

2022 ▶ 2031

門真市都市計画マスタープラン



令和 4(2022)年 3 月



目 次

序章	1
序-1 都市計画マスタープランとは	1
序-2 社会の潮流	4
第1章 本市の現状と課題	6
1-1 本市の現状	6
1-2 市民の意向	18
1-3 本市の現状と市民の意向のまとめ	23
1-4 都市づくりの課題	25
第2章 本市の目指す姿	29
2-1 都市づくりの将来像	29
2-2 都市づくりの目標	30
2-3 重点プロジェクト	31
第3章 都市づくりの方針	46
3-1 人口の将来展望	46
3-2 将来都市構造	47
3-3 土地利用の方針	49
3-4 都市交通(公共交通、道路交通)の方針	52
3-5 都市環境(公園・緑地、景観、環境)の方針	55
3-6 公共施設の方針	59
3-7 都市防災(防災・防犯)の方針	62
第4章 地域別の方針	65
4-1 北西地域	66
4-2 北東地域	70
4-3 南西地域	73
4.4 南東地域	77
第5章 実現に向けた方針	81
5-1 実現に向けた公民連携の取組方針	81
5-2 重点プロジェクトにおける役割分担	82
5-3 公民連携の取組例	83
5-4 計画の進行管理	86
用語の解説	88

序-1 都市計画マスタープランとは

1) 都市計画マスタープランとは

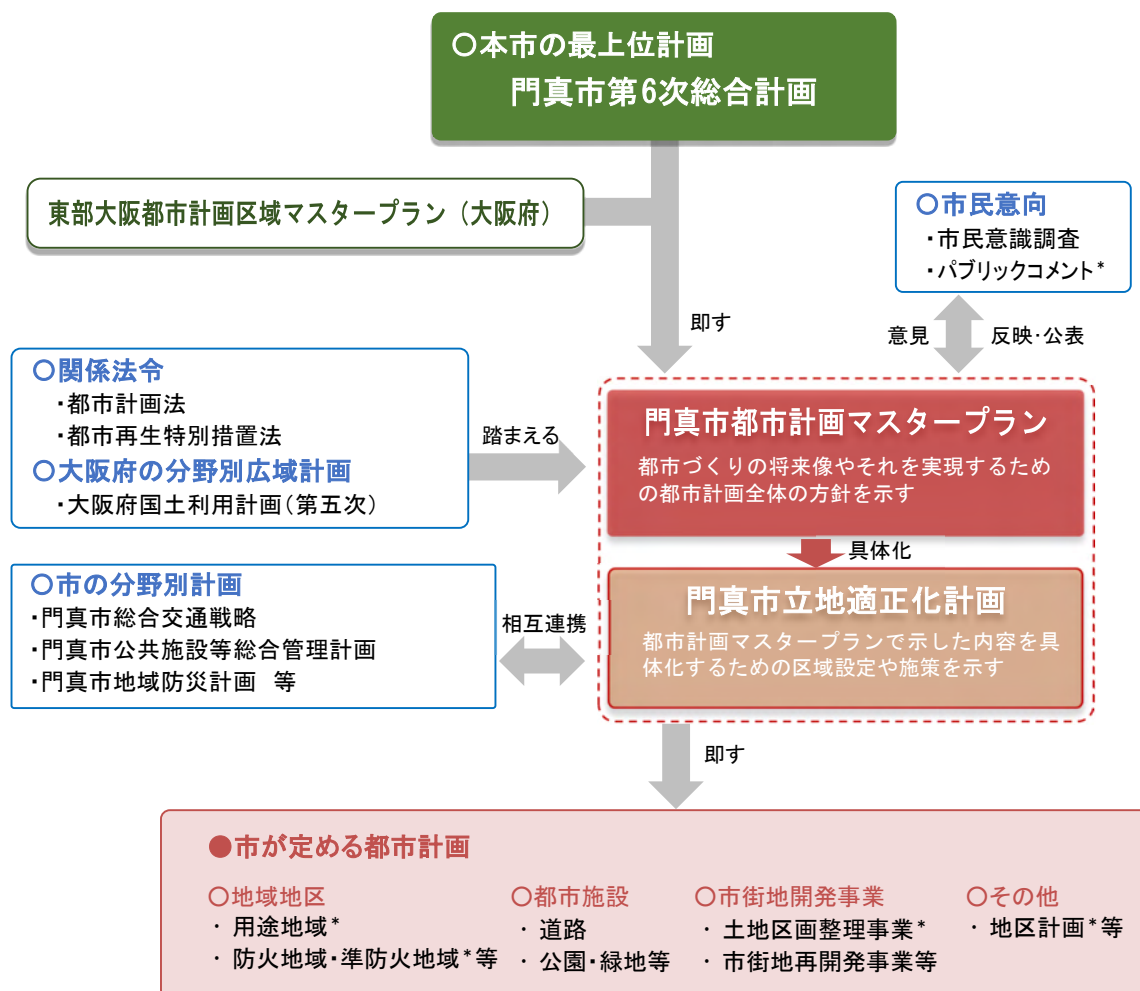
門真市都市計画マスタープラン（本市都市計画に関する基本的な方針）は、都市づくりを効果的、効率的に進めるため、長期的な視点にたち、目指すべき都市づくりの将来像と、その実現に向けた取組の方向性を明らかにするものです。

2) 位置づけ

門真市都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2（市町村の都市計画に関する基本的な方針）に基づき、「門真市第6次総合計画（以下、総合計画という）」並びに、「東部大阪都市計画区域*マスタープラン（東部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」に即して定めるものです。

市が定める地域地区*、都市施設*、市街地開発事業*等の都市計画は、本計画に即するものとなっています。

なお、門真市立地適正化計画*は、都市再生特別措置法第81条に基づく計画で、都市計画マスタープランの一部と位置づけられており、本計画で示した都市づくりの将来像を実現するための施策等について、より具体的に示すものです。



3) 改定の目的

門真市都市計画マスタープランは平成10（1998）年に初めて策定され、その後平成24（2012）年に改定されてから目標年次の10年間を経過しました。その間、大阪モノレールの延伸の決定（門真市駅～（仮称）瓜生堂駅、令和11（2029）年開業予定）やそれに伴う新駅の設置計画の進展等、本市を取り巻く環境は大きく変化しています。

また、本市は令和2（2020）年3月に本市の最上位計画である総合計画を策定し、大阪府では、令和2（2020）年10月に東部大阪都市計画区域マスタープランの改定が行われました。

本市では、こうした状況を踏まえ、新たに10年後を目指した都市づくりの将来像や施策を明らかにし、市民にわかりやすい都市計画マスタープランとするため、改定を行うものです。

4) 計画対象区域及び目標年度

計画対象区域は、都市計画区域（本市全域）とします。令和4（2022）年度を初年度として、10年後の令和13（2031）年を目標年度とします。

5) 分かりやすく読みやすい計画

令和2（2020）年に策定した総合計画では、コンセプトとして以下の「わかる計画」「めざす計画」「使える計画」を掲げており、都市計画マスタープランでも、それらを踏まえた「分かりやすく読みやすい計画」を目指します。

総合計画のコンセプト

【わかる計画】

12の分野ごとの取組を基本施策として示し、市政運営の進め方が分かりやすい計画を目指します。また、視覚的に見やすさを重視し誰にとっても親しみやすい「わかる計画」とします。

【めざす計画】

計画の進捗状況を誰もが把握できるよう、成果指標を導入し、その進捗状況を管理することで「めざす計画」とします。

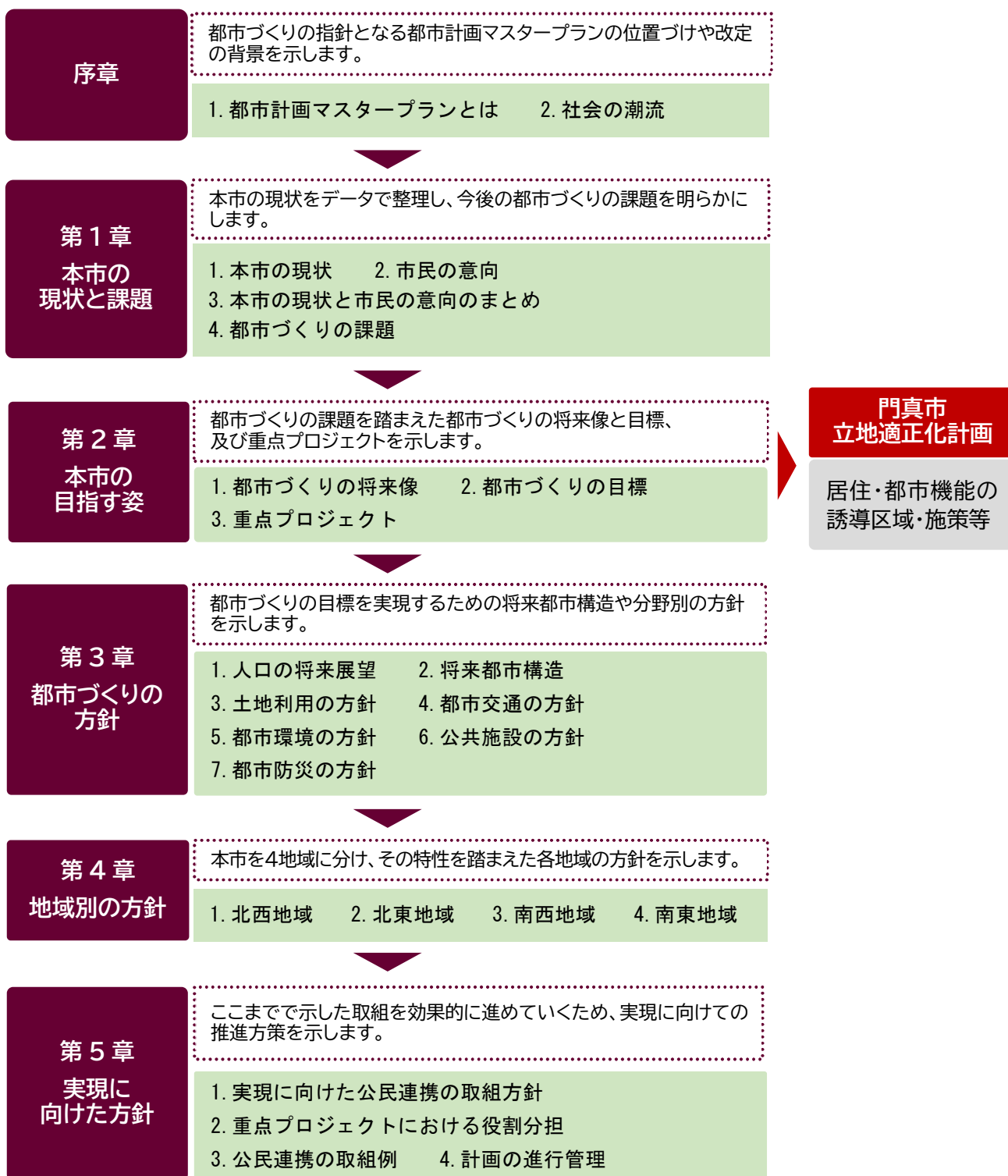
【使える計画】

計画を実現するためにも、基本計画を参考に、事業等を実施していくことができるよう、市民会議等で出た意見や施策体系図、アンケート結果等を掲載し、常に「使える計画」とします。



6) 計画の構成

計画の構成は、以下の通りとします。門真市立地適正化計画については、「第2章 3. 重点プロジェクト」で示した内容も含め、特に都市機能*及び居住の誘導に関する事項について、より具体的に区域や施策を示すものです。



序-2 社会の潮流

1) 人口減少・少子高齢化

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計結果（平成30（2018）年推計）によれば、わが国の総人口は令和22（2040）年には1億1092万人まで減少し、65歳以上の高齢者の割合は35.3%に上昇する推計がされています。

人口減少・少子高齢化が加速することで、生産年齢人口（15歳～64歳）の減少に伴う税収の減少、高齢者の増加による社会保障費の増大、都市の低密度化による身近な生活サービス水準の低下等が危惧されています。

2) 暮らし方・働き方の変化

近年、情報技術の高度化や国民の価値観の多様化、グローバル化の進展により、新たな暮らし方や働き方が可能となっており、さらに多様な文化を尊重し合う共生社会の実現が求められます。

加えて、令和2（2020）年の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行は、世界中に甚大なインパクトをもたらしており、テレワークの急速な普及や、自宅や自宅周辺で過ごす時間の増加、公園や自転車・徒歩で回遊できる空間へのニーズの高まり等、暮らし方・働き方の変化に対応した都市づくりが重要となっています。

3) ウォーカブルな空間（「居心地が良く歩きたくなる」まちなか）への転換

都市の魅力向上や、まちなかの賑わい創出を図るため、国では、都市再生整備計画に基づくウォーカブルな空間（「居心地が良く歩きたくなる」まちなか）づくりのための取組に対する支援を行う等の施策を展開しており、自治体としてもこれを踏まえた公共空間の創出に取り組んでいくことが重要となっています。

4) 頻発する大規模災害

近年、全国各地で巨大地震や、想定を超えた局地的な集中豪雨等の災害が頻発しており、大阪府でも、平成30（2018）年に大阪府北部地震等が発生しています。

今後も、南海トラフ巨大地震等の大規模災害の発生が見込まれている中で、大規模災害に対応できる建物や社会基盤整備等のハード面の対策に加え、地域でのコミュニティづくりや情報共有といったソフト面の対策が重要となっています。

5) 社会インフラの老朽化

高度経済成長期に整備された道路や公園、公共施設等の社会インフラの多くが一斉に更新の時期を迎えている一方で、今後、財政面はより一層厳しくなることが予想されます。

こうした中で、老朽化した社会インフラについては、事後保全から予防保全へのシフト等、計画的な改修・更新等のマネジメントが重要となっています。

6) 公民連携・多様な主体による協働

都市づくりにあたり、より一層の効率化が求められる中で、これまで公的主体が担っていた公共事業についても、行政単独ではなく公民連携により推進することで、サービス水準の向上や効率化を図ることが重要となっています。

近年では、多くの自治体がインフラ整備等においてPPP/PFI*等の制度により事業者のノウハウを活用し、地域団体や住民が主体となるエリアマネジメント*によるまちづくりに取り組んでいます。

7) 持続可能な開発目標（SDGs）

「持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）」は、平成27（2015）年国連サミットにおいて採択された、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

SDGsは地球上の「誰一人取り残さない」社会の実現を目指して、17の目標・169のターゲットから構成されています。

国も取組を積極的に推進している中、地方自治体はSDGsの実現に対して大きな役割を担っており、国は、令和6（2024）年までにSDGsの達成に向けた取組を行っている地方自治体の割合を60%とすることを目指しています。

SDGsには17の目標がありますが、それらはそれぞれ単独で取り組まれるものではなく、都市づくりに関しても、目標11の「住み続けられるまちづくりを」をはじめとして多くの項目に関わり、持続可能な都市づくりのための総合的な取組の推進が求められています。

本計画でも、SDGsの考え方を念頭に置きながら、持続可能な都市づくりの実現のため、取組を推進しています。

SDGsの17の目標



第1章 本市の現状と課題

1-1 本市の現状

1) 概況

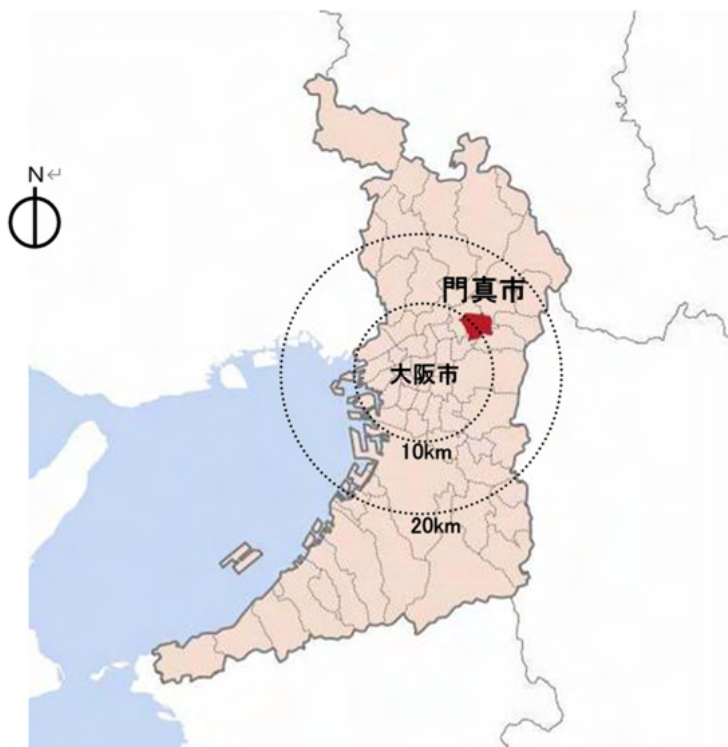
本市は、大阪府の北東部に位置し、東西約4.9km、南北約4.3km、面積約12.30km²、大きな起伏がなく、平坦な地形となっています。

高度経済成長期には人口が急激に増加し、市北部の農業地帯は広範囲が過密な住宅市街地に転換されました。

また、大阪都心部から10km以内に位置し、京阪電鉄、大阪モノレール、大阪メトロが乗り入れるとともに、国道163号及び大阪中央環状線、近畿自動車道、第二京阪道路等による幹線道路網が形成される等、大阪府内でも有数の交通環境に恵まれており、産業の発展に大きな役割を果たしています。

さらに、大阪モノレールの延伸が決定され、門真市駅から（仮称）瓜生堂駅までが令和11（2029）年に開業予定となっているとともに、阪神高速道路淀川左岸線延伸部の建設も決定しており、利便性がさらに向上する見込みです。

門真市の位置

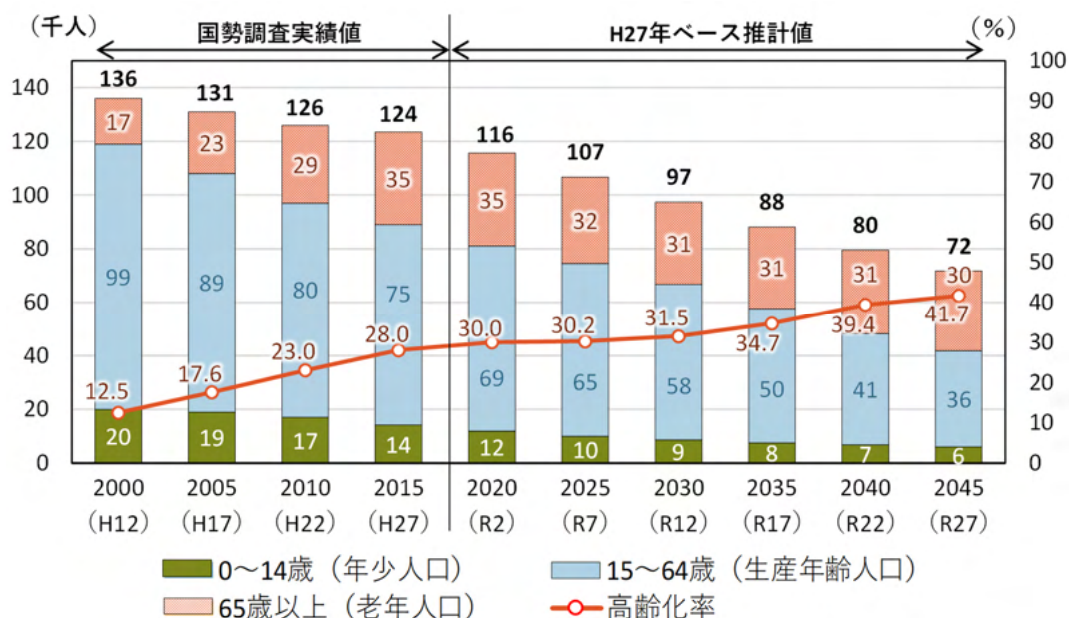


2) 人口

(1) 人口の推移と将来予測

- ・人口は減少傾向にあり、令和22（2040）年以降は8万人を下回る予測となっています。
- ・年齢別では、0歳～14歳（年少人口）、15歳～64歳（生産年齢人口）が特に減少傾向にあります。
- ・高齢化率は上昇を続けており、令和27（2045）年には40%を超える予測となっています。

年齢3区分別人口の推移

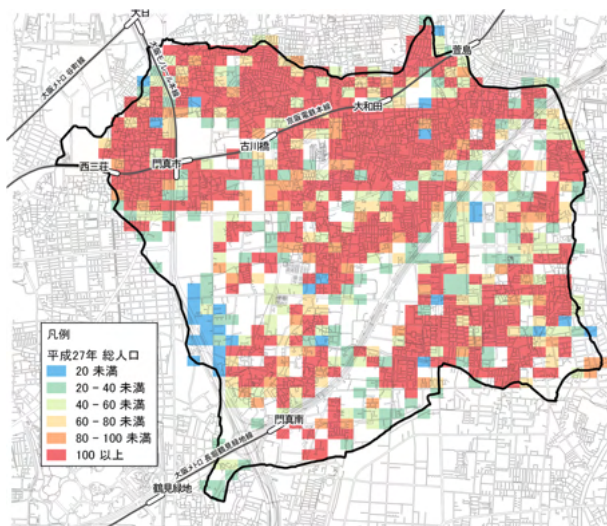


資料: 国勢調査(各年10月1日時点)、国立社会保障・人口問題研究所(平成30(2018)年推計)

(2) 人口分布

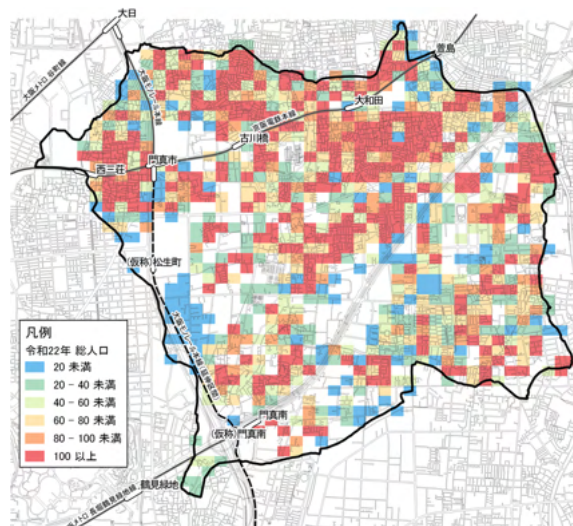
- ・平成27（2015）年の人口分布を見ると、市北部を中心に人口密度が高いエリアが広がっていますが、市南部も含めて市全域で高い人口集積が見られます。
- ・令和22（2040）年には、市北部も含めて人口密度の低下が進行する予測となっています。

平成27（2015）年人口分布



※白色部分は人口が分布していない、もしくは少ない箇所
資料: 国勢調査(平成27(2015)年)

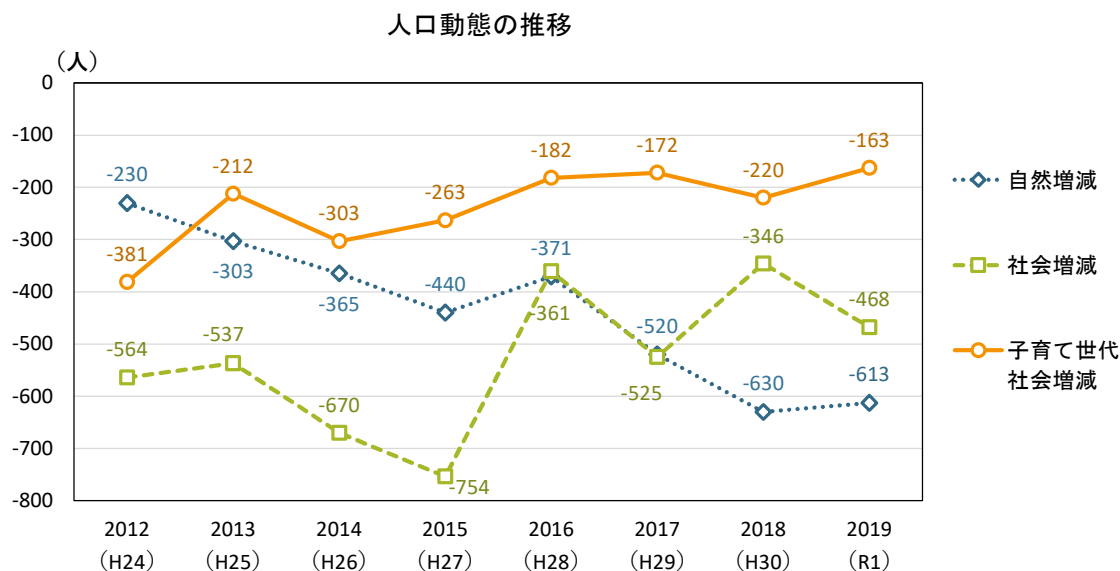
令和22（2040）年人口分布（予測）



※白色部分は人口が分布していない、もしくは少ない箇所
資料: 将来人口・世帯予測ツール(国総研)を使用して作成

(3) 人口動態

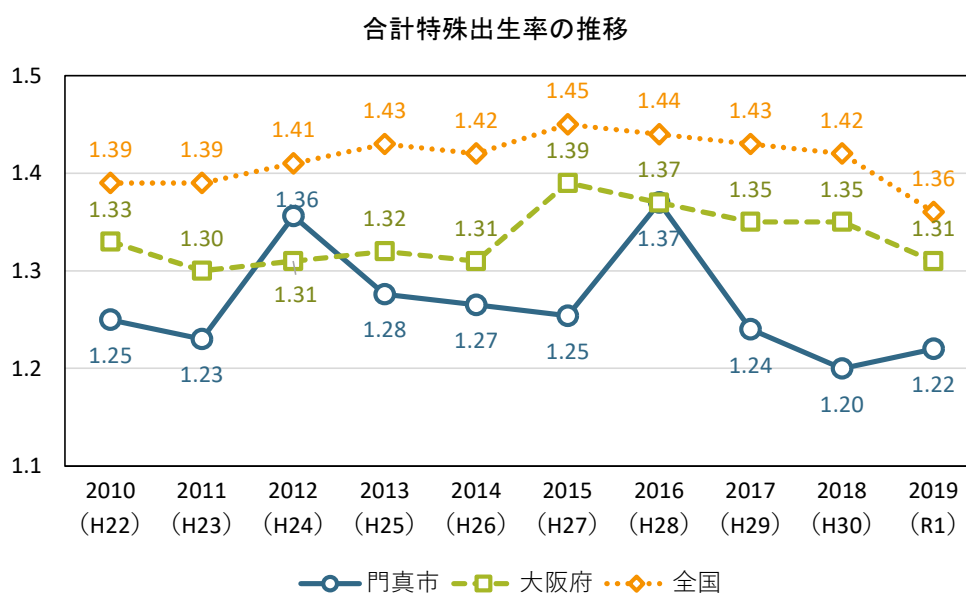
- ・自然増減*（出生-死亡）は、死亡数が出生数を上回る自然減の傾向が加速しています。
- ・社会増減*（転入-転出）は、転出数が転入数を上回る社会減の傾向が続いています。
- ・子育て世代（25-39歳）についても転出超過が続いています。



資料:門真市統計書(自然増減・社会増減)、門真市作成資料(子育て世代社会増減)

(4) 合計特殊出生率*

- ・近年、合計特殊出生率は全国的にやや減少傾向となっており、本市ではほとんどの年次で全国平均及び大阪府平均の値を下回っています。



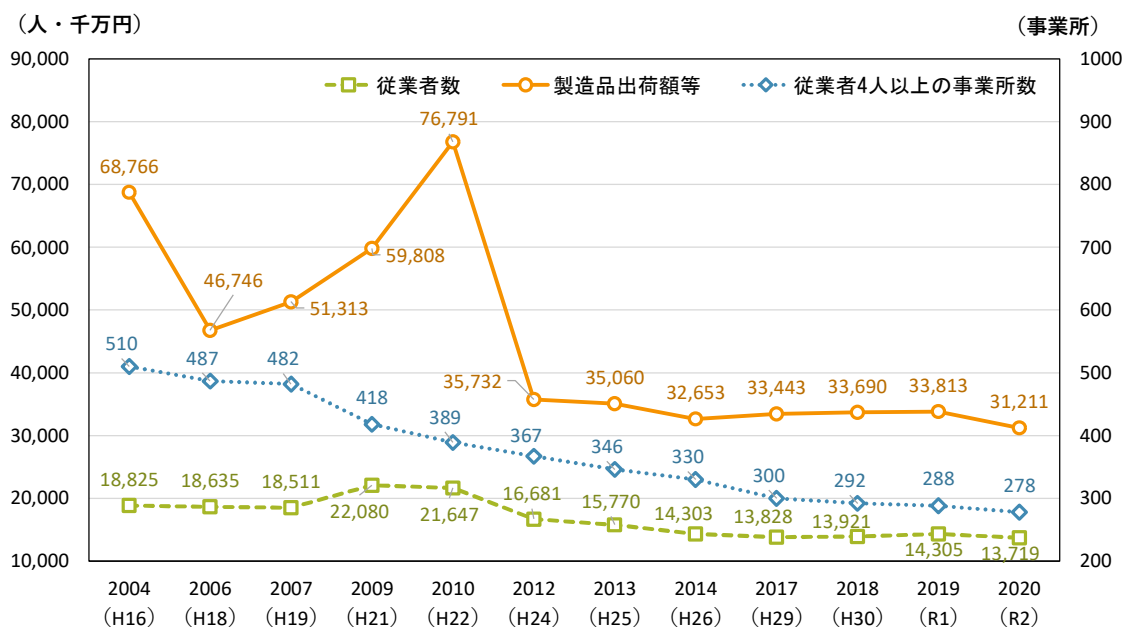
資料:人口動態調査(各年)

3) 産業

(1) 工業の状況

- 令和2（2020）年の年間製造品出荷額等は約3,121億円で、直近5年間は横ばい傾向が続いています。
- 従業者数は近年横ばい傾向、事業所数は減少傾向が続いています。

従業者数、年間製造品出荷額等、従業者4人以上の事業所数の推移

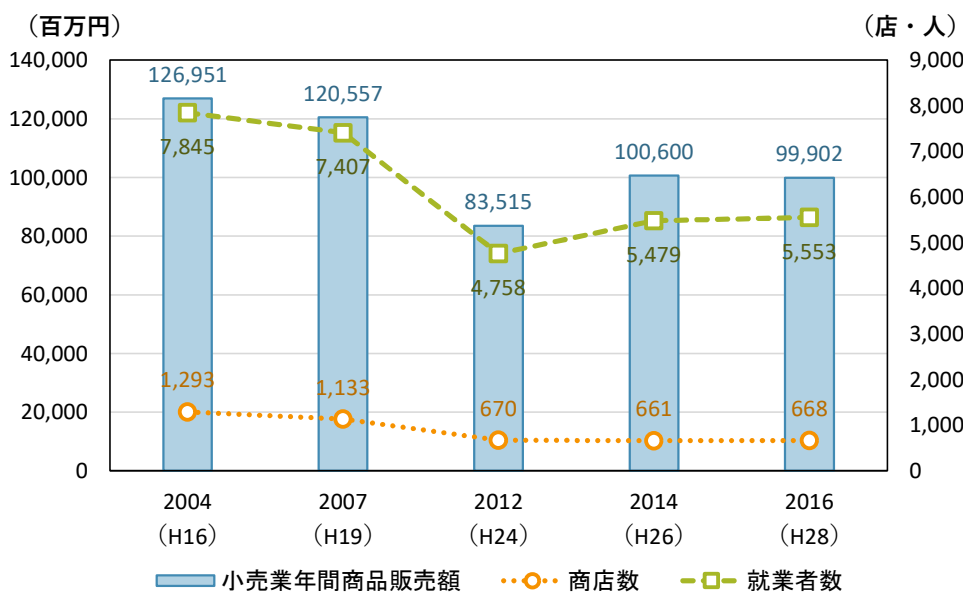


資料: 門真市統計書、工業統計調査

(2) 商業の状況

- 平成28（2016）年の小売業年間商品販売額は約999億円で、商店数・就業者数と同様に減少傾向にあります。
- 商店数については、平成16（2004）年と比較して半分程度まで減少しています。

小売業年間商品販売額、商店数、就業者数の推移

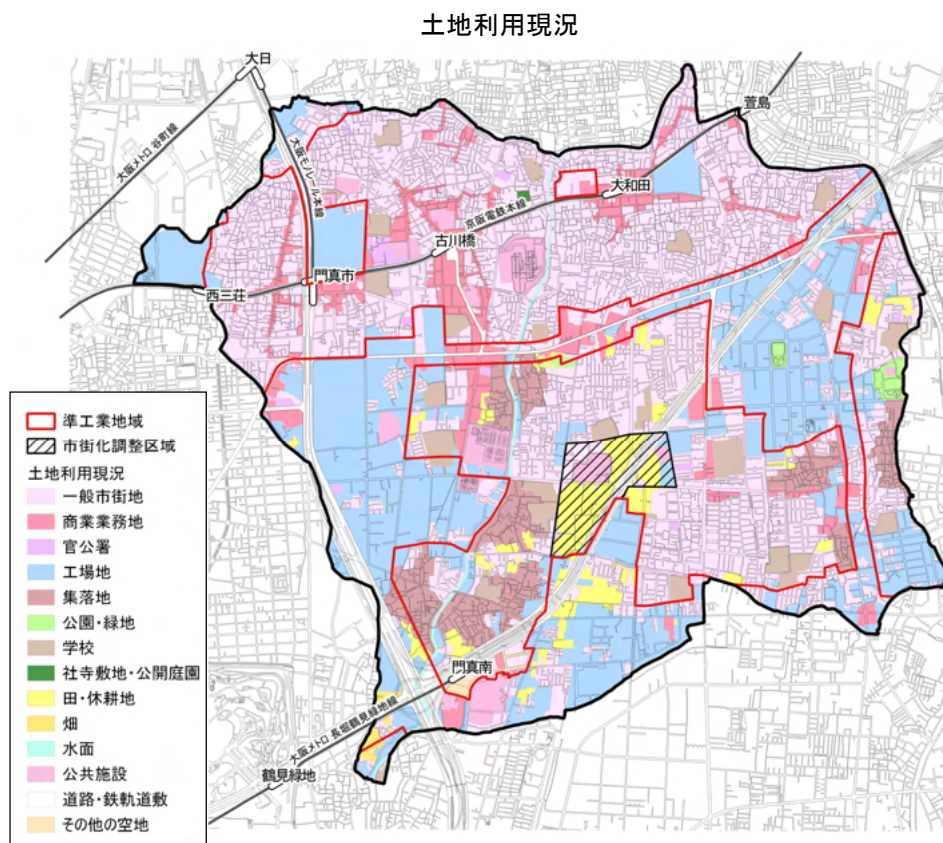


資料: 商業統計調査 (各年)

4) 土地利用

(1) 土地利用現況

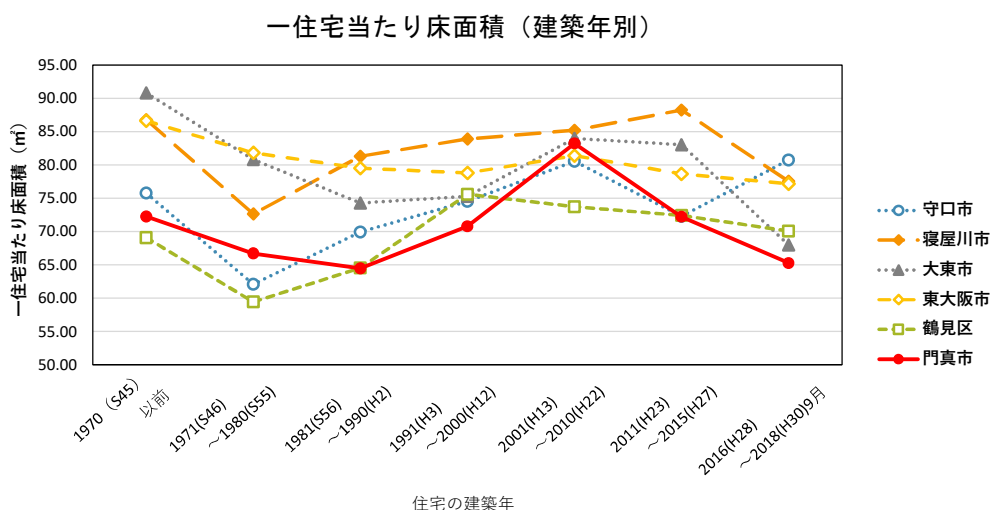
- ・ 市中央部の市街化調整区域*を除き、市全域で市街地が形成されており、土地利用は、住宅等の一般市街地と工場地が多くなっています。
- ・ 準工業地域*を中心に工場地がまとまって分布し、一般市街地と混在している箇所も見られます。



資料:土地利用現況図(令和2(2020)年)

(2) 住宅

- ・ 本市の一住宅（戸建て及び共同住宅）当たりの床面積は、近年供給された住宅も含め、近隣市に比べて小規模なものが多い傾向が続いています。

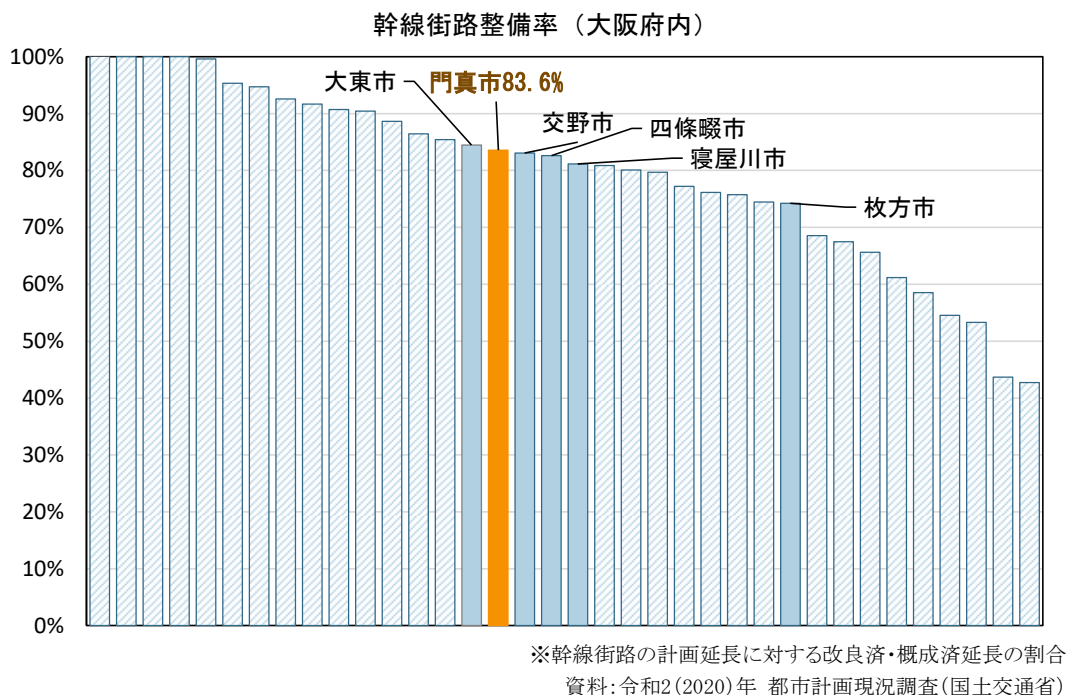


資料:住宅・土地統計調査(平成30(2018)年)

5) 道路・交通

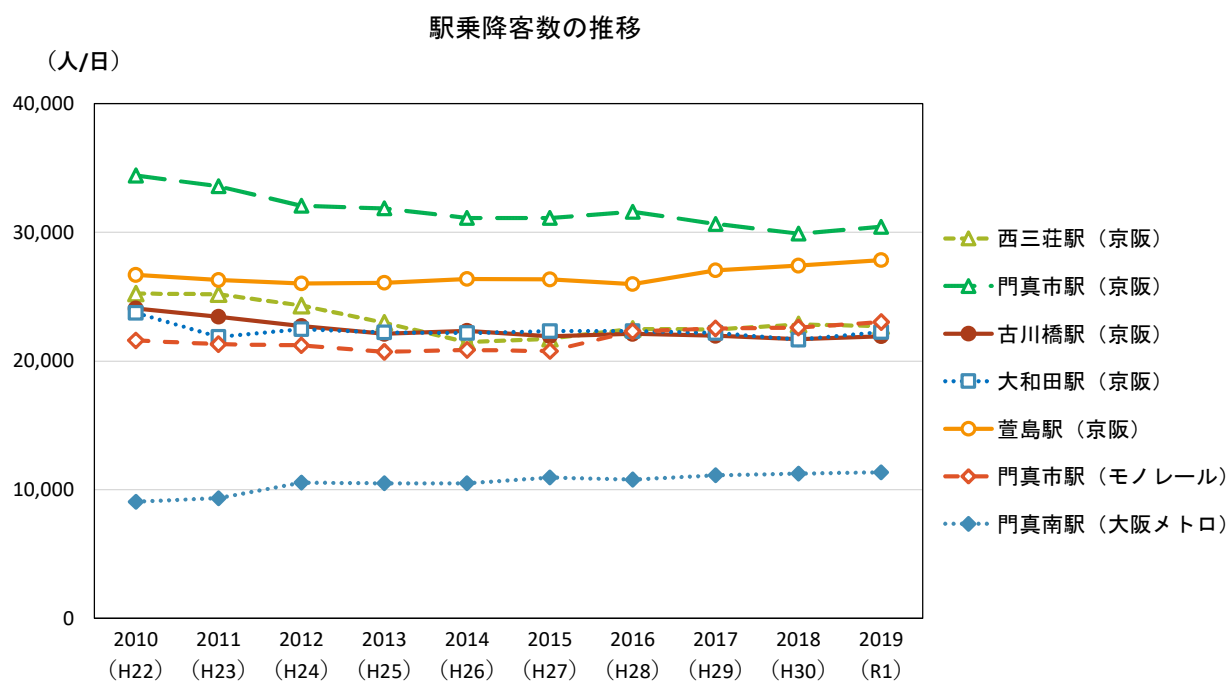
(1) 道路

- ・市内の幹線街路*は、計画延長の83.6%が整備済みとなっています。



(2) 鉄道・バス

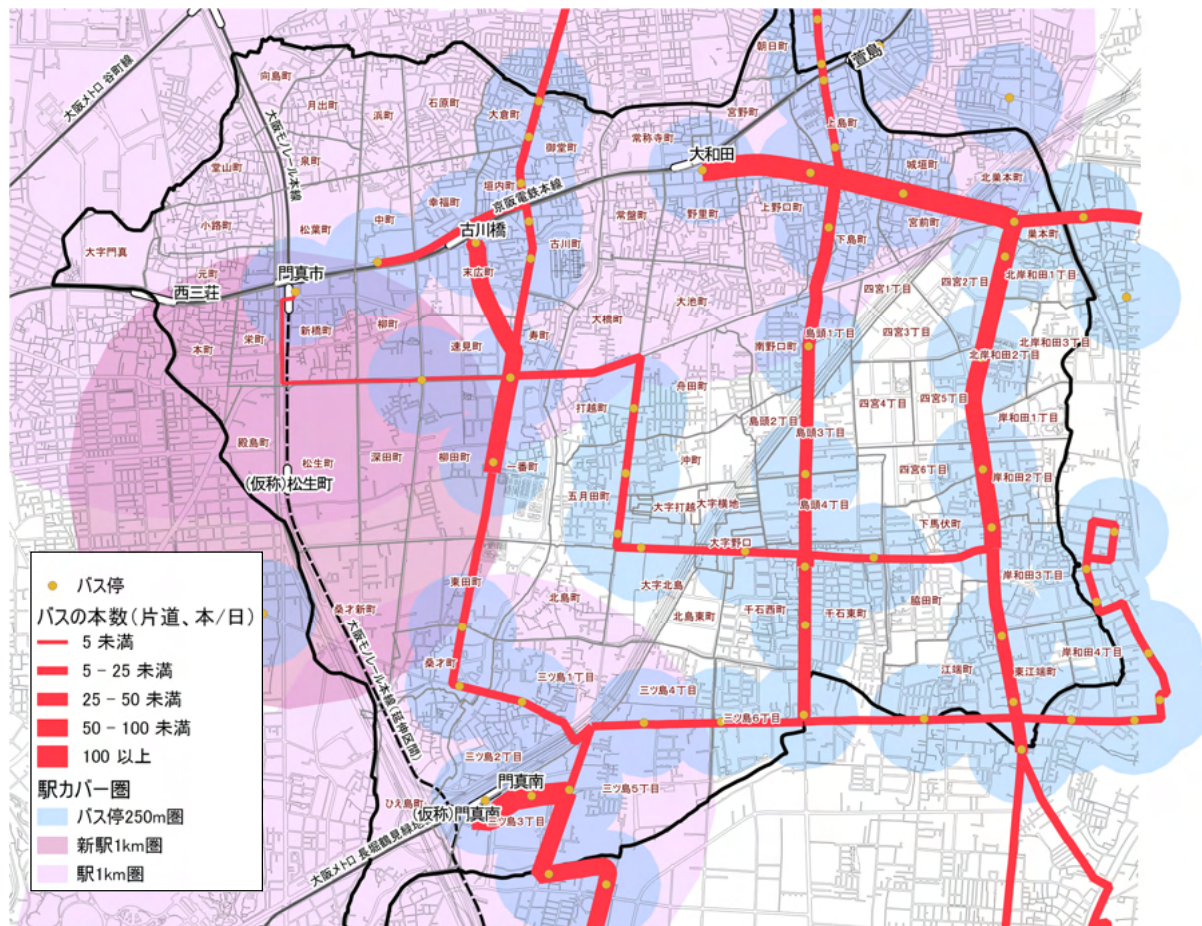
- ・市内には7つの駅があり、乗降客数は多くの駅で横ばい、京阪電鉄門真市駅ではやや減少傾向となっています。



※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
資料: 門真市統計書(令和元(2019)年)

- ・令和11（2029）年に大阪モノレールが延伸され、（仮称）松生町駅、（仮称）門真南駅が新たに設置される予定となっています。
- ・鉄道駅のないエリアについても、バス路線で概ね市全域をカバーしています。
- ・市南部の一部で、バス路線までの距離やバスの本数の少なさ等により、公共交通の利便性が比較的低いエリアも存在します。

路線バス・コミュニティバス路線



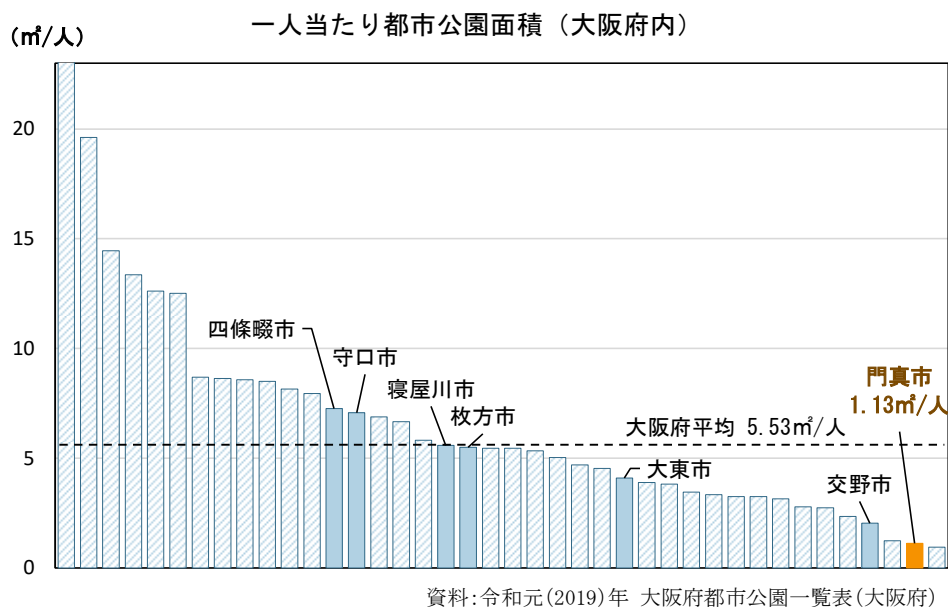
資料: 京阪バス・近鉄バス・大阪シティバスHP



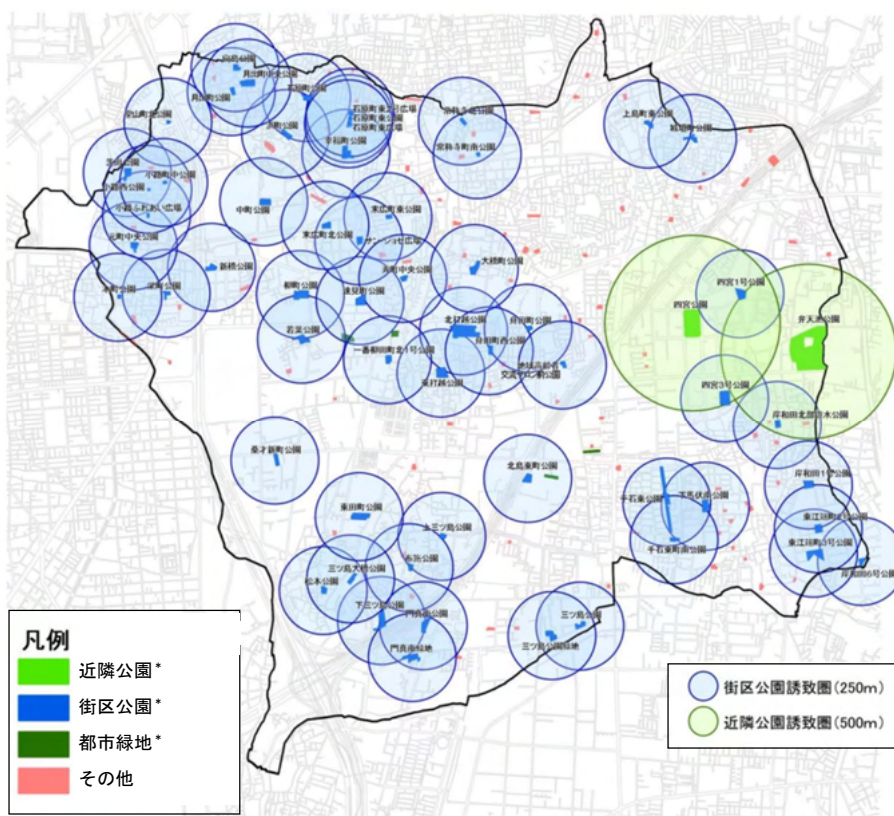
6) 公園・緑地、歴史資源

(1) 公園・緑地

- ・人口一人当たりの都市公園面積は、大阪府内では下位にあり、 $1.13\text{m}^2/\text{人}$ （大阪府平均 $5.53\text{m}^2/\text{人}$ ）となっています。
- ・都市公園は概ね市全域に分布していますが、市北東部等では住宅が多く集積し公園の少ないエリアが存在します。



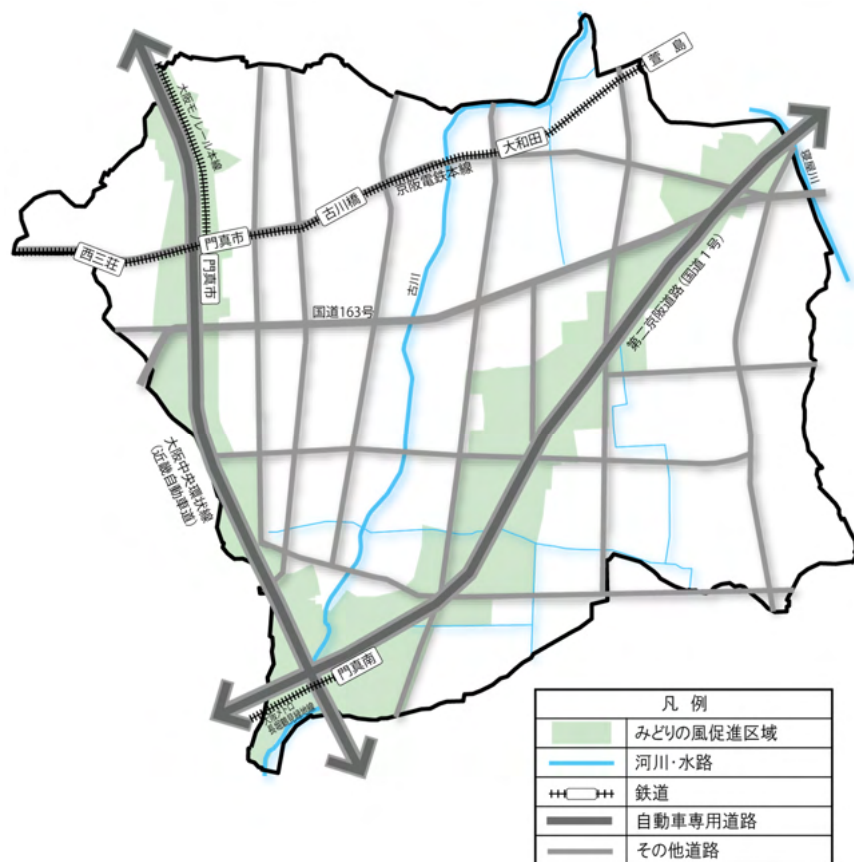
都市公園の誘致圏*



資料: 門真市みどりの基本計画(令和2(2020)年3月)

- ・大阪中央環状線及び第二京阪道路沿道は、大阪府のみどりの風促進区域*、景観計画区域*に指定されており、良好な景観を形成するための基準等が定められています。

みどりの風促進区域



資料:大阪府環境農林水産部資料を元に作成

(2) 歴史資源

- ・本市には、国指定2件、府指定3件の指定文化財があります。

指定文化財一覧

区分	分野	種別	名称	所在地
国指定	天然記念物	記念物	薫蓋(くんがい)クス(薫蓋樟)	三島神社境内
	登録有形文化財	建造物	願得寺	御堂町
府指定	有形文化財	建造物	願得寺	御堂町
	史跡	記念物	伝茨田堤(でんまんだのつつみ)	宮野町
	天然記念物	記念物	蔦島(ひえじま)のくす	ひえ島町



薫蓋(くんがい)クス



願得寺



伝茨田堤(でんまんだのつつみ)



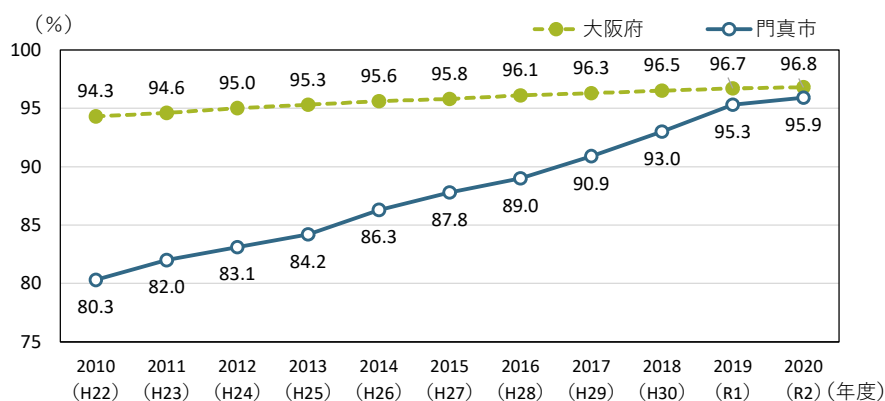
蔦島(ひえじま)のくす



7) 下水道

- ・下水道整備人口普及率*は向上しており、令和2（2020）年度の普及率は95.9%となっています。

下水道整備人口普及率の推移

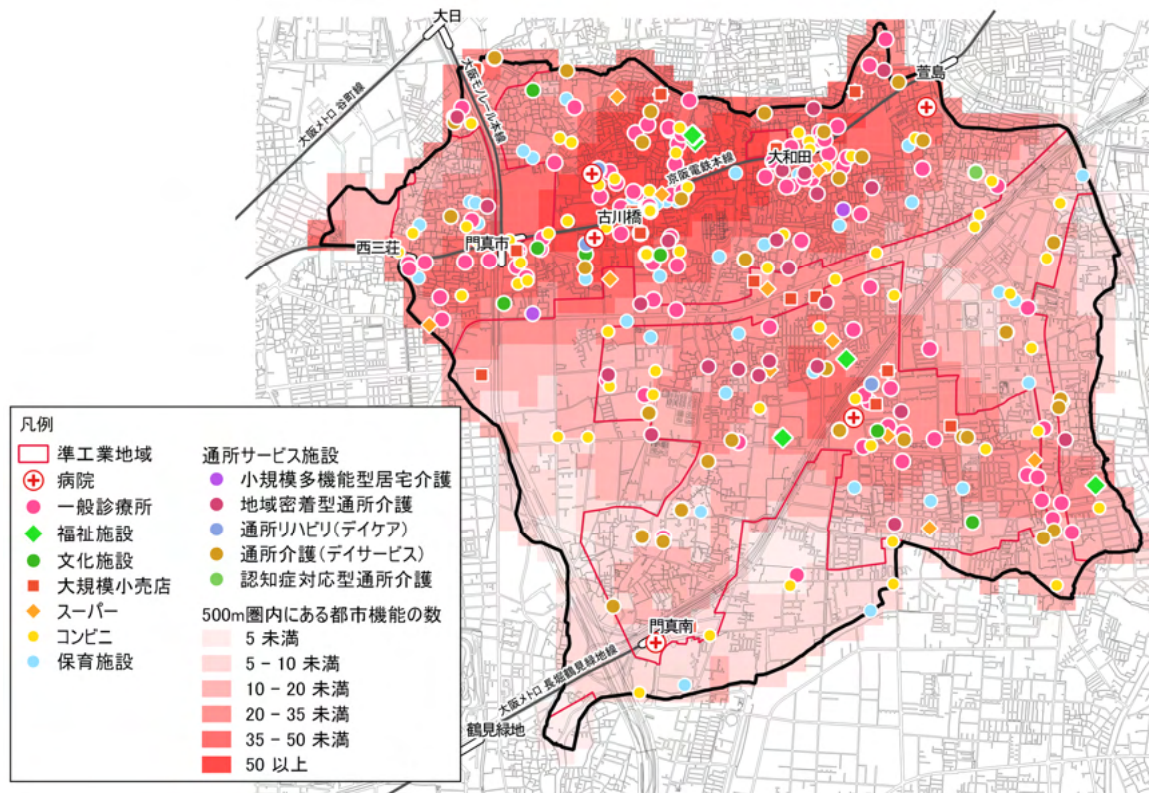


資料:大阪府統計年鑑

8) 都市機能

- ・各種都市機能は市全域に立地していますが、文化施設、医療施設、福祉施設等の広域的な利用が想定される施設は、市北部の門真市駅から古川橋駅周辺に集積しています。
- ・産業集積が多い準工業地域では、都市機能の集積が比較的少なくなっています。
- ・門真南駅周辺では、都市機能の集積が少なくなっています。

都市機能の分布状況

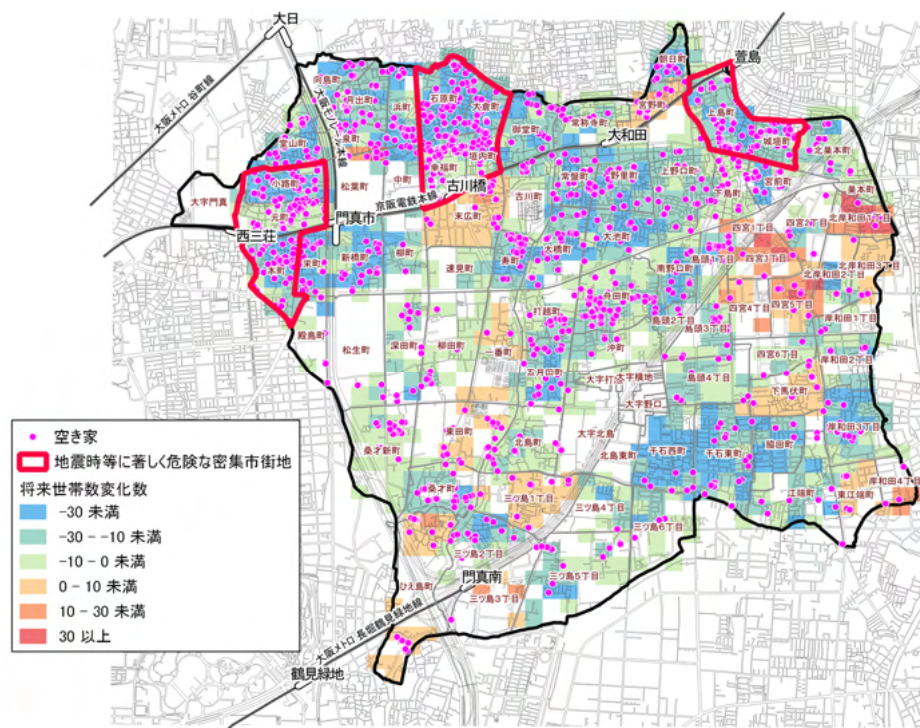


9) 災害等

(1) 密集市街地・空き家

- ・市北部には、国土交通省の「住生活基本計画（全国計画）」*により、「地震時等に著しく危険な密集市街地」に位置づけられたエリアが広がっており、そのエリアを中心に市全域で空き家が多く分布しています。
- ・空き家が多い地区では、将来世帯数が大きく減少する予測となっている箇所もあり、更なる空き家の増加が懸念されます。
- ・空き家率は近年横ばいとなっていますが、平成30（2018）年度で17.4%と、大阪府平均の15.2%と比較して高い状態です。

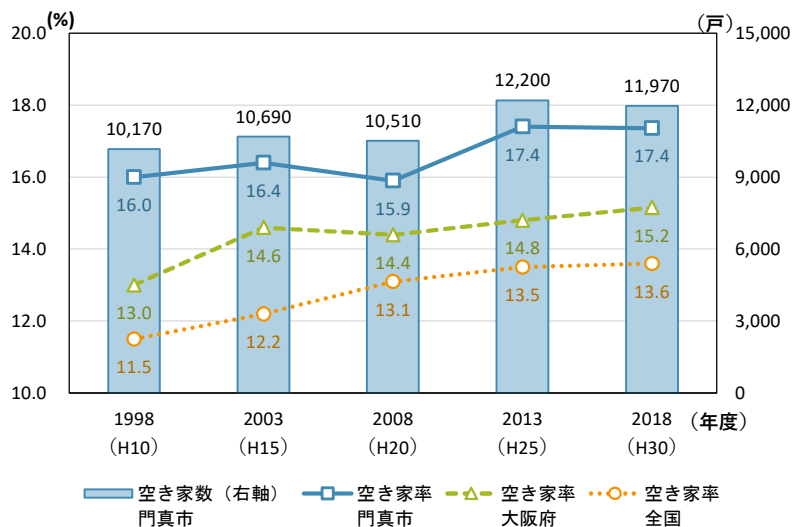
空き家の分布状況・将来世帯数変化数（平成27（2015）年～令和22（2040）年）



※白色部分は人口が分布していない、もしくは少ない箇所

資料：空き家等実態調査結果（平成28（2016）年）、将来人口・世帯予測ツール（国総研）

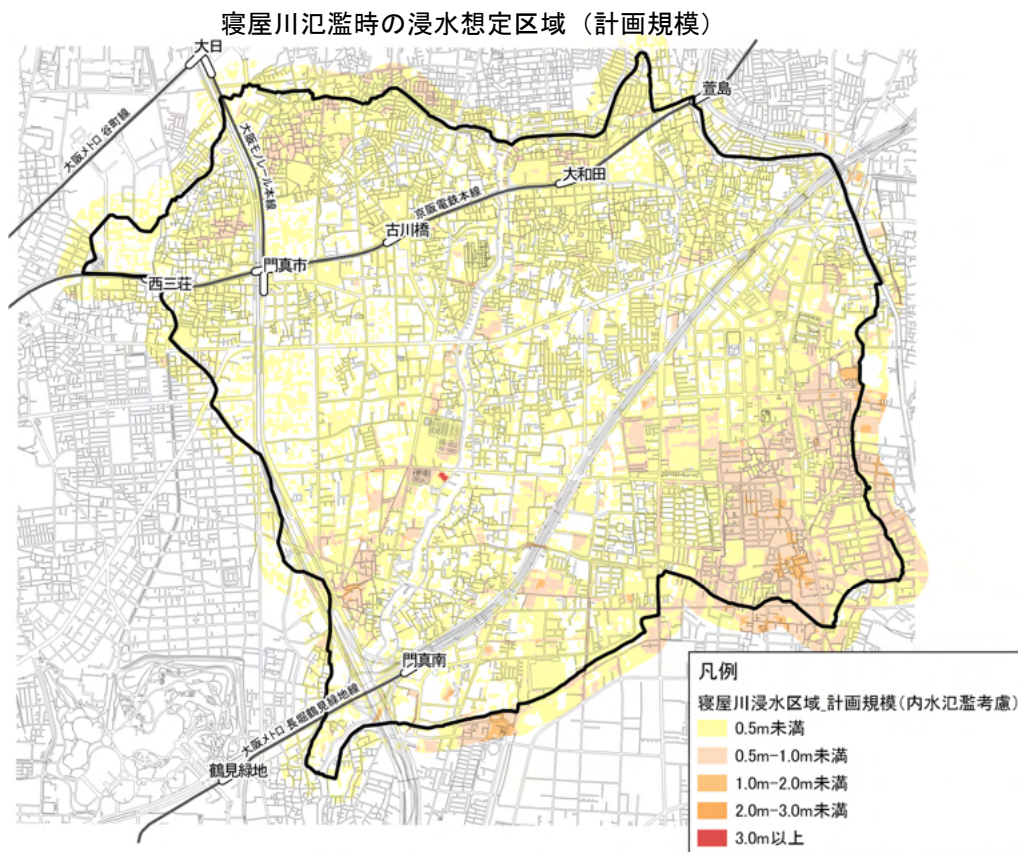
空き家数・空き家率の推移



資料：住宅・土地統計調査（総務省）

(2) 水害

- ・本市の水害としては、淀川・寝屋川の氾濫による浸水等を考慮する必要があります。
- ・寝屋川における計画規模の降雨（311.2mm/24h、62.9mm/h）による氾濫では、市内の浸水想定は概ね1.0m未満となっていますが、局所的に1.0m以上の浸水想定箇所が存在しています。
- ・淀川における計画規模の降雨（261mm/24h）では、氾濫による市内の浸水は想定されていません。



※白色部分は浸水が想定されていない箇所。

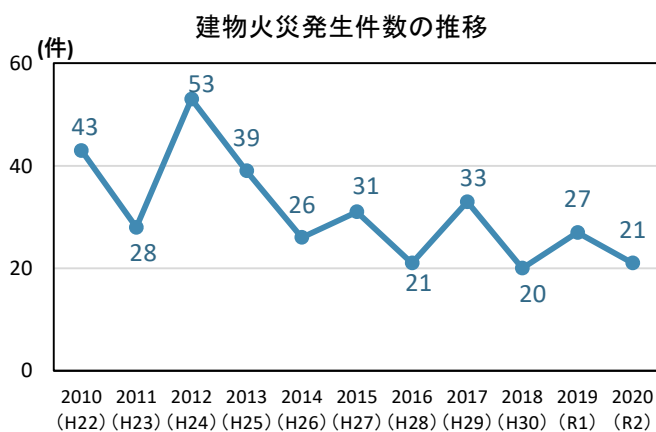
※寝屋川流域における総合治水計画の計画降雨。(戦後最大実績降雨(昭和32(1957)年 八尾実績))

※内水氾濫を考慮している。

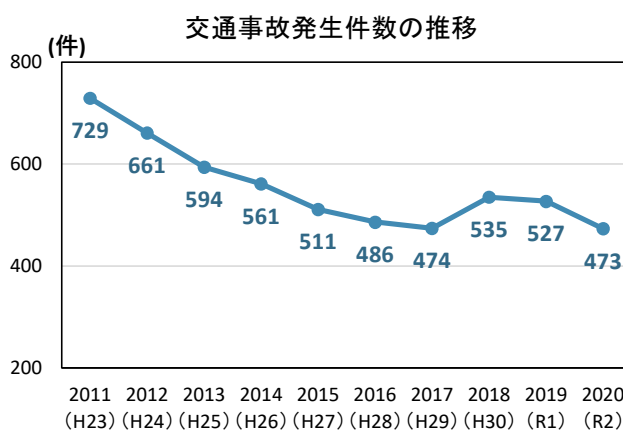
資料:大阪府洪水浸水想定区域図*(令和元(2019)年)

(3) 火災・交通事故

- ・建物火災発生件数は近年約20～30件/年程度で横ばいとなっています。
- ・交通事故発生件数は減少を続けていましたが、近年は約500件/年程度で横ばいとなっています。



資料:守口市門真市消防組合(令和2(2020)年)



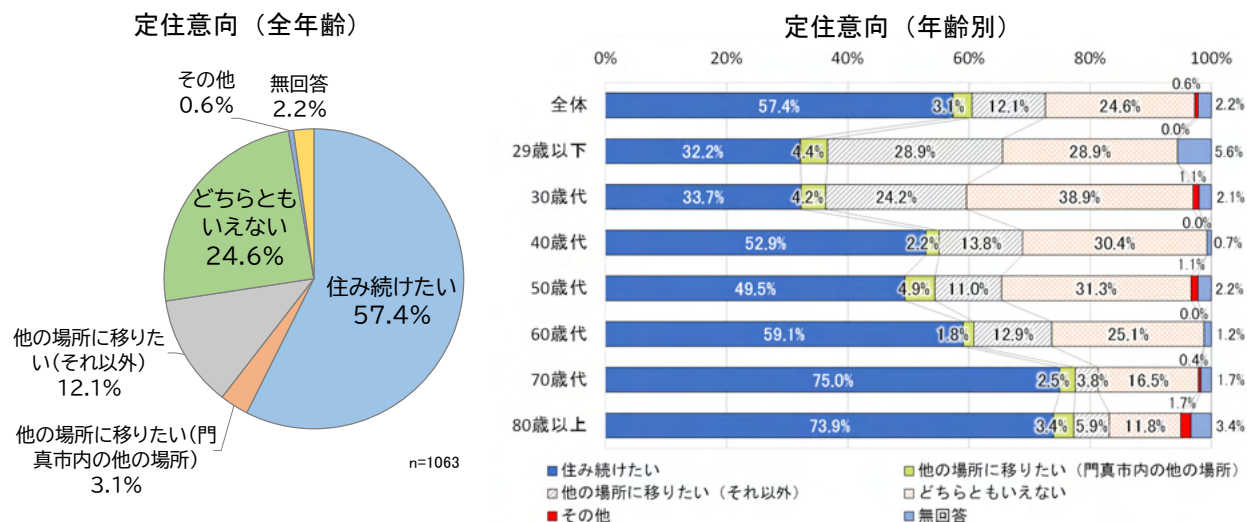
資料:門真警察署、大阪府交通白書(各年)

1-2 市民の意向

令和2（2020）年10月に実施した市民意識調査の結果を基に、市民の意向を整理します。

1) 定住意向

- ・回答者の約6割が、「住み続けたい」または「他の場所に移りたい（門真市内の他の場所）」と回答しており、定住意向（市内にこれからも住み続けたい）が、移住意向（市外に移りたい）を上回っています。
- ・年齢別に見ると、若い世代ほど定住意向は低く、移住意向が高くなっています。



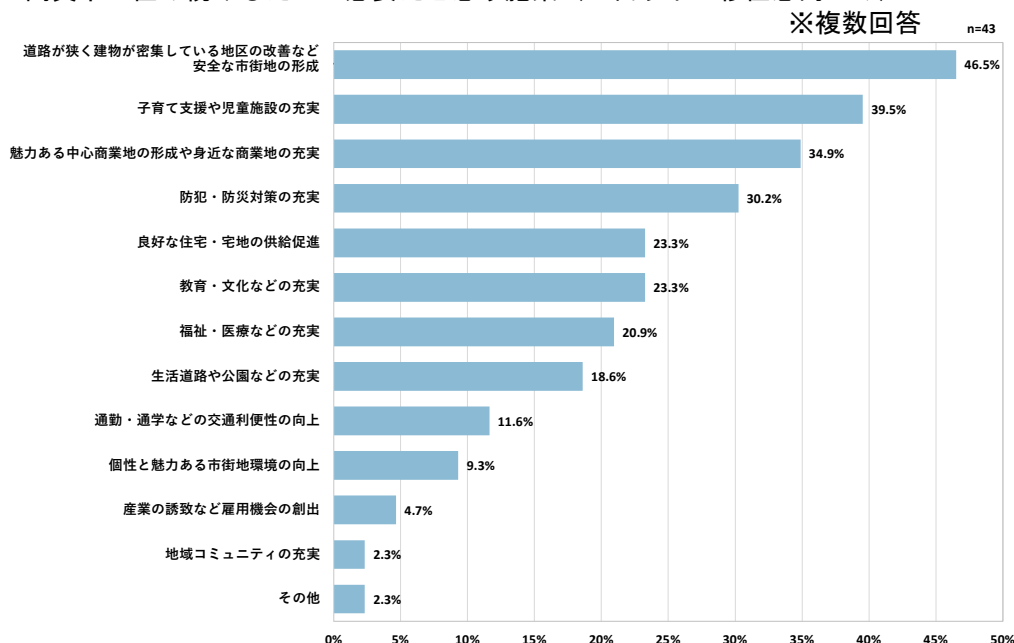
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とならない。

資料：市民意識調査（令和2（2020）年）

2) 若い世代（40代以下）のニーズ

- ・移住意向のある若い世代のニーズとしては、「道路が狭く建物が密集している地区の改善など安全な市街地の形成」、「子育て支援や児童施設の充実」、「魅力ある中心商業地の形成や身近な商業地の充実」、「防犯・防災対策の充実」等の回答が多くなっています。

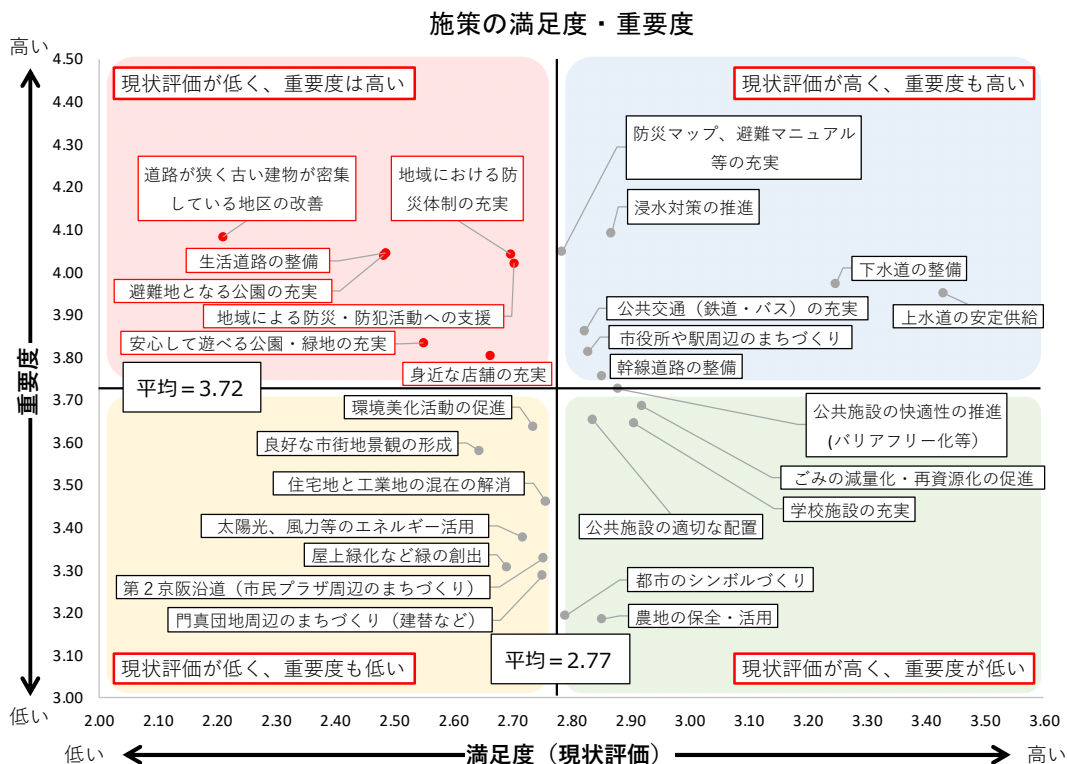
門真市に住み続けるために必要だと思う施策（40代以下・移住意向のみ）



資料：市民意識調査（令和2（2020）年）

3) 施策の満足度・重要度

- ・優先度が高い施策（現状評価が低く、重要度は高い施策）としては、「道路が狭く古い建物が密集している地区の改善」や「生活道路の整備」、「避難地となる公園の充実」が挙げられます。
- ・公園・緑地や防災等に関する施策の優先度が高くなっています。



※点数については、満足度は、満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点、重要度は、重要=5点、やや重要=4点、普通=3点、それほど重要でない=2点、重要でない=1点としている。また、平均点は、無回答を除外して算出している。

資料：市民意識調査（令和2（2020）年）

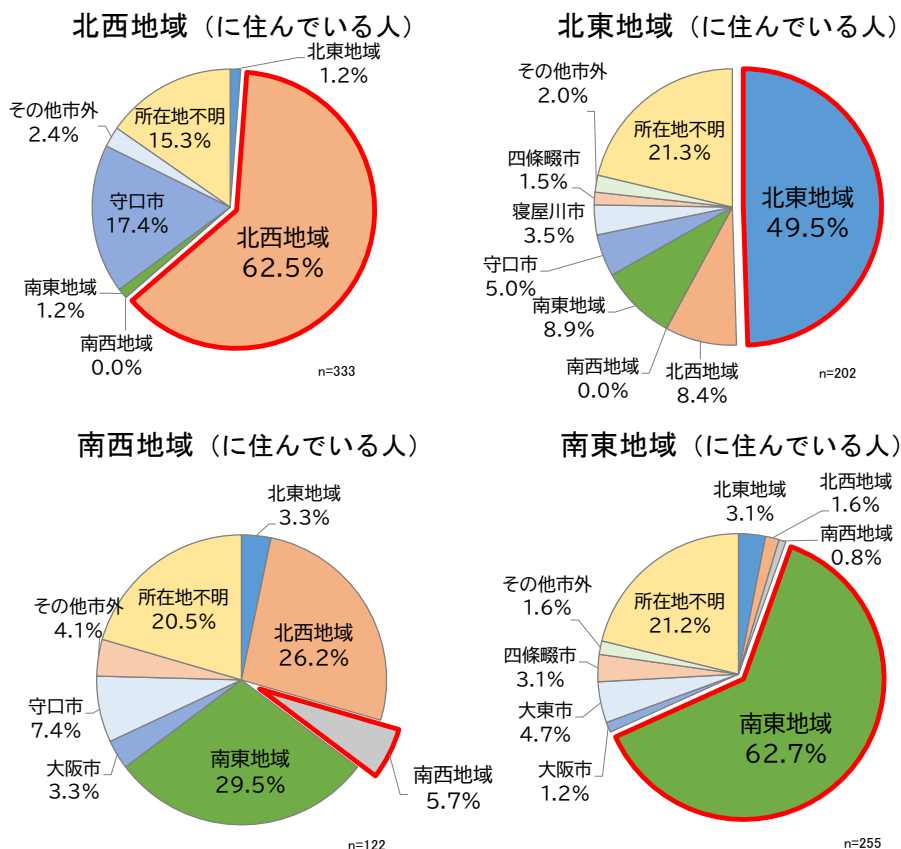


4) 買い物先の状況

(1) 日常品の買い物

- ・本市を4地域に区分すると、多くの人が自地域内で日常の買い物を行っていますが、南西地域では、ほとんどの人が他の地域の施設を利用しています。

日常の買い物先 ※地域の区分は「第4章 地域別の方針」を参照



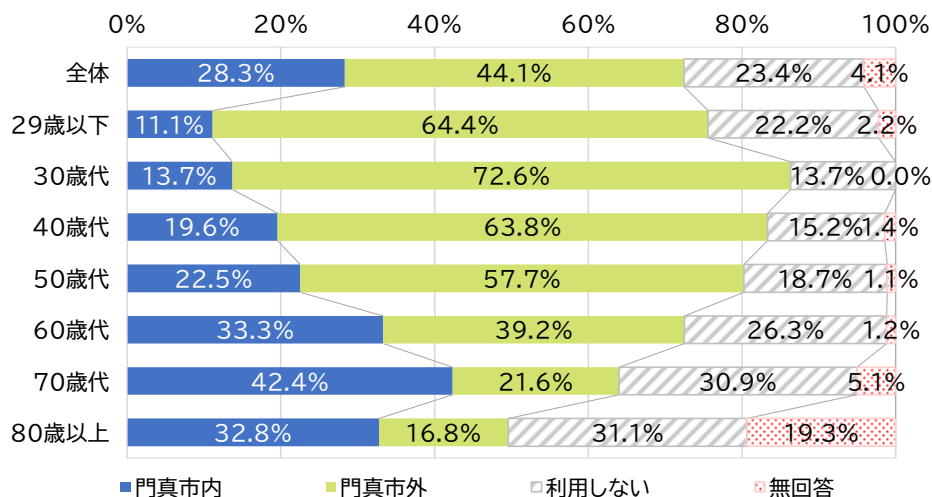
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とならない。

資料：市民意識調査（令和2（2020）年）

(2) 非日常品の買い物

- ・非日常品の買い物は、若い年代を中心に市内よりも市外で行う市民が多くなっています。

週末等に家族で出かける商業施設（衣料・大型家電等の買い物）の場所

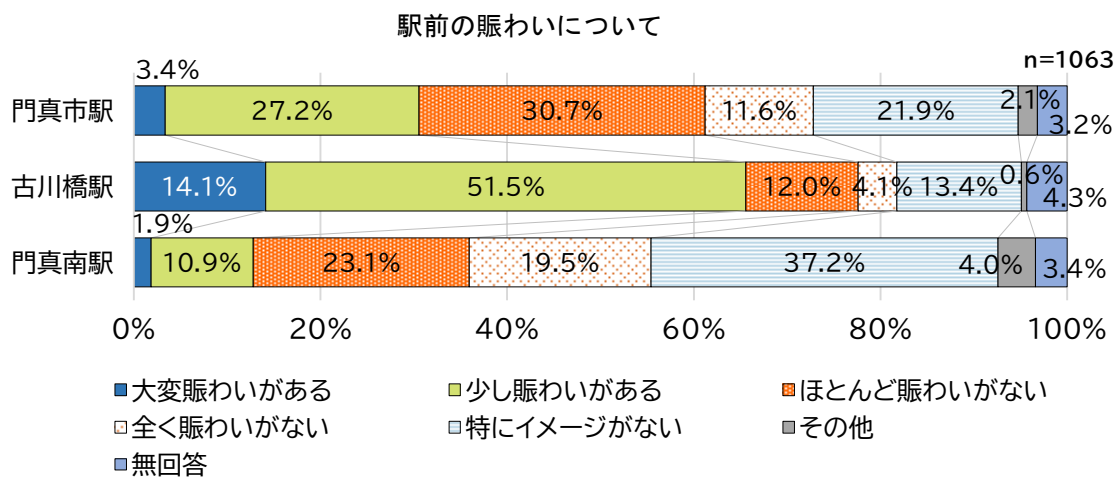


※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とならない。

資料：市民意識調査（令和2（2020）年）

5) 駅前の賑わいのイメージ

- ・ 門真市駅や門真南駅前には賑わいがないという回答が多くなっているほか、門真南駅では「特にイメージがない」という回答も多く、市の拠点としての認知が低くなっています。
- ・ 古川橋駅では賑わいがあるという回答が多くなっています。



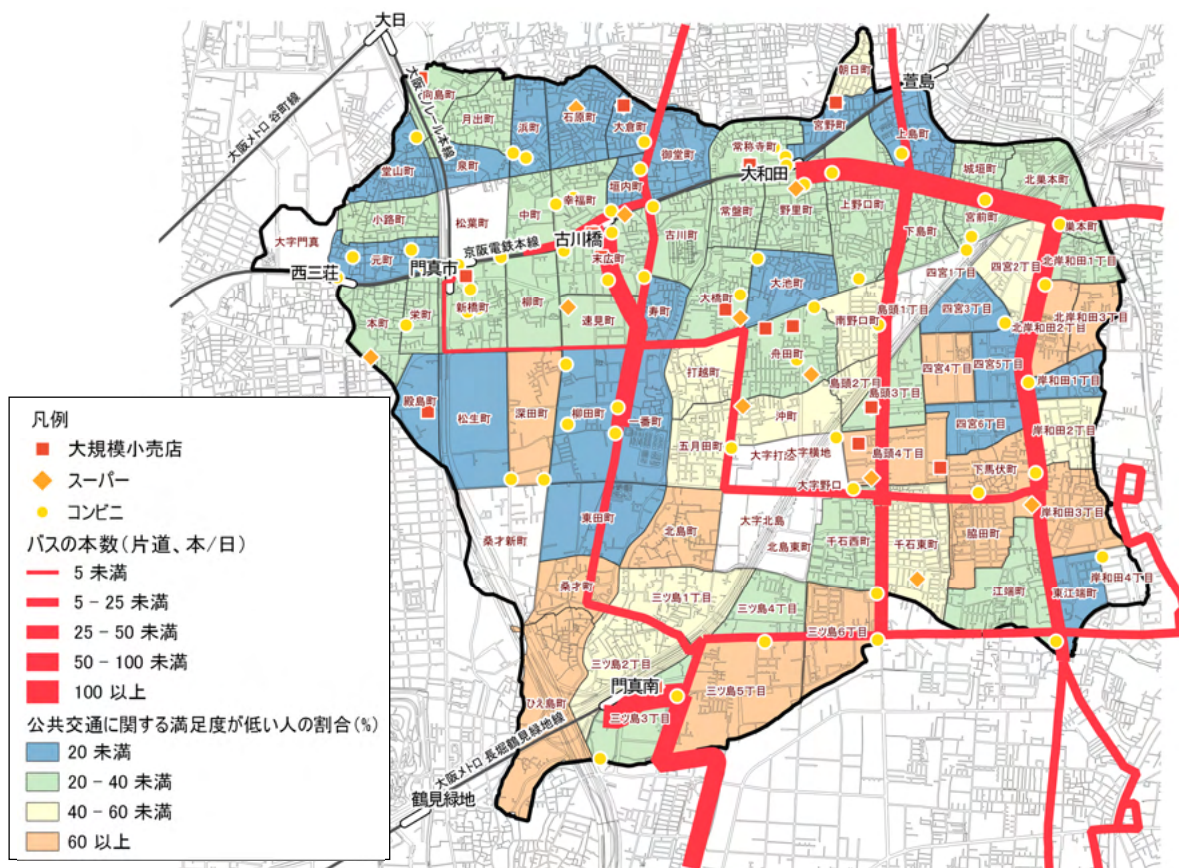
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とならない。

資料: 市民意識調査(令和2(2020)年)

6) 公共交通の満足度

- ・ 鉄道駅から遠い市南部のバス路線から離れた地区や、バスの本数が少ない地区を中心に、公共交通に関する満足度が低い人の割合が高くなっています。

バス路線の状況と公共交通の充実についての満足度



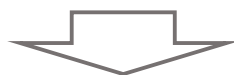
※白色部分は回答者がいない町丁目

資料: 市民意識調査(令和2(2020)年)。京阪バス・近鉄バス・大阪シティバスHP

1-3 本市の現状と市民の意向のまとめ

統計データ等からみた都市の現状及び市民意識調査からみた市民の意向を以下の通り整理します。

項目	都市の現状	市民意識調査結果
人口	- 人口は減少傾向にあり、令和22(2040)年以降は8万人を下回る予測。 - 高齢化率は上昇を続け、令和27(2045)年には40%を超える予測。 - 人口の自然減の傾向は加速。 - 社会増減は子育て世代(25～39歳)含め転出超過が続いている。 - 出生率はほとんどの年次で大阪府及び全国平均を下回っている。	- 回答者の約6割が、定住意向(本市にこれからも住み続けたい)と回答しており、移住意向(市外に移りたい)を上回る。 - 若い世代ほど定住意向が低く、移住意向が高い傾向。



- ✓人口の自然減少や高齢化が加速している中で、子育て世代を中心に市外への転出超過が続いており、出生率や子育て世代の定住意向も低くなっている
- ✓このような状況が続くと、将来の人口減少がさらに急激なものとなることが懸念される

項目	都市の現状	市民意識調査結果
産業	- 製造品出荷額等は横ばいが続いている。 - 工業・商業ともに、事業所数・商店数、従業者数は減少傾向。	—
土地利用	- 工業系と住宅系の土地利用が混在している箇所がある。 - 一住宅当たりの床面積は、近年供給された住宅も含め、小規模なものが多い傾向。	—
道路交通	- 市内の幹線街路は計画延長の83.6%が整備済み。 7つの駅があり、大阪モノレールの延伸により(仮称)松生町駅と(仮称)門真南駅が新たに設置される予定。 - バス路線は市全域を概ねカバーしているが、公共交通の利便性が比較的低いエリアも存在する。	鉄道駅から遠い市南部のバス路線から離れた地区や、バスの本数が少ない地区を中心に、公共交通に関する満足度が低い人の割合が高い。

項目	都市の現状	市民意識調査結果
公園・緑地 歴史資源	- 人口一人当たりの都市公園面積は、大阪府内では下位。 - 都市公園は概ね市全域に分布しているが、公園の少ないエリアも存在する。 - 大阪中央環状線及び第二京阪道路沿道が大阪府のみどりの風促進区域、景観計画区域に指定されている。 - 国指定2件、府指定3件の指定文化財がある。	「避難地となる公園の充実」「安心して遊べる公園・緑地の充実」を望む回答が多い。
下水道	下水道整備人口普及率は向上してきている。(令和2(2020)年度は95.9%)	下水道の整備についての満足度は、他の施策と比較して高い。
都市機能	- 各種都市機能は市全域で立地しているが、特に広域的な利用が想定される施設は市北部の京阪電鉄沿線に集積している。 - 工業系と住宅系の土地利用が混在しているエリア及び門真南駅周辺では、都市機能の集積が比較的少ない。	- 日常品の買い物は多くの人が自地域内で行っているが、南西地域ではほとんどの人が他地域を利用している。 - 非日常品の買い物先は、若い世代を中心に市内よりも市外の割合が高い。 - 門真市駅や門真南駅では、駅前にあまり賑わいを感じないという回答が多い。
災害等	- 市北部の密集市街地を中心に、空き家が多く存在している。 - 空き家率は近年横ばい傾向にあるものの、大阪府平均より高い。 - 計画規模の降雨では、寝屋川の氾濫による概ね1.0m未満の浸水が想定されている。 - 建物火災発生件数は近年横ばい傾向。 - 交通事故発生件数は減少を続けていたが、近年は約500件/年程度で横ばい。	「道路が狭く古い建物が密集している地区の改善」や「生活道路の整備」、「避難地となる公園の充実」、「地域における防災体制の充実」等が必要という回答が多い。



- ✓ 公共交通や都市機能の利便性は市全域で一定水準が確保されている。
- ✓ 一方で、密集市街地の存在や、公園・緑地の少なさ等、居住環境の点で弱みになる点も存在する。
- ✓ 門真市駅や門真南駅では、駅前の賑わいが不足している。
- ✓ 市内産業については、事業所数や商店数が減少傾向で、土地利用の変化により工業系と住宅系の混在が一部生じている。
- ✓ 市南部を中心に公共交通の利便性が高くないエリアも存在しているが、大阪モノレールの延伸により南北方向の利便性は向上する見込み。
- ✓ 密集市街地等における災害時の危険性や、治安について不安を感じている市民が多い。

1-4 都市づくりの課題

社会の潮流、都市の現状、市民意識調査結果等を踏まえて、都市づくりの課題を以下の通り整理します。

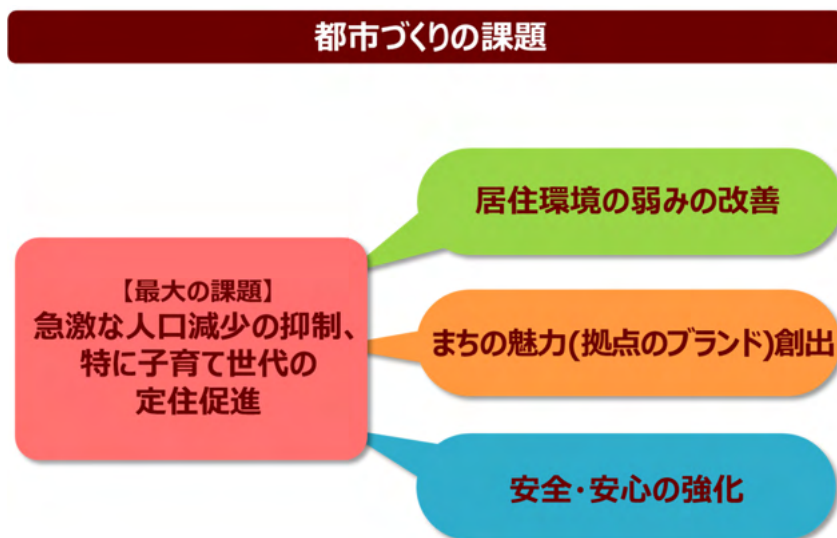
1) 急激な人口減少の抑制、特に子育て世代の定住促進

本市は、大阪都心部に近く、3つの鉄道路線が利用可能である等、利便性が高く、都市機能も一定集積したコンパクトなまちとなっていますが、人口減少及び高齢化については、全国的な傾向と同様にますます加速しています。

特に、子育てをしている、またはこれから子育てをする若い世代は、市外への転出傾向が続いており、市民意識調査でも本市への定住意向が低いことが伺えます。本市の強みである利便性の高さから一時的に賃貸住宅等に転入した子育て世代に、その後も定住地として選ばれることが重要です。

このような子育て世代の転出超過が続くと、将来の人口減少が急激に進み、地域経済の衰退やまちの魅力の低下等も懸念されることから、定住促進に向けた各種施策を展開し、急激な人口減少を抑制することが求められます。

本市の都市づくりを進めるにあたり、「急激な人口減少の抑制、特に子育て世代の定住促進」を最大の課題として設定し、解決に向けた取組を進めていくための都市づくりの課題として、「居住環境の弱みの改善」「まちの魅力（拠点のブランド）創出」「安全・安心の強化」の3つを設定します。



(1) 居住環境の弱みの改善

本市は、交通や都市機能の利便性は一定水準で確保されているものの、更なる定住促進を実現するためには、住む場所として弱みとなっている部分の改善が必要です。大阪モノレールの延伸事業等、今後取組が推進される事業と併せて計画的な市街地の改善を図り、利便性が高いだけでなく「良好な住宅地」としての都市づくりを進めていくことが重要です。

a) 暮らしやすい生活環境の形成

本市は道路幅が狭い箇所や十分な歩道が整備されていない箇所が多く存在しているのに加え、空き家率に関しても大阪府平均よりも高い状態です。

市民意識調査でも、道路における歩行者と自動車の分離や、密集市街地の改善に関して課題認識を持つ回答が多く、住宅地の改善を望む意向が伺えます。

また、本市の特色でもある、製造業等の企業が集積するエリアでも、住宅地が混在している箇所があります。そのようなエリアでは、操業環境と居住環境の共存を図っていく必要があります。



道路が狭い箇所

b) 公園・緑地等の充実

本市はほぼ全域が市街地となっている一方で、市北東部を中心として住宅地の中にも公園が少ないエリアが存在しており、近隣市と比較しても公園面積が少ない状況にあります。

また、市民意識調査でも、公園・緑地の充実を望む回答が多く、憩いの場や子どもの遊び場としての公園・緑地の整備が求められています。

このため、近隣市に位置する大規模公園との役割分担も踏まえながら、質の高いみどりを適切に配置していくことで、地域の魅力を高めていく必要があります。



四宮一号公園

c) 環境・地域資源の保全・活用と景観形成

市内には、天然記念物「薫蓋クス」をはじめとした国指定2件、府指定3件の指定文化財が存在するほか、砂子水路の桜等、市街地の中に特徴的な景観資源を有しています。

また、交通量の多い広域幹線道路である第二京阪道路及び大阪中央環状線沿道は、大阪府の「みどりの風促進区域」や「景観計画区域」に指定されており、沿道の緑化等を推進していくことが示されています。

今後も、環境にやさしいまちづくりに配慮しながら、歴史文化遺産や河川・水路等を活用した景観形成を促進し、本市の魅力を高めていく必要があります。

(2) まちの魅力（拠点のブランド）創出

本市には、7つの鉄道駅が存在し、拠点となるべき箇所が多くあります。更なる定住促進を実現するためには、そのような拠点に、市内外から人が集まる魅力を十分に形成していく必要があります。大阪モノレールの延伸事業と併せた駅周辺の整備や古川橋駅周辺の生涯学習複合施設の整備等、まちの魅力となる事業をはじめとして、新たな本市のイメージを形成していくことが重要です。

a) 鉄道駅周辺の顔づくり

本市には3つの鉄道路線が乗り入れています。大阪モノレールが延伸されることにより、市外の人々が市内を訪れる機会がさらに増加すると考えられ、鉄道駅周辺の賑わいづくりが一層求められます。

市民意識調査によると、特に若い年代が非日常品の買い物は市外で行っているほか、門真南駅をはじめとした一部の鉄道駅周辺では日常の買い物先としても利用が少ない状況です。また、門真市駅や門真南駅は、あまり賑わいを感じないとする回答が多くなっています。

このような、市の顔となる鉄道駅周辺において、賑わいを創出していく必要があります。



門真市駅



門真南駅

b) 交通ネットワークの充実

鉄道・路線バス及びコミュニティバスの運行により、概ね市全域をカバーするネットワークが形成されているものの、市南部の一部等で公共交通の利便性が比較的低いエリアも存在します。

市民意識調査でも、市南部のバス路線から離れた地区やバスの本数が少ない地区を中心として、公共交通の充実を望む回答が多くなっています。

一方で、大阪モノレールの延伸により、南北方向の公共交通の利便性が向上することが見込まれています。このため、大阪モノレールの延伸や門真市駅・門真南駅間の（仮称）松生町駅設置等と併せ、市内の交通ネットワークの更なる充実を図っていく必要があります。

(3) 安全・安心の強化

本市では、洪水による浸水被害は限定的とみられるものの、密集市街地等における災害時の危険性や、治安について不安を感じている市民が多く、更なる定住促進を実現するためには、安全・安心の強化が必要です。災害等の危険性の軽減に加え、高齢者や障がい者等に配慮した都市づくりにより、誰もが安心して暮らし続けられるまちを形成していくことが重要です。

a) 防災・防犯対策

市北部の密集市街地では、地震による老朽化した建物の倒壊や火災、道路の狭さによる消火活動への支障等の危険性が高い箇所も存在します。

今後、南海トラフ地震等の大規模災害が発生すると予想されている中で、全国的にも防災に対する意識が高まってきており、市民意識調査でも、防災・防犯対策の強化を望む回答が多くなっています。

本市でも、密集市街地等を中心に、自然災害に対して強靱な都市づくりを進めていくことが必要です。

b) 誰にもやさしい都市づくり

人口減少・高齢化が進行していく中で、将来にわたる生活利便性の維持・向上が求められますが、特に市南部の鉄道駅から離れているエリアでは、今後高齢者の割合が大きくなった場合、自家用車に頼らない移動手段や身近な都市機能を確保することが一層重要です。

さらに、社会インフラや各施設等については、高齢者、障がい者をはじめ、子ども等も含めた誰もが利用しやすく安全・安心に生活できる都市づくりを進めていくことが必要です。



第2章 本市の目指す姿

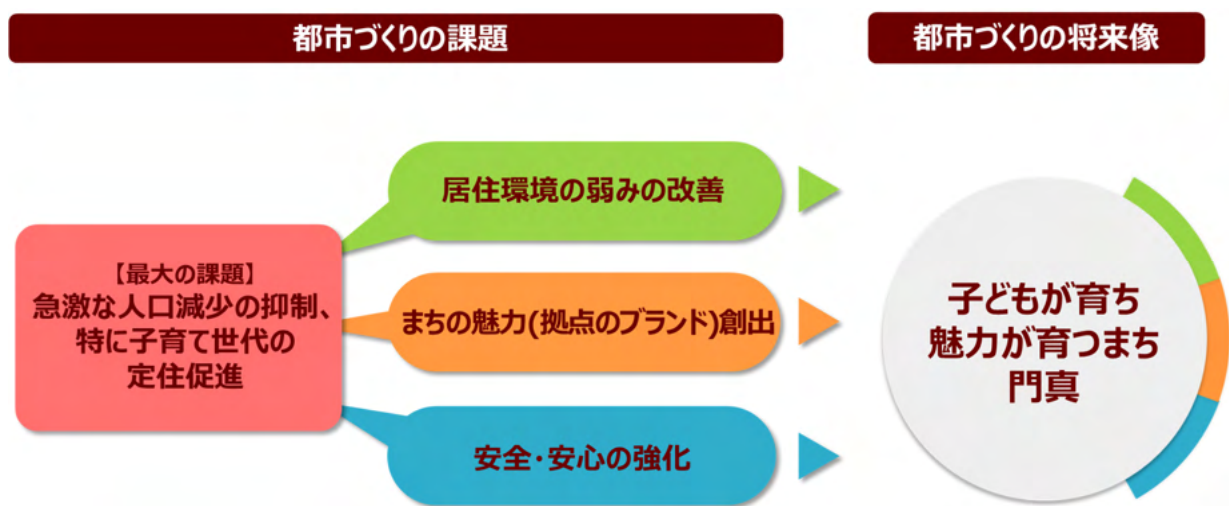
2-1 都市づくりの将来像

総合計画では、「どんな世代も」「学び働き」「夢をかたれる」をキーワードに、目指すまちの将来像を「人情味あふれる！笑いのたえないまち 門真」としています。その中でも、子ども・子育てへの投資をまちづくりの中心に定め、様々な分野からの取組により将来像を実現するための施策を示しています。

本計画でも、都市づくりの最大の課題として、子育て世代の定住促進を掲げています。それを解決するために、まちづくりに関する視点からそれぞれ居住環境やまちの魅力、安全・安心といった課題を設定しました。

以上を踏まえ、本計画では、今後本市が目指す都市づくりの将来像を「子どもが育ち 魅力が育つまち 門真」として位置づけます。

大阪モノレールの延伸等、広域との連携強化や、鉄道駅周辺で進行している賑わい創出の取組等、様々な動きを好機として本市の新たなイメージを形成するとともに、社会インフラや教育・就業環境等の様々な面で、子どもを育てて将来も暮らし続けたいようなまちを目指します。



2-2 都市づくりの目標

都市づくりの将来像を実現するため、以下の通り3つの都市づくりの目標を設定します。

1) 高い利便性で居住環境に強みを持つまち

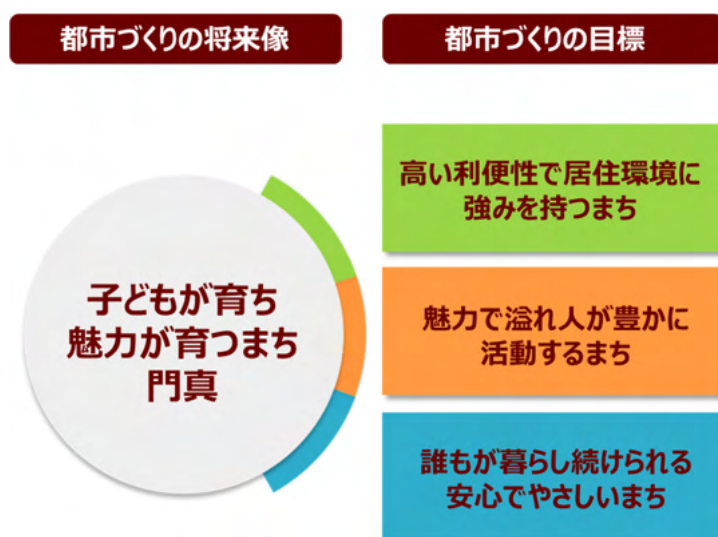
密集市街地をはじめとした住宅地の改善や、生活利便性の維持・向上、市内産業の振興等による職住近接*のまちづくり、公園・緑地の適切な整備、特色ある地域資源等の保全・活用等の施策の展開により、子育て世代に対して、高い利便性だけでなく良好な居住環境も強みとなるまちを目指します。

2) 魅力で溢れ人が豊かに活動するまち

鉄道駅周辺等の拠点を中心とした様々な取組により、市の顔となる機能や活動が集積して賑わいが生まれ、魅力ある市街地のイメージを向上させることで、子育て世代をはじめとして市内外の人が活発に集まるまちを目指します。

3) 誰もが暮らし続けられる安心でやさしいまち

基盤整備により自然災害に対する強靭さを備えることに加え、交通安全施設の改善や、バリアフリーに配慮した市街地形成等により、子どもや高齢者、障がい者等、誰もが日々の暮らしの中で安心して、子育て世代をはじめ、みんなが将来にわたって住み続けたいと感じるような、誰にとってもやさしいまちを目指します。

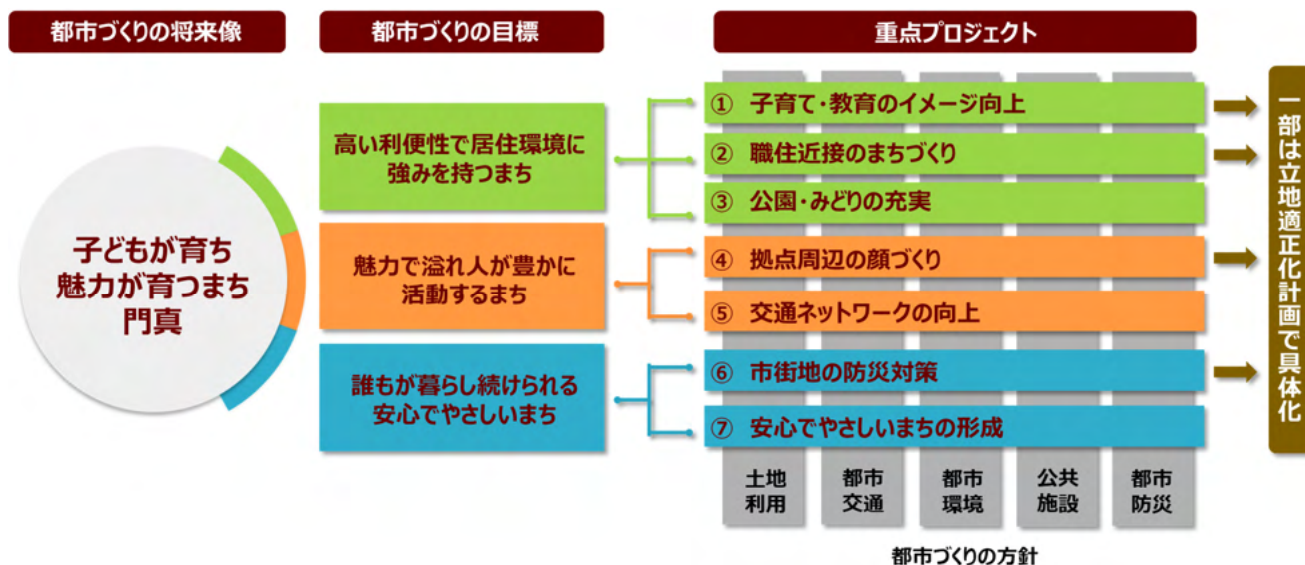


2-3 重点プロジェクト

都市づくりの将来像及び都市づくりの目標を実現するために、本市が特に重点的に取り組む項目を、「重点プロジェクト」として位置づけます。

なお、本章で示す施策のうち、主に都市機能や居住の誘導については、門真市立地適正化計画でさらに詳細に区域や誘導施設を示しています。

重点プロジェクトは、都市づくりの各目標に紐づき、以下のような7項目の枠組みで構成されます。各プロジェクトは、第3章で記載する分野を横断・連携した総合的な取組として推進します。



(1) プロジェクトの基本的な考え方

本市では、「門真市第2期子ども・子育て支援事業計画」や「門真市教育振興基本計画2021」等に基づき、子どもの未来が輝かしいものとなるよう、地域・家庭とのつながりのある教育・保育環境の構築や、子育て家庭を地域みんなで支えるような環境づくり等を目指し、取組を進めています。

本計画でも、質の高い子育て・教育環境を提供するためのまちづくりを推進し、子どもがいきいきと学び・育つ環境の形成を目指します。

それにより、子育て世代が居住地として本市を選びたいくなるようなまちを創り上げ、市民のまちへの愛着向上だけでなく、新たな本市のイメージを磨き上げ、市外に向けても発信します。

目標指標	現状値	目標値
門真市は安心して楽しく子育てができる環境だと思う人の割合	31.4% (令和元(2019)年度)	70.0%
子どもが健やかに成長していると 感じている人の割合	67.2% (平成30(2018)年度)	80.0%

※総合計画p58、62参照

(2) 具体的にすること

1-1 教育・保育環境の質の向上

本市では、必要とする全ての家庭が幼児期の教育・保育を受けられるよう、施設整備に対して補助を行う等により、保育定員を拡充して量の確保に努めた結果、令和2(2020)年度には年間を通じて待機児童が解消されています。

門真市就学前教育・保育共通カリキュラムを基本とした特色ある教育・保育プログラムの実施や地域子育て支援の取組の推進等により、良質な教育・保育を提供し、子育て世代が住みやすく、子育てしやすいまちとなることで、本市の魅力を向上させるとともに、人口の流入を図ります。

子どもの貧困対策については、貧困状態にある子どもや家庭を地域ぐるみで見守る「子どもの未来応援ネットワーク事業」を推進し、応援団員の登録者数を増やします。また、子どもLOBBY等の居場所づくりや企業等との連携により、子どもを真ん中においたネットワークの構築を図ります。



市内施設における子どもの居場所づくりの取組

資料：門真市HP

【具体施策】

◆ 公立園について、将来の就学前児童人口等を勘案した上で、適切な施設数へと再編を進めます

◆ 子どもにとって交流の場となる施設整備・運営を、事業者と連携しながら提供します

1-2 学校を核とした地域一帯のまちづくり

本市では、「門真市小中一貫教育推進プラン」に基づき、義務教育9年間のきめ細かな学習指導や生徒指導に取り組むことを理念とした、小中一貫教育を進めています。

今後、幅広い年齢の児童や生徒、地域住民等と交流することによる自立心の育成等、これからの時代に求められる教育を実現するために、新たな学校づくりを推進します。

新たな学校づくりにあたっては、充実した教育環境に加えて、地域に開かれ、つながりを持てる場としても機能し、地域の人々と子どもが交流することができる学校を目指します。

また、新たな学校づくりと併せて、通学路となる周辺の道路等についても利便性・安全性の面から適切な整備を推進し、学校を核とした地域全体の魅力向上を図ります。

- ◆ 脇田小学校・砂子小学校・第四中学校の3校を統合し、脇田小学校及び第四中学校の敷地を活用した小中一貫校を整備します



脇田小学校



砂子小学校



第四中学校

- ◆ 第五中学校区（四宮小学校・北巣本小学校）の2校を統合し、新たな小学校の整備を検討します



四宮小学校



北巣本小学校

- ◆ 学校周辺の通学路等の道路交通安全施設の設置及び改良等を推進します

- ◆ 立地適正化計画の南部生活拠点周辺都市機能誘導区域において、小中一貫校を誘導施設に位置づけます

【具体施策】



(1) プロジェクトの基本的な考え方

本市は、大都市への通勤の利便性の高さだけでなく、市内にも商業施設や事業所等の働く場が多く集積しています。市民が徒歩や自転車で通勤できる距離に働く場が多く存在する本市は、ワークライフバランス*を実現させる職住近接の環境が整いやすい状態になっています。

この職住近接のポテンシャルをさらに維持・強化し、子育てをしながら自宅の近くで働きやすい、子育て世代が暮らしやすい環境を構築します。

目標指標	現状値	目標値
市内常住の市内従業者 の割合	30.8% (平成27(2015)年度)	31.0% (北河内7市の平均予測値)

※総合計画p112参照

(2) 具体的にすること

2-1 市内産業の振興

本市では、国からの各種支援措置の適用等による事業者への支援や、市内のものづくり企業の情報交流の場となる「門真市ものづくり企業ネットワーク」への支援等の市内産業の振興施策を実施しており、今後も取組を推進します。

また、交通利便性を活かした新たな企業立地のための産業用地として、土地利用が可能となる市有地について、周辺の特性を十分踏まえた上で活用に向けた取組を推進します。

【具体施策】

- ◆ 北島東第2地区の土地区画整理事業の実施により、新たな産業立地を促進します



北島東地区の様子

- ◆ 新たな産業用地として、土地利用が可能となる市有地の活用に向けた取組を推進します
- ◆ 立地適正化計画に位置づけた産業誘導区域*において、支援措置を検討します

2-2 操業環境と居住環境の良好な関係づくり

本市には、産業が集積しているエリアが複数存在する一方で、市内の製造業の事業所数は近年減少傾向にあり、本市の特色であるものづくりに関連する産業の操業環境の維持が重要となっています。また、産業が集積するエリアの中には、企業の撤退等により生じた敷地がまとまった住宅地に転用されている等、操業環境と居住環境の共存のために配慮が必要な箇所も存在しています。

今後、市内産業の維持のために、まとまった産業用地は継続活用を促し、無秩序な宅地化を抑制する等、産業・居住の双方にとって良好な環境づくりを推進します。そのための取組のひとつとして、立地適正化計画において設定している「産業誘導区域」の運用により、区域内の土地利用に対して行政が事業者と協議等を行い、操業環境と居住環境の共存を目指します。

【具体施策】

- ◆ 立地適正化計画に位置づけた産業誘導区域において、住宅の新規立地時の協議等により、職住近接の良好な環境づくりを推進します



産業誘導区域の様子



(1) プロジェクトの基本的な考え方

市内に農地や公園緑地が点在しているものの、近隣市と比較すると、人口に対する公園緑地の面積が小さく、市内のみどりの量や質に対して市民の満足度も低くなっています。

住宅地周辺における公園等のみどりの存在は、子どもの遊び場となる等、子育て世代にとっては重要な役割を担う場となります。

「門真市みどりの基本計画」（令和2（2020）年）に基づいて、このような市内のみどりを保全するとともに、単に量の確保だけでなく、「かどまの顔」となるような鉄道駅周辺の緑化、みどりを結ぶネットワークの形成、鶴見緑地等の近隣市の大規模緑地との役割分担等、総合的に最適なみどりを供給することを目指します。

目標指標	現状値	目標値
市民1人当たりの公園面積	1.13㎡ (平成30（2018）年度)	2.00㎡
市内緑地の年間増加面積	3,000㎡ (平成30（2018）年度)	4,000㎡

※総合計画p84参照

(2) 具体的にすること

3-1 公園の適正な配置・マネジメント・景観形成

市内に点在する公園では、地域のニーズだけでなく、近隣市も含めた広域の視点から、それぞれの「役割」や「機能」のあり方を検討することが重要です。公園の状況を分析するとともに、市民ワークショップ*や社会実験*等を通じた総合的な検討を行い、公園利用の活性化を図ります。

また、管理コスト低減及び公園の質の向上の視点からも、パークPFI*や指定管理者制度*等、公民連携手法の導入等も含め、限りある財源の中で最適化を図ります。

また、新たな公園用地として、土地利用が可能となる市有地について、周辺の特性を十分踏まえた上で活用の可能性を検討します。

◆「門真市パークイノベーション*計画」の策定及び同計画に基づき公園利用の活性化を図ります



弁天池公園

四宮公園

重点プロジェクト

4 拠点周辺の顔づくり



(1) プロジェクトの基本的な考え方

本市は7つの鉄道駅を有しており、その中でも古川橋駅と門真市駅周辺は、本市の賑わいの中心拠点としての役割を担っています。大阪モノレールの延伸に伴い整備される新駅（（仮称）松生町駅、（仮称）門真南駅）周辺等、市内の賑わい創出や日常生活を支える拠点では、それぞれ地域の特色に応じたまちづくりに取り組むことが重要です。

また、各拠点がそれぞれ本市の顔となるような魅力あるまちづくりを推進することで、子育て世代を含め、全ての世代が惹きつけられるようなまちを構築します。

目標指標	現状値	目標値
主要駅の周辺がまちの顔として賑わいのある魅力的な環境だと感じる人の割合	31.9% (令和元(2019)年度)	70.0%

※総合計画p80参照

(2) 具体的にすること

4-1 古川橋駅～門真市駅～西三荘駅周辺のまちづくり

古川橋駅周辺は、都市機能が集積し、門真運転免許試験場を訪れる市外の人々が多く利用するほか、近年は門真市民文化会館ルミエールホールのリニューアル等も行われ、本市で最も賑わいのあるエリアとなっています。

旧第一中学校跡地において、市内の学びの拠点として、図書館と文化会館機能を併せ持つ生涯学習複合施設や交流広場を整備し、周辺エリア一帯のまちづくりを推進します。

古川橋駅周辺のウォーカブル推進地区では、旧第一中学校跡地、門真市民文化会館ルミエールホール等周辺一帯をつなぐ魅力的な歩行空間や広場、道路等の公共施設の整備により回遊性や滞在性を高め、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを実現します。また、ウォーカブルなまちづくりについては、今後門真市駅や西三荘駅周辺、（仮称）松生町駅に隣接して立地予定の大規模商業施設等を含め、鉄道の高架下空間等も活用し、沿道での賑わいを連続させていきます。

門真市駅は、京阪本線と大阪モノレールの2つの駅が接続し、交通結節点*として多くの人が利用しています。しかし、市民意識調査では駅前は賑わい空間としてのイメージが低いという結果になっており、今後、門真プラザや駅前広場の再整備等により魅力向上とともに公共施設や空き家を有効活用したエリアリノベーション*の取組を推進します。

中町地区では、広場と庁舎が調和し、防災機能を中心に様々な機能を併せ持つ一体感のあるまちづくりを、庁内プロジェクトチームを中心に推進します。



◆門真市幸福東土地区画整理事業を推進します

- ◆生涯学習複合施設及び隣接する広場空間や居住機能（門真市幸福町・垣内町地区まちづくり用地活用事業）の整備を推進します



生涯学習複合施設（注意：イメージ）

資料：「現門真市立図書館及び（仮称）門真市立生涯学習複合施設管理運営等事業に係る提案書」概要

- ◆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（まちなかウォカブル推進事業）を推進します



古川橋駅周辺

- ◆門真プラザの再整備を推進します



門真プラザ

- ◆門真市駅周辺のエリアリノベーションと連動して、公共空間の魅力向上とウォカブル空間の形成を推進します
- ◆中町地区では、広場と庁舎が調和し、防災機能を中心に、様々な機能を併せ持ち一体感のある、公民連携によるまちづくりを検討します
- ◆ウォカブル推進都市として、古川橋駅周辺エリアと門真市駅周辺エリアをリードプロジェクト*として「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進します

4-2 大阪モノレールの延伸に伴う鉄道駅周辺のまちづくり

大阪モノレールの延伸に伴い、市内交通の新たな拠点となる（仮称）松生町駅周辺と、門真南駅周辺では、新たな人の流れを引き込むような機能を整備します。

（仮称）松生町駅周辺は、大規模商業施設の誘導と併せて、門真市駅周辺と連続した賑わいの確保を図ります。

門真南駅周辺の人口や都市機能の集積は比較的少ないものの、大阪モノレールの延伸に伴う（仮称）門真南駅の設置により大きく増加すると考えられ、駅周辺の門真市浄化センター跡地等の市有地活用等、新たな賑わいの創出を図ります。



大阪モノレール

【具体施策】

◆（仮称）松生町駅及び駅前広場の整備を促進します

◆（仮称）松生町駅周辺において駅や大規模商業施設とのアクセス性向上のため、周辺道路の改良を推進します

◆門真南駅周辺において、都市機能の充実を図ります

4-3 市南部の生活を支える拠点周辺のまちづくり

市街化調整区域や門真千石西町住宅周辺は、市南部の住民の生活を支える都市機能が集積しています。しかし、鉄道駅から一定の距離があることから、将来、高齢者が増加した場合に、身近に都市機能や公共交通が利用できる環境が整っていないければ、市民生活に支障が出る可能性があり、将来にわたって住み続けられるまちづくりが重要です。立地適正化計画でも、都市機能誘導区域に設定し、将来的な都市機能（大規模小売店）の維持を図ります。

北島東第2地区は、産業用地としての活用を目的として整備を推進するとともに、門真千石西町住宅周辺でも、新たな土地の活用等を検討します。

また、脇田小学校及び第四中学校の敷地において、小中一貫校を整備し、本市の新たな教育をリードするエリアとしても取組を推進します。



門真市民プラザ



南部市民センター

【具体施策】

◆北島西・北地区において、市街化区域*への編入等、土地利用のあり方を検討します

◆市営門真住宅の建替えに伴う余剰地の活用を検討します

◆脇田小学校・砂子小学校・第四中学校の3校を統合し、脇田小学校及び第四中学校の敷地を活用した小中一貫校を整備します

4-4 公民連携のまちづくり

近年、市民や事業者が参画する公民連携のまちづくりにより、まちの課題を解決し、まちの価値を高めていく取組が全国的に広がっています。

古川橋駅周辺では、子どもや子育て世代をメインターゲットとしたまちづくりを進めています。その中で、子どもの遊びや学びに資する活動を推進するために、本市や地域団体等の公民の様々な人材が協議会等の活動組織を構築し、取組の方向性を示すビジョンの策定や、それに基づく子どもを中心としたエリアマネジメントを実施します。

門真市駅周辺では、駅前広場等の公共空間を活用した滞在空間を創出する社会実験の実施や、エリアリノベーションビジョンによるエリアの価値向上のための取組を公民連携で実施します。

今後は、「門真市公民連携まちづくり基本方針」に基づいた取組を市全域に広げ、公民連携によるまちづくりを展開します。

【具体施策】

- ◆リードプロジェクトである古川橋駅周辺及び門真市駅周辺において、市民や事業者等と連携し、エリアマネジメントやエリアリノベーション活動等の継続的な実施・支援を推進します



門真市駅周辺の社会実験

- ◆リードプロジェクトを参考に、公民連携によるまちづくりを市全域に広げます



(1) プロジェクトの基本的な考え方

大阪モノレールの延伸及び新駅（（仮称）松生町駅、（仮称）門真南駅）の設置は、本市の交通利便性の向上に大きく寄与し、市内に新たな交通流動を生み出すことが予想されることから、本市に適した新たな交通ネットワークのあり方を検討することが必要です。

また、本市はウォーカブル推進都市として、人中心の空間へ転換し、魅力ある「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成に向けて取り組んでいます。

今後も市全域で、自家用車に過度に依存しなくとも移動がしやすく、市民の外出機会が増えるようなまちづくりを推進します。

目標指標	現状値	目標値
大和田駅前南側広場の整備	-	整備完了

※総合計画 p86 参照

(2) 具体的にすること

5-1 市内の交通ネットワークの再編

大阪モノレールの延伸及び新駅（（仮称）松生町駅、（仮称）門真南駅）設置による交通利便性の向上と併せ、子育て世代の定住促進、本市のイメージ向上等、本市の抱える課題に対応していくためにも、便利で快適な地域公共交通ネットワークの構築が非常に重要です。そのため、「門真市総合交通戦略」に基づいた市全域のバス路線の見直しや、デマンド交通*等の検討等、中長期的な交通施策を展開します。

（仮称）松生町駅周辺では、駅前広場の整備や、隣接して立地する大規模商業施設への輸送等、市内外の利用者を鉄道・バス・自転車・徒歩等で接続する新たな拠点としての整備を推進します。

また、大和田駅前南側広場の整備等、市内のその他の交通結節点についても機能の強化を図ります。

◆大阪モノレールの延伸に伴い（仮称）松生町駅及び駅前広場の整備を促進します

◆「門真市総合交通戦略」に基づいた市内交通ネットワークを整備します

◆路線バス等の再編や、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

【具体施策】

◆市内交通結節点のターミナル機能の強化として、大和田駅前南側広場を整備します



大和田駅南側の様子

(1) プロジェクトの基本的な考え方

市北部では、密集市街地が複数箇所分布しており、地震等の災害時に被害が拡大する危険性があります。

また、本市では土砂災害による被害は想定されていませんが、大雨等による災害は想定されていることから、これらの災害への対策を行い、強靱なまちづくりを進めることが重要です。全ての世代が安心して本市に暮らし続けたいと思えるよう、より一層の取組を推進します。

目標指標	現状値	目標値
門真市は犯罪や事故、災害の心配が少ない安全・安心なまちだと思う人の割合	24.7% (令和元(2019)年度)	60.0%
下水道による浸水対策達成率(整備面積)	87.3% (平成30(2018)年度) 89.1% (令和2(2020)年度)	94.0%

※総合計画p98、122参照

(2) 具体的にすること

6-1 密集市街地の改善

市北部の「地震時等に著しく危険な密集市街地」では、地震時等に火災が発生した場合の延焼や、避難路の確保が困難になることが懸念されます。

これらのエリアでは、「密集市街地整備アクションプログラム」を策定し、土地区画整理事業等による市街地の更新に取り組んでおり、今後も密集市街地対策を重点的かつ計画的に推進します。また、これまでの取組により、「著しく危険」な状態ではなくなった地域でも、老朽化した木造住宅等が建ち並ぶ箇所が残る等、防災面や居住環境での課題が残っていることから、引き続き、老朽化した建築物の除却、空地を広場や公園として活用する等により対策を行うとともに、地域の実情に応じた魅力あるまちづくりを推進します。

【具体施策】

◆「密集市街地整備アクションプログラム」に基づき、建物の不燃化や市街地整備等の取組を促進します



密集市街地の様子

◆「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でも、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

6-2 浸水対策

本市の浸水被害は、寝屋川の計画規模の降雨（311.2mm/24h、62.9mm/h）で概ね1.0m未満の浸水想定となっており、居住機能に著しい被害をもたらすような浸水被害は想定されていません。また、大阪府が実施している寝屋川北部地下河川の整備により、浸水被害はさらに軽減されることが見込まれています。

本市では、更なる浸水被害の低減に向けて防災訓練の実施・指導等のソフト施策も含めた浸水対策を推進します。

【具体施策】

- ◆「門真市地域防災計画」や「門真市立地適正化計画」の防災指針等に基づき、浸水対策を推進します
- ◆下水道未整備地区において、整備を推進します



(1) プロジェクトの基本的な考え方

加速していくことが予測される高齢化への対応や、子育て世代の定住促進を図るため、高齢者、障がい者や子どもにとって活動しやすいまちの形成が求められています。また、一緒に暮らす家族も含め、全ての世代が将来にわたって本市に暮らし続けたいようになるためには、誰にとっても安心でやさしいまちを形成することが重要であるため、今後も引き続き取組を推進します。

目標指標	現状値	目標値
年間交通事故発生件数	535件 (令和元(2019)年)	400件
年間歩道改良箇所数	1箇所 (平成30(2018)年度)	5箇所

※総合計画p88参照

(2) 具体的にすること

7-1 バリアフリーで安全なまちづくり

通学路等の道路や公園、公共施設等の社会インフラに関して、誰にとっても利用しやすいようにバリアフリーや安全性の観点から施設の整備・改良を実施します。

市内の鉄道駅周辺等では、エレベーターや視覚障がい者用誘導ブロック設置等のバリアフリー対策を実施していますが、今後も歩道の整備による安全・安心な歩行空間の確保を推進するとともに、事業者等とも連携しながら、「門真市交通バリアフリー基本構想」等に基づき更なるバリアフリー化を推進します。

【具体施策】

- ◆ 駅周辺や主要道路を中心に、高齢者や障がい者、子どもを含め、誰もが安全に利用できる歩道の整備・拡幅を推進します

重点プロジェクト箇所図



＜特定の場所に限定しないプロジェクト＞

- ・公立園について、適切な施設数へと再編を進める
- ・子どもにとって交流の場となる施設整備・運営を事業者と連携しながら提供
- ・学校周辺の通学路等の道路交通安全施設の設置及び改良等を推進
- ・新たな産業用地として、土地利用が可能となる市有地の活用に向けた取組を推進
- ・産業誘導区域（立地適正化計画参照）において支援措置を検討
- ・産業誘導区域において、住宅の新規立地時の協議等により、職住近接の良好な環境づくりを推進
- ・「門真市パークイノベーション計画」の策定及び同計画に基づき公園利用の活性化を図る

- ・ 公民連携によるまちづくりを市全域に広げる
- ・ 「門真市総合交通戦略」に基づいた市内交通ネットワークを整備
- ・ 路線バス等の再編や、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、建物の不燃化や市街地整備等の取組を促進
- ・「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でも、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
- ・「門真市地域防災計画」や「門真市立地適正化計画」の防災指針等に基づき、浸水対策を推進
- ・下水道未整備地区において、整備を推進
- ・駅周辺や主要道路を中心に、誰もが安全に利用できる歩道の整備・拡幅を推進

都市づくりの目標

高い利便性で居住環境に
強みを持つまち

魅力で溢れ人が豊かに活動するまち

誰もが暮らし続けられる
安心でやさしいまち

凡 例	
	河川・主な水路
	鉄道
	大阪モノレール延伸区間
	自動車専用道路
	その他道路

第3章 都市づくりの方針

都市づくりの方針は、都市づくりの目標を実現していくために、将来の人口目標や、将来都市構造を示すとともに、分野別に都市づくりの課題に対応する基本的な方針を明らかにするものです。

3-1 人口の将来展望

総合計画では、合計特殊出生率が現在よりも上昇し、また転出超過が現在よりも改善するというシナリオに基づき、将来人口を推計しています。具体的には、令和12（2030）年に約10万5千人、令和22（2040）年に約9万4千人と推計しています。

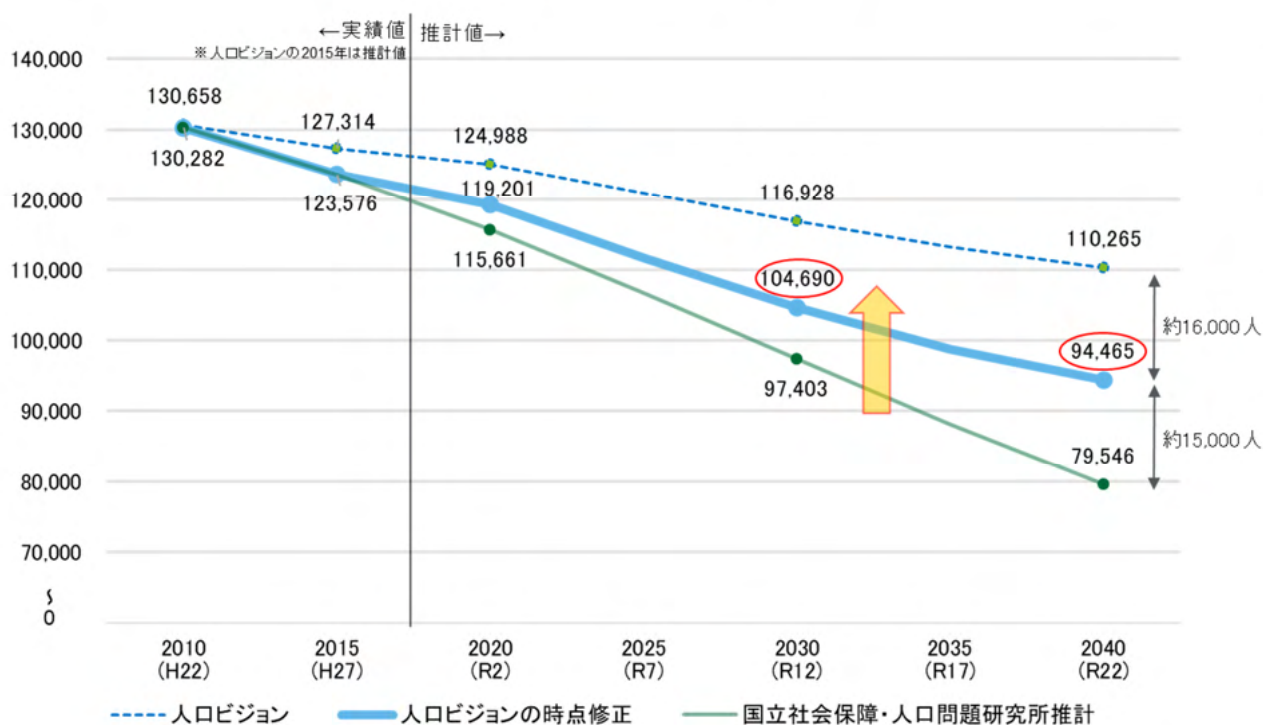
その上で、今後は本市への定住促進を図る様々な施策等を推進することにより、この推計値を超える人口水準を目指すとしています。

本計画でも、総合計画の考え方に即して、同様の人口水準を目指します。

＜総合計画の人口の将来展望＞

平成27(2015)年に策定した「門真市人口ビジョン」の将来展望を基に、平成27(2015)年実施の国勢調査の結果を反映・時点修正している。(合計特殊出生率の上昇・転出超過の改善は「門真市人口ビジョン」の考え方を引き継いで算出)

人口推計（平成22（2010）年～令和22（2040）年）



資料:「人口ビジョン」の2010年は実績値(住民基本台帳)、「人口ビジョンの時点修正」「国立社会保障・人口問題研究所推計」の2010年・2015年は実績値(国勢調査)
 「人口ビジョンの時点修正」は平成27年国勢調査の結果をベースに、「人口ビジョン」で取り入れた考え方や「人口ビジョン」策定以降の経緯を踏まえ算出

3-2 将来都市構造

将来都市構造は、将来の都市の骨格を示すもので、本市の様々な機能や活動の集まる「拠点」と、各拠点をネットワークする「軸」から構成します。

それぞれの拠点が本市の顔となるような魅力を発信し、人を惹きつけ、拠点を支える広域及び市内のネットワークを構築することで、子育て世代をはじめ、全ての世代が暮らし続けられる将来都市構造を目指します。

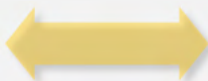
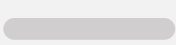
本市では、鉄道路線及び国道163号、第二京阪道路、大阪中央環状線等により、東西及び南北方向に広域につながることで、広域軸上にある拠点同士が連携し、市内の主要な幹線道路が広域軸を補完します。

広域鉄道連携軸によりカバーされていない南東地域では、生活を支える南部生活拠点を中心に、路線バス等の地域ネットワーク軸でその他の拠点と連携します。

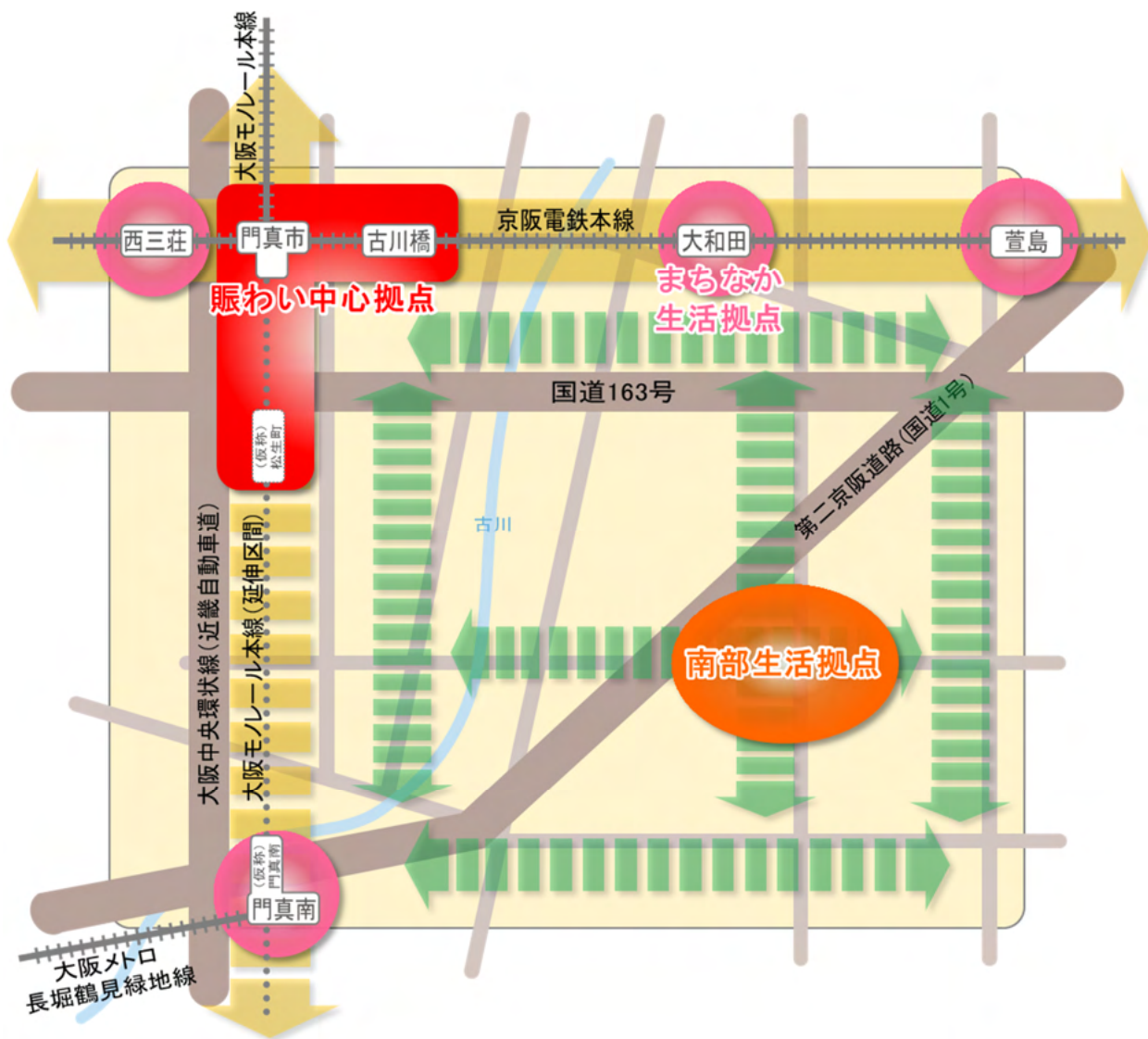
1) 拠点

賑わい中心拠点 	古川橋駅周辺～門真市駅周辺～（仮称）松生町駅周辺の一体のエリアを、様々な都市機能や活動の集積による賑わいを生み出し、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として設定します。
まちなか生活拠点 	西三荘駅周辺、大和田駅周辺、萱島駅周辺、門真南駅周辺のエリアを、特色ある顔づくりや生活利便性の高いサービス機能の充実により、鉄道駅周辺のまちなか生活を支える拠点として設定します。
南部生活拠点 	市街化調整区域や、門真千石西町住宅周辺の商業や産業、公共施設等が集積したエリアを、鉄道駅から一定の距離のある市南部の生活を支える拠点として設定します。

2) 軸

広域鉄道連携軸 	京阪電鉄、大阪モノレール、大阪メトロの鉄道路線を、近隣市から大阪市や京都方面といった大都市まで、人々が公共交通を利用して広域で連携する軸として設定します。
広域道路連携軸 	国道163号、第二京阪道路、大阪中央環状線を、広域を含めて市内外を自動車交通で接続し、広域で連携する軸として設定します。
市内道路補完軸 	市内の主要な府道や市道等の幹線道路を、自動車や自転車、徒歩等により移動する際に、広域の連携軸を補完する軸として設定します。
地域ネットワーク軸 	市内の各拠点や広域軸をつなぐ路線バス等の路線を、地域間をネットワークする軸として設定します。

将来都市構造



凡例	
	賑わい中心拠点
	まちなか生活拠点
	南部生活拠点
	広域鉄道連携軸
	広域道路連携軸
	市内道路補完軸
	地域ネットワーク軸



3-3 土地利用の方針



1) 土地利用の基本的な考え方

- ◆ 市街化区域では、賑わい中心拠点やまちなか生活拠点を核として、地域の特性を活かしながら、商業・業務、住宅、工業等が適正に機能した計画的な土地利用を促進します。
- ◆ 用途地域については、土地利用の実態や今後の計画を踏まえ、変更も含めて検討します。
- ◆ 市街化調整区域では、適正な土地利用を誘導するとともに、市街化区域への編入を検討します。
- ◆ 土地利用や用途地域については、大阪府全体の潮流等を見定めながら、広域的な視点を持って検討します。

2) 土地利用の方針

(1) 市街化区域

a) 住宅地

- ◆ 新たな住宅開発については、「門真市まちづくり基本条例」に基づく指導により、良好な居住環境の形成を図ります。
- ◆ 子育て世代向け住宅の供給や、耐震性が不足する住宅の改修、空き家の利活用等を促進します。
- ◆ 「Osakaあんしん住まい推進協議会」との連携や「サービス付き高齢者向け住宅制度」の紹介等、高齢者・障がい者向け住宅の確保や相談体制の充実に努めます。
- ◆ 密集市街地では、土地区画整理事業と住宅市街地総合整備事業*の合併施行等、様々な事業手法を統合的に活用し、オープンスペースやみどりを創出した計画的な市街地整備を図ります。
- ◆ 耐震性が不足する建築物や老朽化した建築物については、除却補助制度等の活用を促し、除却を促進します。



土地区画整理事業で生まれた広場（石原町）

b) 商業地

- ◆ 社会インフラ整備と併せた土地の高度利用*を図りつつ、商業・業務機能、居住機能等の都市機能の集積に努めます。
- ◆ 近隣サービス地では、土地の高度利用を図るとともに、市民の日常の購買要求に対応した機能の充実に努めます。

c) 工業地

- ◆ 立地適正化計画に位置づけた産業誘導区域では、産業用地の維持及び誘導を図ります。また、住宅の新規立地時の届出制度等により、職住近接の良好な環境づくりを推進します。
- ◆ 工業系と住宅系の土地利用が共存しているエリアでは、双方が良好に共存できる環境づくりに努めます。
- ◆ 市街化調整区域の市街化区域への編入や市有地の活用等により、新たな産業誘致を検討し、既存産業の活性化への支援を行います。

(2) 市街化調整区域

- ◆ 市街化調整区域では、農地の保全に配慮しつつ、土地区画整理事業等により農地と宅地をそれぞれ集約する等、市街化区域への編入に努めます。



市街化調整区域の様子



土地利用の方針図

凡 例		
	市街化区域	住宅地
		商業地
		近隣サービス地
		工業地
	市街化調整区域	
	賑わい中心拠点	
	まちなか生活拠点	
	南部生活拠点	
	河川・主な水路	
	鉄道	
	大阪モノレール延伸区間	
	自動車専用道路	
	その他道路	

3-4 都市交通(公共交通、道路交通)の方針



1) 都市交通の基本的な考え方

- ◆ 公共交通については、大阪モノレールの延伸等の機会を活かし、交通結節点の機能強化や新たな交通手段の導入等により、更なる交通利便性の向上を図ります。また、高齢者や障がい者を含むすべての市民が安心して移動できるように、駅舎等のバリアフリー対策を促進します。
- ◆ 道路交通については、都市計画道路の整備や適正な維持管理等により、安全な通行の確保に努めます。
- ◆ 歩行者・自転車交通については、歩行者等が安心して快適に通行できる「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに努めます。

2) 都市交通の方針

(1) 公共交通

- ◆ 駅前広場の整備や再整備により、交通結節点や交流の場としての機能を強化します。
- ◆ (仮称)松生町駅の設置と大規模商業施設の誘導に伴い、新たな交通結節点として、利便性の高い駅前広場の整備やアクセス性の向上を図ります。
- ◆ 「門真市総合交通戦略」に基づき、(仮称)松生町駅の設置と併せた路線バス等の再編やデマンド交通等の新たな公共交通手段を検討します。また、モビリティ・マネジメント*等の施策を進めることにより、公共交通の更なる利用を促進します。
- ◆ 「門真市交通バリアフリー基本構想」に基づき、駅周辺における重点整備地区では、引き続き、歩道の有効幅員の確保、歩道のセミフラット化、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等バリアフリー化を推進します。
- ◆ 駅舎のバリアフリー化の観点から、ホームからの転落事故等の防止に効果の高い可動式ホーム柵や、駅舎へのアクセス性の向上を図るためのエレベーター等の設置について、鉄道事業者に対して要望を行います。



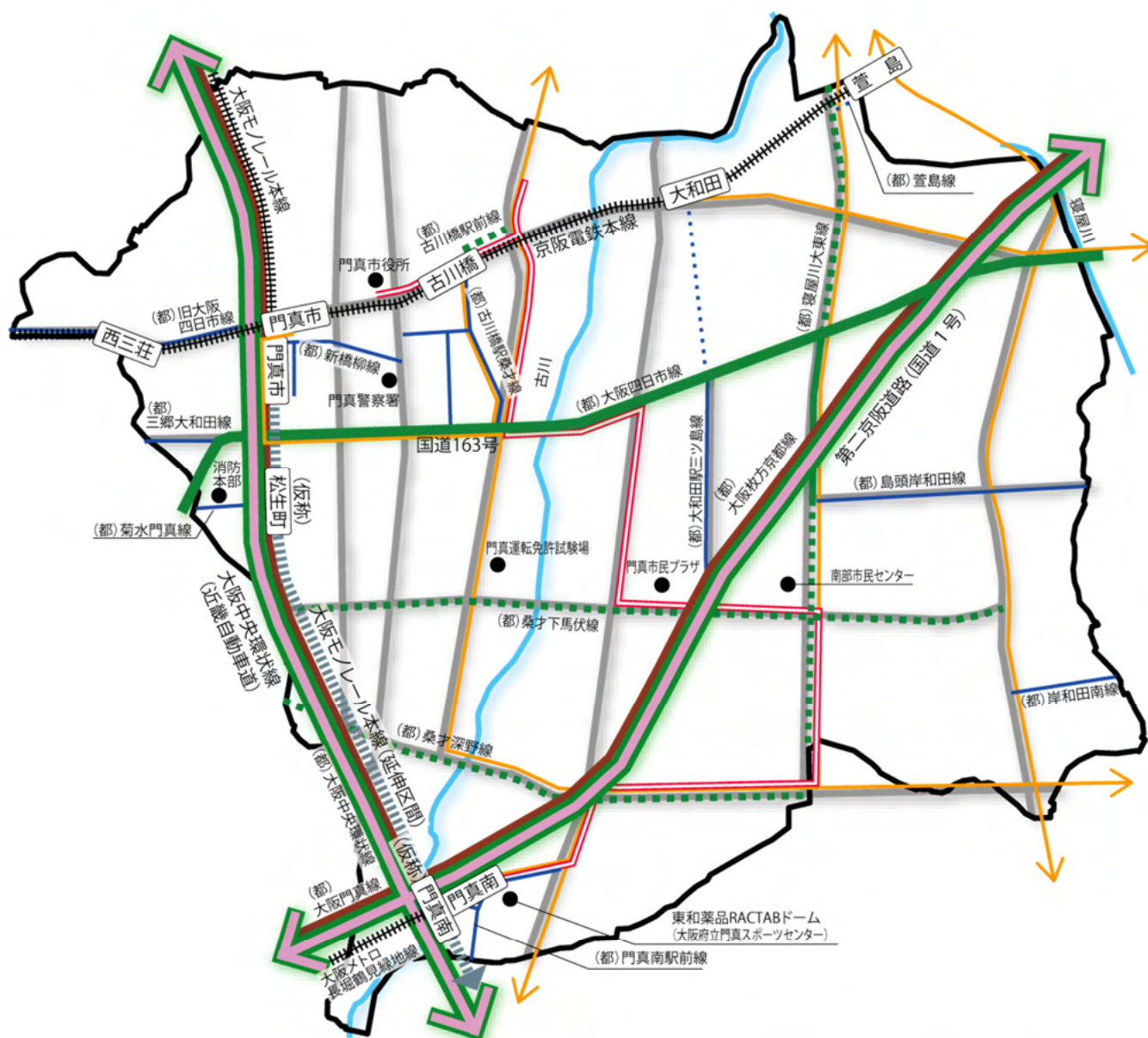
(2) 道路交通

- ◆ 未整備の都市計画道路について、整備の推進または見直しを検討します。
- ◆ 定期的な道路パトロールにより、計画的な路面補修や街路樹の剪定による見通しの確保等、利用者の安全の確保に努めます。また、長寿命化や予防保全の面から道路の適正な維持・管理に努めます。
- ◆ 市役所と企業やNPO等が連携し、身近な道路等の清掃・緑化活動を通じて、地域の良好な環境を創出するアドプト制度*の活用を促進します。
- ◆ 第二京阪道路の高架下スペースでは、「門真市第二京阪道路高架下等利用計画」に基づき、有効活用を推進します。

(3) 歩行者・自転車交通

- ◆ 地域住民等の協力を得ながら、通過交通の排除や狭い道路*の改善等、安全な生活道路の確保に努めます。
- ◆ 駅周辺や主要道路を中心に、歩行者が安全・安心に通行できるよう、歩行空間の確保に努めます。
- ◆ 国道や府道の歩道整備について要望を行います。
- ◆ 道路照明灯等の確保、交差点の改良に努めるとともに、信号機、横断歩道等の設置について関係機関に要請します。
- ◆ 交通安全施設の適切な維持・管理を行うとともに、交通安全の啓発活動に努めます。
- ◆ 市民の交通マナーやバリアフリーに対する周知・啓発を図り、通行の妨げになるような路上駐車や放置自転車、商店の看板や商品等の路上へのはみ出し等の防止に努めるとともに、鉄道駅周辺等の新規整備路線では無電柱化に努めます。
- ◆ 第二京阪道路や大阪中央環状線を利用した自転車道（北河内サイクルライン*）等と一体化した「門真市自転車ネットワーク基本計画」に基づき、既存道路等を活用した自転車歩行者道のネットワークの形成に努めます。





都市交通の方針図

凡 例	
——	自動車専用道路
——	広域幹線道路
⋯⋯	広域幹線道路(未整備)
——	幹線道路
⋯⋯	幹線道路(未整備)
——	路線バス
——	コミュニティバス路線
——	大規模自転車道
——	その他道路
——	河川・主な水路
+ +	鉄道
 	大阪モノレール延伸区間

※ (都) は都市計画道路を示す。

3-5 都市環境(公園・緑地、景観、環境)の方針



1) 都市環境の基本的な考え方

- ◆ 誰もが安心して利用でき、うるおいを感じることができる公園・緑地づくりを推進します。
- ◆ 農業に対する市民の理解と関心を高めるとともに、農空間の保全・活用を図ります。
- ◆ 市内をめぐる水路を活用した水とみどりのネットワークを構築します。
- ◆ 地域の特性に応じた良好な景観を形成するとともに、歴史文化遺産等も含めた周辺環境との調和を図ります。
- ◆ 地球環境問題への意識が高まるなか、環境に配慮したまちづくりを推進するため、市民の環境保全意識の高揚を図ります。また、市民との協働による環境保護活動や環境美化活動を促進し、公民連携による持続可能な環境にやさしいまちづくりを推進します。

2) 都市環境の方針

(1) 公園・緑地

a) 質の高いみどりの創出・保全

- ◆ 「門真市みどりの基本計画」や「門真市パークイノベーション計画」(策定中)に基づき、市民との協働等による質の高いみどりの創出・保全を図ります。都市公園では、レクリエーション機能や防災機能等の充実に努めます。
- ◆ 緑化重点地区では、人目につくみどりの割合を向上させるとともに、公共施設では、用途や規模に応じて民有地緑化のモデルとなる緑化を推進します。また、オープンスペースの確保や、街路樹の整備と適切な維持管理に努めます。
- ◆ 公園では、子どもたちの安全を守るため、遊具の安全性を確保するとともに、照明灯の設置や樹木の維持管理に努めます。
- ◆ 身近な公園等の清掃・緑化活動を通じて、良好な環境を創出するため、地域住民や各種団体による公園愛護会の活動を推進します。
- ◆ 「都市公園移動等円滑化基準」に基づき、出入口及び通路、階段等の幅員の確保やスロープを設置する等、公園のバリアフリー化を推進します。



月出町中央公園

b) 農空間の活用

- ◆ 市街化区域の農地については、生産緑地制度*の活用等により、保全を図ります。
- ◆ 市内に分布する生産緑地地区では、本市の貴重なみどりとして、特定生産緑地制度*の活用等により保全に努めます。
- ◆ 消費者に近い都市農業の特徴を生かした農業の振興と併せて、れんこん・くわい等の本市の特産物を中心とした保全に努めます。

c) 緑化の推進

- ◆ 「みどりの風促進区域」では、建築物の建替え等に伴い、土地の有効利用を図りながら、みどり豊かなセミパブリック空間*を創出することにより、みどりの風を感じるネットワークの形成を図るため、緑化誘導を推進します。
- ◆ 市有地等を有効利用し、緑化スポットの整備や沿道緑化を推進します。

(2) 水環境

- ◆ 市内を巡る水路では、「門真市水路整備全体計画」に基づき、市民が憩い、集う親水空間*を公民連携により創出します。また、今ある水路をできる限り活かし、水とみどりのネットワークを整備します。
- ◆ 桜並木や旧集落等の地域資源と調和した、親しみのある水辺景観の創出・保全に努めます。
- ◆ 既存浄化槽の適正な管理に関する周知・啓発に努めます。
- ◆ 生活環境の改善や公共用水域の水質保全を図るため、公共下水道等の整備を推進します。



砂子水路の桜

(3) 良好な景観の形成

- ◆ 道路整備等と併せて無電柱化等により美しい景観を創出するとともに、門真のランドマーク*、シンボルづくりについて検討します。
- ◆ 密集市街地では、土地区画整理事業や住宅市街地総合整備事業等の活用と併せて、デザイン・ルールブックを作成する等、外観の統一等景観に配慮したまちづくりを促進します。
- ◆ 鉄道駅周辺の商業地では、安全で快適な歩行空間の創出や、店舗の個性を活かしながら、賑わいのある景観の形成に努めます。
- ◆ 事業者の理解と協力のもと、工場・事務所等の道路沿道の緑化により、地域景観の向上に努めます。
- ◆ 大阪府の景観計画区域に指定されている第二京阪道路及び大阪中央環状線沿道では、建築物等に係る景観形成基準に基づき、みどりの連続性が感じられる景観を目指します。
- ◆ 市街化の進展により、散逸または滅失のおそれのある文化財等の歴史文化遺産については、調査を適切に行い、保存と継承を行います。
- ◆ 歴史景観や名所等の保全・活用やPRにより、市民や観光客が歴史文化遺産等の資源にふれあえる場の充実に努めます。



石原町・幸福町の整備されたまちなみ

(4) 地球環境への配慮・環境美化活動の促進

- ◆ 門真市立リサイクルプラザ エコ・パークを活用し、ごみの減量化やリサイクル意識の普及・啓発に努めます。
- ◆ 「みどりの風促進区域」に指定されている第二京阪道路及び大阪中央環状線沿道では、みどりの創出等により、ヒートアイランド現象の緩和に努めます。
- ◆ 「門真市エコオフィス推進計画」に基づき、市役所内部の省エネルギー化に取り組むとともに、市が行う事務・事業に伴うCO₂排出の抑制に努めます。
- ◆ 環境に配慮した水道事業を目指し、大阪広域水道企業団受水圧力の有効活用等、環境負荷の低減に取り組みます。
- ◆ 市民や企業に対して、屋上緑化・太陽光発電をはじめとする省資源・省エネルギー化の啓発に努めます。
- ◆ 環境教育の支援をはじめ、市民活動団体等と協働し、市民や企業を対象とした講演会の開催、ごみ処理施設の見学会等に取り組みます。
- ◆ 環境保護に取り組む市民や団体のネットワーク化を促進します。
- ◆ 「門真市美しいまちづくり条例」に基づき、まちの環境美化を促進します。また、環境美化に対する市民意識の高揚を図るとともに、地域環境活動、不法屋外広告物撤去活動をはじめとする市民主体の環境美化活動を推進します。



門真市立リサイクルプラザ エコ・パーク



都市環境の方針図

凡 例	
 	都市計画公園等(整備済)
	都市計画公園等(未整備)
	その他都市公園・緑地等
	環境施設
	歴史景観
	名所等
	水とみどりのネットワーク
	緑化重点地区
	河川・主な水路
	鉄道
	大阪モノレール延伸区間
	自動車専用道路
	その他道路

3-6 公共施設の方針



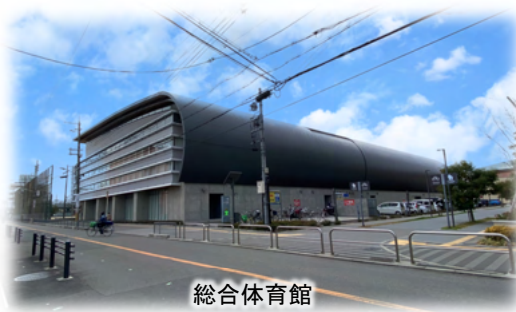
1) 公共施設の基本的な考え方

- ◆ 公共施設については、公民連携等も検討しながら、市民ニーズに柔軟に対応するとともに、施設総量の適正化を図ります。また、再編等に伴う施設跡地の有効活用も検討します。
- ◆ 予防保全の考え方にに基づき長寿命化を図り、利用者の安全性を確保するとともに、ライフサイクルコスト*の最小化に努めます。
- ◆ 公共施設の耐震化及び「門真市公共施設等総合管理計画」に基づく施設の長寿命化のほか、集約化・複合化・多機能化、用途転用・廃止等を総合的に検討し、最適な施設配置を目指します。

2) 公共施設の方針

a) 文化・交流施設

- ◆ 市内の学びの拠点として、図書館と文化会館機能を併せ持つ生涯学習複合施設や交流広場を整備します。
- ◆ 生涯学習複合施設の整備と併せて、門真市民文化会館ルミエールホール、総合体育館等の公共施設や広場・街路等の公共空間を最大限活用し、周辺エリア一体で人中心のウォークアブルな空間形成を推進します。



総合体育館



門真市民文化会館ルミエールホール

b) 教育・保育施設、子育て支援施設

- ◆ 幼稚園・保育所を統合し認定こども園化するとともに、学校の再編及び小中一貫校の整備を図ります。再編後の学校跡地等では、地域力の向上につながる活用方針を検討します。
- ◆ 市有地等において、市民が活用できるグラウンドの整備を検討します。
- ◆ 学校・家庭以外の子どもの居場所や、子育て中の親子が交流できる環境づくりを推進します。
- ◆ 乳児を抱える保護者等が安心して赤ちゃんとの外出を楽しむことができるよう、気軽におむつ替えや授乳等ができるスペースとして「赤ちゃんの駅」の設置・普及に努めます。

- ◆ スロープやエレベーターの整備はもとより、公共施設のトイレ内でのベビーチェアの設置等を推進するとともに、バリアフリー情報の提供に努めます。
- ◆ 「バリアフリー新法」や「大阪府福祉のまちづくり条例」等に基づき、学校や子育て支援施設を含めた公共施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン*を推進します。



c) 市営住宅等

- ◆ 「門真市営住宅長寿命化計画」に基づき、建替え等を推進します。
- ◆ 市営住宅の建替えに伴う余剰地では、地域力の向上につながる活用方法を検討します。
- ◆ 府営住宅について、順次市への移管を推進します。



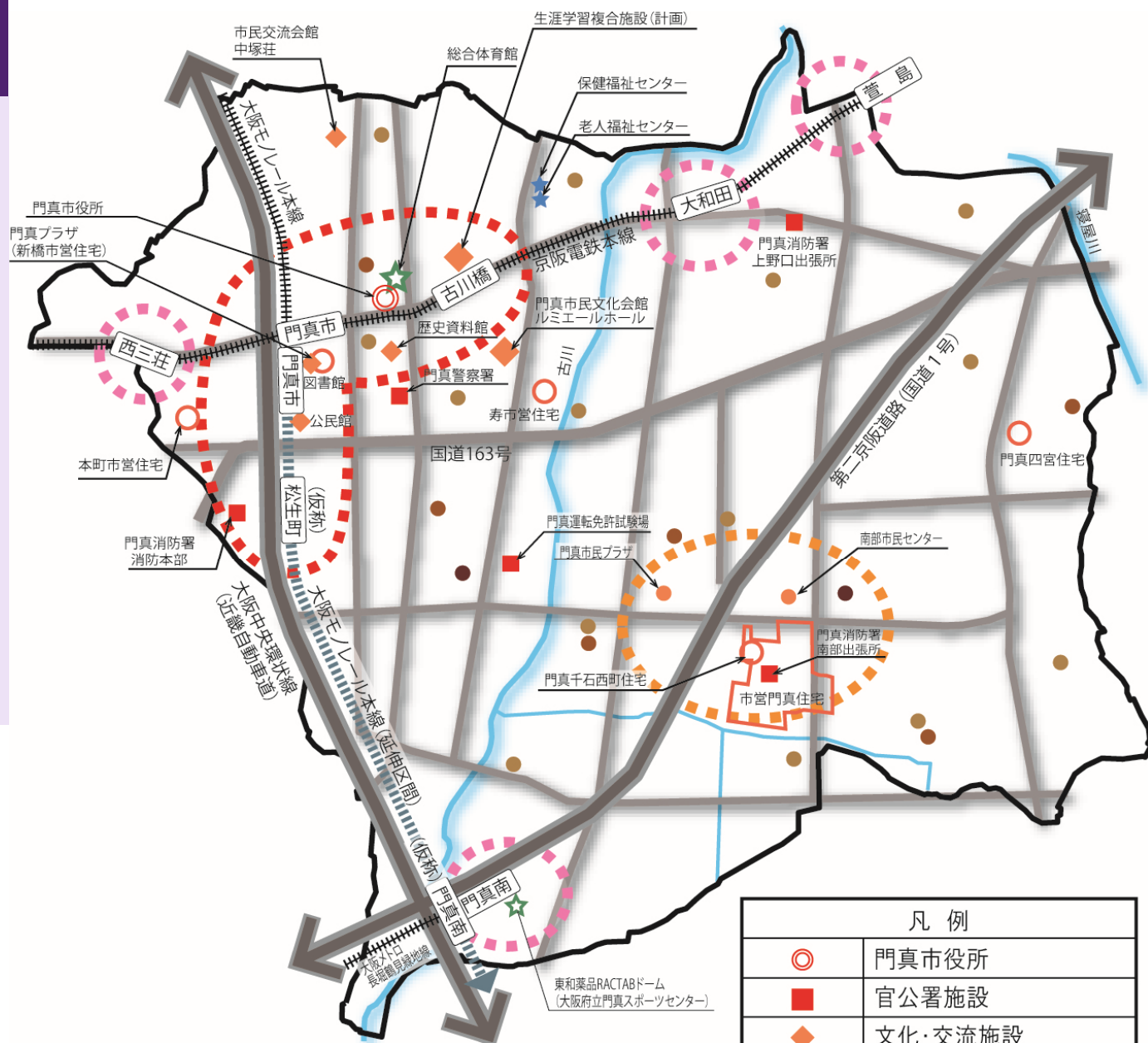
d) その他の公共施設

- ◆ 公共施設の跡地では、地域力の向上につながる活用方法を検討します。
- ◆ 公共施設の改修等に当たっては、公共施設立地に見合った用途地域への変更も含めて検討します。

e) 公共施設の防災対策

- ◆ 避難所では機能の充実に努めます。
- ◆ 洪水時避難ビル*の指定を推進します。





公共施設の方針図

凡 例	
◎	門真市役所
■	官公署施設
◆	文化・交流施設
★	保健福祉施設
☆	スポーツ施設
●	小学校
●	中学校
●	高校
□ (red dashed)	賑わい中心拠点
□ (pink dashed)	まちなか生活拠点
□ (orange dashed)	南部生活拠点
○	市営住宅
□ (red solid)	市営門真住宅の建替え
— (blue)	河川・主な水路
— (black with cross-ticks)	鉄道
— (dotted)	大阪モノレール延伸区間
— (thick black)	自動車専用道路
— (thin black)	その他道路

3-7 都市防災(防災・防犯)の方針



1) 都市防災の基本的な考え方

- ◆ ハード面の防災対策により、密集市街地での火災の延焼や洪水等の浸水を防止・軽減し、災害に強いまちづくりを推進します。
- ◆ ソフト面の防災対策としては、災害時における初期消火・救出・救護・避難誘導等の迅速な防災活動による被害の低減に努めます。また、すべての市民に対して防災知識の普及・啓発を推進し、防災意識の高揚を図ります。
- ◆ 街頭犯罪を防止し、地域における安全・安心な暮らしを確保するため、市民の防犯意識の高揚を図り、公民連携による防犯対策を推進します。

2) 都市防災の方針

(1) ハード面の防災対策

a) 防災施設・避難施設の整備

- ◆ 災害時における救援活動等の拠点となる市役所や消防署等の施設の充実に努めます。
- ◆ 狭い道路等の改善を推進し、緊急車両の通行等が確保されるよう努めます。
- ◆ 消防車両・消防機器等の整備や消防水利の確保に努めるとともに、消火栓の設置をさらに推進します。
- ◆ 防災無線*を活用するとともに、適切な情報伝達に努めます。
- ◆ 一時避難地となる防災機能を有する公園の整備を推進します。
- ◆ 指定避難所へのマンホールトイレ設置を推進します。
- ◆ 道路や上下水道施設等の老朽化した都市インフラの計画的な耐震化や改修を推進します。

b) 密集市街地の改善

- ◆ 土地区画整理事業等による面整備、優先主要生活道路の拡幅、延焼遮断空間*の確保や老朽建築物等の除却等、重点的かつ計画的な密集市街地対策を推進します。



狭い道路（小路町）



c) 住宅等の耐火・耐震化の促進

- ◆ 防火地域及び準防火地域において、建築物の不燃化を促進します。また、市街化調整区域では、市街化区域への編入に併せて準防火地域等の指定を検討します。
- ◆ 住宅等の建築物の耐震化については、木造住宅耐震相談会や戸別訪問等を実施し、耐震化の必要性・重要性について周知・啓発に努めるとともに、耐震診断や耐震改修工事に対する補助を実施し、新耐震基準前（昭和56（1981）年以前）に建築された建物の優先的な耐震診断・改修を促進します。また、「門真市住宅・建築物耐震改修促進計画」に基づき、民間住宅や住宅以外の沿道建築物の耐震化を促進します。
- ◆ 分譲マンションについては、大阪府が中心となって関係団体と構成している「大阪府分譲マンション管理・建替えサポートシステム推進協議会」によるアドバイザー派遣制度等を活用し、適正管理を促進するとともに、マンション管理適正化計画の策定を検討します。

d) 治水対策の推進・上下水道の維持管理

- ◆ 「淀川水系寝屋川ブロック河川整備計画」や「門真市水防災基本計画」に基づき、事業者の協力を得ながら治水対策を推進します。
- ◆ 公共下水道等の整備を推進し、集中豪雨による浸水被害の軽減を図ります。
- ◆ 門真市水道事業ビジョン等に基づき、上下水道設備の耐震化を推進するとともに、適切な維持管理に努めます。

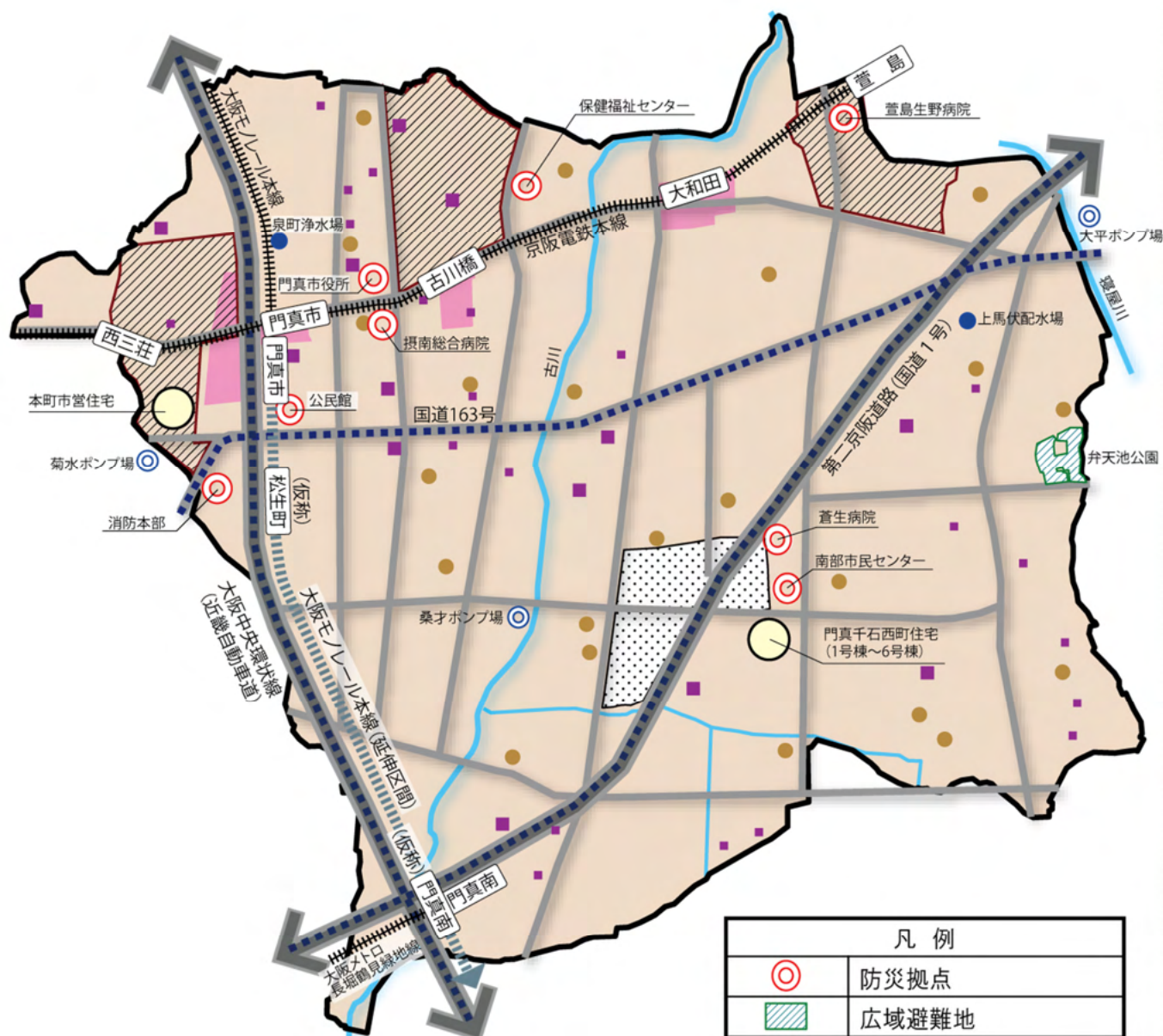
(2) ソフト面の防災・防犯対策

a) 市民主体の防災活動の強化・防災意識の高揚

- ◆ 市民、自治会、消防団等多様な関係機関や団体の相互連携を図りつつ、自主防災組織の活性化を促進するとともに、防災訓練等を実施します。
- ◆ AED（自動体外式除細動器）の設置の促進を支援するとともに、適切に救命活動を行えるよう、市民の救命講習を促進します。
- ◆ 防災情報の提供や、地震・洪水ハザードマップ*等の周知・啓発に努めます。
- ◆ 「防災週間」、「防災とボランティア週間」等、防災に関する諸行事に併せて講演会等を開催します。
- ◆ 避難所や洪水時避難ビルの周知に努めます。
- ◆ 守口市門真市消防組合と連携し、防火対象物及び危険物施設の予防査察を強化します。

b) 防犯活動の促進と防犯意識の高揚

- ◆ センサー付き防犯灯等の整備を進めるとともに、地域住民の協力を得て夜間に門灯や玄関灯を点ける一戸一灯運動を促進します。
- ◆ 自治会等地域団体と警察等の関係機関と連携し、子どもの登下校時の見守り活動を行うとともに、地域安全情報の提供や幅広い世代における防犯パトロールの実施を促進します。
- ◆ 広報紙やホームページ等を活用するとともに、警察等の関係機関や地域団体等と連携して、キャンペーン活動に取り組みます。



都市防災の方針図

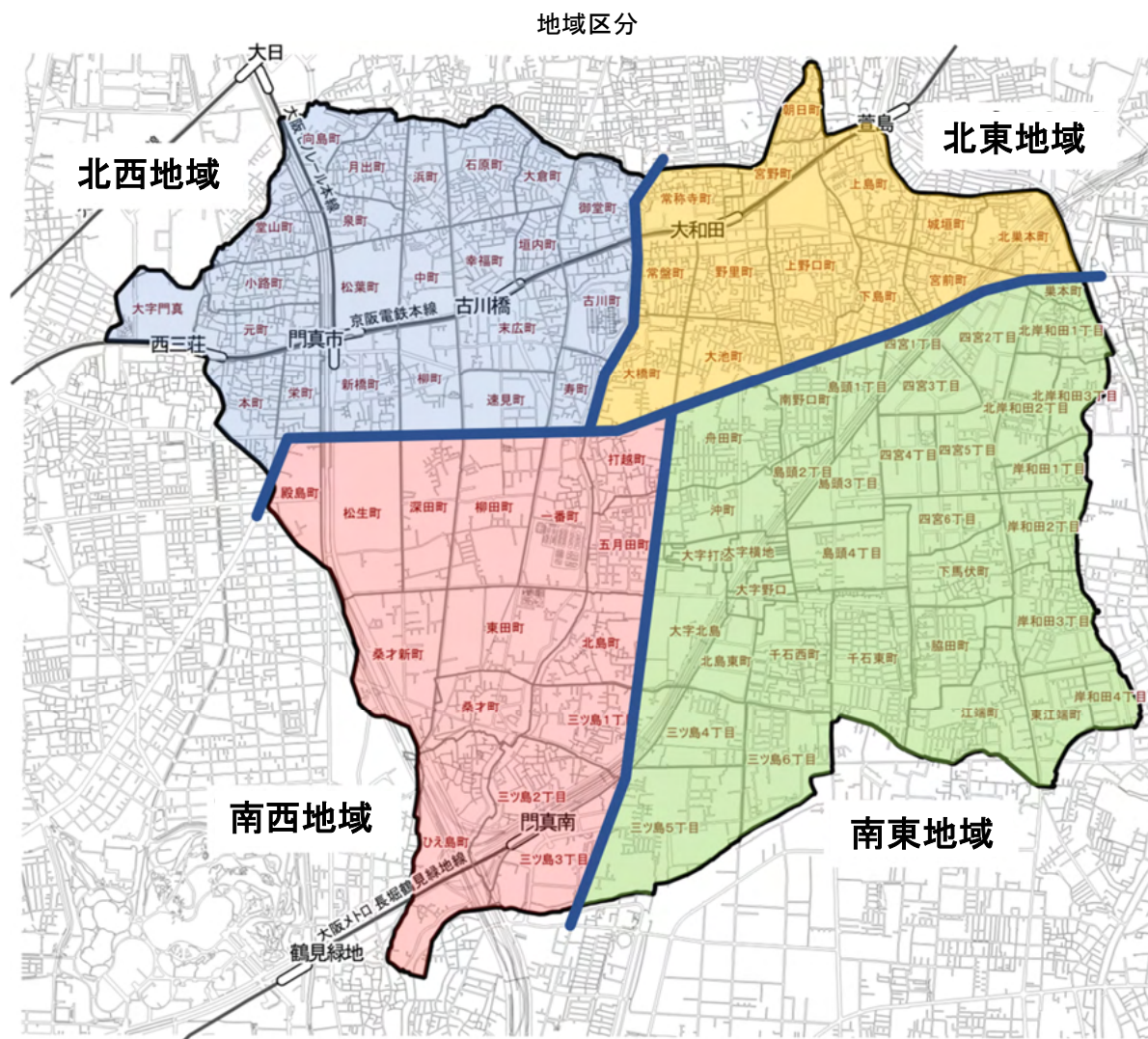
凡 例	
	防災拠点
	広域避難地
	一時避難地
	避難所(教育施設)
	洪水時避難ビル
	広域緊急交通路(主な避難路)
	地域緊急交通路(主な避難路)
	防火地域
	準防火地域
	防火・準防火地域検討地区
	地震時等に著しく危険な密集市街地
	ポンプ場
	配水場
	河川・主な水路
	鉄道
	大阪モノレール延伸区間
	自動車専用道路

第4章 地域別の方針

地域別の方針は、都市づくりの方針を踏まえ、地域の状況に応じた都市づくりの方向性を明らかにするものです。

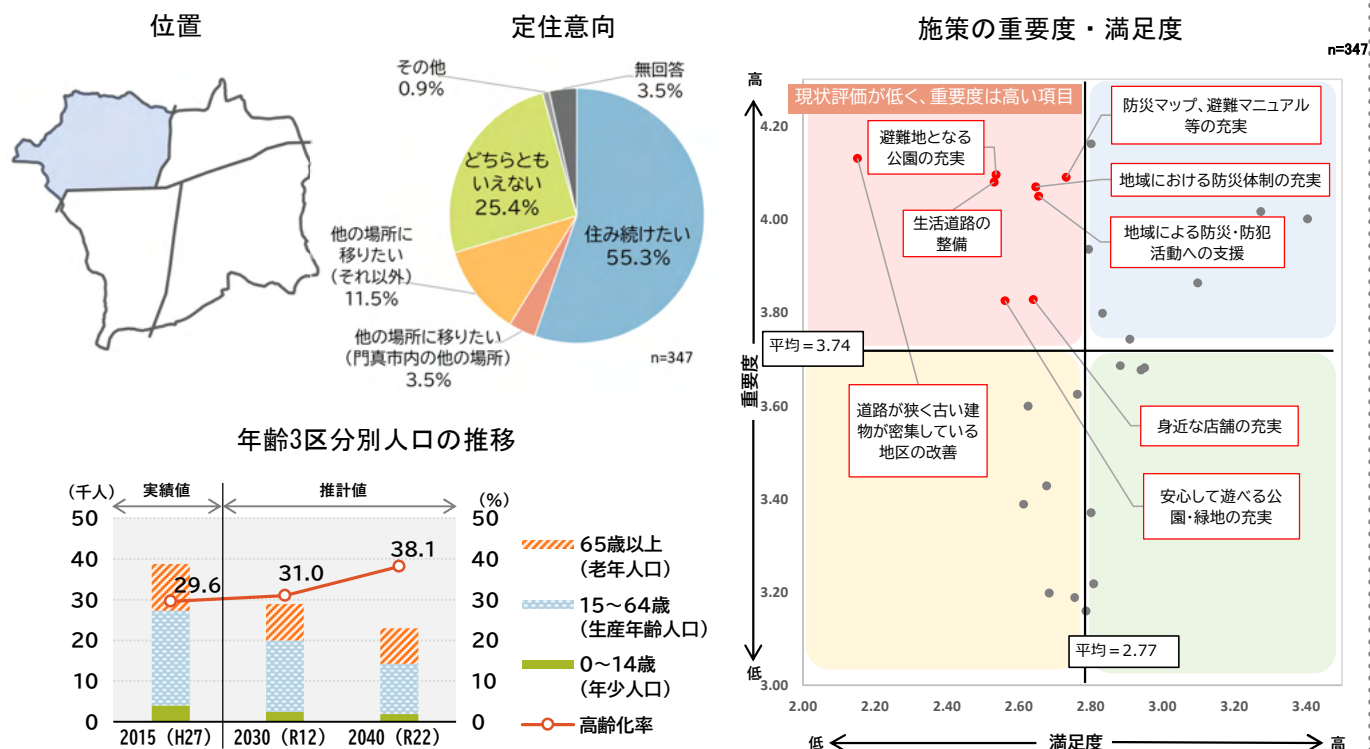
地域ごとに特性と課題を整理した上で、3つの都市づくりの目標を示し、施策を実施していくことにより、各地域それぞれにおいて「子どもが育ち 魅力が育つまち 門真」の実現を目指します。

地域区分については、地形等の自然条件、土地利用の状況、幹線道路、日常生活の交流範囲等を考慮し、適切なまとまりのある空間の範囲となるよう国道163号、古川及び市道大和田茨田線を区分要素として、「北西地域」「北東地域」「南西地域」「南東地域」の4つの地域に区分します。



4-1 北西地域

1) 北西地域の現況



2) 北西地域の特性と課題

北西地域は、京阪電鉄と大阪モノレールが接続する交通結節点であるとともに、公共施設や商業施設等の都市機能が集積し、市内で最も利便性が高く賑わいがある地域です。現在も複数の大規模プロジェクトが進行しています。

一方で、駅周辺をはじめとして、密集市街地が広い範囲で存在しており、居住環境や防災面の課題に対応していく必要があります。

市民意識調査では、定住意向は58.8%となっており、密集市街地に関する施策の満足度が突出して低くなっています。

3) 北西地域の目標

高い利便性で居住環境に強みを持つまち	駅周辺の各種大規模プロジェクトの推進とともに、狭い道路等のまちの弱みの改善や、みどり・歴史資源の活用等にも取り組み、賑わいと暮らしやすさを兼ね備えた地域を目指します。
魅力で溢れ人が豊かに活動するまち	賑わい中心拠点である門真市駅や古川橋駅周辺で進行する施設整備等による、新たな賑わいが地域全体に波及し、本市をリードするような地域を目指します。
誰もが暮らし続けられる安心でやさしいまち	密集市街地の改善を図る等、災害に対する強靱さを備えるとともに、誰もが安全に移動や施設の利用ができる、人中心のウォーカブルな地域を目指します。

4) 北西地域の地域づくりの方針

(1) 土地利用

- ◆ 門真市駅及び古川橋駅周辺の賑わい中心拠点では、本市の顔として、土地の高度利用により、商業・業務機能、居住機能等複合的な都市機能の集積、公民連携による賑わいや景観づくりに努めます。
- ◆ 門真市駅及び古川橋駅周辺では、公民連携のまちづくりのリードプロジェクトとして、市民や事業者等と連携し、エリアマネジメントやエリアリノベーション活動等の継続的な実施・支援を推進します。
- ◆ 門真市駅前に位置する門真プラザの再整備を推進するとともに、駅前広場の再整備や都市機能の誘導により、賑わいと交流の場となるウォーカブルな空間（「居心地が良く歩きたくなる」まちなか）の形成を図ります。
- ◆ 古川橋駅周辺の幸福東地区では、土地区画整理事業と住宅市街地総合整備事業との合併施行等により、商業・サービス機能、幅広い世代が交流できる生涯学習機能、交流広場機能が一体となった空間の形成を図ります。また、これまでに土地区画整理事業により整備された駅前広場や都市計画道路等の公共空間を最大限に活用し、人中心のウォーカブルな空間の形成を図ります。
- ◆ 泉町・松葉北地区では、旧北小学校跡地等の市有地を有効活用しながら、公民連携によるまちづくりを推進します。
- ◆ 中町地区では、広場と庁舎が調和し、防災機能を中心に、様々な機能を併せ持つ一体感のあるまちづくりを推進します。



(2) 都市交通（公共交通、道路交通）

- ◆ 「門真市交通バリアフリー基本構想」に基づき、古川橋駅周辺の準特定経路では、高齢者や障がい者等のすべての市民が安心して移動できるように、引き続き歩道の有効幅員の確保、勾配の改良、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等、バリアフリー化を推進します。
- ◆ 古川橋駅周辺の都市計画道路については、土地区画整理事業等による公共施設の整備状況等を踏まえ、廃止も含めて検討します。
- ◆ 西三荘駅周辺では、ウォーカブルな空間の形成により、日常の利便性の確保や地域の交流等を促進するため、バリアフリー化を検討します。
- ◆ 居住環境の改善と日常の安全な通行を確保するため、地域住民等の協力を得ながら、歩道や交通安全施設の設置、通過交通の排除や狭い道路の改善等、安全な生活道路の確保に努めます。
- ◆ 鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域では、街頭指導員による周知・啓発により、放置自転車の発生防止に努めます。

(3) 都市環境（公園・緑地、景観、環境）

- ◆ 願得寺、黄梅寺等の神社仏閣や境内の史跡、社叢林^{しゃそうりん}*等の保全を図ります。
- ◆ みどりの創出やヒートアイランド現象の緩和に貢献するため、「みどりの風促進区域」に指定されている大阪中央環状線沿道では、道路からの壁面後退*や道路面の緑視率*の確保等を条件に、建ぺい率*または容積率*を緩和する地区計画を定めており、道路沿道の民有地の緑化等によるみどり豊かな景観づくりを促進します。



(4) 公共施設

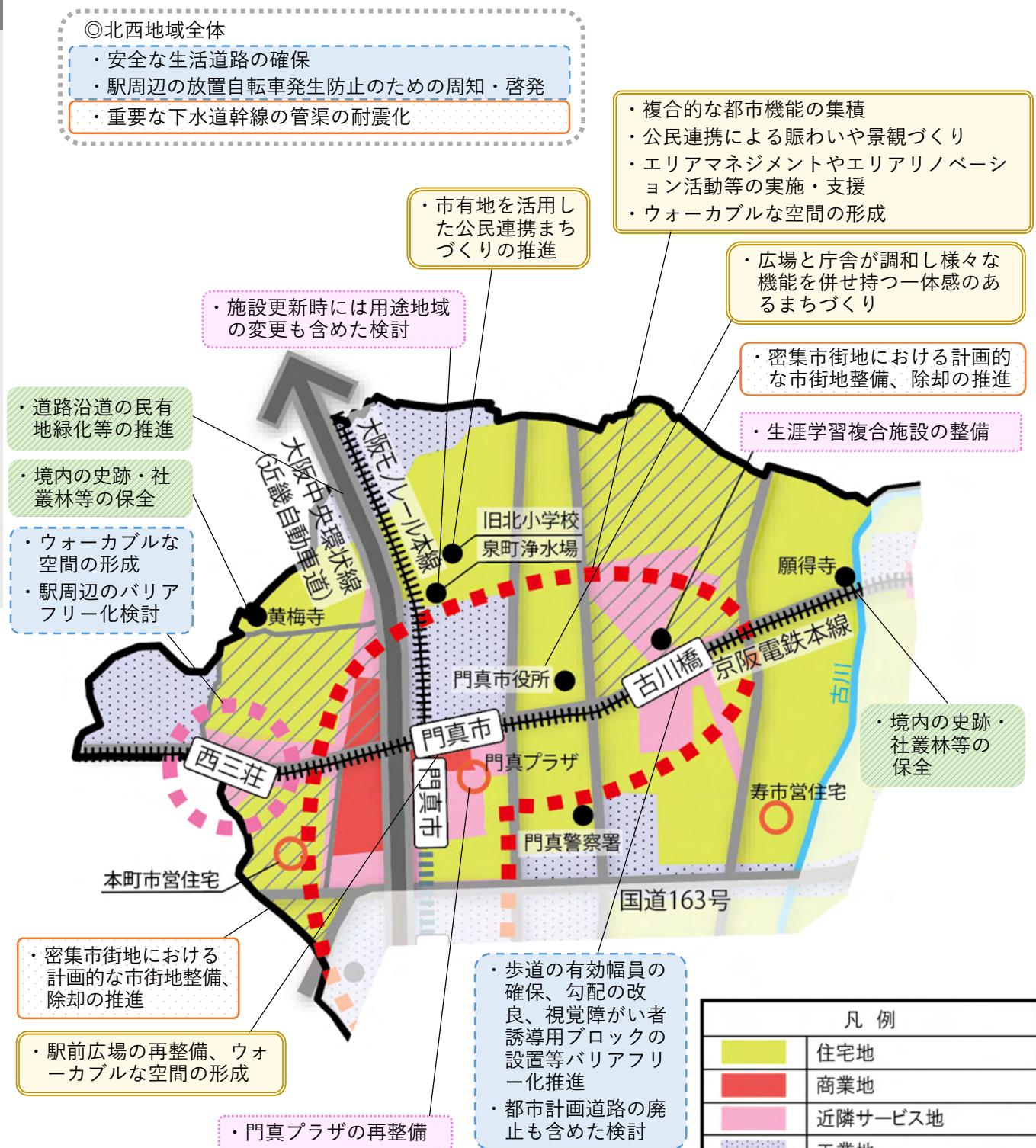
- ◆ 図書館や文化会館機能、市民生活支援機能を有し、幅広い世代が交流できる生涯学習複合施設の整備や公共施設の再整備を推進し、古川橋駅周辺の活性化を図ります。
- ◆ 新橋市営住宅（第1期）を含めた門真プラザでは、耐震性に課題があるため、再整備を推進します。
- ◆ 泉町浄水場の施設更新については、周辺の土地利用に配慮しつつ、用途地域の変更も含めて検討します。

(5) 都市防災（防災・防犯）

- ◆ 「門真市密集市街地整備アクションプログラム」に位置づけている石原町等の密集市街地では、安全な市街地の形成や居住水準の向上を図るため、住宅市街地総合整備事業をはじめ、土地区画整理事業等の様々な事業手法を統合的に活用し、計画的な市街地整備に努めます。
- ◆ 「地震時等に著しく危険な密集市街地」では、老朽木造建築物等除却補助金を活用し除却を推進します。
- ◆ 大規模な地震時に下水道が最低限有すべき機能を確保するため、重要な幹線等の管渠の耐震化対策工事を推進します。



5) 地域づくりの方針図



凡 例

	住宅地
	商業地
	近隣サービス地
	工業地
	賑わい中心拠点
	まちなか生活拠点
	地震時等に著しく危険な密集市街地
	市営住宅
	河川
	鉄道
	大阪モノレール延伸区間
	自動車専用道路
	その他道路

北西地域 地域づくりの方針図

土地利用

都市交通

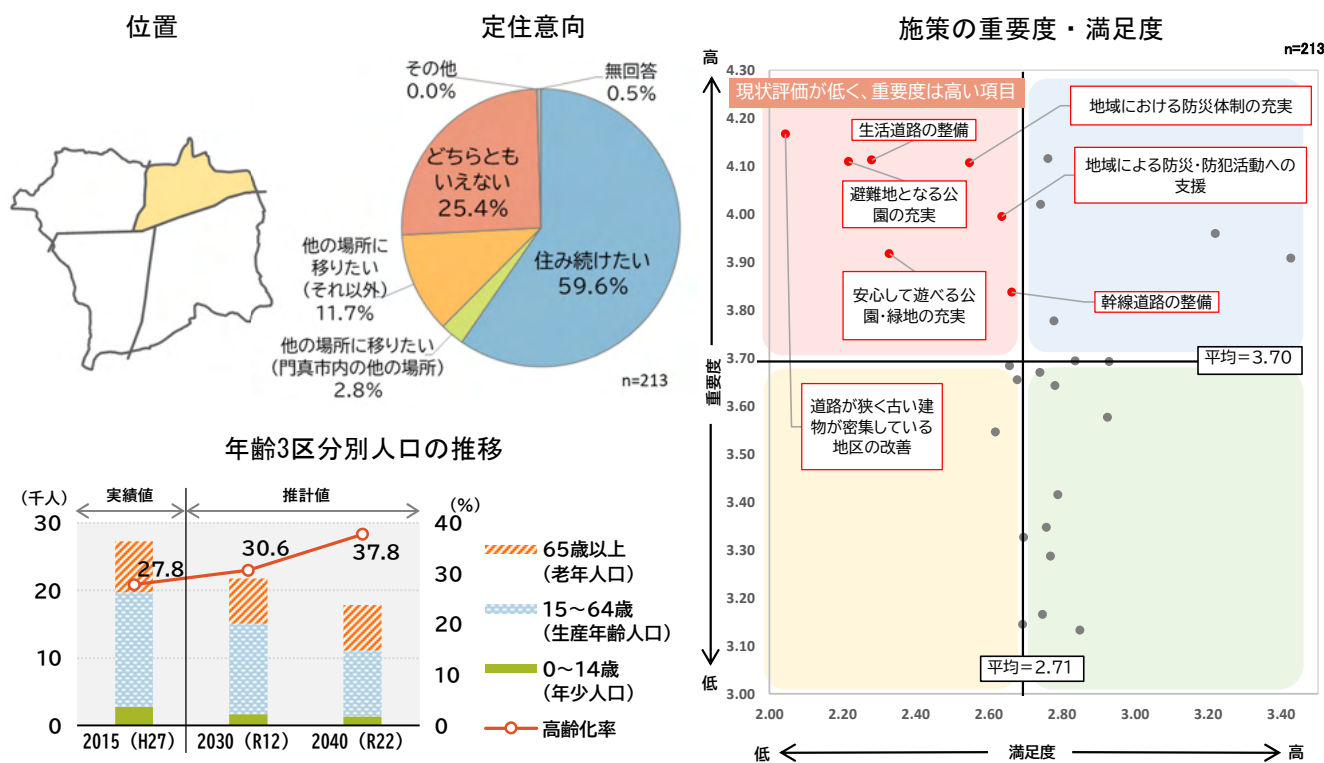
都市環境

公共施設

都市防災

4-2 北東地域

1) 北東地域の現況



2) 北東地域の特性と課題

北東地域は、京阪電鉄により東西方向の広域アクセスが確保されており、特に大和田駅周辺や萱島駅周辺はまちなか生活拠点として市内の交通結節機能や生活サービス機能を担っています。

人口も多く集積している一方で、公園・緑地の面積が他の地域より少なく、密集市街地も存在しており、居住環境や防災面での課題に対応していく必要があります。

市民意識調査では、定住意向は62.4%と市内で最も高くなっていますが、密集市街地に関する施策の満足度が低く、公園・緑地に関する施策の満足度も他の地域と比較して低くなっています。

3) 北東地域の目標

高い利便性で居住環境に強みを持つまち

都市計画道路等の道路整備や、公園機能の強化により居住環境の更なる向上を図り、便利で心地良いまちなかで暮らせるような地域を目指します。

魅力で溢れ人が豊かに活動するまち

まちなか生活拠点である大和田駅や萱島駅周辺では、市内での鉄道とバス等の交通結節点としての利便性向上や賑わい創出に資するように整備を行うとともに、都市機能等を強化し、鉄道駅周辺がそれぞれ魅力的な顔となる地域を目指します。

誰もが暮らし続けられる安心でやさしいまち

密集市街地の改善を図る等、災害に対する強靱さを備えるとともに、市内の交通結節点*として施設のバリアフリー等にも十分配慮した、誰もが暮らしやすい地域を目指します。

4) 北東地域の地域づくりの方針

(1) 土地利用

- ◆ 大和田駅周辺では、駅前広場等の整備と併せて老朽化した建物の除却を推進し、本市の北東地域における公共交通の結節点にふさわしい、市民の交流を育むことができるまちづくりを推進します。
- ◆ 大和田駅周辺の商業地では、安全で快適な歩行空間の創出に努めます。



大和田駅周辺の商業地

(2) 都市交通（公共交通、道路交通）

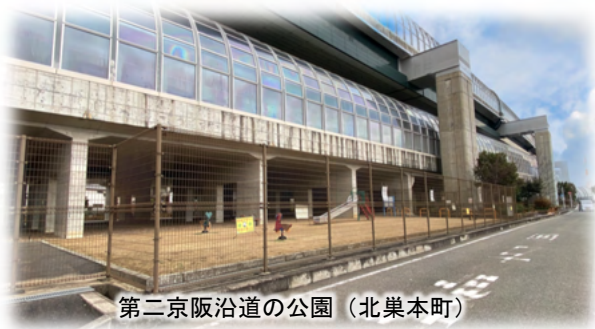
- ◆ 大和田駅周辺では、鉄道と路線バスとの乗り継ぎを便利にする等ターミナル機能の向上を図るため、駅前南側広場の整備を推進するとともに、駅へのアクセス幹線道路の整備を推進します。
- ◆ 「門真市交通バリアフリー基本構想」に基づき、大和田駅周辺における準特定経路では、高齢者や障がい者を含むすべての市民が安心して移動できるように、駅前広場の整備や都市計画道路の整備と併せたバリアフリー化を推進します。
- ◆ 萱島駅では、「バリアフリー新法」に基づいたエレベーターやスロープ等の設置によるバリアフリー化を事業者に働きかけます。
- ◆ 鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域では、街頭指導員による周知・啓発により、放置自転車の発生防止に努めます。
- ◆ 居住環境の改善と日常の安全な通行を確保するため、地域住民等の協力を得ながら、歩道や交通安全施設の設置、通過交通の排除や狭い道路の改善等、安全な生活道路の確保に努めます。
- ◆ 都市計画道路については、市決定路線である萱島線及び大和田駅三ツ島線の整備を推進するとともに、府決定路線である寝屋川大東線（未着手区間）の早期整備を要望します。



整備中の寝屋川大東線

(3) 都市環境（公園・緑地、景観、環境）

- ◆ 堤根神社（伝茨田堤）等の神社仏閣や境内の史跡、^{しゃそうりん}社叢林等の保全を図ります。
- ◆ みどりの創出やヒートアイランド現象の緩和に貢献するため、「みどりの風促進区域」に指定されている第二京阪道路沿道では、企業や市民、地域団体との協働により、道路沿道の民有地の緑化、街路樹等の織りなすみどりの軸やまちなみの調和に配慮した景観づくりを促進します。
- ◆ 第二京阪道路の高架下スペースでは、「門真市第二京阪道路高架下等利用計画」に基づき、有効活用を推進します。
- ◆ 都市公園の誘致圏でカバーできていない地域に公園設置を検討します。



第二京阪沿道の公園（北巢本町）

(4) 公共施設

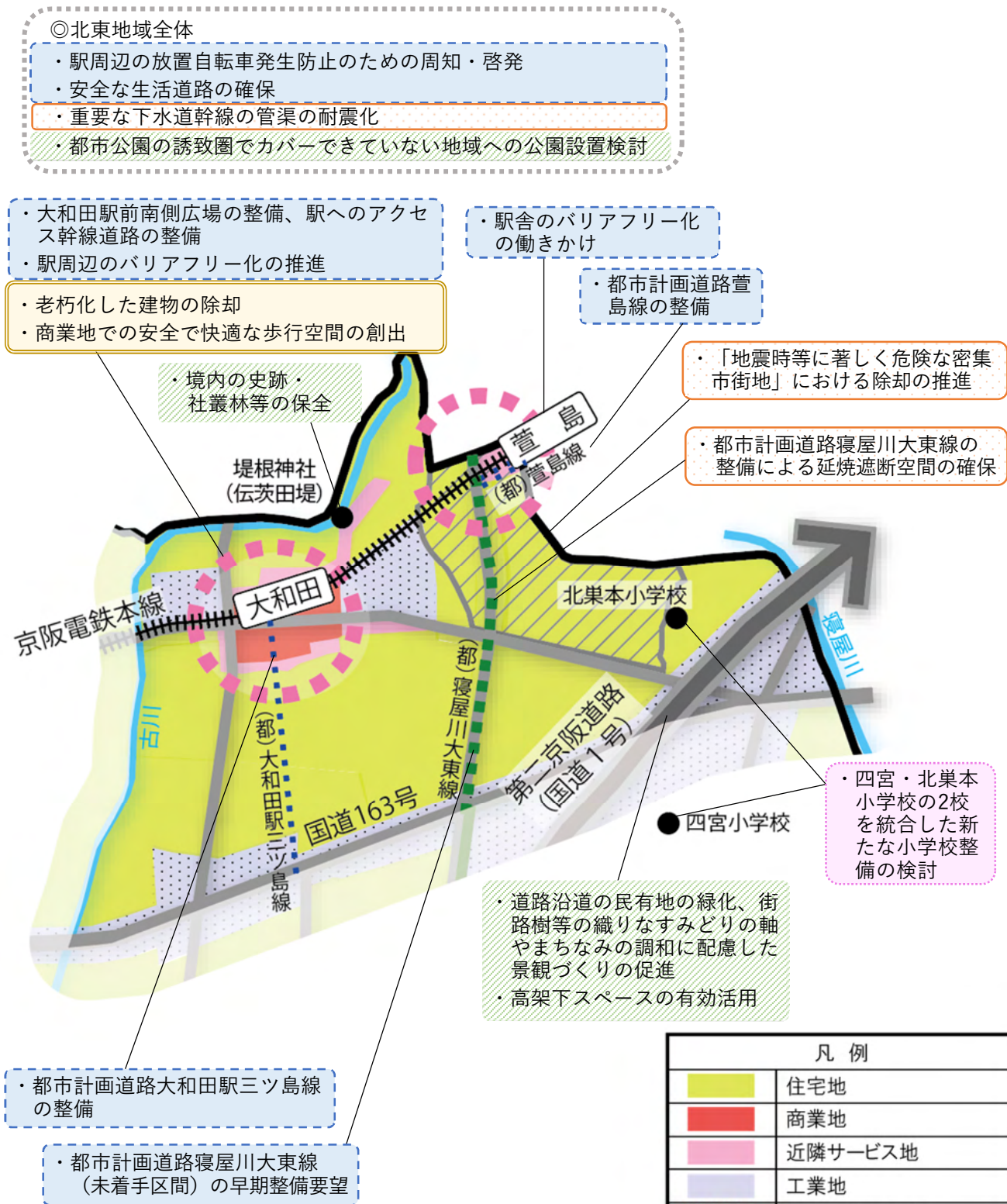
- ◆ 第五中学校区の四宮小学校・北巢本小学校を統合し、新たな小学校の整備を検討します。

(5) 都市防災（防災・防犯）

- ◆ 「地震時等に著しく危険な密集市街地」では、老朽木造建築物等除却補助金を活用し除却を推進します。
- ◆ 都市計画道路寝屋川大東線の整備による延焼遮断空間の確保を推進します。
- ◆ 大規模な地震時に下水道が最低限有すべき機能を確保するため、重要な幹線等の管渠の耐震化対策工事を推進します。



5) 地域づくりの方針図



北東地域 地域づくりの方針図

土地利用

都市交通

都市環境

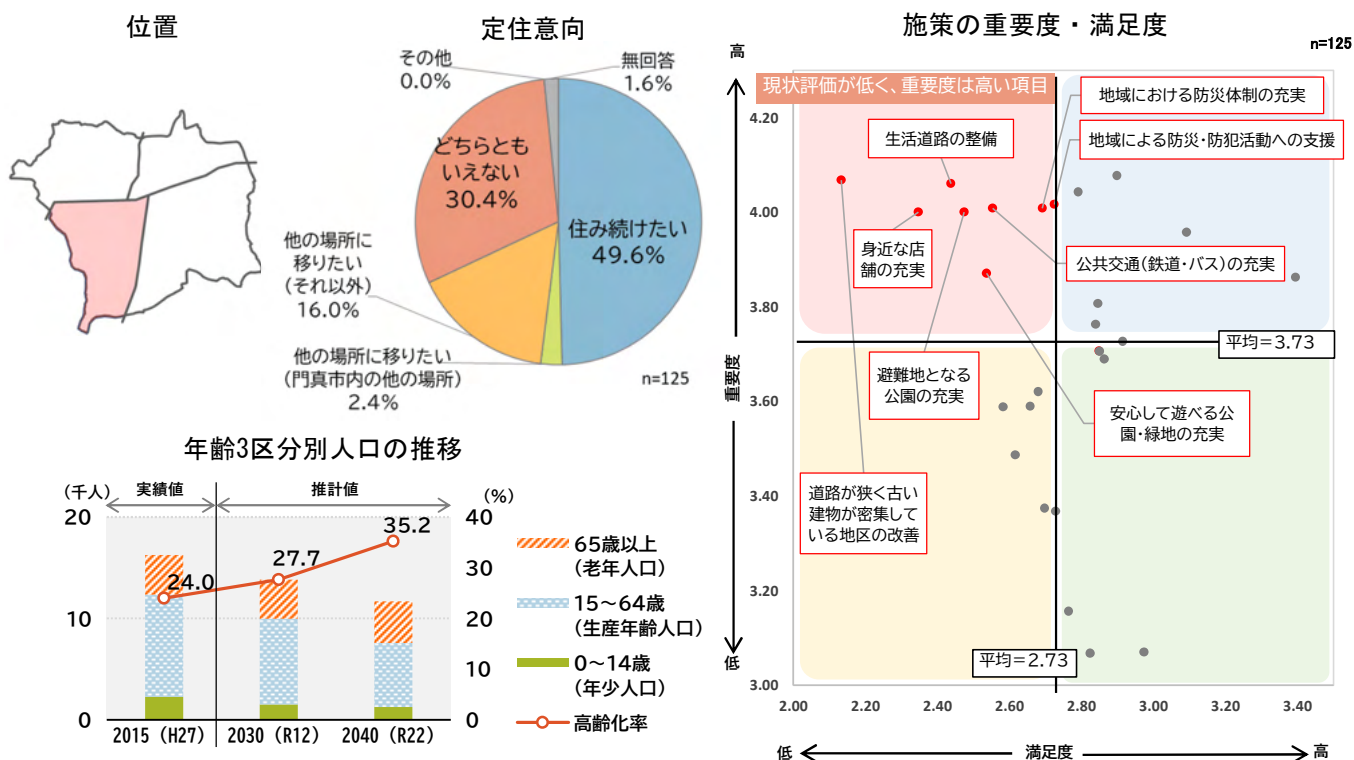
公共施設

都市防災

凡 例	
	住宅地
	商業地
	近隣サービス地
	工業地
	賑わい中心拠点
	まちなか生活拠点
	地震時等に著しく危険な密集市街地
	市営住宅
	河川
	鉄道
	大阪モノレール延伸区間
	自動車専用道路
	その他道路

4-3 南西地域

1) 南西地域の現況



2) 南西地域の特性と課題

南西地域は、大阪メトロ門真南駅が位置していることから、大阪方面からの玄関口のひとつとなっています。また、大阪モノレールの延伸により、(仮称)松生町駅、(仮称)門真南駅の設置が予定されており、地域内に新たな拠点が形成されます。

門真南駅周辺はまちなか生活拠点に位置づけられていますが、現在は都市機能の立地が少なく、市民意識調査では、市民が賑わいを感じられていない状態であり、定住意向は52.0%と市内で最も低くなっています。また、店舗の充実に関する施策の満足度が他の地域と比較して低くなっています。

3) 南西地域の目標

高い利便性で居住環境に強みを持つまち	天然記念物である「薫蓋クス」等の資源を活かすとともに、工場等が多く立地する中で、操業環境と居住環境の良好な関係を維持していけるような地域を目指します。
魅力で溢れ人が豊かに活動するまち	大阪モノレールの延伸により新たに設置される(仮称)松生町駅の駅前広場や隣接する大規模商業施設、(仮称)門真南駅の駅前広場整備により、賑わいが生まれるような地域を目指します。
誰もが暮らし続けられる安心でやさしいまち	浸水対策を図る等、災害に対する強靭さを備えるとともに、大阪モノレールの延伸に伴う鉄道駅等の施設整備等にあたっては、バリアフリー等にも十分配慮した誰もが暮らしやすい地域を目指します。

4) 南西地域の地域づくりの方針

(1) 土地利用

- ◆ 門真南駅周辺では、大阪モノレールの延伸を踏まえ、商業・業務機能等多様な都市機能の集積に努めるとともに、安全で快適な歩行空間を創出し、本市の南の玄関口にふさわしい賑わいのあるまちづくりに努めます。
- ◆ 職住近接の住みよい環境づくりを進めるため、立地適正化計画等を活用し、住宅と工場が共存できるルールづくりに努めます。

(2) 都市交通（公共交通、道路交通）

- ◆ 大阪モノレールの延伸に伴い、本市、守口市が大阪府と連携して（仮称）松生町駅を設置します。これにより、交通不便地域の解消や、駅周辺の賑わいの増加を図ります。
- ◆ （仮称）松生町駅と大規模商業施設の利用者の利便性向上の観点から、交通広場の共同使用や、両施設間の移動には交通安全面を考慮して、立体横断歩道橋で接続することを検討します。
- ◆ 門真南駅周辺の自転車等放置禁止区域では、街頭指導員による周知・啓発により、放置自転車の発生防止に努めます。
- ◆ 都市計画道路については、未整備の市決定路線である桑才下馬伏線の整備を推進するとともに、府決定路線である桑才深野線の早期整備を要望します。

(3) 都市環境（公園・緑地、景観、環境）

- ◆ みどりの創出やヒートアイランド現象の緩和に貢献するため、「みどりの風促進区域」に指定されている大阪中央環状線及び第二京阪道路沿道では、道路からの壁面後退や道路面の緑視率の確保等を条件に、建ぺい率または容積率を緩和する地区計画を定めており、道路沿道の民有地緑化等によるみどり豊かな景観づくりを促進します。
- ◆ 地域環境の向上等を図るため、「葎島のくす」等の資源にふれあえる場の充実とともに、案内板の設置やPR強化等に努めます。
- ◆ 三島神社等の神社仏閣や境内の史跡、社叢林等の保全を図ります。



三島神社

(4) 公共施設

- ◆ ごみ焼却施設では、施設の老朽化が進んでいることから「門真市リサイクル・焼却施設等管理計画」に基づき、5号炉のみの基幹的設備改良工事を行い、施設の延命化を図ります。また、将来にわたって安定したごみ処理体制を確保するべく、大阪広域環境施設組合とのごみ処理広域化について検討を進めており、共同処理開始に向けて引き続き協議します。

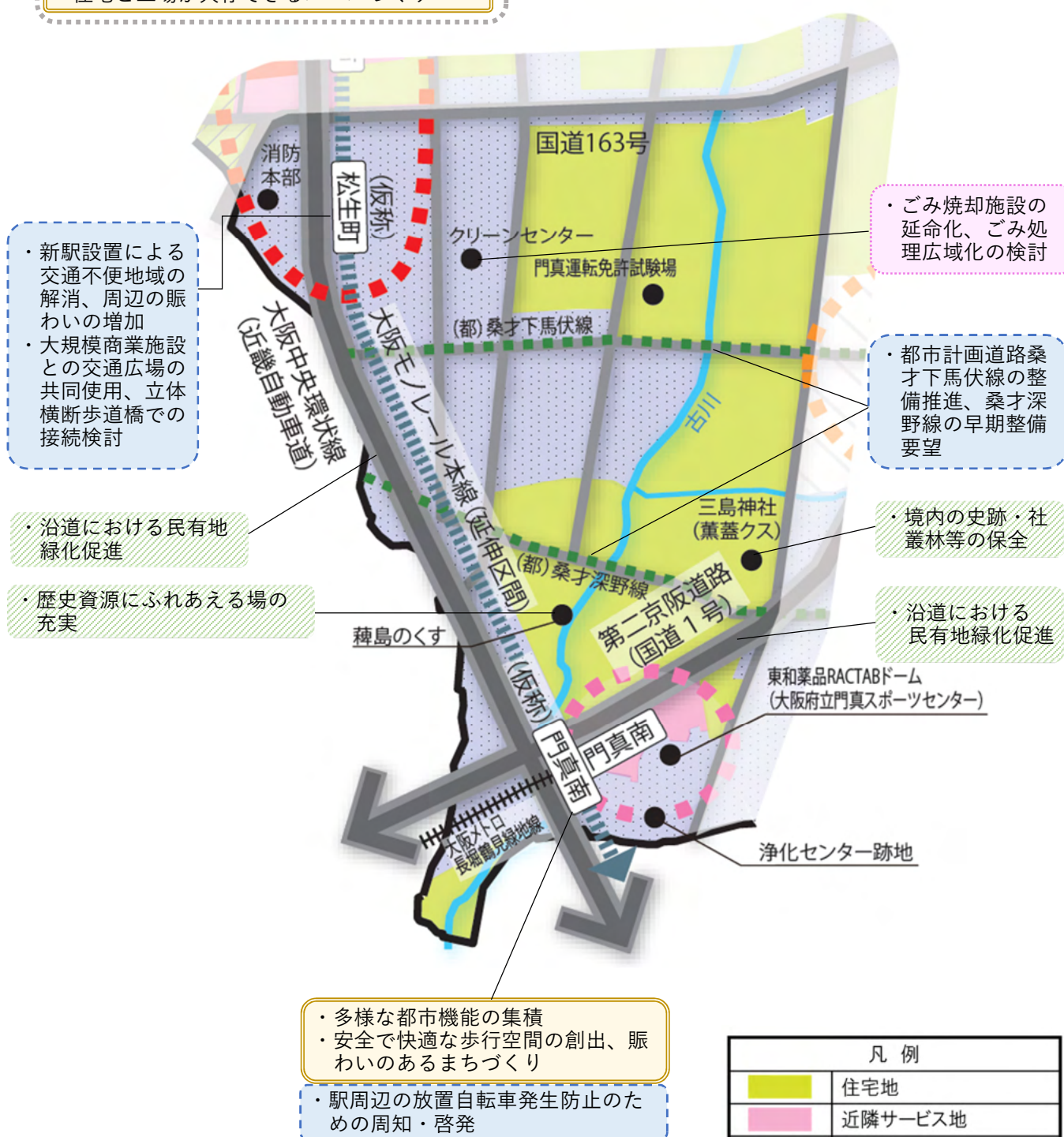
(5) 都市防災（防災・防犯）

- ◆ 生活環境の改善や公共用水域の水質の保全、集中豪雨による浸水被害の軽減を図るため、公共下水道未整備地区の整備等を推進します。また、浸水時の避難場所について周知に努めます。

5) 地域づくりの方針図

◎南西地域全体

- ・公共下水道未整備地区の整備推進
- ・住宅と工場が共存できるルールづくり



南西地域 地域づくりの方針図

土地利用

都市交通

都市環境

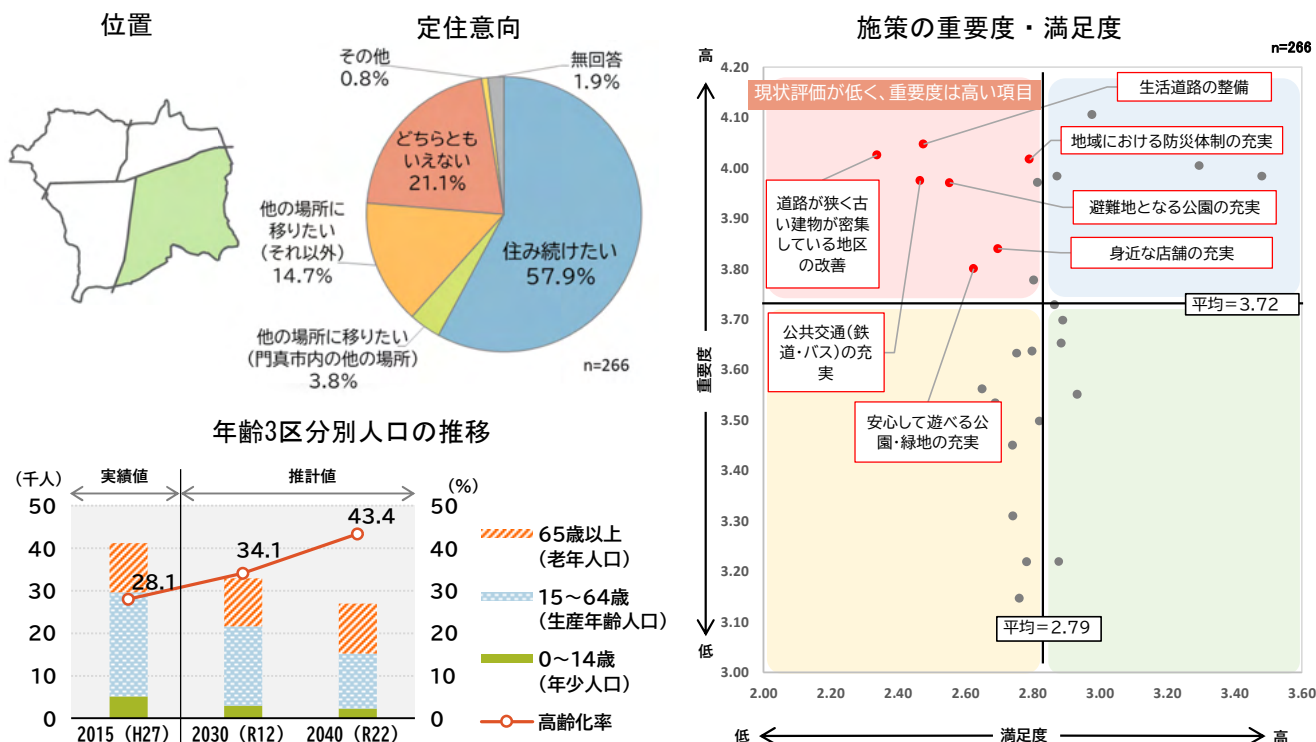
公共施設

都市防災

凡 例	
	住宅地
	近隣サービス地
	工業地
	賑わい中心拠点
	まちなか生活拠点
	河川・主な水路
	広域幹線道路(未整備)
	鉄道
	大阪モノレール延伸区間
	自動車専用道路
	その他道路

4-4 南東地域

1) 南東地域の現況



2) 南東地域の特性と課題

南東地域は、鉄道駅はありませんが、路線バスによって市内外と接続しており、市街化調整区域や門真千石西町住宅周辺は商業施設や公共施設が立地した南部生活拠点に位置づけられています。人口減少及び高齢化は最も進行しており、今後もさらなる進行が予測されています。地域内には弁天池公園や四宮公園等規模の大きい都市公園が立地している他、工場等の産業集積が多いエリアが四宮周辺や三ツ島周辺をはじめ広範囲に存在します。

市民意識調査では、定住意向は61.7%と高い一方で、公共交通の充実に関する施策の満足度が、他の地域と比較して低くなっています。

3) 南東地域の目標

高い利便性で居住環境に強みを持つまち

地域内に立地する規模の大きな都市公園の充実を図るとともに、工場等が多く立地する中で、操業環境と居住環境の良好な関係を維持していけるような地域を目指します。

魅力で溢れ人が豊かに活動するまち

小中一貫校の整備や市有地の有効活用等により、まちの魅力を向上させるとともに、路線バス等の再編により自家用車に頼らなくても移動が可能な地域を目指します。

誰もが暮らし続けられる安心でやさしいまち

浸水対策を図る等、災害に対する強靭さを備え、誰もが安心して暮らしやすい地域を目指します。

4) 南東地域の地域づくりの方針

(1) 土地利用

- ◆ 低層専用住宅地となっている千石東町では、良好な居住環境の保全を図ります。
- ◆ 市街化調整区域では、農地の保全に配慮しつつ、土地区画整理事業等により農地と宅地をそれぞれ集約する等、土地利用の混在を防止し、市街化区域への編入に努めます。
- ◆ 市営門真住宅の建替えに伴う余剰地では、まちづくり基本構想（見直し予定）に基づき、市域全体の地域力の向上につながる活用に向けた取組を推進します。
- ◆ 長期未着手の上三ツ島土地区画整理事業については、公営住宅や民間住宅開発により道路、公園等の基盤整備が進んでいることから、廃止を含めた見直しを行います。
- ◆ 職住近接の住みよい環境づくりを進めるため、立地適正化計画等を活用し、住宅と工場が共存できるルールづくりに努めます。



生産緑地（北島東町）

(2) 都市交通（公共交通、道路交通）

- ◆ 居住環境の改善と日常の安全な通行を確保するため、地域住民等の協力を得ながら、歩道や交通安全施設の設置、通過交通の排除や狭い道路の改善等、安全な生活道路の確保に努めます。
- ◆ 都市計画道路については、市決定路線の桑才下馬伏線の整備を推進するとともに、府決定路線である桑才深野線、寝屋川大東線の早期整備を要望します。
- ◆ 公共交通不便地域の解消のため、路線バス等のルート再編や、デマンド交通等の新たな公共交通手段を検討します。

(3) 都市環境（公園・緑地、景観、環境）

- ◆ 弁天池公園、四宮公園等の都市公園では、レクリエーション機能や防災機能等の充実に努めます。
- ◆ 第二京阪道路の高架下スペースでは、「門真市第二京阪道路高架下等利用計画」に基づき、有効活用を推進します。
- ◆ みどりの創出やヒートアイランド現象の緩和に貢献するため、「みどりの風促進区域」に指定されている第二京阪道路沿道では、道路からの壁面後退や道路面の緑視率の確保等を条件に、建ぺい率または容積率を緩和する地区計画を定めており、道路沿道の民有地の緑化を促進します。
- ◆ 砂子水路等では、桜並木等の地域資源との調和を図りつつ、親しみのある水辺景観の創出・保全、PRの強化に努めます。
- ◆ 農業の振興と併せて、農業に対する市民の理解と関心を高めるため、本市のブランド野菜である「門真れんこん」が収穫される蓮田の保全・整備を図るとともに、付加価値のある利用方法を検討します。



砂子水路の桜

(4) 公共施設

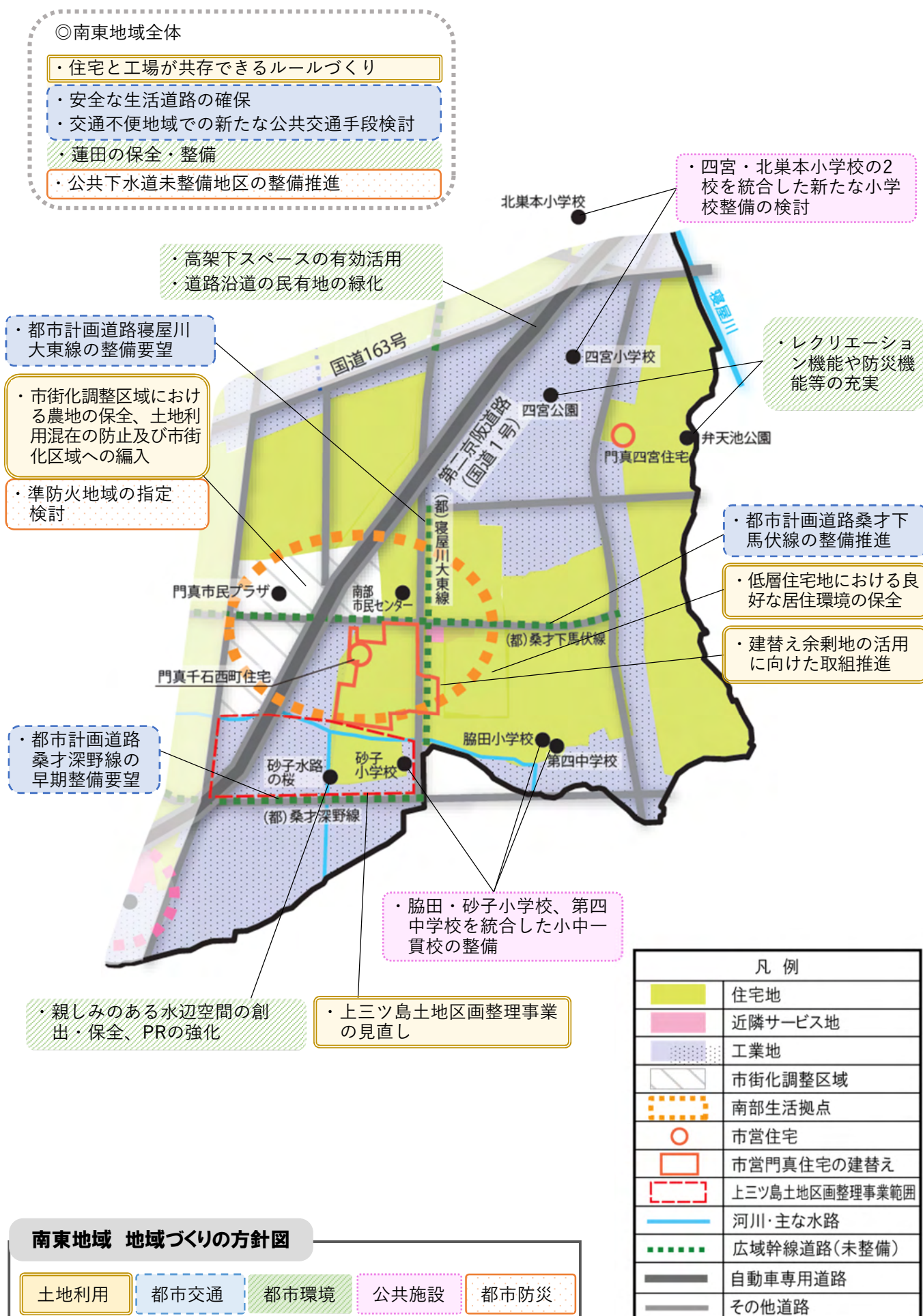
- ◆ 脇田小学校・砂子小学校・第四中学校の3校を統合し、脇田小学校及び第四中学校の敷地を活用した小中一貫校の整備を推進します。
- ◆ 第五中学校区の四宮小学校・北巢本小学校を統合し、新たな小学校の整備を検討します。

(5) 都市防災（防災・防犯）

- ◆ 市街化調整区域の市街化区域への編入にあたっては、準防火地域等の指定を検討します。
- ◆ 生活環境の改善や公共用水域の水質の保全、集中豪雨による浸水被害の軽減を図るため、公共下水道未整備地区の整備等を推進します。また、浸水時の避難場所について周知に努めます。



5) 地域づくりの方針図



第5章 実現に向けた方針

5-1 実現に向けた公民連携の取組方針

本計画で示した都市づくりの将来像を実現していくためには、サービス水準の向上や効率化の面から、公民連携によるまちづくりがますます重要となります。行政による事業の実施だけでなく、市民や事業者等の様々な主体が、まちづくりの担い手としての意識を持ちながら、以下の役割を果たし、連携していくことが必要です。

◆市民のできること

- 行政の公開する市の計画等を理解し、自らがまちづくりの担い手であることを自覚するとともに、関心を持って情報を収集し、身近な地域のまちづくりに積極的に参画します。
- 日常の活動でも市内の施設等を利用する等、市内事業者による経済活動の活性化に寄与します。

◆事業者のできること

- 行政の公開する市の計画等を理解し、自らがまちづくりの担い手であることを自覚するとともに、各事業者のもつノウハウを活かし、行政や市民等と連携し、地域に対して社会的責任を果たします。

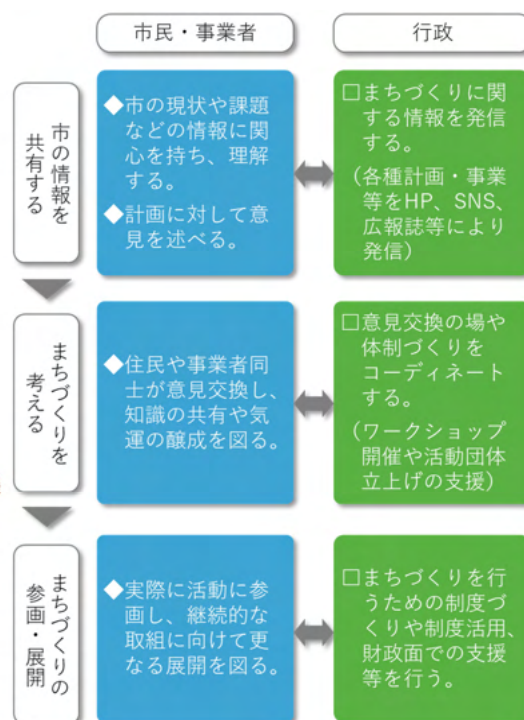
◆行政のできること

- 都市計画に関する制度等に基づきまちづくりを推進するとともに、市民や事業者に対して、市の目指す方向性を明確に意思表示するため、各種のまちづくりに関する計画や制度の積極的な周知を図ります。
- 市民や事業者のまちづくりへの参画について、適切なコーディネートや支援を行い、公民連携によるまちづくりが円滑に行われるようサポートします。

公民連携のイメージ



まちづくりのフローイメージ



5-2 重点プロジェクトにおける役割分担

本市が特に重点的に取り組んでいくべき「重点プロジェクト」についても、行政による取組だけでなく、市民・事業者それぞれにできることが考えられます。それぞれが連携し、役割の実行により各プロジェクトが効率的かつ効果的に進められることで、都市づくりの将来像の実現に近づくことを目指します。

重点プロジェクトにおけるそれぞれのできること

子育て・教育のイメージ向上

行政	市民	事業者
◆ 教育・保育施設の最適な配置や質の確保 ◆ 児童や生徒の学びの場の創出、運営	◆ 登下校時の見守り活動等 ◆ 地域の学校授業・行事への参加や協力	◆ 市内事業者の有する技術等を活かし、子どものキャリア教育等へ参画しサポート

職住近接のまちづくり

行政	市民	事業者
◆ 国等の各種支援措置を活用した市内事業者への支援 ◆ 住民と事業者の間の調整をコーディネート	◆ 住宅周辺のものづくり企業の集積状況等を理解	◆ 新規立地等に当たっては行政や地域住民との意見交換

公園・みどりの充実

行政	市民	事業者
◆ パークPFIや指定管理者制度等の公民連携手法を導入 ◆ 市有地を活用した公園用地の確保を検討	◆ 身近な緑化や清掃活動への協力 ◆ ワークショップ等に参加し、市民ニーズを意見	◆ 事業用地内での緑化 ◆ パークPFIや指定管理者制度等により公園の運営・維持管理に参画

拠点周辺の顔づくり

行政	市民	事業者
◆ 市民や事業者が活動しやすい駅前広場等の公共空間の整備 ◆ 市有地や公共施設の整備・維持管理・運営におけるPPP等の公民連携手法の導入 ◆ 立地適正化計画等の計画や制度により事業者を支援	◆ 市内の拠点を活動の場として利用 ◆ エリアリノベーション活動等に参画し、意見や活動へ協力	◆ PPP等の手法を用いた市有地や公共施設の整備・維持管理・運営への参画 ◆ エリアリノベーション活動等に参画し、施設やイベント等の整備・運営

交通ネットワークの向上

行政	市民	事業者
◆ 駅前広場等の交通結節機能の整備	◆ 公共交通機関を積極的に利用	◆ 大規模商業施設等では路線バス等と輸送連携

市街地の防災対策

行政	市民	事業者
◆ 市街地整備等によるハード面での防災対策を実施 ◆ 建物不燃化等への補助や防災情報等の周知・指導	◆ 防災訓練への参加や情報共有	◆ 災害時の地域住民の避難支援に協力

安心でやさしいまちの形成

行政	市民	事業者
◆ 公共施設や公共空間のバリアフリー化を推進	◆ 地域の交通安全活動等への参加	◆ 施設の整備・改修時にバリアフリーに十分に配慮

5-3 公民連携の取組例

本市では公民連携まちづくりを政策の新たな柱に加え、課題を解決することで、まちの将来像実現を目指しています。そのリードプロジェクトとして、複数の公共施設や市有地において、事業者や市民と協働した公民連携まちづくりに取り組んでいます。

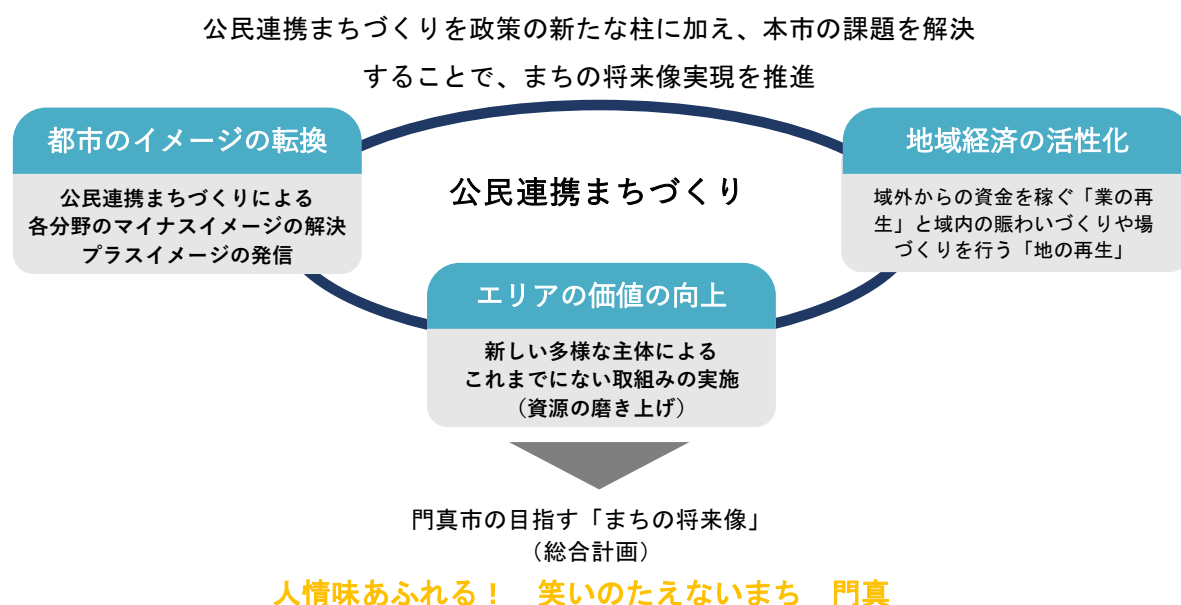
◆公民連携まちづくりとは

行政と民間がパートナーシップを構築し、互いの得意な分野で力を発揮しながら、事業を展開する手法です。

◆公民連携まちづくり実施の背景

- 各種計画に公民連携まちづくりに関係する協働、共創、民間活力等についての記載はありますが、市全体としての公民連携まちづくりの概念・方策の整理はこれからであり、「横串を通す骨太の方針」と「具体化の道筋」を位置づけることが必要です。
- 民間が参画するまちづくりが社会潮流となり全国で実践され、本市でも駅前・駅周辺で事業者等による動きが芽生えつつある中で、事業者との協働・共創による「公民連携まちづくり」が重要です。

公民連携まちづくりを通して目指す姿



資料：門真市公民連携まちづくり基本方針（令和3（2021）年）



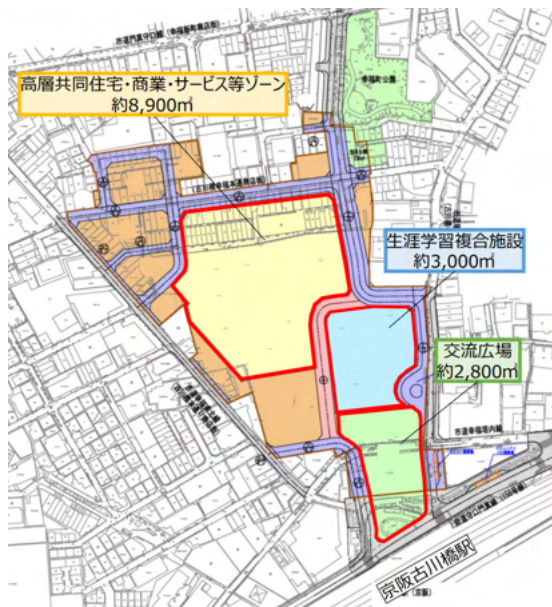
【公民連携の例】 門真市旧第一中学校跡地を含む幸福町・垣内町地区のまちづくり

古川橋駅北側の門真市旧第一中学校跡地を含む門真市幸福東土地区画整理事業区域では、生涯学習複合施設と交流広場をまちの核に位置づけ、多様な学びを通じた人と人との出会いや新たな賑わいが生まれる場の創出を目指しています。

事業にあたっては、事業者の技術や経営ノウハウを最大限有効に活用することで、財政負担を軽減するとともに、高水準のサービスを提供できる施設の実現を目指しています。

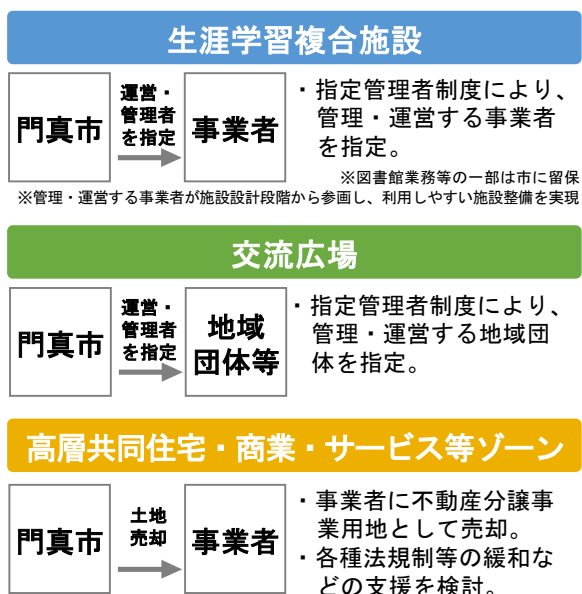
公共施設(生涯学習複合施設及び交流広場)の管理・運営における指定管理制度の導入や、事業者の事業用地としての公有地の売却等の手法を組み合わせるとともに、管理・運営を行う事業者が施設の設計段階から参画することができる等の工夫をしながら、事業を推進していきます。

各施設の土地利用計画図(案)



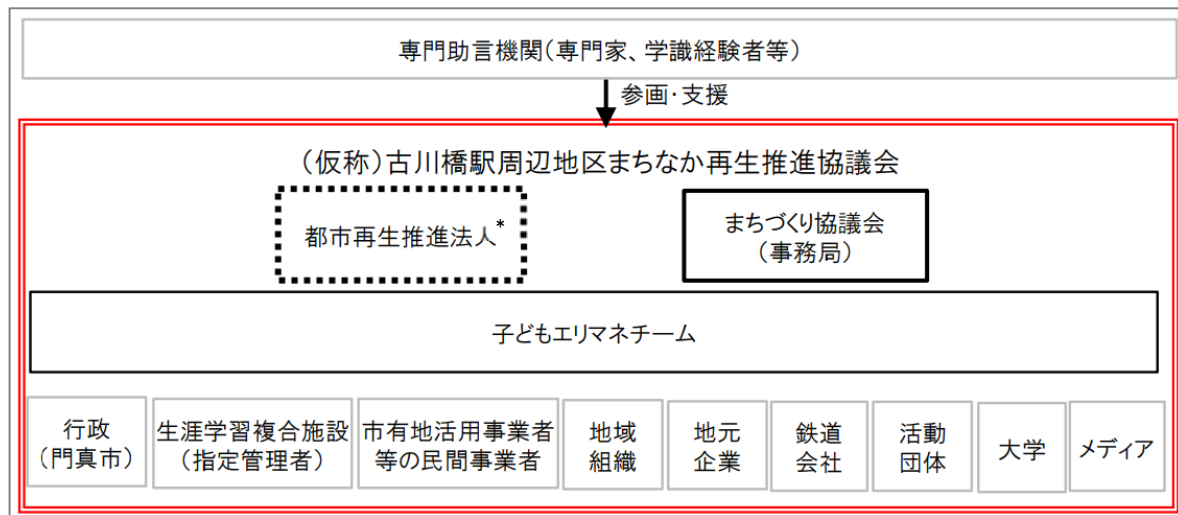
資料:門真市旧第一中学校跡地活用方法の決定について
(令和3(2021)年)

各施設の事業スキーム



また、古川橋駅周辺では、今後、官民の様々な人材が集積する組織「(仮称)古川橋駅周辺地区まちなか再生推進協議会」を構築し、まちの将来イメージを共有する未来ビジョンの策定を予定しており、子どもを中心としたエリアマネジメントを実施する予定です。当該組織には、地域を主体としたまちづくり協議会、行政、上記の公共施設の管理・運営事業者をはじめとする事業者が参画・連携して取り組みます。

古川橋駅周辺エリアマネジメントの推進体制 「(仮称)古川橋駅周辺地区まちなか再生推進協議会」



資料:令和2年度官民連携まちなか再生推進事業応募概要(古川橋駅周辺エリアプラットフォーム検討会)(令和3(2021)年)

【公民連携の例】門真市駅周辺のまちづくり

門真市駅周辺では、エリア価値向上や賑わい創出につなげていくためのエリアリノベーションに取り組んでいます。

事業者や市民がまちづくりの主体的な担い手となって、出来ることから「小さく試す」ことを繰り返し、行政はそれを支援していきます。それにより、少しずつエリアを変化させ、市民や事業者にとってのエリアへの期待や価値を高めることを目指します。

民間主導による空き家のリノベーション活用等の賑わいづくりと、行政主導による駅前空間（駅前広場や門真プラザ等）の再整備、及びそれらをつなぐウォークアブル空間の形成（歩道や広場空間の整備等）を組み合わせ、エリア全体の更新を図っていきます。

社会実験の様子

駅前広場 実施前



駅前広場 実施中



エリアリノベーションのイメージ



資料:門真市駅周辺エリアリノベーションビジョン

今後も、市内の公共施設や市有地の活用でも、公民連携の手法を積極的に取り入れたまちづくりを検討していきます。

今後公民連携に向けた検討が考えられる例（現在既に一部導入しているものも含む）

【公共施設の整備・管理運営】

- ◇ 小中一貫校や市庁舎等の公共施設の整備と併せた一部機能の管理運営
- ◇ 市内の公園施設の維持管理・運営

【市有地の活用】

- ◇ 小中学校の再編に伴う余剰地活用
- ◇ 市営住宅の建替えに伴う余剰地活用
- ◇ 市庁舎の建替えに伴う余剰地活用
- ◇ 浄化センターの跡地活用
- ◇ 泉町・松葉北地区の市有地活用

5-4 計画の進行管理

本計画で示した都市づくりが適切に行われるよう、進行管理を実施します。本計画の目標指標は、「重点プロジェクト」において各項目に設定しており、この目標値を基に評価し、PDCAサイクル（Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Act（改善））により進行管理していきます。

また、本計画の目標年度は10年後の令和13（2031）年としていますが、その間で、社会情勢の大きな変化や上位計画の大幅な見直し、関連法の改正等、本計画の内容に大きく関わる事象が発生した場合は、必要に応じて見直しを行います。

PDCAサイクルのイメージ



重点プロジェクトにおける目標（再掲）

重点プロジェクト 項目名	目標指標	現況値	目標値
子育て・教育の イメージ向上	門真市は安心して楽しく子育てができる 環境だと思う人の割合	31.4% (令和元(2019)年度)	70.0%
	子どもが健やかに成長していると感じて いる人の割合	67.2% (平成30(2018)年度)	80.0%
職住近接のまちづくり	市内常住の市内従業員の割合	30.8% (平成27(2015)年度)	31.0% (北河内7市の 平均予測値)
公園・みどりの充実	市民1人当たりの公園面積	1.13m ² (平成30(2018)年度)	2.00 m ²
	市内緑地の年間増加面積	3,000 m ² (平成30(2018)年度)	4,000 m ²
拠点周辺の顔づくり	主要駅の周辺がまちの顔として賑わいの ある魅力的な環境だと感じる人の割合	31.9% (令和元(2019)年度)	70.0%
交通ネットワークの 向上	大和田駅前南側広場の整備	-	整備完了
市街地の防災対策	門真市は犯罪や事故、災害の心配が少ない 安全・安心なまちだと思う人の割合	24.7% (令和元(2019)年度)	60.0%
	下水道による浸水対策達成率(整備面積)	87.3% (平成30(2018)年度) 89.1% (令和2(2020)年度)	94.0%
安心でやさしいまちの 形成	年間交通事故発生件数	535件 (令和元(2019)年)	400件
	年間歩道改良箇所数	1箇所 (平成30(2018)年度)	5箇所



用語の解説

※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

■ アドプト制度 (P.52)

アドプトとは英語で「養子縁組する」を意味し、ボランティアとなる地域住民や企業が道路や公園、海岸等一定の公共の場所の定期的な清掃活動等を行い、地元を大切にいつくしんでいこうという制度のこと。

■ エリアマネジメント (P.5)

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組のこと。

■ エリアリノベーション (P.37)

本市においては、土地区画整理事業や市街地再開発事業等のように時間をかけてまちを大きく変えるまちづくりではなく、共感・賛同する人々や事業者を集め、共に「小さく試す」ことによって、少しずつエリアに変化を起こし、イメージや価値を変えていくまちづくりのこと。人口減少等の変化する社会情勢、まちの状況に柔軟に対応しながら進めることができる。

■ 延焼遮断空間 (P.62)

都市計画道路等の広幅員の道路等により構成される帯状の不燃化空間のこと。

■ 大阪府洪水浸水想定区域図 (P.18)

大阪府管理河川について、水防法の規定（一部準用）に基づき、想定最大規模及び計画規模の降雨により想定される浸水深、想定最大規模降雨に伴う浸水継続時間、家屋倒壊等をもたらすような氾濫の発生が想定される区域を表示した図面のこと。

か行

■ 街区公園 (P.13)

もっぱら街区に居住する者の利用に供することを目的とする公園のこと。

■ 幹線街路 (P.11)

都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路のこと。

■ 北河内サイクルライン (P.53)

鶴見緑地を起点にして大阪中央環状線の自歩道や淀川・穂谷川の河川敷及び第二京阪道路を利用して、再び鶴見緑地に戻る延長45.5kmの周遊自転車道として計画したもの。

■ 狭あいな道路 (P.53)

幅員4m未満の道路のこと。

■ 近隣公園 (P.13)

主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園のこと。

■ 景観計画区域 (P.14)

大阪府景観計画に基づき、「良好な景観の形成に関する方針」や「良好な景観形成のための行為の制限に関する事項」を定め、大規模建築物の建築行為等を行う際に、届出を義務付け、規制誘導を行う区域のこと。

■ **下水道整備人口普及率**（P.16）

総人口に対する下水道整備区域内人口の割合のこと。

■ **建ぺい率**（P.68）

敷地面積に対する建築面積の割合のこと。

■ **合計特殊出生率**（P.8）

一人の女性が一生の間に産むことが見込まれる子どもの数のこと。2を下回ると人口は自然減となる。

■ **洪水時避難ビル**（P.60）

水害等の危険から一時的に身を守るための一時避難場所として、市が指定する建物のこと。水害が発生した（発生のおそれがある）場合に限って避難することができる。

■ **交通結節点・交通結節機能**（P.37、P.70）

鉄道、バス、自転車等の異なる交通機関を接続する地点（鉄道駅、バスセンター、港等）において乗継ぎや乗換えを便利にし、交通手段間をつなぐ機能のこと。

■ **高度利用**（P.49）

道路等の公共施設の整備水準が一定以上の土地について、有効な空地の確保や一定以上の敷地規模の確保等により良好な市街地環境を形成し、土地を効率的に利用すること。

さ行

■ **産業誘導区域**（P.34）

現状の産業集積を将来的にも維持していくことを目指す仕組みとして、本市が独自に定める区域のこと。

■ **市街化区域**（P.39）

都市計画法に基づいて、市街地として積極的に開発・整備する区域で、すでに市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。

■ **市街化調整区域**（P.10）

都市計画法に基づいて、無秩序な市街化の防止を図るため、当分の間市街化を抑制する区域のこと。

■ **市街地開発事業**（P.1）

土地区画整理事業や市街地再開発事業等、市街地の計画的な開発または整備を図るため、一定の区域について、公共施設の整備とともに宅地の利用増進または建築物の整備を一体的かつ総合的に進める事業のこと。

■ **自然増減**（P.8）

一定期間における出生及び死亡に伴う人口の動きのこと。

■ **指定管理者制度**（P.36）

自治体が住民の福祉増進を目的として設置した施設を、事業者・団体等を指定して管理運営させる制度のこと。事業者等が有するノウハウを活用することにより、住民サービスの質の向上を図っていくことで、施設の設置の目的を効果的に達成するために設けられた。

■ **社会実験**（P.36）

新たな施策や技術等を導入する前に、地域や期間を限定した実験を行い、その効果や問題点を明らかにすること。

■ 社会増減 (P.8)

一定期間における転入及び転出に伴う人口の動きのこと。

■ 社叢林 (P.68)

神社に茂っている木々のこと。

■ 住生活基本計画（全国計画） (P.17)

「住生活基本法」（平成18年法律第61号）に基づく、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な計画のこと。計画においては、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する目標や基本的な施策等を定め、目標を達成するために必要な措置を講ずるよう努めることとされている。

■ 住宅市街地総合整備事業 (P.49)

既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、美しい市街地景観の形成、密集市街地の整備改善等を図るため、住宅等の整備、公共施設の整備等を総合的に行う事業のこと。

■ 準工業地域 (P.10)

主に軽工業の工場やサービス施設等が立地する地域のこと。危険性、環境悪化が大きい工場のほかは、ほとんど建てることができる。

■ 職住近接 (P.30)

住まいと職場が近い距離にあること。通勤時間が短いため、一般的に通勤に伴うストレスが比較的小さく、仕事と生活の調和を確保しやすい等のメリットがある。

■ 親水空間 (P.56)

河川、湖沼等の水辺において、水に触れ、接し、眺める等、水と親しむことができる空間のこと。

■ 生産緑地制度 (P.55)

都市計画の地域地区の一つで、良好な都市環境を確保するため、農林漁業との調整を図りつつ、都市部に残存する農地の計画的な保全を図る地区のこと。

■ セミパブリック空間 (P.56)

民有地において公益的な利用を図る空間のこと。狭い意味では公開空地等があり、さらに森林や農地等についても環境・防災等といった公益的な機能を確保する空間として捉えることができる。

た行

■ 地域地区 (P.1)

都市計画として定められる各種の地域、地区、又は街区を総称するもの。定められる地域、地区等としては用途地域、高度利用地区、防火地域、準防火地域等がある。

■ 地区計画 (P.1)

住民の意見を得て、道路や公園、広場等の配置や規模、建物の用途や形態、敷地に関すること等を地区レベルで取り決める都市計画のこと。

■ デマンド交通 (P.41)

電話予約等利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。

■ 特定生産緑地制度 (P.55)

都市農地を保全するため、平成29（2017）年の生産緑地法の改正により創設された制度のこと。指定から

30年が経過しようとしている生産緑地について、特定生産緑地の指定を受けることで、引き続き10年間の特例措置が延長される。

■都市機能（P.3）

居住・医療・福祉・商業・公共交通等、都市に必要とされる様々な働きやサービスを提供する施設のこと。

■都市計画区域（P.1）

一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある地域で、都市計画法に基づき都道府県が指定する区域のこと。

■都市計画道路（P.42）

都市計画法に基づいて、都市計画上必要な都市施設として位置、名称、道路の種別、車線数等が定められた道路のこと。

■都市公園の誘致圏（P.13）

その公園を利用する人の範囲を表す距離のこと。誘致圏の標準は街区公園250m、近隣公園500m、地区公園1km等とされている。

■都市再生推進法人（P.84）

都市再生特別措置法に基づき、地域のまちづくりを担う法人として、市町村が指定するもの。市町村は、まちづくりの新たな担い手として行政の補完的機能を担いうる団体を指定できる。

■都市施設（P.1）

都市計画法に基づいて定めることができる道路、鉄道、公園、緑地等の施設のこと。

■都市緑地（P.13）

主として都市の自然的環境の保全並びに改善、都市の景観の向上を図るために設けられている緑地のこと。

■土地区画整理事業（P.1）

土地区画整理法に基づく事業のこと。仕組み及び目的は、土地所有者から土地の一部を提供してもらい（減歩）、それを道路や公園等の新たな公共用地として活用し、整然とした市街地を整備することによって居住環境を向上させ、一方で宅地を整形して利用増進を図るもの。

は行

■パークイノベーション（P.36）

本市においては、地域のニーズを踏まえ、公園に「役割」や「機能」を持たせ、個々の公園の違いを明確化するとともに、リニューアル等に合わせた利用の活性化並びに機能及び施設の統廃合による管理コストの低減を図り、限りある財源でさらなる市民の憩いの場となる公園を提供すること。

■パークPFI（P.36）

都市公園において、飲食店、売店等の公園施設の設置又は管理を行う事業者を公募により選定する手続きのこと。事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者には都市公園法の特例措置が適用される。

■ハザードマップ（P.63）

自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路等の防災関係施設の位置等を表示した地図のこと。

■パブリックコメント（P.1）

行政の基本的な施策に関する計画等を策定するにあたって、事前に内容を公表して市民等から意見を募集し、それらを踏まえて決定するとともに、提出された意見に対する行政の考え方を公表する一連の手続きのこと。

■PPP/PFI（P.5）

民間の資金と経営能力・技術力（ノウハウ）を活用し、公共施設の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法のこと。

■壁面後退（P.68）

建築または建替え等の際に、建物の外壁の位置を道路境界線等から一定の距離で後退させること。

■防火地域・準防火地域（P.1）

都市計画法に基づき、市街地における火災の危険を防ぐために指定する地域のこと。防火地域は、主として商業地等で建築物の密集した火災危険率の高い市街地について定める。また、準防火地域は、防火地域に準ずる地域について指定され、各々地域内の建築物については、耐火または準耐火建築物にする等、一定の建築制限が課せられる。

■防災無線（P.62）

地震や火災、津波といった災害の発生時に、行政が地域住民に対して災害の発生位置・発生規模等を伝達するために、通信手段として確保されている無線システムのこと。

ま行

■みどりの風促進区域（P.14）

海と山をつなぐみどりの太い軸線の形成を通じ、府民が実感できるみどりを創出するとともに、ヒートアイランド現象の緩和や、官民一体となったオール大阪でのみどりづくりを促進し、「みどりの風を感じる大都市・大阪」を実現するために大阪府が指定する区域のこと。道路や河川を中心に、一定幅（道路や河川の両側概ね100m）の沿線民有地を含む区域を指定している。

■モビリティ・マネジメント（P.52）

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

や行

■ユニバーサルデザイン（P.60）

年齢や性別、国籍、体の自由・不自由、知覚・行動能力等の個人の能力にかかわらず、誰もが利用しやすい製品や建築物、環境のデザインのこと。

■容積率（P.68）

敷地面積に対する延べ床面積の割合のこと。

■用途地域（P.1）

住宅、商業、工業等市街地の大枠としての土地利用を定めるもの。13種類あり、用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。

■ ライフサイクルコスト (P.59)

建物や施設にかかる企画・設計から建設・維持管理を経て、解体・撤去されるまでに必要な費用の総額のこと。

■ ランドマーク (P.56)

景観形成を構成する 1つの要素で、その都市や地域の象徴あるいは目印として特長を持つもの。

■ 立地適正化計画 (P.1)

従前の土地利用の計画に加え、居住機能や都市機能の誘導により、コンパクトシティ形成に向けた取組を推進しようとするもの。

■ リードプロジェクト (P.38)

モデルとなる先導的な役割を果たす取組のこと。門真市では、リードプロジェクトとして、古川橋駅・門真市駅周辺において、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりや、市民や事業者と連携したエリアマネジメント・エリアリノベーション活動等を推進している。

■ 緑視率 (P.68)

日常生活の実感として捉えられるみどりの量として、ある一定範囲の垂直面に占めるみどりの割合のこと。緑視率が25%以上になると、みどりが多いと感じる人の割合が高くなるとされている。

■ ワークショップ (P.36)

一般的に「体験型セミナー・会議」と言われ、参加者同士で話し合いながら、理解を深めたり、案を作り上げるための「会議の進め方」を指す。

■ ワークライフバランス (P.34)

仕事と生活の調和のこと。

門真市都市計画マスタープラン

編集発行 門真市 まちづくり部 都市政策課 都市政策グループ
住 所 〒571-8585 大阪府門真市中町1番1号
電話番号 06-6902-6238



門真市
Kadoma City