公共空間活用の収支構造に関する調査
－近畿地方の公共空間活用事例に着目して－

主任研究官　鶴指眞志
前研究官　髙橋　慶
総括主任研究官　田中和氏

（要旨）

近畿地方の府県庁所在地の市における公共空間の活用事例について、収支構造の仕組みに着目して調査を行った。具体的には、ほこみち第一号である神戸市の三宮駅前にある三宮中央通りにおける道路空間活用の事例、和歌山市の中心市街地に立地する本町公園における Park-PFI 制度を活用した事例、大阪市の JR 大阪駅前周辺における地域再生法に基づく地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用した事例について、経緯、目的、収支構造等を整理した。各事例より、固定的に活動資金を確保する仕組みを有している、固定的な活動資金以外の資金調達手段についても確保している、行政との継続的な関係性を維持している、当該地域の公共空間活用を通じて交流人口のみならず関係人口が増加しつつあるとの特徴を見いだした。

１．はじめに

道路・河川・公園の公共空間の活用は全国各地で進んでいる。国土交通政策研究所では公共空間の活用について、深沢他（2023a）、深沢他（2023b）をはじめとして調査及び分析を行っている。本稿では、特に関西地方の府県庁所在地の市において、事業資金の収益構造の点で特徴的な公共空間の活用を行っている事例に着目する。具体的には、歩行者利便増進道路（以下「ほこみち」という。）第一号である神戸市三宮中央通りの事例、 Park-Private Finance Initiative（公募設置管理制度：以下「Park-PFI」という。）を活用する和歌山市本町公園の事例、JR 大阪駅周辺の地域再生法に基づく地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用する事例について、活用に至った経緯、概要を含め、実際の活用に関する事業資金の収益構造を中心とした現状を整理した上で考察を行う。

2. 三宮中央通り

（1） 神戸市における道路空間活用に係る構想・計画等

神戸市は、2015 年 9 月におおむね 30 年後を見据えた三宮周辺地区の段階的な再整備の構想である「再整備基本構想」を策定し、三宮駅前を「えき≈まち空間」として神戸の玄関口としてふさわしい空間を整備する方針を掲げている。その一環として歩行者環境の創出のための再整備の方針が示された三宮中央通りを「回遊性を高める歩行者ネットワーク」として位置づけている[1]。

2018 年 9 月には、上記構想等をもとに神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画が策定され、「えき≈まち空間」の実現に向けた官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取組が示された。同計画でも三宮中央通りは「回遊性を高める歩行者ネットワーク」として位置づけられており、歩行環境の向上の一環として、三宮中央通り沿いにある「三宮プラッツ」の整備も記載されている[2]。

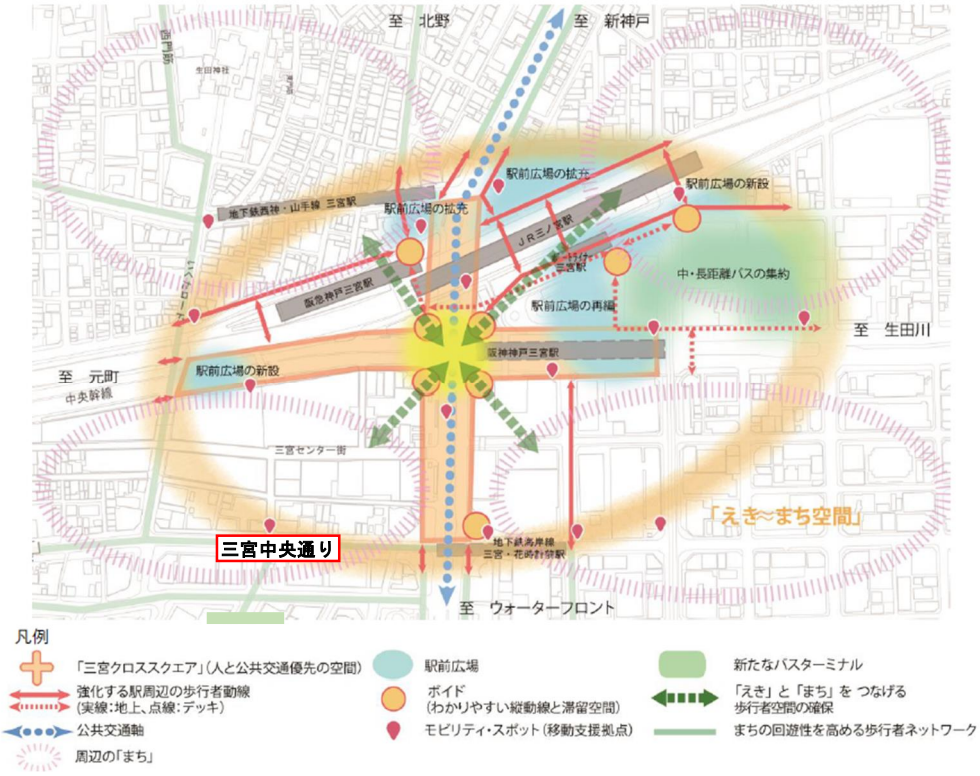

図1 「三宮クロススクエア」のゾーニング

＜出所＞「神戸三宮『えき≈まち空間』基本計画」の ＜交通の考え方 計画図＞ より筆者作成

---

[1] 神戸市（2015）「三宮周辺地区の「再整備基本構想」」
URL：https://www.city.kobe.lg.jp/documents/12263/sannomiyakousou_etsuran_1.pdf （2024 年 3 月 4 日閲覧）

[2] 神戸市（2018）「神戸三宮「えき≈まち空間」基本計画」
URL：https://www.city.kobe.lg.jp/documents/14630/ekimachi-keikaku_1.pdf （2024 年 3 月 4 日閲覧）

次節では、ほこみち指定を全国で初めて受けた三宮中央通りに着目して、地元のまちづくり協議会である三宮中央通りまちづくり協議会の概要、事業資金の確保、収支状況、個別イベント開催経費について紹介する。

（２） 三宮中央通りの道路空間活用の取組について

① 三宮中央通りの概要

三宮中央通りは路線延長が 500m、沿道に商店とオフィスが混在する通りであり、三宮センター街や旧居留地、南京町等の繁華街に囲まれ、神戸三宮と元町を結ぶ都心エリアの主要な歩行者導線の一つである。

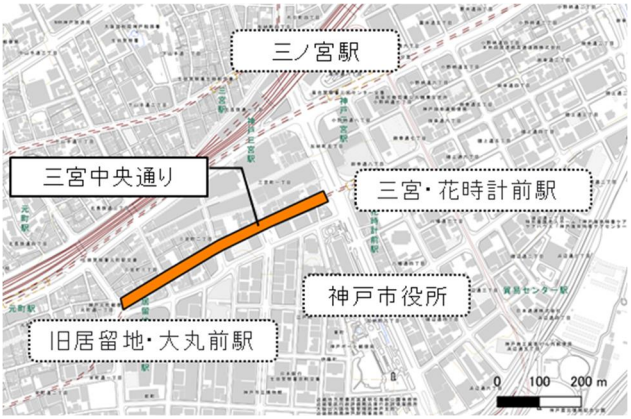

図2 三宮中央通り位置図

＜出所＞地理院地図を加工し筆者作成

この路線は、神戸市営地下鉄海岸線の開通に合わせ、2001 年に現在の道路形状に整備された。整備段階から、空間デザインの方向性や整備後の道路空間の利活用について、地元のまちづくり協議会である三宮中央通りまちづくり協議会と神戸市との間で議論が重ねられていた。

三宮中央通りの整備後も、市の道路計画課、道路管理課と、三宮中央通りまちづくり協議会が長期間にわたり連携しながら、様々な道路空間活用の取組が展開されている。2004 年、2005 年にはオープンカフェの社会実験を実施し、2006 年には本格実施がなされ、毎年春と秋に実施されるようになった[3]。また、2016 年の「KOBE パークレット」設置、2020 年の三宮プラッツのリニューアルといった、三宮中央通りのにぎわいを生むための施設整備も行われた[4]。

---

[3] 後述にもあるように、現在はほこみち制度の導入により、オープンカフェの常設が可能となっている。

[4] 神戸市 建設局 道路計画課（2022）「神戸市における歩行者利便増進道路「ほこみち」を中心に広がる道路空間の利活用」『道路行政セミナー』、NO.170。
URL: https://www.hido.or.jp/wp-content/uploads/2022/11/2211hokomichi_kobe_city.pdf （2023 年 12 月 19 日閲覧）

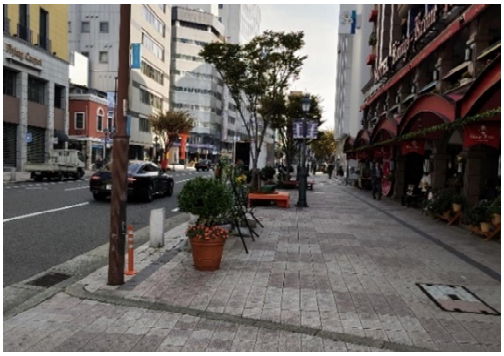

写真１　三宮中央通り

写真２　KOBE パークレット

写真３　三宮プラッツ

写真４　multi-BASE

＜出所＞いずれも 2023 年 10 月筆者撮影

道路空間の活用に当たっては、道路空間活用を促進するための制度も導入されている。2020 年 8 月～2021 年 4 月までは、国土交通省の沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和する特例措置（以下「コロナ占用特例」という。）を導入して、それまで春と秋の実施であったオープンカフェを常設のテラス営業にする試みを行い[5]、その後、梶原他（2022）にもあるように、コロナ占用特例から移行する形でほこみちに指定された。ほこみち制度を活用して、オープンカフェ以外にも、2023 年にはまちなかコンテナハウス「multi-BASE」の設置やイベントを行っている[6]。

②　三宮中央通りまちづくり協議会の概要

三宮中央通りまちづくり協議会は、2001 年 10 月に設立された地元のまちづくり協議会であり、市内の商店街組織 4 団体（大丸前中央商店会、トアロード商店街東亜会協同組合、三宮中央通り三新会、三宮一丁目中央通り振興会）で構成されている協議会であ

[5] 神戸市 建設局 道路計画課（2022）「神戸市における歩行者利便増進道路「ほこみち」を中心に広がる道路空間の利活用」

[6] 三宮中央通りまちづくり協議会 Web ページ 「ほこみち利用規約集」
URL：https://21137188.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/21137188/hokomichi_rule230629.pdf （2023 年 12 月 19 日閲覧）

る。2002 年 9 月に神戸市との間で「三宮中央通り景観形成市民協定」を締結し、これに基づいて三宮中央通りでの建築、改造、屋外広告物の掲出等について、市関係部局への各種届出の前にその事業者と景観協議などを行っている[7]。

三宮中央通りの道路空間の活用についても、2004 年 9 月に神戸市との間で「三宮中央通り道路管理・活用協定」を締結[8]し、これに基づいて三宮中央通りまちづくり協議会に、歩道の清掃、植栽や「KOBE パークレット」の維持管理等の責任を負う代わりに、道路構造保全、交通確保等で支障が無い限り、オープンカフェ等の道路を活用した地域活動で必要な施設の設置や道路占用許可を市が承認するということになっている[9]。2006 年以降のオープンカフェの本格実施をはじめ、三宮中央通りまちづくり協議会は三宮中央通りの道路空間の活用に主体的に取り組んでおり、三宮中央通りのほこみち制度の導入についても、利便増進誘導区域（ほこみちエリア）の道路占用主体及び道路使用者として、ほこみち制度を活用した道路空間活用の申請窓口の役割を担っている[10]。

③　事業資金の確保、収支状況、直近の個別イベント開催経費等

三宮中央通りまちづくり協議会の事業資金は、主に会費収入により確保しており、支出については人件費が多数を占めるということであった。表 1 に三宮中央通りまちづくり協議会の年間収支状況を整理した。

表1　三宮中央通りまちづくり協議会の収支状況（年間）

収入
80 万円程度 ＜内訳＞ 会員からの会費、オープンカフェ事業による協力金
支出
80 万円程度 ＜内訳＞ 人件費（事務局委託費）、会議室のレンタル費用、植栽の維持費

＜出所＞2023 年 10 月 27 日に実施した三宮中央通りまちづくり協議会へのヒアリングに基づき筆者作成

7 三宮中央通りまちづくり協議会 Web ページ 「三宮中央通り　美しいまちなみ歩いて楽しいまちづくりを目指して～私たちのまちなみづくりガイドブック～」
URL：https://www.city.kobe.lg.jp/documents/51178/sannomiyachuodori_pamph3.pdf (2023 年 12 月 19 日閲覧)

8 2018 年 10 月に改定

9 神戸市・三宮中央通りまちづくり協議会 Web ページ 「神戸市協定道路 三宮中央通り 道路管理･活用協定書」
URL：https://www.city.kobe.lg.jp/documents/6590/kyotei_sannomiyachuodori_1.pdf (2023 年 12 月 19 日閲覧)

10 三宮中央通りまちづくり協議会 Web ページ 「ほこみち利用規約集」

次に、協議会の事業とは別に、公共空間の活用を行ったイベントとして、三宮中央通りまちづくり協議会も共催した個別イベントであるマルシェイベント「元町 YORU マルシェ」（2021 年 11 月に 6 日間開催）の内容を表 2 に示している。このイベントは神戸元町商店街の西端にある「きらら広場」と、三宮中央通りの西端にある「HITODE 交差点」の周辺にキッチンカーを出店するグルメイベントであった[11]。

イベントの開催費用は約 150 万円で、神戸観光局からの補助金によりまかなわれたとのことで、三宮中央通りまちづくり協議会から資金を拠出することや、キッチンカーに出店料を求めることは無かったとのことである。

イベント開催に当たって、警察との協議を行っており、コロナ禍での開催でもあったため、警察からは並ぶ列で密を作らないように指摘を受けたとのことである。それ以外については、特殊なイベントではなかったこともあり、協議は 3 回ほどで終了し、保健所との協議も大きな手間とはならなかったとのことである。

表2　マルシェイベント「元町 YORU マルシェ」の開催に関する内容

イベント名	元町 YORU マルシェ
開催日	2021 年 11 月に 6 日間
イベントや個別取組の内容	キッチンカー3～4 台出店するグルメイベント
開催に要した費用	
150 万円程度	
関係機関等との調整に要した実日数、人員等	
警察との協議は 3 回程度	
関係機関等との調整において行政から要請された内容のうち、経費等に大きく影響した内容やその負担規模	
コロナ禍での開催であったため、警察から、並ぶ列で密を作らないようにといった指摘 グルメイベントだったこともあり、保健所との協議（大きな手間ではなかった）	
運営資金の確保方法	
神戸観光局からの補助金	

＜出所＞2023 年 10 月 27 日に実施した三宮中央通りまちづくり協議会へのヒアリングに基づき筆者作成

他方で協議会の収入は主に会費収入で 80 万円程度であり、清掃の実施やイベントの開催に当たっての資金が不足することが課題であった。そこで、活動資金の充実を目的として「multi-BASE」の設置を行い、2023 年 9 月にオープンした。

[11] 一般財団法人 神戸観光局 Web ページ 「神戸を代表する商店街・元町商店街に期間限定でキッチンカーが登場！神戸ならではの食や地場産品などをキッチンカーで楽しむ夜市イベント「元町 YORU マルシェ」を開催 11 月 5 日(金)～7 日(日)・11 月 12 日(金)～14 日(日)開催」
URL: https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000077.000033788.html (2023 年 12 月 19 日閲覧)

「multi-BASE」について、設置にかかった費用等の内容を表 3 にまとめる。設置に当たっては、コンテナ本体に加え、設置工事にかかる費用（水道、電気、工事中の警備費）、設置申請関係の費用（道路上での建築確認申請等）により総額で 1,500 万円程度かかり、これらの費用については、主に神戸市からの補助金、企業や街の方からの協賛金でまかなったとのことである。あわせて、クラウドファンディングも実施し資金調達の割合としては大きくなかったものの、「multi-BASE」に興味を持ってもらうことや、メディア関係者からの取材を受け、記事やニュースに取上げられる効果は大きかったとのことである。さらに、「multi-BASE」の名前やイベント等が SNS 上で拡散されることも期待しており、今後の若年層に向けた告知については SNS といったメディアも活用することを考えているとのことである。「multi-BASE」の利用については、事業者のみならず、例えば地元大学の学生が主催するようなイベント等にも利用してもらうこと等も想定しているとのことである。

表3 「multi-BASE」の設置に係るコスト等

オープン日	2023 年 9 月 8 日
使用用途	ポップアップストアやイベントスペースなど、まちのにぎわいづくりを演出し、まちなか拠点として活用する施設[12]
設置に要した費用	
設置費用：1,500 万円程度 ＜内訳＞ コンテナ本体の費用、水道・電気工事、工事中の警備費、申請関係費用	
関係機関等との調整に要した実日数、人員等	
警察との協議は半年程度	
関係機関等との調整において行政から要請された内容のうち、経費等に大きく影響した内容やその負担規模	
交差点に設置するため、信号が見づらくなるという懸念が警察側からあり、設置図面を修正したこと等	
運営資金の確保方法	
補助金（神戸市） 民間企業、一般の方からの協賛金	

＜出所＞脚注以外、2023 年 10 月 27 日に実施した三宮中央通りまちづくり協議会へのヒアリングに基づき筆者作成

[12] 三宮中央通りまちづくり協議会 Web ページ 「ほこみち利用規約集」

この「multi-BASE」の運用事業による今後の収入の見通しについては、2023 年内の利用予約がほぼ埋まっている[13]こともあり、年度途中からの稼働で約 250 万円を見込み、この事業収入をもとに様々な事業ができる見込みが立つようになったとのことである。

（３） 小括

本章では神戸市の三宮中央通りにおける道路空間活用の取組について概観した。三宮中央通りでは、地元のまちづくり協議会が主体となって道路空間の活用を行っており、オープンカフェやイベント開催といった他の道路空間でもよく見られる活用手法だけではなく、ショップやカフェ営業などに活用できるコンテナハウス「multi-BASE」の設置といった新たな道路空間の活用も始まっている。「multi-BASE」の設置により、会費やオープンカフェ事業による協力金だけでなく、その運用事業による収入も見込めるようになっている。また設置時のクラウドファンディングの実施やメディア関係者の取材等を通じて、より多くの人に道路空間の活用の取組に興味・関心を持ってもらうことができたといえる。これらのことから、三宮中央通りの道路空間活用の取組は、「multi-BASE」の設置を通じて、安定的に活動資金を確保する仕組みの構築や道路空間の活用の取組に興味・関心を持つ層を広げることができたという点が大きな特徴であるといえる。

[13] 2023 年 10 月 27 日のヒアリング時点での状況。

3. 本町公園

（1） 概要

本章では、Park-PFI を活用した和歌山市本町公園の事例について着目する。本町公園は南海電鉄和歌山市駅から直線で東に約 800m に位置し、敷地面積が 14,163 ㎡の都市計画公園である。和歌山市の中心市街地に立地しており、ぶらくり丁をはじめとする商店街などの商業地域に隣接している（図 3）。同公園は 1948 年度に開設され、1980 年 5 月には公園の地下に駐車場が設置（2011 年に一時閉鎖）された。

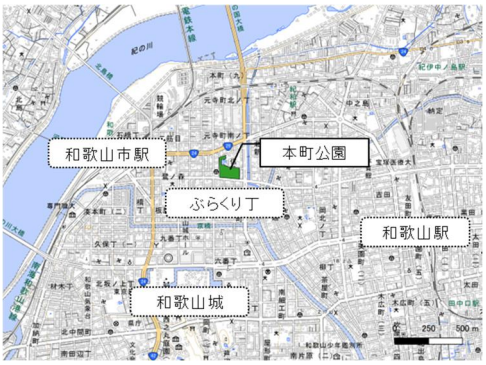

図3 本町公園の位置

＜出所＞地理院地図を加工し筆者作成

本町公園の活用については、2019 年 4 月の Park-PFI 基本協定締結の後、翌 2020 年 7 月に既存建築物を改装し、飲食店やワーキングスペース等のオープンに至った。同時に、閉鎖されていた地下駐車場も Park-PFI 基本協定締結事業者が駐車場の指定管理者にも選定されて 2020 年 4 月にオープンし、異なるスキームではありつつも公園として一体的に運営されている。また、オープン後は後述する月 1 回開催の「てとこと市」をはじめとするイベントや、周辺で開催されるイベントと一体的なイベントが開催され、にぎわいが創出されている。

（2） 活用に至る経緯

本町公園に隣接した和歌山信愛大学の 2019 年の開学、認定こども園及び総合支援センターの 2020 年の開園を機に、これらの施設の利便性の向上や周辺商業施設等の活性化などに資することを目的として、和歌山市が本町地下駐車場の再開と本町公園の再整備を目指すこととなった。その際、民間事業者の視点や創意工夫を取り入れつつ、公園管理における市の財政負担の軽減も期待できる Park-PFI を活用して、本町公園の整備をすることとなった。公募のスケジュールとしては、2018 年 4 月にサウンディング型市場調査とし

て事業者説明会と現地見学会を実施した上で、2019 年 1 月に公募を開始し同年 4 月に基本協定締結を行う形で進められた。

公募に当たっては、公募設置等指針である「本町公園整備・管理運営事業公募設置等指針及び和歌山市営本町地下駐車場指定管理者募集要項」により、隣接する大学やこども園等の利用者も想定した施設を提供し、公園と駐車場を一体的に整備・管理・運営することができる事業者が募集された[14]。

公募の結果、Park-PFI 事業者は紀州まちづくりグループに決定した。同グループは、株式会社紀州まちづくり舎が代表となり、大揚興業株式会社、株式会社ワカヤマヤモリ舎、株式会社和みの 4 者から構成される。また、グループの事業者のうち紀州まちづくり舎とワカヤマヤモリ舎は和歌山市の都市再生推進法人として指定されている。なお、公園の公募に対して応募した経緯の一つには、紀州まちづくり舎の代表が元々近隣のぶらくり丁商店街でレストランを開業していたが、当時同商店街で実施されたイベントの開催時に近隣駐車場が満車になるのを見て本町公園の駐車場の収益性はあるという見込みがあったからとのことである。

（３） 活用の状況

① 事業の内容[15]

事業のスケジュールについては、2019 年 4 月の基本協定締結の後、1 年間の設計・工事を経て 2020 年 4 月に同時に指定管理を受けた駐車場を開設し同年 7 月に店舗をオープンした。なお、Park-PFI の事業期間は 10 年間であり 1 回更新で最長 20 年まで事業可能である。

元々体験学習施設であった既存建築物については内装をリニューアルし、1 階はレストラン、2 階にはコワーキングスペースや管理事務所等が置かれた（写真 5）。また、特定公園施設となる建物の前面の広場については芝が植えられた（写真 6）。

事業資金については自己資金でまかなっており、当初 Park-PFI 協定者負担金として 300 万円で既存建築物の改装を実施し「本町プランテ」と名付け、広場の芝生の種まき等を実施した。その後レストラン（写真 7）の設置管理許可を得てピザ窯を増築し、さらに「パブリックドーム」（写真 8）と呼ばれるドーム型の休憩施設（公園施設）を和歌山市と調整の上設置し、その他にも和歌山市の都市再生推進法人への補助金等を活用しつつ、イベント用の電源、ウッドデッキの一部を整備したとのことである。

このうち、パブリックドームは休憩施設であり、一般の公園利用者が利用可能である他、レンタル（有料）をして利用者が持ち込んだ飲食で利用することも可能である。また、レ

[14] 和歌山市（2018）「本町公園整備・管理運営事業公募設置等指針及び和歌山市営本町地下駐車場指定管理者募集要項」

[15] 以下、2023 年 10 月 26 日に実施した紀州まちづくり舎へのヒアリング内容に基づく。

ストランが提供する飲食物により大人数で飲食することや大規模なパーティー等も開催することが可能である。

写真5　本町公園の公募対象公園施設の建物

写真6　同特定公園施設部

写真7　本町プランテ１階　レストラン部

写真8　パブリックドーム

＜出所＞いずれも 2023 年 10 月筆者撮影

②　事業費及び収支状況

収支状況については表 4 に示している。このうち、収入の中で大きな割合を占めるのは、1 階レストラン部の家賃収入と 2 階のコワーキングスペースの家賃収入に当たる不動産賃貸収入である。なお、1 階のレストランは紀州まちづくり舎の代表が運営する特定非営利活動法人（NPO 法人）が運営しており、独立採算事業として同法人が売上の 10%を家賃として支払っている。一方支出については本町プランテの建物部分の家賃と、増築した石窯小屋の使用許可料の他、光熱費等が大きな割合を占めているとのことである。

表4　Park-PFI スキームによる収支（2022 年度）

収入
約 740 万円 ＜内訳＞ 不動産賃貸収入：約 580 万円（1 階レストランは独立採算の事業（売上 10%が家賃）と 2 階のコワーキングスペースの家賃） 管理手数料収入：約 150 万円（公園（芝生）でのイベント場所代金、レンタル品、2 階レンタルスペースの売上） 等
支出
約 930 万円 ＜内訳＞ 業務地代家賃：約 110 万円（本町プランテの建物部の家賃と増築した石窯小屋の部分の管理許可使用料） 等

＜出所＞2023 年 10 月 26 日に実施した紀州まちづくり舎へのヒアリングに基づき筆者作成

収支の面では、オープン以来コロナ禍の影響を受けていたが、2023 年度以降の業績は改善する見込みであるとのことである。一方、コロナ禍で Park-PFI における収支が厳しい状況にあったが、別スキームで指定管理者となっている公園地下駐車場の収支でまかなうことができたとのことである。

③　イベントの開催

公園でのイベントは一般利用者による開催や、後述する「てとこと市」も含めて、2022 年度では 40 回のイベントを開催した。「てとこと市」は月 1 回、毎月第 2 日曜日に定期的に開催しており、手作り、手仕事に関する物販やワークショップなどの催しを行っている。なかでも、2023 年 9 月に行われた「てとこと市」では、隣接するぶらくり丁の北側に位置する北ぶらくり丁のイベントも同時開催され、本町公園にも 5 千人を超す人々が訪れたとのことである。表 5 は、「てとこと市」の内容をまとめたものである。

表5 「てとこと市」イベントの開催に関する内容

イベント名	てとこと市 ※手作り、手仕事に関する物販やワークショップなどを実施
開催日	月 1 回、第二日曜日開催 ※通常　11～16 時（夏は夜市 16～21 時も開催）
イベントや個別取組の内容	80 店舗程度（募集数）
参加者数	おおむね千数百人（5 分間道路面から公園からの入場者数を計測し、毎時間の人数を推計して集計） ※今年 9 月 10 日は、近隣の北ぶらくり丁などでの同時開催イベントの回遊効果（スタンプラリー有）で 5 千数百人規模
開催に要した費用とその内訳（2023 年 9 月 10 日実施の「てとこと市」における実績）	
収入：約 22 万円 ＜内訳＞ 出店料等：約 17 万円 ワークショップ参加料等：約 5 万円 支出：約 11 万円 ＜内訳＞ 広告宣伝費（フライヤー）：約 4 万円 当日のスタッフ費：約 4 万円　等	
イベントの開催に際して費用や人員等の負担が多い事項	
人件費、宣伝費	
関係機関等との調整に要した実日数、人員	
特になし	
関係機関等との調整において行政から要請された内容のうち、経費に大きく影響した内容やその負担規模	
特になし　※出店にかかる手続きは出店者が申請	
運営資金の確保方法	
それぞれのイベントで確保	
行政機関からのサポートの有無	
和歌山市公式 LINE（2.5 万人登録）などでの広報を実施	
同様のイベントやその他のイベント等の実施頻度	
40 回（てとこと市 12 回含む）のイベント　※2022 年度実績	

＜出所＞2023 年 10 月 26 日に実施した紀州まちづくり舎へのヒアリングに基づき筆者作成

イベントの運営資金は、それぞれのイベント毎でまかなっており、イベント収入の約 7 割が出店料であるとのことである。さらにイベント開催時には、本町公園の地下駐車場利用も増加するとのことである。一方、支出のうち最も大きいのは人件費であるが、スタッフがボランティアであるために費用が抑えられているとのことである。事務局運営で広報や連絡調整、広告デザインも行っており、広報については和歌山市のサポートにより同市の SNS でも行われている。

また、2023 年 10 月 1 日から 10 月 31 日まで、紀州まちづくり舎を含む和歌山市内の都市再生推進法人が中心となり、「ウォーカブルなまち」を目指す「IN THE LOOP 2023」というイベントが市内の中心部で開催され、10 月の「てとこと市」もその参加イベントとして一体的に実施された。「IN THE LOOP 2023」では、市内のイベントの御朱印を集める「まちめぐり御朱印帳」企画や、9 人乗り自転車「パーティーバイク WAKKA まる」によるイベント会場の巡回、電動キックボードの試乗体験等の企画が行われ、市中心部を巡るイベントが多く開催された[16]。このように、本町公園では、様々なイベントとともに、周辺の商店街等で開催されるイベントと一体となって開催されており、まちの活性化の上で本町公園が一つの拠点になっているといえる。

（4） 小括

本章では本町公園の Park-PFI の取組について概観した。既存建築物を改装し、飲食店等に賃貸することによる不動産賃貸収入等で固定的な運営資金を確保している。さらに、別のスキームで指定管理者となっている公園の地下にある駐車場と一体的に運営を行うことで、駐車場収入でも固定的な運営資金を確保している。また、「てとこと市」をはじめ毎月様々なイベントを開催しており、周辺商店街と同時に開催された 2022 年 9 月の「てとこと市」では 5 千人の集客があるなど、多くの人が本町公園に訪れている。これらイベントによる出店料等の収入増加に加え、駐車場収入も大きくなっており、固定的な活動資金以外の資金調達手段を確保している。また、周辺との共同開催のイベントもあり、にぎわいの拠点となっている特徴があるといえる。

[16] 和歌山市 Web ページ「IN THE LOOP 2023」
URL: http://www.city.wakayama.wakayama.jp/kankou/event/1003232/1052746.html （2024 年 2 月 20 日閲覧）

4. JR 大阪駅周辺

（1） 概要

大阪市の、JR 大阪駅と阪急電鉄や阪神電気鉄道の大阪梅田駅がある大阪・梅田エリアでは、従来から百貨店などの商業施設が多数立地してきたが、2010 年から JR 大阪駅の北西部にある貨物駅跡地周辺の「うめきた」エリアの再開発が行われており、商業施設やオフィスなどを備えた一大拠点が形成されつつある。大阪市内では各地域においてエリアマネジメントの動きがある中で、この大阪・梅田エリアでもエリアマネジメントの団体がいくつか活動を行っている。その中で、地域再生法に基づき地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用してエリアマネジメントを行っている事例について着目する。

（2） 地域再生エリアマネジメント負担金制度

① BID について

本章では、内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局が発行する「地域再生エリアマネジメント負担金制度ガイドライン」を参考に、地域再生法に基づく地域再生エリアマネジメント負担金制度の概要について、BID 制度も含めて簡単に紹介する。

BID とは、Business Improvement District の略であり、「主に商業地域において地区内の事業者等が地区の発展や、価値の向上に向けて必要な取組やその負担等について定め、事業者等から負担金や租税等の形態で金銭を徴収し、その事業者等によって設立された組織（BID 組織）に交付してその取組を進める仕組み[17]」で、米国や英国等の欧米諸国を中心に実施されている制度である。BID 制度は、地区の発展や価値の向上へ向けて、様々な取組を一体的にマネジメントする組織を位置づけると同時に、「地権者や事業者の負担による安定的な財源確保」と「フリーライダー問題の解決」に寄与する仕組みである。

したがって BID 制度では、「地区内の事業者から負担金、租税等の形で公権力を背景に強制力をもって金銭を徴収する制度となっており、これによって安定的かつ継続的な資金の確保を図るとともに、負担を拒む事業者からも金銭を徴収することが可能[18]」となっている。その中で、「具体的な運用においては、一定の事業者の同意を得ることや負担金等を負担する事業者の事業規模を定めること等により、地区内の関係者とのコミュニケーションや民主的な手続・プロセスを重視した運用[19]」が行われている。

---

[17] 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局（2020）「地域再生エリアマネジメント負担金制度ガイドライン」p.11
URL: https://www.chisou.go.jp/sousei/about/areamanagement/r020521_guideline_all.pdf （2024 年 2 月 8 日閲覧）

[18] 同上

[19] 同上

② 大阪版 BID 制度

大阪市では 2014 年 4 月から「大阪市エリアマネジメント活動促進条例」が施行されており、大阪市独自の BID 制度（以下「大阪版 BID」という。）がある。この大阪市独自の制度を活用して、うめきた先行開発地区（グランフロント大阪）で都市再生推進法人である一般社団法人グランフロント大阪 TMO がエリアマネジメントを行っており、歩道の高質な管理、放置自転車対策、清掃活動等については、大阪市から大阪版 BID 制度による補助金を受けて実施する分担金対象事業として行っている。さらに、巡回バス（うめぐるバス）の運行、イベントの開催、オープンカフェの設置、広告の管理等を自主財源事業として行っている[20]。

グランフロント大阪 TMO は、うめきた先行開発区域の開発事業者（三菱地所、阪急電鉄等）により 2012 年 5 月に設立され、主に都市再生整備計画に基づいた道路占用許可の特例を活用し、にぎわいのあるまちづくりを目指している。

道路占用料は 100%免除を受けており、オープンカフェの形態は現在 5 店舗（カフェ 4 店舗とテイクアウト 1 店舗）で、オープンカフェを設置する前提で店舗誘致をしたとのことである。さらに、防犯カメラや木を照らすアッパーライト、多機能照明、ピクニックテーブル等の設置・管理も実施しているほか、歩道の警備や清掃については、大阪市及び区域内地権者等と締結している都市利便増進協定に基づきグランフロント大阪 TMO が行っており、既述の大阪版 BID 制度による補助金を充当して実施している。巡回警備は 1 日 6 回程度年中無休で実施しており、夜間の警備も実施しているため夜間もテーブルを置けるとのことである[21]。

③ 地域再生エリアマネジメント負担金制度

地域再生エリアマネジメント負担金制度は、「近年、民間が主体となって、にぎわいの創出、公共空間の活用等を通じてエリアの価値を向上させるためのエリアマネジメント活動の取組が拡大[22]」している中、「安定的な財源の確保が課題[23]」となっており、「特にエリアマネジメント活動による利益を享受しつつも活動に要する費用を負担しないフリーライダーの問題を解決することが必要[24]」という背景のもと、2018 年に地域再生法の一部を改正する法律によって新たに創設されたスキームである。図 4 は、地域再生エリアマネジメント負担金制度の流れを示したものである。

---

[20] 大阪市 都市計画局 都市部 都市計画課 エリアマネジメント支援担当（2020）
[21] 2023 年 10 月 25 日に実施したグランフロント大阪 TMO へのヒアリング内容に基づく。
[22] 地方創生 Web ページ「地域再生エリアマネジメント負担金制度」
URL: https://www.chisou.go.jp/sousei/about/areamanagement/index.html （2024 年 2 月 8 日閲覧）
[23] 同上
[24] 同上

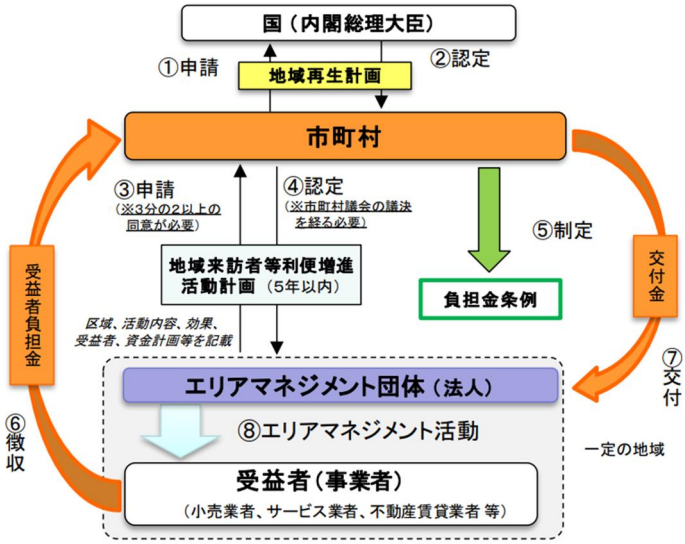

図4　地域再生エリアマネジメント負担金制度の流れ

＜出所＞内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局（2020）
「地域再生エリアマネジメント負担金制度ガイドライン」p.14 より引用

一方、負担金設定については、「エリアマネジメント活動の必要なコストを算出した上で、地域全体にもたらされる利益を想定し、その全体コストと全体利益について比較し、合理的な説明によって各受益事業者の納得を得た上で、個々の受益事業者に費用を割り振るという形で設定していくことが望ましい[25]」とされている。また交付金についても、「エリアマネジメント団体が受け取る交付金については、来訪者等の増加やその利便増進につながる活動に必要な経費の財源に充てるため交付」するとあり、具体的に事業実費（イベント等の開催経費や委託費、施設整備費等）、プロジェクトマネジメント費（マネジメントスタッフの人件費や管理費等）、効果測定費（効果測定に用いる各種調査費やレポート作成費等）等が想定されている[26]。

（３） 大阪市地域再生エリアマネジメントの経緯

①　背景と経緯

大阪市では、2018 年の地域再生法改正による地域再生エリアマネジメント負担金制度の創設を踏まえ、2019 年 8 月に「大阪市地域再生エリアマネジメント計画」を作成し、国より認定を受けた（2020 年 3 月に変更認定）[27]。

---

[25] 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局（2020）「地域再生エリアマネジメント負担金制度ガイドライン」p20
[26] 同上
[27] 大阪市 Web ページ「大阪市地域再生エリアマネジメント計画（地域再生法に基づく地域再生計画）」
URL: https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000484771.html　（2024 年 3 月 4 日閲覧）

JR 大阪駅の周辺は、2009 年より大阪駅を中心とする梅田地区のエリアマネジメントを行う任意団体である「梅田地区エリアマネジメント実践連絡会[28]」が存在していたが、2019 年の大阪市地域再生エリアマネジメント計画の認定を受けて、同年 11 月に梅田地区エリアマネジメント実践連絡会の構成員でもある JR 西日本、阪急電鉄、阪神電気鉄道の 3 者によって新たに一般社団法人大阪梅田エリアマネジメントが設立された。

大阪駅周辺地区では、2020 年～2021 年度に制度導入に向けた社会実験として健康増進イベントである「梅田あるくフェス」を実施している。社会実験の結果を踏まえ、大阪梅田エリアマネジメントは、2022 年 6 月に「大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画」を策定し、同年 12 月に大阪市より計画の認定を受けている。あわせて大阪市では、2023 年 3 月に「大阪市大阪駅周辺地区地域再生エリアマネジメント負担金条例」を制定し、同年 4 月 1 日に施行している。なお、計画期間は 2023 年 4 月 1 日から 2027 年 3 月 31 日までの 4 年間としている。

「大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画」によれば大阪駅周辺地区における取組は、「先般竣工した大阪梅田ツインタワーズ・サウス（阪神百貨店建替）のほか、今後の梅田 3 丁目計画（大阪中央郵便局跡地）、うめきた 2 期地区開発などの竣工により、ますます従業者数が増加し、人材交流が一層促進されることが期待[29]」されているという背景がある。さらに、「同地区では、ビル単位でイベントを開催し集客を図るものもあれば、地区全体の回遊性を図るためにイベントを開催し、同地区全体の魅力向上や不動産価値を高めようとする活動もある[30]」など、従来よりエリアマネジメント活動が積極的に行われてきたことも背景としてある。

② 活動区域と受益の設定[31]

大阪梅田エリアマネジメントの活動区域については図 5 で示している。活動区域は、特に大規模小売店舗の受益が大きいという前提により受益事業者を決めてから範囲を決定している。具体的には、ルクア（ルクアイーレを含む）及び大丸百貨店、阪急百貨店、阪神百貨店に対して、それぞれ不動産賃貸を行う大阪ターミナルビル株式会社、阪急電鉄、阪神電気鉄道を受益者としており[32]、百貨店及びその周辺を活動区域と設定している。写真 9 と写真 10 は活動区域内で撮影した写真である。

---

[28] 西日本旅客鉄道（JR 西日本）、阪急電鉄、阪神電気鉄道、グランフロント大阪 TMO、大阪市高速電気軌道（Osaka Metro、2021 年に加入）で構成されており、大阪駅を中心とする梅田地区全体のエリアマネジメントを行う団体で、イベントや情報発信を行うほか、防犯・清掃、防災の取組も行っている。

[29] 一般社団法人大阪梅田エリアマネジメント（2022）「大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画」p1
URL: https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/cmsfiles/contents/0000587/587581/osakaekisyuhentiku.pdf
（2024 年 2 月 8 日閲覧）

[30] 同上

[31] 以下、2023 年 10 月 27 日に実施した大阪梅田エリアマネジメントへのヒアリング内容に基づく。

[32] 内閣府・地方創生 Web ページ「大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画（概要版）」
URL: https://www.chisou.go.jp/sousei/about/areamanagement/katsudoukeikaku_gaiyou.pdf （2024 年 2 月 9 日閲覧）

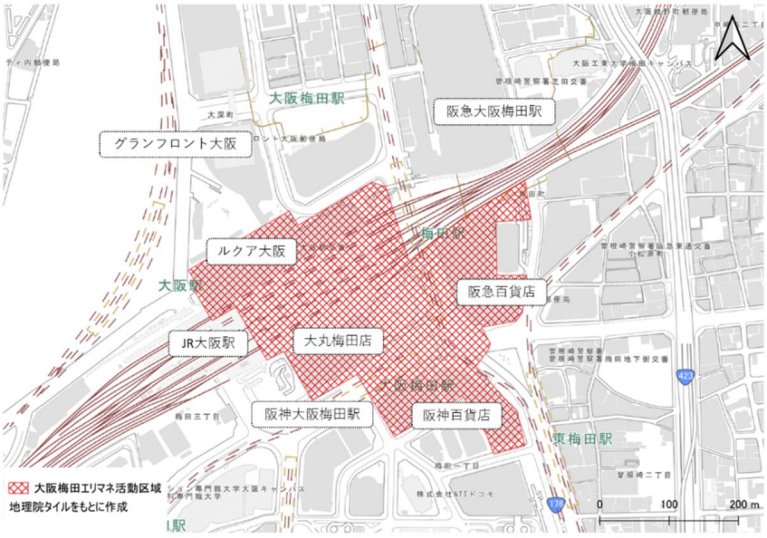

図5　大阪梅田エリアマネジメントの活動区域

＜出所＞大阪梅田エリアマネジメント資料をもとに地理院地図を加工し筆者作成

写真9　大阪梅田エリアマネジメントの活動区域内の写真（JR 大阪駅より南側を見る）

写真10　同左（阪急大阪梅田駅東側サン広場）

＜出所＞いずれも 2023 年 10 月筆者撮影

受益の設定については、検討の段階でイベント開催により来訪者が増えてどれだけ売上が上がるかがポイントとなったが、実際に個々の店舗の売上高を確認することは現実的でなかった。このため、百貨店の売上高に応じて不動産賃料を設定するという商慣習の考えを用いて、イベント開催による来訪者数増加に伴う売上増に関わる不動産賃料の上昇額を受益額として設定している。具体的には、実証実験におけるアンケート結果や公表資料等に基づいて、次式によって算定している[33]。

[33] 同上

イベント開催による来訪者数増加に伴う売上増に係る不動産賃料の上昇額
＝　イベント来訪者数　×　一人あたりの消費額　×　賃料水準（%）
＝　14,116 人　×　6,600 円　×　7%　＝　6,521,000 円

この式のうち、イベント来訪者数については 2021 年「梅田あるくフェス」を社会実験として実施した結果に、さらに一人あたりの消費額についてはイベントへの参加者のアンケートの結果に基づいている[34]。一方、賃料水準についてはエリア内の百貨店の中で賃料に関して参考となる公開資料があったため、その資料に基づいて設定を行ったとのことである。

③　負担金について

負担金徴収対象者となる受益事業者については、大規模小売店舗への不動産貸付事業者と設定しており、推定した受益額について受益事業者 3 者の商業床ベースで按分して各々の負担金額を算出している。なお、大阪駅周辺地区については従前から受益事業者 3 者を中心にエリアマネジメント活動が行われてきた経緯もあり、受益事業者の同意を得つつ今回の制度導入に至った。

（4） 活用の状況

活用の状況について、大阪梅田エリアマネジメントの事業収支と交付金、交付金を元に実施するイベント「梅田あるくフェス」の開催についてヒアリング調査結果の内容を踏まえて説明する。

①　事業費及び収支状況と交付金

表 6 では、大阪梅田エリアマネジメントの収支状況についてまとめている。収入のうち自己資金についてはエリアマネジメント会員の 3 者で負担している。一方、支出については主にイベント開催に伴う費用である。内訳としては、イベント事業実費（委託費等）は事業実施に際しての費用や、出展者調整、企画、当日運営スタッフ等の人件費であり、プロジェクトマネジメント費は企画や委託先経費である。また、効果測定費はアンケート調査や分析、各会場の出入りを計測する等の費用である。

[34] 大阪市 Web ページ「地域再生計画評価調書（令和 3 年度）」
URL: https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/cmsfiles/contents/0000484/484771/R3hyokatyosyo.pdf （2024 年 2 月 14 日閲覧）

表6　一般社団法人大阪梅田エリアマネジメントの収入と支出（年間）

収入
1,170 万円 ＜内訳＞ 交付金：652.1 万円 自己資金：517.9 万円（会員 3 者による負担分）
支出
1,170 万円 ＜内訳＞ イベント等事業実費：730 万円 プロジェクトマネジメント費：308 万円 効果測定費：132 万円

＜出所＞一般社団法人大阪梅田エリアマネジメント（2022）「大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画」p.4 表 3「資金計画表」をもとに筆者作成
URL:
https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/cmsfiles/contents/0000587/587581/osakaekisyuhentiku.pdf
（2024 年 2 月 8 日閲覧）

②　イベントの開催

「大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画」に基づき、健康増進イベントとして毎年 10 月頃に 1 か月間実施している。主に、活動区域内である 3 会場（阪神梅田本店東側歩道（公共空間）、JR 大阪駅 5 階時空の広場（民地）、阪急サン広場（民地））にて日程を分けて異なるコンテンツで開催している。健康増進イベントに着目した理由については、大阪市がスーパーシティ型国家戦略特別区域に指定され、健康といのちをテーマとしていることもあり、健康を促進するイベントを開催したとのことである。表 7 では 2023 年度に実施されたイベントに関する内容をまとめている。

表7 「梅田あるくフェス」のイベントの開催に関する内容

イベント名	梅田あるくフェス
開催日	毎年 10 月頃(1 か月間) ※2023 年は 10 月 1 日～31 日
事業内容や出店数の規模	3 会場(阪神梅田本店東側歩道(公共空間)、JR 大阪駅5階時空の広場(民地)、阪急サン広場(民地))にて日程を分けて異なるコンテンツで開催 3 会場の回遊促進のためデジタルスタンプラリー等を実施 出店数は特設会場で 29 社
参加者数	来訪者実績:1 万 4,762 人 スタンプラリー参加者数:558 人　※2022 年度実績
開催に要した費用	
1,170 万円	
事業実施に際して費用や人員等の負担が多い事項	
出展者調整、企画、当日運営スタッフ、雨天対応	
関係機関等との調整に要した実日数、人員	
警察関係協議は 2 名 3 回程度、道路管理者は大阪市建設局本局に 2 名 3 回と同出先機関に 2 名1回の計 2 名 4 回、大阪市計画調整局(都市計画部局)へは 2 名 2 回	
関係機関等との調整において行政から要請された内容のうち、経費に大きく影響した内容やその負担規模	
公道使用は阪神百貨店東側の会場(歩道部分)のみだが、所轄警察署からは警備員配置、足元のコードなど歩行者の通行に支障にならないように、という観点の指導	
運営資金の確保方法	
交付金及び自己資金	
行政機関からのサポートの有無	
梅田あるくフェス実行委員会に参画	
その他の道路活用事業の内容やその実施頻度	
梅田地区エリアマネジメント実践連絡会の推進する Walkable UMEDA 構想において、道路空間利活用に係る社会実験等を1～2年に1度実施	

＜出所＞2023 年 10 月 27 日に実施した大阪梅田エリアマネジメントへのヒアリングに基づき筆者作成

2023 年度のイベントは、2023 年 10 月 1 日から 10 月 31 日まで実施した。大きな集客となるメインイベントは、10 月中のそれぞれ週末に 3 回、特設会場を設置して実施した。特設会場では 29 社の出店があった。なお、出店料は取らずに協賛としての形で出店してもらったとのことである。一方、イベント期間中 3 会場の回遊促進のためデジタルスタンプラリーを実施し、3 ヶ所全部回るとボーナスポイントが得られるイベントを実施した。

イベント翌日、翌々日の道路清掃イベントへの参加や出展企業のイベント参加で更にボーナスポイントが得られるなど、エリアでの活動を促進する仕組みとしている。なお、2022年度の来訪者実績は約1万5千人であったとのことである。

「大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画」の認定の際に聴取した有識者会議では、「本活動計画における活動区域、受益事業者の範囲、活動内容を広げていくことが望ましい」という意見があり、2023年度は試行事業として、活動区域外の大規模な商業施設に、デジタルスタンプラリーのポイントスポットを置くことにした。今後、活動区域を拡大していくことを目指しているとのことである[35]。

（5） 小括

本章では、地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用してエリアマネジメント活動を行うJR大阪駅周辺の事例を概観した。本事例からは、エリアマネジメントの活動資金について、地域再生法に基づく地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用し安定的な活動資金を獲得しているといった特徴が見られた。また、イベントでは活動区域外の商業施設にもスタンプラリーのポイントを設置するなど、長期的には受益範囲の拡大も視野に入れているとのことであり、受益事業者の範囲の拡大も見据えられている。

5. 考察

本稿ではこれまで、神戸市の三宮中央通り、和歌山市の本町公園、大阪市における大阪駅前の地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用した事例を中心に、その詳細について説明してきた。本章ではこれまでの内容を踏まえ共通点を分析し、いくつかの考察を行う。

第一に、固定的に活動資金を確保する仕組みを有しているという点である。三宮中央通りの事例では「multi-BASE」の設置により、その利用料を活動資金として確保している。本町公園の事例では、Park-PFIで既存建築物を改装し飲食店等に賃貸することによる不動産賃貸収入に加えて別のスキームである本町公園の地下にある駐車場と一体的に管理・運営することにより、駐車場の料金収入という安定的な収入を確保している。また、JR大阪駅周辺の事例では、地域再生法の地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用することにより、エリアマネジメント団体が交付金を受けることで一定の活動資金を確保している。このように、各事業主体が固定的な活動資金を確保していることに特徴がある。

第二に、固定的な活動資金以外の資金調達方法についても確保されているという点である。三宮中央通りの事例では、特に「multi-BASE」の設置に当たって神戸市からの補助金

[35] 2023年10月16日に実施した大阪市計画調整局の担当者へのヒアリング内容に基づく。

の他、民間企業や一般の方からの協賛金を募るなど、資金を確保している。本町公園の事例においては、各イベントでの利用料に加えて、イベント参加者が駐車場を利用することで駐車場の売上げも大きく増加している。このように、固定的資金以外にも様々な手法を通じて資金調達を行っている。

第三に、事業主体が公共空間を活用するにあたり、行政が継続的な関係性を持ちつつ適切に関わっているという点である。三宮中央通りの事例においては、2001 年の三宮中央通りの整備段階で、整備後の道路空間の利活用について三宮中央通りまちづくり協議会と神戸市との間で議論が重ねられた後も、両者が長年連携して道路空間の活用の取組を実施しており、「multi-BASE」の設置時にも市からの補助金等により実現している。本町公園の事例についても、休憩施設等の円滑な設置や、イベントを市の公式 SNS で発信する等、和歌山市と Park-PFI 事業者との関係性が構築されている。また、JR 大阪駅周辺の事例においても、大阪市が負担金導入に係る計画の認定、条例の制定等に加えイベントの主催者となり道路占用を行うなど、様々な形で関わっている。このように、事業主体が継続的な関係性を持ちつつ公共空間の活用を行っている。

第四に、いずれの事例においても、当該地域の公共空間活用を通じて交流人口のみならず関係人口が増加しつつあるという点である。三宮中央通りの事例においては、クラウドファンディング、メディアの取材等の活用により「multi-BASE」について多くの人に関心を持ってもらうことができている。本町公園の事例においても、周辺の「北ぶらくり丁」のイベントと同時開催する他、「IN THE LOOP2023」などの市中心部で行われているイベントの一つの拠点にもなっており、実際にイベントの同時開催の際には 5,000 人を超える人たちが公園に訪れている。また、JR 大阪駅周辺の事例においては、受益事業者の範囲の拡大を見据え、イベント開催エリアに現在の活動区域外にある周辺の大規模商業施設も含めている。このように、公共空間活用を通じて、来訪者等の交流人口のみならず、地域に関心や関係を持つ関係人口が増加しつつあるといえる。これらにより、まちのにぎわいが増加し、活用を行う事業主体の活動資金の規模が拡大することで、更なる利活用等に結びつき、地域の経済的な効果の増加が見込める可能性がある。

6. おわりに

本稿では、近畿地方の府県庁所在地の市において、事業資金の収益構造の点で特徴的な公共空間の活用を行っている事例に着目してきた。ほこみち第一号である神戸市の三宮中央通り、Park-PFI 制度を活用する和歌山市の本町公園、地域再生法に基づく地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用する JR 大阪駅前周辺の事例に着目し、活用に至った経緯、概要、目的、実際の収支構造を中心とした現状を整理してきた。これらの事例から、固定的に活動資金を確保する仕組みを有している点、固定的な活動資金以外の資金調達手

段についても確保している点、行政との継続的な関係性を維持している点、当該地域の公共空間活用を通じて交流人口のみならず関係人口が増加しつつある点の特徴が見いだされた。本稿の事例では規模の大きい市での取組を中心に見てきたが、同様の規模の都市における公共空間の活用の検討にも有用になると考える。

参考文献

・大阪市 都市計画局 都市部 都市計画課 エリアマネジメント支援担当（2020）「大阪市におけるエリアマネジメント活動に対する支援について」『新都市』Vol.74 No.8, pp.83-87.

・梶原ちえみ、竹井昭彦、福田昌代、伊藤夏樹（2022）「道路空間から広がるまちの魅力と新たな展開　－続・道路空間活用勉強会の議論から」『国土交通政策研究所紀要 81 号』、pp.21-32。

・内閣府地方創生推進事務局（2020）「「地域再生エリアマネジメント負担金制度」をはじめとするエリアマネジメント活動の支援策について」『新都市』Vol.74 No.8, pp.47-50.

・深沢瞳、鶴指眞志、酒井聡佑、田中和氏（2023a）「公共空間活用と持続可能な地域経営に関する調査研究――調査研究キックオフ――」『国土交通政策研究所紀要 81 号』、pp.33-37。

・深沢瞳、鶴指眞志、酒井聡佑、田中和氏（2023b）―「地方自治体による公共空間活用の実施状況―アンケート調査結果に基づく報告と分析―」『国土交通政策研究所紀要 81 号』、pp.41-55。

・深沢瞳、髙橋慶、吉野広郷（2024）「新潟市における河川空間・道路空間の活用とその収支構造」『国土交通政策研究所紀要 82 号』先行公開版
URL: https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2024/82_3.pdf（2024 年 2 月 19 日閲覧）

（HP 公開日　2024 年 4 月 9 日）

※本稿は、「国土交通政策研究所紀要第 82 号 2024 年」掲載予定論文を刊行前に早期公開するものである。