

新宿三丁目モア4番街(オープンカフェ・広告事業)

新宿区

概要

- 地区名 都市再生整備計画「新宿駅・四ツ谷駅周辺地区」
- 道路管理者 新宿区
- 所在地 新宿区新宿三丁目モア4番街(3丁目25番先から20番先)
- 開始年度 平成24年11月
- 占用主体 新宿駅前商店街振興組合
- 実施事業 常設オープンカフェ(食事施設)の設置による賑わいの創出
地域ルールに則った広告の設置による良好な景観の形成

経緯

- 昭和60年頃、賑わい創出を目的として、新宿区と新宿駅前商店街振興組合が地域活性化を目的とした街づくり協定書を締結
- しかし、その後も違法駐輪や違法駐車等が深刻化し、振興組合は区とともに改善策を模索
- 平成20年頃から、地域の環境問題を解決する為に、道路空間でのオープンカフェ設置による賑わいを再生の取組みに着手
- オープンカフェを社会実験として位置づけ、民間事業者が運営する独立型店舗を設置
- 社会実験による違法駐輪等の課題解決効果が検証されたため、常設施設とすべく、特例道路占用区域を設定

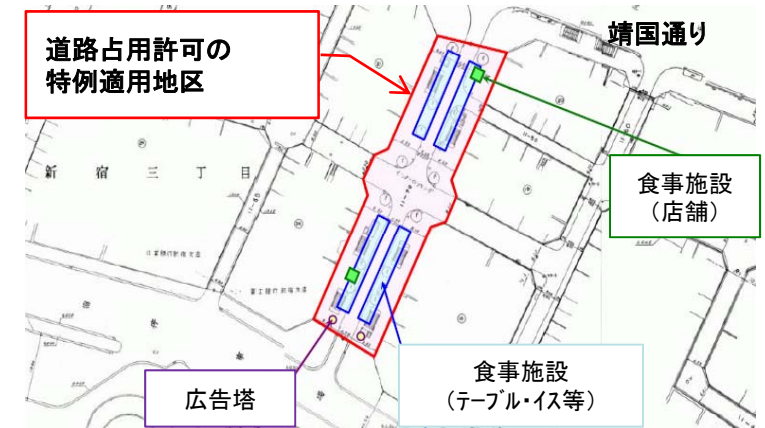
区域設定

- 道路幅員や交差点からの離隔距離等の条件から、占用物件を設置できる場所がかなり限定されるため、占用許可物件ごとに占用区域を設定
- 警察協議において、店舗により生ずる死角への対策や、店舗陰からの歩行者飛び出し防止の措置、緊急自動車の通行に対する適切な処理等の指摘を受け、施設配置等を工夫

占用主体の選定

- 違法駐輪等の排除には、365日継続して営業する必要があるため、地元団体であることを重視
- 社会実験の実施主体である振興組合を選定

位置図

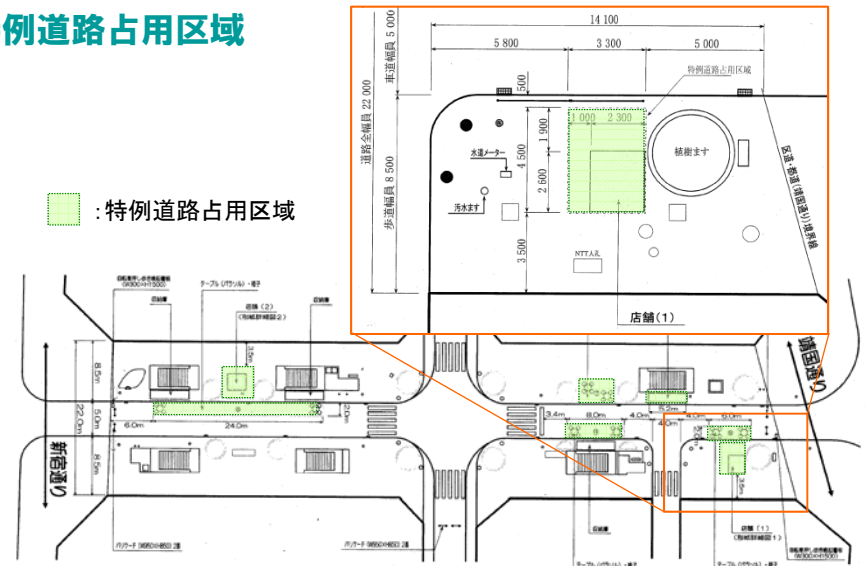


オープンカフェの様子



広告塔

特例道路占用区域



合意形成

- 社会実験期間中、新宿区、振興組合、交通管理者等を含めた協議会を設立し、継続的に協議を重ねてきた
- 上記の他、占用担当、事業支援担当、道路管理者とで本制度の適用に向けたプロジェクトチームを組み、合意を積み重ねながら協議を進めてきた
- 都市再生整備計画の策定に先立つ公安委員会との協議では、警察協議と同等の詳細な情報を提供することで、スムーズな同意につながった

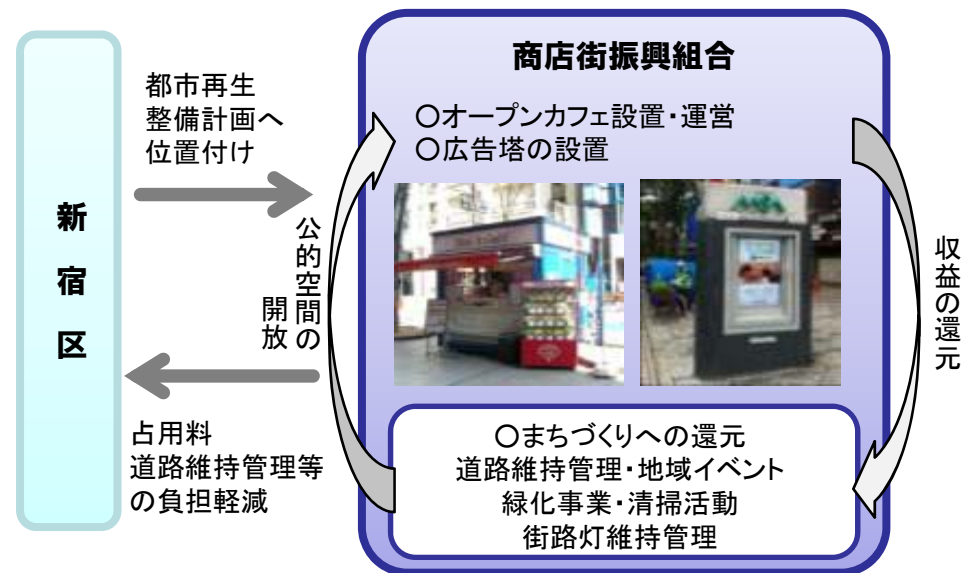
期間

- 都市再生整備計画の計画期間に準じ、4年と設定
- 占用期間の更新は、都市再生整備計画の更新に伴い実施する予定

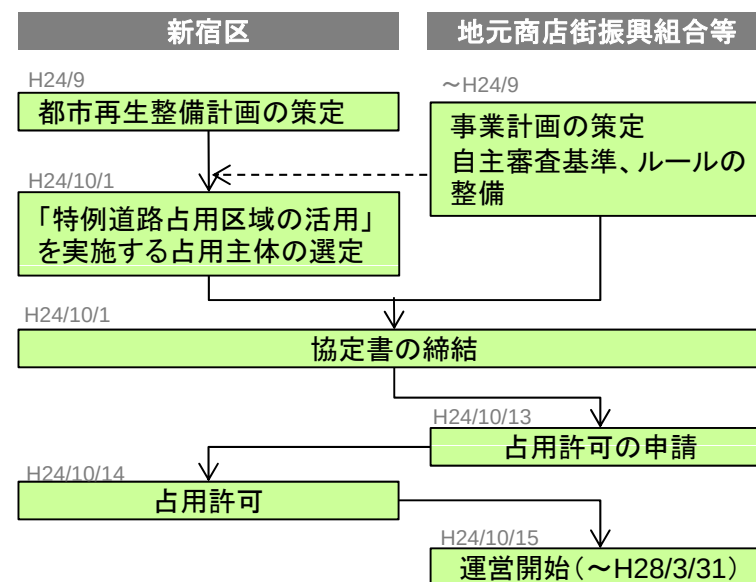
効果と課題

- 警察協議では、歩行者等への影響がないことを具体的に示す必要があり、社会実験等の実施による検証が有効であった。
- オープンカフェを常設し、店舗運営者が継続的に道路の管理を行うことから、違法駐輪等の問題が解消
- 休日にはオープンカフェ店舗に行列ができるほど盛況となり、街に賑わいが創出
- 広告収入により放置自転車解消の啓発活動等が継続でき、通行者の安全・安心が向上
- 公安委員会と建築審査会の協議がボトルネックとなっていたが、事前協議等により丁寧な合意形成を図ることが必要

スキーム図



導入手順



うめきた先行開発地区(オープンカフェ・広告事業)

大阪市

概要

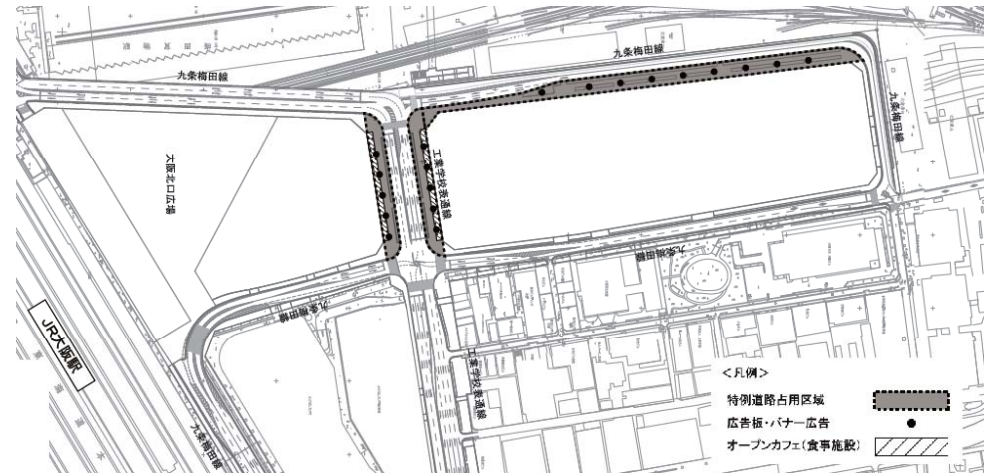
- 地区名 都市再生整備計画「うめきた先行開発地区」
- 道路管理者 大阪市
- 所在地 大阪駅北1号線、2号線(大阪市 大阪駅北地区)
- 開始年度 平成25年度
- 占用主体 一般社団法人グランフロント大阪TMO(開発事業者が設立)
- 実施事業 オープンカフェ(食事施設)の設置による賑わい創出
広告板・バナー広告の設置による良好な景観の創出
自動車案内誘導サインの設置、防犯カメラの設置、屋外ベンチの設置 等

- 経緯**
- 平成16年7月にまちづくり基本計画を策定し、歩道上へのオープンカフェを位置づけ、民間主体でカフェ等を設置することを計画
 - 事業者募集コンペに応募した開発事業者が、基本計画に則り、歩道上へのオープンカフェ設置を提案
 - 当初は、道路管理者や交通管理者との協議において、民間主体のオープンカフェでは「無余地性の基準」を緩和できないとの見解
 - 本制度の創設により、「無余地性の基準」緩和が可能となったことを受け、制度の適用を検討

- 区域設定**
- 占用物件ごとではなく、エリア一帯の歩道を面として指定
 - 道路管理者と交通管理者の事前協議、及び都市再生整備計画案の策定は、大阪市のまちづくり部署が担当し、グランフロント大阪TMOと協働して進めた

- 占用主体の選定**
- 上位計画に基づいて開発事業者を公募し、事業者提案に沿ってオープンカフェ等を検討

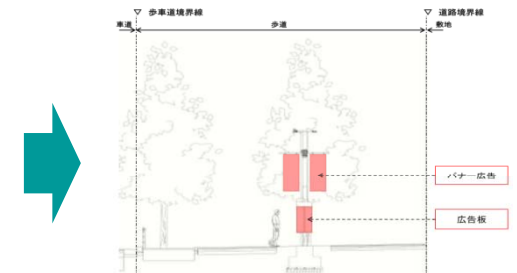
位置図



占用物件の設置イメージ



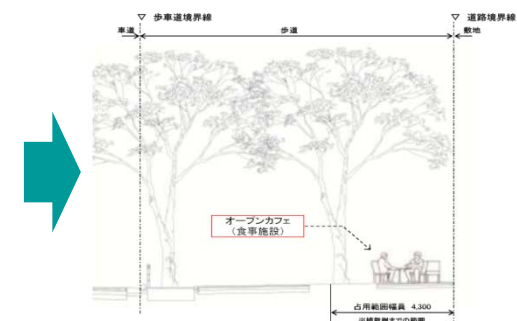
バナー広告



設置イメージ



オープンカフェ



設置イメージ

合意形成

- 道路管理者と交通管理者の事前協議、および都市再生整備計画案の策定は、大阪市のまちづくり部署が担当
- 都市再生整備計画にかかる公安委員会の同意については、府警本部が公安委員会や所轄署との調整役を担当
- 関係機関と時間を掛けて議論しながら、計画調整を行っており、法改正後の調整の円滑化に寄与

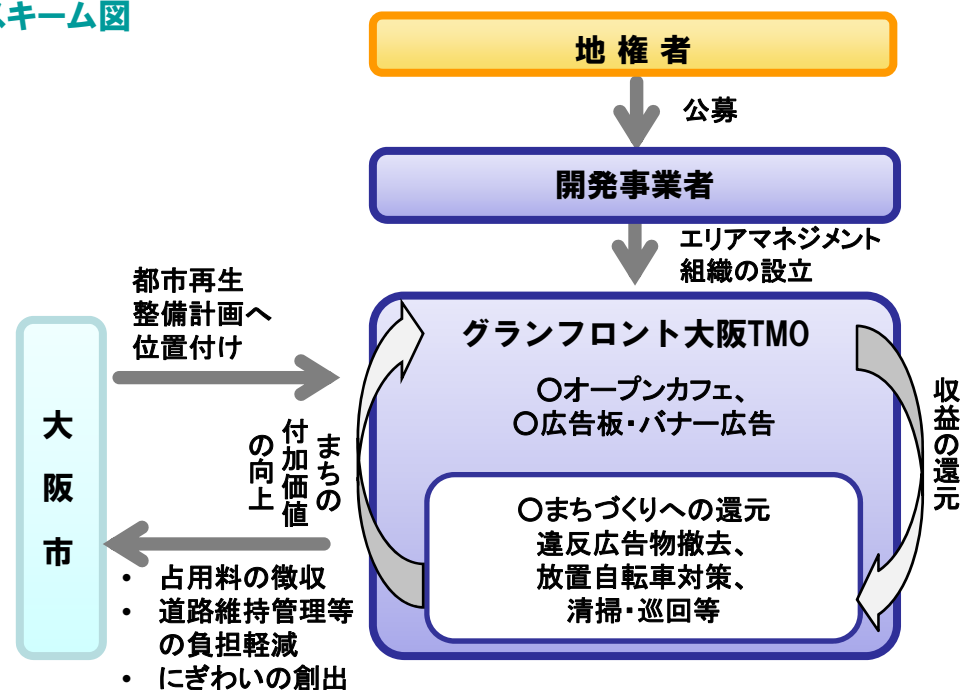
期間

- 通年で許可を検討

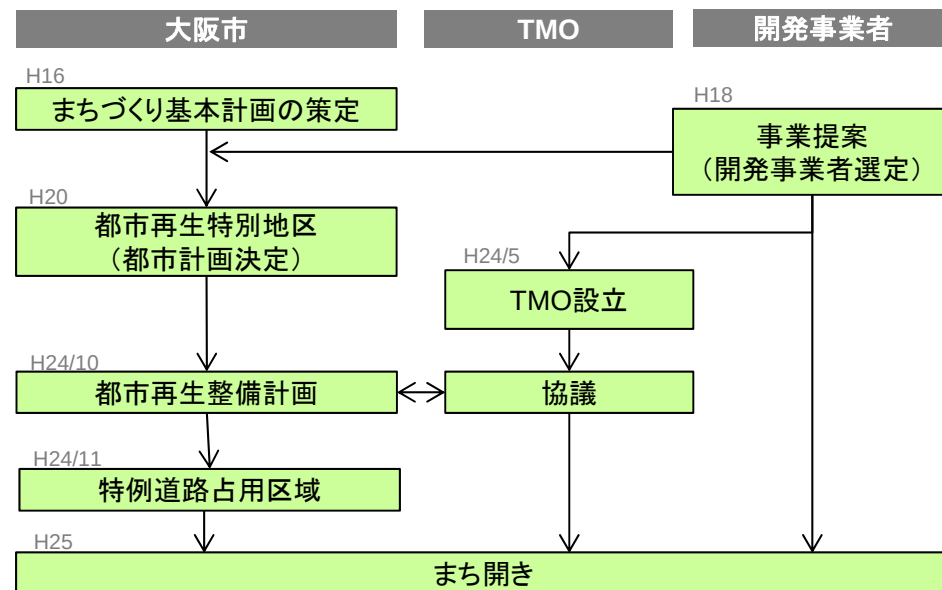
効果と課題

- 占用許可のプロセスが明確化されており、多様な主体によるチェック機能も一定見込まれ、運用上のリスクは低い
- 占用主体の顔が見えており、適切な維持管理の担保
- 本制度の適用においては、市のまちづくり部署が各管理者に対して他地区との違いを明確に説明し、必要性を理解してもらうことが重要

スキーム図



導入手順



札幌駅・大通駅周辺地区(オープンカフェ、広告事業等)

札幌市

概要

- 地区名 都市再生整備計画「札幌駅・大通駅周辺地区」
- 道路管理者 北海道開発局
- 所在地 国道36号(札幌市中央区 大通駅周辺)
- 適用年度 平成25年度開始～令和3年度
- 占用主体 札幌大通まちづくり株式会社
- 実施事業 オープンカフェ(食事施設)による賑わい創出事業、広告事業 等

経緯

- 札幌駅・大通駅周辺地区は、商業、観光、官公庁等の施設が集積する北海道の中心都市であるものの、長期にわたる景気の低迷や時代の変遷に伴う消費行動等の変化を一因に、その機能が低下
- H21.9に大通地区の商店街が中心となり、地域活性化を目標としてまちづくり活動を継続的に行う組織である、「札幌大通まちづくり株式会社」を設立
- まちづくり会社は、歩行者天国活用事業、オープンカフェ事業等のにぎわいに資する収益活動で得られた利益を、美化清掃活動、サイクルシェアリング事業等、活動範囲における付加価値の維持・向上に寄与するまちづくり事業に還元。
- 都心におけるまちづくりの一層の推進を図るべく、これまでのまちづくり会社の活動がより促進されるよう、本制度の適用を検討

区域設定

- 特例道路占用区域は、駅前通(国道36号)歩道部(南1条～南4条)に設定(平成25年5月17日に特例道路区域として指定)
- 都市利便増進協定締結エリアと重複させることにより、都市再生特別措置法に基づく公的なルールの下、占用物件設置箇所以外の場所も含めたエリア全体の一体的な整備、管理を行うことが可能となる区域を設定

占用主体の選定

- 地区内での十分なまちづくり活動の実績があること、認定推進法人として都市再生整備計画への提言、実行能力を有する者であることなど、道路占用の特例制度を活用し公共的な活動を行う唯一の団体として、札幌大通まちづくり会社を占用主体に位置付け

位置図



特例道路占用区域



広告塔の設置状況

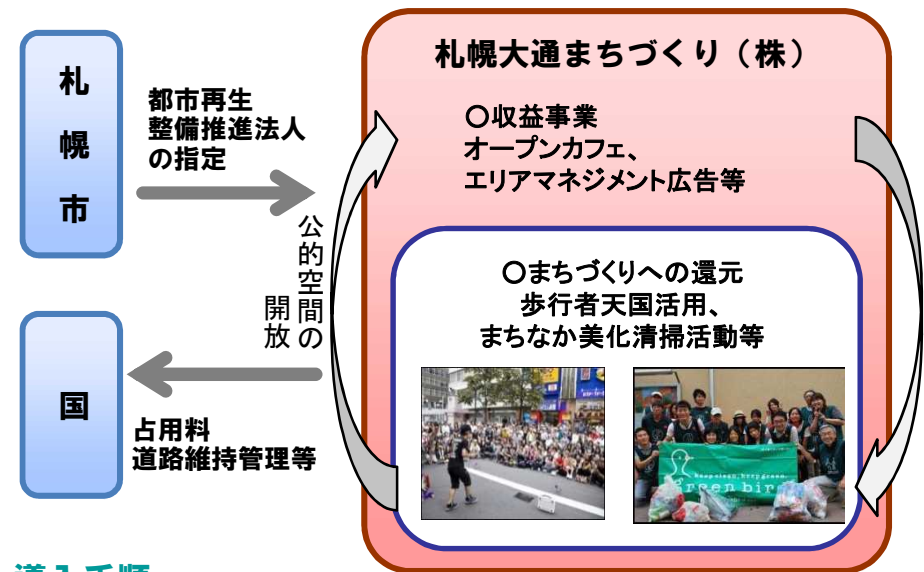
オープンカフェの様子

- 合意形成**
- 都市再生整備計画の策定は、都市再生整備推進法人であるまちづくり会社が札幌市に提案を行い、市が策定を実施
 - まちづくり会社は、道路管理者とも十分に連携を取りながら計画案を策定
 - ある程度検討がまとまった段階で、まちづくり会社、市、北海道開発局で、警察への都市再生整備計画の記載に係る協議の事前説明を実施
 - まちづくり会社は、札幌市の「都心まちづくり計画」に沿ったまちづくり活動に取り組んでおり、日ごろから市のまちづくり部局と協働で取組を進めていることから、計画提案についても検討段階から、市と連携して検討を実施

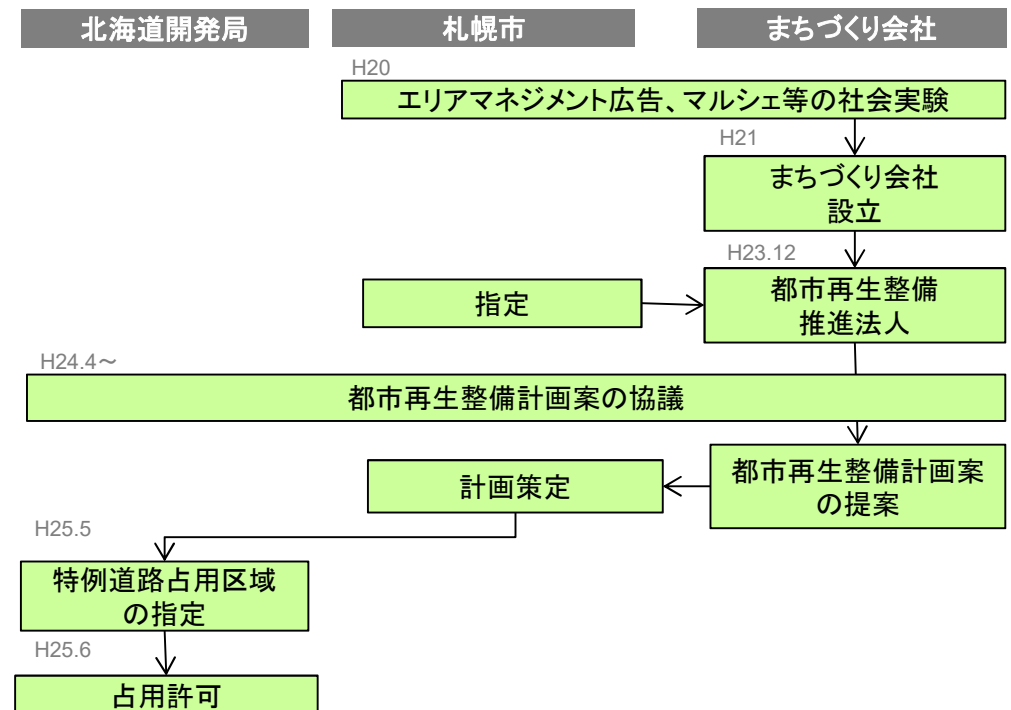
- 期間**
- 平成25年6月7日から平成26年3月31日まで
 - 占用期間の更新は、都市再生整備計画の終了年度まで1年毎の更新を行い、終了年度後は、都市再生整備計画の更新に併せて実施する予定
 - 都市再生整備計画において令和4年3月31日で事業が終了となったことから、特例道路占用区域の指定を廃止

- 効果と課題**
- 札幌大通まちづくり会社が取り組む、歩行者天国活用事業等との相乗効果によって、さらなるにぎわい創出が期待される
 - 特例道路占用区域全体を都市利便増進協定エリアと重複させているため、より効果的に道路管理の一部を担うことが期待される
 - 積雪寒冷地としては、国内初の取り組みであり、冬期間の施設の利活用については、実際の利用実態を把握しつつ、必要な対応について検討が必要

スキーム図



導入手順



概要

●地区名	都市再生整備計画「高崎市中心市街地地区」
●道路管理者	群馬県、高崎市
●所在地	群馬県高崎市中心市街地地区
●開始年度	平成25年4月
●占用主体	高崎まちなかオープンカフェ推進協議会 高崎まちなかコミュニティサイクル推進協議会
●実施事業	常設オープンカフェ(食事施設)の設置と、中心市街地に訪れる人々の「新たな足」としてコミュニティサイクルを実施することで、回遊性の向上と賑わいの創出を図る

経緯

- 高崎市の中心市街地は、古くから交通の要衝として発展した歴史を有しており、今日でも高崎駅は、上越・北陸新幹線をはじめ多数の鉄道やバス路線が乗り入れる県内随一の広域交通ターミナル機能を擁し、規模的にも県内最大の都市となったが、大型小売店の郊外立地や、小規模住宅など開発のスプロールが生じ、中心市街地の地位は相対的に低下している。生活スタイルの変化や人口構造の変化、商業施設の拡散等さまざまな課題があるなかで、広域交流拠点機能をさらに充実させ、快適でにぎわいのある都市を再生するなど、人々を魅きつけるまちづくりが急務となっている。
- 市役所、群馬音楽センター、高崎総合医療センター、もてなし広場などが立地している城址地区では、さらに図書館の移設、保健所の新設により、多くの市民が利用する各種の公益施設が集合する『行政・文化・医療機能のコアゾーン』が中心市街地西部に形成されることとなった。また、高崎駅東口は高崎駅舎の改修、ペDESTリアンデッキや駅前広場の整備が完了し、さらに複合交通ターミナルの整備が予定されており、駅西口の大規模商業施設や店舗・飲食店が集積する地区と合わせ、中心市街地東部における『商業・交通機能のコアゾーン』が形成されている。これら2つのコアゾーンを、人・もの・情報の流動を促進させることで有機的に結ぶ手段が必要となっている。

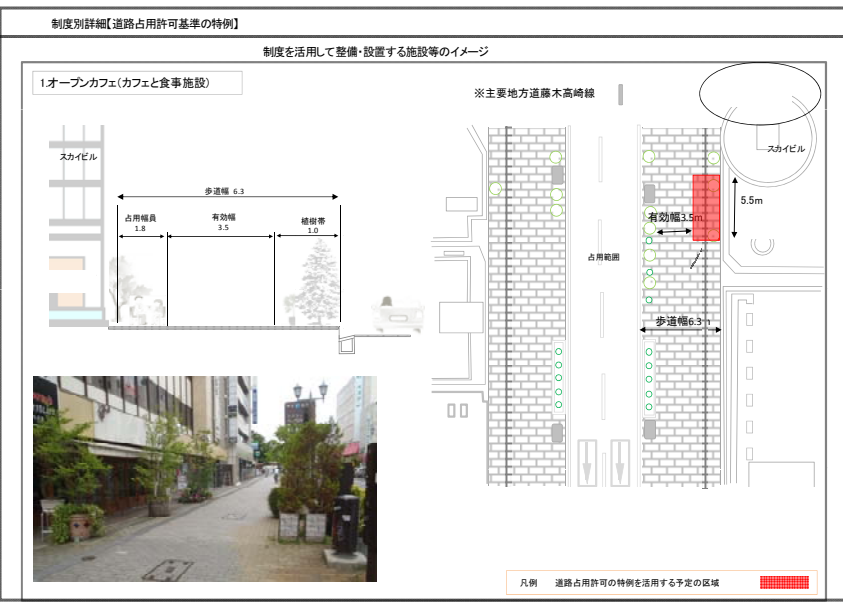
区域設定

- 2つのコアゾーンを結ぶ東西方向の都市軸として、市役所、群馬音楽センター、中央図書館を結ぶ駅前通り(シンフォニーロード)を『文化軸』、店舗、飲食店が多く建ち並ぶ慈光通り～大手前通りを『商業軸』として位置づけ、2軸に囲まれた区域を中心に設定した。

特例道路占用区域



制度を活用して整備・設置する施設等のイメージ(例)



占用主体の選定

- 「高崎まちなかオープンカフェ推進協議会」は、高崎商工会議所を中心に地元商店街、飲食店等で委員を構成しており、地元の意見調整等を自ら行うことで公平性を担保する能力を有する市内唯一の組織であることから、オープンカフェ事業の事業主体に選定。
- 「高崎まちなかコミュニティサイクル推進協議会」も同様に、地元の意見調整等を自ら行える委員構成の市内唯一の組織であり、コミュニティサイクル事業の事業主体に選定。

合意形成

- 道路管理者（県道、市道）や交通管理者をはじめ、都市計画、市街地整備、産業政策の各部署を含めた勉強会を定期的に開催し、法改正の趣旨を互いに理解しながら、具体的な事業イメージを共有し、協議を進めてきた。
- 協議を進める中で、社会実験を実施し、安全性、有効性等の観点から検証することとした。
- 都市再生整備計画の策定に先立つ道路管理者、公安委員会との協議では、社会実験の結果を踏まえた詳細な情報を提供することで、スムーズな同意につながった。

期間

- 都市再生整備計画の計画期間に準じ、平成27年度末までの3年間と設定。
- 占用期間の更新は、都市再生整備計画の更新に伴い実施する予定。

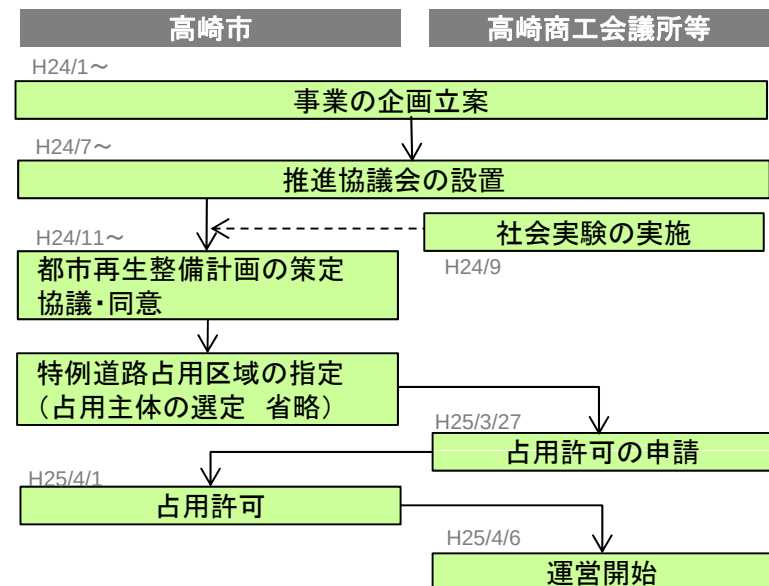
効果と課題

- オープンカフェを常設し、出店者が継続的に道路の管理を行うことから、良好な景観の形成が期待できる。
- 特に天気の良い日には、オープンカフェが盛況となり、街に賑わいが創出される。
- 使い勝手の良さを追求したコミュニティサイクルの実施により、街の回遊性が向上する。
- オープンカフェとコミュニティサイクルの連携により、ドキドキ・ワクワクするような中心市街地の形成が期待できる。

スキーム図



導入手順(オープンカフェの例)

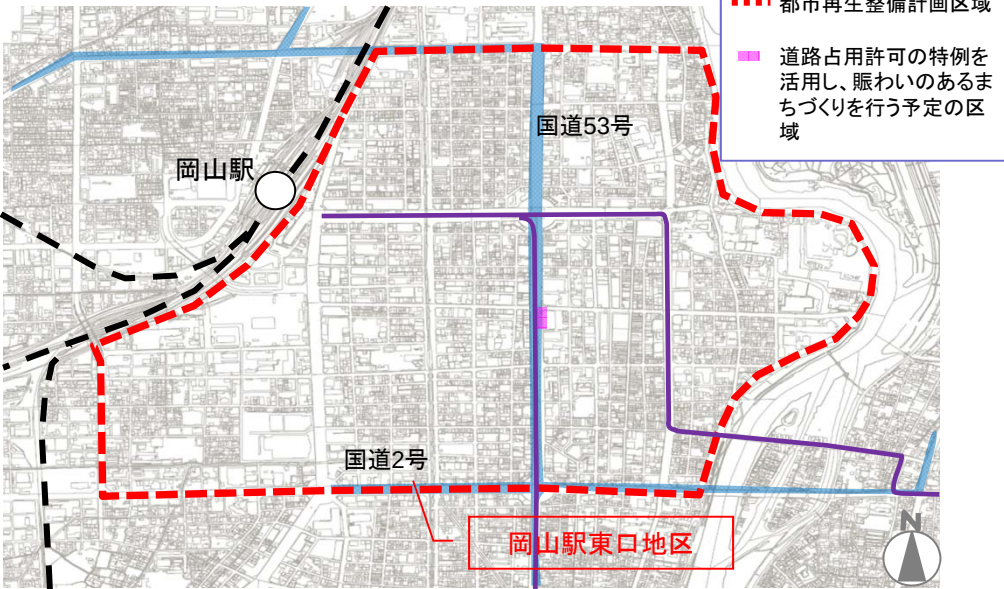


概要	
●地区名	都市再生整備計画「岡山駅東口地区」
●道路管理者	中国地方整備局
●所在地	一般国道53号岡山市北区中山下二丁目1-1地先
●開始年度	平成25年7月
●占用主体	岡山市
●実施事業	「公共交通利用への転換を促進するツール」、「賑わいのある都心部を創出するツール」、「街を彩り、本市のイメージアップに資するツール」として多面的な意義・効果が期待されることから、岡山市都心部を中心としたエリアにコミュニティサイクル「ももちやり」を導入。

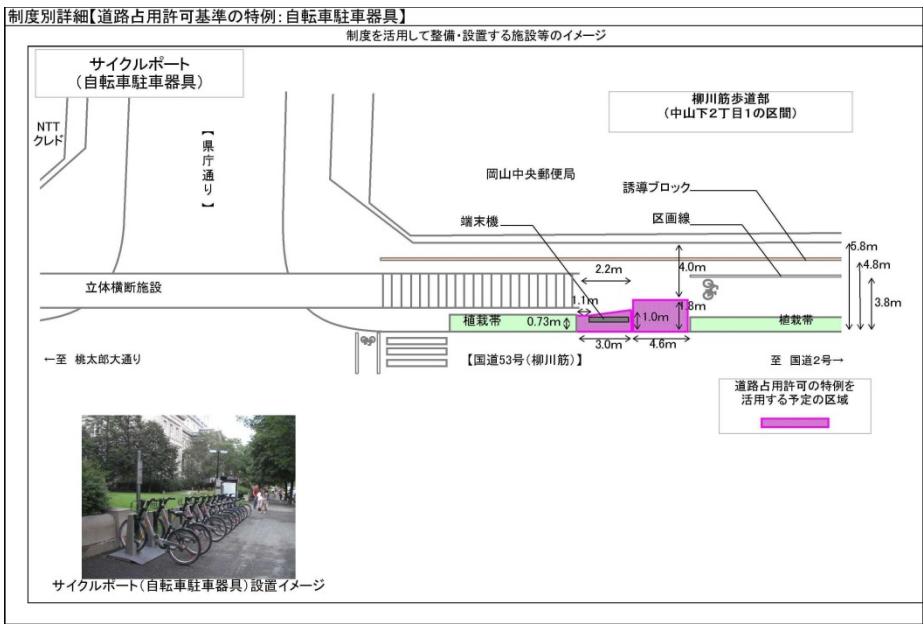
- 経緯
- 「岡山市都市交通戦略」(平成21年10月策定)において、人と環境に優しい交通体系を構築することを今後の交通政策の目標とする中で、岡山市にふさわしい(気候と地形に適した)交通手段の1つとして自転車を位置づけている。
 - 「自転車先進都市おかやま実行戦略」(平成24年8月策定)において、都市づくりを進める上で、公共交通と自転車主体の交通システムの実現と、当該交通システムを骨格としたコンパクトな市街地構造の実現、より多くの人々が、より多くの場所を巡り、より長く滞在したくなる、安全で回遊性が高く、魅力と賑わいにあふれた都心の実現を図る観点から、『自転車先進都市』を目指し、総合的な自転車政策を推進している。
 - 「自転車先進都市おかやま実行戦略」における5つの施策分野(走る、停める、使う、楽しむ、学ぶ)のうち、「使う」において、徒歩移動や既存公共交通を補完し、移動の利便性を向上させるため、コミュニティサイクルを導入することとした。

- 区域設定
- 「自転車先進都市おかやま実行戦略」において、岡山市中心部を重点エリアとして設定していることから、都市再生整備計画の区域を岡山駅東口とした。
 - 特例道路占用区域は、一般国道53号歩道部に設定。

特例道路占用区域



制度を活用して整備・設置する施設等のイメージ



- ・「岡山市コミュニティサイクル事業」は、「岡山市コミュニティサイクル事業実施条例」に基づき、岡山市と法人その他の団体(事業者)とが、それぞれ役割分担しながら、共同して実施するものであり、民間事業者のノウハウ等を活かした利便性の高いコミュニティサイクルを提供するもの。
- ・実施主体は岡山市であり、事業の実施にあたっては学識経験者等で組織する「岡山市コミュニティサイクル事業者選定委員会」を設置し、事業者の選定を行うことから、岡山市を占有主体に位置づけ。

- ・「自転車先進都市おかやま実行戦略」は、市民、学識者、自転車利用者、自転車関係団体、道路管理者（国、市）、交通管理者の意見を取り入れ、また、パブリックコメントを実施し、市民から広く意見を聴いた上で策定した。
- ・コミュニティサイクルの実施については、3回の社会実験を通じて得られた結果をもとに、利用者の利便性向上策を検討。コミュニティサイクルのシステムのあり方については、「自転車先進都市おかやま実行戦略」に記載。
- ・市民、観光客、来街者その他自転車を必要とする者に対し民間事業者のノウハウ等を活かした利便性の高いコミュニティサイクルを提供することにより、街の回遊性を高め活性化を図ることを目的とした「岡山市コミュニティサイクル事業実施条例」を制定。

- ・ 占用期間は、平成25年7月～平成30年度末までを設定。
- ・ 占用期間の更新は、都市再生整備計画の更新時に必要性を検討予定。

- ・ 都心部における利便性、回遊性の高い新たな交通手段を提供することにより、車から公共交通への転換が誘導され、人と環境に易しい公共交通主体の交通体系の構築に貢献。
- ・ 回遊性の高いツールを導入することにより、より多くの人が、より長く、より多くの場所を訪れる賑わいのある街なかを創出。
- ・ 景観要素ともなり、また、自転車施策を象徴するコミュニティサイクルを導入することにより、本市のイメージアップに貢献。
- ・ 導入後は利用が好調であり、より利便性の向上を図るためには、サイクルポートの拡充や増設について検討が必要

スキーム図



導入手順

