

2013年度 修士論文

公共空間の官から民へのデザイン・マネジメントに関する研究
Design Management Shifting from Government to Private Sector in Public Space

久野 恭平
Hisano, Kyohei

東京大学大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻
Department of Socio-Cultural Environmental Studies
Graduate School of Frontier Sciences
The University of Tokyo

- 目次 -

第1章 序論

1-1 研究の背景	5
1-2 研究対象と「マネジメント」の定義	6
1-3 研究の目的	7
1-4 研究の構成と手法	7
1-5 研究の位置づけ	9
[註]	10

第2章 公共空間のマネジメントに関する法制度等の変遷

2-1 公共空間の利用・管理に関する法制度	13
2-1-1 公共空間の利用に関する法制度	13
2-1-2 公共空間の管理に関する法制度	17
2-2 都市再生特別措置法の改正に基づく諸制度	20
2-3 法制度等の変遷から見た時代ごとの特徴	25
2-4 小括	31
[註]	32

第3章 道路空間の民間主体マネジメントの類型

3-1 研究対象の選定	35
3-2 指標構築と類型化	37
3-2-1 類型に向けた指標構築	37
3-2-2 指標に基づく類型化と傾向	40
3-3 小括	59
[註]	61

第4章 民間主体マネジメントの実態と課題

4-1 「新宿モア4番街」の特徴とマネジメント	65
4-1-1 周辺環境	65
4-2-2 空間構成とその変遷	65
4-2-3 マネジメント組織の概要	69
4-2-4 マネジメント組織の取組みの特徴	71
4-1-5 マネジメントにおける課題・工夫	75
4-2 「元町ショッピングストリート」の特徴とマネジメント	77
4-2-1 周辺環境	77
4-2-2 空間構成とその変遷	79
4-2-3 マネジメント組織の概要	81
4-2-4 マネジメント組織の取組みの特徴	84
4-2-5 マネジメントにおける課題・工夫	88
4-3 「丸の内仲通り」の特徴とマネジメント	90
4-3-1 周辺環境	90
4-3-2 空間構成とその変遷	92
4-3-3 マネジメント組織の概要	95
4-3-4 マネジメント組織の取組みの特徴	97
4-3-5 マネジメントにおける課題・工夫	101
4-4 小括	102
[註]	105

第5章 結論

5-1 各章の成果	109
5-2 総括	110

<参考文献一覧>	113
----------	-----

<謝辞>	117
------	-----

第 1 章 序論

- 1-1 研究の背景
- 1-2 研究対象と「マネジメント」の定義
- 1-3 研究の目的
- 1-4 研究の構成と手法
- 1-5 研究の位置づけ

1-1 研究の背景

道路等の公共空間は、一般的には行政主導で管理が行われており、行政以外の特定の民間組織または個人が私的に利用するには、種々の制約が付きまとう。公共空間の中でも、道路空間においては、人口減少・少子高齢化に起因する行財政の逼迫や、民間組織による道路利用のニーズの高まり¹といった背景から、道路の管理の一部を民間組織が担うための制度である指定管理者制度の創出や、国土交通省道路局や警察庁による通達等^{2,3}に基づき道路上を活用した取組みに対する緩和措置等が行われている。

また、2011年、国土交通省は都市再生特別措置法を改正し、従来は行政が主導であった公共施設整備の整備・管理等を官民協働で推進するための種々の制度を創設した。その内の1つである「都市再生整備推進法人」では、「まちづくり会社やNPO等に法的な位置付けを与え、優良なまちづくりの担い手の積極的な活用を図る」⁴ことが謳われている。現在、「都市再生整備推進法人」には全国で9法人が指定され、それぞれに特徴的な、公共空間の管理や利活用を伴うまちづくりを実践しようとしている。このように、行政以外の組織が公共空間のマネジメントを担って行くことが現在国としても模索されている。

ストックとしての道路空間を整備（デザイン）するだけでなく、整備した道路空間をいかに管理・運営（マネジメント）していくかという時代を迎え、民間組織が道路空間のマネジメントに関与することの重要性は増していると言える。

以上のような背景がある中で、多様な主体が複雑に関わりながら成立している道路空間において、官民協働の持続的なマネジメントを推進していくためには、民間組織により現在行われている道路空間に対するマネジメントの実態を把握し、その課題等を明らかにする必要がある。

1-2 研究対象と「マネジメント」の定義

本研究では、公園、広場、道路、河川、沿岸域、公開空地等の公共空間のうち、主として道路空間を対象とし、さらに道路上で行政以外の組織によるマネジメント活動が行われているものを対象とする。なお、本研究における「道路空間」を、『「道路法上の道路」及び「沿道に道路状の公園等を伴う道路」、「従前道路であったもの」を合わせたもの』と定義する。ただし、道路空間の中でも、自動車交通のみに対応した高速自動車道等の道路空間は研究の対象として含めないこととする。

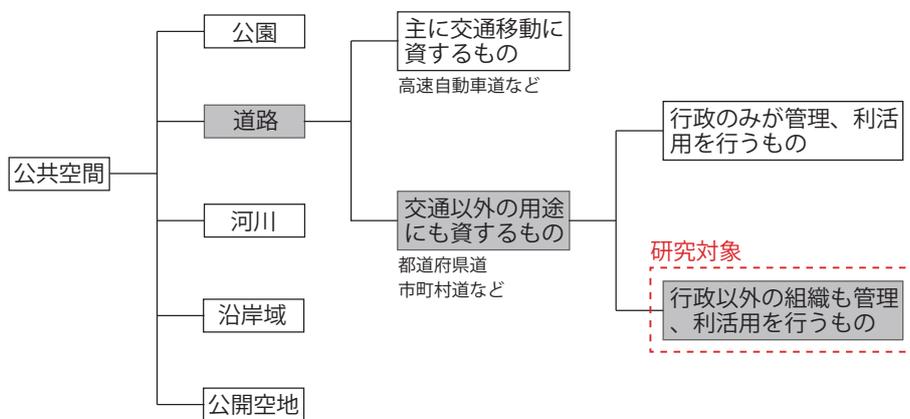


図 1-1 研究の対象

また、本研究で使用する「マネジメント」という用語は、道路空間を構成する各物的要素に対する清掃活動やメンテナンス、植栽管理等の日常的に行う「維持・管理」活動と、道路空間上を利用して実施するイベント、オープンカフェ、歩行者天国のような道路空間の占有を伴う日常的・非日常的な「空間の利活用」の2つを合わせて「マネジメント」を定義する。さらに、道路空間の設計段階から道路空間のマネジメントを行うまでの一連の活動を「デザイン・マネジメント」と定義する。

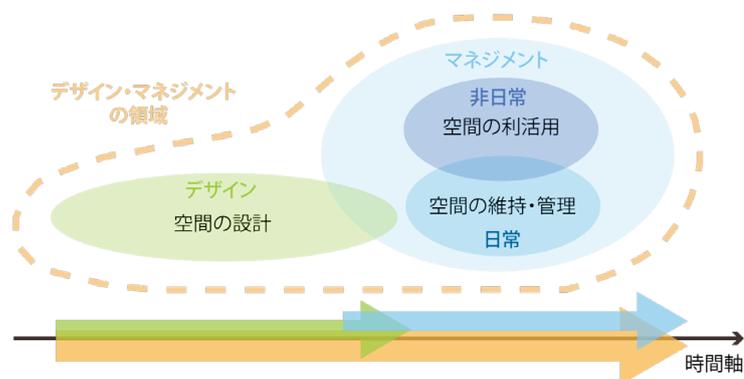


図 1-2 デザイン・マネジメントの領域

1-3 研究の目的

本研究では、行政以外の組織（以下、民間組織）がマネジメントに関与している道路空間に着目し、そこで行われる民間組織によるマネジメント活動の実態（特徴や工夫）を把握した上で、今後官民協働で道路空間のマネジメントを進めて行く上での課題を提示することを目的とする。具体的には以下の3点を目的として調査・分析を行う。

(1) 道路等の公共空間の整備、管理、利活用に関する法制度等の変遷を整理し、時代ごとのマネジメントの特徴と近年の動向を整理・把握する。

(2) 民間組織がマネジメントに関与している国内の道路空間を対象に、そこで行われているマネジメント活動や立地する地区の特性等の観点から指標を構築し、類型化を行い、各類型における民間主体マネジメントの特徴と傾向を明らかにする。

(3) 各類型のうち、民間主体で整備され、その後の管理・運営まで総合的なマネジメント活動が行われている道路空間に着目し、道路空間の機能や空間構成、行政と民間組織の主体間の役割、民間組織によるマネジメント手法等の分析を行い、民間主体マネジメントの実態と課題を明らかにする。

1-4 研究の構成と手法

本研究の構成を以下に示し、章ごとの研究方法を記述する。

第1章では、研究の背景、研究の目的を設定した上で、既往研究のレビューを行い、本研究の位置づけを明確にする。また、研究対象及び「マネジメント」の定義を行う。

第2章では、公共空間の整備、管理、利活用に関する法制度等の変遷と近年の動向を、既往文献調査およびWeb上での調査を基に時系列的に整理し、道路等の公共空間のマネジメントの時代ごとの特徴を把握する。

第3章では、民間組織によるマネジメントが行われている全国の道路空間の事例を、既往文献調査、Web上での調査により収集する。さらに、マネジメント活動や立地する地区の特性等の観点から指標を構築し、既往文献調査、Web上での調査、行政へのヒアリング調査（または民間組織へのヒアリング調査）によりデータ・情報を得る。最後に、指標を基に類型化を

行い、各類型の特徴と傾向を把握する。

第4章では、第3章により得られた各類型の代表事例の中でも、民間主体で整備を実施し、その後の管理・運営まで総合的にマネジメントが行われている道路空間を対象に、文献調査、現地調査、関連する民間組織に対するヒアリング調査、対象道路空間のマネジメントやデザインに関与している（していた）人物に対するヒアリング調査を通じて、各事例のマネジメントの体制や手法等の実態と、それに伴う課題を明らかにする。

第5章では、各章で得られた成果を整理すると共に、各事例の比較分析を通じて得た知見を基に官民協働で道路空間をマネジメントしていく上での展望や今後の課題を述べる。

第1章 序章

研究の背景／目的／対象／方法・構成／位置づけ

第2章 公共空間のマネジメントに関する法制度等の変遷

公共空間のマネジメントに関する法律や制度の変遷を整理し、時代ごとの特徴を明らかにする。

第3章 道路空間の民間主体マネジメントの類型

民間組織によるマネジメント活動等の観点からの道路空間の類型化を行い、各類型の傾向を把握する。

第4章 民間主体マネジメントの実態と課題

ケーススタディごとに、関連する民間組織によるマネジメントの体制や手法の分析を行い、課題を明らかにする。

第5章 結論

ケーススタディの比較分析を通じ、今後、官民連携で道路空間のマネジメントを進めて行く上での展望を述べる。

図 1-3 研究の構成

1-5 研究の位置づけ

本研究に関連する既往研究として、以下のものが挙げられる。

ある一定規模を持った地区のマネジメント組織に関する研究として以下のものが挙げられる。エリアマネジメントの観点から、まちづくり団体に公開空気を柔軟に活用することを認める制度である「東京のしゃれた街並づくり推進条例」の意義と課題を明らかにしたもの⁵、大都市都心部において、エリアマネジメント活動が行われている地域類型別に、関連する組織の設立背景や特徴を分析し、大都市都心部における今後のエリアマネジメント組織のあり方を提示したもの⁶、鉄道駅を中心に形成された地区において、関連するエリアマネジメント組織の活動の実態を把握し、その役割と手法を明らかにしたもの⁷、海外を対象にはしているが、シンガポールの歴史地区において、関連する民間マネジメント組織の役割を把握し、シンガポールに固有の街路マネジメントの実態を明らかにしたもの⁸、等がある。しかし、あくまで一定の規模をもった地区を対象としており、マネジメント組織による特定の道路空間に対するマネジメント活動の分析はあまりなされていない。

個別の道路空間を対象としたマネジメント活動に関する研究としては以下のものが挙げられる。名古屋の久屋大通りにおいて、そこで行われるオープンカフェ活動の分析を通じて、道路空間活用の制度的・組織的条件を明らかにしたもの⁹、横浜市の鶴見西口付近の街路において、同様にオープンカフェ活動の分析を通じて、街路空間の積極的利用のための課題を明らかにしたもの¹⁰、等がある。しかし、あくまで個別のケースに着目したものであり、国内の道路空間を対象に、網羅的に民間組織のマネジメント活動を分析しているものはまだ少ない。また、利活用に着目したものが多く、管理にまで踏み込んでいるものは少ない。

上述したように、国内の事例を網羅的に分析しているものはまだ少ないと言えるが、近年では、国内において複数の道路を対象に、民間組織による道路のマネジメントの特徴を分析しているもの¹¹がある。しかし、各道路固有の成立経緯にまで踏み込み、その機能や空間構成に深く言及した分析はあまりなされていない。

以上より、国内の道路空間を対象に、民間組織によるマネジメント活動等の観点からその特徴と傾向を明らかにし、合わせてその成立の経緯と空間の分析にまで踏み込む本研究には意義があると考えられる。

〔註〕

- 1) 道路維持修繕委員会「道路資産管理の手引き」(<http://www.road.or.jp/technique/pdf/080925.pdf>)
- 2) 国土交通省道路局「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」, 2005年3月 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/event.pdf>)
- 3) 警察庁交通局「民間事業者等による経済活動に伴う道路使用許可の取扱いについて」, 2005年3月 (<http://www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/kisei/kisei20050317-1.pdf>)
- 4) 国土交通省 HP「官民連携関連施策」(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html, 2013年12月参照)
- 5) 天明周子 他「エリアマネジメントの視点から見た「東京のしゃれた街並づくり推進条例」に関する研究」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.41-3, pp331-336, 2006年
- 6) 李三洙 他「大都市都心部における地域類型別エリアマネジメント推進組織に関する研究 - 組織の特徴及び組織間のネットワークを中心に -」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.40-3, pp481-486, 2005年
- 7) 宋俊煥 他「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻博士論文, 2012年
- 8) 守山健史 他「シンガポールにおける歴史地区の街路マネジメントに関する研究」, 日本建築学会計画系論文集 第76巻 第661号, pp609-616, 2011年
- 9) 井澤知且 他「道路空間(歩道)の地域共同管理の可能性に関する研究 - 公共空間の公共一元管理・運用への移行に関する研究 -」, 日本建築学会計画系論文集 第576号, pp109-116, 2004年
- 10) 渡辺直 他「街路空間の有効利用に関する研究 - 横浜市「鶴見西口オープンカフェ」の事例を通じて -」, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 2000年
- 11) 財団法人 道路新産業開発機構「新道路利活用研究会 報告書」, 2010年6月 (http://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application_02.pdf)

第 2 章 公共空間のマネジメントに関する 法制度等の変遷

- 2-1 公共空間の利用・管理に関する法制度
- 2-2 都市再生特別措置法の改正に基づく諸制度
- 2-3 法制度等の変遷から見た時代ごとの特徴
- 2-4 小括

2-1 公共空間の利用・管理に関する法制度

2-1-1 公共空間の利用に関する法制度

本節では、公共空間上を利用するにあたって必要な、法律に基づく許可や基準の概要と、その変遷を述べる。ここでいう利用とは、公共空間上で行われる単発的なイベント利用や、オープンカフェのような屋外設備型の飲食利用、ベンチ等のストリートファニチャーの設置等の公共空間上の占有を伴う行為のことを指す。

公共空間は、通常、地方自治体等の行政が所有者として管理しており、上述したような公共空間上の利用に伴う占有行為を行う場合は、公共空間の種別に存在する根拠法に基づき、各公共空間の管理者の許可が必要になる（表 2-1）。

道路空間上を占有する場合は、道路法に基づく「道路占有許可」、公園ならば都市公園法に基づく「公園占有許可」、河川ならば河川法に基づく「河川占有許可」をそれぞれの管理者と協議した上で得なければならない。加えて、道路の場合、占有に伴い道路の本来的な役割である交通移動を阻害する可能性があるため、そのような場合には道路交通法に基づく「道路使用許可」も警察との協議の上で得なければならない。それ故に、公共空間の中でも、道路はその利用が最も制限される空間である¹と言える。また、占有にあたって占有主体は各管理者に占有料を支払い、使用にあたっては、所轄の警察署に使用料を支払うことになっている。

表 2-1 公共空間の利用に必要な法律に基づく許可²

対象	必要な許可	許可者	根拠法	内容	
公共空間別	道路	道路占有許可	道路管理者	道路法	道路の構造や交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等を設けて道路を使用する場合に必要
		道路使用許可	所轄の警察所長	道路交通法	道路の安全や交通の円滑に支障を与えるおそれのある行為を行う場合に必要
	公園	公園占有許可	公園管理者	都市公園法	都市公園に公園施設以外の工作物その他物件又は施設を設けて都市公園を占有しようとする場合に必要
河川	河川占有許可	河川管理者	河川法 (河川敷地占有許可準則)	河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く)を占有しようとする場合に必要	
利用形態別	飲食利用	食品営業許可	保健所	食品衛生法	飲食営業を行う場合に必要
	火気使用	火気使用許可	所轄の消防所長	消防法	火気を使用する場合に必要

また、別途飲食営業を行う場合や、火気の使用を行う場合には食品衛生法に基づく「食品営業許可」及び消防法に基づく「火気使用許可」を各自治体の保健所、消防との協議の上得なくてはならない。ただし、この2つの許可に関しては、公共空間上における行為でなくとも必要になる場合がある。さらに、イベント等に伴い広告物を設置する際には、屋外広告物法に基づく各自治体の条例の基準を満たす必要がある。

また、それぞれの法律には占有する物件の占有期間や構造、場所を規定する施行令が存在する。以下に代表例として、「道路法施行令」の第2章「道路の占有」の内容の一部を引用する(表2-2)。

表2-2 道路法施行令における道路占有の規定³

(占有の期間)
<p>第九条 占有の期間は、(中略 水道管、下水道館、鉄道、ガス管、電柱、電線、公衆電話所、石油管)については十年以内とし、その他の占有物件については五年以内としなければならない。占有の期間が満了した場合において、これを更新しようとする場合の期間についても、同様とする。</p>
(占有の場所)
<p>第十条 占有物件(電柱、電線、公衆電話所、第七条第四号に規定する仮設店舗その他の仮設建築物及び同条第五号に規定する施設を除く。以下この項において同じ。)を地上に設ける場合においては、次の各号に掲げるところによらなければならない。</p> <p>一 占有物件の地面に接する部分の位置は、法面、側こう上若しくは路端寄り又は歩道(自転車歩行者道を含む。以下この章において同じ。)内の車道(自転車道を含む。以下この章において同じ。)寄りとする。ただし、占有物件の種類又は道路の構造により、道路の構造または交通に著しい支障を及ぼすおそれのない限り、分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分とすることができる。</p> <p>二 以下略</p>
(占有物件の構造)
<p>第十四条 地上に設ける占有物件の構造は、左の各号に掲げるところによらなければならない。</p> <p>一 倒壊、落下、はく離、汚損、火災、荷重、漏水等により道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがないような構造とすること。</p> <p>二 電柱の脚ていは、路面から一・八メートル以上の高さに、道路の方向と平行して設けること。</p> <p>三 特定仮設店舗等は、必要最小限度の規模とし、且つ、道路の交通に及ぼす支障をできる限り少なくする構造とすること。</p> <p>以下略</p>

上記道路法施行令は、1919年に旧道路法が制定され、その後1952年に現在の道路法が制定された後、1990年代までほとんど大幅な改正がなされなかったが、1990年代以降に順次改定が行われ始め、近年、2004年に制定された景観法や、国土交通省及び警察庁の路上でのイベントを推奨するガイドライン等の影響を受け、道路空間上の占有(物)または付属物に関する基準の変更が行われていくことになる。また、公園や河川についても同様に基準の変更が行われていく。以下にその流れを示す(表2-3)。

表2-3において、基準が変更される根拠となった法改正または通達の名称とその概要、またそれらの文面で道路の付属物に関する記述、占有(物)に関する記述、維持管理に関する記述

表 2-3 公共空間の占用に関する基準の変遷⁴

年月	法改正、通達の名称	法改正、通達の概要	分類			
			付属物	占用(物)	維持管理	その他
1993年11月	道路法施行令【改正】	「ベンチまたはその上屋で道路管理者が設けるもの」が道路の付属物として道路管理者が設置できるようになる。バスシェルターやベンチなどはこれまでは交通事業者等が路上を「占用」していた。	●	-	-	-
1999年8月	包括占用許可制度	占用目的を具体的に特定すること無く、河川管理者は具体的な利用方法を自ら決定できるようになった。	-	●	-	-
2003年3月	都市公園法施行令【改正】	休養施設、遊戯施設、運動施設及び教養施設が公園施設に加わる。また、「仮設の物件または施設」が占用対象物件として加わる。	-	●	-	-
2004年	屋外広告物法【改正】	景観行政を行う市町村による屋外広告物に関する条例の策定、屋外広告業の登録制の導入等が明記された。	-	-	-	●
2005年3月	河川敷地占用許可準則【改正】	「便所、休憩所、ベンチ、水飲み場、花壇等及び売店」が占用対象物件として加わる。また、包括占用許可制度の許可対象者が「地方公共団体及び公益法人その他これらに準ずる者」に拡大された。	-	●	-	-
2005年3月	地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて(国土交通省)	路上で行うイベントに伴う道路占用の許可基準として、「 占用の目的 」、「 占用主体 」、「 占用の場所 」、「 占用物件の構造 」の4つの基準が明記された。	-	●	-	-
2005年4月	道路交通法施行令【改正】	「 自転車駐車場 」が道路の付属物として道路管理者が設置できるようになった。	●	-	-	-
2008年3月	地域における公共的な取り組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて(国土交通省)	地域における公共的な取り組みに要する費用の一部に広告料を充当する場合に「 広告物 」の占用が可能になった。また、広告物を添加する際の場所や構造についての規定や、道路管理者、交通管理者などで組織される協議会で取扱い方針を定めることが明記された。	-	●	●	-
2011年	都市再生特別措置法【改正】	「河川敷地占用許可」により、 まちの賑わいに資するための占用物件 を、都市再生整備計画に位置付けることが可能になった。	-	●	-	-
2011年	都市再生特別措置法【改正】	「道路占用許可の特例」により、 道路外に余地がある場合でも道路上の占用が可能 になった。また、「都市利便増進協定」により、地域住民同士が自主的に定めた協定を市町村が認定し、 設置物の整備と管理に関して官民の役割分担が可能 になった。	-	●	●	-
2011年10月	道路法施行令【改正】	これまで高速自動車国道と自動車専用道のみで占用が認められていた「 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 」が、その他の道路でも占用許可対象として追加された。	-	●	-	-
2013年7月	道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用について(国土交通省)	「 広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの 」、「 食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの 」といった占用物の設置にあわせて、設置主体の維持・管理への協力が行われる場合は 占用料を減免	-	●	●	-

■：道路に関するもの □：河川に関するもの □：公園に関するもの

が見られるかどうかで分類を行った。また、道路の付属物とは、道路を占有しているとはみなされない行政が設置を行う設置物のことであり、占有物とは区別される。

1993年の道路法施行令の改正による付属物件の追加がなされて以降、2000年代に入るまでは、河川と公園に関して占有(物)に関する基準の緩和が行われたが、道路に関しては特段変化は見られない。2004年に景観法が制定され、それに伴い屋外広告物法が改正され、景観行政を行う市町村による屋外広告物に関する条例の策定、屋外広告業の登録制の導入等が明記されることになった。この景観法が制定された2004年以降、特に道路に関して占有(物)に関する基準の緩和が随時行われた。

最初の大きな出来事としては、2005年に国土交通省道路局によって発せられた通達である「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」だろう。これは、道路上を占有して行う地域イベント等の取り組みに対する許可基準として、「**占用の目的**」、「**占用の主体**」、「**占用の場所**」、「**占用物件の構造**」を明記し、これを満たすものに関しては積極的に推奨していこうという動きである。また、表には載せていないが、警察庁からも同様の主旨の通達が発せられている。路上を占有する行為に関する最初の緩和措置であると言える。また、上記通達の内容を地域向けにガイドラインにした「道を使用した地域活動円滑化のためのガイ

ドライン」の中で、地方公共団体やNPO団体の活動支援のため、「地域活動を円滑に実施するための手法」をとりまとめている。オープンカフェのような収益活動や、歩行者天国のような非収益活動等の地域活動を行う際の基本的な考え方として、①公共性・公益性への配慮、②地域における合意形成、の2つが配慮事項として重要であることが明記されている。それらを踏まえた上で、地域活動の進め方として、「地域活動内容の決定」、「地域活動の実施組織」、「地域活動に必要な許可」、「実施期間」、「収益活動を含む地域活動の実施形態」の5つについて、その望ましいあり方が述べられている。以下、本ガイドラインの概要を示す（表2-4）。

表2-4 道路を利用した地域活動を行う際の配慮事項⁵

	項目	詳細
基本的な考え方	(1)対象とする地域活動	収益活動や非収益活動、両方の活動を組み合わせたものなどがある。 ・オープンカフェ、朝市のような収益活動 ・歩行者天国、祭り、大道芸のような非収益活動 ・道路美化活動のような地域活動
	(2)地域活動の基本的考え方	道路が公共の財産であることや、道路上への物件の設置が一般交通の支障となる恐れがあるため、 ①公共性・公益性への配慮 ②地域における合意形成 などに配慮した取り組みを行うことが必要
地域活動の進め方	(1)地域活動内容の決定	街の賑わい創出などの効果ばかりではなく、交通渋滞の発生などの問題に対する配慮が必要。 美化活動や放置自転車対策などの公益活動を合わせて実施することにより合意形成が得やすくなる。
	(2)地域活動の実施組織	定の公共性・公益性に配慮し、地方公共団体や地域の関係者からなる協議会など、地方公共団体が関与する団体であることが必要
	(3)地域活動に必要な許可	道路占用許可及び道路使用許可。必要に応じて食品営業許可など
	(4)実施期間	一時的なものから継続的・反復的なものまでであるが、継続的・反復的なものが望ましい
	(5)収益活動を含む地域活動の実施形態	①参加者間の公平性が保たれること ②沿道店舗との事前調整や協力などが重要

2008年には、「地域における公共的な取り組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」において、これまで道路上を個人の利益に繋がるような広告物が占有することが認められていなかったが、広告料を道路の維持管理や地域活性化イベント等のための費用に充当することを条件に広告物の占有を認める動きが出て来た。これは、道路の占有により得られた利益を道路の管理等の公益性のある活動のための費用に充当するという意味で重要なものであると言える。

2011年には、都市再生特別措置法の改正により公共空間の占有に関する重要な諸制度が生まれた（これらについては2-2で後述する）。占有基準の緩和に関するものとして、道路に関しては「道路占用許可の特例」、河川に関しては「河川敷地占有許可」が創出された。特に、「道

路占用許可の特例」は、通常、道路外に余地がない場合にしか占用が許可されない施設のうち、市町村が都市再生整備計画に位置づけたものが占用可能になった。また、本法律の改正を受けて、道路法施行令も改正され、従来は高速自動車国道等でしか占用が認められていなかった食事施設や購買施設が占用物件として追加され、これらの施設は「道路占用許可の特例」の対象施設ともなっている。本法律の改正は、道路占用の基準の緩和の動きとして非常に重要な転換点であると言える。また、占用物の基準の緩和ではないが、地域住民同士が自主的に定めた協定を市町村が認定し、設置物の整備と管理に関する官民の役割分担が可能になる制度である「都市利便増進協定」が創出された。このように、占有物の設置と維持管理を結びつけた制度も生まれて来ている。

2013年には、「道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用について」において、「広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの」、「食事施設、購買施設その他これらに類する施設で道路の通行者又は利用者の増進に資するもの」という限定はあるが、これらの占用物の設置にあわせて、占用主体の維持管理への協力がある場合には占用料を減免することが明記されている。

以上のように、公共空間を占有するにあたっては、様々な許可が必要であることが前提となるが、占有できる物件の基準は緩和の方向に向かっており、道路等の公共空間を占有したイベントも推奨される方向にある。また、占有の際の公益性の確保の手段として、占有により得た利益を維持管理に充当することや、占有にあたり維持管理に協力することで占用料を減免にすることなど、利用と管理が組み合わされた仕組みが増えている。

2-1-2 公共空間の管理に関する法制度

前節では、公共空間の利用（占有・使用）に関する法制度の概要と、占有基準の変遷を見た。公共空間は、公共空間上を占有している占有物と、行政により設置される道路の付属物を維持管理することで成り立っている。本節では、道路等の公共空間を管理するための制度に焦点を当てる。

通常、行政が担っている道路等の公共空間の維持管理を、民間組織が行政の業務の一部を担う形で提携するための制度が、大きく2種類存在する。

1つは、アダプト・プログラムと呼ばれるもので、これは公共空間の清掃及び美化活動を、市民と行政が協働で行うものである。アダプト (Adopt) とは「養子にする」という意味であり、

「一定区画の公共の場所を養子にみたと、市民が我が子のように愛情を持って面倒をみること」⁶であるという思いが込められている。アメリカでは1985年に始まり、現在では全州に渡り広がっている。日本においては、1989年に徳島県の神山町で導入されたのが初事例とされ、2012年度現在、371の自治体で約520のプログラムが実施されている⁶。



図 2-1 アダプト・プログラムの仕組み⁶

適用の対象は、駅前、繁華街、一般道路、公園、河川、海浜等である。具体的には、市民団体は清掃活動や、花壇の世話などの美化活動を行う代わりに、行政は清掃用具の提供、安全指導、サインボードの掲出等を行うものであり、自治体と市民団体が協定を結ぶことで実効性を持たせている。これに類する制度として、国土交通省が実施する「ボランティア・サポート・プログラム」があるが、これは公共空間のうちでも道路に特化したものであり、アダプト・プログラムと同様に、市民団体による清掃活動・美化活動をサポートするもの⁷である。

もう1つは、2003年の地方自治法の改正により生まれた「指定管理者制度」である。これは、従来は自治体等の公共団体のみに認められていた公共空間の維持管理業務に関して、自治体が民間組織を指定して維持管理業務を代行させることができる制度である。管理を代行できるのは、「法人その他の団体であって、当該普通地方公共団体が指定するもの（地方自治法第244

条)」であり、基本的には個人以外の団体ならば誰でも指定可能である。また、指定管理者の対象となる施設は、会館、体育施設、民生施設、社会教育施設等の公共建築や、個別の根拠法により管理される河川、港湾施設、道路、都市公園等である⁸。

指定管理者制度の仕組みを以下に示す(図2-2)。従前の管理委託制度と比較した際のメリットとしては、処分性のある行為である使用の許可が可能になること、質の高いサービスが提供できる可能性があること、経費の削減が図れる可能性があること、が挙げられ、デメリットとしては、業務の範囲や使用を協定に基づき詳細に決定しなければならず、業務の弾力的な運用に支障が出る可能性があることなどが挙げられる⁹。ただし、指定管理者は、占有申請があった場合に、申請許可を下す等の行政権を行使する業務を代行することができない¹⁰(表2-5)。

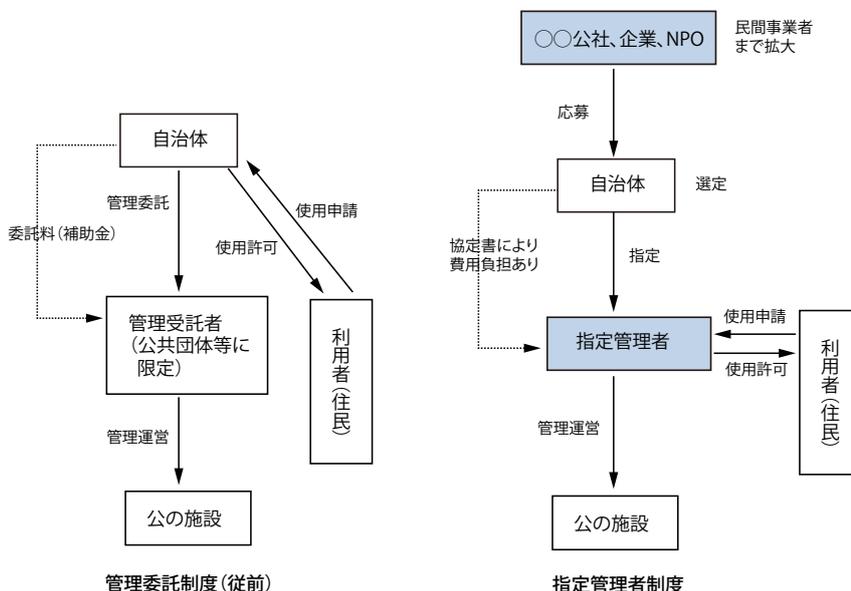


図2-2 指定管理者制度の仕組み⁹

表2-5 指定管理者制度による民間への委任事項¹¹

	指定管理者に委任できない事項	指定管理者に委任できる事項
道路	・行政判断を伴う事務(災害対応、計画策定、工事発注等) ・行政権の行使を伴う事務(占有許可、監督処分等)	・清掃、除草、単なる料金の徴収業務で定期的な行為に該当するもの
河川		・清掃、除草、軽微な補修、ダム資料館の管理・運営等
都市公園	・法律により公園管理者が行うこととされている事務(占有許可、監督処分等)	・使用料の徴収、施設運営に係るソフト面の企画、施設の点検、維持補修、巡回、清掃

以上2つの制度は、自治体側が民間の持つノウハウを活用して、主に清掃活動・美化活動を肩代わりしてもらうという側面が強い。

2-2 都市再生特別措置法改正に基づく諸制度

先述したように、2011年の都市再生特別措置法の改正により、官民協働で公共空間の整備、管理、利活用を推進するための諸制度が生み出された。本節では、これらの諸制度を整理した上で、道路の占用許可基準の緩和における重要な制度である「道路占用許可の特例」及び民間組織への支援制度である「都市再生整備推進法人」の2つについて現状を把握する。

本改正により、創出された（または内容が改訂された）制度は7つである。以下に、その概要とメリットを示す（表2-6）。

表2-6 都市再生特別措置法の改正に基づく諸制度とメリット¹²

制度名	内容	メリット
① 都市再生整備推進法人	「まちづくりに関する豊富な情報・ノウハウを有し、運営体制・人材が整っている優良なまちづくり団体に公的な位置づけを与え、合わせて支援措置を講じることにより、その積極的な活用を図る制度」である。	・都市再生整備計画を提案できる。 ・都市利便増進協定が締結できる。 ・市町村や国等による支援が受けられる。 ・エリアマネジメント融資（政府による無利子貸付）が受けられる。など
② 都市再生整備計画	従来の都市再生整備計画に、「官民連携によるまちの整備・管理のための計画として、民間主体によるまちづくりの推進を図る活動を記載できる」ようになった。	・民間による「都市利便増進協定」や「道路占用許可特例」、「河川敷地占用許可」が活用できる。
③ 市町村都市再生整備協議会	「都市再生整備計画及びその実施、都市再生整備計画に基づく事業により整備された公共施設等の管理に関して必要な協議を行うため」に市町村都市再生整備協議会を組織できる。市町村都市再生整備協議会は、市町村が都市再生整備計画を作成する際に意見を言うことができる。	・都市再生整備計画に基づいた事業により整備された公共施設等の管理について、関係者間で協議が円滑になる。 ・都市再生整備計画に位置付けられた事業を行う場合、社会資本整備総合交付金による支援を受けられる。
④ 道路占用許可の特例	通常、道路の占用は道路外に余地がなくやむを得ない場合以外は許可されないが、「市町村が、まちの賑わい創出のために必要であるとして、都市再生整備計画に位置付けた施設等については、一定の要件を満たせば（中略）道路占用許可の特例を受けることができる」ようになった。適用可能な施設は、「広告塔・看板」、「食事施設・購買施設等」、「自転車賃貸業の用に供する自転車駐車器具」	・道路管理者：民間の力を活用して、道路交通環境の維持・向上が図れる。 ・市町村：道路空間の有効活用によりまちに賑わいをもたらせる。 ・まちづくり団体等（占用主体）：道路空間を活用した賑わい創出活動が行える。
⑤ 河川敷地占用許可	全国の河川管理者が指定した区域内において、「オープンカフェや広告板、イベント開催のための照明・音響施設等の占用主体として民間事業者も認められる」ようになった。	・河川管理者：民間の力を借りることにより、維持管理費用を抑えることができる。 ・市町村：河川空間の有効活用によりまちに賑わいを創出できる。 ・まちづくり団体等（占用主体）：収益を活動資金に充てられる。
⑥ 都市利便増進協定	「広場・街灯・並木など、住民や観光客等の利便を高め、まちの賑わいや交流の創出に寄与する施設（都市利便増進施設）を個別に整備・管理するのではなく、地域住民・まちづくり団体等の発意に基づき、施設等を利用したイベント等も実施しながら一体的に整備・管理していくための制度」である。	・地域住民と市町村がまちづくりのルールを共有できる。 ・市町村は公共施設の整備・管理コストの削減ができる。 ・全ての住民の参加ではなくとも締結できる。など
⑦ 都市再生歩行者経路協定	「都市開発事業の施行に関連して必要となる歩行者の利便性及び安全性の向上のための経路の整備・管理の方法や費用分担について、土地所有者間で定める協定」である。	・複数の土地所有者がいる場合の役割分担の明確化と実効性の確保ができる。 ・土地所有者が変わっても、新たな所有者に歩行者経路の確保を義務づけられる。

1つ目の「都市再生整備推進法人」は、民間組織に公的な位置づけを与えることで、本改正に基づく諸制度を活用した公共空間のマネジメントが行い易くなるとともに、合わせてエリアマネジメント融資のような金銭的な支援が国から受けられるという制度である。この制度自体

は、2002年の都市再生特別措置法制定時に創出されたものだが、本改正では、都市再生整備推進法人になることができる団体として、新たにまちづくり団体が加わった。本制度については、後にその特徴を改めて整理することとする。

2つ目の「都市再生整備計画」は、この計画の中に「道路占用許可の特例」や「河川敷地占用許可」等の制度の適用に関する記述を行うことで、それらの制度を活用した公共空間の整備に実効性を持たせることが出来る制度である。また、都市再生整備推進法人は、都市再生整備計画の中身に関して提案を行うことが出来ることになっている。

3つ目の「市町村都市再生整備協議会」は、市町村及び都市再生整備推進法人、景観整備機構等の公共公益施設の整備に関連する組織同士が協議会を組織することで、本協議会が都市再生整備計画に意見を言うことが出来るようになると共に、都市再生整備計画に位置付けられた公共公益施設の事業を行う場合には、社会資本整備総合交付金という補助金の融資も受けることが出来るものである。

4つ目の「道路占用許可の特例」は、従来は道路外に余地がない場合にしか占用が認められなかった（これを「無余地性の基準」と呼ぶ）施設のうち、都市の賑わい創出に必要であるとして都市再生整備計画の中で位置付けたものの占用を可能にする制度である。対象となる施設は、「広告塔・看板等」、「食事施設・購買施設等」、「自転車賃貸業の用に供する自転車駐車器具」である。これについては、都市再生整備推進法人と同様に、後に特徴を整理することとする。

5つ目の「河川敷地占用許可」は、「道路占用許可の特例」と同様に公共空間の占用基準の緩和であり、河川に特化したものである。これは「オープンカフェ」、「広告塔」、「照明・音響施設」等の施設の占用主体として民間組織を認めるものである。河川管理者にとっては維持管理費を抑えることができ、市町村にとっては都市に賑わいを創出でき、民間組織にとっては収益を活動資金に充てられるという関係者間にメリットが生まれる可能性のある制度である。

6つ目の「都市利便増進協定」は、市町村と民間組織（地域住民）が協定を結んだ上で、公共空間上の広場・街灯・並木等の都市の賑わい創出に寄与する施設（都市利便増進施設）の整備とその維持管理に関する一定のルールを設けることが出来る制度である。地域住民と市町村がルールを共有しつつ、公共空間の維持管理コストが削減できる可能性があるとされている。

7つ目の「都市再生歩行者経路協定」は、都市開発事業により整備されるペDESTリアンデッキ等の歩行者の利便性及び安全性向上のための経路の整備・管理について土地所有者間でルールを設けることが出来る制度である。複数の土地所有者がいる場合に役割分担について実効性

を持たせることが出来ると同時に、土地所有者が代わってもルールを守らせることができる。

以上のように、2011年度の都市再生特別措置法の改正は、個別の様々な制度をパッケージとして創出し、それらを組み合わせることで、官民協働でより柔軟に公共空間の整備・管理・利活用を推進していくための重要な試みだと言える。

都市再生整備推進法人と他の制度との関係を以下に示す（図2-3）。本法人に市町村から指定されると、都市歩行者経路協定を除く先の6つの制度を組み合わせ利用出来るようになると共に、「社会資本整備総合交付金」、「エリアマネジメント融資」、「税制特例」など金銭的な援助も受けられるようになる。2013年現在、都市再生整備推進法人に指定されている法人は9団体存在する¹³。以下に、今後指定予定の団体も合わせてその特徴を整理する（表2-7）。

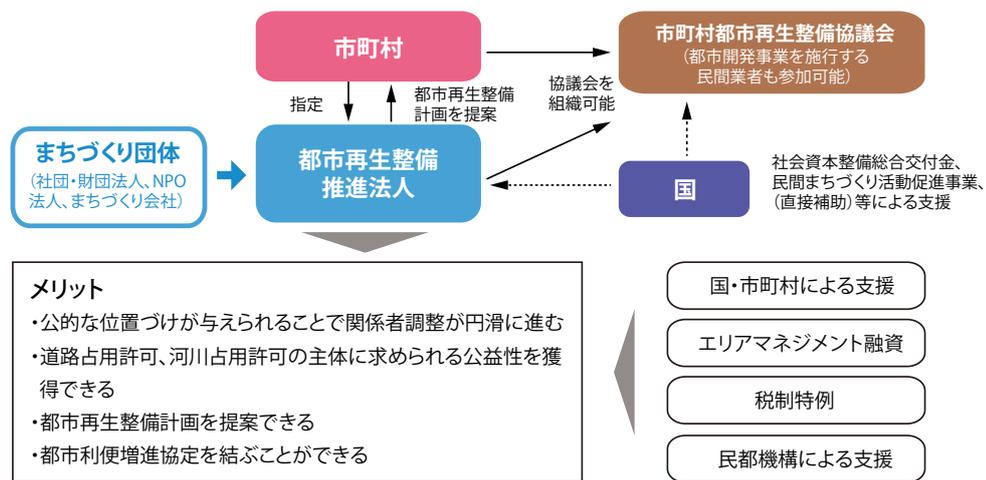


図2-3 都市再生整備推進法人の仕組み¹⁴

現在都市再生整備推進法人に指定されている9法人の内訳は、まちづくり会社が6法人（札幌大通りまちづくり／まちづくりとやま／飯田まちづくりカンパニー／まちづくり川越／まちづくり福井／秋葉原タウンマネジメント）、一般社団法人が1法人（大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会）、NPO法人が2法人（南信州おひさま進歩／いいだ応援ネットイデア）である。2011年12月に全国で初めて札幌大通りまちづくり（株）が指定を受けた。

全ての法人は指定されてからまだ3年程しか経っておらず、本制度の活用という意味ではこれからであるが、各法人の取り組み内容は幅広い。このうち、主に各団体のホームページ等のWeb上で確認した限り、7法人に関して、公共空間に対するマネジメント活動が確認出来た。そのマネジメント活動の内容は多様であり、単発的なイベントの実施やオープンカフェの設置

表 2-7 都市再生整備推進法人とその活動内容¹⁵

	所在地	法人名	設立年月日	指定年月日	関連公共空間	関連公共空間に対する取り組み内容
まちづくり会社	1 北海道／札幌市	札幌大通まちづくり(株)	2009年9月	2011年12月	大通公園 札幌駅前通り	・I LOVE ODORI(イベント等の企画) ・だいでん(イベントの調整) ・green bird(清掃活動の支援) ・オープンカフェの設置 ・ボロクル(サイクルボートの設置)
	2 富山県／富山市	(株)まちづくりとやま	2000年7月	2012年3月	グランドプラザ	・指定管理者として管理・運営
	3 長野県／飯田市	(株)飯田まちづくりカンパニー	1998年8月	2012年3月	りんご並木など	・各種イベント企画 ・りんご並木のエコハウス(沿道の施設管理)
	4 埼玉県／川越市	(株)まちづくり川越	2008年3月	2012年5月	川越一番街など	・コミュニティサイクル事業(社会実験)
	5 福井県／福井市	まちづくり福井(株)	2000年2月	2012年4月	—	—
	6 東京都／千代田区	秋葉原タウンマネジメント(株)	2007年12月	2013年9月	秋葉原中央通り 秋葉原駅前広場	・清掃活動(美観推進事業) ・歩行者天国(運営事業) ・自動二輪駐車場管理(施設管理事業) ・広告事業
社団法人	7 東京都／千代田区	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	1988年7月	2013年9月	丸の内仲通り 行幸通りなど	・ヘブナーアーティスト ・丸の内打ち水プロジェクトなど
NPO法人	8 長野県／飯田市	特定非営利活動法人 南信州おひさま進歩	2004年6月	2012年3月	—	—
	9 長野県／飯田市	特定非営利活動法人 いいた応援ネットイデア	2012年2月	2012年3月	りんご並木など	・インターナショナル・フィギア・マーケット(まちなかイベント市場事業)
指定予定団体	10 東京都／世田谷区	名称不明	不明	未定	小田急線上部空間	区として指定を想定している団体がある。今後、小田急線上部利用地区(仮称)の都市再生整備計画を策定予定であり、当該法人が中心となってオープンカフェ・広告事業・マルシェ等を行っていくことが想定されている。
	11 東京都／江戸川区	名称不明	不明	未定	不明	JR小岩駅周辺地区のまちづくりに関する全体協議会を地区のエアーマネジメント組織として発展させ、指定していくことも考えられている。
	12 滋賀県／草津市	名称不明	2013年2月	未定	不明	中心市街地と草津川跡地地区のエアーマネジメントを実施する団体として指定を行うことが考えられている。
	13 兵庫県／姫路市	ひとネットワークひめじ	2012年10月	未定	姫路駅前広場	都市再生整備推進法人の候補として検討されている。
	14 北海道／岩見沢市	(株)振興いわみざわ	不明	未定	不明	都市再生整備推進法人に指定する準備が進められている。

といった路上を利活用して行う収益事業または非収益事業、清掃活動や沿道施設の管理、指定管理者としての施設の管理・運営等の維持管理業務、また、活動資金へ充てるためのエリアマネジメント広告事業まで、その活動は幅広い。指定が検討されている団体もいくつか存在し、今後もその数は増えて行くと予想される。

また、道路占用許可の特例は、先述したように都市再生整備計画に位置付けられた後、道路管理者及び警察署長の許可を得て初めて適用されるものである。道路占用許可の特例の全国第1号の事例である「新宿モア4番街」の商店街組織である、新宿駅前商店街振興組合の提供資料を基に、以下に都市再生整備計画に位置付けられるまでの流れを示す(図2-4)。

基本的な流れは5つの段階に分かれる。第1段階として、道路管理者と都道府県公安委員会の同意の下、都市再生整備計画への記載を行う。第2段階として、区市町村への意見聴取を行った上で、所轄の警察署長と協議を行い、占用区域と施設の指定を行う。第3段階として、選定委員会を設置し、占用者を募集し、占用者の選定を行う。選定委員会のメンバーは、地方公共団体、学識経験者、都道府県公安委員会などからなる。ただし、特定の占用者が占用を行うことについて十分な理由がある場合は、この選定の過程を省略することができる。第4段

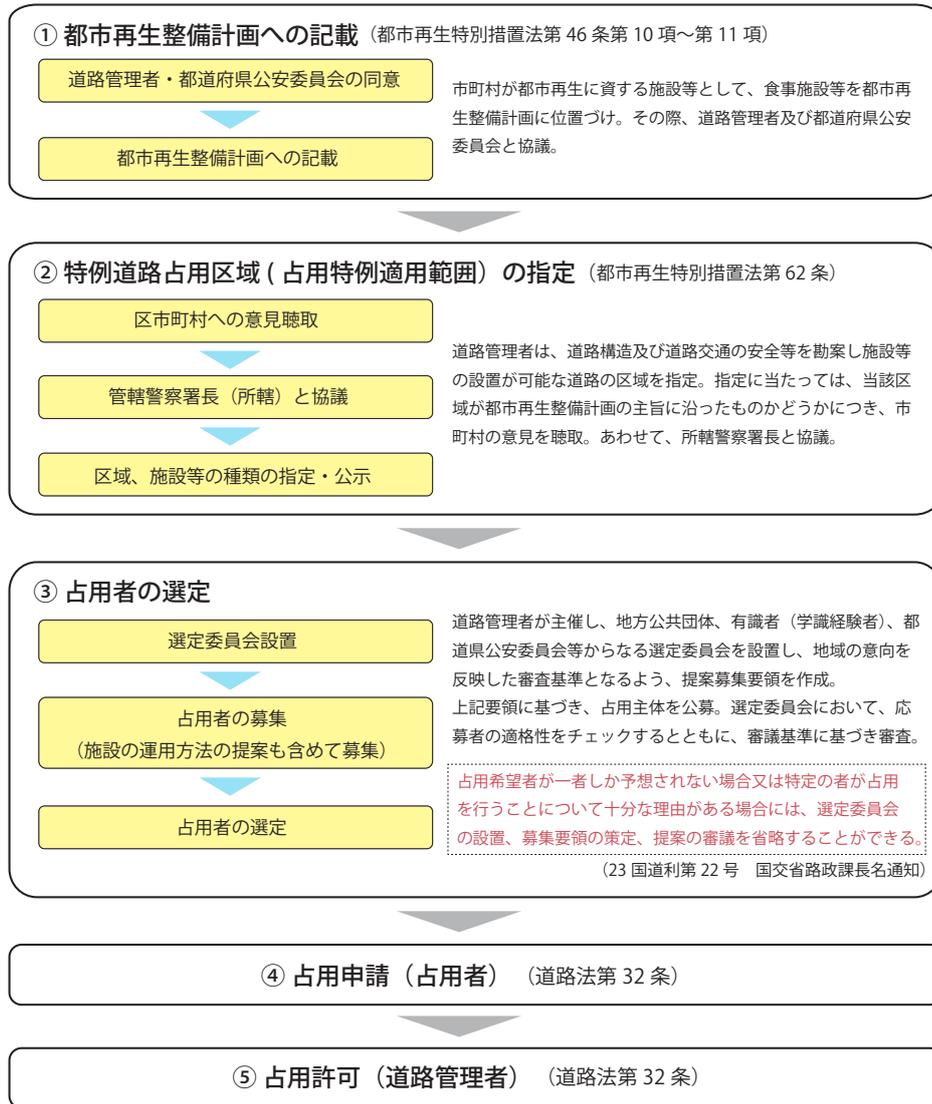


図 2-4 「道路占有許可の特例」の適用までの流れ¹⁶

階として、占有者として決定した主体が占有申請を行い、第5段階として道路管理者が占有主体に占有許可を与える。以上が道路占有許可の特例が適用されるまでの流れである。2013年現在、本制度を活用して恒常的なオープンカフェを実現させている事例は、新宿以外では大阪、高崎、札幌の3都市である¹⁷。

このように、近年では公共空間に対する民間組織のマネジメント活動を支援するための制度が生まれており、こうした官民連携の流れは継続するものと思われる。

2-3 法制度等の変遷から見た時代ごとの特徴

本節では、これまで述べて来た公共空間のマネジメントに関する法律・制度を含めて、近代以降の法制度等の変遷を整理し、それらの変遷から見た各時代ごとの特徴を明らかにする。

近代以前からの道路のマネジメントの変遷に関しては、井澤らによる文献に詳しい。井澤らは、江戸時代中頃（1650年頃）から1990年代後半までを、「江戸期」、「明治-戦前期」、「高度成長期」、「転換期」の4つに区分し、それぞれの特徴について述べている（表2-8）。以下、各区分の特徴の要点を述べた部分を引用する。

江戸市中の道路空間は公儀地であり幕府の監督下にあったが、地縁生活共同体である町の自己負担による持ち場管理、つまり地域管理が行われていた。明治期に入ると民有地と官有地の区分が明確に行われ、欧米へのキャッチアップをめざすべく、道路は国の所有物として、「公共」が一元的に建設・管理する体制を整えていった。私的な生活空間や商業空間の延長としての道路利用は認めず、物流等交通利用の純化が行われていった。つまり道路空間に対する地域の関与は消滅した。戦後も道路整備水準の欧米へのキャッチアップと自動車交通の増加に伴う一層の円滑な交通処理を目的として、公共による一元的建設・管理が強化された。

1970年代、80年代から自動車交通優先から歩行者優先へ政策転換したが、基本的に公共による一元管理体制は変わらなかった。90年代後半から道路空間での多様な利用（通行、対話、休息、飲食、イベントなど）を求める市民ニーズが高まり、様々な取り組みが展開されてきている。これまでの道路の公共一元的な建設・管理システムから市民ニーズに呼応する管理・運用システムへの転換が求められるようになったと考えられる¹⁸。（井澤，2004，p.111）

表 2-8 道路空間のマネジメントの変遷¹⁸

	江戸期 （～1868年）	明治-戦前期 （1868年～1945年）	戦後期	
			高度成長期（1945年～）	転換期（1970年代～）
時代の要請	・封建社会の身分制度を反映した都市空間構造と空間管理	・公共管理主体の登場 ・欧米へのキャッチアップ	・欧米へのキャッチアップのための公共による道路の建設、管理の推進	・自動車中心から歩行者中心へ施策転換 ・オープンカフェ等の新たな試みの展開
利用目的	・円滑な交通、物流	・円滑な交通、物流 ・軍事	・円滑な交通、物流 ・公平な利用	・円滑な交通、物流と調和する多様な利用
所有	公儀地	国	国・都道府県・市町村	同左
管理	地域の持ち場負担	都道府県、市部	国・都道府県・市町村	市と地域の共同管理の試行 清掃美化でのアダプトプログラム
道路機能	多様 ・社交、祭り、涼 ・床店（床店請負人管理）	交通、物流 生活・商業空間延長利用禁止	交通、物流 同左	多様 ・休憩、コミュニケーション、飲食、イベントなど
管理法	町触れ等	旧道路法 道路取締令	道路法 道路交通法	法令の運用

以上を踏まえた上で、近代以降（1945年以降）の公共空間の整備、管理、利活用に関する制度の時系列的な変遷を既往文献¹⁹を基に整理した（表2-9）。整理に当たっては、「関連法律

及び制度・ガイドラインの変化」、また、それらの法律や制度・ガイドラインが生みだされるきっかけとなった「社会情勢の変化」、そしてそれら2つの変化に伴う「道路等の公共空間の変化」の3つの視点で整理を行った。また、民間組織によるマネジメント活動等の観点から見て、特徴的な4つの時期に区分を行った。以下、その4つの時代区分ごとに特徴を記述する。なお、表2-9中において、第二次世界大戦終戦（1945年）から朝鮮戦争終戦（1954年）までの期間を「戦後復興期」、1955年から第一次オイルショック（1973年）までの期間を「高度成長期」、1974年からバブル崩壊（1991年）までの期間を「安定成長期」、それ以降の期間を「低成長期」とする。

(1) 関連法制度整備期（1947～1970）

戦災復興期から脱却し、高度成長期も終盤にさしかかる1970年までの時期を、「関連法制度整備期」とする。これは、井澤の区分の高度成長期に相当する。

1952年に現行の「道路法」が制定され、それまで旧道路法（1919年制定）に基づき全て国が所有していた道路は、その一部が都道府県や市町村の所有物となり、国主導によるマネジメントから行政主導のマネジメントへと移行する。1956年には「都市公園法」が、1964年には旧河川法から現行の「河川法」が制定され、公園、河川についても同様に公共空間管理者としての自治体が位置づけられることになる。1960年には、道路交通取締法から現行の「道路交通法」が制定され、道路の交通管理が強化された。また、公共空間の管理に関する法律ではないが、1949年に「屋外広告物法」が制定され、公共空間上を占有する広告物の基準が定められた。

以上より、この期間は2-1において述べた、道路、公園、河川といった各公共空間の占有・使用を規定する法律等が出そろった時期である。これらの法律に基づく許可の必要性及び占有基準が、その後の公共空間の利用を厳しく規定することになる。

(2) 歩行者環境回復期（1970～1994）

1970年頃から、安定成長期を経て、低成長社会へ入って間もない頃（1994年）までの時期を、「歩行者環境回復期」とする。井澤の区分で言えば、転換期以降にあたる。

1970年代、高度成長期より続くモータリゼーションの進行等に起因する自動車の排気ガス等が、都市環境の悪化を招いていた。また、増え続ける自動車により、車中心の道路環境が構築されており、歩行者環境が悪化していた。そうした環境問題の悪化の改善を目的に、銀座、上野、新宿、池袋等の一部の都心部で歩行者天国が行われるようになる²⁰。1972年には道路交通法が改正さ

れ、道路交通法の中で歩行者天国が位置付けられるようになった。また、1972年には恒久的な歩行者専用化にいち早く取り組んだ事例として、旭川平和通買物公園が知られている。

また、高度成長期の経済性を優先した都市開発は、全国一律の均質な都市景観を生み出すことにつながった。そのような背景から、都市の顔となるようなシンボリックな景観形成に対する取り組みとして、1980年代に、「都市景観モデル事業(1981)」、「シンボルロード整備事業(1984)」、「マイタウン・マイリバー整備事業(1987)」、「ふるさとの川整備事業(1987)」といった公共空間の景観整備に関する事業が打ち出されていった。

以上より、この期間は、公共空間の景観形成に対する取り組みと、とりわけ道路に関する取り組みとして、都市環境改善のための歩行者天国が盛んになった。公共空間における景観形成や歩行者環境に対して低下していた意識が回復し始める時期であると考えられる。

(3) 民間マネジメント活動初動期(1995～2006)

1990年代半ばから、2000年代半ば頃までの時期を、「民間マネジメント活動初動期」とする。これ以降、日本の社会は現在まで低成長社会が続く。

1995年頃、公共空間を意識した新たな取り組みとして、オープンカフェ(あるいはオープンエア)と呼ばれる形態の飲食店が流行し、東京の主要な都市情報誌にも取り上げられるようになっていた。1995年時点で、青山、麻布、銀座、代官山等の都心部エリアの100以上の店舗でそのような形態が確認されている²¹。一方で、この頃の「オープンカフェ」と呼ばれる形態は、まだ公共空間上を占用したものは多くなく、敷地の内側に留まっているものが多かったと考えられる。その後、1997年には名古屋の久屋大通、翌年の1998年には広島の前大通りにおいて、自治体が民間組織と実行委員会等を組織し、公共空間の利活用としてのオープンカフェを実験的に実施した。1999年には国土交通省道路局が「公募による道路の社会実験」を開始し、公共空間の利活用に対する取り組みが国としても模索され始めた。こうした取り組みが行われ始める背景の1つには、モータリゼーションの進行と、それに伴う郊外のロードサイドへの大型店舗の進出に起因する中心市街地の衰退が挙げられる。一部の社会実験は、衰退した中心市街地の活性化策として位置付けられていた。

そのような機運を受けてか、2-1において先述したように、特に2004年の景観法制定頃を境に、各法律の施行令改正と、国土交通省及び警察庁による地域イベントのための通達等による道路の占用基準の緩和が見られるようになる。

また、2-1において前述したように、2000年前後に、民間組織が公共空間の管理の一部を担うための制度である「アダプト・プログラム(1999～)」及び「指定管理者制度(2003)」が生まれ、これらの制度を活用した民間組織による公共空間の管理に対する取り組みが始まる。これらの制度において言われている管理は、主に清掃活動・美化活動である。道路、公園、河川等の基盤施設の中では、特に公園における指定管理者制度の導入が進んでおり、その要因の1つとして通常の道路、河川では使用料の徴収により利益をあげることが難しいこと等が考えられる。

以上、この期間は、公共空間の利活用に関する新たな取り組みと、公共空間の維持管理の一部を民間組織が担うための制度の創出など、管理に対する取り組みも生まれた時期である。つまり、民間組織が公共空間のマネジメントに関与し始めた初動期であると言える。また、公共空間を利用したイベント等に対する意識の高まりと相まって、公共空間の占用に関する基準の緩和が行われ始めた時期でもある。

(4) 民間マネジメント活動転換期(2007～)

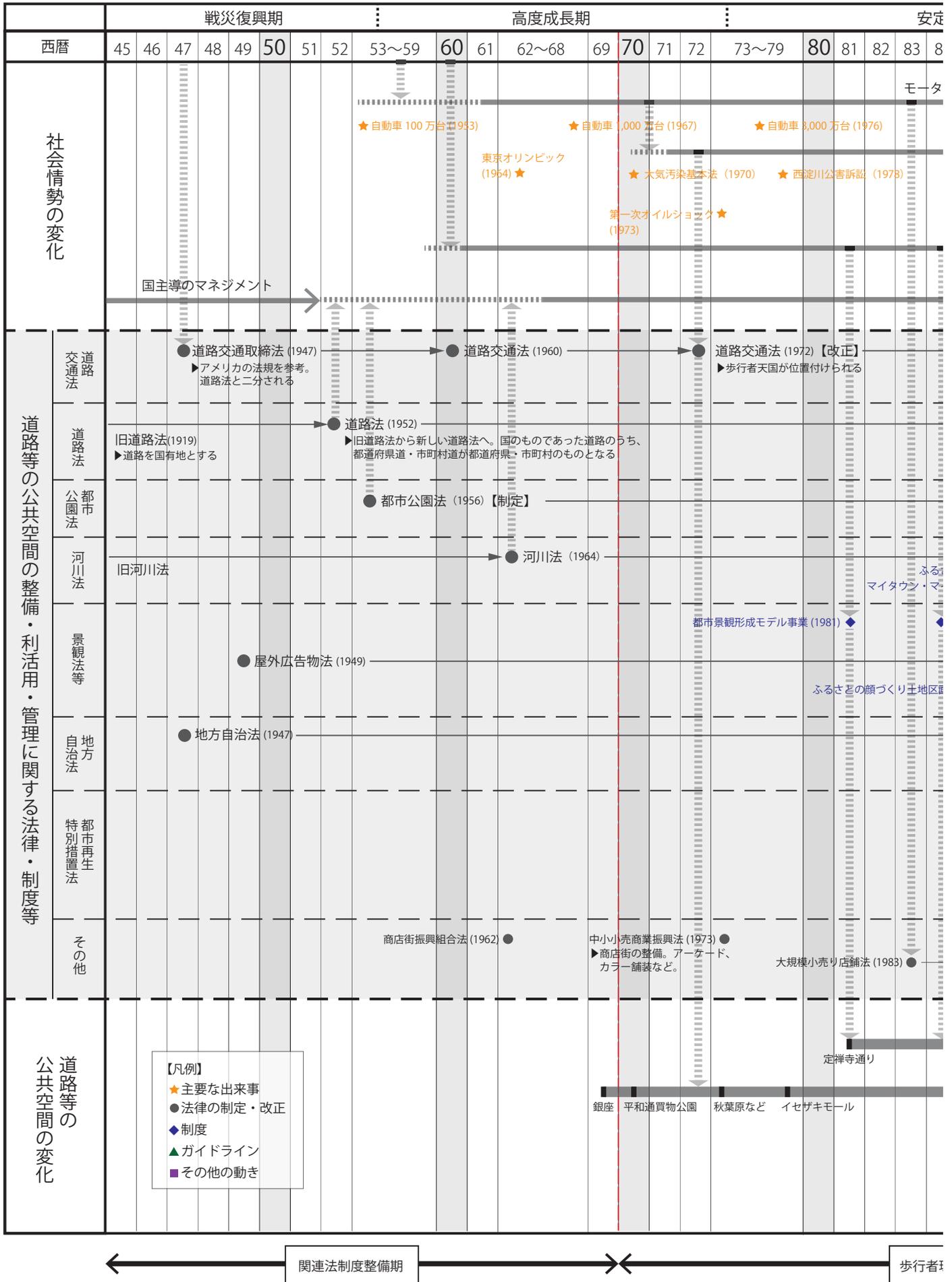
2007年以降の時期を、「民間マネジメント活動転換期」とする。

この時期における最大の出来事は、2011年の都市再生特別措置法の改正により、官民連携で公共空間のマネジメントを推進するための諸制度が生まれたことである。詳細は2-2にて述べたので割愛するが、都市再生整備推進法人は、2011年度の札幌大通りまちづくり(株)を嚆矢として現在9法人まで増え、道路占用許可の特例を使用したオープンカフェ等については、2012年度の新宿モア4番街を皮切りに現在4事例まで増えている。こうした事例が成功を収めるかどうかはまだ見守る段階にあると言えるが、民間組織による公共空間のマネジメントに対するニーズは確実に高まっていると言える。

また、特徴的なこととして、利活用と管理が組み合わされた制度が増えていることが挙げられる。2011年の都市再生特別措置法の改正、国土交通省による2008年の広告物占用基準の緩和と2013年の道路占用制度の弾力化はいずれも、公共空間の管理に何かしらの貢献(維持管理のため費用や、地域活性化イベント等の公益性のある取り組み等)をすることで占用基準を緩和することが述べられている。

以上より、この期間は、公共空間の占用基準の緩和における大きな変化があり、また利活用のみならず整備と管理も含めた総合的な制度が生まれ、今後民間による公共空間のマネジメントがより活発化へ向かうための転換期に当たると考えられる。

表 2-9 近代以降の道路等の公共空間のマネジメントの変遷



2-4 小括

本章では、公共空間のマネジメントに関する法制度等の概要と、近年の動向を整理するとともに、法制度等の変遷からみた公共空間のマネジメントの変化とその転換点を明らかにした。

戦後から高度成長期始めにかけて公共空間の管理に関する法律が整備され、その法律に基づく官主導のマネジメントが行われていた公共空間は、一部ではあるが1970年に歩行者天国という形で歩行者へと開放され、特徴ある空間形成を行うための制度に基づく景観形成も試みられ始めた。その後20年近くは特段の変化は見られないが、1990年代以降、法改正や通達等による占用基準の緩和が行われて来たことで、公共空間のマネジメントに民間組織が関与する事例は増えて来ていると言える。特に近年では2011年の都市再生特別措置法改正に基づく包括的な諸制度が生まれるも、まだ試行段階であり、転換期にあることが分かる。

利活用という面では、各公共空間の根拠法に基づく制約がありつつも、上述したような緩和策の中で、民間組織（地域）が地域の活性化のために行う種々の活動が推奨され、かつては法制度上実施が困難であり多くが社会実験の段階であったオープンカフェ等の屋外設備型の収益事業も数事例ではあるが実現にこぎ着けている。

管理の面では、アダプト・プログラムや指定管理者制度といった主に清掃活動・美化活動を自治体の代わりに担うための制度が主体であったが、2011年の都市再生特別措置法の改正により生まれた制度等では、利活用を認める代わりにその収益の一部を維持管理の費用に充てることを条件とするような制度が出て来た。財源的な理由から民間組織が管理の一部を担うだけではない、より積極的な意味で地域が管理を担うための官民協働関係を検討する必要がある。

公共空間の中でも、特に道路空間に関する基準緩和や取組みが多いことから、道路空間の民間主体マネジメントのニーズが高いことが伺える。また、道路空間は公共空間の中でも都市に占める面積比重が高く、人々が生活を送る上で日常的に接する空間である。交通処理能力等で評価されてきた道路空間を、新しい視点（マネジメントの視点）で評価する必要性は増していると言える。以上より、次章では公共空間のうち道路空間を取り上げ、従来とは異なる視点で評価を行った上で、その特徴と傾向を見ることとする。

〔註〕

- 1) (財) 都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」学芸出版社, 2007年
- 2) (財) 都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」学芸出版社, 2007年, p.50より引用し、筆者加筆修正
- 3) (財) 都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」学芸出版社, 2007年, p.193より引用
- 4) ・国土交通省(旧建設省)河川局「包括占用許可制度の概要」, 1999年8月 (http://www.milt.go.jp/river/press_blog/past_press/press/9907_12/990804b.html)
 - ・国土交通省 都市・地域整備局「都市公園法の一部を改正する政令案について」, 2003年 (http://www.milt.go.jp/kasha/kisha03/04/040324_2.html)
 - ・国土交通省 都市・地域整備局「屋外広告物法の改正について」, 2004年 (<http://www.mlit.go.jp/crd/townscape/keikan/pdf/okugaikoukou01.pdf>)
 - ・国土交通省道路局「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」, 2005年3月 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/event.pdf>)
 - ・国土交通省道路局「地域における公共的な取り組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」, 2008年 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/24.pdf>)
 - ・国土交通省道路局「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行等に伴う道路法施行令の改正について」, 2011年10月 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/toshisaisei02.pdf>)
 - ・国土交通省道路局「道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用について」, 2013年 (http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/kin_04.pdf) を基に作成
- 5) 国土交通省道路局「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」, 2005年3月 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/guide.pdf>) を基に作成
- 6) 公益社団法人 食品容器環境美化協会 HP (<http://www.kankyobika.or.jp/>, 2013年12月参照) より引用・転載
- 7) 国土交通省 HP「ボランティアサポートプログラムとは」 (<https://www.mlit.go.jp/road/road/vsp/menu001.html>, 2013年12月参照)
- 8) 「Best PPP! - 行政と民間をつなぐポータルサイト・ベスビィ -」 (<http://best-ppp.com/>, 2013年12月参照)
- 9) 斜里町 HP「指定管理者(地方自治法改正)の概要」 (<http://www.town.shari.hokkaido.jp/03admini/20machizukuri/filessiteikanriseidogaiyou.pdf>) より引用し、筆者再作成
- 10) (財) 都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」学芸出版社, 2007年
- 11) (財) 都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」学芸出版社, 2007年, p.71より引用し、筆者再作成
- 12) 国土交通省都市局「官民連携まちづくりの進め方 - 都市再生特別措置法に基づく制度の活用手引き -」, 2012年1月 (<http://www.mlit.go.jp/common/000189157.pdf>) を基に作成
- 13) 国土交通省 HP「官民連携関連施策」 (http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html, 2013年12月参照)
- 14) 国土交通省都市局「官民連携まちづくりの進め方 - 都市再生特別措置法に基づく制度の活用手引き -」, 2012年1月 (<http://www.mlit.go.jp/common/000189157.pdf>) , p.5より引用し、筆者再作成
- 15) ・国土交通省「市町村における官民連携制度の推進方策のとりまとめ」, 2012年 (<http://www.mlit.go.jp/common/000989650.pdf>)
 - ・国土交通省 HP「官民連携関連施策」 (http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html, 2013年12月参照) を基に、各団体のHPを参照しながら加筆修正
- 16) 新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア4番街オープンカフェについて」より引用し、筆者

再作成

- 17) 国土交通省 HP「官民連携関連施策」(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html, 2013年12月参照)
- 18) 井澤知旦 他「道路空間(歩道)の地域共同管理の可能性に関する研究 - 公共空間の公共一元管理・運用への移行に関する研究 -」, 日本建築学会計画系論文集 第576号, 2004年, p.111 より引用
- 19) ・(財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ/朝市/屋台/イベント -」学芸出版社, 2007年
 - ・尾瀬敦裕 他「地域活性化のための仮設市場計画・運営の実践手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻修士論文, 2011年
 - ・三浦詩乃 他「Management System and Transition of Vehicle-Free Main Streets in Tokyo Downtown」, Proceedings of The 12th International Congress of Asian Planning School Association (Taiwan China), 2013年11月
 - ・青柳瑞恵 他「東京におけるオープンカフェの立地とデザインに関する研究」, 日本都市計画学会学術研究論文集, 1996年, pp.223-228
- 20) 三浦詩乃 他「Management System and Transition of Vehicle-Free Main Streets in Tokyo Downtown」, Proceedings of The 12th International Congress of Asian Planning School Association (Taiwan China), 2013年11月
- 21) 青柳瑞恵 他「東京におけるオープンカフェの立地とデザインに関する研究」, 日本都市計画学会学術研究論文集, 1996年, pp.223-228

第3章 道路空間の民間主体 マネジメントの類型

- 3-1 研究対象の選定
- 3-2 指標構築と類型化
- 3-3 小括

3-1 研究対象の選定

本章では、公共空間の中でも、民間組織によるマネジメントのニーズが高いと思われる道路空間を対象とし、マネジメントの観点等から評価を行った上で、その特徴と傾向を明らかにする。なお、「道路空間」の定義は1-2に従うこととする。国内の道路空間のうち、民間組織がマネジメント（維持管理または利活用）に関与している事例を、既往の文献¹及びWeb上より収集した結果、全国で44事例を選定した（表3-1）。

ただし、民間組織によるマネジメント活動が行われている旨の記述があっても、その活動が行われている道路空間の場所が特定出来ないものは本研究では対象外とする。また、マネジメント活動として、2章で述べた「アダプト・プログラム」及びそれに準ずる制度を用いた清掃活動・美化活動のみが行われている道路空間についてはその事例数が非常に多いため、本研究の研究対象としては除外することとする。

選定した道路は、幅員が10m以下の狭いものから100m近い広いものまでである。また、車道及び歩道を有した通常の道路から、歩行者専用道路、地下道、公園と一体化したものまでその形態には様々なバリエーションがある。表3-1中の「所有者」は、財産として対象道路を所有している主体のことを指し、そのほとんどが自治体である。また、「整備年」は、対象道路空間において空間の大幅な変化を伴う主要な整備があった年のことを指す。「幅員」は、車道、歩道、その他緑地帯等を合計した幅員を表している。なお、データは上記文献及びWeb上に記載がある範囲で収集し、幅員及び延長について記載のないものに関しては、「ゼンリン電子地図帳 Zi14」上で筆者が測定を行った結果を記している。

表 3-1 研究対象道路

	都道府県	市町村	道路名	所有者	整備年	幅員(m)	延長(km)
1	北海道	札幌市	大通公園	札幌市	1911・1950	105	1.50
2		札幌市	札幌駅前通り	札幌市	-	36	1.90
3		札幌市	札幌駅前通り 地下歩行空間	札幌市	2011	12	0.50
4		旭川市	平和通買物公園	旭川市	1972・2002	20	1.00
5	秋田県	小坂町	明治百年通り	小坂町	-	22	0.30
6	岩手県	盛岡市	材木町商店街	盛岡市	-	16	0.40
7	宮城県	仙台市	定禅寺通り	仙台市	1957	46	0.70
8	東京都	新宿区	新宿モア4番街	新宿区	1986	22	0.10
9		新宿区	新宿通り	新宿区	-	25	-
10		千代田区	丸の内仲通り	千代田区	1960頃・2002 ・2007	21	1.60
11		千代田区	行幸通り 地下歩行空間	東京都	2007	20	0.20
12		千代田区	秋葉原中央通り	千代田区	-	36	-
13		中央区	銀座中央通り	関東地方整備局東京 国道事務所	1968	27	1.00
14		中央区	銀座三越内通路	(株)三越	2010	8	0.05
15		中央区	トリトンブリッジ	中央区	-	6	0.10
16		港区	汐留駅地下歩行空間	港区	1998頃	36	-
17		港区	汐留駅前歩行者デッキ	港区	1998頃	4~8	-
18	港区	六本木けやき坂通り	港区	2003	36	0.40	
19	神奈川県	横浜市	日本大通り	横浜市	1879・2002	36	0.50
20		横浜市	元町ショッピングストリート	横浜市	1958頃・1980 頃・2005	12	0.60
21		横浜市	イセザキモール	横浜市	1972	14.5	0.50
22		横浜市	桜木町駅前「動く歩道」	横浜市	1989	8	0.20
23	静岡県	浜松市	アクト通り	浜松市	-	40	0.80
24		浜松市	ギャラリーモール	浜松市	2011	22	0.09
25	長野県	飯田市	りんご並木	飯田市	1953・1999	30	1.20
26	富山県	富山市	大手モール	富山市	-	30	0.30
27		富山市	グランドプラザ	富山市	2007	21	0.06
28	石川県	輪島市	本町通り	輪島市	-	8	0.40
29	愛知県		大津通り	名古屋市	-	32	0.70
30		名古屋市	久屋大通公園	名古屋市	1963	100	1.80
31		名古屋市	名駅通り	名古屋市	-	52	-
32	岐阜県	高山市	宮川朝市通り	高山市	-	6	-
33	大阪府	大阪市	グランフロント並木通り	大阪市	2013	44	-
34		大阪市	御堂筋	近畿地方整備局大阪 国道事務所	1937	44	4.00
35	兵庫県	神戸市	三宮中央通り	神戸市	2001	25	0.60
36	香川県	高松市	丸亀商店街	高松市	2006	8	0.50
37	高知県	高知市	追手筋	高知市	-	28	0.80
38	愛媛県	松山市	大街道商店街	松山市	1982	15	1.00
39	宮崎県	宮崎市	四季ふれあいモール	(株)宮崎山形屋	2006	5.7	0.05
40	福岡県	福岡市	渡辺通り	福岡市	1910	52	-
41		福岡市	博多駅前通り	福岡市	2011	56	1.00
42		福岡市	博多駅前通り 地下歩行空間	福岡市	2012	18	0.60
43		福岡市	天神地下街	福岡市	2005	46	0.60
44		北九州市	勝山橋	北九州市	2000	40	0.9

3-2 指標構築と類型化

3-2-1 類型化に向けた指標構築

本節では、道路空間を民間組織によるマネジメント活動等の観点から評価するための評価指標を構築する。(財)道路新産業開発機構は、「都市開発の有無」、「周辺地域の土地利用」、「法人形態」等の観点から、民間組織による道路管理のタイプ分けを行い、その結果5つのタイプに分類を行っている。以下、その5つのタイプの特徴を述べた部分を引用する(一部筆者が省略)。

①「エリア再生型」

『エリア再生型』は開発を伴う大都市の商業・業務系地域を対象として展開されるタイプとなります。維持管理は、開発地区内の歩行者空間を一体的・比較的大規模に管理する事例が多く、対象となる公共空間としては、駅前広場、ペDESTリアンデッキ、地下通路、歩道橋がみられます。維持管理の内容としては、清掃、軽微な補修、巡回、施設点検等、多岐にわたっており、グレードの高い管理を行っているものと推察されます。民間組織の法人形態としては、「株式会社」をとる事例が最も多くみられますが、任意団体の形式もみられます。公物管理者との契約については、大半の団体が契約を取り交わしています(以下略)。

②「拠点整備型」

『拠点整備型』は、『エリア再生型』と同様に、開発を伴う中核的な都市の商業・業務系地域を対象として展開されるタイプといえますが、『エリア再生型』に比べると対象エリアの規模が小さくなるタイプとなります。維持管理については、歩道や駅前広場等の歩行者空間の管理が主となり、維持管理の内容としては、清掃、軽微な補修等の活動となっています。民間組織の法人形態としては、「株式会社」や「商店街振興組合」の法人格を有するものをもっており、公物管理者との契約は、半分程度が取り交わされているようです(以下略)。

③「既存商業活性化型」

『既存商業活性化型』は、開発を伴わないタイプとなり、主に既存商店街等を中心として展開されるタイプといえます。維持管理については、商店街内にある道路空間が管理の対象となっており歩道や歩車未分離の街路等が該当します。維持管理の内容としては、清掃が主になっています。民間組織の法人形態としては、「商店街振興組合」が最も多く、「株式会社」も次いで多くなっています。公物管理者との契約は、契約していない団体の方が多くなっています。具体的には歩道や歩車未分離の街路等で契約していない事例が多くみられます。維持管理費用の負担については、100%民間負担とする事例が多くなっています(以下略)。

④「事業組合発展型」

『事業組合発展型』は、開発を伴うタイプとなり、対象地域の用途は住宅地となります。維持管理については、開発地区内の歩道や駅前広場が対象となり、維持管理の内容としては、清掃が主になっ

ています。民間組織の法人形態としては、「NPO 法人」の事例がみられます。公物管理者とは契約を締結しており、維持管理費用は全額公共が負担しています(以下略)。

⑤「市民活動型」

『市民活動型』は、『事業組合発展型』と同様に住宅地で活動されるタイプですが、開発は伴いません。町内会等の自治会活動の一部として取組まれる活動イメージです。維持管理については、対象地域内の道路の清掃や除草が主となります。民間組織の法人形態も任意団体のものが大半となり、公物管理者との維持管理契約については、一部活動事例では指定管理者制度を活用して契約を締結して管理するものもみられますが、活動団体ベースでみると契約締結には積極的ではないものと推察されます。維持管理費用は全額民間が負担する傾向が強いです(以下略)²。((財)道路新産業開発機構, 2010, p.2-76,77)

以上の既往文献による成果を踏まえた上で、評価指標を整理した。(表3-2)。評価の観点として、①周辺地区の特性、②道路の特性、③マネジメント組織の特性、④利活用の特性、⑤維持管理の特性、の大きく5つの観点を設定した。

表3-2 道路空間の評価指標

観点	評価項目(26)
①地区の特性	1 沿道の土地利用(商業/住宅/業務)
	2 沿道の地価(円/㎡)
	3 沿道の容積率(%)
	4 周辺駅の状況客数(人/日)
	5 昼間人口密度(人/㎡)
②道路の特性	6 歩道幅員(m)
	7 車道幅員(m)
	8 歩行者交通量(人/日)
	9 自動車交通量(台/日)
	10 歩行空間充実度(歩行可能幅員/合計幅員)
	11 再開発による整備の有無
	12 法的な位置づけ(道路/歩行者専用道/公園/広場その他)
③マネジメント組織の特性	13 市民組織
	14 商店街組織
	15 まちづくり会社
	16 地権者・民間企業
	17 その他第三セクター
④利活用の特性	18 歩行者天国の有無
	19 屋外設備型飲食利用の有無
	20 物販利用の有無
	21 その他イベント等の有無
	22 上空占用の有無
	23 広告事業の有無
⑤維持・管理の特性	24 指定管理者の有無
	25 協定(契約)による管理の有無
	26 協定によらない(自主的な)管理の有無

5つの観点のうち、①、③、④、⑤の観点は上記文献を基に設定し、観点②の道路の特性を独自に追加したが、②のうち「再開発による整備の有無」は既往文献を基にしている。また、それぞれの観点の細分化を行い、26の指標を構築した。ただし、「歩行者交通量」及び「自動車交通量」に関しては、全ての対象道路においてデータを収集するのが困難であるため、本研究では指標として除外し、合計24の指標で道路空間の評価を行うこととする。

①「地区の特性」は、「沿道の土地利用」、「沿道の地価」、「沿道の容積率」、「周辺駅の乗降客数」、「昼間人口密度」の5つで構成される。これらは地区の用途、開発へのニーズ、規模、賑わい等を表す指標である。「沿道の地価」は路線価³を用いており、対象道路区間の平均値を用いる。路線価が測定困難な場合は、最も近い土地の地価で代用した。「沿道の容積率」は、各自治体のHP上で閲覧可能な都市計画図に記載されている値を用いる。「周辺駅の乗降客数」は、対象道路の中心点（両端の中間点）から半径600m以内に存在する鉄道駅の乗降客数データ（2011年）の合計であり、各鉄道会社のHPまたは各自治体の統計資料等を参照した。なお、乗車人員しか分からない場合は、乗車人員を2倍したものを乗降者数とする。また、「昼間人口密度」は、本来ならば道路の立地する小地域の値を用いるのが適切だと考えるが、全ての小地域でデータを揃えることが困難であるため、本研究では対象道路の立地する自治体の昼間人口⁴を用いる。

②「道路の特性」は、「歩道幅員」、「車道幅員」、「歩行者交通量」、「自動車交通量」、「歩行空間充実度」、「再開発による整備の有無」、「法的な位置づけ」の8つで構成される。これらは道路の空間的な機能・構成や道路の占用のし易さ等を表す指標である。「歩行空間充実度」は、歩行可能幅員を合計幅員で除したものである。また、法的な位置づけに関しては、1-2で定義した道路空間は法律上は道路ではないものも含むため、対象道路空間の一部または全部が法的にどのように位置づけられているかを見るものである。

③「マネジメント組織の特性」は、「市民組織」、「商店街組織」、「まちづくり会社」、「地権者・民間企業」、「その他第三セクター」の5つで構成される。これは道路空間のマネジメントに関与する民間組織の主体を表す指標である。

④「利活用の特性」は、「歩行者天国の有無」、「屋外設備型飲食利用の有無」、「物販利用の有無」、「その他イベント等の有無」、「上空占有の有無」、「広告事業の有無」の6つで構成される。これは民間組織が道路空間上で行う利活用の特徴を表す指標である。なお、「屋外設備型飲食利用」（オープンカフェ等）及び「物販利用」（市場やマルシェ等）の名称は既往文献⁵の定義に基づいている。また、「歩行者天国の有無」、「屋外設備型飲食利用の有無」、「物販利用の有無」に関しては、さらにその実施頻度等で細分化を行う。「上空占有の有無」は、アーケード及びそれに類する構成要素の設置、立体通路の設置等の上空の占有を伴う利活用の有無である。

⑤「維持管理の特性」は、「指定管理者の有無」、「協定（契約）による管理の有無」、「協定によらない（自主的な）管理の有無」の3つで構成される。これは民間組織が道路空間で行う維持管理活動の特徴を表す指標である。「協定による管理の有無」は、行政と協定を取り結び、道路空間の維持管理の一部を担っているかどうかを見るものである。また、「協定によらない管理の有無」は、行政と協定を結んでいる訳ではないが、民間組織が自主的に取り組んでいる維持管理活動であり、自主協定等を設けている場合はこちらに含める。

3-2-2 指標に基づく類型化と傾向

3-2-1で構築した指標を基に、選定した44の道路空間を類型化する。指標に基づいた各道路空間の量的なデータ及び関連する民間組織を整理した（表3-3）。

観点④の「利活用の特性」の指標である「歩行者天国の有無」、「屋外設備型飲食利用の有無」、「物販利用の有無」に関しては、それぞれ「毎日/毎週/単発」、「恒常化・継続的/社会実験」、「継続的/単発」のように活動の頻度や定着の度合いで細分化を行った。なお、事例収集の際に利用した文献及びWeb上（各組織のHP等）等で収集可能な範囲の情報に基づいている。

観点⑤の「維持管理の特性」の指標である「協定による管理の有無」、「協定によらない管理の有無」に関しては、それぞれ「舗装の修繕/植栽の管理/清掃活動」、「植栽の管理/清掃活動/その他（自転車管理等）」のように管理の中身について細分化を行った。「協定によらない管理の有無」は事例収集の際に利用した文献及びWeb上（各組織のHP等）等で収集出来た範囲の情報に基づくものである。「協定による管理の有無」は、文献やWEB上の情報の他、協定に基づく管理活動かどうか不明なものを含め、適宜自治体または関連する民間組織に電話等でのヒアリングを実施し、管理活動の有無の確認を行った（全ての事例に対してヒアリングを行うことは出来なかった）。

以上の情報を基に、該当する項目に「●」、該当しない（またはいずれの方法でも情報が得られていない）項目に「-」を記し情報を整理した上で、対象道路の類型化を行った結果、10の類型に分類することができた（表3-4）。以下、類型ごとの特徴・傾向と代表事例のマネジメントの中身について述べる。ただし、協定に基づく管理の中身はあくまで一般論としてのものであり、維持管理の主体は道路の状態等により変わり得るので、明確な管理の範囲や境界が存在するわけではないことを申し添えておく。

第3章 道路空間の民間主体マネジメントの類型

表 3-3 類型別の情報整理

都道府県	市町村	名称	路線価 (千円/㎡)	容積率 (%)	周辺駅の乗降客数 (人/日)	乗降客数 合計	層間人口 密度 (人/㎡)	幅員(m)				歩行空間 充実度 (%)	延長 (km)	関連マネジメント組織	
								歩道幅員	車道幅員	緑地帯等	合計				
[A]	岩手県	盛岡市	材木町商店街	80	400	盛岡:43,546	43,546	358	8	8	—	16	50	0.4	・材木町商店街振興組合
	石川県	輪島市	本町通り	56	300	—	—	70	—	8	—	8	50	0.4	・輪島市朝市組合
	富山県	富山市	大手モール ³¹	64	500 600	国際会議場前:- 大手モール:- グラントプラザ前:- その他:-	約10,000	361	14	16	—	30	47	0.3	・富山市市民のまちづくりの会 ・大手モール商店街 ・株式会社まちづくりとやま
	岐阜県	高山市	宮川朝市通り	126	300	— (最寄り駅は高山)	—	43	—	6	—	6	50	—	・宮川朝市協同組合
	高知県	高知市	追手筋 ³²	151	600	大橋通:約2,700 堀詰:約1,700 蓮池町通:- 高知城前:約900	約5,300	1,142	8	20	—	28	29	0.8	・市民
[B]	北海道	札幌市	大通公園	426	600 800	大通:143,126 西11丁目:27,618 中央区役所前:2,251 その他:11,997	184,992	1,718	12	24	65	101	76	1.5	・札幌大通まちづくり株式会社 ・財団法人 札幌市公園緑化協会 ・大通公園花壇維持ボランティア
	宮城県	仙台市	定禅寺通り	506	400	勾当台公園:25,444	25,444	1,432	14	20	12	46	57	0.7	・ハロー定禅寺村 ・定禅寺通りまちづくり協議会
	愛知県	名古屋市中区	久屋大通	438	800	栄:229,563 久屋大通:40,290	269,813	7,871	10	20	70	100	80	1.8	・名古屋中央大通連合発展会 ・公益財団法人 名古屋緑の協会 ・NPO法人 久屋・エコマチネット
	福岡県	北九州市	勝山橋	332	500	小倉:44,780 西小倉:4,819 平和通:6,096	55,695	2,057	4	20	16	40	50	0.1	・紫川マイタウンの会 ・北九州まちづくり応援団 株式会社
[C]	北海道	札幌市	札幌駅前通り	1,413	800	札幌:177,082 さっぽろ:159,012	336,074	1,718	16	28	—	40	38	—	・札幌駅前通まちづくり株式会社 ・札幌大通まちづくり株式会社
	神奈川県	横浜市	日本大通り	584	700	関内:154,512 日本大通り:21,879	176,391	7,717	27	9	—	36	75	0.5	・日本大通り活性化委員会
	兵庫県	神戸市	三宮中央通り	997	800	三宮:420,580 元町:114,202 三宮・花時計前:12,990 旧居留地・大丸前:3,720	551,472	2,865	12~16	9~13	—	25	48	0.6	・三宮中央通りまちづくり協議会
[D]	東京都	新宿区	新宿通り	8,140	800	新宿:約3,260,000 西武新宿:170,822 新宿三丁目:97,688	約3,528,510	41,147	8	14.5	—	22.5	36	—	・新宿大通商店街振興組合
	東京都	千代田区	秋葉原中央通り	3,250	700	秋葉原:695,742 お茶の水:252,456 末広町:2,0426	968,624	70,382	8	28	—	36	22	0.6	・あきは21 ・秋葉原タウンマネジメント株式会社
	東京都	中央区	銀座中央通り	11,900	800	有楽町:324,504 銀座:239,180 東銀座:72,841 銀座一丁目:33,658	670,163	59,521	6.5	14.5	—	21	31	1.1	・銀座連合会 ・銀座まちづくり会議
	愛知県	名古屋市中区	南大津通り	3,087	800	栄:229,563 矢場町:54,278	283,841	7,871	8	24	—	32	25	0.7	・南大津通り商店街振興組合
[E]	秋田県	小坂町	明治百年通り	10	200	—	—	47	12	10	—	22	55	0.3	・フラワーボランティアの会
	静岡県	浜松市	アクト通り	170	400	浜松:約65,000 第一通り:2,787 遠州病院:1,790	約69,577	512	12	10	18	40	75	0.8	・アクト通り花クラブ
	長野県	飯田市	りんご並木	39	400	飯田:2,990	2,990	168	16	14	30	50	0.4	・飯田東中学校 ・NPO法人 いいだ応援ネットイデア	
[F]	愛知県	名古屋市中区	名駅通り	3,295	800	名古屋:741,922 国際センター:9,024	750,946	7,871	16	36	—	52	31	—	・名古屋地区まちづくり協議会
	大阪府	大阪市	御堂筋	2,867	1,000	淀屋橋:310,864 本町:205,750	516,614	15,906	12	36	—	48	25	—	・NPO法人 御堂筋・長堀21世紀の会
	福岡県	福岡市	博多駅前通り	1,434	600	博多:372,802 祇園:11,402	384,204	4,798	24	32	—	56	43	1.0	・博多まちづくり推進協議会
	福岡県	福岡市	渡辺通り	2,940	800	天神:119,985 西鉄福岡:128,426 天神南:24,052	272,463	4,798	16	36	—	52	31	—	・WE LOVE 天神協議会 ・公益財団法人 福岡市緑のまちづくり協会
[G]	北海道	旭川市	平和通買物公園	250	600	旭川:9,638	9,638	467	20	—	—	20	100	1.0	・買物公園企画委員会
	神奈川県	横浜市	元町ショッピングストリート	1,460	500	石川町:68,572 元町中華街:54,172	122,744	7,717	8.5	3.5	—	12	71	0.6	・協同組合元町SS会
	神奈川県	横浜市	イセザキモール	387	500	伊勢崎長者町:16,187 関内:154,512	170,699	7,717	14.5	—	—	14.5	100	0.4	・伊勢崎木町3~7丁目地区まちづくり協議会
	香川県	高松市	丸亀商店街	213	500	瓦町:12,108 片原町:4,574	16,682	1,170	8	—	—	8	100	0.5	・丸亀商店街振興組合 ・高松丸亀まちづくり株式会社
	愛媛県	松山市	大街道商店街	223	400	大街道:4,920	4,920	1,222	15	—	—	15	100	1.0	・大街道中央商店街振興組合 ・まちづくり松山株式会社
[H]	東京都	新宿区	新宿モア4番街	7,350	900	新宿:約3,260,000 西武新宿:170,822 新宿三丁目:97,688	約3,528,510	41,147	17	5	—	22	77	0.1	・新宿駅前商店街振興組合

第3章 道路空間の民間主体マネジメントの類型

【I】	東京都	千代田区	丸の内仲通り	9,730	1,300	東京駅:1,082,344 二重橋前:31,130 有楽町:324,504 日比谷:161,513	1,495,720	70,382	14	7	—	21	67	1.6	・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 ・NPO法人 丸の内パブリックスペースマネジメント ・三菱地所ビルマネジメント
	東京都	千代田区	行幸通り地下歩行空間	15,000	1,300	東京駅:1,082,344 二重橋前:31,130 大手町:351,116	1,464,590	70,382	20	—	—	20	100	0.2	・一般社団法人 丸の内パブリックスペースマネジメント
	東京都	中央区	トリトンブリッジ	1,150	500	勝どき:76,085	76,085	59,521	6	—	—	6	100	0.1	・株式会社 晴海コーポレーション
	東京都	港区	汐留駅地下歩行者空間	5,280	800	新橋:560,376 汐留:43,447	603,823	43,567	36	—	—	36	100	—	・中間法人 汐留シオサイト・タウンマネジメント
	東京都	港区	汐留駅前歩行者デッキ	5,280	800	新橋:560,376 汐留:43,447	603,823	43,567	4~8	—	—	4~8	100	—	・中間法人 汐留シオサイト・タウンマネジメント
	東京都	港区	六本木けやき坂通り	2,050	600	六本木:206,120	206,120	43,567	24	12	—	36	67	0.4	・森ビル(株)六本木ビルズ運営本部
	神奈川県	横浜市	桜木町駅前「動く歩道」	1,020	800	桜木町:153,344 みなとみらい:59,202 馬車道:32,216	244,762	7,717	8	—	—	8	—	0.2	・株式会社横浜みなとみらい21
	大阪府	大阪市	グランフロント並木通り	1,718	800	梅田:1,096,201 大阪:813,152	1,909,353	15,906	24	20	—	44	55	—	・一般社団法人 グランフロント大阪TMO
	福岡県	福岡市	天神地下街	2,940	800	天神:119,985 西鉄福岡:128,426 天神南:24,052	272,463	4,798	46	—	—	46	100	0.6	・福岡地下街開発株式会社
	福岡県	福岡市	博多駅前通り地下歩行空間	1,434	600	博多:372,802 祇園:11,402	384,204	4,798	18	—	—	18	100	0.6	・九州旅客鉄道株式会社 ・株式会社西日本シティ銀行 ・TAKプロパティ株式会社
【J】	北海道	札幌市	札幌駅前通り地下歩行空間	1,413	800	札幌:177,062 さっぽろ:159,012	336,074	1,718	12	—	4	16	100	0.5	・札幌駅前通まちづくり株式会社
	東京都	中央区	銀座三越内通路	1,440	700	有楽町:324,504 銀座:239,160 東銀座:72,841 銀座一丁目:33,658	670,163	59,521	8	—	8	50	0.05	・株式会社 三越	
	静岡県	浜松市	ギャラリーモール	770	600	浜松:約65,000 第一通り:2,787 新浜松:14,546	82,333	512	22	—	—	22	100	0.09	・遠州鉄道株式会社 ・浜松まちなかにぎわい協議会 ・浜松まちなかマネジメント株式会社
	富山県	富山市	グランドプラザ ^{注1)}	284	600	大手モール:- 西町:- グランドプラザ前:- その他:-	約4,000	361	21	—	—	21	100	0.06	・株式会社 まちづくりとやま
	宮崎県	宮崎市	四季ふれあいモール	102	600	宮崎:8,970	8,970	634	5.7	—	—	5.7	100	0.05	・株式会社 宮崎山形屋

注1) 大手モール周辺駅の乗降客数に関しては、富山新聞 HP (<http://www.toyama.hokkoku.co.jp/subpage/TH20100123411.htm>, 2013年1月参照) を基に筆者推定。

注2) 大手筋周辺駅の乗降客数に関しては、高知市作成資料 (<http://www.city.kochi.kochi.jp/uploaded/attachment/2544.pdf>) を基にしている。

注3) グランドプラザ周辺駅の乗降客数に関しては、大手モールと立地がほぼ同じため、大手モールと同じ値を用いている。

【A】物販利用特化型

Aグループは「物販利用特化型」とする。この類型には、「材木町商店街」、「輪島本町通り」、「大手モール」、「宮川朝市通り」、「追手筋」が当てはまる。この類型におけるマネジメント活動の特徴として、沿道の商店街組織や、市民などが継続的（毎日または毎週）に道路空間上で物販利用を行っていることが挙げられる。

地区の特性としては、沿道は商業用途だが、周辺には住宅地も多く、地価、容積率、周辺駅の乗降客数、昼間人口密度はいずれも低い値である。市場は宮川朝市のように毎日開催されるものから、追手筋における日曜市のように毎週開催されるものまでである。近年では観光的側面も持ち始めているが、基本的には周辺住民のための市場という側面を持つ。市場自体が数百年の長い歴史を持つものもあることから、大手モールや追手筋のように歴史ある道路が利用される場合もある。伝統的な市街地の、周辺住民がアクセスし易い立地条件にあり、必ずしも駅からのアクセス性は良いとは言えない。



図 3-1 Aグループの道路の様子⁶（左：材木町商店街、右：大手モール）

例えば、材木町商店街の「よ市」は、郊外の大型店舗の立地による商店街の衰退を改善する目的で、材木町商店街振興組合が始めたものである。他の事例と比べると開催から日が浅く、1974年より、4月～11月の毎週土曜日に実施されている。実施にあたっては4時間の交通規制が敷かれ、道路の上にもかかわらず道路占用許可を必要としない点が特徴的である⁷。

大手モールでは、「越中大手市場」を市民、大手モール商店街及び「まちづくりとやま」（都市再生整備推進法人）、富山市が協働で実施している。これは2002年から始まったもので、よ市と同様に歴史的な市場ではないが、元々大手モールでは定期的に別の市場が開催されていた。観光目的ではない、市民のための市場をコンセプトに掲げて始まったものである。行政は広報、市民はテナントの募集、まちづくりとやまは道路占用や道路使用に関する行政や警察との調整など、三者そ

れぞれが異なる役割を果たしている。また、通常使用ごとに払わなければならない警察への使用料の支払いが、月に1回にまとめられている等の特徴がある⁸。

【B】公園内包括用型

Bグループは「公園内包括用型」とする。この類型には、「札幌大通公園」、「定禅寺通り」、「久屋大通公園」、「勝山橋」が当てはまる。この類型におけるマネジメント活動の特徴として、道路と一体となった公園部を活用して、幅広い内容の利活用が行われていることが挙げられる。また、札幌大通公園や久屋大通公園等、公園部の管理に関して民間組織と契約を結んでいる場合がある。

地区の特性としては、商業及び業務地であることと、地価が200～600(千円/m²)の範囲であること、市街地の中心部から僅かに外れた位置にあること等が共通しているが、そうした地区の特性よりもむしろ道路の特性として道路と公園が一体となった空間構成となっていることが、幅広い利活用が行われる要因となっていると考えられる。そのような公園部は幅員が広いため道路空間の歩行空間充実度が比較的高い。また、線的な形状でありながら法律上は都市公園であることから、占用に対する制限が通常の道路空間と比べると比較的柔軟である。

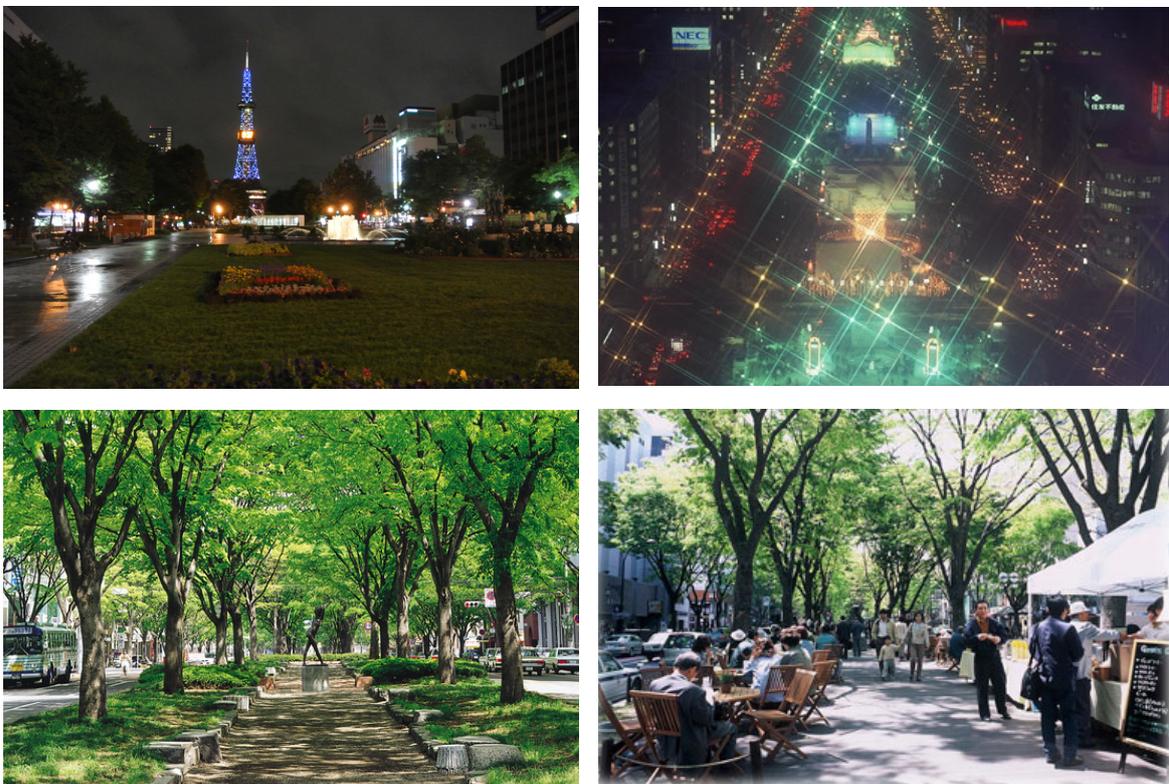


図3-2 Bグループの道路の様子⁹（上段：札幌大通公園、下段：定禅寺通り）

例えば、札幌大通公園は、両側を12mの車道で挟まれ、中央部に幅65mの線形の都市公園を内包する100m級の道路であり、風致地区に含まれている。公園部分では、「YOSAKOI ソーラン祭り」、「さっぽろ雪祭り」、「ホワイトイルミネーション」等、一年を通して季節に応じた種々のイベントが開催される¹⁰。また、屋外設備型の飲食事業として、「さっぽろ夏祭り」の一貫として行われるビアガーデンは、1959年より行われる伝統ある行事である。これは、札幌観光協会等と札幌市が協力して実施しているもので、収益の一部を福祉団体へ寄付するという方法で公益性を確保し、公園風致条例等の制限を乗り越えたという経緯がある¹¹。また、都市再生整備推進法人である「札幌大通りまちづくり」が企画を行う「I Love Odori」というバーゲンイベントでは車道部を活用してパラソルや椅子等のファニチャーが設置される。中央の公園部分は、札幌市公園緑化協会が管理している他、様々なボランティア団体が花壇の維持管理に携わっていることも特徴である。

定禅寺通りは、幅46mのうち中央部に幅12mの一部が公園となっている遊歩道を有している。市民主体の任意団体である「ハロー定禅寺村」がこの部分を活用してオープンカフェ及び、オープンカフェに伴うイベント等を実施している。また、ハロー定禅寺村は道路空間全体を活用したイベントとして大規模なイルミネーションである「SENDAI 光のページェント」、「定禅寺ストリートジャズフェスティバル」といったイベントも実施しており、後者については、実施時に片側三車線が歩行者天国となる。イベントの開催による集客数が、歩行者天国により影響を受ける交通量に勝ることを証明するために客観的な数値を示したことで実現された¹²経緯がある。また、「定禅寺通り街づくり協議会」という沿道の各町会から構成される組織も存在し、こちらは各町会を統一し、行政との窓口の役割を担うために組織され、行政と協働で地区計画の策定にも携わった¹³。

【C】 歩道活用型

Cグループは「歩道活用型」とする。この類型には、「札幌駅前通り」、「日本大通り」、「三宮中央通り」が当てはまる。この類型におけるマネジメント活動の特徴として、オープンカフェ等の施設の設置等、歩道を活用した屋外設備型の飲食利用が行われていることが挙げられる。また、そのような利活用が認められている代わりに、施設周辺の維持管理にも協力する旨の協定を自治体と結んでいる場合もある。ただし、日本大通りは横浜市とオープンカフェの管理についての協定を結んではいるが、まだ周辺の管理とまでは至っていない。しかし、今後カフェが継続すれば周辺の管理も一体的に担える可能性があると考えられる。

地区の特性としては、駅から比較的近く、商業と業務が混在した用途にあることが挙げられる。また、容積率は全て600%以上で周辺の乗降客数も一番少ない日本大通りで約17万(人/日)で

ある。人通りが激しいとは言えないまでも、比較的人通りの多い通りだからこそ、カフェ等の施設の設置に対する需要があると言える。

道路の特性としては、合計幅員が広く、車道の幅員も比較的広いが、歩行可能幅員に余裕があることが特徴である。それ故に、歩行者の通行の障害とならない位置に施設を設置できることもこのような活用法が成立している要因と言えるだろう。



図 3-3 C グループの道路の様子¹⁴（札幌駅前通り）

例えば、札幌駅前通りは、3つの道路の中でも道路空間上を活用した取り組みが最も盛んに行われている道路である。この道路空間において最も精力的に活動している民間組織が、周辺の商店街組織が出資して組織された「札幌駅前通まちづくり」である。札幌駅前通まちづくりの道路を利用した活動として、道路占用許可の特例を活用したオープンカフェや広告塔の設置、都市利便増進協定を活用した都市利便施設の設置とそれに伴う周辺の維持管理が特徴的である。都市利便増進協定では、設置する施設の管理以外に、協定区域内全域の清掃・美化活動、街路樹の剪定、放置自転車の整序、違法広告物の撤去などの項目について管理の方法と費用負担について取り決めがなされている¹⁵。また、都市利便増進協定の協定範囲内に、道路占用許可の特例によるカフェ施設等の占用範囲が含まれるような計画にしたことで、利活用と周辺の維持管理の一体化をさらに促進させており¹⁶、利便施設の設置を伴う官民協働の道路マネジメント事例として先進的であると言える。

三宮中央通りは、都市再生特別措置法の改正による制度を活用したものではないが、札幌の場合と同様に、周辺の商店街組織で構成される「三宮中央通まちづくり協議会」が、神戸市と協定を結び、オープンカフェ施設の設置等の利活用を行う主体の対象道路全域に渡る維持管理に関するルールを取り決めている¹⁷。

【D】歩行者開放型

Dグループは「歩行者開放型」とする。この類型には「新宿通り」、「秋葉原中央通り」、「銀座中央通り」、「南大津通り」が当てはまる。この類型におけるマネジメント活動の特徴として、沿道の商店街組織が、警察との協力のもと、継続的に歩行者天国を実施していることが挙げられる。

地区の特性としては、商業地に立地し、地価が3,000(千円/m²)以上、容積率も800%以上と非常に高い値であり、周辺駅の乗降客数も一番少ない南大津通りで約30万(人/日)と、商業活動が盛んで人の往来が非常に激しいと考えられる地区に立地していると言える。

道路の特性としては、歩行可能幅員が両端の歩道合計で8m以下と狭いのに対し、車道幅員が一番狭いもので14.5mと広くなっており、結果として人と車の往来が激しいにもかかわらず、歩行空間が充実しているとは言えない。継続的な歩行者天国は、そのような状況に起因する歩行者の安全性の問題や快適な回遊に対するニーズから実施されているものと考えられる。

新宿通りは、新宿東口の日抜き通りであり、主に沿道の新宿大通商店街振興組合が、四谷警察署及び新宿警察署等と協力して日曜・祝日の12時から18時まで(月により変動あり)実施している。新宿通りの場合、周辺道路も含めて面的に歩行者天国が展開されていることが特徴である。

秋葉原中央通りは、沿道の商店街組織である秋葉原中央通商店街振興組合及びその他近隣の4つの商店街組織で構成される地域組織である「アキバ21」が、万世橋警察署と協働で日曜日の12時から18時まで(月により変動あり)実施している。歩行者天国の事務局は都市再生整備推進法人の「秋葉原タウンマネジメント」が担っている。また、アキバ21は地域の関係者同士で、地域及び来街者が守るべきルールとして自主協定である「秋葉原協定」を結んでおり、防犯パトロール等の安全向上に関する取り組みや、清掃活動等の美化活動に関する取り組みを地域全体で推進している¹⁸ことが特徴的である。

銀座中央通りは、沿道の商店街組織である銀座通連合会が、築地警察署と協働で土曜・日曜・祝日の12時から18時まで(月により変動あり)実施している。銀座中央通りは、歩行者天国時に銀座通連合会を構成する各町会がパラソルや椅子などの休憩施設の設置に協力していることが特徴的である。また、道路上を活用した取り組みではないが、上記商店街組織や学識経験者等で構成される銀座まちづくり会議が、銀座ルールにより沿道の建築物の高さや意匠に関して規制を行う等、沿道景観形成に対する取り組みも見られる。

南大津通りは、南大津通商店街振興組合を含む南大津通歩行者天国運営委員会が春と秋の日

曜日に実施しているもので、2013年度に27年ぶりに復活したものである。「栄ランウェイ」というファッションショーが路上で開催されるなど、興味深い取り組みも行われている。

また、管理の面では、新宿通りでは新宿区の取り組みである「道のサポーター」、銀座中央通りでは国土交通省の取り組みである「ボランティア・サポート・プログラム」を活用した花壇の管理といった小さな美化活動が行われている。南大津通りのように歩道部の舗装の維持管理について市と協定を結んでいる場合もある。

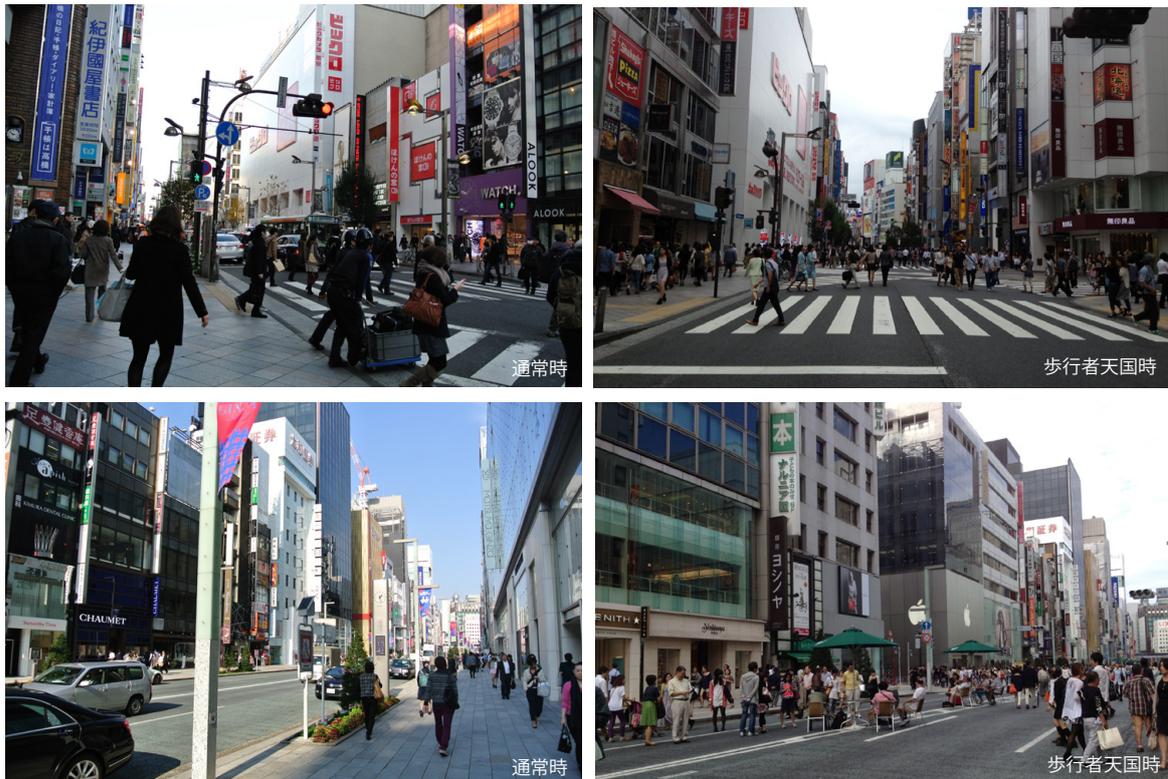


図3-4 Dグループの道路の様子¹⁹（上段：新宿通り、下段：銀座中央通り）

【E】緑環境推進型

Eグループは「緑環境推進型」とする。この類型には、「明治百年通り」、「アクト通り」、「りんご並木」が当てはまる。この類型におけるマネジメント活動の特徴として、主に市民で構成される組織が道路上の花壇の植え替えや、並木の維持管理等の美化活動に携わっていることが挙げられる。これは、先に引用した「市民活動型」に相当する。

地区の特性としては、沿道に商業用途も見られるが、住宅地の中を貫通するように立地しており、

地価は200(円/m²)以下と小さく、周辺駅の乗降客数も少なく、昼間人口密度は最も高いアクト通りでも約500(人/m²)と非常に低い。来街者による賑わいに期待するというよりも、地域住民が愛情を持って美化・管理し、地域の団体が利用する地域の人々のための道路と言える。

明治百年通りは、沿道に国指定の重要文化財である明治期からの建築が立ち並び、2005年には国土交通省のうつくしいまちなみ賞を受賞している。ここでは、「フラワーボランティアの会」という市民と周辺の民間企業で構成されるボランティア団体が花壇の維持管理活動を行っている。

りんご並木は、1947年に起きた飯田市の大火からの復興のシンボルとして整備されたものであり、幅員約30mのうち、中央部の10m強の緑地帯にはりんごの並木が植えられている。このりんご並木は近隣の小学校及び中学校の生徒により維持管理されているという特徴がある。また、飯田市の伝統的なイベントである「人形劇フェスタ」と呼ばれる人形浄瑠璃が開催される際には、パフォーマンスの舞台となり、都市再生整備推進法人である「いいだ応援ネットイデア」が運営に携わる「インターナショナル・フィギア・マーケット」という市場が開催されるなど、地域のイベントの舞台としても利用されることがある²⁰。



図3-5 Eグループの道路の様子²¹ (左：りんご並木、右：明治百年通り)

【F】周辺地権者美化推進型

Fグループは「周辺地権者美化推進型」とする。この類型には、「名駅通り」、「御堂筋」、「博多駅前通り」、「渡辺通り」が当てはまる。この類型におけるマネジメント活動の特徴として、周辺地権者により構成されるエリアマネジメント組織により清掃活動や花壇の植え替え等の美化活動が主体の維持管理活動が行われていること、歩道部の照明灯を活用した広告事業が行われていることが挙げられる。また、そのようなエリアマネジメント組織によりイベントが企画・実施されることもある。

地区の特性としては、商業・業務地に立地しており、地価、容積率ともに比較的高く周辺開発のニーズは高い。低層には商業的用途もあるが、容積のある業務ビルが立ち並ぶ通りという色が濃い。周辺駅の乗降客数は、最低でも渡辺通りの約27万(人/日)と、いずれの道路も中核的都市のターミナル駅が付近に位置している一方で、御堂筋を除く3つの道路には地下道が通っており、地上の歩行者数は乗降客数から想像出来る程は多くないと考えられる。

道路の特性としては、歩行可能幅員は十分あるものの、車道幅員が全て31m以上と非常に広い車道を有しており、歩行空間充実度は低く、自動車交通の用に供することが主目的の道路であると言える。歩行可能幅員が比較的広いことから、自転車駐車が設置されるケースがあり、自転車交通量が比較的高いと考えられる。業務的な用途の色が濃いことと合わせると、屋外設備型の利活用には不向きであると考えられ、それ故に清掃活動及び美化活動、自転車整序等の維持管理及び占用スペースを必要としない広告事業といった利活用に対するニーズが高いと言える。



図3-6 Fグループの道路の様子²² (左：サポーター花壇、右：博多駅前通り)

※左は名駅通りの写真ではなく、名古屋駅周辺で行われているサポーター花壇の様子である。

例えば、名駅通りでは、名古屋駅周辺の地権者を含めた49法人で構成される「名古屋駅地区まちづくり協議会」が、名駅通りを含めた駅を中心としたエリアで清掃活動及び美化活動を行っている。また、社会実験として、名古屋駅周辺で街路灯バナー広告、サポーター花壇、工事用仮囲い広告等を実施し、それにより得られた利益を自らの活動の資金源にする試みも行っている²³。

博多駅前通りでは、JR博多駅の開発主体である九州旅客鉄道(株)を含めた周辺の地権者で構成される「博多まちづくり推進協議会」が、博多駅前広場及び博多駅前通りの清掃活動、美化活動及び広告事業を行っている。博多まちづくり推進協議会事務局へのヒアリングによれば、花壇の維持管理及び広告事業は福岡市との協定に基づくものである。また、道路に接続する駅前広場を利用してお祭り、コンサート等の種々のイベントを実施していることも特徴として挙げられる。

御堂筋、渡辺通りにおいても、周辺の地権者で構成される「御堂筋・長堀 21 世紀の会」、「We Love 天神協議会」が同様の活動を行っている。

【G】商店街機能強化型

G グループは、「商店街機能強化型」とする。この類型には、「平和通買物公園」、「元町ショッピングストリート」、「イセザキモール」、「丸亀商店街」、「大街道商店街」が当てはまる。これは、先に引用した「既存商業活性化型」に含まれると考えられるが、その中でも歩行者優先（もしくは歩車共存）が図られ、路上に独自のファニチャー類やアーケード等を設置して特徴的な街路景観を形成しているタイプである。この類型におけるマネジメントの特徴として、沿道の商店街組織が、一部行政の補助を受けながらも自らが主体として道路舗装やファニチャー類を整備し、行政との協定のもと道路管理を行っていることが挙げられる。先に引用した「既存商業活性化型」に含まれるだけでなく、一部「拠点整備型」に相当する。

地区特性としては、商業地域に立地し、地価は 200 ～ 600 (円 / m²) の範囲にほとんどが含まれるが、元町ショッピングストリートは他と比較すると 1,460 (円 / m²) と高い値を示しており、類型の中でも商店街ブランドを確立している道路空間と言える。全て昼間人口密度が 1,000(人 / m²) 以下の自治体に立地しており、生存競争に勝ち抜くために集客力向上と商店街の活性化を図り、沿道の特徴づけるための独自性のある街路整備を行っていると考えられる。

道路の特性としては、歩行者専用道路として整備されているものが多い。元町ショッピングストリートには車道があるが、一方通行とクランクで歩車共存が図られており、歩行空間充実度は高く、週末には歩行者天国が実施される。歩くことを前提に、道路上の占用を伴うアーケード、キャノピー等が設置されているのも特徴的である。

例えば、丸亀商店街は、2006年の再開発により大きく生まれ変わったアーケード型の歩行者専用道路である。現在の丸亀商店街を象徴する存在であるドーム・ブリッジは、「建築基準法で公道上の空間には建設物を建設できないことになっているため協議が難航し、最終的には都市再生特別地区を適用することで解決が図られた」²⁴とされている。道路の維持管理は高松市との協定のもと、高松丸亀商店街振興組合が全額負担で行っている。また、特徴的なこととして、道路上での取り組みではないが、丸亀商店街振興組合と高松市の協力の下に設立された高松丸亀街づくり株式会社が、沿道の建築物の管理を行っており²⁵、まちづくり会社を設立して、商店街経営の効率化を図っている。松山の大道商店街においても同様にまちづくり会社が設立されている。

また、そのような行政との協定に基づく維持管理に留まらず、元町ショッピングストリートとイセザキモールにおいては、近隣の商店主同士が守るべき紳士協定として独自の協定を策定しているという特徴も見られる。イセザキモールにおいては、「伊勢佐木町1・2丁目地区街づくり協定」が結ばれており、沿道建物の用途・形態、荷さばき駐車スペースの確保、放置自転車対策、緑化の推進等²⁶、沿道の建築に関するルールと道路の維持管理に関するルール両面から、包括的な取り組みを行う内容となっている。自らの活動の拠点である道路は、自らで管理・運営を行うという意識の高さが伺える。なお、元町ショッピングストリートにおいても同様の協定が存在するが、こちらについては次章で詳述することとし、本節では割愛する。

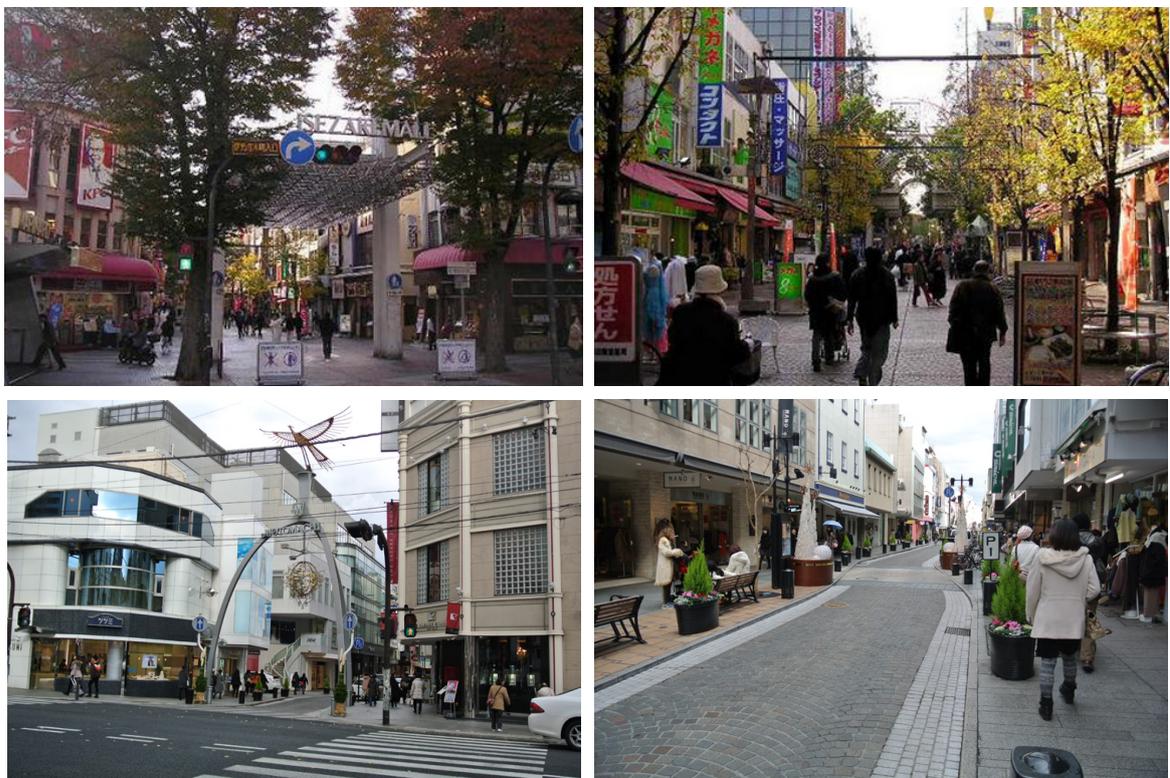


図3-7 Gグループの道路の様子²⁷（上段：イセザキモール、下段：元町ショッピングストリート）

【H】都心商業促進型

Hグループは「都心商業促進型」とする。これは、先に引用した「既存商業活性化型」に含まれると考えられるが、その中でも新宿等の都心部に立地するもので、事例としては「新宿モア4番街」が当てはまる。この類型におけるマネジメントの特徴として、都心部の豊富な歩行者通行量を活かして、通常の商店街では収益を得ることが難しいと考えられる屋外設備型のオープンカフェ等の利活用が可能になることが考えられる。

地区の特性としては、都心の商業地（大都市の中心的商業地）で、地価、容積率、周辺駅の乗降客数及び昼間人口密度のいずれもが非常に高い値を示す立地条件にある。周辺駅の乗降客数が100万人を越え、集客や宣伝という意味で非常に恵まれた立地であると共に、地価が3,000（円/m²）以上と非常に高く、それに伴い占用料が高くなるというデメリットもある。

道路の特性としては、都心部にありながら歩行可能幅員が広く、車道が狭いため、歩行空間充実度が高く、空間的に歩行者に配慮したものとなっている。都心部のゆったりとした歩道空間という条件が揃えば、モア4番街以外の道路空間にも同様のマネジメント手法は適用可能であると考えられる。モア4番街については、次章にて詳述するため、本節においては説明を割愛する。



図3-8 Hグループの道路の様子（新宿モア4番街）

【I】開発主体協定管理型

Iグループは「開発主体協定管理型」とする。この類型には、「丸の内仲通り」、「行幸通り地下歩行空間」、「晴海トリトンブリッジ」、「汐留駅地下歩行空間」、「汐留駅前歩行者デッキ」、「六本木けやき坂通り」、「桜木町駅前動く歩道」、「グランフロント並木通り」、「天神地下街」、「博多駅前地下歩行空間」が当てはまる。この類型におけるマネジメント活動の特徴としては、道路の開発主体（地権者及び民間企業）が行政との協定に基づく開発後の維持管理と、その後の運営に携わっていることが挙げられる。天神地下街、及び博多駅前地下歩行空間以外は、先に引用した「エリア再生型」に相当する。

地区の特性としては、商業的用途の混在する業務地に立地しており、地価、容積率とも高く、都市開発のニーズが非常に高いエリアに立地していると言える。周辺駅の乗降客数は、全て10万（人/日）以上であり、都市の規模は比較的大きい。

道路の特性としては、規模の大小はあるが都市開発に伴い整備されていることが共通している。

開発が面的に行われている場合には、開発主体はエリア内の複数の道路の維持管理に関与することになる。また、道路の形態は天神地下街のような地下道、汐留駅前歩道橋のようなペデストリアンデッキ、晴海トリトンブリッジのような歩道橋、グランフロント並木通りのような歩道・車道の区別のある通常の道路まで様々なものがある。グランフロント並木通りのような通常の道路では、維持管理だけではなく、エリアマネジメント組織がオープンカフェを含めた種々の利活用を行うことも特徴的である。

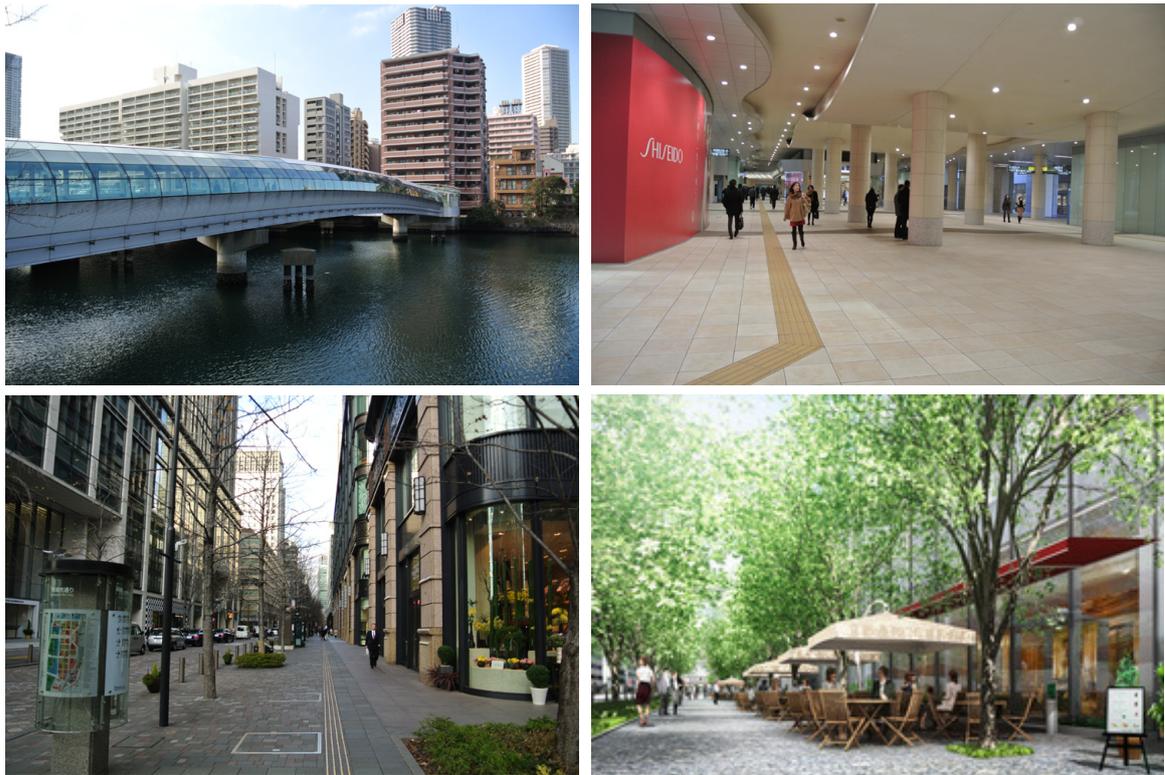


図3-9 | グループの道路の様子²⁸ (上段左よりトリトンブリッジ、汐留地下歩行空間、丸の内仲通り、グランフロント並木通り)

例えば、動く歩道橋である晴海トリトンブリッジは、2001年に供用開始された中央区が所有する区道であるが、その維持管理は晴海1丁目地区の統一管理者である「晴海コーポレーション」が行っている。晴海コーポレーションは、晴海1丁目地区の地権者である7つの民間企業が合同出資して設立した株式会社であり、2000年に結ばれた「スーパーブロックの管理運営に関する協定」に基づき、地区内の4つの組合から委託を受け、地区の共通使用部分の統一管理を行っている。維持管理だけではなく、トリトンブリッジでは、「トリトンバナーコンテスト」と呼ばれる地域プロモーションイベントといった利活用も積極的に行われている²⁹。

グランフロント並木通りは、2013年のグランフロント大阪のオープンと同時に供用された、比較的新しい道路である。グランフロント大阪の開発事業者である12社の出資により設立された社団

法人であるグランフロント大阪 TMO によれば、当道路空間では大阪市との協定に基づく歩道の維持管理が行われている。歩道を利用し地先の店舗が出店するオープンカフェは、道路占用許可の特例を利用したものであり、新宿のモア4番街に次ぐ全国で2番目の事例でもある³⁰。

以上2つは面的な開発地区を一体的にマネジメントしている事例であるが、天神地下街は、地下街の開発者である「福岡地下街開発株式会社」が管理・運営を行っており、福岡地下街開発株式会社へのヒアリングによれば、福岡市との協定に基づくものである。また、北端の一角に設けられたイベントスペースでのプロモーションイベントやデジタルサイネージによる広告事業等の利活用も行われている³¹。

【J】機能転換開発型

Jグループは「機能転換開発型」とする。この類型には、「札幌駅前通り地下歩行空間」、「銀座三越内通路」、「浜松ギャラリーモール」、「富山グランドプラザ」、「四季ふれあいモール」が当てはまる。この類型は、道路の一部または全部を開発に伴い広場等の用途に転換し、そこに民間組織の関与が行われているものである。この類型におけるマネジメント活動の特徴として、行政との協定に基づく管理が行われる場合もあるが、指定管理者制度を利用した維持管理も見られ、広場を活用した様々な物販利用やイベントが行われることが特徴として挙げられる。

地区の特性としては、基本的には商業地に立地しており、容積率が全て600%以上である以外は、特に共通した点は見られない。一定の開発需要がある立地と言える。銀座三越のように周辺の主な用途が商業が中心の場合もあれば、グランドプラザのように商業用途だけではなく住宅用途が近接している場合もあり、それぞれの立地と開発主体のニーズに合わせて、開発に伴う廃道後の機能も民地になる場合と広場になる場合がある。

道路の特性としては、民地内の車道として整備された銀座三越の事例を除き、基本的には自動車の進入のない広場として整備されている。また、札幌駅前通り地下歩行空間を除き、廃道と同時に上空を通路または屋根が占用するという特徴が挙げられる。

例えば、札幌駅前通り地下歩行空間は、札幌駅前地区と大通・すすきの地区とのアクセスを確保するために、道路と広場の兼用工作物として2011年に整備された地下道である。「交差点広場」と呼ばれる比較的大規模なイベントが開催できる広場と、「憩いの広場」と呼ばれる小規模な広場の2種類の広場が複数配置され、そこではマルシェのような物販利用からアート展示まで種々のイベントが開催されている³²。また、札幌市建設局土木部道路維持管理課へのヒアリングによれば、

先に述べた都市再生整備推進法人である札幌駅前通まちづくりが指定管理者として広場部分の維持管理を行っている。



図3-10 Jグループの道路の様子³³（左：札幌駅地下歩行空間、右：グランドプラザ）

富山のグランドプラザは、2007年の再開発と同時に再開発地区内の3本の市道（各4m, 4.5m, 3.6m）を中央1カ所に集約し、さらに両側の民地がセットバックすることで、ガラス屋根のアーケード付きの合計幅員21mの広場として整備されたものであり、現在は「富山市まちなか賑わい広場条例」という条例で管理されている³⁴。広場は都市再生整備推進法人の「まちづくりとやま」が指定管理者として富山市から指定を受け管理を行っている。条例による管理となり道路法、道路交通法の適用が外れたことで、より柔軟に広場を活用できるようになり、年間を通して種々のイベントが行われている。また、さらに柔軟な広場利用を可能にするために、ガラス屋根のアーケードに設計上の工夫を施し、建築基準法上の屋内空間としてではなく、火気等の使用が可能な屋外空間として整備した³⁵経緯がある。

3-3 小括

3-1において事例を収集し、3-2において評価指標の構築と、評価指標に基づく事例の類型化を行った結果、10のグループに類型化できた。以下に各類型の特徴と傾向を整理し、既往文献による類型との比較を行う(表3-5)。

表3-5 道路空間の10類型と傾向

類型	拠点形成の有無	地区の特性	道路の特性	マネジメント組織の特性	利活用の特性	維持管理の特性	既往文献の類型との比較	
(1)	[A] 物販利用特化型	-	・住宅地が近接する商業地 ・周辺地価、容積率ともに低い ・周辺駅の乗降客数が少なく、 ・昼間人口密度も低い	-	・市民組織 ・沿道の商店街組織 ・まちづくり会社等	・市民や観光客向けの継続的 な物販利用(市場)	・特殊な整備を行った場合は舗 装の維持管理が行われる場 合がある	-
	[B] 公園内包括型	-	・商業、業務系用途に立地 ・地価、昼間人口密度が中程度	・法律上の公園と道路が一体 化した道路形態 ・歩行可能幅員が広く、歩行空 間充実度が高い	・市民から第3セクターまで 幅広く関与	・公園部分を活用した多彩な利 活用 ・車道を歩行者に開放したイベ ントを行う場合もある	・公園部分の維持管理に関して 契約が結ばれる場合がある ・ボランティアによる美化活動 が見られる場合がある	-
	[C] 歩道活用型	-	・商業、業務系用途だが業務中心 地価が中程度、容積率は比較的 高い ・周辺駅の乗降客数、昼間人口密 度が中程度	・歩行可能幅員が比較的広い	・周辺の商店街組織で構成 される協賛会 ・商店街組織が出資するまち づくり団体等	・屋外設備型の飲食利用等の 収益事業 ・都市利便増進協定を利用した 都市利便施設の設置	・施設の占用に伴い沿道の維 持管理が行われる場合がある	-
	[D] 歩行者開放型	道路+沿道で 拠点形成	・都心部の商業地 ・周辺地価、容積率が非常に高い ・周辺駅の乗降客数が非常に多く、 ・昼間人口密度が高い	・歩道が狭く、車道が広い。 歩行者空間充実度が低い	・沿道、または周辺の商店 街組織	・継続的な歩行者天国の実施 ・歩行者天国時の単発イベント	・区や国のプログラムによる美 化活動が行われる場合がある ・特殊な整備を行った場合は歩 道部の舗装の維持管理が行 われる場合がある	-
(2)	[E] 緑環境推進型	-	・住宅地、または住宅地が近接す る商業地 ・周辺地価、容積率ともに低い ・周辺駅の乗降客数が少なく、 ・昼間人口密度も低い	-	・市民中心の任意団体 ・民間企業が含まれること もある	・地域イベント等での利用	・広範囲に渡る花壇の維持管理 ・樹木の維持管理が行われる場 合もある	「市民活動型」 に相当
	[F] 周辺地価者 美化推進型	道路+周辺地区 で拠点形成	・商業、業務系用途だが業務中心 地価が中程度、容積率は比較的 高い ・周辺駅の乗降客数、昼間人口密 度が比較的高い	・車道が非常に広く、歩道も比 較的広い ・地下道が通っている	・沿道または周辺の地権 者、民間企業で構成される 団体	・歩道照明を活用した広告事業 ・地域イベント等で利用される 場合もある	・歩道部に対する清掃活動や美 化活動中心 ・放置自転車対策などに重点を 置いている場合もある	-
(3)	[G] 商店街機能 強化型	道路+沿道で 拠点形成	・商業用途だが、業務地や住宅地 が近接する場合もある ・地価、容積率ともに中程度 ・昼間人口密度が中程度	・多くが歩行者専用道路 ・歩行空間充実度が高い	・沿道、または周辺の商店 街組織	・商店街主催(企画)のイベント ・独自のフェニチャー類の占用	・特殊な整備を行い、舗装の維 持管理を行っている ・自主的に清掃活動・美化活動 を行う場合もある	「既存商業 活性化型」 に含まれる
	[H] 都心商業促進型	道路+沿道で 拠点形成	・商業用途 ・地価、容積率共に非常に高い ・周辺駅の乗降客数、昼間人口密 度が非常に高い	・歩行空間充実度が高い	・沿道、または周辺の商店 街組織	・屋外設備型の飲食利用、広告 事業等の収益事業 ・PRイベント	・特殊な整備を行い、舗装の維 持管理を行っている ・自主的に清掃活動・美化活動 を行う場合もある	一部 「拠点整備型」 に相当
	[I] 開発主体 協定管理型	道路+周辺地区 で拠点形成	・業務系用途の中心 地価、容積率共に高い ・周辺駅の乗降客数が多く、昼間 人口密度が高い	・ペDESTリアンデッキ、地下道 から通常の道路まで幅広い 形態がある ・開発に伴い整備される	・開発地区の地権者、民間 企業で構成される団体 ・開発主体の民間企業	・道路の機能によって異なるが、 通常の道路では地域イベント から屋外設備型の飲食利用ま で幅広い	・開発主体が開発エリア内の道 路の維持管理を行う ・地下道等を拠点的に整備し、 その維持管理を行う場合も ある	一部 「エリア再生型」 に相当
	[J] 機能転換開発型	-	・基本的に商業地だが、業務地、 住宅地が近接する場合がある ・容積率が比較的高い	・開発に伴い、道路の一部ま たは全部を広場に転換	・まちづくり会社 ・開発主体の民間企業	・広場を利用した種々のイベ ント、物販利用が盛ん	・広場部分に対し、指定管理者 制度による維持管理が行われ る場合がある	-

周辺の用途、立地する都市の規模、開発に対するニーズ、立地地区の賑わいといった「地区の特性」の違い、歩道幅員や車道幅員、道路の機能・形態、開発の有無等の「道路の特性」の違い、関与するマネジメント組織の主体といった「マネジメント組織の特性」の違いにより、道路空間に対して行われるマネジメント(利活用及び維持管理)の中身が異なることが分かる。10のグループのうち4つのグループは先に引用した既往文献における類型に相当、または含まれるものであるが、新たな類型を追加することが出来た。また、既往の類型であっても、地区の特性や道路の特性によりさらに細分化出来たものもある。道路空間は、それぞれの道路空間の立地や機能・形態に起因するニーズに応じてマネジメント方法が異なっており、本章ではその傾向を明らかにした。

また、10の類型は、(1) 道路空間上を利活用することに重点が置かれているもの(【A】～【D】)、(2) 道路空間の維持管理(美化活動や清掃活動)に重点が置かれているもの(【E】、【F】)、(3) 民間組織が主体となり整備が行われ、その後の管理・運営まで民間組織が関与しているもの(【G】～【J】)に大別することが出来る(表3-5)。

大分類の(3)に関しては、整備から管理・運営まで総合的なマネジメントが行われていることに加えて、対象道路空間そのものだけでなく、対象道路空間に加えてその沿道や周辺エリアを含めて民間組織が拠点を形成しているもの(【G】、【H】、【I】)が含まれており、より多くの主体が道路空間のマネジメントに関わる可能性が高いと言える。そこで、「【G】商店街機能強化型」、「【H】都心商業促進型」、「【I】開発主体協定管理型」の3つの類型からケーススタディとして代表事例を取り上げ、次章でその実態と課題を明らかにしていく。

[註]

- 1) ・(財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」, 学芸出版社, 2007年
・財団法人 道路新産業開発機構「新道路利活用研究会 報告書」, 2010年6月 (http://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application_02.pdf)
・小林重敬 他「エリアマネジメント - 地区組織による計画と管理運営 -」, 学芸出版社, 2005年
・財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター「沿道まちづくりのすすめ - 市長への手紙 -」, 2009年6月 (<http://www.udc.or.jp/publication/pdf/endoumachizukuri-pamph.pdf>)
・宋俊煥 他「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻博士論文, 2012年
・名古屋都市センター 研究報告書「道路の利活用からみたエリアマネジメントの方向性～名古屋の都心に焦点を当てて～」, 2013年3月 (<http://www.nui.or.jp/kenkyu/24/pdf/106.pdf>)
- 2) 財団法人 道路新産業開発機構「新道路利活用研究会 報告書」, 2010年6月 (http://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application_02.pdf), p.2-76,77 より引用
- 3) (財)資産評価システム研究センター「全国地価マップ」(<http://www.chikamap.jp/>, 2012年12月参照)
- 4) patmap 都市情報 (<http://patmap.jp/CITY/>, 2012年12月参照)
- 5) (財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」, 学芸出版社, 2007年
- 6) 左:公益財団法人 岩手県観光協会 HP「岩手県観光ポータルサイト いわたの旅」(<http://www.iwatetabi.jp/spot/detail/03201/1470.html>, 2013年1月参照)、右:越中大手市場実行委員会 HP「越中大手市場」(<http://oote-ichiba.com/>, 2013年1月参照) より転載
- 7) (財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」, 学芸出版社, 2007年, pp.128-130
- 8) (財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」, 学芸出版社, 2007年, pp.131-134
- 9) 上段左のみ筆者撮影。上段右:(財)札幌市公園緑化協会 HP「大通公園」(<http://www.sapporo-park.or.jp/odori/>, 2013年1月参照)、下段左:宮城県観光ガイド (http://www.miyagitheme.jp/cd/main_data/area_db/ad_sendai/ad001_sendai/, 2013年1月参照)、下段右:仙台市 HP (<http://www.city.sendai.jp/sumiyoi/kotsu/jigyuu/0449.html>, 2013年1月参照) より転載
- 10) (財)札幌市公園緑化協会 HP「大通公園」(<http://www.sapporo-park.or.jp/odori/>, 2013年1月参照)
- 11) (財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」, 学芸出版社, 2007年, pp.115-117
- 12) (財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」, 学芸出版社, 2007年, pp.104-107
- 13) 仙台市 HP「景観シンポジウム 2011 事例紹介」(http://www.city.sendai.jp/business/d/1204524_1434.html, 2013年1月参照)
- 14) 左:国土交通省道路局 HP「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い」(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe03.pdf>, 2013年1月参照)、右:国土交通省資料 (<http://www.mlit.go.jp/common/000989655.pdf>), p.113 より転載
- 15) 国土交通省資料 (<http://www.mlit.go.jp/common/000989655.pdf>), p.113
- 16) 国土交通省道路局 HP「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い」(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe03.pdf>, 2013年1月参照)
- 17) 神戸市、三宮中央通りまちづくり協議会「三宮中央通り 道路管理・活用協定書」, 2005年 (http://www.city.kobe.lg.jp/life/town/road/img/kyotei_sannomiyachuodori.pdf)

- 18) 「Akiba-i」 (<http://www.akiba-information.jp/html/townguide/agreement.html>, 2013年1月参照)
- 19) 歩行者天国時の写真(右半分): 東京大学大学院 空間計画研究室所属の三浦詩乃氏提供による
- 20) 国土交通省資料 (http://www.mlit.go.jp/crd/city/mint/htm_doc/pdf/074iida.pdf)
- 21) 左: 南アルプス世界自然遺産登録推進協議会 HP (<http://www.minamialps-wh.jp/index.php>, 2013年1月参照)、右: 国土交通省「平成17年度 都市景観大賞「美しいまちなみ賞」受賞地区概要」, 2005年度 (http://www.mlit.go.jp/crd/townscape/pdf/jushouchiku_gaiyou.pdf) より転載
- 22) 日経ケンプラッツ「49 法人が協働、民間主導の名駅マネジメント」, 2013年10月 (<http://kenplatz.nikkeibp.co.jp/article/building/news/20131021/636609/?bpnet>)、右: 博多まちづくり推進協議会 HP (<http://www.hakatan.jp/>, 2013年1月参照) より転載
- 23) 名古屋都市センター 研究報告書「道路の利活用からみたエリアマネジメントの方向性～名古屋の都心に焦点を当てて～」, 2013年3月 (<http://www.nui.or.jp/kenkyu/24/pdf/106.pdf>)
- 24) 国土交通省資料 (<http://www.mlit.go.jp/common/000214891.pdf>) , p. II -99
- 25) 財団法人 道路新産業開発機構「新道路利活用研究会 報告書」, 2010年6月 (http://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application_02.pdf)
- 26) 「伊勢佐木町1・2丁目地区街づくり協定」, 2011年 (http://www.isezaki.jp/news/files/172_2.pdf)
- 27) 上段: 多摩地区そして日本各地の画像集 (<http://tamagazou.machinami.net/>, 2013年1月参照) より転載
- 28) 下段右: 「ウレぴあ総研」 (<http://ure.pia.co.jp/articles/-/12437>, 2013年1月参照) より転載
- 29) 東京都都市整備局「都内の事業における主なエリアマネジメントの事例」 (http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/bosai/tokyoseibi_1_2.pdf) , pp.45-50
- 30) 「グランフロント大阪 TMO 取り組み概要発表」, 2013年2月 (http://kc-i.jp/press/doc/130220_01.pdf)
- 31) 天神地下街 HP (<http://www.tenchika.com/>, 2013年1月参照)
- 32) 「チ・カ・ホ 札幌駅前地下広場」 (<http://www.sapporo-chikamichi.jp/>, 2013年1月参照)
- 33) 左: 「チ・カ・ホ 札幌駅前地下広場」 (<http://www.sapporo-chikamichi.jp/>, 2013年1月参照)、右: 株式会社まちづくりとやま HP (<http://www.mdtoyama.com/>, 2013年1月参照) より転載
- 34) 国土交通省「廃道事例について」 (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/ppp/kenkyu/pdf04/3.pdf>)
- 35) 山下裕子「にぎわいの場富山グランドプラザ - 稼働率100%の公共空間のつくり方 -」, 学芸出版社, 2013年

第4章 民間主体マネジメントの 実態と課題

- 4-1 「新宿モア4番街」の特徴とマネジメント
- 4-2 「元町ショッピングストリート」の特徴とマネジメント
- 4-3 「丸の内仲通り」の特徴とマネジメント
- 4-4 小括

4-1 「新宿モア4番街」の特徴とマネジメント

4-1-1 周辺環境

ここでは、対象道路空間と周辺の道路との関係性（道路ネットワーク）や、周辺に立地する施設等の周辺環境を見る（図4-1-1）。

新宿駅は、JR、私鉄、地下鉄等多数の路線が乗り入れ、1日の乗降客数が330万人以上を誇る日本最大の交通結節点である。新宿モア4番街（以下、モア4番街）は、新宿駅の東口から徒歩1分程度の場所に位置する。東口駅前広場と日本最大級の繁華街である歌舞伎町エリアを結ぶ位置にあり、新宿駅から歌舞伎町エリアへ向かう、もしくは歌舞伎町エリアから新宿駅へと向かう人々の主要動線の1つとして機能していると考えられる。

新宿通りをわずかに先に進むと、「紀伊国屋書店」、「新宿ピカデリー（映画館）」、「伊勢丹」など比較的若者が楽しめるような集客施設も立地しており、さらにその先を進めば地下鉄新宿三丁目駅が立地している。周辺駅の乗降客数と立地条件を鑑みれば、歩行者の往来という意味で非常に恵まれた立地にあると言える。また、新宿区役所が靖国通りを挟んで目と鼻の先に立地しており、道路利用に関する各種申請手続き等への負担が比較的少ないと考えられる。

モア4番街は東口の主要幹線道路である靖国通り、新宿通りといった幹線道路の他、同時期に整備されたモア中央通り、モア5番街といった地区内道路と接続している。中心を通る幅員5mの車道は、歌舞伎町エリアから東口駅前広場へ向かう方向の一方通行である。さらに平日は15時から翌朝5時まで交通規制が敷かれるため、自動車交通量は非常に少ないと考えられる。日曜・祝日には新宿通りと一体的に交通規制が敷かれ、12時から18時までは歩行者天国の規制範囲内となる。また、モア4番街周辺には地下道のネットワークが張り巡らされており、業務エリアである新宿西口からのアクセスは容易である。

以上より、モア4番街は通行人の往来が非常に激しいと考えられる立地条件にあり、かつ自動車交通量の少ない歩行者環境が非常に充実している道路だということが分かる。

4-1-2 空間構成とその変遷

モア4番街は、モア1番街、2番街、3番街、5番街、そして中央通りと共に「新宿MOA」と呼ばれるまちを形成している。新宿MOAは、「昭和50年代半ば頃から、副都心として高層

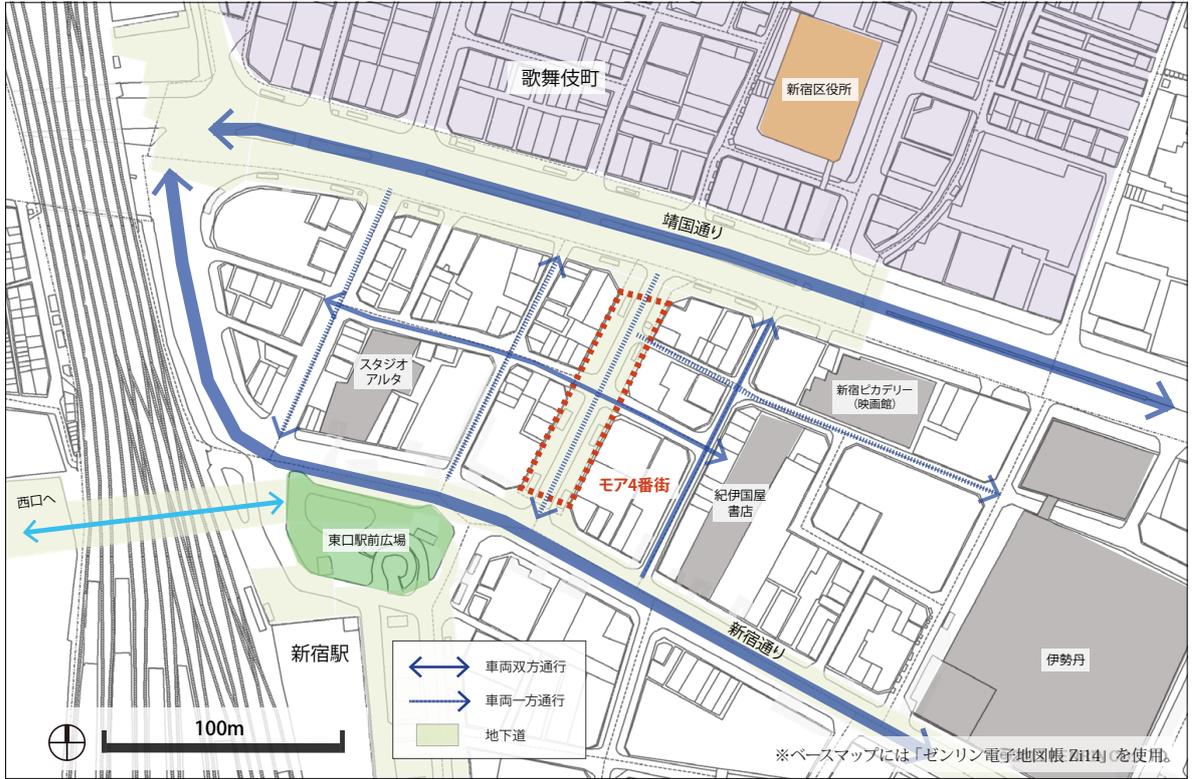


図 4-1-1 新宿モア 4 番街の周辺環境



図 4-1-2 新宿 MOA コンセプト図¹

ビル街を有し発展する新宿西口や、新宿三丁目の背後に位置する歌舞伎町の風俗的な産業へと客を奪われ、街の独自性や活気が失われつつあった」¹ことを背景に、駅前の商店で構成される新宿駅前商店街振興組合（以下、駅前振興組合）が整備計画を作成し、新宿区と協働で修正した上で実施された事業である。MOAとは「Mixture Of Ages =世代の交差点」という意味であり、「歌舞伎町へと集まる熟年層と新宿通り沿いの店舗に集まる若年層との交流の場」¹というコンセプトに基づいている（図4-1-2）。

以下、最初期の整備から現在に至るまでの空間的変遷（平面 / 断面）を示す（図4-1-3, 図4-1-4）。

新宿MOA計画は1986年に整備に着手され、その後1年おきに計画範囲内の各ストリートが整備されていった。新宿MOA全体の設計はアプル総合計画事務所によるものである。モア4番街は2期目（1987年）の整備にあたる。整備にあたっては、駅前振興組合が主体となり、新宿区と整備費用を負担し合い（新宿区が2億円、商店街が5億円²）、現在のようなインターロッキング舗装を施したヨーロッパ調の街並が形成された。この際形成された車道幅員5m、歩道幅員8.5mの断面構成はそのまま現在まで受け継がれている。

そのようなヨーロッパ調の街並も、2000年代半ば頃には、浮浪者による不法占拠、違法駐輪及び違法駐車の場合となり道路環境が悪化していた。そうした道路の適正利用がなされていない状況を改善するため²、駅前振興組合と新宿区が協働で2005年にオープンカフェの社会実験を開始することとなった。1年ごとに建て替え更新する必要がある仮設物としてオープンカフェを設置し、その際に元々設置されていた多くのファニチャー類を取り除いた³。

そして7年の社会実験を経た後、2011年に都市再生特別措置法が改正されたことにより生まれた「道路占用許可の特例」（第1章参照）を活用して、仮設物ではない建築物としてオープンカフェが恒常的に設置された現在の街並へと至ることになる。ここでは、占用主体である駅前振興組合が、新宿区及び警察と協議を行い、「①店舗により生じる死角への配慮、②店舗影からの歩行者飛び出しに対する処置（非営業時）、③緊急車両の通行に対する処置（カフェ営業時）」⁴の3つの条件に配慮するような配置へと社会実験時から変化した。また、同様に「道路占用許可の特例」を利用して、広告事業のための広告塔も設置した。なお、現在設置されているカフェは地先の店舗により営業されているものではなく、外部の飲食業者（クレープ屋）により営業が行われている。また、「以前地下への出入り口と一体的にカフェを提案したが、まだ実現には至っていない。カフェのデザインをもう少し洗練させられると良い。」⁵という声も聞かれた。

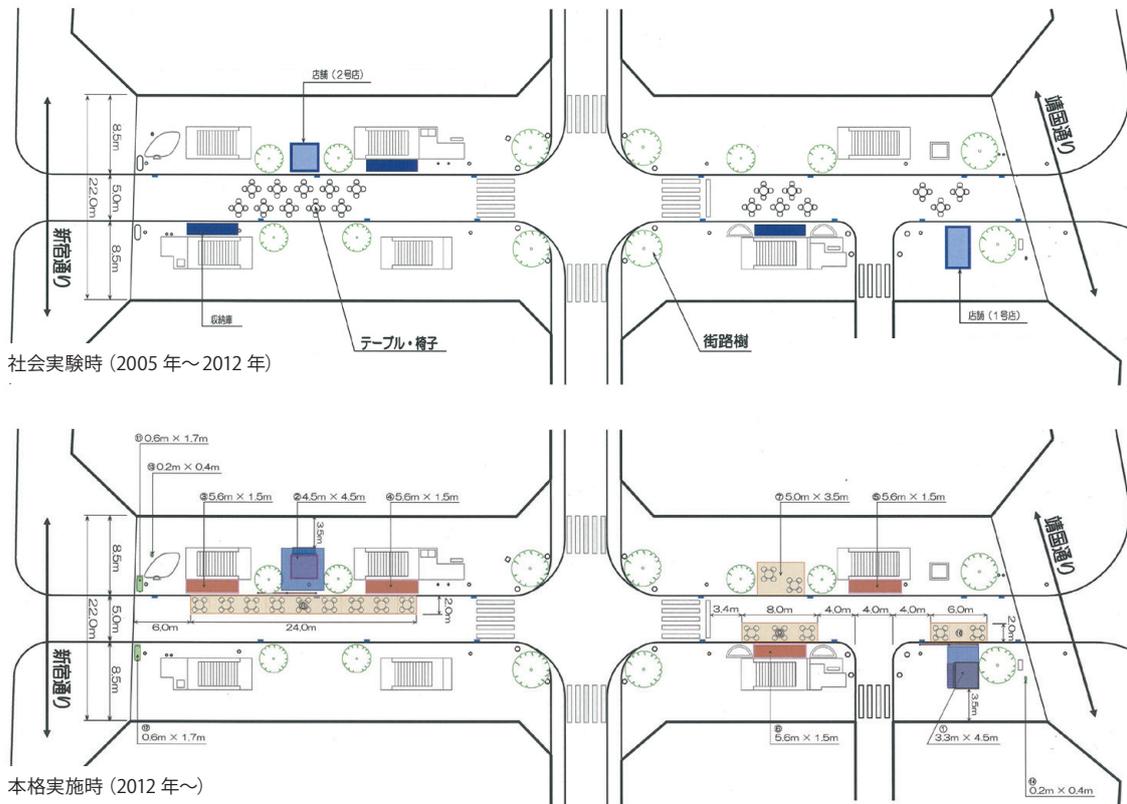
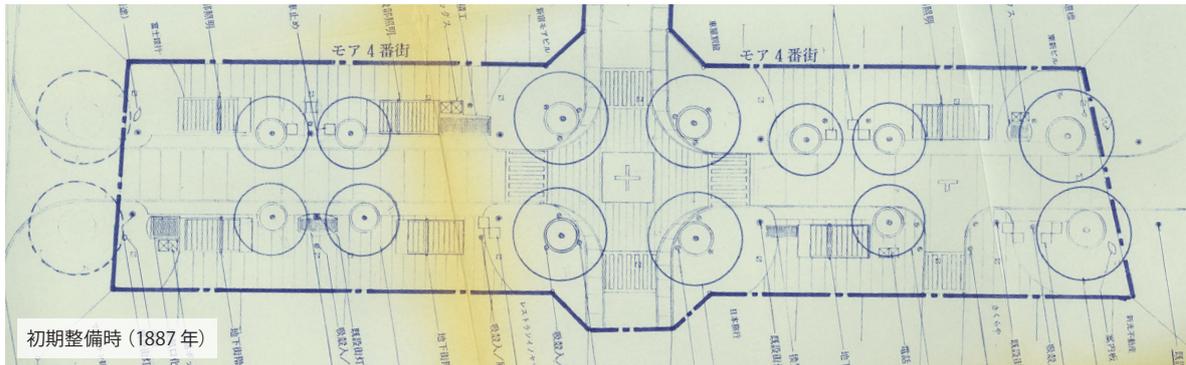


図4-1-3 モア4番街の空間的変遷(平面)⁶

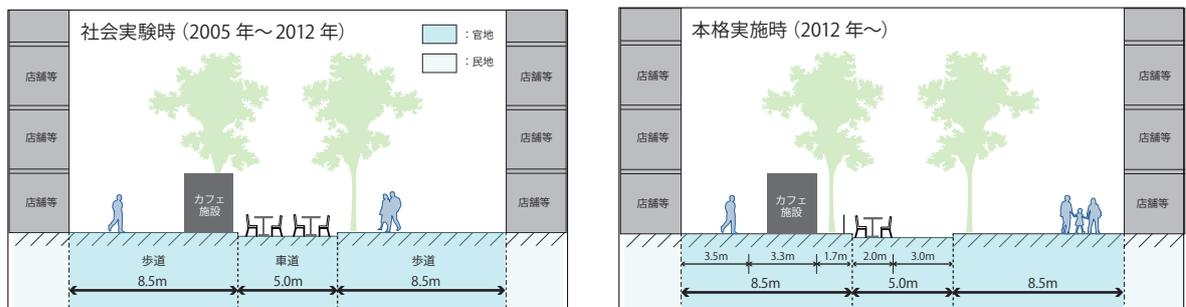


図4-1-4 モア4番街の空間的変遷(断面)⁷

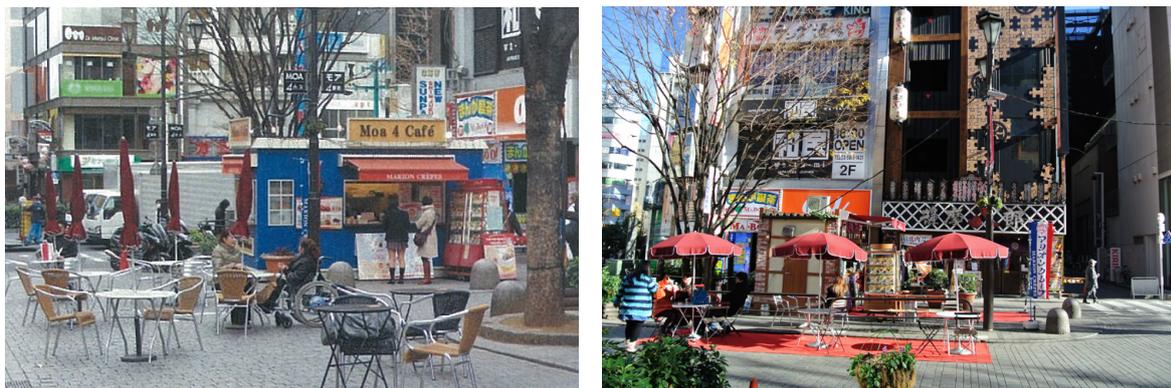


図4-1-5 オープンカフェの様子（左：社会実験時、右：現在）⁸

4-1-3 マネジメント組織の概要

(1) 組織構成と運営方法

モア4番街に関連する民間マネジメント組織は、新宿MOA全体を統括する商店街組織である「新宿駅前商店街振興組合」である。新宿駅前商店街振興組合は、1948年に駅前の9商店会が参加して創立された「新宿駅前商店会連合会」がその前身であり、1964年に現在の「新宿駅前商店街振興組合」へと改組された⁹。駅前振興組合の事業報告書（2012年度）によれば、会員数は113名であり、各町会等（大多数が飲食店）で構成されている。

会員は、町会に所属する正会員と、町外の賛助会員に分かれており、事業報告書（2012年度）によれば、前者が100名、後者が13名となっている。また、顧問としてアプル総合計画事務所代表の中野恒明氏が加わる形となっている。駅前振興組合によれば、近年では店舗の入れ替わりが激しく、年々組合への加入店舗は減少しているという。

基本的には意志決定機関である理事会と事務局という組織体制になっており、その他防災・防犯、環境・保健衛生、渉外・財務、交通といった委員会があるが、実際には委員会はあまり機能していない¹⁰ようである。事実上、理事会（理事23名等で構成）と事務局（1名）という体制が敷かれている。また、月1回の理事会及び年末の総会を合わせて年13回の定例会議が設けられている。

他の組織との関係としては、新宿駅前振興組合、新宿東口商店街振興組合、新宿大通商店街振興組合の3つの組合から各4名ずつと、その他学識経験者等で「新宿EAST推進協議会」（2010年設立）を組織しており、新宿東口のまちづくりの方針（将来像）とそれに基づく事業の推進

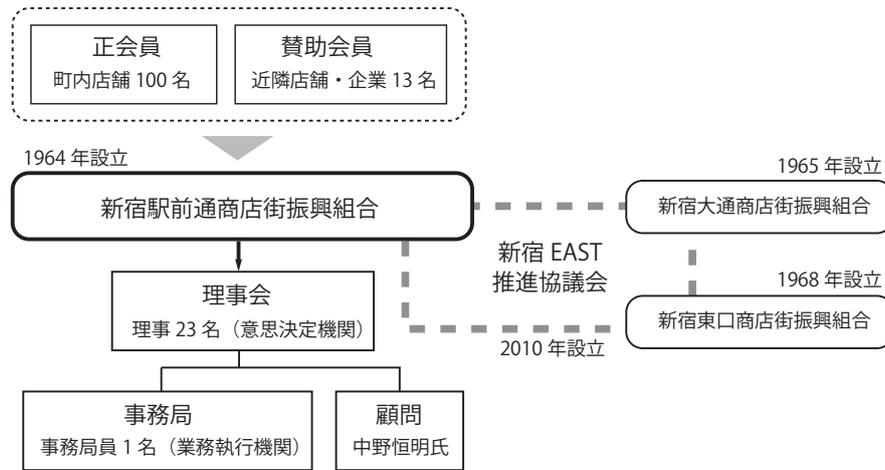


図 4-1-6 新宿駅前商店街振興組合の組織構成

を担っている。

(2) 組織の財源

駅前振興組合の基本的な財源は、組合員から支払われる賦課金（会費）である。過去には、道路に面する店舗の間口や面積、従業員数等に応じて負担金を徴収し、道路（舗装等）の整備に使用した金額を組合員で分担する仕組みを設けていたが、あくまで任意であり、回収が難しいため現在ではそのような負担金制度は機能していない¹¹ ようである。また、現在は町会費と組合費の2種類の会費を払うことになっている。

そうした基本的な会費とは別に、駅前振興組合の財源として特色的なものとして、「環境浄化費」が挙げられる。環境浄化費は、オープンカフェ委託収入、イベント収入、掲示板広告収入等で構成される。オープンカフェ委託収入及び掲示板広告収入は、先に述べた「道路占用許可の特例」により設置されたカフェの事業者から支払われる費用（カフェの売り上げに関係なく、2店舗合わせて月一定金額が支払われる）と広告塔を活用した広告事業による収入である。イベント収入に関しては、新宿 MOA 外部からの商業イベント利用時に、広告代理店等から駅前振興組合へ支払われるものであり、イベントで使用する道路空間の面積（道路の半分または全部）に応じて料金が異なり、休日の方が平日よりも僅かに高い。なお、駅前振興組合全体の収益のうち、環境浄化費が占める割合は、賦課金収入が占める割合を上回っており、駅前振興組合の運営において重要な収入源となっている¹¹ ことが伺える。

4-1-4 マネジメント組織の取組みの特徴

(1) 道路のマネジメント

モア4番街におけるマネジメント活動の最大の特徴は、やはり恒常的に設置されたオープンカフェだろう。先述したように道路環境の適正化を目的として2005年に社会実験を開始し、7年間の社会実験期間を経て2012年に本格実施に至った。

社会実験開始のきっかけとしては、新宿区側にこうした取り組みに精力的な担当者がいたことが大きい¹²とされている。駅前振興組合事務局の浜中氏によれば、「まちの意見を全て聞いてはこうした取り組みは実現出来ない。区の中に独断でスピード感をもって動いてくれた方がいた。また、ヨーロッパ調の街並なのでカフェが良いということになった」と街全体の総意というよりは少数での決断であったことと、道路環境適正化の手段としてカフェを選んだことは既に形成されていた街並との関係もあったようだ。

本格実施にあたっては、「警察の方からいつ頃まで社会実験を行うのかという指摘を受けていた矢先に都市再生特別措置法が改正され、まさに渡りに船であった」¹³ようである。第2章の図2-4に示した道路占用許可の特例を用いた許可申請の流れに沿って、設置の許可を新宿区、新宿警察署の両者から取得した。社会実験期間中は行政の関係各課、警察、消防、駅前振興組合等で協議会を組織し(図4-1-7)、継続的に協議を重ねて来たことが本格実施に向けた公安委員会との協議を円滑化することに繋がった¹⁴とされる。

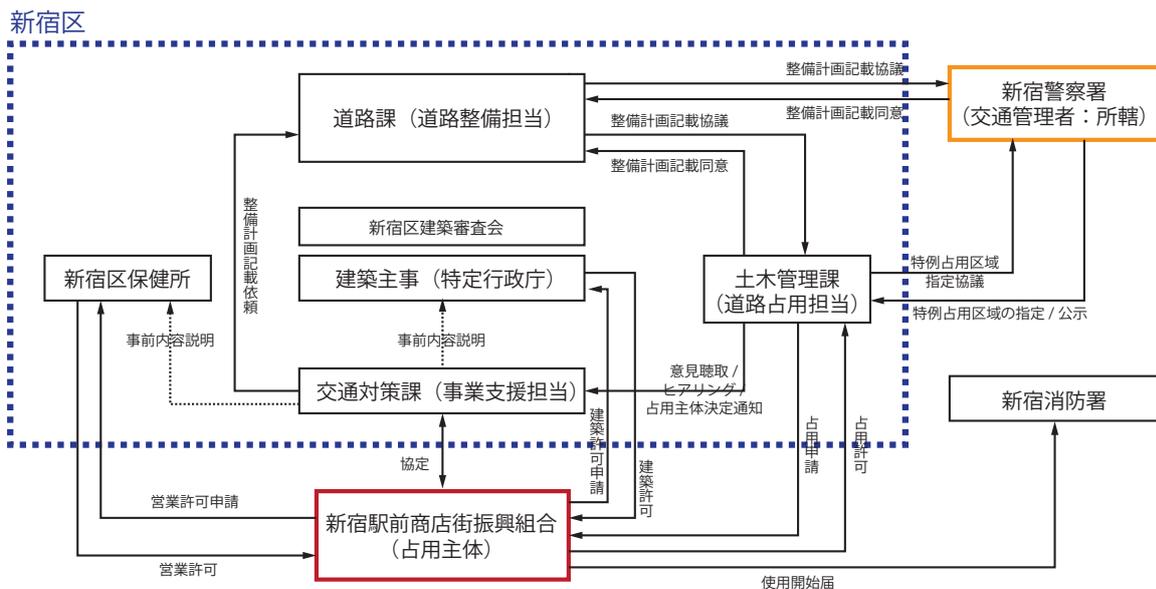


図 4-1-7 カフェ実施に向けた協議会における各主体の関係¹⁵

現在恒常化しているオープンカフェによる収益の一部は、先述した環境浄化費として、新宿区との協定である「道路を活用したオープンカフェ事業の実施に関する協定」に基づき、舗装の修繕や花壇の維持管理、防犯カメラ・街路灯の維持管理、清掃活動および地域活性化イベント等の公益性のある活動のための費用に充てられている（図4-1-8）。カフェの管理はカフェ事業者が行っており、道路の占用料・使用料は駅前商店街事務局を經由して行政、警察へと支払われている。占用料に関しては、本来モア4番街周辺の地価は非常に高く、通常なら年間4,5千万近くに上るところ、公益性のある事業ということで120万円まで減免¹⁶されている。

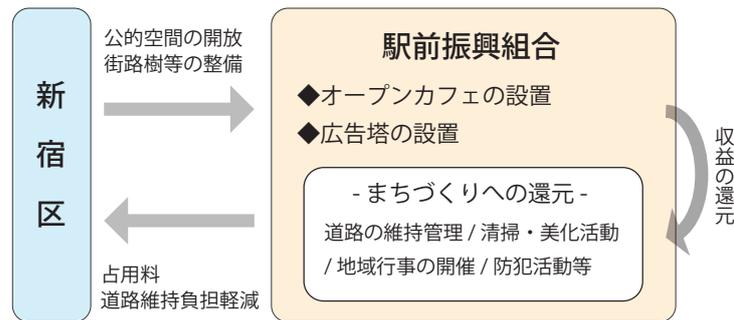


図4-1-8 環境浄化費の仕組み¹⁷

社会実験時も新宿区との協定に基づいて実施されていたが、現在の協定との内容の違いで特徴的な事として、イベントの実施に関する項目が除外されたことが挙げられる。商店街側としてはイベントを実施したいが、この項目が除外されたことでイベントの実施が以前より難しい状況となっている¹⁸。また、イベントは駅前商店街主催のものはほとんどなく、その大部分において外部から広告代理店が持って来る企画¹⁸であり、モア4番街の立地特性によるところが大きい。なお、モア4番街において実施されるイベントに関しては、すべて駅前振興組合が窓口となり行政・警察と協議等の事務を行っている。

社会実験期間中のオープンカフェの経営は赤字であったが、イベント実施に伴う一時営業停止の営業補償金により経営を成り立たせていたという。2013年時点で業態がクレープ屋となっている現在では、購入後必ずしも着席する必要がないこともあり、経営は黒字に転換している¹⁹という。

広告事業に関しても、オープンカフェと同様にその収益の一部が環境浄化費として公益性のある取り組みに充てられることになっている。しかし、モア4番街の周辺に多く見られるビルに付随した大型ビジョンの広告と比較すると規模の小さいもので、掲載を希望するテナントがなかなか集まらない²⁰のが現状であるようだ。

また、オープンカフェ実施のための協定とは別に、駅前振興組合は新宿区と「新宿モアまちづく

り協定」を結んでいる。これは新宿 MOA が整備された 1986 年に取り結ばれたものである。この協定は、道路の維持管理に関する新宿区と駅前振興組合との間の役割分担を示したものであり、道路舗装の維持修繕等に関するものである。そうした維持管理費用の負担を駅前振興組合が担う一方で、財産としての所有権は新宿区側にある。街路樹に関しては、規模の大きなものに関しては駅前振興組合が費用負担して整備を行い、その後新宿区へ移管し、新宿区が維持管理を行うことになっている。

(2) 地区将来像の検討

駅前商店街振興組合は、先述したように、主に新宿東口近隣の3つの商店街組織で組織される「新宿 EAST 推進協議会」(以下、協議会)において、モア4番街を含めた新宿東口一帯の将来像検討と、将来像に基づく事業を実施している。

協議会は、新宿区が主体となって計画された「新宿駅東口まちづくり構想(2011年)」(以下、東口構想)と連動している。東口構想は、新宿区及び地元商店街や学識経験者等で構成された「新宿駅東口まちづくり構想案策定委員会(2009年設立)」により策定されたものである。東口構想においては、基本戦略として「①歩いて楽しい回遊性のあるまちづくり、②老朽建築物の更新による活気あるまちづくり、③風格と活力が調和した魅力あるまちづくり、④まちの魅力を創造し、アピールする」²¹の4つが提示されている。

戦略④にはエリアマネジメント組織の体制作りが記されており、まだエリアマネジメント組織とまでは至っていないが、3つの商店街組織と学識経験者等で構成される協議会が東口構想をベースに東口の将来像を検討(図4-1-9)した上で、現在は東口構想の戦略②に基づき駐車場付置義務の新宿ルールや地区計画の検討を行っている状況である。

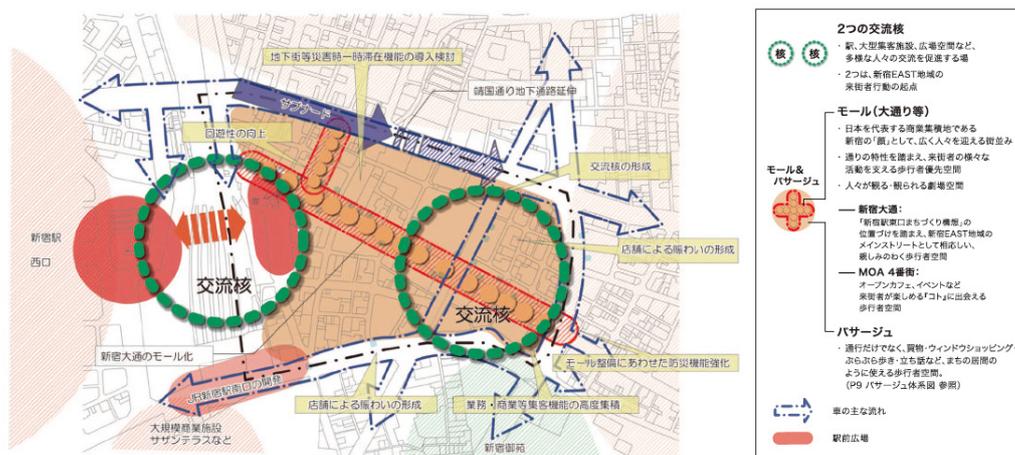


図 4-1-9 新宿 EAST 推進協議会による東口のビジョン²²

以上を踏まえて、新宿モア4番街のマネジメントの仕組みと、官から民へのマネジメントの変遷を整理する(図4-1-10)。

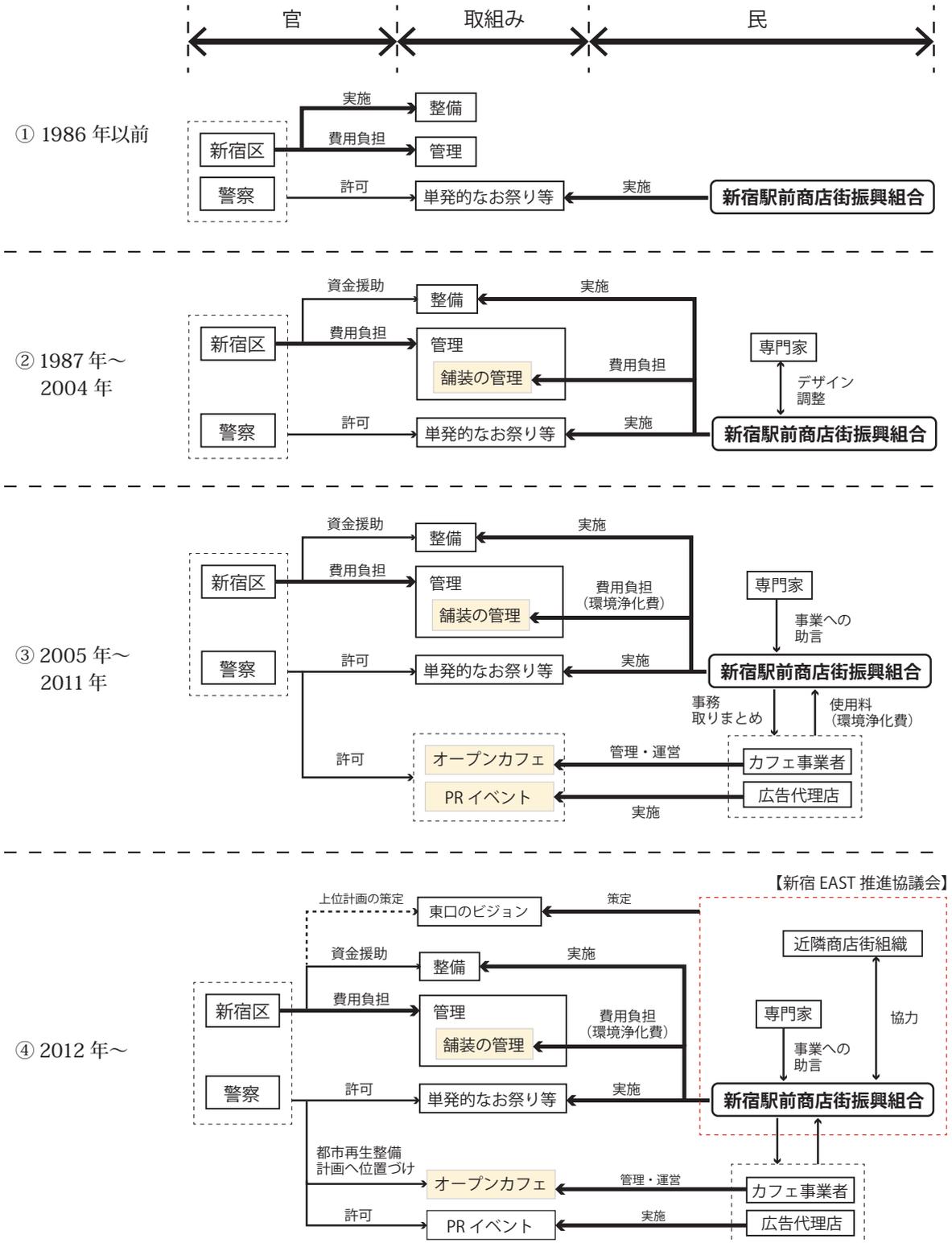


図4-1-10 新宿モア4番街におけるマネジメントの仕組みとその変遷

4-1-5 マネジメントにおける工夫・課題

オープンカフェの社会実験が始まったそもそもの目的は道路環境の適正化であり、社会実験開始の直接のきっかけは区の担当者と駅前振興組合の担当者との少人数でのスピード感ある決断であるが、オープンカフェの雰囲気とマッチする舞台（空間）がすでに整えられていたという点も重要であると考えられる。その空間は、官民で費用を負担し合い、民間主体で整備されたものである。

オープンカフェの恒常化にあたっては、タイミング良く法改正が行われたこと、行政・警察を加えた社会実験中の協議会の設立といったことに加えて、恒常化以前から区の計画をベースにした東口一体の構想の計画策定に関与しており、東口におけるモア街の位置付けが関係者間で共有されていたことも大きいのではないかと考えられる。

また、現在はオープンカフェ事業等に基づく環境浄化費に財源を半ば依存している状態であり、組合への加入率の低下により、駅前振興組合の基本的な財源である賦課金収入を確保することが以前より難しくなっている状況で、どのように加入率を上げて行くかが課題である。店舗の業態が加入の意志に大きく影響を与えている²³ようなので、テナントに貸し出すオーナー間の意志の統一が必要であると考えられる。また、町会費と組合費が2重に取られてしまう仕組みも、費用を統一する等の改善が必要である。

環境浄化費にはカフェに基づくものの他に、イベントに基づくものと広告事業に基づくものがある。イベントに関しては、社会実験時にはその開催が協定に記されており、駅前振興組合の貴重な財源の1つであった。オープンカフェが恒常化してから協定の項目から除外されたため、以前よりもイベント開催が難しい状況であり、オープンカフェの実施とセットでイベントも開催できるような制度的な改変を行うことも考えられる²⁴。また、広告事業に関しては、新宿の大型ビジョン広告群に勝るような、モア街で掲示することによる新たなインセンティブを付加することが必要である。

現在は実質的に事務局員1名でオープンカフェやイベント等の取組みに伴う事務手続きを行っている状態である。世代交代が進む中で、オープンカフェを積極的に進めて来たリーダーの引退に伴う引継が課題であり、キーパーソンの存在に左右されない運営体制を築き上げる必要がある。地先の店舗がカフェ運営に携わる等、地域のより積極的な関与により地域全体で賑わい形成に対する意識を醸成し、参画意識の高い後継者を育成する仕組みが待たれる。

空間的な課題としては、オープンカフェのデザインはまだ事業者が主導している段階なので、

今後は事業者、駅前振興組合、区が協働でモア4番街の街並と調和する洗練されたデザインを検討していくことも考えられる。また、オープンカフェ設置の背景の1つである違法駐輪は、大半が近隣の従業員のものであることから、今後は周辺に駐輪場を確保していくことも必要²⁴である。

4-2 「元町ショッピングストリート」の特徴とマネジメント

4-2-1 周辺環境

ここでは、対象道路空間と周辺道路との関係性（道路ネットワーク）や周辺に立地する施設等の周辺環境を見る（図 4-2-2）。

元町ショッピングストリート（以下、元町通り）は、みなとみらい線元町・中華街駅及び JR 石川町駅を最寄り駅とし、関内地区の中心である関内駅から南東に 1km 程離れた場所に位置する。上空に首都高速国道が走る堀川と、丘陵地帯である山手地区のちょうど境界にあたる元町地区の中心的商店街であり、山手地区側の元町仲通り、堀川沿いの元町河岸通りに挟まれる東西約 600m の通りである。かつて山手地区に居住していた外国人居留者向けのサービスを提供する商店街として発展し、現在は洋品店を中心としたファッションストリートとなっている。堀川を挟んで北側には中華街エリアがあり、双方のアクセスは地区中心部にかかる前田橋を通じて可能である。

河岸通りにはかつて堀川沿いの船舶に対するサービスを中心に店舗が立地していた。現在は元町通りのバックヤード的な側面が強いが、新規飲食店等の立地が著しい通りである。また、仲通りはかつては元町通りで販売する製品の製造を担い、商売人の居住地としての役割を担っていた。現在では飲食・サービス業を中心に店舗が多数立地し、山手地区へと向かう側道沿いにも賑わいが溢れ出している²⁵。元町通り沿道は、周辺に比べると地価が高く、商店街として元町ブランドを確立していることが特徴的である。



図 4-2-1 元町通り周辺の様子（左：元町仲通り、右：元町河岸通り）

各通りは車両一方通行の交通規制が敷かれており、元町通りの場合は、石川町駅から元町・中華街駅方面への一方通行である。また、土曜・日曜日は歩行者天国となる。車道はクラックし、パーキングエリアが白線で明確に示されており、歩車共存が図られているのも特徴的である。3つの通

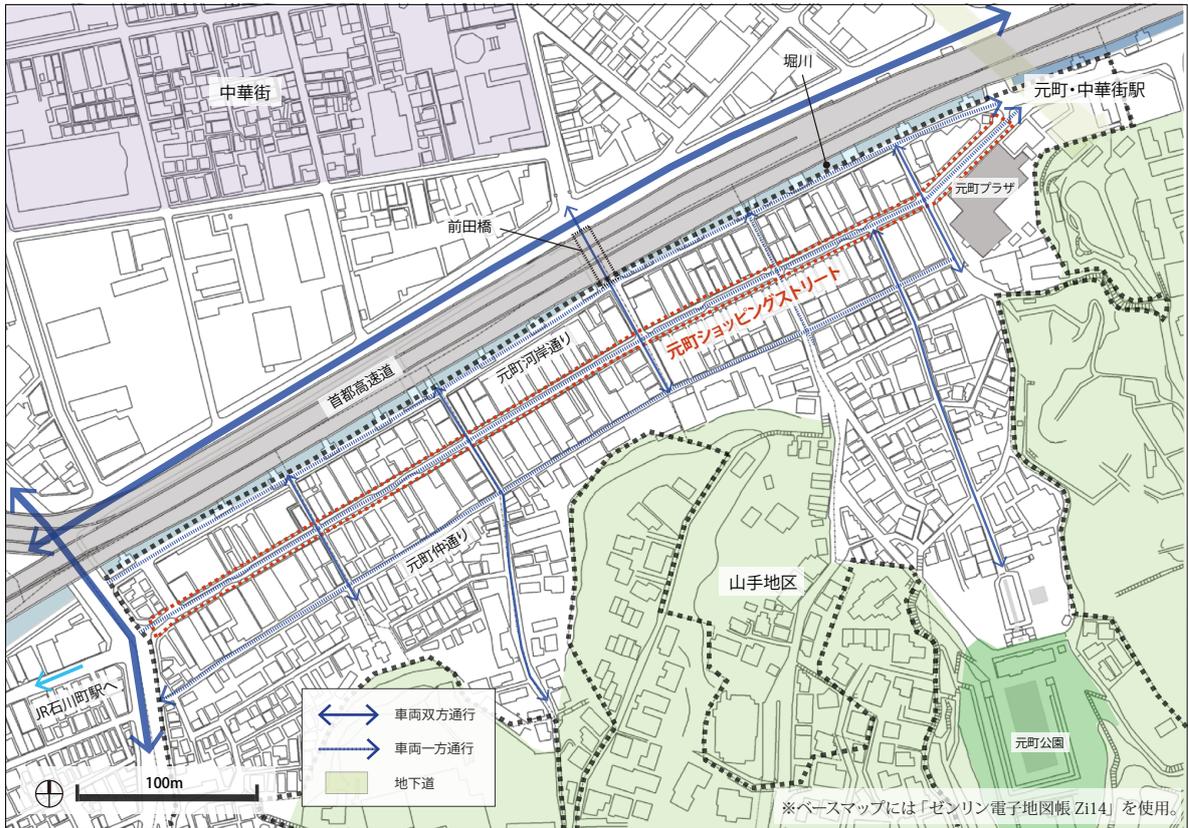


図 4-2-2 元町ショッピングストリートの周辺環境

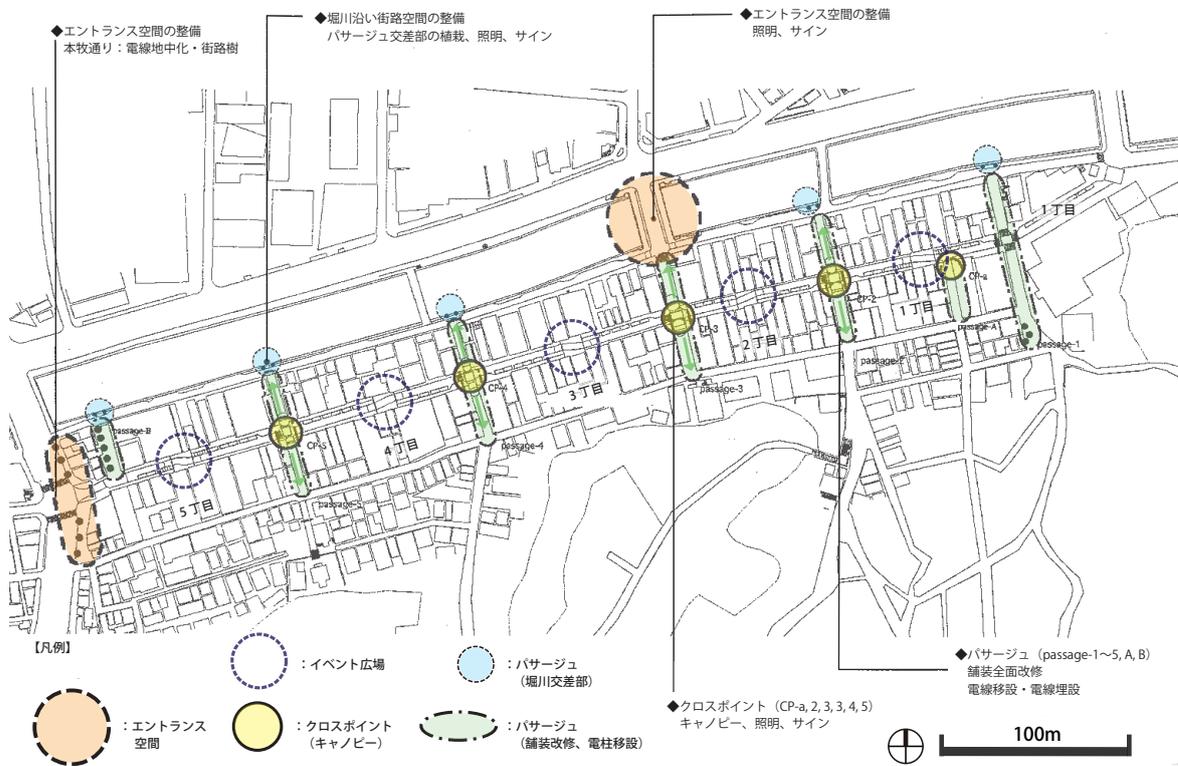


図 4-2-3 元町ショッピングストリートコンセプト図 (第3期) ²⁶

りは側道を介して結ばれており、双方のアクセスは容易である。

以上より、対象道路空間は賑わいの中心から僅かに外れに位置し、歩行者通行量の確保という意味では必ずしも高いポテンシャルを有しているとは言えないが、歩車共存が図られ、両隣の2つの通りを含めて面的に回遊出来るエリアを形成している。

4-2-2 空間構成とその変遷

ここでは、既往文献及びヒアリングを基に元町通りの江戸期からの成り立ちと、その空間的な変遷を述べる。

元町ショッピングストリートの起源は江戸期に遡る。1865年頃、黒船の来航と同時に港町としての横浜のまちづくりが始まり、外国人居留地である山手地区と関内地区の境に開削された堀川沿いに元町が形成された。家具や洋服などの洋品からクリーニングといったサービス業まで、山手地区から関内地区へと通勤する外国人相手の商店街として、明治期末までには市内でも有数の商店街へと発展²⁷していた。

その後、1923年の関東大震災により壊滅した元町通りは、1度復活を遂げるも、1945年の横浜大空襲により再び無に帰してしまう。この2度の壊滅的被害から復活を遂げていることから、現在元町通りの入り口に設置されているシンボリックなアーケードには、フェニックスが象徴として飾られている。終戦直後の1947年に「元町商店街の復興を促進し、さらに進駐軍との折衝を行うため」²⁸に任意団体として元町SS会が発足し、1952年には協同組合元町SS会として法人化される。

元町SS会の発足以後、再び外国人相手の商売で隆興していた元町通りだが、1950年の朝鮮戦争の終戦に伴う外国人の撤退に起因して衰退を始め、その対策として元町SS会が打ち出した²⁹のが現在まで受け継がれている1.8mの「壁面後退(1955年実施)」であり、横浜市の建築基準条例で義務づけられているものである。この壁面後退による骨格作りが第1期の整備にあたる。

1980年代に入ると、大型デパートや新興開発エリアに対する危機感から、元町SS会が横浜市の都市デザイン室へかけあい、地元警察を含めた「元町街づくり協議会(1982年)」を設立³⁰し、第2期の整備(1985年)へ踏み切った。第2期では、車道のクランク化及び一方通行化とそれに伴う歩道の拡幅、舗装の刷新、電線の地下埋設が行われ³¹、歩車共存の道路が形成された。

第2期で整備された空間も、月日が経つうちに次第に新たなニーズに対応する必要に迫られた。

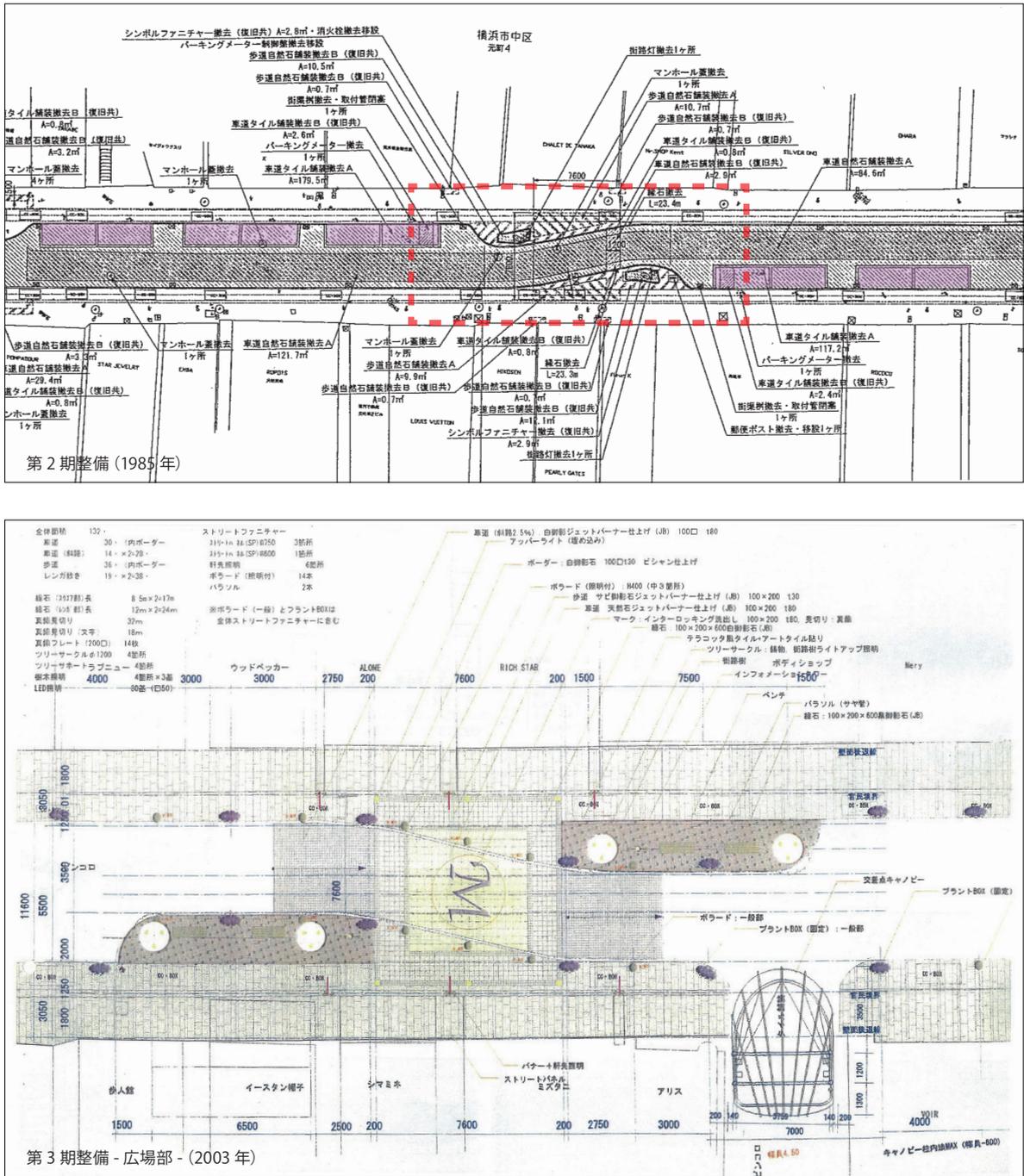


図4-2-4 元町ショッピングストリートの空間的変遷 (平面) ³²

元町通りの利用客に舗装が歩きにくいと不評であったこと、交差点部の照度が低かったこと等³³から、2003年に第3期の整備が実施された。設計に携わった櫻井淳氏によれば、第3期のコンセプトは「線から面へ」である(図4-2-3)。新たな舗装の整備とともに、交差点部の照度の改善(クロスポイント)と、両隣の仲通り・河岸通りへと賑わいを拡張(パッサージュ)するため³³に、新

たにキャノピーを設置した。また、このキャノピーは側道を渡る際の雨よけとしての機能も考慮されている。さらに、イベント実施の際にメリハリをもたらす工夫として、元町通りを構成する各町の中央部に元町通りのロゴ入りの広場を設け、その周辺には新たにデザインしたファニチャー類を設置した。以上のように、元町通りは、第1期による「壁面後退」、第2期による「歩車共存化」、第3期による「線から面へ」という変遷を経て現在の平面、断面構成に至る(図4-2-4, 図4-2-5)。

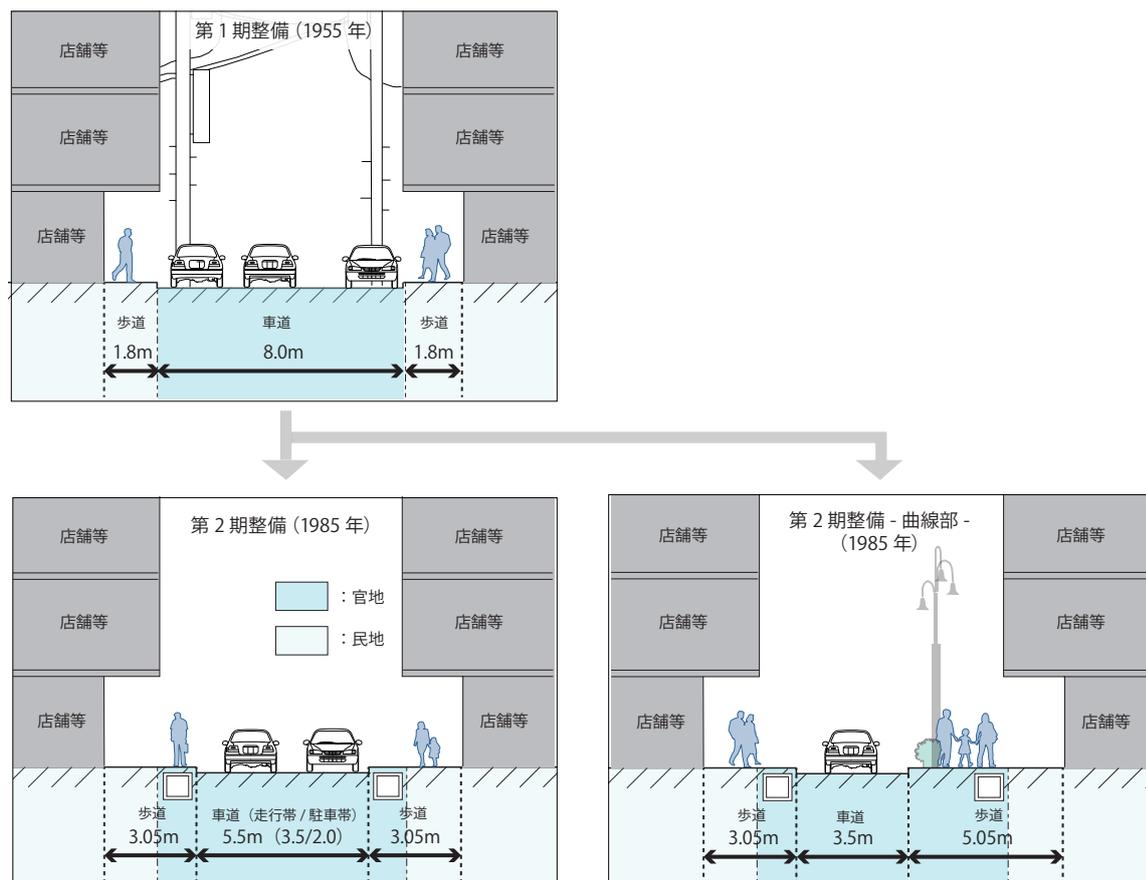


図4-2-5 元町ショッピングストリートの空間的変遷(断面)³⁴

4-2-3 マネジメント組織の概要

(1) 組織構成と運営方法

元町通りに関連する民間マネジメント組織は、沿道の商店街組織である「協同組合元町SS会」(以下、SS会)である。先述したように、SS会は1947年に生まれた前身組織を経て、1952年に正式に法人化された組織である。2013年現在、沿道にある約250店舗のうち、97%程度が組合に加入しており³⁵、商店街組織としては全国的にも非常に高い加入率となっている。会員に加入して

もらう工夫として、元町通りで出店する場合には必ず会員に加入してもらう旨を、地元の不動産会社を通じて出店前のテナントに伝えてもらうという方法が取られている³⁵。まちの歴史を理解している地元の不動産会社と密に協力し、ランニングコストとして会費を考慮に入れていないテナントにも自然に加入して貰うため、入り口で加入の意志の無いテナントを選別する仕組みを構築している。

SS会は、意思決定機関である理事会と、その下に総会の中心を担う「総務」、主にイベントの企画を行う「広報」、元町通りのビジョンを立て、協定の運用や地区計画の運用を行う「街づくり」という中心的な3つの委員会で構成されている。また、事務局(5名)は総務の下に置かれている。委員会組織による議題を理事会で議論し、承認を得たものだけが通る仕組みとなっている(図4-2-6)。また、月1回の理事会と、年1回の総会を合わせて年13回の定例会議が行われている。

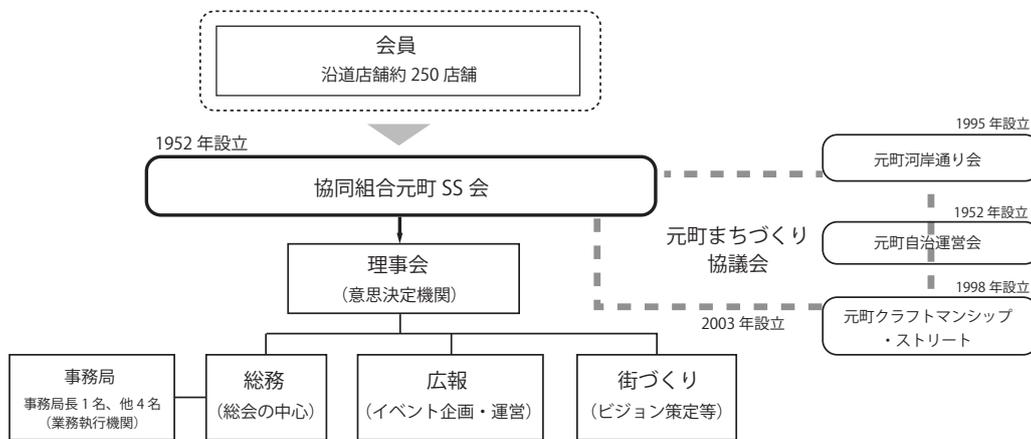


図4-2-6 協同組合元町SS会の組織構成³⁶

他の組織との関係としては、仲通りの商店街組織である元町クラフトマンシップ・ストリート（以下、元町CS）、河岸通りの商店街組織である元町河岸通り会（以下、河岸通り会）が存在し、SS会はこのうち河岸通り会と協働で商店主同士の紳士協定である「元町通り街づくり協定」を策定・運用している。元町CSに関しては、同様の協定である「元町仲通り地区街づくり協定」を仲通り沿道の商店主同士で結んでいる。また、これらの商店街組織等が参加して組織されている元町まちづくり協議会（2003年設立）が、元町地区に共通する理念である「横浜元町まちづくり憲章」等の

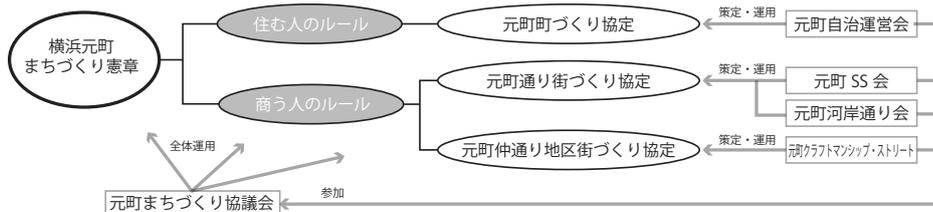


図4-2-7 元町地区における各ルールとその関係³⁷

全体の運用を行っている(図4-2-7)。

(2) 組織の財源

SS会の基本的な財源は、組合員から支払われる賦課金(会費)である。また、会費以外に別途「まちづくり負担金」を会員から徴収し、それを道路(舗装やファニチャー等)の維持管理の費用に充てている。また、過去の道路整備にあたり銀行から借りた金額を返済するための費用分も、このまちづくり負担金の中に含まれている。まちづくり負担金は、1mあたり数千(円/月)といったように店舗の間口の長さに応じて支払われ(2階以上も同様)、年間数千万円(本会計の1/5程度)の金額がSS会へと支払われることになる。

また、そうした基本的な会費とは別に、駐車場運営収入、不動産事業収入、クレジットカード手数料収入等の事業収入がある。不動産事業は、ビルを建設しその中に有望なテナントを入れ、空き店舗が悪化するのを防ぐ機能も果たしている³⁸。クレジットカード手数料収入は、クレジットカード会社から加盟店へ支払われる金額を、SS会が通常よりも早く立て替えることで、クレジットカード会社から手数料の一部を分けてもらう仕組みである³⁹(図4-2-8)。

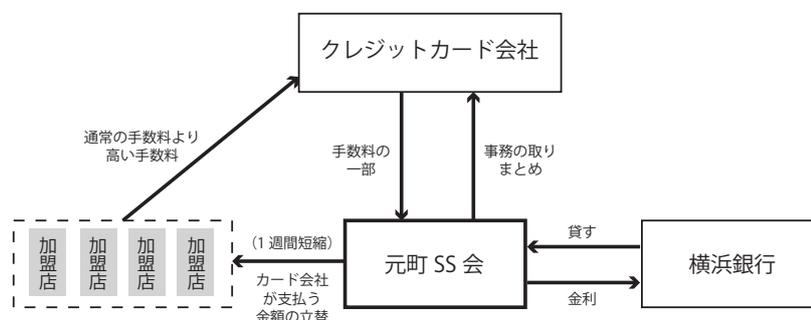


図4-2-8 クレジットカード事業の仕組み

通常、クレジットカード会社から加盟店への売上げの支払いは月末に実施されるが、その分の金額を1週間早くSS会が加盟店へと支払う。月末の資金繰りが大変な加盟店はメリットを得る代わりに、通常よりも高い手数料をクレジットカード会社に支払うことになる。また、SS会はクレジットカード会社の事務の取りまとめを行うことで、クレジットカード会社から手数料の一部を分けてもらう。また、銀行はSS会が立て替える分の金額を貸すことで金利を得ることができる。このように、関係する4者がそれぞれにメリットを得ることができるこの仕組みは、SS会に特徴的な財源確保手段だと言える。

4-2-4 マネジメント組織の取組みの特徴

(1) 独自のファニチャー等の設置と管理

元町SS会の特徴的な取組みの1つとして、独自にデザインされたストリートファニチャーやキャノピー等の路上占用物が挙げられる(図4-2-9)。ファニチャー類は第2期の整備時から路上に置かれていたが、第3期ではデザインが刷新されると共に、新たにキャノピーが側道への入り口に設置された。特に、キャノピーの設置に関しては、現行の道路法上では置くことが難しいとされていたが、民地が1.8mセットバックしたアーケード部分の連続帯として捉えることで許可された⁴⁰という経緯がある。

通常は赤色に塗られる郵便ポストや、白色に塗られる交通標識等に関しても、全て自己負担で塗るという条件の下に当時の郵政省や警察署の許可が得られ⁴⁰、ファニチャー類は全て統一したカラーで塗られている。また、ファニチャー類を設置する空間を確保するため、第2期の整備時に存在した駐車帯を第3期の整備と同時に数カ所撤去し、新たにイベント広場を設けている。この駐車帯は警察の下部組織である安全委員会の所有物であり、行政、警察との協議は難航したが、撤去した分の駐車帯を横浜市中区内の別のエリアに確保するという条件の下許可された⁴⁰ようだ。

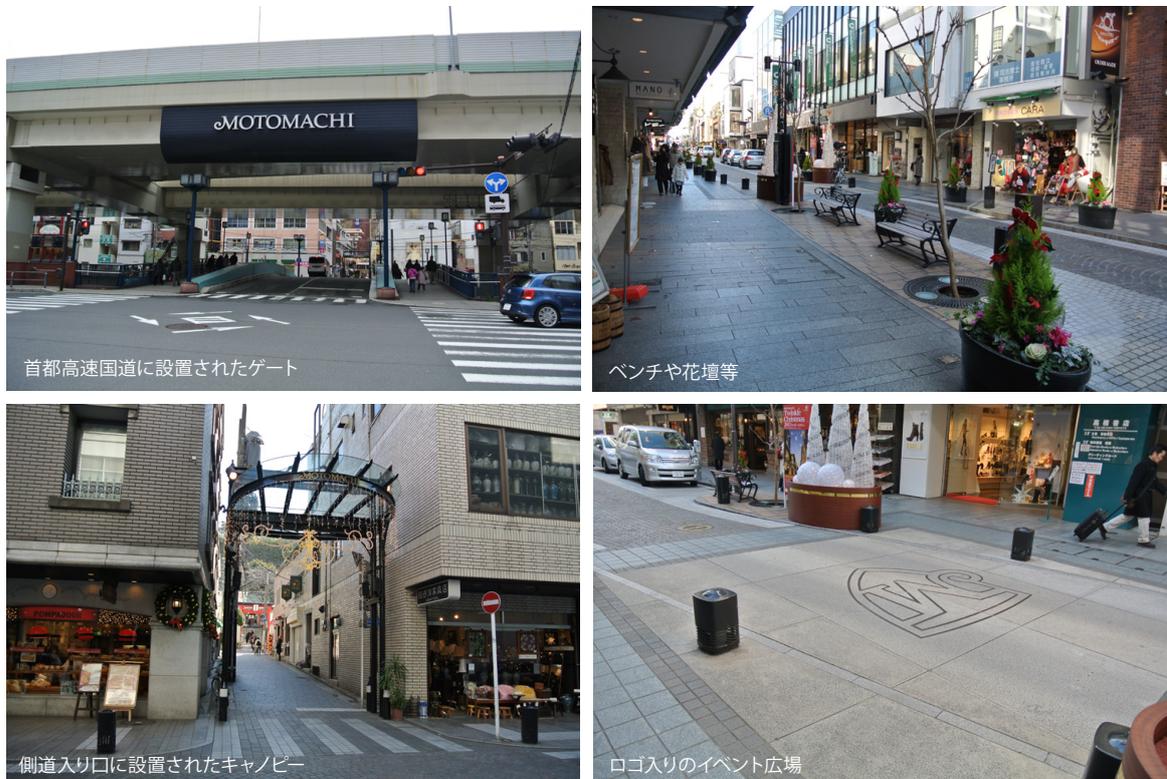


図4-2-9 元町通りに特徴的な路上占用物等

また、平行して走る首都高速国道の前田橋と交差する部分にはメンテナンスが容易に出来ることを条件に、首都高速公団に年間賃料を支払い⁴⁰ゲートを設置している。

以上のように官民による協議により設置されたファニチャー、キャノピー、イベント広場等には、SS会独自のロゴが入っている。このロゴのデザインには数千万円程の費用がかかっており、デザインは商店街の若者達を集めて、教育しながら決めていった⁴⁰ものであるようだ。また、こうしたファニチャー類のデザインには一部の店舗がデザイナーとして関与している。

ファニチャー類を含めた道路の維持管理においては、特に清掃活動と花壇の植え替えにかかる費用の割合が大きく、まちづくり負担金による収入以上の維持管理費がかかる⁴¹。また、元町通りと側道部の舗装に関しては、横浜市の中土木事務所との間で結ばれた協定に基づき、SS会が維持管理を行っている。

(2) 紳士協定による民地の公共空間化

元町通りでは民地のセットバックにより生まれた幅 1.8m の空間の利用のルールを「元町通り街づくり協定」（以下、街づくり協定）の中に明記している（図 4-2-10）。街づくり協定は、現在では元町地区に適用される「元町地区地区計画」（2003 年決定）を補完する役割を果たし⁴²、商店主同士で結ばれる自主協定であり、1985 年（第 2 期整備時）より SS 会が策定・運用している。

まちづくり協定におけるセットバック空間の利用のルールは、壁面や天井を利用して掲示する看板に関するものと、歩道上に設置する看板やワゴン等の設置に関するもの、の 2 つに大別できる。前者に関しては、「地上からの高さは 2.5m 以上、壁面からの後退寸法は 30cm 以上、上下寸法

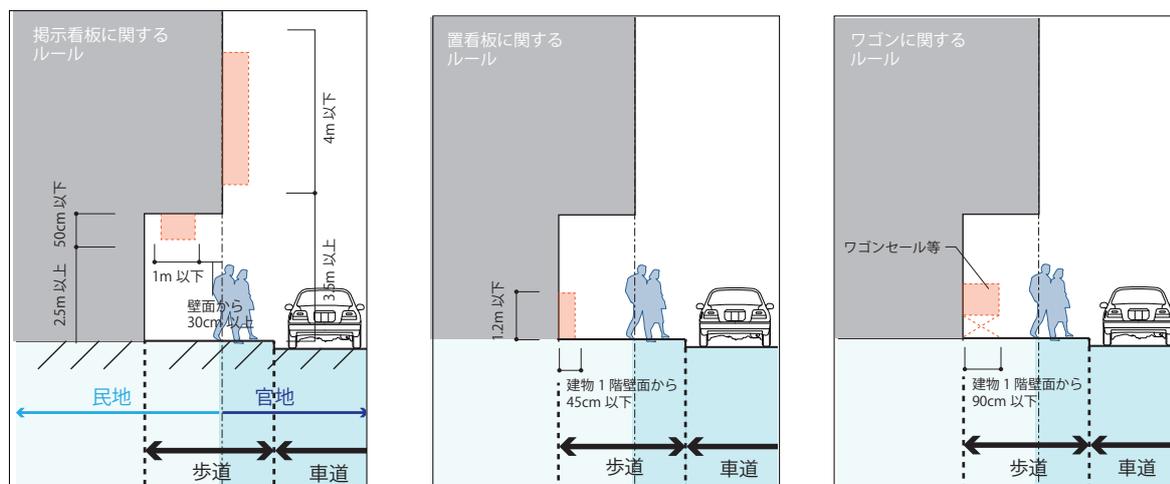


図 4-2-10 セットバック空間に適用されるルール⁴³

50cm×幅1m以下、厚みは可能な限り薄いもの⁴²といったように掲示物の掲示位置や寸法が規定されている。また、壁面を利用した袖看板にも同様の規定が定められている。これは主に通り沿いの景観を乱さないためのルールであると言える。後者に関しては、「事前に「街づくり委員会」に所定の文書を提出の上、承認を受け、大きさが高さ1.2m×幅45cm×奥行き45cm以下の可動式のもので、建物1階壁面から45cm以下の民地歩道上での設置を守り、特定の期間設置されるもの⁴²といったように、設置物の設置位置や寸法、設置期間が規定されており、設置にあたってはSS会の承認を事前に得ることが明記されている。また、商品を陳列するワゴン等に関するも同様であり、こちらは建物壁面から90cm以内に収めることとされている。これは元町通りを訪れる来街者の快適性、安全性に寄与するためのルールであると言える。

以上のように、第1期整備時に生み出されたセットバック空間に対し、時間の経過と共に独自のルールを設けて、官地と同様に公共空間として扱っているのが元町通りの最大の特徴であると言える。官民境界には、ほとんど目に留まらない程度の鉤が打たれているのみであり、官地と民地の区別は視覚的にもほとんどないと言って良い(図4-2-11)。



図4-2-11 セットバック空間の様子

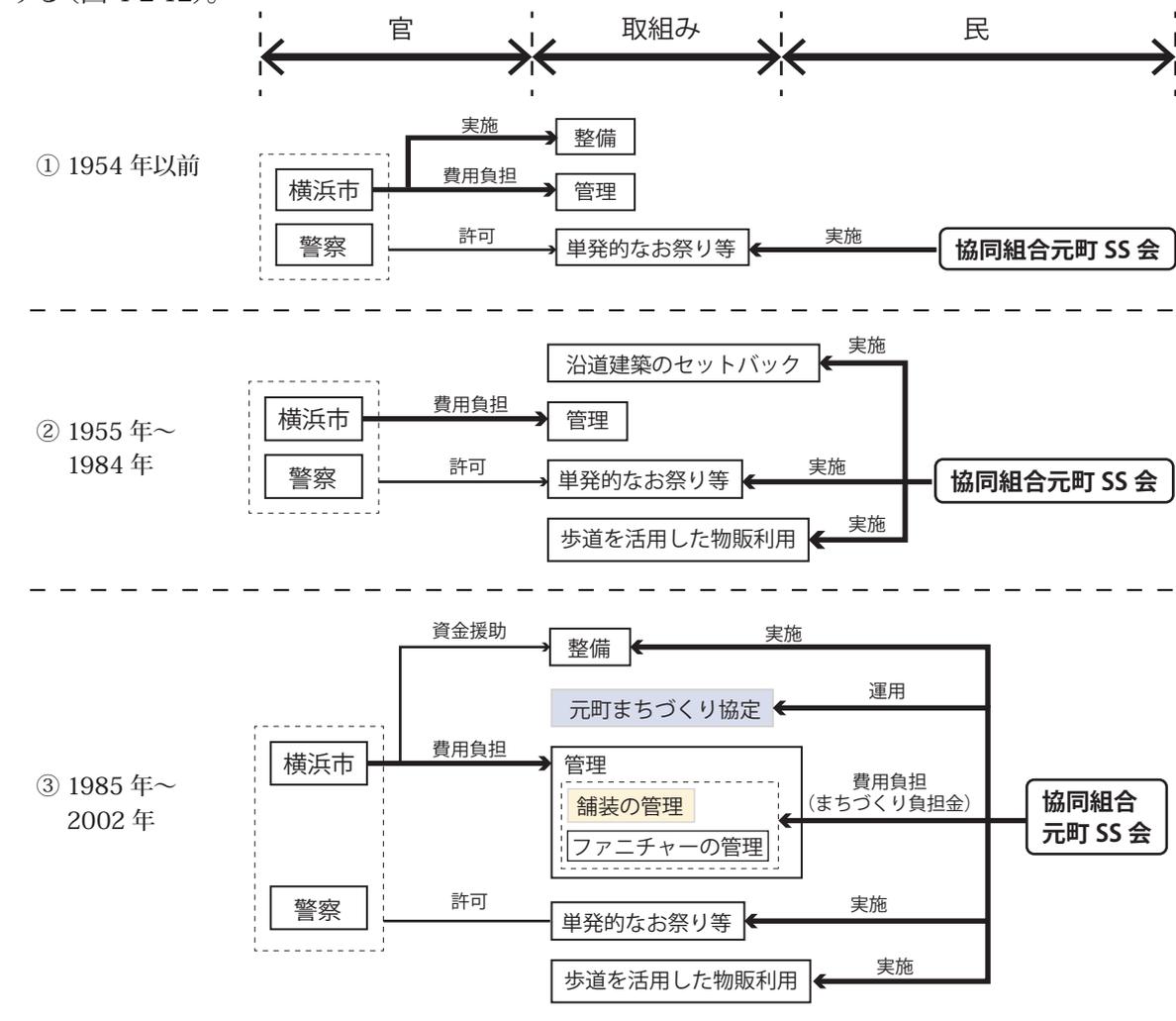
2009年には、「横浜市地域まちづくり推進条例」にまちづくり協定が位置付けられる(これは「ルール認定」と呼ばれる)ことになり、「当該建築等が地域まちづくりのルールに適合していない場合が必要があると認めるときには、(筆者中略)地域まちづくりルールに適合させるための措置をとるよう要請を行うことができる⁴²といったように、まちづくり協定に違反する者に対して、横浜市が勧告を行うことができるようになった。一方で、セットバック空間の利用に関しては、勧告事例はない⁴⁴ようで、地域の人々がきちんとルールを遵守している様子が伺える。

行政との協働関係で言えば、以上のようなルール認定の他、元町まちづくり協議会が必要であれば行政関係者の出席を要請することができ、道路の整備や管理に関する行政との橋渡し役として機能している。

(3) イベントによる路上の利活用等

元町通りでは道路上を活用した種々のイベントを年間を通して実施しており、その数は24～30近くに上る⁴⁴。土日に歩行者天国となることを利用して、車道部の広場等を活用して道路全体で行われる音楽イベントやパレード等の他、セットバック空間を活用した物販イベントも実施している。特に、年に2回開催されている「チャーミングセール」は、第1期整備の直後である1961年より始まる⁴⁵元町通りの伝統的なイベントであり、元町通りを特徴づけるものとなっている。SS会によれば、物販イベント以外のイベントに関しては、商店街の収益に直接結びつくものではないが、通りの賑わい形成と共に、それにより元町通りを訪れた利用客が再び訪れてくれることを期待して実施しているものであるようだ。以上のような元町通りで開催されるイベントは、その多くがSS会が企画するものである。また、SS会、CS、河岸通り会の3者で「MOTOMACHI GUIDE MAP」として地区MAPの作成とその更新を6ヶ月に一度を行うといった協力関係も見られる。

以上を踏まえて、元町通りのマネジメントの仕組みと、官から民へのマネジメントの変遷を整理する(図4-2-12)。



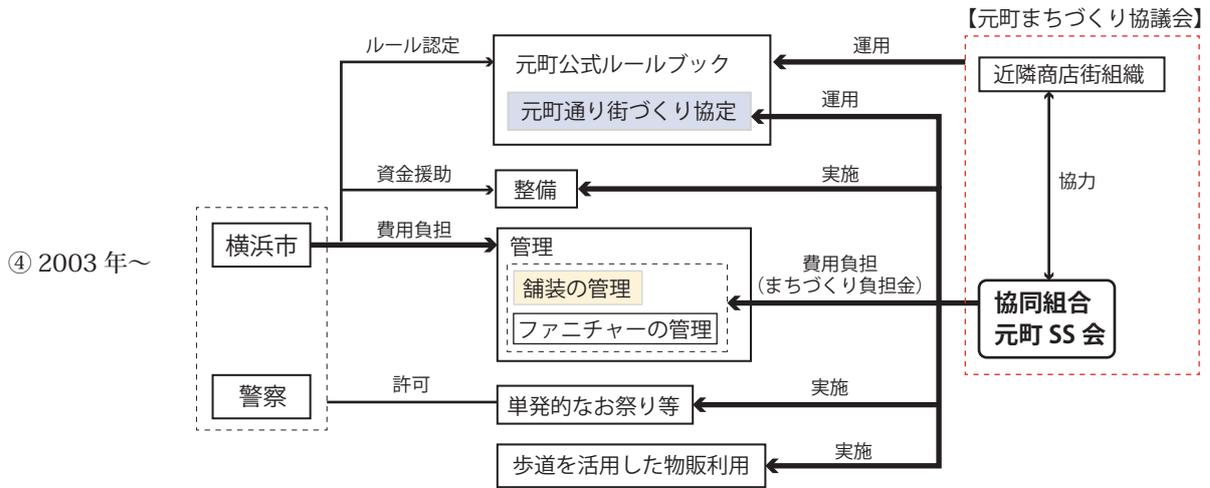


図4-2-12 元町ショッピングストリートにおけるマネジメントの仕組みとその変遷

4-2-5 マネジメントにおける工夫・課題

元町通りの最大の特徴は、紳士協定に基づきセットバック空間に適用されている自主ルールであり、かつそのルールを破るものはほとんどいないということである。もし破る者がいれば組合員同士が協力して勧告を行う。そのような結束力は、組合に加入する意思のある者（元町通りのルールに共感する者）を入り口の段階で選別するといった地元の不動産会社と協力した仕組みにより、より強化されている。また、かつては商店街の中で苦勞して守られていた紳士協定が、現在ではルール認定という制度により横浜市が介入することでその実効性が強化されている。

商店街のロゴ作成時に若手を積極参加させたことは、そのような結束力を次世代へと引き継ぐ上で重要である。ロゴの作成そのものが目的なのではなく、そのプロセスを重視しているという点で特徴的である。つまり、組織の引継のことを考慮した教育力がしっかりとしていると言える。

また、独自にデザインされた道路舗装やストリートファニチャー類の維持管理を実現出来ている背景には、その潤沢な資金力がある。SS会は資金確保の手段として、高い加入率に基づく会費収入が盤石であることに加えて、各店舗から支払われる間口に応じたまちづくり負担金の他、クレジットカード事業等の独自の資金確保手法を生み出しており、アイデアが豊富である。

一方で、セットバック空間におけるルールは遵守されているものの、仲通りと元町通りとの間をつなぐ側道には、側道を管理するSS会の許可なく近隣店舗の置き看板が設置されてしまっているという安全面での課題があり⁴⁶、仲通りの商店街組織であるCS及びSS会、横浜市との間で新たなルールを構築する等の措置が求められている。また、河岸通り側は共同配送のバックヤード的側面が

強くなってしまっているのに、より回遊性を高める為に（「線から面へ」という第3期整備のコンセプトをさらに拡張させていくために）も、河岸通り側の魅力を高めるための整備を充実させていく必要もある。

現在元町通りで行われるイベントの多くはSS会が企画・実施するものだが、成熟社会を迎えて商店街間の競争も激しくなると予想される中、元町通りを舞台として商店街外部からのイベントを積極的に実施（許可）し、新たな資金源とする等の方法も考えられる。ただし、その場合には現在の商店街の理念に合致するものであることに配慮する必要があるだろう。

4-3 「丸の内仲通り」の特徴とマネジメント

4-3-1 周辺環境

ここでは、対象道路と他の道路との関係性（道路ネットワーク）や周辺に立地する施設等の周辺環境を見る（図 4-3-2）。

丸の内仲通り（以下、仲通り）は、都内有数の業務地である東京駅西側の丸の内エリアに位置する南北に全長 1.6km（晴海通りから行幸通りまでの区間は 1.2km）の道路空間である。南端に東京メトロ日比谷駅、北端に大手町駅が立地している。沿道は基本的には丸の内ビルディング等に代表される高容積の業務系用途が中心であるが、低層部は高級ブランドを中心としたファッションや、飲食店等の商業系用途も立ち並ぶ。仲通り周辺の中心的なターミナルである東京駅や、その他にも有楽町駅（JR 及び東京メトロ）、二重橋前駅、上記日比谷駅と、比較的乗降客数の多い鉄道駅が多く立地し、その合計は約 150 万（人 / 日）にも達する。また、仲通り中心部には三菱一号館美術館や、東京国際フォーラムといった集客施設が立地している。

仲通りは両側に 7m の歩道、中央に 7m の車道を有する合計幅員 21m の道路空間であり、歩道の大部分は沿道地権者の所有する民地である。車道部は一方通行であり、駐車場の多くが日比谷通り、大名通りへと接続する側道部分に立地している。行幸通りから永代通りまでの区間のみ、車両双方通行であり、歩道も新丸ビル側のみ仲通りに準ずる空間となっている。また、丸の内地区は地下道のネットワークが発達しており、上記各駅は地下で全て接続されている他、八重洲地区へのアクセスも確保されている。

以上より、対象道路空間は多くの来街者及び就業者を呼び込めるポテンシャルを有しており、かつ歩行者に配慮し、民地と官地が共存した道路空間となっている。



図 4-3-1 丸の内仲通りの様子

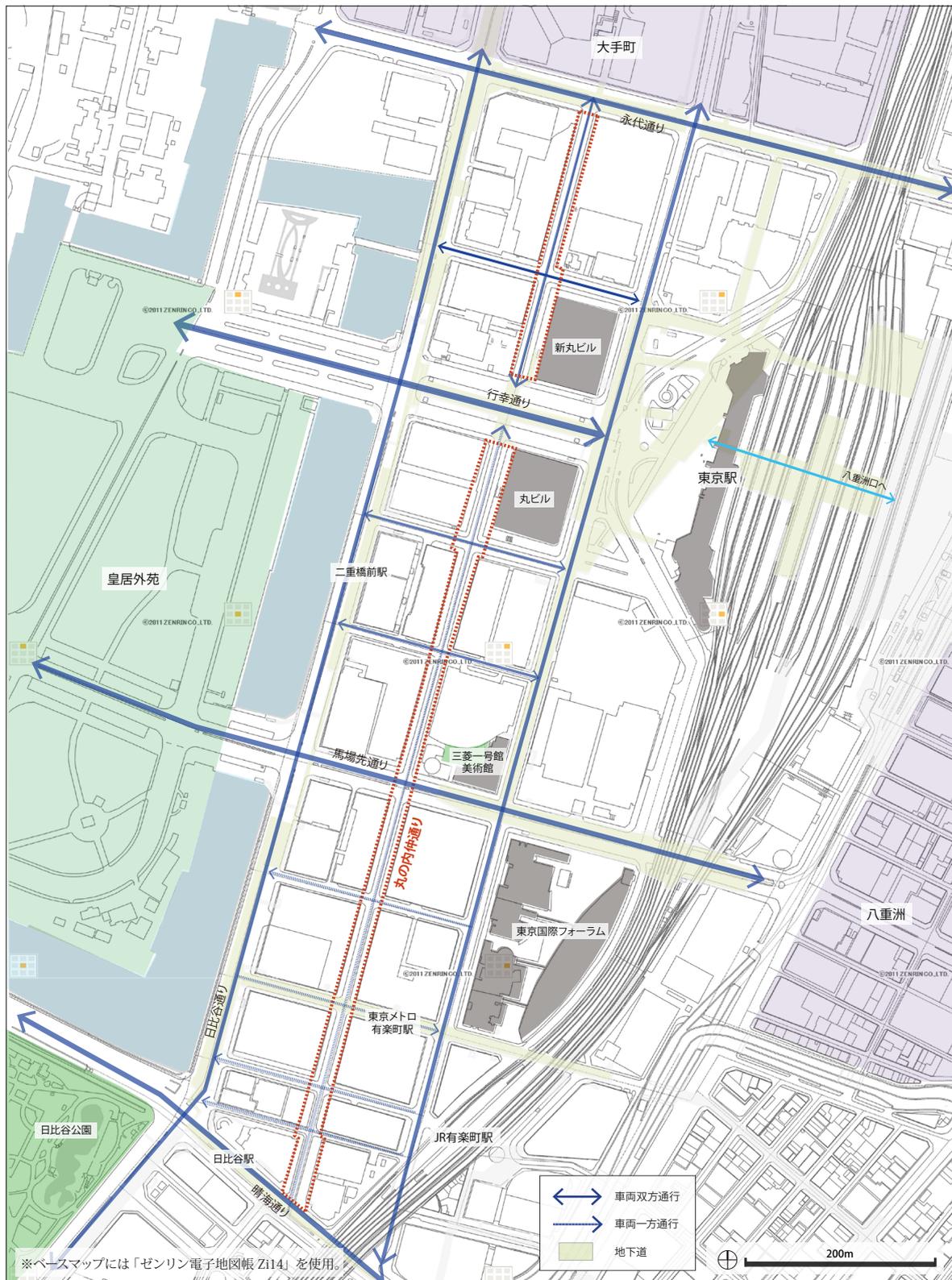


図 4-3-2 丸の内仲通りの周辺環境

4-3-2 空間構成とその変遷

ここでは、既往文献及びヒアリングを基に、丸の内仲通りの明治期からの成り立ちとその空間構成の変遷を示す(図4-3-3、図4-3-4、図4-3-5)。

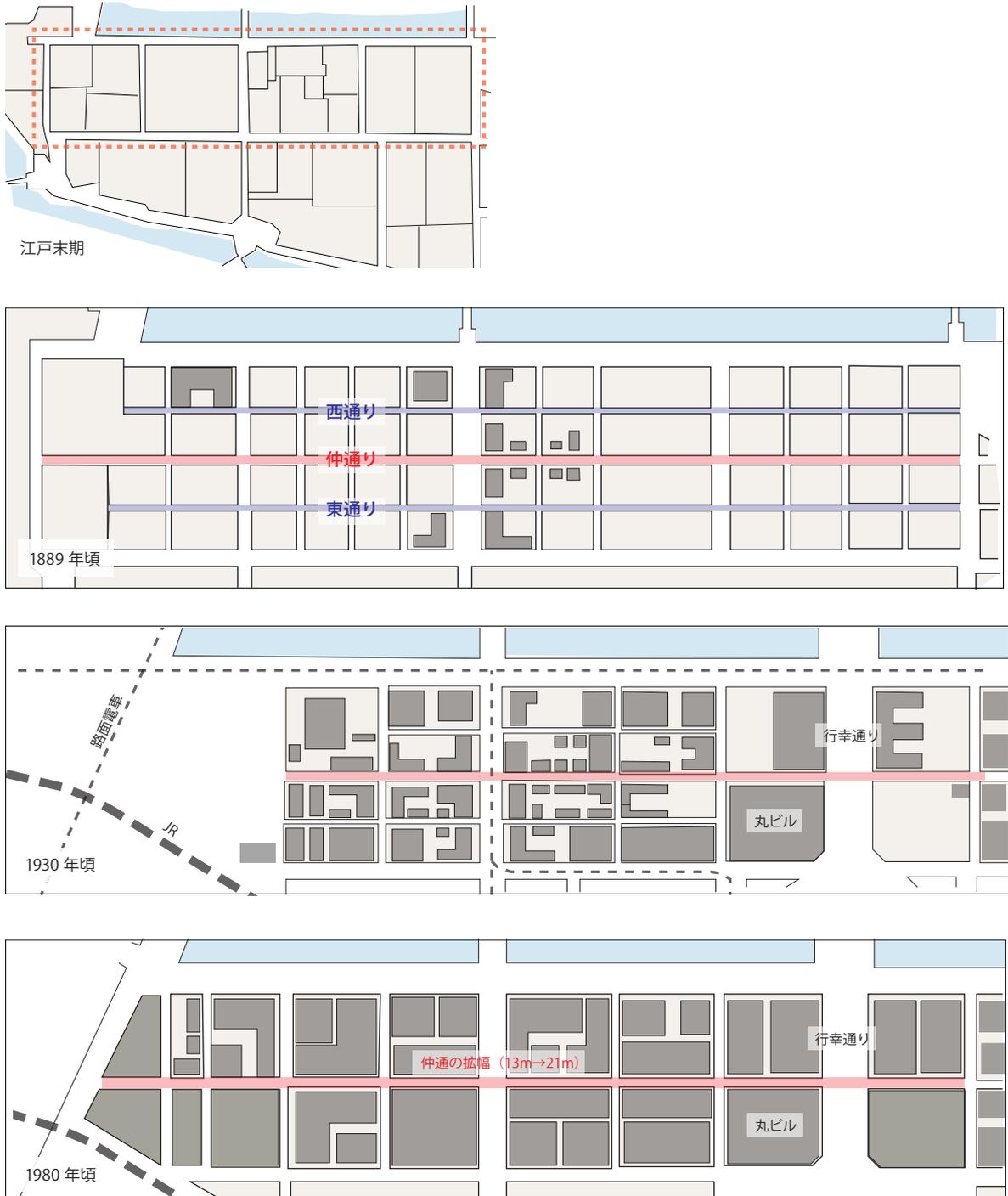


図4-3-3 丸の内仲通りの空間的変遷 (平面1) ⁴⁷

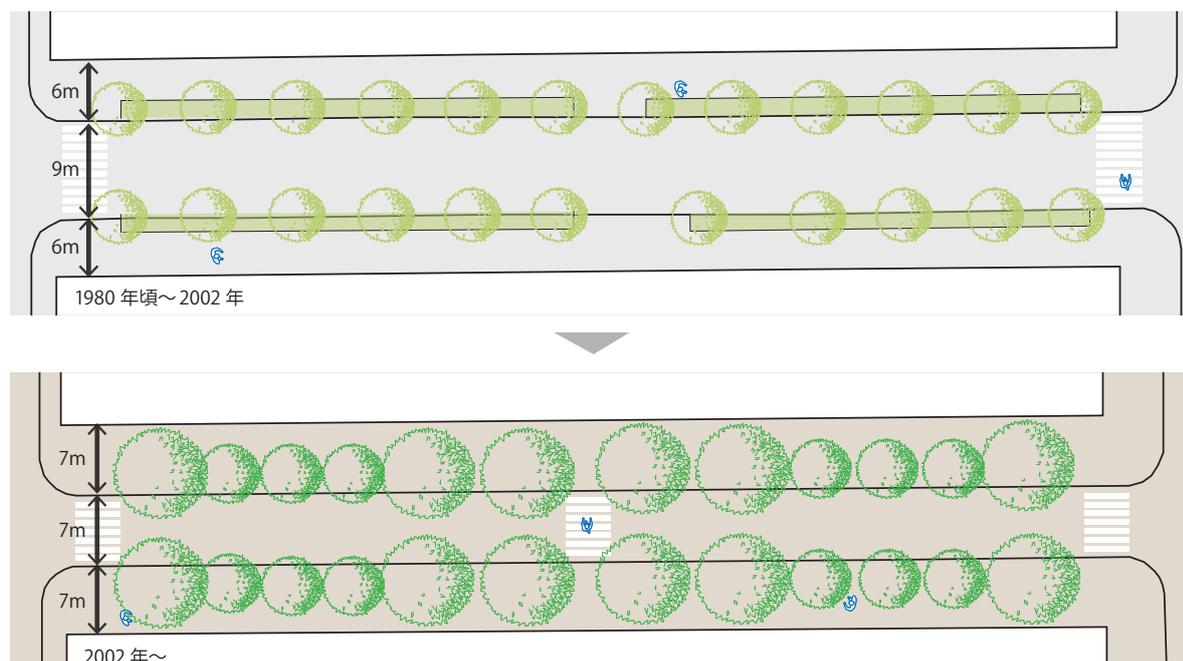


図4-3-4 丸の内仲通りの空間的変遷（平面2）⁴⁷

江戸期には、現在仲通りが位置する辺り一帯は大名屋敷街の中心であり、まだ現在の仲通りに相当する空間は存在せず、1つ1つの街区が非常に大きかった。

明治時代に入ると、大名屋敷街は官庁街へと変貌したが、官庁が霞ヶ関へ移転すると、陸軍用地となった。その後、この辺り一帯を市街化しようという構想（市区改正設計）の下、1889年に陸軍用地はさらに民間（三菱）へと払い下げられることになる。当時のビルは自然採光が必須であったため、江戸時代から受け継がれる大規模な街区を分割する必要があった⁴⁸。この分割の際、仲通り、東通り、西通りが誕生したが、まだ仲通りはメインストリートではなかった。こうして、当時のオフィスビル形成の中で、最初期の仲通り（車道9m, 歩道片側2m）が形成された。

その後、仲通りはしばらく赤煉瓦の建物の立ち並ぶ街並であったが、明治の終わりから大正に入ると、オフィス街として貧弱であった仲通り周辺の街区の大型化が始まる。1894年に完成した三菱一号館（後に復元）等、当時は現在の街区の1/4規模のL時型の建物が建設され、東通りと西通りを利用して物資の出し入れ等が行われていた。1900年代に入ると、国際的なビジネスセンターとしての強化を図るため、ビルの大型化が始まり、1918年に完成した旧東京海上ビルディング等、現在の街区の1/2規模の建物の建設が行われるようになる。さらに、1924年に完成した丸の内ビルディングを皮切りに、1街区全てを使用したビルが建設されるようになり、戦前から高度成長期手前あたりまでは、丸ビルのような近代建築と赤煉瓦の建物が混在する時代であった。

1959年、三菱地所が宣言した「丸の内総合改造計画」に基づき、近代オフィス街を作るための取り組みが始まった。1960年から1980年頃まで、いくつかの街区をまとめて大型のビルを生み出す際に、東通り、西通りの幅員分を仲通り側に付け替えていき、幅員を21mに拡幅した(車道9m, 歩道片側6m)。これが仲通りの第2期の整備であり、このあたりまでにおおよそ現在の街区と通りの骨格が出来上がることになる。

近代的なオフィスビル街へと変貌した丸の内における仲通りは、昼休みにはオフィスワーカーが行き交い、年に2回マルシェが開催される等、ビジネス街のメインストリートとしての評判を得ていたが、夕方17時を過ぎると人通りが無くなり、休日はゴーストタウンと化していた。地下街やビルの中には店舗が存在したが、路面には店舗が無く、国際的なビジネス街として無機質であった。そこで、仲通りをアメニティと賑わいの軸へと転換させようという考え方の基、2000年頃から仲通りの低層部の機能更新を行い始めた⁴⁸。

2002年の丸ビルオープンの3年ほど前から、都市銀行の統廃合により減った店舗の跡地等に商業用途を挿入し、3年間で30店舗程の入れ替えを行い、オフィスとして高い金額で貸せる所をあえて商業的な用途に転換して来た⁴⁸。丸ビルのオープン後は、有楽町地区と丸ビルを結ぶ2核1モールの賑わいの軸として積極的に飲食業を導入して行き、人の流れを大きく変化させた。

地下道を大きく開いた貫通通路の整備と、沿道のビル内にアトリウムを設ける等の仲通りに人を引き込む工夫⁴⁸と共に、2002年から仲通りの再構成を行った。9mの車道では駐車が多かった⁴⁸こともあり、ビルの建て替えの事業費の一部を用いて、グリーンベルトを廃止して歩道を拡幅(車道7m, 歩道片側7m)し、路面を石ばりに変え、樹種をより高級感のあるものへと植え替えた。整備にあたっては、2000年に作成された「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」(以下、ガイドライン)において地権者と千代田区がアメニティ軸としての仲通りのビジョンを共有し、単なる道路整備ではなくまちづくりの一貫であるという位置づけにしたことで警察協議等の円滑化を図

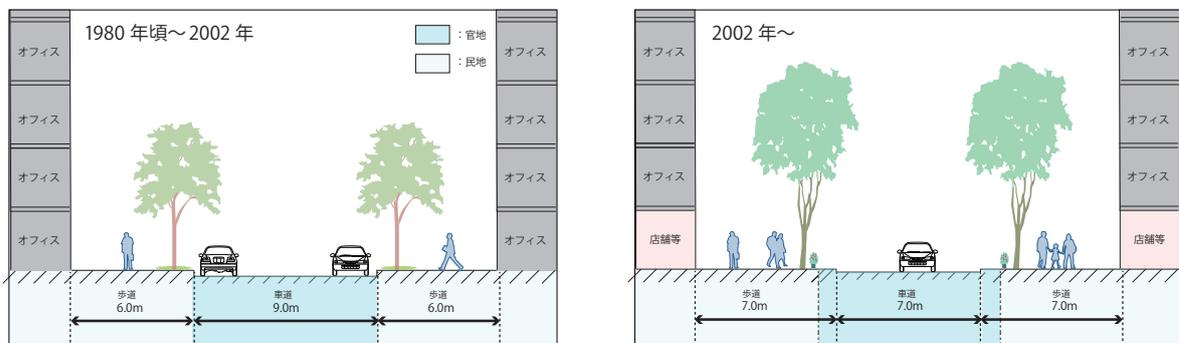


図 4-3-5 丸の内仲通りの空間的変遷(断面)⁴⁹

った⁴⁸。その後、2丁目、3丁目と順次整備を行い、現在の仲通りの空間構成が完成することとなる。

そのようにして晴海通りから行幸通りまでの整備を終え、一方通行化した仲通りだが、行幸通りから永代通りまではまだ対面通行で、片側のみ仲通りに準ずる空間となっている。対面の建物の駐車場が仲通り側に設置されていることと、建物の更新が進まないこと等が要因となり実現は容易ではない⁴⁸ようだ。また、将来的に丸の内の賑わいを大手町まで繋げられないかということで、仲通りに相当する機能を延伸するため、2005年のガイドライン改訂時に大手町側も丸の内と一体的に線でくくり⁴⁸、一部の建物の更新に合わせて各敷地内で整備を行っている状況であり、今後の大手町連鎖型再開発による建物更新に合わせて、この流れは継続する予定である。

4-3-3 マネジメント組織の概要

(1) 組織構成と運営方法

以下に仲通りのマネジメントに関与する組織間の関係と組織構成を示す(図4-3-6)。

丸の内仲通りのマネジメントに関与している主要な民間組織は3つ(3種類)である。1つ目は、大手町・丸の内・有楽町地区(以下、大丸有地区)の地権者や民間企業等で構成され、主にエリア内のハード整備を推進している「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」(以下、まちづくり協議会)。2つ目が、大丸有地区内の地権者及び就業者等で構成され、都市環境向上に対する取組みや、地域活性化のためのイベント等を担う「NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会」(以下、エリアマネジメント協会)、3つ目が、歩道を含めた民地内の維持管理を担う「三菱地所ビルマネジメント 株式会社」に代表される各敷地内のビル管理会社である。

まちづくり協議会は、1986年に東京都が打ち出した都市再開発方針を基に、大丸有地区の地権者が具体的なまちづくりを考えるために⁵⁰1988年に組織された。地区の地権者である正会員68団体、警察や行政も含めた協力者である準会員・賛助会員21団体(2014年時点)の合計89団体で構成される。基本的な意思決定機関である理事会の下に「検討会」、「特別委員会」があり、検討会の下にはガイドラインの運用を行う「ガイドライン検討会」、都市基盤施設の整備や実現方策について検討する「街づくり検討会」、大丸有地区に関する情報発信を行う「PR・情報化検討会」が置かれ、特別委員会の下には大丸有地区に必要な都市機能を検討する「都市再生推進委員会」、エリアマネジメント組織の支援等を行う「環境・エリアマネジメント委員会」が置かれ、理事会と各委員会の間、「運営会議」及び各検討会での検討事項を報告する「全体報告会」が置かれる⁵¹という組織体制となっている。また、事務局は5名で運営されている。

エリアマネジメント協会は、ハードを担うまちづくり協議会とは異なるソフトの部分（イベント等）を担う組織として2002年に組織された。上記まちづくり協議会も正会員として参加している他、主に大丸有地区の就業者等を中心とした正会員67社、賛助会員2社の合計69団体（2014年時点）で構成されている。組織体制としては、意思決定機関である理事会と事務局（4名）と、その下に「応流活性化チーム」、「街環境チーム」、「ビジネス環境・ワークスタイルチーム」、「プロモーションチーム」、「広報・企画チーム」等、その活動の特徴に合わせた担当委員会が置かれる⁵²という組織体制となっている。

仲通り沿道の地権者は、各敷地内のビル及び外構等の管理をビル管理会社へと委託している。代表的な企業としては、沿道の土地の多くを最も多く所有する三菱地所の子会社であり、1991年に設立された三菱地所ビルマネジメントが挙げられる。三菱地所ビルマネジメントは、単にビルと敷地の管理・運営を行うだけではなく、仲通りを利用したイベントの企画等を行うプロモーション事業部を抱えているという特徴がある。

また、まちづくり協議会は、JR 東日本及び千代田区・東京都といった公共団体との協議の場として、1996年に「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会」を組織し、大丸有地区のビジョンであるガイドラインの計画及び運用等を行う場を設けている。

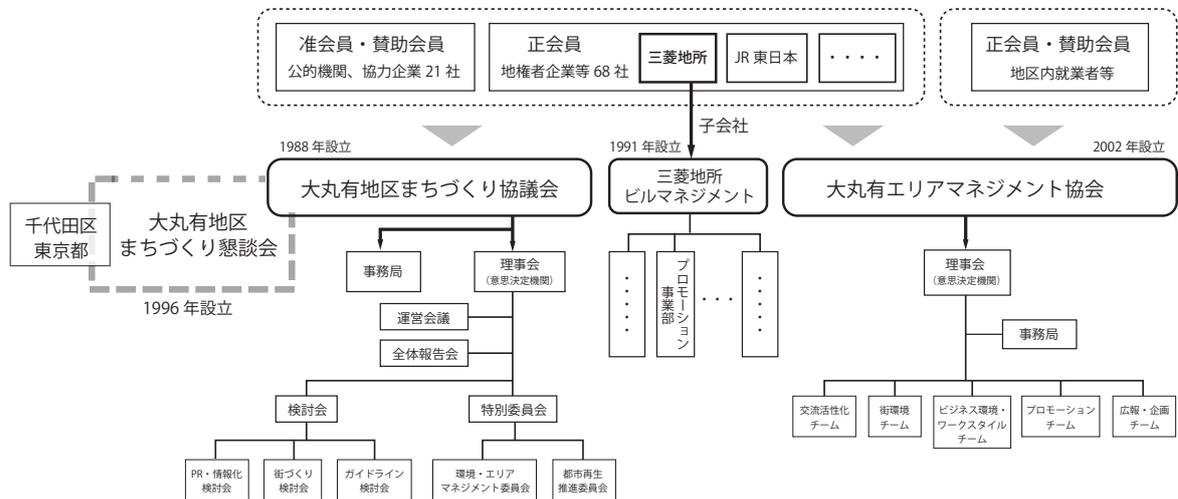


図 4-3-6 丸の内仲通りにおけるマネジメント組織の組織構成⁵³

(2) 組織の財源

関連する組織のうち、ビル管理会社はビルの管理・運営による事業収入を主としているので、ここではまちづくり協議会及びエリアマネジメント協会の2つの組織の財源について述べる。

まちづくり協議会及びエリアマネジメント協会の財源に関しては、李らによる既往研究に詳しい。李らによれば、2003年度基準で、まちづくり協議会（当時は再開発推進協議会）の財源は100%が会員会費で賄われており、まちづくり協議会における各会員企業の役職に応じて異なる金額が支払われている。会長会社は年間360万円、副会長会社は年間180万円、理事会社は年間45万円、といった具合であり、その予算規模は年間3,000万円程度である。また、エリアマネジメント協会の財源は、こちらも2003年度基準で、会員会費による収入が73%であり、会員資格に応じて金額が異なる。正会員と賛助会員でも金額が異なり、さらに学生か、個人か、法人かでも金額が異なる。残りの27%のうち、環境改善・イベント・広報等の事業収入が約10%、残りが寄付・協賛金で賄われており、会費と合わせてその年間の予算規模は約1,000万円である⁵⁴。

また、エリアマネジメント協会に関しては、新たに仲通りの街路灯等を利用してバナー広告事業を展開しており、年により変動はあるものの500万円～600万円ほどの収益が得られる⁵⁵ようだ。

4-3-4 マネジメント組織の取組みの特徴

(1) 道路のマネジメント

丸の内仲通りの特徴の1つに、歩道の大部分が民地であるということが挙げられる。これは先述したように、明治期より形成された当時から、周辺街区の開発に合わせた拡幅により生み出されたものであり、現在の21mの幅員は、千代田区道9m及び「大手町・丸の内・有楽町地区地区計画」（2002年計画決定）で位置付けられた6mの民地のセットバックにより成り立っているものである。

現在の丸の内仲通りは、官地と民地に一体的に特殊な舗装が施されていることから、2002年の整備時より千代田区と沿道地権者間で維持管理協定が結ばれており、官地部分に関しても地権者がその維持管理の一端を担っている（図4-3-7、左）。

民地部分に関しては、各敷地の地権者が委託しているビル管理会社が清掃からメンテナンスまで全ての維持管理を行っており、公的資金は投入されていない。また、広い意味での道路の管理には、地権者だけではなく入居するテナントの事業者も関与している。各ビル管理会社がテナントと密にコミュニケーションを取り、仲通り沿いのファサードのデザインや、路上看板の設置に関する調整を行っている他、行幸通りの打ち水イベントに合わせてテナントに水まきへの協力をお願いする等、沿道の店舗も道路のマネジメントに参加している。また、管理会社同士の横のネットワークが構築されており、仲通り全体で一体的な調整が行われている。そのような管理会社同士の横のつながりと、管理会社とテナントの縦のつながりが、仲通りの営みを作っている点が特徴的である⁵⁵。

エリアマネジメント協会に関しては、仲通りのハードの整備や沿道の維持管理には関与していないが、街路灯やサインを利用した広告事業を展開している(図4-3-7、右)。これは、屋外広告物掲出禁止区域となっている大丸有地区の規制緩和を行う東京都のモデル事業を活用したもので、まちづくり懇談会の定めた景観基準に基づく自主審査を経て実施されている⁵⁶ものである。

また、仲通りを活用したイベントについては、三菱地所及び三菱地所ビルマネジメントの地域プロモーション関係の部署が開催を発意することが多いという。その際、交通管理者の許可を円滑に得られるように、千代田区のまちづくり関係の部署及び民間まちづくり団体等と実行委員会を組織し、その名の下にイベントを開催している。実行委員会にはエリアマネジメント協会も積極的に参加する場合があります、地域まちづくり活動の一貫であるという位置づけを強く打ち出している。実行委員会の事務局は三菱地所ビルマネジメントの他、民間企業の代理店が務めることもある⁵⁷。



図4-3-7 左：歩車道一体的な舗装整備、右：広告事業

そうした民間発意のもの以外では、千代田区や東京都が民間側にイベント使用の依頼をすることもある。例えば、国際的な会議の際には日本のお祭りを紹介する舞台として利用されたり、農水省主催のジャパンフードフェスタという物販利用がそれに当たる。フードフェスタ等の交通規制を伴うイベントでは、駐車場が使用出来なくなることやアクセスが不便になることから、周辺の地権者の合意形成をまちづくり協議会等の地元のまちづくり団体が行っている⁵⁷。

(2) ガイドラインの策定

まちづくり協議会は、大丸有地区の国際競争力の強化とともに、ビジネス街としての大丸有地区を来街者も楽しめるまちにする必要性⁵⁸から、千代田区、東京都、JR 東日本と共にまちづくり懇談会を組織し、大丸有地区の将来像を描くと共にその将来像を実現するためのルールと整備手法に関してガイドラインをまとめることとなった。1998年に「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」(以下、ゆるやかなガイドライン)を策定し、その後、2000年に正式に「大

手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2000」(以下、ガイドライン) となり、その中で仲通りの将来像と将来像実現のためのルール及び整備手法等が記されている。

ガイドラインでは、大丸有地区のまちづくり構成手法を「街並み形成型まちづくり」と「公開空地ネットワーク型まちづくり」の2つに大別しており、そのうち仲通りは街並み形成型まちづくりにより整備されることになっている。街並み形成型まちづくりでは、仲通りが位置する丸の内地区、有楽町地区の特徴でもある整然と並ぶ建物群による街並形成に配慮しつつ、来街者も楽しめる街としていくことが謳われている。また、街並み形成型まちづくりはさらに「街並み調和型」と「賑わい形成型」に分かれ、仲通りはより来街者による賑わい形成に重点を置いた「賑わい形成型」として整備されることになっている⁵⁹。

さらに、そうした街並み形成にあたり、「中間領域」という言葉で道路の整備が語られている点特徴的である。中間領域とは、「導入される「機能」、緑やアート等の「環境」、建物低層部の高さやその連続性、建物の表情等の「景観」、人々の地上地下に跨る活動を支える「ネットワーク」といった、街並を形成する多様な要素によって構成され⁶⁰」るとされている。つまり、舗装のアスファルトへの張り替えや、街路樹の植樹等の道路の整備を行うだけでなく、ビルのファサードやその低層部の機能更新、地下通路との接続性等の沿道部との関係も含めて、3面で通りを形成していこうという概念である(図4-3-8)。

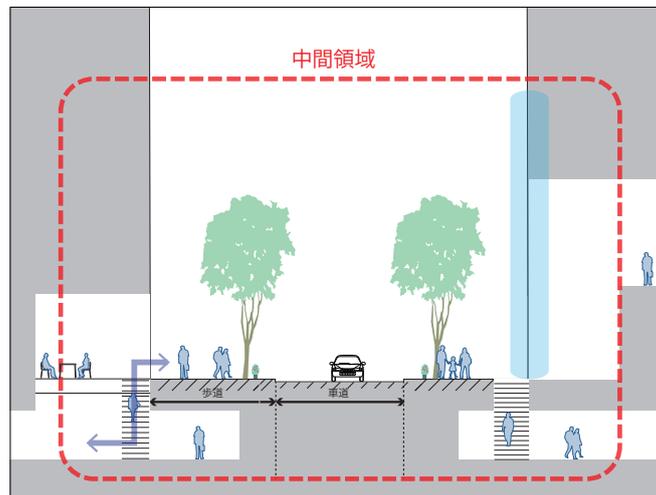


図4-3-8 中間領域の概念⁶¹

以上のように、丸の内仲通りは、まちづくり懇談会という場で官と民が協働で作成した大丸有地区のバイブル的存在であるガイドラインの中で、公的空間と民地を一体的空間と捉えた賑わい形成を図ることが謳われ、将来像の共有化が図られた上で整備が行われて来たという経緯がある。

以上を踏まえて、丸の内仲通りのマネジメントの仕組みと、官から民へのマネジメントの変遷を整理する(図4-3-9)。

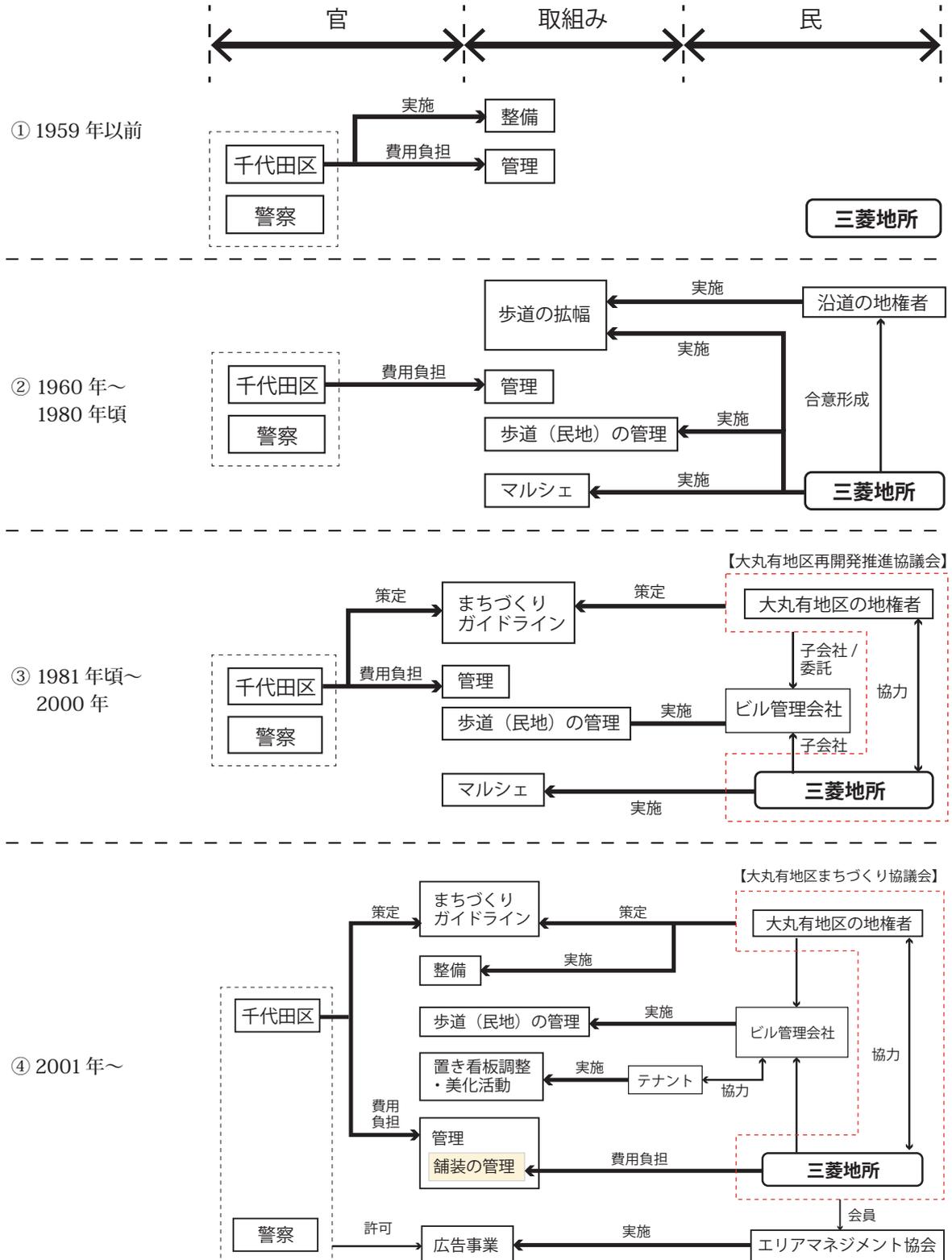


図4-3-9 丸の内仲通りにおけるマネジメントの仕組みとその変遷

4-3-5 マネジメントにおける工夫・課題

現在の仲通りは、先述したようにガイドラインの作成を通じた地権者間の合意形成を背景に生まれたものである。仲通りの明確なビジョンが地権者間で共有されていたことで、ハードの整備の前に低層部の機能更新といったソフトの整備を行い、道路と沿道との一体的な整備を実現させた。また、各ビルの管理会社がテナントへ沿道のまちづくりへ参加協力を要請する仕組みが整えられている等、ガイドラインの作成による将来像の共有化は、地権者・行政・テナントという3者で取り組む体制の構築に一役買っていると言える。

また、テナント側からすると大丸有地区のような業務街は、利益を上げる上で必ずしも有利な立地条件にあるとは言えず、低層部の商業機能を維持するための継続的なテナント確保という課題があると考えられる。

千代田区と三菱地所等の沿道の地権者間で結ばれる維持管理協定に基づく道路舗装の維持管理は、沿道の土地を多く保有する三菱地所に依存しているとも言え、地権者だけが費用を負担するのではなく、維持管理費用捻出のために、間口や面積、従業員数に応じた負担金を沿道の店舗、就業者から徴収する等の方法も考えられるのではないかと。

また、イベント実施にあたっては、まちづくり協議会、三菱地所ビルマネジメントを中心に実行委員会を組織した上で実施されているが、実行委員会のような任意団体は占有者・使用者として認められづらく、これまでは千代田区のまちづくり関係の部署が加わることで公共性を確保してきた。まちづくり協議会が都市再生整備推進法人に指定されたことを受けて、より積極的な利活用が進むことが期待される。

資金に関しては、他の2つと比較すると、エリアマネジメント協会は潤沢な組織であるとは言えない。宋らによれば、広告事業による収入の約1/3は税金として徴収されてしまうという現実があり、新たな優遇措置が講じられる必要性⁶²も謳われている。

4-4 小括

本章では、民間組織によるマネジメント活動が見られる道路空間の代表事例として、総合的な取り組みを行っている類型より「新宿モア4番街」、「元町ショッピングストリート」、「丸の内仲通り」を取り上げ、そのマネジメント手法等の実態と課題を明らかにした。以下に3つの道路空間を横並びに比較する(表4-4)。

表4-4 民間主体マネジメントの実態と課題

	モア4番街	元町ショッピングストリート	丸の内仲通り
類型	都心商業促進型	商店街機能強化型	開発者協定管理型
立地	都心商業地	郊外商業地	都心業務地
	地価(千円/㎡):7,350、乗降客数(人/日):約350万、容積率(%):900	地価:1,460、乗降客数:約17万、容積率:500	地価:9,730、乗降客数:約150万、容積率:1,300
主要整備年	1987年	1955年、1985年、2003年	1974年(2期完了)、2002年
断面構成			
マネジメント組織	新宿駅前商店街振興組合	協同組合元町SS会	・大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 ・大手町・丸の内・有楽町地区エリアマネジメント協会 ・三菱地所ビルマネジメント他
組織の資金源	①組合会費収入、②オープンカフェ・広告事業による収入、③イベントへの場所提供代	①組合会費収入、②会員からのまちづくり負担金の徴収、③不動産事業収入、クレジットカード事業収入等	まちづくり協議会:①組合会費収入 エリアマネジメント協会:①組合会費収入、②寄付金、③イベント、広告事業収入 三菱地所ビルマネジメント:①ビル管理事業収入等
主な活動内容	【道路マネジメントに関する活動】 ①道路舗装の維持管理、②環境浄化費による道路の管理、③オープンカフェ・広告事業の実施、④イベント等の窓口業務(事務手続き) 【その他】 ①周辺地区の計画策定、②駐車場付置義務ルールの策定、③地区計画の運用(予定)等	【道路マネジメントに関する活動】 ①道路舗装の維持管理、②ファニチャー類の設置・管理、③セッティング空間の管理ルール運用④自主企画のイベント開催 【その他】 ①地区計画の運用、②マップの作成等	【道路マネジメントに関する活動】 ①道路舗装の維持管理(三菱地所等の沿道地権者)、②ファニチャー類設置・管理、③美化活動、路上看板調整(沿道テナント)、④イベントの開催(三菱地所ビルマネジメント、まちづくり協会)、⑤広告事業の実施(エリアマネジメント協会) 【その他】 ①周辺地区のガイドライン策定・運用、②地区計画の運用等
マネジメントの工夫	・環境浄化費の道路維持管理への充当 ・カフェ社会実験中からの協議会の設立 ・地区将来像の地域での共有化(EAST推進協議会)	・組合加入率向上のための不動産会社との協力 ・自主協定の策定と行政からのルール認定 ・まちづくり負担金の道路維持管理への充当 ・オリジナルロゴ作成に伴う若手の教育 ・クレジットカード事業等の独自の資金確保手段構築	・ビル管理会社によるテナントへの沿道まちづくりへの協力要請 ・イベント開催に際するエリアマネジメント協会の実行委員会参加による公益性の確保 ・ガイドライン策定による地区将来像の官民での共有化(まちづくり懇談会)
マネジメントの課題	・組合への加入率の低下の改善 ・社会実験後の協定内容変更によるイベント開催頻度低下の改善 ・広告事業の収益性の改善 ・リーダーの有無に左右され易い事務局体制の改善	・側道部分の置看板に関する新たなルールの構築 ・商店街主催のイベント以外のイベントの実施による新たな収益の確保	・舗装の維持管理費用の捻出への沿道就業者の参加 ・エリアマネジメント協会の新たな資金確保方法の確立 ・沿道テナントの継続的な確保

各道路空間は、1980年代後半に整備が行われ、そのままの空間構成が保たれているモア4番街、明治期頃より複数回の整備を実施し空間構成を変化させてきた元町通り、仲通りと、その成立経緯が異なる。また、立地条件も都心商業地、郊外商業地、都心業務地とそれぞれに異なるが、いずれの道路空間も行政主導の管理から、民間組織による管理に一部移行し、道路空間を利用したアクティビティの幅も広がりを見せている。

3つの道路空間に關与するマネジメント組織には、①民地の使い方、②運営中心主体、③ハードの維持管理方法、④イベント等の利活用方法、⑤行政や周辺組織との關係、⑥制度の活用、といった点で差異が存在する。

①民地の使い方

モア4番街はすべて官地となっているが、元町通りは建築基準条例に基づく1.8mのセットバック、仲通りは地区計画に基づく6mのセットバックにより生まれた空間をそれぞれ公共空間化し、独自に管理・活用している。元町通りに関してはセットバック空間に対して商店主間で結ぶ紳士協定に基づく独自の利用ルールを適用している点、仲通りでは沿道のテナントがビル管理会社と協力し美化活動への参加、置看板の設置に関する調整等をしている点が特徴的である。

②運営の中心主体

運営体制として、事務局に常駐する1人のリーダー的存在が主体となって管理・運営しているモア4番街、商店主同士が結束して管理・運営している元町通り、大企業を中心とした複数の組織で管理・運営している仲通りといった違いがある。それ故に、モア4番街ではキーパーソンの存在に左右されない体制構築が求められる。

③ハードの維持管理方法

モア4番街においては、オープンカフェ事業者やイベント業者から駅前振興組合に支払われる「環境浄化費」を中心に道路の維持管理を行っている一方、元町通りではSS会へ各店舗から間口に応じて支払われる「まちづくり負担金」により安定した費用を確保し、それを道路の維持管理に回している。仲通りは複数の組織が關与しているが、維持管理に関しては基本的に沿道の敷地を最も多く保有する地権者である三菱地所とその子会社である三菱地所ビルマネジメントが中心となり維持管理が行われている。仲通りの維持管理費用負担に占める三菱地所の割合を考えると、元町通りの「まちづくり負担金」のように、地権者のみならず沿道の就業者や店舗も費用負担を行う仕組みの構築も考えられる。

④イベント等の利活用方法

モア4番街では、「道路占用許可の特例」を利用したオープンカフェ及び広告事業、広告代理店を介した外部からのイベントが実施され、割合が異なるものの、それぞれが駅前振興組合の収益につながっているが、行政との協定の内容変更によりイベント収入が減少している。また、広告事業は安定的な収入源となっていない。一方で元町通りでは、SS会による自主企画のイベントが多く、民地を活用した収益イベントである物販利用の他、直接商店街の収益には繋がらない域活性化イベント(実行委員会を組織することもある)を頻繁に実施している。比較的資金力のあるSS会だが、今後は外部からのイベントを受け入れ収益とすることも考えられる。仲通りにおいては、三菱地所

や三菱地所ビルマネジメントが地域活性化イベントを発意し、エリアマネジメント協会や行政のまちづくり課を実行委員会に加えて公共性を強くしている。その他エリアマネジメント協会が行う広告事業があるが、継続的な収入源としてはまだ弱い。

⑤行政や周辺組織との関係

モア4番街においては、駅前振興組合が近隣の商店街組織と「新宿 EAST 推進協議会」を組織し、東口一帯の将来像の検討と事業の実施を行っている。元町通りでは、SS会が隣接する商店街組織と「元町まちづくり協議会」を組織し、元町地区内のまちづくり活動において協働体制が敷かれている他、行政との協議の窓口ともなっている。また、仲通りの場合は周辺組織ではないが、まちづくり協議会が行政との協議の場として「大丸有地区まちづくり懇談会」を組織し、ガイドラインの作成を通じた将来像の共有化を官民協働で図っている。いずれも各道路空間を特徴あるものとするための関係者間の協議の円滑化に寄与していると考えられる。一方で、元町通りにおいては隣接する仲通りへ接続する側道部で置看板に関する利用上の問題も発生する等、距離が近いが故の問題もある。

⑥制度の活用

モア4番街ではまだ検討中ではあるが、元町通り及び仲通りでは沿道に地区計画が適用されており、沿道の用途や建築物の形態について規制がある。それぞれSS会、まちづくり協議会の担当委員会が検討・見直しを行っており、仲通りに関しては民地のセットバックが地区計画の中で位置付けられているといった特徴がある。元町通りにおける街づくり協定や仲通りにおけるガイドラインが沿道のまちづくりに関してこれらの地区計画を補完する形で機能している。とりわけ、仲通りにおいて、ガイドラインが沿道の機能更新に対して及ぼした影響は大きい。また、元町通りでは商店主間の紳士協定を行政が条例により認定（ルール認定）することで、その実効性を高めた。

以上のように、法律上の道路空間のみならず民地及び沿道建築等のコントロールも含めて、民間マネジメント組織がそれぞれに工夫を凝らしながら異なる特徴を持った道路空間を形成していることと、それぞれが固有の課題を有していることを明らかにした。

[註]

- 1) 新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿モア街・計画～実現までの経緯」
- 2) ・新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
・「日経コンストラクション 2012年12月24日号」,日経BP社, pp.48-51, 2012年
- 3) アプル総合計画事務所代表、中野恒明氏へのヒアリングによる
- 4) ・新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
・「日経コンストラクション 2012年12月24日号」,日経BP社, pp.48-51, 2012年
- 5) アプル総合計画事務所代表、中野恒明氏へのヒアリングによる
- 6) 新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア4番街オープンカフェについて」より転載
- 7) 新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア4番街オープンカフェについて」を基に作成
- 8) 左:新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア4番街オープンカフェについて」より転載
- 9) 新宿区商店会連合会 HP (<http://shinjukuku-kushouren.net/027/>, 2013年1月参照)
- 10) 新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
- 11) 新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
- 12) 「日経コンストラクション 2012年12月24日号」,日経BP社, pp.48-51, 2012年
- 13) アプル総合計画事務所代表、中野恒明氏へのヒアリングによる
- 14) 国土交通省道路局「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い - 新宿三丁目モア4番街(オープンカフェ・広告事業) -」(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe01.pdf>)
- 15) 新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア4番街オープンカフェについて」より引用し、筆者再作成
- 16) ・新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
・「日経コンストラクション 2012年12月24日号」,日経BP社, pp.48-51, 2012年
- 17) 新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア4番街オープンカフェについて」より引用し、筆者再作成
- 18) 新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
- 19) アプル総合計画事務所代表、中野恒明氏へのヒアリングによる
- 20) 新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
- 21) 新宿区「新宿駅東口まちづくり構想」, 2011年 (<http://www.city.shinjuku.lg.jp/content/000134102.pdf>)
- 22) 新宿 EAST 推進協議会「新宿 EAST 推進協議会 平成23年度の成果について」, 2012年3月 (<http://www.shinjuku-ohdoori.jp/east.pdf>) より転載
- 23) 新宿駅前商店街振興組合事務局へのヒアリングによる
- 24) アプル総合計画事務所代表、中野恒明氏へのヒアリングによる
- 25) OCTO planning & design 代表取締役、大木淳氏へのヒアリングによる
- 26) 櫻井淳計画工房、櫻井淳氏提供資料を転載し、当氏へのヒアリングを基に筆者加筆修正
- 27) 「横濱 2010年春号 Vol.28 - 特集 クラフトマンシップの生きるまち元町 -」, 神奈川新聞社, 2010年, p.18
- 28) 「横濱 2010年春号 Vol.28 - 特集 クラフトマンシップの生きるまち元町 -」, 神奈川新聞社, 2010年, p.27
- 29) 「横濱 2010年春号 Vol.28 - 特集 クラフトマンシップの生きるまち元町 -」, 神奈川新聞社, 2010年, p.28
- 30) 「横濱 2010年春号 Vol.28 - 特集 クラフトマンシップの生きるまち元町 -」, 神奈川新聞社, 2010年, p.56
- 31) 協同組合元町SS会事務局へのヒアリングによる
- 32) 上段: 櫻井淳計画工房、櫻井淳氏提供資料を転載し筆者加筆、下段: 協同組合元町SS会提供資料を転載
- 33) 櫻井淳計画工房、櫻井淳氏へのヒアリングによる
- 34) 協同組合元町SS会提供資料より引用し、筆者再作成
- 35) 協同組合元町SS会事務局へのヒアリングによる
- 36) 協同組合元町SS会提供資料を基に作成
- 37) 元町まちづくり協議会「元町公式ルールブック」, 2009年9月, p.3より引用し、筆者再作成
- 38) 櫻井淳計画工房、櫻井淳氏へのヒアリングによる

- 39) 協同組合元町 SS 会事務局へのヒアリングによる
- 40) 櫻井淳計画工房、櫻井淳氏へのヒアリングによる
- 41) 協同組合元町 SS 会事務局へのヒアリングによる
- 42) 元町まちづくり協議会「元町公式ルールブック」, 2009年9月
- 43) 元町まちづくり協議会「元町公式ルールブック」, 2009年9月, pp.10-12より引用し、筆者再作成
- 44) 協同組合元町 SS 会事務局へのヒアリングによる
- 45) 「横濱 2010年春号 Vol.28 - 特集 クラフトマンシップの生きるまち元町 -」, 神奈川新聞社, 2010年, p.28
- 46) 協同組合元町 SS 会事務局へのヒアリングによる
- 47) 「新建築 2008年6月臨時増刊号 [The MARUNOUCHI Book Activity, Maps, & Urban Architecture マルノウチ本]」, 新建築社, 2008年, pp47-49より引用し、筆者再作成
- 48) 三菱地所都市計画事業室へのヒアリングによる
- 49) 「新建築 2008年6月臨時増刊号 [The MARUNOUCHI Book Activity, Maps, & Urban Architecture マルノウチ本]」, 新建築社, 2008年, pp47-49より引用し、三菱地所都市計画事業室へのヒアリングを基に加筆
- 50) 小林重敬 他「エリアマネジメント - 地区組織による計画と管理運営 -」, 学芸出版社, 2005年, pp110-125
- 51) 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 HP (<http://www.otemachi-marunouchi-yurakucho.jp/>), 2014年1月参照)
- 52) 小林重敬 他「エリアマネジメント - 地区組織による計画と管理運営 -」, 学芸出版社, 2005年, p.116
- 53) 小林重敬 他「エリアマネジメント - 地区組織による計画と管理運営 -」, 学芸出版社, 2005年, p.116, p.121、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 HP (<http://www.otemachi-marunouchi-yurakucho.jp/>), 2014年1月参照) よりそれぞれ引用し、筆者加筆・再構成
- 54) 李三洙 他「大都市都心部におけるエリアマネジメント活動の展開に関する研究 - 大手町・丸の内・有楽町(大丸有) 地区を事例として -」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.39-3, pp745-750, 2004年
- 55) 三菱地所都市計画事業室へのヒアリングによる
- 56) NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会 HP 「Ligare」 (<http://www.ligare.jp/>), 2014年1月参照)
- 57) 三菱地所都市計画事業室へのヒアリングによる
- 58) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2012」, 2012年11月 (<http://www.aurora.dti.ne.jp/~ppp/guideline/pdf/guideline2012.pdf>), p.2
- 59) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2012」, 2012年11月 (<http://www.aurora.dti.ne.jp/~ppp/guideline/pdf/guideline2012.pdf>), p.47-50
- 60) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2012」, 2012年11月 (<http://www.aurora.dti.ne.jp/~ppp/guideline/pdf/guideline2012.pdf>), p.50
- 61) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2012」, 2012年11月 (<http://www.aurora.dti.ne.jp/~ppp/guideline/pdf/guideline2012.pdf>), p.50より引用し、筆者再作成
- 62) 宋俊煥 他「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻博士論文, 2012年, p.119

第 5 章 結論

5-1 各章の成果

5-2 総括

5-1 各章の成果

以下に各章での成果を述べる。

第1章より、本研究の背景や問題意識とそれに基づく目的の設定を行い、既往研究における本研究の位置づけを行った。また、研究対象である「道路空間」の定義と、研究対象に対して行う行為である「マネジメント」の定義を行った。

第2章より、道路等の公共空間のマネジメントに関する法制度等は緩和される方向にあることを示し、その緩和がどこまで行われているのかの現状整理を行った。また、道路等の公共空間のマネジメントに関する法制度等の変遷を、その背景となる社会情勢の変化や、変遷に伴い公共空間がどのように変化していったかといった視点で整理し、民間組織による公共空間のマネジメントが変化した「関連法制度整備期」、「歩行者環境回復期」、「民間マネジメント活動初動期」、「民間マネジメント活動転換期」の4つの転換期を明らかにした。

第3章より、公共空間のうち民間組織によるマネジメントのニーズが高いと考えられる道路空間を対象とし、現在民間組織による道路空間のマネジメントが行われている国内の事例を収集した上で、そのマネジメントの特徴と傾向を把握するために既往文献を基に①「地区の特性」、②「道路の特性」、③「マネジメント組織の特性」、④「利活用の特性」、⑤「維持管理の特性」の5つの観点に基づく26の指標を構築した。指標を基に類型化を行った結果、道路空間に対して行われるマネジメント活動の中身(④・⑤)には、立地条件(①)、空間構成(②)、関与する組織の種類(③)等により傾向が見られ、10のグループに分けることが出来た(「歩行者開放型」、「歩道活用型」、「公園内包括活用型」、「物販利用特化型」、「緑環境推進型」、「商店街機能強化型」、「都心商業促進型」、「周辺地権者美化推進型」、「開発主体協定管理型」、「機能転換開発型」)。以上、各類型の道路空間の民間主体マネジメントの特徴と傾向を明らかにした。

第4章より、第3章より得られた類型のうち、民間主体で整備からその後の管理・運営まで総合的なマネジメントを行っていることに加えて、対象道路空間だけではなくその沿道や周辺エリアを含めて拠点を形成しているものが含まれる「都心商業促進型」、「商店街機能強化型」、「開発主体協定管理型」よりそれぞれ「新宿モア4番街」、「元町ショッピングストリート」、「丸の内仲通り」を取り上げ、道路空間の空間構成、行政と民間組織の主体間の役割、民間組織によるマネジメント手法等の分析を行った結果、各道路空間には成立経緯と立地条件の他、①民地の使い方、②運営の中心主体、③ハードの維持管理方法、④イベント等の利活用方法、⑤行政や周辺組織との関係、⑥制度の活用、といった点で差異が見受けられ、各組織がそれぞれに工夫を凝らしながら特徴ある道路空間を形成しつつも、固有の課題を抱えていることを明らかにした。

5-2 総括

以下に本研究の総括を述べる。

【他の道路空間への応用性】

本研究で示した10類型のうち、「都心商業促進型」の「新宿モア4番街」、「商店街機能強化型」の「元町ショッピングストリート」、「開発主体協定管理型」の「丸の内仲通り」の3つのタイプに関しては、そのマネジメント手法や工夫を明らかにした。都心商業促進型：顧問に専門家を据えた体制（4-1）、商店街機能強化型：資金力を支える多様な事業手法、結束力を支える若手の教育力（4-2）、開発主体協定管理型：地域に根付いた総合ディベロッパーの存在（4-3）、という条件が揃えば、本研究で明らかにした3つのタイプのマネジメント手法が、同様のマネジメント組織特性、地区特性、道路特性を持つ各類型（第3章）の道路空間に対して応用できると考える。

【官から民へとは】

道路空間のマネジメントの官から民への移行といった動きが制度的にも推奨される方向にある中で、民間組織が担うようになったマネジメントの中身は、①行政が行っていた道路の維持管理そのものの一部を担うこと、②単発的なイベント利用だけではなく、眠っていたような新たなアクティビティを担うこと、の2つに大別できる。

①に関しては、民間組織が自主的に行う清掃活動や美化活動の他、道路の整備を民間主体で行ったことにより、行政との協定に基づきその後の維持管理について民間が費用負担しているものがある。そうした民主体の整備・管理は単に行政の維持管理負担軽減ということに留まらず、歩車道一体的な舗装整備や、独自のファニチャー類の設置等、道路空間に固有の空間的価値を付加するものとなっている（4-1, 4-2, 4-3）。

②に関しては、従来道路空間の利活用と言えば年1回のお祭りや伝統的なイベント等に限定されていたものが、歩行者天国のような歩行者へ配慮した取組みが行われるようになり、近年ではオープンカフェ等の収益事業も行われるなど利活用の幅が広がってきている。こうした利活用の幅の広がりは、地域に対するアイデンティティを付加するだけではなく、モア4番街におけるオープンカフェが違法駐輪等の問題を解決したように、地域固有の課題の解決に繋がることもある（4-1）。

【民による広義のマネジメント活動】

また、そのような法律上の道路空間に対する管理と利活用だけではなく、元町通りや仲通りに見られるように、民自らの敷地を公共空間として提供し、官地と一体的に整備することで、その利活用の幅を広げているものもある。元町の場合はさらに民地に明確な利用ルールを設け、そのルールを行政が条例で認定することで、景観的な調和と来街者の利便性向上に寄与している（4-2, 4-3）。

また、元町通りや仲通りでは、地区計画による沿道のコントロールも行われており、仲通りでは民地のセットバックが地区計画に位置付けられている。さらに、仲通りでは道路空間の立地する地区の将来像の検討を行政と協働で行っており、地区全体の中で対象道路空間を位置付けることが行われている。仲通りにおけるガイドラインは低層部の機能更新の実現要因ともなった(4-2, 4-3)。以上のような道路外での取組みは、空間の質の維持と適正な用途の誘導に寄与しており、民によるこうした活動も、通常のマネジメントの枠に捕われない道路空間に対する広義のマネジメント活動と呼べるのではないか。

【道路空間のデザイン・マネジメント】

以上のような民によるマネジメントの中身と、それがもたらす地域への効果を踏まえると、道路空間における「デザイン・マネジメント」とは、「官民協働で地区のビジョン・沿道の計画を策定し、民が主体となり整備後、維持管理から利活用まで一体的に運用を行い、官がそれを適切に支援すること」ではないかと考える。

一方で、民間主体の道路整備は、整備時に金銭面でのサポートがあるものの、その後の維持管理費は民間が大部分を供出しているにも関わらず、まだまだ官地を利用した利活用が認められにくいという現状がある。モア4番街では、社会実験終了後に行政との協定の内容が変化したことで、道路上でのイベント実施が難しくなってしまった(4-1)。今後は、道路の管理を自ら行い地域社会に貢献している民間組織には、道路上を利用した活動を積極的に認める等の制度的な支援等を行うことも考えられる。制度の条文を僅かに変えるだけでも出来ることはあるはずである。官と民がそのような協力関係を結び道路空間を適切にマネジメントしていくことが望まれる。

【今後の研究課題】

本研究で触れた2011年の都市再生特別措置法の改正に基づく諸制度を活用した道路空間のマネジメントについては、まだ制度が創出されてから日が浅いため、その効果や課題を検証するための研究が今後必要になると考えられる。また、2014年度には千葉県柏市柏の葉において、柏の葉駅前の道路を対象として、まちづくり団体である柏の葉アーバンデザインセンターが指定管理者として管理を行う予定となっている等、民間組織の道路マネジメントへの関わり方として従来は見られなかった形態も登場してきており、このような新たな事例に対する実態把握とその効果検証も必要であると考えられる。

<参考文献一覧>

第1章 序論

- ◆道路維持修繕委員会「道路資産管理の手引き」(<http://www.road.or.jp/technique/pdf/080925.pdf>)
- ◆国土交通省道路局「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」, 2005年3月 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/event.pdf>)
- ◆警察庁交通局「民間事業者等による経済活動に伴う道路使用許可の取扱いについて」, 2005年3月 (<http://www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/kisei/kisei20050317-1.pdf>)
- ◆国土交通省 HP「官民連携関連施策」(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html, 2013年12月参照)
- ◆天明周子 他「エリアマネジメントの視点から見た「東京のしゃれた街並づくり推進条例」に関する研究」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.41-3, pp331-336, 2006年
- ◆李三洙 他「大都市都心部における地域類型別エリアマネジメント推進組織に関する研究 - 組織の特徴及び組織間のネットワークを中心に -」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.40-3, pp481-486, 2005年
- ◆宋俊煥 他「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻博士論文, 2012年
- ◆守山健史 他「シンガポールにおける歴史地区の街路マネジメントに関する研究」, 日本建築学会計画系論文集 第76巻 第661号, pp609-616, 2011年
- ◆井澤知且 他「道路空間(歩道)の地域共同管理の可能性に関する研究 - 公共空間の公共一元管理・運用への移行に関する研究 -」, 日本建築学会計画系論文集 第576号, pp109-116, 2004年
- ◆渡辺直 他「街路空間の有効利用に関する研究 - 横浜市「鶴見西口オープンカフェ」の事例を通じて -」, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 2000年
- ◆財団法人 道路新産業開発機構「新道路利活用研究会 報告書」, 2010年6月 (http://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application_02.pdf)

第2章 公共空間のマネジメントに関する法制度等の変遷

- ◆(財)都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ/朝市/屋台/イベント -」, 学芸出版社, 2007年
- ◆国土交通省(旧建設省)河川局「包括占用許可制度の概要」, 1999年8月 (http://www.milt.go.jp/river/press_blog/past_press/press/9907_12/990804b.html)
- ◆国土交通省 都市・地域整備局「都市公園法の一部を改正する政令案について」, 2003年 (http://www.milt.go.jp/kasha/kisha03/04/040324_2.html)
- ◆国土交通省 都市・地域整備局「屋外広告物法の改正について」, 2004年 (<http://www.mlit.go.jp/crd/townscape/keikan/pdf/okugaikoukoku01.pdf>)
- ◆国土交通省道路局「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」, 2005年3月 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/event.pdf>)
- ◆国土交通省道路局「地域における公共的な取り組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」, 2008年 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/24.pdf>)
- ◆国土交通省道路局「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行等に伴う道路法施行令の改正について」, 2011年10月 (<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/toshisaisei02.pdf>)
- ◆国土交通省道路局「道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用について」, 2013年 (http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/kin_04.pdf)
- ◆国土交通省道路局「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」, 2005年3月 (<http://www.road.or.jp/guide/>)

mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/guide.pdf) を基に作成

- ◆公益社団法人 食品容器環境美化協会 HP (<http://www.kankyobika.or.jp/>, 2013 年 12 月参照)
- ◆国土交通省 HP「ボランティアサポートプログラムとは」(<https://www.mlit.go.jp/road/road/vsp/menu001.html>, 2013 年 12 月参照)
- ◆「Best PPP! - 行政と民間をつなぐポータルサイト・ベスビィ -」(<http://best-ppp.com/>, 2013 年 12 月参照)
- ◆斜里町 HP「指定管理者（地方自治法改正）の概要」(<http://www.town.shari.hokkaido.jp/03admini/20machizukuri/filesiteikanriseidogaiyou.pdf>)
- ◆国土交通省都市局「官民連携まちづくりの進め方 - 都市再生特別措置法に基づく制度の活用手引き -」, 2012 年 1 月 (<http://www.mlit.go.jp/common/000189157.pdf>)
- ◆国土交通省 HP「官民連携関連施策」(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html, 2013 年 12 月参照)
- ◆国土交通省「市町村における官民連携制度の推進方策のとりまとめ」, 2012 年 (<http://www.mlit.go.jp/common/000989650.pdf>)
- ◆新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア 4 番街オープンカフェについて」
- ◆井澤知旦 他「道路空間（歩道）の地域共同管理の可能性に関する研究 - 公共空間の公共一元管理・運用への移行に関する研究 -」, 日本建築学会計画系論文集 第 576 号, pp109-116, 2004 年
- ◆尾瀬敦裕 他「地域活性化のための仮設市場計画・運営の実践手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻修士論文, 2011 年
- ◆青柳瑞恵 他「東京におけるオープンカフェの立地とデザインに関する研究」, 日本都市計画学会学術研究論文集, 1996 年, pp.223-228
- ◆三浦詩乃 他「Management System and Transition of Vehicle-Free Main Streets in Tokyo Downtown」, Proceedings of The 12th International Congress of Asian Planning School Association (Taiwan China), 2013 年 11 月

第 3 章 道路空間の民間主体マネジメントの類型

- ◆(財) 都市づくりパブリックデザインセンター編著 篠原修 他著「公共空間の活用と賑わいまちづくり - オープンカフェ／朝市／屋台／イベント -」, 学芸出版社, 2007 年
- ◆財団法人 道路新産業開発機構「新道路利活用研究会 報告書」, 2010 年 6 月 (http://www.hido.or.jp/study/files/pdf/application_02.pdf)
- ◆小林重敬 他「エリアマネジメント - 地区組織による計画と管理運営 -」, 学芸出版社, 2005 年
- ◆(財) 都市づくりパブリックデザインセンター「沿道まちづくりのすすめ - 市長への手紙 -」, 2009 年 6 月 (<http://www.udc.or.jp/publication/pdf/endoumachizukuri-pamph.pdf>)
- ◆宋俊煥 他「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻博士論文, 2012 年
- ◆名古屋都市センター 研究報告書「道路の利活用からみたエリアマネジメントの方向性～名古屋の都心に焦点を当てて～」, 2013 年 3 月 (<http://www.nui.or.jp/kenkyu/24/pdf/106.pdf>)
- ◆(財) 資産評価システム研究センター「全国地価マップ」(<http://www.chikamap.jp/>, 2012 年 12 月参照)
- ◆patmap 都市情報 (<http://patmap.jp/CITY/>, 2012 年 12 月参照)
- ◆「Akiba-i」(<http://www.akiba-information.jp/html/townguide/agreement.html>, 2013 年 1 月参照)
- ◆(財) 札幌市公園緑化協会 HP「大通公園」(<http://www.sapporo-park.or.jp/odori/>, 2013 年 1 月参照)
- ◆宮城県観光ガイド (http://www.miyagitheme.jp/cd/main_data/area_db/ad_sendai/ad001_sendai/2013年1月参照)
- ◆仙台市 HP (<http://www.city.sendai.jp/sumiyoi/kotsu/jigyuu/0449.html>, 2013 年 1 月参照)
- ◆仙台市 HP「景観シンポジウム 2011 事例紹介」(http://www.city.sendai.jp/business/d/1204524_1434.)

html, 2013年1月参照)

- ◆公益財団法人 岩手県観光協会 HP「岩手県観光ポータルサイト いわたの旅」(<http://www.iwatetabi.jp/spot/detail/03201/1470.html>, 2013年1月参照)
- ◆越中大手市場実行委員会 HP「越中大手市場」(<http://oote-ichiba.com/>, 2013年1月参照)
- ◆国土交通省資料 (http://www.mlit.go.jp/crd/city/mint/htm_doc/pdf/074iida.pdf)
- ◆南アルプス世界自然遺産登録推進協議会 HP (<http://www.minamialps-wh.jp/index.php>, 2013年1月参照)
- ◆国土交通省「平成17年度 都市景観大賞「美しいまちなみ賞」受賞地区概要」, 2005年度 (http://www.mlit.go.jp/crd/townscape/pdf/jushouchiku_gaiyou.pdf)
- ◆国土交通省資料 (<http://www.mlit.go.jp/common/000989655.pdf>)
- ◆国土交通省道路局 HP「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い」(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe03.pdf>, 2013年1月参照)
- ◆神戸市、三宮中央通りまちづくり協議会「三宮中央通り 道路管理・活用協定書」, 2005年 (http://www.city.kobe.lg.jp/life/town/road/img/kyotei_sannomiyachuodori.pdf)
- ◆国土交通省資料 (<http://www.mlit.go.jp/common/000214891.pdf>)
- ◆「伊勢佐木町1・2丁目地区街づくり協定」, 2011年 (http://www.isezaki.jp/news/files/172_2.pdf)
- ◆多摩地区そして日本各地の画像集 (<http://tamagazou.machinami.net/>, 2013年1月参照)
- ◆東京都都市整備局「都内の事業における主なエリアマネジメントの事例」(http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/bosai/tokyoseibi_1_2.pdf)
- ◆「グランフロント大阪 TMO 取り組み概要発表」, 2013年2月 (http://kc-i.jp/press/doc/130220_01.pdf)
- ◆天神地下街 HP (<http://www.tenchika.com/>, 2013年1月参照)
- ◆「ウレぴあ総研」(<http://ure.pia.co.jp/articles/-/12437>, 2013年1月参照)
- ◆日経ケンプラッツ「49 法人が協働、民間主導の名駅マネジメント」, 2013年10月 (<http://kenplatz.nikkeibp.co.jp/article/building/news/20131021/636609/?bpnet>)
- ◆博多まちづくり推進協議会 HP (<http://www.hakatan.jp/>, 2013年1月参照)
- ◆「チ・カ・ホ 札幌駅前地下広場」(<http://www.sapporo-chikamichi.jp/>, 2013年1月参照)
- ◆国土交通省「廃道事例について」(<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/ppp/kenkyu/pdf04/3.pdf>)
- ◆山下裕子「にぎわいの場富山グランドプラザ - 稼働率100%の公共空間のつくり方 -」, 学芸出版社, 2013年
- ◆株式会社まちづくりとやま HP (<http://www.mdtoyama.com/>, 2013年1月参照)

第4章 民間主体マネジメントの実態と課題

- ◆新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿モア街・計画～実現までの経緯」
- ◆「日経コンストラクション 2012年12月24日号」, 日経BP社, pp.48-51, 2012年
- ◆新宿駅前商店街振興組合提供資料「新宿三丁目モア4番街オープンカフェについて」
- ◆新宿区商店会連合会 HP (<http://shinjukuku-kushouren.net/027/>, 2013年1月参照)
- ◆国土交通省道路局「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱い - 新宿三丁目モア4番街(オープンカフェ・広告事業) -」(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe01.pdf>)
- ◆新宿区「新宿駅東口まちづくり構想」, 2011年 (<http://www.city.shinjuku.lg.jp/content/000134102.pdf>)
- ◆新宿 EAST 推進協議会「新宿 EAST 推進協議会 平成23年度の成果について」, 2012年3月 (<http://www.shinjuku-ohdoori.jp/east.pdf>)
- ◆「横濱 2010年春号 Vol.28 - 特集 クラフトマンシップの生きるまち元町 -」, 神奈川新聞社, 2010年
- ◆櫻井淳計画工房、櫻井淳氏提供資料(図面等)
- ◆協同組合元町SS会提供資料(図面等)
- ◆元町まちづくり協議会「元町公式ルールブック」, 2009年9月
- ◆「新建築 2008年6月臨時増刊号 [The MARUNOUCHI Book Activity, Maps, & Urban Architecture マルノウ

- チ本]」, 新建築社, 2008 年
- ◆小林重敬 他「エリアマネジメント - 地区組織による計画と管理運営 -」, 学芸出版社, 2005 年
 - ◆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 HP (<http://www.otemachi-marunouchi-yurakucho.jp/>, 2014 年 1 月参照)
 - ◆李三洙 他「大都市都心部におけるエリアマネジメント活動の展開に関する研究 - 大手町・丸の内・有楽町 (大丸有) 地区を事例として -」, 日本都市計画学会都市計画論文集 No.39-3, pp745-750, 2004 年
 - ◆NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会 HP 「Ligare」 (<http://www.ligare.jp/>, 2014 年 1 月参照)
 - ◆大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2012」, 2012 年 11 月 (<http://www.aurora.dti.ne.jp/~ppp/guideline/pdf/guideline2012.pdf>)
 - ◆宋俊煥 他「鉄道駅を中心としたエリアマネジメントの役割と手法に関する研究」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻博士論文, 2012 年

<謝辞>

修士における2年間、様々なことがありましたが、多くの方の協力を得てここまで来ることができました。お世話になった全ての方々に心より感謝致します。

まず始めに、学部4年時の指導を含めて3年間指導して下さった出口先生に感謝申し上げます。ゼミや修士論文執筆における指導ではアカデミックな思考法を教わり、同席させて頂いた学外の間ではより実践的に都市を学ぶ機会を与えて頂きました。また、何事も考えてから動き出しがちな私に、とりあえず先に動いてから考える姿勢も重要であることを教えて頂きました。まだまだ未熟ではありますが、先生の背中を見て学んだことを社会でも実践できるよう努力していきたいと思えます。本当にありがとうございました。

論文の執筆にあたっては、多くの方に支えて頂きました。都市空間のマネジメントという共通の研究テーマを持っている研究室の先輩であるソンさん、三浦さんには多くのサポートを頂きました。研究室の大先輩であるソンさんは、研究で頭を悩ませている時にはいつでも気軽に相談に乗って下さり、その明るくて前向きなお人柄にいつも助けられました。ソンさんなしではこの論文の完成は不可能でした。三浦さんにはヒアリングにお付き合い頂いた他、様々なサポートを頂きました。また、歩行者研究会のメンバーである吉田さん、ファトマさん、ラヒフさん、中野君には、研究会の場を借りて相談に乗っていただきました。副指導教員である清家先生は、私の拙い説明でも意図を理解して下さり、的確なアドバイスを下さりました。副査を引き受けて下さった佐藤先生にも感謝申し上げます。

そして、調査に当たっては学外の多くの方にご協力いただきました。UDCKの染谷さんには勤務時間中にもかかわらず、ヒアリング先として柏市の職員の方々を紹介していただくなど大変お世話になりました。当初のテーマより若干の変更があり、ヒアリング内容を活かしきれなかったことが悔やまれます。新宿モア4番街については新宿駅前商店街振興組合事務局の濱中様、アプル総合計画事務所代表の中野様、元町ショッピングストリートについては協同組合元町SS会事務局の山田様、OCT planning & design代表の大木様、櫻井淳計画工房代表の櫻井様、丸の内仲通りについては三菱地所都市計画事業室の山鼎様、金城様に資料提供及び情報提供をして頂きました。また、各自治体の道路管理者の方や、民間組織の担当者様には、不明な点を電話等でご質問させていただくこともありました。業務等でご多忙の中、一学生の調査にご協力頂いたことに感謝申し上げます。

2年間に渡って携わった田村プロジェクトを通じて、先生方や同期の仲間にお世話になりました。清家先生、清水先生にはプロジェクトのお守り役として、多くの助言を頂きました。飲

み会でのお二人のパンチの利いたトークがとても印象に残っております。田中さん、岡本さんには2年間毎週のように指導して下さり、その中でプロジェクトに対する基本的な取り組み姿勢を学びました。また、一緒にプロジェクトに取り組んでいた清水研究室の原田さん、小笠原さんは、分野の違う研究室の視点でプロジェクトの中身に幅をもたらしてくれました。同じ研究室の遠藤さん、井上君、宮崎君を含めた6人で、プロジェクト以外でも楽しい時間を一緒に過ごすことが出来ました。

研究室の仲間や先輩方には、研究活動や学外での活動を通じてとても長い時間を一緒に過ごさせて頂きました。ソンさん、関谷さん、三浦さん、ヨンアさん、ラヒフさん、吉田さんといったドクターの方々には常に研究室の運営を引っ張って頂くと同時に、お手本として基本的な研究態度を学ばせて頂きました。すでにご卒業された石黒さん、山下さん、山崎さんには就職活動に際して多くのアドバイスを頂くと共に、慣れない建築設計課題で手間取っている際には自ら進んでお手伝いをして下さりました。また、1つ上の先輩で経験豊富で行動力のある遠藤さんには、プロジェクト等で共同作業をする中でメンバーを引っ張って頂きました。学部の時からの同期である井上君と宮崎君は、4年近くを一緒に過ごしました。全くタイプの異なる3人で、それ故に時々足並みが揃わないこともありましたが、お互いの長所を活かした研究活動が出来たと思います。社会に出てからも良き仲間であり続けられることを願っております。中野君、本間さんは後輩とは思えないほどしっかり者で、彼らには安心して研究室を託すことが出来ます。皆様、本当にお世話になりました。

最後に、いつどんな局面でも私の意志を尊重し、惜しまずサポートをしてくれた両親に感謝致します。今まで自由に学業に専念出来たのも、両親のサポートがあつてのことです。今まで親孝行らしい孝行が出来ていないので、サポートしてもらった分を社会に出てから存分に還元していきたいと思います。

2014年1月 久野恭平