

高槻市総合交通戦略

基本計画編

(案)

高槻市

目 次

第 1 章	高槻市総合交通戦略について	1
1-1	計画改定の背景と目的	2
1-2	位置づけ	3
1-3	役割	3
1-4	計画区域	3
1-5	計画期間	4
第 2 章	めざす都市像	5
2-1	基本理念	6
2-2	基本方針（交通のあるべき姿）	7
第 3 章	現状と課題	9
3-1	交通等の現状	10
3-2	交通の課題（やるべきこと）	14
第 4 章	交通施策の方向性	17
4-1	基本的な考え方	18
4-2	地域公共交通の在り方	20
第 5 章	施策体系	25
5-1	施策体系	26
5-2	施策	27
第 6 章	計画の推進に向けて	31
6-1	評価指標・目標	32
6-2	計画改善のプロセス	34
6-3	計画の推進体制	35
6-4	各主体の役割	36
第 7 章	参考資料	37
7-1	評価指標の算出方法	38
7-2	検討体制	45
7-3	市民意識調査の概要	49
7-4	事業者ヒアリングの概要	50
7-5	パブリックコメントの概要	51
7-6	用語集（50音順）	52

<用語の解説について>

- 文章中の専門的な語句（最初の語句に「*」を記載）については、用語集に説明を記載しています。

用語集は、「第7章 参考資料 52～54 ページ」をご参照ください。

第 1 章 高槻市総合交通戦略について

- 1-1 計画改定の背景と目的
- 1-2 位置づけ
- 1-3 役割
- 1-4 計画区域
- 1-5 計画期間

1.高槻市総合交通戦略について

1-1 計画改定の背景と目的

本市は、大阪と京都の中間に位置しており、JR 高槻駅と阪急高槻市駅には新快速や特急が停車するほか、府内唯一の市営バスが、鉄道駅を中心に市内各地域へ放射状のバスネットワークを形成するなど、交通利便性が高い都市として発展してきました。

平成 28 年 3 月には、「高槻市総合交通戦略」を策定し、基本方針に掲げる「36万市民の健幸なくらしを支える交通」、「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」、「コンパクトで持続可能なまちを支える交通」に基づき、JR 高槻駅のホーム拡充や新名神高速道路とその関連道路の整備に取り組むなど、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を推進してきました。

しかしながら、人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の流行に起因する生活様式の変化、路線バスの運転士不足の深刻化など地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、全国的に地域公共交通を維持していくことが困難になっています。

また、令和 2 年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域交通法」という。）の改正では、地方公共団体によ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計画の策定が努力義務化され、令和 5 年の地域交通法の改正では、地域の関係者の連携と協働（共創*）を通じ、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることが示されました。

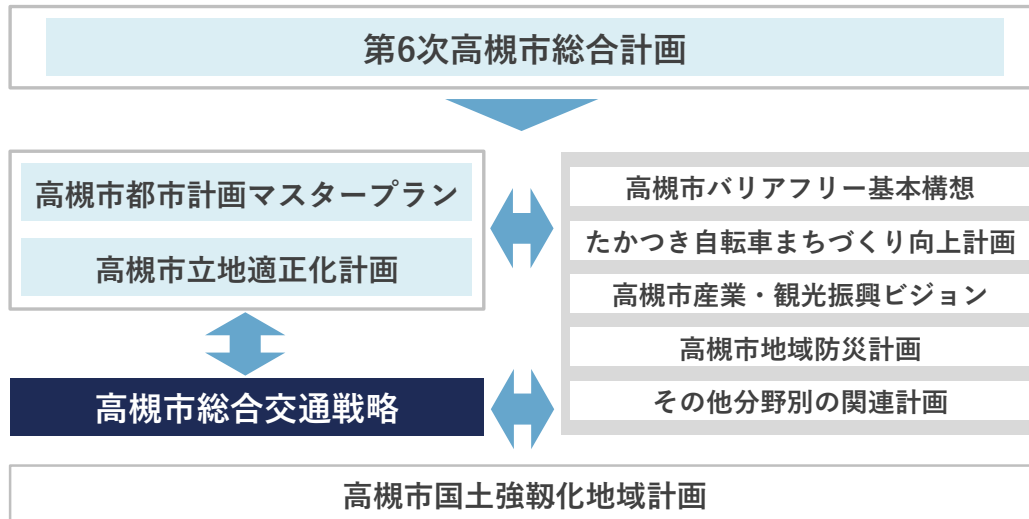
本市は、これらを踏まえ、今後も市民生活や事業所活動を支える交通体系を確保していくため、地域交通法に基づく地域公共交通計画と一体となった計画として「高槻市総合交通戦略」を改定し（以下、「本計画」という。）、地域の関係者と連携と協働を図りながら、めざすべき将来の都市像の実現に向け、交通面の施策を推進していきます。



総合交通戦略改定の背景

1-2 位置づけ

本計画は、「第6次高槻市総合計画」を上位計画とし、各分野の関連計画と相互に連携を図ります。特に、都市計画に関する基本方針である「高槻市都市計画マスタープラン」（以下、「都市計画マスタープラン」という。）や「高槻市立地適正化計画」（以下、「立地適正化計画」という。）と連携を図る計画とします。



本計画の位置づけ

1-3 役割

役割は以下のとおりです。

- 役割

① めざす都市像の実現に向けて、交通施策の方向性を示します
- 役割

② 交通施策を体系化し、効果的な施策推進を図ります
- 役割

③ 交通施策の着実な実施に向け、各主体の役割分担・連携による推進体制を整えます
- 役割

④ 指標のモニタリングにより、交通施策の持続的な展開を図ります

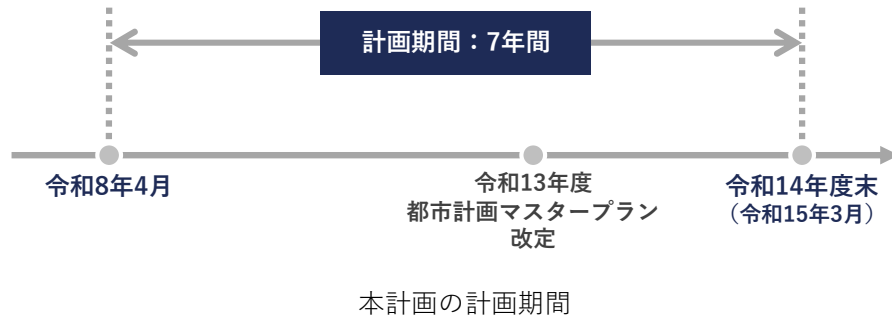
1-4 計画区域

高槻市全域を対象とします。

1.高槻市総合交通戦略について

1 - 5 計画期間

計画期間は、「都市計画マスタープラン」の改定時期を踏まえ、令和8年度から令和14年度までの7年間とします。



第2章 めざす都市像

- 2-1 基本理念
- 2-2 基本方針（交通のあるべき姿）

2.めざす都市像

2-1 基本理念

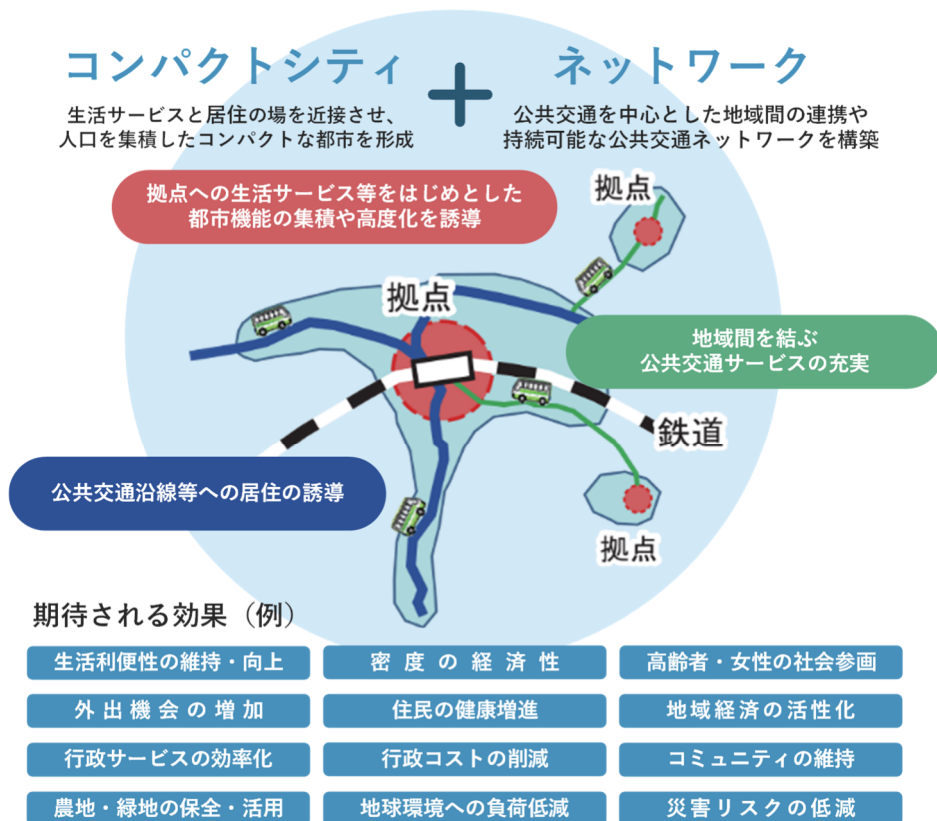
本市では、全国的に進む人口減少は避けることができないという認識の下、多様な魅力と特色を持つ地域同士が、人・もの・情報などの双方向の活発な動きである「対流」を起こすことにより、人口減少下においても都市の活力を衰退させない持続可能な都市づくり*に取り組むことが重要と考えており、「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」において、「対流を生み出すコンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進」を掲げ、取組を進めています。

そのため、本計画においてもこのネットワークを担う計画として、「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」を基本理念として掲げることとします。

基本理念

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

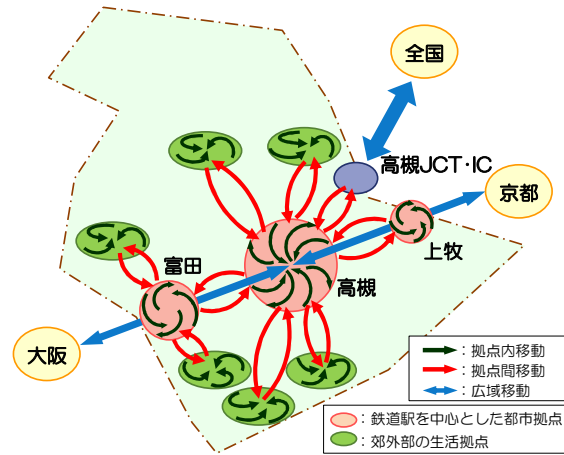
拠点や地域を有機的に結びつけ、都市と自然が共存したまとまりのある土地利用の基本構成を維持しつつ、それぞれの地域特性に応じた都市機能の集積や高度化を図るとともに、協働のまちづくりを推進することで、人口減少下においても、人等の動きを活発にする対流を生み出し、都市の活力を衰退させない持続可能な都市づくりに取り組みます。



出典：高槻市都市計画マスタープラン

コンパクトシティ・プラス・ネットワークのイメージと期待される効果

「都市計画マスタープラン」においては、もともと液体や気体における移動現象を指す言葉である「対流」を人等の活発な動きと捉え、持続可能な都市づくりに向けて、都市に活力をもたらすためのキーワードとして整理されています。



コンパクトシティ・プラス・ネットワークによる対流の促進

2-2 基本方針（交通のあるべき姿）

本計画は、「都市計画マスタープラン」に示す「ありたい姿」の実現を交通の視点からめざす計画として、以下のとおり基本方針（交通のあるべき姿）を設定します。

「都市計画マスタープラン」に示す「ありたい姿」		基本方針 (交通のあるべき姿)
<p>① 誰もが住みやすさを 実感できる快適な都市</p>	➔	<p>① 快適な日常生活を支える交通</p> <p><具体イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 徒歩生活圏に日常的な生活サービスが確保されている ・ マイカーに頼らず便利に移動できる ・ バリアフリー化された歩行空間などが整備され、誰もが安全・安心に通行できる
<p>② にぎわいと活力を 実感できる魅力あふれる都市</p>		<p>② にぎわいと活力を支える交通</p> <p><具体イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅周辺は、公共交通の通行が優先されるとともに、人を中心とした道路空間への再構築が進んでいる ・ 歩行者にとって居心地が良く、回遊性が高い空間が形成されている
<p>③ 安全・安心を 実感できる強靱な都市</p>		<p>③ 安全・安心な都市を支える交通</p> <p><具体イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災機能の強化が図られ、災害に強い都市空間が形成されている ・ 交通安全対策等が実施されるとともに、日常においても共助の意識が深く浸透し、安全・安心な生活を送ることができる

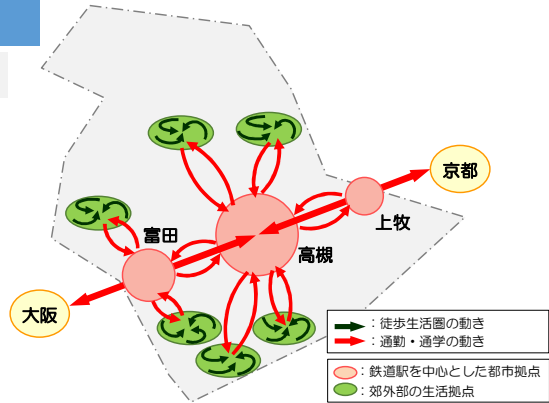
コラム 基本理念と基本方針を踏まえた「対流」を生み出す交通ネットワーク

本市の多様な交通ネットワークの中でも、特に基本理念に掲げる「対流」を生み出すべきネットワークについて、基本方針（交通のあるべき姿）を実現するために、重要となる主な動きを踏まえて整理しました。

基本方針① 快適な日常生活を支える交通

日常生活を送る上での主な動き

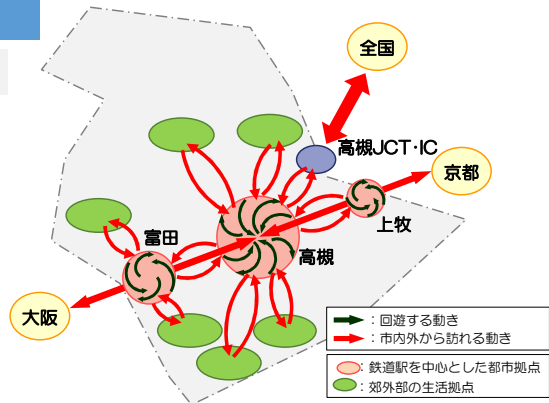
- ➡ 徒歩圏の範囲内で日常サービスを受けるための動き
- ➡ 日常の通勤・通学のために、居住地から駅へ、駅から市外へ行くための動き



基本方針② にぎわいと活力を支える交通

にぎわいと活力を生み出す主な動き

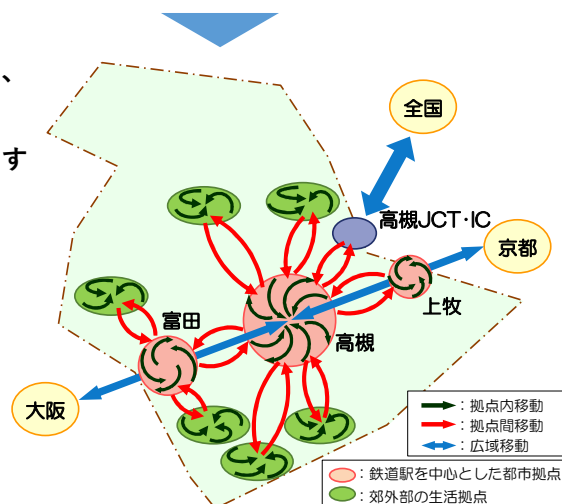
- ➡ 鉄道駅を中心に回遊する動き
- ➡ 市内外から鉄道駅周辺を訪れる動き



基本方針③ 安全・安心な都市を支える交通

- ・ 日常的に円滑な交通が利用できるように整備されている
- ・ 災害時にも交通機能が確保されている

これらを連携することにより、「対流」を生み出す交通ネットワークを形成します



第3章 現状と課題

3-1 交通等の現状

3-2 交通の課題（やるべきこと）

3.現状と課題

3-1 交通等の現状

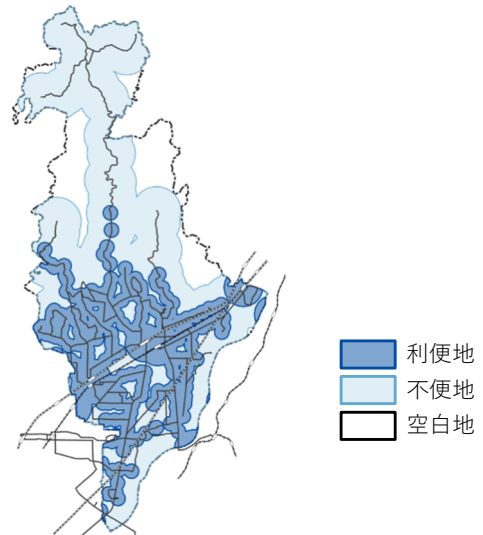
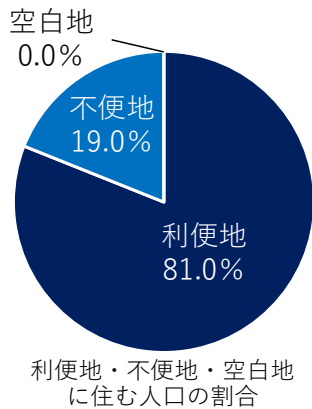
データ分析、市民意識調査、事業者ヒアリングの結果により把握した「現状」を、次のとおり整理しました。

《データ分析》

<p>人口の推移</p> <p>少子化により人口の減少が進んでいます。</p> <p>出典：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所</p>	<p>高齢化率*の推移</p> <p>高齢化が進行し、高齢化率は3割近くにまで上昇しています。</p> <p>出典：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所</p>
<p>道路ネットワーク</p> <p>市内および市外を結ぶ道路ネットワークの形成が進められています。</p> <p>出典：高槻市都市計画マスタープラン</p>	<p>公共交通ネットワーク</p> <p>JR 東海道本線・阪急京都線によって大阪・京都と結ばれ、また市内唯一の市営バスが市内をカバーしています。</p> <p>出典：国土数値情報、バス事業者ホームページ</p>

公共交通の利便地・不便地・空白地

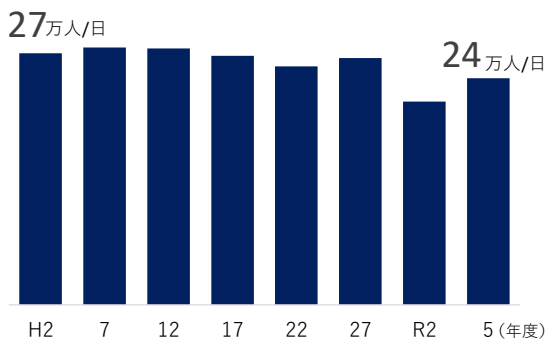
人口の8割以上が利便地*に居住しています。



出典：国土数値情報、国勢調査（令和2年）

鉄道利用者数の推移

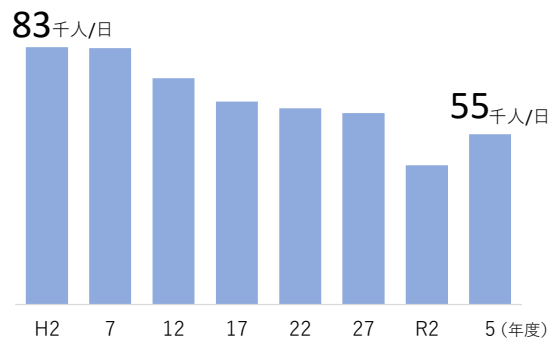
コロナ禍の影響を受けて令和2年に大きく減少し、以前の水準には戻っていません。



出典：大阪府統計年鑑

バス利用者数の推移

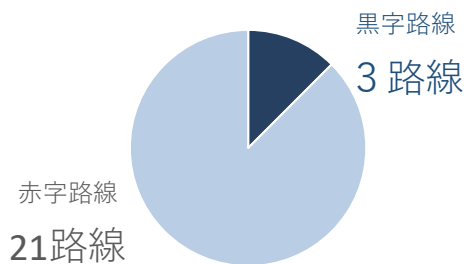
コロナ禍の影響を受けた令和2年に鉄道以上に大きく減少し、回復も鈍い状況です。



出典：高槻市統計書

市営バス事業の状況

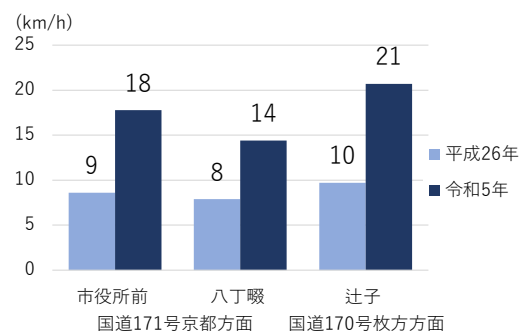
市営バス24路線中3路線が黒字で、残りの赤字をカバーする構造となっています。



出典：高槻市交通部資料（令和6年度）

幹線道路の自動車平均速度の状況

主要交差点において交差点流入速度が改善しており、渋滞の緩和がみられます。

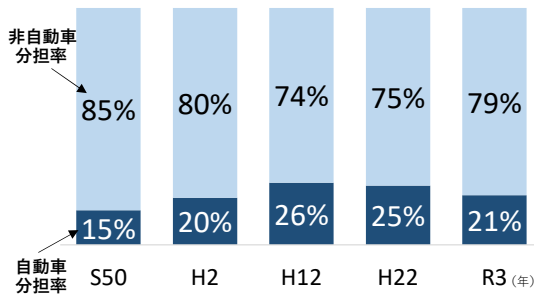


出典：大阪国道事務所資料

3.現状と課題

自動車の利用率

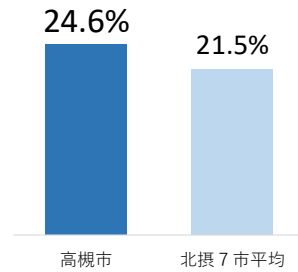
高槻市において主に自動車で移動している割合（自動車の交通手段分担率*）は、平成12年からやや減少傾向にあります。



出典：近畿圏パーソントリップ調査*

自転車の利用率

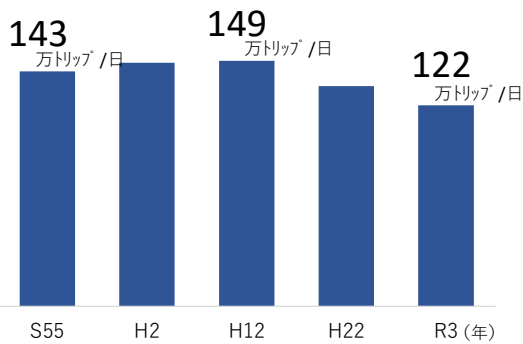
高槻市において主に自転車で移動している割合（自転車の交通手段分担率）は、周辺市の平均に比べて高い水準です。



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年）

人の移動量

高槻市の人の移動量は減少しています。

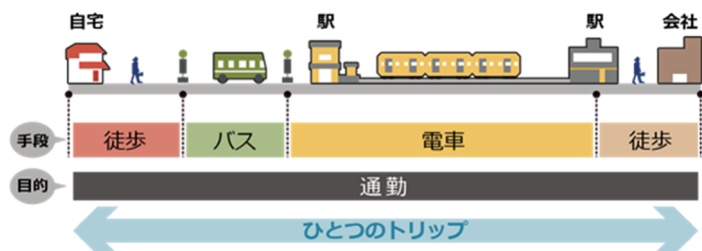


出典：近畿圏パーソントリップ調査

コラム トリップとは

近畿圏パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、近畿2府4県にお住まいの人の1日の動き（「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」など）を調べるアンケート調査のことです。これにより、移動目的や交通手段ごとの移動状況などを把握することができます。

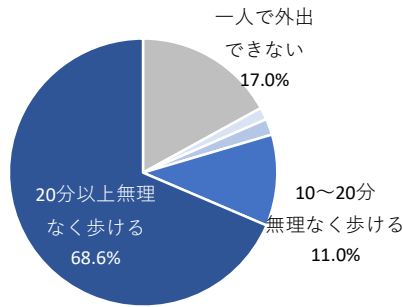
なおトリップとは、人が通勤や買物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動する回数のことをいいます。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数えます。



《市民意識調査》

徒歩での移動

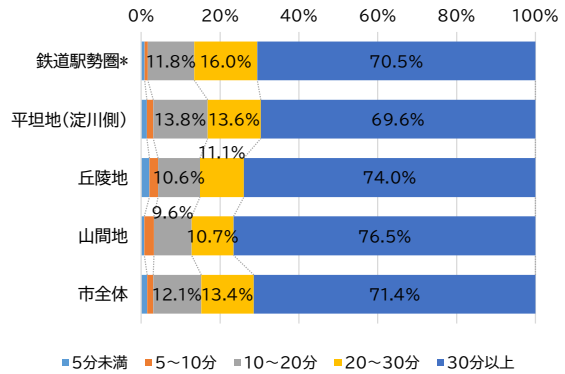
高槻市の高齢者のうち 75 歳以上の方で、20 分以上無理なく歩ける人が 7 割程度を占めています。



出典：市民意識調査

無理なく歩ける時間

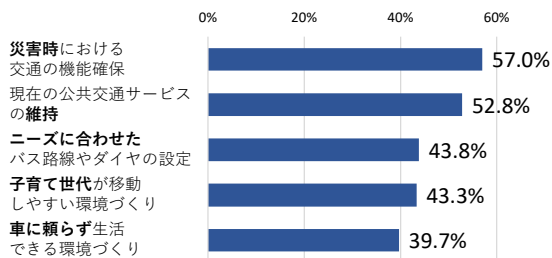
一人で無理なく歩ける時間は、エリア間で大きな差は見られません。



出典：市民意識調査

進めていくべき交通施策

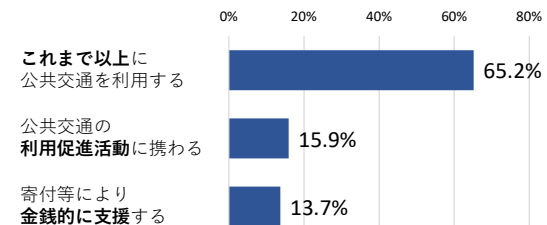
特に進めていくべきだと考える市民の割合が高い交通施策として、「災害時の交通機能確保」「現在の公共交通サービスの維持」が挙げられます。



出典：市民意識調査（上位を抜粋）

公共交通を維持していくためにできる協力

公共交通維持のためにできる協力として、「これまで以上に公共交通を利用する」を挙げる割合が高くなっています。利用促進活動への参加や、金銭的支援を挙げる方も 1 割以上を占めています。



出典：市民意識調査（上位を抜粋）

《事業者ヒアリング》

担い手の不足



・バス運転士は、数年前と比べても応募者が減少し、今後も厳しい状況

・タクシーも乗務員の高齢化が課題



・鉄道の技術職への応募者が減少している

・少子化や車離れによりバス整備士が不足している

出典：交通事業者に対するヒアリング

タクシーアプリの活用



・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、電話での配車依頼が多く、対応しきれていない



・タクシーアプリによる配車の導入や利用促進を進めたい

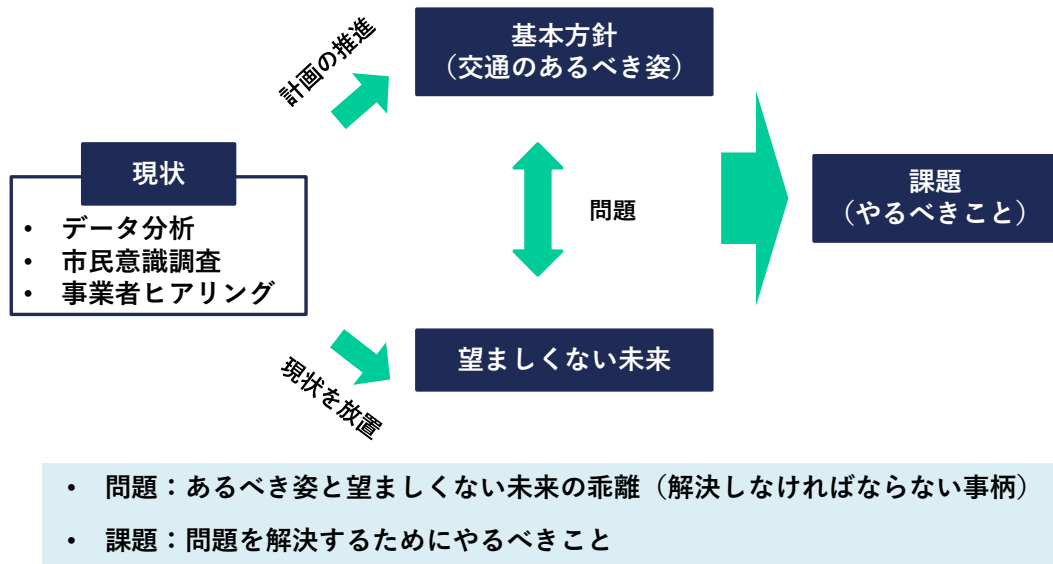
・行政には、アプリ利用を増やすためのレクチャーに協力してほしい

出典：交通事業者に対するヒアリング

3.現状と課題

3-2 交通の課題（やるべきこと）

第2章で掲げた基本方針（交通のあるべき姿）の実現をめざす本計画を推進せず、現状を放置してしまうと「望ましくない未来」が訪れてしまいます。将来におけるこれら「あるべき姿」と「望ましくない未来」の間にある乖離を「問題」として捉え、この「問題」を解決するためにやるべきことを「課題」とします。



3-1で整理した現状から、次のとおり「課題」を設定します。

課題① 都市拠点を中心とした交通ネットワークの維持・向上

望ましくない未来

少子高齢化に伴う利用の減少や、交通事業者における運転士の不足により、減便や廃線が生じる可能性があります。



市民の移動環境の悪化を避けるため、ダイヤや路線の最適化等を通じて、現状の交通ネットワークの維持・向上を図ります。

課題② 駅周辺の回遊性の向上

望ましくない未来

都市拠点である駅周辺の回遊性の低下により、市内外からの来訪者が減少し、にぎわいや活力が低下する可能性があります。



市内外からの来訪者にとって魅力ある都市拠点となるよう、歩行環境の改善等を通じ、駅周辺の徒歩での回遊性の向上を図ります。

課題③ 都市間交流を活性化させる交通環境の充実望ましくない未来

通勤、通学、観光等、様々な目的での人の移動が減少することで、本市の活力が低下する可能性があります。



他都市との高いアクセス性を誇る本市の特徴を生かした交通環境の更なる充実により、都市間交流の活性化を図ります。

課題④ 多様な移動手段の確保望ましくない未来

高齢化の進行等により、生活利便施設や駅・バス停までの移動が困難な人が増加する可能性があります。



地域が主体となった交通手段など、様々な主体が連携し、多様な手法により、市民の更なる移動手段の確保を図ります。

課題⑤ 円滑な移動環境の実現望ましくない未来

多様化するバリアフリー*化等のニーズへの対応の遅れ、市内の一部道路での慢性的な渋滞等により、円滑な移動が阻害される可能性があります。



交通環境の整備を行うことで、誰もが外出しやすく、円滑に移動できる環境の実現を図ります。

課題⑥ 災害時の交通機能の確保望ましくない未来

南海トラフ地震や気候変動に伴う大規模自然災害発生時において、避難や物資輸送ができなくなる可能性があります。



様々な主体が連携し、災害時でも避難や物資輸送が行えるよう、交通機能の確保を図ります。

第 4 章 交通施策の方向性

4-1 基本的な考え方

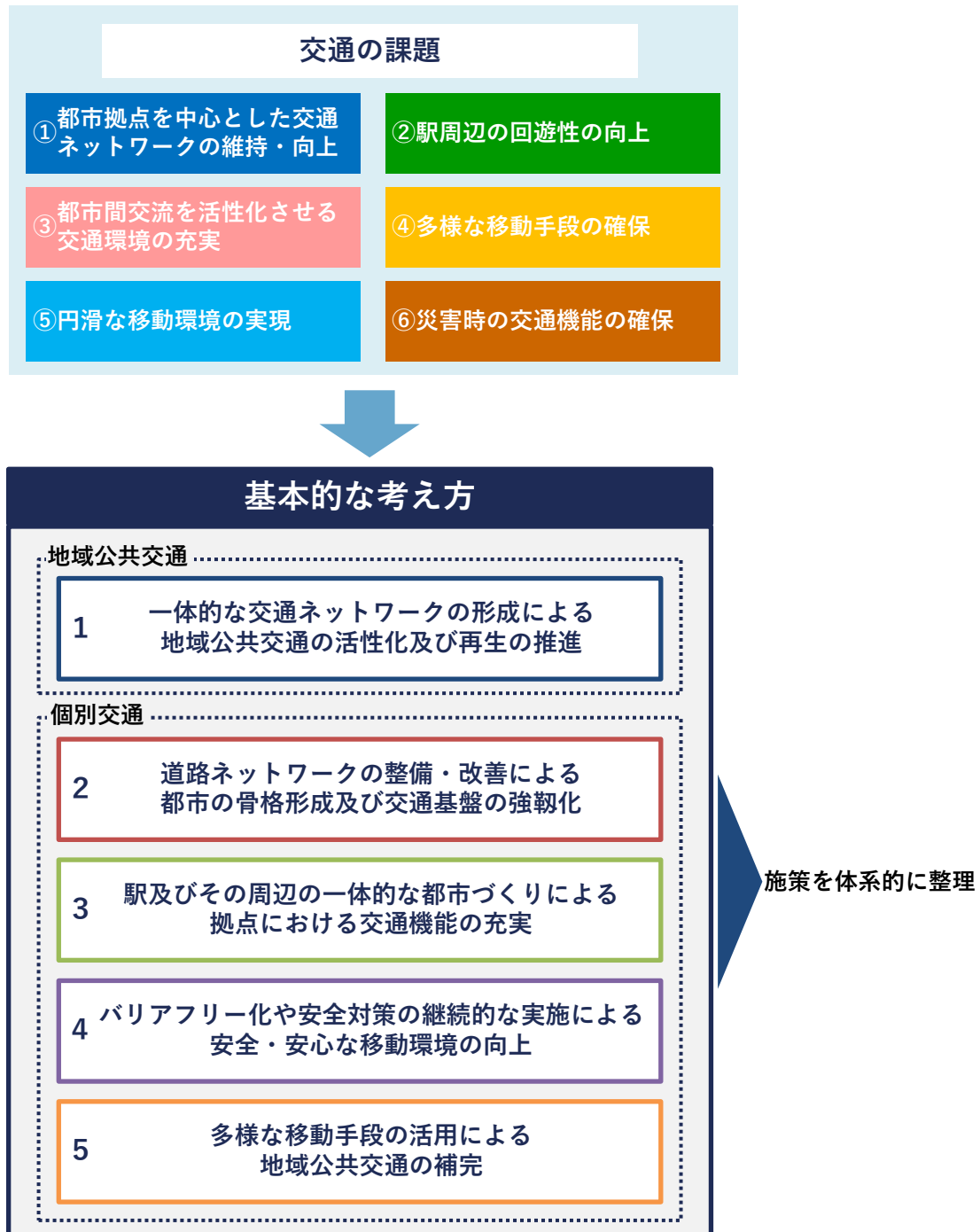
4-2 地域公共交通の在り方

4.交通施策の方向性

4-1 基本的な考え方

めざす都市像の実現に向け、交通施策の方向性を示し、施策の体系的な整理を進めるため、前章で整理した6つの交通の課題を踏まえ、「基本的な考え方」を次のとおり設定します。

対象とする交通を「地域公共交通」とそれ以外の「個別交通」に大別し、「地域公共交通」についてはその在り方を次節で整理します。



基本的な考え方の設定

1 一体的な交通ネットワークの形成による地域公共交通の活性化及び再生の推進

関連課題：①ネットワーク ②回遊性 ③都市間交流 ④多様な手段 ⑤円滑な移動 ⑥災害時機能

地域公共交通のサービスの維持・向上を図るため、それぞれの交通手段の連携により移動しやすい環境づくり等を進め、地域公共交通の活性化及び再生に取り組みます。

2 道路ネットワークの整備・改善による都市の骨格形成及び交通基盤の強靱化

関連課題：①ネットワーク ②回遊性 ③都市間交流 ④多様な手段 ⑤円滑な移動 ⑥災害時機能

道路ネットワークの充実や道路混雑の緩和を図るなど、都市の骨格形成と交通基盤の強靱化に取り組みます。

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

関連課題：①ネットワーク ②回遊性 ③都市間交流 ④多様な手段 ⑤円滑な移動 ⑥災害時機能

駅及びその周辺は人やものが集まる拠点として、一体的な都市づくりを進めることにより、歩行者中心の空間形成など、交通機能の充実に取り組みます。

4 バリアフリー化や安全対策の継続的な実施による安全・安心な移動環境の向上

関連課題：①ネットワーク ②回遊性 ③都市間交流 ④多様な手段 ⑤円滑な移動 ⑥災害時機能

誰もが安全に安心して移動できるよう、バリアフリー化や歩行者の安全確保など、移動環境の向上に取り組みます。

5 多様な移動手段の活用による地域公共交通の補完

関連課題：①ネットワーク ②回遊性 ③都市間交流 ④多様な手段 ⑤円滑な移動 ⑥災害時機能

自転車をはじめとした多様な移動手段を活用することにより、適切な役割分担の下、地域公共交通を補完する移動手段の充実に取り組みます。

「関連課題」の凡例

- ①ネットワーク：課題① 都市拠点を中心とした交通ネットワークの維持・向上
- ②回遊性：課題② 駅周辺の回遊性の向上
- ③都市間交流：課題③ 都市間交流を活性化させる交通環境の充実
- ④多様な手段：課題④ 多様な移動手段の確保
- ⑤円滑な移動：課題⑤ 円滑な移動環境の実現
- ⑥災害時機能：課題⑥ 災害時の交通機能の確保

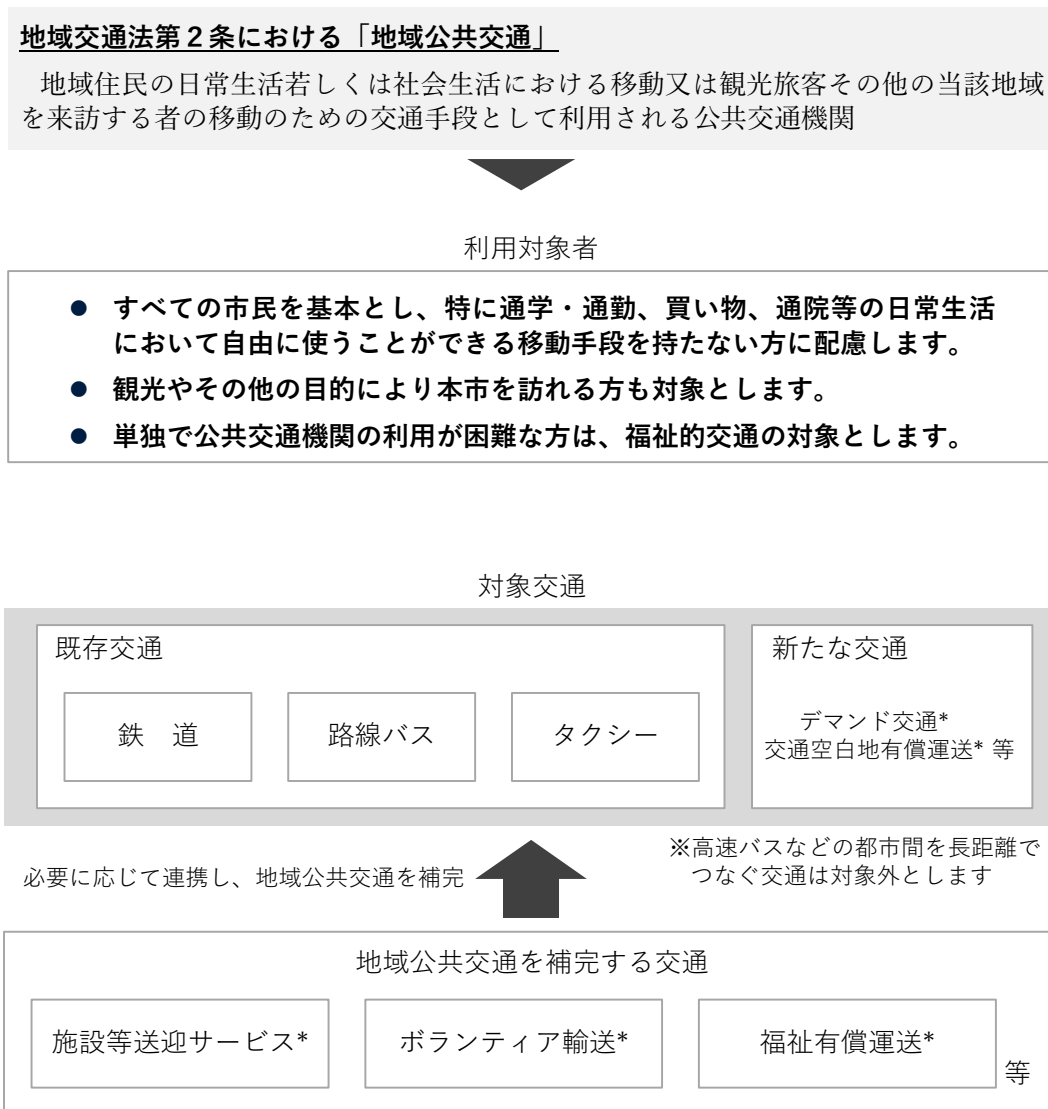
4.交通施策の方向性

4-2 地域公共交通の在り方

地域公共交通については、地域交通法第5条第2項において地域公共交通計画に定める事項として「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」が挙げられていることから、対象範囲を明確にするとともに、役割や機能分担などを整理した「地域公共交通の在り方」を示します。

4-2-1 地域公共交通の対象範囲

地域交通法第2条の定義を踏まえ、地域公共交通の「利用対象者」と「対象交通」を以下のとおり設定します。



4-2-2 地域公共交通に求められる役割

地域交通法や「基本方針（交通のあるべき姿）」を踏まえ、安全・安心の確保を前提として、地域公共交通の活性化及び再生の推進の視点に基づき、「地域公共交通に求められる役割」を以下のとおり設定します。

市民の移動手段を確保すること

地域公共交通は根本的な役割として、すべての市民、特に自由に使うことができる移動手段を持たない方が、自立した日常生活を送る上で必要不可欠な社会基盤であるという認識の下、市民の移動手段を確保することが求められます。また、市民のニーズに合わせた利便性の高い地域公共交通体系を構築することで、自家用車に過度に依存しない移動への転換を促し、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減等に寄与することも期待されます。

まちのにぎわいと活力の創出に寄与すること

地域公共交通は単なる移動手段のみならず、市民の外出機会を増やし、中心市街地や市内各地域において、人と人が交流する場を生み出すことで、まちのにぎわいと活力の創出に寄与することが求められます。また、観光その他の目的により本市を訪れる方の移動の利便性や回遊性を高めることで、交流を活性化し、まちの魅力向上に貢献することも期待されます。

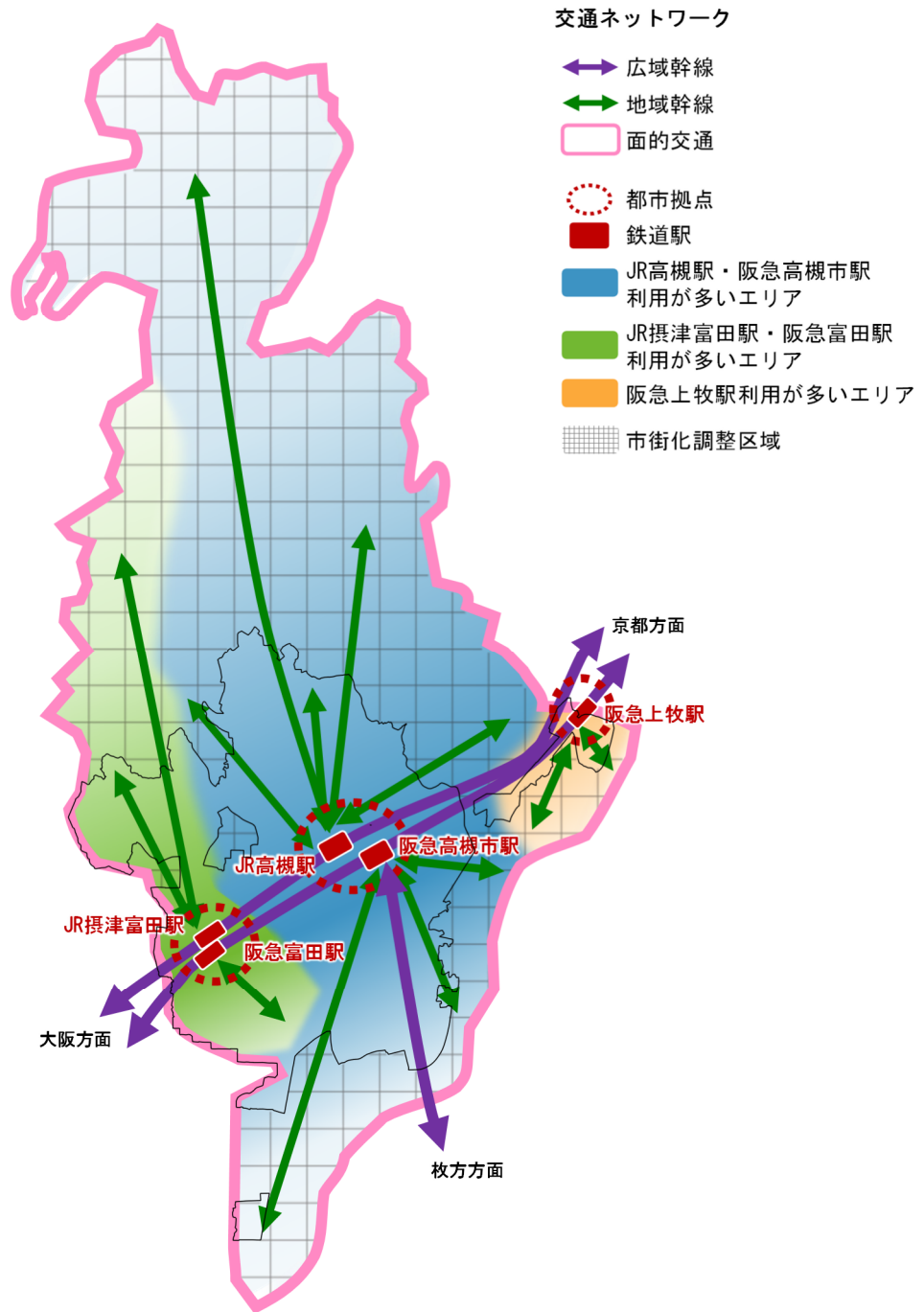
4.交通施策の方向性

4-2-3 地域公共交通の機能分担

鉄道や路線バス、タクシーといった既存交通を中心に、その運行範囲や利用者特性等を踏まえ、各地域公共交通における機能分担とともに、それぞれの基本的な考え方を下表に示します。

対象交通別の機能と基本的な考え方

区分		機能	基本的な考え方	
地域公共交通	広域幹線	鉄道 路線バス	都市拠点と他都市を結び、大量輸送による速達性を有した広域的な移動を支えるとともに、都市間交流の更なる活性化を促します。	市内外の人々の移動を支える幹線交通として、利便性の向上等に取り組むとともに、将来に渡って安全性・速達性・定時性の確保をめざします。
	地域幹線	路線バス	市街地の各地域と都市拠点を結び、市内移動の円滑化を推進することで、市民の日常生活を支えるとともに、駅周辺のにぎわいや活力の向上を促します。	主に市民の移動を支える幹線交通として、利便性の維持・向上や効率化等に取り組むとともに、将来に渡って一定水準のサービスの確保をめざします。
		路線バス等 (市街化調整区域等走行路線)	主に郊外部の集落地と都市拠点や市街地を結び、集落地における移動手段を確保するとともに、地域の連携や交流を深めます。	主に集落地の地域住民の移動を支える幹線交通として、運行費用の一部を補助するなど、将来に渡って一定水準のサービスの確保に努めます。
	面的交通	タクシー等	多様な移動ニーズに対応した運行により、幹線交通の補完や市内移動の活性化を促します。	多様な移動ニーズに対応した交通として、利便性の高いきめ細やかなサービスや地域の特性に応じたサービスの提供をめざします。
補完する交通	施設等送迎サービス ボランティア輸送等		法令等に基づく安全性・合理性が確保された場合に、必要に応じて連携を図り、地域公共交通を補完します。	
	福祉有償運送		単独で地域公共交通の利用が困難な方の移動手段として、地域公共交通を補完します。	



地域公共交通の機能分担のイメージ

第 5 章 施策体系

5-1 施策体系

5-2 施策

5. 施策体系

5-1 施策体系

本計画の基本的な考え方に沿って、本市で進めるべき施策を施策体系図として整理しました。なお具体的な施策内容は、「高槻市総合交通戦略 実施計画編」（以下、「実施計画」という。）に位置づけます。

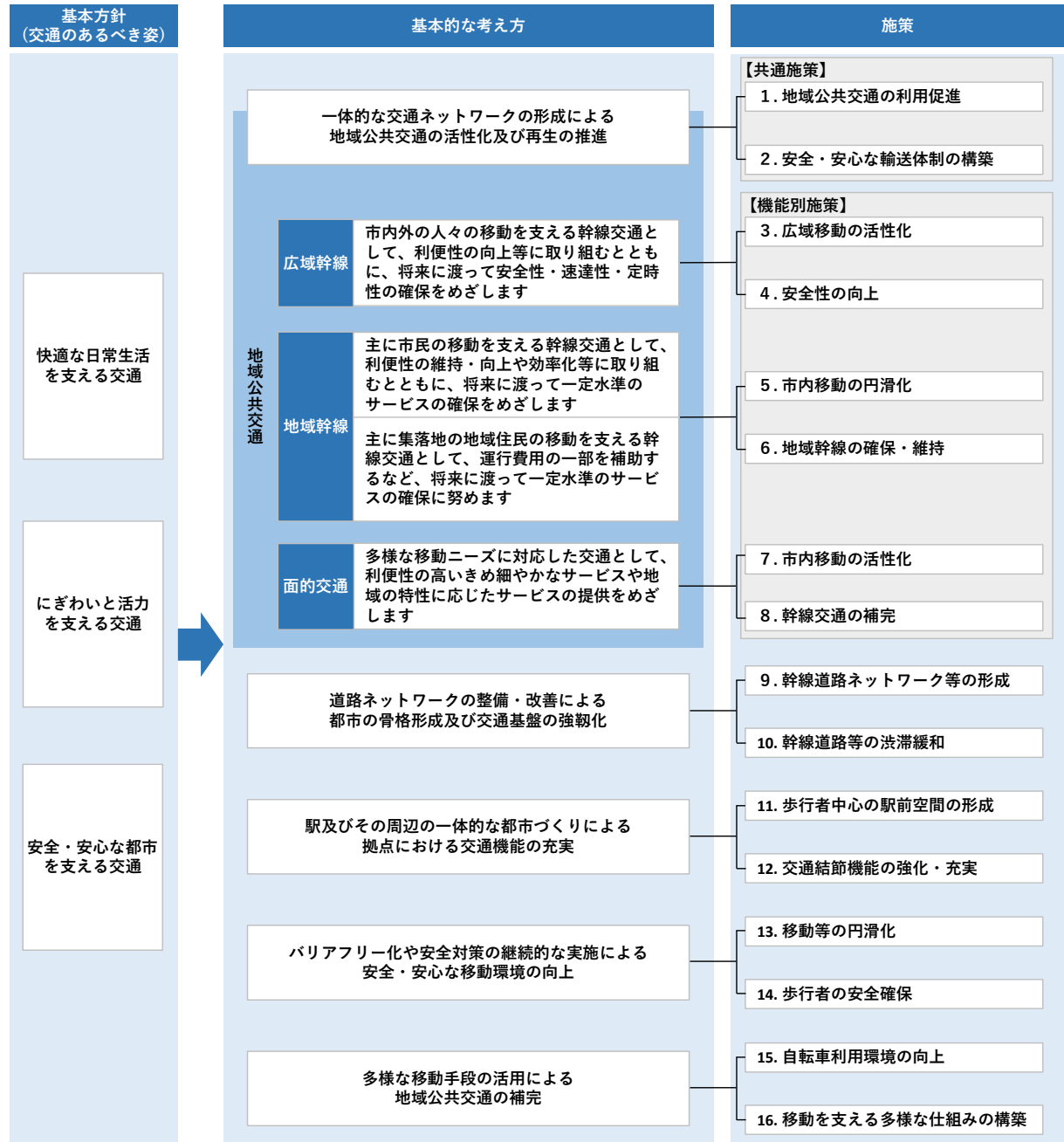


図 5-1 施策体系図

5-2 施策

基本的な考え方ごとに実施する施策を次のとおり示します。

基本的な考え方 1 一体的な交通ネットワークの形成による地域公共交通の活性化及び再生の推進

<実施主体>地域公共交通事業者、高槻市等

施策 1 地域公共交通の利用促進《共通施策》

人口減少や少子高齢化に伴い移動需要が減少する中においても、地域公共交通を維持し活性化するため、利便性の向上や情報発信等を通じ、地域公共交通の更なる利用促進を図ります。

施策 2 安全・安心な輸送体制の構築《共通施策》

誰もが安全・安心に地域公共交通を利用できるよう、生活の足を守るための担い手を確保するとともに、バリアフリー化や環境負荷の低減、災害時の輸送体制確保等を推進します。

施策 3 広域移動の活性化《機能別施策（広域幹線）》

都市間交流の更なる活性化を促すため、鉄道等のサービスの充実と周知を図ります。

施策 4 安全性の向上《機能別施策（広域幹線）》

鉄道等の利用者の安全・安心の向上を図るため、車両や施設における安全・防災・減災対策を実施します。

施策 5 市内移動の円滑化《機能別施策（地域幹線）》

市内移動における地域公共交通の更なる利用環境の向上を図るため、想定される様々な利用者に応じた制度の導入や環境改善、乗り継ぎを含む移動の円滑化を推進します。

施策 6 地域幹線の確保・維持《機能別施策（地域幹線）》

鉄道駅を中心としたバスネットワークを確保・維持するため、路線やダイヤについて、状況の変化への対応を図るとともに、新たな技術の活用についても検討を進めます。

施策 7 市内移動の活性化《機能別施策（面的交通）》

市内を面的にカバーするタクシーの活用を促進するため、需給のミスマッチの改善等を推進します。

施策 8 幹線交通の補完《機能別施策（面的交通）》

移動ニーズの多様化に対応するため、地域住民が主体的に取り組む新たな交通手段の導入に向けた支援等を検討します。

5.施策体系

基本的な考え方2 道路ネットワークの整備・改善による都市の骨格形成及び交通基盤の強靱化

<実施主体>高槻市、大阪府、国土交通省等

施策9 幹線道路ネットワーク等の形成

都市間交流の活性化や円滑な地域内移動の実現を図るため、新名神高速道路や都市計画道路*等の整備を進めます。

施策10 幹線道路等の渋滞緩和

幹線道路等の渋滞を緩和するため、交差点改良や関係者協議を通じた対策等を実施します。

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

<実施主体>高槻市等

施策11 歩行者中心の駅前空間の形成

駅周辺が歩行者中心の空間となるよう、道路空間の再構築や利活用等を推進します。

施策12 交通結節機能の強化・充実

駅周辺の再整備等の機会を捉え、交通結節機能の強化・充実を図ります。

基本的な考え方4 バリアフリー化や安全対策の継続的な実施による安全・安心な移動環境の向上

<実施主体>高槻市、大阪府、国土交通省等

施策13 移動等の円滑化

高齢者や障がい者等の移動困難者が、安全にかつ安心してまちを移動できるよう、歩道空間のバリアフリー化のほか、心のバリアフリーの推進など、ハード・ソフトの両面から移動環境の向上を図ります。

施策14 歩行者の安全確保

歩行者の安全な通行を確保するため、通学路等の歩行空間の安全対策を推進します。

基本的な考え方5 多様な移動手段の活用による地域公共交通の補完

<実施主体>高槻市、大阪府、国土交通省等

施策15 自転車利用環境の向上

自転車を安全・快適に利用できるまちの実現を図るため、自転車通行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。

施策16 移動を支える多様な仕組みの構築

移動ニーズの多様化に対応するため、既存の移動手段の活用や新たな移動サービスの導入など、移動を支える多様な仕組みの構築を図ります。

第 6 章 計画の推進に向けて

- 6-1 評価指標・目標
- 6-2 計画改善のプロセス
- 6-3 計画の推進体制
- 6-4 各主体の役割

6.計画の推進に向けて

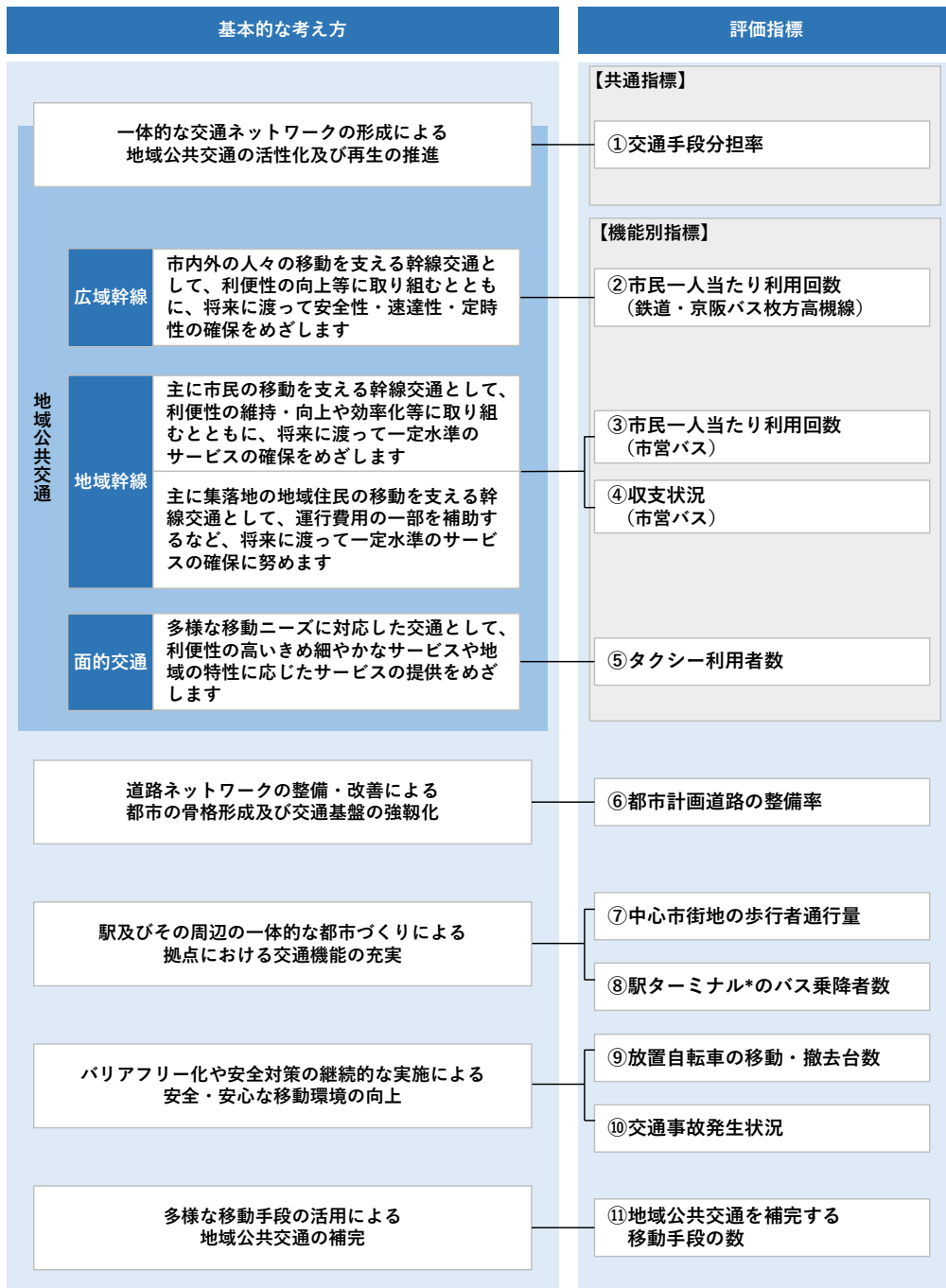
6-1 評価指標・目標

めざす都市像の実現に向けた定量的な評価を行うため、評価指標と目標を設定します。

6-1-1 評価指標

第4章で示した「基本的な考え方」に対応した本計画の評価指標を、以下のとおり設定します。

なお、地域公共交通に関する事項については、機能別にも評価指標を設定します。



基本的な考え方に対応した評価指標

6-1-2 目標

評価指標ごとに、現況値を整理した上で本計画の推進によって達成をめざす目標を、以下のとおり設定します。

評価指標と目標

評価指標		現況値	目標
① 交通手段分担率	代表交通手段*における非自動車分担率	なし※1 (%)	増加
② 市民一人当たり利用回数 (鉄道・京阪バス枚方高槻線)	市民一人当たりの市内鉄道駅及び京阪バス枚方高槻線市内停留所の利用回数	137 (回/人)	維持
③ 市民一人当たり利用回数 (市営バス)	市民一人当たりの市営バスの利用回数	50.5 (回/人)	維持
④ 収支状況 (市営バス)	市営バスの経常収支比率	96.7 (%)	収支均衡
⑤ タクシー利用者数	市内タクシー事業者の輸送人員	161.9 (万人)	増加
⑥ 都市計画道路の整備率	市内における都市計画道路の整備率	68.3 (%)	増加
⑦ 中心市街地の歩行者通行量	中心市街地※2の平日・休日の平均歩行者通行量	74,282 (人/日)	増加
⑧ 駅ターミナルのバス乗降者数	JR高槻駅及び阪急高槻市駅の駅ターミナルのバス乗降者数	1,303 (万人)	維持
⑨ 放置自転車の移動・撤去台数	市内における自転車放置禁止区域内での放置自転車の移動・撤去台数	1,145 (台)	減少
⑩ 交通事故発生状況	市内における交通事故の発生件数	516 (件)	減少
⑪ 地域公共交通を補完する移動手段の数	福祉有償運送者※3やボランティア輸送等の数	5 (事業者)	増加

※1：今後、市民アンケートにより把握予定

※2：JR高槻駅・阪急高槻市駅周辺の3地点

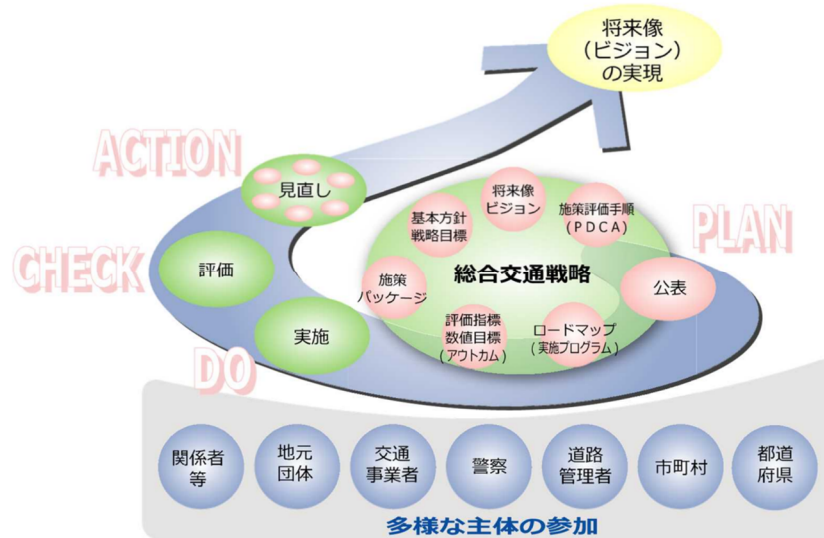
※3：運送区域に高槻市を含む運送者を対象

6.計画の推進に向けて

6-2 計画改善のプロセス

本計画の着実な実施・推進には、社会情勢の変化も踏まえ、施策の進行を管理する必要があります。

そのため、PDCA サイクルの考え方にに基づき、P（計画）、D（実施）、C（評価）、A（見直し）を繰り返すことにより、本計画の改善・向上（スパイラルアップ）を図ります。



出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（令和4年5月）

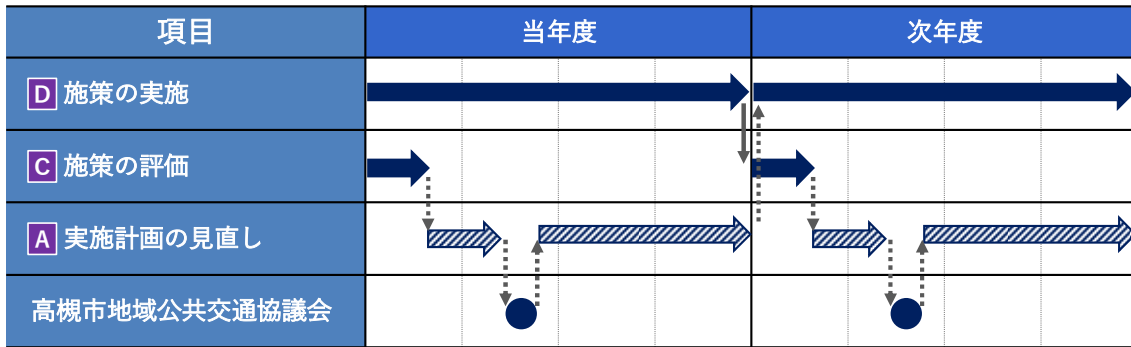
PDCA サイクルによるスパイラルアップ

項目	—	本計画の計画対象期間								—
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
	計画策定	基本計画 実施計画（必要に応じて毎年見直し）								次期計画
P 本計画の策定	→									
D 施策の実施		→	→	→	→	→	→	→	→	→
C 施策の評価			↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
A 実施計画の見直し			↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	
P 次期計画の策定									→	

計画改善のプロセス

6-3 計画の推進体制

施策の進捗や評価指標を確認し、必要に応じて実施計画の見直しを行うため、高槻市地域公共交通協議会を毎年開催します。また、各主体がお互いに情報交換・共有を行うとともに、地域公共交通を取り巻く環境の変化に対し、臨機応変な検討体制を整えて対応します。



各年度の計画改善プロセス



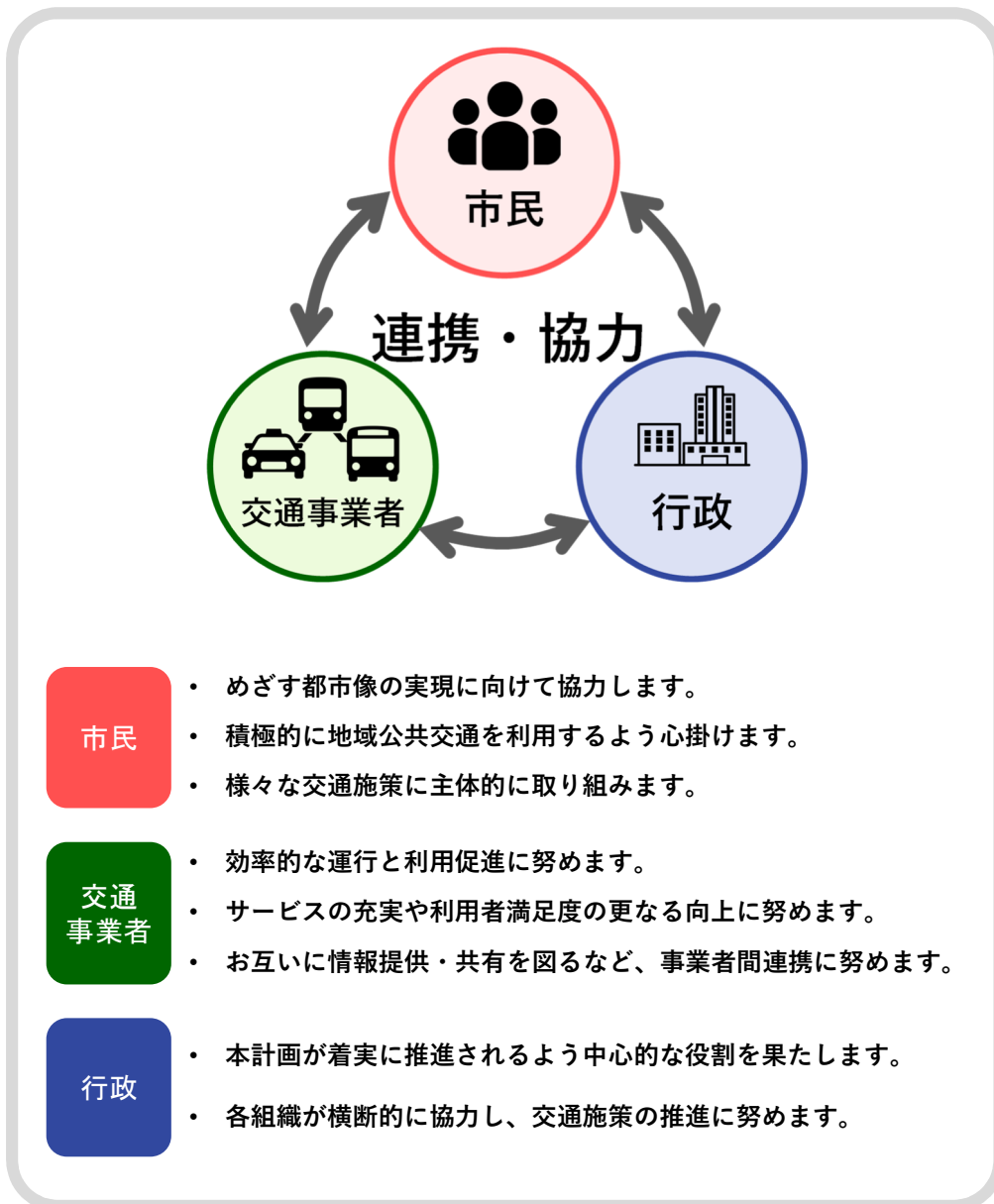
高槻市地域公共交通協議会

6.計画の推進に向けて

6-4 各主体の役割

人口減少下においても、本市の活力を衰退させないためには、人等の動きを活発にする「対流」を生み出すことが極めて重要です。

移動しやすい環境をつくるために、交通施策を推進することが、より住みやすいまちにつながります。このことを市民、交通事業者、行政それぞれが十分に理解・認識し、市民の移動をみんなで支えるために各主体が役割を分担するとともに、相互に連携・協力し、総合的に取り組む必要があります。



各主体による役割分担のイメージ

第7章 参考資料

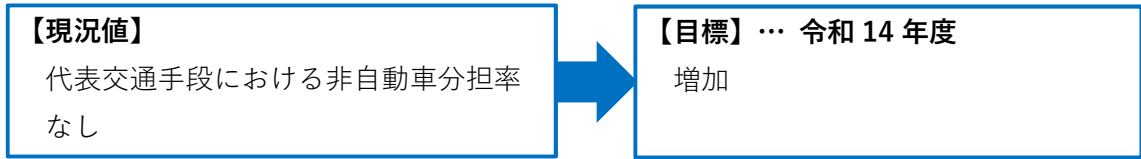
- 7-1 評価指標の算出方法
- 7-2 検討体制
- 7-3 市民意識調査の概要
- 7-4 事業者ヒアリングの概要
- 7-5 パブリックコメントの概要
- 7-6 用語集（50音順）

7. 参考資料

7-1 評価指標の算出方法

(1) 交通手段分担率

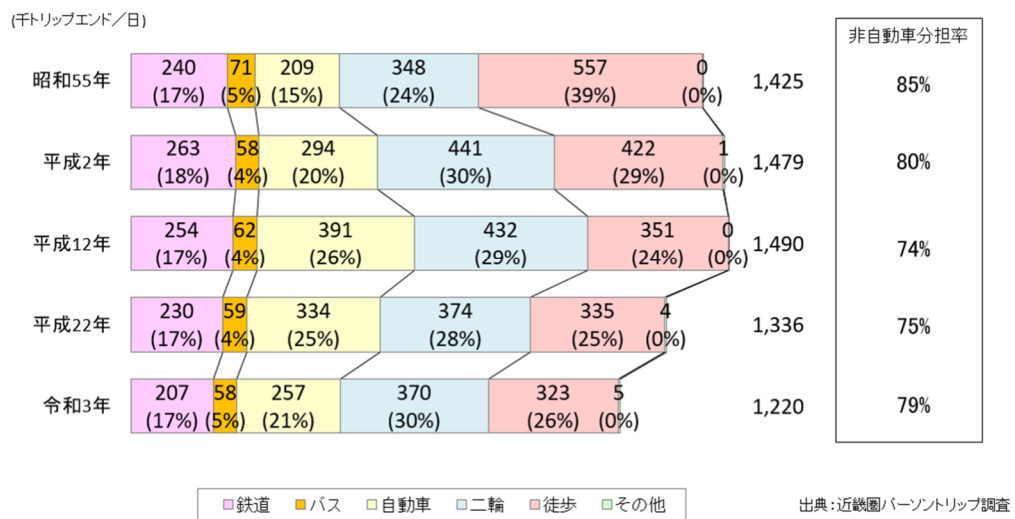
市民の移動における自動車以外（地域公共交通を含む）の利用割合を算出します。



【参考値】
79% (R3 近畿圏 PT 調査)

使用データ	市民アンケートにより把握予定
確認頻度	3～4年に1回
算出方法	アンケート結果より、代表交通手段が自動車以外の人割合を算出
備考	近畿圏パーソントリップ調査は、10年に1回の調査であり、計画期間中に調査結果が公表されないため、本指標は市民アンケートにより把握するものとし、現況値についても、今後、市民アンケートにより把握する予定です。 現況の参考値として、令和3年近畿圏パーソントリップ調査データを用いて算出した結果（79%）を示します。

指標の現況等



(2) 市民一人当たり利用回数（鉄道・京阪バス枚方高槻線）

広域幹線を対象とした指標として、市内鉄道駅と京阪バス枚方高槻線市内停留所の年間乗車人数を、本市の総人口で除した値を算出します。

【現況値】

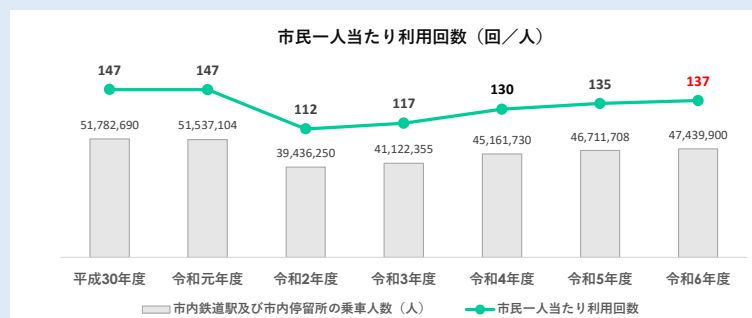
市民一人当たりの市内鉄道駅及び京阪バス枚方高槻線市内停留所の利用回数
137 回/人（令和 6 年度）

【目標】… 令和 14 年度

維持

使用データ	大阪府統計年鑑、事業者提供資料、高槻市統計書
確認頻度	毎年度
算出方法	市内鉄道駅（高槻駅、摂津富田駅、上牧駅、高槻市駅、富田駅）の年間乗車人数と、京阪バス枚方高槻線の市内停留所の年間乗車人数の合計値を、本市の総人口（各年 9 月末時点）で除した値

指標の現況等



※令和 5 年度の京阪バス枚方高槻線の乗車人数は推計値

7. 参考資料

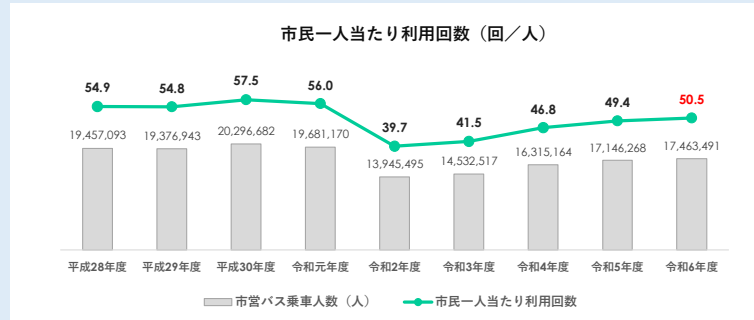
(3) 市民一人当たり利用回数（市営バス）

地域幹線である市営バスの年間乗車人数を本市の総人口で除した値を算出します。

【現況値】 市民一人当たりの市営バスの利用回数 50.5 回/人（令和 6 年度見込み）	➔	【目標】 … 令和 14 年度 維持
---	---	------------------------------

使用データ	高槻市資料（高槻市統計書）
確認頻度	毎年度
算出方法	市営バスの年間乗車人数を本市の総人口（各年 9 月末時点）で除した値

指標の現況等



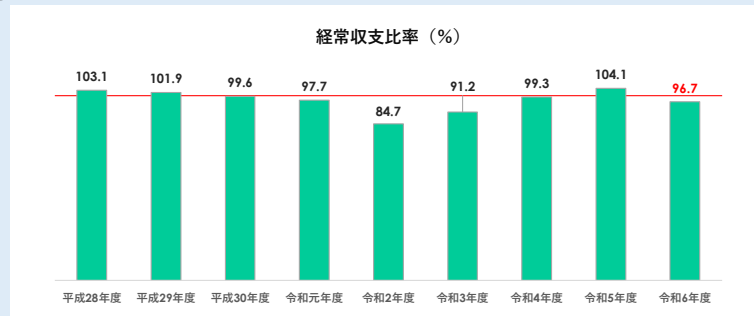
(4) 収支状況（市営バス）

地域幹線である市営バスを対象とした指標として、市営バスの収支状況を算出します。

【現況値】 市営バスの経常収支比率 96.7%（令和 6 年度見込み）	➔	【目標】 … 令和 14 年度 収支均衡
--	---	--------------------------------

使用データ	高槻市交通部提供資料
確認頻度	毎年度
算出方法	市営バスの経常費用に対する経常収益の割合 当該年度において、料金収入や一般会計からの繰入金等の収益で、人件費や支払利息等の費用をどの程度賄えているかを示します。

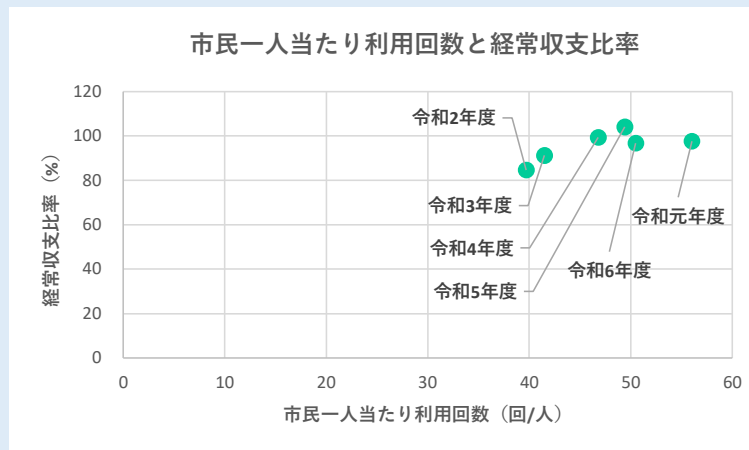
指標の現況等



<参考 地域幹線の評価について>

地域幹線である市営バスは、公営企業として社会的使命を果たしつつ、住民生活に重要なサービスの提供を安定的に継続することが求められています。そのため、公共性指標（市民一人当たり利用回数）と効率性指標（収支状況）の両方の視点から傾向を把握し、評価を行うこととします。

指標の現況等



(5) タクシー利用者数

面的交通を対象とした指標として、市内のタクシー事業者の輸送人員の合計値を算出します。

【現況値】

市内タクシー事業者の輸送人員
1,618,777 人（令和 6 年度）

【目標】… 令和 14 年度

増加

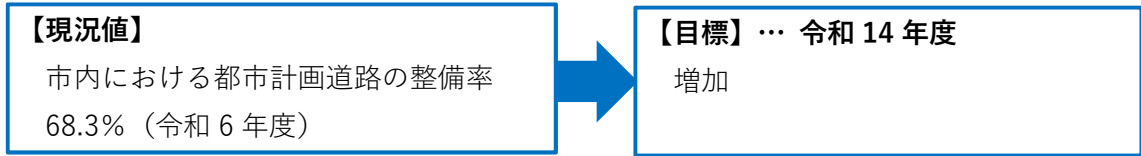
使用データ	法人タクシー事業者調査データ（東京・日本交通、阪急タクシー提供資料） 個人タクシー事業者調査データ（国土交通省提供資料）
確認頻度	毎年度
算出方法	<p>市内のタクシー事業者（東京・日本交通、阪急タクシー、市内の個人タクシー）における輸送人員の合計値（集計対象期間は年度単位）</p> <p>なお個人タクシー輸送人員データは、北摂交通圏事業者の輸送人員データですが、北摂交通圏の個人タクシー全 68 事業者のうち、市内個人タクシーが 56 事業者を占めるため、大きな傾向を把握するものとしては、北摂交通圏データで問題ないものとなりました。</p>



7. 参考資料

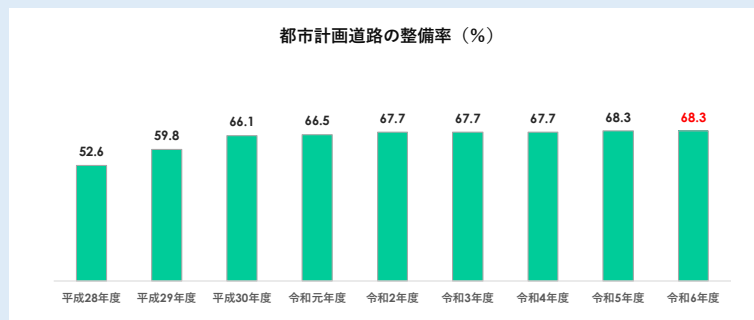
(6) 都市計画道路の整備率

市内における都市計画道路の整備延長を計画延長で除した都市計画道路整備率を算出します。



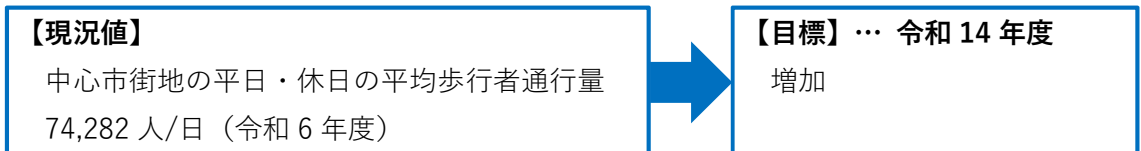
使用データ	都市計画現況調査データ（高槻市資料）
確認頻度	毎年度
算出方法	市内の都市計画道路整備延長（毎年3月末時点）を計画延長で除した値

指標の現況等



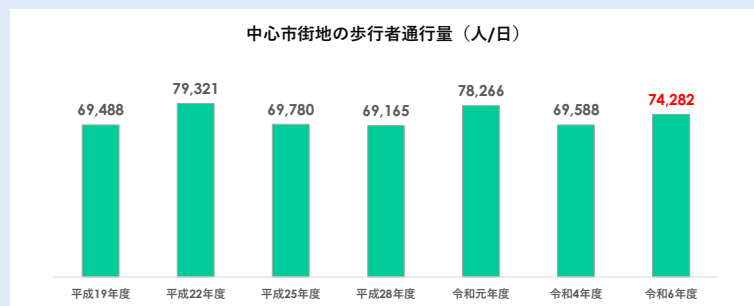
(7) 中心市街地の歩行者通行量

市内の中心市街地における1日あたり平均歩行者通行量を算出します。



使用データ	通行量・入店者数調査データ（高槻市資料）
確認頻度	3～4年に1回実施
算出方法	JR高槻駅・阪急高槻市駅周辺の3地点（JR高槻駅階上南口、auショップ高槻センター街前、阪急高槻市駅北出口）における、平日休日それぞれの1日あたり歩行者通行量（3地点合計）の平均値

指標の現況等



(8) 駅ターミナルのバス乗降者数

JR 高槻駅及び阪急高槻市駅の駅ターミナルのバス乗降者数の合計値を算出します。

【現況値】

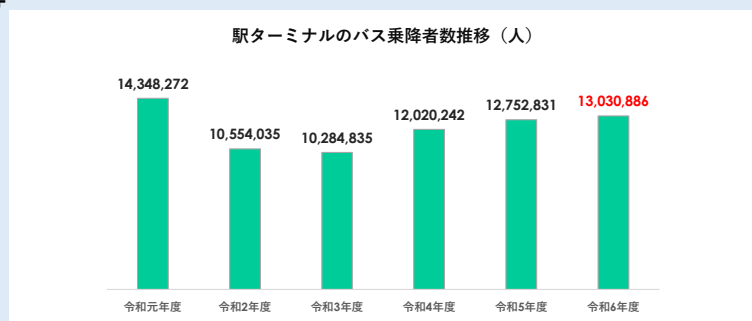
JR 高槻駅及び阪急高槻市駅の駅ターミナルのバス乗降者数
13,030,886 人（令和 6 年度）

【目標】… 令和 14 年度

維持

使用データ	各バス事業者調査データ（京阪バス提供資料、高槻市交通部提供資料）
確認頻度	毎年度
算出方法	JR 高槻駅のバス停留所と阪急高槻市駅のバス停留所における乗降者数の合計値（市営バスと京阪バスの乗降者数計）

指標の現況等



(9) 放置自転車の移動・撤去台数

市内における自転車放置禁止区域内での放置自転車の移動・撤去台数の合計値を算出します。

【現況値】

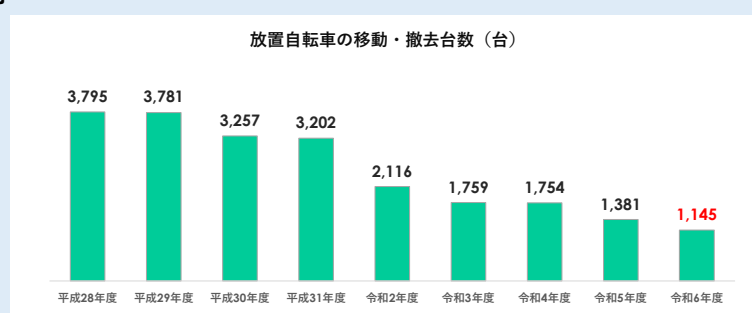
市内における自転車放置禁止区域内での放置自転車の移動・撤去台数
1,145 台（令和 6 年度）

【目標】… 令和 14 年度

減少

使用データ	放置自転車移動撤去台数データ（高槻市資料）
確認頻度	毎年度
算出方法	市内の自転車放置禁止区域内での放置自転車を移動・撤去した台数の年間合計値

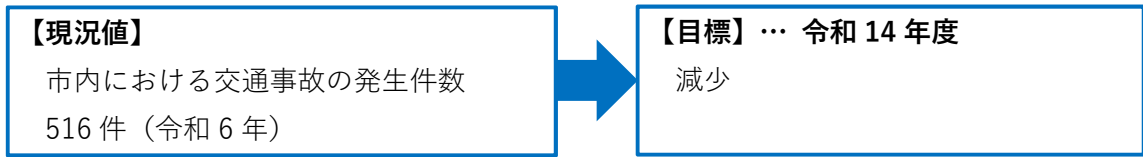
指標の現況等



7.参考資料

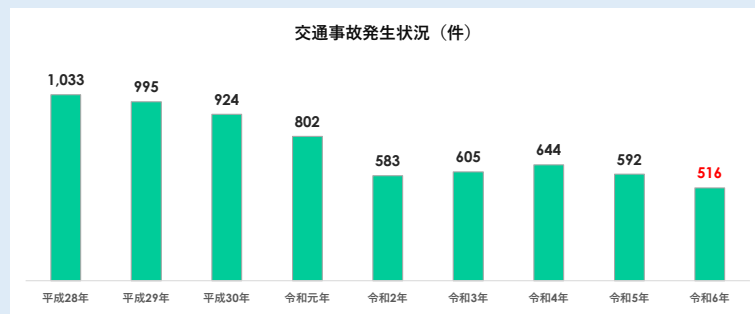
(10) 交通事故発生状況

市内における交通事故の発生件数の合計値を算出します。



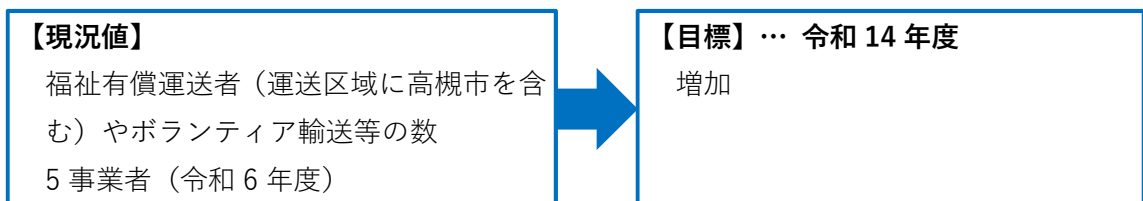
使用データ	大阪の交通白書（大阪府警資料）
確認頻度	毎年
算出方法	市内で発生した交通事故件数の年間合計値

指標の現況等



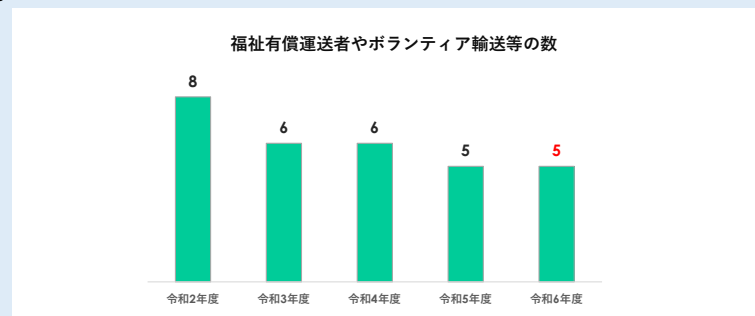
(11) 地域公共交通を補完する移動手段の数

高槻市を運送区域としている福祉有償運送者や、市内でボランティア輸送等を行っている運行主体の数の合計値を算出します。



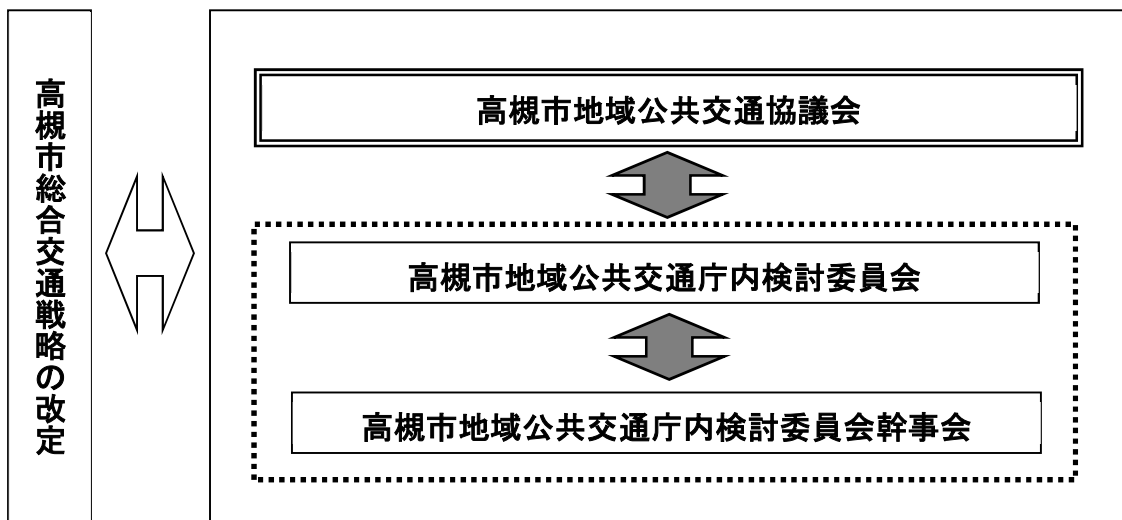
使用データ	高槻市資料（高槻市調査）
確認頻度	毎年度
算出方法	高槻市を運送区域としている福祉有償運送者や、市内でボランティア輸送等を行っている運行主体の数の合計値

指標の現況等



7-2 検討体制

7-2-1 検討組織



7-2-2 高槻市地域公共交通協議会の開催概要

		開催日	審議事項
令和5年度	第1回	令和5年 11月6日(月)	<ul style="list-style-type: none"> 計画について(経緯・位置づけ・役割等) 検討体制
令和6年度	第1回	令和6年 5月13日(月)	<ul style="list-style-type: none"> 現状分析 基本方針(案) 市民意識調査と事業者ヒアリングの実施
	第2回	令和6年 11月8日(金)	<ul style="list-style-type: none"> 市民意識調査と事業者ヒアリングの実施結果 追加の現状分析 基本方針(あるべき姿)、課題(やるべきこと)
	第3回	令和7年 2月12日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 基本的な考え方 地域公共交通の在り方
令和7年度	第1回	令和7年 7月9日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 評価指標・目標 施策・事業等
	第2回	令和7年 10月8日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 計画の推進に向けて 高槻市総合交通戦略(素案)
	第3回		

7.参考資料

7-2-3 高槻市地域公共交通協議会委員名簿

区分	所属等・職名	氏名 (敬称略)
学識経験者	一般財団法人グローバル交流推進機構 理事長	土井 勉
	龍谷大学 文学部 教授	井上 学
	近畿大学 経営学部 准教授	毛海 千佳子
交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 阪奈支社 地域共生室 担当室長 西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 阪奈支社 地域共生室 主任	中嶋 和政 (令和5年度第1回～令和6年度第3回) 今井 香陽子 (令和7年度第1回～)
	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部 部長	阿瀬 弘治
	一般社団法人大阪バス協会 専務理事	阪部 光雄 (令和5年度第1回～令和6年度第1回) 田内 文雄 (令和6年度第2回～)
	一般社団法人大阪タクシー協会 経営委員長 一般社団法人大阪タクシー協会 専務理事	山根 成尊 (令和5年度第1回～令和6年度第1回) 井田 信雄 (令和6年度第2回～)
	大阪府(市・町・村)民の交通環境をよくする行動 北摂地区実行委員会 実行委員長 大阪府(市・町・村)民の交通環境をよくする行動 北摂地区実行委員会 高槻実行委員長	森下 政行 (令和5年度第1回) 安藤 鉄夫 (令和6年度第1回～)
	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長補佐	東口 武生 (令和5年度第1回) 大前 利夫 (令和6年度第1回～令和6年度第3回) 足立 勝人 (令和7年度第1回～)
国	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 地域調整課 課長	森 文彦 (令和5年度第1回) 水野 洋幸 (令和6年度第1回～令和6年度第3回) 森本 芳文 (令和7年度第1回～)
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官(総務企画)	内田 雅之 (令和5年度第1回) 釈迦戸 久夫 (令和6年度第1回～令和6年度第3回) 田中 郁代 (令和7年度第1回～)
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 首席運輸企画専門官(輸送)	中村 洋一 (令和5年度第1回～令和6年度第3回) 栗原 岳志 (令和7年度第1回～)

区分	所属等・職名	氏名 (敬称略)
府	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長補佐	青野 邦男 (令和5年度第1回) 井本 昌彦 (令和6年度第1回～)
	大阪府 茨木土木事務所 地域支援・企画課 課長 大阪府 茨木土木事務所 参事兼地域支援・企画課 課長	遠藤 洋一 (令和5年度第1回) 佐々木 清 (令和6年度第1回～令和6年度第3回) 山本 莊一 (令和7年度第1回～)
市	高槻市 都市創造部 部長	北野 豊
	高槻市 交通部 部長	田中 宏和
交通管理者	大阪府 高槻警察署 交通課 課長	西森 貴志 (令和5年度第1回～令和6年度第3回) 北畠 勝治 (令和7年度第1回～)
商業関係者	高槻商工会議所 事務局長	鳥山 茂
その他 市民等	高槻市障害児者団体連絡協議会 役員	牛嶋 亮
	高槻市シニアクラブ連合会 事務局長	板倉 克和 (令和5年度第1回～令和6年度第1回) 佐藤 健二 (令和6年度第2回～)
	高槻市コミュニティ市民会議 副議長	古前 美紀夫
	市民委員 (女性人材リスト)	埴淵 幸恵
	市民委員 (公募)	山本 純子

7.参考資料

7-2-4 高槻市地域公共交通庁内検討委員会委員名簿

職名	
委員長	都市創造部所管副市長
副委員長	副市長
委員	技監
委員	危機管理監
委員	総合戦略部長
委員	市民生活環境部長
委員	健康福祉部長
委員	都市創造部長
委員	街にぎわい部長
委員	教育次長
委員	交通部長

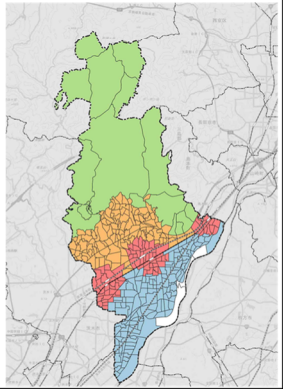
7-2-5 高槻市地域公共交通庁内検討委員会幹事会委員名簿

部局	職名
危機管理室	危機管理室主幹
総合戦略部	みらい創生室主幹
市民生活環境部	環境政策課長
健康福祉部	長寿介護課長
	障がい福祉課長
	健康づくり推進課長
都市創造部	部長代理（幹事長）
	都市づくり推進課長（副幹事長）
	管理課長
	道路課長
街にぎわい部	産業振興課長
	観光シティセールス課長
教育委員会事務局	教育指導課長
交通部	総務企画課長

7-3 市民意識調査の概要

本計画の策定にあたり、以下のとおり市民意識調査を実施しました。調査結果のまとめを下表に示します。

市民意識調査実施概要

項目	内容
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 市内にお住まいの15歳以上の方
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>郵送配布: 2,162件回収／5,000件配布(回収率43%)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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%) <p>HP等での公募: 556件回収(うち居住エリア不明3件)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 

市民意識調査結果のまとめ

項目	調査結果
通勤等	<ul style="list-style-type: none"> 通勤通学先は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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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割合が高い。
協力意向	<ul style="list-style-type: none"> 「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。

7.参考資料

7-4 事業者ヒアリングの概要

本計画の策定にあたり、以下のとおり事業者ヒアリングを実施しました。調査結果のまとめを下表に示します。

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	

事業者ヒアリング結果のまとめ

事業者	ヒアリング結果
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

7-5 パブリックコメントの概要

募集期間	令和7年11月4日（火）～令和7年12月3日（水）	
提出方法	持参、郵送、FAX、簡易電子申込	
意見者数	3人、1団体	
意見提出件数	15件	
意見内容	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 現状と課題	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

7.参考資料

7-6 用語集 (50音順)

か 行

共創

地域公共交通の分野において、市民、交通事業者、行政など多様な関係者が連携・協働することです。

近畿圏パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるアンケート調査のことです。これにより、移動目的や交通手段ごとの移動状況などを把握することができます。

京阪神都市圏では昭和45年に第1回調査を実施し、その後10年間隔で実施しています。第6回調査(令和3年)は、近畿全域(2府4県)を対象に実施し、約10万世帯、約19万人の方から回答を得ています。

交通空白地有償運送

バスやタクシーなどの公共交通機関だけでは十分な輸送サービスが確保できない地域において、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO法人等が、自家用車を使用して行う有償の旅客運送サービスです。

交通手段分担率

人々が移動の際に、どの交通手段を使用したかを示す割合です。

高齢化率

65歳以上人口が総人口に占める割合のことをいいます。世界保健機構(WHO)や国連の定義によると、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」といいます。

さ 行

施設等送迎サービス

介護施設や病院等への送迎の運送で、利用者が運送の対価は負担しないものの施設利用料等とあわせて送迎の実費を負担する移動サービスをいいます。道路運送法の許可や登録が不要な輸送サービスの一つです。

た 行

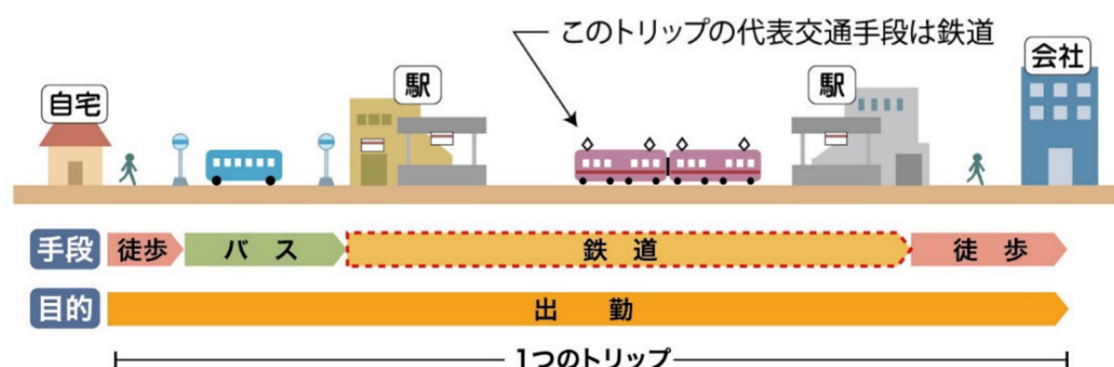
ターミナル

交通機関が多く集まり、鉄道・バスなどが発着する場所のことです。

代表交通手段

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪（自動二輪・原付、自転車）、徒歩などがあり、1つのトリップ（人が通勤や買物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動すること）の中で複数の交通手段を利用している場合、鉄道→バス→自動車→二輪→徒歩の順で優先順位をつけ、最も優先順位の高いものを代表交通手段としています。

◆ 1つのトリップ及び代表交通手段の例



（出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査結果の最終報告）

鉄道駅勢圏

鉄道駅を中心とした、その駅を利用する人や貨物などが存在する範囲のことをいいます。

本計画では、市民意識調査におけるエリア区分の1つとして、鉄道駅1km圏に面積の50%以上がカバーされる町丁字と定義しました。

デマンド交通

利用者の事前予約に応じて運行する乗合の輸送サービスです。

都市計画道路

都市計画法で定められる基幹的な都市施設（道路・公園・下水道等）の一つであり、広域的な交通処理機能や市街地内の空間形成等に配慮して配置されており、長期的な整備計画を円滑かつ着実に実施するため、当該予定区域の土地利用に一定の制限を課している道路です。

都市づくり

「都市計画マスタープラン」では、私たちの暮らしをより良いものにするために都市をつくることとしています。

7.参考資料

は 行

バリアフリー

高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障がい除去することをいいます。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすることです。

福祉有償運送

公共交通機関を単独で利用することが困難な高齢者や障がい者等を対象に、NPO 法人や社会福祉法人等が営利とは認められない範囲の料金で自家用車を使用して行う、ドア・ツー・ドア型の個別輸送サービスです。

ボランティア輸送

ボランティア団体や自治会等により地域の助け合いで実施される輸送サービスをいいます。道路運送法に基づく許可や登録を必要としない輸送サービスの一つであり、謝金やサービスに要する実費の範囲内の対価を受け取ることが可能です。

ま 行

まちづくり

「都市計画マスタープラン」では、市民をはじめ、多様な主体が参画して行う都市づくりのこととしています。

ら 行

利便地

本計画では、「鉄道駅から半径 800m 圏内」及び「平日 30 本/日以上 の運行本数のあるバス停から半径 300m 圏内」の地域とします。

なお、「不便地」は「鉄道駅から半径 1km 圏内」及び「バス停から半径 1km 圏内」の地域のうち、「利便地」を除く地域とし、「空白地」は「利便地」及び「不便地」を除く地域とします。