

総務消防委員会行政調査報告から

【北九州市】

連携中枢都市圏「北九州都市圏域」について

北九州市は、国が地方創生の一環として進める連携中枢都市圏構想に基づき、近隣16市町の首長で構成する「北九州都市圏トップ会議」を経て、平成27年12月に連携中枢都市宣言を行い、28年4月に「北九州都市圏域連携中枢都市圏ビジョン」を策定し、圏域の経済成長や都市機能の集積等に連携して取り組んでいる。

1. 連携中枢都市圏

(1) 目的

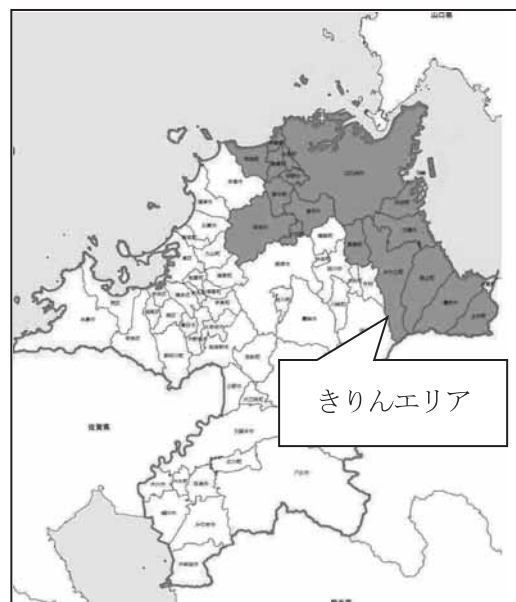
地域の中心都市と近隣市町が、「経済成長のけん引」「高次都市機能の集積・強化」「生活関連機能サービスの向上」の3つの柱をもとに連携し、人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある社会経済を維持するための拠点を形成することを目的とする。

(2) 連携中枢都市圏の名称

北九州都市圏域

(3) 連携中枢都市圏を構成する市町の名称（6市11町）

北九州市、直方市、行橋市、豊前市、中間市、宮若市、芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町、小竹町、鞍手町、香春町、荏田町、みやこ町、上毛町、築上町の6市11町で構成され、圏域の形が「きりん」の頭に見える為、「きりんエリア」と呼んでいる。



2. 北九州都市圏域の特徴

(1) 地理・自然的特性

「北九州都市圏域」は、総人口約143万人、総面積約1,460 k m²であり、ともに福岡県の約30パーセントを占めている。九州の最北部であるとともに、九州と本州、そして東九州と西九州の結節点に位置し、古くから陸上・海上の交通の要衝として発展してきた。

圏域の西側は福岡都市圏と境を接し、東側は大分県中津市に接するとともに、関門海峡を挟んで山口県下関市にも面している。

三方を響灘、関門海峡、周防灘の海に囲まれ、中心を福知山系が貫き、一級河川の遠賀川を有するなど、壮大な景勝地も多く、豊かな自然環境に恵まれている圏域である。

(2) 産業の特徴

陸上・海上交通の要衝という立地特性を活かし、古くからさまざまな産業や文化が発展してきた。特に、1901年の官営八幡製鐵所創業以来、筑豊地域の石炭産業振興や鉄道、港湾の整備などを背景に「北九州工業地帯」を中心とした製造業が発展してきた地域である。

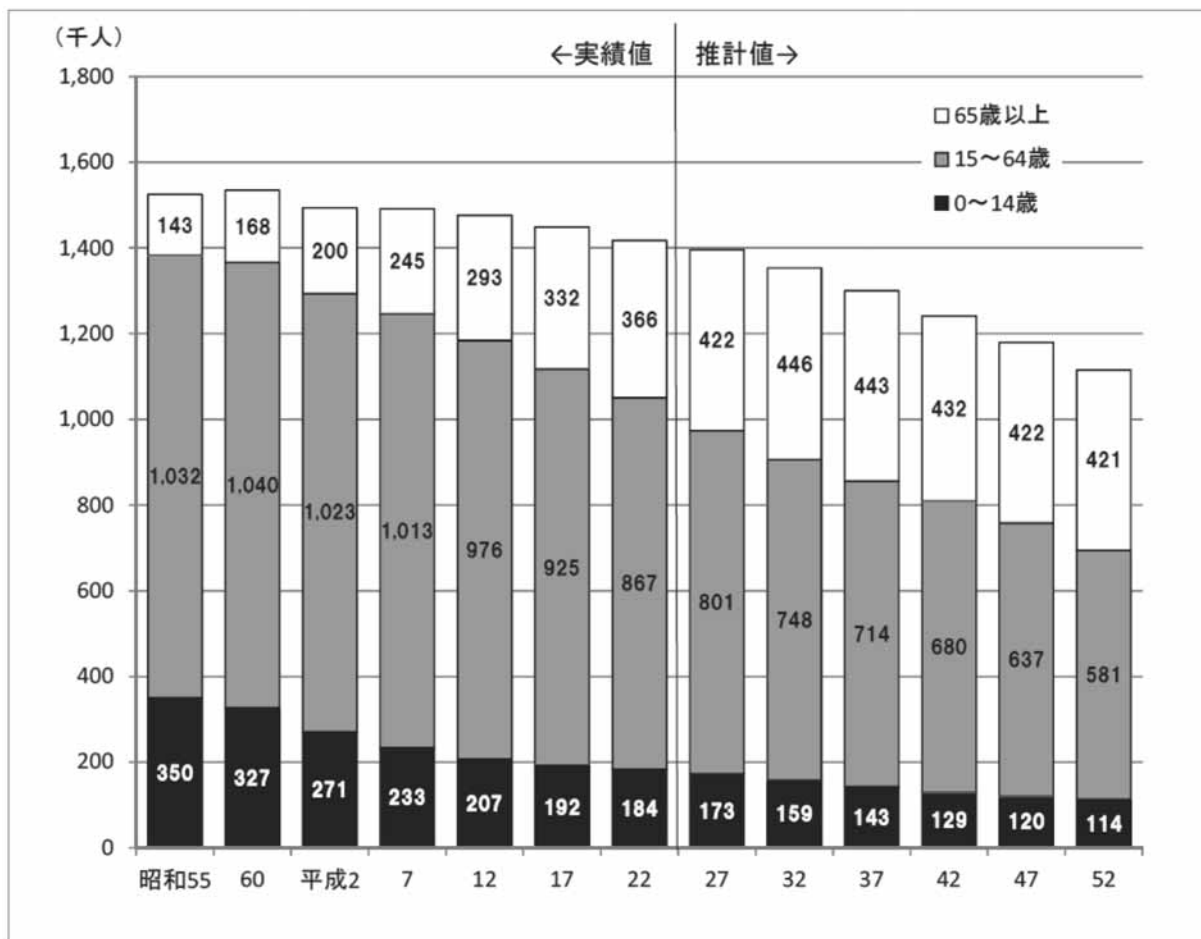
現在も、鉄鋼、機械、科学などさまざまな素材型産業が集積する一方で、自動車関連産業など新たな分野の企業も進出している。

3. 圏域の将来推計人口

(1) 北九州都市圏域の年齢3区分別人口の推移と見通し

国立社会保障・人口問題研究所による圏域の推計人口は、人口減少・少子高齢化が進展している。

人口は昭和60年の1,535千人をピークにして、減少局面に入っている。平成52年の人口は22年から約2割減少し、約1,116千人になると推計されている。



(出典) 総務省「国勢調査」(昭和55年、60年、平成2年、7年、12年、17年、22年)
社人研「日本の地域別将来推計人口(平成25(2013)年)3月推計」

(2) 市町村別将来人口

市町村別将来人口をみると、全ての市町において、平成22年と比較して52年の人口は約2割～3割減少し、多いところでは4割以上減少と推計されている。

	人口（単位：人）				指数（H22=100）
	H22年 (2010)	H32年 (2020)	H42年 (2030)	H52年 (2040)	H52年 (2040)
北九州市	976,846	936,127	866,164	784,162	80.3
直方市	57,686	53,486	48,274	42,784	74.2
行橋市	70,468	68,108	63,747	58,208	82.6
豊前市	27,031	24,497	21,739	19,041	70.4
中間市	44,210	39,172	33,704	28,249	63.9
宮若市	30,081	27,721	25,255	22,751	75.6
芦屋町	15,369	13,826	12,172	10,533	68.5
水巻町	30,021	27,599	24,592	21,201	70.6
岡垣町	32,119	31,761	30,436	28,750	89.5
遠賀町	19,160	18,263	16,786	15,001	78.3
小竹町	8,602	7,399	6,238	5,103	59.3
鞍手町	17,088	14,915	12,619	10,293	60.2
香春町	11,685	10,172	8,641	7,165	61.3
苅田町	36,005	35,882	33,401	30,302	84.2
みやこ町	21,572	19,047	16,351	13,654	63.3
上毛町	7,852	7,082	6,279	5,518	70.3
築上町	19,544	17,190	14,830	12,575	64.3
合計	1,425,339	1,352,255	1,241,236	1,115,294	78.2

（出典）各市町策定の「人口ビジョン」及び社人研「日本の地域別将来推計人口（平成25（2013）年）3月推計」
2010年人口は、平成22年国勢調査による

4. 圏域の成果指標

圏域の中長期的な目標である「圏域人口の急速な減少抑制」を達成するため、各連携分野における主要な指標で進捗管理を行い、各指標の増加（社会動態はプラス）を目指す。

(1) 主要指標1 圏域全体の経済成長のけん引

<取り組みの方向性>

○ 広域的な産業育成

・連携市町の首長による定期的な会合の開催

- ・自動車産業の振興
- ・北九州空港の物流拠点化に向けた取り組み
- ・異業種マッチング など
- 若者・女性の雇用確保や創業の支援
 - ・「若者ワークプラザ北九州」や「(仮称)女性活躍推進センター」の活用
 - ・セミナーの受講などによる圏域住民の創業支援 など
- 観光客増に向けた取り組みの推進
 - ・圏域の観光素材の情報発信，観光ルートの整備などの検討
 - ・東九州道開通による交流人口増を見据えた圏域の魅力発信
 - ・クルーズ船誘致の取り組み など
- 首都圏からの移住を推進する取り組み
 - ・北九州市版C C R Cの検討

(2) 主要指標 2 高次都市機能の集積・強化

<取り組みの方向性>

- 高度な医療サービスの提供
 - ・救命救急センターや周産期母子医療センターなど，高度な医療資源を活用した高度急性期医療等の提供
- 圏域内外へのアクセス拠点の整備
 - ・小倉駅周辺賑わい創造
 - ・圏域整備地域の拠点である折尾地区の総合整備
- 圏域内の企業等のニーズに応じた人材育成
 - ・圏域の自動車産業の高度化を支える産業人材育成事業
- その他，高次都市機能の集積強化
 - ・北九州空港の機能拡充・利用促進

(3) 主要指標 3 生活関連機能サービスの向上

<取り組みの方向性>

- 住民の利便性を高める取り組み
 - ・在宅医療介護やケアマネージャー支援における連携
 - ・子育て施設，図書館などの広域利用
 - ・オリンピック種目体験などスポーツ活動機会の充実
 - ・北九州市立大学による公開講座の実施
 - ・道路等の交通インフラの維持・確保 など
- 効率的な行政サービス提供に向けた取り組み
 - ・火災原因調査の鑑識・鑑定における連携
 - ・GIS共同利用による情報の集約化・効率化
 - ・移住・定住促進における連携したPR

- ・各市町の課題について関係機関に対する共同の要望活動
- ・圏域自治体職員のスキルアップのための合同研修の実施
(管理職研修や政策立案研修, 技術職員の相談体制の確立など)
- ・航空写真撮影及び写真地図データ等の共同作成 など

5. 今後の課題及び目標

「北九州都市圏域」の活性化のためには、圏域全体における転出超過の改善が重要となってくる。連携中枢都市である北九州市が策定した「北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略」でも、女性と若者の定着などにより、市の社会動態をプラスに転じさせることを基本方針としている。

今後は、圏域の各市町で策定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」における政策と、連携中枢都市圏「北九州都市圏域」における政策が両輪となって、圏域の魅力を高め、人口減少のスピードを緩めていく必要がある。

以上のことを踏まえ、連携中枢都市圏「北九州都市圏域」では、圏域人口の急激な減少抑制を目指すことを目標とし、圏域市町が有効な連携を図っていく。

【静岡市】

総合交通計画について

静岡市を取り巻く環境は、人口減少や高齢社会の進展による社会情勢の変化に加え、新東名高速道路の開通や中部横断自動車道の整備などの大規模な社会資本整備の進展に伴う都市交通体系の複雑化、市町合併による都市構造の変化など、急激に変化するとともに、25年度には交通政策基本法が制定され、将来の目指す都市構造やまちづくりの方針と整合を図った総合的な交通体系を構築する必要性が出てきた。このようなことから、新たな交流と活力を生み出し、活発な経済活動や安心・安全な市民生活を支えるため、快適で質の高いまちの拠点や拠点間等の交通環境を充実させることを目的に、「集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築」を基本方針に掲げた「静岡市総合交通計画」を平成28年4月に改訂し、今後20年間を見据えた53施策に取り組んでいる。

1. 静岡市の交通課題（第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査）

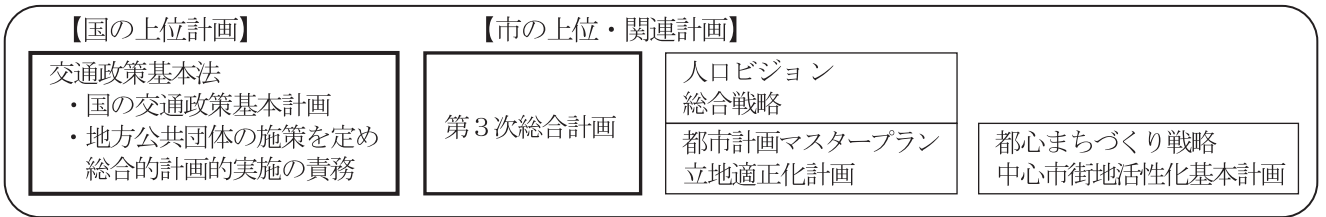
視 点		課 題
1	土地利用やまちづくりと交通施策の一体的検討	・公共交通を維持しやすい集約型都市構造の検討 ・集約型都市構造へ誘導する交通環境整備
2	交通サービスの最適化・効率化	・バスサービスや運行形態の継続的改善 ・高齢者が車を使わなくても暮らせる交通条件整備 ・残されている問題箇所に集中した施策実施
3	環境に配慮したまちづくり	・自動車利用の適正化と道路混雑の改善 ・環境負荷の少ない生活行動への転換促進
4	効率性・戦略性を重視した計画づくり	・高齢者増加を中心市街地活性化に生かす方策の検討 ・地域の観光魅力度向上に資する交通環境の整備 ・国内外の交流拡大を地域活力向上に生かす交通ネットワークの整備
5	産官学民の「新たな公」によるまちづくり	・マイカー通勤抑制に向けた官民の連携 ・交通サービスを維持する事業者・住民・行政の連携
6	広域インフラと連携したまちづくり	・広域交通拠点へのアクセス向上 ・清水港の交流機能強化 ・産業競争力向上に寄与する広域交通ネットワークの整備
7	マルチモーダル（※）な交通体系の構築	・自動車以外の交通利便性向上 ・乗り継ぎ利便性の向上
8	徒歩・自転車を中心とした交通空間の再構築	・自転車利用環境の改善 ・高齢者が歩きやすい交通環境の整備
9	郊外・中山間地の高齢者や交通弱者への対応	・買い物や通院先への交通サービスの維持 ・外出困難者の増加への備え ・子どもや女性に優しい交通環境の整備
10	災害に強いまちづくりと交通システム	・交通移動に関する災害リスク情報の防災計画への反映

※効率的な輸送体系の確立と良好な交通環境の創造を目指し、道路・航空・海運・水運・鉄道など複数の交通機関を連携させる交通施策

2. これまでの取り組み状況

施 策	実施年度	内 容 等
サイクル&バスライド整備	S63～H26	市やバス事業者にて設置 市内25カ所
バス優先レーン、公共車両優先システム（PTPS）の導入	H16	約2.8kmの区間の1車線、朝7:30～9:00
新バスロケーションシステムの拡大	H17～H19	G P Sにより精度の高いバス運行情報を提供
B R T 走行実験	H23	連結バスと市内の道路構造の適合性、課題の調査
モール化・路上駐輪場社会実験	H24	中心市街地での効果・影響を検証
バスターミナルの整備	H24	市街地と山間地の中間に整備し、日中の便をデマンド化

3. 計画の位置づけ（上位計画及び関連計画との関係）



基本方針	静岡市総合交通計画						
	4つの基本目標	公共交通分野 (方針) 地域区分別のサービスレベル設定 (利用者数に応じた運行) が可能な公共交通網への再編を図る		交通環境分野 (方針) 生活や観光等において、公共交通で移動しやすい交通環境の整備を推進する		道路分野 (方針) 拠点間を相互に連結し、利便性・安全性の高い道路交通ネットワークを構築する	
集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築		分野の目標	施策	分野の目標	施策	分野の目標	施策
	【活力】 ひとが歩いて 楽しいまち	(1) 公共交通の優先 (中心市街地における公共交通の優先等)	1～5 7～14 19～27	(5) 中心市街地の交通環境整備	28～35 37～38 42～43	(9) 道路の快適性・安全性の向上	44～47
	【生活】 ひとが公共交通に乗りやすいまち	(2) 公共交通の利便性向上 (鉄道とバスの連携等)	1 5～14 19～27	(6) 歩行者・自転車の交通環境整備	33～38 42～43	(10) 道路網の整備による交流機能向上	45～47
	【環境】 ひとが自転車に乗りやすいまち	(3) 公共交通の維持 (乗換拠点の設置, 需要に応じた運行等)	1～5 6～8 15～27	(7) モビリティ・マネジメント (※) ※一人一人のモビリティ (移動) が望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策	37～43	(11) 自転車走行空間の整備	45～47
	【交流】 ひとが出会えるまち	(4) 公共交通の利用促進 (多様な需要の統合や需要創出等)	1 7～8 17～27	(8) 観光を支援する交通環境整備	37 42～43	(12) 広域交通ネットワークの強化	45～53



地域公共交通網形成計画 (28年度策定予定)
 計画期間：原則5年以内
 計画内容：方針, 区域, 目標
 事業 (実施主体), 期間
 ※策定にあたり, 事業者協議が必要

- ・自転車利用計画
- ・駐輪場整備計画
- ・駐車場整備計画
- ・駐車場, 駐輪場等
- ・アセットマネジメント計画

- ・第2次静岡市のみちづくり
- ・自転車走行空間ネットワーク整備計画
- ・歩行空間整備計画

4. 分野別の具体的施策

◆公共交通分野 【方針】公共交通網の再編

	施 策
1	バス路線網の再編
2	新交通（LRT、BRT等）及び循環バスの導入検討
3	乗換交通結節点の設置検討
4	中心市街地におけるバス優先施策の推進
5	バスレーンの設置、公共車両優先システム（PTPS）の導入検討
6	幹線バス路線のサービス維持・利便性向上
7	料金体系の改善（乗り継ぎ割引、均一料金等）
8	バス停の整備
9	バリアフリー化や安全対策の推進
10	駅前広場の整備
11	サイクル・アンド・ライド駐輪場の整備（駐輪環境の適正化）
12	新駅の検討
13	駅間移動施設の検討
14	連続立体交差事業の検討

	施 策
15	市街地バス路線のサービス維持
16	サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備
17	地域交通結節点の設置
18	郊外部・山間地バス路線のデマンド運行拡大
19	地域交通システムの導入
20	免許返納制度の充実化
21	乗り継ぎダイヤの改善
22	利用しやすい車両等の導入
23	運行情報の提供
24	公共交通への自転車持ち込み
25	広域交通拠点の活用（乗換利便性の向上、案内やPR）
26	観光交通のネットワーク化（新ルート設定、乗継ダイヤ調整、共通フリーパス検討等）
27	公共交通施策に併せたモビリティ・マネジメント

<バス再編の考え方>

- ・立地適正化計画と連携し、中心市街地でのバスサービス向上、郊外部での運行効率化など、需要に応じたサービス水準設定が可能なバス網、鉄道等と連携したバス網への再編を目指す。
- ・公共交通サービスである「速達性」、「定時制」、「低廉性」、「利便性」をバランスよく総合的に改善する。



<地域区分や需要に応じた公共交通（運行形態）の設定>

地域区分（需要）		サービス	公共交通（主な運行形態）
市街地	都市拠点・地域拠点	サービス向上・利便性向上	基幹公共交通（新交通（LRT, BRT等）、基幹的な路線バス等）
	利便性の高い市街地ゾーン	サービス向上・利便性向上	幹線バス（主要な路線バス等）
	ゆとりのある市街地ゾーン	サービス維持	市街地バス（路線バス、コミュニティバス等）
自然調和ゾーン		生活に必要なサービスの維持	郊外部・山間地バス（コミュニティバス、デマンド型交通、乗合タクシー等）
その他		〃	（デマンド型交通、乗合タクシー、過疎地有償運送等）

◆交通環境分野 【方針】公共交通を使いやすい交通環境整備

	施策
28	道路空間の再配分
29	モール機能の充実
30	ゾーンシステム導入
31	歩行者優先ゾーンを生かす隔地駐車場の誘導
32	駐車場案内情報の再構築
33	駐輪環境の改善
34	カーシェアリング
35	レンタサイクルの拡充（コミュニティサイクルの検討を含む）
36	歩道確保やゾーン30の取り組み推進

	施策
37	自転車利用環境の整備
38	ノーカーデー、相乗りの促進、企業送迎バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム等
39	パークアンドライド、サイクルアンドライド
40	パークアンドバスライド
41	サイクルアンドバスライド
42	観光・レクリエーション拠点の交通環境整備（海上交通、バス、アクセス道路、駐車場、レンタサイクル、サイン等）
43	東海道歴史街道二峠六宿まち歩き観光（日本風景街道）の取り組み促進

◆道路分野 【方針】拠点間のネットワーク化

	施策
44	駅周辺地区におけるバリアフリー化の推進
45	通学路等における歩行空間の整備
46	道路網の整備
47	自転車走行空間ネットワークの整備の推進
48	中部横断自動車道路の整備促進

	施策
49	東名新インターチェンジの開設
50	高速道路ICのアクセス道路整備
51	国道1号静岡バイパスの整備促進
52	道路施設（橋梁、トンネル、舗装、標識等）の維持管理
53	橋梁の耐震補強やのり面対策の推進

5. 目標値の設定

交通体系の基本方針	成果指標	短期・中期（H34）目標値	備考
【活力】 ひとが歩いて楽しいまち （中心市街地の活性化に資する交通体系）	1. 中心市街地の滞在時間（2時間以上の割合） ※総合計画（H34）	（H26） （H34） 静岡：27.7%→現状維持 清水：37.4%→現状維持 ※施策の推進により減少傾向を抑制	社会経済状況の変化やまちづくり施策の進捗状況等を踏まえて検証
【生活】 ひとが公共交通に乗りやすいまち （良好な生活環境の形成に資する交通体系）	2. 公共交通の利用者数 ※総合計画（H34）	（H26） （H34） 201,059人 → 192,170人 JR：97,715人→93,341人 静鉄：30,278人→28,923人 バス：73,066人→69,907人 ※施策の推進により減少傾向を抑制	社会経済状況の変化やまちづくり施策の進捗状況等を踏まえて検証
【環境】 ひとが自転車に乗りやすいまち （環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系）	3. 自転車走行空間の整備率 ※総合計画（H34）	（H26） （H34） 32% → 72%	
【交流】 ひとが出会えるまち （拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系）	4. 都市計画道路の整備率 ※総合計画（H34）	（H26） （H34） 78.8% → 83.9%	

【横浜市】

民間力の活用（公民連携）について

1. 公民連携（共創）の必要性

- ・ 少子高齢化，財政基盤の脆弱化，社会インフラの老朽化など，将来を見据えた現実的な対応を図る必要がある
- ・ 自治体はその規模と多様性ゆえに行政課題も複雑化している
- ・ 行政の資源やノウハウ等が限られる中で，公共サービスに対する市民ニーズに的確かつ持続的に対応していくためには，多様な主体との対話をし，知恵と力を出し合い，ともにイノベーションを創出することが不可欠

2. 横浜市における公民連携の位置づけ

☆中期4か年計画2014-2017

「誰もが安心と希望を実感でき，人も企業も輝く横浜」の実現を目指す

☆計画の特徴

「創造」～オール横浜の力を結集し，新たな価値を創造する～

- ・ さらなる高みの実現を目指すために，行政だけでなく，オール横浜の知恵や力を結集

☆今後の展開

「対話による創造」～民間がより活用できる横浜の未来を創る～

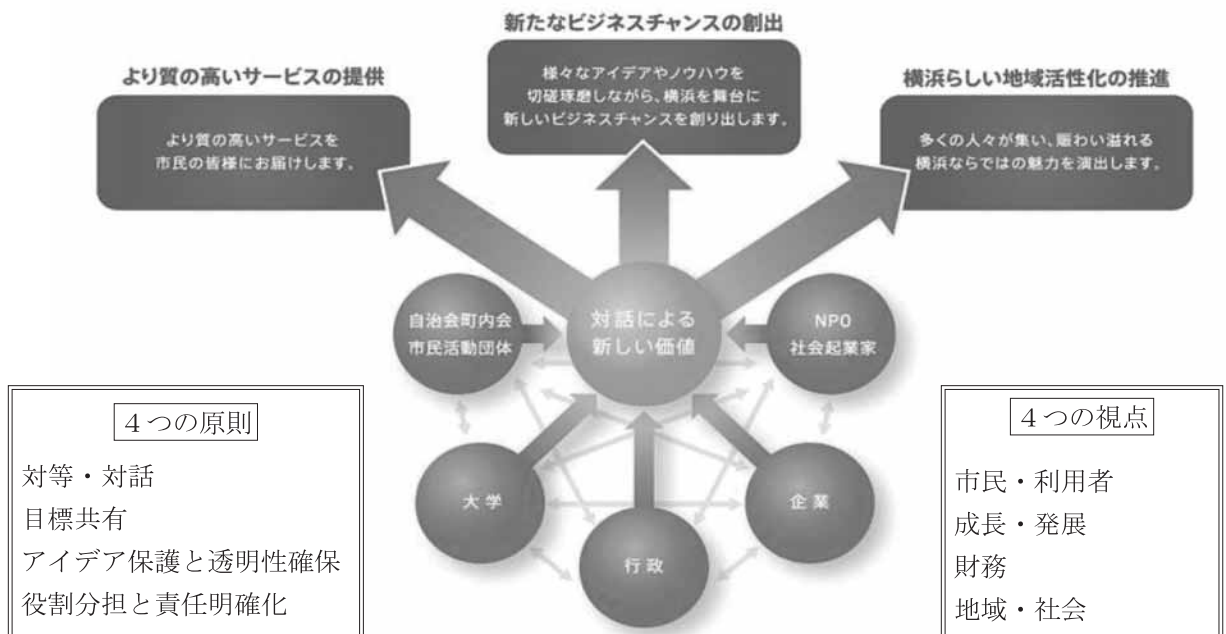
○未来を創造する対話の場の充実

- ・ 横浜会議や共創フォーラムの機能・内容充実
- ・ フューチャーセッションの積極的な展開

○公民連携の仕組み等の活用と充実

- ・ 既存の公民連携の仕組みのより積極的な活用
- ・ 新たな公民連携の仕組みの検討・導入

3. 横浜市が目指す「共創」のすがた



企業，NPO，大学，市民団体などの多様な民間と行政が対話を通じて，連携を進め，それぞれの持つアイデアやノウハウ，資源などを活用することで，社会的課題や地域課題に対して，新たな価値や解決策を共に見い出し，創り上げていくこと

4. 取り組み事例

(1) PFI

- ・これまでに、上下水道、学校、庁舎等の整備で9事業を実施
- ・事業方式は、すべてBTO（民間が施設等を建設、完成後に管理者等に所有権を移転、民間が維持・管理等）
- ・事業形態は、サービス購入型または混合型：8事業、独立採算型：1事業
- ・契約金額総額約923億円、VFM（Value-for-Money）は平均18.1%

(2) PFI以外

① 権太坂三丁目土地活用（敷地分割・貸付）

- ・敷地を分割（ア、イ）し、ア（4,010㎡）一般定期借地方式で民間が公共施設等（必須施設）を提案・整備、イ（7,734㎡）事業用借地方式で民間事業者が自由提案で商業施設を整備
- ・建設後、市営住宅、コミュニティハウスは市が民間事業者から借り上げ、高齢者優良賃貸住宅は市が家賃補助
- ・施設内容・貸付期間

【必須施設・50年間】市営住宅、高齢者優良賃貸住宅、コミュニティハウス

【自由提案施設・20年間】スーパーマーケット、デイサービスセンター、飲食店等

② 新横浜駅北口公衆トイレ（物品役務提供型ネーミングライツ）

- ・地元企業の設備の提供により備品を更新し、さらに、3年間維持管理の一部を当該企業に行ってもらう（金額換算で約500万円分）
- ・地元企業にとっては、社員の意識向上、話題性による広告効果、主要駅前でのショールーム的な役割などのメリット



(3) サウンディング調査

【実施目的】

- ・事業検討に向けて、市場性の有無や資産の活用アイデアを把握
- ・地域課題や配慮事項を事前に伝え、より優れた事業提案を促す
- ・事業者の参加意向を把握し、事業者がより参加しやすい公募条件を設定

【実施段階】アとイ、両方の実施の場合や片方実施の場合もある

ア. 活用検討の早い段階

イ. 事業者公募の前（公募要項の作成に向けて）

① 戸塚区吉田町土地活用事業

- ・市有地（約4,290㎡）の処分にあって、サウンディング調査を実施（H23.1, 18社参加）
- ・事業実施に向け、実現性の高い公募条件を定めるため、対話を通じて、民間事業者の参入意識を高めながら、次の事項の意向を把握

- ・事業方式（土地の売却または定期借地）
- ・地域課題である保育所等の子育て支援施設、地域交流スペースの導入可能性など

- ・調査結果を踏まえた公募条件により、事業者公募を実施（H23.9）

⇒土地は売却、認可保育所の設置は可（定員60名）、地域交流スペースの導入は条件付き可

- ・この結果、市の意向を適切に反映した提案が出された（分譲集合住宅を基本としながら、認可保育所だけでなく、学童保育スペースも導入。また、コミュニティスペースは、地元で活動実績のあるNPO法人が運営し、マンション住宅だけでなく、近隣住民も利用）

(4) ネーミングライツ

市と民間団体等との契約により、市の施設等に愛称等の付与を認めるかわりに、当該団体からその対価等を得て、施設の持続可能な運営に資するもの

名 称	期 間	年 額
日産スタジアム	H25～H27	1億5,000万円
ニッパツ三ツ沢球技場	H25～H27	4,000万円
はまぎんこども宇宙科学館	H25～H27	1,500万円
俣野公園・横浜葉大スタジアム	H21～H31	1,000万円
ベイクォーターウオーク	H26～H31	800万円
ドウアメニティ 新横浜駅前トイレ診断士の廁堂	H26～H29	役務・物品を提供
カップヌードル ミュージアムパーク	H24～H34	500万円
ハマヤク農園	H28～H38	360万円

(5) 共創フォーラム

【目的】

- 行政と民間の交流の場を創出することで
- ☆異なる視点、異なる価値観から革新的なアイデアを生み出す
- ☆相互理解の上で、社会的課題を議論し、解決策を導き出す

【今後の展開】

今後はより具体的な社会的課題・地域課題を、民間と行政の対話で解決していくことを目指し、小規模な対話型のフォーラムを積極的に展開していく

(6) 共創フロント

民間事業者から、公民連携に関する相談・提案を受け付ける窓口として共創フロントを常設。共創推進室が民間と各部署との橋渡し役となり、実現に向けた検討や調整を行う

※20年6月の開設以降、27年度末までに民間からの提案数541件のうち231件が実現

年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	合計
提案数	60	76	66	48	58	56	84	93	541
実現数	6	18	37	27	31	27	39	46	231



① 包括的な連携

☆セブン&アイグループ3社との地域活性化包括連携協定の締結

(株)セブン-イレブン・ジャパン、(株)イトーヨーカ堂、(株)そごう・西武

- ・地産地消や食育、安全で安心な地域社会の実現、観光振興、地域環境の保全などの分野において、相互の連携を強化し、横浜における市民サービス向上を目的に締結 (H24. 6)



横浜産小松菜と紅鮭のおにぎり



協定締結式



市と連携し、ごみ減量に取り組む

- ② 具体的な連携（地図×災害対策）（株ゼンリン×横浜市 「災害時協力関係構築協定」）
- ・地図製品の提供や地図の作成などで相互に連携し、災害対応や防災・減災活動により役立つ地図の開発につなげ、一人でも多くの市民の命を救い、よりきめ細やかな被災者支援等を実現することを目指す連携

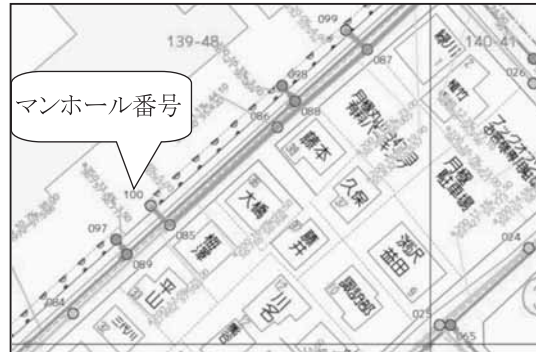
【連携内容】

- ☆広域図の提供（平時・訓練で使用）
- ☆住宅地図の事前提供（災害時利用可）
- ☆NET配信地図の提供
- ☆災害時地図複製の許諾
- ☆情報交換

- ゼンリンのメリット
 - ・自治体の災害対応時の地図活用についての情報交換
 - ・災害対策に効果的な地図づくり
 - ・人々の安全、安心に貢献
- 横浜市のメリット
 - ・災害時に迅速に地図を入手
 - ・地図を活用した効果的な災害対応



タブレットで場所確認

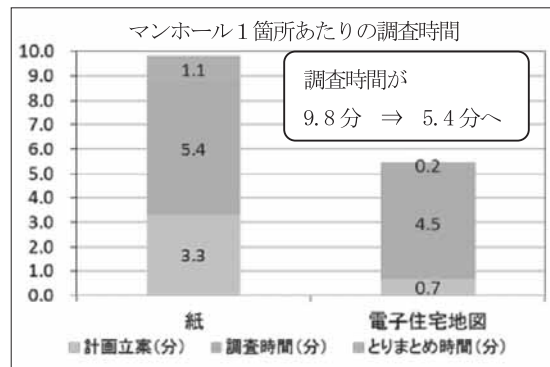


災害発生時における下水道機能の早期復旧を図るため、災害対応用の電子住宅地図を共同開発。

市が毎年実施している下水道BCP訓練で試験的に導入実施（H26.11.5）

さらに、同電子地図を活用し、災害時支援協定を締結している民間事業者との合同図上訓練を実施（H26.11.12 約130名参加）

27年度、国土交通大臣賞を受賞（循環のみち下水道賞）



- ③ 連携の場の提供（環境施策【テーマ型フロント事例】）

公募テーマ「VPP（バーチャルパワープラント）構築事業に関する提案募集」

【内容】市内の小中学校（18区に各1校）に蓄電池等のエネルギー設備を設置し、それを統合的に制御して、あたかも一つの発電所（仮想発電所）のように機能させ、民間と市が共に活用できるVPP事業の企画提案を募集（経済産業省「VPP構築事業費補助金」の対象となる提案が条件）

- ・事業概要（提案者：東京電力エナジーパートナー(株)、(株)東芝）

地域防災拠点に指定されている市内小中学校に、事業者負担で10kWhの蓄電池設備を設置し、東芝が開発したシステムにより、平常時には電力の利用量調整として東京電力エナジーパートナーが活用し、非常時には防災用電力として横浜市が使用。国庫補助金等も活用しながら、日本初のモデルとして発信、展開する。※横浜市の予算はゼロ

④ ノウハウ提供（スマホアプリ×救急救命）救命処置アプリの共同開発

【経緯】市民の自主救護能力向上，救命講習を受けても現実の対応につながりにくい（心臓マッサージや人工呼吸のタイミング，AEDの使い方などがわかりにくい），民間や行政，どちらか一方では解決できない（技術・内容の専門性）

【開発技術】提案者から専門企業に技術協力を依頼

【開発費用】提案者のCSRや新規ビジネス投資，広告収入も検討

【監修・出演】消防局（専門性，開発コスト削減のため）



⑤ 民間主体の事業等支援（映画やアニメ等のコンテンツとの連携）

スタジオジブリ映画「コクリコ坂から」の公開に伴い，観光振興等のための公民連携（KDDI）

【タイアップの内容】

- ・完成披露試写会や主題歌コンサートなどの開催
- ・「横浜めぐり公式ガイドブック」の作成&スタンプラリーの実施
- ・映画の舞台エリア（桜木町～山手）へのバナーフラッグ掲揚
- ・エコうちわ作成，配布（読売新聞社協力）
- ・地元事業者，NPOとの連携による各種企画イベント（まちあるきイベント，横浜港クルーズ，博物館等の企画展，山手西洋館での映画関連グッズの展示）
- ・港の見える丘公園内に主人公が掲げる「U・W旗」を掲揚するポールとパネルを設置（スタジオジブリから公式に認められた初の映画記念スポット）



5. さらなる「共創」のための人材育成

○共創スキルの習得のための職員向け研修「共創アクションセミナー」を年間20回以上開催

☆制度的スキルアップ

公民連携手法として確立されている各種ツールについて，各区局の担当者を対象に，制度への正しい理解を促し，また具体的事例を交えながら最新の情報提供を行う

例：広告事業，指定管理者制度，PFI，公有資産活用に関する研修 など

☆マインドスキルアップ

共創を進める上で，制度的スキルだけでは習得できない，共創に必要とされる考え方や，ノウハウ，スキルなどについて，その習得を目的に行うもの

例：「価値共創力，影響対話力，win-win交渉力」のアクションセミナー