

第3章 市町村における官民連携制度の推進方策の とりまとめ

第1章、第2章の結果を踏まえ、市区町村における官民連携制度の推進方策をとりまとめる。推進方策としては、都市再生整備推進法人指定に向けた手順及び指定の効果を整理した上で、公共空間を活用した民間によるまちづくりを円滑に展開するポイントをとりまとめた。

3-1 官民連携制度の推進方策の整理

3-1-1 都市再生整備推進法人指定の手順

平成24年12月末日時点で、都市再生整備推進法人に指定されているのは、次の6団体(4都市)である。

表3-1 都市再生整備推進法人一覧

まちづくり会社名	指定時期	所在地	事業内容
札幌大通まちづくり株式会社	H23.12.9	札幌市	商店街の販促企画・施設建設、運営、コンサルティング等
株式会社まちづくりとやま	H24.3.2	富山市	都市開発に関する企画、調査、設計及びコンサルタント等
株式会社飯田まちづくりカンパニー	H24.3.30	飯田市	まちづくりの推進、景観・環境調査等
NPO法人南信州おひさま進歩	H24.3.30	飯田市	環境保全、まちづくりの推進、社会教育の推進等
NPO法人いいだ応援ネットイデア	H24.3.30	飯田市	社会教育の推進、まちづくりの推進等
株式会社まちづくり川越	H24.5.28	川越市	観光開発及び土地・建物の有効利用に関する調査、企画等

各々の法人指定の流れから、都市再生整備推進法人指定の手順を示す。

(1) 都市再生整備推進法人指定等に関する事務取扱要綱の作成・公表

事務取扱要綱の内容は、もっとも先行して整理された札幌市と飯田市・川越市ともほぼ同じ内容となっている。なお、札幌市と飯田市が、添付書類として活動地域内の民間組織からの推薦書を求めているのに対して、川越市は、「法74条に規定する業務に関する計画書」が添付書類として求められている。

表 3-2 法 74 条に規定する業務

(1) 都市開発事業を行う民間事業者に対する専門家派遣、情報提供、相談等の援助
(2) 都市開発事業を行うNPO法人等に対する助成
(3) 都市開発事業の実施や公共施設、駐車場、駐輪場の整備
(4) 事業用地の取得、管理、譲渡
(5) 公共施設、駐車場、駐輪場の管理
(6) 都市利便増進協定*に基づく都市利便増進施設の一体的な整備及び管理
(7) 都市再生に関する調査研究
(8) 都市再生に関する普及啓発
(9) その他の都市再生に必要な業務全般

出所) 都市再生特別措置法

(2) 団体の公募

飯田市は、「飯田市都市再生整備推進法人公募要領」を作成し、申請の受付期間を明記している。また、都市再生整備推進法人の指定期間を、5年間(平成24年4月1日～平成29年3月31日)としている。

その他の3市は、都市再生整備推進法人指定等に関する事務取扱要領を公表し、申請のあった団体について審査する形としている。

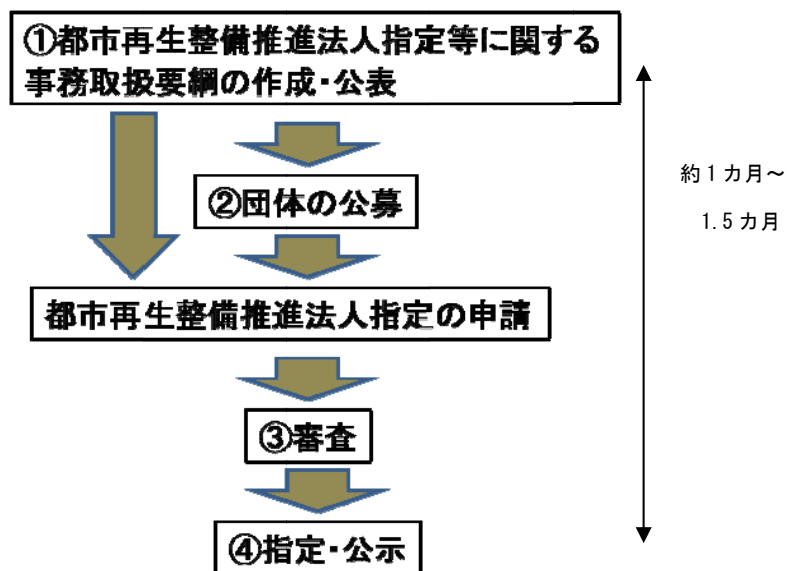


図 3-1 都市再生整備推進法人指定の流れ

(3) 審査

審査は、各都市の都市再生整備推進法人の指定等に関する事務取扱要領の第3条で整理されている5つの視点(「まちづくりの推進を目的としていること」「まちづくり活動の実績があること」「市内に事務所を有し、設定された区域内で活動を行っていること」「必要な組織・人員体制、経済的基盤を有していること」「行政機関等と連携が図れること」)で実施されることとなっている。

次頁に飯田市における審査の基準・内容を添付する。

飯田市 都市再生整備推進法人の指定に係る審査の基準及び内容について

	NPO南信州おひさま進歩	NPOいいた応援ネットイデア	㈱飯田まちづくりカンパニー
活動目的	この地域に生き、暮らし、働く人や団体、事業者の主体的な活動のもと、環境教育、環境と調和したライフスタイルおよび社会経済システムの調査研究および実践普及、環境政策の提言等を行い、もって文化、社会、経済、環境等が調和した持続可能な循環型社会の創造に寄与することを目的とする。	飯田下伊那地域において、起業、企業革新、地域連携、市民力活用等の経済活動を通じ、人づくり、まちづくり、地域づくりの推進を図り、地域社会の活性化及び公益の増進に寄与することを目的とする。	飯田のまちを守り育て“誇りあるまち”を未来に残すために、主に次の事業を営むことを目的とする。 1)本部事業 デベロッパ事業、調査・研究・開発事業 2)プロジェクト事業 市街地再開発事業、イベント・文化事業、物販・飲食事業、福祉・サービス事業
まちづくり活動の実績	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の寄付により保育園に太陽光発電を設置(H16) ・自然エネルギーとコミュニティビジネスの起業家育成のための第1回起業講座を開催(H17) ・ペレットボイラー普及事業を実施(H18) ・コンパクトタウン実現可能性調査を実施(H19) ・飲食店活性化計画「ノマイカー(歩いてショッピングがお得)」実施(H20) ・「100万人のキャンドルナイト」を「竹宵まつり」として大規模化(H21) ・国の太陽光固定価格買取制度を先取りして「もったいない支援金」事業を実施(H22) ・「南信州における小規模発電を利用した地域認証グリーン電力」の実証実験事業を実施(H23) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジネス講座の開催(H14～) ・丘のまち専門店マップ「およてり」制作(H15) ・「一店逸品運動」の開始(H15～) ・「チャレンジショップ創造空間」の運営(H15-23) ・「次世代起業家育成講座」の開催(H16～) ・「飯田ブランド食品発掘・研究開発プロジェクト」(H16～) ・「インターナショナルフィギュアマーケット」の開催(H19～) ・「まちなか研究会」の開催(H20～) ・りんご並木周辺で朝に開催する自分磨きの講座「イデア朝大学」を開催(H22) ・長野県の「街なか創業塾設置モデル事業」を受託し、「飯田街なか創業塾」を開設(H23) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交流施設「三連蔵」の管理・運営(H12～) ・再開発ビル「トップヒルズ本町」の管理(H13～) ・テナントミックス複合施設「MACHIKAN2002」の管理(H14～) ・高齢者共同住宅「アシストホームりんご」の建設・管理(H14～) ・再開発ビル「トップヒルズ第二」の管理(H18～) ・再開発ビル「銀座堀端ビル」の管理(H19～) ・りんご並木周辺商業施設等整備事業(H20～) ・21世紀環境共生型モデル住宅「りんご並木のエコハウス」の指定管理(H22～)
所在地及び活動区域	<p>(所在地) 飯田市本町2丁目15番地</p> <p>(活動区域) 飯田下伊那地域、日本各地</p>	<p>(所在地) 飯田市本町2丁目16番地</p> <p>(活動区域) 飯田下伊那地域</p>	<p>(所在地) 飯田市知久町1丁目10番地</p> <p>(活動区域) 飯田市中心市街地</p>
組織体制 人員体制 経済的基礎	<p>(組織体制) 個人会員40名、法人(営利)会員3名、法人(非営利)会員5名</p> <p>(人員体制) 常勤の役員1名 非常勤の役員15名 常勤の職員2名 非常勤の職員3名</p> <p>(経済的基礎) 個人及び団体の会員からの年会費に加え、飯田市からの受託金による安定的な収入により、必要な経費を賄うことができる経済的基礎を有している。</p>	<p>(組織体制) 正会員70名、賛助会員55名</p> <p>(人員体制) 理事長1名 副理事長2名 専務理事1名 理事11名 監事2名</p> <p>(経済的基礎) 正会員及び賛助会員からの年会費に加え、起業家育成事業、地域活性化事業の事業収入、飯田市からの受託料収入により、必要な経費を賄うことができる経済的基礎を有している。</p>	<p>(組織体制) 出資者40名(法人株主25名、個人株主15名)</p> <p>(人員体制) 常勤職員5名 非常勤職員3名</p> <p>(経済的基礎) 飯田市、㈱日本政策投資銀行、飯田商工会議所、飯田信用金庫等による出資に加え、不動産賃貸・管理による安定的な収入と堅実な経営方針により、必要な経費を賄うことができる経済的基礎を有している。</p>
行政機関、民間組織等との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・市立保育園、市民館などの公共施設の屋上を活用した太陽光発電の設置等、「環境モデル都市 飯田」を実践すべく、飯田市と連携して一貫した事業を展開している。 ・商店や中小規模事業所を対象とした省エネルギー(エスコ)事業を実施し、民間事業者と連携した事業を行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・飯田市と連携して「一店逸品運動」、「次世代起業家講座」、「ビジネス講座」などの商業振興に資する事業を積極的に実施している。 ・商店等を紹介するマップの作成、参加店舗数193を越える「一店逸品運動」、商店街との協働によるイベントの開催など、民間組織等と密な連携をとっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・飯田市、飯田商工会議所と連携して飯田市中心市街地活性化協会の事務局を務め、同市中心市街地活性化基本計画に基づく事業を官民連携の模範として実践している。 ・NPOいいた応援ネットイデア、市民団体IDA WAVEなどを手厚くサポートし、民間組織による自律的なまちづくりを促進している。

平成24年3月27日
飯田市 商業・市街地活性化課

図 3-2 飯田市の法人指定の審査内容

出所) 飯田市資料

(4)指定・公示

指定・公示は、法人指定書の公表（札幌市、川越市）、指定団体をホームページ上で公表（富山市）、指定団体をホームページ上で公表、さらに審査基準・内容(上記図表)の公表(飯田市)などの形で行われている。

ちなみに、事務取扱要領の公表から法人の指定までは、札幌市は、平成23年11月11日→平成23年12月9日、富山市は、平成24年2月8日→平成24年3月2日、川越市は、平成24年5月10日→平成24年5月28日となっており、概ね1カ月程度の期間となっている（飯田市は公募期間を設定したため、公募開始から法人指定まで約1カ月半を要している）。

3-1-2 都市再生整備推進法人指定に向けた動き

ヒアリング調査によれば、都市再生整備推進法人の指定に向け、以下の動きがある。特に来年度（平成 25 年度）中にも法人指定の可能性のあるのは、世田谷区、福井市、草津市、姫路市、岩見沢市と考えられる。

表 3-3 都市再生整備推進法人の指定に向けた動き

市区町村	地区	概要
世田谷区	下北沢駅周辺地区	区として都市再生整備推進法人の指定を想定している団体がある。今後、小田急線上部利用地区（仮称）の都市再生整備計画を策定していく予定であり、その中で、当該法人が中心となって、オープンカフェ・広告事業（大型ビジョン）、マルシェ等の展開を行っていくことを想定している。
江戸川区	JR 小岩駅周辺地区	JR 小岩駅周辺地区まちづくりに関する全体協議会を設立しており、この組織を地区のエリアマネジメント組織として発展させ、都市再生整備推進法人として指定していくことも考えられる。
福井市	福井市中心市街地地区	まちづくり福井(株)が、都市再生整備推進法人の指定を受け、中心市街地の公共空間の管理やオープンカフェの設置等の取り組みを希望している。
草津市	中心市街地地区	平成 25 年 2 月にまちづくり会社を設立する予定である。当該まちづくり会社を、中心市街地と草津川跡地地区のエリアマネジメントを実施する団体として都市再生整備推進法人の指定を行うことが考えられる。
姫路市	姫路駅周辺地区	姫路駅前広場活性化協議会を母体として一般社団法人「ひとネットワークひめじ」が平成 24 年 10 月に設立され、この法人が都市再生整備推進法人の候補として検討されている。
岩見沢市	中心市街地地区	(株)振興いわみざわを、都市再生整備推進法人に指定する準備を進めている。

3-1-3 都市再生整備推進法人指定の効果

都市再生整備推進法人に指定されると、都市再生特別措置法に基づく公的な位置づけが得られ、以下の事項を実施することができるようになる。

1) 都市再生整備計画の提案

都市再生整備計画の作成や変更を市区町村に提案することが可能となる。これにより都市再生整備推進法人が実施しようとする事業を公的な計画である都市再生整備計画に位置付けることが可能となり、円滑な事業の推進につながる。

2) 都市利便増進協定への参画

地域のまちづくりを地域住民が自主的に行うための協定制度に地権者以外では唯一参画が可能となる。

3) 市区町村や国等による支援

市区町村や国からの積極的な支援（情報の提供や助言）を受けることができる。

4) 土地譲渡にかかる税制優遇

都市再生整備推進法人に土地を譲渡した個人・法人に対して、譲渡にかかる所得税や法人税等の税制優遇がある。

5) エリアマネジメント融資

まちづくりを行う法人に対する国の融資制度であるエリアマネジメント融資の融資対象となる。

6) 民間まちづくり活動促進事業による支援

都市再生整備推進法人が主体となったまちづくり計画・協定の作成やそれに基づく施設整備等に対する国の直接補助制度が活用できる。

7) 民間都市開発推進機構による支援

住民参加型まちづくりファンド支援業務において、24年度から都市再生整備推進法人の指定を受けたまちづくり会社が支援対象に追加拡充された。

このほか、都市再生整備推進法人に指定され、まちづくり会社等が地域におけるまちづくりの担い手として公的に認められることにより、社会的な信用が担保されることになり、市区町村においても公的な支援がやりやすくなる。

以下に、都市再生整備推進法人の指定を受け、実際に官民連携で取り組んでいる事業等について、各都市へのヒアリング調査等を基に整理する。

(1) 札幌大通まちづくり(株)

平成 23 年 11 月 1 日に「札幌都心における都市再生整備推進法人の指定等に関する事務取扱要綱」が制定され、同年 12 月 9 日、札幌大通まちづくり(株)が都市再生整備推進法人に指定・公示された。

札幌大通まちづくり(株)の取締役総括部長の服部彰治氏は、UII まちづくりレター「まち・つくる通信 vol.8(平成 24 年 11 月 14 日)」の中で、指定を受けた理由として、

- 1) 法に基づく公的な位置づけが得られること
- 2) まちの活性化や利便性の向上を実現するための都市再生整備計画の提案権が付与されること
- 3) 道路占用許可の特例や都市利便増進協定制度等により、これまでの公共空間を活用した収益事業や活性化事業等をさらに発展させるための手段が増えること
- 4) 国や札幌市との連携がより一層深まるとともに、重点的な支援が得られること

の 4 点を挙げている。

札幌大通まちづくり(株)は、推進法人の指定以前より、大通地区のエリアマネジメントの一環として既に広告事業やオープンカフェ事業等を実施してきており、法人指定により、こうした既存事業を、都市利便増進協定や道路占用許可特例の活用等により、さらに拡大展開し、収益構造の確立を期待している。また、同社の事業を公的計画に位置付けるため、都市再生整備計画への提案を行った。

こうした道路占用の許可特例の活用や、都市利便増進協定の締結に向け、札幌市の取り組みにおいては、推進法人の他に、国（北海道開発局都市住宅課、道路計画課）、市（都心まちづくり課、都市交通課、自転車対策担当課）、コンサルタントの体制で、頻繁な調整や情報共有等を行うことにより、都市再生整備計画の提案・変更に至ったものと考えられる。

■ 民間まちづくり活動促進事業（札幌市大通地区）での『都市再生整備計画（案）の策定』へ向けて

○大通地区での『都市再生整備計画（案）の策定』に向けて

- 1) 行政の事業計画・推進法人の都市再生整備計画等の調整
(情報共有、事業間調整、**官民連携・協働による、効果の最大化等**)
- 2) 都市再生特別措置法の改正、各種新制度の活用に向けた**課題整理と解決策検討**

等を目的に、**連絡会議**を開催(概ね、**2週間に1回**のペースで実施)

○主として、路面電車の延伸(ループ化)事業のある、**駅前通(国道36号)**を中心に議論を開始、
ここでの検討結果(課題と解決策)を基に、今後、**南1条通・狸小路等**の箇所へ展開を予定

◎ 都市再生整備推進法人連絡会議メンバー (H24.11現在)

所 属	氏 名	立場・役割等	備考
札幌大通まちづくり株式会社	服部 彰治	取締役統括部長	都市再生整備推進法人
札幌市 市民まちづくり局 都市計画部 都心まちづくり推進室都心まちづくり課	保木 一成 森下 敦史	推進担当係長	地方公共団体 担当者
国土交通省 北海道開発局 事業振興部 都市住宅課	赤川 裕志 上村 達也 宮西 功喜	都市事業管理官 係長 開発専門職	都市再生整備計画に係る北海道担当窓口
国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部 都市圏道路計画課・道路計画課	福島 広志 吉野 雅之 仲田 田	都市圏道路計画課長補佐 道路計画課長補佐 開発専門職	駅前通(国道36号)の道路管理者
札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 都市交通課	櫻井 英文	路面電車活用担当係長	路面電車延伸(ループ化)の事業者
札幌市 建設局 総務部 自転車対策担当課	荒岸 太	事業調整担当係長	都心部駐輪対策の事業者
株式会社ドーコンモビリティデザイン	澤 充隆	取締役事業部長	札幌都心部のコミュニティサイクル： ポロクルの事業者
株式会社ドーコン 交通事業本部 交通部 都市・地域事業本部 都市環境部	奈良 照一 木本 光則 米田 直也 角田 洋 本郷 真毅	都心交通企画室長 都心交通企画室 主任 交通部 副主幹 都市環境部 主幹 都市環境部 主幹	民間まちづくり活動促進事業 (札幌市大通地区)の受託者

図 3-3 札幌大通地区での検討体制

出所) 北海道開発局資料

以下に札幌大通まちづくり(株)の取り組みから、参考とできる事項をとりまとめる。

参照事項

○まちづくり会社のアイデア・実行力

- ・都市再生整備推進法人の指定以前より、大通地区において様々な事業(広告事業、オープンカフェ事業、コミュニティサイクル事業等)を展開。事業全体として収益を上げ、まちづくりに還元。さらに法人指定を契機に事業展開の拡大を目指す。
- ・特にまちづくり会社のキーマン(服部氏)と、彼をサポートするAIA(エリア・イノベーション・アライアンス)代表理事 木下斉氏等のサポートによるアイデア。

○関係機関の協調

- ・まちづくり会社と市の関係各課、国(国土交通省北海道開発局)等と調整の場を設け、きめ細かい協議・調整を実施。

(2) (株)まちづくりとやま

富山市は市出資によるまちづくり会社である「(株)まちづくりとやま」を都市再生整備推進法人に指定し、平成24年3月2日に公示を行った。

(株)まちづくりとやまは、富山市が平成11年に策定した「富山市中心市街地活性化基本計画」に基づき、平成12年7月に、富山市、富山商工会議所、富山市中心市街地に位置する商店街組合や商業者を中心とする中小企業者などの出資により、第三セクター（株式会社形態）のTMOとして設立された。設立の目的は「広域都心と生活都心の調和する賑わい溢れる中心市街地の再生を目指し、計画の中に位置づけられた多くの事業を具体化し、支援していくこと」とされている。

(株)まちづくりとやまは、富山市と都市利便増進協定を締結し「グランドプラザ」の指定管理者として施設運営を行っている。都市利便増進施設としては、「グランドプラザミスト装置及び音響設備」が位置づけられている（図3-5）。指定管理の期間は、平成22年からの5カ年とされている。

(株)まちづくりとやまの関係者は、指定管理者として施設運営を行ってきて、時間が経過してくるに従い、グランドプラザの知名度が広まるとともに、利用者も多様化し、利用頻度も高まっていった。

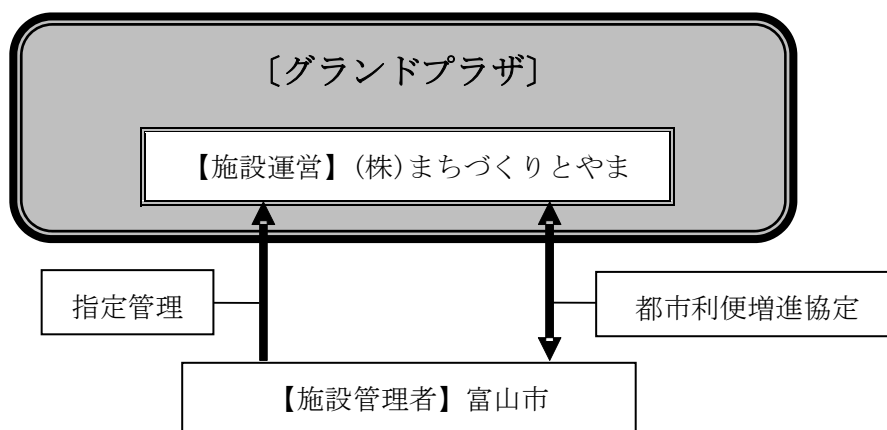


図3-4 グランドプラザ指定管理の構図

出所) 富山市資料

様式3号(第4条関係)

富山市指令中活第109号

平成24年 3月 30日

株式会社まちづくりとやま

代表取締役社長 神田 昌幸 様

富山市長 森 雅 志



都市利便増進協定認定通知書

平成24年3月30日付けで申請のありました都市利便増進協定については、都市再生特別措置法第72条の4の規定により認定しましたので通知します。

認定番号 1

認定年月日 平成24年 3月30日

1. 協定の名称
「富山市中心市街地地区都市利便増進協定書」
2. 対象とする区域の地名及び地番
「富山市中心市街地地区」富山市総曲輪三丁目8-39
3. 対象とする都市利便増進施設の種類
グランドプラザミスト装置及び音響設備
4. 有効期間
協定区域において都市利便増進施設が設置・供用される期間
5. 特記事項
特になし

図3-5 (株)まちづくりとやまが受けた都市利便増進協定認定
出所) 富山市資料

以下に(株)まちづくりとやまの取り組みから、参考とできる事項をとりまとめる。

参照事項

○行政の先導・支援

- ・市が商工関係者等と設立した TMO を母体として都市再生整備推進法人に指定。市からの出向職員がまちづくり会社の運営を支援。市からの業務委託がまちづくり会社の収入の柱となる。

○都市利便増進協定による公共施設の管理

- ・まちづくり会社と市が都市利便増進協定を締結することにより、公共施設（グランドプラザ）の指定管理。
- ・民間のノウハウを活かしながら利用率の向上と維持管理の効率化を図る。

(3) (株)まちづくり川越

都市利便増進協定に基づく公共用地の活用(サイクルポート用地の確保)を行いながら、(株)まちづくり川越を中心とした事業者により、コミュニティサイクルの社会実験を実施している(実施期間は、平成24年10月27日から平成25年1月31日の予定)。

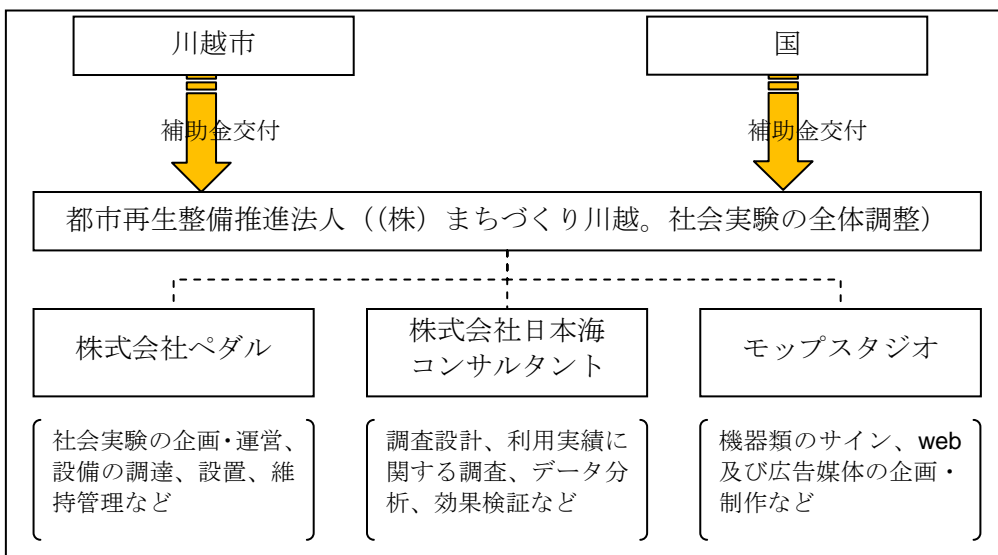


図3-6 川越市におけるコミュニティサイクル社会実験の体制

出所) 川越市資料

本社会実験は、平成24年度に創設された「民間まちづくり活動促進事業」の「社会実験・実証実験等の支援」としての補助を活用している。次図にみられるように、一般の民間事業者等が主体となる場合は、1/3以内の補助率となっているが、都市再生整備推進法人が主体となっている本社会実験では、補助率が1/2以内となっており、地域にとっては、国費が有効に活用されていると言える。

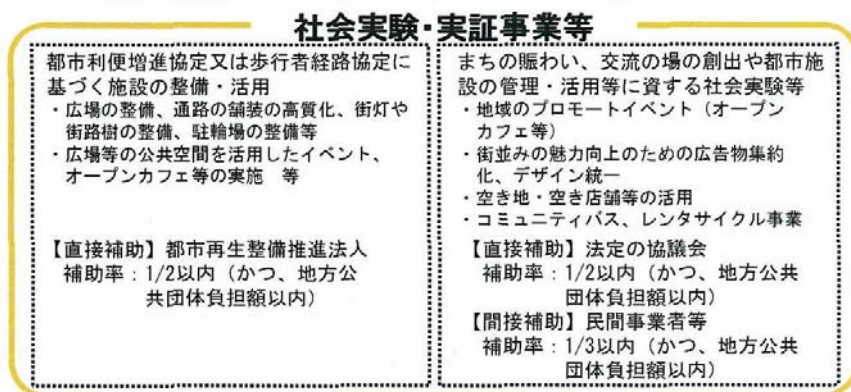


図3-7 民間まちづくり活動促進事業における補助率

出所) 国土交通省資料

社会実験の概要は、以下の通りである。

【サイクルポートの位置の決定について】

川越市では、中心市街地活性化基本計画、歴史的風致維持向上計画の2つの認定計画があり、これらを上位計画とする、2つの「都市再生整備計画」が策定されている。

都市再生整備推進法人が事業主体となり、都市利便増進協定を活用したコミュニティサイクル社会実験を実施するため、対象地区としては、2つの都市再生整備計画の対象区域を併せて設定している。

社会実験では、通勤、通学、観光、買い物などでの自転車の利用が想定されていたことから、鉄道利用者が利用する川越駅や本川越駅のほか、観光客の利用が見込まれる一番街周辺にサイクルポートを設置した。また、公有地にサイクルポートを設置することにより、公共施設等へ向かうための交通手段の多様化が図られ、公共施設の利用者の利便性の向上も視野に入れていた。



図 3-8 サイクルポート設置場所

出所) 川越市資料

○規模

- ・サイクルポート数 8か所・自転車数 60台予備20台)

【周辺店舗等との関係（調整内容や意見等）】

サイクルポートの設置に当たっては、関係する自治会長には事前に説明を行ったほか、一部の地域では団体あてに説明会を開催した。

【サイクルポートの運営主体の決定の経緯】

運営主体の決定に当たっては、企画提案方式による事業者の公募を行い、最終的に企画提案書を提出した4事業者から優先交渉権者を選定した。

【占用料の考え方（社会実験期間中）】

社会実験は、川越市が都市再生整備推進法人である株式会社まちづくり川越とともに交通施策の一つとして実施するものであり、公共的な活動として位置付けている。

サイクルポート用地として使用許可（貸付）を受ける公有地は、公共的活動の用に供するものであり、公益上も特に必要と認められることから使用料（占用料、貸付料）を免除する取扱いとしている。なお、公有財産（行政財産・普通財産）の所管課あてに都市交通政策課が使用申請等を行い、株式会社まちづくり川越や株式会社ペダルで用地の維持管理を行っている。

(別紙様式3)
川都協認定第1号
平成24年8月9日

株式会社 まちづくり川越
代表取締役 大久保 敏三 様

川越市長 川合 善明 印

都市利便増進協定認定通知書

都市再生特別措置法第72条の4の規定により、平成24年8月8日付けにて申請のあった都市利便増進協定を認定したので通知します。

認定番号 第1号
認定年月日 平成24年8月9日

記

1. 協定の名称 川越市都市利便増進協定
2. 対象とする区域の地名及び地番 川越市中心市街地地区
(地番については別紙のとおり)
3. 対象とする都市利便増進施設の種類 駐輪場 (サイクルポート)
4. 有効期間 利便増進施設の供用する期間
5. 特記事項

図3-9 (株)まちづくり川越が受けた都市利便増進協定認定
出所) 川越市資料

【利用状況】

社会実験開始から1ヶ月間の利用回数は、1,800回、1日当たり回転数は、1.6と利用頻度は高い。しかし、夜間に自転車の移動を実施していないため、朝一番でサイクルポートに自転車が無い場合もあった。利用料金設定も、バス料金と比較し安く設定された。こうした点の改善や、サイクルポート数・自転車数の増加によりさらなる収益増も期待される。

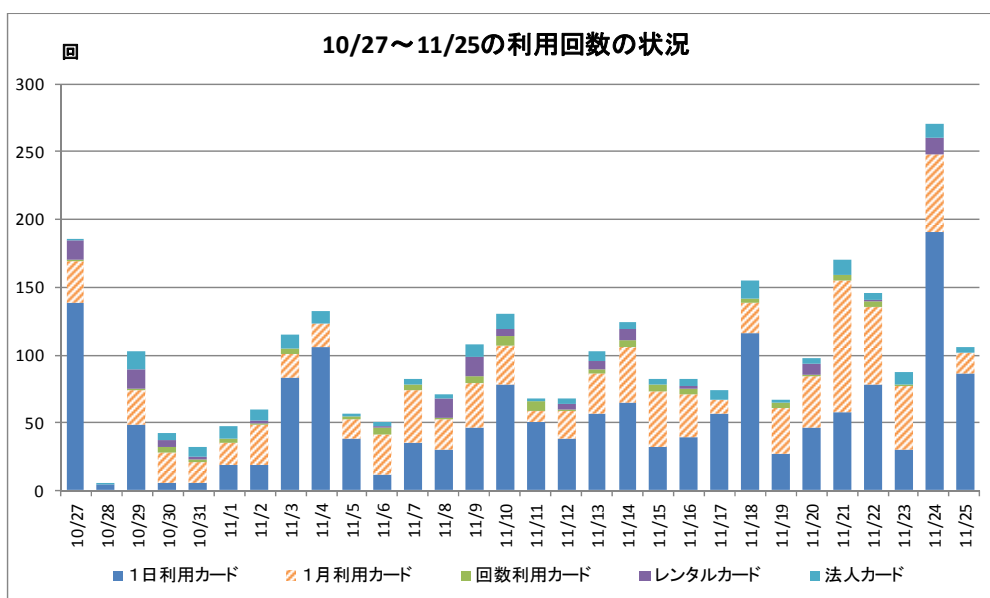


図 3-10 コミュニティサイクル利用実態

出所) 川越市資料

以下に(株)まちづくり川越の取り組みから、参考とできる事項をとりまとめる。

参照事項

○社会実験により実現に向けた課題等の抽出

- ・コミュニティサイクルを定常的な施策として実施する際の課題が明確となる。

<課題例>

- ・採算性の確保:回転率を高めるための夜間運搬体制の整備、収益向上に資するサイクルポート数及び配置、サイクル数、利用料金設定の検討、認知度向上のための広報等
- ・公共投資の必要性:コミュニティサイクル事業だけで採算が確保できるか。確保できない場合、公共投資の必要性は何か。

○社会実験に対する国の支援

- ・都市再生整備推進法人が社会実験の実施主体となることにより、国から 1/2 の補助が受けられる。(民間事業者が実施する場合は、1/3 の補助)

○先進ノウハウの活用

- ・金沢市で実施されているコミュニティサイクル事業を実施しているコンサルタントが参画した事業者が実施することにより、先進ノウハウが活用できた。

○社会実験実施主体の負担軽減

- ・サイクルポート用地は、公有地を活用した。社会実験は、川越市が都市再生整備推進法人である株式会社まちづくり川越とともに交通施策の一つとして実施するものであり、公共的な活動として位置付けた。
- ・サイクルポート用地として使用許可（貸付）を受ける公有地は、公共的活動の用に供するものであり、公益上も特に必要と認められることから使用料（占用料、貸付料）を免除する取扱いとした。

○利用効率の向上

- ・社会実験では、通勤、通学、観光、買い物などでの自転車の利用が想定されていたことから、鉄道利用者が利用する川越駅や本川越駅のほか、観光客の利用が見込まれる一番街周辺にサイクルポートを設置した。
- ・また、公有地にサイクルポートを設置することにより、公共施設等へ向かうための交通手段の多様化が図られ、公共施設の利用者の利便性の向上も視野に入れていた。
- ・それにより、平日朝夕の通勤・通学需要、平日昼間の業務・公共施設利用者の需要、土日の観光客の需要と幅広く切れ目ない需要が想定でき、自転車の回転率が高く（実験開始後1カ月間 平均1.6回転/1日）なっている。

(4)小括

富山市や川越市のように都市利便増進協定を締結することにより、都市再生特別措置法に基づく公的な協定（ルール）の下、地域住民による自主的なまちづくり（エリアマネジメント）が推進される。

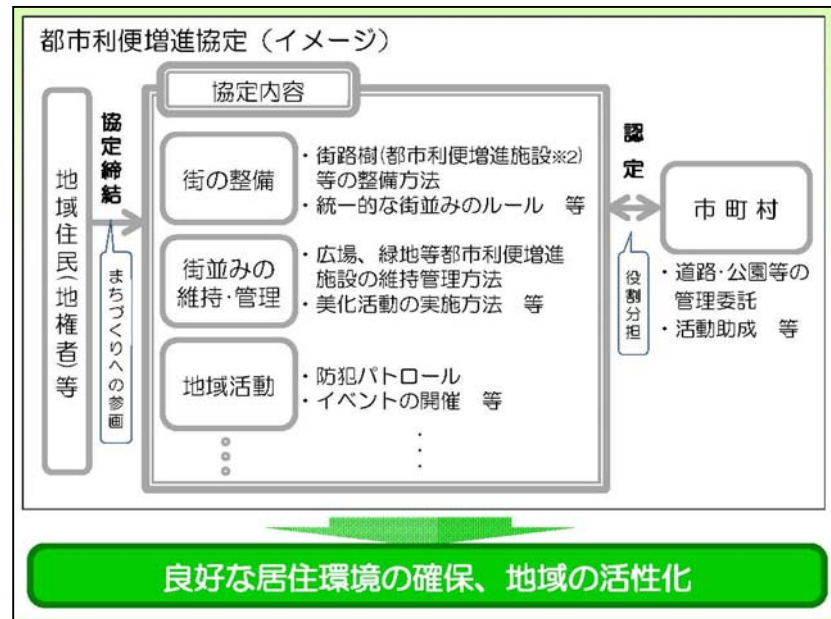


図 3-11 都市利便増進協定のイメージ

出所) 国土交通省資料

本協定は、以下のような特徴を有している。

1) まちづくりのソフト的な取組みを推進

都市利便増進施設の整備や設置に関するルールだけでなく、管理に関するルールを協定事項として定めることができる。地域住民が共同で利用する地域の広場・緑地の清掃・利用に関するルールやイベントなども組み込むことで、より地域に密着したまちづくりに関する協定が締結できる。

2) 民間まちづくり活動促進事業による支援

都市再生整備推進法人や地域住民等による都市利便増進協定の協定案策定やそれに基づく社会実験・実証事業等に対し補助制度が平成 24 年度に創設された。

3) 地域住民の相当数の参加で協定が締結可能に

従来の法定協定（建築基準法に基づく建築協定や、景観法に基づく景観協定等）は、地域の地権者等の全員参加が条件であったが、都市利便増進協定は、全員の参加を要件とはせず、地域の相当数の参加で締結が出来るため、より柔軟な協定が締結できる。

4) 都市再生特別措置法に基づき市区町村長が認定

都市再生特別措置法に基づき市区町村長が地域の自主的な協定を認定することができる。市区町村からの認定により、協定の実効性がより担保されるとともに、市区町村や国からの支援（情報の提供や助言）が受けやすくなる。また、市区町村にとっても、法律に基づく認定であることから、市町村において条例や要綱等を新たに定めることなく、地域住民の自主的なまちづくりを支援しやすくなる。

公共施設・公共用地については、公共が地権者となっているため、都市再生整備推進法人と都市利便増進協定を締結した上で、公共用地の管理等を委託することが効果的である。富山市では、市が地権者となっているグランドプラザの管理を都市再生整備推進法人と都市利便増進協定を締結した上で、委託している。また、川越市においても社会実験に際して、公共用地の活用を、都市再生整備推進法人と都市利便増進協定を締結することで実施している。これらについては、地域のまちづくり計画を表す都市再生整備計画に位置付けるものであり、官民連携まちづくりの意義を明確化することとなる。

このように、都市再生整備推進法人の指定は、まちづくり会社等に公的な位置づけを与えることにより、公共施設・公共用地の管理委託の大義名分が明確となり、市区町村としても指定の意義があり、まちづくり会社等としても、法人指定を受けることにより、新たなまちづくり事業の展開につながる効果がある。

市区町村に対するヒアリング調査においては、都市再生整備推進法人を指定することが、即、官民連携の新たな事業の実施と結び付けられ、具体的に何を実施していくかを明確にしなくては、指定に向かえないといった声も聞かれた。指定後直ぐに官民連携の取り組みが進められることが望ましいが、指定を機に、都市再生整備推進法人が新たな事業・取り組みを検討し、提案していくというまちづくりも考えられる。都市再生整備推進法人の指定にあたっては、市区町村長による監督（必要に応じた業務の報告、業務改善命令も可能）もできることとされており、さらにこうした命令に違反した場合は、指定を取り消すことも可能な制度となっている。そのため、市区町村と共にまちづくりを検討していくパートナーとしてまちづくり会社等を都市再生整備推進法人に指定していくという考え方も成り立つものと考えられる。

3-1-4 官民連携制度を位置づけた都市再生整備計画策定の動き

ヒアリング調査から、官民連携制度を位置づけた都市再生整備計画を策定中あるいは策定予定の市区町村としては、以下が挙げられる。

表 3-4 官民連携を位置づけた都市再生整備計画策定の動き

市区町村	計画名	概要	備考
札幌市	札幌駅・大通駅周辺地区	オープンカフェ・売店・広告塔 (道路占有)	都市再生整備推進法人の提案 新規作成中
新潟市	萬代橋周辺地区	オープンカフェ・広告塔 (道路 占有・河川占有)	新規作成中
高崎市	中心市街地の活性化	オープンカフェ・駐輪施設 (道 路占有)	既往計画の変更
世田谷区	小田急線上部利用地区 (仮称)	オープンカフェ・広告塔・売店 (道路占有)	新規作成予定
神戸市	神戸ハーバーランド地 区	売店 (道路占有)	新規作成中
岡山市	中心市街地地区 (仮称)	駐輪施設 (道路占有)	新規作成中
北九州市	小倉都心地区	駐輪施設 (道路占有)	既往計画の変更

世田谷区以外の都市では、平成 24 年度中のとりのまとめを目指している。世田谷区においては、平成 25 年度には鉄道の連続立体交差化事業が完了する予定であるため、平成 25 年度中には作成する必要があると考えられている。

3-2 道路占用の許可特例等を活用したまちづくり

街中にある道路や河川区域は、公共空間であり、これまでは基本的に公共が自ら活用する空間であり、民間が活用する場合は、収益目的の利用等は規制されていた。そのかわり、公共空間の維持・管理は、公共が公費（税金）を用いて行ってきた。そのような考え方が、平成 22 年の都市再生特別措置法の改正で大きく変革された。公共空間において、民間の収益事業を積極的に認めることにより、街のにぎわいを創出するとともに、収益の一部を公共空間の維持・管理や街づくりに還元することを期待された法改正であった。

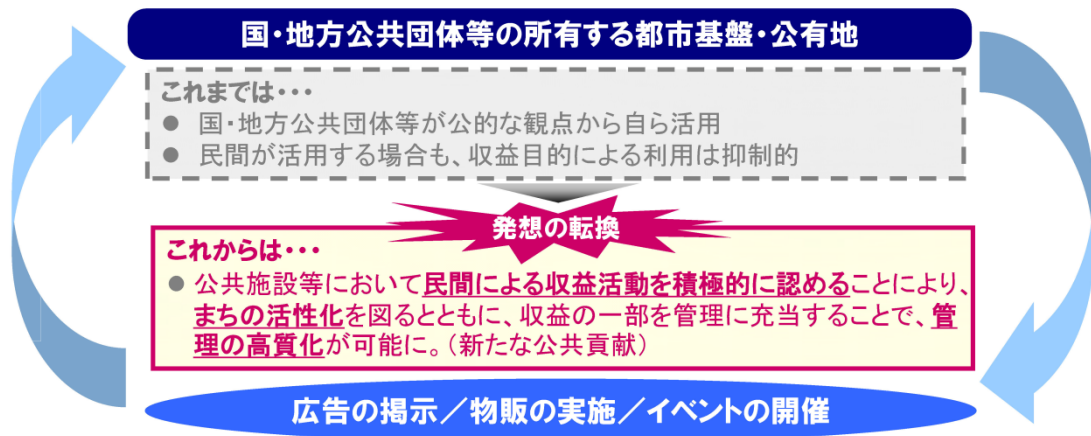


図 3-12 官民連携まちづくりの進め方

出所) 国土交通省資料

ここでは、実際にこの都市再生特別措置法の改正に則り、公共空間を民間が活用する事例を紹介し、今後のさらなる事業展開につながるように事業化に向けたポイント（参照事項）を整理する。

(1) 食事施設による賑わいの創出：恒常的な取り組み[新宿区モア4番街]

～道路占用許可特例の活用～

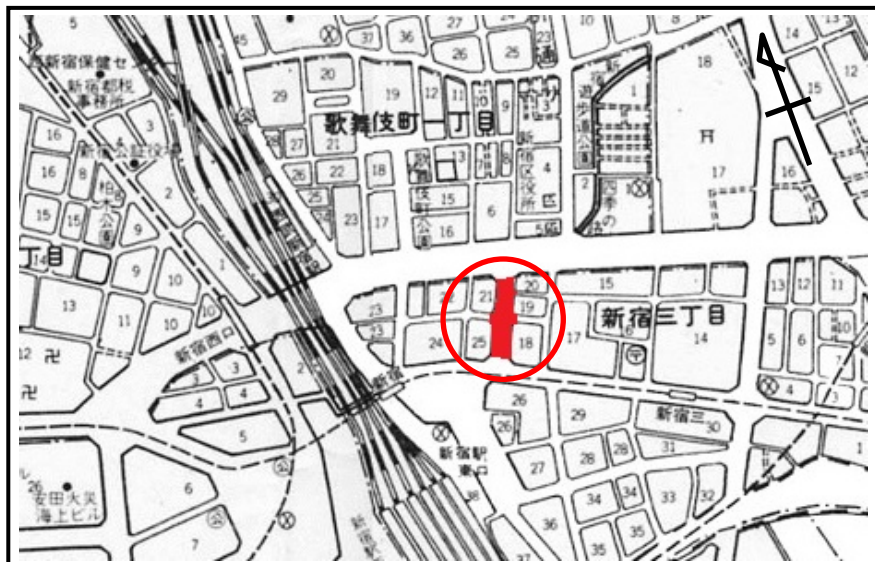


図 3-13 新宿区モア4番街位置図

出所) 新宿区資料

新宿区モア4番街は、違法駐車・違法駐輪対策が求められる地区であり、その対策として平成17年から、地元の新宿駅前商店街振興組合が区の支援を受けた社会実験として、歩道上にコンテナ型の食事施設が出店し、車道には、テーブルといすを並べるオープンカフェ社会実験を進めてきた。

平成24年になり、社会実験としての取り組みを終え、都市再生整備計画に位置付け（既往計画の変更）、道路占用の特例許可を活用した定常的に取り組みに変更した。

【検討体制】

新宿区の取り組みは、食事施設による賑わい創出であり、区の関係部署（交通対策部門、土木管理部門、道路部門、建築部門、保健所）の他、消防署・警察署といった行政機関と地元の商店街振興組合等、関係者が多岐にわたっている。そのため関係者間の協議が不可欠である。新宿区においては、社会実験として7年間実施してきたため、実験実施に関する協議の場が設定されており、その体制を活用し、既往の都市再生整備計画に道路占用の許可特例を位置づけた。

道路を活用したオープンカフェ事業 関係者関係図

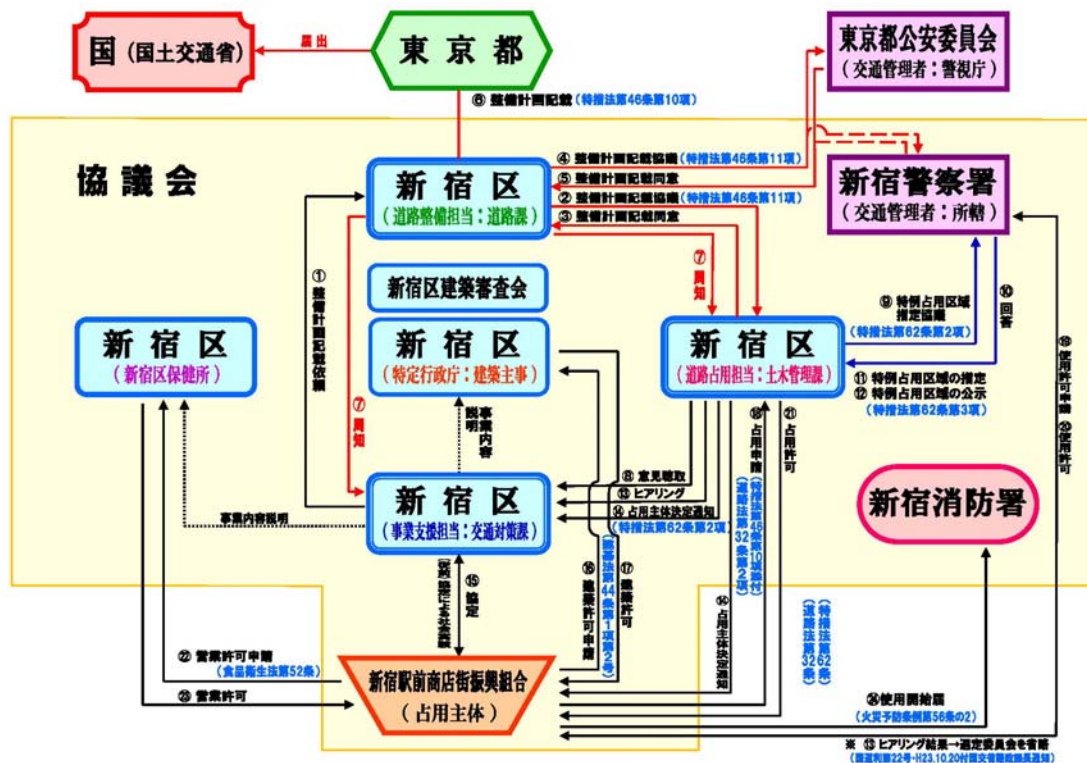


図 3-14 協議関係機関関係図

出所) 新宿区資料

上記体制による協議が円滑に進んだ要因は、以下のように整理できる。

- 1) 7年間にわたって社会実験実施に向け、協議を進めてきたことにより、お互いに信頼関係が構築されていたこと。
- 2) 違法駐輪対策・違法駐車対策等、区と警察が共通の問題意識を有していたこと。
- 3) 周辺の店舗等の理解が得られたこと。

また、特に苦労した点としては、以下が挙げられる。

- 1) 占用料の減免(特に新宿という土地柄、単純に占用料を試算すると数千万円のオーダーとなり、占用主体あるいは出店者に過度な負担を強いることになる。そのため、占用料については、思い切った減免措置を実施した。)
- 2) 1号案件で参照すべき事例がなかったこと。
- 3) 建築確認まで求める施設としたこと。

以下、社会実験として実施してきた時期の取り組みと、道路占用の許可特例を活用した今回の取り組みにおける手続き等を比較整理した。

従前（社会実験時）と比較し、特に今回の取り組みで有効であった点を「メリット」としてまとめている。

表 3-5 都市再生特別措置法に位置付けるメリット

行政の役割	都市再生特別措置法（特例道路占用区域）における位置づけのメリット
賑わい創出	・道路空間におけるオープンカフェの取り組みについて、都市再生整備計画に位置付けるため、道路管理者、都道府県公安委員会に協議することにより都市の再生に資する取り組みであることが明確となった。
道路占用許可	・都市再生特別措置法による法的位置づけが付与されたことにより、他の露天等との差異が明確になり、説明性が高くなった。 ・社会実験期間は、占用期間は、1 カ月であったが、都市再生特別措置法による特例道路占用区域に指定したことで、1 年単位で占用許可手続きをすることとなり、手続きが簡略化された。
建築	・社会実験期間は、仮設建築物であったため、許可及び確認は毎年実施されていたが、仮設建築物ではなくなったため、当該建築物が存続する間は、当初の許可及び確認が継続され、毎年の手続きは不要となった。

出所) 新宿区ヒアリングより作成



図 3-15 オープンカフェ開設直前のマスコミ報道

出所) 朝日新聞夕刊（平成 24 年 11 月 5 日）

全国初 新宿の公道上に常設カフェ

11月15日 19時16分



公道上では全国で初めてとなる常設のオープンカフェが東京・新宿の通りで営業を始め、地元では新宿の街で安心してくつろげる場所として、多くの人に立ち寄ってもらえる街づくりを進めようとしています。

オープンカフェが出来たのは、新宿駅東口と歓楽街の歌舞伎町を結ぶ「モア4番街」のおよそ100メートルの通りで、地元商店街や区の関係者らがテープカットをしてオープン祝いをしました。

この通りは、もともと御影石の石畳とケヤキ並木でヨーロッパをイメージして整備されましたが、20年ほど前から放置自転車やごみのポイ捨てなどが目立ち、客足も伸び悩んでいました。

このため、商店街が区と共に7年前から社会実験としてオープンカフェを始めたところ、およそ200台あった放置自転車が3分の1に減ったほか、通りを歩く人が増えるようになったということです。

去年には法律が改正されて、一定の条件の下、公道上での店の営業が可能になり、全国で初めて常設のオープンカフェが認められました。オープンカフェは平日と土曜が午後3時から、日曜と祝日が正午からの営業で、15日、式典の参加者が石畳に置かれたテーブルでコーヒーなどを楽しみました。

新宿駅前商店街振興組合の蛭川和勇理事長は「新宿の街で、パリのような雰囲気のない通りを目指し、安心してくつろげる場所としてにぎわいを取り戻したい」と話していました。

図 3-16 オープンカフェ開設当日のマスコミ報道

出所) NHK 首都圏 NEWS WEB (平成 24 年 11 月 15 日)



写真 オープンカフェ開設式 (平成 24 年 11 月 15 日)

以下に新宿区の取り組みから、参考とできる事項をとりまとめる。

参照事項

○協議の場の活用

- ・7年間の社会実験の実施の際に構築した関係者の協議会を活用し、円滑に意思の疎通が図れた。

○行政（区）と警察で問題意識を共有

- ・違法駐車・駐輪対策等、区と警察の問題意識が共通であった。

○周辺店舗の理解

- ・新宿駅前商店街振興組合が占用主体となったことで周辺店舗の理解が得られた。

○事業としての採算性の確保

- ・占用料を減免することにより、出店者・占用主体の負担を軽減した。（新宿という土地柄、占用料が高額となるため減免措置を取った。）

○道路占用手続きの簡略化

- ・社会実験時は、占用期間が1カ月であり、毎月の手続きが必要であったが、特例道路区域に指定したことにより、占用期間が1年間となった。

○建築確認手続きの簡略化

- ・社会実験時は、仮設建築物であったため、建築の許可・確認は毎年実施していた。今回は、仮設建築物ではないため、当初の許可・手続きが継続できる。

*当初の建築確認は、店舗（クレープ店）が、「公益上必要な建築物」と言えるのかの議論があったが、都市再生整備計画に位置付けた、まちづくり上必要な施設として整理。

(2) 食事施設・駐輪施設による賑わいの創出:社会実験[高崎市中心市街地]

～道路占用許可特例の活用を目指す～

高崎市中心市街地において、オープンカフェの社会実験が実施された。当該社会実験は、道路占用の許可特例を活用し、都市再生整備計画に位置付けた上で、平成25年度より定常的な店舗としての出店を目指すものである。

【オープンカフェ実施内容】

オープンカフェ社会実験は、高崎市中心市街地の高崎駅西口と西部の「行政・文化・医療機能のコアゾーン」を連携するエリアで実施された。出店は、10店舗でいずれも店舗の地先型である。実施期間としては、平成24年9月の1カ月間であった。

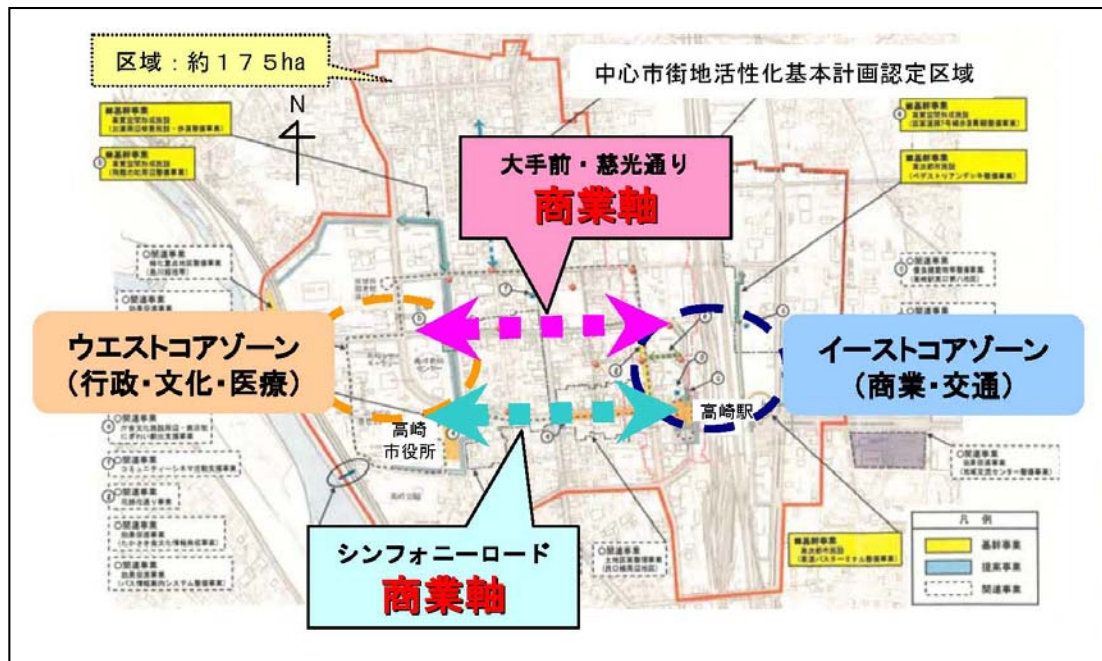


図 3-17 高崎市中心市街地地区

出所) 高崎市資料

高崎まちなかオープンカフェ プレオープン出店店舗（10店舗）



図 3-18 オープンカフェ出店店舗と出店場所
出所) 高崎市資料

以下、ヒアリング・関係者間の協議結果等を踏まえ、今回の社会実験が円滑に実施できた要因を整理する。

【検討体制】

高崎商工会議所が中核となり、中心市街地内に立地する飲食店に対して、出店要望を募り、高崎市、出店者、商店街関係者等と「高崎まちなかオープンカフェ推進協議会」を結成し、群馬県(一部県道上の利用あり)、警察・高崎市(一部公園の利用予定あり)と協議の場を設定し、実施に向けた調整を行った。

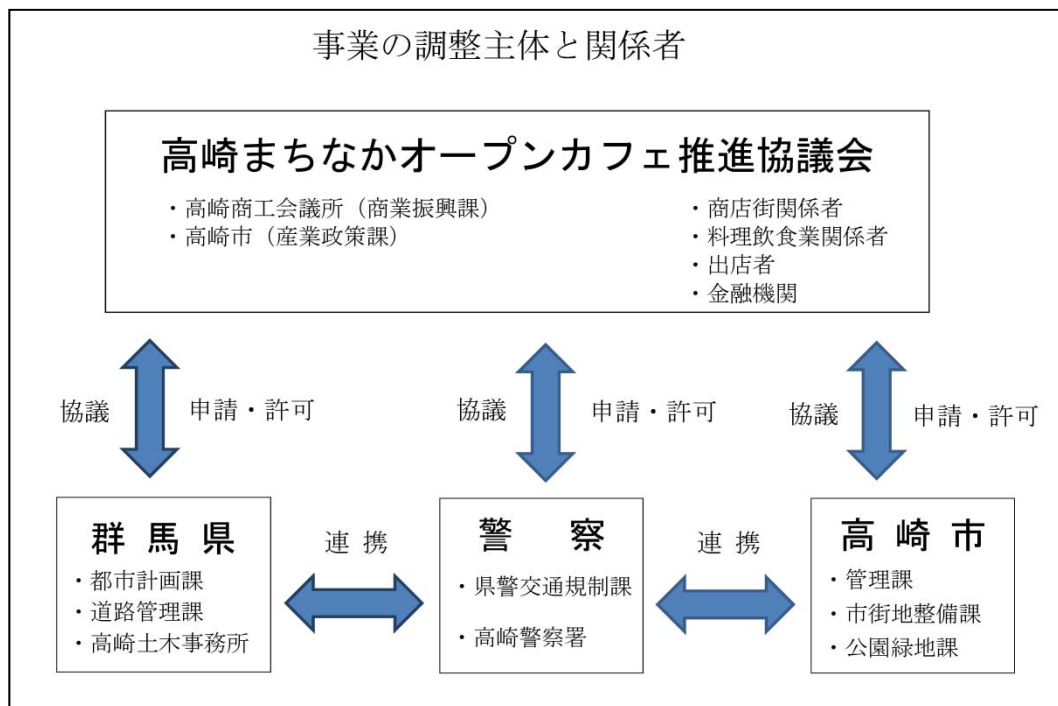


図 3-19 事業の調整主体と関係者

出所) 高崎市資料

【関係機関との調整】

警察に対して、道路占用の許可を得ることに最も労力を要した。具体的には、占用の範囲をどうするのか、占有物件の強度(風によりパラソルが飛ばされ、自動車交通等に支障が生じるのではないか)、誘導ブロックが設置するテーブル等により遮断されることなどであった。誘導ブロックは、仮のブロックを設置することで動線を確認した。占有物件の強度等の課題については、「1ヶ月間の社会実験で検証する」こととし、実験実施に至った。実験後の協議の場では、警察からは、「特段の問題はない」との回答を得ることができた。



写真 オープンカフェ実験中の模様

【商工会議所が積極的に関与】

商工会議所が、検討体制づくり、出店者の調整、パラソル等の機器の手配等、積極的に実験の準備を進めた。また、周辺店舗等関係者との意見調整に向けては、食事施設等の占用許可基準等について（H23. 10. 20 国道利第 20 号通知）の規定に基づき、「地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会等」を組織し調整を図った。

【市役所がにぎわい創出に協力】

市が音楽関係のイベントを実施（最終週）することにより、中心市街地の賑わい創出に寄与した。

表 3-6 社会実験実施期間のオープンカフェ来客数

集計期間	利用客数
1日(土)～7日(金)	136
8日(土)～14日(金)	142
15日(土)～21日(金)	118
22日(土)～30日(日)	285
【合計】	681

出所) 高崎市資料

【占用料の抑制】

占用料については、市道は減免、県道は有料、道路使用手数料は全て有料となり、協議会が負担している。

以下に高崎市の取り組みから、参考とできる事項をとりまとめる。

参照事項

○社会実験により実現に向けた課題等の検証

・「パラソル等が風により自動車交通等に問題を及ぼすのではないか」といった警察の懸念について、社会実験を1ヶ月間実施する中で、問題が生じないことを検証することができた。

○社会実験に対する行政の支援

・街中の賑わいを高めるイベントを市が実施し、社会実験の集客拡大を図ることで、取り組みの効果発現に寄与した。
・市道の占用料を減免することにより、実験の実施主体である商工会議所の負担を軽減した。

○商工会議所による積極的な実験の実施

・商工会議所が、パラソル・テーブル・椅子、仮設誘導ブロック等の備品を準備することにより出店者の負担を軽減した。

3-3 官民連携まちづくり推進上の課題と対応

3-3-1 まちづくりへの収益還元

(1) まちづくりへの還元の状況

都市再生整備計画に位置付けられている占有主体による地域への貢献は、オープンカフェ・売店、広告塔等の収益を、「食事施設周辺の清掃・美化活動」「放置自転車の整序」「花壇の手入れ」などにより公共空間を管理することで地域に還元するものとされている。

表 3-7 大通地区都市再生整備計画における道路交通環境の維持及び工事用を図るための措置

制度別詳細1(道路占用に関する事項) 都市再生特別措置法46条10項

制度の活用計画		
占用対象施設	占用の場所	道路交通環境の維持及び向上を図るための措置
1 ●常設オープンカフェ・売店等(食事・購買施設)の設置・管理 <該当施設:食事施設、購買施設> デッキ、テーブル、イス、食品衛生法に基づく施設(調理場)、 常設の小規模売店(購買施設)	路線名:一般国道36号 駅前通歩道部 (南1条西3・4丁目～南3条西3・4丁目区間)	・食事・購買施設及び周辺(施設を設置しない歩道部を含む)の清掃、美化活動を実施する ・施設周辺に放置自転車があった場合、その整序等を実施する ・施設周辺に違法駐輪が増えないよう、利用者へのマナーの周知を図る
2 ●広告塔、看板の設置・管理 <該当施設:広告塔、看板> デッキに併設する広告塔、施設等に設置する看板	路線名:一般国道36号 駅前通歩道部 (南1条西3・4丁目～南3条西3・4丁目区間)	・広告塔及び施設の周辺(施設を設置しない歩道部を含む)の清掃、美化活動を実施する ・広告塔及び看板周辺の違法広告物の撤去を実施し、良好な景観を保つ ・施設周辺に放置自転車があった場合、その整序等を実施する(前述) ・施設周辺に違法駐輪が増えないよう、利用者へのマナーの周知を図る(前述)
3		

出所) 北海道開発局資料

表 3-8 大通地区都市利便増進協定(案)

別表2 都市利便増進施設の一括的な管理の方法及び管理に関する費用負担の方法(第6条関係)

区分	細目	一括的な管理の方法	管理に関する費用負担方法
(1) 都市利便増進施設及び周辺(施設を設置しない歩道部を含む)の清掃、美化活動の実施	施設の清掃等管理	・札幌大通まちづくり株式会社は、別表1で定める都市利便増進施設について、適宜、清掃等を行うとともに、適正に管理し、利用者等の利便性を高めるための施設として機能を発揮できるように努める。	札幌大通まちづくり株式会社が、都市利便増進施設において実施する事業で得た収益の一部を充当する。 なお、札幌大通まちづくり株式会社は、管理に関する実績を、年度ごとを目安に道路管理者である国に報告する。 国は、報告を受けた管理に関する実績について、利用者等の利便性向上、並びに、国道機能の維持等の観点で、適切に実施されていたかを確認する。また、必要に応じて、改善点を助言・指導できる。
	協定区域内の全域における清掃、美化活動	・札幌大通まちづくり株式会社は、上記の施設に加え、施設の設定範囲を含む協定区域内(歩道部)について、適宜、清掃等を行い、利用者等の利便性を高めるための区域として機能を発揮できるように努める。 ・ただし、以下の場合は、道路管理者である国が維持・管理等を行う。 ①札幌大通まちづくり株式会社に取扱いのないもので、舗装面の不整、構造的な欠損等、都市利便増進施設の設置に起因しない歩道の機能の著しい低下や、回復等の処置を要するもの ②歩道の機能が低下し、回復等の処置が必要と国が判断したもの	
	街路樹の剪定	・札幌大通まちづくり株式会社は、枝払い等の簡易な剪定作業を行い、都市利便増進施設を利用した活動等に際して支障とならないよう努める。 ・ただし、機械や器具による高所作業を伴う剪定作業については、道路管理者である国が行う。 ・また、札幌大通まちづくり株式会社は、協定区域内の街路樹の状況(生育状況、枯死等の状態)についても、適宜、道路管理者である国に報告・連絡するよう努める。	
(2) 施設周辺における放置自転車の整序の実施	設置するプランターの草花等の管理	・札幌大通まちづくり株式会社は、都市利便増進施設の1つであるプランターについて、植栽する草花等の適切な管理(灌水、開花状態等に応じた植え替え、等)を行い、利用者等の利便性向上、にぎわいを創出する空間の装飾等の機能を発揮できるように努める。	
	放置自転車の整序等	・札幌大通まちづくり株式会社は、街並みの維持・管理において必要と判断する協定区域内について放置自転車の整序等を行い、都市利便増進施設を利用した活動等に際して支障とならないよう努める。 ・ただし、放置自転車の整序等に必要な許認可等は、札幌大通まちづくり株式会社が取得するものとし、整序等の作業内容については、許認可等の条件に従う。	
(3) 施設周辺に違法駐輪が増えないよう、利用者へのマナーの周知	違法駐輪対策としての利用者へのマナーの周知	・札幌大通まちづくり株式会社は、まちの利用者及び大通地区の商業施設従業員等に対し、適宜、駐輪に関するマナー啓発等を行い、都市利便増進施設を利用した活動等の継続、並びに、街並みの維持・管理に努める。	
(4) 違法広告物の撤去の実施、良好な景観の保全	違法広告物の撤去	・札幌大通まちづくり株式会社は、都市利便増進施設及び施設の設定範囲を含む協定区域内について、適宜、違法広告物の撤去等を行い、利用者等の利便性を高めるための区域として機能を発揮できるように努める。	

出所) 北海道開発局資料

そのほか「うめきた先行開発地区都市再生整備計画」「新宿駅・四ツ谷駅周辺地区都市再生整備計画（第1回変更）」などの道路占用の許可特例を位置づけた都市再生整備計画でも同様に、街の清掃や駐輪対策等の地域貢献が位置づけられている。

しかし、公共空間を活用し、収益を上げ、その収益を地域に還元するといったそもそもの官民連携まちづくりの思想に則った事業モデルを構築している地区はまだ少ない。

(2) 事業としての収益性拡大に向けて

事業としての収益性の拡大に向けては、以下の対応が必要と考えられる。

1) 採算性の確保できるビジネスモデルの構築

まちづくり事業は、もともと行政が実施してきたものであり、その際には、事業としての採算性や事業収支を考慮する必要はほとんどなかった。しかし、官民連携まちづくりという形で、そうした事業分野に民間が乗り出し、事業を行い、さらにその収益をまちづくりに還元するとなると、普通のビジネスと同様に事業収支のシミュレーションをしっかりと実施していくことが必要となる。

具体的な事業としては、札幌大通まちづくり(株)では、「共通駐車券事業」と「広告事業」が収益の柱となっている。また、ファシリティマネジメント事業として、エレベーターの保守管理の共同化、資源ゴミ共同回収事業などでも収益を上げている。犬山まちづくり(株)や(株)まちづくり古川などのまちづくり会社も駐車場経営を収益の柱としている。また、犬山まちづくり(株)や一般社団法人まち遣し深谷等は、不動産のサブリース事業を展開している。熊本城東マネジメント(株)は、共同ゴミ処理事業により収益を上げ、路上清掃を行う NPO 法人を支援することによりまちづくりへの還元を図っている（昨年度調査「民間資金による中心市街地活性化方策に関する検討調査業務」平成 24 年 3 月 国土交通省都市局より）。

このように、全国のまちづくり会社の取り組みを見ると、収益が確保できるいくつかの事業が想定される。そのため、事業としての収益性の拡大に向けては、これらの事業を、都市の特性（都市自体の市場の大きさ）、地域の特性（業務地区か商業地区か等）等を勘案し、適切な事業を組み合わせ展開していけるノウハウを有する人材の確保が重要となる。

2) 行政の支援

まちづくり事業は、採算性の確保が難しい。特に市場規模の小さい、大都市以外での採算性の確保が難しい。事業収益をまちづくりに還元していることが確認できたのは、今回の調査では、札幌大通まちづくり(株)のみであり、昨年度調査（前出）でも同社と熊本城東マネジメントであった。両市とも政令指定都市であり、相当規模の市場がないとまちづくり事業で収益を上げ、まちづくりに還元させることは難しそうである。

しかし、見方を変えれば、これまで 100%行政が実施してきた公共空間の管理の一部を民間に肩代わりしてもらうのであり、ある程度（肩代わりしてもらう範囲内）は、行政が支

援しても、官民連携まちづくりとしては、その意義が達成できるものと考えられる。

行政の支援としては、次のような形が考えられ、これらを有効に展開していくことが重要である。

表 3-9 行政支援のタイプ

支援のタイプ	概要	実施都市
社会実験の実施	社会実験として、実施費用を公共が負担（市 1/2、国 1/2）。サイクルポートの設置場所として公共用地を提供（占用料免除）。	川越市 その他都市：岡山市
初期投資の負担	サイクルポート・自転車・広告塔等の設置費（初期投資）を公共で負担。市道の占用料も免除。民間企業の参入を促す。	富山市
運営費の支援	まちづくり会社への行政からの業務委託、職員の出向による技術支援。	富山市（(株)まちづくりとやま）

3-3-2 官民連携制度の推進方策のまとめ

(1) 関係者間の役割分担

官民連携制度の推進に際しての関係者としては、例えば道路空間の活用を想定した場合でも、関係機関の役割分担を考慮すると実際にまちづくり（事業・活動等）を行う占有者以外に、行政のまちづくり部門、道路管理者、交通管理者、さらに建築部門や保健所、消防署等、多岐にわたる。そのため、庁内横断的に、さらに外部の関係機関も交えた協議会的な組織を構築し、その中で議論・調整することで、まず大方針として公共空間の活用したまちづくりの推進の合意を図るという方法が有効と考えられる。

高崎市の取り組みにおいても、協議の場を設定し、各関係機関が議論する中で、道路占用の許可特例を活用したまちづくりを進めていくことが、まず共通理解とされ、今後、個別の調整が行われていくこととなった。このように、それぞれ組織としての文化・価値観が異なる主体間の合意を図るためには、大方針の合意→個別案件の調整といったステップを踏んでいくことが重要である。

さらに、こうした合意事項が、共通の施策目標の設定にもつながっていくものと考えられる。

(2) 住民意向の把握

ケーススタディを実施した 8 地区等の取り組みより、官民連携の「民」に相当する対象に違いがあることがわかった。例えば、「大阪うめきた地区」、「神戸市（ハーバーランド地区）」、「つくば市」等の取り組みは、新規開発された（あるいは開発中）の地区であるため、基本的に「住民」が存在せず、新規に立地する企業が「民」となる。このような地区においては、立地する企業が既に協議会等を形成しているため、その場を活用することにより、「民」の意向把握は容易となる。

姫路市等の取り組みは、対象地区に、商店街や住民など、多様な住民が存在している。これらの住民は、町内会や商店会等、いくつかの組織に分かれており、まず、こうした組織間の連携などを契機として意向把握や調整の場を形成していくことから着手していく必要がある。さらに、上記の企業の協議会と比較すると、参加者が目指す目標像も多様であるため、意向把握を行った上で、整備等につなげるためには、行政等のきめ細かく粘り強い対応が求められる。

こうした地域における「民」の違いに留意した意向把握・調整の場の設置・運営が必要となる。

(3) 制度活用の効果

道路等公共空間の活用に関しては、これまでも既往の制度活用でも実施されてきた取組である。そのため、今回の法改正により、何がやりやすくなり、何ができるようになったのかをそれぞれのケースで明確化することが官民連携制度の推進に向けて有効と考えられる。

まず、初めて公共空間の活用に取り組む自治体に向けては、先行的な事例（実際に民間利用が実施された新宿区の事例、官民連携制度を位置づけた都市再生整備計画の事例（新宿区、大阪うめきた地区））の情報発信を、様々な場面を活用し、実施していくことが肝要である。

また、これまで既往の制度を活用、公共空間の活用を実施してきた自治体に対しては、既往の制度活用と比較し、手続き等がどのような簡便化されるのか等のメリットを示していくことが効果的である。