

第2章 官民連携に関する普及活動及び情報収集

第1章で整理した市区町村アンケート・ヒアリング調査、先進事例調査及び昨年度報告書のフォローアップに基づくヒアリング調査結果をもとに、官民連携に関する普及活動及び情報収集を実施する市区町村を抽出・選定した。

2-1 早期の制度活用が想定されるケーススタディ都市

地域の状況、制度活用に向けた熟度等から勘案し、次年度等早期の制度活用が想定されるのは、次の6都市となる。

以下に、各都市における官民連携制度の普及に係る情報発信・地域からの情報収集、各都市の取り組み状況等を整理する。

表 2-1 官民連携制度の活用に向けたケーススタディ都市

都市名	検討テーマ	出所
新潟市	道路占用の許可特例の活用、河川占用	市区町村アンケート調査
高崎市	道路占用の許可特例の活用	先進事例調査
世田谷区	都市再生整備推進法人の設立、道路占用の許可特例の活用	市区町村アンケート調査
神戸市	道路占用の許可特例の活用	昨年度調査フォローアップ
姫路市	都市再生整備推進法人の設立、道路占用の許可特例の活用、都市利便増進協定の活用、歩行者経路協定の活用	市区町村アンケート調査
北九州市	道路占用の許可特例の活用	昨年度調査フォローアップ

(2) 新潟市の取り組み状況

新潟市では、萬代橋周辺地区都市再生整備計画を策定中である。今回の計画では、河川空間の活用(現在オープンカフェの社会実験を実施している信濃川のやすらぎ堤)、道路空間の活用(萬代橋の橋詰広場、万代クロッシング(道路下空間)、広幅員歩道を有するガルベストーン通りなど)が位置付けられた官民連携制度を活用した事業化が検討されている。但し、現状では、各々の空間活用の民間の主体が明確となっていないところであり、まちづくり協議会の議論を通して、計画内容への民間等の意向の反映と、活用主体の掘り起こしが期待されている。



図 2-2 新潟市で検討中の都市再生整備計画のエリア
出所) 新潟市資料 (注)平成 24 年 10 月時点の情報

(3) 今後の展開

スタッフ会議において、河川空間及び道路空間活用の概ねの方向性は確認された。河川空間・道路空間の活用に関しては、まちづくり協議会が適正な占用者を審査・選定する必要性が確認され、将来的には協議会を、法人格を持った組織としていく必要があるといった指摘も出された。

また、道路空間の活用に向けては、道路管理者と交通管理者との調整が必要であること、道路下の空間である万代クロッシングの活用に向けては、警察・消防との調整が必要であることが確認された。

新潟市は、こうした指摘を踏まえ、指摘事項等が反映される形で、都市再生整備計画をとりまとめていく予定である。

(4) 小括

河川空間・道路空間とも、官民連携制度により活用できる空間は存在している。さらに、河川空間においては、社会実験としてオープンカフェの取り組みが行われている。

現在、こうした公共空間の活用を位置づける都市再生整備計画を策定中であり、平成 25 年度以降の事業化が期待される。

事業化に向けた課題としては、民間側の受け皿となる組織がまだ固まっていない点である。萬代橋周辺まちづくり協議会の参画メンバーは、萬代橋周辺に関わりのある企業が中心であるため、当該協議会を例えば一般社団法人化するといった対応が考えにくい。現在、河川空間でオープンカフェの社会実験を実施している主体が、将来的な受け皿となるまちづくり組織を構成していく可能性がある。こうした組織を、行政が育て、地域に認知されていくことが重要と考えられる。

2-1-2 高崎市

(1) 官民連携制度の普及・情報収集

事業者・関係機関で構成された関係者が集まり、オープンカフェとコミュニティサイクルの都市再生整備計画への掲載（既往計画の変更）について協議された（平成 24 年 12 月 20 日）。

会議には、国土交通省高崎河川国道事務所計画課、群馬県県土整備部都市計画課、群馬県県土整備部道路管理課、群馬県高崎土木事務所、群馬県警察本部交通規制課、高崎警察署、高崎商工会議所、高崎市建設部管理課、高崎市都市整備部市街地整備課、高崎市商工観光部産業政策課といった関係者が参集した。

都市再生特別措置法の道路占用の許可特例を活用していくことは関係者の共通理解となった。今後の調整課題としては、協議会と出店者の役割分担、占用の範囲、エリアマネジメントとして実施される内容（清掃、放置自転車対策等）と実施範囲等の明確化が示され、各々引き続き協議していくことが確認された。

(2) 高崎市の取り組み状況

平成 23 年秋、都市再生特別措置法の改正に伴い、道路占有特例制度が創設されたことを受け、高崎商工会議所と高崎市では、制度を活用した事業にいち早く取り組むべく、定常的な実施に向け、実証実験を試みることにした。

オープンカフェ実証実験は、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。実施にあたっては、中心市街地内の飲食業者や商店街団体の関係者、高崎商工会議所等で構成される「高崎まちなかオープンカフェ推進協議会」が主体となった。

実験実施に至るまでは、高崎まちなかオープンカフェ推進協議会の委員の選定、関係機関との調整、実施店舗の選定、出店ルール決定、物品（パラソル・テーブル・いす等）の手配などに時間を要した。特に関係機関との調整の中で、道路占有の許可を得ること自体が一番の課題であった。具体的には、占用の範囲をどうするか、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でるのではないか）、点字ブロックへの対応（店舗の地先にテーブル等を設置するため、点字ブロックが遮断されることへの対応）等である。いずれも協議の末に、実証実験により確認するといった形で妥協点を見出し、実験実施に至った。

周辺店舗等関係者との意見調整に向けては、食事施設等の占有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」を組織した。飲食店や商店街の関係者を委員に迎えて意見

調整を図った。

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。

10 店舗のオープンカフェ利用者の合計は、1 か月間で 681 名であった。特に最終週は、高崎商工会議所において、「高崎おとまちプロジェクト」という音楽イベントを実施したことにより、利用者が増加している。

店舗ごとに利用者数に差がみられる。出店者への実験後のアンケート調査によると、気象条件(直射日光が当たり暑い等)も要因のひとつと考えられる。また、音楽イベントとの一体化が集客力向上に寄与したとの回答もあり、誘客のためのソフト施策の重要性も明確となった。

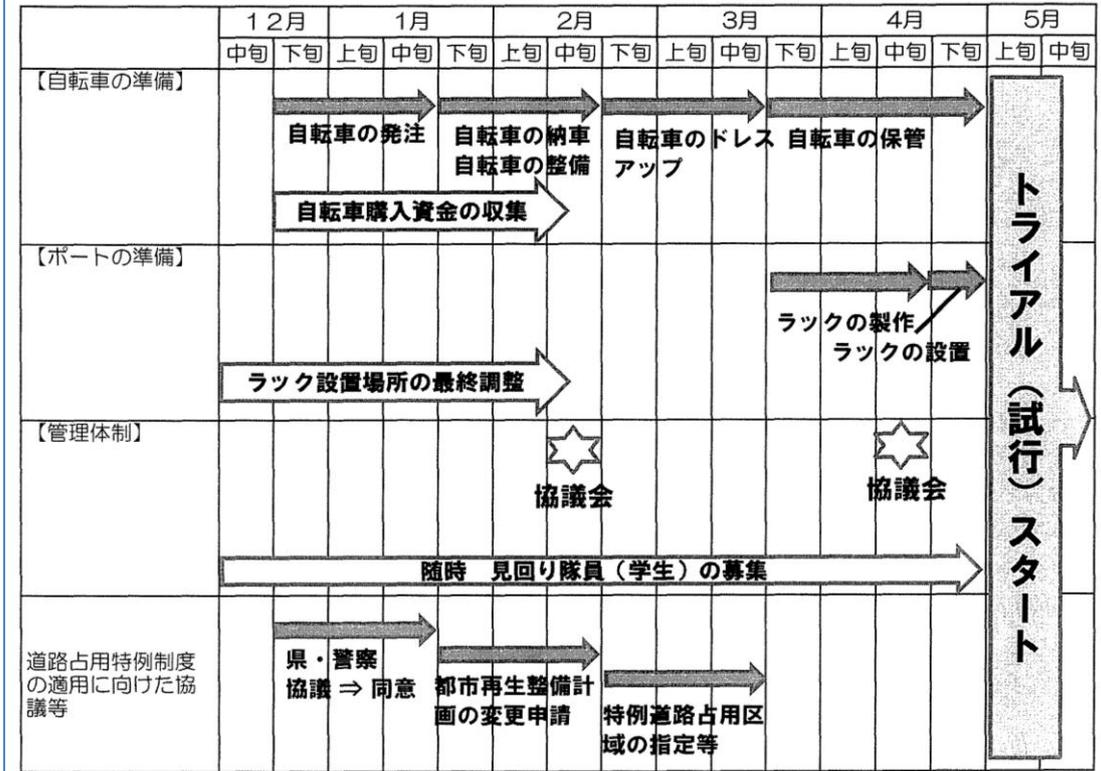
関係機関である県や警察も、特に危惧された事故等がなかったことからある程度の安全性は確認された。

(3) 今後の展開

平成 25 年度早々の道路占用の許可特例の活用に向け、スケジュールを見直しながら準備が進められていく予定となっている。

今回社会実験を実施したのは、オープンカフェであったが、道路占用の特例許可の活用に関しては、自転車駐輪施設も想定し、併せて協議を実施している(次図スケジュール参照)。

まちなかコミュニティサイクル（高チャリ）スケジュール 案



まちなかオープンカフェ（高カフェ）スケジュール 案

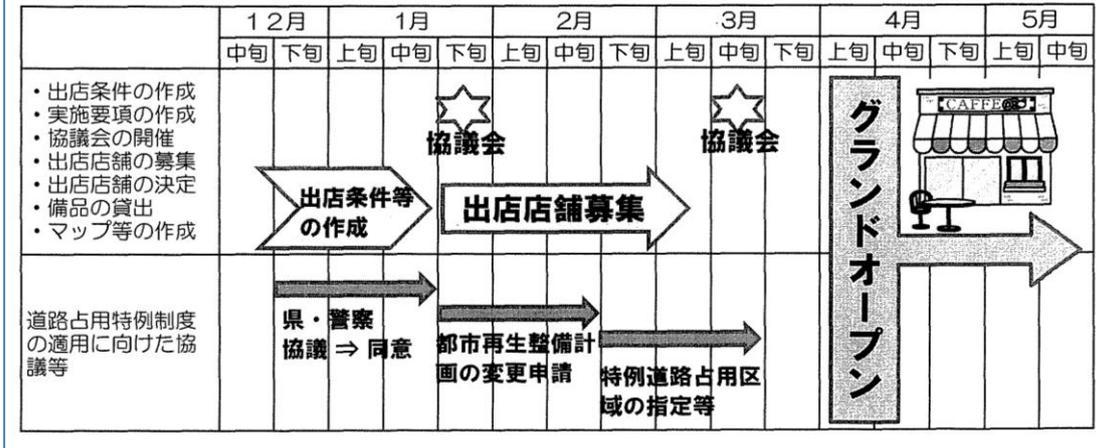


図 2-3 コミュニティサイクル・オープンカフェ実現に向けたスケジュール

出所) 高崎市資料

(4) 小括

官民連携まちづくりという新しい制度の理解は、地方自治体のまちづくり担当レベルまでは徐々に浸透してきたものの、道路等の公共施設の管理部門まで十分浸透しているとは言えない。

具体的に都市再生整備計画に道路占用許可の特例を位置づけていくためには、次図のような調整事項があり、協議会等の場で、大きな方針において共通理解を得た上で、関係する機関・部署間で個々に課題等を明確にした上で協議を進めていく必要がある。

【道路占用許可の特例(サイクルポート・オープンカフェ)の都市再生整備計画掲載について(H24. 12)】 スケジュール(準備期間含む)							
調査・課題	12月	1月	2月	3月	4月	5月～	備考
1. 道路管理者・公安委員会協議	★	★	★	★	★	★	協議会として開催
2. 都市再生整備計画への記載			←→	←→	←→		3月中旬変更決定
3. 特例道路占用区域の指定				←→	←→		3月末指定(予定)
4. 道路占用許可				←→	←→		4月中旬
5. 道路占用許可の特例の適用						←→	4月下旬以降

1、道路管理者・公安委員会協議(公安委員会、警察署、県道管理者、市道管理者、高崎市)
 ・占用物件の位置、構造、歩行空間の確保、通行規制範囲、無余地性等の検討(12月～3月中旬)
 ・都市再生整備計画への記載についての同意(1月中旬)

2、都市再生整備計画への記載(市:市街地整備課、県:都市計画課、国:関東地方整備局)
 ・変更申請(1月中旬、県へ)
 ・変更決定(3月中旬、関東地方整備局より)

3、特例道路占用区域の指定(道路管理者)
 ・区域指定への検討(1月～2月末)
 ・指定図書等の作成(2月中旬～3月上旬)
 ・区域指定の公示(市道:決裁後、告示14日間、県道:決済、進達、官報掲載)

4、占用許可(道路管理者、公園管理者)
 ・許可申請に対する審査(4月上旬から下旬)

5、道路使用許可(高崎警察署)
 ・許可申請に対する審査(3月下旬から4月下旬)

6、その他
 ・特例許可に対する検証(5月下旬)

図 2-4 都市再生整備計画策定に向けた調整事項
出所) 高崎市資料

2-1-3 世田谷区

(1) 官民連携制度の普及・情報収集

平成 24 年 12 月 20 日、世田谷区役所に、まちづくり担当課職員等約 20 名を対象とした講演(勉強会)を受託者が講師となって行った。講演は、官民連携まちづくりの制度概要、先進的な取り組み事例の紹介、さらに世田谷区小田急線沿線の鉄道連続立体交差化事業の実施地区を例にどのような官民連携制度の適用が想定できるかについてといった内容で実施した。

講演後の意見交換では、

- Q. 都市再生整備推進法人の設立に関して、全区域 1 法人を想定するのか、エリアごとに法人を設立するという考え方もあるのか。
- A. 小田急沿線地区の場合、エリアが広い。そのため、エリアごとに関係者も異なる。エリアごとに法人を設立の方が現実的ではないか。
- Q. 都市再生整備推進法人の継続的な組織運営に必要なものは何か。
- A. イベントの実施であっても、長期間同じ催し物では飽きられる。まちづくりに関連して事業を実施していくためには、様々なアイデアが必要である。先進地区である札幌大通まちづくり(株)では、AIA という組織の支援を受けて、様々なアイデアを具体の事業に展開している。
- Q. まちづくり会社を法人指定の対象とするのと地元商店街等で構成された協議会を設立し、それを母体とするのとどちらがいいのか。
- A. 最も問題意識を持っている地域の商店街等で協議会を設立する方が意思の疎通が図りやすいのではないかと。

等の質疑を行った。講演により、官民連携まちづくりに向け自治体としても問題意識を持ち、早期に取り組むべき意向であることが確認できた。

また、世田谷区としては、小田急線沿線(下北沢駅周辺地区)だけでなく、千歳船橋駅前広場でもオープンカフェ(無料休憩施設)の社会実験を実施しており、この取り組みの定常化に官民連携まちづくりが活用できないかといった問題意識や、二子玉川駅周辺では市街地再開発事業で創出した空間を活用する可能性について探る動きがあり、ここでも官民連携まちづくりの可能性が考えられていることがわかった。



図 2-5 世田谷区小田急線沿線図

出所) せたがや i Map

社会実験第4弾「キャンドルライトフェスタ」開催決定！

好評をいただいた「無料休憩所」に引き続き、社会実験第4弾としてクリスマス直前の週末に「ちとふな Xmas キャンドルライトフェスタ」を開催いたします。当日は、キャンドルライトを並べて広場に文字を描きます。歌もみんなで唄ってクリスマスを盛り上げますので皆さんお集まりください！

◆内容

- ・日時 12月23日(日)午後3時30分から受付開始。
- ・内容 キャンドルライトを広場に並べてクリスマスソングを唄い、フォークダンスを踊りましょう！
- ・参加するにはお一人100円以上の寄付をお願いいたします。

詳細はポスターをご覧ください！

社会実験第3弾 10月28日(日)～11月11日(日)
「無料休憩所」を開設しました。

木製のテーブルと椅子、パラソルを広場に配置し、くつろぎ・やすらぎ・賑わいの機能の創出と放置自転車対策の一環として実験しました。また、週末にはイベントも催されました。街の人びとの反応は、この環境を望んでいた方が大勢いらした様で、千歳船橋の表玄関としての品位を高めた設えと大好評でした。また、利用者層も老若男女幅広く使用され、使った方がたのマナーも驚くほど品位が保たれていました。今後は裏面の調査結果などを踏まえ、本格運用に向けて維持管理などの課題に対する解決方法などを検討していきます。

図 2-6 千歳船橋駅前広場の活用の状況

出所) 世田谷区資料

(2) 世田谷区の取り組み状況

区では、小田急線の連続立体交差事業等による、鉄道の地下化に伴い生じる線路跡地の土地利用について検討を行っている。

あわせて、土地利用の推進を図る方策の1つとして、都市再生整備計画の導入を検討しており、その中で、想定される事業として、地下化後の跡地を中心に道路占用許可の特例を活かしたまちづくりを考えている。都市再生整備推進法人を指定し、その法人が中心となって民有地を含めた一体的な管理運営を行なっていく仕組みのもと、オープンカフェ、マルシェ、広告事業等を行うものであり、今後、地元の意向や鉄道の地下化の進捗状況を見据えて、調整に入りたいとの考えである。

(3) 今後の展開

そのため、小田急線沿線地区の官民連携まちづくりの検討も急がれる必要がある。講演においては、地区の住民・商業者の意向を把握しながら、早期に都市再生整備推進法人を指定し、当該法人と共同でまちづくりを進めていくことが効果的といった助言を行ってきており、今後、早期に区としての方向性が定まることが期待される。

(4) 小括

官民連携まちづくりの実施に向けては、実施内容の効果や課題等を検証するための社会実験の実施、その検証結果を踏まえての都市再生整備計画への位置づけといった流れが有効と考えられる。その際は、まず都市再生整備推進法人を設立し、当該法人が、計画づくりや社会実験実施主体となると、国からの支援を受けやすくなる。しかし、小田急線沿線地区は、対象となるエリアが広い(線的に長い)ため、地元の商店街等関係する団体も非常に多くなるという特徴がある。そのため、エリアごとに関係団体で構成される協議会等を立ち上げ、その組織を母体として都市再生整備推進法人を指定していくという方法も考えられる。

その他、世田谷区では、千歳船橋駅前において、公共空間である広場(認定道路)を活用したオープンカフェ(無料休憩所)の社会実験も実施しており、この取り組みも将来、道路占用の許可特例の活用等に展開していくことが想定される。

2-1-4 神戸市

(1) 官民連携制度の普及・情報収集

デュオこうべを含めたハーバーランドの再整備については、ハーバーランド運営協議会の事務局である神戸ハーバーランド(株)と神戸市が中心となって協議を行い、神戸ハーバーランド地区次期5ヵ年再生整備計画の原案を策定した。

その原案をもとに、ハーバーランド運営協議会に設けられた検討部会の協議を経て、平成24年12月25日のハーバーランド運営協議会において、次期5ヵ年の整備内容が承認された。

これを受けて、神戸市では、都市再生整備計画（神戸ハーバーランド地区）を策定し、国交省との協議に入る予定である。

表 2-2 ハーバーランド運営協議会の概要

目的	神戸ハーバーランド地区を魅力ある街とし地区の健全な発展を図るため、地区共通の事項を協議し運営することを目的とする。
会員	地区内で活動する民間事業者、公共施設運営者を会員として組織運営にあたる。
会員数	会員：43社・団体 特別会員：2団体
設立	平成3年10月8日

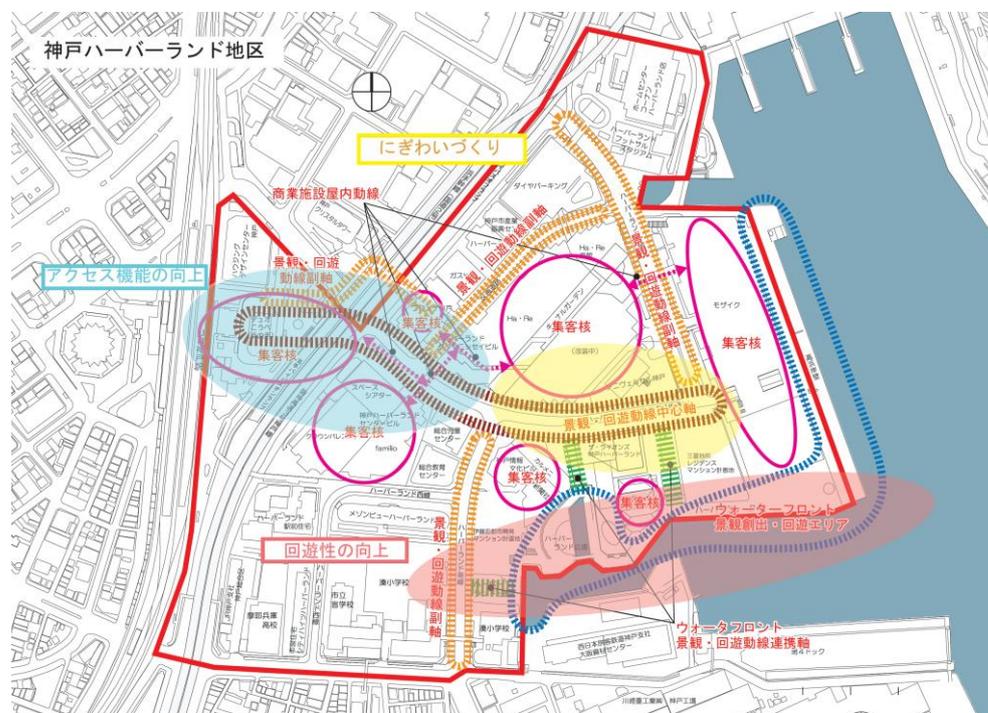


図 2-7 神戸ハーバーランド地区次期5ヵ年再生整備計画方針図

出所) 第54回ハーバーランド運営協議会資料(平成24年12月25日)

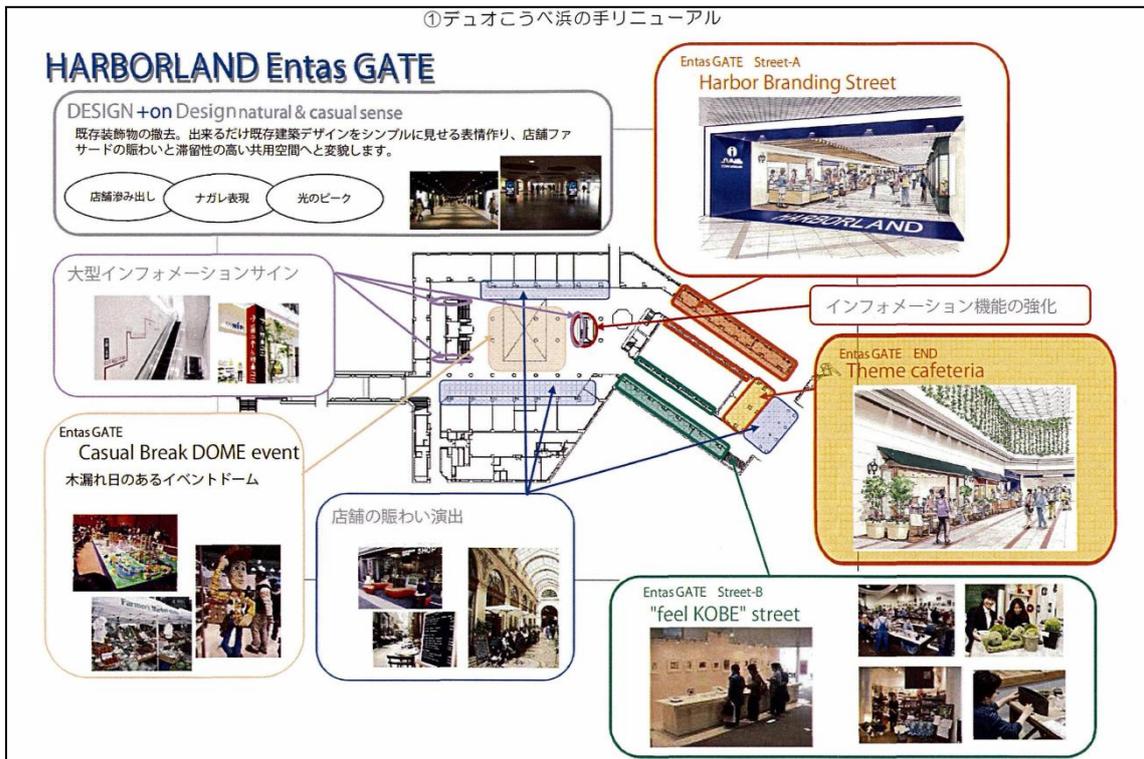


図 2-8 デュオこうべの整備イメージ

出所) 第 54 回ハーバーランド運営協議会資料 (平成 24 年 12 月 25 日)

(2) 神戸市の取り組み状況

神戸ハーバーランドは、平成 4 年に貨物駅や工場跡地の再開発により誕生した新興市街地である。

近隣に JR 神戸駅があるが、駅とハーバーランドの間を国道 2 号 (浜手バイパス) 及び阪神高速 3 号神戸線が分断する形になっており、駅からハーバーランドに向かう場合、歩行者は地下街の「デュオこうべ」を通って往来する形になっている。そして、ハーバーランド内は、建物間にデッキが張り巡らされ、地上ではなく建物の中をめぐりながら移動するのが主要な動線となっている。

ハーバーランドの玄関口であるデュオこうべは、これまで国道下にあたるエリアでは、道路占用許可の制約から収益性のある事業を実施できないため、店舗部分に比べてにぎわいに欠ける面があった。

今回、道路占用許可特例の制度化に伴い、道路空間の収益施設 (食事施設・購買施設等) による占用が認められるようになったことから、デュオこうべの国道下部分ににぎわいをうむ施設を立地させ、連続したにぎわいを創出することにより、ハーバーランドのエリア全体の活性化につなげていくことが期待されている。

(3) 今後の展開

12月25日の協議会での議論を受けて、以下の工程が想定されている。

平成24年4月～ 平成25年1月	地元協議及び「都市再生整備計画（H25～29）」（案） とりまとめ
同2月～同3月	都市再生整備計画（案）国交省と協議
同4月	都市再生整備計画スタート

※国道2号下部分については、基本・実施設計、工事を経て平成26年春頃に占用許可に関する手続きを行う予定。

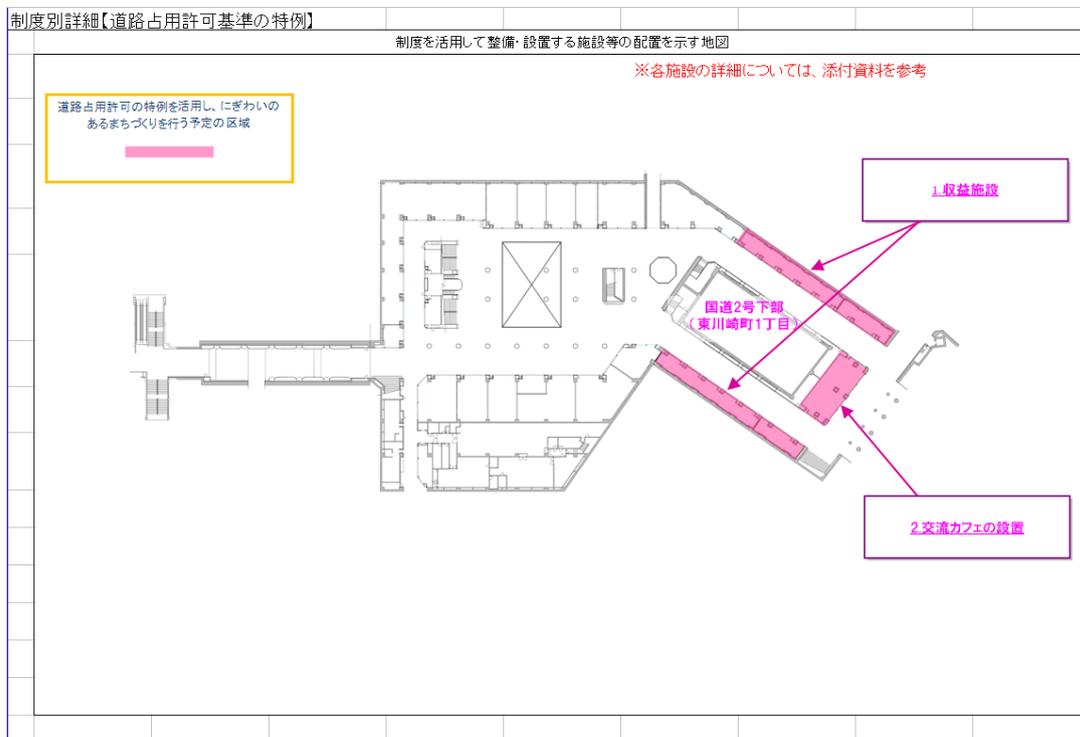


図 2-9 道路占用許可基準の特例によるデュオこっぺの位置づけ(案)

出所) 神戸市資料



写真 デュオこうべの国道下部分の収益施設（食事施設・購買施設等）

出所）神戸市資料

(4) 小括

関係する事業者等により協議会が構成されており、これまでもハーバーランド地区の様々な問題が協議されてきた。運営協議会の開催回数は、平成 24 年 12 月で、54 回となっており、そのように継続して協議を進める体制が構築されてきたことにより、意思疎通が円滑に図れているものと考えられる。特に協議会に参加する企業関係者の事業の成立・効果発現への意欲が高いことが特徴である。

2-1-5 姫路市

(1) 官民連携制度の普及・情報収集

姫路駅前広場活用協議会に参加し、官民連携制度に関する情報提供を実施するとともに、地域の課題等の情報収集を実施した。さらに、都市再生整備推進法人の指定を目指し、同協議会の有志で設立した一般社団法人ひとネットワークひめじの設立後最初のフォーラムに受託者も講演者として出席し、「公共空間の活用について制度や事例の紹介」について講演するとともに、パネルディスカッションにより、会場からの質問事項に回答する形で、情報提供・課題の把握を行った。



写真 フォーラム開催の様子

新しい駅前の公共空間創造フォーラム

平成25年春には地下街オープン、新JRビル開業、サンクンガーデン完成、ついで眺望デッキ・連絡デッキも開通します。平成25年度末には北駅前広場・十二所前線以南の大手前通り整備完了、バス・タクシーターミナル完成が見込まれます。

それにより北駅前広場や大手前通り歩道、デッキ、地下通路など、複数の広大な公共空間が一挙に誕生することになります。

これらの諸施設・空間を周辺の地域資源と組み合わせ、だれがどのように活用し、運営・管理していくかによって、姫路の未来が大きく左右されます。

このフォーラムでは、駅周辺に新たに生まれる多様な公共空間をいかに生かしていくか、多彩なパナリストを迎えて議論・提言していきます。

日 時：平成24年11月8日（木） 16時30分～18時30分

場 所：イグレひめじ 地下1階アートホール

パナリスト：

財団法人国土技術研究センター首席研究員 伊藤伸一

明治大学教授 小林正美

札幌大通まちづくり株式会社事務局長 服部彰治

富山グランドプラザ運営センター 山下裕子

一般社団法人ひとネットワークひめじ理事 米谷啓和

コーディネータ：

兵庫県立大学エコヒューマン地域連携センター 内平隆之

定 員：120名（当日先着順）

主催：兵庫県立大学環境人間学部・エコヒューマン地域連携センター

共催：姫路市（予定）

姫路駅前広場活用協議会

一般社団法人ひとネットワークひめじ

図 2-10 フォーラム開催の趣旨

出所) 兵庫県立大学

エコヒューマン地域連携センター資料

(2) 姫路市の取り組み状況

姫路駅前の大手前通り(現在 6 車線)をトランジットモール化する計画となっており、駅前空間は、歩行者中心の空間となる。それに伴う広幅員歩道・広場(サンクンガーデン)などが、整備される予定であり、こうした公共空間を活用した取り組みが、道路占用の許可特例等の活用により展開が期待される。

(3) 今後の展開

現在、姫路市においては、大手前通りにおけるオープンカフェ等の実施に向け、社会実験の準備を進めている。この社会実験を平成 25 年早々から実施し、その効果・課題を明確にした上で、姫路駅前広場活用協議会等で調整した上で、官民連携まちづくりを位置づけた都市再生整備計画を策定していくことが想定されている。



図 2-11 姫路駅前の整備イメージ

(サンクンガーデン)

出所) 姫路市資料



図 2-12 姫路駅前の整備イメージ(大手前通り)

(4) 小括

姫路市の駅周辺整備に係る市民参加は、駅前通りの都市計画決定が、自動車優先のまちづくりであることへの反発から始まった。市民が、外部の学識者を招聘した上で、まちづくりのワークショップを開催し、市民の声を反映した駅前通りのプランを市に提示した。市側も、市民の要望を真摯にとらえ、市民と協働でワークショップを進めていく中で、現在の駅周辺のまちづくりの骨格(駅前通り及び駅前広場)が生まれてきた。その中で特筆すべきは、市の担当者が、市民参加が始まった当初から現在まで 7 年間にわたって市民の窓口を務めてきたことと考えられる。市民との信頼できる交渉窓口が作られたことが、計画の実現に多く寄与しているものと考えられる。

官民連携制度の活用に関しても、駅前通りの広幅員の歩道を活用したオープンカフェの

展開や、歩行者優先のまちづくりの観点から自転車駐輪施設の設置、駅前広場の維持管理への都市利便増進協定の活用、さらには、今後整備される駅東側のエリアでは、歩行者通路協定の活用と、多様な展開が想定される。

現在は、平成 24 年 10 月に設立された一般社団法人ひとネットワークひめじにおいて、様々な活用方策が検討されている。姫路市としても、当該法人等を都市再生整備推進法人に指定する方向で検討に入っている。

まだ、新たな飲食施設がオープンカフェとして立地することに対して、周辺立地店舗の理解を得ることなどの課題が残されているものの、地域の市民が主体となり、多様な官民連携の取り組みが期待される姫路市の取り組みは、今後全国のモデルとなっていくものと思われる。

2-1-6 北九州市

(1) 官民連携制度の普及・情報収集

北九州市建築都市局都心副都心開発室及び都市交通政策課が参画した協議の場を設置した。北九州市が進めてきたコミュニティサイクルの取り組みを、さらに道路占用許可の特例を活用して拡大するための課題を検討した。

協議の場では、具体的に以下のような質問・相談事項が示された。国(国土交通省都市局官民連携推進室)からの回答等をもとに整理し、下記に記す。

- 1) 都市再生特別措置法第四十六条第十一項の道路管理者、都道府県公安委員会への協議・同意は、同意書等の書面が必要か。また、都道府県公安委員会に直接協議するのか、所轄警察署経由でよいのか。

《回答等》

- ・法第四十六条第十一項の道路管理者、都道府県公安委員会への協議・同意で書面が必要か否かの判断は、各市町村で判断されたい。

- 2) 都市再生整備計画の変更は、道路管理者、都道府県公安委員会の同意が取れれば、随時認められるのか。

《回答等》

- ・地方整備局の担当課と相談してほしい。

- 3) 現行の都市再生整備計画は、平成 25 年度までである。その後、交付金を活用しない都市再生整備計画を策定する場合、国への申請は必要か。

《回答等》

- ・国へは（任意であるが）報告いただきたい。

(2) 北九州市の取り組み状況

北九州市におけるコミュニティサイクルの取組みは、平成 22 年 3 月に導入してから約 2 年半が経過した。環境省の補助金を活用し、北九州市が NPO に対してサイクルステーションや電動アシスト自転車導入等の整備費を補助することからはじまった。コミュニティサイクルの実施地域は、小倉都心地区と八幡東田地区の 2 地区で実施されている。現在のサイクルステーションは小倉都心地区で 7 箇所、八幡東田地区で 3 箇所である。既存のサイクルステーションは、市・区役所や民有地等の敷地内に設置しており、道路の占用は行っていない。設置、運営は NPO であり、設置場所の占用主体も NPO となっている。

現在のサイクルステーションは、交通結節点となる鉄道駅の周辺、公共施設である市・

区役所等の周辺に設置されているが、利用者からステーションの場所や数について改善を求める声が多いことから、一層の利用促進を図るために、多くの利用が見込める小倉都心地区において、北九州市が主体となってステーションの増設に取り組むこととなった。

増設箇所の選定にあたり、利用者からは、商業施設や鉄道・モノレール駅周辺への設置要望が多いことから、このような要望も十分考慮した上で、道路を活用することが有効と考えられる場所については、道路占用許可の特例により、新たにサイクルステーションを設置することの検討を始めた。

サイクルステーションの拡大に向けて、今年度は、新規に15箇所の整備の予算を確保しており、このうち道路上は9箇所を検討している。

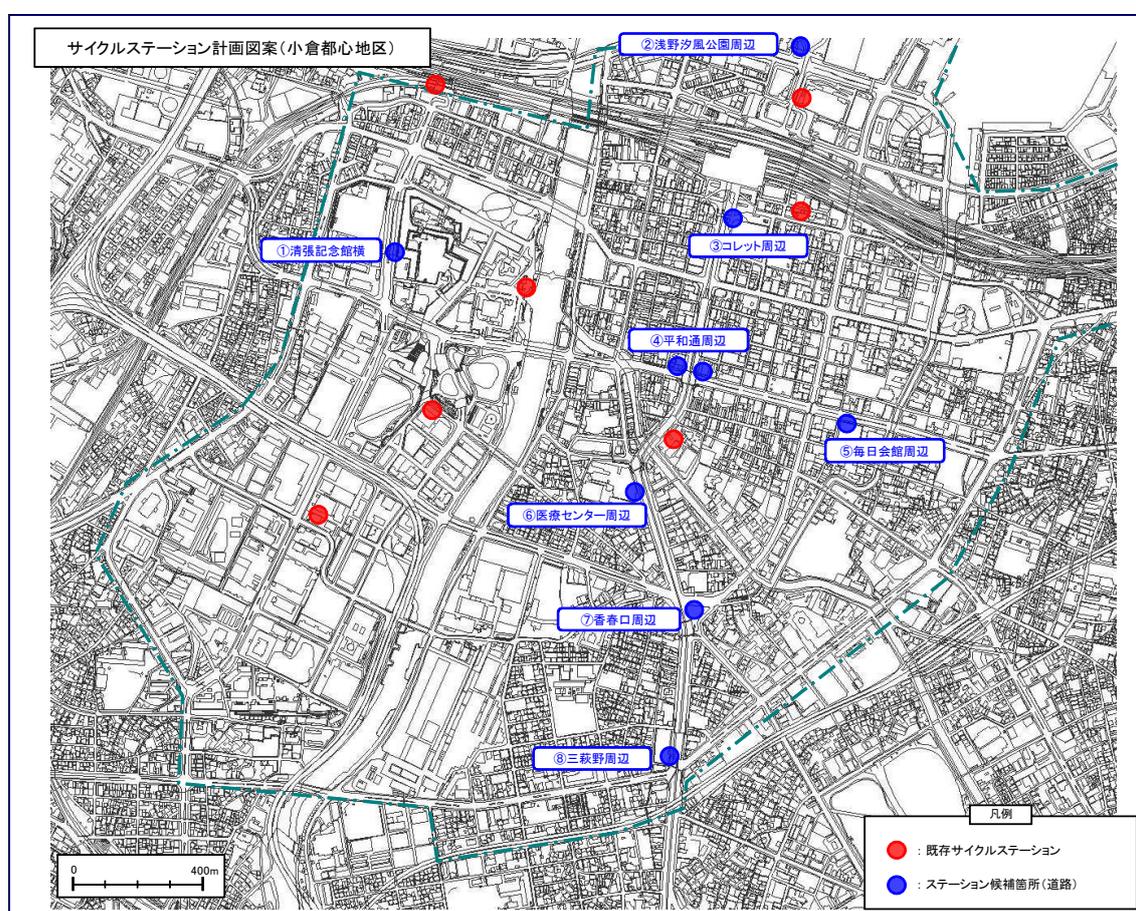


図 2-12 路上のサイクルステーション計画図 (案)

出所) 北九州市資料

なお、ステーションの整備については、短期集中的に利用環境を向上させて利用促進を図るため、新規の整備は北九州市が行うことを考えている。これを NPO に運営委託等することになる。

道路上への設置については、道路付属物または道路占用許可の特例によらない道路占用

物として実施することも検討したが、現行の道路法等では設置が困難であることから、北九州市が道路占用許可の特例により（※）、道路占用を行う方向で調整を進めている。

※道路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」、道路法施行令第七条第十号「道路の区域内の地面に設ける自転車（側車付きのものを除く。以下同じ。）、原動機付自転車（側車付きのものを除く。）又は道路運送車両法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの（いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。）を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（第六号に掲げる施設に設けるものを除く。）」

(3) 今後の展開

今年度末までに整備を完了させることを目途としており、次のようなスケジュールを想定してきた。

○8月中旬～都市再生整備計画への記載等

- ・道路管理者、都道府県公安委員会への協議・同意（都市再生特別措置法第四十六条第十一项）
- ・都市再生整備計画の変更

○10月～特例道路占用区域の指定

- ・市町村への意見の聴取及び所轄警察署長との協議（都市再生特別措置法第六十二条第二項）
- ・特例道路占用区域の公示

○12月～サイクルステーションの設置工事

しかし、警察との調整が予定通りには進んでおらず、年度内のサイクルステーションの設置が困難なことも予想される。その場合は、予算を繰越して対応することも想定している。

(4) 小括

北九州市の担当者の質問・相談事項から推察するに、官民連携制度を、より普及させていくためには、「都市再生特別措置法に基づく制度の活用手引き「官民連携まちづくりの進め方」について」（平成24年1月18日 事務連絡）の内容のより一層の周知を図る必要がある。さらに、もうひとつの視点としては、国が、マニュアル等を策定し、その様式・仕様に則った対応を市区町村が実施すれば、交付金等の活用が実施できた時代から、権限の地方への移転が進む中で市区町村の判断で実施できる時代に変化してきたことに、まだ地方の現場が馴染んでいないことが挙げられる。

こうした状況の打破に向けては、先進的な取り組み内容（結果だけでなく、関係者調整等の過程も含めて）を明示していくことが有効と考えられる。

2-2 長期的に制度活用が想定されるケーススタディ都市

各都市のヒアリング調査等を踏まえ、早期の実施は難しいものの長期的には官民連携まちづくりの取り組みが期待できるのは、以下の2都市である。

表 2-3 その他官民連携の活用に向けて都市の状況

都市名	検討テーマ	出所
岩見沢市	都市再生整備推進法人の設立、道路占用の許可特例の活用	昨年度調査フォローアップ
福岡市	道路占用の許可特例の活用	昨年度調査フォローアップ

2-2-1 岩見沢市

(1) 官民連携制度の普及・情報収集

岩見沢市関係課（中心市街地活性化推進室、都市計画課）、(株)振興いわみざわに加え、オブザーバーとして、国土交通省北海道開発局都市住宅課が参加した協議の場において、「官民連携まちづくりの進め方」に関する情報提供を行った。都市再生整備推進法人に指定された「札幌大通まちづくり(株)」、「(株)まちづくりとやま」、「(株)飯田まちづくりカンパニー」、「NPO いいだ応援ネットイデア」、「NPO 南信州おひさま進歩」の5団体にかかる会社概要や法人指定の要綱等に関する資料・情報提供も合わせて実施した。

(2) 岩見沢市の取り組み状況

道路空間の活用として、毎年9月に1条から4条までの栄通り等で開催される「ふるさと百餅祭り」をはじめとし、道路の通行を止めるお祭りが年2回あり、毎年警察への申請が必要であり、(株)振興いわみざわを都市再生整備推進法人に指定することにより、イベントの開催がより円滑に実施できるのではないかと考えた。

(3) 今後の展開

お祭り等の年間数日のイベントより、定常的に道路空間等の公共空間を活用できるようになったことが、今回の官民連携まちづくりの趣旨であることが、岩見沢市・(株)振興いわみざわの両者に理解された。

現在、認定中活計画の計画期間を内閣府との協議により1年間延長したところである。この1年間の時間を使い、中心市街地活性化計画の事業内容・効果等の検証を行い、今後どのような施策が必要かを市で検討していく。その中で、都市再生整備推進法人として、

株振興いわみざわに期待する事業・取り組みについても、調整していく予定である。

(4)小括

官民連携まちづくりで位置づけられている道路占用の許可特例の活用は、期間限定のイベントや社会実験を定常的な取り組みにしていくことに意味があるものであるが、そうした情報が十分自治体に伝わっていなかったと考えられる。

都市再生整備推進法人に指定されることにより、何ができるようになるのか、何がやりやすくなるのかに関する情報を、実践事例等を交えて効果的に情報提供していく必要がある。

2-2-2 福岡市

(1) 官民連携制度の普及・情報収集

福岡市の関係各課の担当者による調整会議を行った。

表 2-4 福岡市における調整会議の開催状況

開催日	参加部署	主な議題
第1回調整会議 平成24年8月2日	都心再生課、企画調整部、路政課、 観光戦略課	屋台の現状と課題 《屋台施策の一つとして道路 占用の許可特例の活用がで きないか》
第2回調整会議 平成24年11月7日	都心再生課、企画調整部、企画・ 耐震推進課	屋台を位置つけた都市再生整備 計画のたたき台について

上記会議においては、福岡市から以下のような質疑が行われた。

- ・屋台が清掃活動をする等、道路の通行者等の利便に資することができるかどうか課題である。
- ・屋台営業者による組合もあるが、これが占有主体として認められるものか。
- ・仮に、組合が一次占有し、現在の屋台営業者が二次占有することも考えられるが、組合にそこまでまとめる力があるのか。
- ・現在、屋台の道路占有許可は、道路法第三十二条第一項第六号「露店、商品置場その他これらに類する施設」として許可しているところであり、この占有料は、市道の場合、占有面積1㎡につき1月700円である（福岡市道路占有料徴収条例）。屋台の規格は、3m×2.5m=7.5㎡（8㎡に切り上げ）であり、1月当たり5,600円である。
- ※国道の占有料は1月当たり13,500円（平成24年度）である。
- ・特例道路占有区域を指定し、新たに占有料を考えると、近傍類似の土地の価格に連動するため占有料が上昇する可能性がある。
- ※条例に基づき試算すると高い地区で1月当り約50千円になる。
- ・新制度に基づく占有料を徴収することが可能であるかが課題。また、占有料の減免には合理的な説明が必要である。
- ・上下水道、トイレの整備も課題である。都市再生整備計画事業で、上下水道、トイレなどを整備することも考えていかなければならない。

(2) 福岡市の取り組み状況

福岡市内の屋台数は、昭和30年代のピーク時には400軒以上だったが、営業者の固定店舗等への転業や高齢化等による廃業、占用許可の原則（現営業者一代限り）などによって、平成24年4月1日現在155軒となっており、そのうち、152軒が公共空間で営業している。その内訳は、市道122、国道13、公園17である。（国道13のうち3軒が市道、市道122のうち5軒が民地にまたがっている。）

道路法の占用許可にあたっては、これまで、屋台は第三十二条第一項第六号「露店、商品置場その他これらに類する施設」として整理してきた。なお、他に道路交通法に基づく使用許可の対象でもあるが、前述の新規許可を認めないという方針以降は、新たな占用許可及び使用許可は認めてきていない。

こういった状況の下、福岡市は、屋台共生推進本部を設置し、ルール遵守や衛生面の向上により地域住民の理解を得ることを前提に、屋台を観光資源として、また、道路をにぎわいあるものにする存在として持続的に活用する方法を検討している。

その中で、都市再生特別措置法の制度趣旨を踏まえ、屋台を「食事施設」と位置づけ、道路占用の許可特例を活用することも検討しているところである。

(3) 今後の展開

屋台を道路占用の許可特例の対象として位置づけた都市再生整備計画を試行的に作成した。今後の屋台施策の一つとして、このような方策もあることを福岡市に示した。今後、福岡市において、方策が検討されると考えられる。

(4) 小括

福岡市の屋台は、これまでの長い社会慣習の中で許可を認めてきたものであるが、市としては、今後、まちのにぎわいや観光資源等、公益性などの新たな理由で認めていくことを検討している。そのような中では、例えば、都市再生整備計画に道路占用の許可特例の対象として位置づけるという方策も考えられる。なお、その際には、新たな制度を適用することで、現営業者への不利益な条件の付加が想定されることについて、一定の課題が存する。

ただし、現在の屋台は、地域住民の理解が十分に得られていないなどの課題を有する。そういった課題を解決していくことで、市として、まちのにぎわい創出や観光資源のために持続的に屋台を活用するための制度活用の行政判断を行っていく必要がある。

○方向性と将来像のイメージ

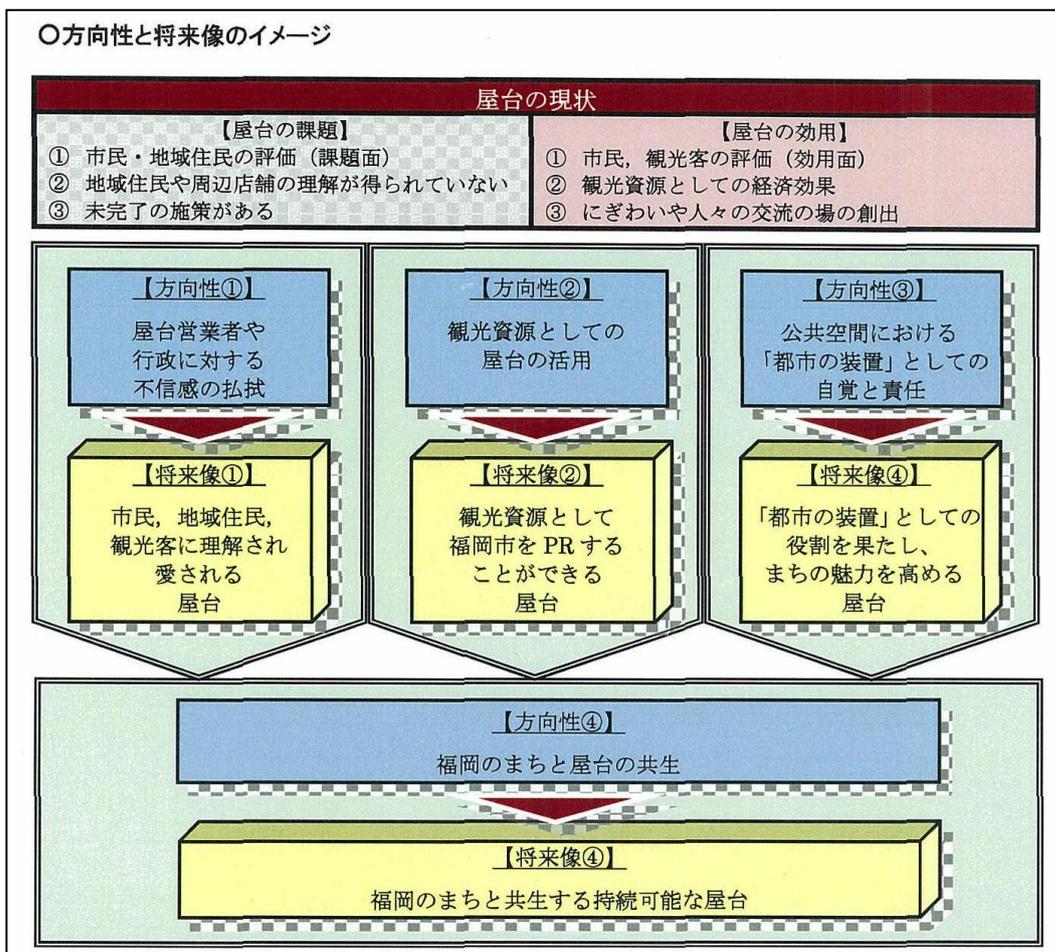


図 2-13 屋台の方向性と将来像のイメージ

出所)「屋台との共生のあり方研究会」資料