

- ・国土交通省では、自動運転に関する政府戦略である「官民 ITS 構想・ロードマップ」を踏まえ、自家用車、移動サービス及び物流サービスそれぞれにおいて、自動運転の実用化に向けた取組みを推進している。
- ・自家用車は、2025 年を目途に高速道路でのレベル4 自動運転の実現を目指している。移動サービスは、2022 年を目途に限定地域での遠隔監視のみの自動運転サービス開始を目標に、技術開発や実証実験を推進、物流サービスは、2025 年度以降の高速道路でのトラックのレベル4 自動運転の実現に向けた検討を進めることとしている。

②スマートシティの社会実装の推進

- ・2018 年に閣議決定された「未来投資戦略 2018」では、次世代モビリティサービスや ICT 等の新技術・官民データを活用した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組みを加速するとともに、これらの先進的技術をまちづくりに取り入れたモデル都市の構築に向けた検討を進めることが盛り込まれた。
- ・2019 年以降、牽引役となる 22 の「先行モデルプロジェクト」と、重点的に支援を実施する 21 の「重点事業化促進プロジェクト」を選定し、各地での展開を推進している。
- ・世界各国における「地域の 3D データ化」の潮流を踏まえ、2020 年から、専門家との協業のもと、3D 都市モデルの整備・活用とともに、オープンデータ化によるビジネス等への広い活用化膿性を高めるプロジェクトである"PLATEAU"を起動した。

③新技術の活用による物流最適化

- ロボット・ドローンによるラストマイル配送円滑化
- ・非接触・非対面型の物流システムを構築し、サプライチェーンの強靱化を図るため、引き続き、デジタル技術などを用いた新たな輸配送方法等の調査・実証を行う。



④海外需要の取り込み

- インバウンドの段階的復活に向けた受入環境整備
- ・ポストコロナを見据え、外国人の受入環境整備やインバウンドの段階的復活を図っていく必要があることから、国土交通省においては、2030 年訪日外国人旅行消費額 15 兆円の目標達成に向けた取組みを進めていく。
- ・具体的には、①主要 7 大空港を中心に配備した顔認証ゲート及びバイオカートの活用による出入国審査手続の迅速化、②バイオカートの指紋取得技術の高度化、③チェックインから搭乗までを顔認証システムで一元化するシステムの導入等の受入環境整備を進めることとし、ほかにも、我が国の文化資源、国立公園等においても受入環境整備を進める。

(5) 地球温暖化対策の推進

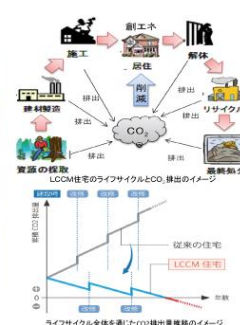
日本政府は「2050年カーボンニュートラル」を目標として掲げ、これを目指すため、昨年12月、14分野において高い目標を設定し、あらゆる政策を総動員した「グリーン成長戦略」を策定した。これにより、産業構造や経済社会の変革を通じて大きな成長につなげ、経済と環境の好循環を作っていくこととしている。

特に、日本のCO₂排出量のうち運輸、民生（家庭・業務その他）部門は約5割を占め、この削減することは必須である。産業間の連携、地域との連携、デジタル技術の活用等横断的な視点から国土交通分野の環境関連施策の充実・強化を図りつつ、脱炭素社会、気候変動適応社会、自然共生社会、循環型社会を目指していく。本節ではそれらに関する取組みについて記載していく。

①2050年カーボンニュートラルの実現に向けた地球温暖化対策

●LCCM住宅

- 住宅・建築物の脱炭素化に向けて、使用段階のCO₂排出量に加え、資材製造や建設段階のCO₂排出量の削減、長寿命化により、建築から解体・再利用等までのライフサイクル全体を通してCO₂排出量をマイナスにするLCCM（ライフサイクルカーボンマイナス）住宅の普及を推進している。



●公共交通の更なる利用促進

- 運輸部門におけるCO₂排出量の削減に向け、地域公共交通計画と連動したLRT（Light Rail Transit）・BRT（Bus Rapid Transit）や電気自動車等のCO₂排出の少ない輸送手段の導入及びMaaSの社会実装やコンパクト・プラス・ネットワークの推進、バスタの整備等のモダルコネクトの強化等を通じた公共交通の利便性向上に向けた取組を推進する。

●次世代自動車の普及促進に向けた環境整備

- グリーン成長戦略において、遅くとも2030年半ばまでに乗用車新車販売で電動車を100%とするとしている。国土交通省の道路政策ビジョンにおいても、道路交通の低炭素化の方向性を提示している。
- また、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められる「グリーンスローモビリティ」を推進している。

- ・国土交通省では、電動車普及に向けた環境整備として、道路占用による道の駅や SA/PA における充電施設の設置、EV 充電器の公道設置の社会実験、非接触給電システムの研究開発の支援に取り組んでいる。



道の駅でのEV充電器の設置

②自然共生のための取組

●グリーンインフラの推進

- ・国土交通省では、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める「グリーンインフラ」を推進している。
- ・産学官の多様な主体が参画する「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム」（2020年3月設立）において、グリーンインフラの社会的な普及、技術に関する調査・研究、資金調達手法の検討等を進めるとともに、地方公共団体や民間事業者等を対象に技術的・財政的支援を実施している。

2-2 社会的潮流を受けた札幌都心における影響予測

(1) 今日の潮流を受けた札幌都心への影響の可能性

1) 社会経済情勢の変化

課題	札幌都心における影響
人口構造の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的な人口減少の傾向の類に漏れず、札幌市の人口も減少傾向に差し掛かっている。 ・特に社会動態によって支えられてきた札幌市の人口増加の構造が今後、少子高齢化の進展に伴い、自然減が社会増を上回ることが予想されている。 ・人口減少社会、超高齢社会の到来に先立ち、札幌の経済・社会活動を支える生産年齢人口の維持が重要となり、経済活動の中心地たる札幌都心に於いてその受け皿となる活動環境を向上させることが重要となる。
経済成長の停滞	<ul style="list-style-type: none"> ・前述の人口減少・高齢化かつ生産年齢人口の減少に直面する中で、持続的な経済成長を実現するためには、労働生産性の向上が重要である。 ・労働生産性の向上は各企業の努力に依るところではあるが、商業・業務集積地である都心に於いては、労働生産性の向上を支える労働環境確保に向けた支援を展開する必要がある。
働き手の多様化	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的な女性・高齢者の就業率の向上と比較し、札幌市の傾向として生産年齢人口に属する女性の労働力率が低いM字カーブを描いていることが特徴とされている。 ・札幌におけるワークライフバランスの改善から女性及び高齢者の就業環境の向上を図ることが急務となる。
ライフスタイル・志向の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・消費行動に係る価値の変化、「シェア文化」の普及等、生活を取り巻く価値観の変化が進展する中、都心における「共有・共用」の文化を生み出すことが都市文化の発信地たる都心に於いては重要となる。
働き方の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染拡大の影響は、全国的な就業環境に対する意識の変化を引き起こしている。 ・政府の掲げた「働き方改革」が追い風となっている中、都心におけるワークライフバランスの提案・普及を促進し、労働生産性の向上と市民の日常の充実の両輪で、札幌での暮らし、働く生きがいを高質化していくことが重要となる。
まちづくりの担い手	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的なエリアマネジメント機運の高まりの中、札幌都心においては、札幌駅前通、大通の二つのまちづくり会社を有し、特定エリアにおけるまちづくり活動を展開している。 ・一方ではこれらの活動団体がステークホルダーの受益に主眼を置いたエリア価値向上の取組を明確なミッションとして、都心全域におけるストックマネジメント、エリアプロデュースの担い手が不在であることが課題である。 ・第2次都心まちづくり計画においてはその観点から「都心まちづくりプラットフォーム」設置の重要性を位置付けたが現時点では実現化に至っていない。 ・エリア横断的な資源・人材の共有から包括的なマネジメントを行うことが都心全体の価値向上、都心におけるライフスタイルの提案に際しては重要であり、その担い手となるプラットフォームの構築が急がれる。

2) 危機による変化・課題

課題	札幌都心における影響
社会存続基盤の維持困難化	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通 － ●観光業 ・札幌市観光統計データによると、2021年度の来訪者数は352万人。前年度比で17%ほどの回復が見られるものの、コロナ禍以前との比較では63.7%減となっている。 ・外国人宿泊者数は約7,000人。前年度比で22%ほどの回復が見られるものの、コロナ禍以前との比較では99.4%減と甚大な被害を被っている。 ・宿泊、アミューズメント、飲食、消費、移動等、裾野の広い観光業におけるこうした影響は札幌経済に多大な打撃を与えるものとなり、特に観光交流の結節点である都心部においてはその影響も大きい。 ・さらに域内においてもコロナ禍の影響にあって飲食・物販等、小売・サービス業の事業持続性、従事者の雇用等に係る不安・危機感は依然継続している。
災害リスクの増大・老朽インフラの増加	<ul style="list-style-type: none"> ●災害リスク ・2018年、胆振東部地震による全市的なブラックアウトに際して、ビジネス、観光の集積地である都心においては、災害時でもサービスを提供できるBCPの欠如、脆弱性が浮き彫りとなった。 ・上記震災は9月に発生したものであり、気候上の被害は見られなかったが、特に積雪寒冷地札幌における冬季間の被災を想定した場合、市民や来街者等の安全性確保への不安がある。 ・加えて、商業・業務に加え、都市観光の中心地でもある都心部においては、来街者の安全確保、危険回避を果たすことが重要である。 ・前述の震災時においては、ブラックアウトの影響から事業継続が困難な宿泊施設での滞在が不可能となった観光客等の来街者が居場所を失う事態が発生した。このような状況下にあっても都心に於いて来街者の居場所を備えることはより信頼の高いまちとなる上で重要な視点となる。 ●老朽インフラ －
多様性を支える社会への変革の遅れ	<ul style="list-style-type: none"> ●ダイバーシティの進展 ・前述の「働き方の多様化」に記載したように、人口減少、特に生産年齢人口の減少に伴う経済活力の低下、社会活動の衰退は都心のまちづくりにとっては重大な影響を与えうる。 ・その上で、現状の札幌市における就業構造上の課題である女性の社会参加並びに高齢化社会における高齢者のための就業環境の整備は官民連携で進めるべき重要な課題となる。 ●心の豊かさへの志向の変化 － ●消費行動の多様化 ・様々なオンラインサービスの普及・高次化に伴い、人々、特に若者の消費価値も所有から利用へとシフトしつつある。 ・また、コロナ禍を背景に人々の消費行動が変化しつつあり、ネット上での消費活動がより活性化する傾向にある。 ・商業集積地である都心においては、消費行動の多様化などの社会の変化に即した次代の都心のあり方の検討が必要。

DX の立ち遅れ	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍を背景とした DX の進展と都心の役割 ・ コロナ禍におけるテレワークの普及等、オンラインに依存する就業環境の変化、さらに宅配サービス等の普及等を追い風とした DX の進展が見込まれる中、個々人の居場所・活動拠点は居住地を中心とした領域に偏重する可能性が見込まれ、商業・業務集積地である都心における「働く場」としての機能・役割にも変化が生じる可能性がある。 ・ 都心に求められる機能、役割を再定義する中でそれらを支える技術・サービスのあり方と具現策を、官民のスキル・ノウハウを共有し展開していくことが求められる。
地球温暖化の進行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他都市に比べ、札幌市の CO₂ 排出要因は民生・運輸部門の比率が高いことが特徴である。殊、経済・市民活動の中心地である都心は、民生業務部門のエネルギー消費量、CO₂ 排出量が突出して大きいエリアであり、エネルギー消費の削減や CO₂ 排出抑制が必要。

(2) 都心のポテンシャル・動向を踏まえた好機・課題への対応の必要性

1) 危機による変化・課題への対応

全国的な都市的課題への対応	札幌都心における対応可能性
社会存続基盤の持続可能性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の維持と利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・都心部においては、北海道新幹線及び在来線等の鉄道に加え、周辺都市との結びつきを高める広域道路ネットワーク網を活かした都市間交通網の充実が図られているため、選択性・アクセス性の高い市街地である。 ・一方ではこうした広域圏からの来街者の流入に対し、都心及び隣接市街地等へと誘導する二次交通網となる地下鉄網、バス交通網、路面電車が敷設されていることから二次的な公共交通網にも恵まれている。 ・国策において求められる地域の公共交通活性化施策への対応を視野に入れ、都心内における新公共交通サービス導入による回遊性と連絡性の向上から、人の活動に配慮した都心まちづくりの展開が可能になるものと思われる。 ●観光業への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドの消滅等により、札幌の観光業界を始めとする経済業界において、観光流動の回復は目下の命題となる。 ・これまで培ってきた観光資源の最大活用を視野に入れた場合、より目的性の高い都市観光コンテンツの構築、例えば都心における MICE 戦略の具体的推進等から、観光資源の再活性化を図ることが必要となる。 ●まちの機能・活力の維持・向上 <ul style="list-style-type: none"> ◎コンパクト+ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・予てより札幌市に於いては、多中心核都市構造によるコンパクト+ネットワーク型のまちづくりを志向してきた。 ・その中心核となる都心部においては、集積する高次都市機能の立地に恵まれた優位性を活かし、来街者の多様なニーズに応えるポテンシャルは高い。 ・加えて地下空間のネットワークを有することから、重層的な歩行者の回遊を支える都市基盤が備わっており、これらの拡充・強化により、域内における回遊・交流の多様化を展開し得る。 ◎居心地が良く歩きたくなるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・ウォーカブル推進都市にエントリーしている札幌市において、街なかでの滞留・交流を促進する「居心地が良く歩きたくなるまちづくり」への関心が高まりつつある。 ・特に都心部においては、開発誘導方針をはじめとする諸制度やエリアのまちづくり動向におけるグランドレベルの再編集とパブリックスペースや道路空間の活用によるウォーカブルな空間づくりに向けた意識と具体的なアクションが芽生えつつある。 ・さらに・コロナ禍を背景とした屋外空間におけるパブリックライフへの関心の高まり、街なかの居場所へのニーズの高まりが見えつつあり公共空間の活用機運が高まりつつある。

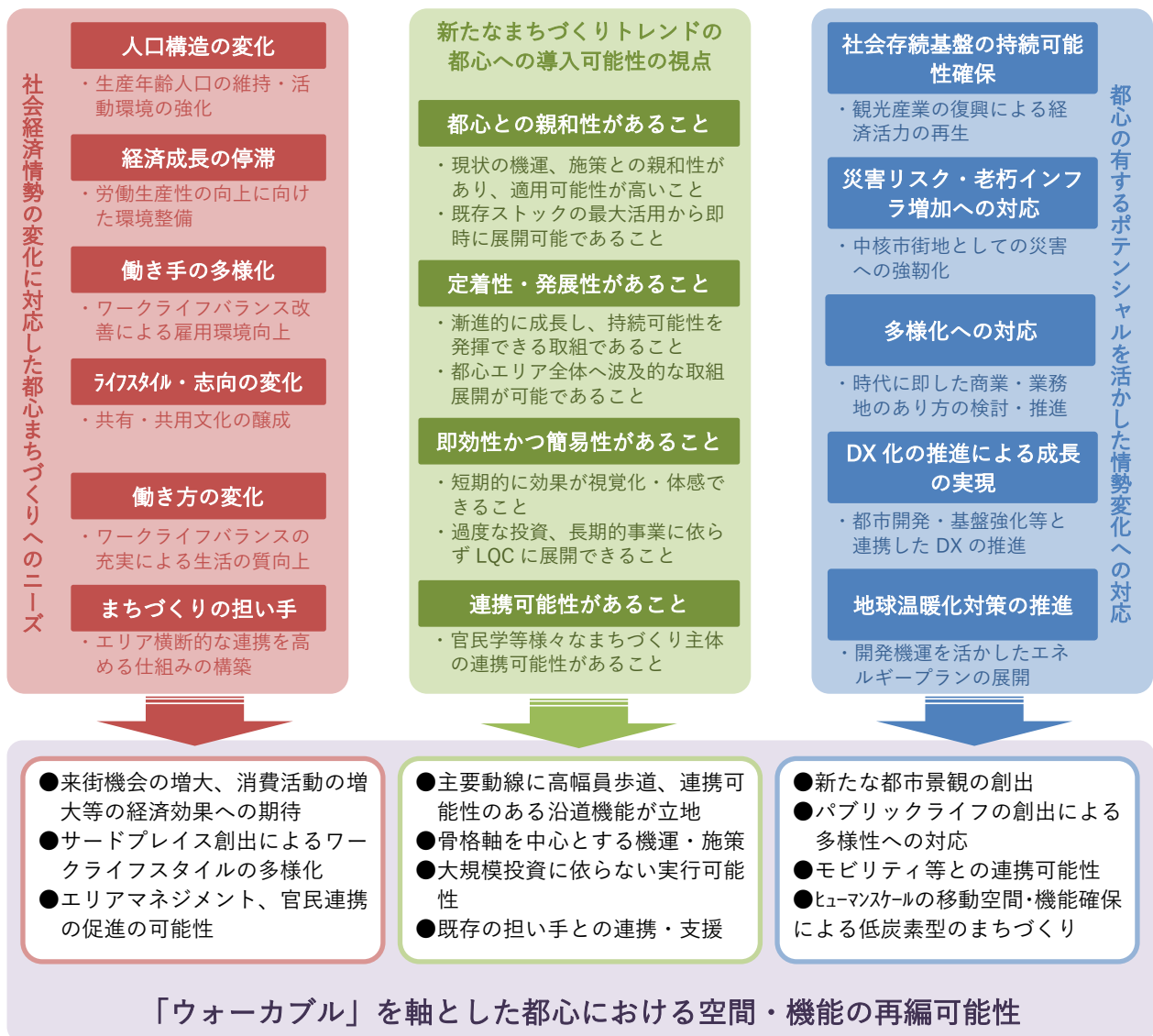
	<ul style="list-style-type: none"> ・関西圏を皮切りにウォークアブルなまちづくりに向けた取組が進む中、積雪寒冷地における取組の事例はなく、札幌都心における現在の機運を活かしながら、今後の積雪寒冷地におけるウォークアブルシティのプロトタイプとなる先行的な取組の推進が期待できる。 ・さらに、滞留・交流・にぎわいの創出に資する沿道と道路空間の一体となった市街地形成を通じた消費活動の活性化から、コロナ禍にあって停滞している商業環境の改善も図られるものと思われる。
<p>災害リスク増大・老朽インフラの増加への対応</p>	<p>●災害リスクへの対応</p> <p>—</p>
<p>多様化への対応</p>	<p>●働き方・住まい方の多様化への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍におけるテレワークの推進、ワーケーションへの関心の高まり等、働き方の意識の変革が起これつつある。 ・また都心部におけるイノベーションを支える新たな機能としてコワーキングオフィス・シェアオフィス等の立地が進んでいること、JR 札幌駅へのステーションブースの導入等、ドロップイン利用を支える機能が試行的に運用されていること等も勘案すると、今後の「働き方」に対する選択性はより高まっていくことが想定される。 ・国交省が支援するテレワーク拠点整備の動向等も勘案し、札幌都心の機能集積による利便性等を活かし、テレワークの場としての都心の新たな側面を生み出すことも想定される。 <p>●多様なニーズへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前述の通り、コロナ禍におけるワークスタイルの変革が生じている中、これらの機運を活かした「ワーケーション・プレジャー・サテライトオフィス」等、新たな観光スタイルの創出へとつながり得る。 ・また、人々の消費行動、モノに対する価値観の変化が起これている中、「シェア」というテーマに着目したまちづくりの促進の可能性が見込まれる。 ・これまでの空間・機能・モノの専有から共用へと価値観の変化により、既存ストックの効率的利用、新たなサービス産業の創出等、民間の経済活動、開発行為等にも大きな影響を与え得る。 <p>●滞留・交流の活発化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記「●まちの機能・活力の維持・向上」に記載
<p>DXの推進による成長の実現</p>	<p>●イノベーションの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線札幌駅開業を機に広域交通ネットワークが強化される中、都心における来街者の集散を支える二次交通サービス、次世代モビリティ導入への関心が高まりつつある。 ・近年、ポロクルやベロタクシー等のヒューマンスケールでの移動手段が定着しつつある中、こうした移動手段を活用した都心ツーリズムは前述のウォークアブルなまちづくりとの親和性が高い。 ・これらの交通システムの運用に際してのDXの展開を支える技術を積雪地において構築することは、札幌の技術産業、IT産業等への追い風となる取組であり、都市間競争における優位性の発揮にもつながり得る。

地球温暖化対策の 推進	<ul style="list-style-type: none">●カーボンニュートラルの実現に向けた温暖化対策・エネルギーマスタープランの策定を機に、都心における環境まちづくりの基本的方向性が示されている中、国策との連携による一層の低炭素型まちづくりの進展が期待される。・加えて、都心部の既存ストックの大半が建替更新の適齢期にあることも勘案し、建替えに際しての低炭素化を促進することも視野に入れる必要がある。・さらに都市緑化の推進に向けた機運が高まりつつあることも勘案し、都心におけるグリーンインフラの構築に向けた取組を進める好機にあると言える。
----------------	--

3 札幌都心のまちづくりにおける導入・展開の可能性

3-1 都心のまちづくりを強化・促進するための取組の考え方

全国的なまちづくりのトレンドに対し、今日までの都心まちづくりの経緯や実績、現在の取組動向等を踏まえ、以下の着眼点から、『ウォーカブル（居心地が良く歩きたくなる）なまちづくり』への取組可能性について、事例調査を踏まえて検証を行うこととする。



3-2 ウォークアブルシティ

(1) ウォークアブルシティの推進を支える制度的バックボーン

1) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

●施策体系

人口減少や少子高齢化の進展、地域の活力の低下に対して、都市の魅力向上、まちなかのにぎわいを創出・再生が、多くの都市に共通して求められている。

このため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）（令和2年9月7日施行）」により、市町村が、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置付けることができることとなった。

国土交通省では、こうした地域の取組に対して、法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うことで、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進することとしている。

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出する上での施策ツールは以下のように体系化されている。

交流・滞在空間の創出の推進	民有地活用	一体型滞在快適性等向上事業	滞在快適性等向上区域内における民間事業者等による公共事業と一体的な空間整備・管理及び効果促進事業の展開への支援
		ウォークアブル推進税制	一体型滞在快適性等向上事業の実施主体に対する固都税の軽減措置（1/2、5年間）
	公有地活用	都市公園における官民協定に基づくカフェ等の設置・管理	滞在快適性等向上区域内の都市公園における滞在快適性等向上公園施設の設置・管理に係る都市公園法の特例の付与
		都市公園における看板等の設置/交流滞在施設の設置・管理	滞在快適性等向上区域内の都市公園における催事情報等に係る看板設置許可
		普通財産の活用	民間事業者等に対する普通財産の安価貸付
		都市再生推進法人を経由した占用許可等の申請	都市再生推進法人を経由した占用許可、申請手続きの支援による負担軽減
	都市再生推進法人による交流・滞在空間充実化への金融支援	民都機構による都市再生推進法人の施設整備事業等への低利貸付	
交流・滞在空間における歩行者の安全確保・快適性向上	駐車場で入口の設置制限等	滞在快適性等向上区域内の交流・滞在空間として重要となる道路を「駐車場出入口制限道路」への指定による流動抑制	
まちづくりへの多様な主体の参画の促進	都市再生推進法人の業務追加	エリアマネジメント活動、滞在快適性等向上区域内の占用許可申請に係る経由事務・サポート、滞在快適性等向上公園施設の設置管理等の明記	
	市町村都市再生協議会の構成の拡充等	都市再生協議会への参加者要件に公安委員会、交通事業者、公共施設管理者等の追加	
エリア価値向上に資する都市開発プロジェクトの推進	スマートビル化に対する金融支援	民都機構のメザニン支援事業の拡充によるスマートビル化のための情報基盤施設整備に対する金融支援を明記	

●ウォーカブル関連事業の体系



※上記は、「官民連携まちなか再生推進事業」を中心に、ウォーカブル関連事業との関連性を示したイメージです。ウォーカブル関連事業の活用にあたり、必ずしも上記イメージのとおりとするものではありません。

◎官民連携まちなか再生推進事業

官民連携まちなか再生推進事業は、官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定、ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る事業である。

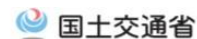
本事業における補助対象事業として、以下の枠組みが設定されている。

項目	内容	対象事業者	補助率
プラットフォームの構築	未来ビジョンの作成を行うエリアプラットフォームの形成・運営に要する費用	エリアプラットフォーム	新規；定額
未来ビジョン等の策定	未来ビジョンやアクションプログラムの策定に要する費用（データ収集・分析、専門人材活用、勉強会・意識啓発活動等）	エリアプラットフォーム	新規；定額 改訂；1/2
シティプロモーション・情報発信	まちづくりの担い手や就業者、来訪者など国内外の多様な人材を惹きつけるために行うシティプロモーション及び情報発信に要する費用（web作成、セミナー開催、専門人材活用等）	エリアプラットフォーム	1/2
社会実験・データ活用	都市の魅力や国際競争力を強化するための事業実施にあたり必要となる社会実験・実証事業等に要する費用（公共空間等の活用促進や外国人就業者・来訪者の受け入れ体制の構築等に要する費用）	エリアプラットフォーム	1/2
交流拠点等整備	地域交流創造施設	エリアプラットフォーム	1/3
	国際交流創造施設	エリアプラットフォーム	1/3
	国際競争力強化施設	エリアプラットフォーム	0.23*1/3

◎まちなかウォーカブル推進事業

都市再生整備計画事業制度は、令和2年度12月に制度再編等を行い、同計画に位置付けられた事業のうち立地適正化計画に基づく事業に対して総合的・集中的な支援を行う個別支援制度「都市構造再編集集中支援事業」を創設するとともに、同計画区域内におけるウォーカブル都市構築に向けた街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用に対して重点的・一体的な支援を行う「まちなかウォーカブル推進事業」を創設した。

まちなかウォーカブル推進事業の創設 (都市再生整備計画事業の拡充)



○都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業。

事業主体等	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会	【補助金】都道府県、民間事業者等
	国費率：1/2	

施行地区	①都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、 ②まちなかウォーカブル区域 (周辺環境整備に係る事業を含む)	※まちなかウォーカブル区域の設定については、令和3年度までの経過措置を想定
-------------	--	---------------------------------------

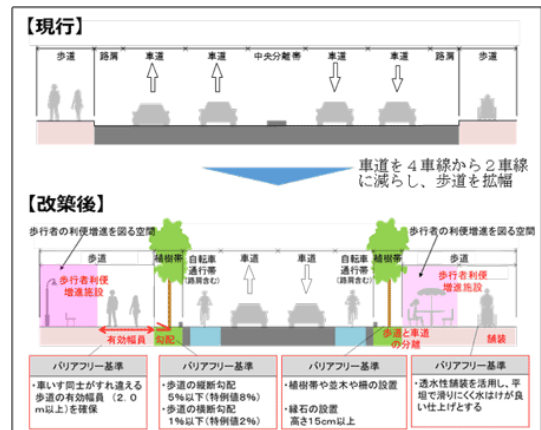
<p>対象事業</p> <p>【基幹事業】 道路、公園、既存建造物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニューに限定</p> <p>【提案事業】 都市再生整備計画事業と同様 (提案事業枠は2割を上限とする)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ウォーカブルな空間整備 <ul style="list-style-type: none"> ● 道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変 ● まちなかウォーカブル区域を下支える周辺環境の整備 例) 街路の広場化、バリアフリー環境の創出、公共空間の芝生化・高質化 等 ○アイレベルの刷新 <ul style="list-style-type: none"> ● 沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供 ● 1階部分の透明化等の修景整備 例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等 ○滞在環境の向上 『滞在環境整備事業』を新たに基幹事業として創設 <ul style="list-style-type: none"> ● 滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備 ● 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査 例) 社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入 等 ○景観の向上 <ul style="list-style-type: none"> ● 景観資源の活用 例) 外観修景、照明施設の整備、道路の美化化 等
---	--

2) 歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）

歩行者利便増進道路制度（以下、ほこみち制度）は、令和2年5月27日公布の「道法等の一部を改正する法律」に基づいて創設された。国や都道府県、市町村などの道路管理者が、区間を定めて「歩行者利便増進道路（以下、ほこみち）」を指定し、歩行者が安全に、快適に通行でき、ゆっくりと滞留できる道路を整備するというものである。

ほこみちに指定された道路には、新しい道路構造基準が適用される。この基準を満たした道路には、道路管理者が「利便増進誘導区域（以下、特例区域）」を指定できる。特例区域内では、道路の占用許可基準が緩和されるほか、通常5年の占用期間が最長20年まで可能になる（公募占用の場合）。

また、占用者が道路の維持管理に協力することを条件に、占用料が10分の1に減額される。なお、「道路の維持管理に協力」の内容について国交省は、「占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定又は道路施設への電力供給など」と例示している。実際に占用を始める場合には、通常の道路と同様に警察の道路使用許可も必要となるが、ほこみちでは指定時に事前協議を行っているため、実際の活用の際には円滑に許可が下りることが期待される。沿道住民をはじめとした関係者や関係機関の理解についても同様に円滑な合意形成を図りやすいとされている。国土交通省は、ほこみち指定と前述の滞在快適性等向上区域の併用で、大きな相乗効果が得られるとしている。

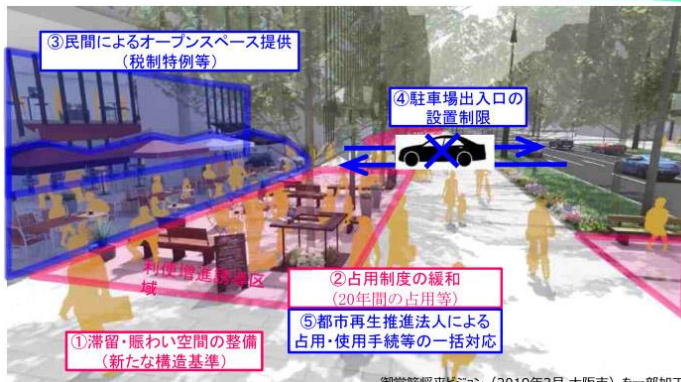


歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を広げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
⇒“無余地性”※1基準の適用が除外され、占用物件が置きやすく
※1 無余地性＝道路区域外にその占用物件を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（公募占用を行う場合※2。通常は5年。）
※2 公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共：交付金（国費率の高上げ等）
民間：税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると…相乗効果大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

(2) ウォーカブルシティ推進に係る先進事例

ウォーカブル推進事業における包括的な支援パッケージ化の実現、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）」における『滞在快適性等向上区域』の指定、並びに「歩行者利便増進道路制度」の制定により、人を中心としたウォーカブルシティの実現に向けた制度・支援体系が整備され、全国的なウォーカブルシティ推進に向けた取組がスタートしている。

制度敷設から日も浅いことから、全国的には未だ序盤～中盤の取組成果しか見られないものの、特にいち早く制度活用し、プロセスデザインから実証実験の実践に踏み切った自治体も複数存在する。

特に、関西圏におけるほこみちを活用した取組が先進的なものであり、本節においては、これらの事例を含めた取組について以下に整理する。

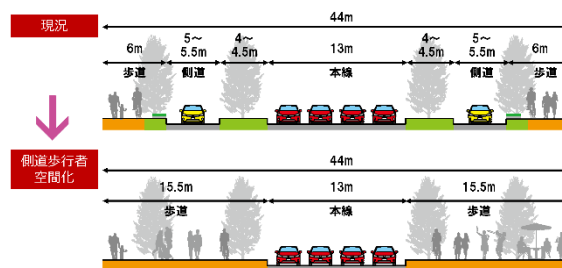
1) 御堂筋（大阪市）

●概要

導入事業・制度	歩行者利便増進道路制度
導入時期	令和3年2月
導入箇所	国道25号（御堂筋）
管理運営主体	一社）ミナミ御堂筋の会（道路協力団体）

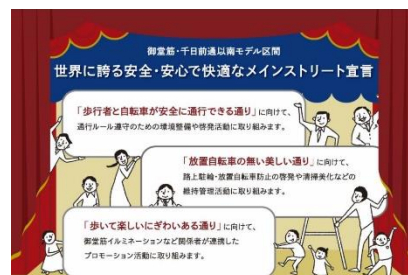
●導入経緯

- ・御堂筋は国道25号及び国道176号の一部を含む、大阪市の二大ターミナルである北の玄関口梅田と南の玄関口なんばを南北に貫く全長4.4km、幅員44mの街路であり、都市の基軸幹線であるとともにまちのメインストリートである。
- ・「御堂筋」の名称は北御堂（西本願寺津村別院）と南御堂（東本願寺難波別院）の二つの寺院が沿道にあることに由来し、1920年代に大阪市が新たな目抜き通りとして整備・拡張を行ったことを機に、大阪の商業・ビジネスの中心地に発展した。
- ・街路の整備に際しては沿道の受益者負担による整備費の捻出、電線地中化と街路樹の連続化による景観整備、沿道建物の高さ制限等、当時の都市計画においては革新的な取組が為され、都市の大動脈にふさわしい空間と機能が実現されてきた。
- ・44mの広幅員にも関わらず、当時の歩道幅員は6mに留まり、歩行者と自転車が輻輳することによる安全性への不安から、2014年、御堂筋の道路空間再編に係る整備計画案が提示された。
- ・併せて一部区間におけるモデル整備の実施



が表明され、南側 1.2 km の区間において、既存 6 車線のうち、東西の側道を廃し、自転車・歩行者の空間への再編、多機能空間の創出する整備内容が打ち出された。

- ・こうした公共事業の推進に併せ、沿道の町会、商店街、地権者、関係団体から成る「沿道協議会」が設立し、モデル整備の推進に係る行政との協議・調整を進め、公民連携体制を築いてきた。
- ・2016 年のモデル整備区間の供用開始に併せ、協議会並びに関係団体等により「メインストリート宣言」が提示され、沿道地権者による放置自転車等の環境整備、普及啓発、御堂筋イルミネーションの拡充・強化等の活動に加え、将来形を見据えた可視化社会実験「御堂筋チャレンジ」が 2017 年よりスタートした。
- ・2018 年 3 月、大阪市も参画する『御堂筋完成 80 周年記念事業推進委員会』は、2037 年までに淀屋橋～難波間の約 3 km を完全歩道化する提言案をとりまとめた。同計画では、2020 年・2025 年を節目として側道の廃止や渋滞への影響調査をしながら段階的に歩道化範囲を拡大していく見込みとなっている。
- ・2021 年 2 月に淀屋橋交差点から難波西口交差点までの間で歩行者利便増進道路（ほこみち）への指定が為され、現在に至っている。



●事業概要

- ・2017 年よりスタートした「御堂筋チャレンジ」を通じて、通行空間から滞在空間へのシフトのための仕組みの検討を実践してきた。
- ・人々の集い、憩い、交流を促す居心地のよい空間としての道路のあり方の検討のため、側道閉鎖区間を活かした歩道拡張、歩車分離から利用空間を整えるとともに、ストリートファニチャーとしてベンチ、植栽、サインージの設置により基盤整備を行っている。
- ・上質な環境を維持するための運営の仕組みづくりに向け、空間を活用したストリートマーケットの実践、ストリート案内板・広告等の什器導入を行っている。
- ・こうした運営体制の検討に伴い、従来行われていたイルミネーション等のイベントのメンテナンスやシェアサイクルの導入等、取組の拡充を進めている。
- ・ほこみち制度の導入に伴う事業展開はこれらの社会実験において構築された事業の継続的展開を主軸とした活動を継承したものとなっている。

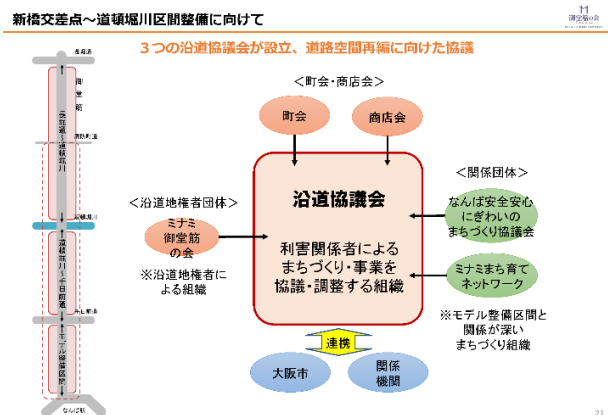
社会実験概要と検証内容

社会実験概要	検証概要
<p>社会実験区間</p> <p>御堂筋駅前区間 2020年12月12日(土)～12月27日(日) (16日間)</p> <p>平日前通 2020年11月28日(土)～12月27日(日) (30日間)</p>	<p>1)ベンチの設置についての検証</p> <p>2)ほこみち(歩行者利便増進道路) 指定検証 (モデル・側道閉鎖区間区間共通)</p> <p>3)滞在空間としての利活用検証 (モデル・側道閉鎖区間区間共通)</p> <p>4)サインの検証</p> <p>5)周辺店舗・施設と自転車対面の取り組み検証</p> <p>6)側道閉鎖による道路交通等への影響検証</p>
<p>モデル区間 2020年11月28日(土)～12月27日(日) (30日間)</p>	<p>1)遊歩機・遊歩機との取り組み検証</p> <p>2)ほこみち(歩行者利便増進道路) 指定検証 (モデル・側道閉鎖区間区間共通)</p> <p>3)滞在空間としての利活用検証 (モデル・側道閉鎖区間区間共通)</p> <p>4)デジタルサインージ検証</p> <p>5)放置自転車対策の取り組み検証</p>

<p>放置自転車 対策活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市によるサイクルサポーター活動に取り組むほか、生活困窮者の支援に取り組む認定 NPO 法人 Homedoor と放置自転車問題解決に向け連携協定を締結し、ハードのモデル整備と、沿道や地域の魅力アップに取り組むソフトの活動、これらを両輪での実施から、さらに雇用創出をも図る事業を展開。
<p>清掃・美化 活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・定期的な清掃の実施のほか、毎年秋にミナミまち育てネットワークが主催する「ミナミべっぴんぷろじえくと ミナミ一斉大そうじ」にも参画し、ミナミの商店街・企業・市民とともに一斉清掃活動を実施。
<p>バナー広告 の掲出／御 堂筋イルミ ネーション</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道の統一的な景観形成と、道路の維持管理活動に使う財源の確保を目的に、バナー広告の掲出を実践。 ・2019 年末には、御堂筋イルミネーションと連携してバナー広告の掲出を行い、その収益を放置自転車対策活動に充当する事業を展開。
<p>沿道のプロ モーション・イ ベントへの協賛</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・御堂筋イルミネーション・なんばカウントダウンなど、御堂筋やなんば周辺を舞台に賑わい創出等を目的とした様々なプロモーション・イベントが展開されており、これらへの協賛とともに、ビルのライトアップでの連携も実施。
<p>ミナミ御堂 筋沿道の協 議会支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・側道整備が進められた「御堂筋沿道・千日前通以南モデル区間整備協議会」、2021 年度整備予定の「御堂筋沿道・道頓堀橋南詰～千日前通区間整備協議会」、2022 年度整備着手予定の「御堂筋沿道・道頓堀橋北詰～長堀通区間整備協議会」の 3 つの協議会が設立されており、これらの協議会の事務局も務め、活動や協議・調整をサポート。
<p>御堂筋将来 像可視化・ 道路空間活 用社会実験</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・記念すべき御堂筋 80 周年を祝うとともに、御堂筋の将来を考え、継続的・発展的な取り組みにつなげようと、記念事業の一環として、再編されたモデル整備区間を、さらに魅力ある滞在空間として活用の可能性を検証する社会実験を実施（御堂筋チャレンジ）。

●運営主体

- ・前述のように、御堂筋における道路断面の変更に係る行政計画が打ち出されたことを機に、御堂筋の整備該当区間沿道の地権者により「ミナミ御堂筋の会（御堂筋周防町交差点～難波西口交差点間）」が立ち上げられた。
- ・組織は対象区域に土地・建物を所有する事業者、個人を正会員（現在、30 社）とし、同区域内において事業を行う事業者（テナント）や会の趣旨に賛同する地区外事業者及び団体を賛助会員（現在、9 社）として構成している。



- ・さらに沿道の町会や商店会、関係団体等を巻き込み、沿道協議会を設立し、道路空間再編に向けた協議体制が確立されてきた。
- ・第1ステップは「意見交換の場」としてのモデル区間整備内容について意見交換を行い、行政の整備計画に反映する段階からスタートし、第2ステップにはモデル区間整備後のまちづくりの担い手を視野に入れたビジョン検討、課題対策、社会実験を推進する「まちづくり組織」としての体制へと進化し、第3ステップでは、道路協力団体としての位置づけを得たことから、沿道の自律的な管理を行う「エリアマネジメント組織」へと更なる進化を遂げて、ほこみち制度の活用団体として、今日に至っている。
- ・2020年、道路協力団体への指定を受けたことにより、道路空間の修繕や清掃、不法占用物の調査等の公的活動を進めるとともに、収益活動としてオープンカフェや広告マネジメント、レンタサイクル等の事業を展開している。
- ・また、これらの事業の推進に際するコーディネート・事務局機能、エリアマネージャー機能の担い手は専門の都市計画コンサルタント（株）地域計画建築研究所アルパック）が専従している。

●持続可能性を支える収益事業構造

- ・エリアマネジメントの実践に際し、会への参加に伴う会費（6万円/年）を基本財源として徴収している。
- ・バナー広告やデジタルサイネージの掲出等に係る広告料収入を獲得。
- ・社会実験を始めとする事業の実施に係る収益。

●導入効果測定の考え方

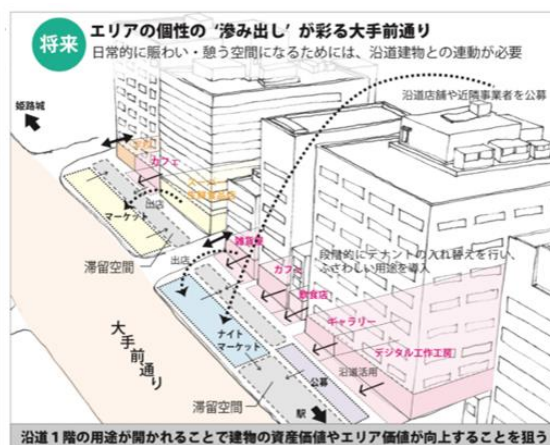
—

2) 大手前通（姫路市）

●導入経緯

- ・姫路市のメインストリートである姫路駅と姫路城を結ぶ姫路市道幹第1号線（通称：大手前通）は、『歩いて楽しい、大好きなお城への道～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～』をコンセプトとして、街路としての風格を演出する統一感を緑とあかりの連続性で表現しつつ、エリア特性に応じたゾーニングを設定し、利活用スペース（ウッドデッキ）、ベンチを設けるなど変化を持たせ、歩いて楽しい道として令和2年3月に再整備工事が完成された。
- ・また令和元年度から大手前通りエリア魅力向上推進事業の一環として、社会実験『大手前通り活用チャレンジ（ミチミチ）』が実施され、再整備を終えた大手前通が日常的な賑わい、憩う空間となるようプレイスメイキングを展開してきている。

- ・この経緯を踏まえ、取組を更に加速すべく、令和3年2月12日に大手前通を全国で初めてとなる歩行者利便増進道路に指定した。
- ・令和3年度中に占用予定者を選定するうえで必要となる公募占用指針を策定し、公募、選定を行い、令和4年度からの占用開始を目指している。
- ・歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を大手前通で活用するにあたりさまざまな民間事業者等の占用意欲や活用可能性を調査・把握するため、令和3年9月～10月にかけてサウンディング型市場調査を実施した。
- ・意見提出件数は6者22件が寄せられ、占用団体の負担軽減のための占用区間分割の必要性、活用可能性を広げる上でのコンテナハウス等の設置要望、事業性を確保する上での占用期間の考え方等について、事業者と行政間での大きな齟齬が浮き彫りになっている。
- ・このように、道路整備から民間による活用を視野に入れたほこみち指定の動きが行政主導で進められる中、再整備による回遊性の低下や沿道との親和性の欠落等に課題感を抱く沿道地権者等を中心に「大手前みらい会議（OMK）」が設立された。
- ・姫路市ではOMKを占用団体とすることを目論見、調整が進められているところであるが現時点ではOMKが実証実験の展開を担う暫定組織として立ち上げられ持続性がないこと、さらに「ほこみち」で道路空間の活用に取り組む民間組織の収支構造はまだ不透明であることが大きな課題となっており、担い手となる可能性は事業者側から疑問視されている。
- ・道路管理者に支払う道路占用料の単価は、市が公募占用指針で今後示すことになるが、仕組み上、民間組織が占用区域外の清掃や除草など道路維持管理に協力する場合、道路占用料は9割減額される措置はあるものの、維持管理業務をどこが担うか、そこに費用は発生しないのかという問題が新たに生じる。
- ・このようにほこみちの担い手となる民間組織の姿が明確化されていない一方、大手町通沿道においては、日常の利用を想定した新しい事業の立ち上げが民ベースで進められている。



●事業概要・運営主体

- ・大手前通りにおける再整備に民間投資が追従してこない現状に対し、再整備の効果を生み出すことを目的に民間による活用を後押しするソフト面での仕掛けづくりのために2019年より、「大手前通りエリア魅力向上推進事業」が市産業局によって着手された。
- ・同事業は5か年計画で、体制整備や社会実験等を通じた道路空間活用に向けたソフト面の仕掛けづくりに取り組むものであり、この取組を通じて官民連携によるエリア価値向上を実現しようとするものである。
- ・この体制整備の一環として立ち上げられたものが前述のOMKである。
- ・地元で組織されている姫路大手前通り街づくり協議会の有志を中心とする民間事業者から構成され、2019年、20年の2か年で社会実験「大手前通り活用チャレンジ“ミチミチ”」を実施し、沿道事業者の道路上への出店や木製ストリートファニチャーの設置等による活用方向性を探ってきた。
- ・2か年の社会実験を通じて顕在化したのが事業性に係る課題である。沿道の出店による売り上げの増加は見られたものの、エリア外の出店者は暫定期間での売り上げ確保が難しく、これを踏まえイベント型から日常型の活用の重要性が確認された。
- ・一般に、道路活用となると露店が立ち並ぶような非日常型のイベントを想定しがちだが、日常型の沿道利用の難しさは例えば広場空間を活用したイベントとは一線を画すものであることが再認識されている。
- ・つまり、広場型のイベントはある種の閉鎖的空間における目的性の明確化、集客性の獲得が見込まれるが、道路のような日常空間においては、動線としての利用をはじめ、多様な目的が発生するため、広場空間のような占有が難しく、かつイベント型の取組では沿道地権者以外の参入から利益の分散等が発生し、通りと沿道の共生に課題が生じる。
- ・こうした観点から現在のほこみち制度の導入へと踏み切った経緯があるのだが、前述のように行政と民間の認識の乖離等から、活用団体が見出せていない状況にある。

●持続可能性を支える収益事業構造

- ・現状では占有団体の指定手続きが為されていないため、事業内容及び事業構造は不明

●導入効果測定の考え方

- ・上記の通り、活用事業が不透明であるため、その効果測定についても不明

3) 三宮中央通（神戸市）

●導入経緯

・神戸市の玄関口となる三宮駅周辺における交通結節点としての分かりやすさ、人々を誘い、滞留・交流を促進する空間・機能の乏しさ、景観的象徴性等の課題への対応として、駅周辺の再整備の考え方を取りまとめた「三宮周辺地区再整備基本構想」が平成 27 年に取りまとめられた。



・本構想においては、交通結節点機能の強化と併せて駅周辺整備により人を中心とした空間への再生を掲げており、道路空間の再編と滞留空間の創出、重層的ネットワークの形成等を方針としている。

・三宮中央通は、これらの動きに先立ち、三宮中央通りまちづくり協議会が組成され、平成 16 年度より、道路空間におけるオープンカフェ社会実験に取り組み、17 年には道路管理活用協定を締結し、様々な活動を展開してきた。



・さらに、再整備基本構想を背景とし、平成 28 年度より、日本では先駆的な取組となる「パークレット」事業に着手し、実装化に向けた社会実験を展開してきた。



・パークレットとは、通りを利用する人々により多くのスペースと快適さを提供するために車道空間を転用し歩道空間を延長・活用する取組である。この取組はサンフランシスコ発祥とされ、既存のパーキングレーンを活用し、歩道とのシームレスな接続により、歩道を拡張し活用余地を拡充するものである。

・令和 3 年 2 月に前述の御堂筋、大手前通りと並んで日本初のほこみちへの指定を行い、前述の活動実績の蓄積を踏まえ、三宮中央通りまちづくり協議会を占用主体に選定している。

・全国初指定のほこみち 3 エリアのうち、三宮中央通りは 20 年 8 月から実施中のコロナ占用特例からのほこみちへの移行を果たし、実績を有するエリアとなっている。

●事業概要

・前述の協議会の道路占用団体への指定を経て、指定初年度となる令和 3 年度は常設化された前述のパークレットの維持管理・活用に加え、占用団体が共催・協力し、以下の

事業を展開している。

イベント名	実施期間	概要	主催
元町 YORU マルシェ	・11/5～7、12～14	・飲食ブース出店や飲食スペースの設置	元町 YORU マルシェ実行委員会
MOVIN' ON KOBE ロジョーキッチン	・11/27	・キッチンカーが集結・雑貨販売	MOVIN'ON KOBE 実行委員会
神戸ルミナリエ presents「ロソーネ まちなかミュージアム」	・12/3～12	・神戸ルミナリエ中止に伴う代替事業としてルミナリエ作品の一部を展示するほか、これまでの作品や歴史を振り返るパネル展示を実施	神戸ルミナリエ組織委員会



●運営主体

- ・ 占用団体となる三宮中央通りまちづくり協議会は、平成 13 年 10 月に設立、地下鉄海岸線の開通に合わせた道路整備段階から、歩道の重要性に着目し、沿道地権者を中心に設立された。
- ・ 行政との定期的な会合を開き、前述のとおり、広い歩行空間の確保やオープンカフェのイベント開催など、官民が協力してまちづくりを進めてきた経緯がある。

●持続可能性を支える収益事業構造

- ・ ほこみち指定を受ける以前より実証実験として展開し、常設化した KOBE パークレットの取組において、地域の維持管理の権限に向け、設置された什器における広告の掲出と協賛企業による PR 活動を展開してきた実績を有する。
- ・ イベント収益に加え、こうした定常的な収益源を確保し、道路空間の維持管理を行っている。

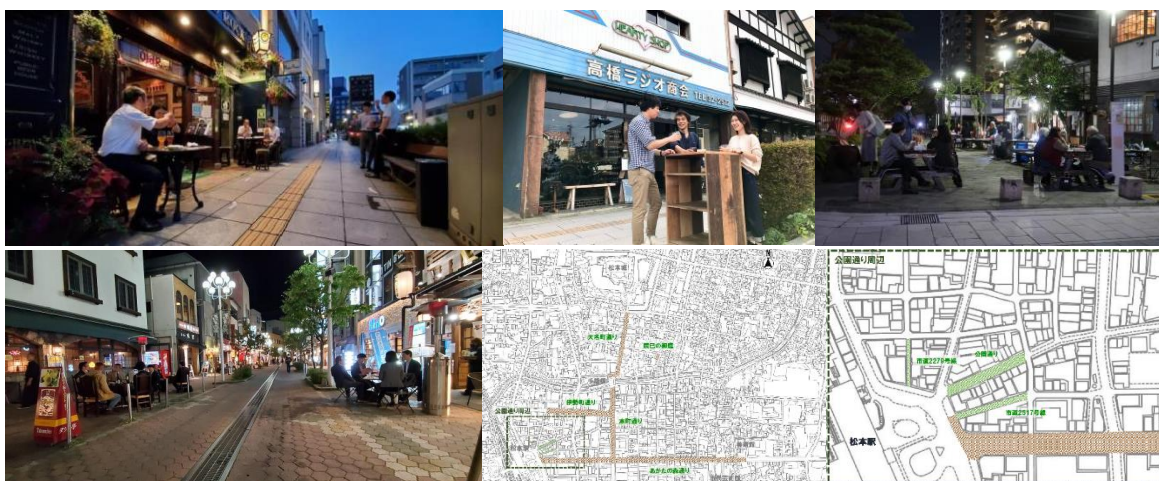
●導入効果測定の考え方

- ・ KOBE パークレットの実施経験から、施設の導入による交通量と沿道地権者に対するアンケート調査による集客効果・にぎわい効果の測定を行っている。

4) 松山市（長野県）

●導入経緯

- ・昨今の新型コロナウイルス感染拡大の影響下、営業自粛、社会的距離の確保のための屋内座席数の削減等の対応を余儀なくされ、打撃を受けた飲食店等に対する支援措置として、令和2年に道路占用許可に係る緩和特例措置が設けられた。
- ・これにより、歩道沿道の飲食店事業者はテラス営業等の暫定的な営業が認められ、三密の回避、新しい生活様式の定着を目途とした行政の企図と合致した事業継続が可能となった。
- ・長野県松山市においては、この特例措置を活かし、「家屋の縁側」が屋内「ナカ（私）」と屋外「ソト（公）」をゆるくつなぐ空間であることに着目し、「街場のえんがわ」でも「店と市民」「市民と市民」の縁が生まれ、結ばれていくことを願って「街場のえんがわ作戦」とネーミングした取組を展開してきた。
- ・市内各商店街組合等が中心となり、9路線において路上を活用し、テラス席、ベンチ等を設置し、沿道と道路が一体となった活用を今日まで展開している。



- ・この取組を展開する中で生まれた新たな生活様式、道空間の活用方策を活かし、道路占用特例措置の終了後も、持続可能性を発揮するために、令和3年3月にほこみちへの指定を行い、街場のえんがわ作戦を継続し、道路環境整備を拡充することとしている。
- ・ほこみちの導入にあたっては、占用許可緩和措置を適用した商店街等7団体を占用団体として位置づけ、継続的な支援を進めることとし、商工団体との継続的な協議から、ほこみちの対象拡大を目指すこととしている。

●事業概要・運営主体

- ・占用団体は、特例措置後、事業継続意向のあった「本町通り」「大名町通り」「伊勢町通り」「あがたの森通り」「公園通り（周辺2路線含む）」「辰巳の御庭」の各路線沿道の商店街組合等が該当する。
- ・各管理団体は、参加店舗が沿道への許可基準に応じてテラス席、ベンチの設置を行い、

各商店の事業を展開するとともに通りの清掃活動等の管理を行うものであり、飲食店経営という従前の事業を道路活用の緩和を通じて持続することに限り、イベント等の展開を行うものではない。

- ・加えて、他の事例のように大規模な基盤整備等を伴わない、占用特例からの移行によるほこみち展開であることから、道路活用を通じて市民の新たな憩い・交流を生み出すことは副次的な狙いであり、主眼にあるのは沿道事業者の持続可能性の獲得にあると言える。



●持続可能性を支える収益事業構造

- ・上記の事業の枠組みから、収益性は各店舗に依存するものであり、新たに占用団体としての事業展開を行わないことから、団体としての収益は存在しない。身の丈にあったほこみち事業の展開となっている。

●導入効果測定の考え方

- ・団体としての効果測定を行うことは想定されず、各店舗の継続的事業展開を以て、その効果を可視化するものとなっている。

5) 大宮駅東口 (埼玉県)

●導入経緯

- ・本事例は前述の4つの取組のように、国の制度(ほこみち)等の活用ではなく、アーバンデザインセンター(UDC)の展開する公共空間利活用方策の展開事例である。
- ・埼玉県大宮駅は、さいたま市により平成22年に「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」が策定され、その後、平成28年に国土交通省が策定した「首都圏広域地方計画」において東日本滞留拠点に位置付けられた。
- ・これを機に当時、浦和駅周辺に集中していた公共投資にも区切りがついたことから、大宮駅周辺におけるまちづくり機運が高まりを見せつつあった。

- ・ 駅周辺における大規模再開発や大宮区役所をはじめとする博物館、市民会館、学校等の公共施設再編による連鎖型まちづくり展開に向けた事業化検討が進められる一方で、大宮駅周辺のこれまでのまちづくりや国土づくりの方向性を踏まえ、市民、行政、企業、教育・研究機関など、様々な主体が広く連携しまちづくりを推進する基盤として、アーバンデザインセンター大宮（UDCO）が平成 29 年 3 月に設置された。
- ・ UDCO は駅周辺開発によって生まれる跡地並びに拡幅される都市計画道路等の活用に対して、まちのストックの最大活用と、まちの魅力や価値の向上を図るための方策を検討してきた。
- ・ この研究の中で UDCO は「ストリートインキュベーションによる大宮らしい新たな日常/都市街路文化の創出」を目指し、都市計画道路の拡張予定地における社会実験「おおみやストリートテラス」に平成 29 年に着手した。



●事業概要

- ・ おおみやストリートテラスは、前述のように都市計画道路の拡幅予定地における空間実験であり、平成 29 年のスタートから今日まで各年 1 回で継続的に実施されているプロジェクトである。
- ・ 道路拡幅予定地を一時利用し、さいたま市内・大宮区内を中心とする店舗の出店による地域の方々が利用できるカフェやショップ等の出店や、子どもの遊び場の設置、トークイベントや音楽イベント、ワークショップなどの企画を展開しているプレイスメイキングの取組である。
- ・ 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、実証実験において、当初の目的に加え、コロナ禍渦中にあっても、地域を楽しめる活動を展開できる場づくりというテーマを加え、道路空間の姿を具体的に描き出しつつある。
- ・ 従前の都市計画道路予定地の活用に加え、幅員 5 メートルの道路の両側にある飲食店が店舗前から 1 メートル以内の道路に白い枠を設定し場、テーブルなどを置き、飲食を楽しめる空間を提供している。
- ・ おおみやストリートテラスの日常化に向け、地元店舗による日々のランチ販売プロジェクト「ストリートランチ」、買える植栽によるまちの緑化促進プロジェクト「ストリートプランツ」などが令和 2 年より展開されている。



●運営主体

- ・おおみやastreetテラスは、UDCO をコーディネーターに据えた実行委員会形式により運営。
- ・UDCO は全国で 15 番目に設置されたアーバンデザインセンターで、東洋大学、さいたま市の協働により大宮駅周辺のまちづくりの研究・検討をはじめ、まちラボおおみやの開設や公共施設「OM TERRACE」の整備を行ったことに端を発し、UDCO の運営組織として一般社団法人アーバンデザインセンター大宮が設置された。
- ・平成 29 年には都市再生推進法人への指定を受け、大宮駅周辺のまちづくりを産官学民連携ですすめていく公的な位置付けを得たことで、公的な支援制度も活用しながら、より持続的なまちづくり組織としての位置づけが明確化された。
- ・さいたま市との利便増進協定に基づく公共施設の民間貸し出し等を行う等、大宮駅周辺の公共空間の利活用に加え、公共施設整備に係るパブリックインボルブメントの推進、駅周辺の景観研究(色彩・サイン計画等)、地域のまちづくり団体支援等を行っている。

●持続可能性を支える収益事業構造

- ・UDCO 自体は前述の公共施設管理等の事業収益に加え企業協賛等を得て活動を行っている。
- ・社会実験であるstreetテラスについては、出店者からの出店料を徴収し実施している。

●導入効果測定の考え方

- ・動線としての交通量の変動に加えて、道路空間の活用という観点から、プレイスメイキングの視点と同様に通りにおいてアクティビティの多様性が生まれるかが効果測定のポイントとなっている。
- ・そこで実証実験期間中は効果測定調査を実施し、歩行者通行量の把握と共に利活用スペースにおける利用実態調査、さらに空間整備に伴う沿道事業者の意向把握を行い、それぞれの調査結果を定量化・可視化している。

3-3 都心まちづくりにおける導入・展開の可能性

前節において整理した事例を踏まえ、札幌都心におけるウォーカブルなまちづくりの実践可能性について整理する。

①事業展開のターゲットの考え方

●通りと沿道の一体性・相互連携の可能性を生み出す沿道機能の立地

- ・ウォーカブルな通りの創出に際して、沿道との親和性、一体性は必須である。
- ・沿道が壁面等で構成され、透明性のない、あるいは業務機能等、歩行者との親和性が薄い機能が配置される通りにおいてウォーカブルな通りを生み出すことは、空間の動線としての性格を強調することになり、かつ滞留活動の多様性を創出し難い。
- ・この観点から、ウォーカブルなストリートの創出に際しては、沿道機能が通り及び歩行者との親和性を発揮し得るものが立地している環境が望ましい。

●沿道空間の無余地性と道路空間ののり代が存在すること

- ・沿道と道路空間の連続性、一体性を生む上で、沿道に立地する民間施設においては空間活用の余地がなく、道路空間をその外部空間として活用することで一体性を生み出すことが必要となる。
- ・ウォーカブルなまちづくりの推進に際しては、こうした無余地性が確認できるエリアを抽出するとともに、必要な機能を受け止める道路空間のキャパシティを備えていることが重要となる。

②実施主体像（持続的な道路活用に際しての受益者の考え方）

●通りに日常的な関わりを発揮できる主体の必要性

- ・道路活用に際して必須なものはスポット的な活用から通りの様相を変えるのではなく、日常的使いの中で定常的に通りに関わる素地を育てることが求められ、管理運営に携わる主体にとって、通りが日常の一部となっていることが必須である。
- ・加えて、スポット的なイベント利用では、通りのステークホルダーではない主体が関わることとなり、通りの定常的な維持管理に資する利益享受者が不在であり、かつ通りと沿道との機能的連担が生まれにくい可能性がある。
- ・さらに姫路市三宮中央通りの事例に見られるように実証実験の実施主体（イベント実施主体）が持続的な維持管理に携わる意識を有しない場合も想定され、行政との意識乖離から管理主体としての持続可能性の発揮が難しいものと思われる。
- ・通りの管理に携わる主体が日常的に通りに関わり、その活用を通じて利益享受できることが持続可能性と維持管理に係る責任を生み出す上では必須なものと考えられる。
- ・ウォーカブルな通りを持続的かつ日常的な状態で創出する上では、道路占用に係る日常

的な管理運営の責任と日常的な活用による受益を一体的に考えることができる主体であることが望ましい。

●エリアマネジメントの一環としてのストリートマネジメント事業の展開可能性

- ・ステークホルダーの直接的な管理運営ではなく、既存のエリアマネジメント団体によりストリートマネジメントを事業化する可能性もある。
- ・UDCO の取組事例のように、地区のまちづくりを付託された上でのエリアマネジメントの一環として通りの活用事業を展開することも想定され、既存組織内部での一事業新設という形になるため、負荷は生じ得るが、組織存続のための事業設計が求められることなく推進することが出来るのではないと思われる。

③事業構造

●イベント収益ではなく、担い手の通常事業の延長線上に収益があること

- ・全国的にウォークアブルなまちづくりに係る取組が実装化されたのが今年度であるため、事業の持続可能性を担保する事業構造については方向性が明確に定まっていない。
- ・更には姫路市大手前通りの事例に見られたように、道路活用による定常的な収益性の確保に資する方策が不明確であることは、事業の持続性の先行きが不透明となり、運営主体のモチベーションの低下、参加可能性の低下を招くものへとつながり得る。

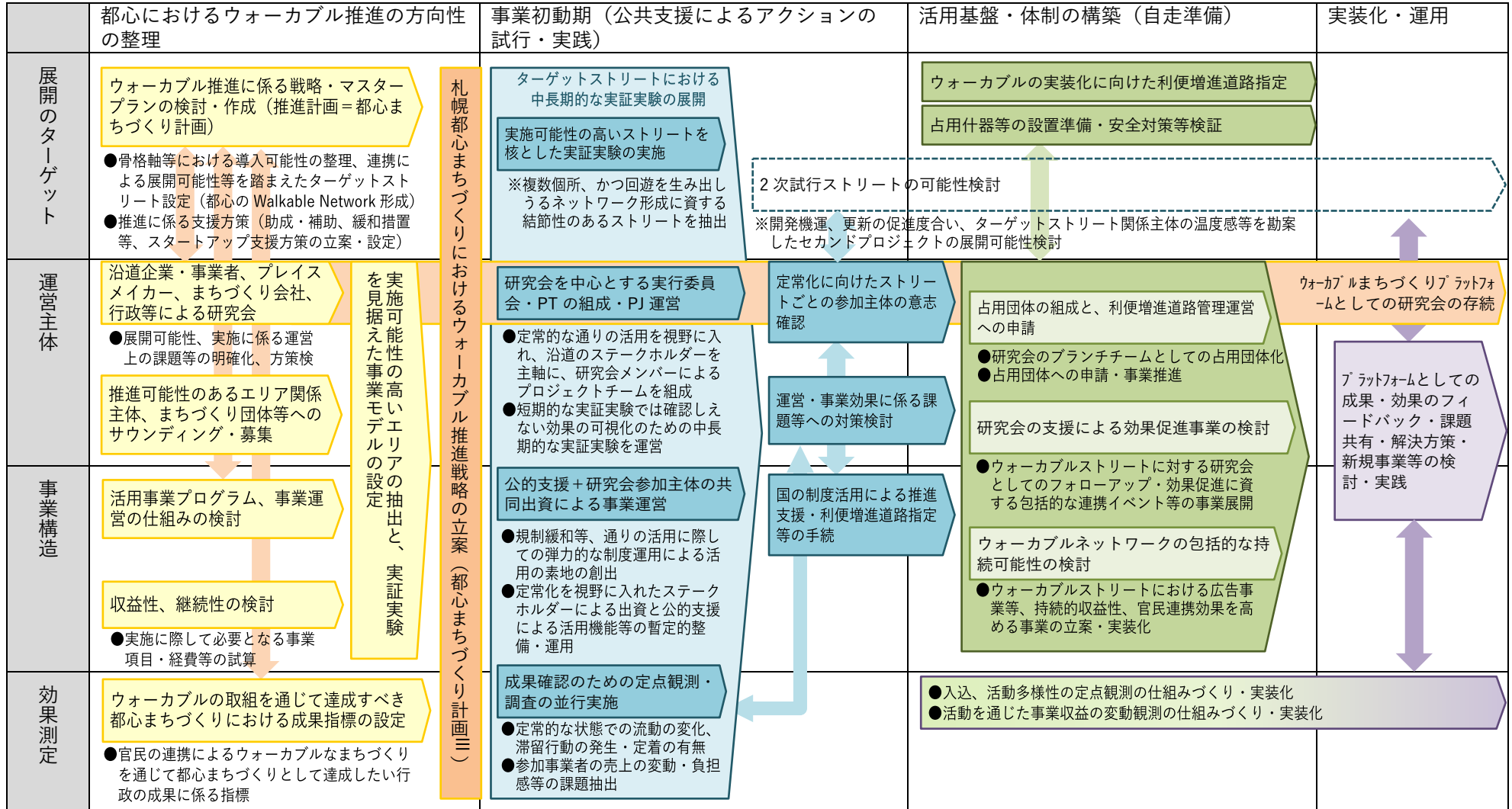
●まちのサポーター、応援団を増やすこと

- ・三宮中央の事例に見られるように、エリア広告事業を展開することによる財源の確保等、地元住民や沿道関係者との協力体制を確保することが必要となる。

④プロセスメイキング

- ・前述の①～③の視点を踏まえ、都心部におけるウォークアブルなまちづくりの展開可能性を以下のプロセスメイキングから探り、実践に結び付けていくことが重要となる。
- ・全国的な事例においては各ストリートがスタンドアロンで事業展開しているが、特に第2次札幌都心まちづくり計画において提案した「都心プラットフォーム」という概念があることも踏まえ、その実装化も視野に入れ、ウォークアブルストリートという特定テーマに対するミッションを展開する場を設置することを仮説する。
- ・そこでの共同検討から、プロジェクト化＝歩行者利便増進道路の占有団体の事業化により、ウォークアブルをテーマにしたストリートマネジメントと包括的マネジメントの仕組みづくりを構築することが考えられる。

(展開フロー)



札幌都心まちづくりにおけるウォカブル推進戦略の立案（都心まちづくり計画Ⅲ）

実施可能性の高いエリアの設定、実証実験

IV

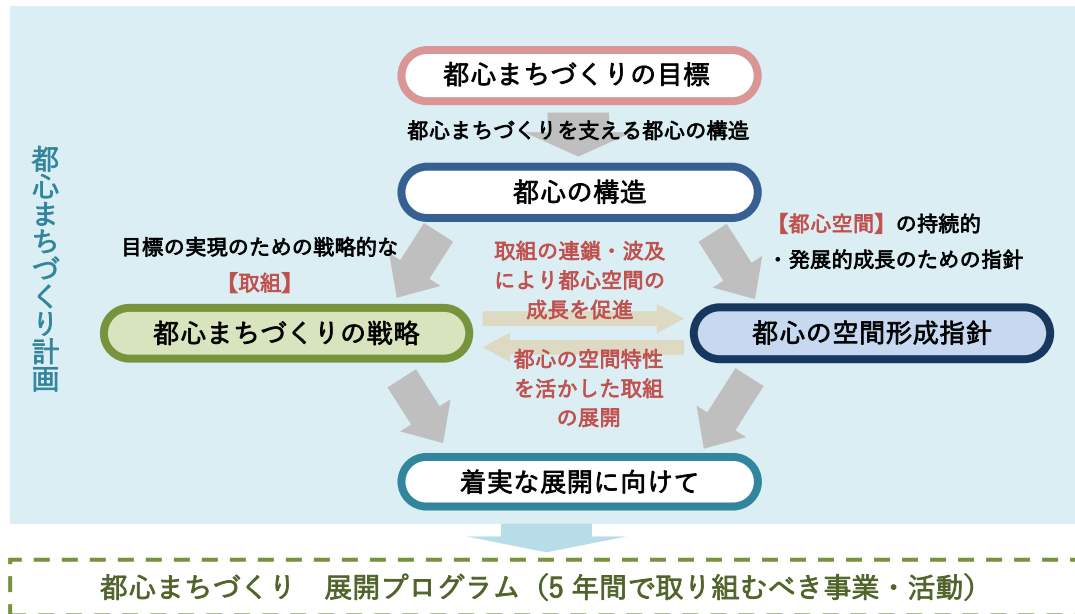
持続的な成長管理のための指標の考え方

1 現行計画の検証

1-1 現行計画の構造と概要

(1) 第2次都心まちづくり計画の構造

(都心まちづくり計画の構成)



① 都心まちづくりの目標

- ・ 都心まちづくりの推進に際して関係主体が共有すべき目標
- ・ 「世界に比肩する都心強化」と「市民の暮らしの中心となる都心づくり」の二つの観点から、目標像を設定
- ・ 札幌全体の都市づくりの理念 (S・M・I・L・Es City Sapporo) と整合した都心固有の取組の推進を明確化

② 都心の構造

- ・ 前計画 (都心まちづくり戦略) に定めた4骨格軸 (駅前通、大通、創成川通、北3条通) と1展開軸 (東4丁目線) の継承
- ・ 従前の3交流拠点 (札幌駅、大通、創世) に対し、大通、創世の2つの交流拠点の近接性、相互波及効果の発揮を狙い、2交流拠点 (札幌駅、大通・創世) へと再構築
- ・ 前計画に定めたターゲット・エリアに加え、第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて位置付けた都心のゾーニング、さらに交流拠点の再構築に伴う周辺への波及効果の促進を狙い、ターゲット・エリアを再設定
- ・ 従前の道庁周辺エリアに加え、交流拠点の波及効果が見込まれるエリアを、特に今後の都

心まちづくりにおいて複合的な取組から都心強化を図るエリアとして、「都心強化先導エリア」を指定

- ・札幌市における政策潮流を受け、MICE 戦略を強化・展開すべきエリアとして従前のストックの集積を勘案し、新たに「大通公園西周辺エリア」を設定
- ・さらに現行計画の前身となる都心まちづくり戦略に於いて重点地区に定めた創成東地区における「北三条エリア」並びに「東大通エリア」をそれぞれ『創成イースト北エリア』『創成イースト南エリア』と改称

③都心まちづくりの戦略

- ・都心まちづくりの目標並びに都心の骨格構造、ターゲット・エリア創造に係る理念等を踏まえ、都心において総体的かつ重点的に展開すべき取組の考え方を4つの「都心まちづくりの戦略」として設定
- ・戦略の狙いを明確に位置付けるとともに、推進のための施策を明示し、短期的に取り組むべき事業を定めた「展開プログラム」のフレームを設定

④都心の空間形成指針

- ・都心におけるまちづくりを推進する上で、官民が注視・注力する対象となる骨格構造並びにターゲット・エリアにおける持続的な成長・強化のための取組を「空間形成方針」として設定

(2) 検証のポイント

現行の第2次都心まちづくり計画の検証に向けた視点と検証手法を下表に整理する。

視点	計画構成要素	検証手法
目指す街の姿と取り組みの力点	●まちづくりの目標	・ アンケート調査による市民の共感度の把握 ・ 次期戦略ビジョンにおける理念との整合検証
	●骨格構造	・ 骨格構造を構成する通り並びに沿道空間における「取組の骨子」に掲げる内容の実現化に資する官民の事業の成果確認 ・ 成果プロットによる軸性発揮検証、まちづくりの訴求力の低いエリアの発掘
	●ターゲット・エリア	・ 各ターゲット・エリアにおける「取組の骨子」の内容に即した官民事業の成果確認 ・ 成果のプロットによるエリア充足度、波及性、まちづくりの訴求力の低いエリアの検証
街の姿・取組の力点を具現化する戦略・方針	●空間形成方針 ①交流空間 ②地上地下の重層的ネットワーク ③界索性、奥行きのある公共的空間	・ 都心全域に係る空間形成方針の各要素に対して、計画期間内における実現成果をプロット
実現化を支える取組	●まちづくりの4つの基本戦略と15の戦略推進施策（展開プログラム）	・ 15の施策をベースとしながら、それぞれの総評を行うとともに、各施策における重点的な取組に係る成果の検証を行う。

1-2 各計画構造における成果検証

(1) まちづくりの目標に係る検証

1) 現行計画に掲げる都心まちづくりの目標

①都心まちづくりの目標

第1次都心まちづくり計画における理念を継承し、都心においては、北海道・札幌をけん引する経済的な成長力を発揮するとともに、札幌の中核エリアとして、市民の豊かで健康的かつ札幌ならではの魅力と都市文化を享受できる暮らしの場としての二つの側面を重視したまちづくりの目標を設定している。

目標の側面	目標	説明
北海道・札幌の中核として世界に比肩する都心強化の側面	国内外から活力・投資を呼び込む札幌都心ブランドの確立	世界に誇れる環境性や防災性を備え、高次な都市機能が集積する、持続可能で魅力のある都心とすることで、札幌都心ブランドを確立し、国内外から投資を呼び込み、北海道・札幌の経済をけん引
市民の暮らしの中心となる都心づくりの側面	魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルの実現	日常的な市民の訪れや豊かな時間消費を支えるとともに、札幌を象徴する景観を備えた都市空間を創出し、また、働く場としての利便性・快適性の意高い環境を備えることで、魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルを実現

②目指す都心の姿

「第2次札幌市都市計画マスタープラン」においては、上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」を受けて、都市づくりの基本理念として「S・M・I・L・Es City Sapporo」を掲げている。

第2次都心まちづくり計画においても、この理念に倣い、目指す都心の姿として、以下の5つを掲げている。

Sustainability	世界に誇る環境性と防災性を備えた持続可能なまち
Management	多様な主体により都心の継続的な発展を支える仕組みを備えたまち
Innovation	まちなかでの多様な人々による知的な交流が促進され、新たな価値・魅力・活力を創造するまち
Livability	札幌らしい魅力的なライフスタイル・ワークスタイルを実現できるまち
Es(Energy, Economy, …)	国内外からヒト・モノ・投資を呼び込み、北海道・札幌の経済を支えるまち

2) 都心まちづくりに係る市民意向

第2次都心まちづくり計画で掲げられたまちの姿について市民の現状評価と今後の政策ニーズを把握するため、調査項目を下表の通り設定しアンケート調査を実施した。

基本理念	Q12 現状評価	Q16 政策ニーズ
S	<ul style="list-style-type: none"> ・車が多い ・みどりが豊かにある ・無線LAN等、インターネットの利用環境が充実している ・災害時に強いまちだと感じる ・地球環境にやさしいまちだと感じる 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心内で車の交通量を減らすこと ・都心全体にみどりを充実させること ・無線LAN等、インターネットの利用環境を充実すること ・災害に強いまちづくりを進めること ・地球環境にやさしいまちづくりを進めること
M	<ul style="list-style-type: none"> ・四季折々のイベントや祭りが多い ・街なかで行われているイベント・催事の情報がわかりやすく、入手しやすい ・まちの案内表示がわかりやすい ・まちが清潔で美しい ・バリアフリー化が進んでいる ・札幌らしさを感じる街並みがある ・建物の更新（建替え）が進んでいる 	<ul style="list-style-type: none"> ・行ってみたくなるようなイベントを増やすこと ・街なかで行われているイベント・催事の情報をわかりやすく発信すること ・まちの案内表示をわかりやすくすること ・まちの美化を進めること ・街なかのバリアフリー化を進めること ・札幌らしさを感じる街並みを維持・整備すること ・建物の更新（建替え）を進め、まちをリニューアルすること
I	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な学習・文化・スポーツなどを楽しむ機会や場が多い ・日常的に芸術文化にふれる機会や場が多い ・公園や広場など、快適に過ごせる場所が多い ・国内外から多くの人が集まり交流が生まれている ・新たなビジネスが生まれている 	<ul style="list-style-type: none"> ・学習・文化・スポーツなどを楽しむ機会や場を増やすこと ・日常的に芸術文化にふれる機会や場を増やすこと ・公園や広場など、快適に過ごせる場所を増やすこと ・国内外から多くの人を呼び込む場や機会を増やすこと ・新たなビジネスや起業を支える場や機能を充実させること
L	<ul style="list-style-type: none"> ・快適に歩きやすい ・路面店（通りに面した店舗）が多いなど、まち歩きが楽しめる機能が充実している ・働きやすい、働きやすそう ・暮らしやすい、暮らしやすそう ・公共交通を利用して都心へ行きやすい ・都心内を移動するための公共交通機関(地下鉄・路面電車・バス)が充実している 	<ul style="list-style-type: none"> ・快適に歩ける屋内外の歩行者空間を充実すること ・まち歩きを楽しむための機能を充実すること ・都心で働きやすい環境を整えること（保育・託児施設を充実させることなど） ・都心で暮らしやすい環境を整えること ・公共交通を利用して都心へ行きやすくすること ・公共交通での都心内の移動をしやすくすること
Es	<ul style="list-style-type: none"> ・行ってみたくなるような魅力的な店や場所が集まっている ・商店街や店舗・企業などの活気やにぎわいが感じられる ・札幌らしさを感じる店がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・行ってみたくなるような店や場所を増やすこと ・商店街や店舗・企業の活気を高めること ・札幌らしさを感じる店を増やすこと

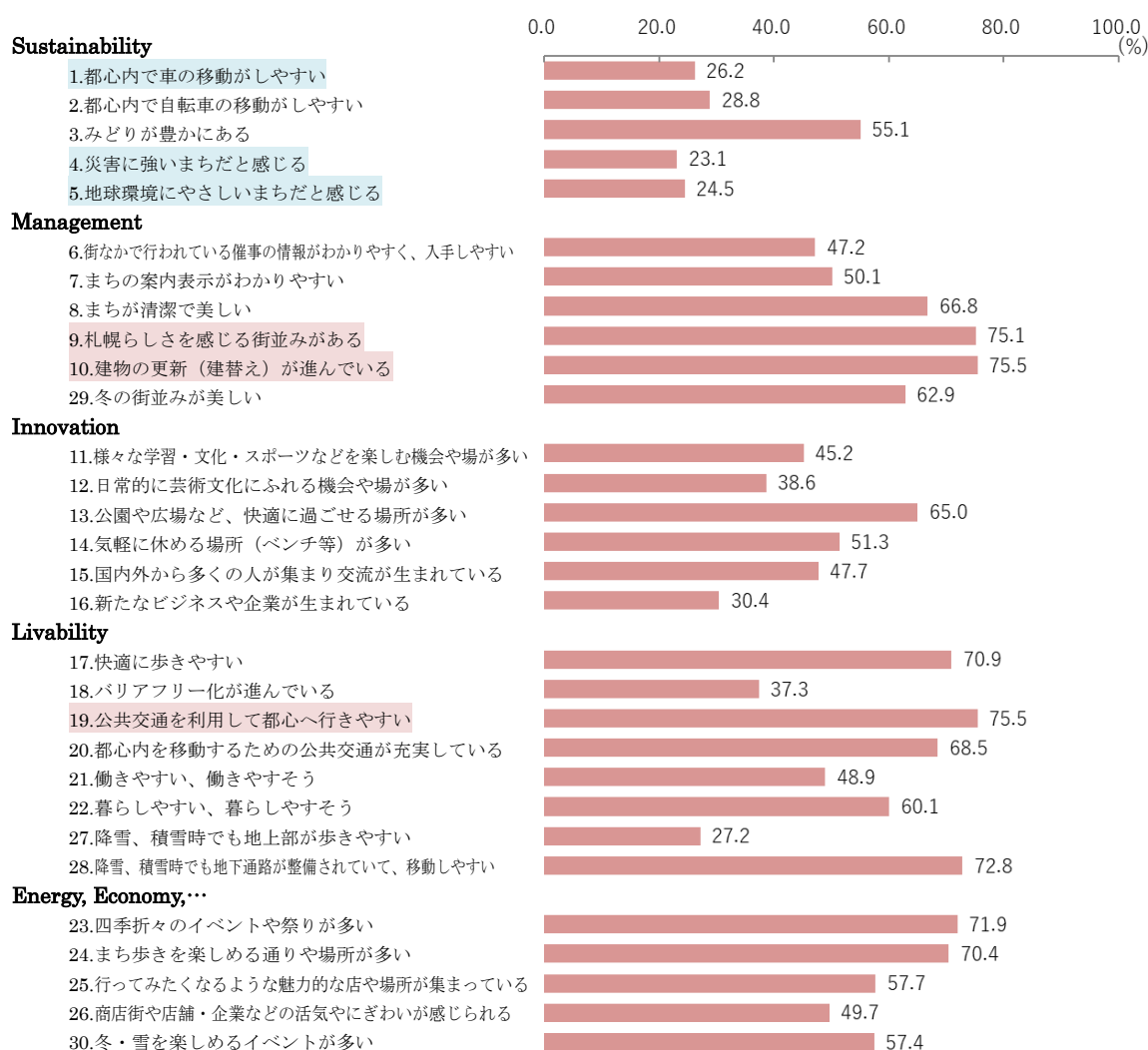
①現状の評価（評価度）

各項目について、「そう思う」「どちらかといえば、そう思う」の割合を合わせたものを以下に示す。

全体的に「Sustainability」の項目で評価度の低い項目が多くなっている。

回答率が最も高いのは「10.建物の更新が進んでいる」及び「19.公共交通を利用して都心へ行きやすい」で75.5%、次いで「9.札幌らしさを感じる街並みがある（75.1%）」だった。

逆に、回答率が最も低かったのは「4.災害に強いまちだと感じる」で23.1%、次いで「5.地球環境にやさしいまちだと感じる（24.5%）」、「1.都心内で車の移動がしやすい（26.2%）」などの順となっている。

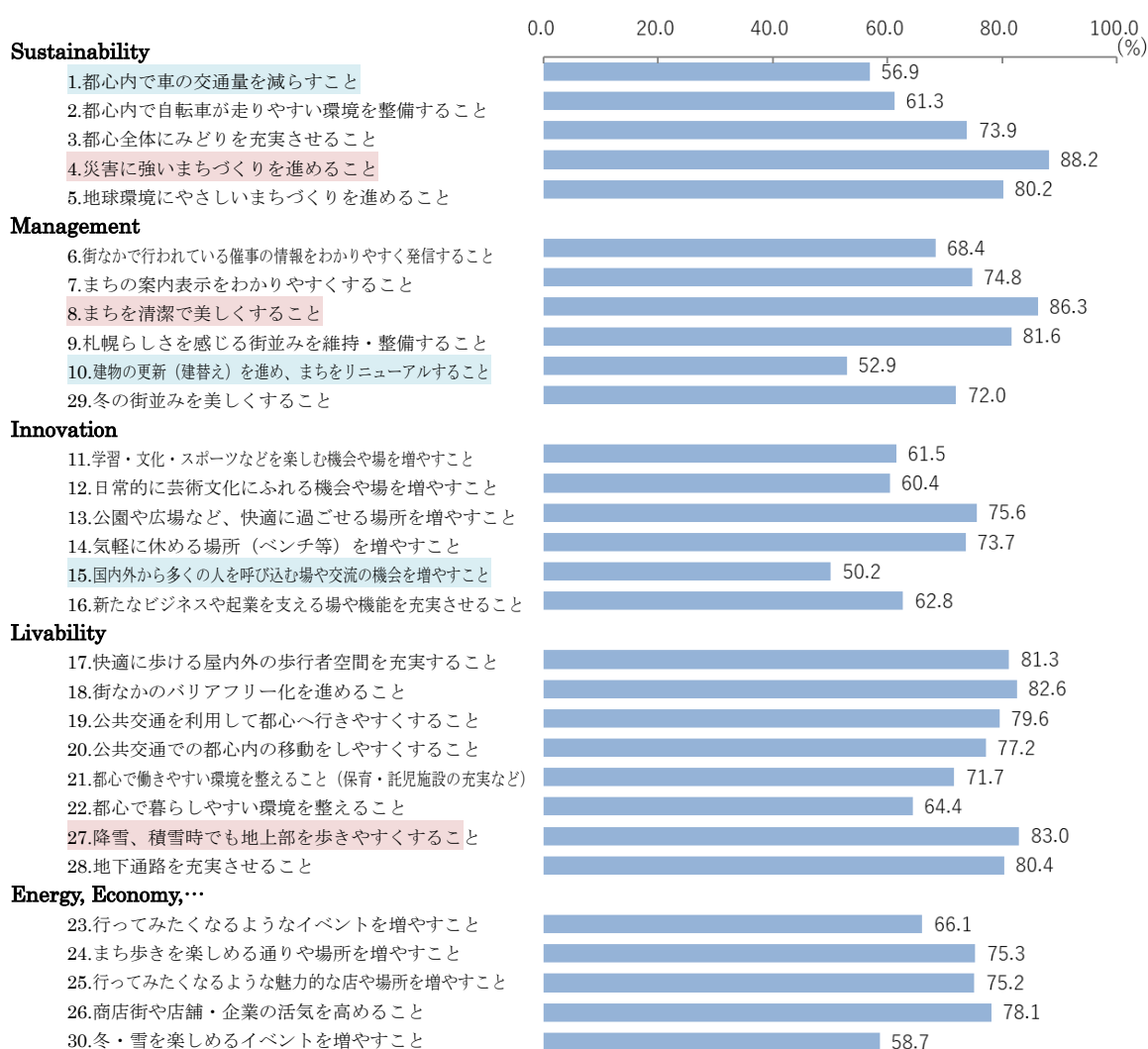


②今後の政策ニーズ（必要度）

各項目について、「必要」「どちらかといえば必要」の割合を合わせたものを以下に示す。

回答率が最も高いのは「4.災害に強いまちだと感じる」で88.2%、次いで「8.まちを清潔で美しくすること（86.3%）」、「27.降雪、積雪時でも地上部を歩きやすくすること（83.0%）」などの順となった。

逆に、回答率が最も低いのは「15.国内外から多くの人を呼び込む場や交流の機会を増やすこと」で50.2%、次いで「10.建物の更新（建替え）を進め、まちをリニューアルすること（52.9%）」、「1.都心内で車の交通量を減らすこと（56.9%）」などの順となっている。



③市民意向まとめ

評価度・必要度をふまえ、特色がみられた項目を以下に示す。

■評価度・必要度ともに高い項目

(現状での評価が高く、今後も維持していくことが求められると考えられる項目)

【Management】 「8.まち街が清潔で美しい (66.8%)」

「8.まちを清潔で美しくすること (86.3%)」

■評価度が低く、必要度が高い項目

(取組みを推進していくことで、評価度を上げていく必要があると考えられる項目)

【Sustainability】 「4.災害に強いまちだと感じる (23.1%)」

「4.災害に強いまちづくりを進めること (88.2%)」

【Livability】 「18.バリアフリー化が進んでいる (37.3%)」

「18.街なかのバリアフリー化を進めること (82.6%)」

【Livability】 「27.降雪、積雪時でも地上部が歩きやすい (27.2%)」

「27.降雪、積雪時でも地上部を歩きやすくすること (83.0%)」

■評価度が高く、必要度が低い項目

(現状での評価が高く、新たな取組みに対する市民ニーズは他の項目に比べ高くないと考えられる項目)

【Management】 「10.建物の更新 (建替え) が進んでいる (75.5%)」

「10.建物の更新 (建替え) を進め、まちをリニューアルすること
(52.9%)」

■評価度、必要度ともに低い項目

(現状での評価は低いが、新たな取組みに対する市民ニーズも他の項目に比べ高くないと考えられる項目)

【Sustainability】 「1.都心内で車の移動がしやすい (26.2%)」

「1.都心内で車の交通量を減らすこと (56.9%)」

【Sustainability】 「2.都心内で自転車の移動がしやすい (28.8%)」

「2.都心内で自転車が走りやすい環境を整備すること (61.3%)」

【Innovation】 「12.日常的に芸術文化にふれる機会や場が多い (38.6%)」

「12.日常的に芸術文化にふれる機会や場を増やすこと (60.4%)」