

# 都市の施設・インフラについて

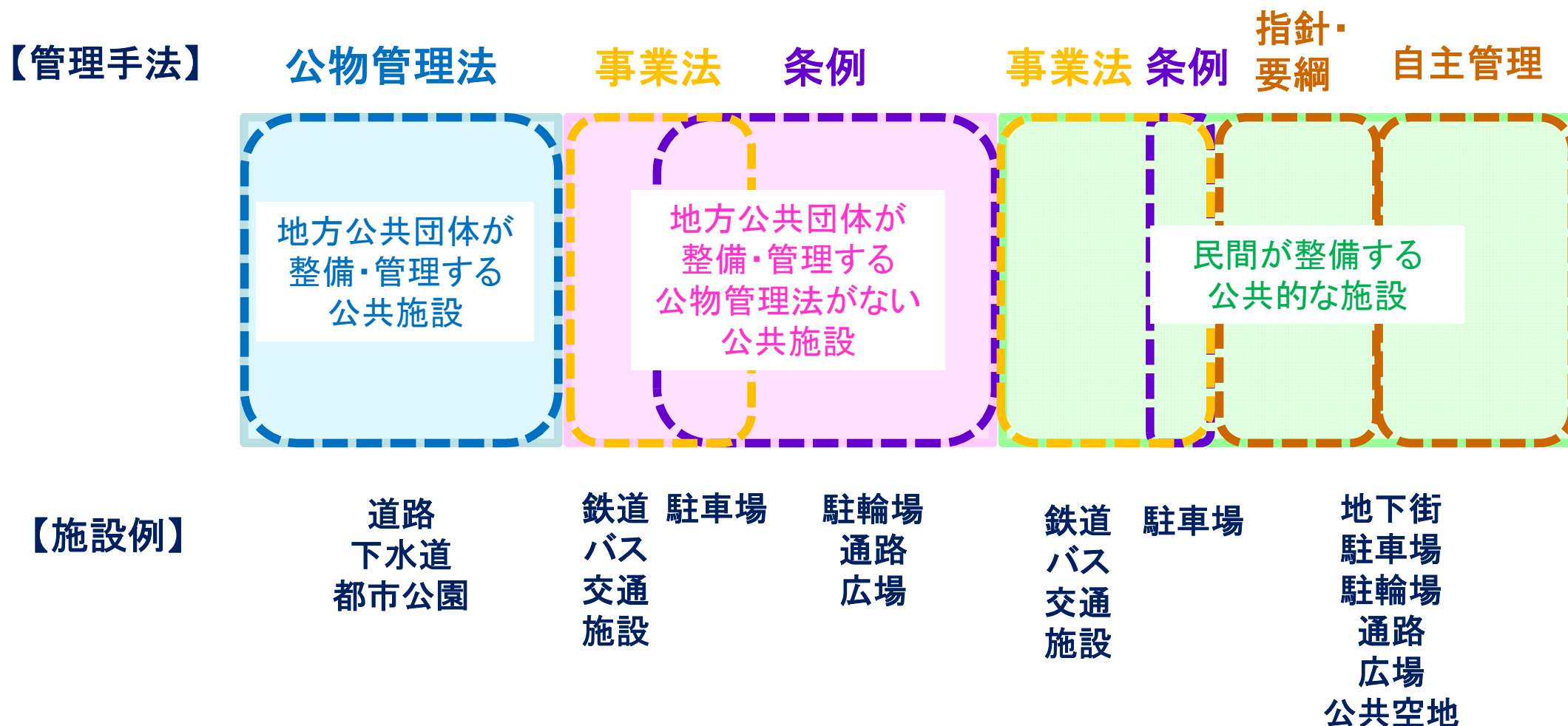
---

- “公共施設”と“公共的な施設”について(前回資料再掲) … 2
- 第4回小委員会でのご指摘の整理 … 5
- 都市活動を支える“公共施設”と  
“公共的な施設”の一体的利用 … 8
- 今後の都市開発等における施設・インフラの整備 … 14
- 都市の施設、インフラのあり方に関する基本的考え方 … 17
- 施設の安全性の確保 … 20
- 施設全体としての最大限の機能・効果の発揮 … 28

# “公共施設”と“公共的な施設”について

# 【前回資料再掲】 都市の施設、インフラを巡る状況

多様な管理手法があるなか、特に民間が整備する公共的な施設については、施設管理者の「任意の協力によってのみ実現される」指針・要綱や、自主管理による管理が多い。



＜都市施設＞

赤字:対象施設として考えられる施設

- 1 道路、都市高速鉄道、**駐車場**、自動車ターミナル**その他の交通施設**
- 2 公園、緑地、**広場**、墓園**その他の公共空地**
- 3 水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場**その他の供給施設又は処理施設**
- 4 河川、運河**その他の水路**
- 5 学校、図書館、研究施設**その他の教育文化施設**
- 6 病院、保育所**その他の医療施設又は社会福祉施設**
- 7 市場、と畜場又は火葬場 ＜建築施設＞
- 8 一団地の住宅施設
- 9 一団地の官公庁施設
- 10 流通業務団地
- 11 一団地の津波防災拠点市街地形成施設
- 12 一団地の復興拠点市街地形成施設 ＜面的施設＞
- 13 **その他の施設(電気通信事業の用に供する施設、防風、防火、防水、防雪、防砂若しくは防潮の施設)**

※ 対象施設として、上記の他に、地区施設等も考えられる。

# 第4回小委員会でのご指摘の整理

## 【施設のとらえ方】

- 公共的な施設は、民間所有であっても不特定多数の人が利用し、使う人を排除できない。
- 個別的・自立的に利用される施設と、複数の主体が設置した施設が連続して1つの利便性を担保している施設を分けて考えることが必要。

## 【維持管理の責任】

- 義務責任は一義的に所有者だが、民間は所有者が変わるなど安定しないため、維持管理をどう引き継ぐか。

## 【維持管理の仕組み】

- 事業法があるものは、事業法を管理法に拡大するのが素直ではないか。
- 地方公共団体の範囲を超えたり、人が死亡するといった危険性が高いものについては、公共の関与が考えられるのではないか。
- また、都市全体の安全性を確保するために必要なものも関与が考えられるのではないか。

### 【施設の更新や整理】

- **施設の更新に関する制度**を用意する必要がある。
- 作る計画ではなく作らない計画、減らす、まとめる、やめることも含めたマネジメントを都市計画が行うことが大事。

### 【エリアマネジメントによる取組】

- 公的な部分まで民間が担うには**財源の問題**が大きく、インセンティブが必要。
- 管理と活用の違いを明確にしながら、活用で得た財源を管理に使うなど、**管理と活用を組み合わせる**ことが必要。
- マンションの修繕積立金のようなものが、地区レベルでできないか。



# 都市活動を支える“公共施設”と “公共的な施設”の一体的利用

# 都市活動を支える“公共施設”と“公共的な施設”の一体的利用①

- 駅周辺部等においては、公共施設と民間が有する公共的な施設が一体となって、地上・地下からなる歩行空間ネットワークが形成されている。
- 平常時には回遊空間として利用されている一方で、災害時には利用者等の避難経路、退避空間としても活用される施設となっている。

(地上部)

【例：JR博多駅】

(地下空間)



公共施設

新駅ビル～博多バスターミナルを結ぶ歩行者連絡橋



民間施設

新駅ビル2階に設けられたデッキ



公共施設

博多口交差点を横断する「はかた駅前通り地下通路」



民間施設

博多駅新地下街

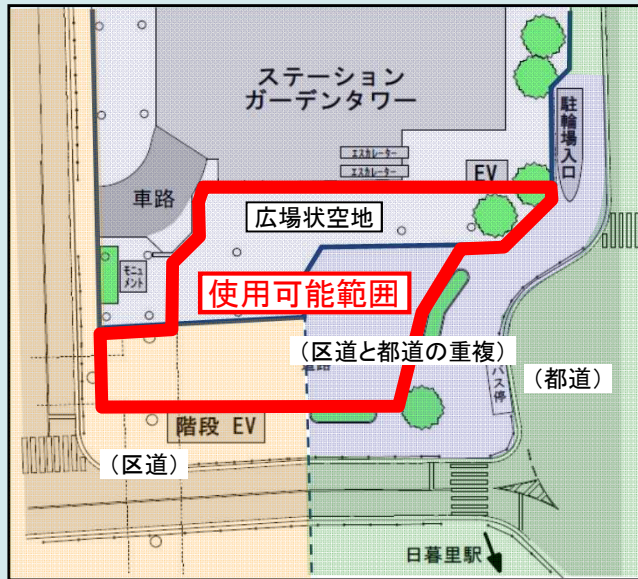


民間施設

福岡センタービルとの接続部

<福岡市提供>

- 駅前広場（道路）と民間のオープンスペースを一体的に活用し、地域の賑わい創出等に寄与するイベント等が実施されている。



### 【例：日暮里駅前イベント広場】

- 広場状空地（民間）は、地区計画の地区施設として位置づけ、再開発事業で整備。現在、管理組合が管理
- 都道と区道が重複する歩道部分は、管理協定により区が一括管理
- 区と管理組合の間で、区独自の管理・活用協定を締結し、広場状空地（民間）も含め、使用申請等の窓口を区で一本化
- 商店会等主催のイベントや交流都市の物産展など、地域の賑わい創出のためのイベント等を実施



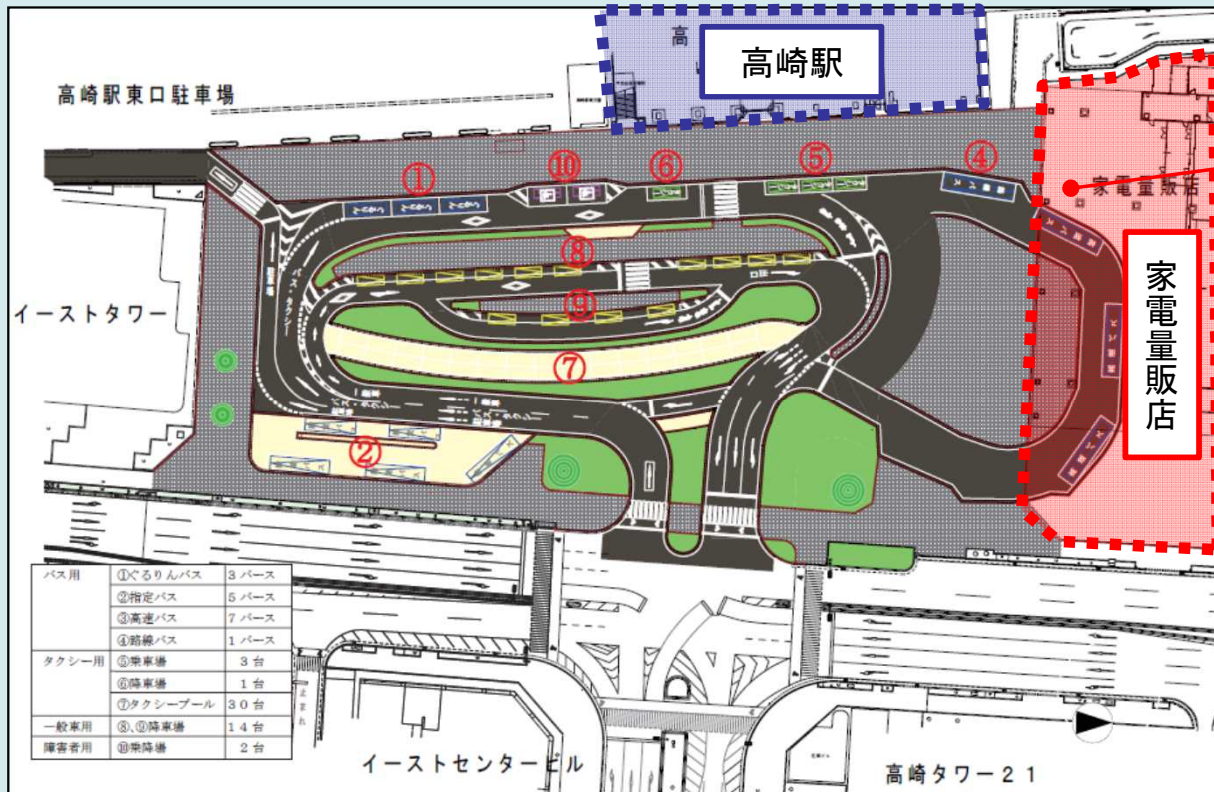
<イベントによる活用状況(荒川区提供)>

○駅の交通利便性を高めるため、民間建築物内も活用し、交通広場機能の充実が図られている。

## 【例：高崎駅東口バスターミナル】

### 取組の概要

高崎駅東口駅前広場の再編整備にあたり、隣接する建築物と一体となってバスターミナルを整備



・民地内バスターミナル



・バスターミナル上部のペDESTリアンデッキ



○駐車場利用者の利便性向上や道路交通の円滑化等を図るため、複数の駐車場のネットワーク化の取組が進められている。

【例：渋谷駅地下階の駐車場ネットワークの取組】



渋谷駅周辺においては、駅施設、歩行者ネットワークなどとともに、**大規模開発にあわせて整備される駐車場のネットワーク化により、駐車需要への対応、交通負荷の低減を図る。**

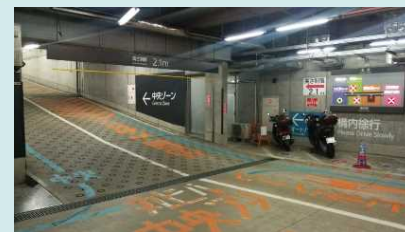
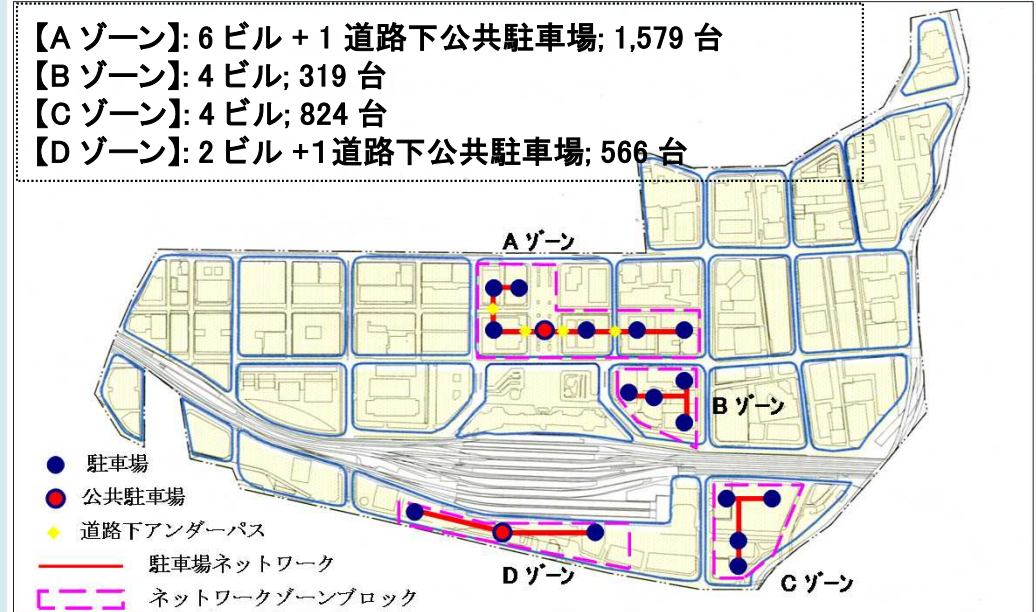


出典：渋谷駅中心地区基盤整備方針

【例：大丸有地区における駐車場ネットワークの進捗状況】

大丸有地区においては、駐車場の運用効率を高め、需給バランスを安定化させるため、**独自の地域ルール運用**により**隣接建物間のネットワークの形成**を推進している。

- 【Aゾーン】: 6ビル+1道路下公共駐車場; 1,579台
- 【Bゾーン】: 4ビル; 319台
- 【Cゾーン】: 4ビル; 824台
- 【Dゾーン】: 2ビル+1道路下公共駐車場; 566台



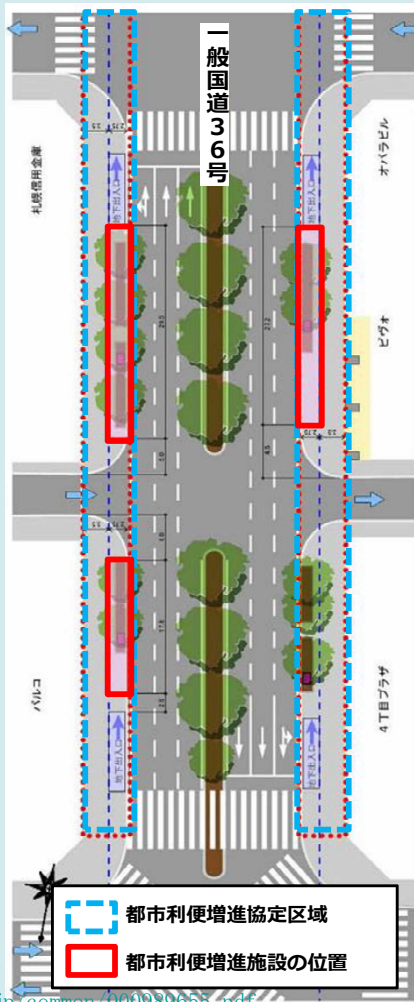
新丸ビル  
→ 丸の内中央パーキング

○公共施設の民間活用、民間施設の公共管理手法の活用も進められている。

**【都市利便増進協定】** (都市再生特別措置法 第七十四条)

協定締結者：北海道開発局（道路管理者）  
札幌大通まちづくり（株）（占用・活用主体）

- 札幌大通りまちづくり（株）の主な取組
- ・都市利便増進施設（食事・購買施設、広告塔等）の整備・管理
  - ・施設を活用したにぎわい創出事業の実施
  - ・収益は道路維持管理やまちづくりに還元

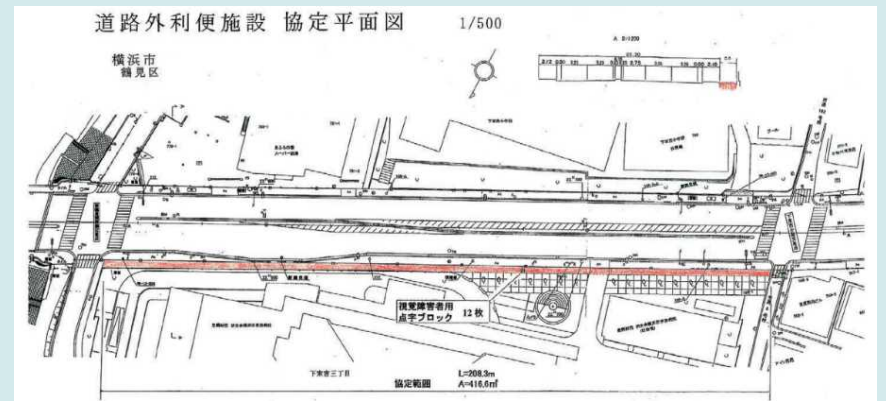


**【道路外利便施設協定】** (道路法 第四十八条の十七)

協定締結者：土地所有者（乙）：横浜市  
道路外利便施設の所有者（丙）：  
社会福祉法人恩賜財団済生会支部神奈川県済生会  
道路管理者（甲）：関東地方整備局

協定の概要

- ・歩道の狭幅員箇所を、沿道の公開空地を活用して拡幅し、道路の通行者又は利用者の利便の確保を図った。
- ・施設の所有者が日常巡視、清掃を行い、道路管理者が通路及び視覚障害者用点字ブロックの維持、修繕を行う



出典：<http://sapporo-odori.jp/index.html>, <http://www.mlit.go.jp/common/000989655.pdf>

出典：道路行政セミナー 2009.5

# 今後の都市開発等における 施設・インフラの整備

- 都市開発と一体となった交通ターミナルの整備
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック

# 都市開発と一体となった交通ターミナルの整備

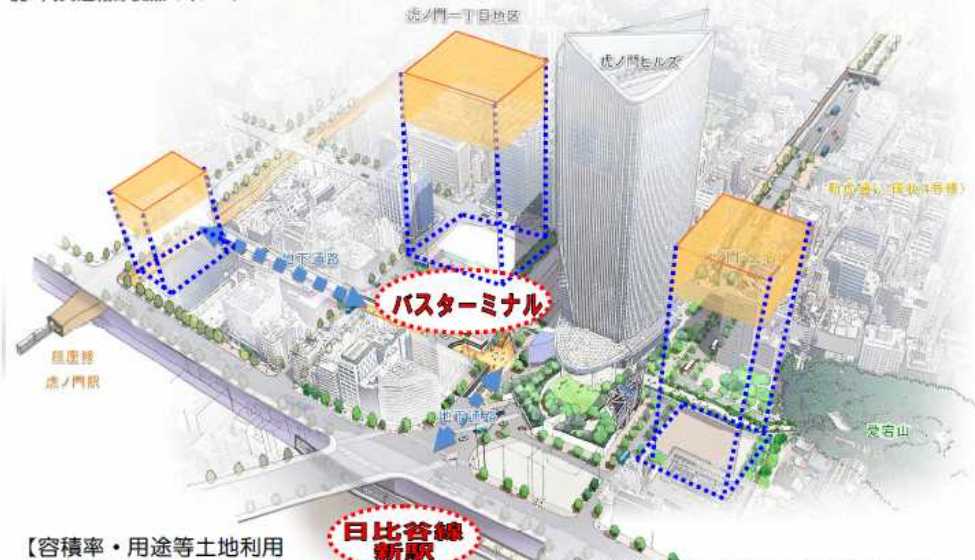
○国際競争力の強化等に向けて、民間事業者による都市開発と一体となった、鉄道駅や交通施設等の整備プロジェクトが予定されている。

## <虎ノ門新駅と周辺開発>

特定都市再生緊急整備地域に指定される虎ノ門地区において、国際競争力の強化を図るため周辺開発と一体となった新駅整備等の構想が進められている。

### 【プロジェクト4】国際標準のビジネス空間づくりプロジェクト

虎ノ門交通結節拠点のイメージ



【容積率・用途等土地利用規制の緩和】

⇒新駅整備をはじめとする公共施設の整備を、複数の開発プロジェクトが協力して行うことを評価し、容積率を緩和

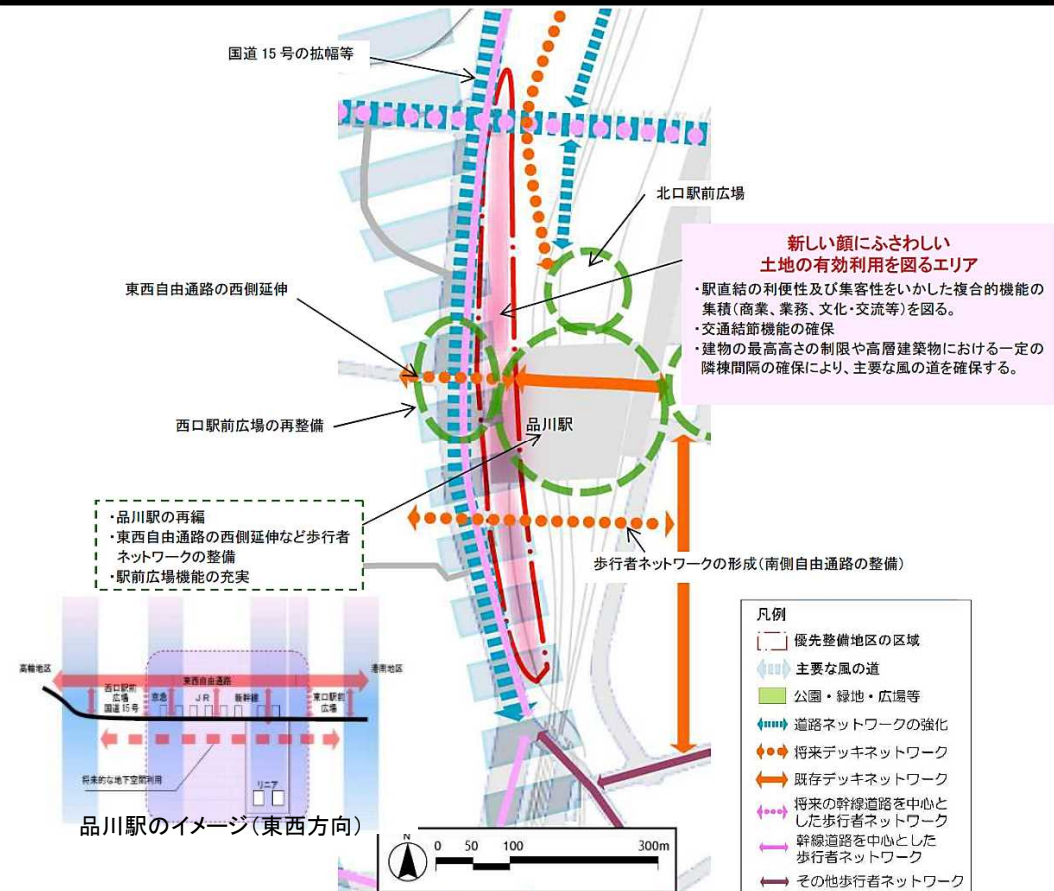
環状第2号線整備を契機に、東京の新たなビジネス拠点を創出するため、**日比谷線新駅の整備**や周辺開発を一体的に進め、**虎ノ門エリアをトータルでリニューアル**

3

出典：東京都国家戦略特区提案資料

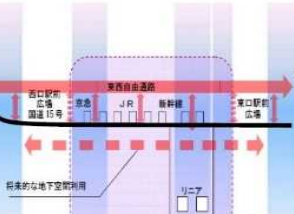
## <品川駅の再編>

複合的機能の集積を図るための土地の有効利用や、羽田空港アクセス、リニア・新幹線への乗換えをスムーズにする品川駅の再編、利便性の高い駅空間の形成等が計画されている。

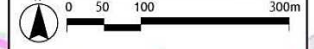


**新しい顔にふさわしい土地の有効利用を図るエリア**  
 ・駅直結の利便性及び集客性をいかにした複合的機能の集積(商業、業務、文化・交流等)を図る。  
 ・交通結節機能の確保  
 ・建物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保により、主要な風の道を確保する。

- ・品川駅の再編
- ・東西自由通路の西側延伸など歩行者ネットワークの整備
- ・駅前広場機能の充実



品川駅のイメージ(東西方向)



- 凡例
- 優先整備地区の区域
  - ⇄ 主要な風の道
  - 公園・緑地・広場等
  - ⇄ 道路ネットワークの強化
  - 将来デッキネットワーク
  - ⇄ 既存デッキネットワーク
  - ⇄ 将来の幹線道路を中心とした歩行者ネットワーク
  - ⇄ 幹線道路を中心とした歩行者ネットワーク
  - ⇄ その他歩行者ネットワーク

『品川駅・田町駅周辺 まちづくりガイドライン2014』(H26.9 東京都)より抜粋



# 2020年東京オリンピック・パラリンピック

○2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、新たな交通施設の整備等に加え、バリアフリー、多言語対応等の対策の充実が求められている。

## 【都心部と臨海部を結ぶBRTの導入検討】



出典：都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通に関する基本方針 (H26.8東京都)

都心部では、東京駅から新橋駅・虎ノ門駅にかけて開発が進んでおり、一方、臨海部でも業務、商業などの複合開発が進行している。公共交通に対する需要増加に対応するため、都心部と臨海部とを結ぶBRTの早期整備に向け、具体的な検討が進められている。

## 【バリアフリー、多言語対応に向けた取組検討】

### バリアフリー対策の強化

#### 2.3. バリアフリー対策の強化

- 【概要】
- 1日の乗降客数が3,000人以上の旅客施設や特定道路等について、2020年度までに原則100%のバリアフリー化など、バリアフリー法の基本方針に定める整備目標の着実な達成に向けて取組を推進中。特に、空港アクセスのバリアフリー化に向けては、関係者が進出した取組を推進中。
  - さらに、8月の交通政策基本計画中間とりまとめにおいて、大会を契機に、鉄道駅・空港における複数ルートでのバリアフリー化など、さらなるバリアフリー化の推進の検討について盛り込んだ。
  - ロンドン大会におけるバリアフリー対応状況について6月に海外調査を実施。

#### 基本方針における主な整備目標と現状

	2012年度末 (現状)	2020年度末 (目標)
(鉄道)	○鉄軌道駅 82%	原則100%※1
	○鉄軌道車両 56%	約70%
(バス)	○バスターミナル 83%	原則100%※1
	○ノンステップバス 41%	約70%
	○リフト付きバス等 4%	
(船舶)	○旅客船ターミナル 88%	
	○旅客船 25%	
(航空)	○航空旅客ターミナル 85%	
(タクシー)	○福祉タクシー車両 13,856台	
(道路)	○特定道路 81%	
(都市公園)	○移動等円滑化図路 48%	
	○駐車場 44%	
	○便所 33%	
(路外駐車場)	○特定路外駐車場 47%	
(建築物)	○特別特定建築物 51%	

※1 旅客施設は旅客数※2 500人以上のターミナル

### 多言語対応の強化

#### 1.9. 多言語対応の強化

- 【概要】
- 東京都、民間事業者等との多言語対応協議会にて大会に向けた多言語対応の強化・推進について3月より検討を開始。年内を目途に「多言語対応取組方針（仮称）」を策定し、行政・民間による取組を推進。

- 平成26年3月19日に「2020年オリンピック・パラリンピック大会に向けた多言語対応協議会」（第1回）が開催。
- 本協議会には、「交通分科会」、「道路分科会」、「観光・サービス分科会」が置かれ、それぞれのテーマごとに調査・研究を行う。



3月19日の協議会の様子

- 【本協議会の構成員】
- ・東京都副知事及び内閣オリパラ室長を共同座長とする。
  - ・国の関係行政機関（警察庁、総務省、外務省、文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、警視庁）
  - ・関係地方公共団体（東京都の区市町村、東京都近隣の県及びその市町村等）
  - ・民間団体（空港、鉄道会社、バス・タクシー関連協会、観光関連協会等）
- 関係団体が相互に連携・協働して多言語対応の強化・推進に取り組むことを目的としている。

年内を目途に「多言語対応取組方針（仮称）」を策定し、行政・民間による取組を推進。

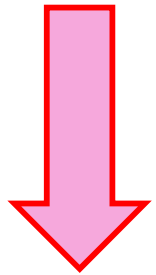
出典：2020年オリンピック・パラリンピック東京大会関係府省庁連絡会議（第2回）資料（H26.10）

2020年オリンピック・パラリンピック東京大会関係府省庁連絡会議において、対応が期待される事項について検討が実施されている。

# 都市の施設、インフラのあり方に 関する基本的考え方

## ■現状認識■

- 都市の施設・インフラについて、個々の施設の安全性に着目すると、民間が有する公共的な施設については、地方公共団体の要綱による管理や、管理者の自主管理等によるものが増えている。
- 一方、公共施設と公共的な施設は、ヒト・モノが集中する駅周辺部等を中心に、垂直的にも、水平的にも一体的な都市空間を形成しており、誰もが自由に利用するインフラとして、都市活動を支えている。



「コンパクト」、「レジリエント」、「グローバル」な都市を目指す上で、既存ストックも有効に活用しながら、更に公民連携した都市の再生を進めていくことが求められている。

## ■基本的考え方■

- 都市の施設・インフラを形成する公共的な施設については、個々の施設の安全性を確実に確保し、利用者が安心して活用できる環境を創出する必要がある。
- 地域における公共施設と公共的な施設が、全体として利用者に対する最大限の機能・効果を発揮、提供できる仕組みを一層充実する必要がある。

誰もが利用可能な  
「**公共的な施設**」

○ 施設の**安全性の確保**

【論点①】

**個々の施設の安全性**の確保

【論点②】

施設を安全に利用するための

**ルール・仕組み**の充実

○ 施設全体としての最大限の  
**機能・効果の発揮**

【論点③】

計画から利用、更新に関する

**関係者のルール**づくり

【論点④】

施設**利用者**と施設**所有者**の**連携**

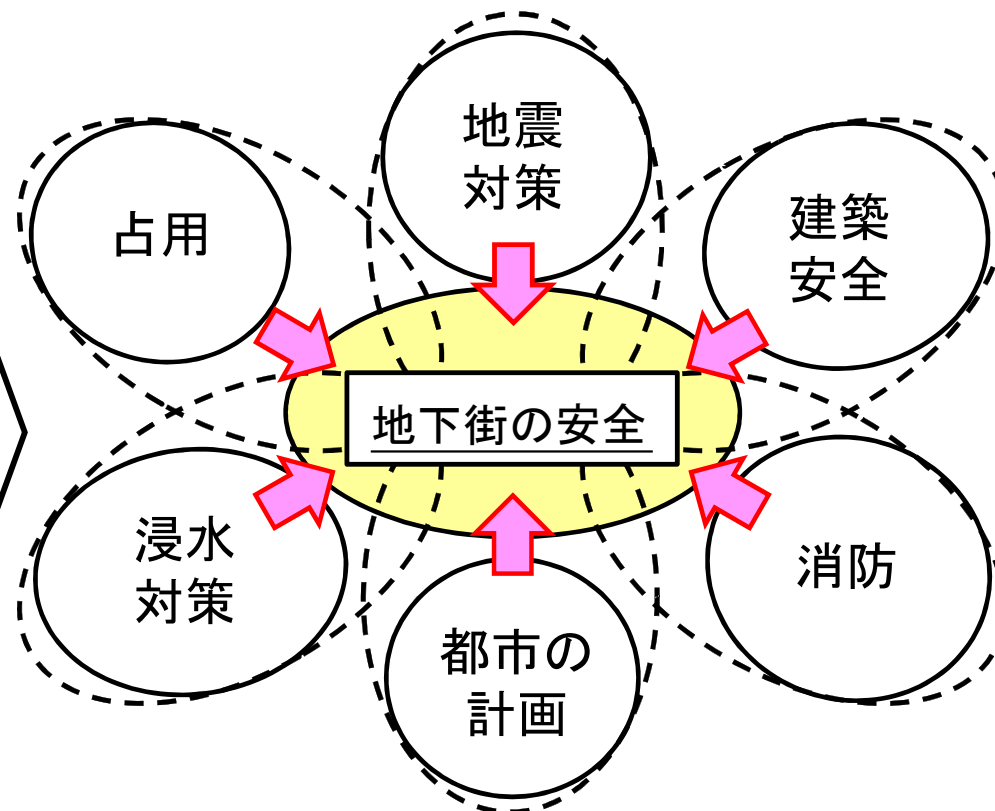
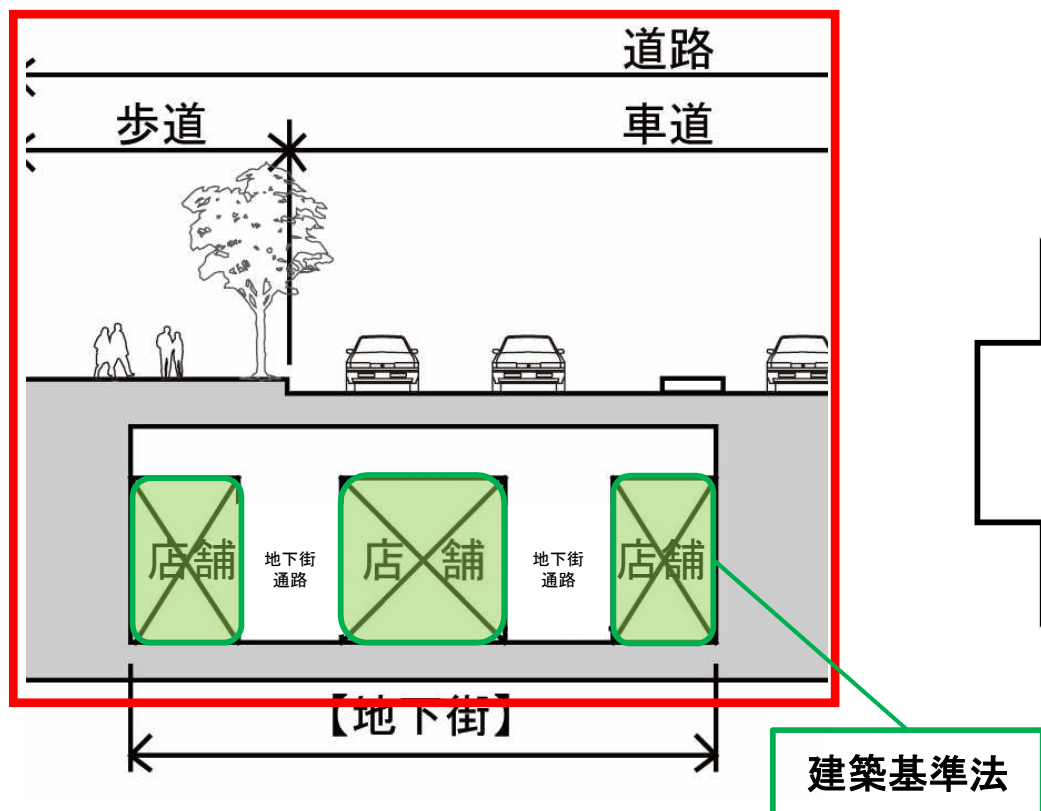
# 施設の安全性の確保

# 【論点①】 個々の施設の安全性の確保

○多くの人々が利用する施設については、地域的特性や施設の利用特性などに応じて多様な制度の連携を高めるなど、施設の安全性確保方策の充実を検討すべきではないか。

## 安全性確保のための連携のイメージ (地下街の場合)

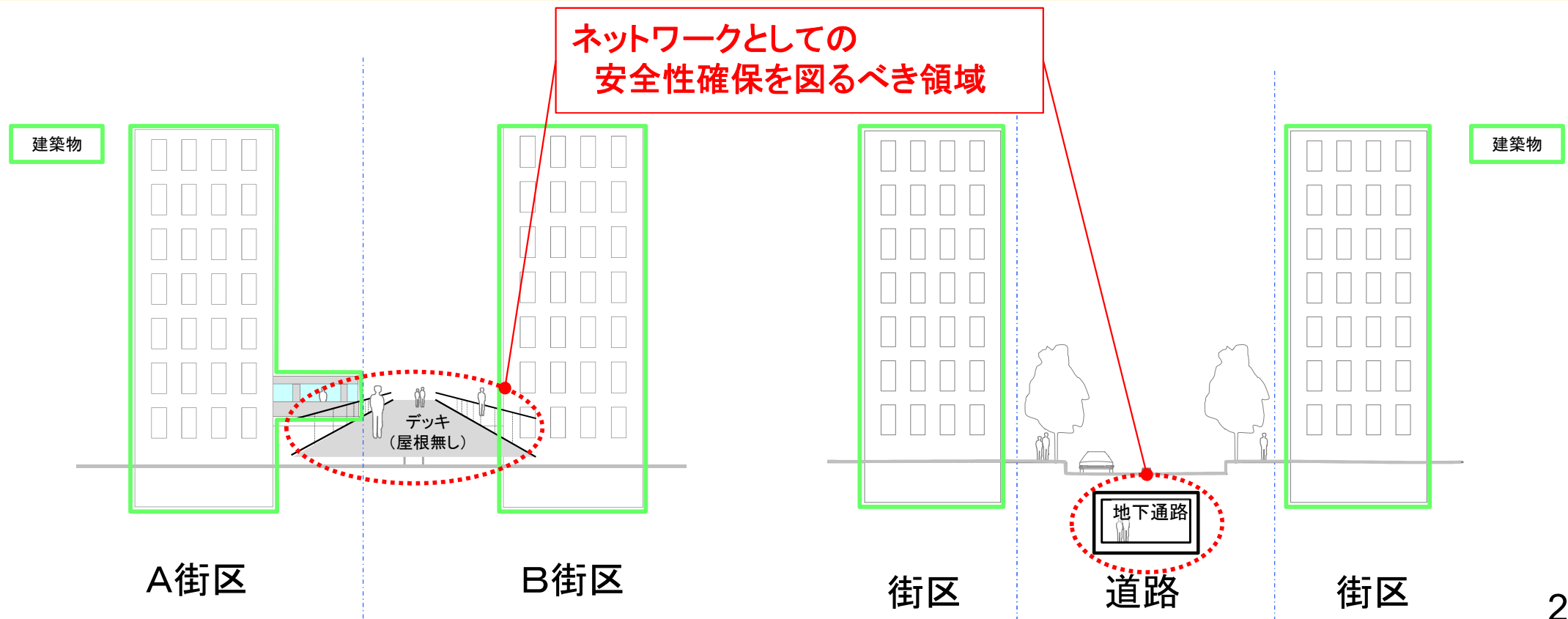
消防法、水防法、道路法など



# 【論点①】 個々の施設の安全性の確保

○通勤、通学等に多数の通行者を有する歩行経路や、地震等の災害時に重要な避難路等の役割を果たす施設については、地方公共団体が都市の計画においてその必要性を明示した上で、施設管理者に一定の安全性能の確保を促す方策についても検討を深めていくべきはないか。

また、その上で、地方公共団体に対し、明示した施設管理者に対して、施設の安全性能の確保に関する必要な支援等を積極的に求めていくことも考えられるのではないか。



# 【論点①】 個々の施設の安全性の確保

○機械式立体駐車場は、利用者等が装置に挟まれ死傷する事故が発生しており、製造・設置段階での安全対策はもとより、適切な管理（保守・点検、安全教育等）が実施される仕組みも必要ではないか。

## 【事件事例】

発生日時：  
平成26年1月23日（木）  
午後4時15分頃  
発生場所：愛知県稲沢市  
被害者：運転者（死亡）  
事故概要：  
利用者（運転者A）が駐車装置内で出庫準備中、次の利用者（運転者B）の入庫のため、係員が装置を作動させたため、運転者Aは機械に挟まれ被害にあった。係員が隣接する駐車装置にも対応し、利用者の出庫完了を確認できていなかった。また、駐車装置内の人感センサーが故障したまま放置されていた。



入出庫口及び管理人室



駐車室内の構造

### ○ 機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン（抜粋）

#### IV. 管理者の取組

- ・利用者に対して、正しい操作方法、注意事項の遵守などの書面での説明等を徹底すること。また、これらに関する説明等を受けた者に対して利用を許可すること。
- ・不特定多数の人が利用する駐車施設においては、専任の取扱者が操作をすること。
- ・「無人確認」等の注意事項は、常に利用者が見やすい位置に表示すること。
- ・装置の安全確保のための維持保全を行うこと。装置が正常で安全な状態を維持できるよう、機種、使用頻度等に応じて、1～3ヶ月以内に1度を目安として、専門技術者による点検を受け、必要な措置を講じること。
- ・装置の安全性を阻害する改造等は決して行わないこと。
- ・事故等に備えて対処方法を定めておくこと。また、事故等があった場合には、警察、消防のほか、製造者、メンテナンス業者、設置の届出を行った都道府県知事等にすみやかに連絡し、記録を残すこと。
- ・上記事項を確実に実施するため、管理責任者を選任するとともに、装置の視認しやすい場所に、管理責任者を明示すること。また、具体的な実施方法等について文書に定め、利用者等が閲覧できるようにすること。
- ・上記事項に係る業務をメンテナンス業者へ委託する場合には、当該業務の実施主体（責任者）、具体的な実施方法等について契約等において別途定め、明らかにすること。



- 機械式立体駐車場の安全対策検討委員会(座長: 向殿政男 明治大学名誉教授)の検討成果を踏まえ、平成26年3月、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表し、消費者庁と連携して、関係団体に対して安全対策の強化及び適正利用の推進を要請。
- その後、消費者安全調査委員会において事故調査報告書がとりまとめられたことなどを踏まえ、同年10月、ガイドラインの改定(「5. 関係主体間の連携・協働による取組」の追加)を行い、関係団体に対して既設の装置に関する安全対策及び適正利用の一層の推進を要請。

## 1. 製造者の取組

- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 装置の稼動状況に対する視認性確保(操作盤の位置、モニター等)
- 安全性に配慮した操作方法(安全確認ボタン、緊急停止ボタン等)
- 人の転倒、転落等を防止するための開口部、障害物等の除去
- 装置のインターロック機能の確保、安全センサーの設置
- 非常時を想定した構造・設備の確保(退避場所、非常口等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等等

## 2. 設置者の取組

- 1. の要件を満たす装置の使用
- 設置場所、気象条件、使用条件等を考慮した装置選択
- 装置内への立入防止のための閉鎖性確保(ゲート、柵の設置等)
- 入出庫時の不要な人の立入抑止(子供の待機場所、荷物の積み下ろし場所等の確保)
- 装置内の視認性確保(照明設備の設置等)
- 残留リスク及び適正な使用方法に関する説明、注意喚起等等

## 3. 管理者の取組

- 利用者に対する操作方法、注意事項等に関する書面説明の徹底
- 装置の安全確保のための維持保全、専門技術者による定期的な点検の実施
- 事故等発生時の対処
- 管理責任者の選任・明示及び実施方法等に関する文書作成・閲覧
- 委託契約等における実施主体・方法等の明示等

## 4. 利用者の取組

- 装置の危険性を再認識した上での利用
- 他人の鍵、ボタン押し補助器具等の使用禁止
- 装置内の無人確認の徹底
- 運転者以外の乗降室外での乗降、やむを得ず同乗者が立ち入る場合の退出確認の徹底等

## 5. 関係主体間の連携・協働による取組

- 既設装置について、製造者、保守点検事業者、設置者、管理者、利用者の関係主体は協議の場を設け、連携・協働して安全対策に取り組むこと
- 製造者、保守点検事業者は、協議の場において、装置のリスク、安全な利用方法等について説明を行うこと。これを踏まえ、設置者、管理者は、利用者に対する説明の徹底を図るとともに、製造者、保守点検事業者の参画の下、利用者への教育訓練を実施すること
- 利用者は、教育訓練への参加等により装置のリスクを十分認識した上で、適正な利用を心がけること

# (参考) 駐車場法施行規則の改正による駐車装置の安全性の審査

○駐車場法施行規則を改正し、駐車場法に基づく大臣認定制度の下で、駐車装置の安全性についても審査・認定を行う仕組みを構築(平成27年1月1日施行)

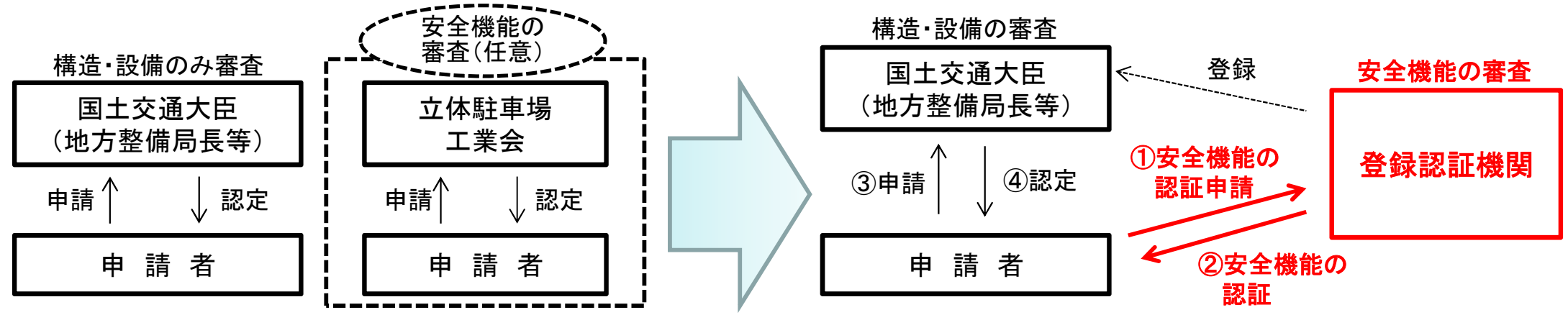
## <従来>

- 路外駐車場の構造・設備は、駐車場法第11条により、同法施行令に定める技術的基準への適合が義務づけ。
- 機械式駐車装置については、同令第15条に基づき、装置の方式・特性に応じて、個別に国土交通大臣が認定。
- 但し、装置の安全性については大臣認定基準に含まれず、業界団体(公益社団法人 立体駐車場工業会)が任意の審査・認定を実施。



## <駐車場法施行規則の改正>

- 大臣認定制度の下で、装置の安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを構築。
- 安全性に係る審査について、第三者的な専門機関が代行審査を行うための「登録認証機関」の制度を創設。



## <経過措置>

- ・既設の装置については、新省令施行後も、引き続き大臣認定の効力があるものとみなす。
- ・新省令の施行日から1年6月の間に限り、新省令の施行前に大臣認定を受けた型式の装置の設置を認める。

# 【論点②】 施設を安全に利用するためのルール・仕組みの充実

○利用者が利用している施設の安全性を知ることができるように、安全対策の取組状況（例えば、安全管理者の選定、耐震対策の取組状況やその結果等）の「見える化」を進めるべきである。

## 【通学路安全情報共有サービス】(福岡市)

通学路安全情報共有サービス

通学路に関する危険情報の投稿

防犯情報の通知

気づきの共有

危険評価の共有

通学路安全情報共有サービス

福岡市では、市民間での気づきや防犯情報をスマートフォン等を用いて共有、「見える化」することで、地域の安全安心に関する情報の共有を行っている。

・市民間における気づきの共有や防犯情報のスマートフォンへの通知により、安全安心を向上。

## 【東京都耐震マーク表示制度】(東京都)

東京都では、建築物を安心して利用できるようにするため、耐震基準を満たす都内全ての建物を対象に、無料で耐震マークを交付し、民間の施設を含め、耐震対策の実施状況の「見える化」に取り組んでいる。

### 東京都耐震マーク表示制度

耐震性のある都内全ての建築物を対象にマークを交付します (無料)

新耐震適合  
Earthquake Resistant by the Tokyo Metropolitan Government

マークのサイズは 15 cm × 15 cm  
戸建住宅用のサイズは 6 cm × 6 cm

超高層ビルから戸建住宅まで、首都東京の安全安心を広くアピール！

建築物を安心して利用できるようにするため、東京都は、耐震基準を満たす都内全ての建築物を対象に、希望される方へ耐震マークを無料で交付します。  
エントランスなどに、耐震マークを表示していただくことにより、建物耐震化を一層促進していきます。

マークは3区分で受付中！

「新耐震適合」…昭和56年6月以降に建てられた建築物  
「耐震診断済」…耐震診断等により耐震性が確認された建築物  
「耐震改修済」…耐震改修により耐震性が確保された建築物

# 【論点②】 施設を安全に利用するためのルール・仕組みの充実

○施設の安全管理が適切に行われるよう、安全管理の状況等を点検、チェックする地方公共団体のサポート体制の充実を行うべきである。

## 【ちばレポ(ちば市民協働レポート)】

千葉市では、起きている様々な課題（たとえば道路が傷んでいる、公園の遊具が壊れているといった地域の困った課題）を、ICT（情報通信技術）を使って市民がレポートすることで、市民と市役所（行政）、市民と市民の間でそれらの課題を共有し、合理的、効率的に解決することを目指す仕組みを構築。



出典:千葉市HP

## 【ロードレポーター制度】(富山河川国道事務所)

富山河川国道事務所では、道路パトロールのサポートとしてロードレポーター活動を位置付け道路交通の安全確保と、きめ細かな道路管理に対応。富山県トラック協会、富山県 タクシー協会、日本郵便事業(株)がそれぞれ国道事務所と協定を結び、道路パトロールを支援。



**施設全体としての**  
**最大限の機能・効果の発揮**

- 地方公共団体と地域の関係者が連携し、将来の地域の姿を共有したうえで、施設、インフラの計画づくりや、管理手法、利用のあり方、更新方法等に関するルールづくりを進めていくべきである。
- このためには、ルールづくりに対する地域の発意を活かす仕組みや、合意されたルールが地域内で引き継がれていく仕組みを検討するべきではないか。

## 【新潟市における住民と行政の協働によるまちづくりの取組】

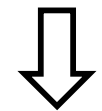
### 【早川堀通りにおける地域参加の取組】

<整備内容>

- ・現道4車線  
⇒ 2車線、歩道拡幅＋水路整備



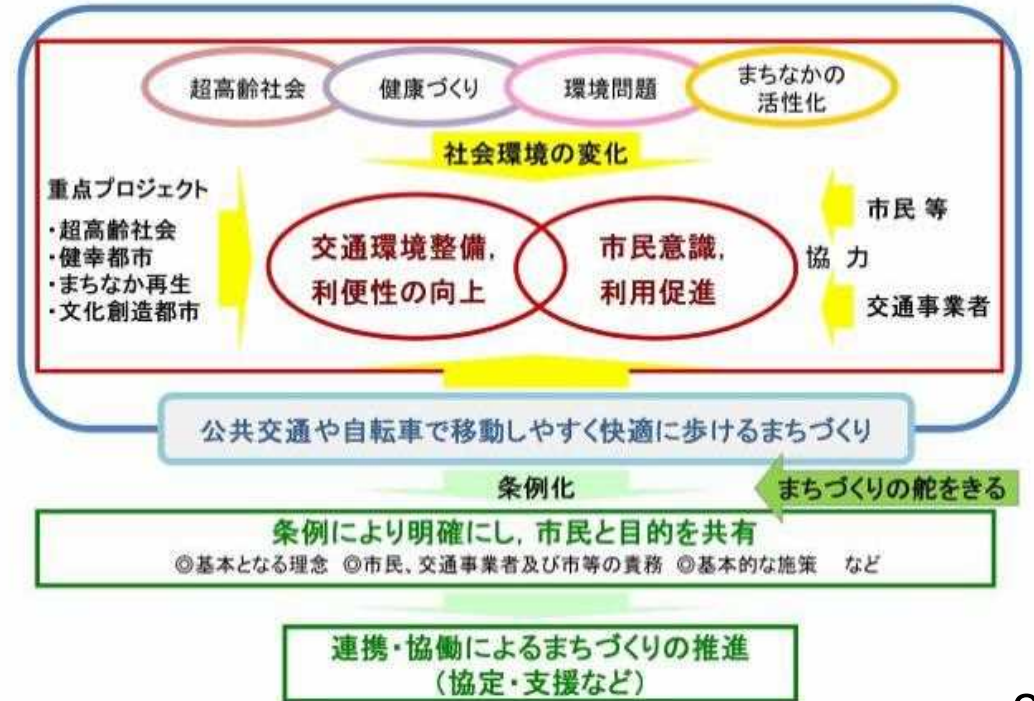
(住民による勉強会)



住民による維持管理  
(管理協定)



### 公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例



○地域活動に必要な「資金」の確保を図るうえで、一括管理や、一体利用等のマネジメントによる資金確保に加え、例えば、計画の早い段階から資金確保の仕組みを検討していくことができないか。

新幹線の整備に向けて、福岡市と博多駅に接続する全ての施設管理者により構成される「博多駅地下歩行者ネットワーク充実強化検討会」において、博多駅のサイン統一化等を検討

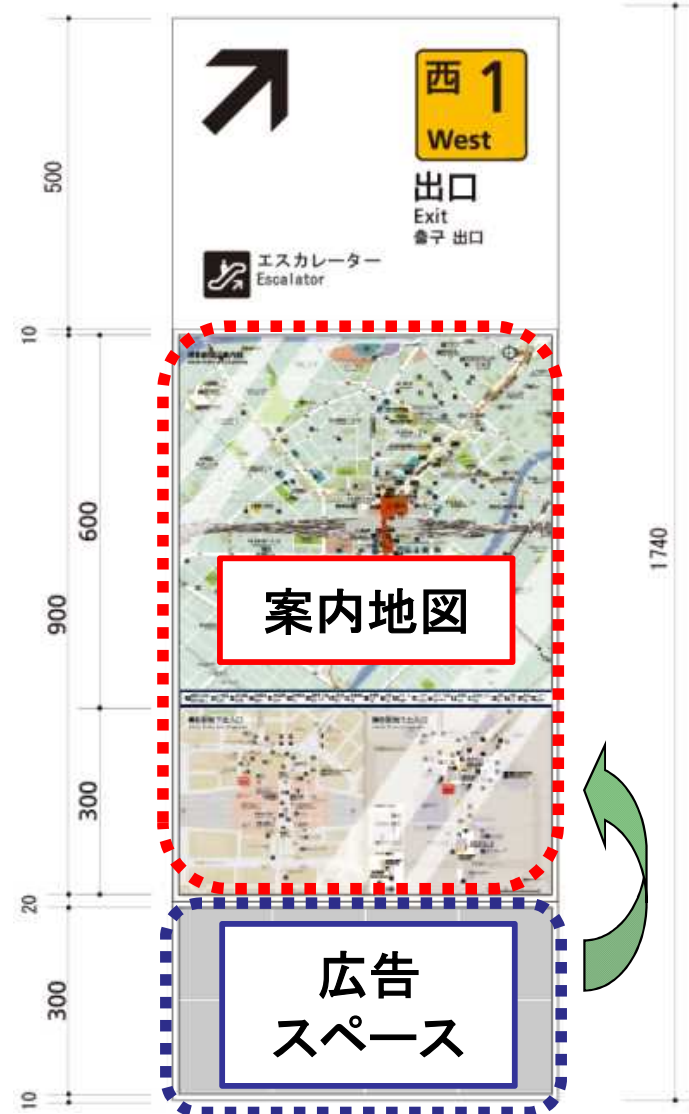
博多駅整備に併せて、各事業者が統一したサインを設置



【案内地図の定期更新スキーム】

サイン下部に広告枠を設け、そこから得られる**広告料を、維持管理費用に充当**することで、案内地図を定期的に更新（毎年10月）し、**利用者**に**新しい情報の提供**を行う。

広告料



民間事業者や住民等の参画を得て収益事業を展開し、持続可能な収益基盤を確立。得られた事業収益により、駐輪対策やイベントなどの非収益的なまちづくり事業を実施。

### 1. 事業方針

地域価値の維持・向上、にぎわい・交流の創出による継続的なまちの再生を図る。

※平成21年9月1日設立

### 2. 組織形態

株式会社（資本金 9,050千円(出資 / 市:3%、商工会議所:3%、その他:94%(商店街、大型店、企業、金融機関、公共交通機関など30団体)

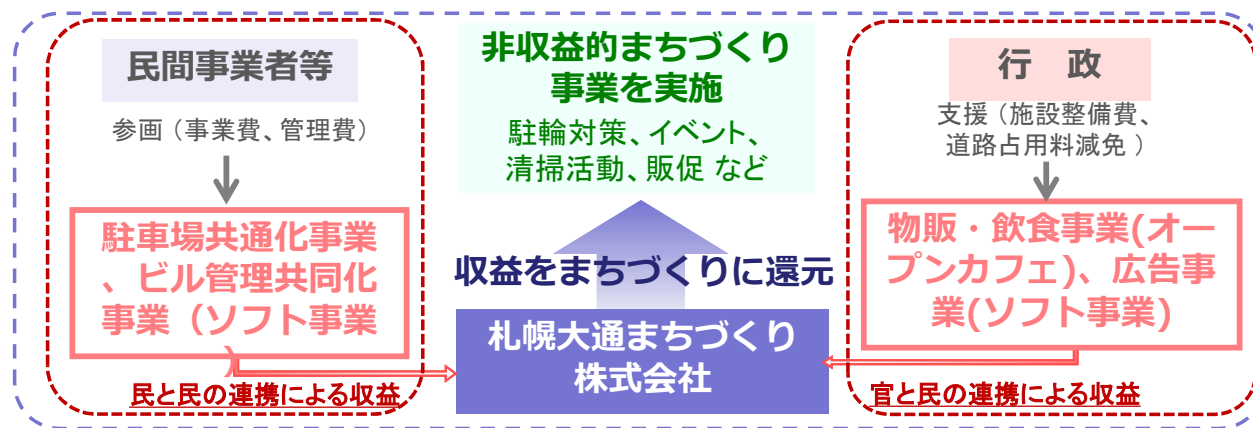
※平成23年12月に都市再生推進法人に指定。

### 3. エリアマネジメントの要素

- A.まちづくりルール
- B.イベント（マルシェ、物販・飲食事業等）
- C.情報発信（広告事業等）
- D.防災・防犯、環境維持
- E. —
- F.民間施設公的利活用

### 4. 主な収益事業

- 物販・飲食事業 道路上設置オープンカフェの整備・運営
- 広告事業 道路上や地下街出入口壁面を活用した広告事業
- 駐車場共通化事業 共通駐車券の発券
- ビル管理共同化事業 EV保守や事業系ゴミの管理共同化
- その他 コ・ワーキングスペースの整備・運営 等





## 【論点④】 施設所有者と施設利用者の連携

- 施設の所有者と施設の利用者等が異なる場合については、施設の所有者・管理者とともに、施設の利用者もルールづくりに適切に加わり、利用者も含めて、決められたルールを遵守した取組を進める仕組みとすべきではないか。

### 【連携が求められる施設のイメージ】

施設	所有者	利用者
駅前広場	地方公共団体 鉄道事業者 建物所有者	歩行者 自転車利用者 バス事業者 タクシー事業者
駐車場の ネットワーク化	各土地所有者、 建物所有者	各駐車場事業者

