

門真市都市計画マスタープラン (案)

目次

序章	1
都市計画マスタープランとは	1
社会の潮流.....	4
第1章 門真市の現状と課題	6
1.1 門真市の現状	6
1.2 市民の意向.....	18
1.3 門真市の現状と市民の意向のまとめ.....	22
1.4 都市づくりの課題.....	24
第2章 門真市の目指す姿	28
2.1 都市づくりの将来像.....	28
2.2 都市づくりの目標.....	29
2.3 重点プロジェクト.....	30
第3章 都市づくりの方針	45
3.1 人口の将来展望	45
3.2 将来都市構造	46
3.3 土地利用の方針	48
3.4 公共施設の方針	51
3.5 都市交通の方針	54
3.6 都市環境の方針	57
3.7 都市防災の方針	61
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.....	74
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 公民連携の事業例.....	83
5.4 計画の進行管理	86

序章

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

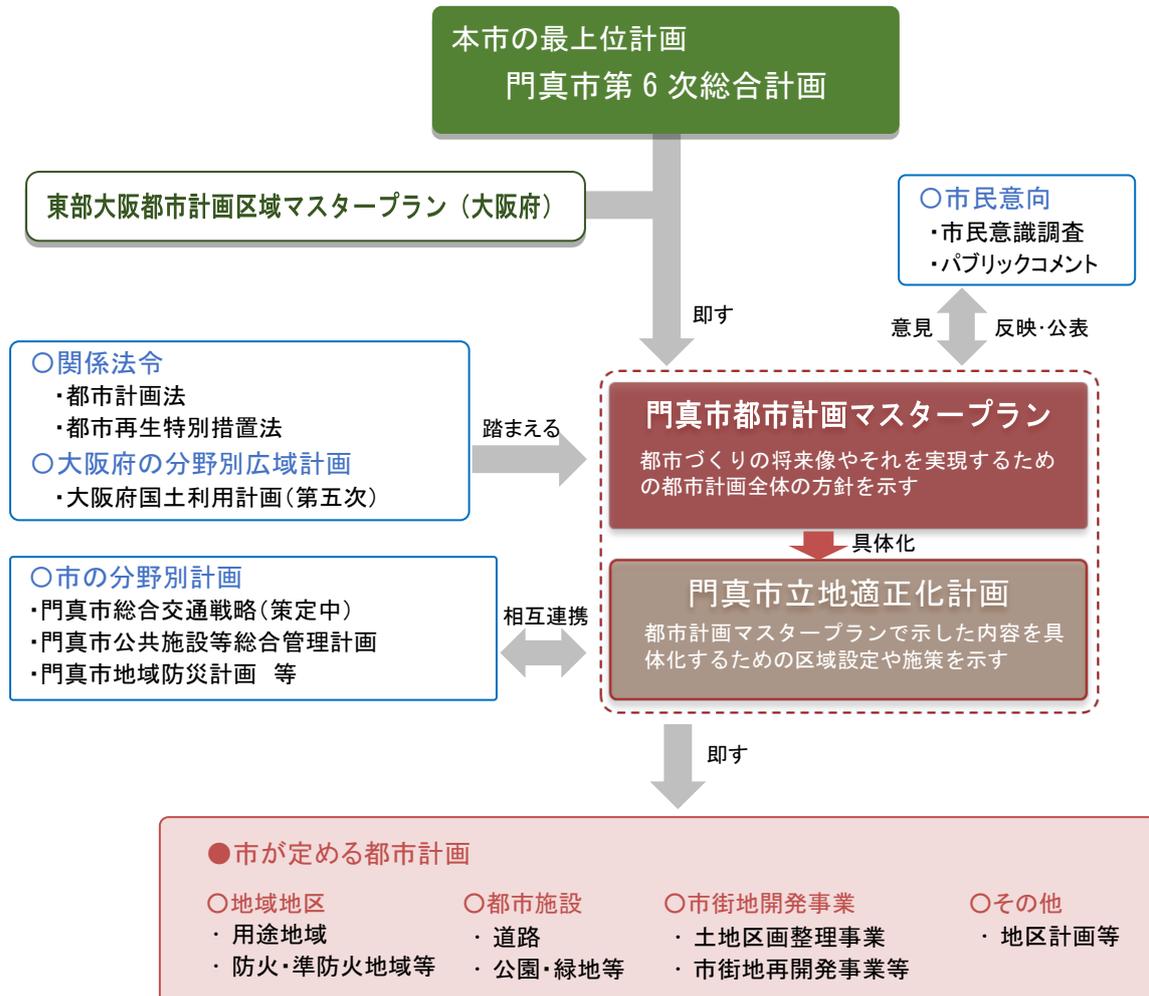
門真市都市計画マスタープラン（門真市都市計画に関する基本的な方針）は、都市づくりを効果的、効率的に進めるため、長期的な視点にたち、目指すべき都市づくりの将来像と、その実現に向けた取組の方向性を明らかにするものです。

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（大阪府）」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、本市を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しています。

一方、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、また、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（東部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）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 年後をめざ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、市民会議等が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。



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%に上昇することが推計されています。

人口減少及び少子高齢化が加速することで、生産年齢人口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様々な課題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パブリック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）年の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

都市づくりにおいて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、行政の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で、インフラ整備等において PPP/PFI 等の制度活用による民間事業者のノウハウの活用や、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が取り組まれています。

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、政府は、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。



第1章 門真市の現状と課題

1.1 門真市の現状

1) 概況

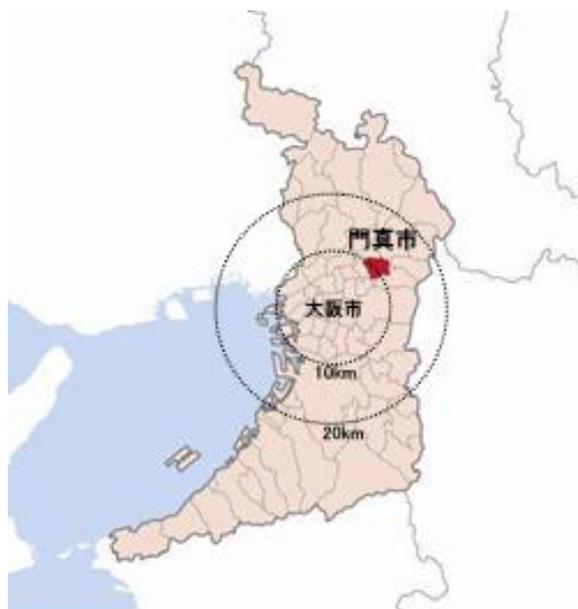
本市は、大阪府の北東部に位置し、東西約 4.9 km、南北約 4.3 km、面積約 12.30 km²、大きな起伏がなく、平坦な地形となっています。

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、阪神高速淀川左岸線の延伸も決定しており、利便性がさらに向上する見込みです。

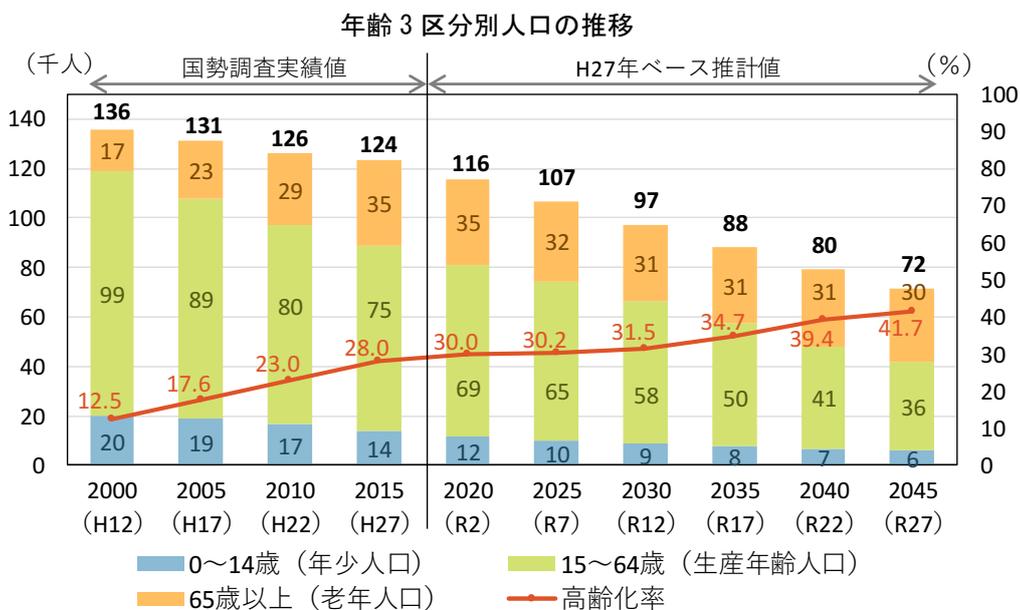
門真市の位置



2) 人口

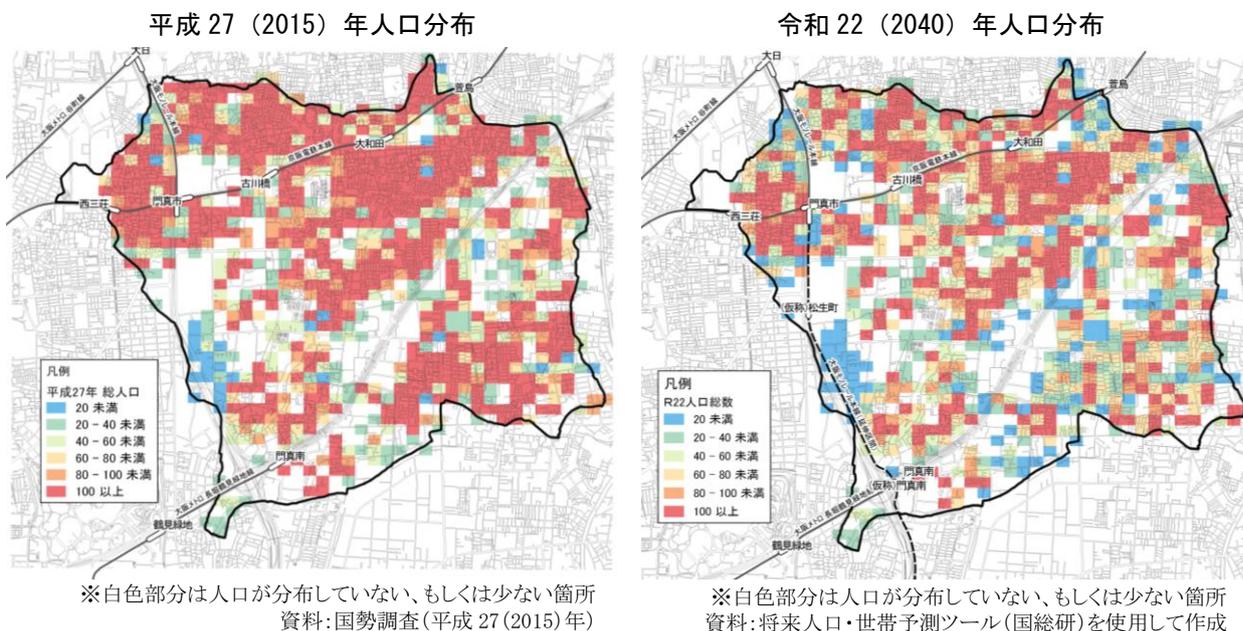
(1) 人口の推移と将来予測

- ・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。
- ・高齢化率も上昇を続けており、令和 27（2045）年には 40%を超える予測となっています。



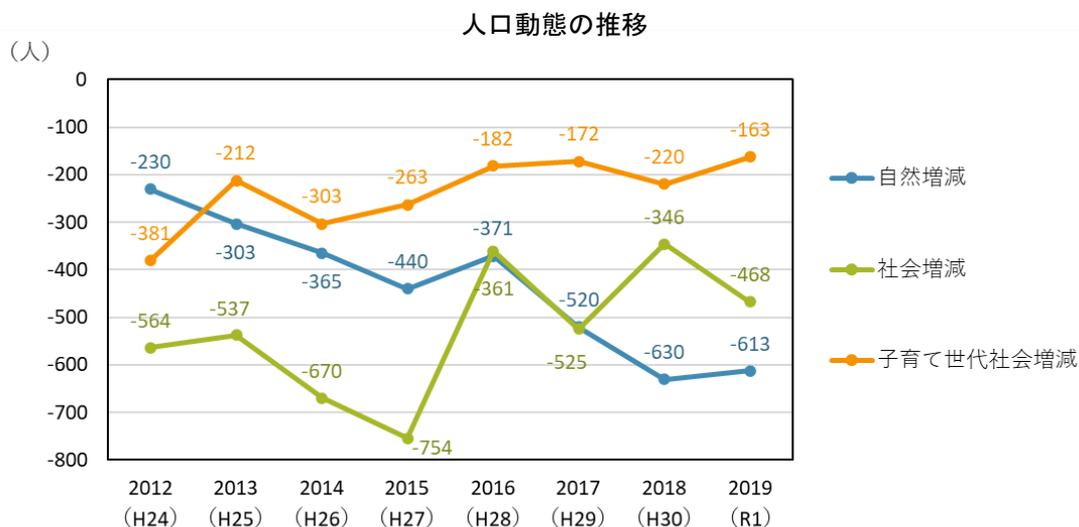
(2) 人口分布

- ・現在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体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。



(3) 人口動態

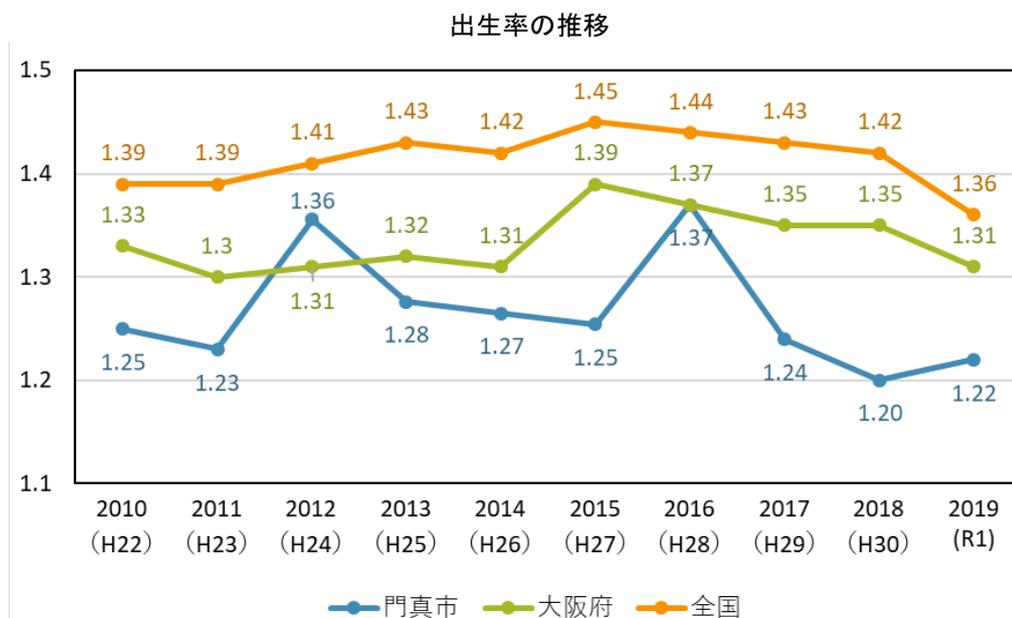
- ・近年の人口動態を見ると、死亡数が出生数を上回る自然減の傾向が加速しています。
- ・社会増減（転入-転出）は、転出数が転入数を上回る社会減の傾向が続いています。
- ・子育て世代（25-39歳）についても転出超過が続いています。



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) 出生率

- ・全国的には出生率は近年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。

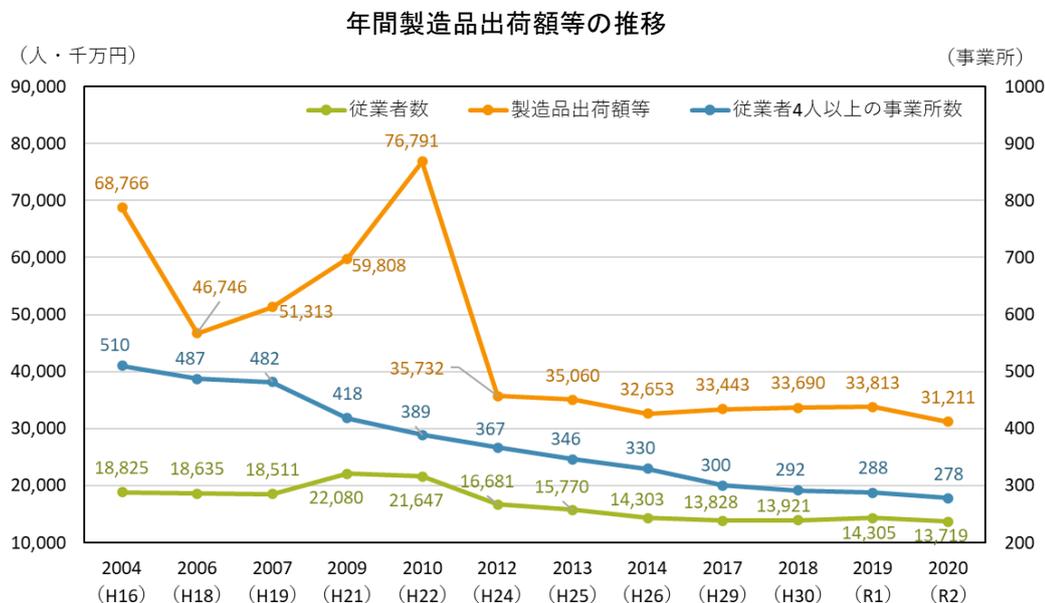


資料: 人口動態調査(各年)

3) 産業

(1) 工業の状況

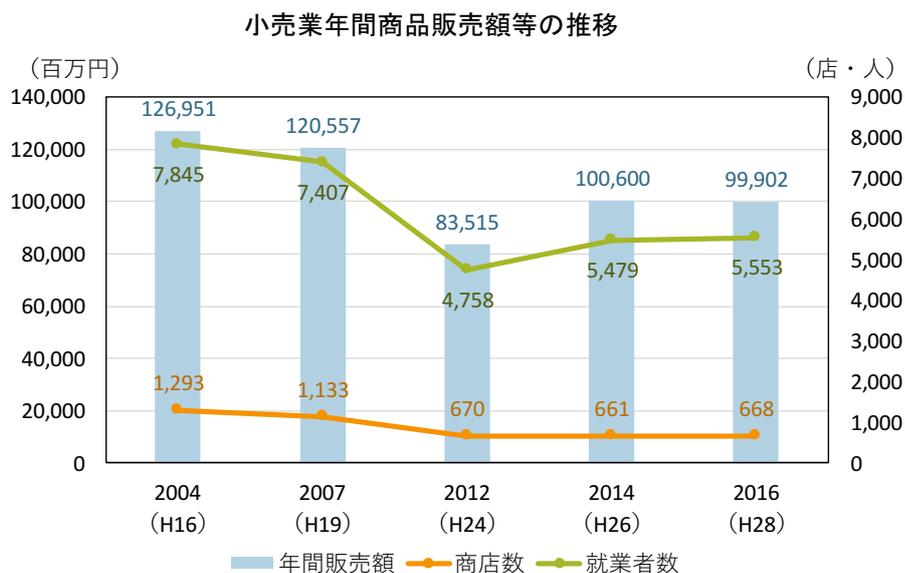
- ・令和2（2020）年の年間製造品出荷額等は約3,121億円で、直近5年では横ばい傾向が続いています。
- ・従業者数は近年横ばい傾向、事業所数は減少傾向が続いています。



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。



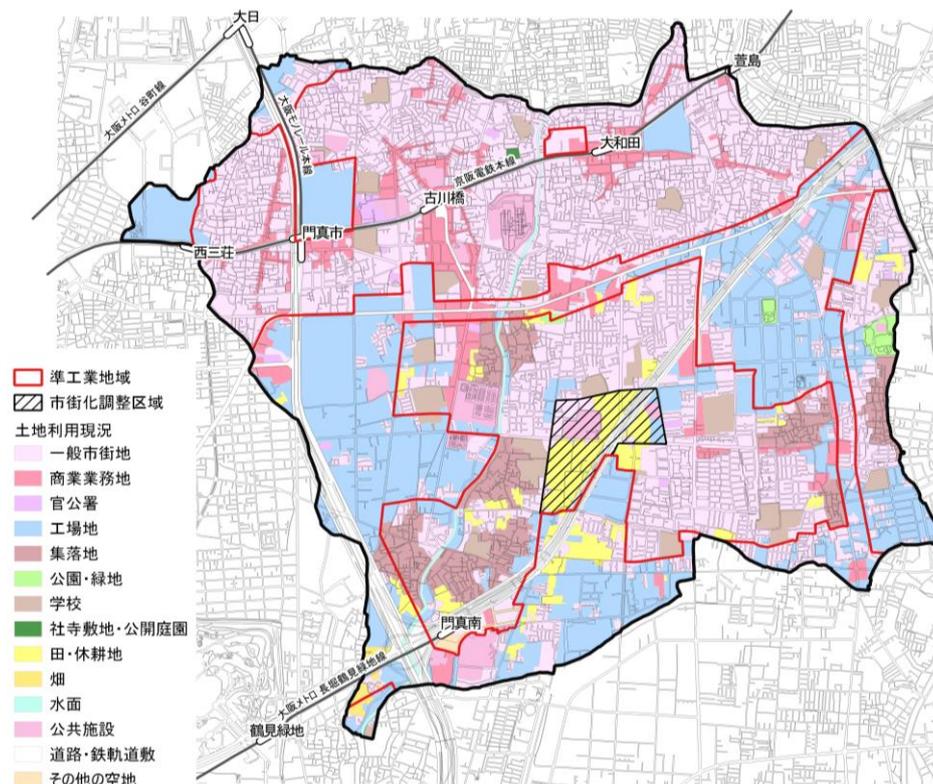
資料: 商業統計調査(各年)

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、市全体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。

土地利用現況図

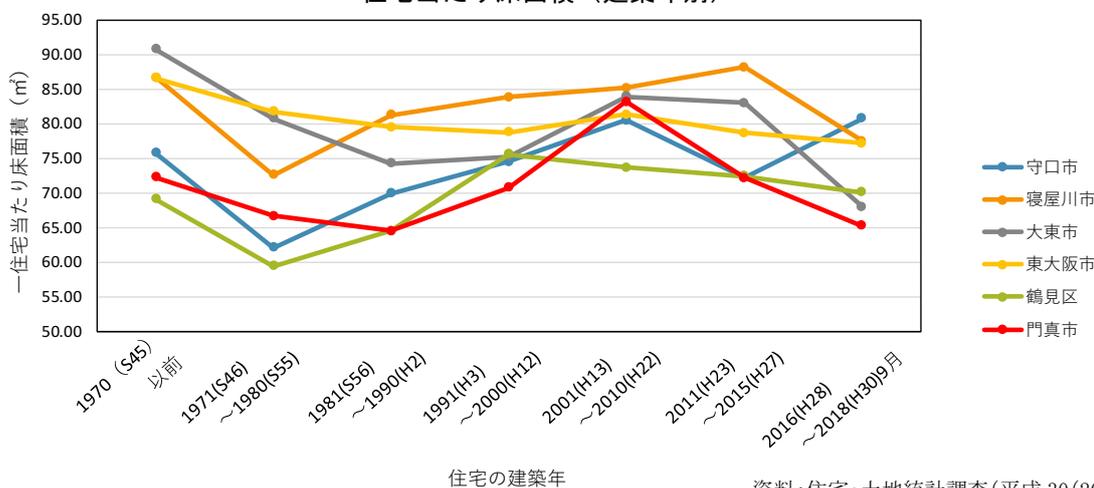


資料:土地利用現況図(令和2(2020)年)

(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、近隣市を下回る年代が多くなっています。

一住宅当たり床面積（建築年別）

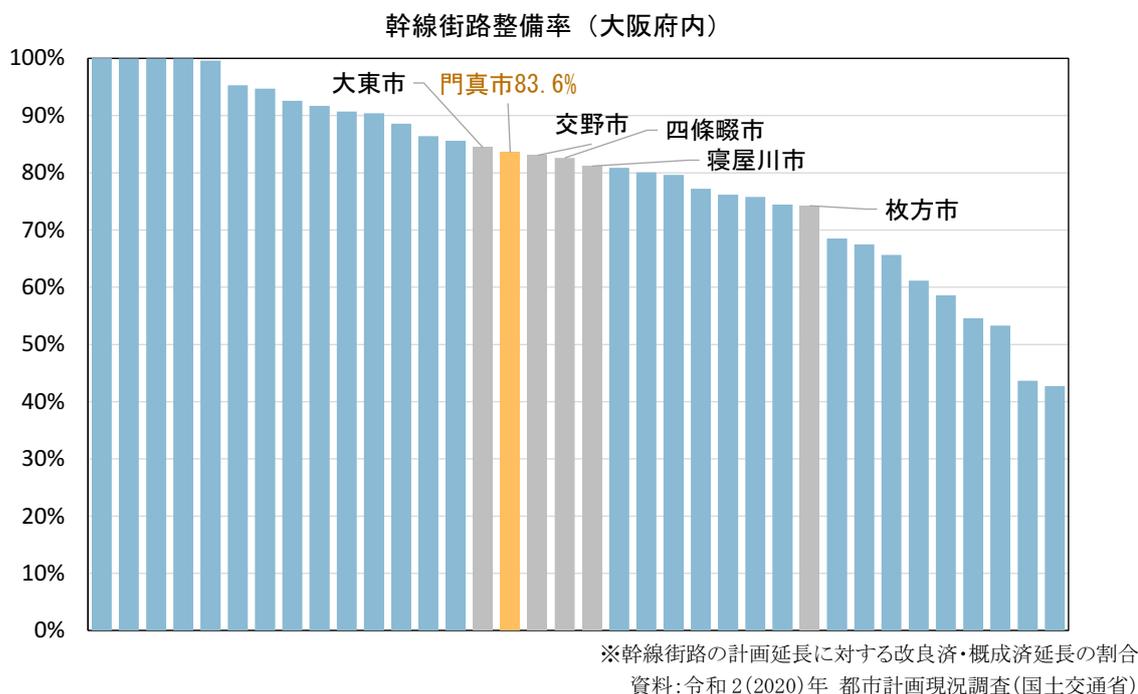


資料:住宅・土地統計調査(平成30(2018)年)

5) 道路・交通

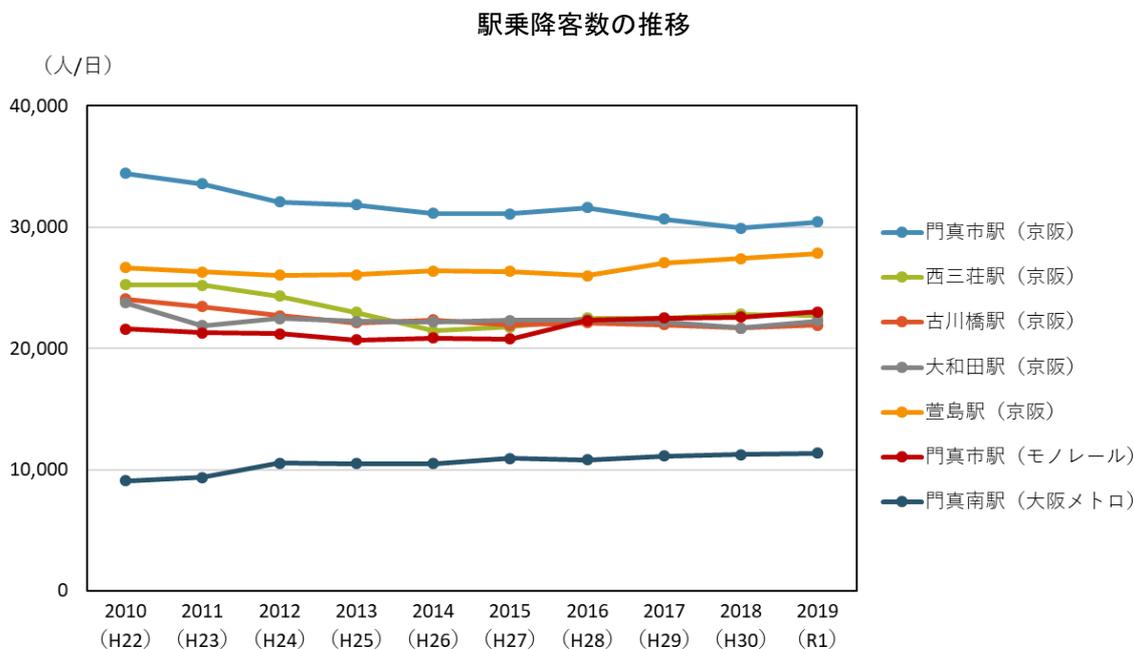
(1) 道路

- ・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

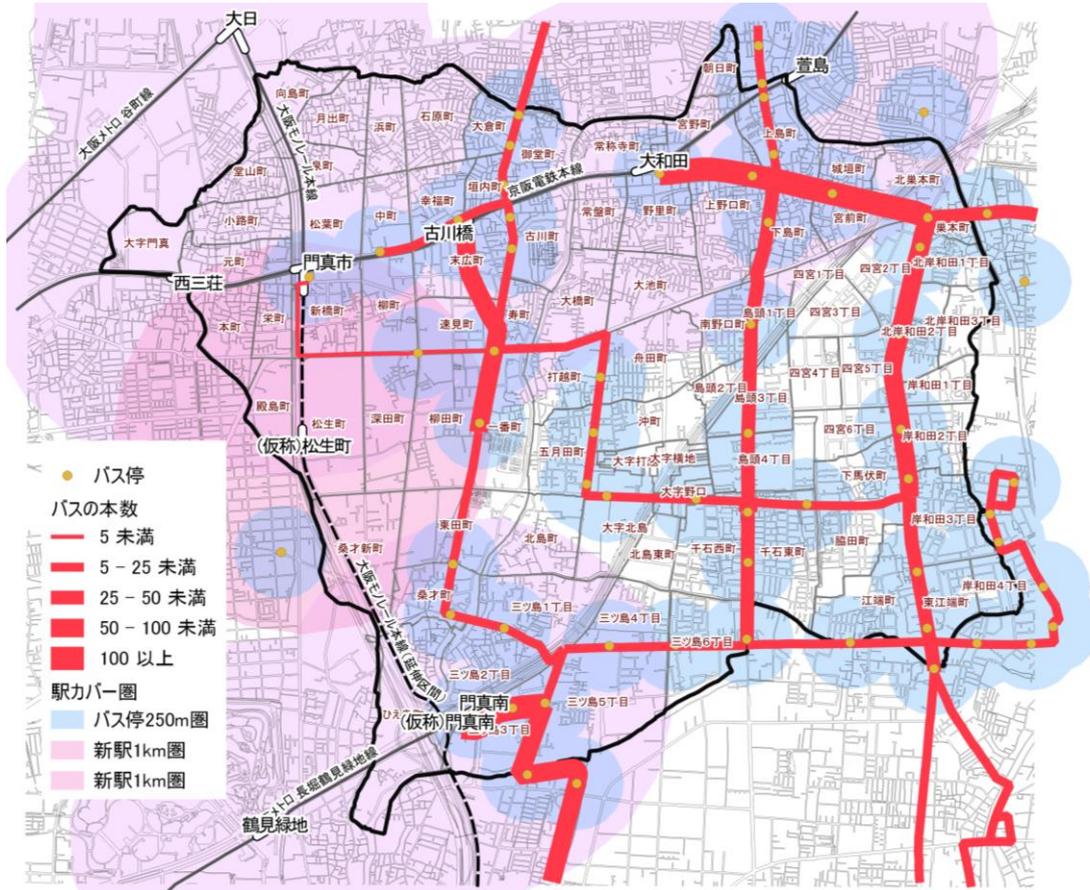
- ・市内には7つの駅があり、乗降客数は多くの駅で横ばい、京阪電鉄門真市駅では減少傾向となっています。



※大阪モノレールの一日常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、バス路線で概ね市内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図

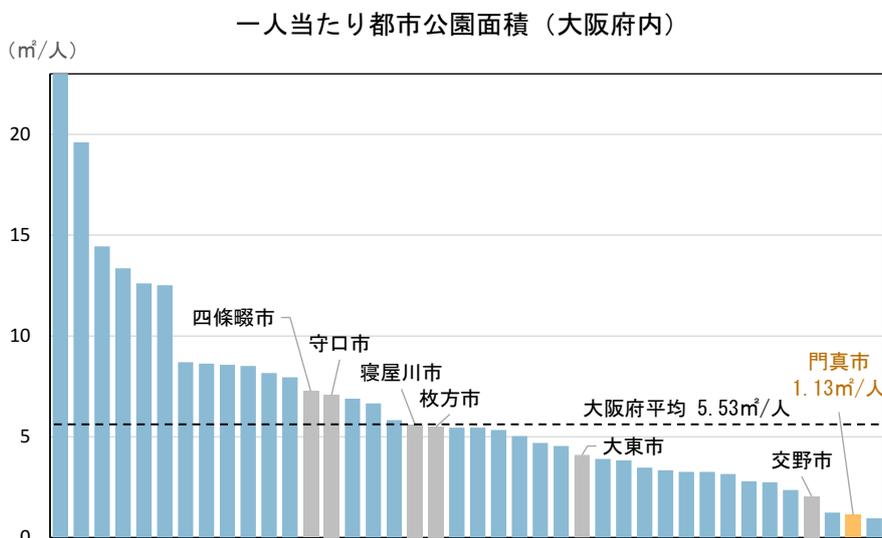


資料: 京阪バス・近鉄バス・大阪シティバス HP

6) 公園・緑地、歴史資源

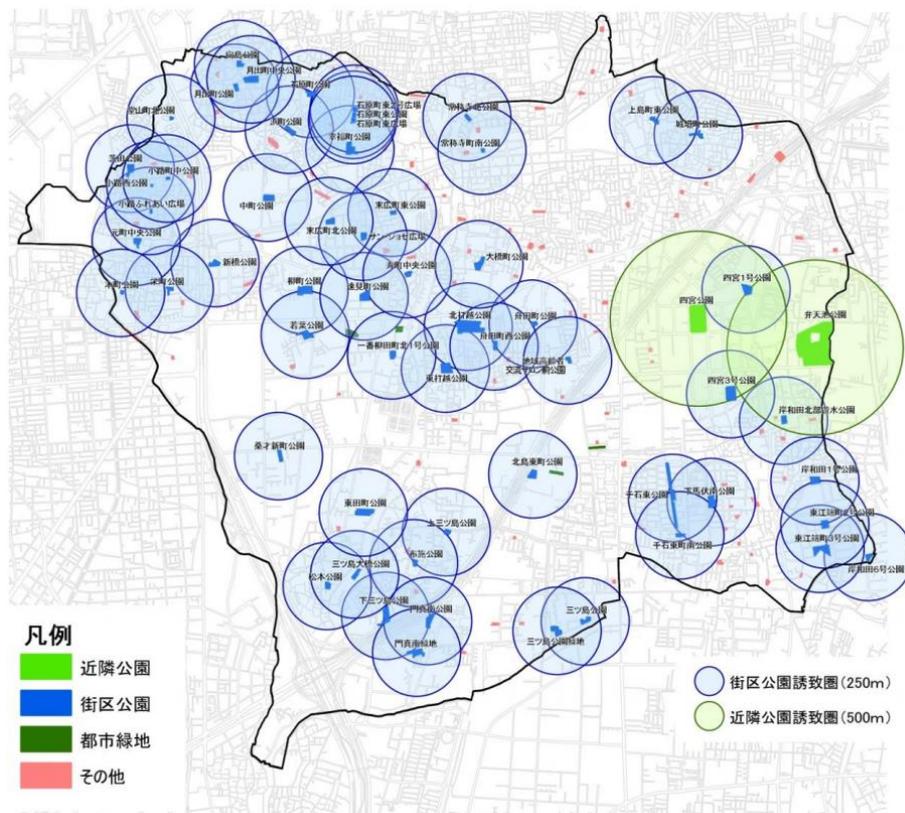
(1) 公園・緑地

- ・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。
- ・都市公園はおおむね市内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。



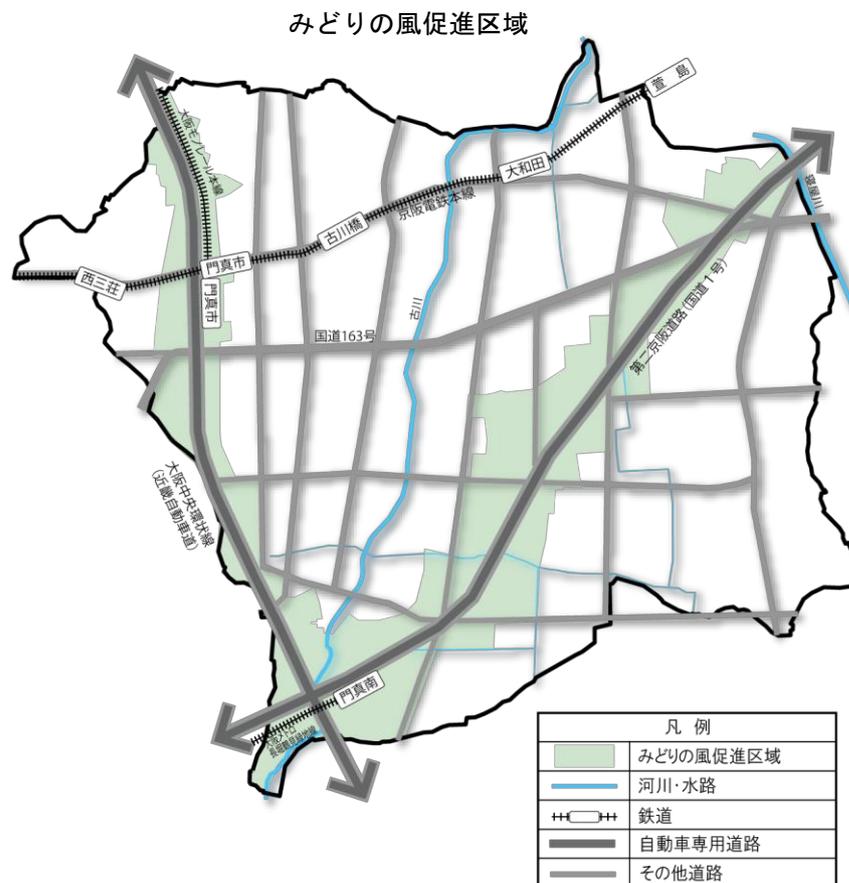
資料:令和元(2019)年 大阪府都市公園一覧表(大阪府)

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)

- ・大阪中央環状線や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。



資料:大阪府環境農林水産部資料を元に作成

(2) 歴史資源

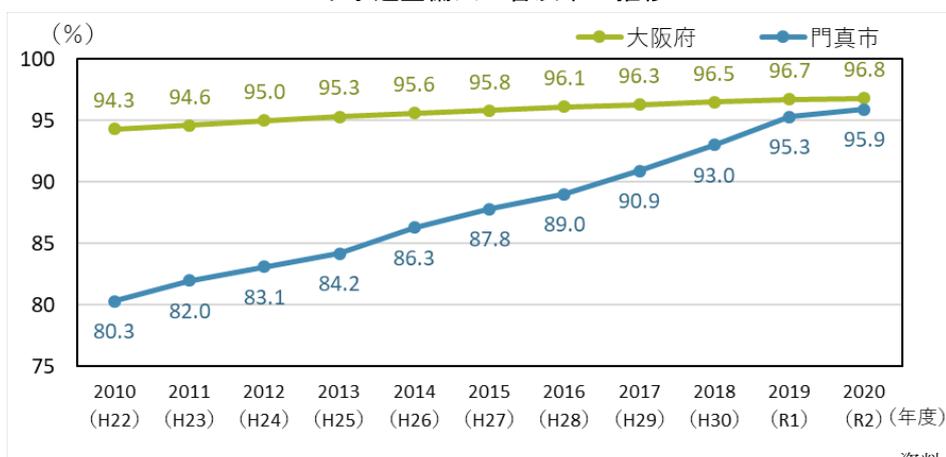
- ・本市には、国指定2件、府指定3件の指定文化財があります。

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	葎島(ひえじま)のくす	ひえ島町

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

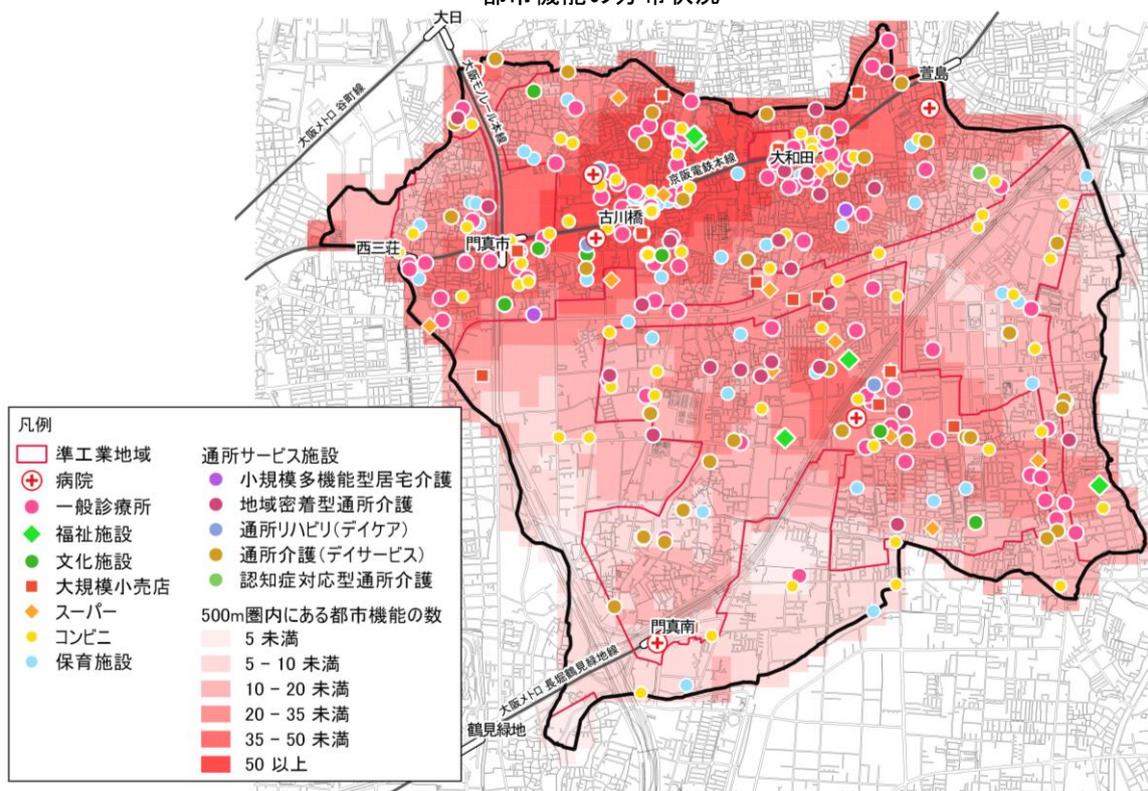


資料:大阪府統計年鑑

8) 都市機能

- ・各種都市機能は市全域で立地していますが、行政施設、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

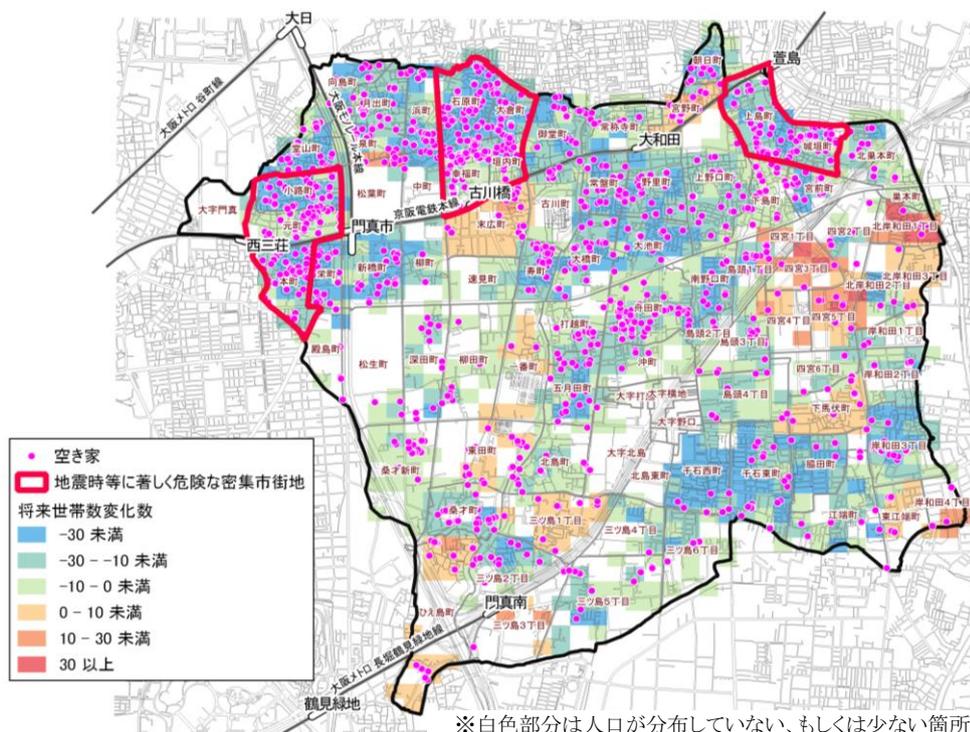


9) 災害等

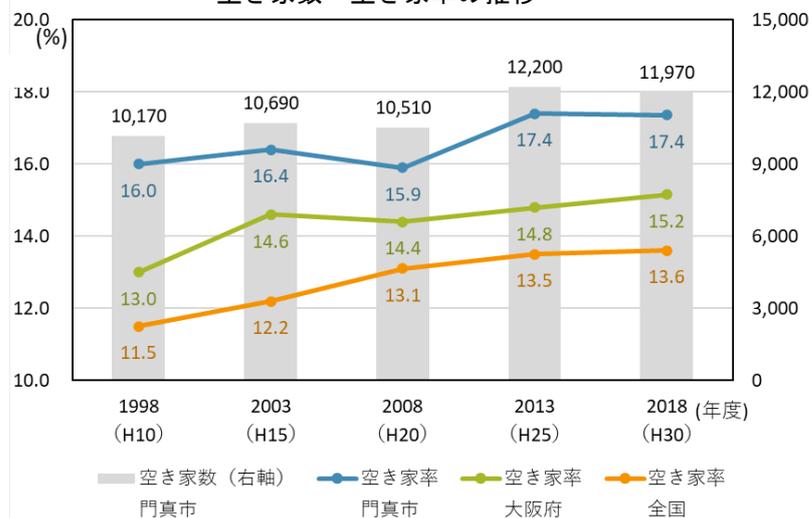
(1) 密集市街地・空き家

- ・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、その範囲内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）年度に 17.4%と、大阪府平均の 15.2%と比較して依然高い状態です。

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）



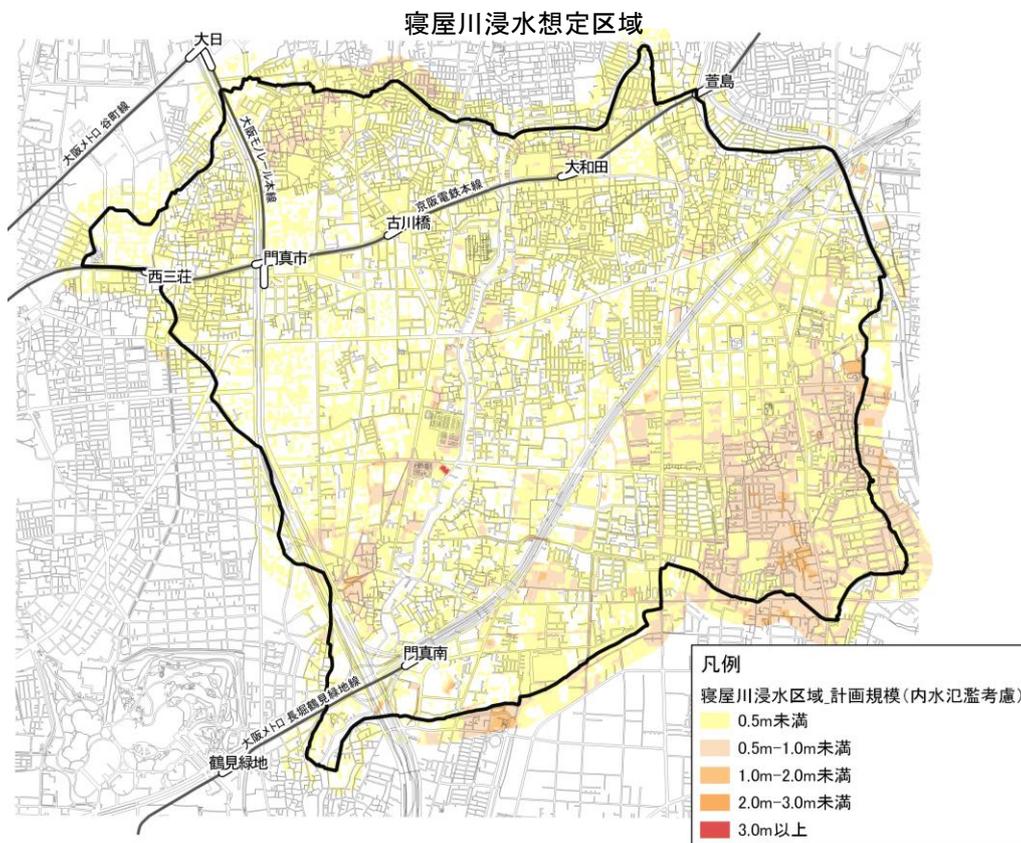
空き家数・空き家率の推移



資料：総務省統計局(住宅・土地統計調査)

(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。
- ・計画規模の降雨（311.2 mm/24h、62.9 mm/h）による寝屋川の氾濫では、市内の浸水想定は概ね 1.0m 未満となっており、局所的に 1m 以上の浸水想定箇所が存在しています。
- ・淀川は、計画規模の降雨（311.2 mm/24h、62.9 mm/h）での浸水は想定されていません。



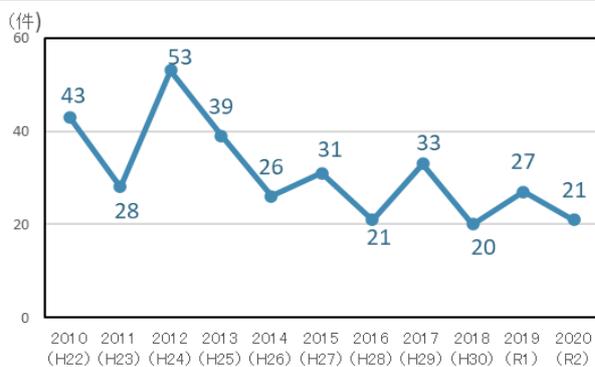
※白色部分は浸水が想定されていない箇所。
 ※寝屋川流域における総合治水計画の計画降雨。(戦後最大実績降雨(昭和 32(1957)年 八尾実績))
 ※内水氾濫を考慮している。

資料:大阪府浸水想定区域図(令和元(2019)年)

(3) 火災・交通事故

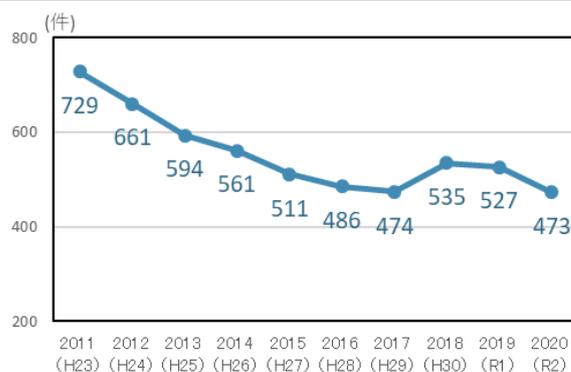
- ・建物火災発生件数は近年約 20-30 件/年程度で横ばいとなっています。
- ・交通事故発生件数は減少を続けていましたが、近年は約 500 件/年程度となっています。

建物火災発生件数の推移



資料:守口市門真市消防組合(令和 2(2020)年)

交通事故発生件数の推移



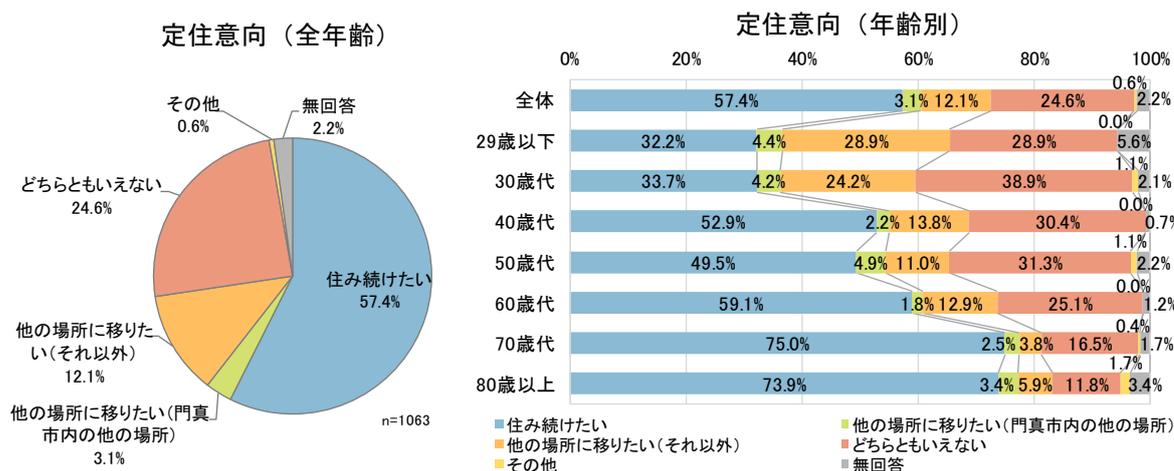
資料:門真警察署、大阪府交通白書(各年)

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。



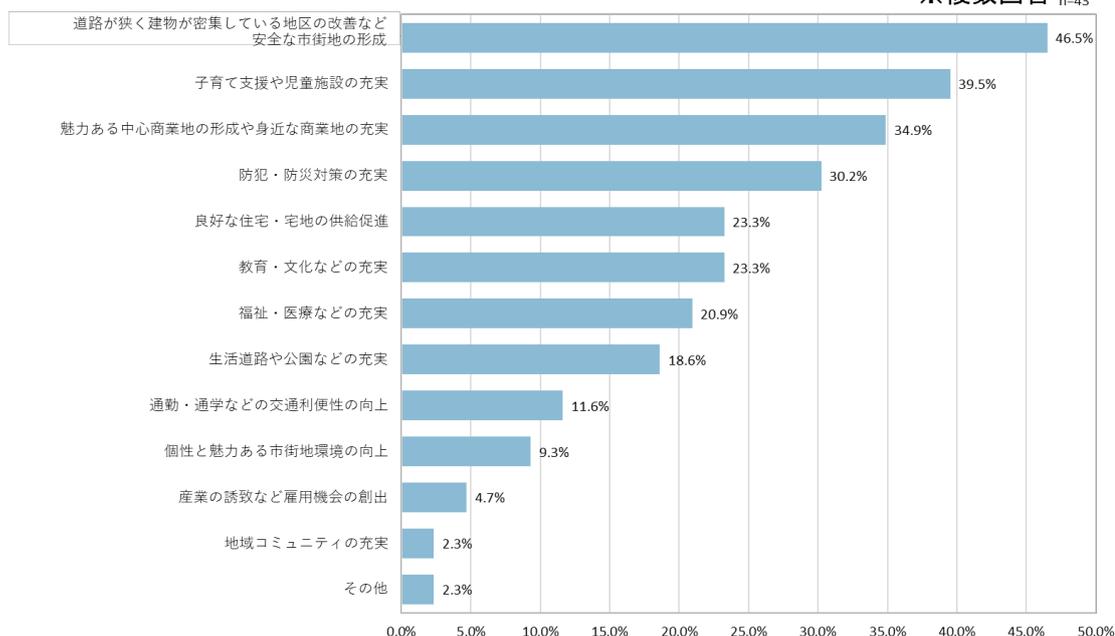
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とならない。
資料：市民意識調査(令和2(2020)年)

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」、「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)

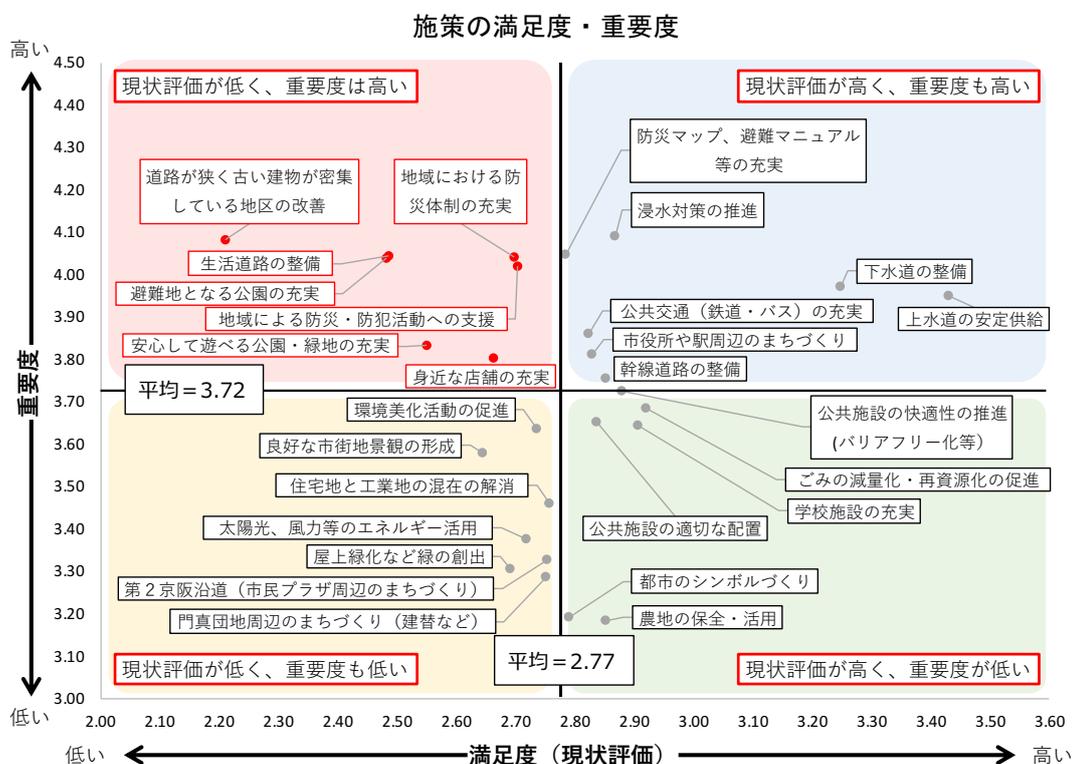
※複数回答



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。

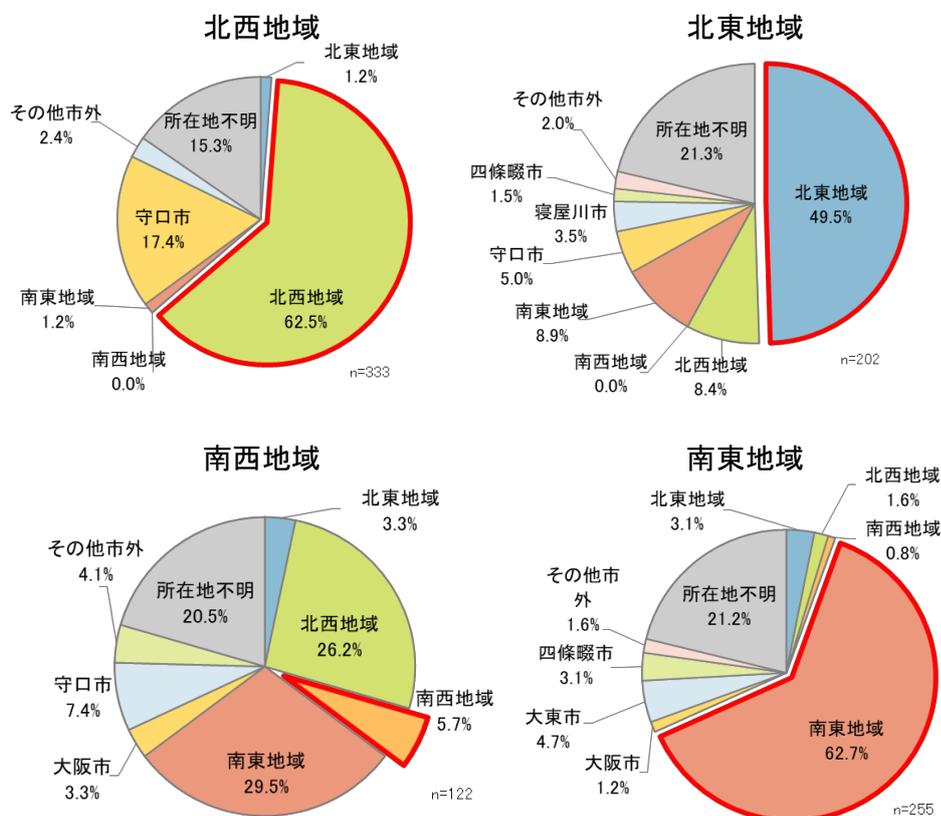
資料：市民意識調査(令和2(2020)年)

4) 買い物先の状況

(1) 日用品の買い物

- ・本市を 4 地域に区分すると、多くの方が自地域内で日常の買い物をしていますが、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



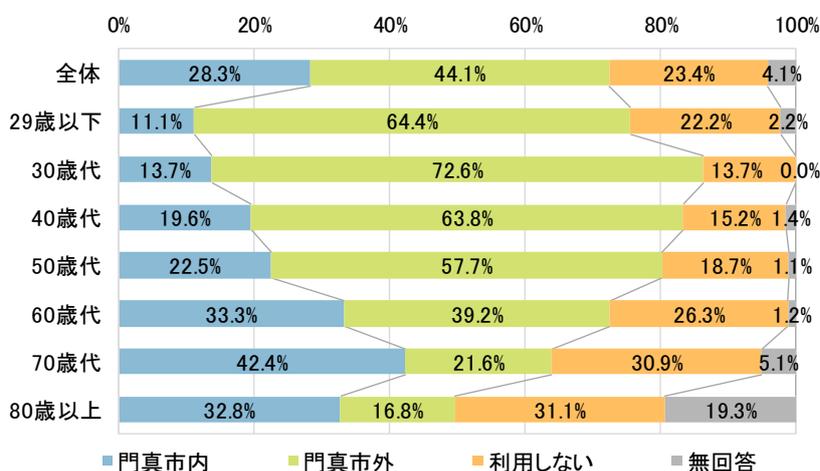
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも 100%とならない。

資料：市民意識調査(令和 2(2020)年)

(2) 非日用品の買い物

- ・非日用品の買い物は、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

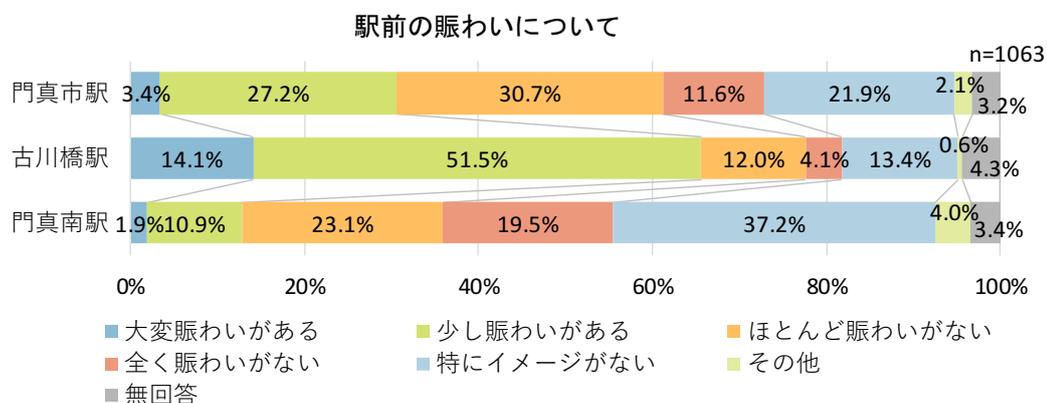


※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも 100%とならない。

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

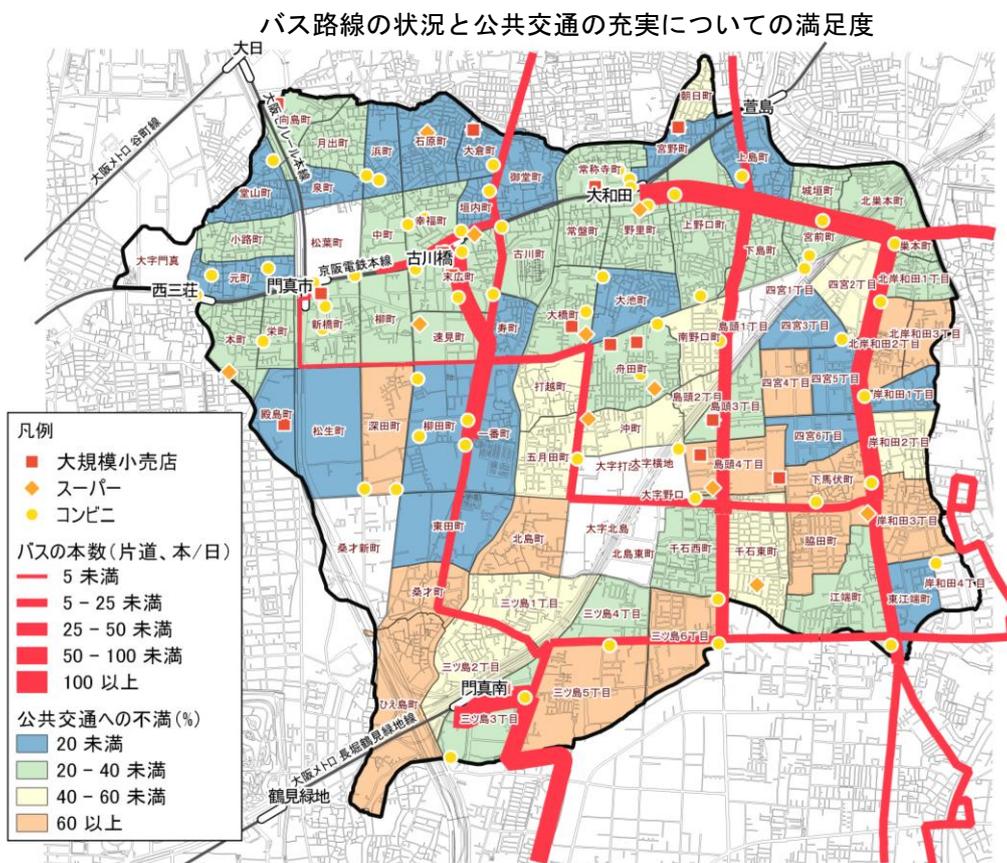
- ・ 門真市駅や門真南駅前には賑わいがないという回答が多くなっているほか、門真南駅では「特にイメージがない」という回答も多く、市の拠点としてのイメージが低くなっています。
- ・ 古川橋駅では賑わいがあるという回答が多くなっています。



※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。



※白色部分は回答者がいない町
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 門真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意向を以下のとおり整理します。

項目	都市の現状	市民意識調査結果
人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口は平成 27 (2015) 年から令和 27 (2045) 年にかけて約 5.2 万人減少し、約 7.2 万人となる予測。 高齢化率は平成 27 (2015) 年の 28.0% から、令和 27 (2045) 年には 41.7% に上昇。 人口の自然減は、年間 100 人程度減少幅が拡大。 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、全国的には横ばい傾向であるが、値はやや減少傾向で、大阪府及び全国平均と比較して低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 世代が若くなるほど定住意向が低く、移住意向が高い傾向にある。



- ✓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
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 市北部には密集市街地が多い。 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、近隣市を下回る年代が多い。 	—
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常品の買い物は多くの人々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。
産業	<ul style="list-style-type: none"> 製造品出荷額等は、平成 23 (2011) 年前後に大幅に落ち込んだ後、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にある。 	—

項目	都市の現状	市民意識調査結果
道路 交通	<ul style="list-style-type: none"> 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。 バス路線は市内全域を概ねカバーしているが、公共交通が利用しづらいエリアも存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、公共交通の充実について不満を持つ人が多い。
公園・緑地 歴史資源	<ul style="list-style-type: none"> 人口一人当たりの都市公園面積は、大阪府内では下位。 都市公園はおおむね市内全域に分布しているが、公園の少ないエリアも存在する。 大阪中央環状線沿道、第二京阪道路沿道が大阪府の景観計画区域、大阪府のみどりの風促進区域に指定されている。 国指定2件、府指定3件の文化財がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 「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」の回答が多い。
下水道	<ul style="list-style-type: none"> 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%） 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
災害等	<ul style="list-style-type: none"> 市北部の密集市街地を中心に、空き家が数多く存在している。 空き家率は近年横ばいに推移しているものの、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最大0.5-1.0mの浸水が想定されている。 建物火災発生件数は近年減少傾向にある。 交通事故発生件数は減少を続けていたが、近年は約500件/年程度を前後している。 	<ul style="list-style-type: none"> 密集市街地の改善や生活道路の整備、避難地となる公園の充実、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体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低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とおり整理します。

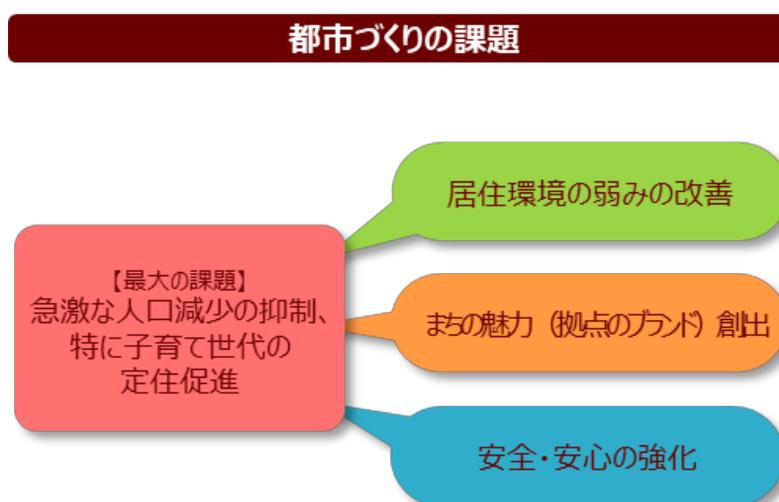
1) 急激な人口減少の抑制、特に子育て世代の定住促進

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、定住促進の各種施策を展開し、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体系として、「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。また、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あります。

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ことが必要です。

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ことが必要です。

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「景観計画区域」や「みどりの風促進区域」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ことが必要です。

(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ことが必要です。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、新たな門真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等は、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ことが必要です。

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、概ね市内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ことが必要です。

(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、誰もが安心して生活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、都市基盤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 門真市の目指す姿

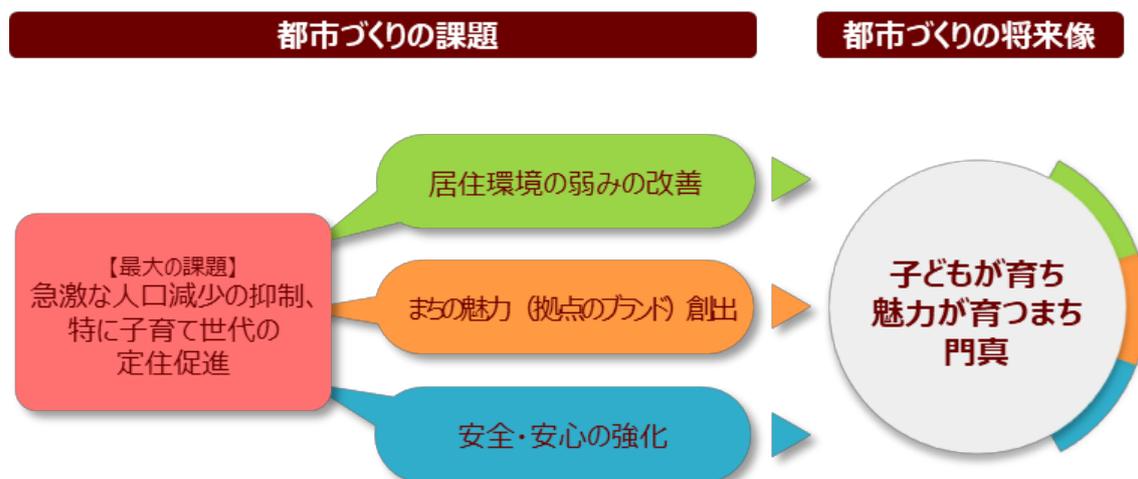
2.1 都市づくりの将来像

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方向性を示しています。

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門真市の新たなイメージを形成するとともに、都市基盤や教育・就業環境等様々な面で、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、以下のとおり 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、大阪モノレールの延伸を契機とした公共交通利便性の更なる向上、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のに加え、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でき、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。

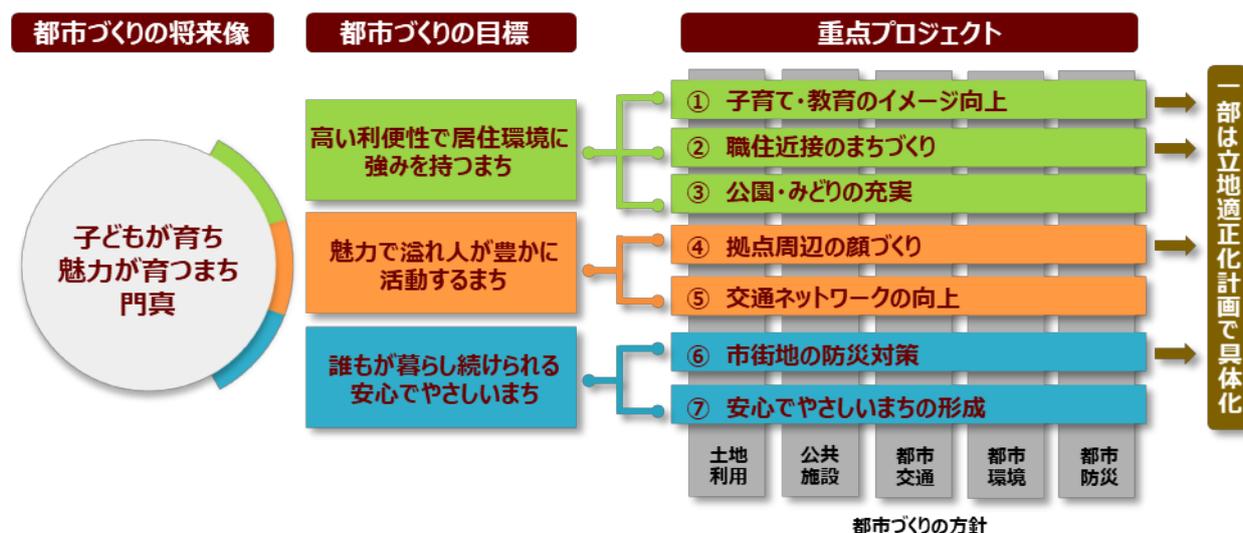


2.3 重点プロジェクト

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) 子育て・教育のイメージ向上



(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保育・教育環境の構築や、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、新たな門真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 保育・教育環境の質の向上

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、市全体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。

【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、民間事業者と連携しながら提供します

■ 市内施設における子どもの居場所づくりの取組



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。

【具体施策】

- 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
- 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
- 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
- 立地適正化計画で南部都市機能誘導区域に位置づけた区域内において、誘導施設として小中一貫校を位置づけます

2) 職住近接のまちづくり



(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。

今後、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
- 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、無秩序に宅地化することを抑制する等、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民間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

3) 公園・みどりの充実



(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住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。

門真のみどりの基本計画（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 m 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

※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、周辺の特徴を十分踏まえた上で活用の可能性を検討します。

【具体施策】

- 「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の公園利用の活性化を図ります

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）周辺や、南部生活拠点等、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、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に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、公園と庁舎が調和し、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ており、庁内プロジェクトチームを中心に検討します。

【具体施策】

- 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
- 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(まちなかウォーカブル推進事業)を推進します
- 門真プラザの再整備を推進します
- 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ーカブル空間の形成を推進します
- 中町地区では、公園と庁舎が調和し、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
- ウォー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。

【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の向上のため、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

第二京阪道路沿道の市街化調整区域や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、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、門真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。

【具体施策】

- 北島北・西地区において、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、市民や民間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き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公民連携でエリアの価値向上のための取組を実施します。

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、市民や民間事業者等と連携し、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
- 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

■門真市駅周辺エリアリノベーションの社会実験



5) 交通ネットワークの向上



(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、本市はウォークア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。

今後も市内全域で、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」を策定し、市内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。

【具体施策】

- 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」の策定と、同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
- 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

6) 市街地の防災対策



(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は、全ての世代が安心して本市に暮らし続けたいと思うために非常に重要であるため、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・安心なまちだと思ふ人の割合	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危険性があります。

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
- 「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）で最大 1.0m 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

7) 安心してやさしいまちの形成



(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、誰にとっても安心して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

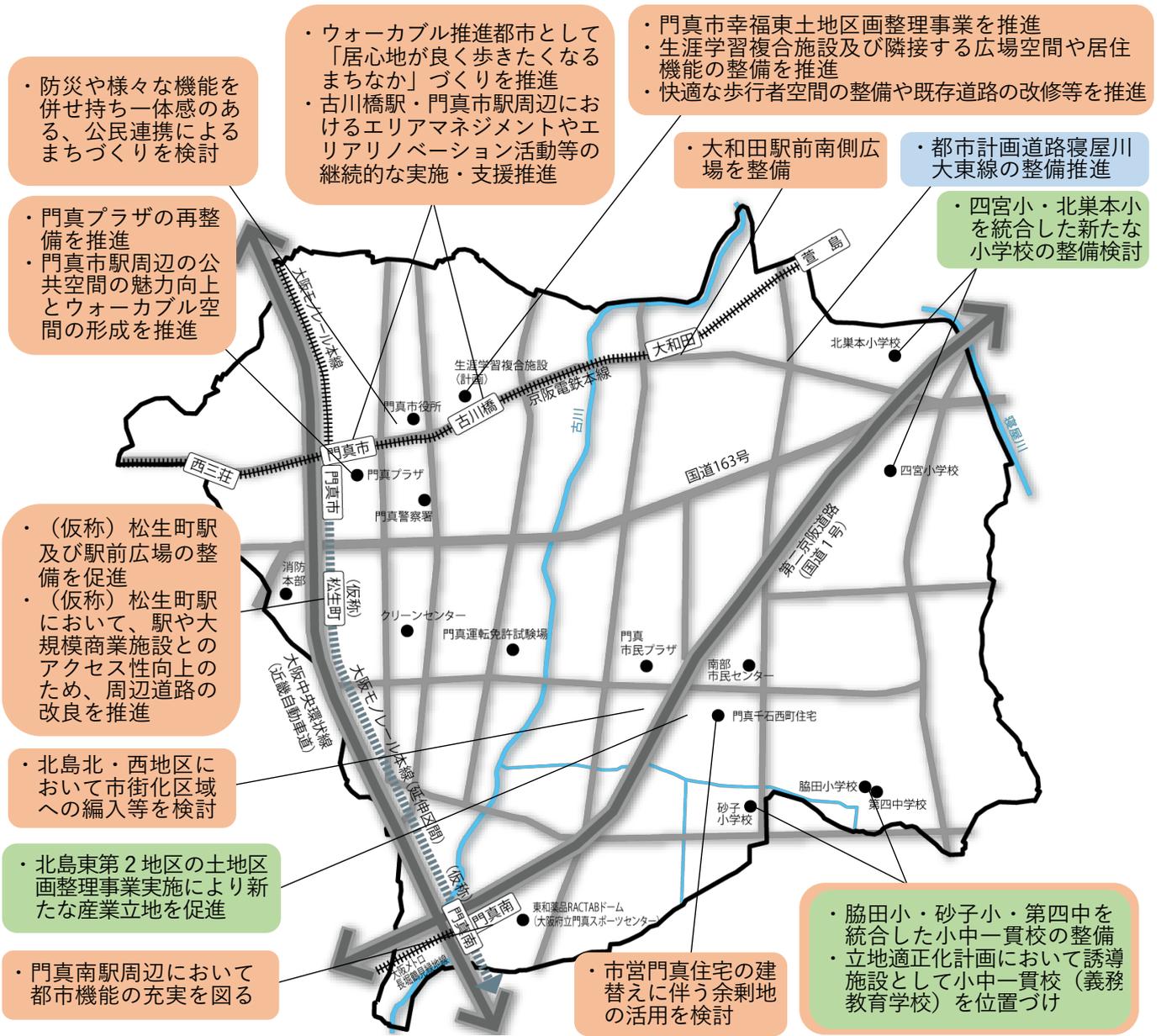
通学路等の道路や公園、公共施設等の社会インフラに関して、誰にとっても利用しやすいようにバリアフリーや安全性の観点から施設の整備・改良を実施します。

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

8) 重点プロジェクト箇所図



◎市全体

- 公立園の適切な施設数への再編を推進
- 子どもにとって交流の場となる施設の整備・運営を民間事業者と連携しながら提供
- 通学路等の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へ広げる
- 「門真市総合交通戦略」の策定と、同戦略に基づいた市内交通ネットワークを整備
- 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
- 「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
- 「地震時に著しく危険な密集市街地」が解消となった地域における、地域の実情に応じた魅力あるまちづくりを推進
- 地域防災計画や立地適正化計画の防災指針等に基づき浸水対策
- 下水道未整備地区において整備を推進
- 誰もが安全に利用できる歩道の整備・拡幅を推進

重点プロジェクト箇所図

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

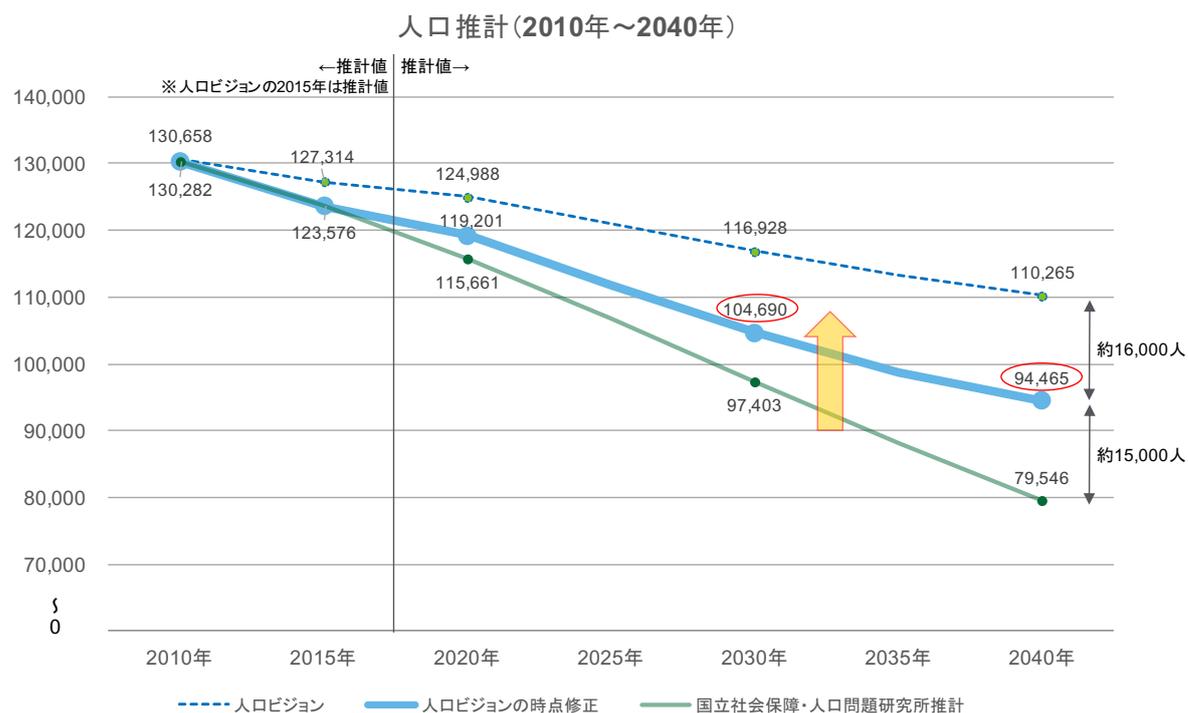
門真市第6次総合計画では、合計特殊出生率が現在よりも上昇し、また転出超過が現在よりも改善するというシナリオに基づき、将来人口を推計しています。具体的には、令和12(2030)年に約10万5千人、令和22(2040)年に約9万4千人と推計しています。

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、門真市第6次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。

<門真市第6次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。(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)



出典：「人口ビジョンの将来展望（策定時）」の平成22(2010)年は実績値（住民基本台帳）、「国立社会保障・人口問題研究所推計」「人口ビジョンの将来展望（時点修正）」の平成22(2010)年・平成27(2015)年は実績値（国勢調査）
 「人口ビジョンの将来展望（時点修正）」は平成27(2015)年国勢調査の結果をベースに、「人口ビジョンの将来展望」で取り入れた考え方や「人口ビジョン」策定以降の推移を踏まえ算出

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。

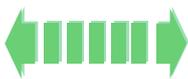
本市では、鉄道路線及び国道 163 号、第二京阪道路、大阪中央環状線等により、東西及び南北方向に広域につながり、広域軸上にある拠点同士が接続し、市内の主要な幹線道路が広域軸を補完します。

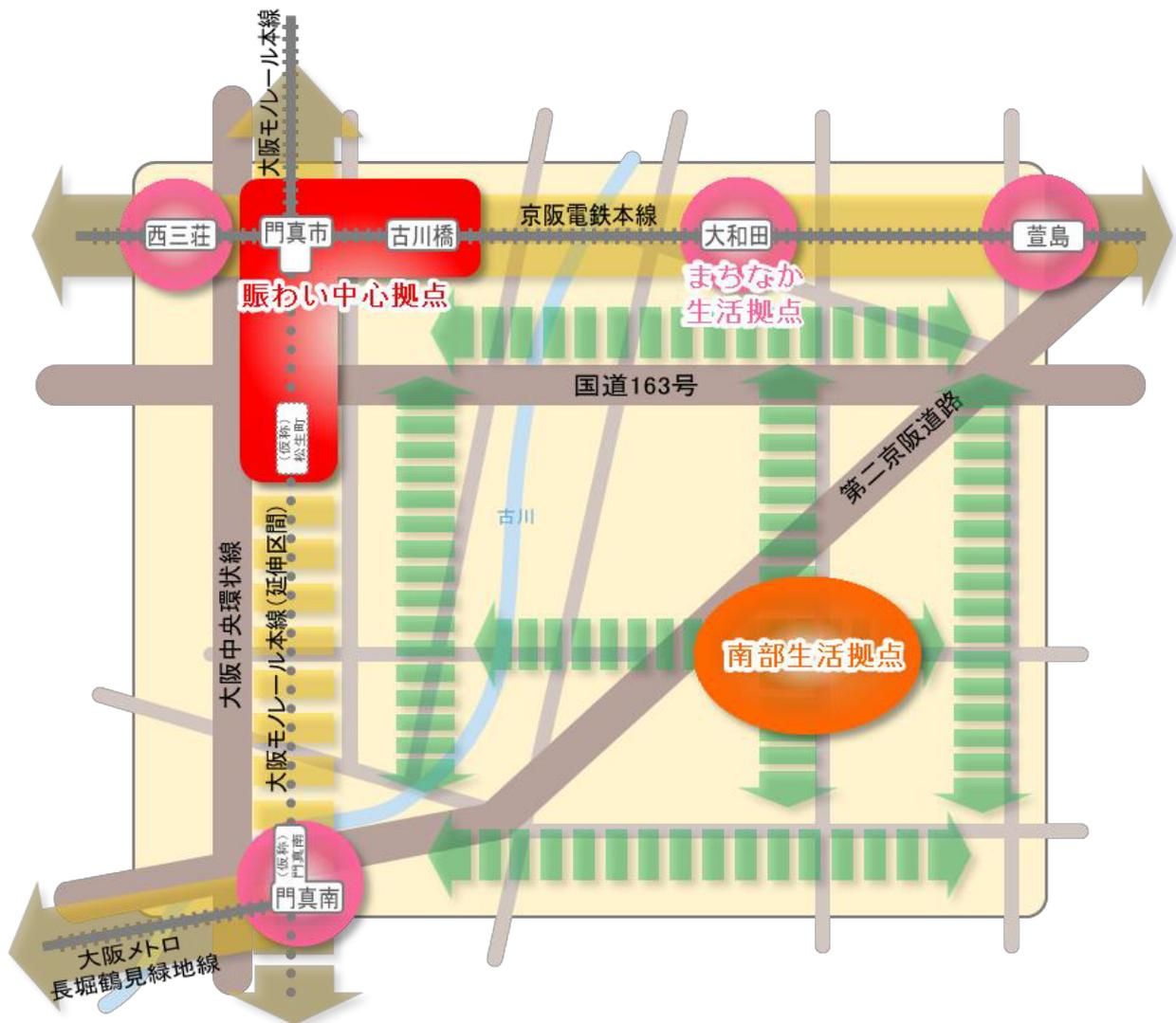
広域鉄道連携軸によりカバーされていない南東地域では、生活を支える南部生活拠点を中心に、路線バス等の地域ネットワーク軸で接続します。

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、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

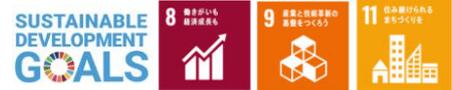
広域鉄道連携軸 	京阪電鉄、大阪モノレール、大阪メトロの鉄道路線を、近隣市から大阪市や京都方面といった大都市まで、人々が公共交通を利用して広域で連携する軸として設定します。
広域道路連携軸 	国道 163 号、第二京阪道路、大阪中央環状線を、広域を含めて市内外を自動車交通で接続し、広域で連携する軸として設定します。
市内道路補完軸 	市内の主要な府道や市道等の幹線道路を、自動車や自転車、徒歩等により移動する際に、広域の連携軸を補完する軸として設定します。
地域ネットワーク軸 	市内の各拠点や広域軸をつなぐ路線バス等の路線を、地域間をネットワークする軸として設定します。



将来都市構造図

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、住宅、商業・業務、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。
- ◆ 高齢者・障がい者向け住宅の確保に努めるとともに、「Osaka あんしん住まい推進協議会」や「サービス付き高齢者向け住宅制度」の紹介等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。

b) 商業地

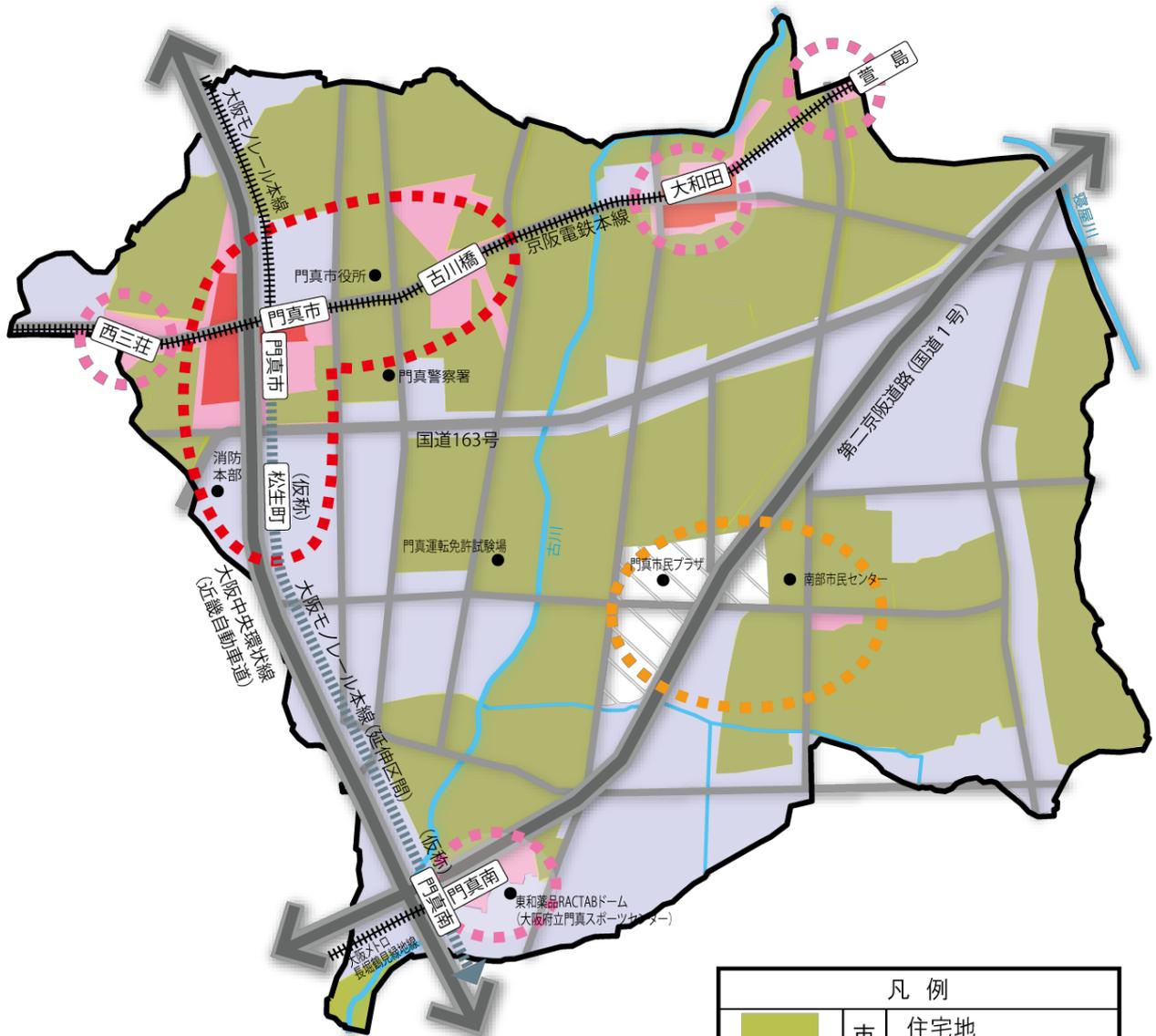
- ◆ 都市基盤整備と併せ土地の高度利用を図りつつ、商業・業務、居住等の都市機能の集積に努めます。
- ◆ 近隣サービス地では、土地の高度利用を図るとともに、市民の日常の購買要求に対応した機能の充実に努めます。

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。



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 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を図ります。
- ◆ 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。

b) 保育・教育施設、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

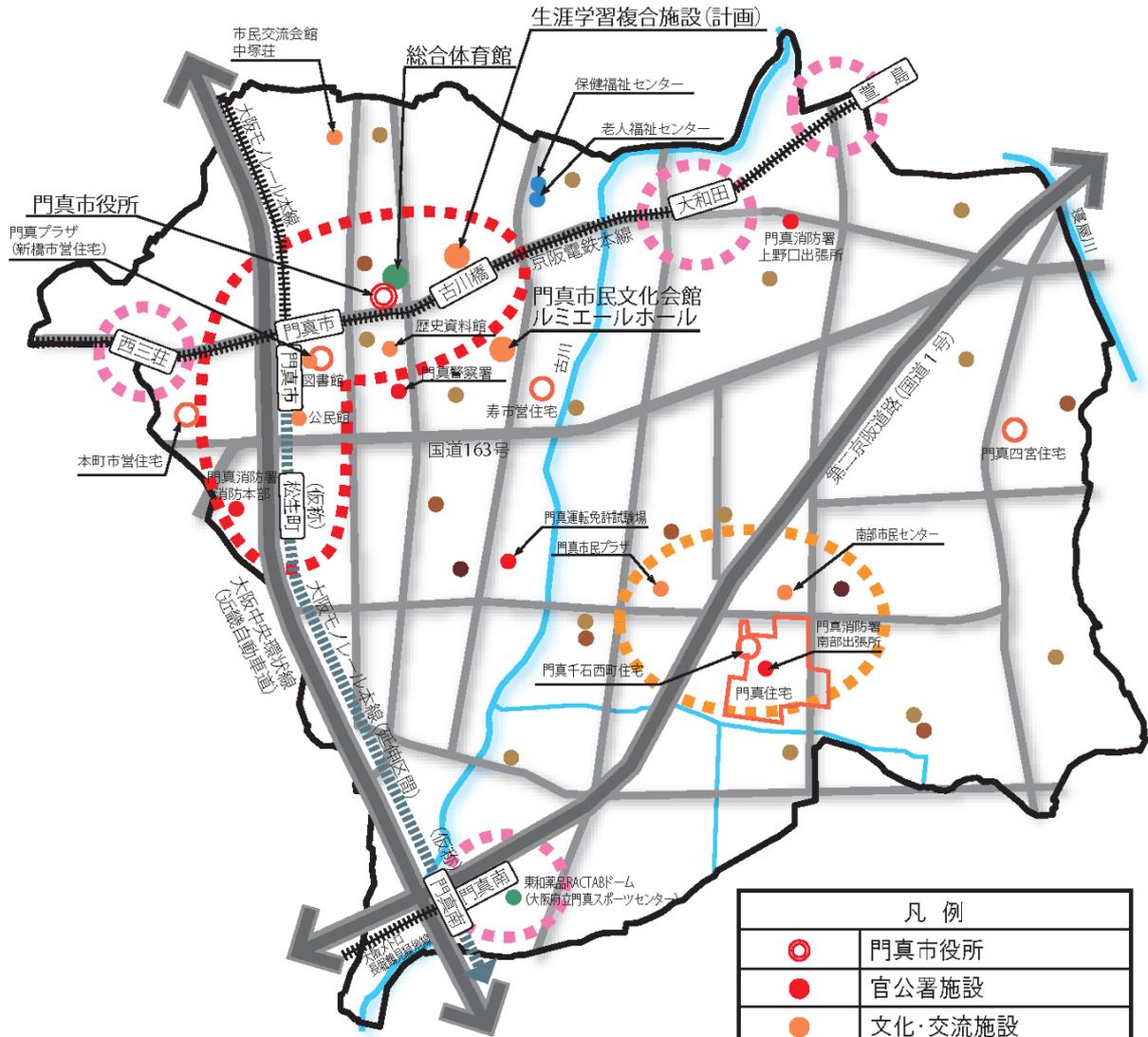
- ◆ 「門真市営住宅長寿命化計画」に基づき、建替え等を推進します。
- ◆ 市営住宅の建替えに伴う余剰地では、地域力の向上につながる活用方法を検討します。
- ◆ 府営住宅について、順次市への移管を推進します。

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あたっては、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
	賑わい中心拠点
	まちなか生活拠点
	南部生活拠点
	市営住宅
	門真住宅建替え
	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

3.5 都市交通の方針



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る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全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、交通結節点としての機能と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(策定中)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。
- ◆ 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。

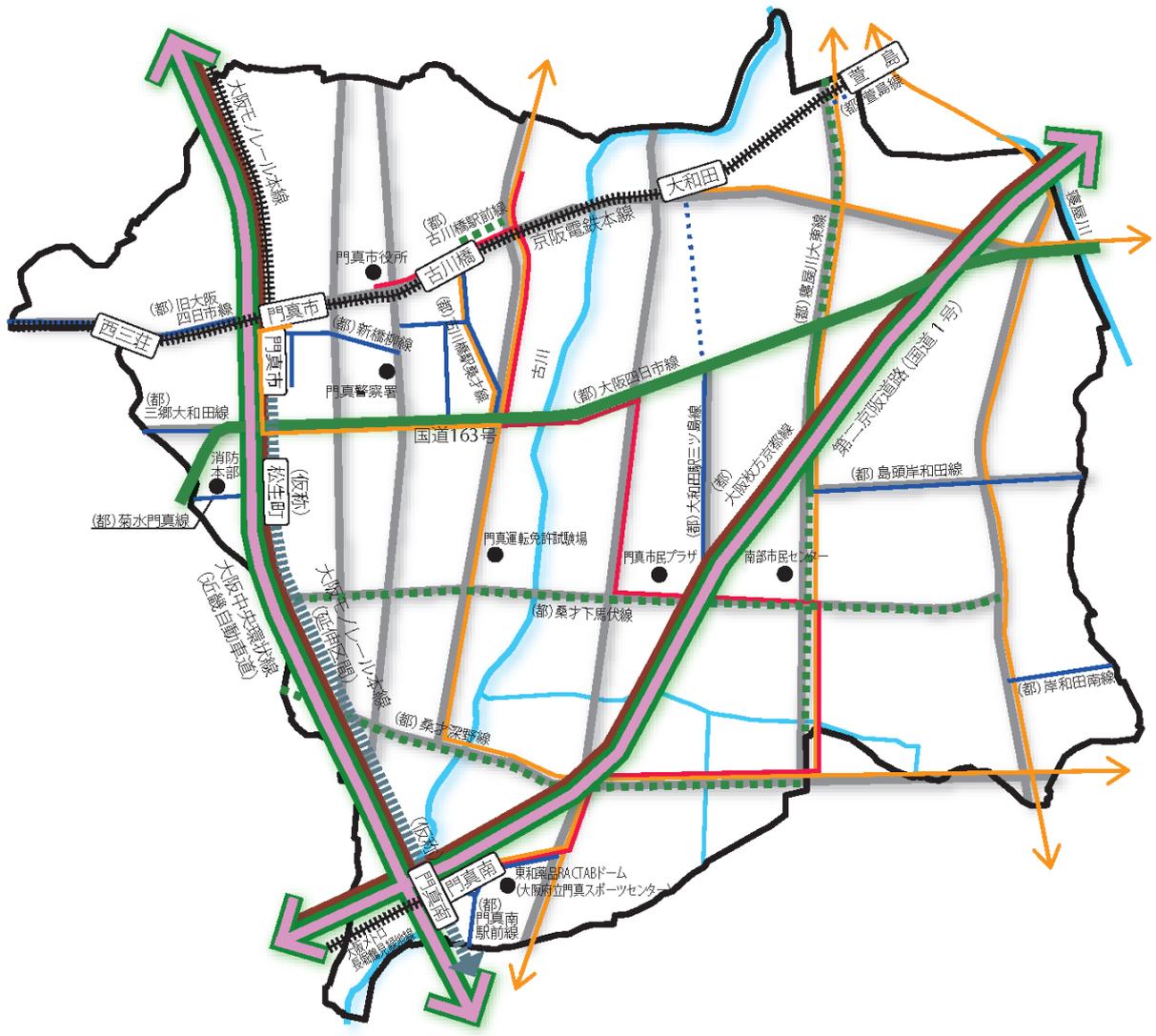
(2) 道路交通

- ◆ 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あいな道路の改善等、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。
- ◆ 国道や府道でも、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。

3.6 都市環境の方針



1) 都市環境の基本的な考え方

- ◆ 誰もが安心して使え、うるおいを感じることでできる公園・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。
- ◆ 景観形成については、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、出入り口及び通路、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。

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

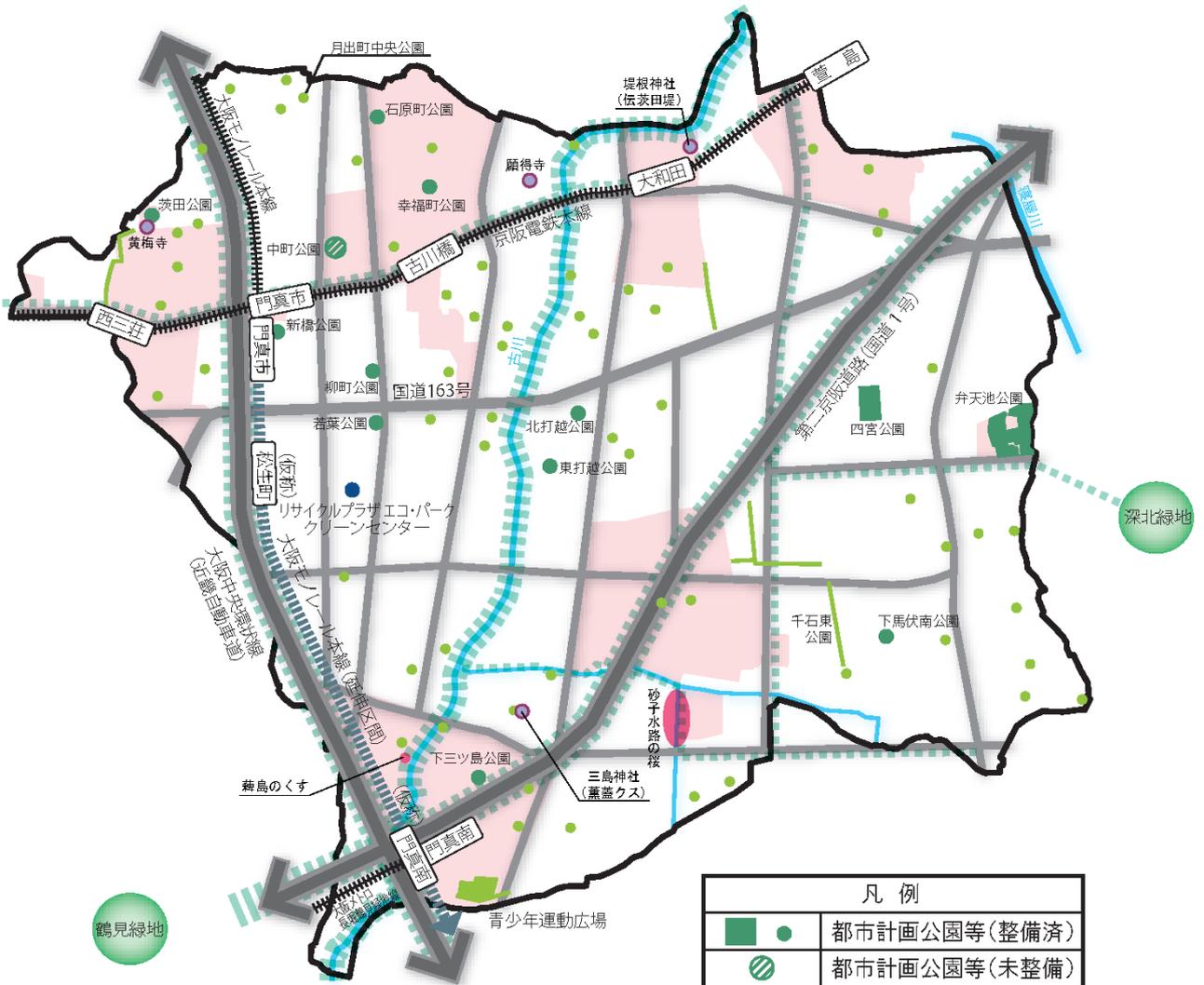
- ◆ 市内を巡る水路では、「門真市水路整備全体計画」に基づき、市民が憩い、集う親水空間を公民連携により創出します。また、今ある水路をできる限り活かし、水とみどりのネットワークを整備します。
- ◆ 桜並木や旧集落等の地域資源と調和した、親しみのある水辺景観の創出・保全に努めます。
- ◆ 既存浄化槽の適正な管理に関する周知・啓発に努めます。
- ◆ 生活環境の改善や公共用水域の水質保全を図るため、公共下水道等の整備を推進します。

(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。

(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。



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、その他
	環境施設
	歴史景観区域
	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

3.7 都市防災の方針



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、全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。
- ◆ 地域住民等の協力を得ながら、歩道の設置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。

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) 密集市街地の整備

- ◆ 土地区画整理事業等による面整備、優先主要道路の拡幅、延焼遮断帯の整備促進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。

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、民間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

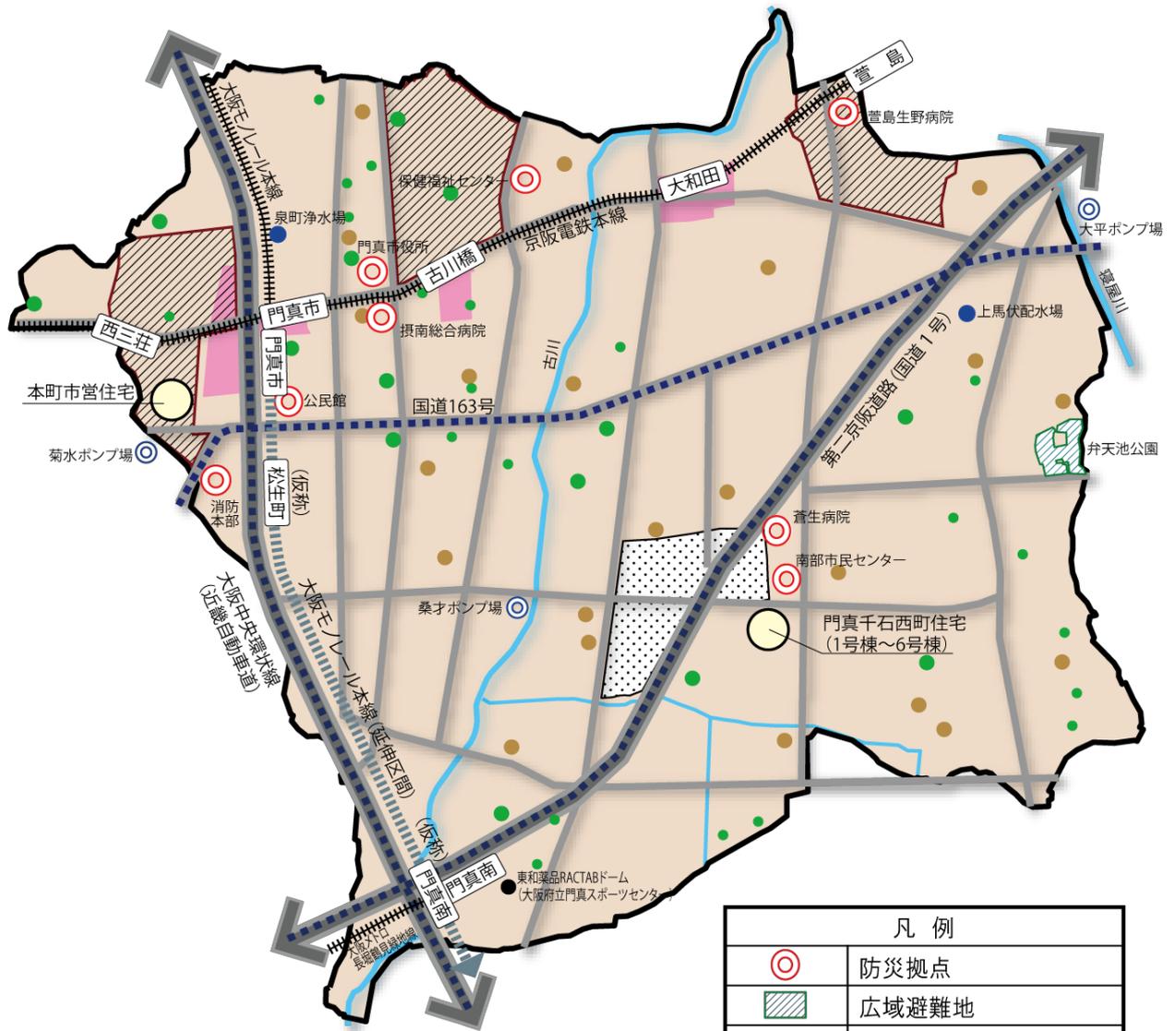
- ◆ 市民、自治会、消防団等多様な関係機関や団体の相互連携を図りつつ、自主防災組織の活性化を促進するとともに、防災訓練等を実施します。
- ◆ AED（自動体外式除細動器）の設置の促進を支援するとともに、適切に救命活動を行えるよう、市民の救命講習を促進します。
- ◆ 防災情報の提供や、地震・洪水ハザードマップ等の周知・啓発に努めます。
- ◆ 「防災週間」、「防災とボランティア週間」等、防災に関する諸行事に併せて講演会等を開催します。
- ◆ 避難所や洪水時避難ビルの周知に努めます。
- ◆ 守口市門真市消防組合と連携し、防火対象物及び危険物施設の予防査察を強化します。

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

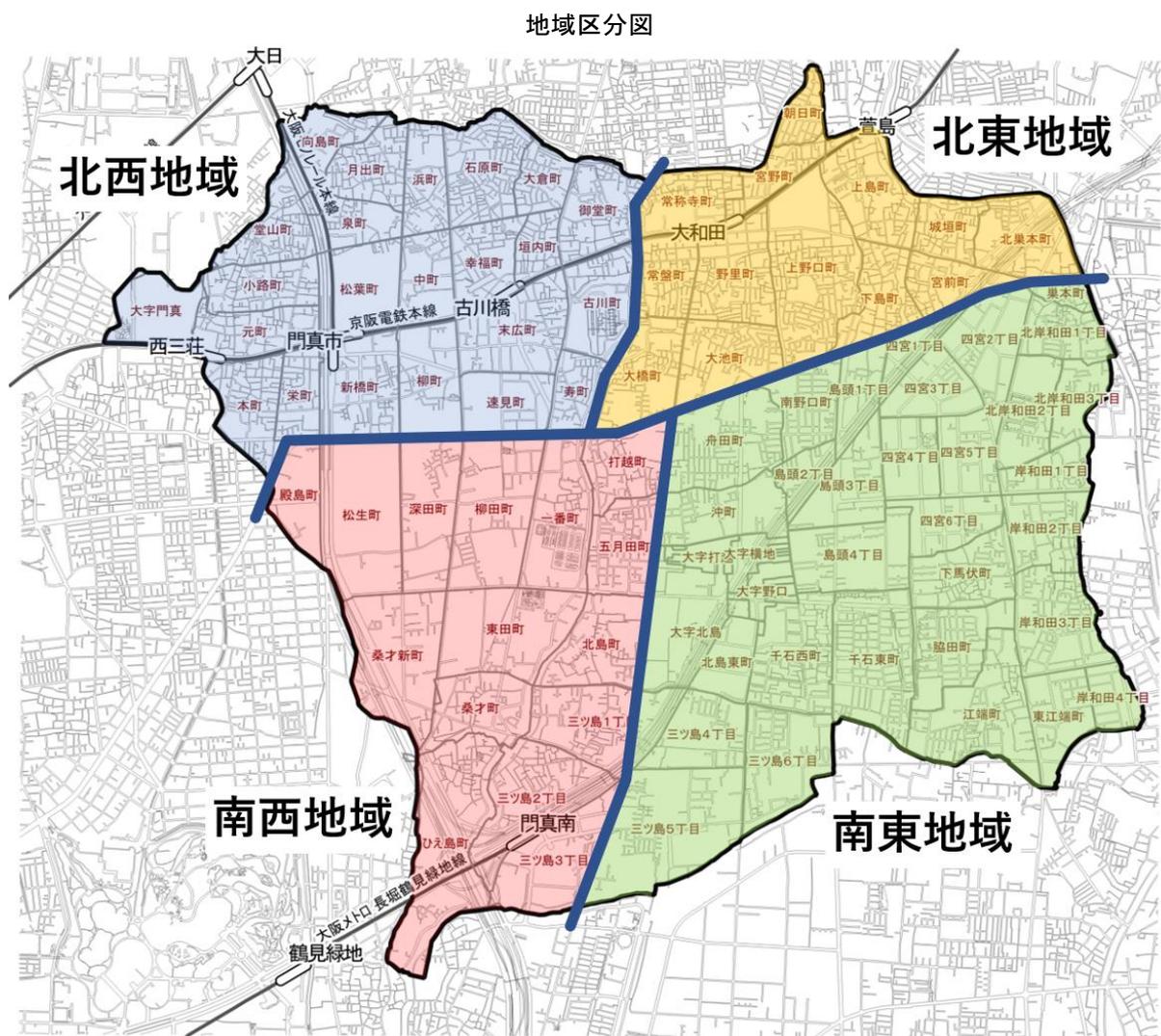
凡例	
	防災拠点
	広域避難地
	一時避難地
	避難所(教育施設)
	洪水避難ビル
	広域緊急交通路(主な避難路)
	地域緊急交通路(主な避難路)
	防火地域
	準防火地域
	防火・準防火地域検討地区
	地震時等に著しく危険な密集市街地
	ポンプ場
	配水場
	河川・主な水路
	鉄道
	大阪モノレール延伸区間
	自動車専用道路
	その他道路

第4章 地域別の方針

地域別の方針は、市全体の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。

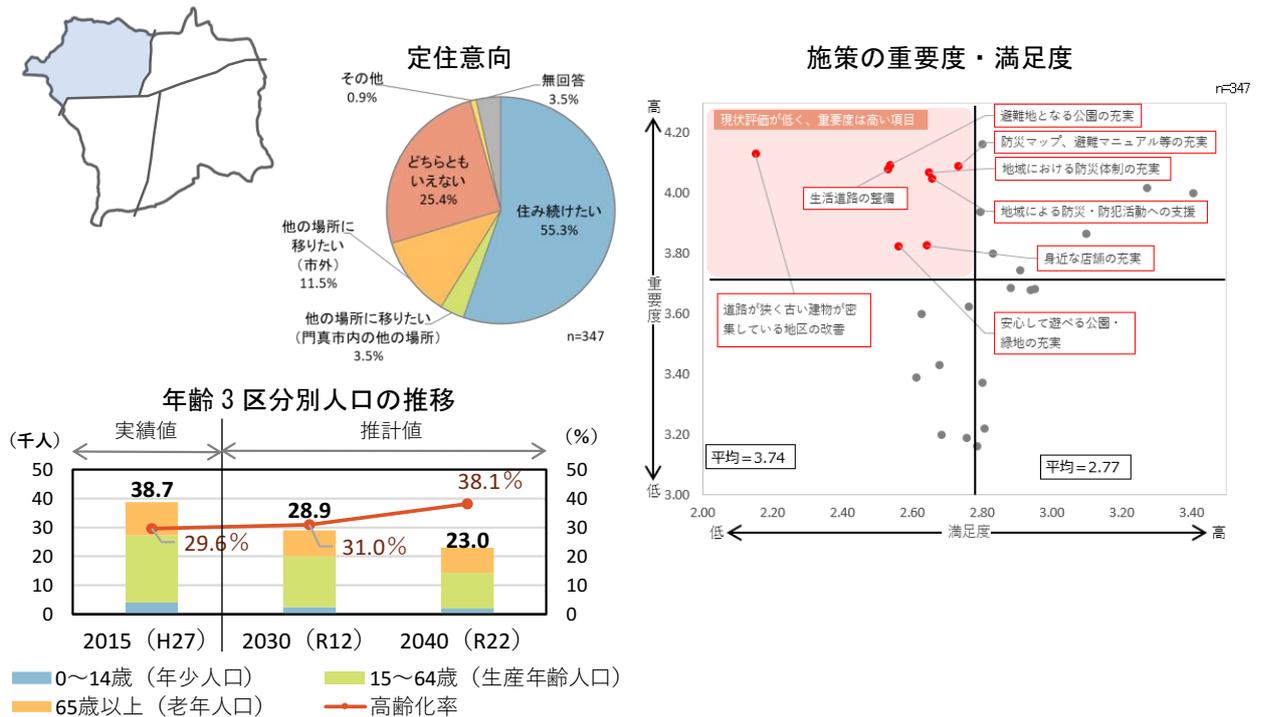
地域ごとに特性と課題を整理した上で、3つの都市づくりの目標を示し、施策を実施していくことにより、各地域それぞれにおいて「子どもが育ち 魅力が育つまち 門真」の実現を目指します。

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、京阪本線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、狭あいな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、市全体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、災害に対する強靭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

- ◆ 古川橋駅及び門真市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。
- ◆ 古川橋駅及び門真市駅周辺では、公民連携のまちづくりのリードプロジェクトとして、市民や民間事業者等と連携し、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クアブルな空間の形成を図ります。
- ◆ 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、人中心のウォークアブルな空間（「居心地が良く歩きたくなる」まちなか）の形成を図ります。
- ◆ 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。

(2) 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進め、古川橋駅周辺の活性化を図ります。
- ◆ 新橋住宅（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。

(3) 都市交通

- ◆ 「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あらゆる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では、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、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、ウォークアブルな空間を目指します。
- ◆ 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、歩道の設置や交通安全施設の設置、通過交通の排除や狭あいな道路の改善等、安全な生活道路

の確保に努めます。

- ◆ (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。
- ◆ 鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域内では、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。

(4) 都市環境

- ◆ 願得寺、黄梅寺等の神社仏閣や境内の史跡、社叢林^{しやそうりん}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。

(5) 都市防災

- ◆ 大阪府の「災害に強いすまいとまちづくり促進区域」に指定され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。また、デザイン・ルールブックを作成する等、外観の統一に努めます。
- ◆ 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。
- ◆ 中町地区では、公園と庁舎が調和し、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。
- ◆ 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

◎北西地域全体

- ・ 駅周辺の放置自転車発生防止のための周知・啓発
- ・ 安全な生活道路の確保
- ・ 重要な下水道幹線の管渠の耐震化

- ・ 市有地を活用した公民連携まちづくりの推進

- ・ 防災機能を有する公園の整備、公共施設の再整備

- ・ 地震時等に著しく危険な密集市街地における計画的な市街地整備、除却の推進

- ・ 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
- ・ エリアマネジメントやエリアリノベーション活動等の実施・支援
- ・ ウォーカブルな空間の形成

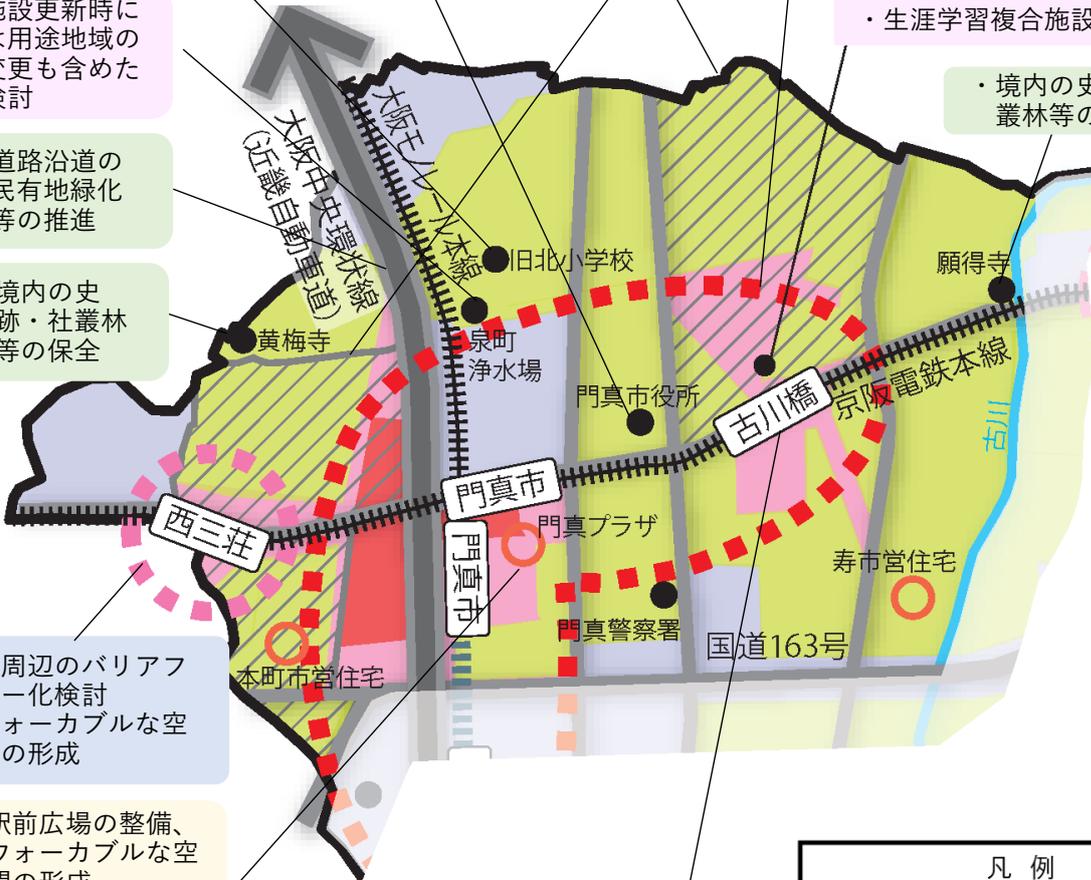
- ・ 施設更新時には用途地域の変更も含めた検討

- ・ 生涯学習複合施設の整備

- ・ 道路沿道の民有地緑化等の推進

- ・ 境内の史跡・社叢林等の保全

- ・ 境内の史跡・社叢林等の保全



- ・ 駅周辺のバリアフリー化検討
- ・ ウォーカブルな空間の形成

- ・ 駅前広場の整備、ウォーカブルな空間の形成

- ・ 門真プラザの再整備

- ・ 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検討
- ・ 都市計画道路の廃止も含めた検討

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

公共施設

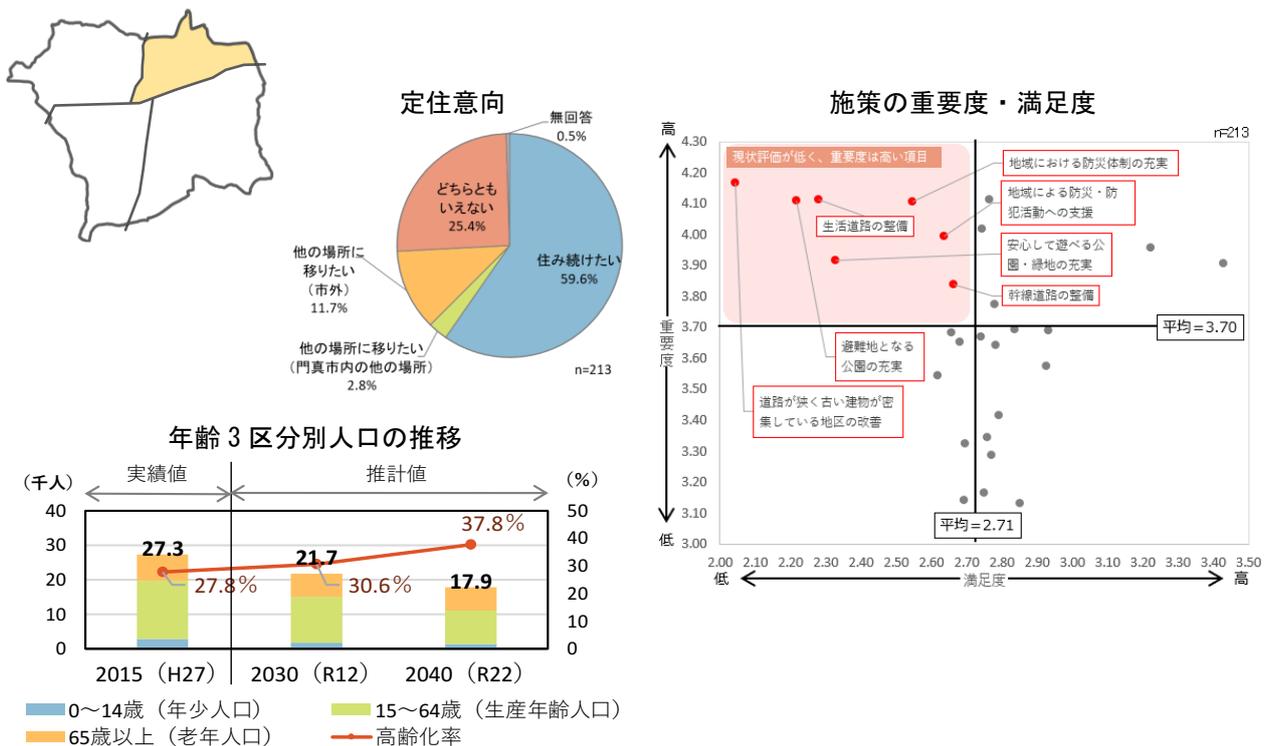
都市交通

都市環境

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、京阪本線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に交通結節点として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、災害に対する強靭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。

(2) 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。

(3) 都市交通

- ◆ 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あらゆる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内では、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あいな道路の改善等、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。

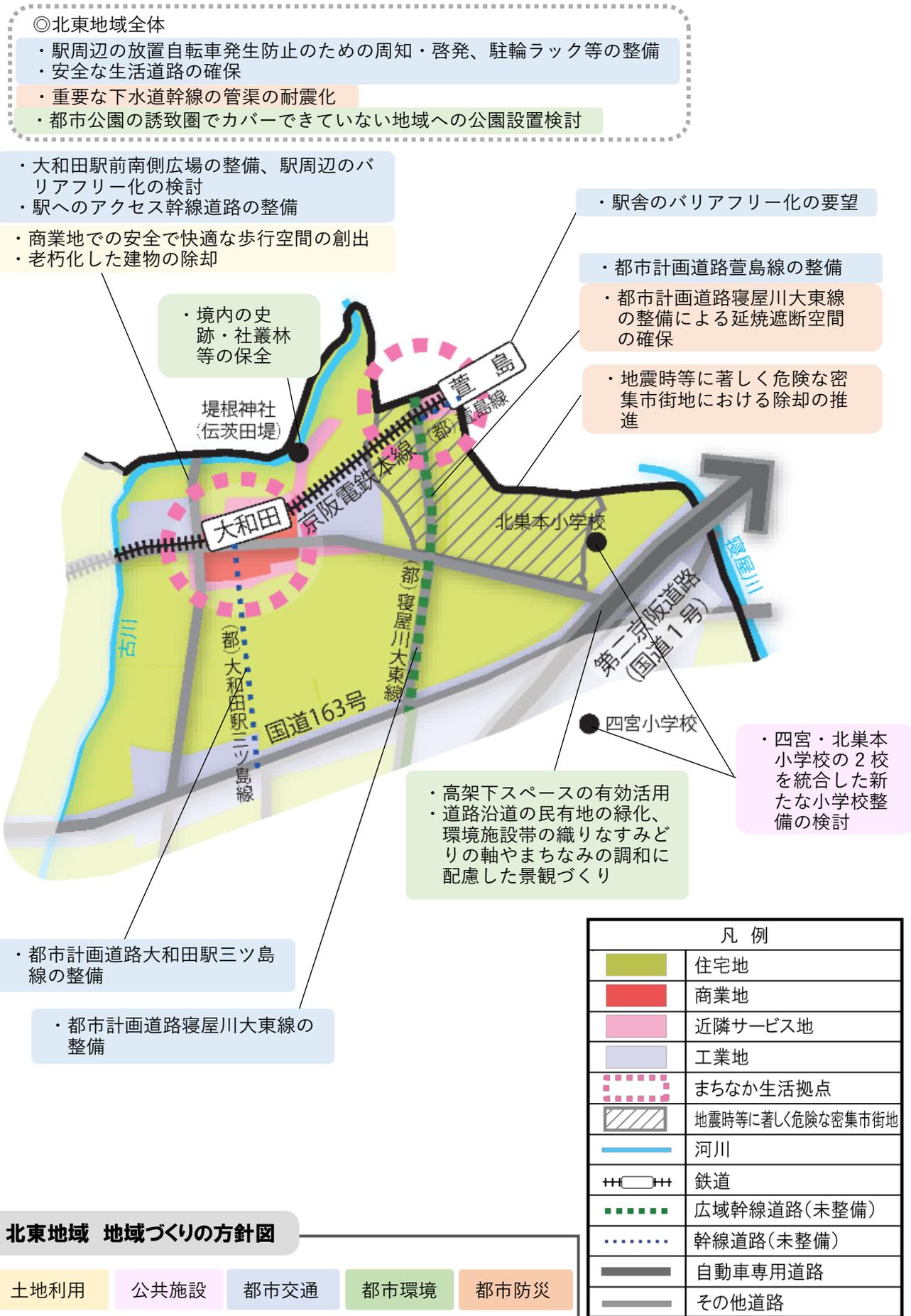
(4) 都市環境

- ◆ 堤根神社（伝茨田堤）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。

(5) 都市防災

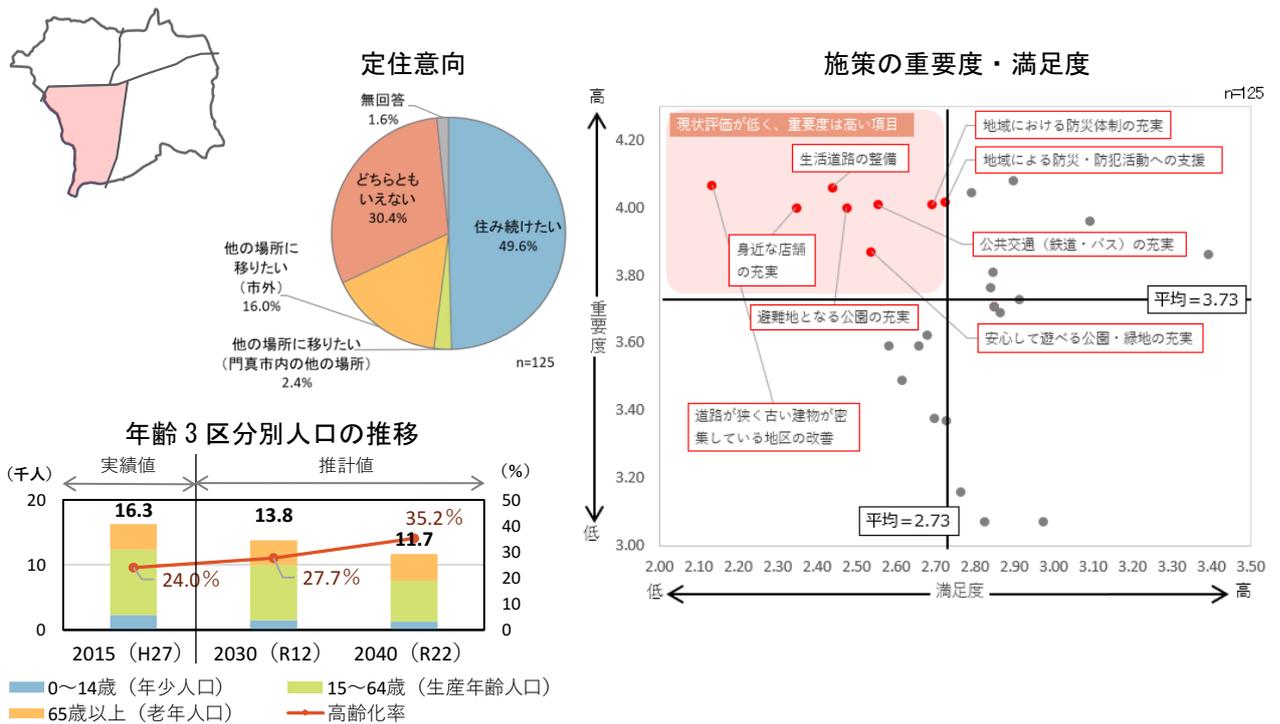
- ◆ 地震時等に著しく危険な密集市街地では、老朽木造建築物等除却補助金を活用し除却を推進します。
- ◆ 都市計画道路寝屋川大東線の整備による延焼遮断空間の確保を推進します。
- ◆ 大規模な地震時に下水道が最低限有すべき機能を確保するため、重要な幹線等の管渠の耐震化対策工事を推進します。

5) 地域づくりの方針図



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) 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。

(3) 都市交通

- ◆ 大阪モノレールの延伸に伴い、門真市、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。
- ◆ 門真南駅周辺の自転車等放置禁止区域内では、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。

(4) 都市環境

- ◆ 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。

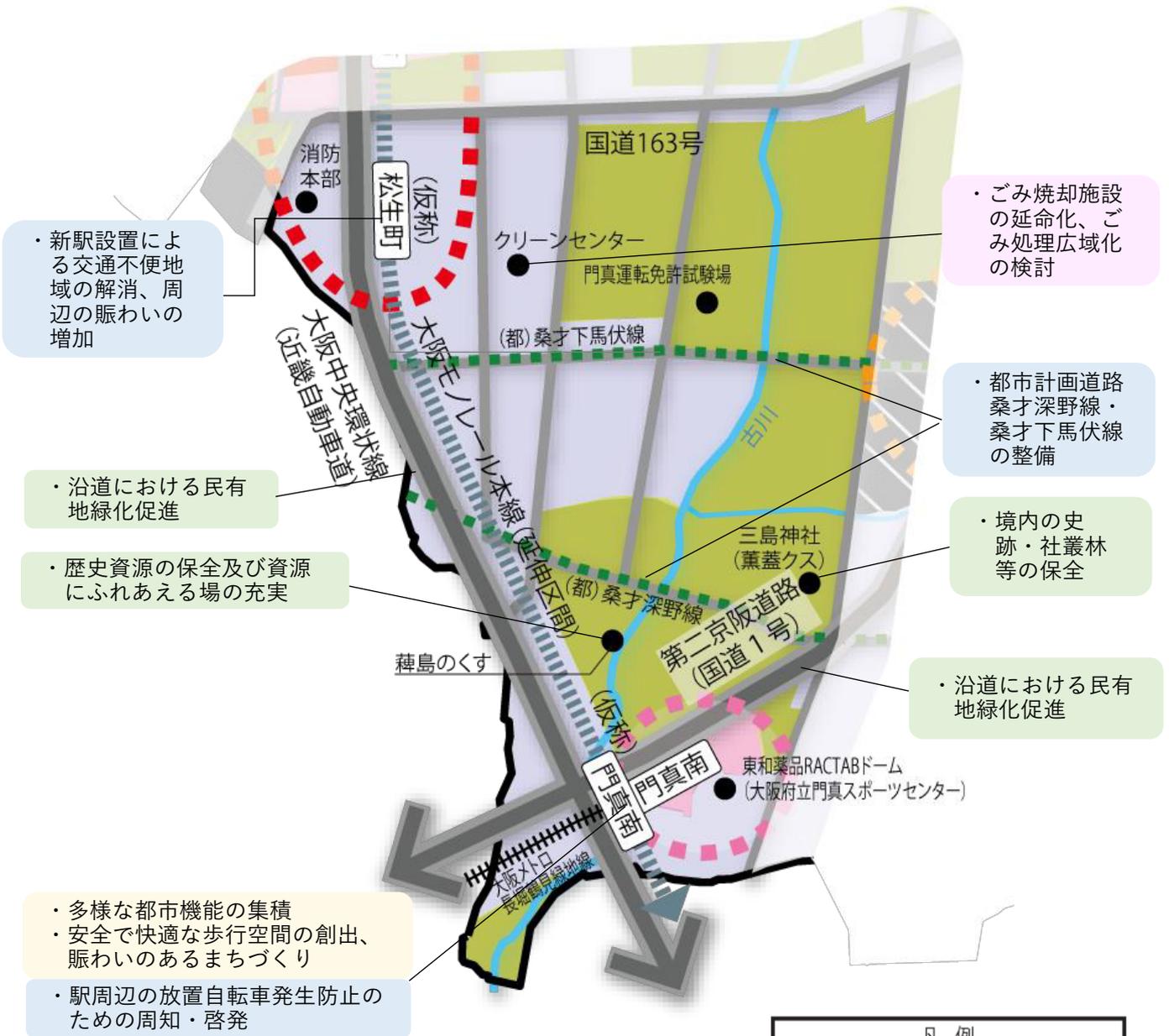
(5) 都市防災

- ◆ 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

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



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
	大阪モルール延伸区間
	自動車専用道路
	その他道路

南西地域 地域づくりの方針図

土地利用

公共施設

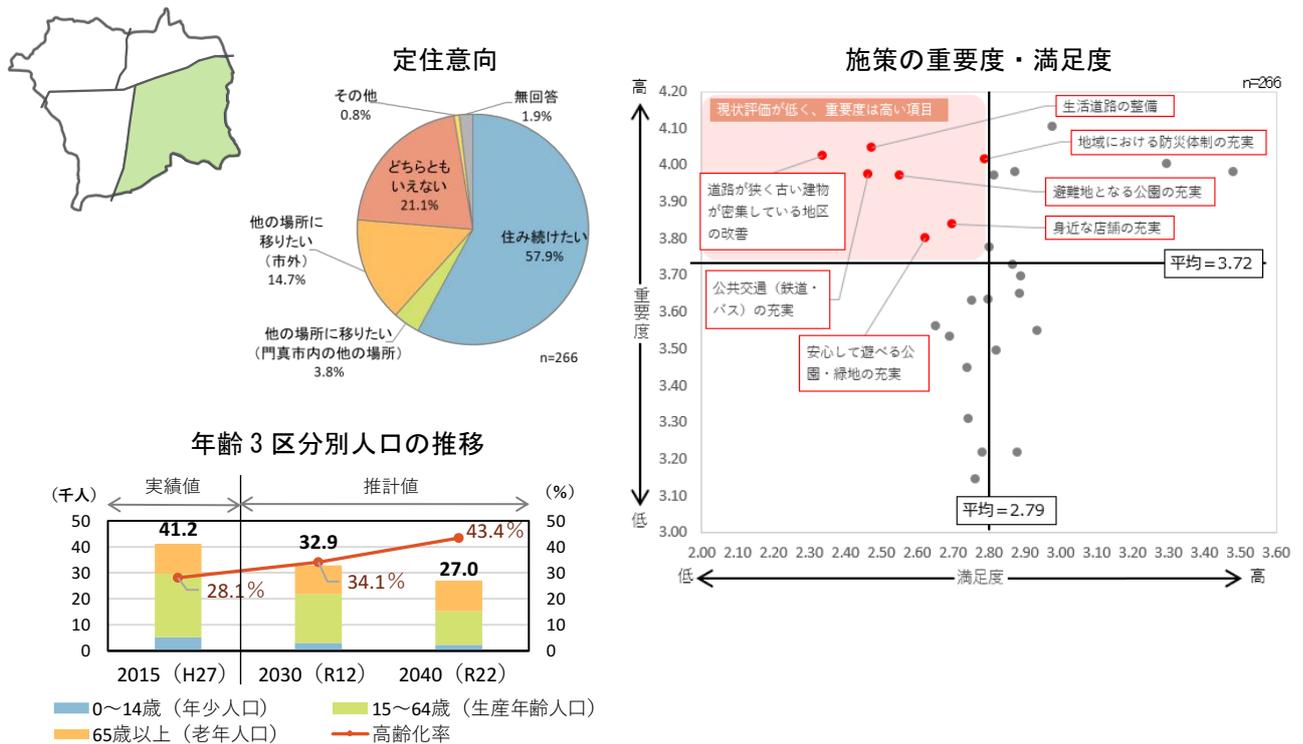
都市交通

都市環境

都市防災

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、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。
- ◆ 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。

(2) 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。

(3) 都市交通

- ◆ 居住環境の改善と日常の安全な通行を確保するため、歩道や交通安全施設の設置、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。
- ◆ 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。

(4) 都市環境

- ◆ 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、道路沿道の私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保全・創出、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。

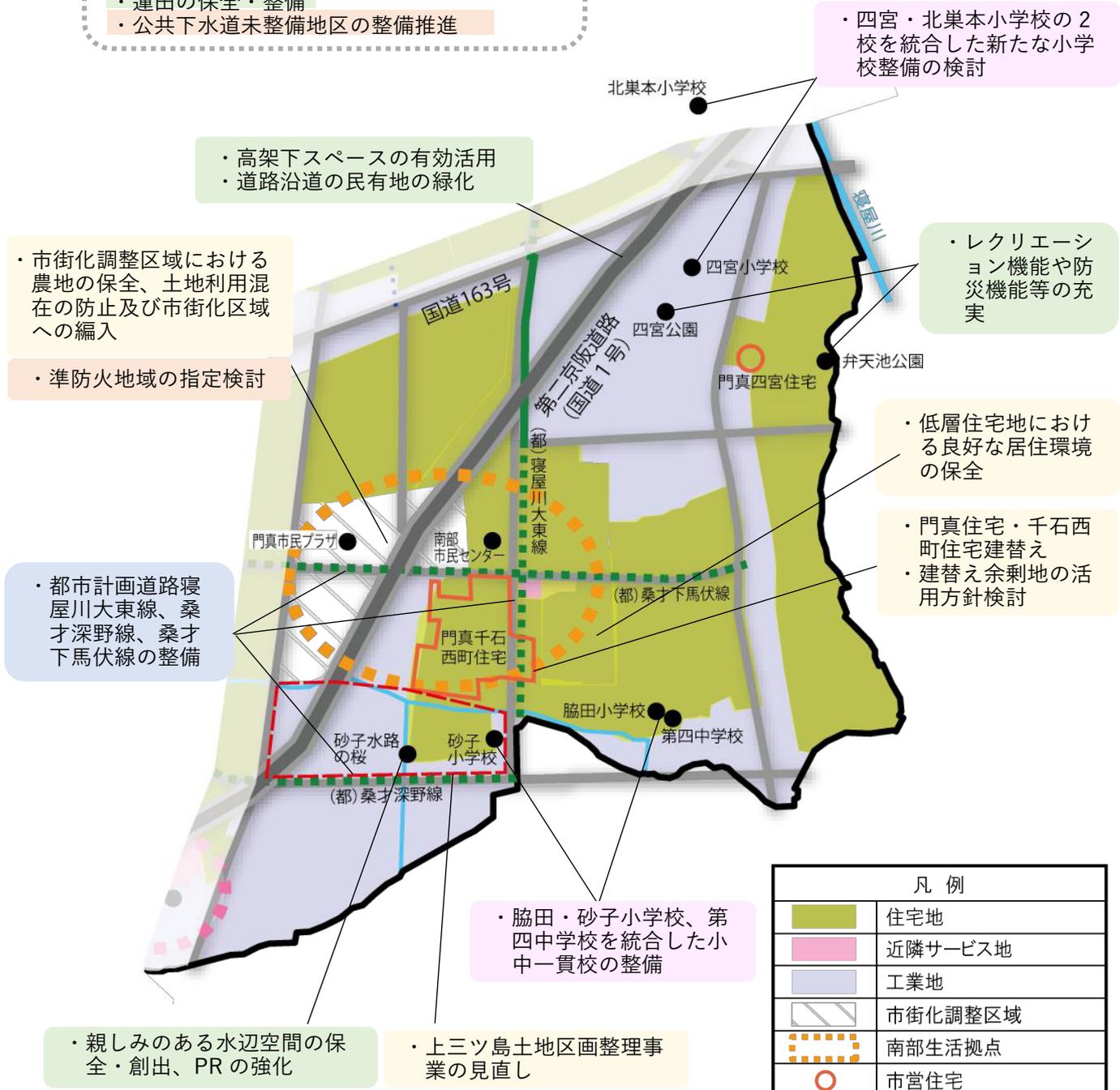
(5) 都市防災

- ◆ 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

◎南東地域全体

- ・住宅と工場が共存できるルールづくり
- ・安全な生活道路の確保
- ・交通不便地域での新たな公共交通手段検討
- ・蓮田の保全・整備
- ・公共下水道未整備地区の整備推進



凡例	
	住宅地
	近隣サービス地
	工業地
	市街化調整区域
	南部生活拠点
	市営住宅
	門真住宅の建替え
	上三ツ島土地区画整理事業範囲
	河川・主な水路
	広域幹線道路(未整備)
	幹線道路(未整備)
	自動車専用道路
	その他道路

南東地域 地域づくりの方針図

- 土地利用
- 公共施設
- 都市交通
- 都市環境
- 都市防災

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

今後、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。

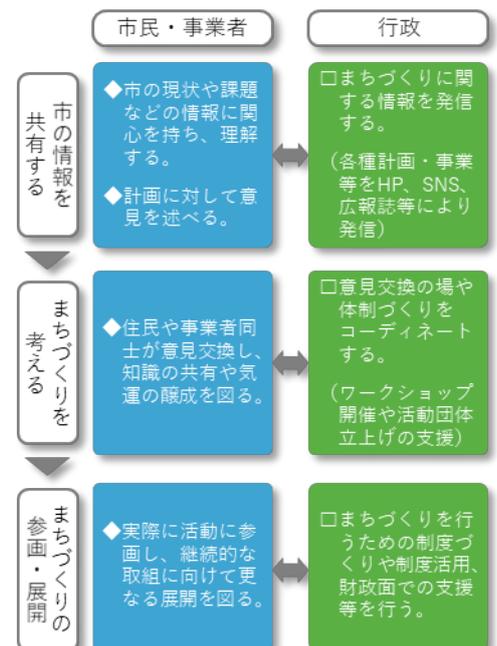
◆行政のできること

- 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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 保育・教育施設の最適な配置や質の確保 ◆ 児童や生徒の教育の場の創出、運営 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 住宅周辺のものづくり系企業の集積状況等を理解 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 特に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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ パーク PFI や指定管理者制度等の公民連携手法を導入 ◆ 公有地を活用した公園用地の確保を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 ◆ 公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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ PPP 等の手法を用いた公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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 駅前広場等の交通結節機能の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 公共交通機関を積極的に利用 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 防災訓練への参加や情報共有 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 公共施設や公共空間のバリアフリー化を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域の交通安全活動等への参加 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 施設の整備・改修時にバリアフリーに十分に配慮

5.3 公民連携の事業例

現在、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、複数の公共施設や公有地において、民間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

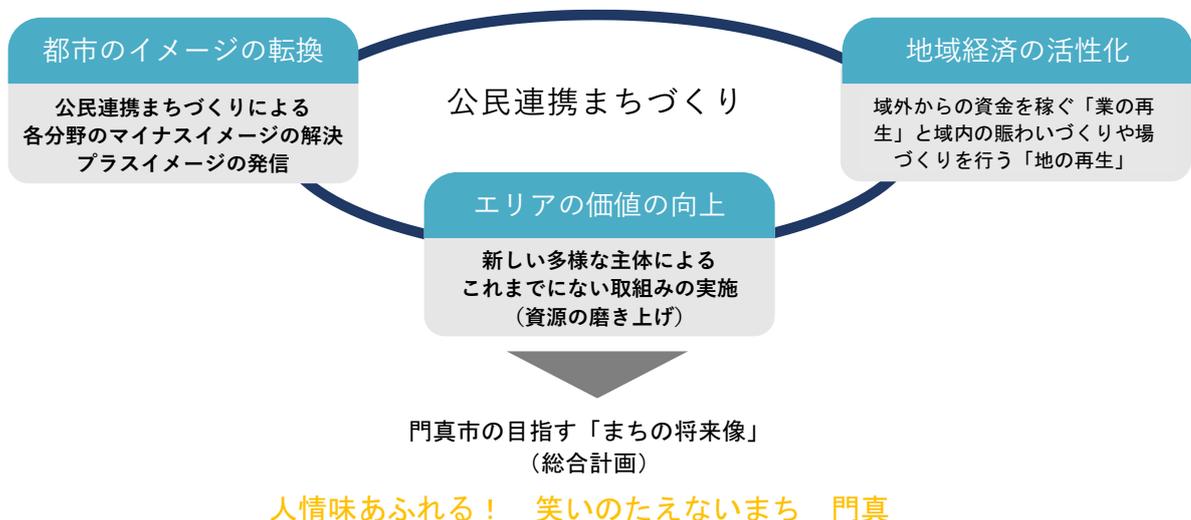
行政と民間がパートナーシップを構築し、互いの得意な分野で力を発揮しながら、事業を展開する手法です。

◆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・駅周辺で民間事業者等による動きが芽生えつつある中で、民間事業者との協働・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

公民連携まちづくりを政策の新たな柱に加え、本市の課題を解決することで、まちの将来像実現を推進

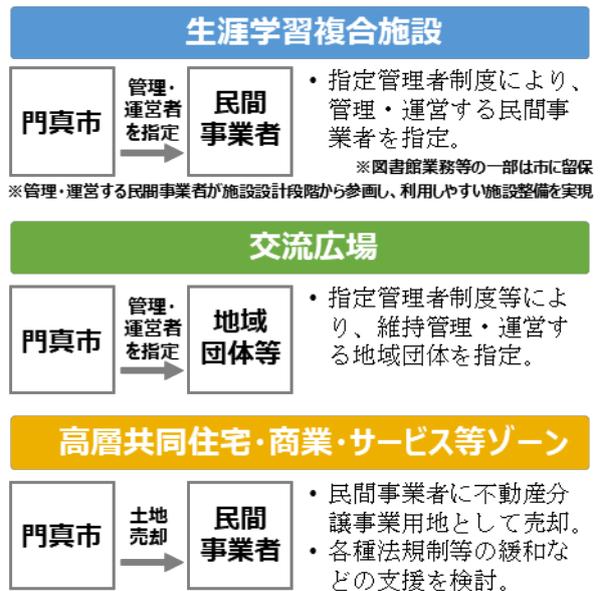


【公民連携の例】旧門真市立第一中学校跡地を含む幸福町・垣内町地区のまちづくり

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。

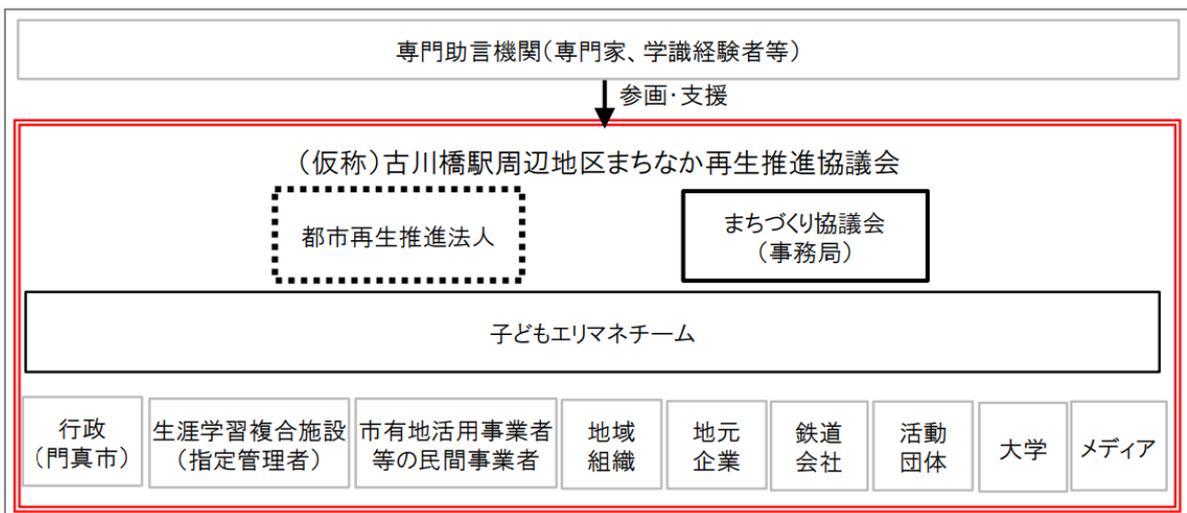
事業にあたっては、民間事業者の技術や経営ノウハウを最大限有効に活用することで、財政負担を軽減するとともに、高水準のサービスを提供できる施設の実現を目指しています。

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、民間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・運営を行う民間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。



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民間事業者が参画・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」



【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。

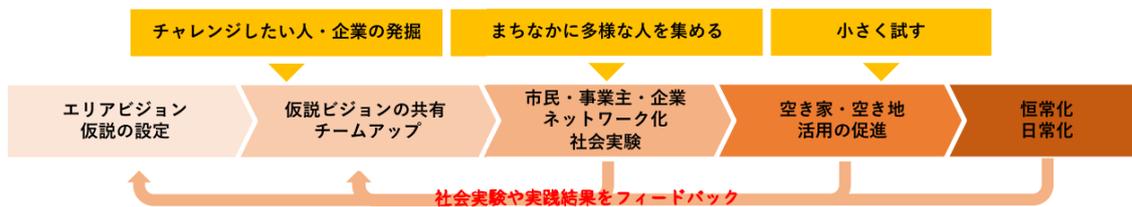
民間事業者や市民がまちづくりの主体的な担い手となって、出来ることから「小さく試す」ことを繰り返し、行政はそれを支援していきます。それにより、少しずつエリアを変化させ、市民や民間事業者にとってのエリアへの期待や価値を高めることを目指します。

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



エリアリノベーションのイメージ



行政主導

①センターコア強化（公共施設・公共空間の活用）

- 駅前広場等の暫定利用や魅力向上
- 暫定利用によるテストマーケティング、市場性の検証
- エリア価値向上のための公共施設・公共空間の活用方法の検討

⇄ 連携 ⇄ 魅力的な歩行空間でつなぎ人の流れをつくる

民間主導

②スモールエリア形成（空き家・空き店舗等の活用）

- 空き家・空き店舗等のリノベーションによる活用
- 地元プレーヤーや新規事業者の発掘
- エリアマネジメント主体（まちづくり会社）の組成

今後も、市内の公共施設や公有地の活用でも、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

【公有地の活用】

- ◇ 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

今後、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。



●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