

公共空間利活用等における代表的事例について (道路占用・使用許可)

令和3年12月9日
国土交通省 都市局 まちづくり推進課

道路空間利活用における代表的事例：福井市

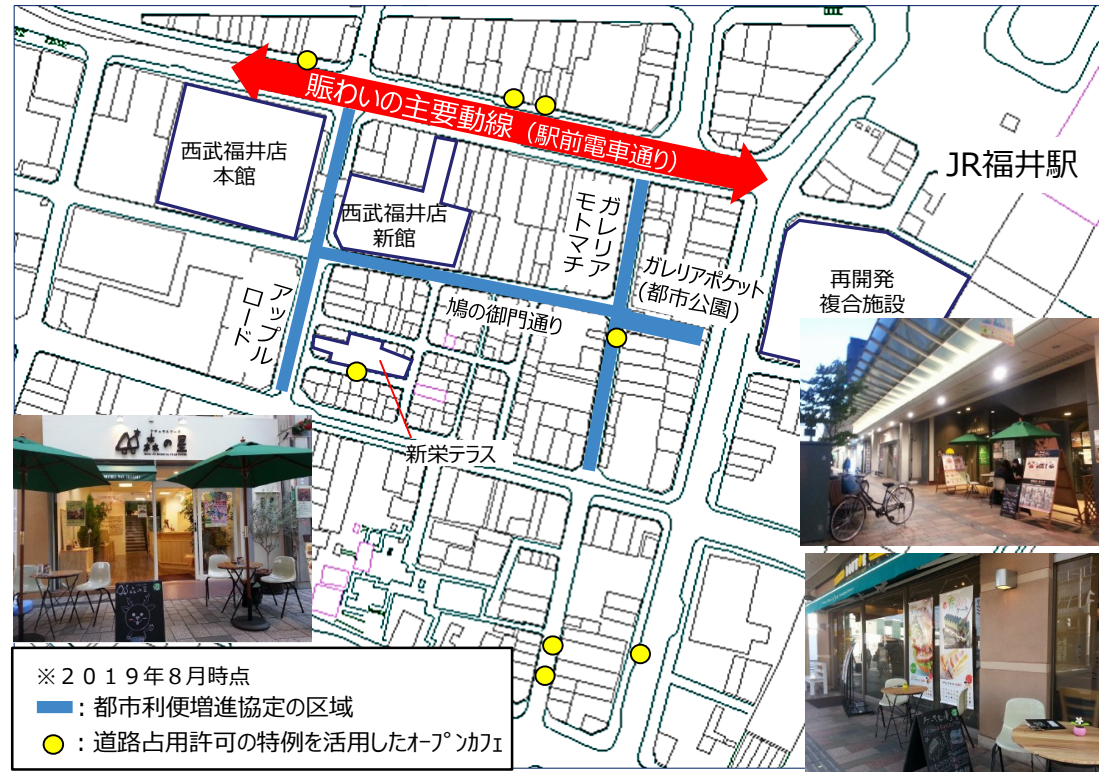
- 道路空間利活用（歩道上のオープンカフェ設置）について、計画段階から警察とともに、交通安全等の配慮が必要な事項について検討・協議を重ね、社会実験を実施。その効果検証後、本格実施に移行。
- 本格実施に移行後は、道路占用・使用とも1年間の許可期間が認められるなど、円滑な運営を実施。

■ 道路空間利活用の経緯

- H25 まちづくり福井（株）が都市再生推進法人に指定
公共空間利活用検討会の設置
（福井市、まちづくり福井、福井警察署がメンバー）
- H25 社会実験の実施（歩道上にオープンカフェ等を設置）
⇒店舗や利用者の意見、交通安全性等について、検討会で検証した結果、集客効果が高いこと、安全確保に支障はないこと等から、本格実施に向けて準備を進める。
- H26～ 都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例（以下「都市再生占用特例」）を適用した上で「街色Open Café」として本格実施
- ・沿道の飲食店と協力し、歩道上にオープンカフェを設置
 - ・毎年6～10店舗が参加
 - ・開催期間は毎年4月1日～11月30日
 - ・直接提供はNG、テイクアウトのみ飲食可能
 - ・テーブルやイスの出し入れ、ゴミ処理、違法駐輪の監視等は、参加店舗の役割

■ 道路占用・使用許可関連の情報

許可期間	占用：1年間 使用：1年間
申請者	まちづくり福井（株）※都市再生推進法人
申請方法	一括申請 ※福井市が占用、使用ともワンストップで受理
制度活用	都市再生占用特例（H26～） 都市利便増進協定（H30～）



■ 円滑な道路空間利活用のポイント

- ・利活用に向けた関係者の合意形成の場を計画段階から構築できたこと。
- ・実施主体に都市再生推進法人という公的な位置づけを付与したこと。
- ・都市再生占用特例や都市利便増進協定の制度を活用したこと。
- ・本格実施の前に社会実験を実施し、取組の効果や交通安全性等を関係者間で検証・改善し、リスクを減らした上で本格実施に移行したこと。

「街色Open Café」の申請内容

① 道路使用の行為

4月1日～11月30日の期間中、沿道の飲食店と協力して、歩道空間におけるオープンカフェを実施。

② 道路使用許可期間

4月～翌年3月までの1年間を一括して申請。取組1年目は1ヶ月間だったが、交通安全上問題がないことを警察に相談した結果、2年目から1年間に延長。

③ 道路使用する場所

都市再生占用特例を適用した歩道空間



④ 必要な申請書類

- ・現場位置図
 - ・現場周辺道路状況図
 - ・道路使用状況図
 - ・設計書・工程表
 - ・店舗配置図
 - ・出店者名簿
- } 福井県警HPに記載のある書類
- } 本事例における追加書類

⑤ 申請単位・申請方法

- ・まちづくり福井株式会社（都市再生推進法人）が申請主体となり、個々の店舗をまとめて一括で申請。
- ・道路交通法第78条第2項の規定により、道路管理者である福井市が道路占用と道路使用の申請をワンストップで受理。

警察との協議において留意すべきポイント

- ・店舗配置、問題発生時の連絡体制、現場スタッフの有無等、申請時に取組の詳細が求められる場合があるため、可能な限り事前に計画の詳細を定めておくこと。
- ・当初申請書に添付した店舗配置図等が変更になった場合には、警察が住民等からの苦情に適切に対処できるようにするため、追加申請が必要な場合があること。
- ・オープンカフェを車道側（歩道空間）に設置する場合には、安全性の確保の観点から、必要に応じて警察への事前相談を行うこと。
- ・アルコールの提供に関して、地域住民等の合意形成や、道路交通の安全性に懸念が生じる場合には、必要な対策を講じること（現在はまちづくり福井が主体となり、問題が発生しないよう注意を払う措置を講じている）。
- ・テーブルやイス等を歩道上の点字ブロック付近に設置する場合には、歩行者等の安全性の確保の観点から、必要な対策を講じること（現在は、点字ブロックから左右60cm以上の間隔を確保する措置を講じている）。

警察との協議が円滑化したポイント

- ・道路空間利活用に向け、計画段階から警察を含めた関係者の検討会を構築し、利活用の目的、関係者の意向を踏まえた運用ルールや体制等について、合意形成を図ることができたこと。
- ・実施主体に都市再生推進法人という公的な位置づけを付与したことにより、警察等に対する信頼性の向上に繋がったこと。
- ・都市再生占用特例や都市利便増進協定の制度を活用することにより、取組に対して法的な位置づけを付与したこと。
- ・本格実施の前に社会実験を実施し、取組の効果や交通安全性等を関係者間で検証・改善し、リスクを減らした上で本格実施に移行したこと。
- ・関係者で構成された検討会において、国土交通省から都市再生推進法人の制度やその取組事例等を紹介することにより、関係者の理解促進に繋がったこと。

【参考】代表的事例以外の道路使用の申請内容等の詳細

「ソライロテラス」「まちフェス」の申請内容

①道路使用の行為

- ソライロテラス
4月～11月の毎週日曜日（9:00～18:00）にアップルロードを通行止めにして、イスやテーブル、ケータリングカーを設置したオープンテラスを実施。
- まちフェス
6月、9月の第1日曜日に、駅前電車通り、アップルロード、ガレリア元町（アーケード内）で、駅前の交流広場（ハピテラス）とも連携したイベントを実施。

②道路使用許可期間

4月～翌年3月までの1年間のうち、実施日数分を一括して申請。

③道路使用する場所

都市再生占用特例または都市利便増進協定を適用した車道及び歩道空間

④必要な申請書類

- ・現場位置図
- ・現場周辺道路状況図
- ・道路使用状況図
- ・設計書・工程表
- ・店舗配置図
- ・出店者名簿
- ・駅前商店街や福井鉄道等の通行止めに対する同意書

福井県警HPに記載のある書類

本事例における追加書類

⑤申請単位・申請方法

- ・まちづくり福井株式会社（都市再生推進法人）が申請主体となり、個々の店舗をまとめて一括で申請。
- ・道路交通法第78条第2項の規定により、道路管理者である福井市が道路占用と道路使用の申請をワンストップで受理。

ソライロテラス



まちフェス



道路空間利活用における代表的事例：新宿区

- 新宿モア4番街において、深刻化する違法駐輪や違法駐車への対策と地域の賑わい創出を目的に、オープンカフェ等を設置する社会実験を開始。課題解決効果の検証と交通安全対策の協議を丹念に行い、本格実施に移行。
- 本格実施に移行後、現在は道路占用・使用とも5年間の許可期間が認められるなど、円滑な運営を実施。

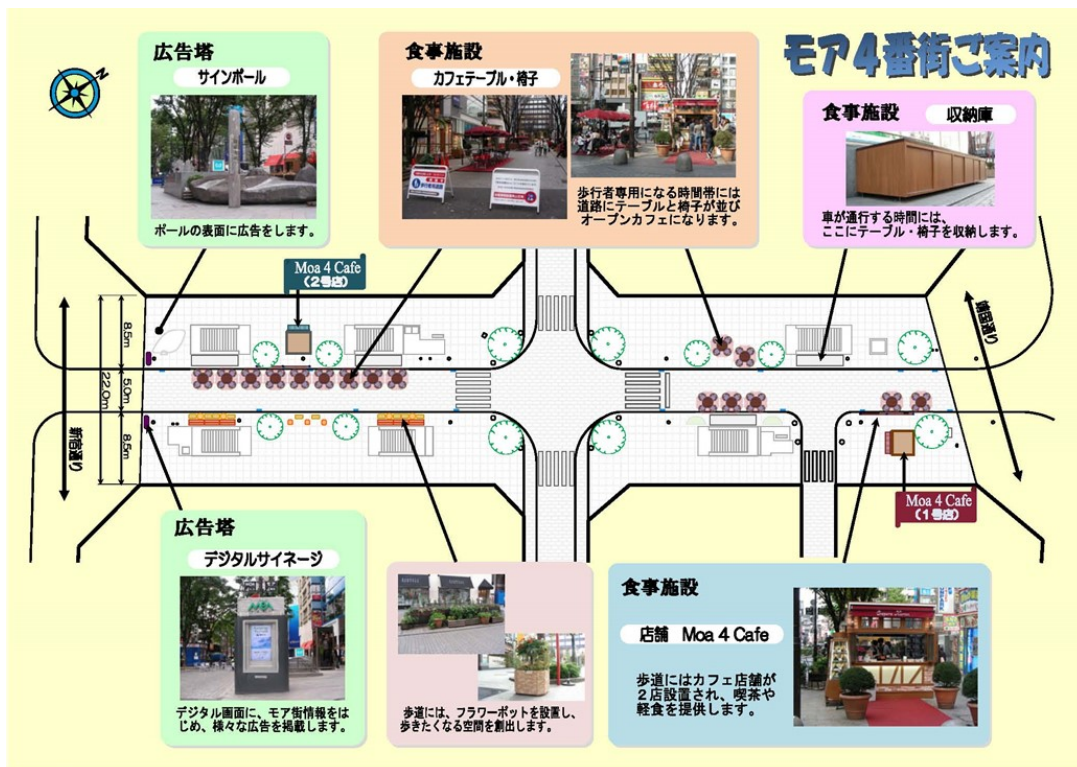
■ 道路空間利活用の経緯

- H15 新宿モア4番街において違法駐輪・違法駐車の問題が深刻化
- H17 社会実験の実施（歩道・車道上にオープンカフェ等を設置）
 ~H24 ⇒違法駐輪等に対する効果検証と交通安全対策の協議を行った結果、違法駐輪等が激減し、来街者からの継続要望が多く、安全性に支障はないことから本格実施に向けて準備を進める。
- H24~ 都市再生占用特例を活用した上で本格実施に着手
 ・オープンカフェ等の食事施設や広告塔を常設
 ・店舗運営者が継続的に道路を管理



■ 道路占用・使用許可関連の情報

許可期間	占用：5年間 使用：5年間 ※都市再生整備計画の期間と同期間
申請者	新宿駅商店街振興組合
申請方法	一括申請
制度活用	都市再生占用特例（H24~）



■ 円滑な道路空間利活用のポイント

- 利活用に向けた関係者の合意形成の場を計画段階から構築できたこと。特に、違法駐輪や違法駐車の問題に対する解決に資する取組として、道路管理者・警察等と利害が一致する関係を築けたこと。
- 都市再生占用特例の制度を活用したこと。
- 本格実施の前に社会実験を実施し、取組の効果や交通安全性等を関係者間で検証・改善し、リスクを減らした上で本格実施に移行したこと。

新宿モア4番街における申請内容

①道路使用の行為

車道及び歩道空間において、オープンカフェ、本設店舗、広告塔、植栽、収納庫（オープンカフェ実施時間外にイスやテーブル等を収納）を設置。

【オープンカフェ実施時間】

夏季（4～9月）：平日 15:00～21:30 休日 12:00～18:00

冬季（10～3月）：平日 15:00～19:30 休日 12:00～17:00

②道路使用許可期間

- ・現在は、都市再生整備計画の期間と同じ5年間を一括して申請。
- ・社会実験の段階では1ヶ月ごとの申請だったが、都市再生占用特例を適用した本格実施の段階から1年単位に延び、R3年度からは5年間で許可。

③道路使用する場所

都市再生占用特例を適用した車道及び歩道空間
（※本特例の運用事例としては全国初）

④必要な申請書類

- ・道路使用の場所または区間の付近の見取図
- ・道路を使用して行う行為の内容がわかるもの
- ・設計図及び仕様書（工作物を設ける場合）
- ・緊急時における連絡先
- ・イベント等における企画書

警視庁HPに記載のある書類

本事例における追加書類

⑤申請単位・申請方法

新宿駅商店街振興組合が申請主体となり、個々の店舗をまとめて一括で申請。



警察との協議において留意すべきポイント

- ・オープンカフェ等の設置に際し、①店舗の規模と設置場所、②店舗設置により生じる死角に対する安全性（ガードパイプ設置）、③緊急車両の通行帯（車道幅員3m）の確保など、道路交通の安全性の確保に対して入念な確認が必要なこと。
- ・店舗の本設化について、建築物を道路上に設置する理由付けが必要なこと。（結果的に、「都市再生整備計画に位置づけられた賑わいづくりに必要な施設であり、公共性を有する。」という理由で整理した。）
- ・アルコールの提供に関して、地域住民等の合意形成や、道路交通の安全性に懸念が生じる場合には、必要な対策を講じること。

警察との協議が円滑化したポイント

- ・道路空間利活用に向け、計画段階から警察を含めた関係者の検討会を構築し、利活用の目的、関係者の意向を踏まえた運用ルールや体制等について、合意形成を図ることができたこと。
- ・違法駐輪や違法駐車の問題に対する解決に資する取組として、道路管理者・警察等と利害が一致する関係を築けたこと。
- ・都市再生占用特例の制度を活用することにより、取組に対して法的な位置づけを付与したこと。
- ・本格実施の前に社会実験を実施し、取組の効果や交通安全性等を関係者間で検証・改善し、リスクを減らした上で本格実施に移行したこと。
- ・本格実施以降も引き続き関係者間で連携を図り、道路占用許可と道路使用許可を同一の期間に合わせたこと。