

第2回 都心部における地下歩行ネットワーク検討委員会

- 日時：令和元年12月10日（火）
14：00～16：00（予定）
- 場所：札幌市役所本庁舎
12階5号会議室

議 事 次 第

- 1 開 会
- 2 議 事
 - (1) 前回の意見等について・・・・・・・・・・・・・・・・資料1
 - (2) 方針の骨子について・・・・・・・・・・・・・・・・資料2
 - (3) ガイドラインの項目について・・・・・・・・・・資料3
 - (4) 接続パターン等について・・・・・・・・・・資料4、5、6
- 3 閉 会

～配布資料～

- | | |
|-----|-----------------|
| 資料1 | 第1回検討委員会議事概要 |
| 資料2 | 方針の骨子（案） |
| 資料3 | ガイドラインの項目（案） |
| 資料4 | 地下歩行ネットワークパターン |
| 資料5 | 地下歩行ネットワーク形成の担保 |
| 資料6 | 課題と対応策 |

第1回 都心部における地下歩行ネットワーク検討委員会
議事概要

- 1 日 時：令和元年 10 月 24 日(木) 14:00～16:00
- 2 場 所：札幌市役所本庁舎 6 階(北西)1 号会議室
- 3 出席者：大沢 昌玄 委員 (委員長)
森 朋子 委員 (副委員長)
藤井 将博 委員
内川 亜紀 委員
服部 彰治 委員
新保 忠幸 委員
高橋 正志 委員
伊藤 典弘 委員代理

(事務局)	札幌市まちづくり政策局総合交通計画部長	坪田 靖
	札幌市まちづくり政策局交通計画課交通施設担当課長	星野 樹哉
	〃	交通施設係長 賀澤 友晴
	〃	担当職員 坂下 公一

- 4 議 事
 - (1) 開 会
 - (2) 総合交通計画部長挨拶
 - (3) 各委員のご紹介
 - (4) 「設置要綱」について
 - ア 設置要綱の概要
 - イ 委員長・副委員長の選出
→委員長には大沢委員、副委員長には森委員が選出された。
 - (5) 議 事
 - ア 全体スケジュール
 - イ 基本的な考え方
 - ウ これまでの取組
 - エ 地下歩行ネットワークの整備事例
 - オ 整備手法（公共整備、公民連携）の違いによる課題の整理
 - (6) 第2回開催のご案内
 - (7) 閉 会

5 意見要旨

- ・方針の目的や位置付け、ガイドライン内容等の整理が必要。
- ・検討を進めるに当たって、対象、接続のパターン、公民連携のメリット、デメリットを整理し、イメージを共有しながら議論するのが良い。
- ・ネットワークとして作るまでの整備段階の担保性、整備後に所有者が変わるなど、どう維持するかという維持管理段階の担保性があり、担保性についての検討・議論が必要。
- ・接続先として公と民、民と民等のパターンがあるので、パターンごとに担保手法や設計の基準等の整理が必要。

6 対応等について

- ・次回検討員会にて、方針の骨子案、ガイドラインの項目出し等を提示し、意見交換する。

7 その他意見

- ・担保手法として、マスタープランやガイドラインといった制約が緩いものではなく地区計画等で規制をしておくことが大事。
- ・エリアマネジメントの関わり方や役割の整理が必要。
- ・相談先や地下埋設物の資料はどこが所有しているかなどの情報が明確になっていることが大切。
- ・費用負担で、既存の地下通路等に面している方のビルが有利となり、面していないビルの負担が大きくなる懸念がある。
- ・様々な主体が方針において何を目的としているのか、地下歩行ネットワークの有効性を理解できるように目的を明確にする必要がある。
- ・これまでのように公共的にやっていくには、地下の埋設物やコスト的に限度があり、民間ビルと一緒にやっていくという位置づけで考えている。
- ・再開発が動いた際には、公共の道路下の整備だけではなく、民と公がうまく合わせり地域が元気になるのであれば、あり得るものだと考えている。
- ・回遊性・にぎわいを高めていくという意味では、行政でやることと、民間と行政でやっていくこと、民間だけでやっていくことを整理すると良いと思う。

方針の骨子(案)

第1篇 方針

1. (仮称) 都心部における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

1. 方針策定の背景
2. 方針の位置づけ
3. 第2次都心まちづくり計画における地下歩行ネットワークの位置づけ

2. 地下歩行ネットワークの役割

1. 地下歩行空間の整備
2. 地下歩行空間の整備実績
3. 札幌市を取り巻く環境
4. 地下歩行空間の形成
5. 地下歩行ネットワークの役割
6. 第2次都心まちづくり計画における検討路線の課題

3. 実現に向けた取組の考え方

1. 取組方針における3つの視点
2. 取組方針

4. 実現に向けた取組の進め方

1. 段階的な取組のロードマップ
2. 取組体制イメージ

第2篇 ガイドライン

5. ガイドライン

1. (仮称) 都心部における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

1 方針策定の背景

札幌の都心のまちづくりは、人口減少や超高齢社会など、取り巻く環境変化への対応を踏まえ、平成28年(2016年)に策定された「第2次都心まちづくり計画」に基づき進めています。

この計画の中では、市民が四季を通じて憩い、活動できる豊かな都心空間を官民連携により創造することを戦略の1つに掲げ、「交流空間の創出」「地上・地下の重層的なネットワークの形成」「界わい性と奥行きのある公共的空間の連鎖」を都心全域の空間形成指針としています。

既に、地下歩行ネットワークは、南北に札幌駅北口地下通路から地下鉄すすきの駅までの約2km、東西に地下鉄バスセンター前駅から大通駅までの約1kmが基軸となって形成されていますが、季節を問わず歩きたくなるまちを実現していくには、にぎわいのある地下歩行空間を拡充していくことが重要です。

一方で、地下歩行空間を整備する際、道路下には上下水道管・ガス管・電力通信管等が埋設されていること、民間敷地にもこれらの引き込み管が埋設されていること、また、既に地下階の利用用途が定まっている及び地下歩行空間を掘出すと店舗面積が制約を受けるなど、物理的な制約条件が課題となっています。

上記を踏まえ、地下歩行ネットワーク形成に向けた整備の基本的な考え方を整理することが必要となっています。

【札幌の地下歩行空間】



札幌駅前通地下歩行空間
(愛称：チ・カ・ホ)



チ・カ・ホ (広場空間)



オーロラタウン



アピア

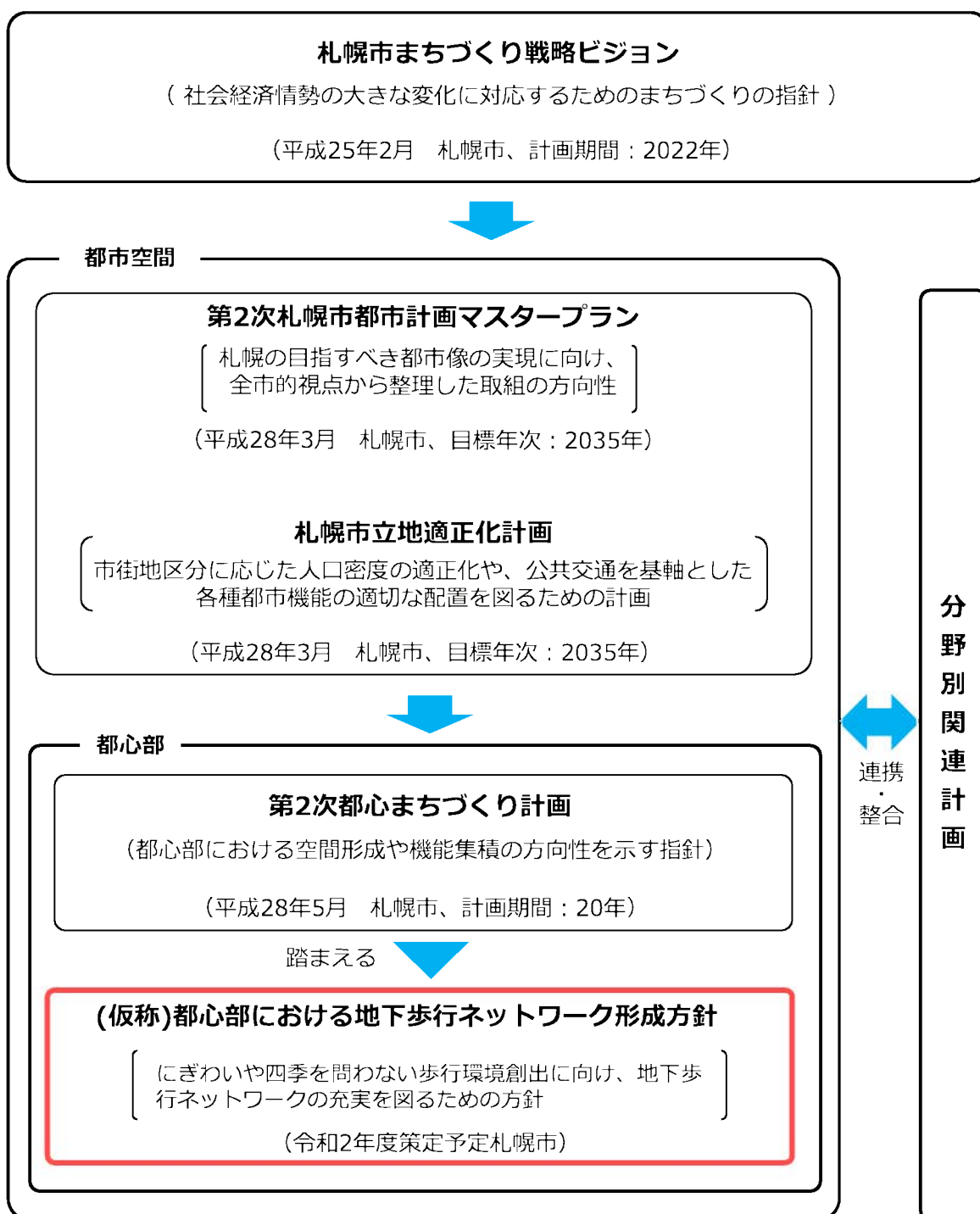
1. (仮称) 都心部における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

2 方針の位置づけ

本計画は、社会経済情勢の大きな変化に対応するためのまちづくりの指針である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」を最上位計画、札幌の目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を示した「第2次札幌市都市計画マスタープラン」及び各種都市機能の適切な配置を図る「札幌市立地適正化計画」を都市空間に関わる上位計画とします。

また、都心部における空間形成や機能集積の方向性を示す「第2次都心まちづくり計画」を踏まえます。

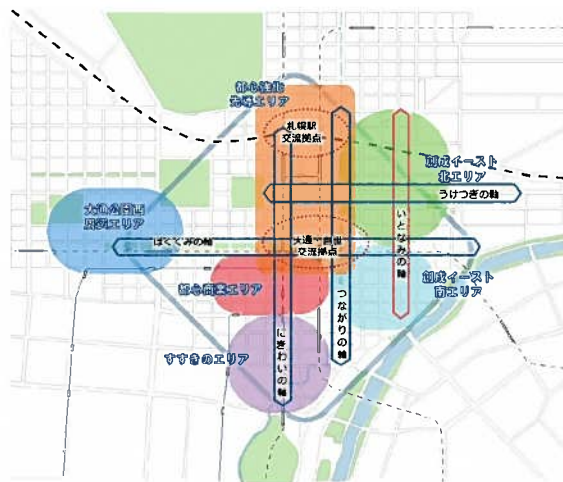
○位置づけ



1. (仮称) 都心部における地下歩行ネットワーク形成方針の位置づけ

3 第2次都心まちづくり計画における地下歩行ネットワークの位置づけ (一部抜粋)

第2次都心まちづくり計画では、都心まちづくりの骨格構造として「4骨格軸-1展開軸-2交流拠点」を定めるとともに、骨格構造の形成を戦略的に展開するため、面的な広がりでまちづくりを展開すべき地区として6つの「ターゲット・エリア」を設けています。これと併せて、これらの骨格構造とターゲット・エリアの空間特性を活かしたまちづくりを進めるため、都心まちづくりの戦略や施策を示しています。



都心の骨格構造とターゲット・エリア

※『第2次都心まちづくり計画』(平成28年5月)より抜粋

○都心まちづくりの戦略

■戦略3

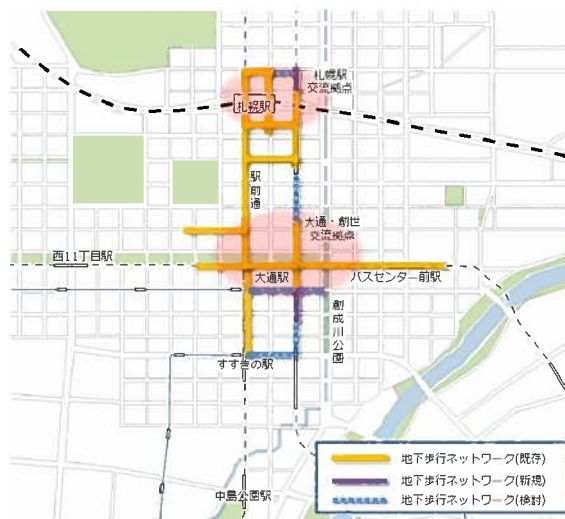
「市民や来街者にとって魅力的なライフスタイル
・ワークスタイルを生む都市空間の形成」

-戦略の骨子-

「公共交通を軸とした歩行者優先の交通環境の形成」
・まちづくりと連携した実践的な取組による歩きたくなるまちの実現

-戦略推進のための施策-

「快適に過ごせる人を中心とした回遊環境の整備」



都心における地下歩行ネットワーク

※『第2次都心まちづくり計画』(平成28年5月)より抜粋 (一部修正)

○都心の空間形成指針

第2次都心まちづくり計画では、骨格構造とターゲット・エリアの空間特性を活かしたまちづくりを進める一方、都心全域を視野に入れた空間形成指針として、「交流空間の創出」「界わい性と奥行きのある公共的空間の連鎖」のほか、「地上・地下の重層的ネットワークの形成」を位置付けることで、都心全体としての回遊性の向上等を図り、都心空間の持続的成長・強化につなげていくとしています。

■地上・地下の重層的ネットワークの形成

積雪寒冷地札幌の四季を通じた市民や来街者の安全・快適な回遊を支える都心の重要な資産である地下空間ネットワークを活かし、沿道の民間ビルの建替え更新等を通じた接続により、地上部の回遊空間の充実を図りながら空間の選択制を高める。これにより、都心における公共施設、民間施設の連鎖による重層的かつ多様な地上地下のネットワークを強化・拡充する。

2. 地下歩行ネットワークの役割

1 地下歩行空間の整備

札幌市における地下歩行空間は、昭和27年（1952年）に札幌駅南口広場に地下街（現：アピアの一部）が完成したことを始めとし、昭和46年（1971年）には大通駅周辺地区において、地下鉄南北線の整備にあわせて地下街のポールタウンやオーロラタウンが、さらには地下鉄東西線、東豊線のコンコースが整備されました。

平成10年（1998年）には、札幌駅北口地下駐車場の整備にあわせて地下通路が整備され、平成13年（2001年）には、北一条地下駐車場の整備にあわせて、地下通路が整備されました。

平成23年（2011年）には、札幌駅周辺地区と大通駅周辺地区を結ぶチ・カ・ホが開通し、両地区間の回遊性が格段に向上するとともに、沿道ビルの建て替えが促進されるなど都心のまちづくりに大きな効果をもたらしています。

平成27年（2015年）には、地下鉄南北線大通駅コンコースにおいて、円滑な人の流れと見通しの確保や滞留機能、利便機能を確保するため、「大通交流拠点地下広場」の整備を行いました。

平成30年(2018年)9月には、歩行者の安全性や回遊性向上のため、さっぽろ創世スクエア（札幌市市民交流プラザ）の開発と合わせて、「西2丁目地下歩道」を整備しました。西2丁目地下歩道は、札幌市役所本庁舎とも接続されています。

昭和27年	昭和46年	昭和51年	昭和63年	平成10年	平成13年	平成23年	平成27年	平成30年
札幌駅南口に地下街（現・アピアの一部）完成	ポールタウン・オーロラタウン完成	地下鉄東西線開業	地下鉄東豊線開業	札幌駅北口地下歩道整備	北一条地下通路整備	チ・カ・ホが開通	大通交流拠点地下広場の整備	西2丁目地下歩道の整備



現アピアの一部（札幌駅名店街S47年頃）



オーロラタウン(S46開業当時)



北1条地下通路



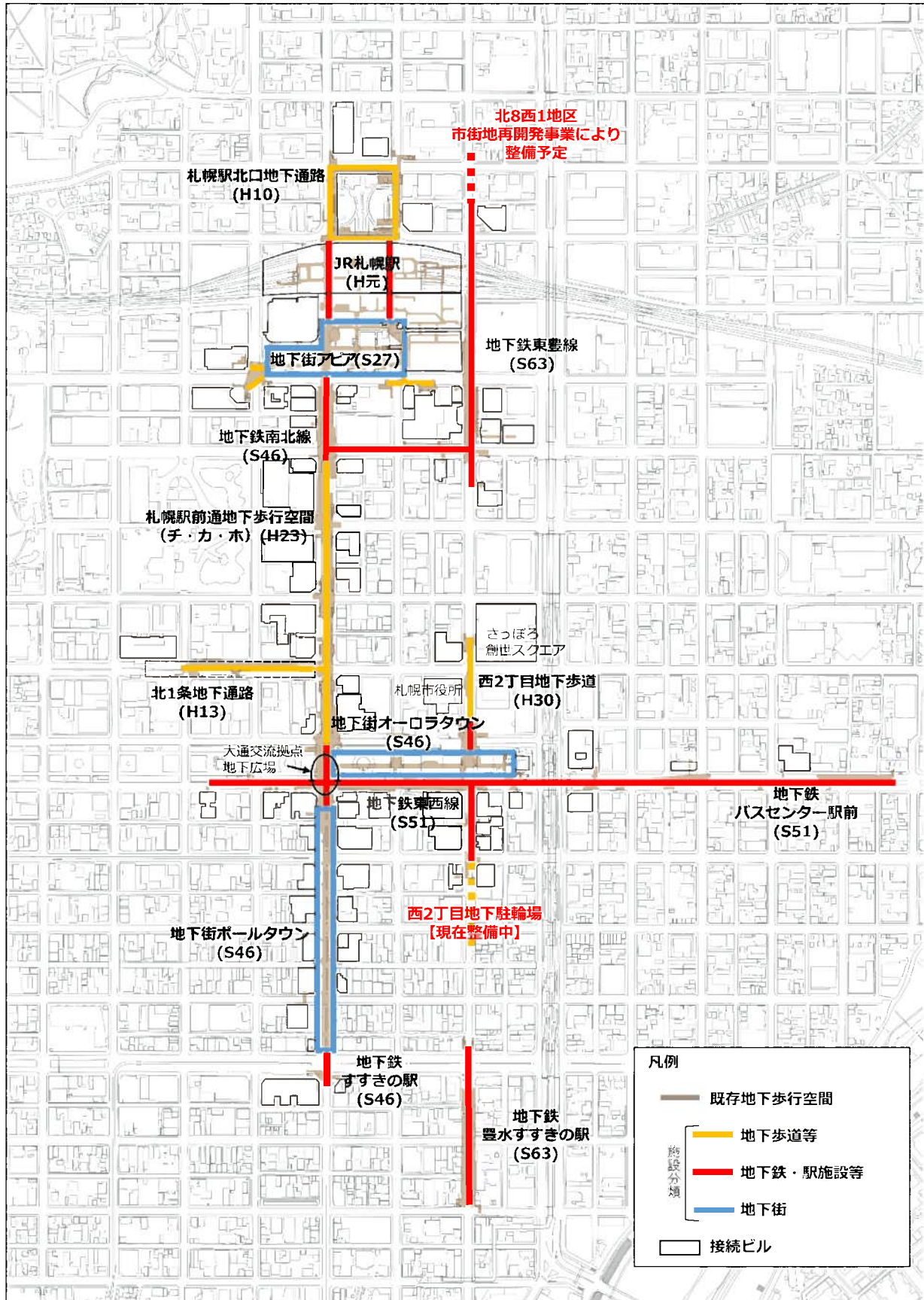
大通交流拠点地下広場



西2丁目地下歩道

2. 地下歩行ネットワークの役割

2 地下歩行空間の整備実績



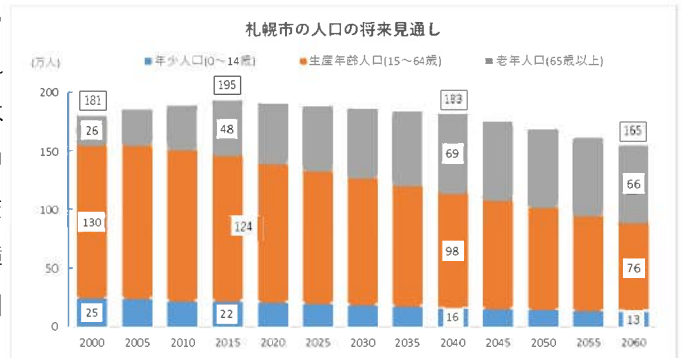
既存地下歩行空間現況図
(概要)

2. 地下歩行ネットワークの役割

3 札幌市を取り巻く環境

(1) 人口・財政

札幌市の人口はここ数年のうちに減少局面に転じると見込まれており、高齢化率の更なる上昇も見込まれています。少子化に加えて、生産年齢人口については既に減少に転じている状況です。社会構造の変化の中で、市税を始めとする歳入の大幅な伸びは期待できません。歳出面では、高齢化の進展などに伴い社会保障費の増加やこれまで整備してきた公共施設の更新費用が増加する見込みです。

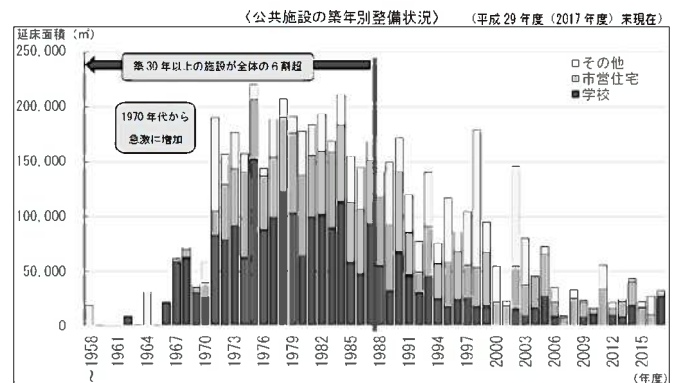


札幌市資料

(2) 公共施設の更新

札幌市における公共施設は、1970年代から1980年代前半に多くを整備したため、築30年以上の施設が全体の6割を占めており、更新時期の平準化を図っていく必要があります。

また、今後人口の減少局面に差しかかることを踏まえると、これまでと同じ水準で公共施設を維持・更新していくことは困難であることから、集約化や複合化の手法を活用し、機能は維持しながら施設総量を抑制し、計画的に更新していくことが必要です。



札幌市資料

(3) 都心部における開発の動き

都心部の多くの建物が更新時期を迎える中、さっぽろ創世スクエアを始め、南2西3周辺地区、北4東6周辺地区において市街地再開発事業が進んでおり、北8西1地区で再開発準備組合が設立されるなど民間開発の動きが活発化しています。

北海道新幹線札幌開業を見据え、こうした動きがさらに加速していくことが見込まれます。

民間ビル建て替えを支援し、再開発などの手法を活用しながら、民間投資を促し、まちのリニューアルを進めることを求められます。



出典：(札幌都市計画審議会)

土地利用計画等検討部会資料

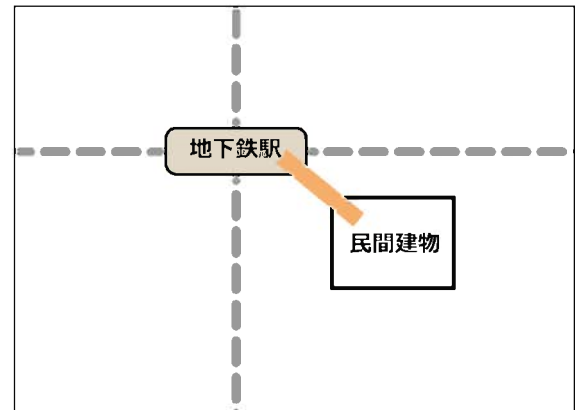
2. 地下歩行ネットワークの役割

4 地下歩行空間の形成

(1) 交通結節点での整備

地下通路は鉄道駅や地下鉄駅といった乗換え機能を有する交通結節点において、天候に左右されずに歩けるなど利便性向上を目的に整備が進んできました。

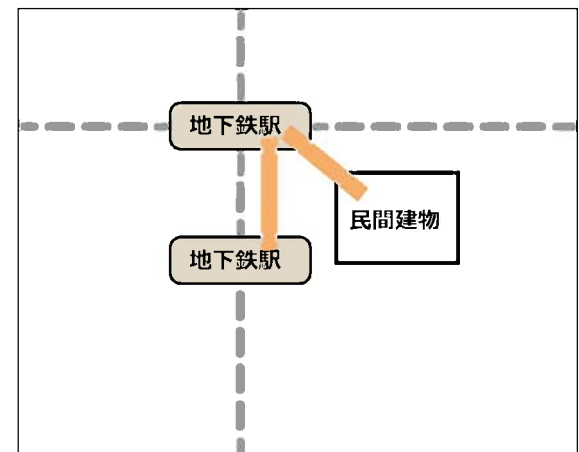
一方で、公共交通と周囲の民間建物とを物理的に連結していくことを優先したため、複雑な動線がかつバリアフリーに課題を有していました。



(2) 地下街の形成

地下街は交通結節点を中心に道路下で拡大していき、地下鉄整備に併せて地下鉄駅同士を繋げたり、都心部で不足していた公共駐車場を地下へ整備するのと併せて整備されました。

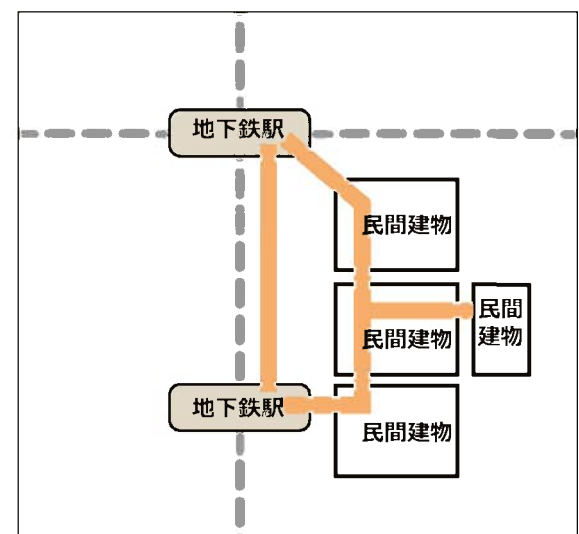
その際、地下通路部で店舗などの商業床等を確保するのに要する費用を店舗賃料として回収可能な大都市では、地下街が発展していきました。



(3) 民間建物を活用した拡充

地下歩行空間は公道下で多くの施設が有機的に接続し、ネットワーク化され、通過機能にイベント開催など滞留機能が加わり、都市の活性化に寄与しています。

東京などの大都市では、都市インフラ及び民間建物の更新時期を迎え、建替えが進んできており、その建替えの開発に併せて、隣接するビルとの地下同士や地下歩行空間と接続することで、利用者の利便性や回遊性の向上にも寄与しています。



2. 地下歩行ネットワークの役割

5 地下歩行ネットワークの役割

地下歩行ネットワークは、安全、快適（耐候性等）な歩行空間として、人々が行き交っており、都市活動を支える重要な資産となっています。

また、地下歩行ネットワークは沿道の都市開発促進や接続建物の価値向上に寄与しているとともに、既存地下歩行ネットワークと建物が接続することなどにより、にぎわいと回遊性の高い歩きたくなるまちの実現に寄与しており、都心のまちづくりの一端を担うものとなっています。

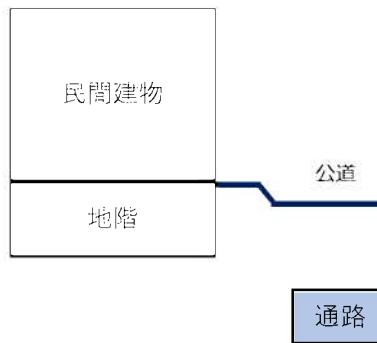
地下歩行ネットワークの役割

- ◆ 都心の魅力と活力を享受でき、快適に過ごせる環境を創出する。
- ◆ 誰もが四季を通じて、歩きたくなるまちの実現に寄与する。

【地下歩行空間の例】



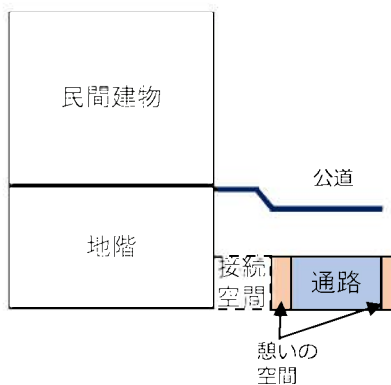
地下鉄コンコース



地下鉄駅等から、天候に左右されない歩行など安全・快適な歩行空間となっている。



チ・カ・ホ（接続空間）

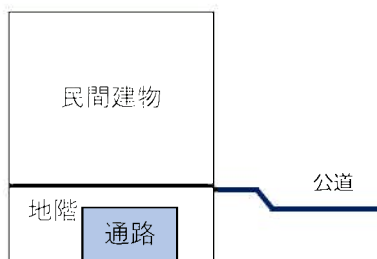


平成23年に供用開始したチ・カ・ホでは、通路機能に加え、憩いの空間を設け、建物との接続空間と併せて、広場として活用し、にぎわいを創出している。



建物内の地下通路

（東京 大手町・丸の内・有楽町地区）



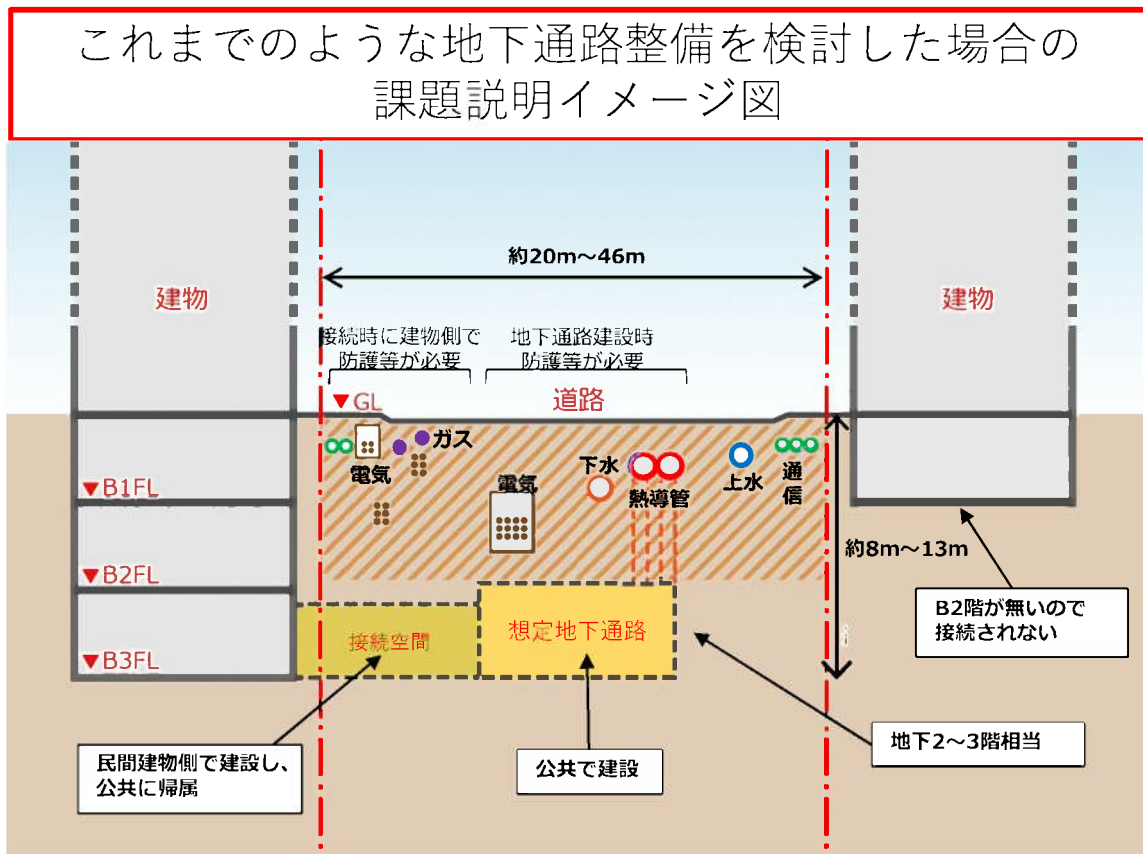
東京の大手町・丸の内・有楽町地区等においては、民間建物と民間建物を連続的に地下通路で結びネットワーク化することで、通路機能だけではなく、にぎわいを創出している。

2. 地下歩行ネットワークの役割

6 第2次都心まちづくり計画における検討路線の課題

主な課題

- 道路下には、上下水道、ガス、電力、通信管等、多数の地下埋設物があり、建設時には防護等が必要。
- 既存の地下歩行空間と接続するには、深さは建物の地下2～3階相当となる。
- 地下歩行空間の深さが地下3階相当の場合、沿道建物との接続は期待できない。
- 道路幅員が広いと、接続空間が長くなり、沿道建物との接続は期待できない。
- 沿道建物と地下通路が接続されないとにぎわいの乏しい空間になる。
- 既存の地下歩行空間が並行してある場合等、想定歩行者数は、チ・カ・ホのようには見込まれない。



課題説明イメージ図

3. 実現に向けた取組の考え方

1 取組方針における3つの視点



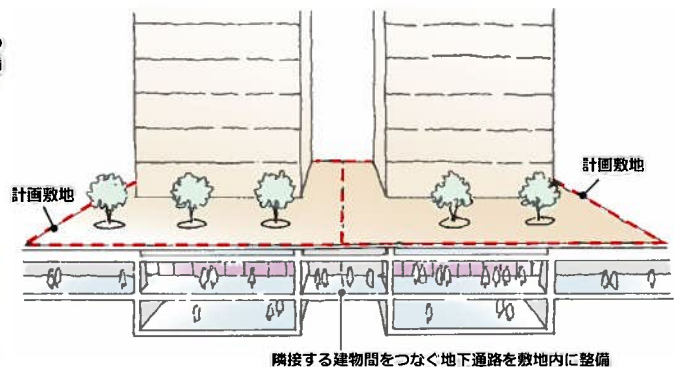
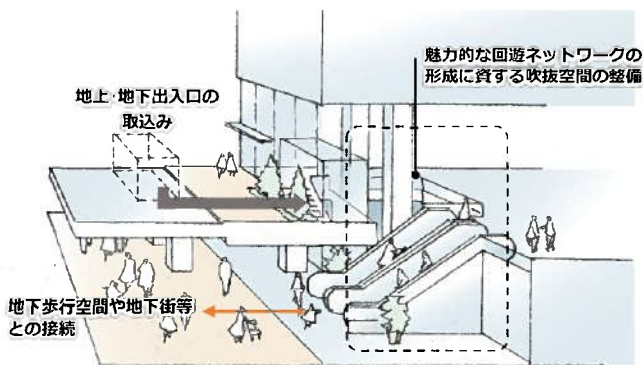
① にぎわいを創出する空間

沿道の民間建物内に地下歩行空間が一体となって整備され、ネットワーク化することで、交通動線機能だけの単なる地下通路にとどまることなく、店舗空間やにぎわい施設を備えた魅力のある都市空間の実現が可能となります。



② 良好な民間建築物の建替えを促進

都心における開発誘導方針[平成30年(2018年)12月)札幌市]では、容積率の緩和等に関する土地利用計画制度等の運用の考え方を明示することに加えて、開発を後押しする補助制度等を併せて紹介することにより、建物の建替え更新を促進し、都心に関連する各種計画の目標に資する民間都市開発を積極的に誘導することを目的としています。これらの制度等を踏まえた民間建物の建替えを促進することが重要となります。



出展：『都心における開発誘導方針』（平成30年12月）

3. 実現に向けた取組の考え方

1 取組方針における3つの視点

◆方針を策定する上での3つの視点

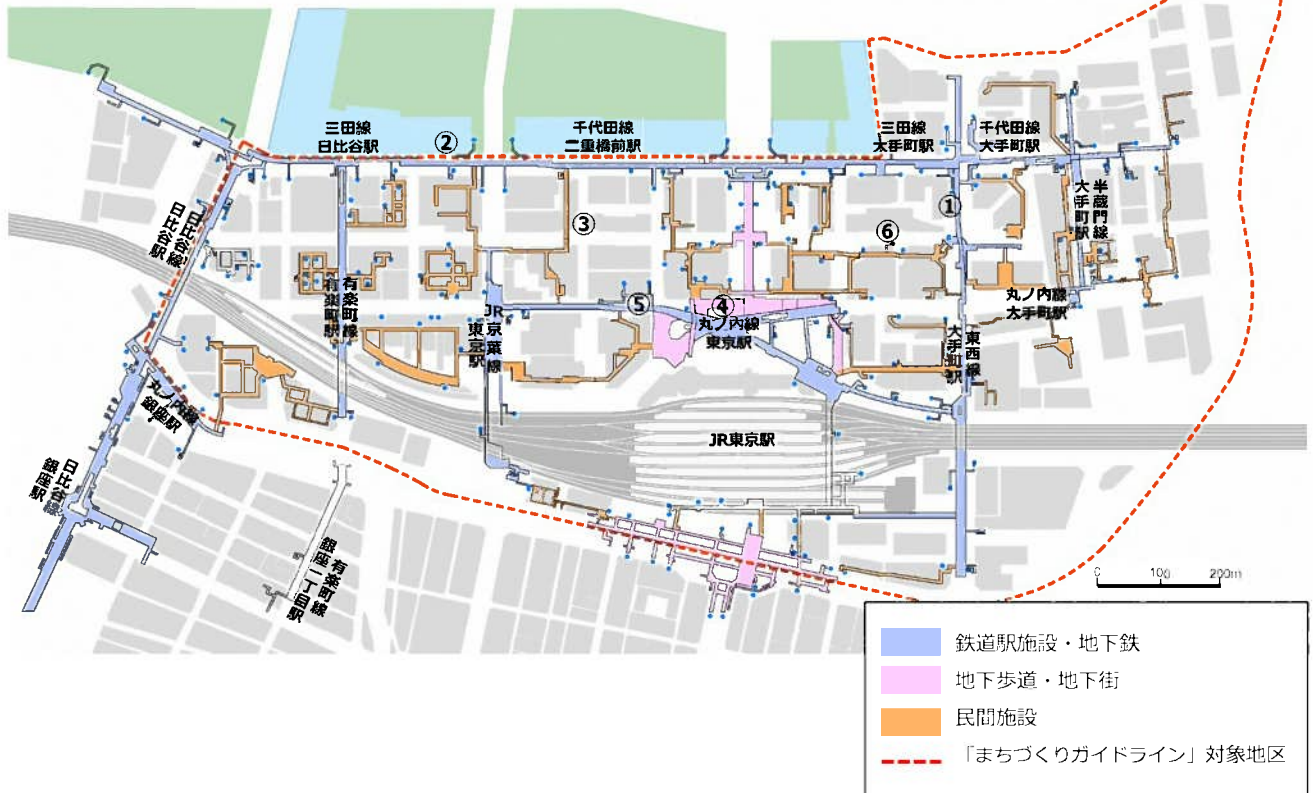


③ 民間活力を活かした地下空間創出

大手町・丸の内・有楽町地区においては、『大手町・丸の内・有楽町地区 まちづくりガイドライン 2014』に地下歩行ネットワークの整備方針を定め、行政・民間事業者にて共有し、社会情勢にあわせて適宜更新しながら、まちづくりの一環として長期的な視点で地下歩行空間の整備を行っています。

民間事業者は、ビル開発の際に民間敷地内や敷地外に地下通路整備を行うなどの公共貢献によって容積率が付与され、それにより、既存の公共地下歩道や鉄道駅等と建築物が地下で接続し、ネットワークが構築され、行政、民間事業者双方にとってメリットのある整備が実現しています。

図 大手町・丸の内・有楽町地区の地下歩行ネットワーク



3. 実現に向けた取組の考え方

2 取組方針（初期案）

民間開発と連動して地下空間を創出する
「公民連携」を基本

民間開発の動きと連携し、民間建物の地下の活用や建物同士の接続等による地下歩行空間の創出と合わせたネットワークの構築など、公民連携による地下歩行ネットワークの形成を目指す。

～公民連携～

公共の調整や各種制度、民間の開発とエリアマネジメントを連携して、通路機能と滞留機能を兼ね備えた地下歩行空間の創出を図る。

地下歩行ネットワークの役割を達成するには、単なる通路とせず、にぎわいのある地下歩行空間とすることが必要。これまでは、公共が地下通路の整備を行い、民間建物が接続することで、にぎわいのある空間を創出してきたが、公共単独整備は困難となってきた。

☆公の役割

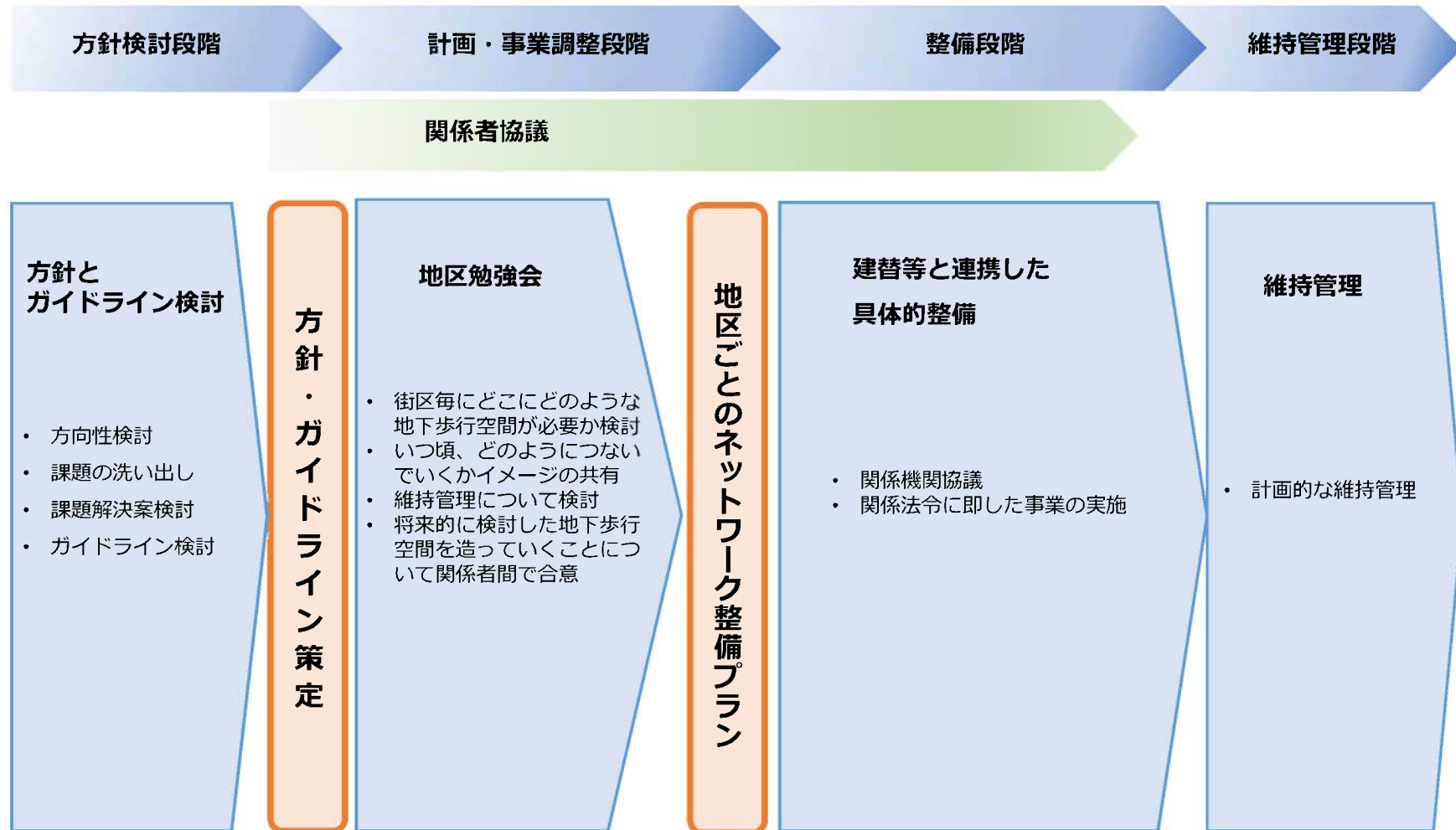
- ・札幌市として地下歩行ネットワークを形成する視点で重要と考えられる箇所において、地域の方々に声をかけ、地下歩行空間の形成について話し合いの場を設ける。
- ・地域としてどこからどこへどのように地下歩行空間をつなぐのが良いか、建て替えを進めた場合のイメージについて関係地権者間での共有を進める。
- ・容積率の緩和等に関する土地利用計画制度等の運用の考え方を明示することに加えて、開発を後押しする補助制度等を併せて紹介する。
- ・道路下に通路が必要となる場合には、その整備費の負担等を検討する。

☆民の役割

- ・ビルの建て替えにあたり、ビルの地下階の通路を公共的な通路として開放する。
- ・自分の敷地内に地下通路を検討するにあたり、どこからどこへどのようにつなぐのか関係地権者等と話し合う。
- ・一定の街区単位でどこにどのような通路が必要かイメージを共有し、それぞれの建て替え時期に併せて整備を行う等、地区整備プランや協定書等の作成、締結等を行う。

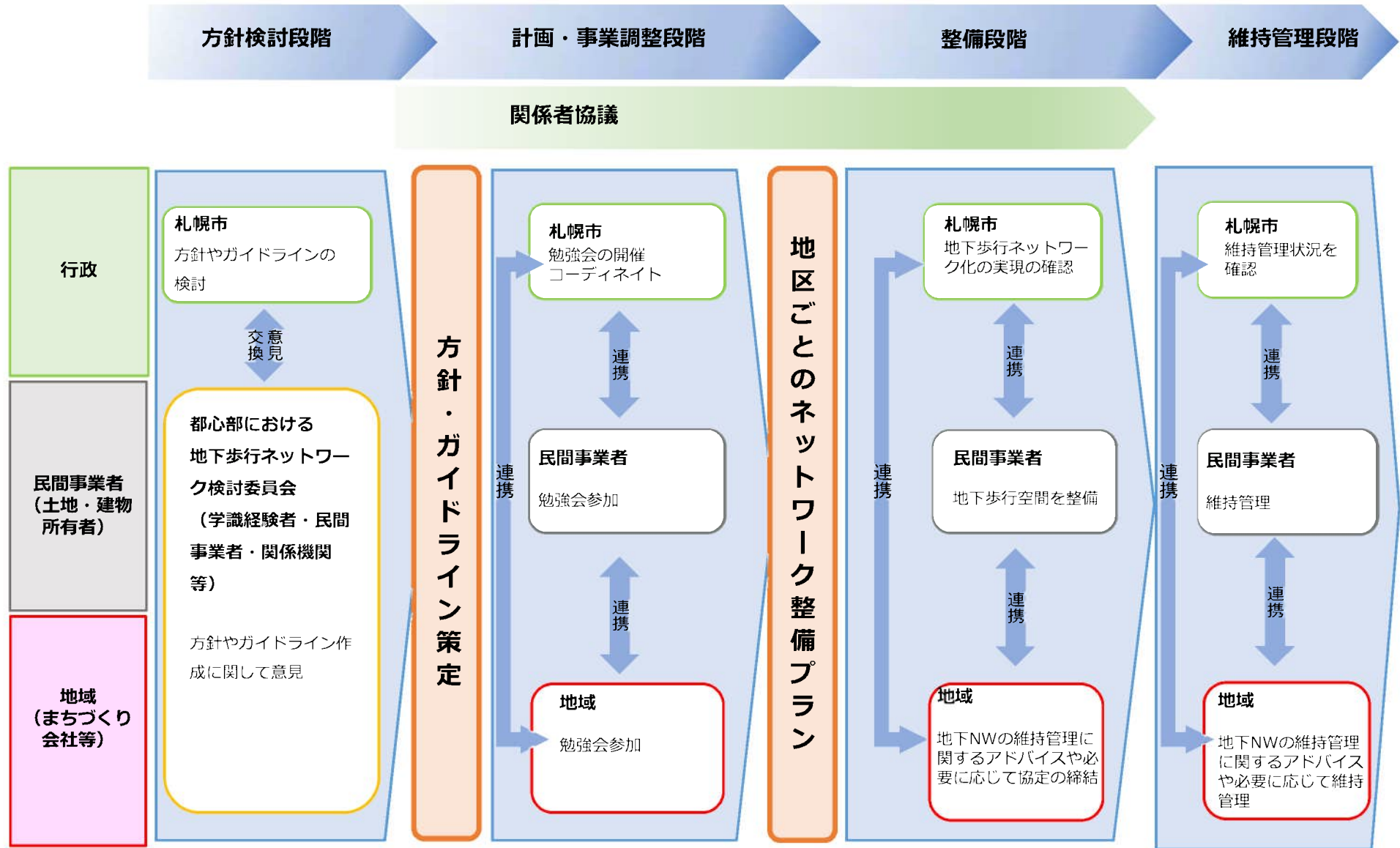
4. 実現に向けた取組の進め方

1 段階的な取組のロードマップ（初期案）



4. 実現に向けた取組の進め方

2 取組体制イメージ（初期案）



■ガイドラインの項目（案）

資料 3

項目	概要
1 ガイドライン作成の目的と位置づけ	
1.ガイドラインの目的	検討を進めている都心部における地下歩行ネットワーク充実のため、整備の際や維持管理における基本的な基準等を整理する。
2.ガイドラインの位置づけ	本ガイドラインの位置づけを整理する。
2 地下歩行ネットワークのパターン	
1.パターンの整理	想定されるビルの状況に基づき、公共地下歩道や駅施設、地下街等による接続パターンの違い、後背ビル同士の関係の違い等を考慮し、地下歩行ネットワークのパターンを整理する。
2.パターンごとの条件整理	整理した接続パターンの分類に基づき、所有区分・維持管理・運営上の課題など、地下歩行ネットワーク構築のステップに関する課題を整理する。また、接続パターンごとのメリット・デメリットについても整理する。
3 接続先ごとの地下接続通路の設計基準	
1.接続高さの考え方	建築基準法,消防法,道路法等の関係法令を踏まえ、地下接続通路の設計に関する基準を整理する。 その際、接続先の各ケース（公共地下歩道との接続、駅施設との接続、地下街との接続、民間ビル同士の接続）により分類して整理する。
2.通路の有効高さ、幅員等	
3.段差の処理方法（傾斜路、EV等）	
4.接続部に係る制限等	
5.誘導サイン	
6.維持管理の考え方	
4 地下接続通路の設置に関する推進方針	
1.地下接続通路推進の基本的な考え方	地下接続通路の設置に関する推進するにあたり、民間活力を活かすための誘導方策の基本的な考え方を整理する。
2.推進方針（インセンティブ）	民間活力を活かすためのインセンティブ例を複数挙げ、それぞれの手法について課題との方策を取りあげる。さらに、事業計画、街区規模（大街区、小街区）ごとに有効なインセンティブが異なるため、インセンティブと街区規模の組み合わせを整理する。
3.エリアマネジメントとの関わり	民間活力を活かした地下歩行ネットワークの構築を促進するために、エリアマネジメントとしての関わり方や役割を整理する。
参考 地下歩行ネットワーク形成の担保	
1.形成の担保	まちづくりガイドライン、協定書などの地下歩行ネットワーク形成の担保を整理する。
2.事例	それぞれの手法での地下歩行ネットワーク形成等の事例を取り上げる。

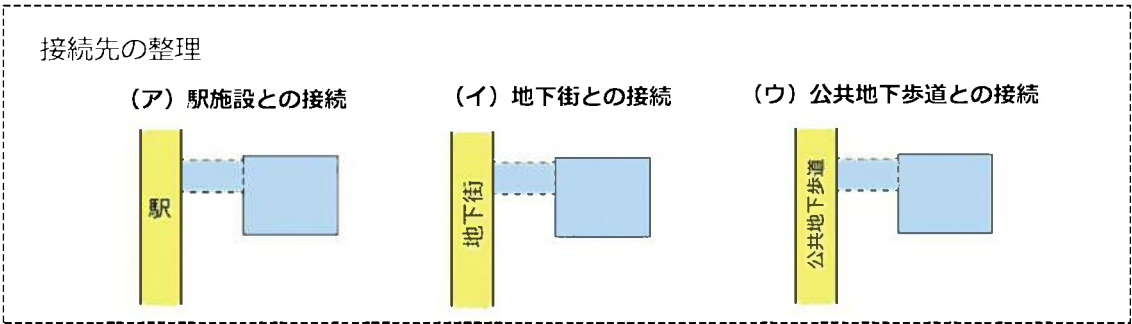
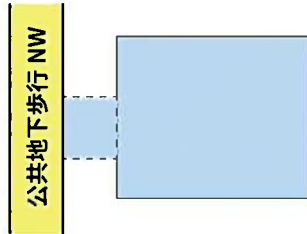
地下歩行ネットワークパターン

1 地下歩行ネットワークパターンの整理

ビル状況に基づくパターンは次の図のように整理される。

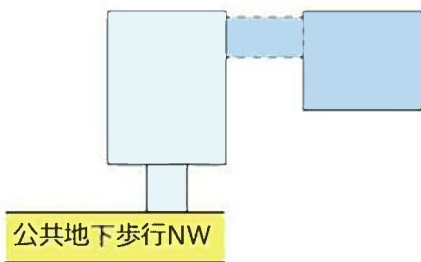
接続パターン①

公共地下歩行NWと民間ビルの接続



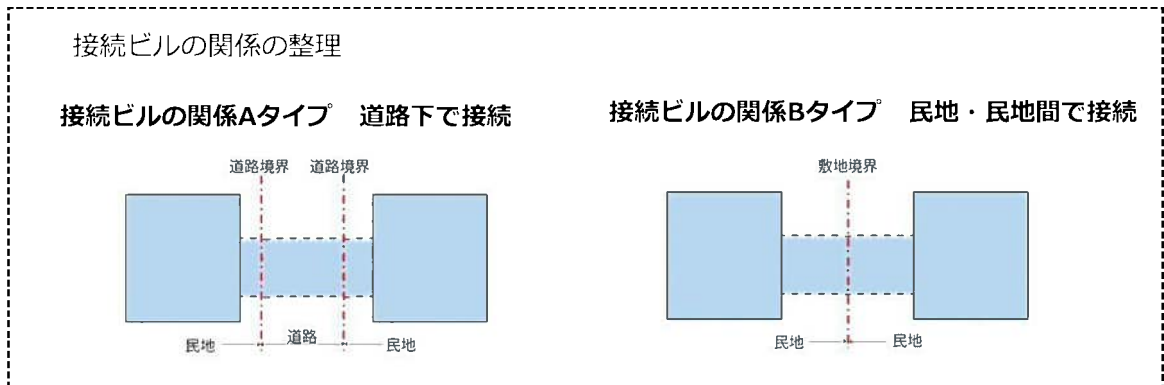
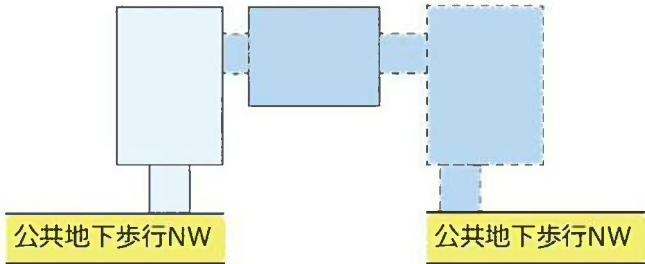
接続パターン②

公共地下歩行NWに接続済みのビルと未接続ビルの接続



接続パターン③

後背ビル同士の接続

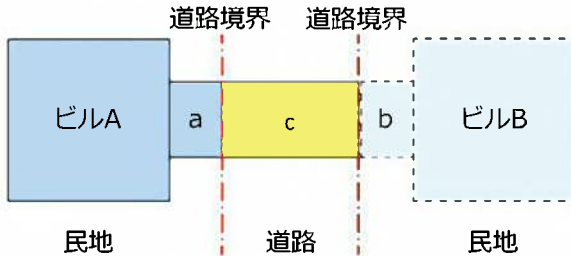


地下歩行ネットワークパターン

2 接続ビルの関係の整備

接続ビルの関係Aタイプ 道路下で接続

■パターン1 【道路の地下通路は札幌市の施設（道路 または 建築物）】



Step1 ビルA建設

- ・ビルAと地下通路aを建設 ⇒民間A社が整備

Step2 ビルB建設

- ・ビルBと地下通路bを建設 ⇒ 民間B社が整備
- ・地下通路cを建設 ⇒ 市整備 または 市費用負担で民間B社が整備

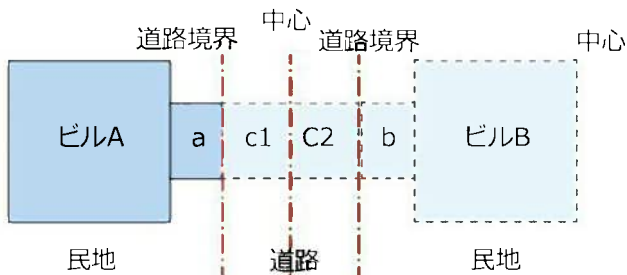
Step3 維持管理

- ・各々敷地境界で維持管理⇒民間A社（Aa）、民間B社（Bb）、市（c）

または

- ・別会社が維持管理（地下通路面積按分して、それぞれ費用負担） ⇒民間Z社

■パターン2 【道路の地下通路は民間の施設（道路占用）】



Step1 ビルA建設

- ・ビルAと地下通路aを建設 ⇒ 民間A社が整備

Step2ビルB建設

- ・ビルBと地下通路bを建設 ⇒ 民間B社が整備
- ・地下通路c1c2を建設 ⇒ 民間A社がc1の費用負担で民間B社が整備

Step3 維持管理

- ・道路中心で維持管理⇒民間A社（Aac1）、民間B社（Bbc2）

または

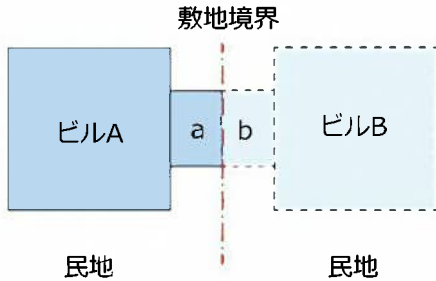
- ・別会社が維持管理（地下通路面積按分して、それぞれ費用負担） ⇒民間Z社

地下歩行ネットワークパターン

2 接続ビルの関係の整備

接続ビルの関係Bタイプ 民地・民地間で接続

■パターン1 【ビルの建設時に敷地内の地下通路を整備】



Step1 ビルA建設

- ・ビルAと地下通路aを建設

Step2ビルB建設

- ・ビルBと地下通路bを建設

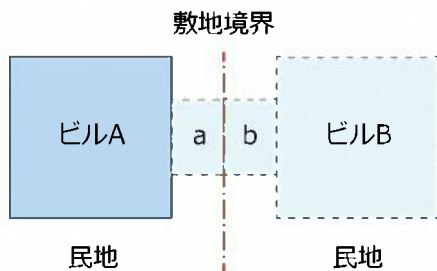
Step3 維持管理

- ・各々敷地境界で維持管理⇒民間A社（Aa）、民間B社（Bb）

または

- ・別会社が維持管理（地下通路面積按分して、それぞれ費用負担）⇒民間Z社

■パターン2 【ビルの建設時に地下通路を整備】



Step1 ビルA建設

- ・ビルAを建設

Step2ビルB建設

- ・ビルBと地下通路bを建設
- ・地下通路aを建設 ⇒ビルA負担でビルBが整備

Step3 維持管理

- ・各々敷地境界で維持管理⇒民間A社（Aa）、民間B社（Bb）

または

- ・別会社が維持管理（地下通路面積按分して、それぞれ費用負担）⇒民間Z社

地下歩行ネットワーク形成の担保

1. まちづくりガイドライン

■事例一大手町・丸の内・有楽町地区 まちづくりガイドライン2014

大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会において、取りまとめた大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドラインでは、ビルの建替えに際して、地下歩行ネットワークの整備を位置付けている。

大手町・丸の内・有楽町地区 まちづくりガイドライン2014

<内容>

・まちの将来像、ルール、整備手法等を指針として示したもの。

○将来像

・まちづくりの大きな方向性、ゾーニング、各ゾーンの位置付け、まちにおける拠点、軸、都市機能の考え方など、まちづくりにおいて目指すべき方向性に言及。

○ルール

・将来像を実現するための公的空間整備、各建物整備におけるルールを記載。定めたルールに基づき、公民が協力してまちづくりを進める。

○整備手法

・まちの整備にあたって、都市機能や都市空間の高質化に資する制度・手法の活用方針を記載。街区や地区の状況、必要に応じて制度の新設や運用を適宜検討していく。

○地下ネットワーク

・大手町・丸の内・有楽町地区では、地区内の歩行者環境を向上させ、歩行者ネットワークの骨格を補強するため、宅地内の地上地下ネットワークの強化を図っている。ガイドラインの中で、地下歩行者ネットワーク将来イメージ図を作成し、その考え方をもとに既存の歩行者ネットワークの利便性向上や都市観光に資するものを等について積極的に整備を図っている。

図：主要な歩行者ネットワーク将来イメージ（地下）



『大手町・丸の内・有楽町地区 まちづくりガイドライン2014』より抜粋



地下歩行ネットワーク形成の担保

2. 協定書

公共施設等に民間事業者が地下通路を接続する場合、下記の項目に示す協定書を締結し、設計及び工事、管理の方針を決める。

事例：協定書の項目

- ①目的
 - ・協定書の目的を記載
- ②協定の範囲
 - ・協定書の対象となる範囲を整理
- ③設計
 - ・地下通路の設計者の選定方法、図面の確認方法を整理
- ④工事
 - ・地下通路の工事施工者の選定方法、工事の立ち会い方法を整理。
- ⑤予定工程表
 - ・地下通路の予定工程表を添付。
- ⑥費用負担等
 - ・地下通路の費用負担者を整理。
- ⑦財産区分の帰属
 - ・地下通路の財産区分を整理。
- ⑧完成確認、引き渡し
 - ・地下通路の工事の完成後の引き渡し方法、完成図書の提出方法を整理。
- ⑨通用範囲
 - ・地下通路の開放時間（開閉時間）の考え方の整理。
- ⑩行政上の手続き
 - ・地下通路の行政上の手続きの主体者を整理。
- ⑪維持管理
 - ・地下通路の管理補修範囲、維持管理協定を締結する旨を整理。
- ⑫標識
 - ・施設の標識の改修者を整理
- ⑬損害の負担
 - ・施設等に損害が生じた場合の対応方法を整理
- ⑭苦情等の処理
 - ・第三者から苦情が出た場合の対応方法を整理。
- ⑮かし担保
 - ・工事に起因して損害が生じた場合の対応、かしの補償期間
- ⑯協定の変更又は解除
 - ・協定書を変更又は、解除する場合の対応を整理。
- ⑰地位の承継
 - ・地下通路等を第三者に譲渡する場合の対応を整理（地位、権利義務を第三者に承継）

地下歩行ネットワーク形成の担保

3. 都市再生歩行者経路協定

都市開発事業の施行に関連して必要となる歩行者の利便性及び安全性の向上のための経路の整備・管理の方法や費用分担などについて、土地所有者間で定める協定です。土地所有者全員の合意により締結し、市町村の認定により発効します。

協定の内容

- ・ 協定には、以下のような内容を記載することができます
- ・ 協定区域、歩行者経路（以下「経路」という）の位置
- ・ 経路の整備又は管理に関する下記事項のうち必要なもの
- ・ 経路の幅員、路面構造に関する基準
- ・ 経路を構成する施設（エレベーター、エスカレーター、ベンチ、植栽、広告物など）の整備・管理に関する事項
- ・ その他経路の整備又は管理に関する事項
- ・ 協定の有効期間
- ・ 協定に違反した場合の措置 など

協定による法律上の効果

売買等で土地所有者等が変わった場合、新しい土地所有者等に対しても、協定は効力を有します（民法の特例：承継効）。

都市再生歩行者経路協定の事例 ～はかた駅前通り地下通路～（福岡市博多区）

- ◆ 博多駅前の地上交通の混雑緩和と地下歩行者ネットワークの形成を図るため、地下街、地下鉄、ビル地下等をつなぐ地下通路を整備。
- ◆ 地上部の歩道幅員が狭小で、出入口を歩道上に設けることができなかったため、JR九州が管理する地下街のほか、隣接する西日本シティ銀行及び福岡センタービルの敷地内に出入口を確保。
- ◆ 整備費用負担、敷地の無償貸与、日常管理の分担等、官民が連携・協力しながら事業を実施。

整備や日常管理に関する基本的な方針、官民の役割分担について、都市再生特別措置法第45条の2の規定による歩行者経路協定を締結

協定概要

協定締結者：福岡市
九州旅客鉄道(株)
(株)西日本シティ銀行
(株)TAKFロパティ(福岡センタービル)

協定締結日：平成23年9月30日

延長：約60m
幅員：6m

日常管理に関する事項

- ・ 供用時間：5:15～0:25(一部7:00～23:00)
- ・ 通路の開閉者
- ・ 保守工事、修繕 等

閉鎖・撤去等に関する事項

協定の承継効※1により通路出入口を確保

※1 売買等で土地所有者等がかわっても、従後の土地所有者等に対して協定の内容が及ぶ効力（民法の特例）



出典：国土交通省HP

区分	課題	対応策（初期案） （市内部未調整）	福岡	名古屋	東京大丸有
ビル内の地下NW形成	<ul style="list-style-type: none"> ビル内に地下NWを構築するのに、民間費用負担が発生する 通路で店舗面積及びテナント収入が減る 	<ul style="list-style-type: none"> ■費用の助成（現在 補助制度なし） ・整備費の助成 ・地下通路の道路下部分は行政側で負担 ■規制緩和 ・地下NW整備による建物容積緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ・容積率緩和制度 ・法定再開発事業による補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・容積率緩和制度 ・法定再開発事業による補助 	<ul style="list-style-type: none"> ・容積率緩和制度 ・法定再開発事業による補助
セキュリティ 管理面、	<ul style="list-style-type: none"> ・接続部や出入口の開閉等の管理、セキュリティ箇所が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ■管理協定、管理体制 ・類似形態での既存協定、管理体制等を参考 	各ビル・各地下街にて対応	各ビル・各地下街にて対応	各ビルにて対応
技術面	<ul style="list-style-type: none"> ・接続ビル同士の高さ（高低差）処理等の調整が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ■街区単位での検討 ・街区単位での地下NW形成の推進を目指し、エリアマネジメントを活用して、勉強会の開催 	開発ごとに協議	開発ごとに協議	開発ごとに協議
サイン計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルごとにサインが異なり、統一性が図れない 	<ul style="list-style-type: none"> ■サインルールの整備 ・エリアマネジメントを活用し、サインルールの統一を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄や地下通路の周辺案内図の基本設計を福岡市が実施。 ・2カ国語標記サイン及び4カ国語標記案内板の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・『名古屋市地下空間サイン整備ガイドライン』 	<ul style="list-style-type: none"> ・『サインデザインマニュアル』（大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会） ・『サイン計画』（新宿ターミナル協議会）
合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線ビル間の合意形成 ・地下NW整備時期の統一ができない、未完成段階での各ビルへの対応 	<ul style="list-style-type: none"> ■街区単位での検討 ・街区単位での地下NW形成の推進を目指し、エリアマネジメントを活用して勉強会の開催（再掲） ・地区計画、区分地上権、都市再生歩行者経路協定等の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・『天神明治通りグランドデザイン2009』（天神明治通りまちづくりガイドライン協議会） 	<ul style="list-style-type: none"> ・『名古屋駅地区街づくりガイドライン2014』（名古屋駅地区街づくり協議会） 	<ul style="list-style-type: none"> ・大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014(大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会)
法制度面	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル同士の接続に伴う関係法令対応 	<ul style="list-style-type: none"> ■接続に係る基準の検討 	案件ごとに対応	案件ごとに対応	案件ごとに対応