

1 改札前での社会実験の結果

日時：2025年10月20日（月）～10月26日（日）の毎日6時～23時

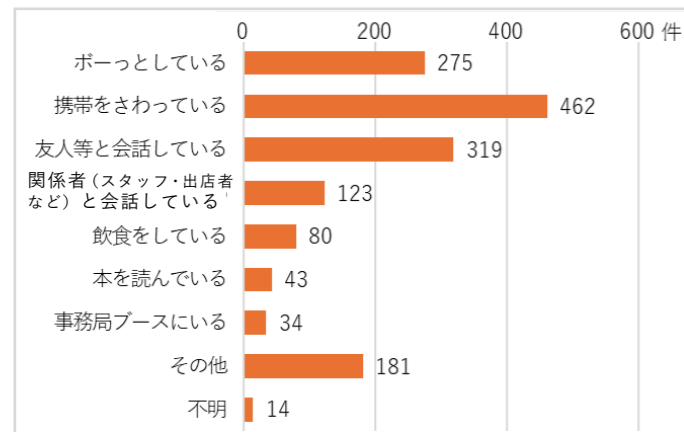
来場者数：延べ12,000人、平均1,547人/日 出店数：15店舗

（平常時平日の歩行者通行量：改札前北側20,524人、改札前南側6,338人
平常時休日の歩行者通行量：改札前北側16,254人、改札前南側5,783人）

内容：生駒駅中央改札前にて人工芝を敷き、テーブルやベンチ、飲食などの出店ブース、一箱本棚などを設置した



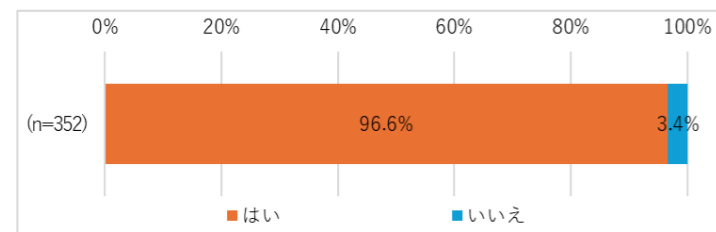
① 来場者の過ごし方（期間中30分ごとの目視調査より）



・「携帯をさわっている」がもっとも多く、次いで「友人等と会話している」、「ボーっとしている」が続く

▶ 待ち合せ場所としての利用や外出中の一休み、友人等との待ち合せ時あるいは解散時のちょっとした会話の場所として利用されている

② このような空間（人工芝やベンチなど）が今後も常設であると思うか（来場者アンケートより）



評価された理由
待ち合せや休憩等色々な用途に使えるのが良い / 駅に降りた時にこうした木のスペースで休憩できるのはホッとする / 木もあるし駅の雰囲気良くなる ...等

▶ 「休憩できる場所」「植栽があること」などを評価する意見が多い

③ 改札前でやってみたいこと（来場者アンケートより）

小さいマルシェ。お店をもう少し増やしたりして / 古本市とか楽しそう / 音楽イベント。若手や地元のアーティストによるゲリラ路上ライブ! ...等

▶ 「マルシェなどの飲食・物販イベント」「音楽イベント」などが多かった

④ 出店者の売上（出展者アンケートより）

売上額は2,000円～90,000円、平均は39,138円で、30,000～40,000円が中心。

⑤ 運営スタッフの気づき

- ・多くの人が行き交う場所で、くつろげる空間などがあったことで、**新たな出会いや偶然の再会、そこからビジネス等への発展している場面も見受けられた**
- ・子どもも大人も座れる木ブロックがあること、芝生の上では地べたに座れたこと、テーブル・ベンチ、既存の腰掛など、**座れる場所に多様性があることが、来場者からも評価されていた**。さらに、一人で座りやすい場所、グループで座り会話をしやすい場所などのゾーン分けができていたのもよかった。また、手入れや管理面での課題もあるが、**目を引くような植栽があったことも来場者から好評であった**

⑥ 常設を見据えた課題

- ・通行者が多い場所であるため、出店場所としては売上が見通せて、出店需要も高い場所になるだろう。その場合の**出店者の選定基準は明確にしておいた方がよい**
- ・将来的に常設の空間とする場合、イベント時だけ必要となる**什器を保管できる倉庫などが必要**だろう。また、**管理者の手間を最小限にできるような運営方法を検討する必要がある**（什器の貸し借りの手間、メンテナンスや紛失時の対応など）
- ・**電気や水道を使えるとよい**（出店者アンケートより）

2 イコマサウスモール前社会実験の結果

日時：2025年12月15日（月）～12月21日（日）の毎日10時～21時

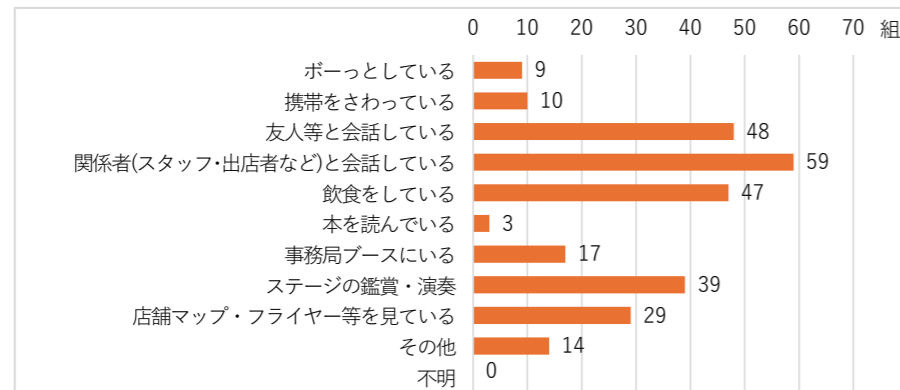
来場者数：延べ2,969人、平均424人/日 出店数：延べ6店舗 出演数：延べ5組

（平常時平日の歩行者通行量：イコマサウスモール西側交差点付近1,415人、平常時休日の通行量：イコマサウスモール西側交差点付近1,315人）

内容：イコマサウスモール前の車道上にパークレットを設置。テーブルやベンチ、飲食などの出店ブース、演奏ステージなどを設けた



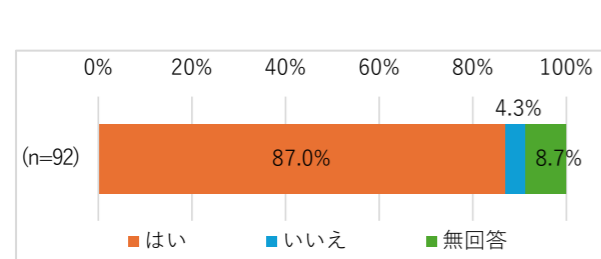
① 来場者の過ごし方（期間中30分ごとの目視調査より）



・会話や飲食、ステージを鑑賞している人が多い

▶改札前の不特定多数の人が行き交う場所と比べると、一人で時間を過ごす場所というよりは、「お客さん」や「鑑賞者」などの、他者との関係性が生まれるような場所になっている

② このような空間（人工芝やベンチなど）が今後も常設であるといいと思うか（来場者アンケートより）



評価された理由

駅の近くに立ち止まれる場所があるのはとても良い。子供たちも楽しそう / いつもは車ばかり。今日はのんびり出来て良かった / 駅前に公園のようなものがないので良い ...等

▶「休憩できる場所」「普段路上駐停車が常態化している場所が人のための空間になったこと」を評価している意見が多い

③ この場所でやってみたいこと（来場者アンケートより）

マルシェイベント / 音楽ステージ / はじめましての人との交流 / 屋台や販売イベント...等
▶「飲食・物販イベント」「音楽イベント」が多い

④ 出店者の売上（出店者アンケートより）

売上額は2,000円～50,000円、平均は19,550円で、10,000～20,000円が中心。

⑤ 運営スタッフの気づき

- ・交通に関して、事故が起きるような危険な場面は見受けられなかった
- ・パークレットを実施することについては賛否両論あったが、普段の路上駐停車の様子を問題視している人からは評価されており、全体的にも賛成するような意見が多かった
- ・周辺の飲食店でテイクアウトしたものをパークレットで食べているグループが複数みられた

⑥ 常設を見据えた課題

- ・通行量が多い場所ではないため、出店場所を設けるのであれば、周辺店舗やイベント等との連携により、人の流れを引き寄せる工夫が必要だろう
- ・演奏などの音が出るステージは、周辺施設に影響の少ないレイアウトおよび音の大きさを配慮する必要がある
- ・雨天に耐える什器を設置するか、撤収しやすいものや倉庫が近くにあるとよい
- ・冬の開催でもあったため、暖房器具などの空調設備があるとよい（出店者アンケートより）

3 交通量調査（平常時）の結果

調査内容：

①自動車等の交通量・交差点需要率

右図の地点1～6における自動車の通行量を10分毎にカウント。その結果を踏まえた交差点需要率の算出

②路上駐停車の実態

右図の地点13～17において駐停車をした車の駐停車場所、駐車開始時間、出発時間、駐停車目的、を目視にて観測。発車時の方向はビデオカメラで撮影し、動画をもとに解析。また、駐停車の目的や希望する代替場所などの聞き取り調査も実施

③さくら通りにおける走行車両の速度

さくら通りを走行する車両を対象にスピードガンで速度を計測

④タクシー乗り場・タクシープールの利用状況
駅の北口および南口にあるタクシー乗り場・タクシープールを対象に、駐停車した車両の台数などを目視にて観測

⑤歩行者の通行量

右図の地点2～9における歩行者の通行量を10分毎にカウント

日時・天候：

①・③・④・⑤

2025年7月17日（木）：雨

2025年8月3日（日）：晴

7:00～19:00 — ①・③・⑤

7:00～23:00 — ④

②

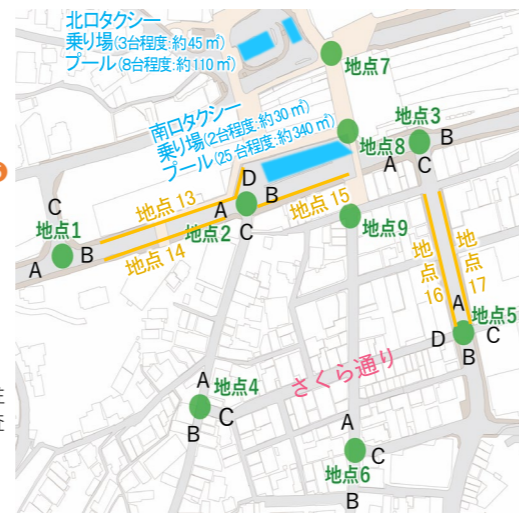
2025年7月17日（木）：雨
2025年7月18日（金）：曇
2025年7月19日（土）：晴
全日とも7:00～23:00

②のうち、地点15における駐停車車両の発車時の方向調査については、下記の通り

2026年3月5日（木）：晴

7:00～10:00

／16:00～22:00



①自動車等の交通量・交差点需要率

・全体的に交通量は多くない。特にロータリー前の県道237号線の交差点である地点1・3ともに交差点需要率が0.3にも満たず、十分に交通量を捌けている*

・7～10時は地点5を北上する車や、地点3から駅に向かう車が多い。特に、7～8時は、地点2からロータリーに進入する車も多い。また、17～18時も、地点5を北上し、駅に向かう車が多い。朝も夜も駅前混雑のピーク時を超えても、地点5を南北に通過する車は多い

▶駅周辺の交通容量は余裕がある状態

▶朝の時間帯はロータリーに進入する車が多い

地点別の自動車等交通量（台）

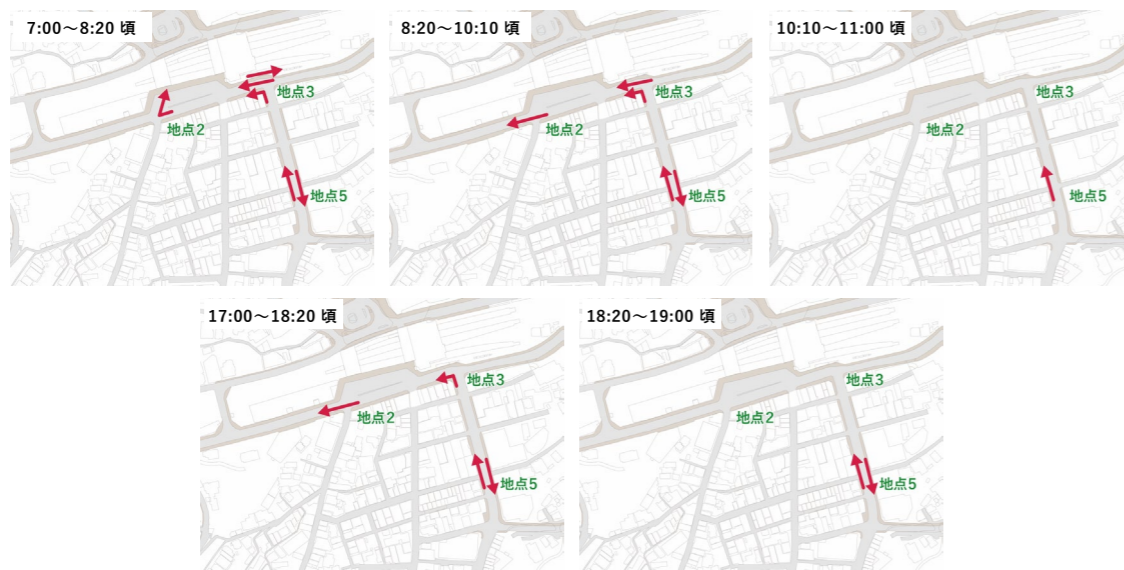
	平日 (7/17)	休日 (8/3)
地点1	4,273	4,300
地点2	5,187	4,836
地点3	8,512	6,967
地点4	1,374	1,165
地点5	4,977	4,433
地点6	590	409
計	24,913	22,110

交差点需要率

	平日 (7/17)	休日 (8/3)
地点2	0.116	0.140
地点3	0.258	0.200

*交差点需要率とは、信号交差点において「実際に流入する交通量」が「その交差点の最大処理能力」のどれくらいに達しているかを示す割合。一般的に合計需要率が0.9を超えると、信号時間内に車両を捌ききれず渋滞が発生しやすい限界の目安とされている

時間帯における各地点の方向別交通量の傾向（10分あたりの交通量が30台以上を観測した方向を抜粋／7月17日の交通量の多い時間帯のみ）



②路上駐停車の実態

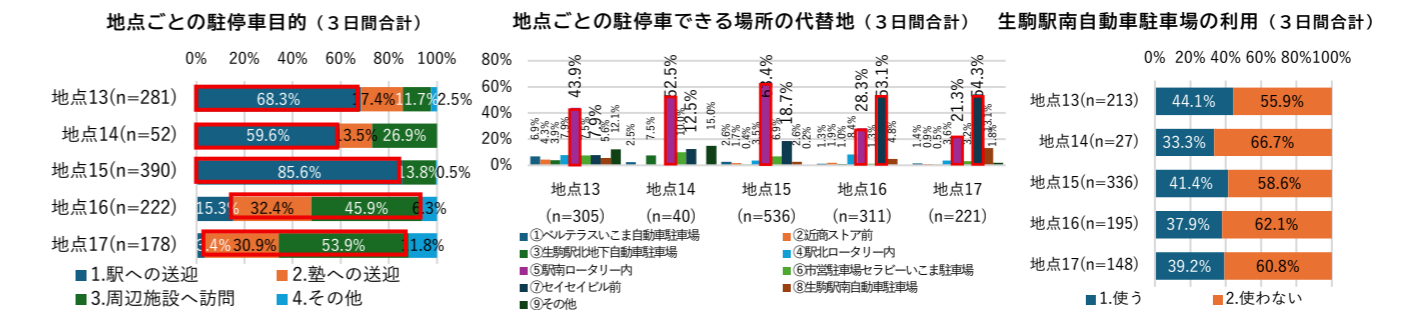
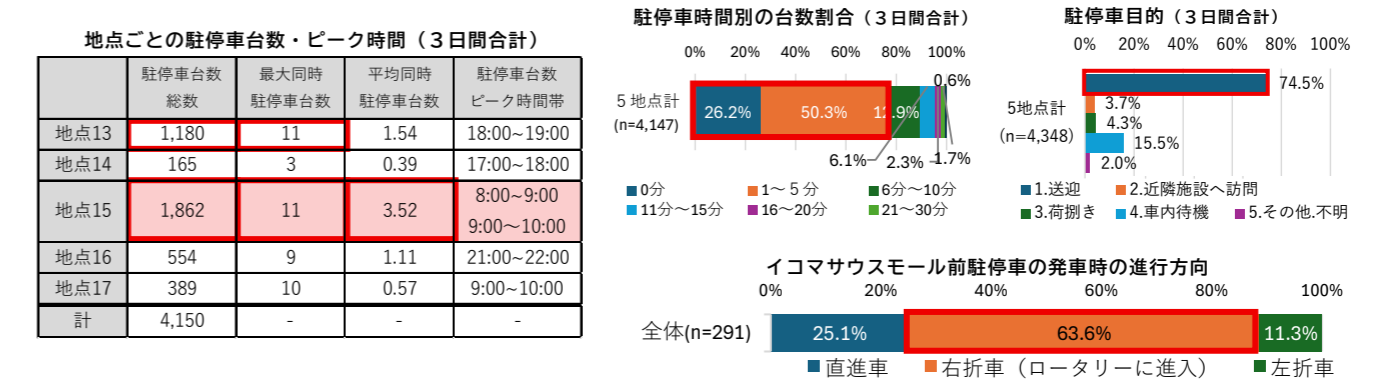
- ・地点15（イコマサウスモール前）での駐停車が最も多く、次いで地点13（グリーンヒル前）
- ・地点13・15の最大同時駐停車台数は11台で、特にイコマサウスモール前では平均同時駐停車台数も3.52台と最も多い
- ・駐停車時間は、5分以下が約8割を占め、多くは駅の送迎用として利用されている
- ・地点15で駐停車した車は、発車時に約6割がロータリーに進入する
- ・駅周辺に駐停車している車は、駅への送迎が多く、セイセイビル前は塾や周辺施設への用事が多い
- ・駅南ロータリーあるいはセイセイビル前での駐停車場所を望む声が多い
- ・生駒駅南自動車駐車場は、利用する上でのサービスが付与されても利用しないと答える声が多い

▶イコマサウスモール前での駐停車が常態化

▶駅への送迎を目的とした短時間の駐停車が多数を占める

▶駅南ロータリー内の公共交通と一般車の混在を緩和するためには、ロータリー前での駐停車を不可能にすることも効果的な方策のひとつとして考えられる（特に朝の時間帯はロータリーに進入する車が多い）

▶駅南ロータリー内での駐停車場所を求める声が多く、生駒駅南自動車駐車場は駐車場以外での活用方法を検討する余地もある



③さくら通りにおける走行車両の速度

・さくら通りの車速は最高45km/hを記録しており、生活道路の一般的な制限速度（30km/h）を一部の走行が超えている

・またR5・6に実施した、一部区間の車道幅員を狭める社会実験において、幅員を狭めた区間では車速が低下したことが確認できている

▶さくら通りは車速が速いことで、歩行空間が安全になっていない。速度を落とすためには、車道の狭窄や、クランク、スラローム等の道路線形を更新することが効果的であると考えられる

さくら通りの走行車両速度（km/h）

	平日 (7/17)	休日 (8/3)
平均	19.3	24.0
最高	35	45

4 タクシー乗り場・タクシープールの利用状況

- ・タクシープールの停車総数は、北口が186台、南口が374台で南口の方が多。一方で、タクシー乗り場から乗客有で出発するのは、北口が508台、南口が381台と、北口の方が多。
- ・タクシープールの停車可能台数も併せて比較すると、北口のプールは8台程度で乗客有が508台あるのに対し、南口は25台程度あるにも関わらず381台しか客を乗せていない。
- ・タクシープールに停車した後、乗り場へ向かう車は、北口が8～9割、南口は7～8割。南口のタクシープールに停車する車の2～3割は駅で客を乗せていない。
- ・タクシープールで10分以上停車する車は、北口が2割程度に対して、南口は約半数を占める。
- ・タクシー乗り場を5分未満で出ていく車は、北口は5～7割であるのに対し、南口は4～5割程度。

▶南口のタクシープールは、乗降ニーズに比して待機スペースが過大で、休憩や配車待ちの場所として利用されていることが予想される

タクシー乗り場・プールの停車総数および出発時乗客有総数

	北側				南側			
	タクシー乗り場		タクシープール		タクシー乗り場		タクシープール	
	停車総数	乗客有	割合	停車総数	停車総数	乗客有	割合	停車総数
平日 (7/17)	306	283	92.5%	76	234	216	92.3%	201
休日 (8/3)	254	225	88.6%	110	179	165	92.2%	173
計	560	508	90.7%	186	413	381	92.3%	374

タクシープールにとまった車の行き先 (台)

	北側		南側		
	台数	割合	台数	割合	
平日	タクシー乗り場	70	90.9%	163	81.1%
	その他	7	9.1%	38	18.9%
	計	77	100.0%	201	100.0%
休日	タクシー乗り場	93	83.0%	128	74.0%
	その他	19	17.0%	45	26.0%
	計	112	100.0%	173	100.0%

5 歩行者の通行量

- ・通行量が最も多いのは地点7 (駅北側)。グランドレベルで最も多いのは地点9 (びっくり通り入口) 次いで、地点6、地点3と続く
- ・7～8時頃は駅に向かう人が多く、8～9時頃は駅に向かう人と、駅から北や西に向かう人も増える。16時以降は駅への出入りが増え、特に17時過ぎ以降は、びっくり通りを南下する人が増える

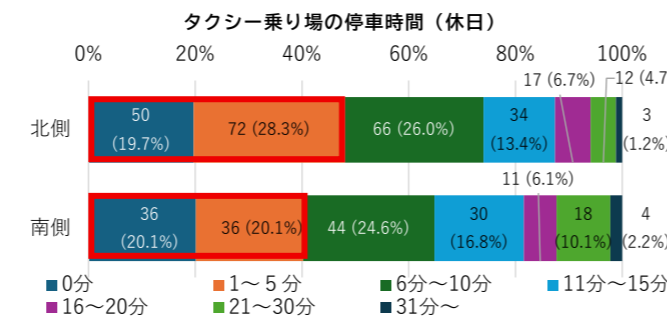
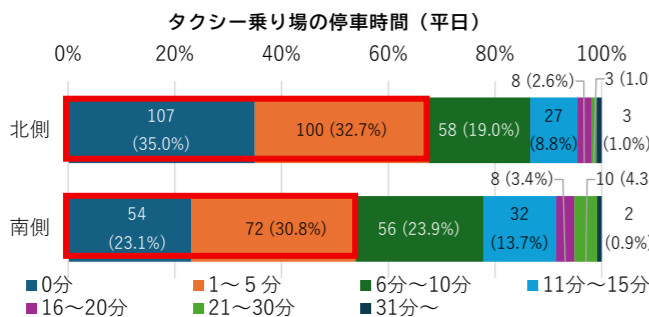
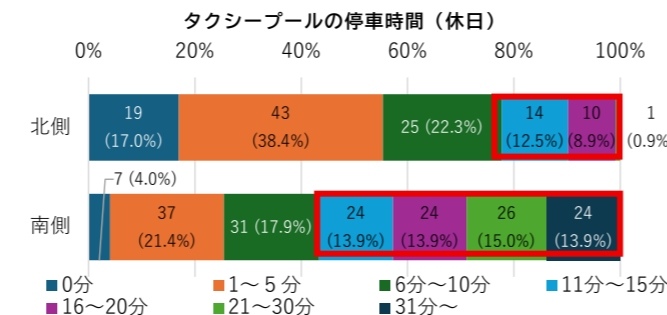
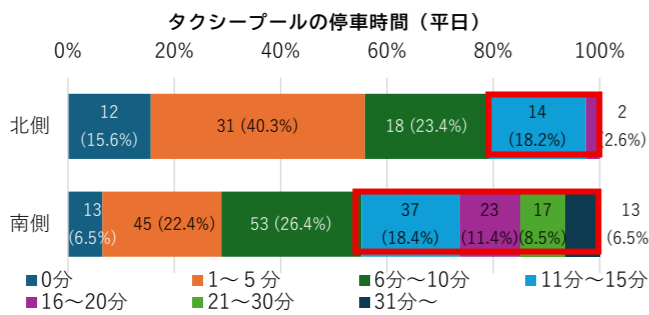
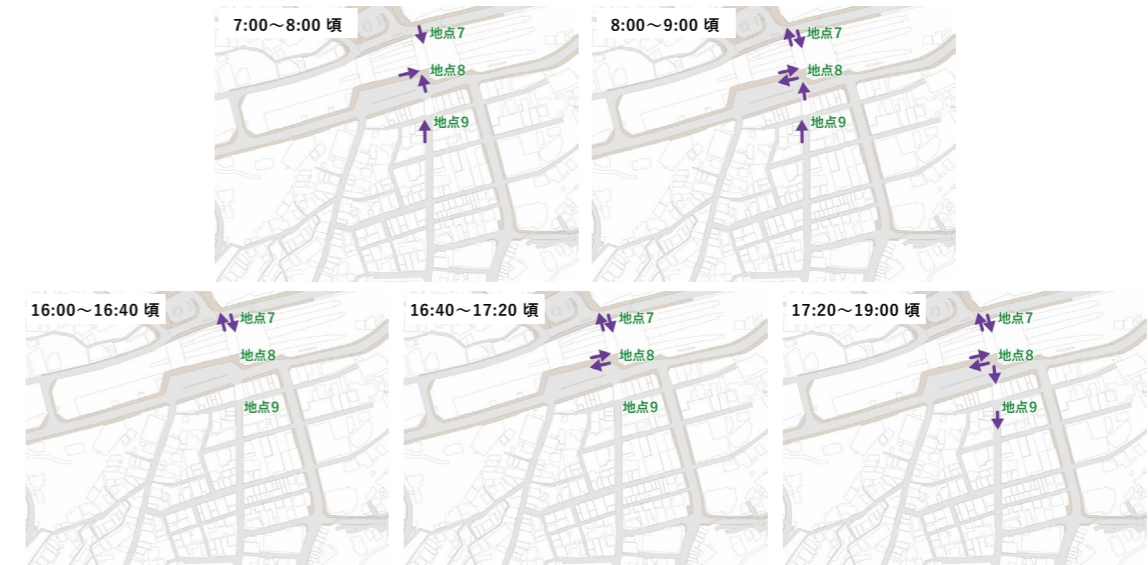
▶通勤・通学の時間帯に、駅から北・南・西への行き来が多い。特に、南へ向かう人は、びっくり通りを通過している

地点別の通行量 (人)

	平日	休日
地点2-③	1,415	1,315
地点2-④	1,762	1,621
地点3	2,049	921
地点4-②	1,245	1,150
地点4-③	746	576
地点5	775	294
地点6	2,497	1,769
地点7	20,524	16,254
地点8-①②	6,338	5,783
地点8-③④	9,514	5,961
地点9	5,558	4,338
計	52,423	39,982



時間帯における各地点の方向別通行量の傾向 (10分あたりの通行量が75人以上を観測した方向を抜粋/7月17日の交通量の多い時間帯のみ)



4 交通量調査（平常時と社会実験時の比較）の結果

調査内容：

①自動車等の交通量

右図の地点2・3における自動車の通行量を10分毎にカウント

②路上駐停車の実態

右図の地点13・14・16・17において駐停車をした車の駐停車場所、駐車開始時間、出発時間、駐停車目的、を目視にて観測

③ロータリー入口交差点の滞留状況

車線数が減少することによる交通状況への影響を把握するため、地点2（ロータリー入口交差点）の渋滞の発生回数、発生時刻を記録。調査対象は、ロータリーに進入する右折車



日時・天候：

① 2025年12月18日（木）：晴
2025年12月20日（土）：晴
7:00～19:00

③ 2025年12月18日（木）：晴
7:00～10:00 / 16:00～22:00
※交通量のピーク時間

② 2025年12月18日（木）：晴
7:00～23:00

以下の考察は、社会実験時の結果および、平常時の調査と比較したものである。
なお、比較データは、平常時の調査で交通量の多かった平日の結果とする。

①自動車等の交通量

- 調査地点2において、乗用車の総数に変化はないが、ロータリーに進入する車（特にB⇒D）が減少。また、調査地点3においては、乗用車の総数が減少
- ▶イコマサウスマール前に駐停車ができなくなっても、ロータリーに進入する車は増加せず、バスやタクシー等の運行への影響は少ないと考えられる

方向	平常時 (平日7/17)	社会実験時 (平日12/18)	増減率
A⇒B	1,482	1,261	-14.9%
A⇒C	1,165	1,036	-11.1%
B⇒A	1,651	1,421	-13.9%
B⇒C	1,164	1,034	-11.2%
C⇒A	1,735	1,573	-9.3%
C⇒B	1,315	757	-42.4%
計	8,512	7,082	-16.8%

方向	平常時 (平日7/17)	社会実験時 (平日12/18)	増減率
A⇒B	1,045	1,221	16.8%
A⇒C	345	323	-6.4%
A⇒D	252	247	-2.0%
B⇒A	1,656	1,623	-2.0%
B⇒C	543	542	-0.2%
B⇒D	1,286	965	-25.0%
C⇒A	22	30	36.4%
C⇒B	23	12	-47.8%
C⇒D	15	14	-6.7%
計	5,187	4,977	-4.0%

②路上駐停車の実態

- 社会実験時に地点15に車を止められなかったこともあり、地点13・14の駐停車台数が増加
- 同時駐停車台数は平常時、社会実験時ともに最大7台で変わらないが、平均値は減少傾向
- ▶イコマサウスマール前で駐停車ができなくなったため、特にグリーンヒル前（地点13）が駐停車場所の受け皿となったと考えられる。依然として、駅周辺での駐停車場所のニーズがうかがえる

地点	平常時 (平日7/17)			社会実験時 (平日12/18)		
	駐停車台数総数	最大同時駐停車台数	平均同時駐停車台数	駐停車台数総数	最大同時駐停車台数	平均同時駐停車台数
地点13	338	7	1.5	455	7	1.2
地点14	57	3	0.3	79	2	0.2
地点15	719	10	3.7	-	-	-
地点16	205	7	1.6	196	4	0.6
地点17	135	7	0.6	139	6	0.7
計	1,454	-	-	869	-	-

③ロータリー入口交差点の滞留状況

- 社会実験時の右折車両のうち、右折時滞留有^{*}の割合は10～20%で推移し、概ね80%以上の右折車は滞留なしで右折できている

^{*}対向車両があるため、右折できない車が発生している状況のこと

- 平常時と比較すると、社会実験時の右折車両は減ったが、右折時滞留有の台数はほぼ変化なし。また、平均台数および最大台数は社会実験時の方が多。一方で後続車両発生台数は大幅に減少（平常時は1～2台の後続車両が発生することが多かった。社会実験時は後続車両が発生することは少なくなったが、発生時は2～3台が続いている）

- ▶パークレットを設置することで、右折車両による後続車両の平均と最大台数は平常時よりも増加したが、後続車両発生台数は大幅に減少

ロータリー入口交差点における右折車両および後続車両台数 (台)

時刻	右折車両台数	右折時滞留有		後続車両発生		後続車両台数	
		台数	割合	台数	割合	平均台数	最大台数
[平常時 (平日3/5)]							
7:00	134	16	11.94%	35	26.12%	1.23	3
8:00	109	12	11.01%	28	25.69%	1.46	3
9:00	87	8	9.20%	17	19.54%	1.53	3
16:00	100	18	18.00%	28	28.00%	1.61	4
17:00	104	4	3.85%	47	45.19%	1.30	3
18:00	112	18	16.07%	43	38.39%	1.58	4
19:00	110	17	15.45%	25	22.73%	1.48	4
20:00	96	8	8.33%	31	32.29%	1.45	3
21:00	92	4	4.35%	10	10.87%	1.10	2
全体	944	105	11.12%	264	27.97%	1.43	4
[社会実験時 (平日12/18)]							
7:00	143	18	12.59%	22	15.38%	1.82	4
8:00	105	13	12.38%	16	15.24%	2.06	4
9:00	77	11	14.29%	14	18.18%	3.43	7
16:00	75	10	13.33%	8	10.67%	2.13	4
17:00	95	20	21.05%	11	11.58%	2.91	6
18:00	84	13	15.48%	13	15.48%	1.23	3
19:00	80	16	20.00%	12	15.00%	2.58	6
20:00	62	13	20.97%	12	19.35%	1.83	3
21:00	64	5	7.81%	8	12.50%	1.50	0
全体	785	119	15.16%	116	14.78%	2.16	7

5 地域住民のまちづくりのアイデア等の収集

(1) 実施概要

改札前およびイコマサウスモール前の社会実験時に、いこみなエリアの「うわさ」と「もしも（まちづくりなどのアイデア）」とを収集するブースを設けた。「うわさ」と「もしも」をそれぞれ記入するシールを用意し、記入したシールは、A0のボードに貼り付ける。実際の様子や、資料などは下記の通り。



(2) まとめ

記載された意見については、以下の傾向が見受けられた。

■ 「うわさ」：166 件

- ・ 駅・駅周辺の施設に関するうわさ（45 件）は、個人店に関するうわさ（27 件）が最も多く、飲食店のおすすめメニューなどの紹介が見られた。
- ・ 商店街に関するうわさ（23 件）では、個人店に関するうわさ（17 件）にのぼり、新規店舗のオープン情報などがみられた。
- ・ その他は、駅から離れた店舗や施設のうわさ（13 件）や、遊園地・公園・宝山寺に関するうわさ（11 件）、竜田川（4 件）、交通（4 件）、有名人（4 件）などのうわさがあつまった。

■ 「もしも（アイデア）」：405 件

- ・ 駅周辺に欲しい施設や機能（279 件）のうち、娯楽施設・商業施設の誘致を望む意見（116 件）が最も多く、次いで飲食店の誘致を望む意見（103 件）が多かった。
- ・ 娯楽施設・商業施設の誘致を望む意見（116 件）のうち、ゲームセンター・プリクラ（36 件）が最も多く、回答者の約 8 割が 10 代未満と 10 代である。
- ・ 娯楽施設・商業施設の誘致を望む意見（116 件）として、ゲームセンター・プリクラ（36 件）の他に挙げられたものはカラオケ（19 件）、映画館（13 件）、温泉・銭湯（10 件）、衣料品・雑貨店（10 件）などがある。
- ・ 飲食店の誘致を望む意見（103 件）のうち、チェーン店の誘致（50 件）が最も多く、その中でもチェーン店のカフェの誘致を望む意見（28 件）が最も多く、次いでチェーン店のファストフード店（19 件）が多い。
- ・ 公園・遊び場に関する意見（24 件）は 10 代未満と 10 代、その親世代に当たる 30 代 40 代からの回答がほとんどである。
- ・ 休憩スペース・広場に関する意見（19 件）のうち、ベンチの設置を求める意見（8 件）が最も多かった。
- ・ 商店街に関する意見（11 件）では、カフェや喫茶店、スーパーマーケットやコンビニの誘致を望む声が目立つ。
- ・ 音楽や芸術に関する意見（6 件）として、ストリートピアノの設置を望む声、楽器を演奏できる場所やイベントを求める声がある。
- ・ 駅前や駅内のトイレの改修、新調を望む声がある。
- ・ 交通に関する意見（48 件）のうち、電車・駅に関する意見（15 件）が最も多く、次いで駐車場・駐輪場に関する意見（12 件）が多かった。
- ・ 駐車場・駐輪場に関する意見（12 件）について、駅前や駅直結の駐車場・駐輪場を望む声が目立つ。
- ・ 歩道に関する意見（7 件）のうち、駅南側の歩道の整備に関する意見（4 件）が最も多い。
- ・ まちづくりに関する要望（20 件）では、自然や緑を大事にしたまちづくりや、音楽やアートに重点をおいたまちづくりに関する要望があった。
- ・ 社会実験（いこみな開放区）への評価（20 件）については肯定的な意見がほとんどで、常設を求める声が目立つ。また、ゆったり過ごせる空間づくりや緑がある点を評価している意見が多い。

6 生駒駅周辺エリア再整備骨子案

1. 生駒駅周辺エリアといこみなエリアの位置づけ

- ・生駒駅周辺エリアは、商業や行政、文化、住宅等の都市機能が集積し、生駒山や学研都市・市南部エリアへの玄関口・交通の結節点として**市内外の人が行き交う中心地**。そのまちづくりは市の政策上の要であり、**市民の生活の豊かさやシックプライドに直結する最重要課題**といえる。
- ・その中で、いこみなエリアは、全面的な再開発を実施した北口と異なり、かつての都市基盤や門前町・商店街等の風情が残り、**生駒というまちの価値観を標榜する場所**としてふさわしい。

【いこみなエリアの目指す将来像】（生駒駅南口みらいビジョンより）

文化や商い、暮らしが息づき、すごしやすく関わりやすいまち

2. いこみなエリアの整備コンセプトと整備方針（案）

（1）整備コンセプト

- ・今ある空間・環境を活かしながら、生駒の魅力である「ひと」と出会い、交わり、知ることのできる環境を整備し、生駒市全体の魅力を発信し、さらに拡張するような都市空間をめざす。

新旧の調和と公民の連携を通じて、「市民のチャレンジを応援する」舞台を創る

（2）整備方針（案）

整備課題	整備方針
① 駅前空間の再整備・更新 昔の駅前のままで、滞留空間が不足、無機質な景観	・現在や今後の需要に応じた形に再生する ・商店街との連携、回遊性の向上等を念頭に置いた再整備とし、まちの歴史を継承するため、全面スクラップ&ビルド型的手法は用いない
② いこみなエリアの動線・回遊の改善 駅前～商店街・ケーブル駅までの動線が弱く、円滑な移動や回遊ができていない	・歩きたくなる道路空間や滞留空間を創出する ・びっくり通り・さくら通り・参道筋など沿道の特徴や魅力を引き出す整備や活用を図る ・明快な動線や回遊を生み出すサインを整備する
③ 店舗等のリノベーションと機能導入 駅前らしい賑わいが不足。空き店舗もみられる。新店舗が増えているものの、新たな需要の喚起がまだまだ途上	・空き店舗などでの小さな投資やチャレンジを誘発し、魅力ある商い・交流・子育て層の集まる場やそれらを生み出す人を呼び、育む ・共感するオーナーやプレイヤーなどを見える化・発掘し、動かす・つながる仕掛けを作る

（3）公民の役割分担と連携の考え方

民間	・店舗の開設や商業活動、イベント等、日常・非日常の賑わいの創出
公民連携	・公と民の間をつなぎ、 地域の思いを束ね、動きやすい環境をつくる （エリプラなど） ・ 志ある市民（プレイヤー）がつながる機会を創出する
生駒市	・公民連携の舞台となる道路空間や施設を整備する

3. いこみなエリアの公共空間整備（ウォークブル事業）の考え方

（1）公共空間整備の方針

- ・現状でまとまった広さの公共空間はなく、道路も狭あい、各建物の敷地も大きくない。
- ・面的な再整備（土地区画整理事業や市街地再開発事業等）を実施しない前提で、**今ある道路空間を活用し、「小さな帯状の広場」を生み出しながら、その空間を活用し、エリア全体に新しい価値を生み出す効果を最大化させる仕組み・仕掛けを組み込むものとする。**

- ▶目立つ・回遊を生む場所に立ち寄りたくなる広場や通りをつくる
- ▶ひとの営みや関わりが表現され、出会い・発見を生む仕掛けを施す
- ▶エリア内外にわたる多分野の施策や活動と連携し、実行できる場や仕組みをつくる

【方針図】



（2）公共空間のデザインテーマ（案）

【ターゲット像】クリエイティブで遊び心のある知的なおトナとコドモ

- ・人の営みや関わりが表現される「**手触り感のある材料（木）**」と「**可動式・可変式の什器**」
- ・高質な郊外とレトロ、生駒山や農を想起させる「**落ち着いた彩り**」「**ペイント**」と「**グリーン**」
- ・整備をゴールにせず、将来的な変化や発展を想定した「**利用と運用のデザイン**」



4. 公共空間再整備案／運営・利活用の仕組み案

- ・ウォークアブル事業については、居心地よく歩きたくなる空間を整備するとともに、その空間を利用・運営する仕組みをあわせて構築することが重要である。
- ・主に整備を図る道路空間について、その整備方針とあわせて実施する交通規制等、さらに運営の仕組み等について整理する。【今後、警察・道路管理者・交通事業者等との協議を踏まえた基本計画作成が必要】

愛称・コンセプト	利活用イメージ	整備の方針	運営の仕組みイメージ	実現に向けた検討課題
①改札前広場 いこまのまちとひとの魅力を発信するシンボル広場 【滞留空間＋情報発信＋賑わい創出】	<ul style="list-style-type: none"> ・基本は気軽に立ち寄り、待合せや休憩ができる場所 ・空間が狭いのでイベント利用は向かないが、稼げる可能性あり ・情報発信に最適、ポスター・フライヤーの掲示や配架、サインージを運用 	 <ul style="list-style-type: none"> ・滞留空間と情報発信できる什器を設置（＋出店スペース） ・現在ある腰掛は一部撤去 ・動線空間を除き、奥行を設定（3m程度を想定） ・改札前以外にも段階的に拡張していく（⑤ペデ広場） 	<ul style="list-style-type: none"> ◆市による通常管理＋一部道路占用 ・安全かつ快適な滞留空間を維持するために市の通常管理が基本としながら、周辺事業者との協働をはかる ・掲示については自由度を高める（ルールに基づけば掲示は自由＆月2回全撤去など） ・小規模な出店（民設民営） 	<ul style="list-style-type: none"> ・街頭演説やビラ配り、募金活動等の今行われている活動との調整（道路のままであれば、道路使用許可をする警察との連携） ・掲示物等の整理 ・歩行者専用の空間であるため、交通規制等は特に不要 ・条例広場化の可能性の検討
②サウスモール・駅前の滞留空間 いこみなエリアの顔として新たな商いを応援する広場 【滞留空間＋賑わい創出】	<ul style="list-style-type: none"> ・視認性が高くグランドレベルに誘引できる場所で、商業地としてのポテンシャルあり ・チェーン店やキッチンカーではなく、エリア内に新店舗の試行の場として運用（出店店舗の丁寧な審査・サポートが求められる） 	 <ul style="list-style-type: none"> ・サウスモール前の県道1車線（路上停車の多いレーン）を広場化、緑やテラス席の設置等 ・民間運営により、小さな店舗を設置（POPUP的に定期的に入替） ・ロータリー縮小の可能性検討 	<ul style="list-style-type: none"> ◆エリプラ管理＋出店（都市利便増進協定等の協定（ex 三宮）、もしくはほこみち） ・サウスモール商店街も参加するエリプラの管理運営 ・広場を活用した出店等で稼ぎ、ぴっくり通りの占用料を補填する仕組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・県道の車線数の整理（西向き1車線削減は社会実験で実現性を確認済） ・送迎用乗降場を確保する（駅前広場への設置、北口広場の拡充、民間駐車場との提携など）→⑥市営駐車場との連携 ・バスルート再編等の検討
③ぴっくり通り広場 志ある市民の活動や表現との出会い、つながる場 【滞留空間＋活動づくり】	<ul style="list-style-type: none"> ・屋根がある車通行のない安全な通りとして、小さな出店やイベント・活動などに最適 ・沿道店舗や市民が安価で気軽にお試しや表現のできる場とする 	 <ul style="list-style-type: none"> ・広場的運用がしやすい舗装空間等に変更 ・店舗のしみ出し（既存を認める）や小さな棚や屋台等が出せる工夫を設定 	<ul style="list-style-type: none"> ◆エリプラ管理＋市民らの創造性あふれる利活用（道路使用） ・ほこみち道路指定し、利便増進誘導区域はエリプラが一体で管理（占用料を一括支払い） ・沿道店舗や市民がエリプラに使用申請（使用料は安く、申請は簡易に） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ゴミ収集車は東西方向の道路からのアクセスや共同ゴミ集積場の設置で対応するなど ・通行空間（3.5mなど）・余剰空間の明示で高齢者や子連れでも安心して通行できる機能を担保
④さくら通り&参道筋 歴史を継承し、交通量・スピードを抑制した安全・安心な街路 【車道幅員制限等＋景観整備】	<ul style="list-style-type: none"> ・車の通行機能の確保が必須となるため、イベントや滞留空間の整備には不向き ・宝山寺や生駒山につながるルートとして安全に歩けること、まちのイメージが高まること、植栽等の管理を通じて交流が生まれることを整備の目標とする ・市民の負担感のない管理に 	 <ul style="list-style-type: none"> ・さくら通りは車道幅員を狭め（3.0mなど）、残りを歩行空間として切り分ける（植栽等による分離、イメージハンブ、カーブサイドマネジメントなど） ・参道筋は歩行者優先道路として舗装変更でスピード抑制 	<ul style="list-style-type: none"> ◆アドプト管理（道路付属物 or 道路占用） ・お金を生み出す場とはならないものの、植栽プランター等は市管理ではなく、市民らの交流や活動の場（菜園等）とするアイデアもあり ・緑や農園の管理を担える団体と連携し、市民参加型の簡易な菜園としてエリアの魅力づけにも寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量ではなく、車のスピードが安全上の課題であるため、スピード抑制のための道路の幅員制限やカーブサイドマネジメント、歩行者を増やすための取組みなどの検討 ・市民参加のプランター等の運営の仕組みは今後要検討

5. 実現までのスケジュール

R6～8年度（2024～2026年度）	R9～13年度（2027～2031年度）	R14～18年度（2032～2036年度）
1期計画（社会実験の実施・再整備方針の作成）	2期計画（南口の各通りおよびペDESTリアンデッキの整備・駅前広場に関わる関係者との協議）	3期計画（駅前広場の整備）