

## まちづくり委員会（第1班）行政視察概要

1 視察月日 令和4年5月17日（火）～5月18日（水）

2 視察先及び視察事項

・静岡市

日時 5月17日（火）

視察事項（1）静岡型M a a S基幹事業実証プロジェクトについて

（2）静岡市地域交通弱者対策事業について

（3）空き家情報バンク事業及び空き家対策計画について

・浜松市

日時 5月18日（水）

視察事項（4）浜松市都市再生促進条例及びリノベーションまちづくりについて

（5）公園施設の管理手法について

3 視察委員

（委員長）赤石博子、（委員）井口真美、橋本 勝、青木功雄、野田雅之、  
山田瑛理、秋田 恵

4 視察概要

（1）静岡型M a a S基幹事業実証プロジェクトについて

説明者：静岡市都市局都市計画部交通政策課 次世代交通推進係主幹兼係長

ア M a a S導入の目的・概要

静岡市の地形は東西に50km、南北に80kmあるものの、その大半は山間部であり、限られた平坦部に人口が集中しているという地域特性があり、また山間部では自家用車がないと生活が困難という状況がある。



全国的に高齢ドライバーによる交通事故が社会問題として顕在化している一方で、バス路線維持経費の増加、バス・タクシー運転手の不足等、高齢者の免許返納後の外出機会の維持・創出に向けた交通手段の確保が課題となっており、車での移動に対する需要・供給のバランスが崩れている状況にある。

交通分野においては、集約型のコンパクトなまちづくりと集約連携型都市構造の実現を目指した「静岡市地域公共交通網形成計画」を策定しており、地域主体の持続可能な運行サービスや移動手段を総動員し、高齢社会でも移動に困らない生活や

地域活動を支援するため、M a a S 導入に向け取り組むこととなった。

M a a S とは、I C T を活用し多様なモビリティを組み合わせ一体的な移動サービスとして提供する概念であり、当初はアプリの開発を検討していたが、静岡市では自家用車がなくても、誰もが安全、安心、快適に移動することができ、多彩な市民活動に参加できる「まちを下支えする社会インフラ」として持続可能な社会の実現を目指す手段と捉えることにした。

M a a S は、主に、(ア)交通サービスの高度化、(イ)交通サービスを起点とした他分野の課題解決、(ウ)データ利活用の3つの取組で構成されており、人口が集中する市街地部では基軸となる鉄道やバス、民間サービスの最大化を目指している。一方、山間部と市街地部をつなぐ郊外部では、自家用車がなくてもスムーズに都市部にアクセスができるよう、民間サービスと地域主体を併用しながら交通結節点などを設けること考えている。また、山間部では貨客混載しながら地域に拠点を設け、地域拠点から大量輸送の公共交通につなぎ、公共交通を健全に維持する。

これらの取組は住み続けられるまちづくりに寄与するもので、単に交通分野に限らず、社会的な意義のある事業と考えている。

#### (ア) 交通サービスの高度化

当初のM a a S の定義では、実空間ではないサイバー空間の中で、経路を検索し、移動手段を決定し、決済するといった形で、全てがスマートフォン一つで完結することで良しとされていたが、予約時間に配車される等の実空間のサービスが伴わなければ意味がない。交通サービスの高度化では、サイバー空間と実空間の両面から、電車、バス、タクシー等の複数の移動手段を紐づけることで、スムーズな乗り換えを可能とし公共交通の利便性を向上する取組である。

#### (イ) 交通サービスを起点とした他分野の課題解決

交通サービスを起点とした他分野の課題解決としては、例えば伊那市の事例では、交通サービスと医療・福祉のサービスを紐づけることで、中山間地における医療従事者の不足という社会問題の解決に、移動手段を組み合わせた医療M a a S という取組がある。中山間地に暮らす高齢者・障害者をはじめとする外出困難者が、診療所や病院に出かけるのではなく、家の前まで看護師を乗せた医療車両が来て、医師が遠隔診療をし、服薬が必要な場合は、ドローンなどで薬を届ける。移動せずとも目的を達成することが可能となる仕組みである。

#### (ウ) データ利活用

データ利活用としては、M a a S 利用者の行動履歴等をはじめとするビッグデータを活用することで、例えば、バス車内の混雑をリアルタイムで可視化することが可能となり、個々に必要とするサービスを選択できるようになる。

## イ プロジェクト設立経緯

M a a S の取組は行政だけでは難しく、また市街地では民間サービスとして成り立つことが望ましいこともあり、静岡市ではしずおか型 M a a S コンソーシアムという事業体を設立し、官民連携で取り組んでいる。代表幹事は静岡鉄道株式会社、代表幹事代理を静岡市が務め、観光・商業・金融・福祉という分野の企業・団体と令和元年5月に幹事会を立ち上げた。

移動の目的である市民活動との連携を組み合わせながら、令和元年から実証実験を行ってきたが、新型コロナウイルスの感染拡大により生活様式が大きく変化し、リモートワークの普及による外出機会の減、バスや鉄道等の公共交通の利用自粛、公共交通の減便により、運転免許を持たない人にはサービスへのアクセスが非常に不便となり、市民に有益な公共交通環境には相乗りタクシーなどの端末交通も必要と考えている。

## ウ 事業の利用状況・効果

令和元年度に市街地における A I を活用した配車による相乗りタクシーの実証実験を行ったところ、利用満足度はおおよそ 7 5 % で、相乗りへの抵抗感は意外と低いことが分かった。

令和2年度には、実験地の対象範囲を市街地から郊外部に拡大し、A I で乗り合いの最適ルートを検索し安く移動すること、定額制となるサブスクリプションの運賃について試行したところ、やや満足との回答を含む利用満足度は約 9 3 % となり、一定の満足度が得られていた。また、利用者のうち約 6 5 % がサブスクリプションを利用していた。

過年度の結果を受け令和3年度は目的別に、(ア)福祉 M a a S、(イ)中山間地 M a a S という2つの実証実験を行った。

### (ア) 福祉 M a a S

静岡市では、高齢化率が 3 0 % を超え全国平均を上回っている現状にあり、市街地部においても、高齢者を中心として移動制約が生じている。ボランティア輸送では高齢者が高齢者をサポートする実態もあり、持続性に課題がある。

ますますの高齢化社会において、高齢者等を中心として自家用車利用に依存しない交通手段として、「オンデマンド交通」の検証、必要なシステムの抽出・検討、ひいては、特に健康寿命の延伸につながる外出機会の創出を目的とし事業を行った。

6 5 歳以上の高齢者を利用対象とし、自宅前まで移動する場合は 4 0 0 円、自宅近くの乗降スポット間を移動する場合は 3 0 0 円、運行エリア外まで移動する場合は 5 0 0 円と料金設定し、3 か月間（うち有料期間は 2 か月間）実証実験を行った。

利用割合としては、5 割強が自宅前まで移動するドア・ツー・ドア利用をし、

5 割弱が乗降スポットを利用していた。ドア・ツー・ドアの場合は、狭隘道路等により移動に時間がかかるため車の遅延につながったが、幹線道路に乗降スポットを設けた場合は、運転の難しい細い道路を使用しないため効率的な運行が可能となった。

#### (イ) 中山間地M a a S

A I オンデマンド交通の取組として「玉川のりあい号実証実験」、拠点形成の取組として、市街地まで移動せず中山間地における拠点で遠隔の買い物ができる「遠隔お買い物体験」を行った。

アプリで予約ができるシステムを試行したが、高齢者の利用は難しく大半はコールセンターの利用となった。アンケートの結果、運転免許の保有状況により、利用傾向が分かれることが判明した。

#### エ 今後の展望・課題等

持続可能なまちづくりを考える上で、データの可視化が非常に重要と考えている。

令和4年度は、自動運転による実証実験の検討や市街地、安倍川駅周辺の地域ニーズによるコミュニティ交通の実験を予定しており、これまでの実証実験を踏まえつつ、令和5年度からスモールスタートし、令和6年度からサービスの実装を目指している。将来の自動運転社会を見据えて、交通の在り方を中長期的に検討する必要があると考えている。

#### ※主な質疑内容等

##### (委員) M a a Sアプリのダウンロード数増加のための取組について

(説明者) M a a Sアプリについては、令和元年～2年度に静岡鉄道株式会社が主体となり実施している。ダウンロードと決済のシステムについては、J Rや地元の鉄道、バスと連携をする必要があり、大変大きな投資が必要になってくる。

移動に関するサービスであるという考えのもと、高齢者が既に利用しているアプリを活用する方が現実的と考えている。

##### (委員) 市内外の相互利用の考えについて

(説明者) 地域公共交通を維持していきたいということが第一であり、地域のデジタルデータを活用することを念頭に置いているため、一般に利用するサービスには踏み込んでいない。一つのサービスを全国1,744の自治体で利用することは不可能と考えており、いかに他の地域のサービスと連携するかを課題としているため、アプリについて静岡市は一步下がって様子見をしている状況にある。市独自では開発せず、他の地域の展開のいいところを取り入れたいと考えている。データ流通を考えると一都市ではマーケティング力がないのは明らかであり、国において基盤を共通データにすると

いう考えはあるが、サービスについては地域ごとのニーズや事業者に合わせてデータの利活用をする形になるものと思われる。

**(委員) 昨年実証プロジェクトに参加しているクルーズ船運航会社について**

(説明者) 実証実験は、幹事や技術会員から試したい技術を応募してもらう。クルーズ船運航会社は技術会員として名前は連ねているが、クルーズ船における実証実験の応募はこれまでのところない。

**(委員) 国の補助金等の枠組みについて**

(説明者) スマートシティの取組として経済産業省と国土交通省から、デジタル田園都市の関係でも補助制度があるが、いずれも単年度ごとの要望する仕組みである。今年度は地方創生臨時交付金を活用している。補助金ありきであると、実証実験が単年度ごとになってしまうという課題がある。

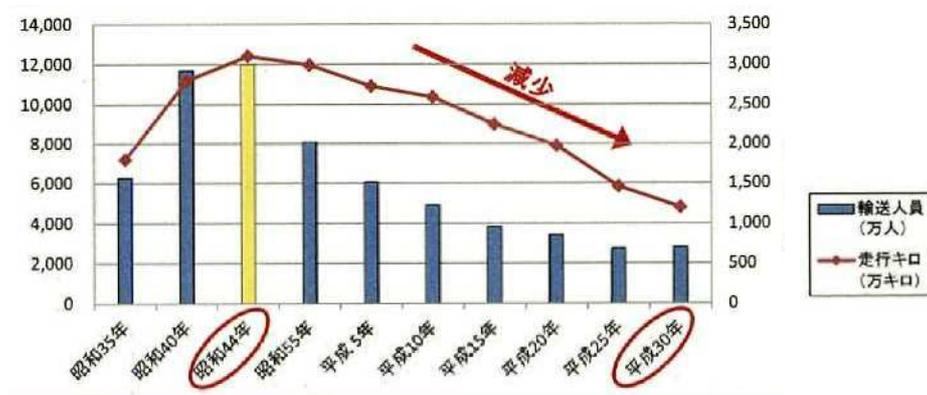
**(2) 静岡市地域交通弱者対策事業について**

説明者：静岡市都市局都市計画部交通政策課 生活交通係主査

**ア 事業の目的・概要**

バス路線の乗客数は自家用車の普及等によって、昭和44年をピークに減少し、乗客数はピーク時の4分の1を切っている。走行距離についても、ピーク時の昭和44年と比べ平成25年には半減している。これは乗客数の減少に伴い、路線バスの採算が合わなくなったことによる便数の間引き、路線延長の縮減、路線の廃止により走行距離が減少していることを示している。また、少子高齢化の進展による人口減少により、通勤・通学利用者の減少による公共交通利用への影響が強く懸念される。

**静岡市の路線バスの乗客数等推移**



バス路線の維持経費としては、民間バス事業者が運行する47路線のうち20路線への補助、静岡市の自主運行バス4地区の運行経費、NPO法人が運行主体となる交通空白地有償運送1地区への補助、隣接する藤枝市との共同での自主運行バス

1 地区の負担額を合わせて、年間約 4 億 7, 0 0 0 万円かかっている。

自動車による旅客運送は道路運送法により区分されるが、自家用車で無償運送を行う場合、道路運送法の規制対象外となり、地域交通弱者対策事業は、地域住民主体等による無償運送を行うものであるため、道路運送法の規制対象外である。

路線バス等の公共交通の乗降場までの距離が遠い、高低差がある、路線バスの運行本数が少ないなど交通不便地域のある自治会連合会等を対象とし、地域の交通弱者に対する運送にかかる費用を補助する事業となる。

#### イ 事業の進捗状況・効果

事業実施当初の参加団体数は 2 団体であったが、令和 2 年 4 月に補助率を拡充した後、令和 3 年度には 4 団体に増加しており、また、当初から事業に参加している 2 団体は試行期間の 3 年間を終えて、自己負担額を確保し事業継続をしている。交通弱者となる方の日常生活を支える、移動手段の確保に貢献しているものと考えている。

また、静岡市が運行する自主運行バスや民間バス事業者への補助金と比較すると、年間 2 0 0 万円程度と低廉な経費で地域の移動手段を確保できることから、経費を抑えた持続可能な地域交通となると評価している。

#### 参加団体に対する支援状況

	駒越地区社会福祉協議会			丸子まちづくり協議会			有度地区自治会連合会			飯田地区社会福祉協議会		
	事業費 ①	補助額 ②	補助割合 (②/①)	事業費 ①	補助額 ②	補助割合 (②/①)	事業費 ①	補助額 ②	補助割合 (②/①)	事業費 ①	補助額 ②	補助割合 (②/①)
H28	579	579	100%	1,684	1,684	100%	—	—	—	—	—	—
H29	928	696	75%	1,340	1,150	86%	—	—	—	—	—	—
H30	905	453	50%	1,389	985	71%	—	—	—	—	—	—
R1	914	457	50%	2,346	1,173	50%	—	—	—	—	—	—
R2	529	265	50%	639	479	75%	1,023	1,023	100%	—	—	—
R3	234	117	50%	625	468	75%	1,737	1,737	100%	560	560	100%

#### ウ 今後の展望・課題

自治会連合会や N P O 法人にヒアリング調査をしたところ、利用者の確保、運行ルート の定め方、運行本数のニーズの取りまとめ等の調整に煩雑さを感じていたため、事業相談や関係事業者との調整支援など、事業実施者に対する支援を行っていく。令和 4 年度はさらに 1 地区運行地区の増を検討している。

現在は無償運送であるが、自家用有償旅客運送等の有償の既存の枠組みに移行で

きないか検討していく。

#### ※主な質疑内容等

##### (委員) 使用している車両について

(説明者) 4団体がそれぞれリース会社と契約しており車両の指定はしてはいないが、3団体では7人～8人乗りのミニバンを使用している。丸子まちづくり協議会のみ10人乗りを使用している。

##### (委員) バリアフリー対応について

(説明者) 要綱では、高齢者、障害者の利用を定義しているが、実際に障害者が利用した事例はまだない。おそらく障害者の交通手段は、福祉有償運送の枠組みの中で福祉部局がフォローしているためと思われる。

##### (委員) 運転手の健康管理について

(説明者) 運転予定者、運転状況等の日誌作成等を要綱に定めている。新型コロナウイルス対策として、消毒液や体温測定器などの消耗品の購入の補助対象としているが、運転手の健康診断等は義務付けてはいない。

##### (委員) 無償運送による事業者負担について

(説明者) 試行期間の3年間は静岡市で運行費用を100%補助する。4年目以降に本格運行するか事業者が判断し、本格運行する場合は事業者に自己財源の確保が必要となる。

##### (委員) 無償運送を有償に移行する考えについて

(説明者) 静岡市としては、自主運行路線の枠組みに移行したいと考えているが、自治会等との調整は今後の検討となる。地域交通弱者対策事業は最寄りのバス停や駅という交通結節点までの例外的な、補完的な位置付けであり、事業を実施することで公共交通を維持させるという仕組みを考えている。

##### (委員) 事業存続への市の関与について

(説明者) 試行期間を3年間設けていることから、3年目の事業主体の継続・撤退の判断を尊重しつつ、静岡市としての代案を提示し、地域の足の確保につなげていきたいと考えている。

##### (委員) 平成30年の本市視察以降の事業変化について

(説明者) 補助率の拡充のために、令和2年4月に要綱を改正している。また、参加団体数が2団体から4団体に増加した。

##### (委員) 補助率の拡充に至った経緯について

(説明者) 平成28年度から事業実施していく中で、参加団体数が2団体のまま伸び悩んでいたため参加団体にヒアリングをしたところ、費用負担が課題となっているとの意見があったことから、要綱の改正に着手した。

##### (委員) 要綱で定める交通弱者について

(説明者) 認定要綱で定める交通弱者の定義については、平成27年度から検討した

もので、既存のボランティア運送利用者へのヒアリングを通して、利用者ニーズを満たせる定義にしたものである。

**(委員) タクシー会社へのヒアリングについて**

(説明者) 道路運送法上、有償、無償で扱いが異なるため、タクシー会社へのヒアリング等を行っていない。

**(委員) 静岡市の自主運行路線について**

(説明者) 自主運行路線については、静岡市が運行主体となり、いわゆるコミュニティバスを運行している。利用者の運賃負担が発生し、運行経費の欠損分は静岡市から補助する。

**(委員) バス路線維持経費の基準財政需要額への反映について**

(説明者) バス路線維持経費としてバス事業者等へ補助する経費は市単独経費であるが、政令市の場合、経費の8割が特別交付税として措置される。

**(3) 空き家情報バンク事業及び空き家対策計画について**

説明者：静岡市都市局建築部住宅政策課 空き家対策係長

**ア 事業の目的・概要**

静岡市は、空き家にも市街地と中山間地があり、1年に約120件の空き家の相談があるが、建物の倒壊や付属物落下のおそれなど建物本体の相談は半数程度で、残りは建物の本体ではなく、草木の繁茂やハチの営巣など空き家に付随する問題となっている。基本的に所有者不明であるため、税務情報を調べ、税務情報で連絡がつかない場合は相続人を調べ、郵送で確認、相手先の返信を待つという具合に、空き家の相談業務は手続きに非常に時間がかかる。

平成27年5月に空家等対策の推進に関する特別措置法（以下、空家等特措法という。）が施行され、空き家の所有者を把握するための調査権限の拡大、特定空家等の可能性がある建物内への立入調査、指導・勧告・命令・代執行が可能となる上、勧告を受けた特定空家等の土地は固定資産税等の住宅用地特例の対象外となり税法上の負担がかかることで、自治体の空き家対策を援助するものの、実際の空き家の相談業務ではなかなか効果がない。

静岡市では、進学・就職等による市外転出者のUターン率は2割という状況にあり、今後も人口減少、高齢化により空き家等が増加していくことが見込まれることから、市民の安心・快適に暮らせる住環境を実現するため、平成30年3月に「静岡市空家等対策計画」を策定した。令和4年までの5年間を期間とし、静岡市内全域を対象とし、管理不全な空き家等の発生を抑制、空き家等の活用の促進、管理不全な空き家等への対応を基本方針としている。

## イ 事業の進捗状況・効果

空家等特措法に基づく特定空家等は、19件認定されている。令和3年2月には、静岡市で初めて略称代執行による特定空家の解体を行った。当該物件は相続人不存在であったため略式代執行となったが、全国的には相続財産管理制度により家裁に相続財産管理人選任の申立てをする傾向にある。

空き家情報バンクの登録実績は、令和3年度までの延べ登録数が96件、成約率は平均約78%である。登録物件の購入者に対して、居住するために空き家改修をする場合に補助金を交付する「静岡市空き家改修補助金事業」を実施しており、令和3年度までの延べ交付件数は20件である。

## ウ 今後の展望・課題

近年、空き家バンクの登録数は減少傾向にある。不動産業者としては流通しにくい中古住宅は費用対効果が得られないため、市場原理の中での空き家バンクの登録は進まないと考えている。空き家バンク登録による補助があることで売買しやすくなる利点を伝えるとともに、全面的な協力体制について説明し、不動産業者に登録を促していく。

また、シルバー人材センターと連携し、空き家の無料点検や草木の手入れなどを実施し、空き家に付随する問題の未然防止の取組を検討している。

## ※主な質疑内容等

### (委員) 特定空家の認定について

(説明者) 有識者による審査会を設置しており、所有者、相続人不存在の物件は、老朽度の程度によらず特定空家と認定している。空家等特措法では対応できない、ごみ屋敷なども対象に含めた空き家対策を条例化する提案が市議会会派から出ている。

### (委員) 所有者不明土地の適用について

(説明者) 特定空家等を解体した後の土地は、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法に基づく所有者不明土地の対象となるが、管理料が発生する等手続が複雑になる。

### (委員) 空き家の登録について

(説明者) 空き家の管理者名・連絡先の公開が可能であれば、草木の問題など直接交渉し解決できると考えるが、個人情報保護法の関係から実現可能性は低い。担当者としては、自治会の保管する災害時要援護者名簿の活用が可能ではないかと考えている。

### (委員) 要援護者名簿活用による懸念点について

(説明者) 空き家対策を条例化することで、名簿の活用についても自治会の義務として対応いただけるものとする。

#### (4) 浜松市都市再生促進条例及びリノベーションまちづくりについて

説明者：浜松市産業部産業振興課 専門監  
浜松市産業部産業振興課商業振興担当課長  
浜松市都市整備部市街地整備課 課長補佐 専門監

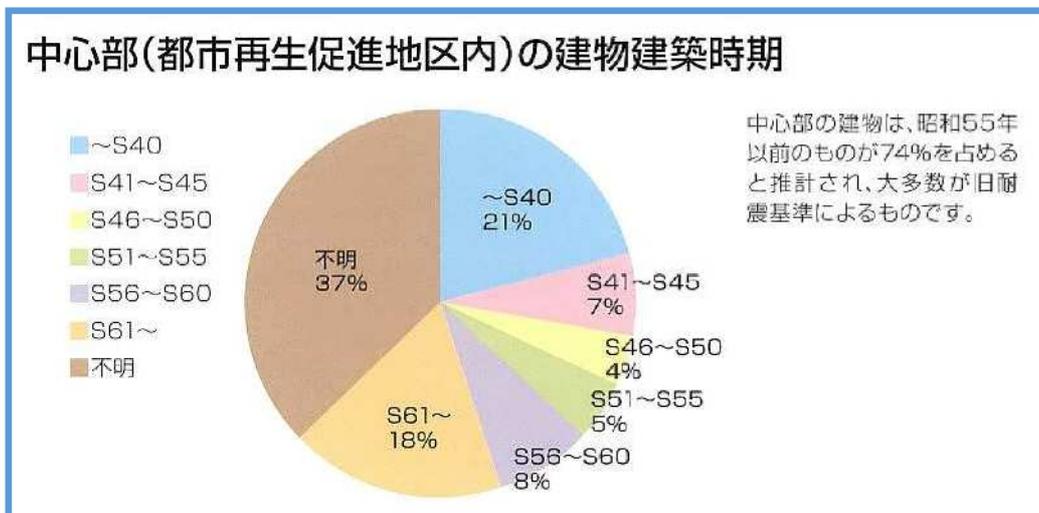


#### ア 条例策定の経緯・概要

浜松市の中心部は、商業、学術・文化、娯楽、行政など多くの人々がにぎわう地域としての役割を果たしてきたが、近年の商業構造の変化、市民ニーズの多様化等から商業施設の撤退をはじめ産業の空洞化が見られ、さらに建築物等の老朽化が進んでおり、防災面、環境面等において対策が課題となっている。また、空き家、空き地及び空き床が増加し、にぎわいの喪失という社会的問題が顕在化しており、地域が抱える課題に対応した新たなまちづくりが急務となっている。

都市環境の安全性の向上及び都市機能の増進を図るため、都市の中心部における建築物等又は土地の所有者又は管理者に対して、建築物等の適正な管理を義務付け、空き家、空き床等の活用の促進を努力義務と規定した、浜松市都市再生促進地区における建築物等及び土地の適正な管理及び活用の促進に関する条例（以下、浜松市都市再生促進条例という。）を平成26年4月に施行した。

浜松市は、所有者等が実施する建築物等の適正な管理及び活用の促進に関し、意識の啓発や支援を行うよう努めるとともに、問題のある建築物等及び土地に対する指導・助言、勧告、命令、公表等の措置を講ずることが可能となった。平成26年4月から平成29年12月までの間に、浜松市都市再生促進条例に基づき、2件の建築物等の所有者等に対して適正管理の指導等を実施した結果、所有者等により適切に管理され、通行人や周辺住民に対する危険が解消された。



## イ リノベーションまちづくりの経緯・概要

浜松市都市再生促進条例に基づき、年に数回の見回りを行い、都市環境の安全性の向上に努めるとともに、空き家等の積極的な活用を促進するため、浜松家守構想の実現やリノベーションスクールの開催などにより、中心市街地の建築物等の活用の促進を図る「リノベーションまちづくり」を実施している。

リノベーションスクールでは、実際の遊休不動産を題材とし、エリアや建物の状況などに応じたプランを立案、不動産オーナーに提案するプログラムを通じて、まちづくりの担い手の育成及びリノベーションの事業化を目指している。参加者のほとんどが本業の合間に取り組むことによる時間の制約やオーナー側の資金面からも、当初はなかなか事業化に至らなかったが、平成29年のスクール生が道路空間を使用したマルシェで出店者を自らスカウトし、商店街を定期マーケットで再生させる「ほしの市」事業を2,000～3,000人の集客のあるマーケットに成長させると、成功例を受けて段々と事業実績が増え、スクール卒業生によるコワーキングオフィス等から新たなつながりを育み、点から面に広がる兆しをみせている。

令和元年度からは民間企業の事業参画として、全国初となる企業を対象にしたスクールを開催し、企業の持つ資金力とスピード感により一層のリノベーションまちづくりの推進が図られている。令和3年度までに個人版スクールは9回、企業版スクールは3回開催し、新たなまちづくりの担い手を輩出している。

また、都市再生促進地区内の空き家、空き床の所有者等が改修等を行う場合に、その活用方法、改修設計等に関する専門家を派遣する、建築物等の活用に関するアドバイザー派遣制度を設置した。

平成26年4月 浜松市都市再生促進条例を施行

平成26年12月 浜松家守構想を策定

平成27年1月 第1回リノベーションスクール@浜松（個人版）を開催

平成 元年 第1回リノベーションスクール@浜松（企業版）を開催

## リノベーションスクールの開催実績

	受講生	事業化数
個人版（第1～8回）	計 214人	14 / 30件
企業版（第1～3回）	計 60社	4件

## ウ 浜松家守構想「浜松ヒューマンパーク」

家守構想は、江戸時代に借地・借家を管理しまちづくりの世話をしていた民間人（家守）を現代に置き換え、民間（個人・会社）の力で遊休不動産の利活用を進めながらまちづくりを行う構想のことであり、平成26年12月に浜松市の都市政策として位置付けた。

大型商業施設の郊外移転等によりにぎわいを喪失し、人口流出傾向ある中心市街

地に、「人が人を呼ぶ」と仮説を立て、新たな働き稼ぐ場、子どもが育ち暮らす場、人々遊び交流する場を整備し、都市型産業を創造することで、まちのエリア価値が上昇し、新たなにぎわいや交流につながるものと考えている。

対象エリアは、条例上の都市再生促進地区を基本とし、現在は中心市街地活性化区域内をメインとしており、郊外部であれば天竜地区の商店街「クローバー通り」などリノベーション事例の集積のある場所を対象としている。

構想は5か年計画で策定したが、定着に時間を要する取組であるため、計画期間に関わらず継続的な取組が必要と考えている。

## エ 今後の展望、課題

リノベーションスクール等により輩出された新たなまちづくりの担い手たちを、点から面に広げていく、まちをプロデュースしリノベーションを仕掛けていく人の育成に取り組むたいと考えている。



## ※主な質疑内容等

### (委員) 対象物件の調査方法について

(説明者) 年2回、実際に地図を見ながらエリア内を歩いて調査をしている。

正確な数字は持ち合わせていないが、空き地、空き床がかなり目立つ状況ではある。

### (委員) 条例に基づく指導等の措置を講じた事例について

(説明者) 現時点で指導等に当たる物件はないが、今後が懸念される建物は数戸ある。

### (委員) 土地利用促進のための地区計画や用途等の規制緩和について

(説明者) 再開発事業の相談は受けているが、ある程度の規模の大きい事業であるため、小さい物件所有者が多い当該地域では、床共存で大きい事業を目指すより、リノベーションで小さい規模で続けていくか、建物を諦めて駐車場経営とする事例が多くなっている。

### (委員) アドバイザー派遣制度におけるアドバイザーの資格について

(説明者) 条例上、必要性があれば支援することになっているが、ほとんどの相談が耐震補強や設備機器の老朽化による改修という内容であり、これまでのところ建築職の技術職員で相談に対応できており、アドバイザーとして一級建築士等の有資格者を派遣した実績はない。

### (委員) 都市再生特別地区から指定解除された後の事業継続に関する市民等への説明について

(説明者) 都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域(都市再生特別地区)は、令和3年9月に指定解除となったが、空き地、空き床等の相談を受ける直接的な根拠としては、浜松市都市再生促進条例であり、平成26年度から変更はない。対象エリアの表現の仕方が変更となったという状況であり、その内容を市民へ周知している。アドバイザー派遣に関しては予算が必要となる可能性があるものの、条例に関する予算取りはしていない。必要となった場合にその都度予算要望を行う予定である。

**(委員) リノベーションスクールの題材について**

(説明者) 個人版については、浜松市で街中の空き家物件を幾つか用意し、参加者のグループごとに物件を割り振って検討する形で進める。

企業版については、市での空き家物件の用意はなく、企業としてやりたい分野に見合った物件を街中で探してもらう。

どちらもスクールの中で講師からアドバイスをもらったり、市職員によるサポートを受けて、1年を通して事業計画書を作り上げていく。案件によって1年では難しいものも考えられるため、1年経過後も市職員によるフォローアップがある。フォローアップについては、予算を伴わない相談程度にはなる。

**(委員) リノベーションスクール参加者の参加回数について**

(説明者) 複数回受講している参加者は数名程度で、ほとんどの参加者は1度受講した経験を活かして活動している。

**(委員) 成功例・失敗例の事例集等の掲載について**

(説明者) リノベーションスクール内の提案や体験記及び事業化事例をホームページに掲載している。失敗例については、スクールでのやり取りの中で紹介することはある。

**(委員) 商店街との協力体制の構築について**

(説明者) サザンクロス商店街の場合、リノベーションスクールで題材として扱うための交渉は、浜松市から橋渡しをしていた。実際の事業を進めるにあたっては、対話や情報交換をし、商店街の副理事長になるなど、商店街とのいい関係を築いていくことができた。街中に出店するにあたり、地域の商店街との関わりは非常に重要と考えているため、良好な関係を築けるよう市としてもサポートする予定である。

**(委員) 地元へのUターン率について**

(説明者) 正確な数字は持ち合わせていないが、リノベーションスクールに参加しているプレイヤーの話からすると、大学等で他の都市を経験し、地元の良さを感じてUターンしている人もいる。

**(委員) 事業立ち上げに対する支援体制について**

(説明者) 立ち上げた事業の成功率を上げたいという意図を持って、リノベーション

スクールでは既に起業したプレイヤーから経験を踏まえたアドバイスや厳しい指摘をもらっているが、様々な思いを持って事業を始めても、プレイヤーそれぞれの事情、例えば事業資金や現実との相違から事業内容を変える、場所を変える、事業を辞めることもあり得ると考えている。物件等の市として協力できる部分であれば支援したいが、スクールでの学びからまちづくりへの関心、地域との連携という思想が根付いてもらえばいいと考えている。

## (5) 公園施設の管理手法について

説明者：浜松市都市整備部次長公園課長

浜松市都市整備部公園課 計画調整グループ長

### ア パーク P F I 制度の活用状況について

#### (ア) 万斛庄屋公園におけるパーク P F I 導入経緯

平成 22 年度に江戸時代の庄屋敷跡の土地と付随する建築物（母屋・離れ屋・弓道場矢場・的場ほか）を寄附として受けるも、木造の建築物は老朽化し、公園施設としての利活用が難しい状況であった。

測量、樹木の伐採、埋蔵文化財発掘調査等を実施し、平成 27 年度に地域住民、公募市民、市民協働専門家等が参加するワークショップを開催し、公園整備は市で行うが、市では老朽化した建築物を維持することはできないため、運営は地域が担うという整備方針を決定した。地域住民は建築物存続を要望し、存続のための N P O 法人を設立し、平成 28 年度から改修のための資金集めを開始したものの、4,000 万円と想定される建屋改修費に資金集めは難航し、平成 30 年度末に地域住民による存続を断念、市にパーク P F I 制度を活用した存続を要望することとなった。

#### (イ) パーク P F I での事業者選定

サウンディング調査において公募に向けた条件整理を行ったところ、建築物の利活用が可能と回答する事業者もいたが、解体し部材をベンチに再利用することを提案するものもあった。また、条例に基づく年 1,680 円/㎡の使用料金は高額という意見があった。

不動産取引価格を参考に市長特認で料金設定をし、建築物を残す理由を明確化、周辺園路等の一部を市で負担する形で、公募を実施したところ、4 社の応募があり、外部有識者 5 名による選定の結果、令和 3 年に市内に本社を置く電気工事業の松川電気株式会社に決定した。事業者からは、四半期ごとに地域住民や地元 N P O 法人等との意見交換会を開催するとともに、耕作放棄地を活用した取組として、地域住民の農業体験など、地域と連携した活動の提案を受けている。

工事着工後、事業主負担となる建屋改修費は想定額の2倍以上の8,000万円超かかったものの、事業者は地域貢献として初期投資の回収は考えておらず、運営経費については、建屋での貸し部屋、物販飲食などの売り上げでやりくりするとの見通しであった。

#### (ウ) 官民連携の在り方

一般的なパークPFIでは、収益が見込めるカフェやコンビニ、キャンプ場等を核として造り、その収益を見込んだ初期投資をし、売り上げの収益を公園の維持費に還元していくというスキームであるが、万斛庄屋公園での今回の取組は、社会貢献型のパークPFIとなったと考えている。一方、近年、企業活動の中でも社会貢献というものが重要な意味を持ってきたことから、企業のニーズを取り込み公園をより良くする官民連携という形が実現できたと考える。

### イ 指定管理者制度の活用状況について

#### (ア) 浜松城公園における軽飲食事業実施経緯・概要

浜松城公園の指定管理者による自主事業として実施していたコーヒーの移動式販売を拡大・発展した形式で本格的なカフェを設置しようと協議したものの、事業者からは、市による電気・下水道等のインフラ設備の整備と10年以上の営業の担保を求められた。市としては、指定管理期間である5年を超えた出店を認めることは難しく、インフラ整備においても原則、事業者負担という方針であったため、平成27年に公募による選定を検討することとなった。

事業者に関別ヒアリング調査を実施するなど諸条件を確認し、平成29年3月に公募型プロポーザル提案方式で事業者を公募した。当時はパークPFI制度の導入前であったため、都市公園法第5条に基づく設置管理許可制度を活用し、4社の応募があった中から、書類審査を経てスターバックスコーヒージャパン株式会社と決定した。

指定管理者制度を導入した公園内に新たな民間施設を入れるということで、ごみ収集、駐車場の混雑及び管理範囲について問題が生じないように、浜松市と指定管理者およびスターバックスコーヒージャパン株式会社の三社による協力及び連携に関する協定書を取り交わし、平成30年4月の開店後も管理上の問題点や協力関係について、3か月に1回の定期協議を行っている。

公園の景観に配慮した建物が非常に好評で、市民の憩いの場となっている。

#### (イ) 導入施設・事業者からの反応

浜松市で指定管理者制度を導入している260施設のうち公園管理事務所で管理している施設は19施設ある。平成18年頃から公園施設に指定管理者制度を導入しているが、大半のものは総合公園や自主事業での収益が見込まれるような大きな公園のみであり、公募型プロポーザルで概ね5年サイクルで契約している。

指定管理者からは、都市公園法に基づく公園管理者として市との役割分担を明

確にしてほしいと要望があり、定期的な意見交換を実施している。

#### ウ 公園施設管理の現状について

浜松市の公園施設管理に携わる職員は13人で、全てを直営で担うことは不可能であるので、市が管理する759公園を月3回程度の頻度でパトロールする巡視業務及び簡易な修繕等に対応する機動業務の2業務を業務委託している。

現在、管理公園の約半分の390公園に対し自治会による愛護会が結成されており、頻度の高いところでは月1回の草刈り、ごみ拾いを実施している。

具体的な維持管理としては、年4回程度の定期的な芝刈、除草業務、不定期での低木刈込、樹木剪定などは単価契約で委託しており、随時対応している。

公園照明灯のLED化や近年の大規模災害に備えた減災対応として急斜面緑地の法面对策など、公園施設の改良を行うとともに、遊具やトイレ等施設の健全度に合わせた長寿命化の取組を実施している。また、デジタル化の推進として、紙の記録の保存も含めて、電子化を進めるなど公園管理情報を集約するとともに、現場でリモート端末を活用することで即時判断・対応を行い、時間的ロスの削減に取り組んでいる。

#### エ 公園施設管理にかかる課題について

バブル期に建設した公園が多く、一度に老朽化を迎えていることから、管理施設の集約化が課題と考えている。また、大規模災害への備えとして、日々のパトロール等からリスクを把握することや職員自身が被災に対応できるよう民間企業の研修へ参加する等をしている。



#### ※主な質疑内容等

##### (委員) 指定管理者による駐車場の運営について

(説明者) 駐車場の使用料金は条例で定められているが、使用料金を指定管理者の利用料金として支払うシステムにし、指定管理者の収益分を市が支払う管理料から差し引く運用をすることはできる。ただし、駐車場を公園と一体として管理する場合であって、駐車場事業主が異なる場合はできない。

浜松城公園では、公園利用者に対する特典として、天守閣などの有料施設利用者には駐車料無料時間を30分追加し、最大150分無料となるように設定している。有料化によって無断駐車が激減し、公園利用者にとってより利用しやすい環境となったと考えている。

**(委 員) 指定管理者による収益事業について**

(説明者) 市役所から店舗を指定することはできないが、指定管理者からの提案によりキッチンカーを出すなどが考えられる。現在は感染症対策で止めているが、浜松城公園にもキッチンカーの出店があった。

**(委 員) 公園の運営者と異なるカフェ経営について**

(説明者) 浜松城公園内のカフェ事業者は、公園の指定管理者とは異なるが、公園内に排他的エリアを決め、パークPFIのように敷地の使用料を市に支払う形で、管理と経営は全てカフェ事業者で行っている。また、公園の共存施設として施設建設にあたり景観配慮するとともに、定期的に市と指定管理者との三者協議を行っている。市民の日常利用を見込んだ店舗となっており、市民が公園と親しむ呼び水となっている。