

ストリートデザインガイドライン（素案）

もくじ

1 はじめに	
(1) ストリートデザインガイドラインとは	P 1
(2) 策定の背景	P 1
(3) 目的	P 2
(4) 位置づけ	P 3
(5) 対象範囲	P 3
(6) 対象とする空間	P 3
(7) 目標時期	P 3
2 現況整理	
(1) 中心市街地のまちづくり	P 4
(2) 東西軸や中心市街地の利用状況	P 5
(3) 東西軸に対する市民ニーズ	P 6
3 ストリートデザインの基本的な考え方	
(1) 目指すべき将来コンセプト	P 7
4 ストリートイメージを実現するためのデザイン指針	
(1) 中央通りのストリートデザイン指針	P 8
(2) 東西通りのストリートデザイン指針	P 1 6
5 ストリートイメージを実現するためのマネジメント指針	
(1) 公共空間を使いこなすエリアマネジメントの取組	P 2 3
(2) ストリートデザインガイドラインの運用	P 2 7
(3) 実現に向けたロードマップ	P 2 8

1 はじめに

(1) ストリートデザインガイドラインとは

まちの景色（景観）は空と建物、そして道路でその大部分が形成されています。道路空間は行政が、建物は民間事業者と行政が整備・運営しています。魅力的な景観を育んでいくためには、道路空間と建物を含む沿道の空間を一体的に考えていくこと、そしてその空間を様々な人に使ってもらうことが重要です。

本ガイドラインは魅力的な景観づくりを進めるためのデザインの方向性・方針を示すとともに、道路空間と沿道空間の連携や利活用に向けた取組方針、管理運営を行う組織づくり等、道路空間と沿道空間のマネジメントの方針を示すものです。

(2) 策定の背景

①ストリートを取り巻く状況

海外や国内では、自動車のための空間を歩行者のための空間へと転換するウォークラブルなストリートデザインが進められています。



▲大量に自動車の行き交う道路から歩行者優先のストリートとして広場化されたニューヨーク・タイムズスクエア（国土交通省「ストリートデザインガイドライン」R3.5）

国土交通省では、ストリートをクルマ中心から人中心への空間に転換することで、人々の安全・快適な空間の確保や、まちなかでの人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出、まちへの愛着の醸成等の多面的な効果をもたらすとされています。



▲道路空間の再配分により、6車線あった車道を2車線まで減らしたことで歩行者通行量の増加や地価の上昇等の効果が見られた愛媛県松山市花園町通り（全国街路事業促進協議会「道をつなげる 人がつながる-街路事業のストック効果-」R2.12）

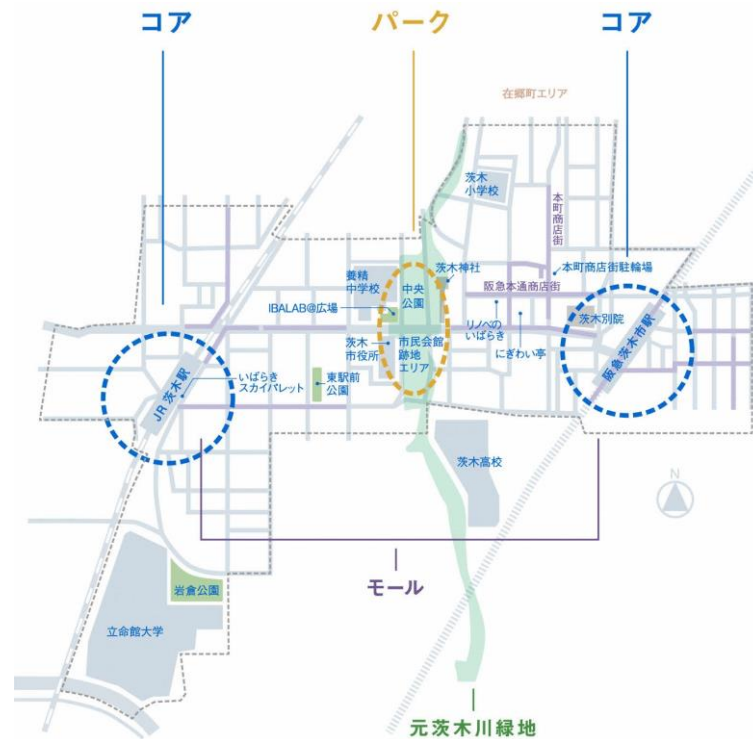
②本市の状況

茨木市では、茨木市の中心市街地における「まちの将来像＝次なる茨木」の姿を示すとともに、多様な人々が関わりを持ち、共有、発展させていながら「まちづくり」に取り組んでいくことを目指す「次なる茨木ランドデザイン」をとりまとめています。

茨木市の中心市街地は、広域交通のアクセス点である阪急茨木市駅とJR茨木駅が東西に位置し、その中間点には市役所や市民会館跡地エリア、中央公園、元茨木川緑地が位置しており、駅を含む各拠点では、様々なプロジェクトが進められています。

一方、阪急茨木市駅と JR 茨木駅間は約 1.3km の距離があり、各拠点での活動や賑わいが点で終わってしまうことが懸念されます。

中心市街地を、より多くの人々が訪れ、滞在し、活動したくなるような、居心地のよいまちなかの形成に向けて、各拠点の魅力向上による賑わい形成にくわえ、“歩きやすく、歩きたくなる”メインストリートの形成が重要であると考えています。



▲本市が目指す 2 コア 1 パークの都市構造の実現とコアとパークを結ぶモールの形成により目指す中心市街地活性化

メインストリートのデザインにあたっては、市民や民間事業者と行政が共通認識をもち、ともに考え、試行し、空間を活用していくことが、よりよいまちなかの形成につながっていくものと考えています。

本ガイドラインは、このような背景のもと、様々な調査や市民ワークショップ、沿道事業者等へのアンケート調査、社会実験での試行を通して、沿道関係者を始め、様々な主体とともに考えたまちなかの望ましい姿やその実現に向けたデザインの方向性を示したものです。

本ガイドラインに則り、行政主体で進めていくものについては、沿道関係者等の意見を踏まえながら道路管理者と協議を進め、デザインの具現化をはかっていきます。また、このガイドラインをもとに、更に市民や沿道事業者を含む民間事業者と対話や実験を積み重ね、メインストリートの形成を通したまちなかの活性化に取り組んでいきます。

(3) 目的

I 各拠点の整備効果をエリア全体に広げるメインストリート形成する

各拠点で進むプロジェクトにより生まれる効果をエリア全体に広げていくための、中心市街地のメインストリートのあり方や今後の方向性を示します。

II 多様なポテンシャルを発揮するストリートデザインする

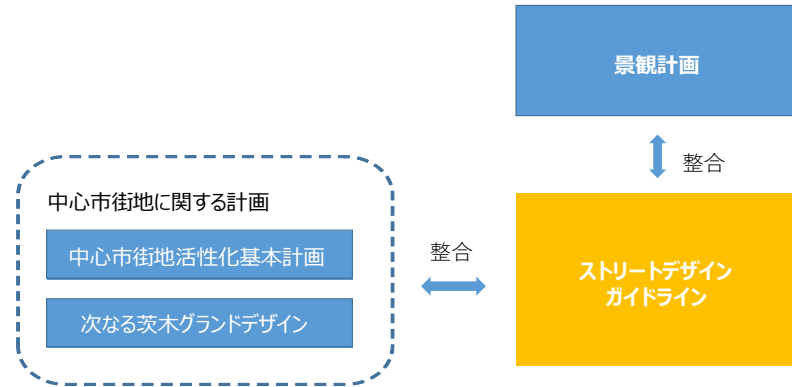
道路空間や沿道空間はエリアの景観の多くを占めており、トータルなデザインにより景観的な統一感や茨木市らしさの醸成が期待されます。また、滞在や活動空間として機能することも期待されます。ストリートが有するポテンシャルを活かしたデザイン方針を示します。

III 多様な主体と連携し、具体的な整備・実践に繋げる

沿道関係者や中心市街地の利用者、道路管理者等と協議を進め、具体的な整備や実践を進めていくため、本ガイドラインの運用のしかたや今後のロードマップを示します。

(4) 位置づけ

本ガイドラインは、中心市街地に関する計画と整合をはかり、本ガイドラインで検討した内容については、景観計画へと位置づけをおこない、整合をはかります。



(5) 対象範囲

茨木市の玄関口である阪急茨木市駅と JR 茨木駅を結び、沿道で様々なプロジェクトが進行する中央通りと東西通りを対象とします。

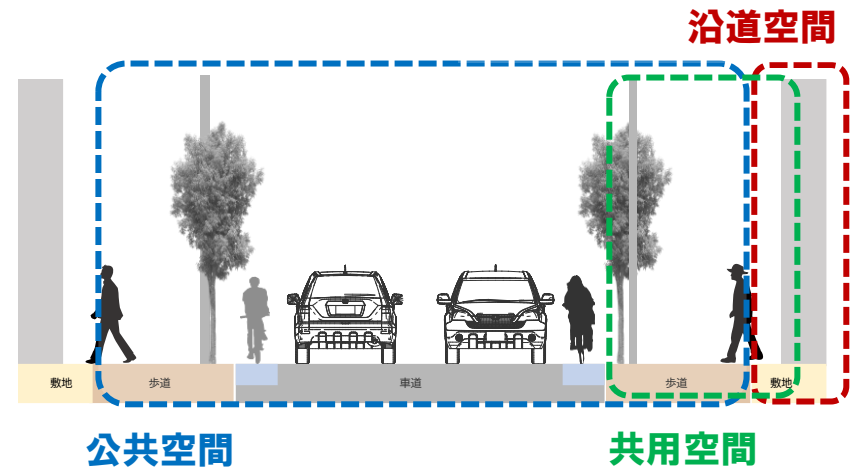
また、対象とする道路空間に接する沿道の建築物等も対象とし、これらを総称して「東西軸」と呼びます。



(6) 対象とする空間

主に行政が管理する車道や歩道等の公共空間と、住宅や店舗、駐車場等で構成される沿道空間を対象とします。

また公共空間と沿道空間が接するところでは、沿道店舗が歩道空間をうまく活用しまちなかに賑わいを生むことや、狭い歩道空間で沿道空間がセットバックすることで通行空間を拡大し、公共的な空間として活用するなど、場所や状況に応じて互いの空間が持つ機能や性質が滲み出したり、重なりあったりする空間となります。本ガイドラインでは、そのような空間をまちなかの共用空間と位置づけます。



(7) 目標時期

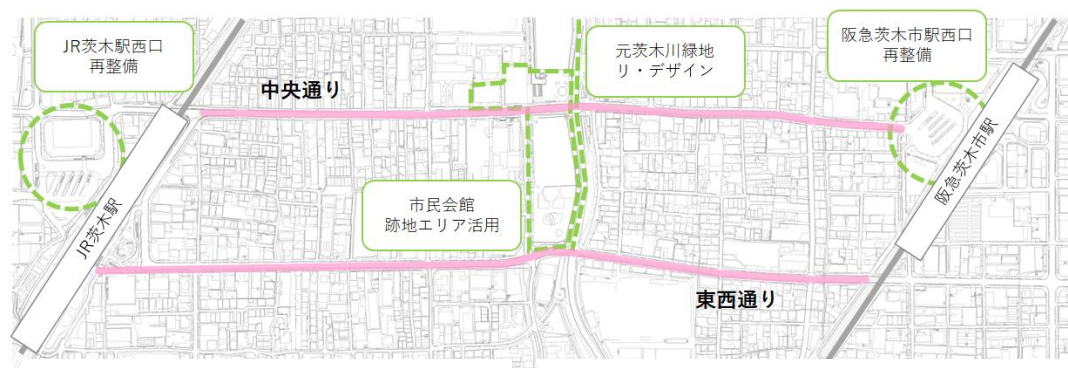
本ガイドラインは 2030 年度に実現したい姿や方針、そのメニューをとりまとめています。

2 現況整理

(1) 中心市街地のまちづくり

中心市街地では「おにクル」の整備を始め、様々な事業が進んでいます。次なる茨木グランドデザインで示す「『茨木らしい』幸せ・豊かさを共感できる“まちなか”」を実現するため、各事業の効果をまち全体に波及させ、訪れたいまちなかを形成することが重要です。

そのために、居心地良く滞在でき、歩いて楽しく、回遊したくなるウォーカブルなまちなかの形成を、メインストリートである東西軸で実施していきます。



市民会館跡地エリア活用

市民会館跡地を含む周辺エリアを、市民との対話などから得られたコンセプトを踏まえ、これからの市民の新たな憩いや活動の場として整備する取組



元茨木川緑地リ・デザイン

開園から 40 年を経過した元茨木川緑地について、単なるリニューアルでなく、現状の良さを残しつつ、「市の誇れる財産」として長く親しまれる緑地を目指して更新する取組

JR 茨木駅西口再整備



阪急茨木市駅西口再整備

交通結節点に相応しい機能の充実及びにぎわい空間の創出を図るとともに、商業、業務、文化、居住などの都市機能の充実を図る取組

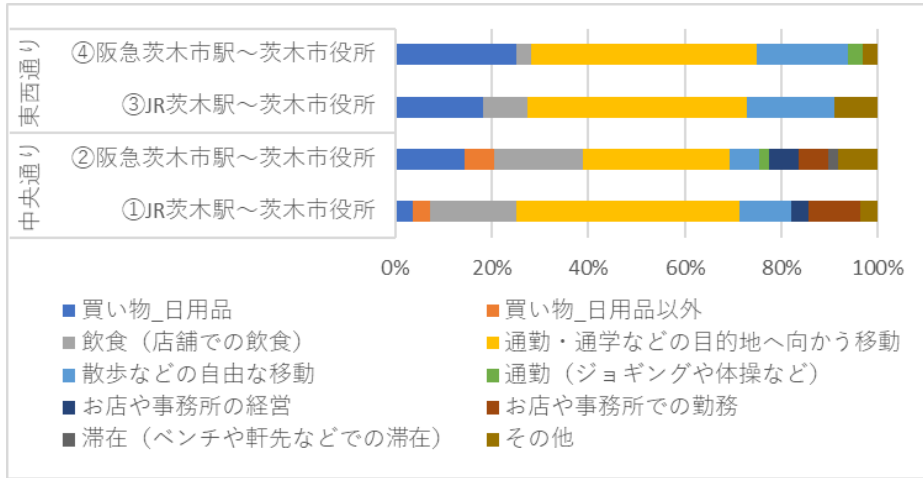


(2) 東西軸や中心市街地の利用状況

東西軸を利用する市民にとって東西軸は目的地までの移動として使うことが多く、目的を達成すると中心市街地を回遊せずに帰宅している傾向にある。中央通りは「お店の賑わい」を感じる通りであり、東西通りは「落ち着いた雰囲気」と、通りごとに異なる印象を持っている。

通りの利用は移動が最も多い

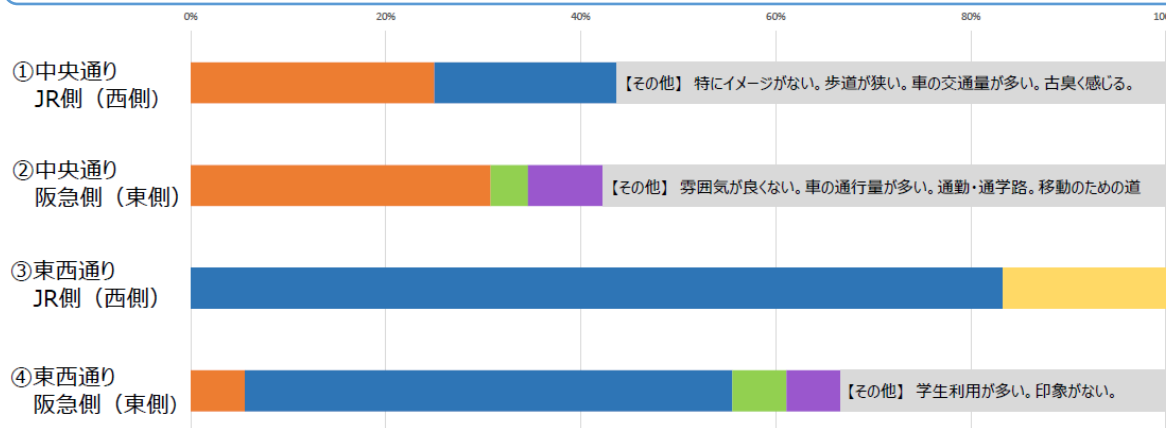
通りや沿道の利用状況



中心市街地での滞在時間は1～2時間と短く、利用店舗数も2～3店舗と、目的を達成するとエリア内を回遊せずに帰宅する傾向



中央通りは「お店の賑わいがある」、東西通りは「落ち着いた雰囲気」という印象



- お店の立地などによる賑わいがある。
- 建物やお店の雰囲気が良い。
- 地域活動が活発だ。
- その他 (この中であてはまるイメージはない)
- 落ち着いた雰囲気だ。
- 花や緑が多い。
- 人が温かい。

(3) 東西軸に対する市民ニーズ

ワークショップや社会実験を通して、メインストリートとして東西軸がどのような通りになればよいかなど東西軸に対する様々な市民ニーズを把握しました。



▲ワークショップの様子

素敵なお店が多いが、ゆっくり立ち止まる空間がない

テイクアウトしたものを食べながら話をしたり、ふらっと立ち寄れるテラス席がほしい

まちなかでのささいなコミュニケーションは心地が良い

通りにあるお店の人と立ち話できると楽しい



▲ワークショップの様子

駅から市役所までが遠かったが、途中で一休みするのにぴったり

緑の植栽と木の質感で上質な空間になっていると感じた



▲社会実験の様子（ストリートに接する公園の休憩空間の充実）

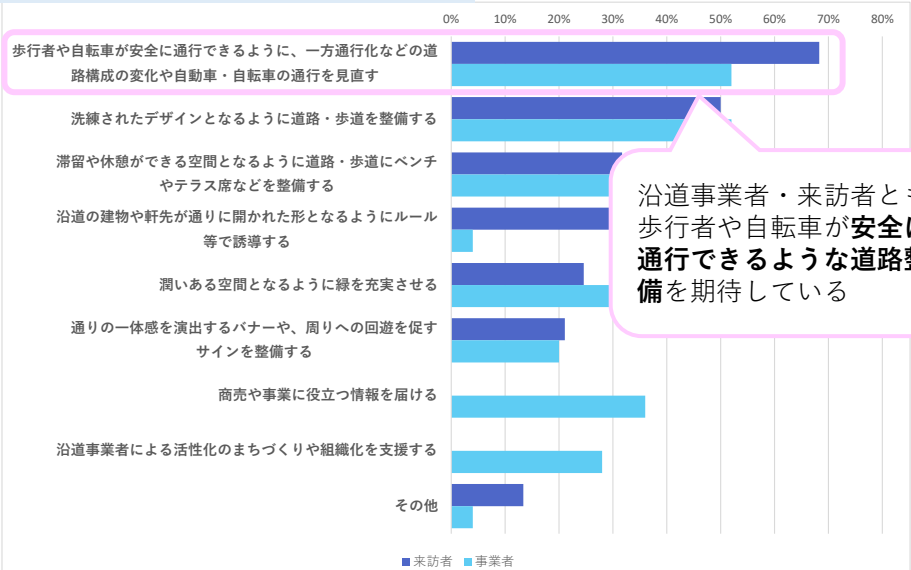
バナーにより通りの統一感が出ていた

まちなかに満ち溢れると期待感が高まる



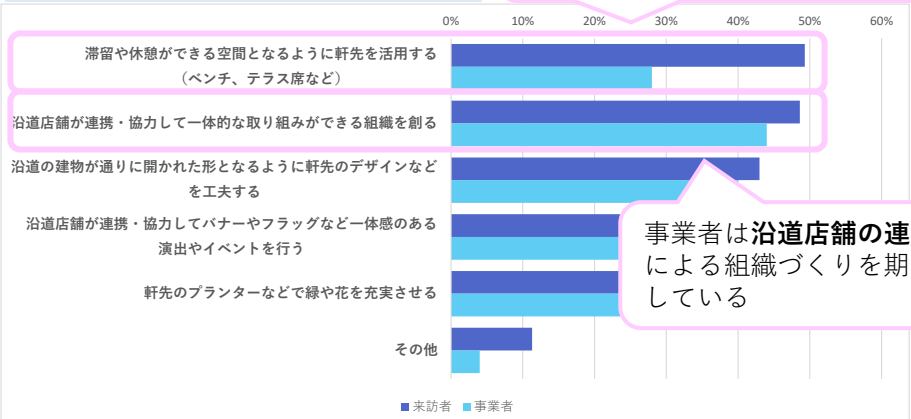
▲社会実験の様子（バナー設置による通りの統一感の演出）

行政に期待する内容



沿道事業者・来訪者とも歩行者や自転車が安全に通行できるような道路整備を期待している

沿道・民間事業者に期待する内容



来訪者は沿道空間の軒先活用を期待している

事業者は沿道店舗の連携による組織づくりを期待している

3 ストリートデザインの基本的な考え方

(1) 目指すべき将来コンセプト

以上の現状整理を踏まえ、取り組むべき課題を設定し、東西軸が目指すべき将来コンセプトと将来コンセプトを実現する上で目指すストリートの4つのシーンを下記のとおりまとめました。

課題1 通行のためだけの動線になっており、新たな出会いや交流が生まれていない

課題2 沿道店舗の賑わいが店舗内で閉じており、歩道空間のデザインも統一されていない

課題3 各拠点や店舗に加え、周辺の商店街や施設、南北の路地などとの回遊性が低い

課題4 歩道空間での歩行者と自転車の錯綜やピーク時間帯の混雑など、歩きづらい

■ 目指すべき将来コンセプト（ストリートイメージ）

人が主役になり、まちの魅力を“^{つな}次ぐ”2つのメインストリート

市役所、新施設・広場などがある中心部と両駅をつなぐメインストリートとして、目的地へ向かう期待感や魅力的な雰囲気演出する空間をデザインし、ストリートの魅力をまち全体に広げていく。

■ 将来コンセプトを実現する上で目指すストリートの4つのシーン

①人と人との **点**
“ワン・コミュニケーション”を
楽しめるストリート

沿道店舗や通りを行き交う人同士のコミュニケーションや交流を生み出し、その様子が景色となるストリートデザインを行います



②沿道の賑わいや季節を感じ、“ワクワク”が高まる **線**
歩きたくなるストリート

沿道の賑わいが通りにしみ出すデザインや、沿道景観や植栽の演出により、歩いていて楽しくワクワクするストリートデザインを行います



③まちなかの個性が **面**
つながり、“ふらっと”
歩き回りたくなるストリート

沿道店舗や多様な体験ができる場所、くつろげる場所など様々な個性を有するまちなかの散策を促進するストリートデザインを行います



④ゆったり並んで、 **安全**
安全・安心に
歩きやすいストリート

通りを行き交う様々な人や自転車が安心して通行できる安全なストリートデザインを行います



4 ストリートイメージを実現するためのデザイン指針

(1) 中央通りのストリートデザイン指針

① デザインコンセプト

【デザインコンセプト】

賑わいと交流を育む親しみやすいデザイン

気軽に立寄れるオープンなお店の店先で交流が生まれ、
まちの賑わいや人々の活動が広がる通り

中央通りは、古くから人々の往来の道として利用され、飲食店やサービス店舗が多く並び、人々のアクティビティや沿道建物の賑わいが身近に感じられる通りです。

そのため、中央通りでは、通りの「人々のアクティビティによる賑わい」「お店の賑わい」を活かしながら、誰もが安心して通行できるとともに、より賑わいと交流を育み親しみやすい空間を目指します。

2030年には、歩道の舗装整備、サイン・バナー等の統一したデザインの導入、沿道空間の形成の促進等に取り組めます。

長期的（概ね2040年頃）には、歩道空間の拡幅、植栽の充実等、シェアード・ストリート[※]化を目指します。

※シェアード・ストリート

限られた道路幅員の中で、歩道と車道の分離構造を設けず、主に視覚的な操作によって自動車速度を抑制し、歩行者と自動車が共存できる環境を創出した道路

■ 将来像のイメージ





検討中

2040年頃の姿

ゆっくりとくつろげる
みどりの滞留スポット ①②③

周辺環境と調和し、良好な街並みを
形成する沿道建物 ②

自然とコミュニケーションや交流が
生まれ、賑わいが滲み出す低層部の
設え ①②

様々な人や自転車が安心して
通行できる道路構成 ④

歩行空間となじみ、まちの背景
となる道路付属物 ②

まちの背景となり、親しみを感じつつ、
ゆったり並んで歩ける歩行空間 ③④

※●数字は、p 7の4つのシーンに対応

②公共空間のデザイン指針

公共空間を構成する各要素のデザインの指針を次に示します。

■車道空間

- ・車道は、現状は交通量が多いため、自動車や自転車の安全な通行を捌くとともに、維持管理性に配慮し、凹凸の少ないアスファルト舗装とします。
- ・自転車通行空間を路肩に確保し、舗装はできる限り歩道空間になじむ色調を基本とします。
- ・長期的には、自然と交流や新たな活動が生まれる空間として、自動車と歩行者等が共存するシェアード・ストリートを目指し、インターロッキング等の採用を検討します。



▲歩道と自転車レーンの舗装の色調を合せた事例
(コペンハーゲン)

■歩道空間

- ・沿道店舗の賑わいや人々のアクティビティを際立たせるため、歩道は装飾を控えシンプルな形態を基本としつつ、通りとしての統一感を生み、賑わいや交流、親しみやすい雰囲気的形成するにふさわしい、あたたかみのある形態とします。
- ・歩道は、ユニバーサルデザインに配慮し、段差が緩和されるフラット式又はセミフラット式を基本とします。
- ・長期的には、シェアード・ストリート化に併せて歩道の拡幅を目指します。



▲賑わいや親しみやすさ等に配慮し歩道の美装化を行った商店街の事例
(松山市/ローブウェイ通り)

シェアード・ストリーの導入に向けて

中心市街地においては、歩行者に優先権を与える形で道路と歩行者が共存できる空間を整備することで、誰もが安心して通行できるとともに、人々の交流、新たな活動の創出が期待されます。

また、通り全体の魅力向上のため、公共空間の再編だけでなく、沿道建物の再整備・利活用、リノベーションを並行して実施することが望ましいといえます。

導入にあたっては、当該道路が分担していた自動車交通について、他の路線へ振り分ける各道路ネットワークを見直す必要があります。

(整備イメージ)



出典：国土技術政策総合研究所ウェブサイト

■歩道舗装

- ・舗装の色は、まちの背景となるとともに、多様な色調の沿道建物と調和し、活気や親しみやすさが感じられる彩度を抑えたアースカラー(茶系・黄色系)を基本とし、明度は4~7程度とします。
- ・舗装のデザインは、そぞろ歩きを促すような、動きや変化、テンポのよさが感じられる配置パターンを検討します。
- ・ただし、舗装を混色とする場合は、まちの賑わいやアクティビティの背景として、ニュートラルな印象となるよう、柄を強く意識させるようなコントラストの強い配色(明度差1.5以下程度)は避けるとともに、色数は3以下を基本とします。



- ・おにクル周辺においては、拠点性を表現するため、通りになじませながらも、色調や配置パターンを変化させて、他区間との差別化を検討します。
- ・舗装の材質は、歩きやすさやユニバーサルデザインに考慮するとともに、耐水性機能や保水・遮熱機能等を有する環境に配慮したものを採用します。また、適切な環境が長期にわたり確保されるよう、メンテナンスのしやすさ等にも配慮します。
- ・点字ブロックは、弱視者の方の見え方に配慮するため、周囲の路面との輝度比2.0程度を確保しつつ、景観になじむものを検討します。

■街路樹

- ・おにクル付近等の比較的歩道空間が確保されているところでは、豊かなみどりが感じられる空間を創出します。
- ・長期的には、おにクル付近以外にも、スポット的なみどりを通りに点在して配置し、沿道の賑わいづくりにも資するみどりの滞留スポットを整備します。
- ・みどりの滞留スポットでは、テーブルやベンチ等を併設し、コミュニケーションや交流、活動を誘発します。



▲みどりの滞留スポットを配置した事例
(大田区/蒲田東口おいしい道)

■照明デザイン

- ・夜間や有事でも安心して歩けるよう、街路灯を整備します。
- ・街路灯は、通りの統一感を演出するため、バナーやフラッグを掲示できるものとし、これらの存在を阻害しないよう、主張しすぎないデザインとします。
- ・街路灯の色彩は、歩行空間や沿道建物となじみ、全体で調和が感じられるものを採用することとし、ダークグレーやダークブラウンを基本とします。
- ・照明は、温かみを感じられるよう、暖色系の電球色とします。



■その他

- ・ゆったり並んで歩ける空間を確保するため、無電柱化を推進します。
- ・ストリートファニチャー（ベンチ、バスシェルター、案内板等）は通り全体で調和が感じられるよう、照明デザインの色彩やデザインと統一したものとします。
- ・長期的には曜日や時間帯に応じてイベントや移動型店舗、オープンカフェなど賑わいと交流の場として活用される滞留空間を確保します。

④沿道空間のデザイン指針

沿道空間を構成する各要素のデザインの指針を次に示します。

■用途

- ・ひとの目に触れやすい低層部は、飲食・物販・サービス業などの店舗を中心に、にぎわいが感じられる用途とします。
- ・その他（店舗等以外）の用途の場合は、周辺との調和・バランスを考え、まちの賑わいを途切れさせないように、作り方に配慮します。

例えば、
共同住宅の場合、
1階部分を店舗
やまちかど広場
として利用



■色彩・意匠・形態

- ・周辺環境と調和し、良好なまちなみを形成するため、沿道建物の色彩・意匠・形態を誘導します。
- ・中高層建築物等では、分節や外壁に変化を付けることで、圧迫感や単調さを軽減させます。
- ・ベースカラー及びアクセントカラーは、別に定める『茨木市景観ガイドブック』の色彩に関する景観形成基準に適合させ、周辺の景観と調和させます。

■セットバック空間

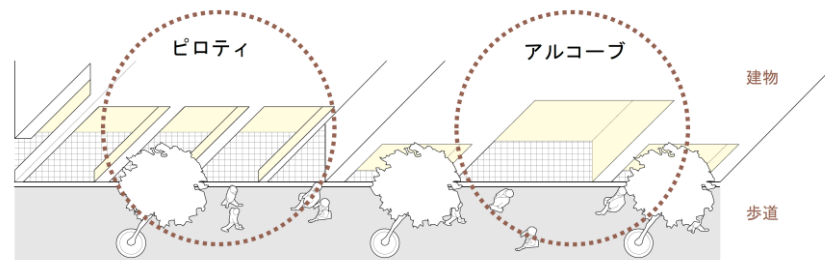
- ・歩行空間や賑わいの創出のため建替え時のセットバックを誘導します。
- ・まちなみの統一感や安全な歩行空間をつくるため、道路から建物、隣地同士などにおいて、極力段差をつけない、フラットな空間とします。
- ・店舗や事務所が連なるストリートとして、それぞれの個性がにじみ出た軒先空間の活用（軒先看板やプランターの設置等）を推奨します。
- ・軒下空間や歩行空間を活用したテラス・デッキ化、カウンターやベンチの設置等を推奨します。



▲軒先空間を活用した事例（出典：二子玉川エリアマネジメントウェブサイト）

- ・ゆとりのある敷地については、道路に面する場所に歩行者のたまりとなる小広場の整備を誘導します。

例えば、



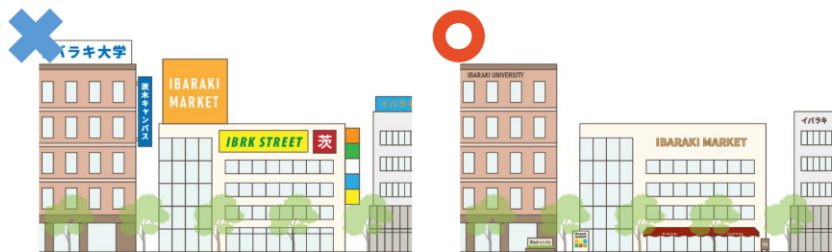
■サイン・バナー・広告物

検討中

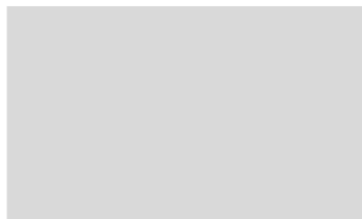
→詳細は、「広告物ガイドライン」を参照ください

配慮事項
① 道路に面する屋外広告物は、主に低層部に設置する主に低層部に設置するなど、にぎわいを連続的につなげるように配慮する。
② 掲出位置や大きさ等を統一し低層部に集合化する。
③ 建築物の高層部に設置する広告物は、シンプルなデザインとし周辺のまちなみに配慮する。

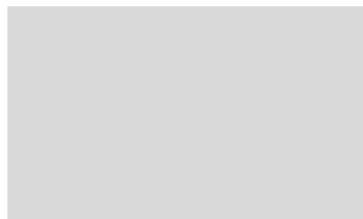
駅から延びるメインストリートのまちなみの例



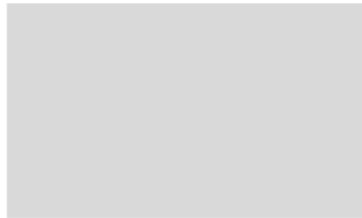
駅から延びるメインストリートのまちなみに配慮した広告物の例



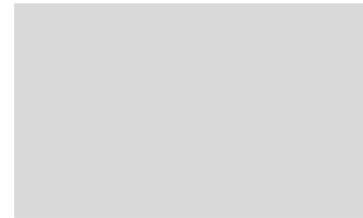
必要最小限の規模、配置とし、まちなみとの調和に配慮している



規模や低彩度の地色等の色彩を揃えて統一感のあるものになっている



外観の色彩に調和させるように、シンプルな箱文字サインや色彩に配慮している



間接照明や内部照明等を用いて店舗入り口周りを効果的にライトアップしている

■照明

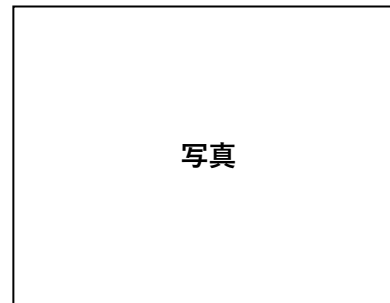
- ・夜間も安全で楽しく歩けるように、軒下等に照明を設置し、点灯します。
- ・照明の色は温かみを感じられる暖色系を推奨します。
- ・建物をライトアップするなど、夜間も明るく、建物の個性や店舗のにぎわいを楽しめるような工夫を推奨します。



▲建物をライトアップした店舗のイメージ

■緑化

- ・沿道空間の店舗等では、沿道建物と一体となり賑わいを演出するとともに、まちを華やかに彩る、高さを抑えた中低木植栽のプランターの設置を推奨します。
- ・プランターは、ひろがりのある空間を確保するため、足元をすっきりとさせ、シンプルな形態とします。
- ・プランターに加え、壁面緑化や花壇設置等、積極的に緑化の設置を推奨します。
- ・駐車場や駐輪場等の道路に面する部分には、生け垣を設置するなど緑化に努めます。



■壁面

- ・非住宅の1階部分は、人の動き・様子が見えるように、オープンな設え（開口部の確保、ガラス等透過性のある素材の活用など）とします。
- ・ショーウィンドウ等を積極的に活用し、店舗やまちの個性が創出できるよう、工夫します。
- ・ガラス等の透過性の高い素材を活用した場合、窓貼り広告や、ディスプレイ等で覆うことがないよう、通りからの見え方を工夫します。
- ・まちなみの連続性に考慮し、閉店時もウィンドウショッピングが楽しめるよう、シャッター等の形状やデザインを工夫し、閉鎖性を低減します。
- ・賑わいの連担やストリートの一体感を演出するため、店舗が連携した一体感のあるディスプレイの掲出等に取り組みます。



▲オープンな設えのイメージ



▲ショーウィンドウを活用した店舗のイメージ



▲透過性の高いシャッターを使用したイメージ

■その他

- ・入口の段差の解消、エレベーターの設置など、ベビーカーや子ども連れ、高齢者や障害者に配慮した建物を推奨します。
- ・自動車の出入口は原則、通りに面して設置しない。ただし、障がい者用の駐車スペース等はこの限りではない。

(2) 東西通りのストリートデザイン指針

① デザインコンセプト

【デザインコンセプト】

身近に潤いを感じる良質で落ち着きのあるデザイン

自然による癒しを感じ、おしゃれなお店でささやかな交流を楽しむ
自由に過ごせる落ち着いた通り

東西通りは、中央通りに比べて歴史が浅く、連続して整備された街路樹が特徴的です。また、沿道は、個性的な店舗が点在していますが、住宅や住商併用建物が多く、区画が比較的大きい、落ち着いた印象の街並みを形成しています。

そのため、通りの「みどりの潤い」「落ち着いた雰囲気」を活かしながら、誰もが安心して通行できるとともに、より身近に潤いを感じ、良質で落ち着きのある空間を目指します。

2030年には、歩道の舗装整備、サイン・バナー等の統一したデザインの導入、沿道空間の形成の促進等に取り組めます。

長期的（概ね2040年頃）には、歩道空間の拡幅、植栽の充実等を目指します。

■ 将来像のイメージ



2030年頃の姿

※●数字は、p 7 の 4 つのシーンに対応

沿道建物における
積極的な緑化 ②③

周辺環境と調和し、良好な街並みを
形成する沿道建物 ②

自然とコミュニケーションや交流が
生まれ、賑わいが滲み出す低層部の
設え ①②

沿道空間を活用した
オープンスペース ①

検討中

2040 年頃の姿



まちの背景となり、落ち着きを感じつつ、
ゆったり並んで歩ける歩行空間 ③④

様々な人や自転車が安心して
通行できる道路構成 ④

歩行空間となじみ、まちの背景
となる道路付属物 ②

③公共空間のデザイン指針

公共空間を構成する各要素のデザインの指針を次に示します。

■車道空間

- ・車道は、自動車や自転車の安全な通行を捌くとともに、維持管理性に配慮し、凹凸の少ないアスファルト舗装とします。
- ・自転車通行空間を路肩に確保し、舗装はできるだけ歩道空間になじむ色調とします。
- ・長期的には、交通量を見極めつつ、歩道空間を拡幅し、自動車と自転車の安全な通行動線を確保します。

■歩道空間

- ・街路樹や沿道の植栽等の豊かなみどりの空間を際立たせるため、歩道は装飾を控えシンプルな形態を基本としつつ、通りとしての統一感を生み、潤いと落ち着きある雰囲気を形成するにふさわしい、高質で洗練された形態とします。
- ・歩道は、ユニバーサルデザインに配慮し、段差が緩和されるフラット式又はセミフラット式を基本とします。
- ・長期的には、安全な通行動線を確保しつつ、歩道の拡幅を目指します。



▲歩行者・自転車・自動車の動線が分離されている事例
(東京都港区/新虎通り、大阪市/御堂筋)

■歩道舗装

- ・舗装の色は、まちの背景となるとともに、豊かなみどりを際立たせつつ、沿道の落ち着いた街並みにも馴染み、上質感を演出するグレー系モノトーンを基本とします。
- ・舗装のデザインは、落ち着きやゆとりを感じられるよう、大判のデザインによる配置を検討します。
- ・舗装の材質は、歩きやすさやユニバーサルデザインに考慮するとともに、耐水性機能や保水・遮熱機能等を有する環境に配慮したものを採用します。また、適切な環境が長期にわたり確保されるよう、メンテナンスのしやすさ等にも配慮しつつ、上質感を演出するタイル舗装や天然石舗装の採用を検討します。
- ・点字ブロックは、弱視者の方の見え方に配慮するため、周囲の路面との輝度比 2.0 程度を確保しつつ、景観になじむものを採用します。



▲街路樹とグレー系モノトーンの舗装による街並みのイメージ

■街路樹

- ・歩道空間が緑に包まれ、自然を感じられるとともに、歩行者や自転車通行者の視界を遮らないように配慮しつつ、高木の街路樹を連続して配置します。
- ・樹種は、見通しを創る骨格のみどりとして、樹葉が立派で存在感があるものとします。
- ・おにクル付近等の比較的歩道空間が確保されているところでは、豊かなみどりが感じられる空間を創出します。



▲街路樹による緑化のイメージ

■照明デザイン

- ・夜間や有事でも安心して歩けるよう、街路灯を整備します。
- ・街路灯は、通りの統一感を演出するため、バナーやフラッグを掲示できるものとし、これらの存在を阻害しないよう、主張しすぎないデザインとします。
- ・街路灯の色彩は、歩行空間や沿道建物となじみ、全体で調和が感じられるものを採用することとし、ダークグレーやダークブラウンを基本とします。特に、街路樹による豊かなみどり環境や落ち着いた街並みを形成するため、街路樹との調和や夜間景観における影響に配慮し、色調を検討します。
- ・照明は、温かみを感じられるよう、暖色系の電球色とします。

例えば、
明度の違いは、
夜間景観にお
ける印象に影
響する



ポール塗装色：ダークブラウン系 (SYR2/1)
■暗色は夜間景観でも照明柱が主張されることはない



ポール塗装色：明るい灰色 (N8.5程度)
■明色は反射率が高く照明柱の存在が際立つ(列柱として主張させる場合はこの限りでない)

出典：景観に配慮した道路付属物等ガイドライン

■その他

- ・ゆったり並んで歩ける空間を確保するため、無電柱化を推進します。
- ・ストリートファニチャー（ベンチ、バスシェルター、案内板等）は通り全体で調和が感じられるよう、照明デザインの色彩やデザインと統一したものとします。

④沿道空間のデザイン指針

沿道空間を構成する各要素のデザインの指針を次に示します。

■用途

- ・ひとの目に触れやすい低層部は、飲食・物販・サービス業などの店舗を中心に、にぎわいが感じられる用途を推奨します。
- ・その他（店舗等以外）の用途の場合は、周辺との調和・バランスを考え、まちの賑わいを途切れさせないように、作り方に配慮します。

例えば、
共同住宅の場合、
1階部分を店舗
やまちかど広場
として利用



■色彩・意匠・形態

- ・周辺環境と調和し、良好なまちなみを形成するため、沿道建物の色彩・意匠・形態を誘導します。
- ・中高層建築物等では、分節や外壁に変化を付けることで、圧迫感や単調さを軽減させます。
- ・ベースカラー及びアクセントカラーは、別に定める『茨木市景観ガイドブック』の色彩に関する景観形成基準に適合させ、周辺の景観と調和させます。

■セットバック空間

- ・歩行空間や賑わいの創出のため建替え時のセットバックを誘導します。
- ・まちなみの統一感や安全な歩行空間をつくるため、道路から建物、隣地同士などにおいて、極力段差をつけない、フラットな空間とします。
- ・1階部分は、人が行き交う中で、佇んで街を眺めたり、休憩したりできるよう、軒や庇、日除けを設置する等工夫したり、軒下空間等を活用したベンチの設置を推奨します。



▲軒先空間のイメージ

- ・ゆとりのある敷地については、道路に面する場所に歩行者のたまりとなる小広場の整備を誘導します。

■サイン・バナー・広告物

検討中

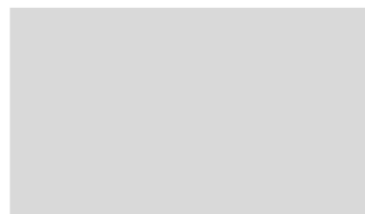
→詳細は、「広告物ガイドライン」を参照ください

配慮事項
① 道路に面する屋外広告物は、主に低層部に設置する主に低層部に設置するなど、にぎわいを連続的につなげるように配慮する。
② 掲出位置や大きさ等を統一し低層部に集合化する。
③ 建築物の高層部に設置する広告物は、シンプルなデザインとし周辺のまちなみに配慮する。

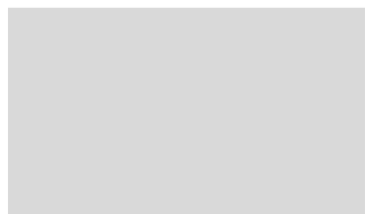
駅から延びるメインストリートのまちなみの例



駅から延びるメインストリートのまちなみに配慮した広告物の例



必要最小限の規模、配置とし、まちなみとの調和に配慮している



規模や低彩度の地色等の色彩を揃えて統一感のあるものになっている



外観の色彩に調和させるように、シンプルな箱文字サインや色彩に配慮している



間接照明や内部照明等を用いて店舗入り口周りを効果的にライトアップしている

■照明

- ・夜間も安全で楽しく歩けるように、軒下等に照明を設置し、点灯します。
- ・照明の色は温かみを感じられる暖色系を推奨します。
- ・建物をライトアップするなど、夜間も明るく、建物の個性や店舗のにぎわいを楽しめるような工夫を推奨します。



▲建物をライトアップした店舗のイメージ

■緑化

- ・通り全体でみどり豊かな環境を演出するため、沿道の街路樹と連携し、店舗のディスプレイと一体化したプランターや植栽の設置、壁面緑化、生け垣の緑化により、まちのみどりの補完を推奨します。
- ・駐車場や駐輪場等の道路に面する部分には、生け垣を設置するなど緑化に努めます。



▲東西通りの緑化のイメージ

■壁面

- ・非住宅の1階部分は、人の動き・様子が見えるように、オープンな設え（開口部の確保、ガラス等透過性のある素材の活用など）とします。
- ・ショーウィンドウ等を積極的に活用し、店舗やまちの個性が創出できるよう、工夫します。
- ・ガラス等の透過性の高い素材を活用した場合、窓貼り広告や、ディスプレイ等で覆うことがないよう、通りからの見え方を工夫します。
- ・まちなみの連続性に考慮し、閉店時もウィンドウショッピングが楽しめるよう、シャッター等の形状やデザインを工夫し、閉鎖性を低減します。
- ・賑わいの連担やストリートの一体感を演出するため、店舗が連携した一体感のあるディスプレイの掲出等に取り組みます。



▲オープンな設えのイメージ



▲ショーウィンドウを活用した店舗のイメージ



▲透過性の高いシャッターを使用したイメージ

■その他

- ・入口の段差の解消、エレベーターの設置など、ベビーカーや子ども連れ、高齢者や障害者に配慮した建物を推奨します。

5 ストリートイメージを実現するためのマネジメント指針

(1) 共用空間を使いこなすエリアマネジメントの取組

(エリアマネジメントの必要性)

東西軸の将来コンセプトを実現するには、公共空間のみならず、沿道の建物やオープンスペース等の沿道空間も含めた空間のあり方とともに、道路と沿道が混ざり合う共用空間（コモンスペース）の使い方がカギを握っています。

魅力あるストリートの実現には、公共空間-沿道空間が、単独で空間を形成するのではなく一体的な空間として捉え、公共空間と沿道空間をつなぐ共用空間を使いこなすことが必要になります。

共用空間を使いこなしていくためには、沿道事業者や市民等が主体的に関わり合いながら、利活用や管理運営などの多様な活動に取り組み、まちを育てていく「エリアマネジメント※」が不可欠です。

そこで、東西軸では、行政が一体となって共用空間の使い方について検討するとともに、具体的な活動を計画・実施する、沿道事業者等を中心としたエリアマネジメント組織の設立を目指します。

エリアマネジメント組織の設立に向けて、沿道事業者や市民の皆さんを対象とした勉強会やワークショップ等を開催し、エリアマネジメントの機運醸成を図ります。また、共用空間で沿道事業者等の「やりたい」想いを実験的に具現化し、東西軸で展開する具体的な活動や、それぞれの役割・できることを明らかにし、ステップアップを図ります。



←過去のワークショップの様子

みんなで勉強したり意見交換したりすることで
まちのイメージがふくらむね！



過去の社会実験の様子→



東西軸ではどんな活動がマッチするかな？

※エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、市民・事業主・地権者等による主体的な取り組み

(共用空間の利活用に向けた具体的な取組アイデア)

官民の垣根を越えて、沿道事業者等や市民の皆さんと一緒にストリートを使いこなし、魅力あるストリートの実現を目指します。沿道事業者等や市民の皆さんとともに、すぐにできることから始め、将来の公共空間・沿道空間の変化に合わせて、活動の幅を広げていきます。

“ストリート”を使いこなし、楽しめる場に！

公共空間で
できること

沿道空間で
できること

統一感のある沿道景観づくり



通りを彩る
バナー

滞留できる場づくり (ベンチの設置等)



開放感を
楽しむ

ほっと
一息

軒先を使ったおもてなし



参加感
あり

ちょっとした
心配り

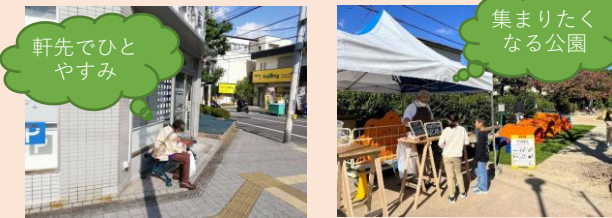
緑を通じた関わりづくり (植栽の設置等)



沿道でお世
話する

いろんな樹種
が楽しめる

一息つく、会話が生まれる場所づくり



軒先でひと
やすみ

集まりたく
なる公園

うるおいのある歩道の景観づくり



彩りある
植栽

道を使った場づくり (イベント等)



子供たちの
遊び場に

パフォー
マンスの場

三条で遊んでみよし (京都市)

行きたくなる/遊びたくなる場づくり

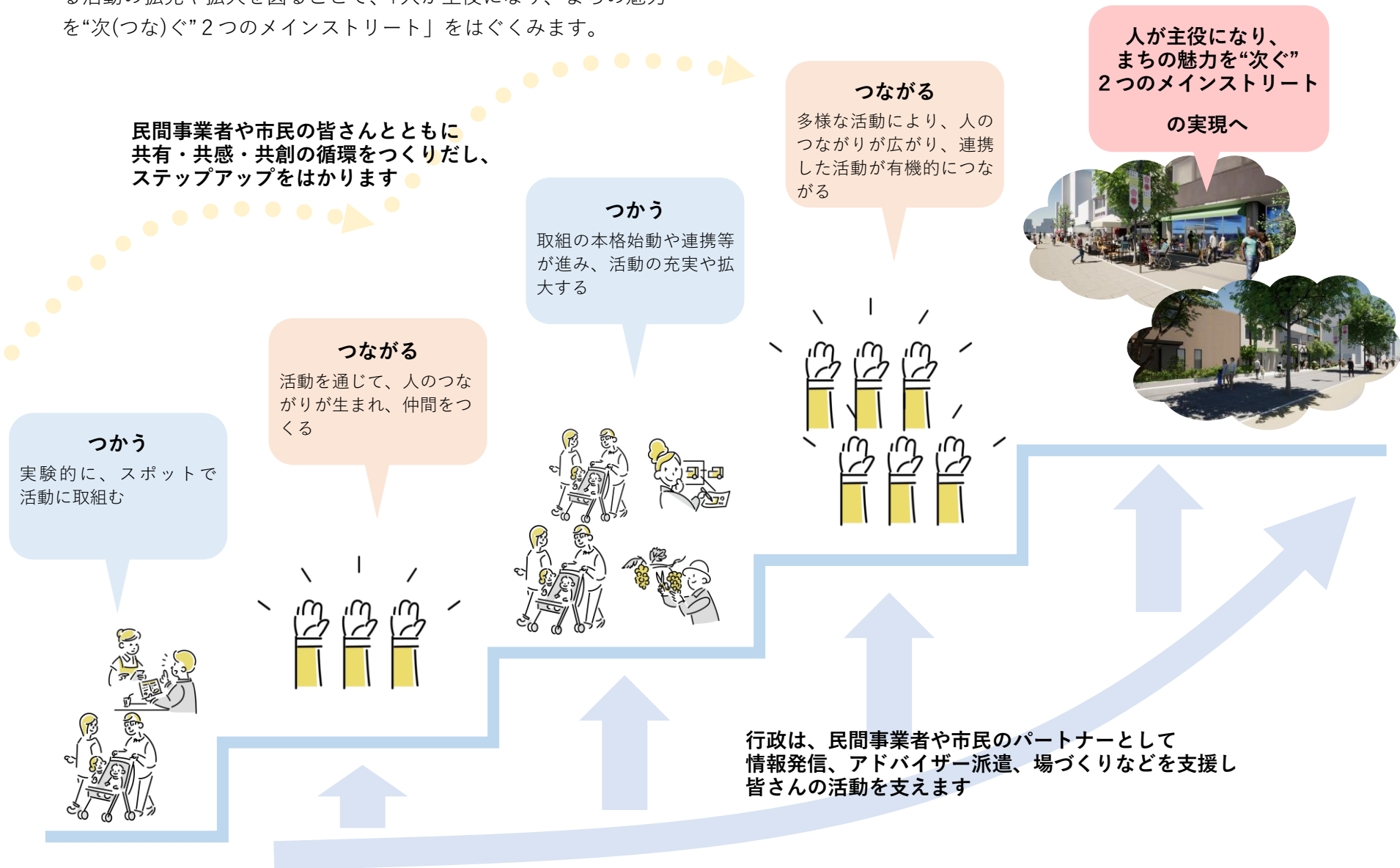


まちなかを
めぐる

遊びたい場
所をつくる

(共用空間の利活用に向けたサイクル)

関係者が多様な活動を展開することで活動や人がつながり、更なる活動の拡充や拡大を図ることで、「人が主役になり、まちの魅力“次(つな)ぐ”2つのメインストリート」をはぐくみます。



(支援メニュー)

沿道空間の形成や共用空間の利活用に向けた行政の取組や制度等について紹介します。また、今後、新たな制度の導入についても検討します。

■行政の取組・制度

まちづくりアドバイザーの派遣制度

茨木市では、市民による自主的、主体的なまちづくり活動を行う団体に対して、都市計画やまちづくりの専門家などを派遣する『まちづくりアドバイザー派遣制度』により、まちづくり活動を支援します。

まちづくり支援事業

公益財団法人大阪府都市整備推進センターの協力により、快適で魅力ある市街地の形成に対し、まちづくりのノウハウなど専門的知識の不足といった課題を抱えるまちづくりの初動期活動段階にある地域団体等に対して、専門家と連携してまちづくりに関する相談、助成、情報提供などの各種支援を行います。

改修助成制度

検討中

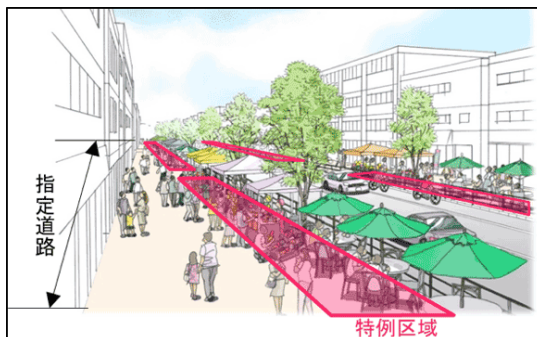
■今後、導入を検討する取組・制度

歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）

歩行者利便増進道路は、「賑わいのある道路の構築」のための制度で、道路を歩行者が安全かつ円滑な通行するとともに、通行以外の目的にも柔軟に利活用しやすくするために指定するものです。

この制度により、歩行者の利便増進を図る区間（特例区域）では、カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなります。

茨木市では、公共空間の利活用を促進するため、ほこみち制度の活用について検討します。

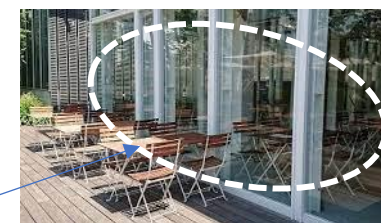


出典：国土交通省ウェブサイト

ウォーカブル推進税制

“居心地が良く歩きたくなる”まちなかの形成を目指して市町村が指定する「まちなかウォーカブル区域」内において、市町村による道路等の公共施設の整備等と併せて、民間事業者等（土地所有者等）が民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化を行った場合、固定資産税・都市計画税の軽減措置を受けることができます。

（税制特例適用箇所のイメージ）



出典：国土交通省ウェブサイト

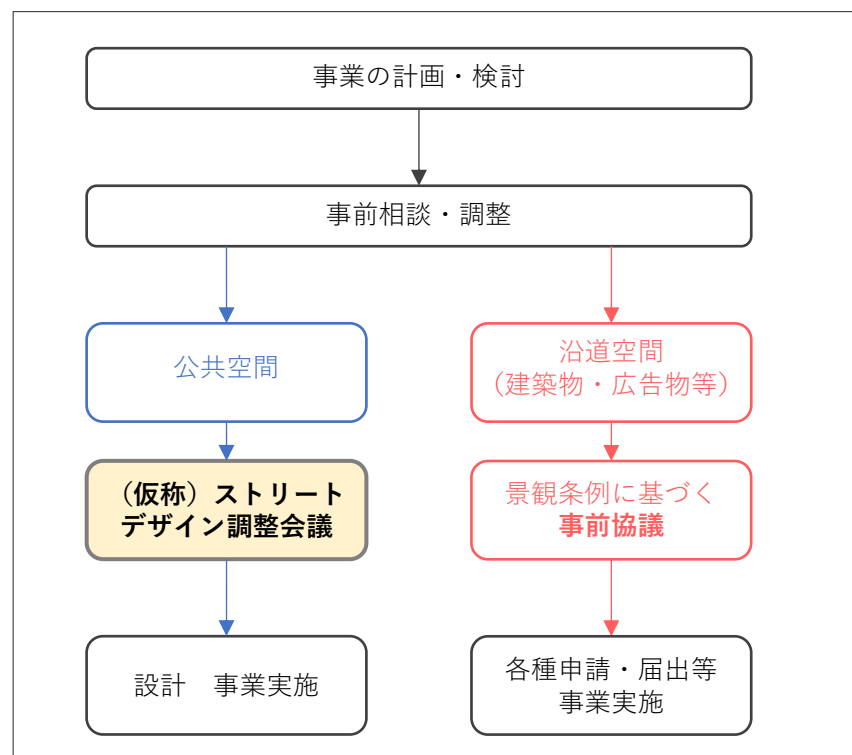
(2) ストリートデザインガイドラインの運用

東西軸の将来コンセプトは、本ガイドラインをもとに、行政や沿道事業者等が公共空間と沿道空間が一体となった空間のあり方を共有し、柔軟に協議を重ねることで創りあげられていきます。

東西軸では、本ガイドラインが行政と沿道事業者等の共通認識のもと運用されるよう、(仮称)ストリートデザイン調整会議を設置し、沿道事業者等の意見も取り入れながら、具体的な協議・検討を行うこととします。

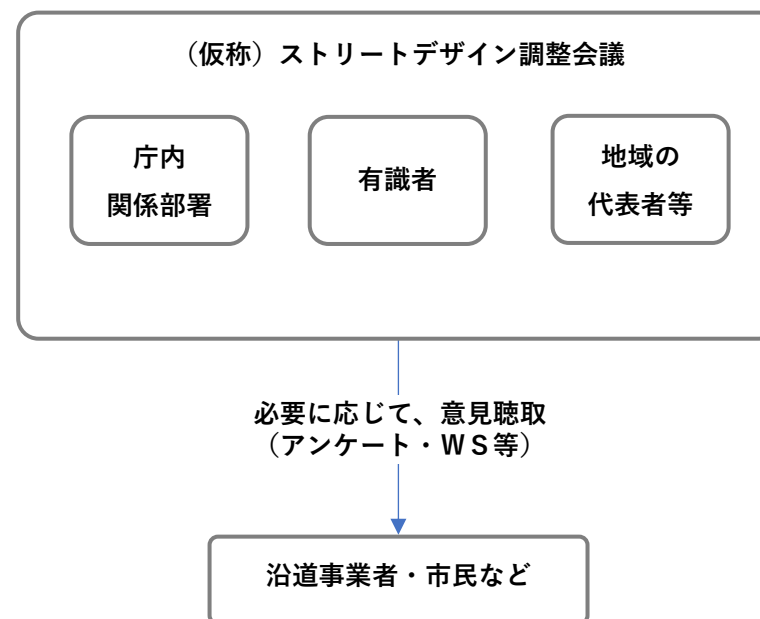
(運用のながれ)

公共空間については、(仮称)ストリートデザイン調整会議において、本ガイドラインに基づき、具体的な協議・検討を行います。沿道空間(建築物や広告物等)については、本ガイドラインと連動した景観条例協議により具体的な協議・調整を行います。



((仮称) ストリートデザイン調整会議の体制)

公共空間について協議・検討を行う(仮称)ストリートデザイン調整会議は、茨木市関係部署のほか、有識者や地域の代表者等により構成するとともに、検討にあたっては、沿道事業者や市民の皆さんの意見を把握し、計画に反映できる体制とします。



(3) 実現に向けたロードマップ

今後は、本ガイドラインに基づき、公共空間の整備、沿道空間の形成、共用空間の利活用を進めていきます。

2030年頃には、先行的に一部区間において公共空間を整備し、沿道事業者や市民の皆さんとともに沿道空間の形成や共用空間の利活用に取り組み、2040年頃には、東西軸全体において本ガイドラインに示した将来像を具現化し、さらにデザインの磨き上げを行っていきます。

