

第85回九都県市首脳会議

報告事項

令和6年4月

目 次

I 検討状況の概要

- 1 九都県市首脳会議の研究会活動を終え、新たな取組に移行するもの
 - (1) リチウムイオン電池の分別排出の徹底について . . . 1
 - (2) 道路空間の有効活用による賑わい創出について . . . 1
 - (3) 住宅団地再生に向けた取組について . . . 1
 - (4) 広告宣伝車への屋外広告物規制について . . . 2

- 2 今後とも九都県市首脳会議としての研究会活動を継続していくもの
 - (1) 大気環境の更なる改善に向けた対策の推進について . . . 3
 - (2) 水素社会の実現に向けた取組について . . . 3
 - (3) 風しん撲滅に向けた九都県市共同での取組について . . . 3
 - (4) クビアカツヤカミキリによる被害の防止について . . . 4

Ⅱ 検討状況に係る資料

- (別添 1) 廃棄物問題検討委員会 適正処理部会 リチウムイオン電池の
分別排出の徹底に関する取組結果の概要
- (別添 2) 道路空間の有効活用による賑わい創出に関する検討会
検討状況の概要
- (別添 3) 住宅団地再生に向けた取組に関する検討会 検討結果の概要
- (別添 4) 広告宣伝車への屋外広告物規制に関する検討会
取組結果の概要
- (別添 5) 大気環境の更なる改善に向けた対策の推進について
- (別添 6) 令和 5 年度 地球温暖化対策特別部会 事業取組結果
- (別添 7) クビアカツヤカミキリによる被害の防止に関する検討会
検討状況の概要

I 検討状況の概要

1 九都県市首脳会議の研究会活動を終え、新たな取組に移行するもの

検 討 の 成 果	今 後 の 取 組 (案)
<p>1 リチウムイオン電池の分別排出の徹底について</p> <p>検討結果を踏まえ、リーフレット・ウェブ広告媒体等を作成し、消費者に対する啓発を実施した。また、取組結果について検討するとともに、先進事例等の情報共有を行うこととした。</p> <p>その内容は、別添1のとおりである。</p> <p>2 道路空間の有効活用による賑わい創出について</p> <p>各都県市が有する道路空間を活用した先進事例の収集や、現地視察会を通して、知見や課題の共有を行うとともに、交通管理者である警察との意見交換の場を設け、道路空間の有効活用にあたっての助言を受け、これらの結果を報告書に取りまとめた。</p> <p>その内容は、別添2のとおりである。</p> <p>3 住宅団地再生に向けた取組について</p> <p>九都県市における住宅団地再生の取組の現状や課題を調査・共有するとともに、公的主体の管理する高経年集合住宅団地における好事例をとりまとめた事例集を作成した。</p> <p>その概要は、別添3のとおりである。</p>	<p>1 リチウムイオン電池の分別排出の徹底について</p> <p>第85回九都県市首脳会議への報告をもって、本検討は終了するが、廃棄物の適正処理周知啓発事業において、引き続き消費者に対する啓発を行っていく。</p> <p>2 道路空間の有効活用による賑わい創出について</p> <p>第85回九都県市首脳会議への報告をもって本検討会は終了するが、引き続き各都県市の取組を進めるとともに、適宜情報共有を行うなど、連携を図っていく。</p> <p>3 住宅団地再生に向けた取組について</p> <p>第85回九都県市首脳会議への報告をもって、本検討会は終了するが、検討会にて作成した事例集を、団地再生（活性化）における課題解決の一助とし、各都県市での取組を進めるとともに、必要に応じて情報共有を行うなど、連携を図っていく。</p>

検 討 の 成 果	今 後 の 取 組 (案)
<p data-bbox="204 434 785 517">4 広告宣伝車への屋外広告物規制について</p> <p data-bbox="229 577 785 757">九都県市における広告宣伝車の規制内容と走行実態を共有し、広告宣伝車の規制の在り方についてとりまとめたほか、九都県市で連携して周知等を行うこととした。</p> <p data-bbox="256 768 724 804">その内容は、別添4のとおりである。</p>	<p data-bbox="820 434 1394 517">4 広告宣伝車への屋外広告物規制について</p> <p data-bbox="836 577 1394 757">第85回九都県市首脳会議への報告をもって、本検討会は終了するが、引き続き各都県市で取組を進めるとともに、適宜情報共有を行うなど、連携を図っていく。</p>

2 今後とも九都県市首脳会議としての研究会活動を継続していくもの

検 討 の 成 果	今 後 の 取 組 (案)
<p>1 大気環境の更なる改善に向けた対策の推進について</p> <p>大気環境改善を一層推し進めるため、光化学オキシダント及びPM2.5の低減に向けた原因物質の排出削減等の啓発活動や自動車排出ガス対策を実施し、国に要望する内容の検討を行った。</p> <p>要望の内容は、別添5のとおりである。</p> <p>2 水素社会の実現に向けた取組について</p> <p>令和5年改定の「水素基本戦略」を踏まえ、取組を一層加速するよう、国に対し要望を行った。</p> <p>また、水素エネルギー関連事業者との情報交換を行った。</p> <p>その内容は、別添6のとおりである。</p> <p>3 風しん撲滅に向けた九都県市共同での取組について</p> <p>SNS等により、風しん抗体検査、予防接種の促進につながる情報発信を行うことを検討した。</p>	<p>1 大気環境の更なる改善に向けた対策の推進について</p> <p>大気中で二次生成され、都県域を越えて移流する光化学オキシダント及びPM2.5の低減に向けた原因物質の削減対策や自動車排出ガス対策について、国に要望する。</p> <p>2 水素社会の実現に向けた取組について</p> <p>水素エネルギーへの更なる理解を促進するため、普及啓発を実施する。</p> <p>また、国が令和5年6月に改定した「水素基本戦略」等の進捗状況を踏まえ、必要に応じて国等への働きかけを行うとともに、引き続き水素エネルギー関連事業者等との情報交換を行う。</p> <p>3 風しん撲滅に向けた九都県市共同での取組について</p> <p>各都県市における「風しんの追加的対策」を踏まえた取組や独自の対策について情報共有等を行う。</p>

検 討 の 成 果	今 後 の 取 組 (案)
<p data-bbox="217 389 775 472">4 クビアカツヤカミキリによる被害の防止について</p> <p data-bbox="237 533 775 707">九都県市におけるクビアカツヤカミキリによる被害と取組状況を共有するとともに、共同で実施する取組について検討を行った。</p> <p data-bbox="264 723 735 759">その内容は、別添7のとおりである。</p>	<p data-bbox="812 389 1386 472">4 クビアカツヤカミキリによる被害の防止について</p> <p data-bbox="831 533 1386 663">引き続き九都県市で検討を進め、検討結果を踏まえて、クビアカツヤカミキリによる被害の防止に向けて共同で取組を実施する。</p>

Ⅱ 検討状況に係る資料

廃棄物問題検討委員会 適正処理部会

リチウムイオン電池の分別排出の徹底に関する取組結果の概要

1 課題・背景

リチウムイオン電池が使用されている製品が分別されず、他の廃棄物に混入し、ごみ収集車や処理施設等で火災事故が発生しており、これらを分別して収集することが重要である。

今後、リチウムイオン電池を内蔵する小型電子機器等の排出増大が見込まれる中、分別の徹底について、より一層消費者への啓発に取り組む必要がある。

2 これまでの取組について

令和5年4月26日の第83回九都県市首脳会議において、リチウムイオン電池の分別排出の徹底について、廃棄物問題検討委員会において取組状況や課題を共有するとともに、消費者に対する啓発を行うこととされ、適正処理部会において検討を行うこととした。

(1) 第1回検討会 (令和5年5月26日 (書面))

- ・ 九都県市でリチウムイオン電池の分別排出の徹底について共同で研究し、課題解決に向けて取り組むとともに、共同で消費者に対する啓発を実施することを確認した。
- ・ 第2回検討会に向けた各都県市におけるリチウムイオン電池の分別排出の徹底に関する取組の現状や課題の調査を行った。

(2) 第2回検討会 (令和5年7月21日 (書面))

- ・ 調査結果をもとに、課題解決や更なる施策推進に向けて、各都県市の好事例や先進的な取組について共有を図った。
- ・ 消費者の意識や行動の変化を促す効果的な啓発手法について、検討していくこととした。
- ・ 今後の取組の方向性について協議を行った。
- ・ 10月の中間報告案についての確認を行った。

(3) 第3回検討会 (令和5年8月25日 (書面))

- ・ 埼玉県による処理業者等に対するヒアリング結果及び再資源化実証試験の概要を共有した。
- ・ 消費者の意識や行動の変化を促す効果的な啓発手法について検討した。

(4) 第4回検討会 (令和5年11月17日 (書面))

- ・ 埼玉県による再資源化実証試験の進捗や消費者に対する啓発事例を共有した。
- ・ 消費者の意識や行動の変化を促す効果的な啓発手法について検討した。

(5) 第5回検討会 (令和6年3月21日 (書面))

- ・ 埼玉県による再資源化実証試験の結果を共有した。
- ・ 1年間の検討成果を確認し、4月の最終報告案について検討した。

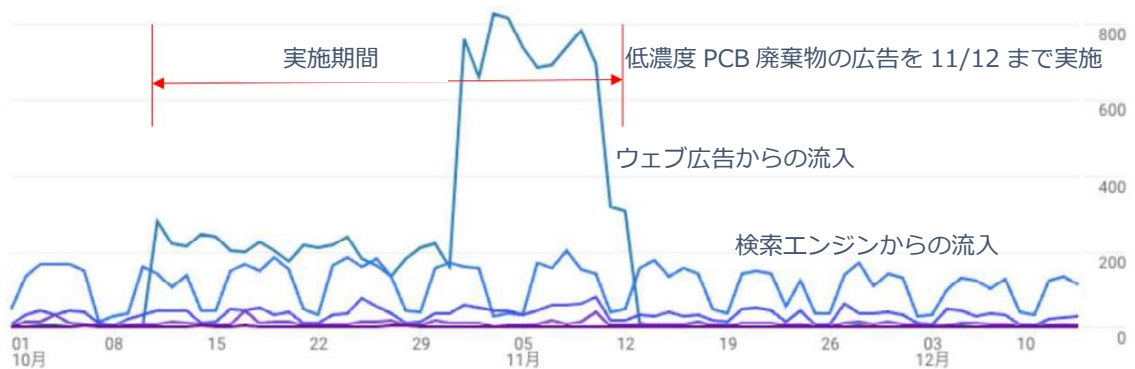
4 検討の成果

各都県市の取組状況や好事例を共有するとともに、消費者の意識や行動の変化を促すための啓発手法について検討した。検討結果を踏まえ、リーフレット・ウェブ広告媒体等を作成し、九都県市で連携して消費者に対する啓発を実施した。

○ ウェブを活用した情報発信

Google 関連サイト等でコンテンツ閲覧時に、ディスプレイエリアに表示される広告を活用し、九都県市首脳会議廃棄物問題検討委員会ホームページにおいてリチウムイオン電池の適正な排出方法等を解説する「小型充電式電池リサイクル講座」の案内を掲出し、周知を図った。

実施期間：令和5年10月11日（水）～11月10日（金）



ホームページのアクセス状況

○ エコプロ 2023 における PR 活動

エコプロ 2023 に出展し、リチウムイオン電池の適正な排出について PR を実施した。

実施期間：令和5年12月6日（水）～12月8日（金）



エコプロ 2023 出展 (R5. 12. 6～8)



作成リーフレット

5 今後の取組予定

第 85 回九都県市首脳会議への報告をもって本検討を終了することとした。今後は、検討した成果等を各都県市の取組に生かしていく。

なお、検討終了後も、適宜情報共有を行い、リチウムイオン電池の分別排出に向けた取組を推進していくこととした。

道路空間の有効活用による賑わい創出に関する検討会 検討状況の概要

1 課題背景

人口減少や少子高齢化、働き方の多様化等、社会環境が急速に変化する中で、公共空間の有効活用の必要性が認識されている。加えて、コロナ禍を通じた近隣地域内での観光の増加やインバウンド需要の回復などを見据え、道路等の公共空間を活用した賑わい創出の取組を推進することで、より一層の都市の魅力向上や地域経済の活性化に繋げていくことが重要となっている。

2 検討会における取組

- (1) 各都県市が有する道路空間の活用に関する先進的な事例の調査研究
- (2) 賑わい創出の取組の実現に向けた調整や課題解決手法の検討
- (3) 賑わい創出の取組を継続するための手法等、好事例の共有
- (4) 道路使用（占用）許可における警察等関係機関との調整状況の共有

3 検討経過

- (1) 第1回検討会（令和5年7月13日）
 - ア 各都県市が有する道路空間を活用した先進事例を収集・共有を行った。
 - イ 東京都、千葉市の取組を、現地視察を行う重点研究事例として決定した。
 - ウ 今後の検討会の進め方について協議し、決定した。
- (2) 現地視察会：東京都（令和5年8月22日）

「丸の内仲通りアーバンテラス」「Marunouchi Street Park」の取組について、現地視察会を実施し、知見や課題等の共有を行った。
- (3) 現地視察会：千葉市（令和5年8月25日）

JR千葉駅周辺におけるウォークブル推進（千葉駅前大通り、千葉駅西口駅前、千葉公園通り）の取組について、現地視察会を実施し、知見や課題等の共有を行った。
- (4) 第2回検討会（令和5年10月26日）

各都県市の先進事例の収集や、現地視察会を通して共有した知見等を踏まえ、交通管理者である警察との意見交換の場を設け、道路空間の有効活用にあたっての助言を受けた。
- (5) 第3回検討会（令和5年12月22日）

第1回・第2回検討会及び現地視察会を踏まえた振り返りと総括を実施した。

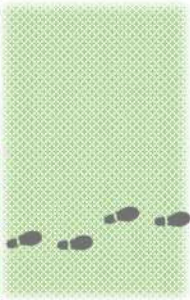
(6) 報告書の作成（令和6年3月）

全体を総括した報告書を作成した。（別紙「九都県市首脳会議首都圏連合協議会道路空間の有効活用による賑わい創出に関する検討会 報告書 ～九都県市 ウォーカブルなまちづくりへ」のとおり。）

4 今後の取組予定

第85回九都県市首脳会議への報告をもって本検討会は終了するが、引き続き各都県市の取組を進めるとともに、適宜情報共有を行うなど、連携を図っていく。

九 都県市 ウォーカブルなまちづくりへ



道路空間の有効活用による賑わい創出の取組 研究 Report

— 九都県市首脳会議首都圏連合協議会
道路空間の有効活用による賑わい創出に関する検討会 報告書 —

令和 6 年 3 月

目次

1	はじめに	P 2
2	検討会の概要	P 2
3	道路活用のモデルケース（重点研究事例）	P 4
	（1）東京都の事例	P 4
	人々が中心の、賑わい溢れる通りをデザイン	
	（2）千葉市の事例	P12
	ウォークアブル（歩きたくなる）、リバブル（暮らしやすい）、	
	サステナブル（持続可能）なまちづくり	
4	警視庁・県警本部との意見交換	P19
5	総括	P21
6	検討会に関する補足	P23
7	各都市の取組一覧（参考）	P25

1 はじめに

人口減少や少子高齢化、働き方の多様化等、社会環境が急速に変化する中で、公共空間の有効活用の必要性が認識されている。加えて、公共空間はその活用を通して、社会課題を解決し、都市の魅力向上や地域経済の活性化に繋げることが重要である。

こうした課題解決のため、様々な公共空間のなかでも、とりわけ多様な主体が関わる道路空間の活用にあたっては、「車中心」から「人中心」の空間へと再構築し、道路本来の機能にも配慮しながら、人々が集い憩う場や居心地が良く歩きたくなる場を形成するなど、滞在環境の向上に資する取り組みとしてウォークアブルなまちづくりを推進していく必要がある。

そのため、都市間で連携して知見の共有及び広域的に共通する課題の研究等を行うにあたり、第83回九都県市首脳会議における合意のもと、首都圏連合協議会において「道路空間の有効活用による賑わい創出に関する検討会」を設置した。

2 検討会の概要

(1) 名称

道路空間の有効活用による賑わい創出に関する検討会（以下、検討会）

(2) 構成員

各都県市の観光推進を所掌する課長、道路空間の有効活用及び管理を所掌する課長

※座長：川崎市 経済労働局 観光・地域活力推進部担当課長

(3) 検討内容

今回、以下の項目を検討するものとし、各都県市から先進的な事例を収集したうえで、重点研究事例を決定し、その事例を基に研究を進めることとした。

①検討項目

- ・各都県市が有する道路空間の活用に関する先進的な事例の調査研究
- ・賑わい創出の取組の実現に向けた調整や課題解決手法の検討
- ・賑わい創出の取組を継続するための手法等、好事例の共有
- ・道路使用（占用）許可における警察等関係機関との調整状況の共有

②取り扱う事例の定義

- ・道路空間を活用した賑わい創出であるもの。
- ・「道路空間の活用」と「賑わい」を組み合わせ、都市の社会課題の解決に貢献しているもの。
- ・収益モデルの構築・担い手の育成・警察を始めとした許認可関係の課題を乗り越え、持続的な道路空間活用ができている、またはそれらの点に課題があり、解決や改善を検討しているもの。

(4) 重点研究事例

九都県市で協議を行い、以下の取組を重点研究事例に決定した。

①東京都：千代田区丸の内

「丸の内仲通りアーバンテラス」、「Marunouchi Street Park」

②千葉県：JR 千葉駅周辺におけるウォークアブル推進

「千葉駅前大通り」、「千葉駅西口駅前」、「千葉公園通り」

(5) 検討会スケジュール

①第1回検討会（令和5年7月13日）

各都県市が有する道路空間を活用した先進事例を収集・共有し、東京都、千葉市の取組を、現地視察を行う重点研究事例として決定。

②現地視察会：東京都（令和5年8月22日）

「丸の内仲通りアーバンテラス」「Marunouchi Street Park」の取組を視察。

③現地視察会：千葉市（令和5年8月25日）

JR千葉駅周辺におけるウォークアブル推進（千葉駅前大通り、千葉駅西口駅前、千葉公園通り）の取組を視察。

④第2回検討会（令和5年10月26日）

各都県市の先進事例や、現地視察会を通して共有した知見等を踏まえ、交通管理者である警察との意見交換を実施。

⑤第3回検討会（令和5年12月22日）

第1回～第2回検討会までを踏まえた振り返りと総括を実施。

⑥報告書の作成（令和6年3月6日）

全体を総括した最終報告書を作成

3 道路活用のモデルケース ～重点研究事例から～

(1) 人々が中心の、賑わい溢れる通りをデザイン

東京都千代田区



(東京都、NPO法人 大丸有エリアマネジメント協会)

かつてオフィスに特化し、夕方・休日に人通りが少なかった街を、就労者以外の多種多様な人が訪れる、賑わいと多様なコミュニティのある、新しいスタイルの街に変貌させ、エリアの価値を高めている事例。

ここがポイント

- 行政、警察、地権者と長年にわたって信頼関係を構築し、**安全な場づくり**を徹底
- 道路の役割を固定せず、空間的・使い方に**余白**を残し、多様な人々が多様な使い方ができる空間デザイン
- 駐車場出入口を通り沿いに作らず、沿道の**街並みに配慮**した計画

① 丸の内仲通りアーバンテラス

東京都千代田区にある「丸の内仲通り(特別区道千第 114,119 号線)」では、歩行者が自由に行き交う解放された空間が広がっている。そこには、移動式店舗・オープンカフェやアートなどが立ち並び、平日にはビジネス、休日には観光など、あらゆる目的で老若男女が道路空間を楽しんでいる。

(交通規制実施時間：平日 11:00～15:00、土日祝 11:00～17:00)



出典：大丸有エリアマネジメント協会

②Marunouchi Street Park

2019年の春にスタートし、2023年で5年目を迎える。

夏と冬にそれぞれ約1か月もの間、交通封鎖が行われ、道路に突如「公園」が現れる。

2023年は夏と冬に開催され、歩行者中心となる公共空間の活用に向けたチャレンジが続けられている。

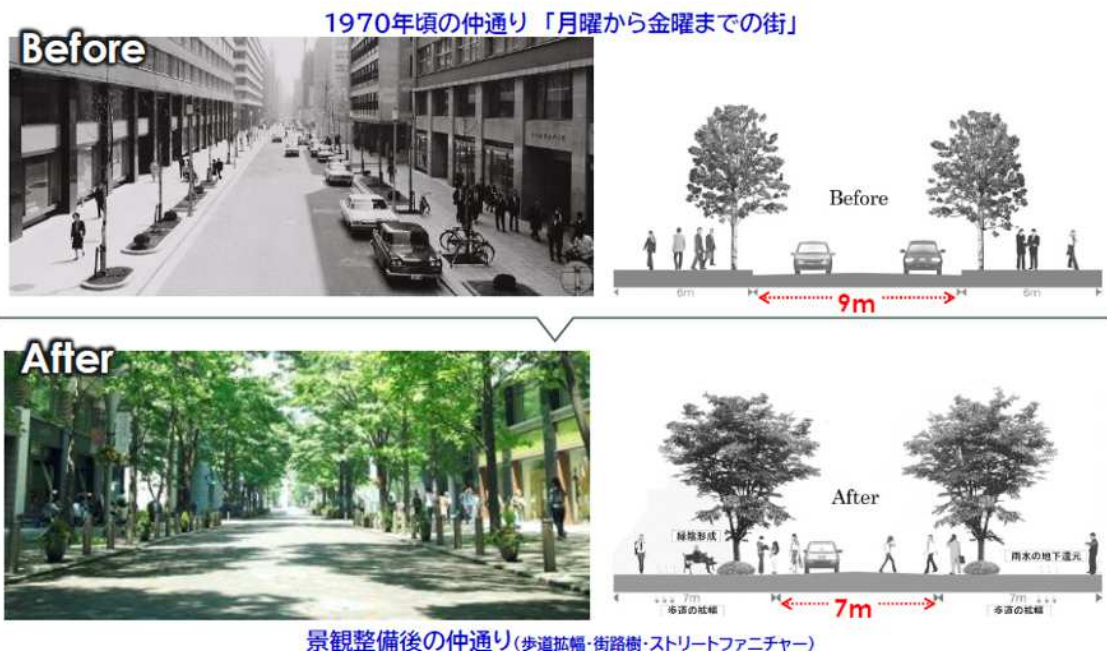


出典：大丸有エリアマネジメント協会

③取組の主な変遷

長期的な取組の蓄積によって、ウォークブルなまちづくりが実現している。

1988年	大丸有地区再開発計画推進協議会 設立 (現・一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会)
1996年	大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会 設置
1998年	大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり ゆるやかなガイドライン策定 (現・大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン)
2002年	大丸有エリアマネジメント協会 (Ligare) が NPO 認証を取得
2007年	大丸有環境共生型まちづくり推進協議会 設立
2015年	道路空間活用のモデル事業スタート
2017年	大丸有まちづくり懇談会 道路空間活用のご案内 作成 道路空間の恒常的な活用がスタート (丸の内アーバンテラス)
2019年	Marunouchi Street Park がスタート



出典：大丸有エリアマネジメント協会

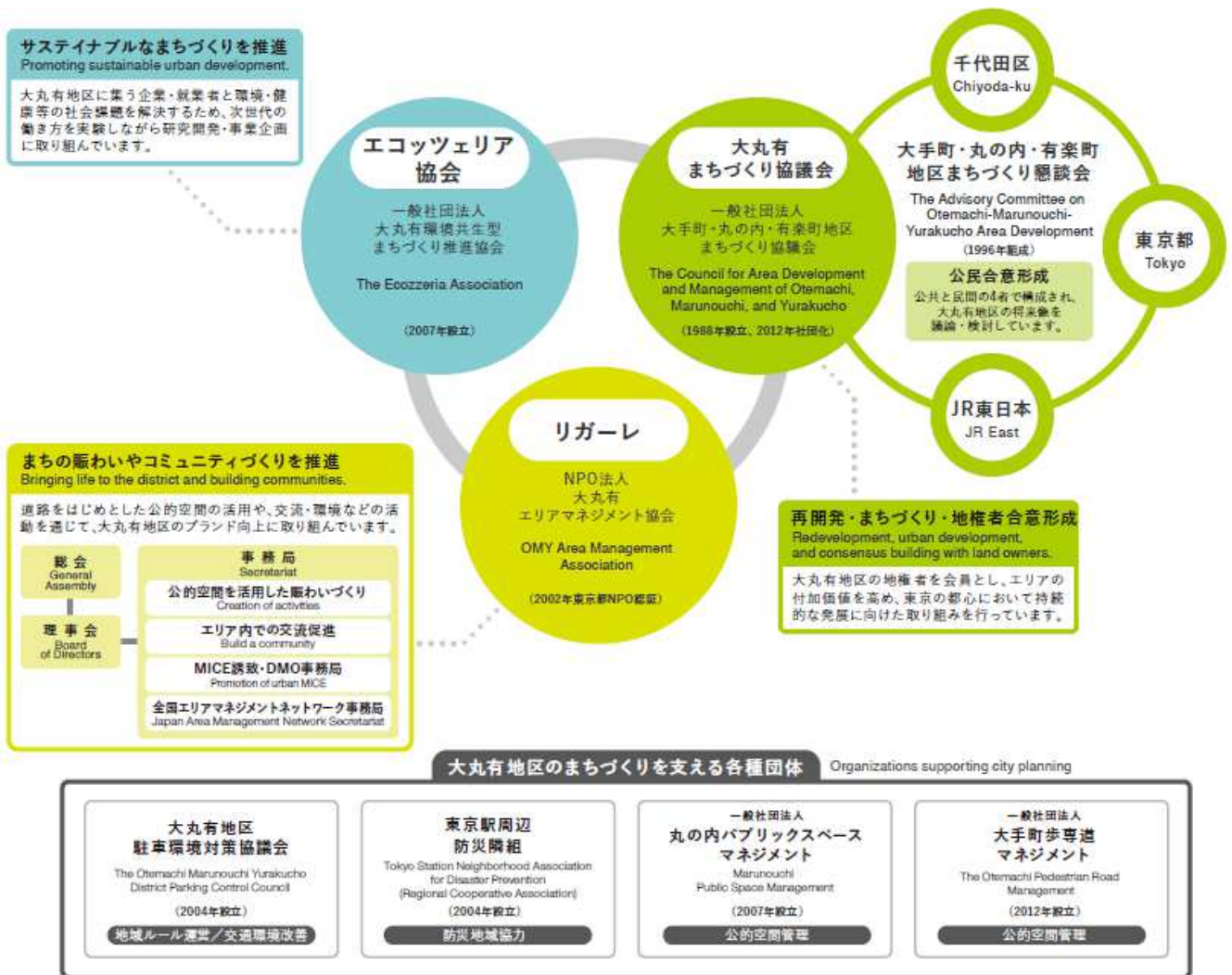
公共空間活用のポイント

①担い手に関するポイント

東京都・千代田区・JR 東日本・大丸有地区まちづくり協議会の4者からなる「大丸有まちづくり懇談会」を設立して、「まちづくりガイドライン」を策定し、公民が連携したまちづくりを進めている。

また、丸の内仲通りの取組については、NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会（リガーレ）が発意となる民間主導による道路利活用であり、行政は道路管理者としての助言ほか、後援などの後方支援を行っている。

さらに、道路を含めたエリア価値の向上により、通り沿いに有力な店舗を誘致することにも繋がるなど、長期的視点でまちづくりに取り組んでいる。



出典：大丸有エリアマネジメント協会

② 収益に関するポイント

道路空間を活用する主催や団体から、まちづくり協力金を納めてもらう運用を行っている。このまちづくり協力金は、継続的にエリアマネジメント活動を行うための費用として使われ、道路利活用における収益モデルを考えるうえで、参考となる事例である。



出典：大丸有エリアマネジメント協会

③ 持続可能なポイント

安全を徹底するために行政や警察に対しても長年丁寧な対話を積み重ね、無事故を継続、結果として、24 時間を超える交通規制が実現するなど、信頼関係の構築が現在の取組に繋がっている。

道路利活用にあたっては、実証を重ねながら、より人が使いやすく滞留しやすい空間を目指し、人々に好まれる場を創出していた。加えて、用途を決め切らず利用する人の発想で、活動が生まれるよう余白を残すことは、多様な人を巻き込み、新たな活動が生まれ、持続的に場の賑わいが増す効果を生んでいる。

結果、什器の設置面積割合は、削減傾向となっているが、賑わい形成は年々増加している。

そして前述の余白が、利用者のニーズ探索の役割も果たし、次回の改善に繋げるなど、道路利活用を持続させていくためのノウハウが蓄積されている。

さらに、道路開発の当初から、「駐車場の出入口」が通り沿いを避けて設計されていることや、何年にも渡って 365 日交通規制をかけ「丸の内仲通りアーバンテラス(平日 11:00~15:00、土日祝 11:00~17:00)」を実施していることから、エリア全体として「車両のための道路」と「丸の内仲通りのような歩行者のための道路」の棲み分けが自然となされ、イベント時も沿道地権者から理解が得られやすい状況をつくっている。

年度による什器設置面積割合

	Block 1	Block 2	Block 3	TOTAL	前年比
MSP 2022 Winter	9.5%	6.8%	—	16.3%	-23.4%
MSP 2021 Winter	11.1%	16.5%	12.1%	39.7%	
MSP 2022 Summer	9.5%	13.3%	3.4%	26.2%	-32.4%
MSP 2021 Summer	16.6%	20.0%	22.0%	58.6%	

※前年比で什器設置面積の割合が削減され、道路空間に余白が作られている。

出典：大丸有エリアマネジメント協会

取組のココが知りたい！

Q1：道路への影響

丸の内仲通りでは、駐車場の出入りや荷捌きは問題にならないのでしょうか。通行規制で周辺道路への影響や課題はどうやって解決しましたか。

丸の内仲通りには、駐車場の出入口はありません。
周辺道路への影響としては、荷捌きの他にも、沿道ビルのテナント入れ替えや工事、引っ越し、道路上にある埋設物の工事（例えば：水道工事等）などの際に、道路の利用者に対して影響が発生します。
そのため、ビル管理を行う担当との連携を強化し、沿道地権者へ前広に情報共有してスケジュールを調整するなど、理解を得るよう努めています。

Q2：これまで苦労されたこと

国家戦略特区・エリアマネジメントに関する、道路法の特例制度の活用や道路占有許可を認めるうえで、事業者や行政、警察等関係機関との調整で苦慮したことはありますか。

道路利活用の実績が少なかった頃は、道路法における道路は「一般の交通の用に供する道」と認識があるなかで、24時間の交通規制を連続でかけることは、ハードルが高かったです。
行政や警察との協議や、自主警備による無事故の実績を毎年積み重ねていくなかで、交通規制をかけることに許可をいただくことができました。

Q3：これからの自動車対策

これからウォークブルを進めるうえで、「自動車対策」として工夫できることや、どのような公民連携が考えられるでしょうか。

集約駐車場や共同荷捌き場の設置、駐車場地域ルールの作成など「駐車場の使い方や作り方のルール」を地域で検討することにより、ある特定の通りだけでなく、面的な広がりを持った範囲で、車両の流れをコントロールすることができるため、歩行者中心の空間づくりのさらなる促進が期待されます。
(「まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン (第2版)」国土交通省：R5.4を参照)

将来へ向けて

次の段階ではどのような取組を想定しているか。現在ある課題や、将来の方向性について伺った。

大丸有エリアマネジメント協会より

人中心の道路にしていくためには、車両通行止めの時間を延長した場合の物流対策、その他の影響、占用制度の検討、外部協賛など収益確保、歩行空間の再整備に伴う費用など、様々な課題を解決する必要があります。

上記の課題を解決しながら、丸の内仲通りで人中心のまちづくりを進めるため、道路上で車両を常時なくすこと（歩行者専用道路）も念頭に置きながら、沿道建物や店舗との協力も含めた取組を進めていきます。

そのためには、丸の内仲通りの将来像を、関係者が同じ方向で理解することが望ましいです。そこで、道路利活用の主体だけで進めるのではなく、関係者との協力体制など、公民連携で取り組んでいきたいと考えています。

参考

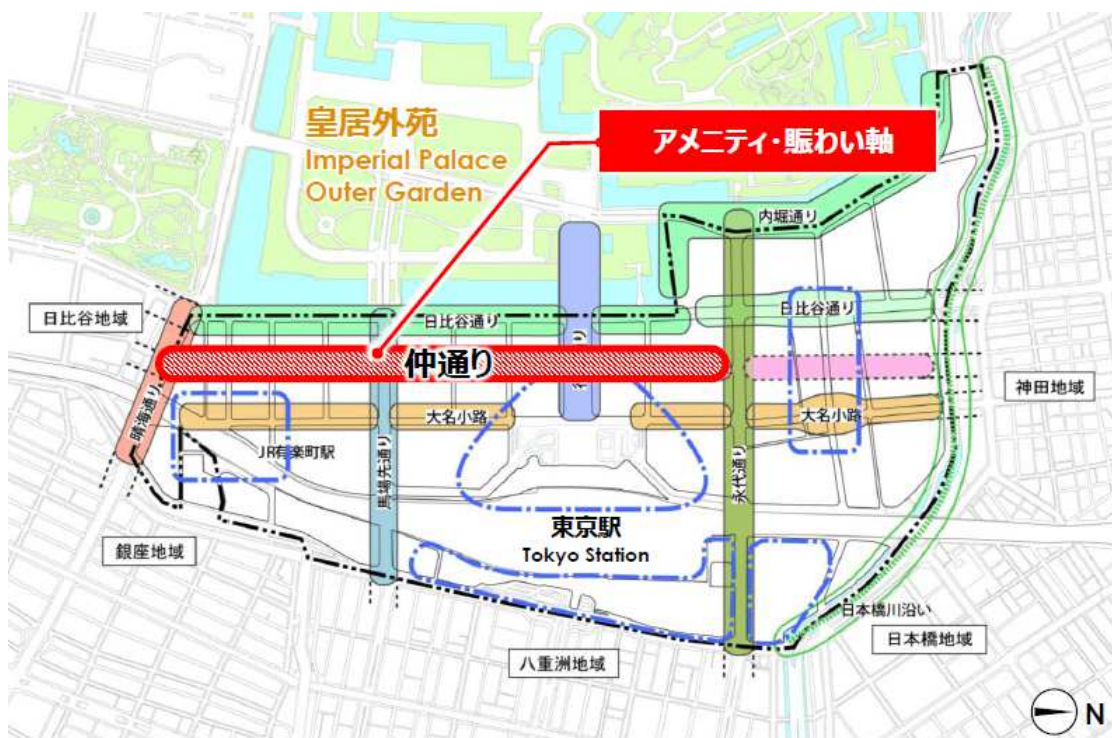
①視察日程

令和5年8月22日(火) 10:30~12:00、取組内容の説明後、丸の内仲通りを視察。

②参考HP

リガーレ HP <https://ligare.jp/>

③視察エリア（丸の内仲通り）



コラム ～“ウォークアブル”を支える駐車場のデザイン～

人中心の歩きやすい道路空間の形成には、人と車がなるべく交差しない空間とする工夫も効果的です。

東京都千代田区にあった事例のように、「まちづくりに関するルール」を用いて駐車場出入口の設置をコントロールすることができれば、良好な道路空間形成に繋がります。

ここでは、手法の一つとして例を取り上げます。



出典：大丸有エリアマネジメント協会

(1) まちづくりのルールに基づく駐車場出入口設置のルール

- まちづくり条例などに基づき、良好な住環境やそれぞれの地区の特性にあった景観・街なみの形成などを目的として、**地区で定めるまちづくりのルール**です。
- 建築物や街並みに関するルールを定めるなかで、駐車場の設置に関して記載**することも可能です。

(2) 景観計画に基づく駐車場出入口設置のルール

- 景観計画は「景観法」に基づき「景観行政団体」が定める「良好な景観の形成に関する計画」のことで、景観形成の方針、行為の制限に関する事項などを定めることができます。
- 景観の形成に関する方針や良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項（景観形成基準）のなかで、駐車場出入口の設置に関して記載**することも可能です。

(3) 駐車場出入口設置に関する地域ごとのルール

- 駐車場附置にかかる地域ルールは、条例等に定められた一律の基準と異なる駐車場の附置義務の基準（対象建築物の基準や附置義務駐車台数の原単位の設定等）を、特定の地区において、独自に定める事ができる制度です。
- また、駐車場地域ルールは、地域の交通問題等の解決に資するよう、**一定程度のまとまりのある区域で、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえた駐車施設の供給量や配置等を定めるルール**として活用することが可能です。

■ 駐車場に関するルールをさだめることができるものの例

	根拠法令	ローカルルール	前提となる計画等	事例
街づくりに係るルールに基づく 駐車場出入口設置のルール	—	まちづくり条例・協定など	—	○神奈川県横浜市（元町通り街づくり協定）
景観形成地域による駐車場出入口 設置のルール	景観法	景観条例	景観行政団体であること 景観計画の策定	○兵庫県神戸市（都市景観形成地域（旧居留地））
都市再生駐車配置計画に基づく 駐車場地域ルール	都市再生特別措置法	都市再生駐車施設配置計画	都市再生緊急整備地域 （政令で区域設定）	○東京都千代田区（内神田一丁目周辺地区）
立地適正化計画（駐車場配置適 正化区域）に基づく駐車場地域 ルール		駐車場配置適正化条例	立地適正化計画 （計画の中に、駐車場配置適正化区域、集約 駐車場の位置・規模を記載）	○長野県松本市 ○和歌山県和歌山市
都市再生整備計画（滞在快適性 等向上区域）に基づく駐車場地 域ルール		○路外駐車場配置等基準 ○駐車場出入口制限道路に関する事項 ○集約駐車施設の位置及び規模 など	都市再生整備計画 （計画の中に、滞在快適性等向上区域、集約 駐車場の位置・規模等を記載）	—
低炭素まちづくり計画に基づく 駐車場地域ルール	都市の低炭素化の促 進に関する法律	低炭素まちづくり条例	低炭素まちづくり計画 （駐車場機能集約区域、集約駐車場の位置・ 規模を記載）	○長野県小諸市 ○東京都港区 （環状2号線・虎ノ門、品川駅北、六本木交差点、浜松町駅周辺地区）
地区特性に応じた附置義務駐車 場設置緩和のルール	駐車場法	各都市の駐車場条例	（標準駐車場条例）	○千葉県柏市 ○神奈川県川崎市 ○石川県金沢市 ○愛知県名古屋市 ○京都府京都市 ○兵庫県神戸市 ○福岡県福岡市 等

< 東京都の場合 >

駐車場整備計画に基づく駐車場 地域ルール	駐車場法	東京都駐車場条例	駐車場整備計画	○千代田区（大丸有地区） ○中央区（東京駅前周辺地区・銀座地区） ○豊島区（池袋地区） ○渋谷区（渋谷地区・代々木地区） ○新宿区（新宿駅東口地区・新宿駅西口地区） ○中野区（中野駅周辺地区）
鉄道駅周辺における駐車場地域 ルール	駐車場法		人中心のまちづくりを誘導するエリ アとしての位置づけがある都市計画 や行政計画	※検討中 ○目黒区（自由が丘駅周辺地区） ○世田谷区（下北沢駅周辺地区）

九都県市 調べ

(2) ウォーカブル (歩きたくなる)、リバブル (暮らしやすい)、
サステナブル (持続可能) なまちづくり 千葉市



出典：千葉市

豊かな緑と水辺と、都市の利便さが共存する 100 年先の未来を見据えながら、千葉市ならではのウォーカブル (歩きたくなる)、リバブル (暮らしやすい)、サステナブル (持続可能) な、美しく心地よい都市の実現を目指す、千葉市における、それぞれの地域特性に応じた様々なパターンの道路活用事例。

ここがポイント

- 市内での横断的な体制づくりと、地域での顔が見える**関係性**の積み重ね
- 地域の担い手と道路活用を**試行錯誤**しながら、エリアの活性化に繋げるまちづくり
- モチベーションを維持させつつ、無理なく**継続**させることを重視した行政の伴走支援

JR 千葉駅周辺におけるウォーカブル推進 (視察を行った 3 事例を抜粋)

①千葉公園通り

JR 千葉駅から千葉公園へ向かうアプローチを、千葉公園再整備に合わせて「ひと中心」の空間づくりを進めている。市が行う道路改修と、地域主体で運営するホコ天イベントが同時進行している。生活道路であるため、交通規制ではなく道路使用許可による車両の通行抑制によってホコ天になっており、イベント時には地域住民や来街者で賑わう通りに変貌している。



出典：千葉市

②千葉駅前大通り

JR 千葉駅から中央公園まで続く、まちの顔である千葉駅前大通りを、「ひと中心」の空間へと転換を目指している。歩道上にパラソルが並ぶ景観づくりから、地元企業による心地よい滞留空間づくりのほか、今後、道路空間再整備への展開も見込んでいる。



出典：千葉市

③千葉駅西口駅前

市街地再開発事業の一部完了をきっかけに、千葉駅西エリアから新たな千葉駅エリアのカラー（特色）を発信すべく、再開発ビルを中心に公共空間を活用し、駅前の居心地のよい空間づくりや新たなチャレンジが生まれるコミュニティ形成を実施。再開発の当初には失われていた活気を取り戻しており、公共空間活用が日常に定着している。



出典：千葉市

④取組の主な変遷

社会実験など試行錯誤を経て、地域や民間企業などと連携したウォークブルを実現している。

2016年	「千葉駅周辺の活性化グランドデザイン」策定
2017年	千葉駅西口駅前の公共空間活用（リノベーションまちづくりの始まり） 千葉駅前大通りで ちば富士見屋台横丁がスタート
2020年	「千葉駅周辺の活性化グランドデザイン」の一部改定 千葉都心ウォークブル推進社会実験（CHIBA Noki-Nyoki Project）がスタート（千葉駅西口駅前、千葉公園通り）
2021年	ちこほこ（千葉公園通りホコ天）がスタート 千葉都心ウォークブル推進社会実験が終了し、それぞれのエリアで次の展開へ移行
2022年	千葉大学との共同研究事業「千葉都心の道路空間における歩行者中心の場づくりに関する研究」 千葉駅前大通りにて CHIBA SDGs Parklet Project がスタート
2023年	「ちば・まち・ビジョン」策定 千葉駅前大通りに憩いのスペース（パレットテラス）が完成 千葉駅前大通りにてウォークブル社会実験（パレットマルシェ）がスタート

※ちば・まち・ビジョン

【参考】 <https://www.city.chiba.jp/toshi/seisaku/chiba-machi-vision.html>



出典：千葉市

公共空間活用のポイント

①担い手に関するポイント

3事例すべての道路利活用に対して、地域の担い手が参画する体制が整えられている。

千葉公園通りでは、「千葉公園通りホコ天(ちこほこ)」に関して、市主催のウォークアブル社会実験を経て、地域主体の運営体制に移行されており、年間を通して継続的なイベントが開催されている。

千葉駅前大通りでは、通り沿いに本店を構える京葉銀行をはじめ、県内企業が主体となって実行委員会をつくり、食品ロスを主なテーマとしたマルシェを開催するほか、京葉銀行自ら歩道上に滞留空間(パレットテラス)を創出している。

千葉駅西口駅前では、再開発ビルの入居店舗やまちづくり会社が、ヨイノクチといったマルシェの開催や、公開空地にテーブルや椅子を並べた滞留空間づくりが自立的に継続されている。

それぞれの道路において、地域で活躍するプレイヤーとの連携が図られていることで、継続的な取組が実現している。



出典：千葉市

②収益に関するポイント

上記に記載したすべての事例については、実施主体の経営努力によって、出店料や協力金といった形で運営経費が賄われており、市からの補助金といった行政予算は交付されていない。

また、収支に見合った取組となるよう、むやみにイベント拡大をせず、身の丈に合わせた規模や内容で、継続することを重視している。

小さくはじめ、大きく育てていくことで、取組みが持続するだけでなく、それらを契機に、起業家がチャレンジできる場が生まれ、新たな店舗の誘致にも波及するなど、エリアの活性化に繋がっている。

行政もその取組に対して、道路管理者や交通管理者との調整支援、イベント後援といった形で後方支援を行っている。



出典：千葉市

③持続可能なポイント

道路管理者、交通管理者、地元関係者との信頼関係の積み重ねや、段階的な安全検証の積み重ねを行いながら、道路空間を活用した取組の見える化によって、地域の合意形成に繋がっている。

さらに、各主体の利害を認識し、「モチベーションが維持されること」「無理を減らすこと」を意識した、適切な距離での行政支援が持続可能性を高めている。

こうした取組の継続により、非日常のイベントが継続的な日常へ、仮設であった什器が常設へ、社会実験的な取組からライフスタイルへと変化していくことを目指している。



出典：千葉市

※社会実験での成果

歩行者の通行量や滞在時間、自動車の通過速度の変化など、約 2 年間にわたる社会実験の成果については以下を参照。

【参考】 <https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/toshinseibi/documents/gaiyo-chibakoendori.pdf>

【社会実験の成果と今後の展開】

<p>①公共空間の利活用 (成果) 道路や公園の多様な利活用方法を検証。</p> <p>(具体的な実証内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 千葉公園通りでは、飲食店によるテラス営業、ホコ天（通過車両の通行抑制）などを実施 千葉公園南門では休憩スペースの設置、キッチンカーなどの出店、定期的な開催を目指した日常サイズのマルシェなどを実施 単なる商業的な要素だけでなく、文化的・子供向けコンテンツも実施 弁天プラザ敷地の有効活用にも挑戦 <p>(今後の展開) ・居心地の良い場づくりに関する千葉大学との共同研究を実施</p>	<p>②マネジメント体制 (成果) 社会実験を通じて、持続可能な運営体制について検討し、実証。</p> <p>(具体的な実証内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> イベントを通じた横の繋がりづくりから始め、商店会との連携を模索したり、ホコ天運営チームづくりを検討 花壇の花植えを通じて、地域住民との連携を実施 千葉公園においては、マルシェ主催者との連携を実施 <p>(今後の展開) ・民間主体の運営体制への段階的な移行 (市主催 → 民間主催・市共催)</p> <p>ちこほご実行委員会 千葉公園通りホコ天を通じてひとと中心のまちづくりを推進する実行委員会</p> <p>地元の住民や店舗、千葉大学などが中心となった実行委員会の組成を検討中。</p>	<p>③歩行者中心の空間づくり (成果) 千葉駅と千葉公園を繋ぐアプローチとして、歩行者中心の空間づくりについて実証。</p> <p>(具体的な実証内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 減速対策（狭く、ポストコーン）、衝撃対策（簡易バリア）を実施したものの、地元のご意見を踏まえて安全対策の見直しを実施 将来をイメージした歩行者中心の空間づくりの一環として、ホコ天（通過車両の通行抑制）を実施 ホコ天の効率的な運営方法を試行錯誤したり、車両抑制レベルの調整を行うなど将来像に向けての実証を実施 <p>(今後の展開) ・千葉公園通り（市道弁天31号線）の将来的な道路改修に向けた検討に着手。R4年度は基礎調査を実施予定。</p>
---	--	---

◎道路の状況がこう変わります。安全対策を変更し、ポストコーンを撤去します。



出典：千葉市

取組のココが知りたい！

Q1：エリアの選定や道路への影響

今回の道路利活用の対象エリアはどのような観点を大切にしましたか。
また、周辺道路への影響や課題をどのように解決しましたか。

エリア選定は、ビジョンなど計画に位置付けられていることのほか、民間による主体的な活動が継続できるエリアであることを大切にしました。
また、千葉公園通りは交通量が多くないので、周辺道路への影響は少なかったものの、自動車の速度抑制や安全対策で行う歩車共存は、自動車通行の妨げにならないよう調整が大変でした。他には、迂回路の工夫や、通行量の抑制レベルに応じた誘導體制も、試行錯誤しながら進めました。

Q2：これまで苦労されたこと

都市再生特別措置法の特例制度活用や道路占用許可を認めるうえで、事業者や庁内、警察等関係機関との調整で苦慮したことはありますか。

当初、ウォークブル推進にあたり明確な市内事例がなく、道路占用（使用）許可を判断してもらうにあたり、調整に時間を要しました。
また、千葉公園通りのホコ天では道路にどのような影響があるか、最初は実績がなかったため市職員の動員で交通誘導を行うこともありました。そこから実績や協議を積み重ねることで、安全を担保しながら警備体制を検討し、現在では、実施主体による自主警備での道路利活用が実現しています。

Q3：庁内や警察との関係性

一つの部署の所管では取り組めないスケールであると感じますが、庁内連携はスムーズでしょうか。また、取組全般に対して警察の理解は得られていますか。

ウォークブルを推進していくにあたって、深く関係する都市局と建設局が、組織のトップである局長を交えてキックオフを行ったことがきっかけで、局間の交流が促進され、現在もよい連携体制が築けています。
警察についても、取組の実績を重ねることで、相談しやすい関係性ができており、取組全般に対しても理解を示してもらっています。

将来へ向けて

次の段階ではどのような取組を想定しているか。現在ある課題や、将来の方向性について伺った。

千葉市より

道路利活用のソフト面については、取組の主体が、今後も自立して取組を継続できるようにするために、無理のない持続的な官民連携の仕組みづくりが必要であると感じています。

また、道路改修などのハード面に関しては、実際に利活用する方々との実践を伴いながら、設計内容などの丁寧な調整を進めていく必要があります。

次の段階としては、こうしたソフト面、ハード面の両輪でひと中心の空間づくりを進めながら、千葉駅周辺のエリア価値向上に繋がるような持続的なエリアマネジメントの構築を進めていきたいと考えています。

参考

①視察日程

令和5年8月25日(金) 13:30~17:00、取組内容の説明後、千葉駅周辺3事例を視察。

②参考HP

- 千葉公園通りウォークブル

<https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/toshinseibi/benten31walkable.html>

- 千葉駅前大通りウォークブル

https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/toshinseibi/tyupuro_walkable.html

- ちば・まち・ビジョン

<https://www.city.chiba.jp/toshi/seisaku/chiba-machi-vision.html>

- ニシノクチ

<https://nishinokuchi.com/teaser/>

③視察エリア



コラム ～民間主導で憩いのスペースが誕生～

京葉銀行が創立 80 周年記念事業の一環として、千葉駅前大通り本店営業部前の歩道上に設置したウッドデッキ（令和 5 年 8 月）。

愛称の「パレットテラス」は公募により決定し、「パレットを使って描かれる素敵な絵画のように、立ち寄る人々の暮らしに豊かな時間を刻んで欲しい」などという願いが込められている。



出典：千葉市

パレットマルシェ

完成したパレットテラスを舞台にウォークアブル社会実験（愛称：パレットマルシェ）を実施。

- (1) 名称：CHIBA SDGs Parklet Project（日常空間づくり版）
- (2) 期間：令和 5 年 11 月 10 日(金)～令和 6 年 6 月 28 日(金)
- (3) 場所：千葉駅前大通りの歩道（京葉銀行本店営業部前）
- (4) 目的：千葉駅前大通りにおける居心地の良い日常空間づくりの一環として、憩いのスペース「パレットテラス」の周辺への出店ニーズの把握と、本格的な日常空間づくりに向けての仕組みや安全面の検証を行う。
- (5) 内容：毎週金曜日の昼と夜にキッチンカー等の出店（11 時～19 時）
- (6) 実施体制：CHIBA SDGs Parklet Project 実行委員会と千葉市の共催



出典：京葉銀行

【参考】https://instagram.com/chiba_sdgs_parklet_project



出典：千葉市

4 警視庁・県警本部との意見交換

道路は様々な主体が関わることから、道路活用のポイントや、ウォークブルなまちづくりに必要な視点について、警察との意見交換を行った。主な意見やアドバイスは以下のとおり。

Q1：道路利活用の好事例と押さえるべきポイント

警察庁のHP(※)でも道路使用許可の好事例が掲載されていますが、交通管理者（警察）の視点から、どういった点が道路使用許可にあたって好ましいでしょうか。

※：<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/shinsei-todokede/dourosiyoukyoka/permisshi/koujirei.html>

A

- 道路の利活用には、影響を受ける地域の理解や合意形成が不可欠です。そして地域の方以外にも物流など様々な事業者も道路を利用するため、そうした道路利用者からの理解も重要です。道路の活用は、そこに必ず影響を受ける関係者がいるということを意識し、理解を得るようにしてください。
- また、道路への影響を最小限に抑えることも大切です。迂回路の設定などで交通量を抑えることや、事前に規制を知らせる広報を十分に行っているかなど、安全で円滑な交通が確保できるよう努めてください。持続性の観点からも、警察に頼らない身の丈にあった自主警備で運営できることが重要です。
- 取組が継続し、成功を積み重ねることで地域の理解や合意形成も進みます。

Q2：ウォークブルな公共空間をつくるための大切な視点

各都市でウォークブルなまちづくりが展開されていますが、こうした流れをどのように捉えていますか。交通管理者として、施策にどんな視点があることが望ましいでしょうか。

A

- ウォークブルなまちづくりは、車中心から人中心という新たなまちづくりであると捉えることができ、現状の交通課題を解決するための機会となり得るため、交通管理者としても積極的に関わっていくべきと考えています。
例えば、歩行者と車両の結節点が少ないと交通事故の減少が期待できます。賑わい創出や、そうした交通課題の解決に繋がるウォークブルなまちづくりは望ましいです。
- 一方で、「国や補助金で推奨されているから」という理由でウォークブルにしたいという相談を受けます。そうではなく、「何故その地域をウォークブルにするべきなのか」、まちづくり全体を考え、施策の必要性を理論立てて説明できることが大切です。
- 道路でウォークブルの施策を進めると、必ずメリットを受ける主体と、負担が増える主体の両者が存在します。負担が増える主体として、物流車両はその一つで、荷物を届けるために道路が通れないとなると負担がかかってしまいます。
こうしたメリットとデメリットのバランスをとることが重要なので、早い段階から警察に相談してもらえると、交通管理者としてアドバイスが可能です。

Q3：交通規制の変更などにあたって注意すべきポイント

ウォーカブルなまちづくりを進めていくと、道路を整備したり、交通規制を見直したりと、具体的な対応が必要となりますが、そのときに注意すべきポイントはありますか。

A

- 交通規制の変更は、しっかりとした目的や必要性があり、さらに地域の合意形成があつてはじめて、交通管理者としても可否を判断することができます。
- 道路では、あらゆる道路利用者（緊急車両、物流車両、介護送迎など）が私たちの生活を支えています。そうした方への負担を考慮した施策にする必要があります。
- 交通規制は、道路を利用する側に義務を課すことになり、道路利用者にとっても負担が大きい手段となります。そのため交通規制は、簡単にできるものではないという認識を持つておくことが大切です。
- また、交通規制まで行わなくても、迂回路の設定など他に方法がないかも検討してもらいたいと考えています。早めに相談をいただくことで、交通規制に対するアドバイスができることもあります。道路への規制が、必要最低限になる落としどころを探る視点が大切です。

Q4：ウォーカブルなまちに望ましい交通環境とは

人中心の空間づくりを施策として進めていくにあたって、主要鉄道駅の周辺から自動車を減らすなど、交通管理者としてどのような交通環境が望ましいでしょうか。

A

- 道路空間には、賑わい創出以外にも、自転車や新たなモビリティへの対応、荷さばき駐車対策など、様々なニーズがあります。そのニーズが競合したときに何を優先するのか、行政側の方針を示す必要があります。
- 公共交通が集中するエリアや、幹線道路などウォーカブルに適さない道路もあります。その道路がウォーカブルにできるか、できないか、将来を含めた交通環境の見極めが重要です。
- さらに対象とする道路だけでなく、その周辺の道路の交通環境も踏まえて、面的に、そして総合的にウォーカブルなまちづくりを考えることが大切です。
- また具体的には、フリンジパーキング(※)や、歩道・車道の分離などによって、渋滞や交通事故の減少に繋がる交通環境は望ましいと考えます。
※フリンジパーキング
路外駐車場を都心部の外周に計画的に配置し、都心部への車の乗り入れを抑制するもの。

5 総括

本検討会では、九都県市の様々な部署が参画し、重点研究事例の視察や交通管理者との意見交換を行うことができた。道路を活用したウォークブルなまちづくりに向けて、収益モデルの構築、担い手の育成、持続可能性の視点から重要となるポイントをまとめた。

(1) 座組のデザイン

対象となる道路環境で、「誰」と道路を活用していくのかデザインされている。

- 千葉市では、それぞれの道路において、主体的な活動が期待される地域のプレイヤーを事前に想定しながら、顔の見える関係性を構築。
- 東京都では、東京都・千代田区・JR 東日本・大丸有地区まちづくり協議会の4者からなる「大丸有まちづくり懇談会」を設立し、地権者をはじめ関係者の協力が得られやすい体制を構築。

(2) 賛同が得られる方向性やビジョン

目指すウォークブルなまちの将来像を明確にし、関係者が協力したくなるアクションに繋げている。

- 東京都では、まちづくりガイドライン策定のほか、丸の内仲通りに人中心となる未来のまちを再現し、地権者や行政、警察からも協力が得られる取組に成長。また、通り沿いに駐車場を作らない街並みのデザインが道路利用者への負担軽減になり、協力を得やすい素地を構築している。
- 千葉市では、庁内で事例のなかった段階から、ウォークブルなまちの必要性について地域や警察と丁寧な対話を続けて社会実験を実現し、当初は市職員が交通誘導を行うなど、自らまちでアクションを起こしている。段階的な実践プロセスの蓄積が、「ちば・まち・ビジョン」で掲げるウォークブル推進にも繋がっている。
- 交通管理者としても、「なぜその地域をウォークブルにすべきなのか」の理論構築が、地域からの合意を得るための重要なポイントであることが示されている。

(3) 関係と信頼の構築

道路活用を主導する主体が、ステークホルダーと丁寧に対話し、「どうすれば良い道路空間をつくれるか」を共に考える関係性を構築している。

- 千葉市では、道路占用（使用）許可には時間を要することから、まず庁内で道路活用に関わる部署同士の連携がとれる関係性をづくり、そこから地域、警察といった外部に対して、理解を得るための対話を丁寧に進め、安全を徹底した実績を踏まえ、信頼関係を構築している。
- 丸の内では 24 時間を超える交通規制を実現しているのは、長い年月をかけて警察や行政と対話を重ね、自主警備による無事故の実績を積み重ねた結果であり、交通規制の際にも前向きな議論ができる関係性を構築している。

(4) 試行錯誤と積小為大

ビジョンに向かって小さな取組を試行錯誤し、その積み重ねが大きな取組へと成長している。

- 東京都では、当初エリアマネジメント協会が什器を準備するなど、自らの小さなアクションからスタートしている。その取組をやみくもに拡大するのではなく、余白を残して利用者のニーズを探るなど、あらゆる試行錯誤によって改善され、結果としてエリア価値の向上に繋がる取組へ成長している。
- 千葉市では、社会実験で交通抑制などを試行錯誤しながらも、道路を活用する地域プレイヤーが身の丈にあった無理なく実施できる範囲での取組を支援することで持続性が生まれ、イベントなどの非日常の空間が、日常の空間へと変化してきている。

(5) 持続する仕組み

上記(1)から(4)については、まちづくりにおいて大切にすべき一般的な要素であるが、今回視察を行った事例については、**いずれの要素も重要であり、関係者との協議・調整を十分に行うなど、丁寧に対応することで信頼関係を構築していた。**これらの取り組みを着実に継続して進めることが、賑わいを創出し、持続性のあるウォークアブルなまちづくり推進に有効な手法であることが九都県市で改めて共有することができた。

(6) さいごに

道路空間の有効活用については、今回の検討会において、地域の賑わい創出に向けて道路活用を推進する立場、道路を管理する立場、交通を管理する立場の関係者が一堂に会し、それぞれの立場から課題を共有し、検討を行ってきたことは、将来に向けた展開を考えるうえで大きな意義があった。

各都市においては、すでに様々な道路空間の有効活用が進んでおり、今後も課題や事例の共有を行うことで、より良いウォークアブルなまちづくりに繋がることを期待される。

【参考リンク】

- 国土交通省 WALKABE PORTAL : <https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/>

6 検討会に関する補足

(1) 検討会の構成員

九都県市における構成員は以下のとおり。

【埼玉県】

産業労働部 観光課
県土整備部 県土整備政策課
県土整備部 道路環境課

【千葉県】

商工労働部 観光企画課
県土整備部 道路環境課

【東京都】

都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当
建設局 道路管理部 監察指導課
建設局 道路管理部 保全課

【神奈川県】

国際文化観光局 マグカル担当
国際文化観光局 文化課

【横浜市】

にぎわいスポーツ文化局 にぎわい創出戦略部 にぎわい創出戦略課
都市整備局 都心再生部 臨海部活性化推進課
道路局 道路部 管理課
道路局 計画調整部 事業推進課

【千葉市】

経済農政局 経済部 観光M I C E企画課
経済農政局 経済部 観光プロモーション課
都市局 都市政策課
都市局 都市部 都心整備課
建設局 道路部 道路計画課 広域道路政策室
建設局 土木部 土木管理課

【さいたま市】

都市局 都心整備部 大宮駅東口まちづくり事務所
経済局 商工観光部 観光国際課
建設局 土木部 土木総務課

【相模原市】

市長公室 観光・シティプロモーション課
都市建設局 土木部 道路計画課

【川崎市】

経済労働局 観光・地域活力推進部【座長】
まちづくり局 拠点整備推進室
建設緑政局 総務部 企画課
建設緑政局 道路河川管理部 路政課

(2) 検討会のアドバイザー【警視庁・県警】

九都県市におけるアドバイザーは以下のとおり。

【埼玉県警察本部】

交通部 交通規制課

【千葉県警察本部】

交通部 交通規制課

【警視庁】

交通部 交通規制課

【神奈川県警察本部】

交通部 交通規制課 都市交通対策室

7 各都市の取組一覧（参考）

本検討会では、九都県市の様々な取組が共有されたため、参考資料として掲載する。

(1) 検討会内で共有された各都市の取組

検討会の期間中に各都市で実施された道路空間の活用に関する主な取組やチャレンジは以下のとおりである。今後は本検討会で共有された知見が活用されていくことが期待される。

① 山下公園通りでの歩行者天国（横浜市）

港町横浜を象徴し、国内随一の魅力的な景観を有する都心臨海部の水際線には、赤レンガ倉庫などのにぎわい施設や道路、公園等の公共空間など魅力資源が集積している。

こうした周辺施設とのイベント連携や、公共空間を活用したにぎわい創出の取組の一環として、令和5年10月8日に山下公園通りで初めての歩行者天国を実施。

【参考】

<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/toshi/2023/20230920114652601.html>



出典：横浜市

② 大宮駅周辺ウォーカブル推進戦略（さいたま市）

「わたしの時間がみちるまち／大宮駅周辺ウォーカブル推進戦略（活動編）」を令和5年3月に策定。本戦略に基づき、「あの場所をつかいたい」「こんなことをやってみたい」を応援するワンストップ相談窓口を設置。大宮駅周辺の公共空間の管理者等との調整や手続きのアドバイス等を行っている。

【参考】

<https://www.city.saitama.lg.jp/001/010/015/004/009/006/index.html>



出典：さいたま市

③ 駅を起点とした歩いて楽しいまち（相模原市）

橋本駅南口の周辺地区の目指す「まちの将来像」及びそれを形成するための「まちづくりの誘導方針」などを定める『相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン』を策定。

今後、本ガイドラインを指針として計画のさらなる深度化を図るとともに、地区計画等の地区のまちづくりルールの検討を進める。

【参考】

<https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/shisei/1026823/koikikoryu/hashimoto/1028005/1028029/index.html>



出典：相模原市

④ 車道を歩行者空間とする社会実験（川崎市）

市制 100 周年を契機としたチャレンジとして、市役所通りを一時的に歩行者空間とし、にぎわい創出や川崎の魅力向上に向けた社会実験。

令和 5 年 11 月 5 日に実施。

【参考】

<https://min-kawa.com/>



出典：川崎市

(2) 各都市の取組一覧 (参考: 令和5年7月13日 集約分)

検討会のなかで各都市へ事例照会を行い、収集した取組については以下のとおり。

埼玉県

項目		イチオシの取組
1	都市名	春日部市 (埼玉県)
2	取組タイトル	粕壁商店街 NEXT PROJECT
3	概要	鉄道高架事業を進めている春日部駅の東口において「ほこみち」制度を使った出店を計画しているもの。(コロナ占有特例及び経過措置での出店は継続中)
4	目的	春日部駅の鉄道高架事業に伴い、駅前が工事現場になっている間、商店会として賑わいを創出する。
5	賑わいをつくる理由	長期間にわたる春日部駅鉄道高架事業中における賑わいの創出。
6	実施の課題・ハードル	(商店会からの要望をそのまま記載) 県との連携強化、申請手続きの簡素化、飲食店に対する臨時出店基準の緩和、警察や公安委員会との連携強化。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	春日部駅東口商店会連合会
8	主体となるプレイヤー	商店会
9	取組場所とその周辺環境	県道春日部停車場線 (歩道) 沿道には飲食店はほとんど無い。
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路使用許可、道路占用許可、保健所の臨時出店届
11	活用している国県市の制度	歩行者利便増進道路制度 (ほこみち): 協議中 道路占用に関するコロナ特例: 活用中
12	各種計画の位置づけ	無し
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み (費用負担)	—
15	事前対策 (道路に与える影響など)	交通安全上支障とならない範囲での出店
16	今後の方向性	ほこみち指定に向けた協議中
17	HP などリンク	https://kasukabe-next.com/

項目		イチオシの取組
1	都市名	東京都千代田区
2	取組タイトル	丸の内仲通りアーバンテラス
3	概要	<ul style="list-style-type: none"> 丸の内仲通りを歩行者に開放(交通規制実施時間：平日 11:00～15:00、土日祝 11:00～17:00)。歩行者が自由に行き交い、移動式店舗・オープンカフェやアート等を楽しめる空間を創出。 道路空間を有効活用しビジネスやランチの場としての空間提供を推進。
4	目的	街の通りを、多様な活動を受け入れ、都市空間を共有することによる連帯感を生み出すような、テラス空間とする。
5	賑わいをつくる理由	かつてオフィスに特化シ夕方・休日に人通りが少なかった街を、就労者以外の多種多様な人が訪れる、賑わいと多様なコミュニティのある、海外にも例のない新しいスタイルの街に変貌させるため。加えて通りの価値をあげる為。
6	実施の課題・ハードル	交通管理者や道路管理者との協議においては安全性と必然性の確保。加えて道路の機能が優先される場合(工事や沿道店舗などの引っ越しや工事等)により、取り組みたい事項すべてを実現できないこと。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会
8	主体となるプレイヤー	NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会
9	取組場所と その周辺環境	千代田区丸の内(丸の内仲通り(特別区道千第 114,119 号線))
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可・道路使用許可
11	活用している国県市の制度	国家戦略特区・エリアマネジメントに係る道路法の特例・道路占用許可・道路使用許可
12	各種計画の位置づけ	無し
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可権者
14	収益の仕組み (費用負担)	非収益事業
15	事前対策(道路に与える影響など)	交通規制に関する沿道地権者等への周知。念入りな調整と計画を前広に伝えていく。
16	今後の方向性	現状と同様、恒常的に実施していく。
17	HP などリンク	https://ligare.jp/

東京都（2/3）

項目		イチオシの取組
1	都市名	東京都千代田区
2	取組タイトル	Marunouchi Street Park
3	概要	2019年春にスタート。昨年度で4年目（通算7回目の実施）の、1か月以上継続する道路空間を活用した取り組み。 【Marunouchi Street Park 2022 Winter の場合】 日本の観光資源として寄与していくことを目指し、エリア就業者や一般ファミリー層に向けた冬の広場として定着させていく一歩（新しい生活様式に適應したスタイルで実施）。
4	目的	・道路空間を快適な都市公園に変貌させるエリアマネジメント活動による街の活性化。 ・歩行者専用道路化や将来的な歩行者利便増進道路等の制度活用の可能性も考慮。
5	賑わいをつくる理由	かつてオフィスに特化し夕方・休日に人通りが少なかった街を、就労者以外の多種多様な人が訪れる、賑わいと多様なコミュニティのある、海外にも例のない新しいスタイルの街に変貌させるため。加えて通りの価値をあげる為。
6	実施の課題・ハードル	交通管理者や道路管理者との協議においては安全性と必然性の確保。加えて道路の機能が優先される場合（工事や沿道店舗などの引っ越しや工事等）により、取り組みたい事項すべてを実現できないこと。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	Marunouchi Street Park 実行委員会
8	主体となるプレイヤー	NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会
9	取組場所と その周辺環境	千代田区丸の内
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可・道路使用許可
11	活用している国県市の制度	国家戦略特区・エリアマネジメントに係る道路法の特例・道路占用許可・道路使用許可
12	各種計画の位置づけ	無し
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可権者
14	収益の仕組み (費用負担)	三菱地所をはじめとした協賛金を確保
15	事前対策(道路に与える影響など)	各種インフラ工事等が発生することを踏まえ、事前にスケジュール調整。交通規制に関する沿道地権者等への周知。念入りな調整と計画を前広に伝えていく。
16	今後の方向性	将来的な歩行者利便増進道路等の制度活用の可能性も考慮し、今後も継続していく。
17	HP などリンク	https://ligare.jp/project/#wwd1

東京都（3/3）

項目		イチョシの取組
1	都市名	東京都
2	取組タイトル	西新宿地区の再整備検討
3	概要	<p>西新宿地区は新宿副都心計画等に基づき、道路や公園、駐車場、超高層ビル、公開空地等の整備が進められ、東京の高度経済成長期を象徴するビジネス街として発展してきた。</p> <p>一方で、一体的な空間形成や賑わいの連続性の欠如に加え、ウォークラブルなまちへの転換、デジタル技術進展への対応、災害対応の強化など、社会状況・周辺環境の変化への対応が必要である。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまで進められてきたビジネス街としての競争力の強化に加え、就業者や来街者、居住者、学生など西新宿を訪れる多様な人々の交流を促すとともに、人が憩い、楽しく歩くことができる都市空間に再編し、新しい働き方や過ごし方が実現できる西新宿地区への再整備に向けて、「西新宿地区再整備方針」を策定し、ウォークラブルな都市空間の構築を目指し検討している。</p>
4	目的	道路や公開空地等の一体的な再編を行い、人が憩い、楽しく歩けるウォークラブルな都市空間を創出。
5	賑わいをつくる理由	多様な人々の交流機会の創出や滞在を誘発し、人が憩い、楽しく歩くことができ、東京の新しいライフスタイルを創造・実現するまちにするため。
6	実施の課題・ハードル	<ul style="list-style-type: none"> 道路、公開空地、建物低層部の一体的な再編に向けた、バリアの解消やデザインの統一等、各関係者との整備内容のすみ分け。 持続的な管理・運営に向けた制度・組織等の構築。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	現状では、各個別事業の再整備に向け、行政・地元エリアマネジメント団体が共同で検討を進めている。
8	主体となるプレイヤー	行政、地域のエリアマネジメント団体
9	取組場所と その周辺環境	新宿駅西側に位置する西新宿地区（青梅街道、甲州街道、十二社通り及び新宿駅で囲まれた区域）
10	実施にあたって取得した許認可・届出	—
11	活用している国県市の制度	—
12	各種計画の位置づけ	—
13	交通管理者の立ち位置	—
14	収益の仕組み (費用負担)	—
15	事前対策(道路に与える影響など)	—
16	今後の方向性	—
17	HP などリンク	<p>■西新宿地区再整備方針</p> <p>https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/seibihosin/nishishinjuku.html</p>

項目		イチオシの取組
1	都市名	神奈川県
2	取組タイトル	「マグカル開放区」
3	概要	音楽やダンスなどパフォーマンスを行いたい出演者を募集し、各月の3ヶ月前の時点において、他のイベント等の実施予定がなく、景観散策デーではない日曜日又は祝日に、県庁前の日本大通りでパフォーマンスをしてもらう。併せて、キッチンカーを出店する。 ※景観散策デー…地元自治会からの要望で、月2回程度イベントを行わない日を設けることとしている。
4	目的	歩行者天国とした県庁前の日本大通りを活用し、音楽、ダンス、大道芸等のジャンルを問わず自由に発表できる開放的な空間である「マグカル開放区」を実施することにより、日本大通りの地域活性化を一層図るとともに、県民の文化芸術活動を後押しする。
5	賑わいをつくる理由	イベント開催で人が集まり賑わっているというイメージを、地域ブランドとして育て上げ魅力を向上させていくことで、多くの人が楽しめる「日本大通り」にしていいため。
6	実施の課題・ハードル	イベントによる騒音の発生、ごみ、交通渋滞の発生など、生活や営業に支障がないよう地元自治会や事業者との十分な事前調整を要する。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	県主催
8	主体となるプレイヤー	文化芸術のオールジャンルのアーティスト（プロ・アマを問わない）
9	取組場所と その周辺環境	日本大通り（県庁側）にて実施。キング（県庁本庁舎）、クイーン（横浜税関）、ジャック（横浜市開港記念会館）の三塔や大さん橋、象の鼻パーク、赤レンガ倉庫、山下公園などの観光地に徒歩でアクセスが可能である。
10	実施にあたって取得した許認可・届出	<ul style="list-style-type: none"> ・日本大通りの使用予約（横浜市中区区政推進課あて） ・道路占用許可申請（テント等設置／中土木事務所あて）、道路占用許可申請（看板設置／中土木事務所あて） ・道路使用許可申請（加賀町警察署あて） ・キッチンカー営業許可申請（中保健福祉センターあて） ・露店開設届出書（中消防あて）、道路工事・占用届出（中消防あて）
11	活用している国県市の制度	—
12	各種計画の位置づけ	—
13	交通管理者の立ち位置	警察、消防に対し道路占用許可を申請し、緊急時には速やかに通行できる体制を構築するようことで連携を図っている。
14	収益の仕組み (費用負担)	県の事業として主催。収益は無し。
15	事前対策（道路に与える影響など）	<ul style="list-style-type: none"> ・ごみ対策としてキッチンカーにごみ回収の徹底を依頼。 ・日曜午前は周辺の教会でミサが行われているため、音出しのパフォーマンスを禁止。 ・歩行者天国実施時における、周辺地域への周知。 ・地元自治会等に対し定期的に報告を実施。 「マグカル開放区」以外の、県主催イベントについては、その都度、事前打合せを行い調整をしている。
16	今後の方向性	今後も継続して実施していく中で、民間企業や各地で開催されるイベント等との連携を図り、アーティストへの場の提供や県民が文化芸術に触れる機会を提供する。
17	HP などリンク	https://www.pref.kanagawa.jp/osirase/0204/kaihoku_magukul/index.html

千葉市（1/6）

項目		イチオシの取組
1	都市名	千葉市
2	取組タイトル	千葉駅前大通りウォークブル推進
3	概要	JR 千葉駅から中央公園まで続く、まちの顔である千葉駅前大通りをひと中心の空間へと転換する。道路空間活用のソフトの取組みから始まり、民間による滞留空間整備や今後、道路空間再整備に展開する見込み。
4	目的	<ul style="list-style-type: none"> 千葉駅周辺の3大プロムナードのひとつとして整備された50m幅員の道路をこれからの時代に合わせて歩行者中心の空間として再検討する。 年数回程度の単発活用に留まる現状から、より継続的な活用が図られることで市民にとって身近なひと中心の居心地の良い空間に転換する。
5	賑わいをつくる理由	まちの顔としての賑わい創出、それに伴う沿道土地利用の転換促進。
6	実施の課題・ハードル	<ul style="list-style-type: none"> ①ウォークブル推進として低層商業の用途誘導をしたいところだが商業業務のニーズ低下。 ②上位計画（ちば・まち・ビジョン）の策定を受けて道路空間再検討を位置づけるまちづくりビジョン（千葉駅周辺の活性化ランドデザイン）の改定が必要。
7	実施主体 （行政の位置づけ含）	民間実行委員会（道路活用イベント） 地域金融機関（滞留空間整備） 千葉市（ビジョン検討、道路空間再検討）
8	主体となるプレイヤー	地域金融機関、県内事業者など
9	取組場所と その周辺環境	千葉駅前大通り（市道千葉駅富士見線）
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可（都市再生特例） 道路使用許可 保健所へのイベント計画、消防への露店開設届
11	活用している国県市の制度	都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例制度 道路再整備に向けては歩行者利便増進道路制度活用も検討中。
12	各種計画の位置づけ	千葉駅周辺の活性化ランドデザイン「駅前大通りの効果的な利活用」
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み （費用負担）	出店者からの出店協力金を資金に、道路占用料や道路使用許可手数料、その他経費を負担。さらに余剰金を活用した子供食堂を開催。
15	事前対策（道路に与える影響など）	広幅員の歩道のため影響なし。
16	今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> パレットテラス周辺の日常空間づくり 駅前大通りの道路空間再検討に向けてのビジョン改定検討
17	HP などリンク	https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/toshinseibi/tyupuro_walkable.html

千葉市（2/6）

項目		イチオシの取組
1	都市名	千葉市
2	取組タイトル	千葉駅西口駅前の道路空間の活用
3	概要	千葉駅西口駅前における市街地再開発事業の一部完了を契機に、長期にわたる事業により失われた活気を取り戻すとともに、千葉駅西エリアから新たな千葉駅エリアのカラー（特色）を発信すべく、再開発ビルを中心とした公共空間を活用して駅前空間に滞在空間や新たなチャレンジができる場づくりやコミュニティ形成を実施。
4	目的	<ul style="list-style-type: none"> ・自分事としてまちに関わるプレイヤーを育成。 ・エリアに根差したプレイヤーのスモールスタートの拠点となり、その後のプロジェクト拡大の契機とする。 ・パブリックマインドのある民間が主体となって公共空間を運営管理することでエリアの価値向上を図る。
5	賑わいをつくる理由	エリア特性の顕在化、エリアの価値向上、公共空間の有効活用
6	実施の課題・ハードル	<p>①民間事業者がエリアマネジメントを行うためには、エリアの近くに拠点を持つほうが運営上都合が良いが、同時に拠点のテナント賃料を支払うためにエリアマネジメント以外の事業で収益を上げないといけないため、総体としての収益化が課題。（今回のケースではコワーキングスペースを運営）</p> <p>②ステイクホルダーとの調整や信頼関係づくり。</p>
7	実施主体 （行政の位置づけ含）	エリマネ会社（拠点運営、公共空間マネジメント） ※千葉市は再開発ビルの所有者の1者（市街地再開発事業の事業施行者）
8	主体となるプレイヤー	エリマネ会社、再開発ビルテナントなど
9	取組場所と その周辺環境	千葉駅西口駅前広場、再開発ビル前歩道、歩行者デッキ、再開発ビル共用部
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可（都市再生特例） 道路使用許可 必要に応じて、保健所へのイベント計画、消防への露店開設届など
11	活用している国県市の制度	都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例制度
12	各種計画の位置づけ	千葉駅周辺の活性化グランドデザイン「駅前広場の活用」
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み （費用負担）	出店者へ出店場所や資材の貸し出し、広告事業やその他事業の収益を資金に、道路占用料や道路使用許可手数料、テナント賃料、人件費、その他費用を負担。
15	事前対策（道路に与える影響など）	歩行者用の幅員確保、歩行者デッキ部は落下物防止のためネット等を設置。
16	今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・安定した収益確保を目的に、イベント等の開催を含め、さらに広範囲・高頻度で公共空間の活用を進める。 ・当該エリアで展開中のリノベーションまちづくりの取り組みと連携し、相乗効果を高めていく。
17	HP などリンク	https://nishinokuchi.com/teaser/

千葉市（3/6）

項目		イチオシの取組
1	都市名	千葉市
2	取組タイトル	千葉公園通りウォークブル推進
3	概要	JR 千葉駅から千葉公園へ向かうアプローチを、千葉公園再整備に合わせてひと中心の空間づくりを進める。市の行う道路改修と、地域主体で運営するホコ天イベントが両輪で進行している。生活道路であることからホコ天は交通規制ではなく道路使用許可による車両の通行抑制を行っている。
4	目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 千葉駅から千葉公園へのアプローチとしての回遊性向上を図る。 ・ 歩いて楽しい、住みやすい環境づくりを進める。
5	賑わいをつくる理由	千葉公園周辺の回遊性向上
6	実施の課題・ハードル	<p>①住宅地でもあることから単なる賑わいづくりをすれば良いわけではない（ガヤガヤだと居住環境への悪影響も。店舗と住民とのバランスが難しい）。</p> <p>②幅員 8m 歩道無し道路のため、滞留空間創出のための交通安全対策や沿道住民などへの配慮などのため道路改修プラン検討が難航。</p>
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	民間実行委員会（ホコ天イベント） 千葉市（道路改修）
8	主体となるプレイヤー	沿道店舗、沿道住民、地元企業など
9	取組場所と その周辺環境	千葉公園通り（市道弁天 31 号線）、千葉公園
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可（都市再生特例） 道路使用許可 必要に応じて、保健所へのイベント計画、消防への露店開設届など
11	活用している国県市の制度	都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例制度
12	各種計画の位置づけ	千葉駅周辺の活性化グランドデザイン「千葉公園へのアプローチ」 千葉公園再整備マスタープラン「地域の回遊性向上」
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み (費用負担)	出店者からの出店協力金を資金に、道路占用料や道路使用許可手数料、その他経費を負担。
15	事前対策（道路に与える影響など）	ホコ天開催前には地元への回覧板や看板設置による事前周知 <ul style="list-style-type: none"> ・ ホコ天イベントの運営主体に店舗や企業だけでなく住民も参画 ・ 沿道住民もイベント出店（イベントを自ら楽しんでもらう）
16	今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路改修に向けて地元との意見調整や各管理者協議をしながら設計を進める ・ 千葉公園再整備の進捗と合わせて周辺地域のエリアマネジメントについても検討を進める
17	HP などリンク	https://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/toshinseibi/benten31walkable.html

千葉市（4/6）

項目		イチョシの取組
1	都市名	千葉市
2	取組タイトル	国道357号上部空間におけるにぎわい創出のための利活用方針の検討
3	概要	国道357号における千葉市役所・千葉銀行本店前トンネル上部空間を活用したまちづくり、にぎわい創出等の活性化を図るため、千葉国道事務所・千葉銀行・千葉市において包括連携協定を締結し、上部空間を活用したにぎわい創出に向けた社会実験イベントを実施した。 その後、「国道357号におけるにぎわい創出に向けた利活用に関する協議会」を立ち上げ、社会実験を進めながら上部空間の利活用方法について検討を行っている。
4	目的	国道357号における千葉市役所・千葉銀行本店前トンネル上部空間を活用したまちづくり、にぎわい創出等の活性化を促進するため、具体的な利活用方針を検討する。
5	賑わいをつくる理由	市役所に隣接する国道357号の道路空間については、市役所新庁舎や千葉銀行本店と一体となって、このエリアに新たなにぎわいを創出する非常に大きな可能性を秘めた空間であると感じているため。
6	実施の課題・ハードル	<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい創出のための担い手がない。 ・イベント等で一時的なにぎわい創出はできているものの、継続的ににぎわい創出ができていない。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	国道357号におけるにぎわい創出に向けた利活用に関する協議会（千葉国道事務所・千葉銀行・千葉市）
8	主体となるプレイヤー	国道357号におけるにぎわい創出に向けた利活用に関する協議会（千葉国道事務所・千葉銀行・千葉市）
9	取組場所と その周辺環境	国道357号における千葉市役所・千葉銀行本店前トンネル上部空間
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可
11	活用している国県市の制度	—
12	各種計画の位置づけ	—
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み (費用負担)	検討中
15	事前対策（道路に与える影響など）	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験イベント時における沿道居住者、周辺地域への周知。 ・市役所や銀行への出入口の制限に関する調整。
16	今後の方向性	引続き、社会実験イベントによる道路空間利用者の滞留性を検証し、地域住民のニーズを把握しながら、持続的に利活用できる方法を検討する。
17	HP などリンク	https://www.city.chiba.jp/kensetsu/doro/keikaku/r357joubukuukan.html

項目		イチオシの取組
1	都市名	千葉市
2	取組タイトル	幕張新都心豊砂地区におけるウォークブル推進
3	概要	幕張新都心豊砂地区においては、JR 幕張豊砂駅開業（令和 5 年 3 月）を見据え、令和 3 年 1 月に「都市再生整備計画 幕張新都心地区」を策定。車中心から「ひと中心」へのまちづくりの転換を図り「居心地よく歩きたくなるまちなか」の形成を実現することを目標に掲げ、令和 3 年度以降、新駅整備(ハード面)にとどまらず、社会実験などソフト面の取組を通じて「ひと」が歩きたくなる空間づくりを進めており、令和 5 年 6 月に地元企業等と実行委員会を組成し、同年 7 月から社会実験に取り組んでいる。 ※社会実験期間：R5.7.1～R7.3.31（予定）
4	目的	駅前広場や歩道などの公共空間をはじめ、民間敷地のオープンスペースなど官民のパブリック空間を一体的に活用し、日常的かつ持続可能な「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に取り組み、自動車から公共交通への転換およびまちの魅力の向上につなげていく。
5	賑わいをつくる理由	公共空間の有効活用、新駅設置の効果発現（JR 海浜幕張駅に集中する利用者の分散、来訪者の車利用を公共交通へ転換、公共交通を利用した新たな回遊性）、エリア価値向上。
6	実施の課題・ハードル	・イベントにとどまらない日常的（常設的）な取組みの実施。
7	実施主体 （行政の位置づけ含）	社会実験実行委員会（千葉市を含む計 9 者、R5.6.30 立上げ） ※千葉市は実行委員会の事務局を務めるほか、道路占用・使用許可の申請主体となる。
8	主体となるプレイヤー	幕張新都心内に立地する企業等
9	取組場所と その周辺環境	幕張豊砂地区（JR 幕張豊砂駅、駅前広場、周辺道路、豊砂公園）
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可 道路使用許可
11	活用している国県市の制度	都市再生整備計画事業（まちなかウォークブル推進事業）
12	各種計画の位置づけ	幕張新都心まちづくり将来構想「道路・公園等の公有地、民有地のオープンスペースなど、官民空間の一体的かつ柔軟な活用・仕掛けづくり」
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み （費用負担）	公共空間における出店者からの出店料を資金に、イベント（構成員それぞれが自己負担）以外に発生する経費に充当する予定。
15	事前対策（道路に与える影響など）	・広幅員の歩道のため影響なし。 ・駅前広場でのイベント実施の場合、設営撤収時の搬出入車両の動線・タイミング検討。
16	今後の方向性	・令和 5 年度中に千葉市による滞在環境整備（道路上への人工芝敷設、ベンチ設置）を予定。 ・社会実験(実践)を通じたエリアマネジメントの機運醸成を行うとともに、社会実験後の持続可能な組織体制の具体化に向けた検討等を行う。
17	HP などリンク	https://www.city.chiba.jp/toshi/seisaku/makuharitoayosuna_walkable.html

千葉市（6/6）

項目		イチオシの取組
1	都市名	千葉市
2	取組タイトル	西千葉学園通り"みんなのみちばた"プロジェクト
3	概要	西千葉学園通りにおいて、地域の方々が主体となり「みちの使い方」や「まちの将来」を考え、実行する社会実験。 まずは歩道の植栽帯にベンチを置くことから始め、公共空間の利活用の可能性を検証するとともに、将来的には活動の輪と幅を広げていくことを目指す。 ※社会実験期間：R4.5.1～R6.4.30（当初1年間だったものを1年延長）
4	目的	パブリックマインドを持った地元のプレイヤーが主体となり公共空間の活用・運営管理することによるエリア価値向上。
5	賑わいをつくる理由	公共空間の有効活用、滞在快適性を持った空間の創出によるエリア価値向上、沿道店舗の売上向上（都市のスポンジ化防止）。
6	実施の課題・ハードル	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員3m程度の歩道のため、占用可能な箇所が限定される。 ・ステークホルダー（周辺住民や沿道店舗）との調整や信頼関係づくり。
7	実施主体 （行政の位置づけ含）	民間実行委員会 ※千葉市は実行委員会と共催で社会実験の実施主体となっているほか、道路占用・使用許可の申請主体
8	主体となるプレイヤー	NPO法人、地元自治会、沿道店舗
9	取組場所と その周辺環境	千葉大学正門前から京成みどり台駅まで延びる西千葉学園通り（市道緑町7号線）
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可 道路使用許可
11	活用している国県市の制度	—
12	各種計画の位置づけ	—
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み （費用負担）	検討中
15	事前対策（道路に与える影響など）	地元への回覧板や看板設置による事前周知
16	今後の方向性	実行委員会の構成員を増やし、活動の幅を広げ、持続可能な運営体制を実践する。
17	HPなどリンク	https://www.city.chiba.jp/toshi/seisaku/2022seisaku-nisitiba.html

項目		イチオシの取組
1	都市名	さいたま市
2	取組タイトル	大宮駅周辺ウォークラブル推進戦略（活動編）に基づくプレイヤーの発掘と実働的な体制の構築
3	概要	令和3年度に実施した「マチミチコンペ in 大宮ウォークラブルシティ」では、大宮の歴史・文化等の「大宮らしさ」を活かしたウォークラブルなまちづくりの実現に向けた提案やアイデアを頂いた。 令和4年度は、頂いたアイデアをもとに大宮駅周辺ウォークラブル推進戦略（活動編）を策定した。推進戦略は、大宮駅周辺のウォークラブルなまちづくりを推進するためのコンセプトや考え方を示し、市民のまちづくり参加のきっかけを促し、地域コミュニティの醸成を図るもの。 推進戦略に基づき、初期段階では行政による一定の支援のもと大宮駅周辺の各エリアのプレイヤーや関係者等が主体となり、実働的な体制を構築していく。
4	目的	大宮駅周辺のウォークラブルなまちづくり推進のためその活動の担い手となるプレイヤーの発掘を図るため。
5	賑わいをつくる理由	平成28年の首都圏広域地方計画において、大宮が東日本の玄関口として位置づけられていることや、災害時に首都圏の都市機能のバックアップ機能を有する都市となることが求められていることを踏まえ、市民のまちづくり参加のきっかけを促し、地域コミュニティの醸成を図るため。
6	実施の課題・ハードル	道路上に滞在環境を創出する場合は道路占用料を負担する必要があるが、駅前路線価が高いためプレイヤーが負担できる金額ではないこと。
7	実施主体 （行政の位置づけ含）	行政はプレイヤーが活動を行うための手続き等の支援を行っている。
8	主体となるプレイヤー	「マチミチコンペ in 大宮ウォークラブルシティ」のプレイヤー部門の入賞者。
9	取組場所と その周辺環境	大宮駅周辺には様々な活動を受け止めるポテンシャルを持った小さな空間や路地が点在しているものの、その空間を活かしきれていない状況。
10	実施にあたって取得した許認可・届出	・プレイヤーの活動がしやすい公共空間の管理者の許可（道路使用許可等）
11	活用している国県市の制度	—
12	各種計画の位置づけ	・大宮駅周辺地域戦略ビジョンに位置づけている「おもてなし歩行エリアの形成」と「おもてなしひろばの創出」 ・大宮駅周辺ウォークラブル推進戦略（活動編）に位置づけた「つかうプロジェクト」
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み （費用負担）	検討中
15	事前対策（道路に与える影響など）	・プレイヤーの活動時における歩行空間の確保 ・プレイヤーの安全管理
17	今後の方向性	推進戦略に基づき実働的な体制を構築し、市民の中から自発的にウォークラブルの取組が生まれることを図る。
18	HP などリンク	<p>■大宮駅周辺地域戦略ビジョン https://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/001/003/p011083.html</p> <p>■大宮駅周辺ウォークラブル推進戦略（活動編） https://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/009/006/p097617.html</p> <p>■「マチミチコンペ IN 大宮ウォークラブルシティ」プロジェクトレポート https://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/009/001/p097513.html</p> <p>■実践プロジェクトについて（実際に行われたプレイヤーの活動） https://www.city.saitama.jp/001/010/015/004/009/002/index.html</p>

項目		イチオシの取組
1	都市名	さいたま市
2	取組タイトル	～公民連携によるグリーンインフラの推進～ 緑化滞在空間の創出 大宮ストリートプランツプロジェクト
3	概要	本市では、都心の一つに位置付けている大宮駅周辺において、グリーンインフラの取組を推進し、都市の価値向上と活性化、豊かな生活空間の形成を目的として、本市をはじめ、地元金融機関及びまちづくり会社等の民間企業が参画する「大宮駅周辺グリーンインフラ公民連携プラットフォーム」を令和4年1月に立ち上げた。令和5年度では、このプラットフォームが主体となり、グリーンインフラによる賑わいの創出及び回遊性の向上等を検証する緑化滞在空間の社会実験「大宮ストリートプランツプロジェクト」を昨年度から規模を拡大して実施する予定としている。本プロジェクトでは、プラットフォームに参画する都市再生推進法人が、歩道部を一括占有することにより可動式プランターを公共スペースに配置し、人流測定カメラで撮影した動画による行動分析、AI緑視率判定プログラムを活用した街路景観分析を実施している。また、クラウドファンディング等による公共空間における協賛等が可能な街路植栽の仕組みを導入することで、公民連携による持続可能な緑化空間マネジメント体制の確立を目指している。
4	目的	大宮駅東口周辺では今後大規模な事業が複数見込まれ、氷川参道等を特色する駅周辺地域の緑豊かな沿道空間形成に向けて、維持管理の継続性を含めた緑化促進の仕組みが求められている。公共整備による街路樹や植栽帯のみならず、公共空間における協賛／販売が可能な街路植栽の仕組みを導入することで、公民連携による持続可能な緑化空間マネジメントの体制を確立することを目的としている。
5	賑わいをつくる理由	・滞在空間の不足 駅東口500m歩行圏は、約5000～30000人の歩行者交通量を有する商業地ですが、狭隘な歩道空間が多く人が憩える滞在空間が少ない状況。
6	実施の課題・ハードル	・ストリートプランツの協賛及び購入による維持管理費等の捻出 ・台風等の緊急時への対応 ・他地域への波及に向けた仕組みづくり
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	・金融機関、まちづくり会社及び行政等が参画する大宮駅周辺グリーンインフラ公民連携プラットフォーム
8	主体となるプレイヤー	・アーバンデザインセンタ大宮 (UDCO)
9	取組場所と その周辺環境	・大宮駅東口の日抜き通りである中央通りの歩道部、都市公園のパブリックスペースを活用している。特に中央通りは歩道部に緑の配置が少ない状況。
10	実施にあたって取得した許認可・届出	・道路占用許可、道路使用許可 ・特例道路占用許可取得に向けた調整
11	活用している国県市の制度	・官民連携まちなか再生推進事業（エリアプラットフォームの構築、未来ビジョン等の策定） ・先導的グリーンインフラモデル形成支援事業（重点支援団体）
12	各種計画の位置づけ	・総合振興計画実施計画 ・緑の基本計画（現在改定作業中） ・プラットフォームが作成する将来像等を示す未来ビジョン（現在作成中）
13	交通管理者の立ち位置	・道路使用許可主体
14	収益の仕組み (費用負担)	・本プロジェクトは社会実験（市からの業務委託）として実施していますが、維持管理費等は企業等からの協賛にてマネジメントしていきたいと考えている。
15	事前対策（道路に与える影響など）	・必要歩行幅員の確保、安全確保
16	今後の方向性	・今後は、企業等からの協賛を得ながら、他エリアへの展開を視野に入れて、緑化マネジメントの構築を目指していきたいと考えている。
17	HPなどリンク	■第2回グリーンインフラ大賞 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001491743.pdf

さいたま市（3/3）

項目		イチオシの取組
1	都市名	さいたま市
2	取組タイトル	岩槻歴史街道整備の推進
3	概要	岩槻駅周辺地区には、旧城下町を偲ばせる建物や人形店のあるまちなみが所々存在し、これら歴史的・文化的な地域資源を有効に活用してまちの魅力を高めるため、「まちなみづくり」と「みちづくり」を住民等と市の協働で進め、回遊ルートを形成してまちなか観光を誘い、人々が何度も訪れたいくなるようなにぎわいの創出を目指し、「岩槻歴史街道事業」を推進している。 現在は「裏小路」を先導的取組路線に位置付け、事業に取り組んでいる。
4	目的	岩槻駅周辺において、まちの成り立ちなどに意義のある既存道路の歴史的価値を見出すとともに、沿道の歴史的・文化的資源を活用し、まちの魅力の向上とにぎわいの創出を図る。
5	賑わいをつくる理由	人口減少、少子高齢化、伝統産業の後継者不足に伴う店舗や事業所の減少など社会情勢が変化する中で、岩槻を「長く住みたい」「働きつづきたい」地域と評価されるまちにするため。
6	実施の課題・ハードル	回遊ルート形成のため複数の路線を整備したいが、予算との兼ね合いで難しい面がある。また、地域の方と協働で「まちなみづくり」を進めていくこととしているが、プレイヤーも高齢化が進んでいる。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	行政は「みちづくり」を担当し道路美装化工事を行うとともに、プレイヤーが活動を行うための支援を行っている。
8	主体となるプレイヤー	裏小路まちなみづくり協議会
9	取組場所と その周辺環境	岩槻人形博物館南側の「裏小路」と呼ばれる市道。 武家地であった通りで、藩校や時の鐘のが立地する。
10	実施にあたって取得した 許認可・届出	—
11	活用している国県市の 制度	都市再生整備計画事業（まちなかウォークブル推進事業）
12	各種計画の位置づけ	・さいたま市総合振興計画実施計画 ・岩槻まちづくりマスタープラン ・岩槻まちづくりアクションプラン
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体 「みちづくり」実施に際しての調整先
14	収益の仕組み (費用負担)	現状は、地元協議会が会員から会費を徴収している。
15	事前対策（道路に与える 影響など）	—
16	今後の方向性	岩槻の歴史的・文化的な地域資源を活用しながら、回遊性向上につながる「みちづくり」や「まちなみづくり」を地域の方と協働で推進し、まちの魅力向上やにぎわい創出を目指す。
17	HP などリンク	岩槻歴史街道事業 https://www.city.saitama.jp/001/010/015/011/p046000.html 岩槻まちづくりマスタープラン https://www.city.saitama.jp/001/010/015/011/p020396.html 岩槻まちづくりアクションプラン https://www.city.saitama.jp/001/010/015/011/p058914.html

項目		イチオシの取組
1	都市名	川崎市
2	取組タイトル	新設道路におけるウォークブルな通りの形成
3	概要	土地区画整理事業により沿道宅地の整備とあわせて新設する都市計画道路である登戸2号線（幅員16m）において、道路空間に歩行空間だけでなく、多くの人が日常に滞留できる「にぎわい・憩い・交流空間」を創出するとともに、非日常に歩行者天国として道路空間を広場として活用できる”人が主役となるウォークブルな通りの形成”に向けて、沿道権利者と勉強会を重ね、「通りのコンセプトブック」を作成し、その実現に向けて社会実験等を実施している。
4	目的	区画整理事業後のまちの持続的な賑わいや魅力の創出に向けて、下記、取組を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> ・登戸駅と向ヶ丘遊園駅間の人々の往来を促し、まちの活性化を図る。 ・日常的に地域の人たちの多様な活動ができる場、交流できる場を創出する。 ・駅前の共同化等による新たな住民などの交流促進を図る。
5	賑わいをつくる理由	人口減少、少子高齢化、アフターコロナなど社会情勢の変化による都市間競争が激化する中で、多くの人に登戸・向ヶ丘遊園のまちに愛着を持ってもらい「住み続けたい」「行ってみたい」と思われ、選ばれるまちになるため。
6	実施の課題・ハードル	<ul style="list-style-type: none"> ・区画整理事業中のため沿道テナントが不在であり、活用主体がいないとまちに賑わいが生まれにくいこと。（プレイヤーの発掘） ・安定した公共空間利活用の促進に向けた組織の構築 ・持続的な取組とするための組織の収益源の確保が困難 ・道路管理者、交通管理者の理解を得るための協議・調整が必要であり、双方の担当者変更となっても継続していくノウハウの継承など
7	実施主体 （行政の位置づけ含）	現状では、公共空間の利活用を促進する組織構築に向けた検討を進めており、行政はその検討主体であり、社会実験の主催者である。
8	主体となるプレイヤー	利活用を促進する組織の検討中（主体となるプレイヤーは、まちづくり団体、商店街、沿道テナントなど）
9	取組場所と その周辺環境	登戸2号線。登戸2号線沿道は、建替中などが多く、1階が商業施設、事務所等、2階以上が賃貸住宅が主となっている。
10	実施にあたって取得した許認可・届出	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者天国のための道路使用許可（社会実験）
11	活用している国県市の制度	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業（都市計画道路の整備） ・都市再生整備計画事業（まちなかウォークブル推進事業）
12	各種計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・登戸・向ヶ丘遊園駅まちづくりビジョンにおける「賑わい・交流軸」 ・登戸2号線沿道まちづくりコンセプトブック（まちづくり勉強会作成）
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み （費用負担）	検討中
15	事前対策（道路に与える影響など）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者天国実施時における、迂回路の確保と沿道居住者、周辺地域等への周知。 ・また、沿道のコインパーク等の出入口に制限ができることについての調整。
16	今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、社会実験による地域住民の意識醸成や、利活用の促進、協議ノウハウの蓄積を図る。 ・社会実験等の結果を踏まえて、仕様等を確定し、本整備を実施する。 ・公共空間の利活用を促進する組織を構築し、自律的かつ持続的な取組を促す。
17	HPなどリンク	<p>■都市計画道路登戸2号線沿道のまちづくり</p> <p>https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000128201.html</p>

項目		イチオシの取組
1	都市名	川崎市
2	取組タイトル	土地区画整理事業を契機とした商店街のウォークアブルな通り形成
3	概要	土地区画整理事業により、沿道宅地の整備とあわせて整備する幅員9mの登栄会商店街において、商店街と勉強会を重ね、「まちづくり方針」を策定して、居心地が良く歩きたくなる空間づくりを行い、道路空間の利活用を促進する。 具体的には計画当初、歩道のないバス路線であった当該道路のバスを都市計画道路に転換するとともに、当該道路と駅前広場を接続させないことで、車両交通量が少なくなる計画とした。また、相互通行であった当該道路を、一方通行化とすることで、電線類の無電柱化が可能となり、車道の両側に安心な歩行空間のある歩車共存道路を整備する。歩行空間の一部にベンチや花壇が設置できる憩い空間を設けた魅力ある通りの形成を目指して、歩行者天国による社会実験等を実施している。
4	目的	地域主体のまちづくり活動による交流の促進と賑わいの創出を通じて、商店街及び地域の活性化を図る。
5	賑わいをつくる理由	商店街の活性化を図ることで、まちの魅力を維持・向上させ、人口減少、少子高齢化、アフターコロナなど社会情勢の変化による都市間競争が激化する中で、多くの人に登戸・向ヶ丘遊園のまちに愛着を持ってもらい「住み続けたい」「行ってみたい」と思われ、選ばれるまちになるため。
6	実施の課題・ハードル	<ul style="list-style-type: none"> ・区画整理事業中のため、活用主体となる沿道テナントが不在であること。 ・道路管理者、交通管理者の理解を得るための協議・調整が必要であり、双方の担当者が変更となっても継続していくノウハウの継承など。
7	実施主体 (行政の位置づけ含)	現状では、行政が道路整備を行っており、地域との勉強会の事務局であり、社会実験の主催者である。
8	主体となるプレイヤー	商店街、沿道テナント
9	取組場所と その周辺環境	駅から区役所に至る昔からの商店街、建替中もあるが、徐々に入居するテナントが増えている。
10	実施にあたって取得した許認可・届出	・歩行者天国のための道路使用許可
11	活用している国県市の制度	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業（区画道路の整備） ・都市再生整備計画事業（まちなかウォークアブル推進事業）
12	各種計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・登戸・向ヶ丘遊園駅まちづくりビジョンにおける「賑わいの核」「生活軸」 ・区役所通り登栄会商店街まちづくり方針（まちづくり検討会作成）
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み (費用負担)	検討中
15	事前対策（道路に与える影響など）	・歩行者天国実施時における、迂回路の確保と沿道権利者、周辺地域への周知
16	今後の方向性	・引き続き、社会実験による沿道住民、テナントの意識醸成や、利活用の促進、協議ノウハウの蓄積を図るとともに、活用主体（担い手）の育成を図り、自律的な取組を促す。
17	HP などリンク	<p>■区役所通り登栄会商店街のまちづくりについて</p> <p>https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000127286.html</p>

川崎市（3/3）

項目		イチオシの取組
1	都市名	川崎市
2	取組タイトル	エリアプラットフォームを活用した武蔵小杉周辺のまちづくり
3	概要	一般社団法人武蔵小杉エリアマネジメントを中心に、小杉駅周辺の商店会、商業施設、企業などの主要なステークホルダーが参画した「武蔵小杉エリアプラットフォーム」を組織し、本市もプレイヤーの一員として参画、公園等の公共空間の利活用に向けた仕組みづくりを行っている。
4	目的	まちのイメージ・利便性・コミュニティ等、これまでの強みに加え、地域固有の魅力をつくり、住民の住みやすさ実感や街への愛着度の向上を図るため。
5	賑わいをつくる理由	武蔵小杉駅周辺地域の公共空間等を持続的に利活用できる仕組みを構築することで、回遊性の向上や各地でイベント等のコミュニティ活動が行われる環境を整備し、当エリア独自の魅力を創出することで住民等に地域への愛着を持ってもらうため。
6	実施の課題・ハードル	<ul style="list-style-type: none"> ・活用主体がいないと賑わいが生まれないこと。（プレイヤーの発掘） ・安定した運営に向けた組織の構築
7	実施主体 （行政の位置づけ含）	武蔵小杉エリアプラットフォーム。川崎市は一メンバー。
8	主体となるプレイヤー	一般社団法人武蔵小杉エリアマネジメント。市は中原区役所のほか建設緑政局、まちづくり局
9	取組場所と その周辺環境	都市公園「こすぎコアパーク」と隣接する市道小杉町21号線
10	実施にあたって取得した許認可・届出	道路占用許可。道路使用許可。食品関係は実施していない。
11	活用している国県市の制度	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生整備計画事業（まちなかウォークアブル推進事業）
12	各種計画の位置づけ	—
13	交通管理者の立ち位置	道路使用許可主体
14	収益の仕組み （費用負担）	社会実験を国補助で賄っている。発生する費用は賑わいづくり費用や人流分析など。
15	事前対策（道路に与える影響など）	—
16	今後の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、社会実験による安全性の検証や協議ノウハウの蓄積を図るとともに、活用主体（担い手）の育成を図り、自律的な取組を促す。
17	HP などリンク	<p>■過去の社会実験</p> <p>○R3年度 https://www.city.kawasaki.jp/nakahara/page/0000137983.html</p> <p>○R4年度 https://www.city.kawasaki.jp/nakahara/page/0000147061.html</p> <p>■武蔵小杉エリアプラットフォーム https://musashi-kosugi.net/</p>

住宅団地再生に向けた取組に関する検討会 検討結果の概要

1 課題・背景

高度経済成長期の都市部への急激な人口集中に対応して、全国各地で郊外部を中心に多くの住宅団地の開発がすすめられたが、これらの住宅団地の多くは、入居世帯の年齢階層が極端に偏っており、開発から40年以上が経過した現在、子・孫世代の流出等による人口減少、建物の老朽化・陳腐化などが進行していることに加え、一般市街地に比べて人口移動が少なく、8割の住宅団地において転入率は全国平均以下であり、新たな居住者の入居が進まずに、空き家・空き店舗の増加、地域コミュニティの担い手不足、土地利用需要との乖離などの顕在化する問題への対応が課題となっている。

2 検討会における検討項目

各都県市における高経年住宅団地の再生にかかる取組の現状や好事例を共有するなど、共通する課題の解決に向けて検討を行う。

3 検討経過

(1) 事前調査（令和5年6月）

- ・第1回検討会に向けた各都県市における高経年住宅団地の状況や、住宅団地再生に関する取組みの現状および課題の調査を行った。

(2) 第1回検討会（令和5年7月11日）

- ・九都県市が住宅団地の再生について共同で研究し、課題の解決に向けて取り組んでいくことを確認した。
- ・事前調査の結果をもとに、各都県市における取組や課題の共有を行った。

(3) 第2回検討会（令和5年8月23日）

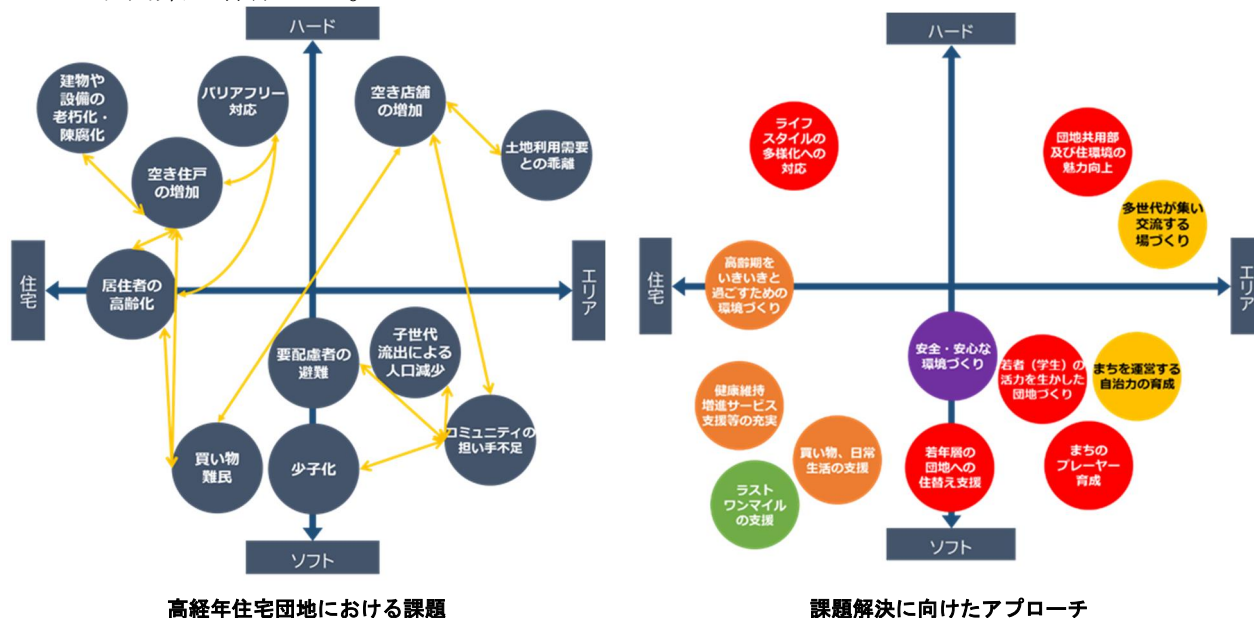
- ・事前調査結果をもとに「高経年集合住宅団地における再生（活性化）事例集」を作成することを確認し、今後のとりまとめの方向性について協議した。
- ・中間報告案についての確認を行った。

(4) 第3回検討会（令和6年2月9日）

- ・事前調査結果及び各都県市にて作成した個票を元に、「高経年集合住宅団地における再生（活性化）事例集」を作成し、取りまとめ内容について確認した。
- ・最終報告案についての確認を行った。

4 検討会の成果

九都県市における住宅団地再生の取組の現状や課題を調査・共有するとともに、公的主体の管理する高経年集合住宅団地における好事例をとりまとめた事例集を作成した。



高経年住宅団地における課題

課題解決に向けたアプローチ



各都県市の取組事例集

5 今後の取組予定

第85回九都県市首脳会議への報告をもって、本検討会は終了するが、検討会にて作成した事例集を、団地再生(活性化)における課題解決の一助とし、各都県市での取組を進めるとともに、必要に応じて情報共有を行うなど、連携を図っていく。

高経年集合住宅団地における 再生(活性化)事例集

令和6年3月
住宅団地再生に向けた取組に関する検討会

(1) はじめに

令和5年4月の第83回九都県市首脳会議※において、各都県市における高経年住宅団地※の再生にかかる取組の現状や好事例を共有するなど、共通する課題の解決に向けて検討を行うことを決定し、「首都圏連合協議会 住宅団地再生に向けた取組に関する検討会※」が設置された。検討会において、九都県市における住宅団地再生の取組の現状や課題を調査するとともに、主に公的主体※の管理する高経年集合住宅団地※における好事例を取りまとめた本事例集を作成した。

本事例集が、各都県市において団地再生（活性化）における課題解決の取組を進める上での一助となることを期待する。

【※1：九都県市首脳会議】

九都県市の知事及び市長が、共有する膨大な地域活力を生かし、共同して広域的課題に積極的に取り組むことを目的とし実施しているものである。（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県、横浜市・川崎市・千葉市・さいたま市・相模原市の市長）

【※2：高経年住宅団地】

5ha以上で、入居開始から40年以上経過した住宅団地

【※3：検討会】

首脳会議の下に、担当部局長で構成する委員会等を設置するとともに、その下に担当課長や実務担当者で構成する幹事会、部会等を設置し、首脳会議の運営や広域的課題に関しての具体的な調査・検討・協議等を行っている。

また、首脳会議において協議し、集中して検討を行うことを決定した項目については、首都圏連合協議会で検討を行っている。

【※4：公的主体】

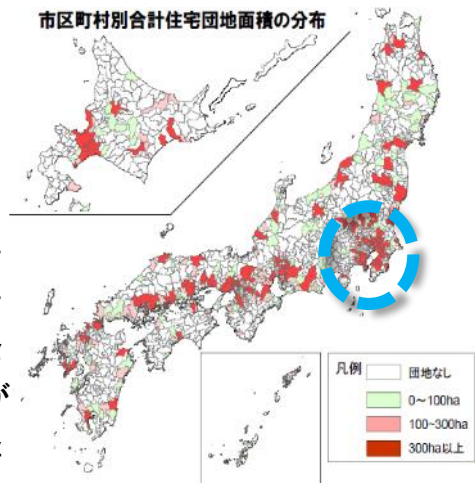
地方公共団体の他、UR都市機構、地方住宅供給公社等も含む

【※5：高経年集合住宅団地】

高経年住宅団地のうち、公的主体が管理する集合住宅団地

(2) 背景・現状

高度経済成長期に、都市部への急激な人口集中に対応するため、全国各地で郊外部を中心に多くの住宅団地の開発が進み、同一世代が一斉に入居したことから、現在、居住者の高齢化や建物の老朽化が進行している。5ha以上の住宅団地は全国に約2,900団地あり、そのうち約4分の1が九都県市内に存在し、令和5年4月時点で、高経年住宅団地は約半数に及ぶ。



国交省「住宅団地の実態について（H30.12）」より引用し、一部加工

(3) 事前調査結果

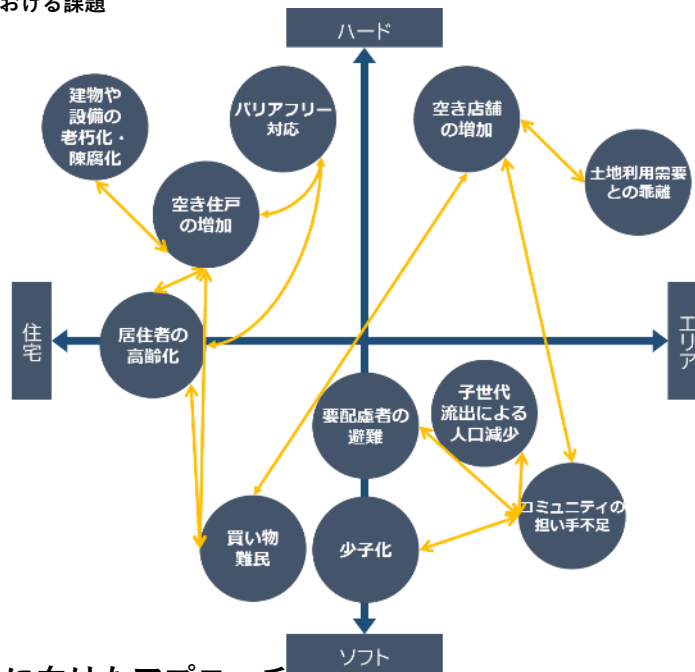
調査内容		埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	横浜市	川崎市	千葉市	さいたま市	相模原市	合計
問1	H30.12 国土交通省「住宅団地のリスト」を参考にした、各都県市内に存在する5ha以上の住宅団地数	147	205	72	73	137	33	22	14	3	706
問2	問1.で回答いただいた住宅団地のうち、R5.4月時点で入居開始から40年以上経過した住宅団地（高経年住宅団地）数	54	55	54	41	105	29	16	0	2	356

※県の数値には政令市を含まない。

(4) 高経年住宅団地における課題

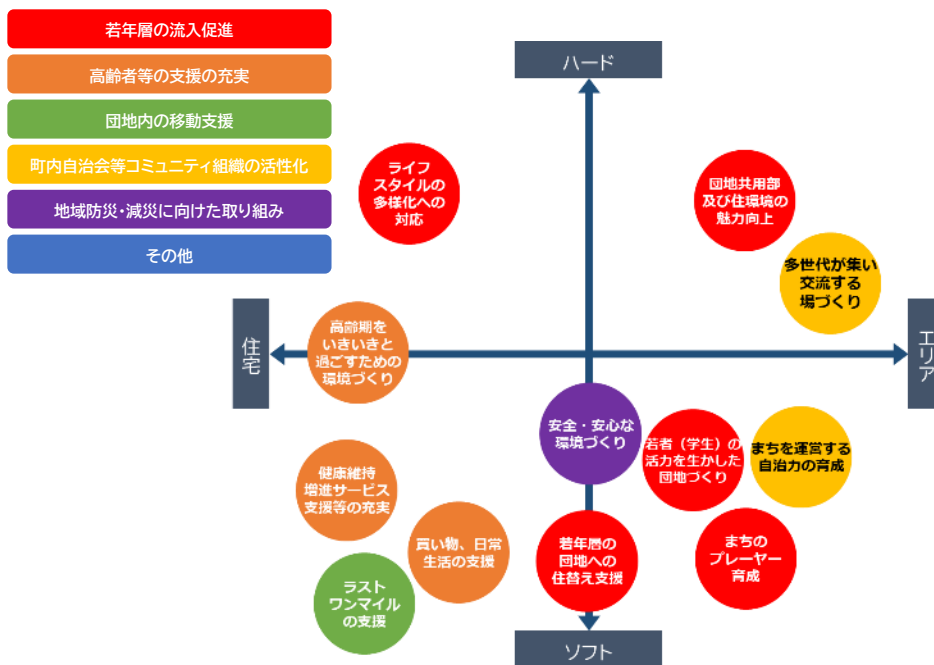
高経年住宅団地では、建物の老朽化などのハード面の課題と、居住者の高齢化などのソフト面の課題（社会的課題）が複合的に繋がり、団地の活力低下を招いている。

高経年住宅団地における課題



(5) 課題解決に向けたアプローチ

課題解決のためにはソフト面とハード面両輪の取組が必要であるが、ハードの取組は相当期間及び費用を要するものも多いことから、本事例集ではソフト面の取組を中心に、アプローチを6テーマに分類し、施策の位置づけをまとめた。



(6) 事例 (全25事例)

索引

テーマ	施策	事例	団地名	自治体名	頁	
若年世帯の 流入促進	団地共用部 及び住環境の魅力向上	花見川団地における取組	花見川団地	千葉市	5	
		北本団地における取組	北本団地	埼玉県	6	
		ルネッサンスin洋光台	洋光台団地	横浜市	7	
		リノベーション住戸 (企業とのコラボレーション)	- (全域)	(参考)	8	
		田島団地 (「団地キッチン」田島) における取組	田島団地	さいたま市	10	
		多摩ニュータウン地域再生に係る 施設改修支援事業	多摩ニュータウン	東京都	11	
		豊四季台団地の再生	豊四季台団地	千葉県	12	
	若年層の団地への 住替え支援		子育て世帯住替え支援事業 ・結婚新生活支援事業	- (全域)	千葉市	13
			子育て世帯等中古住宅購入 ・改修費補助事業	- (全域)	相模原市	14
	若者(学生)の活力を生か した団地づくり		団地における大学生入居	笹山団地	神奈川県	17
			共助による高齢化団地活性化モデル事業	上尾シラコバト 住宅団地	埼玉県	18
			左近山団地における取組	左近山団地	横浜市	9
	ライフスタイルの多様化へ の対応		ペット可の事例	-	(参考)	15
			DIY可能賃貸住宅の事例	-	千葉県	16
	まちのプレーヤーの 育成		花見川団地における取組(再掲)	花見川団地	千葉市	5
	高齢者等の 支援の充実	高年齢をいきいきと過ご すための環境づくり	ルネッサンスin洋光台(再掲)	洋光台団地	横浜市	7
			左近山団地における取組(再掲)	左近山団地	横浜市	9
相模台団地における 地域医療福祉拠点化の取組			相模台団地	相模原市	19	
健康維持・増進サービス・ 支援等の充実			北本団地における取組(再掲)	北本団地	埼玉県	6
			団地における大学生入居(再掲)	笹山団地	神奈川県	17
			地域住民による 高齢者向け生活支援サービスの提供	めじろ台	東京都	23
			豊四季台団地の再生(再掲)	豊四季台団地	千葉県	12
買い物、日常生活の 支援			都営住宅における買い物弱者支援事業	- (全域)	東京都	20
			虹ヶ丘団地での取組	虹ヶ丘団地	川崎市	21
			拠点型コミュニティ形成	町田木曾住宅 松が谷住宅 愛宕第二住宅	東京都	22
団地内の 移動支援		ラストワンマイルの 支援	花見川団地における取組(再掲)	花見川団地	千葉市	5
	買い物客送迎用三輪自転車		24			

テーマ	施策	事例	団地名	自治体名	頁
町内自治会等 コミュニティ活動の 活性化	多世代が集い交流する場づくり	花見川団地における取組(再掲)	花見川団地	千葉市	5
		北本団地における取組(再掲)	北本団地	埼玉県	6
		団地における大学生入居(再掲)	笹山団地	神奈川県	17
		拠点型コミュニティ形成(再掲)	町田木曾住宅 松が谷住宅 愛宕第二住宅	東京都	22
		大学と連携した学生入居による地域コミュニティ支援事業	- (全域)	東京都	25
		多摩ニュータウン地域再生に係る 施設改修支援事業(再掲)	多摩ニュータウン	東京都	11
		相模台団地における 地域医療福祉拠点化の取組(再掲)	相模台団地	相模原市	19
		地域住民による高齢者向け生活支援サービスの提供(再掲)	めじろ台	東京都	23
	まちを運営する自治力の育成	アプローチ型コミュニティ形成	- (全域)	東京都	26
		誰もが集い、つながる居場所 東京みんなでサロン	- (全域)	東京都	27
地域防災・減災に 向けた取り組み	安全・安心な環境づくり	北本団地における取組(再掲)	北本団地	埼玉県	6
		団地における大学生入居(再掲)	笹山団地	神奈川県	17
		地域住民による高齢者向け生活支援サービスの提供(再掲)	めじろ台	東京都	23
その他	団地再生(活性化) に向けた取組	団地総合再生スタートアップ支援 (専門家派遣)	- (全域)	横浜市	28
		よこはま団地サポーター制度	- (全域)	横浜市	29
		田島団地 〔「団地キッチン」田島〕における取組(再掲)	田島団地	さいたま市	10
		子育て世帯住替え支援事業 ・結婚新生活支援事業(再掲)	- (全域)	千葉市	13

花見川団地における取組

千葉市

団地内の移動支援

町内自治会等コミュニティ
ティ組織の活性化

団地名:花見川団地
所在地:千葉市花見川区花見川
団地の概要
管理主体:UR都市機構(賃貸)、分譲
戸数:5,741戸(賃貸)、1,530戸(分譲)

【事業の概要】

R4.5月に千葉市、UR都市機構、(株)良品計画、(株)MUJI HOUSE4者で連携協定を締結。

(連携協力事項)

- ・多様な世代が安心して住み続けられる環境整備に関すること(第1号)
- ・花見川団地商店街の活性化に関すること(第2号)
- ・地域で活躍する人材の発掘や活動支援に関すること(第3号)
- ・地域資源の活用に関すること(第4号)
- ・大学連携に関すること(第5号)
- ・情報発信に関すること(第6号)



【施策】

■団地共用部及び住環境の魅力向上 MUJI×UR団地まるごとリノベーション

団地住戸だけでなく団地外観、屋外広場、商店街区といった共用部分にもリノベーションの対象を広げ、さらに地域コミュニティの形成にも連携して取り組むことで、団地を拠点とした地域の生活圏を活性化することを目的とする。団地まるごとリノベーションのプロジェクト第一弾として、UR団地でも有数の規模を誇る千葉市花見川区の花見川団地において、団地の中心である商店街のリノベーションや地域コミュニティの形成について、取組を継続している。



・ラストワンマイルの支援

自動運転バス(GACHA)

将来の団地内移動支援に係る知見の習得・地域生活圏活性化の検証を目的に、2022年5～6月に自動運転バス(GACHA)の日本初となる公道走行実験を実施。



- ・花見川団地マルシェ
- ・無印良品のPOP-UPストア
- ・まちのプレーヤーの育成
- ・商店街の未来を考えるワークショップの開催
(R5.7～地元主催の「花団未来会議」に移行)
- ・新たな出店者の発掘

■多世代が集い交流する場づくり

お休み処「えがお」の改修等

商店街振興組合が管理していた既存スペースお休み処「えがお」について、学生団体と商店街振興組合が連携し企画・設計し、多世代が交流できるスペースとしてリニューアル。「花見川区地域活性化支援事業」を活用
廃校(旧花見川第三小学校)の黒板を市から譲与。



【取組における課題】

団地の商店街区では空き店舗が課題となっており、リノベーションを行うだけでなく、費用や条件面などで、出店しやすい環境を整備する必要があると考えている。
4者協定に関連する様々な取組を地域が主体となる、持続的で安定的な仕組みとすることを目的とし、協議会の組成について現在協議中。

北本団地における取組

埼玉県

若年層の流入促進

高齢者等の支援の充実

町内自治会等コミュニティ組織の活性化

地域防災・減災に向けた取り組み

団地名:北本団地
所在地:埼玉県 北本市栄
団地の概要
管理主体:UR都市機構
戸数・棟数:2,091戸・71棟

【事業のあらまし】

北本市と独立行政法人都市再生機構(以下「UR都市機構」)が、令和2年3月26日に締結したまちづくりに関する連携協定に基づき、地域活性化を推進。

【事業の概要】

◎若年層の流入促進

『全国初となる住宅付店舗のMUJI×UR(住宅リノベーション)による地域活性化』
北本市・暮らしの編集室(※1)・良品計画・MUJIHOUSE・UR 都市機構の5者の連携により、住宅付店舗(1F 店舗、2F 住宅)を活用。
北本市からの要請に基づき、住宅付き店舗のリノベーションは全国で初めて実施。

◎町内自治会等コミュニティ組織の活性化

『北本市のふるさと納税型クラウドファンディング(※2)の活用』

ふるさと納税型クラウドファンディングを利用したコミュニティ施設を団地内商店街に複数誘致。地域コミュニティの活性化、見守り機能や居場所づくりの強化、多世代にわたる入居促進、関係者人口の増加等に取り組んでいる。

また、商店街の活性化に伴い、ふるさと納税型クラウドファンディングの利用なしでも出店希望者が増加している。

◎高齢者等の支援の充実

『地域医療福祉拠点化に着手』

北本団地において「多様な世代に対応した居住環境の整備及びミクスドコミュニティ形成の推進」に向け、地域医療福祉拠点化に着手。生活支援アドバイザーを配置し、イベントによる外出促進やモルック・ポールウォーキングのサークル立ち上げ支援等により、団地にお住いの高齢者等をサポートする体制を構築している。

◎地域防災・減災に向けた取り組み

『防災イベントによる防災啓発と多世代交流』

団地内の防災広場を活用し、地域住民、商店会、地元企業と連携しながら体験型防災イベントを開催。防災意識を高めるだけでなく、多世代交流を進めることで地域連携の強化に取り組んでいる。

※1 暮らしの編集室

北本市出身・在住のメンバーによる、北本市を拠点としたまちづくり会社。シティブロモーション事業やふるさと納税事業等で北本市との連携、つながりが構築されている。

まちへの愛着醸成に合致する取り組みであることから、北本団地活性化プロジェクトが始動している。

※2 ふるさと納税型クラウドファンディング

市民のまちへの推奨・参加・感謝意欲を向上するためのシティブロモーションに資する取組として、「市民提案型ふるさと納税クラウドファンディング事業」を導入。
北本団地では暮らしの編集室等が応募し、審査を経て事業実施し、集まった寄付金を応募事業者へ支援している。

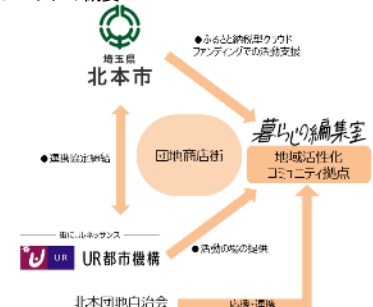
【取組における課題】

◎持続可能なコミュニティの形成

自治会を中心とした既存コミュニティと、暮らしの編集室を中心とした新たなコミュニティの連携は進んでいるものの、人口減少やライフスタイルの変化に対応した、次世代のコミュニティをどのように形成していくかが課題。良好な関係を維持しながら、将来にわたって持続可能な地域コミュニティの実現に向けた支援体制が求められる。



北本団地活性化プロジェクトの概要



団地共用部及び住環境の魅力向上/高齢期をいきいきと過ごすための環境づくり

ルネッサンスin洋光台

横浜市

団地名:洋光台団地

※UR洋光台北団地、UR洋光台中央団地、UR洋光台西団地、市営洋光台団地、分譲洋光台南団地

所在地:横浜市磯子区洋光台

団地の概要

管理主体:UR都市機構(賃貸部分)、市営住宅、分譲

戸数・棟数:1,603戸・61棟(UR洋光台北団地、賃貸)、1,262戸・12棟(UR洋光台中央団地、賃貸)、274戸・8棟(UR洋光台西団地、賃貸)、730戸・20棟(市営洋光台団地、賃貸)、1,493戸・72棟(洋光台南団地、分譲)

【事業の概要】

URとの包括連携協定(H22年3月～)に基づき、UR賃貸3団地(洋光台北、洋光台中央、洋光台西)の再生を図るとともに、UR、自治会、神奈川県等の地元関係者と連携を図り、分譲団地、戸建エリアを含むまち全体の活性化に取り組んでいる。

○洋光台エリア会議

H24年度より開始され、現在は、まちづくり協議会・神奈川県・横浜市・区役所・UR都市機構等の構成員が地域関係者と取組の共有の場として実施。

○洋光台まちづくりビジョン

H26年に洋光台エリア会議において取りまとめ。

○団地の未来プロジェクト

エリア会議等で議論されてきた検討事項を具現化していくため、建築家の隈研吾氏とクリエイティブディレクターの佐藤可士和氏による監修のもとプロジェクトを推進。

H30年 洋光台中央団地の広場 リニューアルオープン

R2年 洋光台北団地の集会所・広場 リニューアルオープン

○まちまどー洋光台まちの窓口ー

エリアマネジメントの担い手として、地域の情報収集・発信拠点の役割を担っている。UR洋光台中央団地の一区画を活用した、まちの活動・情報の受付、活動したい人の相談受付など気軽に立ち寄れる地域の拠点。

【書籍出版】

R4年に『郊外住宅地の再生とエリア・マネジメント 団地をタネにまちをつなぐ 横浜・洋光台の実践』(学芸出版社)を出版



【取組における課題】

コミュニティのあり方や世代交代に対応できるよう、地域外からも新たな担い手を迎え入れ、持続性を図っていくことが今後の課題となる。また、10年間着実に進めてきた一方、環境対策やコロナなどの社会情勢を考慮しつつ、情報社会における新たな技術革新を受け入れ、柔軟に軌道修正していくことが重要となる。

リノベーション住戸 (企業とのコラボレーション)

(参考)

団地名:全国のUR賃貸住宅

所在地:—

団地の概要

管理主体:UR都市機構

団地数・戸数:約100団地 約1,600戸(R4年度末時点)

事例の概要

・MUJI×UR 団地リノベーションプロジェクト

日本の暮らしのスタンダードを追求してきたUR都市機構と、無印良品の住空間事業を担い、

愛着を持って長く使える「暮らしの器」としての家を提供する MUJI HOUSE が連携し、現代の多様化した日本の暮らしに新たな賃貸リノベーションのスタンダードを発信すべく、平成 24 年6月に「MUJI×UR 団地リノベーションプロジェクト」を立ち上げました。このプロジェクトは、WEB 上で展開するコラムなどを通したお客様とのコミュニケーション

を踏まえ、団地の持つよき歴史を生かしつつ、これからも多くの方に長く心地よく住みつないでいただけるよう、「こわしすぎず、つくりすぎない」というコンセプトで、リノベーションに取組

むプロジェクトです。

◆「MUJI×UR 団地リノベーションプロジェクト」サイト

UR都市機構 <https://www.ur-net.go.jp/chintai/muji/>

無印良品の家 <https://www.muji.net/ie/mujiur/>



・MUJI×UR 団地まるごとリノベーションについて

UR都市機構の賃貸住宅において、それぞれが持つノウハウを活用しながら、地域の生活圏の活性化にソフト、ハード両面において共同で取り組み、実践することにより、既存ストックを活用した「新しい住まいのかたち」を提案し、ひいては集合住宅の維持・更新等、今後さらに重要性を増す社会的課題の解決に寄与することを目的としています。

(1) 住戸改修プランの策定

(2) 外観、集会所、商店街、屋外広場等の共用部改修プランの策定

(3) 地域コミュニティの形成

(4) 外部への情報発信

◆団地まるごとリノベーションプロジェクトサイト

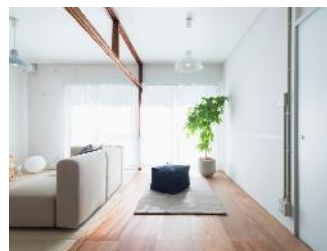
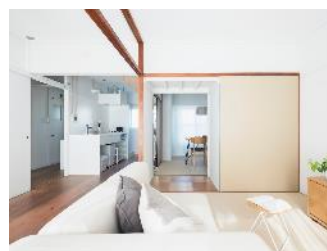
<https://www.muji.net/ie/mujiur/whole renovation/>

・「イケアとURIに住もう。」プロジェクト

豊富に取りそろえたホームファニッシング製品(家具からテキスタイルに至るインテリア全般)を通じて、世界中の家庭へ快適な暮らしの提案を続けているイケアと、住まいを通じて日本の家族の暮らしを見守り続けてきたUR都市機構が、お互いの活動に共通する「サステナビリティ」に着目し、お客様が賃貸住宅で、より環境に優しく、気軽に変化を楽しみながら、豊かに暮らし続けていただけることを目指したプロジェクト。

◆「イケアとURIに住もう。」サイト

https://www.ur-net.go.jp/chintai/ur_ikea/



取組における課題

(課題として認識している事項は現在のところございません)

若者(学生)の活力を生かした団地づくり
/ 高齢期をいきいきと過ごすための環境づくり

左近山団地における取組

横浜市

団地名：左近山団地
所在地：横浜市旭区左近山
団地の概要
管理者・分譲主：UR都市機構
戸数・棟数：分譲：2,665戸・124棟 賃貸：2,100戸・76棟

【事業の概要】

平成29年4月より旭区・横浜国立大学・UR都市機構の三者で連携協定を締結し、団地内の自治会・NPO等とともに団地入居学生を中心とした地域活性化に関する取組を展開

左近山団地に入居した横浜国立大学の学生による、地域とのイベント企画・実施に加え、入居学生含む横浜国立大学の学生団体「サコラボ」による地域活性化に向けた取組を推進。

団地内ショッピングセンターと連携し、店舗が販売する商品を組み合わせる新たな定食を創作し提供するイベント開催や、「左近山アトリエ131110」の支援を受けアートフェスティバル、災害時にも活用できるピザ窯製作等を実施。

<参考>

- ・サコラボの現地での活動が「地域課題実習」として大学の履修科目に登録。横浜国立大学生だけでなく、実習を通じて他大学生との交流など広がりを見せている。
- ・入居学生の中には、卒業後も団地に住みながら地域活動を続けている例もあり、横浜市の「働く場の創出事業」において、コワーキング等に加え、地域活動の創出や起業をチャレンジする人などを応援する場「トリオ左近山」の運営も手掛けている。

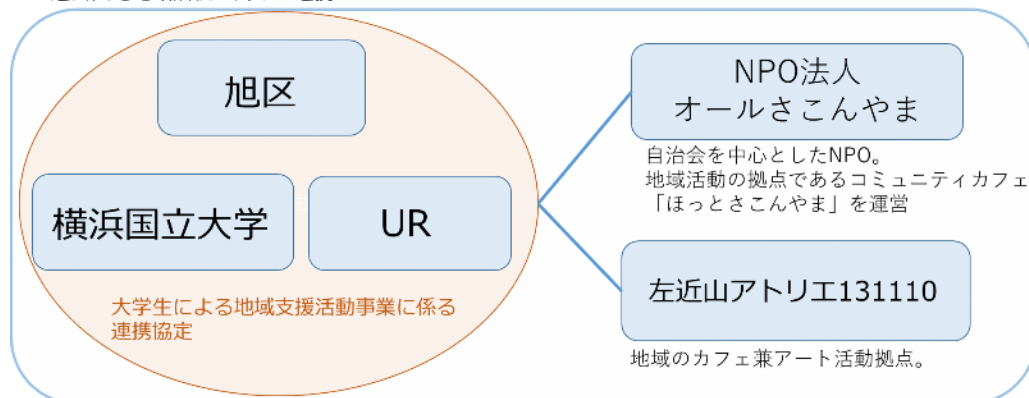


災害時用移動式ピザ窯製作ワークショップ



左近山アートフェスティバル

左近山団地地域活性化に向けた連携



【取組における課題】

・大学生入居事業では、事業主体である地域のNPO法人「オールさこんやま」が入居学生の家賃を一部補助しており、家賃補助の原資確保のため、ふるさと納税の仕組みでNPO法人を応援できる市民活動推進基金「よこはま夢ファンド」を活用している。大学生入居事業を継続するため、「よこはま夢ファンド」の仕組みの認知度向上とともに、大学生の地域における取組をいかに区内外へ発信し、基金への寄付の呼び込みを増やすかが課題となっている。

田島団地 (「団地キッチン」田島)における取組

さいたま市

団地名:田島団地(「団地キッチン」田島)
 所在地:埼玉県さいたま市桜区田島六丁目地内(同左)
 団地の概要
 管理主体:独立行政法人都市再生機構
 戸数・棟数:54棟・1,906戸(団地再生事業着手前)

事例の概要

①基本合意書の締結

さいたま市では、西浦和駅周辺のまちづくりを推進しており、一方、西浦和駅南側に位置する田島団地では独立行政法人都市再生機構(以下、「UR都市機構」という。)によって団地再生事業が進められている。そこで、さいたま市とUR都市機構が連携し、相互の持つ技術や情報等を生かし協力することで、地域の価値向上を図ることを目的として、令和元年9月に以下の連携事項を規定した「西浦和駅周辺のまちづくりに関する基本合意書」(以下、「基本合意書」という。)を締結した。

【連携事項】

- (1)地域特性や地域資源を生かした賑わいの創出や利便性向上のための機能の充実等、駅前の顔となるまちづくり
- (2)交通結節点機能の強化に資する交通基盤の整備
- (3)安全で安心な地域防災性の向上
- (4)良好な住環境の形成並びに地域医療及び地域福祉の充実
- (5)その他必要と認める事項

②「団地キッチン」田島

基本合意書における連携事項(1)に基づくURグループのプロジェクトとして、グループ会社である日本総合住生活株式会社(JS)が、田島団地に隣接する埼玉りそな銀行旧西浦和支店をリノベーションし、カフェ・ブルワリー・シェアキッチンの複合機能を持つ、コミュニティ拠点「団地キッチン」田島をオープンした。



出典:日本総合住生活株



取組における課題

このような取組をきっかけに、地域住民と連携し、団地内のみではなく駅周辺エリアも含め、まち全体の賑わい活性化、地域の特性を生かしたまちづくりの実現につなげていくことが課題と考えられる。

多摩ニュータウン地域再生に係る 施設改修支援事業

東京都

団地名：多摩ニュータウン（URまたは公社が所有する賃貸の共同住宅）

所在地：

団地の概要

管理主体：URまたは東京都住宅供給公社

戸数・棟数：-

事例の概要

- 都は、多摩ニュータウンの再生に向け、令和元年度より、多摩ニュータウン地域の団地の施設管理者に対し、空き店舗、共用施設等及び空き住戸の改修工事に要する経費の一部を補助し、団地施設の活用を促進
- 令和4年度は、落合住宅(4-1街区 管理事務所棟2階)において、内装や設備の更新・インターネット環境を整備し、地域コミュニティ活性化に寄与するコミュニティサロンの改修工事を支援

【主な改修内容】

- 床・壁・天井等の内装工事
- 建具取替
- 各部屋へのWi-Fi機器の設置
- 廊下等のバリアフリー化
- トイレの改修



和室を洋室化したコミュニティサロン



幅広い世代の方々が参加した吹矢体験

町内自治会等コミュニティ組織の活性化

取組における課題

補助制度の利用拡大に向け、団地の施設管理者等との連携強化が必要と考えている

豊四季台団地の再生

千葉県

団地名：豊四季台団地
 所在地：柏市豊四季台3-1ほか
 団地の概要：
 戸数：[事業着手前] UR賃貸 4,666戸
 [R5.3月時点] UR賃貸 2,099戸（建替後）、690戸（建替前）
 民間事業者 693戸

事例の概要

・昭和39年に建てられた豊四季台団地は、多様な世代が安心して住み続けられる居住環境の整備に向け、平成16年からUR都市機構による大規模な建替え事業に着手している。

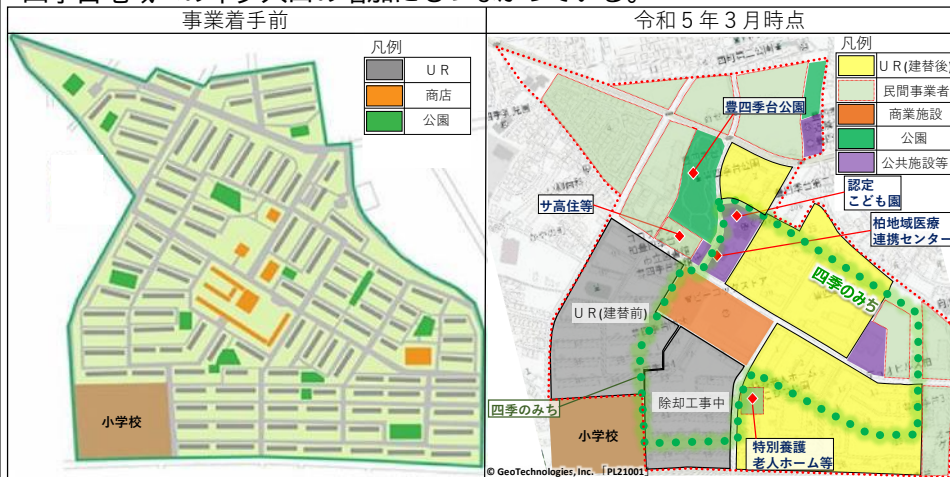
・この事業では、住棟を低層から中高層に建替えることで、良好な住宅供給・居住環境整備を図るとともに、土地利用の効率化により生まれた敷地に、サービス付き高齢者住宅や特別養護老人ホーム等の高齢者福祉施設、公園や柏地域医療連携センター等の公益施設を整備。また、エリアを回遊できる形で居住者の外出機会創出を目的とした四季のみちを整備。その他、民間事業者による分譲戸建やマンション等の多様なニーズに対応した住宅供給により地域の価値向上に取り組んでいる。

・I～V期までに分割した建替え工事は、令和5年3月時点でIV期までの建替えが完了しており、UR都市機構が管理する戸数は、従前の4,666戸から、建替後2,099戸、建替前690戸となっている。また、事業地区内の民間事業者による供給戸数は693戸となっている。

・豊四季台団地に関連する柏市の取組

- <規制> 地区計画及び景観形成基準により、沿道に面する建物の高さや壁面位置の制限などの規制を行う。
- <施設の配置> 立地適正化計画により、団地内に立地する、サービス付き高齢者住宅等の介護福祉機能や、認定こども園等の子育て支援機能を持つ施設の維持を図る。
- <高齢化対策> 豊四季台地域をはじめとした市域の高齢化に対応するため、柏市・UR・東京大学高齢社会総合研究機構の三者による柏市豊四季台地域高齢社会総合研究会の発足とともに三者で協定を締結し、Aging in Placeを基本理念として在宅医療の推進をはじめとした地域包括ケアシステムの構築に取り組んできた。

・これらの取り組みにより、高齢者が安心して暮らし続けられるまちの形成が図られただけでなく、豊四季台地域への年少人口の増加にもつながっている。



▲ 四季のみち



▲ 柏地域医療連携センター

取組における課題

・事業地区内への子育て世帯の流入に伴い、周辺の保育園や学校等が不足。また、従前住民と新たな住民とのコミュニティ形成に向け、ミストコミュニティの醸成に取り組んでいる。

子育て世帯住替え支援事業 ・結婚新生活支援事業

千葉市

団地名:(高経年住宅団地が対象)
所在地:千葉市(市内全域)
団地の概要:-

【事業の概要】

●子育て世帯住替え支援事業

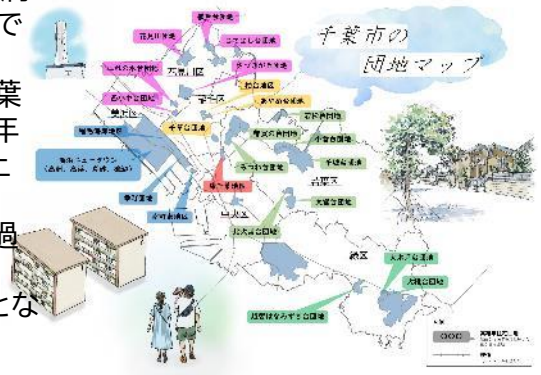
新しく千葉市内の高経年住宅団地へ転居する子育て世帯に対し、中古住宅の購入費用や賃貸住宅の賃料、引越し費用、リフォーム費用などを補助する。

- ①対象となる転居期間内に高経年住宅団地(*1)外から市内の高経年住宅団地内へ転居していること。
- ②小学生以下の子ども(出産予定の子どもを含む。)がいる世帯であること。
- ③申請年度に小学生以下の子どもがいる世帯の場合、児童手当を受給していること。(特例給付を除く)。出産予定の場合は上記同等の所得額であること。
- (*1)居住促進区域内で建設から概ね40年が経過した市内の団地

●結婚新生活支援事業

新婚等世帯に対し、婚姻に伴う住居費及び引越費用並びにリフォーム費用の一部を補助する。

- ① 婚姻時に夫婦双方の年齢が39歳以下
- ② 令和4年分の夫婦の合計所得が500万円未満
- ③ 令和5年3月1日から 令和6年3月 31 日までの間に婚姻届を提出し、受理された夫婦
- ④ 夫婦の双方又はいずれかが、婚姻を機に 千葉市内の高経年住宅団地*1以外から市内の高経年住宅団地へ転居し、補助金の申請から 2 年以上居住する意思のある方
- *1:居住促進区域内で建設から概ね40年が経過した市内の団地
- ※パートナーシップ宣誓をしたカップルも対象となります



【取組における課題】

●子育て世帯住替え支援事業

(開始初年度のため、課題として認識している事項は現在のところございません)

●結婚新生活支援事業

- ①元々は低所得者向けの少子化対策として内閣府が設置したメニューを、市の独自策として団地の活性化を目的とした制度として運用している。収入制限がネックとなり条件から外れる転居者も例年複数見られる他、市の税収増には繋がらない等々の課題がある。
- ②若年層への周知が課題と認識している。紙媒体や市HP等で積極的に周知を行っているが、SNS等を活かしていない。
- ③高経年住宅団地に若年層の流入促進をする上で、補助金制度の効果は限定的であり、住戸や団地そのものの魅力向上が不可欠である。リノベーション住戸は人気ですぐ埋まってしまうため、リノベーション住戸のさらなる供給が不可欠と考えている。

子育て世帯等 中古住宅購入・改修費補助事業

相模原市

団地名:(市内の住宅が対象)
所在地:相模原市(市内全域)
団地の概要:-

【事業の概要】

子育て世帯等中古住宅購入・改修費補助事業

【事業の概要】

子育て世帯や若年世帯の定住・移住の促進及び中古住宅の流通の促進を図ることを目的とし、子育て世帯等が中古住宅を購入する際の費用の一部や子育て世帯が親世帯と同居するために親世帯が所有する住宅を改修する際の費用の一部を補助する。

【対象者】

- ・18歳以下の子と同世帯の者
- ・いずれも39歳以下の夫婦等(パートナーシップ宣誓者も対象)
- ・39歳以下の妊婦

【対象住宅】

- ・購入の場合、市内の居住誘導区域内にある中古住宅(戸建て又は分譲マンション)
- ・居住誘導区域内に親が所有する住宅で同居

【その他要件】

- ・補助金受領後 5年以上住み続ける意思のある方 等



【取組における課題】

当該補助事業については、子育て世帯や若年世帯の定住・移住促進及び中古住宅の流通促進として取り組んでいるが、高経年住宅団地の物件を購入する者は少ない状況。

高経年住宅であるため、購入後の所有者による改修等の負荷を考慮すると、流通時点で改修されている中古住宅が増加すると子育て世帯等の購入希望者の増加にもつながると考える。

ペット可の事例

(参考)

団地名：－
所在地：－
団地の概要：－

事例の概要

■ペット共生住宅(UR賃貸)

ペット飼育可能な集合型賃貸住宅への社会的関心の高まりを受けて、ペットを飼う人とペットを飼わない人、そしてペットがともに快適に暮らすことを目的とし、ペット共生に配慮した設備・仕様とした物件を一部で展開。

建替により新たに管理を開始する団地で導入する場合と、入居者の同意を得て既存団地で導入する場合のどちらもある。

飼育手続き、遵守事項等を定めた「ペット飼育規則」を整備し、ペットの飼い主に対しマナーやルールを周知している。

■いろどりの杜

ペット飼育一部可。URが建て替えを進めた旧東綾瀬団地(1960年代建設)の、解体せずに残した2棟について、フージャースアセットマネジメントと連携して設備などの必要な工事を行い改修。2020(令和2)年2月からフージャースアセットマネジメントの管理で入居を開始。

■金岡東・金岡東 B 団地建替事業(※建設計画中)(大阪府住宅供給公社)(大阪府堺市)

通常ペット飼育は不可としているが、一般住宅棟に加えて新たにペット共生住宅棟を整備する。コロナ禍で「ペットを癒し」と感じる人が増え、1年以内の新規飼育世帯数は感染症流行前の2019年から増加している一方で、飼育意向はあるものの飼育をしていない方の多くは、飼育の阻害要因として「集合住宅に住んでいてペット飼育を禁止されている」と回答している(一般社団法人ペット協会調査)。このような背景を受け、ペット飼育を可能とした賃貸住宅のニーズに対応し、ペットを飼育する人としめない人がともに快適に過ごせる住宅を供給する。

https://www.osaka-kousha.or.jp/x-whatnews/pdf/PressRelease_2022-09-21-2.pdf



取組における課題

新築したタイミング以外でペット共生住宅とする場合、既存入居者の合意形成が必要となる。

DIY可能賃貸住宅の事例

千葉県

団地名：稲毛海岸三丁目団地
 所在地：千葉市美浜区稲毛海岸3-3
 団地の概要：
 分譲・賃貸

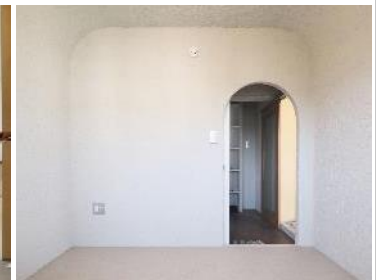
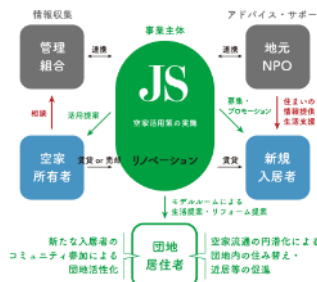
事例の概要

・50年余の高経年・高齢化団地の空き家を新しいリノベーションにより、若年世代の入居を促進し、団地コミュニティの活性化を図る。JS(日本総合住生活株式会社)、管理組合およびNPO法人ちば地域再生リサーチ3社の事業協定で締結。

・JSが事業主体となって空き家の取得から改修、賃貸物件としての管理・運営を行い、管理組合は団地内の空き家情報を収集、NPOは事業へのアドバイスとデザイン性のあるリノベーションプランの設計などのサポートを担当。

・若年世代を含めた多世代の流入を目的に、空き家をDIY可能賃貸住宅としてリノベーションし、さらに退去時の現状復帰不要という前提で、室内の各部位を自分好みにカスタマイズできるようにした。オーナーにとっても初期投資を抑えられるメリットがある。

・2022年4月に完成した第4号の部屋では、入居者が手を加える余地を残したデザインにすることで、周辺相場より家賃を抑えることができ、壁に合板を仕込み釘を打ちやすくしたり、DIY用のガイドラインを設けることで、誰でも手軽に部屋を変化させることができるようにした。



取組における課題

・稲毛海岸三丁目団地は建物の高経年化と住民の高齢化が深刻化している。また、一団地認定を受けて建てられた分譲マンションの建替えを行う場合、団地全体で住民の賛成が必要となるため、建替えを進めづらいことが課題となっている。

・リフォーム後の内覧会を実施した際、見学者より「実際のDIY作業には不安がある」、「どのような材料を使えばよいかわからない」等の意見があった。NPOではデザインの提案とともに工具のレンタルやDIYのアドバイス等を行っているが、作業体験のワークショップ等もっとDIYを身近に感じられるような取組みが必要である。

団地における大学生入居

神奈川県

団地名: 笹山団地
所在地: 神奈川県 横浜市 保土ヶ谷区
団地の概要
管理主体: 神奈川県(指定管理者: 東急コミュニティー)
戸数・棟数: 1480戸、59棟

【事業の概要】

神奈川県では、横浜国立大学との包括連携協定に基づき、令和4年4月から、目的外使用により県営笹山団地への大学生入居に取り組んでいる。若者(大学生)が、自治会活動等に参加することにより、団地コミュニティの活性化につなげている。

県は、以下のことを主に行っている。

- ①大学生入居用に部屋を整備
- ②入居手続き
- ③入居後の大学生のフォロー

写真: 入居者と大学生の餅つき



写真: 団地の秋祭り



写真: 団地での防災訓練



●入居資格

次の(1)~(3)の条件をすべて満たす場合に限り入居することが可能です。

- (1)横浜国立大学に在学または、入学試験に合格し入学予定の方。
- (2)指定暴力団員ではない方。
- (3)下記のいずれかに該当する住宅困窮理由のある方。
 - ・他の世帯と炊事場、便所、浴室のいずれかを共同使用している。(親子等との同居は除く)
 - ・住宅が狭い。(居住部分が一人あたり4畳以下)
 - ・住宅用でない建物に住んでいる。
 - ・家賃が高い。(居住部分が一畳あたり3,000円以上)
 - ・通学に片道2時間以上を要する。

●入居条件

入居申込にあたり、次の(1)~(3)の条件に合意したものとします。

- (1)毎月1回程度のコミュニティ活動に参加すること。
例)入居学生企画の行事、団地自治会行事、団地で活動する他団体の行事、自主活動など。
- (2)団地自治会に加入し、入居者が実施している日常的な当番業務を実施すること。
例)毎月1回の敷地内除草やゴミステーションの清掃、共用階段等の清掃、電球交換など。
- (3)(県、大学、大学生、団地自治会で構成する)実行委員会に参加すること。

●費用負担等

- (1)使用料(家賃)
 - ・月 額 7,000円程度(支払先:神奈川県)
- (2)自治会費及び共益費
 - ・月 額 1,000円程度(支払先:団地自治会)
 - ※ 居住する住棟により多少異なります。

【取組における課題】

今後、大学生の卒業等によりメンバーの入れ替わりが発生する、このため、本事業の継続性をいかに担保できるかが課題。

若者(学生)の活力を生かした団地づくり

共助による 高齢化団地活性化モデル事業

埼玉県

団地名:上尾シラコバト住宅
所在地:埼玉県上尾市上
団地の概要
管理主体:埼玉県
戸数・棟数:810戸・34棟(H26年度 事業実施当時)
(公営住宅法で規定される公営住宅ではない県営住宅)

事例の概要

- ・学生入居用のシェアルームへの改修と、建築系大学生により子育て世帯向けリフォームを行い、学生や子育て世帯と団地居住者との共助によるコミュニティの活性化を図るもの。
- ・学生用シェアルーム改修(平成26年度5戸、平成27年度5戸)、建築系大学生リフォーム(平成26年度3戸、平成27年度5戸)を実施。
- ・学生と自治会が連携してコミュニティの活性化に資する取組を実施。
 - ①自治会活動関係…清掃活動、お祭り設営・準備
 - ②高齢者世帯援助…電球交換、定期的な声かけ
- ・団地祭りでの模擬店出店や高齢者の料理の手伝いを行う「助け合い運動」など、団地の魅力アップ効果が出ている。
- ・団地建替えに伴い、現在は学生の入居なし。



取組における課題

協定を結んだ大学からルームシェア形式であるために学生が入居しにくいという意見や県営住宅と大学に距離があることがネックであるという意見があった。

相模台団地における 地域医療福祉拠点化の取組

相模原市

高齢者等の支援の充実

町内自治会等コミュニティ組織の活性化

団地名:相模台団地
所在地:相模原市南区相模台
団地の概要
管理主体:UR都市機構
戸数・棟数:850戸・27棟

【事業の概要】

若者から子育て世帯、高齢者世帯など多様な世帯が共生するこれからのミクストコミュニティづくりや住み慣れた地域で最期まで暮らし続けることができる、住まい・まちの実現を目的として、UR都市機構は行政や地域の関係者と連携・協力をしながら、地域医療福祉拠点化を全国で進めている。

■主な取組

- ・団地の中央を通るプロムナードには、中央広場や管理事務所が設置されており、活動の中心の場所となっている。そこに居宅介護支援・訪問介護施設や認可保育園を新たに開設することで、プロムナードに多世代の生活・活動の場を集積させている。
- ・中層住棟にエレベーターや1階住戸に車いす対応のバルコニーデッキを増設するなど、共用部分のバリアフリー改修のほか、高齢者の方が安全に住み続けられるよう移動に伴う転倒防止等に配慮した健康寿命サポート住宅を供給している。また、若者をターゲットとしたU35割、子育て世帯をターゲットとしたママ割や近居割といった家賃に係る入居促進制度を導入している。
- ・生活支援アドバイザーによる日々の相談ごとの対応や見守り電話「あんしんコール」のほか、外出機会増加を促進させるための定期的なイベントを開催している。
- ・さらに、生活支援アドバイザーを通して地域包括支援センター、社会福祉協議会のほか、地域の自治会との連携を図っている。

■エレベーター増設



■クリスマス会などの定期的なイベント



■あおいそら保育園



【取組における課題】

自治会等によるコミュニティ活動は活発に行われている一方で、自治会員の高齢化や役員の担い手が不足している状況。

また、団地内においては飲食店などの店舗がないことから、若年層が集まる場所がない状況となっている。

今後は、団地内の遊休施設の利活用の検討がUR都市機構で進められる予定。

都営住宅における 買い物弱者支援事業

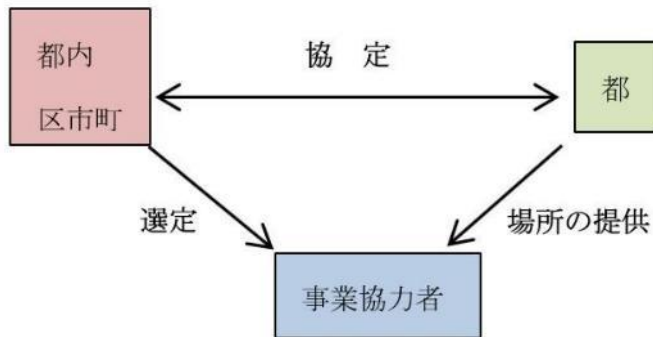
東京都

団地名：(高経年集合住宅団地に限らず実施)
 所在地：東京都（都内全域）
 団地の概要
 種別：都営住宅
 管理主体：東京都（指定管理者 東京都住宅供給公社）
 戸数・棟数：－

事例の概要

- ・ 日常の買物が困難な買物弱者への支援策として、都と区市町で「都営住宅における買物弱者支援事業に関する覚書」を締結
- ・ 都は、当該区市町が選定した民間事業者に、食料品や日用品等の移動販売を行う場所として都営住宅の敷地を提供
- ・ 103か所において実施中(令和6年1月5日時点)

移動販売概念図



都営住宅における移動販売の様子

取組における課題

順調に実施件数が伸びているが、更なる取組の拡大を目指し、都民や民間事業者への本事業の効果的な周知や、市区町に対する積極的な働きかけを通じ、事業を推進していく。

虹ヶ丘団地での取組

川崎市

高齢者等の支援の充実

団地名：虹ヶ丘団地
 所在地：川崎市麻生区虹ヶ丘
 団地の概要
 管理主体：UR都市機構
 戸数・棟数：1,578戸・43棟

事例の概要

令和2年9月より年3回、UR都市機構及び地域包括支援センター虹の里による「農産物販売・高齢者相談会」を開催している。

JAセレサ川崎の協力のもと、野菜や果物、日用品の販売を行い、同時に地域包括支援センターによる高齢者相談や、UR都市機構の見守りサービスの相談も受け付けている。

近所のスーパーまで徒歩15～20分程度、高低差のある道を歩く必要があることから、移動販売のニーズが高まっており、毎回約80～100名の方が利用している。

利用者は、コロナ禍で外出自粛で顔を合わせることが少なかった近所の方との会話を楽しんだり、自宅の近くで買い物ができることで重いものを運ばずに済み、便利さを感じている様子である。



取組における課題

平時の買い物は、高低差のある道を徒歩15～20分程度歩く必要があり、年に3回の取組頻度では利用者の利便性に大きく貢献できているとは言えない状況である。

拠点型コミュニティ形成

東京都

高齢者等の支援の充実

町内自治会等コミュニティ組織の活性化

団地名(所在地): 町田木曽住宅(町田市本町田2523番26)、松が谷住宅(八王子市松が谷49-1ほか)、
愛宕第二住宅(多摩市愛宕4-53-1)

団地の概要

種別: 公社住宅

管理主体: 東京都住宅供給公社

戸数・棟数: 町田木曽(4,330戸, 85棟)、松が谷(250戸, 8棟)、愛宕第二(75戸, 1棟)

事例の概要

- 公社住宅の空き店舗やオープンスペース等を活用した地域住民が集えるコミュニティ拠点の整備

【ネコサポステーション町田木曽】(町田木曽住宅)

- 公社がコミュニティスペースを併設する生活サービス拠点を団地内の給水塔跡地に整備
- 運営や生活サービスの提供等を担う事業者として、ヤマト運輸株式会社を公募により選定
- 令和5年4月に、町田市、ヤマト運輸(株)、公社による包括連携協定を締結
- 令和5年5月開所し、以下のサービスを提供
 - 生活サービスの提供
 - コミュニティスペースの運営
 - 町田市からの情報提供スペースの設置



「ネコサポステーション町田木曽」
外観



「ネコサポステーション町田木曽」オー
プニングイベント
桜美林大学の学生による器楽演奏会

【コミュニティプレイスマつまる】(松が谷住宅)

- 多様な世代・世帯の方々が利用できるコミュニティカフェ、健康維持や地域交流のためのスペースなど、様々な機能を持ったスペースを空き店舗を改修して整備
(令和4年7月23日開所)



「コミュニティプレイスマつまる」

【コミュニティプレイスあたご】(愛宕第二住宅)

- 地域の方々が気軽に立ち寄れる食堂や惣菜・日用品などを販売する物販コーナーなどを空き店舗を改修して整備
(令和5年4月15日開所)



「コミュニティプレイスあたご」

取組における課題

- 施設の整備には、団地内に空き店舗やオープンスペース等の活用可能なスペースが必要なため、整備可能な団地に限られる。
- 施設の運営は外部の運営事業者が担うため、自立的かつ継続的に事業を運営できる事業者を発掘する必要がある。

地域住民による 高齢者向け生活支援サービスの提供

東京都

団地名：めじろ台
所在地：東京都八王子市めじろ台
団地の概要
民間分譲の戸建て住宅団地
戸数・棟数：約3,800戸

事例の概要

【事業の概要】

老人会の有志が立ち上げたNPO 法人が、高齢者向けの日常生活の支援や文化的なイベント等を実施

①生活支援サービス

「元気なお年寄りが、手助けの必要なお年寄りを助ける」を理念に、NPO 法人めじろむつみクラブが有償ボランティアとして、植木の剪定や除草、清掃や片付け、ペンキ塗り等のサービスを提供

②文化的事業

自治会館を活用し、防災・防犯・健康等に関する講演会やワンコインコンサートを開催により、高齢者の閉じこもりを防ぐとともに、地域交流活動を促進

③広報活動事業

会報誌の発行やホームページの運営等による活動状況の報告及び会員の募集



門扉のペンキ塗りの様子

取組における課題

少子高齢化が進行する中、次世代の担い手確保が課題

高齢者等の支援の充実

町内自治会等コミュニティ組織の活性化

地域防災・減災に向けた取り組み

買い物客送迎用三輪自転車

千葉市

団地名:花見川団地
 所在地:千葉市花見川区花見川
 団地の概要
 管理主体:UR都市機構(賃貸)、分譲
 戸数:5,741戸(賃貸)、1,530戸(分譲)

事例の概要 事業主体:花見川団地商店街振興組合

花見川団地商店街振興組合が高齢者の買い物を支援して商店街の活性化につなげようと、2013年2月から開始。利用料無料。

千葉市内の車いす・自転車メーカー(千葉市若葉区)に自転車を特注。電動アシスト付きの三輪タイプで、車両前部に買い物客用の乗車席(定員2人)がある。製作費80万円のうち40万円は市の補助金(がんばる商店街チャレンジ応援事業)を活用。
 運行は水・土・日を除く毎日11時から16時の間。1日4時間の稼働で有償ボランティアが運営。自力で階段の昇降が可能な住民を対象としている。



【R4年度実績】

- ①稼働日数:153日/年
- ②総稼働回数:2474回/年
- ③1日平均稼働数:午前11.3回、午後5.6回/年

【参考】(別事業)御用聞き R4年度実績

- ①登録者数:50名程度
 - ②配達回数:383回
- ※自力で買い物ができない住民に対し、週2回電話で注文を受け、商店街内の商品を買回り、翌日に配達。
 利用料有料(荷物の重量により変動)



取組における課題

- ・事業開始から10年を経過し、車体の老朽化が課題。車体買い替えの費用工面が難しく、車体も特注のため、製作したメーカーにもノウハウがなく、手探りの状況。
- ・有償ボランティアの継続的な確保が課題。現在のボランティア登録者は65歳超の方4名で、八千代市や習志野市等の、近隣市居住者も在籍。
- ・将来的には送迎自転車の利用についても有料化を検討中。

大学と連携した 学生入居による地域コミュニティ支援事業

東京都

団地名：（都内の都営住宅が対象）
所在地：東京都（都内全域）
団地の概要
種別：都営住宅
管理主体：東京都（指定管理者 東京都住宅供給公社）
戸数・棟数：－

事例の概要

- ・都は、令和4年度から、都営住宅団地や地域の活力あるコミュニティの形成に資するよう、都内の大学と協定を締結
- ・当該大学の学生が都営住宅に入居し、団地の自治会活動に協力することで、都営住宅や地域のコミュニティ活動を支援

これまで6大学と協定を締結し、約30人の学生が入居(令和4年度末時点)

都では、主に以下を実施

- ①入居前に学生と自治会の事前面談
- ②入居手続き
- ③入居後、自治会・学生・都の定例会



入居前に実施した学生と自治会の事前面談

取組における課題

- ・授業との兼ね合いで、団地内における平日の自治会活動に参加できないことが多い。
- ・夏休みなどの長期休暇期間中に帰省する学生もいるため、自治会が参加を望むイベントへの参加者が少ないこともある。

アプローチ型コミュニティ形成

東京都

団地名：東京都住宅供給公社が建設・管理する一般賃貸住宅の各団地
 所在地：(東京都内)
 団地の概要：-

事例の概要

・公社の専門スタッフ「JKK住まいるアシスタント」が、公社住宅や地域に暮らす人々の交流するきっかけとなるイベントを企画・開催するなど、子育て世帯の「憩いの場づくり」、高齢者の「居場所づくり」等を実施(令和4年度新規活動実績32件)
 ・公社住宅の入居者同士や地域に住む人々がつながり、支えあうコミュニティの実現を目指し活動

【地元自治体等と連携したイベント】

・地元自治体の福祉部門等に地域ニーズや連携したイベント実施に関してヒアリング
 ・地域包括支援センターや社会福祉協議会等と連携して、健康体操や福祉相談会、高齢者サロン等の取組を展開

【JKK住まいるアシスタントの独自イベント】

・団地ごとの状況を踏まえ、高齢者や子育て世帯など多様な世帯が交流するきっかけとなるイベントを企画・開催
 ・建替え後の公社住宅において、新規入居者と従前入居者との交流機会の創出を図るイベントを企画・開催

【令和5年度の主な実績】

- ・ 4月 防災イベント(足立区)
- ・ 5月 認知症予防講座&体操(稲城市)
- ・ 6月 東京都済生会との連携による子育て世帯及び高齢者向けの健康講座と個別相談会(港区・江戸川区)
- ・ 7月 道草市(小金井市)
- ・ 8月 涼み処(世田谷区・江戸川区・福生市)
- ・ 9月 スマホ相談会(八王子市)
- ・ 10月 多世代交流工作イベント(板橋区)
- ・ 11月 防災食体験会(東村山市)
- ・ 12月 都・東京都済生会との連携による子育て世帯及び高齢者向けの健康講座と個別相談会(大田区)



防災イベント(足立区)



道草市(小金井市)



都・東京都済生会との連携による子育て世帯及び高齢者向けの健康講座と個別相談会(大田区)

町内自治会等コミュニティ組織の活性化

取組における課題

- ・ コミュニティ活動の担い手がなかなか見つからず、長期的な支援を必要とする場合がある。
- ・ 自治会や地域団体等との調整を丁寧に行う必要があることから、1つのイベントを開催するまでに多くの時間を要することが多い。

誰もが集い、つながる居場所 東京みんなでサロン

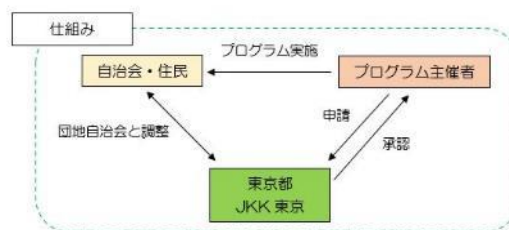
東京都

団地名：(高経年集合住宅団地に限らず実施)
 所在地：東京都(都内全域)
 団地の概要
 種別：都営住宅
 管理主体：東京都(指定管理者 東京都住宅供給公社)
 戸数・棟数：-

事例の概要

都営住宅の集会所・広場で、自治体、社会福祉法人、NPO法人、市民団体、事業者など様々なプログラム運営主催者が、地域住民の交流につながる子ども食堂、健康体操、交流サロン等のプログラムを実施し、誰もが集い、つながる居場所をつくる事業

- ・ プログラムには団地居住者だけでなく、地域住民も参加可能
- ・ 都は、プログラムの実施を希望するプログラム運営主催者を募集し、団地自治会との橋渡しを実施
- ・ これまでに51のプログラムを実施(令和6年1月5日時点)



地域交流、健康増進、文化活動など様々なプログラム

プログラムの種別の例示

- (1)健康推進・フレイル予防プログラム(体操、食に関する講座等)
- (2)文化プログラム(伝統芸能、音楽、ダンス、アート、ワークショップ等)
- (3)防災・防犯啓発プログラム(防災・防犯講話等)
- (4)環境・リサイクル推進プログラム(講話、ワークショップ等)
- (5)子育て交流プログラム(相談、居場所づくり、ワークショップ等)
- (6)障害者交流プログラム(相談、講話、ワークショップ等)
- (7)シニアコミュニティ交流プログラム(囲碁、将棋、カラオケ、健康マージャン、ダンス等)
- (8)地域コミュニティ支援プログラム(多文化共生等)

※ 営利目的、政治的又は宗教的な宣伝・主張を目的としたものは実施できません。

取組における課題

HPでのPRや区市町等への働きかけにより実施箇所を増やしてきたが、これまでの周知だけでは、今後、実施箇所数が伸び悩む可能性がある。

団地総合再生 スタートアップ支援(専門家派遣)

横浜市

団地名:(高経年集合住宅団地)
所在地:横浜市(市内全域)
団地の概要:-

【事業の概要】

団地の将来検討の状況や機運に応じて2事業で支援を実施

	コーディネート支援事業(H26～)	団地再生ビジョン策定等支援事業(R4～)
支援目的	建物・住環境・コミュニティ形成・将来検討体制構築等の団地の将来検討の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・団地再生ビジョンの策定の支援 ・団地再生ビジョンに基づく取組を進めるための推進体制の確立の支援
支援方法	専門家の派遣(年5回上限) 最長3年間	<ul style="list-style-type: none"> ・専門家の派遣(月1回程度を想定) ・合意形成に向けた広報支援 ・最長3年間
支援イメージ	専門家が団地の会合、ワークショップなどに出席し、検討に関する助言や資料作成を行う。 【これまでの検討テーマ】 <ul style="list-style-type: none"> ・建物の将来検討 ・コミュニティ形成 ・建物の適正管理 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・専門家が団地の会合、ワークショップなどに出席し、検討に関する助言や資料作成を行う。 ・団地全体を対象とする説明会開催。 ・検討状況の周知や計画・方針等に関する合意形成のため、ニュースレター等を作成し、作成に係る経費(紙・印刷費用等)を支援。



支援団地で発行した
ニュースレター

【取組における課題】

高経年大規模団地においては建物の老朽化、店舗などの生活支援機能や交通利便性の低下、高齢化に伴う地域コミュニティの担い手不足などハードとソフトの両面で課題が顕在化しています。しかし、規模の大きさ・居住者の多さ等から合意形成が難しく、団地再生に向けた住民の機運が高まらず、具体的な検討や取組につながっていない事例が見られます。そうした課題に対して、専門家を派遣して検討体制の構築や合意形成に向けた支援を実施しています。

よこはま団地サポーター制度

横浜市

団地名:(高経年集合住宅団地)
 所在地:横浜市(市内全域)
 団地の概要:-

【事業の概要】

大規模団地(概ね築40年・約500戸以上)と団地活性化の取組に対する支援意向を持つ企業・大学・NPO等(団地サポーターとして登録)とのマッチングを行う制度。各団地サポーターには支援メニューを事前に無償・有償に分けて登録していただいています。

現在の登録サポーター(80者)

サポーター内訳:

企業41社、大学(研究室単位)15者、NPO等22者

支援分野内訳:

金融(2)、不動産(2)、リフォーム・リノベーション(5)、建替え(2)、助言・提言(24)、買い物支援(5)、魅力づくり(14)、情報発信(5)、健康(4)、防災(4)、防犯(2)、外国人支援(2)、植栽(3)、EV(2)、その他(3)



横浜市がマッチング!



ヤギによる除草



イベントへのブース出店

【取組における課題】

団地においては顕在化する課題への対応が求められているが、団地単独での解決を図ることが困難な事例が増加しており、支援を必要としているケースが散見されます。

一方、企業等はノウハウ等を活かして団地支援を実施したいと考えている場合もあるが、団地との接点がないことが多くあります。

このような課題があることから、行政が両者のマッチングを促進して、団地再生の取組を加速させていきたいと考えています。

(7) まとめ

本事例集では、九都県市における高経年集合住宅団地での先進的な事例を主に取り上げ、参考として、九都県市以外の事例についてもテーマに合わせて取り上げた。

団地では居住者の高齢化や建物の老朽化に伴う課題が複合化し、地域活力が低下している中、建物の更新が難しいことを踏まえ、九都県市の各自治体が若年層の流入促進や高齢者等の支援の充実、町内自治会等コミュニティ組織の活性化の取組など複数テーマにまたがってソフト面の幅広い分野が連携して対応していることが確認できた。

しかし、団地内の移動支援に関しては、2事例の紹介に留まったほか、脱炭素化をはじめとした環境への配慮についても本事例集では取り上げなかったが、これらは今後の団地再生において欠かせない視点であることから、機会を捉え改めて検討する必要がある。

先進的な取組により得られた知見を活かし、他の施策とも連携することで、団地再生（活性化）に繋げていくことが重要であり、今後も九都県市間での情報共有を図り課題の解決に努めて参りたい。

住宅団地再生に向けた取組に関する検討会

座長	千葉市	
構成員	埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県	横浜市 川崎市 さいたま市 相模原市
オブザーバー	UR都市機構	

広告宣伝車への屋外広告物規制に関する検討会 取組結果の概要

1 課題背景

都市部の繁華街では、都県境を越えて行き来する広告宣伝車が、派手な色遣いや過度な発光を伴って走行しており、良好な景観を損なうことに加え、交通事故を引き起こす懸念がある。

繁華街を抱える大都市に共通する課題であり、都市の良好な景観形成や公衆に対する危害を防止するためには、九都県市が連携して対策を講じる必要がある。

そこで、九都県市で共同して、広告宣伝車の課題について整理し、広告宣伝車の屋外広告物規制のあり方について検討を行うこととした。

2 検討会における取組

- (1) 九都県市における広告宣伝車の規制内容と走行実態の共有
- (2) 広告宣伝車の課題の整理と検討
- (3) 広告宣伝車の規制のあり方についての検討

3 検討経過

(1) 第1回検討会（令和5年6月2日）

- ・ 九都県市における車体利用広告（広告宣伝車を含む。以下同じ。）の規制内容と広告宣伝車の走行実態について共有した。
- ・ 広告宣伝車の走行実態を踏まえ、東京都から、広告宣伝車の主な論点について示し、今後の検討項目や進め方について議論した。

(2) 第2回検討会（令和5年7月6日）

- ・ 九都県市における車体利用広告の許可状況等について共有した。
- ・ 広告宣伝車の規制のあり方について、登録地の条例適用と走行地の条例適用のメリット・デメリットや問題点、検討の方向性について議論した。
- ・ 広告宣伝車の主な論点について、規制方法や検討の方向性を議論した。
- ・ 東京都が、独自に走行地の条例適用について検討を進めていくことを報告した。
- ・ 東京都から、都で導入している広告宣伝車のデザイン自主審査制度について報告した。

(3) 第3回検討会（令和5年8月2日）

- ・ これまでの検討会で出た課題を整理し、検討の方向性について議論した。
- ・ 今後のスケジュールについて確認した。

(4) 第4回検討会（令和5年11月30日）

- ・ 東京都から、都の規定改正の方向性と、都で実施した広告宣伝車実態調査について報告した。

- ・ 広告宣伝車の規制のあり方や、規制における九都県市間での連携方法について検討を行った。

(5) 第5回検討会（令和6年1月30日）

- ・ 東京都から、東京都広告物審議会答申について報告した。
- ・ 今までの議論を踏まえ、4月の最終報告案について検討を行った。

(6) 第6回検討会（令和6年2月28日）

- ・ 1年間の検討成果を確認し、4月の最終報告案について確認を行った。

4 検討会の成果

本検討会を通じて、各都県市における広告宣伝車の規制内容と走行実態を共有し、課題の整理を行ったうえ、広告宣伝車の規制の在り方についてとりまとめた（別添参照）。また、広告宣伝車の車両の保安基準に対する普及啓発について国に要望を行うとともに（別添参照）、広告宣伝車の規制にあたっては、屋外広告物条例や制度に関する事業者等の認知が十分でないことから、九都県市で連携して周知等を行うこととした（別添参照）。

5 今後の取組予定

第85回九都県市首脳会議への報告をもって、本検討会は終了するが、引き続き各都県市で取組を進めるとともに、適宜情報共有を行うなど、連携を図っていくこととした。

広告宣伝車の規制の在り方について

九都県市首脳会議首都圏連合協議会
広告宣伝車への屋外広告物規制に関する検討会

はじめに

広告宣伝車は屋外広告物の一つであり、広告のターゲット層の多い街中を周回し、効率良く視線を集めるダイナミックな広告媒体として利用されている。

一方、広告板や広告塔などの固定されている屋外広告物と異なり、道路上を移動するものであるため、都市景観面や交通安全面に対して与える影響は大きく、現在、都市部の繁華街では、派手な色遣いや過度な発光を伴って低速で周回走行する広告宣伝車が問題となっている。

広告宣伝車は都県境を越えて行き来することが容易であり、都市の良好な景観形成や公衆に対する危害の防止を図るためには、九都県市が連携して、対策を講じる必要がある。

当検討会では、九都県市内の広告宣伝車の規制状況、走行実態、許可実態等を共有するとともに、これらの状況を踏まえて広告宣伝車の課題について整理し、広告宣伝車への規制の在り方などについて、令和5年6月から6回にわたり検討を行ってきた。

その成果として、「広告宣伝車の規制の在り方について」の九都県市の共通認識を本稿に示す。

なお、九都県市内外の広告宣伝車の事業者や広告宣伝車に広告を掲載する広告主等（以下「事業者等」という。）におかれては、屋外広告物の社会的意義と本稿を踏まえて、より良い広告宣伝車の在り方を目指して自主的な規制に取り組まれることを望む。

目次

1	広告宣伝車の課題とこれに対するアプローチについて	1
1-1	景観に対するアプローチ	2
1-2	交通安全に対するアプローチ	3
1-3	音に対するアプローチ	4
1-4	広告の表示内容に対するアプローチ	5
2	屋外広告物条例による広告宣伝車規制について	6
(1)	広告宣伝車の規制方法について	6
(2)	広告宣伝車の許可制度について	7

1 広告宣伝車の課題とこれに対するアプローチについて

本項では、広告宣伝車の様々な課題について整理し、これに対して自治体で取り組む事項、事業者等の自主的な取組が求められる事項、及び国に対する要望等について記す。

1-1 景観に対するアプローチ

【現状と課題】

屋外広告物は都市景観を構成する重要な要素である。

屋外広告物の一つである広告宣伝車は、道路上を移動し様々な地域で広告を表示するという特性から、都市景観に対して与える影響が大きい。

このため、固定されている屋外広告物よりも、周囲の景観との調和を図り、良好な景観形成に資するような質の高いデザインが求められる。

しかし、現在、都市部の繁華街を走行している広告宣伝車には、派手な色遣いや過密な表示内容など、景観への配慮がされていないデザインのものが多く見受けられる。

(1) 自治体で取り組む事項

事業者等に対し、景観に配慮した広告デザインとするための参考となる情報(例えば、路線バス事業者が定める「車体利用広告自主審査基準」や公益社団法人東京屋外広告協会が定める「広告宣伝車自主審査基準」等)を発信し、普及啓発を行う。

(2) 事業者等の自主的な取組が求められる事項

周囲の景観との調和や良好な景観形成の観点から、(1)に示すような情報を参考に自主的に広告のデザインをチェックし、デザインの質を確保することが望まれる。その際、景観やデザインなど関係分野の専門家を活用することも考えられる。

1-2 交通安全に対するアプローチ

【現状と課題】

屋外広告物法（以下「法」という。）は、屋外広告物の表示等による公衆に対する危害の防止を規制目的の一つとして定めており、広告宣伝車の運行にあたっては、自動車、バイク、自転車、歩行者等の道路使用者に対する交通安全上の配慮が求められる。

しかし、現在は、過度な発光や運転者の注意力を散漫にするようなデザインの広告宣伝車が多く見受けられる。

(1) 自治体で取り組む事項

事業者に対し、広告宣伝車が交通安全を阻害するおそれのないよう、屋外広告物条例や交通安全に関する関係法令の遵守について周知を行う。

(2) 事業者等の自主的な取組が求められる事項

屋外広告物条例や交通安全に関する関係法令の規定を確認し、広告宣伝車の車両や広告デザインが交通安全を阻害するおそれがないかを自主的にチェックすることが望まれる。

(3) 国に対する要望

最近では、歩行者や運転者にとって、まぶしく感じるような強い光や注意力を削ぐような動画・画面切替の広告を表示して走行する広告宣伝車が見受けられる。

こうした車両について、「道路運送車両の保安基準」（昭和二十六年運輸省令第六十七号）に定める灯火の基準が遵守されているのか疑問があるため、車両の所有者や使用者への普及啓発等が必要ではないかと考える。

1-3 音に対するアプローチ

【現状と課題】

法にいう広告物とは有体物に限定されているものと解されており、音響広告のような無形広告は法の規制の対象外である。

とはいえ、広告宣伝車に関しては、道路上を移動するという特性上、音響広告による影響が一定の範囲にとどまらないため、他の道路使用者や道路の周囲の住民等への配慮も課題の一つと考えられる。

(1) 自治体で取り組む事項

事業者等に対し、広告宣伝車の屋外広告物許可申請時等の機会を捉え、各自治体による騒音に関する条例等の規制についての周知を行う。

また、広告宣伝車の騒音に関し、屋外広告物担当部署と騒音規制部署の情報の共有など、連携した取組を行う。

(2) 事業者等の自主的な取組が求められる事項

音響広告を発する拡声器等の機器の使用に当たり、騒音規制法等の法令を遵守して走行することが必要である。走行場所や時間帯により規制の基準が異なることがあるため、注意を要する。

また、音源や走行場所によって音の聞こえ方は異なるため、音を出す時間帯、場所、細かい音量の調整などについて、自主的な規制を行うことが望ましい。

1-4 広告の表示内容に対するアプローチ

【現状と課題】

法による屋外広告物規制は、屋外広告物の表示する内容に立ち入ってはならないとされている。

他方で、広告宣伝車に関しては、道路上を移動する特性上、不特定の多くの人の目に触れることから、望まずに広告を見る人に対する配慮も課題の一つと考えられる。

(1) 自治体で取り組む事項

広告の表示内容について屋外広告物法及び同法に基づく条例で対応することは困難であるため、表示内容が他の法律や条例等によって規制される場合には、その法令の所管等と連携して対応する。

(2) 事業者等での自主的な取組が求められる事項

公序良俗、青少年保護、消費者保護等の観点からふさわしくない広告物等を掲示しないように、自主的な規制を行うことが望ましい。

2 屋外広告物条例による広告宣伝車規制について

(1) 広告宣伝車の規制方法について

自動車の車体利用広告の規制方法については、国土交通省の「屋外広告物条例ガイドライン」に示されている、自動車の車両登録地の自治体の条例の規定に従って表示していれば、他の自治体を走行する場合でも当該他の自治体の条例の規制の適用除外とする方法が一般的であり、多くの自治体で採用されている。

これは、自動車の車両登録地の自治体の条例の規定に従っている広告物を表示した自動車が、車両登録地の区域外の自治体に出た場合を考慮しての規定で、区域外の自治体の条例上は基準に適合していない場合であっても、車両登録地の条例の基準に適合していれば構わないとする特例であると解説されている（「屋外広告の知識 第五次改訂版 法令編」（国土交通省都市局公園緑地・景観課監修、屋外広告行政研究会編集）97頁参照）。

しかし、この規制方法は、車両走行地の自治体と車両登録地の自治体の条例の規制内容に大きな違い（許可手続の要否や、自治体独自の審査基準等）がある場合には、車両走行地が定める規制の目的を十分に達せられなくなる可能性がある。

そこで、自治体の制定する条例の効力は当該自治体の域内に生ずる（属地主義）という原則に基づき、自動車が走行する自治体の条例の規制を適用するという方法も考えられる。

この規制方法は、広告宣伝車のように走行地の景観や交通安全等に大きな影響を及ぼす広告物について、走行地の条例の管理下に置くことができる点

で有効性がある。

九都県市では、各自治体における広告宣伝車の実情等に適合した規制方法を取りながら、今後も広告宣伝車への対策に関し、各自治体間で情報共有を図ると共に、連携して事業者等に対する周知を行っていく。

(2) 広告宣伝車の許可制度について

広告宣伝車の規制については、自治体によって規制対象や規制内容、許可制度の有無等が異なっている。

① 自治体で取り組む事項

広告宣伝車の車両登録地である自治体や車両を走行させる他自治体の屋外広告物条例に、広告宣伝車の許可制度が設けられている場合、事業者等に対し、許可を受けるよう周知する。

② 事業者等の自主的な取組が求められる事項

広告宣伝車の車両登録地である自治体や車両を走行させる他自治体の屋外広告物条例に、広告宣伝車の許可制度が設けられているか否かを確認し、条例に従って適切に許可申請等を行う。

広告宣伝車で使用されている灯火装置について

現在、都市部の繁華街では、派手な色遣いや過度な発光を伴って低速で周回走行する広告宣伝車が、都市景観や交通安全などの面で問題となっている。

広告宣伝車の照明方法については、内照式や外照式のほか、最近では荷台にLEDビジョンを搭載したものも見受けられる。

このような車両の中には、歩行者や運転者にとってまぶしく感じるような強い光や注意力を削ぐような動画・画面切替の広告を表示して走行している広告宣伝車もあり、交通安全上の問題が懸念される。

そもそも「道路運送車両の保安基準」（昭和26年運輸省令第67号）第42条では、「その他の灯火等の制限」として、自動車に備える灯火の基準について詳細に定められており、現在走行している広告宣伝車について、こうした基準が遵守されているのか疑問がある。

特に、LEDビジョンについては、個々のLED素子は光度が低いものの、その集合により画面を構成しており、外観上は画面全体として発光するものであるため、LED素子単体ではなく画面全体が一つの灯火として扱われているところであるが、LEDビジョンの画面全体としての光度は、灯火の基準を超過している可能性が高いと思われる。

これらの課題は、九都県市にとどまらず全国に波及する可能性があるため、広告宣伝車で使用されている灯火装置に関し、下記のとおり要望する。

記

「道路運送車両の保安基準」第42条の「その他の灯火等の制限」に定める

とおり、自動車に備えることができる灯火の光の色、点滅、光度の制限は、緊急車両等の例外的なものを除いた自動車に対して制限されている。

こうした「その他灯火等の制限」の遵守に関し、自動車検査などの機会を通じた車両の所有者、使用者への普及啓発や、必要に応じて街頭検査を行うなど指導をしていただきたい。

令和6年5月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 様

九都県市首脳会議

座 長	千葉県知事	熊谷俊人
	埼玉県知事	大野元裕
	東京都知事	小池百合子
	神奈川県知事	黒岩祐治
	横浜市長	山中竹春
	川崎市長	福田紀彦
	千葉市長	神谷俊一
	さいたま市長	清水勇人
	相模原市長	本村賢太郎

～広告宣伝車（アドトラック）事業者の皆様へ～ 屋外広告物条例をご確認ください！

許可がなければ条例違反になることがあります

次の場所・位置がある自治体の屋外広告物条例を必ずご確認ください。

- 広告宣伝車を走行させる場所 車両の使用の本拠の位置

広告デザインへの配慮は十分ですか？

- 交通安全に配慮したデザインですか？
 周囲の景観と調和したデザインですか？
 公共空間で不特定多数の人が見ることに配慮したデザインですか？

（公社）東京屋外広告協会の自主審査基準を参考に、
広告デザインの自主チェックにご協力をお願いします。

- ・車体利用広告デザイン自主審査基準（車体共通）
- ・広告宣伝車自主審査基準



（公社）東京屋外
広告協会HP

関係法令を遵守していますか？

- 音の大きさの基準を遵守していますか？
 道路交通法等を遵守し、交通安全に配慮していますか？



九都県市首脳会議 ～以下の1都3県5政令市の連携した取り組みです～

自治体名	担当部署名	電話番号
埼玉県	都市整備部 都市計画課	048-830-5528
千葉県	県土整備部 都市整備局 公園緑地課	043-223-3279
東京都	都市整備局 都市づくり政策部 緑地景観課	03-5388-3335
神奈川県	県土整備局 都市部 都市整備課	045-210-6209
横浜市	都市整備局 地域まちづくり部 景観調整課	045-671-2648
川崎市	建設緑政局 道路河川管理部 路政課	044-200-2814
千葉市	都市局 都市部 都市計画課 都市デザイン室	043-245-5307
さいたま市	都市局 都市計画部 都市計画課	048-829-1409
相模原市	都市建設局 まちづくり推進部 建築政策課	042-769-9252

大気環境の更なる改善に向けた対策の推進について

大気環境の状況は、これまでの各種固定発生源対策や移動発生源対策の実施などにより、二酸化窒素や浮遊粒子状物質に係る環境基準をほぼ達成するなど、確実に改善している。

その一方、大気環境中の光化学反応等により二次的に生成される光化学オキシダントや微小粒子状物質（以下 PM2.5 という。）については、環境基準の達成状況等から更なる改善が求められる。

特に、光化学オキシダントについては、環境基準の達成率が、全国的に0%台と依然として低い状況にあり、さらに光化学スモッグ注意報についても、関東地方を中心に多く発令されている状況である。また、光化学オキシダントやPM2.5は、短寿命気候汚染物質を含むことなどから、気候変動対策の観点からも対策が求められる。

国は、光化学オキシダント及びPM2.5の原因物質である揮発性有機化合物（以下 VOC という。）について、2010年度における削減量が目標を上回ったとして、法規制と自主的取組を組み合わせた現行の排出抑制制度を継続することが適当としているが、近年においては、削減が鈍化傾向となっており、光化学オキシダントやPM2.5の大幅な改善は見込めない状況となっている。

また、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（以下「自動車NO_x・PM法」という。）に基づく総量削減基本方針の効果として、対策地域内の自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量の削減は進んでいるが、依然として自動車排出ガスは光化学オキシダントやPM2.5の原因物質であるVOCや窒素酸化物（以下NO_xという。）等の主要な発生源となっている。

このような状況の中、大気環境の更なる改善に向けて、光化学オキシダントやPM2.5の生成メカニズム等の詳細な解明を早期に行うとともに、今後も継続的な自動車排出ガス対策を実施するなど、行政区域を越えた総合的かつ広域的な原因物質削減対策を推進することが重要である。

については、今後の良好な大気環境を実現するため、九都県市として以下の事項を要望する。

- 1 VOC 排出量の更なる削減に向けて、新たな削減目標を設定するなど、総合的かつ広域的な削減対策を推進すること。
- 2 VOC 排出抑制対策における事業者の自主的取組が一層推進されるよう、中小事業者への財政支援など必要な措置を講じること。また、公共調達における VOC 排出抑制への取組が推進されるよう、グリーン購入法等において VOC 対策の配慮事項を拡大するなど必要な措置を講じること。
- 3 自動車 NOx・PM 法による施策を継続して講じるとともに、流入車対策を含めた実効性のある自動車排出ガス対策を講じること。また、NOx 排出量の多いディーゼル重量車の更新が促進される措置を講じること。
- 4 新車時の自動車排出ガス低減性能が使用過程でも維持されるための技術開発に資する調査研究を行うこと。また、自動車の実際の走行時における、自動車排出ガスの状況を的確に把握できる測定方法のディーゼル重量車への導入及び実際の走行時における自動車排出ガスを低減させる措置を講じること。
- 5 タイヤやブレーキの摩耗に伴い発生する粉塵について、測定方法を確立するとともに、自動車メーカー、タイヤメーカーに対して粉塵の発生低減のため、技術開発の推進を働きかけること。

令和6年5月 日

経済産業大臣 齋藤 健 様

国土交通大臣 斉藤 鉄夫 様

環境大臣 伊藤 信太郎 様

九都県市首脳会議

座長	千葉県知事	熊谷 俊人
	埼玉県知事	大野 元裕
	東京都知事	小池 百合子
	神奈川県知事	黒岩 祐治
	横浜市長	山中 竹春
	川崎市長	福田 紀彦
	千葉市長	神谷 俊一
	さいたま市長	清水 勇人
	相模原市長	本村 賢太郎

令和5年度 地球温暖化対策特別部会 事業取組結果

水素社会の実現に向けた取組

1 目的

水素エネルギーは利用段階では二酸化炭素を排出しないクリーンエネルギーであることから、「次世代のエネルギー」の主役として期待されており、水素社会の実現を目指して、九都県市が連携して情報共有を図りながら、啓発事業、要望活動、事業者との情報交換等を実施する。

2 主な取組と実施時期

(1) 国等への要望

令和5年5月

※「脱炭素社会実現に向けた取組の推進について」において要望

(2) 水素エネルギー関連事業者等との情報交換の実施

令和5年10月

(3) 水素エネルギーの啓発事業

再生可能エネルギーに関するバスツアー「サステナブルエネルギーツアー」等で実施

3 事業内容

(1) 国への要望

令和5年5月25日（木曜日）に経済産業大臣、国土交通大臣、環境大臣に対して要望を行った。

(2) 水素エネルギー関連事業者等との情報交換

令和5年10月17日（火曜日）に水素エネルギー関連事業者（1社）との意見交換を実施した。

(3) 水素エネルギーの啓発事業

再生可能エネルギーに関するバスツアー「サステナブルエネルギーツアー」において、水素情報館東京スイソミルの見学等により、水素エネルギーの啓発活動を実施した。

クビアカツヤカミキリによる被害の防止に関する検討会 検討状況の概要

1 課題背景

クビアカツヤカミキリは、サクラ、モモ、スモモ、ウメなどのバラ科の樹木に寄生し、その幼虫が樹木の内部を摂食して枯らしてしまうなどの被害をもたらす「特定外来生物」である。

九都県市域内においては、平成 25 年度に埼玉県で初めて被害が確認されて以降、東京都、神奈川県でも被害が確認されている。

現在、被害が確認されていない千葉県においても繁殖力や拡散能力の高いクビアカツヤカミキリが飛来することによる被害発生への恐れがある。

クビアカツヤカミキリによる被害は自治体の境界に関わらず広がっていくことから、九都県市が連携した早期発見と防除の取組を検討することとなった。

2 検討する事項

- (1) 九都県市におけるクビアカツヤカミキリによる被害と取組状況について
- (2) 九都県市で連携した被害の防止に係る取組について
- (3) 防除技術等に関する研修会の実施について

3 検討会の概要

- (1) 第 1 回検討会（令和 6 年 2 月 1 日）
 - ア 各都県市における被害と取組状況を共有した。
 - イ 共同で実施する取組について意見交換を行った。
 - ・ ホームページ等による早期発見と防除の啓発
 - ・ 早期発見を目的とした調査
 - ・ 防除技術に関する研修会の実施
- (2) 第 2 回検討会（令和 6 年 2 月 13 日：書面）
 - ア 各都県市で実施する取組について確認を行った。

4 今後の取組予定

クビアカツヤカミキリの成虫が発生する夏季に向けて啓発活動や被害状況調査を実施していく。

また公園管理者等への防除技術研修会の実施や、被害の未然防止に関する取組についての意見交換を行う。