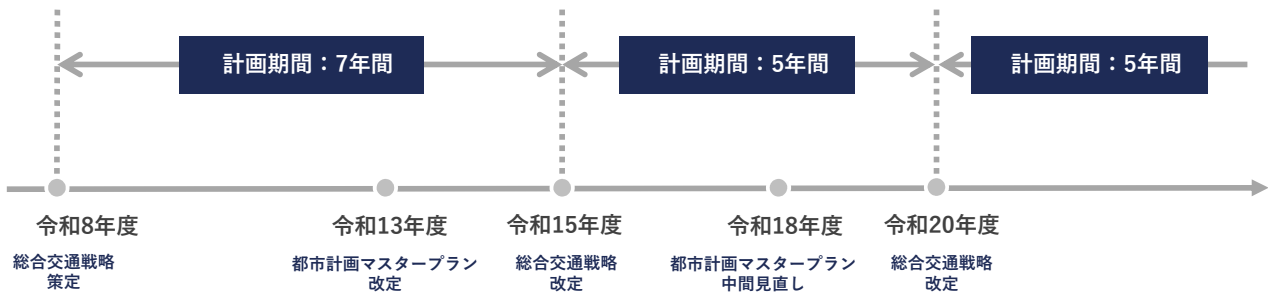


「高槻市総合交通戦略」改定版
(都市・地域総合交通戦略 及び 地域公共交通計画)

1 計画改定の概要

■ 対象期間

上位計画である「高槻市都市計画マスタープラン」の改定時期をふまえて計画期間を定める



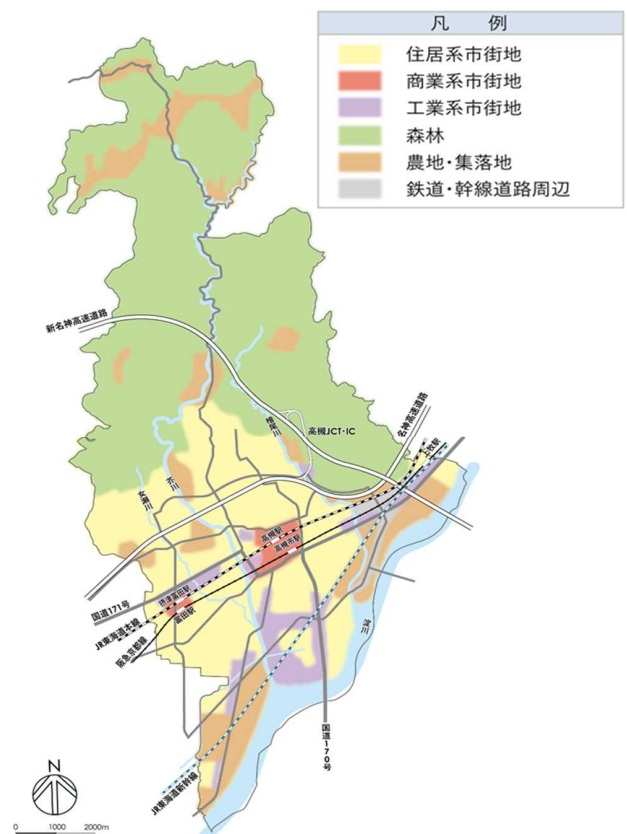
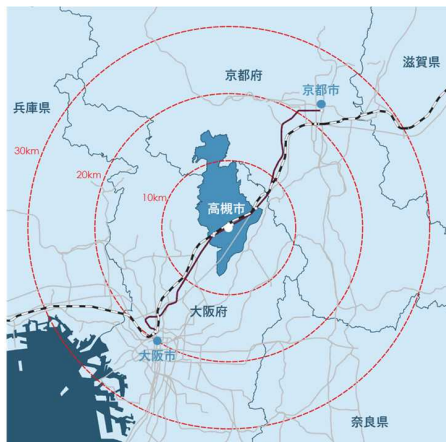
※上記の計画期間を基本としながらも、社会情勢の変化など必要に応じて見直しを行うものとする

2 現状分析

2-1 高槻市の概況

■ 市勢

- ・ 大阪市と京都市のほぼ中間に位置
- ・ 面積105.29km²（大阪府第4位）
- ・ 市域南側では鉄道駅を中心に発展
- ・ 北側のほとんどが森林で、農地・里山の風景が残り、集落が点在する



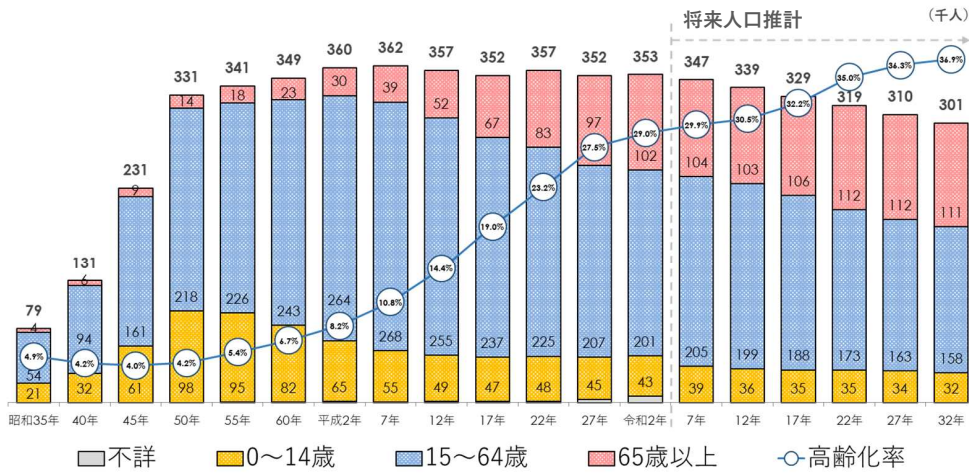
出典：高槻市都市計画マスタープラン

2 現状分析

2-1 高槻市の概況

■ 人口推移

- 平成7年度の約36.2万人をピークにほぼ横ばい傾向
- 令和2年度比で、令和32年度には約85%に減少すると予想される
- 高齢化率は令和2年度時点で約29%となっており、令和32年度には約37%となる見込み



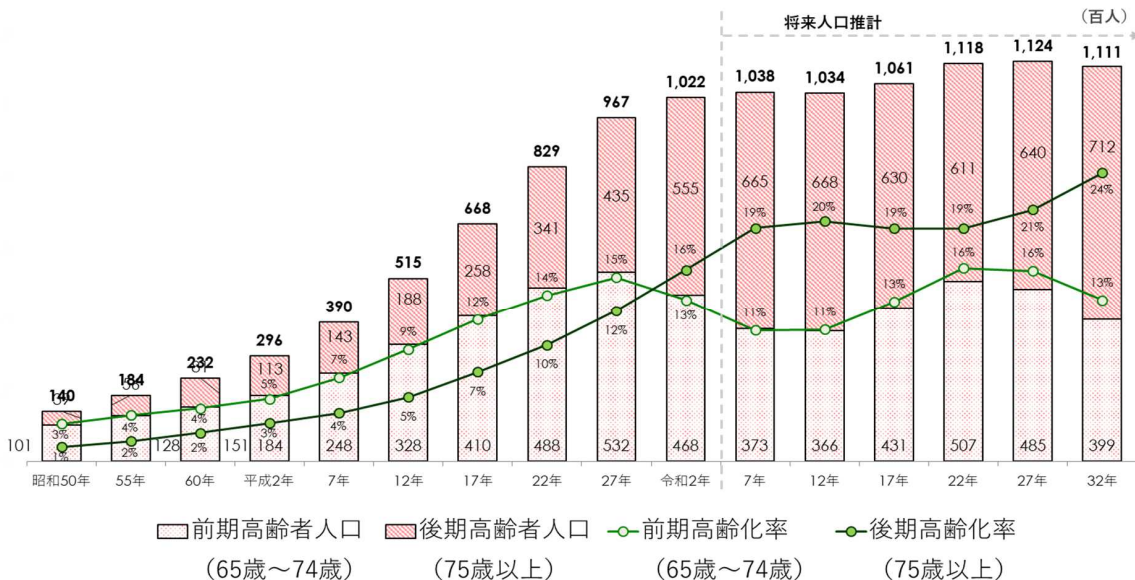
出典：令和2年度までは国勢調査、令和7年度以降は国立社会保障人口問題研究所による人口推計結果（令和5年推計）

2 現状分析

2-1 高槻市の概況

■ 高齢化率

- 後期高齢者の割合は、令和2年度の16%から、令和32年度には24%に増加すると予測される。



出典：令和2年度までは国勢調査、令和7年度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（令和5年推計）

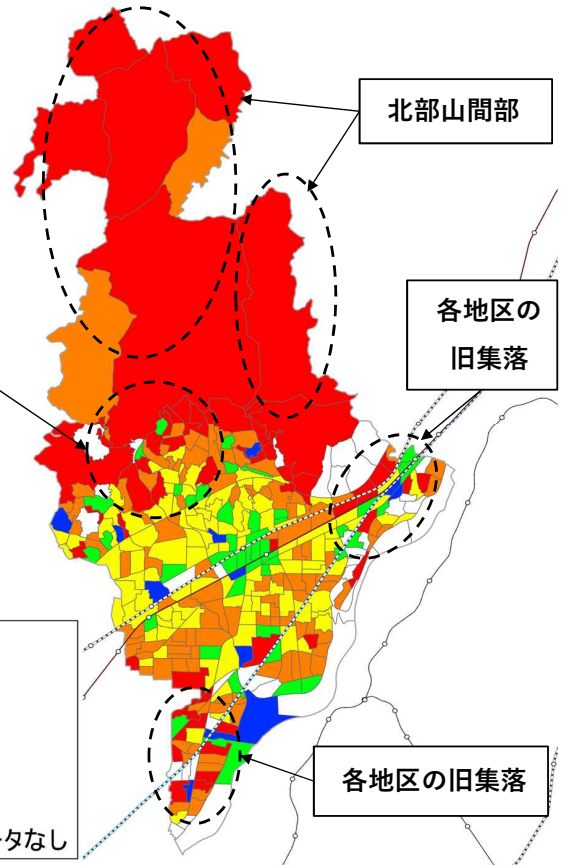
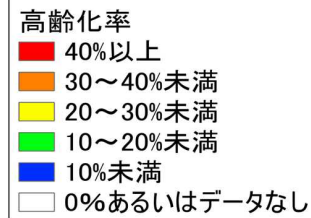
2 現状分析

2-1 高槻市の概況

■ 高齢者の居住状況

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・団地等の高齢化率が高い

高度経済成長期に
開発された住宅地・団地等



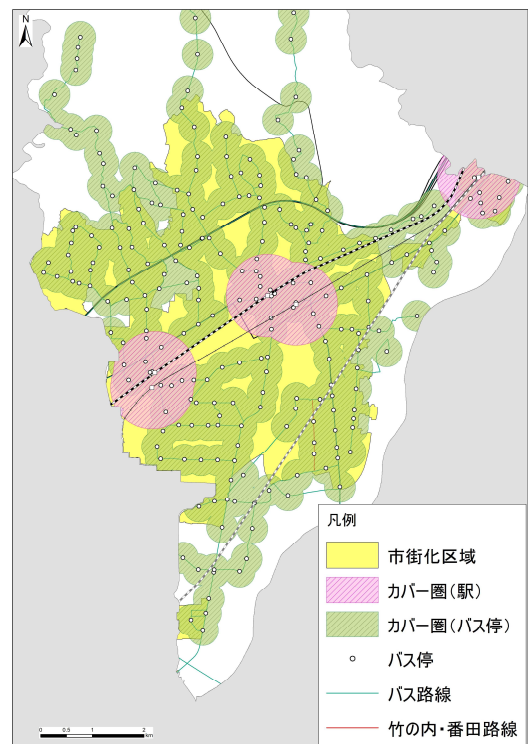
2 現状分析

2-2 交通実態

■ 公共交通カバー範囲

- ・ 鉄道駅を中心にバス路線が放射状に運行
- ・ 市街化区域内の人口カバー率は概ね85%を維持

	市街化区域内人口 (人)	駅・バス停	
		カバー圏 人口(人)	人口カバー 率(%)
2020年	313,121	264,781	84.6



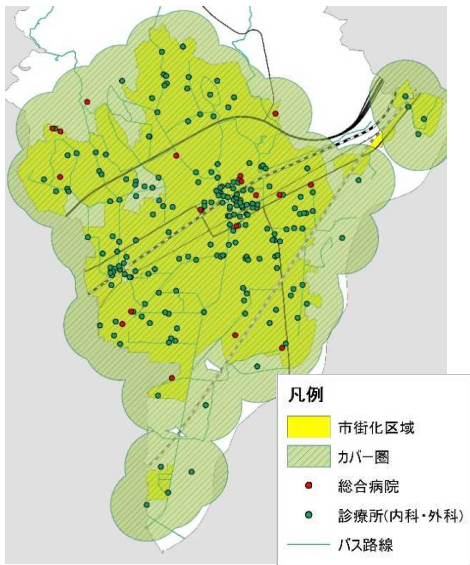
※鉄道駅から800m、バス停から300mをカバー圏と設定
出典：高槻市立地適正化計画（令和5年度改訂）

2 現状分析

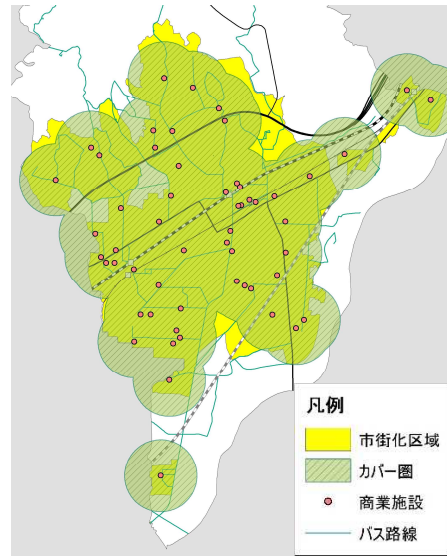
2-2 交通実態

■生活利便施設のカバー範囲

【医療施設】



【スーパーマーケット】



	人口カバー率 (%)	
	医療施設	スーパーマーケット
2020年	100.0	95.6

出典：高槻市立地適正化計画（令和5年度改訂）

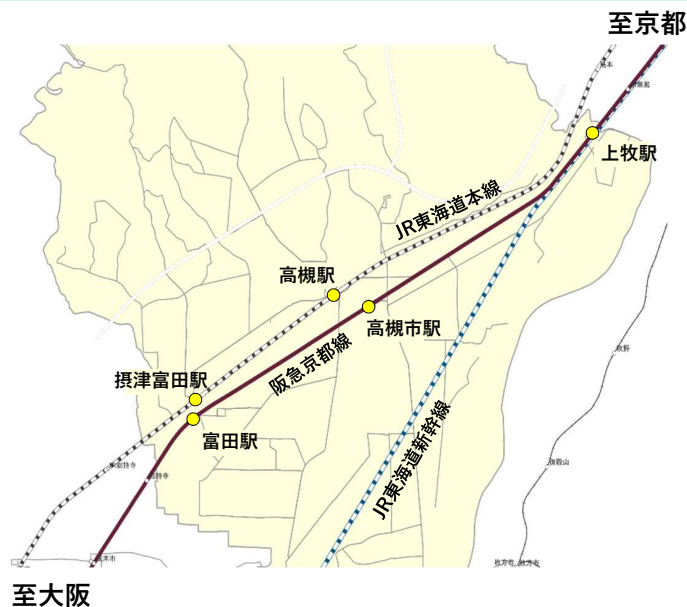
※半径800mをカバー圏と設定

2 現状分析

2-2 交通実態

■交通網（鉄道）

- 大阪～京都を結ぶJR東海道本線及び阪急京都線が東西に横断
- JR高槻駅はJR東海道線の新快速、阪急高槻市駅は阪急京都線の特急の停車駅であり、大阪・京都から15分

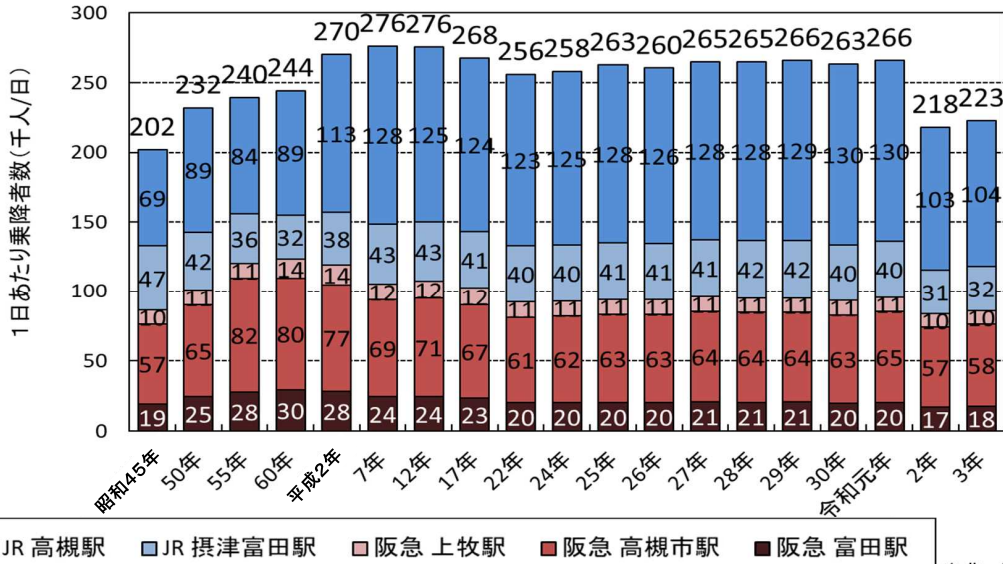


2 現状分析

2-2 交通実態

■利用者数推移（鉄道）

- ・ コロナ禍の影響で令和2年度に利用者数が大幅に減少
- ・ 回復傾向にあるが令和元年度（コロナ禍前）の水準には戻っていない



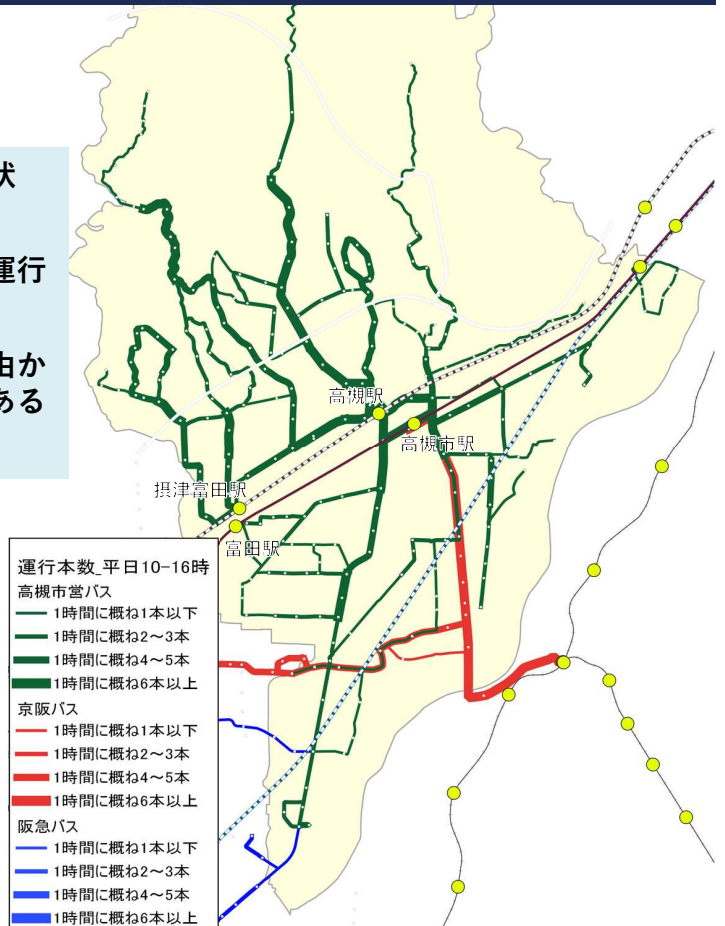
出典：大阪府統計年鑑

2 現状分析

2-2 交通実態

■交通網（バス）

- ・ 鉄道ターミナルから市内各地域への放射状ネットワークが形成
- ・ 主要路線においては、1時間に6本以上運行（R5年時点）
- ・ 一方山間部等、利用者が少ない等の理由から運行本数が1時間に1本以下の地域がある（R5年時点）

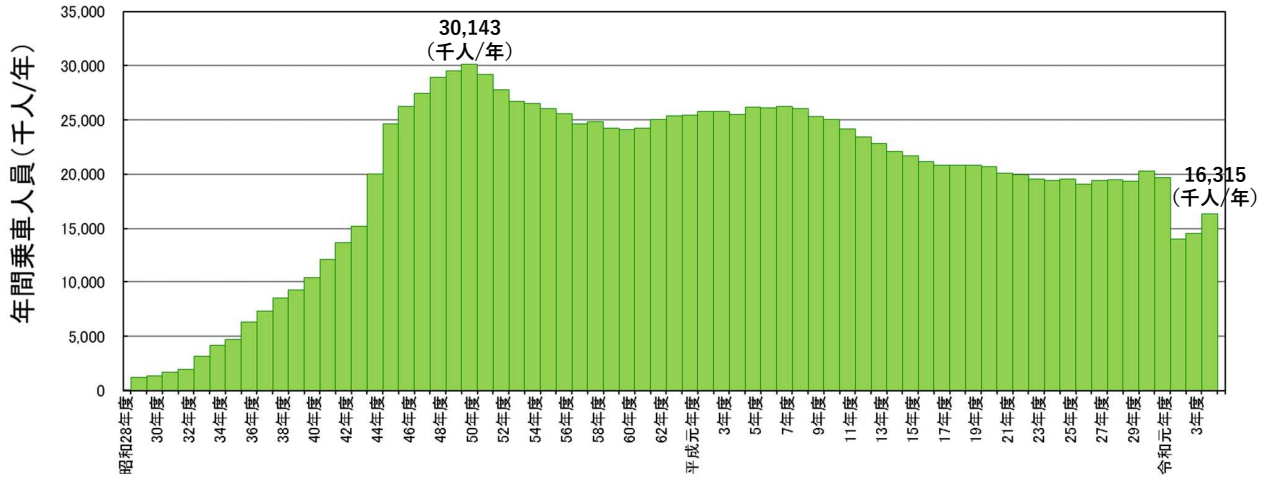


2 現状分析

2-2 交通実態

■利用者数推移（バス）

- 昭和50年をピークにそれ以降は減少傾向
- 鉄道と同様、コロナ禍の影響で令和2年度に利用者数が大幅に減少
- 回復傾向にあるが令和元年度（コロナ禍前）の水準には戻っていない



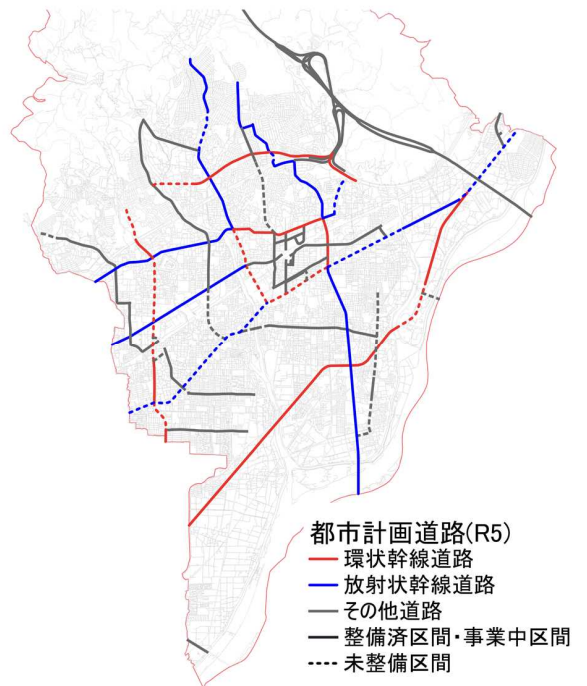
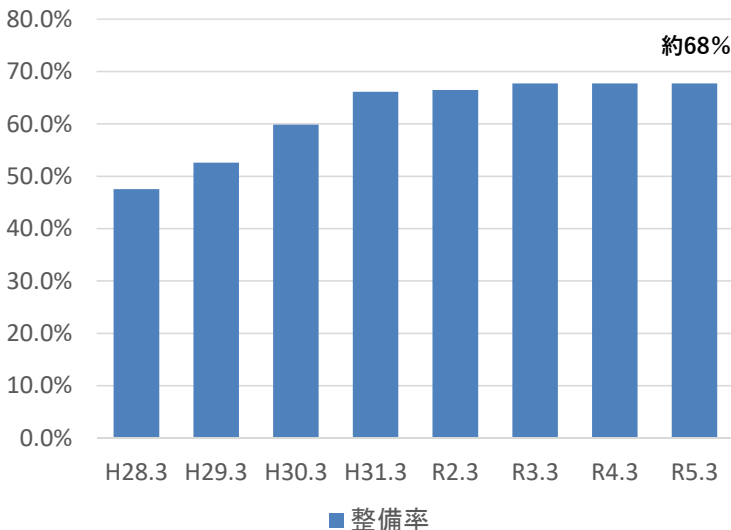
出典：高槻市交通部資料

2 現状分析

■都市計画道路整備状況

- 市内都市計画道路の整備率は、令和5年3月末時点で68%

※整備率（整備延長（km）/全延長（km））



2 現状分析

2-2 交通実態

■交通関連予算について

- 令和5年度の本市における公共交通関連予算額は、約12.6億円

【内 訳】

○ 生活交通路線補助 (市街化調整区域を相当区間走っているバス路線維持に係る費用の一部を補助する制度)	約 3.0億円
○ 高齢者バス無料乗車制度 (75歳以上の高齢者がバスを無料で乗車できる制度) ※現在暫定的に70歳～74歳までの高齢者が100円で乗車できる制度も含む	約 7.2億円
○ 障がい者バス無料乗車制度等 (障がい者がバスを無料で乗車できる制度や介護者のバス運賃の割引を行う制度等)	約 1.5億円
○ その他 (山間地域において中学校への通学に対し、最寄りのバス停までタクシーを借り上げる制度等)	約 0.9億円

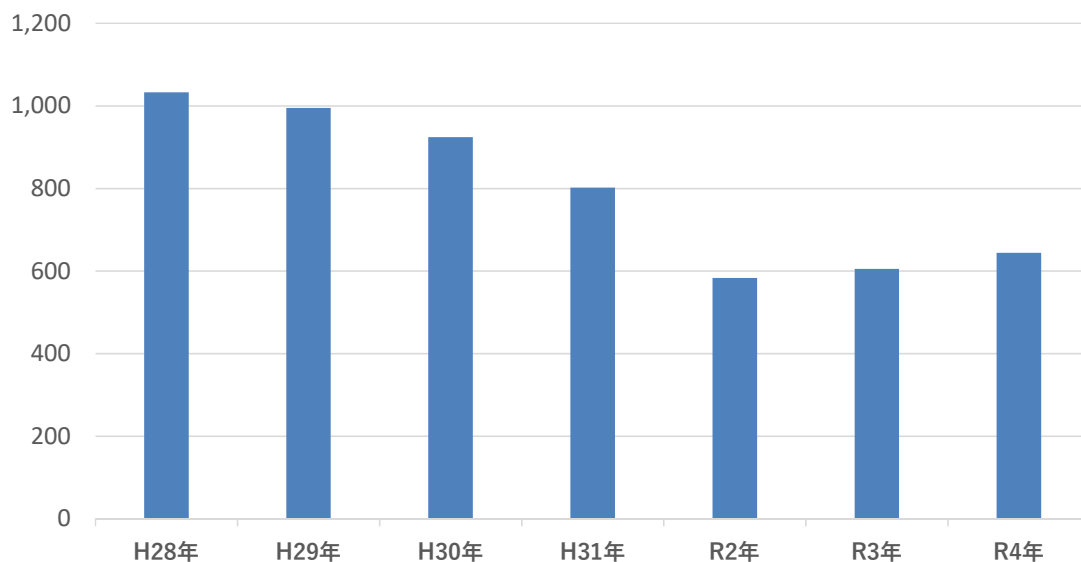
合計 約12.6億円

2 現状分析

2-2 交通実態

■交通事故の発生件数（市内）

- 市内の交通事故件数は、戦略策定時（H28年）から減少



出典：大阪の交通白書

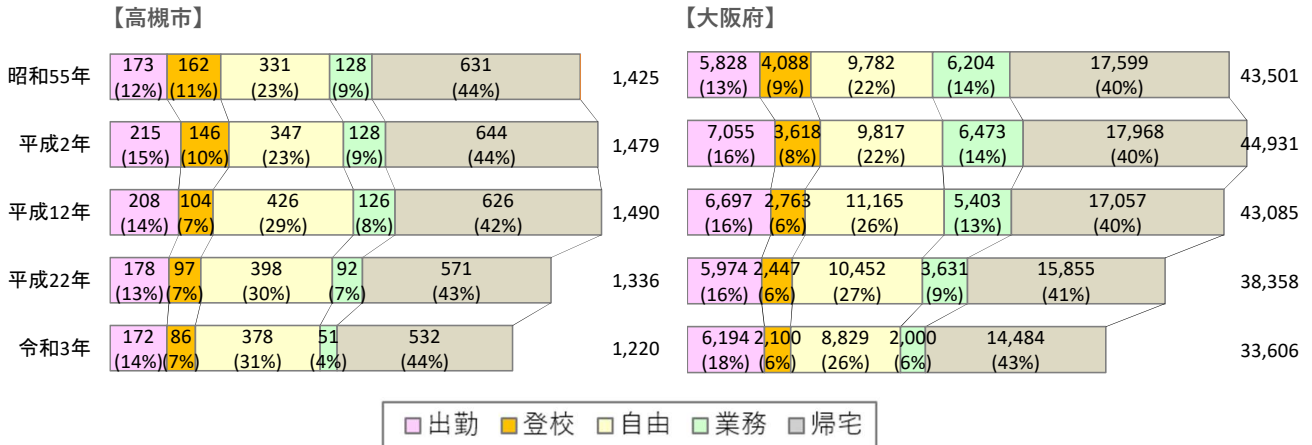
2 現状分析

2-3 人の移動実態

■ 人の移動量

- 平成12年をピークに人の移動量は減少傾向
- 業務目的の移動が減少
- 大阪府全体でも同じく減少傾向

※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6回近畿圏パーソントリップ調査（R3年度）

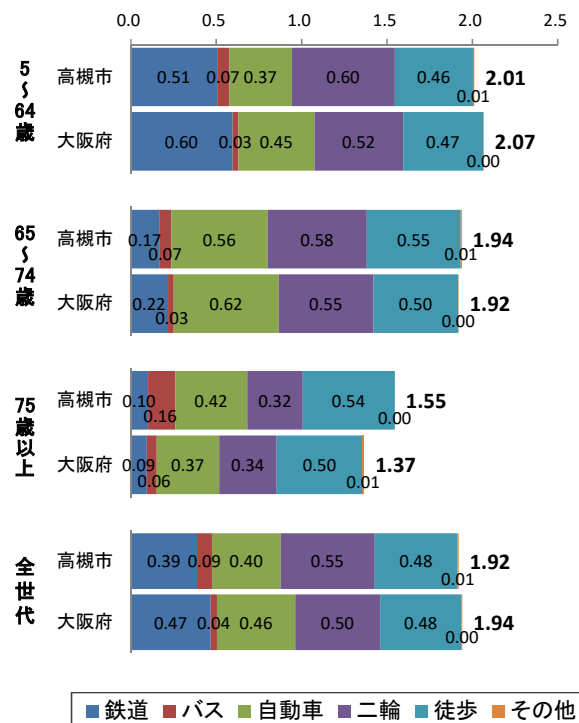
2 現状分析

2-3 人の移動実態

■ 高齢者の移動

- 1人1日あたりの移動回数（生成原単位）を見ると、高齢になるにつれて減少傾向にある。
- 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

※生成原単位（単位：トリップ/人・日）＝トリップ/夜間人口



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（R3年度）

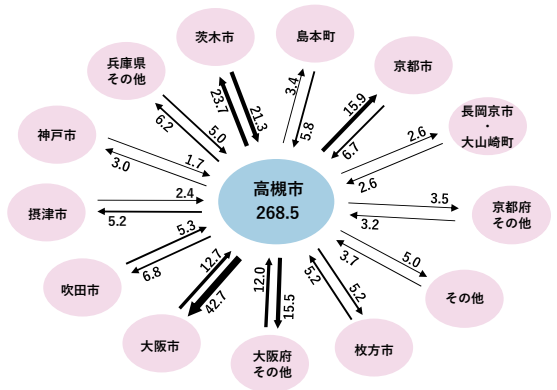
2 現状分析

2-3 人の移動実態

■ 市内外との移動状況

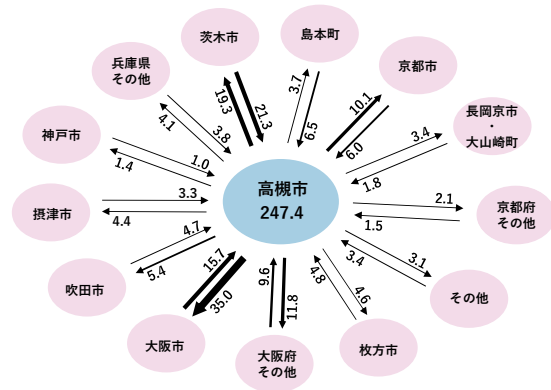
- 平成22年度と比較して、令和3年度の帰宅目的を除いた1日当たりのトリップ数は市内移動で約7.9%（2万トリップ程度）、市外移動で約15%（3万トリップ程度）減少

【平成22年度】



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査

【令和3年度】



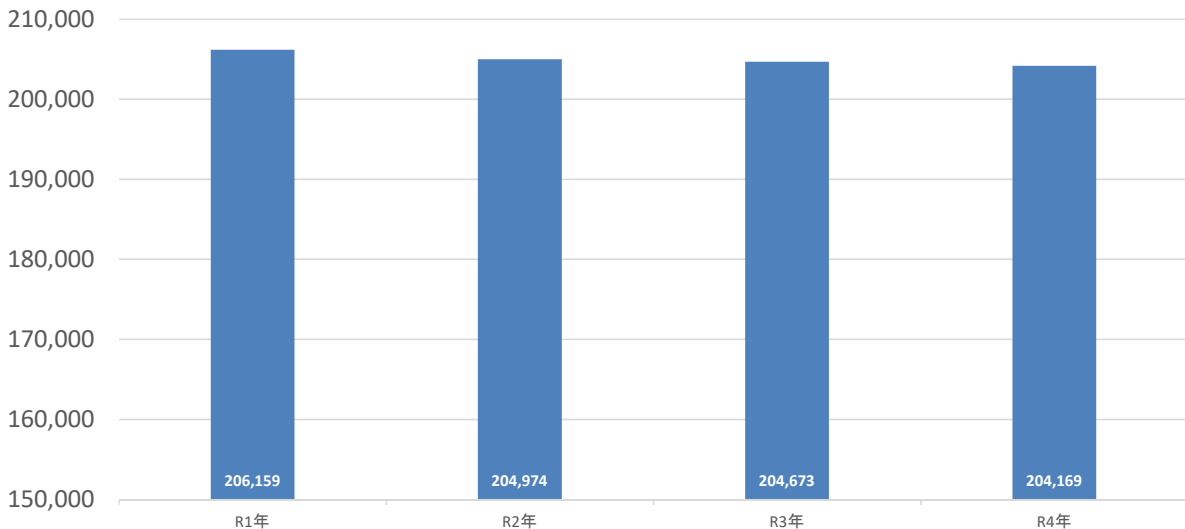
出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査
（単位：千トリップ/日 ※帰宅目的を除く）

2 現状分析

2-3 人の移動実態

■ 免許交付状況（市内）

- 市内の運転免許人口は令和元年から令和4年の間で、ほぼ横ばい



■ 運転免許人口

出典：大阪の交通白書

2 現状分析

2-4 災害リスク

■災害発生履歴

■大阪府北部地震（平成30年6月18日）



震度6弱、
死者2人、負傷者40人、
全壊11件、大規模半壊2件、
半壊247件、一部損壊22,515件
(高槻市の被害状況)

■豪雨（平成30年7月5日～7日）



開設避難所39か所、避難者213人、
負傷者（重症1人）、道路冠水16か
所、がけ崩れ12か所、全壊1件

■台風第21号（平成30年9月4日～11月20日）



開設避難所26か所、避難者371人、
負傷者（中等症1人、軽傷15人）、
全壊4件、大規模半壊2件、
半壊60件、部損壊6,757件、
倒木・停電多数

2 現状分析

2-4 災害リスク

■災害発生リスク（地震）

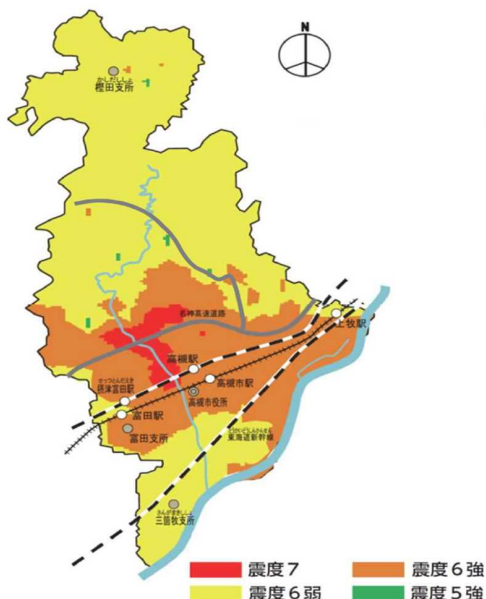


図 有馬高槻断層帯地震震度分布図

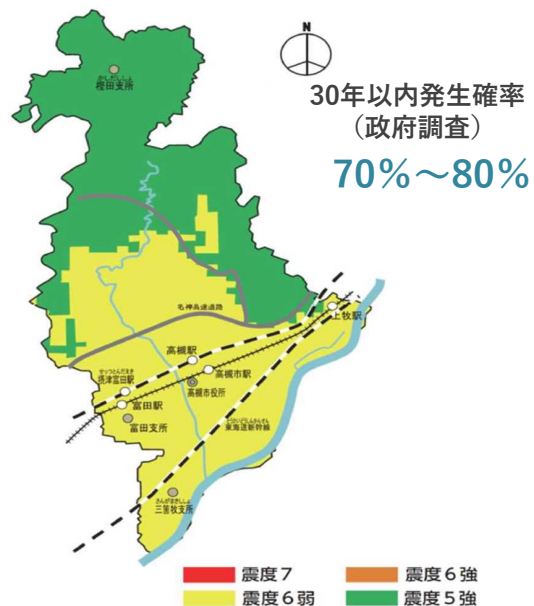


図 南海トラフ巨大地震震度分布図

出典：高槻市国土強靱化地域計画（令和5年3月修正）

2 現状分析

2-4 災害リスク

■災害発生リスク（水害）

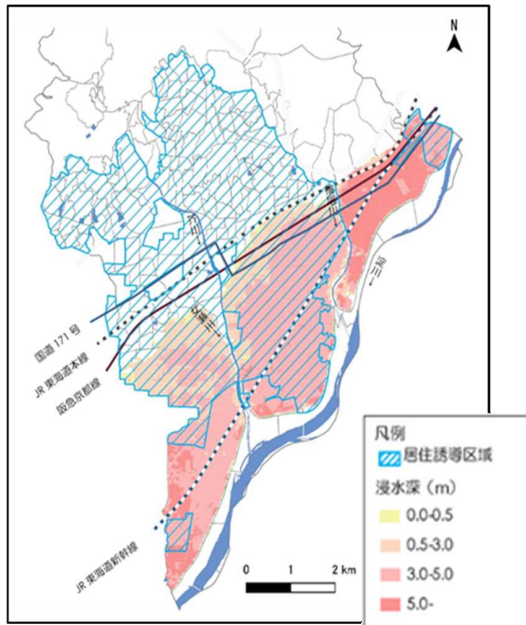


図 想定最大規模降雨量における浸水深
(対象河川: 淀川)

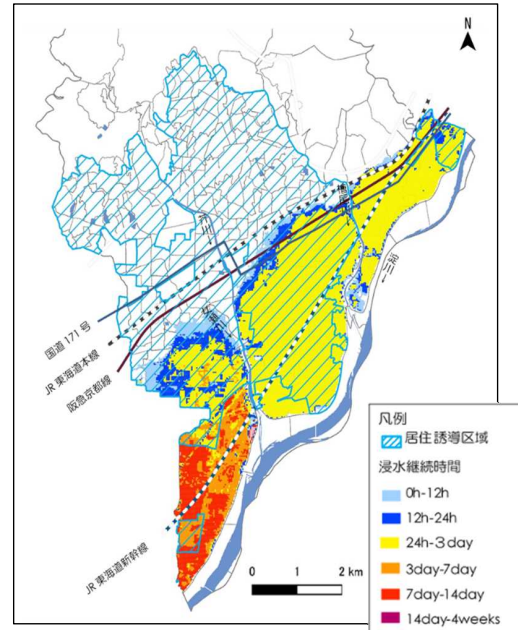


図 想定最大規模降雨量における浸水継続時間
(対象河川: 淀川)

出典：高槻市立地適正化計画（令和5年度改訂）

2 現状分析

2-5 移動に関する新たな動向

■CASE

- ・ 「コネクテッド（Connected）」 「自動運転（Autonomous）」 「シェアリング（Shared & Services）」 「電動化（Electric）」 の頭文字
- ・ 国内外でこれら新技術の実証・実装に向けた取り組みが進んでいる



自動運転車両



電気自動車車両

出典：国土交通省HP

■MaaS

- ・ 1人1人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済を一括で行うサービス
- ・ 観光や医療等の目的における交通以外のサービスとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にもつながる手段となる

2 現状分析

2-6 社会動向

■2024年問題

- 働き方改革関連法により、2024年4月以降、自動車運転の業務に対し、時間外労働の上限規制が適用
- 労働時間と休憩時間とを合わせた拘束時間、勤務間のインターバルである休息期間、運転時間（バスのみ）等を規制する改善基準告示も適用される



運転士の確保等が課題となり、路線の維持（バス）や配車要望に対する供給不足（タクシー）が懸念される

2 現状分析

2-7 今後の調査予定

■交通実態について

- 高齢者一人当たりの医療費、健康寿命等
- バス利用者の券種別（通勤・通学定期、高齢者無料乗車パス、障がい者無料乗車パス）利用割合の推移
- 市内高齢者人口に対する無料乗車制度を申請している人口の割合

■人の移動実態について

- 人の移動実態における移動手段別分担率の推移
- 自動車での移動における自走と送迎の比率

■移動に関する新たな動向について

- デマンド交通、自家用有償、地域の主体的な取組等の移動に関する新たな動向

など

3 上位計画・現計画の概要

3-1 都市計画マスタープラン

対流を生み出す
コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進

ありたい姿

誰もが住みやすさを実感できる
快適な都市



安全・安心を実感できる
強靱な都市



にぎわいと活力を実感できる
魅力あふれる都市



3 上位計画・現計画の概要

3-2 (現) 高槻市総合交通戦略

【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
方向性
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
方向性
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

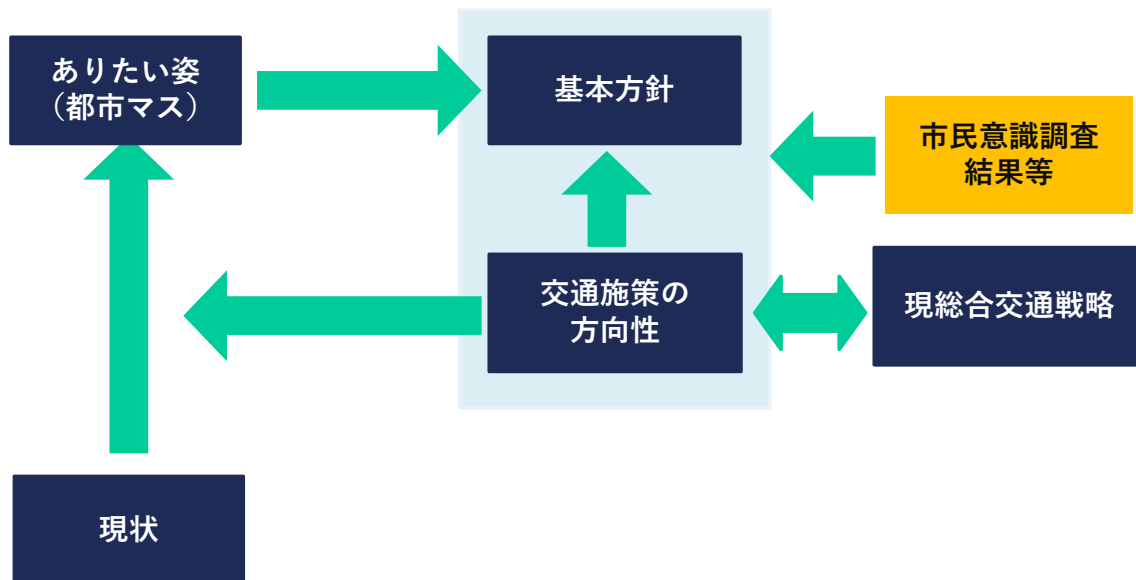
基本方針3 コンパクトで持続可能なまちを支える交通

の交通
方向性
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

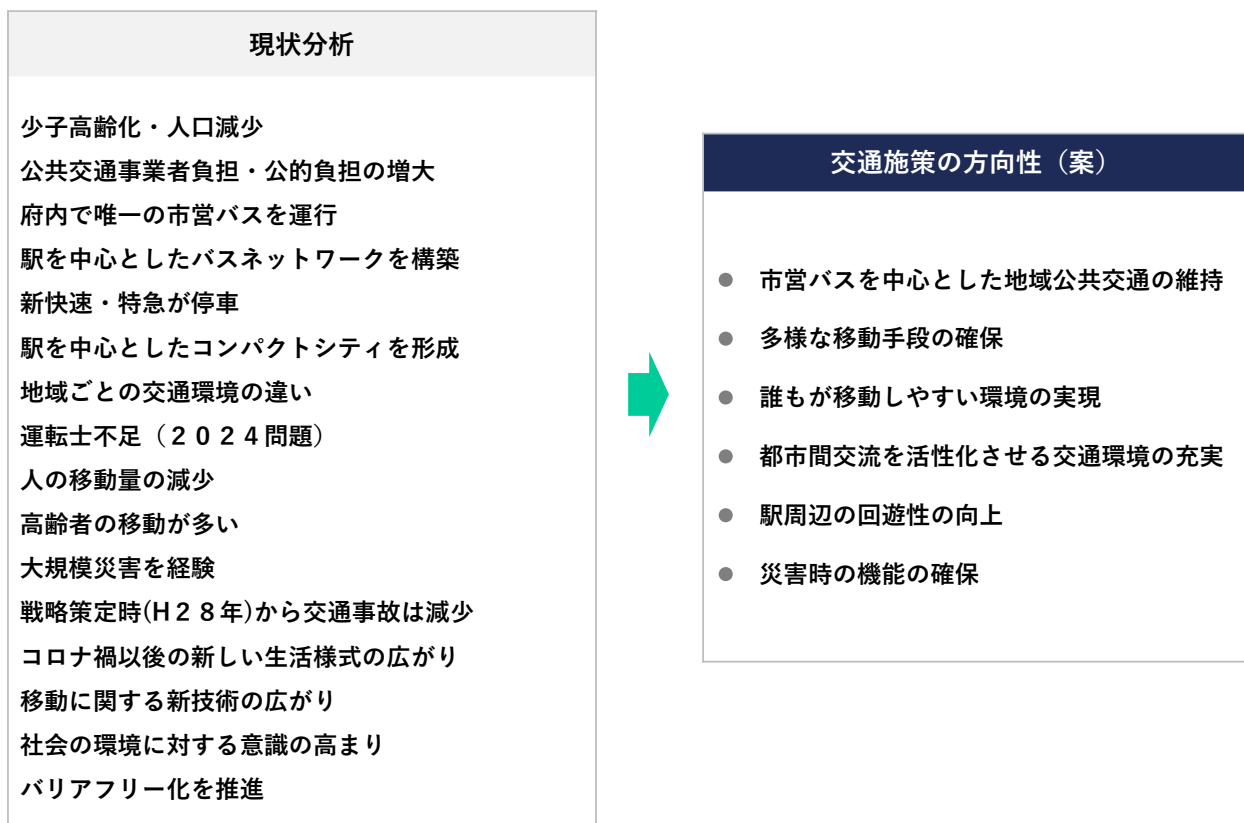
4 基本方針・交通施策の方向性について

- ・ 現状を踏まえて都市計画マスタープランのありたい姿を実現するために行う交通施策の方向性（案）を設定するとともに、現総合交通戦略との継続性を確認
- ・ ありたい姿と交通施策の方向性（案）から基本方針（案）を整理
- ・ 今後実施する市民意識調査結果や協議会の意見を踏まえ、基本方針及び交通施策を決定



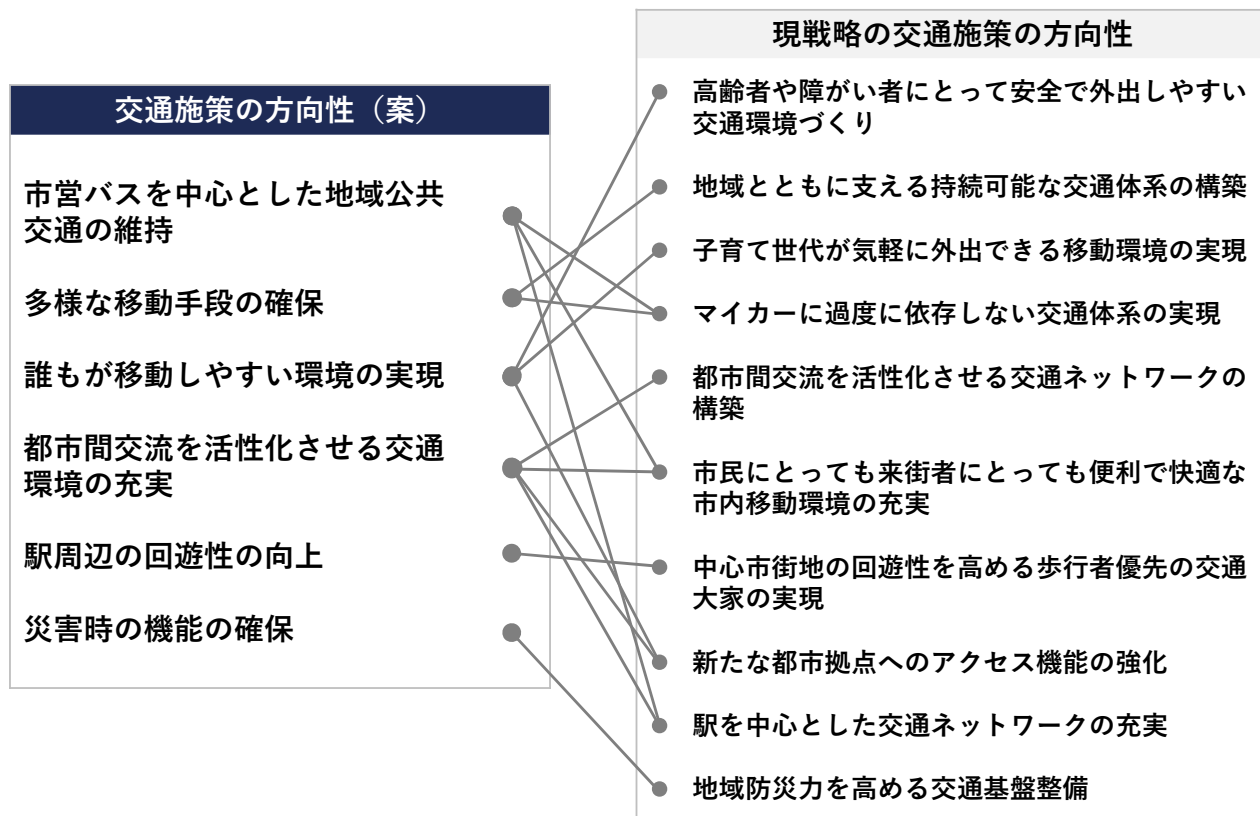
4 基本方針・交通施策の方向性について

4-1 現状を踏まえありたい姿を実現するための交通施策（案）の方向性を整理



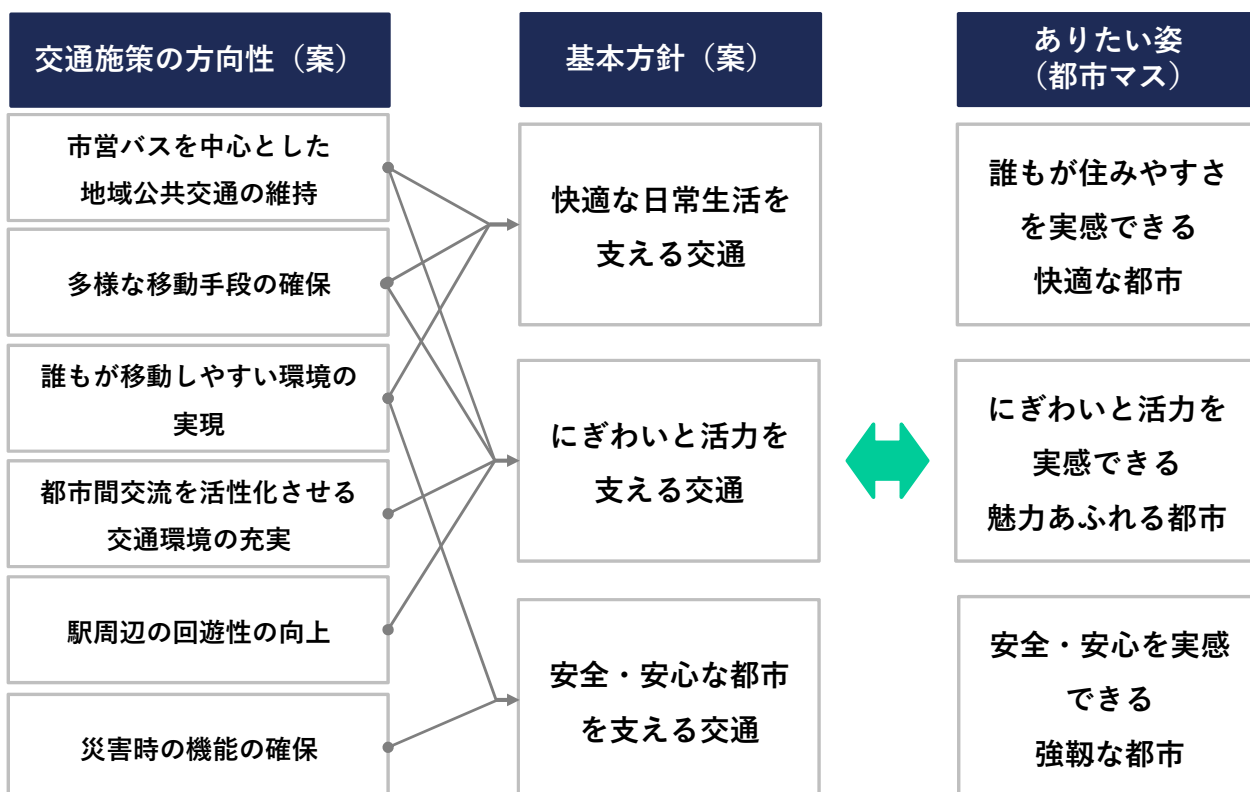
4 基本方針・交通施策の方向性について

4-2 整理した交通施策の方向性（案）について現戦略からの継続性を確認



4 基本方針・交通施策の方向性について

4-3 基本方針（案）の設定



5 市民意識調査と事業者ヒアリングについて

■市民意識調査

目的

本市の交通に対する市民ニーズ等（公共交通のあり方に対する意見・要望、移動実態等）を把握するため

対象

市民5,000人

手法

郵送方式

■事業者ヒアリング

目的

本市の交通施策の検討材料とするため

対象

市内交通事業者

5 市民意識調査と事業者ヒアリングについて

以下の項目について市民意識調査、事業者ヒアリングを実施予定

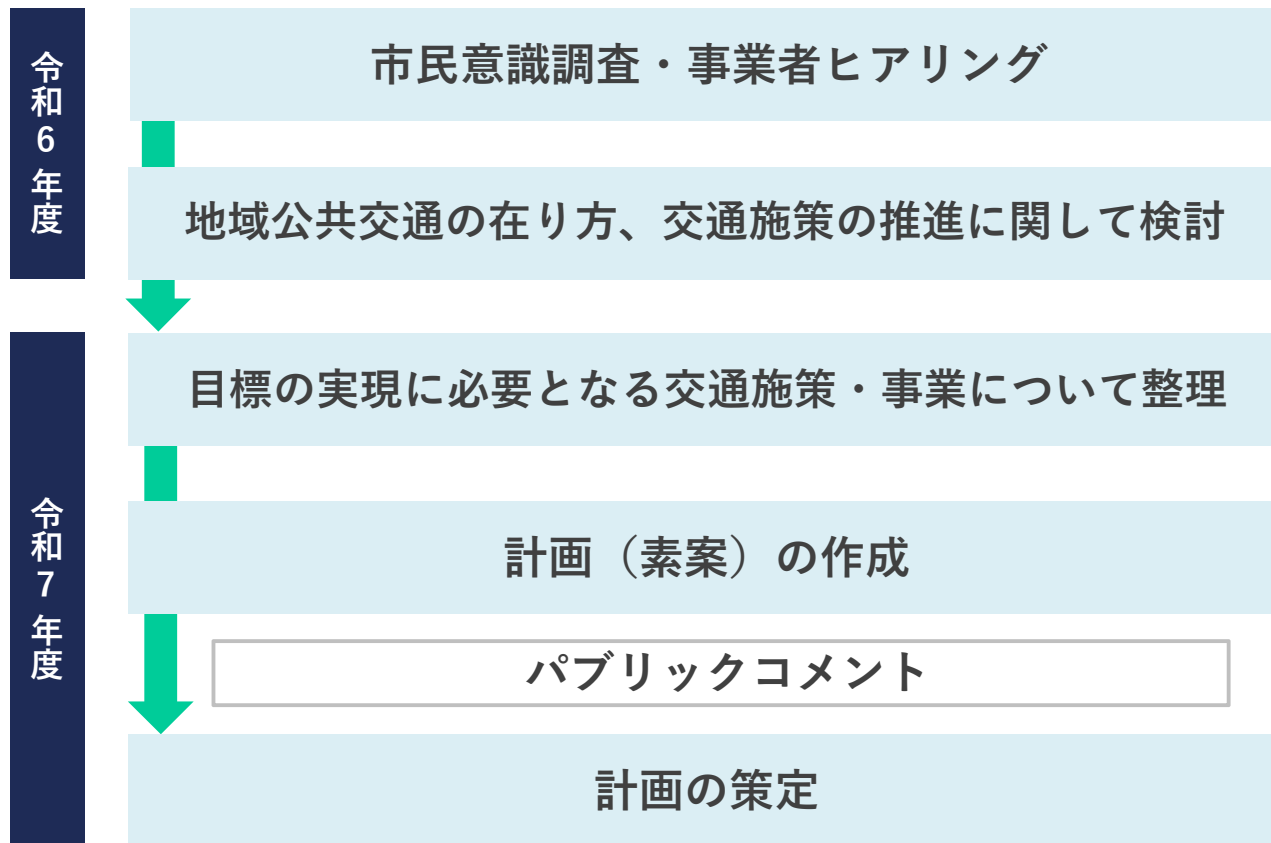
市民意識調査

- 交通手段の満足度について
- 自家用車利用状況について
- 免許返納について
- 交通施策に対する満足度と重要度
- デジタルデバイドについて
- 生活様式の変化について

事業者ヒアリング

- コロナ禍による事業者への影響について
- 先進技術の活用について
- 経営状況について
- 運転士不足の状況について
- 災害対策取組状況について

6 今後のスケジュール



※進捗状況等により、予定を変更する場合があります。