

第1章 市町村の意向調査等

全国の市区町村に対するアンケート調査を実施し、官民連携制度に関する課題を把握するとともに、官民連携制度の活用が期待できる市区町村を抽出した。さらに昨年度調査（「都市再生整備計画を活用した官民連携方策検討調査」平成24年3月国土交通省都市局まちづくり推進課）における市区町村に対するヒアリング結果から、今年度制度の活用が期待できる市区町村とした。また、今後官民連携制度を活用する際に参考となる取組みを実施している都市を事例調査都市として抽出した。

以上の整理を踏まえて、各抽出都市に対して、ヒアリング等現地調査を実施し、ケーススタディ市区町村を抽出した。

1-1 市町村の意向調査

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。

1-1-1 意向調査結果

(1) アンケート対象市町村の抽出

アンケート調査の対象市区町村については、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を対象とし、(i)「地域における円滑なまちづくり方策に関する検討調査（平成23年3月）」において、1～2年以内に都市再生整備計画を策定する予定と回答した市区町村、(ii)道路占有に関する社会実験を実施した市区町村、(iii) コミュニティサイクル等社会実験実施都市等の観点から整理し、222の市区町村を抽出した。（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）は除外している。）

表 1-1 アンケート対象とした市区町村(222)

地域	都道府県	市区町村
北海道 (17)		札幌市, 函館市, 小樽市, 旭川市, 釧路市, 帯広市, 留萌市, 江別市, 恵庭市, 伊達市, 倶知安町, 下川町, 斜里町, 厚真町, 更別村, 足寄町, 弟子屈町
東北地方 (25)	青森県	青森市, 八戸市, むつ市, 東北町
	岩手県	盛岡市, 花巻市, 一関市, 奥州市, 紫波町
	宮城県	仙台市
	秋田県	秋田市, 大館市, 五城目町, 美郷町
	山形県	鶴岡市, 大江町, 飯豊町
	福島県	福島市, 会津若松市, 郡山市, いわき市, 桑折町, 国見町, 西会津町, 三島町

地 域	都道府県	市区町村
関東地方 (54)	茨城県	水戸市, 取手市, つくば市, 桜川市
	栃木県	宇都宮市, 栃木市, 鹿沼市, 日光市, 小山市, 大田原市, 高根沢町
	群馬県	中之条町
	埼玉県	さいたま市, 川口市, 秩父市, 所沢市, 本庄市, 東松山市, 春日部市, 草加市, 朝霞市, 和光市, 桶川市, 杉戸町,
	千葉県	千葉市, 市川市, 船橋市, 柏市, 我孫子市, 鎌ヶ谷市, 君津市, 富津市, 四街道市, 印西市, 長生村
	東京都	千代田区, 中央区, 港区, 台東区, 江東区, 目黒区, 世田谷区, 渋谷区, 中野区, 豊島区, 板橋区, 練馬区, 葛飾区, 江戸川区, 八王子市, 昭島市, 国分寺市
	神奈川県	横浜市, 川崎市, 相模原市, 鎌倉市, 藤沢市, 茅ヶ崎市, 厚木市, 大和市, 海老名市
	山梨県	中央市
	長野県	軽井沢町, 原村
北陸地方 (14)	新潟県	新潟市, 長岡市, 新発田市, 糸魚川市, 上越市, 佐渡市, 南魚沼市
	富山県	富山市, 黒部市
	石川県	金沢市, 輪島市, 白山市, 能美市, 野々市市
中部地方 (23)	岐阜県	岐阜市, 大垣市, 高山市, 美濃加茂市, 白川村
	静岡県	静岡市, 浜松市, 三島市, 富士宮市, 島田市, 伊豆市, 伊豆の国市, 函南町
	愛知県	名古屋市, 豊橋市, 一宮市, 半田市, 豊田市, 犬山市, 稲沢市, 東海市, 大府市, 田原市
近畿地方 (27)	福井県	福井市
	滋賀県	大津市, 草津市, 守山市
	京都府	京都市, 宇治市
	大阪府	堺市, 岸和田市, 豊中市, 吹田市, 枚方市, 茨木市, 寝屋川市, 高石市, 藤井寺市, 東大阪市
	兵庫県	神戸市, 姫路市, 尼崎市, 豊岡市, 加古川市, 加西市, 市川町
	奈良県	奈良市, 宇陀市
	和歌山県	和歌山市, 高野町
中国地方 (17)	鳥取県	鳥取市, 倉吉市
	島根県	松江市, 出雲市, 津和野町, 隠岐の島町
	岡山県	岡山市, 倉敷市, 高梁市
	広島県	尾道市, 福山市, 三次市, 東広島市, 廿日市市
	山口県	下関市, 宇部市, 岩国市
四国地方 (7)	徳島県	徳島市
	香川県	高松市, 観音寺市
	愛媛県	松山市, 西条市
	高知県	須崎市, 四万十市

地 域	都道府県	市区町村
九州・沖 縄地方 (38)	福岡県	大牟田市, 久留米市, 飯塚市, 大川市, 太宰府市, 福津市
	佐賀県	佐賀市, 唐津市, 伊万里市
	長崎県	長崎市, 佐世保市, 島原市, 大村市, 平戸市, 雲仙市, 時津町
	熊本県	熊本市, 菊陽町
	大分県	大分市, 中津市, 日田市, 由布市, 日出町, 九重町
	宮崎県	宮崎市, 日南市, 川南町, 諸塚村
	鹿児島県	鹿児島市, 霧島市, 南さつま市, 奄美市
	沖縄県	那覇市, 沖縄市, 豊見城市, 宮古島市, 国頭村, 恩納村

※カッコ内の数字は市区町村数

(2) アンケート票の回答及び回収方法

先に抽出した 222 の市区町村のまちづくり担当者に、アンケート調査票と併せて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形で回収こととした。なお、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・回収を行った。調査期間は、平成 24 年 7 月 31 日から 8 月 21 日の期間に実施した。

(3) 意向調査の内容

アンケート票の設問内容は表 1-2 の通りである。

表 1-2 アンケート票の設問内容

<p>1. 都市再生整備計画の策定状況について</p> <p>問 1-1 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。</p> <p>①策定したことがある（実施期間終了）、②策定したことがある（実施期間中） ③策定中、④策定予定（可能性）あり、⑤策定予定なし</p> <p>問 1-2 問 1-1 で②、③と答えた場合にお聞きします。計画名称と事業期間を記載して下さい。</p> <p>2. 官民連携制度の活用の可能性について</p> <p>問 2-1 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。</p> <p>問 2-2 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。</p> <p>問 2-3 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。</p> <p>問 2-4 広告塔の収入を得てまちづくり（エリアマネジメント）を進めている地区がありますか。</p> <p>問 2-5 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。</p>
--

(4) 意向調査の結果

1) アンケート回答都市の属性

222の市区町村に依頼し、174市区町村(178のまちづくり担当課)からの回答(回収率78.3%)があった。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1-1、図1-2に示す。

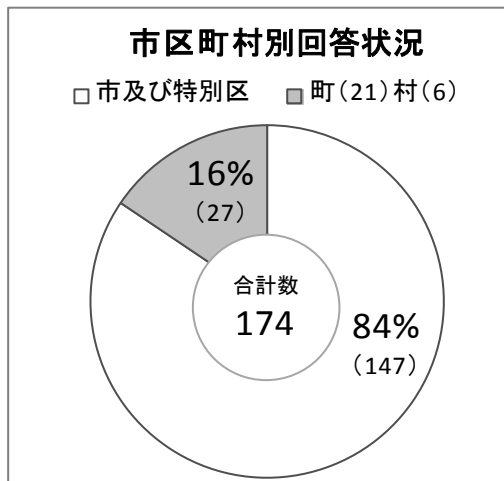


図1-1 市区町村別回答状況

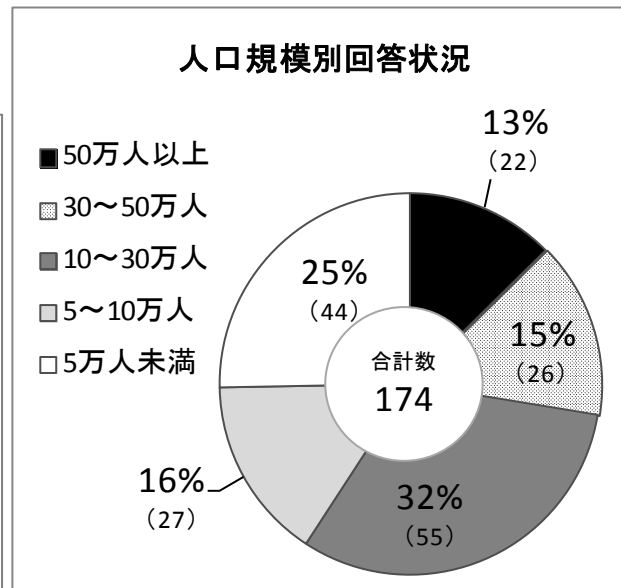


図1-2 人口規模別回答状況

市区町村別回答状況を見ると、市及び特別区が全体の84%を占めた。また、人口規模別回答状況を見ると、人口10~30万人が55都市で全体の32%、次いで、5万人未満が44都市で全体の25%を占めた。

次に、178のまちづくり担当課からの各設問(問1-1、問2-1~問2-5)の回答結果の集計・分析を行う。

2) 都市再生整備計画の策定状況

“①策定したことがある(実施期間終了)”と回答した地区は全体の29%を占める。“②策定したことがある(実施期間中)”“③策定中”“④策定予定(可能性)あり”と回答した地区は全体の57%を占めており、都市再生整備計画における今後の官民連携制度への位置付けについての可能性は考えられる。

市区町村別で見ると、①~④の回答合計数は“市及び特別区”が多いことがわかる。人口規模別で見ると、①~④の回答合計数は“10~30万人”規模が最も多く、次いで“50万人以上”となっている。①及び②では、“10~30万人”規模で計画策定が多い傾向がうかがえる

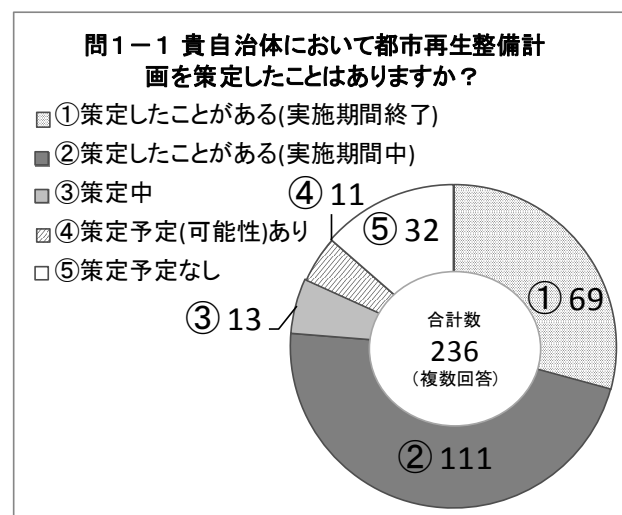


図1-3 都市再生整備計画の策定状況

表 1-3 市区町村別回答数

市区町村別			
回答	市及び特別区	町	村
①	64	3	2
②	102	8	1
③	10	2	1
④	11	0	0
合計	187	13	4

表 1-4 人口規模別回答数

人口規模別					
回答	50万人以上	30～50万人	10～30万人	5～10万人	5万人未満
①	13	12	27	8	9
②	21	22	29	19	20
③	4	0	3	2	4
④	6	0	2	1	2
合計	44	34	61	30	35

3) 都市再生整備推進法人

「市区町村としての指定」の候補となるような「地域のまちづくりを担う」法人の存在について、“①ある” “②可能性のある組織がある” と回答した地区は全体の 26%を占めている。

市区町村別で見ると、①及び②の回答合計数は“市及び特別区”が最も多い。人口規模別で見ると、①及び②の回答合計数は“30～50万人”規模が最も多い。①の内訳は人口規模別に大きな差はないが、②については“10～30万人”規模が他の人口規模に比べ2倍以上組織化の可能性を持っている。

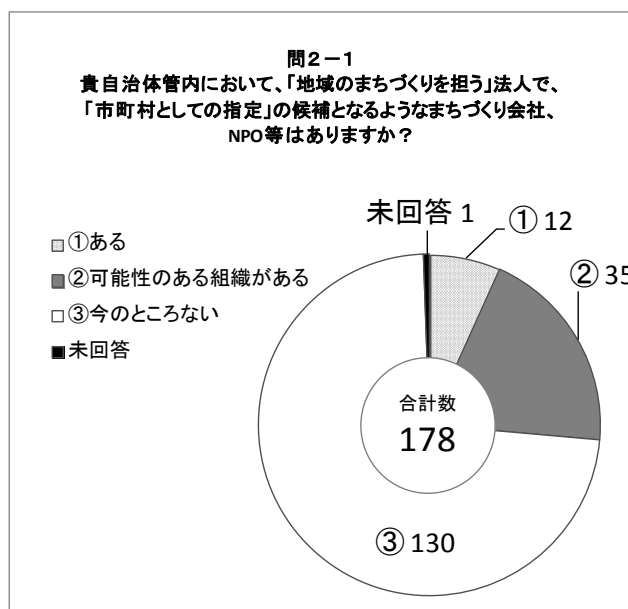


図 1-4 都市再生整備推進法人の候補

表 1-5 市区町村別法人候補

市区町村別			
回答	市及び特別区	町	村
①	11	1	0
②	32	2	1
合計	43	3	1

表 1-6 人口規模別法人候補

人口規模別					
回答	50万人以上	30～50万人	10～30万人	5～10万人	5万人未満
①	2	4	3	1	2
②	7	6	13	2	7
合計	9	10	16	3	9

4) 道路占用許可特例

“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過去に実施し地区がある” と回答した地区は全体の 20%を占めている。

市区町村別で見ると、①～④の回答合計数は“市及び特別区”が最も多い。人口規模別で見

ると、①～④の回答合計数は“50万人以上”規模の回答が最も多い。一方、①～④の内訳を個々に見ると、都市規模に関係なくほぼ横並びとなっている。

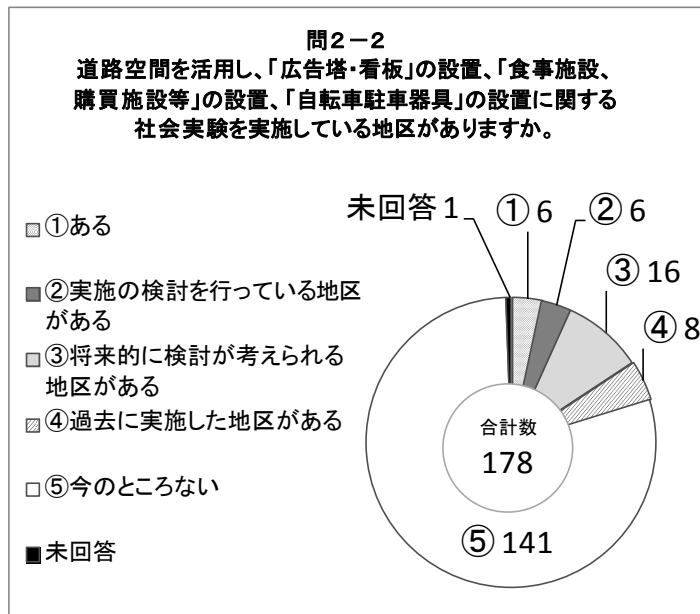


図 1-5 道路占用許可特例活用候補

表 1-7 市区町村別活用候補

市区町村別			
回答	市及び特別区	町	村
①	5	1	0
②	6	0	0
③	14	2	0
④	8	0	0
合計	33	3	0

表 1-8 人口規模別活用候補

人口規模別					
回答	50万人以上	30～50万人	10～30万人	5～10万人	5万人未満
①	2	0	2	0	2
②	4	1	0	1	0
③	4	3	5	1	3
④	2	3	2	0	1
合計	12	7	9	2	6

5) 都市利便推進協定

“①ある”“②検討している地区がある”“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”と回答した地区は全体の30%を占める。エリアマネジメント等の取組みが昨今取上げられていることもまちづくりルールの導入に影響しているものと考えられる。

市区町村別で見ると、①～④の回答合計数は“市及び特別区”が最も多いが、町や村でも他の官民連携に関するメニューと比べ取組みが進んでいることが伺える。人口規模別で見ると、①～④の回答合計数は“10～30万人”規模の回答が最も多い。また、“30～50万人”以下の規模でエリアマネジメントの議論等が本格的に進む傾向が見られる。

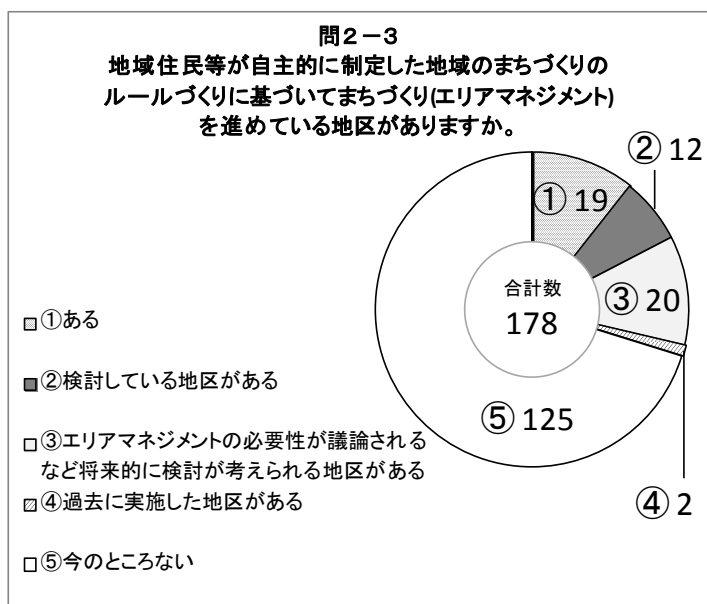


図 1-6 都市利便増進協定活用候補

表 1-9 市区町村別協定活用候補

市区町村別			
回答	市及び 特別区	町	村
①	19	0	0
②	10	1	1
③	84	12	4
④	10	1	0
合計	123	14	5

表 1-10 人口規模別協定活用候補

人口規模別					
回答	50万人 以上	30~50 万人	10~30 万人	5~10 万人	5万人 未満
①	5	2	8	2	2
②	4	2	2	2	2
③	8	17	30	19	26
④	1	4	3	1	2
合計	18	25	43	24	32

6) 収益還元

“①ある”“②実施の検討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”と回答した地区は全体の10%を占めている。今後、広告塔等の収入によるまちづくりについて積極的にPRしていく必要がある。

市区町村別で見ると、①～④の回答合計数は“市及び特別区”が最も多く、町村の回答合計数は0であった。人口規模別で見ると、①～④の回答合計数は“50万人以上”規模の回答が最も多いが、他の人口規模と比べても大きな差はない。

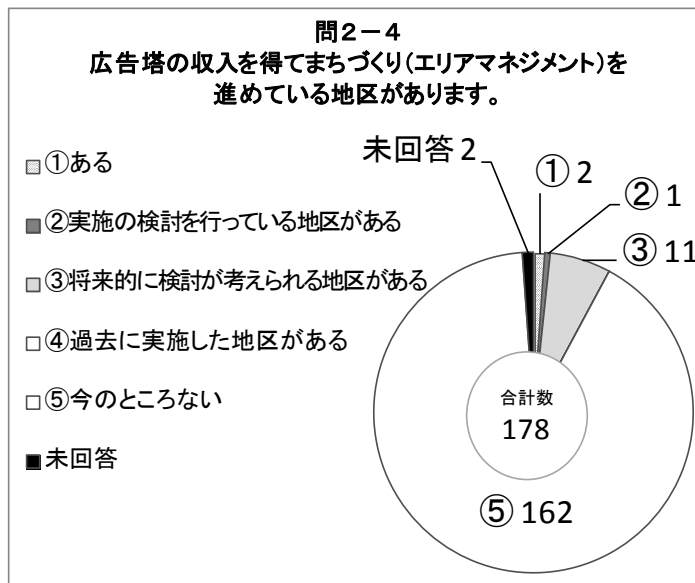


図 1-7 収益還元の候補

表 1-11 市区町村別収益還元候補

市区町村別			
回答	市及び特別区	町	村
①	2	0	0
②	0	0	0
③	11	0	0
④	0	0	0
合計	13	0	0

表 1-12 人口規模別収益還元候補

人口規模別					
回答	50万人以上	30～50万人	10～30万人	5～10万人	5万人未満
①	1	0	0	0	1
②	0	0	1	0	0
③	5	1	3	0	2
④	0	0	0	0	0
合計	6	1	4	0	3

7) 歩行者経路協定

“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”と回答した地区は全体の 7%を占めている。今後、民有地を活用した官民連携の取組みについて積極的に PR していく必要がある。

市区町村別で見ると、①～③の回答合計数は“市及び特別区”が最も多い。人口規模別で見ると、①～③の回答合計数は“50万人以上”規模の回答が最も多いが、他の人口規模と比べても大きな差はない。

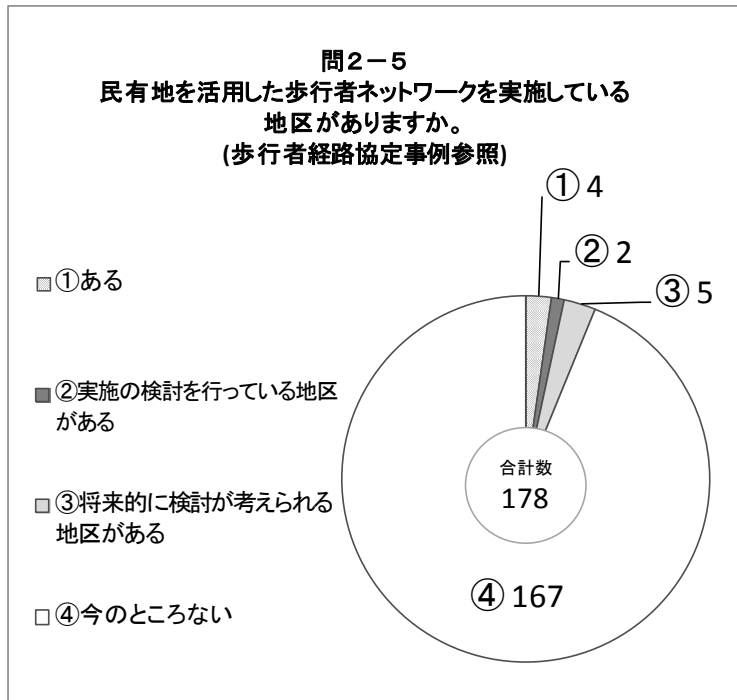


図 1-8 歩行者経路協定活用候補

表 1-13 市区町村別経路協定活用候補

市区町村別			
回答	市及び特別区	町	村
①	4	0	0
②	1	1	0
③	5	0	0
合計	10	1	0

表 1-14 人口規模別経路協定活用候補

人口規模別					
回答	50万人以上	30～50万人	10～30万人	5～10万人	5万人未満
①	1	1	1	1	0
②	1	0	0	0	1
③	3	0	2	0	0
合計	5	1	3	1	1

8) 今後活用が期待される官民連携に関するメニュー

問 2-1～問 2-5 の結果から、どの項目への関心が高いかを考察する。

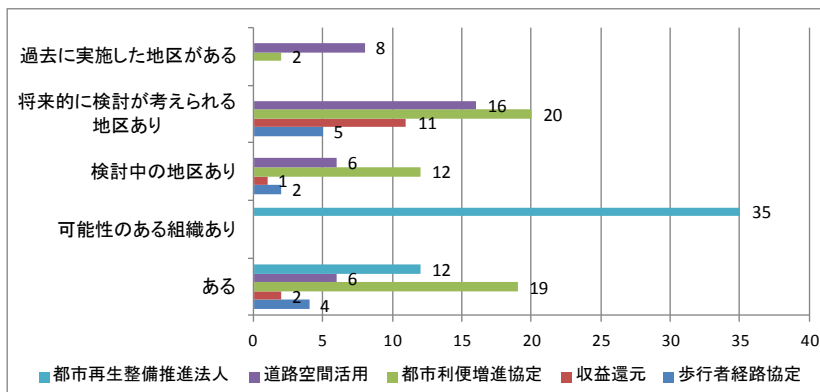


図 1-9 今後活用が期待されるメニュー

(5) 潜在的なニーズ及び活用に向けた諸課題

地域住民等が中心となった地域のまちづくりは広がりを見せつつある。さらに近年は、エリアマネジメントの必要性や関心が高まっている。今回のアンケートの結果からも、都市再生整備推進法人に関しては、「ある」と「可能性ある」を合わせて47の回答が寄せられている。また、道路空間活用で、「ある」「検討中」「将来的に検討」などを合わせると28、都市利便増進協定も「ある」「検討中」「将来的に検討」を合わせると61とかなりの回答が寄せられており、こうした分野で官民連携まちづくりが進んでいく可能性が高い。

さらに、いずれかで回答があった市区町村（すべて無し以外）を人口規模別に整理すると、全国、アンケート全体の回答都市と比較して、大都市（人口50万人以上）に多いことが特徴として整理できる。そのため、特に人口規模の小さな都市において、どのような官民連携制度の活用があるのかの整理が求められる。

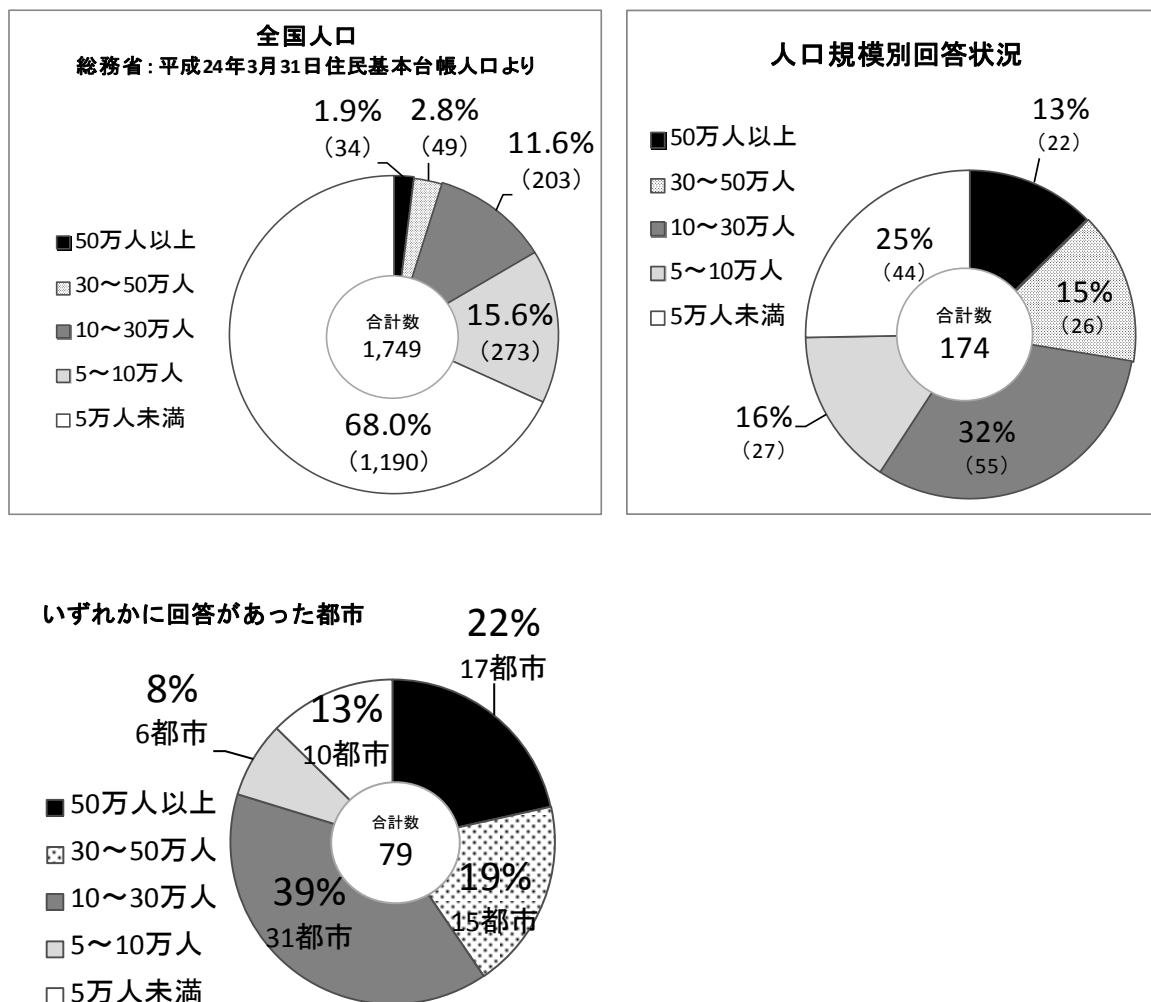


図 1-10 人口規模別の回答の有無の比較

(6) 詳細調査実施市町村の抽出

意向調査の5つの設問（問2-1～問2-5）の回答があった市区町村のうち、都市再生整備計画の事業期間が十分にあり、かつ、既往あるいは予定の都市再生整備計画区域内での活動がある38の市区町村を第一次候補都市として抽出した（表1-16）。

さらに、候補都市を絞り込むため、先に実施した意向調査の5つの設問の回答に偏りが無く、また複数回答が見られる市区町村に対して電話で意向確認を実施し、以下の11市区町村をヒアリング対象として抽出した。

表1-15 ヒアリング対象11市区町村(アンケート調査より抽出)

都市名	人口	都市再生整備推進法人	道路空間の活用	都市利便増進協定	収益還元	歩行者経路協定	計画期間
福島市	29万人	○	○	○	×	○	H22.4～H27.3
つくば市	21万人	×	○	○	×	×	H22.4～H27.3
世田谷区	84万人	○	○	○	○	○	未定(H25以降)
江戸川区	65万人	×	○	○	○	×	未定
新潟市	80万人	×	○	○	×	×	H25.4～H30.3
福井市	27万人	○	×	○	○	×	H22.4～H27.3
伊豆市	3万人	○	○	○	○	×	H22.4～H26.3
草津市	12万人	○	○	○	×	×	H22.4～H27.3
姫路市	53万人	○	○	○	○	○	H23.4～H26.3
日南市	6万人	○	○	○	×	×	H22.4～H27.3
鹿児島市	60万人	○	○	○	×	×	H23.4～H28.3

注1) ○は「ある」の他に、「検討中」「将来的に可能性あり」「実施済み」を含む。

注2) ○や×については、回答した担当者の判断も含まれる。

表 1-16 第一次候補都市として抽出した 38 市区町村

都道府県名	市区町村	人口 (万人)	問1-1	都市再生整備計画名	問2-1	問2-2	問2-3	問2-4	問2-5
北海道	札幌市	190	②策定したことがある(実施期間中)	道都札幌にふさわしい活気に満ちあふれた魅力ある都心の実現 平成23年4月～平成28年3月	①ある	①ある	①ある	①ある	⑤今のところない
	旭川市	35	②策定したことがある(実施期間中)	旭川都心地区 平成22年4月～平成27年3月	①ある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
北海道	足寄郡足寄町	1	②策定したことがある(実施期間中)	都市再生整備計画足寄中央地区 平成24年4月～平成27年3月	②可能性のある組織がある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
岩手県	紫波町	3	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	紫波中央駅前地区 平成21年4月～平成26年3月	①ある	③将来的に検討が考えられる地区がある	②検討している地区がある	⑤今のところない	②実施の検討を行っている地区がある
福島県	福島市	29	②策定したことがある(実施期間中)	ふくしまの個性と魅力を発信する生活都心づくり 平成23年4月～平成27年3月	①ある	③将来的に検討が考えられる地区がある	①ある	⑤今のところない	①ある
	会津若松市	13	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	会津若松駅前地区 平成22年4月～平成27年3月	②可能性のある組織がある	⑤今のところない	①ある	⑤今のところない	③将来的に検討が考えられる地区がある
茨城県	つくば市	21	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	都市再生整備計画研究学園都市中心地区 平成22年4月～平成27年3月	③今のところない	①ある	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	⑤今のところない	④今のところない
	桜川市	5	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	都市再生整備計画岩瀬駅周辺地区 平成24年4月～平成28年3月	②可能性のある組織がある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
千葉県	柏市	40	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	柏北部地区 平成21年3月～平成26年3月	②可能性のある組織がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	④今のところない
東京都	★千代田区	5	④策定予定(可能性)あり	未定	未定	①ある	①ある	①ある	④今のところない
	目黒区	25	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	自由が丘地区(Ⅱ期)都市再生整備計画 平成23年4月～平成26年3月	②可能性のある組織がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	⑤今のところない	④今のところない
	★世田谷区	84	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中), ④策定予定(可能性)あり	成城学園前駅周辺地区(Ⅱ期) 平成21年4月～平成25年3月	②可能性のある組織がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある
	★板橋区	52	④策定予定(可能性)あり	未定(板橋区大山駅周辺) 未定	③今のところない	⑤今のところない	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	⑤今のところない	④今のところない
東京都	★江戸川区	65	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中), ④策定予定(可能性)あり	(仮)JR小岩駅周辺地区都市再生整備計画 未定	③今のところない	③将来的に検討が考えられる地区がある	②検討している地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	①ある
神奈川県	鎌倉市	18	①策定したことがある(実施期間終了)	鎌倉駅周辺地区 平成22年4月～平成26年3月	③今のところない	⑤今のところない	①ある	⑤今のところない	④今のところない
	厚木市	22	②策定したことがある(実施期間中)	本厚木駅周辺地区都市再生整備計画事業 平成24年4月～平成29年3月	③今のところない	③将来的に検討が考えられる地区がある	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
神奈川県	海老名市	13	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中), ③策定中	相模川沿川地区 平成20年4月～平成25年3月	③今のところない	⑤今のところない	②検討している地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	④今のところない
新潟県	新潟市	80	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中), ③策定中	(仮称)萬代橋周辺地区都市再生整備計画 平成25年4月～平成30年3月	③今のところない	②実施の検討を行っている地区がある	②検討している地区がある	⑤今のところない	④今のところない
富山県	富山市	42	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	富山市中心市街地地区都市再生整備計画 平成21年4月～平成26年3月	①ある	⑤今のところない	②検討している地区がある	⑤今のところない	④今のところない
福井県	福井市	27	②策定したことがある(実施期間中)	福井市中心市街地地区都市再生整備計画 平成22年4月～平成27年3月	②可能性のある組織がある	⑤今のところない	①ある	②実施の検討を行っている地区がある	④今のところない
岐阜県	岐阜市	41	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	岐阜都心地区都市再生整備計画 平成21年4月～平成26年3月	②可能性のある組織がある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
	大垣市	16	①策定したことがある(実施期間終了), ②策定したことがある(実施期間中)	奥の細道むすびの地周辺地区 平成23年4月～平成26年3月	①ある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
岐阜県	美濃加茂市	5	②策定したことがある(実施期間中)	美濃加茂市かわまちづくり整備計画 平成24年4月～平成29年3月	②可能性のある組織がある	②実施の検討を行っている地区がある	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない

都道府県名	市区町村	人口 (万人)	問1-1	都市再生整備計画名				問2-1	問2-2	問2-3	問2-4	問2-5
静岡県	静岡市	72	①策定したことがある(実施期間終了),②策定したことがある(実施期間中)	駿府ふれあい地区	平成21年4月～平成25年3月			②可能性のある組織がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	⑤今のところない	⑤今のところない
	浜松市	79	①策定したことがある(実施期間終了),②策定したことがある(実施期間中)	西美園地区都市再生整備計画	平成21年4月～平成26年3月			②可能性のある組織がある	⑤今のところない	②検討している地区がある	⑤今のところない	④今のところない
	三島市	11	②策定したことがある(実施期間中)	みしままちなか賑わい再生地区	平成23年4月～平成26年3月			②可能性のある組織がある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
	島田市	10	①策定したことがある(実施期間終了),②策定したことがある(実施期間中)	大津通り地区	平成21年4月～平成26年3月			①ある	③将来的に検討が考えられる地区がある	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
	伊豆市	3	②策定したことがある(実施期間中)	修善寺駅周辺整備	平成22年4月～平成26年3月			②可能性のある組織がある	④過去に実施した地区がある	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	④今のところない
愛知県	豊田市	41	②策定したことがある(実施期間中)	都心センターコア事業	平成21年4月～平成26年3月			①ある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
	東海市	11	②策定したことがある(実施期間中)	木田川駅周辺地区都市再生整備計画	平成22年3月～平成27年3月			①ある	⑤今のところない	①ある	⑤今のところない	④今のところない
滋賀県	草津市	12	②策定したことがある(実施期間中)	草津駅東地区都市再生整備計画	平成22年4月～平成27年3月	旧草津川周辺地区都市再生整備計画	平成23年4月～平成28年3月	②可能性のある組織がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	③エリアマネジメントの必要性が議論されるなど将来的に検討が考えられる地区がある	⑤今のところない	④今のところない
大阪府	岸和田市	20	①策定したことがある(実施期間終了),②策定したことがある(実施期間中)	石畳と淡い街灯まちづくり事業	平成22年4月～平成25年3月	東岸和田駅東地区都市再生整備計画	平成23年4月～平成25年3月	③今のところない	④過去に実施した地区がある	①ある	⑤今のところない	④今のところない
兵庫県	姫路市	53	①策定したことがある(実施期間終了),②策定したことがある(実施期間中),④策定予定(可能性)あり	姫路駅周辺地区都市再生整備計画事業	平成23年4月～平成26年3月			②可能性のある組織がある	②実施の検討を行っている地区がある	②検討している地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある	③将来的に検討が考えられる地区がある
岡山県	倉敷市	48	②策定したことがある(実施期間中)	倉敷市中心市街地活性化基本計画地区都市再生整備計画	平成23年3月～平成28年3月			②可能性のある組織がある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
大分県	大分市	47	②策定したことがある(実施期間中)	大分駅周辺地区計画	平成17年度～平成25年度			②可能性のある組織がある	⑤今のところない	⑤今のところない	⑤今のところない	④今のところない
宮崎県	日南市	6	②策定したことがある(実施期間中)	油津地区都市再生整備計画	平成22年4月～平成27年3月			①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	④今のところない
	諸塚村	0	③策定中	諸塚地区都市再生整備計画	平成24年4月～平成28年3月			②可能性のある組織がある	⑤今のところない	②検討している地区がある	⑤今のところない	④今のところない
鹿児島県	鹿児島市	60	②策定したことがある(実施期間中)	鹿児島市都心部地区(第2期)	平成23年4月～平成28年3月			②可能性のある組織がある	②実施の検討を行っている地区がある	①ある	⑤今のところない	④今のところない

凡例 ■:問2-1のみ回答の自治体 ■:問2-2～問2-5で回答があった自治体(問2-1+問2-2～問2-5の回答ありを含む)

1-1-2 ヒアリング調査結果の概要(アンケート調査より抽出した11市町村)

ヒアリング調査を実施した11市区町村の総括は、表1-17の通りである。

表1-17 ヒアリング調査結果の総括

都市名	制度活用の可能性	ケーススタディ
福島市	道路占用許可特例の活用、都市利便増進協定の活用、歩行者経路協定の活用のいずれも長期的に可能性のある地区・団体はある。	
つくば市	道路占用許可特例の活用について、現在オープンカフェの社会実験を実施中であり、この結果を受け、平成26年度以降本格的な運用を図る予定である。	
世田谷区	小田急線の鉄道連続立体交差事業(地下化)の公示が平成25年度中には完了予定であり、官民連携制度を位置づけた都市再生整備計画の作成を検討している。	◎
江戸川区	将来的にまちづくり協議会を発展させエリアマネジメント組織を設立することが考えられる。	
新潟市	新たな都市再生整備計画を策定中であり、当該計画に道路空間・河川空間の占用を位置づけていく予定である。	◎
福井市	都市再生整備推進法人としてまちづくり活動の展開を希望するまちづくり会社がある。	
伊豆市	今後修善寺駅改修事業が完了し、駅周辺の新しい姿が見えてくれば、まちづくり団体が都市再生整備推進法人として指定を受け、官民連携のまちづくりを進めていく可能性はある。	
草津市	平成25年2月に新たなまちづくり会社が設立予定であり、その法人を都市再生整備推進法人として指定し、エリアマネジメントを展開していくこと等が考えられている。	
姫路市	姫路駅周辺整備と合わせ、地元の協議会が一般社団法人として法人格を有した。この法人を都市再生整備推進法人と位置付けることが検討されている。さらに道路占用に向けても社会実験の実施を検討中である。	◎
日南市	道路占用によりオープンカフェ等の社会実験を平成26年度に実施する予定であり、実験後、道路占用許可特例の可能性が考えられる。	
鹿児島市	道路を占用して広告塔を設置することが計画されている。その際、道路占用の許可特例を使用するか本年度内に方向性を取りまとめる予定である。	

11都市の取組み状況、取組みの体制、地元市区町村の意向等を勘案し、世田谷区、新潟市、姫路市の3市区をケーススタディの対象とした。11都市の要旨を次頁に示す。

なお、要旨の内容については、国土交通省が調査を実施・整理したものである。

(1) 福島市

位置及び人口



人口：285,409人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧〔平成24年版〕

■ 「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

候補としては、(株)福島まちづくりセンターが考えられ、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

「コミュニティ道路」にてオープンカフェの社会実験実施の実績あり。コミュニティ道路は民地側でセットバックしており、活用できる空間はある。地区としての実施に向けた意欲が高まれば活用の可能性が考えられる。

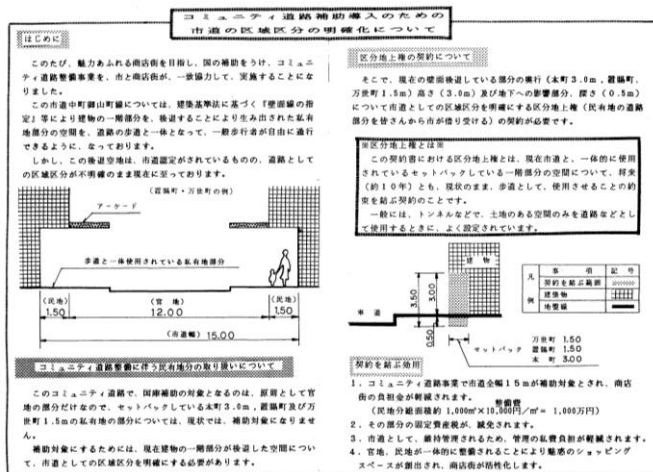


図1-11 コミュニティ道路の概要 出所) 福島市資料



写真 セットバックしたコミュニティ道路

■ 「都市利便増進協定の活用可能性」

町会単位でまちづくりルールを設定した地区が存在し、活用の可能性はある。

■ 「歩行者経路協定の活用可能性」

「コミュニティ道路」のセットバックした空間を歩行者経路協定で確保することとすれば、継承効が活用できる。

(2) つくば市

位置及び人口



人口：207,147人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

候補としては、現在オープンカフェ等の社会実験を実施しているつくばセンター地区活性化協議会が考えられ、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

現在実施中のペDESTリアンデッキ等におけるオープンカフェの社会実験を踏まえ、平成26年度には本格運用を予定している。

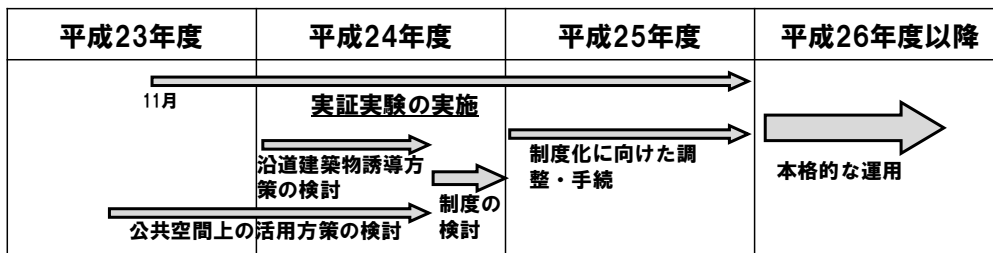


図 1-12 社会実験のスケジュール 出所) つくば市資料

○基本的な役割

- ・道路、広場等の占用許可申請 : つくば市
- ・道路使用許可(警察) : つくば市
- ・公共空間の利用ルール作成 : つくば市
- ・運営 : つくばセンター地区活性化協議会

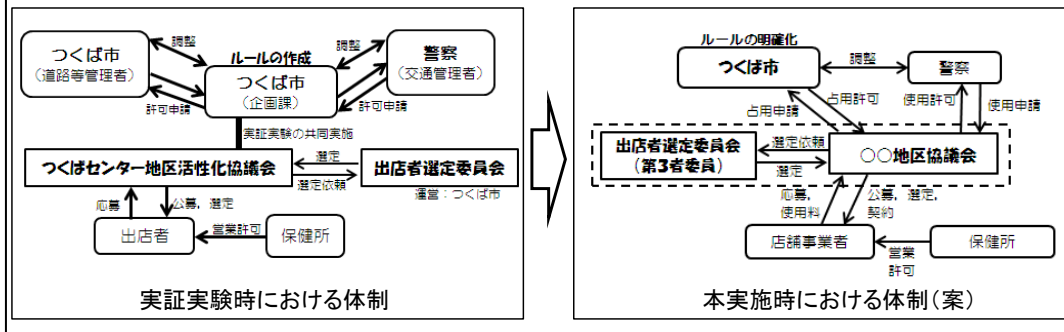


図 1-13 実施体制・役割分担 出所) つくば市資料

(3) 世田谷区

位置及び人口



人口：842,323人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

区として想定している団体があり、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

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られており、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で、オープンカフェ、マルシェ、広告事業等であり、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。



図 1-14 上部土地利用のイメージ 出所) 世田谷区資料

■ 「都市利便増進協定の活用可能性」

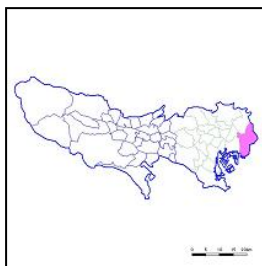
公開空地等の活用にあたっては、ルールづくりが必要であり、都市利便増進協定の活用が有効と考えられる。

■ 「都市再生整備歩行者経路協定の活用可能性」

連続した歩行者動線の確保のためには、区、小田急、地元の連携が必要であり、歩行者経路協定の活用が有効と考えられる。

(4) 江戸川区

位置及び人口



人口：653,392人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「都市再生整備推進法人制度の活用可能性」

現在、JR小岩駅周辺地区まちづくりの全体協議会を設立しており、この組織をエリアマネジメント組織として発展していく段階で、都市再生整備推進法人の指定も考えられる。

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

立体都市計画道路等の制度を活用し、既存の区画道路を、にぎわいの場としていきたい。また、既存の商店街道路である幅員7.2mの昭和通りや地下レベルでの東西連絡も考えられ、道路の地下活用も考えていきたい。こうした取組みに道路占用の許可特例が活用できないかを検討していくことが考えられる。



写真 昭和通り商店街

■ 「都市利便増進協定の活用可能性」

エリアマネジメント組織が、まちの管理を行い、そのための費用を、道路のオープン化による収益(駐輪場の管理、イベント、広告事業等)で賄うことが期待されており、都市利便増進協定の活用が考えられる。

(5) 新潟市

位置及び人口



人口：802,778人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■「都市再生整備推進法人制度の活用可能性」

萬代橋周辺まちづくり協議会が設立されており、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

信濃川の「やすらぎ堤」(河川区域)で、オープンカフェの社会実験を6年間実施してきている。その他の公共空間(萬代橋橋詰、万代クロッシングという道路下空間、広幅員歩道があるガルベストーン通りなど)でも、オープンカフェや広告事業が可能であり、市も協議会とともに、活用について検討しており、今後、道路占用許可特例等を活用したまちづくりの進展が考えられる。



写真 万代クロッシング



写真 萬代橋橋詰



写真 やすらぎ堤



写真 ガルベストーン通り

■「都市利便増進協定の活用可能性」

エリアマネジメントの実施を、市としては期待している。

(6) 福井市

位置及び人口



人口：264,701人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「都市再生整備推進法人制度の活用可能性」

まちづくり福井(株)が都市再生整備推進法人の候補と考えられる。当該団体は、平成12年に設立されたTMOであり、福井市も3,000万円を出資している。これまで「響きのホール」の建設、管理・運営、コミュニティバス事業、空き店舗開業支援等の事業を実施しており、平成24年1月から社会実験として広告事業(商店街におけるフラッグ広告)も展開している。

まちづくり会社側は都市再生整備推進法人の指定を受けた上で、中心市街地の中央1丁目エリア等の公共空間の管理やオープンカフェの設置等の活動を希望しており、市との調整により、今後、都市再生整備推進法人の指定が考えられる。

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

商店街のアーケード下等を活用し、フラッグ型の広告事業をまちづくり会社が社会実験として実施中であり、今後、道路占用の許可特例等を活用した取組みへの発展が考えられる。



写真 商店街のフラッグ広告(社会実験)

■ 「都市利便増進協定の活用可能性」

まちづくり会社が、中心市街地の公共空間の管理を、都市利便増進協定を活用して実施していくことが考えられる。



写真 中心市街地の公共空間

(7) 伊豆市

位置及び人口



人口：34,228人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

都市再生整備計画における修善寺駅改修をきっかけに設立された NPO 修善寺総合研究所が、都市再生整備推進法人の候補と考えられる。修善寺駅自体の改修が終わり、新しい駅の姿が見えてくると、住民もまちづくりの意識が高まってくるものと考えられ、都市再生整備推進法人指定への検討が期待される。



写真 修善寺駅前の状況



写真 修善寺駅舎（改修前）

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

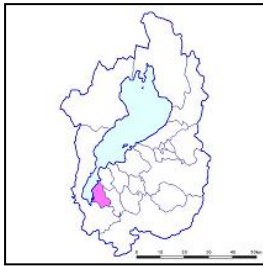
NPO 修善寺総合研究所が、駅周辺にてオープンカフェ・広告塔の提案をしており、道路占用の許可特例の活用につながっていく可能性がある。

■ 「都市利便増進協定の活用可能性」

同じく NPO 修善寺総合研究所が、エリアマネジメント的な活動(駅周辺部での看板の統一化等)を提案しており、まちづくりルールとして、都市利便増進協定の活用につながる可能性がある。

(8) 草津市

位置及び人口



人口：122,698人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

平成25年2月に、まちづくり会社が設立される予定であり、中心市街地と草津川跡地のエリアマネジメントを実施する団体の候補と考えられる。このまちづくり会社が、都市再生整備推進法人の指定の対象となっていくことが考えられる。



写真 草津川跡地

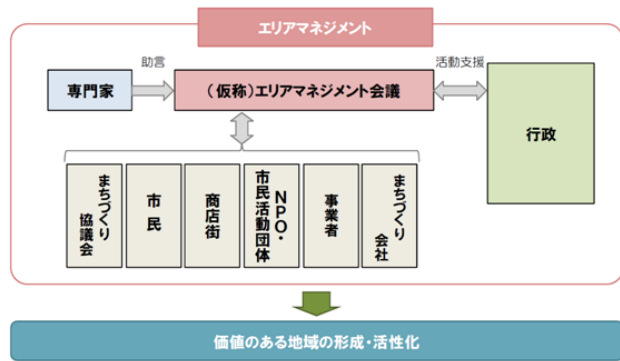


図1-15 草津川跡地のエリアマネジメント仕組み

出所) 草津川跡地利用基本計画

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

草津駅東口デッキのイベント、東口側再開発区域の道路上でのオープンカフェ、広告(デジタルサイネージ)などの実施が想定されており、こうした取組みを進めるために、道路占用の許可特例の活用が考えられる。

■ 「都市利便増進協定の活用可能性」

まちづくり会社が、公共空間を活用したオープンカフェや広告事業によって収益を上げ、それをまちづくりに還元していくことが考えられる。

(9) 姫路市

位置及び人口



人口 : 533,832 人

※平成 24 年 3 月 31 日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成 24 年版]

■ 「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

姫路駅前地区の商工関係者、まちづくり団体、NPO 等多様な主体で構成された「姫路駅前広場活用協議会」を母体に、平成 24 年 10 月、一般社団法人ひとネットワークひめじを設立した。この法人が都市再生整備推進法人の候補と考えられる。

平成 24 年 11 月には、先行して都市再生整備推進法人の指定を受けた札幌大通まちづくり(株)および(株)まちづくりとやまの関係者等が講師となった「新しい駅前の公共空間創造フォーラム」が、姫路市等の共催で開催され、都市再生整備推進法人の指定の機運が高まっている。



写真 姫路駅前広場活用協議会の模様



写真 新しい駅前の公共空間創造フォーラムの模様

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

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。



図 1-16 駅前広場(サンクンガーデン)整備イメージ

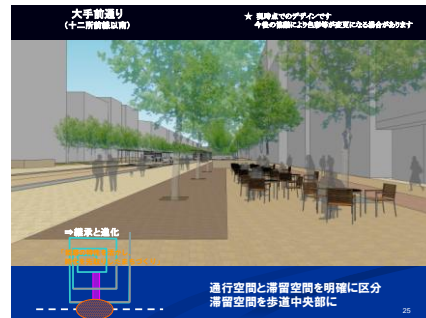


図 1-17 駅前通り整備イメージ

出所) 姫路市資料

(10) 日南市
位置及び人口



人口：58,020 人

※平成 24 年 3 月 31 日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成 24 年版]

■ 「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

日南まちづくり(株)が複合機能ビルを建設・管理する計画(認定中活計画に位置付け)である。当該団体は、平成 20 年度に設立されたもので、市が 3%以上の出資を行っている。この団体が都市再生整備推進法人の候補になると考えられ、指定への検討が期待される。

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

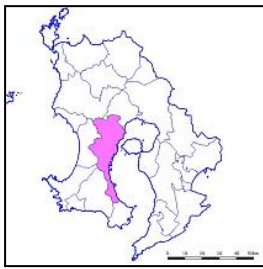
道路上(市道)と公園(堀川運河、港湾管理区域)でのオープンカフェ等を検討している。平成 25 年度出店者調整、26 年度に実証実験の予定で、協議会等の組織を形成し、占用許可の調整を行っていくこととされており、当該実証実験を踏まえて、道路占用の特例許可を活用したまちづくりに展開していく可能性がある。



写真 公園(港湾区域)のオープンカフェ検討区域

(11) 鹿児島市

位置及び人口



人口：605,120人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■「都市再生整備推進法人指定の活用可能性」

都市再生整備推進法人の指定要件に合致する法人としては、(株)まちづくり鹿児島が候補になると考えられ、指定への検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

中心市街地の市電通り沿いに設置してある広告板が老朽化してきていることから、民間活力による広告板の設置について、特例を活用した設置方法や特例によらない設置方法などの検討がなされており、本年度内に方向性が取りまとめられる予定である。

■「都市利便増進協定の活用可能性」

鹿児島駅周辺地区において、行政と民間等の共通のまちづくり指針となる「まちづくりガイドライン」が平成21年度に策定され、ガイドラインの作成に携わった市民が中心となり、任意団体である「上町タウンマネジメント」が平成22年度に設立されている。

1-1-3 ヒアリング調査結果の概要(フォローアップ調査より抽出した5市町村)

ヒアリング調査を実施した5市町村の総括は、表1-18の通りである。

表1-18 ヒアリング調査結果の総括(フォローアップ調査結果より抽出した5市町村)

都市名	制度活用の可能性	ケーススタディ
岩見沢市	(株)振興いわみざわが都市再生整備推進法人の候補と考えられるが、市において、今後1年をかけ中心市街地活性化施策の効果検証を検討しており、その結果を踏まえて指定されると考えられる。	
大阪市(うめきた地区)	道路占用の許可特例を活用した都市再生整備計画が公表されるとともに、特例道路占有区域の指定が公示された。	
神戸市	道路占用の許可特例を活用した都市再生整備計画の策定を進めている。	◎
北九州市	道路占用の許可特例を活用し、新たなサイクルステーションを道路上に位置付ける都市再生整備計画を策定中である。	
福岡市	道路占用の許可特例を活用し、現営業者一代限りの営業を認めている屋台を位置づける可能性がある。	

5都市の取組み状況、取組みの体制、地元市区町村の意向等を勘案し、神戸市をケーススタディの対象とした。5都市の要旨を次頁に示す。

なお、要旨の内容については、国土交通省が調査を実施・整理したものである。

(1) 岩見沢市

位置及び人口



人口：89,023人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

(株)振興いわみざわが候補と考えられる。市として都市再生整備推進法人の指定に向けた準備を始めている。現在、認定中活計画の計画期間を1年延長し、中心市街地活性化に関する事業の効果検証と今後の実施すべき事業等を検討中であり、この方針が固まった段階で、法人指定に取り組むものと考えられている。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

(株)振興いわみざわは、当初は、年間数日、道路上で実施されるお祭りに係る警察協議の簡略化を目的として都市再生整備推進法人の指定を目指していたが、制度の概要を把握した段階で、法人指定された団体として実施していく施策について、検討に着手されている。

1) 制度活用に向けた検討の状況

岩見沢市・(株)振興いわみざわ両者が参画した調整会議を設置し、意見交換を実施した。その中で、岩見沢市としては、都市再生整備推進法人の指定に向け、準備を進める意向があることが確認された。また、(株)振興いわみざわは、道路占用の許可特例を活用し、道路空間でのイベント(お祭り)の実施を想定していたが、年に一度の開催であることから、これまでの許可申請の方が有効であることがわかり、今後、都市再生整備推進法人の指定を踏まえ、新たに実施すべき内容を検討することとなった。

その後、認定中活計画(当初は、平成24年度まで)が1年延長になることになり、この延長期間の中で、今後中心市街地活性化に向けて必要となる取組み・実施主体等を検討することに市の方針が変更となった。

平成25年度の市の検討状況を踏まえ、再度来年以降、都市再生整備推進法人の指定および道路占用の特例許可活用の対象として注視していく地区と言える。

(2) 大阪市うめきた地区

位置及び人口



人口：2,543,137人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

地区内の開発事業者共同で、エリアマネジメント組織「一般社団法人グランフロト大阪TMO」が平成24年5月に設立された。エリアマネジメントとしては、「交通マネジメント」と「公共空間マネジメント」の実施が想定されている。法人指定に向けた検討が期待される。

■「道路占用許可特例の活用」

平成24年10月、うめきた先行開発地区の都市再生整備計画が策定・公表された。

地区の骨格をなす「シンボル軸」「にぎわい軸」において、11mの広幅員歩道を活かし、道路占用許可特例を活用した広告・オープンカフェの設置が位置づけられた。

また、同年11月には、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第62条第1項第1号の規定に基づき、工業学校表通線（にぎわい軸）及び九条梅田線（シンボル軸）の一部が特例道路占用区域として指定された。

2) 制度活用に向けた検討の状況

①道路占用の許可特例の活用

平成24年10月、うめきた先行開発地区の都市再生整備計画が策定・公表された。

(<http://www.city.osaka.lg.jp/keikakuchosei/page/0000184910.html>)

地区の骨格をなす「シンボル軸」「にぎわい軸」において、11mの広幅員歩道を活かし、道路占用許可特例を活用した広告・オープンカフェの設置が位置づけられている。

また、同年11月には、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第62条第1項第1号の規定に基づき、工業学校表通線（にぎわい軸）及び九条梅田線（シンボル軸）の一部が特例道路占用区域として指定された。

②都市再生整備推進法人

地区内の開発事業者共同で、エリアマネジメント組織「一般社団法人グランフロト大阪TMO」が平成24年5月に設立された。都市再生整備推進法人指定に向けた検討が期待される。

(3) 神戸市

位置及び人口



人口：1,512,109人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■「都市再生整備推進法人指定の可能性」

ハーバーランドにおいては、市の外郭団体であり、まちづくりの担い手である神戸ハーバーランド(株)が都市再生整備推進法人の指定の条件を充たしている。今後、官民連携まちづくりの中で都市再生整備推進法人としての役割を活用できる事業があれば指定に向けた手続きを進める。

■「道路占用許可特例の活用可能性」

「デュオこうべ」地下街内における国道2号下部分は、2本の地下通路で構成されており、これまでは、道路法の規定に基づき、収益性の無い公共施設(社会福祉協議会のふれあい工房、ギャラリー・情報コーナー等)のほか、生活利便施設としてのATM・自動販売機等程度しか設置できなかった。今後は、当該箇所道路占用許可特例を活用し、にぎわいを生む施設(食事・購買施設等)を設置することが考えられる。

1) 制度活用に向けた検討の状況

①都市再生整備計画の策定

神戸市では、平成24年度中のとりにまとめを目指し、都市再生整備計画(神戸ハーバーランド地区：平成25年度～29年度)の策定を進めている。当該計画では、デュオこうべの収益施設について、道路占用の許可特例の位置づけを盛り込む予定である。

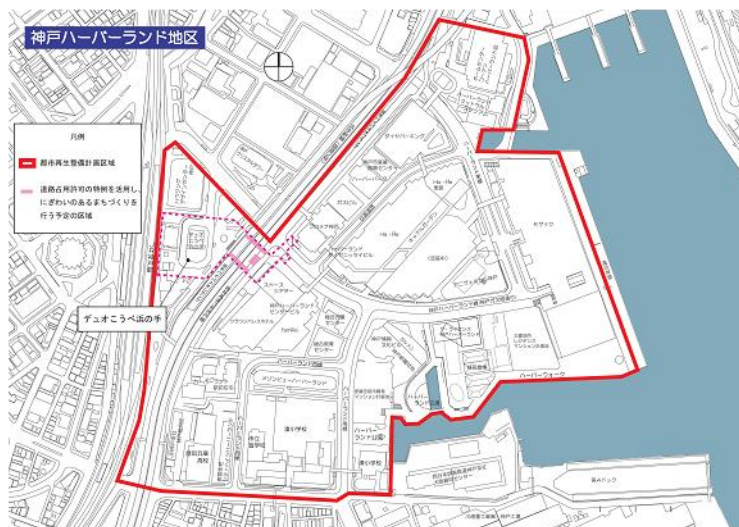


図1-18 都市再生整備計画(神戸ハーバーランド地区)位置図(案)
出所) 神戸市資料

(4) 北九州市
位置及び人口



人口：974,691人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「道路占用特例許可の活用可能性」

既存のサイクルステーションに加え、新たに15箇所の新設を予定している。そのうち9箇所は道路上であり、市(都市交通政策課)が都市再生特別措置法の特例により、道路占用することを考えている。

1) 制度活用に向けた検討の状況

① コミュニティサイクル

コミュニティサイクルの利用拡大のため、小倉都心地区において道路占用の許可特例を活用し、サイクルステーションの増設を検討している。

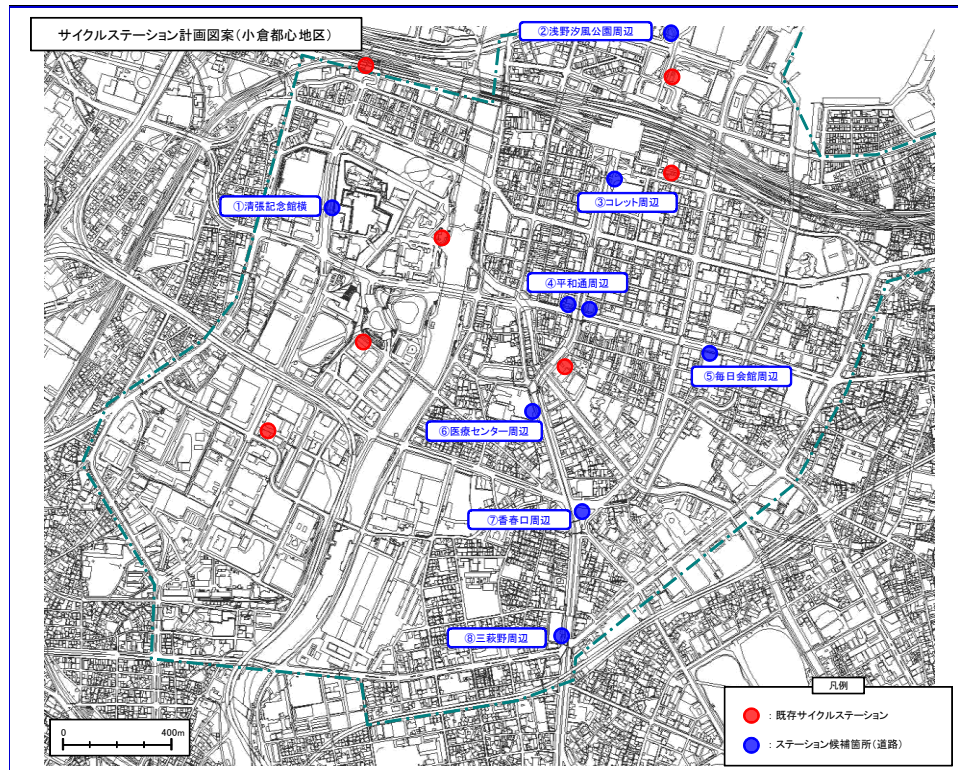


図1-19 路上のサイクルステーション計画図(案)
出所) 北九州市資料

(5) 福岡市

位置及び人口



人口：1,422,831人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

■ 「道路占用許可特例の活用可能性」

現営業者一代限りの営業を認めている屋台に関して、まちのにぎわい創出や観光資源として活用する観点から、道路占用許可特例を活用する可能性が考えられる。

1) 制度活用に向けた検討の状況

福岡市内の屋台は、原則、新たな許可を認めないことを占用許可の原則（いわゆる「原則一代限り」）としているため、営業者の高齢化等による廃業により漸減しており、この傾向は続くものと考えられる。

そうした中で、福岡市は平成23年9月に有識者会議「屋台との共生のあり方研究会」を設置し、平成24年4月に屋台が福岡のまちと共生していくための方向性が示された研究会の提言を受け、市長を本部長とする屋台共生推進本部を設置し、屋台との共生に向けた新たな施策を検討・実施している。

現在、福岡市としては、これまで社会慣習の下で原則現営業者に限って認めてきた屋台に対する占用許可を、今後、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ため、新たな営業者に対して認めていくことを検討している。

そして、その新たな許可を認めるにあたって、道路占用の許可特例を活用することが考えられる。

1-1-4 ヒアリング調査結果の概要（先進事例より抽出した8市町村）

ヒアリング調査を実施した8市区町村の総括は、表1-19の通りである。

表1-19 ヒアリング調査結果の総括（先進事例都市より抽出した8市区町村）

都市名	制度活用の状況等	ケーススタディ
札幌市	都市再生整備推進法人である札幌大通まちづくり(株)が提案する都市再生整備計画が検討されている。	
高崎市	道路占用の許可特例を活用し、オープンカフェとサイクルステーションを位置づける都市再生整備計画の検討が進められている。	◎
川崎市	都市再生整備推進法人である(株)まちづくり川越が市と都市利便増進協定を結び、サイクルポート用地を占有したコミュニティサイクルの社会実験を実施している。	
新宿区	モア4番街において、道路占用の特例許可を活用したオープンカフェを、平成24年11月から実施している。	
台東区	隅田川の都管理の河川空間で、オープンカフェの実施を計画している。(平成24年12月 出店者公募開始)	
富山市	都市再生整備推進法人である(株)まちづくりとやまが市と都市利便増進協定を結び、グランドプラザの指定管理(都市利便増進施設はミストと音響設備)を行っている。	
大阪	都市・地域再生等利用区域を定め、河川空間で、民間が占有許可を受け、レストラン等を運営している。	
岡山市	道路占用の特例許可を活用しサイクルステーションを道路上に位置付けた都市再生整備計画を作成中である。	

8都市の取組み状況、取組みの体制、地元市区町村の意向等を勘案し、高崎市をケーススタディの対象とした。8都市の要旨を次頁に示す。

(1) 札幌市

位置及び人口



人口：1,904,319人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの

出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) 大通地区における都市利便増進協定の締結を目指す

① 取組み経緯等

札幌市では、「第4次札幌市長期総合計画」(平成11年度)において、「魅力的で活力ある都心の整備」を主要な施策の一つに掲げ、これを受けて策定された「都心まちづくり計画」(平成14年度)では、都心の骨格構造として4つの軸と3つの交流拠点を含め、この骨格構造を中心に重点的に取組みを進めてきた。その後、さっぽろ都心まちづくり戦略(平成23年1月)が策定されている。札幌駅・大通駅周辺地区(以下、「当地区」)においては、札幌市及び周辺地権者による「大通交流拠点まちづくりガイドライン」の策定(平成19年3月)及び周辺地権者による地区計画の都市計画提案など、官民協働のまちづくりが進展している。また、平成24年1月には特定都市再生緊急整備地域に指定された。

近年、大通以南の商業地区において「札幌大通まちづくり(株)」が平成21年9月に設立、大通以北の駅前通沿道地区において「札幌駅前通まちづくり(株)」が平成22年9月に設立される等、地元によるまちづくりの機運が高まり、都心部でのエリアマネジメントが進展している。さらに、札幌大通まちづくり(株)は平成23年12月に全国初の「都市再生整備推進法人」に指定された。

② 都市利便増進協定の概要

札幌大通まちづくり(株)及び北海道開発局との間で締結の検討が進められている。協定区域は、札幌市大通地区のうち、一般国道36号駅前通(南1条通～南4条通)とし、この区間において、札幌大通まちづくり(株)が都市利便増進施設の一体的な整備及び管理を行うこととしている。

都市利便増進施設の種類は、食事・休憩施設、広告塔、彫刻・花壇等を検討している。なお、食事・休憩施設、広告塔の整備にあたっては、国及び札幌市の補助等を活用するものとする。



図 1-20 協定区域図

(2) 高崎市

位置及び人口



人口：370,781人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) オープンカフェ実証実験の実施

① 取組み経緯等

平成23年秋、都市再生特別措置法の改正に伴い、道路占用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。

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。

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。

② 実施状況

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。出店者は、実証実験実施エリアの1階にある喫茶店・レストラン等のうち、店先の歩道で十分な幅員を確保できる店舗に任意で声をかけ、10店の出店者が確保された。実施期間は平成24年9月の1カ月間であった。

③ 効果と課題

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。

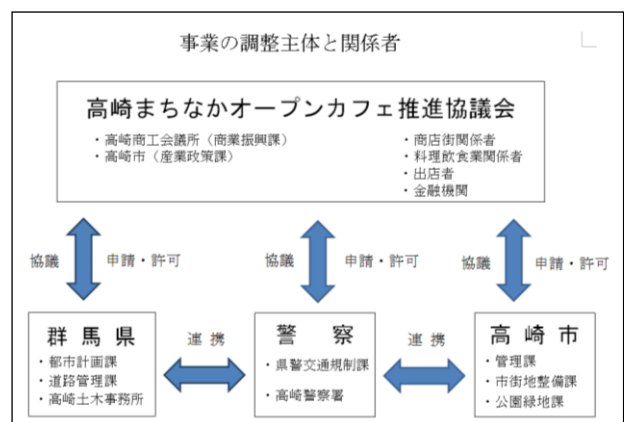


図1-21 実施体制図

(3) 川越市

位置及び人口



人口：340,520人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) コミュニティサイクル事業(実証実験)の実施

① 取組み経緯等

古い町並みが現在に残る北部中心市街地は道幅が狭く迂回路が十分に整備されていないため、朝夕には交通渋滞が発生している。また、休日を中心に北部中心市街地には多くの観光客が来街するため、歩行者と通過交通の混在が発生しており、歩行者の安全確保が求められている。

こうした交通渋滞対策の一環として、市街地への自動車の流入量の抑制や市街地での利便性や回遊性の向上などを目的として、自転車利用によるまちなかコミュニティサイクル社会実験を今年度実施することとなった。

② 実施状況

実施期間は、平成24年10月27日(土)～平成25年3月15日(金)の約5カ月間で行われる。サイクルポート8か所と自転車60台(予備20台)は、川越市が指定した都市再生整備推進法人「(株)まちづくり川越」を中心とする事業者により運営している。

社会実験に要する経費は、国と川越市から必要な補助を受けるものとするほか、川越市からは、都市利便増進協定に基づくサイクルポート用地の確保(公共用地の活用)や広報活動の支援を受けるものとしている。

サイクルポート用地として使用許可(貸付)を受ける公有地は、公共的活動の用に供するものであり、公益上も特に必要と認められることから使用料(占用料、貸付料)を免除する取扱いとしている。

③ 効果と課題

本実証実験の効果としては、自動車から自転車への乗り換えによる自動車の流入抑制、環境への負荷の軽減、市街地の回遊性の向上によるにぎわいの創出等が期待されている。一方、実験中の課題としては、事務局閉店時における自転車の偏在、短時間返却の原則を十分理解していない利用者への対応が挙げられている。

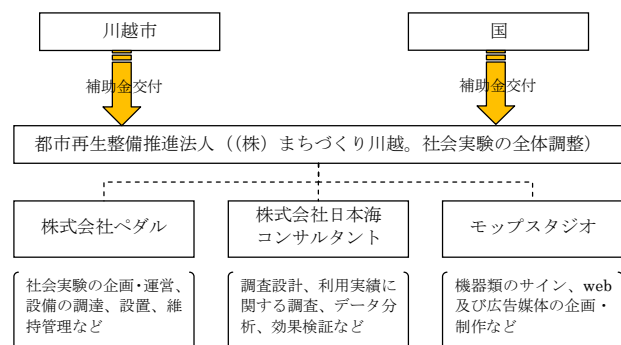


図 1-22 実施体制図

(4) 新宿区

位置及び人口



人口：285,428人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) モア4番街における道路占用許可の特例制度の活用

① 取組み経緯等

モア4番街は、新宿駅の東側で、歓楽街が広がる歌舞伎町エリアと百貨店が並ぶ新宿駅東口エリアを連絡する約100m(幅員22m)の区道である。以前は、違法駐車や歩道上の違法駐輪・放置自転車等が通りを塞いでいる状態であった。そこで、地元の新宿駅前商店街振興組合が区の支援を受けた社会実験として、2005年から、歩道上のコンテナ型の食事施設(クレープ店2軒)が出店し、車道には、テーブルといすを並べるオープンカフェ社会実験を進めてきた。

2012年も引き続き社会実験として実施することを想定していたが、警察との協議で、社会実験として7年実施してきており、実験の段階は終わったのではないかとの指摘があり、区として、道路占用許可の特例制度の活用を目指すこととした。

② 道路占用許可の特例制度の活用

社会実験中は建築基準法85条の仮設許可で対応していたが、常設が可能となる建築許可が必要となり、建築基準法44条2号の「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」に店舗が位置づけられるのか、公益性の定義をどのように設定するかが問題であった。これに対して、都市再生整備計画に位置付けられたまちづくりに必要な施設であるという整理で位置づけることとされた。

平成24年11月15日より道路占用許可の特例制度の活用の全国第一号実施案件として、オープンカフェがスタートした。

占用料については、社会実験では徴収していなかったが、都市再生特別措置法の改正により道路占用が制度化されたことから、徴収することとしている。

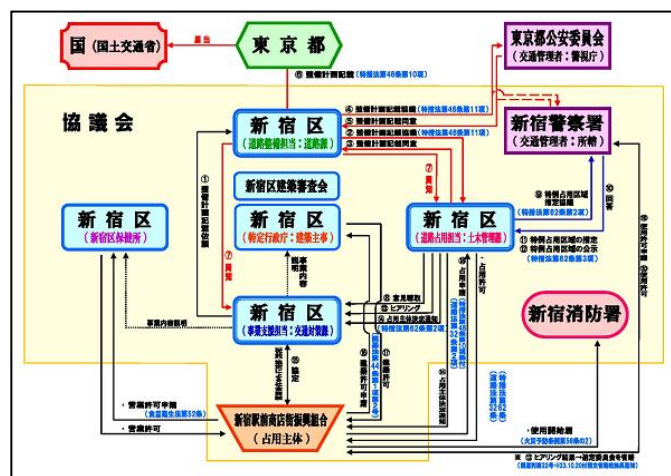
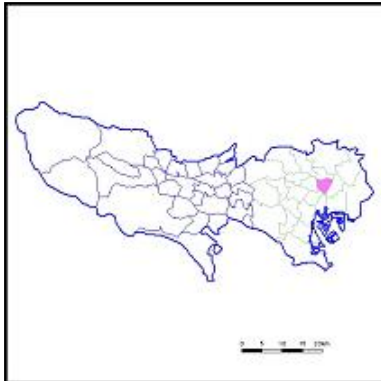


図1-23 オープンカフェ事業関係者関係図

(5) 台東区

位置及び人口



人口：170,539人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) 隅田川におけるオープンカフェの設置

① 取組み経緯等

墨田区では、人々が集い、賑わい豊かな水辺空間を創出するため、隅田川において、親水テラスの整備や防災船着場の開放、テラスギャラリーの設置など、水辺の魅力を高める取組みを東京都と連携して行っている。

平成24年12月、水辺の賑わい気運をさらに醸成するため、都の管理河川では初めて、改正された「河川敷地占用許可準則」(以下「準則」。)を適用し、台東区が主催する「隅田公園オープンカフェ協議会」の合意に基づき、台東区花川戸一丁目及び二丁目地先の河川区域内を都市・地域再生等利用区域に指定した。

オープンカフェの整備予定地は、台東区花川戸一丁目1番 隅田川右岸、言問橋・東武鉄橋間。

② オープンカフェの設置までの予定

平成24年12月10日(月)に台東区より隅田公園オープンカフェ出店事業者の募集を開始。平成25年3月上旬に出店覚書を締結し、夏頃までに営業開始を予定している。



図1-24 オープンカフェ整備予定地

出所) 台東区報道発表資料

(6) 富山市

位置及び人口



人口：416,223人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) 制度活用に係る経緯・取組み状況

①都市再生整備推進法人

平成23年度の都市再生特別措置法改正により、まちづくり会社を都市再生整備推進法人に指定できるようになったのを受けて、富山市は市出資によるまちづくり会社「(株)まちづくりとやま」を都市再生整備推進法人に指定し、平成24年3月2日に公示を行った。

②都市利便増進協定

富山市及び(株)まちづくりとやまでは、グランドプラザにイベント開催のための「ミスト装置」や「音響装置」を設置することで、更なる賑わいの創出を図ることとしている。

具体的には、都市再生整備推進法人である「(株)まちづくりとやま」が、グランドプラザの地権者である「富山市」と都市利便増進協定を締結し、「ミスト装置」や「音響施設」を設置し、運用している。また、「(株)まちづくりとやま」は、グランドプラザの指定管理者として、施設運営を行っている。

③道路占用 (コミュニティサイクル・広告塔)

まちなかでの移動手段の選択肢を増やし、車がなくても活動できる環境整備のため、自転車市民共同利用システム導入事業(アヴィレ)を実施している。

事業の目的は、「CO2排出量の削減」と「中心市街地の活性化と回遊性の強化」である。中心市街地に15のサイクルステーションを設置し、150台の自転車を配している。

運営主体は、シクロシティ(株)(フランス、パリ市でバイクシェアリングシステムを運営しているジェーシードゥコー社の子会社)で、我が国における初の本格導入された取組みである。事業は、平成22年3月から実施されている。

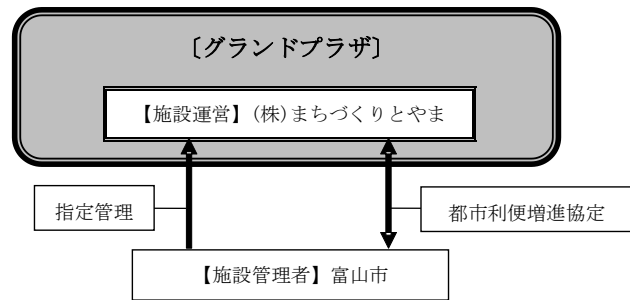


図1-25 都市利便増進協定の締結スキーム

出所) 富山市提供資料

(7) 大阪 位置及び人口



人口：2,543,137人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) 河川敷地の商業的利用に関する社会実験の実施

① 取組み経緯等

大阪府では河川敷地の商業的利用の促進などを内容した平成16年の国の通知を踏まえ、社会実験として「都市及び地域の再生等のために利用する施設に係る河川敷地占用許可準則の特例措置」を実施するため、大川、堂島川、土佐堀川、箕面川において、当該特例措置の区域を指定し、規制緩和に取り組み始めた。

※平成16年3月23日国河政第98号「都市及び地域の再生等のために利用する施設に係る河川敷地占用許可準則の特例措置について」

※平成23年3月8日国河政第135号「河川敷地占用許可準則」最終改正

② 実施状況

大阪府での社会実験は、大阪市中之島を中心とする区域と箕面市の箕面川において実施した。

平成23年3月以降、都市・地域再生等利用区域の指定は、社会実験の区域のうち、事業を実施している区域について指定した。指定箇所は次の6箇所（平成24年8月現在）。

- i) 一級河川旧淀川（大川）左岸の八軒家浜（葎屋橋から天満橋）の河川区域（指定：平成23年7月1日）
- ii) 一級河川箕面川の箕面大滝～一の橋河川区域（指定：平成24年3月26日）
- iii) 一級河川土佐堀川の左岸の北浜（難波橋上流320m（東横堀川分派点）から淀屋橋）の河川区域（指定：平成24年3月26日）
- iv) 一級河川旧淀川（大川・堂島川）及び土佐堀川の中之島東部の河川区域（指定：平成24年3月26日）
- v) 一級河川旧淀川（堂島川）左岸の中之島バンクス（玉江橋から堂島大橋）の河川区域（指定：平成24年3月26日）
- vi) 一級河川旧淀川（堂島川）右岸の若松浜（銚流橋から水晶橋）の河川区域（指定：平成24年7月19日）

八軒家浜については、PFIに準ずる事業として、河川区域において、公募事業者が民間資金により建築物を建て（河川管理施設として利用する範囲は府が公費負担）、これを大阪府に寄

付・移管し、河川管理施設として河川管理者（大阪府）が管理している。民間事業者は建物の一部を府から占用しレストランを運営しており、3年間を上限として許可更新するものとしている。

③効果

社会実験を都市・地域再生等利用区域に振りかえるメリットは、区域指定を河川管理者が行えることにより、地域の自主性がより高まったこと。

中之島バンクスは、公募にて選定された民間事業者が河川高水敷きに集客施設を建築しており、建築当初から賑わいを創出するまで若干の時間を要したが、現在は9区画のうち8区画までテナント入居している。



図 1-26 都市・地域再生等利用区域指定箇所図

出所) 大阪府庁提供資料

(8) 岡山市

位置及び人口



人口：691,955人

※平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口に基づくもの
出所) 全国市町村要覧 [平成24年版]

1) コミュニティサイクル社会実験の実施

① 取り組み経緯等

岡山市の交通戦略は、「都心と地域拠点との連携軸の強化」と「都心内の回遊性向上」を目標としている。この目標のもと、岡山市にふさわしい交通としては、1)誰もが利用しやすい公共交通、2)人と環境にやさしいLRT、3)岡山の気候や地形に適した自転車と整理されている。そこで、自転車施策として、平成23年9月から平成24年3月に、コミュニティサイクルの社会実験を実施した。

今後、道路上への新たなサイクルポート設置も含め、本格実施に向け都市再生整備計画案の策定その他の検討が行われている。

② 実施状況

実施期間は、平成23年9月15日(木)～平成24年3月15日(木)の6カ月間で行われた。社会実験の実施主体は市である。市が、プロポーザルで公募し、業者を選定し運営を委託した。サイカパーキングという、市の駐車場・駐輪場の指定管理の実績もある会社が選定されている。

今回の社会実験は3回目の社会実験であり、それ以前に平成22年3月からと平成22年10月から、各々2カ月程度実施している。初めの2回は無料で実施し、コミュニティサイクル及びその利用方法等の周知・普及を図り、3回目の当該実験においては有料にて実施した。

当初はクレジットカード対応のみであったが、使い勝手を指摘する要望に応え、中途から一部で現金対応も追加した。サイクルポートは、当初7箇所を開始し、途中で再編・追加を行い9箇所とした。9箇所の内、2箇所は路上(政令市の県道上)である。なお、乗り捨ても可能とし、毎日2、3回、サイカパーキングの従業員が自転車の再配置を行った。

サイクルポートの位置の選定は、需要(利用)に影響するため、利用しやすい、目立つ場所を選定した。また、市有地を優先的に活用し、民有地についても協力が得られる場所を選定した。

③ 効果と課題

民有地利用の場合、賃料は個別に交渉を行い、実証実験時はすべて無償であった。本格実施においても引き続き無償で借りられるよう地権者と調整している。