

都市再生歩行者経路協定

I. 都市再生(整備)歩行者経路協定とは

■都市再生(整備)歩行者経路協定とは

- 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。

■協定の対象区域

- 都市再生緊急整備地域 または 都市再生整備計画の区域

■協定の締結者

- 土地の所有者・借地権者
(土地の所有者たる地方公共団体も含まれます)
- 協定区域内の全員の合意が必要になります

■協定の対象施設

- 歩行者の移動上の利便性・安全性の向上のための径路
(歩行者デッキ、地下通路、歩行者専用通路 など)

■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
- 協定には、協定区域の隣接地で、経路の整備又は管理に資するため区域の一部とすることが望ましい土地について定めることができます

■都市再生整備計画への位置付け

- 都市再生整備計画区域内の協定の場合は、あらかじめ都市再生整備計画に、協定の対象となる区域や経路の整備・管理に関する事項を記載してあることが必要です
※都市再生緊急整備地域の場合は不要です

■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)

■一の所有者による協定の設定

- 土地所有者が単独の場合でも、協定を定めることができます。この場合、市町村長が認可してから3年以内に、協定区域内に2以上の土地所有者が存するようになった時から、協定は効力を有します

II. 制度の活用シーン(イメージ)

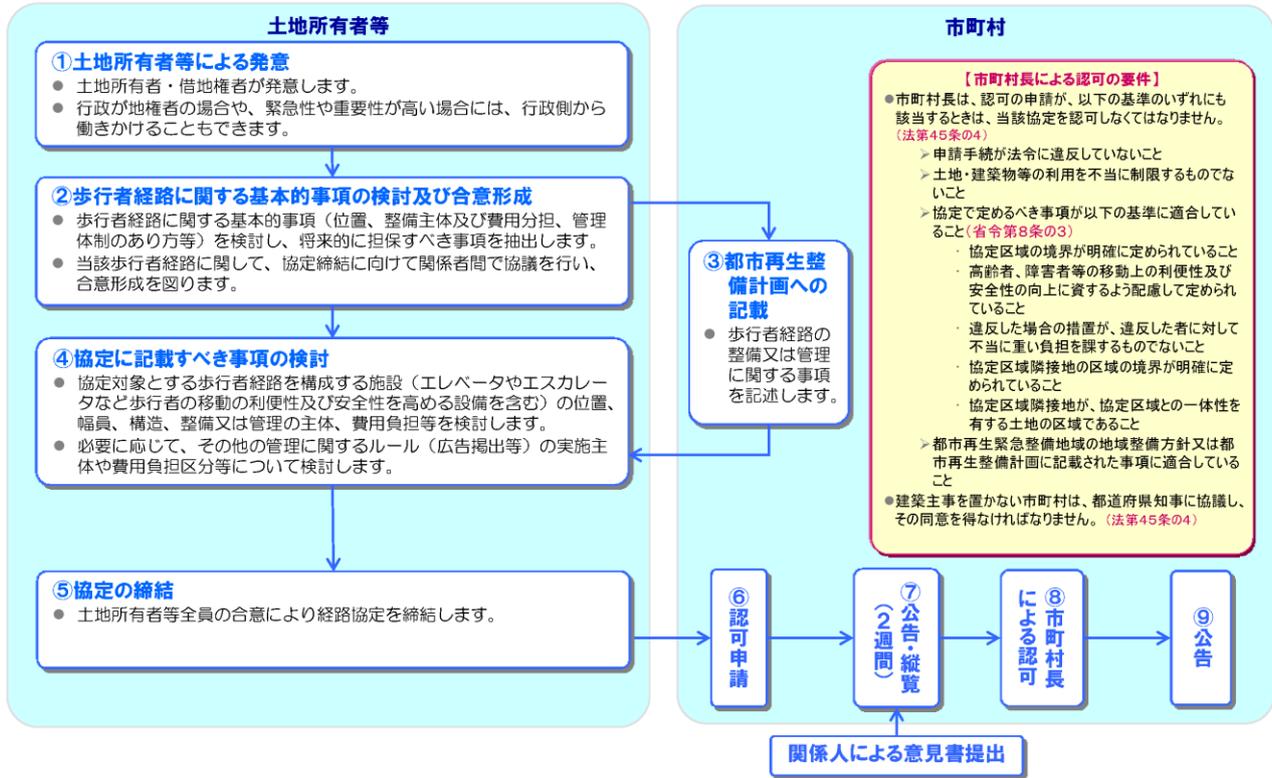
- 都市開発事業にあわせて、駅ビル、商業施設、オフィスビル、庁舎などに接続する歩行者デッキや地下通路を整備する場合などに活用できます。
- 土地所有者等が複数にわたる場合には、経路の位置等の計画内容、整備・管理等の役割分担を関係者の合意のもとに事前に取り決めておき、各都市開発事業の推進にあわせて経路を整備することが可能となります。

III. 制度活用のメリット

- 複数の所有者がいる土地に、歩行者経路を整備・管理しようとする場合、法定の協定を結ぶことで、費用分担や清掃・防犯活動の役割分担を明確にし、また、実行性を担保することができます。
- 協定を結んでおけば、経営状況の悪化等により土地所有者が変わってしまった場合でも、新たな所有者に歩行者経路を確保する義務が承継されます。
- 民間まちづくり活動促進事業(協定の作成やそれに基づく施設整備等)に対する補助による支援制度が創設されています。(H24新規) P.48~参照



IV. 歩行者経路協定締結までの流れ



都市再生特別措置法 都市再生安全確保計画

大規模な地震が発生した場合における都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生緊急整備協議会による都市再生安全確保計画の作成、都市再生安全確保施設に関する協定制度の創設等の所要の措置を講ずる。

背景

◆ 東日本大震災の際に、管理者の異なる様々な施設が集積する大都市の交通結節点周辺等のエリアにおいて、避難者・帰宅困難者等による大きな混乱が発生。

◆ 首都直下地震等の大規模な地震が発生した場合には、建物損壊、交通機関のマヒ等により、甚大な人的・物的被害が想定。

⇒ 官民の連携によるハード・ソフト両面にわたる都市の安全確保策が必要

法案の概要

都市再生安全確保計画制度の創設

- 都市再生緊急整備地域（全国63地域を指定）の協議会（国、関係地方公共団体、都市開発事業者、公共公益施設管理者等（鉄道事業者、大規模ビルの所有者・テナント等を追加））からなる官民協議会が、大規模な地震の発生に備え、
 - ・ 退避経路、退避施設、備蓄倉庫等（都市再生安全確保施設）の整備・管理
 - ・ 退避施設への誘導、災害情報・運行再開見込み等の交通情報の提供、備蓄物資の提供、避難訓練等について定めた計画（都市再生安全確保計画）を作成できることとする。
- 計画に記載された事業等の実施主体は、計画に従って事業等を実施。



都市再生安全確保計画の作成、計画に記載された事業等の実施に対し予算支援

一時退避の誘導と経路の確保

- ・ 地震発生時に、鉄道駅やビルから円滑に誘導・誘導のための情報発信設備を整備
- ・ 退避経路の協定（承継効付き）により関係者による継続的な管理を担保

退避施設の確保

- ・ 鉄道駅、オフィスビル等に退避施設を確保（数日間滞在）
- ・ 退避施設の協定（承継効付き）により関係者による継続的な管理を担保

耐震改修等の促進

- ・ 建築確認、耐震改修等の認定等手続を一歩化

避難訓練

- ・ 平常時からの訓練

情報提供

- ・ 災害情報、交通情報等の提供

備蓄倉庫等の確保

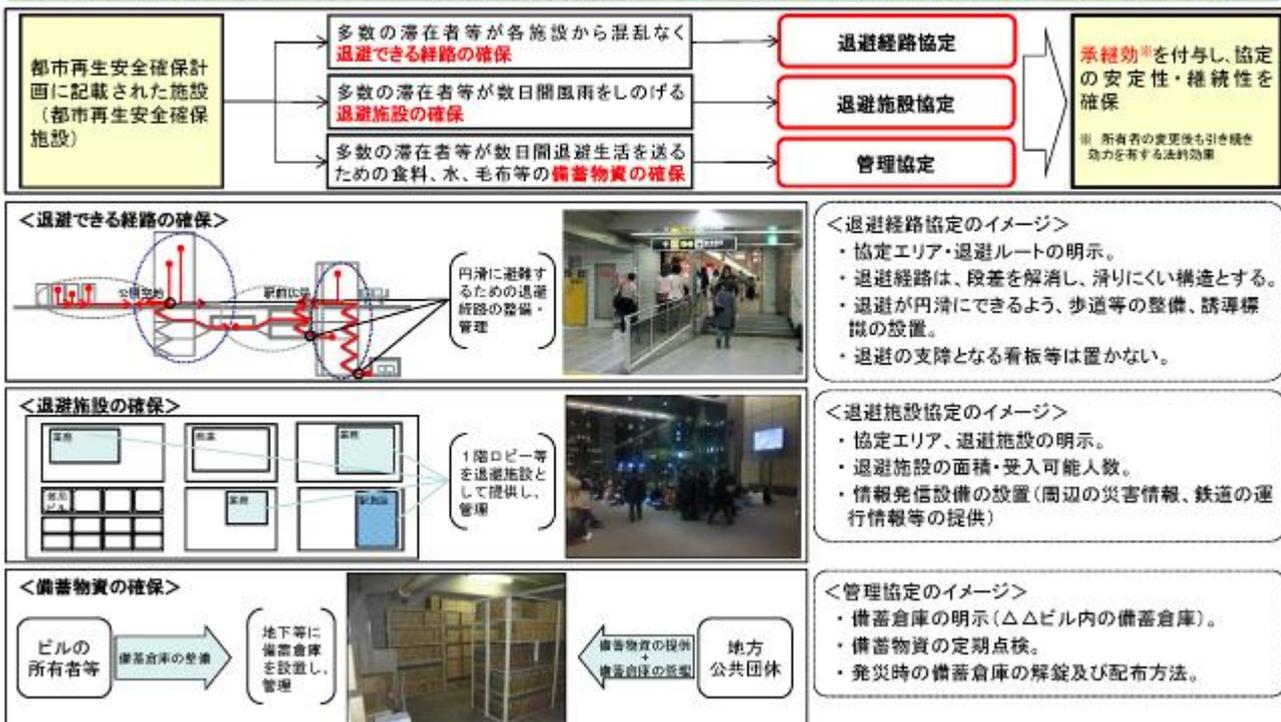
- ・ 計画に記載された備蓄倉庫等の部分を容積率不計算
- ・ 地方公共団体との管理協定（承継効付き）により継続的な管理を担保
- ・ 都市公園に備蓄倉庫等を設置する際の占用許可手続を迅速化

* 下線は法律の特例

都市における大規模地震発生時の安全を確保

都市再生安全確保計画に基づく協定制度

都市再生安全確保計画に記載された退避経路、退避施設、備蓄倉庫（都市再生安全確保施設）の適切な管理のための協定制度を創設し、大都市の主要駅周辺の多数の買い物客、観光客、顧客など（滞在者等）の安全を確保。



※各協定には、有効期間や違反者に対する是正措置を定める。

都市の低炭素化促進法 低炭素まちづくり計画

4. 低炭素まちづくり計画(エコまち計画)の策定

＜低炭素まちづくり計画(エコまち計画)のイメージ＞

※特別措置の内容は6ページに記載しています。

福祉、医療、居住など日常生活に必要な都市機能の集積促進 ▶ 特別措置①

- ◆医療・福祉施設と共同住宅等の複合的な都市開発事業の実施、にぎわい交流施設等の整備 など

歩いて暮らせるまちづくり

- ◆歩道・自転車通行空間の整備、バリアフリー化 など

公共交通機関の利用促進 ▶ 特別措置③

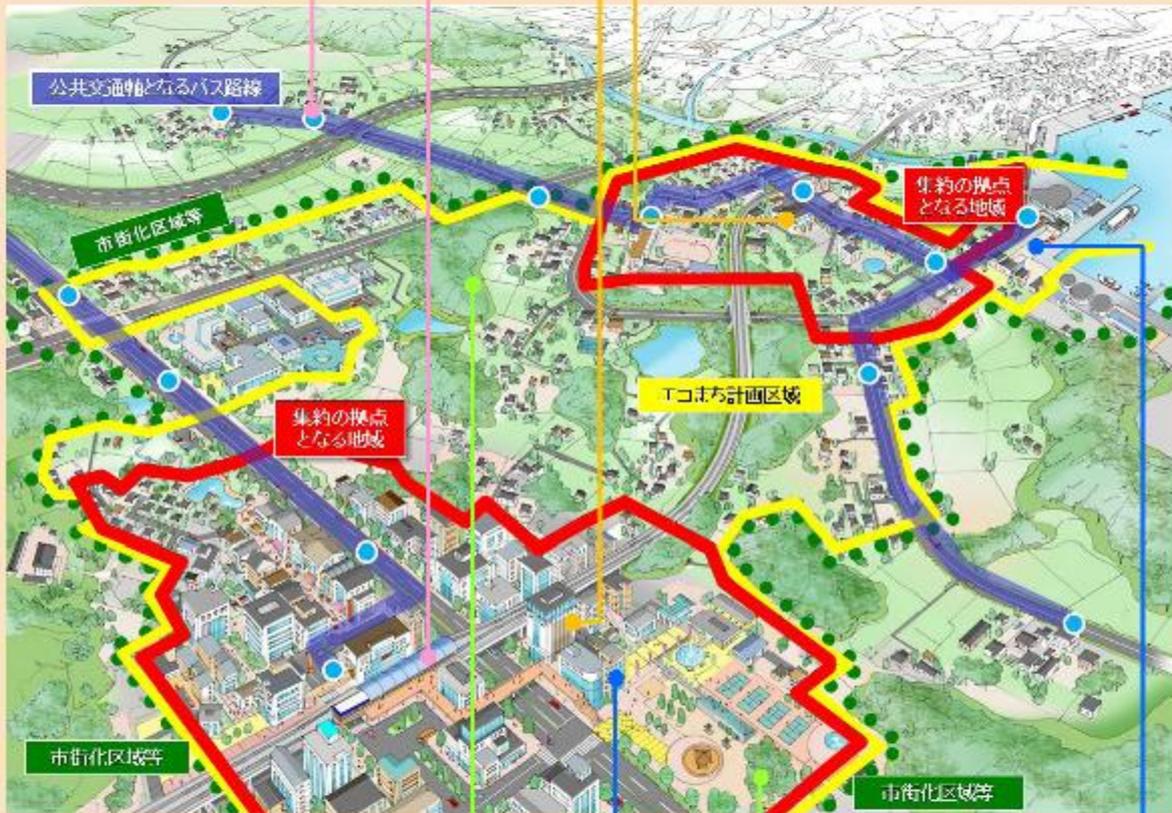
- ◆バス路線の新設、LRT・鉄道の整備や駅等の改善
- ◆運賃設定や運行ダイヤの改善、共通乗付券等の充実 など

民間等による集約駐車施設の整備 ▶ 特別措置②

- ◆集約駐車施設整備、誘導 など

共同輸配送の促進 ▶ 特別措置④

- ◆共同輸配送の実施
- ◆貨物輸送における低公害車の導入
- ◆路外共同寄附き施設の整備 など



NPO等による緑地の保全及び緑化の推進 ▶ 特別措置⑤

- ◆NPOなど特定緑地管理機構による、きめ細やかな緑地の保全、管理の推進
- ◆協定等による都市内の貴重な重点的な樹木、樹林地等の保全 など

緑化の推進

- ◆都市公園の整備
- ◆建築物の敷地等の私有地緑化の推進 など

下水熱等を活用した熱の共同利用 ▶ 特別措置⑥

- ◆下水熱活用のための設備整備
- ◆熱供給導管のネットワーク整備 など

公共施設を活用した太陽光発電等の設置

▶ 特別措置⑦

- ◆公園、港湾等における太陽光パネルの設置など
- ※公共施設本来の機能を阻害しないものに限る

自動車に関するCO2の排出抑制

- ◆環境対応車の導入促進、急減速装置など支援機器の普及促進 など

民間等の先進的な低炭素建築物・住宅の整備

- ◆低炭素建築物の整備、省エネ改修の促進 など

※「低炭素まちづくり計画(エコまち計画)の区域」は、それぞれの地域の実情や講ずる施策に応じ、市街化区域等の全体をカバーする区域や事業等を実施する指定の区域など、必要な区域を自由に設定することが可能です。
 ※「都市機能の集約を図るための拠点となる地域」は、計画区域の内側で様々な都市機能の集積を図ろうとしている範囲に絞り込んで設定します。