

末広町北公園・高架下プロジェクト  
基本計画（案）

令和8年●月

門真市

# 目次

0. はじめに	1
1. とりまく状況	
① 計画地周辺のまちづくりの動き	2
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	3
② 計画地の現況	4
③ 計画地の利用状況（および関連計画における整備の方向性）	5
(2) 課題および機会とポテンシャル	
① 課題	8
② 機会とポテンシャル	8
3. 社会実験と交通量調査による計画条件の整理	
① 実験の目的	11
② 実験内容	11
③ 実験状況	11
④ 実験風景	15
⑤ 効果検証	16
4. 整備コンセプト	31
5. 整備方針と実現に向けた方策	33
6. 整備計画	
(1) 計画図面	
① 空間構成ダイアグラム	37
② 段階的整備の流れ	39
7. 将来的な公園の活用イメージ	
(1) 公園活用を促進する制度の整理	47
8. 整備スケジュール	49

# 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。

本計画は同構想に位置づけた、「末広町北公園・高架下プロジェクト」の基本計画である。

検討に先立ち、令和6年11月に「PLAYFURUKAWABASHI Vol.2」（末広町北公園・高架下を検証エリアとした社会実験）を実施。本計画は、同実験の効果検証結果をもとに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、汗をかくいたり、知恵を絞ったり、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

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）

**11/7.8.9.10 開催!!**

# PLAY FURUKAWABASHI

門真市では、京阪古川橋駅周辺において当エリアの未来ビジョンに基づき、「居心地がよく歩きたくなる」ウォークアブルなまちづくりをすすめています！実際にまちなかを整備する前に、地域の方などのアイデアを取り入れ、よりよいプロジェクトにするために、一定期間だけ実験的に計画を試す「**社会実験 Vol.2**」を実施します！

Area	11/7	11/8	11/9	11/10
Area 1	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00
Area 2	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00
Area 3	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00
Area 4	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00	11:00-15:00 15:00-18:00 18:00-21:00

資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.2（フライヤー）



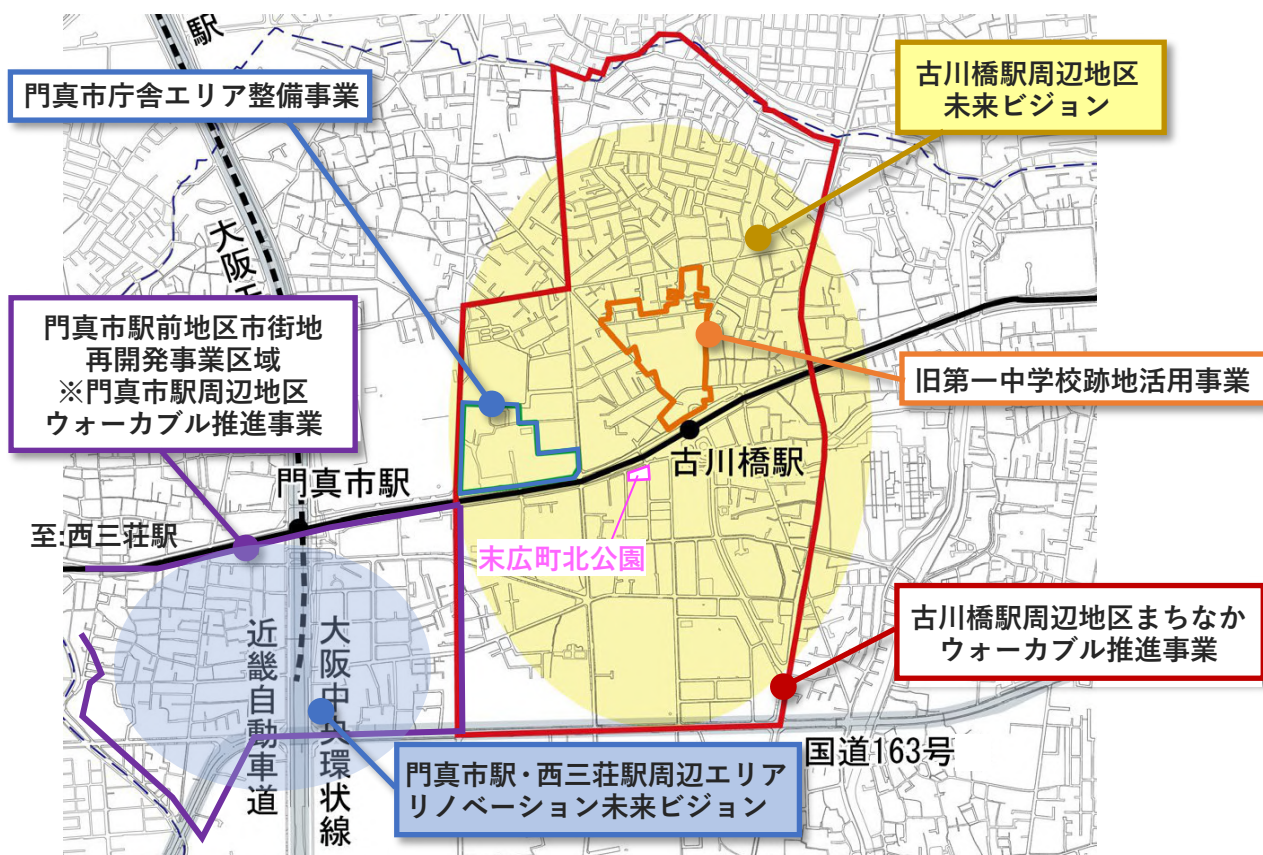
資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.2（実験の様子）

## 01 とりまく状況

### ① 計画地周辺のまちづくりの動き

末広町北公園周辺では、古川橋駅、門真市駅、西三荘駅および庁舎エリアなど、東西軸を意識した周辺エリアとの連携を見据えた整備の動きが進んでいる。

門真市庁舎エリア整備事業や駅周辺の再開発、旧第一中学校跡地の活用、ウォーカブル推進事業などが展開されている。これらの事業は、東西方向に連なる複数の計画地の回遊性や連携を高め、エリア全体としての都市機能の充実と価値向上を図るものである。



## 02 現況および課題とポテンシャルの整理

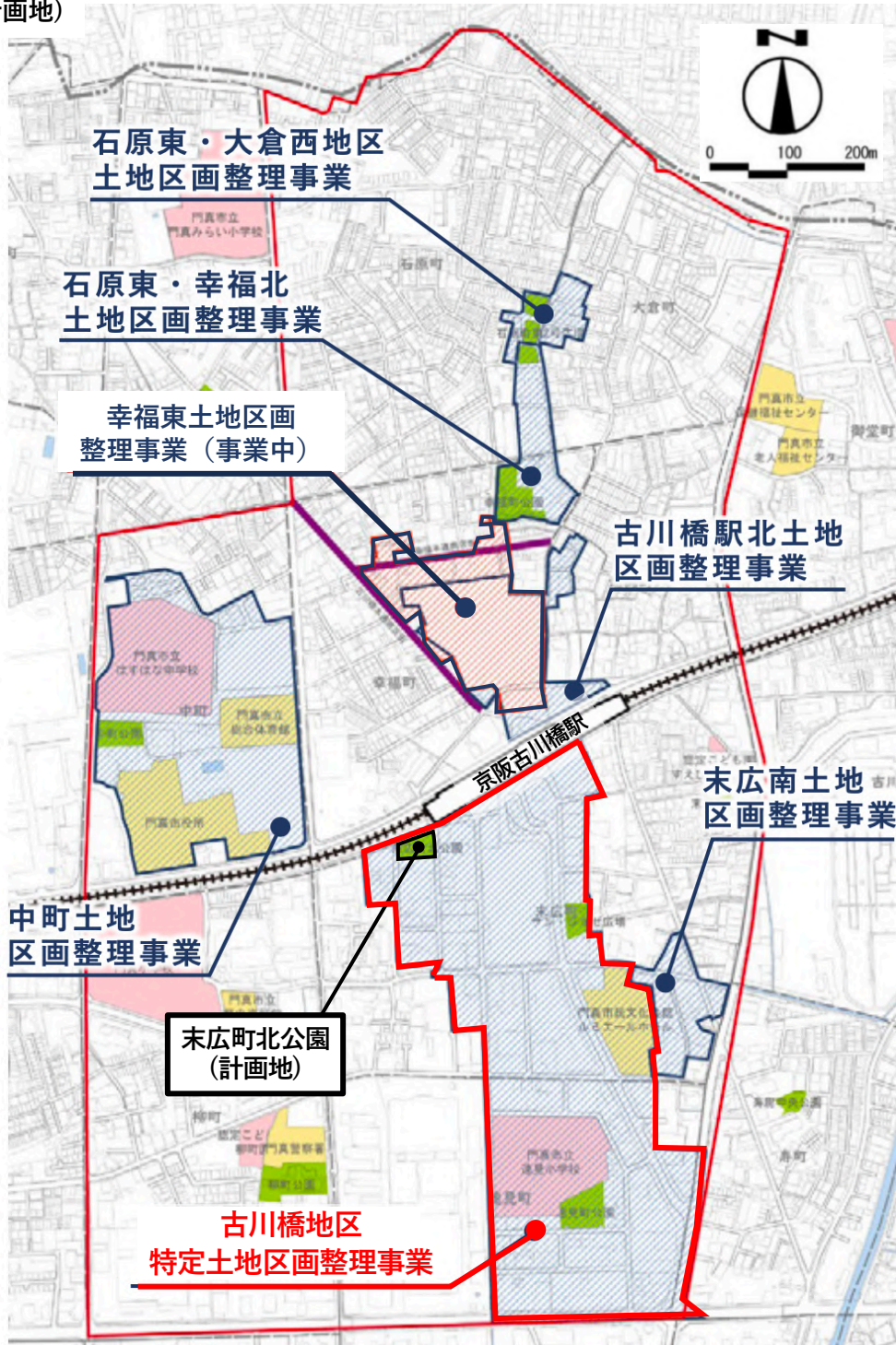
### 1 | 現況整理

#### ① 成り立ち

計画地は、京阪古川橋駅南口から西に位置し、古川橋地区特定土地区画整理事業によって形成された公園である。

同事業は、「大都市における住宅及び住宅地の供給に関する特別措置法」に基づき実施された、全国初の特定土地区画整理事業である。(昭和54年7月から昭和62年4月にかけて実施された)

#### ■位置図(計画地)



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

## ② 計画地の現況

名称：末広町北公園 所在地：門真市末広町38 面積：約1,023㎡



①



②



③



④



### ③ 計画地の利用状況（および関連計画における整備の方向性）

門真市パークイノベーション計画の公園の利用実態調査(令和 3 年)によると、計画地は第三中学校区内に位置している。調査結果によると、利用者数は「102人/日」である。主な利用者層は“高齢者”と“大人(40～50 代)“、主な利用内容は”休憩“、“おしゃべり”、“飲食”、“散歩”であり、主な利用時間帯は平日、休日ともに”8 時～18 時（主に午後利用が多い）“である。

本計画地は京阪古川橋駅に近接し、通勤・通学や買い物などの際に市民が立ち寄りやすい特性を有している。一方で、こうした立地特性を十分に活かし切れていない現状も見られることから、市民にとってより利用しやすい空間となるよう改善が必要な状況である。

市内で特に人通りの多いエリアに立地し、多くの人々が日常的に往来している公園の特性を活かし、イベント利用の促進等により駅周辺地域のにぎわい創出を図るため、末広町北公園は門真市パークイノベーション計画の「機能の特化（にぎわい型）※」として位置付けられている。

※機能の特化（にぎわい型）の具体的方策として、「児童向け遊具の設置」「広場（ボール遊びなど）」「イベント、地域行事」が示されている。



資料：門真市パークイノベーション計画 利用実態調査結果【第三中学校区】

同計画の市民意向に関するアンケート等の調査結果を踏まえ、計画を検討する。16歳以上の市民を対象にした、“市民アンケート”および子どもを対象とした、“子どもアンケート”の2種類にて行われた。調査結果を下記にて抜粋する。また、実施概要は以下の通りである。

### <市民アンケート実施概要>

■調査対象者：市内在住の16歳以上の市民から無作為抽出【1,500名】

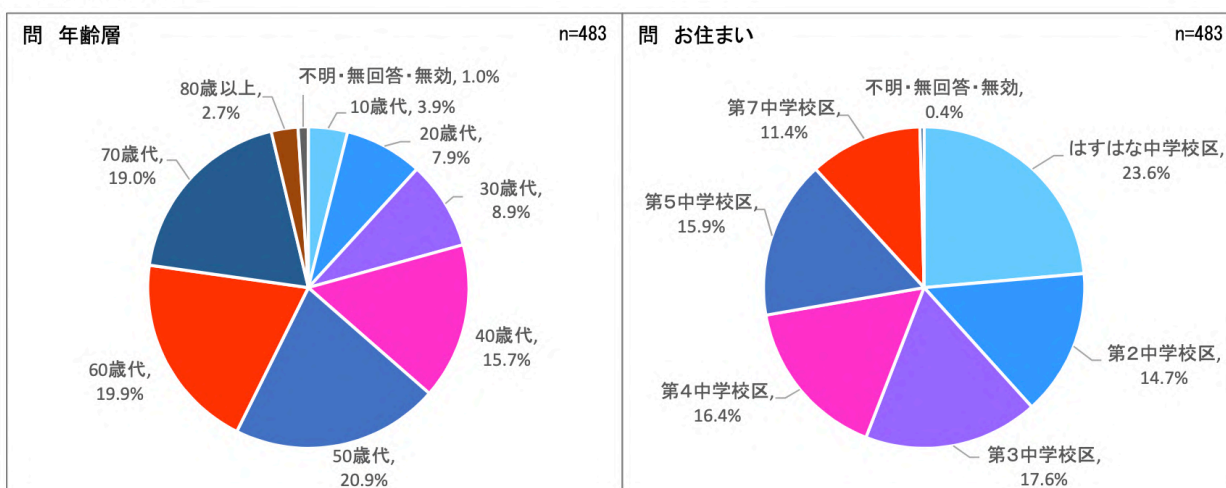
■調査方法：郵送配布・回収による調査

■調査時期：調査票の投函：令和3（2021）年5月28日（金）

回収期限：令和3（2021）年7月5日（月）

■回収率：有効回答数483票（回収率32.2%）

■回答者属性



### <子どもアンケート実施概要>

■調査対象者：市内全14小学校及び6中学校を対象に、小学校低学年（2年生）、小学校高学年（5年生）、中学生（2年生）を対象として実施

■調査方法：各学校を通じた直接配布・回収による調査

■調査時期：令和3（2021）年5月～6月

■回収結果：小学校低学年（2年生）：407票

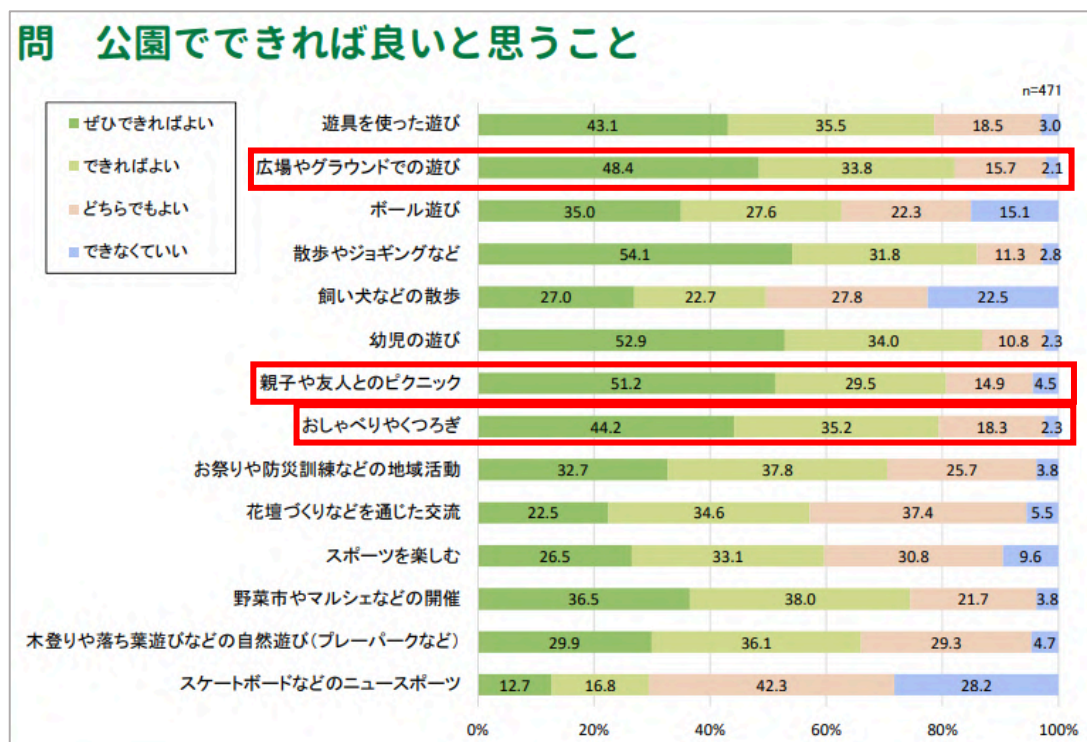
小学校高学年（5年生）：473票

中学校（2年生）：195票

合計 1,075票

資料：門真市パークイノベーション計画 市民意向に関するアンケート

公園に対する市民アンケート調査では、「おしゃべりやくつろぎ」や「広場・グラウンドでの遊び」など、自由に過ごし、くつろぐことができる場の充実を求める意見に加え、「親子や友人とのピクニック」といった親子で訪れやすい利用形態への要望が多く寄せられた。



資料：門真市パークイノベーション計画 市民意向に関するアンケート

## | 2 | 課題および機会とポテンシャル

### ① 課題

- ・古川橋駅から徒歩数分と近い立地であり、通勤・通学・買い物等で行き来している人が多いにもかかわらず、利用者層や利用シーンが限定的で、多様な人の滞留や活動が十分に生まれていない。
- ・園内に設置されたパーゴラの日除け機能が十分に発揮されておらず、夏季や日差しの強い日を中心に快適性が確保されていない。

### ② 機会とポテンシャル

#### <末広町北公園>

- ・公園南の植栽帯により、隣接する建物からの視線が緩和されており、落ち着いた滞留空間が形成されている。

#### <道路(末広東西1号線)>

- ・通勤・通学動線として利用されており、特に平日の早朝や夕方には人通りが多く、日常的に多くの人の目に触れるポテンシャルを有している。

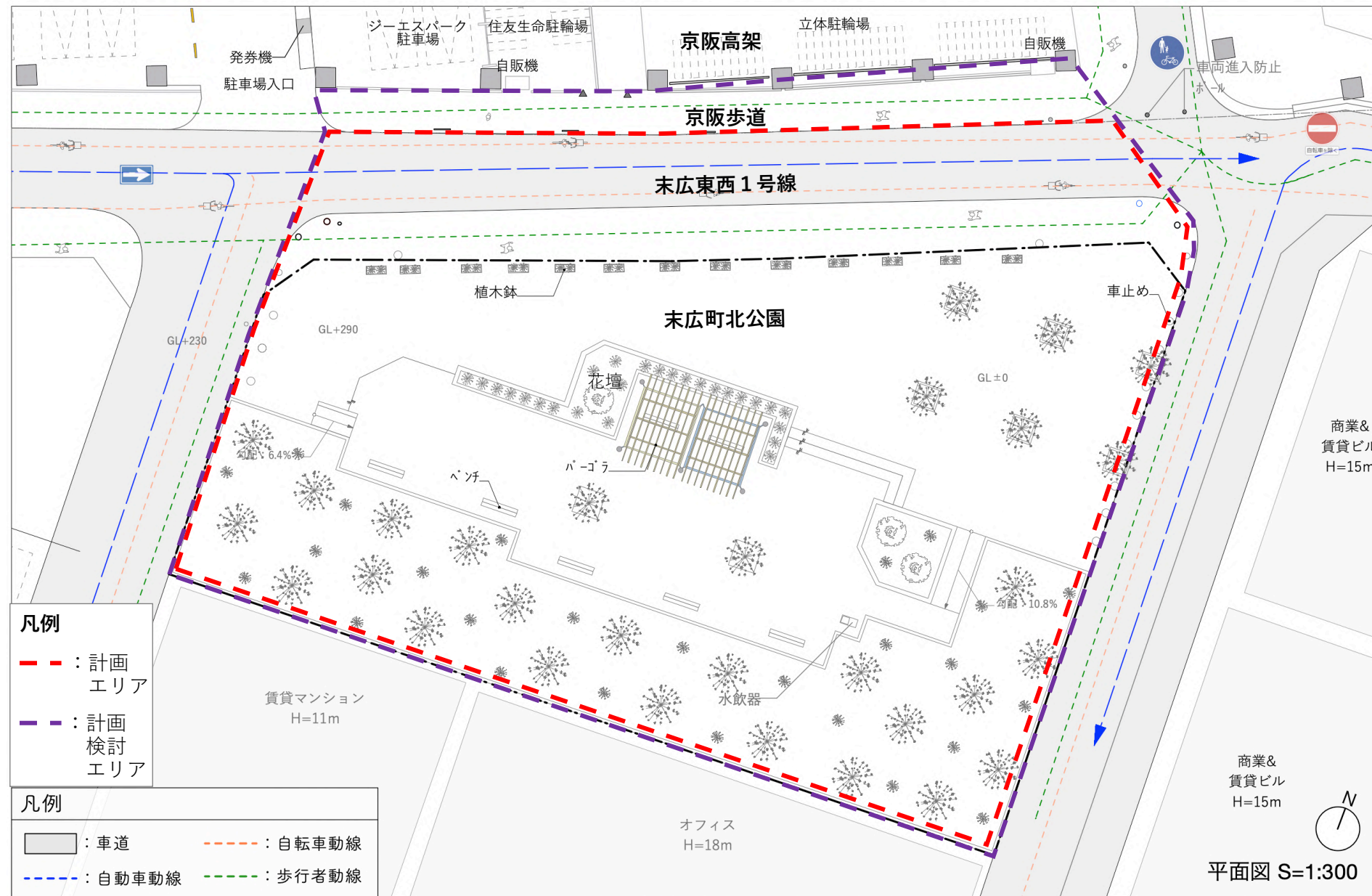
#### <高架下>

- ・雨除け機能を有する高架下に公園が隣接しており、天候に左右されにくい半屋外空間としての一体的な利用が期待できる。
- ・現在は駐車場・駐輪場としての利用がほとんどだが、道路に面していることや高架により雨がかりを避けやすいという特性を活かした、多様な活用方法が考えられる。

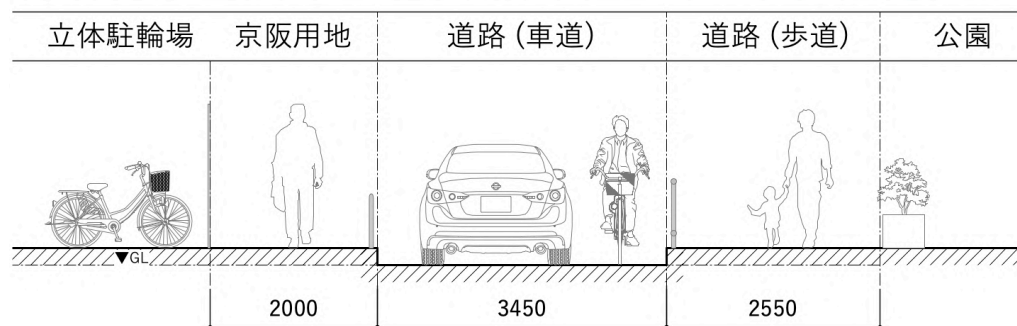
■計画範囲

計画地は、市および民間企業で土地の所有区分が異なることから、計画の検討範囲を明確化するため、以下の2つのエリアに区分して記載する。

- ・計画エリア：市が所有する土地（公園および道路）を対象とするエリア
- ・計画検討エリア：市が所有する土地（公園および道路）に加え、京阪電鉄が所有する土地（高架下歩道）を含めたエリア



※本図面資料はALANDISと現況図の情報を参照しています  
 ※各種寸法は実測値に基づくものではない為、整備にあたっては測量の上、詳細な設計等を必要とする



断面図 S=1:100

## 03 社会実験と交通量調査による計画条件の整理

### ① 実験の目的

- ・歩行者が安全に通行できるとともに、滞留し憩える空間として機能するかを検証する。
- ・自動車および自転車の動線変更に伴う課題や影響を把握する。
- ・地域プレイヤーの発掘および継続的な関係構築の可能性を確認する。
- ・飲食・物販等を想定した潜在的な商業ニーズ（業態・利用形態等）を把握する。

### ② 実験内容

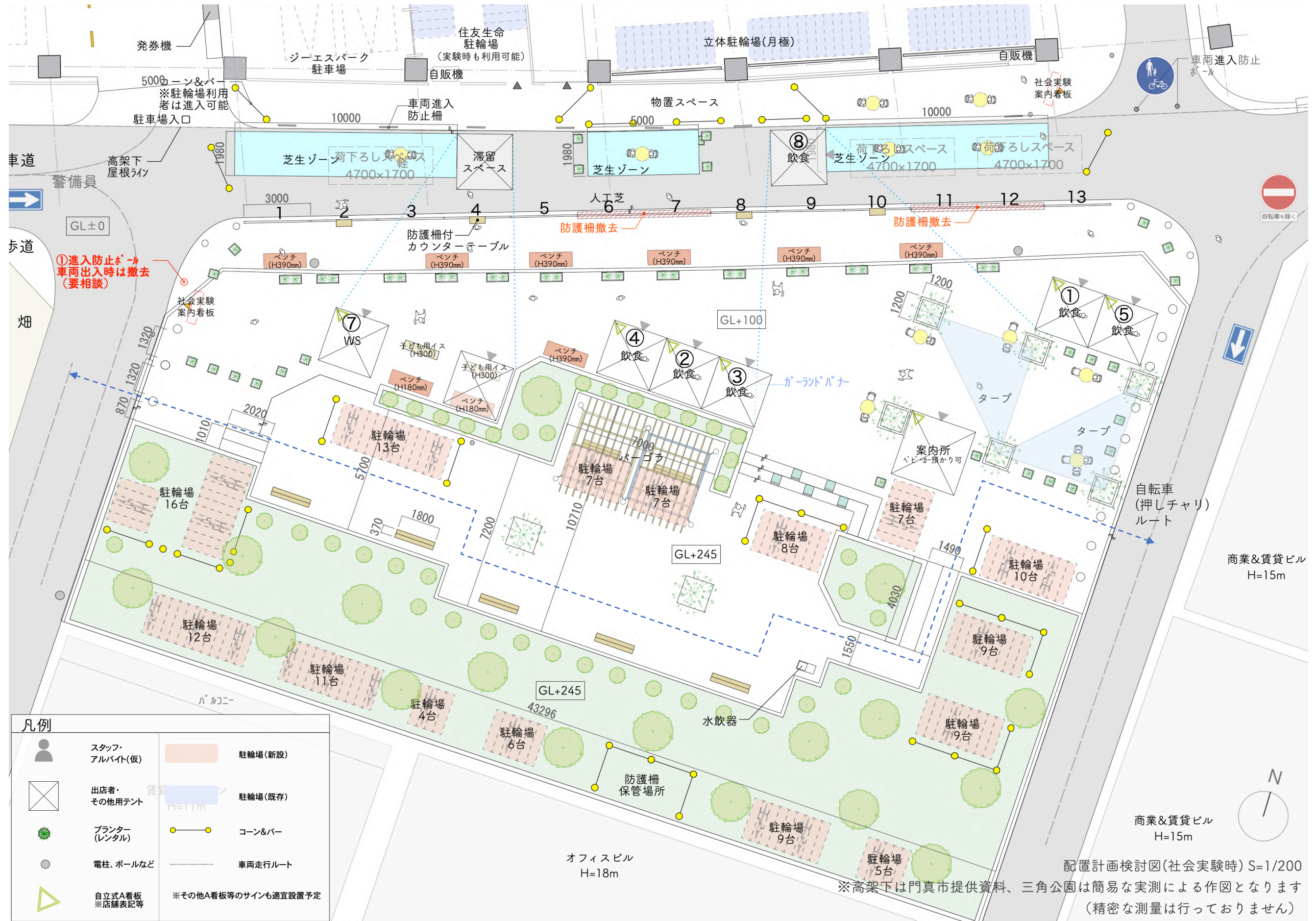
- ・京阪高架下と末広町北公園を一体的に利用するため、間に位置する道路を封鎖し、自動車および自転車の動線を変更した上で、交通状況を調査した。
- ・仮設店舗を設置し、飲食や物販などの活動を通じて利用者の反応や活動ニーズを確認した。
- ・道路空間および公園内にベンチを設置し、来園者の滞留状況や居心地の向上効果を検証した。

### ③ 実験状況

実施項目	11月7日 (木)	11月8日 (金)	11月9日 (土)	11月10日 (日)
滞留空間の設置	● 11:00～ 18:00	● 11:00～ 18:00	● 11:00～ 18:00	● 11:00～ 18:00
出店ブースの設置	—	● 11:00～ 18:00	● 11:00～ 18:00	—
末広東西1号線の封鎖 (末広町北公園北側道路)	—	● 7:00～ 21:00	● 7:00～ 21:00	—

※末広東西1号線（末広町北公園北側道路）の封鎖は、会場の準備と撤去の時間を考慮した時間とし、東西に警備員を配置し、安全な通行環境に配慮した。

■社会実験時 レイアウト図 (令和6年11月10日(日)時点)



配置計画検討図(社会実験時) S=1/200  
 ※高架下は門真市提供資料、三角公園は簡易な実測による作図となります  
 (精密な測量は行っていません)

#### ④ 実験風景

＜高架下と道路、公園の一体利用＞



＜出店ブース(飲食、物販、体験系)の設置＞



＜滞留空間(ベンチ、テーブル等)の設置＞



＜自転車通行(押しチャリ)ルートの変更と駐輪場の設置＞



⑤ 効果検証（古川橋ウォークブル社会実験 PLAY FURUKAWABASHI Vol.2 効果検証より抜粋）

調査方針の設定

実験の目的を踏まえ、3つの調査方針を設定した。

- 調査方針1 高架下と公園を一体利用するにあたり、末広町北公園と京阪高架間の道路を封鎖し、自動車・自転車の動線の変更による交通状況を調査
- 調査方針2 仮設店舗等の設置による飲食・物販などの活動ニーズの確認
- 調査方針3 公園や道路に滞留空間(ベンチなど)を設けることによる居心地よさの確認

調査結果

会場来訪者を対象に行った来場者アンケートや中学生向けアンケートおよび出店者向けアンケート、交通量調査、観察調査等からわかった事を以下にまとめる。

- 調査方針1 高架下と公園を一体利用するにあたり、末広町北公園と京阪高架間の道路を封鎖し、自動車・自転車の動線の変更による交通状況を調査

◆結果

自動車

- ・交通量調査の結果、影響が懸念される箇所では問題が生じる可能性は低いことがわかった。
- ・同路線の自動車通行量は令和5年調査:平日 89台/12h、休日 76台/12h という結果となった。

自転車

- ・公園北側の道路は自転車交通量が極めて多い(令和5年調査:平日 5,304台/12h、休日 4,582台/12h)結果となった。
- ・実験中は来園者の安全確保のため、自転車から降りて公園内(南のルート)を通行してもらった。観察調査によると、「自転車の迂回ルートがやや遠い」「公園内に設定した押しチャリルートの幅員が狭く渋滞が発生した」などの課題が見受けられた。
- ・一方で、来場者アンケートによると、「高架下にお店が並び、公園と一体的なにぎわいのある場所になるのであれば、迂回してもよい」と188人/235人(約80%)が回答した。

## <交通量調査>

交通計画も踏まえたウォークアブル環境の形成を目的に、計画地周辺にて交通量調査を実施した。調査の概要及び結果を以下にて示す。

### ◆実施日時

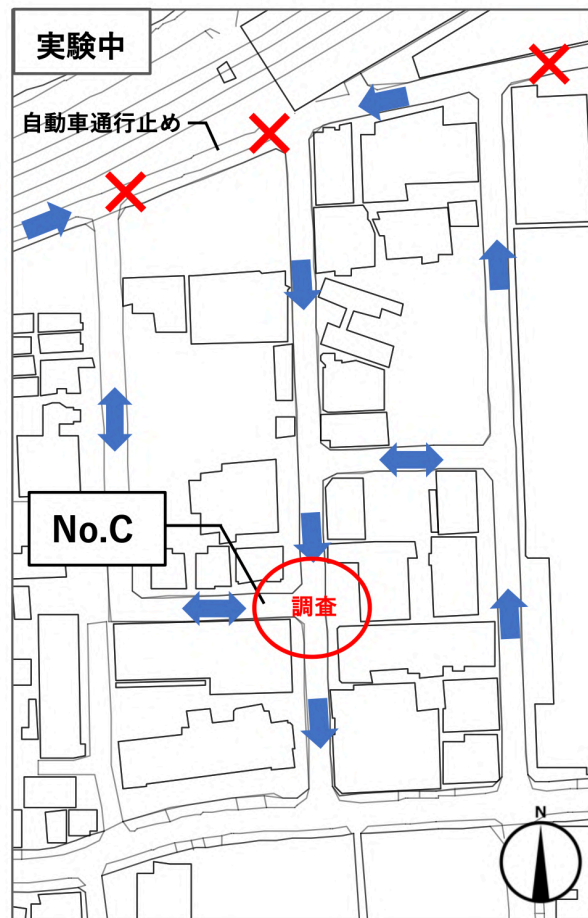
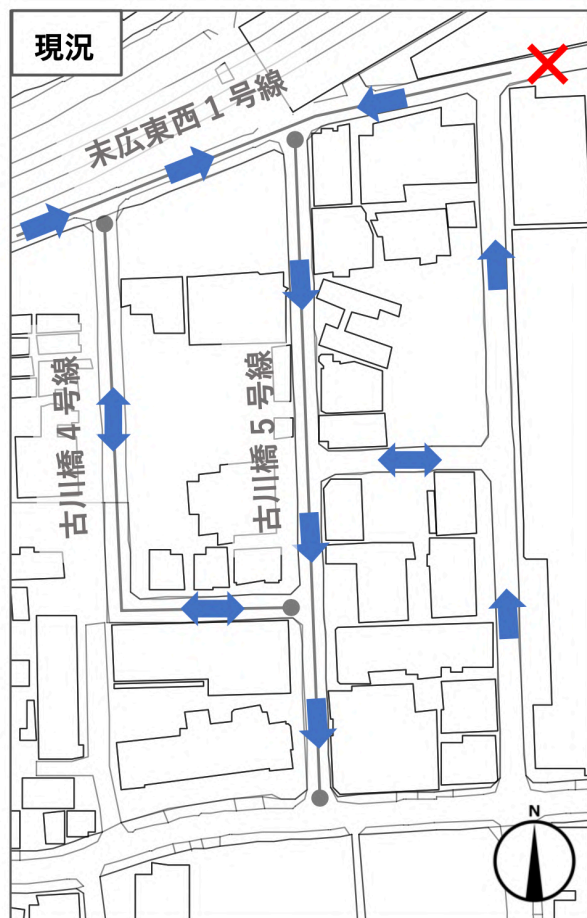
令和5年10月23日（月）、10月28日（土）、 令和6年11月8日（金）、11月9日（土）

【自動車・歩行者・自転車交通量】

各日7:00~19:00（12時間）

### ◆結果

- ・車両について、平日、休日ともにピーク時において非優先道路からの右折（西から南）に問題はないと言える。
- ・歩行者・自転車ともに多いが、自転車の方が極めて多い傾向にある。特に平日の朝と夕方を中心に時間帯によって渋滞が生じた。  
→観察調査によると、一部押しチャリルート内を乗車したまま通過する者がみられたため、自転車ルートをできるだけ変更せず且つ歩行者通行空間や公園内に自転車が進入しないように自転車ガードやボラードを設置するなど物理的な対策が必要となると考える。

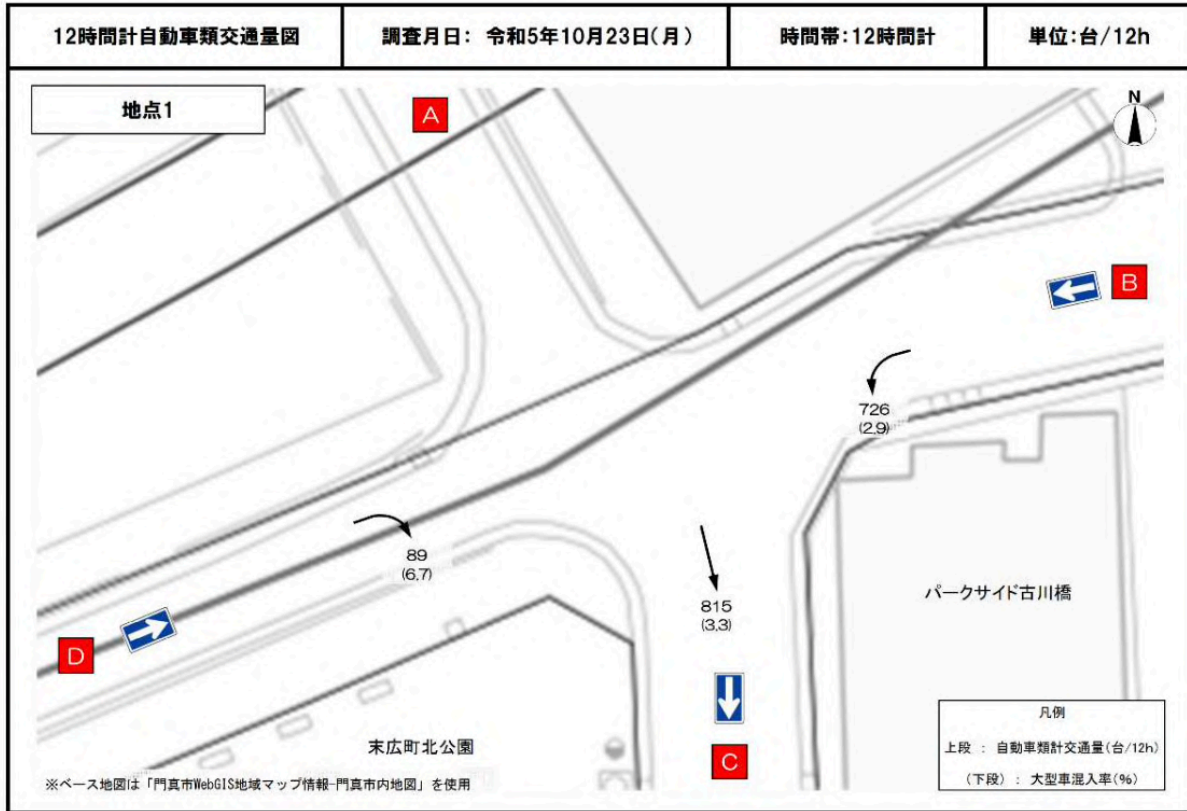


◆自動車類・歩行者類交通量調査結果

自動車類交通量調査

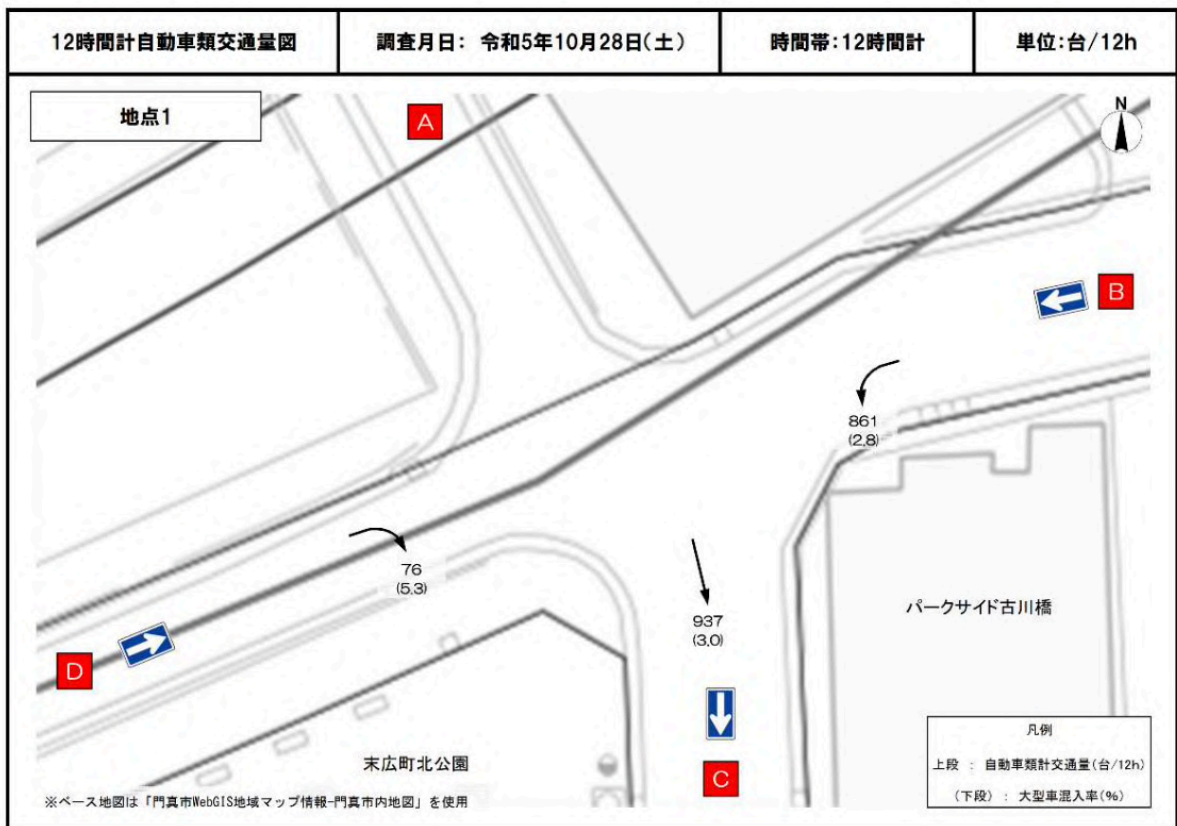
平日

①地点1



休日

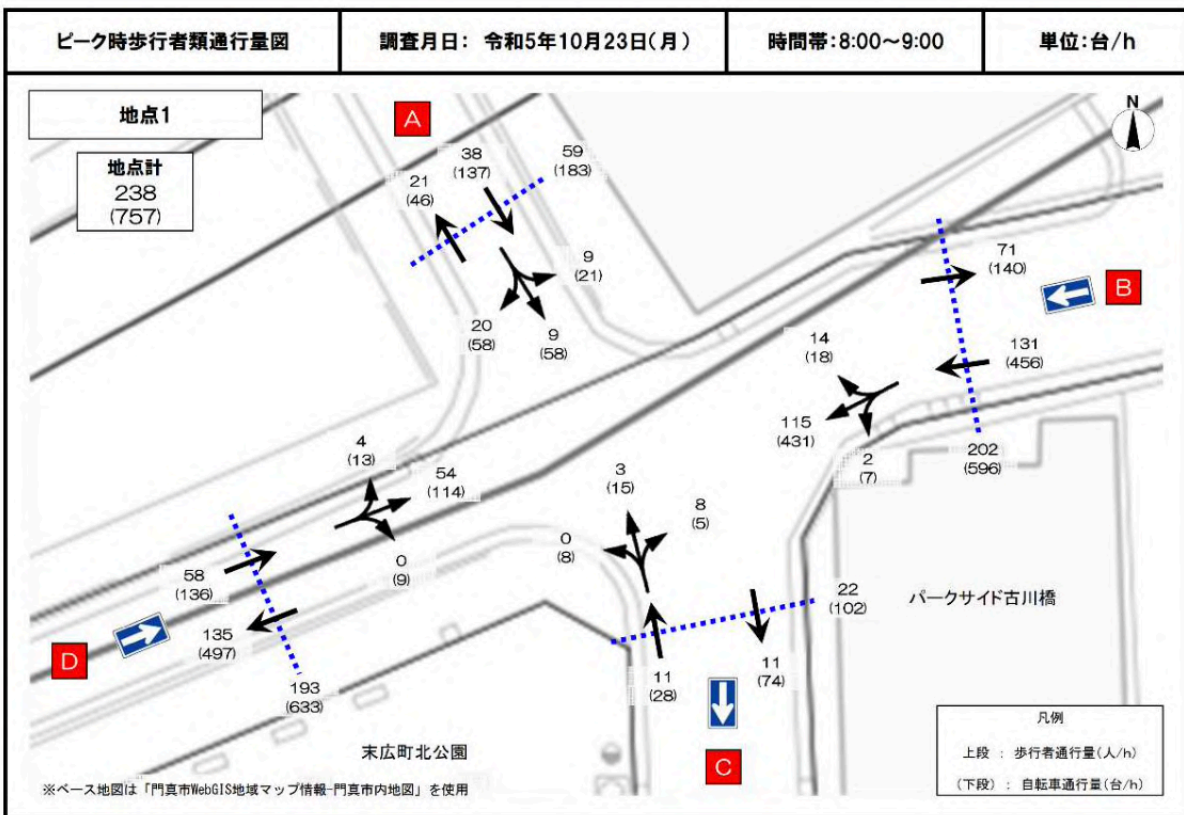
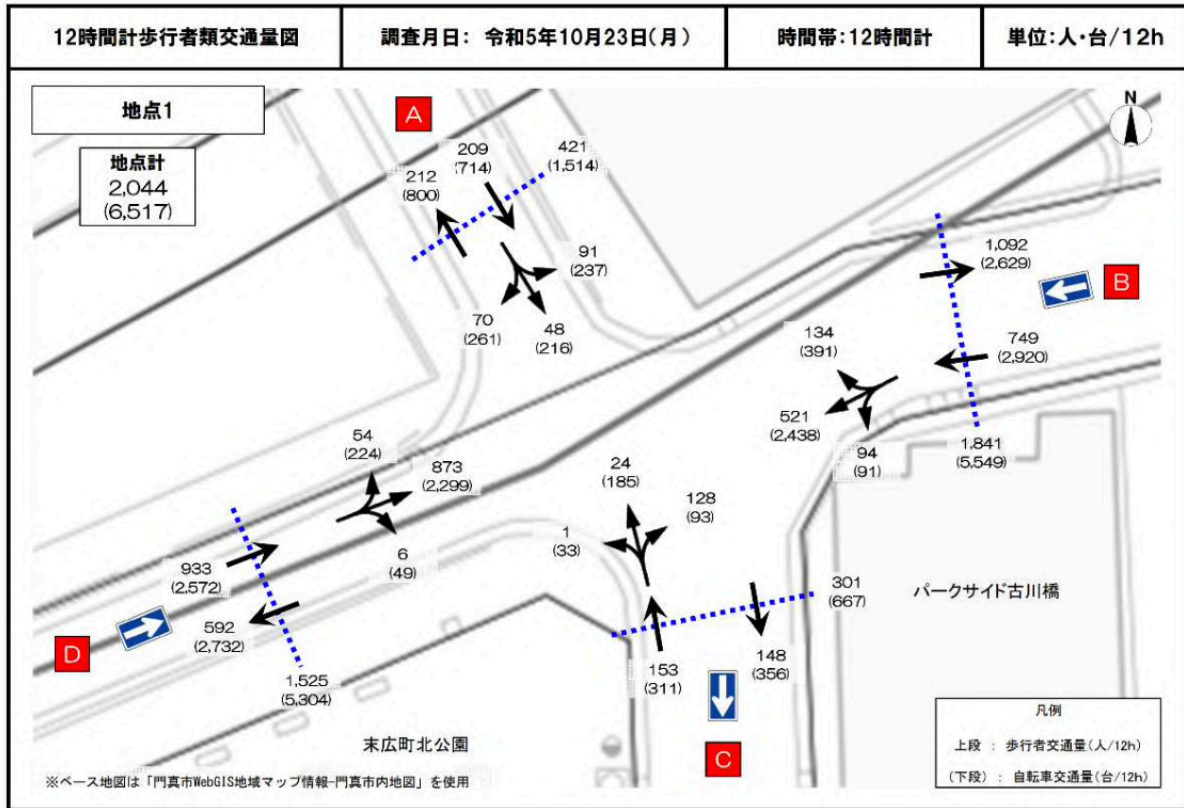
①地点 1



# 歩行者類交通量調査

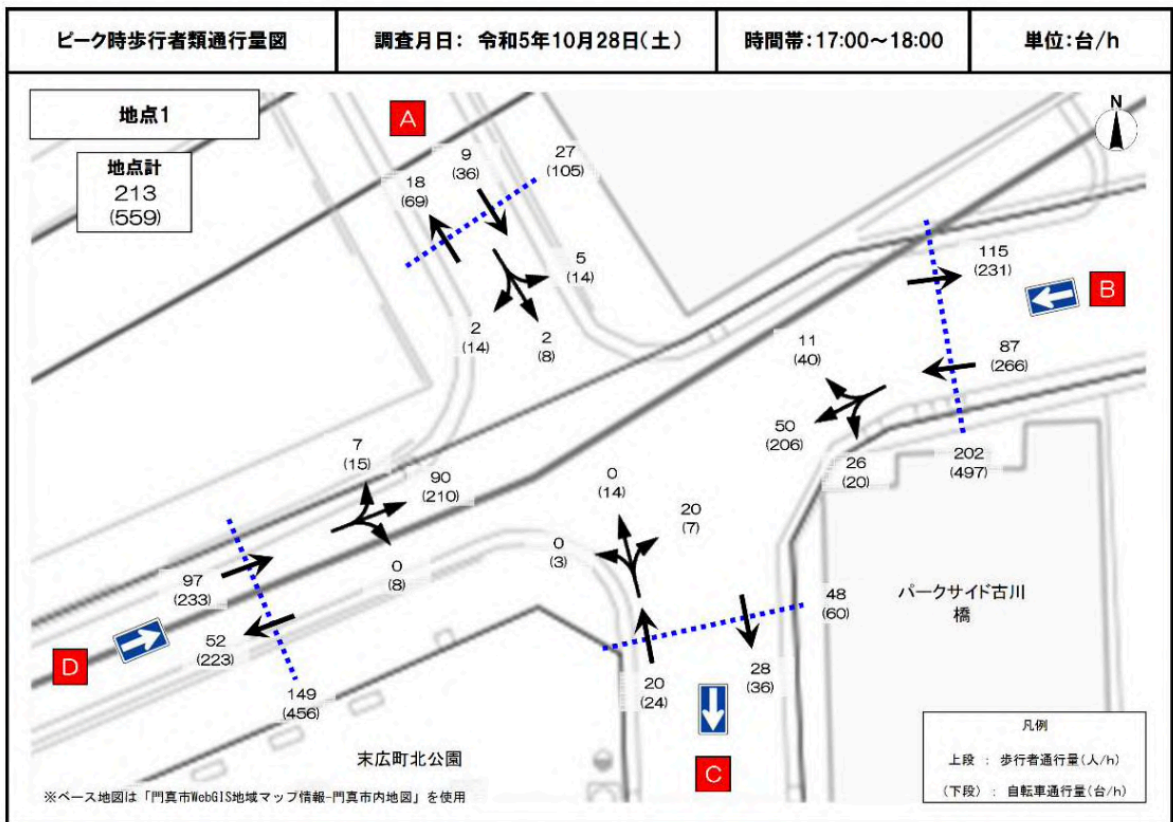
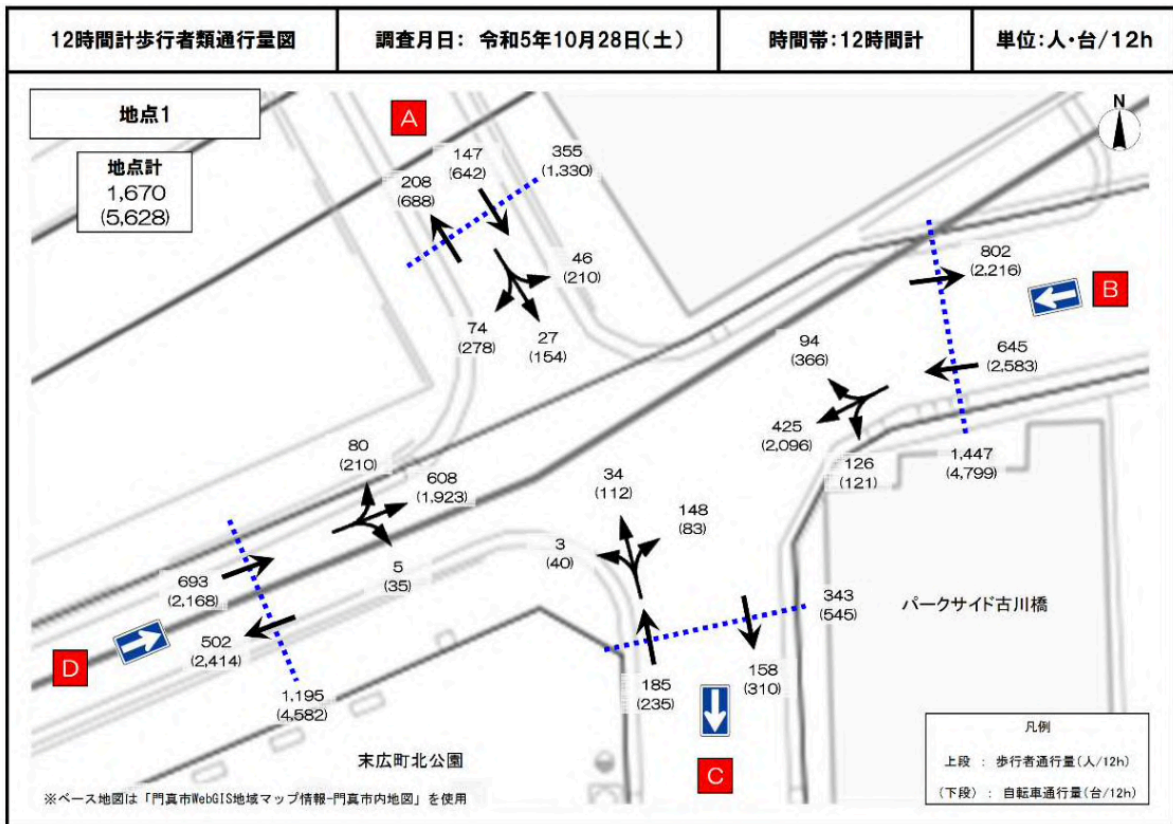
平日

①地点 1



休日

①地点1



## <来場者アンケート>

“⑤”効果検証に基づく方針策定を目的として、社会実験において来園者を対象としたアンケート調査を実施した。

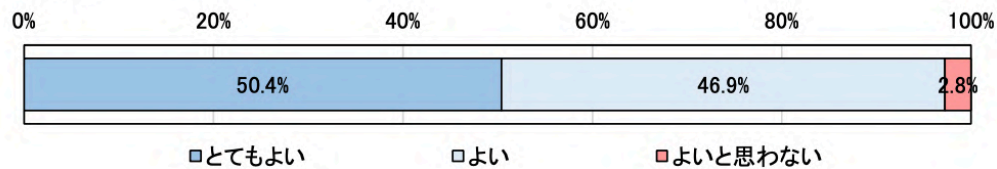
問 23. 右のイメージ図のように、高架下（現在は駐車場・駐輪場）にお店が並び、公園と一体的なぎわいのある場所になることについて、どのように思いますか（SA）

⇒約95%が「とてもよい」「よい」と回答



	票数	構成比
とてもよい	128	50.4%
よい	119	46.9%
よいと思わない	7	2.8%
回答数	254	100.0%

(N=254)

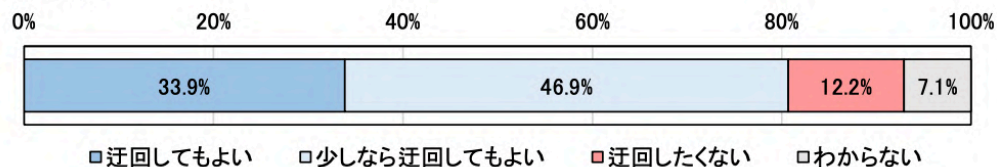


### ▶そのために、自転車が迂回しないとイケないことについて

- ・「少しなら迂回してもよい」（約45%）が最も高く、次いで「迂回してもよい」（約35%）が高かった。
- ・「迂回したくない」は約10%
- ・約80%が「少しなら迂回してもよい」「迂回してもよい」と回答

	票数	構成比
迂回してもよい	86	33.9%
少しなら迂回してもよい	119	46.9%
迂回したくない	31	12.2%
わからない	18	7.1%
回答数	254	100.0%

(N=254)



### ◆整備の方向性

高架下と公園を一体的に利用できる空間形成を図る

### ◆分析と計画上の留意点

- ・利用者が公園と高架下を南北に安全かつ円滑に横断できるよう、歩行者動線を明確に確保する。

## 調査方針 2 仮設店舗等の設置による飲食・物販などの活動ニーズの確認

### ◆結果

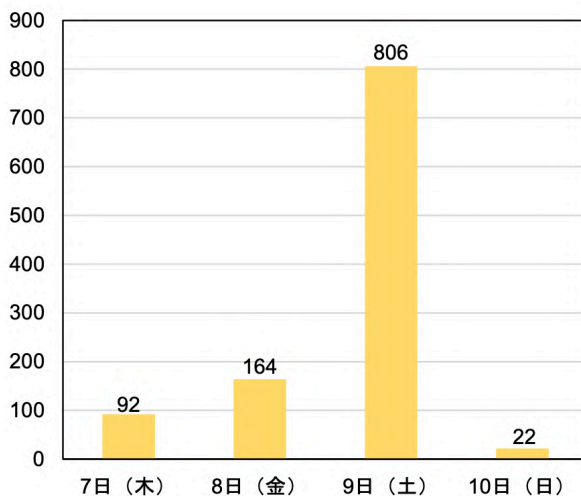
- ・ 出店者向けアンケートにおける「売上目標の達成状況」は出店者ごとに差が見られたものの、8日（金）の平日に比べ、9日（土）の休日は達成状況が改善する傾向が確認された。実際の売上についても、2日間出店した全ての店舗において、平日より休日の方が高い結果となっている。
- ・ 出店者数は、8日（金）が10店舗、9日（土）が12店舗であった。売上については、8日（金）は最大約5万円、平均約2.1万円であったのに対し、9日（土）は最大約6万円、平均約3.1万円となり、休日の方が全体的に高い傾向が見られた。また、2日間の売上合計は、飲食系が約32万円、物販系が約11万円、体験系が約4万円となっており、飲食系が売上の中心を占める結果となった。
- ・ 出店者からは、店舗や商品のPRにつながったとの評価が多く寄せられた一方で、電源設備の不足や夜間の明るさの確保、イベント空間の構成に関する課題が指摘された。
- ・ 平日・休日を問わず、飲食店等のコンテンツを導入することで、来場者数の増加が確認された。
- ・ 古川橋駅ロータリーエリアにおいても同様の傾向が見られることから、駅南広場との連動を意識した空間構成およびコンテンツ配置を行う計画とした方がよいことがわかった。

### <来場者アンケート>

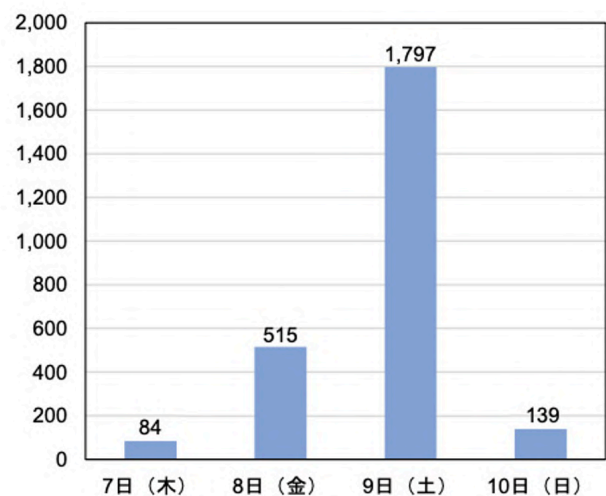
“⑤”効果検証に基づく方針策定を目的として、社会実験において来園者を対象としたアンケート調査を実施した。

### ◆日別来場者数

- ・ 9日（土）は806人と来場者数が最も多く、他の日と比べて突出していた。
- ・ 10日（日）22人は、7日（木）92人と比べると来場者数は約4分の1となった。これは、10日（日）は休日であり、通勤・通学等の人の流れが少なかったことに加え、当日は店舗出店がなかったため、滞留や立ち寄りを促す要素が少なかったことが要因と考えられる。
- ・ 両エリアとも9日（土）に来場者数が突出して多く、休日かつ店舗やステージなどのコンテンツのある日の集客効果が高いことが確認された。一方で、平日などのコンテンツのない日は来場者数が大きく減少しており、人流とコンテンツの有無が来場者数に大きく影響していることが分かる。



■ 末広町北公園・高架下エリア



■ 古川橋駅ロータリーエリア

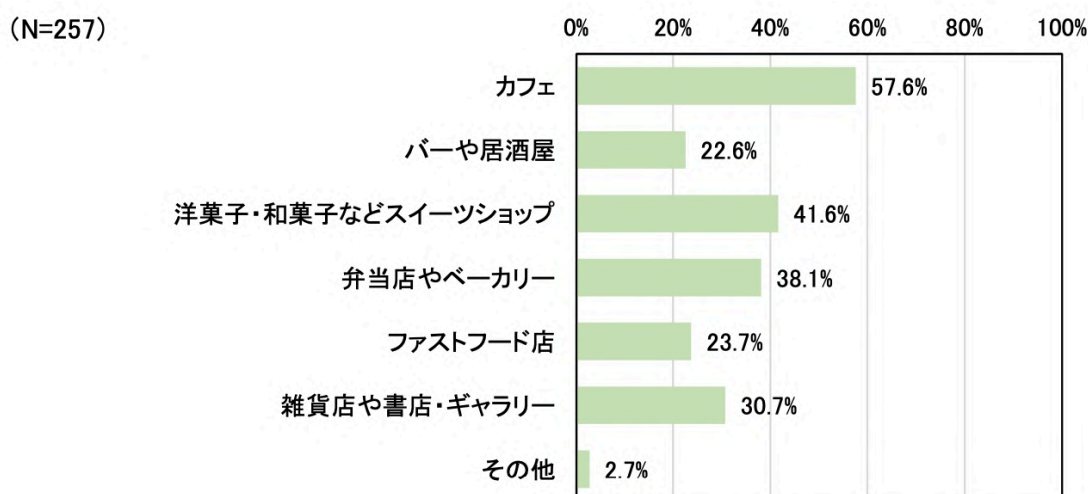
## <来場者アンケート>

“⑤”効果検証に基づく方針策定を目的として、社会実験において来園者を対象としたアンケート調査を実施した。

### 問 24. 高架下にどのようなお店がほしいですか (MA)

・「カフェ」(約 60%) が最も高く、次いで「洋菓子・和菓子などスイーツショップ」(約 40%) 「弁当店やベーカリー」(約 40%)、「雑貨店や書店・ギャラリー」(約 30%) の順。

	票数	構成比
カフェ	148	57.6%
バーや居酒屋	58	22.6%
洋菓子・和菓子などスイーツショップ	107	41.6%
弁当店やベーカリー	98	38.1%
ファストフード店	61	23.7%
雑貨店や書店・ギャラリー	79	30.7%
その他	7	2.7%
回答数	257	100.0%



#### 【その他の回答】

植物系/アノアショップ/キッチンカー/地域の特色があれば/婦人服店/スポーツジム/リサイクルショップ/着せかえごっこ

## <観察調査>

### ◆結果

- ・ 8日・9日とも、11時～18時にかけてエリア全体で来園者の滞在が見られ、場所の偏りは少なかった。
- ・ 古川橋駅側で食事を済ませてくる人が多く、末広町北公園・高架下エリアへの来客は少なめであったが、お菓子やおにぎりなどの軽食系の店舗は15時頃に完売する出店者も見られた。
- ・ 9日(土)は親子連れの来場が多く、物販や体験型コンテンツへの来客が多かった。

#### ◆分析とまとめ

- ・来場者からは当該エリアへの店舗の出店を期待する声が寄せられた。希望業態としてはカフェが最も多く挙げられたが、これは時間帯によって自転車や歩行者の往来が一定数ある一方、末広町北公園の他エリアと比べて落ち着いた雰囲気を持っていることから想起されたイメージによるものと考えられる。また、スイーツショップ、弁当店、ベーカリーなど、回転率の高い小売系業態への期待も比較的高かった。
- ・事業者の出店意向については、業種を問わずチャレンジショップとしての出店意向が確認された。出店理由を明確に回答した事業者は少数であったものの、「出店してよかった点」に関する回答からは、駅に近く人通りの多い立地の特性を、店舗や事業のPRの場として評価していることが推察される。
- ・本エリアにおいて、常設店舗としての営業を希望した事業者は1事業者にとどまった。このことから、今後は常設店舗としての事業成立性や持続性について、サウンディング調査等を通じて、より詳細な検討を行う必要があると考えられる。

#### ◆整備の方向性

**店舗の設置を可能とし、飲食を伴う滞在が生まれる空間の整備を図る**

#### ◆分析と計画上の留意点

- ・商業ニーズ（想定業態や売上規模）を踏まえ、店舗規模、滞留空間の広さ、電気・給排水等のインフラ計画を適切に設定する。

### 調査方針3 道路や公園へのベンチ設置による居心地がよさの確認

#### ◆結果

- ・居心地の良さに関して、225人/235人(約95%)が「とても居心地がよかった」「まあまあ居心地がよかった」と回答した。
- ・居心地がよい場所になるためにあったらよいと思うものとして、23人/52人(44%)が「ベンチ・椅子」と回答した。

#### <来場者アンケート>

実験期間中、日除け機能を備えた滞留空間を設置した結果、来園者の約9割が「居心地がよかった」と回答した。

“⑤”効果検証に基づく方針策定を目的として、社会実験において来園者を対象としたアンケート調査を実施した。

#### 問22. 居心地はいかがでしたか (SA)

- ・約95%が「とても居心地がよかった」「まあまあ居心地がよかった」と回答

	票数	構成比
とても居心地がよかった	81	34.5%
まあまあ居心地がよかった	144	61.3%
居心地がよくなかった	10	4.3%
回答数	235	100.0%

(N=235)



#### 〔選択した理由 (FA)〕

- ・「とても居心地がよかった」「まあまあ居心地がよかった」では、「ゆっくり過ごせた」が多かった。

#### 《とても居心地がよかった理由》 (N=29) ※複数回答含む

ゆっくり過ごせた (5件) / 気持ちよかった (3件) / 座る場所があった (3件) / 活気や賑わいがあった (2件) / 滞留空間がよかった (2件) / お店や企画がよかった (2件) / その他 (14件) (天気がよかった / 自転車と歩行者動線が整理され歩きやすかった / 楽しかった / 普段とは違う / 高架下が明るくなった / 犬連れでも参加できるのがよい 等)

#### 《まあまあ居心地がよかった理由》 (N=35) ※複数回答含む

ゆっくり過ごせた (4件) / 座る場所があった (3件) / お店や企画がよかった (3件) / 天気がよかった (2件) / 自転車と歩行者動線が整理され歩きやすかった (2件) / その他 (22件) (綺麗だった慣れた場所だから / 友人や出店者とのコミュニケーション / 普段とは違う / 楽しかった 等)

## 居心地がよい場所になるためにあったらよいと思うもの（FA）

- ・約半数が「ベンチ・椅子」と回答。エリアで実験中に設置していたものを中心に回答があった。

（N=52） ※複数回答含む

ベンチ・椅子（23件）／日陰・日除け（9件）／花や樹木（3件）／テーブル（2件）／屋外テラス席（2件）／お店（2件）／トイレ（2件） 等

### ◆整備の方向性

高架下と公園が連続した、居心地が良く安心な空間整備を図る

### ◆分析と計画上の留意点

- ・滞留空間については、人の流れから一定の距離を確保するなど、落ち着きのある空間構成とする。
- ・日照条件を踏まえ、パーゴラなど日陰となる空間を効果的に配置することで、季節や時間帯に応じた快適性を確保する。
- ・イベント実施時には、来場者動線や運営動線を整理するため、表と裏の役割を担う空間を設定できるような配置計画とすることが求められる。

## <観察調査>

- ・公園や車道、高架下歩道の滞留スペースは人(押しチャリする人、歩行者)との接触が少なく安心して過ごせるため、利用者が満遍なくいた。
- ・公園北側の歩道は、人通りが多く安心して過ごせないためか、滞留スペースを利用する人は少なかった。ベンチを園内側に移動させることで、利用が増えた。
- ・7、10日はお店が出ていないため、普段通り休憩や待ち合わせ目的で使われていた。新たに設置したベンチを休憩(友人と談笑)目的で利用してくれる人が2日間で2組ほどいた。
- ・7～10日間わず、押しチャリルートの既存のベンチに座る人が多かった。利用者の特性としては、普段から公園を利用している人が多いと考えられる。また、8、9日については、イベント空間の裏側にあたるためか、バックヤードのように出店者の休憩場所として使われていた。
  - ⇒イベント実施の際、表と裏となる空間を設定できるような配置計画とする。
  - ⇒滞留空間は、人流から一定の距離をとるなど、落ち着いた空間計画とする。
- ・9日は日差しが強かったこともあり、“日の当たらない席はあるか”という質問が2件ほどあった。タープ下や公園南の建物の影がかかる階段下を誘導した。
  - ⇒日照の状況を踏まえ、日陰となる空間を効果的に配置する。
- ・当該エリアにくるほとんどの人がチラシとアンケートを所持していた。
- ・防護柵撤去により生じた車道と歩道の段差では、トラテープや貼り紙等の対策を実施し安全に実施できた。
- ・夜間は園内に街灯(2箇所)があるため比較的明るく感じたが、高架下と車道は街灯がないので暗く感じた。(出店者には、手元が暗くなると商品等が見つらいので、ランタン1台を配布した。)
- ・立体駐輪場と住友生命駐輪場利用者で封鎖した歩道を利用した人はいたが、クレーム等は生じなかった。
  - ⇒夜間の照明や段差解消など利用者の通行に配慮した計画とする。

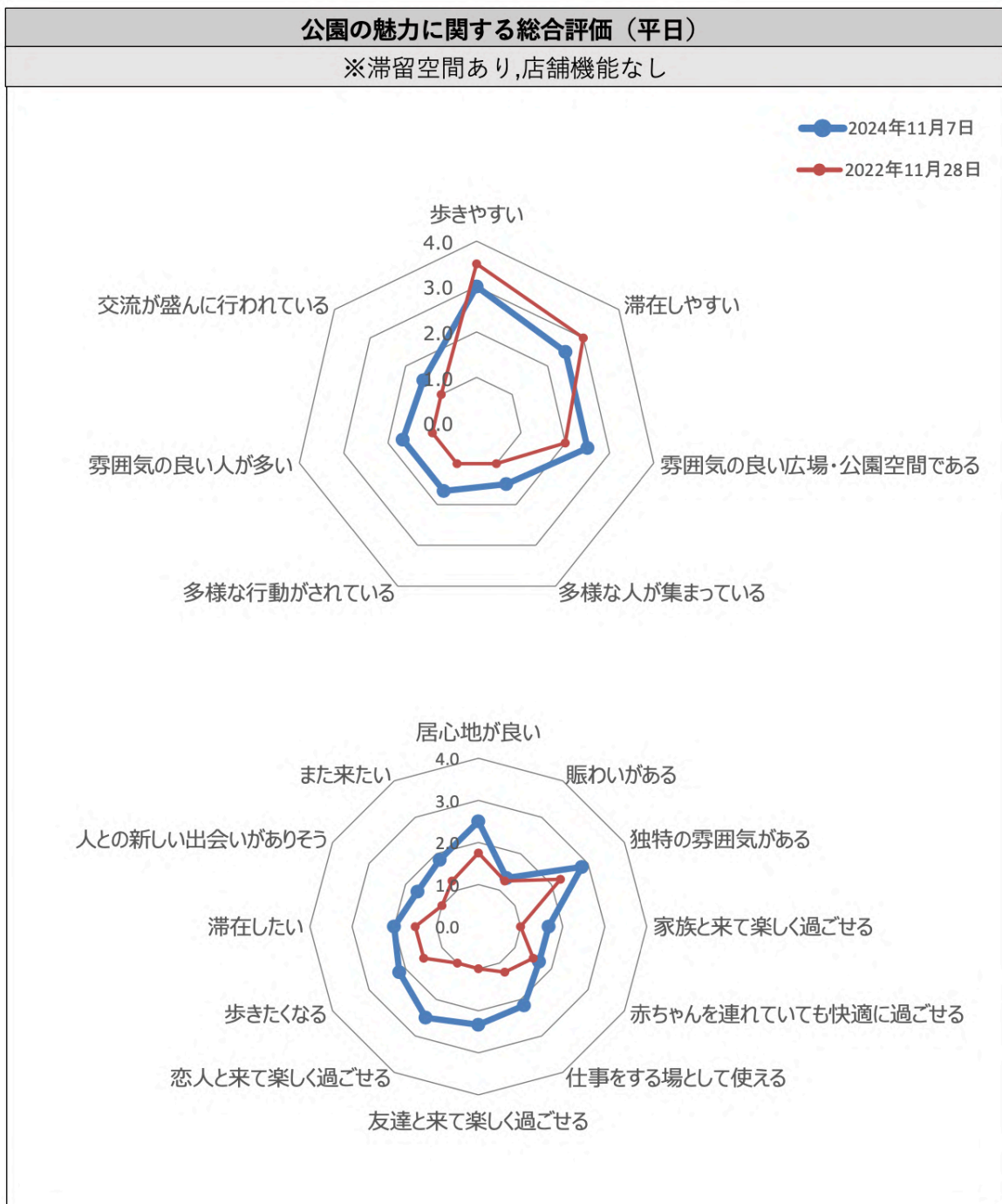
<居心地の良さに関する調査>

国土交通省で開発された、「まちなかの居心地の良さを測る指標（※）」を用いて、末広町北公園の居心地の良さ・歩きやすさを評価した。社会実験前と社会実験中に実施した調査結果をチャートにて表す。詳細は以下の通りである。

社会実験ではベンチなど滞留空間を整備することで居心地の良さを高め、飲食や物販等のブースなどの多様なコンテンツを入れると、そこに魅力を感じた多様な人が集まった。

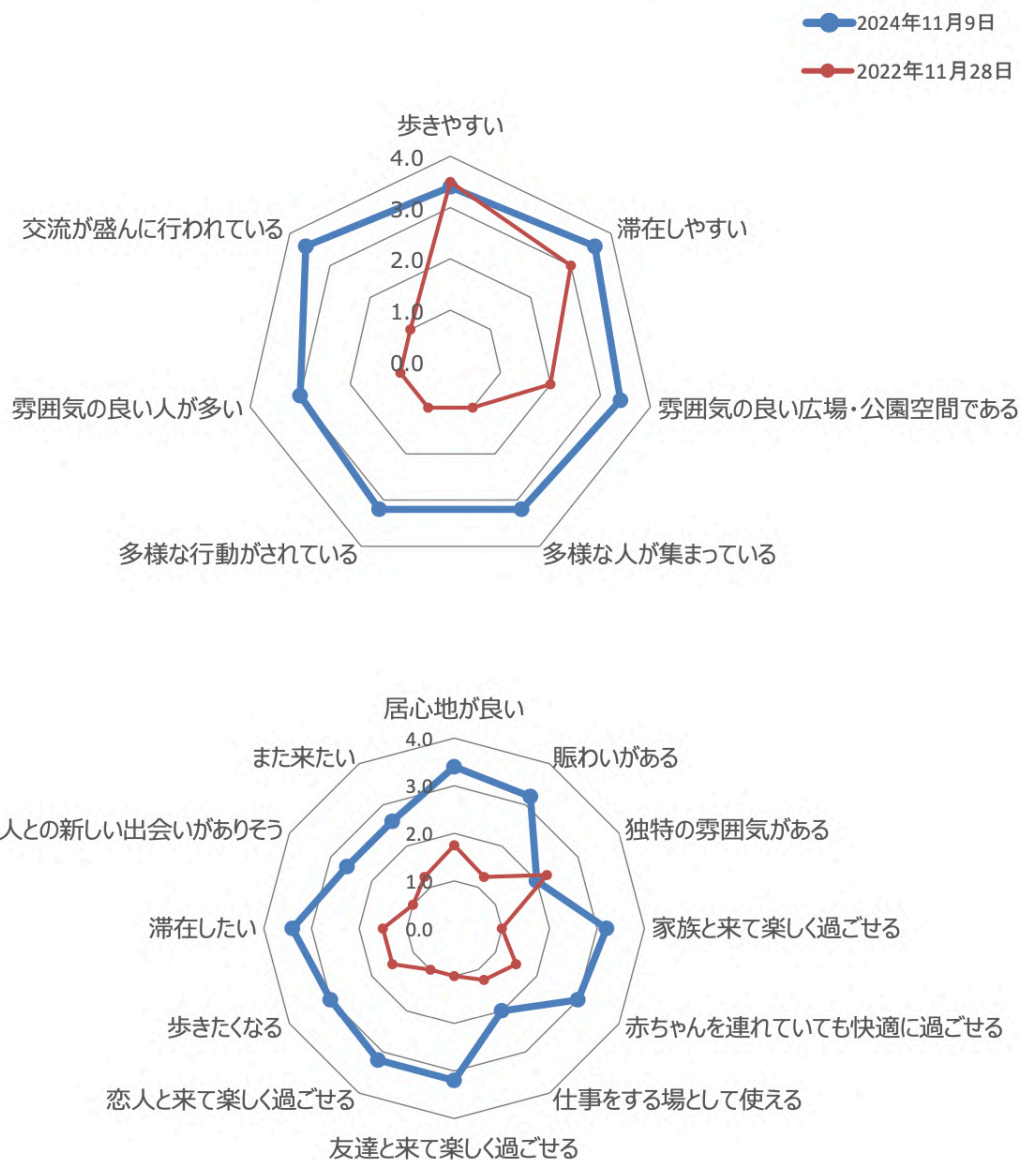
結果として、平日・休日とも実験中の公園の魅力と環境の総合評価はいずれも向上した。休日の滞留空間に加えて店舗機能の効果もあり、滞在者数は1人から46人、交流者数は0人から41人という変化を確認できた。

※まちなかの居心地の良さを測る指標：居心地が良く歩きたくなるまちの形成に向けて、人間らしい視点で居心地の良い空間を評価するツールとして、国土交通省が作成したものである。



## 公園の魅力に関する総合評価（休日）

※滞留空間あり,店舗機能あり



### ■人々の活動量※

滞在者数：1人(社会実験前) → 46人(社会実験中,休日)

交流者数：0人(社会実験前) → 41人(社会実験中,休日)

※滞在者数：3分間以上その場に留まっていた人数

交流者数：2人以上で滞在していた人数

### ■調査日

(社会実験前) 2022年11月28日(月) 14:50~17:45 天候：晴れ 気温：20℃ 評価者5名の平均値

(社会実験中) 2024年11月7日(木) 15:00~16:00 天候：曇り 気温：15~17℃ 評価者5名の平均値

2024年11月9日(土) 15:00~16:00 天候：晴れ 気温：22℃ 評価者5名の平均値

### まちのよりみちテラス

#### ～高架下と公園が紡ぐ新しい日常～

京阪高架下と末広町北公園をひとつの場所として捉え、駅からすぐ立ち寄れる、歩いて楽しい空間を創出する。ベンチや小さなお店があり、散歩の途中で休んだり、用事の前後に少し過ごしたりできる。地域の活動の場として使えるだけでなく、子どもから高齢者まで、自然に顔を合わせて会話が生まれる、にぎわいのある場所を目指す。



## 05 整備方針と実現に向けた方策

### 整備方針1 市民のニーズや課題を抽出するための段階的な整備

#### 方策① フェーズ1として公園内におけるテストマーケティングの実施

人通りの多い道路に面した公園の一部の必要最小限の樹木を伐採し、キッチンカー等が出店しやすい設えとする。

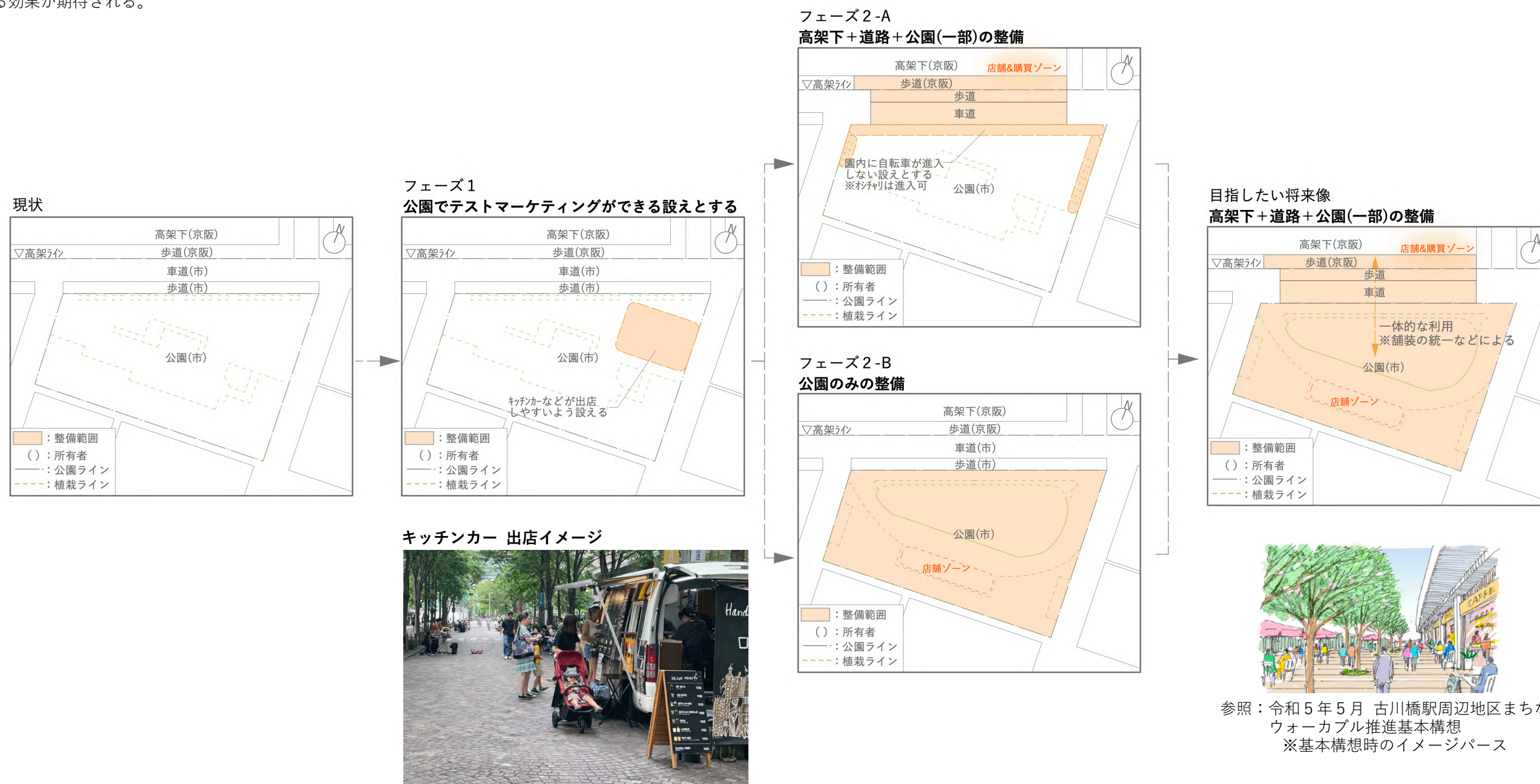
#### 方策② テストマーケティングに加え、人の滞在時間や使われ方を検証した上での、整備範囲および導入するコンテンツの整理・検討

商業ニーズが確認された場合は、高架下または公園内において、店舗機能の導入を民間事業者等とともに検討する。商業ニーズが確認されなかった場合は、店舗導入は行わず、公園の居心地の良さや機能性の向上を目的とした整備を行う。

※今後の関係機関との協議により、必要に応じて代替道路も検討する。

### ■段階的な整備の流れ

市民や利用者のニーズや課題を把握しながら段階的な整備を行うことで、継続的な活動を通じたプレイヤーや市民との関係性の醸成が可能となる。また、日常の風景に変化の兆しを示すことで、まちの魅力向上への期待感を高める効果が期待される。



## 整備方針2

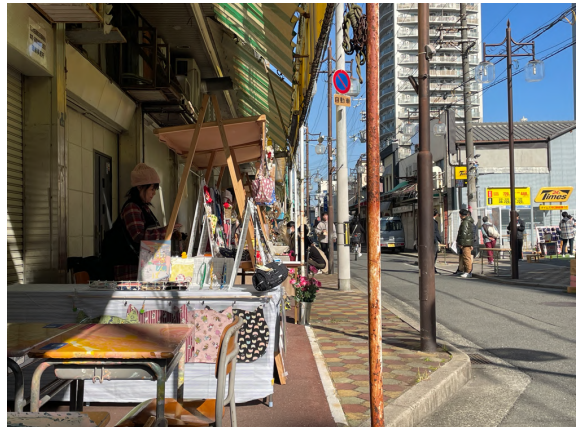
### 高架下歩道、道路、公園を一体的に活用し、歩きやすく、立ち止まりたくなる空間の形成

#### 方策① 高架下歩道と公園の一体的な空間形成

高架下歩道と公園の舗装仕様を統一し、素材・色調・仕上げを揃えることで、視覚的な一体感を生み出します。段差をできるだけなくし、道路と公園を行き来しやすい設えとする。

#### 方策② 歩行者を最優先とした動線計画と安全性の確保

自動車・自転車・歩行者の動線を整理し、歩行者動線を明確化する。ポラードやサイン等を設置し、自転車の進入抑制や動線誘導を行うことで、安全性を確保する。



歩行者動線を意識した店舗の配置のイメージ

#### 方策③ 既存駐輪場機能と新たな利用の両立

住友生命駐輪場および立体駐輪場等への利用動線を確保する。

#### 方策④ 周辺建物への配慮と環境調和

隣接する住宅やオフィスビルに対し、植栽帯を設けることで視線を緩和し、プライバシーに配慮する。

#### 方策⑤ 回遊性と賑わいを生み出す空間構成

高架下と公園を回遊できるよう、来訪者の主動線上に出店ゾーンを点在させる。視線が開ける場所やつい立ち止まりたくなるポイントをつくり、歩いて楽しいと感じられる空間を目指す。

#### 方策⑥ 多様な使い方に対応できる滞留空間の整備

公園にベンチや広場等を配置し、飲食や休憩が可能な滞留空間を整備する。日常利用とイベント利用の双方に対応できるよう、障害物を極力設けず、利用者が使い方を自由に選択できる空間構成とする。



日除け機能のある滞留空間のイメージ

## 【参考事例】

### こすぎコアパーク（場所：神奈川県川崎市）

高架下空間と隣接する都市公園を連続的に計画し、一体的な利用を図った事例。

都市公園リノベーション協定に基づき、川崎市は公園の維持管理、民間事業者は都市公園の再整備および公園内の飲食施設の管理運営を担い、その対価として公園施設の設置・運営等による収益活動が可能となっている。



### 南池袋公園（場所：東京都豊島区）

隣接する店舗と連携し、一体的な利用が可能な広場空間を整備した事例。

行政、地域住民、民間事業者等で構成される運営組織「南池袋公園をよくする会」により、公園の管理運営が官民連携で行われ、利用者ニーズに配慮した公園づくりが図られている。



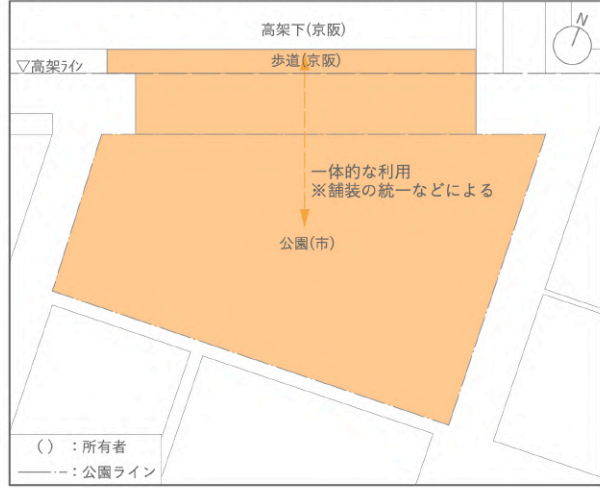
# 06 整備計画

## 1 | 計画図面

### ①空間構成ダイアグラム

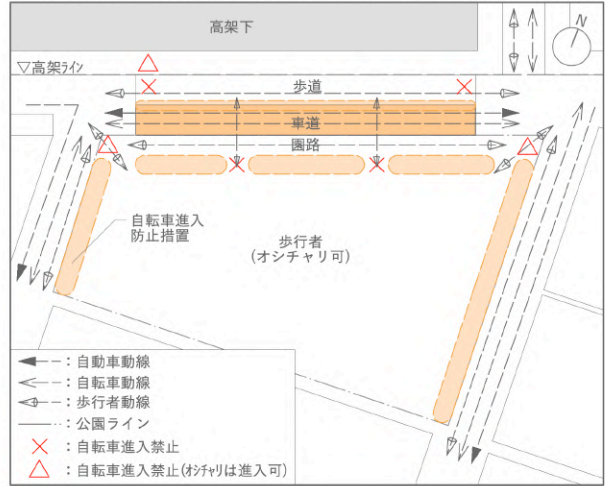
Point 1

高架下・道路・公園をつなぐ一体的な空間利用



Point 2

歩行者の安全の確保のための自動車・自転車・歩行者の動線計画



Point 3

住友生命駐輪場と立体駐輪場の利用者動線の確保



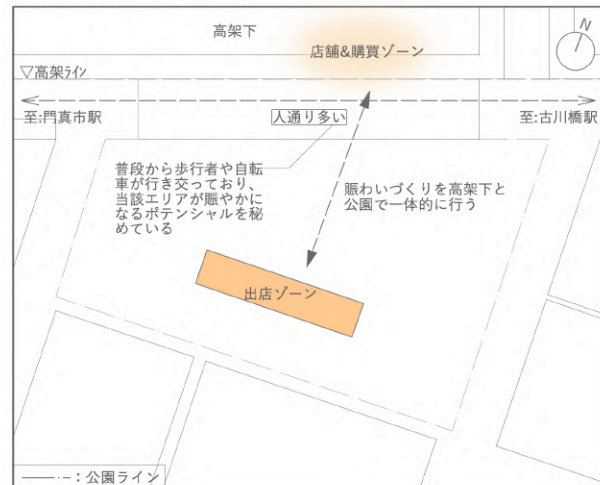
Point 4

隣地建物に配慮したプライバシー計画



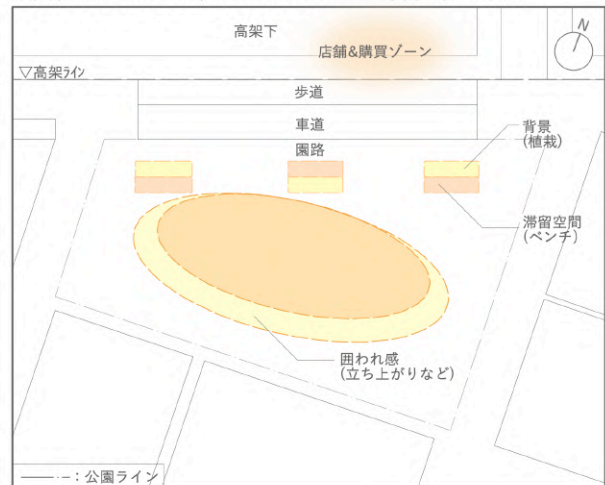
Point 5

人の流れを活かした店舗配置によるにぎわい創出



Point 6

飲食利用を想定した、安心して過ごせる滞留空間の形成





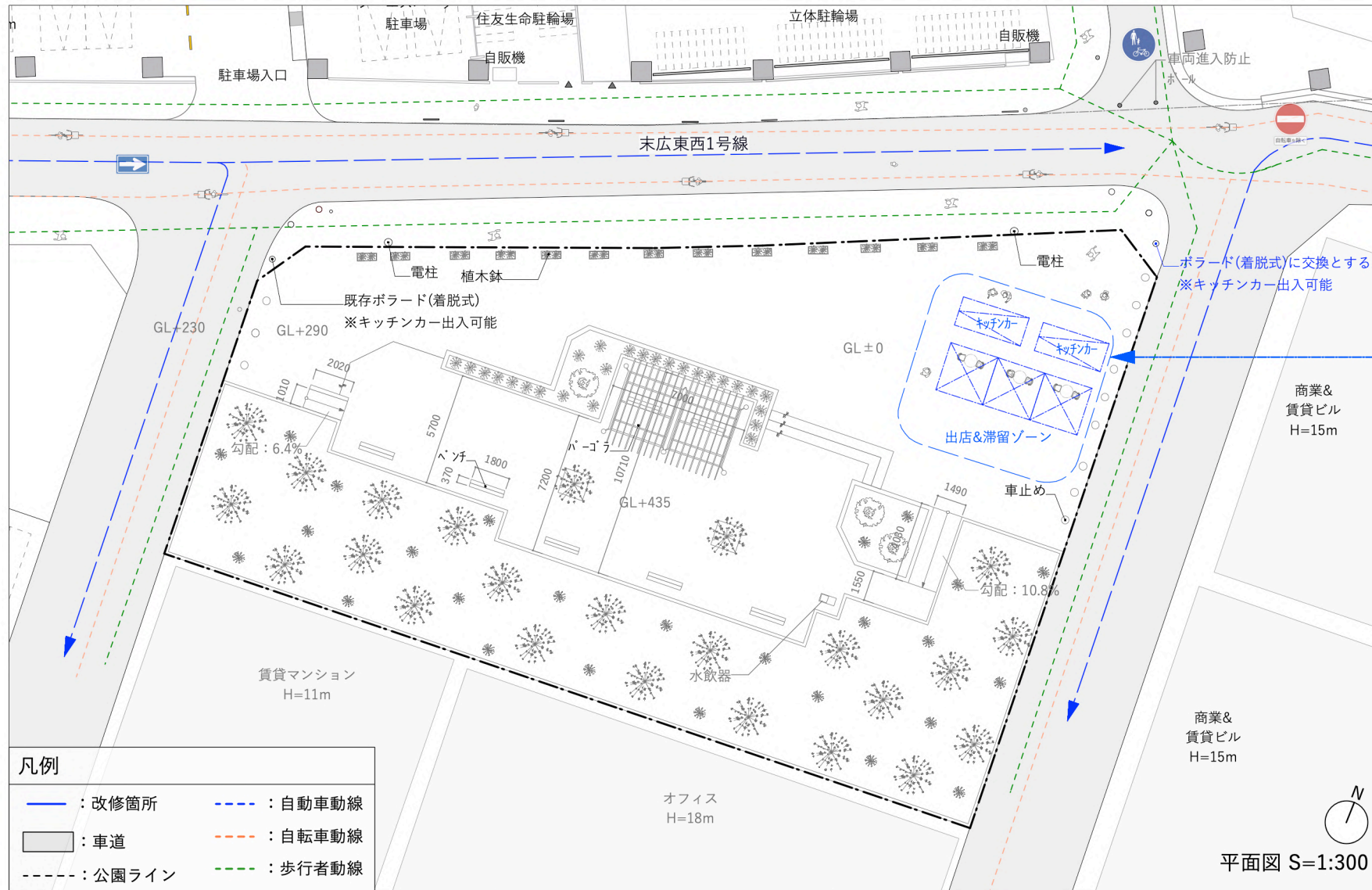
② 段階的整備の流れ

■ 整備案 - フェーズ1 (公園一部を改修) -

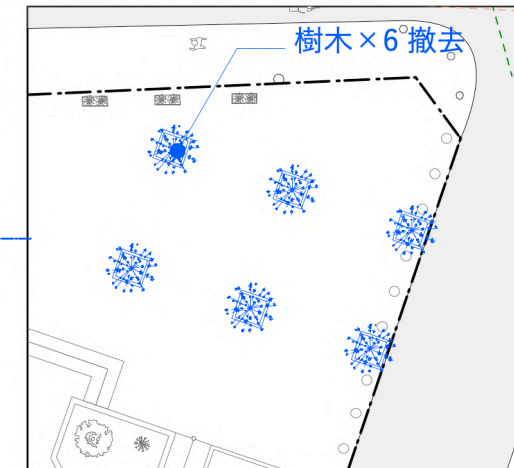
< 主な改修内容 >

(公園)

- ・テストマーケティング(商業ニーズや市民活動ニーズの把握等)を行うにあたり、園内にキッチンカーやテントが出店しやすいよう、既存の樹木を撤去し、東側のポラードを取り外し可能なものとする。

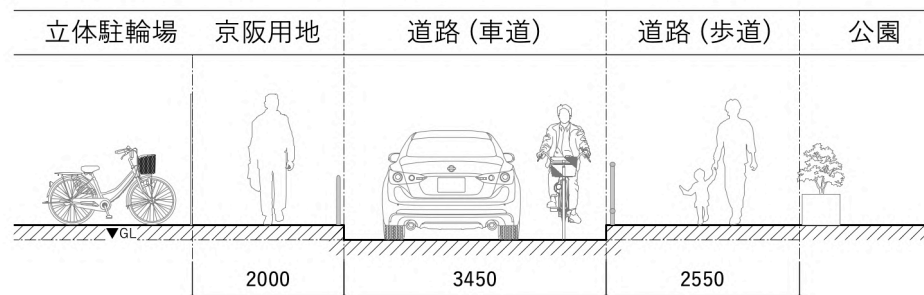


■ 整備範囲の現況兼撤去箇所



※本図面資料はALANDISと現況図の情報を参照しています

※各種寸法は実測値に基づくものではない為、整備にあたっては測量の上、詳細な設計等を必要とする

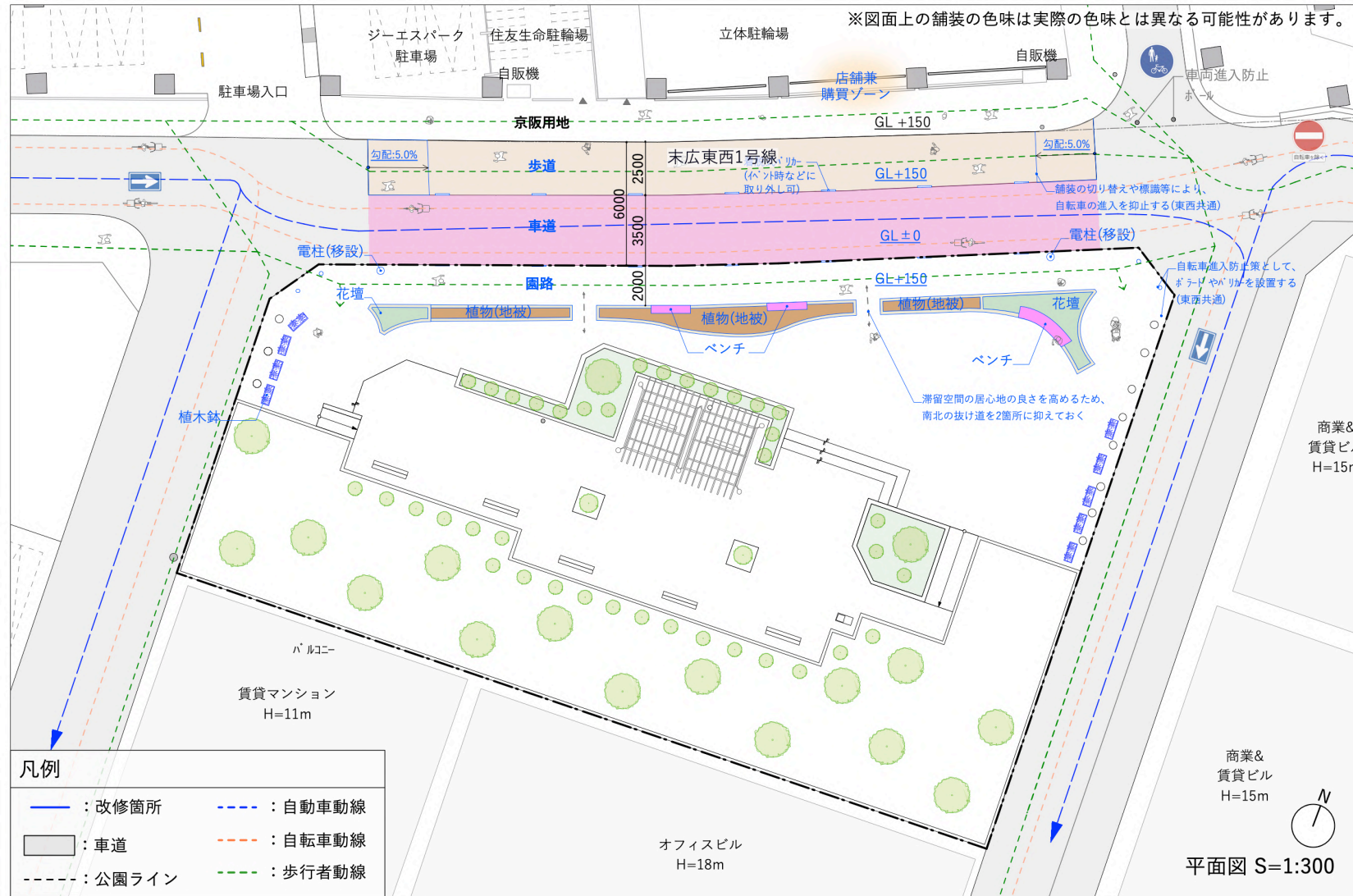


断面図 S=1:100

■整備案 -フェーズ2-A (高架下+道路+公園一部を改修) -

※店舗の種類や規模、数はフェーズ1の結果及び利用する制度を踏まえて検討する。

※今後の関係機関との協議により、必要に応じて代替道路も検討する。



※本図面資料はALANDISと現況図の情報を参照しています  
 ※各種寸法は実測値に基づくものではない為、整備にあたっては測量の上、詳細な設計等を必要とする

<主な改修内容>

- (高架下)
  - ・賑わいを生み出す装置としての店舗機能の設置
- (道路)
  - ・高架下の店舗ゾーン前の歩道を拡張し、歩行者の通行動線と購買スペースを確保する
  - ・イベント時に高架下と公園を歩行者が一体利用しやすいように、中央にポラード(着脱式等)設置
- (公園)
  - ・園内への車の進入防止措置として、固定式バリカー、植木鉢を設ける

<設置物イメージ>



固定式バリカー

<舗装の考え方>

車道の落ち着いた色味の舗装イメージ

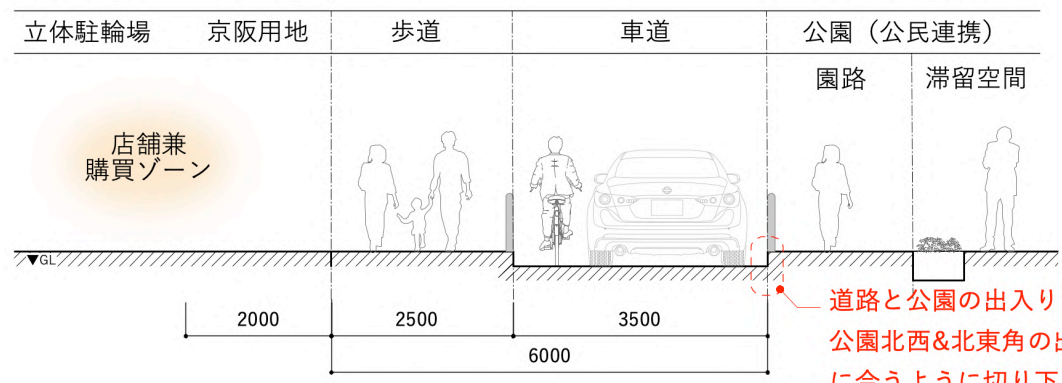


歩道および将来的に整備予定の公園内の園路については、舗装を統一する。  
 →高架下・歩道・公園を一体的に整備するにあたり、空間全体にまとまりを持たせるため。

また、舗装は公園の緑に馴染むように自然と調和した落ち着いた色味・素材とする。

将来的な古川橋駅～門真市駅の東西の連携を想定し、古川橋駅南広場の自転車走行区間の舗装と同様のものとする

※上の画像はあくまでイメージであり、実際の色味とは異なる可能性があります



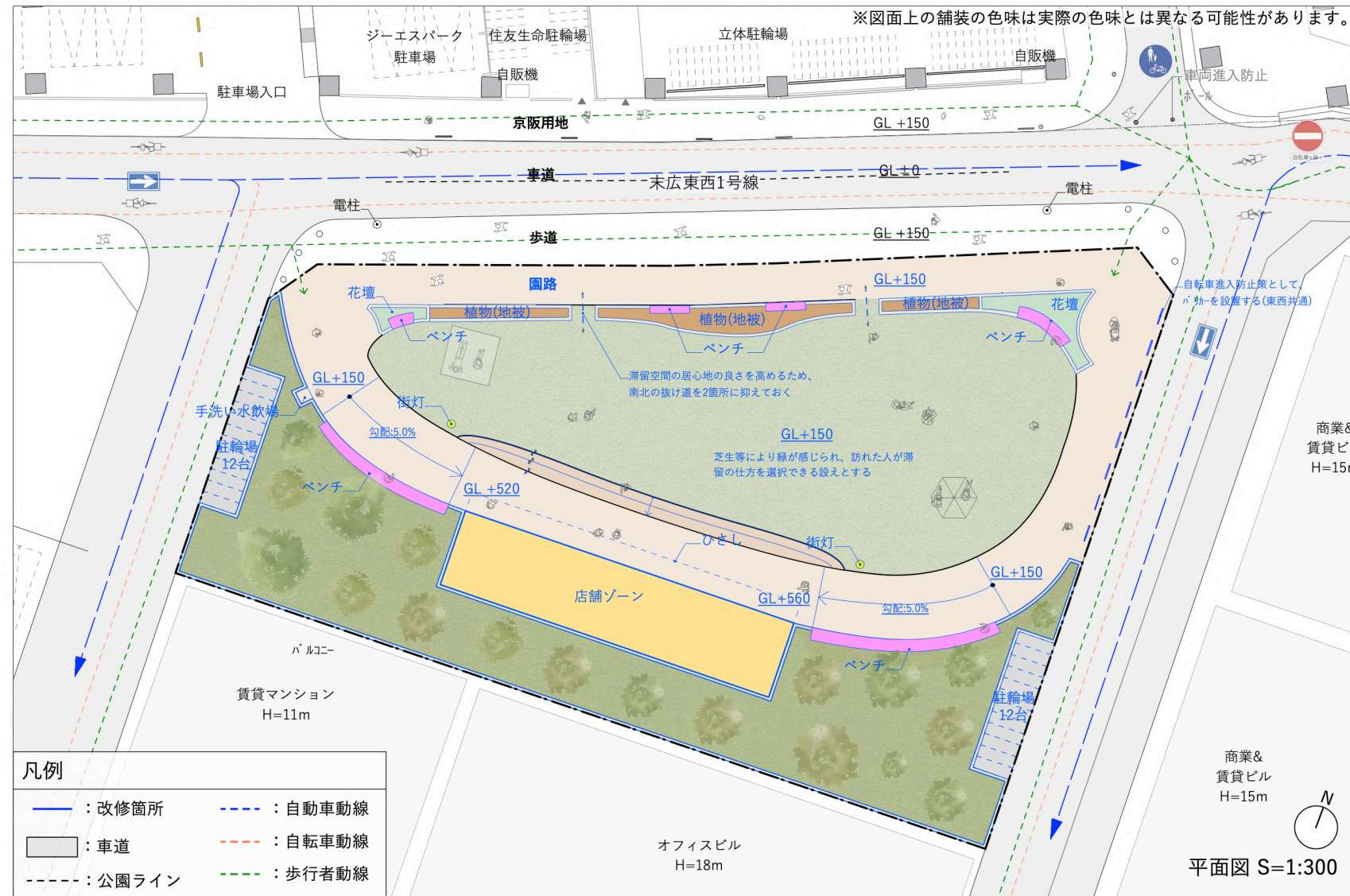
道路と公園の出入りがスムーズになるように公園北西&北東角の出入口部分は道路のレベルに合うように切り下げを行う

断面図 S=1:100

■整備案 -フェーズ2-B (公園のみを改修) -

※店舗の種類や規模、数はフェーズ1の結果及び利用する制度を踏まえて検討する。

※今後の関係機関との協議により、必要に応じて代替道路も検討する。



※本図面資料はALANDISと現況図の情報を参照しています

※各種寸法は実測値に基づくものではない為、整備にあたっては測量の上、詳細な設計等を必要とする

<主な改修内容>

(公園)

- ・園内への車の進入防止措置として、固定式バリカーを設ける
- ・賑わいを生み出す装置としての店舗機能の設置
- ・安心して過ごせるような囲われ感のある広場や滞留空間の整備
- ・店舗機能により利用が増えることを想定した駐輪場の整備

<設置物イメージ>



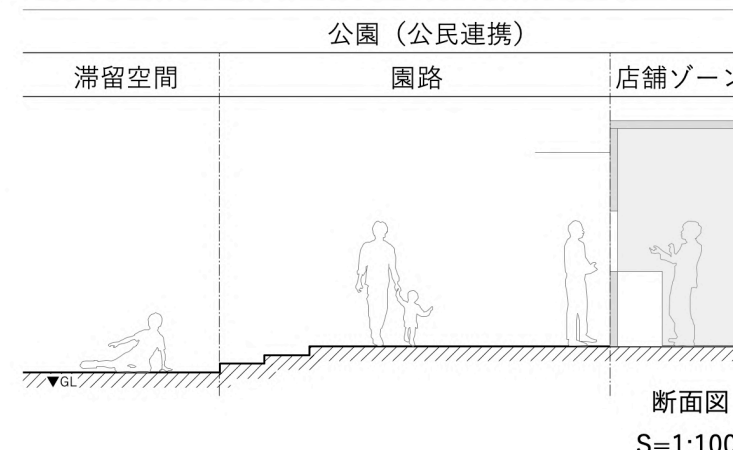
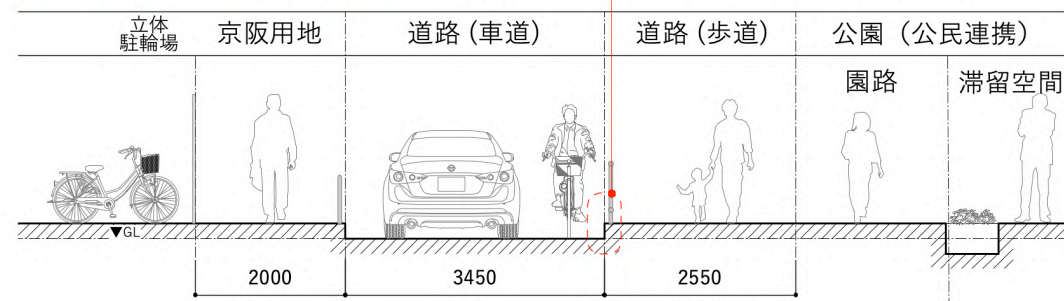
固定式バリカー

<舗装の考え方>

公園内の園路および将来的に整備予定の歩道については、舗装を統一する。  
→高架下・歩道・公園を一体的に整備するにあたり、空間全体にまとまりを持たせるため。

また、舗装は公園の緑に馴染むように自然と調和した落ち着いた色味のある色味・素材とする。

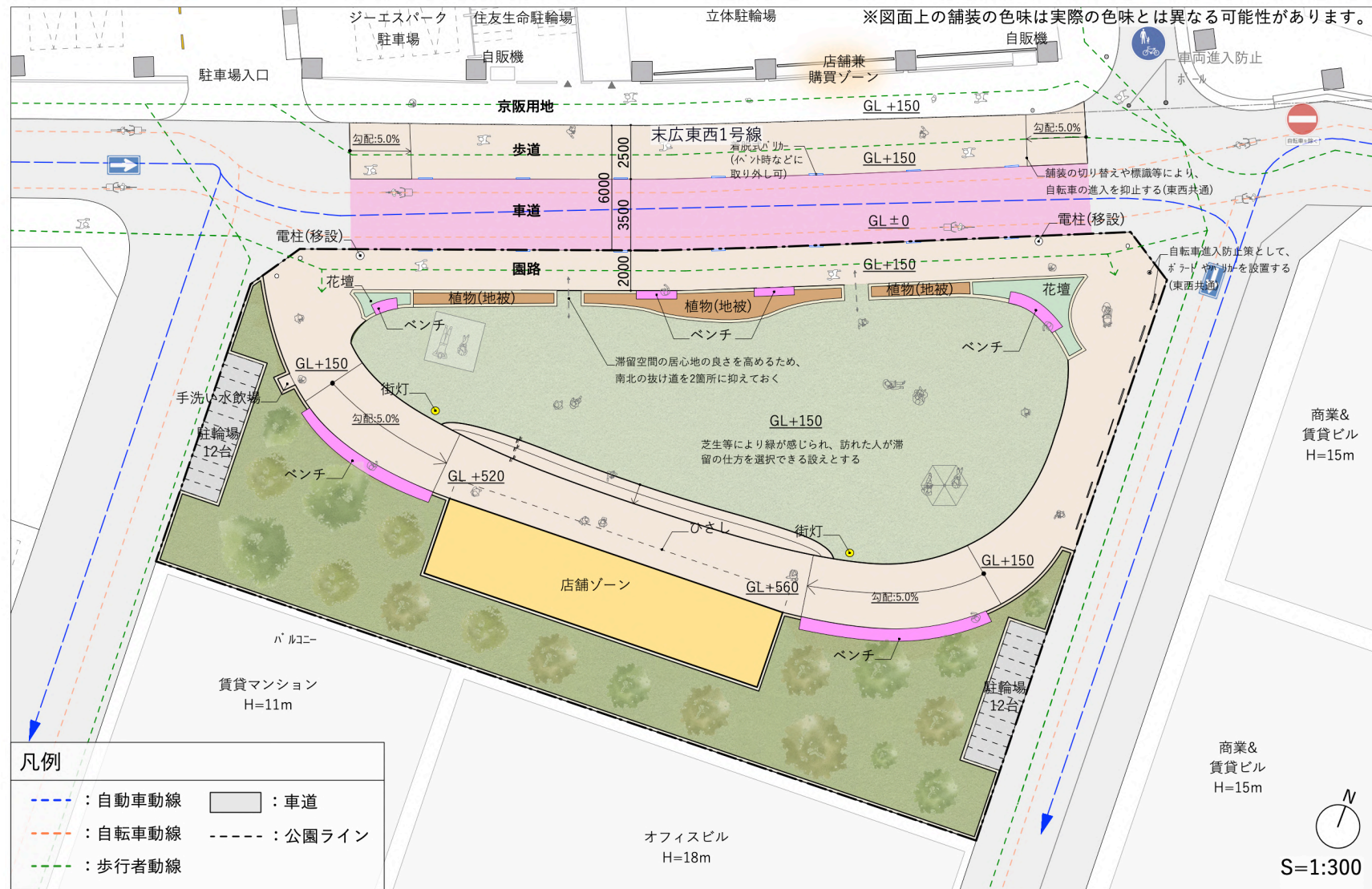
道路と公園の出入りがスムーズになるように  
公園北西&北東角の出入口部分は道路のレベル  
に合うように切り下げを行う



■整備案 -目指したい将来像- (フェーズ1、フェーズ2-A、フェーズ2-Bのすべての整備が行われたときのプラン)

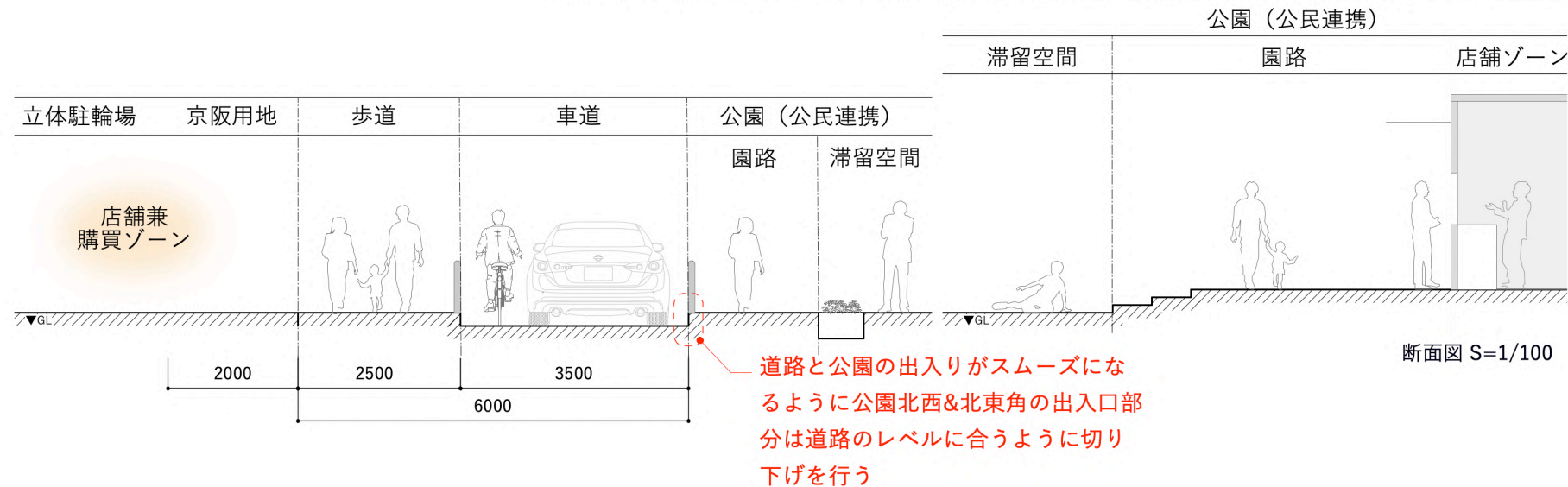
※店舗の種類や規模、数はフェーズ1の結果及び利用する制度を踏まえて検討する。

※今後の関係機関との協議により、必要に応じて代替道路も検討する。



※本図面資料はALANDISと現況図の情報を参照しています

※各種寸法は実測値に基づくものではない為、整備にあたっては測量の上、詳細な設計等を必要とする



<設置物イメージ>



固定式バリカー

<舗装の考え方>

車道の落ち着いた色味の舗装イメージ



将来的な古川橋駅～門真市駅の東西の連携を想定し、古川橋駅南広場の自転車走行区間の舗装と同様のものとする

歩道および公園内の園路については、舗装を統一する。  
→高架下・歩道・公園を一体的に整備するにあたり、空間全体にまとまりを持たせるため。

また、舗装は公園の緑に馴染むように自然と調和した落ち着いた色味・素材とする。

※上の画像はあくまでイメージであり、実際の色味とは異なる可能性があります

## 07 将来的な公園活用のイメージ

### 1 | 公園活用を促進する制度の整理

※ ( ) 内は根拠法令を示す

	都市公園リノベーション協定制(都市再生特別措置法)	Park-PFI(都市公園法)	設置管理許可制度(都市公園法)	指定管理者制度(地方自治法)
<b>制度等の概要</b>	都市公園法に基づき、民間事業者や地域団体が公園施設の整備・管理に参画できる制度 特に、従来の Park-PFI が対象外だった収益施設を伴わない取り組み(マルシェ、カフェスタンド、デッキ等)にも対応可能な仕組み 地方公共団体が民間等と「リノベーション協定」を締結し、公園の快適性向上を図る	都市公園法(2017年改正)に基づき、民間資金・ノウハウを活用して公園施設を整備・運営する制度 飲食・商業などの「収益施設」を設置し、その収益で「公共施設の整備・維持管理」を行うことが特徴	都市公園法に基づき、民間事業者等が公園内に施設を設置・管理できるようにする制度 管理者(自治体)が許可を与え、事業者が自己の責任で施設を設置・運営する仕組み	地方自治法に基づき、地方公共団体が設置する「公の施設」(公園・体育館・文化施設など)の管理運営を、民間事業者・NPO・地域団体等に委ねる制度 公園の維持管理や運営(清掃・植栽管理・イベント運営等)を指定管理者が代行する仕組み
<b>対象区域</b>	都市公園であり、主に再整備が必要な既存公園や、地域活性化を目的とした滞留空間の創出エリアが対象	都市公園全般	都市公園(都市公園法第2条)に属する土地のうち、管理者が認めた占有可能な区域(園内の一部、区画的に限定)	地方公共団体が設置・管理する「公の施設」 →都市公園法上の「都市公園」や地方公共団体設置の「近隣公園」「街区公園」等を含む
<b>建蔽率</b>	原則2%、特例:+10%	原則2%、特例:+10% ※文化財等の場合は+20%	原則2%、特例:+10% ※文化財等の場合は+20%	—
<b>適用可能な施設</b>	・ベンチ、テラス、デッキ、パーゴラ等の休憩・滞留施設 ・カフェスタンド、マルシェスペース等の軽微な営業施設 ・アート作品、ステージ等の文化・賑わい創出施設 ・防災機能を備えたベンチ・かまどベンチ等の応急生活施設	・カフェ・レストラン・ショップ等の収益施設 ・トイレ・園路・広場・芝生広場等の公共施設(収益施設に付随)	・売店、カフェ、レストラン、貸自転車、駐車場などの収益施設 ・トイレ、休憩所、デッキなどの公益性の高い施設 ・アート作品、イベントステージ等の集客・賑わい施設 ※ただし、公園法上の「公園施設」に該当するもの、または公園利用と調和するものに限る	・都市公園全体(清掃・植栽・施設利用管理など) ・公園内施設(遊具、トイレ、広場、管理棟など) ・駐車場・テニスコート・運動広場などの貸出施設 ※原則、既存公園の維持管理運営が対象であり、新規施設設置は含まれない
<b>主体</b>	地方公共団体(公園管理者)と民間事業者または地域団体等が協定を締結し、協働で整備・維持管理を実施 ※公募は不要	地方公共団体が公募を実施し、民間事業者が選定・契約。公募設置管理者(Park-PFI事業者)が整備・運営・管理を行う	管理者:地方公共団体(公園の所有・管理者) 設置者:民間事業者、団体、個人等(設置管理許可を受けた者)	指定管理者:民間企業、NPO法人、地域団体、財団法人など(公募により選定) 管理者:地方公共団体(最終的な所有・責任を負う)
<b>期間</b>	協定期間は原則10年以内 ただし、施設内容や投資規模に応じて延長可 Park-PFIのような長期占有契約ではなく、柔軟に設定可能	原則20年以内 長期の投資回収を可能にするため、契約期間は比較的長い	原則10年以内 ※施設内容・投資規模に応じて延長可	原則最長5年程度(条例・契約による) ※更新や再指定により延長可
<b>占用料</b>	・原則として都市公園法第10条に基づく占有許可が必要 ・公園の公共性維持を前提に、公益性の高い場合は減免措置を適用できる(自治体判断)	・占用料を支払う必要あり(都市公園法第10条) ・ただし、公共施設整備・維持管理の見返りとして減免措置を適用できる	・原則として都市公園法第10条に基づく占用料を徴収 ・公益性が高い場合は減免可(条例・自治体判断) ・民間収益施設は原則有料	・指定管理者は占有許可を受けずに管理運営を行う ・ただし、収益事業を行う場合は別途占有許可・使用料設定が必要
<b>構造に関する基準</b>	・恒久構造物ではなく、仮設・可動式が基本 ・土地への固定を避け、撤去・更新が容易な構造とする ・建築確認が不要な簡易施設が多く、確認申請を要しない範囲で整備可能	・恒久的な構造物が多く、建築確認申請が必要 ・都市計画決定との整合性が求められる	・原則として恒久的な構造物は可(建築確認が必要な場合もあり) ・一方で、公園の機能を阻害しないよう、デザイン・規模・材料に制限あり ・撤去・原状回復義務を負う	・原則として既存施設の維持管理が対象 ・新設・改築を伴う場合は、別途都市公園法上の許可・確認申請が必要
<b>メリット</b>	・Park-PFIでは対象外だった小規模・低投資の取組を制度化できる ・地域団体や民間との協働により、公園運営の多様化・柔軟化が可能 ・官民連携による低コストの公園再生が実現できる	・公費負担を抑えながら、魅力ある公園整備・維持管理が可能 ・民間の創意工夫により、カフェやマルシェ等の賑わい創出が期待できる ・公園の維持管理費を民間収益で賄うことができる	・公園内に民間活力を導入しやすい ・投資により公園の利便性・魅力が向上 ・行政負担を抑えながら公園活性化を促進	・行政のコスト削減(維持管理費の軽減) ・民間のノウハウ・柔軟な運営によるサービス向上 ・地域NPO等が関与することで地域密着型運営が可能
<b>制度利用における課題</b>	・維持管理責任の所在が曖昧になりやすい ・占有許可の判断基準が自治体によって異なり、制度運用が統一されていない	・初期投資・採算確保のハードルが高く、中小事業者が参入しにくい ・手続きが煩雑(公募、審査、設置許可、確認申請など)	・設置者側にとって投資回収リスクが高い(短期契約・収益制限) ・許可取得までの手続きが煩雑 ・公共性との調整が難しく、収益性と公益性のバランスが課題 ・許可区域が限定的で、大規模事業には不向き	・収益源が乏しく、管理者の経営安定が難しい ・公園の魅力向上やリノベーションには財源不足 ・運営内容が「清掃・点検中心」ととどまりやすく、活性化施策が限定的

## 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、本計画をとりまとめた。今後は、エリアのステークホルダーとも連携し、テストマーケティング等により市民のニーズや課題を抽出しながら、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ブル推進基本構想」の策定		「末広町北公園・高架下P」基本計画の策定※		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、テストマーケティング等により市民のニーズや課題を抽出しながら、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