

高槻市総合交通戦略（素案）に対する意見募集の実施結果

1 実施概要

- (1) 募集期間 令和7年1月4日（火）～令和7年1月3日（水）
- (2) 募集方法 持参、郵送、ファクス、市ホームページの簡易電子申込
- (3) 閲覧場所 市ホームページ、都市づくり推進課、行政資料コーナー、各支所、各市立公民館、各コミュニティセンター

2 実施結果

- (1) 意見数 15件（ファクス：7件、簡易電子申込：8件）
- (2) 提出者（団体）数 個人：3人、団体：1団体
- (3) 意見内容

項目	件数
第1章 高槻市総合交通戦略について	1件
第2章 めざす都市像	1件
第3章 本市の交通課題	1件
第4章 交通施策の方向性	2件
第5章 施策体系	7件
その他	3件
合計	15件

3 提出意見に対する市の対応

別紙のとおり

(別紙) 提出意見に対する市の対応

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方及び対応	対応結果
1	1	2	計画改定の背景と目的	<p>今回の戦略の対象期間(2026～2032年度)では、2027年度に予定されている「高速道路：八幡京田辺JCT～高槻JCT・IC間の開通」は大きなトピックスですので、言及すべきと考えます。</p> <p>その上で、開通に伴って予想される高槻IC付近の交通量・交通事故の増加への対策や、毎年2月に行っているヨシ原焼きが従来通りに行えるか検討が必要になると思います(ヨシ原焼きの煙が、高速道路の通行に影響を与えないか懸念しています)。これらの懸案事項を、施策に反映させて下さい。</p>	<p>本計画の改定に当たり、今後も市民生活や事業所活動を交通面から支えていくには、地域公共交通を中心とした交通体系を確保していくことが重要と考えたことから、地域公共交通を取り巻く状況を中心に計画改定の背景を記載しておりますが、新名神高速道路とその関連道路については引き続き、関係者が連携して整備を行っておりますので、計画改定の背景の「新名神高速道路関連道路の整備」を「新名神高速道路とその関連道路の整備」に修正いたします。</p> <p>また、ヨシ原焼きについていたいだいたご意見は、関係者間で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>	一部修正
2	2	6	基本理念	<p>「産業・観光振興ビジョン」では、観光分野の振興として「インバウンド対応の検討」が記載されていますが、今回の戦略ではインバウンド対応の観点が欠けています。</p> <p>例えば、施策として「案内表示等における英語併記の推進や多言語化の検討」を追加することを提案します。</p>	インバウンド対応については、関連計画である「高槻市産業・観光振興ビジョン」と相互に連携を図ってまいります。	原案どおり
3	3	12	交通等の現状	高槻市の交通事故の経年データ(発生件数、自転車の事故件数、高齢者の事故件数など)を、グラフで示して頂きたい。交通事故に関する情報も、本市の交通課題を整理する上で重要と考えます。データは、高槻交通安全協会が把握しているはずです。	交通事故の発生状況を評価指標として設定しており、交通事故の発生件数の経年データについては、P44に掲載しております。	原案どおり
4	4	18 ～ 19	基本的な考え方	<p>「全体的に手段と目的の優先順位があべこべ」※目的と手段の整理が必要 「コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進」基準が、目的のための施策であるという順序を明確に示すことが大事。(優先順位は目的にある) <あるべき記述・例></p> <p>1 「都市の骨格形成及び交通基盤の強靭化」のための道路ネットワークの整備・改善</p> <p>2 「駅及びその周辺を人やモノが集まる拠点にする」ための一体的な都市づくり・</p>	基本的な考え方とは、めざす都市像の実現(目的)に向け、施策(手段)の体系的な整理を進めるため、設定しており、交通施策の方向性をより分かりやすく示す表記にしております。	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方及び対応	対応結果
				<p>交通機能（歩行中心の空間形成など）の充実</p> <p>③ 「地域公共交通の活性化及び再生」のための一体的な交通ネットワークの形成</p> <p>① 目的を明確にすることで、関連する施策の判断・評価と優先順位が明確になる。また関連する人（職員・委託先・協働者）が目的を意識した主体的な行動が出来る。</p> <p>② 目的と手段が入替ると、目的の優先順位が不明確になり、手段が適当でない（なくなった）場合にも判断基準のない盲目的な取組みが続きやすい。</p> <p>③ 目的・手段の明確化により、施策の整合性や相反する目的との判断理由を求められる場面もある。施策の再評価や判断理由を示せることは、行政が透明性を持って市民と対話できるためにも必要。</p>		
5	4	21 ～ 23	市民の移動手段を確保すること	<p>市内どの地域からも市役所、JR 高槻駅、阪急高槻市駅に直接バスで行けるようになる。JR 西口のアンダーパスにバスを通行させる。芸術文化劇場←→西大冠小学校←→登町に小型バスを走らせる。</p>	<p>路線バスは、幹線交通として鉄道駅を含む都市拠点と市街地の各地域間の大量の移動ニーズに対応する役割を担い、個別の移動ニーズについては、タクシー等の面的交通により幹線交通を補完するものと考えております。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>	原案どおり
6	5	27	施策 2 安全・安心な輸送体制の構築	<p>「災害時の輸送体制確保等を推進します」との記載がありますが、実施計画編では、災害時に支援車両等が通る道路を確保する視点が欠けていると思います。</p> <p>例えば、支援車両等が通る道路沿いでは、ブロック塀だけでなく倒壊の恐れのある建物（耐震性能の低い古民家、空き家等）や劣化した擁壁の有無について定期的に点検・調査を行い、必要に応じて関係者に改善を働きかけるような施策を追加することを提案します。</p>	<p>緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化促進については、関連計画である「高槻市耐震化アクションプラン」に位置付けておりますが、実施計画編の参考とさせていただきます。</p>	原案どおり
7	5	27	施策 5 市内移動の円滑化	<p>「環境改善」の記載がありますが、阪急高槻市駅の北側にある喫煙所は、開放型にもかかわらず、バス停近くにあるため、バスを待つ人が受動喫煙のリスクにさらされています。</p> <p>実施計画編の 17 ページに記載されている「バス停の待合環境の改善」では、受動喫煙の防止対策を含めることを要望します。</p>	<p>阪急高槻市駅を含む駅前の公共喫煙所については、密閉型へのリニューアルに取り組んでおります。</p>	原案どおり
8	5	28	施策 12 交通結節機能の強化・充実	<p>「都市計画マスタープラン」では、地域別の都市整備の方針として、高槻東地域では「設置を検討する新駅」、高槻西地域では「道路と鉄道の立体交差化」の文言があります。</p> <p>今回の戦略では、実施計画編の 28 ページで「鉄道高架化」には触れていますが、「新駅」に関する記載は見当たりません。新駅は、波及効果の大きい案件ですので、</p>	<p>檜尾川以東の新駅設置の可能性について、引き続き検討してまいります。いただいたご意見については、実施計画編の参考とさせていただきます。</p>	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方及び対応	対応結果
				検討を継続するのか、一旦検討を白紙に戻すのか、今後の方針を明確に記載すべきと考えます。		
9	5	28	施策 12 交通結節機能の強化・充実 (鉄道高架化について)	<p>サンクコスト効果やコンコルド効果と言われる思考停止に陥っている。代替案の検討と再評価を行うべき。「富田地区」ではなく「富田駅周辺」「高槻市西部地域」での評価が必要)</p> <p><経緯></p> <ul style="list-style-type: none"> 行政に即され地元意向の阪急高架化の請願書を提出。(平成 11 年頃:議会議事録) 推測 200 億程(他所比)の阪急高架化が、大阪府の「財政健全化」で事業取消し その後、阪急高架化実現を目的に「富田地区交通まちづくり基本構想」策定。概算 765 億(市試算)の JR 高架化は踏切府道不在。府は「高槻市主体で」と回答 その後、芥川護岸・橋梁との同時工事を提案して勉強会継続中 <p>※大阪府に鉄道高架化の意志なし。高槻市主体ならば負担割合は高槻が高くなる。事業内容・関連施策など取組みは重厚長大化する一方。その間、地域を支える駅周辺整備、都市機能の質と量の向上も停滞。</p> <p><質問・意見></p> <ol style="list-style-type: none"> 高槻市は鉄道高架化の費用を主体的に担う意思はあるのか。あくまでも大阪府主体とするなら、その取組みは「宝くじの当選を狙っている」だけの様に見える。 高槻市の別資料で「鉄道高架化は富田地区活性化に必要」との見解だが、「駅周辺の活性化」は国での鉄道高架化採択の前提要件。取組みに無理がある。 まずは JR 摂津富田駅北側で中断した「高槻市西部地域の玄関口」整備を再開、JR 北側起点に地域の中心性回復した後、次段階で鉄道高架化を目指す選択が現実的。 <p>利用比率 鉄道:JR 摂津富田駅:阪急富田駅 = 2 : 1 バス:JR 富田駅 (JR 北側):阪急富田駅 (阪急南側) = 10 : 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 大阪府の主体的な方針は「都市計画道路の新設整備(道路側アンダーの鉄道交差)」。JR・阪急 2 線を越えても、より安価(80 億程)・短期間に実現可能と思われる。 	富田地区の交通課題の解決に向け、有効な手法として鉄道高架化を検討しており、その実現には時間要するため、今後も引き続き検討してまいります。	原案どおり
10	5	28	施策 12 交通結節機能の強化・充実 (鉄道高架化について)	<p>「鉄道高架化の推進」は富田駅周辺の低迷原因になっている。この 40 年余り「鉄道高架化」は富田駅周辺の活性化の阻害要因になっている。大阪府の賛意・コスト・期間面でも中長期でも見通しのつかない中、期間未定で弊害だけが積み重なっている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 高槻市西部地域の南北幹線道路(府道)の富田 2 駅周辺、阪急・JR の交通障害 	富田地区の交通課題の解決に向け、有効な手法として鉄道高架化を検討しており、その実現には時間要するため、今後も引き続き検討してまいります。	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方及び対応	対応結果
				<p>解消が進まない。(大阪府道新道の計画設計は、鉄道高架化の様子見て停滞)</p> <p>2. 阪急富田駅南側の都市計画道路の遅れ（阪急駅南側路側一帯の民地活用制限）</p> <p>富田都市拠点では鉄道高架化を目的にJR南側「富田地区」限定で「富田地区交通まちづくり基本構想」を進めているが、これらの場所で鉄道高架化による一体の取組みとされており、事実上、都市中心の整備活性化は進んでいない。結果、その取組みの主眼は、単独の街のコミュニティ強化と町並み整備に留まっており「地域を支える都市拠点」とはかけ離れたものになっている。</p> <p>3. 阪急高架化の発案当時、高槻市西部地域の中心拠点として発展していたJR摂津富田駅北側は「高槻市西部地域の玄関口としての整備」のなし崩しの中断、市バス利用者3/4もの囲込みの継続により、商業地利用が低迷。現在、地域の中で交通面以外での富田の中心性自体があいまいな状態となり、周辺では郊外SCやロードサイド店の増加が進んでいる。</p>		
11	5	28	基本的な考え方3 駅及びその周辺の一体的な都市づくりによる拠点における交通機能の充実	<p>目的に「交通機能の充実」だけでなく、「都市機能・都市活力の向上」を含めるべき。</p> <p>駅及びその周辺の一体的な都市づくりの目的は「駅及びその周辺を人やモノが集まる拠点にする」ため。(p19参照)「公共交通が通勤通学の人を運ぶ交通機能の充実」「駅前を歩行者中心の空間にする」ことをゴールにせず、中長期的に継続して都市（高度な質・量の都市機能の集約・育成）を高めることを「目的」として示すことが大切。</p> <p>「総合交通戦略」は交通が「持続可能性の高い都市づくり」のために果たす効果や目的を示し、計画末端まで共有するツールでもある。担当部門は自部署や「交通事業者」の立場だけに留まらず、全部門の「共通の目的」を共有、様々な立場のステークスホルダーと一緒に取組める指針を示して欲しい。</p> <p>高槻市では「公共交通（市バス）が人を運ぶことだけ考えれば良い」かの様に駅前整備が行われる。結果、バス利用者の囲い込みによる商業地との切り離し、送迎・運送車両や自家用車の乗降・停車場が整備されないなどの問題もある。</p> <p>JR摂津富田駅北側では、駅前の一体開発が行われない時でも市バス単独での駅前改変は柔軟に行われてきた。バス事業者が「人を運ぶのが仕事」は結構だが、中立の「行政」として交通の「街の都市機能・活力を支える」役割を示して欲しい。</p>	<p>本市では、持続可能な都市づくりに取り組むことが重要と考え、基本理念に「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」を掲げており、本計画は、このネットワークを担う計画として、交通の視点から「交通機能の充実」に取り組むもので、都市機能の集積や高度化については、関連計画である立地適正化計画で取り組んでまいります。</p>	原案どおり
12	5	29	施策15 自転車利用環境の向上	<p>ハード面の施策のみを記載していますが、ソフト面の施策を追記することを提案します。ソフト面の施策は、実施計画編には記載されていますので、基本計画編でも記載すべきと考えます。</p> <p>例えば、「自転車を安全・快適に利用できるまちの実現を図るために、自転車通行</p>	<p>ハード・ソフト両面の取組が重要であると考えることから、ご提案いただいたとおり修正いたします。</p>	一部修正

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方及び対応	対応結果
				空間や駐輪環境の整備、自転車利用に関する意識啓発などを行い、自転車利用環境の向上を図ります。」への修正を提案します。		
13	-	-	その他	<p>高槻市の駅(JR 高槻駅、阪急高槻市駅)にタクシーの降り場がありません。先日、JR 高槻駅南口ロータリーの障害者等の乗降場に「タクシーの降車はご遠慮下さい」という看板が付けられて、会社からは宝くじ売り場前で降車と指示が出ました。ですが、今度は市バスの方から宝くじ売り場でタクシー降車はNGが出て会社が高槻市へ交渉して障害者等の乗降場での降車の指示がでました。しかし、未だ「タクシーの降車はご遠慮下さい」の看板は貼られていますので障害者等の乗降場での降車時に乗務員は肩身が狭いです。また阪急高槻市駅南口は道路幅が狭いですが人の往来が多いうえ交通も多く非常に危険な場所になっていますが、身体が不自由な方やご年配のお客様は駅の真ん前の横断歩道での降車を希望されます。タクシーを利用する方は身体が不自由な方やご年配が多いです。お客様が安心して降車していただけるタクシー降り場を各駅、南側、北側につくっていただきたくお願ひいたします。</p> <p>あと、安満遺跡公園が出来た事で八丁西町の交差点でJR 高槻駅方面へ向かう歩行者が多くなり歩行者信号が赤に変わっても横断しているので右左折する車が通行出来ず直進の車も詰まり渋滞が起こります。今年のランタンフェスタ終了直後は八丁西町の交差点渋滞と安満遺跡公園前の横断歩道で歩行者が途切れず大渋滞になりました。八丁西町の交差点を歩車分離に変更、安満遺跡公園前の横断歩道を押しボタン信号に変更、よろしくお願ひいたします。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、JR 高槻駅南駅前広場の障がい者等乗降場については、現地の看板の表記を変更しております。</p>	原案どおり
14	-	-	その他 (位置づけ・指標について)	<p>交通の富田軸・富田駅周辺が欠落。市内全域の「コンパクト・アンド・ネットワーク」を計画的に推進する資料として不適切。</p> <p>第4章の「地域公共交通の機能分担」の図を見て明確な様に高槻市の交通ネットワークには高槻軸と富田軸（高槻市西部地域）がある。</p> <p>鉄道駅の利用比率は、高槻 3 : 富田 1。*令和 5 年大阪府統計年鑑</p> <p>バス乗降者数では、JR 富田駅 (JR 北側) は市バス 3 位 : JR 高槻駅北・南が 1・2 位 *高槻市令和 5 年度停留所別乗降人数ランキング</p> <p>総合交通戦略（素案）基本計画編の全ての指標や分析は、高槻市全体または中心市街地のいずれかで、富田軸（高槻市西部地域）・富田 2 駅周辺の現状確認・課題・指標設定が抜け落ちている。</p> <p>基本段階で「どこで・何が起きているか」知り、推移を見ることは政策立案・評価の必須要件。本施策で富田駅周辺・富田軸のそれが行われない理由は？</p> <p>地域交通の大きな軸を見過ごした分析・計画・指標で、この先 7 年の施策基盤に</p>	<p>本計画では、ご意見いただいたJR 摂津富田駅・阪急富田駅周辺を都市計画マスタープラン及び立地適正化計画と同様、都市拠点に設定しております。</p>	原案どおり

No.	章	頁	意見項目	意見	市の考え方及び対応	対応結果
				<p>は不適切。素案全体の見直し、または富田軸全体と富田 2 駅周辺を主眼に現状提示・課題・指標設定を行う分冊の早期作成が必要。(審議員の方の意見を伺いたい。)</p> <p>※「総合交通戦略」は「立地適正化計画」・「都市計画マスタートップラン」と重ねて適合性・整合性を考える「持続可能な都市づくり」の重要資料。この資料では都市計画の適切な重点や整合性を（交通面から）確認する材料にならない。</p>		
15	－	－	その他 (高槻市総合交通戦略の改定(素案)に対する意見募集について)	<p>今回の意見表明は「高槻市総合交通戦略の改定」の中間的な確認でしょうか。素案が未完成に見えるので、完成後に最終の意見募集を行って欲しい。</p> <p>実施計画編(素案)は、なぜ「参考」なのか？意見募集の対象なのか？意見表明しても削除・除外の可能性があり不安。</p> <p>意見項目は原則、ページ番号と内容に対しての記載する仕様になっている。基本計画編に欠落している内容や具体的記載のない項目も多く、意見表明個所の特定が非常に困難。※「鉄道高架化の推進」は高槻市西部と富田駅周辺の道路・都市形成に重大な影響を及ぼしているが、文字としてその項目は「実施計画編」にしかない。</p>	<p>本意見募集は、本市の「意見提出(パブリックコメント)手続に関する指針」に基づいており、対象は「市の基本的な計画等の策定及びこれらの重要な改定」となることから、基本計画編の素案を取りまとめて実施しております。</p> <p>そのため、実施計画編については、本意見募集の対象外ではありますが、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。また、実施計画編については、地域公共交通協議会を毎年開催し、施策の進捗や評価指標を確認した上で、必要に応じて見直してまいります。</p>	原案どおり