

古川橋駅南広場等再編プロジェクト基本計画

I 駅南広場編

令和8年3月

門真市

目次

0. はじめに	1
1. とりまく状況.....	3
2. 現況および課題とポテンシャルの整理	
(1) 現況整理	
① 成り立ち	4
② 計画地の現況	5
③ 交通規制	5
④ 周辺道路とのネットワーク	7
⑤ 自転車・歩行者の状況.....	8
⑥ 道路の活用状況	9
⑦ 駐輪場の設置状況.....	9
⑧ 駅・バス停留所の乗降客数の推移.....	9
(2) 課題および機会とポテンシャル	
① 課題	10
② 機会とポテンシャル.....	10
3. 社会実験と交通量調査による計画条件の整理	
(1) 社会実験	
① 実験の目的	11
② 実施内容	11
③ 実施状況	11
④ 効果検証	12
(2) 交通量調査	
① ロータリーの安全性向上に向けた交通規制の変更に向けた調査	13
② ロータリーにおける区分別の必要な停車区画数の調査.....	14
4. 整備コンセプト	15
5. 整備方針と実現に向けた方策.....	15
6. 整備計画	
(1) 整備の考え方	17
(2) 計画図面	
① 交通計画	19
② 車両軌跡	20
③ 動線計画	22
④ 施設計画	23
⑤ 植栽計画	24
⑥ 照明計画	25
(3) イメージパース.....	27
7. 将来的な道路活用のイメージ	
(1) 道路活用を促進する制度の整理.....	33
(2) 制度の利用イメージ.....	35
(3) 制度を利用した道路の活用イメージ.....	36
8. 整備スケジュール.....	37

00 はじめに

本市では令和5年5月に「古川橋駅周辺地区まちなかウォークアブル推進基本構想」を策定。全体コンセプトを「PLAY FURUKAWABASHI」とし、多様な場所・アクティビティ・シーンのあるPLAYFUL（遊び心のある）なまちとして、「笑いのたえないまち門真」の象徴となることを目指し、取組を進めている。

本編は同構想に位置づけた、古川橋駅南広場等再編プロジェクトの整備に向けた基本計画のうち、駅南広場に関してまとめたものである。検討に先立ち、令和6年11月に京阪古川橋駅南広場等を検証エリアとする社会実験、「PLAY FURUKAWABASHI Vol.2」を実施。本編は、同実験の効果検証結果を踏まえて作成したものである。

1 全体のコンセプト

多様な場所・アクティビティ・シーンのあるPLAYFUL（遊び心のある）なまちとして、
「笑いのたえないまち門真」の象徴となることをめざします。



遊ぶ

「学ぶ」「子育て」だけではなく「遊び」を通じて子どもや大人も成長できる場所をつくる

演奏する

ルミエールホールだけでなく、音楽や演劇などがまちなかにあふれる場所をつくる

活躍する

まちづくりを担うプレイヤー（人・団体・企業等）が活動・活躍できる場所をつくる

ゲームする

老若男女問わずに、汗をかく、知恵を絞った、運動やゲームのできる場所をつくる

参加する

様々な立場の人・事業者・団体などが参加し、ともに支え合うことのできる場所をつくる

14

資料：古川橋駅周辺地区まちなかウォークアブル推進基本構想（全体コンセプト）



資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.2（フライヤー）



資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.2（実験の様子）

<計画範囲>

京阪古川橋駅の南広場（市道末広東西1号線のうち市道古川橋駅桑才線との接続部分の約6,100㎡）を計画範囲とする。京阪古川橋駅の北側では、「旧第一中学校跡地整備活用事業」において大規模な交流広場や門真市立文化創造図書館KADOMADO等の整備が進められており、来街者の増加が見込まれている。南側接続部分は「古川橋駅南広場等再編プロジェクト基本計画」の対象プロジェクトである市道古川橋駅桑才線が続き、その沿道にはサン・ジョゼ広場が立地している。また、西側には「古川橋駅周辺地区まちなかウォークラブル基本計画」の対象プロジェクトである末広町北公園が位置する。なお、駅南広場は「古川橋特定土地区画整理事業」（S54～62）により都市計画道路として整備されたものである。



01 とりまく状況

駅南広場周辺では、エリア再生に係るいくつかの事業やプロジェクトが進行している。なかでも、「旧第一中学校跡地活用事業」では、交流広場、門真市立文化創造図書館 KADOMADO、タワーマンションの整備が進められており、周辺地域では新たな住民の転入や来街者の増加が見込まれている。



旧第一中学校跡地活用事業

旧第一中学校跡地活用事業

《将来構想図》



門真市立文化創造図書館 KADOMADO のイメージ



資料：広報かどま 令和6年9月号

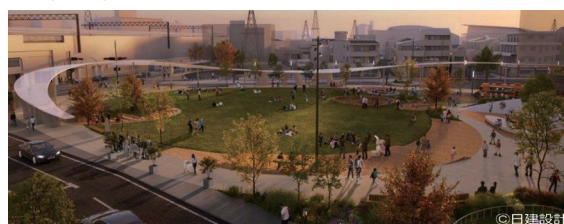
※この将来構想図は、区域外地権者用地等も含んでおり、地権者の合意状況や関係機関等との協議により変更が生じる可能性がある。

タワーマンション等のイメージ



資料：古川橋駅周辺地区未来ビジョン

交流広場のイメージ



資料：広報かどま 令和6年9月号

02 現況および課題とポテンシャルの整理

1 | 現況整理

① 成り立ち

戦後は農地だったが、1979～87年に古川橋特定土地区画整理事業が施行され、駅南広場が整備された。その後、迷惑駐輪の対策としてロータリーの一部は駐輪場となった。

1948年 広場の原型はなく、農地となっている



1975年 特定土地区画整理事業施工直前。計画地内に建物が立地



1985年 特定土地区画整理事業完了直前。駅前に商業施設が整備され現在に近い姿に



2021年 西側ロータリーの一部に駐輪場が設置された



門真市古川橋地区特定土地区画整理事業において設定された、整備の考え方

まちの玄関口として古川橋駅前に降り立った人々が、
空の青さ、風のそよぎ、まちの佇まいをゆったりと味わうことができ、
人々に潤いや安らぎや充足感を与える

② 計画地の現況

計画路線：市道末広東西1号線（一部区間）（都市計画道路）の一部区間

所在地：門真市末広町 2139 他

計画面積：約 6,100 m²

歩道規制：普通自転車通行可

舗装：アスファルト舗装（車道部）/タイル舗装（歩道部）

ロータリーは送迎などに使われていないスペースが広く、長時間の停車、禁止されている駐車行為などが散見される



③ 交通規制



京阪高架沿いを東西に抜ける、また、京阪古川橋駅を南北に往来する通過動線になっているため、歩行者・自転車どちらも非常に通行量が多い状況のなか、歩道は普通自転車通行可であるため歩行者と自転車の動線が輻輳しており、多くの自転車が乗車したまま歩道を通行しており、歩行者が安心して通行しづらい状況が散見される

普段はチェーンロックされており、随時、管理車両等が利用

駅南広場から市道古川橋駅桑才線に続くケヤキ並木は市内でも希少なみどり豊かな空間で古川橋駅南側のまちのシンボルとなっている。駅前広場はケヤキに限らず、クスノキなどいくつかの樹種が管理されており、緑視率が33%と市内の他の駅前に比べ非常に豊かな緑量を誇っている ※国土交通省等の調査によると、およそ25%を超えると緑が多いと感じ始める



歩行者の東西の往来は北側に限られているため、車道で乱横断が発生している



広場の大部分が交通空間（ロータリー・通路）で、人の広場や滞留空間等の環境空間はほとんど存在しない

京阪バス古川橋駅（南ターミナル）の乗降客数：1,016人/日（R4）



バス停留所・駅の乗降客数はコロナ禍で一時的に減少したものの、回復傾向にある

京阪古川橋駅の乗降客数：19,144人/日（R5）



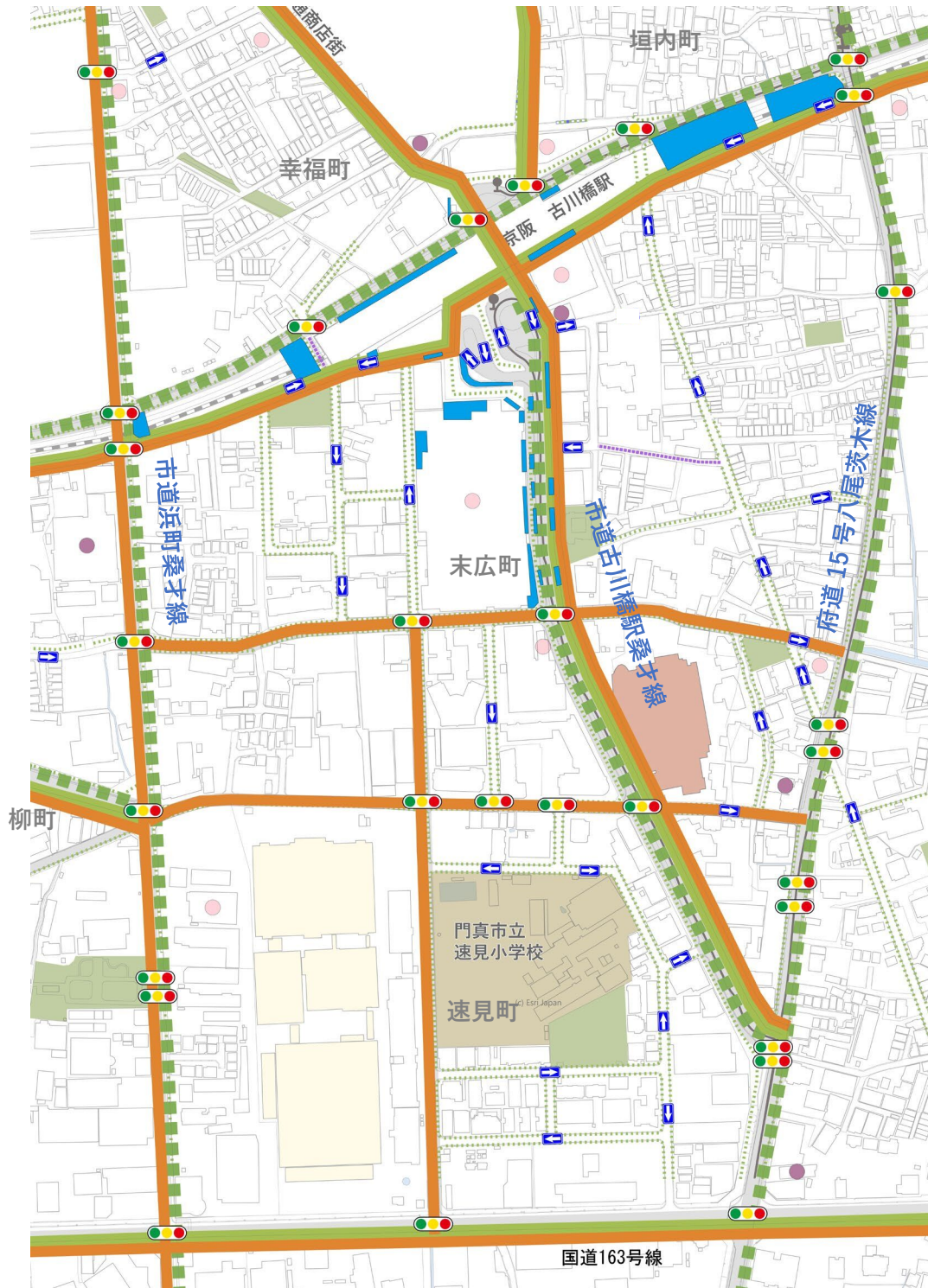
タクシーは本来西側ロータリーの利用するよう案内しているが、東側での利用が散見される

過去に迷惑駐輪が問題化したため、西側ロータリーの一部が転用され、駐輪施設（自転車292台分・バイク11台分）が設置されている ※民間事業者により設置



④ 周辺道路とのネットワーク

駅南広場は、鉄道・バスとを繋ぐ交通の結節点となっている。歩行者・自転車動線としては、まちを東西・南北に繋ぐ起点となっている。自動車動線としては、ロータリーが袋地状になっているため、駅と繋ぐ場所となっている。(東側ロータリーのみ一方通行で退出可能な別の出口となる動線がある)



- 主な自転車動線 (現状)
- 計画上の自転車動線 (門真市自転車ネットワーク基本計画より)
- 主な歩行者動線 (現状)
- 駐輪場

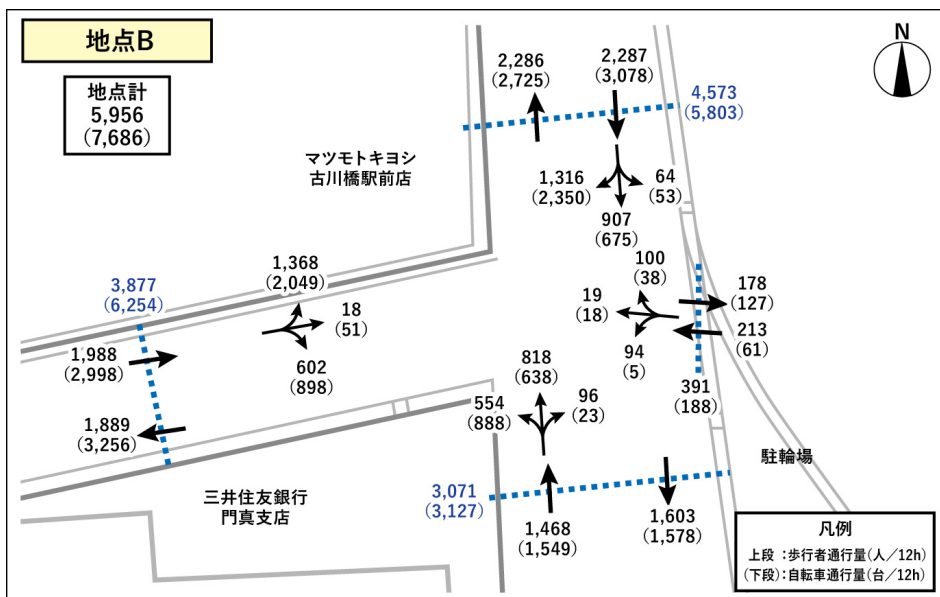
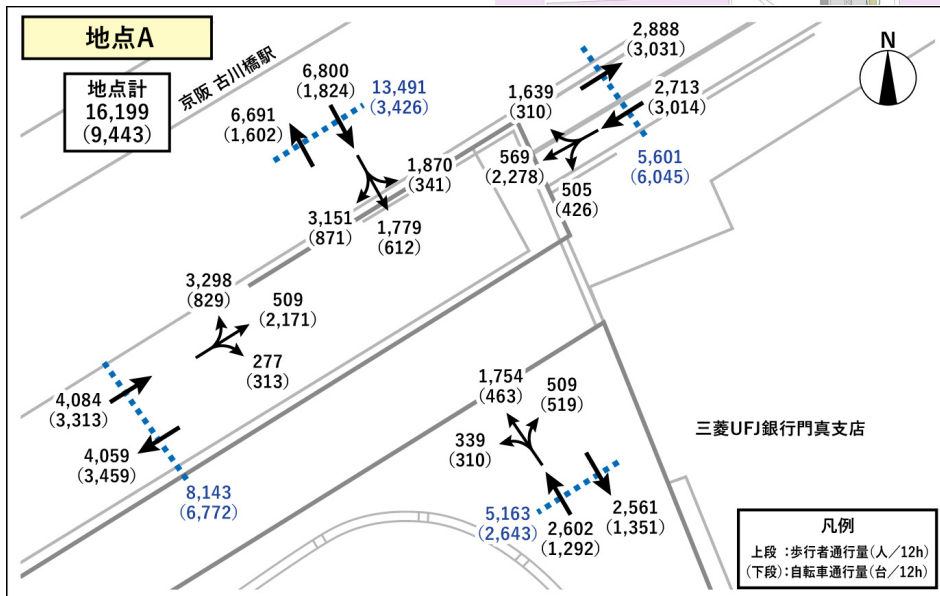


資料：古川橋駅周辺地区まちなかウォークブル推進基本構想

⑤ 自転車・歩行者の状況

駅南広場内の歩行者・自転車の状況を把握するため、交通量調査（令和5年10月23日（月）、10月28日（土）各日7時～19時（12時間））を実施。すべての地点において歩行者・自転車ともに、非常に多い通行量が確認され、また、多くの地点で自転車通行量が歩行者通行量を上回った。

12時間計歩行者類通行量図
調査年月：令和5年10月23日（月）
時間帯：12時間計
単位：人・台/12h



⑥ 道路の活用状況

地域の団体・事業者などにより、イルミネーションやだんじり祭り等のイベントが実施されている。



ラブリータウン 古川橋イルミネーション



古川橋だんじり祭り



ふれ愛・にぎわい！ラブリーフェスタ

⑦ 駐輪場の設置状況

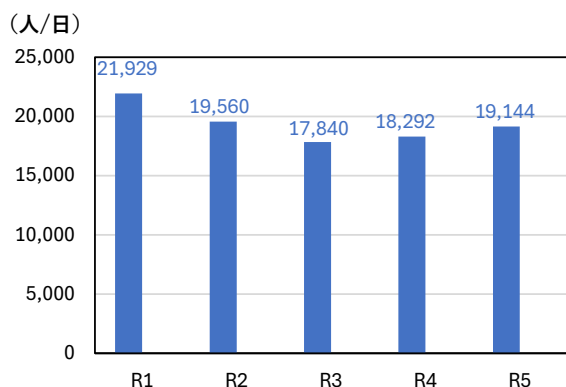
過去に迷惑駐輪が問題化し、道路占用許可を受け民間事業者によってロータリーの一部や沿道を活用し自転車駐輪場が計 292 台分、バイク駐輪場が 11 台分設置されている。また、右図以外の民地内にも駐輪ラックが設置されている。



⑧ 駅・バス停留所の乗降客数の推移

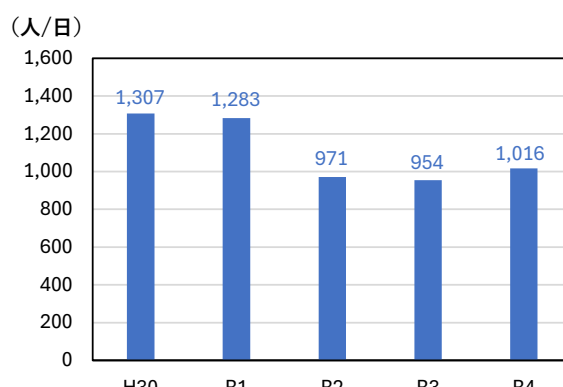
駅・バスともにコロナ禍で落ち込んだ乗降客数は徐々に回復傾向にある。

<京阪古川橋駅の乗降客数の推移>



資料：大阪府統計年鑑（各年）

<京阪バス古川橋駅（南ターミナル）の乗降客数の推移>



資料：門真市統計書（各年）

2 | 課題および機会とポテンシャル

① 課題

- ・ 歩行者・自転車の通行量が多く、動線が輻輳しているため歩行者が安心して通行しづらい状況が散見される
- ・ ロータリーは自動車の長時間の停車、禁止されている駐車行為などが散見される
- ・ ケヤキ並木等は、ムクドリによる鳥害が発生し対策として実施された強剪定により樹勢が衰退し、根上りによる舗装の持ち上がりも生じている
- ・ 歩行者の東西の往来動線が限られているため、車道で乱横断が発生している
- ・ 広場の大部分が交通空間（ロータリー・通路）で、人の滞留空間等の環境空間はほとんど存在しない



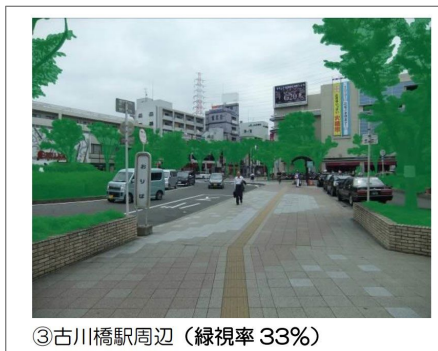
歩行者のすぐそばを自転車が通過



ロータリー内に自動車が滞留するの様子

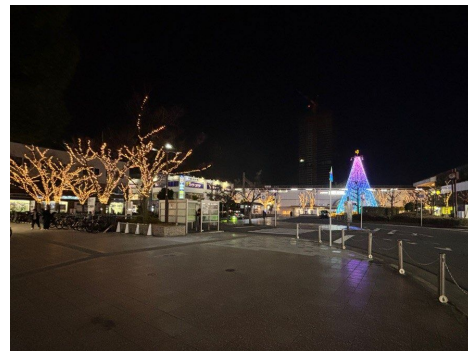
② 機会とポテンシャル

- ・ 駅北側での旧第一中学校跡地活用事業（門真市立文化創造図書館 KADOMADO やタワーマンションの建設等）により、周辺住民や来街者の増加が見込まれる
- ・ 多様な樹種の植栽と豊かな緑量があり、市内でも希少なみどりに富んだ空間で古川橋駅南側のまちな顔となっている
- ・ 交通の結節点となっているため、歩行者・自転車の通行量が多い
- ・ 地域団体等による、今後も生かしたい活用状況・取組がある（イルミネーション・イベントなど）



③古川橋駅周辺（緑視率 33%）

高い緑視率（門真市みどりの基本計画）



ラブリータウン 古川橋イルミネーション

03 社会実験と交通量調査による計画条件の整理

1 | 社会実験

① 実験の目的

市道古川橋駅桑才線のウォークアブルな環境づくりについて検証することを目的に実施した。「人の広場の設置」は広場空間の需要や参加者の志向性の確認、「ロータリーの規模縮小」はロータリーを1か所に集約し交通上の課題等が生じないか、「ロータリーの車両出入口の集約」は市道末広東西1号線の東側ロータリー接続部分を自動車通行止めし、代替ルート（市道古川橋1号線の一方通行規制の解除）を設け、課題等が生じないか検証した。

② 実施内容

<人のひろばの設置>

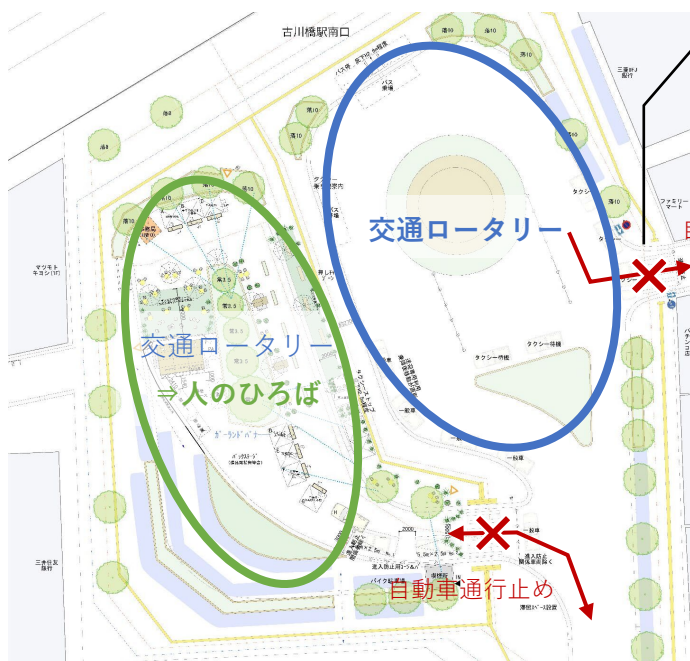


人のひろば：滞留空間の様子



人のひろば：ステージの様子

■ 社会実験時レイアウト図



<ロータリーの車両出入口の集約>

<ロータリーの規模縮小>



③ 実施状況

実施日時は令和6年11月7日（木）～10日（日）で内容ごとの実施時間は下表の通り。

	実施時間帯
人のひろばの設置	11～18時
ロータリーの規模縮小	全日
ロータリーの車両出入口箇所の集約	全日

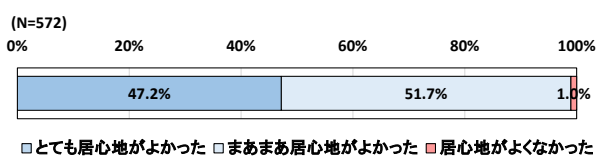
④ 効果検証

<人のひろばの設置>

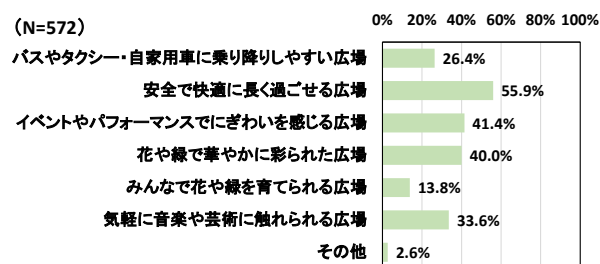
●居心地のよさが評価され、安全で快適に長く過ごせるひろばが期待されている

利用者アンケートの結果、**ほぼ 100%が居心地がよいと評価**。特に評価が高い方は、**滞留空間で体感したこと**（ゆっくり過ごせた、楽しかった、賑わいを感じた等）を理由にあげる傾向にあった。また、将来の広場のイメージとして、「**安全で快適に長く過ごせる広場**」「**イベントやパフォーマンスでにぎわいを感じる広場**」「**花や緑で華やかに彩られた広場**」が高く評価された。出店者からは、人通りが多いため**多くの人に知ってもらえる場**として評価された。

≪居心地はよかったか≫



≪どのような広場になるとよいか≫



<ロータリーの規模縮小>

●ロータリーを1つに集約しても、交通上の課題は生じなかった

ロータリーの規模縮小にあたり、事前の交通量調査等を受け、バス・タクシー・一般車の停車可能台数を設定。バスの定時運行に支障は生じず、タクシーにも混乱は生じなかった。一般車は短時間（5分以内）の停車による乗降のみ（待機不可）のルールを設定し概ね守られた。そのため、一般車等のルール順守が前提となるが**2つあるロータリーを1つに集約しても、大きな問題が生じる可能性は低いと評価できる**。

<ロータリーの車両出入り口の集約>

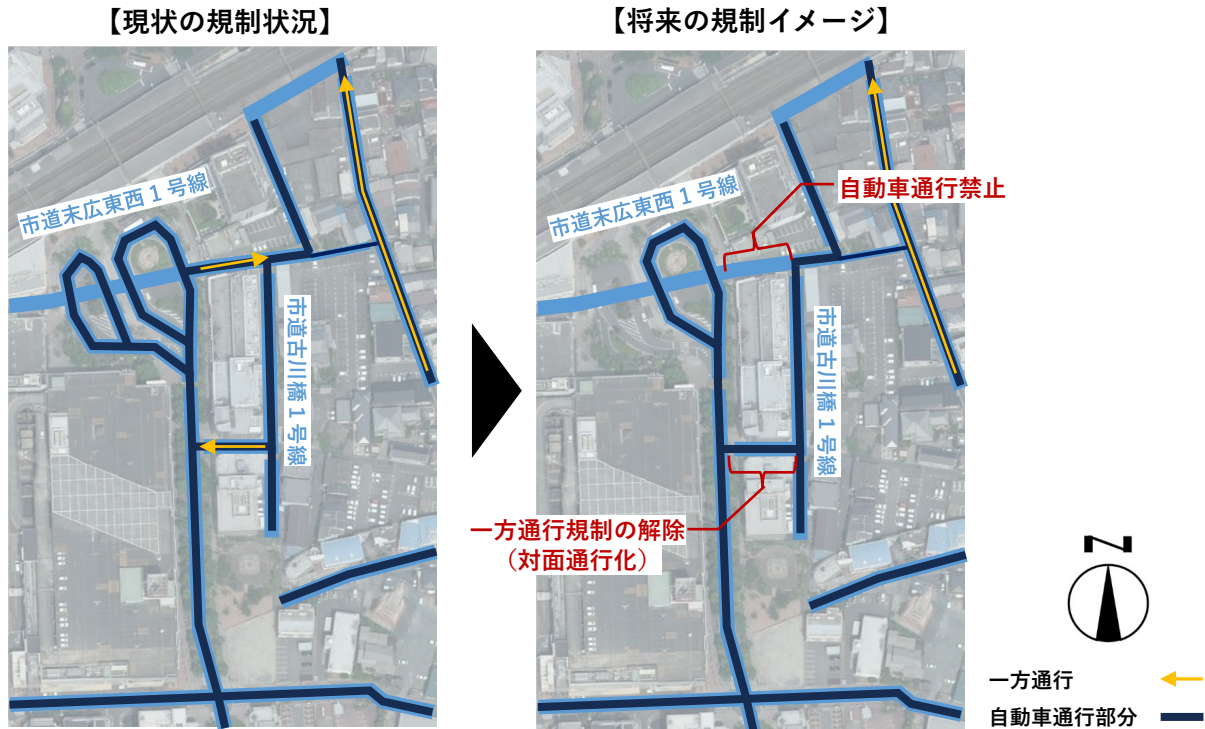
●通行止め、代替ルートの対面通行化による交通上の課題は生じなかった

ロータリー車両出入り口を1つに集約し、代替ルートを一方通行から対面通行化したが、交通上の課題は生じなかった。ただし、**代替ルートの交通量は多くなかったが、幅員約6mと対面通行の道路としては幅員が広くないため、安全に向けた措置は必要**である。また、規制変更に向けては周辺住民への周知・理解促進の呼びかけが必要となる。

2 | 交通量調査

① ロータリーの安全性向上に向けた交通規制の変更に向けた調査

ロータリー内の自動車の流れを単純化させることで安全性を向上させることを目的に、市道末広東西1号線の下図の一方通行区間を自動車通行禁止、その代替ルート確保に向け市道古川橋1号線の下図の一方通行区間（幅員約6m）を規制解除・対面通行化した自動車交通量調査の結果を踏まえ検討した。



●調査・分析結果

<市道末広東西1号線の自動車通行禁止検討力所（東行一方通行）の自動車交通量調査結果>

		交通量（台/h）
平日（令和5年10月23日（月））	東行ピーク時（13時台）	5
休日（令和5年10月28日（土））	東行ピーク時（16時台）	7

<市道古川橋1号線の西向き一方通行規制解除（対面通行可）の検討力所の自動車交通量調査結果>

※市道末広東西1号線の自動車通行禁止検討力所において自動車通行禁止の規制をかけて調査実施

		交通量（台/h）		
		東行	西行	断面計
平日（令和6年11月8日（金））	東行ピーク時（10時台）	8	15	23
	西行ピーク時（9時台）※断面ピーク	6	20	26
休日（令和6年11月9日（土））	東行ピーク時（10時台）※断面ピーク	8	12	20
	西行ピーク時（14時台）	3	14	17

- ・市道末広東西1号線の該当区間は、非常に自動車交通量が少ないことがわかった
- ・市道古川橋1号線の該当区間は、自動車交通量が少なく、流れもスムーズであると言える一方で、道路幅員は約6mと、対面通行の道路としては幅員が広くないため、路側帯を設けるなど、歩行者の安全確保に向けた措置は必要である

→上記の結果より、検討内容の整備については問題ないと結論付け、整備後は市道古川橋1号線の該当区間の規制を歩行者の安全性を確保しつつ解除、市道末広東西1号線の該当区間の自動車通行を禁止する方向性で関係先と協議を進める

② ロータリーにおける区別の必要な停車区画数の調査

ロータリー内のバス、タクシーそれぞれの必要な停車区画数について、交通量調査（令和5年10月23日（月）、10月28日（土）各日5時～25時（20時間））の結果や2か所のロータリー機能を1つに集約した社会実験（令和6年11月7日（木）～10日（日））の結果を踏まえ検討した。

●調査・分析結果

(1) バス

<交通量調査>

最大同時停車台数は2台だった

<社会実験>

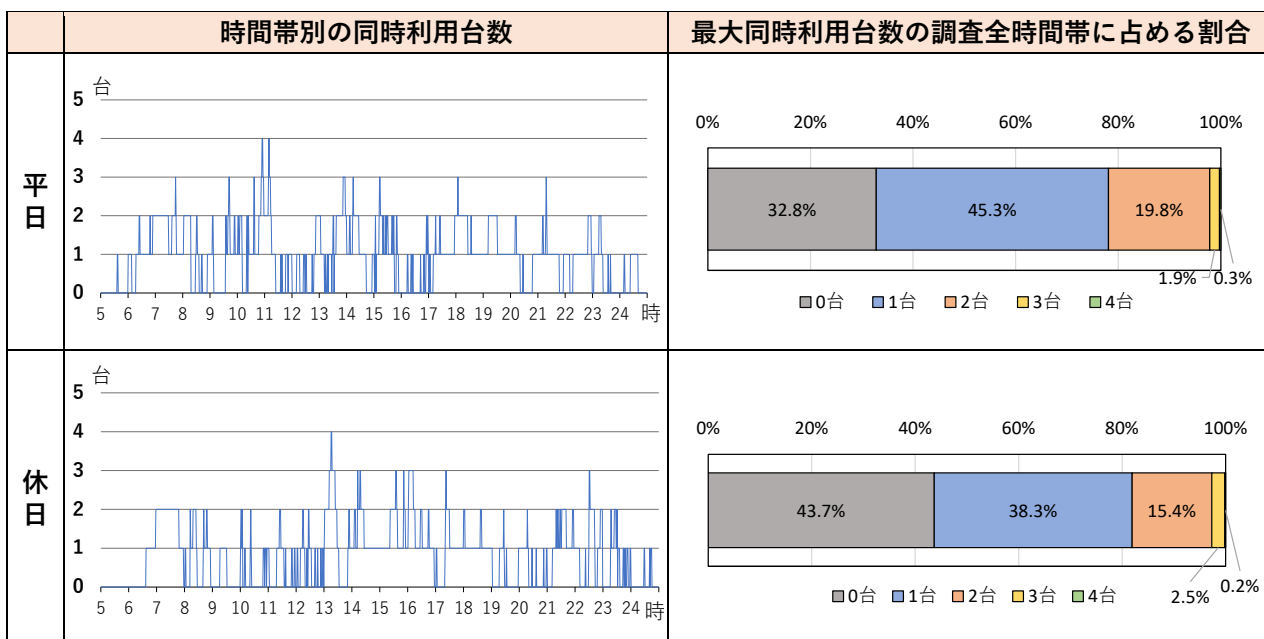
乗車・降車の2バースの設定で行ったが、通行上の課題は見られず、定時運行にも支障はなかった

→上記の結果より、**乗車・降車の合計2バースを確保した計画とする**

(2) タクシー

<交通量調査>

乗降の無かった台数を除外すると、最大同時停車台数は4台だったが、4台となる時間は一日のうち平日で約3分間、休日で約2分間に留まった。



※いずれも東・西ロータリーの合算値

<社会実験>

乗車1バース、待機は交通島内で行ったが、タクシーの待機枠数の不足に起因する乗客の待機列の発生などの問題は発生しなかった。

→上記の結果より、**乗車1台分と待機2台分の計3台分の空間を確保した計画とする**

04 整備コンセプト

まちの“PLAY”が始まる場所

～まちに集い楽しむ場～

PLAYFUL（遊び心のある）なまちを目指し、当初計画時の「まちの玄関口として古川橋駅前に降り立った人々が、空の青さ、風のそよぎ、まちの佇まいをゆったりと味わうことができ、人々に潤いや安らぎや充足感を与える」といった考え方を継承しながら、居心地がよく滞在性の高い人のひろばを導入し、活用したくなる古川橋のまちの顔を整備する。

05 整備方針と実現に向けた方策

整備方針1 歩行者・自転車が安全・安心に過ごせる空間づくり

方策① 歩行者が安全に過ごせる空間づくり

歩行者が安全に過ごせる空間を確保するため、舗装の切り替えやポラード等を活用し物理的に分離された自転車が進入しない空間をつくり、安全性のさらなる向上を目指す。

方策② 自転車が安心して通行できる環境づくり

接続道路へのスムーズな動線を確保し、広場内に自転車駐輪場も設置する。人通りが多い時は自転車を押して歩くことを促し、安心して通行できる環境をつくる。



ポラード等で空間を分離（イメージ）



広場内で自転車を押して歩く様子（社会実験）

整備方針2 居心地よく滞在性の高い空間づくり

方策① 自然と居心地よく過ごせる、多彩な“よりどころ”のある人のひろば空間の導入

既存ロータリーを合理的に活用し、2つのロータリーを1つに施設規模を集約することで、人のひろば空間を確保し、誰しもが憩えるひろばやパーゴラリング、緑陰、テラス席、四季折々に色づく花と緑等の導入により滞在性の高い空間をつくる。

方策② 広場と民間建物の一体性の向上

広場に面する建物へのアプローチと視認性を確保し、一体的な空間として魅力を高める。



人のひろば（社会実験）

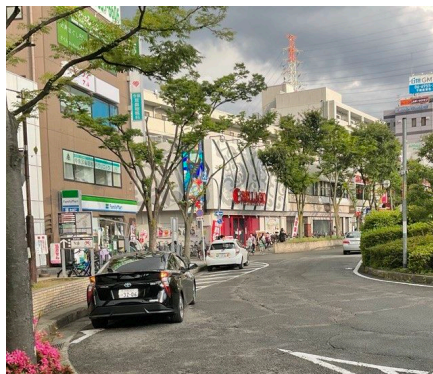
整備方針3 まちの顔となる空間・景観形成

方策① 市道古川橋駅桑才線のケヤキ並木に続く、緑豊かな空間の継承

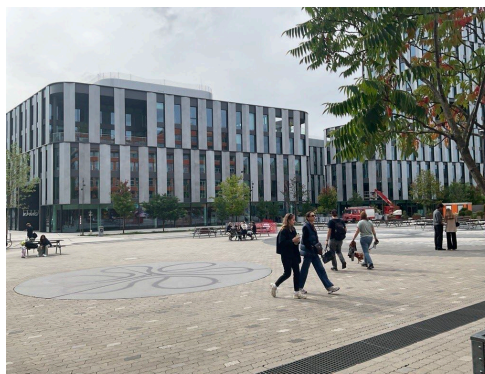
駅南広場から市道古川橋駅桑才線へと続くケヤキ並木への視線の抜けをつくり、“アベニューの始まり”を感じさせる、視覚的連続性を持つ空間として整備する。

方策② まちの起点となり、顔となる場所にふさわしい、品のある空間づくり

駅南エリアの魅力である品のよい街並みを継承し、質感を重視したファニチャーデザイン、落ち着いた色味の舗装、彩りを感じさせる緑等を導入し、新しい時代の古川橋らしさを先導する空間を構築する。



ケヤキ並木への視線の抜け



落ち着いた色味の舗装（イメージ）

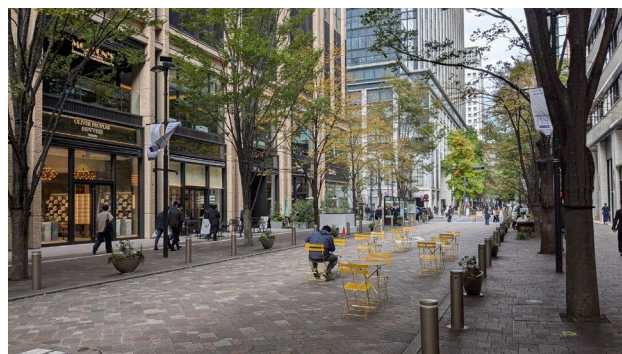
整備方針4 使いたくなるひろば（道路）空間づくり

方策① ニーズに対応し柔軟に活用できるひろば（道路）空間の形成

使い手等となる地域の団体や事業者等のニーズを確認しながら、活用の後押しとなる空間づくり等を進める。



神戸市三宮中央通り（ほこみち制度の活用）



東京都千代田区丸の内仲通り（ほこみち制度の活用）

方策② 使いやすいひろば（道路）空間づくり

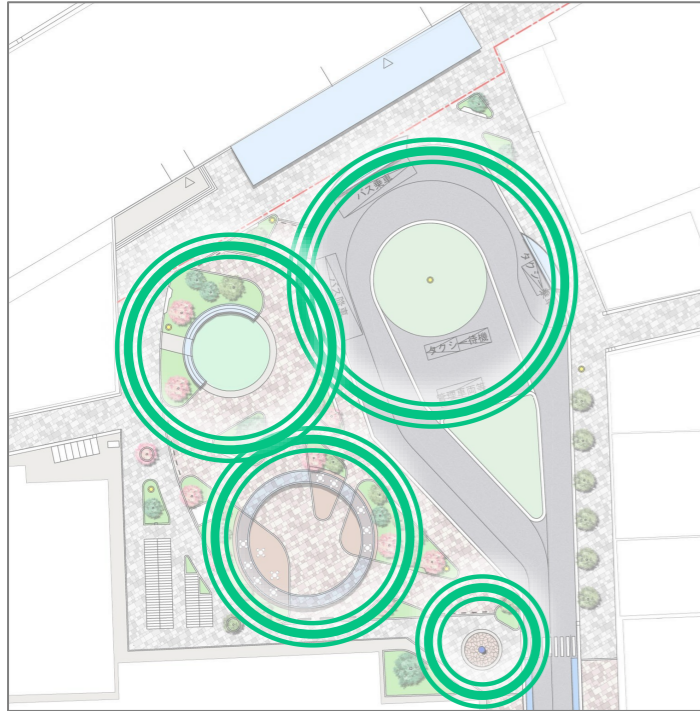
ブース出店等を可能とする設え（空間・電源や給排水設備等）を整備する

06 整備計画

1 | 整備の考え方

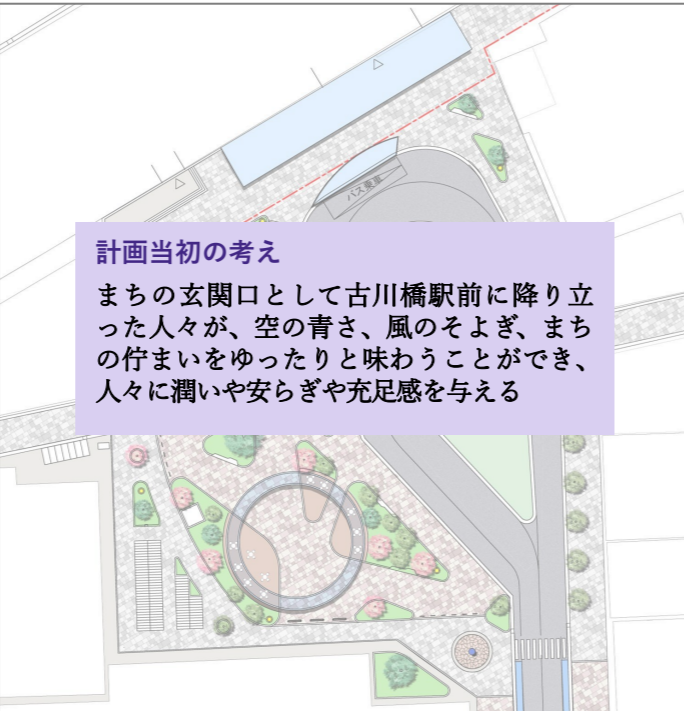
駅北エリアとの一体感の醸成

駅北の「4つの輪」のコンセプトを受けて、「交流と賑わいのリング」をモチーフにひろばをデザインする



計画当初の考え方を継承し、発展させる

土地区画整理事業で整備された当初の考え方を継承し、発展させる



人のひろばの確保

滞在性の高い駅前空間にするために、人が安全に過ごせる空間を新たに導入する



並木道からのみどりの連続性の確保

まちのシンボルであるケヤキ並木の起点にふさわしい緑豊かな空間を形成する



ケヤキ並木への視線の抜け

まちのシンボルであるケヤキ並木を生かすため、駅舎からでた場所から視認できるようにする



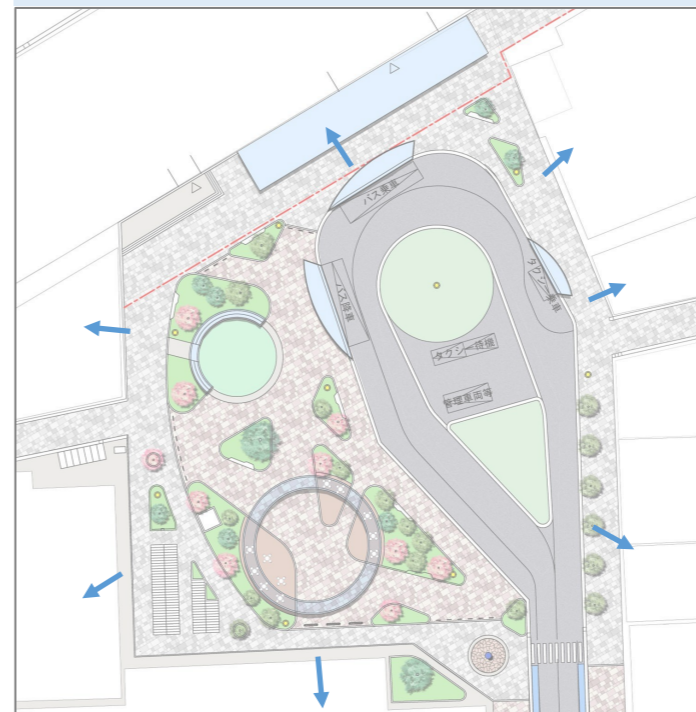
東西の通りからの視覚的連続性の確保

駅広から鉄道高架下沿いに続く通りとの空間的な連続性をつくり、まちの起点としての役割を付与する



周囲の建物への動線と視認性の確保

広場と周囲の建物が良好な関係を築き、互いの価値を高めあう空間をつくる



周辺施設を意識した駐輪場の配置

周辺施設の出入り口や民地内の駐輪場の位置を踏まえ、設置位置を検討



2 | 計画図面

① 交通計画

【ロータリーにおける区分別の停車区画数】

バス : 乗車・降車の2バース

タクシー : 乗車1台分・待機2台分の計3台分

一般車 : 今後の社会情勢の変化等を踏まえながら、必要台数の確保に努める

歩道は自転車通行可 (人のひろば除く)

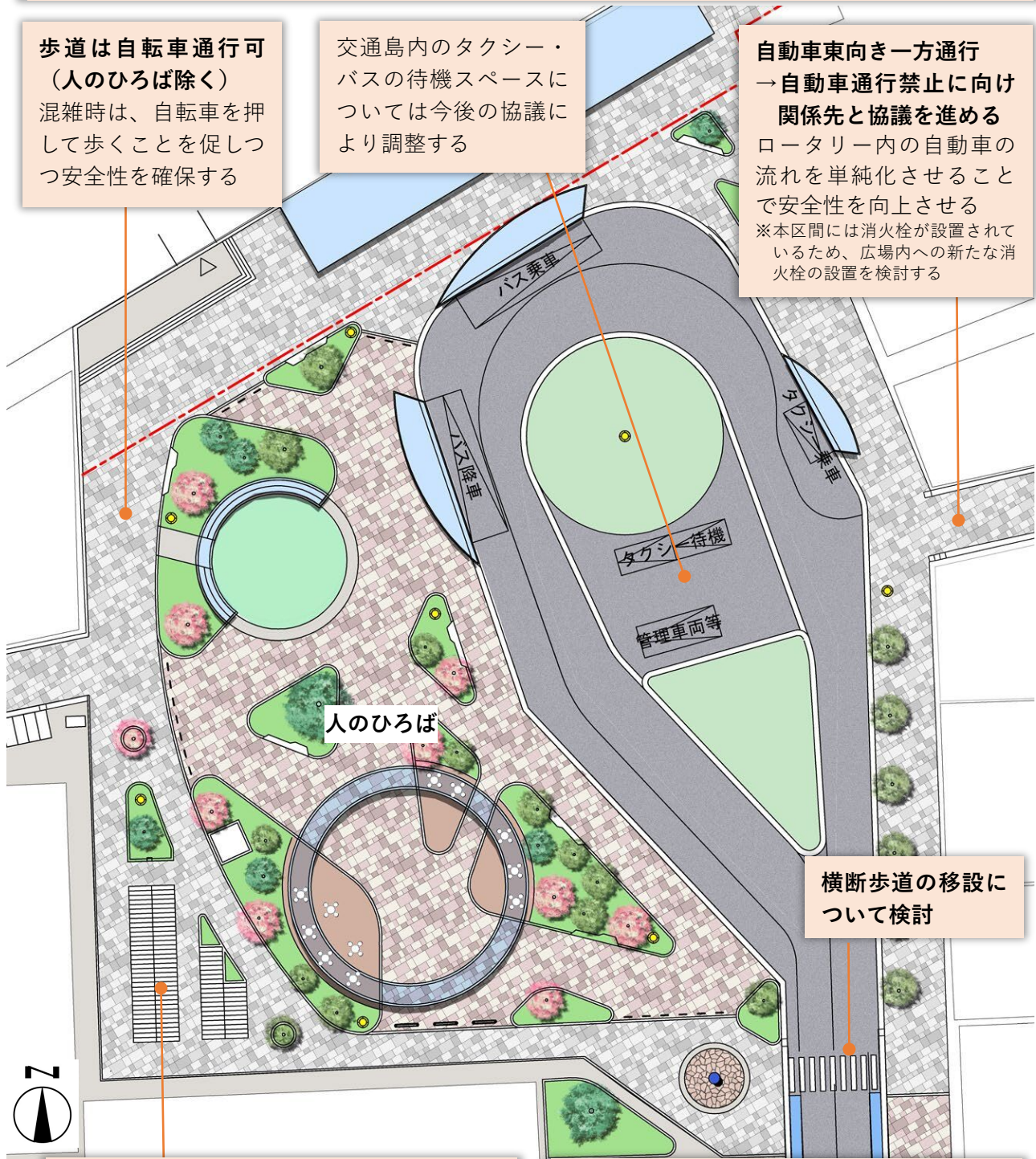
混雑時は、自転車を押して歩くことを促しつつ安全性を確保する

交通島内のタクシー・バスの待機スペースについては今後の協議により調整する

自動車東向き一方通行 →自動車通行禁止に向け 関係先と協議を進める

ロータリー内の自動車の流れを単純化させることで安全性を向上させる

※本区間には消火栓が設置されているため、広場内への新たな消火栓の設置を検討する



駐輪場の設置

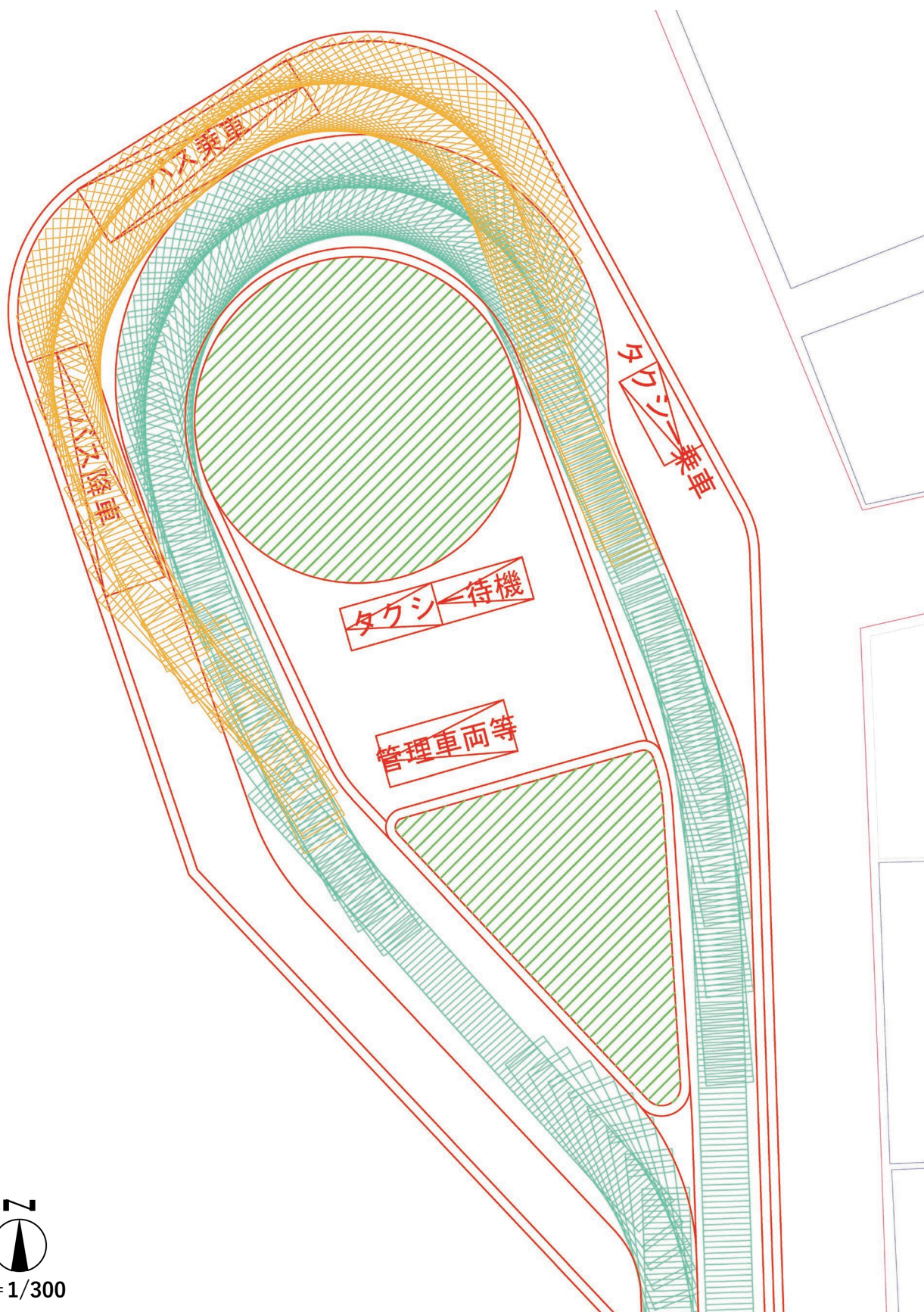
違法駐輪対策として、100台分程度整備。将来は、広場内への自転車乗り入れ不可に合わせ、滞留スペースなどに用途転換をはかる

バイク用駐輪場の設置誘導

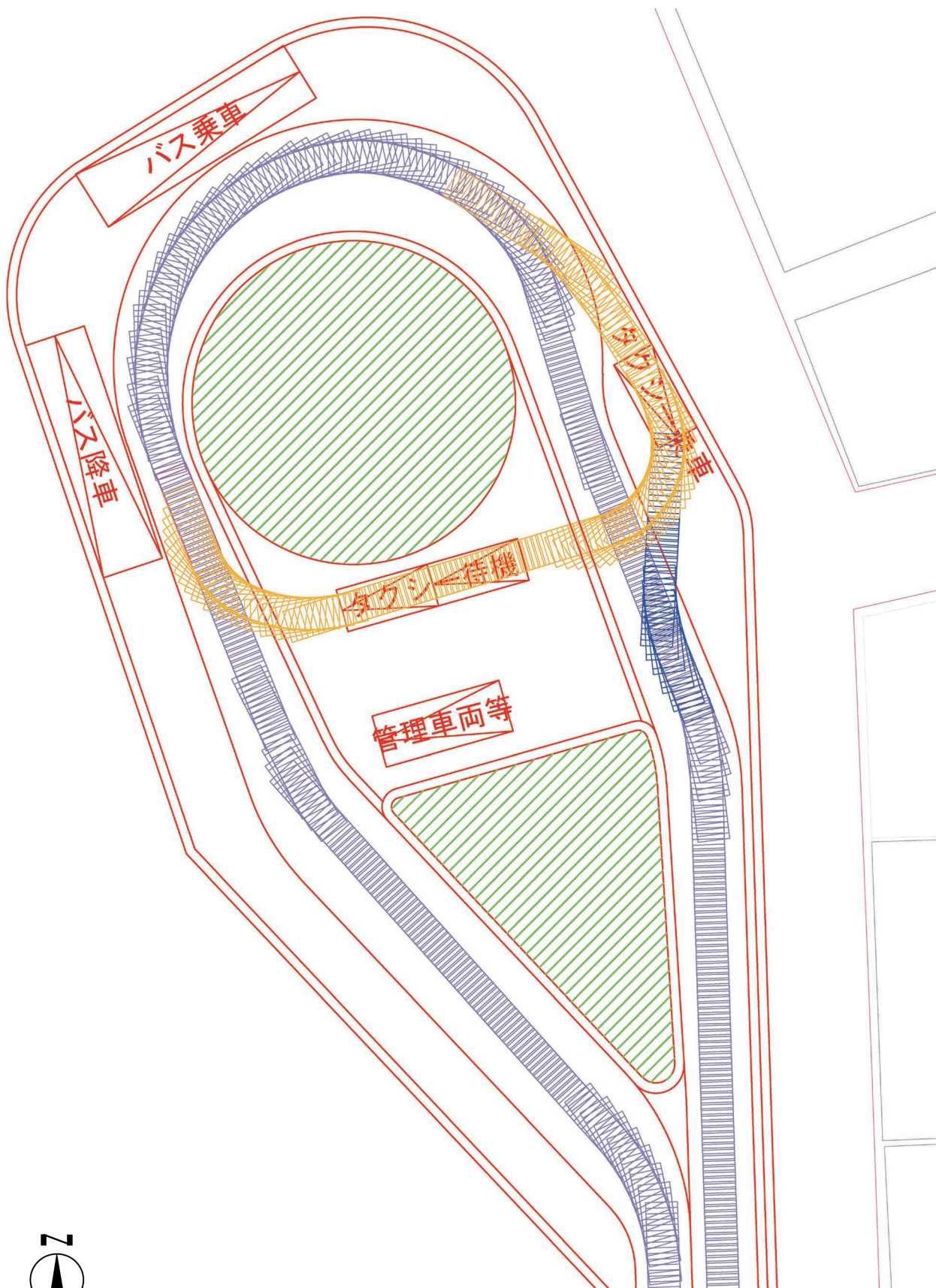
駅前広場内のバイク駐輪場の廃止にあわせ、代替とし周辺敷地へのバイク用駐輪場の設置を働きかける


② 車両軌跡

【バス】

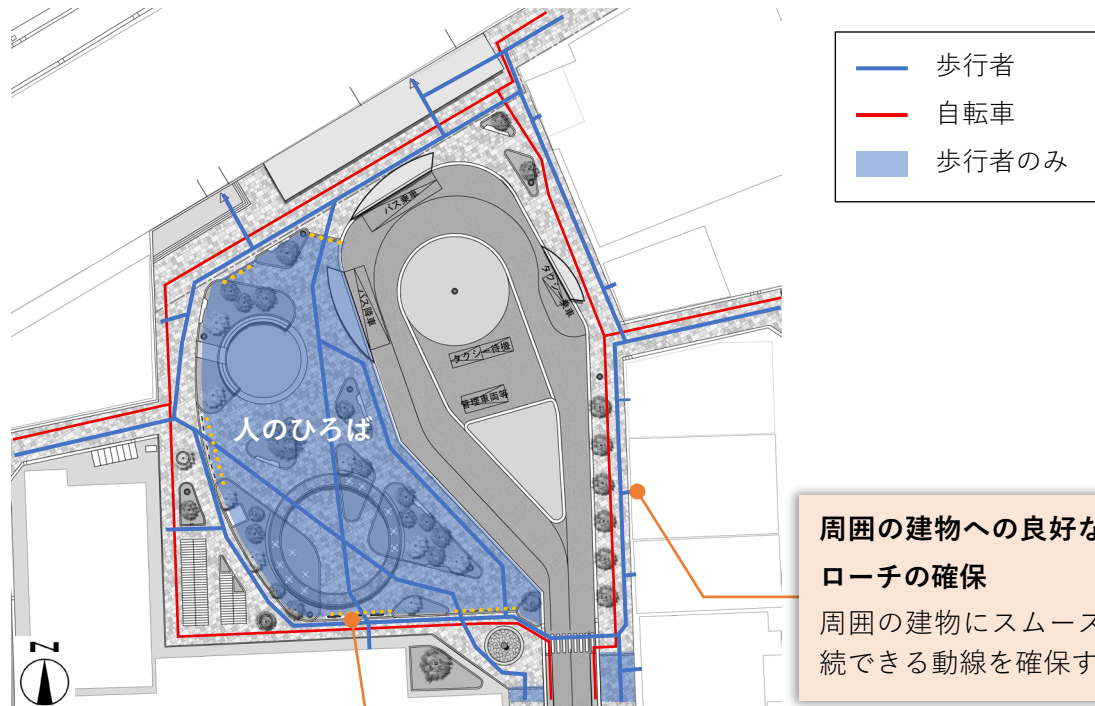


【タクシー】




S=1/300

③ 動線計画



人のひろばは自転車の乗り入れを禁止

ボラード等を設置し、物理的に自転車が進入できない設えとする

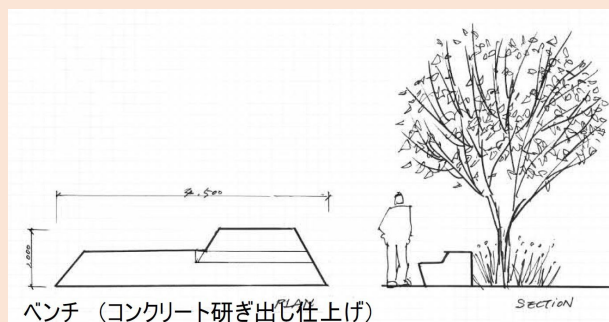


④ 施設計画

パーゴラリング

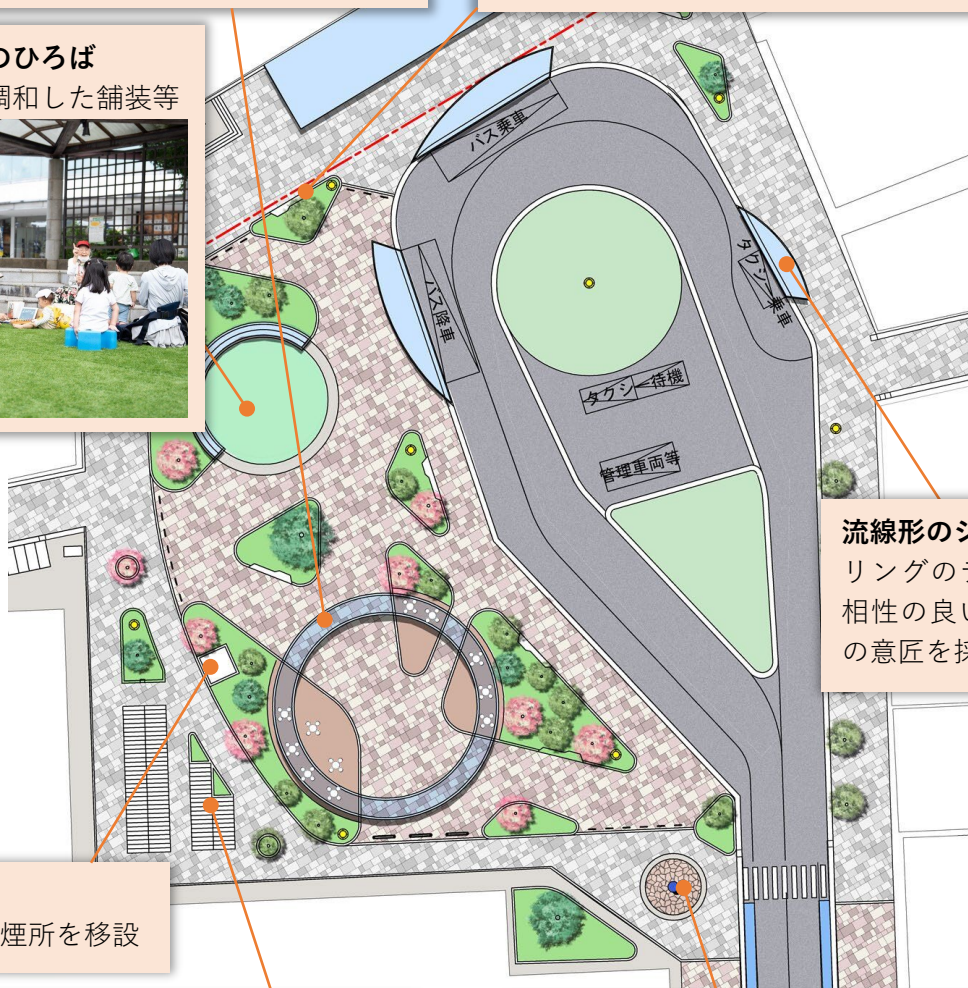


植え樹と一体型のベンチ



いこいのひろば

景観に調和した舗装等



流線形のシェルター
リングのデザインと
相性の良い流線形等
の意匠を採用

喫煙所

既存の喫煙所を移設

駐輪場

景観に配慮したデザインのラックを選定



サインモニュメント

自転車の通行方法や、
ロータリーの利用ル
ール等の交通案内機
能にあわせ、まちの案
内機能を併せ持った
ものとする



⑤ 植栽計画

緑視率の維持・向上

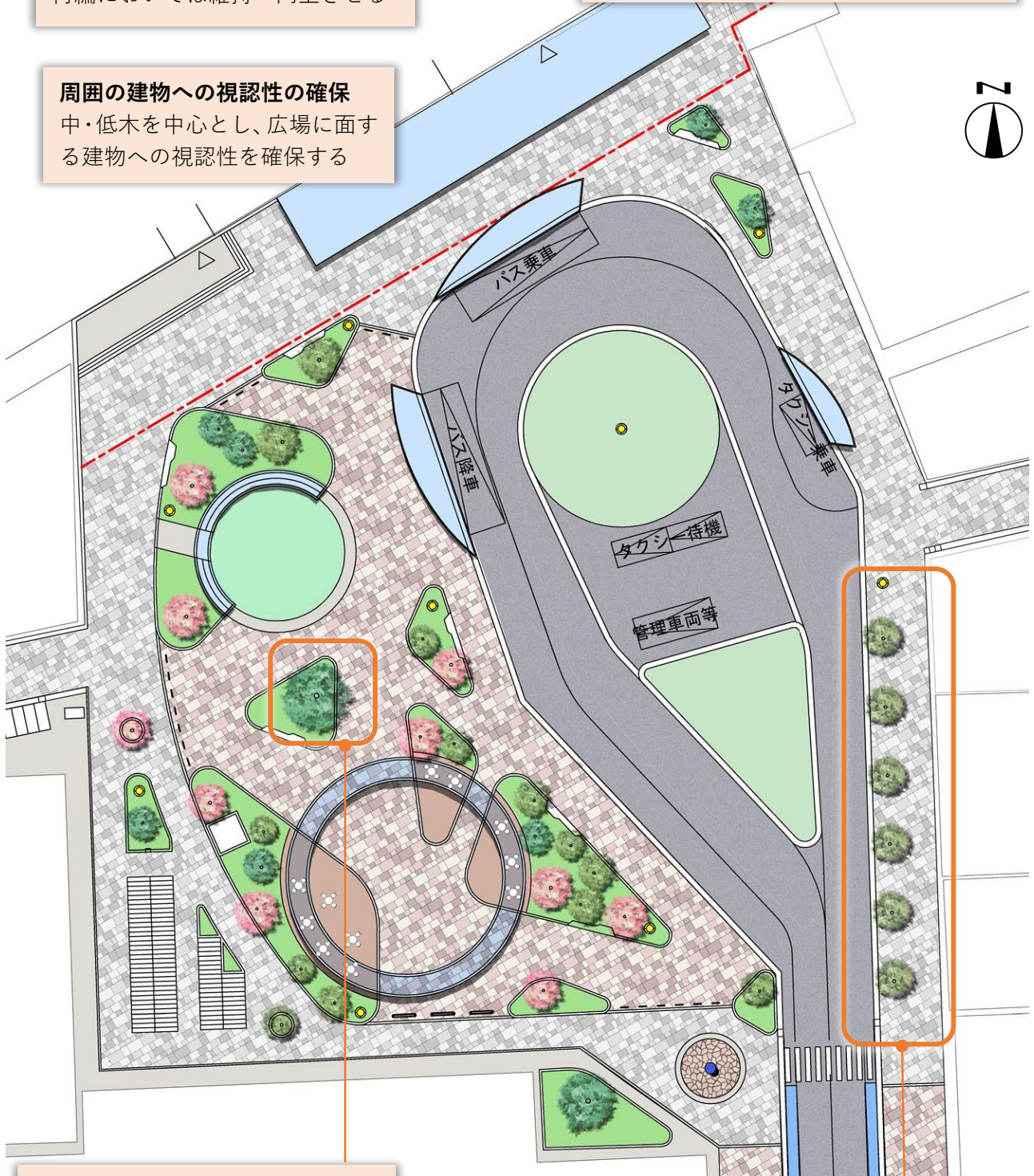
現状、33%と市内の他の駅前に比べ非常に豊かな緑量を誇っており、再編においては維持・向上させる

季節を感じさせる樹種の選定

季節によって色が変わる等、季節の移り代わりを感じさせる樹種を選定する

周囲の建物への視認性の確保

中・低木を中心とし、広場に面する建物への視認性を確保する



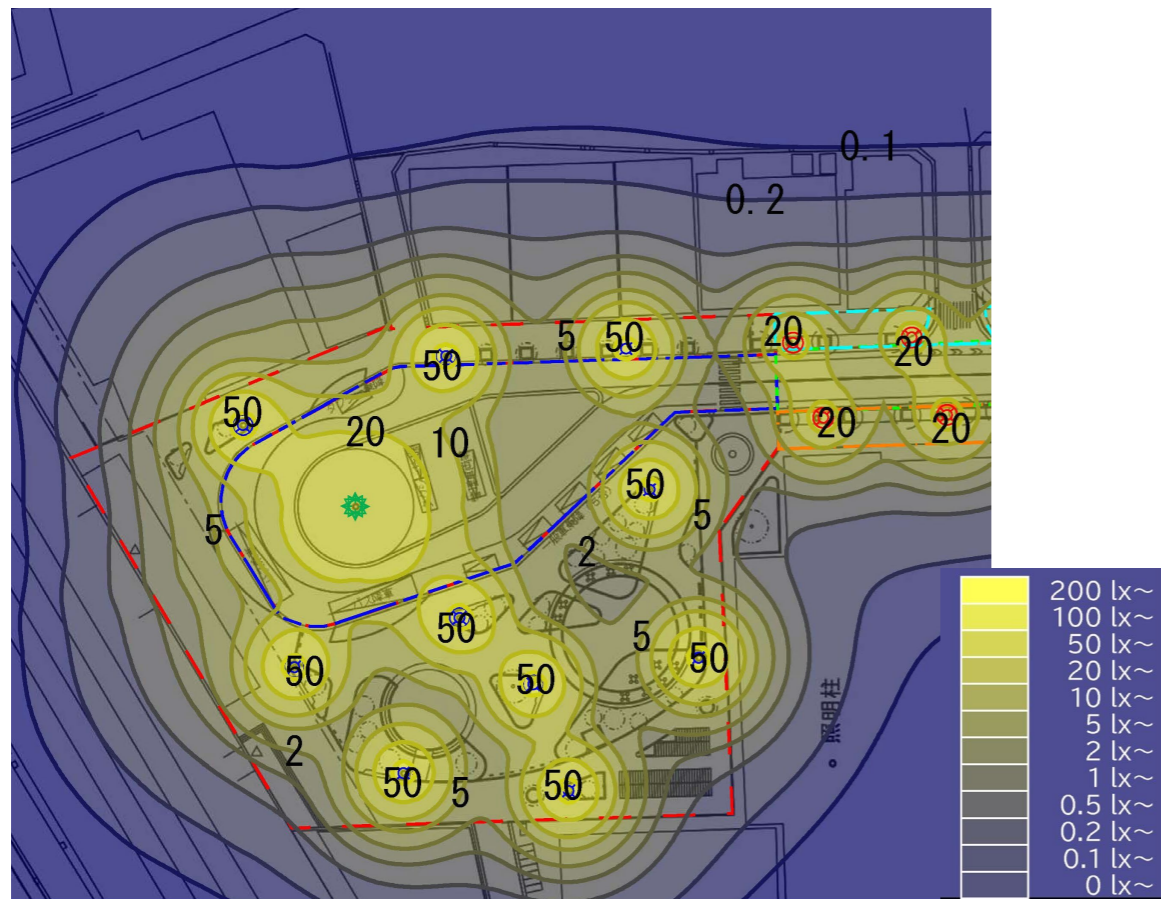
クスの現況木の保存

西側ロータリーの交通島内にある、クスの現況木を生かす

ケヤキ並木の始まり

市道古川橋駅桑才線に続く並木の導入となるケヤキ

⑥ 照明計画



	⊙	△
器具品番	NNY22130T-LE9	NYR30145-LF9
器具種類	街路灯	道路灯
ランプ	LED5000_70_7575	LED5000_80_10000
全光束	7,575 lm	10,000 lm
保守率	0.67	0.7
器具コード	K0183575	K0190234
取付高さ	4.5 m	12 m
取付台数	10 台	4 台

	---	---
エリア	駅前広場(遊歩道)	駅前広場(ロータリー)
平均照度	10.4 lx	12.4 lx
最小照度	0.3 lx	1.5 lx
最大照度	74.2 lx	56.8 lx
最小/平均	0.026	0.120
最小/最大	0.004	0.026

◀ 照明設備の例 ▶

	⊙ × 10	△ × 4
 <p>NNY22130T-LE9 (100-242V) 昼白色(5000K) Ra70</p> <p>(7575 lm) (51W) (148.5 lm/W) ① LED内蔵・電源ユニット内蔵 幅φ390・高40・全高4640・重5.2kg 仕様: 本体: アルミダイカスト(ミディアムグレーメタリック) パネル: アクリル 耐雷サージ: 15kV(コモンモード) 落下防止ワイヤー付 保護等級: IP23 光束維持時間60000時間(光束維持率70%) 備考: お奨めポール: DYDX2409H 適合ポール: トクポールXDYD2419H 適合ポール先端径: φ76.3 NNY22130Z後継品 注) 調光はできません。 注) ポールは別途ご手配ください。 注) 必ずポール仕様をご確認ください。(耐風速が異なる場合があります。) 注) LEDにはバラツキがあるため、同一品番商品でも商品ごとに発光色、明るさが異なる場合があります。 注) 間引き点灯タイプの特注品も対応できます。</p> <p>0~2.5 上方光束比 防雨型</p>  <p>(DYDX2409Hの場合)</p>	 <p>NYR30145-LF9 (100-242V) 昼白色(5000K) Ra70</p> <p>①※(10000 lm) (56.9W) (175.7 lm/W) ② <定格出力初期光束補正型(平均消費電力51.5W)> LED内蔵・電源ユニット内蔵 幅254・長498・高154・重5.8kg 仕様: 本体: アルミダイカスト(グレー) 下面パネル: 強化ガラス(透明) 皮相電力: 60VA 周波数: 50/60Hz共用 初期光束補正機能付 耐雷サージ: 15kV(コモンモード) 落下防止ワイヤー付 保護等級: LED光源・電源部: IP66・結線部: IP23 光束維持時間60000時間(光束維持率80%) 耐風速60m/sec仕様(適合ポールとの組み合わせの場合) 備考: 適合カッターレバ(別売): 後方用NYK71010・前方用NYK71011 適合オプション(別売): DYDX7100・DYDX7101・DYDX7617・DYDX7666・DYKX22842・DYKX22821 器具上向き角度: 10° 適合ポール: 建電協仕様標準ポール 適合ポール先端径: φ60.5、φ48.6、φ34(φ34はセット部品NYK71030が別途必要です) ●納期および価格については、お取引先にお問い合わせください。 対応ガイドライン: q・s・u 建電協形式: KCE090-2C(-J) 注) ポールは別途ご手配ください。 注) 必ずポール仕様をご確認ください。 注) 器具の取付周囲温度が-20~40°Cでご使用ください。 注) LEDにはバラツキがあるため、同一品番商品でも商品ごとに発光色、明るさが異なる場合があります。 注) 灯具を取り付けるポール、アームの強度は別途ご確認ください。 注) 写真は灯具+ポールを組み合わせたイメージです。 注) 消費電力・平均消費電力(初期光束補正機能による平均値)は200Vでの値です。 注) 皮相電力のVA値は200Vでの60000時間経過後の最大値を示します。</p>  <p>防雨型</p>	

3 | イメージパース





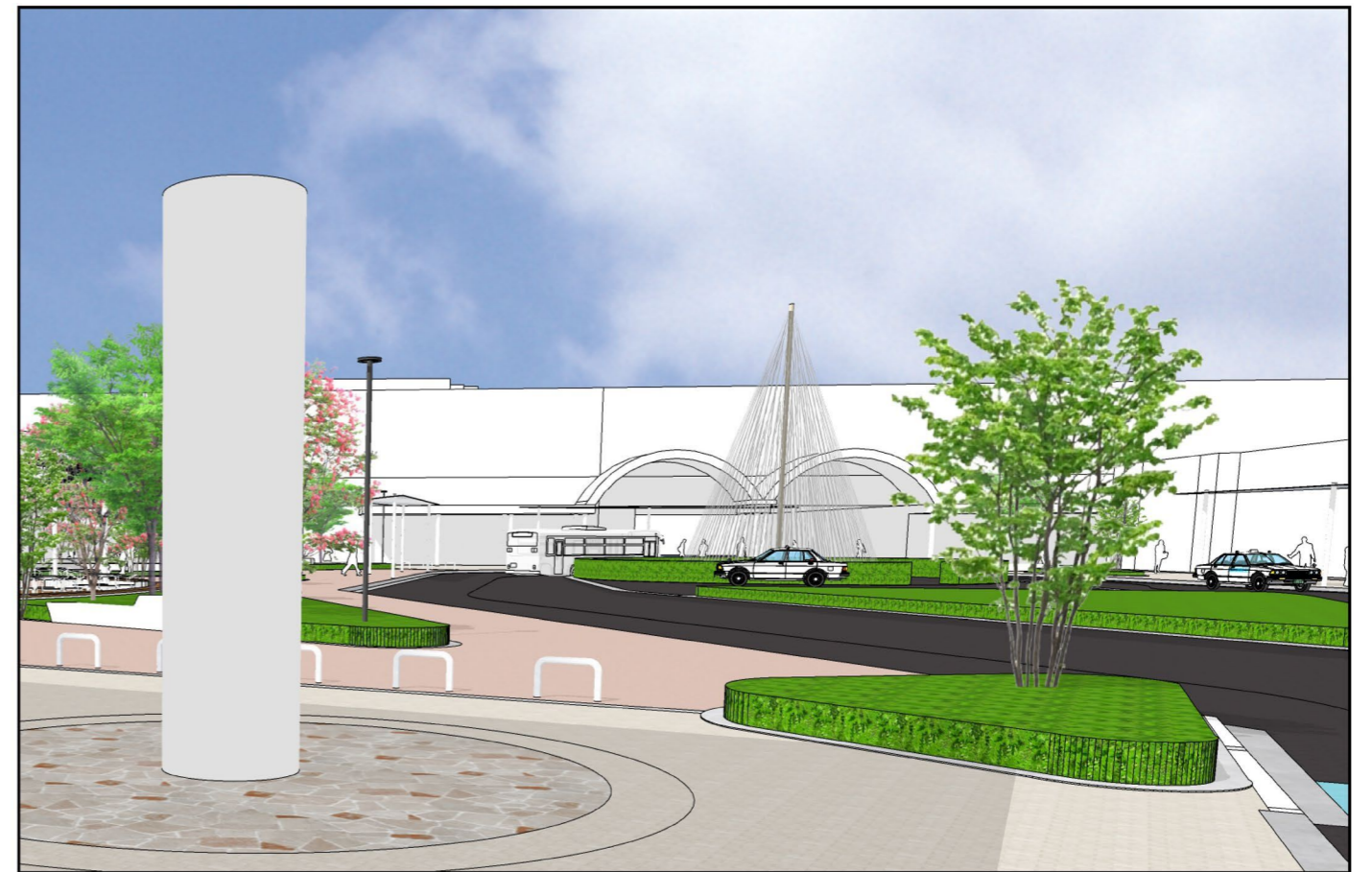
シーンA



シーンB



シーンC



シーンD



シーンE



シーンF

07 将来的な道路活用のイメージ

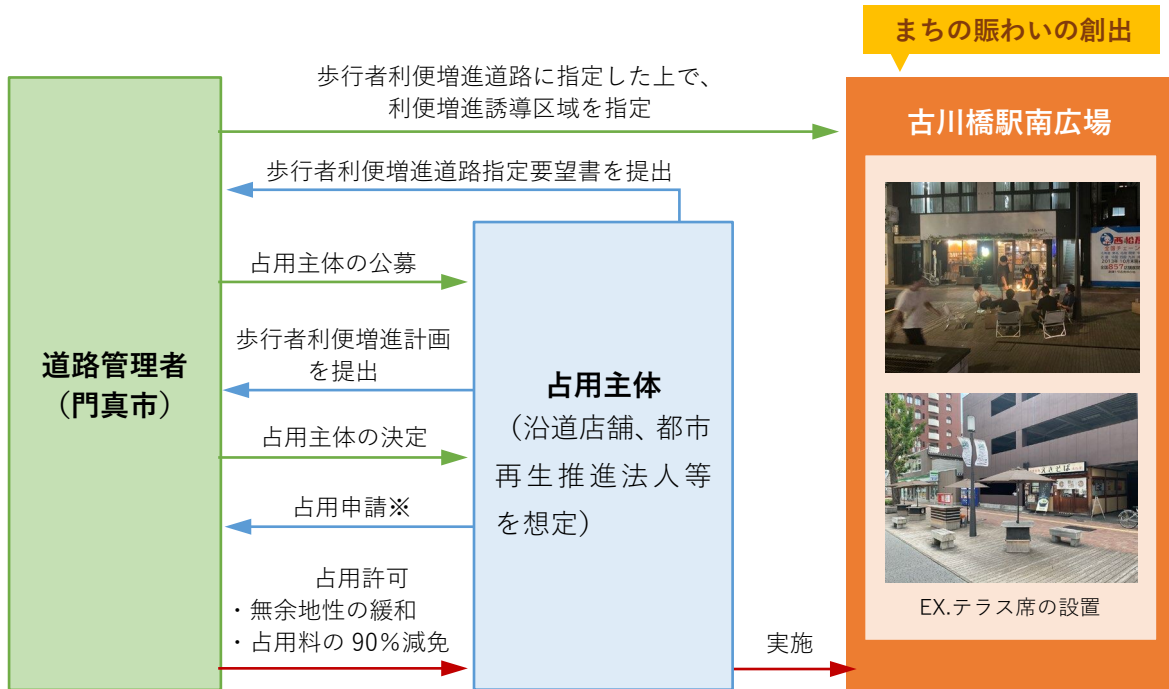
1 | 道路活用を促進する制度の整理

	歩行者利便増進道路制度（道路法）（ほこみち制度）	道路協力団体制度（道路法）	道路占用許可の特例制度（都市再生特別措置法）	都市利便増進協定制（都市再生特別措置法）														
制度等の概要	道路空間への新しいニーズを踏まえ、「 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる 道路占用許可基準(無余地性)を緩和する制度	道路空間を利活用する 民間団体と道路管理者が連携して道路の管理の一層の充実 を図る目的で、平成28年の道路法改正により創設された制度。道路協力団体に指定されると、活動のために必要な道路占用等がより柔軟に行えるようになるため、オープンカフェや物販施設等の占用を通じた道路における収益活動が行いやすくなり、活動から得られた収益を用いて、道路清掃・植栽等の活動をさらに充実させることができる	まちの利便性を高める施設や設備の設置、 まちの賑わいを創出するためのイベントの開催等に際し、道路等の公共空間の活用ニーズの高まりを踏まえ、まちの賑わい創出等のために必要である として都市再生整備計画に記載した施設等については、道路占用許可の基準が緩和される制度。通常の道路占用では、道路外に余地が無くやむを得ない場合にしか許可できないが、まちの賑わい創出等のために必要であるとして、一定の要件を満たせば、「 無余地性の基準 」の適用が除外され、特例を受けることができる	まちの道路・広場・食施設・看板・ベンチ・街灯・並木などの、住民や観光客等の利便を高め、まちの賑わいや交流の創出に寄与する各種施設（都市利便増進施設）を、個別に整備・管理するのではなく、地域住民（地権者等）・都市再生推進法人等の発意に基づき、協定を結ぶことで、地域の活性化や良好な居住環境の確保につなげる施設等を利用したイベント等も実施しながら一体的に整備・管理していくための協定制														
対象区域	占用主体が「歩行者利便増進道路指定要望書」を道路管理者に提出し、道路管理者が「歩行者利便増進道路」を指定した上で、「利便増進誘導区域」を指定	申請があった区域を道路	都市再生整備計画の区域の中で、道路管理者が指定した区域（特例道路占用区域）内であること	都市再生整備計画に、協定の対象となる区域や都市利便増進施設の一體的な整備・管理に関する事項を記載														
適用可能な施設	<ul style="list-style-type: none"> ・広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・標識、旗ざお、幕及びアーチ ・ベンチ、街灯その他これらに類する工作物 ・食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・集会等の催しのために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・看板、標識、旗ざお、幕、アーチその他これらに類する物件又は歩廊、雪よけその他これらに類する施設で安全かつ円滑な道路の交通の確保に資するもの ・食事施設又は購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの 	都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資するものとして、以下の3つが定められている <ul style="list-style-type: none"> ・広告等又は看板 ・食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・自転車駐車器具 	<table border="1"> <tr> <td>交通施設等</td> <td>道路、通路、駐車場、駐輪場、等</td> </tr> <tr> <td>公園系施設等</td> <td>公園、緑地、広場、等</td> </tr> <tr> <td>賑わいを創出する施設等</td> <td>食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設、等</td> </tr> <tr> <td>賑わいを創出する工作物・物件等</td> <td>広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチ、等</td> </tr> <tr> <td>道路附属物</td> <td>アーケード、柵、ベンチ又はその上屋その他これらに類するもの</td> </tr> <tr> <td>防犯工作物等</td> <td>街灯、防犯カメラ、等</td> </tr> <tr> <td>まちなみ形成工作物・物件等</td> <td>彫刻、花壇、樹木、並木、等</td> </tr> </table>	交通施設等	道路、通路、駐車場、駐輪場、等	公園系施設等	公園、緑地、広場、等	賑わいを創出する施設等	食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設、等	賑わいを創出する工作物・物件等	広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチ、等	道路附属物	アーケード、柵、ベンチ又はその上屋その他これらに類するもの	防犯工作物等	街灯、防犯カメラ、等	まちなみ形成工作物・物件等	彫刻、花壇、樹木、並木、等
交通施設等	道路、通路、駐車場、駐輪場、等																	
公園系施設等	公園、緑地、広場、等																	
賑わいを創出する施設等	食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設、等																	
賑わいを創出する工作物・物件等	広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチ、等																	
道路附属物	アーケード、柵、ベンチ又はその上屋その他これらに類するもの																	
防犯工作物等	街灯、防犯カメラ、等																	
まちなみ形成工作物・物件等	彫刻、花壇、樹木、並木、等																	
主体	【占用主体】 法人・団体	【指定団体】 道路協力団体としての活動を適切かつ確実に行うことができると認められる法人等 ※申請時点で、 概ね5年間の活動実績が必要 。道路管理者と協定などを締結して清掃などのボランティア活動を行ってきた実績が確認できる場合、2年間に短縮される場合がある	【設置主体】 都市再生推進法人、その他、まちづくり団体等、道路占用者となることのできる者 ※占用特例の適用を受ける者は、道路交通環境の維持向上を図るための措置を講ずる必要がある（占用物件周辺の清掃、看板設置する植樹帯の剪定等）	【協定の締結者】 <ul style="list-style-type: none"> ・区域内の土地の所有者、借地権者、建築物の所有者 ・都市再生推進法人 														
期間	5年間※公募占用制度で 20年間も可能	5年間（継続を希望する場合は次期計画書の提出が必要）	5年間	-														
占用料	道路維持管理への協力により 90%減免 が受けられる	道路維持管理への協力により 90%減免 が受けられる	道路維持管理への協力により 90%減免 が受けられる	-														
道路構造に関する基準	<ul style="list-style-type: none"> ・「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」への適合義務⇒歩道の場合、利便増進誘導区域とは別に通行部分として幅員3.5m以上の確保が必要 ・歩行者利便増進施設等を設置するための滞留の用に供する部分の設置規定 	なし	なし	なし														
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・区域指定により、道路空間の活用に関する関係者との調整が円滑に進むことが期待される ・指定道路内に定めた利便増進誘導区域（特例区域）では、道路占用許可が柔軟に認められることになり、公募による長期の占用によって民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能となる（テラス付きの飲食店など、初期投資の高い施設も参入しやすくなる） ・滞在快適性等向上区域との併用により「居心地が良く歩きたくなる」空間を創出する等、指定の効果を高めることができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路協力団体に指定されると、活動のために必要な道路占用等がより柔軟に行えるようになるため、オープンカフェや物販施設等の占用を通じた道路における収益活動が行いやすくなる ・道路占用等の手続きが簡素化され、<u>道路管理者との協議が整えば許可等は不要となる</u> ・道路占用の可否を判断するに当たり、無余地性の基準が適用されなくなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者にとっては、民間の力を活用し、道路交通環境の維持及び向上を図ることが期待され、道路空間を有効活用することで、まちに、賑わいを創出することが期待される ・占用主体（都市再生推進法人ほかまちづくり団体等）にとっては、道路区域を活用したまちの賑わい創出のための活動が可能となる ・占用主体は、収益の有無にかかわらず、占用許可申請に際して添付した「<u>道路交通環境の維持・向上を図るための措置</u>」を行う必要があるが、<u>占用物件を用いて得られた収益は使途の制限はなく、まちづくりのためのさまざまな活動</u>（例えば、ベンチ・街灯等の設置・管理、まちづくり団体の運営経費等）に充てることも可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民と市町村がまちづくりのルールを共有できる ・市町村は公共施設の整備・管理コストを削減できる ・地域住民の相当数※の参加で締結できる ※市町村で判断 ・法律に基づき市町村長が認定するため、継続的なまちづくりを実現できる ・国や民都機構等からの支援を受けることができる 														
制度利用における課題	・利便増進誘導区域とは別に通行部分の幅員確保が必要	・指定にあたり、5年の活動実績が必要	・ベンチや花壇などの無余地性の基準は緩和されない（申請は可能）	-														

併用することで効果向上が期待される

2 | 制度の利用イメージ

<ほこみち制度（歩行者利便増進道路制度）の利用イメージ>



※まちなかウォークアブル区域の場合、都市再生推進法人を経由して占用・使用許可の申請が可能

| 3 | 制度を利用した道路の活用イメージ

◆子ども向けイベントの実施



◆キッチンカーやブース出店による利用



◆駐輪場の設置

一般的な占用想定

◆テラス席の設置

ほこみち想定



◆音楽・マルシェ等の小規模イベントの開催

一時占用想定



