

古川橋本通商店街プロジェクト基本計画

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 道路空間.....	5
③ 交通規制.....	7
④ 交通量.....	7
⑤ 周辺道路とのネットワーク	11
⑥ 地価の状況	12
⑦ 商業活動.....	12
⑧ 道路の活用と沿道施設の状況.....	13
(2) 課題および機会とポテンシャル	
① 課題	14
② 機会とポテンシャル.....	14
3. 社会実験と交通量調査による計画条件の整理.....	15
① 実験の目的	15
② 実施内容	15
③ 実験状況.....	15
④ 効果検証.....	16
4. 整備コンセプト	17
5. 整備方針と実現に向けた方策.....	17
6. 整備計画	
(1) 整備の考え方	19
(2) 歩行者誘導ゾーンの幅員確保に係る方策.....	21
(3) 交通サイン計画.....	23
(4) 計画図面	25
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.....	39

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、その他周辺プロジェクト（古川橋本通商店街）の整備に向けた基本計画である。検討に先立ち、令和5年11月に古川橋本通商店街等を検証エリアとする社会実験、「PLAY FURUKAWABASHI Vol.1」を実施。本計画は、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。



<p>遊ぶ</p> <p>「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</p>	<p>演奏する</p> <p>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</p>	<p>活躍する</p> <p>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</p>	<p>ゲームする</p> <p>老若男女問わずに、汗をかいたり、知恵を絞ったり、運動やゲームのできる場所をつくる</p>	<p>参加する</p> <p>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</p>
---	---	--	---	--

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）



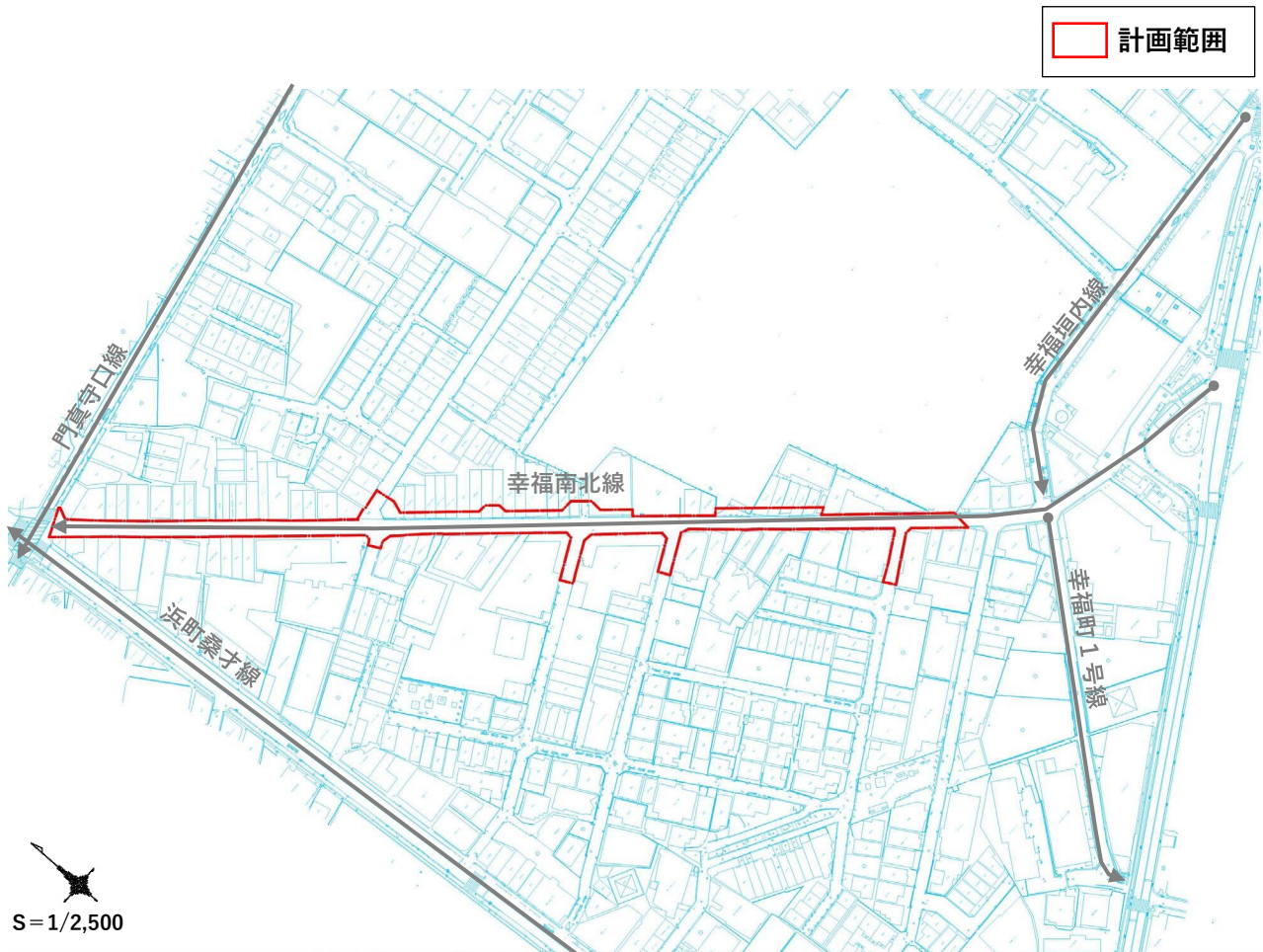
資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.1（フライヤー）



資料：PLAY FURUKAWABASHI Vol.1（実験の様子）

<計画範囲>

幸福南北線と幸福町1号線・幸福垣内線の交差点より北へ約25mの地点から、幸福南北線の終点まで（計画距離：約300m）とする。なお、「門真市幸福東土地区画整理事業」による幸福南北線の拡幅箇所、路線西側の接続部（インターロッキング舗装の区間）についても、対象範囲とする。



01 とりまく状況

古川橋本通商店街周辺では、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」は幸福東土地区画整理事業の区域に商店街の沿道敷地が含まれることや、駅北エリアの交通ネットワークの再構築、駅北エリアの一体的なまちの魅力づくりにもつなげる事業となるため、特にまちづくりの連動性・連続性について考慮する必要がある。



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

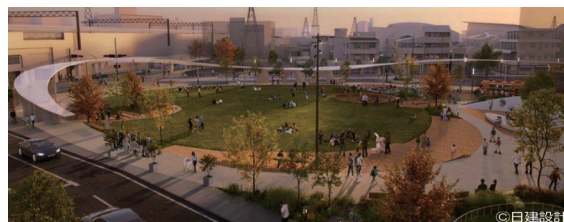
※この将来構想図は、区域外地権者用地等も含んでおり、地権者の合意状況や関係機関等との協議により変更が生じる可能性がある。

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

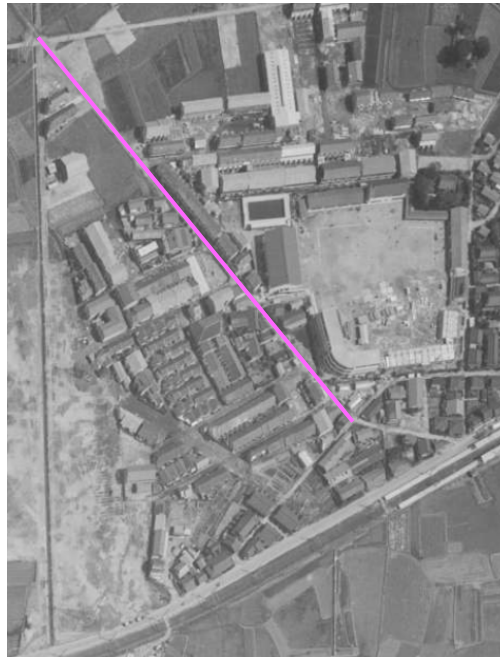
① 成り立ち

戦後は農地だったが、1960～70年代の周辺の宅地化に伴い、通り沿いに住民の暮らしを支える店舗が連なり、商店街として形成された。

1948年 既に“通り”はあるが、周囲は農地となっており、建物もまばら



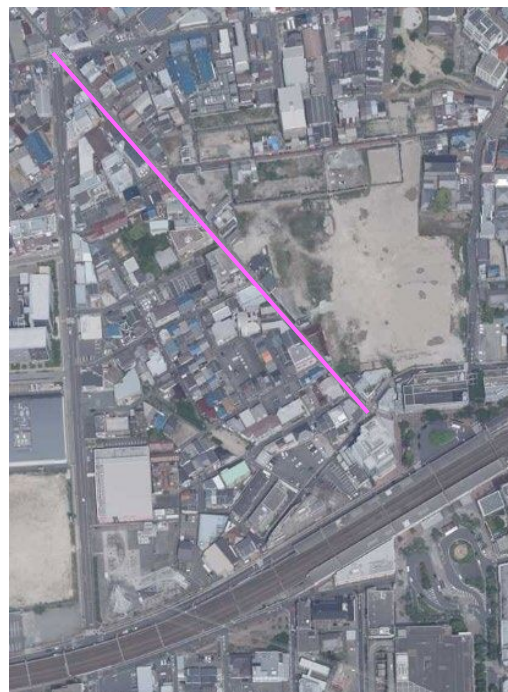
1961年 通りの西側に住宅地、東側に旧第一中学校が整備される



1975年 周辺の住宅地化がさらに進み、現在のまちに近い姿となる



2021年 旧第一中学校が除却され、幸福本通商店街のアーケードが解体される



資料：空中写真（国土地理院）

② 道路空間

計画路線：幸福南北線（一部区間）

計画距離：約 300m（幸福南北線の幸福町 1 号線・幸福垣内線の交差点より北へ約 25m の地点から終点まで）

幅員：約 5m（幸福東土地区画整理事業により一部拡幅予定）

通行規制：自転車歩行者専用道路

舗装：全面インターロッキングブロック舗装



インターロッキングブロック舗装

雨水排水設備は、両端に L 型側溝が整備されている



道路標示をインターロッキングブロック舗装のデザインに合わせて表現



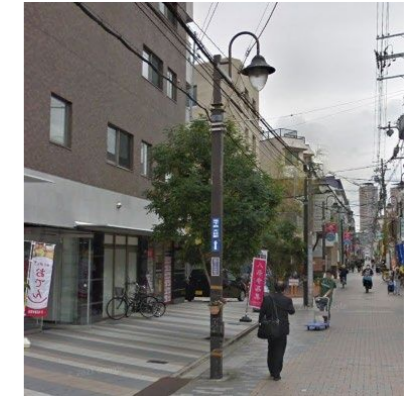
商店街への接続箇所は通りと同じくインターロッキングブロックで舗装されている

★ゲート（商店会設置）



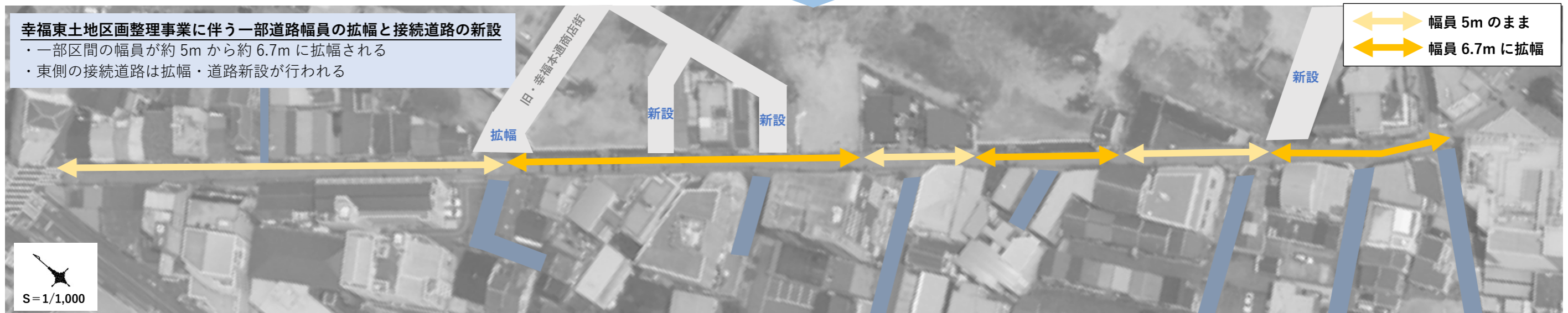
京阪古川橋駅側のゲートについては、幸福東土地区画整理事業に伴い、撤去予定

街灯（商店会設置）



官民境界付近に設置されている街灯は、幸福東土地区画整理事業に伴い商店会と協議の上更新を検討している

<現況図>



③ 交通規制

- ・ ほぼ全区間が歩行者自転車専用道路の交通規制が敷かれている
- ・ 自動車は指定車及び許可車のみ通行可能

※許可車は警察署長から許可証の交付を受ける必要があり、通りに面する店舗への集配や車庫への入出庫等、社会生活上やむを得ない理由が必要



S = 1/1,000



④ 交通量

●自動車交通量

- ・ 5時間あたり最も多い地点で22台、1時間あたりのピーク時間帯では6台と、交通量としては極めて少ない
- ・ 大半が配送車などの事業用車両が占めた

<調査日時>

平日：令和5年9月13日（水）11：00～16：00（晴れ）
 休日：令和5年9月16日（土）11：00～16：00（晴れ）

<調査方法>

・ ビデオカメラの録画映像より
 目視にて集計

<調査対象>

・ 車両（ただし、自転車は除く）

※赤字は流入側



●歩行者・自転車交通量

- ・平日に比べ休日の方が全体の交通量はやや多くなる傾向
- ・駅に近いB地点の方が、駅から遠いA地点に比べ、交通量が多くなる傾向
- ・歩行者に比べ、自転車の交通量が2倍を超える時間帯が多い
- ・自転車を押す歩行者は極めて少ない
- ・全体に時間帯による交通量の変化は少なく、どの時間帯も一定の交通量がある

<調査日時>

平日：令和5年9月13日（水）11：00～16：00（晴れ）
休日：令和5年9月16日（土）11：00～16：00（晴れ）

<調査方法>

・ビデオカメラの録画映像より
目視にて集計

<調査対象>

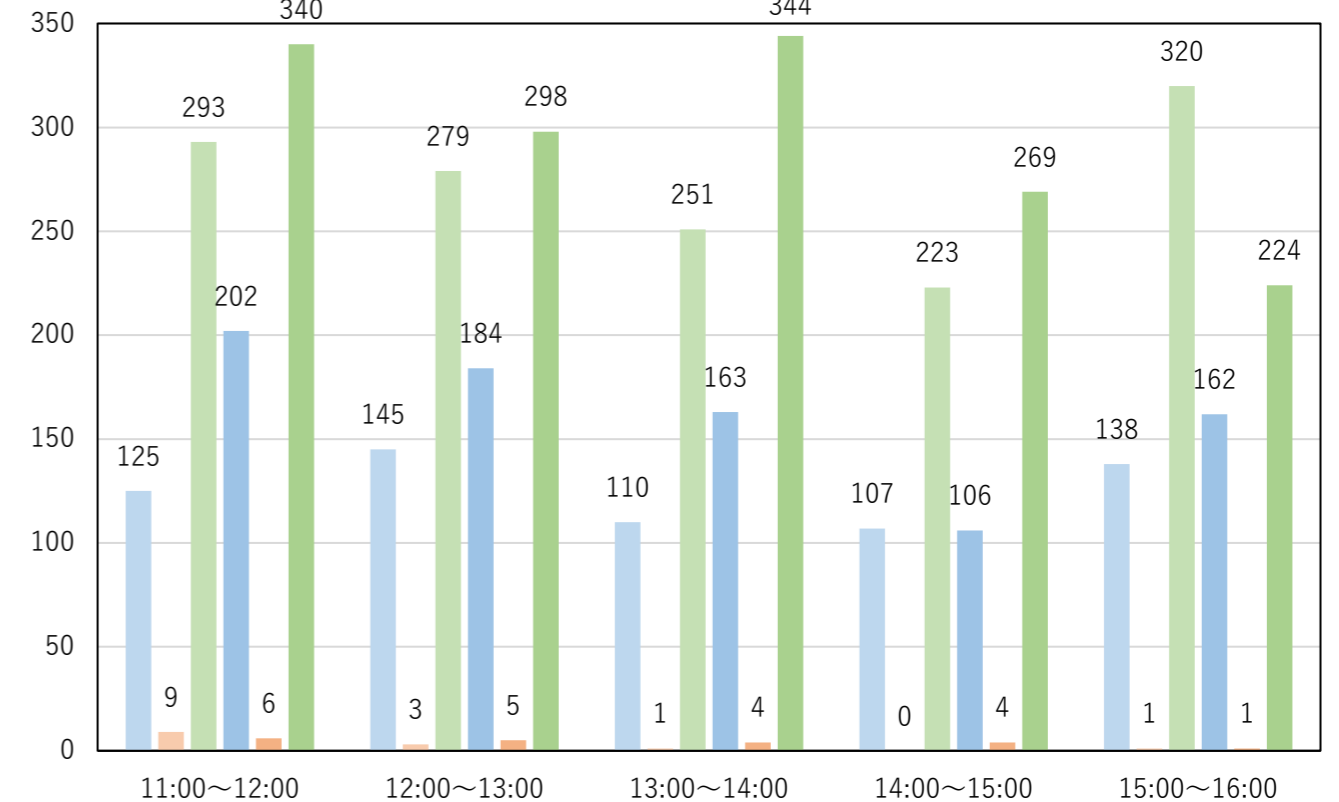
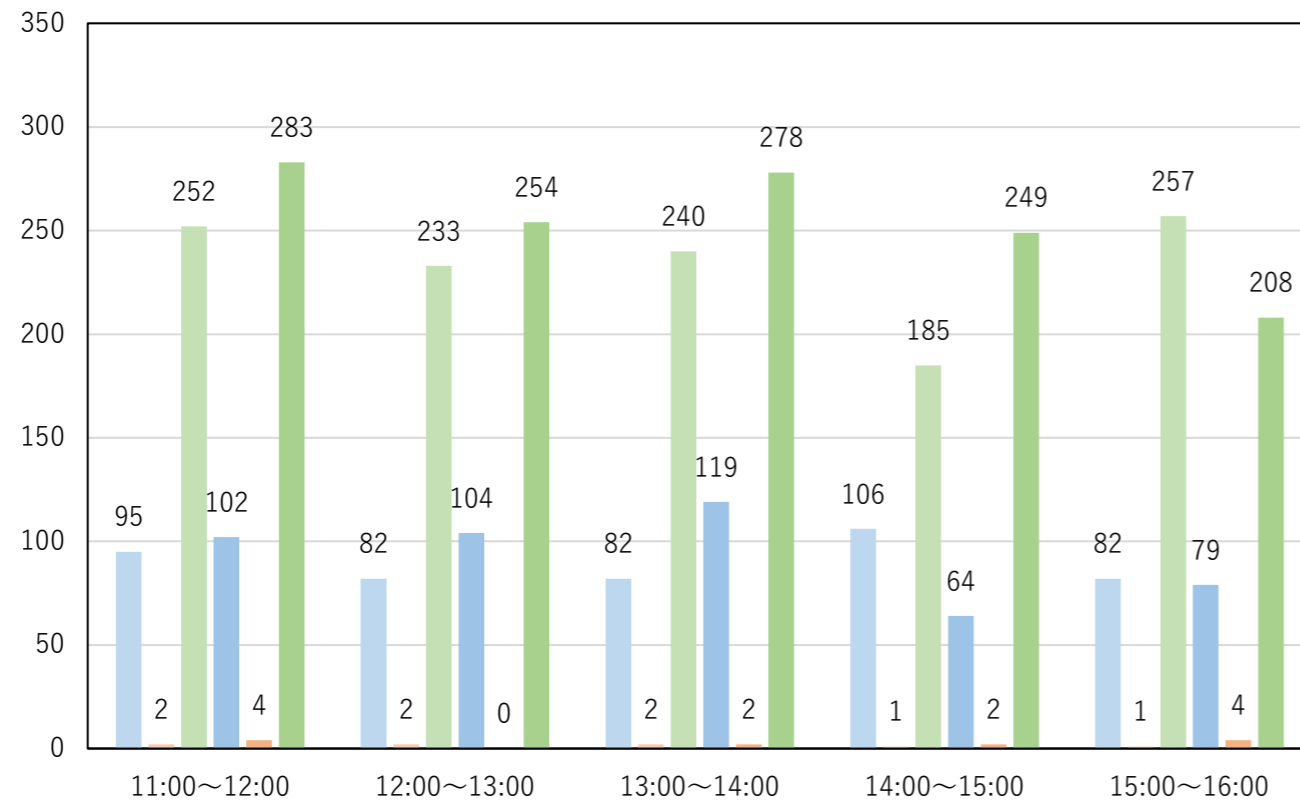
・「歩行者」「自転車を押す人」
「自転車」に分類し調査した

<調査地点>



	A地点							
	平日：令和5年9月13日（水）				休日：令和5年9月16日（土）			
	歩行者	自転車を押す歩行者	自転車	計	歩行者	自転車を押す歩行者	自転車	計
11:00～12:00	95	2	252	349	102	4	283	389
12:00～13:00	82	2	233	317	104	0	254	358
13:00～14:00	82	2	240	324	119	2	278	399
14:00～15:00	106	1	185	292	64	2	249	315
15:00～16:00	82	1	257	340	79	4	208	291
合計	447	8	1,167	1,622	468	12	1,272	1,752

	B地点							
	平日：令和5年9月13日（水）				休日：令和5年9月16日（土）			
	歩行者	自転車を押す歩行者	自転車	計	歩行者	自転車を押す歩行者	自転車	計
11:00～12:00	125	9	293	427	202	6	340	548
12:00～13:00	145	3	279	427	184	5	298	487
13:00～14:00	110	1	251	362	163	4	344	511
14:00～15:00	107	0	223	330	106	4	269	379
15:00～16:00	138	1	320	459	162	1	224	387
合計	625	14	1,366	2,005	817	20	1,475	2,312

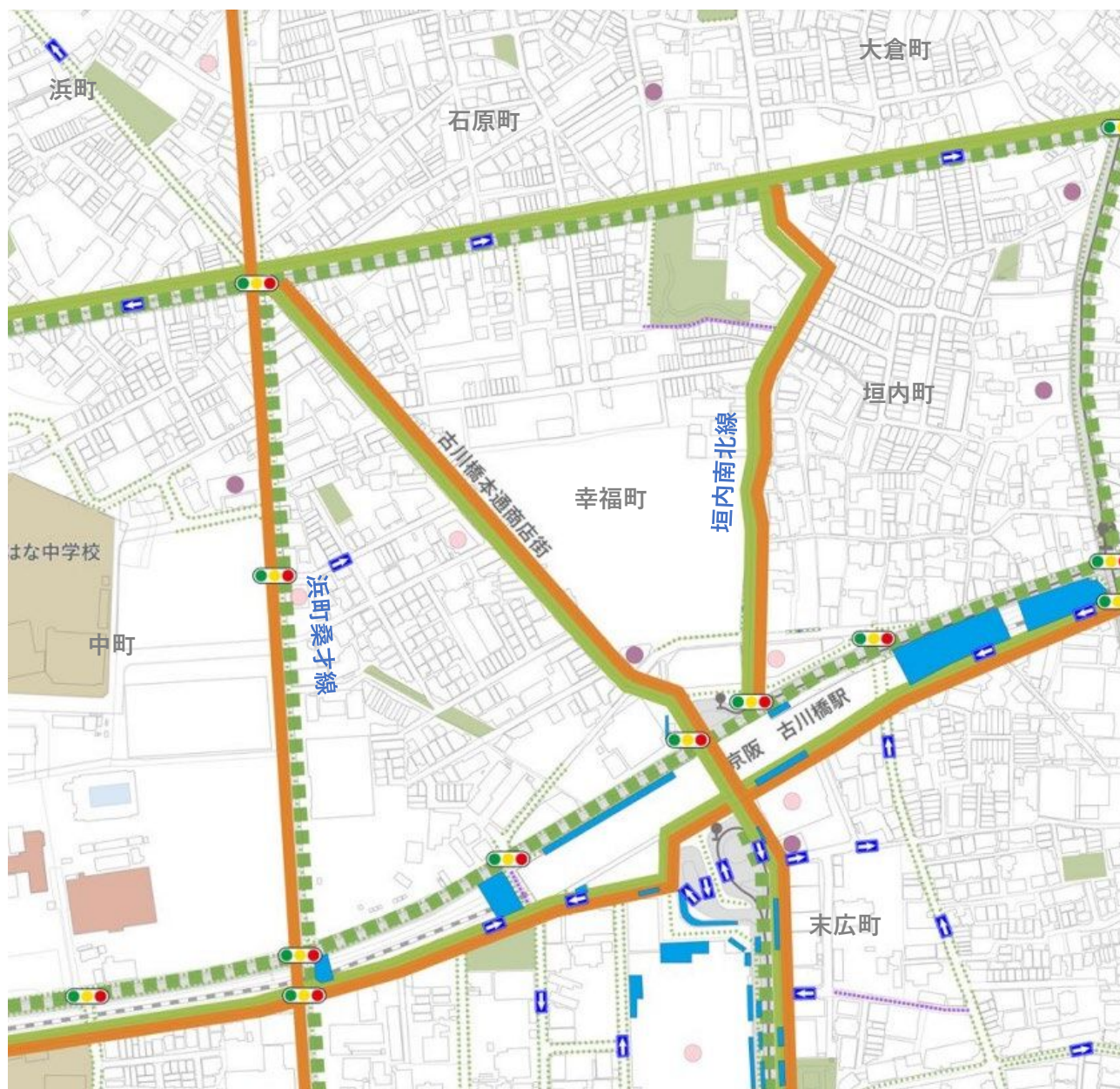


■ 平日：令和5年9月13日（水） 歩行者
■ 休日：令和5年9月16日（土） 歩行者
■ 平日：令和5年9月13日（水） 自転車を押す歩行者
■ 休日：令和5年9月16日（土） 自転車を押す歩行者
■ 平日：令和5年9月13日（水） 自転車
■ 休日：令和5年9月16日（土） 自転車

⑤ 周辺道路とのネットワーク

古川橋本通商店街は、京阪古川橋駅から石原町・浜町の住宅地への通過動線となっており、歩行者・自転車の主要な動線になっている。幸福東土地区画整理事業により周辺人口の増加が見込まれるが、並行して南北をつなぐ垣内南北線は同事業により道路拡幅予定であり、浜町桑才線は自転車ピクトグラム標示が整備予定※であるため通過交通は分散される見込みである。

※浜町桑才線は門真市自転車ネットワーク基本計画では「自転車ネットワーク路線」に位置づけられている



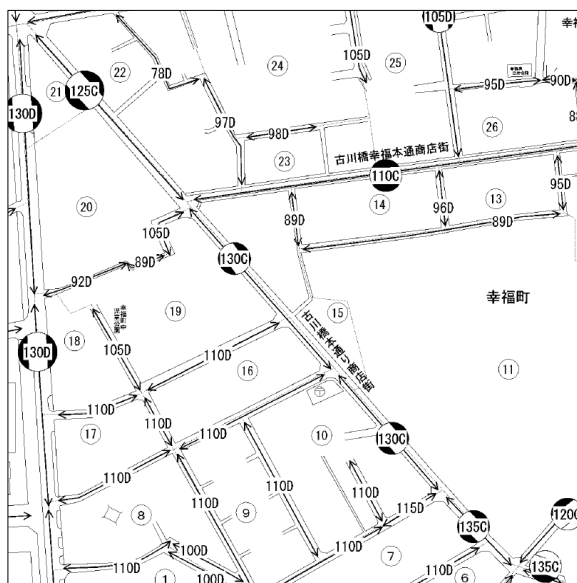
- 主な自転車動線（現状）
- 計画上の自転車動線（門真市自転車ネットワーク基本計画より）
- 主な歩行者動線（現状）
- 駐輪場

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

⑥ 地価の状況

旧第一中学校跡地活用事業の影響を受けてか、近年は上昇傾向にある。

<令和元年 路線価図>



<令和6年 路線価図>

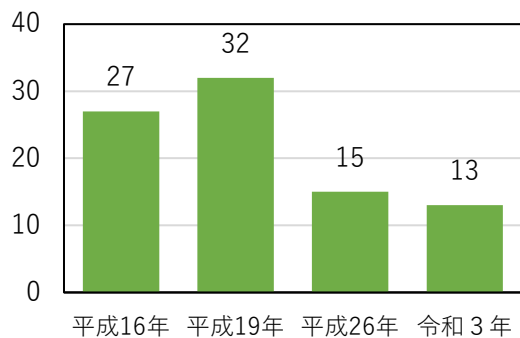


参考：財産評価基準書路線価図・倍率表(国税庁)(各年)

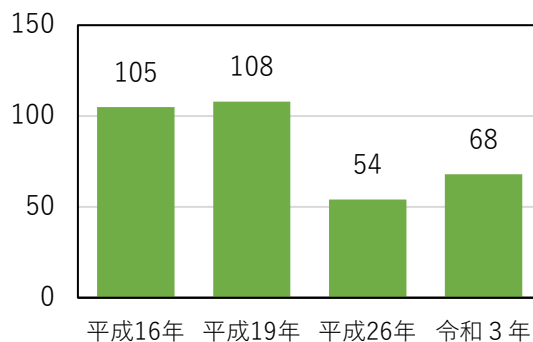
⑦ 商業活動

事業所・従業員・売場面積については減少傾向だが、売上については、ほぼ横ばいである。

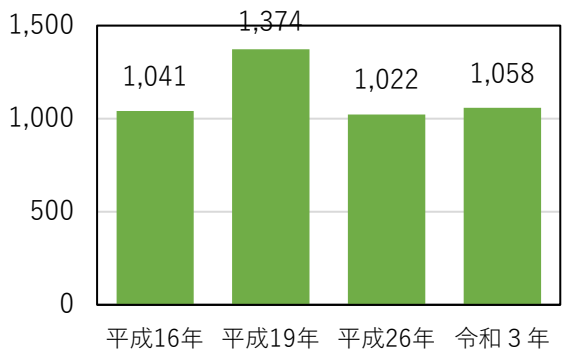
<小売業の事業所数>



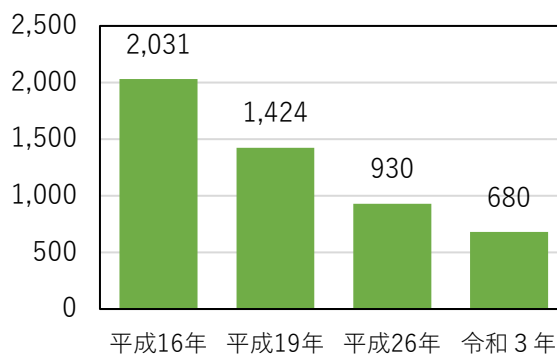
<小売業の従業者数(人)>



<小売業の売上(収入)金額(百万円)>



<小売業の売場面積(m²)>



参考：経済センサス(令和3年), 商業統計(平成26年、平成19年、平成16年)

⑧ 道路の活用と沿道施設の状況

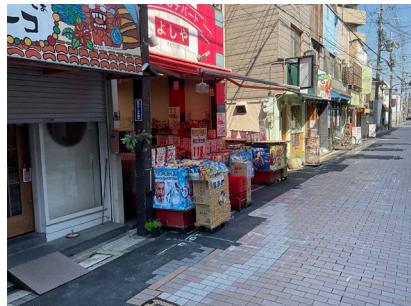
地域の人や団体により、プランターやフラッグが設置されるなど、空間を彩る活動がある一方、商店街ならではの什器のにじみだし、看板・のぼりの設置、来客者の駐輪などの利用もみられる。

● イベントの実施



ラブリーフェスタ

● 販促



什器のにじみだし



看板・のぼりの設置

● その他の利用状況



来店客の駐輪



荷下ろし

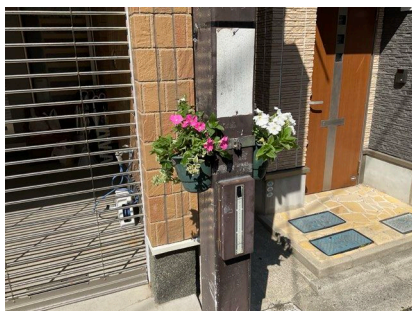
● 特徴的なグラフィックデザイン



● 景観形成



街路灯へのフラッグの設置



街路灯へのプランターの設置



民地の緑化

● 旧第一中学校跡地活用事業により空地も多い



● 一部、専用住宅が立地している



2 | 課題および機会とポテンシャル

① 課題

- ・自転車の通行量が多く、歩行者の安全が確保できていない
- ・北側の住宅地と、京阪古川橋駅及び駅南側をつなぐ通過動線となっており、滞留する人が少ない
- ・店舗から専用住宅への用途転換や、幸福東土地区画整理事業が実施されていることにより、商店街としての店舗の連続性が失われている



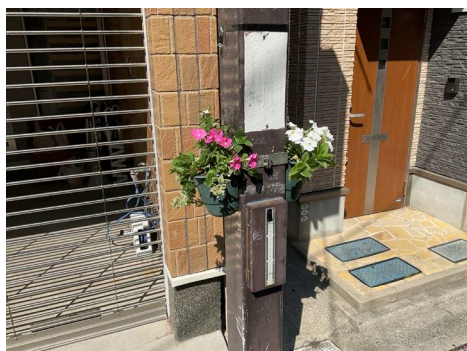
歩行者のすぐそばを自転車が通過



店舗が軒を連ねていたが、一時的に空き地となっている

② 機会とポテンシャル

- ・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、周辺住民や来街者が増加する見込み。また、一部の道路幅員が広がる
- ・計画区域は滞在性向上区域に指定されており、ウォークブル事業が進められているほか、住宅市街地総合整備事業も進められており、周辺地域と連携し、統一感を持たせたまちづくりが期待される
- ・通過動線となっているため、お客さんとなりうる歩行者・自転車の通行量が多い
- ・地域住民や団体による、今後も生かしたい道路の活用状況・取組がある
- ・自主的、自発的に商店街の魅力づくりを生み出す方法を検討する必要がある



地域住民による街灯へのプランターの設置



旧第一中学校跡地活用事業で建設予定のタワーマンションのイメージ

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

古川橋本通商店街のウォークラ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。

② 実施内容

<道路上へのベンチ付き自転車スタンドの設置>



<道路拡幅予定地を利用したマルシェスタンドの設置>



<商店街立地店舗の前面道路利用>



③ 実験状況

実施内容ごとの実施状況は下表の通り。毎日11時～16時を基本に実施した。

	6日 (月)	7日 (火)	8日 (水)	9日 (木)	10日 (金)	11日 (土)	12日 (日)
道路上へのベンチ付き自転車スタンドの設置	11～13時※1	●	●	●	×※2	●	11～13時※1
道路拡幅予定地を利用したマルシェスタンドの設置	—	—	—	—	×※2	●	●
商店街立地店舗の前面道路利用	—	—	—	—	×※2	●	●

※1 6日(月)、12日(日)は雨天のため11時から13時頃までの約2時間のみ実施

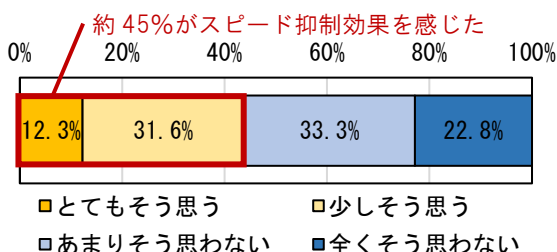
※2 10日(金)は雨天のため中止

④ 効果検証

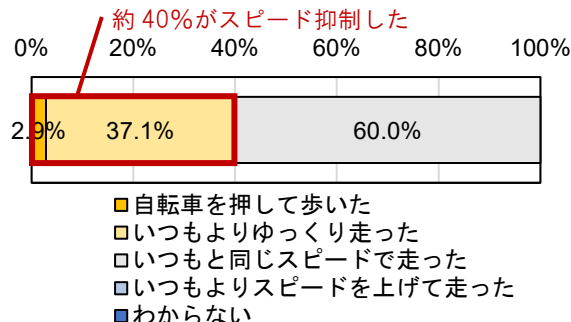
●人通りが増え、通行可能な幅員が限られると、自転車のスピードが抑制された

来訪者インタビュー調査の結果から、イベント出店により通行者が増えたことや、道路上にベンチ付き自転車スタンドを設置したことにより、通行可能な幅員が限られることで、歩行者・自転車ともに自転車のスピードの抑制効果を感じたことがわかった。

《自転車のスピードが抑制されたと感じるか(歩行者側)》



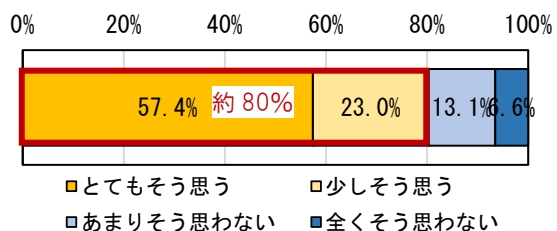
《いつもと比べた自転車のスピード(自転車側)》



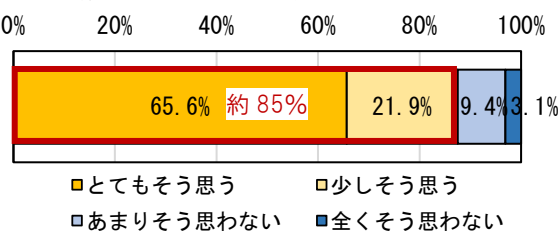
●滞留空間や軒先利用のニーズあり

来訪者インタビュー調査の結果から、ベンチ等の滞留空間については利用ニーズがあることがわかった。また、店舗の軒先利用についても好意的に受け止められた。軒先利用を実施した店舗からは、「週末やイベント時など時々利用したい」との意見が多かった。

《ベンチがあることで、居心地よく過ごせるようになった》



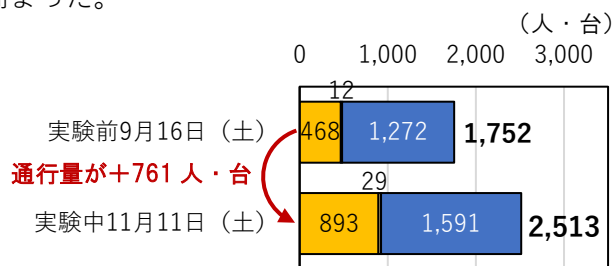
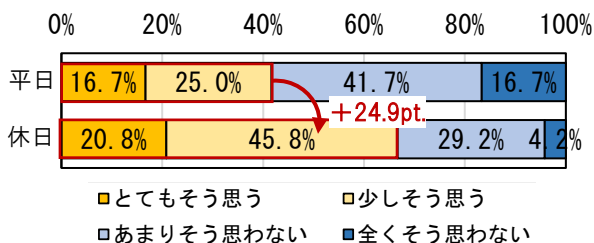
《店が道路空間にはみ出して、活気や賑わいを感じた》



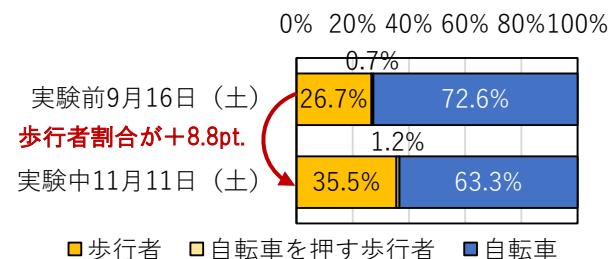
●店舗が増え・多様化することで魅力向上&歩行者通行量が増える

来訪者インタビュー調査の結果から、マルシェスタンドによる出店があり商店街の店舗数が増加した休日は、出店の無かった実験中の平日に比べ、魅力的な場所となったと言える。また、通行量も増加し、歩行者・自転車のうち歩行者の割合も高まった。

《魅力的なコンテンツがあり、子どもや大人が楽しく遊べる場所》



《A地点の歩行者・自転車等の割合》



⇒「安全に通行できる環境づくり」と「賑わいや居心地の良い環境づくり」の一体的な推進が必要

04 整備コンセプト

歩けば歩くほど、“PLAY”が見つかる商店街

～通過動線から滞留・回遊空間への転換～

PLAYFUL (遊び心のある) なまちを目指し、交通安全性を確保しながら、商店街に“PLAY”をはぐくむ場や機会を創出し、歩行者が滞在・回遊したくなる環境をつくる。店主もお客さんも誰しもが居心地よく、ウォーカブルな商店街を目指す。

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 歩行者誘導ゾーンの設定

舗装の切り替えにより、「歩行者誘導ゾーン」と「自転車誘導ゾーン」を設け、歩行者が自転車と交錯せず、安全に通行できる空間をつくる。

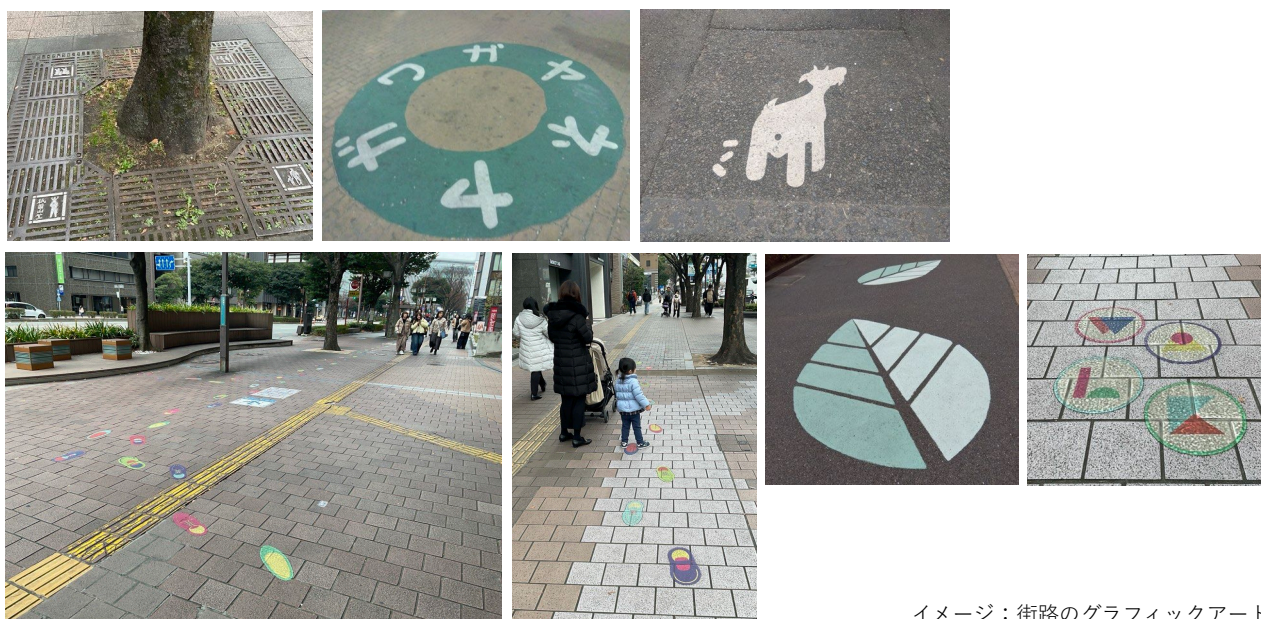


舗装の切り替えによる交通誘導 (住吉通り (福岡市))

整備方針2 古川橋らしい遊び心あるコンテンツを育む空間づくり

方策① 通りを楽しめ、参加できるデザインの導入

幸福東土地区画整理事業と連動させ、グラフィックアートを導入。通り抜けるだけでなく、楽しめる仕掛けを作りウォーカブルエリア全体に広げ、商店街への誘導をはじめ、エリアの回遊性向上を図る。

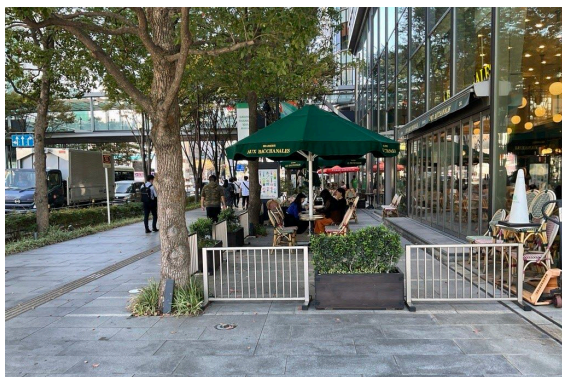


イメージ：街路のグラフィックアート

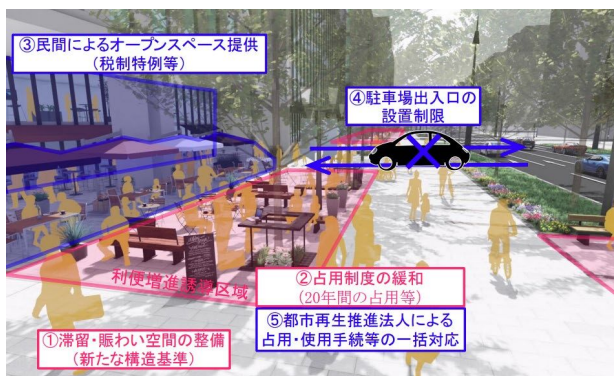
整備方針3 使いたくなる道路空間づくり

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。



道路占用許可の特例制度を活用した食事施設の設置
(大阪市グランフロント大阪)



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

方策② 路面舗装の工夫による道路空間の活用促進

「歩行者誘導ゾーン」の路面舗装を、イベント時などに使いやすくなるように、沿道店舗の軒先（前面道路）利用の目安となるようデザインする。



沿道店舗の店舗前利用の様子（令和5年度社会実験「PLAY FURUKAWABASHI Vol.1」）

整備方針4 グランドレベルのアクティブユースの促進

方策① 地区計画によるウォークアブルな環境の促進

「幸福東地区地区計画」（令和5年3月8日決定）に基づき、土地利用方針として、「新たな出会いや交流が生まれ、賑わいが創出されるよう空間の連続性、京阪古川橋駅南北の回遊性に配慮した居心地がよく歩きたくなる施設配置とする。」と定め、商店街としての店舗の連続性や、回遊性・居心地よい環境づくりを促進する。そのため、周辺まちづくりと連携して、本エリアとの連続性・統一性については、密に協議し、検討していく必要がある。

1 | 整備の考え方

●PLAYFUL グラフィックアートの導入

- ・道路の路面に、誰もが参加でき、楽しめる仕掛けをもったグラフィックアートを整備する
- ・アートディレクターやグラフィックデザイナーを招聘する等、設計段階からワークショップ等を重ねながら整備する
- ・商店街の入り口付近等に幸福東土地区画整理事業エリアとの繋がりを作り、子どもたちを商店街に呼び込むような楽しいサイン、足形マークなど歩行者・自転車の分離を促すもの等を検討する
- ・Kadoma Art Fes とのコラボや民間建物への展開、インスタ映えスポットづくり等をめざし、歩いて楽しいまちのシンボリックな取組みとして、ウォークアブルエリア全体に広げる



イメージ：街路のグラフィックアート

●歩行者と自転車を分離する舗装

- ・両側に「歩行者誘導ゾーン」、中央に「自転車誘導ゾーン」を設定し、歩行者・自転車の交通をゆるやかに分離
- ・「歩行者誘導ゾーン」は、インターロッキングブロック舗装とする
- ・「自転車誘導ゾーン」は、歩行者誘導ゾーンと切分け、通行しやすい平滑な舗装（塗り系）とする
- ・幸福東土地区画整理事業エリア内の舗装材と色味を合わせながら、自然な風合いの同系統の色でそろえ、テクスチャーの違いでゾーンを分離する

【舗装材のイメージ】

歩行者誘導ゾーンの舗装材：自然色のインターロッキングブロック
 自転車誘導ゾーンの舗装材：自然色のアスファルト舗装
 ※埋設管工事等を見据え、上記舗装材は入手が容易であり、施工性が高いものを選定する



イメージ：歩行者空間と車両空間の色分け

参考：歩行者誘導ゾーン

<インターロッキングブロック舗装（オーシャンフラット）>
 ブロックに面取りがないので目地の段差が小さく、ベビーカーや車椅子、キャリーバッグなどが通過する際に発生する振動が少ない素材。

<舗装改修用抜き取りブロック>

復旧において、最初の一個を抜く作業に時間を要する・破損が発生しやすいため、3~5m 毎に抜き取りが容易なキーストーンを設置する。



オーシャンフラット



舗装改修用抜き取りブロック

参考：自転車誘導ゾーン

<脱色アスファルト舗装>

従来のプラントから出荷でき、通常のアスファルト舗装と同等の施工性・耐久性がある。主骨材に天然砂利を用い、供用後に人や車両の通行で被膜がはがれ、自然な風合いとなる。施工直後にデッキブラシ等で表面を擦ることで摩耗の差による色むらが防げる。



密粒度脱色アスファルト
城陽砂利

●道路空間の活用を促す舗装デザイン

- ・歩行者誘導ゾーンにおける、イベント時の軒先（前面道路）利用など、民地からはみ出して利用する際に、インターロッキングブロック舗装のデザインや数で、距離がわかりやすいよう設える



イメージ：沿道から1mの軒先出店（社会実験）



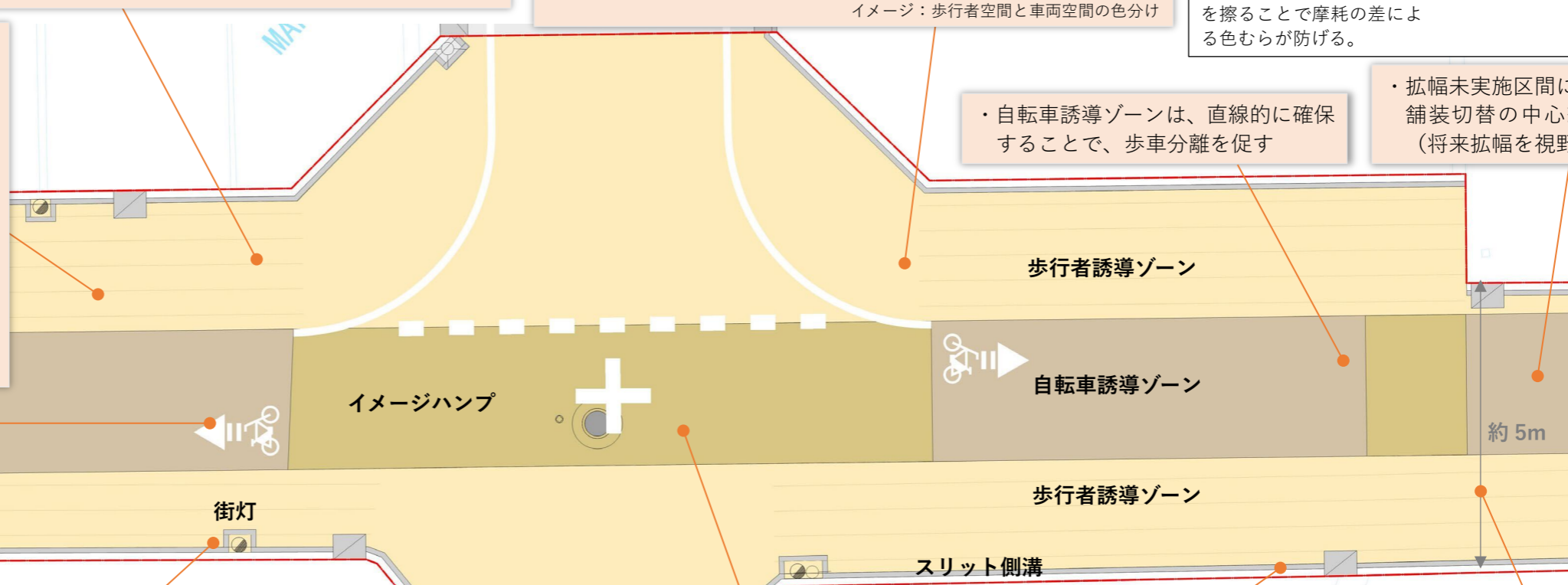
例：インターロッキングブロックで利用ラインを表現

●歩行者・自転車分離サインの設置

- ・通りの流入箇所（入口）に自転車の通行方向を示すサイン、出口箇所等については、必要に応じ、とまれの路面標示を設置する



イメージ



・自転車誘導ゾーンは、直線的に確保することで、歩車分離を促す

・拡幅未実施区間に合わせて、舗装切替の中心線を揃える（将来拡幅を視野に入れる）

●街灯の設置
 ・商店会と協議の上、更新を検討
 ・なお、分電盤を集約する等、管理のしやすい形態で整備する

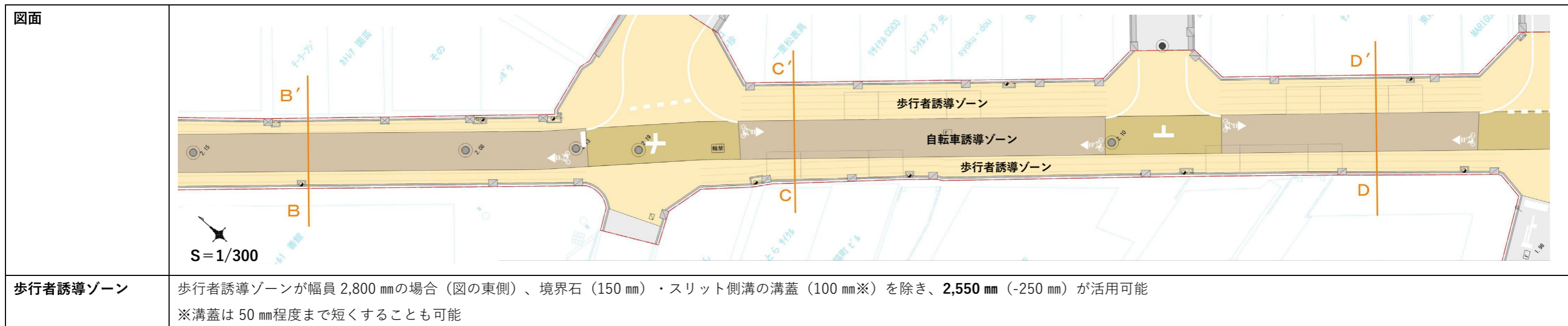
●イメージハンプの設置
 ・交差点及び幅員が大きく変わる箇所は車速抑制のためのイメージハンプを設置

●スリット側溝の導入
 ・歩行者誘導ゾーンの幅員を確保し、歩きやすい空間をつくるため、スリット側溝を導入する

・幅員については、前述のとおり約5mの箇所も残ることから、今後、拡幅に向けた継続的な検討が必要である

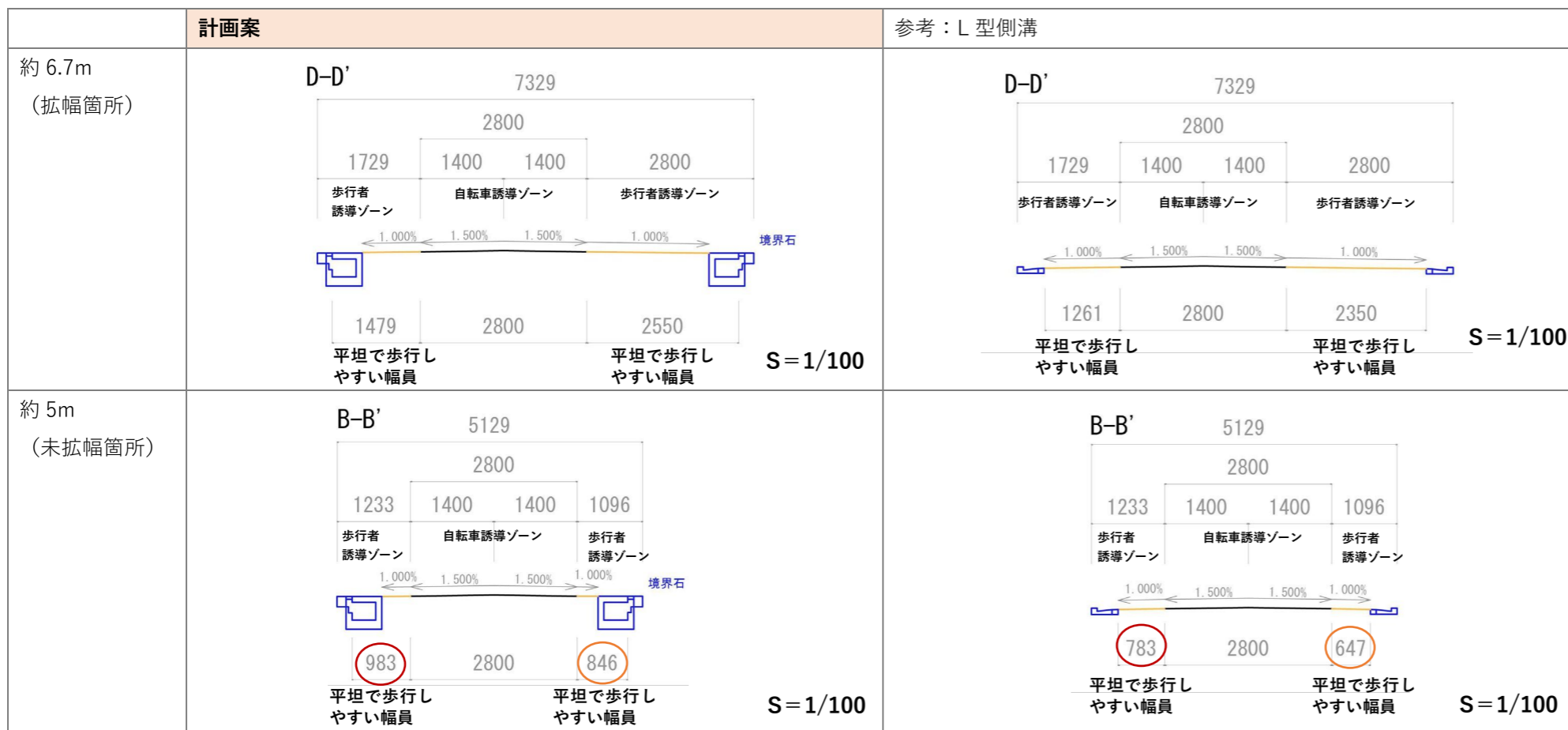
2 | 歩行者誘導ゾーンの幅員確保に係る方策

- ・「自転車誘導ゾーン」の幅員については、本エリアの自転車交通量の多さや緊急車両が通行可能な最低限の道路幅員の確保が必要となるため2.8mとし、その他を「歩行者誘導ゾーン」に振り分ける
- ・両側の歩行者誘導ゾーンの官民境界沿いは、現在のL型側溝ではなくスリット側溝とすることで、歩行者誘導ゾーンの歩きやすい幅員をできるだけ広く確保する



<断面比較>

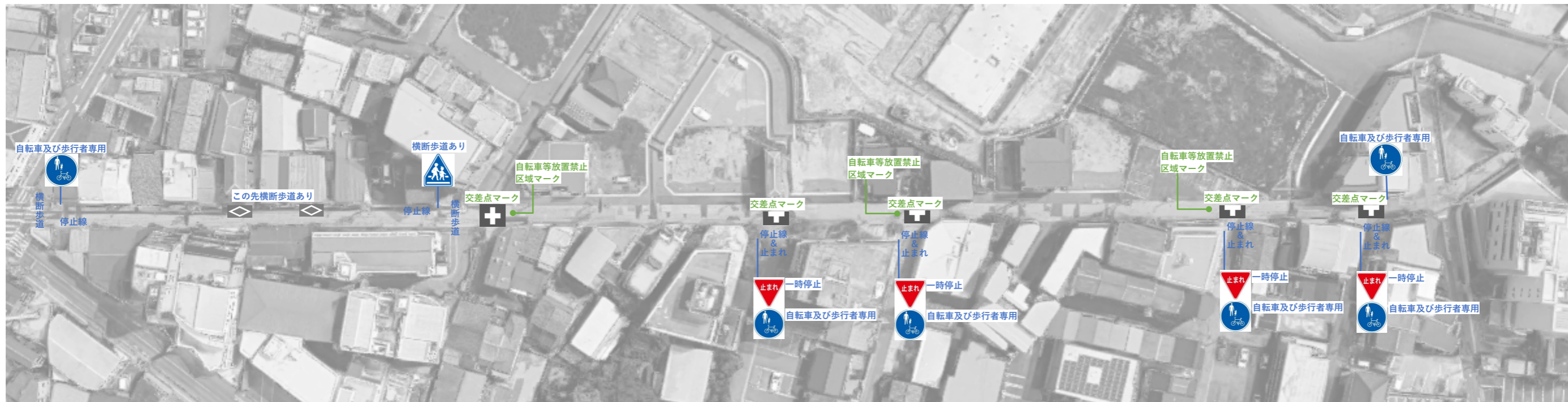
- ・L型側溝と比較すると、特に幅員約5,000mmの未拡幅部分において、平坦で歩行しやすい幅員の確保の効果が高い



3 | 交通サイン計画

緑：道路管理者設置 青：警察設置

<現況>



<計画>



東側の幸福東土地区画整理事業により整備された道路との接続箇所については同事業で調整するが、連続性を持たせた設えとなるように検討する



自転車等放置禁止区域マーク



交差点及び道路幅員が変わる箇所にイメージランプを新設



自転車走行方向指示の路面標示の新設

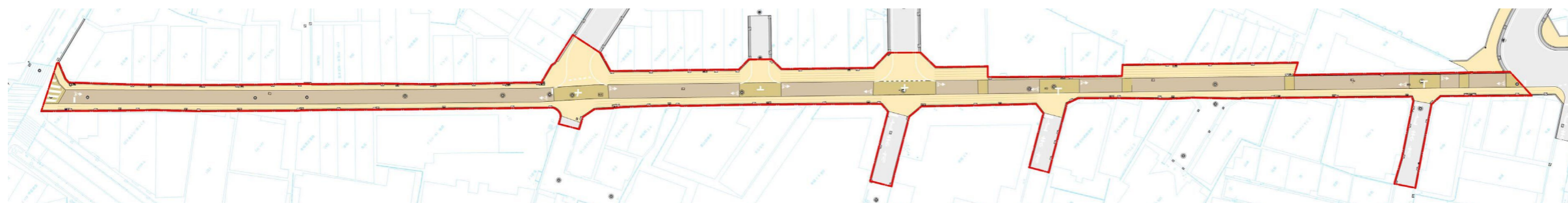



自転車とまれの路面標示の新設

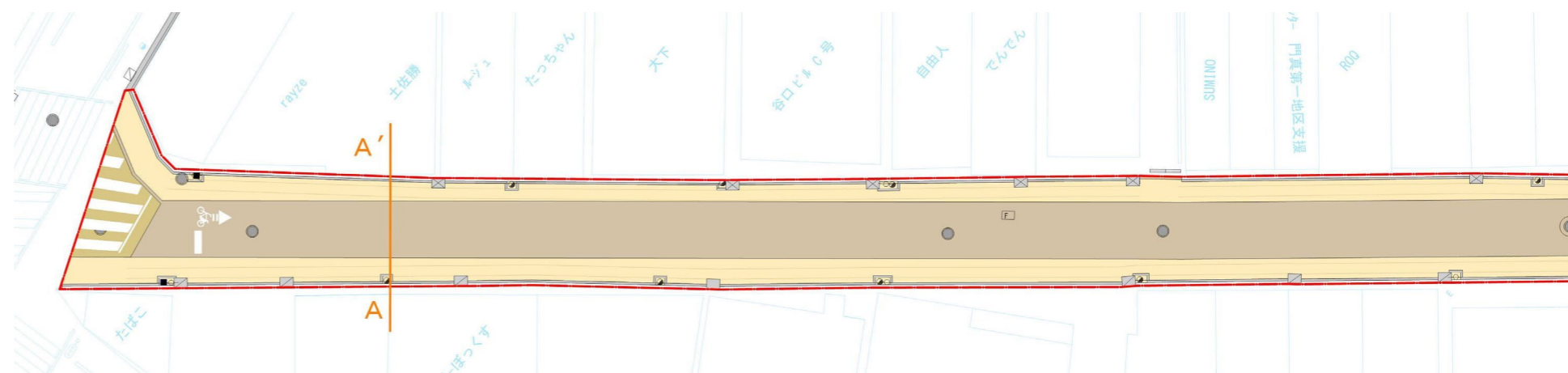



S=1/1,000

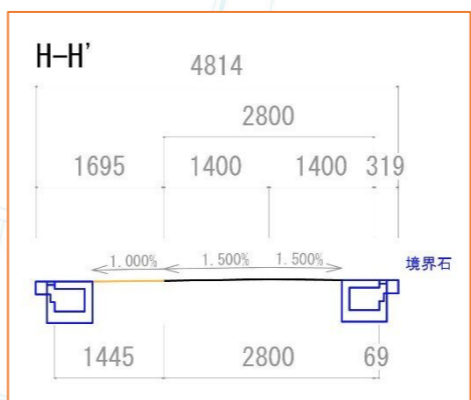
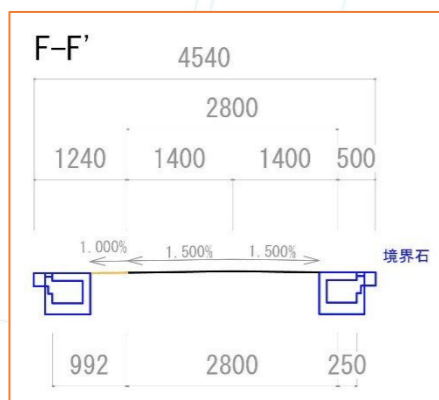
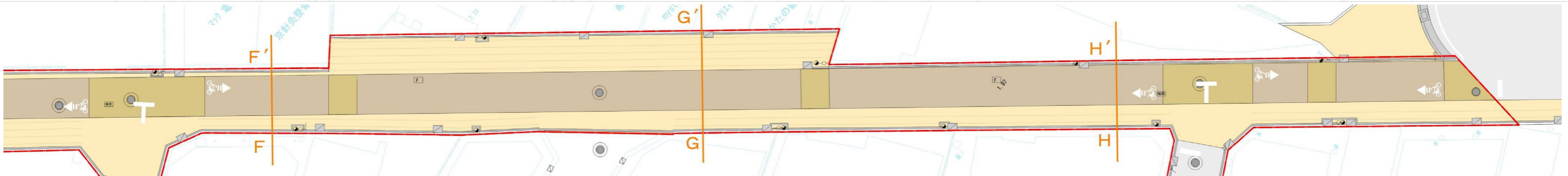
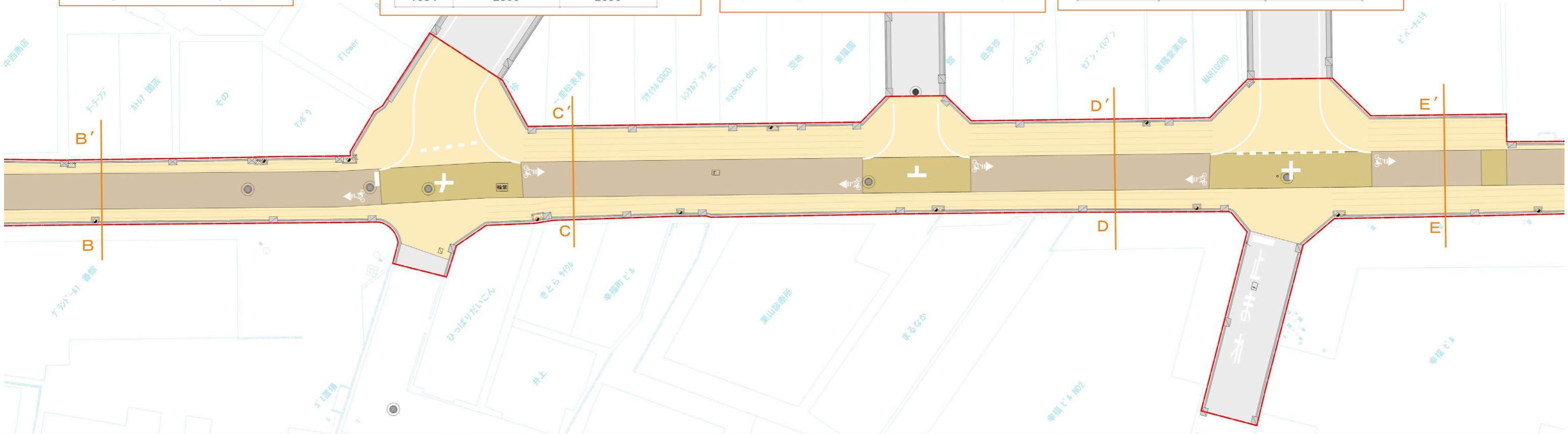
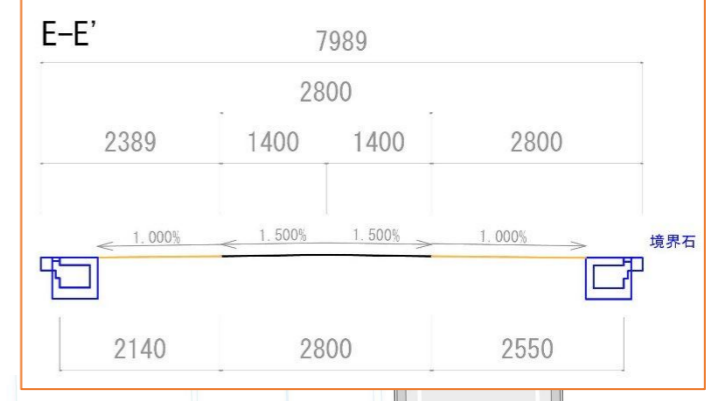
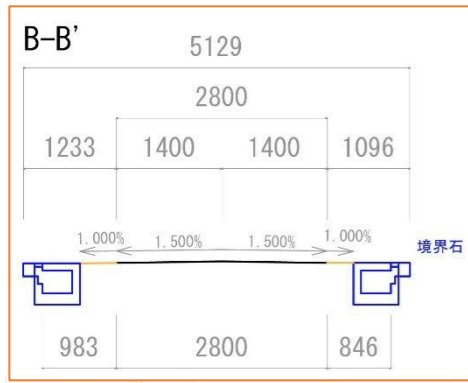
| 4 | 計画図面




S=1/1,000




S=1/300



S=1/300

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

併用することで効果向上が期待される

	歩行者利便増進道路制度	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が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ができる者 ※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⇒自転車歩行者専用道路の場合、利便増進誘導区域とは別に通行部分として幅員4m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、道路管理者との協議が整えば許可等は不要となる ・ 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「道路交通環境の維持・向上を図るための措置」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用途の制限はなく、まちづくりのためのさまざまな活動（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</u> 	<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として幅員4m以上の確保が必要だが、幅員が5m程度の部分が多くあり、拡幅の見込みも少なく、商店街全体としての一体的な運用が難しい ・ ただし、時間帯や日で自転車を含まる車両の通行規制が実施できれば、通行部分として幅員2m以上を確保すればよいため、商店街全体としての一体的な運用の可能性はある 	<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） 	-														

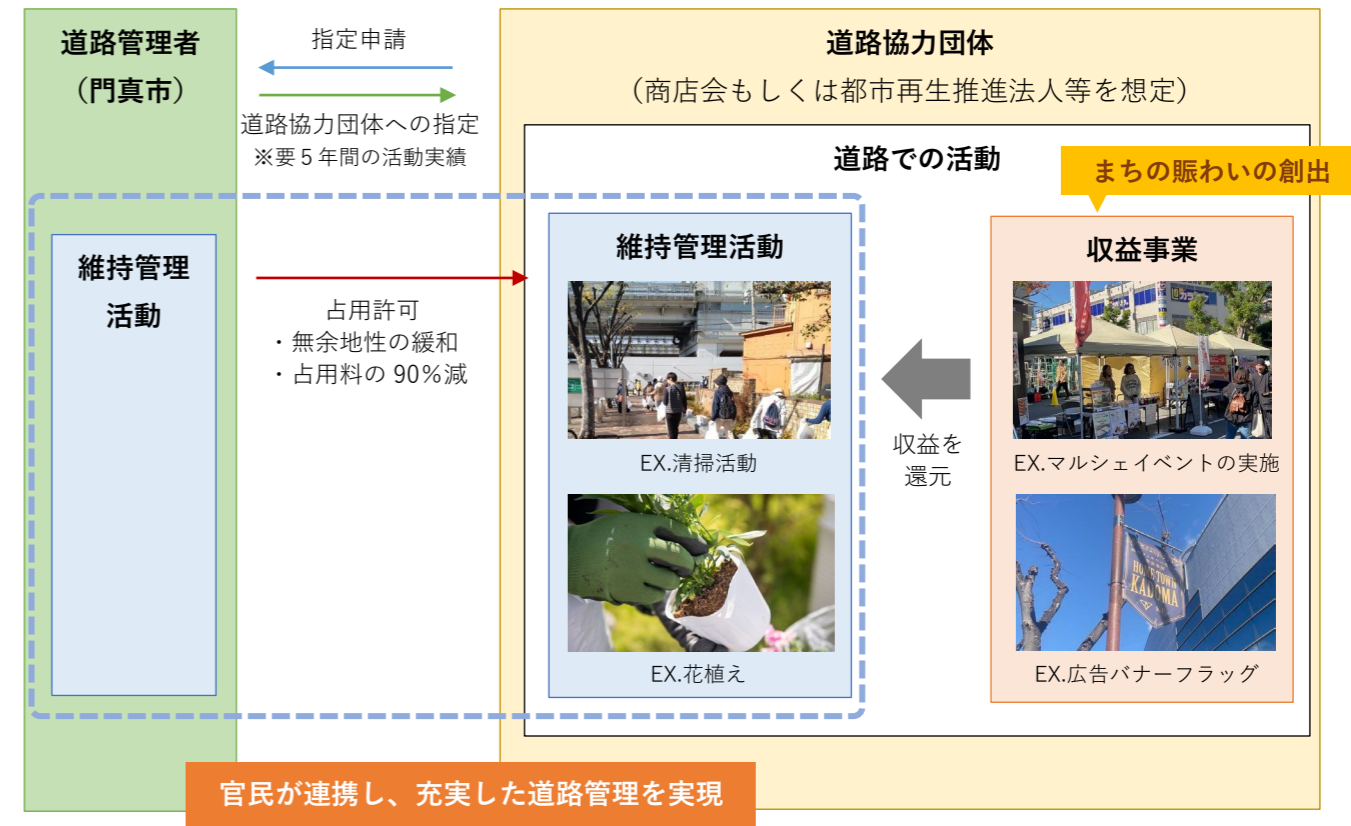
参考：道路協力団体の業務

- ①道路に関する工事又は道路の維持
 - ・ 除草や清掃活動、植樹帯における草花の清掃活動等道路の維持管理
 - ・ 歩道段差解消のためのステップの設置、商店街での身体障害者誘導シールの貼り付け 等
- ②安全・円滑な道路の交通の確保や道路の通行者・利用者の利便増進のための施設等の設置・管理
 - ・ 歩行者等の通行注意看板、案内板、街灯
 - ・ 小型モビリティ用駐車場
 - ・ シェアサイクル施設
 - ・ 広告看板（デジタルサイネージ、情報パネルなど）
 - ・ 歩行者の休息スペースやバス停等のベンチ及び上屋など
 - ・ オープンカフェ、マルシェ
 - ・ 道路に関連したイベント開催に要する機材 等
- ③道路の管理に関する情報収集・提供
 - ・ 道路の不具合箇所、不法占用物件等の発見及び道路管理者への通報 等
- ④交通量調査やニーズ調査などの調査研究
 - ・ 交通量調査
 - ・ 道の駅の利用者ニーズ調査 等
- ⑤道路の管理に関する知識の普及・啓発
 - ・ 通勤、通学の安全確保に関する意見交換
 - ・ 占用許可制度に関する啓発活動
 - ・ 無電柱化等の施策に関するワークショップの開催 等
- ⑥上記に関連する取組

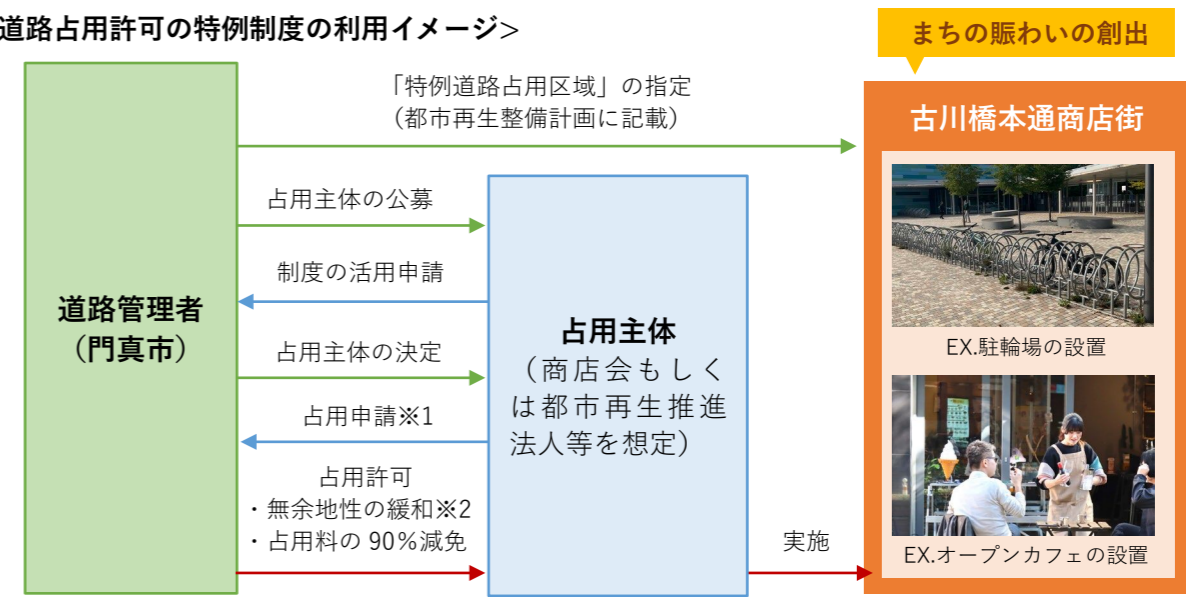
※上記の業務を全て行う義務は無い

2 | 制度の利用イメージ

<道路協力団体制度の利用イメージ>



<道路占用許可の特例制度の利用イメージ>



※1 まちなかウォークャブル区域（古川橋本通商店街は区域内）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
 ※2 無余地性の緩和を受けられるのは、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・自転車駐車器具に限られる

↑ 効果を促進 ↑

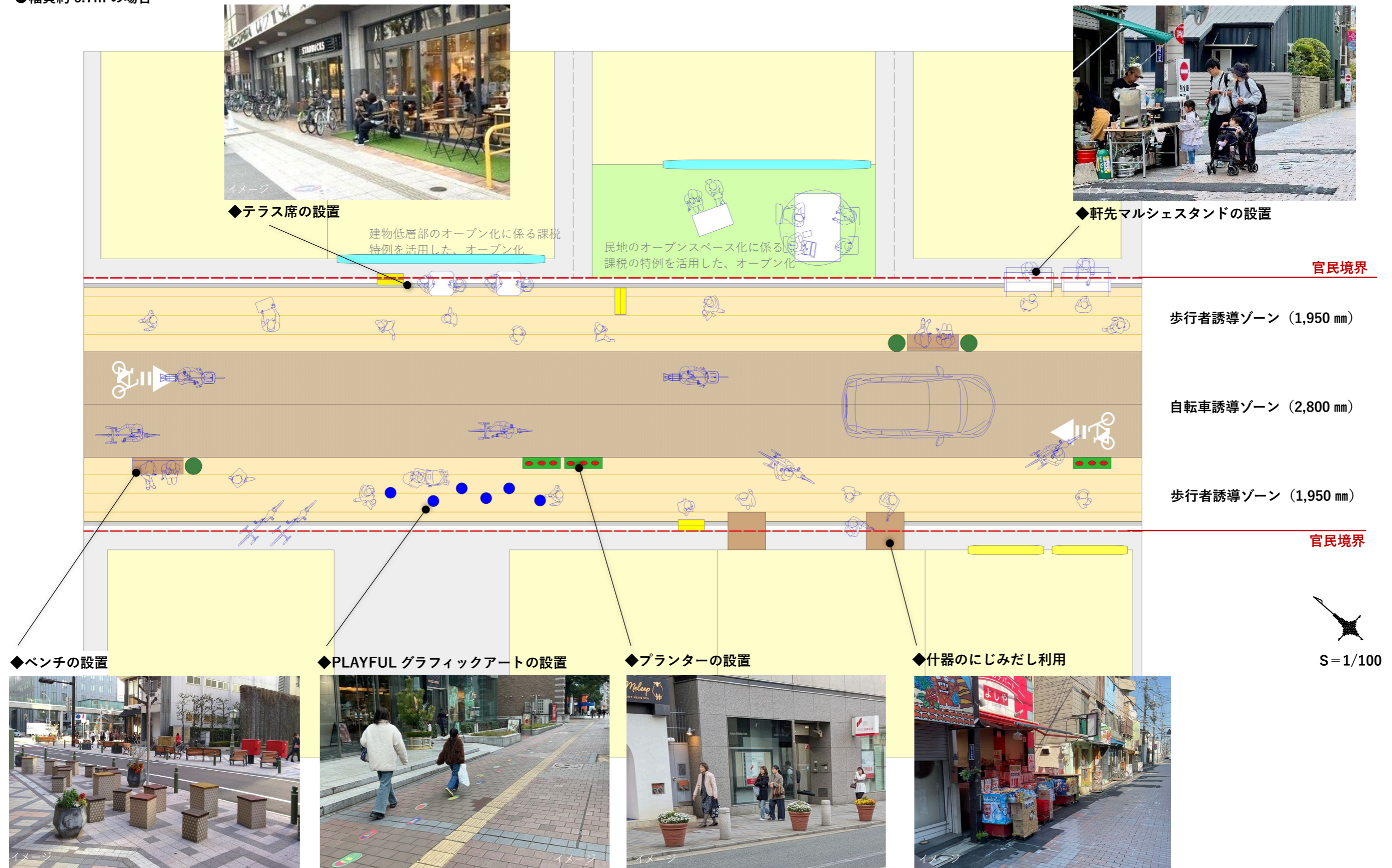
都市利便増進協定制度の併用

- ・ 都市再生推進法人もしくは、区域内の土地の所有者・借地権者・建築物の所有者により、都市利便推進協定を締結
- ・ 協定に都市利便増進施設の種類・位置、整備管理の方法、道路交通環境の維持及び向上活動の実施などを位置づけ、市が協定を認定することで、協定の安定性・実効性が担保され、国や民都機構からの補助支援が受けやすくなる

3 | 制度を利用した道路の活用イメージ

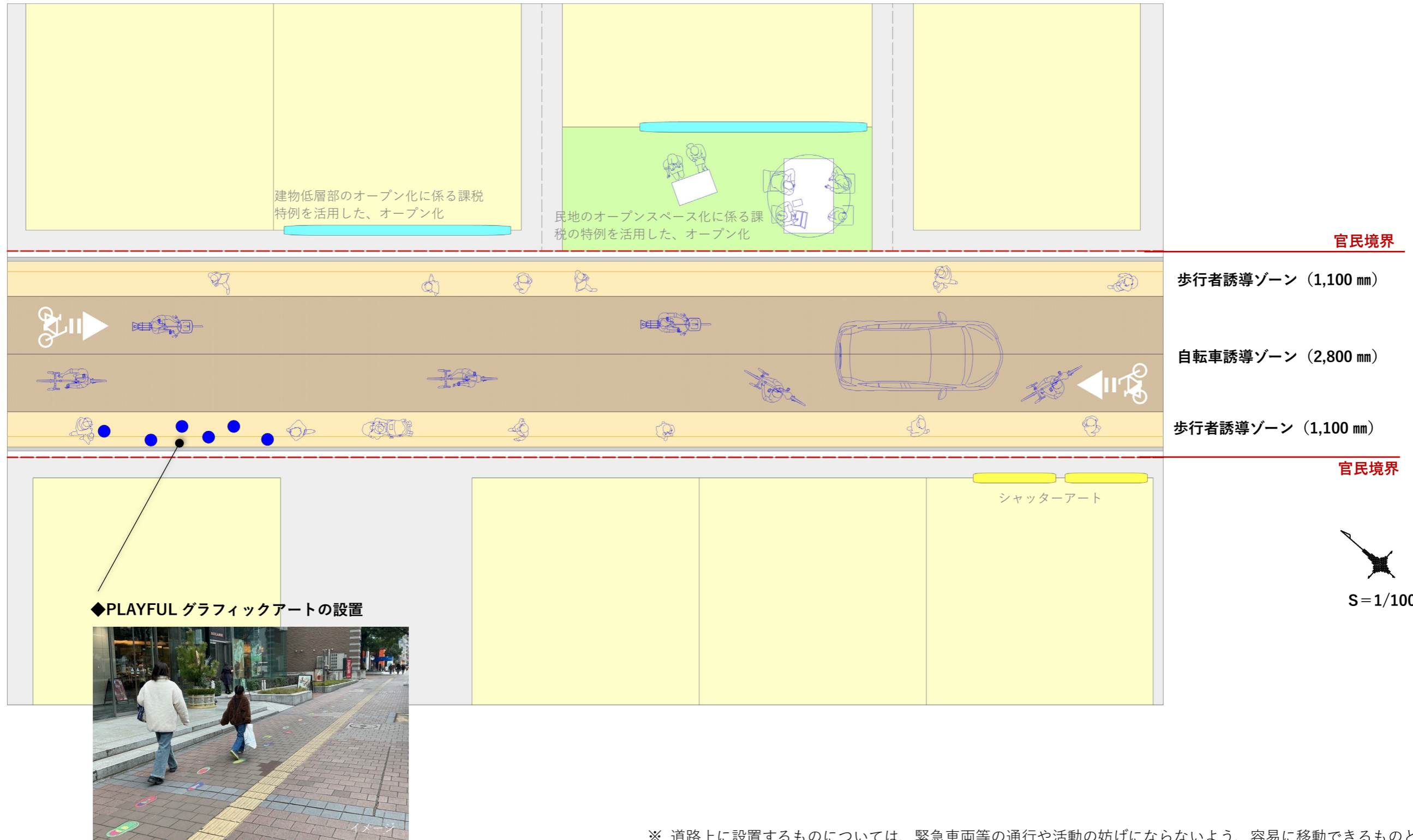
<平面図>

●幅員約6.7mの場合



※ 道路上に設置するものについては、緊急車両等の通行や活動の妨げにならないよう、容易に移動できるものとする

●幅員約5mの場合



※ 道路上に設置するものについては、緊急車両等の通行や活動の妨げにならないよう、容易に移動できるものとする

<横断図>



S=1/100

