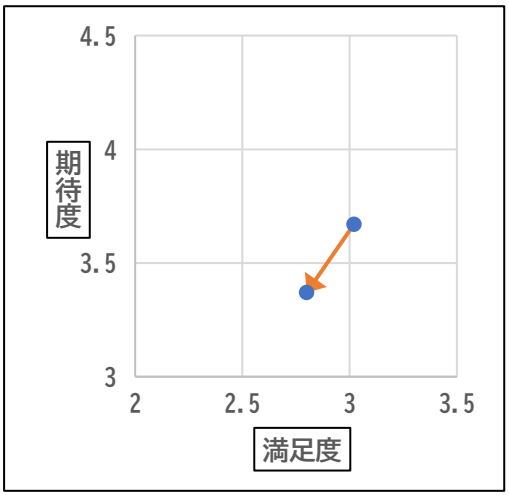
❷都市整備-１　土地利用

行政経営戦略基本計画	P51・52	統括担当課	都市計画課
まちづくりの目標	２　みんなが安全で快適に暮らせるまち		
政　策	１　都市基盤を整備し、安全で安心して暮らせるまちにします		
分　野	❷都市整備	施　策	１　土地利用
基本方向	駅前のにぎわい創出や住工共存を図るとともに、自然環境や景観に配慮した暮らしやすいまちづくりを進めます。		
分野計画	都市計画マスタープラン		

■市民意識調査結果

実施年度	満足度	期待度
令和７年度	2.80	3.37
令和２年度	3.02	3.67



■施策の総括

１　都市防災

指標(KPI)の状況

狭隘道路の整備延長（累計）

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
0m	850m	3m	13m	13m	34m	86m	△

※年度の表記がない項目は、基準値…令和元年度の数値を示しています。

❷都市整備-１　土地利用

主な取組実績 (R3～R6 年度)	【建築課】 ・狭隘道路の解消を進めるため、個人住宅建築時の狭隘協議内容について精査し、助成対象を拡大した。 ・狭隘道路協議を延べ 117 件実施し、助成交付を延べ 4 件行った。
主な取組実績 (R7 年度)	【建築課】 ・狭隘道路協議を 49 件実施し、助成交付を 4 件行った。
分析・考察	・KPI「狭隘道路の整備延長（累計)」は、令和 7 年度実績が 86mであり、目標値（850m）には届かなかったため「△」とした。 ・狭隘道路の解消を推進するため、令和 3 年度から令和 6 年度にかけて個人住宅建築時の狭隘道路協議の運用を見直し、協議内容を精査するとともに、後退用地整備に係る助成制度の拡大を行った。令和 7 年度においては、道路後退延長は 86mとなり、令和 6 年度の 34mを大きく上回る結果となっており、制度拡充による効果が現れつつあるものと考えられる。一方で、狭隘道路の解消は建築行為の発生や土地所有者の理解・協力に大きく左右されるため、短期間で大きな成果を得ることが難しい事業である。 引き続き、狭あい道路の解消に向けて周知啓発を行っていく。

２　まちづくり（市街地整備）

指標(KPI)の状況

千里丘駅西地区のまちづくり

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
20.0% （都市計画決定）	90.0% （工事推進）	40.0%	60.0%	70.0%	80.0%	90.0%	○

阪急正雀駅前の歩道整備

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
50.0% （用地取得推進）	100.0% （完成）	50.0%	65.0%	65.0%	65.0%	65.0%	△

※年度の表記がない項目は、基準値…令和元年度の数値を示しています。

主な取組実績 (R3～R6 年度)	【都市計画課】 ・千里丘駅西地区再開発事業において、事業計画及び権利変換計画を決定するとともに、関係権利者の土地建物の明け渡しや解体工事を完了したうえで、建築工事及び公共施設工事に着手した。 ・都市景観形成地区内における行為届出延べ 17 件、大規模建築物等の建築行為届出延べ 85 件について、都市景観アドバイザーの意見も踏まえ、届出者に対し、建築物等に係る色彩等の指導・助言を行った。 【道路交通課】 ・正雀南千里丘線外 2 路線（阪急正雀駅前）道路改良事業において、道路用地の一部を取得した。
主な取組実績 (R7 年度)	【都市計画課】 ・千里丘駅西地区再開発事業において、特定建築者が施設建築物の建築工事を進め、2 街区の建築工事が完了した。また、市において自由通路等の公共施設工事を進めた。 ・都市景観形成地区内における行為届出 6 件、大規模建築物等の建築行為届出等 21 件について、都市景観アドバイザーの意見も踏まえ、届出者に対し、建築物等に係る色彩等の指導・助言を行った。 【道路交通課】 ・正雀南千里丘線外 2 路線（阪急正雀駅前）道路改良事業において、道路用地確保に向けて専門家や関係機関等との協議、相談を行い権利者との交渉を実施した。

分析・考察	・KPI「千里丘駅西地区のまちづくり」は、令和 7 年度実績が 90.0%であり、目標値（90.0%）を達成したため「○」とした。 ・主要な事業工程が計画どおり進捗し、目標どおり推移している。その要因として、事業計画及び権利変換計画の決定をはじめ、関係権利者との補償契約や建築工事及び公共施設工事の実施において、関係機関及び関係権利者との調整を着実に実施したことが、円滑な事業推進に寄与していると推察される。 ・KPI「阪急正雀駅前の歩道整備」は、権利者との交渉を継続実施している中、令和 4 年度に一部道路用地を取得し推進した。令和 4 年度から令和 5 年度にかけて駅前賑わいの創出を目指した広場計画は、合意形成できず断念することとなったため、目標値（100%）には届かなかったため「△」とした。 ・歩道整備に向けて専門家への相談や関係機関協議により様々な手法を検討することで現状を分析し、交渉を前進させたことによって、目標値の達成には長期間を要することが明らかとなった。 ・市民意識調査では、第三中学校区において満足度・期待度ともにその他の校区より高く、これは千里丘駅西地区再開発事業が順調に進捗し、成果が顕在化していることが大きな要因であると考えられる。また、20 代や 30 代といった若年層や在住年数が 5 年未満の新規転入者を中心に満足度・期待度ともに高い水準で推移しており、定住促進への寄与が伺える。一方、正雀駅前が含まれる第一中学校区については、期待度と不満度が高いことから歩道整備が必要であると推察される。

３　鳥飼まちづくりの推進

主な取組実績 (R3～R6 年度)	【政策推進課（鳥飼地区まちづくり担当)】 ・令和 3 年度から摂津市鳥飼まちづくりグランドデザイン策定委員会において鳥飼地域の現状把握と課題整理を行い、令和 4 年 7 月に「鳥飼まちづくりグランドデザイン」の策定を行った。策定以降は、各エリアの将来像や具体的な取組の方向性についての住民説明会やワークショップを継続して実施した。 ・鳥飼まちづくりグランドデザインで位置づける各エリアにおいて、鳥飼東小学校の跡地活用に向けた他市の小学校跡地活用事例の紹介や、今後の鳥飼地域における少子高齢化の推計に係る情報提供など、住民説明会を各種実施した。 ・鳥飼東小学校跡地活用に係るアイデア募集やワークショップを実施した。 ・鳥飼地区河川防災ステーションについては、近畿地方整備局との共同事業として整備に向けた協議を進め、令和 4 年 3 月により事業に着手した。 ・水防センター及びとりかいこども園の整備に関連して、令和 5 年 3 月 24 日に一団地の都市安全確保拠点施設（鳥飼地区）に係る都市計画の決定を行った。 ・河川防災ステーション及び水防センターと淀川河川敷の一体となったにぎわいの創出方法について、自然レクリエーション、市民の交流拠点、防災学習等の他市の先進事例を参考に、ワークショップ等の手法を用いながら住民等の皆様と将来イメージを共有しつつ、協働して魅力あるにぎわいが創出できるよう検討を進めた。 ・近畿地方整備局と合同で鳥飼地区河川防災ステーション事業地の地権者に用地交渉を行った。 ・近畿地方整備局と合同で令和 4 年 4 月と令和 5 年 5 月に事業説明会を実施した。 ・淀川河川防災ステーション事業予定地の周辺住民の様々な不安等について、丁寧な意見聴取、情報提供に努めた。
主な取組実績 (R7 年度)	【政策推進課（鳥飼地区まちづくり担当)】 ・旧鳥飼東小学校跡地活用において、跡地活用に関するワークショップを旧鳥飼東小学校で 3 回実施した。また、地域事業者向けに意見交換会及び現地見学会を実施した。跡地活用の考え方・方向性を示した旧鳥飼東小学校跡地活用基本方針（案）を作成した。 ・淀川わいわいガヤガヤ祭では、市内事業者や商工会等の有志の協力のもと、鳥飼まちづくり応援隊ブースにて、鳥飼まちづくりグランドデザインの PR 及びワークショップを実施した。 ・災害時の緊急避難場所として利用予定の民間施設と河川防災ステーション事業地を結ぶ連絡橋の予備設計を実施した。

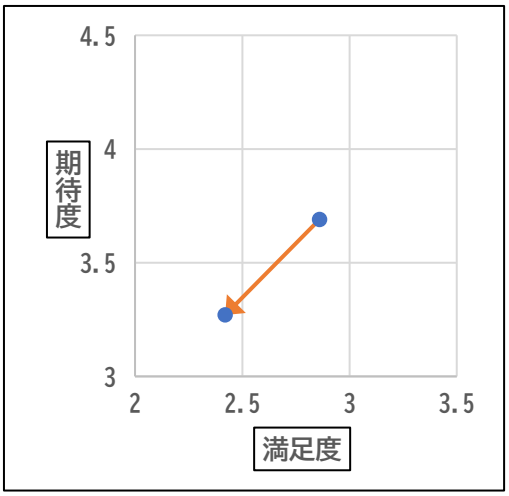
	・近畿地方整備局と合同で鳥飼地区河川防災ステーション事業地の地権者に用地交渉を行った。 ・河川防災ステーション上部施設の平常時・災害時機能や建物規模等について、検討会を３回実施した。 ・河川防災ステーション上部施設について、施設の考え方・方向性を示した水防センター整備基本方針（案）を作成した。
分析・考察	・鳥飼まちづくりグランドデザインは、地域全体を４つのエリアに分け、それぞれの地域特性に応じた取組の方向性とエリア全体に係る取組の方向性を示し、まちづくりの進め方を住民・事業者との対話を重ねた合意形成をもって進めてきた。 ・旧鳥飼東小学校跡地活用の取組として、ワークショップでは様々な世代の方に、地域事業者との意見交換会では摂津市を盛り上げたいと考える事業者に参加していただいた。跡地活用に対する地域の方の関心は高く、跡地活用に向けて活発な意見交換ができた。 ・淀川わいわいガヤガヤ祭では、子育て世代の方をターゲットとし、淀川河川敷のにぎわい創出に向けたワークショップを行った。ワークショップでは、淀川河川敷でしたいことについて意見交換を行い、子育て世代を中心にニーズを確認することができた。 ・鳥飼地区河川防災ステーションの整備に係る事業工程が用地取得の交渉等に時間を要し、当初計画より遅れが生じている。引き続き、地権者との交渉を行っていく。

❷都市整備-２　道路・交通

行政経営戦略基本計画	P53・54	統括担当課	道路交通課
まちづくりの目標	２　みんなが安全で快適に暮らせるまち		
政　策	１　都市基盤を整備し、安全で安心して暮らせるまちにします		
分　野	❷都市整備	施　策	２　道路・交通
基本方向	市域全体の道路ネットワーク整備を進めるとともに、少子高齢化等の社会状況を踏まえた公共交通を維持確保し、誰もが安全で快適に移動できる交通環境をめざします。		
分野計画	都市計画マスタープラン・地域公共交通計画		

■市民意識調査結果

実施年度	満足度	期待度
令和７年度	2.42	3.27
令和２年度	2.86	3.69



■施策の展開

１　まちづくり（都市施設）

指標(KPI)の状況

交通事故件数

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
346 件	288 件	284 件	325 件	341 件	286 件	287 件	△

阪急電鉄京都線（摂津市駅付近）連続立体交差事業

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
用地取得着手	鉄道工事推進	用地取得推進	用地取得推進	用地取得推進・準備工事	用地取得推進・準備工事	鉄道工事推進	○

❷都市整備-２　道路・交通

「摂津市は自家用車を利用しなくても移動しやすいまちだと思う」と回答した市民の割合							
基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
30.4% （令和２年度）	30.4%	31.2%	35.6%	31.7%	24.7%	26.8%	△
自転車ネットワーク路線整備率							
基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
0%	59.0%	12.9%	20.1%	32.8%	38.6%	38.6%	△

※年度の表記がない項目は、基準値…令和元年度の数値を示しています。

主な取組実績 （R3～R6 年度）	【道路交通課】 ・千里丘三島線（千里丘駅南交差点から三島幼稚園付近）までの道路拡幅整備を実施した。 ・摂津市通学路等交通安全プログラムに基づき、通学路等の安全対策を実施した。 ・自転車活用推進計画に基づき、矢羽根型路面標示を設置した。 ・生活道路である南別府鳥飼上線において、速度抑制対策を実施した。 ・路側線や路面標示の新設・復旧し交通安全を推進した。 【道路管理課】 ・路面性状調査を踏まえた舗装修繕計画（個別施設計画）に基づき、新在家鳥飼上線等の路線において、総延長 9,899ｍの舗装修繕を実施した。 ・市内道路橋梁について、法定定期点検を実施し、橋梁の長寿命化を推進した。 ・市内道路灯について、計画どおり点検を実施し、適正管理を推進した。 【連続立体交差推進課】 ・阪急京都線連続立体交差事業において、用地取得や準備工事を推進した。
主な取組実績 （R7 年度）	【道路交通課】 ・千里丘三島線において、道路拡幅整備対象となる 2 件の用地を取得し、歩行空間確保に係る暫定整備を実施した。 ・摂津市通学路等交通安全プログラムに基づき、通学路等 3 路線の安全対策を実施した。 ・生活道路である南別府鳥飼上線において、速度抑制対策を 2 箇所実施した。 ・路側線及び路面標示を新設・復旧で交通安全を推進した。 【道路管理課】

	・路面性状調査を踏まえた舗装修繕計画（個別施設計画）に基づき、南千里丘5号線等2路線の舗装修繕を実施した。 ・橋梁40橋の定期点検を実施した。 ・道路灯234基の点検を実施した。 【連続立体交差推進課】 ・阪急京都線連続立体交差事業において、鉄道工事説明会を開催し、全体で324人の方が参加され、令和8年1月より鉄道工事に着手した。また、用地取得率が、面積ベースで約93%（前年度比+6%）となった。庄屋1号線付替道路整備工事が完了した。庄屋公園の支障移転工事が完了し、管理棟移設工事に着手した。摂津市駅駅前自転車駐車場の移設工事が完了した。
分析・考察	・KPI「交通事故件数」は、令和3年度から令和7年度の5か年平均が305件であり、基準値（346件）は下回ったものの、目標値（288件）には届かなかったため「△」とした。 ・コロナ禍後増加の傾向が見られたが、令和6年・7年度はともに減少している。減少傾向の要因の１つとして、道路拡幅や安全対策等を実施したことが考えられる。 ・KPI「『摂津市は自家用車を利用しなくても移動しやすいまちだと思う』と回答した市民の割合」は、令和3年度から令和7年度の5か年平均が30.0%であり、基準値（30.4%）からわずかに下回っている状態のため「△」とした。 ・KPI「自転車ネットワーク路線整備率」は、令和7年度実績が38.6%であり、目標値（59.0%）を下回ったため「△」とした。 ・財政事情の変化を踏まえ整備推進ではなく、道路の舗装修繕工事と連動した発注による事業費の縮減を優先したためである。 ・KPI「阪急電鉄京都線（摂津市駅付近）連続立体交差事業」は、用地取得及び準備工事を推進し、令和8年1月より鉄道工事に着手した。目標を達成していることから「〇」とした。 ・市民意識調査の結果は、これまで、歩行空間の確保に係る暫定整備などに取り組んではいるが、広域幹線道路が慢性的に渋滞していることが影響していると推察される。今後は、誰もが安心かつ快適に移動できる交通環境の早期実現に向けた整備推進が必要である。

２　持続可能な公共交通体系の構築

指標(KPI)の状況

交通事故件数

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
346 件	288 件	284 件	325 件	341 件	286 件	287 件	△

「摂津市は自家用車を利用しなくても移動しやすいまちだと思う」と回答した市民の割合

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
30.4% (令和２年度)	30.4%	31.2%	35.6%	31.7%	24.7%	26.8%	△

自転車ネットワーク路線整備率

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
0%	59.0%	12.9%	20.1%	32.8%	38.6%	38.6%	△

各交通手段に占める自動車利用者の割合【★】

基準値	目標値	実績値					評価
		R3	R4	R5	R6	R7	
16.8% (令和２年度)	16.4%	―	―	―	―	―	―

※年度の表記がない項目は、基準値…令和元年度の数値を示しています。

主な取組実績 (R3～R6 年度)	【道路交通課】 ・近鉄バス株式会社への市内循環バス運行に係る補助金交付や、阪急バス株式会社への公共施設巡回バス運行業務委託など、公共交通の確保維持に努めた。 ・摂津市地域公共交通協議会を立上げ、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たす、摂津市地域公共交通計画を策定した。 ・自転車活用推進計画に基づき矢羽根型路面標示を設置した。 ・摂津警察署や関係機関と連携し、交通安全キャンペーンや通学路指導、対象に応じた交通安全教室を実施した。 ・JR 千里丘駅東自転車駐車場の原動機付自転車 40 枠を自転車 42 枠に転用し、高い自転車利用の需要に対応した。

	・駅前周辺の放置自転車禁止区域内で啓発と移動保管を行った。また、放置自転車等管理システムを構築し、保管事務の効率化、省人化を図った。
主な取組実績 （R7 年度）	【道路交通課】 ・近鉄バス株式会社への市内循環バス運行に係る補助金交付や、阪急バス株式会社への公共施設巡回バス運行業務委託など、公共交通の確保維持に努めた。 ・公共施設巡回バス（セッピィ号）および市内循環バスの運行形態の見直しに向け、移動実態や多様なニーズを把握する市民ワークショップを開催した（鳥飼地域と別府地域で各 2 回）。 ・せっつキッズファクトリー2025 での連携を通じて、参加企業を対象に公共交通に関するモビリティ・マネジメントを実施した。企業における自家用車通勤依存や公共交通活用の可能性について、企業・商工会・交通事業者・行政が交通課題を共有する機会を創出した。 ・公共交通サービスを補完するため、産官学連携によるシェアサイクルポートを増設した（13 箇所）。 ・自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入に向け、学校や公共施設等に啓発チラシを配布し、周知した。また、運転者講習会は免許を持たない方も参加可能とし、自転車の交通ルールに関しての講話を行うなど周知・啓発に努めた。 ・駅前周辺の放置自転車禁止区域内で啓発と移動保管を行った。
分析・考察	・KPI「交通事故件数」は、令和 3 年度から令和 7 年度の 5 か年平均が 305 件であり、基準値（346 件）は下回ったものの、目標値（288 件）には届かなかったため「△」とした。 ・コロナ禍後増加の傾向が見られたが、令和 6 年・7 年度はともに減少している。減少傾向の要因の 1 つとして、この間、自転車のヘルメット着用の努力義務化や、「ながらスマホ」などへの罰則強化等の道路交通法改正があり、これらを踏まえた交通安全啓発の取り組みを着実に実施してきたことが考えられる。 ・KPI「『摂津市は自家用車を利用しなくても移動しやすいまちだと思う』と回答した市民の割合」は、令和 3 年度から令和 7 年度の 5 か年平均が 30.0%であり、基準値（30.4%）からわずかに下回っている状態のため「△」とした。 ・KPI「自転車ネットワーク路線整備率」は、令和 7 年度実績が 38.6%であり、目標値（59.0%）を下回ったため「△」とした。 ・市民意識調査では、安威川以北地域よりも以南地域での満足度が特に低くなっており、以南地域は鉄道駅が 1 駅で、駅から離れた地域が多いことや、広

	域幹線道が慢性的に渋滞していることなどが要因であると考えられる。また、別府地域や正雀、千里丘駅を中心に運行している市内循環バスについて、平成 25 年以降、利用ニーズへの対応が十分にできていなかったことなどから、「第四中学校区」の満足度の低下につながっていると考えられる。 ・公共施設循環バス（セッピィ号）及び市内循環バスの運行形態見直しに向け実施している「バスを一緒に考える会」では、関心の高さから参加者が多く、回を重ねるごとに公共交通の実情への理解が深まり、当事者意識が醸成されつつあることから、施策を着実に進めていく必要がある。