

第3章 整備の進め方

3. 1 基本的な考え方

公園・シンボルロードの整備は、次の考え方に沿って進めます。

- 公園・シンボルロードの整備は、公園用地の取得及び土壌汚染対策に係る国との協議の進捗、市の財政規模、状況等を考慮し、段階的に進めます（補足①参照）。
- 段階的整備にあたり、まずはシンボルロードを東京オリンピック・パラリンピックの競技会場へのアクセスルートの一つとして機能させる、近隣の公共施設や周辺市街地との連携を強めるなどのために必要な整備を最優先とします（第1期整備）。
- 第1期整備後は、安全性を確保した上で市民が公園として利用できる区域を拡大させることで、基地跡地の内部の様子を多くの市民、事業者等に見ていただきながら、公園・シンボルロードの整備や管理・運営への参加の機会を設けていくことを目指します（第2期整備）。
- 公園区域の利用拡大は、①公園・シンボルロードの機能向上に寄与し、②利用者等の安全性が確保でき（植栽管理、防犯対策等）、③できる限り低コストで開放できる区域を優先的に検討します。
- 公園用地の取得に関する国との協議が整うまで、原則として無償管理委託による利用を進めます。公園施設の整備、民間が運営する収益施設の設置については、国との協議が整った段階で着手します（補足②参照）。
- 国との協議が整うまでの間は、用地の有償利用、市が用地を取得する予定の道路用地を活用して、仮設の施設（キッチンカー、コンテナハウス等）を用いた飲食サービスの提供等の収益事業を社会実験的に行うことを検討します。

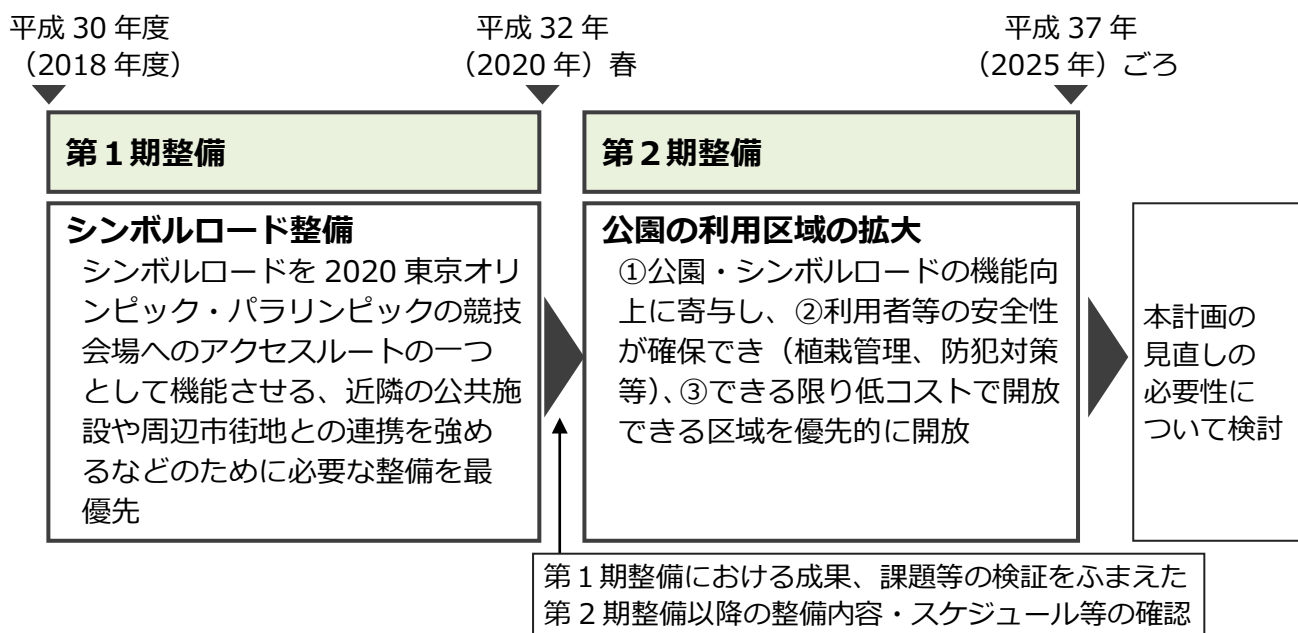


図 公園・シンボルロードの整備の進め方

補足① 段階的整備を進める理由

- ・ 基地跡地の土壌汚染対策は、国と実施主体などについて協議中であり、対策の実施方法についても未定です。また、埼玉県とは、対策の実施方法や実施に伴う土地の形質変更届などについて協議中です。このため、土壌汚染区域周辺の整備に早期に着手することは困難な状況となっています。
- ・ シンボルロードについては、東京オリンピック・パラリンピックの競技会場へのアクセスルートの一つとして機能させる、近隣の公共施設や周辺市街地との連携を強めるなどのために、第1期整備として最優先で整備すべき内容があります。
- ・ 今後は人口減少・高齢化の進行や公共施設の老朽化を背景に、市の財政状況が厳しさを増していくことが見込まれることから、今後の市の財政規模、財政状況を考慮すると、整備費を一括して確保することは容易でなく、整備区域を分けて段階的に予算を確保していくことが求められます。また、公園については用地取得も含め、公園・シンボルロードの整備及び管理・運営に関する費用の確保に向けて、既存の事業手法にとらわれず、市民や事業者等との積極的な連携・協働など新たな方法を積極的に活用しながら、長期的、段階的に整備を進めていくことが必要となります。

補足② 用地の取得状況に応じた事業の実施可否

- ・ 基地跡地を利用または公園として整備する際には、下表に示すとおり、用地の取得状況によって実施可能な事業、不可能な事業があります。

表 用地の取得状況に応じた事業の実施可否

	実施できること	実施できないこと
市が無償管理委託を受けている 国有地の場合	・ 立木竹の間伐、下枝払い等の 管理 ・ 仮設物の設置	・ 収益を上げる施設の運営、 興業 ・ 恒常的な施設の設置
無償貸付の国有地を市が都市公園とする場合	・ 公園施設の設置・管理 ・ 維持管理費を賄う程度の収益 施設の運営	・ 民間が設置・運営する収益 施設の導入（注）
市が取得した用地を都市公園とする場合 有償貸付の国有地を市が管理する場合	・ 公園施設の設置・管理 ・ 民間が設置・運営する収益施設の導入	—

（注）「国有財産法第22条及び普通財産の管理及び処分に係る標準契約書式及び同取扱要領について」（平成13年3月30日財理第1298号）において、国有地の無償貸付により都市公園を設置する場合、以下のとおり使用に制限があります。

- ・ 市は、原則として営利を目的^{※1}として公園施設を経営することはできないが、維持管理費用を賄う程度の利益をあげる^{※2}範囲であれば可能。
- ・ 第三者が設置し管理する建築物その他の施設で営利を目的とするものを設けることはできない。（小規模の仮設物、公園利用上やむを得ない場合を除く）

※1 経済的利益の獲得を目的とすること

※2 営利目的か否かに関わらず結果として損益計算の場合に利益が計上されること

3. 2 第1期整備及び第2期整備区域

「3. 1 基本的な考え方」に示した考え方をふまえ、第1期整備及び第2期整備区域を次のように設定します。

表 第1期整備及び第2期整備区域の考え方

整備の段階	整備区域の考え方	目標とする供用時期	整備区域
第1期整備	東京オリンピック・パラリンピックのアクセスルートの一つとして機能させるために整備すべきシンボルロード区域 (面積約 2.2ha)	平成 32 年 (2020 年) 春	・シンボルロード B・C ゾーンの歩道及び自転車通行帯 ・シンボルロード A ゾーン及び B ゾーン（土壌汚染区域除く） ・北口広場から朝霞の森を結ぶ園路 ・公園の北園路
第2期整備	①公園・シンボルロードの機能向上に寄与し、②利用者等の安全性が確保でき（植栽管理、防犯対策等）、③できる限り低コストで開放できる区域 ⇒朝霞の森に隣接し、土壌汚染区域の影響が少なく、簡易な整備で開放可能な区域 (面積約 1.8ha)	平成 37 年 (2025 年) ごろ	・北口広場と朝霞の森を結ぶ園路と市道 643 号線の間の区域 ・公園の西側のスズカケノキの並木と正面園路の間の区域 ・南口広場の西側（東京都水道局工事中箇所）の駐車場・駐輪場

※目標とする供用時期は、国との協議結果や進捗状況によって変更となる場合があります。

第1期整備の公園の北園路の整備及び第2期整備の内容については、できる限り早期の実現を目指し、土壌汚染対策の実施主体や実施方法、国有地の管理範囲や管理方法について国との協議に努めます。

また、第2期整備に着手する前（平成 32 年度（2020 年度）以降）に、第1期整備における成果、課題等の検証をふまえ、第2期整備以降の整備内容・スケジュール等について再確認を行い、優先的に進める整備内容を検討します。

さらに、朝霞市シンボルロード整備基本計画に示した平成 37 年度（2025 年度）以降の整備内容は、「(1) 基本的な考え方」に示したように、第1期整備後に、まずは基地跡地の内部の様子を多くの市民、事業者等に見ていただきながら、公園・シンボルロードの整備や管理・運営への参加の機会を設けていくことを目指すため、第3期以降の整備に変更します。

なお、朝霞市基地跡地公園・シンボルロード整備基本計画は、第2期整備までに供用した区域の整備・活用状況や市民のニーズ、社会情勢等の変化に応じて、第2期整備の完了時または概ね 10 年後に計画内容の見直しの必要性について検討を行います。

3. 3 各段階の整備

(1) 第1期整備（～平成32年（2020年）春）

<シンボルロード>

- 東京オリンピック・パラリンピックの競技会場となる陸上自衛隊朝霞訓練場までのアクセスルートの一つとしてシンボルロードが機能するよう、通行空間としての充実を最優先に考え、シンボルロードB・Cゾーンの歩道及び自転車通行帯を整備します。また、人の流れや周辺の公共施設との連携を考慮し、朝霞駅方面からのゲートとなる市役所前広場、北口広場及びにぎわい創出の拠点である中央広場を含むAゾーン及びBゾーンを整備します。（合計面積約2.2ha）
- 朝霞駅からシンボルロード（市役所前広場、北口広場）に至るルート上に案内サインを整備するなど、シンボルロードまでのアクセス環境を向上させます。

<公園>

- 北口広場と朝霞の森を結ぶ園路を整備します。
- 北園路の早期整備実現に努めます。

第1期整備プラン

第1期整備区域

道路法に基づく道路として用地を確保する範囲

土壤汚染区域

鉛及びその化合物

ダイオキシン類

環境基準値超過区域

調査指標値超過区域

シンボルロードの区分
〔第1期整備区域の〕
延長約 680m

〔延長
約 50m〕

〔延長
約 310m〕

〔延長
約 320m〕

中央広場の土壤
汚染区域は、対
策が完了するま
でフェンスで囲
い、立入を制限
する

歩道にかかる
土壤汚染区域
については、
関係機関と協
議し、適正に
対処する

南口広場について
は、既存のサクラ
の周囲の草地部
分（現状）をそ
のまま活かし、開
けた空間を確保
する

Cゾーンのフェンス（新設）は、新たに整備する歩道の
端部に新たに設置するフェンスに内部の写真、基地跡地
時代の写真、今後の整備
に向けた市民のアイデ
ア等を展示するなど、
市民参加で沿道を歩く
際の楽しみを仕掛ける



0 50 100 200 m



(2) 第2期整備プラン（平成 37 年（2025 年）ごろ）

<公園>

- 北口広場と朝霞の森を結ぶ園路と市道 643 号線の間をの区域を整備します。
- 土壌汚染の影響が少ない西側のスズカケノキの並木のエリアから正面園路までの区域について、下刈り、間伐等を行ったうえで、開放します。
- 南口広場の西側で東京都水道局が行っている工事が、平成 32 年度（2020 年度）以降に終了すると見込まれることから、その跡地に駐車場・駐輪場を整備します。

<シンボルロード>

- 南口広場の西側の駐車場・駐輪場を整備する際に、当該駐車場等から公園・シンボルロードの供用区域への動線として、シンボルロード C ゾーン（土壌汚染区域を除く）の部分的な早期開放の可能性について検討する。

なお、第 2 期整備以降の整備内容・スケジュール等については、着手前（平成 32 年度（2020 年度）以降）に、第 1 期整備における成果、課題等の検証をふまえ、再確認を行い、優先的に進める整備内容を検討します。

第2期整備プラン

- 第2期整備区域
- 道路法に基づく道路として用地を確保する範囲
- 土壤汚染区域
 - 鉛及びその化合物
 - ダイオキシン類
 - 環境基準値超過区域
 - 調査指標値超過区域

北口広場と朝霞の森を結ぶ
園路と市道643号線の間
の区域(約0.3ha)を整備

スズカケノキの
並木と正面園路
の間の区域(約
1.2ha)を開放

東京都水道局の工事終了
後、跡地に駐車場・駐輪場
(約0.3ha)を整備



3. 4 整備水準

(1) 整備水準の考え方

公園・シンボルロードの整備に係る整備水準を以下のように設定します。

樹木に関する整備水準

- ・ 樹木について、ニセアカシアなどで腐朽菌に感染しているもの、倒木のおそれのあるもの、周辺からの見通しを著しく阻害するものなど、他の樹木を害するおそれや安全性、防犯面に問題のあるものは、生育状況、生育環境及び生態系への配慮を考慮して、必要な伐採は行った上で、他の樹木はできるだけ保全します。
- ・ 人の立ち入る園路・広場や雑木林において、落下のおそれのある枝や、歩行障害となる下枝、見通しを遮る下枝は、安全を確保する観点から伐採等を行います。

草地・広場に関する整備水準

- ・ 旧駐車場や建物跡地などで、現在、高木が少ない場所は、既存の舗装材や施設の基礎などは撤去し、草地または広場として整備します。
- ・ 広場として活用するために舗装を行う場合は、雨水の地中への浸透に配慮します。

園路に関する整備水準

- ・ 現状で道路の部分は、一部を除き園路として利用します。舗装の劣化が進んでいる場合は、災害発生時の利用を考慮しつつ、必要に応じて改修します。改修の際は、透水性の舗装など、雨水の地中への浸透に配慮します。
- ・ 樹林地内に設ける園路については、粉碎木材や自然土から作られた舗装材の使用などを検討します。

施設に関する整備水準

- ・ 建築物や駐車場などの施設は、必要最小限の規模を集約的に整備し、可能な限り自然素材を用います。
- ・ 防災拠点機能を担う各施設については、必要な機能を整備します。
- ・ 施設は、公園内の生態系などへの影響ができる限り少ない場所に配置します。

防犯に関する整備水準

- ・ 主な歩行者動線、夜間も開放する場所や広場は、平均水平面照度概ね 3 ルクスを確保します。
- ・ 広場付近、主要園路などの主な場所に防犯カメラを設置することを検討します。

設備に関する整備水準

- ・ 施設と同様に、上下水道、電気なども効率的に配置します。
- ・ 日当たりが期待できる部分の照明は、自然エネルギーの利用も検討します。
- ・ 照明の設置にあたっては、指向性が高い光源、昆虫の誘引特性の小さい光源を使用するなど、生態系にも十分配慮します。

(2) 駐車場・駐輪場の考え方

① 駐車場

- ・ 駐車場台数は、県内の類似公園の状況を参考に、朝霞中央公園と青葉台公園を含めた駐車場台数を勘案し、現段階では、基地跡地暫定利用広場「朝霞の森」に整備した50台分の駐車場を含め、約170台程度とします。
- ・ イベント等の繁忙時は、公共交通の利用を呼びかけるとともに、広幅員の既存道路（東園路沿い）を活用し、現況空地を基に約80台程度の臨時駐車場を確保します。また、周辺公共施設駐車場との連携を検討します。
- ・ 駐車場配置は、市道2号線や市道8号線からのアクセスが良いことを条件とします。
- ・ 有料化については、市全体の公共施設駐車場の考え方の整理の中で検討します。

【参考】駐車台数算定の考え方

駐車場規模を算定するにあたって、埼玉県南西部の同規模程度の公園の状況を調査しました。調査にあたっては、単に駐車場台数を把握するだけでなく、公共交通によるアクセスの状況をふまえて算定を行いました。基地跡地の公園部分は14.6haとなり、周辺の既存公園（朝霞中央公園・青葉台公園）を含め、25.5haの公園面積となります。

基地跡地の駐車台数の試算にあたっては、下表の3公園の整備状況を参考に、広場や集客施設のある部分（朝霞中央公園・青葉台公園）と、既存樹木を活かした部分（基地跡地公園）に分け、基準台数を設定しました。

			(基準台数)	(必要数)	(既存)	(整備台数)
朝霞中央公園	7.1ha	×	14.2台/ha	= 100台	− 53台	= 47台
青葉台公園	3.8ha	×	14.2台/ha	= 53台	− 18台	= 35台
基地跡地公園	14.6ha	×	6.1台/ha	= 89台	− 0台	= 89台
				242台	− 71台	= 171台

周辺施設も含めた駐車場の利用状況や、市民・関係機関等からの提案・ニーズをふまえた活動の展開可能性、収益施設導入の可能性等をふまえ、駐車場規模を170台と想定します（朝霞の森に整備した既存駐車場50台分の活用も含む）。

■ 参考とした公園及び駐車場台数＜当初計画資料編より＞

公園名	特徴	面積	駐車場台数	内訳	交通アクセス
狭山稲荷公園	博物館がある 駅に近接し、緑を多く残した公園	約16.5ha	101台	普通車 98台 大型車 3台	徒歩 稲荷山公園 駅から1分
和光樹林公園	広場を中心に、池、 噴水がある公園	約20.2ha	296台	普通車 283台 大型車 7台 身障者用 6台	徒歩 和光市駅から15分 バス 最寄バス停 から徒歩5分
彩の森入間公園	広場や体育館の集 客施設がある公園	約15.0ha	213台	普通車 205台 大型車 3台 身障者用 5台	徒歩 入間市駅から15分

②駐輪場

- ・駐輪場については、基地跡地暫定利用広場「朝霞の森」、青葉台公園、朝霞中央公園の駐輪場の利用状況を参考としながら、整備必要台数を約 440 台程度（朝霞の森の駐輪場 120 台分を含む）とします。ただし、段階的整備を進めていく際に、既設駐輪場や隣接する公園の駐輪場の利用状況をふまえ、必要台数を適宜見直すことを前提とします。
- ・駐車場、主要な出入口付近などの動線の結節点に分散配置し、小規模な自転車置場（駐輪スペース、駐輪ラック）を確保します。
- ・イベント時には、広場等の開けた空間や広幅員の園路を活用し、臨時の駐輪スペースを設けます。

【参考】駐輪場台数算定の考え方

当初計画では、隣接する青葉台公園、朝霞中央公園の駐輪場利用状況を参考に、公園全体（当時の計画面積 13.1ha）の整備必要台数を約 350 台程度としています。

駐輪場台数は、これをもとに 1ha 当たりの整備必要台数を 26.7 台と想定し、本計画の計画面積 16.5ha に対し約 440 台を確保することを目安とします。

（３）防犯の考え方

①基本的な考え方

ア) 公園

- ・ 公園は、市民が安全に、安心して利用できるよう、夜間の閉鎖も含めた運営を検討します。

イ) シンボルロード

- ・ シンボルロードは、必要な防犯対策を行い、夜間を含めて原則開放します。
- ・ 暫定供用段階では、東園路を境界として、公園側への立入は制限します。

②防犯の考え方

- ・ 公園・シンボルロードの外部や主要園路からの視線を届きやすくするために、外周部や朝霞の森、広場周辺などの樹林地については、「樹木に関する整備水準」をふまえ、現地の状況に応じて、視線を遮る中木を除去し、低木・下草を大抵の人が反対側を見通せる高さ（120cm 以下）に維持するとともに、大人の視線が確保される高さ（200cm 程度）まで下枝を刈り込む対応を実施します。
- ・ 広場、園路などの主な場所に防犯カメラを設置することを検討します。
- ・ 市民による防犯パトロールなどを検討します。

③照明の考え方

- ・ 主な歩行者動線、夜間も開放する場所や広場は、平均水平面照度概ね 3 ルクスを確保します。
- ・ シンボルロードの歩道及び自転車通行帯については、公園通りの既存の街路灯による照明を用います。
- ・ 照明の設置にあたっては、指向性が高い光源、昆虫の誘引特性の小さい光源を使用するなど、生態系にも十分配慮します。

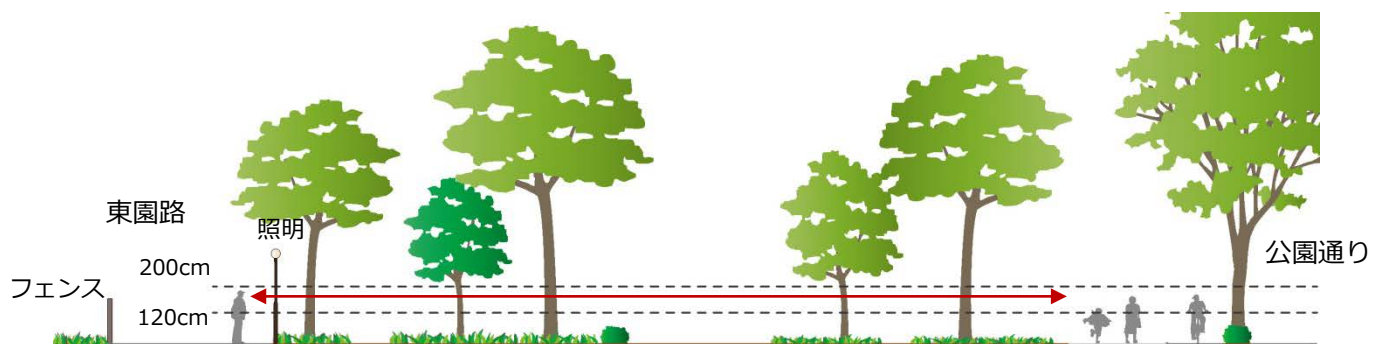


図 防犯の考え方（シンボルロード）

（４）防災拠点機能の考え方

①災害時における利活用イメージ

防災拠点機能を備えた総合公園としての利用できる公園としていくため、朝霞市地域防災計画に示された周辺施設（朝霞中央公園、総合体育館、中央公民館、図書館）の機能をふまえ、以下の利用を想定します。

ア）災害発生初動期における利活用

・ 一時的な避難スペース・帰宅困難者の一時的な休息場所 ・ 応急救護所及び搬送支援場所	朝霞の森、スズカケノキの並木のエリア～正面園路の一带の活用を想定
・ 支援に来た消防隊等の活動スペース	南口広場西側の駐車場、シンボルロード中央広場の活用を想定
・ 支援に来た消防隊等の緊急車両の駐車場所	東園路等の活用を想定

イ）復旧・復興期における利活用

・ 仮設住宅用地	朝霞の森、スズカケノキの並木のエリア～正面園路の一带の活用を想定
----------	----------------------------------

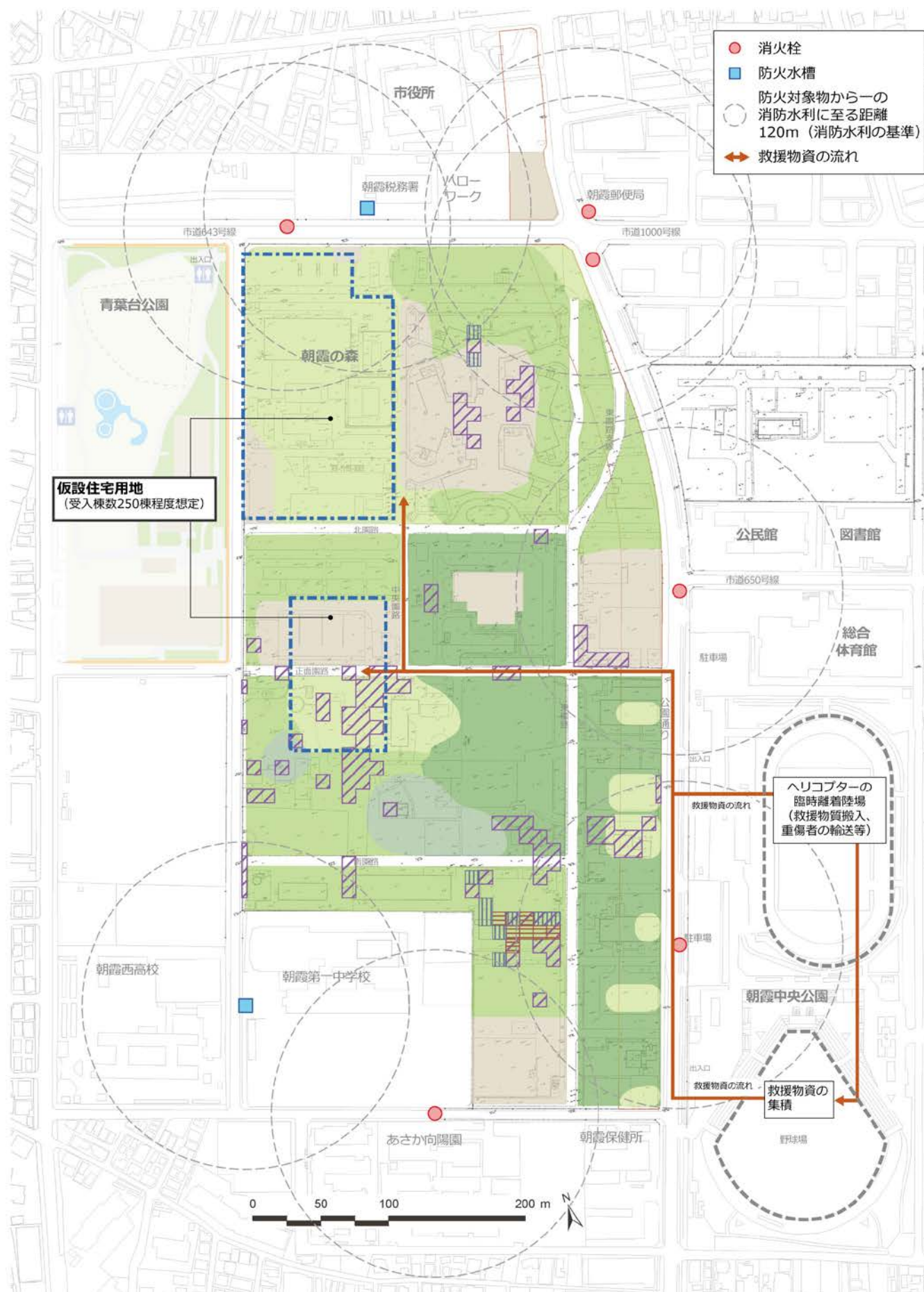
②防災施設の整備

上記の利活用に必要な次の施設・設備の導入を検討します。

具体的な規模、配置、数量等については、設計段階で関係機関（危機管理室、埼玉県南西部消防本部）と調整して進めます。

- ・ 消防水利施設（消火栓、防火水槽）
※敷地外の隣接地の消防水利施設で対応できない範囲に設置
- ・ 非常用電源設備（太陽光発電等）
- ・ 屋根つきの休憩施設、テント転用機能付きの四阿（帰宅困難者の一時待避、物資の一時保管等への使用を想定）
- ・ 非常用便所（下水道直結型マンホールトイレ等）
- ・ 防災行政無線
- ・ 飲料水兼用耐震性貯水槽
- ・ 備蓄倉庫及び緊急時会議室（公園の管理棟に備蓄倉庫を併設し、災害発生時には、管理棟は支援に来た消防等防災関係機関の緊急時会議室として管理棟内の一室を活用する）

【参考】復旧・復興期における利活用イメージ



(5) 土壌汚染への対応について

- ・計画地に、鉛及びその他の化合物、ダイオキシン類による土壌汚染区域が存在します。
- ・当該区域を市民等が利用する場合、有害物質を含む土壌を口や肌などから直接摂取することによるリスクが存在することから、土壌に含まれる有害な物質が体内に取り込まれないよう、遮断する対策が必要となります。
- ・土壌汚染対策は、国と実施主体などについて協議中であり、対策の実施方法も未定です。また、埼玉県とは、対策の実施方法や実施に伴う土地の形質変更届などについて協議中です。そのため、土壌汚染区域周辺の整備に早期に着手することは困難です。
- ・汚染処理が完了するまでの間、フェンスで土壌汚染区域を囲み、立入を制限します。
- ・汚染処理完了後は、汚染対策の手法に応じた用途を市民協働で検討します（広場としての活用、築山、森の再生など）。



図 土壌汚染区域の分布

第4章 管理・運営の考え方

4. 1 基本的考え方

基地跡地暫定利用広場「朝霞の森」における市民参加・協働の一連のプロセスをふまえ、公園・シンボルロードの整備や管理・運営に関していくことを希望する市民、事業者等を交え、供用開始前の段階から利用方針、利用ルール等を検討し、供用開始後も市民、事業者等が主体的に管理・運営を担っていく「使いながらつくる、つくりながら考える」方式を基本とします。

また、市の厳しい財政状況の下で、広大な公園・シンボルロードの管理・運営を持続可能なものとするため、従来の都市公園・道路の管理方法にとらわれず、民間活力との連携等、効率的で効果的な管理・運営を行う新たな枠組みの構築を目指します。

4. 2 協働に向けた体制の構築

「使いながらつくる、つくりながら考える」方式を基本に、市民、事業者等と市が協働で公園・シンボルロードの管理運営を行っていくため、公園・シンボルロード全体の管理・運営に関わる組織体と、公園・シンボルロード内で行われる個別活動（例：プレーパーク等）を担う組織体が連携し合いながら、市（公園・道路管理者）と協働する体制を目標とします。

また、より多くの市民が公園・シンボルロードの管理・運営に関われる機会を増やすことで将来の担い手の育成につながることから、イベント的に参加可能なボランティア活動の機会を設けることや、市民、事業者等が担い手となって実行するプログラムの企画を募集し、実際に実行していく仕組みづくり等を検討します。

なお、平成 29 年（2017 年）6 月に施行された都市公園法の改正により、新たに設けられた「公園の活性化に関する協議会」制度¹⁾の活用を検討します。

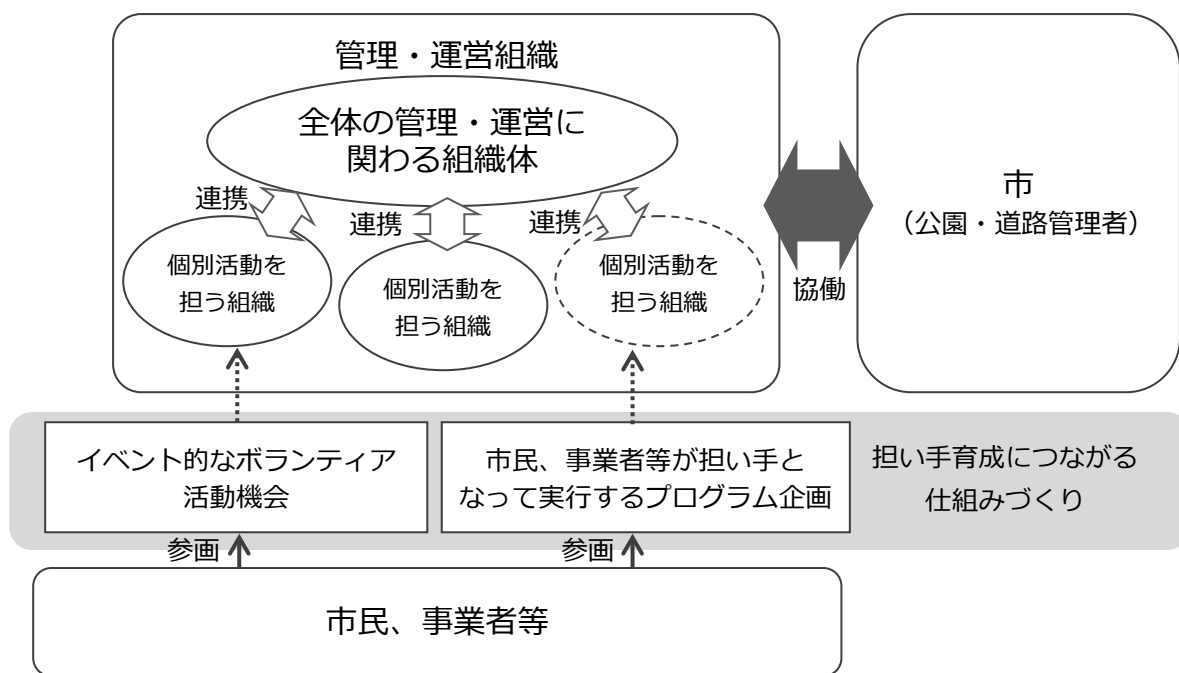


図 協働のイメージ（例）

¹⁾ 「公園の活性化に関する協議会」制度：公園管理者と学識経験者、観光関係団体、商工関係団体、その他の都市公園の利用者の利便の向上に資する活動を行う者であって公園管理者が必要と認めるもの（例えば、民間施設の設置運営者、商店会等の近隣事業者等）が、公園の活性化方策について協議する組織。

4. 3 民間活力との連携

公園・シンボルロードの魅力や価値を高めていくため、公共性の確保を前提としつつ、必要に応じて民間活力と連携した施設の整備、管理・運営を進めていくこととし、具体的な手法として、今後、次の方策について検討を進めます。

①市民主体の管理・運営組織の法人化

- ・市民、事業者等が主体となった管理・運営を行っていくため、将来、公園・シンボルロードの一部エリアの指定管理を担うことができるように、法人化（NPO 法人等）を目指していくことを、公園・シンボルロードの整備、管理・運営に関わっていくことを希望する市民、事業者等と検討していきます。

②収益施設の誘致と収益を公園整備、管理・運営に還元する仕組みの構築

- ・公園・シンボルロードで立地可能な民間資本による収益施設を誘致し、収益の一部を公園整備、管理・運営に還元する仕組みの構築を目指し、検討を進めます。
- ・平成 29 年（2017 年）6 月に施行された都市公園法の改正により、新たに設けられた「Park-PFI」制度²⁾等の活用の可能性を検討します。
- ・誘致する収益施設の種類の、公園・シンボルロードの目指す整備内容や利用方法にふさわしく、公園・シンボルロード利用者及び周辺住民の利便に資するものであることを基本とします。
- ・収益施設について、公園用地取得に関する国との協議の進捗を見極めつつ、収益性や、設置した場合に公園・シンボルロードの管理運営に及ぼす効果と課題について十分に調査した上で、設置の可否を判断していきます。また、収益施設を整備する際は、他の公園施設との併設等、公園・シンボルロードの整備や管理運営に対して効率的・効果的なものとなるよう条件を検討します。
- ・国から無償の管理委託を受けている段階では収益事業の実施はできないため、当面の取組として、用地の有償利用や、市が用地を取得する予定の道路用地を活用することにより、キッチンカー等を用いた飲食サービスの提供等、仮設の施設による収益事業を社会実験的に試行することを検討します。

（想定する収益施設の導入エリア）	中央広場 エントランスエリア
------------------	-------------------

²⁾ 「Park-PFI」制度：平成 29 年（2017 年）の都市公園法改正により新たに設けられた、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公募対象公園施設の設置と、当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修等を一体的に行う者を、公募により選定する「公募設置管理制度」のこと。

4. 4 今後の管理・運営の進め方

今後の管理・運営についてすぐに取り組むべき内容を次のとおり整理します。

- ・第1期整備に着手する平成30年度（2018年度）以降、すみやかにシンボルロードの第1期整備区域の管理・運営について、市民、事業者等と市が共に考える組織体を発足させます。
- ・組織体における話し合い等をふまえて、第1期整備が完了する平成32年（2020年）春に向けて、利用方針、ルール等を検討するとともに、市民等が関わる管理・運営体制の構築を目指します。
- ・第1期整備が完了する平成32年（2020年）春に向け、市民の関心を高めていくため、組織体等を通じて市民等からの提案をいただきつつ、公園・シンボルロードの愛称募集、広場を使ったプレ・イベントの開催等の取組を進めます。また、東京オリンピック・パラリンピックに向け、シンボルロードを活用したイベント等の取組を市民等と協働して進めます。
- ・生物多様性の保全及び基地の遺構・遺物の保全・活用について、専門家、市民と検討する場を、平成30年度（2018年度）以降、すみやかに設け、検討を進めます。
- ・収益施設の設置に向けて、第1期整備が完了し、シンボルロードが暫定供用される平成32年（2020年）春以降、すみやかに中央広場をはじめとする広場や用地の有償利用を検討する区画においてキッチンカー、コンテナハウス等の仮設の施設による社会実験的に試行できるよう、具体的な実施方法を平成30年度（2018年度）以降、すみやかに検討します。
- ・市民等が関わる管理・運営の取組は、平成32年（2020年）春以降の活動状況や活動する市民の意見等を反映して随時見直ししながら進めていくことを前提に、将来的に市民主体の管理・運営組織の法人化に向けた検討を進めます。
- ・市の体制として、公園・シンボルロードを活用したまちのにぎわいづくり等、様々な取組を進めていく上で、公園、道路管理の担当課のみならず、関係部局が連携して取り組んでいく体制を構築します。
- ・本計画で目指す管理・運営を実現するために、既存の都市公園・道路の管理に係る市の条例等では対応できない場合には、新規条例の検討など、必要に応じた対応を行います。

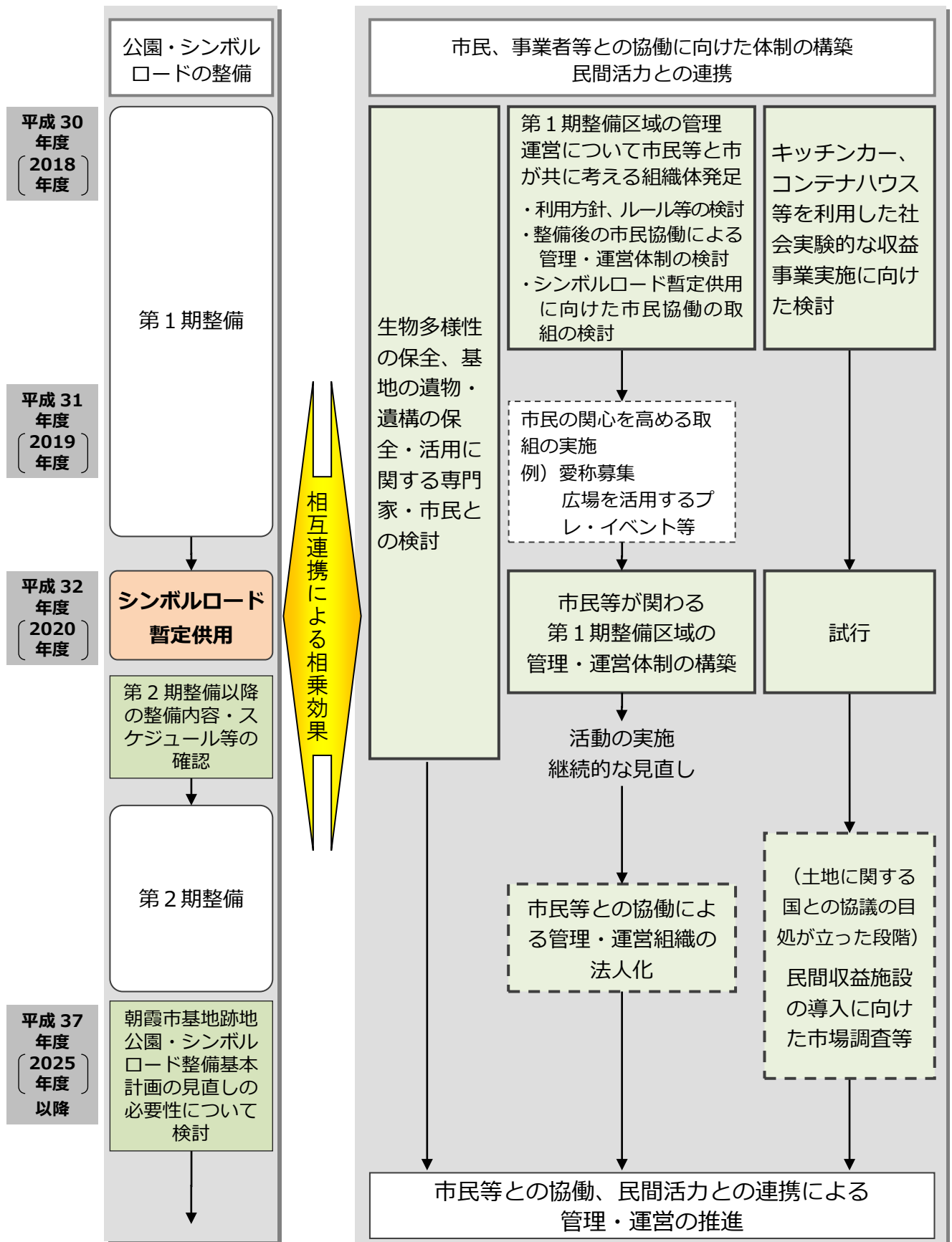


図 今後の管理・運営の進め方

