

第2章 高槻市の現況

2-1 地勢

<位置>

高槻市は大阪府の北東部、大阪府と京都市のほぼ中間に位置し、鉄道によって、大阪京都両市内の中心地からおおむね30分以内で結ばれています。北側は京都府に接し、京都市や亀岡市に隣接し、南側は淀川を隔てて枚方市や寝屋川市に、東側は島本町に、西側は茨木市や摂津市に隣接しています。



(資料:高槻市「第4次高槻市総合計画 2001-2010」平成13年3月)

図2-1 高槻市の位置

市域は、東西10.4km、南北22.7kmと南北に長く、面積は105.31km²で、大阪府では大阪市、堺市、河内長野市に次ぐ広さです。

<地勢>

本市の南側の輪郭を形成する淀川に、市域内を南北に流れる芥川と桧尾川が注いでいます。海拔の最高はポンポン山の678.7m、最低は淀川河川敷の3.3mとなっており、市役所は海拔10.4mに位置しています。

市街地は、市域中南部域のJRおよび阪急電鉄の駅を中心に形成されており、33.29km²が市街化区域に定められています。東西に横断するJR東海道本線と阪急電鉄京都線および国道171号は、市街地を南北に二分しています。また、北部丘陵地には名神高速道路が、中心地南部には東海道新幹線が東西に通っています。

表2-1 高槻市の位置及び面積

面積	105.31km ²
広ぼう	東西 10.4km 南北 22.7km
海拔	最高 678.7m (ポンポン山) 最低 3.3m (柱本:淀川河川敷) 市役所 10.4m
市役所の位置	所在地
	経緯度

(資料:高槻市「高槻市統計書 平成13年版」平成14年3月)

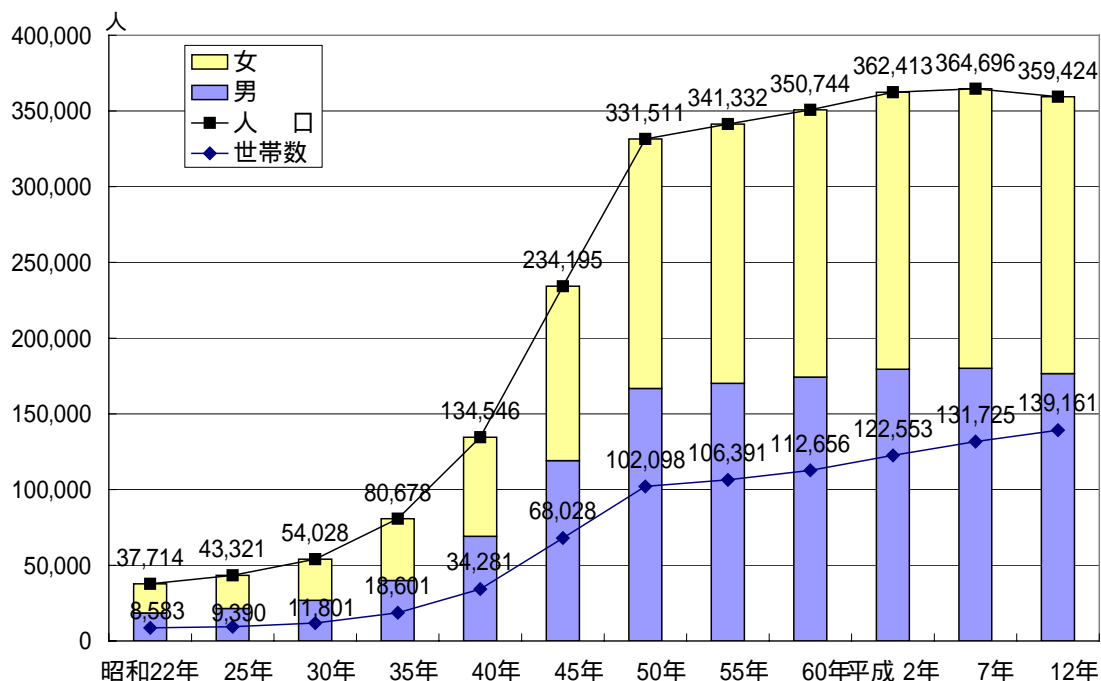
2 - 2 総人口と高齢者数、障害者数

<市の総人口、世帯数>

昭和 18 年の市制施行時以来、高槻市の人口は昭和 35 年あたりまで駅周辺を中心に緩やかに増加していました。その後、高度経済成長に伴ってスプロール的にベッドタウン化が進み、昭和 50 年には 15 年間で 4 倍以上の 331,511 人に急増しました。それ以降、人口増加率は再び緩やかな状態が続いていましたが、平成 7 年を境に減少に転じており、平成 12 年 12 月末日現在、人口は 359,424 人、総世帯数は 139,161 世帯となっています。

近年の人口動態をみると、出生数がほぼ横ばいの方で、死亡者数が微増のため自然動態としては減少の傾向にあり、社会動態が一貫して流出超過のため、総人口は減少の傾向にあります。

(各年 12 月末日現在)



(資料:「高槻市統計書 平成 13 年版」(平成 14 年 3 月)をもとに作成)

図 2 - 2 総人口および世帯数の推移

表 2 - 2 人口の推移

(各年 12 月末日現在)

年次	世帯数	人 口			人口増加率 (%)	人口密度 (人/km ²)
		総数	男	女		
昭和 22 年	8,583	37,714	18,526	19,188		587
昭和 25 年	9,390	43,321	21,530	21,791	14.9	
30 年	11,801	54,028	26,915	27,113	24.7	
35 年	18,601	80,678	40,034	40,644	49.3	769
40 年	34,281	134,546	69,110	65,436	66.8	1,282
45 年	68,028	234,195	119,138	115,057	74.1	2,231
50 年	102,098	331,511	166,722	164,789	41.6	3,159
55 年	106,391	341,332	170,248	171,084	3.0	3,252
60 年	112,656	350,744	174,302	176,442	2.8	3,342
平成 2 年	122,553	362,413	179,439	182,974	3.3	3,441
7 年	131,725	364,696	180,109	184,587	0.6	3,463
12 年	139,161	359,424	176,633	182,791	1.4	3,413

注) 昭和 22、25 年は国勢調査データ

(資料:「高槻市統計書 平成 13 年版」平成 14 年 3 月)

表 2 - 3 人口動態

(各年 12 月末日現在)

年次	総増加	自 然 動 態			社 会 動 態		
		出生	死亡	増加	転入	転出	増加
8 年	592	3,721	1,990	1,731	18,239	20,562	2,323
9 年	97	3,609	2,068	1,541	18,755	20,199	1,444
10 年	887	3,865	2,172	1,693	16,655	19,295	2,580
11 年	1,632	3,747	2,241	1,506	15,816	18,954	3,138
12 年	2,258	3,579	2,158	1,421	14,970	18,649	3,679

注) 転出には職権消除を含む。

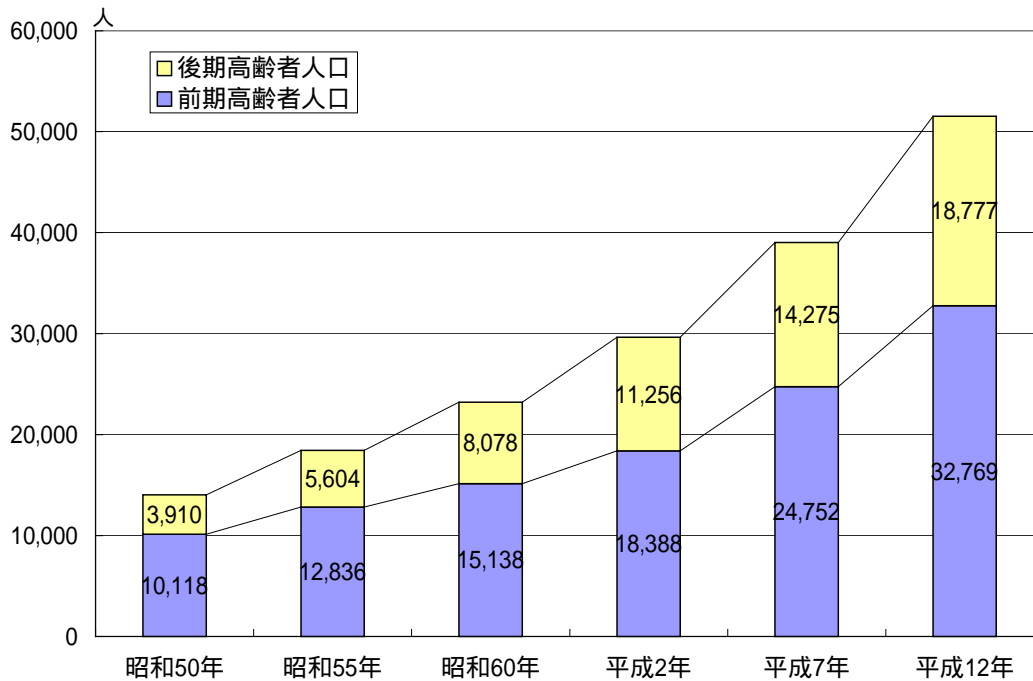
(資料:「高槻市統計書 平成 13 年版」平成 14 年 3 月)

< 高齢者数 >

高槻市の高齢者数は、市の総人口の伸びが緩やかな状態となった昭和 50 年以降も、年々大きく増加しています。平成 12 年 10 月現在で 65 歳以上の高齢者数は 51,546 人、そのうち 65 歳以上 75 歳未満の前期高齢者数は 32,769 人で高齢者数の 64.0%、75 歳以上の後期高齢者数は 18,777 人で高齢者数の 36.0%となっています。

総人口に占める高齢者人口の割合 (= 高齢化率) も年々増加しており、平成 12 年 10 月現在で 14.4%となっています。これは全国平均の 17.4%と比べると高くはないが、年々増加の傾向にあります。今後は少子化を伴った高齢化がさらに進むことが考えられます。

(各年 10 月 1 日現在)



(下表をもとに作成)

図 2 - 3 高槻市の高齢者人口の推移

表 2 - 4 年齢別人口構成

(各年 10 月 1 日現在)

区 分	昭和 50 年	昭和 55 年	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年
総 数 (人)	330,570	340,720	348,784	369,867	362,270	357,438
年少人口 (人) (0~14 歳)	98,009	95,405	82,252	65,463	54,718	49,160
構成比 (%)	29.6	28.0	23.6	18.2	15.1	13.8
生産年齢人口 (人) (15~64 歳)	218,392	226,349	242,630	263,825	267,890	255,366
構成比 (%)	66.1	66.4	69.6	73.3	73.9	71.4
高齢者人口 (人) (65 歳以上)	14,028	18,440	23,216	29,644	39,027	51,546
構成比 (%)	4.2	5.4	6.7	8.2	10.8	14.4
前期高齢者人口 (人) (65~74 歳)	10,118	12,836	15,138	18,388	24,752	32,769
構成比 (%)	3.8	4.3	4.3	5.1	6.8	9.2
後期高齢者人口 (人) (75 歳以上)	3,910	5,604	8,078	11,256	14,275	18,777
構成比 (%)	1.2	1.6	2.3	3.1	3.9	5.3
高齢化率 (%)	4.2	5.4	6.7	8.2	10.8	14.4

注) 総人口については年齢不詳含む。

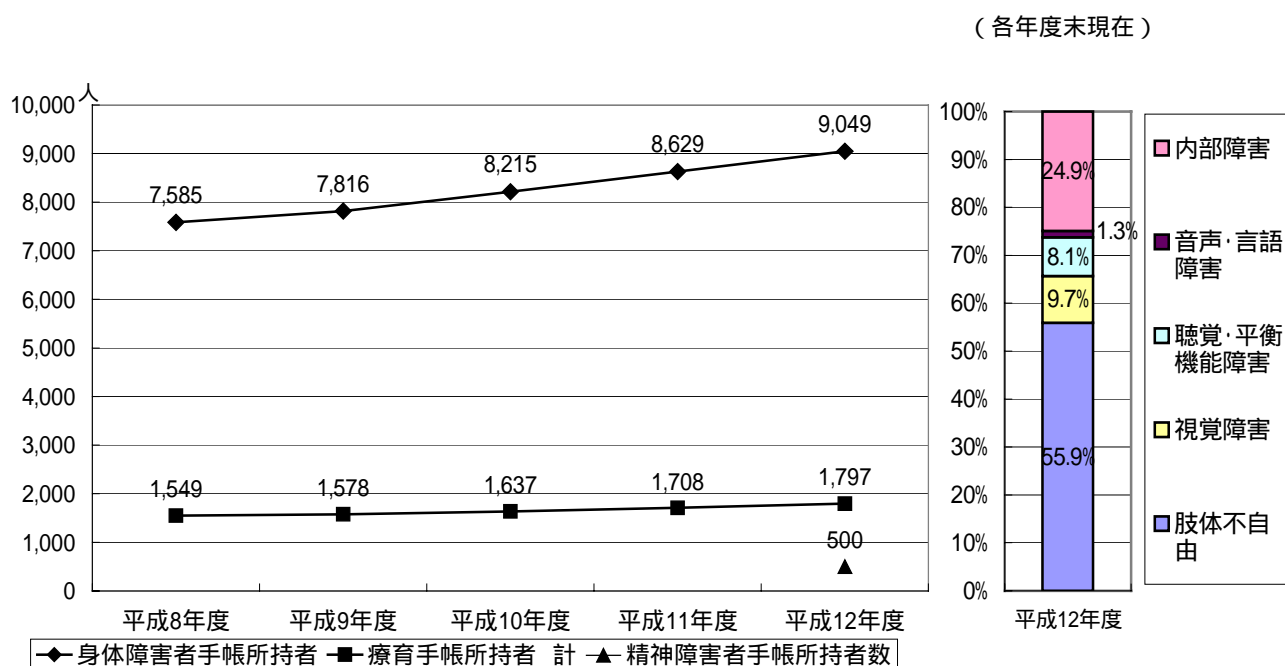
(資料: 総務庁統計局「国勢調査報告」)

< 障害者数 >

高槻市の身体障害者手帳所持者は平成 12 年度現在で 9,049 人、療育手帳所持者は 1,797 人、精神障害者保健福祉手帳所持者は 470 人となっています。これらを合計した手帳所持者数はのべ人数は 11,616 人となり、これは高槻市の総人口の 3.1%を占めています。

身体障害者手帳所持者の障害別内訳をみると、もっとも多いのが肢体不自由の 55.9%、ついで内部障害の 24.9%、視覚障害の 9.7%となっています。

近年の推移をみると手帳所持者数は年々増加しています。また、平成 5 年に改正された障害者基本法の成立により精神障害者が新たに障害者として位置付けられたことや、平成 7 年に精神保健法が精神保健福祉法（略称）に改正されそれまでの保険医療対策に加えて、平成 14 年度から市町村で精神障害者生活支援事業が始められたこと等により、今後増加するものと考えられます。



（資料：「高槻市統計書 平成 13 年版」（平成 14 年 3 月）をもとに作成）

図 2 - 4 手帳所持者の推移

表 2 - 5 身体障害者手帳台帳所持者の推移

(各年度末現在)

	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度
肢体不自由	4,156	4,309	4,564	4,802	5,059
視覚障害	855	849	856	870	882
聴覚・平衡機能障害	726	707	713	727	733
音声・言語障害	113	110	111	112	121
内部障害	1,735	1,841	1,971	2,118	2,254
1 級					4,431
2 級					
3 級					3,386
4 級					
5 級					1,232
6 級					
身体障害者手帳所持者	7,585	7,816	8,215	8,629	9,049

(資料：「高槻市統計書 平成 13 年版」平成 14 年 3 月)

表 2 - 6 療育手帳所持者の推移

(各年度末現在)

	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度
A (重度)	895	912	945	975	1,043
B1 (中度)	379	384	391	411	405
B2 (軽度)	275	282	301	322	349
療育手帳所持者 計	1,549	1,578	1,637	1,708	1,797

(資料：「高槻市統計書 平成 13 年版」平成 14 年 3 月)

表 2 - 7 精神障害者保健福祉手帳所持者推計数

(平成 12 年 5 月現在)

		平成 12 年度
手帳所持者数		470
参考	入院患者数	886
	通院患者数	4,338

(資料：府立こころの健康総合センター
企画室地域ケア課)

記述のとおり、高槻市の総人口は近年減少に転じていますが、高齢者や身体障害者といった社会的弱者の数は増加しています。今後はこのような方々を含めた全ての人に配慮したまちづくりが必要であると考えられます。

2 - 3 交通の特性と都市機能

<沿革とまちの概況>

本市は、古くから西国街道、淀川の水運の拠点であり、近年以降は国道 171 号や J R 東海道本線、阪急京都線等の幹線交通網が整備され、京阪間の拠点、交通の要衝として都市が形成されてきました。

大都市大阪、京都のほぼ中間に位置し、中心市街地において、J R の新快速や阪急電鉄の特急の停車駅を持ち、市営バスを主体としたバス路線が鉄道駅と各生活圏域を繋いでいる等、交通便利な都市であります。

表 2 - 8 高槻市の公共交通の沿革

年	沿 革
明治 9 年	JR 西日本（旧国鉄）高槻駅の開設
大正 13 年	JR 西日本（旧国鉄）摂津富田駅の開設
昭和 3 年	阪急電鉄高槻市駅の開設
”	阪急電鉄富田駅開設
昭和 6 年	京阪バス高槻・枚方間で運行開始
昭和 9 年	阪急電鉄上牧駅の開設
昭和 29 年	市営バス（旧日乃出バス）路線全線で免許取得、運行開始
平成 6 年	阪急電鉄高槻市駅高架化

現在の主な幹線交通として、鉄道では J R 東海道本線（京都線）、阪急電鉄京都線、道路では国道 171 号があり、東西方向の広域幹線交通が発達しています。

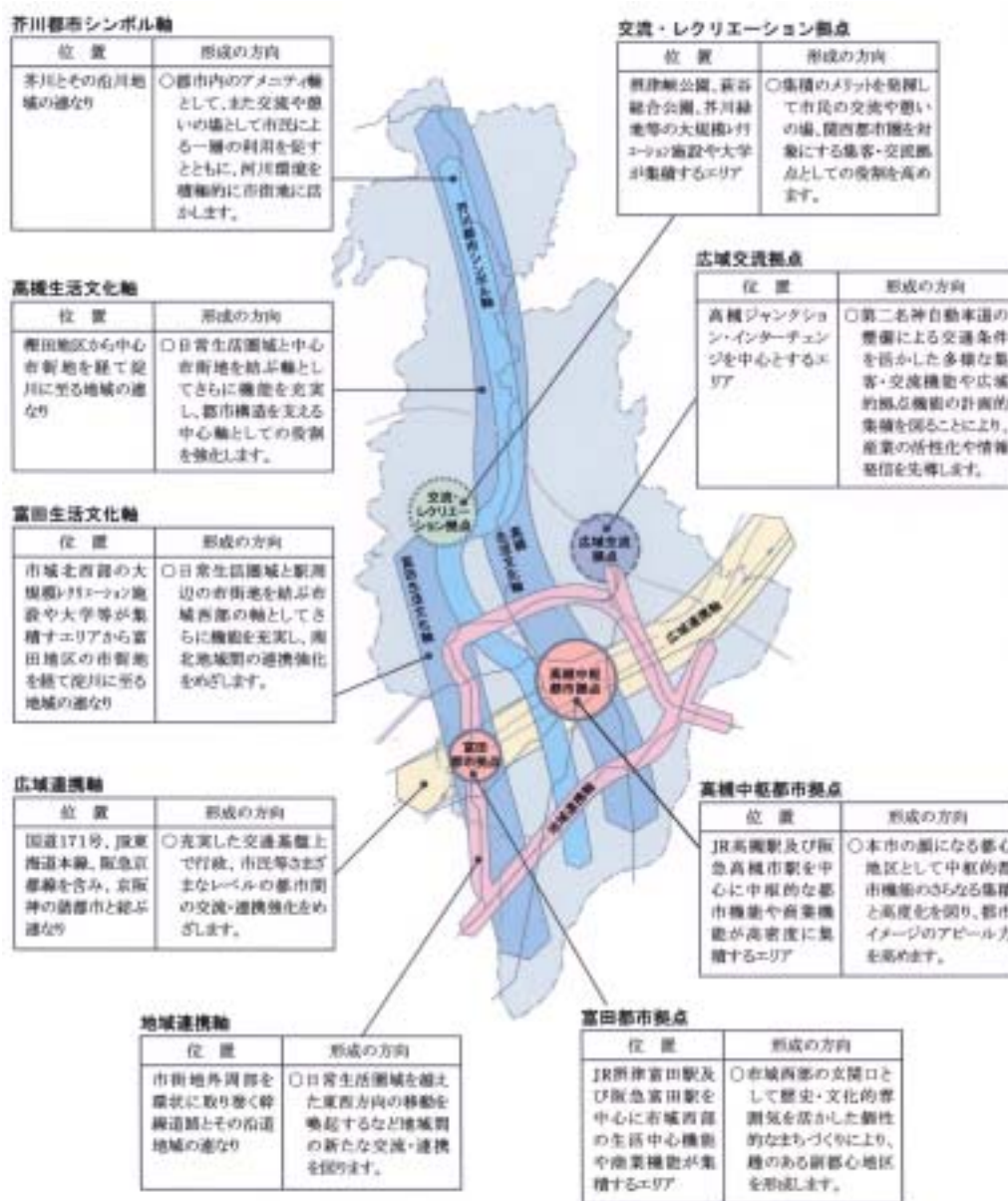


（資料：高槻市「第 4 次高槻市総合計画 2001-2010」平成 13 年 3 月）

図 2 - 5 高槻市の広域幹線交通上の位置

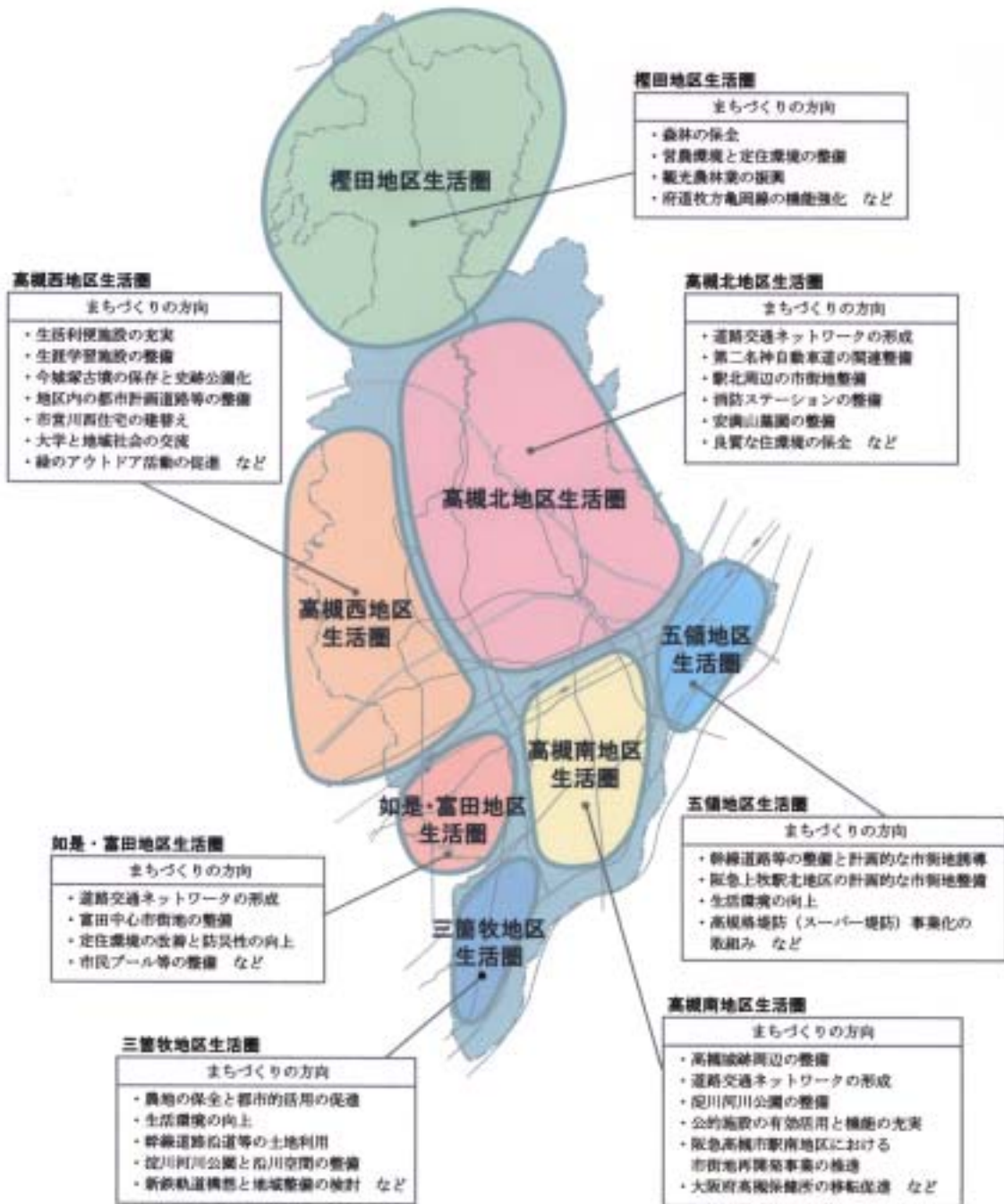
本市は、JR・阪急の鉄道駅を中心に形成された市街地は、大きく分けるとJR高槻駅、阪急高槻市駅を中心とする「高槻周辺」、JR摂津富田駅と阪急富田駅を中心とする「富田周辺」、阪急上牧駅を中心とする「上牧周辺」の3つの駅周辺地区に分けられます。

第4次総合計画の中では、高槻市を東西に横切る広域連携軸の中心にあたる高槻周辺を「高槻中枢都市拠点」、同じく広域連携軸上にあり高槻の西側にある富田周辺を「富田都市拠点」と位置付けています。それに対して南北方向には、生活圏を結ぶものとして生活文化軸、地域連携軸を位置付け、連携強化を目指しております。



(資料：高槻市「第4次高槻市総合計画 2001-2010」平成13年3月)

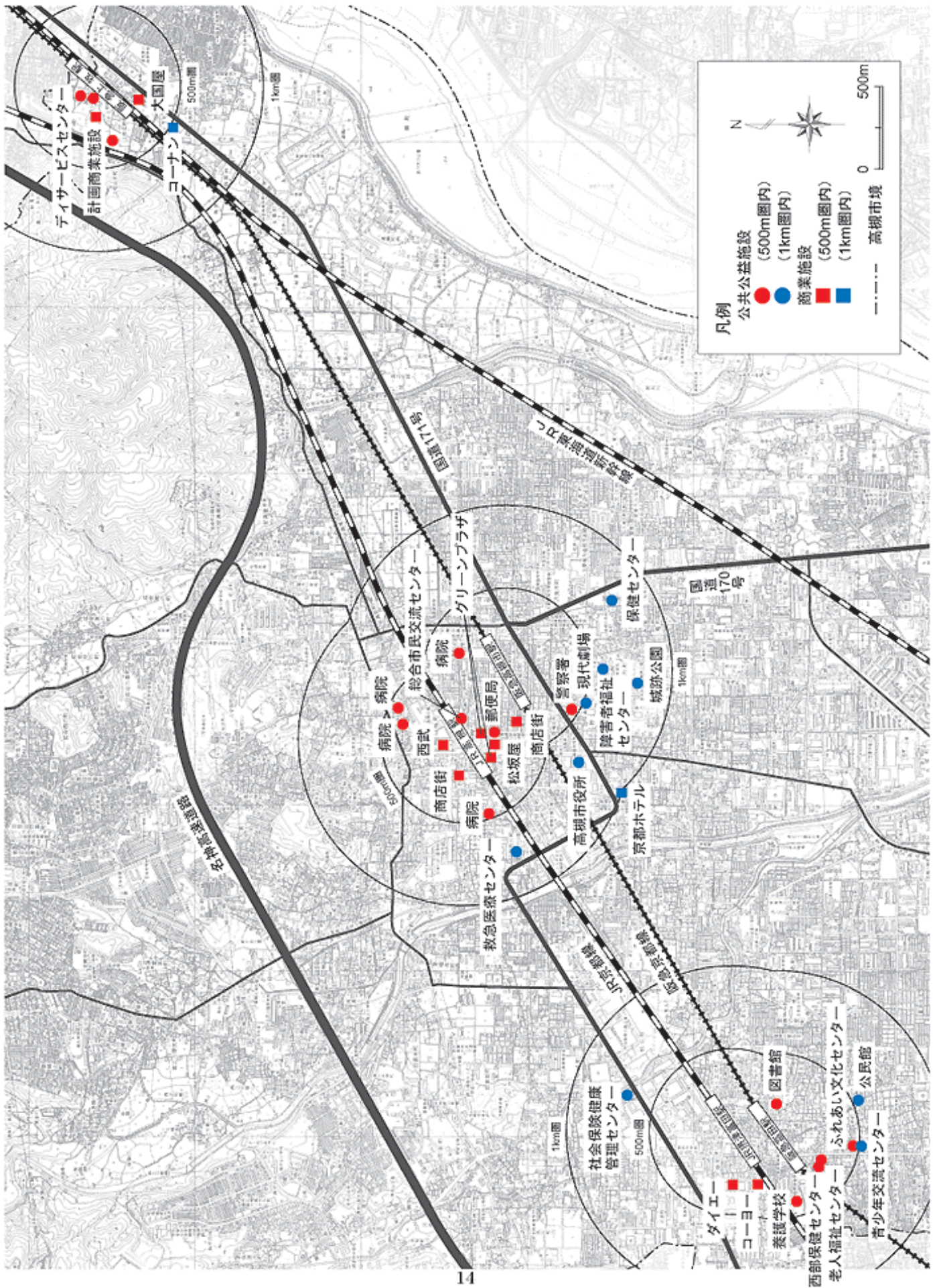
図2-6 都市拠点と都市軸(概念図)



（資料：高槻市「第4次高槻市総合計画 2001-2010」平成13年3月）

図2-7 地区生活圏の区分（概念図）

図2-8 主要な公共公益施設および商業施設



< 鉄道駅 >

高槻市内の鉄道駅としてはＪＲ西日本２駅、阪急電鉄３駅の計５駅があります。平日１日あたりの乗降人数のもっとも多い駅はＪＲ高槻駅で104,028人、ついで阪急高槻市駅60,829人、ＪＲ摂津富田駅48,263人となっています。ＪＲ高槻駅は駅別の乗降人数でみるとＪＲ西日本鉄道所管駅の中で大阪駅、京都駅、神戸駅等について、第10位となっています。

表 2 - 9 パーソントリップ調査（*1）による鉄道駅の平日１日あたりの乗降人数

鉄道駅	ＪＲ 西 日 本		阪 急 電 鉄		
	高 槻	摂津富田	高槻市	富 田	上 牧
乗車人数（人）	52,581	23,964	30,368	11,682	5,541
降車人数（人）	51,447	24,299	30,461	11,557	5,290
合計（人）	104,028	48,263	60,829	23,239	10,831

（資料：京阪神都市圏交通計画協議会「第４回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年度）」2002年）

*1) 京阪神都市圏内に居住する人の動きを対象とした調査。第４回は平成12年度秋の実施。

< バス >

高槻市内の主な路線バスとしては、市営バスと京阪バスがあります。

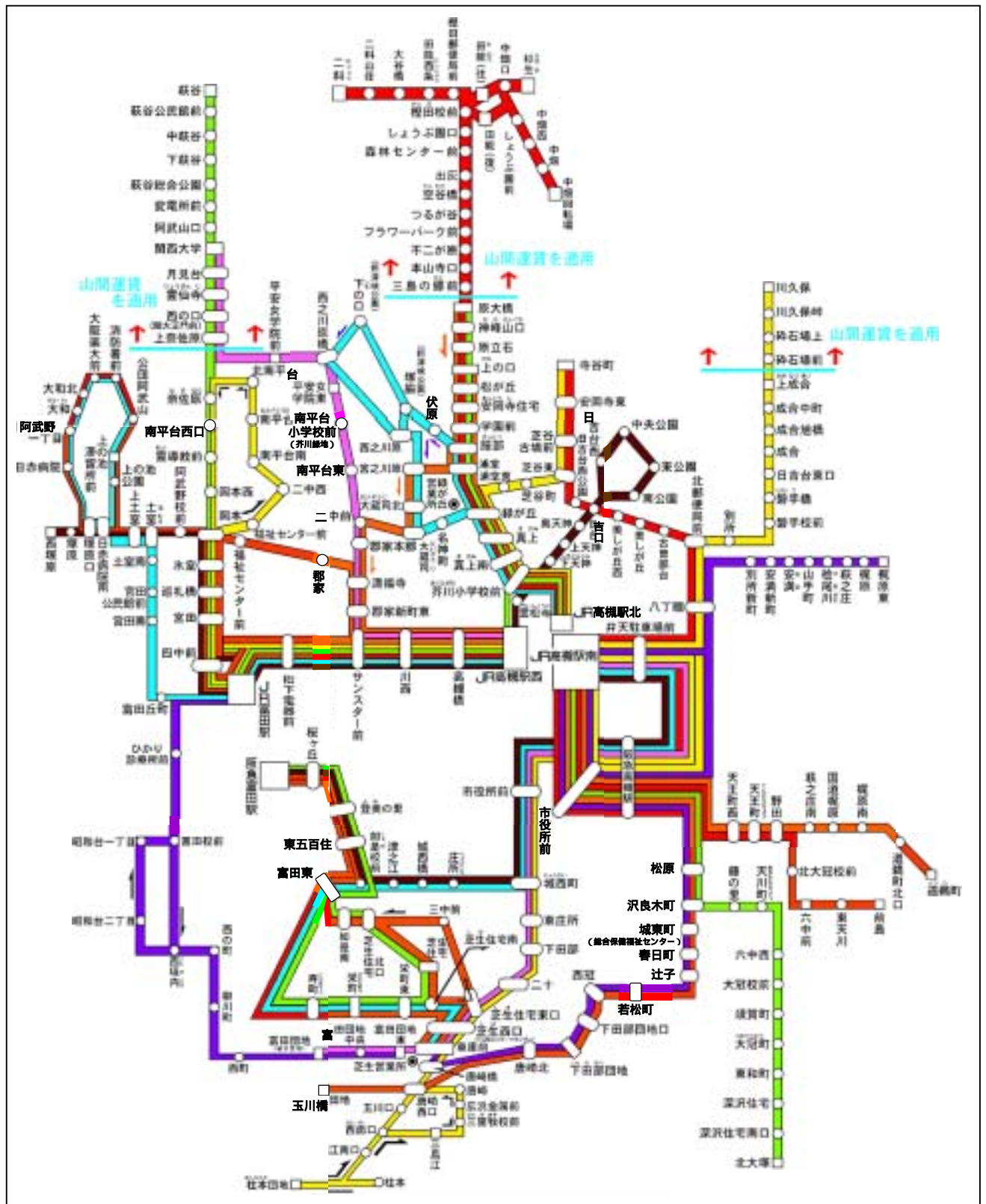
市営バスは、高度経済と歩調を合わせた全国有数の人数急増期に、住宅地と高槻・富田地区の鉄道駅を結ぶ主要な公共交通として、路線の拡充を図ってきました。近年は、「高槻市は市営バスが走っていることが特徴であり、そのために便利で住みやすいまち」として、大規模住宅開発や大学誘致等のまちづくりと連動した路線の整備、輸送力の拡充に努め、市民の足として愛され親しまれています。平成12年度末現在、路線数24、停留所数232、乗降人数は1日あたり64,215人となっています。

京阪バスの路線は、高槻周辺を起点として淀川対岸の京阪枚方市駅を結んでいます。路線数2、停留所数22、乗降人数は1日あたり17,741人となっています。

表 2 - 10 バス事業の状況

	市営バス（H12）	京阪バス（H12）
路線数	24	2
停留所数	232	22
免許キロ	111.76	11.3
年間走行キロ	4,261,497	699,088
年間乗降人数	23,438,423	6,475,485
1日あたりの乗降人数	64,215	17,741

（資料：高槻市交通部運輸課
京阪バス株式会社）



(資料：高槻市ホームページ「市営バス案内」
<http://www.city.takatsuki.osaka.jp/new2001/bus/bus-rosen.html>)

図 2 - 9 市営バス路線図

<道路>

本市は、国道170号、171号、都市計画道路十三高槻線等の主要幹線道路によって骨格となる道路網が形成されています。また、日常生活の利便のための多くの生活道路も整備されています。

近年も道路整備については、市街地再開発事業、連続立体交差事業、宅地開発等とも関連させながら計画的に進められていますが、一部の地域では幹線道路の交差点や駅周辺の市街地中心部の渋滞、通過交通の生活道路への流入といった交通問題が解消されないままとなっています。

近年の交通事故の発生状況としては、総件数ではほぼ横這いとなっていますが、人身事故件数が増加傾向にあり平成8年～12年の5年間の伸び率は約10%となっています。



(資料：高槻市「第4次高槻市総合計画 2001-2010」平成13年3月)

図2-11 幹線道路ネットワーク(概念図)

表2-11 交通事故発生状況

		平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年
総件数		8,806	8,533	7,936	7,917	8,102
人身事故	件数 (割合)	2,062 (23.4%)	2,187 (25.6%)	2,348 (29.6%)	2,224 (28.1%)	2,280 (28.1%)
	死者	18	8	9	18	15
	傷者	2,383	2,517	2,793	2,610	2,678
物損事故	件数 (割合)	6,744 (76.6%)	6,346 (74.4%)	5,588 (70.4%)	5,693 (71.9%)	5,822 (71.9%)

(資料：「高槻市統計書 平成13年版」平成14年3月)

<自転車駐車場と放置自転車>

自転車駐車場整備については、平成3年3月に策定した「高槻市自転車駐車場整備基本計画」(平成3年度～平成12年度)に基づく「自転車駐車場整備実施計画」(平成4年度～平成6年度)と「第2次自転車駐車場整備実施計画」(平成7年度～平成9年度)により概ね基本計画に盛り込まれた目標を達成してきました。現在、高槻周辺で10箇所、富田周辺で1箇所、上牧周辺で3箇所(仮設2箇所を含む)の市立自転車駐車場があり、また、民間事業者による自転車駐車場も多数あります。その総収容台数は平成14年6月現在、高槻周辺で24,900台、富田周辺で12,200台、上牧周辺で2,300台、総計で39,400台となっていますが、これは自転車駐車場の収容実台数30,740台と放置自転車台数1,000台を合計した31,740台の需要台数を上回っており、総量では概ね需要を満たした状態になっていると考えられます。

しかし、昼間帯の買い物客等、日常的に駅を利用していない人や放置禁止区域外に常駐する人による放置自転車が原因の通行障害が多く発生しており、駅周辺における継続的かつ重要な課題となっています。

表2-12 自転車駐車場の実態

種類	数量	収容能力(台)	収容実台数(台)		収容余裕台数(台)
			自転車	原付	
公設自転車駐輪場(仮設を含む)	14	11,431	7,462	1,121	2,848
民営自転車駐輪場	75	28,082	17,597	3,454	7,031
合計	89	39,513	25,059	4,575	9,879

(資料：高槻市建設部交通安全課「自転車利用実態調査」平成14年6月)

(資料：高槻市「高槻市統計書 平成13年版」(平成14年3月)をもとに作成)

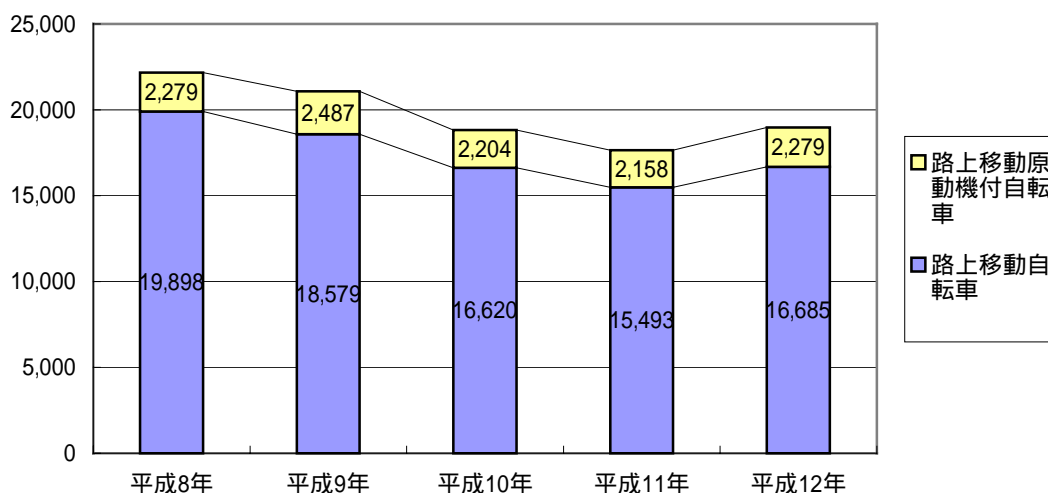
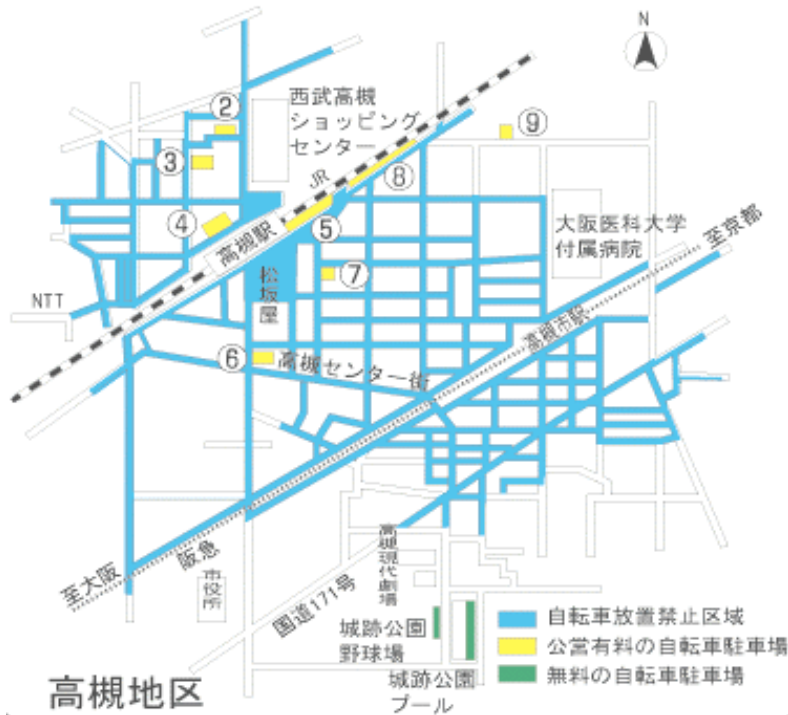


図2-12 放置自転車・原動機付自転車路上移動台数

表 2 - 1 3 放置自転車・原動機付自転車移動台数

	平成 8 年	平成 9 年	平成 10 年	平成 11 年	平成 12 年
路上移動自転車	19,898	18,579	16,620	15,493	16,685
路上移動原動機付自転車	2,279	2,487	2,204	2,158	2,279
計	22,177	21,066	18,824	17,651	18,964
移動自転車返還数	14,046	12,998	11,468	10,602	11,553
移動原動機付自転車返還数	2,228	2,439	2,159	2,128	2,248
計	16,274	15,437	13,627	12,730	13,801

(資料:「高槻市統計書 平成 13 年版」平成 14 年 3 月)



番号	駐車場名
	摂津富田駅前自転車駐車場
	高槻駅北自転車駐車場
	高槻駅北第2自転車駐車場
	高槻駅北第3自転車駐車場
	紺屋町自転車駐車場
	紺屋町第2自転車駐車場
	高槻自転車駐車場
	高槻駅南自転車駐車場
	弁天駐車場



(資料:高槻市ホームページ「自転車駐輪場マップ」)

<http://www.city.takatsuki.osaka.jp/new2001/db/kurasu/db4-jitensya.html>

図 2 - 1 3 自転車駐車場マップ

2 - 4 地区別の現況と開発事業等

2 - 4 - 1 高槻周辺地区

<地区の概況>

J R高槻駅、阪急高槻市駅周辺の中心市街地は、北大阪地域でも有数の商業集積地であり、市内でもっともにぎわう拠点となっています。近年、阪急京都線の高架化とともに、けやき大通りや阪急みずき通り等の幹線道路が整備され、市役所等の行政機能や生涯学習センター、総合市民交流センター、中央図書館等の文化機能の集積も進んできました。

さらに、現在施行中のJ R高槻駅北地区市街地再開発事業が進むことにより、高槻都心の魅力が一段と向上し、若者の集まりや他市からの来訪者を迎えて、さらなる都心のにぎわいと活性化が進む可能性が高まっています。

<主な端末交通手段>

高槻周辺の駅利用者の主な端末交通手段（平成12年度平日）を利用が多い順にみると、J R高槻駅では、徒歩37.9%、バス29.9%、二輪26.9%（うち自転車は20.2%）となっています。また、阪急高槻市駅では、徒歩45.5%、二輪29.2%（うち自転車は25.4%）、バス23.1%となっています。

京阪神都市圏内の駅別の鉄道端末手段別の平日平均は、徒歩63.8%、二輪20.8%（うち自転車は18.1%）、バス11.8%、自動車3.6%となっており、それに比べて、バス、自転車利用が多い傾向がうかがえます。

表2 - 14 高槻地区 駅別 鉄道端末手段別 トリップ数（乗降計）

	J R 高 槻				阪 急 高 槻 市				
	平 日		休 日		平 日		休 日		
	数	比率	数	比率	数	比率	数	比率	
バ ス	31,143	29.9%	5,777	17.8%	14,040	23.1%	8,380	27.7%	
自 動 車	自家用車	4,490	4.3%	5,387	16.6%	995	1.6%	1,699	5.6%
	タクシー・ハイヤー	1,033	1.0%	477	1.5%	390	0.6%	0	0.0%
	小 計	5,523	5.3%	5,864	18.0%	1,385	2.3%	1,699	5.6%
一 輪	自動二輪・原付	7,005	6.7%	0	0.0%	2,320	3.8%	0	0.0%
	自転車	20,968	20.2%	1,846	5.7%	15,423	25.4%	5,314	17.6%
	小 計	27,973	26.9%	1,846	5.7%	17,743	29.2%	5,314	17.6%
徒 歩	39,389	37.9%	19,039	58.5%	27,661	45.5%	14,832	49.1%	
そ の 他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
合 計	104,028	100.0%	32,526	100.0%	60,829	100.0%	30,225	100.0%	

（資料：京阪神都市圏交通計画協議会「第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年度）」2002年）

<今後の開発事業予定等>

J R高槻駅北地区

平成5年の第一種市街地再開発事業の都市計画決定後、平成10年に事業認可を受けて、地元組合施行による市街地再開発事業が進められています。平成14年現在、再開発ビル工事施工中であり、平成16年3月に再開発ビル、駅と再開発ビルをつなぐデッキの完成が予定されています。

再開発ビルには都市型住宅や商業・業務施設が整備されます。さらに、災害に強いすまいとまちづくり促進区域に指定され、防災性に優れた市街地形成を図ることとしています。

周辺関連道路と駅前広場についても整備が進められており、J R高槻駅北側のバスターミナル等については、従来、駅の北と西に分散していましたが、新しい駅前広場整備により統合され、鉄道駅からバスへの乗り継ぎの利便性がより高まります。

阪急高槻市駅南地区

平成8年に地元で市街地再開発準備組合が設立され、平成11年には事業計画素案が策定されました。現在は事業の都市計画決定にむけて、準備組合の活動を支援するとともに、経済情勢やまちづくり諸制度の活用も勘案しながら、準備組合と連携して事業化にむけての検討を進めているところです。

J R高槻駅周辺から阪急高槻市駅周辺

中心市街地の活性化が課題となっており、平成12年に「高槻市中心市街地活性化基本計画」が策定されました。今後は商業・業務施設の集積を有効に活用するとともに、消費者ニーズの変化に対応した商業機能の再編・強化、都心居住の促進、交流機能の向上等を漸次進め、一層のにぎわいと回遊性に富んだまちづくりをめざしています。

この区域においては、交通環境の改善、安全な歩行者空間の確保が特に課題となっています。

2 - 4 - 2 富田周辺地区

<地区の概況>

J R 摂津富田駅、阪急富田駅周辺の市街地は古くから寺内町として発達しており、寺社や町家、酒蔵等の多くの歴史的資源が点在しています。また、J R と阪急の間には駅利用者や周辺住民が利用する商店が集積しています。

これまで都市計画道路や J R 摂津富田駅北駅前広場の整備が行われ、北部住宅地等からの交通アクセスとターミナル機能の向上が図られてきましたが、J R 摂津富田駅以南については、阪急京都線により分断され道路が未整備であり、鉄道高架化について促進に努めております。

<主な端末交通手段>

富田周辺の駅利用者の主な端末交通手段（平成 12 年度平日）を利用が多い順にみると、J R 摂津富田駅では、徒歩 42.6%、二輪 32.5%（うち自転車は 27.4%）、バス 22.1%となっています。また、阪急富田駅では、徒歩 40.6%、二輪 39.4%（うち自転車は 35.2%）、バス 18.0%となっています。

高槻周辺と比べると、バス利用が少なく、その分自転車利用が多い傾向がうかがえます。

表 2 - 1 5 富田地区 駅別 鉄道端末手段別 トリップ数（乗降計）

	J R 摂津富田				阪急富田				
	平日		休日		平日		休日		
	数	比率	数	比率	数	比率	数	比率	
バス	10,686	22.1%	7,319	40.0%	4,182	18.0%	991	13.3%	
自動車	自家用車	909	1.9%	1,016	5.5%	340	1.5%	991	13.3%
	タクシー・ハイヤー	426	0.9%	478	2.6%	127	0.5%	0	0.0%
	小計	1,335	2.8%	1,494	8.2%	467	2.0%	991	13.3%
二輪	自動二輪・原付	2,467	5.1%	0	0.0%	986	4.2%	0	0.0%
	自転車	13,230	27.4%	2,770	15.1%	8,174	35.2%	0	0.0%
	小計	15,697	32.5%	2,770	15.1%	9,160	39.4%	0	0.0%
徒歩	20,545	42.6%	6,725	36.7%	9,430	40.6%	5,457	73.4%	
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
合計	48,263	100.0%	18,308	100.0%	23,239	100.0%	7,439	100.0%	

（資料：京阪神都市圏交通計画協議会「第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年度）」2002 年）

<今後の開発事業予定等>

J R 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等により、南部からの交通アクセスの向上と市街地の整備を促進するとともに、府、鉄道事業者と共に阪急富田駅周辺の鉄道高架化と市街地整備について検討を行っています。

2 - 4 - 3 上牧周辺地区

<地区の概況>

阪急上牧駅の南側には、閑静な環境を備えた戸建てを中心とした住宅地が広がっています。駅北側はもともとは水田等の田園風景の残るまちでしたが、現在、組合施行の土地区画整理事業が進められており、都市基盤の整備と市街化が図られています。

<主な端末交通手段>

上牧周辺の駅利用者の主な端末交通手段（平成 12 年度平日）を利用が多い順にみると、阪急上牧駅では、徒歩 56.7%、二輪 43.3%（うち自転車は 42.3%）となっています。バス乗降場所が近辺にないため、徒歩と自転車が主となっています。

表 2 - 1 6 上牧地区 駅別 鉄道端末手段別 トリップ数（乗降計）

		阪 急 上 牧			
		平 日		休 日	
		数	比率	数	比率
バ ス		0	0.0%	0	0.0%
自 動 車	自家用車	0	0.0%	505	5.0%
	タクシー・ハイヤー	0	0.0%	0	0.0%
	小 計	0	0.0%	505	5.0%
二 輪	自動二輪・原付	106	1.0%	0	0.0%
	自転車	4,585	42.3%	3,530	34.7%
	小 計	4,691	43.3%	3,530	34.7%
徒 歩		6,140	56.7%	6,134	60.3%
そ の 他		0	0.0%	0	0.0%
合 計		10,831	100.0%	10,169	100.0%

（資料：京阪神都市圏交通計画協議会「第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年度）」2002 年）

<今後の開発事業予定等>

阪急上牧駅北地区

平成 10 年、阪急上牧駅北特定土地区画整理事業として都市計画決定後、同年、設立認可された地元組合施行による事業が進められています。平成 14 年現在、都市計画道路整備と駅前建物を移転中であり、平成 16 年度に完了予定となっています。

駅前広場、都市計画道路、自転車駐車場等の都市基盤の整備を行い、住宅を中心とした良質な新市街地の形成と公共公益施設の整備が予定されています。