

**都市再生特別措置法に基づく
官民連携制度の推進検討調査
報告書**

平成26年1月

国土交通省 都市局

目次

はじめに.....	3
1. 目的	3
2. 調査内容	3
第1章 市町村の意向調査.....	5
1-1 市区町村の意向調査の企画・実施.....	5
1-1-1 アンケート対象市区町村（東日本大震災の被災3県沿岸部を除いて抽出）.....	5
1-1-2 回収方法及び回収結果	6
1-1-3 アンケート調査の結果	6
1-2 アンケート調査結果からの考察.....	33
1-2-1 公共空間を活用したまちづくりを進めたい市区町村は多い.....	33
1-2-2 社会実験の実施は少数	33
1-2-3 社会実験を実施した市区町村は官民連携制度の活用を視野に入れている	33
1-2-4 社会実験から官民連携制度への切り替えについて.....	33
1-2-5 官民連携制度の活用にあたって参考にしたい事例.....	34
第2章 官民連携制度の普及活動及び関心のある市町村やまちづくり専門家等からの情報収集... 35	35
2-1 専門家等からの情報収集.....	35
2-1-1 ヒアリングの背景	35
2-1-2 山内先生のプロフィール.....	37
2-1-3 ヒアリング結果概要	38
2-1-4 参考になる取組み	40
2-2 セミナーの企画・運営・開催.....	42
2-2-1 セミナーの主旨	42
2-2-2 セミナー資料の作成	43
2-2-3 セミナーの呼びかけ.....	44
2-2-4 セミナーの開催.....	45
2-3 参加者アンケートによるセミナーの効果計測	52
2-3-1 官民連携制度に対する理解度が高まった.....	52
2-3-2 開催場所は実例のある都市がよい.....	53
2-3-3 開催時期は夏季が望ましい.....	53
2-3-4 講演は先進地の担当者が良い.....	54
2-3-5 グループディスカッションは少人数がよい.....	54
2-3-6 今後の取組について	55
2-4 パンフレット等 PR 資料の制作.....	56
2-4-1 パンフレットの制作	56
2-4-2 セミナー動画の作成	59
2-5 官民連携制度に関心のある市町村の状況整理.....	61
2-6 小括	62
2-6-1 セミナーの関心	62
2-6-2 セミナーの内容	62
2-6-3 更なる意識喚起	62
第3章 ケーススタディ市町村の選定と制度活用の検討.....	63
3-1 福井市	63
3-1-1 対象地区の概要	63

3-1-2 官民連携制度活用に向けた取り組み.....	66
3-2 品川区	70
3-2-1 対象地区の概要	70
3-2-2 官民連携制度活用に向けた取り組み.....	72
3-3 浦安市	75
3-3-1 対象地区の概要	75
3-3-2 官民連携制度活用に向けた取り組み.....	78
●参考「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」について.....	88
参考-1 まちづくり団体の登録制度.....	88
参考-2 地域まちづくり活動の種別.....	88
参考-3 公開空地等における地域のにぎわいを向上させる活動.....	89
参考-4 公開空地等活用団体の要件.....	89
第4章 官民連携制度の推進方策のとりまとめ.....	90
4-1 取組みのスケジュール（社会実験の有効活用）	90
4-2 制度活用に向けた個別課題と対応.....	90
4-2-1 トップダウン、ボトムアップ、様々な契機.....	90
4-2-2 関係者間の役割分担（一堂に漏れなく関係者を集める）	91
4-2-3 道路管理者、交通管理者との協議（有効幅員3mあるいは2m等）	91
4-2-4 うまくいかなかった事例を反面教師にする.....	92
4-3 事業計画	92
4-3-1 イニシャルコストの工夫.....	92
4-3-2 ランニングコストとして道路占用料を減免.....	93
4-4 空間計画	93
4-4-1 回遊性を創造する	93
4-4-2 居心地の良い空間をつくるデザインの配慮.....	94
■更なる推進にむけて.....	95
●先進地が教える官民連携制度セミナーの展開.....	95
●事業者に向けた官民連携制度の普及.....	95
●フォローアップと関係者ネットワークづくり.....	96
●居心地の良いパブリックスペース・デザインの検討.....	96

【調査の目的】

官民連携制度を活用する可能性のある地域を対象として、制度活用のための詳細な情報提供や情報収集を行い、官民連携制度のより一層の活用を促す。

【調査の実施内容】

（１）市町村の意向調査等

- ・全国の市区町村（仙台市を除く東日本大震災被災都市（岩手県、宮城県、福島県沿岸部の都市）を除外した全国 1705 市区町村）まちづくり担当者にアンケート調査を実施。

（２）官民連携制度の普及活動及び関心のある市町村やまちづくり専門家等からの情報収集

- ・専門家からヒアリング調査を実施。
- ・先進的な取り組み都市のノウハウをこれから取り組んでいく都市に移転していくためのセミナーを、官民連携制度を実施している高崎市において開催。
- ・次年度以降の継続的な普及活動の推進に向けた情報収集

（３）ケーススタディ市町村の選定と制度活用の検討

- ・官民連携制度の活用を促すケーススタディを福井市（中心市街地地区）、品川区（大崎駅周辺地区）、浦安市（新浦安駅周辺地区）の３都市で実施し、制度活用に向けた検討実施。

（４）官民連携制度の推進方策のとりまとめ

- ・官民連携制度を活用していくための推進方策のとりまとめ。
- ・次年度以降のセミナー等取り組みを実施する際の留意事項を、今回実施したセミナー参加者へのアンケート調査結果の分析等からとりまとめ。

【調査の成果】

（１）市町村の意向調査等

- ・アンケートの回収数は、1,155（市 707、区 23、町 357、村 68）で、回収率は 67.7%（市 91.5%、区 100.0%、町 49.0%、村 37.6%）。
- ・339 市区町村で公共空間を活用したまちづくりを志向、51 市区町村で社会実験を実施、うち 33 市区町村では官民連携制度の活用を視野に入れている。また、官民連携制度の先進地の情報を参照したい意向を確認した。

（２）官民連携制度の普及活動及び関心のある市町村やまちづくり専門家等からの情報収集

- ・専門家（山内祐平東京大学准教授：ワークショップデザイン論）に対し、官民連携制度の普及方策のノウハウをヒアリング調査。その結果、★具体的な事業を目指したワークショップが有効、SNS 等を活用したワークショップ後の情報交換が有効との知見を得た。
- ・先進的な取り組み都市（札幌市、高崎市、新宿区の 3 都市）のノウハウ*をこれから取り組んでいく都市に移転していくためのセミナー（講演+意見交換）を開催。先進地 3、参加 21 団体が参画した。
*先進 3 地区の官民連携制度の取り組みを「スケジュール」「制度活用に向けた個別課題と対応」「事業計画」「空間計画」等の 9 項目で整理し「官民連携制度活用セミナーテキスト」として作成。また、発表用パワーポイント（PPT）資料を作成
⇒参加者へのアンケート結果から、先進地が伝授するセミナーの有効性が確認された。
- ・先進 3 都市の事業効果を制度普及に資するパンフレットとしてとりまとめ。

（３）ケーススタディ市町村の選定と制度活用の検討

- 福井市（中心市街地地区）：オープンカフェの実施を検討。官民連携制度の概要説明、取り組みの先進事例、実現化に向けての課題等の情報提供及び普及活動を実施。
- 品川区（大崎駅周辺地区）：大崎駅周辺地区において官民連携制度を活用したまちづくりを進めて行くため、エリアマネジメント組織を都市再生整備推進法人に指定し、さらに新たな都市再生整備計画を策定する予定。
- 浦安市（新浦安駅周辺地区）：民地である歩道状敷地を公的な位置づけを持たせるため、官民連携制度を活用したまちづくりの適用可能性について検討。

（４）官民連携制度の推進方策のとりまとめ

- ・先進地区の取り組みにおいて推進方策を整理
- ・取り組みのスケジュール（社会実験の有効活用）
- ・制度活用に向けた個別課題：トップダウン、ボトムアップ、様々な契機、関係者間の役割分担（漏れなく関係者を集める）、道路管理者、交通管理者との協議（有効幅員 3m または 2m 確保）、うまくいかなかった事例を反面教師にする
- ・事業計画：イニシャルコストの工夫、ランニングコストとして道路占用料を減免
- ・空間計画：回遊性を創造する設置、食事施設等の分散的な配置、居心地の空間をつくるデザインの配慮

更なる推進にむけて【次年度以降の検討課題】

- 先進地が教える官民連携制度セミナーの展開
- 事業者に向けた官民連携制度の普及
- フォローアップと関係者ネットワークづくり
- 居心地の良いパブリックスペース・デザインの検討

○セミナーは「(新)民間まちづくり活動促進・普及啓発事業」で対応

はじめに

1. 目的

平成 23 年度に都市再生特別措置法が改正され、道路占用許可の特例や都市利便増進協定等、都市再生整備計画に基づくまちづくりに関する官民連携制度（以下「官民連携制度」という）の充実が図られ、都市の魅力向上、にぎわい・交流創出のための特例の活用や民間の新たな担い手によるまちづくりの推進が期待されている。

平成 23 年度、官民連携制度を解説した手引きが作成され、制度の活用について広く周知が図られているところであるが、制度を活用する主体となる市区町村等の関係者においては、制度活用に必要となる都市再生整備計画の作成方法、関係者間の適切な役割分担や合意形成の進め方、地域住民の意向の把握等に関するノウハウの蓄積が不足することなどから、当該制度の活用に至るまでには、なお、一層の検討が必要なことが明らかとなった。

本調査では、昨年度の成果を踏まえ、制度を活用する可能性のある地域を対象として、制度活用のための詳細な情報提供や情報収集を行い、官民連携制度の活用を促すため、全国の適用可能な地域における課題解決方法及び推進方策を明らかにすることを目的としている。

2. 調査内容

本調査では、以下の内容を実施した。

1) 市町村の意向調査等

全国の市区町村に対して、道路占用許可の特例制度及び都市利便増進協定等の制度活用に関する意向調査を行い、潜在的な活用ニーズ及び活用に向けた諸課題の概要を把握した。なお、調査にあたっては、昨年度まちづくり推進課において調査した市区町村(約 220 市区町村)との重複を避けることも検討したが、一年間の時間経過により新たな制度活用の動きがあることも考慮し、今年度もこれを含めることとした。一方で、東日本大震災において被災の大きかった地域に対しては、アンケート調査を除外する配慮をした。

2) 官民連携制度の普及活動及び関心のある市町村やまちづくり専門家等からの情報収集

取り組みに向けての関心や潜在的ニーズが比較的高い道路占用許可の特例制度・都市利便増進協定制度を中心に、普及活動として、先進的な取り組み都市の担当者を講師としたセミナーを開催した。

普及活動として、官民連携制度の活用実績を有する都市の担当者を講師とする、オープンな形でのセミナーを 1 回開催するとともに、そのセミナーでの発表の内容を、その後の普及活動にも活用できるよう、多様な方法で編集加工し、多くの方がセミナーの内容をいつでも知ることが出

来るように工夫した。

また、上記セミナーやその後の普及活動における普及効果を高めるため、昨年度活用に至った地区の率例や官民連携制度を解りやすく解説した活用パンフレット（A4サイズ3～4枚程度）、ホームページに掲載可能な動画のPR資料の制作を行った。

3) ケーススタディ市町村の選定と制度活用の検討

1) 市町村の意向調査及び2) 官民連携制度の普及活動及び関心のある市町村やまちづくり専門家等からの情報収集を通して、中小都市を中心にケーススタディ市町村を3以上選定し、当該市町村に対して、官民連携制度の情報提供及び普及活動を行った。

ケーススタディは、福井市、品川区、浦安市の3都市を選定し、官民連携制度の情報提供及び普及活動を実施した。

普及活動にあっては、ケーススタディ市町村毎に検討地区の関係者で構成する会議を設置し、会議における議論を通して当該市町村のまちづくりにおける課題を把握した上で、官民連携制度の適切な運用方法や制度活用のメリットを解説するとともに、都市再生整備計画の作成方法や関係者の合意形成の進め方等、制度活用に関する各種情報の受発信を行った。

4) 官民連携制度の推進方策のとりまとめ

上記の結果を踏まえ、各地区において官民連携制度を活用する際の、関係者間の役割分担、庁内横断の組織づくり、施策目標の設定、制度活用の効果や住民の意向の把握方法、その他課題解決方法を今後の官民連携制度の推進方策としてとりまとめた。

第1章 市町村の意向調査

全国の市区町村に対して、道路占用許可の特例制度及び都市利便増進協定等の制度活用に関する意向調査を行い、潜在的な活用ニーズ及び活用に向けた諸課題の概要を把握した。なお、調査にあたっては、昨年度まちづくり推進課において調査した市区町村(約 220 市区町村)との重複を避けることも検討したが、一年間の時間経過により新たな制度活用の動きがあることも考慮し、今年度もこれを含めることとした。一方で、東日本大震災において被災の大きかった地域に対しては、アンケート調査を除外する配慮をした。

1-1 市区町村の意向調査の企画・実施

全国の市区町村に対して、都市再生整備計画の策定状況、道路占用許可の特例制度及び都市利便増進協定等の制度活用に関する意向調査を実施した。調査時期は平成 25 年 7~8 月である。

1-1-1 アンケート対象市区町村（東日本大震災の被災 3 県沿岸部を除いて抽出）

アンケート調査の対象市区町村は、昨年度調査においても、地域の活性化に積極的に取り組んでいる都市をはじめ、都市再生整備計画を実施中・策定中、または、新たな都市再生整備計画を策定予定としている都市など 222 市区町村を対象として官民連携制度の活用に向けた意向調査を実施しているが、その後の時間経過等を勘案し、本調査においては、全国の全ての市町村（1742 市区町村）を対象に意向調査を実施した。

但し、東日本大震災から復興中の都市もあることから、東日本大震災被災都市（岩手県、宮城県、福島県沿岸部の 37 市町村）を除外した。そのため、アンケート調査の発送先は、1705 市区町村となった。

表1. アンケート対象から除外した市町村(37 市町村)

県	市町村
岩手県	宮古市、大船渡市、久慈市、陸前高田市、釜石市、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、普代村、野田村、洋野町
宮城県	仙台市、石巻市、塩竈市、気仙沼市、名取市、多賀城市、岩沼市、東松島市、亘理町、山元町、松島町、七ヶ浜町、利府町、女川町、南三陸町
福島県	いわき市、相馬市、南相馬市、広野町、楡葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、新地町

1-1-2 回収方法及び回収結果

抽出した 1705 市区町村の官民連携まちづくり担当者に対し、郵送によりアンケート調査を通知し回答の協力を依頼した。

その上で、アンケート調査の方法は、WEB アンケートとした。受託者が運営するホームページに設置した WEB アンケート票の URL を通知し、WEB アンケート票に直接回答いただくこととした。

WEB アンケート票で回答できない市区町村については、エクセルで作成したアンケート票を別途電子メールで送付し、回答・回収した。

調査期間は、平成 25 年 7 月 22 日に発送し、〆切は、7 月 31 日とした。

アンケートの回収数は 1,155 で、回収率は 67.7%であった。

1-1-3 アンケート調査の結果

市区町村別に発送回答状況を見ると、市（発送 773 市、回答 707 市、回収率 91.5%）、特別区（発送 23、回答 23、回収率 100%）の回収率が高かった。

一方で、町村の回収率は低かった。本調査の対象は市町村による区別はないが、都市の賑わいをつくるための官民連携制度の普及を目的とすることから、町村部の回収率が低かったのは致し方ない面もあると考えられる。一方で、官民連携制度に関する市区の関心が高いことは回収率からもわかるものとなっている。

表2. アンケート発送回収状況

	計	市	区	町	村
回答（市区町村数）	1,155	707	23	357	68
送付（市区町村数）	1,705	773	23	728	181
全国中（市区町村数）	1,742	789	23	746	184
回収率	67.7%	91.5%	100.0%	49.0%	37.6%

1) アンケート回答市区町村の属性

アンケートの回答のあった1,155市区町村のうち、市区が全体の63.2%を占めた。また、人口規模別回答状況を見ると、人口50,000人未満が641都市で全体の55.5%、次いで、50,000人～99,999人都市が244都市で全体の21.1%を占めた。

回答のあった市区町村の属性を市区町村別、人口規模別に図1、図2に示す。

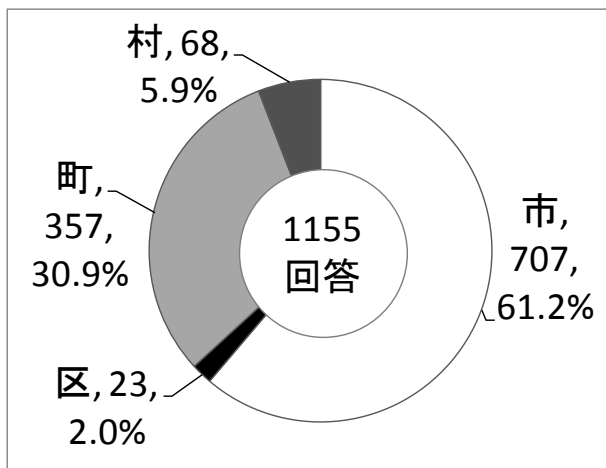


図1. 市区町村別回答数

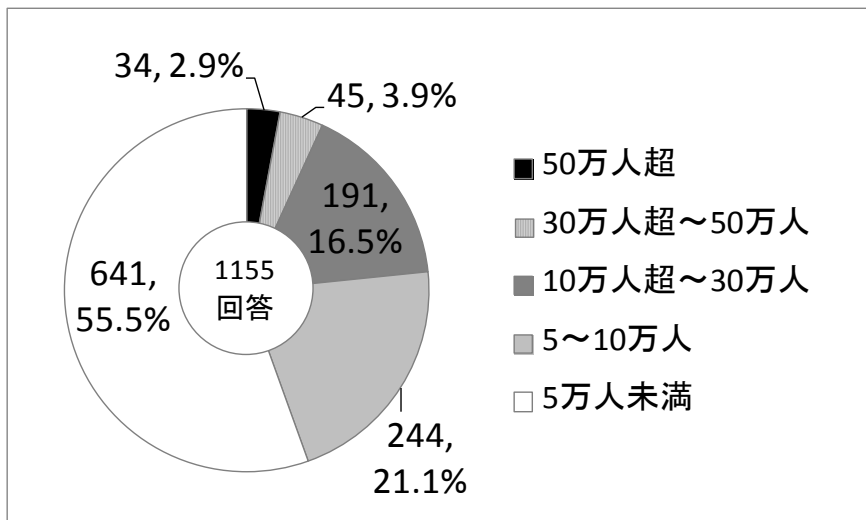


図2. 人口規模別回答数

2) 各設問の回答

各設問（問 1-1、問 2-1～問 2-5）の回答結果を集計・分析した。

■問 1-1(複数回答) 貴市区町村におけるまちづくり上の課題と考えられるものを次の中からご回答下さい。

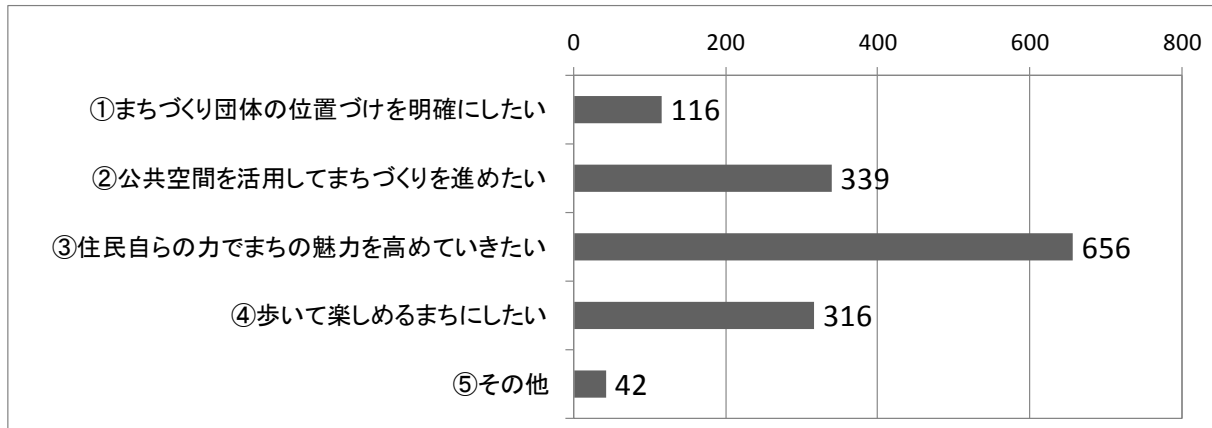


図3. まちづくり上の課題

●回答状況

- ・回答のあった1,155市区町村中、985市区町村から、1,469の回答があった。
- ・「②公共空間を活用してまちづくりを進めたい」の回答は339市区町村があった。
- ・その内訳は、市222、区10、町94、村13である。
- ・これらの道路占用許可特例の活用等の官民連携制度の活用にも関連すると考えられる。

※後述する問 2-4 では「道路空間を活用し、「広告塔・看板」の設置、「食事施設、購買施設等」の設置、「自転車駐車器具」の設置に関する社会実験を実施している地区がありますか。」を質問している。これと339市区町村の回答をクロス集計すると、実際に道路空間を活用したまちづくりを実験的に実施している市区町村が多いことがわかる。例えば、次表では、問 2-4 で社会実験を実施している地区があるとしているのは17地区（1.5%）であるが、問 1-1 で公共空間を活用してまちづくりを進めたいとする地区は11地区（3.2%）に構成比が上がっている。

表3. 問 2-4 の回答状況と②公共空間を活用してまちづくりを進めたいとのクロス集計

	①ある	②実施の検討を行っている地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	④過去に実施した地区がある	⑤今のところない	⑥未回答	合計
問 1-1②公共空間を活用してまちづくりを進めたい	11 3.2%	9 2.7%	16 4.7%	10 2.9%	293 86.4%	0 0.0%	339 100.0%
問 2-4 の回答状況	17 1.5%	12 1.0%	22 1.9%	25 2.2%	1,062 91.9%	17 1.5%	1,155 100.0%

■問 2-1 貴自治体管内において、都市再生整備推進法人に指定した団体はありますか？

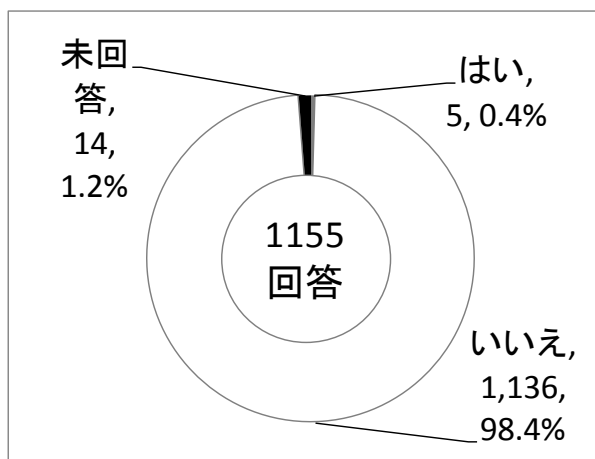


図4. 都市再生整備推進法人に指定した団体

●回答状況

- ・「はい」と回答したのは札幌市、川越市、富山市、福井市、飯田市の5市であった。
- ・アンケートの調査時期は平成25年7～8月であったが、その後平成25年9月に、千代田区と牛久市が新たに法人指定をおこなっている。
- ・そのため、現在は、7市区、10団体が都市再生整備推進法人に指定されている。

表4. 都市再生整備推進法人指定状況

名称	所在地	指定時期	形態
札幌大通まちづくり株式会社	札幌市	平成23年12月9日	株式会社
株式会社まちづくりとやま	富山市	平成24年3月2日	株式会社
特定非営利活動法人南信州おひさま進歩	飯田市	平成24年3月30日	特定非営利活動法人
特定非営利活動法人いいた応援ネット・イデア	飯田市	平成24年3月30日	特定非営利活動法人
株式会社飯田まちづくりカンパニー	飯田市	平成24年3月30日	株式会社
株式会社まちづくり川越	川越市	平成24年5月28日	株式会社
まちづくり福井株式会社	福井市	平成25年4月18日	株式会社
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	千代田区	平成25年9月3日	一般社団法人
秋葉原タウンマネジメント株式会社	千代田区	平成25年9月3日	株式会社
牛久都市開発株式会社	牛久市	平成25年9月4日	株式会社

■問 2-2 貴自治体管内において、「地域のまちづくりを担う」法人で、「市町村としての指定」の候補となるようなまちづくり会社、NPO 等がありますか？

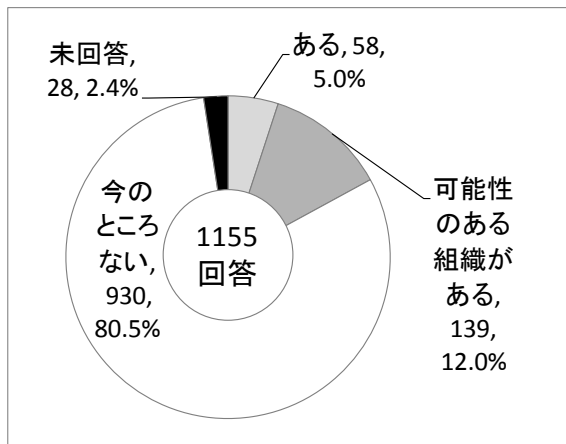


図5. 指定の候補となるようなまちづくり会社、NPO 等の有無

●回答状況

- ・都市再生整備推進法人に指定されている団体は、平成 25 年 9 月末日現在、10 法人（7 区市）であるが、「可能性のある組織がある」まで想定すると全体で 197 市区町村において都市再生整備推進法人指定の可能性のある組織を有している。

■問 2-3 貴自治体管内において、道路占用許可の特例を活用した事例はありますか？

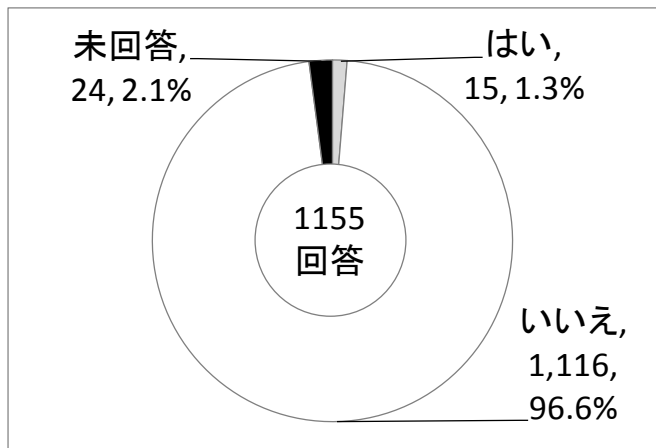


図6. 道路占用許可の特例を活用した事例の有無

●回答状況

- ・「はい」が15市区町村あった。
- ・ただし、社会実験等一般的な道路占用の取組みと誤解している回答が含まれていた。
- ・アンケート調査後、捕捉のため確認したところ、実際に道路占用許可の特例を活用していたのは、次表に着色表記した札幌市等5市区であった。

表5. 道路占用許可の特例の活用に関する補足ヒアリング調査結果

市町村名	担当部署	内容	確認状況
札幌市	市民まちづくり局 都心まちづくり課	国道 36 号 (札幌駅前通) 歩道部 (8 月予定)	-
登米市	建設部	登米市迫町佐沼地内	回答ミス
鶴岡市	建設部都市計画課	山王商店街、銀座商店街、南銀座商店街	一般の道路占用。回答ミス
田村市	総務部企画課	船引地区	仮設住宅。回答ミス
常総市	企画部企画課	一時的なイベント等での活用はあっても、長期的な事例はない。	一般的な道路占用。回答ミス
日光市	建設部 まちづくり推進課	JR 今市駅前地区	日に一度道路を閉鎖して露天を出すもの。回答ミス
高崎市	都市整備部	添付資料先進事例②のとおり	-
新宿区	みどり土木部道路課	新宿駅・四ツ谷駅周辺地区都市再生整備計画 (新宿三丁目モア 4 番街)	-
新島村	産業観光課	村内各所の案内板 (都道)	回答ミス
大阪市	都市計画局 企画振興部 総務担当	うめきた先行開発地区	-
出雲市	都市建設部まちづくり推進課	出雲大社地区 (しまね版特区)	県の独自の制度。回答ミス
岡山市	都市計画課	岡山駅東口地区	-
高知市	都市計画課	日曜市	回答ミス
佐賀市	建設部 都市政策課	佐賀市中心市街地地区	平成 22 年度から取り組んでいるものであり、回答ミス
小林市	市民協働課	小林地区 (本町区) ※赤松通り	回答ミス (以前から行っているお祭り)

■問 2-4 道路空間を活用し、「広告塔・看板」の設置、「食事施設、購買施設等」の設置、「自転車駐車器具」の設置に関する社会実験を実施している地区がありますか。

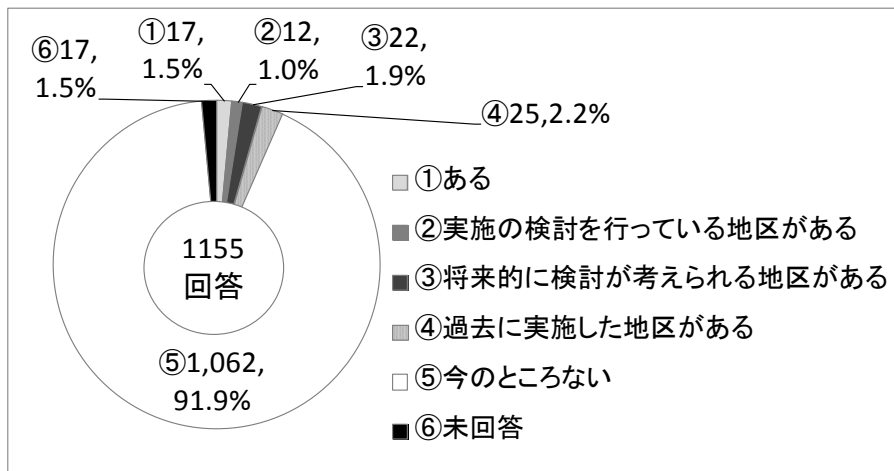


図7. 道路空間を活用した社会実験の実施

●回答状況

- ・「ある」から「過去に実施した地区がある」まで合わせると、76 市区町村ある。
- ・回答から市区町村を抽出したものが次表である。

表6. 道路空間を活用した社会実験を実施した市区町村

①ある	②実施の検討を行っている地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	④過去に実施した地区がある
札幌市 岩内町 弘前市 つくば市 千葉市 新宿区 江東区 世田谷区 北区 新島村 横浜市 福井市 静岡市 浜松市 東海市 大阪市 宮崎市	牛久市 千代田区 品川区 中野区 厚木市 飯田市 豊田市 泉大津市 神戸市 姫路市 下関市 周南市	旭川市 紫波町 ひたちなか市 宇都宮市 松戸市 多摩市 新潟市 見附市 甲府市 甲斐市 松本市 掛川市 名古屋市 草津市 太子町 和歌山市 松江市 吉備中央町 防府市 奄美市 恩納村 与那原町	浦河町 盛岡市 奥州市 福島市 会津若松市 結城市 筑西市 高崎市 柏市 藤沢市 高岡市 伊勢市 守山市 堺市 岸和田市 豊中市 吹田市 出雲市 岡山市 広島市 宇部市 福岡市 佐賀市 鹿児島市 那覇市
17 市区町村	12 市区	22 市町村	25 市町

■問 2-5 問 2-4 で①、②、③（道路空間を活用し、「広告塔・看板」の設置、「食事施設、購買施設等」の設置、「自転車駐車器具」の設置に関する社会実験を実施している地区が、①ある、②実施の検討を行っている地区がある、③将来的に検討が考えられる地区がある）と回答したところにお聞きします。その取組は、都市再生整備計画に位置づける官民連携制度の活用も視野に入れていきますか。

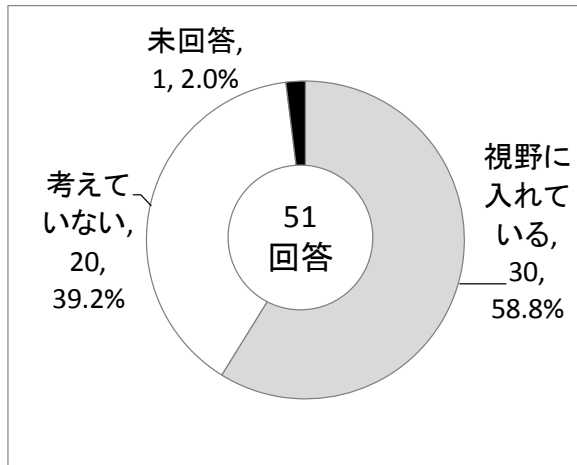


図8. 官民連携制度の活用

●回答状況

- ・問 2-4 で①、②、③と回答した市区町村は 51 市区町村である。このうち、都市再生整備計画への位置づけを「視野に入れている」は 30 市区町村であった。「考えていない」は 20 であった。
- ・回答から市区町村を抽出したものが次表である。

表7. 道路空間を活用した社会実験の都市再生整備計画の位置づけ意向

	①ある	②実施の検討を行っている地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある
①視野に入れている	札幌市 つくば市 千葉市 江東区 世田谷区 福井市 静岡市 大阪市 宮崎市 小計 9	牛久市 千代田区 品川区 中野区 厚木市 飯田市 豊田市 神戸市 姫路市 下関市 周南市 小計 11	ひたちなか市 多摩市 新潟市 見附市 甲府市 名古屋市 草津市 松江市 奄美市 与那原町 小計 10
②考えていない	岩内町 弘前市 新宿区 北区 新島村 横浜市 浜松市 東海市 小計 8	泉大津市 小計 1	旭川市 紫波町 宇都宮市 松戸市 松本市 掛川市 太子町 和歌山市 吉備中央町 防府市 恩納村 小計 11
回答なし	—	—	甲斐市
	17 市区町村	12 市区	22 市町村

■問 2-6 貴自治体管内において、都市利便増進協定を活用した事例はありますか？

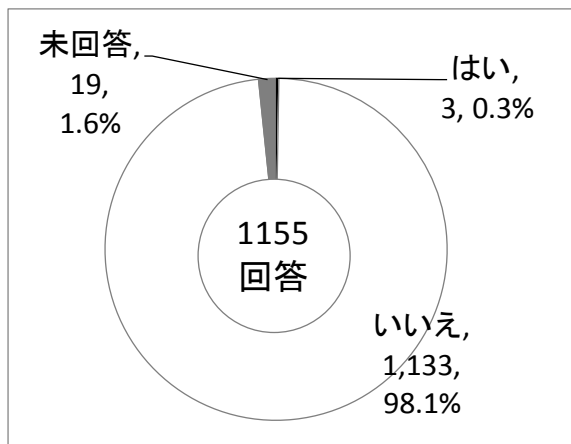


図9. 都市利便増進協定を活用した事例

●回答状況

- ・都市利便増進協定の活用は札幌市、川越市、富山市の3市であった。
- ・各市の内容は次表のとおりである。

表8. 都市利便増進協定の活用状況

札幌市	札幌大通まちづくり株式会社と北海道開発局による国道36号駅前通歩道部設置施設に係る都市利便増進協定
川越市	平成24年度に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都市再生整備推進法人が実施した。
富山市	富山市中心市街地地区都市利便増進協定

■問 2-7 地域住民等が自主的に制定した地域のまちづくりのルールづくりに基づいてまちづくり(エリアマネジメント)を進めている地区がありますか。

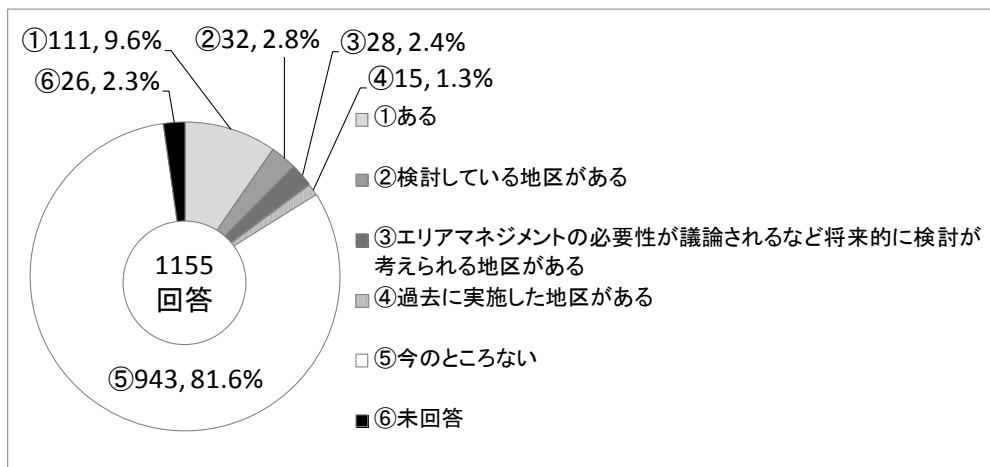


図10. エリアマネジメントの取組み、検討のある市区町村

●回答状況

- ・地域住民等が自主的に制定した地域のまちづくりのルールづくりに基づいてまちづくり(エリアマネジメント)を進めている地区が「ある」が111、「検討している地区がある」が32で、合わせて143市区町村あった。
- ・回答から市区町村を抽出したものが次表である。

表9. エリアマネジメントの取組み、検討のある市区町村

①ある					②検討している地区がある	
札幌市	上尾市	七尾市	松阪市	直方市	むつ市	姫路市
室蘭市	桶川市	小松市	志摩市	八女市	牛久市	西宮市
江別市	坂戸市	白山市	彦根市	春日市	安中市	芦屋市
伊達市	成田市	福井市	守山市	鹿島市	川越市	三次市
弘前市	市原市	敦賀市	栗東市	熊本市	本庄市	多久市
八戸市	八千代市	小浜市	京都市	人吉市	市川市	諸塚村
遠野市	白井市	越前市	福知山市	玉名市	流山市	今帰仁村
雫石町	千代田区	松本市	京丹後市	佐伯市	港区	
横手市	墨田区	上田市	大阪市	宇佐市	新宿区	
由利本荘市	品川区	飯田市	豊中市	鹿児島市	江東区	
山形市	渋谷区	飯山市	高槻市	うるま市	中野区	
酒田市	杉並区	茅野市	茨木市		江戸川区	
長井市	稲城市	佐久市	八尾市		日野市	
天童市	日の出町	木曾町	門真市		平塚市	
会津若松市	横浜市	山ノ内町	太子町		海老名市	
須賀川市	川崎市	高山市	赤穂市		山中湖村	
喜多方市	相模原市	可児市	稲美町		関市	
坂東市	鎌倉市	白川村	吉野町		沼津市	
日光市	藤沢市	熱海市	海南市		磐田市	
さくら市	小田原市	菊川市	広島市		刈谷市	
沼田市	葉山町	長泉町	廿日市市		安城市	
草津町	寒川町	名古屋市	鳴門市		みよし市	
さいたま市	長岡市	春日井市	美馬市		長浜市	
鴻巣市	柏崎市	東郷町	高松市		堺市	
深谷市	加茂市	東浦町	福岡市		羽曳野市	
111 市区町					32 市区村	

■問 2-8 貴自治体管内において、都市再生(整備)歩行者経路協定を活用した事例はありますか？

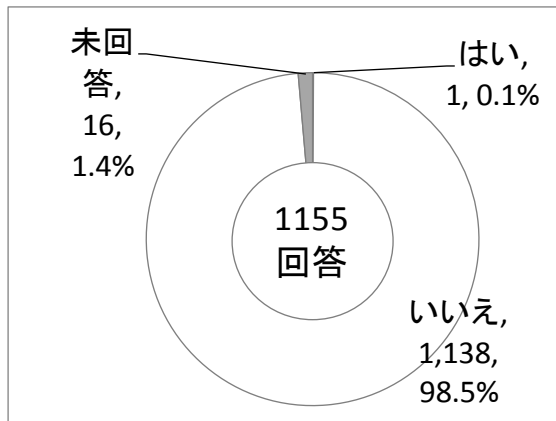


図11. 都市再生(整備)歩行者経路協定を活用した事例の有無

●回答状況

- ・都市再生(整備)歩行者経路協定の活用は福岡市の1市であった。
- ・その内容は、はかた駅前通り地下通路都市再生歩行者経路協定の締結、である。

■問 2-9 民有地を活用した歩行者ネットワークを実施している地区がありますか。(歩行者経路協定事例参照)

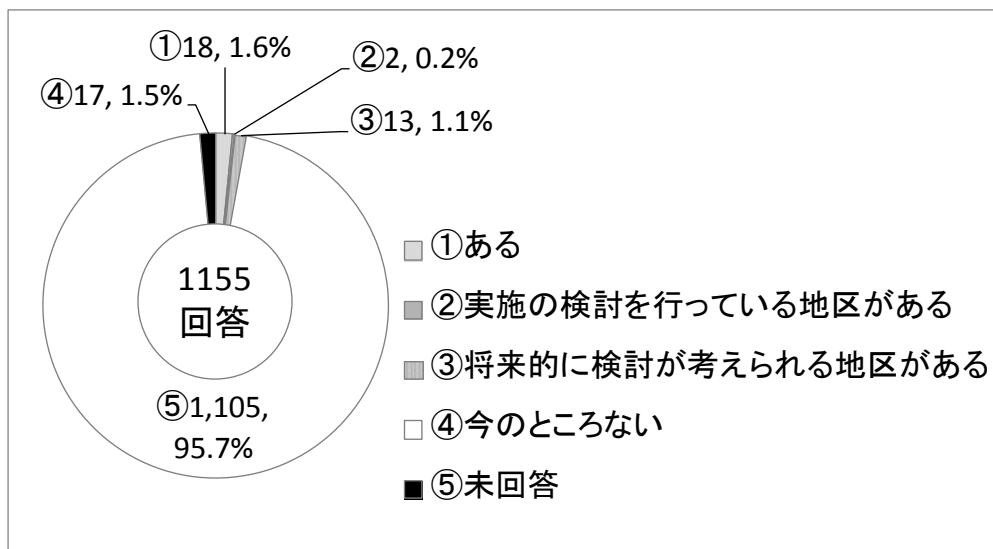


図12. 民有地を活用した歩行者ネットワークの有無

●回答状況

- ・「①ある」～「③将来的に検討が考えられる地区がある」までで、33 市区町村ある。
- ・回答から市区町村を抽出したものが次表である。

表10. 民有地を活用した歩行者ネットワークの状況

①ある	②実施の検討を行っている地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある
宇都宮市 みどり市 千代田区 中央区 江東区 品川区 中野区 荒川区 江戸川区 多摩市 福井市 名古屋市 四日市市 大阪市 高槻市 広島市 高松市 福岡市	渋谷区 飯田市	会津若松市 喜多方市 世田谷区 豊島区 中井町 新潟市 高山市 長浜市 草津市 神戸市 姫路市 下関市 周南市
18 市区	2 市区	13 市区町

■問 2-10 地区計画等により壁面位置の制限等をして、民間敷地に公開された歩道状空地を生み出している箇所がありますか。

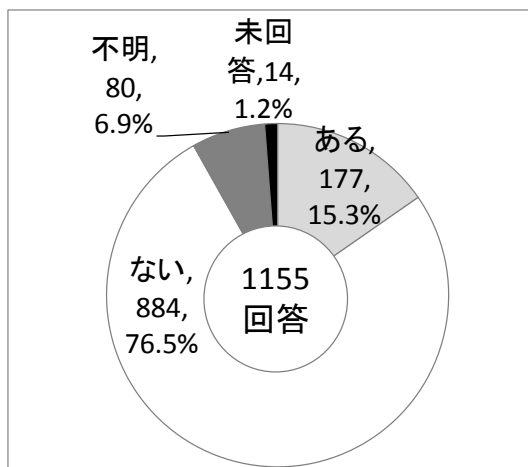


図13. 民間敷地の歩道状空地

●回答状況

- ・この質問は、歩行者経路協定の活用があり得るかを確認したものである。
- ・「①ある」とする市区町村が 177 あった。
- ・この内訳は、問 2-11 から問 2-13 で聞いている。

■問 2-11(複数回答) 質問 2-10 で(地区計画等により壁面位置の制限等をして、民間敷地に公開された歩道状空地を生み出している箇所)が①あると回答したところにお聞きします。歩道状空地はどのように公開を担保していますか。

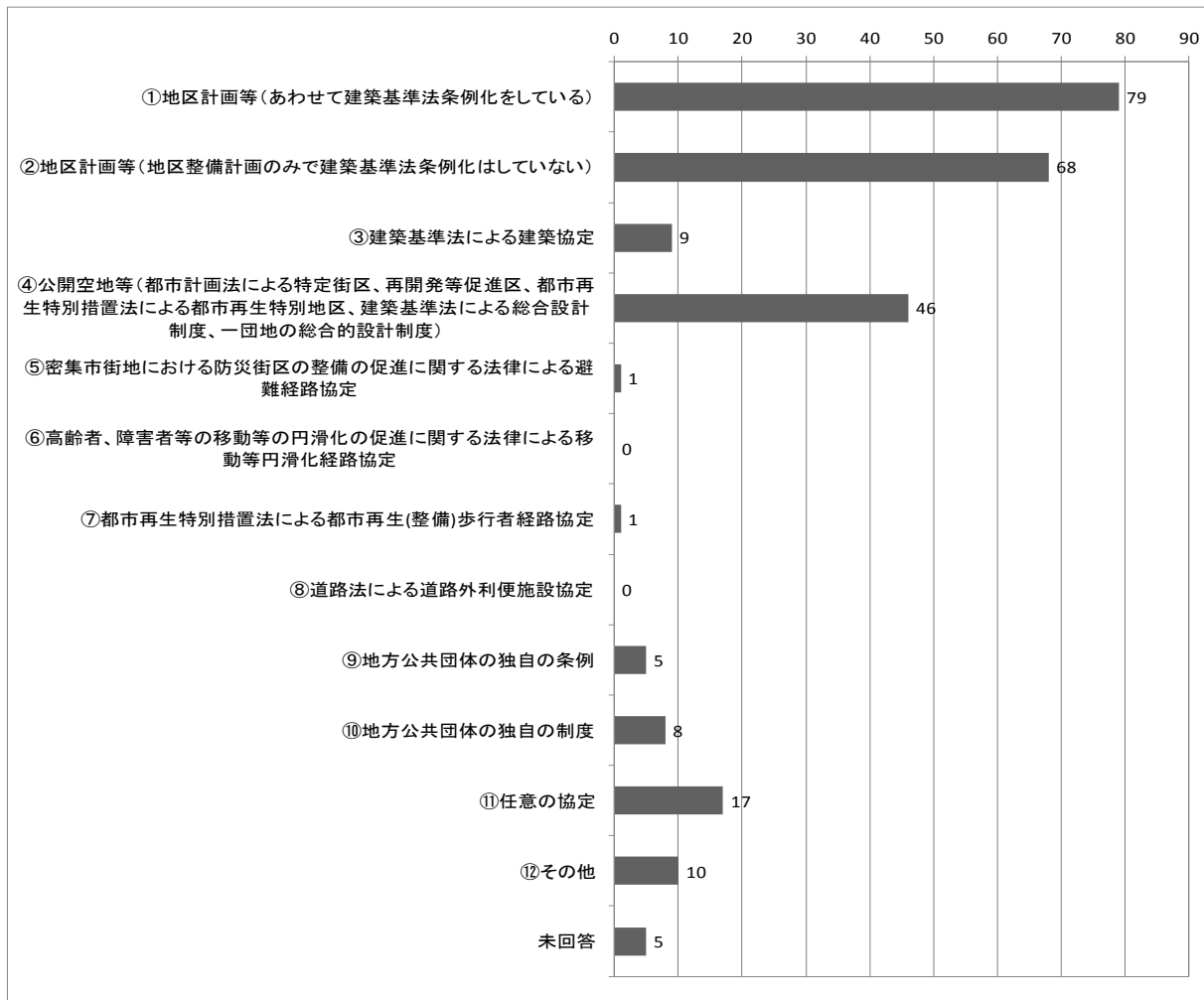


図14. 歩道状空地の公開の担保(複数回答 244)

●回答状況

- ・問 2-10 で「①ある」とする 177 市区町村が、どのような方法で公開を担保しているかを確認したものである。
- ・「①地区計画等(あわせて建築基準法条例化をしている)」79 が最も多く、ついで「②地区計画等(地区整備計画のみで建築基準法条例化はしていない)」68、「④公開空地等(都市計画法による特定街区、再開発等促進区、都市再生特別措置法による都市再生特別地区、建築基準法による総合設計制度、一団地の総合的設計制度)」46 が多い。
- ・これらのうち、歩行者経路協定の承継効と同等の効果をもつものは、①、④、⑤、⑥、⑧がある(⑦は歩行者経路協定であるため除外)。
- ・②、③、⑨から⑫は、届出・勧告や協定にもとづくものであり、歩道状空地としての効力を担保することの効力は弱いといえる。
- ・民間敷地における歩行空間の効力を担保するための検討が必要と考えられる。

■問 2-12(複数回答) 質問 2-10 で(地区計画等により壁面位置の制限等をして、民間敷地に公開された歩道状空地を生み出している箇所)が①あると回答したところにお聞きします。当該歩道状空地部分の日常管理はどのようにしていますか。

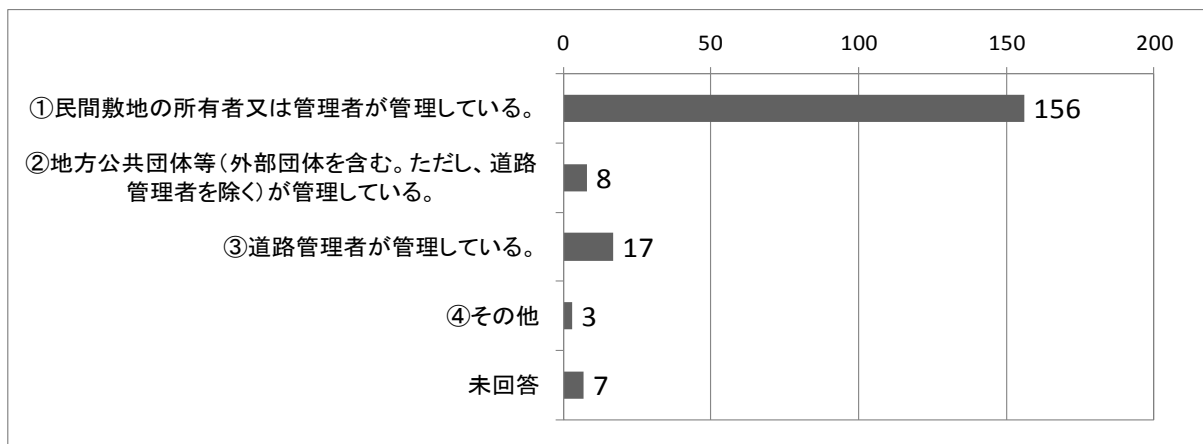


図15. 歩道状空地部分の日常管理(複数回答 191)

●回答状況

- ・「①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。」が 156 と最も多い。
- ・①以外の回答の内訳は次表のとおりである。①の民間管理者と②または③の組み合わせが多いことがわかる。

表11. 問2-12の①以外の回答について

恵庭市	③道路管理者が管理している。
八戸市	地区計画決定以降、建築された物件はないので、現時点では歩道状空地部分は発生していない。
紫波町	①とする予定である。
福島市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
守谷市	④その他現在組合施工による区画整理事業中の箇所が該当しているがまだ事業中で分譲されていないため現在の管理者は組合である。分譲後の管理については①となる予定。
大田原市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。
川口市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。
狭山市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。
船橋市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
成田市	③道路管理者が管理している。
練馬区	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
江戸川区	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
三鷹市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
調布市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
武蔵村山市	③道路管理者が管理している。
大和市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。④その他条例で、整備費相当額を予算内で助成することができる。
小松市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。
掛川市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
名古屋市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。
小牧市	③道路管理者が管理している。
四日市市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。任意の協定に基づき双方にて管理している
草津市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。
綾部市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。 ③道路管理者が管理している。
吹田市	③道路管理者が管理している。
茨木市	①民間敷地の所有者又は管理者が管理している。③道路管理者が管理している。
奈良市	③道路管理者が管理している。
米子市	④その他（対応について確定していない
福山市	③道路管理者が管理している。
下松市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が管理している。
延岡市	③道路管理者が管理している。

■問 2-13(複数回答) 質問 2-10 で(地区計画等により壁面位置の制限等をして、民間敷地に公開された歩道状空地を生み出している箇所)が①あると回答したところにお聞きします。当該歩道状空地部分の事故等の対応はどのようにしていますか。

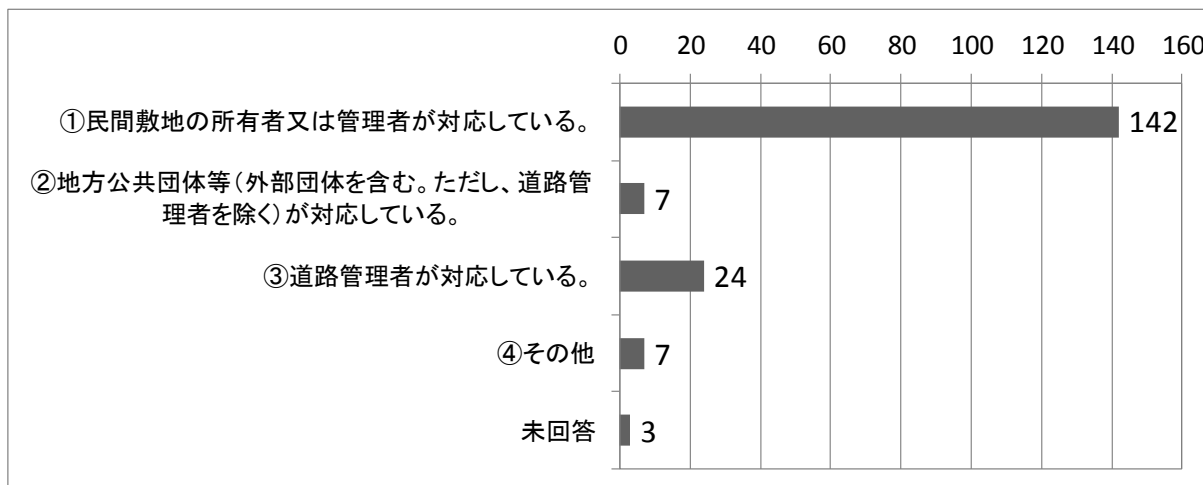


図16. 歩道状空地部分の事故等の対応(複数回答 183)

●回答状況

- ・「①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。」が142と最も多い。
- ・①以外の回答の内訳は次表のとおりである。①の民間管理者と②または③の組み合わせが多いことがわかる。

表12. 問2-13の①以外の回答について

恵庭市	③道路管理者が対応している。
八戸市	地区計画決定以降、建築された物件はないので、現時点では歩道状空地部分は発生していない。
紫波町	まだ実績がありません。
長井市	未定
福島市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。③道路管理者が対応している。
ひたちなか市	③道路管理者が対応している。
守谷市	④その他現在組合施工による区画整理事業中の箇所が該当しているがまだ事業中で分譲されていないため現在の管理者は組合である。分譲後の事故対応については①となる予定。
筑西市	④その他状況により対応、今のところ事例なし。
大田原市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が対応している。
熊谷市	④その他（事例がありません）。
川口市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が対応している。
秩父市	事例なし
上尾市	③道路管理者が対応している。
入間市	事例不明
成田市	③道路管理者が対応している。
練馬区	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。③道路管理者が対応している。
江戸川区	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。③道路管理者が対応している。
三鷹市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。③道路管理者が対応している。
調布市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。③道路管理者が対応している。
小金井市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。今のところ事故等の事例はない
武蔵村山市	③道路管理者が対応している。事故等の事例なし
小田原市	④その他
秦野市	③道路管理者が対応している。
大和市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。④その他条例で、保険料保険料相当額を予算内で助成することができる。
二宮町	過去から事例がないため有事の際協議する
小松市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が対応している。
沼津市	③道路管理者が対応している。
熱海市	③道路管理者が対応している。
掛川市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。③道路管理者が対応している。
名古屋市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が対応している。
刈谷市	④その他調整中
小牧市	③道路管理者が対応している。
草津市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が対応している。 ③道路管理者が対応している。
綾部市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が対応している。 ③道路管理者が対応している。
吹田市	③道路管理者が対応している。
茨木市	①民間敷地の所有者又は管理者が対応している。③道路管理者が対応している。
奈良市	③道路管理者が対応している。
田辺市	③道路管理者が対応している。
米子市	④その他対応について確定していない
福山市	③道路管理者が対応している。
下松市	②地方公共団体等（外部団体を含む。ただし、道路管理者を除く）が対応している。
佐世保市	現在建設中であり不明
延岡市	③道路管理者が対応している。
北谷町	③道路管理者が対応している。

■問 3-1 貴自治体管内において、まちづくりに興味を持つ民間団体（まちづくり会社等）はありますか。

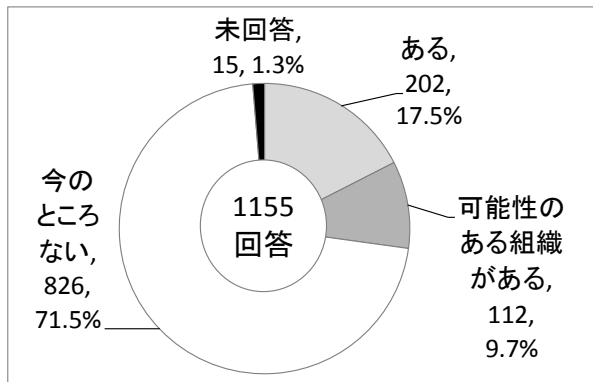


図17. まちづくりに興味を持つ民間団体の有無

●回答状況

- ・「①ある」202、「②可能性のある組織がある」112で、合計314市区町村があるという回答をしている。
- ・この内訳は、問3-2から問3-4で聞いている。

■問 3-2 上記、問 3-1 で（まちづくりに興味を持つ民間団体（まちづくり会社等）が①ある、②可能性のある組織がある、に回答したところにお聞きします。当該団体はどの段階にありますか。

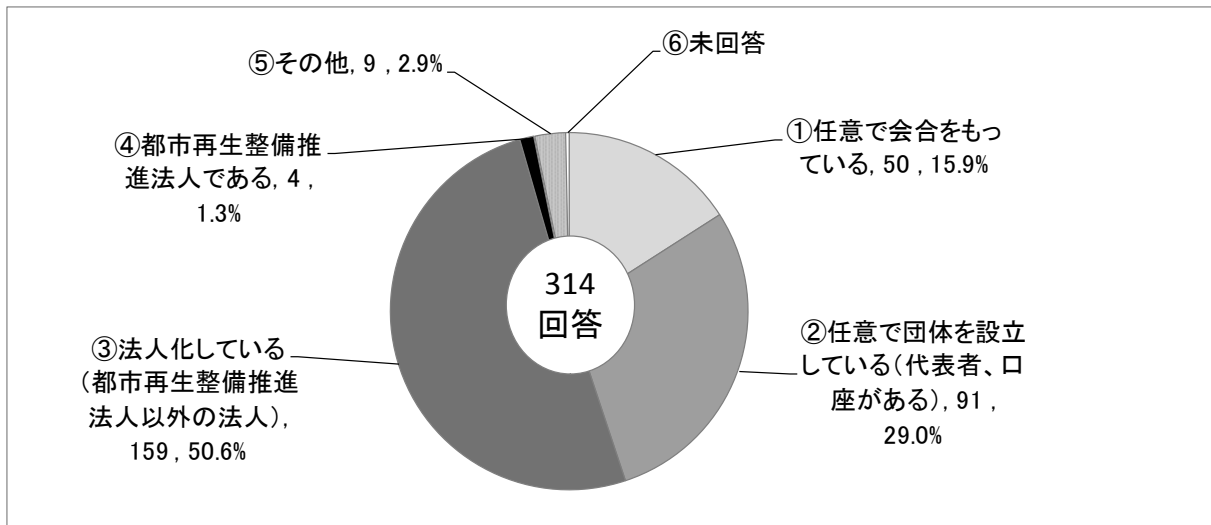


図18. 組織の段階について

●回答状況

- ・問 3-1 で①、②に回答したところの組織の段階を聞いた設問である。
- ・「③法人化している（都市再生整備推進法人以外の法人）」ところが多いことがわかる。

表13. 組織の段階について

	問 3-1 ①ある	問 3-1 ②可 能性のある組織 がある	合計
①任意で会合をもっている	19	31	50
②任意で団体を設立している（代表者、口座がある）	59	32	91
③法人化している（都市再生整備推進法人以外の法人）	117	42	159
④都市再生整備推進法人である	4	0	4
⑤その他	3	6	9
⑥未回答	0	1	1
合計	202	112	314

■問 3-3（複数回答）上記、問 3-1 で（まちづくりに興味を持つ民間団体（まちづくり会社等）が①ある、②可能性のある組織がある、に回答したところにお聞きします。都市再生整備推進法人には様々なメリットがありますが、当該団体では、どのような活用が考えられますか。

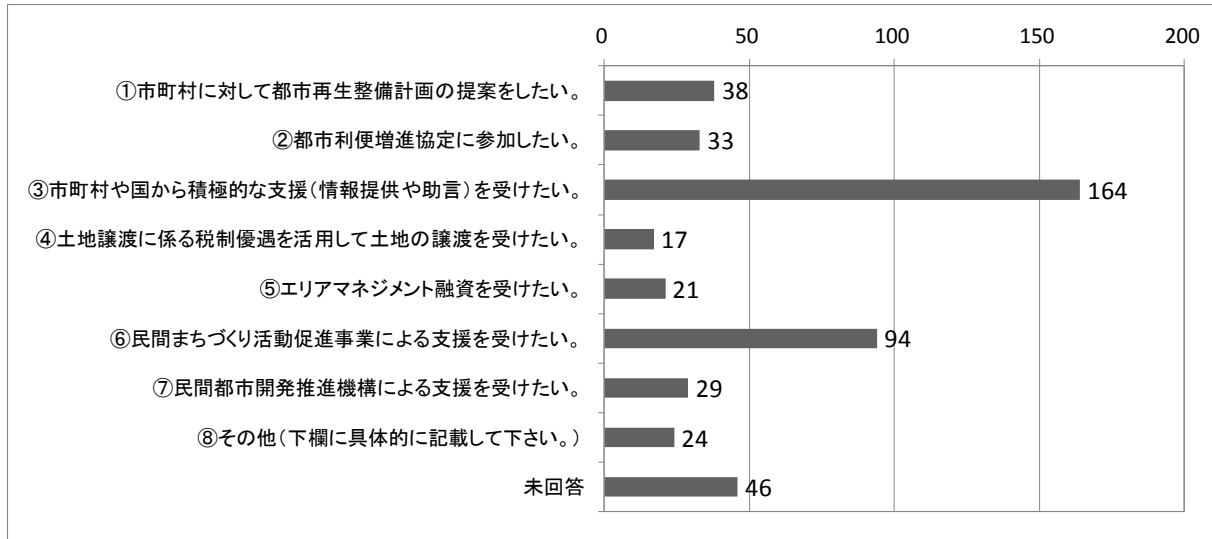


図19. 都市再生整備推進法人指定で活用したいメリット（複数回答 466）

●回答状況

- ・ 情報提供・助言（164 市区町村）、民間まちづくり活動促進事業による支援（94 市区町村）といった回答が多かった。

表14. 都市再生整備推進法人のメリットの活用意向

	問 3-1 ①ある	問 3-1 ② 可能性のある組織がある	合計
①市町村に対して都市再生整備計画の提案をしたい。	24	14	38
②都市利便増進協定に参加したい。	28	5	33
③市町村や国から積極的な支援（情報提供や助言）を受けたい。	104	60	164
④土地譲渡に係る税制優遇を活用して土地の譲渡を受けたい。	14	3	17
⑤エリアマネジメント融資を受けたい。	17	4	21
⑥民間まちづくり活動促進事業による支援を受けたい。	61	33	94
⑦民間都市開発推進機構による支援を受けたい。	25	4	29
⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）	18	6	24
未回答	29	17	46
合計	320	146	466

- ・ なお、上記で「⑧その他」を含む回答をした市区町村の内容は次表のとおりである。

表15. 問3-3で⑧その他の回答の内容

登別市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現時点では考えていない
酒田市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）
栃木市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）都市再生整備推進法人までの考えはない
飯能市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現時点では考えられない。
鎌ヶ谷市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）①～⑦に該当する活用は考えられていません。
目黒区	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）都市再生整備計画が、平成27年度に終了するので、活用は想定していない。
江戸川区	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）勉強会を継続中です。
八王子市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現時点では①～⑦を選択する段階はない。
小田原市	③市町村や国から積極的な支援（情報提供や助言）を受けたい。⑥民間まちづくり活動促進事業による支援を受けたい。⑦民間都市開発推進機構による支援を受けたい。 ⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）都市再生整備推進法人までの考えはない
長野市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）今のところ不明
沼津市	③市町村や国から積極的な支援（情報提供や助言）を受けたい。⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）金融機関からの借入れを検討するため
名古屋市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現時点では未定
尾張旭市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）今のところ未定。
伊賀市	①市町村に対して都市再生整備計画の提案をしたい。②都市利便増進協定に参加したい。③市町村や国から積極的な支援（情報提供や助言）を受けたい。④土地譲渡に係る税制優遇を活用して土地の譲渡を受けたい。⑤エリアマネジメント融資を受けたい。⑥民間まちづくり活動促進事業による支援を受けたい。⑦民間都市開発推進機構による支援を受けたい。⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現在は、設立後自社の基盤固めに注力している段階で、今後の展開の可能性としては多岐にわたるため全てを選択しました。
京都市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）都市再生整備推進法人の活用を検討する状況にない
舞鶴市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）主に施設の指定管理により組織を運営し、市民団体のサポートや行事の支援を目的としており、民間事業を展開する段階ではない。
吹田市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）特になし
八尾市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）まだそこまで煮詰まっていないので、わからない。
藤井寺市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）今のところ不明
山口市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）未検討
仁淀川町	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）特になし
上天草市	③市町村や国から積極的な支援（情報提供や助言）を受けたい。⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）添付資料として、先進的、大規模な事例等が紹介をされていますが、当市の人口規模（約3万人）や現状（農業、漁業の一次産業、観光業の3次産業が盛んである）に見合った事例集をデータベース化されて、情報提供していただきたい。
益城町	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）
那覇市	⑧その他（下欄に具体的に記載して下さい。）要望を把握できていない。

■問 3-4(複数回答)上記、問 3-1 で(まちづくりに興味を持つ民間団体(まちづくり会社等))が ①ある、②可能性のある組織がある、に回答したところにお聞きします。都市利便増進協定には様々なメリットがありますが、当該団体では、どのような活用が考えられますか。

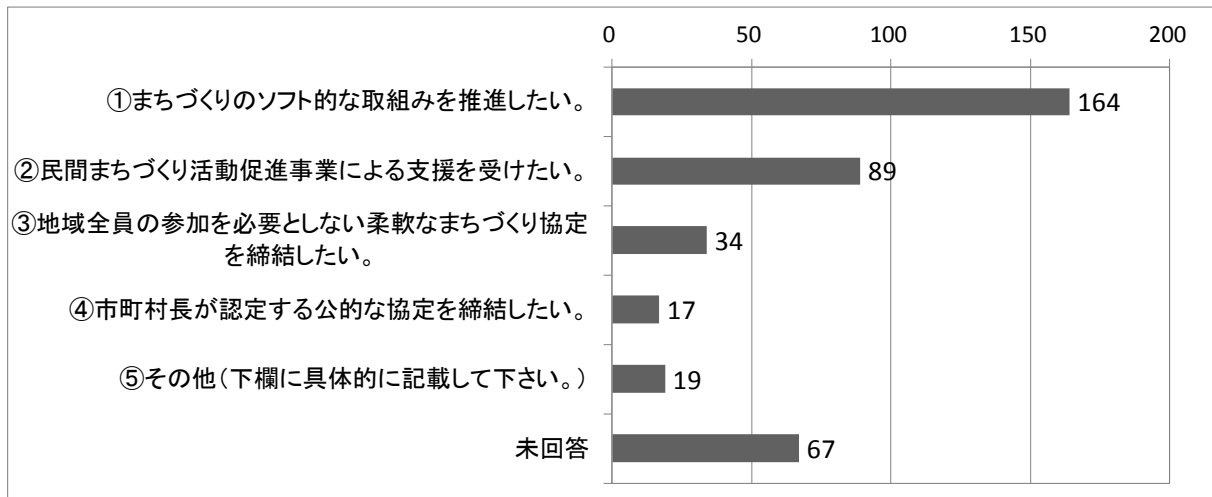


図20. 都市利便増進協定で活用したいメリット(複数回答 390)

●回答状況

・都市再生整備推進法人には、ソフトな取組みを期待していることがわかる。

表16. 都市利便増進協定のメリットの活用意向

	問 3-1 ①ある	問 3-1 ② 可能性のある組織がある	合計
①まちづくりのソフト的な取組みを推進したい。	108	56	164
②民間まちづくり活動促進事業による支援を受けたい。	56	33	89
③地域全員の参加を必要としない柔軟なまちづくり協定を締結したい。	24	10	34
④市町村長が認定する公的な協定を締結したい。	14	3	17
⑤その他(下欄に具体的に記載して下さい。)	14	5	19
未回答	41	26	67
合計	257	133	390

・なお、上記で「⑤その他」を含む回答をした市区町村の内容は次表のとおりである。

表17. 問3-4で⑤その他の回答の内容

富良野市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現段階ではない。
登別市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現時点では活用を考えていない
飯能市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）
鎌ヶ谷市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）①～④に該当する活用は考えられていません。
目黒区	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）まちづくり会社の検討を見守っており、活用は当面考えていない。
八王子市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現時点では具体的に①～④を選択する段階にない。
砺波市	①まちづくりのソフト的な取組みを推進したい。⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）駅周辺の公共施設の整備・高度化や公共空間を活用したイベントやオープンカフェの実施など
長野市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）今のところ不明
名古屋市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）現時点では未定
尾張旭市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）今のところ未定。
京都市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）都市利便増進協定の活用を検討する状況にない
舞鶴市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）主に施設の指定管理により組織を運営し、市民団体のサポートや行事の支援を目的としており、民間事業を展開する段階ではない。
吹田市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）特になし
藤井寺市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）今のところ不明
米子市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）特になし
山口市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）未検討
仁淀川町	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）特になし
益城町	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）特に考えていません。
那覇市	⑤その他（下欄に具体的に記載して下さい。）要望を把握できていない。

■問 4-1 貴自治体において都市再生整備計画を策定したことはありますか。

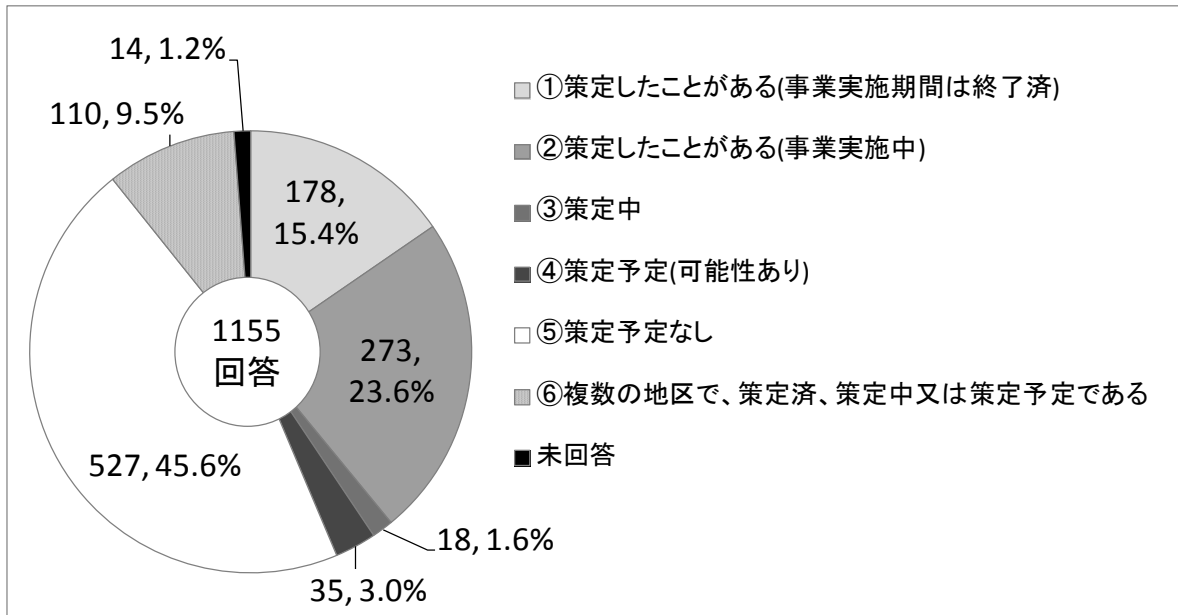


図21. 都市再生整備計画を策定について

●回答状況

- ・回答のあった半数以上の市区町村で、都市再生整備計画策定の実績があることがわかる。

■問5 官民連携制度を活用したまちづくり事例の参照について(複数回答可)

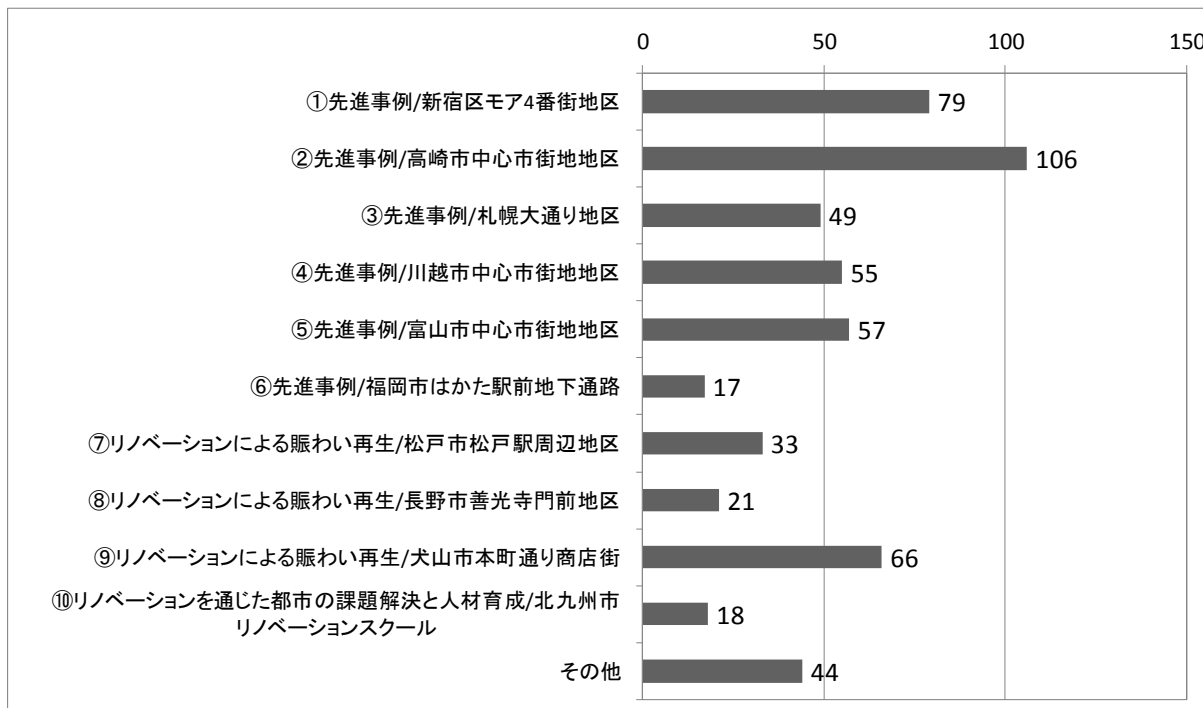


図22. 参照したい官民連携制度を活用したまちづくり事例 (複数回答 545)

●回答状況

- ・高崎市、新宿区の事例を参照したいという市区町村が 185 と多かった。

1-2 アンケート調査結果からの考察

1-2-1 公共空間を活用したまちづくりを進めたい市区町村は多い

「問 1-1」では「公共空間を活用してまちづくりを進めたい」とする市区町村が 339 あることがわかった。

1-2-2 社会実験の実施は少数

「問 2-4」では、「道路空間を活用し、「広告塔・看板」の設置、「食事施設、購買施設等」の設置、「自転車駐車器具」の設置に関する社会実験を実施している地区がありますか。」を質問している。その回答は「今のところない」とするものが 91.9%であった。

「公共空間を活用したまちづくり」を行いたいが、「今のところ社会実験にいたっていない」市区町村が多いことがわかる。

「問 2-4」では、社会実験の実施の有無については、76 市区町村が①ある、②実施の検討を行っている地区がある、③将来的に検討が考えられる地区がある、④過去に実施した地区がある という回答をしている。既に社会実験等により、公共施設を活用したまちづくりに取り組んでいるところも一定程度あることがわかる。

1-2-3 社会実験を実施した市区町村は官民連携制度の活用を視野に入れている

「問 2-4」において、社会実験の実施について、①ある、②実施の検討を行っている地区がある、③将来的に検討が考えられる地区がある と回答した市区町村は 51 がある。

これらの地区について、更に「問 2-5」では、「都市再生整備計画に位置づける官民連携制度の活用も視野に入れているか」を尋ねている。その回答は、30 市区町村 (58.8%) で「視野に入れている」と回答している。

1-2-4 社会実験から官民連携制度への切り替えについて

道路占用許可等を活用したまちづくりにとって社会実験は有効であるが、まちづくりとは別に法施行以前から存続しているような占用物件等との差異が明確にならないなどの問題もある。新宿区のように都市再生特別措置法に基づく官民連携制度が成立したことから、社会実験から、法定計画に基づくまちづくり計画(都市再生整備計画)に基づく取組みに切り替えていく例もある。

新宿区の場合は、交通管理者が都市再生整備計画に基づく官民連携制度の活用を求めたことが切り替えの要因の一つとなっている。そして、官民連携制度に切り替えたことで、法的な位置づけが明確になり、社会実験のように短期間の取り組みから、都市再生整備計画の期間内(通常 5 年以内)といった中長期的なスパンで位置づけをし、取り組みの安定性を高めることにつながっている。

地域において、切り替えが求められる理由は様々であるといえるが、他地区でも同様に切

ていくことで、より安定した取り組みになるなどの利点につながる事が考えられる。その場合、社会実験等により公共施設を活用した賑わいづくりを進めている地区は、官民連携制度の潜在的な活用ニーズと考えることができる。

1-2-5 官民連携制度の活用にあたって参考にしたい事例

社会実験等の既往の取り組みと官民連携制度を活用した取り組みの違い、特に官民連携制度を活用した場合のメリット（都市再生整備計画実施期間内での継続的な実施、承継効、補助等支援の活用等）を、具体的な取り組み事例を以って明示することができれば、潜在的なニーズを事業化につなげることに繋がると考えられる。

アンケートでは、「問 5」において官民連携制度を活用したまちづくり事例の参照について訪ねている。高崎市の取り組み（高カフェ、高チャリ）、新宿区の取り組み（モアカフェ）を参考にしたいとする意見が多くあった。

実際に事業に向けた計画を策定し、実践していくという行政担当者の視点に立てば、計画の発意から関係機関の調整、資金調達、実現化に向けての役割分担等、それぞれの場面ごとに想定される課題・障壁をどのようなクリアするのか、という具体的な進め方を先進地から学びたいということと考えられる。

第2章 官民連携制度の普及活動及び関心のある市町村 やまちづくり専門家等からの情報収集

取り組みに向けての関心や潜在的ニーズが比較的高い道路占用許可の特例制度・都市利便増進協定制度を中心に、普及活動として、先進的な取組み都市の担当者を講師としたセミナーを開催した。

普及活動として、官民連携制度の活用実績を有する都市の担当者を講師とする、オープンな形でのセミナーを1回開催するとともに、そのセミナーでの発表の内容を、その後の普及活動にも活用できるよう、多様な方法で編集加工し、多くの方がセミナーの内容をいつでも知ることが出来るように工夫した。

また、上記セミナーやその後の普及活動における普及効果を高めるため、昨年度活用に至った地区の事例や官民連携制度を解りやすく解説した活用パンフレット（A4サイズ3～4枚程度）、ホームページに掲載可能な動画のPR資料の制作を行った。

2-1 専門家等からの情報収集

官民連携制度の普及を図るための有効な方策について、東京大学大学院情報学環学際情報学府・山内祐平准教授にヒアリング調査を実施した。

その結果、ワークショップ等を通じて、先進的な取組を行う市町村が、今後取組もうとする市区町村に対して、取組みの効果やノウハウを示し、それを相互にディスカッションすることが有効であることを把握した。

さらに、SNS等を通じて、ワークショップの後の情報交換や質問に対する回答などを行うことが有効であることを把握した。

2-1-1 ヒアリングの背景

国土交通省都市局では、官民連携施策を普及啓発するため「民間まちづくり活動促進事業」を実施してきている。いくつか先進的な取組みが生まれて来ているが、今後全国で展開を図っていくことが重要である。そうした普及展開に向けては、「専門家が座学で講義するようなスタイルでは現地で人が動いてくれない。」また、「先進事例集を作成し公開しても、なかなか事例が普及していかない。」といった課題がある。そのため、各地区において官民連携まちづくりを進めるスキルを有するエキスパートを育成していくことが必要と考えられる。

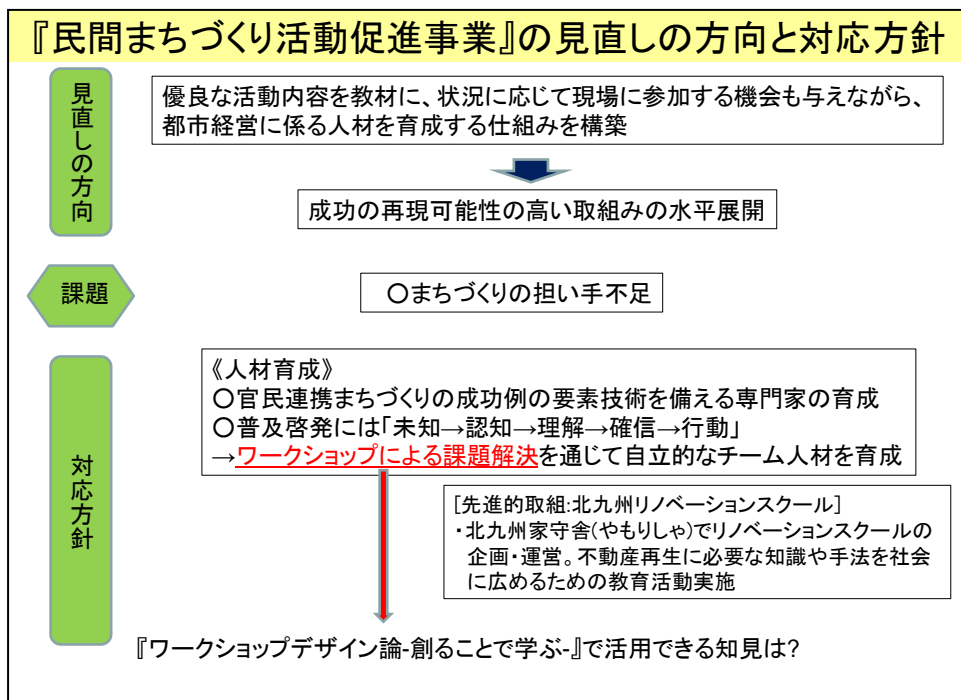


図23. 「民間まちづくり活動促進事業」の見直しの方向と対応方針

このような人材育成に向けては、ワークショップによる課題解決を通じてスキルアップしていくことが有効と考えられるため、ワークショップを活用した人材育成の専門家である山内准教授にヒアリングを実施した。

2-1-2 山内先生のプロフィール

東京大学大学院山内祐平准教授のプロフィールは、表 18 の通りである。

近著「ワークショップデザイン論－創ることで学ぶ－」（山内祐平・森玲奈・安斎勇樹著、平成 25 年 6 月発行慶応義塾大学出版会）では、著者がこの 10 年間で蓄積してきたワークショップデザインに関する知見を公開している。

表18. 山内先生プロフィール

<p>東京大学大学院情報学環情報学部・准教授</p> <p>略歴</p> <p>1967 年 愛媛県生まれ</p> <p>大阪大学大学院人間科学研究科博士後期課程中退</p> <p>2000 年 大阪大学助手、茨城大学講師、助教授を経て</p> <p>東京大学大学院情報学環准教授</p> <p>研究紹介</p> <p>研究テーマ「学習環境のデザイン」</p> <p>知が日常的に再編成される情報化社会において、人間が自らの姿を変えていくための営みとして「学習」の意義はますます重要になっています。教えられるのを待つのではなく、積極的に自らの学びをデザインする存在として学習者をとらえ、そのプロセスを支援する原理・方法や人工物のあり方について、教育学・デザイン論・教育工学・認知科学などの知見を元に研究していきたいと考えています。</p> <p>主な研究領域</p> <p>「情報リテラシーやメディアリテラシーにかかわる学習環境のデザイン」</p> <p>情報技術が社会のあり方を根本からゆさぶりつつある現在、教育に求められるものも変化しつつあります。その一つが、リテラシー（読み書き）概念の拡張です。メディアリテラシー・往訪リテラシーなど新しい時代に必要とされる資質を学ぶための学習環境について、授業やワークショップのデザインを行いながら考えていきたいと思っています。</p> <p>「インターネット等の情報メディアを利用した学習環境のデザイン」</p> <p>教育の情報化が急速な勢いで進んでいますが、学習は教師・ともに学ぶ学習者の存在・メディアなどの微妙なバランスの中で発生する複雑な事象です。インターネットなどの情報メディアを学びの場に導入する際に、このような要因をどうデザインすれば妥当性の高い学習環境になるのかを、実践的研究の中で明らかにしていきたいと思っています。また、ウェアラブルコンピュータなど、新しく出現した情報技術を学びのためのメディアとして形にしていく研究も行っています。</p>
--

出典：山内研究室ブログ <http://blog.iii.u-tokyo.ac.jp/y/lab/profile.html>

平成 25 年 12 月 4 日入手

2-1-3 ヒアリング結果概要

ワークショップを活用した人材育成に関して、以下のような示唆を得た。

表19. 山内准教授の示唆

●リーダーの育成

「北九州リノベーションスクールの取組み、こういうのをプロジェクト学習という。リーダーが育つには時間がかかる。ワークショップより、事業に向けた学習の方が、ウエートが大きい。ワークショップだけでは、リーダー養成は難しい。それぞれの地域で事業化を目指していくという条件が無いと難しい。」

●育成期間

「領域によって、また、人によって異なる。一般にエキスパートは10年といわれる。いろいろな適応能力をもっている人であれば1～2年でもできる場合もある。」

●ワークショップの効用

「ワークショップは、座学の10倍マシである。しかし、フワフワしたところがある。ワークショップしたからといってリノベが必ずしもできない。合宿型(ブートキャンプのような取組み)は非日常的な経験であり、その後何をするのかの宿題を課しておかないと、「夢」となってしまうからである。どの領域でもそのようなことが必ず起きるし、非日常的な経験であるほどその傾向がある。ワークショップの経験が夢になってしまわないようにするには、振り返ることができるようにする必要があり、そのために、合宿後の宿題や、参加者との情報交換(SNSやFB等)などのフォローアップが必要である。」

●効果的なワークショップの活用

「ワークショップは、ひとつの手法である。そのため、色々と組み合わせたスキームでプログラムを構築するのが望ましい。どこまでの水準を求めるか、少なくとも現実的なCAN DO リストを設定する。」

「単発の取組みでは効果は限られる。ワークショップで得た知見を現場で反芻し血肉とする必要がある。ワークショップから半年後にリノベーションなどリアルな課題解決に取り組むのがよく、それで収入が入った！という経験でも、それ自体失敗しても、どちらでも良い。その際学んだことが本当に学んだことになる。学習効果としてはまったく別物である。リアルでオーセンティックな課題の必要があることでワークショップが夢に終わらないようになる。」

「実際にワークショップを実施する場合は、わかっている人ばかりで行われている。すでにある程度の実務能力のある人が集まる。リアルな課題が必要。収入につながる仕組みとなっている必要がある。実務のノウハウについては、お金が不可欠。お金抜きで方法だけ考えても役に立たない。これからの時代は特に、公共をあてにした人を量産しても仕方がない。」

●まちづくりの取組みの客観的評価

「共通の基準は無い。壁になるテーマを与えて、それを乗り越えたことで評価することが考えられる。例えば、ひとつの建物のリノベーションが実現したら、1ステップ向上し、その取組みがまち全体に展開したら次のステップにランクアップするといったイメージ。皆が認める難しい現実の課題をクリアしたかどうか。ケースによりピアレビューが必要。」

●ワークショップの構成

「全国で実施するという場合は、参加者のレベルがばらばらとなり、レイヤーを変えていく必要がある。ワークショップは、色々な人が集まる場となっている。有名な先生だけ集まると、それはそれで視野が狭くなるので、有名な先生だけでなく、普通の人に参加することも必要。また、私も愛媛出身なのだが、地方都市・地元で実施する場合は特に同じような視野の人が集まりがちなので、視野を広げるため外からも人を入れる必要がある。」


平成 25 年 7 月 30 日 (火) 10:00~11:00
東京大学福武ホール会議室にて

2-1-4 参考になる取組み

実際にワークショップを活用した取組み（特に SNS の活用）として、山内先生から紹介があった『EV 超小型モビリティデザインコンテスト』について概要を示す。

1) コンテストの概要

プロジェクト概要：募集対象と審査方法



【募集対象】
日本及び海外の学校の学生（18歳以上）2人以上のチームを募集する。
現在募集中です。


【審査方法】
1) 1次審査：実際の使用シーンを含めた車両コンセプト+アイディアスケッチ（手書き可）
2) 最終審査：1次審査に合格した物を3次元デザインする。

【審査基準】1次・最終審査共通

コンセプト	コンセプトが明快である。（EV超小型モビリティと社会・街・地域の人々・文化等との関わりも含めた環境デザインを明確にイメージし表現してください）
オリジナリティ	アイデアの独創性。 ※応募者自身のオリジナル作品であり、国内外で未発表のものに限ります。
実現性	アイデアが将来実現でき説得力がある。
参加者間コミュニケーション	SNS等の活用 ※審査における課題提出物だけでなく、制作活動のプロセス（SNS上の情報発信内容及び頻度、交流が対象）も評価対象となります。

【使用ツール】
最終審査に進むデザインは、3次元デザインソフトを使用します。
3次元のスケッチを作成するソフトはコンテスト期間中、1次審査を通過した参加チームへ無償で貸与されます。
3次元デザインに必要なハードは、協賛企業各社から1次審査を通過した参加チームへ無償で貸与される予定です。
応募者はSNSを使用して主催者、応募者相互及びオブザーバーとの情報交換を行う予定です。
※ソフト・ハードなどをご提供いただける企業を引き続き募集中です。

コンテストの活動スケジュール



1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月～ '14.3月	
協賛企業募集				参加チーム募集								
公式発表				1次審査フェーズ				最終審査フェーズ				
				● 参加チーム募集締切				● 最終審査締切				
				● 1次審査締切				● 1次審査結果発表				
				● アイディアスケッチ製作				● 3次元デザイン製作				
				● SNS活用				● SNS活用				
				● (交流イベント)				● (交流イベント)				
								● 最終審査結果発表				
								● 東京モーターショーシンポジウム (予定)				
								● APEV主催シンポジウム (予定)				
								● 受賞式@Tokyo				

2) 体制

主催:電気自動車普及協議会

後援:経済産業省、国土交通省、東京大学大学院情報学環、ダッソー・システムズ

審査委員

審査委員長 奥山清行 (工業デザイナー)

審査員 安藤忠雄 (建築家・東京大学名誉教授)

織作峰子 (写真家・大阪芸術大学写真学科教授)

河口洋一郎 (東京大学大学院情報学環・学術情報学府教授)

藤本彰 (カースタイリング出版代表)

田嶋伸博 (電気自動車普及協議会代表幹事)

3) 山内研究室の役割

- ・2次審査において、SNS ツールやCAD ツールを使用した教育システムの活用と効用の研究、効果検証を実施。
- ・学生チームがデザインコンテストで学んだことを明らかにして、ツール活用の効果を検証するとともに、国境を越えたオンライン学習環境の実現や学習を支える人的ネットワークの構築に貢献することが期待されている。
- ・SNS プラットフォームと3次元デザインソフトは、ダッソー・システムズが提供。

4) 現状 (平成 25 年 8 月 15 日時点)

- ・東京大学、慶応義塾大学、ケンブリッジ大学等6カ国の26大学32チームが参加 (2013年5月12日現在)。
- ・本コンテストでは、SNS を使い、毎週学生チームにデザインの進捗をブログにまとめてもらい、お互いに参照してもらおう仕組みで進められている。
- ・アクセス数は、コンテスト開始 (5月18日) から3週間で1万5千アクセス。
- ・相互の参照により、他チームのデザインコンセプトからお互いに不足している観点を学びあうやりとりも生まれて来ている。
- ・さらに本コンテストにおいては、学生チームだけでなく、電気自動車に詳しいサポーターも参加し、毎週学生チームのデザインに専門的なアドバイスがなされ、徐々に実現化できる方向へと進んできている。
- ・審査における提出物だけでなく、制作活動のプロセス (SNS 上の情報発信内容及び頻度、交流) も評価対象となる。

* 電気自動車普及協議会事務局へのヒアリングと同協議会ホームページ掲載資料より整理

<https://www.apev.jp/> 平成 25 年 8 月 15 日入手

2-2 セミナーの企画・運営・開催

平成 24 年度調査結果等を踏まえ、札幌市（大通地区）、高崎市（中心市街地地区）、新宿区（モア 4 番街地区）の 3 地区を道路占用許可の特例制度・都市利便増進協定制度を活用した先進地区として位置づけ、各都市の行政担当者を講師としたセミナーを開催した。

2-2-1 セミナーの主旨

官民連携制度を活用したまちづくりを進めて行くためには、様々な課題を解決していく必要があり、これから取り組んでいく自治体としては、大きな障害となっていると考えられる。今回実施したアンケート調査においても、「公共空間を活用してまちづくりを進めたい」との回答が約 3 割の自治体からあるものの、実際に実施あるいは取組みに向けて社会実験を実施しているのは、ごくわずかである。そのため、官民連携制度を活用したまちづくりの潜在ニーズを掘り起こし、取組みの実現化を支援するためには、実際に官民連携制度を活用したまちづくりを実施している地区の事業化に向けたノウハウを、これから検討していく地区に移転していくことが効果的と考えられる。

そのため、本セミナーは、先進的な取組み地区の行政担当者から、取組みに至った経緯や、どのような課題に直面し、それらをどう解決していったのかを、官民連携制度を活用したまちづくりに興味を有する団体に語っていただく場とするものである。

2-2-2 セミナー資料の作成

今後、官民連携制度を活用する地区で、実践的な参考資料となるよう、先進 3 地区の概要を、「目的」「概要」「背景」「スケジュール」「制度活用に向けた個別課題と対応」「事業計画」「空間計画」「その他」「関係者連絡窓口」の 9 項目で整理し、「官民連携制度活用セミナーテキスト」としてとりまとめ、セミナー参加者に配布した。

また、セミナーで講師となる市区と協力して、講演資料としてパワーポイント（PPT）資料を作成した。

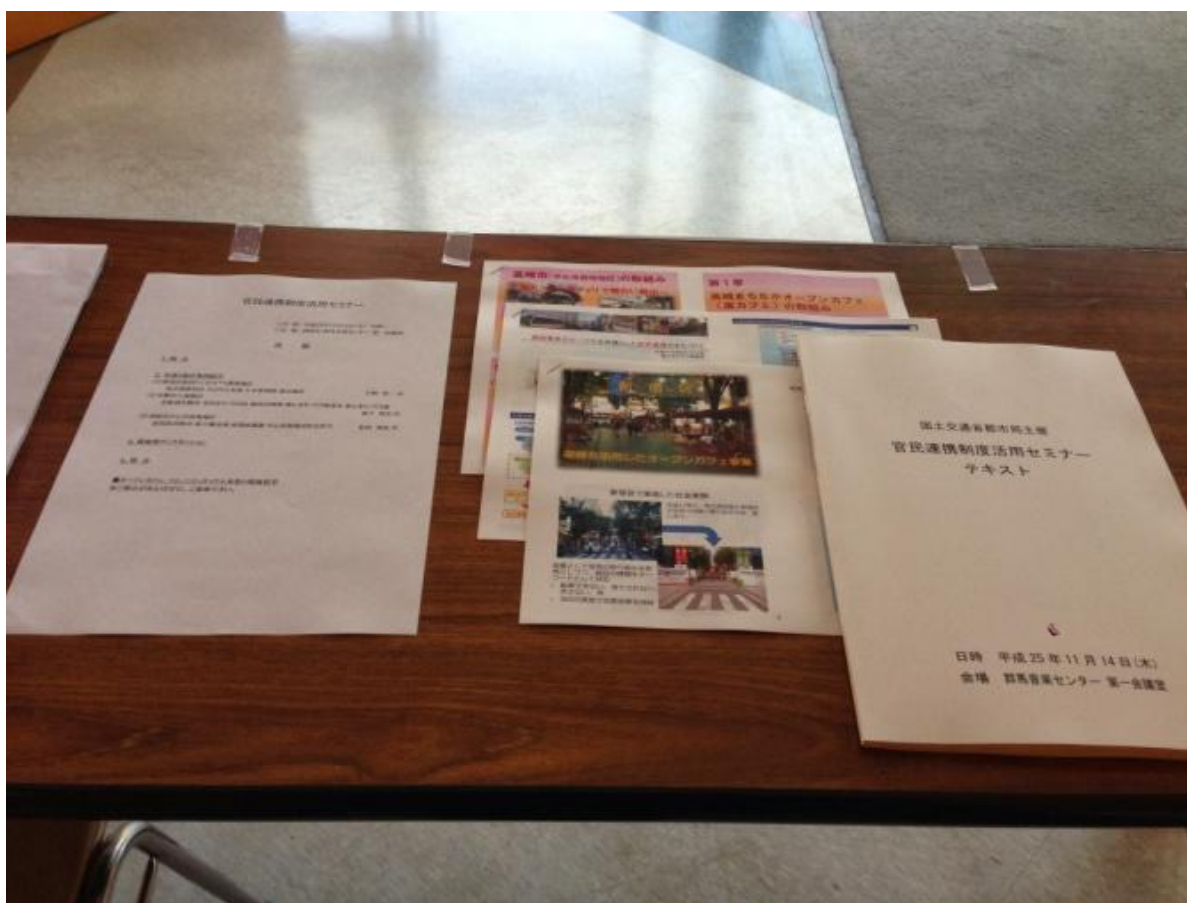


図24. セミナー配布資料

※セミナー講演資料（PPT）、セミナー講演資料（テキスト）は参考資料に掲載する。

2-2-3 セミナーの呼びかけ

アンケートにおいて官民連携制度に関心のある市区町村の担当者に連絡し、セミナーへの参加者を募った。

具体的には、以下の問に対して、以下のいずれかの回答（⇒の回答）をした市区町村をセミナー参加候補市区町村とした。

- ・問 2-2 貴自治体管内において、都市再生整備推進法人に指定した団体はありますか？
回答⇒ ①ある、②可能性のある組織がある

- ・問 2-4 道路空間を活用し、「広告塔・看板」の設置、「食事施設、購買施設等」の設置、「自転車駐車器具」の設置に関する社会実験を実施している地区がありますか。
回答⇒ ①ある、②実施の検討を行っている地区がある、
③将来的に検討が考えられる地区がある

- ・問 2-7 地域住民等が自主的に制定した地域のまちづくりのルールづくりに基づいてまちづくり（エリアマネジメント）を進めている地区がありますか。
回答⇒ ①ある、②検討している地区がある

- ・問 2-9 民有地を活用した歩行者ネットワークを実施している地区がありますか。
回答⇒ ①ある、②実施の検討を行っている地区がある、
③将来的に検討が考えられる地区がある

これらのいずれかの回答をした市区町村は全国で 255 があった。

そのうち、セミナーにおいて、講師を務める札幌市、高崎市、新宿区を除くと、セミナー参加候補市区町村は 252 市区町村になった。

2-2-4 セミナーの開催

1) 開催地、参加者

セミナーは、先進事例のひとつである高崎市で開催した。セミナー参加者は、市区町村アンケートの回答で関心のある都市の担当者に連絡するとともに、開催地である高崎市から群馬県内の関係団体に連絡をして頂くことにより参加者を募った。その結果、21 団体（参加希望は 22 団体）47 名が参加した。

なお、参加者の他に、開催地である高崎市副市長、主催者、講演する市区担当者、事務局、報道関係者も参加している。これらを合わせると、合計 64 名が出席した。

2) セミナーの内容

セミナーは次表の次第にそって進行した。

表20. セミナー次第

日 時：平成 25 年 11 月 14 日（木）13:00～15:10		
場 所：群馬音楽センター		
進行：及川 理		
13:00～13:05	開会 ・セミナー関係者紹介 セミナー講演者、高崎市副市長 ・セミナー開催趣旨、	及川 理 JICE 都市・住宅・地域政策 G
	挨拶	松本 泰夫氏 高崎副市長
13:05～13:35	講演 1： 新宿区新宿 3 丁目モア 4 番街地区（東京都新宿区）	小野 浩一氏 東京都新宿区 みどり土木部 土木管理課 課長補佐
13:35～14:05	講演 2： 札幌市大通地区（北海道札幌市）	森下 敦史氏 北海道札幌市 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
14:05～14:35	講演 3： 高崎市中心市街地地区（群馬県高崎市）	松田 和也氏 群馬県高崎市 商工観光部 産業政策課 中心市街地活性化担当
14:40～15:10	グループディスカッション （3 つのグループに分かれて意見交換）	新宿区グループ：進行 JICE 朝日向 札幌市グループ：進行 JICE 伊藤 高崎市グループ：進行 JICE 及川
15:10	閉会	

※官民連携制度セミナー終了後、現地見学（高崎市による案内：30 分程度）



図25. 講演の状況

3) グループディスカッション

グループディスカッションでは活発な意見交換がなされた。主な質疑は、次表に示す。

表21. グループディスカッションでの主な質疑

グループ	主な質疑
新宿グループ	<p>Q. 公益的な建物という位置づけが、建築部門ですんなりできたのか。(つくば市)</p> <p>A. 公益上の施設に該当するのかが問題となった。国に相談し、「都市再生整備計画に位置付けることで公益上重要な施設となる」ということで建築部門も了解した。</p> <p>Q. 区としてどこまで負担しているのか。(つくば市)</p> <p>A. 社会実験時に、規模等想定し整備した。</p> <p>Q. 出店者の選定方法(つくば市)</p> <p>A. 占用者が選定している。現在のマリオンクレープは、社会実験の時から出店している。現在黒字となっており、出店者が変わると新たなインシャルコストがかかるため、採算性の確保が難しくなると思われる。</p> <p>Q. 保健所からの指導はどのようなものがあったか。(多摩市)</p> <p>A. 食品衛生法上、店舗内に飲食する場所を設けるとトイレが必要となる。そのため、椅子とテーブルは別扱いで営業許可をもらっている。また、警察からもイスとテーブルと購買施設は一緒にしてはいけないと言われている。</p> <p>以上</p>
札幌グループ	<p>Q. 道路占用に関して冬場は利用が厳しいがどのような配慮がなされているか。(新潟市)</p> <p>A. 札幌市の取組みの場合は、新宿区と異なり常設店舗ではない。クリスマスや雪まつりといったイベントとタイアップしたプロモーションで活用できないか検討中。なお、冬場は使用料を夏場の半額としている。</p> <p>Q. 国道上の占用で、市道と異なる配慮事項はあるか。(新潟市)</p> <p>A. 本来は、歩行者通行空間として 4m が必要ということであったが、歩道上に地下街への出入り口が設置されており、その残余の歩行者通行空間が 3.5m となっており、調整に時間を要したが、ここでも 3.5m で了承を得た。</p> <p>Q. まちづくり会社と一緒に取り組んだ経緯(世田谷区)</p> <p>A. 制度を活用してほしい国交省と当該地区のエリアマネジメントの主体として位置づけられているまちづくり会社と市がタッグを組んで進めてきた。</p> <p>Q. まちづくり会社を株式会社として理由。(世田谷区)</p> <p>A. まちづくりを進めて行く上で、収益を上げる必要があると考えたため。</p> <p>Q. まちづくり会社の運営資金の調達方法(世田谷区)</p> <p>A. 設立時の商店街等の出資、公共の出資。また、事業として都心の駐車券事業や広告事業が収益の柱となっている。まちづくり会社は、現在 5 期目であるが、過去の 4 期は黒字となっている。</p> <p>Q. 当該地区は、車線を減少する計画となっているが、どのように理解を得たのか(名古屋市)</p> <p>A. 反対の声もあった。しかし将来的には、お年寄りや子供が安心安全に乗れる交通として路面電車は必須。市長の公約ともなっている。</p> <p>Q. 自転車の押し歩き社会実験とは(名古屋市)</p> <p>A. 歩道上の押し歩きの推奨・啓発。</p> <p>Q. 3.5m の歩行者通行空間の確保で大丈夫という説得はどのように行ったのか。(名古屋市)</p> <p>A. コンサルタントで用意した計算式で試算し、大丈夫なことを検証。</p> <p>Q. 広告について、景観上のコントロール等がされているのか。(名古屋市)</p> <p>A. 各商店街が選んだ代表たちで、公序良俗に反しないか審査している。</p> <p>Q. 都市再生整備推進法人の指定に向けた手続きと期間は(多摩市)</p> <p>A. 外部からきちんと選定されていると評価されるよう、地元商店街の推薦を取るこ</p>

	<p>ととした。期間は、要綱をつくって指定まで約1カ月。</p> <p>Q. 保健所から具体的な指導はあったのか（多摩市）</p> <p>A. 常設の建築物を設けたため、当たり前の確認を受けただけであった。</p> <p>Q. 都市再生整備計画が既に無いと、都市再生整備推進法人の指定はできないのか。（八王子市）</p> <p>A. 別の話である。計画が無くても指定はできる。</p> <p>Q. 既往のカフェ等の店舗から苦情は出てないのか（八王子市）</p> <p>A. 固定の店舗が継続的に営業することとなると苦情が出るかもしれないが、札幌市の場合、短いスパン（2週間程度）で入れ替えて行く方式としており、そのような懸念は持っていない。</p> <p>以上</p>
高崎グループ	<p>Q. 都市再生整備推進法人を作らなくても事業はできるのか。（宇都宮市）</p> <p>A. 高崎では協議会の形で実施している。</p> <p>Q. 協議会に入っていない方でイスやテーブルを設置してしまったりした時の対応は（宇都宮市）</p> <p>A. そのような情報を入手した場合、協議会に話し、さらには道路管理者にも話すこととしている。但し、その場合は一緒にやろうと声をかけるというスタンスで対応している。</p> <p>Q. 具体的な協議前に行われた道路管理者と警察の現地調査は、どれぐらいの頻度で行われたか（流山市）。</p> <p>A. 半年間、県と警察と月1回会議を行って調整した。その間にも打合せ等の調整を随時実施してきた。</p> <p>Q. 協議会の収支はどのようになっているのか（新潟市）</p> <p>A. イベント事業実施支援ということで、商工会議所に補助を行っている。また、協議会で出店者から1店舗2万円の会費を集めている。それらが収入となる。支出としては、道路占用料、警察への道路使用料の許可申請費用、キャンペーンの実施費用等が支出となる。</p> <p>Q. 次年度以降も市として継続的な補助を想定しているのか。（大阪市）</p> <p>A. 今のところ、イニシャルコストとしての支援を行った形となっており、来年度以降の支援については、これから検討していく。</p> <p>Q. オープンカフェの実施に当たって、どのような課題があったのか。（大阪市）</p> <p>A. 実施に当たっての一番大きな課題は、出店する店舗の協力であった。スタートに当たっては、公共の財政的な支援が必要であった。</p> <p>Q. 協議会の中でリーダーシップを執ったのは市か（大阪市）</p> <p>A. 商工会議所であった。</p> <p>Q. 協議会の中でマネージャーのような核となる人材はいたのか。（草津市）</p> <p>A. 市のトップと商店街のトップのトップダウンで始まった。賑わいづくりに積極的な商店街はあったが、特に具体的な人材がいた訳ではない。</p> <p>Q. 高チャリに関して、民間の事業者との調整はされたのか。（草津市）</p> <p>A. 民間のレンタサイクル事業者はなかった。</p> <p>Q. オープンカフェをやりたいが適地がない。（前橋市）</p> <p>Q. オープンカフェを設置できるような道路を整備する予定（伊勢崎市）</p> <p>Q. 萬代橋の橋詰でオープンカフェをやりたい。（新潟市）</p> <p>Q. グランフロント大阪で官民連携制度を活用してオープンカフェを実施している。その他、難波駅の駅前広場でも検討している。（大阪市）</p> <p>Q. 駅前広場の2階部分でオープンカフェの実験を行った。オリオン通りという中心市街地の真ん中の通りで、既に商店街がイスとテーブルを置いてしまっており、これをどうしていくのかが問題。（宇都宮市）</p> <p>A. 高崎の現在の取組みは、ステップ1で、今後は、駅のデッキ上でやれないかと考えている（ステップ2）。もうひとつ、地区西側の烏川の堤防を改修し、そこでオープンカフェを展開したい（ステップ3）。</p> <p>Q. 高チャリについて使用するエリアは限定しているのか（上田市）。</p>

	<p>A. できればこの町で使っていただきたいと考えているが郊外で乗られるケースもある。埼玉県まで乗って行かれたケースもあった。できるだけ町の中で乗ってもらうようPRしている。</p> <p>Q. 高チャリに関して、保険は入っているのか。（上田市）</p> <p>A. 100台全てに保険をかけている。自転車自体のTSの保健の他に運営側に瑕疵があった場合の対応として障害保険にも入っている。</p> <p>Q. 高チャリの運営方法（デポジット式で人が張りつかない）のメリットと問題点は（本庄市）</p> <p>A. メリットは使い買っの良さ。デメリットは放置。回収員（警察OB）を雇い探して回収している。</p> <p>Q. 現在は協議会が占有主体となっているが、ゆくゆくはまちづくり会社化を考えているのか。（前橋市）</p> <p>A. まちづくり会社化し、都市再生整備推進法人になってもらえれば良いと考えている。</p> <p>以上</p>
--	--



図26. グループディスカッションの状況

4) セミナー開催後の意見交換

セミナーにおいては、オープンカフェの建築物と食品衛生法における取扱いも話題になった。セミナーの中では消化しきれなかった部分でもあるので、開催後、新宿区を中心にして、札幌市、高崎市とも情報交換した。

また、次頁の資料をまとめて、セミナー参加者の中で関心のある市にも配布した。

(参考) 新宿の場合

モアカフェは、飲食させない営業として飲食店営業の許可を得ている。そのため、便所、テーブル椅子は置かず、基本、テイクアウトとしている。持ち帰り後どこで飲食しても良く、近傍にあるテーブル、椅子で飲食することも可能という整理をしている。

(参考) 札幌の場合

札幌の「大通すわろうテラス」は、飲食店営業で食品衛生法の許可を得ている。手洗いは建築物の中に整えており、便所については、近隣のアルシュビル（中央区南3西4）のビルオーナーの許可を得て、ビル内のトイレを使用させてもらう等の連携を取っている。保健所にもその内容で届け出ている。飲み物等のサーブをその場で行うためには、本来飲食店営業の許可を取っていないといけないとの考えによる。

(参考) 高崎の場合

高崎の「高カフェ」は、基本的に、既存の飲食店の前面で実施するため、オープンカフェの実施にあたって改めて食品衛生法の許可を得ることは必要としていない。既存店舗の一部として取り扱っている。平成24年に実施した社会実験前に、高崎市の保健所と事前の協議を行い、出店の申込の際に食品営業許可証の写しの添付を義務づけた。また、「高崎まちなかオープンカフェ運用基準」に「衛生管理には十分に注意を払い、万一食品衛生法に基づく規制に係る違反等が発生した場合は、全て出店者の負担と責任において対処します。」「屋外においては、調理を行わず、また、火気を使用しません。」との事項を設けた。

※しかしながら、屋外でビールサーバーにより生ビールを注ぐ行為について、出店者と保健所間で認識の違いによるトラブルがあったことから、再度、全体に屋外での調理行為禁止の周知を図ったところ。

新宿区モア・オープンカフェの法律（食品衛生法）上の取り扱い

店舗（建築物）



机・椅子



収納庫



<p>都市再生特別措置法</p>	<p>【法第四十六条第十項】都市の再生に貢献し、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するものとして政令で定めるものの設置 【令第十五条第二号】食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの</p>
<p>道路法</p>	<p>【法第三十二条第一項第七号】前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの 【令第七条第八号】高速自動車国道及び自動車専用道路以外の道路又は法第三十三条第二項第一号に規定する高速自動車国道若しくは自動車専用道路の連結路附属地に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設でこれらの道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの 【国道利第20号平成23年10月20日】食事施設等の定義 食事施設等は、道路の通行又は利用において一般的に発生する需要に対応した物品の販売又はサービスの提供を行う施設であって、ある程度の期間継続的に設置されるものをいう。なお、「施設」の概念は建築物に限られるものではないことから、食事施設等は机、椅子、調理器具等が一体となってオープンカフェ（食事施設）としての機能を果たすものであっても差し支えない。</p>
<p>建築基準法</p>	<p>【法第四十四条第一項第二号】公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物で特定行政庁が通行上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したもの</p>
<p>食品衛生法 食品衛生法施行条例（東京都） 新宿区保健所 営業者（テナント：マリオングループ）</p>	<p>【法第五十一条、第五十二条】営業の許可 ▲飲食店営業、喫茶店営業には、客席、便所、手洗いが必要。ただし、食品の調理のみを行い、客に飲食させない営業については、客室及び客席を必要としない。客に飲食させない営業については、客用便所を必要としない。 ○飲食させない営業として飲食店営業を許可し、便所、テーブル椅子は置かない。 ※占用主体（新宿駅前商店街振興組合）と契約に基づき、椅子テーブルの出し入れを代行。</p> <p>基本は、テイクアウト持ち帰り後どこで飲食しても良く、近傍にあるテーブル、椅子で飲食することも可能。</p>

○収納庫
 特例道路占用区域内における食事施設の一部になることで確認（国土交通省道路局路政課道路利用調整室占用係長）

※新宿区みどり土木部 小野氏からの聞き取りをもとに作成

2-3 参加者アンケートによるセミナーの効果計測

セミナー開催後に参加した市区町村に対して、官民連携制度に対する理解度の向上等に関するアンケート調査を実施した。20 団体から 22 通の回答を得た。

※1 市で 3 名以上参加し 3 先進事例で別れてグループディスカッションをしたことから、3 通を返送された市があるため 22 通になった。

2-3-1 官民連携制度に対する理解度が高まった

参加者の 91%の市区が、「官民連携制度の理解が深まった」と回答しており、セミナーに参加したほぼ全ての市区が次回以降のセミナーに参加したい（参加したい 73%、セミナー全般の内容が充実されるようであれば参加したい 23%）との意向であった。

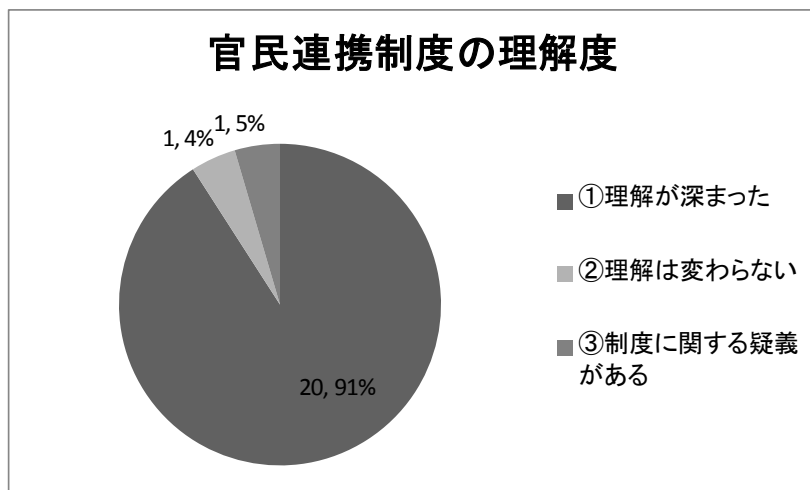


図27. 官民連携制度の理解度

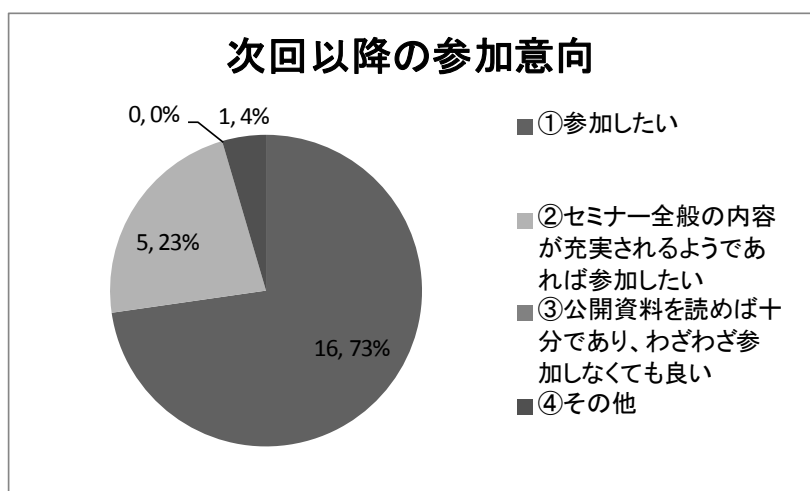


図28. 次回以降の参加意向

2-3-2 開催場所は実例のある都市がよい

今回のセミナーは、群馬県高崎市で開催した。参加者は、北は群馬県、西は大阪府となっており、全国からの参集はできなかった。欠席自治体の中には、「基本的に出張は道内のみ」といったように、管外出張に厳しい制約のある自治体もある。セミナー参加者へのアンケート調査では、約9割が、「実例のある都市」での開催を希望している。こうした状況を勘案すると、例えば札幌市（大通地区の実例あり）を開催場所とし、主に北海道の都市を対象としたセミナーを開催する。大阪市（うめきた先行地区の実例あり）を開催場所として主に近畿地方整備局管内の都市を対象としたセミナーを開催する。岡山市（岡山駅東口地区の実例あり）を開催場所として主に中国地方整備局管内の都市を対象としたセミナーを開催するといった開催場所の設定が、参加する自治体のニーズに応えたものと考えられる。

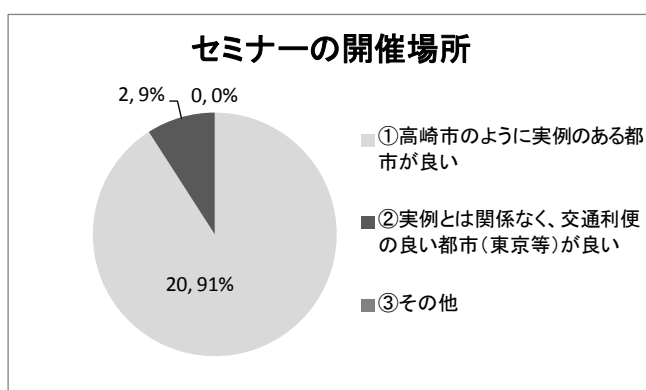


図29. セミナー開催場所の意向

2-3-3 開催時期は夏季が望ましい

今回のセミナーは、11月中旬の開催となった。セミナー参加者へのアンケート結果では、より早い時期（7～9月）での開催を望む声が多くなっている。当該セミナーをきっかけとして、官民連携制度の活用に向けた取組みを進めて行くことを考えるならば、年度の前半で開催し、その後の検討を踏まえ、次年度の予算確保に結び付けるといった視点からも、年度の早い時期での開催が有効と考えられる。

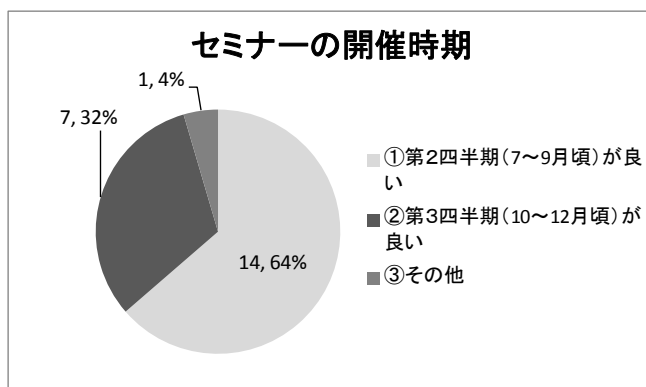


図30. セミナー開催時期の意向

2-3-4 講演は先進地の担当者が良い

講演の内容は良いとする意見が多かった。実績のある先進地の市区の担当者が講演することが効果的であったといえる。

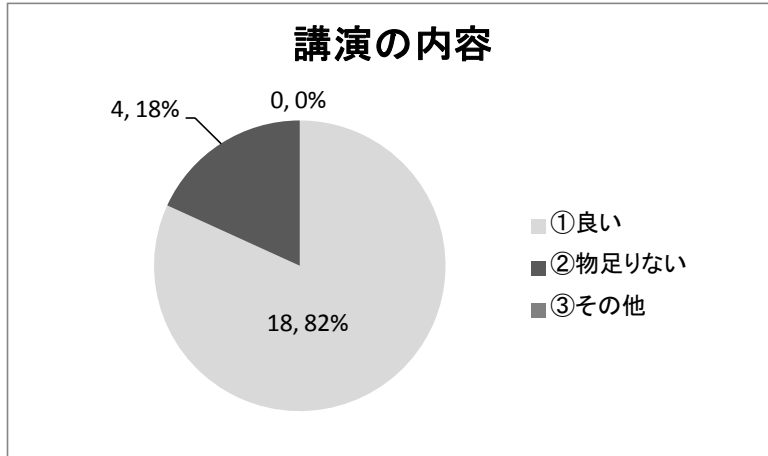


図31. 講演の内容

2-3-5 グループディスカッションは少人数がよい

セミナーでは、より多くの方々に情報発信することを目的としたため、基本的に参加者の上限を設けなかった。そのため、3グループに分かれた意見交換においては、1グループ20名近くの参加者となり、十分な発言機会を設定することも困難であった。セミナーに対するアンケート結果において、講演内容に対しては、「良い」とする回答が8割を超えているものの、質疑等ディスカッションの内容に関しては、「良い」と「物足りない」が同数（45%）となっている。このことから意見交換においては、参加者を絞ることや、意見交換の時間を十分に確保するなどの拡充が必要と考えられる。実習においては、さらに意見交換・ワークショップの比重が高まると考えられるため、いかに適正な規模で実施するかも重要である。

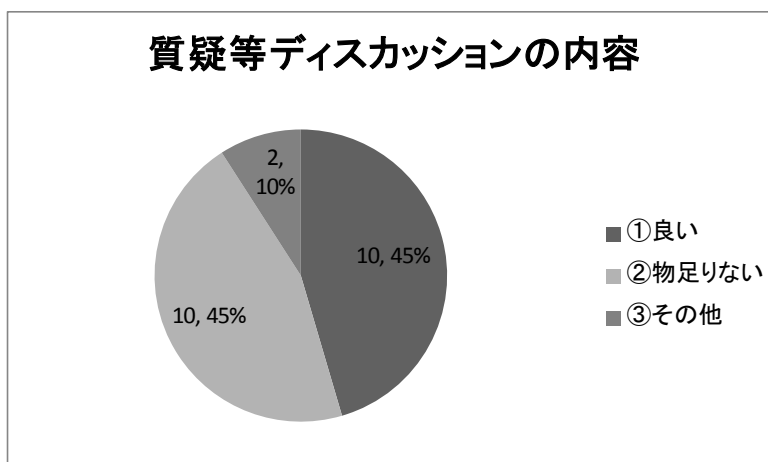


図32. ディスカッションの内容

2-3-6 今後の取組について

今後、「取組が進められる」「②何らかのサポートがあれば進められる」とする回答は16(73%)であった。これら16件は、取組の芽が出るまでの時間として、①3ヶ月以内=1件、②半年以内3件、③1年以内5件と回答している。

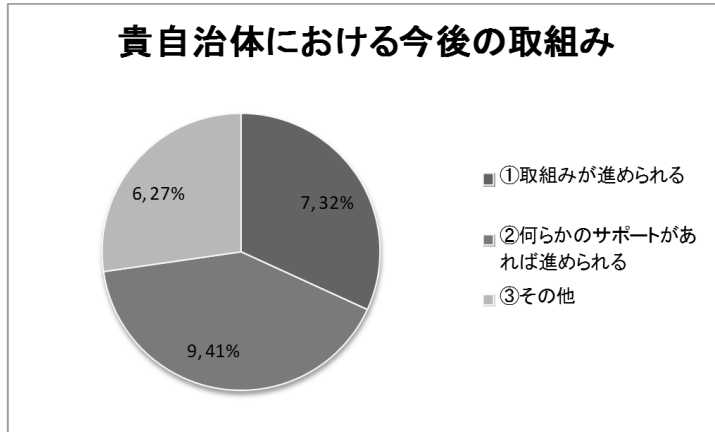


図33. 今後の取組み

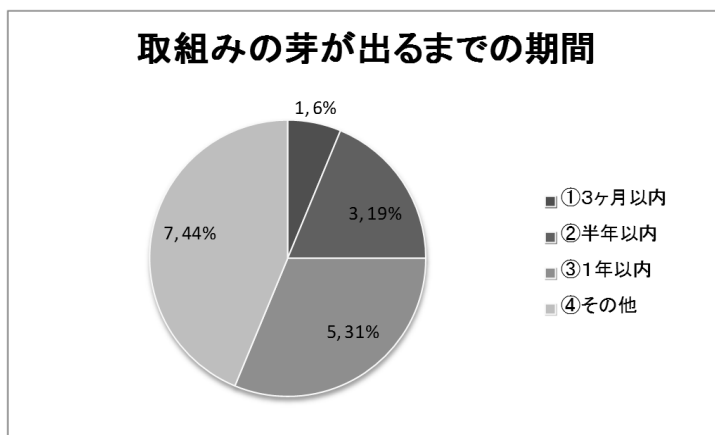


図34. 芽が出るまでの時間

なお、今後の取組みで「③その他」とした市区の自由記述は次のような内容であった。

表22. その他の自由記述

1	道路を管理する側として、まちづくり部署が行う事業に対する協力は惜しみませんが、自ら積極的に推進することはありません。
2	まちづくり会社等、地元のやる気が課題である。
3	市内各所で、制度活用の動きが見られるが、それぞれの活動主体の性格も違い、行政内の共通理解・体制の整理が必要と考えている。
4	県から参加させて頂いたため、自治体として直接の取組みは難しいが、管内自治体のサポートが行えるように努めていきたい。
5	制度自体の理解はできたが、実際に進めるだけの土台がわが市にはない。
6	本制度を活用するかどうかも含めて検討している段階であるが、セミナーに参加し、本制度の活用が本市にとっても有効であることが分かった。

2-4 パンフレット等 PR 資料の制作

市区町村の担当者や民間事業者等にとって、都市の賑わいをつくるための官民連携制度をわかりやすく示すための普及啓発資料としてパンフレットを作成した。

官民連携制度を活用し、道路占用の取組みを実現させた先進地区である札幌市（大通地区）、高崎市（中心市街地地区）、新宿区（モア 4 番街地区）の写真等の素材をわかりやすく示すこととした。

2-4-1 パンフレットの制作

1) 素材の整理

先進地区である札幌市（大通地区）、高崎市（中心市街地地区）、新宿区（モア 4 番街地区）の写真素材を収集した。写真素材のポイントは、従前の路上駐車や駐輪等の問題のある道路空間を示し、それが官民連携制度を活用することにより、いきいきと蘇ることを示せるよう、ビフォア、アフターのわかるものを収集・整理した。



図35. 札幌市の写真素材

【高崎市中心市街地地区】～中心市街地の賑わい創出と回遊性確保～



図36. 高崎市の写真素材

【新宿区モア4番街地区】～歩きたくなる歩行者空間の整備～



図37. 新宿区の写真素材

2) パンフレットの制作

先進都市の写真素材、わかりやすい制度紹介等の図により、パンフレットを制作した。
制作したパンフレットは参考資料に「官民連携制度活用資料」として掲載する。

2-4-2 セミナー動画の作成

1) セミナー結果の編集

高崎市で11月14日に開催したセミナーにおける札幌市、高崎市、新宿区の3地区の講演の様（各地区約30分、全体で約90分）の動画として編集した。

内容は、講演のパワーポイント画面に加え、講演者の発言の画面を合わせて表示するように編集した。

これらは、動画であるため、電子ファイルをDVD等に焼き付けて成果とする。動画における各先進地区の冒頭画面を下記に示す（講演時発表順）。

2) 各地区のセミナー動画

<新宿区新宿モア4番街地区（東京都新宿区）>



<札幌市大通地区（北海道札幌市）>

The screenshot shows a presentation slide with a video inset of a speaker on the left. The slide features a photograph of a tram at a station and a large architectural rendering of a modern street with tram tracks, trees, and buildings. The text on the slide is as follows:

路面電車のループ化を契機とした官民連携のまちづくり
札幌市 市民まちづくり局
都心まちづくり推進室

<高崎市中心市街地地区（群馬県高崎市）>

The screenshot shows a presentation slide with a video inset of a speaker on the left. The slide features a collage of photos showing outdoor cafe seating and people on bicycles. The text on the slide is as follows:

高崎市(中心市街地地区)の取組み
～高カフェと高チャリで賑わい創出～
高崎市 産業政策課 松田 和也

2-5 官民連携制度に関心のある市町村の状況整理

市町村アンケート結果、官民連携制度に関する問い合わせ、セミナーにおける意見交換内容等を基に、官民連携制度に特に関心のある市町村を抽出し、その状況を表 23 に整理した。

表23. 官民連携制度に特に関心のある市町村の状況整理

市町村	内容	備考
会津若松市	株式会社まちづくり会津を都市再生整備推進法人の候補と考えている。まちづくり会社の基盤強化につながるよう広告塔の維持管理をさせたい。	
つくば市	平成 23 年からオープンカフェの社会実験実施中（ペDESTリアンデッキ上）。平成 26 年度道路上の常設店舗の設置に向け検討を進めている。	平成 24 年度調査 ヒアリング地区
宇都宮市	オープンカフェに取り組む意向あり（駅前広場 2 階部分等）	
伊勢崎市	オープンカフェ等を設置できる空間を持った道路を配置する予定（現在事業計画を変更中）。	
浦安市	・民有地である歩道状敷地の整備・維持・管理方策への官民連携制度の活用可能性を検討（新浦安駅周辺）。 ・都市利便増進協定を活用した賑わいづくりの検討（新浦安駅周辺）。	
千代田区	都市再生整備推進法人として 2 団体（秋葉原タウンマネジメント株式会社、一般社団法人大手町・丸の内・有楽町まちづくり協議会）を指定。今後指定した法人が都市再生整備計画を提案してくれる可能性あり。	
品川区	大崎駅周辺地区において官民連携制度を位置づけた都市再生整備計画検討中。都市再生整備推進法人の指定予定あり。	
世田谷区	区内の生活拠点（下北沢駅周辺、二子玉川等）でエリアマネジメントを検討中。	平成 24 年度調査 ヒアリング地区
八王子市	都市再生整備推進法人の指定の可能性あり。	
新潟市	企業を公募し、萬代橋の橋詰広場でオープンカフェができないか調整中。都市再生整備計画（萬代橋周辺地区）は策定済みであり、今後変更により官民連携制度の位置づけを検討する予定。	平成 24 年度調査 ヒアリング地区。
福井市	都市再生整備推進法人指定。 同法人が、提案する中心市街地における都市再生整備計画の変更案を検討中。	平成 24 年度調査 ヒアリング地区
甲府市	都市再生整備推進法人指定の準備を進めている。 現行の都市再生整備計画を 1 年延長し、オープンカフェ等の社会実験実施を検討中。	
名古屋市	広幅員道路の空間を自動車通行以外でも活用したいという希望有り。 都市再生整備推進法人指定の事務取扱要綱公表。	
草津市	都市再生整備推進法人指定の事務取扱要綱公表。	平成 24 年度調査 ヒアリング地区
大阪市	難波駅の駅前広場でオープンカフェを検討中。	
姫路市	都市再生整備推進法人指定に向け、地元協議会を一般社団法人化。	平成 24 年度調査 ヒアリング地区
松江市	松江まちづくり会社を都市再生整備推進法人の候補と考えている。ボンエルフの形で整備された泥うで、道路占用許可の特例を活用して歩道上でワゴン販売を実施したい。	

2-6 小括

2-6-1 セミナーの関心

本調査においては、市区町村へのアンケート調査の回答においても、参照したいと事例として関心の高かった「高崎市」「新宿区」の事例を始め、道路占用に係る3事例の報告及び意見交換を実施したところ、多くの参加者（21団体、47名）を招集することができた。さらに、参加できなかった都市に対して、一部その理由を確認したところ、「管外出張が基本的にできない（北海道の自治体）」など遠方での開催であったため、参加できなかったという回答もあり、セミナーに関しては多くの自治体が興味を持っていることがわかった。

開催場所や開催時期を工夫することで、更に効果的な情報発信が可能となると思われる。開催場所に関しては、セミナー参加者へのアンケート調査によれば、取組みを実施している都市で開催されたことへの評価が高かったことを踏まえると、例えば、北海道の自治体を対象として札幌市で開催する、近畿圏の自治体を対象として、大阪市（うめきた先行地区の取組み事例あり）で開催するといった工夫が有効と考えられる。開催時期に関しては、今回は、11月中旬の開催であったが、年度前半の開催を望む声が多く、なるべく早い時期での開催が有効と考えられる。

2-6-2 セミナーの内容

セミナーの内容に関しては、講演内容への評価は高いものの、その後の意見交換に関しては、評価はあまり高くなかった。その理由としては、今回のセミナーでは、意見交換の時間を30分程度しか確保できなかったこと及び3グループに分けた対応としたが、各グループ20名以上の参加者が参集したことが想定される。

今後の展開においては、意見交換を拡充するため、参加者を絞り込む、ファシリテーターを増やし意見交換の場を増やす、意見交換の時間を増やすなどの対応が考えられる。また、有識者ヒアリングによれば、『ワークショップの経験が夢になってしまわないようにするには、振り返ることができるようにする必要があり、そのために、合宿後の宿題や、参加者との情報交換（SNSやFB等）などのフォローアップが必要である。（山内先生談）』とのご指摘もあり、セミナー後に参加者で意見交換を行う場や取組みの実現化に向けて、詳細事項まで含めて情報が得られる場（例えば相談窓口）も効果的と考えられる。

2-6-3 更なる意識喚起

本調査においては、全市区町村に対してアンケート調査を実施した。当該調査は、市区町村の官民連携制度の活用に向けた意向を把握するために実施したものであるが、全ての市区町村のまちづくり担当者に、官民連携制度の存在・内容・具体的な取組み等の情報提供を実施したという効果も有する。さらに今回の調査においては、特に道路占用による取組みとして、札幌市等3地区の具体的な効果イメージを、パンフレットの形でとりまとめている。こうした情報をさらに発信していくことで、官民連携制度の活用に向けた関心がより一層高まっていくものと考えられる。

第3章 ケーススタディ市町村の選定と制度活用の検討

1) 市町村の意向調査及び2) 官民連携制度の普及活動及び関心のある市町村やまちづくり専門家等からの情報収集を通して、中小都市を中心にケーススタディ市町村を3以上選定し、当該市町村に対して、官民連携制度の情報提供及び普及活動を行った。

ケーススタディは、福井市（人口26.8万人、中心市街地地区）、品川区（36.8万人、大崎駅周辺地区）、浦安市（人口16.3万人、新浦安駅周辺地区）の3都市を選定した。

普及活動にあつては、ケーススタディ市町村毎に検討地区の関係者で構成する会議を設置し、会議における議論を通して当該市町村のまちづくりにおける課題を把握した上で、官民連携制度の適切な運用方法や制度活用のメリットを解説するとともに、都市再生整備計画の作成方法や関係者の合意形成の進め方等、制度活用に関する各種情報の受発信を行った。

3-1 福井市

3-1-1 対象地区の概要

1) 都市再生整備計画に位置付けられた地区の概要

<福井中心市街地地区（都市再生整備計画 計画期間：平成22年度～平成26年度）>

【対象地区の福井市における位置付け】

福井中心市街地地区は、JR福井駅を中心に各種公共交通機関の結節点であり、市役所や県庁などの行政施設、金融機関の支店等の業務施設、百貨店や商店街等の商業施設、響のホール等の文化施設など、駅を中心として多くの都市機能が、徒歩圏内に集積している中心市街地である。

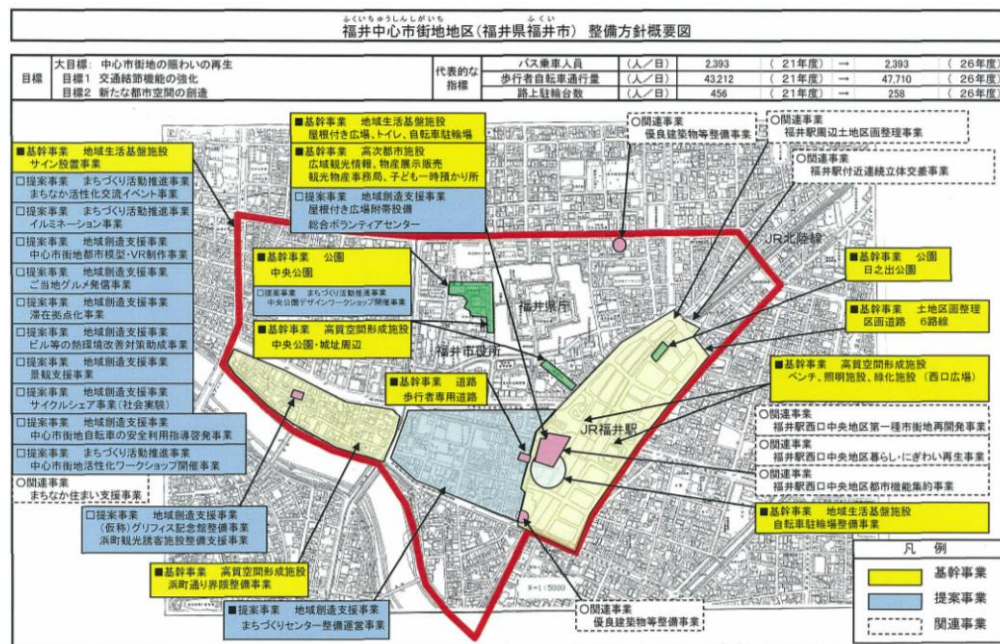


図38. 都市再生整備計画における対象地区のエリア

【対象地区の現状と課題】

- ・ JR 福井駅や市内バス等交通結節点という地域性でありながら、近年の郊外大型店舗の進出やモータリゼーションの進展により、商業の空洞化が進み、販売額や公共交通機関の利用者数が年々減少している。
- ・ 今後予定している西口中央地区第一種再開発事業の推進と、西口駅前広場の整備を進め、路線バス等の駅前広場への乗り入れにより公共交通の利便性の向上を図り、交通結節機能を高めて行くことが必要である。
- ・ 駅前広場整備など広域交通ターミナル機能がより一層強化される中、自転車の利用によるアクセスの向上を図るため、福井駅周辺に駐輪場整備が必要である。
- ・ 都心居住を促進する施策を継続的かつ重点的に進めて行くことが必要である。
- ・ 中心市街地を含むまちなか観光の回遊性を向上させるため、わかりやすい案内サインを設置していくことが必要である。
- ・ 歴史のみちである足羽山と駅前の連絡を高めることにより、まちなか観光を推進し回遊性の向上を図ることができるため、景観・歴史的資産に恵まれた浜町通り境界の整備が、観光、まちづくりの上からも必要である。
- ・ 中心市街地における賑わいを創出するため、市民団体と連携してイベントを企画運営することで、市民が中心市街地に関心を持ち、訪れる機会を増やしていくことが必要である。
- ・ 更なる歩行者空間の充実や回遊性を高める仕掛けづくり、また、今後予定している西口中央地区第一種市街地再開発事業などの駅周辺及び中心市街地の拠点性を高める取り組みを推進していくことが必要である。(都市再生整備計画(第5回変更)-福井中心市街地地区-平成26年2月より)

【課題解決に向けての取組】

- ・ 福井中心市街地地区は、平成19年に策定された「福井市中心市街地活性化基本計画」で設定された区域(約105.4ha)と重なる(現在は、「第2期福井市中心市街地活性化基本計画(平成25年4月～平成30年3月)」)。
- ・ 中心市街地の活性化の推進にあたり、多様な主体が協働で行うための体制が整えられている。

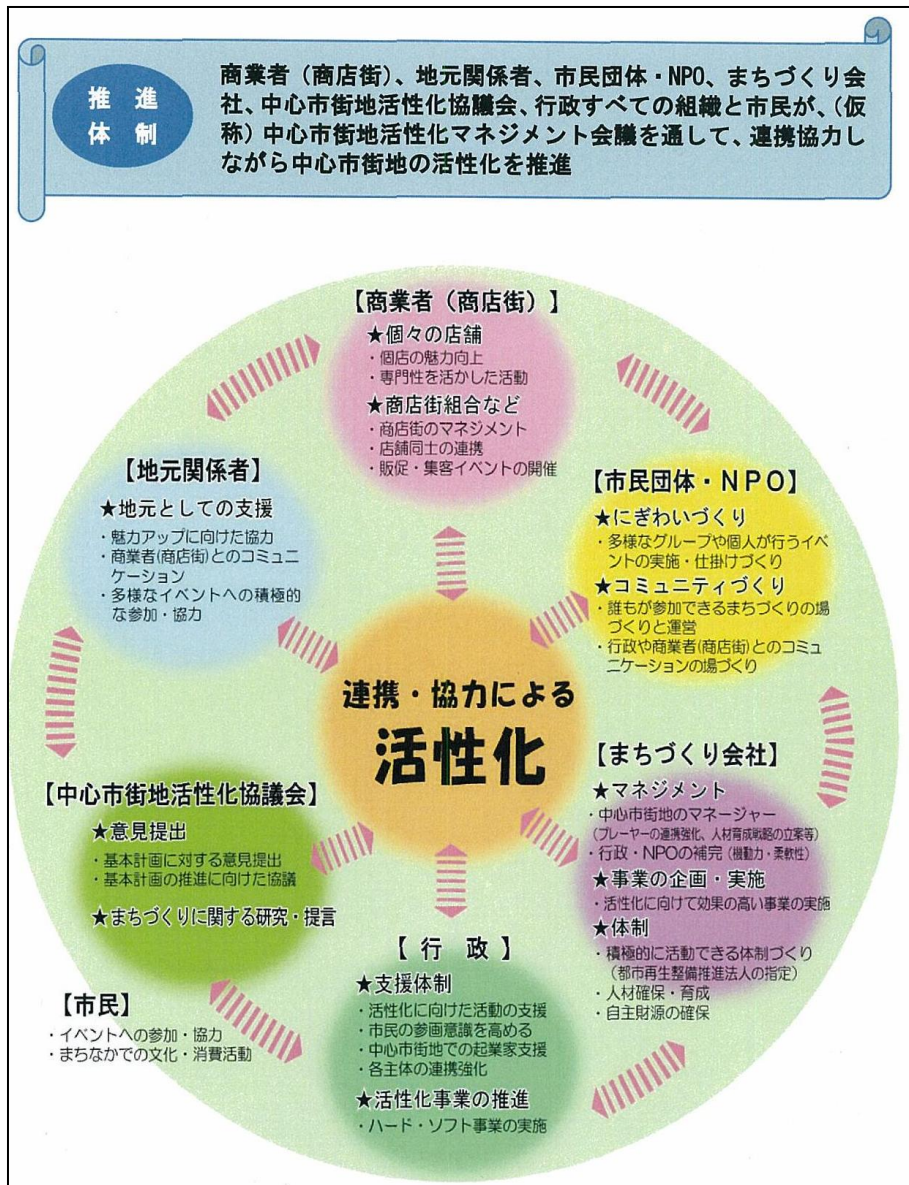


図39. 中心市街地の活性化を推進していく体制づくり
出典) 第2次福井市中心市街地活性化基本計画

- ・ 中心市街地における取組みを進めるための中核的組織であるまちづくり福井株式会社は、平成25年4月に都市再生整備推進法人に指定された。
- ・ 現在、同社が中心となって、オープンカフェの社会実験を実施中であり、さらにその成果等を踏まえて、都市再生整備計画の提案（変更）を行うための調整を行っている。

3-1-2 官民連携制度活用に向けた取り組み

まちづくり福井株式会社は、都市再生特別措置法第74条に規定する業務として、次表の内容をとりまとめている。

表24. まちづくり福井株式会社の事業計画

<p>●公共施設、駐車場、駐輪場の管理</p> <p>①JR 福井駅西口の屋根付き広場の管理運営</p> <p>平成28年度に運用が始まる JR 福井駅西口屋根付き広場の管理運営を担い、中央1丁目の電車通りと連携した賑わいづくりを図る。また、東西駅前広場についても管理運営を視野に入れる。</p> <p>②ガレリアポケットの管理</p> <p>ガレリアポケットの管理運営を担い、ガレリアモトマチや電車通りと一体となった活用を図る。</p> <p>●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</p> <p>①中央1丁目、県・市道の歩道を使ったオープンカフェの実施</p> <p>中心市街地活性化基本計画上の「賑わいの主要動線」に位置付けられている福井駅前電車通りや、アップルロード、北の庄通りで営業するカフェと協議し、店舗前歩道を使ったオープンカフェを実施する。また、新たな参加店舗などの公募も検討する。</p> <p>②中心市街地活性化基本計画の区域におけるベンチの設置及び管理</p> <p>デザイン性の高いベンチを中心市街地活性化基本計画内の歩道に設置。近隣店舗や商店街とも協議し、市民活動の一環として実施を支援する。</p> <p>③足羽川河川敷における休憩施設・賑わい施設等の設置及び管理</p> <p>中心市街地に近い足羽川河川敷において、市民によるマネジメントや市民活動の支援を行う。市民の憩いの場、賑わいの拠点として河川敷を使うだけでなく、収益事業の実施や河川敷の管理も含めて様々な事業を展開する。</p> <p>●都市再生に関する調査研究</p> <p>①中心市街地におけるカーシェアリングやサイクルシェアの社会実験</p> <p>中心市街地の事業所や居住者が自分で車を保有しなくても生活できる環境づくりに取り組む。中心市街地の環境にも配慮しEVによるシェアリングを検討する。</p> <p>また、複数の拠点を設けて運用する「サイクルシェア」への取り組みも検討する。</p> <p>②中心市街地におけるオフィスシェアの推進</p> <p>中心市街地の事業所を増やすために、既存の空き店舗を使い、2~3名によるオフィスシェアによる起業に取り組み、まちなかでのインキュベートを推進する。</p> <p>③公共空間を使った収益事業の研究</p> <p>中心市街地において道路空間を使ったイベントがこれまでも開催されているが、道路管理者と協議のうえ、特例道路占用区域の指定を受け、賑わいづくりや地域活力の向上に資するイベントを開催。将来的には道路空間の維持管理も受託し収益を得られる事業展開と収益をまちづくりに還元できる</p>

システムづくりを目指す。

④公共交通機関と連携した賑わいづくりの社会実験

賑わいの主要動線に位置付けられている電車通りにおいて、自動車を通行止めにしたモールイベントを実施。福井鉄道とも協力し、沿線からの来街を促進させる。

⑤買い物弱者支援としての宅配サービス等の社会実験

中心市街地周辺の高齢者や要介護者など買い物弱者に対して、既存のインターネットシステムを改良しながら買い物支援、宅配サービスに取り組む。

●都市再生に関する普及啓発

①市民活動の支援を兼ねた都市再生ワークショップやフォーラムの開催

民間が実施する事業や事業シーズ・アイデアについて、事業化調査や企画の構成を積極的に支援するとともに、市民活動の促進によるまちづくりについてもワークショップなどを開催し、担い手としての市民の育成を実施。

②まちづくり情報の受発信機能

県都デザイン戦略や福井駅西口再開発などで将来の中心市街地のイメージが発信される中、民間のまちづくり計画との連携やすり合わせを図る取り組みを行う。

●その他の都市再生に必要な業務全般

①浜町地区(中央3丁目)の街並み整備とエリアマネジメント

浜町地区が持つ食や伝統文化に沿ったまちづくりに取り組むための、Ⅰエリアコンセプト、Ⅱ個別店舗のリノベーション、Ⅲ地域拠点の整備、Ⅳ食文化の継承事業を盛り込んだ、まちづくり計画を地元のまちづくり団体や関係者と共に作成。計画案については福井市に提案し、国や市の支援を受けながら実施段階に移行する。

②新栄地区(中央1丁目)の再生整備とエリアマネジメント

まちなかの公開広場(パサージュ広場)を中心に、クラフトショップやカフェなどを整備する、まちづくり計画を地権者有志と共に、定期借地権制度の活用も検討しながら作成。計画案については福井市に提案し、国や市の支援を受けながら実施段階に移行する。

③片町・呉服町地区(順化1,2丁目)における歴史と食を活用したまち並み整備

中心市街地活性化基本計画のエリア内で飲食店の集積エリアである片町と、旧北国街道沿いの呉服町において、まちづくりや食の拠点施設と地域の歴史文化を感じさせるまち並みの整備について調査研究する。

平成 25 年度から「公共空間の利活用に関する検討会」を設置し、官民連携制度を活用したまちづくりの検討を行っている。構成メンバーは、以下の通りである。

表25. 公共空間の利活用に関する検討会の構成

●福井県	総合政策部交通まちづくり課、土木部道路保全課、土木部河川課、土木部都市計画課
●福井市	都市戦略部都市整備室、都市戦略部新幹線推進室、建設部監理課、建設部公園課、消防局救急救助課、消防局中消防署
●関係団体	福井駅前五商店街連合活性化協議会、環境文化研究所（まちなか足羽川会議）、京福バス株式会社、福井鉄道株式会社鉄道部、福井まちなかNPO
●事務局	まちづくり福井株式会社

「公共空間の利活用に関する検討会」として、これまで以下の活動が実施されてきている。

表26. 活動

○第 1 回検討会	平成 25 年 4 月 26 日（金）13:30～15:00
・	国土交通省まちづくり推進課より制度概要・先進事例の説明
○第 2 回検討会	平成 25 年 7 月 1 日（月）8:00～18:00
・	グランフロント大阪現地調査
○第 3 回検討会	平成 25 年 8 月 22 日（木）14:00～16:00

中心市街地における公共空間の利活用検討会

次 第

日時 平成 25 年 8 月 22 日(木)
午後 2 時 ～

会場 響のホール 6 階
パフォーマンスボックス

1. 開 会

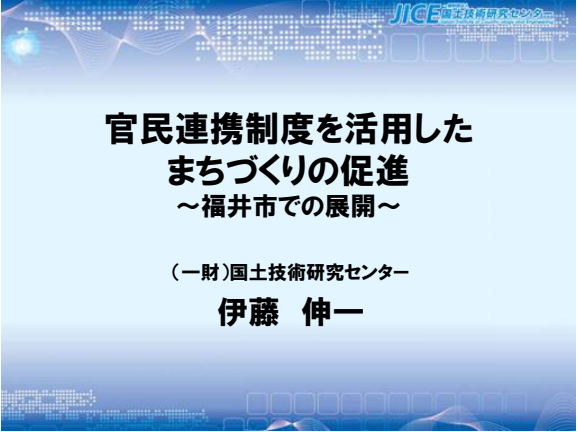
1. あいさつ

1. 議 題

(1)事例報告
公共空間の活用事業における起こりうる課題とその解決策について
財団法人 国土技術研究センター 都市・住宅・地域政策グループ
主席研究員 伊藤 伸一 氏

(2)活用にあたっての意見交換

1. 閉 会



(第 3 回検討会次第と資料)

第3回では、「官民連携制度を活用したまちづくりの促進～福井市での展開～」との題目で、講演を行い、制度の概要説明と、福井市で想定される取組みの先進事例、実現化に向けての課題等の情報提供及び普及活動を実施した。講演後の意見交換では、参加者から以下のような質問等が寄せられた。

表27. 検討会における主な質疑

<p>●実施期間</p> <ul style="list-style-type: none">・都市再生整備計画の期間後も継続は可能か。 <p>→新たに交付金の無い都市再生整備計画を策定し、取組みを位置づければ可能。</p> <p>●道路占用</p> <ul style="list-style-type: none">・道路法の基本的な精神によれば、基本的に道路上は何も置かないことが望ましい。・道路管理者との調整は大変であろう。 <p>→原則「ダメ」からスタートしてはうまく事業化できない。柔軟な対応が必要</p> <ul style="list-style-type: none">・事故が起こった時の瑕疵割合は決められているのか。 <p>→高崎市の取組みでは、占用主体が保険に入ることに対応している。</p> <p>●河川占用</p> <ul style="list-style-type: none">・河川占用の事例が少ない理由は <p>→都市の中心部に河川がある地区が少ないことが考えられる。新潟県の萬代橋周辺地区で、河川占用を官民連携制度で位置づけようとしている。</p> <p>●事業の成立可能性</p> <ul style="list-style-type: none">・福井市クラスの人口規模で、事業として成り立つか。 <p>→人口は多くないが県庁所在地としての機能集約があるため可能性はあるのではないか。</p> <p>●通年化</p> <ul style="list-style-type: none">・雪が降る街であり、通年で実施することは難しいのではないか。 <p>→高崎市は、4-11月で実施している。札幌市は、通年型であるが冬場の利用料は、夏場の半額としている。</p> <p>以上</p>

3-2 品川区

3-2-1 対象地区の概要

大崎駅周辺地区は、JR 湘南新宿ラインの運行や JR 埼京線・りんかい線の相互直通運転、大崎駅南口の供用開始等、鉄道交通の利便性が高まる中、平成 14 年に都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域に指定されたことを契機として大規模開発事業が連続的に進み、街並みが大きく変容した。開発と合わせて、都市基盤施設等の維持管理も的確に進めて行く必要があり、民間事業者等と協働で、2つのエリアマネジメント組織を立ち上げている。

品川区としては、エリアマネジメント組織を都市再生整備推進法人に指定するとともに、新たな都市再生整備計画を策定し、官民連携制度を活用したまちづくりを進めて行く予定である。

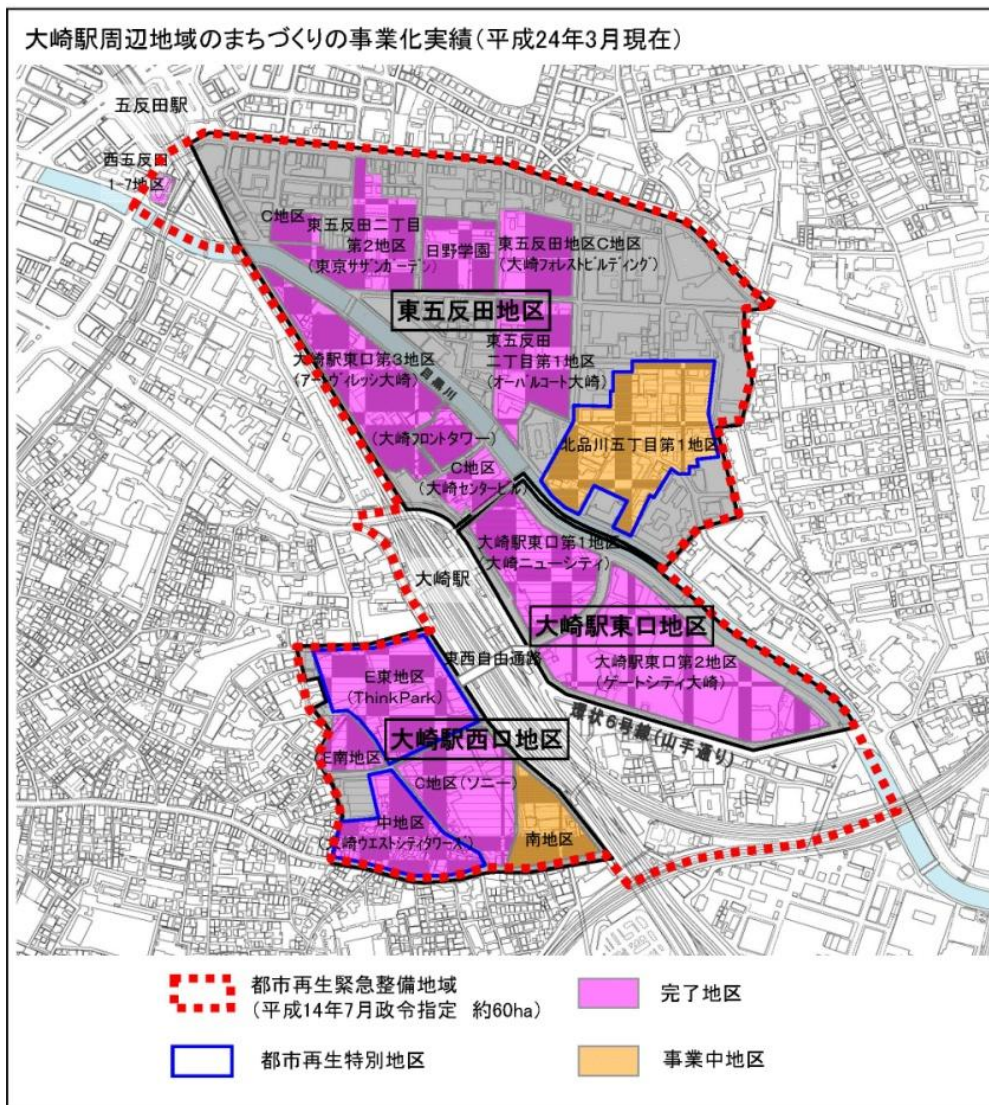


図40. 大崎駅周辺地区の整備状況

OAM 一般社団法人
大崎エリアマネジメント

主な業務等

■受託事業


- ・公共空間の維持管理等業務
- ・まちづくり調査計画等業務等

■情報発信事業

- ・大崎ウェルカムビジョン、地域情報ボードの運営
- ・情報誌の発行（大崎・五反田の雑誌と連携）
- ・ホームページの更新

■地域イベント等支援事業

- ・「しながわ夢さん橋」等の地域イベントへの協力、支援
- ・地域コミュニティ「スマートシェア倶楽部・大崎」の事務局業務



ギャラリーボード ウェルカムビジョン カーシェアリング

OCTM 一般社団法人
大崎・五反田タウンマネジメント

主な業務等

■受託事業

- ・五反田ふれあい水辺広場の維持管理運営業務
- ・地域貢献施設の運営業務

■情報発信事業

- ・地域貢献施設内ギャラリーの運営
- ・情報誌の発行（大崎エリアマネジメントと連携）
- ・ホームページの更新

■地域イベント等支援事業

- ・五反田ふれあい水辺広場を活用した各種イベント（品川区民まつり、目黒川みんなのイルミネーション等）への協力・支援



地域貢献施設内ギャラリー 目黒川みんなのイルミネーション

図41. 大崎駅周辺地区のエリアマネジメント組織

※一般社団法人大崎エリアマネジメントは、「大崎駅西口地区」において、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」における「まちづくり団体の登録制度」により「公開空地等」の活用を通じて、地域の特性を生かし魅力を高めるまちづくり活動を主体的に行う団体として登録している。「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」については、公開空地を活用して賑わいをつくることを可能にしており、官民連携制度とともに合わせて活用することが考えられるため、本章のおわりに概要を掲載する。

3-2-2 官民連携制度活用に向けた取り組み

現在、大崎駅周辺地区においては、都市利便増進施設の候補として次表の内容を想定している。都市再生整備計画の策定に向けて、品川区都市開発課と一般社団法人大崎エリアマネージメントの協議の場において、情報提供及び普及啓発を行った。



図42. 大崎ウェルカムビジョン



図43. さくらてらす五反田

表28. 大崎駅周辺地区官民連携制度対象施設（候補）一覧（2 ページ）

施設（設備）名称	大崎ウェルカムビジョン・ギャラリーボード・旗竿	旗竿	さくらてらす五反田（地域貢献施設）	大崎駅東口歩行者デッキ掲示板
設置年	平成 20 年	平成 20 年～23 年	平成 22 年	平成 19 年
設置場所	夢さん橋（鉄道上空部分）	夢さん橋（道路部分）	五反田ふれあい水辺広場	大崎駅東口歩行者デッキ
			・東五反田二丁目第 2 地区第一種市街地再開発事業公共施設	
	区有通路条例による歩行者専用の立体通路	道路法による道路	児童遊園条例による児童遊園	道路法による道路
施設（設備）概要	大型ビジョン 1 台 ボード 37 か所 旗竿 22 か所	旗竿 52 か所 うち環 6 上空 12 か所 西口交通広場 上空 40 か所	S 造 2 階建て建物 床面積 271 m ² うちレストギャラリー 135 m ² ギャラリー 55 m ²	掲示ボックス 5 か所
所有者（所管・財産）	品川区（都市開発課） 行政財産（工作物）	品川区（都市開発課）	品川区（公園課） 児童遊園施設	品川区（都市開発課）
運営主体等	OAM ・区と事業運営協定 ・行政財産使用許可	継続的活用はしていない	O G T M ・区と事業運営協定 ・行政財産使用許可	継続的活用はしていない
都市利便増進協定、都市再生法人	OAM ・管理運営	OAM ・管理運営	O G T M ・管理運営	未定
都市利便増進施設とする場合の根拠条文	規則第 12 条の 2 第 5 号 広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチその他これらに類するもの	規則第 12 条の 2 第 5 号 広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチその他これらに類するもの	規則第 12 条の 2 第 2 号 公園、緑地、広場その他これらに類するもの 規則第 12 条の 2 第 4 号 食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設その他これらに類するもの	規則第 12 条の 2 第 5 号 広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチその他これらに類するもの
占用特例		○		○

施設（設備）名称	大崎駅西口交通広場内駐車場	大崎駅西口南地区地域貢献施設
設置年	平成 26 年度中予定	平成 26 年 4 月予定
設置場所	補助 163 号線大崎駅西口交通広場	再開発ビル（大崎ウィズシティ）低層部
	平成 26 年度整備予定（都市再生総合整備事業）	・大崎駅西口南地区第一種市街地再開発事業施設建築物
	道路法による道路	
施設（設備）概要	コインパーキング 駐車場舗装・白線・パーキングメーター・案内板・看板	S 造 25 階建て建物の低層部 1 階店舗 205 m ² 2 階事務所 68 m ² 2 階会議室 155 m ²
所有者（所管・財産）		品川区（予定） 普通財産
運営主体等	○AM 予定 ・道路占用許可	○AM 予定 ・区と事業運営協定 ・賃貸借契約
都市利便増進協定、都市再生法人	○AM ・整備および管理運営	○AM ・管理運営
都市利便増進施設とする場合の根拠条文	規則第 12 条の 2 第 1 号 道路、通路、駐車場、駐輪場その他これらに類するもの 規則第 12 条の 2 第 5 号 広告塔、案内板、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕、アーチその他これらに類するもの	規則第 12 条の 2 第 4 号 食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設その他これらに類するもの
占用特例		

3-3 浦安市

3-3-1 対象地区の概要

新浦安駅周辺地区は、平成16年に交通バリアフリー基本構想が策定され、公共交通機関や移動経路などのバリアフリー化が進められてきている。しかし、平成23年3月11日に発生した東日本大震災により、新浦安駅周辺地区でも液状化が起こり、バリアフリーの観点からも、速やかな再整備が求められている。

しかし、地区内の歩行者空間には、一部、歩道状敷地となった民地も含まれており、こうした液状化で被災した歩道状敷地（民地）については、再整備が着手すらされていない状況である。

このような状況下において、民地である歩道状敷地を、何らかの公共的に位置づけをもたらすことによって、行政が支援する形で再整備ができないかが課題となっており、その方策として官民連携制度を活用したまちづくりの適用可能性について検討した。

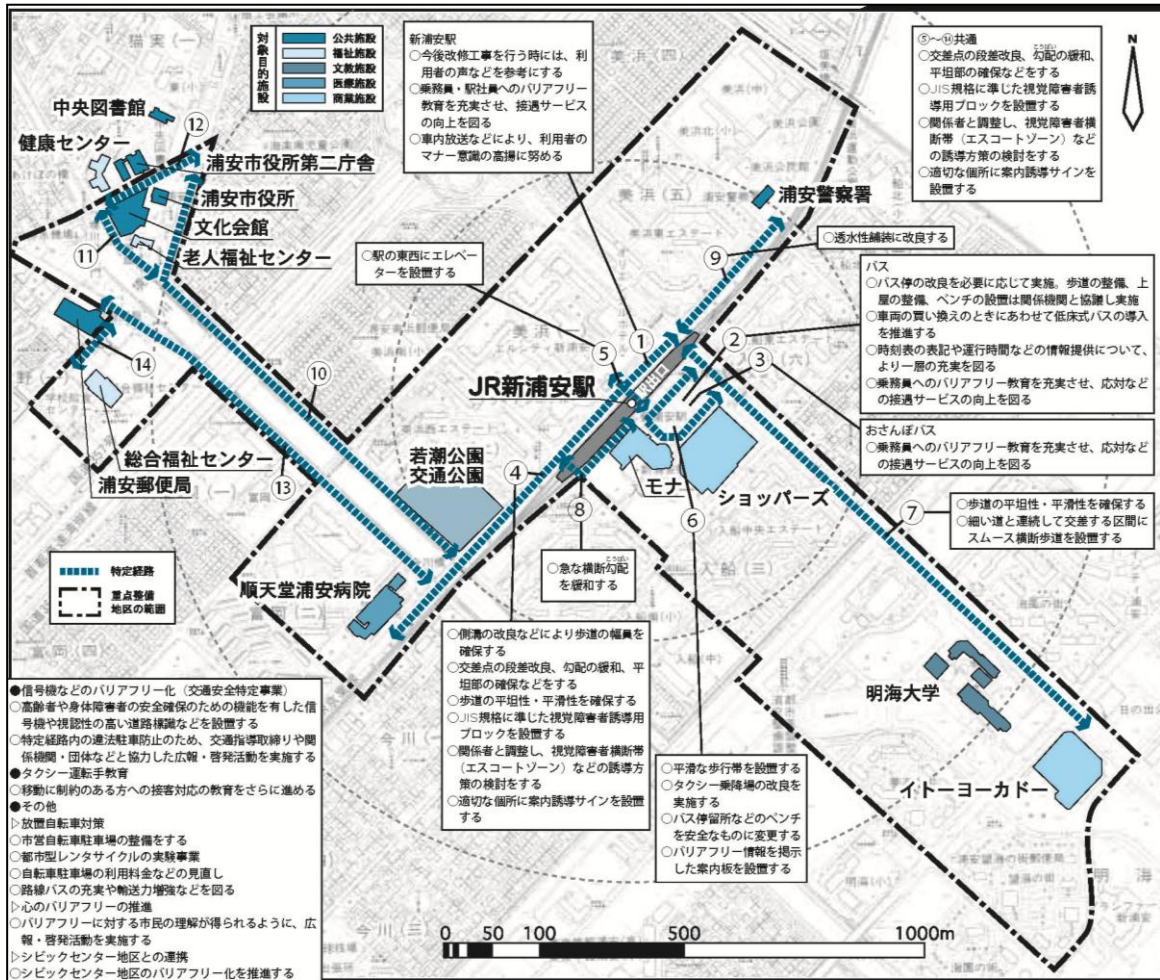


図44. 新浦安駅周辺の状況 「交通バリアフリー基本構想」より



図45. 再整備が進む公共用地（駅前広場、道路）



図46. 簡易な整備でとどまっている民地の歩道状空地

3-3-2 官民連携制度活用に向けた取り組み

地区計画等により壁面位置の制限をして創出した歩道状空地の維持・管理について、官民連携制度の活用等、方策案についての比較検討を行った。なお、検討に当たっては、浦安市都市整備部都市政策課内に設置された関係者の場において、情報提供及び普及啓発を行うとともに、作成した比較検討案を基に協議を行った。

1) 従来の考え方

- ・歩道状空地部分は私有地
 - ・原則的に公開されており、歩道等として活用されている。また、道路側には原則的に歩道がないが一部に設置されている箇所もある。※税の減免はしていない。
 - ・地区計画等による壁面位置の制限は建築物のみ、工作物の制限はない。
 - ・地区整備計画を都市計画決定しているが、地区計画建築基準法条例は未制定である。
- ⇒そのため、自転車置き場や看板の設置は可能。また、公開空地移動式カフェなども出店している。
- ⇒今後、私有地側で囲障や上記施設等の設置をすれば歩道状空地の公共的通路としての維持は困難になる。

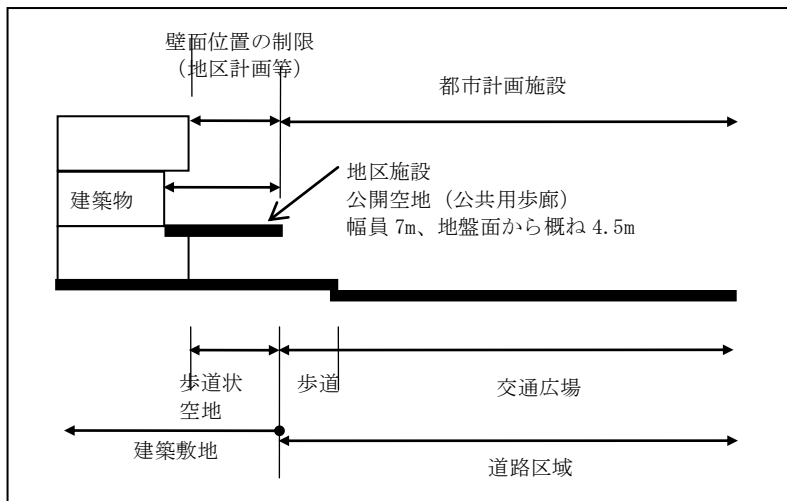
2) 震災の影響

- ・東日本大震災で液状化被害を受け、道路側が地盤沈下した。道路側は建築敷地側に高さを合わせるよう災害復旧工事を実施
- ・民間敷地の建築物は大きな被害を受けていない。しかし、歩道状空地部分はブロックによるカラー舗装など高スペックで整備しており、不陸などの被害が生じた。
- ・駅前広場や道路等の公共空間は、公的に再整備が進められているが、一方で、民間敷地側の歩道状空地は簡易な黒舗装の復旧にとどまっている。
- ・歩道状空地は、従来、日常管理は管理区分に従って民間敷地所有者又は管理者が管理してきた。開発当初にはカラー舗装等の高スペックの整備が行われたが、復旧にあたっては、民間としてできる最小限の整備にとどまっている。
- ・これらの土地は、公共的に用いている部分でもあり、災害復旧に関して、支援措置等を講じることが求められているともいえる。
- ・また、事故等の管理瑕疵については、従来、あいまいにしてきたところであるが、これを機に管理協定等検討すべきではないか。

3) 市全体の制度として

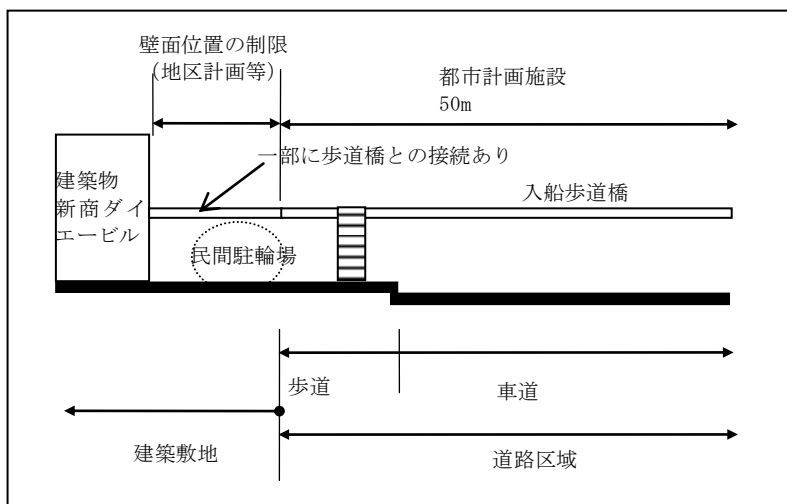
- ・市内には、開発許可等により提供されている歩道状空地が多数ある。これらは、地区計画等により制限が行われているが、強制力を伴うものではない。
- ・公共的に用いているものの、整備費用、管理費用等の支援、税制支援などは行っていない。
- ・建築基準法第43条第2項の道路整備制度のように、説明性の高い、市全体として制度設計を考えるべき。

4) 歩道状空地の状況



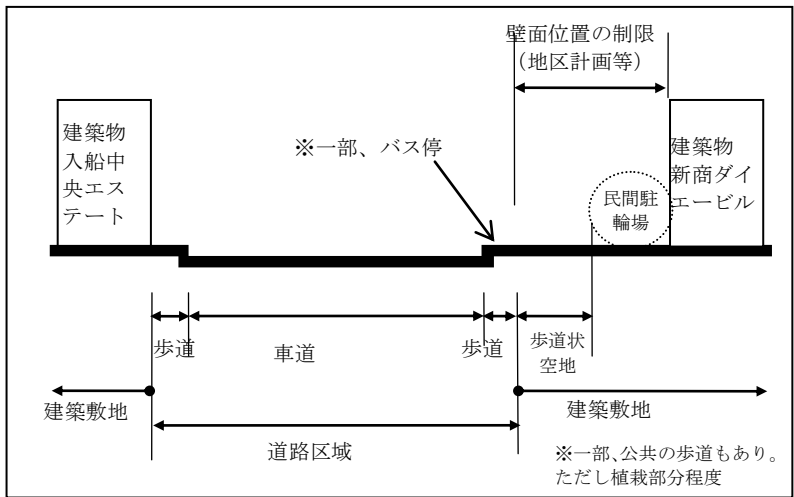
○駅前広場：①②

- ・壁面位置の制限：2号壁面線（交通広場境界から5m（2階部分は7m）以上）



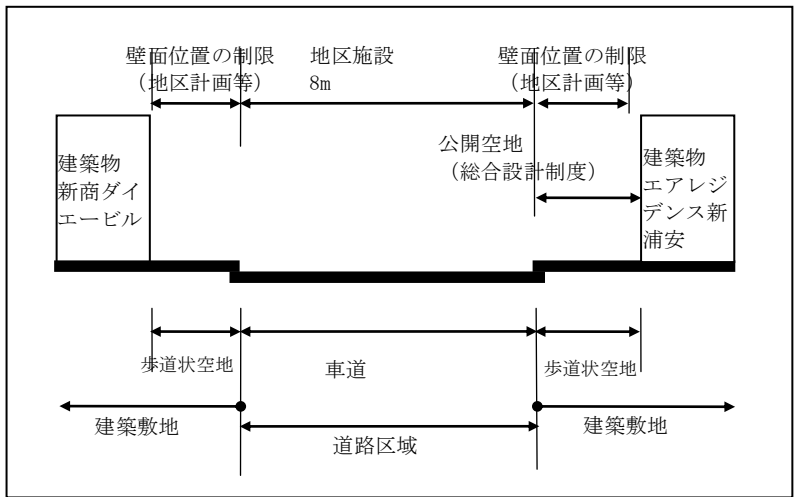
○シンボルロード：③

- ・壁面位置の制限：5号壁面線（道路境界から15m以上）



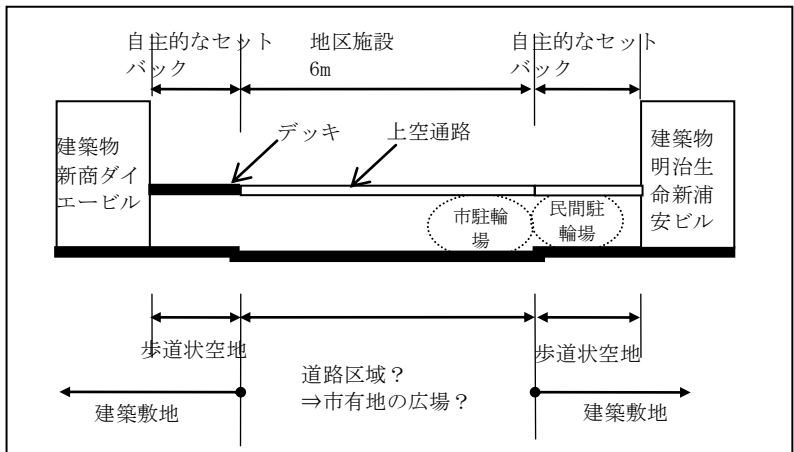
○新商ダイエービル南側：④

- ・壁面位置の制限：4号壁面線（道路境界から10m以上）



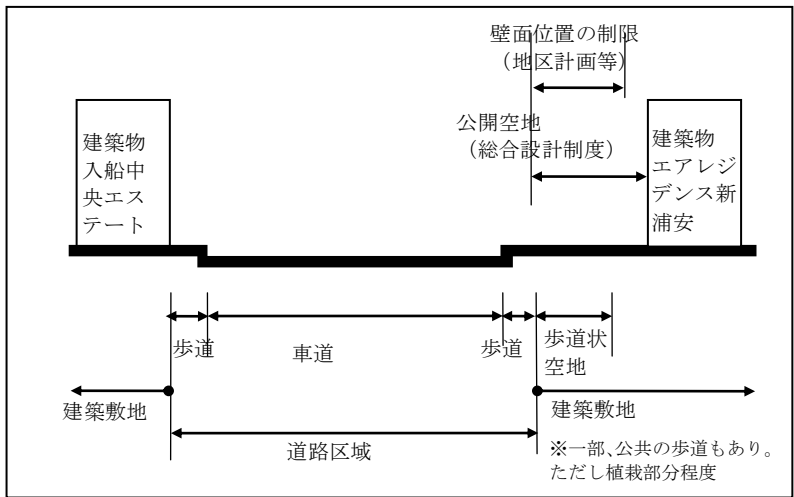
○区画道路南1号線：⑤

- ・壁面位置の制限：1号壁面線（道路境界から5m以上）



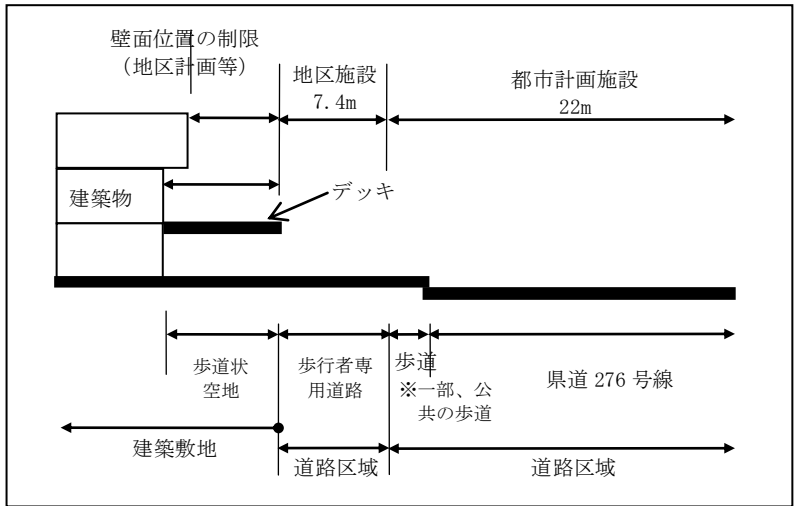
○歩行者広場

- ・壁面位置の制限：一、※一部に上空通路あり



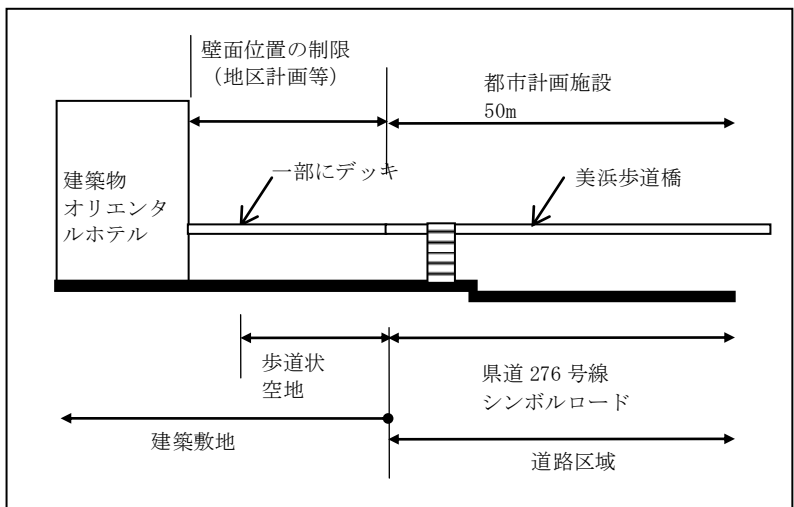
○エアレジデンス新浦安：⑥⑦

- ・壁面位置の制限：1号壁面線（道路境界から5m以上）



○区画道路北3号線：⑰

- ・壁面位置の制限：3号壁面線（道路境界から5m（1、2階部分は7m）以上）



○区画道路北3号線

- ・壁面位置の制限：5号壁面線（道路境界から15m以上）

5) 制度活用と比較

官民連携制度とともに、関連他制度とも比較して、歩道状空地としての担保の継続性、整備費用の利点等を整理した。

表29. 歩道状空地部分について、関連制度の比較

	◆従来 地区計画 等	地区計画 等(建築基 準法条例)	都市再生 整備歩行 者経路協 定	道路外利 便施設協 定	(参考) 環境道路	(参考) 民有地の まま道路 区域指定	■ 任意の管 理協定
根拠	都市計画法第12条の5	都市計画法第12条の5、建築基準法第68条の2	都市再生特別措置法第45条の2、同第72条2	道路法第48条の17、18、19	道路法建築基準法第58条の2	道路法建築基準法	—
既往の事例	★新浦安駅前	—	★福岡市	★横浜市内の国道1号	★事例なし	★福島市 ★荒川区	⇒福岡市 ⇒福島市 ⇒北九州市
敷地公開の法的担保	無(届出・勧告=民間の善意によっている) ※工作物の制限を付加することも検討対象	建築基準法による確認 ※工作物の制限を付加することも検討対象	協定 ※福岡市では道路区域指定の担保として本制度を活用	協定	道路区域指定	道路区域指定 区分地上権 道路敷地無償使用承諾書	—
整備費負担	民間	⇒同	管理区分による ※※通路整備として都市再生整備計画事業等による交付金措置も考えられる	原則的に既存物件の位置づけである。	道路管理者	コミュニティ道路整備事業 荒川区細街路拡幅整備事業	—
※災害復旧	原則民間 ※費用や税制面の支援を求められている。	—	?	? 協定による	?	道路管理者	—
管理者	敷地所有者	敷地所有者	協定に基づく者	協定に基づく者 日常管理:敷地所有者その	協定に基づく者	道路管理者	協定に基づく者

				他:道路管理者			
管理費負担	民間	⇒同	◎協定による取り決め	協定による取り決め		道路管理者 商店街	⇒関係者による維持管理協定
事故等の管理瑕疵	原則民間 (従来、あいまにしてきた部分)	⇒同	◎福岡市では、権原は民間敷地のまま、道路区域指定にして、管理を道路管理者が実施	日常管理による瑕疵は敷地所有者に帰する。維持修繕による瑕疵は道路管理者に帰する。	道路管理者	福島市P 荒川区道路管理者	⇒関係者による維持管理協定を別途締結している。
税制(固定資産税等)	—	—	—	?	?	減免あり	—
新たに必要事項	地区計画等の都市計画決定変更	地区計画等の都市計画決定変更	都市再生整備計画 協定締結	道路外利便施設協定	総合設計制度等による公開空地の指定 道路区域指定	道路区域指定	協定締結
問題点	▼現状のまま ※工作物の制限により、公開の担保性は向上	▼ほぼ、現状のまま ※建築確認によりコントロール	▼壁面位置は道路境界線から 道路認定すれば道路斜線等建築基準法によるその他制限による不適合の発生	▼既存物件を施設として位置づけるもの。整備されているものが対象	▼建築敷地面積が減少する。 道路斜線等建築基準法によるその他制限による不適合の発生	▼建築敷地面積が減少する。 道路斜線等建築基準法によるその他制限による不適合の発生	—
承継効	都市計画決定	都市計画決定	◎有り	◎有り	▼無し ※ただし、道路区域指定あり	▼無し ※ただし、道路区域指定あり	▼無し

6) 各制度活用のパターンの整理

制度活用のパターンとメリット・デメリットを以下に整理する。(※承継効があり道路としての機能維持することを前提に絞込み)

(0) 比較として 買収(譲渡、無償使用)して、道路として整備

- ・歩道状空地を買収して、道路区域に指定。道路として整備、維持管理

○メリット

- ・道路として整備、維持管理できる。(道路廃止まで道路)

▼デメリット

- ・建築敷地の減少
- ・建築基準法上の制限により、既存不適格や建替困難になる可能性
- ・用地買収費用等の発生(全市的な適用は困難。また、他市にも影響)
※他制度(2項道路整備)とのバランスも考慮
※土地を市に譲渡することも考えられるが、敷地所有者が納得するか。
※無償使用承諾では、承継効がない。

(1) その1 道路区域指定して都市再生(整備)歩行者経路協定

- ・権原はそのままにして、道路区域に指定。道路として整備、維持管理
- ・道路区域指定の担保として、都市再生(整備)歩行者経路協定を活用

1) 道路区域指定

- ・歩道状空地を道路区域に編入(無償使用承諾)
- ・道路として、整備、維持管理

2) 道路区域としての継続性の担保

- ・都市再生整備歩行者経路協定により、所有者が変更した後の道路としての利用を担保

○メリット

- ・道路として整備、維持管理できる。(承継効あり)
- ・整備費用に都市再生整備事業を活用できる。(都市サイドで整備⇒道路サイドに移管)

▼デメリット(※建築部局のチェック必要)

- ・建築敷地の減少
- ・建築基準法上の制限により、既存不適格や建替困難になる可能性

(2) その2 都市再生（整備）歩行者経路協定

- ・権原はそのままにして、都市再生（整備）歩行者経路協定を締結。
都市再生整備歩行者経路として整備、維持管理

○メリット

- ・都市再生整備歩行者経路として維持管理できる。（承継効あり）

▼デメリット

- ・管理区分に基づき瑕疵責任を負う。
- ・市は、どこが引き取るのか検討必要

(3) その3 道路外利便施設協定

- ・権原はそのままにして、道路外利便施設協定を締結。
道路外利便施設として整備、維持管理

○メリット

- ・道路外利便施設として維持管理できる。（承継効あり）

▼デメリット

- ・整備費用（P）※原則、既存物件の維持管理
- ・管理区分に基づき瑕疵責任を負う。

表30. 各制度活用のパターンの整理

	道路区域指定 + 都市再生整備歩行者経路 協定	都市再生整備歩行者経路 協定 + 管理協定	道路外利便施設協定
概要	歩道状空地を買収せず民有地のまま道路区域に指定。再整備の上、道路サイドに移管、道路として管理	歩道状空地を買収せず民有地のまま再整備の上、都市再生整備歩行者経路協定として協定に基づき管理	歩道状空地を買収せず民有地のまま道路外利便施設に指定。再整備の上、供てに基づき、道路サイドに移管、道路外利便施設として管理
整備費用 ※災害復旧	道路管理者 又は 民間事業者（都市サイドで整備） *都市再生整備事業を活用 民間の負担 1/3 市の負担 1/3 国の負担 1/3（交付金）	民間事業者（都市サイドで整備） *都市再生整備事業を活用 民間の負担 1/3 市の負担 1/3 国の負担 1/3（交付金）	民間事業者
維持管理	道路管理者が道路として管理	管理区分に基づき管理 ・日常管理：敷地所有者 ・その他：浦安市？	管理区分に基づき管理 ・日常管理：敷地所有者 ・その他：道路管理者
固定	道路であり非課税？	実体上道路であれば非課税？	実体上道路であれば非課税？
建築物への影響	・建築敷地の減少 ・建築基準法上の制限により、既存不適格や建替困難になる可能性 ※建築部局のチェック必要	特になし	特になし



★いわゆる道路法の道路であっても、都市モノレール、路外駐輪場等で一般的な道の機能を有しないものについては、道路として扱わないこととしているところであるが（昭和 54 年 2 月 8 日付け建設省住街発第 15 号参照）、都市モノレール、新交通システム、路外駐車場、路外駐輪場等のうち、一般的な道の機能を有しないものについては、建築基準法第 42 条の「道路」として取り扱わないものであること。また、従来どおり、トンネル構造の道路の上空については建築基準法第 44 条の制限が課されないものであること。
（※建築基準法道路関係規定運用指針）

⇒「一般的な道の機能を有しないもの」を準用できないか。
※参考：福島市パセオ 470 商店街の建築敷地の考え方

※不可ならば、既存不適格になるかの検討

7) 制度設計の素案と検討課題

制度設計の素案と検討課題としては以下を提案した。

○浦安市としての制度設計（素案）

- ・歩道状空地のうち、基準に適合するものを「(仮) 民有地歩道」に位置づける。
- ・位置づけの基準：立地条件、技術基準、その他（以下を参考に検討）
 - ※都市計画マスタープラン
 - ※都市計画法開発許可基準、千葉県開発行為等規制細則
 - 浦安市都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例
 - 浦安市宅地開発事業等に関する条例等
 - 浦安市道路の構造の技術的基準を定める条例
- ・整備費用：基準に適合する「(仮) 民有地歩道」に支援する。
 - ※都市再生整備計画事業の活用
 - ※同事業が活用できない場合、市の単費等の活用制度を創設。
- ・管理費用：同じく、支援措置
 - ※道路管理者による管理
 - ※引き取れない場合の措置の検討
 - 例：地権者組合等のまちづくり団体等による管理が考えられるか
 - ⇒公道の歩道や歩道にならない民有地の（収益）活動による管理費の計上
 - ⇒既存の民有地の緑地の管理との一体的管理も検討
- ・固定の減免措置：「(仮) 民有地歩道」に該当する敷地の一部については、固定を減免
- ・承継効の付与（法定の協定制度も活用）※第三者に対向するための措置
- ・建築基準法上の措置の検討 本制度の適用により、既存不適格となる場合の検討
- ・市の他の類似制度との整合も必要 ※細街路整備事業の場合との比較

（さらに、周辺のまちづくりとの連携も検討課題）

- ・駅前地区のまちづくりとの連携
- ・復興後の再活性化、にぎわいづくり
 - ～「(仮) 民有地歩道」や公共空間等を活用した民間活動の育成
- ・バリアフリーの推進（BF法・移動等円滑化経路協定）
- ・景観整備（緑、広告物）
- ・協議会等まちづくり組織の育成（法人化、利便増進協定の活用）

●参考「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」について

東京都は、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」を制定し、個性豊かで魅力のあるしゃれた街並みづくりを進め、東京の魅力の向上に資するための制度を平成15年に創設した。

この条例により、都市計画に基づく規制緩和などを活用しながら共同建替等を促進する「街区再編まちづくり制度」、地域の協議会が中心となって取り組む一体性のある街並み景観づくり活動を支援する「街並み景観づくり制度」、地域の特性を生かし魅力を高めるまちづくり活動を行う団体を登録し、活動の促進を図る「まちづくり団体の登録制度」が整備され、身近な都市再生を強力に推進することが可能となった。

参考-1 まちづくり団体の登録制度

「まちづくり団体の登録制度」は、地域の特性を生かし魅力を高めるまちづくり活動（地域まちづくり活動）を主体的に行う団体を登録し、その活動を促進することによって、民間の力を生かしながら、東京の魅力の向上に資することを目的としている。

地域まちづくり活動としては、本条例に定める「街並み景観づくり活動」及び「公開空地等の活用により地域のにぎわい向上を図る活動」の2つの活動を定めている。

参考-2 地域まちづくり活動の種別

「地域まちづくり活動」は、特定街区、再開発等促進区を定める地区計画、総合設計制度、都市再生特別地区を用いた都市開発プロジェクト等によって整備された公開空地等のにぎわいを向上させる活動である。

まちづくり団体として登録する際には、活動の持続性や透明な機関運営を確保する観点から、特定非営利活動法人・一般社団法人・一般財団法人・株式会社などの法人格を備えた団体であることを条件としている。

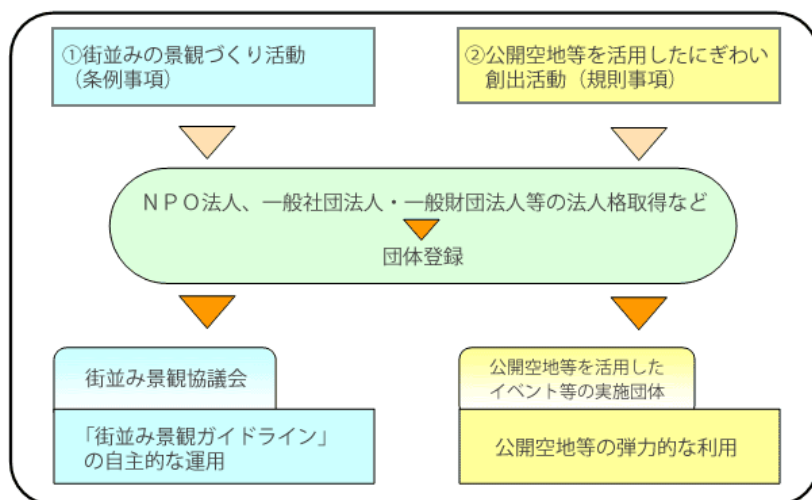


図47. まちづくり団体の登録制度の概念図

参考-3 公開空地等における地域のにぎわいを向上させる活動

特定街区、再開発等促進区を定める地区計画、総合設計制度、都市再生特別地区を活用して開発された地区において創出された、広場やアトリウム（建築物内部の吹き抜け空間）等の公開空地の民間活動を可能にして賑わいをつくるものである。

公開空地は、日常一般に開放された空間として整備されるものであるが、広場本来の効用を損なわない範囲においては、多様な都市活動を展開するスポットとして利用することを妨げるものではない。

本制度は、一体性のある地区内に一定規模以上の公開空地等が存する場合において、それら空間の計画的な活用が都市の魅力の向上に有用であるならば、登録団体に幅広い活動を認め、広場のにぎわい創出に寄与しようとするものである。

参考-4 公開空地等活用団体の要件

団体の活動対象地域のうち都市開発プロジェクトの区域面積が1 ha以上活用できる公開空地等の面積がおおむね1,500 m²以上であるもの。なお、活用できる空地の面積は空地の合計の25%以内とする（ただし、都市再生特別地区を除く。）。

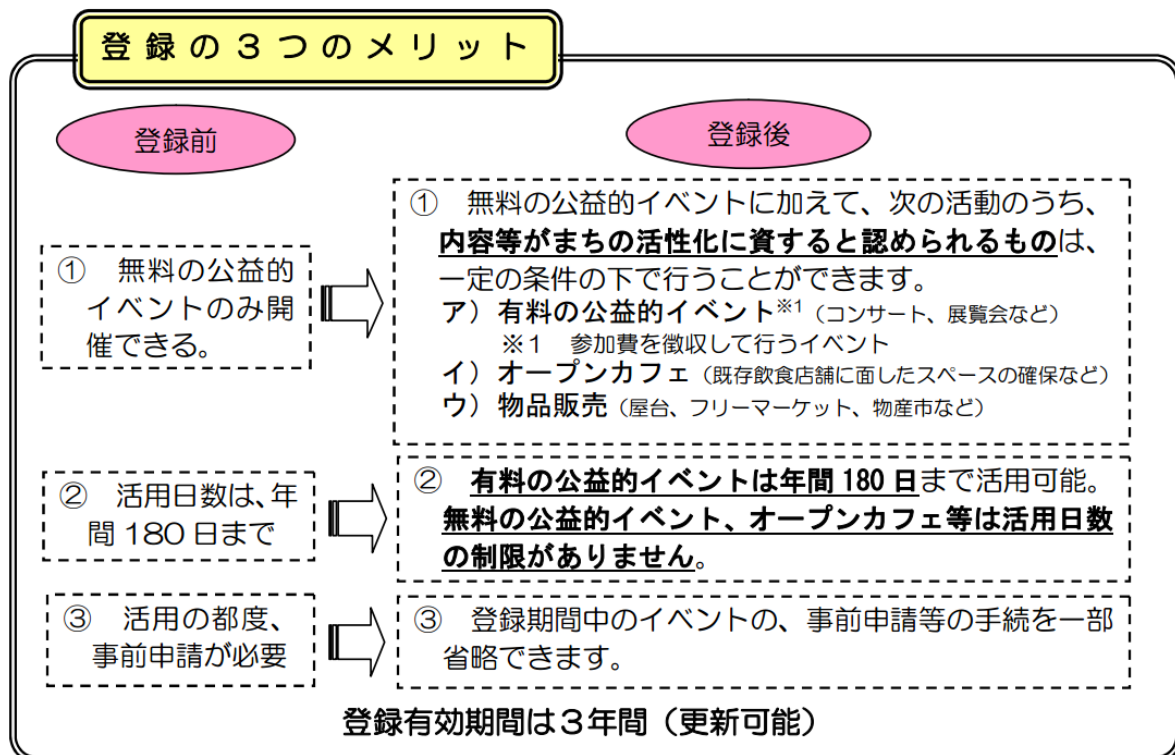


図48. まちづくり団体の登録のメリット

第4章 官民連携制度の推進方策のとりまとめ

官民連携制度の推進に当たって、平成24年度には、活用意向のある市区町村の現地に出向いての情報提供及び普及啓発活動を中心に展開し、高崎市をはじめ、いくつかの地区で制度活用が実現しつつある。

今年度、平成25年度調査においては、そのような情報提供及び普及啓発活動と合わせて、先進地区のノウハウを、これから事業を取り組む地区に移転するためのセミナー（情報発信+意見交換）を開催した。このセミナーは、平成26年度以降実施を想定している実習（北九州リノベスクールの官民連携制度版）につなげていくファーストステップともいえるものである。

第4章においては、官民連携制度を活用していく際の推進方策をとりまとめた上で、次年度以降の実習を実施する際の留意事項を、今回実施したセミナー参加者へのアンケート調査結果の分析等からとりまとめる。

4-1 取組みのスケジュール（社会実験の有効活用）

官民連携制度を活用した取組みを行っている新宿区、札幌市、高崎市は、取組みの以前に社会実験を実施してきた。

新宿区の取組みでは、7年間社会実験を継続し、事業化に至った。この社会実験の期間中に、上下水・電気等の基盤整備を行っていたことが、事業化に向けて有効であった。さらに、社会実験実施期間から関係者協議の場を設けていたため、事業内容の調整も比較的円滑に進捗したと考えられる。

札幌市の取組みでは、道路上に実物大のオープンカフェの模型を設置する形で社会実験を実施し、事業化後、どのような姿になるのかを市民に明示できたことが円滑な事業実施につながったと考えられる。

高崎市においては、事業化の直前に、短期間1ヶ月の社会実験を実施した。この社会実験の目的は、関係者の協議を円滑に進めるため、オープンカフェを道路上に設置しても、自動車交通等に対して、問題を派生させないということを検証するためのものであった。

社会実験の実施は、実際にオープンカフェを展開した場合、どのような問題が生じるのかを検証し、それへの有効な対策を講じることが可能となるという効用と、関係者間の予備的な調整をスタートするという効用が想定される。

4-2 制度活用に向けた個別課題と対応

4-2-1 トップダウン、ボトムアップ、様々な契機

新宿区は、公共施設としての道路空間が、駐車・駐輪、ホームレス等の空間となっていたところを、区長からのトップダウンでクリーンアップを図る目的で道路空間の活用に取り組んでいる。

高崎市は、中心市街地でありながら、自動車中心で通り過ぎるだけの街になっていたところを、地元の商工会議所、商店街の要請を受けて、市が支援を行うことで道路空間の活用が実現した。

札幌市は、都市再生整備推進法人にも指定され公的な位置づけも付与された株式会社である「まちづくり会社」が、国道である道路空間を活用した取り組みを盛り込んだ都市再生整備計画を市に提案したことが契機となっている。提案を受けた市は国道の管理者である国（北海道開発局）と協議して道路空間の活用を実現した。

このように、官民連携制度の契機は、地域の実情に応じて、トップダウン、ボトムアップ、様々である。それぞれの機運を活かした取り組みが望まれる。

一方で、上記の各市区は、行政が強力にバックアップを行っている。官民連携制度の取り組みの契機を捉えた市区町村（長）は、その取り組みを精査し、措置を講じていくことが望まれる。

4-2-2 関係者間の役割分担（一堂に漏れなく関係者を集める）

事業化に向けて円滑な調整を実施していくためには、漏れなく関係者と調整していく必要がある。

官民連携制度は、まちづくりの担当部局のみならず、道路管理者（国道、都道府県道、市区町村道）、交通管理者（警察署）、保健所、建築部局、消防といった広範囲に亘る行政部局が関与する。また、行政機関の他に、実際に占用を行い営業・管理を行う者（民間団体）との連携も重要である。

新宿区では、行政関係部局に加えて、占用主体となる商店街振興組合も加えて「協議会」を設立して協議の場としている。札幌市は国道のため、国（北海道開発局）が道路管理者であるほか建築部局、保健所との調整を行っている。高崎市の場合は、県道と市道があるため道路管理者としての群馬県及び高崎市との調整が必要である。

また、当然ながら、都市の賑わいづくりを目指すものであることから、まちづくり部門あるいは商工部門が事務局として調整の場に立つ必要が出てくる。これら広範囲に渡る関係者を一堂に漏れなく集め、意見を合わせながら制度活用の取り組みを進めていくことが肝要である。

4-2-3 道路管理者、交通管理者との協議（有効幅員 3m あるいは 2m 等）

高崎市では、法定の協議に入る前に、社会実験の段階で道路管理者（市道、県道）と警察と現地調査を実施している。そこで、有効幅員の考え方や占用物件、占用エリアなどを現地で確認し、さらに、社会実験の実施により効果を検証している。

高崎市では、社会実験に道路管理をする部局が加わったことで、有効幅員の考え方を歩行者の交通量が多い道路の幅員基準ではなくその他の道路の基準を採用することで確認し、交通管理者にも了解を得ている。

具体的には、歩行者は少ないことから、自転車歩行者道については有効幅員を 3m、歩道については有効幅員を 2m とし、店舗の前に食事施設等を設置後においても有効幅員を確保できる歩道を道路占用許可の特例を活用する区域とした。

札幌市では、自転車歩行者道で歩行者の交通量が多い道路と位置付けられており、4m の有効幅

員を確保することとされていた。しかし、歩道の現況は、地下出入口が位置する位置の有効幅員が3.5mであって連続して4mの有効幅員を確保していなかった。そこで、現況の有効幅員を用いて有効幅員3.5mで了解を得ている。

4-2-4 うまくいかなかった事例を反面教師にする

官民連携制度の活用を目指し、本業務においても情報提供等の支援を行ってきた市区町村であっても、様々な事情から官民連携制度の推進がとまっているところもある。

H市では、駅周辺を含む中心市街地のまちづくりを大規模にすすめており、この一環として、整備される道路等の公共施設を活用して、官民連携によるオープンカフェを計画していた。この運営は、まちづくり団体を都市再生整備推進法人に位置づけて行うこととされていたが、単独の団体に実施させることに対する誤解から、取り組みが止まってしまっている。

街の運営・管理には、まちづくり団体を都市再生整備推進法人に指定し、法に基づく位置づけを付与することなどが有効であるといえるが、それが誤解によって止まっているのは残念である。都市再生整備推進法人の指定は、市区町村において1団体に限るものではないため、複数団体を指定することも考えうる。指定の時期の間を置く、などの工夫も考えられうる。

例えば、飯田市では、3団体が都市再生整備推進法人に指定されており、また、千代田区では2団体が指定されている。

S市では、まちづくり担当部署と道路管理等の庁内の関係部署との調整が進まず、具体化に至っていない。庁内で、関係者が一堂に漏れなく会する協議会を早めに設けるなどの工夫も考えられる。

4-3 事業計画

官民連携制度により公共空間を活用したまちづくりを進めていくためには、イニシャルコスト、ランニングコストも重要になる。行政にとって見れば、劣化した公共空間の改善、そしてその維持というメリットがあることから、コストを支援しても意義があるとするところもある。占用主体（占用する側）にとってみれば、道路上という手続きの煩雑なところで事業化をするための手続き上の支援を要するといえる。

4-3-1 イニシャルコストの工夫

札幌市、高崎市、新宿区では、オープンカフェのイニシャルコストの支援を行っている。各占有主体に対して、ライフラインの整備費用、占用物件（いす、テーブル等）の費用等を支援している。

行政が管理する道路上であることから、建築をする場合には、ライフラインの整備などは官民で分担をきめておくことが考えられる。一方で、上モノである建築物は占用物件であるため、占用主体が負担することが妥当といえる。もっとも、費用の嵩む建築物を設置することの是非をはじめに検討することも重要である。

高崎市のように既存の店舗の前面でオープンカフェをやるのであれば、建築の必要はなくなる。占用主体も各店舗が出店し、そこに、いす、テーブル等からなる食事施設を設置すれば済む。当然にして費用も低額であり、行政負担を求めなくても個々の店舗でも負担できうる範囲で可能になる。

札幌市、新宿区には、公共空間の改善といった課題があり、それを解決するためにオープンカフェを企画したが、沿道の既存店舗に出店の意向がなかったなどのことから、建築物を設け出店者を募ったという特殊事情もある。

このような特殊事情だけでなく、より簡易に官民連携制度に取り組んでいくことができるよう、店先でのオープンカフェを検討していくことが必要である。

4-3-2 ランニングコストとして道路占用料を減免

ランニングコストに関しては、道路占用料の減免（新宿区では区道を9割以上、札幌市では国道を9割、高崎市では市道を5割）は、いずれの地区でも実施している。官民連携制度の活用場所は、駅前等の中心市街地がメインになると考えられるが、そのような箇所では地価が高く、道路占用料も高いことが予想される。

新宿区の場合、社会実験の際は道路環境の改善策であったことから道路占用料を免除していた。官民連携制度の活用においては、道路法施行令の改正にあわせて区の条例を改正し、食事施設等の占用料を徴収している。ただし、徴収した道路占用料は、占用主体による道路環境の維持向上に資する活動を支援する費用にあてることとして、本事業への区の一般財源の充当軽減を図っている。

一方、占用主体（営業者）からすれば、オープンカフェのみならず、広告サインによっても収入を得たいと考えられる。現在の食事施設等では広告の掲出ができず、無地のテントやテーブル等が使用されている。これらに、適切なルールのもと、広告等を掲出できるようにしていくことも今後の検討課題といえる。

例えば、それらの中には、管理票の設置や電子的なスライド投影による工夫も考えられる。デザインの工夫と合わせて、収益を生む取り組みを検討していくことが必要である。

4-4 空間計画

4-4-1 回遊性を創造する

新宿区のオープンカフェは、新宿通りと靖国通りという幹線道路をつなぐ位置に計画している。これにより、2つの通りを結ぶ回遊性が創造されている。高崎市は、高崎駅と高崎市役所とを結ぶ2つの軸線及びその横の道路においてオープンカフェを点在させ、中心市街地の回遊性を創造している。札幌市では、「すすきの」と札幌駅とをつなぐ国道の大通りの回遊性を増すようにオープンカフェを設置している。

都市再生整備区域の中で分散的に配置されることで街の回遊性が増すと考えられる。高崎市の事例のように食事施設等が設置できる場所をきめ、軸線を定めて配置するといった工夫も必要で

ある。

このように、街の回遊性を創造するような位置において官民連携制度の取組みを行うことが望ましい。

なお、新宿区、札幌市のオープンカフェは通りの出入口となる位置の2か所に設置している。高崎市では、都市再生整備計画には位置づけられていない店舗も含めて16か所のオープンカフェが稼働している。

4-4-2 居心地の良い空間をつくるデザインの配慮

高崎市では、テーブル・パラソル等の什器を一括購入することにより、統一されたデザインが保たれている。新宿区では、テーブルの設置場所を、カーペットを敷設することで限定している。札幌市の場合は、利用者の視点から、外部からの見え方に配慮したデザインとなっている。

このように、オープンカフェの視覚的認識性を高め、空間（パーソナルスペース）の境界性を高めることで、歩行者等から一線を画した居心地の良い空間をつくることができる。オープンカフェの居心地としては、道路空間の大きさ、形状も大きく影響する。あまりに広い空間であれば境界性が薄れしまい、通行の用の空間としての意識が高まってしまう。広幅員でも新宿のように街路樹のある空間を活用等の工夫も考えられる。

また、高崎市では、店舗の前面でオープンカフェを行っており、店側（壁側）を背にして道路側を向くことによって落ち着いた空間をつくるようにしている。

そのような居心地のよい空間づくりについては、今後も検討を深めていく必要がある。

■更なる推進にむけて

●先進地が教える官民連携制度セミナーの展開

平成 25 年度調査では、官民連携制度の普及に向けてセミナーを企画・運営・開催した。このセミナーは札幌、新宿、高崎といった先進地の担当者が、これから取組もうとするなど関心の高い市区の担当者に対して、官民連携制度のノウハウを伝えるものとした。また、開催地は、実際にオープンカフェのある高崎市内とした。

先進地の市区の担当者が講師をすることは好評であった。先進地として様々なハードルを乗り越えてきた担当者が講師をすることで、市区の担当者が知りたい法制度上の細かな配慮等を具体例で示しわかりやすく説明することができる。また、市区の担当者からすれば、自らの立場と同様の者が、先進地の担当者として講師を務めることで、自分たちにもできるという感覚をもつことにつながる。

さらに、先進地で実施することは、オープンカフェを実地にみることができ、官民連携制度活用のイメージがつかめ、また、効果を直接感じることができる。そのようなことから、先進地においてセミナーを継続的に行うことが有効であるといえる。

なお、遠方であると参加できないという声もあるので、全国の中で複数の地区でバランスよく開催することが望まれる。

●事業者に向けた官民連携制度の普及

今年度、平成 25 年度のセミナーは市区町村の担当者を対象としたものであった。しかし、官民連携制度は、占用主体や営業者となる民の役割も大きい。民の役割としては、食事施設や広告塔の占用、営業、公共施設の日常管理等が期待される。

このため、占用主体や営業者となり得る者に対する普及啓発も必要といえる。例えば、商工会議所、商店街組織、まちづくり会社等が対象として考えられる。さらに、食事施設等の営業をする者として、レストラン、コーヒーショップ、クレープ屋、花屋さん、コンビニ等に対する制度の普及も考えられる。

官民連携制度においては、食事施設等、広告塔、駐輪器具等がストリートに配置されることになる。質の高い公共空間をつくるためには、これらの物件のデザイン面の向上も必要になってくる。そのため、家具やストリートファニチャーの製造者等に向けた普及も必要と考えられる。

これらの普及には、紙ベースの資料によるほか、広く普及を図るために、インターネットを活用した普及を図ることが有効と考えられる。

●フォローアップと関係者ネットワークづくり

セミナー等による官民連携制度の普及活動とともに留意しなければならないのは、各地域の取り組み意欲のフォローアップである。セミナー等に参画した市区町村の担当者が、モチベーションを保ちながら、熱意をもって取組みを継続できるためには、関係者とネットワークを保ち相互にフォローアップしていくことが必要である。

例えば、官民連携制度セミナーに参画した市区町村に対して、個別の相談等ができるように、非公開型の SNS を活用していくことが考えられる。これにより、参加者を行政に限定して、セミナー等の開催情報の周知や事後の相談等を行っていくことが考えられる。

民間事業者についても、都市再生整備推進法人の指定が増えていること等から、相互のネットワークづくりやノウハウのやりとりが必要と考えられる。また、北九州リノベーションスクールのように民間事業者が中心となった街のリノベーションの動きとも連携していくことも考えられる。こうした関係者のネットワークづくりとフォローアップには SNS の活用が考えられる。

さらに、官民連携制度はまだまだ知られていない面があり、一般の者も含めて普及啓発が必要である。このためには、SNS を含めインターネットを活用した普及が有効と考えられる。制度の状況の他、個別の街の情報、事業者の情報、利用者の情報をやりとりすることが可能である。こうしたツールを用いて、広く官民連携制度の普及を図っていくことが有効である。

これらの取り組みは、個別の取り組みを集合知とし、暗黙知を共有化していくこともできる。新たなまちづくりの取り組みの手法としても注目できるといえる。

●居心地の良いパブリックスペース・デザインの検討

官民連携制度は、道路等の公共空間を活用して実施するものである。道路等の公共空間は、公共施設として一定のスペックで整備されているが、場所によっては、違法駐車や違法駐輪、不法な広告物等が溢れ、景観や安全上の問題になっているところも見受けられる。また、それらの風景は、街中に当然のものとして看過されているようなところもある。

しかし、官民連携制度では、そうした劣化した公共空間の使われ方を民間にオープン化することによって、賑わいや良好な空間に生まれ変わらせようとするものである。そのため、生まれ変わった空間は、良好で継続性のあるものにしていくことが重要である。

このためには、従来の公共空間の発想にとどまらず、利用者の目線で居心地のよい空間デザインの検討を行っていくことが重要である。

また、それらの検討においては、例えば、公共施設のアドプト（アダプト）制度を活用して、公共空間の管理を含めた良好な空間づくりのノウハウを盛り込むことが考えられる。

都市再生特別措置法に基づく官民連携制度の推進検討調査 報告書

平成 26 年 1 月

国土交通省 都市局 まちづくり推進課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3

TEL:03-5253-8111(代表)

(調査実施機関：一般財団法人 国土技術研究センター)