

### 3. 事例都市

#### (1) 札幌市『都市再生整備推進法人指定他』

##### 1) 札幌駅・大通駅周辺地区のまちづくりに関する取組みの概要

###### ①まちづくりの経緯及び現況

札幌市では、「第4次札幌市長期総合計画」（平成11年度）において、「魅力的で活力ある都心の整備」を主要な施策の一つに掲げ、これを受けて策定された「都心まちづくり計画」（平成14年度）では、都心の骨格構造として4つの軸と3つの交流拠点を定め、この骨格構造を中心に重点的に取り組みを進めてきた。

札幌駅・大通駅周辺地区（以下、「当地区」という。）は、道都札幌の玄関口である JR 札幌駅と地下鉄3線が結節する大通駅間にあつて、都心の骨格構造「にぎわいの軸（駅前通）」「大通交流拠点」を中心とした地区であり、札幌都心の中核として高次都市機能が高密度に集積した地区である。

当地区の北端に当たる地下鉄さっぽろ駅コンコースは、JR 札幌駅から平成23年3月に開通した駅前通地下歩行空間を結ぶ位置にあり、地下鉄利用者のみならず、多くの人々が行き交う空間となっている。

また、大通交流拠点（地下鉄大通駅）は地下鉄コンコースでありながらオーロラタウン、ポールタウンなどの地下街を結ぶ地下歩行空間ネットワークの一大結節点であり、地下鉄利用者のみならず多くの市民が利用する空間となっており、駅前通地下歩行空間の大通側の接続点となった。

当地区全域は、平成14年10月指定の都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域（第二次）内にあり、その地域整備方針においては、札幌駅前通、大通及び創成川通を基軸とする歩いて暮らせる豊かで快適な都心の創造に向けた多様で高次の機能が複合した市街地を形成することを目指すとしている。また、当地区の全部は平成24年1月に指定された特定都市再生緊急整備地域内にある。

一方、当地区においては、大通交流拠点において、札幌市及び周辺地権者による「大通交流拠点まちづくりガイドライン」の策定（平成19年3月）及び周辺地権者による地区計画の都市計画提案（平成19年7月）、大通以北の駅前通沿道において、沿道地権者による地区計画の都市計画提案（平成20年7月）など、官民協働のまちづくりが進展しており、現在、周辺の民間事業者においては、ガイドライン・地区計画に沿った建替・地下空間との接続が進んでいる。

また、大通以南の商業地区において「札幌大通まちづくり株式会社」が平成21年9月に設立、大通以北の駅前通沿道地区において「札幌駅前通まちづくり株式会社」が平成22年9月に設立されたほか、南一条地区（南一条地区開発事業推進協議会）や四番街地区（四番街商店街振興組合）などで、地元による地区計画策定等の機運が高まっているなど、都心部においてエリアマネジメントが進展している。

加えて、札幌大通まちづくり株式会社は平成23年12月に全国初の「都市再生整備推進法人」に指定され、都市再生整備計画（案）の札幌市への提案に向けて検討を進めている。

図表 都市再生整備計画（札幌駅・大通駅周辺地区）の区域



出所) 札幌市都市再生整備計画

## ②札幌大通まちづくり株式会社の活動

### 【設立の背景】

昭和 61 年に札幌中心部商店街活性化協議会が発足した際、都心部にある 6 商店街（一番街、二番街、三番街、四番街、狸小路、地下街）が協働してまちづくり団体を設立するという案が出されたが、当時、大通地区は商業の中心としてにぎわいを維持していたため、団体の設立には至らなかった。

しかし、平成 12 年以降、郊外部における大型商業施設の進出、札幌駅のリニューアル等により、中心市街地における人の流れが変化し、大通地区の求心力が低下し始めた。こうした流れを受け、まず平成 14 年に札幌商工会議所と札幌市が協働で運営する「札幌 TMO」が設立された。そして、平成 18 年の中心市街地活性化法改正により、まちづくり会社が TMO に代わる組織として位置づけられるようになったことを受け、まちづくり会社設立の検討が開始され、平成 21 年に「札幌大通まちづくり株式会社」が設立された。同社設立にあたっては、他自治体の取組みを参考に、専従する人材の確保が重視された。

#### 【札幌大通まちづくり株式会社概要】

- 所在地：札幌市中央区南三条西三丁目 11 番地
- 代表者：廣川雄一
- 会社設立：平成 21 年 9 月
- 資本金：905 万円(181 株)
- 株主：30 団体・企業(都心部 6 商店街、都市開発公社、大型店 10 店、公的企業 2 社、金融機関 6 社、公共交通機関 3 社、札幌商工会議所、札幌市)
- 事業目的
  - 商店街、商店の販売促進のための共同事業並びに商業振興を図るための企画、デザイン、施設建設、運営、コンサルティング及び情報提供
  - 景観に関する調査、デザイン及びコンサルティング並びに景観施設の建設及び運営
  - 都市開発、観光開発及び土地、建物の有効利用に関する企画、調査、研究、計画、設計及びコンサルティング
  - 各種イベントの企画、立案、制作及び受託に関する業務

等、計 25 業務

#### 【事業内容】

札幌大通まちづくり株式会社は、まず、大通地区に位置する 6 つの商店街や複数の大型店等の連携を図る「まちの窓口」としての機能を発揮するとともに、個店や商店街単独ではできなかったソフトの取り組みを中心に進めてきた。

また、収益確保事業としてのエリアマネジメント広告事業をはじめ、地区内の商店街・大型店・個店との連携による街を活性化する取り組みとしての合同販促企画、オープンカフェ事業等、さらには、地域貢献・市民参加・コミュニケーションの視点でのまちの将来を輝かせる取り組みの支援（札幌オオドオリ大学との連携、まちなかの美化清掃・green bird 札幌）等を実施してきた。

平成 23 年 12 月、全国第 1 号となった「都市再生整備推進法人」の指定を受け、これまでの「まちの窓口」機能から「まち再生の総合調整役」機能へのさらなる拡充を目指している。

## 2) 制度活用に係る経緯・取組み状況

### ①都市再生整備推進法人

札幌市では、札幌大通まちづくり株式会社などのまちづくりの担い手が存在し、積極的に活動していたことから、都市再生整備計画に係る制度の活用にあたっては、まず、都市再生整備推進法人の指定に向けての準備から始められた。

平成 23 年 5 月頃から、札幌市市民まちづくり局（都心まちづくり推進室都心まちづくり課）が中心となり、都市再生整備推進法人の指定に関する事務取扱要綱の作成が進められた。

そして、同年 11 月 11 日に「札幌市都心における都市再生整備推進法人の指定等に関する事務取扱要綱」が制定され、同年 12 月 9 日、札幌大通まちづくり株式会社が全国初の都市再生整備推進法人として指定された。

図表 都市再生整備推進法人指定書

様式第3号 (第3条第2項関係)

札幌心指定第1号  
平成23年12月9日

都市再生整備推進法人指定書

法人の住所 札幌市中央区南3条西3丁目11番地  
法人の名称 札幌大通まちづくり株式会社  
代表者氏名 代表取締役社長 廣川 謙一  
(事務所の所在地 札幌市中央区南3条西3丁目11番地)

平成23年11月28日付けの都市再生整備推進法人指定申請については、札幌市都心における都市再生整備推進法人の指定等に関する事務取扱要綱第3条第1項各号のいずれにも該当すると認められることから、都市再生特別措置法第73条第1項の規定により都市再生整備推進法人として指定します。  
都市再生特別措置法をはじめとする法令等を守り、都市再生のため適正かつ確実に業務を遂行してください。

札幌市長 上田 文雄

## ②都市利便増進協定

都市再生整備計画（案）（札幌駅・大通駅周辺地区）では、都市利便増進協定が新たに付け加えられることを目指しており、札幌大通まちづくり株式会社、北海道開発局により、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第72条の3第1項の都市利便増進協定の締結に向けた検討を行っている。

本協定（案）では、札幌市大通地区のうち、一般国道36号駅前通（南1条通～南4条通）において都市利便増進施設の一体的な整備及び管理を行うことをその内容としている。

図表 大通地区における都市利便増進協定書（最終案）

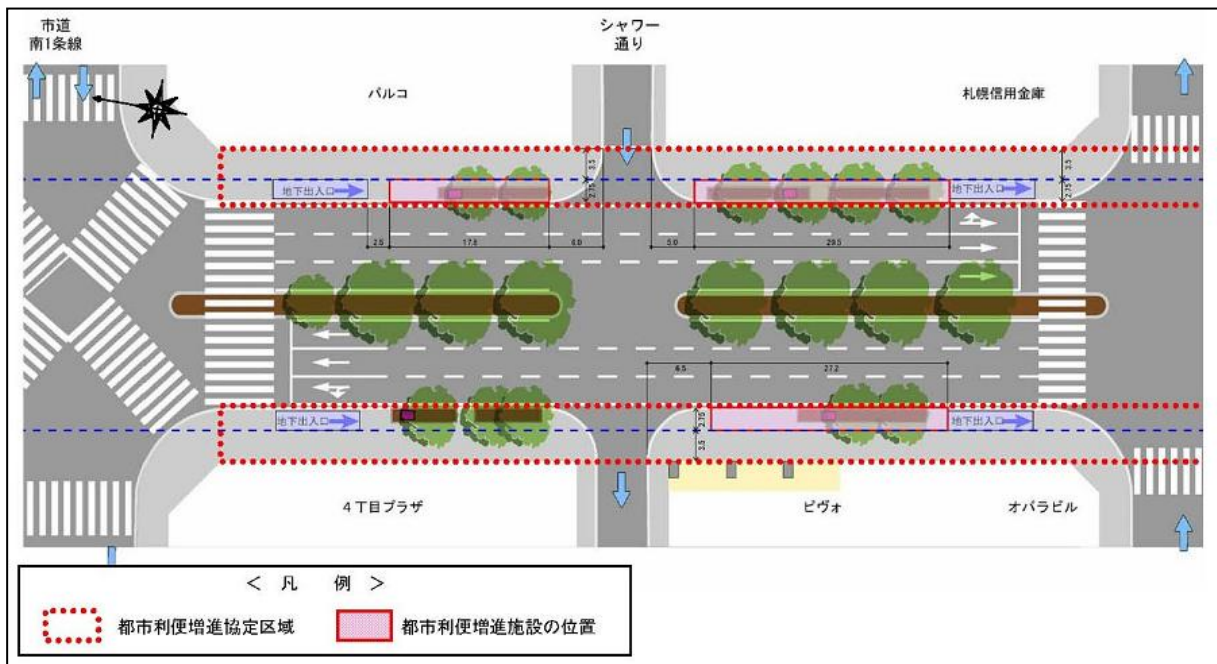
<p>大通地区（駅前通：食事施設、休憩施設、購買施設、広告等）都市利便増進協定書（最終案）</p> <p>札幌大通まちづくり株式会社（以下「甲」という。）及び北海道開発局（以下「乙」という。）は、次のとおり都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第72条の3第1項の都市利便増進協定を締結する。</p> <p>（目的）</p> <p>第1条 本協定は、一般国道36号大通地区において、甲が都市利便増進施設の一体的な整備及び管理を行うことに関し、締結するものである。</p> <p>（協定区域）</p> <p>第2条 本協定の対象となる協定区域は、札幌市大通地区のうち、一般国道36号駅前通（北大通～南4条通）、別図1に示すとおりとする。</p> <p>（財産区分）</p> <p>第3条 協定区域の財産区分は、別表1に示すとおりとする。</p> <p>（都市利便増進施設の種類及び位置）</p> <p>第4条 本協定の対象とする都市利便増進施設の種類の別表1に、位置は別図2に示すとおりとする。</p> <p>（都市利便増進施設の一体的な整備の方法及び整備に要する費用の負担の方法）</p> <p>第5条 第4条で規定した都市利便増進施設の整備に係る費用は、甲が負担するものとする。費用負担の方法は別表1に示すとおりとする。</p> <p>2 第4条で規定した都市利便増進施設の整備は、別途、実施される路面電車のループ化整備事業や、その施工内容（施工範囲、施工ヤード）等との整合を図るよう、甲が関係者と必要な調整等を行う。</p> <p>（都市利便増進施設の一体的な管理の方法及び管理に要する費用の負担の方法）</p> <p>第6条 第4条で規定した都市利便増進施設の日常管理業務は甲が実施することとし、また、甲は前述の協定区域内について以下を実施する。詳細は別表2に示すとおりとする。</p> <p>(1) 都市利便増進施設及び周辺（施設を設置しない歩道部を含む）の清掃、美化活動の実施</p> <p>(2) 施設周辺における、放置自転車の整序の実施</p> <p>(3) 施設周辺に違法駐輪が増えないよう、利用者へのマナーの周知</p> <p>(4) 違法広告物の撤去の実施、良好な景観の保全</p> <p>2 前項の管理に要する費用は、甲が都市利便増進施設において実施する事業で得た収益の一部を充当する。</p> <p>3 第1項の甲が実施する都市利便増進施設の日常管理業務については、甲が第3者と締結する都市利便増進施設の利用に関する契約等に基づき、甲の責任において第3者に</p>	<p>委託してもかまわない。</p> <p>（都市利便増進施設の一体的な整備又は管理に関するその他の事項）</p> <p>第7条 甲は、第4条で規定した都市利便増進施設を活用して、まちの賑わいの創出に資するイベント等の活動を行うことができる。</p> <p>（都市利便増進協定を変更し、又は廃止する場合の手続）</p> <p>第8条 本協定を変更又は廃止する場合には、甲乙の協議により合意を得た上で、札幌市長の認定を受けるものとする。</p> <p>（協定の有効期間）</p> <p>第9条 本協定の有効期間は、協定区域において都市利便増進施設が設置・供用される期間とする。また、本協定は、札幌市による認定を受けた以降、有効とする。</p> <p>（協定に違反した場合の措置）</p> <p>第10条 本協定に定める事項に違反した者があった場合、違反者に対し、相当の猶予期間を付して、当該違反行為を是正するために必要な措置をとることを文書で請求するものとする。</p> <p>2 前項の請求があった場合には、違反者は、これに従わなければならない。</p> <p>（その他）</p> <p>第11条 本協定に定めのない事項又は本協定に定める事項について疑義が生じた場合には、甲乙で別途協議を行い対応するものとする。</p> <p>以上の協定成立を証するため、本書2通を作成し、甲及び乙が記名押印のうえ、各自その1通を保有するものとする。</p> <p style="text-align: right;">平成24年 月 日</p> <p>甲 札幌市中央区南3条西3丁目11番地 メッセビル4階 札幌大通まちづくり株式会社 代表取締役社長 廣川 雄一 印</p> <p>乙 札幌市北区北8条西2丁目 第1合同庁舎 国土交通省北海道開発局 局長 関 博之 印</p>
---	---

図表 協定区域図



図表 都市利便増進施設の位置イメージ

(南1条西3～4丁目(南)、南2条西3～4丁目(北))



また、協定区域における財産区分、都市利便増進施設の種類、整備のための費用負担の方法、及び都市利便増進施設の一体的な管理の方法及び管理に関する費用負担の方法については以下の通りである。

図表 協定区域における財産区分、都市利便増進施設の種類の整備のための費用負担の方法

都市利便増進施設の種類 (規則第12条の2)等	施設等名称	財産区分	整備のための費用負担方法
協定区域	(道路用地)	国	—
食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設その他これらに類するもの	・デッキ ・テーブル ・イス ・施設(調理場) ・常設の小規模売店	札幌大通まちづくり株式会社	国及び札幌市の補助等を活用し、札幌大通まちづくり株式会社が整備。
広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチその他これらに類するもの	・広告塔 ・施設等の看板	札幌大通まちづくり株式会社	国及び札幌市の補助等を活用し、札幌大通まちづくり株式会社が整備。
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	・屋外ベンチ	札幌大通まちづくり株式会社	既存のものを活用するほか、不足分等の整備は、国及び札幌市の補助等を活用し、札幌大通まちづくり株式会社が整備。
彫刻、花壇、樹木、並木その他これらに類するもの	・プランター	札幌大通まちづくり株式会社	
	・街路樹	国	(道路附属物としての街路樹)

図表 都市利便増進施設の一体的な管理の方法及び管理に関する費用負担の方法

区 分	細 目	一体的な管理の方法	管理に関する費用負担方法
(1) 都市利便増進施設及び周辺（施設を設置しない歩道部を含む）の清掃、美化活動の実施	施設の清掃等管理	・札幌大通まちづくり株式会社は、別表1で定める都市利便増進施設について、適宜、清掃等を行うとともに、適正に管理し、利用者等の利便性を高めるための施設として機能を発揮できるように努める。	札幌大通まちづくり株式会社は、都市利便増進施設において実施する事業で得た収益の一部を充当する。  なお、札幌大通まちづくり株式会社は、管理に関する実績を、年度ごとを目安に道路管理者である国に報告する。  国は、報告を受けた管理に関する実績について、利用者等の利便性向上、並びに、国道機能の維持等の観点で、適切に実施されていたかを確認する。また、必要に応じて、改善点等を助言・指導できる。
	協定区域内の全域における清掃、美化活動	・札幌大通まちづくり株式会社は、上記の施設に加え、施設の設置範囲を含む協定区域内（歩道部）について、適宜、清掃等を行い、利用者等の利便性を高めるための区域として機能を発揮できるように努める。 ・ただし、以下の場合、道路管理者である国が維持・管理等を行う。 ①札幌大通まちづくり株式会社に取壊のないもので、舗装面の不整、構造的な欠損等、都市利便増進施設の設置に起因しない歩道の機能の著しい低下や、回復等の処置を要するもの ②歩道の機能が低下し、回復等の処置が必要と国が判断したもの	
	街路樹の剪定	・札幌大通まちづくり株式会社は、枝払い等の簡易な剪定作業を行い、都市利便増進施設を利用した活動等に際して支障とならないよう努める。 ・ただし、機械や器具による高所作業を伴う剪定作業については、道路管理者である国が行う。 ・また、札幌大通まちづくり株式会社は、協定区域内の街路樹の状況（生育状況、枯死等の状態）についても、適宜、道路管理者である国に報告・連絡するよう努める。	
(2) 施設周辺における、放置自転車の整序の実施	設置するプランターの草花等の管理	・札幌大通まちづくり株式会社は、都市利便増進施設の1つであるプランターについて、植栽する草花等の適切な管理（灌水、開花状態等に応じた植え替え、等）を行い、利用者等の利便性向上、にぎわいを創出する空間の装飾等の機能を発揮できるように努める。	
	放置自転車の整序等	・札幌大通まちづくり株式会社は、街並みの維持・管理において必要と判断する協定区域内において放置自転車の整序等を行い、都市利便増進施設を利用した活動等に際して支障とならないよう努める。 ・ただし、放置自転車の整序等に必要の許認可等は、札幌大通まちづくり株式会社が取得するものとし、整序等の作業内容については、許認可等の条件に従う。	
(3) 施設周辺に違法駐輪が増えないよう、利用者へのマナーの周知	違法駐輪対策としての利用者へのマナーの周知	・札幌大通まちづくり株式会社は、まちの利用者及び大通地区の商業施設従業員等に対し、適宜、駐輪に関するマナー啓発等を行い、都市利便増進施設を利用した活動等の継続、並びに、街並みの維持・管理に努める。	
(4) 違法広告物の撤去の実施、良好な景観の保全	違法広告物の撤去	・札幌大通まちづくり株式会社は、都市利便増進施設及び施設の設置範囲を含む協定区域内について、適宜、違法広告物の撤去等を行い、利用者等の利便性を高めるための区域として機能を発揮できるように努める。	

図表 都市利便増進施設の設置イメージ図





③道路占用許可特例

都市再生整備計画（案）（札幌駅・大通駅周辺地区）については、現行の整備計画に駅前通（一般国道 36 号、南 1 条～南 4 条間）における道路占用許可等の特例の活用が追加され、常設オープンカフェ・売店等（食事・購買施設）及び広告塔・看板の設置が位置づけられている。

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	北海道	市町村名	札幌市	地区名	札幌駅・大通駅周辺地区	面積	57.9 ha
計画期間	平成 23 年度～平成 27 年度	交付期間	平成 23 年度～平成 27 年度	年度	27 年度		
<b>目標</b>	<p>大目標：道都札幌にふさわしい活気に満ちあふれた魅力ある都心の実現                      中目標：四季を通して快適に歩ける空間の創出による都心の回遊性向上                      小目標：魅力ある歩行空間・交流拠点の創出</p>						
<b>目標設定の根拠</b>	<p>まちづくりの発展及び現状                      ・第4次札幌市長官舎整備計画（平成11年度）において、「魅力的で活力ある都心の整備」を主要な施策の一つに掲げ、これを受けて策定された「都心まちづくり計画」（平成14年度）では、都心の骨格構造として4つの軸と3つの交流拠点を定め、この骨格構造を中心とした都心に再編を推進してきた。                      ・札幌駅・大通駅周辺地区（以下、「当地区」とい。）は、道都札幌の玄関口である札幌駅と地下鉄3線が結節する大通駅間にあり、都心の骨格構造に「にぎわいの軸（駅前通）」が中心として高次都市機能が高密度に集積した地区である。                      ・当地区の北下流の地下鉄三軒宮駅～大通駅間は、JR札幌駅から平成一号線が結ぶ地下鉄大通線が結ぶ大通駅間にあり、今後、地下鉄利用者のみならず、多くの人々が行き交う空間となることが想定されている。                      ・また、当地区の南側に当たる大通駅（地下鉄大通線）は地下鉄コンコースでありながらオララタウン、ポータルタウンなどの地下街を結び、地下歩行空間ネットワークの一次結節点となっており、地下鉄利用者のみならず多くの市民が利用する空間となっているが、今後、駅前通地下歩行空間の結節点となることにより、一層の歩行者数増が期待されている。                      ・なお、当地区の全部は、平成14年10月指定の都市再生特別措置法に基づき都市再生緊急整備地域（第二次）内にあり、その地域整備方針においては、札幌駅前通、大通及び創成川通を基軸とする歩行者ネットワークの創出に向けた多様な機能が創出された市街地を形成することを目指している。また、当地区の全部は平成24年1月に指定された特定都市再生緊急整備地域（第二次）内にある。                      ・一方、当地区においては、大通駅周辺地区、札幌市及び周辺地区等による「大通駅周辺地区まちづくりガイドライン」の策定（平成19年3月）及び周辺地区等による「大通駅周辺地区まちづくり計画」の策定（平成19年7月）、大通以北の駅前通沿道において、沿道地権者による地区計画の都市計画提案（平成20年7月）など、官民協働のまちづくりが進展しており、現在、周辺の民間事業者においては、ガイドライン、地区計画に沿った建築、地下空間との接続が進んでいる。                      ・また、大通以南の商業地区において札幌大通まちづくり株式会社（平成21年9月に設立）が、大通以北の駅前通沿道地区において札幌駅前通まちづくり株式会社（平成22年9月に設立）が、南一条地区（南一条地区開発推進協議会）や四番街地区（四番街商店街振興組合）などで、地元によるまちづくり計画策定の準備が進んでいるなど、都心部に於いてエリアマネジメントが進展している。                      ・加えて、札幌大通まちづくり株式会社は平成23年12月に全国初の「都市再生整備推進法人」に指定され、平成24年●月に、都市再生整備推進法人からの都市再生整備事業を推進する。</p>						
<b>課題</b>	<p>・駅前通地下歩行空間の開業に伴い、地下歩行空間ネットワークが形成され、今後歩行者数の増が想定されるため、これに対応しやすくなる歩行者空間の整備、充実が求められている。                      ・併せて地下歩行空間ネットワークの結節点となる当地区においては、都市生活の豊かさや幅広さを支える拠点として利便性の向上やにぎわい機能、文化芸術等の情報発信機能の充実が求められている。                      ・特長                      ・第4次札幌市長官舎整備計画（平成11年度策定）                      ・歩行者の活力を高める中心拠点としての機能の一層の集積・多様な都市サービスの提供                      ・人のさまざまな交流、情報の受発信、芸術文化活動が活発に展開される場の形成                      ・都心まちづくり計画（2009-2022）（平成14年度策定）                      ・【にぎわいの軸（駅前通）】～目標：札幌の目指す通りとしてのにぎわい、多様性、美しさを創出する。都心の美しさを味わいながら歩けるストーリー性のある通りを形成する。                      ・まち歩きを楽しく快適なものにするための公共空間等の多面的な活用                      ・情報提供機能、休憩、滞在支援機能等の確保                      ・特徴のある結節点の形成                      ・【大通交流拠点】～目標：人びとの多様な交流を支援するとともに都心内での中心を象徴的に表現する「サッポロ広場」の形成                      ・市民や札幌を訪れる人びとの多面的な交流を支える空間の形成                      ・歩行者のための、わかりやすいゆとりのある空間の形成                      ・建築物と公共空間の調和による集積空間の形成                      ・特定都市再生緊急整備地域（札幌駅・大通駅周辺地区）地域整備方針（平成24年度策定）                      ・目標：優れたまちづくりを通して世界都市となることを目指す札幌市の都心において、都市機能の集積・高度化、都市空間、エネルギー等のネットワーク形成、エリアマネジメントの展開を推進し、災害にも強く、国際的な活動の拠点を形成するとともに、これらの優れたまちづくりの展開をパッケージとして国内外に情報発信する。                      ・併せて、これらの優れたまちづくりの展開をパッケージとして国内外に情報発信                      ・特定都市再生緊急整備地域（札幌駅・大通駅周辺地区）整備計画                      ・併せて、これらの優れたまちづくりを通して世界都市となることを目指す札幌市の都心において、都市機能の集積・高度化、都市空間、エネルギー等のネットワーク形成、エリアマネジメントの展開を推進し、災害にも強く、国際的な活動の拠点を形成するとともに、これらの優れたまちづくりの展開をパッケージとして国内外に情報発信する。</p>						
<b>目標を定量化する指標</b>	<b>単位</b>	<b>定義</b>	<b>目標と指標及び目標値の関連性</b>				<b>目標年度</b>
歩行者交通量	人/12時間	大通交流拠点での地上と地下の歩行者交通量の合計（「回遊する人の数」として休日の歩行者数から通勤・通学目的を除く）	駅前通地下歩行空間の整備により、回遊する人の数が増加する。	従前値	基準年度	目標値	H27年度
歩行者空間の魅力度	%	歩行者空間が「魅力的」と感じる人の割合（アンケート）	回遊する空間の魅力向上、魅力ある歩行空間・交流拠点の創出により歩行者空間の魅力向上が期待される。	82,666人/12時間（休日）	H22年度	95,644人/12時間（休日）	H27年度
滞留している人の数	人/12時間	交流拠点で滞留している人の数（魅力アップによる効果を効果的に測定するための滞在性）に滞在する人の割合が高い休日（を除外）	魅力ある歩行空間・交流拠点の創出により滞留する人の数が増加する。	25.1%（休日）	H22年度	36.0%（休日）	H27年度
				143人/12時間（休日）	H22年度	169人/12時間（休日）	H27年度

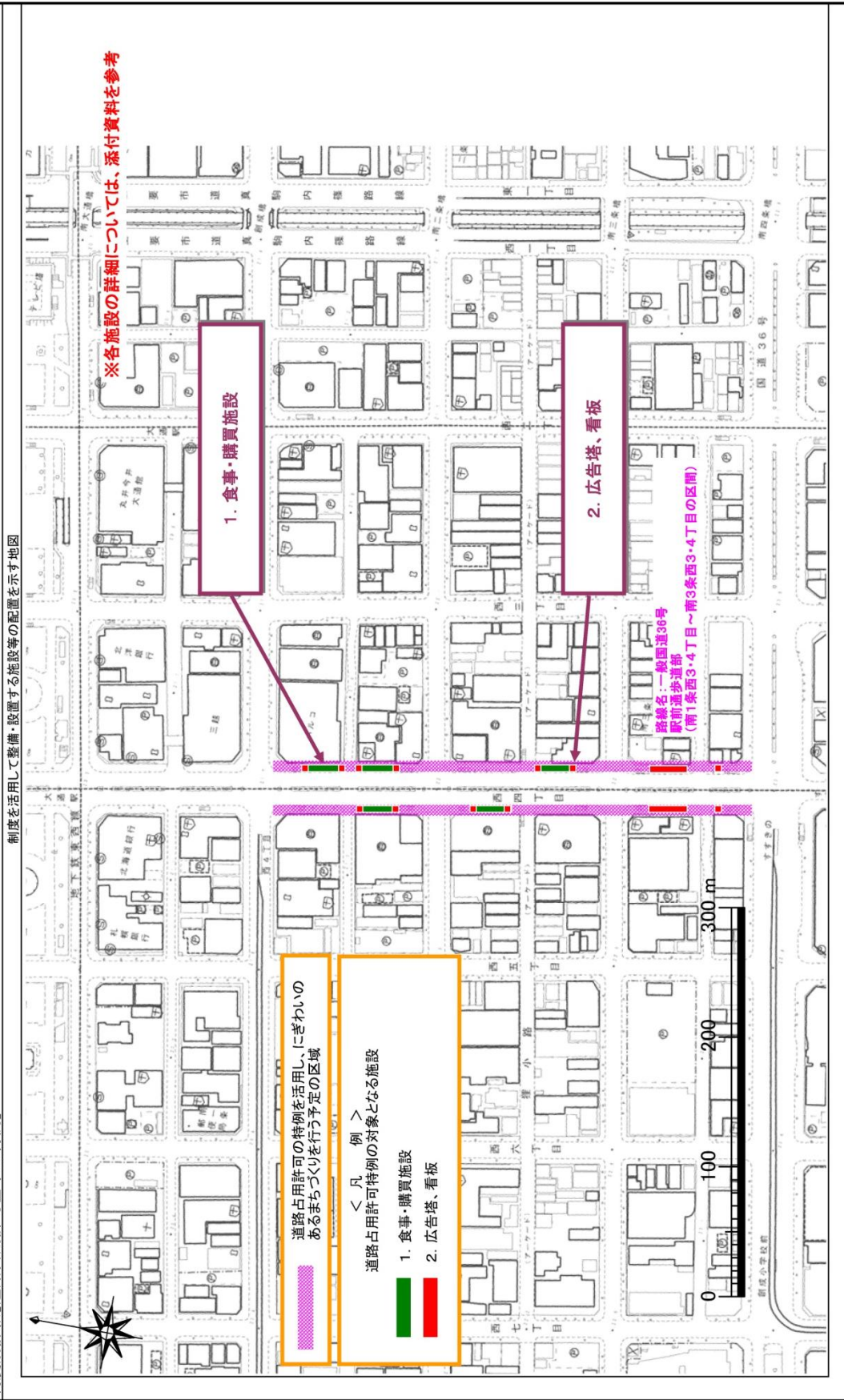
都市再生整備計画の整備方針等

<p>計画区域の整備方針</p> <p>【四季を通して快適に歩ける空間の創出による都心の回遊性向上】          ・ゆとりある歩行空間・見通し確保のための支障物の撤去・移設</p> <p>【魅力ある滞留空間・交流拠点の創出】          ・憩い・待合のための滞留空間の整備          ・交流拠点としてのシンボル性を表現した空間形成（地上と地下をつなぐ一体的な空間と動線整備）          ・利便性向上のためのサービス機能集約          ・その他交流拠点にふさわしい新規機能導入（情報提供機能の充実等）          ・駅前通における、常設オープンカフェ等設置によるにぎわいの創出</p>	<p>方針に合致する主要な事業          【基幹事業】（地域生活基盤施設 広場）大連交流拠点整備事業          【基幹事業】（高質空間形成施設 緑化施設等）札幌駅前通公共地下歩道（地下鉄さっぽろ駅部）整備事業          【関連事業】 札幌駅前通地下歩行空間整備事業          【協定制度】 官民連携による都市の美化、駐輪対策の実施</p> <p>【基幹事業】（地域生活基盤施設 広場）大連交流拠点整備事業          【基幹事業】（高次都市施設 地域交流センター）大連交流拠点整備事業          【基幹事業】（高次都市施設 観光交流センター）大連交流拠点整備事業          【基幹事業】（高質空間形成施設 緑化施設等）札幌駅前通公共地下歩道（地下鉄さっぽろ駅部）整備事業          【関連事業】 札幌駅前通地下歩行空間活用推進事業          【協定制度等】 都市利便増進協定、特例道路占用区域の活用</p>
<p>その他</p> <p>※当該地区周辺における協働型のまちづくりの進捗状況の補足</p> <p>【大通交流拠点まちづくりガイドラインの概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆方針1 都市の中心を表現する広場空間をつくる             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄大通駅を中心に周辺建物地下部と一体となる広場空間をつくる</li> <li>・地下歩行空間、駅コンコースと建物地下階を幅広く接続</li> <li>・広場空間での活動を豊かにするため、地下階に市民が気軽にアクセスできる機能を配置</li> </ul> </li> <li>◆地上・地下の一体性を表現するシンボリックな広場空間をつくる             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上と地下を結びつける空間、装置の設置</li> <li>◆広場空間で多様なアクティビティが可能な仕組みをつくる                 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下コンコースの設置物の移動による見通しの確保</li> <li>・休憩、待ち合わせなどができる空間の確保</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>◆方針2 都市軸のクロスポイントとして印象的で美しい姿とする             <ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行者が滞留できる空間や仕の空間に業しめる場を設ける</li> <li>●建物の外観や空間の演出により、質の高いデザイン印象的な街角をつくる</li> </ul> </li> </ul> <p>【その他官民協働の取り組み事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌創世111区推進協議会によるまちづくり指針の策定（平成22年3月）</li> <li>・札幌創世111区北14丁目地区市街地再生開発事業準備組合の設立（平成21年9月）</li> <li>・都市再生特別地区を活用した民間事業者による大規模開発と北三条広場の整備（予定）</li> <li>・狸小路商店街振興組合、二条魚町商業協同組合、地元町内会等による創成川公園広場の活用検討</li> </ul> <p>【都市再生特別措置法の一部を改正する法律（平成23年法律第24号）の施行に伴い、都市再生特別措置法第46条第10項に基づき都市再生整備計画に追加する事項】</p> <p>駅前通（一般国道36号、南1条～南4条間）における都市利便増進協定、道路占用許可の特例を活用した施設整備等を行う。</p>	



制度別詳細1-1(道路占用に関する事項)

制度別詳細(道路占用許可基準の特例)



制度別詳細1-2-1①(道路占用にに関する事項): 食事・購買施設

制度別詳細(道路占用許可基準の特例)

1. 食事・購買施設

※写真はイメージ



制度を活用して整備・設置する施設等の配置を示す地図



道路占用許可の特例を活用し、にぎわいのあるまちづくりを行う予定の区域

施設等設置範囲

17.5m ~ 29.6m

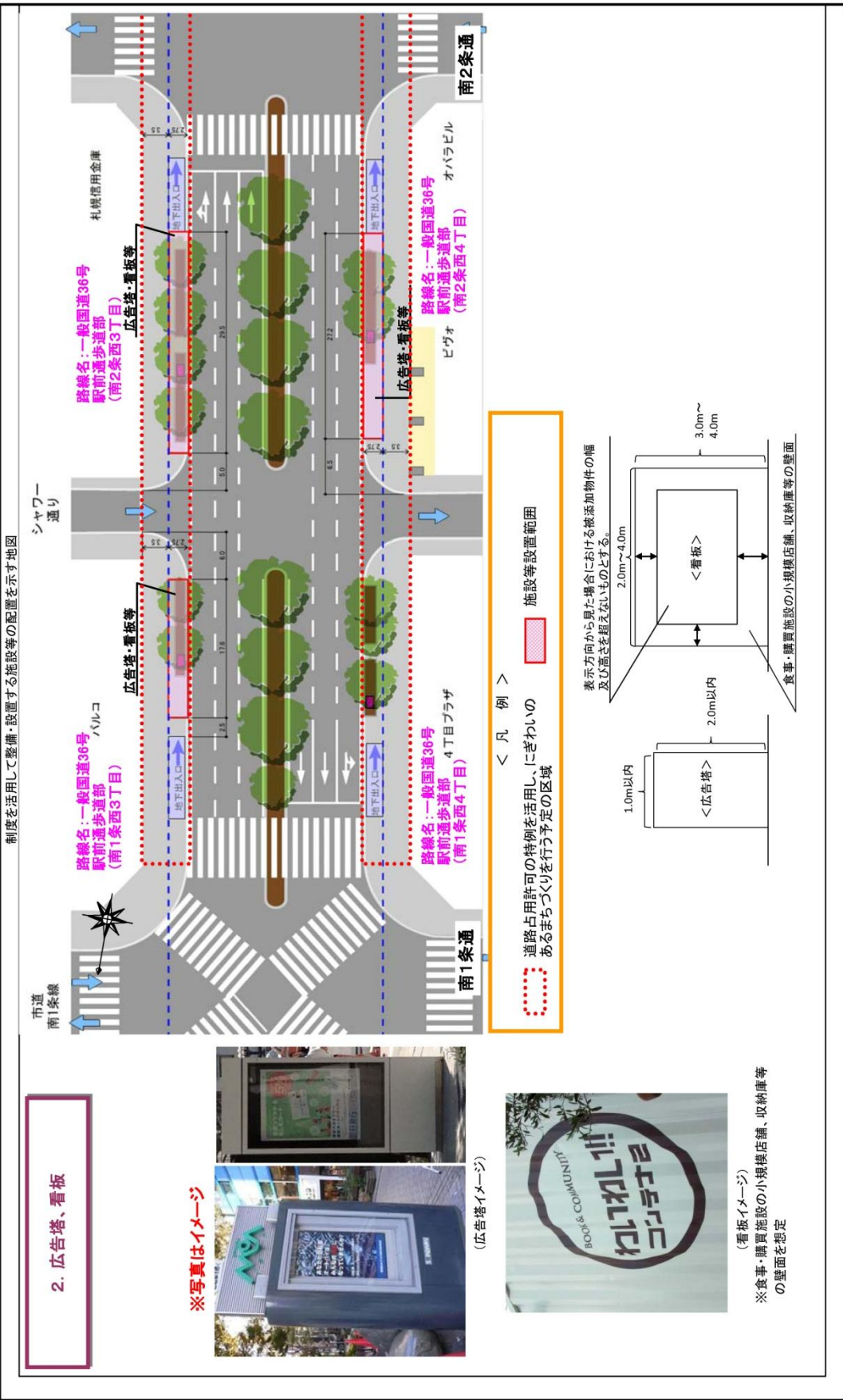
3.0m ~ 4.0m

食事・購買施設等  
(小規模店舗、収納庫等)

食事施設等(用途によりレイアウトが変更される場合がある。)

制度別詳細1-2-③(道路占用に関する事項): 広告塔・看板

制度別詳細(道路占用許可基準の特例)



## (2) 高崎市『社会実験：道路占用許可特例の活用に向けて（食事施設）』

### 1) まちづくりの概要

#### ①まちづくりの概要

高崎市は新幹線・高速自動車道等の広域ネットワークの結節点であり、その中心市街地としての位置づけを堅持する上で重要な要素である高崎駅は、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ているが、高速バスターミナルの整備などによりその機能を一層強化し、広域圏からのアクセス性を高め、来街者の増加や商業施設の集積によるまちなか再生を図っている。さらにお堀周辺の歩道やコミュニティ道路等、まちなかサインや循環バスなど、快適・便利な移動手段を整備することで、コンパクトで楽しく回遊できる中心市街地の形成が目指されている。

平成18年度から22年度の都市再生整備事業により、高崎駅舎の改修やペDESTリアンデッキ築造等、駅を中心とした基盤整備・バリアフリーが推進され、さらに区画整理や高質空間形成により、高崎市の玄関口としてふさわしい街並みが形成されつつある。さらに、平成20年には、中心市街地活性化基本計画が策定され、商業集積の促進等による経済活力の活性化、まちの魅力や集客の向上による交流拠点らしいにぎわい、音楽を中心とした文化の創造・発信を基本理念にまちづくりが進められている。

#### ②まちづくりの課題

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てき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、小規模住宅などの開発スプロールが生じ、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、商業施設の拡散等様々な課題がある中で、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、人々をひきつけるまちづくりが急務となっている。

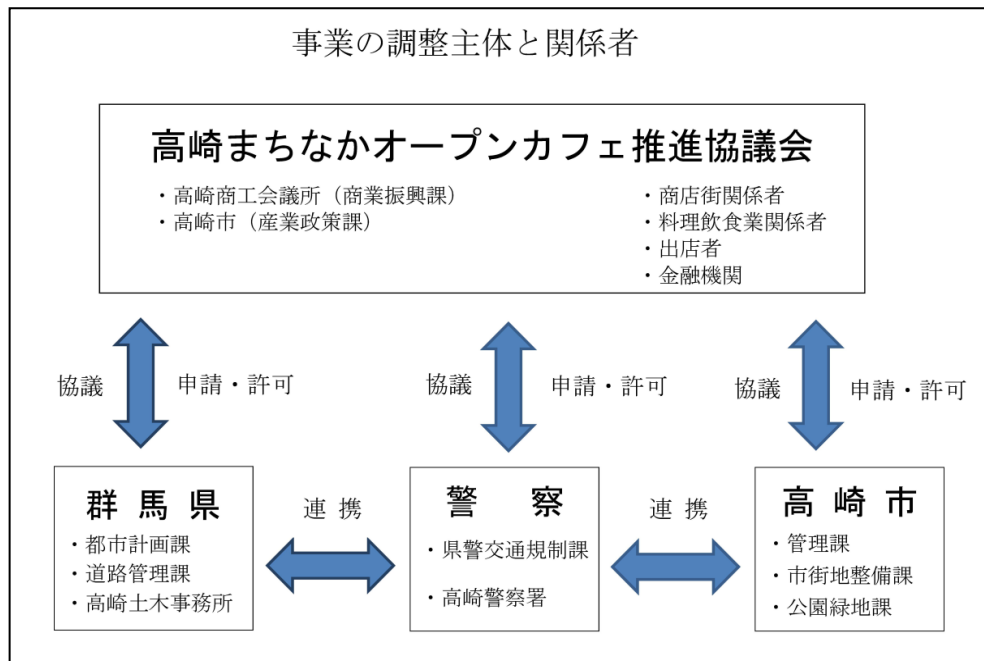
市役所、群馬音楽センター、国立病院機構高崎病院、城址公園、もてなし広場などが立地している城址地区では、さらに市立図書館の移設・保健所の新設により、多くの市民が利用する各種の公益施設が集合する「行政・文化・医療機能のコアゾーン」が中心市街地西部に形成されることとなった。また、高崎駅東口は高崎駅舎の改修、ペDESTリアンデッキや駅前広場の整備が完了し、さらに高速バスターミナルの整備が予定されており、駅西口の大型商業施設や店舗・飲食店が集積する地区と合わせ、中心市街地東部における「商業・交通機能のコアゾーン」が形成されている。これら2つのコアゾーンを、人・もの・情報の流動を促進させることで有機的に結ぶ手段が必要となっている。

### 2) 実証実験の概要

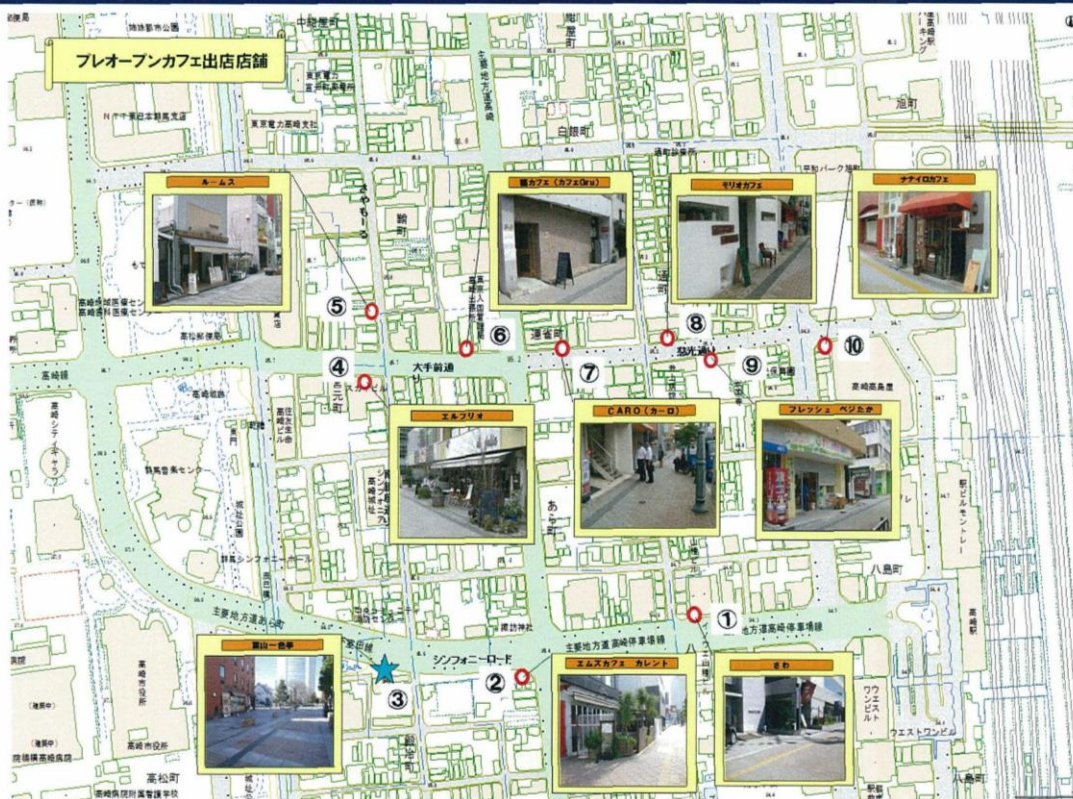
オープンカフェ実証実験は、高崎市中心市街地の高崎駅西口と西部の「行政・文化・医療機能のコアゾーン」を連携するエリアで実施された。出店は、10店舗でいずれも店舗の地先型である。実施期間としては、平成24年9月の1カ月間であった。実施にあたっては、中心市街地内の飲

食業者や商店街団体の関係者、高崎商工会議所等で構成される「高崎まちなかオープンカフェ推進協議会」が主体となった。

図表 実施体制図



高崎まちなかオープンカフェ プレオープン出店店舗（10店舗）





### ①取り組みまでの経緯等

平成23年秋、都市再生特別措置法の改正に伴い、道路占用特例制度が創設されたことを受け、高崎商工会議所と高崎市では、制度を活用した事業にいち早く取り組むべく、定常的な実施に向け、実証実験を試みることにした。

実施エリアは、高崎市中心市街地活性化計画(認定中活計画)において、「文化軸」と「商業軸」と設定されている2本の都市軸の道路沿いにある店舗を含めることで設定した。

実験実施に至るまでは、高崎まちなかオープンカフェ推進協議会の委員の選定、関係機関との調整、実施店舗の選定、出店ルール決定、物品(パラソル・テーブル・いす等)の手配などに時間を要した。特に関係機関との調整の中で、道路占用の許可を得ること自体が一番の課題であった。具体的には、占用の範囲をどうするか、占用物件の強度(風によりパラソルが飛ばされ自動車交通等に支障がでるのではないか)、点字ブロックへの対応(店舗の地先にテーブル等を設置するため、点字ブロックが遮断されることへの対応)等である。いずれも協議の末に、実証実験により確認するといった形で妥協点を見出し、実験実施に至った。

周辺店舗等関係者との意見調整に向けては、食事施設等の占用許可基準等について(H23.10.20国道利第20号通知)の規定に基づき、「地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会等」を組織した。飲食店や商店街の関係者を委員に迎えて意見調整を図った。

オープンカフェの出店者は、実証実験実施エリアの1階にある喫茶店・レストラン等のうち、店先の歩道で十分な幅員を確保できる店舗に任意で声をかけ、10店の出店者が確保された。

占用料については、市道は減免、県道は有料、道路使用手数料は全て有料となり、協議会が負担している。



### ②効果と課題

カフェを楽しんで時間を消費することが日常になることで、中心市街地活性化に繋がる効果を見込む。また、新たな客層を呼ぶツールになることを期待する。或いは、出店者の結束により、商店街の枠を超えた企画が生まれることを望んで実証実験は実施された。



### (3) 川越市『社会実験：駐輪施設』

#### 1) まちづくりに関する取組みの概要

##### ①歴史・背景

遠く古代より交通の要衝、入間地域の政治の中心として発展してきた川越は、平安時代には桓武平氏の流れをくむ武蔵武士の河越氏が館を構え勢力を伸ばした。

室町時代には、河越城を築城した太田道真・道灌父子の活躍により、扇谷上杉氏（おうぎがやつうえすぎし）が関東での政治・経済・文化の一端を担うとともに、河越の繁栄を築いた。

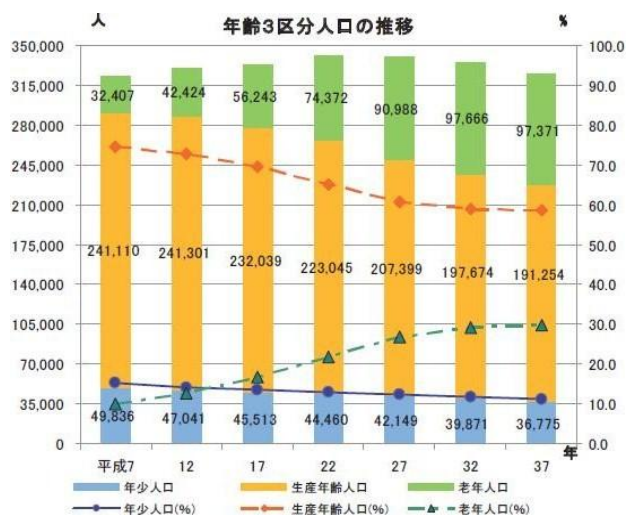
江戸時代には江戸の北の守りとともに舟運を利用した物資の集積地として重要視された。

大正 11 年には埼玉県内で初めて市制を施行し、昭和 30 年には隣接する 9 村を合併し現在の市域となり、平成 15 年には埼玉県内で初めて中核市に移行し、平成 24 年には、市制施行 90 周年を迎えた。

川越市は、都心から 30 キロメートルの首都圏に位置するベッドタウンでありながら、商品作物などを生産する近郊農業、交通の利便性を生かした流通業、伝統に培われた商工業、豊かな歴史と文化を資源とする観光など、充実した都市機能を有し、現在も、埼玉県南西部地域の中心都市として発展を続けている。

川越市は、埼玉県の中央部よりやや南部、武蔵野台地の東北端に位置し、109.16 平方キロメートルの面積と 34 万人を超える人口を有している。

平成 19 年以降は住宅着工戸数の増加や大規模マンションへの入居の影響などが継続しており、年平均で 2,000 人以上の社会動態の増加となっている。



経済センサスによると、平成 21 年の市内の事業所数は 11,406 所であり、総数では県内で 4 番目の規模となっている。

産業構造は、第 2 次産業が 2 割を超え、8 割弱が第 3 次産業となっている。農業産出額、製造品出荷額等、年間商品販売額はいずれも県内の上位を占めていることが特徴である。

市内中心部には川越駅、本川越駅、川越市駅を有し、駅間のアクセスとしてバス路線が設定されており、公共交通を利用しやすい状況にある。

都市計画道路の整備は周辺部をはじめとして進められているが、中心市街地では江戸時代の町割の影響もあり、都市計画道路網は未完成の部分が残っている。



## ②川越市の課題

川越市の人口は、都心とのアクセスや地価の状況を反映して当面は増加が見込まれているが、少子化により日本の総人口は減少傾向にあることから、将来的には人口減少が想定される。

また、1世帯平均人員は、ライフスタイルなどを反映して今後も緩やかに減少していくものと見込まれ、特に、65歳以上の一人暮らし世帯は2倍近い増加が見込まれている。



### 【対象地区(サイクルポート設置地区)の市における位置付け】

川越市では、中心市街地活性化基本計画、歴史的風致維持向上計画の2つの認定計画があり、これらを上位計画とする、2つの「都市再生整備計画」が策定されている。

都市再生整備推進法人が事業主体となり、都市利便増進協定を活用したコミュニティサイクル社会実験を実施するため、対象地区としては、2つの都市再生整備計画の対象区域を併せて設定している。

### 【現状】

川越市中心市街地地区は、市の中心部に位置し、南北に細長く形成されており、北部地域は公共施設・歴史的建造物が多く、観光・商業複合のまちとして成り立っている。

### 【主な課題】

近年は各種メディアに取り上げられることによる効果もあり、中心市街地の賑わいを取り戻しつつあるが、衰退化が進む商店街も存在している。

また、来街者（観光客）の増加による交通渋滞や歩行者の安全確保など、新たな課題も発生している。このような課題を改善するため、様々な機関と連携を図りながら、更なる活性化を目指すとともに、急務である交通対策を進める必要がある。

### 【課題解決に向け実施中の取組み、今後の実施を検討している取組み】

上記の課題を解決するため、民間まちづくり活動促進事業において、商店街の活性化方策検討のためのコーディネート事業や交通渋滞を解消するための、コミュニティサイクル事業を実施している。

また、都市再生整備計画においては、安全・快適な歩行者空間の確保を目的とした、道路事業や駅前広場・歩行者用デッキの整備事業等のハード事業を併せて実施している。

### 【コミュニティサイクル事業(実証実験)の概要】

#### ○期間

- ・平成 24 年 10 月 27 日(土)～平成 25 年 3 月 15 日(金)

#### ○規模

- ・サイクルポート数 8 か所
- ・自転車数 60 台(予備 20 台)

#### ○運営

- ・実施主体 株式会社まちづくり川越・川越市
- ・運営主体 株式会社ペダル



川越市まちなか  
レンタサイクル

社会実験実施期間  
**10.27-1.31**  
2012 2013

小江戸川越  
19200円  
乗り放題

どこの  
ポート  
でも借りても、  
どこの  
ポート  
でも返却できます

**川越市まちなかレンタサイクル運営事務局**  
050-3786-5959 (9:00~17:00) <http://interstreet.jp/kawago>

実施：株式会社まちづくり川越・川越市  
運営：株式会社ベダル

※1回あたりの利用が30分以内の場合

### 利用のはじめ方

#### ポートで利用をはじめる

必要なもの： **クレジットカード**

ポートの端末機のタッチパネルで手続きします

- 利用規約に同意します。
- 利用期間や自転車のロック解除方法を選択します。
- 電話番号を入力し、クレジットカードを挿入します。
- 発行されるパスワードを受けとるか、ICカードの登録をおこないます。

※ 料金は後日クレジットカードから引き落としされます。利用後の精算手続きは不要です。

#### 窓口で利用をはじめる

必要なもの： **現金・身分証**

提携窓口・運営事務局で手続きします

- 申込用紙への記入と身分証を提示します。
- 料金を支払います。  
基本料金 200円 + デPOSIT 800円 = 合計金額 1,000円
- ICカードをレンタルします。

※ デPOSITは「預け金」の事で、ICカード返却時に精算し、発生した追加料金を差し引いた残金は返金されます。

#### 利用後の精算とICカードの返却

レンタルICカードをご利用の場合、精算手続きとICカードの返却をお願いいたします

- ポートの端末機で「精算書」を発行します。
- 当日中に、自転車を借りた窓口か運営事務局で「ICカードの返却」と「料金の精算」をします。

※ 「精算書」発行後は自転車を借りることはできません。各窓口の営業時間内に「料金の精算」と「ICカードの返却」をおこなってください。

#### 自転車のルール

- 自転車は車道通行が原則、歩道は例外です。
- 車道は左側を通行してください。
- 自転車通行可能な歩道では、歩行者優先で車道よりを通行してください。
- 子供はヘルメットを着用してください。
- 安全ルールを守ってください。
- 飲酒運転、2人乗り、並進は禁止です。
- 信号を守ってください。
- 交差点では一時停止と安全確認をおこなってください。
- 夜間はライトを点灯してください。

### 利用料金

支払方法	利用期間	基本料金	追加料金
クレジットカード	1日	200円	
	1ヵ月	1,000円	何回利用しても最初の30分：0円 以降30分毎：200円
	回数(5回)	300円	
現金	1日	200円	

※ 専用ICカードをご希望の場合、別途1枚500円が必要です。  
※ 回数利用は社会実験の期間中最大5回の利用が可能です。  
※ 現金でのご利用は、運営事務局や提携窓口での手続きになります。また、別途デPOSIT(預け金)として800円が必要です。

### 料金発生例(1日利用)

● 基本料金200円だけの場合

01ポートスタート(20分利用) → 03ポート返却(15分利用) → 05ポート返却(25分利用) → 01ポート終了 → **トータル 200円**

● 基本料金200円に追加料金がある場合

01ポートスタート(20分利用) → 03ポート返却(45分利用) → 05ポート返却(70分利用) → 01ポート終了 → **トータル 800円**

01ポートスタート(20分利用) → 03ポート返却(45分利用) → 05ポート返却(70分利用) → 01ポート終了 → **トータル 400円**

### 利用が始められる場所

支払方法	利用開始場所
クレジットカード	各ポートの端末機、または運営事務局
現金	提携窓口、または運営事務局

操作についてのお問合せ、カギの紛失などトラブル発生時は運営事務局までご連絡ください。

**川越市まちなかレンタサイクル運営事務局**  
050-3786-5959 9:00~17:00 (トラブルのご連絡 24時間)  
〒350-0065 埼玉県川越市仲町2-3 仲町観光案内所内  
<http://interstreet.jp/kawago>

実施：株式会社まちづくり川越・川越市  
運営：株式会社ベダル

### 自転車の使い方

#### 借りる

ICカードを使う場合

方法1: ラック  
有効なICカードをかざします。

方法2: 端末機  
有効なICカードを端末機にかざして自転車を選びます。

パスワードを使う場合  
端末機でパスワードを入力し、自転車を選びます。

※ ランプが青の点滅に変わってから自転車を抜いてください。

#### 満車時の返却方法

ポートに自転車が一杯でも返却手続きをすれば返却扱いにできます。

- 自転車をポート脇に寄せ、専用カギをかけます。
- 端末機のタッチパネルで「満車時返却」ボタンをタッチし、手続きをします。
- 「返却完了する」ボタンをタッチし、自転車のカギを端末機のカギボックスに投函します。

※ 「返却完了する」ボタンをタッチしないと返却扱いになりません。

#### 返す

自転車を機器に入れるだけです。

※ ランプが赤から青になったらOK

※ ランプが赤から青に変わります。  
※ 30分を越えてから返却すると追加料金が発生します。  
※ 奥までしっかり入れてランプが変わることを確認してください。

#### カギの使い方

- 自転車カゴのカギを前輪に通します。
- 前輪右側にあるでっぴりにはめこみます。
- 鍵を抜きます。

※ 自転車カゴのカギを前輪に通します。(逆の方向から通してください)

#### 注意事項

- 自転車のルールを守り、安全に楽しんでください。
- ポート以外で自転車から置かれる場合は、必ずカギをかけ、遠慮にご注意ください。
- 台風などの悪天候や機材のメンテナンス等により、ご利用いただけない場合がございます。
- 利用状況によっては、利用したいポートに自転車が無くする等により、その場でご利用いただけない場合がございます。
- 交通事故等の責任は負い兼ねますので、走行にはご注意ください。(TSマークによる傷害保険・賠償責任保険は適用されません。)

### 【コミュニティサイクルの取組みの経緯】

古い町並みが現在に残る北部中心市街地は道幅が狭く、迂回路が十分に整備されていない。特に当該地区を南北に貫く道路は主要幹線であるとともに市民生活上も重要な道路となっていることから、朝夕には交通渋滞が発生している。

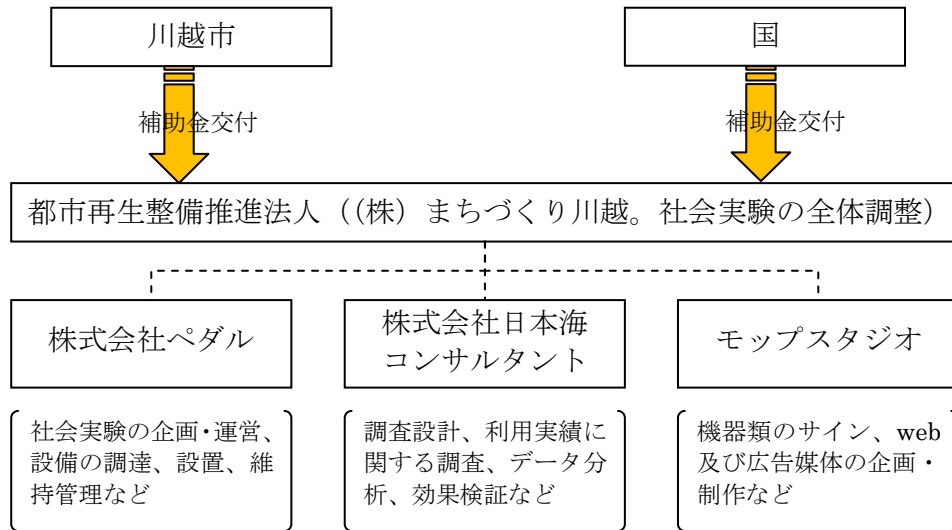
また、休日を中心に北部中心市街地には多くの観光客が来街するため、歩行者と通過交通の混在が発生しており、歩行者の安全確保が求められている。

こうした交通渋滞対策の一環として、市街地への自動車の流入量の抑制や市街地での利便性や回遊性の向上などを目的として、自転車利用によるまちなかコミュニティサイクル社会実験を今年度実施することとなった。

### 【調整主体と関係者】

社会実験は、川越市が指定した都市再生整備推進法人である「株式会社まちづくり川越」を中心とする事業者により運営している。

社会実験に要する経費に対し、国と川越市から必要な補助を受けるものとするほか、川越市からは、都市利便増進協定に基づくサイクルポート用地の確保（公共用地の活用）や広報活動の支援を受けるものとしている。



### 【実験に至るまでに苦労した点等】

道幅の狭い川越市内では道路上にサイクルポート用地を確保することが困難であり、利用者にとって分かりにくい位置にサイクルポートを設置するケースもあった。（川越駅ポート、喜多院西ポートなど）

### 【サイクルポートの位置の決定について】

社会実験では、通勤、通学、観光、買い物などでの自転車の利用が想定されていたことから、鉄道利用者が利用する川越駅や本川越駅のほか、観光客の利用が見込まれる一番街周辺にサイクルポートの設置を検討してきた。

また、公有地にサイクルポートを設置することにより、公共施設等へ向かうための交通手段の

多様化が図られ、公共施設の利用者の利便性の向上も視野に入れていた。



#### 【参考にした事例等】

視察を行った埼玉県さいたま市、神奈川県横浜市、石川県金沢市などを参考とした。

#### 【実施に至るまでの課題、対応方法等】

社会実験の実施の前提として、民間まちづくり計画の策定、補助金の交付決定などの手続を経る必要があるが、関係機関の協力により円滑に手続を進めることができ当初の予定どおり社会実験を開始することができた。

#### 【周辺店舗等との関係（調整内容や意見等）】

サイクルポートの設置に当たっては、関係する自治会長には事前に説明を行ったほか、一部の地域では団体あてに説明会を開催した。その際特段の調整は要していない。

特に関係する自治会長からは反対などの意見はなかったが、説明会においては自転車の色調についての意見があった。



### 【サイクルポートの占用主体】

サイクルポート用地の借用に当たっては、公有財産（行政財産・普通財産）の所管課あてに都市交通政策課が使用申請等を行い、株式会社まちづくり川越や株式会社ペダルとともに用地の維持管理を行っている。

### 【サイクルポートの運営主体・運営主体の決定の経緯】

サイクルポートは、社会実験の企画・運営、設備の調達などを行う株式会社ペダルが運営主体として維持管理を行っている。

運営主体の決定に当たっては、企画提案方式による事業者の公募を行い、最終的に企画提案書を提出した4事業者から優先交渉権者を選定した。

### 【占用料の考え方（社会実験期間中）】

社会実験は、川越市が都市再生整備推進法人である株式会社まちづくり川越とともに交通施策の一つとして実施するものであり、公共的な活動として位置付けている。

サイクルポート用地として使用許可（貸付）を受ける公有地は、公共的活動の用に供するものであり、公益上も特に必要と認められることから使用料（占用料、貸付料）を免除する取扱いとしている。

### 【道路占用・使用許可の対応方針（許可の種類、期間等）】

今回の社会実験においては、歩道の幅員やサイクルポートの占有面積などから、道路上でのサイクルポートの設置は行っていない。

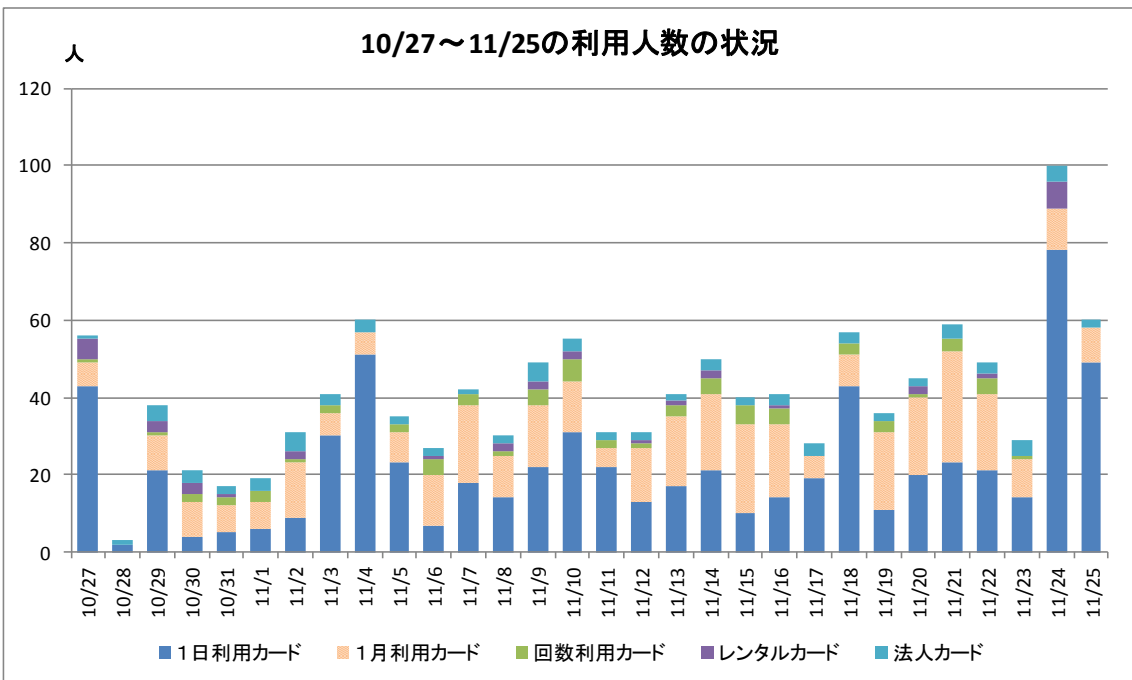
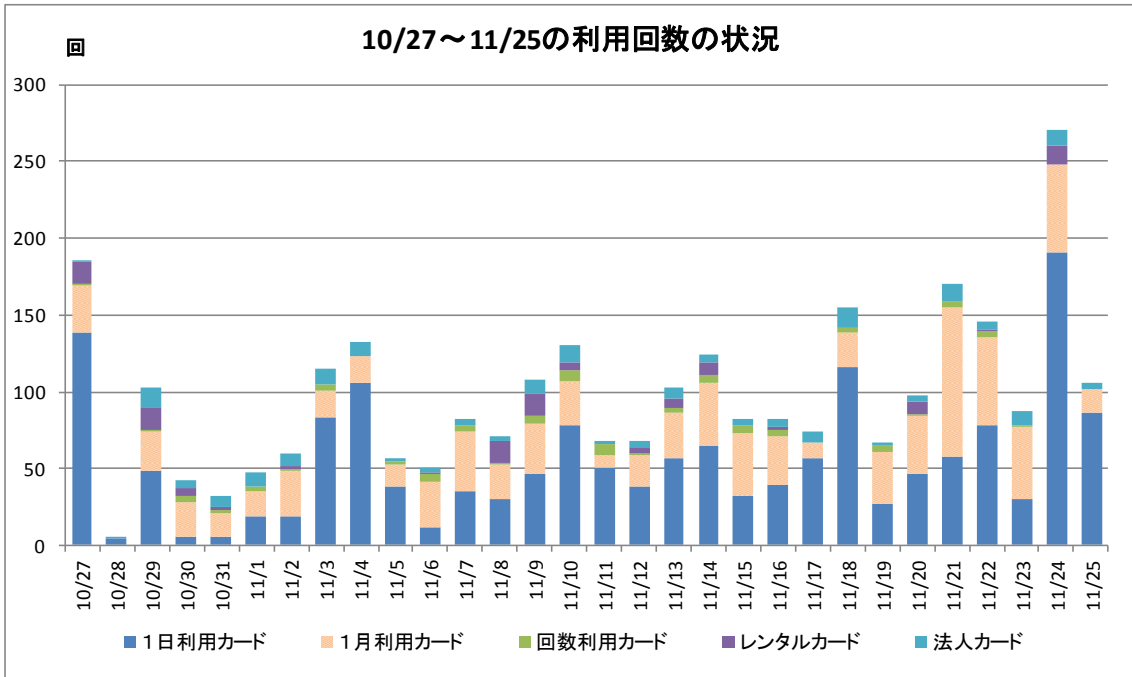
### 【取組みへの苦情等】

社会実験対象区域内では、2つの事業者が一般的なレンタサイクル（半日又は1日単位での自転車の貸出）を行っている。

本川越駅付近でレンタサイクルを実施している事業者は、コミュニティサイクルの仕組みや交通施策としても関心があり、社会実験に関しては好意的に受け止めている。

川越駅西口付近でレンタサイクルを実施している事業者は、社会実験による収益への影響が見込まれるとして本年10月末をもって営業を中止している。

なお、コミュニティサイクルの利用者からの苦情としては、特段目立ったものはないが、短時間で返却せず一般的なレンタサイクルのように借り続けたことによる超過料金について苦情を寄せられたケースがあった（その後、運営事業者と協議して各ポートに短時間利用を促す注意書きを貼り付けている。）。



### 【コミュニティサイクルの効果の想定】

効果として次の点を想定している。実証実験終了後検証する。

- ・自動車から自転車への乗り換えによる自動車の流入抑制
- ・環境への負荷の軽減
- ・市街地の回遊性の向上によるにぎわいの創出
- ・市街地の移動における利便性の向上

### 【効果の検証】

- ・1回当たりの利用時間を滞在時間として検証
- ・利用回数を自転車への乗り換え促進結果として効果を検証

### 【実施中に想定される課題等】

- ・事務局閉店時における自転車の偏在
- ・短時間返却の原則を十分理解していない利用者への対応

### 【コミュニティサイクルの定常的な取り組みにむけて】

社会実験から1か月が経過したが、観光客の少ない平日でも一定程度の自転車利用の需要があることが確認されている。土曜日や休日も平日以上に観光客と思われる利用が確認されており、観光地点を結ぶ利用や中心市街地から川越駅への利用などが顕著となっており、利用者の利便性の向上につながっているものと考えられる。

ただ、先進地の事例では、コミュニティサイクル事業の運営に際しては柱となる収益事業を確保することや一定程度の自治体からの財政支援が欠かせないことから、社会実験の結果を踏まえて、本格的な導入を検討したいと考えている。

### 【定常的な取り組みのための具体的方策】

収益性にも着目しつつ、市街地における自動車交通量の削減とともに事業としての継続性や収益性なども考慮しながら検討していきたいと考えている。

### 【その他の場所での取り組み】

本格実施の際には、利用しやすく視認性の高いサイクルポートの設置を検討したいと考えている。

## (4) 新宿区『道路占用許可特例』

### 1) まちづくりの概要

#### ①成り立ち

新宿駅周辺地区は、新宿区の南西に位置し、淀橋台地上にあって、おおむね平坦な地形となっている。明治期には、新宿駅が開設され、都心部と郊外を結ぶ重要な交通拠点となり、急速に近代化が進み、新宿駅東口を中心に主に商業地が形成された。また新宿駅西口には、淀橋浄水場が設置され、それを囲むように住宅地が形成された。戦後、新宿駅東口は、歌舞伎町や新宿通りの百貨店を中心とする繁華街として、新宿駅西口は、駅舎に続く百貨店や商業地に加え、淀橋浄水場の廃止に伴い建設された超高層ビルの林立する業務商業の集積する副都心として大きく発展を遂げている。

#### ②モア4番街の取り組み

モア4番街は、新宿駅の東側で、歓楽街が広がる歌舞伎町エリアと百貨店が並ぶ新宿駅東口エリアを連絡する延長約100m(幅員22m)の区道である。

以前は、違法駐車や歩道上の違法駐輪・放置自転車等が通りを塞いでいる状態であった。そこで、地元の新宿駅前商店街振興組合が区の支援を受けた社会実験として、2005年から、歩道上のコンテナ型の食事施設(クレープ店2軒)が出店し、車道には、テーブルといすを並べるオープンカフェ社会実験を進めてきた。

### 案内図

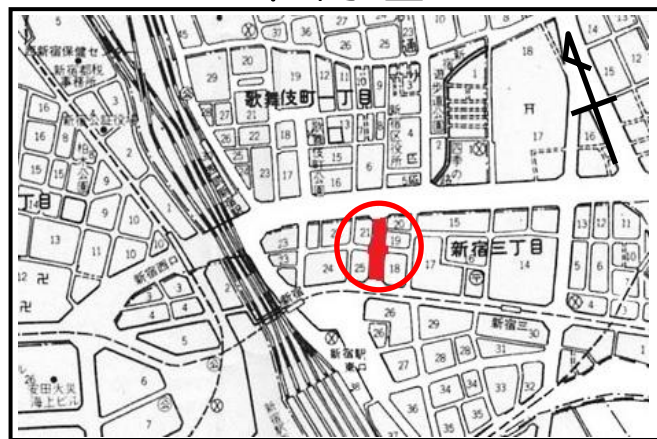


写真 オープンカフェ社会実験の状況(2012年7月)撮影

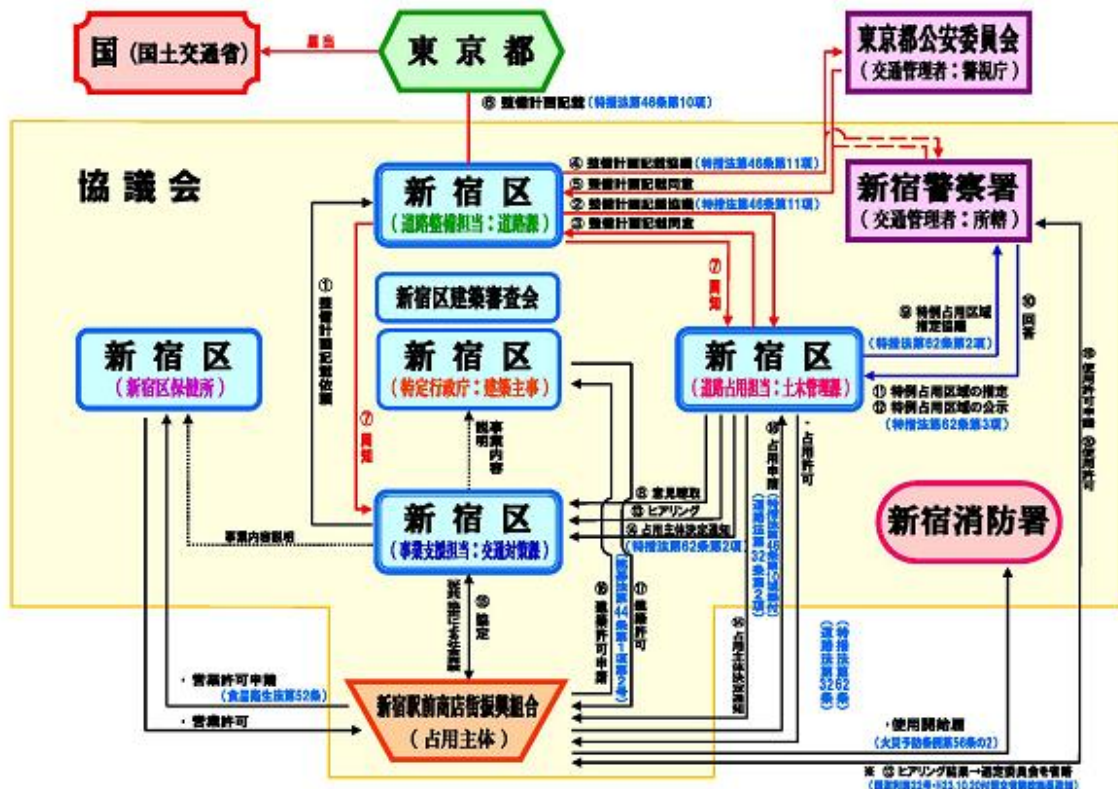
社会実験当初は、テント式の店舗であったが、風で飛ばされる危険性があることから、テナ型の店舗の形態とした。7年間の社会実験を進めていく中で、店舗の位置や向きなども検討していった。

出店にあたって、上下水道は区が整備し、電気も供給されている。社会実験の間は、営業時間は、夏季13～21時、冬季13～19時30分としていた。入れ込み客数は、おおむね土日が300～400人、平日はその半数程度であった。

当初は、2012年も引き続き社会実験として実施することを想定していたが、警察との協議で、社会実験として7年実施してきており、実験の段階は終わったのではないかとの指摘があり、区として、道路占用許可の特例制度の活用を目指すこととした。

道路占用許可の特例制度の活用に向けた調整は、これまで社会実験を進めてきた間の調整の実績があることから円滑に進んだ。懸念された警察との協議も、「違法駐車・駐輪の排除等」の目的が、区と警察で共有できる点が有効であったと考えられる。調整上、区が最も苦慮したのは、店舗の建築許可であった。これまでは、社会実験であったため、建築基準法85条の仮設許可で対応していたが、常設が可能となる建築許可が必要となり、建築基準法44条2号の「公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物」に店舗が位置づけられるのか、公益性の定義をどのように設定するかが問題であった。これに対して、都市再生整備計画に位置付けられたまちづくりに必要な施設であるという整理で位置づけることとされた。

### 道路を活用したオープンカフェ事業 関係者関係図



社会実験と比較し優位な点は、占用許可は1か月単位であったが、特措法で位置付けが明確となったことから1年更新が可能になったことである。占用許可は、最大は5年更新であるが、今回位置づける都市再生整備計画の期間が平成27年度までであることを勘案して平成28年3月31日まで占用許可している。

占用料については、社会実験では徴収していなかったが、都市再生特別措置法の改正により道路占用が制度化されたので、特例道路占用区域の指定後は徴収する予定とされている。しかし、条例に基づき占用料を算出すると、地価等が反映され平成24年度の地価換算で1㎡当たり約23万円になる。その条件下では店舗の出店がままならないため、出店者の収益、まちづくりへの還元という公益性、事業の継続性などのバランスを考慮して減免を講じた。

新宿区道路占用料等徴収に関する条例第3条の規定による減免措置の基準  
(抜粋)

60新土管第280号  
昭和60年4月1日

新宿区道路占用料等徴収に関する条例(昭和28年新宿区条例第11号。以下「条例」という。)第3条の規定による減免措置は、次の基準によるものとする。

.....中 略.....

第2 条例第3条第8号に掲げる物件に対する措置

3 その他占用料の額の全部又は一部を免除することができるもの及び減免額(平10繰り上げ)

(1) 看板 別表第1及び別表第2に定める額を超える部分(平10一部改正)

(2) 日よけ 別表第3に定める額を超える部分(平10追加)

.....中 略.....

(7) 都市再生特別措置法第62条により指定された特例道路占用区域における占用許可対象物件 別表第4に定める額を超える部分(平成24追加)

別表第1(第2.3(1)関係) 省略

別表第2(第2.3(1)関係) 一般看板に係る減免措置

表示面積	単価(1㎡につき1年)
1. 0㎡未満	0円
1. 0㎡以上2. 5㎡以下	4,140円
2. 5㎡を超えるもの	8,290円

(突出看板については片面の表示面積)

.....中 略.....

別表第4(第2.3(7)関係) 特例道路占用区域に係る減免措置

占有物件	単価(1㎡につき1年)
看板(表示面積1㎡未満)	0円
看板(表示面積1㎡以上2.5㎡以下)	4,140円
看板(表示面積2.5㎡を超えるもの)	8,290円
食事施設等(建築確認対象箇所)	14,600円
食事施設等(上記以外)	4,410円
広告塔	9,440円
自転車駐車器具	4,410円

(両面看板等については片面の表示面積)

\*\*\*\*\*  
※ 占用料減免措置の考え方  
\*\*\*\*\*

特例道路占用区域に係る広告塔は、区条例第2条に基づいた別表(下表)を適用。同区域における食事施設等、広告塔及び自転車駐車器具は、別表(下表)を引用した。

別表(抜粋)

占有物件		単位	占用料
法第32条第1項第1号に掲げる工作物	その他のもの	占有面積1平方メートルにつき1年	9,440円
令第7条第2号に掲げる工事用施設及び同条第3号に掲げる工事用材料置場	板囲、足場その他の工事用施設及び工事用材料置場	占有面積1平方メートルにつき1年	14,600円
	危険防止施設		4,410円

道路占用許可の特例制度の活用全国第一号実施案件として、モア4番街のオープンカフェが、平成24年11月15日よりスタートした。



# 道路を活用した オープンカフェ

## 新宿三丁目 **モア4** 番街 Mixture of Ages 4th Street



新宿区 ・ 新宿駅前商店街振興組合

## 新宿三丁目モア4番街 社会実験と検証

新宿三丁目のモア4番街は、違法駐車や駐輪等、道路の不正な利用が目立ち、新宿駅東口の玄関口としてふさわしい環境が損なわれていました。このため、新宿区では、まちの賑わい創出と違法駐車防止のため、新宿駅前商店街振興組合と協力し、平成17年から社会実験として道路占用許可の運用上の特例により、オープンカフェを実施してきました。

社会実験の効果



にぎわいの創出・道路環境の改善



オープンカフェの実施に併せて、各種イベントも開催し、新たな道路の活用による、にぎわいの創出も実現しました。



学生クリエイターズ・フェスタ



美濃和紙あかりアート展

平成23年10月に都市再生特別措置法等が改正施行され、道路上に食事施設の設置ができるようになりました。新宿区では、同法による手続きを進め、都市再生特別措置法に基づく特例制度を活用したオープンカフェが設置されました。特例制度運用事例としては、全国初となります。





### 道路占用特例を活用した取組みによる効果

- 1 まちのにぎわいと魅力的な道路空間を創出を目的として、道路上にオープンカフェ（食事施設）と広告塔を設置します。
- 2 占用主体における道路環境整備（清掃等）を実施、地域との協働による、まちづくり制度が確立します。
- 3 違法駐車や駐輪が解消され、道路の環境が改善されます。
- 4 オープンカフェや広告塔の収益は、まちづくりや地域の活動に還元されます。

**占用特例適用概要図**

### Moa 4 Cafe ご案内

◆ オープンカフェ実施時間

4月～9月 平日 : 午後3時から午後9時30分  
日曜・休日 : 午後0時から午後6時

10月～3月 平日 : 午後3時から午後7時30分  
日曜・休日 : 午後0時から午後5時

店舗は、平日も午後の時から営業いたします。

1号店  
靖国通り側

MENU

- クレープ各種
- ホットクレープ (塩かきクレープ)
- コールドクレープ (冷たいクレープ)
- スナッククレープ (ツナ・チキン等)
- ドリンク各種
- ホットドリンク (コーヒー・紅茶)
- アイスドリンク (コーヒー・紅茶)
- (ピーチティー等)

2号店  
新宿通り側

**案内図**

平成 24 年 11 月 R100 占拠割合率100%再生紙を使用

## 都市再生特別措置法に基づく道路を活用したオープンカフェ事業 整備スケジュール

- 1 都市再生特別措置法に基づく協議及び手続き
  - ① 東京都公安委員会の同意（平成24年9月28日）
  - ② 都市再生整備計画への記載（平成24年10月1日）
  - ③ 特例道路占用区域の指定（平成24年10月1日）
  - ④ 占用主体決定（平成24年10月1日）
  
- 2 その他の手続き
  - ① 建築基準法第44条第1項第2号に定める公益施設（公衆便所、巡査派出所等）と同等と認められる。（平成24年9月19日開催新宿区建築審査会→回答10月1日）
  - ② 建築基準法第44条第1項第2号に基づく建築許可（平成24年10月10日）
  - ③ 建築基準法第6条第1項の規定による建築確認（平成24年10月24日）
  - ④ 道路交通法第77条の規定に基づく道路使用許可（平成24年11月12日）
  - ⑤ 食品衛生法第52条の規定に基づく営業許可（平成24年11月13日）
  - ⑥ 道路法第32条第1項の規定に基づく道路占用許可（平成24年11月14日）

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	東京都	市町村名	新宿区	地区名	新宿駅・四ツ谷駅周辺地区	面積	270 ha
計画期間	平成 23 年度 ~ 平成 27 年度	交付期間	平成 23 年度 ~ 平成 27 年度				

目標

- 歩きたくなる歩行者空間の充実
- 1 歩行者空間の快適性の向上
- 2 生活道路への自動車流入と速度の抑制

まちづくりの経緯及び現況

- 区道21-580(都市計画道路補助72号線)は現在一方通行で、都市計画道路の唯一の未開通区間となっており、治道や地元から早期開通が望まれている。
- また、地区の南側の22-311が平成23年11月に開通予定である。
- 新宿駅、新大久保駅周辺には放置自転車等が多数ある。
- 西新宿一丁目地区における商店街は都庁群を中心とする通勤経路でもあり、歩行者と車両が共存できる(人とくらしのみちづくり)道路整備を行うため、平成21年から地元商店街とワーキングホップを行い、整備の方向性を決めた。
- 新宿御苑は都内にある貴重なみどりのオアシスであり、御苑隣の通路を散歩道として玉川上水の流れを復元することで環境省との協議を進めてきた。
- これまで企業者の単独地中化のみで、電線共同溝の整備が進んでいなかった。
- 歌舞伎町地区はTMO等を創設し、官民協働で安心安全なまちづくりこれまで取り組んできた。

課題

- ・新宿駅～新大久保駅間をつなぐ歩車分離された幹線道路がないため、生活道路へ一般車両が流入し、歩行者が安全に通行できない。
- ・新宿駅、新大久保駅周辺には歩道上に放置自転車等が多数あり、歩行者の通行を阻害しているだけでなく、景観・防災上も問題がある。
- ・西新宿一丁目地区は、歩行者と搬入車両等が混在し、危険な状況である。
- ・地区内では単独地中化路線だけでなく、電線共同溝による電線類の地中化が進んでいない。景観・防災上も問題がある。
- ・歩行系ネットワークを結ぶ景観的な整備と案内が求められている。
- ・歌舞伎町地区全体では、区立大久保公園のテント劇場だけでなく、全体として回遊性を高めるイベント等が求められている。

将来ビジョン(中長期)

新設する道路はもとより、既設道路についても歩道の拡幅整備により、歩行者空間の充実に回り、歩きたくなる歩行者空間を整備していく。地域の特性やまちの資源を活かし、これらの地域をつなぎ、散策したくなる歩行系幹線道の充実にさらに沿道の商店街等との協調により、オープンカフェやイベントの開催等、まちの活性化と魅力向上を図るための道路空間の多様な活用方法について検討し、歩きたくなる新宿の実現を進めていく。

目標を定量化する指標

指標	単位	定義	目標と指標及び目標値の関連性		
			従前値	基準年度	目標年度
1 歩行者空間の整備率	%	幹線道路(2車線以上)における歩車分離率	70	22	27
2 歩行系ネットワークの修景率	%	都市マスタープランで指定された歩行系ネットワークの景観的な整備率	58	22	27

都市再生整備計画の整備方針等

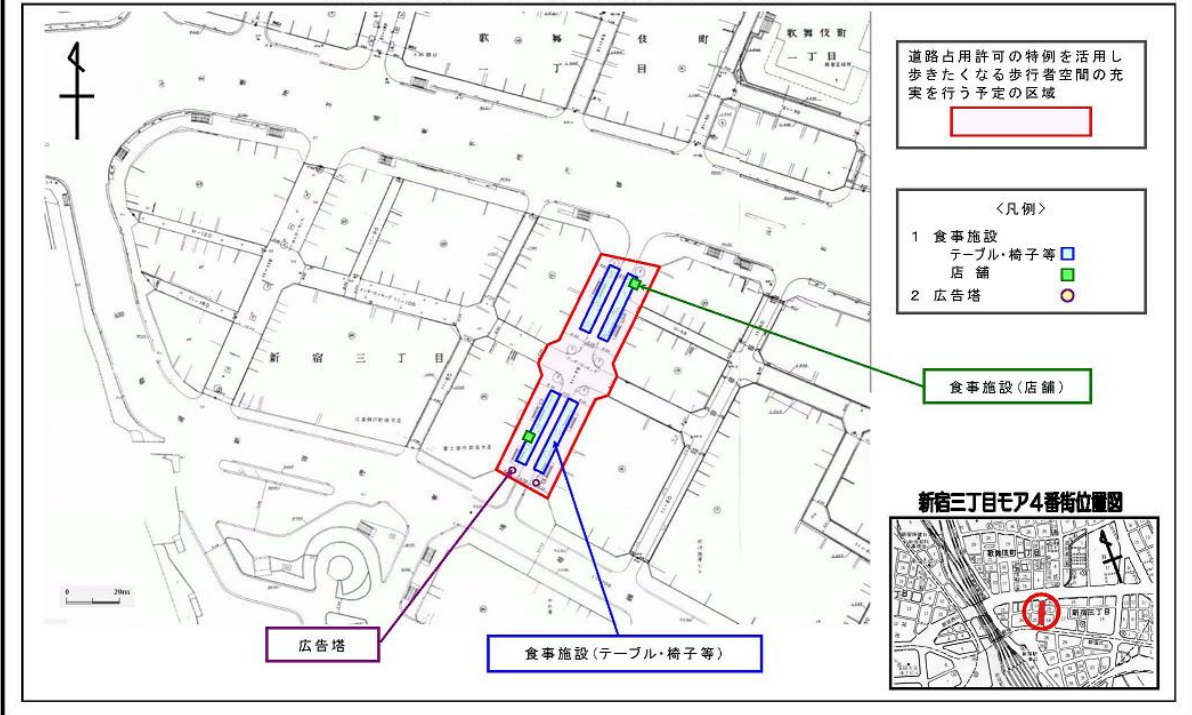
計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>歩行系幹線道路等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路補助72号線を全線開通させる。</li> </ul> <p>歩行系ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の無電柱化(三栄通り)を進める。</li> <li>・新宿御苑臨道歩道に玉川上水の流れを整備する。</li> <li>・人とくらしの道づくり(西新宿一丁目地区)を進める。</li> <li>・歩行系ネットワークを誘導する案内標識を整備する。</li> <li>・新宿駅周辺に自転車駐車場等を再整備する。</li> <li>・歌舞伎町地区全体において、回遊性を高め、楽しさ歩けるようなイベント等を開催する。</li> <li>・新宿三丁目地区(通称・モア街)において、街の賑わいを創出し、休憩できるスポットを整備する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街路(基幹事業:都市計画道路補助72号線(特別区道21-580))</li> <li>・事業活用調査(提案事業:事後評価調査)</li> <li>・道路事業(基幹事業:三栄通り(特別区道42-520)無電柱化)</li> <li>・高質空間整備事業(基幹事業:ひとくらしの道づくり(西新宿一丁目地区))</li> <li>・高質空間整備事業(基幹事業:玉川上水を思ふ流れの創出事業)</li> <li>・地域生活基盤施設事業(基幹事業:案内板設置)</li> <li>・地域生活基盤施設事業(基幹事業:自転車駐車場等整備)</li> <li>・まちづくり活動推進事業(提案事業:エンターテイメントシティ)</li> <li>・事業活用調査(提案事業:事後評価調査)</li> <li>・特別道路占用区域の活用</li> </ul>
その他	
<p>都市再生特別措置法の一部を改正する法律(平成23年法律第24号)の施行に伴い、都市再生特別措置法46条第10項に基づき都市再生整備計画書に下記の内容を追加する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新宿三丁目地区(通称・モア街)において、都市再生特別措置法施行令第15条第1項第1号及び第2号に規定する広告塔、食事施設等を新たに設ける。</li> </ul>	

制度別詳細1(道路占用に関する事項)都市再生特別措置法46条10項

制度の活用計画		
占用対象施設	占用の場所	道路交通環境の維持及び向上を図るための措置
1 食事施設(常設オープンカフェ、椅子等)	路線名 モア4番街(特別区道11-70) モア4番街歩道部及び車道の一部 (3丁目25番先から20番先)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・食事施設周辺の清掃を実施する。</li> <li>・ゴミ等が落とされた場合にはこまめに清掃する。</li> <li>・店舗周辺の歩道部分に違法駐輪、バイクが増えないよう、利用者へのマナーの周知を図る。</li> <li>・道路の周辺バトロールなどに協力する。</li> </ul>
2 広告塔	路線名 モア4番街(特別区道11-70)の歩道部 (3丁目25番先から20番先)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広告塔周辺の清掃、広告塔を設置する周辺の花壇の手入れを実施し、良好な景観を保つ。</li> </ul>

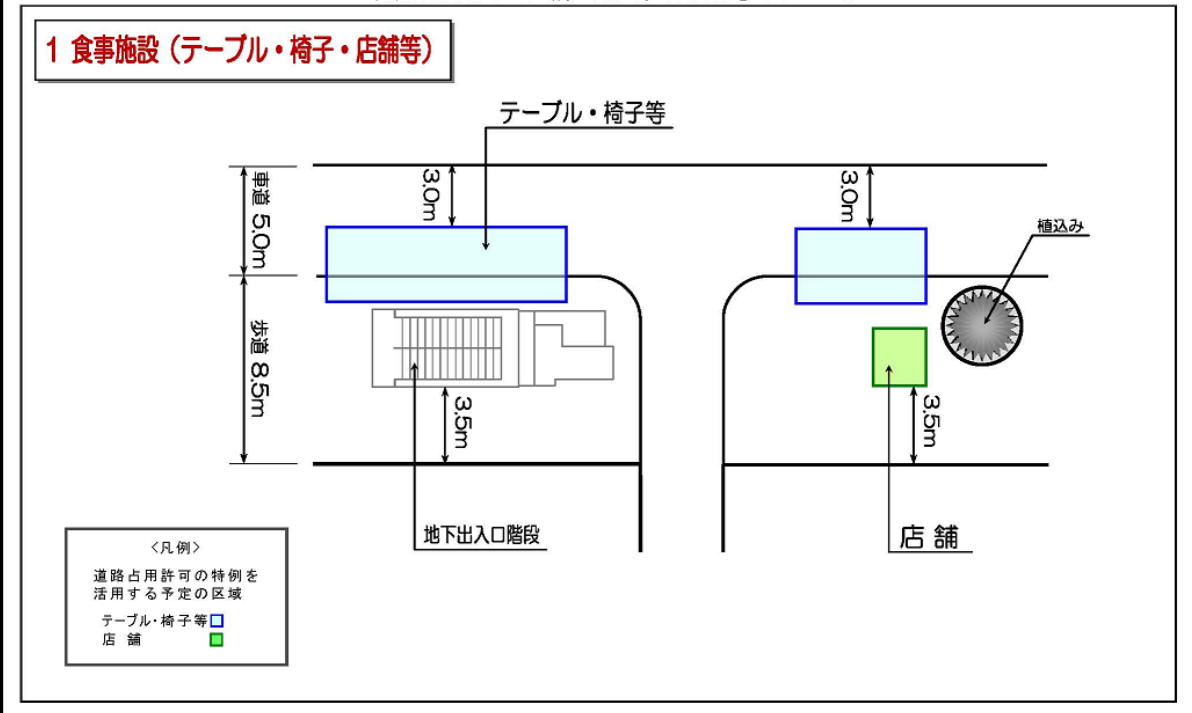
制度別詳細【道路占用許可基準の特例】

制度を活用して整備・設置する施設等の配置を示す地図



制度別詳細【道路占用許可基準の特例：食事施設】

制度を活用して整備・設置する施設等のイメージ



制度別詳細【道路占用許可基準の特例：広告板】

制度を活用して整備・設置する施設等のイメージ

2 広告塔

広告塔イメージ



<凡例>  
道路占用許可の特例を  
活用する予定の区域  
広告塔 