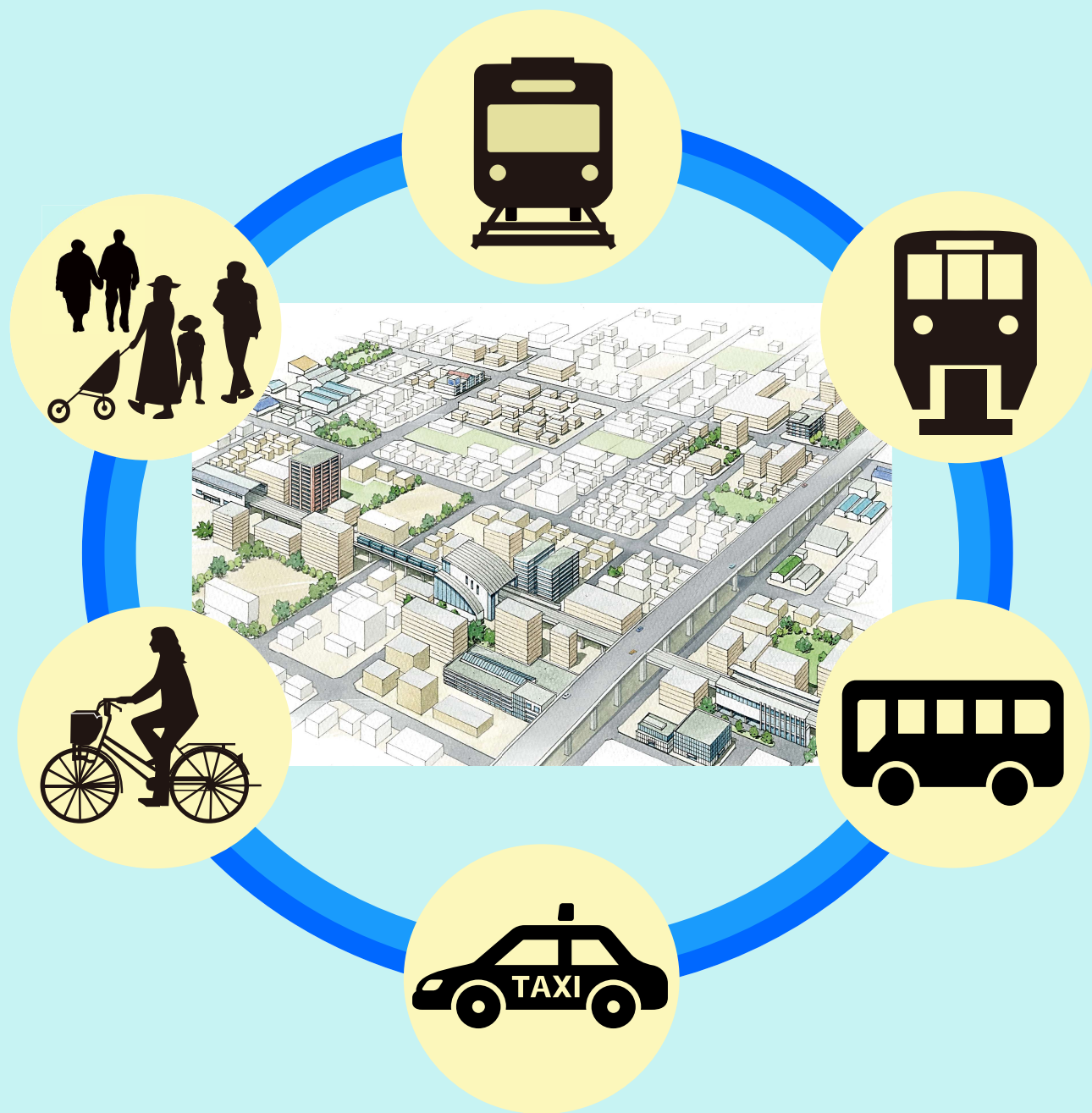


門真市総合交通戦略



令和4(2022)年6月

門真市

目次

1 はじめに.....	1-1
2 交通に関する現況.....	2-1
2.1 人口.....	2-1
2.2 土地利用.....	2-7
2.3 施設分布.....	2-8
2.4 移動実態(人の動き).....	2-11
2.5 交通基盤・サービスの状況.....	2-17
2.6 新型コロナ危機を契機とした変化.....	2-38
2.7 財政.....	2-39
3 上位・関連計画.....	3-1
3.1 国・大阪府の関係する計画等.....	3-2
3.2 門真市の上位・関連計画.....	3-8
4 交通に関する市民意識.....	4-1
4.1 市民の意識.....	4-1
4.2 転入・転出者の意識.....	4-10
5 門真市の交通に関する課題.....	5-1
6 門真市総合交通戦略で目指す将来像と目標.....	6-1
7 目標の達成に向けた施策・事業.....	7-1
7.1 公共交通関連の施策.....	7-3
7.2 交通結節点・バリアフリー関係の施策.....	7-8
7.3 道路・自動車関連の施策.....	7-11
7.4 歩行者・自転車関連の施策.....	7-16
8 重点施策・事業.....	8-1
9 実施プログラム.....	9-1
9.1 実施プログラム・施策パッケージについて.....	9-1
9.2 門真市総合交通戦略における施策パッケージ.....	9-2
9.3 門真市総合交通戦略の実施プログラム.....	9-3
10 評価指標・数値目標.....	10-1
11 計画の推進.....	11-1
11.1 関係者の連携・協働.....	11-1
11.2 PDCAサイクルによる展開.....	11-1

<参考資料>

参考資料1 門真市総合交通戦略策定協議会委員構成 参考 1

参考資料2 用語集 参考 2

1 はじめに

(1) 背景と目的

総合交通戦略は、近年の人口減少や超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する地球環境問題等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です。

門真市では、パナソニック跡地（松生町）に建設予定の大規模商業施設や、大阪モノレールの延伸等の大規模プロジェクトを控える一方、人口減少・高齢社会への対応や、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等の課題が顕在化しております。

このような状況を踏まえ、大規模プロジェクトによる利便性向上・賑わい等の効果を市全体に波及させ、道路混雑等の悪影響を最小限に留めるとともに、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的に、門真市総合交通戦略を策定します。

(2) 対象区域

計画区域は、門真市全域とします。

(3) 計画期間

計画期間は令和4（2022）年度から令和13（2031）年度の10年間とします。

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ながら、見直しを行うこととします。

(4) 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」、「門真市密集市街地整備アクションプログラム」等の関連計画と整合を図っております。

また、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ます。

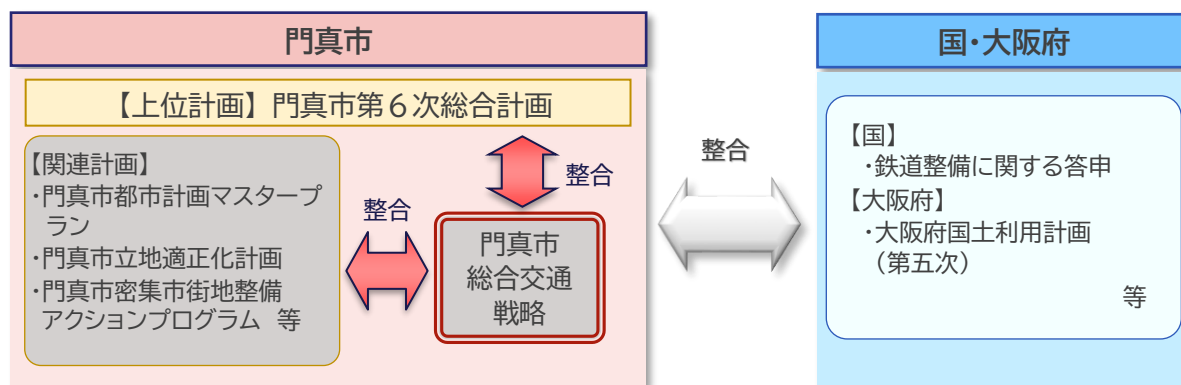


図 1.1 計画の位置づけ

2 交通に関する現況

2.1 人口

2.1.1 定住人口

1) 人口の推移

- 門真市の人口は既に減少傾向にあり、概ね20年後（令和22年）には現況（令和2年）の約12万人から約8万人となる見込みである。
- 高齢化率は、現況（令和2年）では約30%であるが、概ね20年後（令和22年）には約40%に達する見込みである。

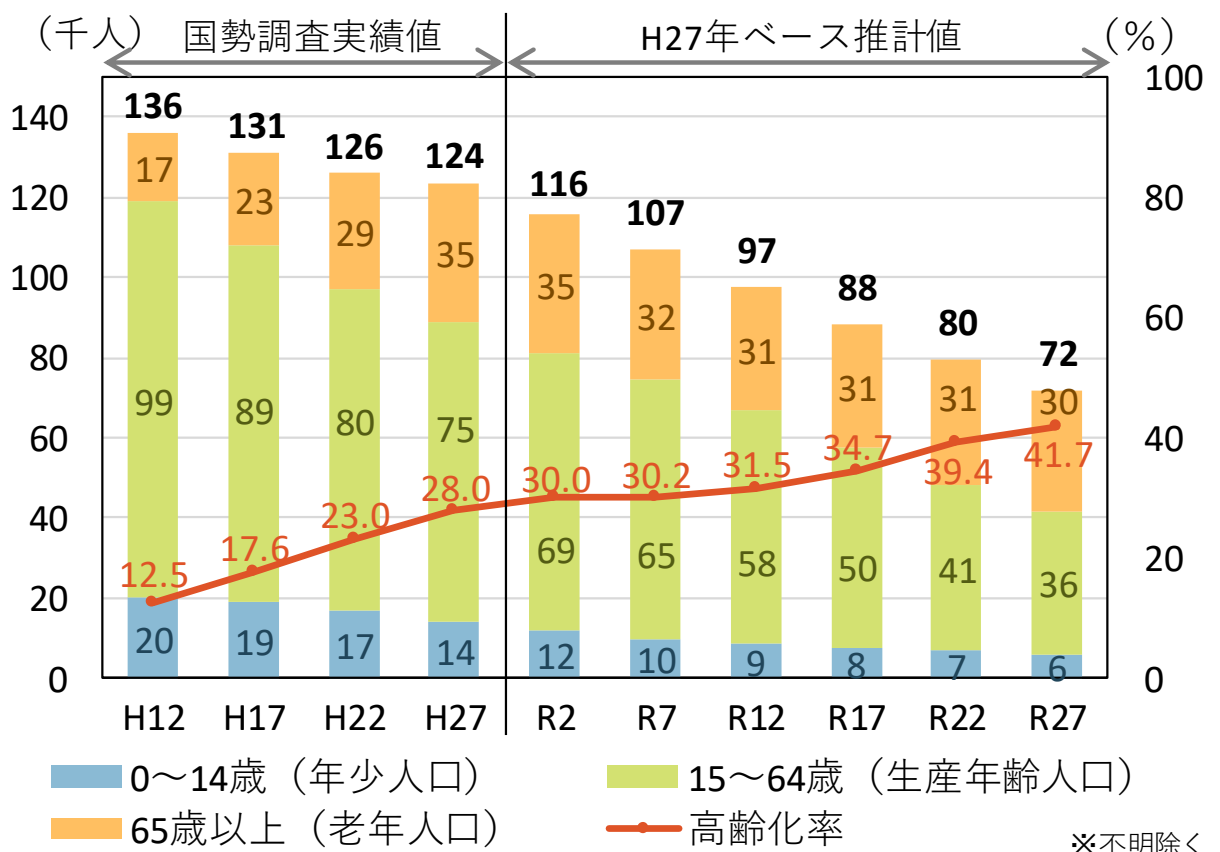


図 2.1 門真市の人口推移(年齢3区分)

資料：国勢調査（平成12、17、22、27年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年推計）

※国立社会保障・人口問題研究所（平成30年推計）は、平成27（2015）年の国勢調査の数値を基にした将来人口推計を実施したもの

2) 人口動態

- 門真市の人口動態は、自然増減、社会増減ともに減少超過となっている。
- 子育て世代（25-39歳）の社会増減についても同様に、転出超過が続いている。

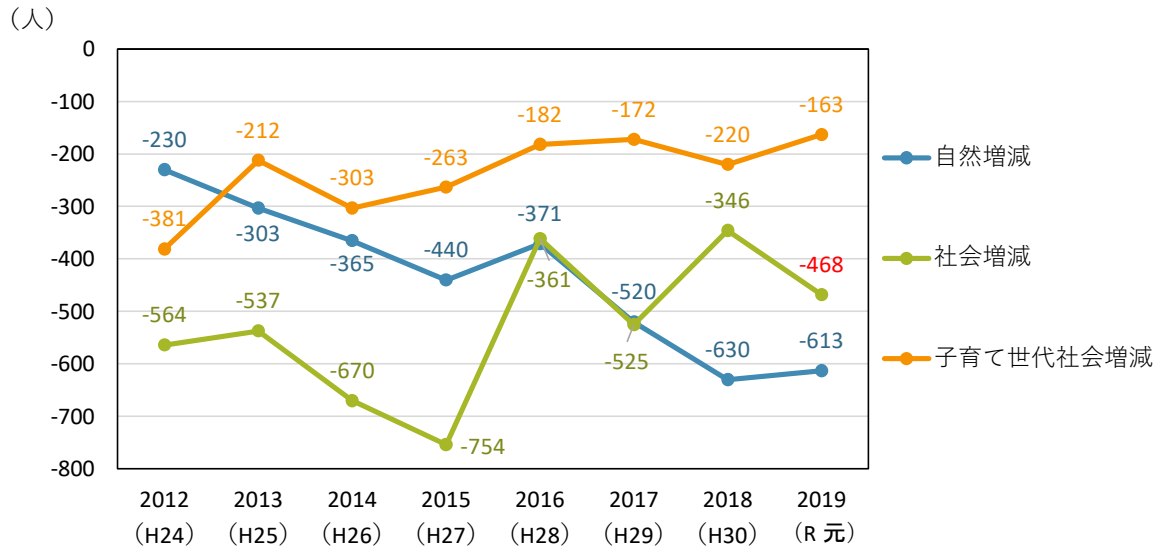


図 2.2 門真市の人口動態の推移

資料：自然増減・社会増減は門真市統計書、子育て世代社会増減は門真市資料から作成

3) 人口分布

- 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している。
- 子育て世代人口（25-39 歳）についても、駅周辺以外を含め広く分布している。

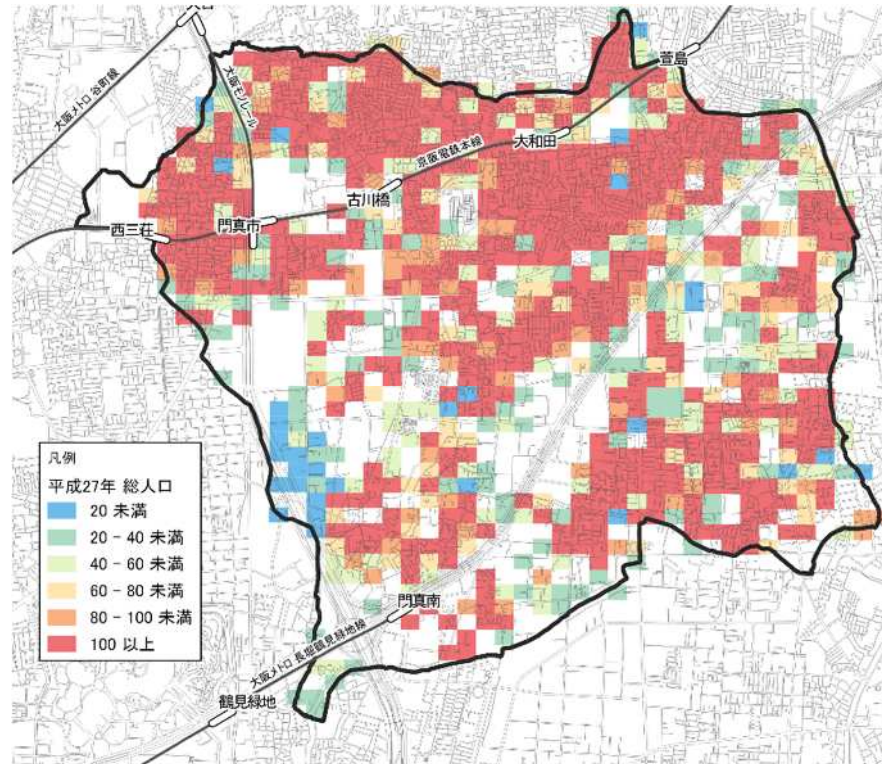


図 2.3 人口分布状況(平成 27 年)

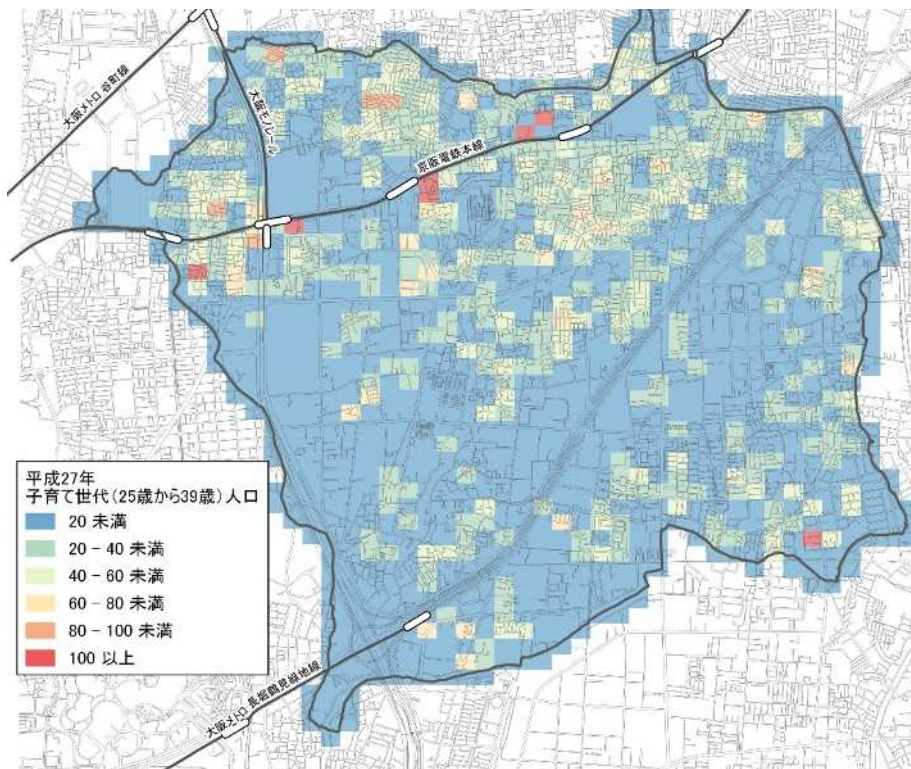


図 2.4 子育て世代(25-39 歳)人口分布状況(平成 27 年)

資料：国勢調査を基に 100m メッシュデータを作成

- 高齢者人口密度が高い地区は、門真住宅周辺に加え、京阪本線沿線に点在している。
- 門真住宅周辺、門真市駅北側の地区等では、高齢化率も40%以上と高くなっている。

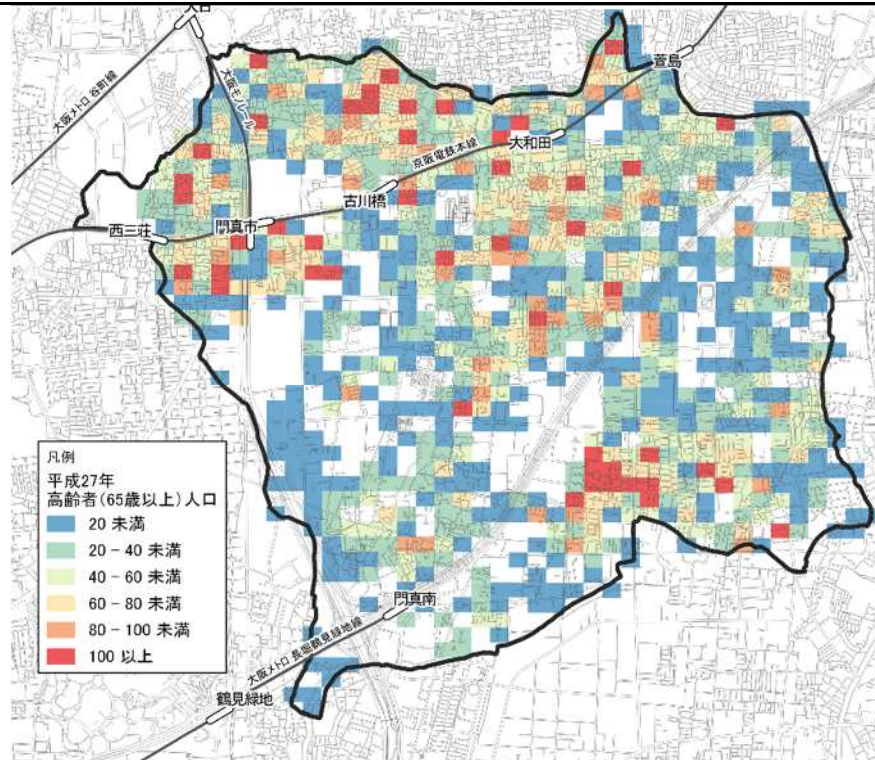


図 2.5 高齢者(65歳以上)人口分布状況(平成27年)

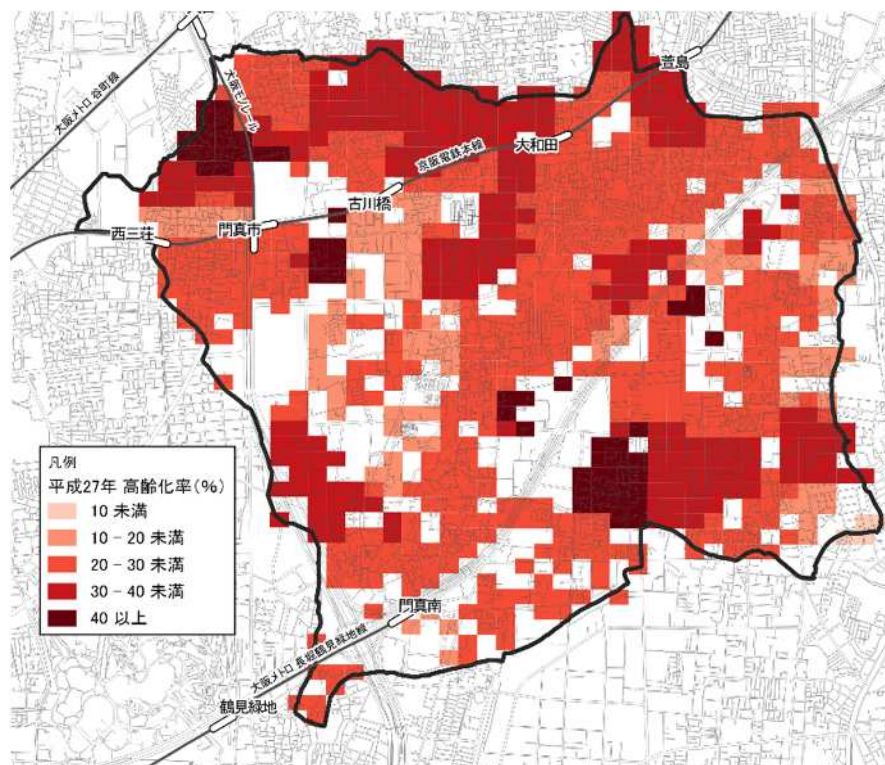


図 2.6 高齢化率の状況(平成27年)

資料：国勢調査を基に100mメッシュデータを作成

4) 人口増減

- 人口増減の予測を見ると、概ね20年後（令和22年）において人口が増加するエリアは一部に留まり、多くのエリアで減少すると見込まれる。
- 一方で、高齢者人口については、南東部地域を中心に増加するエリアも多く見られる。

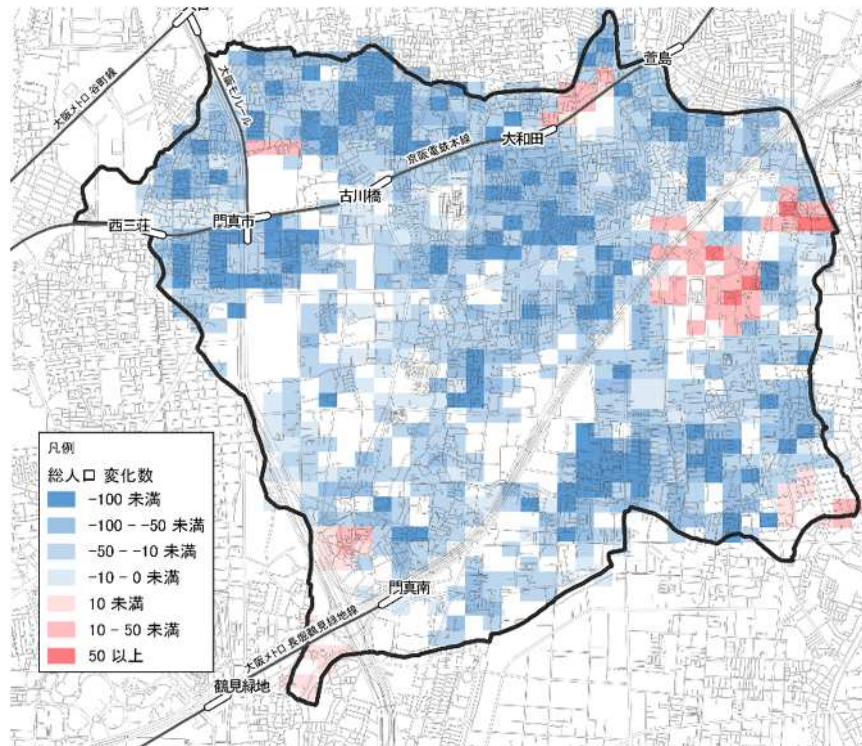


図 2.7 人口分布の増減(平成27年から令和22年)

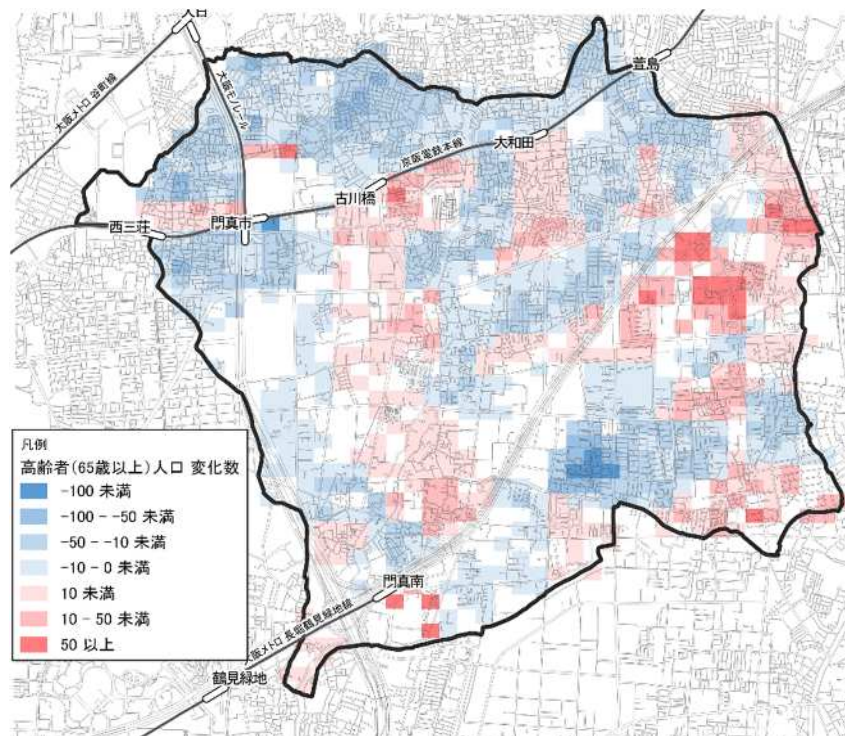


図 2.8 高齢者人口分布の増減(平成27年から令和22年)

資料：国勢調査、将来人口・世帯予測ツール（国総研）を基に100mメッシュデータを作成

2.1.2 従業人口

- 門真市の昼夜間人口比率は約 109 となっており、大阪府平均を上回る。
- 従業人口が高いエリアは、門真市駅、古川橋駅、大和田駅等の近傍となっている。

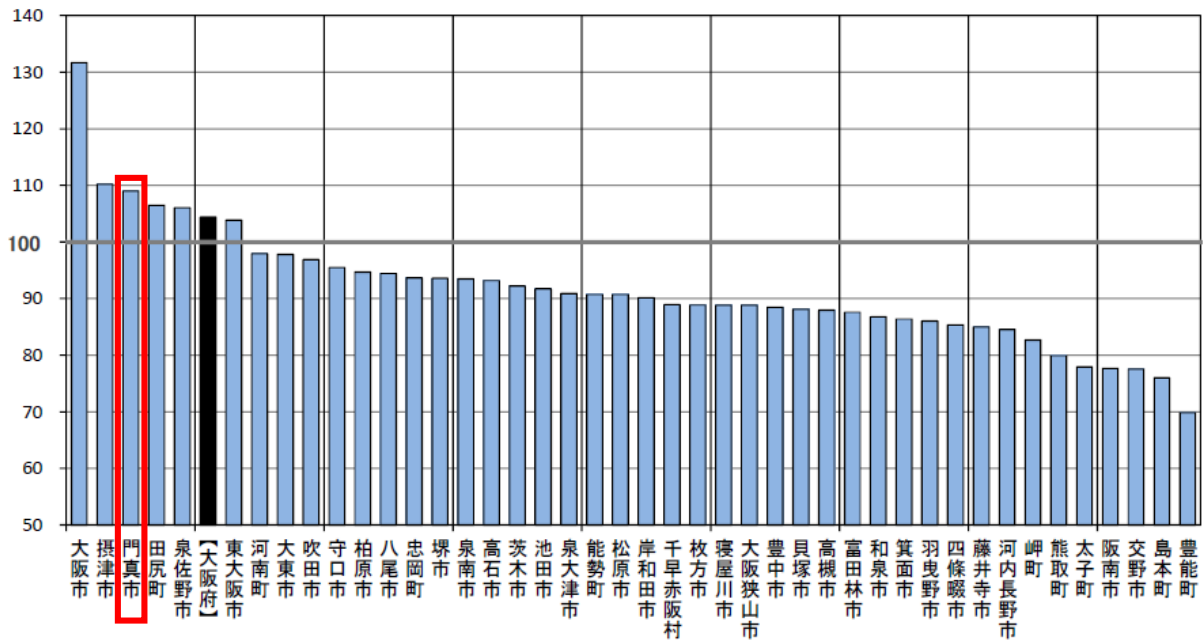


図 2.9 昼夜間人口比率(平成 27 年)

資料：一平成 27 年国勢調査－従業地・通学地による人口・就業状態等集計結果（大阪府版）

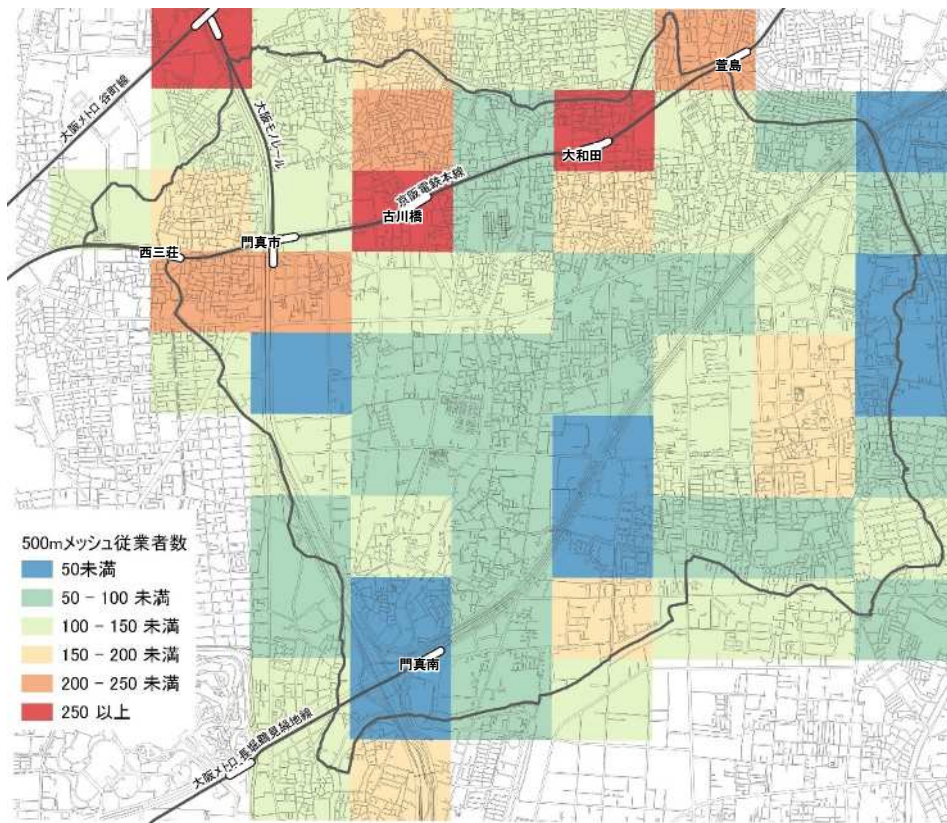


図 2.10 従業人口密度分布(平成 28 年)

資料：経済センサス

2.2 土地利用

- 門真市の用途別面積割合は、住宅系が約6割、工業系が約4割であり、大阪府と比較して住居系・商業系の割合が低い一方、工業系の割合が高い。
- 市街地は、鉄道駅沿線に加え、市街化調整区域を除く全域に広がっている。

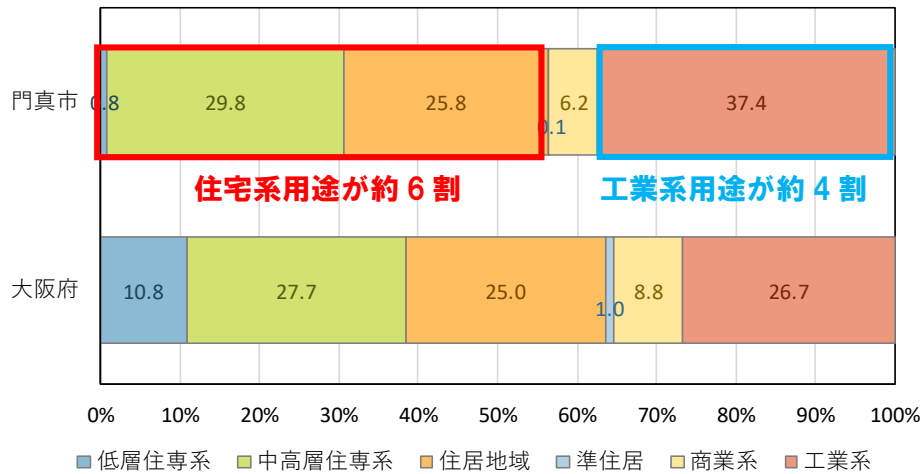


図 2.11 用途地域面積割合(平成 31 年)

資料：都市計画現況調査

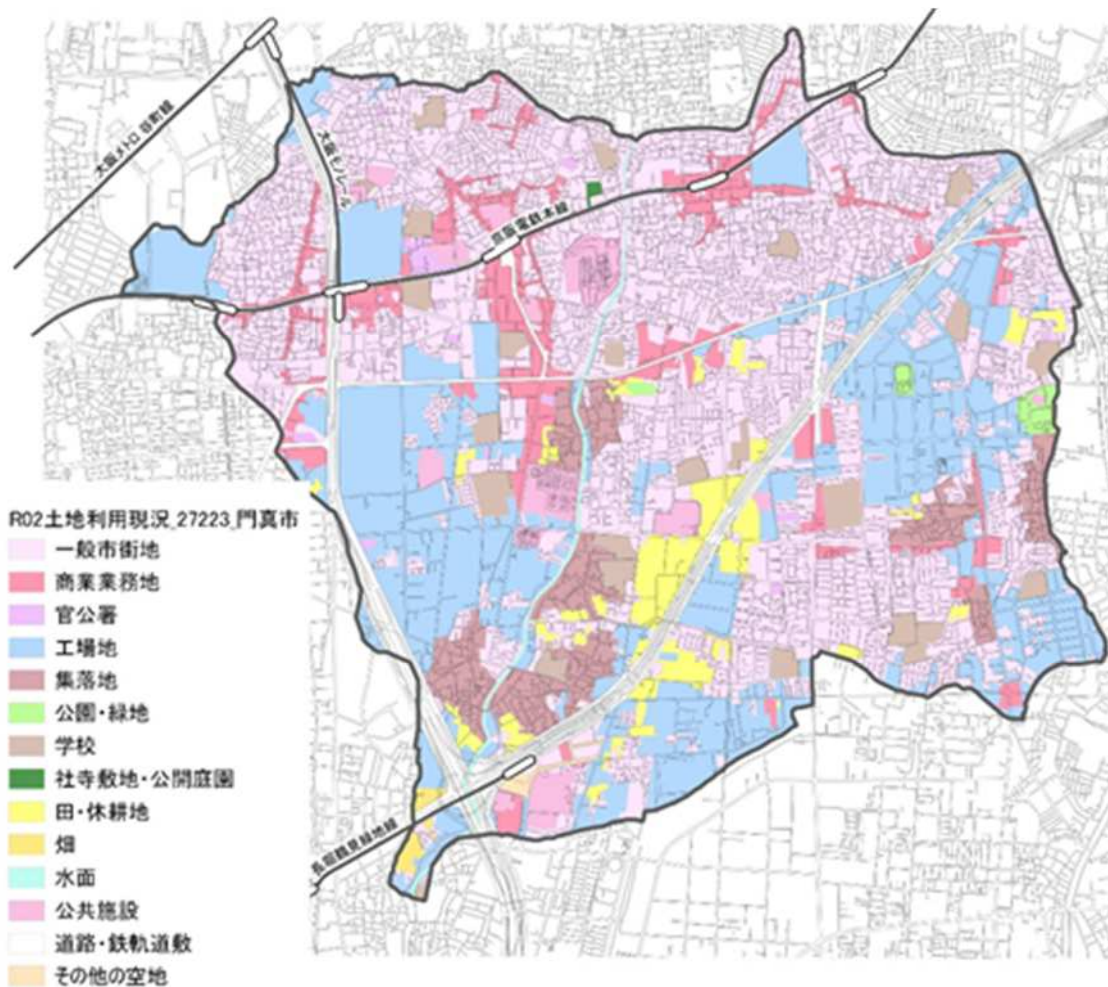


図 2.12 土地利用現況

資料：土地利用現況図（令和 2（2020）年）

2.3 施設分布

- 門真市内の各種主要施設は、鉄道駅周辺だけでなく、市全域に分布している。
- 松生町には、大規模商業施設が令和5年度に開業予定。

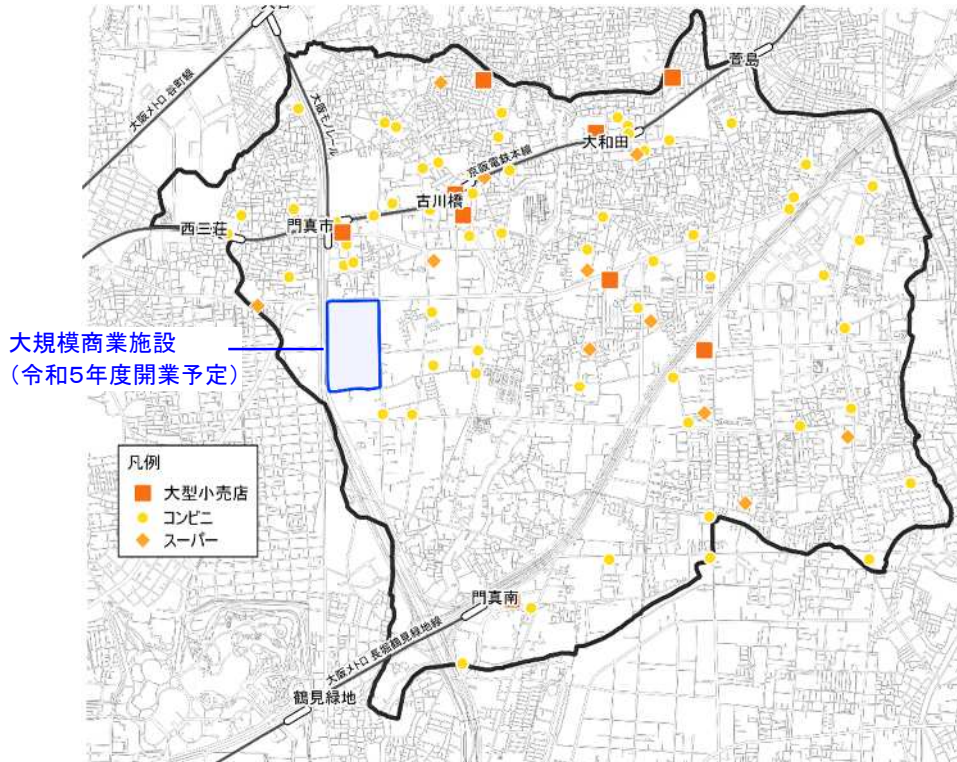


図 2.13 商業施設の分布

資料：全国大型小売店総覧（2020年）

※全国大型小売店総覧（2020年）は、店舗面積が1,000㎡を超える小売店舗を掲載。
 ※上図は、そのうち「食料品」「家庭用品」を扱っている店舗のみを図示している。

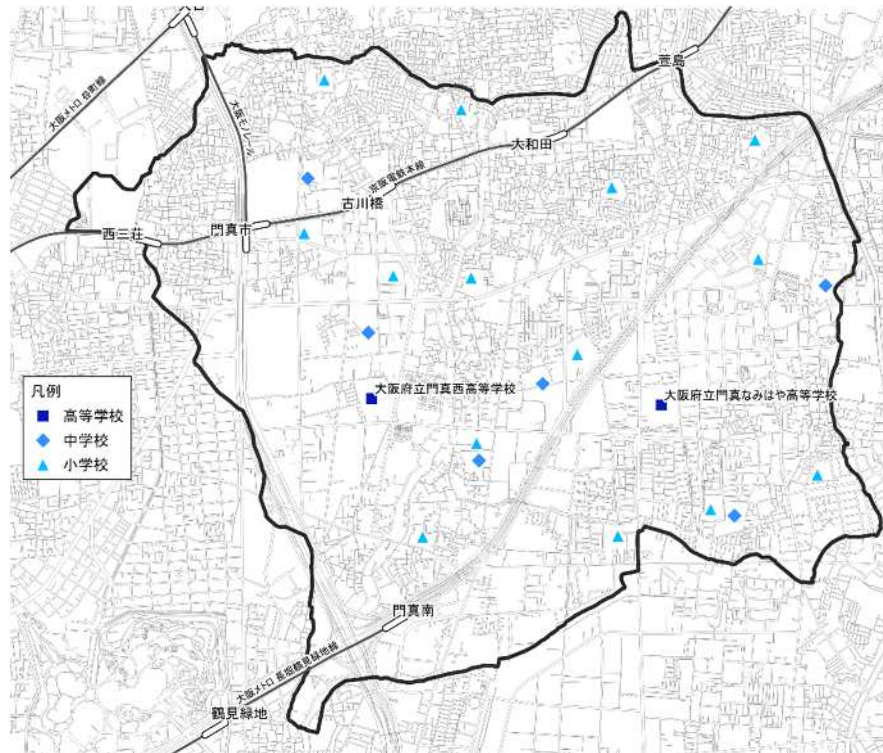


図 2.14 学校施設の分布

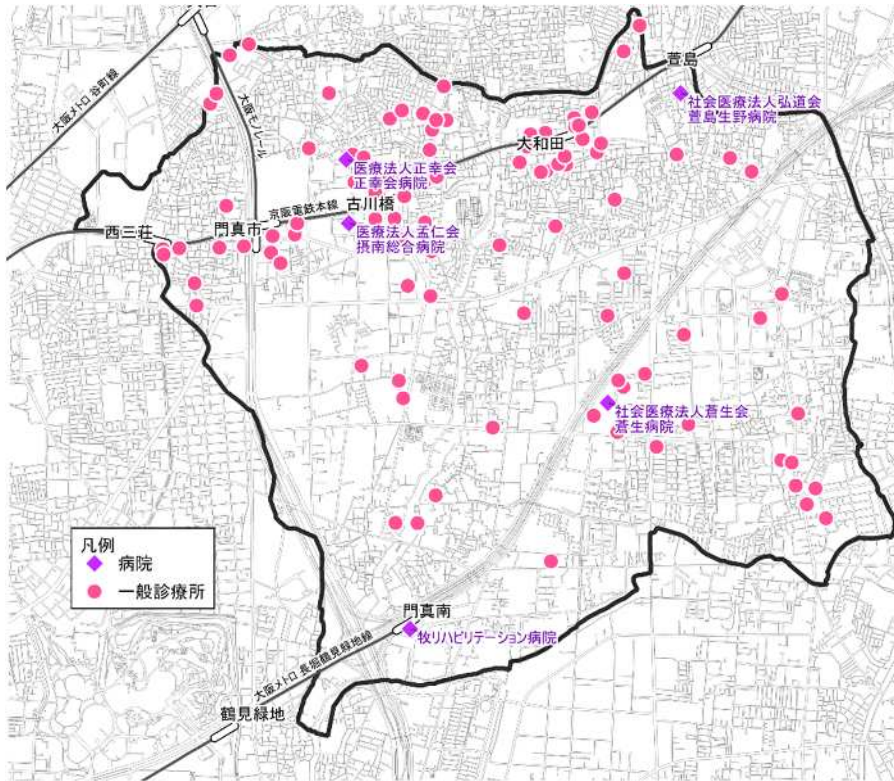


図 2.15 医療施設の分布

資料：地域医療情報システム等を参考に作成

※病院：患者を入院させる病床が20床以上、診療所：19床以下（医療法第1条の5）

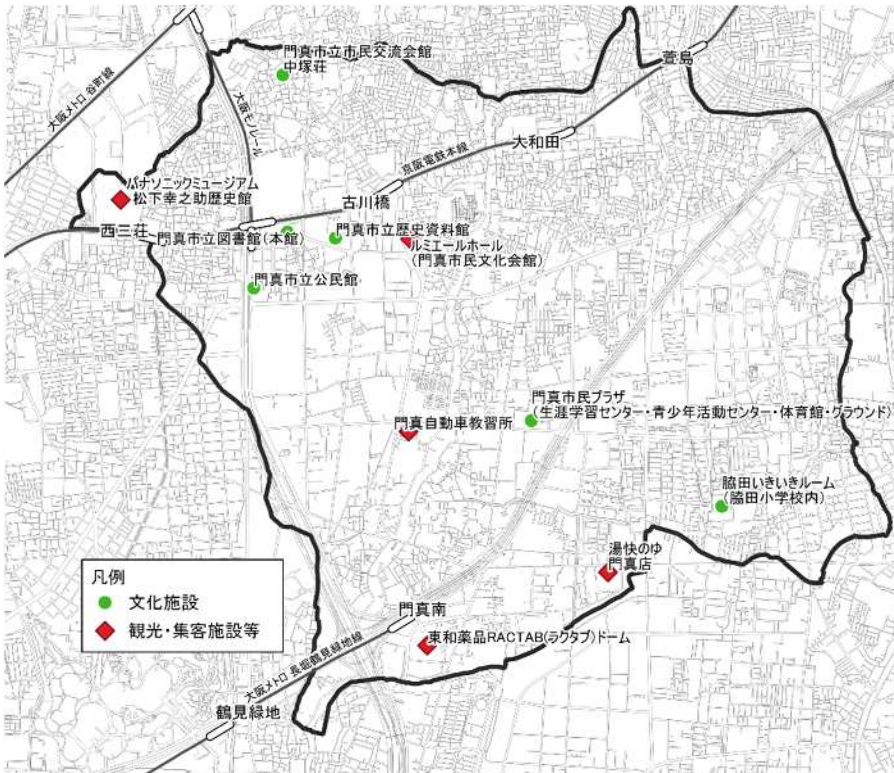


図 2.16 文化・集客施設の分布

資料：文化施設は門真市 HP 等より作成、観光・集客施設等は REASAS（地域経済分析システム）を基に作成

- 門真市内の公共施設の利用状況の推移を見ると、生涯学習センターが最も多く増加傾向が見られる。
- 生涯学習センターは、年間8万人、1日当たり約220人程度（平成30年度）の利用がある。

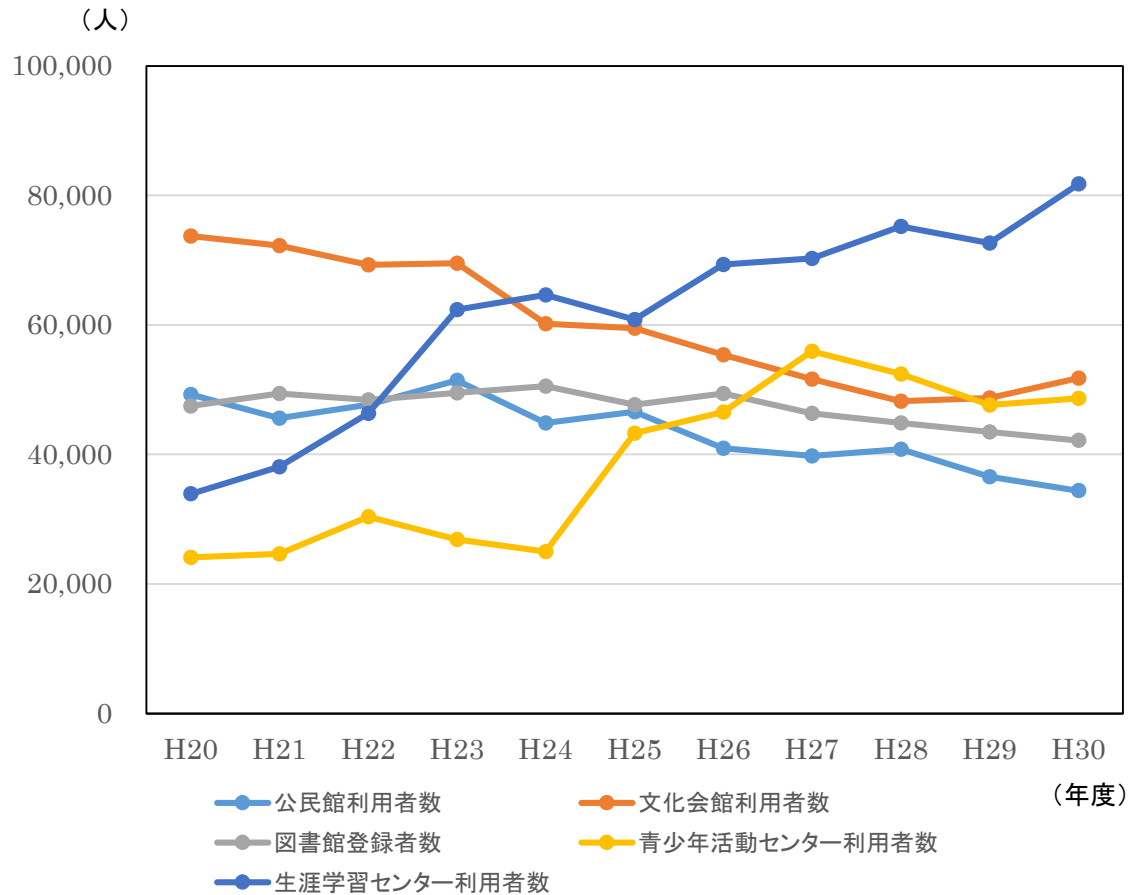


図 2.17 公共施設の利用者数推移

資料：門真市統計書

2.4 移動実態(人の動き)

1) 門真市内からの移動の目的地

- 門真市内からの移動の目的地は、市内と市外がそれぞれ約5割となっている。



資料：近畿都市圏パーソントリップ調査（平成22年）

- 平日の目的別に見ると、通勤通学は「大阪市」の割合が高い一方、私事は「門真市内」の割合が高い。
- 鉄道が直結していない「大阪府南部方面」は、私事目的の移動が少なくなっている。

③ 平日・通勤通学目的



④ 平日・私事目的



資料：近畿都市圏パーソントリップ調査（平成22年）

2) 代表交通手段別分担率

(1) 門真市内からの全移動

- 門真市内からの移動における代表交通手段は、平日は「自転車」が 33%と最も高い一方、休日は「自動車」が 40%と最も高い。
- 平日の目的別に見ると、通勤通学は「鉄道」が 31%と最も高い一方、私事は「自転車」が 38%と最も高い。

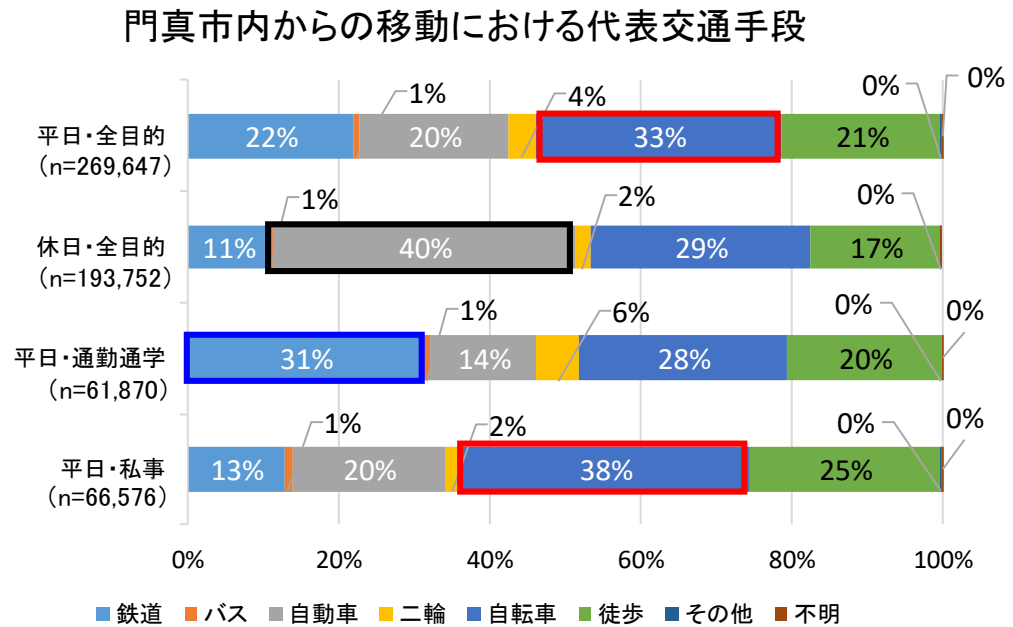


図 2.18 門真市内からの移動における代表交通手段

資料：近畿都市圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

(2) 門真市からの移動目的地別における代表交通手段

- 市内は、平日を中心に「自転車」「徒歩」が約8割と高い。
- 大阪市へは、平日の通勤・通学を中心に「鉄道」の割合が高い。
- 大阪市以外は、休日を中心に「自動車」の割合が高く、特に鉄道が直結しない大阪府南部方面が高い。

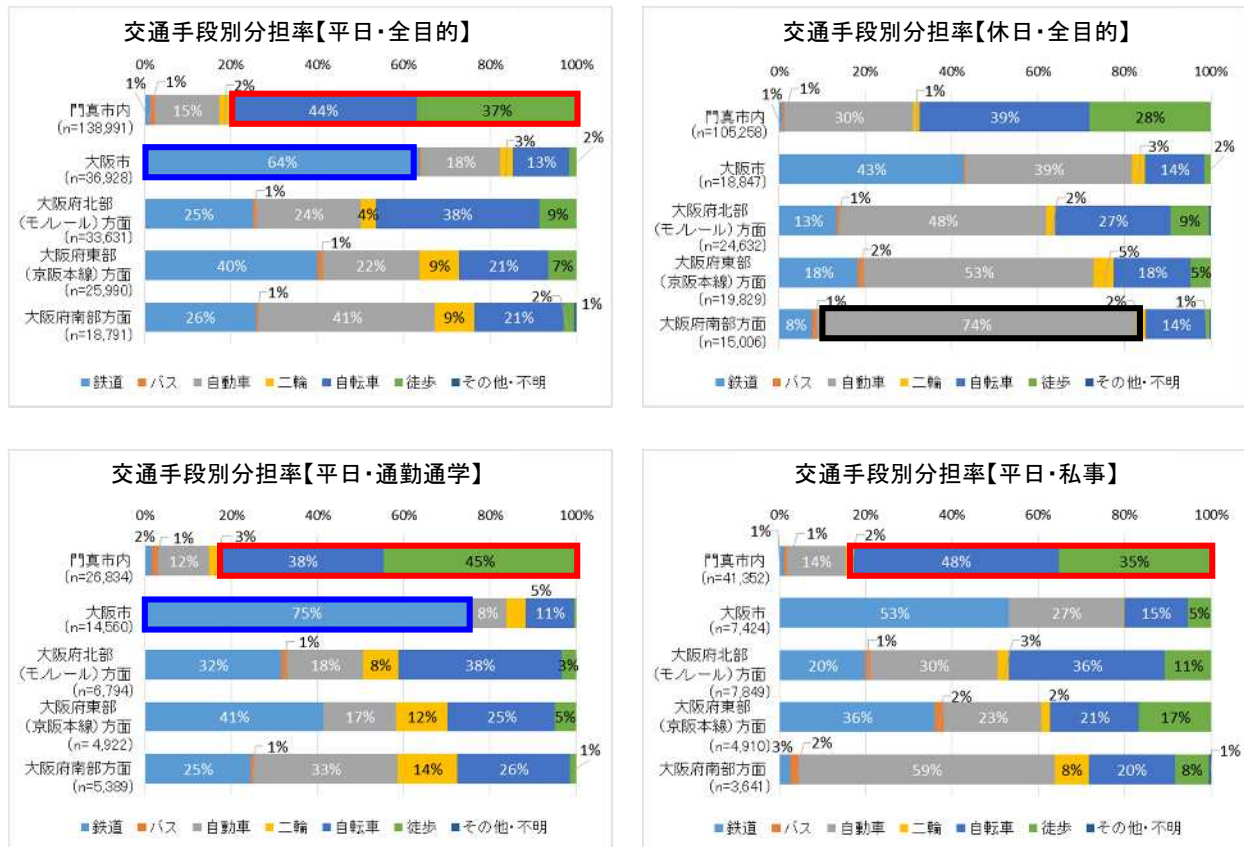
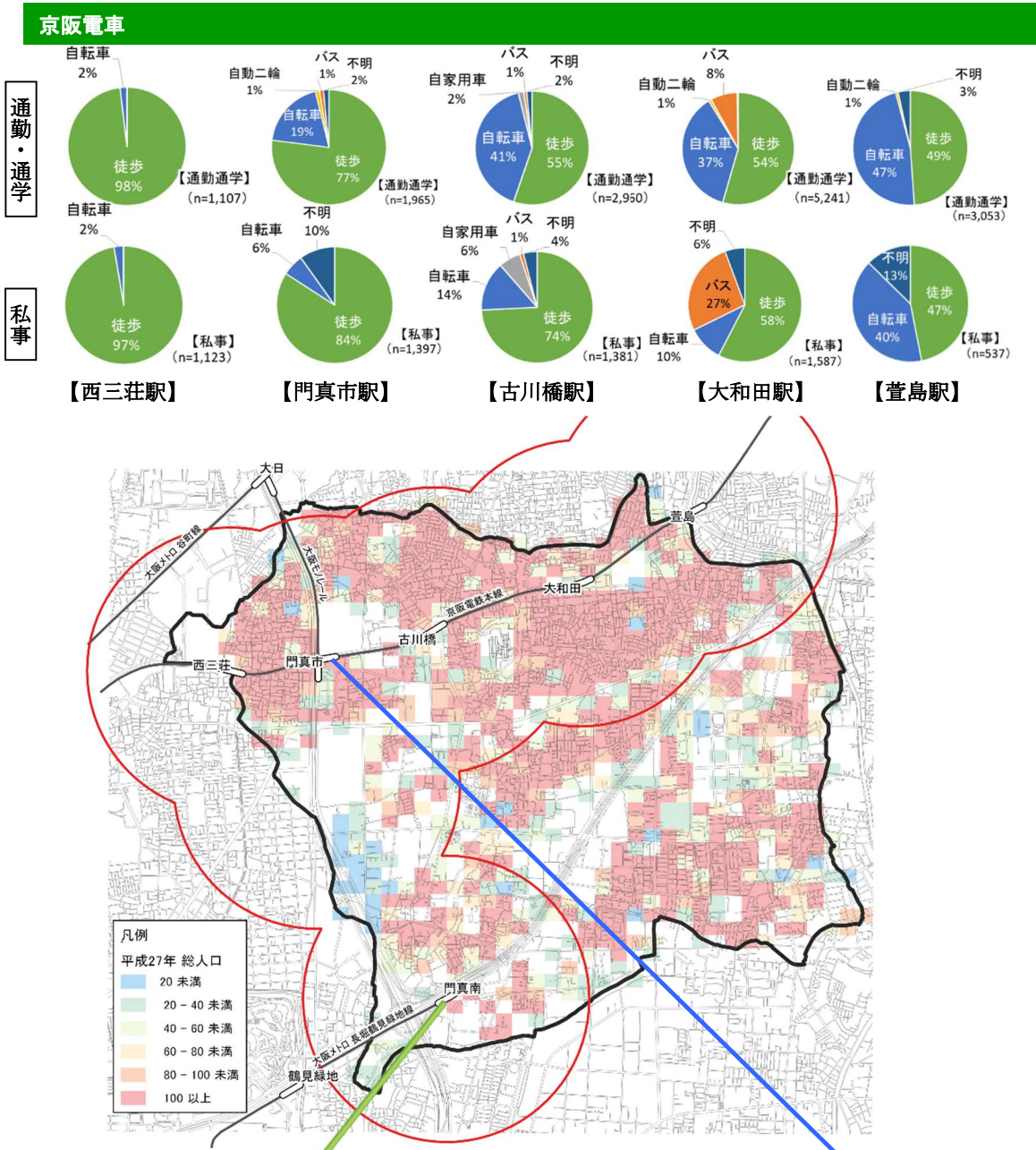


図 2.19 門真市内からの移動目的地別における代表交通手段

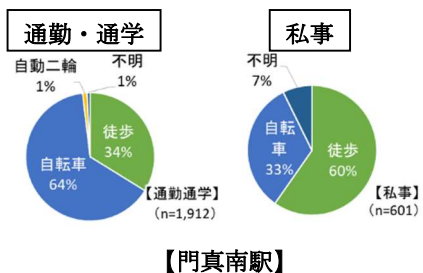
資料：近畿都市圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

3) 鉄道駅へのアクセス手段

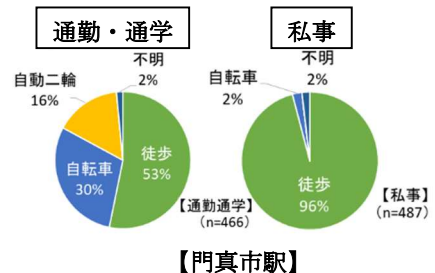
- 鉄道駅へのアクセス手段は、多くの駅で徒歩が最も高いが、市内の利用圏域が広いと想定される「門真南駅」「古川橋駅」「大和田駅」「門真市駅（モノレール）」等は、通勤通学を中心に自転車の利用割合が高い。
- バスは、大和田駅以外では目立った利用が見られない。



Osaka Metro (長堀鶴見緑地線)



(大阪モノレール)

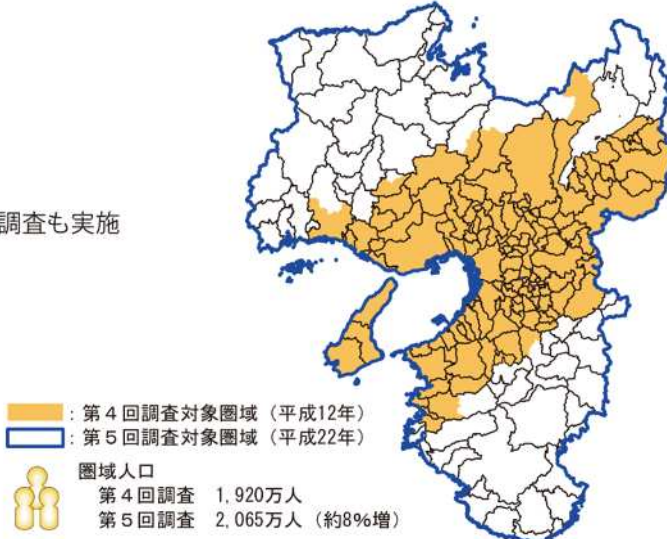



※平日を対象 資料：近畿都市圏パーソントリップ調査（平成22年）

【参考】近畿都市圏パーソントリップ調査について

近畿都市圏パーソントリップ調査の概要を以下に示す。調査結果は母集団となる人口に応じた拡大処理が行われている。

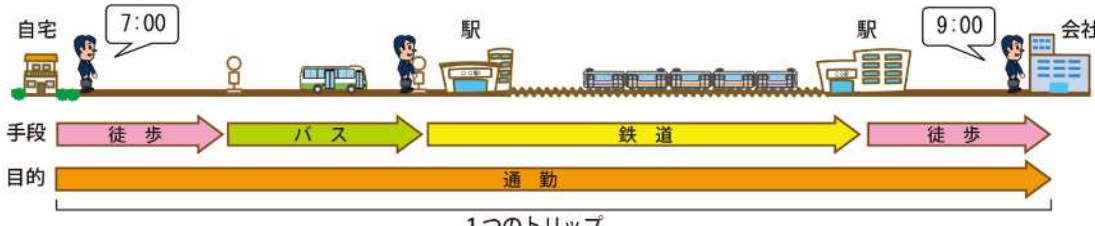
a) 調査概要

<p>1. 調査時期 平成 22 年 10 月中旬～ 11 月</p> <p>2. 調査方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 郵送配布、郵送＋Web 回収 ● 調査票配布者以外の方を対象にした Web 調査も実施 <p>3. 調査対象範囲 2 府 4 県全域を対象としました。</p> <p>4. 目標サンプル数</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 約 70 万サンプル (目標有効サンプル率 3.5%) 	 <p> ■ : 第 4 回調査対象圏域 (平成12年) ■ : 第 5 回調査対象圏域 (平成22年)  圏域人口 第 4 回調査 1.920 万人 第 5 回調査 2.065 万人 (約8%増) </p>
---	---

b) 調査内容

パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の 1 日のすべての動きをとらえるものです。

ある目的による、出発地から目的地までの移動を 1 トリップと数え、そのトリップの詳細を調査します。これにより、鉄道や自動車、徒歩といった交通手段の利用割合や、トリップ数などを求めることができます。



1つのトリップ

出典：京阪神都市圏交通計画協議会「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」

2.5 交通基盤・サービスの状況

2.5.1 鉄道

1) 路線網と駅勢圏

- 市内の鉄道路線は3路線、7駅（萱島駅含む）で構成されている。
- 2029年（令和11年）には大阪モノレールの延伸及び、新たに「（仮称）松生町駅」「（仮称）門真南駅」の設置が予定されている。
- 鉄道空白地域（駅1km圏域外）は、「（仮称）松生町駅」の設置で一部解消されるものの、南東部は人口密度が高い地域を含めて徒歩圏域外となっている。

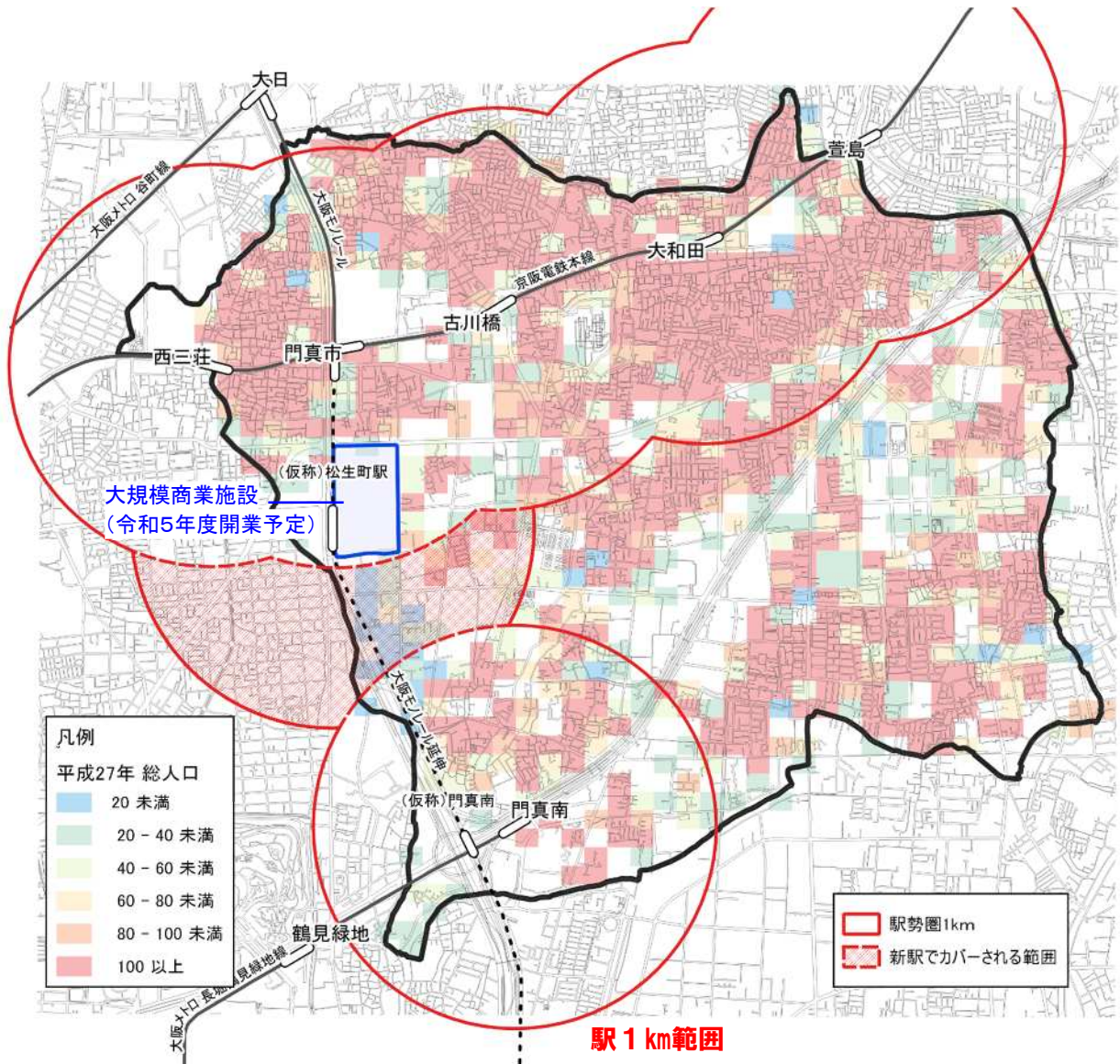


図 2.20 鉄道路線網と駅勢圏

【参考】大阪モノレール延伸計画

- 大阪モノレールは、門真市駅～（仮称）瓜生堂駅（約 8.9 km）の延伸が事業中であり、2029 年（令和 11 年）に開業目標となっている。
- 「（仮称）松生町駅」を除く全ての駅で他の鉄道路線と接続し、本市と大阪府南部地域方面等のアクセス利便性向上が期待される。

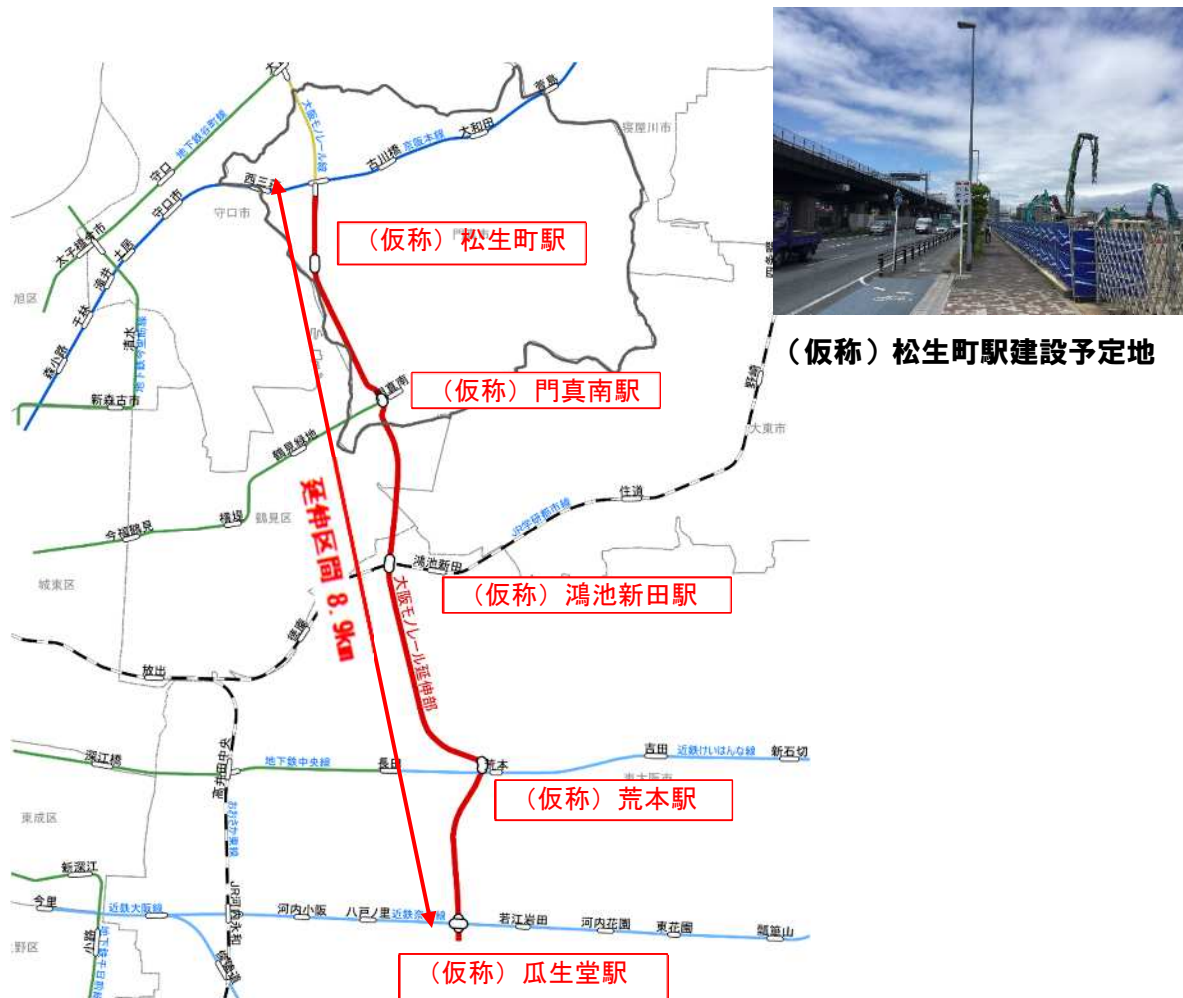


図 2.21 大阪モノレール延伸事業

資料：大阪府ホームページ

2) 各駅の利用状況

- 各駅の乗降人数は、Osaka Metro 門真南駅を除き、2～3万人となっている。
- Osaka Metro 門真南駅は、1万人程度と他駅に比べて少ない。

表 2.1 各駅の乗降客数(令和元年)

項目	京阪電気鉄道					大阪 モノレール	Osaka Metro
	西三荘	門真市	古川橋	大和田	萱島	門真市	門真南
乗降人数(人/日)	22,713	30,439	21,929	22,252	27,841	23,027	11,360

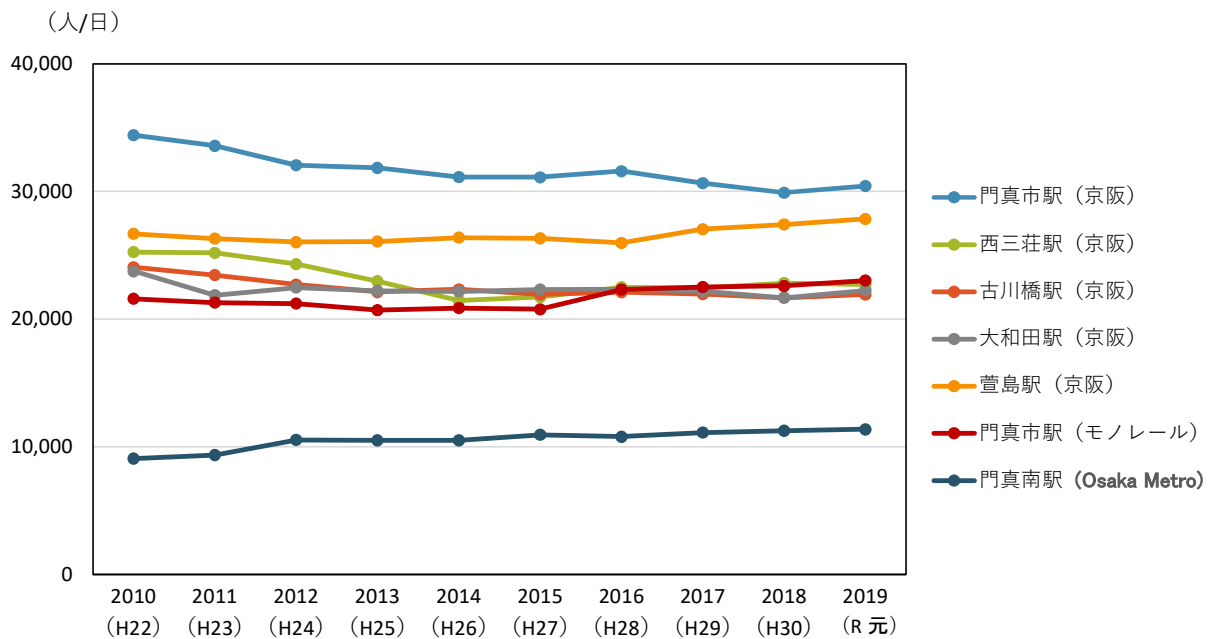


図 2.22 駅乗降客数の推移

資料：門真市統計書（令和元年）

※大阪モノレールの一日当たり乗降客数は年間の値を365日で割った値

3) 京阪電車の停車駅

- 様々な列車種別が存在する京阪電車の停車駅は、市内で準急が停車するのは萱島駅のみで、大阪モノレールと接続する門真市駅も普通・区間急行のみ停車となっている。

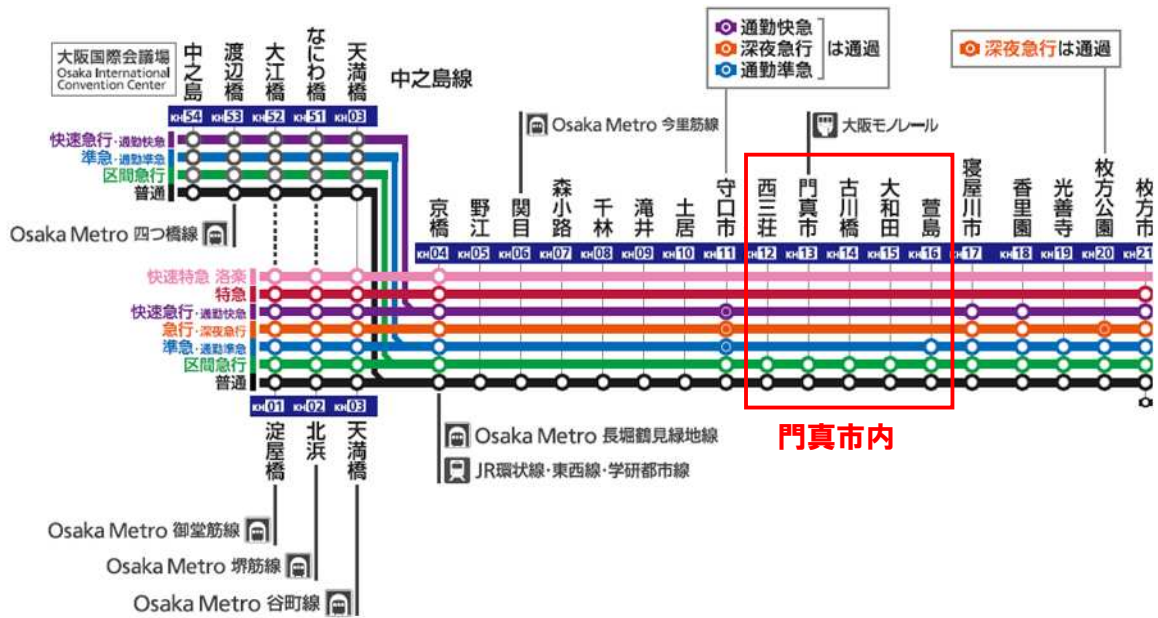


図 2.23 京阪電車の列車種別と停車駅

資料：京阪電気鉄道ホームページ

4) 駅前広場

- 駅前広場は、西三荘駅以外に設置されているが、十分な面積が確保されていない等、各交通手段の安全・円滑な処理、賑わい創出等の機能を発揮しているとは言い難い。
- モノレールが延伸する門真市駅に加え、古川橋駅北側、大和田駅において駅前広場の整備が計画されている。

表 2.2 駅前広場、バス発着の状況

項目	京阪電気鉄道					大阪モノレール	Osaka Metro
	西三荘	門真市	古川橋	大和田	萱島	門真市	門真南
駅前広場	-	○	○	○	○ 寝屋川市域	○	○
バス発着	-	△ 平日1本/日	○	○	○	△ 平日1本/日	○

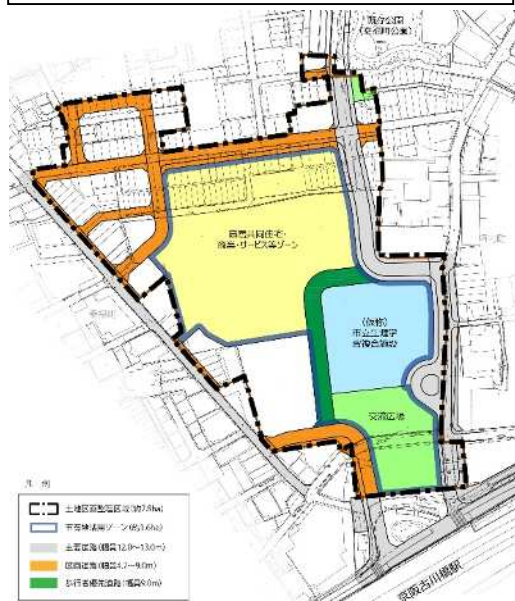


図 2.24 古川橋駅北側の様子



図 2.25 大和田駅前の様子

■ 古川橋駅北側の整備計画
面積: 約 3.0ha
まちびらき予定: 令和 7 年度以降



■ 門真市駅周辺エリアリノベーションビジョンの将来イメージ



図 2.26 古川橋駅北側の駅前広場及び周辺整備計画(左: 古川橋駅北側、右: 門真市駅)

資料: 門真市ホームページ/門真市駅周辺エリアリノベーションビジョンより抜粋 (一部加筆)

5) バリアフリー

- バリアフリー設備は、駅単位では概ね整備されているが、駅の両側等、きめ細かい対応の観点からは不十分な可能性もある。

表 2.3 バリアフリー設備の設置状況

		エスカレーター	エレベーター	スロープ	車いす対応トイレ	オストメイト対応トイレ	トイレのベビーチェア
京阪電車	西三荘	○	○	-	○	○	○
	門真市駅	○	○	○	○	-	○
	古川橋	○	○	-	○	○	○
	大和田	○	○	○	○	○	○
	萱島	○	○	○	○	○	○
Osaka Metro	門真南駅	○	○	○	○	○	○
大阪モノレール	門真市駅	○	○	○	○	○	○

資料：各事業者ホームページ

※すべての事業者ホームページで情報が確認できる設備を対象



資料：京阪電気鉄道ホームページ

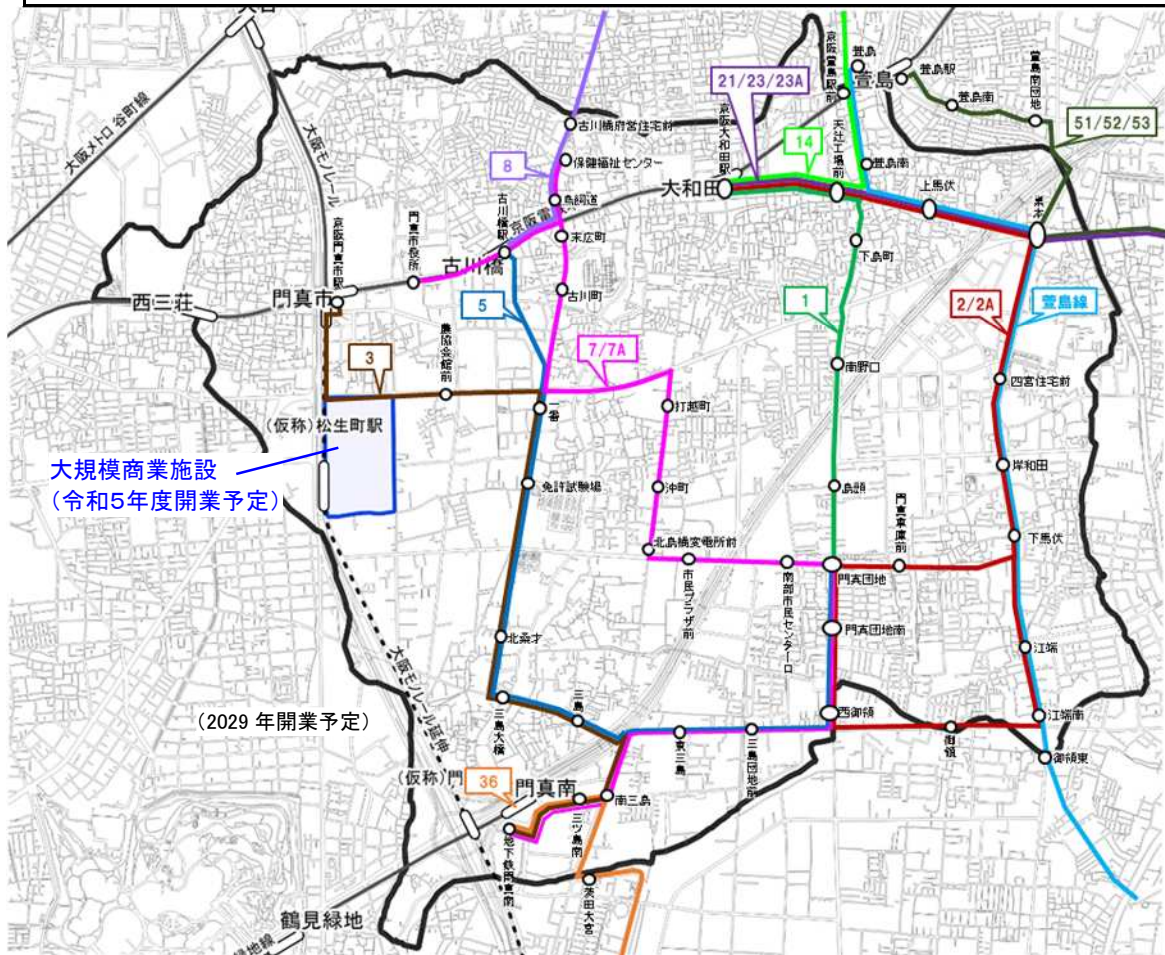


図 2.27 萱島駅西口南側の様子

2.5.2 バス

1) 路線網・運行サービス

- 市内のバス路線網は、3事業者による路線バス（市負担金路線を含む）が運行している。
- 運行本数は、鉄道空白地域である南東部を中心に多くなっているが、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。



図表 2.28 市内のバス路線網・運行本数

	系統	起点	～	終点	運行本数 ※区間便を含む 【平日】(本/片道)	運賃(円)	
京阪バス	1	京阪大和田駅	～	門真団地	37	230～ ※門真市内相互間発着は 230円	特殊 区間制
	2・2A	京阪大和田駅	～	江端	41		
	3	京阪門真市駅	～	地下鉄門真南	1		
	5	古川橋駅	～	門真団地	51		
	8	古川橋駅	～	大久保中央公園	8		
	14	京阪大和田駅	～	寝屋川市駅	16		
	21	京阪大和田駅	～	四条畷駅	30		
23-23A	京阪大和田駅	～	清滝団地・大阪電通大 四條畷キャンパス	19			
京阪バス (門真市負担金路線)	7・7A	門真市役所	～	地下鉄門真南	20	230	特殊 区間制
京阪バス (寝屋川市負担金路線)	51・52・53	寝屋川市駅・萱島駅	～	河北(一部深北緑地)	15	230	特殊 区間制
大阪シティバス	36	大阪駅前	～	地下鉄門真南	86	210	均一料金
近鉄バス	萱島線 (30018系統)	萱島	～	近鉄八尾駅前	27	210※初乗り	対距離制

資料：京阪バス・近鉄バス・大阪シティバス、門真市ホームページ

2) 門真市コミュニティバスの運営状況

- 門真市コミュニティバスの利用者数は増加傾向にあったが、令和元年度以降は減少に転じている（令和2年度は新型コロナウイルスの影響により大幅に減少）
- 収支は、年間 3,000～4,000 万円程度の赤字（令和2年度は約 4,500 万円に拡大）となっている。
- 赤字を補填するため、門真市から年間 2,800 万円の財政負担を行っているが、令和3年度以降は負担額拡大を含めて協議・調整中である（次ページ参照）。

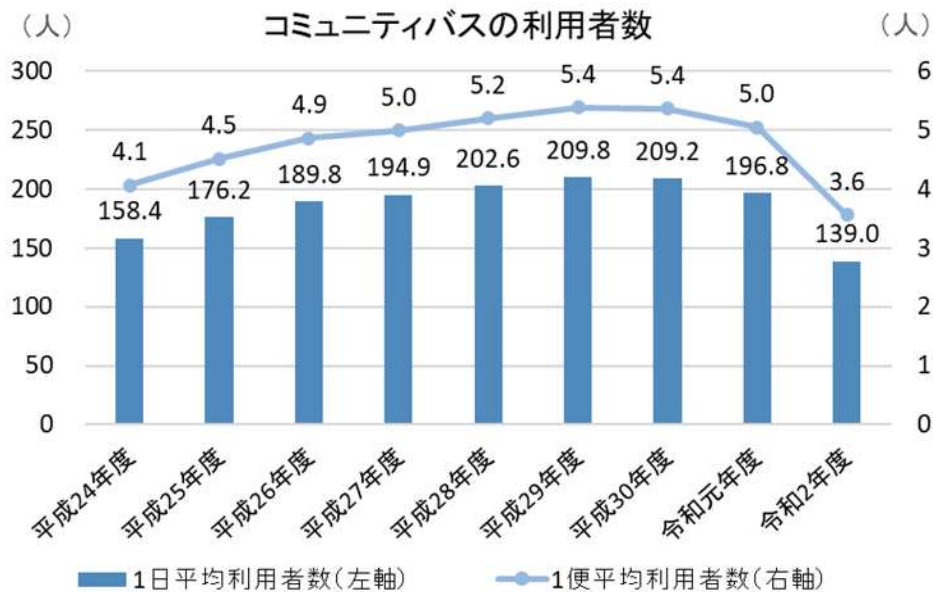


図 2.29 門真市コミュニティバス利用者数



図 2.30 門真市コミュニティバスの収支

資料：門真市資料



図 2.31 門真市コミュニティバスの赤字額と財政負担額

資料：門真市資料

2.5.3 タクシー

- 大阪府自動車旅客輸送人員（営業用・乗用車）によると、輸送人員は近年減少傾向が見られる。
- 特に、令和元年度は、新型コロナウイルスが蔓延した3月に大幅な落ち込みが見られ、令和2年度も大幅に落ち込んでいると推察される。

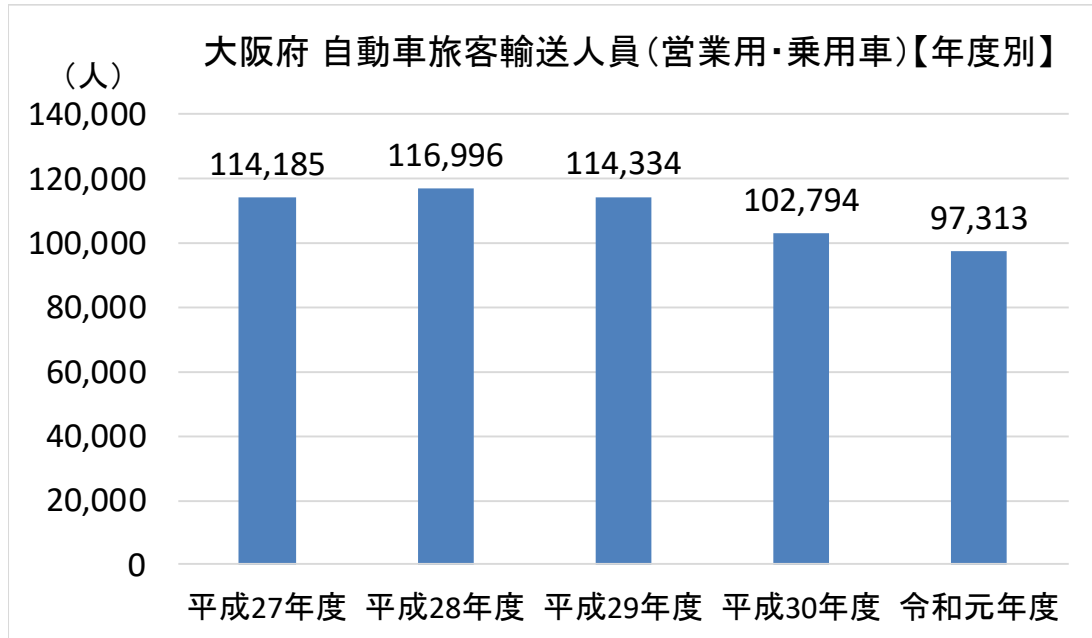


図 2.32 大阪府 自動車旅客輸送人員(営業用・乗用車)【年度別】

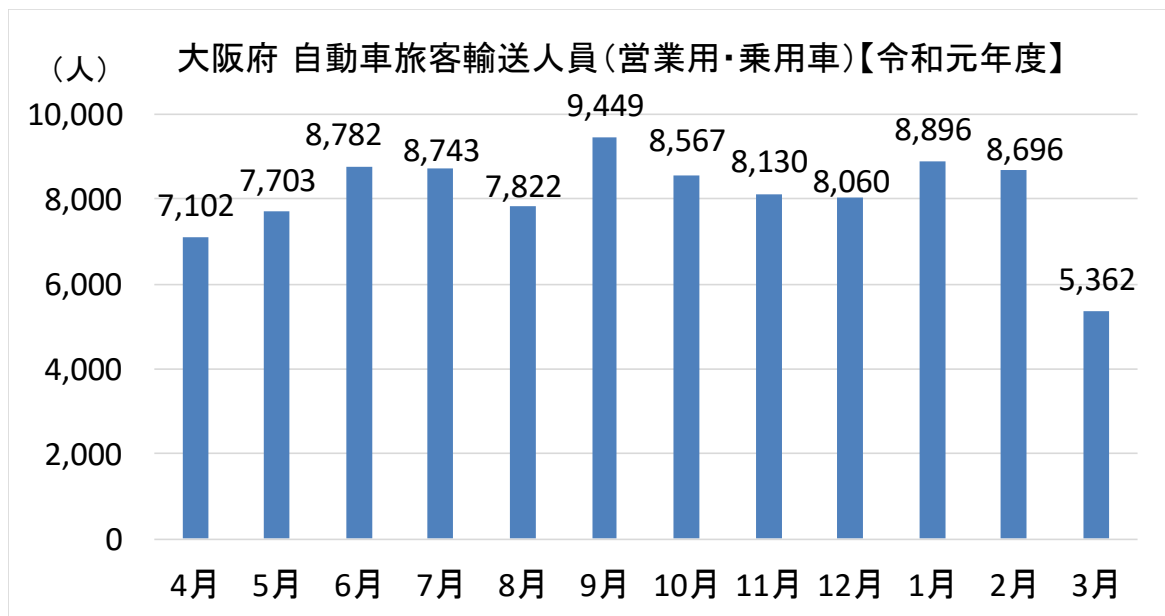


図 2.33 大阪府 自動車旅客輸送人員(営業用・乗用車)【令和元年度】

資料：令和2年度大阪府統計年鑑

2.5.4 道路・自動車交通

1) 幹線道路網と自動車交通

- 大阪中央環状線や国道 163 号の交通量が非常に多く、混雑度も高いことから慢性的に混雑している状況が伺える。
- その他の路線も、八尾枚方線以外は混雑度 1 を上回っており、ピーク時等には混雑している状況が伺える。

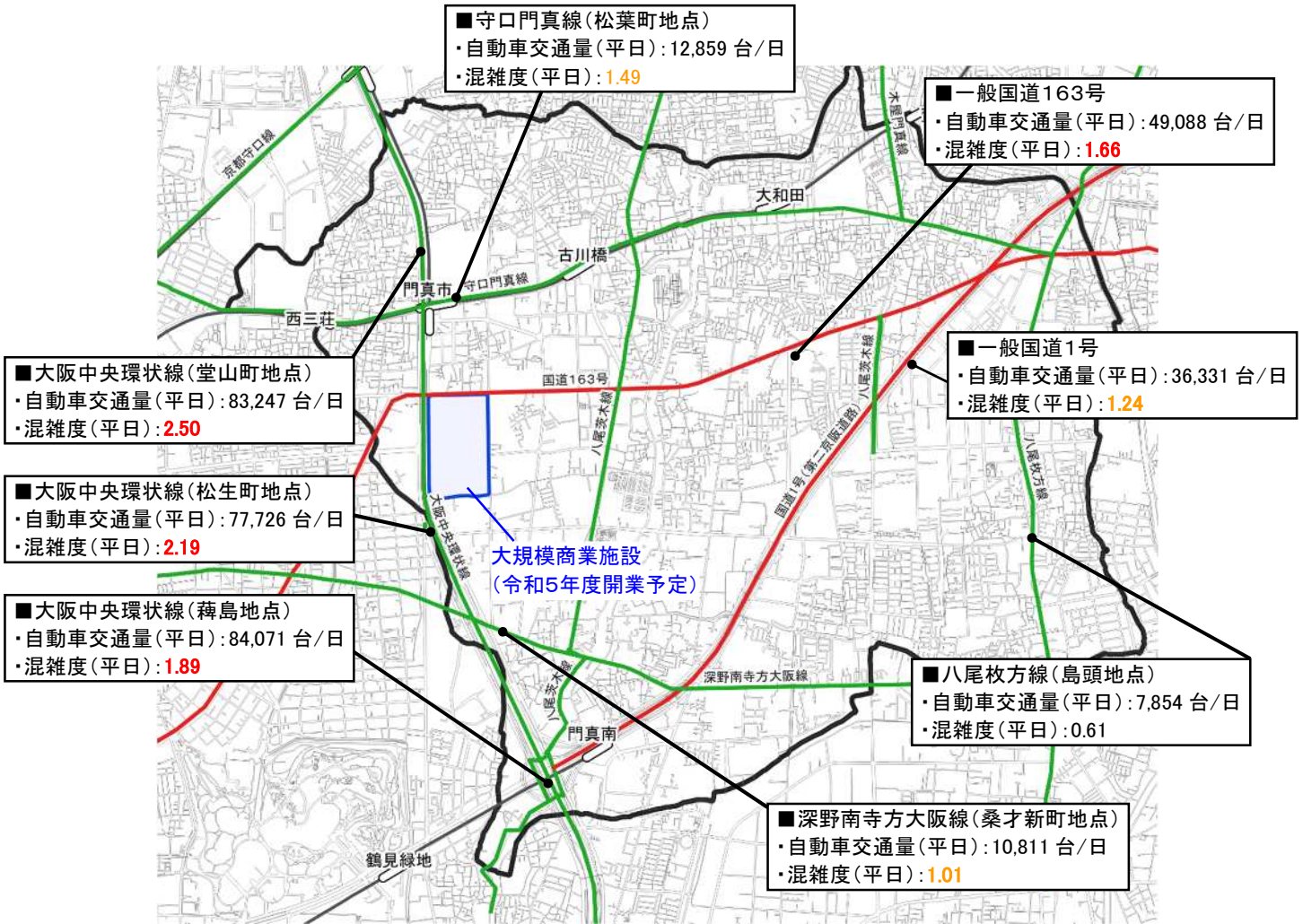


図 2.34 幹線道路の自動車交通量と混雑状況

(26) 混雑度
交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。
$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量 (台/12h)}}{\text{交通容量 (台/12h)}}$$

混雑度	推定される交通状況
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状況。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある状況。
1.25～1.75	ピーク時のみの混雑から日中に連続的混雑が生じる過渡的な状況。
1.75以上	日中に慢性的に混雑している状況。

図 2.35 混雑度の定義、推定される交通状況

出典：全国道路・街路交通情勢調査(平成 27 年)

【参考】主要路線別交通量、混雑状況

8-1. 主要路線別交通量

本表の数値は「平成27年度道路交通センサス」の値である。

路線名	観測地	昼間12時間交通量			24時間自動車類交通量		
		総数	小型車	大型車	総数	小型車	大型車
		台	台	台	台	台	台
国道1号	-	25,767	20,304	5,463	36,331	28,935	7,396
国道163号	-	34,569	29,453	5,116	49,088	41,547	7,541
大阪中央環状線	葺島	59,563	45,126	14,437	84,071	63,943	20,128
"	松生町	54,047	42,797	11,250	77,726	62,004	15,722
"	堂山町	59,462	46,289	13,173	83,247	63,533	19,714
八尾枚方線	島頭	5,661	4,916	745	7,854	6,901	953
守口門真線	松葉町	9,742	9,106	636	12,859	11,687	1,172
深野南寺方大阪線	桑才新町	8,098	6,732	1,366	10,811	9,105	1,706

路線名	観測地	平均旅行速度（混雑時）		平均旅行速度（昼間非混雑時）		昼間12時間 大型車混入率	混雑度 (交通量/ 交通容量)
		上り	下り	上り	下り		
			km/h		km/h	%	
国道1号	-	41.2	29.7	62.8	66	21.2	1.24
国道163号	-	22.5	13.9	23.5	22.5	14.8	1.66
大阪中央環状線	葺島	23.9	33.3	26.3	34.5	24.2	1.89
"	松生町	27.1	30.3	34.2	33.4	20.8	2.19
"	堂山町	30.7	22.2	36.5	37.8	22.2	2.50
八尾枚方線	島頭	12.8	5.6	14.3	7.7	13.2	0.61
守口門真線	松葉町	8.9	-	14.8	-	6.5	1.49
深野南寺方大阪線	桑才新町	18.1	8.2	18.2	13.6	16.9	1.01

備考：昼間12時間交通量は午前7時から午後7時までの12時間の交通量である。

資料：国土交通省道路局

資料：門真市統計書

2) 交通事故

- 門真市内の交通事故発生件数は、経年的に減少傾向にあるが、近年は大阪府全体に比べ減少割合が低い。
- 大阪府内の交通事故は、事故全体が減少している一方で、高齢ドライバーによる事故は減少傾向が見られない。

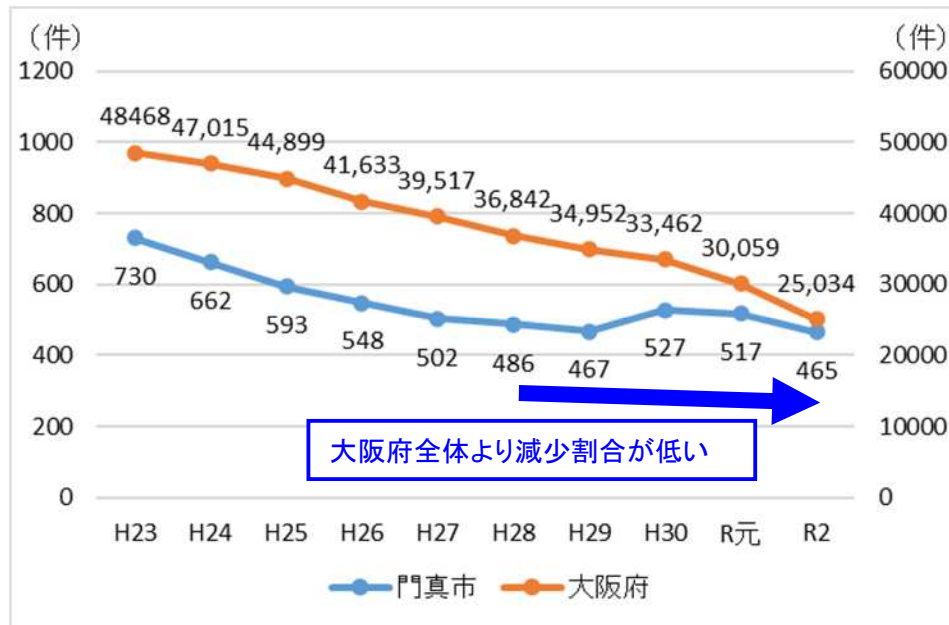
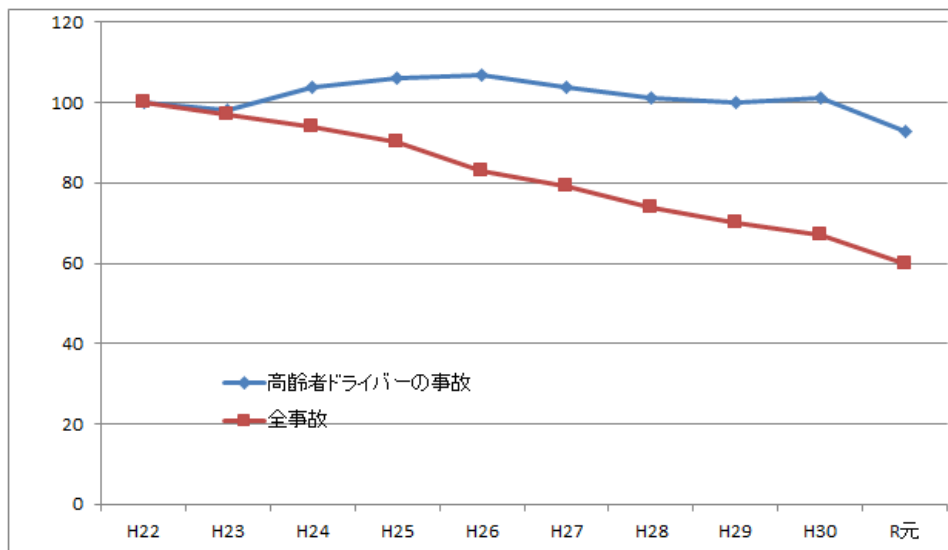


図 2.36 交通事故発生件数の推移

資料：大阪府交通白書



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元
高齢ドライバーの事故	100	98	104	106	107	104	101	100	101	93
全事故	100	97	94	90	83	79	74	70	67	60

※平成22年を100とした指数によるグラフ

※高齢者が原付以上(自動車、自動二輪、原付)運転中で第1当事者となった事故を対象

図 2.37 全事故及び高齢ドライバーによる事故件数の推移(大阪府内)

資料：大阪府ホームページ

- 交通事故は、大阪中央環状線、国道 163 号等の幹線道路を中心に発生している。
- 歩行者・自転車の交通事故は、北部地域を中心に細街路でも多く発生している。

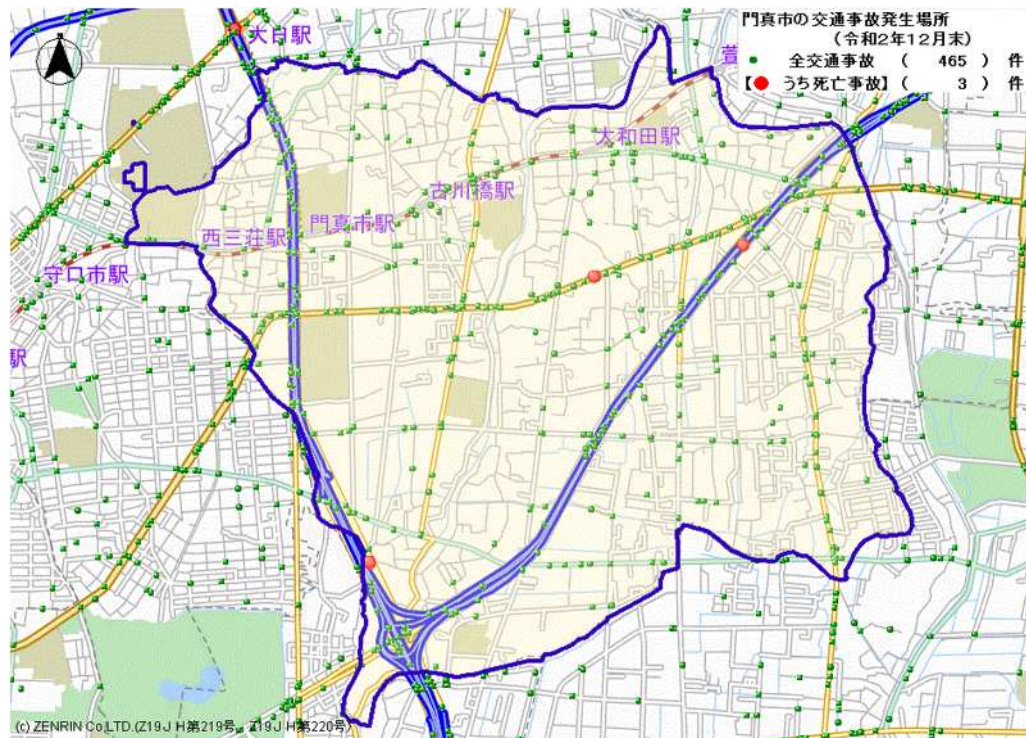


図 2.38 交通事故発生場所(令和2年)

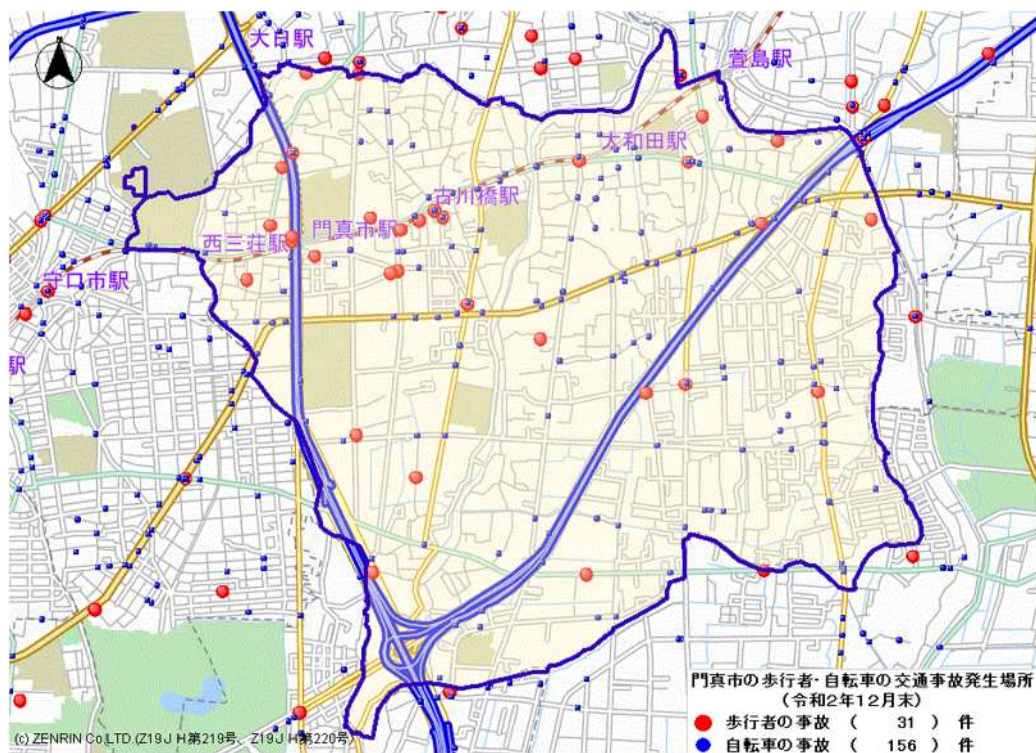


図 2.39 歩行者・自転車の交通事故発生場所(令和2年)

資料：大阪府警察（令和2年）

3) 密集市街地

- 門真市の北部に存在する「西部地区」「古川橋駅北地区」「北東部地区」は、「地震時等に著しく危険な密集市街地」と位置付けられている。
- 門真市密集市街地整備アクションプログラムに基づき、狭あい道路の拡幅や都市計画道路の整備等の取組が進められている。

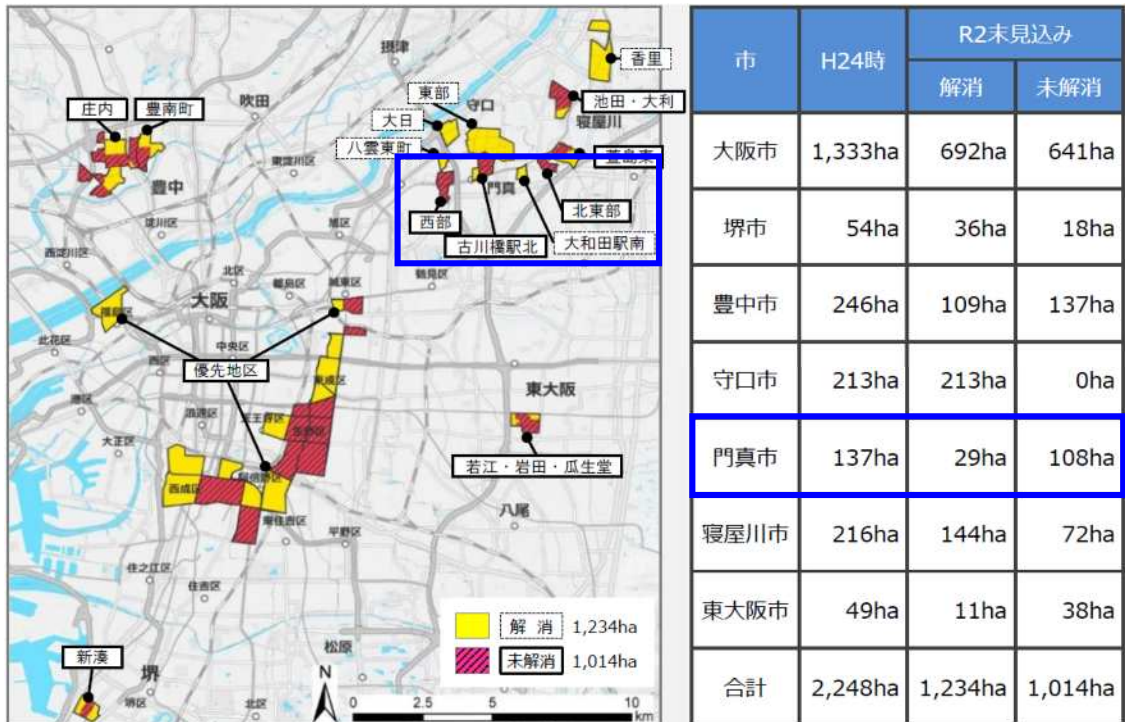


図 2.40 密集市街地の現況(令和2年度末時点)

資料：大阪府ホームページ

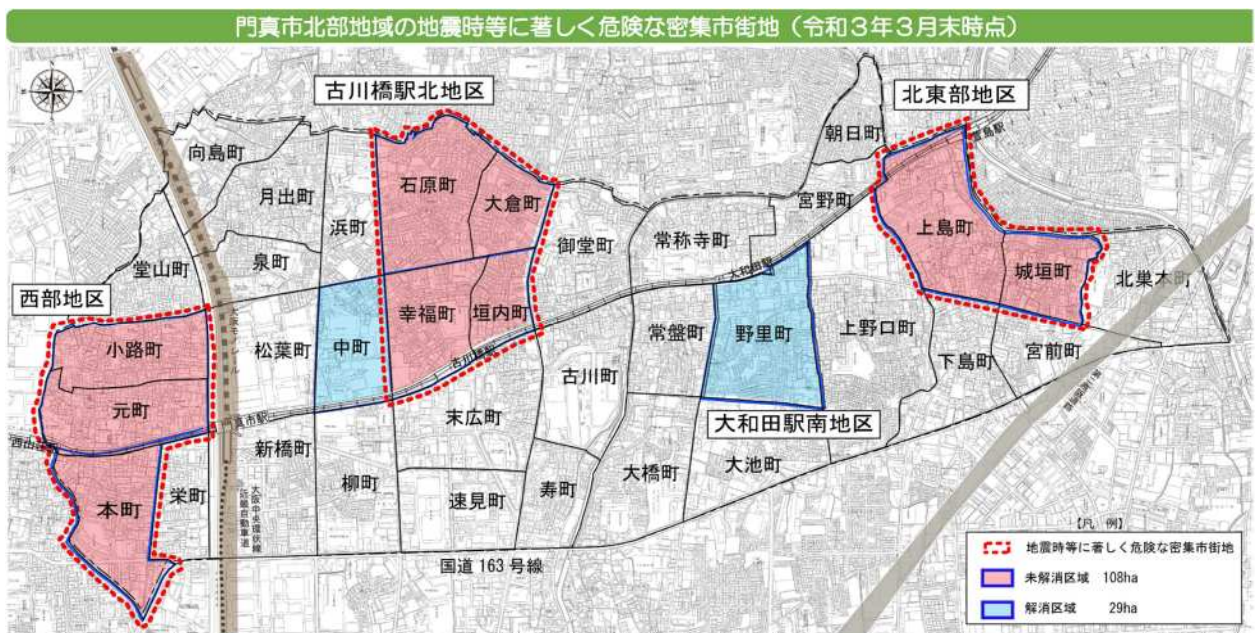


図 2.41 地震時等に著しく危険な密集市街地位置図

資料：門真市密集市街地整備アクションプログラム (令和3年3月改定)

4) 都市計画道路

- 都市計画道路の整備状況は、混雑が激しい大阪中央環状線と並行する「寝屋川大東線」、国道 163 号と並行する「桑才下馬伏線」に加え、その他では「桑才深野線」「大和田駅三ツ島線」「萱島線」「古川橋駅前線」等が未整備・事業中となっている。
- 北部地域の「寝屋川大東線」「大和田駅三ツ島線」は、密集市街地を縦貫し、防災面の機能向上や、交通事故抑制の役割も期待される。

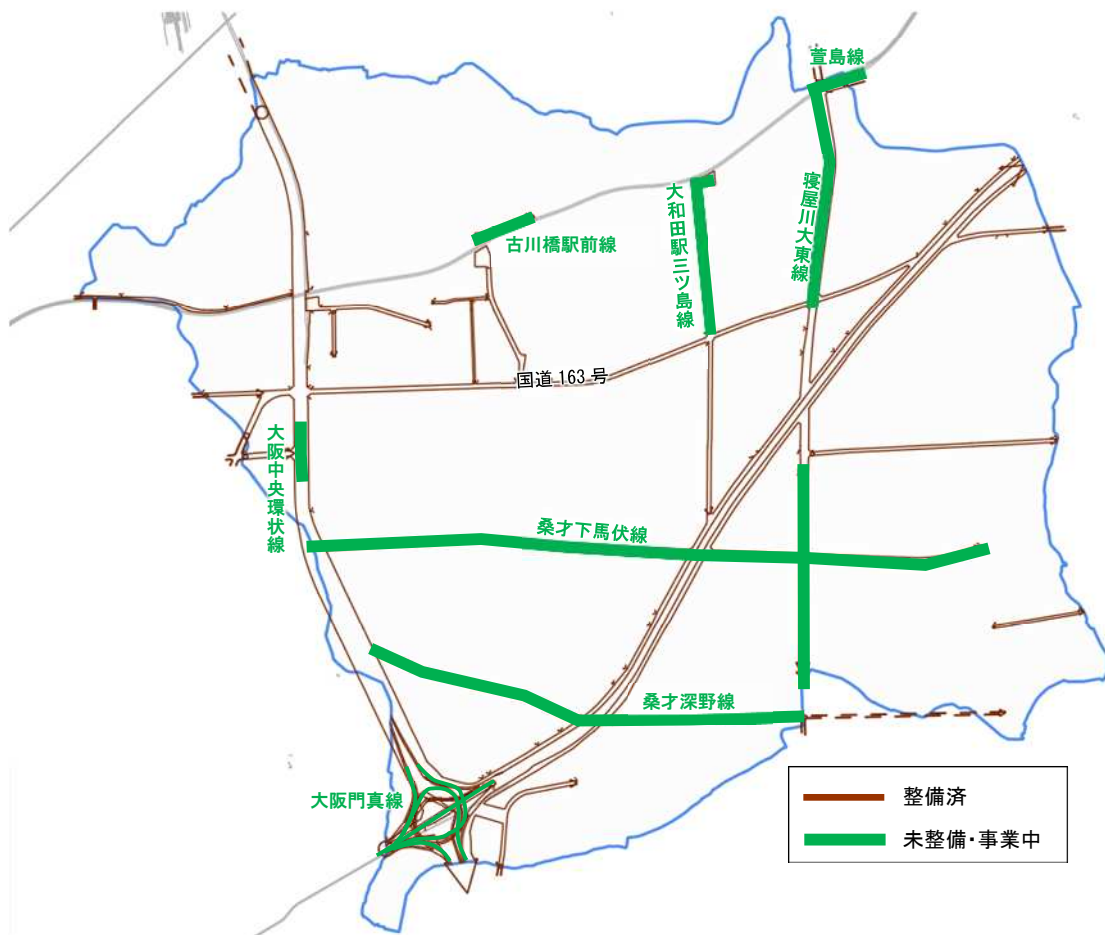


図 2.42 門真市内の都市計画道路整備状況(平成 31 年 3 月時点)

資料：門真市 WEBGIS 地域マップ情報、大阪府都市計画施設総括図

2.5.5 徒歩・自転車

1) 歩道の整備状況

- 歩道は多くの幹線道路に設置されているが、「深野南寺方大阪線」「八尾茨木線（門真南駅周辺）」「木屋門真線」「金田門真停車場線」の設置率が50%未満となっている。
- 歩道代表幅員を見ると、「守口門真線」「八尾茨木線」は2m未満と狭くなっている。

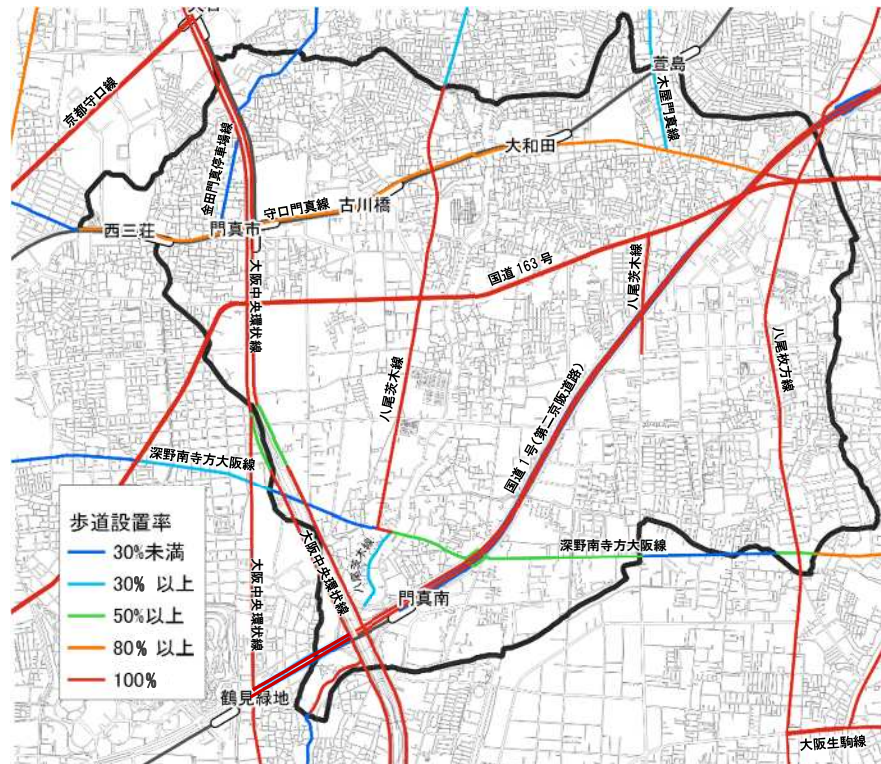


図 2.43 歩道設置率

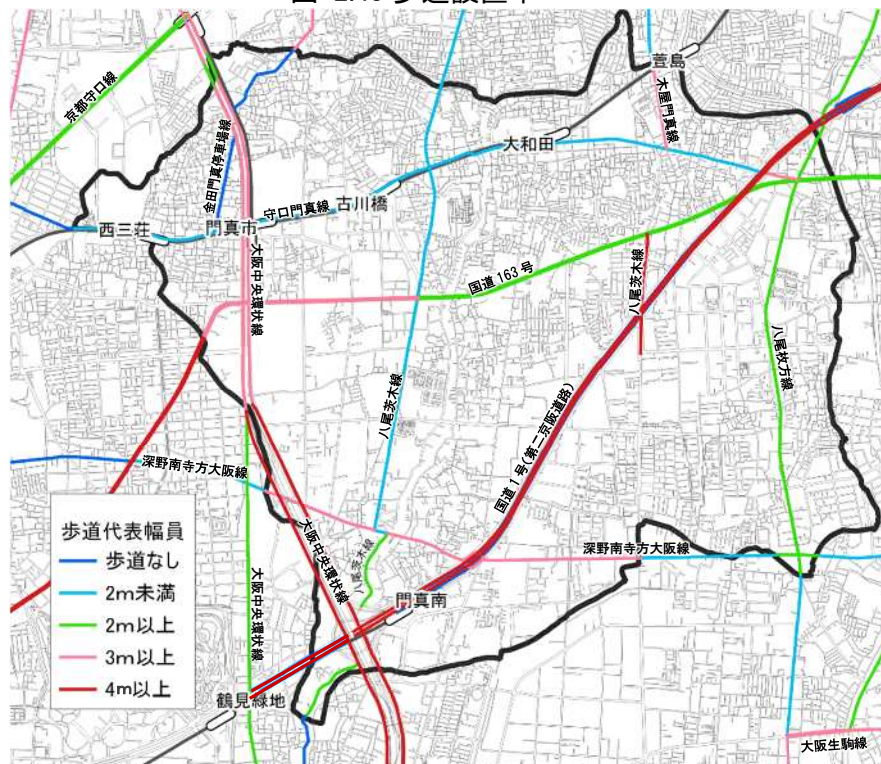


図 2.44 歩道代表幅員

出典：全国道路・街路交通情勢調査（平成 27 年）

2) 自転車通行環境

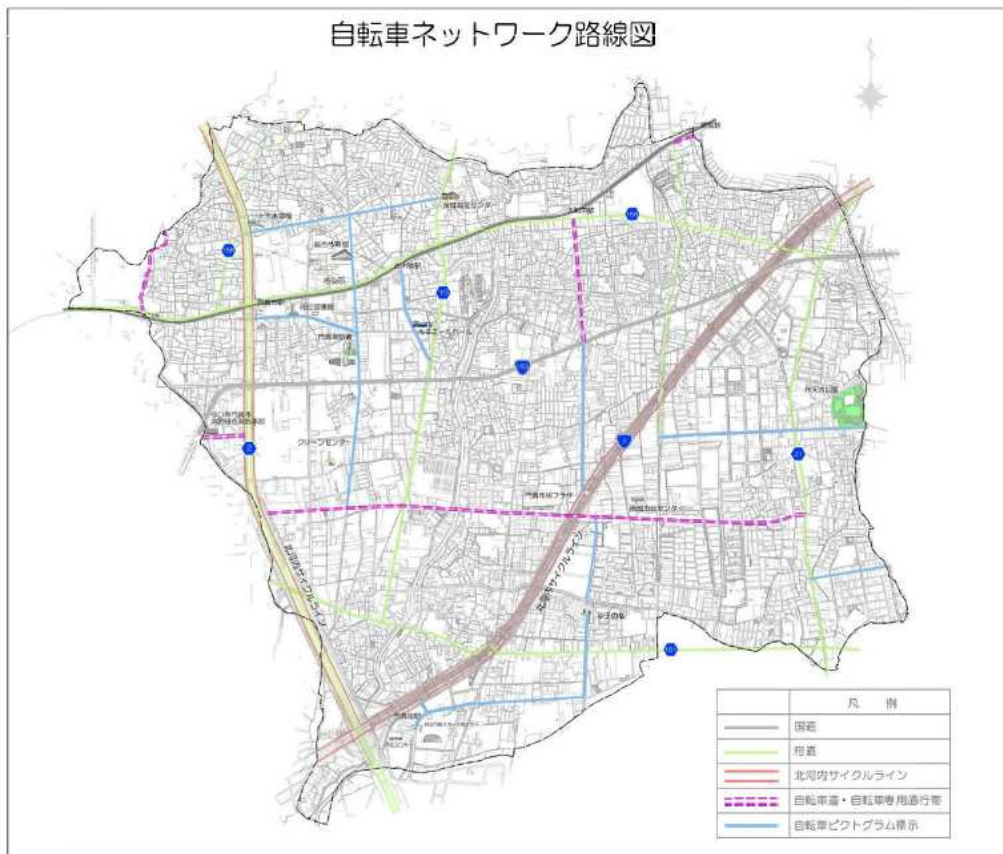
- 門真市の自転車分担率は全国トップレベルであり、「門真市自転車ネットワーク基本計画（平成31年3月）」に基づき、自転車通行環境整備が進められている。
- 自転車ネットワーク路線の多くは歩道が設置されている幹線道路であることから、自転車の車道通行を促進することで、歩行者の安全性・快適性の向上も期待される。

表-1 自転車分担率(%)

順位	都道府県名	市区町村名	自転車分担率	順位	都道府県名	市区町村名	自転車分担率
1	大阪府	門真市	34.2	11	愛媛県	松山市	24.6
2	大阪府	守口市	32.4	12	高知県	高知市	24.1
3	大阪府	東大阪市	30.6	13	徳島県	徳島市	23.8
4	大阪府	八尾市	29.4	14	大阪府	寝屋川市	23.6
5	兵庫県	尼崎市	28.6	15	京都府	京都市	23.4
6	大阪府	大東市	28.5	16	埼玉県	八潮市	23.0
7	大阪府	松原市	28.1	17	大阪府	泉大津市	22.2
8	大阪府	大阪市	27.8	18	埼玉県	戸田市	21.7
9	大阪府	摂津市	27.3	19	大阪府	高石市	21.6
10	兵庫県	伊丹市	26.9	20	大阪府	忠岡町	21.5

自転車分担率：自転車、自動車、公共交通機関等の交通手段における自転車の占める割合

H22年国勢調査 268 都市中上位 20 都市を掲載



自転車ネットワーク路線整備計画

整備形態	短期 2019年度～2023年度	中期 2024年度～2028年度	長期 2029年度以降
自転車道 自転車専用通行帯		■	■
ピクトグラム標示	■		

資料：門真市自転車ネットワーク基本計画（平成31年3月）

3) 駐輪・放置自転車

(1) 駐輪場の利用状況

- 市営駐輪場等の利用率（収容台数に対する利用台数）を見ると、鉄道駅へのアクセス手段において自転車利用割合が特に高い門真南駅では需給バランスが逼迫している駐輪場も存在する。
- 門真南駅は、今後予定されているモノレール延伸により、さらに駐輪需要が拡大することも考えられる。
- 料金は全て有料で、一時利用が 110～160 円、定期利用（一般）が 2,200～2,400 円となっている。

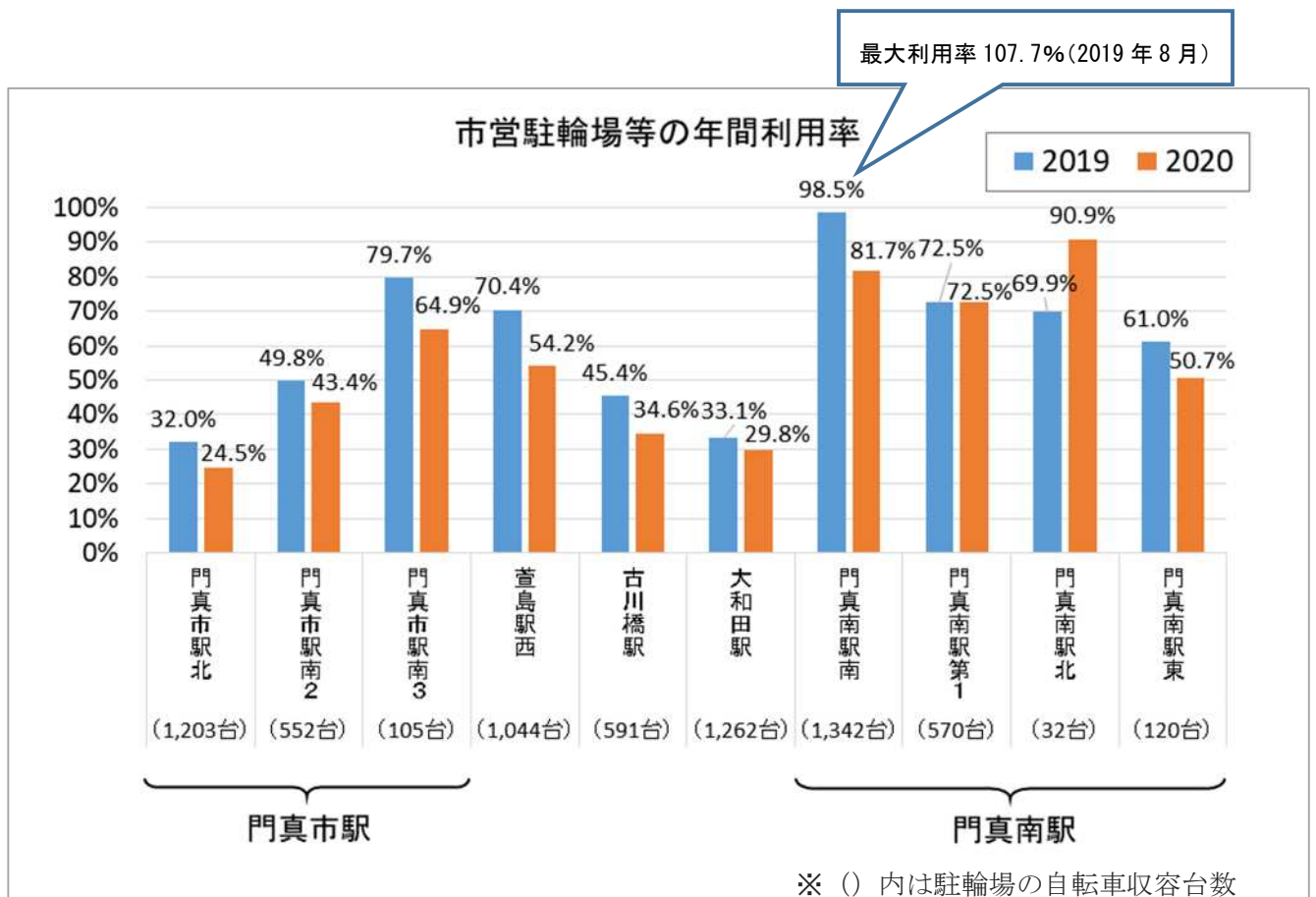


図 2.45 市営駐輪場等の年間利用率

資料：門真市資料

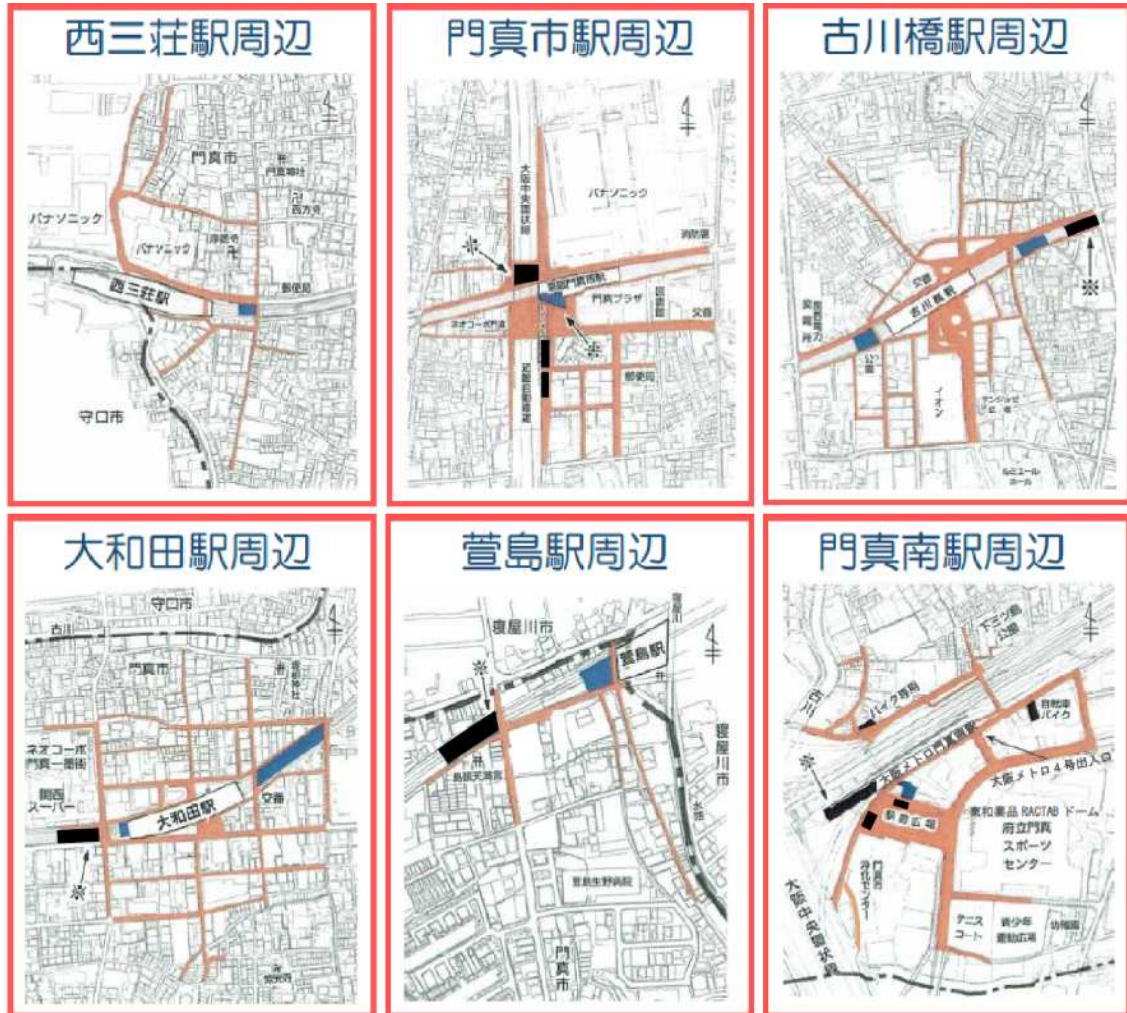
表 2.4 市営駐輪場等の料金

一時利用	定期利用(1か月)	
	一般	学生
110～160 円	2,200 円～2,400 円	1,670 円～1,880 円

資料：門真市ホームページ

(2) 自転車等放置禁止区域

- 市内各駅周辺には自転車等放置禁止区域が設定されている。
- 放置自転車の警告・撤去台数ともに近年大幅に減少しているが、令和元年は警告台数が増加に転じている。



- 放置禁止区域
- 市営有料自転車駐車場
- 民営有料自転車駐車場



図 2.46 放置自転車 警告・撤去台数の推移 資料：門真市資料

(3) シェアサイクル

- 市内では、「門真市駅」に大阪モノレールのレンタサイクルが設置されているが、借りた駅への返却が必要となっている。
- 多くのポートで貸し借りが可能なシェアサイクルは、門真市内では向島町に1箇所整備されているのみである。



貸出場所	蛍池駅、千里中央駅、摂津駅、南摂津駅、門真市駅、公園東口駅、 阪大病院前駅、彩都西駅
貸出時間	24時間
返却場所	貸し出した駅へ返却してください。
ご利用条件	利用規約によります
ご利用料金	15分70円 (1日最大1,000円)
お問い合わせ	HELLO CYCLINGお客様サポート窓口 050-3821-8282 (24時間対応) ※23:00~8:00は事故などによるご連絡を除き、留守番電話に繋がります。

図 2.47 大阪モノレールのレンタサイクル

資料：大阪モノレールホームページ



図 2.48 シェアサイクルポート(門真市向島町)

2.6 新型コロナ危機を契機とした変化

国の検討会資料では、新型コロナウイルスを契機とした交通に関する変化について、以下等が言及されている。

- 【変化あり】 オフィスとテレワークを組み合わせた働き方への志向
- 【変化あり】 自転車や徒歩で回遊できる空間へのニーズの高まり
- 【変化なし】 公共交通ネットワーク形成の必要性（コンパクト・プラス・ネットワーク）

特に、感染症拡大前と比べて生活面がより重視されるようになり⁵、在宅勤務・テレワークを機に通勤時間や固定的な勤務形態から解放されたことにより、時間価値の重要性が広く認識されるとともに、ワークライフバランス重視の意識が強まった⁶。テレワークについては、可処分時間の確保⁷や家事・育児の充実⁸のメリットを挙げる人が多く、自宅周辺のサテライトオフィスやコワーキングスペースなど、職住近接を支える施設に対するニーズが高まっている。一方で、オフィスとテレワークを組み合わせた働き方への志向も見られ、リアルのコミュニケーションの場としての良質なオフィス空間を求めるニーズも高まっている⁹。

また、自宅や自宅周辺で過ごす時間の増加に伴い¹⁰、公園などの憩いの場や、自転車や徒歩で回遊できる空間へのニーズが高まっている¹¹。特に、公園などの屋外空間は、過密を避けながら様々な活動を行うことができる場として利用ニーズが高まっている。例えば、オープンカフェやテイクアウト販売の場所として公園等を活用する事例のほか、仕事やフィットネスなどこれまで屋内で行われていた活動を屋外のオープ

（都市圏レベルの取組）

このように、近年の都市政策においては、都市の集積のメリットを維持・発揮させるために、都市圏レベルで都市機能の高度化を図る取組が大きな柱の一つとなっている。コンパクト・プラス・ネットワークはその代表的な施策であり、都市機能の一定エリアへの誘導と公共交通ネットワークの形成を促進する取組が、全国の 500 以上の都市で進められている。また、都市の集積のメリットを効果的に実現するため、優良な民間都市開発の推進等により都市の国際競争力の強化を図る取組も進められている。

新型コロナ危機においては「三つの密」を避けることが強く求められ、都市における過密に内在するリスクをいかに避けつつ都市の集積のメリットを活かせるか、という課題が顕在化した。その際、問題となる過密とは、マクロの都市機能の集積の問題というよりも、むしろ感染症対策の観点からの個々の施設の内部空間における過密である。

都市は、経済活動に必要な資金・人材・技術等を集積することで経済活動の中核を担うほか、一定の人口密度を保つことで生活サービス機能を維持するなど、集積によってその機能を果たしているが、このような機能を有する都市の重要性は基本的に変化していない。このため、これまでの都市圏レベルの取組の必要性は、新型コロナ危機を経ても何ら変わるものではない。

図 2.49 新型コロナ危機を契機とした変化(抜粋)

出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ報告書資料

2.7 財政

- 門真市の歳出額は近年概ね横ばいである一方、歳出額に占める民生費（福祉等に使う費用）は額・割合ともに増加しており、財政状況は厳しさを増している。
- 今後は、人口減少・少子高齢化の進展により、財政状況はさらに厳しさを増すことが予想される。

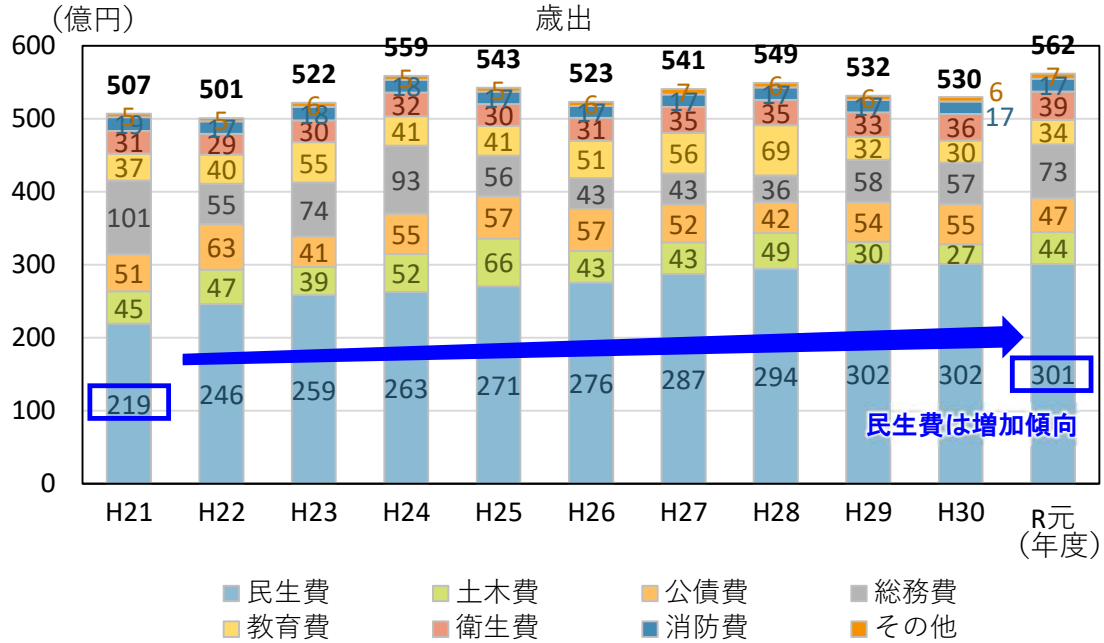


図 2.50 一般会計決算状況の推移

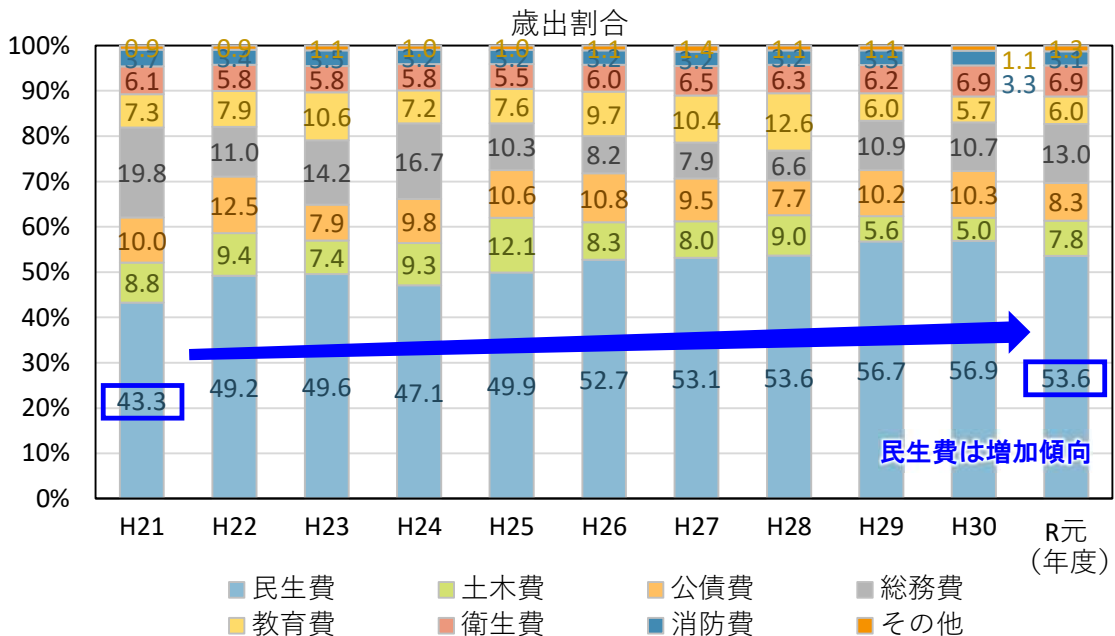


図 2.51 一般会計決算状況(割合)の推移

資料：門真市統計書

3 上位・関連計画

本交通戦略を策定するに当たり、広域的な視点から国の方針や大阪府が策定した計画を整理し、整合を図ります。

また、本市の上位・関連計画とも整合を図るため、最上位計画である「門真市第6次総合計画」、都市づくりの指針となる「門真市都市計画マスタープラン」に加え、都市計画、防災、子ども・子育て支援、環境等に関する下表の計画を整理します。

各計画の概要を次ページ以降に示します。

表 3.1 整合を図る上位・関連計画一覧

上位・関連計画			策定年月
国	1	鉄道整備に関する答申	平成元年 平成 16 年
府	2	大阪府公共交通戦略	令和元年 11 月改訂
	3	大阪府国土利用計画(第五次)	平成 29 年 3 月
門 真 市	1	門真市第6次総合計画	令和 2 年 3 月
	2	門真市都市計画マスタープラン	令和 4 年 3 月改定
	3	門真市立地適正化計画	令和 4 年 3 月変更
	4	門真市地域防災計画	令和 4 年 3 月
	5	門真市密集市街地整備アクションプログラム	令和 3 年 3 月
	6	門真市第2期子ども・子育て支援事業計画	令和 2 年 3 月
	7	門真市環境基本計画	平成 27 年 3 月
	8	門真市自転車ネットワーク基本計画	平成 31 年 3 月

3.1 国・大阪府の関係する計画等

1) 鉄道整備に関する答申

国による近畿圏における鉄道整備に関する答申として、以下の2つを示します。

- a) 「近畿圏における望ましい交通のあり方について」（近畿地方交通審議会答申第8号）」（平成16年10月）
- b) 「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（運輸政策審議会答申第10号）」（平成元年5月）

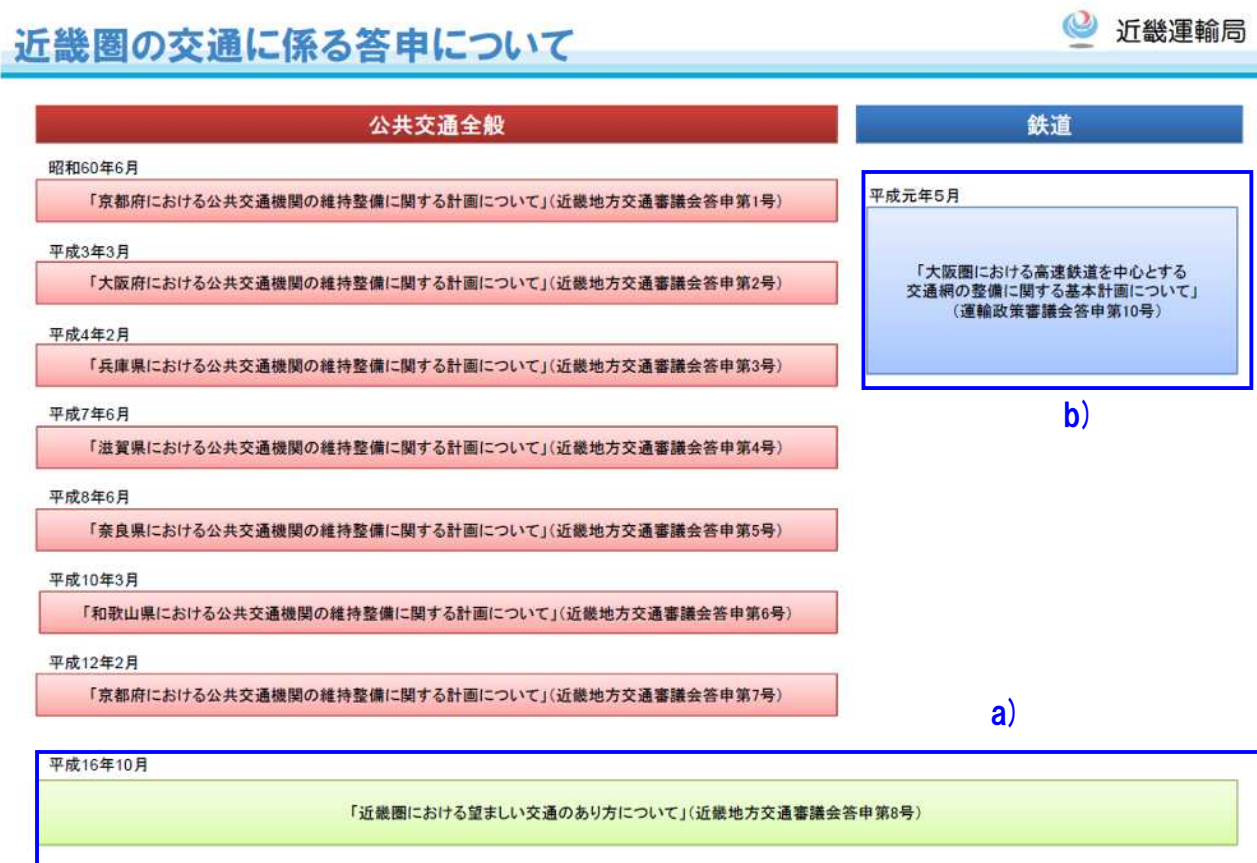


図 3.1 近畿圏における鉄道整備に関する答申

資料：国土交通省近畿運輸局「近畿圏における望ましい交通のあり方について（近畿地方交通審議会答申第8号）」

a) 近畿圏における望ましい交通のあり方について(近畿地方交通審議会答申第8号・平成16年10月)

- 平成16年10月に行われた国による近畿圏における鉄道整備に関する答申で、門真市関連事業として、「大阪モノレール延伸(門真市～鴻池新田～荒本～瓜生堂)」、「京阪本線門真市駅への優等列車停車」が位置付けられている。

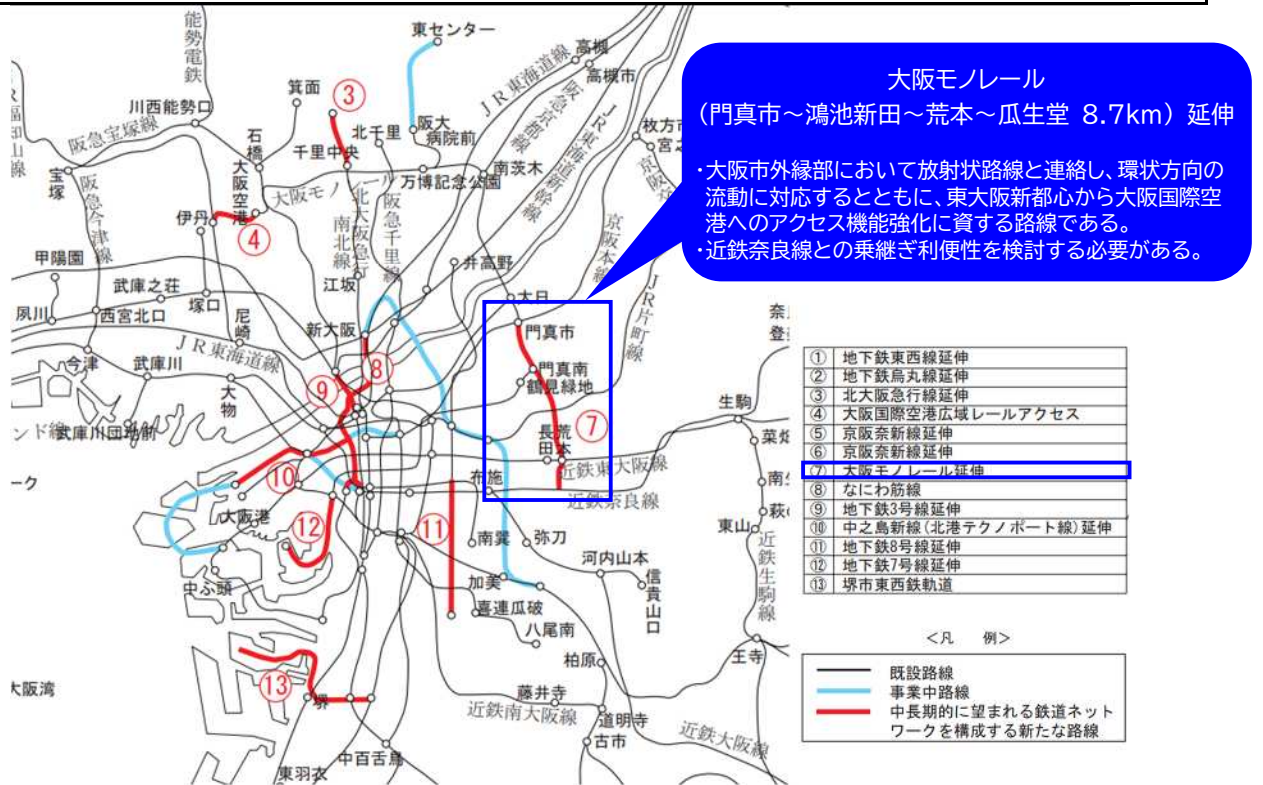


図 3.2 京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線



図 3.3 京阪神圏において、既存施設の改良に関し検討すべき主な事業

資料：国土交通省近畿運輸局「近畿圏における望ましい交通のあり方について(近畿地方交通審議会答申第8号)」

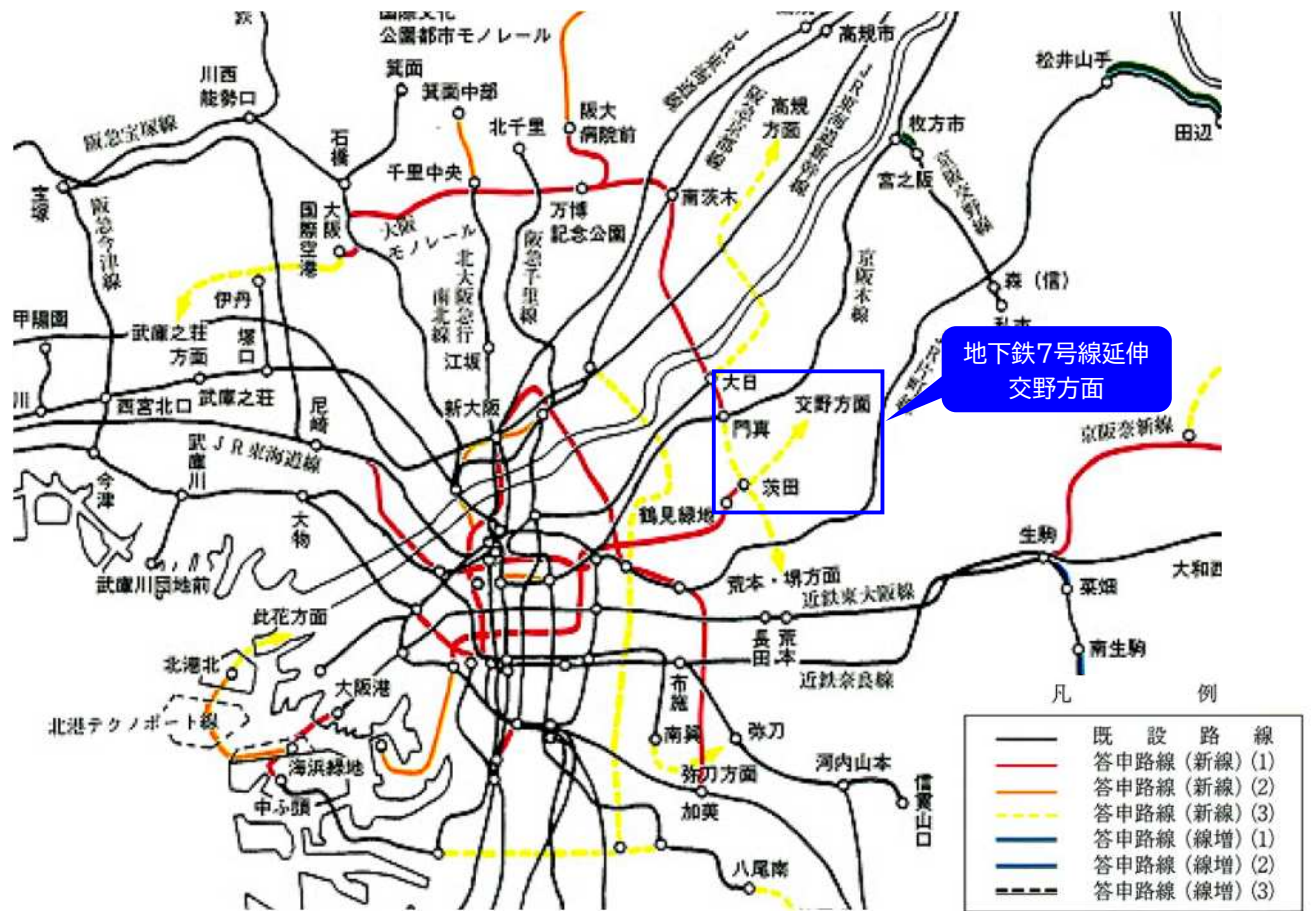


図 3.5 大阪圏高速鉄道網図

資料：運輸政策審議会 答申図（三大都市圏）大阪圏（平成元年5月31日 答申第10号）

2) 大阪府公共交通戦略(令和元年11月改定)

- 大阪府公共交通戦略では、鉄道ネットワークの充実を図り、大阪・関西のさらなる成長に資する路線として、「大阪モノレール延伸(門真市～瓜生堂)2029年開業目標」が位置付けられている。

4. 取組みの方向性

① 鉄道ネットワークの充実

- 大阪・関西のさらなる成長のため、一定の公共交通ストック、魅力ある資源(商業・観光)の集積を最大限に活かしつつ、「新大阪・関西3空港・世界遺産へのアクセス強化」/「京阪神各都市の結節強化」/「放射状鉄道の環状結節」/「都市防災機能の向上」などの観点で鉄道ネットワークの充実を図る

- ◆ 現在事業中の戦略路線
 - なにわ筋線【関空アクセス】(仮称)北梅田～JR難波、南海新今宮
 - 大阪モノレール延伸【放射状鉄道の環状結節】(門真市～(仮称)瓜生堂)
 - 北大阪急行延伸【南北軸の強化、国土軸アクセス】(千里中央～箕面萱野)
- ◆ 今回の見直しにより、一定の条件のもと、現時点において、料金収入により運営費を賄うことができるものとして、**今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線**
 - なにわ筋連絡線・新大阪連絡線【関空・新大阪アクセス、大阪南部地域の結節強化】
 - 中之島線延伸【東西軸の強化、京阪神の結節強化】



図 3.6 鉄道ネットワークの充実に向けた戦略路線図

(※北大阪急行延伸以外の新駅名は仮称)

資料：大阪府「公共交通戦略(令和元年11月改訂)」

3) 大阪府国土利用計画(第五次)(平成 29 年 3 月)

- 大阪府国土利用計画(第五次)では、交通に関する施策として「道路ネットワークの強化」、「防災機能の強化」、「総合的な交通安全対策の推進」、「鉄道ネットワークの充実」等が位置づけられている。

計画期間

基準年次：平成29年（2017年） 目標年次：令和9年（2027年）

基本理念

これまでに蓄積された質の高い自然・文化・歴史的資源、都市基盤のストック等を活かしながら、公共の福祉を優先させ、自然環境を保全しつつ、安全かつ健康で文化的な生活環境の確保と府域の発展を図り、ひいては関西圏、国土の成長にも寄与する

施策（抜粋）

(5) 道路

- 道路（高速自動車国道、一般国道、府道、市町村道）は、産業・物流基盤として都市・地域間を結びつける観点をはじめ、交通渋滞対策や災害時における避難・緊急輸送等の多重性・代替性を確保する観点から、**ネットワークの強化**
- 高速道路の未整備区間（ミッシングリンク）の早期解消や、シームレスな料金体系の実現等、物流を支える高速道路機能を強化
- 橋梁の耐震性の強化や、密集市街地における避難路・延焼遮断帯の核となる広幅員の道路の整備等により、**防災機能を強化**
- 歩行空間の確保や自転車総合対策の推進等により、**総合的な交通安全対策を推進**
- 街路樹等の緑化の充実や幹線道路沿道の民有地等と連携した緑化を進める等、海と山をつなぐみどりの風の軸の形成を推進するとともに、農道及び林道についても必要な整備を推進

(6) 鉄道

- 鉄道は、にぎわい・活力ある都市の形成において重要であることから、都市間の連携強化や広域拠点・観光地へのアクセス性の向上に向け、**鉄道ネットワークの充実**に向けた取組を促進

3.2 門真市の上位・関連計画

(1) 門真市第6次総合計画(令和2年3月)

- 門真市第6次総合計画の実施方針として、まちづくりに関しては、駅周辺地区や密集市街地の整備推進が、交通に関しては、公共交通結節点や大和田駅前広場、安全・安心な道路空間等の整備、地域公共交通ネットワークの構築が位置づけられている。

計画期間
令和2(2020)年度～令和11(2029)年度
まちの将来像・まちづくりの方向性
<p>【まちの将来像】 人情味あふれる！笑いのたえないまち 門真</p> <p>【まちづくりの方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 子どもを真ん中に地域みんながつながる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
まちづくりの基本目標
<p>■ 出産・子育てがしやすく、子どもがたくましく育つまちの実現</p> <p>■ 地域の中で生き生きと健康で幸せに暮らせるまちの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民の健康づくりや地域で活躍できる機会の充実 <p>■ 安心・安全で快適な住まいと環境のあるまちの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 老朽化する公共施設等をはじめとするまちの基盤の再整備や密集市街地解消を推進 <p>■ 誰もが活躍できる賑わいと活気あるまちの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市内の文化資源を生かしつつ文化芸術の振興・推進を図り、地域での学びや交流の場の創出
実施方針
<p>1. まちの顔づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺地区まちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 門真市駅及び古川橋駅周辺においては、福祉・商業等の都市機能の誘導、門真南駅周辺においては、都市基盤の整備や都市機能を誘致するなど、賑わいと交流の場を創出するとともに、定住促進につながるような魅力あるまちづくりをめざします。 ● 密集市街地整備事業の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 北部の密集市街地において、土地区画整理事業や優先主要生活道路整備事業を進め、中でも「地震時等に著しく危険な密集市街地」では、上記のほか延焼遮断帯整備促進事業、老朽木造建築物等除却補助事業を実施し、防災機能を有する公園の整備を進めるなど、安全・安心で災害に強いまちづくりを目指す <p>4. 公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の結節点と周辺整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅の耐震補強及びバリアフリー化の促進 ・ 自転車駐車場の充実 ● 地域公共交通ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪モノレールの延伸事業について整備効果を最大限に発揮させるための検討 ・ 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 ● 大和田駅前広場の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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を図る <p>5. 快適な道路環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全・安心な道路空間の整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路の整備、交差点改良や歩行者空間の確保等による道路の再整備 ・ 狭あい道路の拡幅整備

(2) 門真市都市計画マスタープラン(令和4年3月改定)

- 門真市都市計画マスタープランの重点戦略として、古川橋駅～門真市駅～西三荘駅周辺や大阪モノレール延伸に伴う鉄道駅周辺、バリアフリーのまちづくり、密集市街地の改善が、市内の交通ネットワークの再編が位置づけられている。

計画期間
令和4年度～令和13年度
都市づくりの将来像
「子どもが育ち、魅力が育つまち門真」
都市づくりの目標
1) 高い利便性で居住環境に強みを持つまち 2) 魅力で溢れ人が豊かに活動するまち 3) 誰もが暮らし続けられる安心でやさしいまち
重点プロジェクト(抜粋)
4) 拠点周辺の顔づくり
4-1 古川橋駅～門真市駅～西三荘駅周辺のまちづくり
➤ 古川橋駅周辺エリアの回遊性を高めるため、快適な歩行者空間の整備や既存道路の改修等(まちなかウォークアブル推進事業)を推進します
4-2 大阪モノレール延伸に伴う鉄道駅周辺のまちづくり
➤ (仮称)松生町駅及び駅前広場を整備します。
➤ (仮称)松生町駅周辺において大規模商業施設と駅とのアクセス性の向上のための施設や周辺道路の改良を推進します
➤ (仮称)門真南駅及び駅前広場の整備を推進します。
5) 交通ネットワークの向上
5-1 市内の交通ネットワークの再編
➤ 大阪モノレール延伸に伴い(仮称)松生町駅及び駅前広場、(仮称)門真南駅及び駅前広場を整備します
➤ 「門真市総合交通戦略」の策定と、それに基づいた市内交通ネットワークを整備します
➤ コミュニティバスルートの再編や、デマンド交通等を検討し、交通利便性が比較的低い地域も含めた交通利便性確保を図ります
➤ 市内交通結節点のターミナル機能の強化として大和田駅前広場を整備します
6) 市街地の防災対策
6-1 密集市街地の改善
➤ 「密集市街地整備アクションプログラム」を策定し、それに基づく建物の不燃化や、市街地整備等の取組を促進します
➤ 「地震時等に著しく危険な密集市街地」が解消となった地域においても、引き続き、地域の実情に応じた魅力あるまちづくりを推進します
➤ 都市計画道路寝屋川大東線の整備を推進します
7) 安心でやさしいまちの形成
7-1 バリアフリーのまちづくり
➤ 高齢者や障がい者等を含め、誰もが安全に利用できる歩道の整備を推進します

(3) 門真市立地適正化計画(令和4年3月変更)

- 門真市立地適正化計画では「都市機能誘導区域」として、「賑わい中心拠点」を門真市駅、古川橋駅周辺、「まちなか生活拠点」を大和田駅、門真南駅周辺、「南部生活拠点」と3つの拠点地域を設定しています。

計画期間

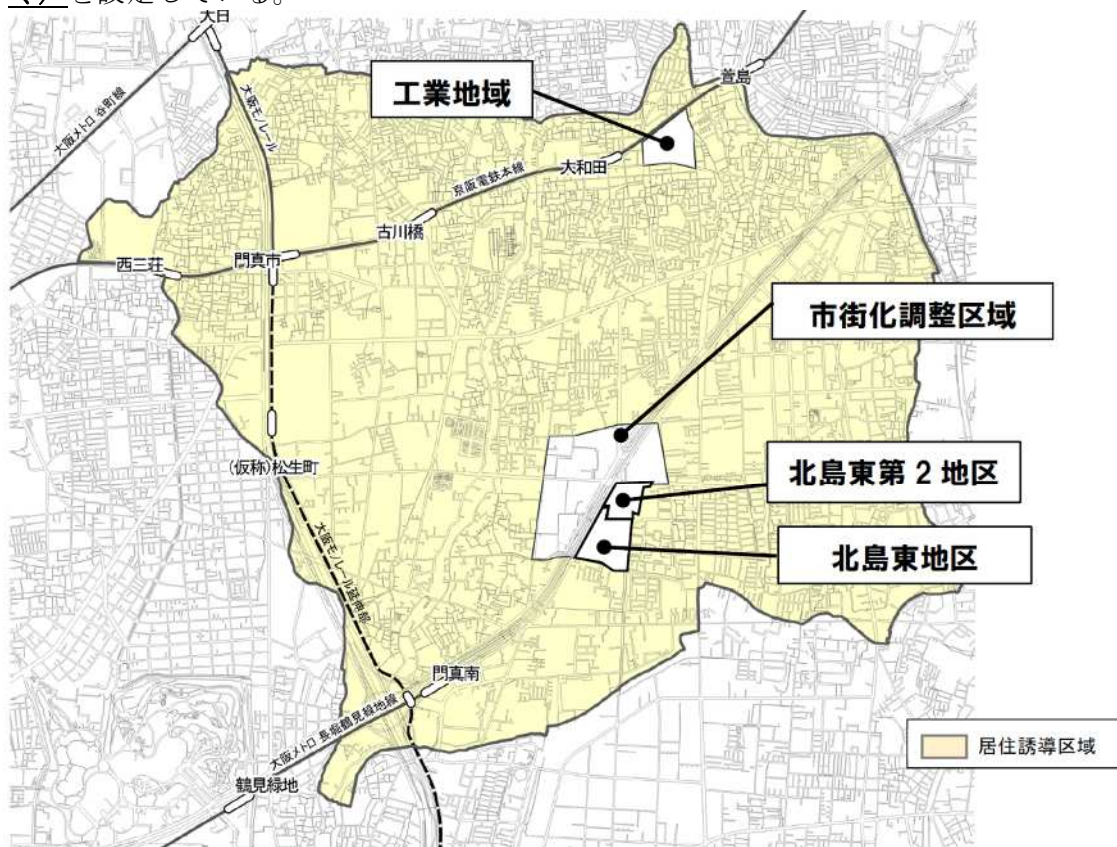
令和3年度～令和18年度

基本方針

- 方針1：“まちの顔”を創出し、定住魅力を高める
- 方針2：南部の都市機能や拠点性を守り、高める
- 方針3：居住環境と工業の操業環境を守る
- 方針4：災害に対する強靱さを高める

居住及び・都市機能の誘導を行う区域

- ・ 門真市立地適正化計画は、地域公共交通と連携しながら、「都市機能」や「住居」の誘導を実施するための計画である。
- ・ 「居住誘導区域」は、市内全域（市街化調整区域、工業地域、生産緑地地区等を除く）を設定している。



注) 生産緑地は図示していません。

注) 工業地域及び北島東地区・北島東第2地区以外の産業誘導区域（14ページ以降に記載）は居住誘導区域に含まれます

図 3.7 居住誘導区域図

- 「都市機能誘導区域」は、都市計画マスタープランで位置付けられている拠点のうち、「賑わい中心拠点」は門真市駅、古川橋駅周辺、「まちなか生活拠点」は大和田駅、門真南駅周辺と「南部生活拠点」を設定している。

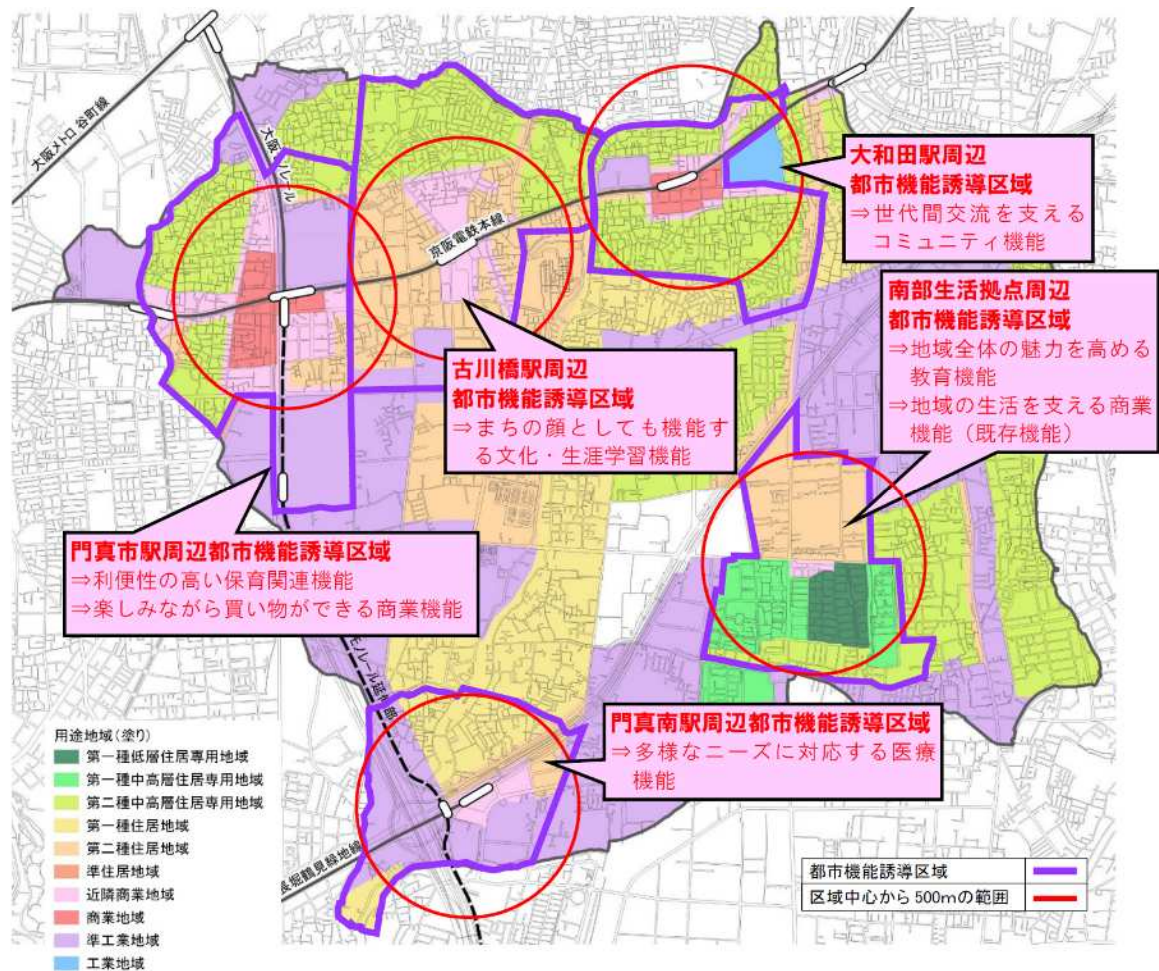


図 3.8 都市機能誘導区域図

(4) 門真市地域防災計画(令和4年3月)

- 門真市地域防災計画では、整備方針として「緊急交通路の整備等」、「密集住宅市街地の整備促進」等を位置付けている。

計画期間

—

目的

防災活動の総合的かつ計画的な推進を図り、市域並びに市民の生命・身体及び財産を災害から保護する

防災体制の整備（抜粋）

第1章 防災体制の整備、第5節 緊急輸送体制の整備

第1 陸上輸送体制の整備

災害応急活動を迅速かつ的確に実施するため、緊急交通路の選定や効率的な陸上輸送を行うための事前対応に努める。

2 緊急交通路の整備等

- (1) 道路管理者は、多様性、代替性を考慮した緊急輸送ネットワークを確保するため、選定された緊急交通路の効率的整備に努める。
- (2) 道路管理者は、平常時からその管理する道路の安全性を十分に監視、点検するとともに、災害時の通行支障に関する情報の収集体制や応急点検体制を整備する。
- (3) 道路管理者は、道路法に基づく通行規制を実施するために必要なカラーコーン、通行禁止等の看板等、必要な備品の整備に努める。

【資料 10-2 緊急交通路予定路線図】
(総務部危機管理課調べ、令和3年2月現在)

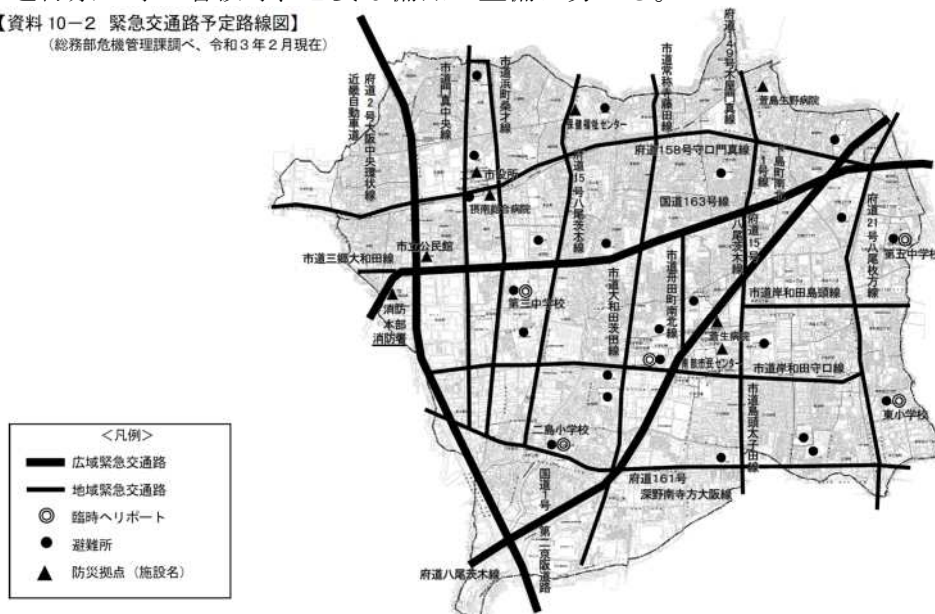


図 3.9 資料 10-2 緊急交通路予定路線図
(総務部危機管理課調べ、令和3年2月現在)

第3章 災害予防対策の推進、第1節 都市の防災機能の強化

第3 **密集住宅市街地の整備促進**

5 延焼遮断帯の整備

延焼遮断帯の核となる広幅員の道路について密集市街地対策として整備を早期化、遮断効果の先行的な確保

(5) 門真市密集市街地整備アクションプログラム(令和3年3月改定)

- 門真市密集市街地整備アクションプログラムでは、整備方針として「まちの防災力向上」、「魅力あるまちづくり」を位置づけている。

取組期間

平成31年度（2019年度）から令和7年度（2025年度）

整備方針

① まちの防災力向上

確実な解消に向け、「GIS」を用いて、延焼危険性を効果的に低減できる箇所を特定し、積極的な道路等の重点整備や老朽建築物の重点除却を推進する。

（延焼遮断帯の整備（都市計画道路寝屋川大東線））

② 地域防災力のさらなる向上

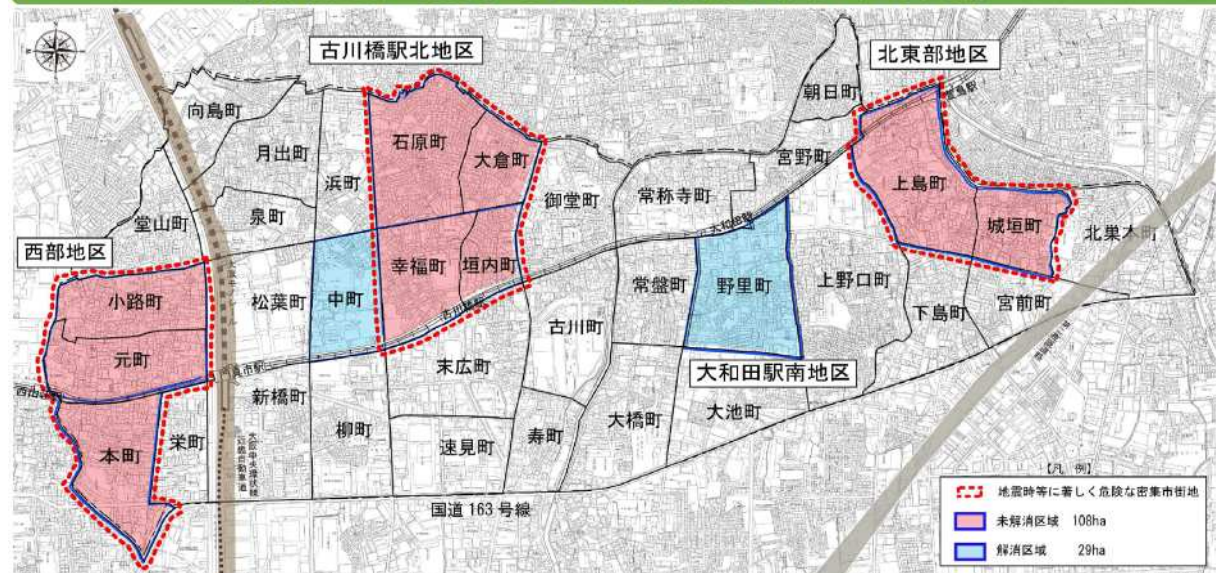
③ 魅力あるまちづくり

- 複合的な都市機能の集積と賑わいのあるまちづくり（古川橋駅周辺）
- 駅前空間の魅力あるまちづくりの実現（大和田駅周辺）
- 居心地がよく歩きたくなるまちの創出と公民連携のまちづくり

【整備目標】

地震等に著しく危険な密集市街地について、令和7（2026）年度までに石原町・大倉町を除く地域、令和12（2031）年度までに全域の解消を目指している。

門真市北部地域の地震時等に著しく危険な密集市街地（令和3年3月末時点）



門真市北部地域（約461ha）の内、想定平均焼失率が23.0%未満かつ「地区内閉塞度（※4）が」3以上の町単位で連携する区域。

整備目標

令和7（2026）年度までに地震時等に著しく危険な密集市街地（石原町・大倉町除く）の解消を目指す

令和12（2031）年度までに地震時等に著しく危険な密集市街地（全域）の解消を目指す

図 3.10 密集市街地の整備目標

(6) 門真市第2期子ども・子育て支援事業計画(令和2年3月)

- 門真市第2期子ども・子育て支援事業計画では、交通に関する基本施策として、「安全・安心な道路交通環境の整備」を位置づけている。

名称
門真市第2期子ども・子育て支援事業計画 ～あふれる笑顔 こどもの輝く未来 かどま～
計画期間
令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）
基本理念
『あふれる笑顔 こどもの輝く未来 かどま』
基本施策
<p>■ 基本施策5：子供が安全・安心に過ごせるまちづくり</p> <p>① 安全・安心な道路交通環境の整備</p> <p>通学路の交通安全対策等、昨今の重点的な課題を踏まえながら、交通安全対策の一環としての道路交通安全施設（道路反射鏡や道路照明灯、カラー舗装、区画線、路面シート等）の設置及び改良等を実施します。</p> <p>② 良質な居住環境の確保</p> <p>子育て世帯にとって良質な居住環境を確保するため、ファミリー向け賃貸住宅やゆとりのある住まいの向上や確保に向け、大阪府や民間事業者との連携を深めます。</p> <p>③ 子どもの交通安全の確保</p> <p>子どもの交通安全への意識を高めるため、公立幼稚園・保育所・認定こども園・小学校において、警察等との共催による交通安全教室を実施します。民間保育所等に対しては、国からの通知などを適切に周知し、啓発に努めます。</p> <p>また、自転車事故を防止するため、小学生を主な対象として交通ルールや自転車の正しい乗り方を学ぶ「こども自転車運転免許証交付講習会」を実施するとともに、自転車を安全に利用する意識の向上を目的として「門真市自転車安全利用に関するマナー条例」の更なる周知に取り組みます。</p> <p>④ 公園等の整備</p> <p>子どもが安心してのびのび遊べるよう、子どもの遊び場としての公園等の整備を行い、必要に応じて子どもたちが事故やけがをしないよう遊具の改善を行うとともに、安全性を確保するため、遊具等の安全点検や更新、樹木の管理等に努めます。</p>

(7) 門真市環境基本計画(平成 27 年 3 月)

- 門真市環境基本計画では、交通に関する取組みとして、「省エネルギー行動の普及や公共交通の活用による、低炭素型の生活や事業活動の普及」を位置づけている。

計画期間
2024年度まで
基本理念
未来の子どもたちにつなぐ 美しいまち門真
基本目標
目標 1 環境学習の推進 みんなが良好な環境づくりに取り組み、地域の力を高める 目標 2 低炭素社会の構築 エネルギーを適正に利用した、地球にやさしいまちをつくる 目標 3 循環型社会の形成 ものを大切にし、ごみ減量と資源化を支えるまちをつくる 目標 4 生活環境の保全良好な空気・水と緑を確保し、良好な環境を感じるまちをつくる
目標達成のために取り組むこと (抜粋)
目標2 低炭素社会の構築 エネルギーを適正に利用した、地球にやさしいまちをつくる
①密集市街地等での低炭素型まちづくりの推進 施策①-1 エネルギー管理の観点を活かしたまちづくりの推進 施策①-2 再生可能エネルギーや未利用エネルギーの活用促進
②省エネルギー行動の普及や公共交通の活用による、低炭素型の生活や事業活動の普及 施策②-1 環境に配慮したライフスタイルや事業活動についての意識啓発 施策②-2 自動車利用による環境負荷を低減させる交通環境の整備
③環境と経済発展の両立を目指した、環境ビジネスの発展促進 施策③-1 環境関連産業の育成 施策③-2 環境経営への支援

(8) 門真市自転車ネットワーク基本計画(平成 31 年 3 月)

- 門真市自転車ネットワーク基本計画では、「歩行者と自転車双方の安全性の向上」を基本方針とし、幹線道路等における自転車通行環境整備を図ることとしている。

計画期間

令和2年度（2020年度）から令和12年度（2030年度）

基本方針

● **歩行者と自転車双方の安全性の向上**

道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮し、自転車の走行空間を明確にすることで、歩行者と自転車の分離や自転車と自動車の分離を進め、地域の方々の理解を得ながら歩行者・自動車双方が安心・安全に利用できる道路空間を創出する

自転車ネットワーク路線

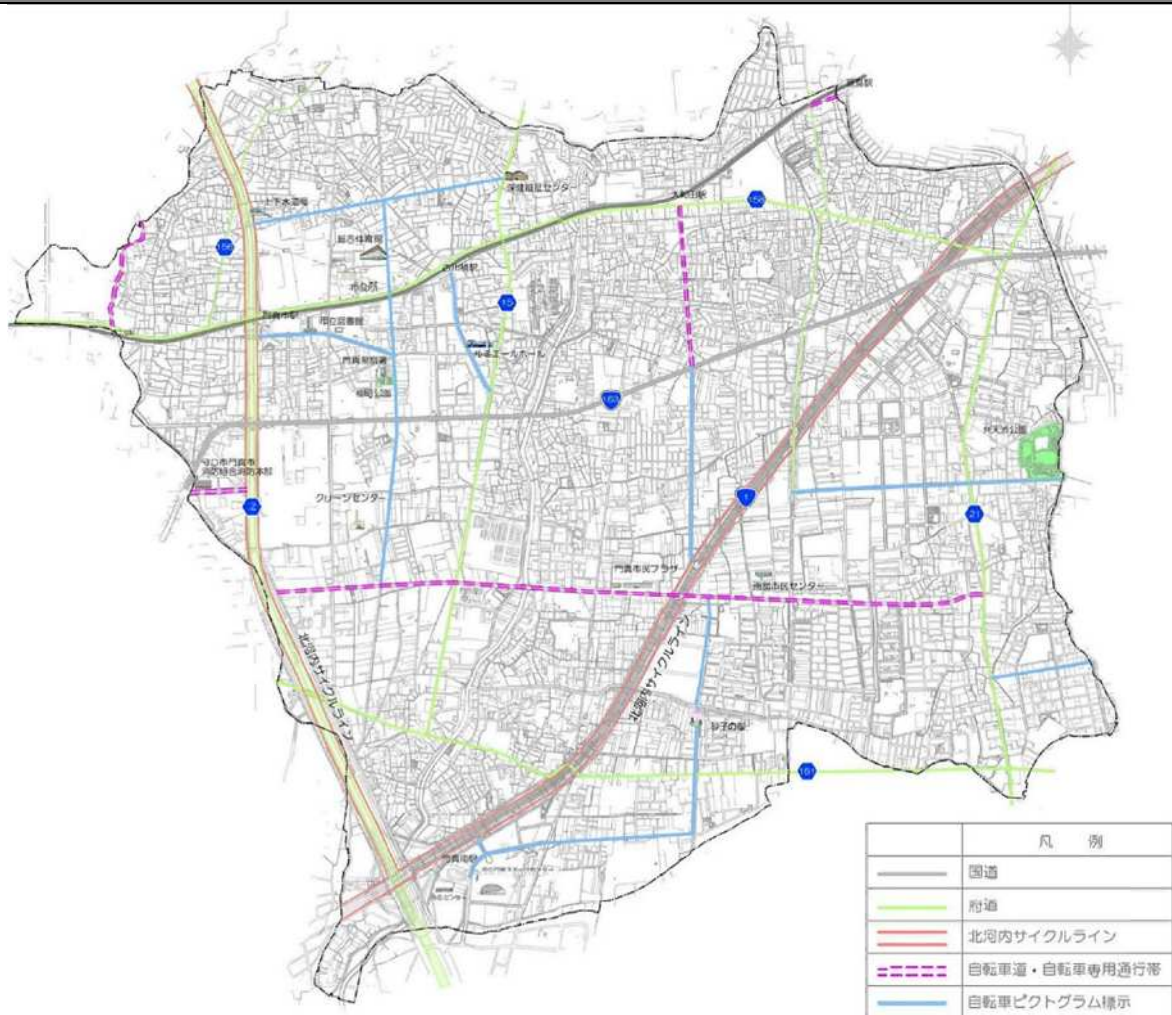


図 3.11 自転車ネットワーク路線図

4 交通に関する市民意識

4.1 市民の意識

令和2年に行われた市民意識調査より、交通に関する結果を次ページ以降に示します。

表 4.1.市民意識調査の概要

調査対象	市内に居住する18歳以上の方の中から無作為に3,000人を抽出
調査方法	郵送による配布、回収
調査時期	配布開始：令和2年10月14日 回収終了：令和2年10月26日（〆切後、12月までの到着分全てを対象に集計）
回収状況	回収数：1,063票 回収率：35.4%

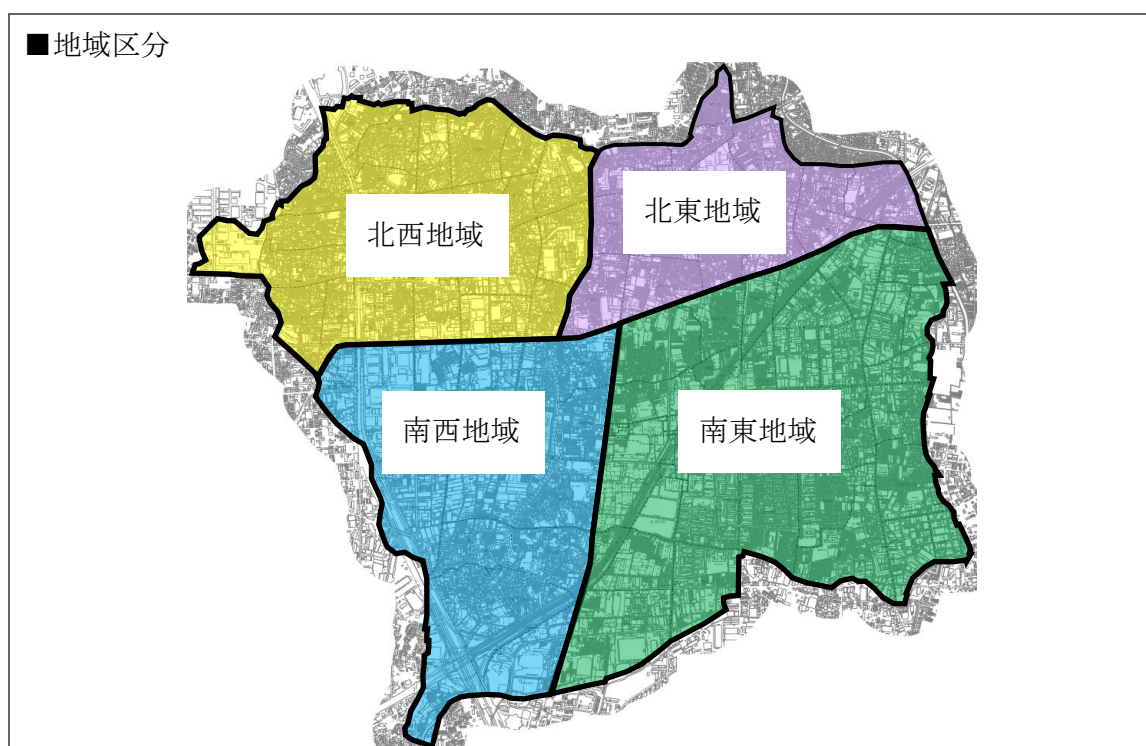


図 4.1 市民意識調査の地域区分

4.1.1 住み続けるために必要な施策

問 12 門真市に住み続けるためには、どのような施策が必要だと思いますか。(〇は3つまで)

1) 全体

- 住み続けるために必要な施策のうち交通関連では、「道路が狭く古い建物が密集している地区の改善等、安全な市街地の形成」が46%で全体でも最も多い。

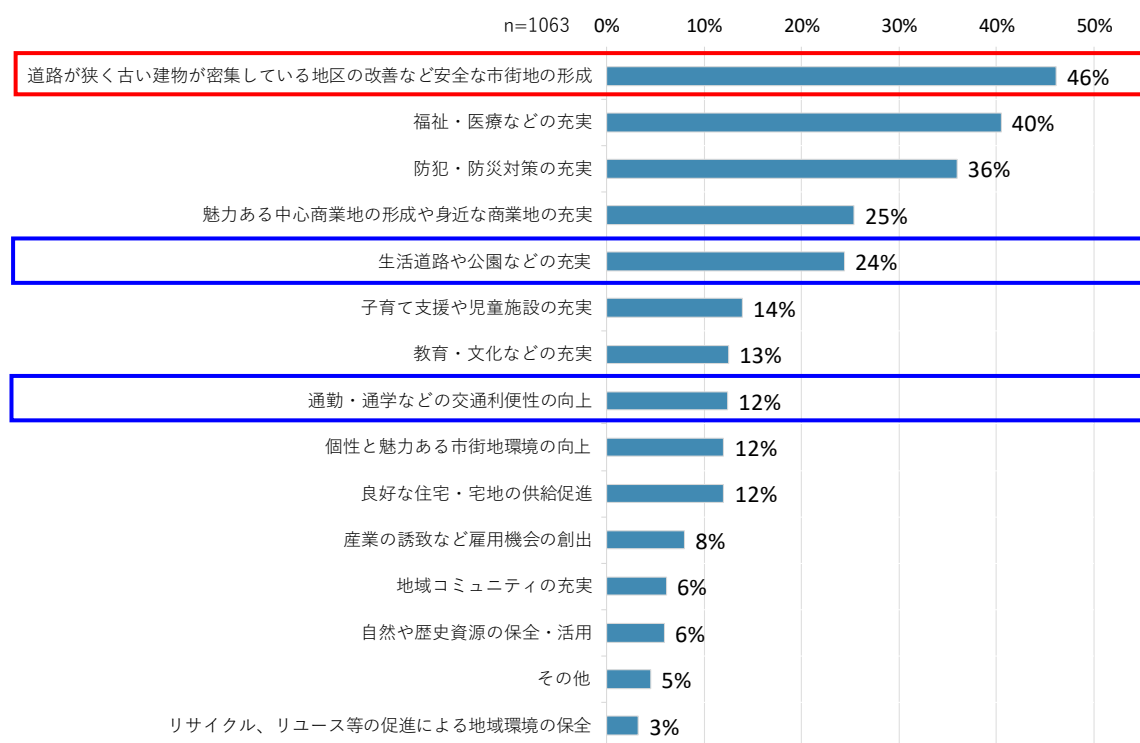


図 4.2 住み続けるために必要な施策(全体)

2) 年齢別(交通関連施策のみ)

- 年齢別に見ると、全体で最も高い「道路が狭く古い建物が密集している地区の改善等、安全な市街地の形成」は、30代・40代の子育て世代で特に高い。

<年齢別>

問12 年齢別：門真市に住み続けるためには、どのような施策が必要か。

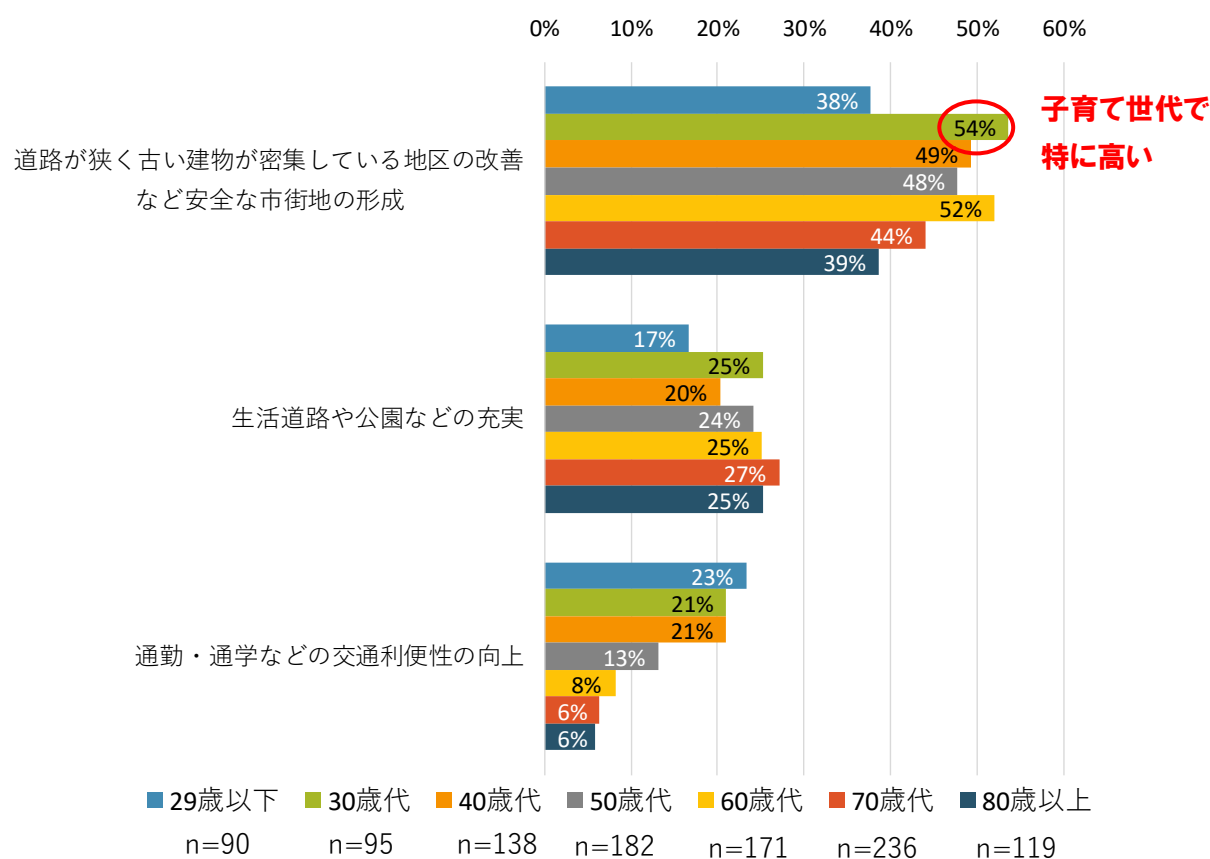


図 4.3 年齢別住み続けるために必要な施策(交通関連施策のみ抜粋)

3) 地区別(交通関連施策のみ)

- 地区別に見ると、全体で最も高い「道路が狭く古い建物が密集している地区の改善等、安全な市街地の形成」は、北東地区・北西地区の北部地域で特に高い。

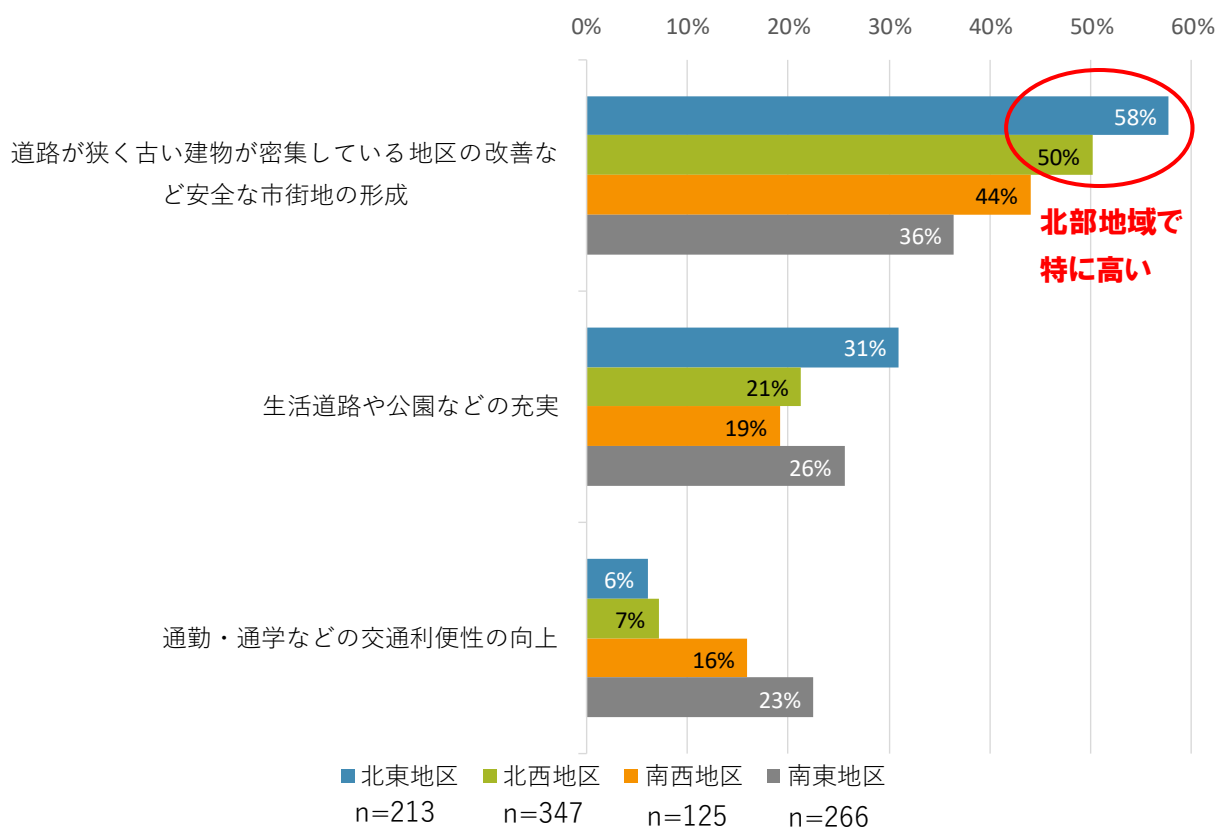
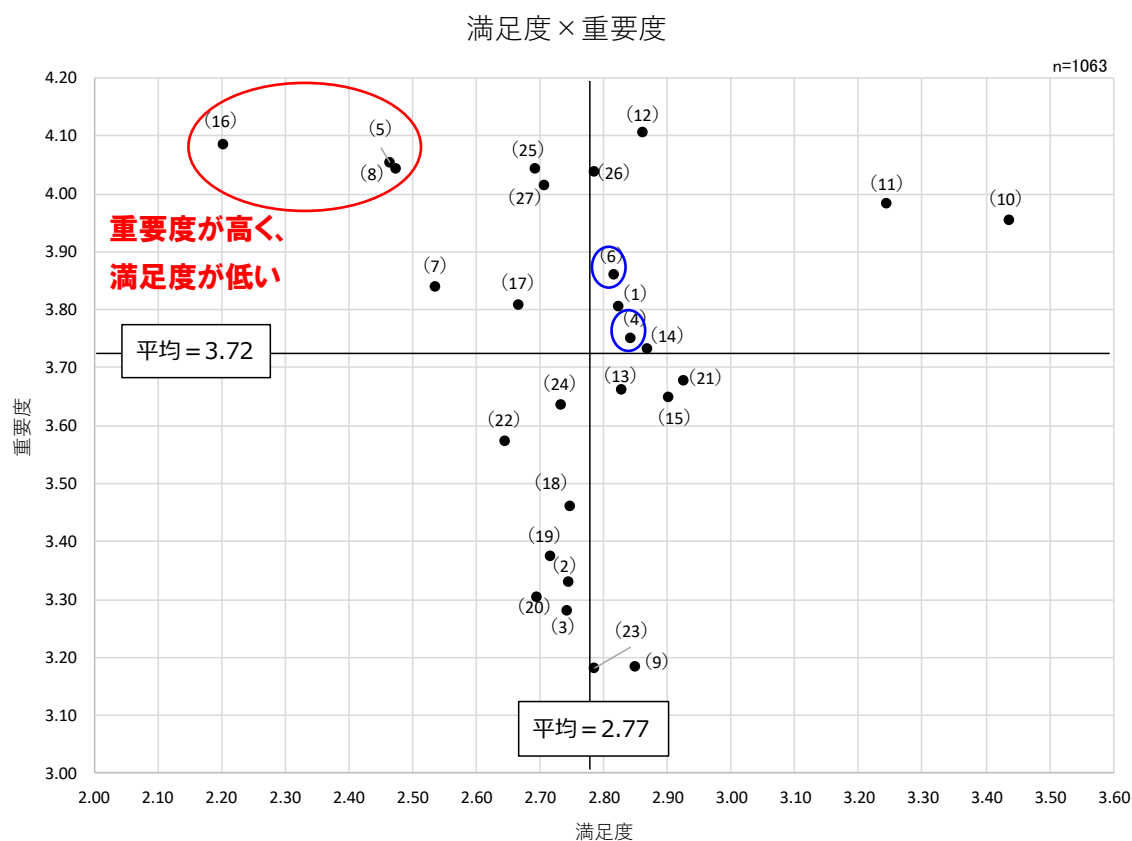


図 4.4 地域区分別住み続けるために必要な施策(交通関連施策のみ抜粋)

4.1.2 施策の満足度・重要度

問 13 土地利用や道路・交通等の施策の満足度、重要度について、あなたの考えに近いものをお答え下さい。((1) ~ (27) の満足度、重要度でそれぞれ1つに○をつけて下さい。)

- 交通関連の施策に着目すると、「(16) 道路が狭く古い建物が密集している地区の改善」「(5) 生活道路の整備」が、重要度が高い一方満足度は低く、改善ニーズが最も高い。
- 「(6) 公共交通（鉄道・バス）の充実」「(4) 幹線道路の充実」も重要度は平均以上となっている。



(1) 市役所や駅周辺のまちづくり	(15) 学校施設の充実
(2) 第2京阪沿道（市民プラザ周辺のまちづくり）	(16) 道路が狭く古い建物が密集している地区の改善
(3) 門真団地周辺のまちづくり（建替など）	(17) 身近な店舗の充実
(4) 幹線道路の整備	(18) 住宅地と工業地の混在の解消
(5) 生活道路の整備	(19) 太陽光、風力等のエネルギー活用
(6) 公共交通（鉄道・バス）の充実	(20) 屋上緑化など緑の創出
(7) 安心して遊べる公園・緑地の充実	(21) ごみの減量化・再資源化の促進
(8) 避難地となる公園の充実	(22) 良好な市街地景観の形成
(9) 農地の保全・活用	(23) 都市のシンボルづくり
(10) 上水道の安定供給	(24) 環境美化活動の促進
(11) 下水道の整備	(25) 地域における防災体制の充実
(12) 浸水対策の推進	(26) 防災マップ、避難マニュアル等の充実
(13) 公共施設の適切な配置	(27) 地域による防災・防犯活動への支援
(14) 公共施設の快適性の推進(バリアフリー化等)	

図 4.5 土地利用や道路・交通等の施策の満足度、重要度

4.1.3 誰にでもやさしいまちづくりについて

問 17 高齢者、障がい者をはじめ、誰にでもやさしいまちづくりを進めるにあたって、あなたが特に重要と思う施策2つに○を付けて下さい。

1) 全体

- 高齢者、障がい者をはじめ、誰にでもやさしいまちづくりを進めるにあたって特に重要な施策は、「公共施設や道路等のバリアフリー化の推進」が54%で最も多い。

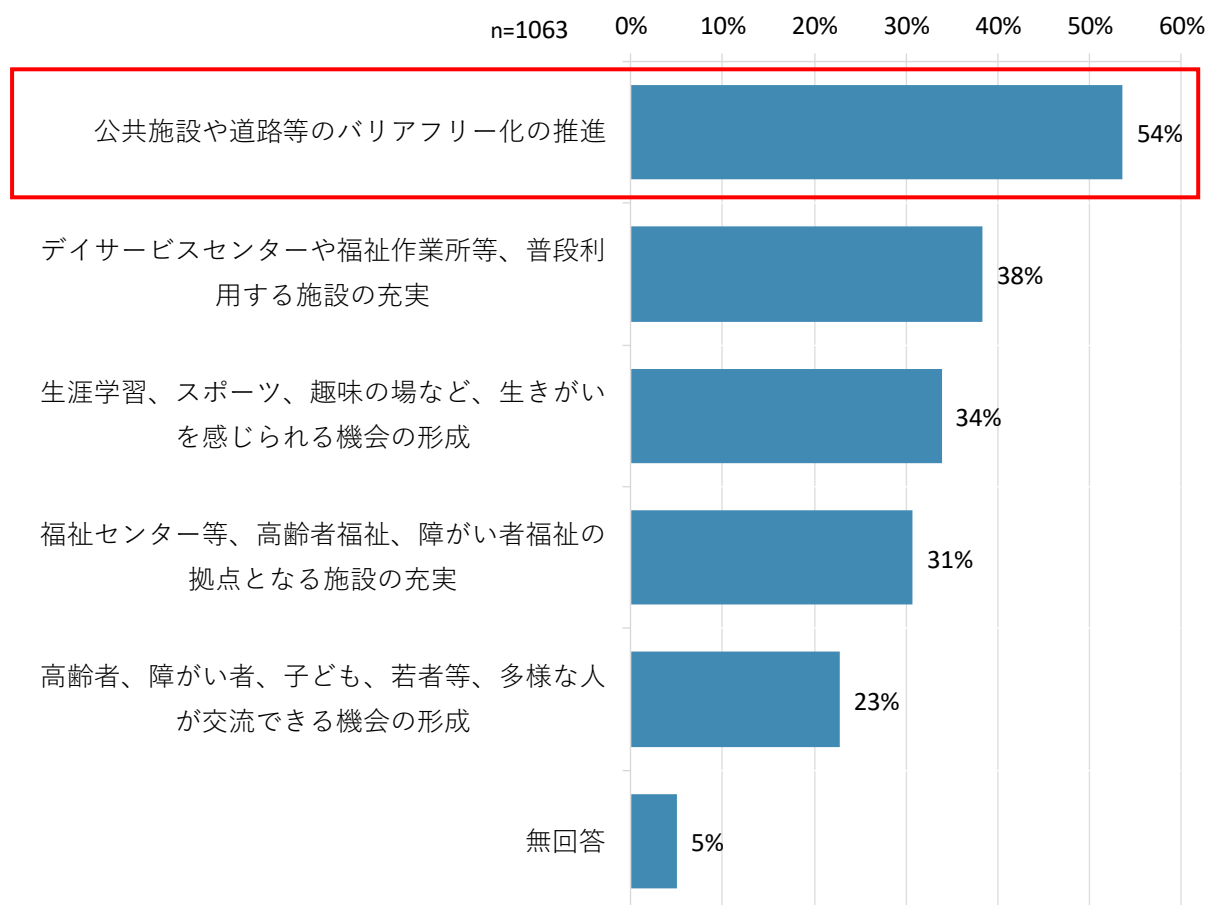


図 4.6 誰にでもやさしいまちづくりを進めるにあたって重要と思う施策(全体)

2) 年齢別（「交通施設や道路等のバリアフリー化の推進」）

- 年齢別に見ると、「公共施設や道路等のバリアフリー化の推進」は子育て世代を含む若年層で特に高い。

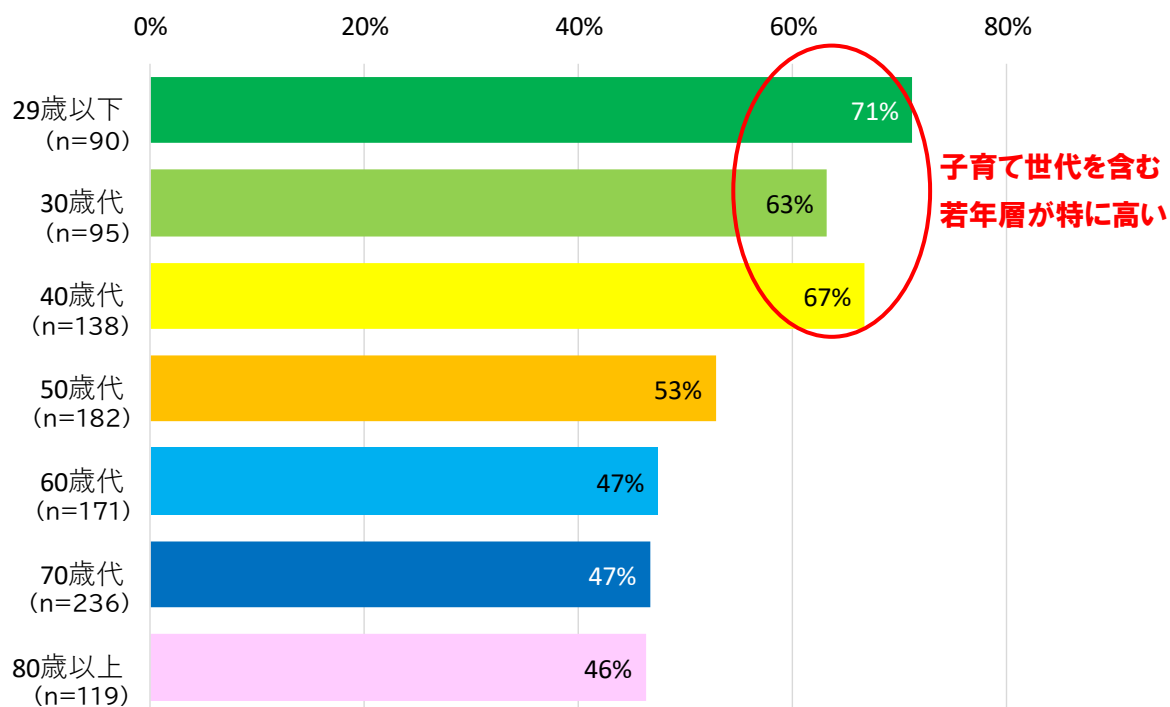


図 4.7 年齢別誰にでもやさしいまちづくりを進めるにあたって重要と思う施策（交通関連施策のみ抜粋）

4.1.4 住環境の良いまちづくりについて

問 18 住みやすい住環境を形成するにあたって、あなたが特に重要と思う施策2つに○を付けて下さい。

1) 全体

- 住みやすい住環境を形成するにあたって特に重要な施策は、「道路整備（歩行者と自動車の分離等）」が58%で最も多く、次いで「道路が狭く古い建物が密集している地区の改善」が51%となっている。

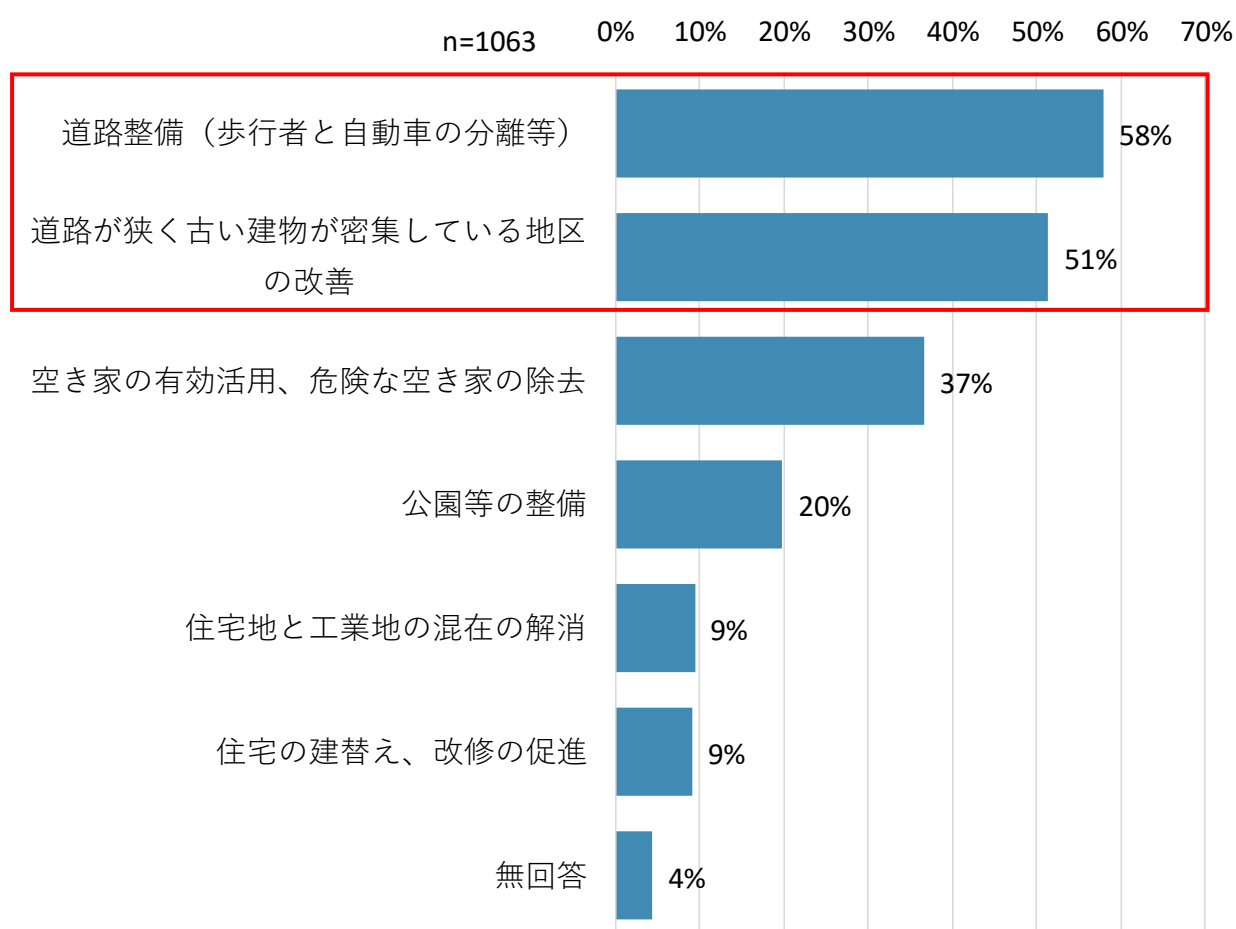
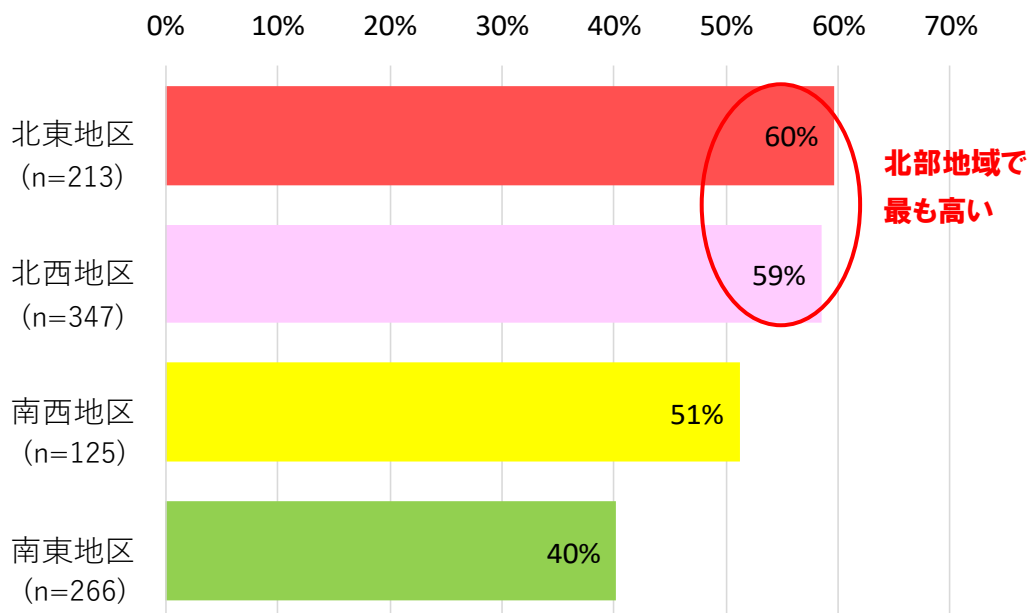


図 4.8 住みやすい住環境を形成するにあたって重要と思う施策(全体)

2) 地域別(交通関連施策のみ)

- 地区別では、北東地区、北西地区で「道路が狭く古い建物が密集している地区の改善」が最も高い。
- 一方、南西地区、南東地区で「道路整備（歩行者と自動車の分離等）」が最も高い。

■ 道路が狭く古い建物が密集している地区の改善



■ 道路整備（歩行者と自動車の分離等）

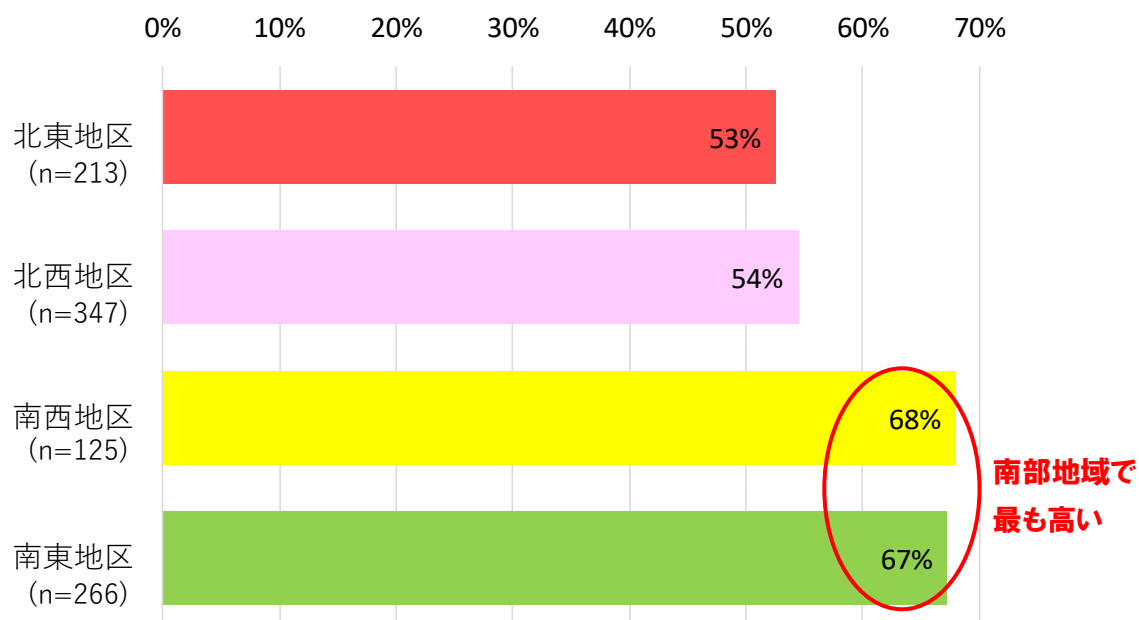


図 4.9 地域区分別住みやすい住環境を形成するにあたって重要と思う施策
(交通関連施策のみ抜粋)

4.2 転入・転出者の意識

ここでは2018年10月～2019年9月に実施されていた「転出者・転入者アンケート調査」より、転出・転入に対する交通の影響を分析しました。

対象は、転入超過が課題となっている「子育て世代」及び、「地域別(全世代)」とし、ここでの「子育て世代」とは20代・30代の単身者でない回答者を対象としています。

表 4.2. アンケート回答数

		転入	転出
全体		640	643
うち子育て世代 (20-30代, 単身者以外)	北東地域	18	23
	北西地域	40	27
	南東地域	18	32
	南西地域	5	4
	不明	9	8
	子育て世代以外	550	549

アンケート実施時期：2018年10月～2019年9月

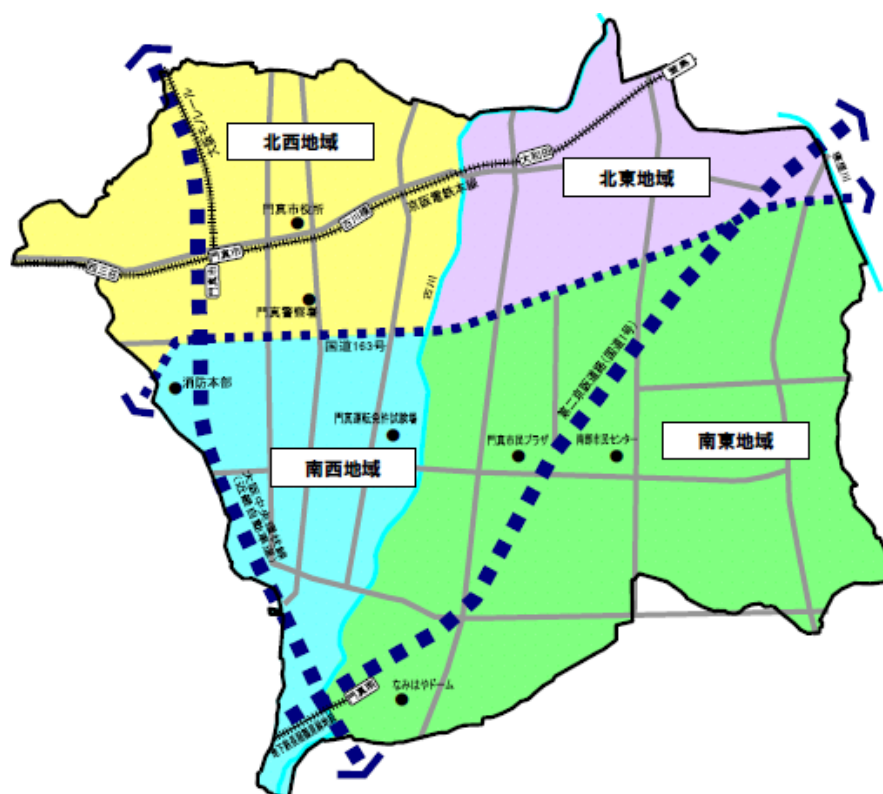


図 4.10 門真市の地域区分（都市計画マスタープランより抜粋）

1) 子育て世代の転入・転出要因

- 交通関連項目を見ると、「市外への交通アクセス」「日常の移動しやすさ」は門真市の強みとなっている。
- 一方、「道路や上下水道の整備」「地域・まちのイメージ」は弱みとなっている。

【転入者－転出者】

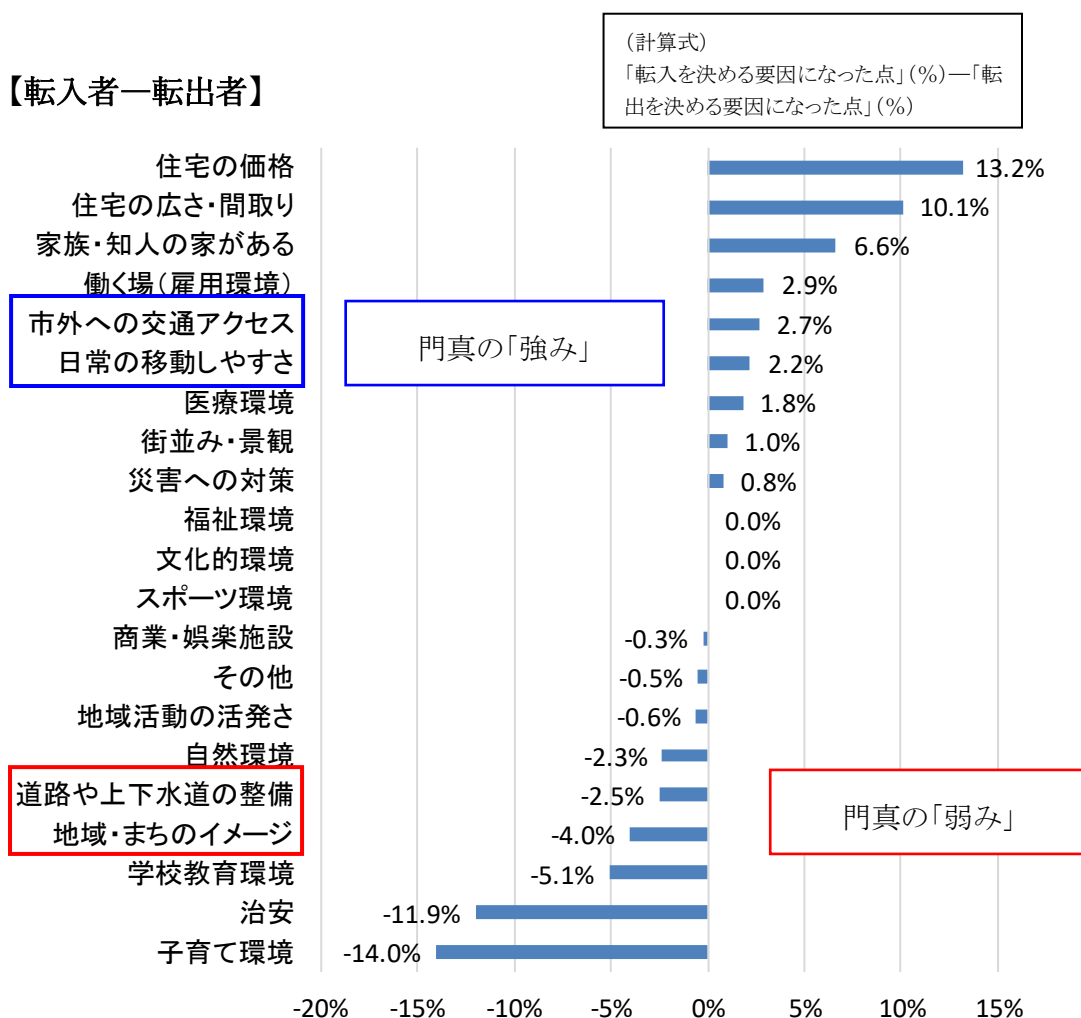


図 4.11 門真市の強みと弱み(「転入を決めた要因」-「転出を決めた要因」)

※「転入を決めた要因」から「転出を決めた要因」を引くことで、正の値を示した項目を子育て世代にとっての門真市の「強み」、負の値を示した項目を「弱み」として可視化した。

2) 地区別

- 地域別に見ると、「市外への交通アクセス」は、鉄道駅から離れた南東部地域では弱みとなっている。

【転入者－転出者】

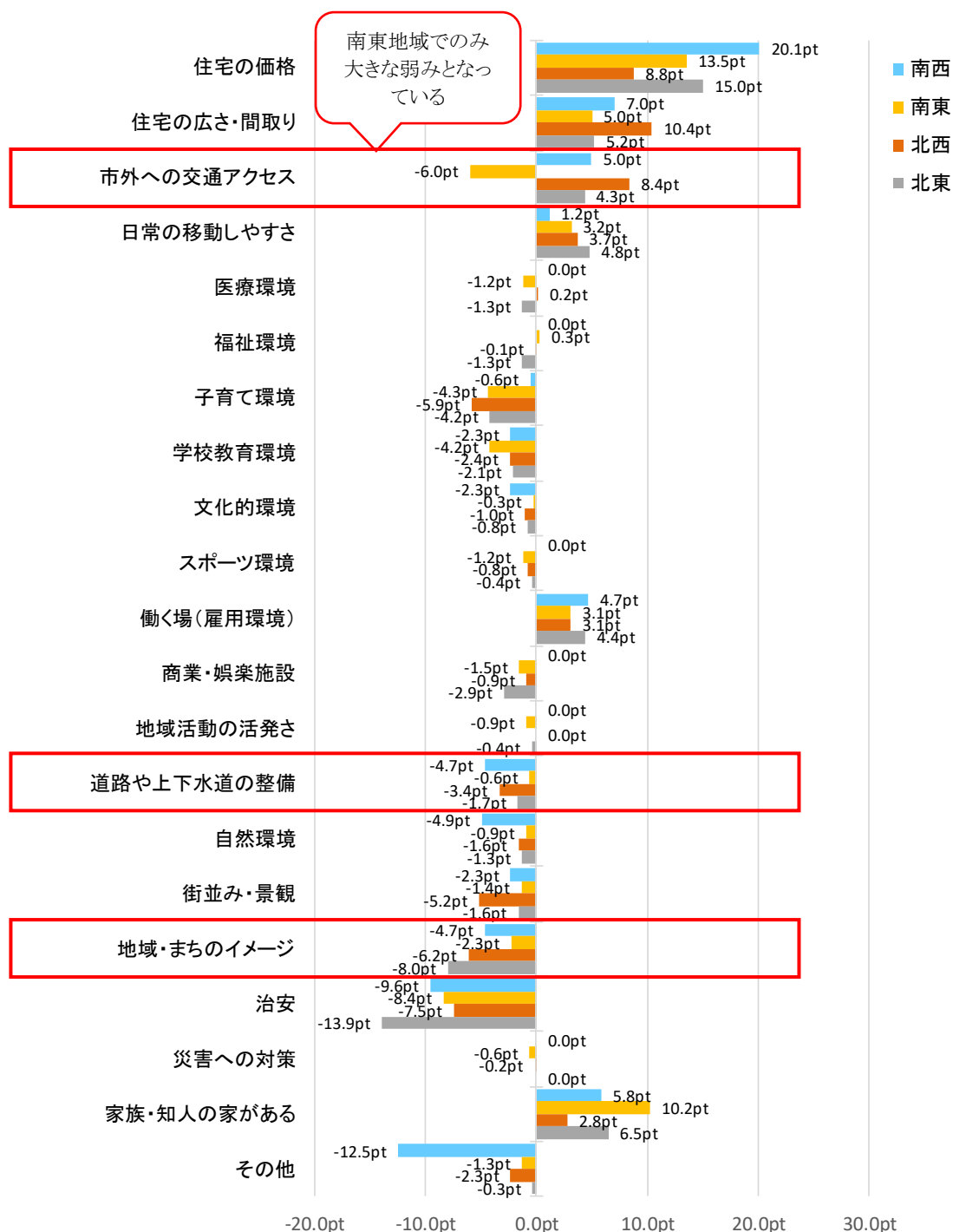


図 4.12 地域ごとの強み・弱みの抽出(「転入を決めた要因」-「転出を決めた要因」)

5 門真市の交通に関する課題

ここでは、「2. 交通に関する現況」、「3. 上位・関連計画」、「4. 交通に関する市民意識」を踏まえ、門真市の交通に関する課題を次ページの通り整理しました。

門真市の交通に関する課題は、「鉄道・バス」、「交通結節・バリアフリー」、「道路・自動車」、「歩行者・自転車」の分野別に計10項目となりました。

■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
 - ・大阪中央環状線と並行する「寝屋川大東線」、国道163号と並行する「桑才下馬伏線」に加え、その他では「桑才深野線」「大和田駅三ツ島線」「萱島線」「古川橋駅前線」等が未整備

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）
- Osaka Metro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ネットワークの形成
- 多重性、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の機能強化
 - ・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、狭い道路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要。

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等でも安全・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。

6 門真市総合交通戦略で目指す将来像と目標

ここでは、門真市総合交通戦略で目指す都市の将来像と目標を設定します。

具体的には、門真市第6次総合計画で掲げられている「まちの将来像」及び「まちづくりの基本目標」より交通面で捉えるキーワードを整理し次ページの通り設定しました。

門真市総合交通戦略で目指す将来像・目標

門真市第6次総合計画

■まちの将来像



【キーワード】	【交通面における捉え方】
どんな世代も	どんな世代も
住みやすさ	暮らし
愛着・誇り	賑わい

交通面から支える

門真市総合交通戦略

■交通の将来像

「**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」

- ・【暮らし面】子ども、若者、子育て世代、高齢者、障がい者などの多様な世代が、移動の負担や、災害の不安を感じることなく、交通や道路が住みやすいまちを支えている。
- ・【賑わい面】鉄道駅を中心に、市民や来訪者が集うことで賑わいが生まれ、回遊が促進することで、市全体に賑わいが波及している。

■まちづくりの基本目標

第3章 まちづくりの基本目標

01 まちづくりの基本目標

02 健康で幸せに暮らせるまちの実現

03 安全・安心で快適な住まいと環境のあるまちの実現

04 誰もが活躍できる賑わいと活気あるまちの実現

まちの将来像の実現をめざして、まちづくりの基本目標を次のとおり掲げ具体的な施策の展開を図ることとします。

【キーワード】	【交通面における捉え方】
子育て	職住近接
健康で幸せ	健康
安全・安心	安全・安心
快適	便利・快適
住まい	暮らし
賑わいと活気	賑わい・活気

交通面から支える

■交通の目標

目標1 誰もが安全に・安心して移動し、暮らせる

- ・【移動面】歩道や自転車の通行環境整備やバリアフリー対応、自転車のルール遵守や放置自転車対策が進み、子ども、高齢者、障がい者などの誰もが、徒歩や自転車、公共交通等で安全に・安心して移動できる。
- ・【防災面】密集市街地において道路などの基盤が整備され、災害に対して不安を感じることなく暮らすことができる。

目標2 便利で快適に移動でき、職住近接や健康を支える

- ・【移動面】公共交通へのアクセス性やネットワーク、自転車利用環境(駐輪等)が充実し、市内外に便利で快適に移動できることで、子育て世代等の職住近接や、高齢者等の健康増進を支えている。
- ・【波及面】多くの人が公共交通や自転車を利用することで、持続可能な公共交通網が形成されるとともに、渋滞や環境負荷が低減されている。

目標3 交通結節点から、賑わいと活気が生まれ、広がる

- ・【交通結節点】鉄道駅等の交通結節点では、多様な交通手段を便利に乗り継ぎ可能なことに加え、周辺に快適に楽しく歩ける空間が形成され、市民や来訪者が集うことで賑わいと活気が生まれている。
- ・【波及面】交通結節点から公共交通・シェアサイクル等の移動手段が充実することで、広域的な回遊が活性化し、市内全域に波及している。

7 目標の達成に向けた施策・事業

ここでは、「5. 門真市の交通に関する課題」に対応し、「6. 門真市総合交通戦略で目指す将来像・目標」の達成に向け、計画期間で取り組む施策・事業を次ページの通り設定しました。

また、各施策・事業の内容について2ページ目以降に示します。

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
交通結節点・フリー	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

7.1 公共交通関連の施策

施策 1 鉄軌道の延伸及び新駅の設置

事業 1-1 大阪モノレールの延伸及び(仮称)松生町駅の設置

大阪モノレールは、門真市駅～(仮称)瓜生堂駅(約 8.9 km)の延伸が、2029 年(令和 11 年)の開業を目指して事業中であり、大阪都心部から放射上に形成された鉄道 4 路線と新たに環状方向に結節することになります。

これにより、広域的な鉄道ネットワーク機能が強化され、不通時の代替ルートの確保、移動時間や乗換回数の減少等が期待されます。また、沿線には大規模商業施設や大学が多く立地すること、本市から大阪国際空港や東大阪市、奈良方面と繋がることによる利便性の向上が期待されます。



図 7.1 大阪モノレール延伸路線図

資料：大阪モノレール延伸事業パンフレット(大阪府、大阪モノレール株式会社 2022 年 4 月)

また、本市松生町に立地予定の大規模商業施設に直結して「(仮称)松生町駅」が設置される予定となっており、施設への来訪者や周辺に居住する市民の利便性向上、道路混雑の緩和が期待されます。

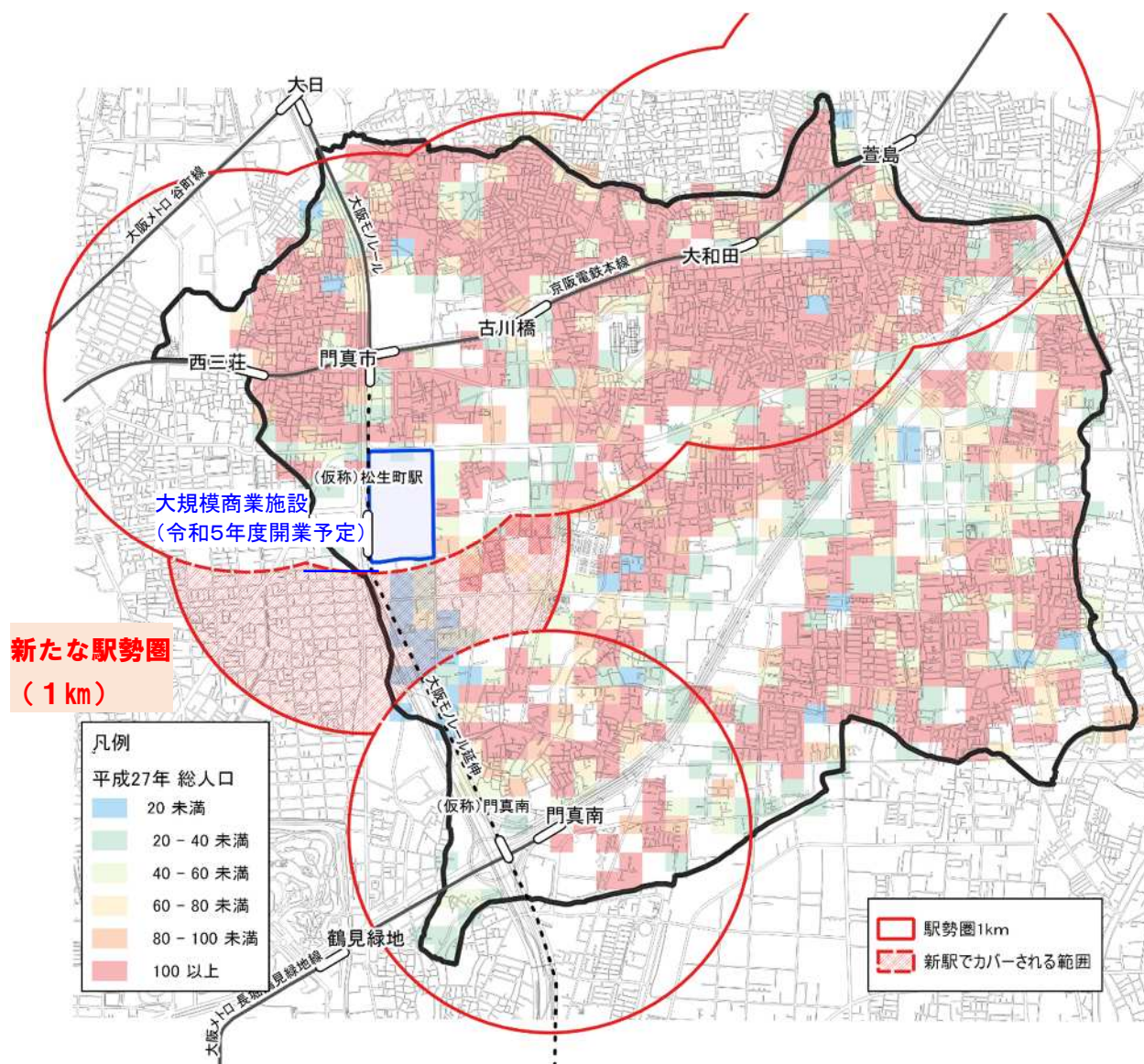


図 7.2 (仮称)松生町駅と大規模商業施設立地予定位置図

事業 1-2 Osaka Metro 延伸に向けた機運醸成

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」等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求められます。

一方で、大規模な投資を要する鉄道整備は、現在の事業環境や財政状況を踏まえると極めてハードルが高い事業であることから、Osaka Metro 地下鉄7号線（長堀鶴見緑地線）の延伸について、事業者の動向を注視しながら、機運醸成に向けた取組を検討します。

具体的には、市南東地域は、門真市立地適正化計画において「南部生活拠点周辺都市機能誘導区域」に位置付けられていることから、自動車に過度に依存することのないように留意しつつ、都市機能や居住の誘導を図っていきます。また、地域のイベント等と連携し、市民への周知・啓発に取り組んでいきます。

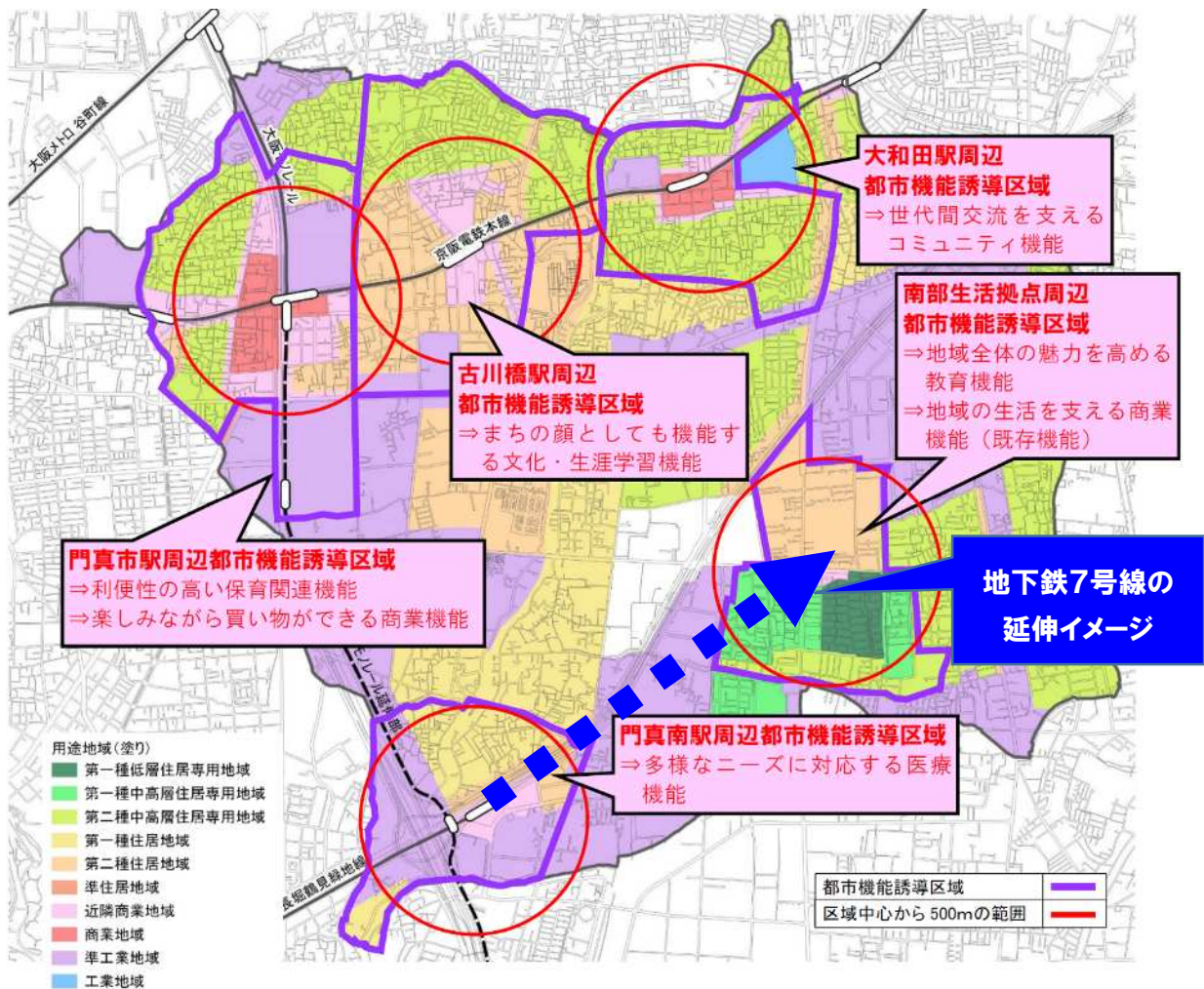


図 7.3 都市機能誘導区域図

資料：門真市立地適正化計画

施策 2 京阪電車と大阪モノレールの乗り継ぎ利便性向上

事業 2-1 京阪電車「門真市駅」への優等列車の停車

様々な列車種別が存在する京阪電車では、市内で準急が停車するのは萱島駅のみで、大阪モノレールと接続する門真市駅においても現状では普通・区間急行のみ停車となっています。一方、鉄道整備に関する国の答申「近畿圏における望ましい交通のあり方について（近畿地方交通審議会答申第8号、平成16年）」では、門真市駅への優等列車停車が位置付けられています。

今後予定されるモノレール延伸によって、大阪国際空港、京都方面、東大阪市方面等、広域ネットワークにおける門真市駅が担う役割がさらに高まること、松生町に立地予定の大規模商業施設へのアクセス利便性を高め、大阪中央環状線、国道163号等のさらなる道路混雑を緩和するためにも、門真市駅への優等列車停車について検討していきます。

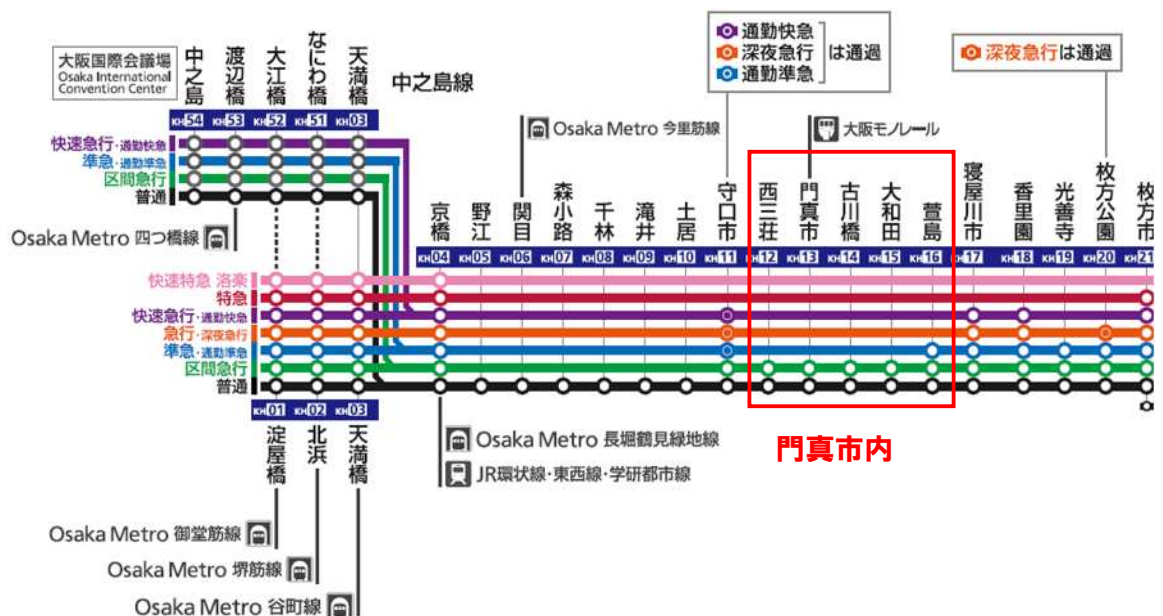


図 7.4 京阪電車の列車種別と停車駅

資料：京阪電気鉄道ホームページ

施策 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

事業 3-1 路線バスの再編

現状では、複数路線乗入駅である門真市駅や、松生町に立地予定の大規模商業施設に対応するバス路線は少なく、市民や来訪者、従業員等の利便性確保、道路混雑緩和の観点からもバス路線網の再編が求められます。

また、門真市負担金路線（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いる一方、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の再編に取り組みます。

具体的には、門真市負担金路線を含めた市内バス路線網の再編について、門真市と市内を運行するバス事業者（京阪バス、近鉄バス、大阪シティバス）が連携して検討・実施するとともに、今後の大規模商業施設立地やモノレール延伸開業等に伴う交通状況、市民ニーズの変化等を踏まえ、適宜見直しを図っていきます。

なお、下記の「事業 3-2 小規模乗合型輸送システムの導入検討」とも連携しながら取り組んでいきます。

事業 3-2 小規模乗合型輸送システムの導入検討

門真市では、今後さらに高齢化が進行し、バス停へのアクセスに負担を感じる高齢者等の交通弱者が増加すると想定されます。また、バス路線の再編に伴い、公共交通空白地域が拡大することも懸念されます。

そうした交通弱者をターゲットとして、よりきめ細かいサービスを効率的に提供するため、バスのみならずタクシー等を活用し、小規模の乗合輸送に対応したシステムの導入を検討します。

周辺自治体においても、寝屋川市等で、タクシーを活用した乗合型輸送事業を実施しています。

図 7.5 タクシーを活用した乗合型輸送(寝屋川市)

資料：寝屋川市ホームページ

7.2 交通結節点・バリアフリー関係の施策

施策 4 鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上

事業 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)

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も視野に入れ、駅前広場の機能強化や、周辺整備に取り組みます。

門真市駅では、門真プラザ再整備にあわせて、駅前広場の機能強化や周辺の魅力創出等に取り組みます。

古川橋駅では、駅北側に駅前広場（交流広場）及び複合施設等の整備を行います。

大和田駅では、駅南側に駅前広場の整備を行います。

モノレール（仮称）門真南駅は、Osaka Metro との乗換や周辺の商業施設への導線について、通路や屋根の整備等については関係機関と連携して取り組みます。

（仮称）松生町駅では、大規模商業施設への導線に配慮した駅前広場及び周辺整備を行います。



図 7.6 門真市駅周辺の将来イメージ

資料：門真市駅周辺エリアリノベーションビジョン（一部加筆）

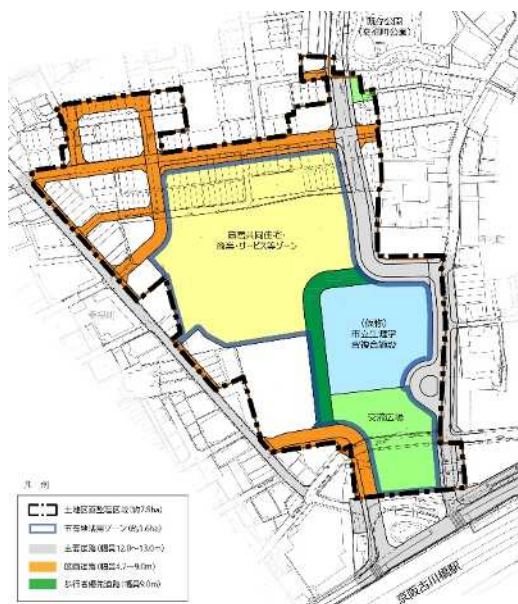


図 7.7 古川橋駅北側の駅前広場及び
周辺整備計画

資料：門真市資料



図 7.8 モノレール(仮称)門真南駅
の整備イメージ

資料：大阪モノレール延伸事業パンフレット

(大阪府、大阪モノレール株式会社 2021年4月)

施策 5 交通施設のバリアフリー化促進

本市では今後さらなる高齢社会を迎えることや、特に定住促進を図る子育て世代に対する魅力向上を図るため、市民からのニーズも高い、鉄道駅、バス・タクシー車両、道路等、交通施設のバリアフリー化を促進します。

また、本市に居住または来訪する外国人の動向も見極めながら、多言語化対応も図っていきます。

事業 5-1 鉄道駅におけるバリアフリー化促進

鉄道駅のバリアフリー設備については、現状で市内全駅において一定の整備が行われていますが、高齢者やベビーカー・車椅子利用者等の更なる使いやすさ向上に向け、「大阪府鉄道駅等バリアフリー化促進方針（令和2年3月）」に基づき、更なるバリアフリー化を促進します。具体的には、駅の出口ごと等のバリアフリールートの複数化、乗換えルートのバリアフリー化等を検討します。

ホームドアの設置についても、鉄道事業者各社で取組みが進められており、市内各駅への設置についても促進します。

事業 5-2 バス・タクシー車両のバリアフリー化促進

バス車両のバリアフリー化については、現状、バス事業者の努力で行われていますが、高齢者やベビーカー・車椅子利用者等にとって、乗降の負担が少ないノンステップバスなどのさらなる普及を促進します。

タクシー車両についても、車椅子のまま乗降可能なスロープを備えたユニバーサルデザインタクシーの普及を促進します。



図 7.9 ノンステップバス



図 7.10 ユニバーサルデザインタクシー

資料：国土交通省資料

事業 5-3 道路施設のバリアフリー化促進

道路施設では、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に基づき、できる限り歩道の有効幅員（2m以上）を確保するとともに、段差や勾配がベビーカー・車椅子利用者や視覚障がい者等に負担とならないように配慮します。

7.3 道路・自動車関連の施策

施策 6 道路の機能向上に資する整備の推進

事業 6-1 都市計画道路の整備推進(寝屋川大東線、桑才下馬伏線、大和田駅三ツ島線等)

大阪中央環状線や国道 163 号は交通量が非常に多く、慢性的な渋滞が発生しており、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、渋滞緩和に資する道路整備が求められます。

また、地震時等に著しく危険な北部地域の密集市街地を解消し、地震時等の火災時における家屋等の延焼拡大の抑制、避難路・緊急車両の通行経路の確保及び、歩行者等の交通安全の確保を図るため、都市計画道路寝屋川大東線のうち、京阪本線萱島駅付近から府道守口門真線までの区間（Ⅰ期区間約 500m）を、現在、大阪府（枚方土木事務所）と市が連携・協力し、進めています。

さらに、府道守口門真線から国道 163 号までの区間（Ⅱ期区間約 500m）については、Ⅰ期区間の用地買収の目途が立った段階で、市も必要に応じて府と協議し、連携しながら進めていきます。

また、土地区画整備事業や立地適正化計画の拠点整備と併せ、良好な都市基盤を形成するために都市計画道路等の整備を推進します。

都市計画道路を整備する際には、駅前広場を含めたバス停環境の整備等バスの利用環境にも配慮します。

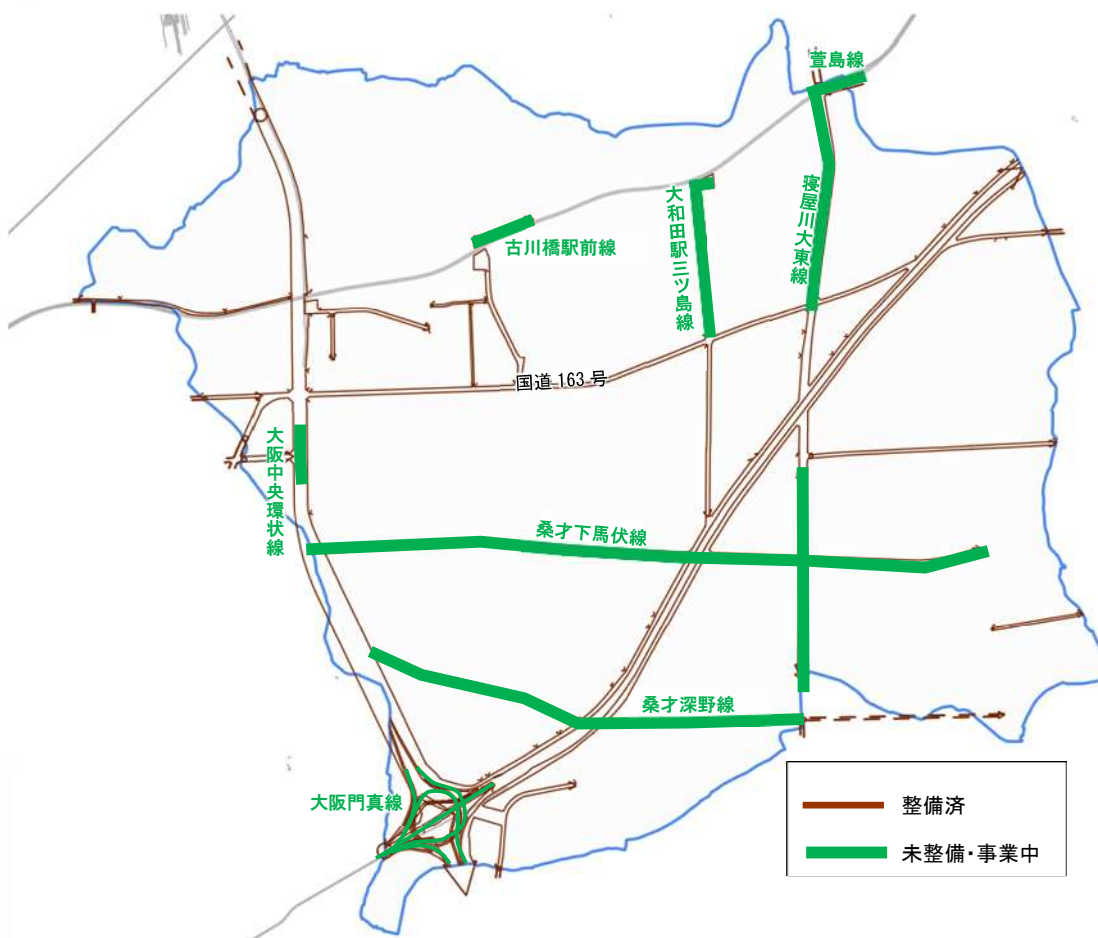


図 7.11 門真市内の都市計画道路整備状況(平成 31 年 3 月時点)

資料：門真市 WEBGIS 地域マップ情報、大阪府都市計画施設総括図

事業 6-2 その他の道路整備(狭あい道路の拡幅等)

延焼危険性または避難困難性が特に高く、地震時等において、大規模な火災又は道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性がある「地震時等に著しく危険な密集市街地」では、まちの防災性の向上のため、避難路等の整備が求められます。そのため、「門真市密集市街地整備アクションプログラム」(2021年(令和3年3月改訂))を策定し、路面整備事業や優先主要生活道路の拡幅整備事業等に取り組んでいます。

また、災害時の防災機能の向上や、住環境の改善を推進するため、狭あい道路の接する土地の建築行為の機会を捉えた道路の拡幅整備等に対して「狭あい道路拡幅整備事業補助」による支援を行っています。

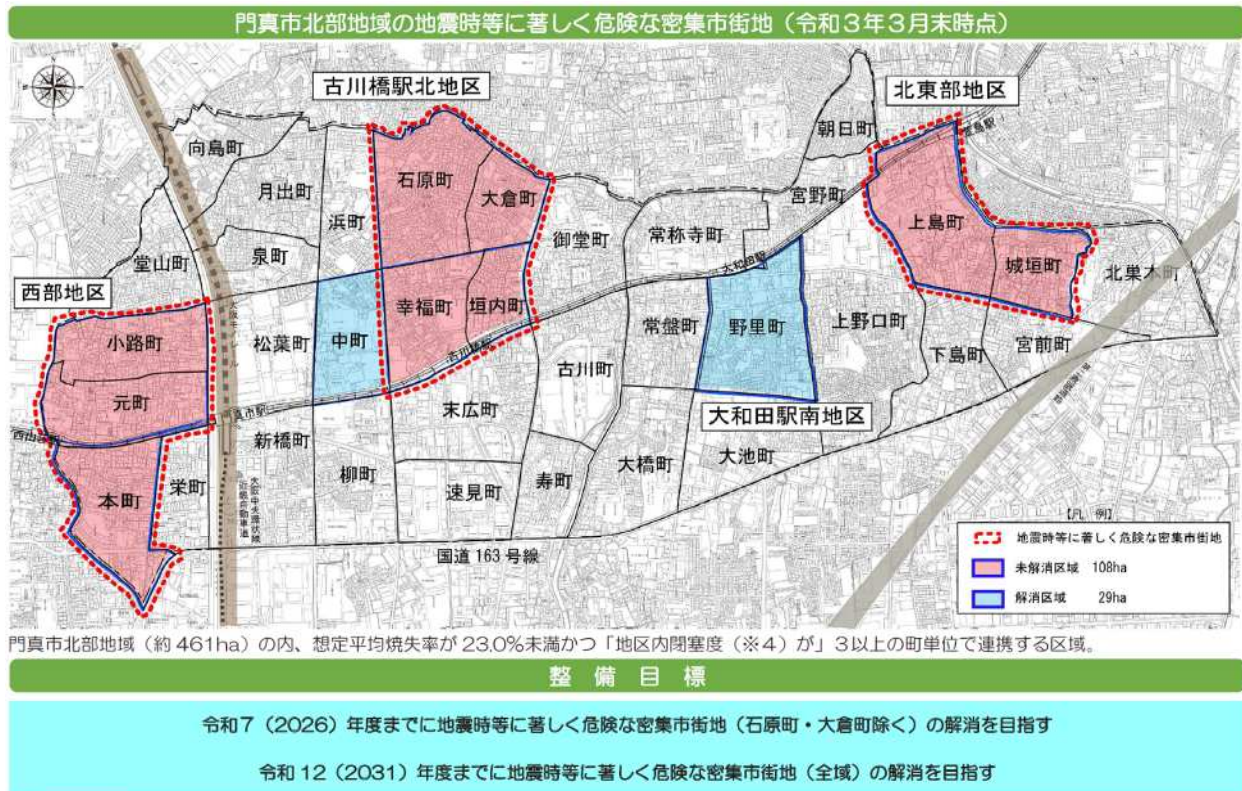


図 7.12 密集市街地整備地区計画図

資料：門真市密集市街地整備アクションプログラム(令和3年3月改定)

施策 7 公共交通の利用促進

事業 7-1 大規模商業施設来訪者等に対する啓発・支援

大規模商業施設が開業予定の松生町にアクセスする大阪中央環状線や国道 163 号は慢性的な渋滞が発生しており、さらなる悪化を避けるためにも、できる限り来訪者や従業員に公共交通等を利用してもらう必要があります。

また、モノレール延伸及び（仮称）松生町駅が開業するまでは、門真市駅・門真南駅から徒歩もしくはバスが主な交通手段になると想定され、新型コロナ危機の影響で利用が低迷しているバス事業者の収益改善に寄与することも期待されます。また、（仮称）松生町駅開業後のバス輸送のあり方についてバス事業者と連携し、検討します。

そこで、大規模商業施設への来訪者や従業員にできる限り公共交通を利用してもらうため、商業施設、公共交通事業者、本市が連携し、公共交通利用の啓発を行うとともに、ポイント等のインセンティブ付与による支援についても検討します。

<イオンモール四條畷の来店ポイント「グリーンスコア」>

交通系 IC カードを使ってイオンモール四條畷でバスを降車し、館内の専用端末に IC カードをタッチするとグリーンスコア 50p がもらえる。

- 利用できるカード : PiTaPa・ICOCA 及び相互利用可能な IC カード
- 対象交通機関 : 京阪バス（※コミュニティバスは対象外）
- 交換できる景品 : 100 ポイント・・・京阪バス片道（230 円）乗車券
300 ポイント・・・お買物券 300 円分（イオンモール四條畷専門店街で使用可）
500 ポイント・・・お買物券 500 円分（イオンモール四條畷専門店街で使用可）
1000 ポイント・・・映画無料鑑賞券（イオンシネマ四條畷で使用可）

図 7.13 民間企業の取組み例

事業 7-2 高齢者に対する啓発・支援

高齢ドライバーによる交通事故は社会問題となっており、大阪府内でも減少傾向が見られず、今後さらに高齢化が進展することから、運転に不安を感じた高齢者が無理なく運転を控える環境を創出することが求められます。

加えて、自動車を運転できない高齢者が外出を控えてしまうと、健康や地域活性化等の面でマイナスとなるため、公共交通で気軽に外出できる環境づくりが望まれます。

そこで、高齢者がより気軽に公共交通を利用できるように、大阪府が実施している「高齢者運転免許自主返納サポート制度」等を活用し、交通事業者や民間企業とも連携しながら啓発や支援に取り組みます。



図 7.14 高齢者運転免許自主返納サポート制度(大阪府)

資料：大阪府ホームページ

事業 7-3 子どもに対する教育・啓発

クルマ社会の進展により、バスに乗ったことがない等、子どもたちが公共交通を利用する機会が減っています。子どもは、家族等で移動する際の交通手段選択に影響を与えとともに、将来の利用を支える面でも、公共交通の利用促進を図る上で重要なターゲットと考えられます。

そこで、小中学生を中心とした子どもに対して、公共交通のメリットや必要性、自動車利用のデメリット、公共交通の利用方法等を学ぶ機会を創出します。具体的には、大阪府の「交通環境学習プログラム」等を活用し、出前講座やバスの乗り方教室、各種イベント等に取り組みます。



交通ゲーム ルール
進めるマスの数



でんしゃ 	3 変わらない
くるま 	1人 6 スイスイ♪
	2人 5 スイスイ
	3人 4 少し渋滞
	4人 2 渋滞
	5人 1 大渋滞
	6人 0 進まない

図 7.15 公共交通の出前授業(児童向け すごろく式の交通ゲーム)

資料：大阪府ホームページ「交通・環境学習プログラム」より抜粋

7.4 歩行者・自転車関連の施策

施策 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

事業 8-1 歩道の整備・拡幅

市内の移動は、徒歩・自転車利用が多く、幹線道路においても歩道が未設置や幅員が不十分な区間が存在することから、高齢者や子ども、子育て世代、障がい者等、誰もが安全・安心に通行できる環境整備が求められます。

よって、歩行者が多い通学路や主要施設周辺等の幹線道路を中心に、歩道の整備・拡幅に取り組みます。一般府道の深野南寺方大阪線では、事業中である自転車歩行者道の整備が大阪府において引き続き取り組まれます。

また、歩行空間未整備箇所の府道と接する市道での歩道整備・拡幅の際には、歩行空間の連続性を確保する観点からも協議・調整を行いながら進めていきます。

さらに、子どもに対しては、「子供の移動経路における交通安全の確保に向けた効果的かつ効率的な取組の推進計画」を令和3年1月に策定、未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等を行っており、引き続き取り組みます。

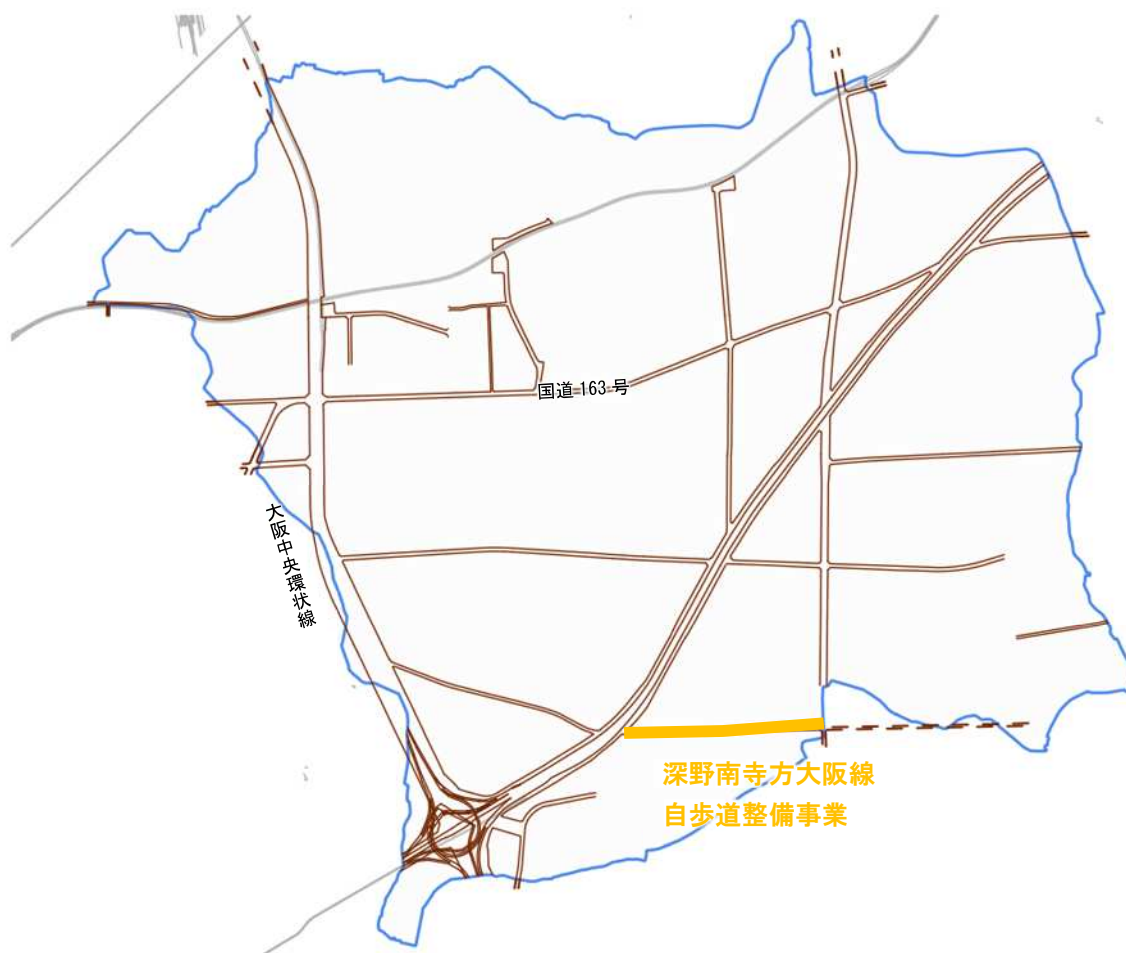


図 7.16 門真市内の自歩道整備事業(平成 31 年 3 月時点)

事業 8-2 自転車通行環境整備

本市は、自転車利用の分担率が全国的にも高く、全交通事故の3割が自転車関連事故となっており、幹線道路に加え、細街路でも交通事故が多く発生しています。

現在、本市内には北河内サイクルラインが設定されていますが、自転車通行空間のネットワーク化にまでは至っていません。

また、都市計画マスタープラン改定時の市民アンケートでは、道路・交通の取組として「自転車道等の整備」が2割を占めており、市民ニーズとしても安全性の高い自転車通行環境整備が求められています。

そこで、2019（平成31）年3月に策定された「門真市自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の通行環境整備を推進します。

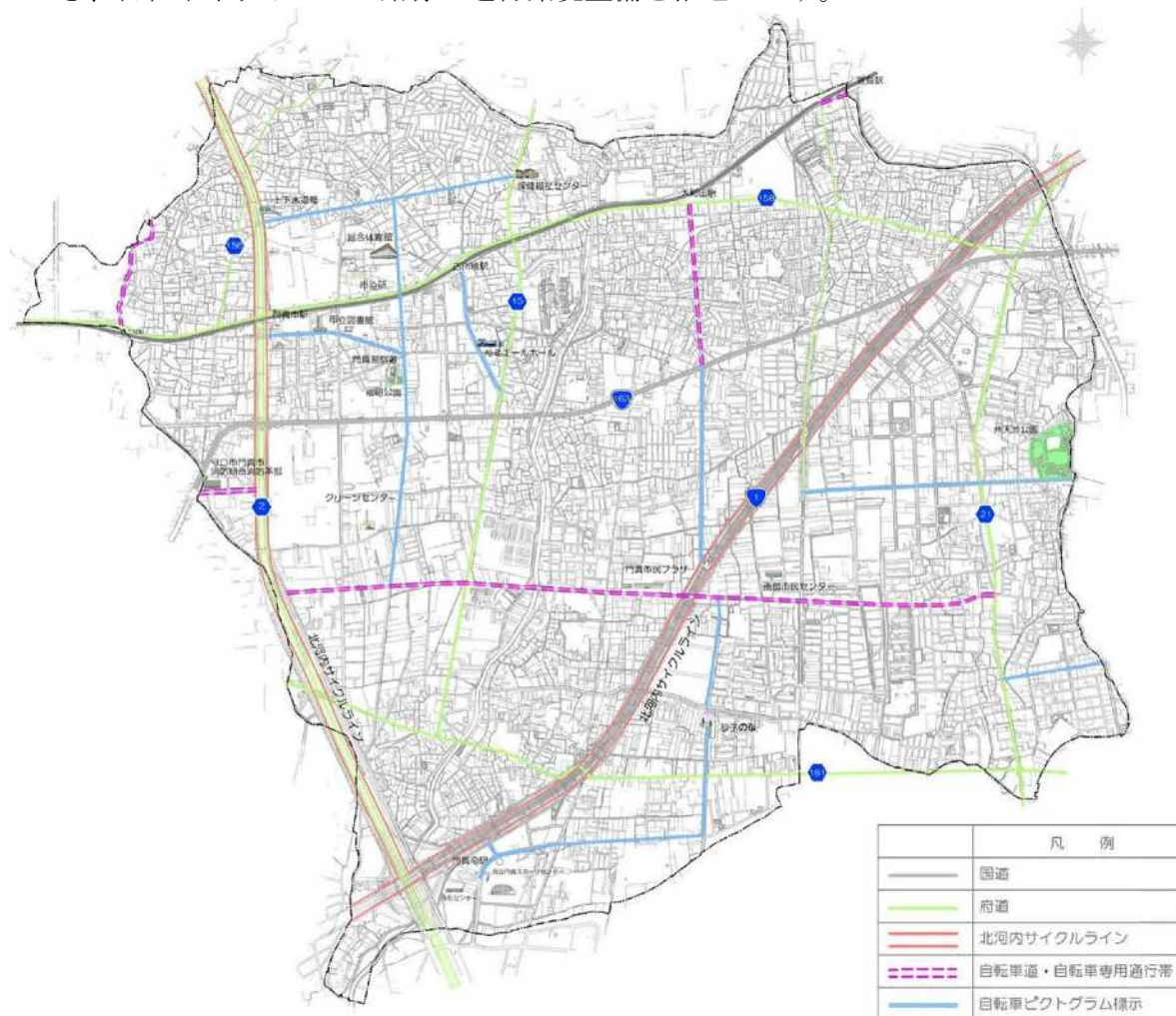


図 7.17 自転車ネットワーク路線図

資料：門真市自転車ネットワーク基本計画（2019（平成31）年3月）

事業 8-3 自転車のルール・マナーの周知・啓発

歩行者や自転車の安全性を向上するため、歩道や自転車通行環境の整備に取り組んでいきますが、ハード整備には長期間を要します。また、安全性を高めるためには歩行者・自転車・自動車それぞれの空間を分離することが有効ですが道路空間の制約から限界があります。

そこで、歩行者・自転車の安全性・安心感を効率的・効果的に高めるため、ハード整備と両輪となるソフト対策として、自転車のルール・マナーの周知・啓発に取り組みます。

具体的には、すでに実施している小学生を対象とした講習会に加え、大人を含めた各世代を対象に、学校や地域、職場等での周知・啓発活動に取り組みます。また、警察や地域と連携し、街頭指導や危険箇所等への看板設置等にも取り組みます。

表 7.1 【門真市の取組】こども自転車運転免許証交付講習会の概要

目的	免許取得に至る過程で交通ルール、自転車運転マナーを学び、児童一人ひとりが免許保持者としての自覚のもとに、安全な自転車の乗り方など社会ルールを遵守することで交通事故防止を図る
対象	門真市立小学校の3年生または4年生
実施時期	毎年度、各小学校などと協議し随時実施
実施場所	各小学校（視聴覚室など及びグラウンド）
免許交付の概要	<ul style="list-style-type: none"> (1) 基礎講習（約30分） <ul style="list-style-type: none"> ①交通ルールの基本 ②安全な自転車運転の基礎知識 (2) 学科試験（10分） <ul style="list-style-type: none"> 上記①、②に関する、○×形式の問題 (3) 実技試験（約45分） (4) 自転車運転免許証の交付（原則即日交付）

施策 9 鉄道駅や主要施設周辺における歩行環境整備

事業 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）

大阪モノレール延伸や大規模商業施設開業を市域全体の活性に繋げるため、交通結節点となる駅や主要施設周辺の賑わい創出、回遊性向上が求められます。

そこで、「居心地が良く歩きたくなるまち」を目指し、門真市駅や大規模商業施設周辺をウォークブル空間として、人中心で魅力的かつ快適な歩行環境となるように整備します。

【ウォークブルとは】

人口減少や少子高齢化が進み、空き家や空き店舗の増加等による地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を上させ、まちなかににぎわいを創出することが求められている。

国土交通省では、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、民間事業者（土地所有者等）が、市町村による道路、公園等の公共施設の整備等と併せて民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化の促進を推進している。

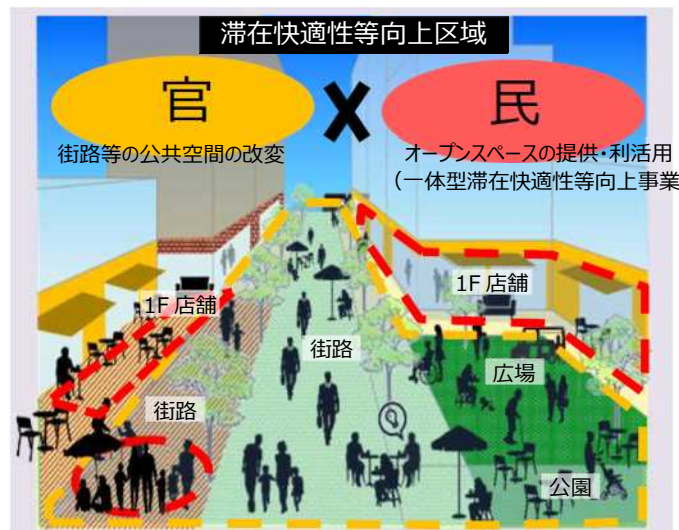


図 7.18 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

資料：「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり支援制度（法律・税制・予算等）の概要
（国土交通省）より抜粋



② センターコア強化	<ul style="list-style-type: none"> ○人と人をつなげる空間（駅前広場） <ul style="list-style-type: none"> ・結節点づくり ・ロータリーの見直し ○エリア内をつなげる空間（道路歩道） <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場と賑わいエリア内へつなげる空間 ・歩きたくなる魅力的な歩行空間
② スモールエリア形成	<ul style="list-style-type: none"> ○リノベーション物件による魅力づくり（空き家活用） <ul style="list-style-type: none"> ・地元プレーヤーがチャレンジしやすい環境 ・地元プレーヤーの新規事業への支援
③ ウォークブル空間形成	<ul style="list-style-type: none"> ○歩きたくなるまちなかづくり（魅力的な歩行空間の形成） <ul style="list-style-type: none"> ・①、②をつなげる空間 ・門真市駅と大規模商業施設をつなげる空間 ・京阪電車本線沿いと他エリアをつなげる空間

大規模商業施設

図 7.19 門真市駅周辺エリアリノベーションビジョンの将来イメージ

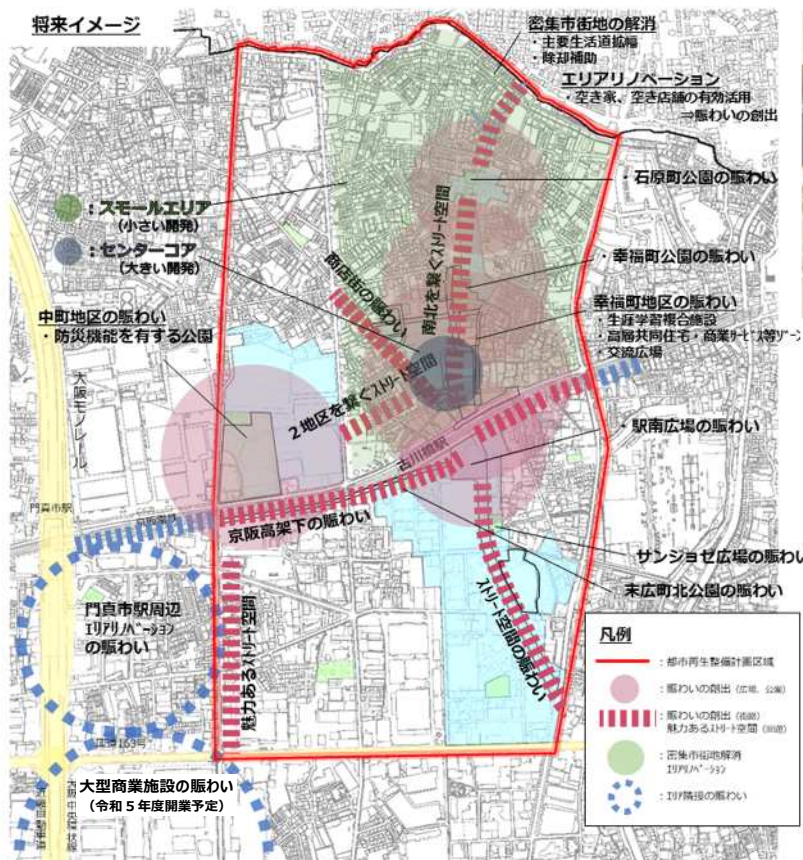
資料：門真市駅周辺エリアリノベーションビジョンより抜粋（一部加筆）

他にも賑わいづくりの拠点となる門真市役所や古川橋駅周辺エリアを含めた地域間連携や回遊性の向上に向け、低速で走行する電動のモビリティ(グリーンスローモビリティ)等を導入し、「歩くこと」への負担や抵抗を減らしながら、多様な人々の回遊性を高めることを想定しています。

また、実現に向けて、道路事情も踏まえた一方通行化や、一般車の規制等も検討していきます。

表 7.2 移動手段の考え方

項目	考え方	
移動コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・ウォークアブル ・スローモビリティ ・近未来型ツール(電動、自動) ・近距離移動を気軽に、自由に、快適に 	
ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・全世代 ・平日昼間の移動(日常生活想定) ・休日昼間の来訪客(各エリア目的) 	
移動ツール	<ul style="list-style-type: none"> ・小型電動モビリティ【乗合いバス型】 ・超小型電動モビリティ【シェア型】 ・シェアサイクル 	
インフラ整備	古川橋地区	・車両乗入れ規制(昼間のみ)
	中町地区	<ul style="list-style-type: none"> ・門真中央線の北向き一方通行化 ・車両乗入れ規制(昼間のみ)



(10人乗り)

図 7.21 グリーンスローモビリティ

資料：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き

(国土交通省総合政策局 環境政策課)

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/nt/sosei_environment_fr_000139.html

図 7.20 古川橋駅周辺まちなかウォークアブル推進事業の将来イメージ

施策 10 自転車利用環境の充実と放置自転車対策

事業 10-1 駐輪場の整備(門真南駅等)

本市は、鉄道駅周辺を中心に駐輪場を整備していますが、門真南駅では利用率が高く需給バランスが逼迫しており、今後、モノレール（仮称）門真南駅の設置等に伴い需要増加も見込まれます。

そこで、門真南駅等では、需給バランスに応じた駐輪場の整備・拡充を検討するとともに、（仮称）松生町駅についても商業施設と連携して駐輪場を整備します。

また、既存の駐輪場では量から質への転換として、子乗せ自転車やロードバイク等、多様な車種への対応、高齢者や女性でも使いやすい設備、短時間でも利用しやすい運賃やキャッシュレス化等、利用者のニーズに応じた利便性の向上を図ります。

表 7.3 門真市有料自転車駐車場

鉄道駅	有料自転車駐車場
門真市駅	門真市駅北自転車駐車場
	門真市駅南第 2 自転車駐車場
	門真市駅南第 3 自転車駐車場
古川橋駅	古川橋駅自転車駐車場
大和田駅	大和田駅自転車駐車場
萱島駅	萱島駅西自転車駐車場
門真南駅	門真南駅機械式自転車駐車場
	門真南駅第 1 自転車駐車場
	門真南駅北自転車駐車場
	門真南駅東自転車駐車場

事業 10-2 放置自転車等に対する周知・啓発

放置自転車・バイクは、歩行者の安全性や景観面で悪影響を及ぼすものであり、これまで駐輪場整備や撤去・移送、街頭指導等を行ってきたことで、放置台数は減少しているものの依然発生していることから、さらなる抑制が必要と考えられます。

そこで、放置自転車・バイクの抑制及び駐輪場の利用促進に向けた周知・啓発として、これまでもチラシ作成等を行っており、引き続き取り組んでいきます。

駐車場マップと自転車等放置禁止区域

京阪5駅と大阪メトロ(長堀鶴見緑地線 門真南駅)

自転車・バイクの放置はやめましょう!

○市内すべての駅周辺は、自転車等(自転車と原動機付自転車)の放置禁止区域です! 自転車等の放置はやめましょう。自転車等の放置をなくし、「すみよい住環境」づくりに、皆様のご理解とご協力をお願いします。

○**放置禁止区域内の自転車等の放置は予告なく移送・保管し、返還時に移送保管料として、自転車2,000円、原動機付自転車3,000円を徴収します。**
※保管期間は移送日から60日間です。以後は処分します。

<p>西三荘駅周辺</p> 	<p>門真市駅周辺</p> 	<p>古川橋駅周辺</p> 
<p>大和田駅周辺</p> 	<p>萱島駅周辺</p> 	<p>門真南駅周辺</p> 

放置禁止区域

市営有料自転車駐車場

民営有料自転車駐車場

障がい者手帳等をお持ちの人は※の駐車場(西三荘駅は除く)をご利用の場合、一時使用料が免除されます。

※自転車駐車場にも限りがあります。

駅まで近距離の方や不要不急の自転車等のご利用は自粛をお願いします。

門真市道路公園課総務グループ TEL 06-6902-6645

図 7.22 放置自転車・バイクに対する啓発チラシ

資料：門真市資料

事業 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

市内では、門真市駅の駐輪場にレンタサイクルが導入されていますが、今後予定される大規模商業施設開業や大阪モノレール延伸による効果を市内全体に波及させるうえでも、回遊手段のさらなる充実が求められます。

そこで、今後は複数のサイクルポートで自由に乗り降りができる「シェアサイクル」の導入及び、既存の駐輪場や鉄道駅、商業施設等への新たなポート設置について検討します。ポート設置については、道路上を含めた公共用地の活用が有効と考えられ、国の動向等を注視しながら検討します。

また、新たに立地予定の大規模商業施設は門真市駅から 700m 程度の距離であり、短距離でも利用しやすい料金となるように配慮します。

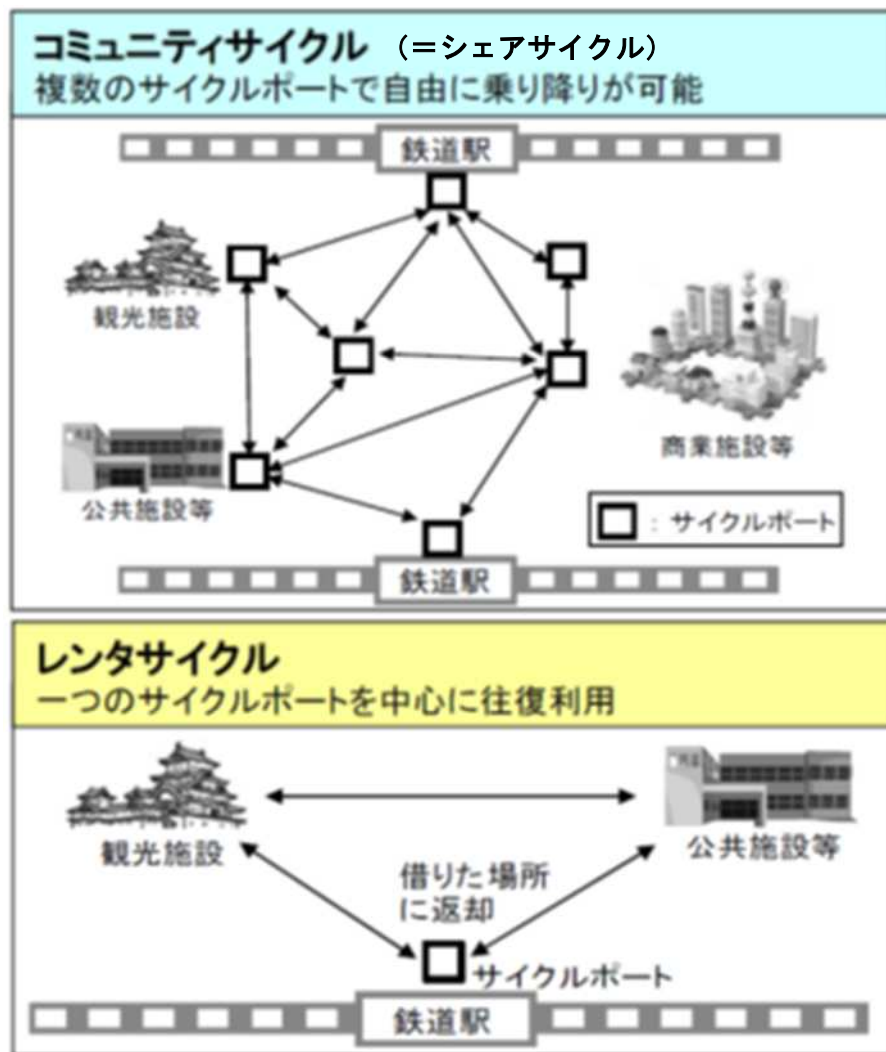


図 7.23 コミュニティサイクル・レンタサイクルの利用方法

資料：国土交通省資料

8 重点施策・事業

ここでは、「7. 目標の達成に向けた施策・事業」のうち、特に重点的に取り組む施策・事業を選定します。

重点施策は、目標の実現に向けた実効性や市民ニーズ等を踏まえて次ページの通り選定しました。実効性とは、施策・事業による目標への貢献度（複数の目標に貢献、各目標への貢献度の大きさ）及び、効果が発現する実現性を加味しています。

また、目標の実現に向けた施策・事業との関係についても2ページ目に整理しました。

重点施策・事業の選定

重点施策・事業設定の考え方 目標の実現に向けた**実効性**※や**市民ニーズ**等を踏まえ、重点的に取り組む施策・事業を設定した
 ※実効性については、**施策・事業による目標への貢献度(複数の目標に貢献、各目標への貢献度の大きさ)**及び、**効果が発現する実現性**などを加味している

	施策【再掲】	主な事業【再掲】	対応する目標			重点施策	重点事業	
			目標1 安全	目標2 便利	目標3 賑わい			
公共交通	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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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	
	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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		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
	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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			4.鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上
交通結節・ハブ	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)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5.交通施設のバリアフリー化推進		
	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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		6.道路の機能向上に資する整備の促進	
	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)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			7.公共交通の利用促進
道路・自動車	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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.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 自転車通行空間整備 8.3 自転車のルール・マナーの周知・啓発	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		9.鉄道駅や主要施設周辺における歩行環境整備	
	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)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策
歩行者・自転車	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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9.鉄道駅や主要施設周辺における歩行環境整備		

重点施策・事業の選定

目標の実現に向けた施策・事業との関係

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」

重点施策・事業

目標

目標1 誰もが安全に・安心して移動し、暮らせる

移動面

歩道や自転車の通行環境整備やバリアフリー対応、自転車のルール遵守や放置自転車対策が進み、子ども、高齢者、障がい者などの誰もが、徒歩や自転車、公共交通等で安全に・安心して移動できる。

防災面

密集市街地において道路などの基盤が整備され、災害に対して不安を感じることなく暮らすことができる。

目標2 便利で快適に移動でき、職住近接や健康を支える

移動面

公共交通へのアクセス性やネットワーク、自転車利用環境(駐輪等)が充実し、市内外に便利で快適に移動できることで、子育て世代等の職住近接や、高齢者等の健康増進を支えている。

波及面

多くの人が公共交通や自転車を利用することで、持続可能な公共交通網が形成されるとともに、渋滞や環境負荷が低減されている。

目標3 交通結節点から、賑わいと活気が生まれ、広がる

交通結節点

鉄道駅等の交通結節点では、多様な交通手段を便利に乗り継ぎ可能なことに加え、周辺に快適に楽しく歩ける空間が形成され、市民や来訪者が集うことで賑わいと活気が生まれている。

波及面

交通結節点から公共交通・シェアサイクル等の移動手段が充実することで、広域的な回遊が活性化し、市内全域に波及している。

主に対応する施策・事業(案)

移動面

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

3.2 小規模乗合型輸送システムの導入検討

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

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

10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策

10.2 放置自転車等に対する周知・啓発

防災面

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)

移動面

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

2.京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.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

波及面

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)

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

交通結節点

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)

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)

波及面

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

10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策

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

9 実施プログラム

9.1 実施プログラム・施策パッケージについて

実施プログラムは、施策・事業の実施手順、実施時期等を明確にすることで実効性を確保するためのものです。

また、実施プログラムを作成するに当たり、施策パッケージを構築しています。施策パッケージは、目標達成に資する施策を総合的・一体的に推進することで、各施策が連携・連動し相乗効果を発揮することを目的としています。施策パッケージ構築に当たっては、ハード施策からソフト施策まで幅広いものを組み合わせることや、他のまちづくりに関する施策との連携も考慮しています。

9.2 門真市総合交通戦略における施策パッケージ

門真市総合交通戦略における施策パッケージは、以下の考え方で構築し、実施する施策・事業を下表のA～Dの4つに分類しました。

- 施策パッケージ構築の考え方
- 本市の交通環境に大きな変化を与えると想定される大規模プロジェクトを軸に、連携かつ一体的に取り組むべき施策・事業をパッケージ化する。【パッケージA】
 - その他では、地域別の主な課題を軸として、パッケージ化する。【パッケージB、C】

表 9-1 門真市総合交通戦略における施策パッケージ案

施策パッケージ	主な展開エリア	構成する施策（事業）
A.大規模商業施設立地・モノレール延伸への対応	西部地域 (市全域に波及)	1.鉄軌道の延伸及び(仮称)松生町駅の設置(大阪モノレール) 2.京阪電車と大阪モノレールの乗り継ぎ利便性向上 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 4.鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上(門真市駅、門真南駅、(仮称)松生町駅) 6.道路の機能向上に資する整備の促進(渋滞面) 7.公共交通の利用促進 9.鉄道駅や主要施設周辺における歩行環境整備 10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策(駐輪場、シェアサイクル)
B.北部地域を中心とした基盤整備と道路の機能向上	北部地域	4.鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上(上記以外) 6.道路の機能向上に資する整備の促進(交通安全、防災面) 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 10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策(放置自転車)
C.南東部地域を中心とした公共交通の機能向上	南東部地域	1.鉄軌道の延伸及び新駅の設置(大阪メトロ) 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
D.その他の施策事業	市全域	5.交通施設のバリアフリー化推進

【施策パッケージとエリアの関係(イメージ)】

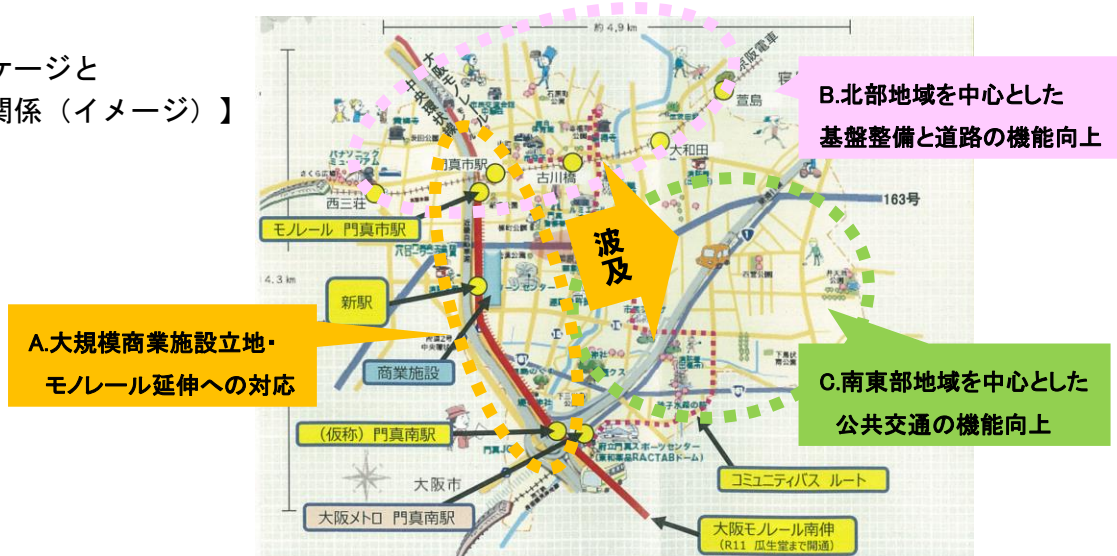


図 9.1 施策パッケージとエリアの関係(イメージ)

9.3 門真市総合交通戦略の実施プログラム

門真市総合交通戦略における実施プログラムを以下の通り作成しました。

■門真市総合交通戦略における実施プログラム(案) その1

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ト拡充									

■門真市総合交通戦略における実施プログラム(案) その2

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
B. 北部地域を中心とした基盤整備と道路の機能向上																					
		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(古川橋駅)	◎																		
		4.1駅前広場及び周辺整備(大和田駅)	◎																		
		6.道路の機能向上に資する整備の推進																			
		6.1都市計画道路の整備推進(寝屋川大東線)	○		◎																
		6.1都市計画道路の整備推進(桑才下馬伏線)	◎																		
		6.1都市計画道路の整備推進(大和田駅三ツ島線)	◎																		
		6.2その他の道路整備(狭あい道路の拡幅等)	◎		○																
		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自転車通行空間整備	◎	○	○																
		8.3自転車のルール・マナーの周知・啓発	◎			◎															
		10.自転車利用環境の充実と放置自転車対策																			
		10.2放置自転車等に対する周知・啓発	◎																		
C. 南東部地域を中心とした公共交通の機能向上																					
		1.鉄軌道の延伸及び新駅の設置																			
		1.2 Osaka Metro延伸に向けた機運醸成	◎																		
		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	◎																		
D. その他の施策・事業																					
		5.交通施設のバリアフリー化促進																			
		5.1鉄道駅におけるバリアフリー化促進						◎													
		5.2バス・タクシー車両のバリアフリー化促進							◎	◎											
		5.3道路施設のバリアフリー化促進	◎	◎	◎																

10 評価指標・数値目標

ここでは、門真市総合交通戦略における目標の達成状況、施策・事業実施の効果を測るための評価指標、数値目標を設定します。

1) 設定の考え方

第6章で設定した総合交通戦略の目標ごとに設定します。

具体的な設定方法は、上位計画である門真市第6次総合計画において、目標や重点施策・事業に応じた指標・目標値が設定されている場合はそれを踏襲しました。

上記に該当しない場合には、把握可能な新たな指標・目標値を設定しました。

2) 設定した評価指標、目標値

門真市総合交通戦略における評価指標、目標値は次ページの通り設定しました。

また、設定で活用した市民意識調査について、2ページ目に示します。

■門真市総合交通戦略における評価指標・目標値

評価指標、目標値
設定の考え方

- ・上位計画である門真市第6次総合計画において、目標や重点施策・事業に応じた指標・目標値が設定されている場合はそれを踏襲する【目標1、3】
- ・上記に該当しない場合には、把握可能な新たな指標・目標値を設定する【目標2】

将来像	目標、対応する重点施策・重点事業	評価指標	現況値 (2019年)	目標値 (2030年)	把握方法
<p>「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」</p>	<p>目標1 誰もが安全に・安心して移動し、暮らせる</p> <p>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</p> <p>3.2 小規模乗合型輸送システムの導入検討</p> <p>6. 道路の機能向上に資する整備の促進</p> <p>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)</p> <p>6.2 その他の道路整備(狭あい道路の拡幅等)</p>	<p>【交通面】年間交通事故発生件数</p> <p>【防災面】地震時等に著しく危険な密集市街地の面積</p>	535件	400件未満 ^{※1}	警察資料より
	<p>目標2 便利で快適に移動でき、職住近接や健康を支える</p> <p>1. 鉄軌道の延伸及び新駅の設置</p> <p>1.1 大阪モノレールの延伸及び(仮称)松生町駅の設置</p> <p>3.(上記の再掲)</p> <p>3.1 路線バスの再編</p>	<p>「バスや鉄道等の公共交通機関が利用しやすいこと」に対する不満度</p> <p>不満度:「やや不満」「不満」の合計(次ページ参照)</p>	22.6%	15%未満 ^{※2}	アンケート調査による
	<p>目標3 交通結節点から、賑わいと活気生まれ、広がる</p> <p>4. 鉄道駅における乗り継ぎ利便性、賑わい機能向上</p> <p>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)</p> <p>9. 鉄道駅や主要施設周辺における歩行環境整備</p> <p>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)</p>	<p>主要駅の周辺がまちの顔としてにぎわいのある魅力的な環境だと感じる人の割合</p>	31.9%	70.0%以上 ^{※1}	アンケート調査による

※1: 門真市第6次総合計画における目標値を踏襲
 ※2: 公共交通を門真市の強みとしてPRする観点から、全分野においてトップクラスの数値を目指す(全分野で不満度15%未満は1項目のみ、次ページ参照)

【参考】門真市市民意識調査(2019年)

2019年(令和元年)に実施された門真市市民意識調査では、交通に関する満足度・不満度について以下のようになっています。

また、全分野のうち不満度15%未満の施策は、1つのみとなっています。

表 10.1 門真市市民意識調査における交通に関する満足度・不満度

分野	指標	現況値(2019年)		出典
		満足度	不満度	
道路	「まちの骨格を形成する幹線道路が整備され、他地域へ行くのが便利なこと」に対する満足度	17.3%	22.2%	門真市市民意識調査(2019年)
	「安全で便利な道路の整備がなされていること」に対する満足度	12.1%	33.1%	
公共交通	「バスや鉄道等の公共交通機関が利用しやすいこと」に対する満足度	23.2%	22.6%	
全分野平均		12.3%	21.5%	

※満足度：「満足」「やや満足」の合計 不満度：「やや不満」「不満」の合計

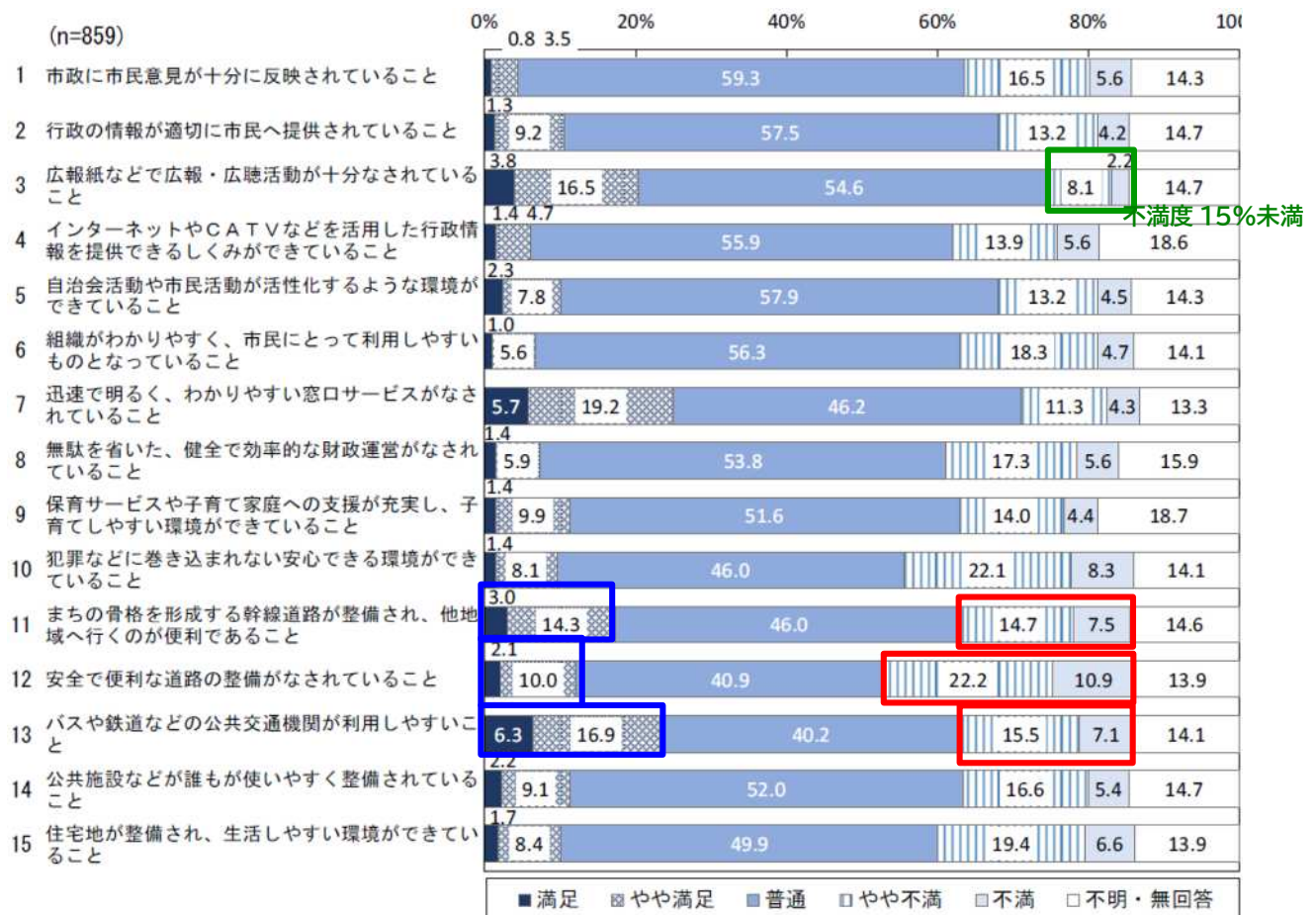


図 10.1 施策別の満足度・不満度

出典：門真市市民意識調査令和元(2019)年度調査結果

11 計画の推進

本戦略に基づく取組を、着実かつ計画的に推進するため、関係者の連携・協働、PDCAサイクルによる展開について、以下に示します。

11.1 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、取組を推進していきます。



図 11.1 関係者の連携・協働のイメージ

11.2 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、展開していきます。

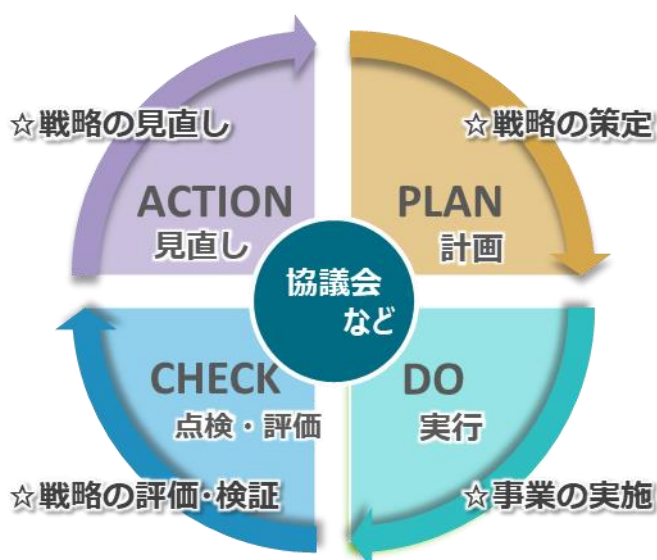


図 11.2 PDCA サイクルによる展開のイメージ

参考資料1 門真市総合交通戦略策定協議会委員構成

門真市総合交通戦略策定協議会 委員構成			
分類	機関	所属	役職
学識経験者	大学教授	近畿大学 理工学部 社会環境工学科	教授
		大阪工業大学 工学部 都市デザイン工学科	教授
市民団体を代表する者	地縁団体	門真市自治連合会	会長
	商工関連	守口門真商工会議所	理事・事務局長
関係団体を代表する者	タクシー事業者	門真交通株式会社	乗務員代表
事業者を代表する者	鉄道・軌道事業者	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部	課長
		大阪モノレール株式会社 南伸事業室 建設課	課長
		大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部事業推進部交通企画課(大阪メトロ)	課長
	バス事業者	京阪バス株式会社 経営企画室	課長
		近鉄バス株式会社 営業部 乗合営業課	課長
		大阪シティバス株式会社 経営管理本部経営企画部 経営企画課	課長
	タクシー事業者	一般社団法人 大阪タクシー協会 推薦 門真交通株式会社	顧問
関係行政機関の職員	国土交通省	近畿地方整備局 建政部 都市整備課	課長
		近畿地方整備局 大阪国道事務所	副所長
		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
		近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門	首席運輸企画専門官
	大阪府	都市整備部 交通戦略室 交通計画課 交通計画推進グループ	課長補佐
		枚方土木事務所 維持保全課	課長
		門真警察署 交通課	課長
本市の職員	門真市	まちづくり部	部長
		保健福祉部	部長

参考資料2 用語集

※同じ用語が複数ページに記載されている場合は、最初に記載しているページを表記しています。

あ行

■ インセンティブ (p. 7-13)

動機付け。報酬など、何かの行動を起こさせることを狙って意図的に刺激を与えたりすること。

■ ウォークابل (p. 3-9)

まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組のこと。

■ 駅勢圏 (p. 2-17)

交通計画において、ある鉄道駅を利用する人の多くが居住しているものと想定した範囲のこと。

■ 延焼遮断帯 (p. 3-7)

地震等により発生する都市火災において、発生した火災を有効に遮る道路、緑地帯、広場、線路、河川等の都市防火施設と、それらの沿線に建つ耐火建築物による帯状の不燃空間のこと。

か行

■ 狭あい道路 (p. 2-31)

主に幅員4メートル未満の幅員が狭い道路。

■ 機運醸成 (p. 7-2)

良いタイミングやチャンスを得られる様に、少しずつ状況を作り上げていくこと。

■ グリーンスローモビリティ (p. 7-20)

時速20km未満で公道を走ることができる、電動車を活用した小さな移動サービスのこと。また、その車両も含めた総称。

■ コンパクト・プラス・ネットワーク (p. 2-38)

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりのこと。

■ 交通結節点 (p. 3-8)

駅前広場のように、鉄道・バス・タクシー・自家用車・自転車など複数の交通手段をつなぐ場所・施設のこと。

■ 交通弱者 (p. 7-2)

自分で自動車の運転ができず、公共交通機関に頼らざるを得ない人を指す。年少者、高齢者や障がい者等が対象者となる。

さ行

■ 人口動態 (p. 2-2)

ある一定期間における人口の変動のこと。人口の変動の理由としては、出生・死亡・結婚・離婚・移転などがある。

■ 市街化調整区域 (p. 2-7)

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。市街化調整区域内では、原則として用途地域は定めない。

■ シームレス (p. 3-7)

乗り継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してのあらゆる「継ぎ目」を解消することにより、出発地から目的地までの移動を円滑にすること。

■ 生活道路 (p. 3-8)

日常生活に利用される道路で、車より自転車や歩行者の通行が多い道路。

た行

■ 代表交通手段 (p. 2-13)

1トリップ（交通を捉える単位で、ある目的をもった、出発地から目的地までの移動をトリップという）の中で使用した交通手段において、予め設定した優先度が最も高い交通手段のこと。優先度は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順である。

■ 代表交通手段別分担率 (p. 2-13)

代表交通手段について、ある手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率という。

■ 昼夜間人口比率 (p. 2-6)

常住人口100人当たりの昼間人口の割合のこと。

100を超えているときは通勤・通学人口の流入超過、100を下回っているときは流出超過を示している。

昼夜間人口比率の算出方法は、「A市の昼間人口/A市の常住人口×100」である。

■ デマンド交通 (p. 3-9)

予約型の運行形態の輸送サービス。

■ 鉄軌道 (p. 7-2)

鉄道や地下鉄、モノレール、路面電車など軌道上を走行し、人や物を大量・高速、かつ定時に輸送できる交通のこと。

■ 答申 (p. 1-1)

諮問機関から行政官庁に対して意見を述べること。

■ 都市計画道路 (p. 2-31)

都市計画法に基づく「都市計画」において決定されている道路。事業化されていない予定地も含まれる。

■ 都市基盤のストック (p. 3-7)

ストックとは「在庫」を意味し、ここでは、市街地において今まで整備されてきた道路、公園、下水道などの都市基盤施設や、住宅、商業施設、業務施設、工業施設などのことをいう。

■ 都市基盤 (p. 3-7)

道路や公園、上下水道など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。

■ 都市機能 (p. 3-8)

都市的な活動を支えるために必要な機能の総称。

主な都市機能として、居住機能、商業機能、業務機能、工業機能、レクリエーション機能などがあげられる。

■ 都市機能誘導区域 (p. 3-10)

医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点などに誘導し集積することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めた区域。

は行**■ パーソントリップ調査** (p. 2-11)

「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉える為の調査のこと。

■ PDCA サイクル (p. 11-1)

計画をたて (Plan)、それを実行し (Do)、内容を評価して (Check)、改善に結びつけ (Act)、その結果を次の計画 (Plan) に活かす、反復・継続した管理手法のこと。

このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。

■ 細街路 (p. 2-30)

幹線道路の対義語。主に車線数が2未満の道路のこと。

■ 放射状鉄道の環状結節 (p. 3-6)

大阪都心部から放射状に形成された既存鉄道を環状方向に結節（複数の同種、あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所）することにより、広域的な鉄道ネットワークを形成することを目的としている。

門真市内では、大阪モノレールの延伸により、OsakaMetro 長堀鶴見緑地線と新たに結節することになる。

ま行**■ 密集市街地** (p. 1-1)

狭あい道路や老朽化した木造住宅が数多く残っており、大規模な地震が起こった際、建物の火災や倒壊により甚大な被害が想定される市街地のこと。

や行**■ 用途地域** (p. 2-7)

都市計画法の地域地区の一つで、土地用途の混在を防ぐことを目的に定めるもの。住居、商業、工業など13種類ある。

門真市総合交通戦略

編集発行 門真市 まちづくり部 地域整備課 公共交通グループ
住所 〒571-8585 大阪府門真市中町 1 番 1 号
電話番号 06-6902-6642

