

# 歩行者や自転車に着目した道路空間の利活用

# 歩行者空間創出について

---

# 歩行者空間創出について

## ◇ 取組の背景 ◇

- 東京が成熟都市としての魅力を高めるためには、さまざまな人が集まるまちの中心部において、快適でゆとりある歩行者空間を創出していくことが重要である。
- 国内各地で歩行者空間創出の取組が進んでいる。東京都においても、例えば大手町、丸の内、有楽町地区では、地区内の道路を時間帯により通行止めとし、歩行者に配慮した空間を創出している。また、新虎通りでは、幅員の広い歩道を活かしてオープンカフェを展開するなど、快適な歩行空間を確保し、新たな賑わいを創出している。

## ◇ 歩行者空間の創出の取組の歴史 ◇

### 1970年代～ 歩行者天国の実施

- 北海道旭川市「平和通」で初めての社会実験(S44)
- 銀座、新宿、池袋、浅草で実施(S45)
- 北海道旭川市「平和通買物公園」で 恒久的歩行者天国の開設(S47)
- 神奈川県横浜市「イセザキモール」恒久的歩行者天国の開設(S53)
- 東京都八王子市「ユーロード」恒久的歩行者天国の開設(S62)
- 日本橋「仲通り」(H27)

### 2000年代～ オープンカフェの実施

- 広島市「平和大通り」で公開空地を活用した初のオープンカフェ事業(H10)
- 国による全国での社会実験実施(H13～H17)
- 千代田区「丸の内仲通り」公開空地活用(H16)
- 新宿区「モア4番街」道路占用許可の特例を初めて適用(H24)
- 港区「新虎通り」(H26)
- 大丸有、新宿副都心、大崎、蒲田等で国家戦略特区による実施(H27)

## 社会情勢

- 1960～70年代にかけて、自動車の急増が世界的問題となり、欧米をはじめとして市内中心道路を歩行者専用道路(カー・フリー・ゾーン)とする政策実施
- 日本でも自動車の急増による事故や環境問題への配慮により、道路交通を車優先から歩行者中心の交通への転換が求められる
- 都市の魅力創出、地域振興のための道路空間活用への期待が高まる
  - 「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」の策定(H17)
  - 都市再生特別措置法の一部改正による「道路占用許可の特例制度」(H23)

# ◇ 歩行者空間の創出の現状(都心部) ◇

**大丸有**

【実施主体】大丸有 公的空間活用モデル事業実行委員会 等

**日本橋**

【実施主体】地元事業者 等

**新橋・虎ノ門**

【実施主体】新虎通りエリアマネジメント協議会 等

**銀座**

【実施主体】警視庁 等

＜都心部の取組＞

東京都

東京

中央区

大手町

日本橋

有楽町・日比谷

銀座

虎ノ門

新橋



◇ 歩行者空間の創出の現状(主要なターミナル駅周辺) ◇

＜主要なターミナル駅周辺の取組＞

**池袋**



【実施主体】 グリーン大通りエリアマネジメント協議会  
豊島区

**新宿**



【実施主体】 新宿駅前商店街振興組合

**秋葉原**



【実施主体】 警視庁 等

都心部

## ◇ 目指すべき歩行者空間のイメージ ◇

### 構成要素

- 誰もが安全で快適に歩きやすい。
- 人が集い、楽しむ交流の場となる。
- 気軽に休息できる場所が確保されている。
- 迷わず分かりやすく回遊できる。

### 地区の例

ビジネスパーソンや観光客など  
国内外の人が訪れる都心部

家族連れや高齢者などが集まる  
ターミナル駅周辺



大手町、丸の内、有楽町地区



新宿 モア四番街



八王子 西放射線ユーロード

## ◇ 取組の方向性 ◇

- 2020年大会、更にはその先に向けて、さまざまな人が集まる都心部や主要なターミナル駅周辺などまちの中心部において、地元区市等と連携し、成熟社会にふさわしい賑わいのある歩行者空間の拡大を促進していく。

※ 都として目指すべき歩行者空間のイメージや、都の技術的支援の具体的な内容などについては、今後設置する区市と都の連絡会などを通じて、検討の深度化を図る。

(現時点で想定する都の技術的支援の内容)

- ▶ 荷捌きの集約化や路上駐車対策について、各地区に共通する課題への対応策についての提案、助言
- ▶ 区境を越えて案内サインを整備する場合の調整
- ▶ エリマネ団体、都、区などの様々な主体の案内サインが存在する場合の調整 など



# 具体的な進め方 (1) 個々の地区での取組

- 池袋、新宿などでは、地元区市が2020年に向けて出来る項目から検討を行い、都も検討の場に参画し、各地区の取組に即して他地区の取組の現状や課題などの情報提供、改善策の提案などの助言、必要な調整への関与などの技術的支援を行う。

## 歩行者空間創出における検討項目(例)

### 歩行者空間計画

- 荷さばき集約化の検討
- 路上駐車削減の検討
- 車両の流入抑制に向けた交通量予測
- 道路管理者等との調整
- 駐車場整備計画の策定 など

### サインの整備

- サインの配置計画
- 配置の連続性や情報の整合性に留意
- 様々な案内サインが存在する場合の調整  
[ 産労局の観光案内サインや誘導サイン ]  
[ 区やエリマネ団体独自のサイン ] など

### 空間整備

- 路面のカラー舗装
- 段差解消、歩道の横断勾配改善
- 車止め、ハンプ、シケイン など

### にぎわいの創出

- オープンカフェの実施
- マルシェ、イベント等の実施 など

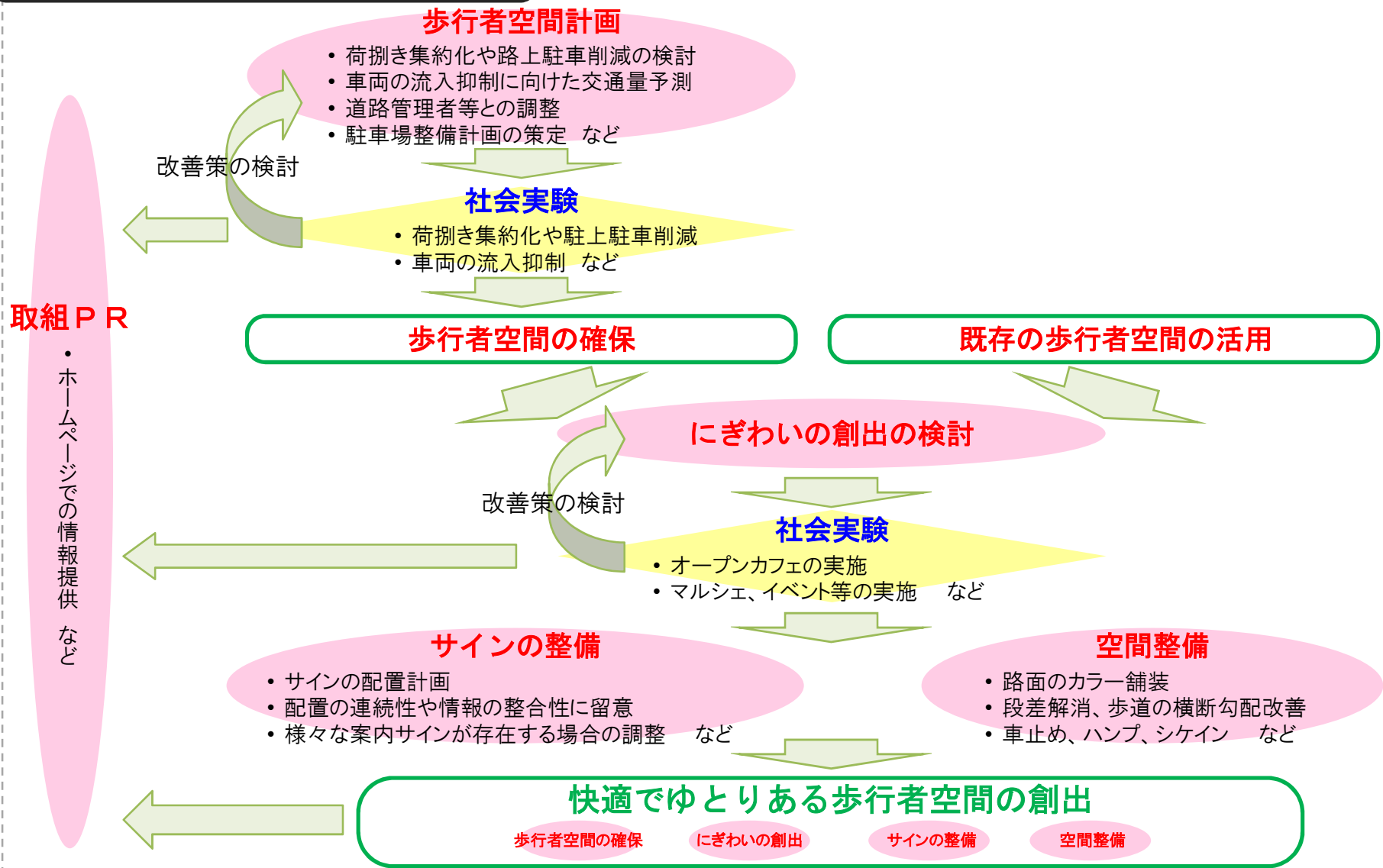
### 取組PR

- ホームページでの情報提供 など

地元商店街や  
エリマネ団体との連携

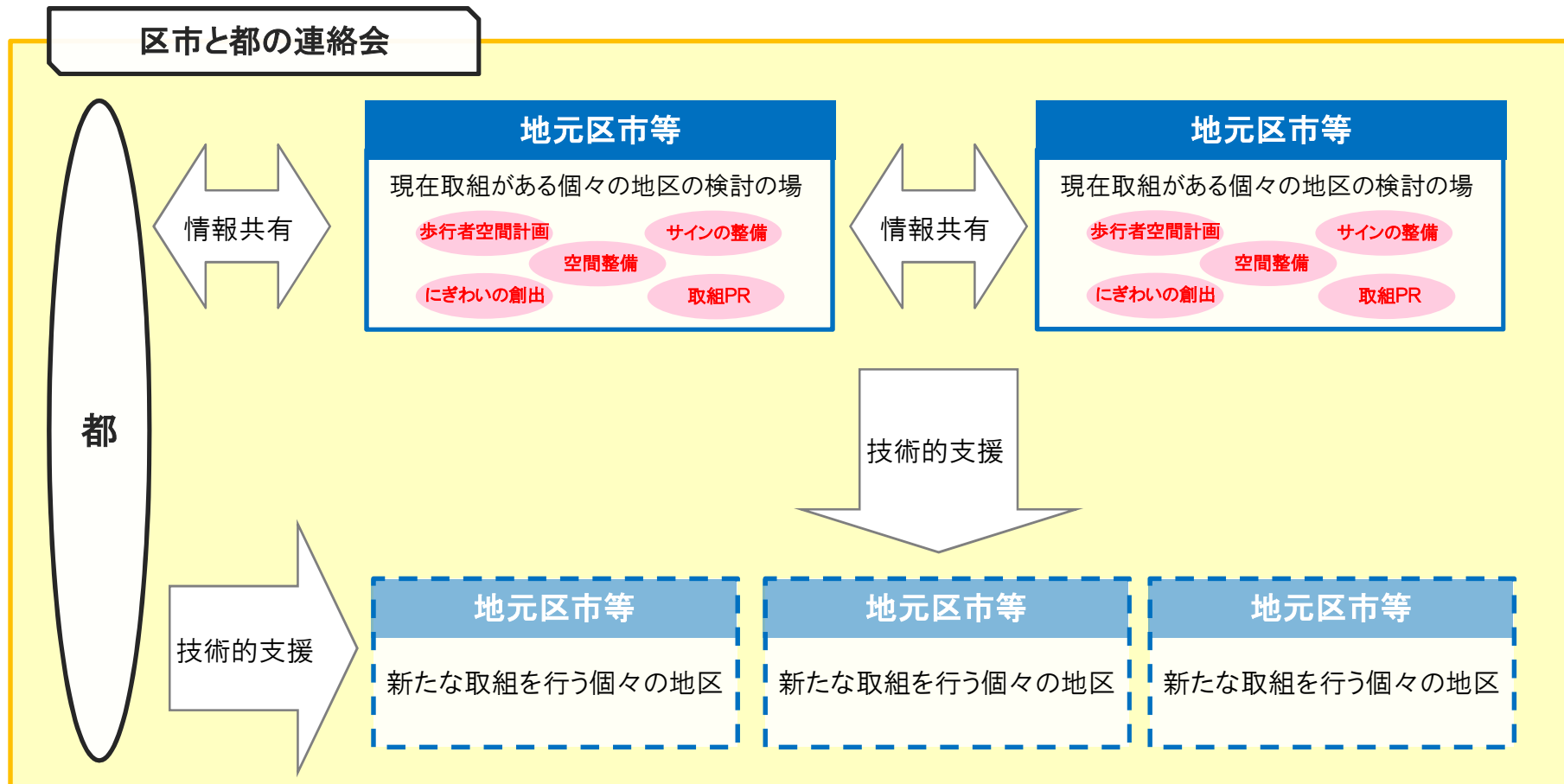
都の技術的支援

## 歩行者空間創出における検討フロー(例)



## (2) 取組の拡大

- 区市と都の連絡会を設置し、この会を通じて、取組開始にあたって必要となる他地区の情報を提供することなどにより、現在取組が無い区市に対して、都が技術的支援を行い、取組の拡大を図る。



### (3) 地区間連携による共同PR

- 都は、歩行者空間創出に取り組む民間団体などとの連携による共同PRを行う。

#### 都による民間団体などとの連携

- 各イベント（丸の内仲通り、日本橋仲通り、新虎通りなど）や、各地区の取組（社会実験など）を都市整備局HPに掲載する。



ホームページのイメージ

- 打ち水などの各イベントを同時期に開催するための調整や、それらをウォークイベントのルートに組み入れることへの働きかけなど、イベントと連携したPRを行う。



打ち水イベントの例

(出典:ECOZZERIA(大丸有サステイナブルポータル)HP)



打ち水イベントの例

(出典:打ち水大作戦2016HP)



ウォークイベントの例(出典:TOKYOウォークHP)

# 自転車施策について

---



# 自転車施策について

## ◇ 取組の背景・概要 ◇

- 自転車は、健康の維持や増進にもなる身近な交通手段であり、環境に優しく、誰もが使いやすい交通体系を構築するため、一層活用することが重要である。
- 現在、ルール・マナーの向上や自転車走行空間のネットワーク化、自転車シェアリングの活用などに取り組んでいる。
- 2020年大会に向けて、関係者間で連携しながら、これらの施策を総合的に推進し、東京にふさわしい自転車利用環境を充実させていく。

## ◇ 各施策の内容 ◇

◎ 関係者間が連携して施策を推進するため、各自転車施策を整理する。

### 1. 自転車利用のルール・マナーの周知徹底

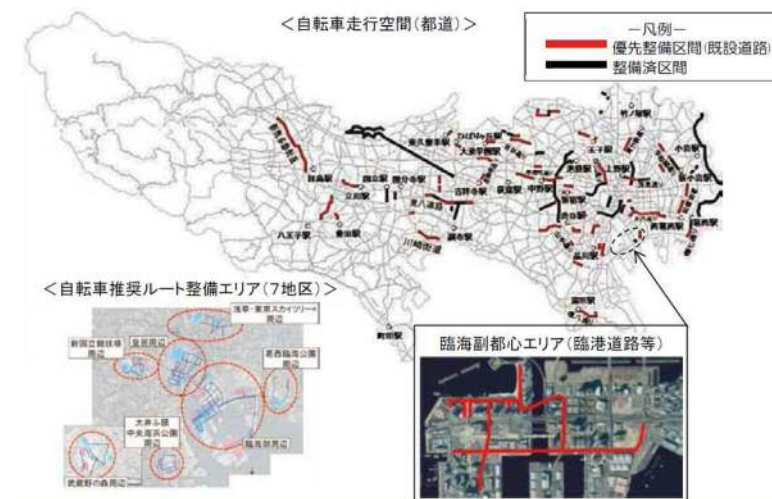
- 自転車の安全利用や放置削減に向けて、都による啓発活動に加え、自転車小売業者など事業者を含めた多様な主体による取組を促進し、利用者のルールやマナーを向上させ、自転車の安全で適正な利用を推進する。

### 2. 自転車利用者の安全確保

- 都内全域の幹線道路に、自転車通行位置及び進行方向を明示する自転車ナビマークや自転車ナビラインを設置することで、利用者への正しい通行位置・進行方向を周知するとともに、自動車ドライバーの自転車への保護意識を醸成する。

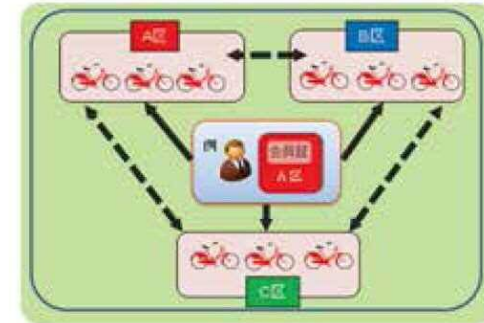
### 3. 自転車走行空間の整備

- 「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき自転車走行空間の整備を進め、東京2020大会開催までに、都道における整備延長を232kmとするとともに、臨港道路等において32kmを整備することで、合計264kmとする。
- 競技会場周辺などの7地区では、国道、都道、区市道の自転車走行空間を連続させた自転車推奨ルート約200km（うち都道は約100km）を整備し、利用者の利便性と快適性を高める。この取組においては、区市への補助制度により、技術面に加え、財政面を含めた支援を行い、区市道における整備を促進する。
- 東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国や区市町村などと連携し、自転車走行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組む。



#### 4. 自転車シェアリング

- 区市が取り組む自転車シェアリングについて、区境を越えた相互利用を促進することで、現在の臨海部を中心とした都心区エリアから広域的に展開し、拡大を図る。



区境を越えてもスムーズな利用ができる仕組み

- 鉄道との乗り換えが円滑な駅前（道路など）でのステーションの拡大や、交通事業者の協力を得て広告掲出によるPRを実施するなど、公共交通機関との連携を強化し、公共交通の端末交通としての利用を促進する。

## ◇ 各施策の取組内容、成果、目標 ◇

※1：平成26年末時点のデータ

※2：平成27年末時点のデータ

※3：平成28年末時点のデータ

取組内容	これまでの成果			2020年に向けた目標
	項目	平成26年度末	平成28年度末(見込み)	
1. 自転車利用のルール・マナーの周知徹底 (1) 平成28年4月「自転車安全利用推進計画」を改定 <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用のルール・マナーの普及啓発</li> <li>放置自転車対策</li> </ul> (2) 平成29年2月 改正「自転車安全利用条例」が施行	事故件数	12,666件 <sup>※1</sup>	10,417件 <sup>※3</sup>	8,000件以下
	死者数	38人 <sup>※1</sup>	36人 <sup>※3</sup>	20人以下
	放置台数	38,557台 <sup>※1</sup>	33,830台 <sup>※2</sup>	20,000台以下
2. 自転車利用者の安全確保 (1) 鉄道駅周辺において、自転車ナビマーク等の設置による自転車ネットワーク路線の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>区市道から幹線道路(国道・都道)に拡大</li> </ul>	整備地区数	15地区	48地区	100地区で完了
3. 自転車利用の安全性や快適性を確保する自転車走行空間の整備 (1) 平成24年10月「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定 <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車交通量が多く事故の危険性が高い区間などで整備</li> </ul> (2) 平成27年4月「自転車推奨ルート」の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>国道・都道・区市道等の自転車走行空間を連続させネットワーク化</li> <li>東京2020大会会場などの周辺7地区でルートを設定</li> </ul> (3) 都内全域でのネットワーク化に取り組む	自転車走行空間の整備	137km	175km	264km整備完了
	自転車推奨ルートの整備	—	71km	
4. 区と連携した自転車シェアリングの普及 (1) 平成28年2月「広域的な自転車シェアリング」の広域相互利用開始 <ul style="list-style-type: none"> <li>江東区、千代田区、港区、中央区の4区で開始</li> </ul>	広域的な自転車シェアリング実施地区	3区(各区で実施) (江東、千代田、港)	6区 (広域相互利用) (江東、千代田、港、中央、新宿、文京)	エリア拡大
① ステーション拡大に向けて道路・公開空地等の活用 <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道との乗り換えが円滑な駅前(道路等)</li> <li>海上バス乗り場付近(海上公園等)</li> <li>利用者のニーズにあった場所(公開空地等)</li> </ul> ② 事業の持続性を担保するため、ステーションの利用案内看板を利用した屋外広告物の掲出 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年3月 広告物審議会特例小委員会の承認を受けて、利用案内板の裏面に第三者広告の表示が可能へ</li> </ul> ③ 認知度向上・公共交通機関との連携強化するため、交通事業者との連携 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成27年度交通局や民間の交通事業者の協力を得て広告掲出等のPRを実施</li> </ul> ④ 自転車シェアリングにおけるルール・マナーの普及啓発 <ul style="list-style-type: none"> <li>各区及び運営事業者、青少年・治安対策本部と連携し、「自転車シェアリングの安全で快適な利用案内」の作成</li> </ul>				取組の更なる展開



## ◇ 自転車活用推進法 ◇

- 「自転車活用推進法」が平成28年12月16日公布された。今後施行の上、国は「自転車活用推進計画」を策定する予定である。
- 都は「自転車活用推進計画」を勘案し、区域の実情に応じた「東京都自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならない。(第十条)
- 今後、政府が定める「自転車活用推進計画」の動向を踏まえ、都としても適切に対応していく。

# 地域公共交通について

---

# 地域公共交通について

## ■ 東京都の地域公共交通に関わる現況と問題のまとめ

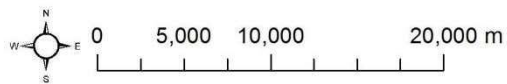
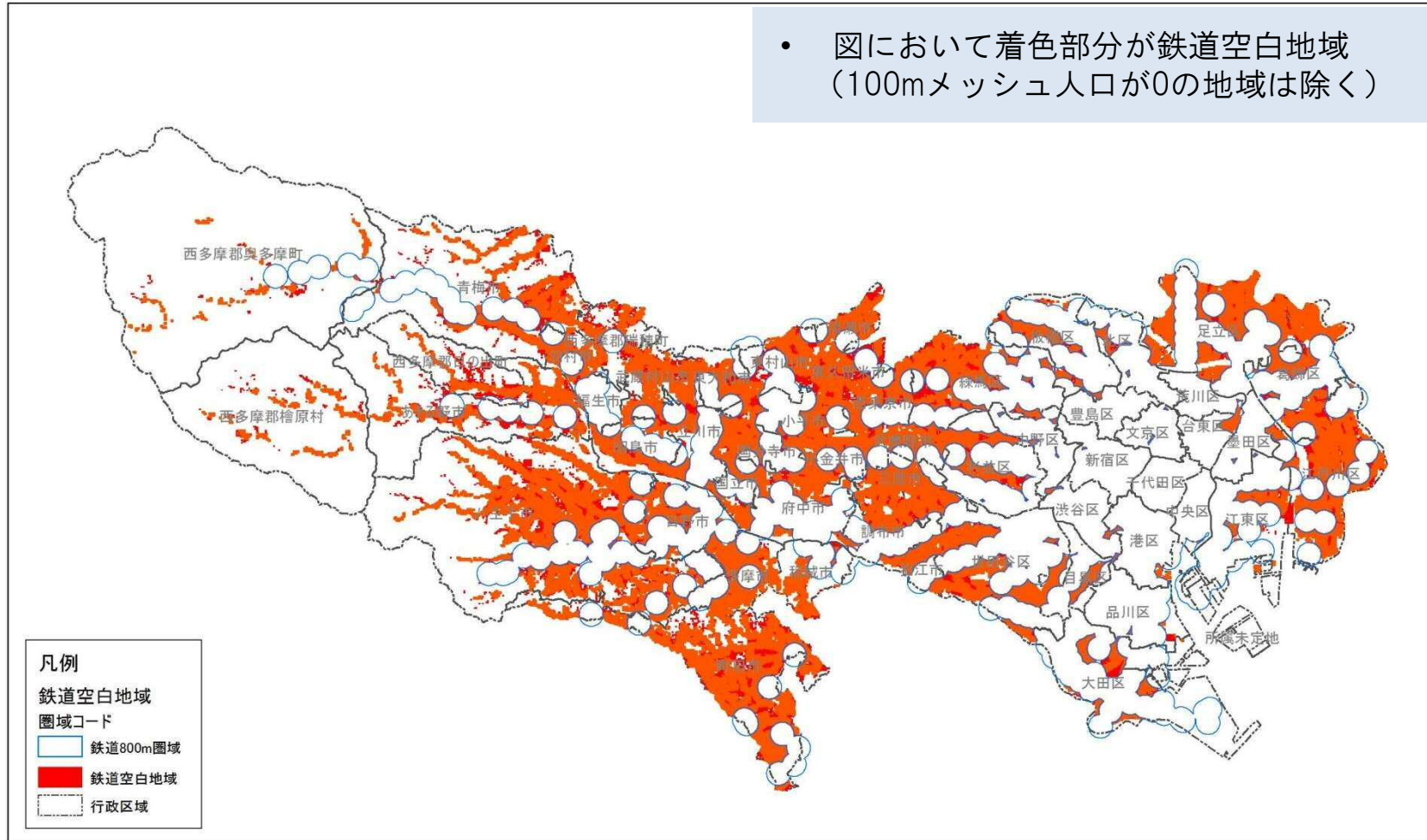
### <現況>

- 鉄道の乗降客数が新宿駅だけで341万人/日など世界の大都市と比較して突出している。
- 昼間人口比率の高い都心3区を中心に公共交通の分担率が5割を超え、その他の区部においても公共交通に徒歩を加えた分担率が7割を超える。
- さらに、公共交通と徒歩に自転車を加えた分担率は、多摩地域の一部を除き多くの区、市部で約7割を超える。
- 自動車の分担率が約5割を超えるのは、人口密度が相対的に低い西多摩郡や一部の市に限られている。
- コミュニティバス等は、公共交通不便地域の解消等を目的に19区、24市、3町村で運行している。

### 【問題】

- 都内の公共交通空白地域の多くは、行政境に存在。
- 公共交通空白地域には都民の約3%が居住、商業床面積の約1%が存在。一部の移動制約や買物難民等への対応が課題。公共交通空白地域に学校や病院が立地している比率は多摩地区が高くなっている。
- 自動車分担率が高い区市町村では、高齢者の外出頻度（トリップ原単位）が低い。
- 都内の混雑時旅行速度は全国に比べ遅い。
- 多摩地域では高齢者の自動車分担率が高く、高齢になっても自動車を利用せざるを得ない状況。
- 多くの自治体が地域公共交通に関する課題として、交通渋滞、交通不便地域、放置自転車等を挙げている。
- 各自治体の交通課題への対策として自動車交通の抑制・分散・円滑化を挙げている。
- さらに公共交通の充実や利用促進、歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備などを課題への対策に挙げている区市町村も多い。

## ■ 鉄道空白地域（鉄道圏800m）

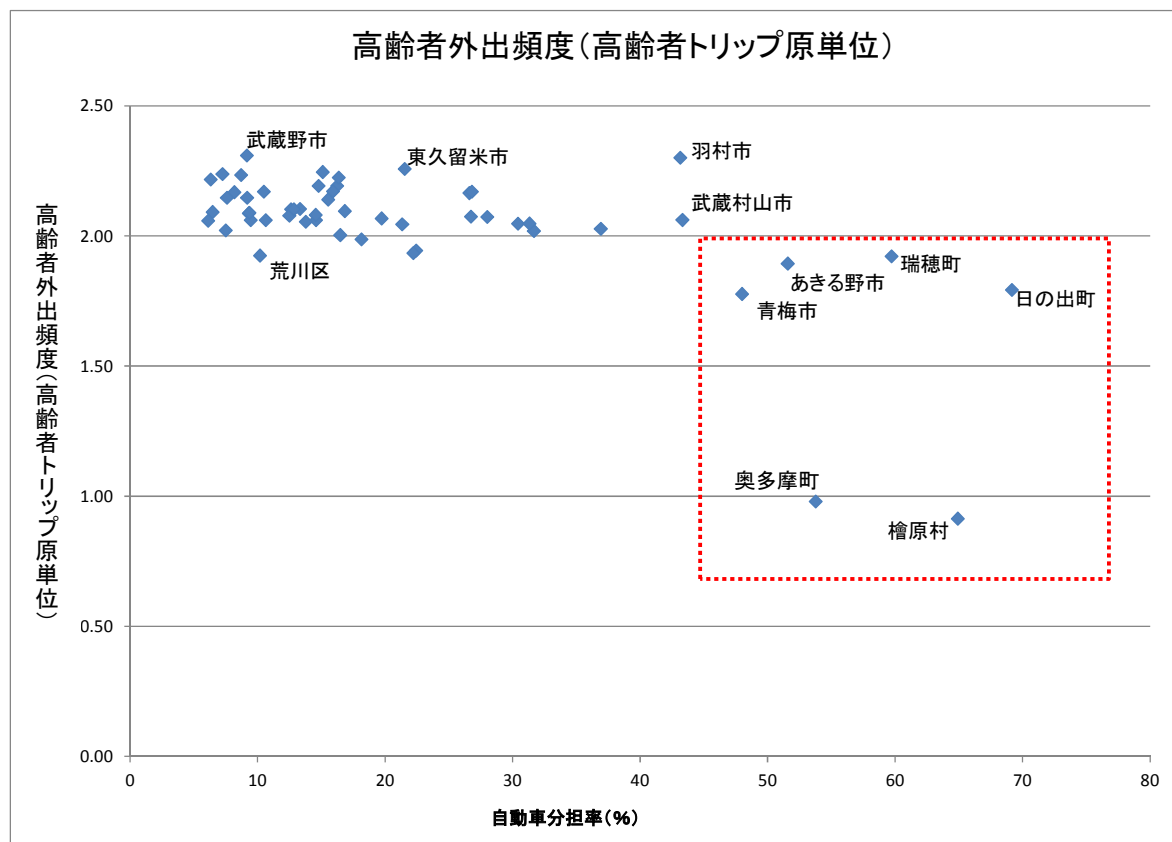


資料：国交省国土数値情報（鉄道駅、バス停データ）、平成22年国勢調査メッシュ人口を基に作成

## ■ 高齢者のトリップ原単位

- 自動車分担率が高い地区では、高齢者の外出頻度（トリップ原単位）が低い傾向がある。

＜高齢者のトリップ原単位と自動車分担率の関係＞



資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成



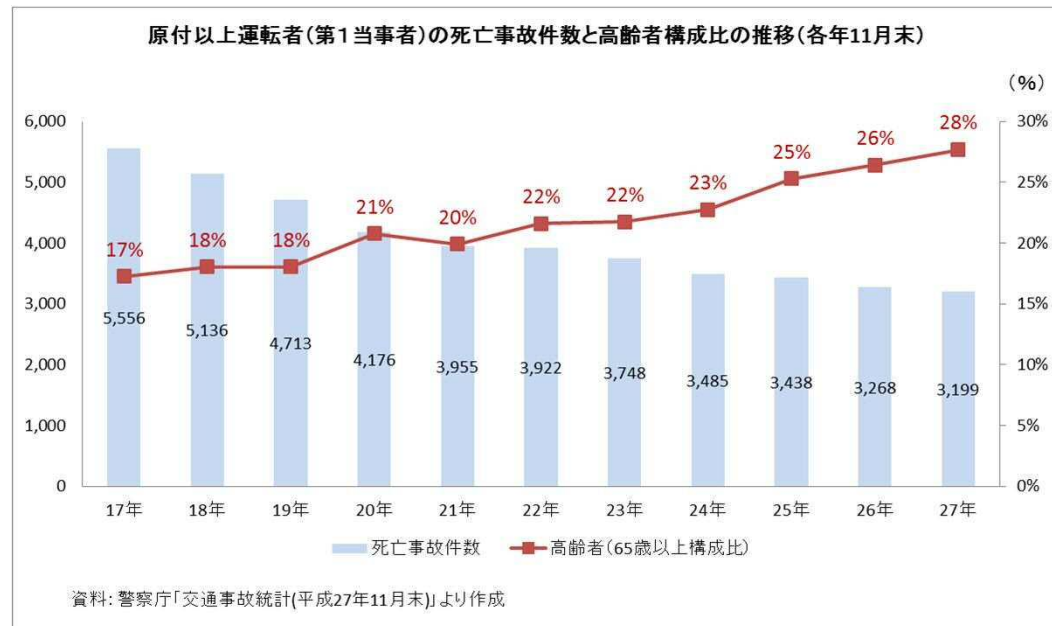
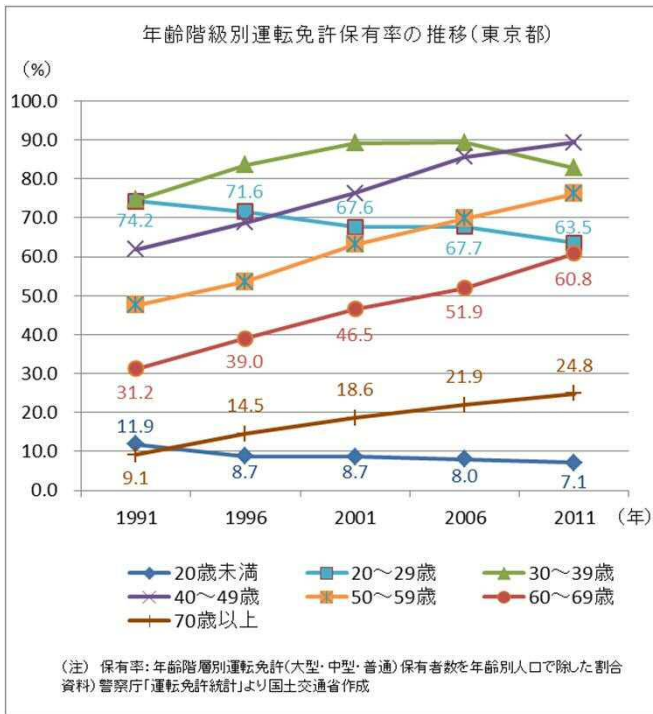
## ■ 自家用車利用の状況と問題

- 全国で、死亡事故件数は減少傾向であるが、その内高齢ドライバーによる事故の比率は増加。
- 東京都における30代以下の若年層の免許保有率は減少傾向であるが、40代以上の中高年齢層では増加傾向。
- 東京都において多摩地域で高齢者の自動車分担率が高い傾向がある。

## < 高齢者の自動車分担率 >



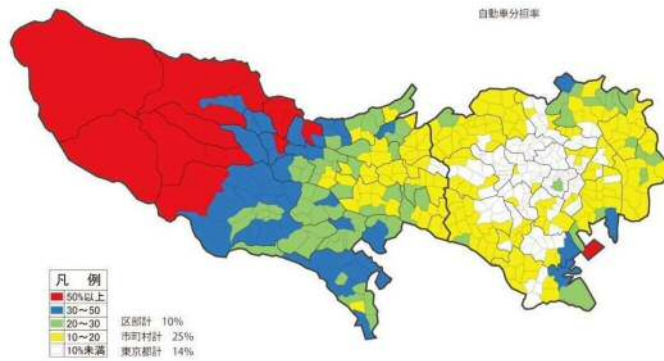
資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成



## 交通利用の状況

- 多摩地域では自動車分担率が高い傾向があるが、西東京市・武蔵野市・三鷹市・調布市・狛江市等の区部に近い市では自動車分担率が比較的低い。
- 夜間人口密度が低い地域は自動車分担率が高い傾向がみられる。

＜小ゾーン別全目的自動車分担率＞



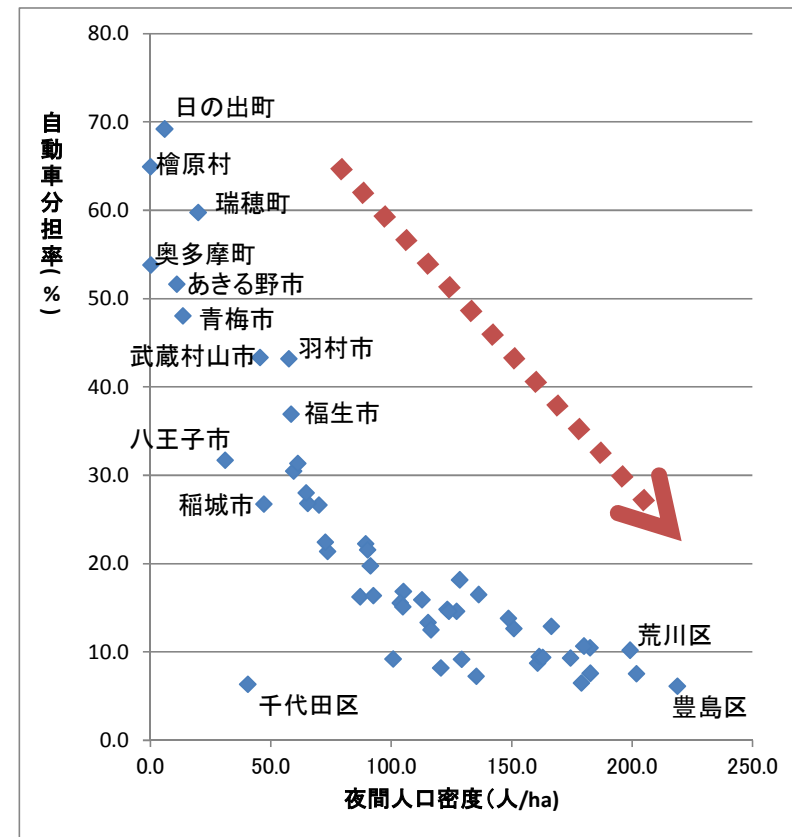
資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

＜区市町村別夜間人口密度ランク図＞



資料：平成22年国勢調査結果を基に作成

＜自動車分担率と夜間人口密度の関係＞

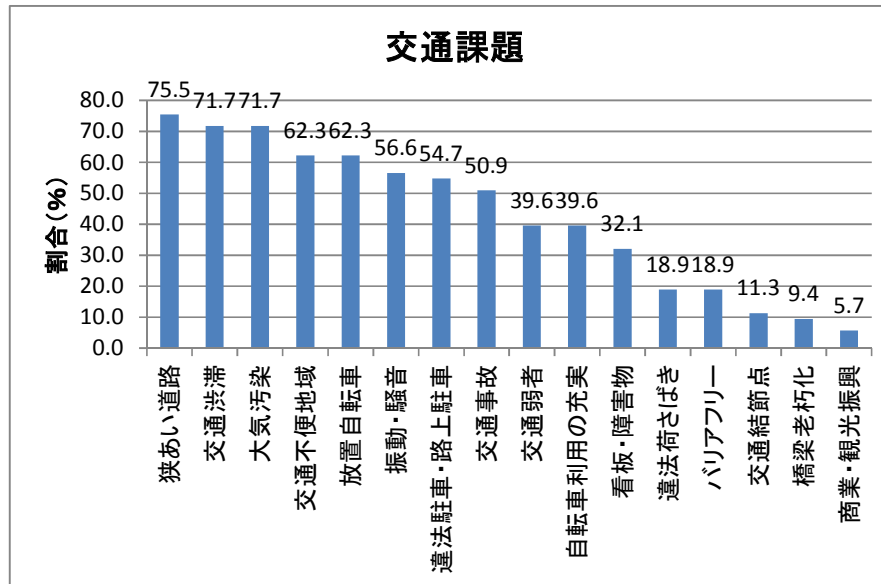


資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査結果、平成22年国勢調査結果を基に作成

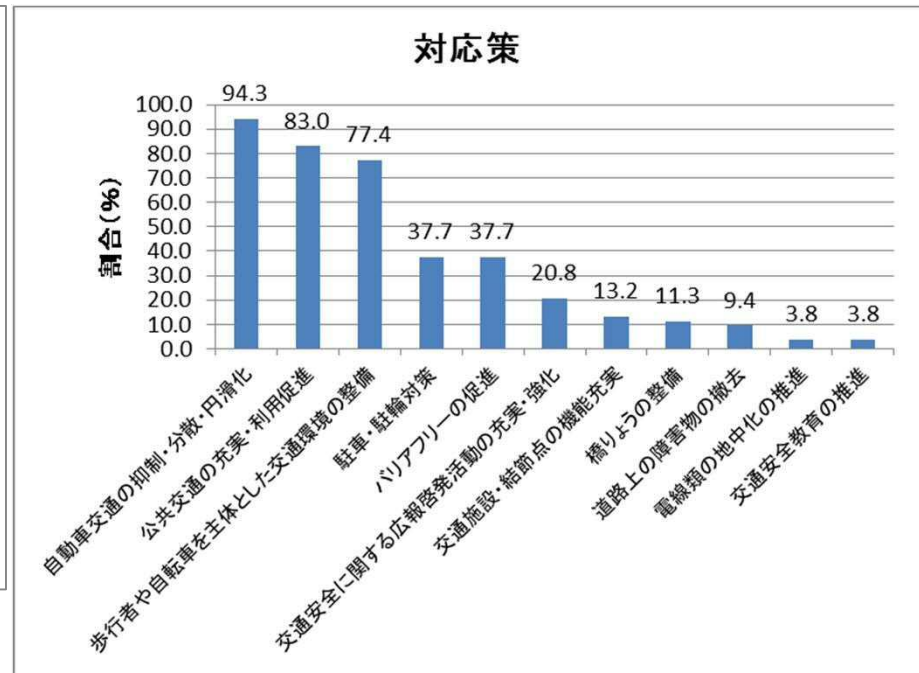
## 東京都下区市町村の交通課題

東京都下の区市町村で策定している都市計画マスタープラン、交通マスタープラン、総合交通計画等で指摘されている交通課題と対応策を整理した

- 交通課題としては、1 狭あい道路、2 交通渋滞、3 大気汚染、4 交通不便地域、5 放置自転車の順に多くなっている。
- 交通課題への対応策としては、1 自動車交通の抑制・分散・円滑化、2 公共交通の充実・利用促進、3 歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備、4 駐車・駐輪対策、5 バリアフリーの促進の順に多くなっている。



※割合は東京都下で計画を策定している区市町村(53区市町村)に対する比率



## ◇ 今後の進め方 ◇

- 「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」（東京都都市計画審議会：平成28年9月）答申では、都市像の実現に向けた取組の方向性として、駅からバスや自転車などを活用したフィーダー交通を充実すべき<sup>※</sup>とされている。
- 今後、2040年代の「都市づくりのグランドデザイン」の策定を踏まえつつ、都は引き続き検討を進めていく。

### ※ 参 考

「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について（答申）」

（東京都都市計画審議会：平成28年9月）から抜粋

第4章 都市像の実現に向けて

2 取組の方向性

（2）人・モノ・情報の自由自在な交流の実現

（身近な生活を支える多様な交通基盤の確保）

- 周辺区部や多摩地域では、鉄道の駅前広場と整備が進む補助幹線の都市計画道路を生かし、駅からバスや自転車などを活用したフィーダーサービスを充実すべきである。

**道路空間活用ワーキンググループ(WG)**

**歩行者空間創出の事例集**

---

## 目 次

---

### 位置図

都心部での事例	69
副都心部での事例	70
池袋駅東口での事例	71

### 各地区の事例

大丸有（千代田区）	73
日本橋（中央区）	77
新虎通り（港区）	78
池袋駅東口周辺地区（豊島区）	80
池袋駅前グリーン大通り（豊島区）	81
新宿駅東口地区（新宿区）	83
新宿 モア四番街（新宿区）	85
八王子駅北口（八王子市）	88



# 都心部での事例



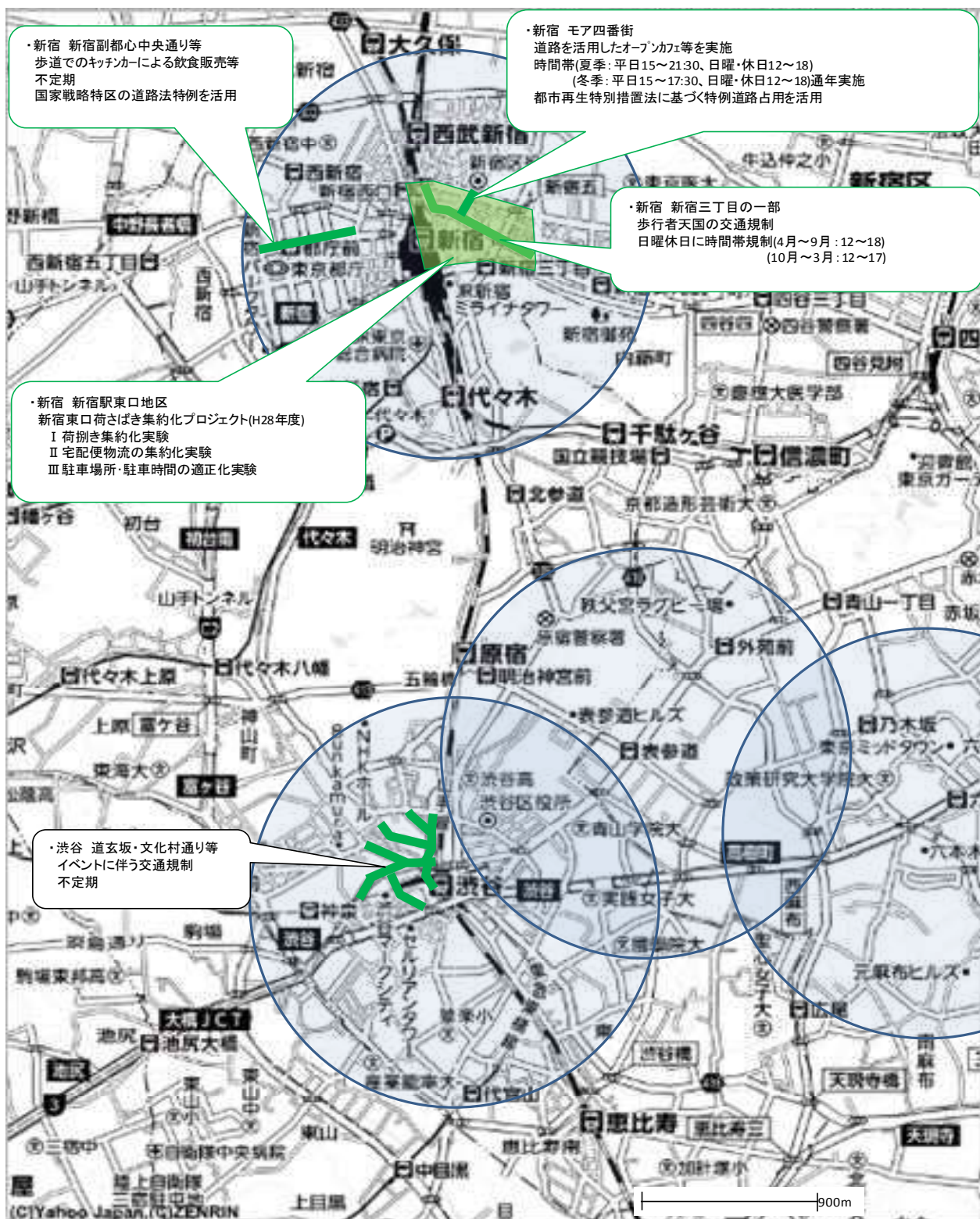
## 凡例

- 歩行者空間
- 歩行者空間創出に向けた社会実験

観光案内サイン重点整備エリア



# 副都心部での事例



# 池袋駅東口での事例



## 凡例

- 歩行者空間
- 歩行者空間創出に向けた社会実験





地区名	大丸有 (千代田区)
施策	(1)大丸有地区地区計画及び大丸有地区まちづくりガイドライン等の策定 (2)丸の内仲通りの交通規制 (3)道路上下空間を活用したイベント等実施
まちづくり方針・関連計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画 (千代田区)</li> <li>・ 大丸有地区まちづくりガイドライン 2014 (大丸有地区まちづくり懇談会)</li> <li>・ 国家戦略特区 区域計画</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市環境や就業環境などの環境改善</li> <li>・ 地域の活性化</li> <li>・ 多様なコミュニティの形成</li> </ul>
実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 丸の内仲通り、行幸通り、大手町川端緑道及び千代田歩行者専用道第5号線</li> </ul>
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 千代田区</li> <li>・ 東京都</li> <li>・ 一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会</li> <li>・ 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会 (千代田区、東京都、まちづくり協議会、東日本旅客鉄道株式会社で構成)</li> <li>・ NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会</li> <li>・ その他実行委員会等</li> </ul>
実施内容・期間	<p>(1) 大丸有地区地区計画 (千代田区) 及び大丸有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) 等の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大丸有地区地区計画により、壁面の位置の制限を定め、快適な歩行者空間を確保</li> </ul> <div data-bbox="395 1205 1417 1899" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>東京都市計画地区計画 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画 計画図 2 [千代田区決定]</p> <p>(利用許諾番号) WMT利許第075号-30 (承認番号) 26都市基交第79号 無断複写を禁ずる。</p> </div>
<p>図 大丸有地区地区計画 計画図 (壁面の位置の制限)</p>	

- ・ 行幸通り、丸の内駅前広場を一体的に風格ある空間としていきます。
- ・ 日本橋川沿いを緑豊かな歩行者空間としていきます。

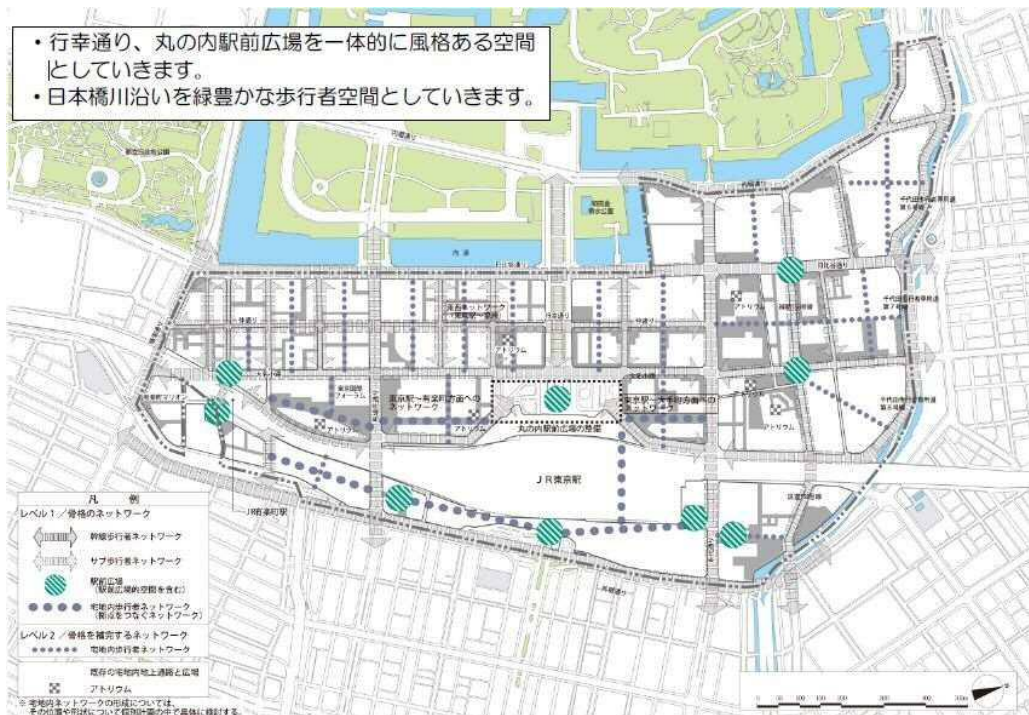


図 大丸有地区まちづくりガイドライン 主要な歩行者ネットワークのイメージ(地上)



図 「丸の内仲通り」の様子 (地区計画とガイドラインの実現)

## (2) 丸の内仲通りの交通規制

- ・ 丸の内の仲通り (区道 114 号線及び 119 号線の一部) において、警視庁の協力の下、にぎわいある街並みを創るため、下記の通り車両の交通規制が試行されている。
- ・ 平成 27 年 7 月 3 日から交通規制の開始
  - 時間 平日は午前 11 時から午後 3 時まで
  - 土日、祝日は午前 11 時から午後 5 時まで





この地図は、国土地理院長の承認(平19国地開公第377号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を複製(27都市基交第244号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。

図 東京都HP資料

### (3) 道路上下空間を活用したイベント実施

現在、「大手町・丸の内・有楽町地区 公的空間活用モデル事業 2016」を実施中

- ・丸の内仲通り等において、賑わいを創出する、立寄り・滞留機能としての移動店舗(キッチンカー等)やイス・テーブルを設置し、快適な国際的都市空間を創出
- ・丸の内仲通り・行幸通り等において、都心型 MICE や都市観光の推進に資するイベントを実施

#### 丸の内仲通り、行幸通り等におけるエリアマネジメントに係る道路法特例の適用

- 丸の内仲通り、行幸通り等の特例適用区域において、道路上下空間を活用したイベント実施、イベント開催時のオープンカフェ設置等による賑わいの創出、都市観光の推進を図る。(実施主体:大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会等)
- ➡ 今秋、観光産業が一丸となって実施する JAPAN NIGHT を開催予定  
(観光庁、日本政府観光局(JNTO)、(公社)日本観光振興協会、(一社)日本旅行業協会が展開する「ジャパン・トラベル・ウィーク」の開催セレモニーである「JAPAN NIGHT」を実施予定)

#### ■ 国家戦略道路占用事業の適用区域及び想定されるイベント例

地上部分			地下部分
<p>オープンカフェ(丸の内仲通り)</p>		<p>キッチンカーイベント(川端緑道)</p>	<p>丸の内行幸マルシェ(行幸通り地下)</p>
<p>打ち水プロジェクト(行幸通り地上)</p>		<p>東京丸の内盆踊り(丸の内仲通り)</p>	<p>千代田歩行者専用道第5号線「あそび」(都道)</p>

図 東京圏国家戦略特区 第3回会議 東京都資料

手法

- ・ 国家戦略特別区域法の施行に伴う道路占用許可(エリアマネジメントに係る道路法道路占用許可の特例)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「しゅれ街条例」による公開空地の活用</li> </ul>
実施後の効果	<p>「大手町・丸の内・有楽町地区 公的空間活用モデル事業 2015」におけるアンケート調査等による評価は以下の通り。発見された課題については引き続き「大手町・丸の内・有楽町地区公的空間活用モデル事業 2016」において検証中。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ リフレッシュ場所としての期待</li> <li>・ 景観向上</li> <li>・ エリア事業者やワーカー・各種活動の参画、リレーションにつながる</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エリアマネジメント組織としての自立的な運営の継続（財源）</li> <li>・ 荷捌き・違法駐車対策</li> <li>・ 安全な管理・運営・防災</li> </ul>
今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 丸の内仲通りアーバンテラス（平日 11 時~15 時、土日祝 11 時~17 時）</li> </ul>
本件に関する既存公表資料等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大丸有地区まちづくり懇談会 HP</li> <li>・ NPO 大丸有エリアマネジメント協会 HP</li> <li>・ 東京圏国家戦略特区 第 3 回会議 東京都資料</li> <li>・ 大丸有まちづくり情報誌「ON!」</li> <li>・ 大手町・丸の内・有楽町地区公的空間活用モデル事業 HP</li> </ul>

地区名	日本橋（中央区）
施策	交通規制によるイベント等実施
まちづくり方針・関連計画等	
目標	歩行者の安全性の向上 ゆとりや豊かさが感じられ、ビジネス環境の価値も高まる歩行者中心の空間づくり
実施箇所	日本橋室町（特別区道中日第19号線の一部、約50m）
実施主体	地元事業者等
実施内容・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>通年（平成27年5月25日から試行） 平成28年5月12日から本格実施。</li> <li>歩行者用道路 11:00-20:00</li> </ul> <div data-bbox="668 705 1126 1070" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 交通規制実施区間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>イベント等の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>①ニホンバシ桜屋台 日本橋地区の春のイベントである「日本橋桜フェスティバル2016」において特別区道中日第19号線の一部の道路上等で飲食店舗等を出店する「ニホンバシ桜屋台」を平成28年3月26日から27日まで実施。</li> <li>②Go for 2020 Street 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の機運を高めるイベントである「日本橋シティドレッシング for TOKYO 2020」において特別区道中日第19号線の一部の道路上で3面LEDパネルに映像を映し出す体感イベント「Go for 2020 Street」を平成28年9月20日から10月10日まで実施。</li> </ul> </li> </ul>
手法	・ 車両（自転車を除く）の通行禁止
実施後の効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>賑わい創出</li> <li>歩行者の安全性確保</li> </ul>
課題	
今後の予定	
本件に関する既存公表資料等	知事記者会見（H27.5.22） 警視庁HP

地区名	新虎通り (港区)
施策	■都市再生特別措置法に基づく特例道路占用区域におけるオープンカフェの実施
まちづくり方針・関連計画等	■都市再生整備計画「環状2号線周辺地区」
目標	■オープンカフェや道路内店舗等の賑わいの連続により、シンボルストリートに相応しい歩いて楽しい空間を創出し、新虎通りならではの魅力をつくり出すこと。
実施箇所	■環状2号線(新虎通り)沿道
実施主体	■新虎通りエリアマネジメント協議会(一般社団法人新虎通りエリアマネジメント)
実施内容・期間	<p>■都市再生特別措置法に基づく特例道路占用区域におけるオープンカフェの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H26.6より下記の特例道路占用区域においてオープンカフェを常設4店舗で実施。道路内店舗の建設(H29.2工事完了)により現在は2店舗にて営業中。</li> </ul> <p>オープンカフェ位置図</p>  <p>▲特例道路占用区域と占用形態</p>



▲オープンカフェ写真

	 <p>▲オープンカフェ写真</p>
手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ オープンカフェ及び道路内店舗の展開は、都市再生特別措置法に基づく特例道路占用区域の指定を受けた範囲内で行っている</li> </ul>
実施後の効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ オープンカフェによる賑わいの創出</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 安定した活動資金の確保</li> <li>■ 協議会への地元参加者の拡大</li> <li>■ 新虎通り全体の賑わいの恒常的な創出</li> </ul>
今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 道路内建築を活用した「2020年東京オリンピック・パラリンピックを活用した地方活性化推進首長連合」主催による「旅する新虎マーケット」の展開</li> </ul>
本件に関する既存公表資料等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新虎通りエリアマネジメント HP</li> </ul>



地区名	池袋駅東口周辺地区（豊島区）
施策	歩行者優先化の実証実験
まちづくり方針・関連計画等	池袋副都心交通戦略（平成23年9月） 国際アート・カルチャー都市構想 実現戦略（平成28年7月）
目標	来街者が気軽に、安心して歩ける歩行者優先の空間を創出
実施箇所	サンシャイン通り（池袋駅東口駅前明治通りから旧三越裏通りの区間）
実施主体	豊島区
実施内容・期間	<p>(1) 実施内容</p> <p>池袋駅東口周辺を歩行者にやさしい空間にするため、駅からまちなかへ向かう来街者が多く通行する道路で、自動車の通行を控えてもらい、歩行者が安心・安全・快適に通行してもらう取組を実施。</p> <p>実験期間中に道路で荷捌きを行う車両には、隣接した路外駐車場に、荷捌き場を確保し利用してもらい、一般車両においては、迂回するよう協力を呼びかけ。</p> <p>(2) 実施期間</p> <p>◇平成28年11月12日（土）・13（日）・19日（土）・20（日）の4日間</p> <p>◇正午～午後7時</p>
手法	車両通行規制はせず、あくまでお願いベースで車両通行を抑制して実施
実施後の効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施期間中は、自動車の流入は減少し歩行者交通量の増加がみられた。</li> <li>・歩行者アンケート結果から、良い取組なので続けてほしい意見が多数寄せられた。</li> <li>・地元商店会からも引続き自動車交通抑制を実施してほしいと要望あり。</li> </ul>
課題	・契約駐車場の出入口があり、時間帯通行抑制の規制をするためには、駐車場管理者等及び路上荷捌き車両へのご理解・ご協力が必須である。
今後の予定	・2020年春、旧庁舎跡地エリア整備完了に伴い、池袋駅東口周辺地域の歩行者交通量の増加が予想される。来年度はアーバンコリドーと位置付けられている「南北区道等」の歩行者優先化に関する実証実験を行い検証・評価。エリアオープンを見据え、安全で快適な歩行者優先・賑わい・憩いの空間を創出するため具体的な施策を展開。
本件に関する既存公表資料等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際アート・カルチャー都市構想 実現戦略「空間戦略」</li> <li>・豊島区HP</li> </ul>

～ご協力ください～

## 池袋駅東口を歩行者にやさしい空間にしてみませんか？

【交通規制】  
●土曜・日曜・休日  
12時～19時

【交通規制】  
●土曜・日曜・休日  
10時～22時  
●平日  
8時～10時、  
12時～22時

環状5の1号線：事業中



地区名	池袋駅前グリーン大通り（豊島区）
施策	オープンカフェ
まちづくり方針・関連計画等	国際アート・カルチャー都市構想
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賑わい創出</li> <li>・地域活性化</li> </ul>
実施箇所	グリーン大通り
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン大通りエリアマネジメント協議会（法人化を予定）</li> <li>・豊島区</li> </ul>
実施内容・期間	<p>(1) オープンカフェ社会実験 ※「池袋みち新生」社会実験推進協議会が主体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H16. 11. 3～H16. 11. 6</li> </ul> <p>(2) 第1回 オープンカフェ社会実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H26. 10. 22～H27. 11. 11</li> <li>・ 庁舎の移転を契機としたまちづくりの一環で実施。歩道5箇所8店舗前に設置、24台のコーヒーテーブルとオレンジ色のチェアを72席配置</li> </ul> <p>(3) 第2回 オープンカフェ、マーケット社会実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H27. 5. 1～H27. 6. 28</li> <li>・ 第1回と同様のオープンカフェに加え、集客力を高めるためマーケット（土日のみ）を実施、常時20～30店舗が出店。グリーンのリヤカーが立ち並んだ。</li> </ul> <p>(4) 第3回 オープンカフェ、マーケット社会実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H27. 10. 19～H27. 11. 8</li> <li>・ 第2回と同様にオープンカフェとマーケットを実施。平日お昼の時間帯にも、リヤカーが立ち並んだ。</li> </ul> <p>(5) ダイアログイクエブクロ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H28. 5. 19～H28. 6. 1</li> <li>・ 国家戦略特区認定後に実施。社会実験時と同様のオープンカフェとマーケット（土日のみ）と豊島区を拠点とするアーティストとのコラボテーブルや作品を展示。</li> </ul> <p>(6) オータムパーティ 2016</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H28. 10. 14～H28. 11. 6</li> <li>・ 集客性の高い土日（初日のオープニングセレモニーのみ金曜日）に限定してオープンカフェとマーケットを実施。4週に渡り食・スポーツ・子育て・芸術をテーマにした催し物を実施。</li> </ul> <p>(7) ふくし健康祭り</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H28. 12. 4</li> <li>・ 豊島区にて毎年開催されているふくし健康祭りに合わせてグリーン大通りでマーケットを実施。</li> </ul>

	 <p>OPカフェ社会実験 (H16)</p>	 <p>第1回社会実験 (H26)</p>	 <p>第2回社会実験 (H27)</p>
	 <p>春イベント ダイアログイケブクロ (H28)</p>	 <p>秋イベント オータムパーティ (H28)</p>	 <p>冬イベント ふくしまつり (H28)</p>
手法	道路占用許可、道路使用許可		
実施後の効果	イベント開催時に沿道店舗の売上が顕著にアップ オープンカフェ 8000 人利用 (59 日間)、マーケット 4 万人来客 (18 日間) ※H27 実験 オープンカフェ 5000 人利用 (23 日間)、マーケット 3 万人来客 (14 日間) ※想定数		
課題	民間による運営に移行するには交通整理要員などのランニングコストが課題 ビル風が強くパラソルの設置が困難		
今後の予定	国家戦略特区の指定によりエリアマネジメントの確立、常設化を目指す		
本件に関する既存 公表資料等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊島区国家戦略特区提案書 (H26. 9. 24)</li> <li>・豊島区HP</li> </ul>		

地区名	新宿駅東口地区（新宿区）
施策	～歩いて楽しい回遊性のあるまちづくり～
まちづくり方針・関連計画等	新宿駅東口まちづくり構想（平成23年2月） 新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（平成28年3月）
目標	より歩きやすく魅力的な歩行者空間の創出
実施箇所	新宿3丁目地内（下図） 
実施主体	新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会 （委員は学識経験者、地元事業者、業界団体、警視庁、国、都、区 等）
実施内容・期間	<p>(1) 地区の概要</p> <p>新宿駅東口地区では、歩いて楽しい回遊性のあるまちづくりを進めており、安心してゆったりと散歩ができるような歩行者空間を生み出すため、関係者で連携して取り組んでいる。</p>  <p>新宿駅東口地区将来イメージ （出展：新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン）</p> <p>同地域は、日本有数の商業・サービス業の集積地であり、2020年の東京オリンピック・パラリンピック時にも国内外から多数の来訪者が予想される。</p> <p>しかし現状では、日常的に路上での荷さきが頻繁に行われており、違法路上駐車や長時間におけるパーキングメーターの使用などもあり、歩行者環境は阻害されている。</p> <p>(2) 実施内容・期間</p>

	<p>上記協議会では、その課題に対応するため、路上駐車削減に向けた社会実験を平成27、28年度に実施した。</p> <p>○27年度社会実験  「荷さばき集約化社会実験」  地区内外にデポを配置し、地区外で集約した荷物を地区内に共同配送し、端末は台車を用いて人力で配達。</p> <p>実験日：平成27年10月23日（金）・24日（土）  （地域のイベント開催日に合わせて実施）</p> <p>○28年度社会実験  規模・内容を拡大し、「新宿東口荷さばき集約化プロジェクト」として実施。  内容は次の3メニューである。</p> <p>（Ⅰ）「荷さばき集約化実験」、  仕組みは27年度と同様。参加店舗やデポを拡大。</p> <p>（Ⅱ）「宅配便物流の集約化実験」  宅配用デポを配置し、宅配便業者から荷物を受け取り一時保管。  荷受人（店舗等）の都合にあわせて配達及び集荷。  端末は台車を用いて人力で配達。</p> <p>（Ⅲ）「駐車場所・駐車時間の適正化実験」  特定の区間に対し誘導員を配置し、適正駐車の呼びかけを行う。</p> <p>実験日：平成28年11月8日（火）・9日（水）</p>
手法	路上駐車削減に向けた、荷さばき車両集約化等の社会実験
実施後の効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷さばき集約化については、納入業者が大きなメリットを感じ、店舗側からも今後参加する意向が示された。</li> <li>・駐車場所適正化実験においては、声掛け等に一定の効果があることが確認された。</li> <li>・まちの魅力向上に向けて荷さばき対策等を検討する地元組織が立ち上がり、今後の取り組みに向けての地域の地盤が整った。</li> </ul>
課題	<ol style="list-style-type: none"> <li>①荷さばき用の1次デポ、2次デポの確保。</li> <li>②集約化における取扱い荷物の範囲の拡大</li> <li>③施策の地元ルール（声掛けルールや時間ルール）の策定。</li> <li>④荷捌き対策により開放された道路空間の活用方法の検討。</li> </ol>
今後の予定	2020年に向け、道路空間を活用した賑わい創出のための施策を検討していく。 また、荷さばき対策についても集約化の拡大や、地元ルールの検討を行っていく。
本件に関する既存公表資料等	新宿区HP

地区名	新宿 モア四番街 (新宿区)
施策	オープンカフェ (H24.11～本格実施)
まちづくり方針・ 関連計画等	・「歩きたくなるまち新宿」 ・都市再生整備計画「新宿駅周辺地区」
目標	・賑わい創出 ・違法駐車、放置自転車の防止
実施箇所	・新宿モア4番街区(区道)
実施主体	・新宿駅前商店街振興組合
実施内容・期間	<p>・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った。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た。特例制度運用事例としては、全国初となる。</p> <p>(1) オープンカフェ店舗実施時間</p> <p>[1] 夏季(4～9月)</p> <p>平日 15:00～21:30 日曜・休日 12:00～18:00</p> <p>[2] 冬季(10～3月)</p> <p>平日 15:00～19:30 日曜・休日 12:00～17:00</p> <p>(2) オープンカフェの経緯</p> <p>S58.12 新宿駅前商店街振興組合が「新宿モア基本計画案」作成 S59.2 上記計画案を新宿区に提案、新宿区長に協力を要請 S60.12 新宿区と新宿駅前商店街振興組合で「新宿モア研究会」を設置 モア街全体の基本計画の修正 S61.10 新宿区と新宿駅前商店街振興組合で「新宿モア街づくり協定書」を締結 H2.4 新宿区と新宿駅前商店街振興組合で「区道の維持に関する協定」を締結 H5. 新宿モア街整備 H15. モア4番街の放置自転車、違法駐車が問題となる H17.9 第1次社会実験の開始 H23.10 道路法施行令の改正 一般道路においても食事施設や購買施設が占用が認められる 都市再生特別措置法の改正 占用許可基準の特例を創設(無余地性の基準の適用除外) H24.7 第7次社会実験終了 H24.8 ケータリングカーによる暫定運営 H24.10 都市再生特別措置法による特例道路占用区域の指定を受ける H24.11 本格実施 オープンカフェ1号店営業開始 H25.4 オープンカフェ2号店営業開始 H28.4 都市再生整備計画の更新</p>

モア4番街  
位置図



広告塔

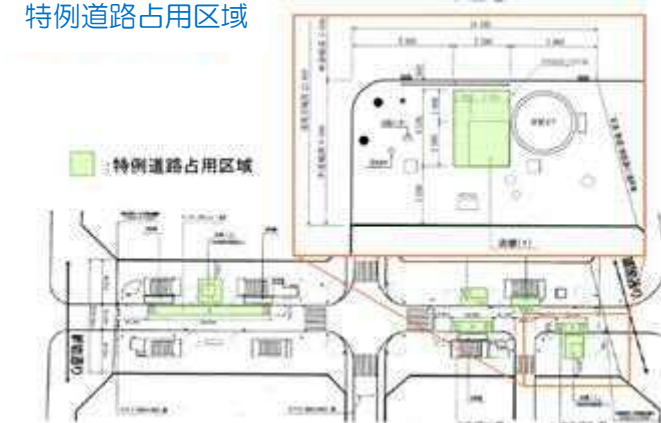


フラッグ



食事施設

特例道路占用区域



イベント開催例  
(美濃和紙あかりアート展)

図 新宿モア4番街のオープンカフェ (資料：国土交通省)

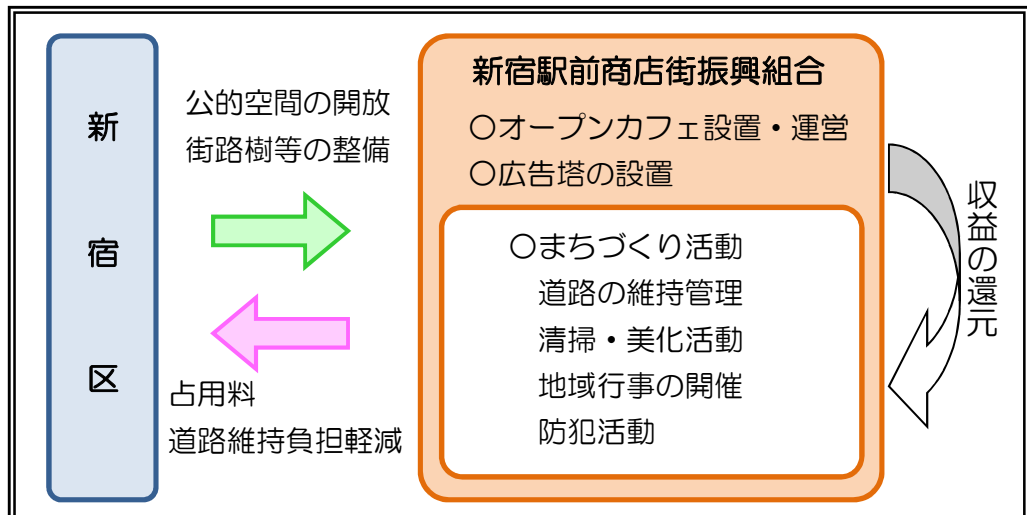


図 占用特例適用概要図 (資料：新宿区)

手法

都市再生特別措置法による特例道路占用区域の指定


実施後の効果

- ・違法駐車、放置自転車等の解消
- ・にぎわい創出で歩行者が3割増加 (東京新聞 H26. 3)



課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度を最大限利用した、収益の確保（オープンカフェの他、イベントや屋外広告物等）</li> </ul>
今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国家戦略特区制度の活用も検討し、更なる賑わい創出を目指す</li> </ul>
本件に関する既存公表資料等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新宿区 HP</li> <li>・国土交通省 HP</li> <li>・道路行政セミナー2013.6</li> <li>・都市計画 Vol.63 No.6</li> </ul>

地区名	八王子駅北口（八王子市）
施策	歩行者専用道路、オープンカフェの実施
まちづくり方針・関連計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都市づくりビジョン八王子(第2次八王子市都市計画マスタープラン)」</li> <li>・「八王子市交通マスタープラン(第3次八王子市総合交通体系整備計画)」</li> <li>・「八王子市中心市街地活性化基本計画」</li> <li>・「八王子市中心市街地まちづくり方針（市街地総合再生基本計画）」</li> </ul>
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・買い物客等の安全確保</li> <li>・中心市街地の歩きやすさと賑わいの創出</li> </ul>
実施箇所	西放射線ユーロード
実施主体	八王子市
実施内容・期間	<p>(1)「西放射線通り買い物公園道路化事業」</p> <p>① 背景・経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業の重心が、甲州街道(国道20号)から八王子駅周辺に移るなか、中心市街地全体の回遊ネットワークの形成を図るため、本事業に取り組んだ。</li> <li>・「西放射線通り買い物公園道路の維持管理に関する協定書」を市と沿道3商店会とで締結し、常に良好な状態を保つための維持管理の役割分担等を定めた。</li> </ul> <p>② 期間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和58年～61年 買い物公園道路化事業</li> <li>・昭和62年 「西放射線通り買い物公園道路の維持管理に関する協定書」締結</li> </ul> <p>③ 内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路(タイル舗装)、広場、植栽、ストリートファニチャー等の整備</li> <li>・沿道商店会による維持管理(清掃、植栽の剪定、自転車の整理等)</li> </ul> <p>④ 課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ストリートファニチャー等の老朽化</li> <li>・沿道商店の魅力向上</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">図 ユーロードの様子と位置（資料：八王子市）</p> <p>(2) にぎわいの創出に向けたソフト事業</p> <p>① イベント開催支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ユーロードにおけるイベント開催:年間30を超えるイベントが開催されている。 (古本市、朝顔市、陶器市、街道市、アートムーチョ、学生天国等)</li> </ul> <p>② 「路上喫煙禁止地区」における路上喫煙規制</p> <p>③ 「生活の安全・安心に関する条例」に基づく、客引き・スカウト行為等の禁止</p>

	<p>④「生活の安全・安心に関する条例」に基づく「置き看板等放置行為防止重点区域」における看板類規制による、安全な歩行環境の確保</p> <p>(3) <b>オープンカフェ事業</b>          中心市街地オープンカフェの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H28. 10. 7～H28. 10. 30              イベント開催日 午前 10 時から午後 6 時頃まで              その他の日 午前 11 時から午後 4 時頃まで</li> <li>・ 新たな賑わい創出に向けた将来の民間主体による道路利活用を見据え、その方法の検証と地域の合意形成の推進を目的として、オープンカフェを実施。休憩設備として椅子 15 脚・テーブル 5 台・ロングベンチ 2 台の計約 20 席を設置。キッチンカーを隣接する公園内に設置し、飲食を提供。</li> <li>・ 第 3 4 回全国都市緑化はちおうじフェアのプレ事業と同時開催し、市民の製作したプランターもあわせて設置した。</li> </ul> <p style="text-align: center;">オープンカフェ実施の様子 (資料：八王子市)</p> 
<p>手法</p>	<p>(1) 「西放射線通り買い物公園道路化事業」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路交通法による車両通行規制</li> <li>・ 「西放射線通り買い物公園道路の維持管理に関する協定書」</li> </ul> <p>(2) にぎわいの創出に向けたソフト事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間団体等と連携したイベント開催支援</li> <li>・ 「八王子市路上喫煙の防止に関する条例」(平成 19 年～)</li> <li>・ 「生活の安全・安心に関する条例」(客引き規制：平成 26 年～)</li> </ul> <p>(3) <b>オープンカフェ事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路占用許可、道路使用許可</li> </ul>
<p>実施後の効果</p>	<p>(1) 「西放射線通り買い物公園道路化事業」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業により、通路空間にとどまらない歩行者優先の買い物公園道路として、回遊性や安全性の向上につながった。</li> <li>・ 道路、広場等のデザイン、ストリートファニチャーや街路樹の配置により、歩行環境の向上やうるおいのある街づくりにつながった。</li> <li>・ 維持管理に関する協定により、地元商店街の維持管理への参画が得られ、環</li> </ul>

	<p>境の向上につながった。</p> <p>※ 平成 28 年度歩行量調査(平日、休日各 1 日 13 時間調査)  「三井住友銀行前」(最も駅寄りのユーロード上の調査地点)</p> <p style="text-align: right;">休日(平成 28 年 12 月 4 日) 34,394 人  平日(平成 28 年 12 月 6 日) 29,694 人</p> <p>(2) <b>にぎわいの創出に向けたソフト事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間 30 を超えるイベントが開催され、イベント開催時には多くの来街者で賑わっている。</li> <li>・ 「生活の安全・安心に関する条例」に基づくパトロール等により、悪質な客引き・スカウト行為の減少につながった。</li> </ul> <p>(3) <b>オープンカフェ事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ オープンカフェ利用者数 1,332 人(24 日間)</li> </ul>
課題	<p>(1) <b>「西放射線通り買い物公園道路化事業」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備から 30 年が経過し、ストリートファニチャー等の老朽化が進んでいる。</li> <li>・ 過去に設置した彫刻の移設ができないため、ベンチ、休憩所等、変化している利用者のニーズを取り入れた改修が難しい。</li> <li>・ 道路の機能確保としての維持管理しか行なっておらず、景観を考慮した維持管理がなされていない。</li> </ul> <p>(2) <b>にぎわいの創出に向けたソフト事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京都の産業交流拠点整備を機に八王子市が取り組んでいる MICE 都市推進センター構想にあわせ、滞留拠点の整備や多言語案内表示など、さらなるおもてなしの仕組みづくりが課題となっている。</li> </ul> <p>(3) <b>オープンカフェ事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実証実験後の実施主体となる団体等の育成</li> </ul>
今後の予定	<p>(1) <b>「西放射線ユーロード周辺のにぎわい創出事業」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西放射線ユーロード舗装整備の検討</li> <li>・ 「全国都市緑化はちおうじフェア」のサテライト会場としての利用</li> <li>・ 西放射線ユーロードの樹木の再編</li> <li>・ 西放射線ユーロード沿道公園の施設整備</li> </ul> <p>(2) <b>にぎわいの創出に向けたソフト事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 引き続き、民間団体等と連携しながらイベント開催支援等を行う。</li> </ul> <p>(3) <b>オープンカフェ事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「全国都市緑化はちおうじフェア」と連携し、平成 29 年秋ごろ第 2 回を実施予定。</li> </ul>
本件に関する既存公表資料等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 八王子市HP</li> <li>・ 「都市づくりビジョン八王子(第 2 次八王子市都市計画マスタープラン)」</li> <li>・ 「八王子市交通マスタープラン(第 3 次八王子市総合交通体系整備計画)」</li> <li>・ 「八王子市中心市街地活性化基本計画」</li> <li>・ 「八王子市中心市街地まちづくり方針(市街地総合再生基本計画)」</li> </ul>