

古川橋駅南広場等再編プロジェクト基本計画（案）

Ⅱ 市道古川橋駅桑才線編

令和8年●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 道路の活用状況	8
⑥ 駐輪場の設置状況.....	8
⑦ ケヤキ並木の状況.....	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.....	13
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	
① 交通計画	17
② 街路樹計画	19
③ 照明計画	21
(2) 計画図面	23
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.....	29
(2) 制度の利用イメージ.....	31
(3) 制度を利用した道路の活用イメージ.....	33
8. 整備スケジュール.....	35

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ラブル推進基本構想」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、市道古川橋駅桑才線に関してまとめたものである。検討に先立ち、令和6年11月に市道古川橋駅桑才線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。



資料：古川橋駅周辺地区まちなかウォークラブル推進基本構想（全体コンセプト）



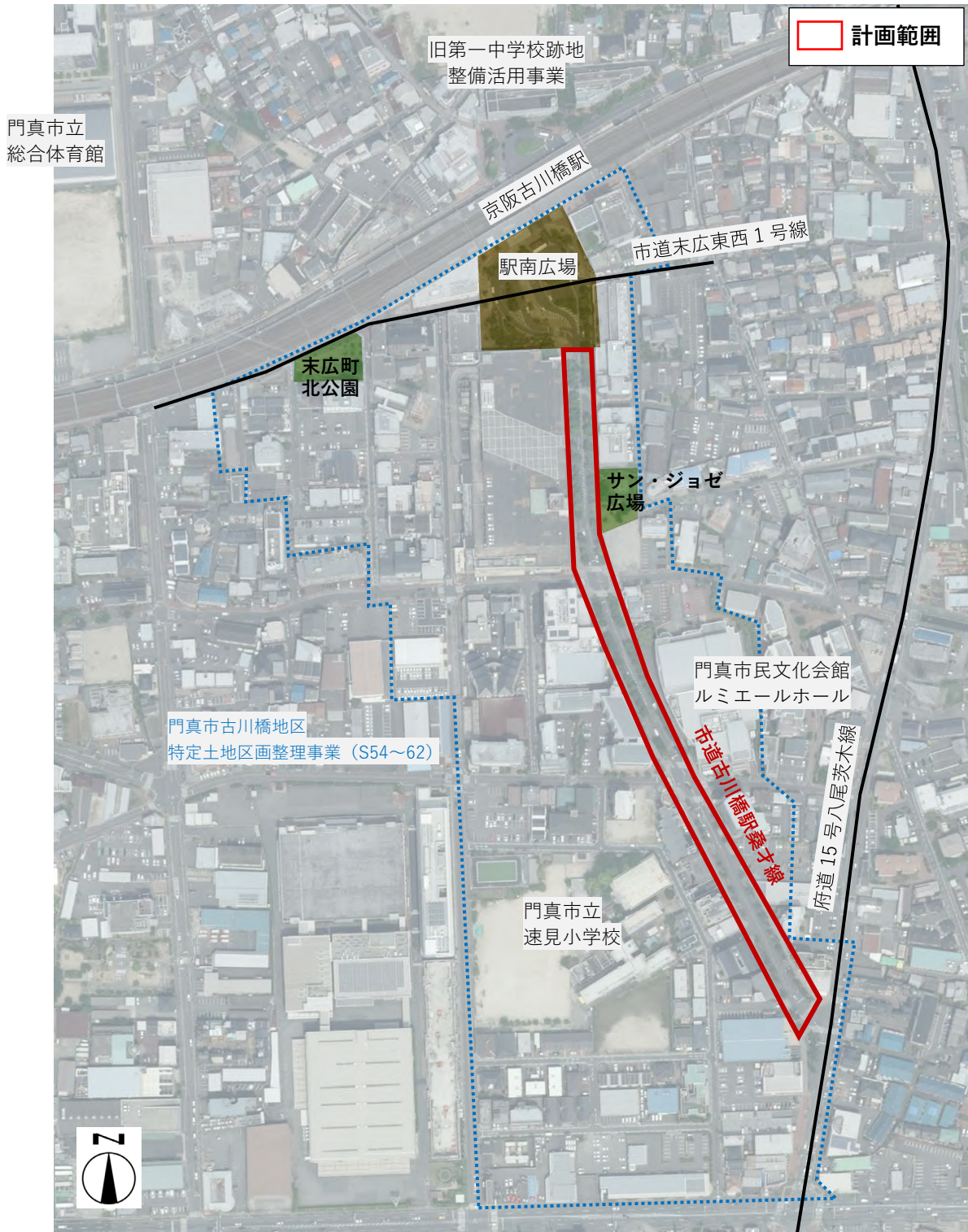
資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.2（フライヤー）



資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.2（実験の様子）

<計画範囲>

市道古川橋駅桑才線の全線（市道末広東西1号線の古川橋駅南広場接続部分から府道15号八尾茨木線までの全長約460m）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。北側接続部分には「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古川橋駅南広場、沿道にはサン・ジョゼ広場があり、西側には「古川橋駅周辺地区まちなかウォークابل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、本線は「門真市古川橋地区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

市道古川橋駅桑才線周辺では、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

《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年に門真市古川橋地区特定土地区画整理事業が施行され、市道古川橋駅桑才線が整備された。その後、沿道に商業施設や集合住宅が立ち並んだ。

1948年 “通り”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。周辺に建物が立地



1985年 特定土地区画整理事業完了直前。駅前に商業施設が立地し、現在に近い姿に



2021年 通り沿いに門真市民文化会館ルミールホールや集合住宅等が立ち並ぶ



資料：空中写真（国土地理院）

② 計画地の現況

路線名 : 市道古川橋駅桑才線 (都市計画道路)

路線延長 : 約 460m

幅員 : 約 20m (歩道 5.5m/車道 9.0m/歩道 5.5m)

車線 : 2 車線 (各交差点付近に右折専用レーンあり)

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)

歩道は普通自転車通行可であるため、多くの自転車が歩道を通行しているが、歩行者と自転車が輻輳し危険な状況も見られる



③ 交通規制



通り沿いに街灯が設置されているが、地域から暗いので防犯のためにも明るくしてほしいとの声があがっている



ケヤキ並木は古川橋駅南広場から市道古川橋駅桑才線を抜け、府道 15 号八尾茨木線へと続いている。市内でも希少なみどり豊かな街路空間で、古川橋駅南側のまちのシンボルとなっている



通り沿いの植栽樹の一部には座面が設けられているが、汚損・老朽化しており利用者は少ない



歩道は道路側とそれ以外で、舗装のパターン・色が異なる

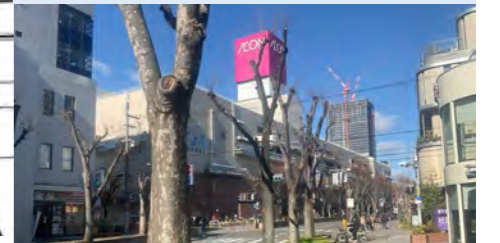


過去に迷惑駐輪が問題化したため、駅に近い市道末広東西 2 号線との交差点以北は、対策として沿道の歩道部に駐輪施設 (137 台分) が設置されている (通り沿いの民地内にも駐輪場が並ぶ)
※民間事業者による設置・管理

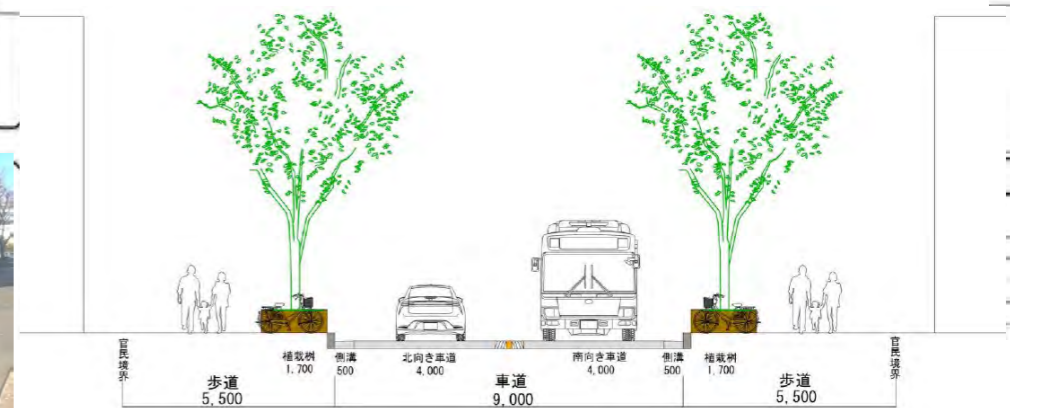


門真市民文化会館
ルミエールホール

ケヤキ並木は、ムクドリによる鳥害が発生しており、対策として強剪定が行われ、ケヤキ本来の美しい樹形が崩れている。また、根上がりによる舗装の持ち上がり等が生じている



■市道古川橋駅桑才線の標準横断面



駅に近い市道末広東西 2 号線との交差点以北は、禁止されている駐車や長時間の停車等のマナー違反が散見され、自転車が車道を安全に通行できない



そよら古川橋駅前

アトリア
サン・ジョゼ広場
ガーデン

市道末広東西 2 号線

④ 周辺道路とのネットワーク

市道古川橋駅桑才線は、京阪古川橋駅の南側の住宅地から駅を接続する、歩行者・自転車・自動車の主要な動線になっている。



- 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 道路の活用状況

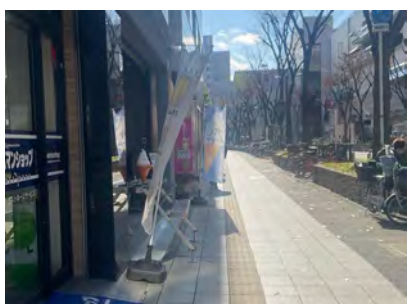
地域の団体や事業者によるイベントの利用、フラッグの設置など空間を彩る活動のほか、什器やのぼりのにじみだし、来客者の駐輪などの利用もみられる。



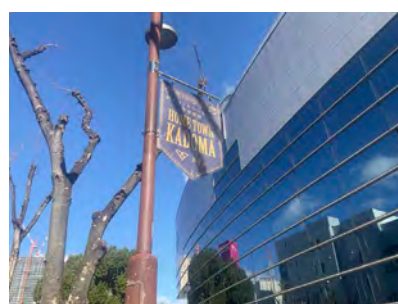
ラブリータウン 古川橋イルミネーション



古川橋だんじり祭り



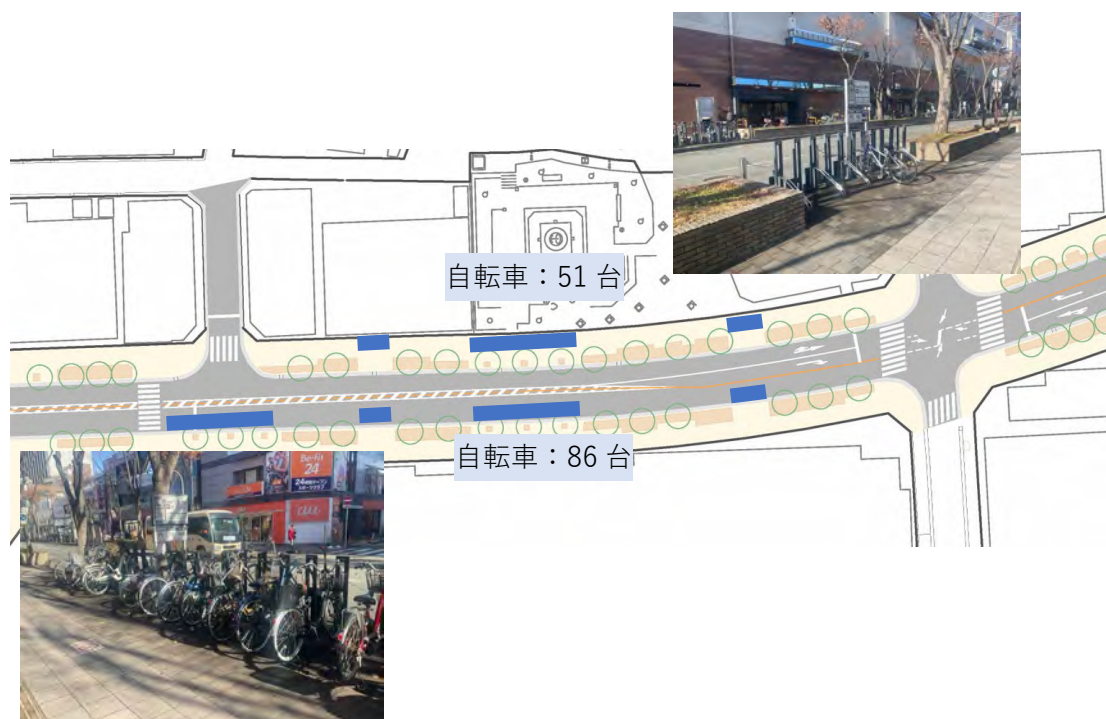
什器やのぼりのにじみだし



街路灯へのフラッグの設置

⑥ 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歩道の一部を活用し、自転車駐輪場が計 137 台分設置されている。また、下図以外の沿道民地内にも駐輪ラックが設置されている。



⑦ ケヤキ並木の状況

市道古川橋駅桑才線のケヤキ並木は市内でも希少なみどり豊かな街路空間で、古川橋駅南側のまちのシンボルとなっているが、近年は鳥害の発生対策としての強剪定、樹勢衰退により伐採される等の課題を抱えている。ケヤキ並木は地域の重要な資源であるため、樹木医による外観診断調査等を実施した。

●調査概要

樹木の植枿は立ち上がり植枿・歩道面植枿の2種類あるが、前者は幅が狭く高さも低いため、根の行き場を失い樹勢が衰えていくことが予想され、一部の樹木で既に確認されている。そのため、本調査では保全の可能性が高い歩道面植枿は外観診断調査、立ち上がり植枿は全体考察を行った。なお、調査は2025年9月に実施した。

●調査結果

歩道面植枿の全23本の調査結果は下表のとおり。一般的な再編において、保全されるB1以上の樹木は16本、除去・更新とするB2以下の樹木は7本だった。

	外観診断調査結果				
	A 健全か健全に近い	B1 注意すべき被害が見られる	B2 著しい被害が見られる	C 不健全	その他
桑才線 北	—	6本	2本	1本	—
桑才線 中	—	4本	—	1本	—
桑才線 南	—	6本	3本	—	伐採済1本
計	—	16本	5本	2本	—

立ち上がり植枿の樹木は、枿内部で根の行き場を失い樹勢の衰えが予測されるが、健全に近いと思われるものが2本あり（外観調査は未実施）、移植を検討することも考えられる。

<不健全な樹木の例>



●現状の主な課題

- ・ 植栽間隔が狭い・植栽基盤（植枿）が狭い⇒根が広がる余地が少なく捲根の発生、樹勢衰退
- ・ 切り口の大きいぶつ切り剪定⇒切り口から腐朽
- ・ 根元の真砂土舗装⇒雨水遮断

2 | 課題および機会とポテンシャル

① 課題

- ・歩道における自転車の交通量が多く、歩行者の安全が確保できていない
- ・車道の駅に近い区間では、禁止されている自動車の駐車や長時間の停車等のマナー違反が散見され、自転車が車道を安全に通行できない
- ・ケヤキ並木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等により樹勢が衰退。根上がりによる舗装の持ち上がり等が生じている
- ・歩道幅の約 1/3 は迷惑駐輪対策で設置された駐輪場と立ち上がり植樹が占めており、交通量も多いため、人が滞留する余地が極めて少ない



歩行者のすぐそばを自転車が通過



樹勢が衰退したケヤキ

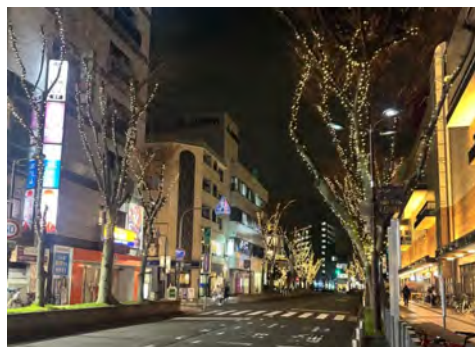
② 機会とポテンシャル

- ・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
- ・特定土地区画整理事業により整備され、道路基盤として整っている
- ・ケヤキ並木は市内でも希少なみどり豊かな街路空間で古川橋駅南側のまちのシンボルとなっており、愛着を持つ市民が多い
- ・京阪古川橋駅方面への主要動線となっているため、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）



⑦ルミエール前通り（緑視率 28%）

ケヤキ並木と高い緑視率（門真市みどりの基本計画）



ラプリータウン 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。「沿道店舗のテラス席の設置」は通り沿い店舗の道路空間の活用意向や需要、「車道への自転車レーンの設置&歩道の押しチャリルール適用」は歩行者と自転車の分離、「歩道空間の活用」では滞留空間やブース出店の需要について検証した。

② 実施内容

<沿道店舗のテラス席設置>



<車道への自転車レーンの設置&歩道の押しチャリルールの適用>



<歩道空間の活用>



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
沿道店舗のテラス席設置		11～18時
車道への自転車レーンの設置&歩道の押しチャリルールの適用		全日
歩道空間の活用	ブース出店	11～18時
	滞留空間の設置	全日

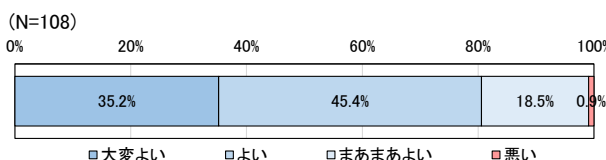
④ 効果検証

<沿道店舗のテラス席設置>

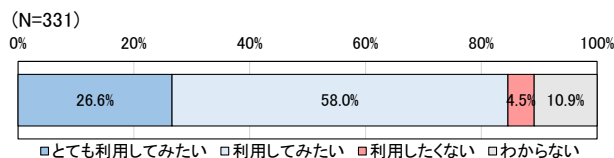
●テラス席は新たなまちの風景を創出し、評価や今後に向けた期待が集まった

利用者アンケートの結果、ほぼ100%が居心地がよい、約85%が今後も利用したいと**テラス席の設置について評価や期待の声が集まった**。また、これまでになかった**ペット連れの利用など、新しいまちの風景が生まれた**。店舗アンケートでは、今後の設置意向はあるが**常設・イベント時のみで意向が別れた**。

《テラス席のいごち》



《今後の利用意向》

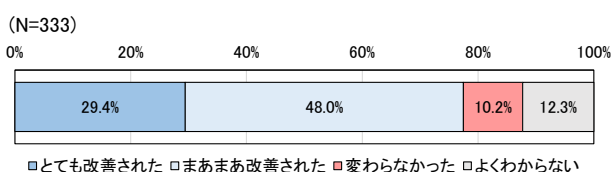


<車道への自転車レーンの設置&歩道の押しチャリルールの適用>

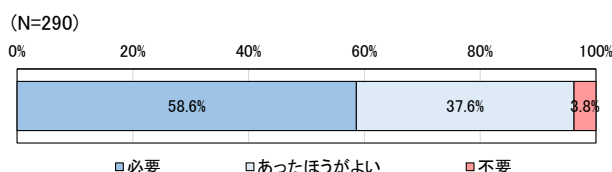
●車道に自転車レーンを設置することへの評価や今後に向けた期待が集まった

利用者アンケートの結果、約80%が安全性が改善された、約95%が自転車レーンがあった方がよいと**自転車レーンの設置について評価や期待の声が集まった**。歩道の押しチャリルールの順守率は60~70%程度にとどまり、原因としては他の道との接続状況や自転車レーンと目的地の入り口や駐輪場が離れているといった位置関係等が考えられる。

《自転車レーンの設置による安全性》



《自転車レーンがあった方がよいか》



<歩道空間の活用>

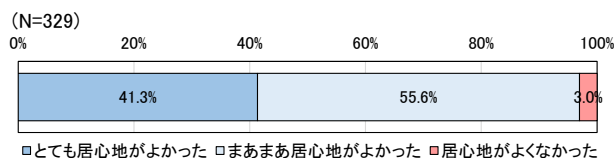
●ブース出店により、商業ニーズが高いことがわかった

歩行者の通過交通量が多く、来場者の目に触れる機会が最も多かったためか、最高売上げを記録した店舗(テイクアウトの小売り店)がでて、**商業ニーズが高いことがわかった**。歩道幅員に限りがあり、**利用状況(店舗のサイズ・客の滞留スペース等)を想定した計画**が必要である。

●滞留空間の設置について、期待が高いことがわかった

利用者アンケートの結果、約97%が居心地がよかったと評価しており、**特に評価が高い方は滞留空間で経験したコミュニケーション**を理由にあげる傾向にあった。交通量の多い動線上にあるものの、目隠しを作る等、プライバシーを確保する工夫を行うことで利用者が増えたことから、**空間に落ち着きを与える工夫も必要**である。

《居心地はよかったか》



《空間に落ち着きを与える工夫の例》

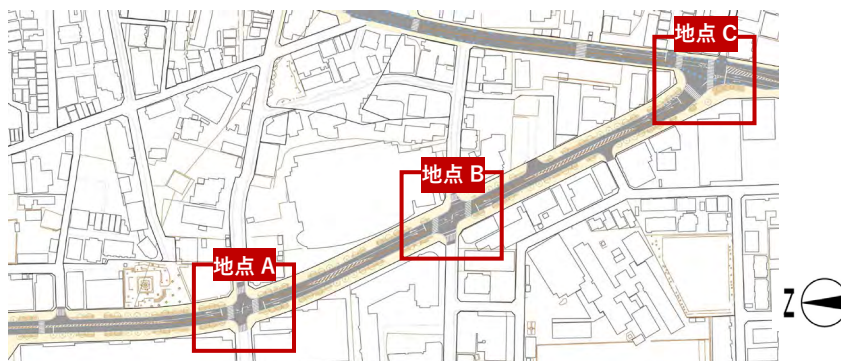


植物などのファニチャーで目隠しをつくる

2 | 交通量調査

●調査概要

車道への自転車通行空間の設置には、既存の車道幅員を狭めることも検討が必要であり、下図の A～C 地点の右折専用レーンの廃止に向け、交通量調査を下表の通り実施。交差点需要率を算出し右折専用レーンを廃止した場合の交差点需要率のシミュレーション、滞留長・渋滞長の調査を実施し検討した。



	調査日時	調査内容
第 1 回	令和 5 年 10 月 23 日 (月)、10 月 28 日 (土) 各日 7:00～19:00 (12 時間)	自動車・歩行者・自転車交通量、滞留長・渋滞長
第 2 回 (社会実験時)	令和 6 年 11 月 8 日 (金)、11 月 9 日 (土) 各日 7:00～19:00 (12 時間)	自動車・歩行者・自転車交通量、滞留長・渋滞長
第 3 回	令和 7 年 10 月 2 日 (木)、10 月 5 日 (日) (地点 C の滞留長・渋滞長のみ) 各日 17:00～19:00 (ピーク想定 2 時間※) ※事前調査によりピーク時間帯にあたりをつけ、ピーク時となる可能性が高い平日 17:00～19:00 を調査	自動車交通量、滞留長・渋滞長

●調査・分析結果

<渋滞長・滞留長>

地点 A 北⇒西は第 2 回調査 (社会実験時) の渋滞長・滞留長調査結果をもとに算出※				地点 B 第 3 回調査の渋滞長・滞留長調査結果をもとに算出				地点 C 第 3 回調査の渋滞長・滞留長調査結果をもとに算出			
方向	平休	滞留長(信号待ち)	渋滞長(捌け残り)	方向	平休	滞留長(信号待ち)	渋滞長(捌け残り)	方向	平休	滞留長(信号待ち)	渋滞長(捌け残り)
北⇒西	平日	最長：30m	発生なし	北⇒西	平日	発生なし	発生なし	北⇒西	平日	最長：60m	最長：10m
	休日	最長：30m	発生なし		休日	—	—		休日	最長：50m	最長：10m未満
南⇒東	平日	発生なし	発生なし	南⇒東	平日	発生なし	発生なし				
	休日	—	—		休日	—	—				

※地点 B・C、地点 A 南⇒東については事前調査によりピーク時間帯にあたりをつけ、ピーク時となる可能性が高い平日の 17:00～19:00 を調査

地点 A・B は右折レーン廃止の影響はないといえる。地点 C は一時的に渋滞の発生が懸念されるが、右折専用レーン廃止の影響はないといえる。

(地点 C においては、古川橋駅方面からの流入交通量 260 台/2 時間の 9 割 (238 台/2 時間) が国道 163 号方面への右折であり、その妨げとなる対向交通量は 2 台/2 時間である)

<交差点需要率>

地点 A 第2回調査（社会実験時）の交通量調査結果をもとに算出※			地点 B 第3回調査の交通量調査結果をもとに算出			地点 C 第3回調査の交通量調査結果をもとに算出		
時間帯	交差点需要率	評価	時間帯	交差点需要率	評価	時間帯	交差点需要率	評価
平日 17時台	0.145	交差点処理能力に余裕があるといえる	平日 18時台	0.170	交差点処理能力に余裕があるといえる	平日 18時台	0.209	交差点処理能力に余裕があるといえる
休日 17時台	0.151	交差点処理能力に余裕があるといえる	—	—	—	—	—	—

※地点 A は社会実験時に実施したため、実験として北⇒西方向の右折専用レーンが使用できない状態となっていた



<“右折専用レーンを廃止した場合”の交差点需要率のシミュレーション結果>

地点 A			地点 B			地点 C		
時間帯	交差点需要率	評価	時間帯	交差点需要率	評価	時間帯	交差点需要率	評価
平日 17時台	0.151	交差点処理能力に余裕があるといえる	平日 18時台	0.181	交差点処理能力に余裕があるといえる	平日 18時台	0.211	交差点処理能力に余裕があるといえる
休日 17時台	0.158	交差点処理能力に余裕があるといえる	—	—	—	—	—	—

→上記の結果より、検討対象全ての右折専用レーンは廃止しても問題ないと結論付け、**整備後は右折専用レーンを設置しない方向性で関係先と協議を進める**

04 整備コンセプト

遊びと奏での“PLAY”アベニュー

～通過する場所から、ゆったりとこのまちを感じられる場所への転換～

PLAYFUL（遊び心のある）なまちを目指し、歩行者・自転車どちらも安全に過ごせる環境をつくり、まちのシンボルとなっているケヤキ並木を借景とした居心地よく滞在性の高い、使いたくなる“PLAY”アベニューを目指す。

05 整備方針と実現に向けた方策

整備方針1 歩行者も自転車も安全に通行できる道路空間づくり

方策① 車道への自転車通行空間の導入と歩道の押しチャリ化

車道への自転車通行空間の整備にあわせ、歩道は自転車走行禁止（押しチャリ化）とし、歩行者と自転車の動線を分離して道路の安全性を高める。



自転車専用通行帯（イメージ）



社会実験：歩道の押しチャリ化

整備方針2 居心地よく滞在性の高い空間づくり

方策① ニーズに対応し柔軟に活用できる道路空間の形成

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。



社会実験：パジェロ前テラス席



社会実験：歩道でのブース出店

方策② ベンチ等の滞留空間の設置

ストリートファニチャーなどの滞留空間を整備するとともに、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。



社会実験：立ち上がり植枡を活用したベンチ



官民連携の「居心地が良く歩きたくなる」空間整備のイメージ

※上記の方策に加え、一体型滞在快適性等向上事業（ウォークアブル税制等）の可能性も想定しながら空間整備を進める

整備方針3 まちのシンボルとなるケヤキ並木の空間・景観形成

方策① ケヤキ並木の魅力化

このまちのシンボルとなるケヤキ並木のまちなみを継承し、発展させるため、植え替えを実施する。

方策② ケヤキ並木を中心とした空間デザイン

ケヤキ並木に相応しい落ち着いた色味の舗装や、街灯・ファニチャーのデザインを採用する。



落ち着いた色味の舗装（イメージ）



街灯（イメージ）

06 整備計画

1 | 整備の考え方

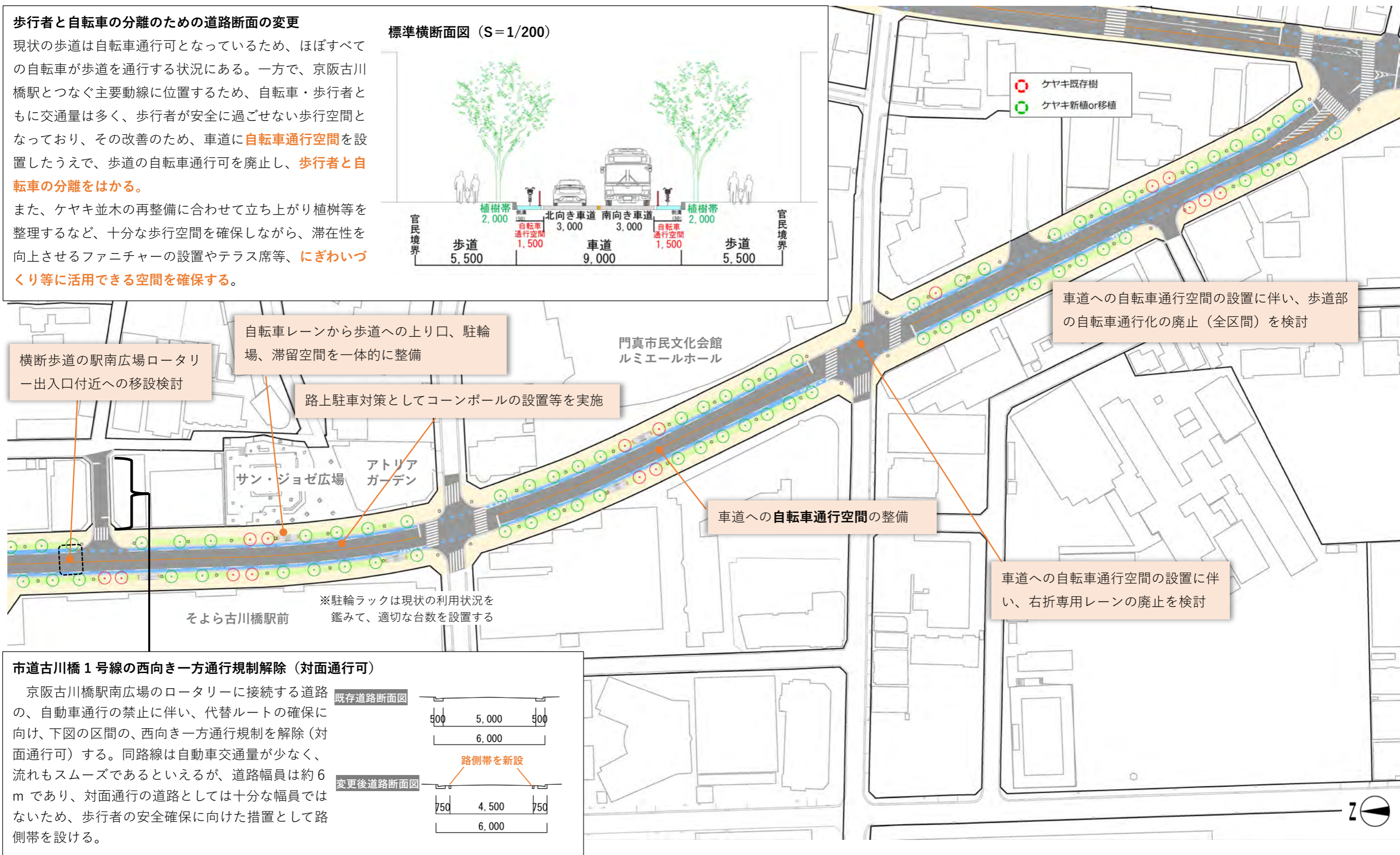
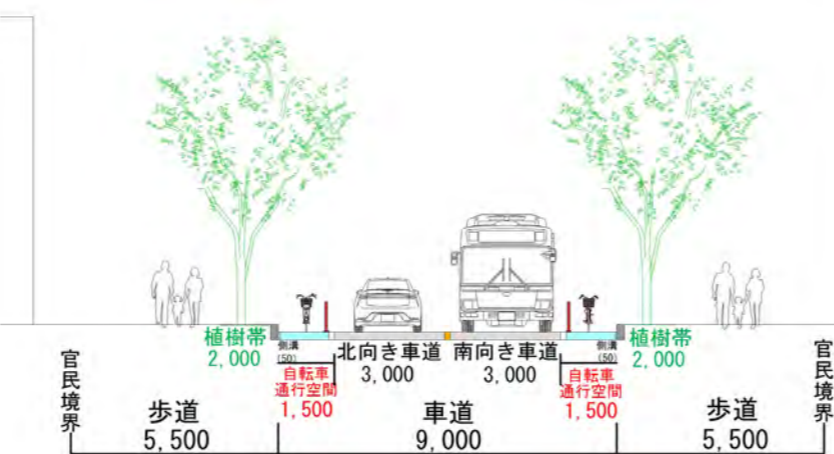
① 交通計画

歩行者と自転車の分離のための道路断面の変更

現状の歩道は自転車通行可となっているため、ほぼすべての自転車が歩道を通行している状況にある。一方で、京阪古川橋駅とつなぐ主要動線に位置するため、自転車・歩行者ともに交通量は多く、歩行者が安全に過ごせない歩行空間となっており、その改善のため、車道に**自転車通行空間**を設置したうえで、歩道の自転車通行可を廃止し、**歩行者と自転車の分離をはかる**。

また、ケヤキ並木の再整備に合わせて立ち上がり植樹等を整理するなど、十分な歩行空間を確保しながら、滞在性を向上させるファニチャーの設置やテラス席等、**にぎわいづくり等に活用できる空間を確保する**。

標準横断面図 (S=1/200)



ケヤキ既存樹
ケヤキ新植or移植

車道への自転車通行空間の設置に伴い、歩道部の自転車通行可の廃止（全区間）を検討

横断歩道の駅南広場ロータリー出入口付近への移設検討

自転車レーンから歩道への上り口、駐輪場、滞留空間を一体的に整備

路上駐車対策としてコーンポールの設置等を実施

車道への自転車通行空間の整備

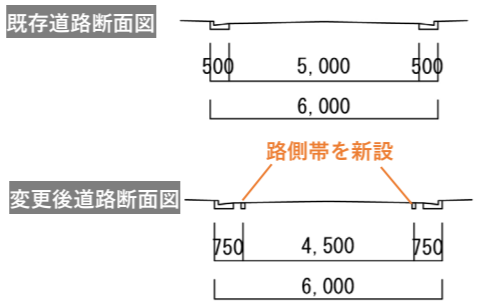
車道への自転車通行空間の設置に伴い、右折専用レーンの廃止を検討

そよら古川橋駅前

※駐輪ラックは現状の利用状況を鑑みて、適切な台数を設置する

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）

京阪古川橋駅南広場のロータリーに接続する道路の、自動車通行の禁止に伴い、代替ルートの確保に向け、下図の区間の、西向き一方通行規制を解除（対面通行可）する。同路線は自動車交通量が少なく、流れもスムーズであるといえるが、道路幅員は約6mであり、対面通行の道路としては十分な幅員ではないため、歩行者の安全確保に向けた措置として路側帯を設ける。



② 街路樹計画

ケヤキ並木の再整備方針

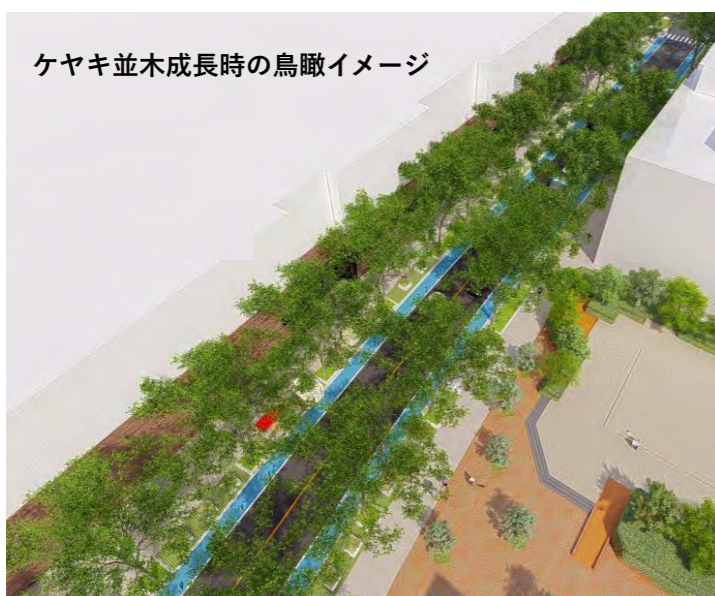
現状のケヤキ街路樹は、配植ピッチが6mを基本としているため、樹木の成長によって空間の余裕がなくなり、強剪定を余儀なくされることで樹勢の低下を招いている。また、樹冠が密接していることにより鳥類の移動が容易となり、ムクドリ等の集中を助長する一因とも考えられる。

そのため、街路樹の配植ピッチを10m以上に拡張し、植栽柵の立ち上げを廃止するなど、生育基盤の改善を図ることで、より適切な管理のもとでケヤキ本来の自然な樹形を維持し、街路の象徴としての魅力を高めることを目指す。

【街路樹の保全・更新の考え方】

- ・ 樹木の外観診断の判定結果（P.9）で、B1以上は保全、B2以下は除去・更新することを基本とする（B1でも、樹間が狭く根の広がり確保が困難など、長期の視点に立ち良好な生育環境を確保できないものは、更新も視野に入れる）
- ・ 保全する樹木は、適切な大きさの植栽基盤や良好な生育環境を確保するとともに、管理マニュアルの策定なども検討する
- ・ 立ち上がり植栽の樹木は、この先、樹勢が衰えることが予測されるため、除去・更新を基本とする
- ・ ただし、現状として健全に近いものもあると考えられるため、一部樹木は、コストを踏まえながら移植を検討する
- ・ 除去した樹木は、まちのレガシーとして、アップサイクルの取組について検討する

ケヤキ並木成長時の鳥瞰イメージ



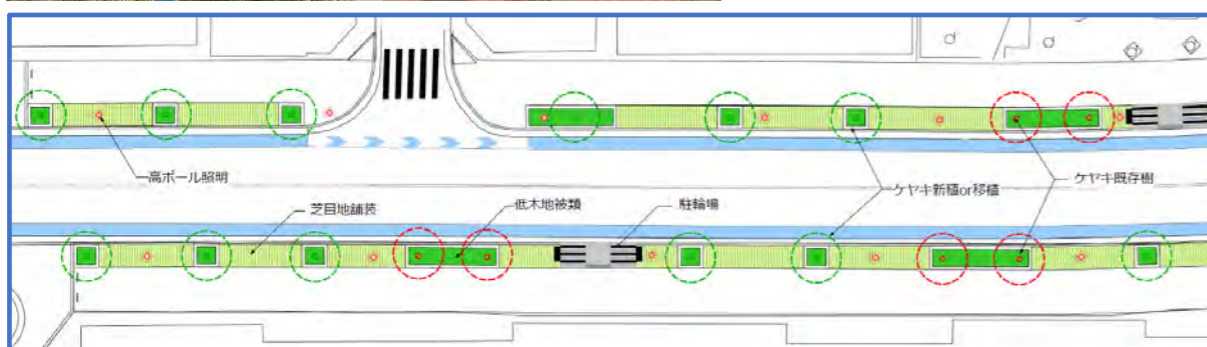
並木道全景



ベンチプランター



イベント時の利用イメージ



街路樹足元は低木地被、樹木間の植栽帯は芝目地の舗装で雨水浸透と違法駐輪抑制、またイベント時の活用を容易にする



参考：除去した樹木のアップサイクルの取組イメージ

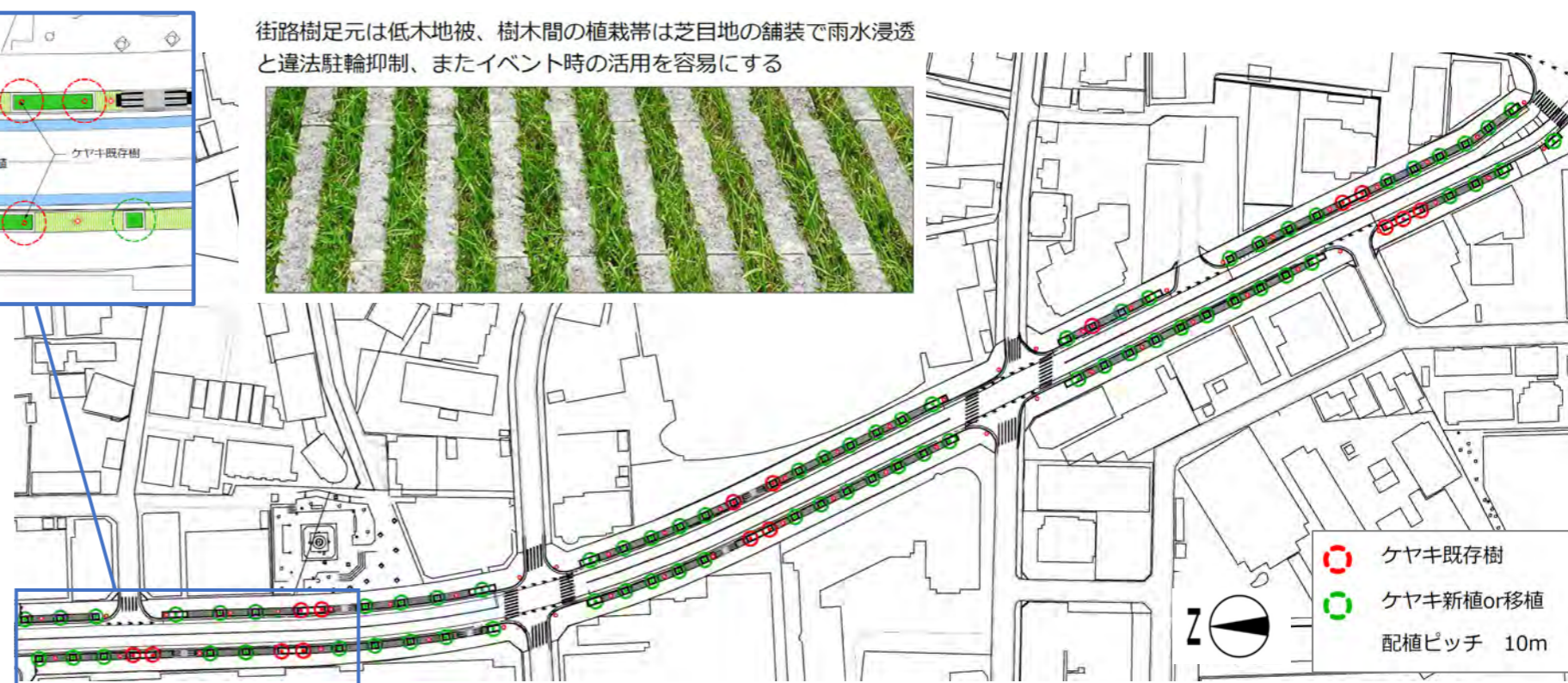
ケヤキ剪定枝を活用したリユースカップづくり（仙台市定禅寺通）



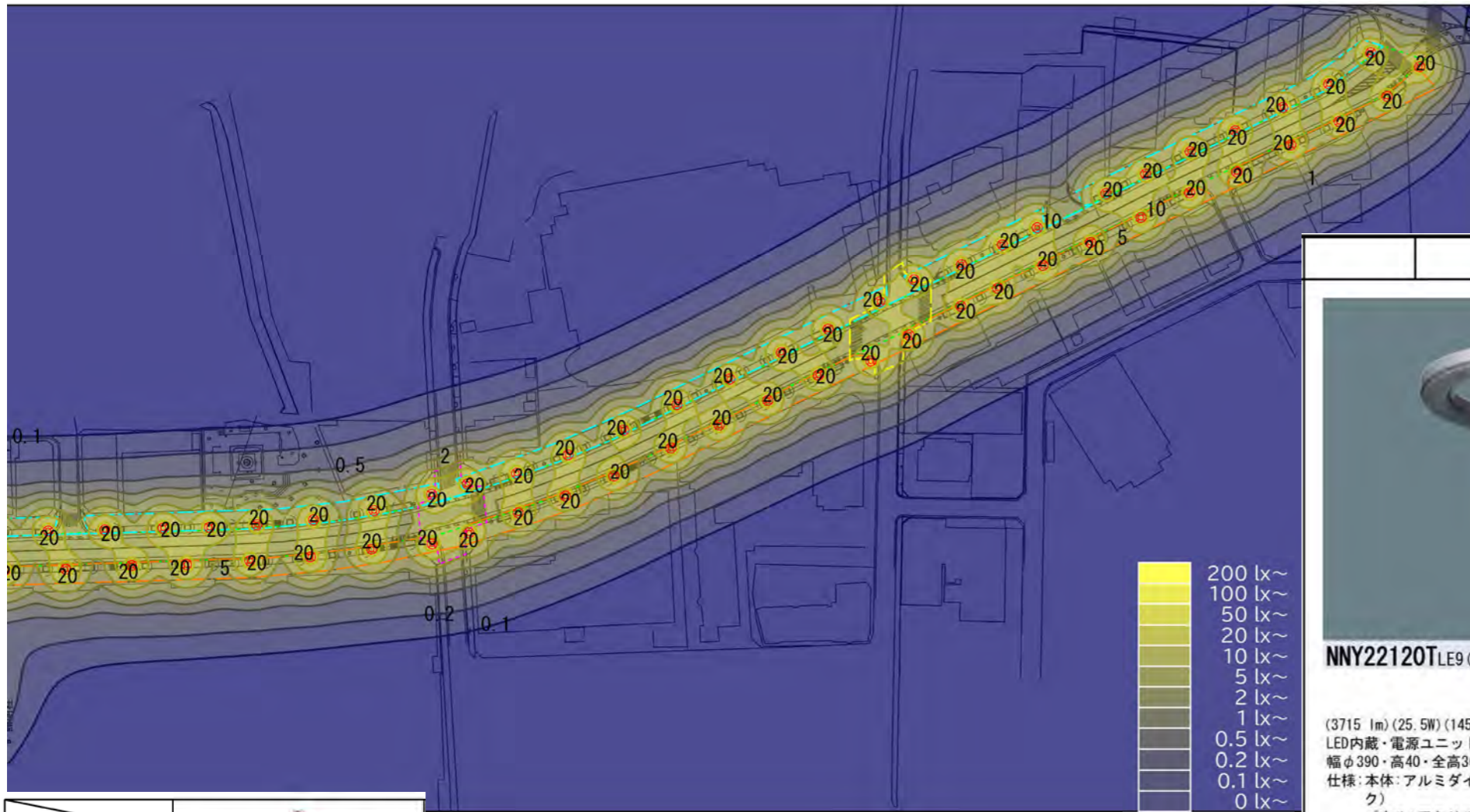
倒木の危険のあった樹木を伐採し、ベンチとして活用（清瀬市けやき通り）



伐採樹木を活用したコースターづくりWSの実施（前橋市）



③ 照明計画



器具品番	NNY22120T-LE9
器具種類	街路灯
ランプ	LED5000_70_3715
全光束	3,715 lm
保守率	0.67
器具コード	K0183573
取付高さ	4.5 m
取付台数	58 台

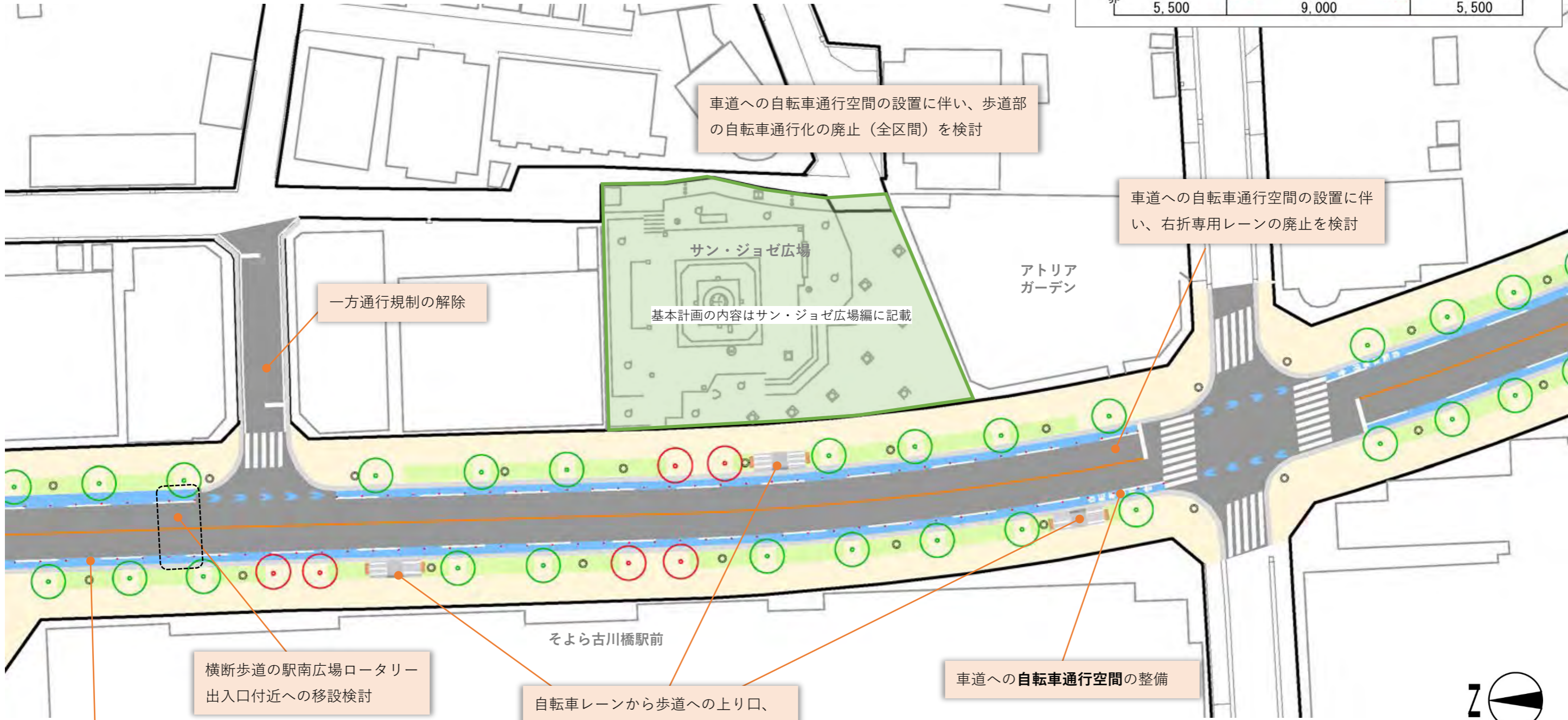
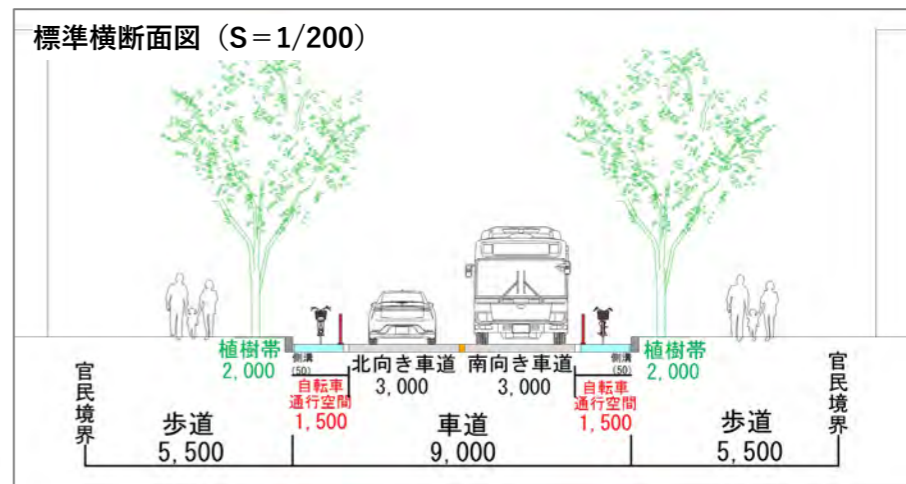
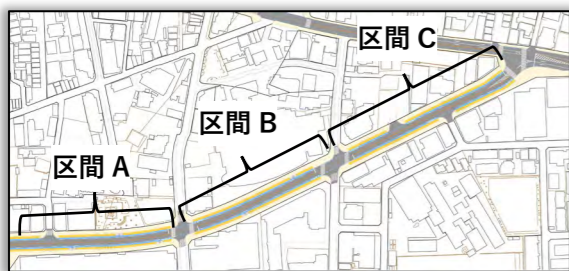
エリア	道路(車道)	道路(歩道-西)	道路(歩道-東)	交差点(北)	交差点(南)
平均照度	11.2 lx	12.0 lx	12.8 lx	12.6 lx	11.3 lx
最小照度	3.3 lx	2.5 lx	3.0 lx	5.3 lx	4.9 lx
最大照度	35.5 lx	35.7 lx	36.0 lx	35.3 lx	35.5 lx
最小/平均	0.298	0.208	0.234	0.419	0.430
最小/最大	0.094	0.070	0.083	0.150	0.137

◀照明設備の例▶

⊕ × 58	△ × 4
 <p>NNY22120TLE9 (100-242V) 昼白色(5000K) Ra70</p> <p>(3715 lm) (25.5W) (145.6 lm/W) ⊕ LED内蔵・電源ユニット内蔵 幅φ390・高40・全高3640・重5.1kg 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: DYDX2309H・トクポールXDYD2319H 適合ポール先端径: φ76.3 NNY22120Z後継品 注) 調光はできません。 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) ポールは別途ご手配ください。 注) 必ずポールの仕様をご確認ください。(耐風速が異なる場合があります。)</p> <p>0~2.5 上方光束比 防雨型</p>  <p>(DYDX2309Hの場合)</p>	 <p>NYR30145LF9(100-242V) 昼白色(5000K) Ra70</p> <p>⊙※(10000 lm) (56.9W) (175.7 lm/W) ⊕ <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) 必ずポールの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時間経過時後の最大値を示します。</p> <p>防雨型</p> 

2 | 計画図面

【区間A】



車道への自転車通行空間の設置に伴い、歩道部の自転車通行化の廃止（全区間）を検討

車道への自転車通行空間の設置に伴い、右折専用レーンの廃止を検討

一方通行規制の解除

サン・ジョゼ広場
基本計画の内容はサン・ジョゼ広場編に記載

アトリア
ガーデン

横断歩道の駅南広場ロータリー
出入口付近への移設検討

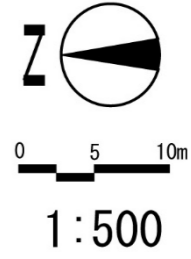
そよら古川橋駅前
自転車レーンから歩道への上り口、
駐輪場、滞留空間を一体的に整備

車道への自転車通行空間の整備

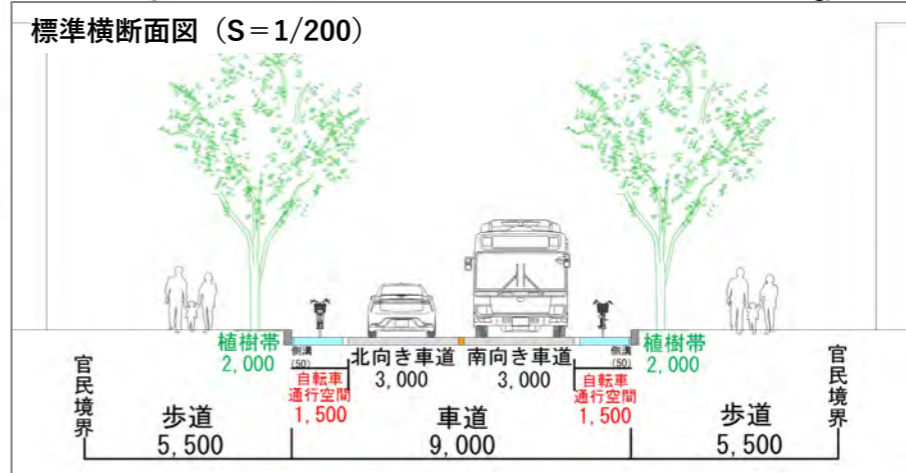
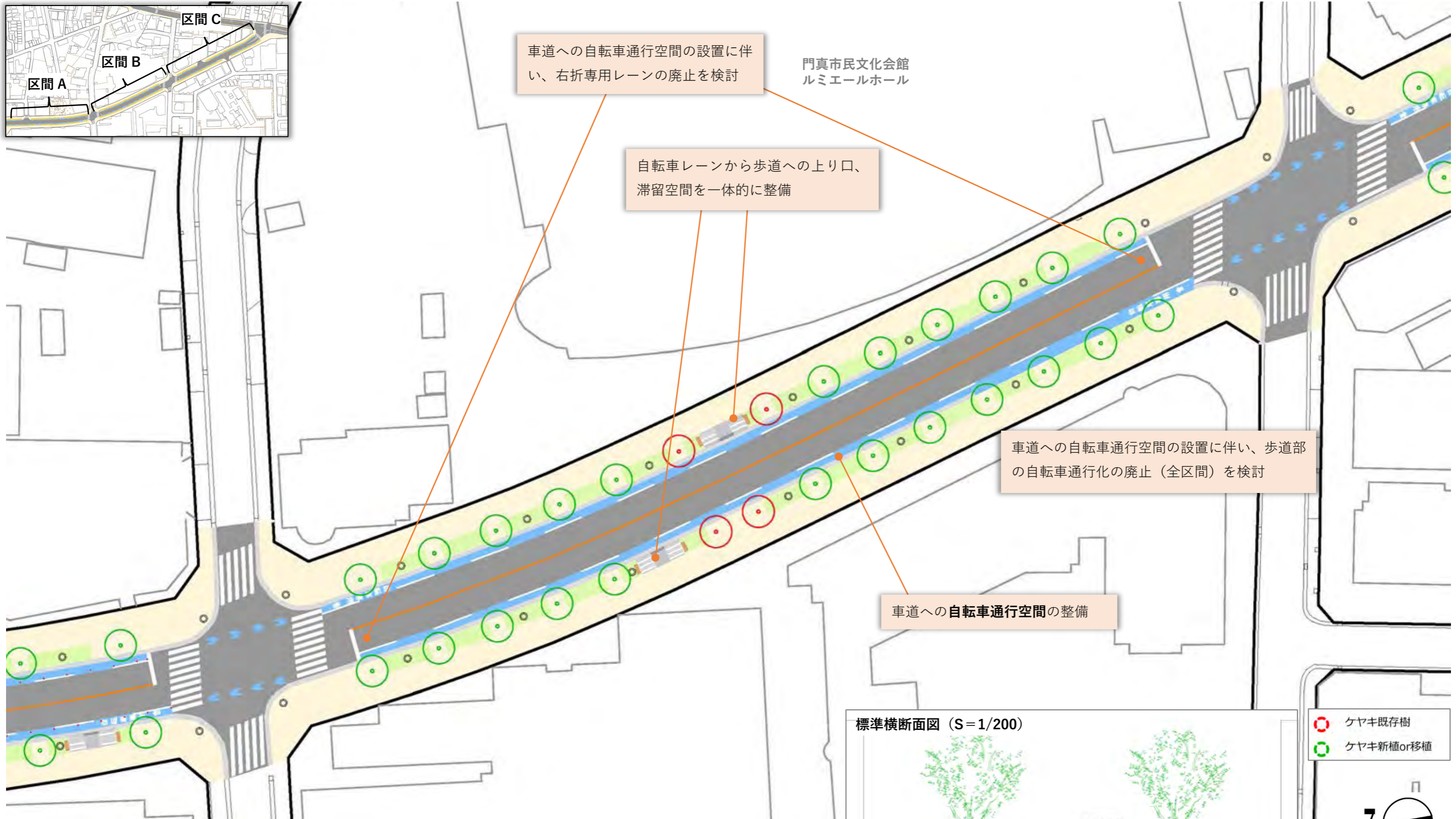
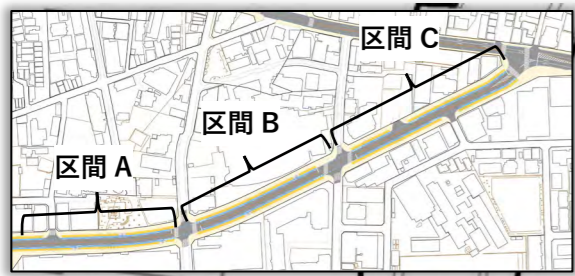
路上駐車対策としてコーンポールの設置等を実施

※駐輪ラックは現状の利用状況を
鑑みて、適切な台数を設置する

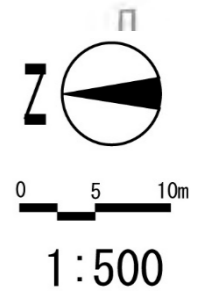
- ケヤキ既存樹
- ケヤキ新植or移植



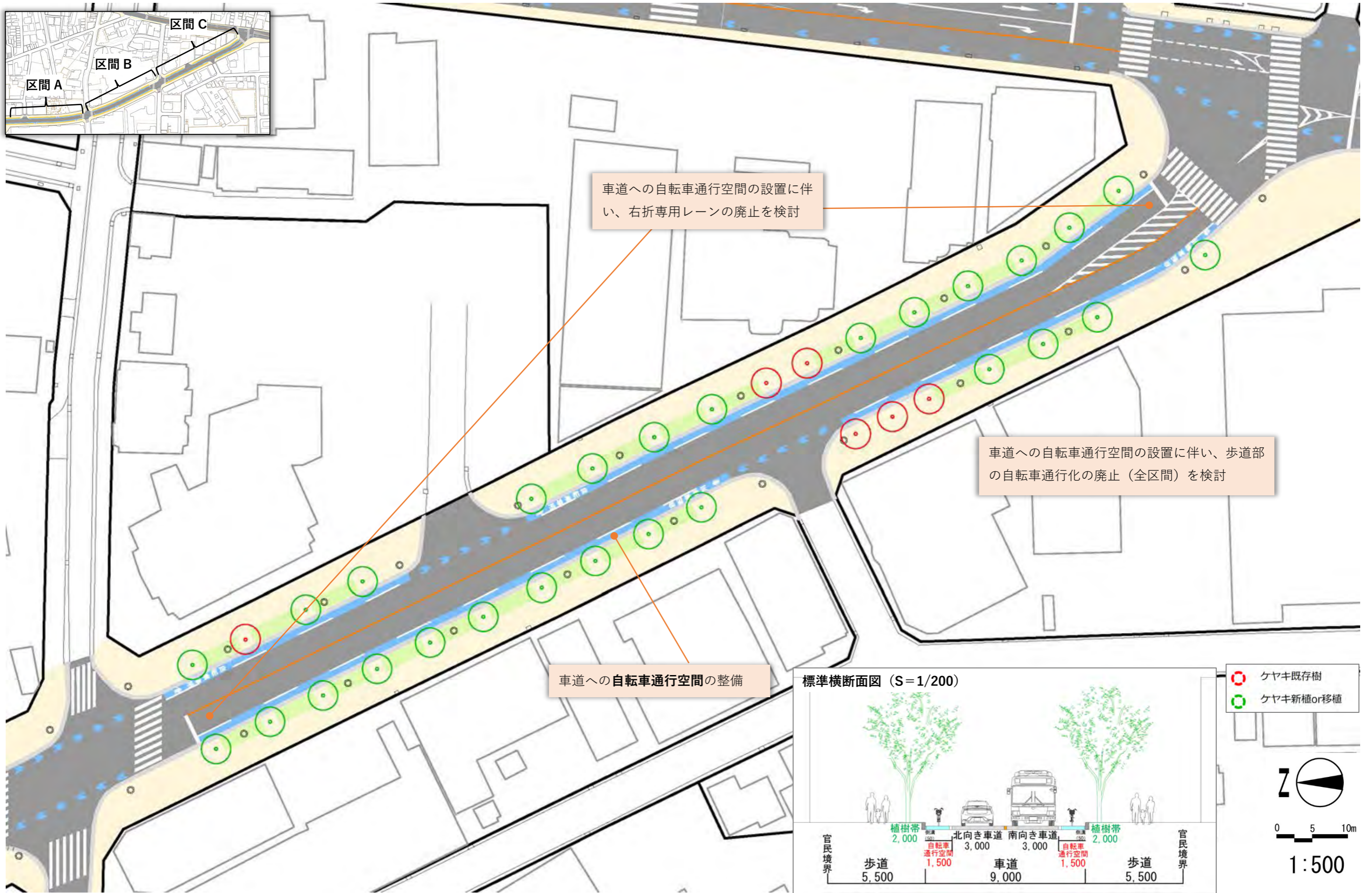
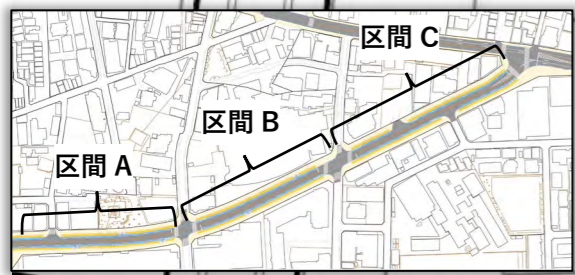
【区間 B】



- ケヤキ既存樹
- ケヤキ新植or移植



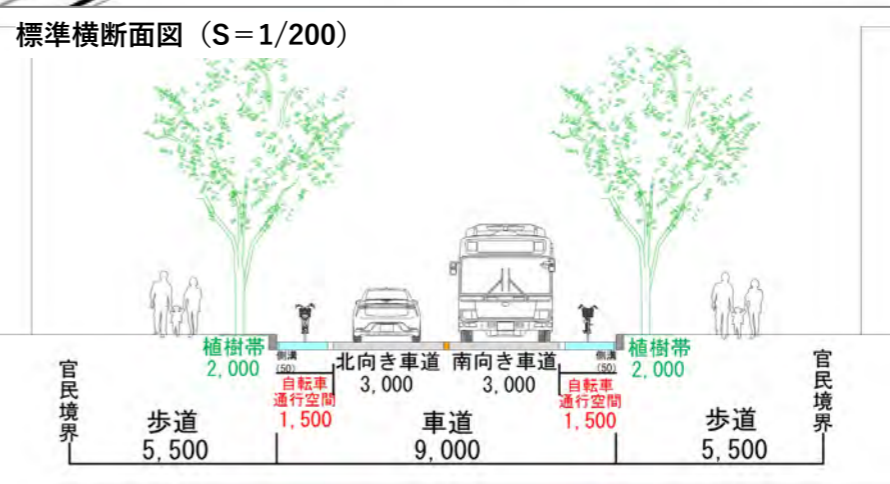
【区間 C】



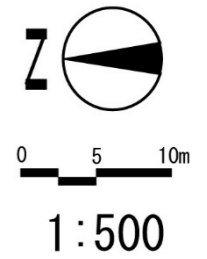
車道への自転車通行空間の設置に伴い、右折専用レーンの廃止を検討

車道への自転車通行空間の設置に伴い、歩道部の自転車通行化の廃止（全区間）を検討

車道への自転車通行空間の整備



- ケヤキ既存樹
- ケヤキ新植or移植



07 将来的な道路活用のイメージ

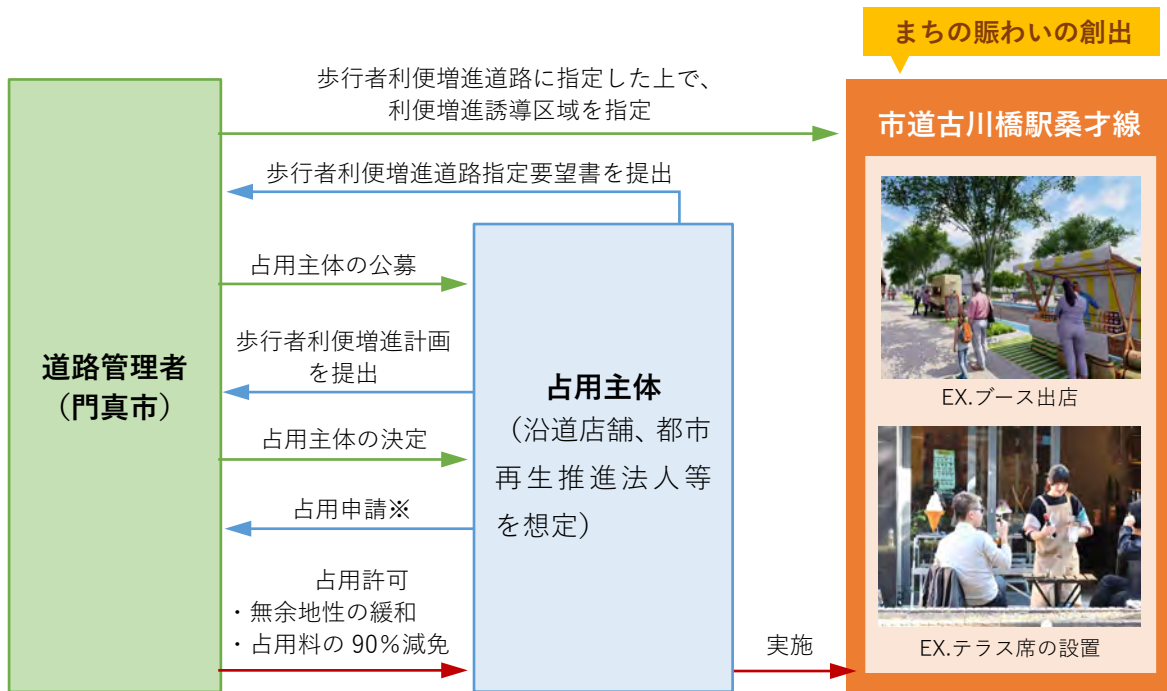
1 | 道路活用を促進する制度の整理

	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制度（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制度														
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体的な整備・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	<ul style="list-style-type: none"> ・利便増進誘導区域とは別に通行部分の幅員確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・指定にあたり、5年の活動実績が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・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>



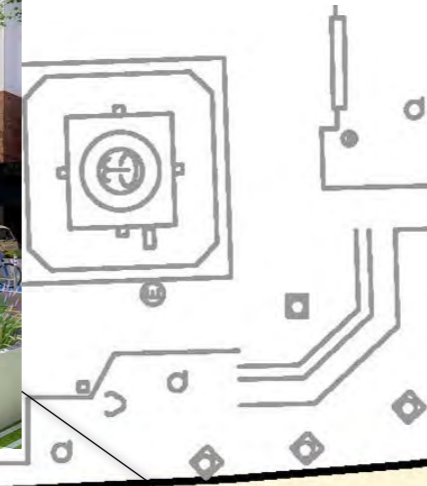
※まちなかウォークブル区域の場合、都市再生推進法人を経由して占用・使用許可の申請が可能

| 3 | 制度を利用した道路の活用イメージ

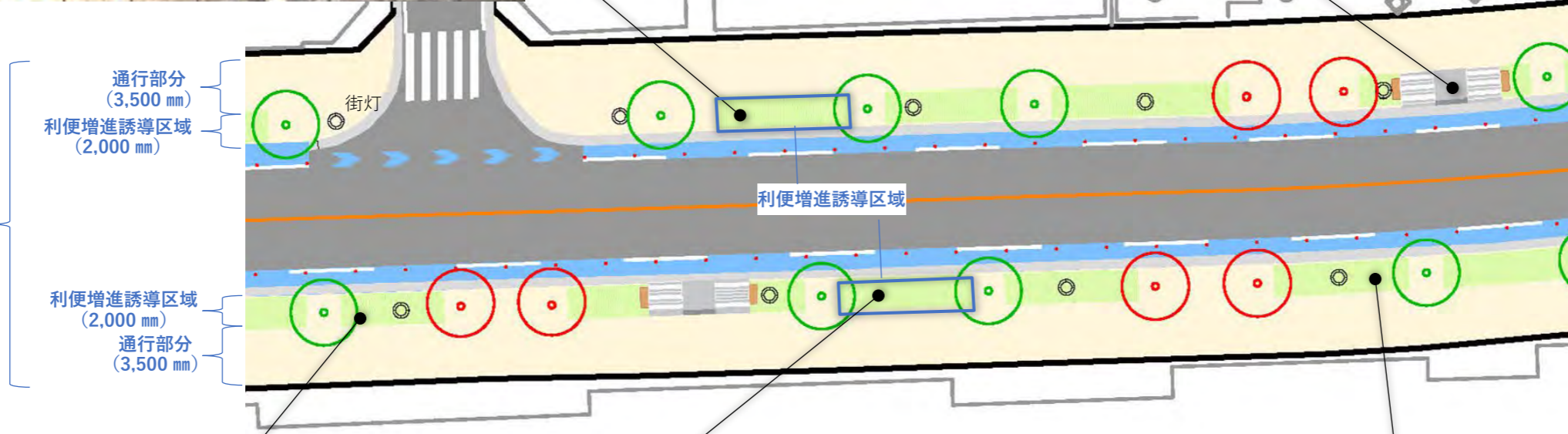
◆歩道上へのテラス席の設置



◆駐輪場と自転車レーンから歩道への上り口を一体的に整備 (駐輪ラックは一般的な占用想定)



歩行者利便増進道路



官民境界

歩道 (5,500 mm)

車道 (9,000 mm)

歩道 (5,500 mm)

官民境界

◆プランターベンチの設置 (迷惑駐輪の抑制)



◆キッチンカーやブース出店による利用



◆可動式プランターの設置 (迷惑駐輪の抑制)



08 整備スケジュール

令和5年5月に「古川橋駅周辺地区まちなかウォークラブル推進基本構想」を策定。同構想に基づき、令和6年11月に社会実験「PLAY FURUKAWABASHI Vol.2」を実施した。その結果を受け、本編をとりまとめた。今後は、エリアのステークホルダーとも連携し、地域ニーズ等を確認しながら、実施設計・工事をを目指す。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度以降
	「古川橋駅周辺地区まちなかウォークラブル推進基本構想」の策定		「古川橋駅南広場等再編PJ基本計画（市道古川橋駅桑才編）」の策定※	実施設計・工事（予定）
	社会実験「PLAY FURUKAWABASHI Vol.2」の実施			エリアのステークホルダーとも連携し、地域ニーズ等を確認しながら、実施設計・工事をを目指す

※古川橋駅周辺地区まちなかウォークラブル推進基本構想に示された4つのプロジェクトと合わせて策定