

門真市駅・西三荘駅周辺地区
まちなかウォークブル推進基本構想（案）

令和8年●月

門 真 市

目次

0 はじめに	01	III 個別プロジェクト	13
1. ウォーカブルとは	01	1. センターコア・駅前広場.....	13
2. ウォーカブル化の狙いと効果.....	01	2. 大阪中央環状線沿い	18
3. 本構想の目的と位置づけ	02	3. 京阪高架下	20
I このまちについて	03	IV 将来的に可能性がある検討	22
1. 対象地区	03	V エリアマネジメントの考え方	23
2. 対象地区の現況と変化	04	VI ロードマップ	25
(参考1) 京阪沿線のまちづくり動向	06		
(参考2) 門真市駅前の市街地再開発事業	08		
3. 主なポテンシャルと課題	09		
4. まちづくりの経過	10		
II まちなかウォーカブルの方針	11		
1. 3つの方針	11		
2. ウォーカブル化推進の考え方.....	12		

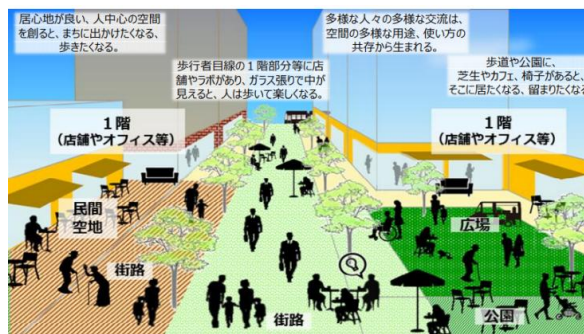
0 | はじめに

1. ウォーカブルとは

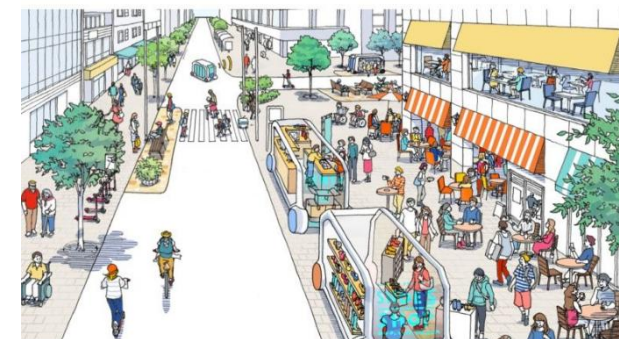
ウォーカブルとは、「歩く」を意味する walk と「できる」を意味する able を組み合わせた言葉です。「歩きやすい」だけでなく、「**歩きたくなる**」「**歩くのが楽しい**」といった意味をもたせています。

国土交通省では「居心地が良く歩きたくなるまちなか」として、「**WE DO**」(Walkable, Eyelevel, Diversity, Open) をテーマにウォーカブルなまちづくりを推進しています。

また、「**2040年、道路の景色が変わる**」(令和2年6月) という政策提言では、**まちのメインストリートが、人が行きたくなる、居たくなるコミュニティ空間となる**ことが示されています。



「まちなかウォーカブル推進プログラム」より抜粋
：居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ
(国土交通省都市局)



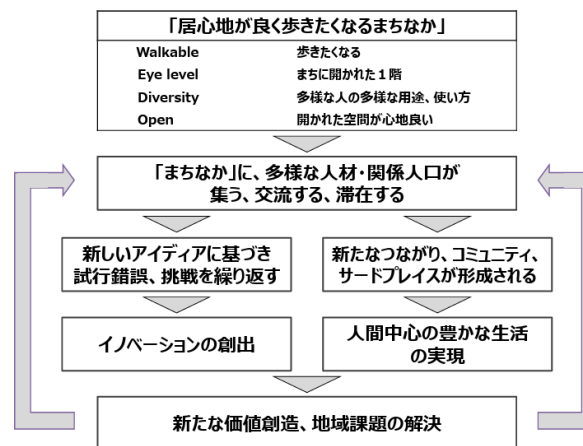
「2040年、道路の景色が変わる」より抜粋
：道路空間の使い方が変わる路側のイメージ
(国土交通省都市局)

2. ウォーカブル化の狙いと効果

ウォーカブル化によって、人を中心としたまちなかをつくることは、街路空間の再整備から波及して、**多様な人材・関係人口が集い、交流し、滞在する空間や機会が充実することで、ひいてはエリアの新たな価値創造や地域課題の解決につながる**ことを狙いとしています。

また、ウォーカブル化には、地域経済の活性化、空き地・空き家の減少、市民の健康づくり、自動車等の使用抑制による CO₂ 削減など様々な効果が期待されます。

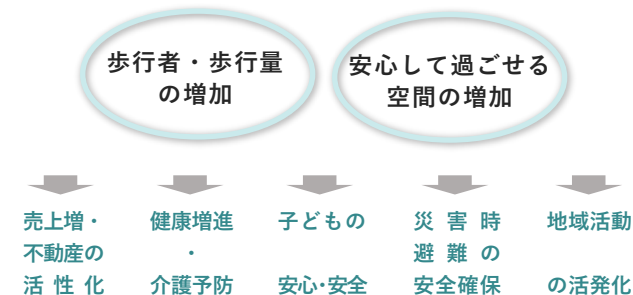
なぜ、人中心の「まちなか」づくりが必要なのか？



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生 (国土交通省都市局)

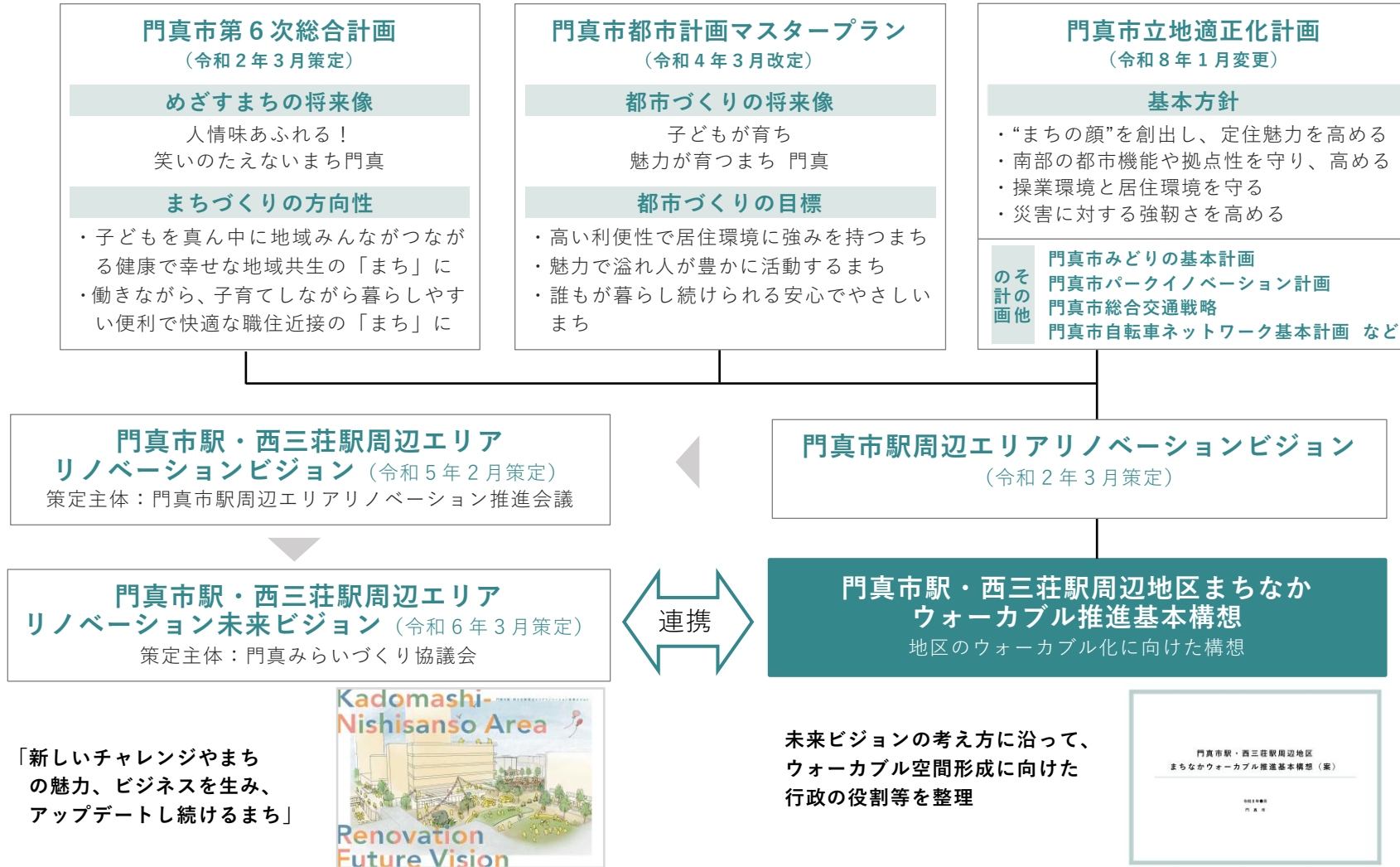
■ ウォーカブルの主な効果

ウォーカブル
居心地が良く
歩きたくなるまちなか



3. 本構想の目的と位置づけ

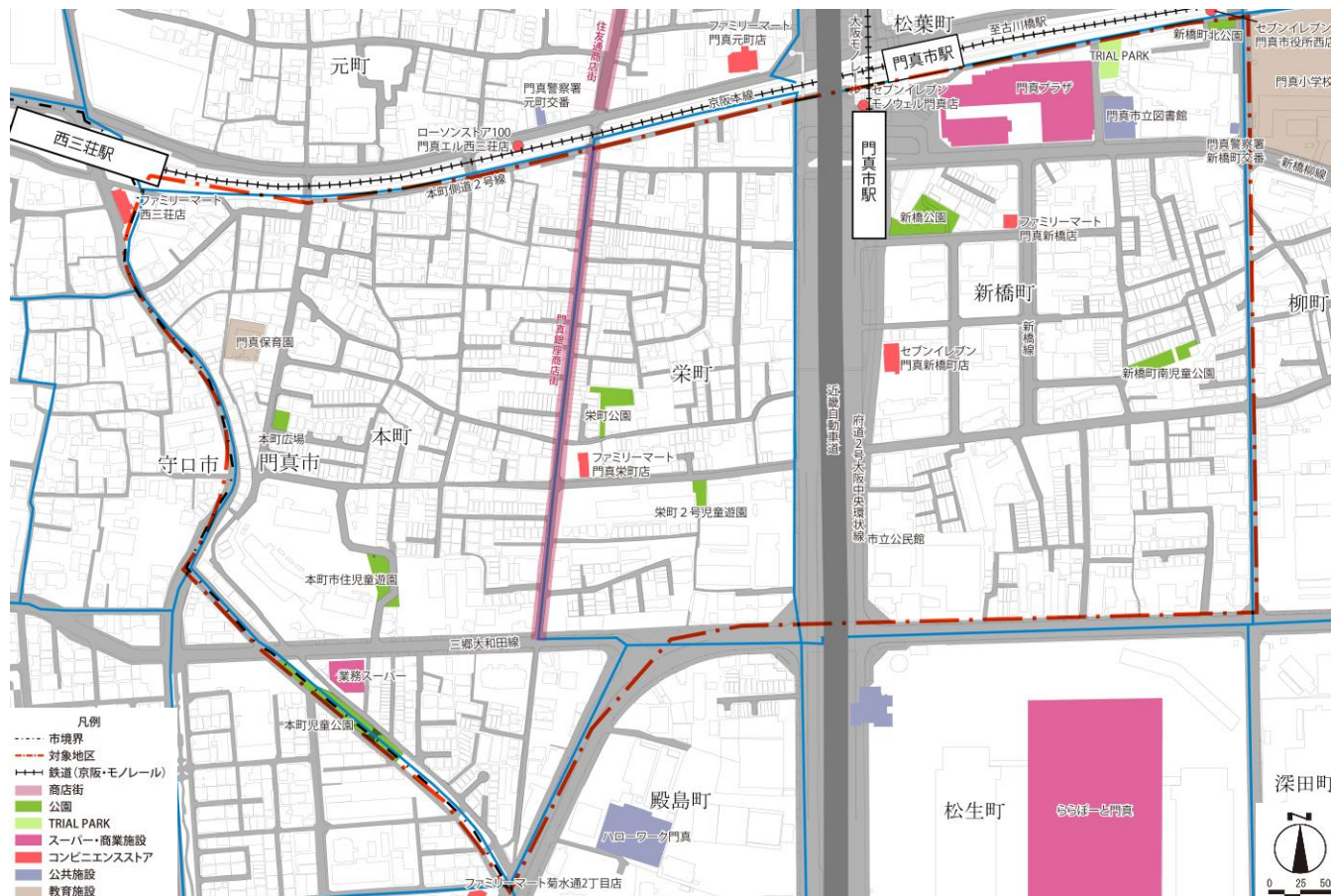
本構想は、本市の上位・関連計画を踏まえ、門真市駅・西三荘駅周辺エリアリノベーション未来ビジョンと連携し、門真市駅・西三荘駅周辺エリアの賑わいの連続性と、各駅などの拠点間の回遊の連続性の創出を目的とし、今ある都市環境・空間を継承しつつ、より居心地がよく、歩きたくなる人中心の空間の創出や地域活動が表出する魅力的なパブリックスペースの整備等により、エリア価値の向上を目指すものです。



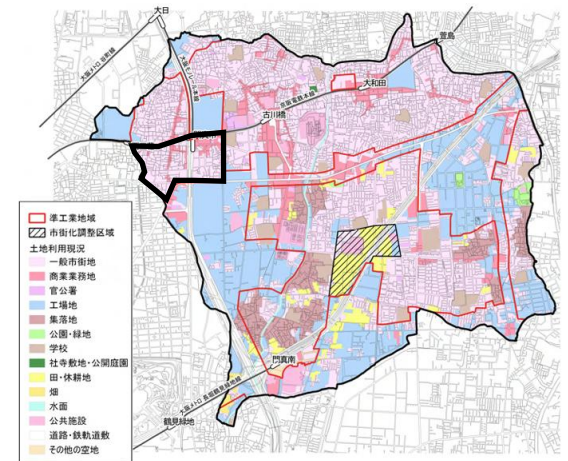
このまちについて

1. 対象地区

本構想の対象範囲は門真市北西部に位置する、京阪門真市駅・西三荘駅間の線路南沿いの新橋町、栄町、本町の3町域（約40.2ha）とします。本エリアは歩行者中心の快適性や交流・滞在機能をもつための整備を重点的に行う滞在快適性等向上区域（まちなかウォークブル区域）にも位置づけられています。



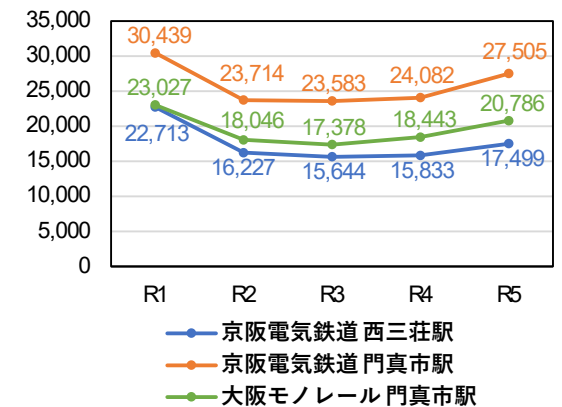
●位置図



資料：土地利用現況図（令和2（2020）年）

●鉄道駅の乗降客数の推移

コロナ禍で減少傾向でしたが、近年は回復基調にあります



資料：大阪府統計年鑑（各年）

2. 対象地区の現況と変化

●地震時等に著しく危険な密集市街地などの密集市街地への対応

新橋町の一部は昭和 40～50 年代に土地区画整理事業が施行され、街区の整形化や道路の拡幅が行われましたが、その他エリアの大部分では道路基盤が整っておらず、幅員の狭い道路が残っています。

本町については地震時等に著しく危険な密集市街地に指定されており、優先主要生活道路の整備事業等を通じ、延焼遮断帯を形成し、解消に向け取り組みを進めています。

●エリアの路線価は上昇傾向

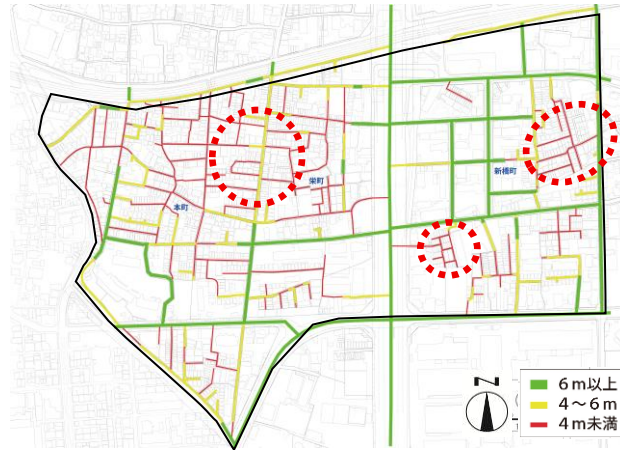
路線価は新橋町の駅前が高く、基盤の悪い密集地では低くなっています。全体的に上昇傾向です。



資料：国税庁 財産評価基準（路線価図・評価倍率表）（R6年）

●幅員 4 m 未満の狭い道路が多い

建物が密集するエリアの道路幅員が狭い傾向にあります。



令和 6 年度実施の調査による

●空き家・空き地が点在

過年度調査では前面道路幅員が狭い場所に空き家・空き地が多い傾向にあります。

【上図の赤破線エリア】

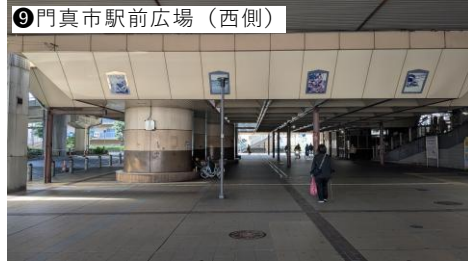
狭い道路沿いは、建物の建替え・建設がしにくかったり、居住環境が低かったりすることから、空き家になりやすい傾向があります。防災面・防犯面だけでなく、地域活力やイメージの低下にもつながる課題です。



5 高架下オープンスペース 2



9 門真市駅前広場（西側）



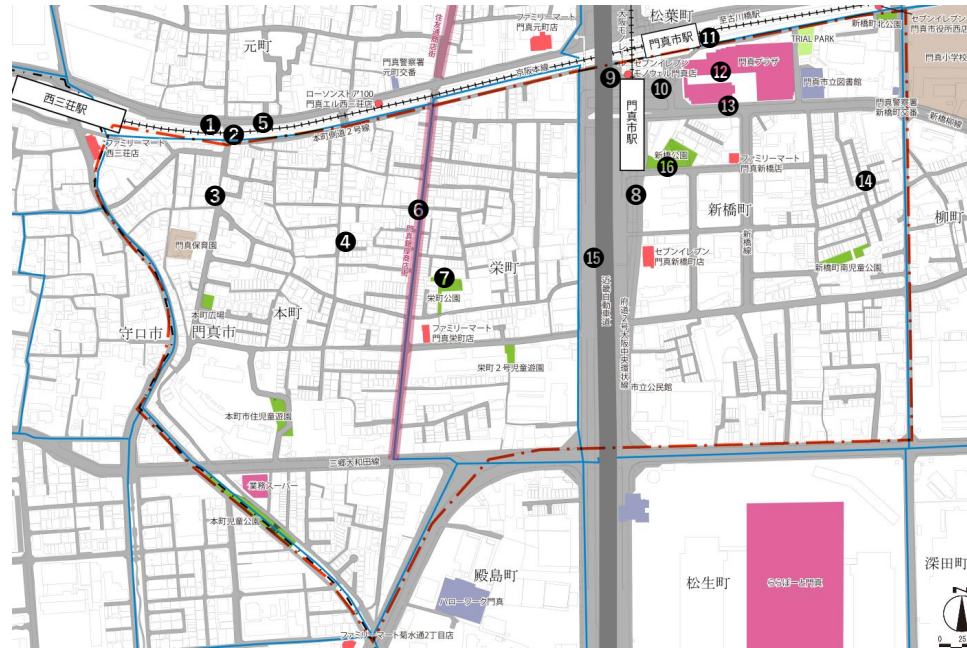
10 門真市駅前広場（東側）



11 新橋町側道線（京阪高架下沿い）



6 門真銀座商店街



12 門真プラザ



7 栄町公園



13 新橋柳線（古川橋駅方面に接続）



8 府道2号中央環状線（歩道・自転車道）



16 新橋町公園



15 府道2号中央環状線



14 新橋町の密集住宅地



(参考1) 対象地区および隣接するエリアのまちづくり動向

Panasonic XC KADOMA

パナソニックの新オフィス。エントランス空間の X-PLAZA は地域に開放され、イベントも開催されています。



松下記念病院移転立地

門真市役所の西側に移転が予定されています。

TOMO~NI (京阪西三荘スクエア1階)

SDGsな街づくりをコンセプトにしたにぎわいゾーン(レストラン、コワーキングスペース、多目的スペース等)として、令和2年に開業しました。



門真市庁舎エリア整備事業

新庁舎、立体駐車場、市民等活動・交流拠点、エリア価値向上拠点及び都市公園の整備を計画しています。庁舎エリアは周辺エリアとの連携拠点とするとともに、市全域の魅力を発信する拠点とすることで、「門真市の魅力発信・連携拠点(HUB)」をめざしています。

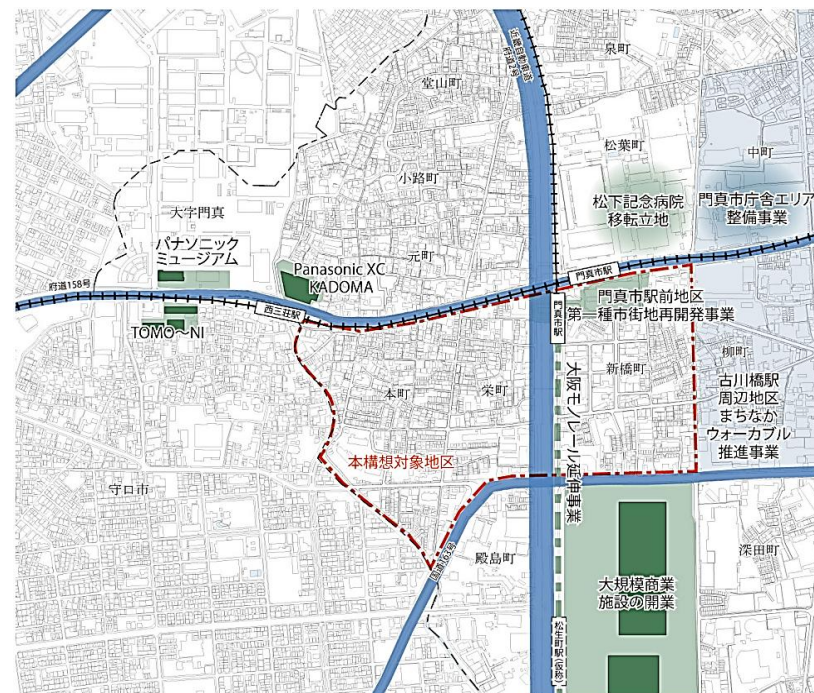
パナソニックミュージアム

創業者・松下幸之助の経営観、人生観に触れられる「松下幸之助歴史館」があり、国内外から訪問があります。



大阪モノレール延伸事業

門真市駅から南方面への延伸事業が実施されており、大規模商業施設の西側、松生町に新駅の開業が予定されています。



門真市駅前地区第一種市街地再開発事業

京阪門真市駅南側で令和14年度の竣工を予定されています。※参考2

大規模商業施設の開業

パナソニック工場跡地に、「ららぽーと門真」「コストコ門真倉庫店」が令和5年に開業しました。

旧第一中学校跡地整備活用（交流広場、文化創造図書館、タワーマンションの整備）

旧第一中学校跡地において、「学びを通じ 新たな出会いが生まれる コミュニティガーデン」をコンセプトに掲げ、新たな賑いが生まれる“地域のたまり場”を目指し、令和8年度の門真市文化創造図書館の開館を含め、事業が進んでいます。

シティタワー古川橋（総戸数 648 戸）



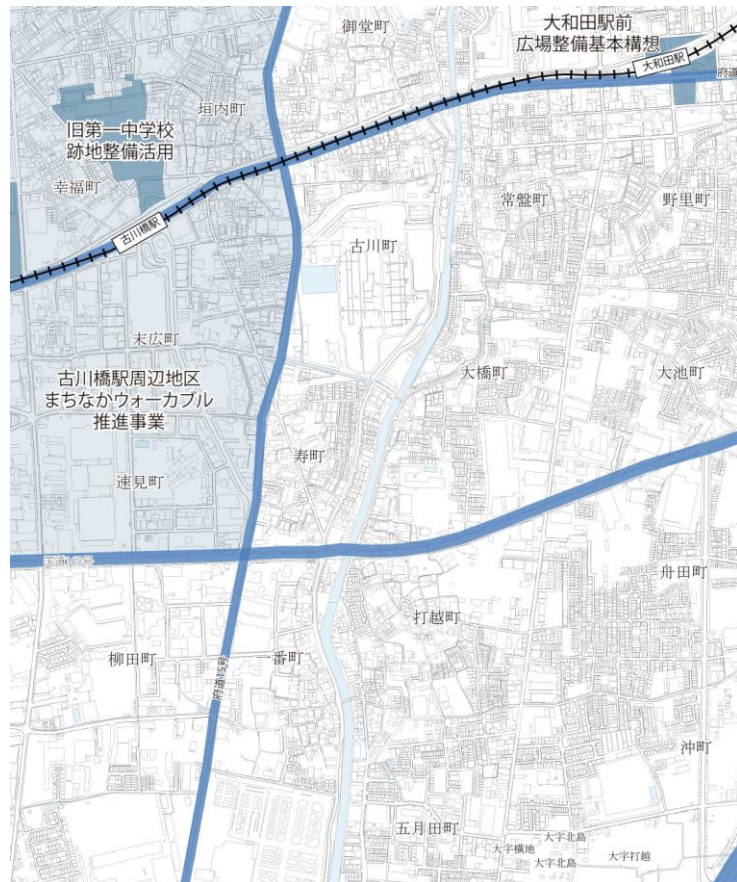
門真市文化創造図書館（KADOMADO）



古川橋駅周辺地区

まちなかウォーカブル推進事業

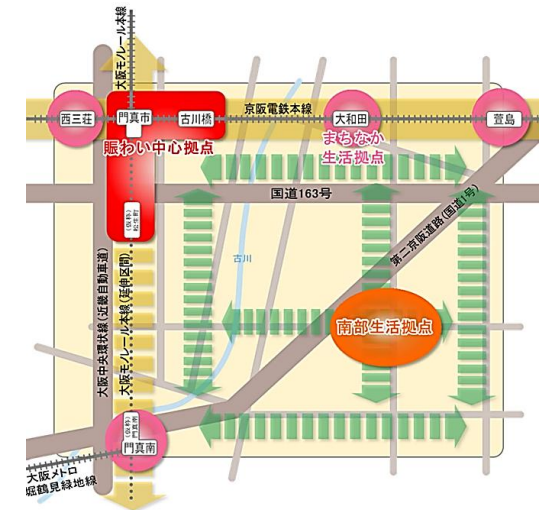
令和5年5月に「古川橋駅周辺地区まちなかウォーカブル推進基本構想」を策定。多様な場所・アクティビティ・シーンのあるPLAYFUL(遊び心のある)なまちをコンセプトに、整備に向けた社会実験を実施、その結果を踏まえて、令和8年に5つのエリア（公園・道路・駅前広場）の基本計画を策定しています。



沿線各駅のまちの連続性の創出に向けて

都市計画マスタープランでは、古川橋駅、門真市駅、（仮称）松生町駅周辺の一帯のエリアについては、本市の都心部として市内外の交流や魅力発信の場となる拠点（賑わい中心拠点）として、西三荘駅については、鉄道駅周辺のまちなか生活を支える拠点（まちなか生活拠点）として位置付けています。

本構想においては、滞在、回遊などのウォーカブルの視点から拠点内及び拠点間の賑わいをつなげる際の課題感や対応方策などについて整理をします。

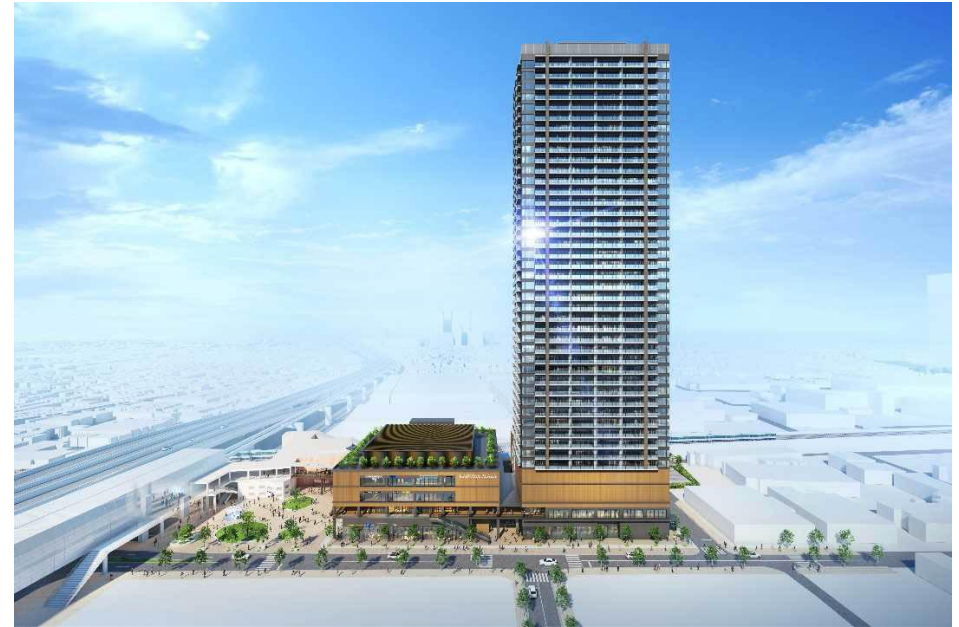
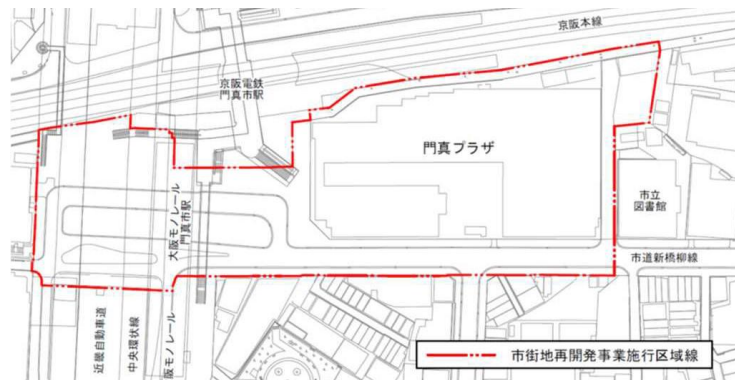


(参考2) 門真市駅前の市街地再開発事業

市街地再開発事業(組合施行)により、施設建築物の更新及び土地の高度利用による、防災性・安全性の向上や商業・業務・居住機能等の都市機能の更新を図るとともに、駅前広場を再編することにより、不足している賑わい空間や交流の場の形成を図るものとしています。

R8年2月時点

事業の名称	門真市駅前地区第一種市街地再開発事業
施行地区	門真市新橋町の一部
施行区域面積	約 2.0 ヘクタール
事業施行期間	令和 7(2025)年度から令和 14(2032)年度
事業主体	門真市駅前地区市街地再開発組合 (令和 7(2025)年 6 月 4 日 大阪府告示第 784 号)
建築面積	約 6,258 ㎡
延べ面積	約 73,185 ㎡
建築物の最高高さ	約 162m
主要用途	住宅・商業・駐車場等
住宅戸数	約 519 戸
特定業務代行者	前田建設工業株式会社(代表企業)、野村不動産株式会社、東急不動産株式会社、京阪電鉄不動産株式会社、旭化成ホームズ株式会社



3. 主なポテンシャルと課題

●エリアプラットフォーム minahare の組成

令和2年よりエリアリノベーション事業を開始し、社会実験やトライアルパークでのマルシェイベントの定期開催等を重ね、令和5年度には地権者、自治会関係者、地元企業、行政などが参画した**エリアプラットフォーム(門真みらいづくり協議会「愛称：minahare(ミナハレ)」)**が組成されました。今後は、minahare と連携した**エリアマネジメント組織などが公共空間の運営・活用などを通じて、まちづくりを牽引していくことが期待されます。**

●地価は上昇しているが、不動産流通は停滞

上記の取組みや大規模商業施設の開業等を受け、門真市駅周辺を中心に地価は上昇傾向で、**エリアの市場価値の高まりが見られます。**一方、現状としては駅前再開発等を見据え、**不動産の売却や賃貸について様子見される状況**にあり、不動産流通は停滞しているとみられます。**狭あい道路が多いエリアは特に流通・利活用も進んでいない**ことについても、さらなるエリア価値向上に向けては大きな課題です。

●松生町への大規模商業施設の立地とモノレールの延伸の影響

ららぽーと門真等の大規模な商業施設の開業により、**エリアの人流が顕著に増加しています。**今後、モノレールの延伸により、門真市駅は**乗換え駅としての拠点性が高まる**ことが予測される一方、新駅が大規模商業施設前に設置される予定のため、門真市駅で下車せずに、エリア内の回遊が生まれにくいことも懸念されます。

- ・未来ビジョンに位置づけられた本地区らしい「ものづくり×まちづくり」によるエリア価値向上を進めていくために、センターコア（駅前）の強化を進めながら、その動きと連携し、スモールエリア形成を図ることが必要になります。
- ・ウォーカブル事業は、その**センターコアと、センターコアからスモールエリアへとつなぐ動線の連携強化**を重点的に実施し、**駅前から開発によるエリア価値向上の効果を地区全体に波及させていくこと**が求められます。

【エリアプラットフォーム組成勉強会】



【令和6年・元年の路線価比較】



資料：国税庁 財産評価基準(路線価図・評価倍率表)(各年)

4. まちづくりの経過

令和2年度(2020)

令和3年度(2021)

令和4年度(2022)

令和5年度(2023)

令和6年度(2024)

令和7年度(2025)

令和8年度

令和14年度以降

社会実験

常設化・事業化

再整備

行政主導

門真市駅前広場や駐車場、空き店舗を活用し、駅前のポテンシャルや地域プレイヤーの発掘、ネットワークを構築する FAct Eat kadoma を実施。



FAct Eat kadoma(第1回)



FAct Eat kadoma(第2回)



LUNCH PARK

TRIAL PARK

門真に暮らし、働く皆さんのやってみようの場、出会うの場、新しい発見の場、成功と失敗の場... 広くアクションを受け入れる思いをカタチにする広場



TRIAL PARK 開設

公民連携によるマネジメント体制により、自由に活動できる TRIAL PARK を設置。カドマとタクミ、モアイの乾杯等、様々な活動やネットワークが生まれる場となる。



minahare Park Fes

門真市駅前広場整備に向けて、ロータリーや歩道形状、広場の使い方やデザインを検討するための活用検証「minahare PARK-Fes!」を実施。出店者 49 団体、協賛・協力 18 社の計 67 社が参画し、4,000 人以上の方が来場した。

ウォークابل基本構想策定

未来ビジョンと連動する「歩いて楽しいまちづくり」を推進するためのまちづくりや公共的な空間の再編方針をまとめる。

minahare Park Fes

民間主導

FAct Eat kadoma で発掘した地域プレイヤー50人以上が集まり、やりたいことをプレゼンし合うアイデア会議「カドマノカマド」を実施。その後の様々なプロジェクト誕生のきっかけに。



プレイヤー会議 カドマノカマド



カドマとタクミ

カドマノカマド

カドマとタクミ/門真夜市

モアイの乾杯



THREE WAVE



OTA HOUSE

民間主導による高架下や空き家活用プロジェクトが次々と事業化。THREE WAVE は元駐輪場の高架下をジビエ中心の飲食店に。OTA HOUSE は、海洋堂のフィギュアの魅力や世界観を味わう一棟貸しの宿として、国内外客に人気。

THREE WAVE オープン

OTA HOUSE オープン

公民連携

社会実験実行委員会

社会実験を実施段階で地域のキーマンや企業を集めた実行委員会を発足。公民連携で事業を行うことで関係づくりを強化。



エリアリノベーション推進会議

エリアプラットフォーム組成勉強会

プレビジョン策定

エリアプラットフォーム 門真みらいづくり協議会 (minahare) 発足

未来ビジョン策定

社会実験実行委員会から、長期的なエリア価値向上のための事業推進を目的に、将来ビジョンを考える「エリアリノベーション推進会議」、その後「門真みらいづくり協議会」を発足。

II まちなかウォークブルの方針

1. 3つの方針

滞在、回遊などのウォークブルの視点から、エリアのポテンシャルを活かした賑わいの連続性を創出するための対応方策について、3つの方針を整理し、空間編成の検討を進めます。拠点、動線、そしてそれらを中心としたエリアマネジメントやリノベーションの場、動きが連携し、互いに相乗効果を生み出していくことで、エリア価値向上をめざします。

ポテンシャル

- ・社会実験やトライアルパーク等での民間活動の積み重ね
- ・エリアプラットフォーム minahare の組成
- ・エリアの市場価値の高まり
- ・大規模な商業施設の開業による人流の増加

課題

- ・不動産流通の停滞、利活用の促進
- ・モノレールの延伸の影響による人流の変化
- ・歩行環境の快適性・安全性の低さ
- ・通過交通が多く、居心地の良い滞留空間・交流空間が不足

方針1 エリア内に賑わいの核となる拠点をつくる

拠点、センターコア

再開発事業や駅前広場の再整備等を通じて、エリア全体の価値向上を牽引し、内外へ魅力を発信する拠点を公民連携で形成する

方針2 拠点間をつなぐ安全で魅力ある動線をつくる

沿道等

まちなかウォークブル推進事業等を活用し、駅や拠点間を安全かつ快適に行き来できるように空間の使い方を再編する

方針3 市民が一体となり、チャレンジする場、学ぶ場、育つ場をつくる エリアマネジメント・リノベーション

行政と連携し、地元企業や団体等が公共空間の運営・利活用に関わる仕組みを構築し、多様なチャレンジや活用を生み出し、まちへの愛着やシビックプライドを育て、地域コミュニティ醸成や市内外への魅力発信へとつなげる

核となる事業等を先行的に推進し、エリアマネジメントやリノベーションの場や機運を醸成します

2. 実現に向けた具体的な方策

①段階的・戦略的な整備

センターコアを先行した上で、その効果を広げるための南北・東西の動線整備を進め、エリア全体の価値向上や回遊性向上、機運醸成を図ることにより、民間主体のsmallエリアの形成へとつなげていきます。

②検証事業の積み重ね

投資効果、課題・仮説の検証を図るための検証事業や効果測定、利活用・管理運営の仕組み検討などを重ね、実効的な整備につなげます。

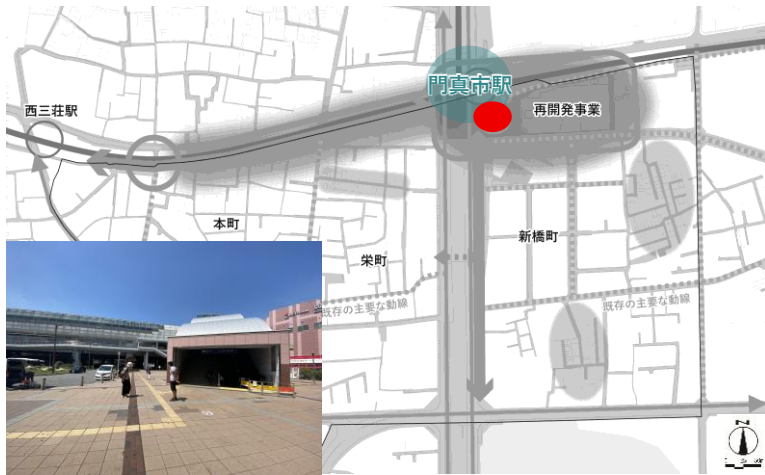


III 個別プロジェクト

駅前広場の形成、大阪中央環状線沿い、門真市駅～西三荘駅の京阪高架下沿道のウォーカブル化を先行的に進め、スモールエリアの形成や動線整備につなげていきます

1. センターコア・駅前広場（道路空間活用）／エリアマネジメントの拠点となる人中心の広場づくり まちの未来をつくるスタートポイント

① プロジェクトの背景



【現況等】

- ・門真市駅は、京阪本線と大阪モノレールの乗換駅として、京都～大阪・大阪国際空港など主要な都市部とのアクセスが良好で、近年は従来の通勤・通学客だけでなく、商業客、観光客の往来が増えています。
- ・市外からの来訪も多く、本エリアを印象づけ、魅力を発信し、ファンづくりや新たな住民の呼び込みにも寄与できるポテンシャルの高い駅前といえます。
- ・主要な道路の交通結節点ですが、通過動線となっています。
- ・市民アンケートでも駅前を明るい雰囲気にしてほしいという意見が見受けられるため、駅前空間の使い方や印象を変える必要があります。



【検討の経緯】

- ・過年度に実施した活用検証事業（minahare Park-Fes!）の結果を踏まえ、エリアプラットフォームにて、駅前広場のコンセプトやゾーニング、しつらえ、マネジメントの仕組みについて議論を重ねてきました。



【プロジェクトの狙い】

- ◆ウォーカブル化の起点として、駅前広場に滞在・滞留を促し、イベント等に活用できるようにしつらえ、**まちの顔としての魅力を高める**
- ◆門真市の玄関口として、**まちの印象を転換する特徴づけを行う**
- ◆エリアマネジメント組織が主体となって空間を有効活用することで、**エリアマネジメントの取組みを進める拠点（センターコア）とする**

②プロジェクトのコンセプト

【コンセプト】

まちの未来をつくるスタートポイント

- ・アクセスしやすい利便性、事業を始めやすい環境、ものづくり文化を活かし、常に変化し、まちの未来をつくる活動やビジネスを生み出し、発進するための駅前広場をめざします。

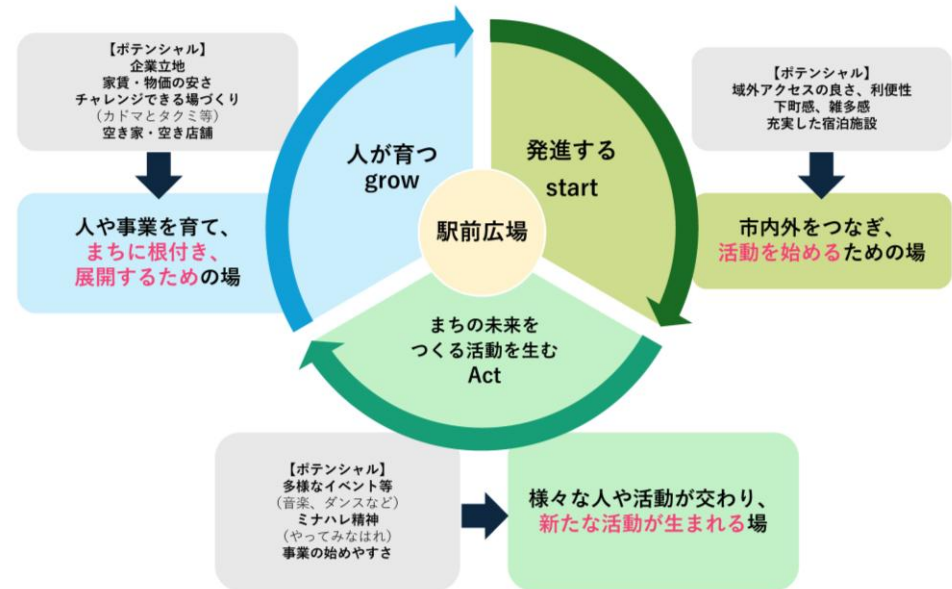
発進する：通勤・通学、商業、観光など、多様な人が訪れる駅前広場は、目的地に向かうための起点であり、待ち合わせ・休憩などの日常的な滞留に加え、賑わいを生み出す活動を始めるための場とします。

まちの未来をつくる活動を生む：多様なイベントや事業の始めやすさを生かして、様々な人や活動の交流を生み、次の活動のきっかけとなる出会いや関係性を生み出します。

人が育つ：チャレンジできる場づくりを通して、まちに根付く人や事業を育て、エリアに展開していく起点をつくります。

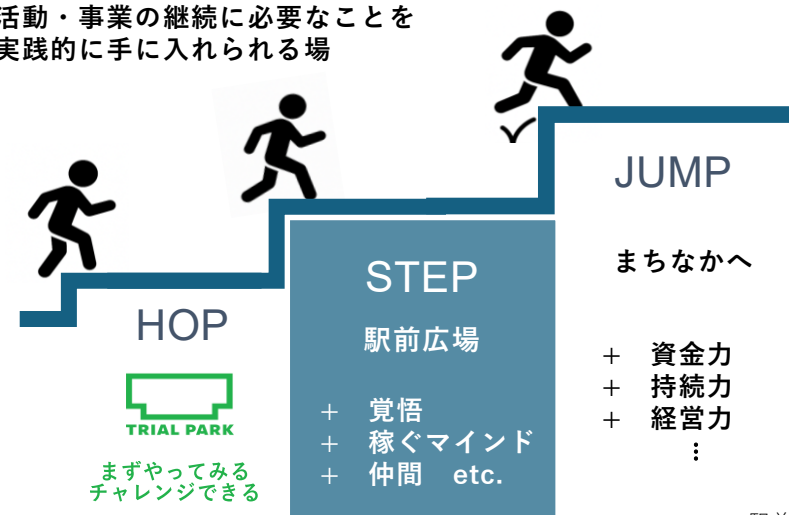
【駅前広場からエリアへの展開】

- ・駅前広場は、これまでトライアルパークで重ねてきたチャレンジから発展し、活動のスタートを支える「ステップ」の場であり、育った人や事業がエリアへ根付くためには様々な支援が必要です。



駅前広場のコンセプト

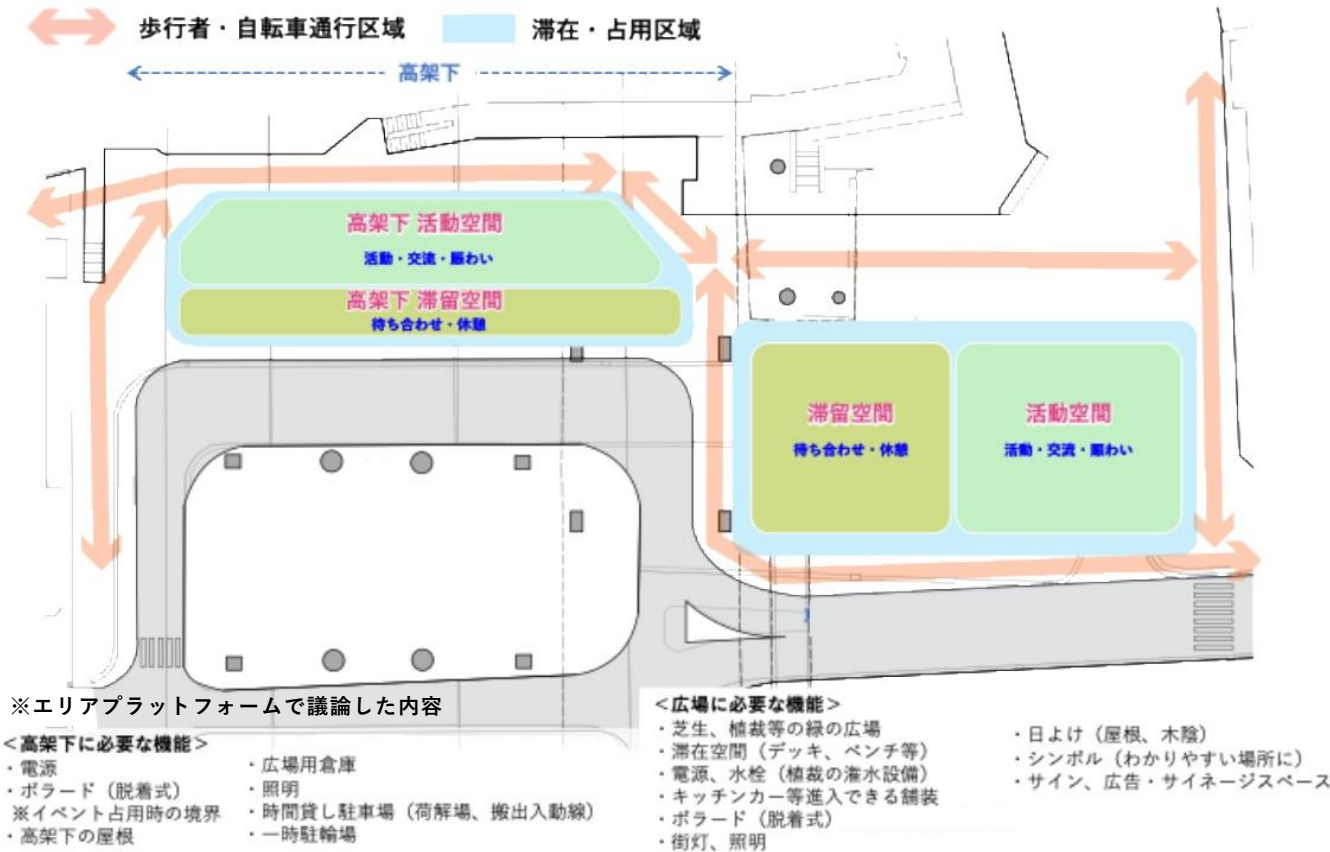
活動・事業の継続に必要なことを実践的に手に入れられる場



駅前広場の役割

③ゾーニングプラン

- ・検討の経緯を踏まえて、再整備する広場において歩行者利便増進道路（ほこみち）の制度を活用し、民間事業者等による創意工夫を活用した空間づくりや運営が可能な「利便増進誘導区域」の設定を目指します。
- ・「利便増進誘導区域」は、今後のエリアマネジメントの展開を見据えて、歩行者・自転車の通行動線から外し、高架下は雨天等でもイベントが実施できる広場や駐輪場、市街地再開発建物側には人の滞留や活動を活発化させる広場空間の形成を進めます。



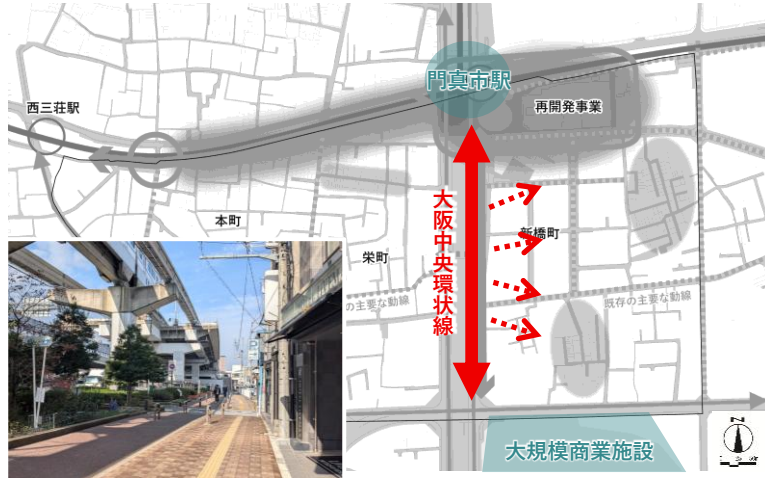
平常時の広場イメージ

※現時点の案であり、確定したものではありません。
関係者協議等により変わる可能性があります。

2. 大阪中央環状線沿い／道路空間を活用した賑わいの動線形成

門真市駅と大規模商業施設をつなぐ新たな賑わいのストリート

① プロジェクトの背景



【現況等】

- ・大阪中央環状線は、大阪府が管理する広域幹線の府道です。モノレール高架下の緑地帯などゆとりある空間が形成されています。
- ・門真市駅と大規模商業施設をつなぐ南北動線であり、商業施設のオープンによって、平日・休日ともに人の往来が増えています。



- ・沿道には、ホテル・店舗のほか、新橋公園、青空駐車場や市立公民館があります。
- ・市外からの来訪も多く、本エリアを印象づけ、魅力を発信し、ファンづくりや新たな住民の呼び込みにも寄与できるポテンシャルの高い動線といえます。
- ・大阪モノレールの延伸に伴い、新駅の開設による駅需要の高まりが見込まれるため、この通りを歩き、エリアを回遊してもらえるような賑わいづくりにつなげる必要があります。



【プロジェクトの狙い】

- ◆門真市駅の駅前の賑わいを拡張し、大規模商業施設までつなぐため、道路空間等を活用した賑わい空間を形成する
- ◆道路空間等の活用により、まちの顔としての演出を高める
- ◆エリアマネジメント組織が主体となって空間の余裕部分を有効活用するなど、エリアマネジメントの取組みを進める活動原資確保の手法の検討を行う

②プロジェクトの構想

【コンセプト】

門真市駅からエリアの南北をつなぐ
新たな賑わいのストリート

【事業概要】

- ・ イベント空間や滞留空間の設置など、沿道の民間施設等とも一体となった賑わいや滞留のある街路空間として魅力化を図ります。
- ・ 試行的な取組みを重ねて、常設化を図ること、**エリアマネジメントの活動原資確保に向けた手法の検討**を行います。

他エリアの街路空間魅力化の参考事例



イルミネーション・バナー等の飾りつけ



マルシェ等のイベント活用



滞留空間の設置



仮設的な店舗の設置

【事業化に向けた進め方】

- ・ テストマーケティングを兼ねた**実証事業を令和8（2026）年度に実施**します。

検証事項：イベントや一定期間の出店等による需要・効果、広告料収入、通行者数の変化、周辺波及効果など

- ・ **道路管理者、沿道の地権者など関係者との協議**を重ねます。



現況の写真

3. 京阪高架下／オープンスペースの利活用と道路・高架下空間のウォーカブル化

西三荘駅～門真市駅をそぞろ歩く文化をつくる

① プロジェクトの背景



【現況等】

- ・門真市駅と西三荘駅をつなぐ東西動線であり、高架下には飲食・物販等の店舗で構成される商業施設「エル西三荘」が立地しています。
- ・西三荘駅前にはパナソニックの新施設がオープンし、定期的なイベントが開催されています。また、TOMO～NI（京阪西三荘スクエア）と「カドマとタクミ」が共同でイベントを開催する等、両駅間の連携が進んでいます。
- ・門真市駅・西三荘駅の賑わいをつなぎ、本町・栄町へと回遊性や魅力を広げていく軸として捉えることができます。



- ・高架下南側の本町側道2・3号線、栄町側道線は、7時～22時の車両通行規制が設けられ、特に自転車の通行が多くなっています。京阪電鉄の敷地内には店舗前通路が設けられています。
- ・歩行者が道路を通行するとき、自転車等の車両との接触の危険も考えられることなどから、歩行者の安全な通行空間の確保が課題となっています。
- ・拡幅整備中の主要生活道路の交差点に接する高架下のオープンスペースがあり、ウォーカブル事業と連携した有効活用が想定できます。



【プロジェクトの狙い】

- ◆通行量の多い2つの駅をつなぐ動線上に、高架下空間と連携し、歩行者が安全に通行でき、滞留や交流ができる道路空間へと再編する
- ◆主要生活道路の整備とあわせて、高架下オープンスペースのあり方、デザイン、利活用・運営方法等にも関わり、西三荘駅や門真市駅からの賑わいの核となる場を創出する

②プロジェクトの構想

【コンセプト】

西三荘駅～門真市駅をそぞろ歩く文化をつくる

【事業概要】

- ・エル西三荘の店舗前通路（私有地）を自転車通行の多い車道と分離された安全な歩行者空間とすることで、**公民連携により安全な通行空間の確保を実施**します。また、幅員 4.0mの道路内にも南側に歩行空間を設けるなど、歩行者の安全性向上を図ります。（一部グリーンベルト設置済み）
- ・**門真市駅～西三荘駅を日常的に回遊する動線をつくる**ため、高架下オープンスペースは、門真市駅の駅前広場と差別化したテストマーケティングやアクティビティの場、新たな店舗のニーズ把握など、**両敷地の適性を活かした再編を地権者等とともに検討**します。
- ・また、北側の府道守口門真線の沿道には、荷捌き等にも使える一時停車スペースを設けるなど、**南側への車両進入抑制を図る対策を検討**します。

【事業化に向けた進め方】

- ・ウォークブル事業と高架下空間が連携した事業実施に向けて、**エリアプラットフォームを通じた協議や検討を進め**ます。
- ・西三荘駅周辺と連携したマルシェ等による検証を重ねていきます。



本町側道2号線の再整備イメージ



高架下オープンスペースの広場化イメージ



高架下オープンスペースの店舗化イメージ

IV 将来的に考えられるまちづくり

本構想に位置づけた個別プロジェクトから発展し、エリア全体へとウォーカブルな街路空間が広がっていくことを見据えます。

特に、駅前広場の再整備を含む市街地再開発事業を中心とした『センターコア』については、新橋柳線のウォーカブル化、新橋公園を含む街区のスモールエリアの形成の事業化の可能性ががあります。

【新橋柳線のウォーカブル化】

市街地再開発事業による北側歩行空間の確保と合わせて、新橋柳線の南側歩道についても、現状の植栽帯や利用方法を見直し、滞留空間や交流空間を設けることが考えられます。



【駅南街区の再編】

駅前広場再整備とエリアマネジメントによる積極的な活用から波及し、南側の街区についても、スモールエリアの形成を進める機運醸成に応じて、新橋公園を含む駅南街区の再整備も考えられます。



V エリアマネジメントの考え方

①全体構成

- ・対象地区と隣接するエリアのまちづくりと連動し、本エリアのエリアマネジメント体制を構築、充実していきます。
- ・minahare（まちづくり協議会）と連携した**エリアマネジメント組織**が、ウォークアブル事業で整備した広場等を運営し、魅力を高めていきます。
- ・**門真みらいづくり協議会**は、地域の多様なプレイヤーとのネットワークを活かし、まち全体の事業や活動等を調整する役割を担います。
- ・来街者増、滞留時間の増、連携による相乗効果等を通じて、エリア価値を高め、リノベーション等の推進を図ります。



門真みらいづくり協議会

地域住民や行政なども加わり、まちづくり全体の方針や再整備方針の意見調整を行うための場。

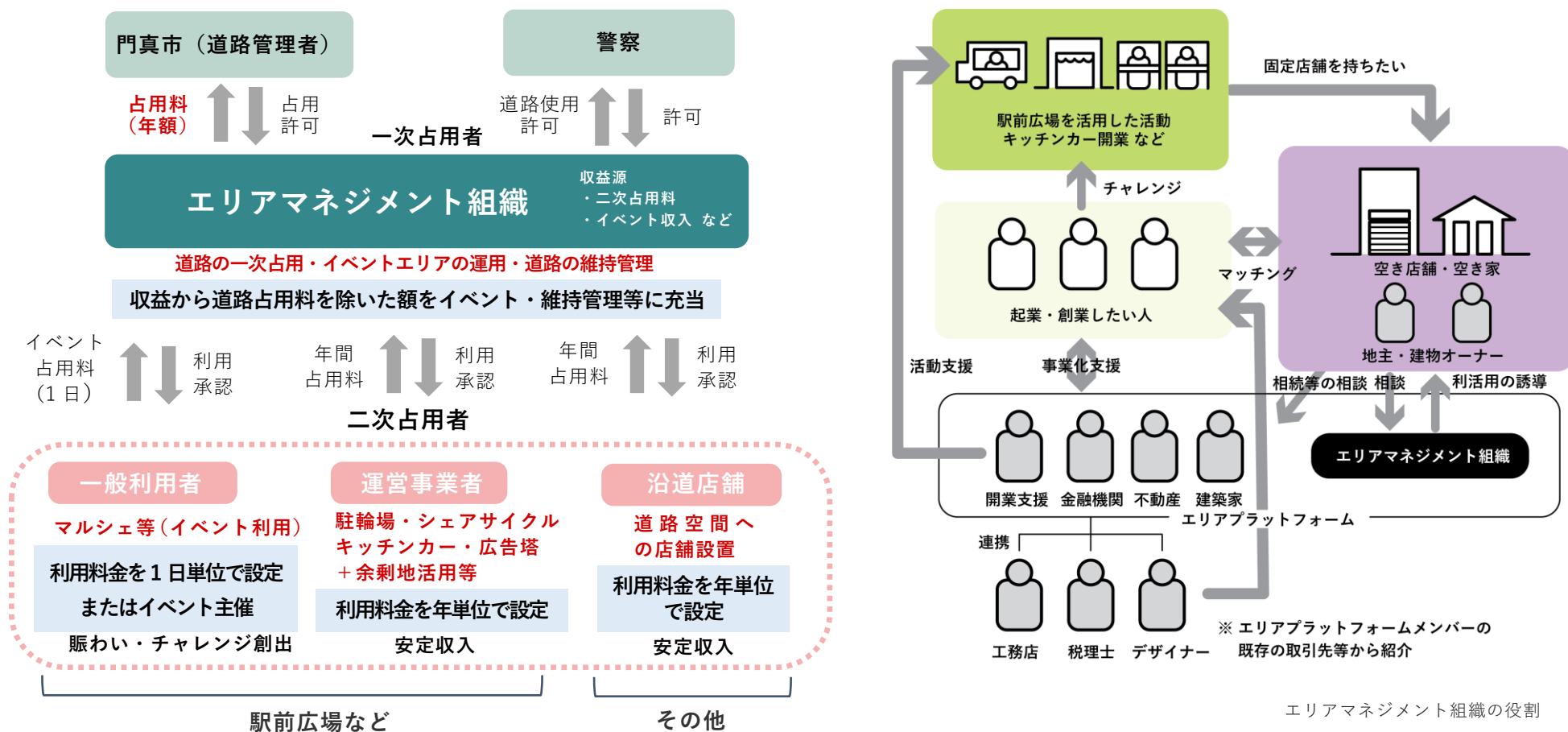
エリアマネジメント組織

長期的なエリア価値向上を推進していく主体。エリアに新たな価値を生み出す多様なプレイヤーとのネットワークを構築し、チャレンジしやすい環境づくりやエリアマネジメントの具体事業を検討し推進する。

② エリアマネジメント組織の仕組みイメージ

駅前広場や道路空間を「エリアマネジメント組織」が一次占用し、マルシェ等のイベント利用や駐車場・キッチンカー・広告等の設置、常設的な店舗設置等を通じて、二次占用料やイベント収入などエリアマネジメント活動の原資を得ることで、持続可能な運営の仕組みを構築します。

エリアマネジメント組織は、起業・創業したい人を空き店舗・空き家とマッチングし、事業化に必要な人材、スキル等の提供、地主・オーナーとの交渉など、エリアプラットフォームと連携しながら支援します。



エリアマネジメントの仕組み

VI | ロードマップ

社会実験を通じて、個別プロジェクトの計画内容や仕組み等について検証し、関係者との協議等を重ねて、基本計画へと反映させます。

また、エリアプラットフォームである門真みらいづくり協議会が、社会実験に協力・参画することで、エリアマネジメント体制の構築やエリアマネジメント活動への展開へとつなげていきます。

