



## 官民連携によるまちづくりについて ～名古屋市における活用可能性～

近年、全国各地でエリアマネジメントをはじめとした民間主体のまちづくり活動が活発となり、まちづくりの新たな担い手としての民間主体の役割が拡大しつつある。

本研究では、道路の利活用の視点を中心として、法制度等に基づいて他自治体で活用されている事例を調査し、2027年に予定されている東京－名古屋間のリニア中央新幹線開業を控える名古屋市における更なる活用可能性を考察する。

## 官民連携によるまちづくりについて ～名古屋市における活用可能性～

名古屋都市センター 調査課 石見 拓也

### 1 はじめに

#### 1-1 背景・目的

近年、全国各地でエリアマネジメントをはじめとした民間主体のまちづくり活動が活発になってきている。従来、まちづくりに関する取組みについては、行政が中心となって行ってきたところであるが、近年民間主体によるまちづくりの取組みが活発となっており、まちづくりの新たな担い手としての民間主体の役割が拡大しつつある。

人口減少に伴う税収の減少、高齢化に伴う社会保障費の増大等により、行政の財政状況はひっ迫しつつあることから、民間による自主的な取組みの公的な側面に着目し、このような取組みを促進することが重要となっている。

国も官民連携のまちづくりの進め方として、公共施設等において民間による収益活動を積極的に認め、収益の一部を道路等の維持・管理に充当することで、まちの活性化に寄与としている。

名古屋市では、様々な制度において道路空間を活用したにぎわいづくりが行われているが、2027年に予定されている東京―名古屋間のリニア中央新幹線開業を控え、今後まちのにぎわいづくりの観点から、更なる取組みが期待される。そこで本研究では、他自治体で活用されている先進事例から、各事例における課題を抽出し、名古屋市における更なる活用可能性を考察する。

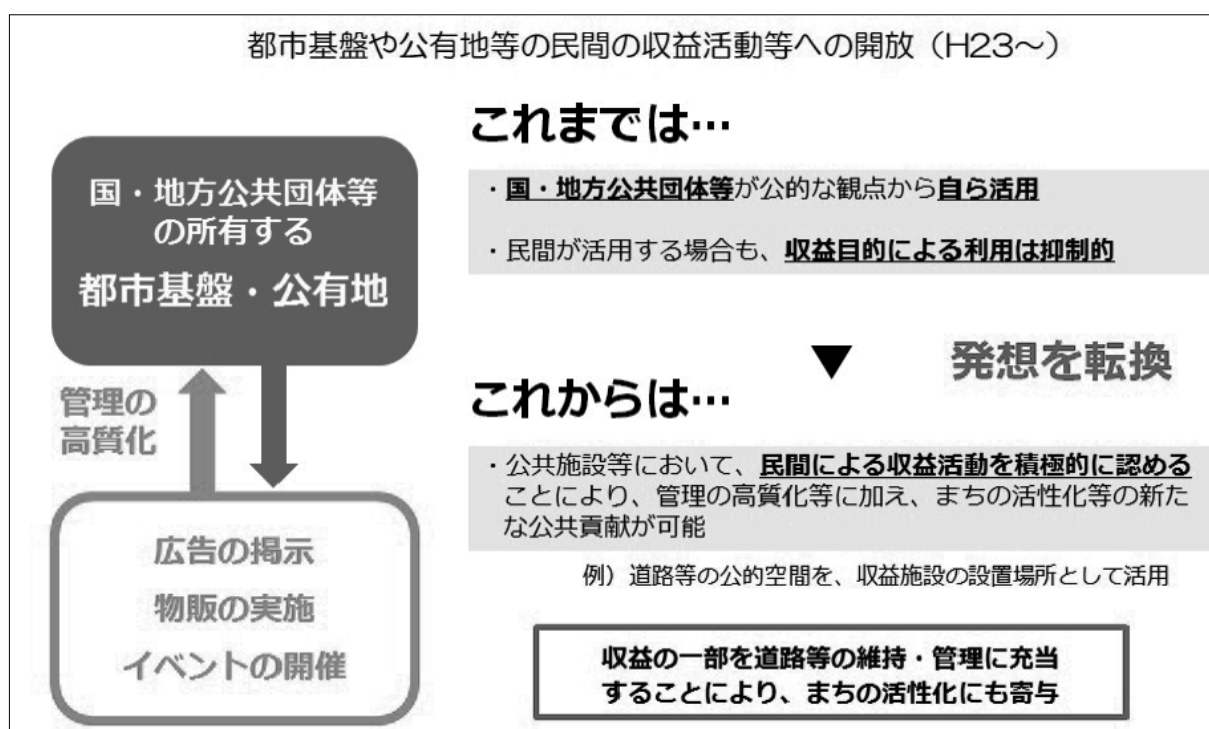


図 1 官民連携のまちづくりの進め方（国土交通省）より

## 1-2 各法律における道路占用許可の特例措置

まちの利便性を高めるための施設や設備の設置、まちのにぎわいを創出するためのイベントの開催等に際し、道路等の公共空間を活用したいとのニーズが高まりつつあるが、道路上に施設を設置し継続的に道路を使用する場合には、道路管理者から道路占用許可を受ける必要がある。しかし、道路の占用は、道路外に余地が無くやむを得ない場合にしか許可を受けられない。

そこで、こうしたニーズを受け、幾つかの法律において道路占用許可の特例措置が設けられている。

### (1) 都市再生特別措置法の改正

都市再生特別措置法は 2002 年に制定され、近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないことにかんがみ、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上（以下「都市の再生」という。）を図るため、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めるとともに、都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定、都市計画の特例等の特別の措置を講じ、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的としたものである。

その後、数回にわたり改正が行われているが、2011 年の改正において、市町村がまちのにぎわい創出等のために必要であるとして都市再生整備計画に記載した施設等については、道路占用許可の基準が緩和されることになった。具体的には、オープンカフェや広告板、コミュニティ・サイクルポート等を適用例とし、「無余地性の基準」を適用除外としている。

また、占用特例の適用を受ける場合には、道路交通環境の維持向上を図るための措置を講ずる必要があるとしており、具体的な措置の内容としては、占用施設（ベンチ、オープンカフェ、サイクルポート等）周辺の清掃や看板を植樹帯に設置する場合の当該植樹の剪定、サイクルポートを設置する場合の周辺の放置自転車の整序等が想定されている。

※無余地性の基準：道路占用許可の基準の 1 つである「道路の敷地外に余地がないためやむを得ないものであること」

### (2) 国家戦略特別区域法の制定

国家戦略特別区域法は「世界で一番ビジネスをしやすい環境」を作ることを中心に、地域や分野を限定することで、大胆な規制・制度の緩和や税制面の優遇を行う規制改革制度であり、2013 年度に関連する法律が制定された。エリアマネジメントの民間開放（道路の占用基準の緩和）が規制改革メニューの 1 つとして制定されており、国際的な活動拠点の形成に資するため、多言語看板やベンチ、上屋、オープンカフェ等の占用許可に係る無余地性の基準を適用除外している。

道路占用許可を受けるに当たっては、道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃等の措置を講じることが条件となっている。

### (3) 中心市街地の活性化に関する法律の改正

中心市街地の活性化に関する法律は、中心市街地が地域の経済及び社会の発展に果たす役割の重要性にかんがみ、近年における急速な少子高齢化の進展、消費生活の変化等の社会経済情勢の変化に対応して、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に

推進するため、中心市街地の活性化に関し、基本理念、政府による基本方針の策定、市町村による基本計画の作成及びその内閣総理大臣による認定、当該認定を受けた基本計画に基づく事業に対する特別の措置、中心市街地活性化本部の設置等について定め、もって地域の振興及び秩序ある整備を図り、国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的としたものである。

2014年に「中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律」が制定され、その一つとして、認定を受けた基本計画に対し、オープンカフェ等の設置に際しての道路占用の許可の特例が創設された。都市再生特別措置法及び国家戦略特別区域法と同様に、道路占用許可を受けるに当たっては、道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃等の措置が講じることが条件となっている。

#### (4) 道路法の改正（「道路協力団体制度」の創設）

2016年に道路法が改正され、道路協力団体制度が創設された。道路管理者が道路協力団体として指定することにより、オープンカフェや広告等の収益活動を行えるようになり、その活動で行う道路占用の許可については、道路管理者との協議で足りることとしている。そのため、無余地性の基準の適用が除外されている。

道路協力団体として指定されるためには、申請時点において法人等の設立後5年以上経過していること、直近数年間（おおむね5年間）にわたる継続的な道路の管理に資する清掃・除草等の公的活動を行っていること等の様々な基準を満たしている必要がある。なお、収益活動による収益は、その道路の清掃や花だん整備等の活動の充実に還元することとされている。

### 1-3 国土交通省による通知等

また、こうした法律における道路占用許可の特例措置だけではなく、国土交通省による通知等（表1）において道路占用許可の運用の弾力化が図られている。

表1 国土交通省による通知等

| 年月日       | 通知等                                                            | 内容                                                                                                                                      |
|-----------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2005/3/17 | 国土交通省道路局長通知<br>「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」              | 地方公共団体及び地域住民・団体等が一体となって取り組む路上イベントに伴うオープンカフェの設置を認めるもの                                                                                    |
| 2008/3/25 | 国土交通省道路局長通知<br>「地域における公共的な取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」 | 地域における公共的な取組みの費用の確保を目的とした、既存物件に添加する広告物等の占用を認めるもの                                                                                        |
| 2016/3/31 | 国土交通省事務連絡<br>「道路空間の有効活用に資する道路占用の取扱いについて」                       | 無余地性の基準の適用について道路管理者が判断するに当たっては、経済的な要素や利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮できるものであり、占用特例の対象とされている物件は、占用特例を活用せずとも、占用許可は可能な場合がある点に留意し、許可の可否を適切に判断することを求めたもの |
| 2018/3/26 | 国土交通省事務連絡<br>「道路の占有に係る無余地性の基準等の取扱いについて」                        | 改めて、2016年事務連絡「道路空間の有効活用に資する道路占用の取扱いについて」を周知するとともに、事例集を作成したもの                                                                            |

## 2 名古屋市における活用事例

名古屋市では、「名古屋駅地区街づくり協議会」が国家戦略特別区域法に、「栄ミナミまちづくり株式会社」が都市再生特別措置法に基づいて道路空間を活用したにぎわいづくりを行っている。

### 2-1 名古屋駅地区街づくり協議会における取組

中部圏の玄関口である名古屋駅地区において、多くの人が訪れ・働き・学び・住みたい街とするため、2008年に「名古屋駅地区街づくり協議会」が設立され、魅力向上のため様々な取り組みを行っている。2011年より、地権者や地域の民間企業等が主体的に行う新しい官民連携のエリアマネジメントのあり方を検証するため公共的空間利活用社会実験を行い、その一環として規制緩和することで、広告付き歩行者案内板の設置（図2）、フラッグバナー広告（図3）及び工事用仮囲い広告（図4）の掲出を実施した。

2017年には、国家戦略特別区域法における道路占用事業として事業を開始しており、事業による収益によって、歩道清掃や花だんの維持管理、放置自転車の整理等を行うことで良好な都市景観を維持するとともに、滞在者や国内外からの来訪者の利便性を高める等、スーパーターミナルの玄関口のおもてなし機能を強化している。



図2 広告付き歩行者案内板



図3 フラッグバナー広告



図4 工事用仮囲い広告

### 2-2 栄ミナミまちづくり株式会社における取組

栄ミナミ地区においては、2013年度に地元まちづくり団体が共同で「栄三丁目エリアマネジメント検討会」を立ち上げ、将来のまちづくり像の検討と実現に向けた取組みの検討を開始した後、2015年度に「栄ミナミエリアマネジメント委員会」を設置し、2016年よりエリアマネジメント社会実験を実施している。具体的には、地域情報の発信の場として活用し、街の魅力向上を図るデジタルサイネージ広告事業（図5）、回遊性の向上によるにぎわい創出や自転車の所有から共有による自転車利用の適正化を図るシェアサイクル事業（図6）、将来の自転車駐車場運営の姿を見据え、一部路線の自転車駐車場を有料化し、無料時間の設定や地域サポートによる割引サービス等の利用促進が図



られた有料自転車駐輪場事業（図 7）を実施した。また、地域還元事業として、施設周辺の道路清掃や違法看板抑制に関する啓発活動、自転車の整理活動やマナー啓発活動等も併せて実施している。

その後、継続的なまちづくりを進めるため、2016 年に「栄ミナミまちづくり株式会社」を設立し、2018 年には名古屋市が都市再生推進法人として指定したことで、都市再生特別措置法に基づいた道路占用許可の特例措置の活用が可能となり、本格的な運用を実施している。



図 5 デジタルサイネージ



図 6 シェアサイクル



図 7 有料駐輪場

### 3 各自治体における活用事例

1-2 で紹介した各法律における道路占用許可の特例措置は各自治体で活用が行われている。

#### 3-1 都市再生特別措置法（新宿区における活用事例）

新宿区では、新宿駅東口の新宿区道において、2005 年度よりオープンカフェの社会実験を行った。これは、違法駐車や放置自転車、路上喫煙や不法投棄ゴミ等、道路の環境が著しく悪化し、街の景観に悪影響を及ぼしていることから、道路や周辺の環境改善を目的として、新宿駅前商店街振興組合が実施したものである。

社会実験の内容は、歩道上に仮設建築物として厨房設備を有する建物を設置し、飲食物の販売を行うとともにパラソル付テーブルや椅子を車道上に設置して休憩場所（図 8）とし、また、地域のイベントを開催するものであった。社会実験を通じて得られた収益は、商店街の組合員自らが巡回して行う放置自転車禁止の啓発活動や定期的な道路清掃、フラワーポットの設置等の費用に充当され、道路環境の維持向上に役立てられた。

その後、新宿区では 2011 年には都市再生整備計画を策定し、2012 年より都市再生特別措置法に基づいた道路占用許可の特例制度を活用してオープンカフェ（図 9）を実施している。



図 8 食事施設



図 9 オープンカフェ

### 3-2 国家戦略特別区域法

#### (1) 東京圏における活用事例

東京圏は 2014 年に国家戦略特別区域に指定され、2015 年より「エリアマネジメントに係る道路法の特例」を活用している。2018 年 10 月末現在で、8 の事業主体により活用が行われている。

東京都庁が立地する西新宿地区においては、民間の公開空地、新宿区の中央公園、都道の歩道を一体的に活用することにより、広大なオープンスペースにおいてグローバルな交流・発信機能を強化することを目的としてエリアマネジメントを実施し、新宿副都心街路では、2015 年に 9 日間、キッチンカーの出店やテーブル・椅子の設置により飲食を楽しむオープンラウンジを創出する「Shinjuku Share Lounge 2015」(図 10)を実施し、にぎわいの創出を実施している。

また、大田区蒲田駅周辺においても、地域の飲食店有志の特設店舗やマルシェを展開した「おいしい収穫祭」(図 11)等、道路空間を活用したイベントを開催している。



図 10 「Shinjuku Share Lounge 2015」  
(新宿副都心街路)



図 11 「おいしい収穫祭」(大田区)

#### (2) 福岡市・北九州市における活用事例

福岡市・北九州市は、2014 年に国家戦略特別区域に指定され、同年より「エリアマネジメントに係る道路法の特例」を活用している。道路上で賑わい創出のためのイベント等を開催することで、MICE の魅力向上及び更なる誘致促進を図ることを目的として、2018 年 10 月末現在、18 の事業主体により活用されている。

福岡市天神地区の中心部に位置する「きらめき通り」では、道路を歩行者専用道路として臨時的に交通規制を行うとともに、歩道空間に飲食店舗ブースとテーブル椅子セット・ハイカウンターを設置した「FUKUOKA STREET PARTY」(図 12)を実施している。また、車道部分では3日間で歩行者通行量が約13万人ともなる音楽ライブや大道芸パフォーマンス等のイベントを行っている。

また、はかた駅前通りでは、歩道上にカウンターバーを設置するとともに、付近の民有地駐車場にくつろげる空間を設置した「HAKATA STREET BAR」(図 13)を開催している。



図 12 「FUKUOKA STREET PARTY」



図 13 「HAKATA STREET BAR」

### 3-3 道路協力団体制度（横浜市における活用事例）

道路協力団体制度は2016年に国道を中心に活用が始まっているところであるが、2018年に入り政令指定都市においても活用が始まっている。

横浜市では、2018年7月に横浜駅西口を区域(図 14)として公募を開始し、8月に「一般社団法人横浜西口エリアマネジメント」を道路協力団体として指定している。10月には道路に店舗を出店する「ヨコハマポップアップアベニュー」(図 15)を開催して収益活動を実施している。今後この収益活動を毎月実施し、その収益を道路の維持・管理費に還元するとしている。



図 14 道路協力団体対象区域



図 15 「ヨコハマポップアップアベニュー」  
(イメージ)

## 4 札幌市における活用事例

札幌市においては、1-2 及び 1-3 で紹介した様々な制度により、道路空間を活用したにぎわいづくりを実施している。





図 16 札幌市における活用事例

#### 4-1 都市再生特別措置法（大通すわろうテラス）

札幌市内における路面電車のループ化を見据え、地域の創出を図る目的として 2013 年に「大通すわろうテラス」を設置し、都市再生特別措置法に基づいた道路占用許可の特例を活用して、常設のオープンカフェ・売店（図 17）や広告塔・看板（図 18）を設置している。常設のオープンカフェはカフェや軽食販売、アートの展示・物販をはじめ、ワークショップやセミナー、企業プロモーション等、様々な用途へ対応可能な施設となっており、都市再生推進法人である「札幌大通まちづくり株式会社」が管理・運営し、道路交通環境の維持及び向上を図るための措置として、設置施設周辺の清掃や放置自転車の整序等を実施している。

なお、当施設の占用料については、区域内の維持管理を主体的に行うこと、地域の交通の利便に資することや地域活性化につながる公共性から 90%減免としている。



図 17 常設オープンカフェ・売店



図 18 広告塔

## 4-2 道路協力団体制度（札幌狸小路商店街）

札幌市では 2018 年 9 月に「市道南 2・3 条中通線」を区域とし公募を開始し、同年 10 月に「札幌狸小路商店街振興組合」を道路協力団体として指定した。

札幌狸小路商店街は、2019 年 4 月より、道路協力団体制度を活用して販売コンテナ（図 19）やキッチンカー（図 20）を道路上に設置した「狸小路 3 丁目にぎわい事業 deve★so」を開始し、歩行者の利便性を高めるとともに、にぎわいと憩いの空間を創出している。この事業で得た収益は、道路清掃や利便施設の設置等の環境充実に役立てるとしている。



図 19 販売コンテナ



図 20 キッチンカー

## 4-3 広場条例

### （1）札幌駅前通地下歩行空間「チ・カ・ホ」

札幌駅前通地下歩行空間は、地下鉄南北線さっぽろ駅と大通駅を結ぶ区間において、安全で快適な歩行空間を確保するとともに、人々が憩い楽しめる空間を創出することを目的として 2011 年に整備された。その構造は中央 12m の通路空間の両側に各 4m の憩いの空間を整備したものとなっている。（図 21）道路の一部である「交差点広場」、「憩いの空間」を条例により札幌駅前通地下広場として位置づけることにより、柔軟な活用を可能としている。

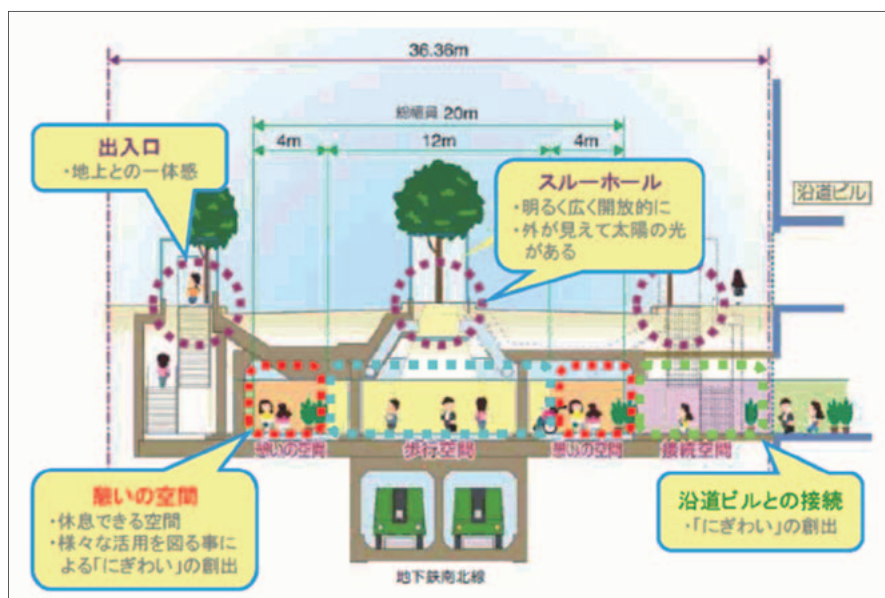


図 21 札幌駅前通地下歩行空間構造



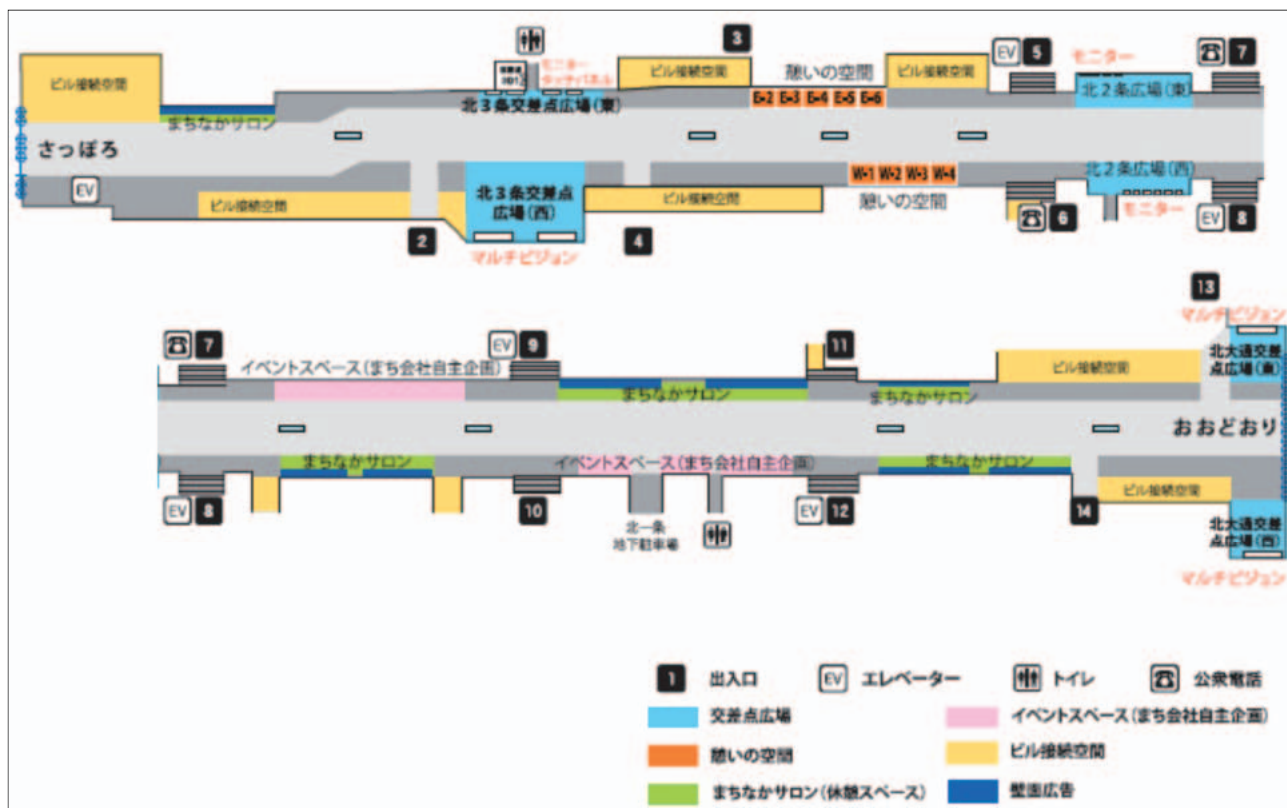


図 22 札幌駅前通地下歩行空間平面図

札幌駅前通地下歩行空間では、指定管理者制度を導入しており、地下歩行空間が位置する札幌駅前通地区のエリアマネジメントを実践している札幌駅前通まちづくり株式会社が管理運営を行っている。

広くて比較的大きなイベントが行える3つの「交差点広場」(図 23)、小規模なイベントが行える「憩いの空間」(図 24)の広場では、販売、アート・音楽、プロモーション、行政の利用等、多種多様なイベントが年間約 6,000 件開催されており、年間稼働率は 9 割を超えている。また、地下歩行空間には壁面広告スペースも設けられており、広場の貸出しも含めて得られた収益の一部は、広場を活用したアートプロジェクトやマルシェの開催等の自主企画事業を含めたまちづくり活動に還元されている。



図 23 交差点広場



図 24 憩いの空間

## (2) 北3条広場「アカブラ」

北3条広場は民間事業者により整備が行われた珍しい手法である。広場に隣接する「札幌三井JPビルディング」の整備を計画していた三井不動産株式会社及び日本郵政グループ（現在の日本郵便株式会社）がビルの建設を機会とした公共貢献の一環として広場の整備を都市計画提案した。札幌市ではこの提案を受け、広場として都市計画決定を行い、広場の整備に向けた官民協働による取組みを始めた。

また、広場を公の施設として位置付け、イベントの実施やオープンカフェの設置等の柔軟な活用を可能とするため、「札幌市北3条広場条例」を制定している。道路を通行以外のために使用する場合、使用者が個々に関係機関から許可を受ける必要があるが、広場条例により管理することで、広場の管理者への申込、許可を受けることで利用可能となり、利用に係る手続を容易としている。なお、北3条広場においても札幌駅前通地下歩行空間と同様に民間ノウハウの活用等によるサービス向上及び経費の削減を図るため、指定管理者制度を導入しており、札幌駅前通まちづくり株式会社が広場の指定管理業務を行っている。

広場には設備として電源、給排水設備が備え付けられており、夏季の土日を中心として年間20～30件の利用がある。飲食施設を伴う宣伝プロモーションやコンサート、行政が主催する広報等のイベント等に活用されている。冬季は積雪のためイベントの開催が難しくなっているが、札幌駅前通まちづくり株式会社が事務局となりイルミネーションの実施を行う等、にぎわいの創出を行っている。

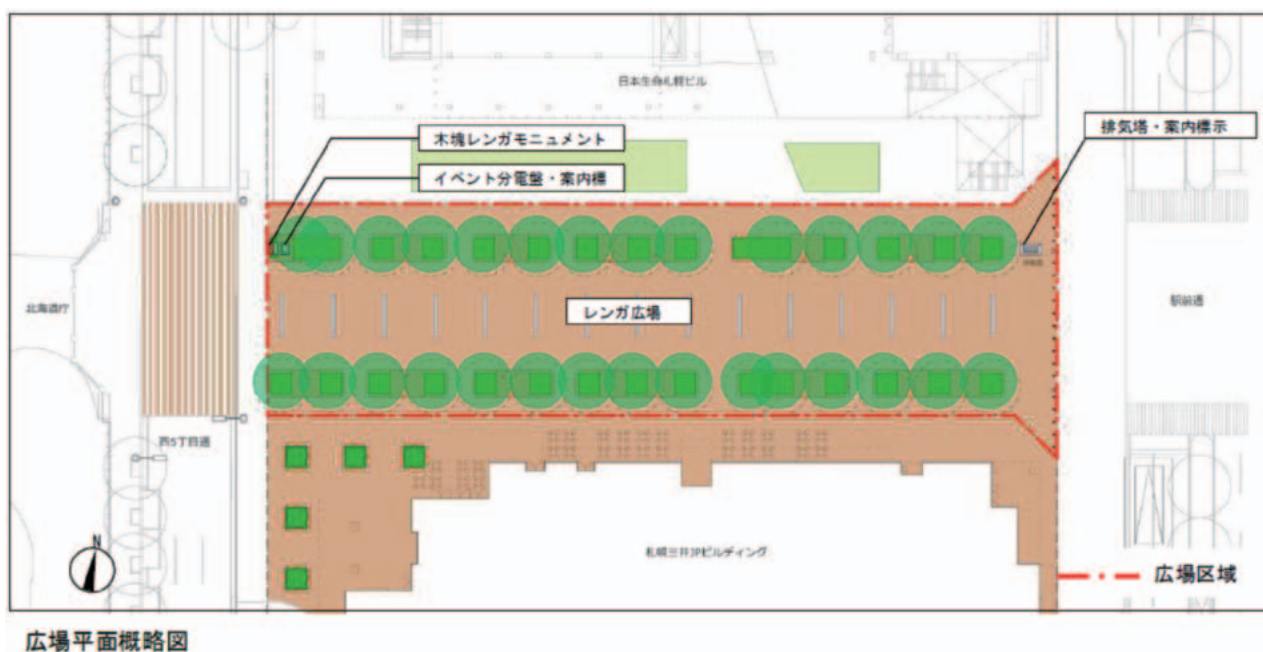


図 25 北3条広場平面概略図





図 26 北 3 条広場全景



図 27 北 3 条広場活用事例

#### 4-4 その他

札幌駅南口駅前広場においては、一部が道路となっているため、基本的に道路占用が認められておらず、イベントを実施する際に活用を行うことができないものとなっているが、国土交通省通達「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」では、先述のように地方公共団体及び地域住民・団体等が一体となって取り組む場合、それに関する道路占用の許可に当たり弾力的な判断を行うこととされている。これに基づき、札幌駅前通まちづくり株式会社、町内会連合会長、札幌市等からなる「札幌駅前通地区活性化委員会」が駅前広場におけるにぎわいづくりのため、オープンカフェ（図 28）やイルミネーション（図 29）を実施している。



図 28 オープンカフェ



図 29 イルミネーション

### 5 活用事例における考察

公共空間である道路を活用したにぎわいづくりを行うためには、基本的に道路占用の許可を受け必要があるが、1-2、1-3 でも紹介したように、法律等において特例措置が認められているところである。しかしながら占用主体は、都市再生特別措置法では都市再生推進法人（都市再生特別措置法に基づき、まちづくりを担う法人として市町村が指定したもので、一般社団法人、一般財団法人、NPO 法人、まちづくり会社ができる。）に、道路協力団体制度では設立後 5 年以上が経過している法人等に、国土交通省通達「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」では地方公共団体もしくは地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協

議会等に限定されている。

札幌市における活用事例においても、大通すわろうテラス、北3条広場・札幌駅前通地下歩行空間ではそれぞれまちづくり会社である札幌大通まちづくり株式会社、札幌駅前通まちづくり株式会社が、札幌狸小路商店街では札幌狸小路商店街振興組合が、札幌駅南口駅前広場では札幌駅前通まちづくり株式会社、町内会連合会長、札幌市等からなる札幌駅前通地区活性化委員会がそれぞれの占用主体となっている。

公共空間である道路を活用する以上、公益性が求められるため、継続性を確保するための団体規模、社会実験等を通じた活動実績等が重要となり、道路管理者である行政からの信頼も必要となると考えられる。これまでに紹介した制度をうまく活用するためにも、機運醸成の段階から活動団体と行政が密に連携・協力を行っていくことが重要ではなかろうか。

また、これまでの調査事例からも、イベント開催等によるにぎわいの創出や、道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃等の活動は、そのエリア全体の質の向上に資するため、持続的かつ長期的に行われることが求められている。各制度では、オープンカフェや広告板等、占用物件を用いた収益活動を行うことができ、道路協力団体制度ではその収益を道路空間の修景や除草・植栽活動に還元することと定められている。一方で、都市再生特別措置法ではその用途について制限はなく、まちづくり団体の運営経費等に充てることもできる。活動団体は広告掲出事業やオープンカフェ等の事業により、安定して収益を得ることが継続的なまちづくり活動のためには重要であり、公共空間における収益活動では、都市景観への配慮や、道路が本来持つ通行空間の確保等様々な課題を解決する必要があるが、行政が柔軟な対応を行い、民間主体の取組みに協力していく必要があろう。

## 6 おわりに

2027年にリニア中央新幹線開業を控える名古屋市においても、名古屋駅地区、栄地区で道路空間を活用したにぎわいづくりが行われている。今後、リニア中央新幹線の効果を最大限に引き出す一因として、2つの地区を中心に様々な団体が各種制度を活用し、名古屋市内全域をはじめとして広域的に効果を波及させていくことを期待する。

### 【参考文献等】

- ・官民連携まちづくりの進め方ー都市再生特別措置法等に基づく制度の活用手引きー、国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室、2017.9
- ・2018（平成30年度）中心市街地活性化ハンドブック、国土交通省都市局まちづくり推進課、2018.9
- ・「名古屋駅地区まちづくり協議会」ウェブサイト：<http://www.nagoyaeki.org/>
- ・「栄ミナミ Web」：<https://www.sakaeminami.jp/index.php>
- ・大通すわろうテラスガイドライン、札幌大通まちづくり株式会社
- ・「札幌狸小路商店街振興組合」ウェブサイト：<https://tanukikoji.or.jp/>
- ・「札幌駅前通地下広場」ウェブサイト：<https://www.sapporo-chikamichi.jp/>
- ・札幌市北3条広場 利用の手引き、札幌駅前通まちづくり株式会社、2016.5
- ・無余地性の基準の判断に当たり諸般の事情を考慮した事例、国土交通省、2018.3





名古屋都市センターが、名古屋のまちづくりや都市計画行政の課題を先取りした研究テーマを設定し、必要に応じ、名古屋市職員や学識者などとも連携して調査研究を行い、報告書としてまとめたものです。

No.140 2019.3 | 研究報告書

官民連携によるまちづくりについて  
～名古屋市における活用可能性～

平成 31 年 3 月

発 行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社  
名古屋都市センター

〒460-0023  
名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号  
TEL/FAX 052-678-2208 / 2209  
<http://www.nup.or.jp/nui/>

この印刷物は再生紙を使用しています。