

道路占用許可特例による道路利活用と 街路空間の特徴

—新宿モア街・高崎・うめきた先行 開発地区・新虎通りを対象として—

中川 恵¹・福島 秀哉²・中井 祐³

¹学生会員 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷七丁目, E-mail:nakagawa@keikan.t.u-tokyo.ac.jp)

²正会員 博士(工) 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷七丁目, E-mail:fukushima@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

³正会員 博士(工) 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷七丁目, E-mail:yu@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

屋外での任意活動には「質」の高い空間が必要とされている。近年行政による道路空間の整備・維持管理から、多様な主体によって形成されるようになり、「質」の高い空間の実現に向けた空間イメージ形成過程も変化したと考えられる。平成23年都市再生特別措置法改正による「道路占用許可の特例」の実施事例を対象に、街路整備から特例制度による道路利活用の実現までの過程を、関係する主体の空間イメージ形成に着目して整理・分析し、空間イメージの形成過程や街路空間の各構成要素へ与えた影響を考察した。各事例の街路整備時及び特例利用計画時の計画側による街路空間イメージ形成の特徴を示し、イメージの有無やその提示が街路空間の空間的まとまり、民間の占用への新規参入に影響を与える可能性を示唆した。

キーワード: 街路空間, 空間イメージ, 道路利活用, 道路占用許可の特例, オープンカフェ

1. はじめに

J. ゲールは、「必要活動」「任意活動」「社会活動」の3つの屋外活動のうち、賑わいをもたらす「任意活動」を多く発生させるためには「質」の高い空間が必要である¹⁾と述べている。従来、公共空間、特に道路空間の自由な利活用は制限されており、整備・利用を通じた空間形成の主体は行政に限られていた。近年、道路空間の整備・維持管理に関する財政上の課題の解決、また賑わい創出とまちの活性化に向けて²⁾、平成23年都市再生特別措置法(以下特措法)改正による「道路占用許可の特例」(以下特例)制度などの民間による管理や利活用を可能にする制度が成立し、空間形成主体は多様になりつつある。計画に係る主体の多様化は、従来とは異なる事業過程をもたらす、計画時に目指される空間のイメージの多様化やイメージ形成過程の多様性を生み、先に述べた「質」の高い空間としての魅力的な街路空間の実現に向けた手法の在り方にも影響を与えていくと考えられる。

道路空間利活用に関する既往研究には、官民連携のマネジメントに着目したもの³⁾が多く、空間に着目したもの

のは少ない。空間に着目したものとしては街路と沿道の一体的な整備に関するもの⁴⁾があるが、整備を伴わない街路を扱ったものは見られない。また、活用方法としてはオープンカフェ(以下OC)が多く扱われ、その実現可能性について検討した岡田らのもの⁵⁾、OCが都市にもたらす景観要素を明らかにした川淵らのもの⁶⁾、事例の実態把握や評価、課題の抽出を行ったもの⁷⁾などがある。しかし経緯や計画側が形成した空間イメージと街路空間の特徴との関係について着目したものは見られない。

特例制度については、特措法諸制度について制度ごとのメリットと事例を扱った泉山らのもの⁸⁾や、特例利用事例の関係者による取組報告⁹⁾があるが、特例利用事例のみについて複数を扱ったものは見られない。

本研究では、特措法による特例制度の複数事例を対象に、街路整備から特例制度による道路利活用の実現までの過程を、関係する主体の空間イメージ形成に着目して整理・分析し、空間イメージの形成過程や街路空間の各構成要素へ与えた影響を明らかにすることを目的とする。

本研究では、街路(幅員構成、舗装等の街路条件、植栽・柵等の街路付属物)、利用(特例を含む占用)、沿

道（個別の沿道建物や街並み）の3つを「街路空間構成要素」として定義する。また、街路整備と特例利用による街路空間形成において関係主体が実現を目指した街路空間のイメージを「空間イメージ」と定義する。

2. 対象・手法

(1) 道路占用許可の特例

特例制度は、平成23年特措法改正によって成立した公共空間の民間による利活用・管理を可能にする諸制度の1つであり、「広告塔・看板」「食事施設・購買施設等」「自転車賃貸業の用に供する自転車駐車器具」については、都市の賑わい創出に必要であると「都市再生整備計画」（以下整備計画）に位置付けることにより道路占用における無余地性の基準を緩和する。以前は抑制的であった民間による収益活動を積極的に認めた。

特例利用の際は、地元市町村が整備計画に占用予定範囲と占用物件を記載、道路管理者が特例道路占用区域（以下占用区域）を指定・公示し占用主体を公募・選定、選定された占用主体が道路占用許可の手続きを行う。¹⁾

(2) 対象事例

平成27年11月1日時点での特例利用全16事例¹⁰⁾のうち、任意活動を発生させるもの、特例制度の特徴を反映するものとして以下の条件を設定し、ケーススタディの対象事例として新宿モア4番街（以下モア4番街）、高崎、うめきた先行開発区域（以下うめきた）、新虎通り（以下新虎）の4事例を選定した。

- (1) 占用物件に飲食施設・購買施設を含む
- (2) OC（食事施設）である
- (3) 常設である（季節限定は可）
- (4) 占用範囲が地上部である
- (5) 占用物件の運営者が一定期間以上同一店舗である
- (6) 情報が十分に手に入る

4事例について表-1に概要をまとめた。

(3) 調査方法

主に文献調査、ヒアリング調査（表-2）によって、事業実現に至るまでの経緯と、その結果として表れている

街路空間構成要素を整理し、空間イメージ形成という観点から各事例の特徴と空間イメージ形成が街路空間構成要素に与えた影響を考察する。以下ヒアリングを引用する際は表-2のアルファベットをこのように^{A)}右肩に記述する。

表-2 ヒアリング調査概要

	日時	対象者	内容
A)	2016/12/26	UR都市機構（コーディネーター・土地 区画整理事業者）A氏	グランフロント大阪の計画経緯、計 画側の意図
B)	2016/12/28	コンサルタント（東京都委託業務担 当）B氏	新虎通りの計画経緯、計画側の意図
C)	2017/1/10	新宿駅前商店街振興組合事務局C氏	新宿モア街の計画経緯、利用状況
D)	2017/1/10	東京都第二市街地整備事務所D氏	新虎通りの計画経緯、計画側の意 図、周辺の変化
E)	2017/7/31	設計者E氏	新宿モア街整備の計画経緯、OC提案 の経緯
F)	2017/8/3	コンサルタント（東京都委託業務担 当）B氏	新虎通り計画初期の住民との設計に 関する議論

3. 事例分析

(1) 新宿モア4番街

a) 街路整備と特例利用の経緯

街路整備及び特例利用に関する年表を示す（表-3）。新宿モア街は、当該地域の衰退に危機感を覚えた商店街により昭和後期に歩行者空間化が推進された¹⁷⁾。当時ヨーロッパを訪れた沿道店主が商店街を歩行者空間化する動きがあることを紹介したことによる¹⁸⁾。新宿駅前商店街振興組合（以下振興組合）は昭和58年「新宿モア（MOA）基本計画」にて老若男女が楽しめるショッピングモール空間を目指した¹⁷⁾。そして振興組合が新宿区に相談し、協力・分担して街路整備を行うこととなった¹⁸⁾。当初の設計者F氏がストリートファニチャーを多く配置し水路を設ける「アメリカンスタイル」の歩行者空間を提案したが、振興組合により却下された¹⁹⁾。これについてE氏は、振興組合がヨーロッパの街路を思い描いていたからではないかと述べている²⁰⁾。新たにE氏によりストリートファニチャーを極力設置せず石畳とケヤキの木のみの設計が提案され、これが採用された²¹⁾。E氏はF氏の設計に対して自身の設計を「ヨーロッパスタイル」²²⁾と位置づけている。

整備完了後、街路の環境が改善されたにも関わらず違法駐車・駐輪、ホームレスの増加等利用状況が悪化し、

表-1 ケーススタディを行う4事例の諸元¹⁾

	新宿モア4番街	高崎	うめきた先行開発区域	新虎通り
占用開始年度	平成24年度	平成25年度	平成25年度	平成26年度
占用主体	新宿駅前商店街振興組合	高崎まちなかオープンカフェ推進協議会	一般社団法人グランフロント大阪TMO	新虎通りエリアマネジメント協議会
道路管理者	新宿区	群馬県、高崎市	大阪市	東京都
所在地	東京都新宿区新宿三丁目20～25番先 新宿駅街路7号（特別区道11～70）	群馬県高崎市宮元町17番地1～連雀町71番地、あら町89番地、あら町116番地7～八島町5番地、鞆町1番地～80番地、連雀町23番地1～旭町37番地21 主要地方道藤木高崎線、あら町下室田線、高崎停車場線、高崎市道A572号線、A629号線	大阪府大阪市北区大深町4番20号、3番1号地先 3番1号、40号地先 大阪駅北1号線、大阪駅北2号線	東京都港区西新橋2丁目32番～19番先 環状第二号線新橋～虎ノ門地上部道路 （愛宕通り～変電所通り）
オープンカフェ形態	独立店舗型	地先利用型オープンカフェ群 （高崎まちなかオープンカフェ）	地先利用型	地先利用型 独立店舗型

対策としてE氏がOCを提案した¹⁷⁾。常時人の目を置くことによる抑止効果を期待するもので¹⁷⁾、OCによってヨーロッパ風街路に近づける意図はなかったがヨーロッパでは交通規制によってOCが行われていることは設置根拠の1つとして説明された¹⁸⁾。平成17年に3か月間の社会実験を行いその効果を確認し^{17) 19) 20) 21)}、その後も社会実験を継続した。沿道の喫茶店が地先利用を行うことに難色を示したため独立店舗（仮設路上建築）となった¹⁹⁾。仮設路上建築やテラス席用物品は出店者が用意した¹⁹⁾。

社会実験が5年目に差し掛かる頃、社会実験を継続することに対して交通管理者から注意を受けた。新宿区が条

例によるOC本格実施を検討する中、特例制度が成立しこれを利用する方針が決定した¹⁷⁾。社会実験での動線調査等の結果をもとに独立店舗（常設路上建築）位置やテラス席配置等を変更した²⁰⁾。常設路上建築は出店者が用意した。平成24年11月16日に特例OCが営業を開始した¹⁸⁾。

b) 占用区域及び占用物件について

占用区域図を示す（図-1）。占用区域は道路全体や占用物件である食事施設全体に対してではなく、路上建築物やテーブル（パラソル）・椅子などが少数の占用物件

表-3 モア4番街の街路整備・特例利用に関する年表^[2]

年月	街路整備・特例利用経緯（●振興組合、▲区、◆出店者、▼国、■その他）
s57.5	●振興組合の統一ゾーンを「新宿モア」と決定
S58.12	●「新宿モア基本計画」策定（武蔵野美術大学協力）
S59.2	●区に協力を要請
S60.7	●新宿モア基本構想案作成（F氏）
S60.12	●▲「新宿モア研究会」設置、「新宿モア基本計画」修正、基本実施設計着手（E氏）
S61.10	●▲「新宿モア街づくり協定書」締結
S61.12	●▲第一期工事着手
S62.6	第一期工事完成
S62.11	●▲第二期（モア4番街）工事着手
S63.7	第二期工事完成
S63.10	●▲第三期工事着手
H1.3	第三期工事完成
H2	●▲「区道の維持に関する協定」締結
H4	●▲第四期工事着手
H4	第四期工事完成
	モア4番街の利用状況の悪化が問題化、▲●利用状況の悪化への対応
H10頃	●舗装修理、ストリートファニチャー撤去
	●利用状況改善策としてOCを提案
H17	▲■（警察、消防等）●「新宿モア4番街社会実験連絡協議会」設置、「モア4番街オープンカフェ」の道路占用許可等の地域ルールにより合意形成
	●▲「道路を活用したオープンカフェ」の社会実験等に関する協定書」締結
	◆仮設路上建築の設置
H17.9	▲第一次社会実験（3か月）
H18.8	●第二次社会実験（1年）
H19.7	●第三次社会実験（1年）、◆現在の出店者が出店
H20.7	●第四次社会実験（1年）
H21.8	●第五次社会実験（1年）
H21頃	■（警察）社会実験を続けることに対する注意
H22.8	●第六次社会実験（1年）
H23	▲「都市再生整備計画 新宿駅・四ツ谷駅周辺地区」策定
H23.4	▼都市再生特別措置法改正・特例制度 公布
H23.8	●第七次社会実験（1年）
H23.10	▼都市再生特別措置法改正・特例制度 施行
H24.4	▲特例利用に向けた関係者との協議を開始
H24.9	▲「都市再生整備計画 新宿駅・四ツ谷駅周辺地区」への記載
H24.10	▲特例道路占用区域の指定・公示、振興組合を占用主体に指定
	◆常設路上建築の設置
H24.11	●特例OC営業開始（◆1棟）
H25.4	（◆2棟）
H28.4	▲「都市再生整備計画 新宿駅周辺地区」策定、記載

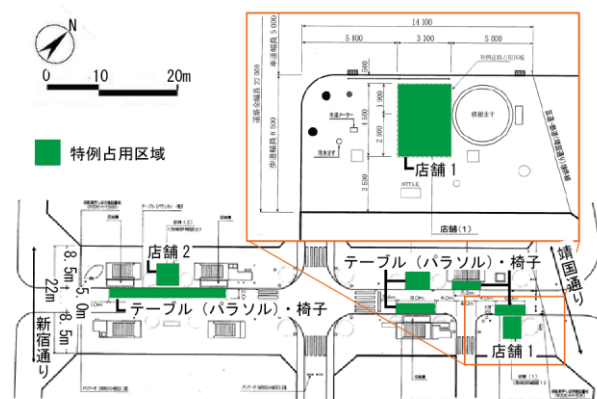


図-1 特例道路占用区域図¹¹⁾

表-4 空間イメージを形成している議論等の定義

	街路（幅員構成、街路付属物）	利用 通常占用	特例占用	沿道（建物設計、ルール策定）
				行政 民間 沿道・地域 空間イメージ形成 計画等の因果関係 計画内容の整備
街路整備期	S58 振興組合 欧州を参考に歩行者空間化を目指す S60 振興組合 「新宿モア基本計画」歩行者空間化 S61 振興組合 「新宿モア基本構想案」（F氏） ストリートファニチャーの配置多（米型） 振興組合のイメージ（欧州）との差 S61-H4 振興組合 基本実施設計（E氏） 自然石舗装、ケヤキのみ ストリートファニチャーの配置無（欧型） S61-H4 振興組合 街路整備（路面、ストリートファニチャー） 新宿区 街路整備（街築工等）			
社会実験期	H10頃 振興組合 利用状況の悪化 看板等の対策 H17頃 振興組合 ストリートファニチャー撤去 効果無 H17頃 振興組合 OC提案（E氏） 欧州での存在を根拠に H17頃 振興組合 第一次社会実験 地先利用 H18頃 振興組合 第二次七次社会実験 独立店舗OC			
特例検討・利用期	H21頃 警察 社会実験継続への注意 H24頃 区 条例による 本格実施の検討 区 特例利用決定 出店者 常設路上建築 テラス席設置 振興組合 特例OC営業開始			
空間イメージ	欧州、欧型	欧州	—	—

図-2 モア4番街の空間イメージ形成の経緯

占有物件である2棟の路上建築は同一の企業によって運営されるクレープ屋であり、OCに関する占有物件はすべて同一主体によって用意されている。

占有主体である振興組合によると、賑わいや中心市街地活性化を目的としていないため、新たな出店者を求めている。また路上建築への出店希望はあるが、現状を変えるつもりはなく、沿道の地先利用希望はない。⁹⁾

本項では、ここまで詳細に記述してきた経緯を空間イメージに着目して整理する。まず、街路空間構成要素（街路、利用、沿道）の決定に係る計画や議論及び整備を取り上げて要素ごとに時系列で記述した。次に、現状空間の構成要素を決定した計画・議論において空間イメージを形成しているものを着色し、それらの空間イメージ形成主体と形成された空間イメージの内容、及びそれらの関係性について見る。空間イメージを形成している計画や議論として、表-4に示す定義を用いる。

作成した空間イメージ形成の経緯図が図-2である。街路の空間イメージ、利用の空間イメージ双方において「ヨーロッパ」というキーワードが存在し、これらはどちらも振興組合を主な形成主体とするが経緯の中で相互に関係はない。さらに街路の空間イメージ形成主体は設計者と振興組合が存在し、各々が形成していたイメージが合致した。このように構成要素ごと、形成主体ごとにそれぞれ形成された空間イメージが偶然に一致したことが本事例の特徴と言える。また、新宿区と協働していたものの空間イメージ形成については主として振興組合が担っており、協議の過程で新宿区とのイメージ共有がなされたと考えられるが、共有過程の詳細は明らかになっていない。

表-5 高崎の街路整備・特例利用に関する年表^[5]

年月	街路整備・特例利用経緯(●商工会議所、▲市、◆出店者、▼国、■その他)
H1	■(県)▲シンフォニーロード整備
H4.9	■(地元商店街)さやもーる計画・整備
H20.11	▲「高崎市中心市街地活性化基本計画」策定、▼認定
H23	▲「都市再生整備計画(第2期)」策定
H23.4	▼都市再生特別措置法改正・特例制度 公布
H23.10	▼都市再生特別措置法改正・特例制度 施行
H24.7	▲●■(警察、地元商店街、飲食業団体等)「高崎まちなかオープンカフェ 推進協議会」設立、出店者選定、◆高カフェ 推進協議会加入、出店者部会設置
H24.9	▲●(高カフェ 協議会)社会実験(1か月)(10店舗)
H24.12	▲●■(警察等)特例利用を利用する方針を確定
H25	▲「都市再生整備計画(第2期)」への記載
H25.3	■(県)▲「特例道路占用区域の指定・公示、高カフェ 協議会を占用主体に指定
H25.4	▲(高カフェ 協議会)高崎まちなかオープンカフェ 営業開始(◆13店舗)
H26.3	▲第2期高崎市中心市街地活性化基本計画、▼認定
H26.4	(◆15店舗)
H27.4	(◆16店舗)
H28	▲都市再生整備計画「第3期」
H28.3	■(県)特例道路占用区域の指定・公示、特例利用範囲追加
H28.4	(◆17店舗)

街路整備及び特例利用に関する年表を示す（表-5）。

高崎では特例道路占用区域に指定されている道路の中に、高崎市市街地整備課によってシンボルロードとして整備された路線や地元商店街によって歩車道一体型商店街として整備された路線がある^[6]。しかしこれらの整備は特例制度成立以前に行われており特例制度利用との関連はない^[7]。

高崎市は平成20年「高崎市中心市街地活性化基本計画」に基づき、高崎駅東西の2つのゾーンと2本の都市軸²³⁾を中心に活性化の効果が波及するようにまちづくりが行われている²⁴⁾。特例制度成立を受け、高崎市中工観光部産業政策課（以下高崎市）と高崎商工会議所（以下商工会議所）が中心市街地活性化を目的とし、特例を利用したOC群の設置を検討し始めた²⁴⁾。関係者との協議の中^{24) 25)}で、事前に社会実験を行い占有物件の設置位置や安全性、動線、集客や回遊性の向上などの効果を検証することとなった²⁶⁾。平成24年7月に高崎まちなかオープンカフェ推進協議会（以下高カフェ協議会）を設立し、事業範囲や高崎まちなかオープンカフェ（以下高カフェ）出店者を決定した^{24) 25)}。事業範囲（図-4）は中心市街地活性化基本計画における中心市街地の範囲とほぼ一致する。出店者は、有効歩道幅員等の条件によりテラス席の設置が可能な場所から任意の店舗を選定した^{24) 25)}。社会実験の結果、通行しにくい等の苦情や物品の安全性不足等の懸念された問題が発生せず賑わい効果も確認されたため^{24) 25)}本格実施に向けた協議が進められ、平成25年4月6日に特例OC群高カフェが営業を開始した^{26) 27)}。

占有区域（図-3）は広範囲かつ諸元の異なる道路が含

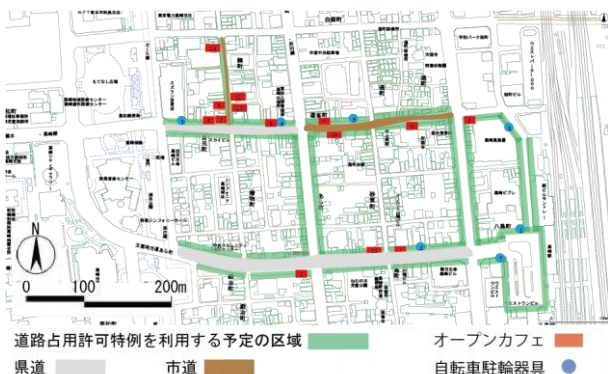


図-3 高崎の事業範囲^[8]

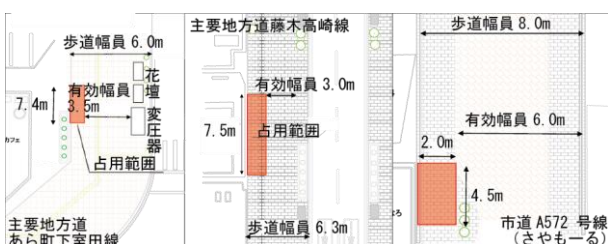


図-4 店舗ごとの占有物件の配置概略図 13

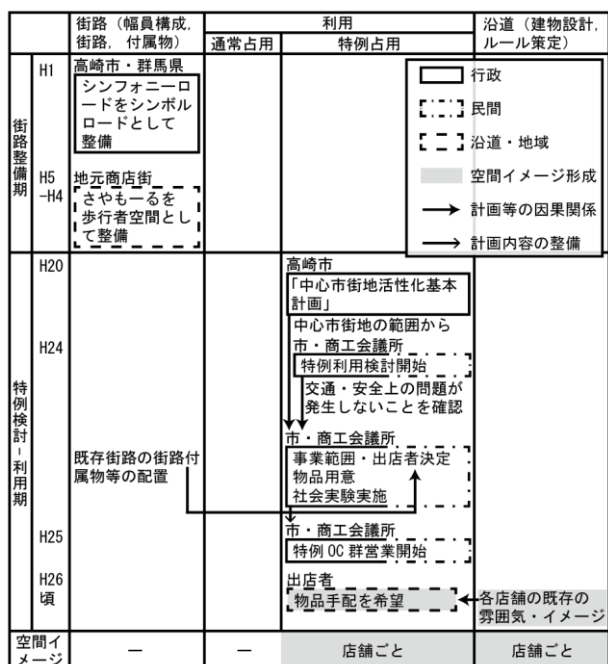


図-5 高崎の空間イメージ形成の経緯

まれている。また、図-4より占用物件の配置が既存街路の制約を受けていることが見て取れる。

また、当初物品は高カフェ協議会からの貸し出しであったが、2年目頃から各出店者がテラス席物品を自店の雰囲気に合わせている旨を要望し、各店舗で用意できるようになった^[7]。

c) 沿道の占用状況について

高カフェへの新規参入は盛んに行われており、社会実験時には10店舗であった²⁴⁾高カフェ出店者は、平成28年度には17店舗²⁸⁾に拡大している。高カフェ協議会によると、高カフェ協議会が誘致した店舗も自ら出店を希望した店舗もある。高カフェ協議会は出店の第1条件は「まちづくりへの志」であるとしている。^[7]

d) 空間イメージ形成から見る特徴

作成した空間イメージ形成の経緯図が図-5である。利用については空間イメージが形成されていない可能性が高い。街路については整備時になんらかのイメージが形成されていた可能性はあるが詳細は不明であり、街路整備事業と特例利用事業との関連はないことから特例事業における街路の空間イメージは不在と考えられる。その中でテラス席については一部店舗において店舗ごとにイメージが形成されている場合が見られるが、あくまでも個別店舗についての空間イメージであり、街路全体及び事業全体としての空間イメージはすべての街路空間構成要素について形成されていないことが分かる。事業過程において特例利用事業を空間イメージを形成している他の事業と位置づけることもなされていない。これらから、空間イメージの形成がない事例であると考えられる。

(3) うめきた先行開発区域

表-6 うめきたの街路整備・特例利用に関する年表^[10]

年月	街路整備・特例利用経緯(●開発事業者、▲市、◆出店者、▼国、■その他)
S62	▼国鉄民営化に伴う貨物駅廃止が決定、▲貨物駅跡地でのまちづくりを決定
H11	▼「都市再生総合整備事業特定地区」に指定
H14.1	▲URにコーディネート業務を依頼
H14.7	▼「都市再生緊急整備地域」に指定
H14.9	▲国際コンセプトコンペ実施
H15.3	国際コンセプトコンペ結果
H15.10	▲「大阪駅北地区全体構想」策定
H16.3	▲▼■(学識、経済界、府等)「大阪駅北地区まちづくり推進協議会」設立
H16.7	▲「大阪駅北地区まちづくり基本計画」策定
H16.11	■(経済界、府等)▲「大阪駅北地区まちづくり推進機構」設立
H16.12	先行開発地区の都市計画決定(区画整理、道路、広場)
H17.3	■(UR都市機構)用地(3ha)取得
H17.6	土地区画整理事業認可
H18.2	都市計画決定(地区計画、用途変更等)、▲開発事業者募集、決定
	●▲(UR)開発協議会設置
H20.2	地区計画変更、都市計画決定、■(府)「都市再生特別地区」指定
H21.9	●「TMO設立準備委員会」設立
H22.3	●建物着工
	▲特例利用に向けた関係者協議を開始
H23.4	▼都市再生特別措置法改正・特例制度 公布
H23.10	▼都市再生特別措置法改正・特例制度 施行
H24	▼「特定都市再生緊急整備地域」に指定
H24.5	●TMO設立
H24.10	▲「都市再生整備計画」への記載
H24.11	▲特例道路占用区域の指定・公示
	▲TMOを占用主体に指定
H25.3	●竣工
H25.4	●うめきたまちびらき、特例OC営業開始(◆4店舗)
H26	▲「都市再生整備計画」(第1回変更)
H26.12	◆5店舗

a) 街路整備と特例利用の経緯

街路整備及び特例利用に関する年表を示す(表-6)。

昭和62年、国鉄民営化に伴い大阪駅北側に存在した貨物駅の廃止が決定し、大阪市は跡地を利用してまちづくりを行うこととした³⁰⁾³¹⁾³²⁾。

平成14年の国際コンセプトコンペの結果を踏まえ平成16年「大阪駅北地区まちづくり基本計画」(以下基本計画)が大阪市によって策定された^{A)}。民間企業による整備、管理運営の導入を前提とした計画となっている^{A)}。現在OCを行っている賑わい軸についての記述と公共空間利活用に関する記述を一部引用してまとめる(表-7)。ここから、沿道建物も含めた街路空間全体が計画されていること、何らかの形による歩道のカフェ・イベント利用が想定されていたと推察される。また、この段階から街路空間利活用を想定した断面図やパースが記載されている(図-6)。ここから、総幅員が40mであること、街路樹が2列植栽であること、歩道部のカフェ利用が想定されていたことが分かる。

平成18年に開発事業者が決定した³⁰⁾。開発事業者による公共空間の管理運営、提案の前提を実現するため事業企画提案方式が採用され、「(ブロック全体での)一体的なまちづくり」「タウンマネジメント組織の設置」等を実行することが開発事業者に選定された際の要件であった³⁰⁾。開発事業者は基本計画を踏まえて提案を行い、大阪市と協議する形で公共空間を民地内と一体的に設計していった^{A)}。提案内容の一部を以下にまとめる(表-8)。

平成22年に建物が着工、同時期に街路整備も開始した³⁰⁾。前述のようにOC等の道路利活用を想定した建築、街

表-7 基本計画の内容³³⁾

軸の役割	阪急梅田駅周辺の賑わいを当地区に呼び込み、さらに新梅田シティ方面へと誘導する
空間のイメージ	華やかで賑わいある空間、商業施設と一体となった木漏れ日のある緑の空間の創出
幅員構成	法幅員の歩道空間
街路樹	沿道と一体となった賑わい軸の緑 華やかさを演出する樹形の美しい街路樹 沿道のカフェ等で憩う人々に木陰を木漏れ日を提供
沿道建物の施設	歩道と建築物の低層部が一体、建築物の低層部には軸のイメージにふさわしい商業機能を連続して誘導、ブティックやギャラリー、カフェなど賑わいある施設立地を誘導
建物低層部のファサード	歩道と建築物の低層部が一体となって
壁面後退	低層部は壁面後退せず、高層部の壁面後退
公共空間活用	広幅員の歩道空間を活用し、カフェや屋外ギャラリーなど各種施設により魅力的な演出と有効活用を行い、商業施設等と歩道空間の空間的一体性を創出、駅前広場、デッキ、地下通路や地下の店舗などを管理・運営するとともに、カフェ・キヨスク等として利用させるなど、柔軟な運営

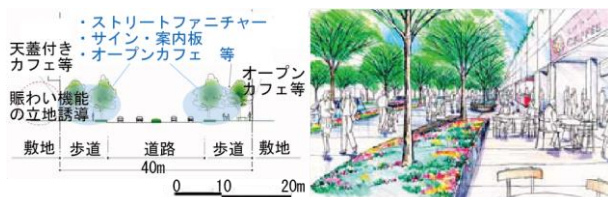


図-6 基本計画記載の賑わい軸の断面図とイメージパース³³⁾

表-8 開発事業者提案の内容^{A)}

公共貢献の提案	多目的空地、多目的屋内通路、立体多目的屋内通路、多目的広場、多目的屋内空間、地下車路、立体通路
設計提案	賑わい軸歩道部舗装-民地内から歩道部建物側の一部を一体的に舗装し、歩道部車道側とは異なる素材を用いる、舗装-民地内に合わせて歩道部の素材をグレードアップ、舗装仕様区分、歩道境界・縁石・境界紙、高木植栽-街路樹の樹種と位置、樹高のグレードアップ



図-7 報道発表資料記載の賑わい軸のイメージパース³⁶⁾

路設計がなされており、開発事業者からは路上OCやバナー広告が提案されていたものの、当時は特例制度成立前であり実現は困難と考えられていた³¹⁾³²⁾³⁴⁾。しかし特措法改正の動きが見えてきたため大阪市都市計画局が関係者との協議を進めており³¹⁾³²⁾³⁴⁾、平成24年10月には整備計画³⁵⁾に記載、開発事業者による報道発表資料に屋外OCのパス(図-7)が掲載された。平成25年4月のまちびらきに合わせて特例OCの営業を開始した³²⁾。

b) 占用区域及び占用物件について

占用区域及び占用物件の配置(図-8)を示す。沿道建

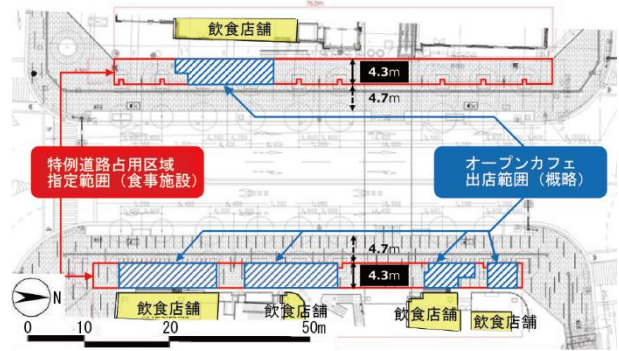


図-8 オープンカフェの配置¹³⁾

	街路(幅員構成、街路、付属物)	利用	特例利用	沿道(建物設計、ルール策定)
整備(大阪市主導)期	S62 H14 H15 H16 H16-H18	大阪市 貨物駅跡地にまちづくり 大阪市 国際コンセプトコンペ実施 民間 国際コンセプトコンペ結果 大阪市 「大阪駅北地区全体構想」 大阪市 「大阪駅北地区まちづくり基本計画」(パース有) 広幅員街路 カフェ・ギャラリー 一等の利活用案	通常占用 特例占用	行政 民間 沿道・地域 空間イメージ形成 計画等の因果関係 計画内容の整備 歩道との一体化
整備(開発事業者主導)期	H22頃	大阪市 開発事業者決定 開発事業者 整備内容の提案 舗装・植栽の グレードアップ	内容を反映 開発事業者 OC 広告の提案	公共空間の提案 多目的広場・ 通路 都市計画変更 開発事業者 着工
特例検討・利用期	H24 H25	開発事業者 報道発表でのパース公開 開発事業者 まちびらき	基本計画パースの踏襲 大阪市 特例利用 協議開始、決定 特例OC営業開始 出店者(テナント) テラス雇用意	基本計画による イメージ形成 基本計画による イメージ形成 基本計画による イメージ形成

図-9 うめきたの空間イメージ形成の経緯

物寄りのOC配置は、基本計画時から記述されている沿道と歩道の一体感を実現している。また、一面ガラス張りの沿道建物低層部や各店舗店によって内外で雰囲気をつくりだす用意された物品⁸⁾も一体感を向上させている。

c) 沿道の占用状況について

当初の出店者(テナント)は4店舗であった³⁷⁾が、その後テナントの空きに伴い⁴⁾開発事業者が誘致を行い¹²⁾⁵⁾店舗に増加した。

d) 空間イメージ形成から見る特徴

作成した空間イメージ形成の経緯図が図-9である。大阪市によって策定された基本計画にて提示されるイメージは、パース、文章、要素の設計条件など多様かつ詳細であり、当初より明確な空間イメージを形成、提示して

いる点が特徴的である。また、その内容はすべての構成要素について一体的に提示されていることも特徴的であるが、これは街区全体を同時に開発・整備する事業形態であったためと考えられる。さらに基本計画によって大阪市が発信した空間イメージにもとづいて、開発事業者が提案、協議を行い当初の空間イメージをさらに発展させていることが分かったが、基本計画自体が民間を対象にしたコンペの結果に基づいていることから、はじめに空間イメージを形成した主体として大阪市以外に民間が存在する可能性も否定できない。

(4) 新虎通り

a) 街路整備と特例利用の経緯

街路整備及び特例利用に関する年表を示す（表-9）。

新橋・虎ノ門間の当該地では、戦後に広幅員道路が都市計画決定されていた^{B)D)16)}が歳出削減方針により事業が凍結され、周辺建物も更新されずに残っていた^{B)D)}。

長期間の膠着状態を経て東京都が環状2号線の通過交

表-9 新虎の街路整備・特例利用に関する年表^[14]

年月	街路整備・特例利用経緯(●事業協力者・特定建築者、▲都、★地域住民、◆出店者、▼国、■その他)
S21.3	都市計画決定(道路100m)
S25.3	都市計画決定変更(道路40m)
	★開削反対運動
H1.6	▼立体道路制度創設
H5.7	都市計画変更(延伸)
H8.11	★「環状2号線(新橋～虎ノ門)地区まちづくり協議会」設立
H10.12	都市計画決定(道路本線地下化、周辺再開発事業7.5ha)
H12.6	都市計画変更(8ha)
H14.1	▲事業協力者公募
H14.5	▲事業協力者決定
H14.10	市街地再開発事業事業計画決定
H14.12	★▲●■(区)環二地区再開発協議会設立
H15	▲東京のしゃれた街並みづくり推進条例施行
H15.10	環2事業認可
H15	★環2まちづくりを語る会
H16.10	▲Ⅱ街区特定建築者決定
H18.6	▲★●■(区)環状第二号線地上部道路計画検討会 設置
H19.4	■(区)「港区まちづくりマスタープラン『新橋・浜松町周辺地区』」策定、●Ⅱ街区完了公告
H19.10	▲Ⅰ街区特定建築者決定
H19	★まちづくりを語る会から環2環境・まちづくり協議会に名称変更
H20.8	▲★●■(区)道路計画検討会道路景観分科会 設置
H21.9	▲Ⅲ街区特定建築者決定
H23.4	●Ⅰ街区完了公告、Ⅲ街区(虎ノ門ヒルズ)工事開始、▼都市再生特別措置法改正・特例制度 公布
H23.9	▲●■(区、専門家)環状第二号線(新橋～虎ノ門)地上部道路景観検討委員会 設置
H23.10	▼都市再生特別措置法改正・特例制度 施行
H24.2	▲●■(区、専門家)景観検討委員会 報告書
H24.3	■(区)「環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン」策定
H24	▲道路工事本格着工
H25.3	■(区)「街並再生地区」指定
H25.7	★●▲■(区)新虎通りエリアマネジメント準備会設立
H25	▲特例利用の方針を決定
H26.3	▲「東京都シャゼリゼプロジェクト実施要綱」作成、★●▲■(区)エリアマネ準備会から新虎通りエリアマネジメント協議会へ、▲環二交通開放、路上建築設置の了承を得る
H26.5	●Ⅲ街区(虎ノ門ヒルズ)工事完了、完了公告
H26.6	■(区)「都市再生整備計画」への記載(変更)、▲特例道路占用区域の指定・公示、エリアマネ協議会を占有主体に指定、●虎ノ門ヒルズオープン、地先利用オープンカフェ 営業開始(◆2店舗)
H27	●★(周知会社)一般社団法人新虎通りエリアマネジメント設立
H28.1	▲★住民ワークショップ
H28	▲道路工事完了
H28.4	(◆3店舗)
H28.7	(◆4店舗)
H28.12	●路上建築物設置工事開始(◆4棟)
H29.2	◆路上建築供用開始

通量に必要な幅を開削する案を示した^{B)}。これに対し日常生活が分断されるとし地元住民が反対したため、立体道路制度の成立を機に本線を地下化し地上部道路を整備することが決定した^{B)}。平成10年に本線地下化と周辺再開発事業の都市計画決定がなされ、地下トンネル整備は道路事業として、地上部道路整備は再開発事業として行うこととなった¹⁶⁾。また、開発事業者は東京都であるが、事業協力者制度³⁹⁾及び特定建築者制度¹⁶⁾により民間企業が整備に関わっている。

平成18年から環状第二号線地上部道路計画検討会（以下道路検討会）⁴⁰⁾が開催され、地上部道路のデザイン検討が開始した^{B)}。東京都、町会代表者、住民組織役員、再開発協議会役員及び各街区部会、事業協力者、港区からなり、地元との議論の場として設定された^{F)}。議論過程では、都により先進事例の紹介や議論内容を踏まえたパースやVRが随時提示され、これをもとにさらに議論を進めていった^{F)40)}。当初より東京都による明確なイメージが形成されていたわけではなく、地元との議論の中で東京都が空間イメージを形成していったようである^{F)}。決定内容を以下に示す（表-10）。また、平成23年には専門家を中心とした全3回の環状第二号線（新橋～虎ノ門）地上部道路景観検討委員会（以下景観検討委員会）⁴¹⁾が開催された。道路検討会での議論内容を踏まえながら一部変更し詳細デザインを決定した^{B)41)}。内容を以下に示す（表-11）。道路検討会及び景観検討委員会では、イベント、OC等の道路利活用に関して言及はあるものの具体的に実現に向けた議論はなされていない⁴¹⁾。この議論の過程においては、特定建築者など様々な主体によるデザイン提案やパースの提案がなされた^{B)}。

表-10 道路計画検討会の議論過程・決定内容⁴⁰⁾

第1回～第4回 (H18.6-H18.8)	道路空間構成3案[中央広場案、広幅員歩道案、中間案]を提示 広幅員歩道案を基本ベースとして(中略)最終案を確定する(方針に)
第5回～第9回 (H19.3-H20.3)	道路空間機能の配置パターン(歩行者空間とふれあい空間の配置)、空間構成要素、歩道空間整備の基本的な考え方について ①(中略)広幅員歩道区間と②擦り付け区間、③新橋地区のランプ区間の3つのゾーン毎の整備方針、デザイン展開(の方針に)
第10回～第14回 (H20.7-H23.6) 分科会全3回 (H20.8-H21.1)	道路空間のデザイン検討におけるデザインテーマの設定 街路樹(ケヤキ高木12m間隔、季節間のある樹種中木12m間隔の2列植栽)・道路照明(シンプルでデザイン性の高い既製品)・歩道照明(アーバン・ボールタイプ)・歩道舗装(透水性に優れている素材、暖色系平板ブロック)・横断防止柵(シンプルデザイン、一部代わりに植栽帯を設置)の事務局推奨デザイン案 交差点部のデザイン、(中略)荷捌き・バス停設置(できるだけ切り下げを行わない)に関する基本的な考え方
第15回～第17回 (H23.10-H24.2)	景観検討委員会検討内容を説明 最終とりまとめ(案)について報告 ()は筆者加筆

表-11 景観検討委員会での決定内容⁴¹⁾

デザインテーマ	≪4つの広場が連なる四季の広場通り≫人と街をつなぐ4つの線状広場通りとプロムナード-これらをつなぐ交差点広場-
舗装	レンガを基調にアクセントとして自然石を用いる 区道切り下げ部は景観に配慮したアスファルト舗装
街路樹	樹木配置は高木と中木の千鳥配置 ブロックごとに樹種を変える 中央部に樹木を配置
ストリートファニチャー	ダークグレーで統一 フラッグの取り付けが可能な照明柱
その他	間知石の利用

これらの議論の中では、前提条件として上位計画が示されており、沿道土地利用の促進や更新の方針が示されている⁴⁰⁾。平成24年には港区「まちづくりガイドライン」が策定され、沿道の大街区化方針が明文化された⁴²⁾。

平成24年から25年にかけて、エリア価値の向上を目指す特定建築者によって路上建築物やイベント開催、パナール広告等の道路利活用の要望が出され、その実現手段として特例制度の利用が提案された^{B)}。東京都上層部で協議が行われ、平成25年第2-3四半期に特例制度利用の方針が決定した^{D)}。全線での特例利用が要望されていたが、適用範囲は一部のみとなった^{B)}。その間東京都の再開発事務所では、設計が進み基盤工事が始まる中で路上建築物設置可能な位置の検討を行い、関係者と設置に関する協議やインフラ整備に関する交渉を進めていた^{B)}。また設置が想定される個所の舗装材変更や街路樹の位置の微調整が行われた^{B)}。平成26年3月には設置位置が確定し、インフラの再整備、追加工事は再開発事務所で請け負った^{D)}。また平成26年6月の虎ノ門ヒルズオープンに合わせて地先利用によるOCも行うことが急ぎょ決まった^{D)}。平成26年3月、東京都が「東京シャゼリゼプロジェクト実施要綱」を作成し、特例制度利用時にワンストップで協議が進められる体制が整えられた⁴³⁾。

工事内容の変更により工期が遅れ、平成26年3月にアスファルト舗装のまま交通開放された^{D)44)}。同年6月には特例OC（地先利用）が営業を開始した³⁹⁾。協議が難航していた^{D)}路上建築物は、平成28年12月に特定建築者の出資^{B)}により工事が開始し平成29年2月に供用を開始した⁴⁵⁾⁴⁶⁾。

b) 街路空間構成要素

占用区域（図-10）を示す。路上建築可能範囲と地先OCの範囲がほぼ一致していることが分かる。一部出店者の中からは路上建築物により地先利用を行っていた場所が使用されテラス席の設置が不可能になるとの声^[15]が聞かれ、地先利用は2店舗に減少する。

c) 沿道の占用状況について

当初は特定建築者による誘致等の2店舗であったが、民間の誘致や出店者の事業拡大により4店舗まで増加した^[16]。また特定建築者による誘致を背景に出店を目指す店舗も存在する^[11]。その一方で、出店を希望した沿道店舗は出店が実現しておらず、関係者周辺では「通りのイメージに合わない」という声が挙がっていた^{D)}ことが分かった。

d) 空間イメージ形成から見る特徴

作成した空間イメージ形成の経緯図が図-11である。街路の空間イメージは主に道路検討会において形成されている。東京都が提示したイメージに基づいて議論が進行しているが、東京都の示したイメージ自体が議論を反映するものであったため、空間イメージ形成主体は東京都

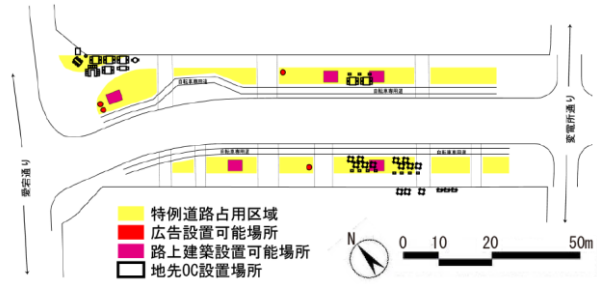


図-10 特例道路占用区域図及び占用物件配置^[17]

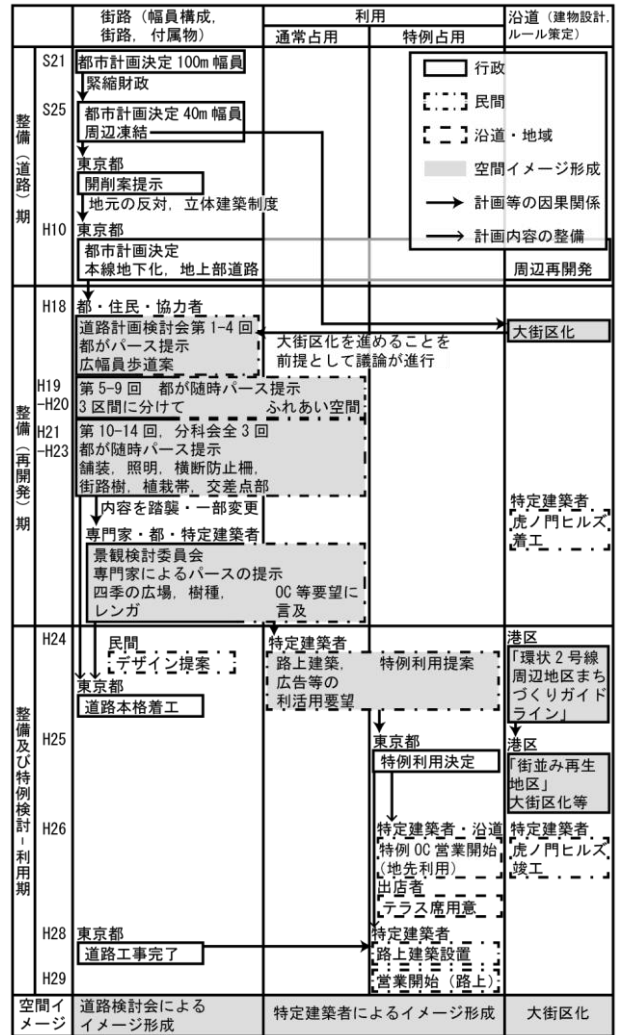


図-11 新虎の空間イメージ形成の経緯

と地元住民と言える。利用に関しては、主に利活用の要望を行った特定建築者によって空間イメージの形成がなされたと考えられる。このように各構成要素の空間イメージが異なる主体によって形成されていることに特徴がある。また形成過程において、街路整備が進行する中でも随時空間イメージが形成され、それが整備に影響を与えている点も特徴として挙げられる。

4. 考察

(1) 空間イメージ形成が空間の質に与える影響

既存街路に特例を適用しているモア4番街と高崎に着目する。モア4番街は街路と利用が結果的に「ヨーロッパ」という同一のイメージをもとに成立しており、事業範囲全体について空間イメージ形成がなされている。よって、既存空間の制約は受けているものの、各街路空間構成要素が個別に存在するのではなく街路空間全体として一体的に存在する「空間的まとまり」の実現が計画段階である程度担保されていると考えられる。高崎は事業範囲全体の空間イメージは形成されておらず、一部店舗において自店のイメージが個別に形成されているにすぎないため、また広範囲かつ諸元も異なる事業範囲において様々な既存制約を受けているため、空間的まとまりを持つに至らなかったと考えられる。このことより、既存街路に特例を適用する際に高崎のように空間イメージが欠如すると空間的まとまりに欠ける可能性があるが、モア4番街のようにすでに形成されている空間イメージと利用における空間イメージを関連付けることにより、既存街路への適用事例においても空間的まとまりのある空間が実現できる可能性があるのではないかと。

(2) 空間イメージ形成が沿道の占用状況に与える影響

次に、沿道の自由な新規参入が可能かつ肯定的に捉えられている高崎と新虎に着目する。事業全体での空間イメージが形成されていない高崎では、形成された空間イメージと異なるという理由で道路利活用への新規参入が妨げられることはない。一方で特定建築者によって利用の空間イメージが強く形成された新虎では、形成された空間イメージと異なるという理由で道路利活用への新規参入が妨げられる可能性がある。このことより、形成された空間イメージが強いことにより積極的な道路利活用を妨げる場合があると考えられる。

5. 結論

本研究の成果として、以下の点が挙げられる。

- (1) 各事例の街路整備及び特例利用に関する決定の経緯について詳細に記述した。
- (2) 空間イメージの形成・共有に着目し議論の過程を整理した上で各事例の特徴を明らかにした。
- (3) 本研究の対象事例において、空間イメージの形成・共有の在り方がOC空間の特徴や沿道の占用への新規参入に影響を与えている可能性を示唆した。

本論文では、定量的な調査を行っておらず、経緯の結果として立ち現れる街路空間についての定量的な特徴を示すことができなかった。また今後の課題として、他の関係主体にもヒアリングを行い多面的に空間イメージ形

成過程を明らかにする必要がある。また、限られた事例についての記述にとどまり、空間イメージ形成と空間の関係について一仮説を提示したに過ぎない。今後新たな特例利用事例や他の制度によるOCについて蓄積を行うとともに仮設立証のための調査・分析を行う必要がある。さらなる展開としては、計画主体、占用主体、出店者、地元、利用者などの各関係主体ができあがった空間に対してどのような印象を持つのかを調査し、それらの印象評価と経緯において形成した空間イメージとの関係を明らかにすることが挙げられる。

謝辞：本研究では、各事例の関係者の方々に多大なるご尽力を頂いた。植田豊様、杉崎直也様、高濱康亘様、中野恒明様、西山様、濱中治男様、水谷智充様、その他問合せに対応していただいた各自自治体や占用主体の担当者の方々、調査にご協力いただいた店舗の方々に、心から感謝申し上げます。

補注

- [1] 参考文献10)－16)より作成
- [2] 新宿区HP新宿モア4番街（道路を活用したオープンカフェ）
http://www.city.shinjuku.lg.jp/seikatsu/kotsu01_001047.html（2017.9.1アクセス）、ヒアリングC)E)、参考文献11)、12)、17)－22)より作成
- [3] 群馬県都市計画課、高崎市土木課、市街地整備課、都市計画課、高崎まちなかオープンカフェ協議会への聞き取り、参考文献13)、23)－29)より作成
- [4] 群馬県都市計画課、高崎市土木課、市街地整備課、都市計画課への問い合わせより
- [5] 高崎まちなかオープンカフェ協議会への問い合わせより
- [6] 参考文献13)p.5に加筆
- [7] ヒアリングA)、参考文献14)、30)－37)より作成
- [8] グランフロント大阪テナントへの聞き取りより
- [9] 参考文献37)pp.23に加筆
- [10] ヒアリングB)D)F)、参考文献15)、16)、38)－46)より作成
- [11] 新虎出店者への聞き取りより
- [12] 新虎出店者への聞き取り、キーコーヒーHP<https://www.keycoffee.co.jp/news/2016/160720.html>（2017.9.2アクセス）、ヒアリングB)D)より
- [13] 参考文献15)に加筆

参考文献

- 1) J. ゲール、北原理雄 訳：屋外空間の生活とデザイン、pp.15－21、鹿島出版会、1990.3
- 2) 国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室：官民連携まちづくりの進め方－都市再生特別措置法に基づく制度の活用引き－、2012.1
- 3) 井澤知旦、浦山益郎、清水奈緒：道路空間（歩道）の地域共同管理の可能性に関する研究－公共空間の公共一元管

- 理から地域共同管理・運用への移行に関する研究一，日本建築学会計画系論文集，第576号，pp. 109-116，2004. 2など
- 4) 野原卓，釣祐吾：街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究一地方中心市街地における「みち空間」での実践を事例として一，公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集，Vol. 51，No. 3，pp. 611-618，2016. 10など
 - 5) 岡田直也，久保田尚：歩行空間における賑わい創出のためのオープンカフェの実現可能性に関する研究，土木計画学研究・論文集，Vol. 27，no. 3，pp. 507-513，2010. 9
 - 6) 川淵俊太郎，福田由美子：都市におけるオープンカフェの実態と空間特性に関する研究一広島市における考察，日本建築学会大会学術講演梗概集（近畿），pp. 513-514，2005. 9
 - 7) 清水奈緒，井澤知旦，浦山益郎，松浦健治郎：オープンカフェ実験による街路空間の活用に関する研究一名古屋市久屋大通・広小路通の社会実験を通して一，日本建築学会東海支部研究報告会，第42号，pp. 669-672，2004. 2など
 - 8) 泉山聖威，小林正美：地方都市型エリアマネジメントの視点から見た「都市再生整備法人」制度に関する研究一まちづくり会社等による公共空間活用等による収益事業の確保の可能性と課題一，日本建築学会大会学術講演梗概集（北海道），pp. 827-830，2013. 8
 - 9) 服部彰治：札幌大通のまちづくり～「大通すわろうテラス」の取組～，都市計画，312，pp. 40-41，2014. 12. 25など
 - 10) 国土交通省：都市再生特別措置法に基づく協定締結等の一覧（国土交通省提供資料）
 - 11) 国土交通省道路局：都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い一新宿三丁目モア4番街（オープンカフェ・広告事業）一，<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe01.pdf>
 - 12) 東京都新宿区：都市再生整備計画 新宿駅周辺地区，2016. 4
 - 13) 群馬県高崎市：都市再生整備計画（第9回変更） 高崎市中心市街地地区，2014. 12
 - 14) 大阪府大阪市：都市再生整備計画（第1回変更） うめきた先行開発地区，2014. 12
 - 15) 東京都建設局：特例道路占用区域 指定位置図，<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/douro/syanzerize/ichizu.pdf>，2018. 6. 5
 - 16) 東京都第二市街地整備事務所，東京都第一建設事務所：環状第二号線新橋・虎ノ門地区 再開発事業／道路事業 事業概要2015，2015. 4
 - 17) 中野恒明：東京：新宿モア四番街，都市計画，312，pp. 46-49，2014. 12. 25
 - 18) 新宿駅前商店街振興組合提供資料
 - 19) 新宿区みどり土木部土木管理課：道路占用許可の特例制度を活用したオープンカフェ事業について，道路行政セミナー，2013. 6
 - 20) 小野浩一：公道上の常設オープンカフェ設置の試み，交通工学，Vol. 48，No. 2，pp. 33-38，2013
 - 21) 小野浩一：新宿区道路を活用したオープンカフェ事業の取り組みについて，新都市，Vol. 67，No. 4，pp. 12-15，2013
 - 22) 新宿駅前商店街振興組合：新宿モア，1989. 7. 28
 - 23) 高崎市：高崎市中心市街地活性化基本計画，2008. 11
 - 24) 高崎市商工観光部産業政策課：高崎まちなかオープンカフェ（高カフェ）の取り組み，道路行政セミナー，2013. 8
 - 25) 松田和也：高崎まちなかオープンカフェの取り組み～高崎のまちがカフェになる～，新都市，Vol. 67，No. 4，pp. 21-24，2013
 - 26) 国土交通省道路局：都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い一高崎市中心市街地（オープンカフェ・自転車駐輪器具）一，<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe04.pdf>
 - 27) 国土交通省都市局まちづくり推進課：官民連携制度を活用したまちづくり推進検討調査報告書，pp. 2-5-2-8，2003. 1
 - 28) 高崎まちなかオープンカフェ推進協議会：高崎まちなかオープンカフェ（配布マップ，2016. 11. 13入手）
 - 29) 群馬県：群馬県報，第9083号，2013. 3. 29
 - 30) 独立行政法人都市再生機構西日本支社うめきたプロジェクト整備推進本部：うめきたプロジェクト，2013. 3
 - 31) 石井良典：うめきた先行開発区域における公共空間の利活用と道路占用許可特例制度について，新都市，Vol. 67，No. 4，pp. 16-20，2013
 - 32) 大阪都市計画局企画振興部うめきた整備担当：うめきた先行開発区域における公民連携による公共空間の整備・管理・活用について，道路行政セミナー，2014. 5
 - 33) 大阪市：大阪駅北地区まちづくり基本計画，2004. 7
 - 34) 国土交通省道路局：都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い一うめきた先行開発地区（オープンカフェ・広告事業）一，<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe02.pdf>
 - 35) 大阪府大阪市：都市再生整備計画 うめきた先行開発地区，2012. 10
 - 36) うめきた先行開発区域プロジェクト 開発事業者12社：2013年4月下旬、うめきた・グランフロント大阪に都会の喧騒を忘れて「お散歩」を楽しめる商業施設『グランフロント大阪ショッパ&レストラン』がオープン～都心部のターミナル立地では日本最大級、266の店舗が集結～，2012. 10. 3
 - 37) 一般社団法人グランフロント大阪TMO：グランフロント大阪TMO取組み概要発表 豊かなオープンスペースを活用した「歩いて楽しいまちづくり」，2013. 2. 20
 - 38) 廣野研一：グランフロント大阪のエリアマネジメント，2013. 7. 30
 - 39) 東京都第二市街地整備事務所：都市機能再生のまちづくり環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地地味葛発事業，2017. 3
 - 40) 東京都再開発事務所：環状第二号線地上部道路計画検討会検討会資料（平成18年度～平成23年度），2012. 3
 - 41) 東京都都市整備局：環状第二号線（新橋～虎ノ門）地上部道路景観検討委員会 報告書，2012. 2
 - 42) 港区：環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン，pp. 30-35，2012. 3
 - 43) 東京都建設局：「東京シャンゼリゼプロジェクト」実施要綱，<http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2014/03/DATA/20o3b200.pdf>，2014. 3. 11
 - 44) 東京都再開発事務所：環状第二号線（新橋～虎ノ門間）の開通に伴う交通形態の変化について，2014. 2
 - 45) 東京都第二市街地整備事務所：環状2号線（新橋～虎ノ門）まちづくりだより，最終号，2017. 3
 - 46) 2020年東京オリンピック・パラリンピックを活用した地域活性化推進首長連合：旅する新虎マーケット，Vol. 1，<http://www.tabisuru-market.jp/about/>