

門真市総合交通戦略(骨子)

背景・目的

- ・総合交通戦略は、近年の人口減少や高齢化の進行、地球環境問題などの社会情勢の変化に対応するため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図るためのもの。
- ・本市では、パナソニック跡地(松生町)に建設予定の大規模商業施設立地、大阪モノレールの延伸などの大規模プロジェクトを控える一方、超高齢社会への対応、特に定住促進を図る子育て世代への魅力向上、コロナ禍による影響も踏まえた利便性と効率性を両立した公共交通網の形成などの課題が顕在化。
- ・上記を踏まえ、大規模プロジェクトによる利便性向上・賑わい創出等の効果を市全体に波及させるとともに、道路混雑などの悪影響は最小限に留め、顕在化する課題に効果的・効率的に対応することで門真市のさらなる魅力向上に寄与することを目指す。

対象区域

・計画区域は、門真市全域



出典：
第6次門真市総合計画

計画期間

- ・2022年(令和4年)度から2031年(令和13年)度の10年間
- ※必要に応じて中間年次等で、社会情勢や交通状況の変化等を踏まえた見直しを行う。

計画の推進

関係者の連携・協働

・本戦略に基づき、今後は関係者の連携と協働のもとで、取組を推進する。

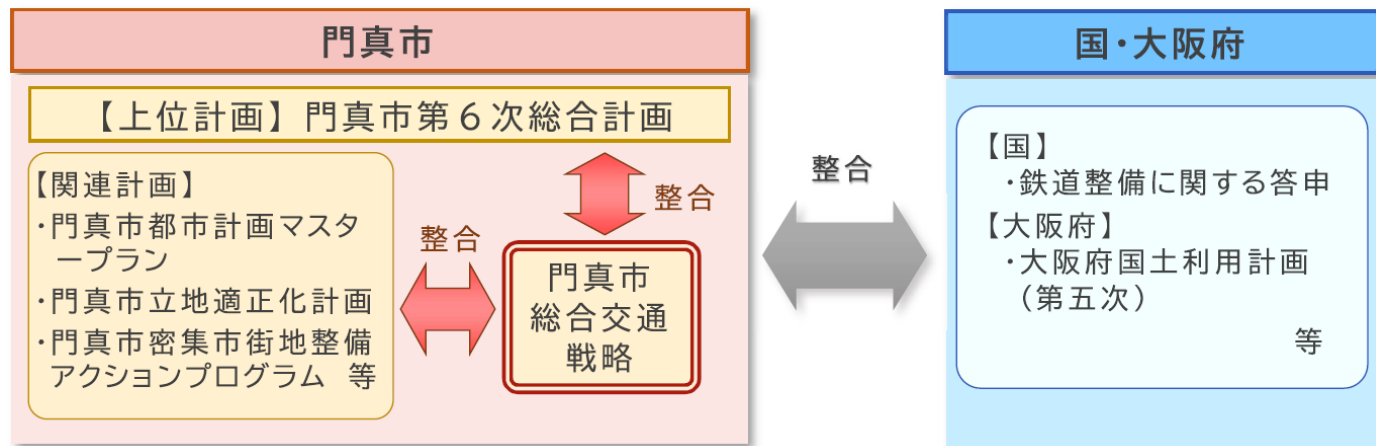


<構成メンバー>

- ・学識経験者
- ・交通関連事業者(鉄道、バス、タクシー事業者)
- ・行政(国土交通省、大阪府、門真市)
- ・市民(地域団体、商工関連)

計画の位置づけ

・本計画は、「門真市第6次総合計画」を上位計画とし、「門真市都市計画マスタープラン」、「門真市立地適正化計画」、「門真市北部地区整備アクションプログラム」等の関連計画、国の「鉄道整備に関する答申」、大阪府の「大阪府国土利用計画(第五次)」等とも整合を図りながら策定している。



PDCA サイクルによる展開

・今後は、策定した戦略に基づく「事業の実施」に加え、定期的に「戦略の評価・検証」、「戦略の見直し」を行いながら展開する。



■ 門真市の交通に関する課題

門真市の交通に関する「現況」

人口・施設

- 人口減少、少子高齢化が今後さらに進展
 - ・子育て世代を含めた転出超過が継続
 - ・高齢化率は20年後（令和22年）には約4割に
- 駅周辺以外でも人口密度が高く、主要施設が立地
 - ・駅周辺以外でも人口密度が100人/haを超える地域が広く分布
 - ・各種主要施設は、鉄道駅周辺だけでなく、市全域に分布
- 松生町に大規模商業施設が開業予定（令和5年度）

移動実態

- 市外への移動が約半数を占め、大阪市は鉄道の利用割合が高い
- 市内移動や駅アクセスは徒歩・自転車が主要手段
 - ・市内移動は徒歩・自転車の分担率が8割程度
- 大阪府南部方面への移動は自動車に依存
 - ・鉄道で直結していない大阪府南部方面は、他方面に比べ移動量が少ない一方、自動車分担率が高い

鉄道

- 市内南東部は鉄道空白地域
 - ・南東部は人口密度が高い地域を含めて鉄道駅から徒歩圏域外
- 京阪電車の優等列車は乗換駅の門真市駅を含め通過
 - ・市内で京阪電車の準急が停車するのは萱島駅のみ
- 駅前広場やバリアフリー機能が不十分な駅も存在
 - ・西三荘駅以外には駅前広場が設置されているが、機能が不十分な駅も存在
 - ・バリアフリー設備は、駅単位では概ね整備されているが、駅の出口ごと等きめ細かい視点では不十分な可能性もある

バス

- 門真市駅や大規模商業施設を結ぶバスは少ない
 - ・複数路線乗入駅である門真市駅や開業予定の大規模商業施設周辺を運行する本数は少ない
- コミュニティバスの赤字額は増加傾向
 - ・門真市コミュニティバスは年間3,000~4,000万円程度の赤字、コロナ禍の令和2年度は4,500万円程度に拡大
 - ・財政は民生費が増加傾向のうえ、少子高齢化の進展で一層厳しくなると想定

道路・自動車

- 大阪中央環状線や国道163号が慢性的に混雑
- 交通事故発生件数は大阪府全体より減少割合が低い
- 高齢ドライバーによる交通事故の割合が増加
- 歩行者・自転車の交通事故は、細街路でも多く発生
- 防災上危険な密集市街地が存在
 - ・京阪電車沿線地域では、狭い道路に建物が密集し、「地震時等に著しく危険な市街地」が点在
- 渋滞緩和や交通安全、防災機能向上が期待される都市計画道路が未整備
 - ・大阪中央環状線や国道163号と並行する「寝屋川大東線」「桑才下馬伏線」、北部地域の「寝屋川大東線」「大和田駅三ツ島線」が未整備

歩行者・自転車

- 歩道が整備されていない幹線道路区間も存在
 - ・一部の府道において、歩道の設置率50%未満や、代表幅員2m未満の区間が存在
- 自転車利用が多いが、通行環境整備は整備途上
 - ・自転車の車道通行促進により、歩行者の安全性・快適性向上が期待
- 駐輪場の需給バランスが逼迫し、放置自転車も発生
 - ・モノレール延伸が予定されている門真南駅では需給バランスが逼迫している駐輪場が存在し、放置自転車も減少しているものの依然発生
- コロナ危機による自転車や徒歩での回遊ニーズの高まり

「上位・関連計画」から求められる方向性

交通に関する「市民意識」

世代

- 健康で幸せな地域共生の「まち」に
- 働きながら、子育てしながら暮らしやすい
便利で快適な職住近接の「まち」に
※出典：門真市第6次総合計画（2020）

賑わい

- 文化資源を生かした学びや交流の場の創出
- 駅周辺地区や第二京阪道路沿道まちづくりの推進
※出典：門真市第6次総合計画（2020）
- 複合的な都市機能の集積と賑わいのあるまちづくり
- 駅前空間の魅力あるまちづくりの実現
※出典：門真市北部地区整備アクションプログラム（2021）

鉄道・バス

- 大阪モノレールの延伸（2029年開業予定）
- 門真市駅への優等列車停車
※出典：近畿地方交通審議会答申第8号（2004）
- 大阪メトロの延伸（交野市方面）
※出典：運輸政策審議会答申第10号（1989）
- 鉄道駅が存在しない南東部地域は「市外へのアクセス性」が転出要因
※出典：転入・転出者アンケート調査（2018~2019）
- コミュニティバスの充実等、様々な公共交通ネットワークの構築
※出典：門真市第6次総合計画（2020）

交通結節・ハブ機能

- 鉄道や路線バス等の乗り継ぎを便利にするターミナル機能の向上
※出典：門真市第6次総合計画（2020）
- 誰にでもやさしいまちづくりとして、「公共施設や道路のバリアフリー化」のニーズが最も高い
※出典：市民アンケート調査（2020）
- 更なるバリアフリー化の推進
※出典：門真市都市計画マスタープラン（改訂中）

道路・自動車

- 防災機能強化のための道路整備の推進（延焼遮断帯、緊急輸送路、避難路）
※出典：門真市地域防災計画（2020）
- 安全・安心な道路空間の整備の推進
※出典：門真市第6次総合計画（2020）
- 第二京阪道路や大阪中央環状線と連携のとれた道路交通ネットワークの形成
- 多様性、代替性を考慮した緊急輸送ネットワークの確保
※出典：門真市地域防災計画（2020）
- 密集市街地や生活道路の改善ニーズが非常に高い
※出典：市民アンケート調査（2020）

歩行者・自転車

- 住みやすい住環境の形成として、「道路整備（歩行者と自動車の分離等）」のニーズが高い
※出典：市民アンケート調査（2020）
- 歩行者と自転車双方が安心・安全に利用できる道路空間の創出
※出典：門真市自転車ネットワーク基本計画（2019）
- 人中心で「居心地がよく歩きたくなるまちなか」づくり
※出典：門真市都市計画マスタープラン（改訂中）
- 自転車駐車場の充実
※出典：門真市第6次総合計画（2020）

環境

- 省エネルギー行動や公共交通の活用による低炭素型生活の普及
※出典：門真市環境基本計画（2015）

門真市の交通に関する「課題」

鉄道・バス

- ①居住地や主要施設からの鉄道アクセス性の向上
 - ・市南東部地域は、人口密度が高いエリアや主要施設が立地するにも関わらず鉄道空白地域であり、市民意識では「市外へのアクセス性」が転出要因となっていることから、子育て世代等の職住近接を実現する観点からも鉄道へのアクセス性向上が必要。
 - ・大阪モノレール延伸の沿線地域である松生町に大規模商業施設が開業予定であり、来訪者や市民の利便性向上、道路混雑緩和の観点からも鉄道へのアクセス性向上が必要。

- ②鉄道ネットワークの機能強化
 - ・門真市駅は京阪電車と大阪モノレールの接続駅であるが優等列車が停車せず、今後予定されるモノレール延伸や近傍に開業予定の大規模商業施設への利便性を確保するためのネットワーク機能強化が必要。

- ③利便性と効率性を両立したバス路線網の再構築
 - ・現状では、複数路線乗入駅である門真市駅や、鉄道駅から離れて立地する大規模商業施設に対応するバス路線は少ないため、バスによる市内や鉄道駅からのアクセス利便性向上が必要。
 - ・コミュニティバスの赤字額はコロナ禍で拡大し、民間バス路線も収支が逼迫しており、財政状況は今後一層厳しさを増すことから、効率的に需要を確保するためにもバス路線網再構築が必要。

交通結節・ハブ機能

- ④乗り継ぎ利便性向上や賑わい創出に資する交通結節機能の強化
 - ・現状の駅前広場は、乗り継ぎの円滑化や賑わい創出の観点から機能が不十分な駅も存在し、鉄道駅へのバス乗入本数増加や来訪者増加に対応するためにも鉄道駅等における交通結節機能の強化が必要。

- ⑤交通施設におけるバリアフリー化のさらなる充実
 - ・鉄道駅や道路等におけるバリアフリー化は、一定の整備が行われているものの依然としてニーズが高く、子育て世代や高齢者等のさらなる使いやすさ向上に向け、駅の出口ごと等、よりきめ細かい対応が必要。

道路・自動車

- ⑥渋滞緩和や防災機能向上、交通安全に資する道路整備
 - ・大阪中央環状線や国道163号等は慢性的な渋滞が発生しており、さらに両路線が交差する松生町に大規模商業施設が開業予定であることから、渋滞緩和に資する都市計画道路等の整備が必要。
 - ・地震時などに著しく危険な北部地域の密集市街地を改善するため、延焼遮断帯、緊急輸送路を担う都市計画道路や、狭隘道路拡幅等の道路整備が必要。
 - ・歩行者や自転車の交通事故は、細街路でも多く発生していることから、交通安全に資する都市計画道路等の整備が必要。

- ⑦自動車以外による移動の促進
 - ・渋滞緩和や環境負荷の低減、高齢ドライバーによる交通事故抑制や健康増進の観点から、公共交通・自転車・徒歩による移動の促進が必要。
 - ・新型コロナウイルスの影響からの回復に向けた公共交通利用促進が必

歩行者・自転車

- ⑧歩行者・自転車の安全性向上
 - ・市内移動は徒歩・自転車利用が多い一方、幹線道路においても歩道や自転車通行環境が十分でない区間が多いことから、高齢者や子育て世代でも安全・安心して通行できる歩道・自転車通行環境整備が必要。
 - ・交通事故を抑制するために、自動車のドライバーだけでなく、自転車、歩行者にも交通ルール・マナーの周知、資質の向上が必要。

- ⑨鉄道駅や主要施設周辺における快適な歩行環境の創出
 - ・大阪モノレール延伸や大規模商業施設開業等をまちの回遊性向上・にぎわい創出に繋げるため、鉄道駅や主要施設周辺等では人中心で快適な歩行環境の創出が必要。

- ⑩自転車利用環境の充実と放置自転車のさらなる抑制
 - ・門真南駅は需給バランスが逼迫している駐輪場が存在し、モノレール延伸や新たな生活様式（ニューノーマル）による自転車利用増加の可能性も見据えた駐輪環境の充実やシェアサイクルのさらなる活用が必要。
 - ・放置自転車は減少しているが依然発生しており、さらなる抑制が必要。

門真市総合交通戦略の施策・事業

門真市第6次総合計画
の将来像

「人情味あふれる！ 笑いのたえないまち門真」(どんな世代も、学び働き、夢をかたれる)

交通面から支える

門真市
総合交通戦略

将来像

「どんな世代も移動しやすく、暮らしや賑わいを支える交通や道路が充実したまち 門真」

目標

目標1 誰もが安全に・安心して移動し、暮らせる

目標2 便利で快適に移動でき、職住近接や健康を支える

目標3 交通結節点から、賑わいと活気が生まれ、広がる

将来像や目標の実現に向けて

門真市の交通に関する「課題」		施策	主な事業
公共交通	①居住地や主要施設からの鉄道アクセス性の向上	1.鉄軌道の延伸及び新駅の設置	1.1 大阪モノレールの延伸及び(仮称)松生町駅の設置 1.2 Osaka Metro 延伸に向けた機運醸成
	②鉄道ネットワークの機能強化	2.京阪電車と大阪モノレールの乗り継ぎ利便性向上	2.1 京阪電車「門真市駅」への優等列車の停車
	③利便性と効率性を両立したバス路線網の再構築	3.バス路線網再編及び公共交通不便地域を中心とした交通弱者への対応	3.1 路線バスの再編 3.2 小規模乗合型輸送システムの導入検討
交通結節・ハブ	④乗り継ぎ利便性向上や賑わい創出に資する交通結節点の機能強化	4.鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上	4.1 駅前広場及び周辺整備 (門真市駅、古川橋駅、大和田駅、門真南駅、(仮称)松生町駅等)
	⑤交通施設におけるバリアフリー化のさらなる充実	5.交通施設のバリアフリー化推進	5.1 鉄道駅におけるバリアフリー化推進 5.2 バス・タクシー車両のバリアフリー化推進 5.3 道路施設のバリアフリー化推進
道路・自動車	⑥渋滞緩和や防災機能向上、交通安全に資する道路整備	6.道路の機能向上に資する整備の促進	6.1 都市計画道路の整備促進 (寝屋川大東線、桑才下馬伏線、大和田駅三ツ島線等) 6.2 その他の道路整備(狭あい道路の拡幅等)
	⑦自動車以外による移動の促進	7.公共交通の利用促進	7.1 大規模商業施設来訪者等に対する啓発・支援 7.2 高齢者に対する啓発・支援 7.3 子どもに対する教育・啓発
歩行者・自転車	⑧歩行者・自転車の安全性向上	8.歩道・自転車通行環境整備及びルール・マナーの周知・啓発	8.1 歩道の整備・拡幅 8.2 自転車通行環境整備 8.3 自転車のルール・マナーの周知・啓発
	⑨鉄道駅や主要施設周辺における快適な歩行環境の創出	9.鉄道駅や主要施設周辺における歩行環境整備	9.1 主要駅・主要施設周辺の歩行環境整備 (仮称)松生町駅・門真市駅等)
	⑩自転車利用環境の充実と放置自転車のさらなる抑制	10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策	10.1 駐輪場の整備(門真南駅等) 10.2 放置自転車等に対する周知・啓発 10.3 シェアサイクル・レンタサイクルの充実及び利用促進

課題への対応

実施プログラム（一部抜粋）

パッケージ	施策	事業	実施主体（◎：実施主体 ○：関係主体）							スケジュール												
			門真市	国	府	警察	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他事業者	市民（地域）	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	
												2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	
A. 大規模商業施設立地・モノレール延伸への対応										大規模商業施設開業					モノレール延伸開業							
1.鉄軌道の延伸及び新駅の設置																						
1.1大阪モノレールの延伸及び（仮称）松生町駅の設置			○	○	◎		◎					設計・工事					開業					
2.京阪電車と大阪モノレールの乗り継ぎ利便性向上																						
2.1京阪電車「門真市駅」への優等列車の停車							◎					優等列車停車についての検討										
3.バス路線網再編及び公共交通不便地域を中心とした交通弱者への対応																						
3.1路線バスの再編			◎						○	○	○	○	検討・調整	実施（適宜見直し）			検討・調整	実施（適宜見直し）				
3.2小規模乗合型輸送システムの導入検討			◎						○	○	○	○	検討・調整	実証実験	本格導入（適宜見直し）							
4.鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上																						
4.1駅前広場及び周辺整備（門真市駅）			◎					○	○	○	○	検討・調整	整備			開業						
4.1駅前広場及び周辺整備（門真南駅）			◎		○			○	○	○		検討・調整	整備			開業						
4.1駅前広場及び周辺整備（仮称 松生町駅）			◎		○			○	○	○		検討・調整	整備			開業						
6.道路の機能向上に資する整備の推進【渋滞面】																						
6.1都市計画道路の整備推進（寝屋川大東線）			施策パッケージB. で整理																			
6.1都市計画道路の整備推進（桑才下馬伏線）																						
7.公共交通の利用促進																						
7.1大規模商業施設来訪者等に対する啓発・支援			◎					○	○	○	○	検討・調整	実施（適宜見直し）									
7.2高齢者に対する啓発・支援			◎					○	○	○		検討・調整	実施（適宜見直し）									
7.3子どもに対する教育・啓発			◎					○	○	○		検討・調整	実施（適宜見直し）									
9.鉄道駅や主要施設周辺における歩行環境整備																						
9.1主要駅・主要施設周辺の歩行環境整備（門真市駅等）			◎					○			○	計画策定予定										
9.1主要駅・主要施設周辺の歩行環境整備（仮称 松生町駅）			◎					○				検討・調整	設計・工事			開業						
10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策																						
10.1駐輪場の整備（門真南駅）			◎								○	検討・調整	整備			開業						
10.1駐輪場の整備（仮称 松生町駅）			◎								○	検討・調整	整備			開業						
10.3シェアサイクル・レンタサイクルの充実と利用促進			◎					○			○	検討・調整（商業施設）	商業施設以外へのポータル拡充									