

「高槻市総合交通戦略」の改定について

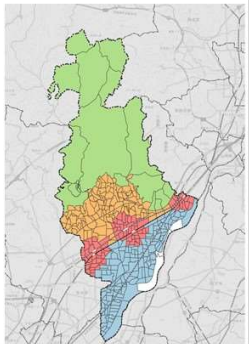
1 市民意識調査

1-1 実施概要

表 1-1 のとおり、市民意識調査を実施した。

表 1-1 市民意識調査実施概要

項 目	内 容
調査目的	・ 高槻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
調査対象	・ 高槻市にお住まいの15歳以上の方
調査方法	・ 住民基本台帳からの無作為抽出による郵送配布・郵送回収(Web回答可) ・ 市ホームページや市公式LINEでの公募・Web回答
調査時期	・ 令和6年7月24日(水)～8月11日(日) ※市HP等での公募は8月1日(水)～11日(日)
配布数 回収数	郵送配布: 2,162件回収／5,000件配布(回収率43%) ・ 鉄道駅勢圏 608件回収／1,500件配布(回収率41%) ・ 平坦地(淀川側) 604件回収／1,500件配布(回収率40%) ・ 丘陵地 714件回収／1,500件配布(回収率48%) ・ 山間地 236件回収／500件配布(回収率47%) HP等での公募: 556件回収(うち居住エリア不明3件) ・ 鉄道駅勢圏 170件回収 ・ 平坦地(淀川側) 158件回収 ・ 丘陵地 222件回収 ・ 山間地 3件回収



1-2 調査結果

(1) 回答者の属性

- ・ 山間地を除いて、女性の回答が10%以上多い。
- ・ 人口構成と比較して回答者に占める若年層の割合が低い。
- ・ こうした回答者の偏りを軽減するため、以降の集計ではエリア別・性別・年代別人口に応じた補正を行った。

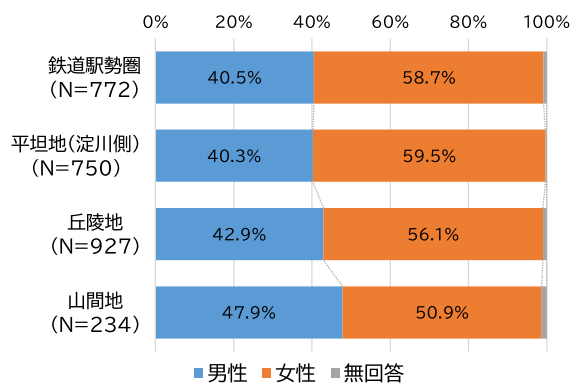


図 1-1 性別

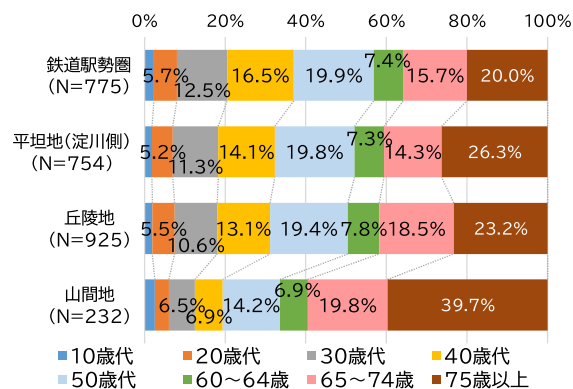


図 1-2 年齢構成

(2) 通勤・通学

- ・ 通勤または通学をしている割合は、市全体で約 6 割。
- ・ 通勤通学先は、山間地では高槻市内が高く、鉄道駅勢圏では高槻市内と大阪府内が同程度、平坦地と丘陵地では高槻市内がやや高い。
- ・ 自転車利用は平坦地、自動車は山間地で利用割合が高く、路線バスは丘陵地と山間地、鉄道は全地域で高い。

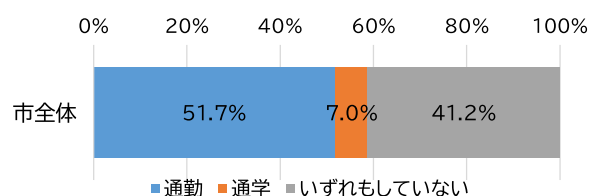


図 1-3 通勤・通学の有無

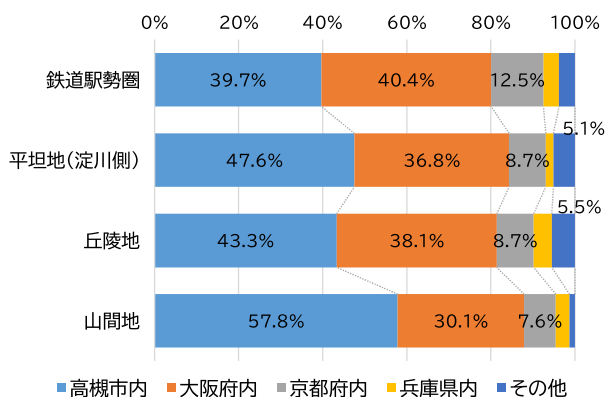


図 1-4 通勤・通学先

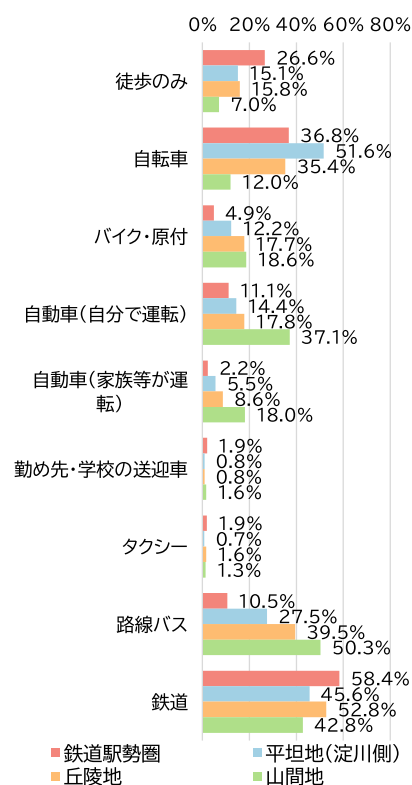


図 1-5 通勤・通学時の移動手段

(3) 買い物

- ・ 鉄道駅勢圏、平坦地と丘陵地、山間地の順に、買い物頻度は減少する。
- ・ 買い物先は、山間地を除いて自宅周辺が最も多い。
- ・ 買い物頻度については、すべての地域において、おおむね現状で満足している。
- ・ 鉄道駅勢圏と平坦地では徒歩や自転車の、丘陵地や山間地では自動車（自分で運転）の利用が多い。
- ・ 路線バスの利用割合は丘陵地や山間地で相対的に高い。

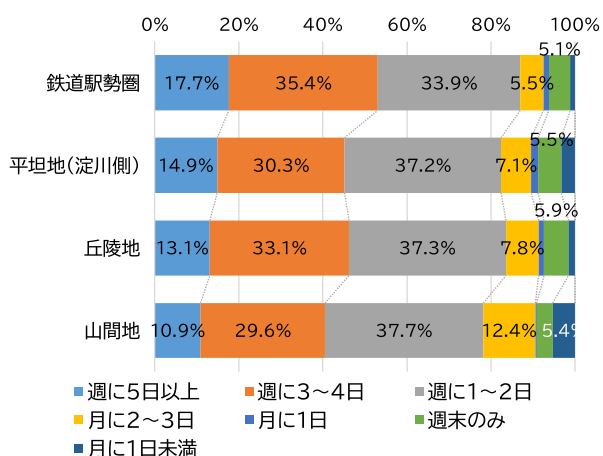


図 1-6 買い物の頻度

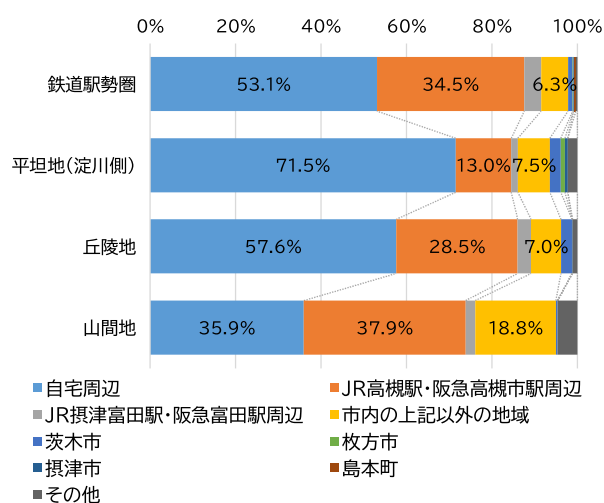


図 1-7 買い物先

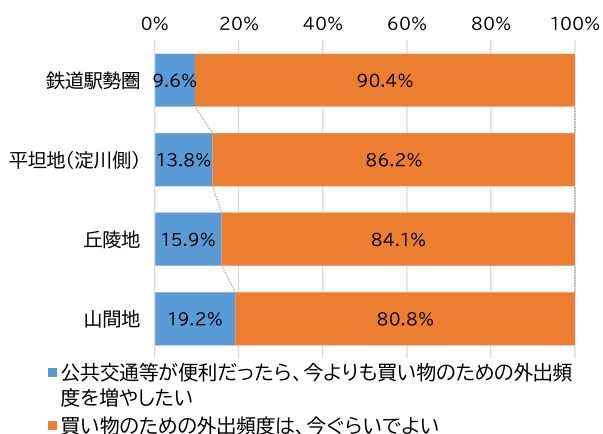


図 1-8 買い物の理想的な頻度

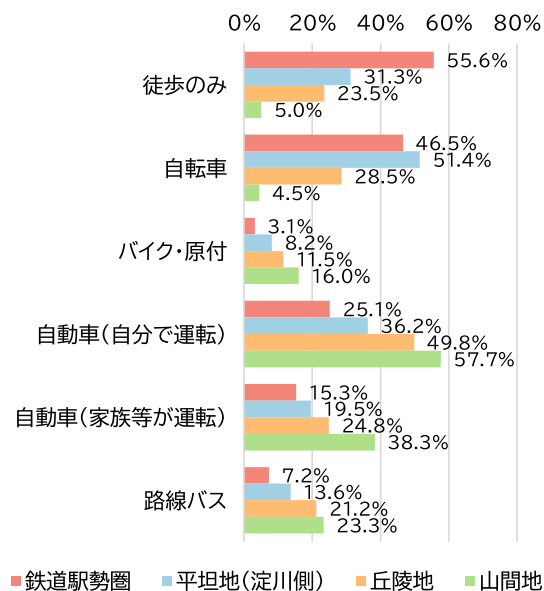


図 1-9 買い物時の移動手段

(4) 通院

- ・ 定期的な通院者の自宅出発時間は、全地域において 8 割近くが午前中に集中。
- ・ 通院先は自宅周辺、JR 高槻駅周辺が多い。山間地では自宅や駅周辺以外の市内への通院が 3 割以上。
- ・ 徒歩の利用割合は鉄道駅勢圏で高く、自転車は鉄道勢圏と平坦地、自動車は山間地で利用割合が高い。

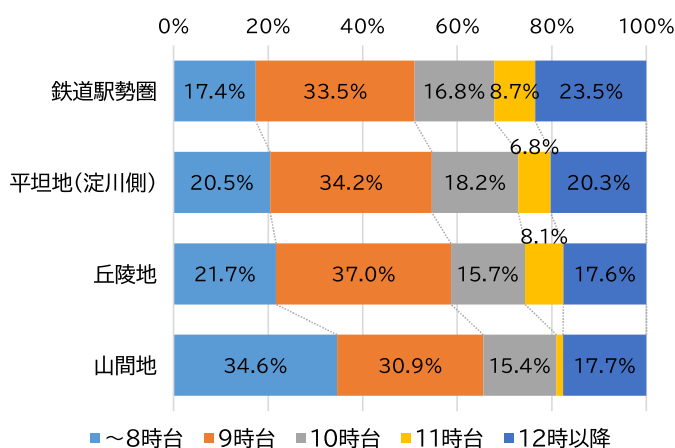


図 1-10 通院時の自宅出発時間

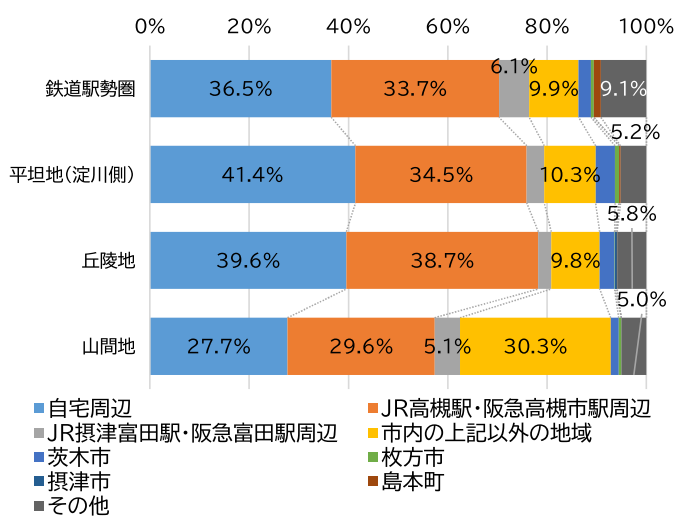


図 1-11 通院先

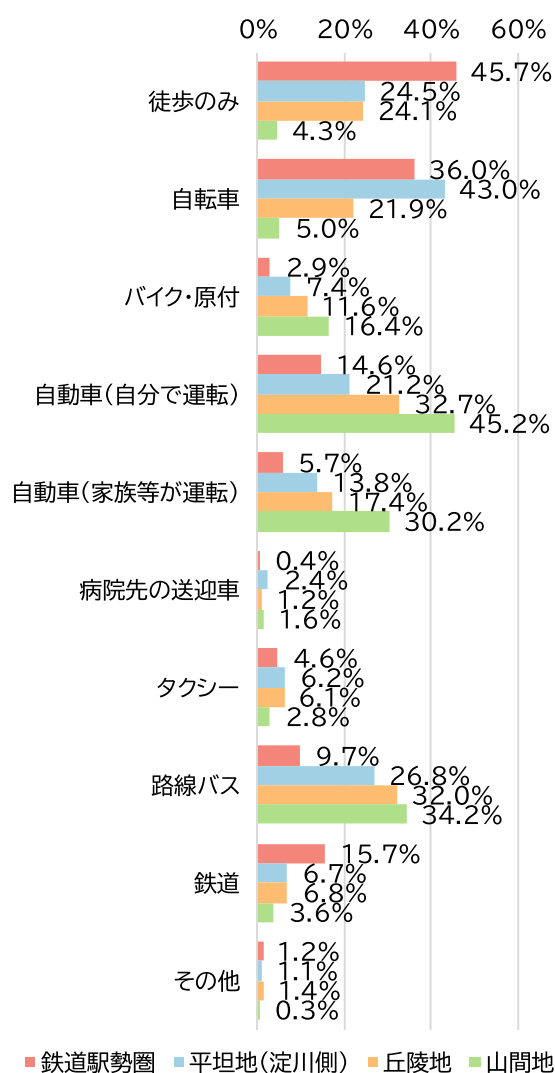
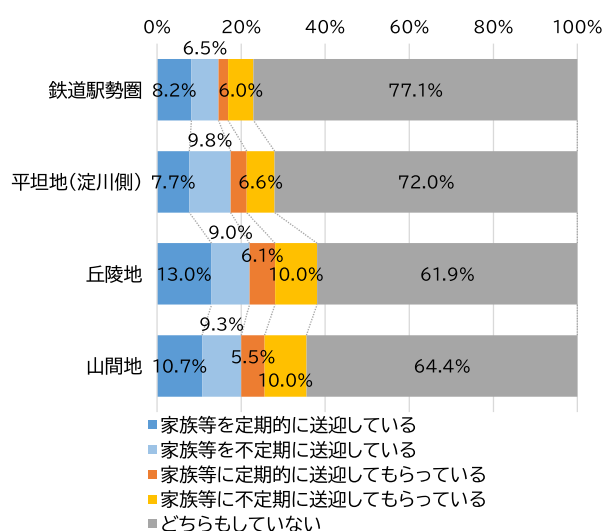


図 1-12 通院時の移動手段

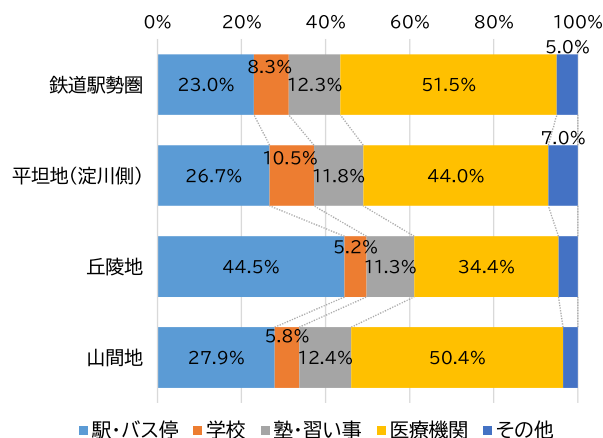
(5) 送迎の状況

- ・ 送迎の有無をエリア間で比較すると、丘陵地や山間地で送迎を行っている割合が高い。
- ・ 送迎先（不定期な送迎を除く）は、4 エリアとも医療機関への送迎が多くを占める。ただし、丘陵地では「駅・バス停」が最も多い。
- ・ 家族等に送迎してもらっている人は、鉄道駅勢圏と山間地では 75 歳以上が多く、平坦地と丘陵地では、10 歳代～20 歳代が多い。



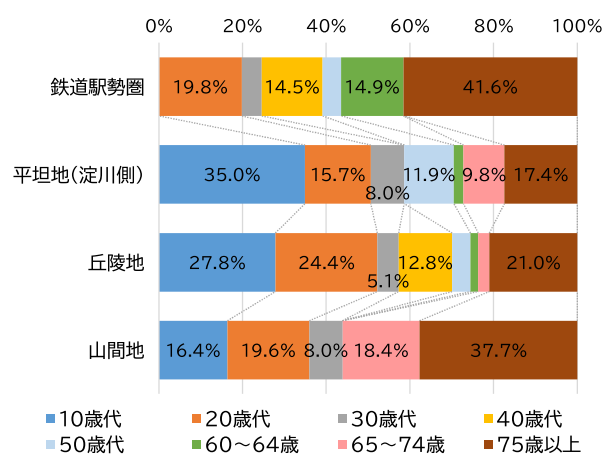
※不定期：利用頻度で荒天時や不定期と回答したサンプル

図 1-13 送迎の有無



※不定期利用を除く

図 1-14 送迎先



※不定期利用を除く

図 1-15 家族等に送迎してもらっている人の年代

(6) 徒歩での移動

- ・ 75 歳以上の約 16%が、「一人で外出できない」と回答。
- ・ 一人で外出できると回答した人のうち、年代を問わずおよそ 8 割以上が、20 分以上無理なく歩けると回答している。
- ・ 75 歳以上でも 97%が 10 分以上無理なく歩けると回答している。
- ・ 年代を問わず 9 割以上が、最寄りバス停が無理なく歩ける距離にあると回答している。

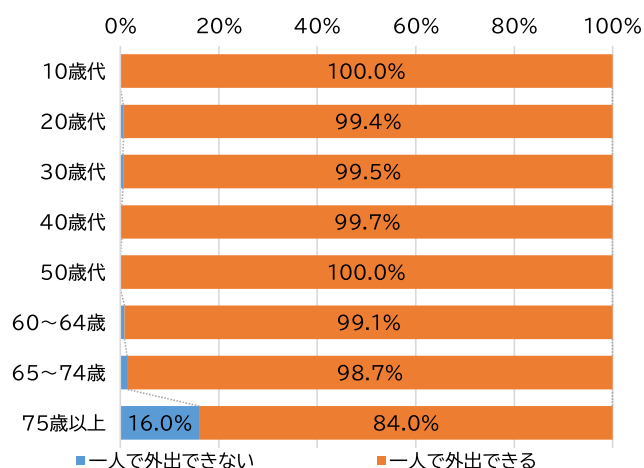


図 1-16 一人で外出できる人の割合

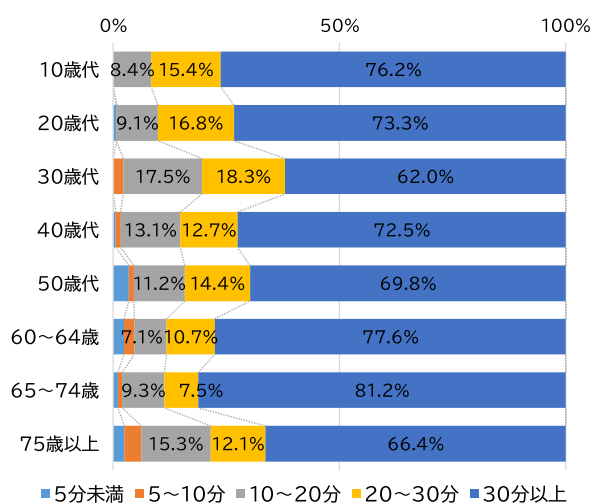


図 1-17 無理なく歩ける時間

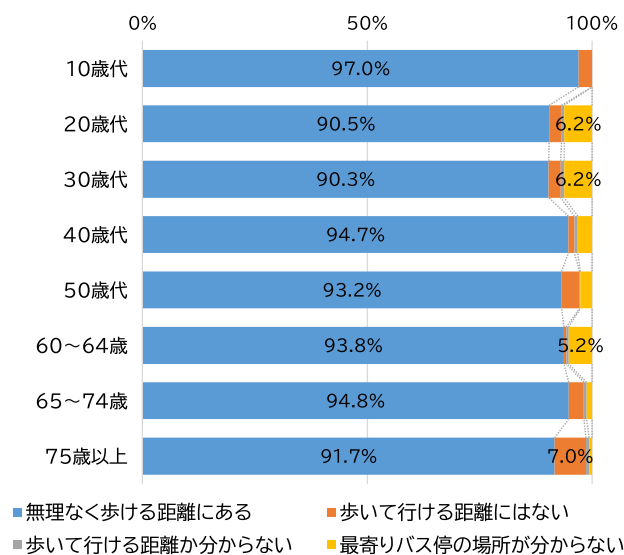


図 1-18 最寄りバス停までの距離

(7) 公共交通の問題点

- ・ 鉄道では、特に問題点はないという意見が多く、半数弱を占めている。
- ・ バスでは、特に問題がないという意見が多く、その次に利用したい時間に運行がないことが多く挙げられている。
- ・ タクシーでは、なかなかつかまらない、運賃の負担感が多く挙げられている。

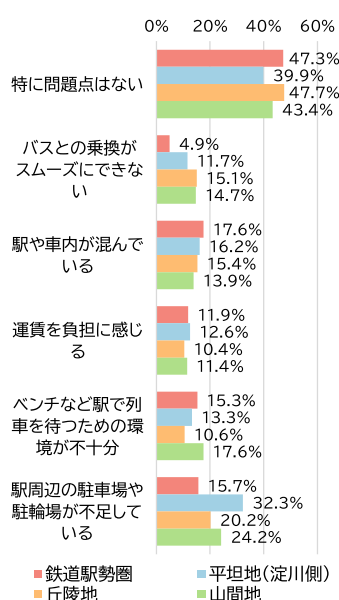


図 1-19 鉄道の問題点

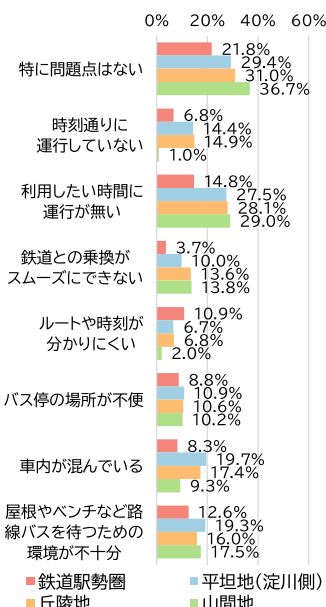


図 1-20 バスの問題点

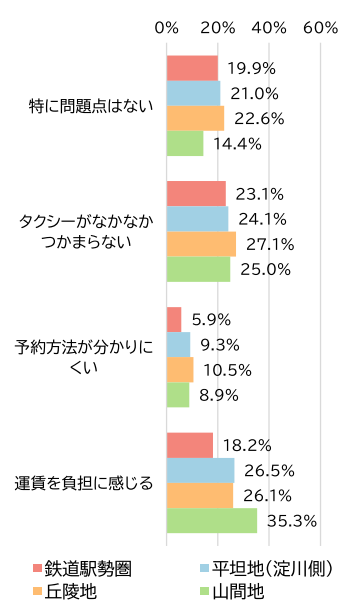


図 1-21 タクシーの問題点

(8) 交通に関して進めていくべきだと思う取組

- ・ 4 エリアともに「現在の公共交通サービスの維持」と「災害時における交通の機能確保」を進めていくべきだと思う割合が高い。
- ・ 「子育て世代が移動しやすい環境づくり」に関しては、世代間での差が大きく、若い世代ほど進めていくべきだと思う割合が高い。
- ・ 取組を進めて行くべきだと思う割合は、高齢者と比較して全体的に非高齢者が高い。

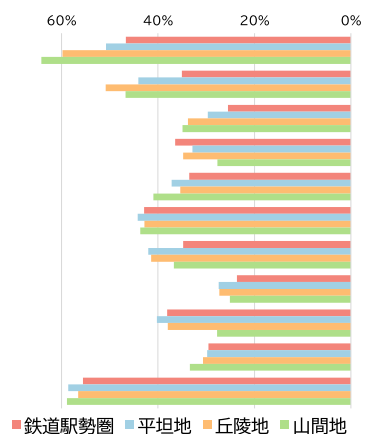


図 1-22 地域別割合

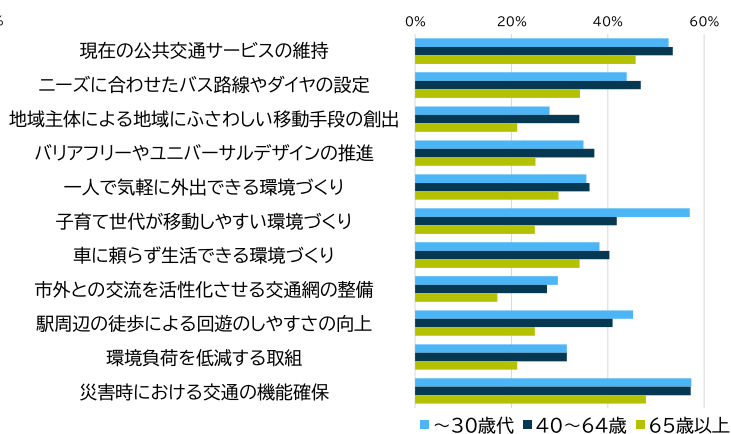


図 1-23 世代別割合

(9) 公共交通を維持するためにできる協力

- ・ 公共交通を今後も維持していくためにできる協力としては、全地域ともで「これまで以上に公共交通を利用する」を挙げる割合が6～7割程度と最も高い。
- ・ 「これまで以上に公共交通を利用する」以外の協力を行う意向は概ね1～2割程度。

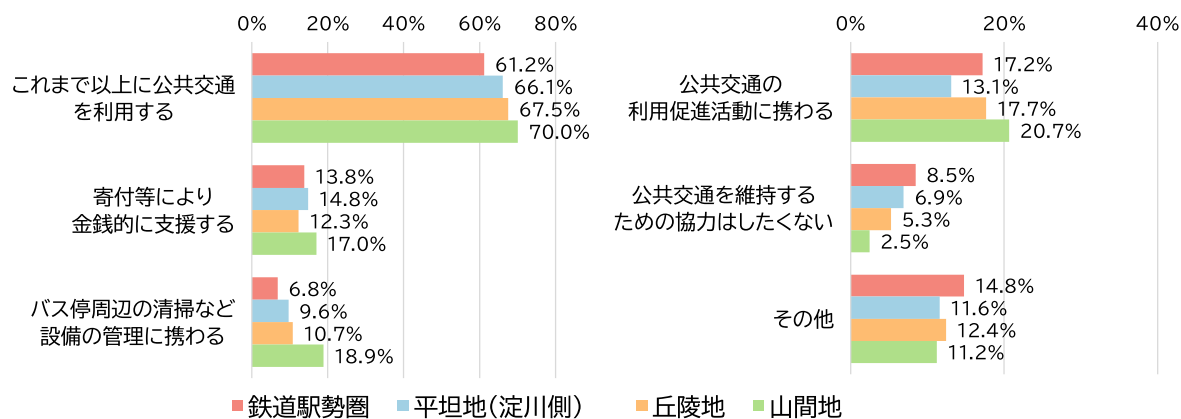


図 1-24 公共交通維持への協力意向

1-3 まとめ

市民意識調査結果のまとめを、表 1-2 に示す。

表 1-2 市民意識調査結果

項目	調査結果
通勤等	● 通勤通学先は高槻市内または大阪府内が大半。 ● 移動手段は鉄道・バス利用割合が多いが、山間地は自動車利用割合が多い。
買い物	● 買い物先は、山間地を除いて自宅周辺が最も多い。 ● 鉄道駅勢圏と平坦地では徒歩や自転車を、丘陵地と山間地では自動車(自分で運転)利用が多い。
通院	● 通院先は、自宅周辺・JR 高槻駅周辺が多いが、山間地は自宅周辺や駅周辺以外の市内が多い。 ● 移動手段は、徒歩のみは鉄道駅勢圏で高く、自転車は鉄道駅勢圏と平坦地、自動車は山間地で利用割合が高い。
送迎	● 丘陵地や山間地では、送迎する人・してもらう人の割合が他地域と比較して多い。 ● 送迎先は医療機関が多い。
徒歩	● 8割程度以上が、20 分以上無理なく歩くことができる。 ● 9割以上が、最寄りのバス停が無理なく歩ける距離にある。
問題点	● 鉄道と路線バスにおいては、特に問題がないという意見が多数を占めており、タクシーにおいては、タクシーがつかまりにくいという意見が多い。
ニーズ	● 4 エリアともに「現在の公共交通サービスの維持」と「災害時における交通の機能確保」を進めていくべきだと思う割合が高い。
協力意向	● 「これまで以上に公共交通を利用する」との協力意向が6～7割程度、それ以外の協力を行う意向は概ね 1～2 割程度。

2 事業者ヒアリング

2-1 実施概要

事業者ヒアリングの実施概要を、表 2-1 に示す。

表 2-1 事業者ヒアリング実施概要

項目	内容	
調査目的	● 事業を継続するにあたっての課題や行政に期待する施策や支援等の意見を把握する	
調査対象	鉄道	西日本旅客鉄道、阪急電鉄
	バス	高槻市交通部、京阪バス、阪急バス
	法人タクシー	東京・日本交通、阪急タクシー、北摂交通
	個人タクシー	3者
	福祉タクシー	3者
調査方法	● メール等で調査票を配布～回収、その後、対面ヒアリングを実施	
調査時期	● 調査票配布	:令和6年8月
	● 対面ヒアリング	:令和6年9月上旬
調査内容	● 利用者の特徴 ● 運転士数など社内体制の状況 ● 事業を進めるにあたっての問題点 ● 高槻市に期待する施策や支援等	

2-2 調査結果

各事業者へのヒアリング実施結果を表 2-2～2-4 に示す。

(1) 鉄道

表 2-2 鉄道事業者ヒアリング実施結果

項目	回答趣旨
利用状況	● 定期乗車や近距離利用は一定数戻ってきているが、働き方の多様化(リモートワーク等)が定着し、中長距離(特に出張)の利用は完全には戻っていない。今後もコロナ禍前に戻ることは難しいと想定している。
採用状況	● 以前に比べ技術職の採用が厳しくなっている。
運行における課題	● 踏切支障やお客様接触による輸送障害。
事業継続における課題と解決に向けた取組	● 需要創造のための、交通ネットワークインフラの拡充と事業領域の拡大。 ● 女性の積極採用、社会人や外国籍の採用等を通じた人材確保と技術継承。
利用促進に向けた取組	● QRコードを活用したデジタル乗車券、クレジットカードタッチ決済の導入。
利用者からの主な要望	● デジタルツール利用不慣れ者の案内。
バリアフリー・ユニバーサルデザインの状況	● 鉄道バリアフリー料金制度を活用したバリアフリー設備の整備。 ● 適切な介助や応対、積極的な声かけができる研修の継続実施、資格取得。
新技術	● 関西の交通事業者間の連携により、関西 MaaS アプリをリリース。
環境への負荷低減	● CO2 排出量実質ゼロに向け、省エネ車両・設備のさらなる導入を実施。
災害対策	● 自然災害発生時には、計器類の数値に応じ、徐行や見合わせを実施。 ● 浸水対策として、ハード対策のほか、浸水想定エリアからの車両避難計画。

(2) バス

表 2-3 バス事業者ヒアリング実施結果

項目	回答趣旨
利用状況	● 働き方の変化等が定着し、コロナ禍以前の水準に戻らないと想定される。 ● 高齢者の増加に伴い、通院・買物目的の昼間の需要が増加。
採用状況	● 運転士は数年前と比べても応募者が減少しており、今後も厳しい状況。 ● 整備士についても、少子化や車離れ等により不足が続いている。
運行における課題	● 渋滞による遅延や自転車マナー。
事業継続における課題や解決に向けた取組	● 少子高齢化による人口減少や生活様式の変化による利用者減少。 ● 2024年問題による運転士不足。
利用促進に向けた取組	● 「おでかけバス」「こうのとりのバス」「かるがもバス」等の企画乗車券発行。 ● バリアフリー学習、ベビーカー乗車体験、バックヤードツアー等のイベント。 ● 転入者等に向けたバスの乗り方の案内。
利用者からの主な要望	● バス停待合環境の整備。 ● 運転士の待遇改善。
災害対策	● 危機対策マニュアルを策定や乗務員への初動対応訓練の実施。
行政に期待する施策や支援	● 路線バス運転士の確保や雇用環境整備への協力。 ● 浸水想定エリア内に位置する営業所の車両避難先確保への協力。 ● バス事業の現状を市民に知ってもらう取組への協力。 ● 定時性や安全性向上に繋がる路上駐車対策や渋滞対策。

(3) タクシー

表 2-4 タクシー事業者ヒアリング実施結果

項目	回答趣旨
利用状況	● コロナ禍以前の水準にほぼ戻っており、特にアプリの利用者数が増加傾向。 ● 福祉タクシーは、10時前後に退院と受診が重なり需要が高まる。
運行や事業運営上の課題	● 時間やエリアによって需給のミスマッチが生じている。 ● 繁忙時間帯には配車依頼の電話が多く30分程度の待ち時間が生じることがある。 ● 乗務員の高齢化。
事業継続における課題や解決に向けた取組	● タクシーアプリや電話自動受付による配車の導入・利用促進。
採用状況	● コロナ禍以降の需要回復や求人方法の改善等により採用が好調。
新技術	● のりばに設置した AI カメラを活用し配車やアプリでの混雑状況の可視化。
災害対策	● 警戒対策レベルの設定、計画やマニュアルの策定、防災訓練の実施。
ライドシェアへの意見	● 全面解禁には反対だが、タクシー会社としてできること等対策が必要。 ● ライドシェアの意味を市民が理解することが優先。
行政に期待する施策や支援	● アプリ利用を増やすための利用方法のレクチャーへの協力。 ● 女性乗務員増加に向けた、女性向け施策充実支援。

2-3 まとめ

事業者ヒアリング結果のまとめを、表 2-5 に示す。

表 2-5 ヒアリング実施結果まとめ

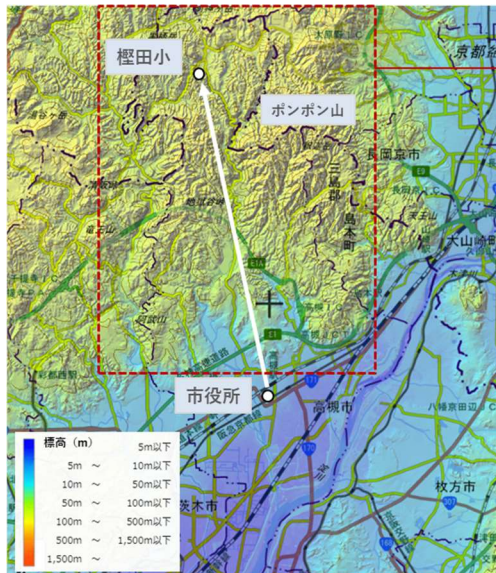
事業者	ヒアリング結果
鉄道	● 利用者数は完全には戻っていない。今後もコロナ禍前に戻することは難しい。 ● 以前に比べ技術職の採用が厳しい状況にある。
バス	● 利用者は、人口減少や生活様式の変化により減少し、コロナ禍前に戻することは難しい。 ● 運転士・整備士の採用が厳しい状況にあり、採用活動を強化。 ● 行政に期待することは、「路線バス運転士の確保や雇用環境整備への支援」「浸水想定エリア内に位置する営業所の車両避難先確保への協力」「バス事業の現状を市民に知ってもらう取組への協力」「定時性や安全性向上に繋がる路上駐車対策や渋滞対策」などである。
タクシー	● 利用者はほぼ戻っている。特にアプリ配車が増加。 ● 電話での配車依頼は多いが、対応しきれていない。 ● 運転士不足で採用に力をいれている。 ● 行政に期待することは、「アプリ利用を増やすための利用方法のレクチャーへの協力」「女性乗務員増加に向けた、女性向け施設充実支援」などである。

3 データ分析

3-1 市勢

(1) 標高・勾配

- 市内最高標高はポンポン山の 678.7m。北部山間地は、山林となっており、標高 300m 以上で急勾配の箇所が多い。



標高の状況を拡大

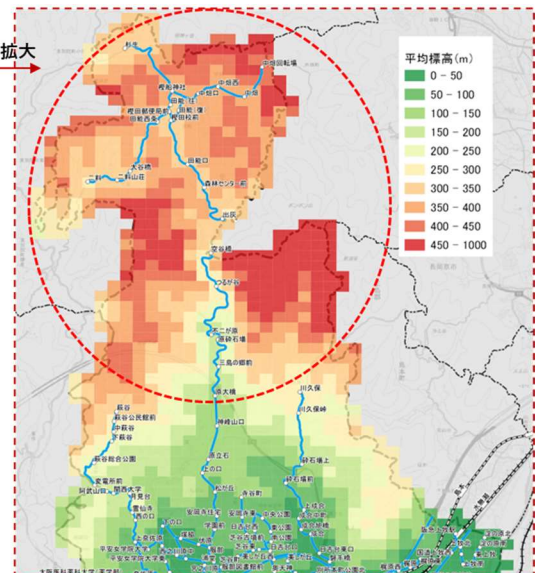


図 3-2 高槻市域の標高
(メッシュ・拡大図)



図 3-3 市役所から樫田小学校までの
直線断面図

3-2 人口

(1) 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。

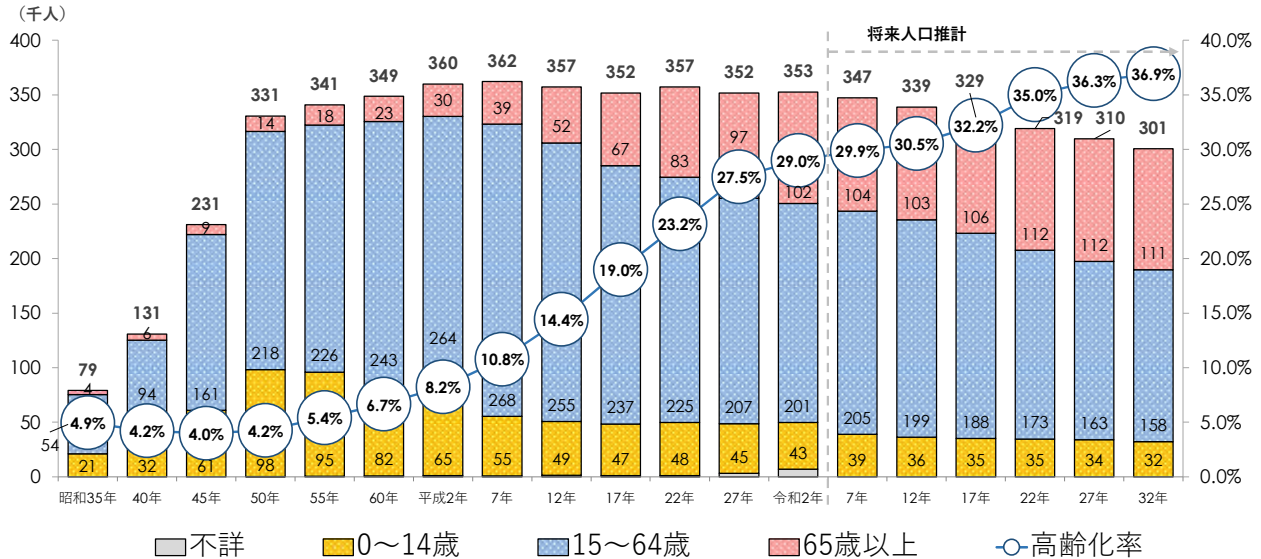


図 3-4 人口および高齢化率の推移

(2) 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。

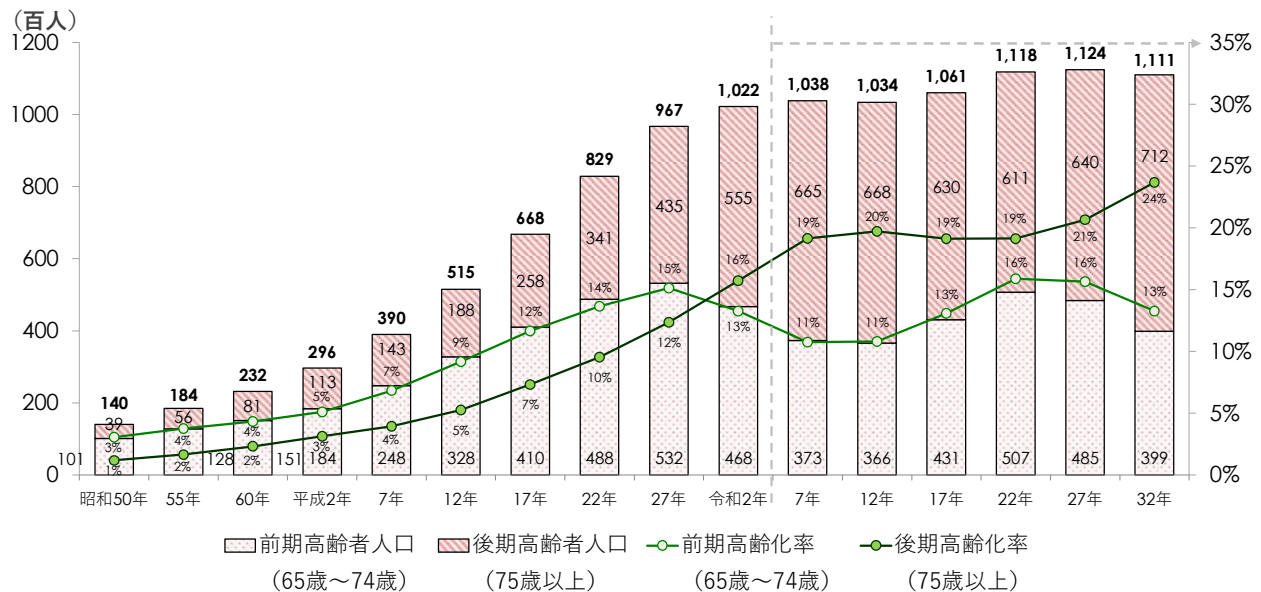


図 3-5 高齢者人口および高齢化率の推移

3-3 施設立地

(1) スーパーの立地状況

- ・ 商業施設のカバー圏（800m）は、市街化区域のほとんどをカバーしている。
- ・ 北部山間地ではスーパーが立地していない。
- ・ スーパー800m圏に含まれない地域のうち、檜田地域をはじめとする山間地、丘陵地の北部、南部の平坦地等は、移動スーパーの営業エリアとなっており、これを含めると市街化区域外も含めた市内居住地の大部分がカバーされています。

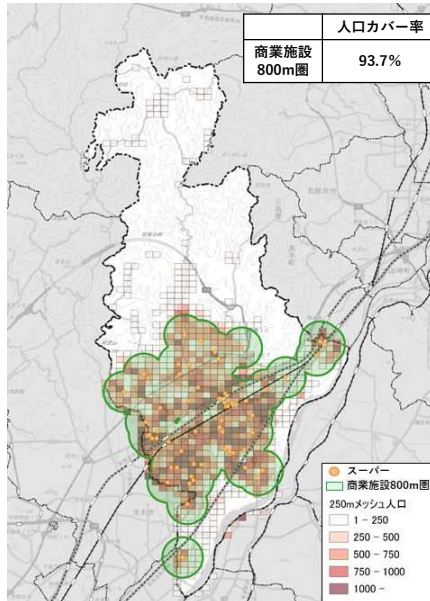


図 3-6 スーパーの立地状況

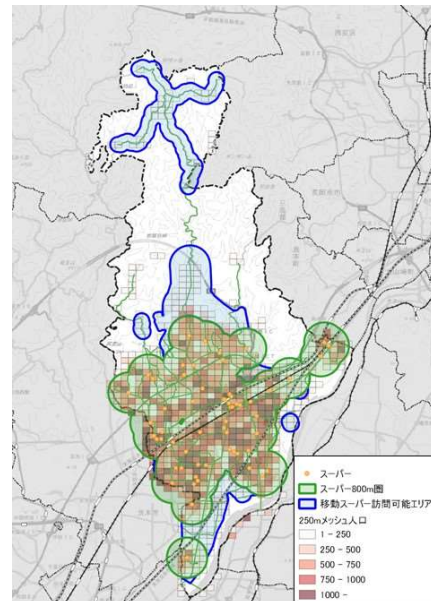


図 3-7 移動スーパーの訪問可能エリア

(2) 医療施設の立地・送迎状況

- ・ 医療施設からのカバー圏（800m）は、市街化区域のほぼ全域をカバーしている。
- ・ 北部山間地では、一部カバーしているところもあるが、それ以外の地域は、医療施設は立地していない。

表 3-1 送迎バスを運行している主な病院

病院名	主に発着する鉄道駅	運行本数
美喜和会オレンジホスピタル	JR高槻駅、阪急高槻駅	約10本/日
光愛病院	JR摂津富田駅	約9本/日
大阪医科薬科大学病院	JR高槻駅	約25本/日
新阿武山病院	摂津富田駅	約8本/日
第一東和会病院	水無瀬駅、上牧駅	約2本/日

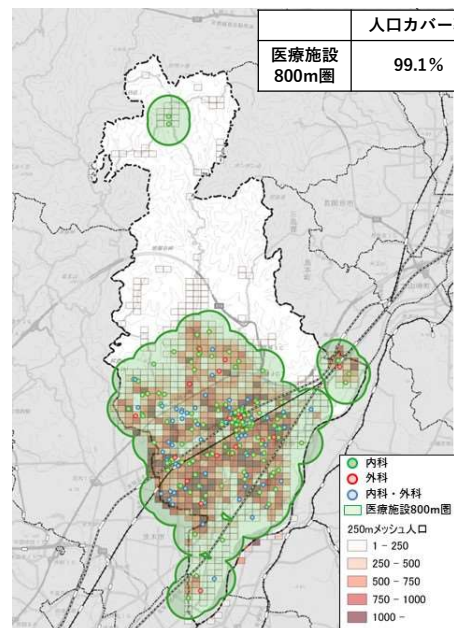


図 3-8 医療施設の立地状況

3-4 公共交通ネットワーク

(1) 市内の交通ネットワーク

- ・ 大阪から京都を結ぶ J R 東海道本線及び阪急京都線が東西に横断している。
- ・ 市内ではほぼ全域で高槻市営バスが運行しているほか、南部で京阪バスや阪急バスが隣接市への路線を運行している。
- ・ JR 高槻駅や阪急高槻市駅、JR 摂津富田駅、阪急富田駅を起点に、市内各方面へ放射状にバス路線ネットワークが形成されている。
- ・ 1 時間に 6 本以上の高頻度運行路線がある一方、山間地等では 1 日数本のみ運行する区間もある。

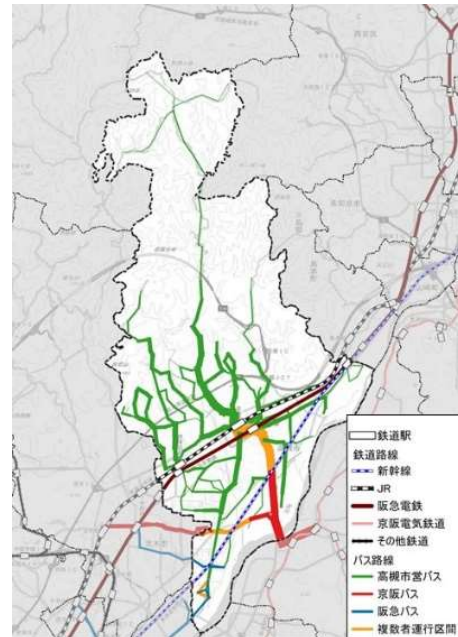


図 3-9 高槻市のバスネットワークと運行本数

(2) 公共交通の人口カバー状況

- ・ 北部山間地も含めて人口を有する多くの地域にバス路線が張り巡らされており、鉄道駅 800m 圏内またはバス停 300m 圏内に居住する人口は、全体の約 85%と高い水準。
- ・ 人口の約 65%はバス停圏のみにカバー。

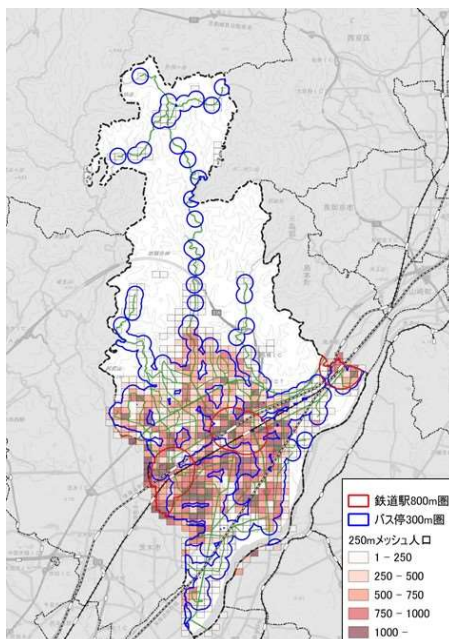


図 3-10 公共交通のカバー状況

表 3-2 公共交通のカバー状況

	人口	割合
駅800m圏	73,803人	20.9%
バス停300m圏	285,072人	80.8%
公共交通カバー圏域	298,666人	84.7%

3-5 バス

(1) 路線別営業係数

- 市営バス全体の営業係数（100 円の営業収入を得るのに必要な営業費用で、100 を下回れば黒字）は 119 であり、路線別では 24 路線中 4 路線のみが黒字。
- 利用者数の多い少数の黒字路線で、赤字路線を支えている状況にある。

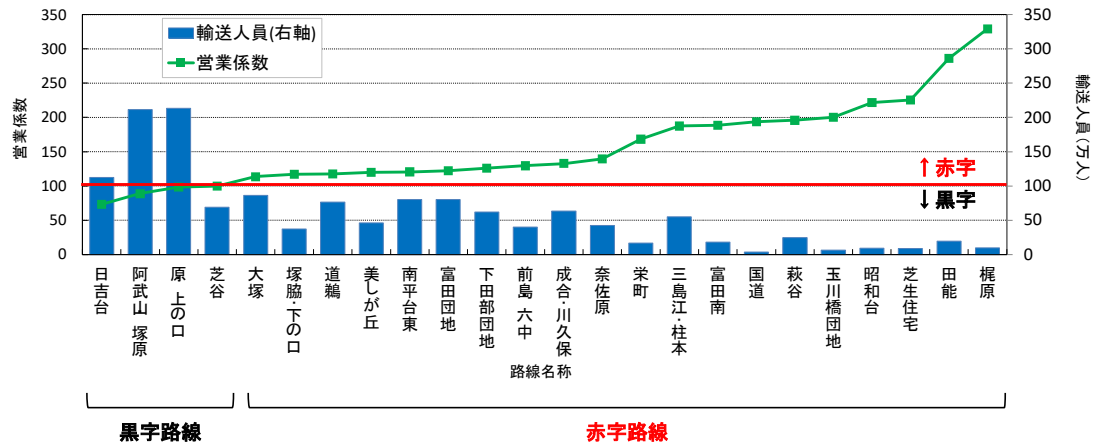


図 3-11 高槻市営バスの路線別営業係数

3-6 道路

(1) 都市計画道路の整備状況

- 都市計画道路の整備率は、令和 5 年 3 月末時点で 68%。

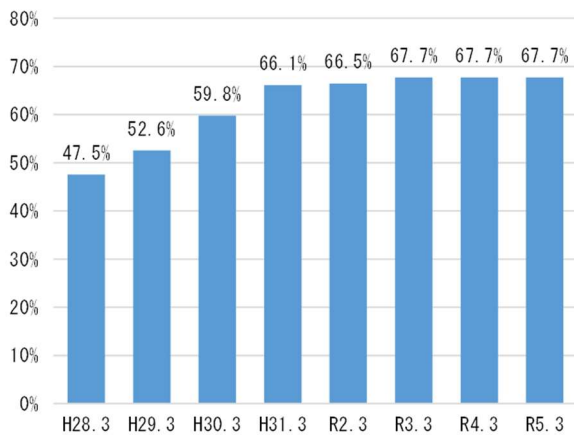


図 3-12 都市計画道路の整備率

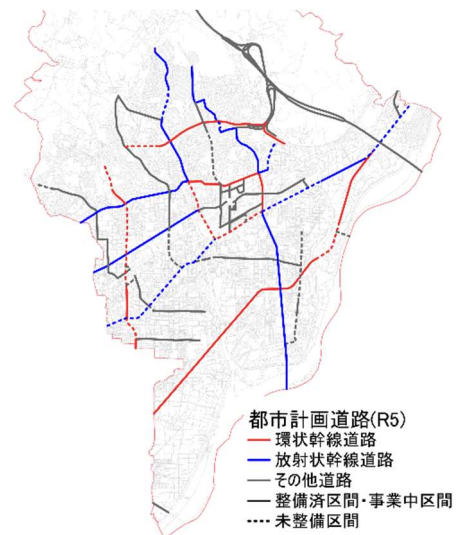


図 3-13 都市計画道路の整備状況

(2) 幹線道路の交通状況

- ・ 国道 171 号の今城町以西、府道大阪高槻線の市役所前～唐崎北は混雑度が高い。これらの区間内に加え、高槻駅、富田駅の周辺等に主要渋滞箇所が位置している。
- ・ 交差点流入速度は、ほとんどの箇所で横ばいまたは改善傾向にある。

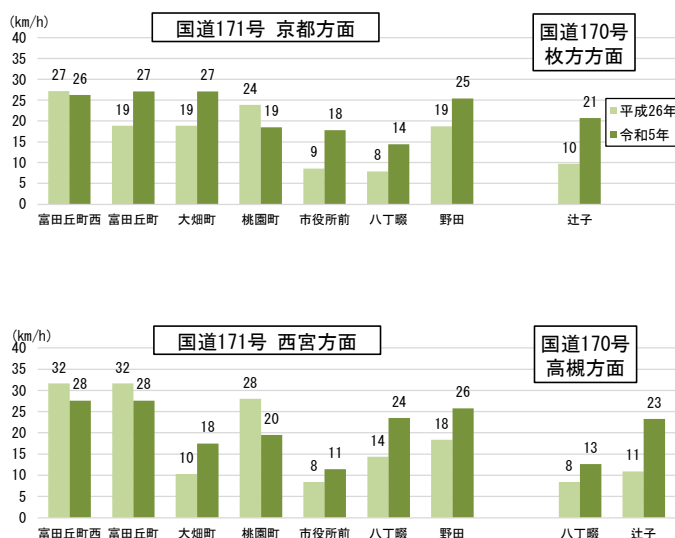


図 3-14 主要渋滞箇所の交差点流入速度
(平日昼間 12 時間)

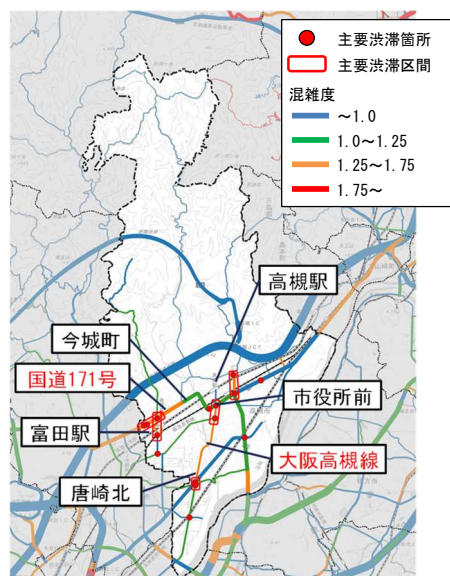


図 3-15 市内幹線道路の交通量と混雑度

3-7 人の動き

(1) 人の移動量及び代表交通手段

- ・ 高槻市を発着する人の移動量は、平成 12 年から減少傾向にある。
- ・ 代表交通手段は、自転車を含む二輪が 3 割、公共交通と自動車がそれぞれ 2 割強。
- ・ 北摂 7 市や府全体と比較すると、代表交通手段がバスや二輪（自転車含む）の移動の割合が比較的高い。

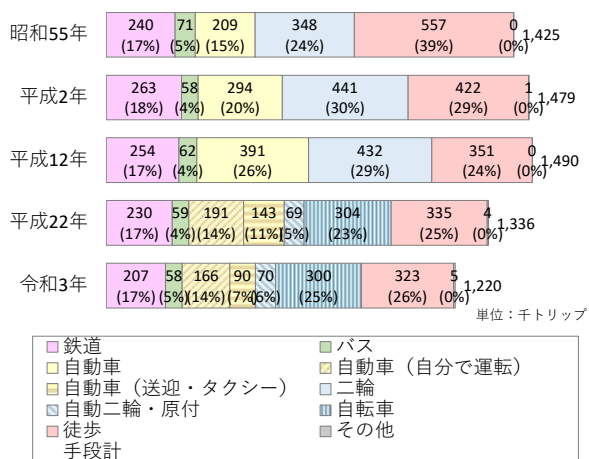


図 3-16 代表交通手段の変化（高槻市）

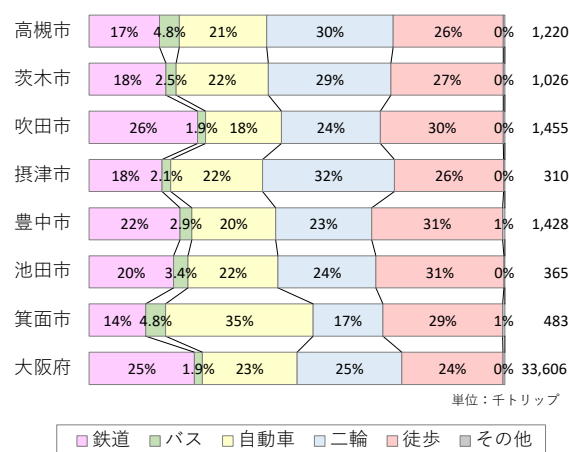
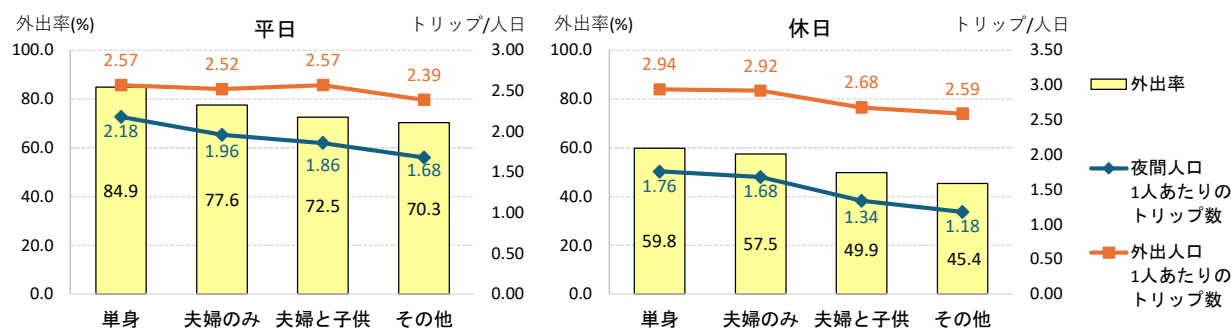


図 3-17 代表交通手段の利用状況（他都市）

(2) 若年層の移動量

- ・ 近畿圏において、若年層（20～39歳）のうち、子供のいる世帯の外出率は、単身世帯のそれに比べ低い。

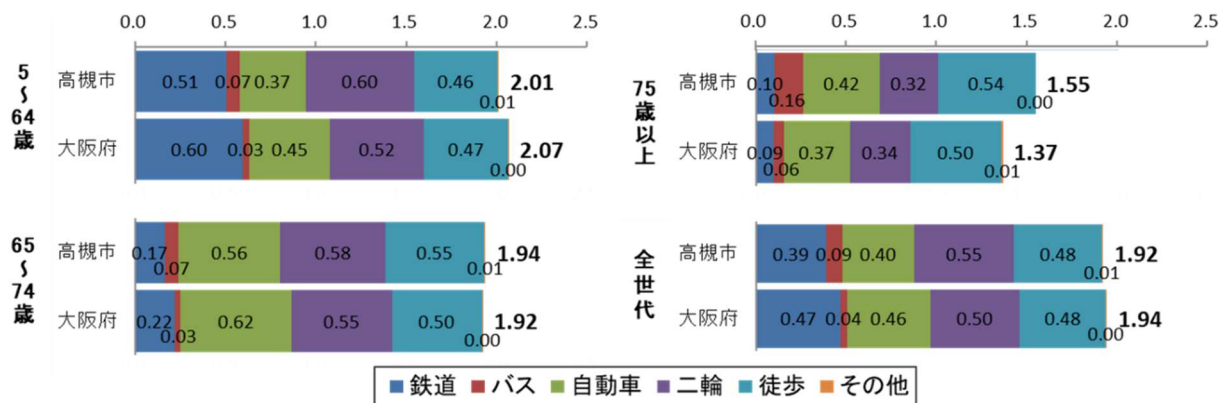


※外出率（単位：％）＝外出した人／夜間人口

図 3-18 世帯構成別の生成原単位

(3) 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

図 3-19 世代別の生成原単位

(4) 運転免許の保有状況

大阪府内の免許人口を図 3-20、大阪府内の免許自主返納件数を図 3-21 に示す。

- ・ 大阪府内の免許人口は、平成 27 年頃にかけて微増していたが、以降は横ばい。
- ・ 免許保有率は約 58%で、高齢者に限ると約 38%。
- ・ 運転免許の自主返納は、令和元年度に件数、高齢者免許人口当たり件数ともピークを迎えたが、以降は大幅な減少が続いている。

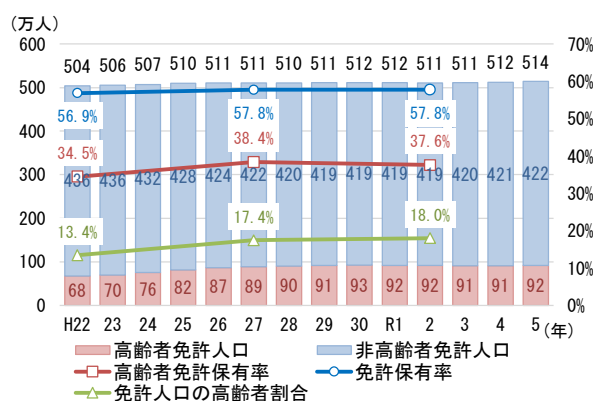


図 3-20 大阪府内の免許人口

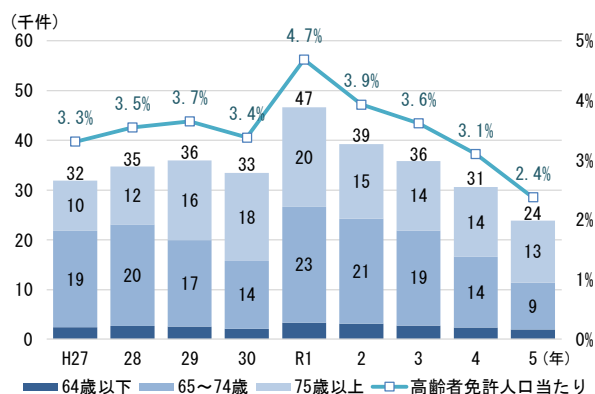


図 3-21 大阪府内の免許自主返納件数

3-8 防災

(1) 災害発生リスク (地震)

有馬高槻断層帯地震震度分布図を図 3-22、南海トラフ巨大地震震度分布図を図 3-23 に示す。

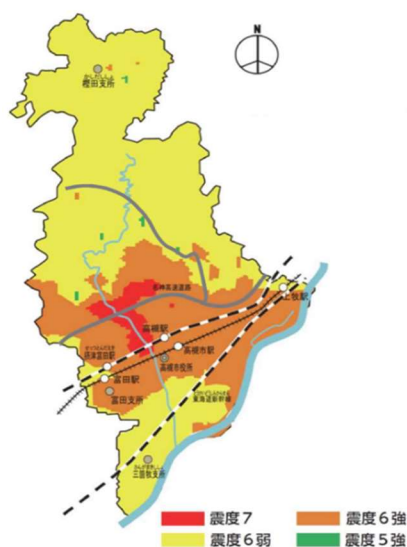


図 3-22 有馬高槻断層帯地震震度分布図



図 3-23 南海トラフ巨大地震震度分布図

(2) 緊急交通路

緊急交通路を図 3-24 に示す。

- ・ 大阪府地域防災計画による広域緊急交通路として、名神高速道路、新名神高速道路、国道 171 号、国道 170 号、大阪高槻市京都線、伏見柳谷高槻線が選定されている。
- ・ 地域緊急交通路として、広域緊急交通路と防災拠点とを連結する市内 25 路線を選定している。

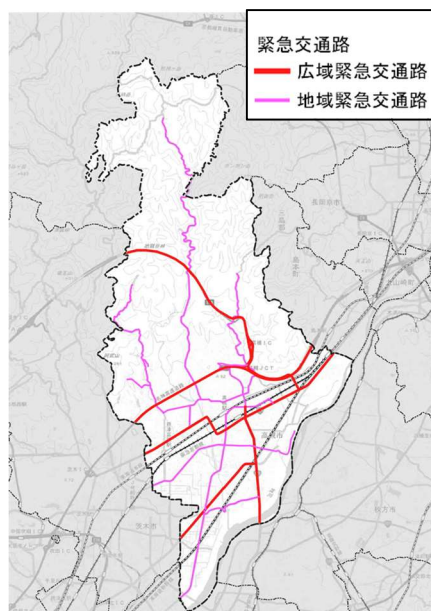


図 3-24 緊急交通路

3-9 社会動向

(1) 2024 年問題

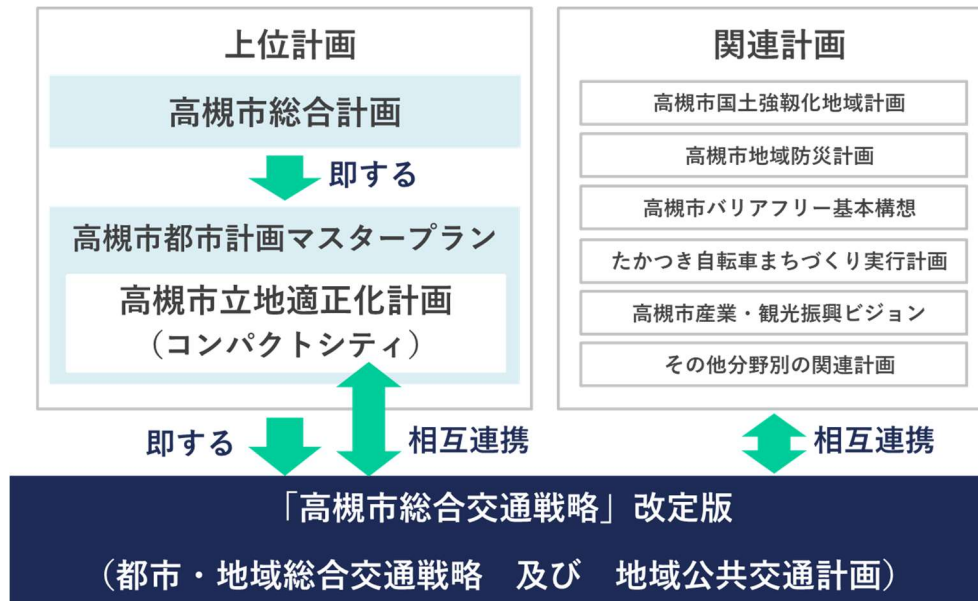
- ・ 働き方改革関連法により、令和 6 年 4 月以降、自動車運転の業務に対し、時間外労働の上限規制が適用。
- ・ 労働時間と休憩時間とを合わせた拘束時間、勤務間のインターバルである休息期間、運転時間（バスのみ）等を規制する改善基準告示も適用される。
- ・ 運転士の確保等が課題となり、路線の維持（バス）や配車要望に対する供給不足（タクシー）が懸念される。

3-10 まとめ

項目	分析結果
市勢	● 丘陵地や山間地では急勾配の箇所が多い。
人口	● 高齢化の進行、少子化による生産年齢人口の減少。
施設立地	● スーパー等の生活利便施設のカバー率は高水準。
公共交通	● 駅やバス停の公共交通カバー率は高水準。
バス	● 鉄道駅を中心としたバスネットワークを形成。 ● 一部地域で路線バスの運行本数が少ない。 ● 市バス24路線中、20路線が赤字。
道路	● 都市計画道路の未整備路線がある。 ● 渋滞の発生がみられる。(国道171号等の混雑度が高い)
人の動き	● 人の移動量の減少。 ● 高齢者のバスによる移動が多い。 ● 運転免許自主返納件数の減少。
防災	● 今後南海トラフ地震をはじめとする自然災害発生の可能性がある。
社会動向	● 運転士不足。(2024年問題)

4 上位計画・関連計画の概要

4-1 計画の位置づけ

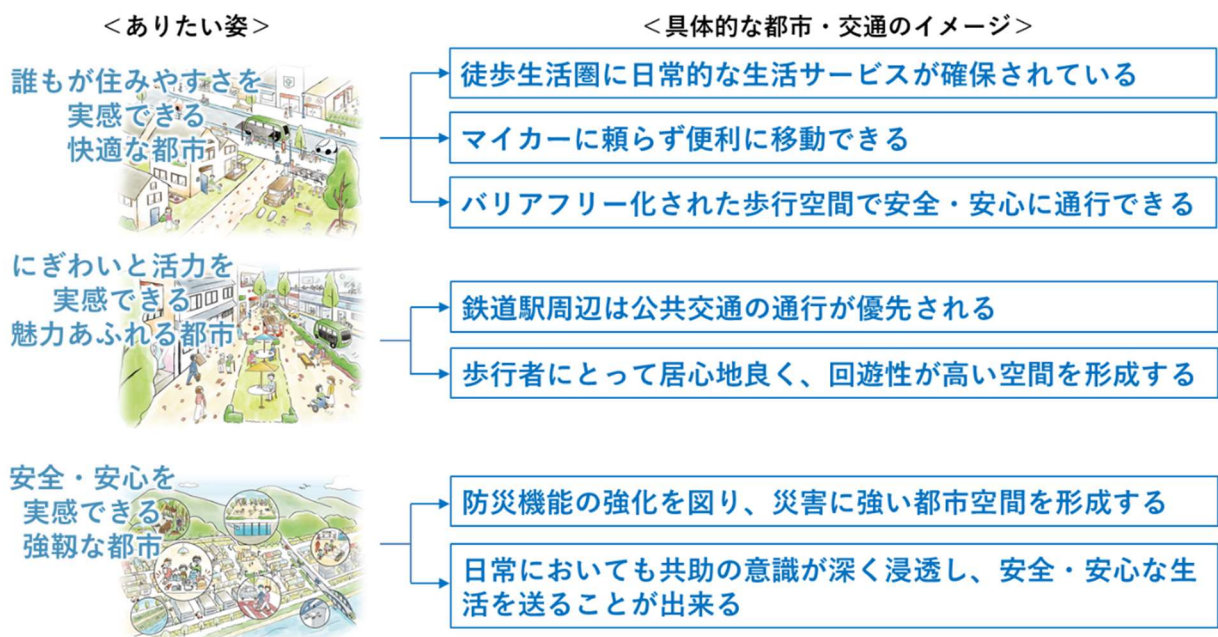


4-2 高槻市都市計画マスタープラン

【基本理念】

ま ち
住みたい・住み続けたい・訪れたい都市 たかつき

【ありたい姿と具体的な都市のイメージ】



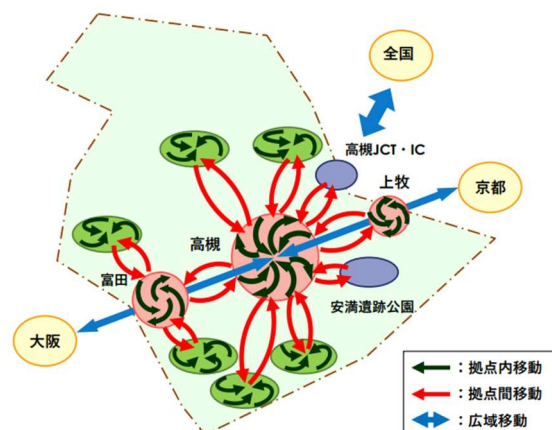
【都市づくりの方向性】

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

【交通体系の基本的な考え方】

- ・ 都市拠点と地域の徒歩生活圏を結ぶネットワークの形成と持続可能な交通体系を構築
- ・ 都市拠点を中心に、歩行者の安全性や回遊性の向上、交通結節機能の強化による誰もが移動しやすい交通環境を形成
- ・ 都市間交流を活性化させる広域交通ネットワークを強化
- ・ 多重ネットワークを形成するとともに、災害時の避難路、延焼遮断空間として機能する災害に強い交通体系を構築

【交通体系のイメージ】



4 - 3 高槻市立地適正化計画

【基本理念】（都市計画マスタープランに準拠）

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

【方向性】（都市計画マスタープランに準拠）

- ① 誰もが移動しやすい交通体系の構築
- ② 都市機能が充足した高質な住環境の形成
- ③ 地域特性をいかした都市拠点の形成
- ④ 度重なる災害の経験をいかした防災力の向上



【交通関連施策】

- ① 鉄道駅のハブ機能の強化
 - 交通結節機能の強化や利便性の向上により、駅周辺の交通機能の充実を図る
- ② 便利で快適な市内移動環境の充実
 - 公共交通へのアクセス性向上や自転車利用環境の向上を図るため道路整備等を進める
 - バスの利便性の維持・向上を図る
- ③ 広域交通の利便性向上
 - 新名神高速道路や関連道路の整備により広域道路ネットワークの充実を図る
 - 鉄道や長距離バスの充実を図る

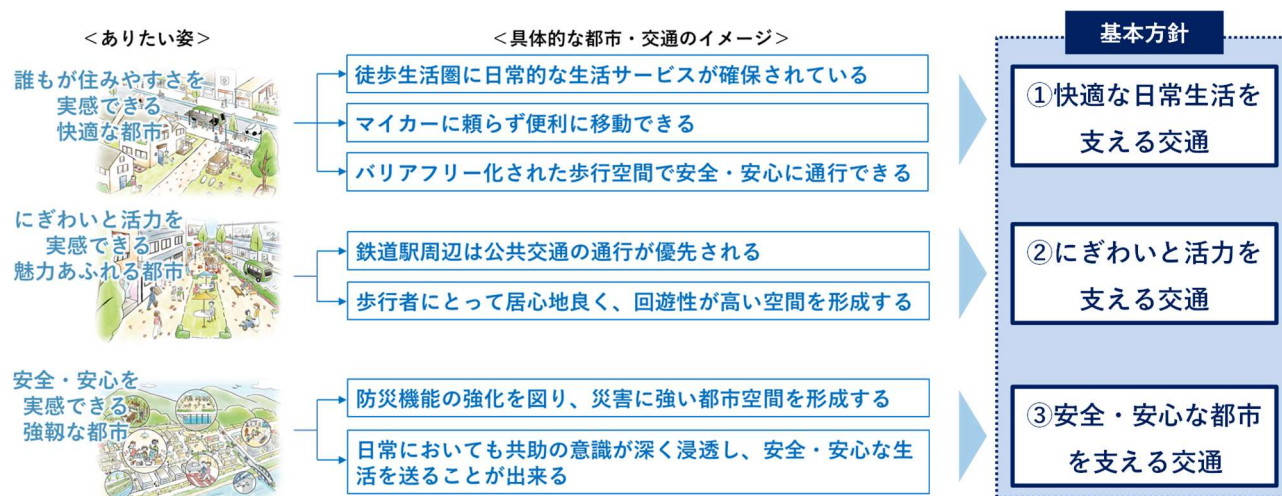
5 基本理念・基本方針等について

5-1 基本理念・基本方針の設定（上位・関連計画のまちづくりの方向性を踏まえて）

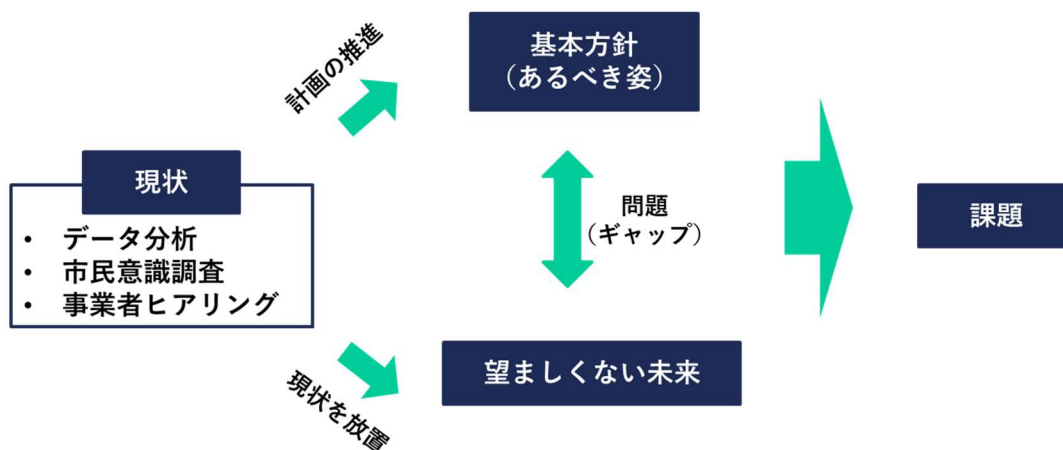
【基本理念】（都市計画マスタープランに準拠し、立地適正化計画と連携を図る）

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

【基本方針】※基本方針：地域公共交通のあるべき姿



5-2 設定手順の再確認



- ・ 問題 : あるべき姿と現状の乖離(解決しなければならない事柄)
- ・ 課題 : 乖離状況(問題)を解決するためにやるべきこと

5-3 高槻市の交通に関する課題の設定と基本方針（案）との対応状況

