

富田地区 交通まちづくり基本構想



平成21年 4月

高 槻 市

目 次

第一章	基本構想策定の目的	
1	基本構想の策定の背景	1
2	富田地区交通まちづくり構想を策定する目的	2
3	富田地区交通まちづくり基本構想のエリア	2
第二章	富田地区の位置づけ	
1	高槻市総合計画	3
2	都市計画マスタープラン	3
第三章	富田地区の特性	
1	地理的・地形的特徴	4
2	富田の成り立ち（歴史的経緯）	4
3	鉄道の歴史	6
4	富田駅周辺の市街地整備状況	6
第四章	富田地区の現状	
1	人口の動向	7
2	土地利用	8
3	公共施設	9
4	商業	10
5	鉄道	10
6	道路	11
第五章	富田地区交通まちづくり勉強会の取組	
1	富田地区交通まちづくり勉強会の目的	17
2	富田地区交通まちづくりを考える視点について	17
3	富田地区交通まちづくり勉強会の参加メンバー	18
4	富田地区交通まちづくり勉強会の開催経過	18
5	平成19年度富田地区交通まちづくり勉強会の内容	19
6	平成20年度富田地区交通まちづくり勉強会の内容	22
第六章	富田地区交通まちづくり基本構想	
1	交通まちづくりの基本方針	28
2	ゾーニング	29
3	交通結節点の考え方	31
4	路線毎の整備方針	32
5	歴史ゾーンの整備方針	33
6	富田地区交通まちづくり基本構想	34
第七章	今後の展開方針	35

第一章 基本構想策定の目的

1 基本構想の策定の背景

「富田地区」は、JR 摂津富田駅及び阪急富田駅を中心に、市域西部の生活中心機能や商業機能が集積する地区で、高槻市総合計画及び都市計画マスタープランでは「富田都市拠点」として位置づけられています。

富田地区には、JR 東海道線と阪急京都線が平行して運行し、それぞれ摂津富田駅及び富田駅が設けられ鉄道利用に便利な町ですが、一方、鉄道と道路の平面交差（踏切）による南北市街地の地区分断と交通渋滞を起こしており、その解消のため、阪急京都線の高架化事業が長年の懸案でした。そのため、以下のような取り組みを行ってきました。

＜これまでの主な取り組み＞

平成 4～9 年度	立体交差事業の実現に向けた調査・検討
平成 10 年度	大阪府財政再建プログラム発表（新規事業は、当面困難） 富田西踏切暫定拡幅の方針転換
平成 12～13 年度	富田西踏切暫定拡幅工事（平成 14 年 1 月完了）
平成 14 年度	富田西踏切暫定拡幅後の交通実態調査
平成 17 年度～	阪急電鉄(株)との立体交差検討連絡会を設置 （大阪府がオブザーバー参加）



富田西踏切の現況写真



富田東踏切の現況写真

2 富田地区交通まちづくり基本構想を策定する目的

阪急富田駅の立体交差化事業については、平成４年～９年度に実現に向けた調査・検討を行い、鉄道高架事業の都市計画決定の準備を進めてきましたが、平成１０年度の大阪府財政再建プログラムの発表により、事業実施の取り組みが長期化することとなりました。

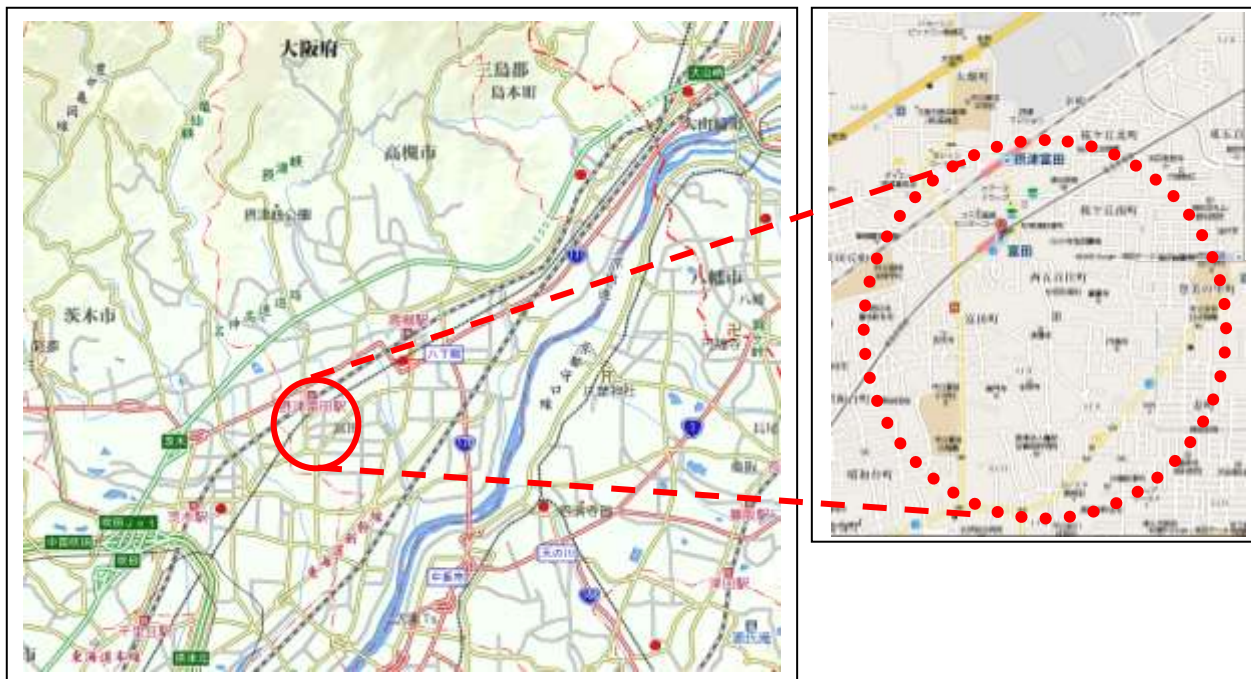
阪急京都線富田駅周辺の高架化について、現状では連続立体交差事業の採択基準に合致せず、単独立体交差事業となるため、事業主体となる地方自治体の負担が大きくなります。このことから、阪急京都線富田駅周辺の高架化の促進を図るためには、事業主体の負担軽減が大きな課題となっていました。

しかし、平成１２年度に国の採択要件が緩和され、踏切道等総合対策プログラムを策定することにより、富田駅周辺においては連続立体交差事業の採択要件を満たすことが可能となりました。これによって、事業主体の負担が軽減され、高架化促進のインセンティブとなります。

これらのことから、阪急富田駅の立体交差化事業を推進していくためには、地区全体のまちづくりの将来像や目指すべき方向性を示すとともに、大阪府や国に対して富田地区のまちづくりに対する熟度の高まりも周知しながら、地域の活性化につながる阪急京都線（富田駅周辺）高架化の実現に向けて、踏切道等総合対策プログラムの基となる、富田地区交通まちづくり基本構想を策定するものです。

3 富田地区交通まちづくり基本構想のエリア

富田地区交通まちづくり基本構想のエリアは下図のとおりです。



第二章 富田地区の位置づけ

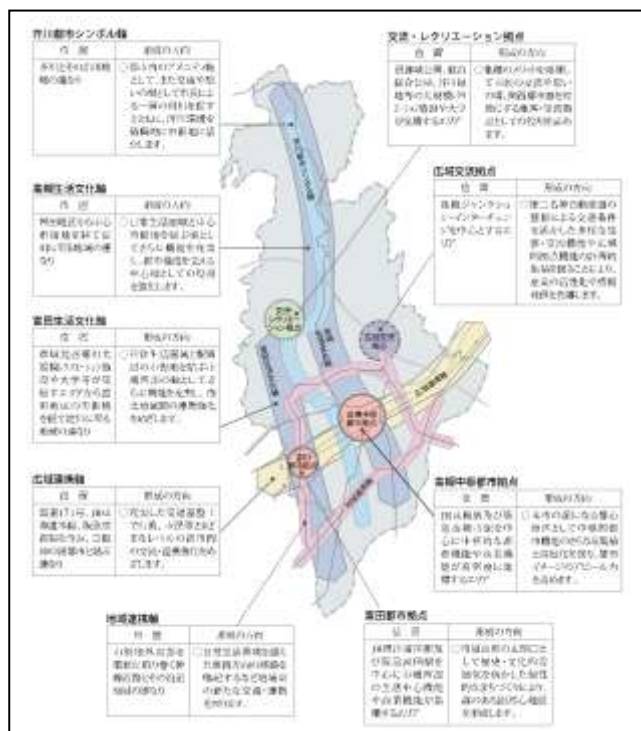
1 高槻市総合計画(平成 12 年策定)

(1) 「富田都市拠点」としての位置づけ

- ・市域西部の生活中心機能や商業機能が集積するエリア
- ・目標：市域西部の玄関口として歴史・文化的雰囲気を活かした個性的なまちづくりによる副都心地区の形成

(2) 市街地の整備～富田地区の施策

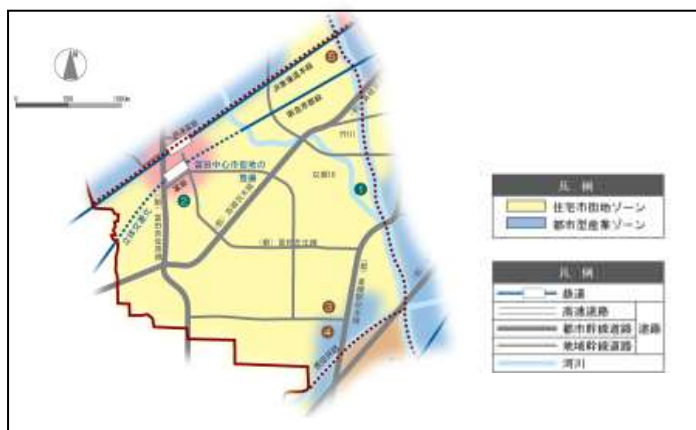
- ・JR摂津富田駅以南について、都市計画道路富田芝生線の整備などにより、南部からの交通アクセスの向上と市街地の整備を促進
- ・市街地の整備の進捗状況を勘案して、府と共に阪急富田駅周辺の鉄道高架化について、引き続き促進に努める
- ・寺内町として発展した富田の市街地は、歴史的景観に優れている。地域と共に、これらの歴史や文化的素材を活かしたまちづくりに取り組む



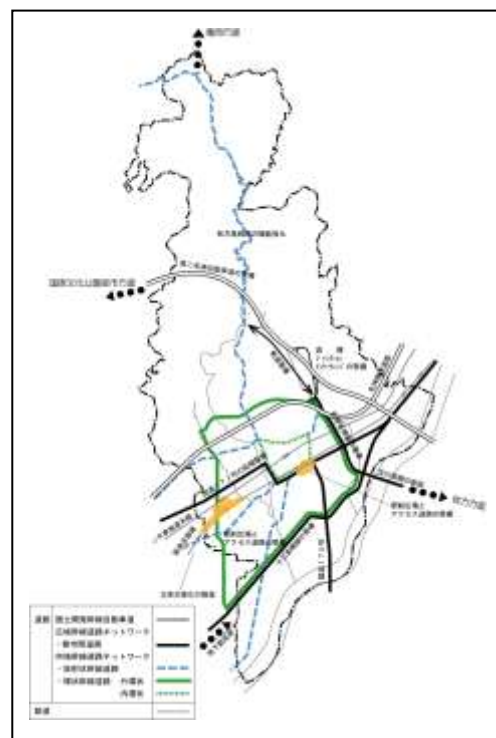
都市の将来構図―都市軸と都市拠点概念図

2 都市計画マスタープラン(平成 18 年策定)

- ・阪急の立体交差化と道路ネットワークの整備
 - ・・・駅へのアクセス改良、南北方向のネットワーク強化
- ・富田中心市街地の整備
 - ・・・駅周辺商業振興、高次都市機能の集積等
- ・地域の定住環境の整備
 - ・・・狭隘な生活道路の整備、防災性向上



如是・富田地域の整備構想図



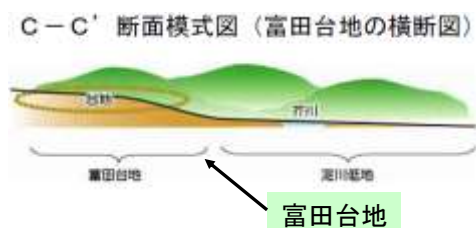
道路交通体系の基本的な考え方

第三章 富田地区の特性

1 地理的・地形的特徴

高槻市は、北は丹波高地に連なる北摂山地、南は大阪平野の北部を形成する淀川低地に伸びており、中央部には日吉台、安岡寺、南平台、奈佐原等の丘陵がつづき、富田台地が南方へ突出しています。

富田地区は市内唯一の台地であり、伏流水があります。



2 富田の成り立ち(歴史的経緯)

(1) 歴史的経緯（高槻市HP～高槻市発「大王の国から」より）

高槻市の西部にある富田（とんだ）。現在はJRや阪急の駅周辺を核として発展をつづけていますが、かつての富田の町並みは、駅の南方にある筒井池を中心に広がっていました。この筒井池、別名「紅屋池」と呼ばれ、造り酒屋の紅屋と隣接していたことに由来しているともいいます。現在、その大半は埋め立てられてしまいましたが、もとは本照寺のすぐそばまで広がっており、昭和40年代までは池に映る美しい寺の姿を見ることができました。

江戸時代には、筒井池の南北に町屋が連なり、約500軒・2,000人が暮らす大きな村でした。江戸時代の絵図には、南西部に大きく筒井池が描かれ、北東に旧東岡宿、東側には紅屋、南側に教行寺、西側には普門寺、本照寺といった寺院が建ち並んでいる様子が描かれています。今もその多くが当時の姿をとどめており、富田の歴史的景観をかたちづくっています。

現在の筒井池は、真ん中に道路が通り、道を挟んで西側は筒井池公園、東側は富田支所と公民館となっています。広場は散策やゲートボールを楽しむ人たちなど、市民の憩いの場所として親しまれ、春先には桜が咲き乱れて、歴史の香り漂う町並みに彩りを添えています。



江戸時代前期の富田地区

(2) 地域の歴史資源

富田には普門寺、教行寺、慶瑞寺、三輪神社、本照寺、清蓮寺などの神社仏閣が他の地区に比べて残っています。そして、富田は池田、伊丹とならぶ「北摂三銘酒」のひとつに数えられるお酒の名産地でした。最盛期に24軒の酒蔵がありました。現在では壽酒造と清鶴酒造が富田の地酒を守り続けています。また、富田は大阪で初めて地ビールがつくられた場所でもあります。



壽酒造



清蓮寺



本照寺



三輪神社



清鶴酒造



慶瑞寺



普門寺



教行寺

3 鉄道の歴史

(1) JR 摂津富田駅

- 明治 9 年に大阪～京都間が開業
- 大正 13 年に摂津富田駅が開業
- 一日の乗降客数が約 4 万人で JR 西日本の駅の中では 45 位
(43 位 加古川駅 46 位 金沢駅)



(2) 阪急富田駅

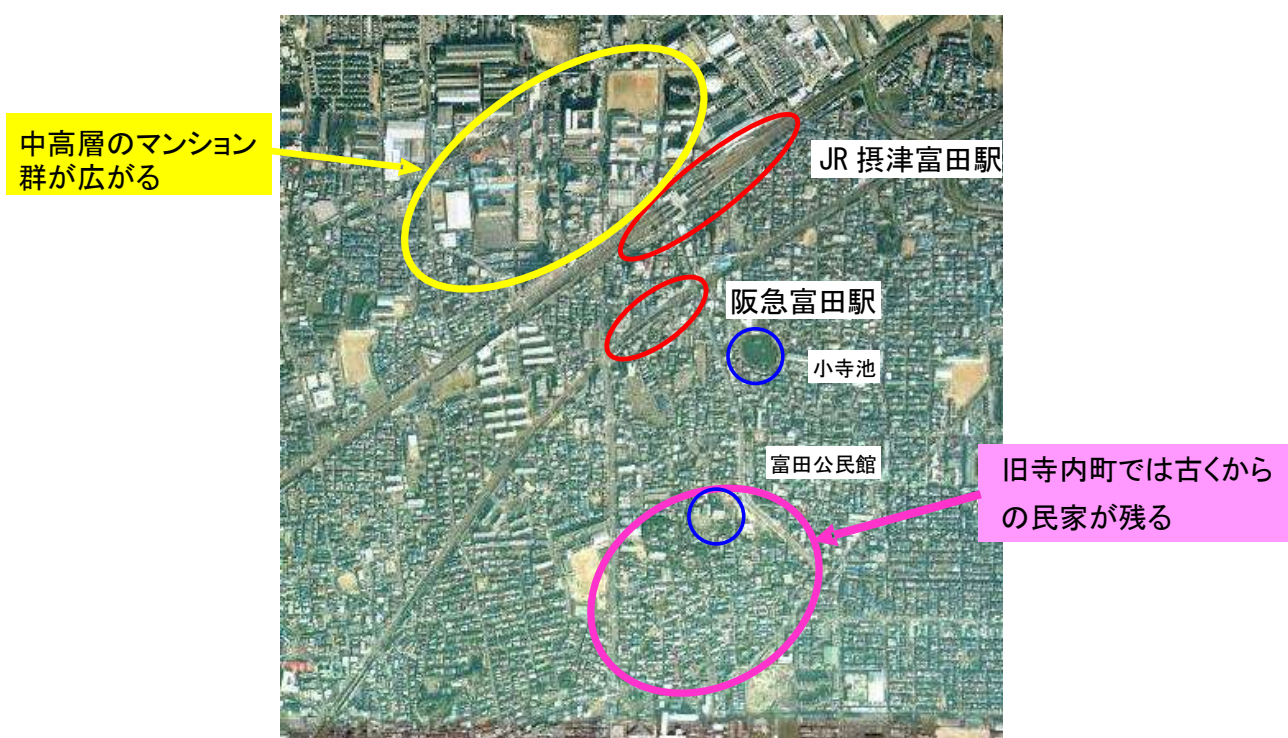
- 新京阪鉄道（現 阪急電鉄）は昭和 3 年に淡路～高槻町間が開業
- 昭和 32 年に、富田町が高槻市と合併したために富田駅に改称
- 昭和 56 年に地下駅舎が完成



4 富田駅周辺の市街地整備状況

JR 摂津富田駅の北側では、工場跡地などにマンション等が建設されています。これらのマンションの建設は平成 14 年から開発されており、平成 16 年～平成 18 年の 3 か年で 280 戸が建設されています。

一方、南側では、桜ヶ丘地区や昭和台地区を中心に良好な環境の住宅地が形成され、さらには、旧寺内町では古くからの民家が多く残っています。



第四章 富田地区の現状

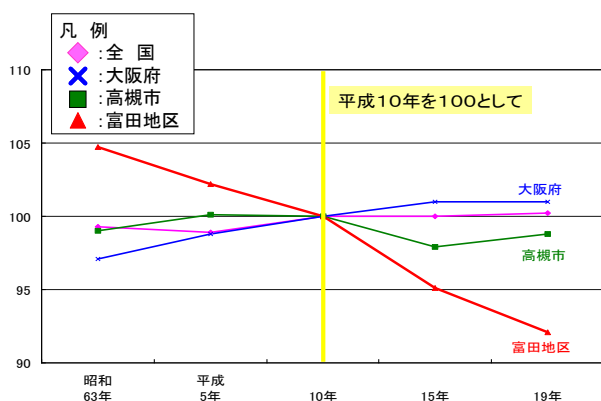
1 人口の動向

人口は、全国・大阪府・高槻市は平成10年と比較してほぼ横ばいですが、富田地区は減少傾向となっています。

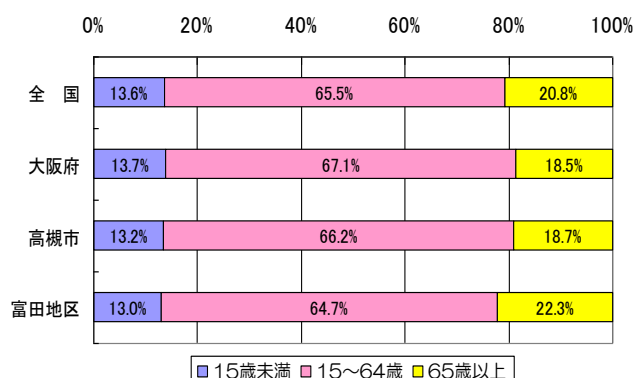
また、富田地区は年齢構成として、65歳以上の割合が22.3%となっています。この割合は、全国、大阪府、高槻市と比較すると、富田地区が最も多くなっています。

今後、高槻市では全国や大阪府よりも人口減少が大きく進展し、平成32年には高齢化率が32.7%となり、府下No. 2になると推計され、富田地区においても今後、高齢化がさらに進むことが予想されます。

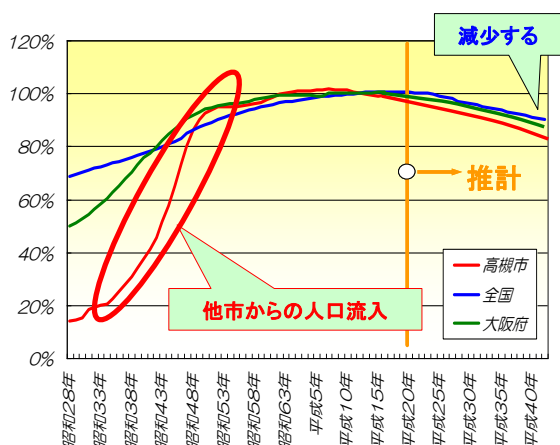
人口3区分割合（平成17年度）



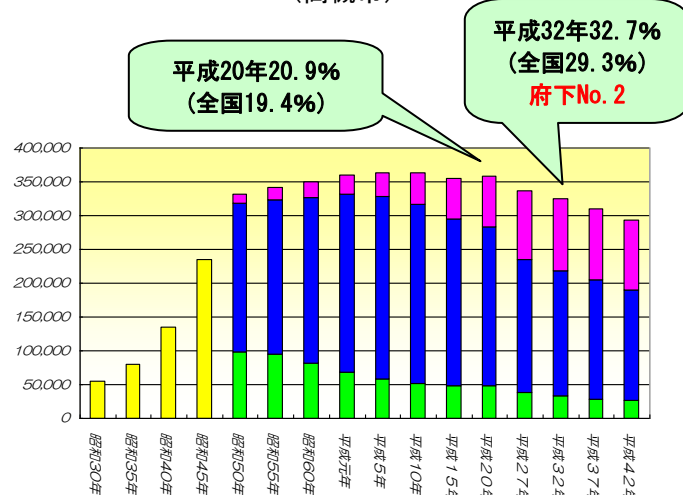
人口の推移



人口の推移と将来推計の比較
（高槻市・大阪府・全国）



年齢3区分人口の推移
（高槻市）



平成20年までは市データ。平成20年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値。

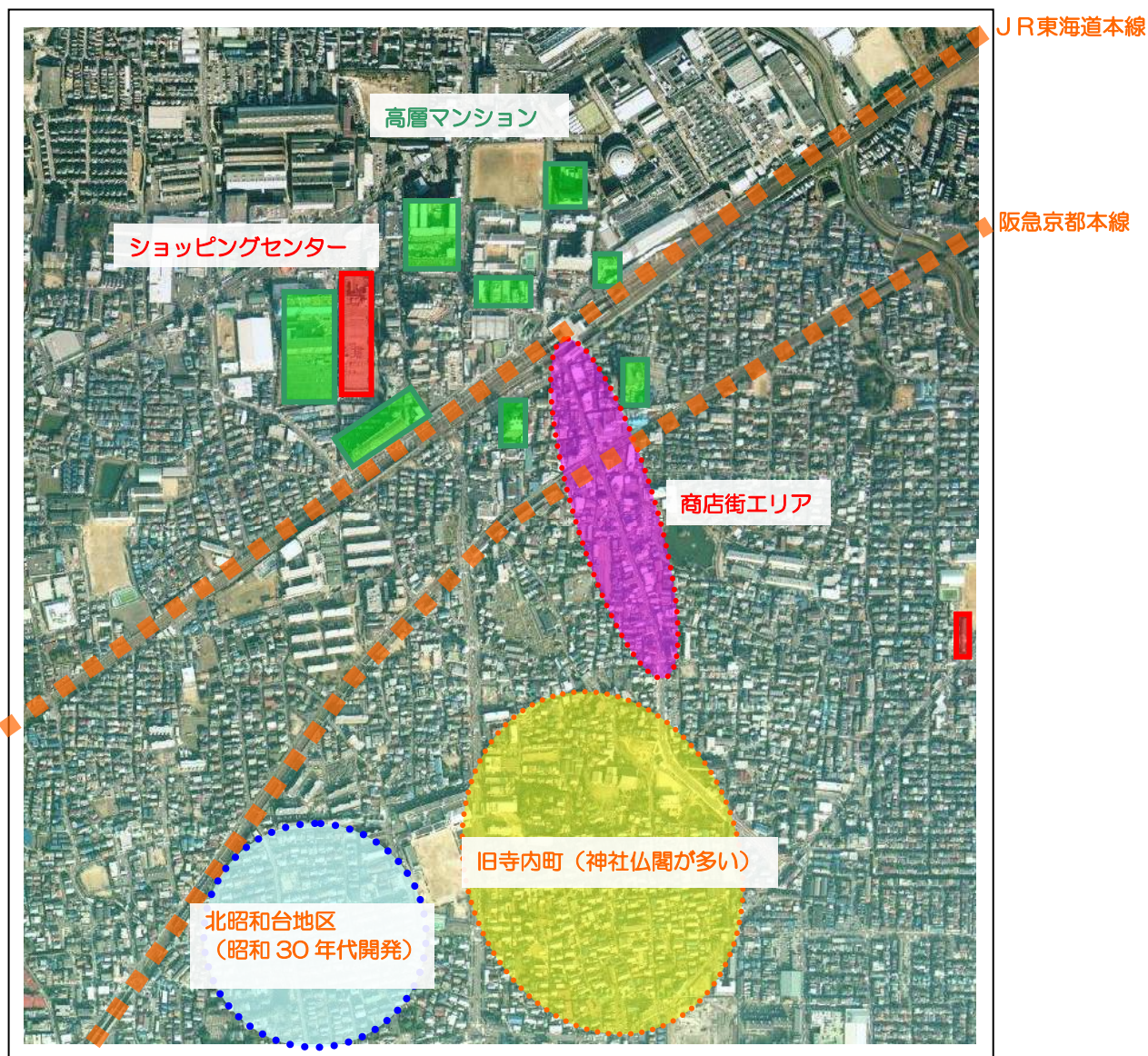
2 土地利用

J R摂津富田駅の北側では、工場の跡地などでマンション等が建設されています。また、大型のショッピングセンターも立地しており、街なみが大きく変わってきています。

J R摂津富田駅と阪急富田駅間については、駅間の近さから、賑わいを創出しており、商店街が南北に形成されています。

阪急富田駅以南では、旧寺内町を中心とした神社仏閣が残る地域があり、その周辺には、昭和30年代に開発されたゆとりある住宅地があります。

これらより、J R摂津富田駅の北側と南側では、まちなみが大きく違ってきています。



3 公共施設

J R 摂津富田駅より、南側には色々な公共施設、公園があります。

ひかり診療所



青少年交流センター



富田ふれあい文化センター



富田公民館



小寺池図書館



小寺池



筒井池



筒井池公園



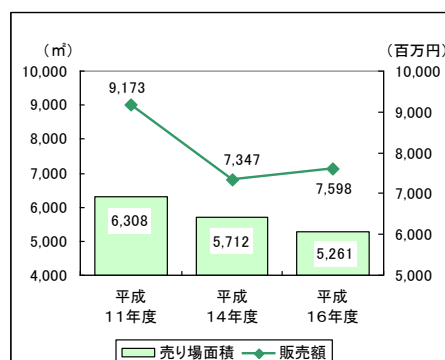
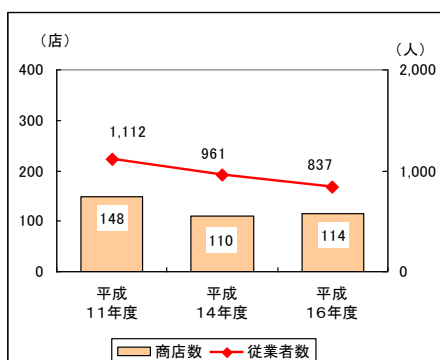
4 商業

富田地区では、商店数・従業者数・売り場面積・販売額ともに減少傾向が見られます。高槻市全体でも富田地区と同様に商店数・従業者数が減少していますが、一方では、売り場面積は増加しており、販売額はほぼ横ばいとなっています。

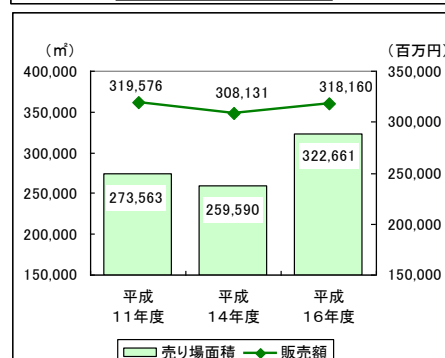
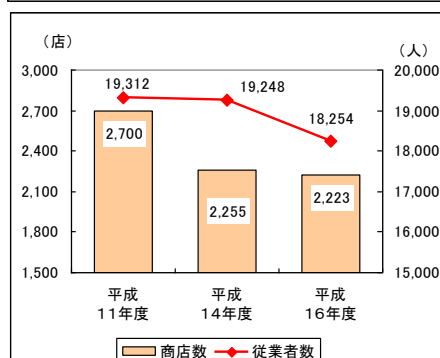
【商店数・従業者数】

【売り場面積・販売額】

(富田地区)



(高槻市全体)

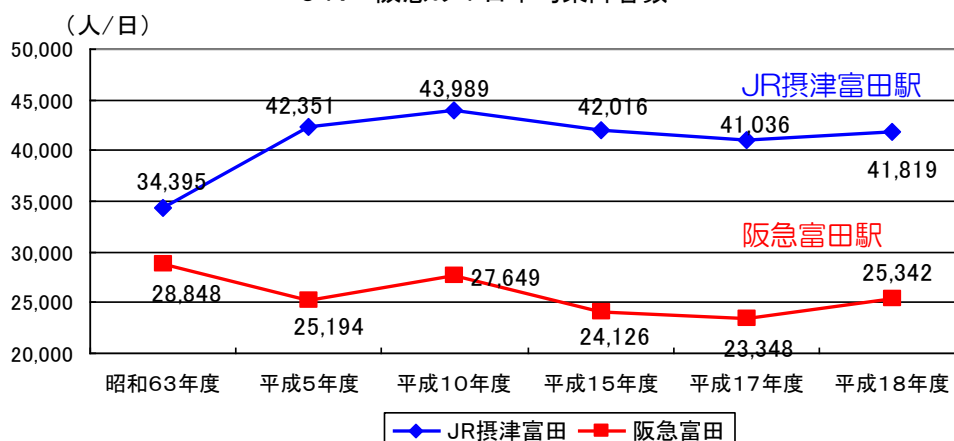


5 鉄道

J R摂津富田駅の利用者数は平成17年度まで減少してきましたが、平成18年度には微増傾向になっています。

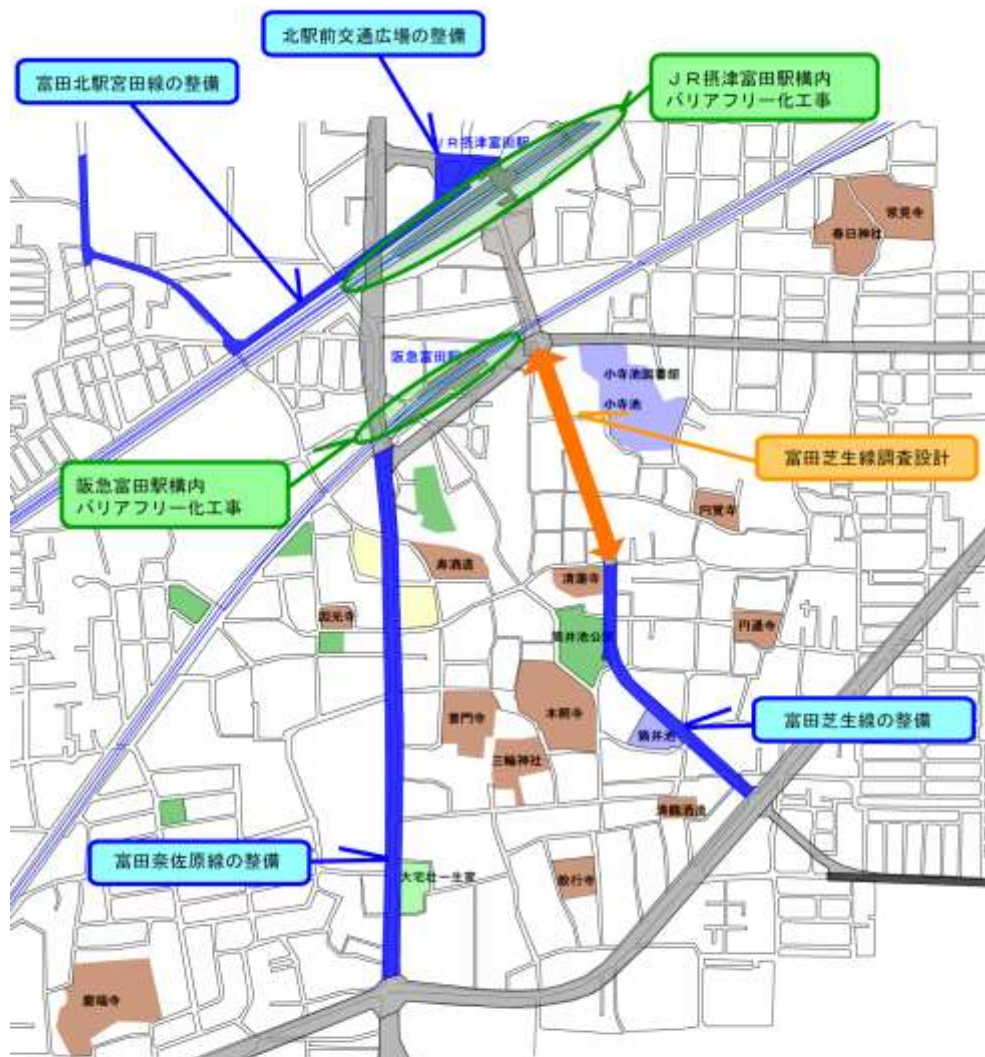
阪急富田駅の利用者数もJ Rと同様で平成18年度には微増傾向になっています。

J R・阪急の1日平均乗降客数



6 道路

富田駅周辺の都市計画道路等の整備状況については下図のとおりです。



(1) 都市計画道路の経緯

- 富田芝生線の整備
(清蓮寺から府道まで、H16.8完了)
H19 調査設計を実施(阪急富田駅以南から清蓮寺)
- 富田奈佐原線の整備
(富田西踏切以南まで、H元年までに完了)
- JR摂津富田駅 北駅前交通広場の整備(H12.2完了)
- 富田北駅宮田線の整備(H12.2完了)

(2) バリアフリー化工事

- JR摂津富田駅
H18から工事着手 (H20.8にホーム内のエレベータは完了)
- 阪急富田駅
H18から工事着手(H20.3に梅田行きホーム、南側施設外のエレベータは完了)

1) 富田奈佐原線と富田西踏切の状況

①富田西踏切による遮断時間、横断交通量等

ア) 遮断時間

- ・ピーク時1時間のうち38分と遮断時間が長い

(平成16年の国の踏切総点検ではピーク時遮断時間40分以上となる踏切を「開かずの踏切」という)

イ) 横断交通量

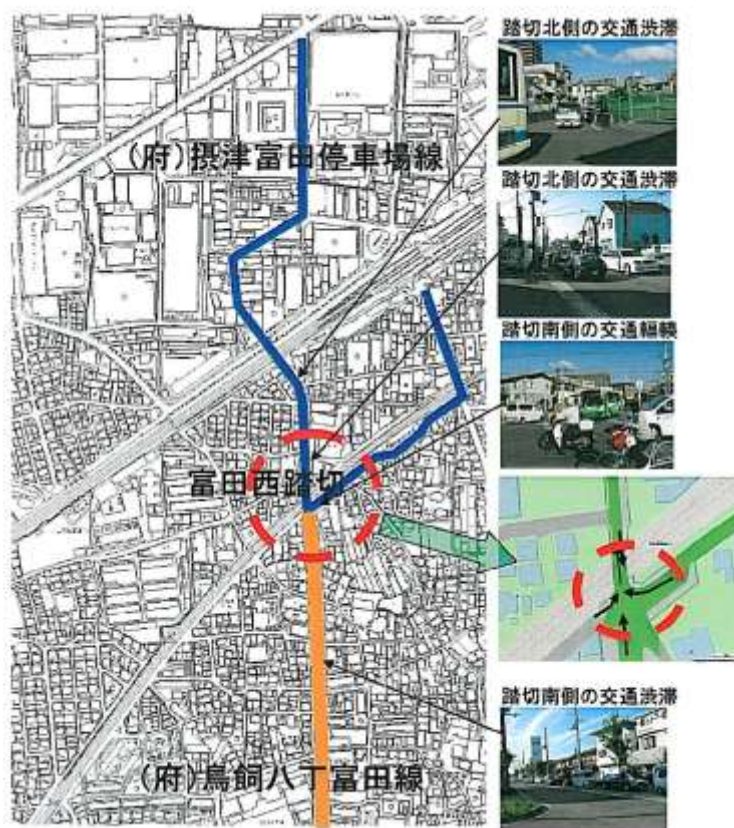
- ・自動車交通が多い、歩行者類(歩行者、自転車、原付二輪車)は少ない
- ・国の基準では「自動車のボトルネック踏切」☆(遮断交通量50,000台時/日)に該当する。
(富田西踏切:55,000台時/日)
- ・近年、自動車交通量はやや減少の傾向にある(富田西踏切:8,123台/12時間)

ウ) 交通渋滞

- ・交通渋滞が多発、最大滞留長は踏切南側で420m、北側で270m
- ・近年、交通渋滞はやや緩和の傾向にある

エ) 交通輻輳

- ・踏切南側では南北交通の他、東西の道路からの車の流出入で交通が輻輳する



☆ボトルネック踏切は、ピーク1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切、または、踏切交通遮断量(自動車(二輪のものを除く)1日当たりの交通量×1日当たりの踏切遮断時間)が5万台時/日以上となる踏切であり、踏切交通に大きな影響を与えます。

～国土交通省道路局 HP 踏切の現状と対策より抜粋～

2) 富田芝生線と富田東踏切の状況

①富田東踏切による遮断時間、横断交通量等

ア) 遮断時間

- ・ピーク時 1 時間のうち 32 分と遮断時間が長い

イ) 横断交通量

- ・歩行者類（歩行者、自転車、原付二輪車）の交通量が多く、自動車類（乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車）は少ない

（歩行者類：12 時間で約 11,000 人、自動車類：12 時間で約 1,800 台）

- ・国の基準では「歩行者等のボトルネック踏切」（遮断交通量：歩行者類＋自動車類が 50,000 台時／日以上、歩行者類が 20,000 人時／日以上）に該当（歩行者類 71,000 人時／日）

ウ) 交通輻輳

- ・歩行者、自転車、自動車が踏切とその前後で交通輻輳

②踏切前後の道路と交通の状況

富田東踏切の前後の道路は JR 摂津富田駅、阪急富田駅へのアクセス道路となっている

ア) 北側の道路：府道摂津富田停車場線

- ・幅員 9 m 程度で、歩車道分離されていない
- ・沿道は商店街が形成

イ) 南側の道路：市道富田南駅前線

- ・踏切に近い所は幅員 9m 程度で、歩車道分離されていない
- ・沿道は商店街が形成
- ・清蓮寺以南は（都）富田芝生線として幅員 18m で整備されている

③近接する踏切

- ・桜ヶ丘踏切はピーク時 30 分程度の遮断時間



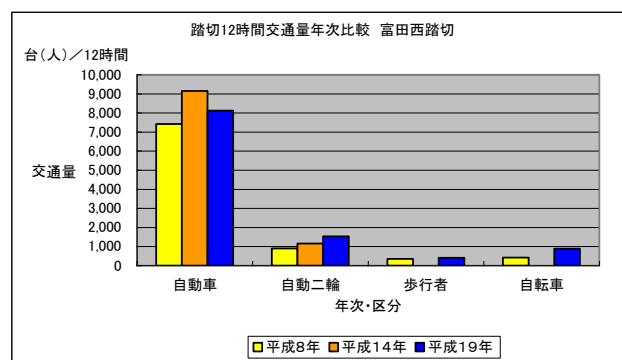
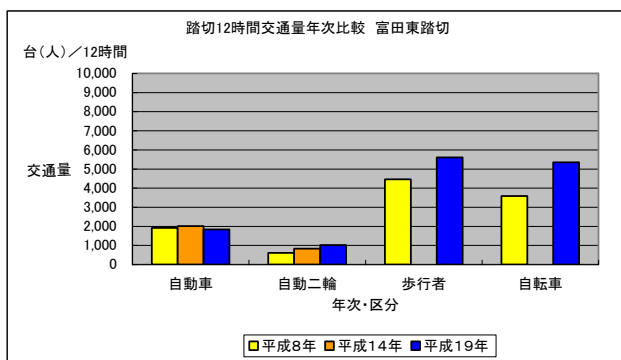
3) 富田東踏切・富田西踏切の12時間交通量の経年変化

①富田東踏切

- ・自動車交通量はほぼ横ばい
- ・歩行者＋自転車交通量は平成8年から平成19年にかけて3割強増加

②富田西踏切

- ・自動車交通量は平成14年をピークに現在は減少傾向
- ・歩行者＋自転車交通量は微増



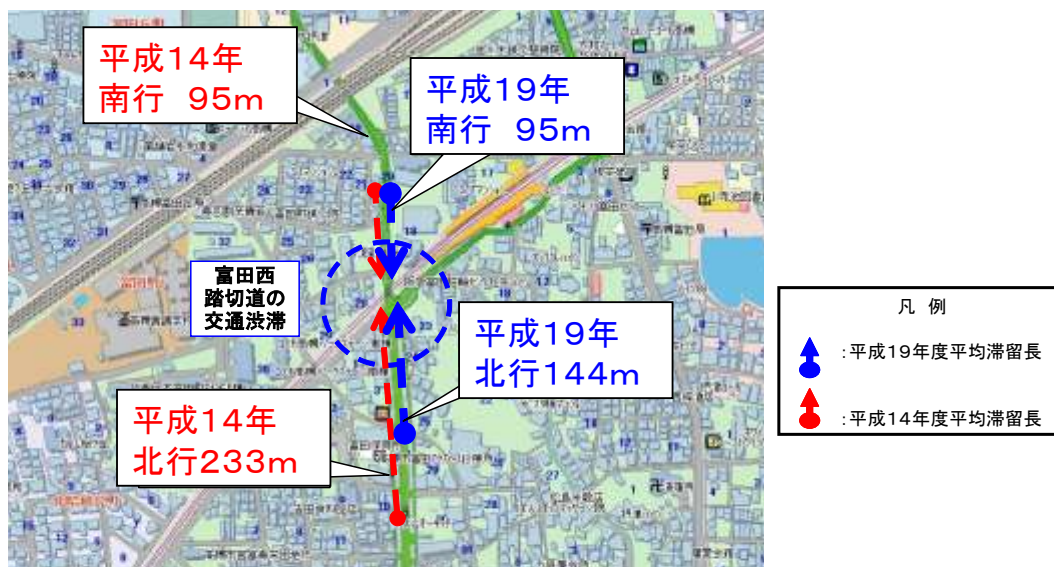
4) 滞留長の経年変化（平成19年と14年調査の比較）

①南行き滞留長

- ・平成14年と平成19年は横ばい

②北行き滞留長

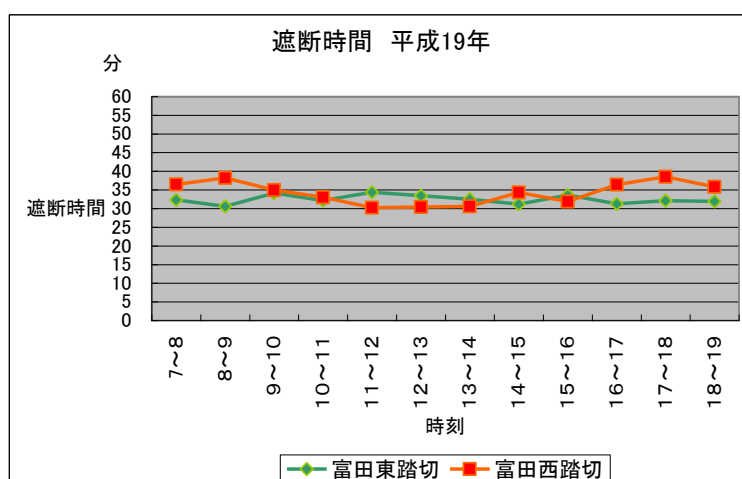
- ・平成14年と平成19年を比較すると改善傾向



5) 踏切遮断時間

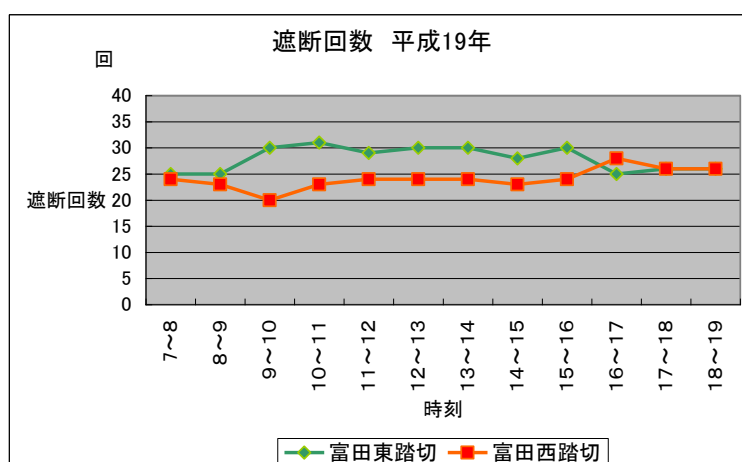
①遮断時間

- ・ 富田東踏切の各 1 時間の遮断時間は 30～34 分の間で推移し、12 時間の遮断時間累計は 6 時間 30 分である。
- ・ 富田西踏切の各 1 時間の遮断時間は 30～39 分の間で推移し、12 時間の遮断時間累計は 6 時間 51 分であり、富田東踏切より遮断時間が長い。
- ・ 19 年の調査では、富田東踏切、富田西踏切ともに、遮断時間だけで見ると国の基準の「開かずの踏切」(ピーク時 1 時間の遮断時間が 40 分以上)とはなっていない。



②遮断回数

- ・ 富田東踏切の各 1 時間の遮断回数は 25～31 回で、12 時間の累計は 335 回となる。
- ・ 富田西踏切の各 1 時間の遮断回数は 20～28 回で、12 時間の累計は 289 回となる。
- ・ 富田西踏切より富田東踏切の方が、遮断回数が多く、短時間で遮断機の開閉をしている。
- ・ 富田東踏切の平均遮断時間は 70 秒/回、踏切の開いている時間は 59 秒/回であるのに対し、富田西踏切の平均遮断時間は 85 秒/回、踏切の開いている時間は 64 秒/回である。



③遮断交通量

- ・ 1日あたりの踏切遮断時間に、踏切を横断する一日交通量を掛けた値が、遮断交通量である。
- ・ 富田東踏切は、12時間交通量の遮断交通量においても、国の基準の「歩行者等のボトルネック踏切」に該当する。

※歩行者等のボトルネック踏切

1日あたりの踏切自動車遮断交通量と踏切歩行者等交通遮断量の和が50,000以上かつ、
1日あたり踏切歩行者等遮断交通量が20,000以上になる踏切

自動車の12時間遮断交通量 $6.5 \times 1,833 = 11,915$

歩行者等の12時間遮断交通量 $6.5 \times 10,939 = 71,104 > 20,000$

自動車と歩行者等の遮断交通量 $11,915 + 71,104 = 83,019 > 50,000$

- ・ 富田西踏切は、12時間交通量の遮断交通量においても国の基準の「(自動車の) ボトルネック踏切」に該当する。

※(自動車の) ボトルネック踏切

1日あたりの踏切自動車遮断交通量が50,000以上になる踏切

自動車の12時間遮断交通量 $6.85 \times 8,123 = 55,643 > 50,000$

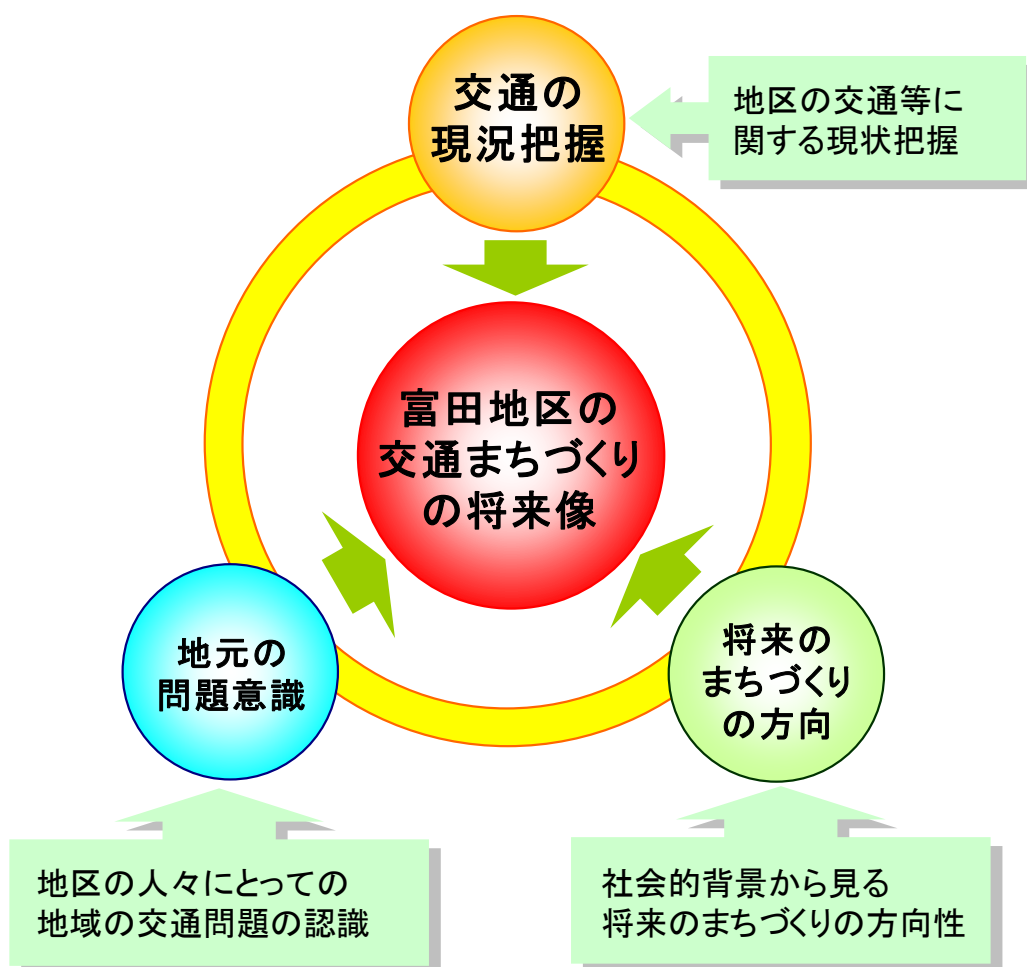
第五章 富田地区交通まちづくり勉強会の取組

1 富田地区交通まちづくり勉強会の目的

富田地区（ＪＲ以南）の交通問題に対して、地域の将来像を踏まえつつ、交通とまちづくりの両面から検討を進めるため、平成１９年度から地元とともに勉強会を行い、地元の方々が日々感じている地区の課題や地区に対する考えを共有するために開催しました。

2 富田地区交通まちづくりを考える視点について

交通まちづくりの視点は、地区の交通等に関する状況把握を踏まえ、地区の人々にとっての交通問題、社会的背景からみた地区の問題をあわせて、まちづくりの将来像を考えていきます。



3 富田地区交通まちづくり勉強会の参加メンバー

勉強会の参加メンバーは、地元の自治会、商業協同組合、有識者より構成する 20 名です。なお、平成 19 年度は神戸国際大学土井勉教授、平成 20 年度は社団法人システム科学研究所顧問蟲明眞一郎氏にアドバイザーとしてご出席をいただきました。

所 属
富田自治会連合
大畑自治会
富田町第 1 5 区自治会
富田第八区自治会
富田町第七区自治会
富田町第 1 1 区自治会
摂津住宅自治会
富田商業協同組合
けさたと会
有識者（アドバイザー）

4 富田地区交通まちづくり勉強会の開催経過

年 月 日	議題内容	参加者数	備 考
【平成 19 年度】			
平成 20 年 1 月 30 日（第 1 回）	勉強会の枠組みについて	13 名	
平成 20 年 2 月 25 日（第 2 回）	現地視察	11 名	
平成 20 年 3 月 17 日（第 3 回）	交通問題の共通認識	8 名	
【平成 20 年度】			
平成 20 年 11 月 20 日（第 1 回）	富田地区の現状把握	18 名	
平成 20 年 12 月 18 日（第 2 回）	課題整理	16 名	
平成 21 年 1 月 22 日（第 3 回）	基本構想を考えよう	16 名	
平成 21 年 2 月 19 日（第 4 回）	基本構想をまとめよう	17 名	

5 平成19年度富田地区交通まちづくり勉強会の内容

(1) 第一回富田地区交通まちづくり勉強会（意見交換会）

■ 第1回勉強会 ～活発に意見交換会を行いました～

開会挨拶、勉強会の趣旨説明などの後、出席者が2班に分かれてワークショップを行いました。参加者が日常感じている交通に関する問題等について、活発に意見を交換しました。

（参加者：13名）

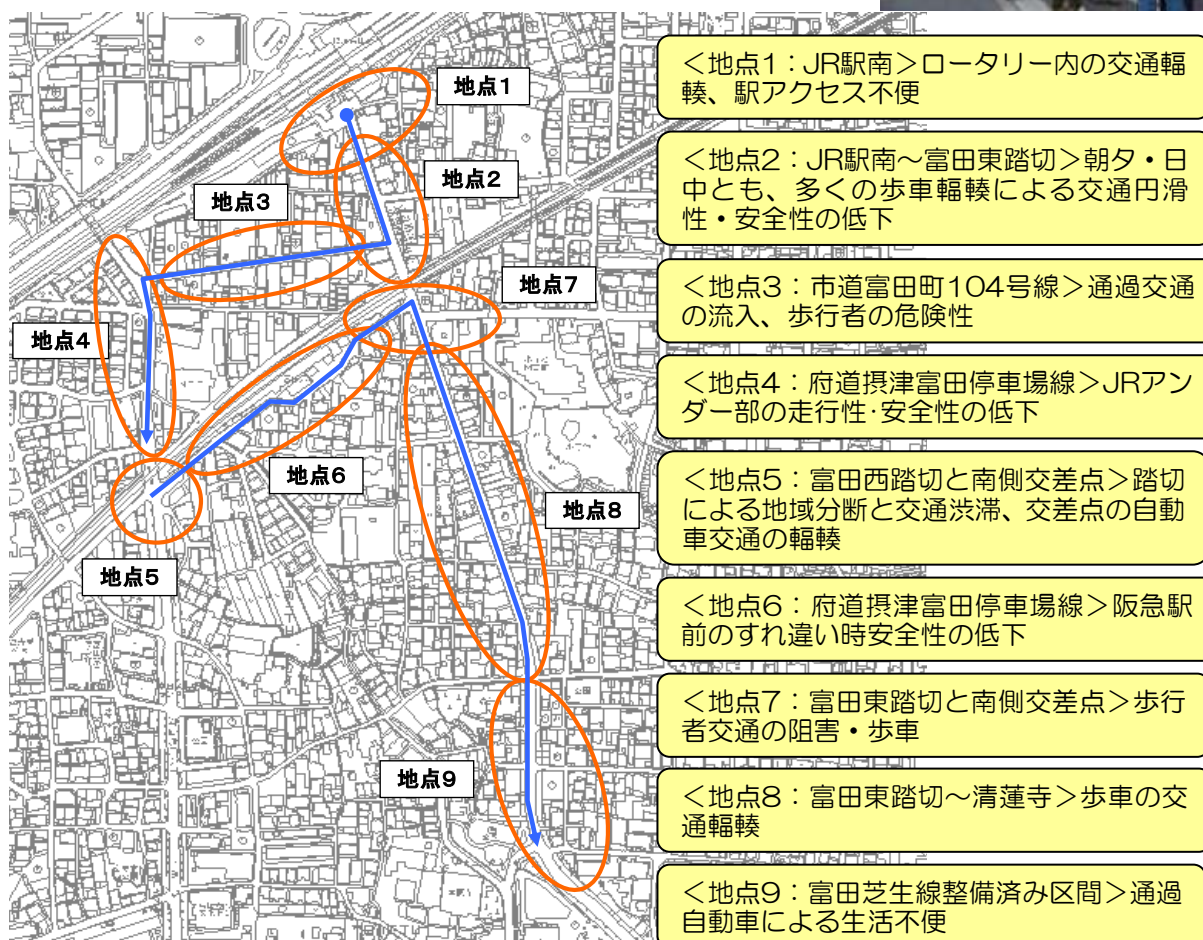


(2) 第二回富田地区交通まちづくり勉強会（現地視察）

■ 第2回勉強会 ～見慣れたまちの交通問題点を現地で再確認～

朝夕の2回に分けて、それぞれ富田地区の現場を歩き、交通とまちづくりの現状をつぶさに観察してきました。富田公民館において、現地調査を基に参加者の意見を発表しました。

（参加者 11名）



(3) 第三回富田地区交通まちづくり勉強会（地域の課題の共通認識化）

■ 第3回勉強会 ～特に重要な交通問題を全員で共通確認～

2 班に分かれて、現地調査による問題点を確認しながら、富田地区の交通まちづくりに関する課題について意見交換を行い、各班の代表がそれぞれまとめを発表しました。最後に土井先生の講評を頂きました。

(参加者 8 名)



富田地区は以下のような交通問題を抱えています。

<JRアンダー部分の安全性>

□道路幅員が狭く、見通しが悪いために、自動車の走行性や歩行者・自動車等の安全性が低下しています。

<東西方向の道路交通の輻輳>

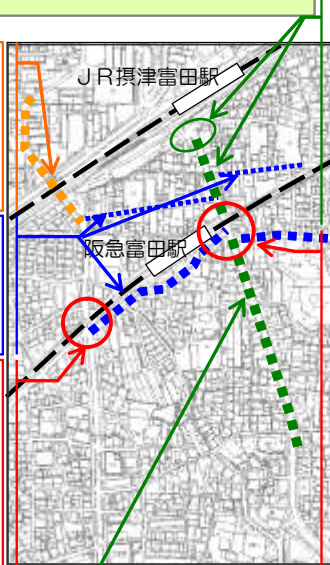
□幅員の狭い道路に自動車が進入し、買い物等の歩行者の安全性が低下しています。

<富田西踏切による交通障害>

□幹線道路の交通が分断され、自動車の渋滞を引き起こしています。
□踏切南側の交差点での南北及び東西方向の交通が交錯し、走行性と安全性が低下しております。
※ピーク時踏切遮断時間：約 40 分、最大渋滞長：南側に約 400m

<駅への交通が不便>

□駅前までの道路幅員や駅前空間が不十分で、バスが駅に直結しておらず、遠方から来られる方等の利便性が低下しています。



<阪急～JR間の交通の輻輳>

□朝夕ピーク時に通勤・送迎が多く歩行者・自転車・自動車で交通混雑しています。
□昼間、買い物客等の駐輪により歩行者が車道へのはみ出し、歩行の安全性を妨げています。

<富田東踏切による交通障害>

□JR 駅への交通が分断され、歩行者の利便性が低下しています。
□踏切前後で歩行者・自転車・自動車が滞留・混雑し安全性が低下しています。
□踏切南側の交差点が変則で南北及び東西交通が交錯し、安全性が低下しています。
※ピーク時踏切遮断時間：40 分弱、
12 時間の歩行者交通量：約 11,000 人



富田西踏切の車の交通混雑



富田東踏切の混雑状況



東西方向の細街路への車侵入



JR～阪急間の歩行者・自転車の輻輳



路上駐車による歩行者のはみ出し

富田地区交通まちづくりの課題

1、交通問題の改善

歩行者の安全性や駅前、踏み切り付近の交通の改善、東西方向の円滑な交通処理など

2、個性を活かしたまちづくり

歴史や酒・水・神社仏閣の活用や景観に配慮したまちづくりなど

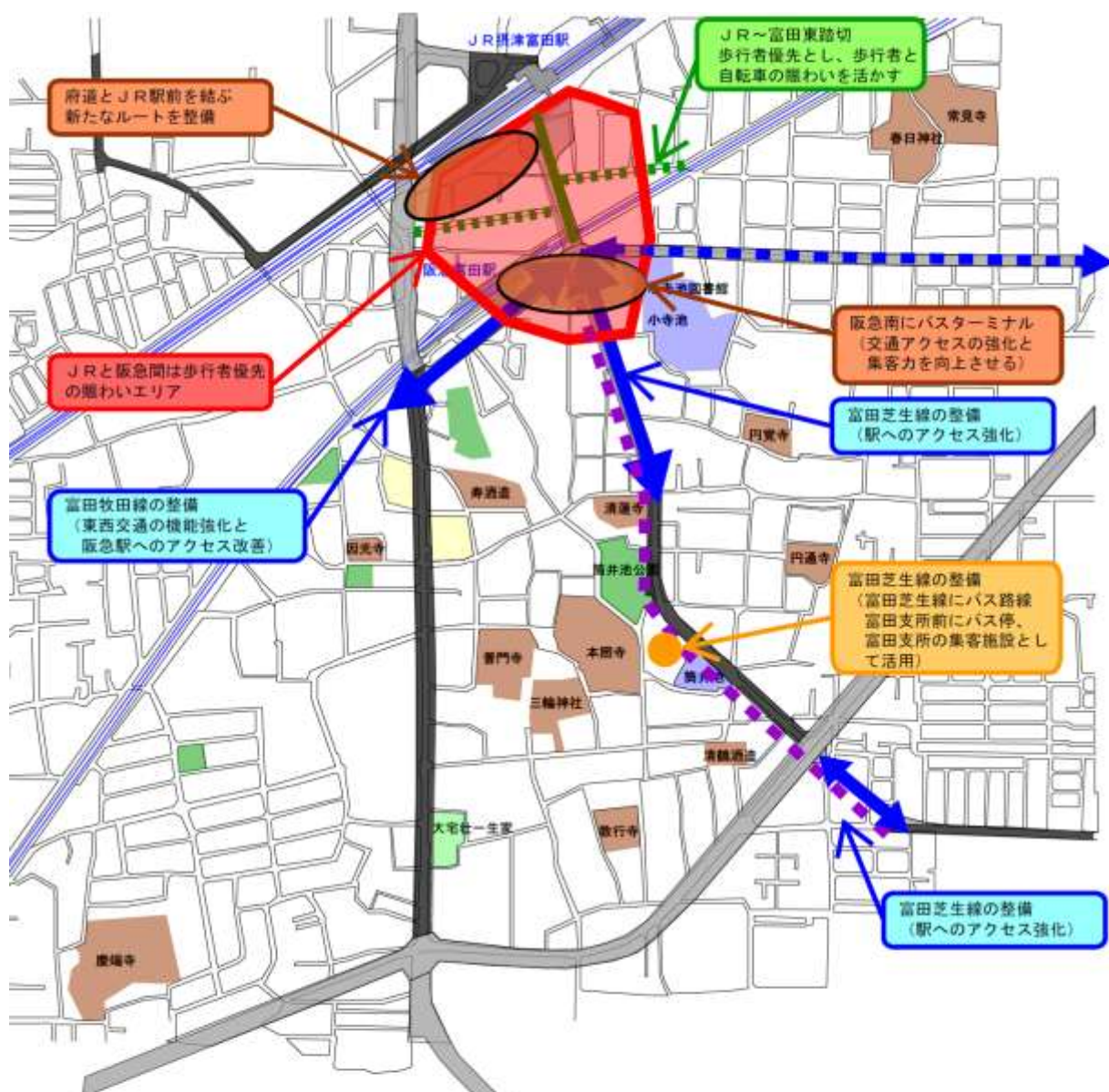
3、賑わいの創出

商業施設等の魅力向上や充実、来街者や居住人口の増加など

(4) 平成19年度富田地区交通まちづくり勉強会のまとめ

平成19年度富田地区交通まちづくり勉強会では、意見交換や現地視察を行い、今後重点的に考慮する必要がある交通まちづくりの課題を「交通問題の改善」「賑わいの創出」「個性を活かしたまちづくり」の3つにとりまとめました。

「交通問題の改善」では、富田芝生線、富田牧田線の整備やバスターミナル、バス路線の整備などの必要性が認識され、「賑わいの創出」では、下図の赤枠で囲んであるJRと阪急間のエリアについて“賑わいエリア”として歩行者優先のエリア形成をしていくことが必要であることが認識されました。また、「個性を活かしたまちづくり」では歴史や酒・水・神社仏閣等を活用した景観に配慮したまちづくりの必要性が認識され、次年度以降に具体的な整備の方向性について検討することとなりました。



平成19年度 富田地区交通まちづくり勉強会のまとめ

6 平成20年度交通まちづくり勉強会の内容

(1) 第一回富田地区交通まちづくり勉強会（意見交換会）

■ 第一回勉強会 ～平成19年度のおさらいと平成20年度の勉強会内容～

参加者の自己紹介、アドバイザー 轟明先生の紹介の後、富田の現状、平成19年度の交通まちづくり勉強会のおさらいと、今年度の勉強会の趣旨説明を行いました。

その後、皆さんと、普段感じていることに関して意見交換を行いました。（参加者：18名）



(2) 第二回富田地区交通まちづくり勉強会（意見交換会）

■ 第二回勉強会 ～富田地区の良いところ、気になるところ～

第二回富田地区交通まちづくり勉強会では、2班にわかれ“富田地区の良いところ、気になるところ”について議論していただきました。（参加者：16名）



1) 良いところ

- 阪急とJRの駅が近く便利。
- 支所や病院が揃っており、静かな住宅地となっている。
- 駅を離れると酒造り、地ビールなどの酒造り場、神社仏閣が沢山あるなど歴史的な町並みが残っている。

2) 気になるところ

- 朝夕の通行が安全でない、ベビーカーで通行できないなど、JRガード下の問題がある。
- 高齢化が進行していくなかで高齢者が安心して安全に歩けない状況がある。
- 若者、子どもが少なくなっている一方で、ワンルームマンションが増え、地域のつながりがなくなっている。
- 歴史文化がありながら、道しるべのような看板が少ない。（一部整備されているところはある）
- 不法駐輪が多い。

3) 改善に向けての提案

- JRと阪急の間について、車を通行止めにして、歩行者天国として活用する。
- 筒井池公園、小寺池を親水公園として整備する。
- 車道と歩道と植樹帯を考え、道路の整備を推進する。
- 一方通行化や大型車両の通行禁止対策などによって駅前の歩行者の安全性を確保する。
- 南北交通の強化として茨木市からの南北道路を整備する。
- 富田芝生線は駅側に加え、もう少し南側の整備の早期実現化を図る。また、小型バスの運行を実施する。
- 街並みの景観に配慮した道づくり、神社仏閣間を散歩できるような道づくり、まちづくりを進める。

■ 第二回勉強会 ～ワークショップのまとめ～

A 班

交通条件の良さ

- 富田地域は大阪・京都の中間点という交通の要所にある。
- JRと阪急の駅が最も接近しており、交通の便にめぐまれている。
- 摂津住宅自治会は阪急富田駅の南側に位置し、駅から至近距離にある。
- JR・阪急が近いため便利である。

閑静な住宅地

- 富田3丁目はJR、阪急駅が近くで静かな住宅地である。
- 摂津住宅自治会の地域は閑静で比較の日当たりも良く住環境に恵まれている。
- 低層住宅地で圧迫感がなく、住み良いまち。
- 各家の生垣、庭の手入れも良く住み良いまち。

ワンルームマンションの懸念

- ワンルームマンションの住人は自治会に入らず問題。
- 管理人不在のワンルームマンションはいらない。
- 駐車場、空き屋があり、土地利用が心配。
- ワンルームマンション住人の転出時に家電製品を捨てていく。
- ワンルームマンションの前には不法駐輪、バイクが多い。
- まちづくりに重大な悪影響を及ぼしている。

空き地・空き家の増大

子ども達に安全なまち

- 子ども達への愛情をもった目が届いている。府警のアンマチメールで子どもの不安がない。

日常的な公共施設

- 富田町3丁目には公的機関（支所・図書館・保健センター等）が近くにあり便利。
- 富田のまちの中心部に大きな公園があり、憩いの場となっている。

商店街の活力の低下

- 文具店がない。
- 商店街として全ての生活用品がそろわなくなってきている。
- 商店の跡継ぎがいない。
- 商店街の間に一般住宅があり、商店街っぽくない。

JR北と比べた活力の停滞

歴史文化のまち

- 普門寺の石庭（連雲石）がすばらしい。
- 普門寺には遠山麦浪、石井露月の句碑も立つ。
- 神社・寺が多い。
- 歴史のある古い町並みが良い。

地域資源の未活用

- 歴史的な場所の説明板が少ない。
- 公園が十分に活かされていない。

駐車・駐輪のコントロール不足

- JR・阪急間の商店街の店の前に置き自転車が多く、通行の邪魔になる。
- 駅の周りの駐輪が悪い
- 歩行者道路専用であり、その間に自転車預かり所があるが、単車が走りあふない。

まちの美化・治安

- 野良猫が多い。
- 街の明るさが足りない。

- ★普門寺の石庭をもっと気軽に拝観できるようにすればどうか。
- ★小寺池図書館の南側の池の周りをもっと整備し、アクセスも良くして観光資源として活用。
- ★散策できる道の充実が必要。

安全に歩くことができない

- 駅前通り（南北の通り）が車道と歩道の区別がなく、危険である。
- コノミヤへ横断する人が多く、車の行き来も多いので危険。
- 阪急南側道路は狭く、くねくねしていて歩道も一部しかなく、安全に歩くことができない。
- 主要道路に歩道が整備されていない。
- 歩道の良い場所と悪い場所の差が大きすぎる。
- 阪急富田西踏切の交通渋滞が年々深刻となっている。
- 阪急富田西踏切から阪急富田へ向かう道路の交通量が多い上に一方通行でないで歩行者、とりわけ高齢者にとって大変危険である。

土地利用

- 摂津住宅自治会の北側に近隣商業地域が設定されており、規制がゆるい。

規制が必要か？

若者の減少

- 富田地区から若者がどんどん減ってきている。地域力が衰えてきている。
- 富田地区は少子高齢化が進んでいるが、摂津住宅は富田地区の中でも更に進んでいる地区。

★高齢化と若者が減るといふ現象にどのように具体的に 대응するか

- ★歩道の設置、一方通行、大型車両の通行禁止等対策が必要。

- 良いところ
- 気になるところ
- 提案事項

B 班

便利なまち

- JR・阪急の駅が京都線で最も近く便利な地域である。

便利なゆえに渋滞・危険

- 踏切とガードを渡るのが大変で、特に阪急の踏切を渡るのに時間を要する。
- JRガードは狭く、人と車が混在。
- 人、車、自転車が混在で危険。
- 特に駅前、商店街付近は人、自転車、自動車が混在しており危険。

道路の問題

- 狭い道路。左、右、人が混雑している。

車を通すだけの道路ではダメ

- ★JR～阪急を歩行者天国に。
- ★今まで進めようとしてきた計画と現状のアンマッチをどのように対応すべきか。
- ★開発されなかったところを活用。

- ★富田芝生線の早期拡幅整備。
- ★富田芝生線の小型バスの通行。

みんなの合意が大切

歴史・文化・自然豊か

- 富田にこれほど多くの社寺がある理由は、歴史的、文化的な地域であったから。
- 史跡、名所が多い。

ネットワークの問題

- 遊歩道が少ない。

- ★歴史・文化・お寺を保全・継承。
- ★酒蔵、お寺をまちづくりの核に。

高齢者の居場

- 高齢者がゆっくり憩える場所が少ない。

公園

- ★筒井池を親水公園に。
- ★小寺池を親水公園に。

公的機関

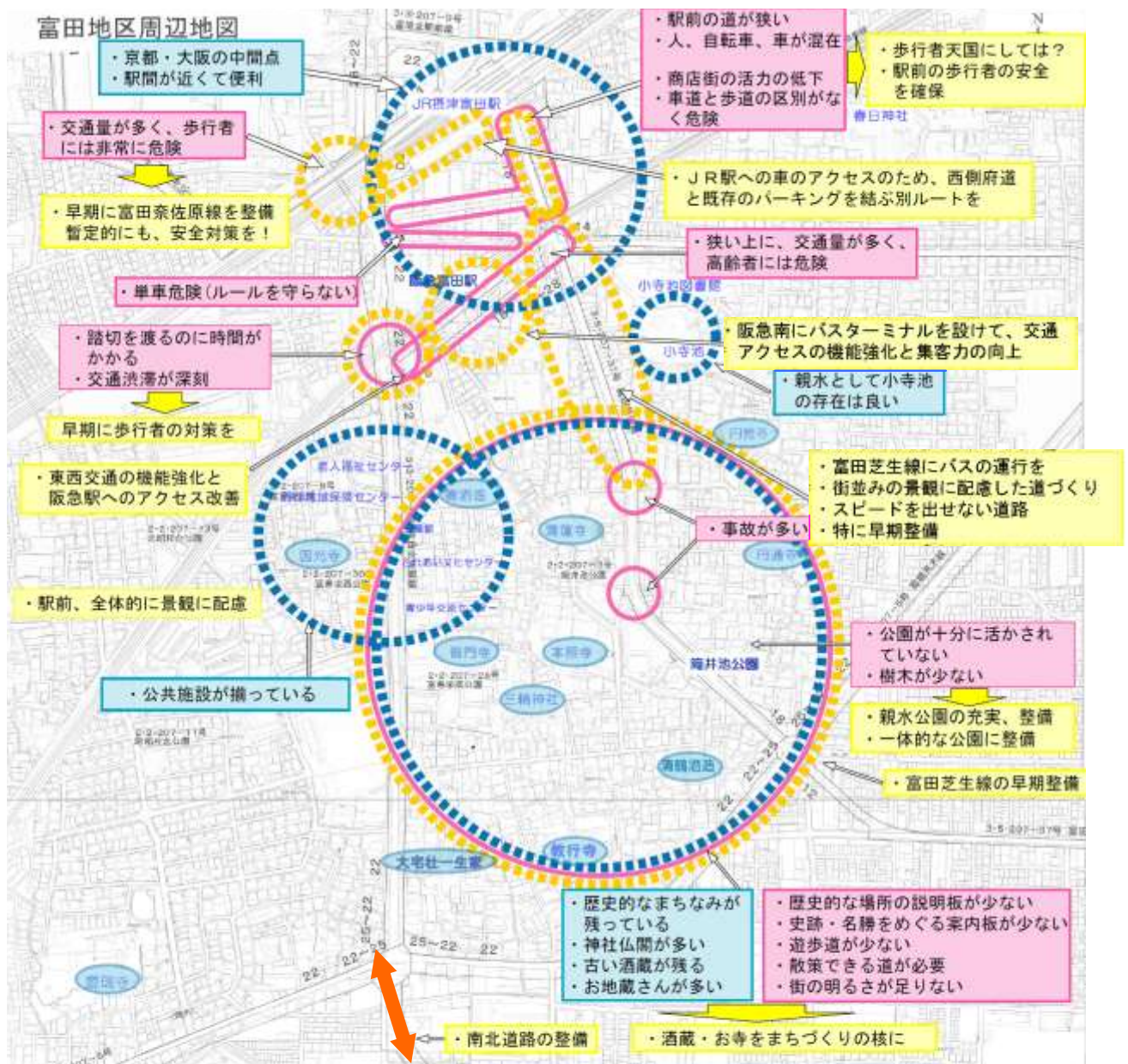
- 支所、図書館、保健センター等が近くて便利。

景観

- 風景にそぐわない建物、空地の問題
- 新しく建つ物（駐車場・マンション等）が周りの風景にそぐわないが、それが認められている。

歩行者ネットワーク。

■ 富田地区交通まちづくり勉強会 ～ 課題整理図 ～



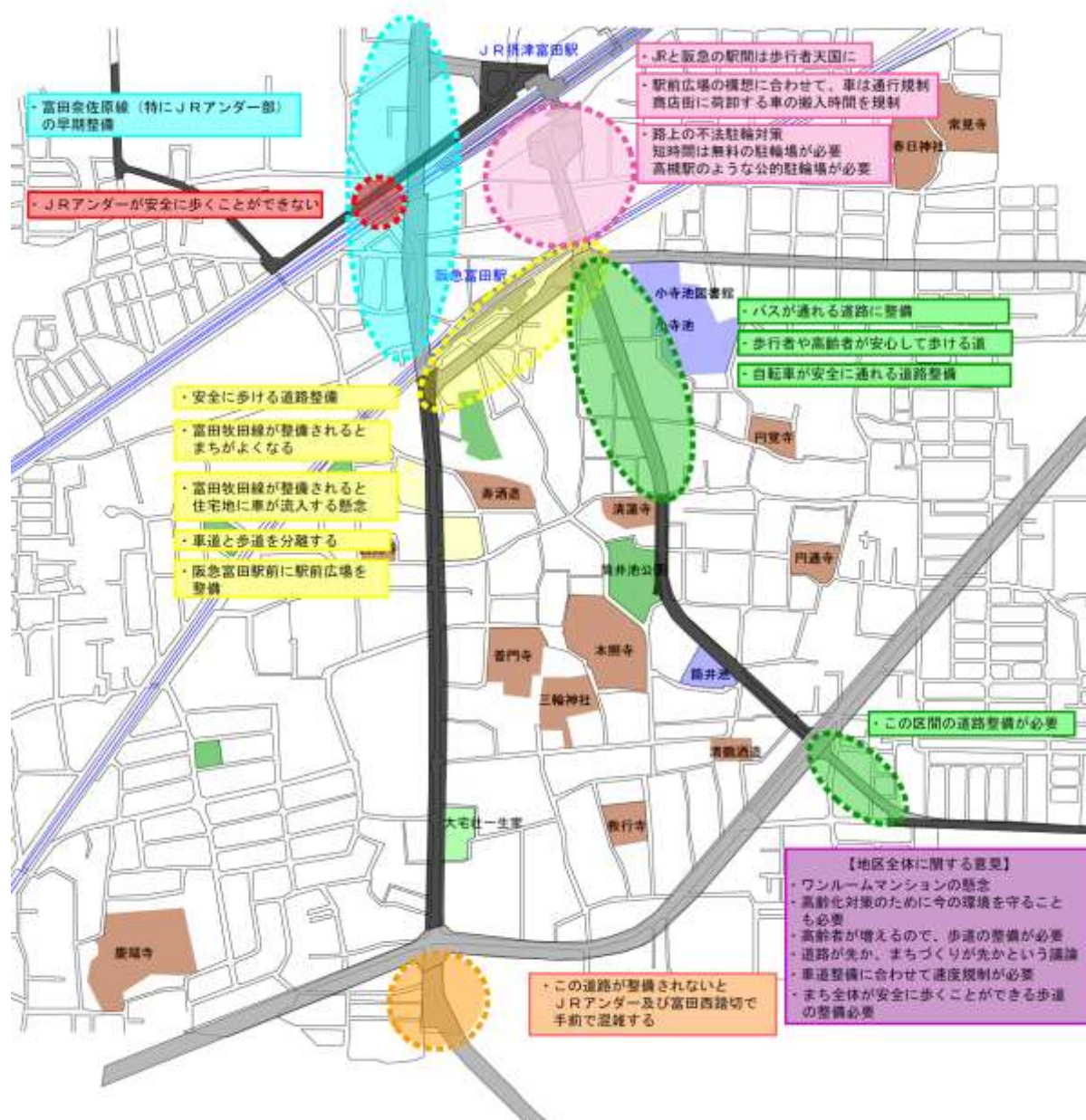
- : 良いところ
- : きになるところ
- : 提案事項

(3) 第三回富田地区交通まちづくり勉強会（意見交換会）

■ 第三回勉強会 ～基本構想を考えよう～

第三回富田地区交通まちづくり勉強会では、“富田地区の良いところ、気になるところ”を踏まえ、今後の富田地区のまちづくりをどのようにしていくべきかについて議論していただきました。

その結果、ＪＲと阪急の駅の間、富田奈佐原線、富田牧田線、富田芝生線及び地区全体のそれぞれについての整備の方向性や富田地区全体のまちづくりの方向性について、以下のような意見が出ました。（参加者１６名）



(4) 第四回富田地区交通まちづくり勉強会（意見交換会）

■ 第四回勉強会 ～基本構想をまとめよう～

第四回富田地区交通まちづくり勉強会での“基本構想をまとめよう”で出た意見については以下のとおりです。

総意となったのは、富田奈佐原線の早期整備、特にＪＲのガード下の整備については富田奈佐原線が整備されるまでの間の歩行者の安全対策、ＪＲ南側の駅前広場（つどいの広場）の整備、ＪＲ摂津富田駅と阪急富田駅間の歩行者を優先とした整備です。

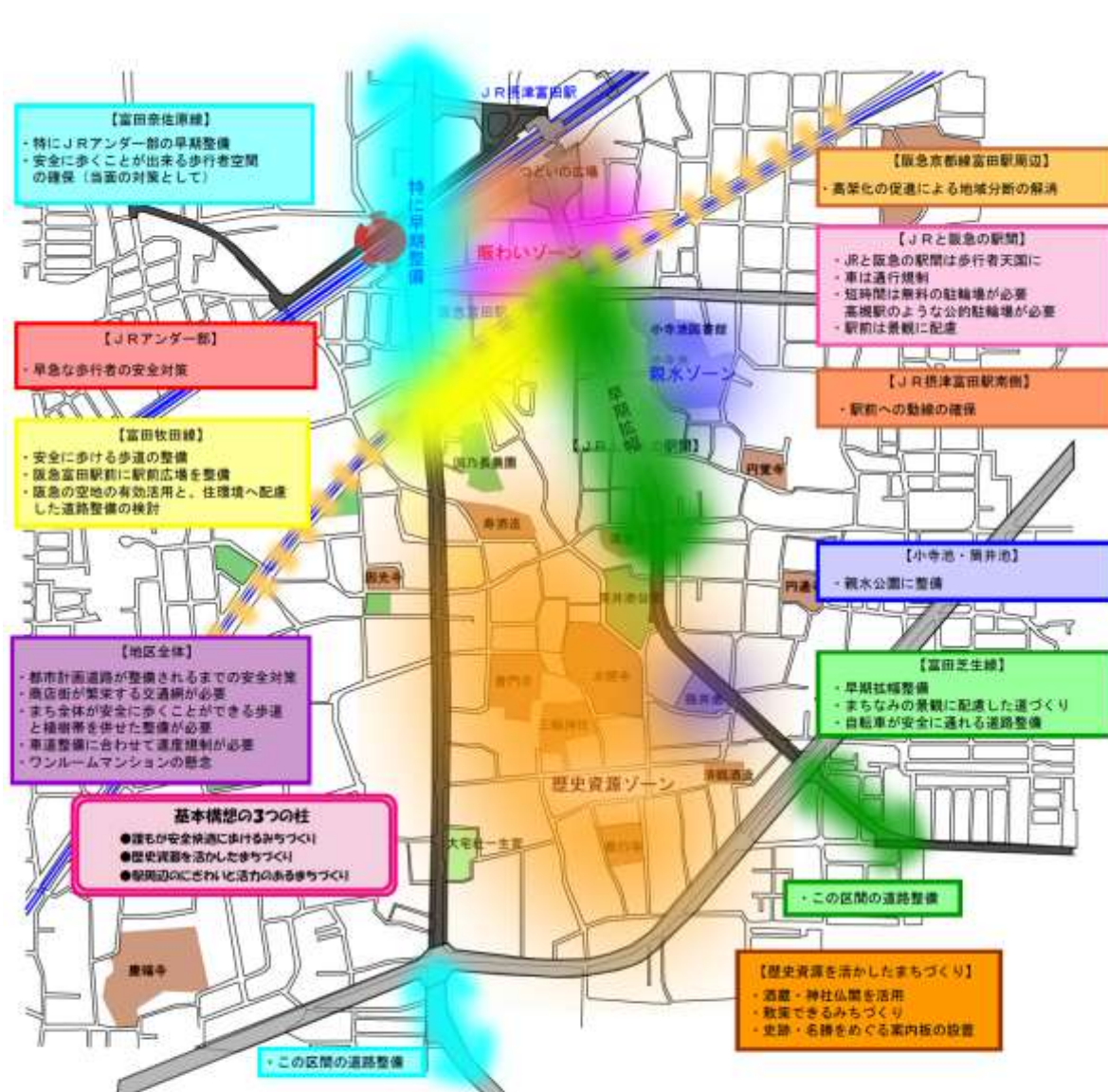
また、阪急の南側の富田牧田線については、阪急用地の活用も踏まえた検討を行うこととされました。（参加者１７名）



(5) 平成20年度富田地区交通まちづくり勉強会のまとめ

平成20年度富田地区交通まちづくり勉強会では、昨年度に出された意見の中で、特に考慮する必要があると共通認識された課題である「交通問題の改善」「賑わいの創出」「個性を活かしたまちづくり」を具体的にどのように整備すれば良いかなどについて議論を行いました。その結果、以下の4点においては、対応可能な部分から整備を進めていくべきであるとされました。

- 富田奈佐原線の早期整備と、ＪＲアンダー部分における早急な歩行者の安全対策
- 誰もが安全安心に歩ける富田芝生線の歩道整備
- ＪＲと阪急の駅間については、歩行者の優先や不法駐輪対策の実施
- 歴史資源を活かした散策できるみちづくりと史跡・名勝の案内板の設置



平成 20 年度 富田地区交通まちづくり勉強会のまとめ

第六章 富田地区交通まちづくり基本構想

平成19年度、20年度と開催してきた富田地区交通まちづくり勉強会の結果を参考にしながら、富田地区交通まちづくり基本構想を策定しました。

1 交通まちづくりの基本方針

富田地区交通まちづくり基本構想は、以下の3つの基本方針を基に策定し、この方針に即して富田地区のまちづくりを推進するものです。

■ 基本方針

1. 誰もが安全快適に歩けるみちづくり

富田地区は大阪府、市域全体に比べて高齢化が進んでいる地域であること、また、富田地区交通まちづくり勉強会でもたくさんの意見が出された安全快適に歩けるみちづくりに従い、子どもからお年寄りまで、誰もが安全快適に歩くことができる道路整備を進めます。

2. 歴史資源を活かしたまちづくり

富田地区には神社仏閣や酒蔵など富田地区固有の歴史資源が多数点在しており、これらの歴史資源を活かし、わかりやすく、楽しく歩いて見学できるような散策道の整備や案内板の設置を行います。

3. 駅周辺の賑わいと活力のあるまちづくり

J R摂津富田駅と阪急富田駅の間にある商店街を富田地区の賑わいや活力を生み出す有効な空間として捉え、安全で快適に買物ができる空間として整備を進めます。

また、J R摂津富田駅南口の駅前広場は富田らしさを感じることができるような集いと出合いの広場の整備を進めます。

2 ゾーニング

富田地区の地区特性をもとに以下のようなゾーン、軸、拠点を設定します。

これらのゾーンが軸によって互いに有機的に結ばれながら、その特性を発揮することによって、富田地区のまちづくりの3つの基本方針を実現することが可能となります。

(1) ゾーン

①賑わいゾーン

J R摂津富田駅と阪急富田駅の駅間を中心とした商店街を「賑わいゾーン」と位置づけ、商店街の活性化や賑わい空間の創出を進めます。

また、駅間を移動する人々が安全快適に歩行できる空間の確保を行います。

②歴史資源ゾーン

国の重要文化財に指定された普門寺をはじめ、富田地区固有の歴史資源である神社仏閣、酒蔵などが点在する地区を「歴史資源ゾーン」と位置づけ、この地区の回遊性を高める空間形成を高めます。

③親水ゾーン

小寺池や筒井池など地区の潤い空間を「親水ゾーン」として、憩い、安らぎの空間形成に努めます。

(2) 軸

①幹線道路軸

富田奈佐原線、高槻茨木線を「幹線道路軸」と位置づけ、南北間、東西間を結び通過交通の処理と富田地区の骨格となる道路として整備を進めます。

②地区内準幹線道路軸

富田牧田線、富田芝生線を「地区内準幹線道路軸」と位置づけ、駅へのアクセス性の向上や公共交通機関の運行も視野に入れながら、地区内の利便性を高める道路として整備を進めます。

③歴史回遊軸

J R摂津富田駅、阪急富田駅から歴史資源ゾーンを結ぶ道路を「歴史回遊軸」と位置づけ、歴史的まちなみに配慮し、誰もが安全に楽しく散策することができるような空間形成に努めます。

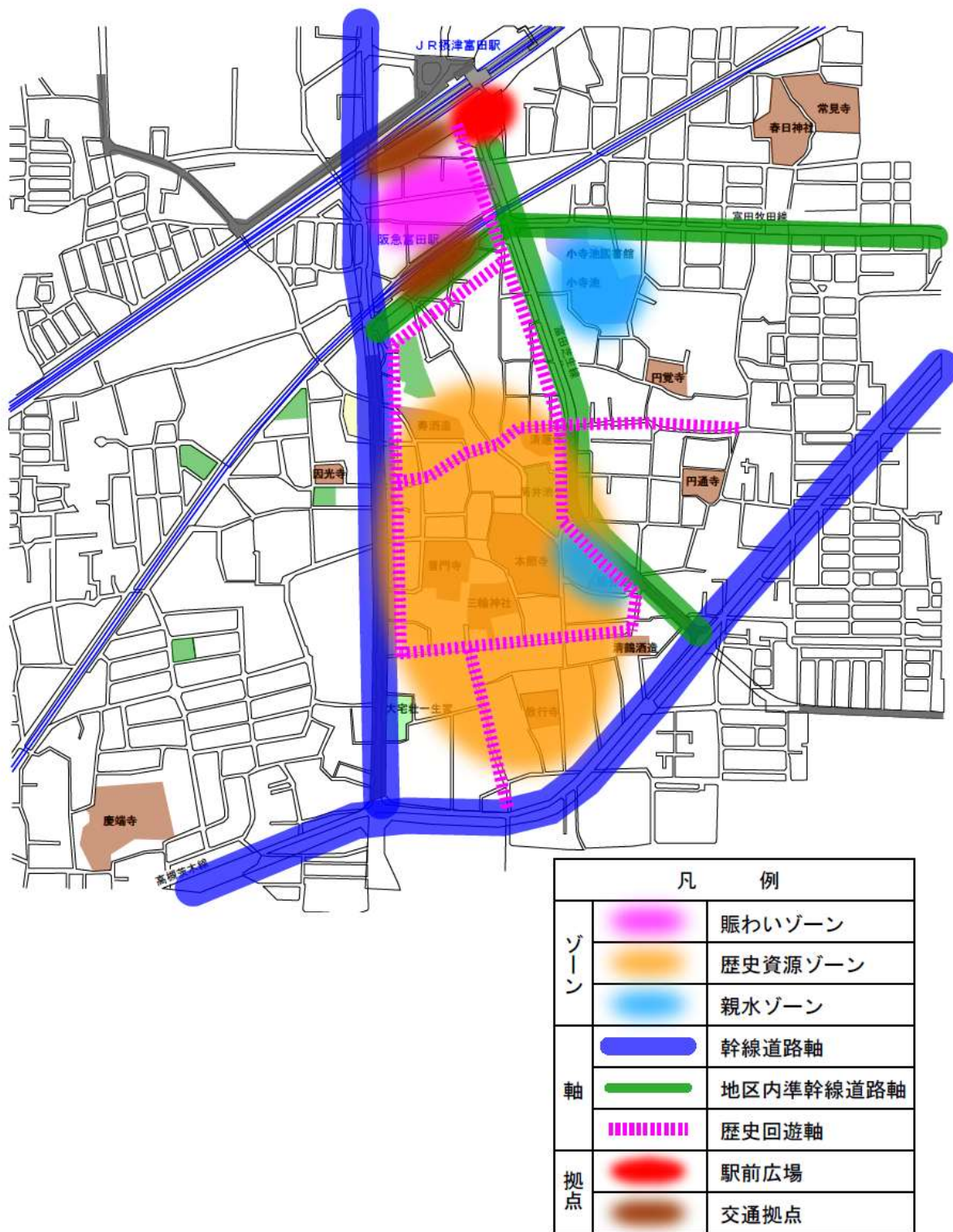
(3) 拠点

①駅前広場

J R摂津富田駅南口駅前広場は、歴史ある富田地区の玄関口にふさわしい魅力あふれる空間の形成を目指します。

②交通拠点

J R 摂津富田駅南口、阪急富田駅南口は、地区内の円滑な交通機能の強化を図るため、道路・鉄道・バスルートをつなぐ駅前広場機能を持った交通拠点の強化に努めます。



富田地区交通まちづくりゾーニング図

3 交通結節点の考え方

(1) 交通体系としての整備

高槻市では、富田奈佐原線、高槻茨木線を主要幹線道路、富田芝生線、及び富田牧田線を地域内幹線道路として位置づけています。

そのため、富田奈佐原線は市の西側の南北の軸としてボトルネック踏切の解消を図ることが必要であり、富田芝生線はＪＲ摂津富田駅や阪急富田駅へのアクセス道路として、富田牧田線は市街地の東西軸として重要な路線であることから整備を推進していくことが必要です。

(2) 地区住民や駅利用者が利用しやすい交通施設の整備

富田地区交通まちづくり勉強会では、「歩行者を中心とした安全で安心して歩くことが出来る道路の整備」が望まれています。また、現状ではＪＲ摂津富田駅や阪急富田駅は相互の乗り換えが便利なことから通勤・通学の利用者が多くなっています。

そのため、地区住民や駅利用者の交通アクセスやバスの利用についても考慮した交通施設の整備を推進していくことが必要です。

(3) ＪＲ摂津富田駅と阪急富田駅間の歩行者中心の道路の整備

ＪＲ摂津富田駅と阪急富田駅を結ぶ富田芝生線については、富田地区交通まちづくり勉強会で「歩行者を中心とした安全で安心して歩くことが出来る道路の整備」が望まれています。

そのため、ＪＲ摂津富田駅～阪急富田駅間の富田芝生線は、歩行者が安全に歩くことができる賑わい空間の創出を図りながら、緊急車両や商店街への商品搬入車に対応できる道路整備を検討していくことが必要です。

(4) ＪＲ摂津富田駅南の交通広場整備とアクセス道路の確保

都市計画決定されているＪＲ摂津富田駅南の交通広場は、富田芝生線が歩行者中心の道路となった場合、自動車等による直接的なアクセスができなくなります。

これらのことから、公共交通や体の不自由な方の駅へのアクセスのため富田奈佐原線からＪＲ摂津富田駅南口広場を結ぶ東西方向のアクセス道路を確保していくことが必要です。

(5) 富田芝生線、富田牧田線のバス交通アクセスの整備

阪急富田駅南側では、現在、小寺池図書館前にバス停留所が整備されていますが、バス交通の利便性を図るために、阪急富田駅南側での交通広場機能を整備するとともに、アクセス路線となる富田芝生線及び富田牧田線において、バスの運行にも配慮した道路の整備を推進していくことが必要です。

4 路線毎の整備方針

交通結節点の考え方にもとづき、それぞれ以下のような整備を進めます。

（１）富田奈佐原線

- ・安全、快適に歩くことができる歩行者空間を確保します。
- ・特にＪＲガード下については、富田奈佐原線が整備されるまでの間の歩行者の安全対策を最優先で行います。

（２）富田芝生線（阪急富田駅以南）

- ・安全、快適に歩くことができる歩行者空間の確保を行います。
- ・富田地区の賑わいエリアへの導入路線であることから街なみの景観に配慮したみちづくりを進めます。
- ・地区住民や駅利用者の交通アクセスの向上のため、バスの運行を検討します。

（３）富田牧田線

- ・安全、快適に歩くことができる歩行者空間の確保を行います。
- ・阪急用地の活用も含めた駅前広場の検討を進めます。

（４）ＪＲ摂津富田駅～阪急富田駅

- ・賑わいエリアとして、安全、快適に歩くことができる歩行者空間の確保を行います。
- ・特にＪＲ摂津富田駅と阪急富田駅間の富田芝生線は不法駐輪対策を進めるとともに、歩行者が安全安心に買物ができる空間の検討を行います。
- ・ＪＲ摂津富田駅南口に富田地区の玄関口としてふさわしい、集いと出会いの広場の整備を行います。



5 歴史ゾーンの整備方針

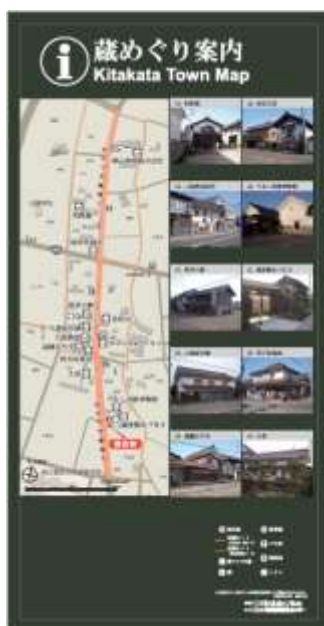
(1) 歴史資源ゾーンの道路整備

- ・ J R 摂津富田駅、阪急富田駅から歴史資源ゾーンを結ぶ「歴史回遊軸」と位置づけられた道路は、富田地区に点在する歴史資源を回遊する中心的な道路として、歴史的まちなみに配慮し、誰もが安全に楽しく散策することができるような歩道の整備を行います。
- ・ その他の歴史資源ゾーン内の道路については、歴史資源である酒蔵や神社仏閣などの資源の景観を阻害することがないように、歴史資源同士を結ぶ道路において、統一した舗装の整備を行います。



(2) 歴史資源の案内板・説明板の整備

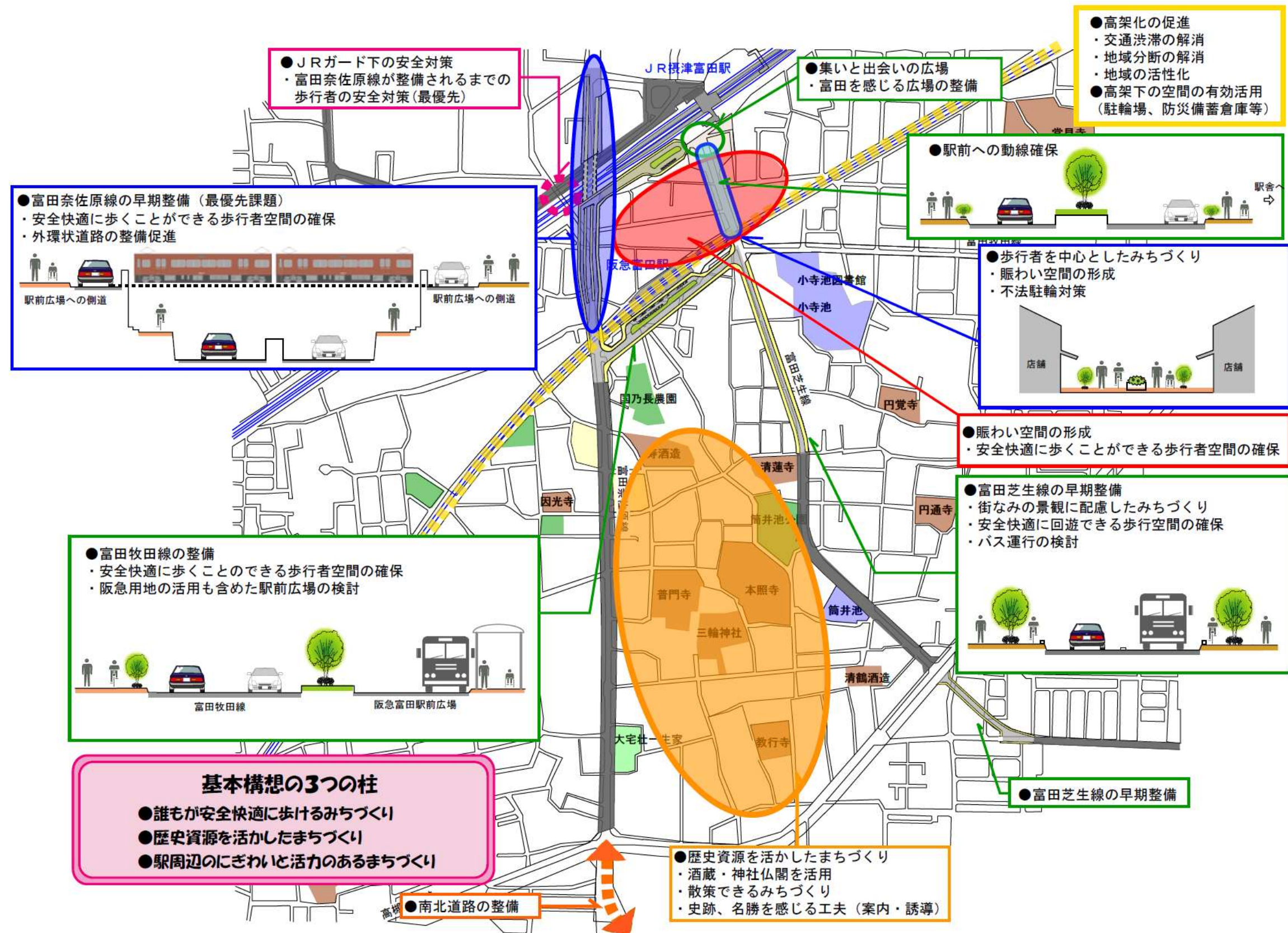
- 歴史資源である神社仏閣と酒蔵などの資源を紹介する案内板・説明板は、歴史的まちなみ景観にあわせ、落ち着いた色調で誰でもわかりやすい内容の整備を行います。



喜多方観光協会 HP より

6 富田地区交通まちづくり基本構想

富田地区の交通まちづくり基本構想は下記のとおりです。



第七章 今後の展開方針

今後は、富田地区交通まちづくり基本構想を踏まえて、富田地区の都市計画道路の整備を以下のとおり推進していくこととします。

また、まちづくりは今後も住民と行政とが手を携えながら行っていく必要があります。

そのために、今後は以下のようなスケジュールで事業を展開していきます。

取りまとめ	誰もが安全快適に歩ける みちづくり	歴史資源を活かした まちづくり	駅周辺の賑わいと 活力のあるまちづくり
短期目標	● J R ガード下の安全対策の検討と実施 ● 富田奈佐原線の早期整備の要請 ● 富田芝生線整備に向けての具体化	● 歴史まちづくり計画の検討 ● 歴史資源散策ルートの設定と、その周辺の環境整備	● J R ～阪急間の違法駐輪対策の検討と実施
中長期目標	● 富田芝生線の整備 ● 富田奈佐原線の整備 ● 富田牧田線の整備 ● 阪急京都線（富田駅周辺）の高架化	● 歴史的まちなみ景観	● 駅周辺の富田地区にふさわしいまちづくりに向けての取組

発 行

高槻市都市創造部都市づくり推進課

〒569-0067

高槻市桃園町2-1

TEL:072-674-7551 FAX:072-661-7008

E-mail:toshiduk@city.takatsuki.osaka.jp