

令和5年度 第1回高槻市地域公共交通協議会

議題(3)

「高槻市総合交通戦略」 の取組状況について

**MY LIFE,
MORE LIFE.**

1 高槻市総合交通戦略について

【背景と目的】

本市は、新快速・特急の停車や市営バスなどにより、交通利便性の高いまちとして知られています。しかし、近年の人口減少や超高齢社会、多様化する市民ニーズへの対応、さらには、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。

一方で、平成28年3月にJR高槻駅新ホームが供用開始され、平成28年度を目標に新名神高速道路高槻インターチェンジが供用開始されるなど、本市の交通環境は大きく飛躍しようとしています。

このようなことから、「高槻市総合交通戦略」を策定し、これに基づいて関係者が協力して交通まちづくりに取り組み、目指すべき将来都市像を実現するための交通面での施策を推進することとしました。

(「高槻市総合交通戦略」より抜粋)

【目標年次】

平成28年度

平成30年度

令和7年度



1 高槻市総合交通戦略について

【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
方通
向施
性策

- 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
方通
向施
性策

- 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
方通
向施
性策

- 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

2 高槻市総合交通戦略に基づく取組の推進

【取り組むべき交通施策】

全83事業

短期
(平成28～30年度)

9事業

中期
(令和元～7年度)

31事業

長期
(令和8年度以降)

43事業

【交通施策の進捗確認】

高槻市総合交通戦略の策定以降、毎年度

- 各交通施策における事業進捗状況について確認を実施
- 各交通施策の評価指標として設定したモニタリング指標の達成状況の確認を実施
- 庁内推進会議の開催による事業進捗状況の報告と適宜の見直しを実施
- モニタリング指標の確認値を市ホームページで公表

2-1 基本方針 ① 36万市民の健幸なくらしを支える交通に基づく取組

施策の方向性 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

■ 歩行空間のバリアフリー化

- バリアフリー経路における歩道の改良
- 視覚障がい者誘導用ブロック、エスコートゾーンの設置
- 駅前広場の改良

JR高槻駅南駅前広場・北駅前広場、阪急高槻市駅北駅前広場、JR摂津富田駅前広場（身体障がい者用駐車車帯の設置）



視覚障がい者誘導用ブロックの設置



駅前広場の改良（阪急高槻市駅北）

■ 心のバリアフリーの推進

- 市内小学校でのバリアフリー総合学習の実施
- 小学生向けバリアフリー教育用副読本の作成・配布
- 視覚障がい者疑似体験セットの貸出



バリアフリー総合学習の実施

■ 交通機関のバリアフリー化

- JR高槻駅のトイレの段差解消
- JR高槻駅（全線）への転落防止ホーム柵の設置
- JR摂津富田駅への内方線付き点状ブロックの整備
- バス車両のバリアフリー適合車両への更新



トイレの段差解消（JR高槻駅）



転落防止ホーム柵の設置（JR高槻駅）

■ 移動困難者の外出支援

- 高槻駅周辺「おでかけMAP」の作成・更新によるバリアフリー情報の提供
- 市営駐車場における障がい者駐車場料金減免制度の実施

■ 高齢者の交通安全

- 自動車運転免許返納制度のPR（HP掲載、イベントでの周知等）
- 高齢者に対する自転車安全利用教室の実施

2-1 基本方針 ① 36万市民の健幸なくらしを支える交通に基づく取組

施策の方向性 ② 子育て世代が気軽に外出できる移動環境の実現

■ 幹線道路における歩行空間の整備

（都）富田奈佐原線、（都）高槻茨木線、（都）芥川上の口線における整備促進

■ 地域住民に優しい生活道路の創出

- 注意喚起のための路面標示・看板の設置
- ビッグデータ（ETC2.0）の活用等による生活道路における安全対策
芝生三丁目、安満八丁囀線、津之江芝生線



注意喚起のための路面標示



ハンブの設置（芝生三丁目）



ハンブの設置（安満八丁囀線）



シケインの設置（津之江芝生線）

■ 通学路安全対策の推進

- 路側帯のカラー化
- 高槻市通学路交通安全プログラムに基づく、通学路合同点検の実施

■ 子育て世代に対する移動支援

- ゆずりあい駐車区画の導入
- 小中学生を対象とした市営バス乗り放題企画乗車券「おでかけバス」の運用開始（※長期休暇中のみ対象）

<p>U-12 おでかけバス 1,500円</p> <p>通常運賃の場合 利用回数：110円/回×14回=1,540円</p>	<p>例えば おでかけバスを利用できる期間に 週1日利用すると… ※1 2,640円-1,500円=1,140円おトク！</p> <p>使うほどおトク！</p> <p>2 4 6 8 10 12 14回～</p> <p>※1 1日2回利用、夏8日、冬2日、春2日利用した場合</p>	
<p>U-15 おでかけバス 3,000円</p> <p>通常運賃の場合 利用回数：220円/回×14回=3,080円</p>	<p>例えば おでかけバスを利用できる期間に 週1日利用すると… ※1 5,280円-3,000円=2,280円おトク！</p> <p>使うほどおトク！</p> <p>2 4 6 8 10 12 14回～</p> <p>※1 1日2回利用、夏8日、冬2日、春2日利用した場合</p>	

「おでかけバス」の運用開始（市営バスHPより）

■ 自転車利用マナーの向上

- 小・中・高校生を対象とした自転車交通安全教室の実施
- 自転車保険の加入促進（イベントでの周知、保険会社との連携による周知等）
- 自転車安全利用の日における集中的啓発

2-1 基本方針 ① 36万市民の健幸なくらしを支える交通に基づく取組

施策の方向性 ③マイカーに過度に依存しない交通体系の実現

■ 自転車通行空間の整備

「たかつき自転車まちづくり実行計画」に基づく自転車通行空間の整備



自転車道の整備（南平台日吉台線）



自転車専用通行帯の整備（富田芝生線）

■ 自転車駐輪環境の向上

- 商店街組合や短時間駐輪が多い店舗との駐輪スペース確保に向けた協議
- 地域と取り組む放置自転車対策の実施（商店街組合と連携した街頭指導等）

■ 健康づくりや環境にも資する交通手段選択の支援

- 市内転入者への市営バスご利用ガイド配布・改定
- 市営バスにおける出産後割引バス「こうのとりのりバス」等の運用開始

■ バスの使いやすさ向上

- バス停におけるシェルター等の設置
- 市営バスにおける乗車券のICカード化



バス停におけるシェルター等の設置



ICカードの導入（市営バス）

■ 環境負荷の少ない交通システムの導入

- 電気バス等の導入事例の調査研究
- 企業向け公共交通利用誘導に関する取組の調査研究

2-2 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に基づく取組

施策の方向性 ④都市間交流を活性化させる交通ネットワークの構築

■ 長距離バスの利便性向上

高速路線バス等の新規開設に際して、適時、路線バス事業者と協議

■ 空港へのアクセス性向上

JR高槻駅への関空特急「はるか」の停車



関空特急「はるか」の停車記念出発式（JR高槻駅）

■ 新名神高速道路関連の案内誘導の充実

高槻インターチェンジへの案内標識の設置

施策の方向性 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

■ 市民に対する公共交通情報の充実

- 市内全路線バス事業者でのバスロケーションシステムの導入
- バス出発時刻案内板の設置
JR高槻駅、阪急高槻市駅
- JR高槻駅でのバス乗り場地図の改良

■ 来街者に対する公共交通サービスの充実

- JR高槻駅周辺の案内誘導サインのリニューアル
- 市営バス営業所・案内所における「路線バスで巡る高槻観光ガイドマップ」の配布

■ 交差点での交通混雑の緩和

交差点改良の実施（八丁驛交差点）



整備前



整備後

2-2 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に基づく取組

■ 自転車の利用支援

サイクリングマップの配布（予定数終了）

■ 鉄道による地域分断の解消

- 萩之庄・梶原地区のJR横断機能の拡充
- (都)富田奈佐原線におけるガード下の機能向上を促進

施策の方向性 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

■ 歩きたくなる歩道空間の整備

- 無電柱化の推進
- (都)富田芝生線沿道における景観誘導として「富田まちなみ環境整備事業」を実施
- 高槻駅周辺地区における商店街等の道路不正使用防止キャンペーンの実施



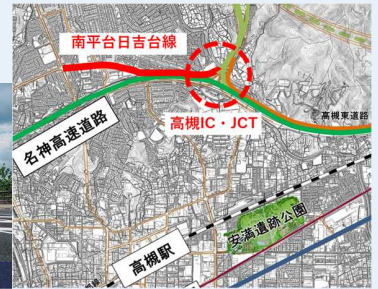
■ 歩行者優先の道路空間の実現

- ウォーカブル推進都市に関する調査研究
- 中心市街地における市営駐車場のあり方検討

施策の方向性 ⑦ 新たな都市拠点へのアクセス機能の強化

■ 新名神高速道路（高槻IC）へのアクセス機能の充実

アクセス道路の整備



■ 安満遺跡公園へのアクセス機能の充実

- (都)高槻駅緑町線の整備（自転車通行空間を含む）
- 安満遺跡公園を経由する市営バス新路線の開設

2-3 基本方針 ③ コンパクトで持続可能なまちを支える交通に基づく取組

施策の方向性 ⑧ 駅を中心とした交通ネットワークの充実

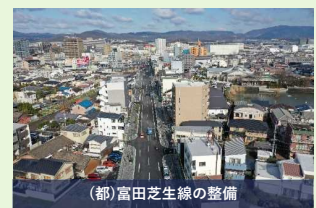
■ JR高槻駅及び阪急高槻市駅のハブ機能の強化

- JR高槻駅ホーム拡充事業の完了
- JR高槻駅西口改札周辺の歩道等の再整備
- JR高槻駅北駅前広場の整備
- 阪急高槻市駅北駅前広場の整備



■ 富田駅周辺地区の交通機能の強化

- (都)富田芝生線の整備
- (都)富田奈佐原線の整備促進
- (府)摂津富田停車場線の整備



■ 上牧駅周辺地区の交通機能の強化

- (市)萩之庄梶原線の整備推進
- 上牧駅自転車駐車場における指定管理者制度の導入

■ 都市の骨格となる市内環状幹線・放射状幹線道路等の整備

- (都)芥川上の口線・(都)十三高槻線の整備促進
- (都)古曾部天神線の整備



2-3 基本方針 ③ コンパクトで持続可能なまちを支える交通に基づく取組

施策の方向性 ⑨ 地域とともに支える持続可能な交通体系の構築

■ 人口減少時代に即した都市計画道路ネットワークの構築

都市計画道路の見直しの実施

■ 地域が主体となった持続可能な公共交通体系の確立

- 公共交通利用促進をPRする市民向け周知・啓発グッズを作成・配布
- 市営バスと子育て部局の連携によるバスの乗り方教室の実施
- デマンド交通等の新たな交通システムの導入事例の調査研究



施策の方向性 ⑩ 地域防災力を高める交通基盤整備

■ 大規模災害時の交通ネットワーク及び緊急輸送体制の確保

- 幹線道路と交差する鉄道高架橋の耐震化の促進
- 市営バス車両の活用による避難情報発令時の避難者輸送の実施



■ 大規模災害時における多様な公共交通機関の連携

- 各種団体と大規模災害時の相互協力のための協定締結
- 「災害時における帰宅困難者の受け入れ等に関する協定」
 - 「災害時における施設の使用に関する協定」

3 交通施策の方向性の評価

【モニタリング指標の目指す方向性】

モニタリング指標	策定時確認値		目指す方向性	施策の方向性との相関																
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩							
直接的な指標	(1) 交通手段分担率	非自動車分担率	75% (平成22年実績)	増加	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	(2) 鉄道利用者数	1日当たり乗降者数	263千人/日 (平成25年実績)	現状維持	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	(3) 一人当たり年間バス乗車回数	高槻市民一人当たり年間バス乗車回数	63.5回/人・年 (平成25年度実績)	増加	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	(4) 自動車平均速度	自動車平均速度10km/h以下の国道交差点	5方向 (平成26年実績)	減少	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	(5) 自転車放置台数	自転車放置台数	1,508台/日 (平成26年調査結果)	減少	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	(6) 中心部歩行者数	休日の中心部歩行者数	202.9千人/日 (平成25年度実績)	現状維持	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
間接的な指標	(7) 一人平均歩数	高槻市民一人当たり1日平均歩数	4,101歩/人・日 (令和元年調査結果)	増加	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	(8) 駅周辺部居住人口	鉄道駅周辺部の居住人口	96,786人 (平成26年10月)	現状維持	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	(9) 交通事故死傷者数	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)	減少	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	(10) 移動手段に関する満足度	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 (平成27年調査結果)		全ての移動手段での不満・やや不満を減少	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

3 交通施策の方向性の評価

【モニタリング指標の確認結果】

モニタリング指標		策定時確認値		最新確認値	目指す方向性	達成状況
直接的な指標	(1) 交通手段分担率	非自動車分担率	75% (平成22年実績)	79% (令和3年実績)	増加	○
	(2) 鉄道利用者数	1日当たり乗降者数	263千人/日 (平成25年実績)	223千人/日 (令和3年実績)	現状維持	×
	(3) 一人当たり年間バス乗車回数	高槻市民一人当たり年間バス乗車回数	63.5回/人・年 (平成25年度実績)	48.6回/人・年 (令和3年度実績)	増加	×
	(4) 自動車平均速度	自動車平均速度10km/h以下の国道交差点	5方向 (平成26年実績)	0方向 (令和4年実績)	減少	○
	(5) 自転車放置台数	自転車放置台数	1,508台/日 (平成26年調査結果)	945台/日 (平成30年調査結果) ※平成30年で調査終了	減少	○
	(6) 中心部歩行者数	休日の中心部歩行者数	202.9千人/日 (平成25年度実績)	195.7千人/日 (令和4年度実績)	現状維持	×
間接的な指標	(7) 一人平均歩数	高槻市民一人当たり1日平均歩数	4,101歩/人・日 (令和元年調査結果)	4,030歩/人・日 (令和4年調査結果)	増加	×
	(8) 駅周辺部居住人口	鉄道駅周辺部の居住人口	96,786人 (平成26年10月)	98,793人 (令和4年10月)	現状維持	○
	(9) 交通事故死傷者数	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)	715人/年 (令和4年実績)	減少	○
	(10) 移動手段に関する満足度	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 (平成27年調査結果)	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 (令和4年調査結果)	歩行、自転車及び自動車に関する不満・やや不満が改善 (令和4年調査結果)	全ての移動手段での不満・やや不満を減少	△

3 交通施策の方向性の評価

【モニタリング指標の確認結果（コロナ禍以前：令和元年度基準）】

モニタリング指標		策定時確認値		確認値 (令和元年度基準)	目指す方向性	達成状況
直接的な指標	(1) 交通手段分担率	非自動車分担率	75% (平成22年実績)	- (第6回近畿圏PT未調査)	増加	-
	(2) 鉄道利用者数	1日当たり乗降者数	263千人/日 (平成25年実績)	266千人/日 (令和元年度実績)	現状維持	○
	(3) 一人当たり年間バス乗車回数	高槻市民一人当たり年間バス乗車回数	63.5回/人・年 (平成25年度実績)	64.9回/人・年 (令和元年度実績)	増加	○
	(4) 自動車平均速度	自動車平均速度10km/h以下の国道交差点	5方向 (平成26年実績)	0方向 (令和元年度実績)	減少	○
	(5) 自転車放置台数	自転車放置台数	1,508台/日 (平成26年調査結果)	945台/日 (平成30年調査結果) ※平成30年で調査終了	減少	○
	(6) 中心部歩行者数	休日の中心部歩行者数	202.9千人/日 (平成25年度実績)	240.8千人/日 (令和元年度実績)	現状維持	○
間接的な指標	(7) 一人平均歩数	高槻市民一人当たり1日平均歩数	4,101歩/人・日 (令和元年調査結果)	-	増加	-
	(8) 駅周辺部居住人口	鉄道駅周辺部の居住人口	96,786人 (平成26年10月)	98,284人 (令和元年10月)	現状維持	○
	(9) 交通事故死傷者数	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)	927人/年 (令和元年度実績)	減少	○
	(10) 移動手段に関する満足度	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 (平成27年調査結果)	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 (令和元年度調査結果)	歩行、自転車及び自動車に関する不満・やや不満が改善 (令和元年度調査結果)	全ての移動手段での不満・やや不満を減少	△

3 交通施策の方向性の評価

【交通施策の方向性の評価】

コロナ禍以前（令和元年度基準）

- 一部で未調査・未達成の項目もあったが、7つの指標で目標を達成。
- JR高槻駅におけるホーム拡充事業や交通結節機能の強化等により、公共交通の利用者数や中心市街地の歩行者数が増加するなど、交通施策の方向性は良好であると評価。

コロナ禍（令和2年度以降）

- 外出の自粛や公共交通の利用者数の減少等により、指標結果はコロナ禍以前から悪化し、5つの指標で目標を達成。
- 直近の公共交通の利用者数については、大幅に減少した令和2年度の確認値と比べ増加傾向にあるものの、公共交通事業者からはコロナ禍以前の水準に戻ることは難しいとの見解を伺っており、これまでの施策の継続とともに、生活様式の変化を踏まえた今後の取組が求められる。

参考資料

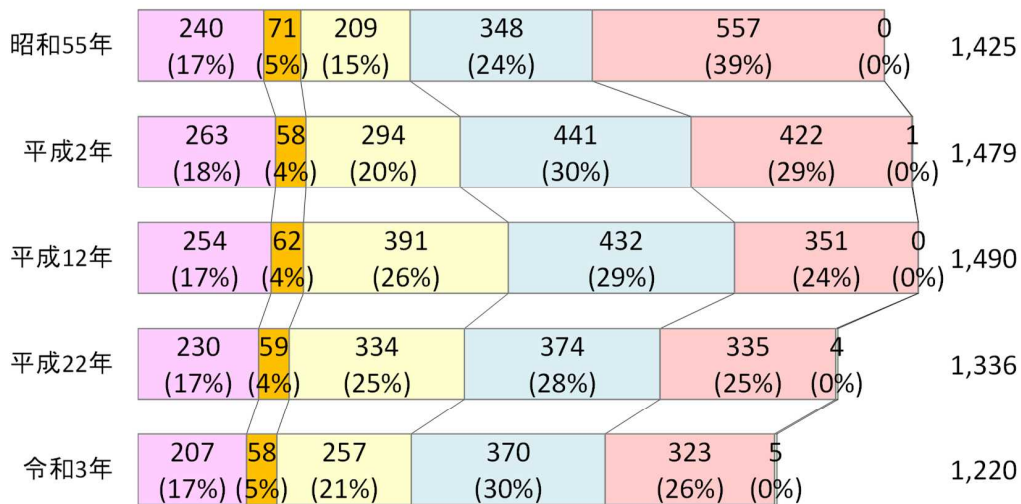
参考：モニタリング指標

(1) 交通手段分担率: 代表交通手段の推移

【目指す方向性】

マイカーに過度に依存しないという基本方針を踏まえ、非自動車分担率を増加

(千トリップエンド/日)



※赤表示は策定時値(基準)

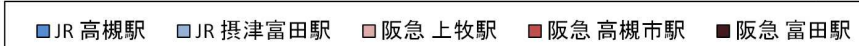
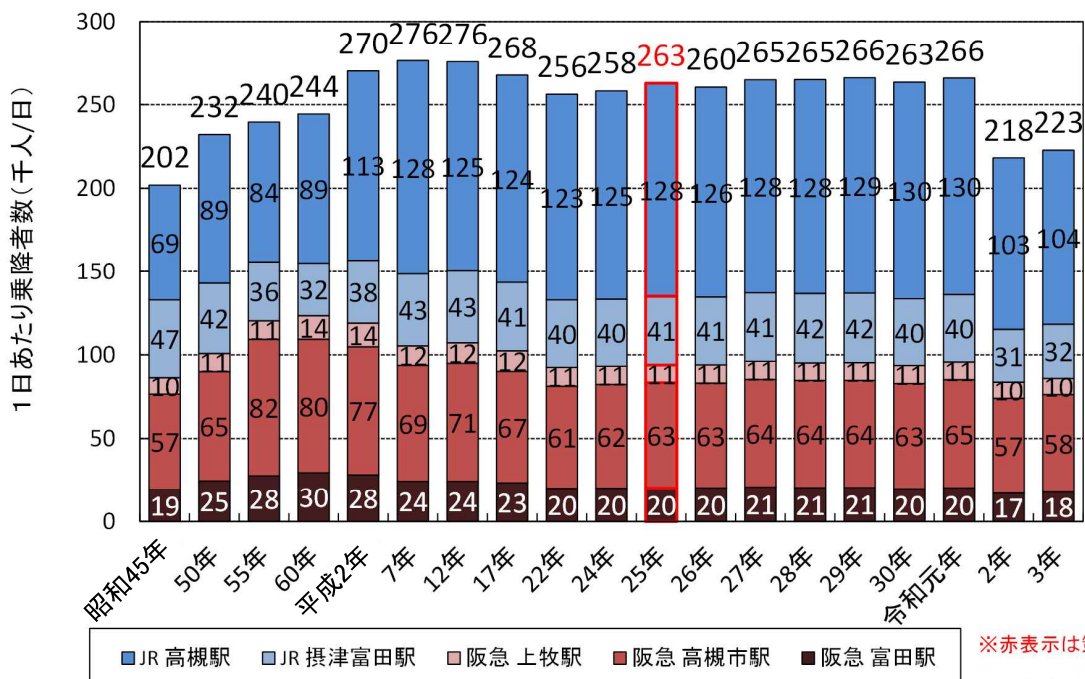
出典: 近畿圏パーソントリップ調査

参考：モニタリング指標

(2) 鉄道利用者数: 鉄道駅別乗降者数の推移

【目指す方向性】

人口減少時代においても、1日当たり乗降者数を現状維持



※赤表示は策定時値(基準)

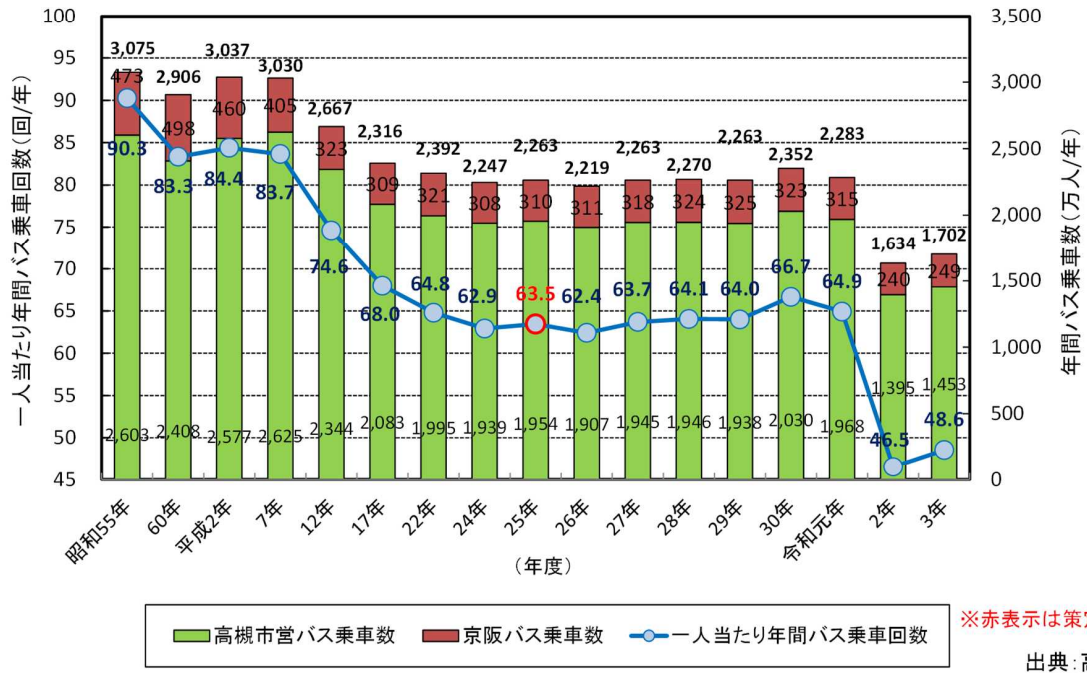
出典: 大阪府統計年鑑

参考：モニタリング指標

(3) 一人当たり年間バス乗車回数：一人当たり年間バス乗車回数と年間バス乗車数の推移

【目指す方向性】

持続可能な交通体系に向けて、高槻市民一人当たり年間バス乗車回数を増加



参考：モニタリング指標

(4) 自動車平均速度：国道主要交差点流入部における自動車平均速度の状況

【目指す方向性】

市内移動環境の充実のため、自動車平均速度10km/h以下の国道交差点を減少

<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	八丁畷交差点	野田交差点	辻子交差点	
平成26年	27.2	18.9	18.9	23.9	8.6	7.9	18.7	9.7	
平成27年	25.9	19.4	19.4	22.1	8.9	7.7	18.2	9.3	
平成28年	26.2	25.0	25.0	28.0	7.9	7.4	18.0	9.5	
平成29年	28.4	26.1	26.1	20.7	10.6	17.8	18.1	12.1	
平成30年	28.3	26.2	26.2	22.2	16.9	15.1	21.3	20.7	
令和元年	29.7	27.7	27.7	21.1	18.9	15.4	21.5	21.3	
令和2年	28.9	26.5	26.5	18.7	17.5	15.5	22.9	21.3	
令和3年	30.4	28.5	28.5	22.9	19.7	17.2	27.3	22.1	
令和4年	29.4	27.2	27.2	21.8	18.7	14.8	24.5	20.6	

<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	八丁畷交差点	野田交差点	八丁畷交差点	辻子交差点
平成26年	31.6	31.6	10.3	28.0	8.4	14.4	18.4	8.4	10.9
平成27年	30.9	30.9	10.9	26.9	8.7	13.9	17.2	7.6	9.1
平成28年	30.5	30.5	11.2	27.9	7.7	12.8	16.6	7.4	12.0
平成29年	24.9	24.9	13.2	21.8	8.6	21.9	22.8	10.9	14.2
平成30年	26.7	26.7	18.4	22.6	11.8	22.3	22.4	10.6	24.4
令和元年	29.2	29.2	17.9	21.6	11.2	23.1	22.9	12.3	23.8
令和2年	27.2	27.2	17.7	19.3	11.5	22.7	21.5	11.3	24.0
令和3年	30.6	30.6	21.0	21.3	13.6	24.3	26.6	13.6	24.8
令和4年	29.3	29.3	17.5	20.3	14.0	23.4	25.3	12.5	23.0

※赤表示は策定時値(基準)
: 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

※平成29年よりETC2.0データを使用(平成28年までは民間プローブデータ)

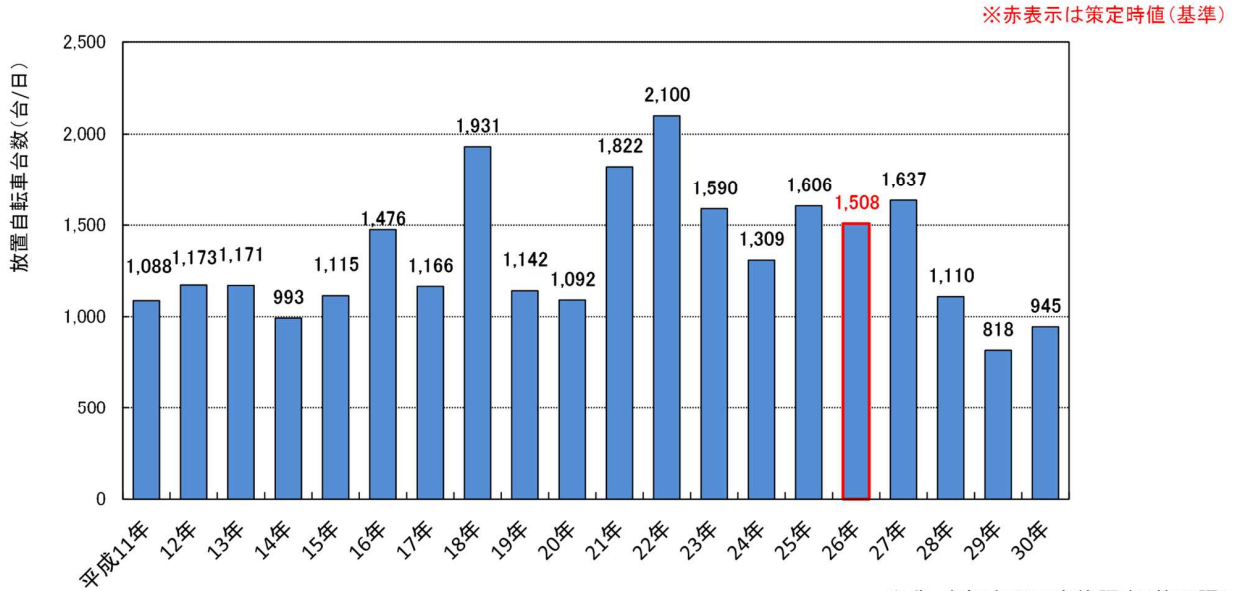
参考：モニタリング指標

(5) 自転車放置台数：自転車放置台数の推移

【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

平成30年で調査終了

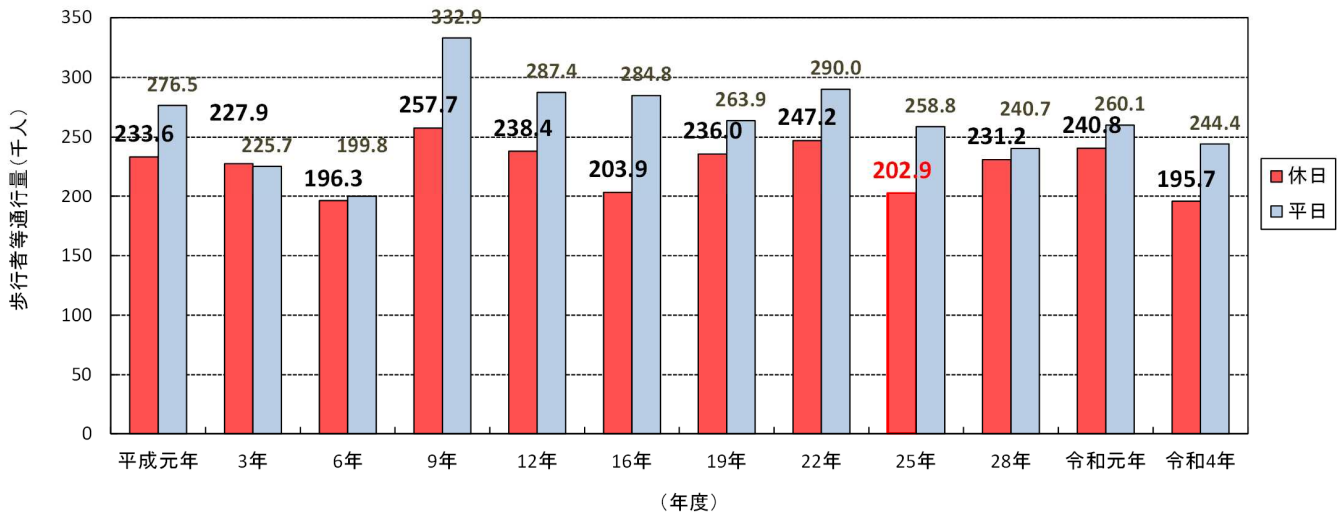


参考：モニタリング指標

(6) 中心部歩行者数：歩行者等通行量の推移

【目指す方向性】

中心部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



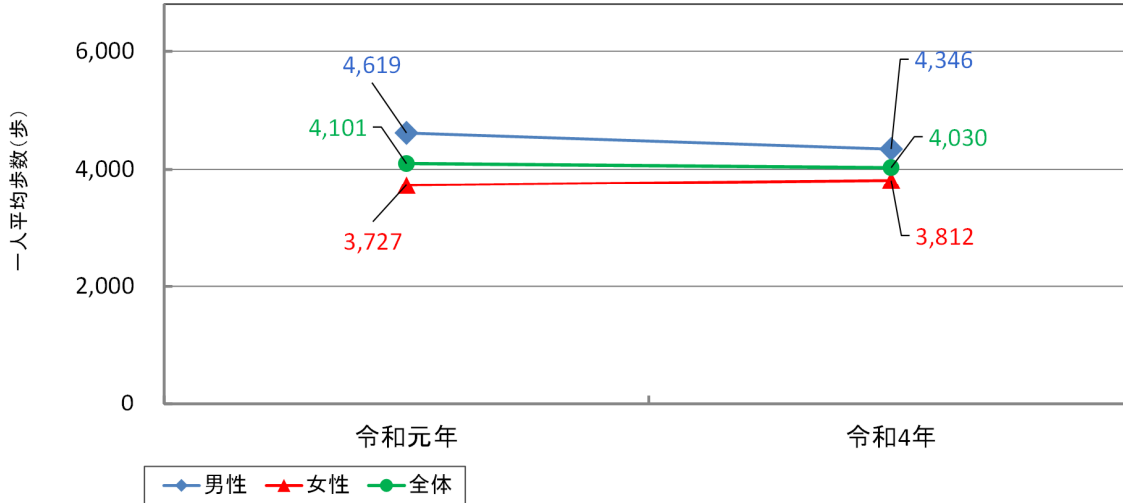
出典：通行量・入店者数調査報告書
(高槻市街にぎわい部・高槻商工会議所)

参考：モニタリング指標

(7)一人平均歩数:一人平均歩数推移

【目指す方向性】

健康な暮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



出典: 高槻市市民意識調査

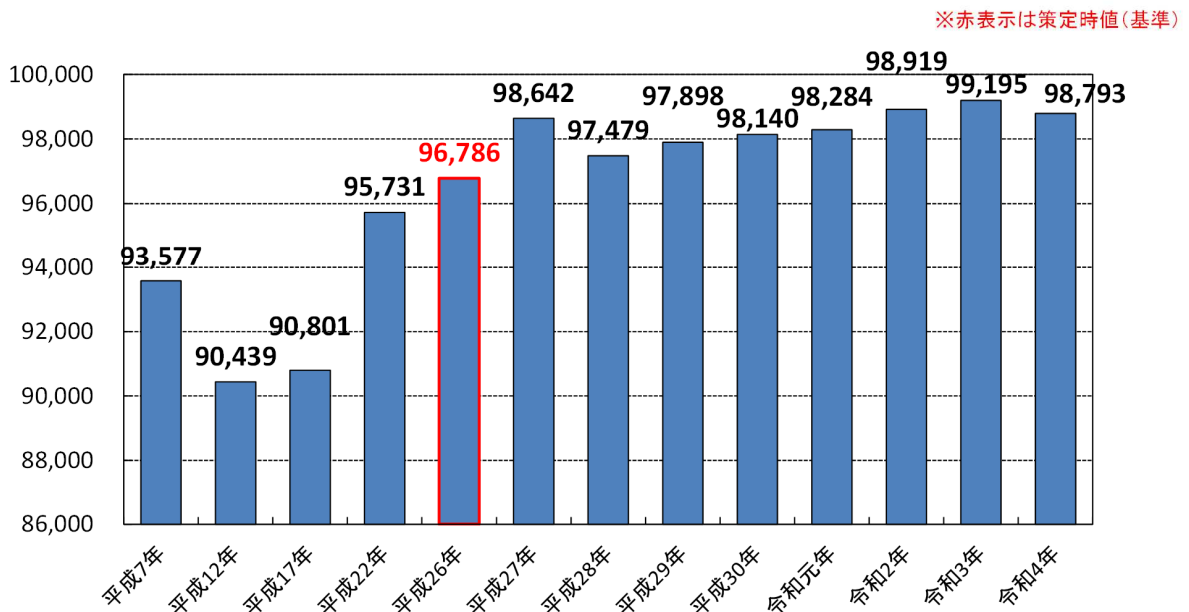
参考：モニタリング指標

(8)駅周辺部居住人口:鉄道駅周辺部(半径1km圏内)における居住人口の推移

【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、鉄道駅周辺の居住人口を現状維持

鉄道駅周辺部(半径1km圏内)における
居住人口(人)



平成22年まで、平成27年は国勢調査

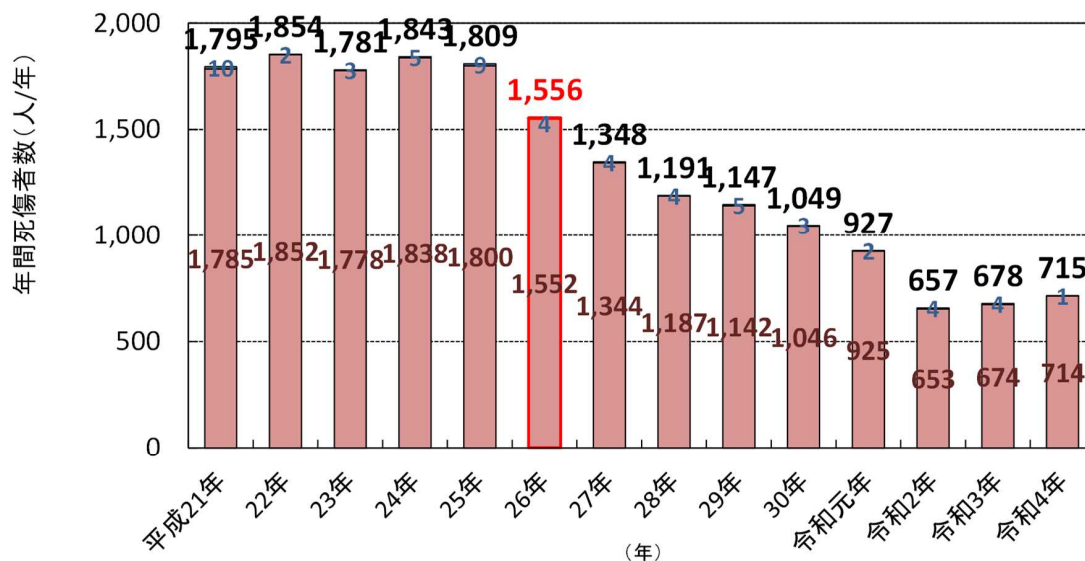
出典: 高槻市統計書

参考：モニタリング指標

(9) 交通事故死傷者数：交通事故死傷者数の推移

【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



※赤表示は策定時値(基準)

■ 負傷者数

■ 死者数

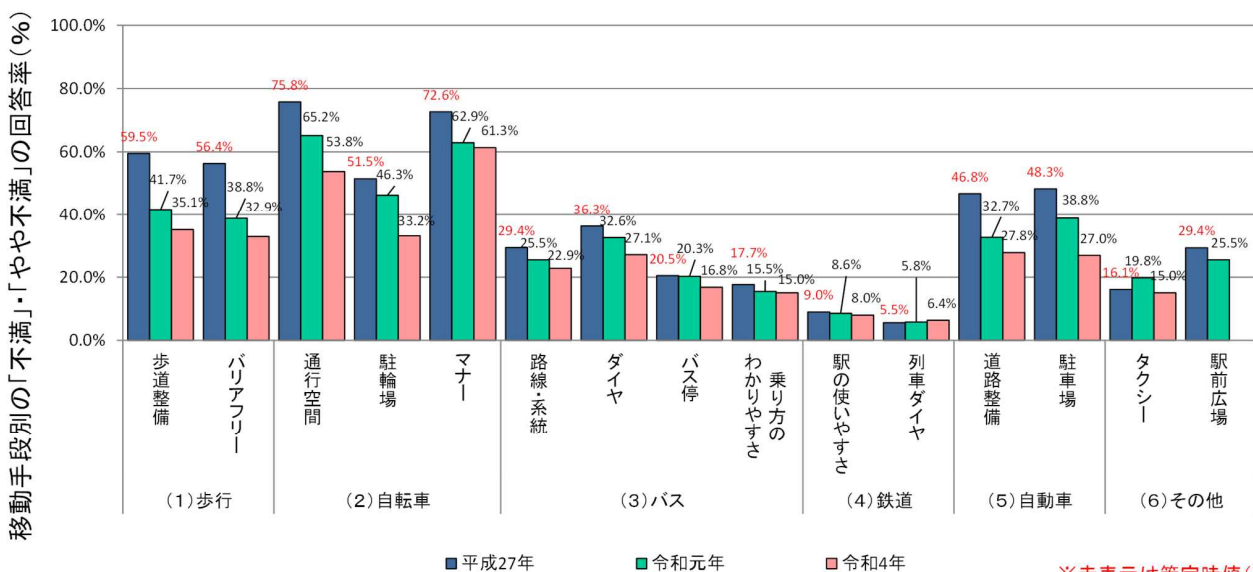
出典：大阪の交通白書

参考：モニタリング指標

(10) 移動手段に関する満足度：移動手段に関する満足度

【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



※駅前広場については、令和4年未調査

※赤表示は策定時値(基準)

出典：高槻市市民意識調査