

官民連携基盤整備推進調査費 実施案件一覧（平成29年度）

[単位：千円]

年度-番号	調査名	実施主体	対象地域	概要	実施計画額		執行額
					事業費	国費	国費
29-1	三宮周辺地区における地域活性化のための基盤整備検討調査	神戸市	兵庫県神戸市	三宮周辺地区において、公共交通の乗換え円滑化や回遊性の向上、商業・交流機能等の集積を図るため、民間事業者による駅ビルの建替え等と連携して、「えき-まち空間」における駅前広場・三宮クロスエア等の整備計画検討及び公共空間のPPP導入可能性検討を行う。	23,000	11,500	11,500
29-2	高松市地域公共交通ネットワークにおける交通結節点整備に関する調査	高松市	香川県高松市	高松市では、鉄道やバス等の公共交通ネットワークの再構築による多核連携型コンパクト・エコンティのまちづくりを目指し、こでんの新駅整備や複線化事業、バス路線の再編等の民間事業者の取組と合わせて、新駅の駅前広場の整備計画検討及びPPP/PFI導入可能性検討を行う。	12,000	6,000	5,999
29-3	太宰府天満宮周辺地域における地域活性化のための基盤整備検討調査	太宰府市	福岡県太宰府市	太宰府天満宮周辺地域において、インバウンドによる観光客増加に対応するため、民間事業者による太宰府駅舎及び周辺駐車場の改修、観光列車の運行等の取組と合わせて、西鉄太宰府駅及び西鉄五条駅の駅前広場及び周辺道路の整備計画検討、西鉄五条駅前広場のPPP/PFI導入可能性検討を行う。	14,910	7,455	7,020
29-4	JR宇都宮駅西口周辺地区における地域活性化のための基盤整備検討調査	宇都宮市	栃木県宇都宮市	宇都宮駅西口において、民間事業者による集客施設の建設や新たな交通サービスの導入と合わせて、駅前周辺の公共交通や一般車両、歩行者等の利便性・安全性の向上を図るため、駅前広場の整備計画検討、駐車場・駐輪場等の整備・管理運営に関するPPP/PFI導入可能性検討を行う。	10,620	5,310	5,292
29-5	リニア駅周辺における広域交流拠点の形成に向けた交通結節点機能検討調査	相模原市	神奈川県相模原市	橋本駅周辺において、リニア中央新幹線駅整備と合わせて、圏央道相模原ICや鉄道各線（横浜線・相模線、京王線）との交通結節点機能の強化を図るため、高速バス等の路線新設に対応した駅前広場や交通ターミナル施設の整備及びPPP/PFI導入検討にかかる調査を実施する。	9,000	4,500	4,482
29-6	大磯駅前広場周辺の安全安心・賑わい創出のための基盤整備検討調査	大磯町	神奈川県大磯町	相模湾を望む大磯町を魅力ある海洋文化都市として形成するため、町の玄関口である大磯駅前から港の賑わい拠点や観光地まで来訪者の効率的な誘導を図る。民間事業者によるレンタサイクル事業や町歩きガイド等の活動と連携した、駅前広場の整備にかかる計画策定及び観光案内等情報発信する交流施設の整備・運営にかかるPPP/PFI導入検討を調査する。	9,298	4,649	3,767
29-7	三芳バザール賑わい公園構想における商業拠点・交通拠点立地調査	三芳町	埼玉県三芳町	関越自動車道三芳スマートIC（平成30年度フル化及び車種拡大の供用開始目標）の隣接地に、公共交通サービス、生活・観光サービス等をあわせもつ複合型拠点施設（三芳バザール賑わい公園）の整備を検討し、バスターミナル等の整備及び公園の管理運営についてPPP/PFI導入可能性を検討する。	13,800	6,900	6,896
29-8	広域交通結節点における「道の駅」整備による地域拠点形成に関する調査	桶川市	埼玉県桶川市	圏央道と上尾道路（国道17号）が結節する桶川北本ICの隣接エリアに地域の拠点となる「道の駅」を整備するため、民間事業者による農産物直売所の出店及び高速バス・路線バスの運行、待合所の設置等の取組と合わせて、駐車場・地域振興施設の整備に係るPPP/PFI導入可能性検討を行う。	10,206	5,103	4,944
29-9	五條インター周辺地域振興拠点施設整備に係る検討調査	五條市	奈良県五條市	京奈和自動車道五條ICの隣接地に「道の駅」整備の計画を検討し、民間事業者による農産物販売施設、ガソリンスタンドの設置等とあわせて、駐車場・バスターミナルの配置・概略設計、地域交流施設のPPP/PFI導入可能性検討を行う。	15,000	7,500	2,933
29-11	一本松公園を活用した観光振興及び地域活性化のための基盤整備調査	宇美町	福岡県宇美町	一本松公園において、豊かな自然環境を活かし、広域的に魅力ある観光地として再整備を図るため、民間事業者による商業施設の整備や地域活性化イベント等の取組と合わせて、一本松公園の基本計画の検討、概略設計、PPP/PFI導入可能性検討等を行う。	5,994	2,997	2,754
29-12	美園地区における賑わい・交流拠点形成のための基盤整備検討調査	さいたま市	埼玉県さいたま市	さいたま市美園地区において、調整池を活用した多様なイベントを開催できる公共空間（広場）を整備し、民間事業者による駅から広場間の歩行者空間の景観整備や新たな路線バスの運行等と合わせて、広場・アクセス道路の概略設計及びPPP/PFI導入可能性検討を行う。	14,000	7,000	7,000
29-13	日光地域における広域観光ルート構築のための交通基盤整備調査	栃木県	栃木県日光市	日光を中心とした主要観光地を結ぶ広域観光ルート構築のための道路機能強化を図るため、民間事業者による大型ホテルの建設、公共交通の「IT化・多言語化、路線バスの延伸等の取組とあわせて、国道120号清滝地区の道路整備に関する調査を実施する。	30,000	15,000	15,000
29-14	播磨圏域企業誘致を推進する福岡西部工業団地拡張に合わせた基盤整備検討調査	福岡市	兵庫県福岡市	播磨地域における連携中核都市圏の形成を目指し、圏域全体の産業振興を図る広域的な企業誘致の推進を目的に、福岡西部工業団地拡張にあわせて、高速道路や国道からのアクセス効率化を図るための道路整備に関する調査を実施する。	12,000	6,000	5,295
29-15	仙台塩釜港仙台港区蒲生地区における物流機能強化等基盤整備検討調査	宮城県	宮城県仙台市	仙台塩釜港仙台港区において、大型物流施設の立地等に伴うコンテナ取扱増加に対応した物流機能の強化を図るため、民間事業者による復興土地区画整理地内での物流機能施設の整備に伴い、貨物需要推計及び臨港道路の概略設計等を行う。	18,100	9,050	6,818
29-16	三河港田原地区における物流機能強化のための基盤整備検討調査	愛知県	愛知県田原市	三河港田原地区において、ものづくり産業を支えるエネルギーの安定供給や再生可能エネルギーの活用を目的に、複数の民間事業者による再生可能エネルギー発電所の建設計画とあわせて、燃料の取扱増加に対応した港湾整備の検討を行う。	32,000	16,000	16,000
29-17	宇野港における物流機能高度化等基盤整備検討調査	岡山県	岡山県宇野市	宇野港において、地域の基幹産業を支える港湾機能の強化を図るため、民間事業者による造船業及び金属製品製造業の設備増強に伴う取扱貨物量の増加に合わせて、田井地区に新たな公共岸壁及び埠頭用地の造成を行うための事業化検討を行う。	9,000	4,500	4,500
29-18	別府港における人の流れの基幹拠点化（九州のハブ港）に向けた基盤整備検討調査	大分県	大分県別府市	別府港において、九州の東の玄関口として、人流の基幹拠点化による地域活性化を図るため、民間事業者によるフェリーの大型化やフェリーターミナル等の再編におけるPPP/PFI方式の導入検討とあわせて、岸壁・緑地等の配置及び概略設計、緑地整備の事業量検討を行う。	22,000	11,000	11,000
29-19	茨城港大洗港区におけるクルーズ船受入機能強化基盤整備調査	茨城県	茨城県大洗町	茨城港大洗港区において、急増するインバウンドに対応した港湾の利用拡大を図り、外航クルーズ船初寄港に向けた受入環境整備を推進するため、民間事業者によるおもてなし活動や歓迎イベントを充実させるための施設整備等と連携して、外航クルーズ船が安全に入港するための航行安全対策等の検討を行う。	25,000	12,500	12,500
29-20	リニア景観を活用した公園・道の駅整備による地域活性化のための検討調査	中津川市	岐阜県中津川市	リニア中央新幹線の岐阜県駅が設置される中津川市には、JR東海による中部総合車両基地の建設が予定されており、車両基地周辺は、車両の走行等を鑑賞できる全国でも数少ないスポットであり、多くの人を呼び込むことが出来る魅力的な観光地としての可能性があることから、「リニアの見える丘公園」（仮称）の整備について検討する。	8,600	4,300	4,300

官民連携基盤整備推進調査費 実施案件一覧（平成29年度）

[単位：千円]

年度-番号	調査名	実施主体	対象地域	概要	実施計画額		執行額
					事業費	国費	国費
29-21	清水港新興津地区における地域活性化のための基盤整備検討調査	静岡市	静岡県静岡市	清水港新興津地区において、世界文化遺産である三保松原などの地域資源を活用した観光振興や地域活性化を図るため、民間事業者による新規観光ツアーの企画や賑わい施設の整備と連携して、駐車場・地域交流施設等の整備・管理運営に係るPPP/PFIの導入可能性検討等を行う。	23,000	11,500	7,992
29-22	熱海港の賑わい創出による伊豆箱根地域観光拠点（海の玄関口）形成のための基盤整備検討調査	熱海市	静岡県熱海市	熱海港において、伊豆箱根地域の海の玄関口として、官民連携で観光交流の増加による地域活性化に取り組むため、民間事業者による宿泊施設建設や水産施設の再編整備とあわせて、クルーズ船受け入れのための入出港シミュレーション・岸壁整備検討、臨港道路の配置・整備検討等を行う。	30,000	15,000	15,000
29-24	日高港におけるクルーズ受入強化等基盤整備調査	和歌山県	和歌山県御坊市	日高港において、白砂の美しいビーチが続く「白良浜」や日本三大古湯の1つである「白浜温泉」等へのアクセスが良い観光拠点として、大型クルーズ船入港に向けた受入環境整備を推進するため、民間事業者による歓迎イベント施設の設置やおもてなし活動と連携して、クルーズ船が安全に入港するための航行安全対策等の検討を行う。	32,000	16,000	11,286
29-25	尾道駅前地区における地域活性化のための基盤整備検討調査	尾道市	広島県尾道市	尾道駅前地区において、しまなみ海道サイクリングロード等への来訪者の増加に対応し、西日本旅客鉄道(株)による尾道駅舎の建て替え及び宿泊・商業施設の整備と連携し、駅前広場の整備及びレンタサイクルターミナルの運営に係るPPP/PFI導入可能性検討、自転車走行空間と歩道、駐車場等の整備計画検討を行う。	10,000	5,000	4,999
29-26	近鉄榛原駅前における奈良県東部の観光拠点形成のための基盤整備検討調査	宇陀市	奈良県宇陀市	宇陀市、曾爾村及び御杖村が中心となって組織する宇陀地域公共交通活性化協議会がコミュニティバスの運行及びヤマト運輸(株)と協力した「貨客混載」の実験を開始するのとあわせて、近鉄榛原駅周辺をまちづくりの拠点として、まちの駅（複合施設）、多目的広場、バス停等の整備計画の検討及びPPP/PFI導入可能性検討を行う。	10,000	5,000	4,779
29-27	市民交流拠点整備による地域活性化のための基盤整備検討調査	三浦市	神奈川県三浦市	県立三崎高等学校跡地は、三浦市の総合計画における重点施策として、図書館、民間施設等の導入による「市民交流拠点」の形成を目指すとともに、将来の市役所移転の候補地としても検討が進められており、当該地区において、地域交流施設、公園又は広場、駐車場、道路の整備計画の検討及びPPP/PFI導入可能性検討を実施する。	5,000	2,500	2,290
29-28	愛知県蟹江町における観光拠点形成のための基盤整備検討調査	愛知県	愛知県蟹江町	車楽船（だんじりぶね）の巡幸で有名な須成祭（すなりまつり）が行われる蟹江町において、ユネスコ無形文化遺産登録により増加する観光客等に対応し、河川及び道路の整備計画の検討を行うとともに、新たに整備予定の蟹江町観光交流センターのPPP事業者による管理運営とあわせて河川等の管理に係るPPP導入可能性検討を行う。	12,000	6,000	5,997
29-30	東神楽町における地域活性化と防災機能強化のための公園整備検討調査	東神楽町	北海道東神楽町	東神楽町では、既設の大雪山園と隣接した新雪園整備の計画とあわせて、通常時は観光や交流の拠点として、災害時は高台の避難場所として利用可能な公園整備を検討し、雪園、公園、駐車場等のPPP/PFI導入可能性を調査する。	5,000	2,500	2,144

※実施計画承認後に調査取りやめとなった1件については除く。次年度実施した2件については除く。（事故緑越）

三宮周辺地区における地域活性化のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

三宮周辺地区全体の魅力向上のためには、6つの駅を含む中心エリアの再整備が不可欠である。そのため、「えき」(6つの駅とバス乗降場)と「まち」をつなぐ空間を「えき～まち空間」と名付け、誰にとっても使いやすい、神戸の玄関口にふさわしい空間として整備する。

「えき～まち空間」の実現には、行政と民間事業者が今後整備する施設や公共空間について、相互に空間計画を調整し、設計に反映させていくとともに、その空間をどのように利活用、管理運営していくかが重要である。そのため、「三宮クロススクエア」をはじめとする公共施設の計画や、民間施設に期待される機能や設えなどについて、官民共通の具体的な目標像及びその実現に必要な取り組みを示すことを目的に神戸三宮「えき～まち空間」基本計画を作成する。

2. 調査内容

- ① 「えき～まち空間」における駅前広場・三宮クロススクエア等の整備計画検討(都市機能、歩行者動線、交通計画等)
求められる都市機能、歩行者動線、交通計画等を踏まえ、公共空間の整備計画(駅前広場・三宮クロススクエア等の段階的整備の計画を含む)の検討を行った。
- ② 「えき～まち空間」における公共空間の利活用・管理運営に係るPPP導入可能性検討
将来的なエリアマネジメント組織の立ち上げを見据え、「えき～まち空間」におけるエリアマネジメントの可能性、課題、仕組みの検討等を行った。

3. 調査成果

① 「えき～まち空間」における駅前広場・三宮クロススクエア等の整備計画検討(都市機能、歩行者動線、交通計画等)

基本計画(案)では、「えき～まち空間」の整備の考え方として、特に重要な視点となる「空間」(都市機能)、「交通」(歩行者動線、交通計画等)、「景観」について考え方をまとめたとともに、エリアマネジメントなど「えき～まち空間」を活かす協働のしくみについてまとめた。

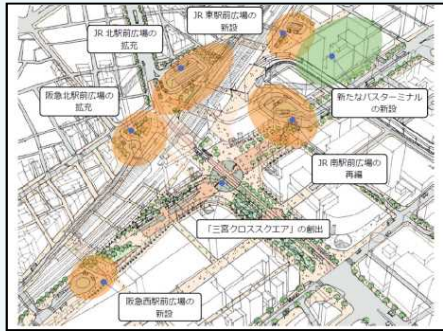


図1 都市機能〈公共施設の整備イメージ〉

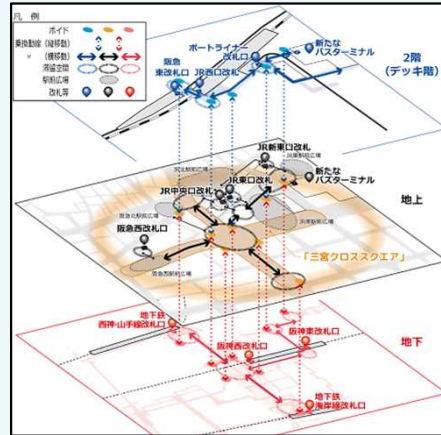


図2 歩行者動線〈乗換動線のイメージ〉

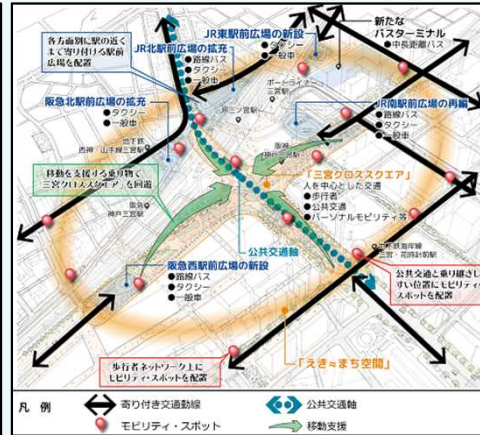


図3 交通計画〈「えき～まち空間」における移動のイメージ〉

② 「えき～まち空間」における公共空間の利活用・管理運営に係るPPP導入可能性検討

市民、民間事業者、行政等、多様な関係者の協働によって、公共空間の利活用、管理運営を行う「エリアマネジメント」に取り組むため、エリアマネジメントの事例収集、課題の整理、運営組織や仕組み、提供サービスのイメージ等について検討を行った。

あわせて、エリアマネジメントの組織立ち上げを見据え、地域関係者を対象にワークショップを行った。



エリアマネジメントのイメージ

- 場所が完成する前から始める活動づくり
- 小さなゴールを積み重ねた成功体験型のプロセスづくり
- ハードの進捗にあわせて成長型の組織づくり

エリアマネジメントのコンセプト

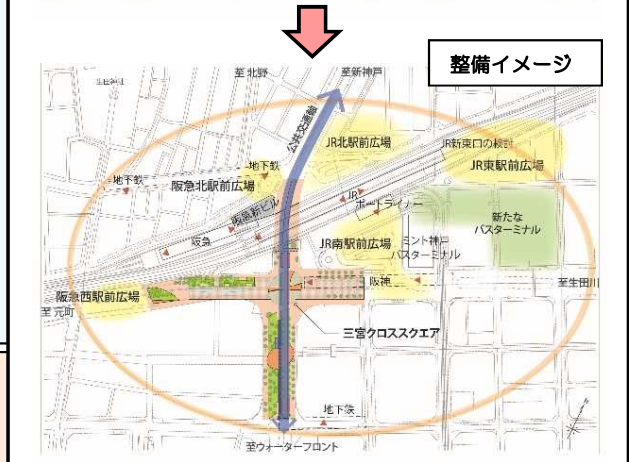


図4 段階的整備の計画

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

「えき～まち空間」の実現に向けて、公共事業や民間事業について協議・調整する場を設ける等、官民が連携し、段階的に整備を進めていく。なかでも、「三宮クロススクエア」については、社会実験や周辺の交通対策を行いながら、徐々に車線を減少し歩道を拡幅していくなど、段階的に整備を進めていく。まずは第1段階として、JR南駅前広場の再編、新たなバスターミナルのI期整備などにあわせ、周辺の交通対策も実施しながら「三宮クロススクエア」の東西方向の整備に取り組む。また、地域団体、関係者等の意向も確認しながら、エリアマネジメントの具体化に向けた取り組みを進める。

高松市地域公共交通ネットワークにおける交通結節点整備に関する調査

1. 調査の目的・必要性

○本業務は、官民が連携して実施を検討している、交通結節点整備の投資効果を最大限に発揮し、ことடன்新駅整備等に併せたバス路線の再編(鉄道を基軸とするバスのフィーダー路線化等)に向けて、その課題となる利用者へのサービス水準を担保するため、事業者(鉄道・バス)との調整や、新たな支援策等について調査・検討するとともに、別途検討を進めている「ことடன்新駅(太田～仏生山駅間)基本計画策定業務」と連携し、駅前広場整備に併せてまちづくり面で有効と考えられる「都市機能誘導施設」の整備及び管理運営の手法について、PPP/PFIの活用を含め検討を行うことを目的とする。

2. 調査内容

① 公共交通ネットワーク再構築に関する課題検討

・「鉄道を基軸、バスをフィーダー」とする公共交通ネットワークの再構築にあたり、鉄道-バス乗継、バス-バス乗継に関する抵抗を緩和する施策検討及び効果検証を行うとともに、フィーダー化を推進する各種補助スキームを検討した。

② 駅前広場(バスターミナル・P&R駐車場等)の需要調査、事業計画の検討

・新駅整備後における当該駅の駅前広場の需要について、需要予測モデルを構築することにより検討するとともに、その結果を踏まえ事業計画を検討した。

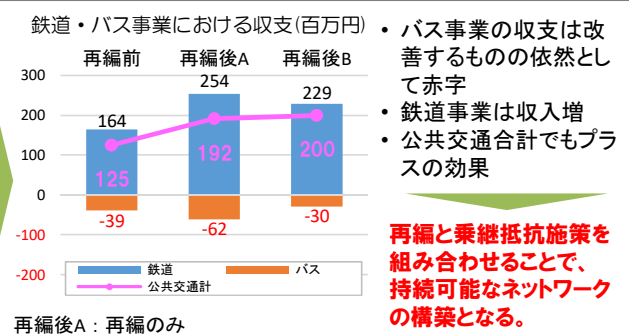
③ 駅前広場(バスターミナル・P&R駐車場等)の整備、管理運営に関するPPP/PFI導入可能性検討

・新駅(太田～仏生山駅間)駅前広場の附帯施設として、整備するバスターミナル、P&R駐車場等について、PPP/PFI手法により整備・運営、維持管理する手法について検討した。

3. 調査成果

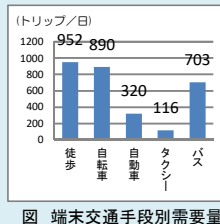
① 公共交通ネットワーク再構築に関する課題検討

- 鉄道を基軸、バスをフィーダーとした再編は、現行の国庫補助金の補助基準である「再編により系統の途中に乗換拠点を設け、複数の系統に分割したもの」ではない。
 - 需要予測結果
 - バス事業に関する赤字は運行の効率化等により減少
 - 鉄道と合わせた公共交通としての運賃収支は改善
- ⇒**持続性の高い公共交通ネットワークの構築に資する再編となる。**
- ⇒**地域特性等を考慮し、国庫補助要綱の弾力的運用を要望する。**
- バス・バス乗継抵抗を抑える施策として、乗継割引の制度設計及び検証への取組



② 駅前広場(バスターミナル・P&R駐車場等)の需要調査、事業計画の検討

- ことடன்新駅(太田～仏生山駅間)の需要
H24高松都市圏パーソントリップ調査をもとに需要予測モデルを構築し、鉄道端末交通手段別需要量を推定
 - 需要量及びバス路線再編案等に基づき、必要な駅前広場容量を検討
- ⇒**新駅基本計画を策定**
- 本駅周辺の地域特性等を踏まえ、P&R駐車場に係る考え方を取りまとめる。
 - 公が新設するのではなく、周辺の民間駐車場等との連携により対応
 - 利便性向上策として、交通系ICカードの拡大利用等について検討



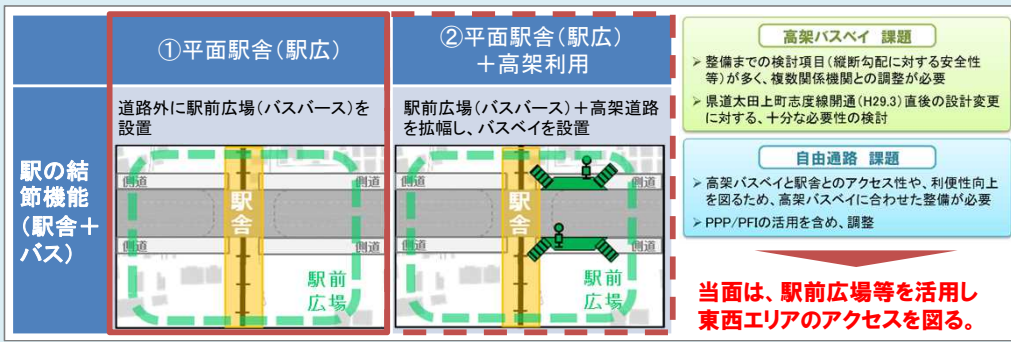
現行の基準では再編により補助が受託できなくなる。
国庫補助要綱の弾力的運用(緩和)

再編後A: 再編のみ
再編後B: 再編+バス・鉄道及びバス・バス乗継割引(各100円)

図 ネットワーク再構築に関する課題と対応の方向性

③ 駅前広場(バスターミナル・P&R駐車場等)の整備、管理運営に関するPPP/PFI導入可能性検討

- 新駅(太田～仏生山駅間)駅前広場の附帯施設として、まちづくりにおける地域の拠点施設となる官民複合施設をPPP/PFI手法により整備・運営する手法について検討
 - 想定事業に対するVFMの試算、民間事業者の参画可能条件の調査等を実施
- ⇒**条件付きながら一定の導入可能性を確認**



4. 基盤整備の見込み・今後の課題

駅舎・駅前広場

- H30 新駅(太田～仏生山駅間)整備地域 都市計画決定
- H31 新駅(太田～仏生山駅間)整備事業着手
- 新駅(三条～太田駅間)整備事業完了

バス

- H30 高松市地域公共交通(バス路線)再編実施計画策定
- H31 大臣認定取得
- バス路線再編スタート(トリガー方式※)
- ※路線ごとに設定した条件を満たすものから、時点修正を行いながら再編する。

PPP/PFI(都市機能誘導施設・自由通路等)

第2段階目として整備を目指す、「高架バスベイと新駅(太田～仏生山駅間)駅舎」とのアクセシビリティや、利便性向上を図る事業として、高架バスベイの整備に合わせ検討する。

- 〔第1段階〕 優先的な整備 ① 駅舎、附帯施設(駅前広場、K&R、P&R、駐輪場等)
- 〔第2段階〕 課題解決により整備 ② 高架バスベイ、自由通路

太宰府天満宮周辺地域における地域活性化のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

○太宰府天満宮周辺地域は、歴史的建造物が集中し多くの観光客が来訪する観光拠点であり、主要観光ルートとなる道路が地域の幹線道路となっているため、通過交通を含めた交通混雑が激しい。

○「第二次太宰府市都市計画マスタープラン」では、西鉄太宰府駅周辺及び西鉄五条駅周辺を市の拠点として位置づけているが、需要に対する施設規模・配置や駅周辺としての機能が低下している。

⇒インバウンド等により近年増加している観光需要に加え、現状の交通体系によって引き起こされる渋滞問題を解決するとともに、太宰府市の拠点の機能を強化し、賑わいを高め、地域を活性化することを目的として、太宰府天満宮周辺地域において、渋滞対策とあわせた官民連携による基盤整備の検討・調査が必要である。

2. 調査内容

①両駅周辺の現況調査

西鉄太宰府駅及び西鉄五条駅を含む太宰府天満宮周辺地域において、自動車・自転車・歩行者の交通実態及び駐車場・駐輪場等の利用状況の調査を実施

②両駅前広場及び道路の整備計画検討

西鉄太宰府駅及び西鉄五条駅の駅前広場、道路について、現況の問題点から課題を踏まえた整備方針、整備イメージ等を検討

③西鉄五条駅前広場の整備・管理運営に係るPPP/PFI導入可能性の検討

西鉄五条駅において、駅前広場と周辺の各種施設を含めた一帯の整備・管理運営を官民連携事業として行う可能性について、詳細検討及び事例等を調査

3. 調査成果

①両駅周辺の現況調査

○筑紫野太宰府線、筑紫野古賀線は交通量が多く、1万台/12hを超えている。

○西鉄太宰府駅の歩行者の利用者数は、平日が15,874人/12h、休日が21,874人/12hであり、西鉄五条駅の歩行者の利用者数は、平日が5,228人/12h、休日が3,154人/12hである。

○当該地域は、休日だけでなく平日も慢性的な渋滞が発生し、「梅大路交差点」や「五条交差点」付近の渋滞の影響と連動して両駅付近でも交通の影響が発生している。(下图参照)

○民間駐車場を含む配置等の影響や駐輪場の需要に対する配置及び規模等の課題がある。



②両駅前広場及び道路の整備計画検討

■西鉄五条駅の整備計画案

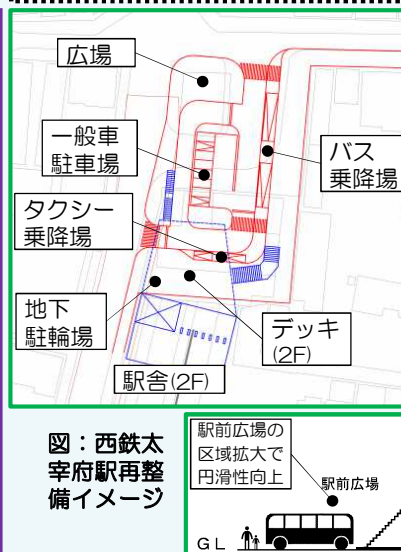
「商業・業務・観光・生活拠点」としての機能確保、渋滞対策とあわせて市街地再整備案を計画した。利便性及び賑わいの向上等を目的に、自由通路、南側駅前広場、複合施設(建て替え)、デッキ、駐車・駐輪場等を配置した。



図：西鉄五条駅再整備イメージ

■西鉄太宰府駅の整備計画案

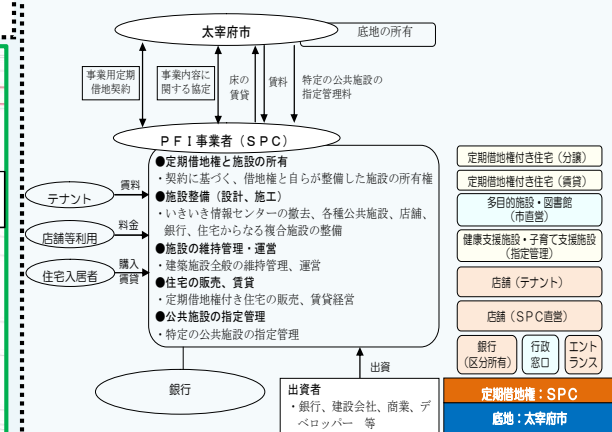
駅舎(改札口)を2階に設置し駅前広場の区域を拡大することで円滑性及びたまり空間を確保した配置計画とした。また、鉄道の高架化で梅大路交差点の渋滞を解消する。



図：西鉄太宰府駅再整備イメージ

③西鉄五条駅前広場の整備・管理運営に係るPPP/PFI導入可能性の検討

■PFI(借地権方式)による事業イメージ
施設の所有者は民間事業者となることから、住宅部分は「定期借地権付き住宅」を想定する。



4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- サウンディング調査等、必要な調査・検討を引き続き進め、官民連携の事業スキームを固める。
- 各整備計画において、施設規模の詳細検討、調整を行う。
- 整備内容及び事業スキーム等とあわせて、今回検討した整備スケジュール案をもとに今後の実現に向けた整備計画を確定させる。

JR宇都宮駅西口周辺地区における地域活性化のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

- 宇都宮市は、主要国道や高速道路、東北新幹線や鉄道各線が交わる交通の要衝であり、商工業・金融機能が集積する北関東の中枢拠点である。現在、駅東側におけるLRT事業が認可され、さらに、駅西側のLRT整備の具体化に向けた取り組みが進んでおり、駅西側に広がる中心市街地への玄関口である「JR宇都宮駅西口周辺地区」においては、広域的な交流拠点にふさわしい活力と風格あるまちづくりの推進が必要となっている。
- しかしながら、本地区においては、低・未利用地の存在や、交流空間・滞留空間の不足等により、賑わいや活力の低下が懸念されている。また、駅前広場や周辺道路の交通渋滞や、公共交通・一般車両・歩行者等の動線が交錯するなど交通利便性や安全性に課題を抱えている。
- このような中、平成25年3月に、まちづくりの基本的な考え方を示した「JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想」を策定し、さらに、平成27年2月に、本市の長期的なまちづくりの指針である「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」の策定により、JR宇都宮駅西口周辺地区を含むエリアを、全ての都市機能が集積する「都市拠点」に位置づけたところである。
- 一方で、民間事業者による駅西口北側の大規模工場跡地の取得や、交通事業者によるバスロケーションシステム設置など、活発な民間投資が行われており、民間施設の立地促進による広域交流拠点としてのポテンシャル向上、来訪者の増加を図るため、交通基盤施設の再整備や土地利用計画案の検討等により、混雑解消や利便性・安全性の向上を図るとともに、PPP/PFIの導入可能性についても検討する必要がある。

2. 調査内容

①駅前広場整備計画の検討(施設機能・配置検討等)

- 駅周辺地区の開発計画に伴う発生集中量の想定や、将来の駅前広場の利用者数の推計等を参考に、交通基盤施設の必要規模及び適切な配置等や、駅周辺地区の土地利用計画案等について、利便性や安全性、まちづくりへの影響などの観点から検討した。

②駐車場・駐輪場の整備・管理運営に関するPPP/PFI導入可能性検討

- 駐車場・駐輪場の必要台数及び施設規模の検討、他都市同種事例の整理、事業手法の想定等に基づきVFMの算定を行いPPP/PFIの導入可能性について検討を行った。

3. 調査成果

①駅前広場整備計画の検討(施設機能・配置検討等)

<駅周辺地区の需要検討>

- 駅西口北側の低・未利用地が多く存在するエリアや、駅前の市街地再開発事業検討エリアにおいて想定される開発計画に基づく発生集中量を算出し、将来の公共交通利用者数の推計等に含めた。

<交通基盤施設規模の検討>

- 上記で求めた利用者数の推計等から、交通基盤施設等の規模を想定した上で、バス停の方面別配置や、駐車場や駐輪場等の複層化などにより、効率的な土地利用を図ることで、おおむね現在の駅前広場範囲内での配置が可能であることを確認した。

<交通基盤施設配置案の設定>

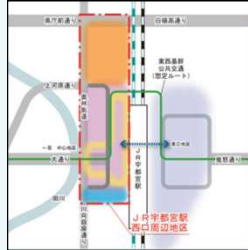
- 現況の課題解消や、将来像の実現に向けた観点から、整備コンセプト案を取りまとめ、それに対応する複数の施設配置案を設定した。

<評価指標の検討>

- 利用者属性別・移動形態別の損失時間や心理的負担時間を考慮できる“一般化時間”を用いた「総歩行時間」など、定量的な評価指標を設定し、各案についての特性を確認した。



停留場の配置を検討するための、バスの運行系統の区分(案)



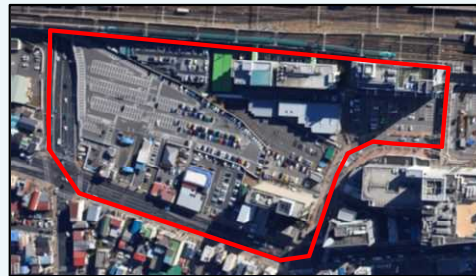
土地利用構想図 (JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想(平成25年3月)より)

<駅周辺地区における土地利用計画案の検討>

- 駅周辺における、低・未利用地が多いエリアについて、権利者意向を踏まえながら、賑わい機能や業務機能等を導入した場合の土地利用計画案について検討を行った。
- 需要が最多となる案では、周辺交差点の交通負荷が懸念され、信号運用の変更等の検討が必要となることが確認された。一方、業務機能を中心に導入した案においては、魅力向上が課題であり、より具体的な賑わい創出機能など、土地利用の工夫が必要と考えられる。

<事業手法の検討>

- 事業手法は大別して、土地区画整理事業と市街地再開発事業が想定されるものの、メリットと課題がそれぞれ想定されることから、両事業の一体施行について検討を要する。



写真：低・未利用地の多い駅の北側エリア

②駐車場・駐輪場の整備・管理運営に関するPPP/PFI導入可能性検討

<必要台数及び施設規模の検討>

- ①より、駐車場・駐輪場の想定利用台数及び必要施設規模の検討を行った結果、現在平面である施設を複層化し、自走式の立体駐車場等による施設整備の必要性が確認された。

<事業方式の検討>

- 駐車場・駐輪場の計画規模、市の整備・運営方針、他都市同種事例を整理してPPP/PFI導入可能性の検討を行った結果、現時点ではBOT方式・独立採算型での整備の優位性が確認された。

<VFMの算定>

- PPP/PFI導入時と従来方式(公設公営)による整備、それぞれの場合においてVFMを算定した。
- 従来方式の場合、社会资本整備総合交付金等の活用が見込まれ、条件に応じVFMが異なるものの、おおむね、PPP/PFIの活用により、公的負担の抑制が図られることが確認できた。



写真：現在の駐車場および市営駐輪場(中央奥)

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

駅西側のLRT整備など関連事業との整合を図りながら、交通事業者や関係機関と協議調整を実施するとともに、地元権利者等との整備手法や導入機能など事業実施に向けた意見交換等を行い、「整備基本計画」の策定に取り組む。

- 駅前広場整備計画の検討：駅前広場整備計画について、関連事業との整合を図りながら各交通基盤施設の考え方を踏まえ、交通事業者や関係機関と協議・調整を行い合意形成を図っていく。また、駅周辺地区においても、これまで(施設機能・配置検討等)検討してきた土地利用計画案について、関連事業との整合を図り、大規模権利者を含め地権者の意向等を踏まえながら、整備の方向性について検討を進めていく。
- PPP/PFI導入可能性検討：さらなる民間活力の活用可能性を検討しながら、事業費や収益等の精査を実施する。また、参画事業者等への意向調査結果等を踏まえ、「整備基本計画」において具体的な整備手法等を示す。

リニア駅周辺における広域交流拠点の形成に向けた交通結節機能検討調査

1. 調査の目的・必要性

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通やリニア中央新幹線神奈川県駅の設置等のポテンシャルを生かすために平成28年8月に策定した「相模原市広域交流拠点整備計画」において、高速バス等の新たな需要に対応する駅前空間の形成方針を掲げていることを踏まえ、リニア駅が設置される橋本駅周辺地区における交通ターミナル施設のあり方の検討等を行うことを本調査の目的としている。

2. 調査内容

- ① 高速バス等の路線新設や交通ターミナル機能のニーズ・シーズ調査
- ② 駅前広場及び交通ターミナル施設の規模・配置の検討
- ③ PPP/PFIの導入可能性検討

3. 調査成果

① 高速バス等の路線新設や交通ターミナル機能のニーズ・シーズ調査

- ・ 実態調査や各種データにより、現状における橋本駅周辺地区におけるバス利用の状況を把握するとともに、橋本駅に発着する高速バスの将来需要量を算出

【将来需要量の算出】

- ・ 橋本駅に発着する高速バスの将来需要量予測 ⇒ 182台T.E./日

- ・ 高速バスや観光バス、旅行代理店、送迎バスの運行事業者に対して、路線新設の検討状況やターミナルに求める機能などについてのアンケート調査を実施

【ターミナルに求める機能】

- ・ いずれの事業者も待合機能を必要としており、また同フロアに設置されていることを望んでいる
- ・ 自販機・喫茶程度の飲食機能やコンビニエンスストア程度の物販機能も必要だが、同フロアでなくともよい
- ・ その他の施設としてはトイレが必要

③ PPP/PFIの導入可能性検討

- ・ 民間活力の活用の観点から、各事業手法（指定管理者制度、DBO方式、PFI手法（BTO、BOT）、民設民営）について、市が事業主体となった場合を主とした比較シミュレーションを行い、今後の検討課題等を整理

② 駅前広場及び交通ターミナル施設の規模・配置の検討

- ・ バスターミナル事業者にアンケート調査を行い、基本的な施設概要等を把握
- ・ 駅前広場や自動車ターミナル等の関連法令を整理するなどし、施設形態等を整理
- ・ ①で算出した将来需要量などを基に、施設計画量を算出することにより、駅前広場及び交通ターミナル施設の配置パターンなどを設定し、施設の規模・配置を想定

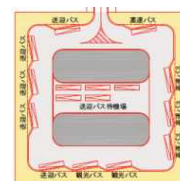
【ターミナル施設規模の想定】

- ・ 利用可能車両：高速バス、送迎バス、観光バス
- ・ 必要バース数：11～16バース
- ・ 面積：約4,600～6,900㎡
- ・ 外周接車型の正方形タイプ及び長方形タイプ、一般アイランド型（外周接車型併用）の複数パターンを検討

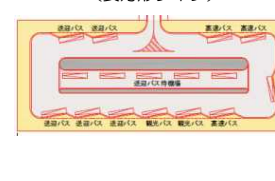
【ターミナル施設規模算定のための配置検討パターン】

●利用可能車両パターン 高速バス・送迎バス・観光バス

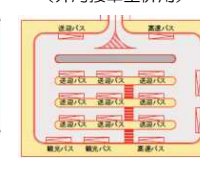
【外周接車型】
（正方形タイプ）



【外周接車型】
（長方形タイプ）



【一般アイランド型】
（外周接車型併用）



外周接車型は正方形タイプと長方形タイプのいずれも面積が一般アイランド型に比べ大きいですが、歩行者と車両が交錯しないため、安全面で優位

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- ・ 本調査結果などを基礎資料として、次年度以降に駅前広場等の基本設計に着手予定であり、土地区画整理事業や関連する街路事業の実現に向けて、鉄道事業者、交通管理者等の関係機関との協議を進め、都市計画案の具体化等を図る予定である。
- ・ 土地区画整理事業等の事業化検討に取り組むなかで、平成39年のリニア中央新幹線の開業を見据えた民間活力の活用によるターミナル整備に向けた事業化手法等の詳細について、駅前空間における施設配置との整合を図りながら検討を進める必要がある。

三芳バザール賑わい公園構想における商業拠点・交通拠点立地調査

1. 調査の目的・必要性

三芳スマートICフル化が平成30年度に供用開始予定であり、首都圏方面とのネットワーク強化が図られることから、首都圏広域地方計画「コンパクト＋ネットワーク構築プロジェクト」に位置付けられた道の駅を核とした地域活性化拠点の形成を目指し、本調査では、商業拠点・交通拠点としての需要や事業の構成、民間事業者との連携方法を調査し、立地までの手順・方策など、基本的な方向性を示すために必要な項目を調査する。

2. 調査内容

- ①土地利用等基本条件調査（道路・下水道等整備箇所の検討等）
土地利用における基本条件を整理し、事業規模等を想定した。
- ②三芳バザール賑わい公園基本構想検討（道の駅配置計画等）
導入機能、需要による利用ターゲットを整理し、基本構想（案）を作成した。
- ③PPP/PFI導入可能性検討（事業スキーム・事業収支の検討等）
事業スキームを検討し、民間事業者の事業参画意欲を調査を実施した。
- ④三芳PA連携型交通ネットワーク等の検討（P&R駐車場の検討等）
交通事業者を調査し、バスネットワーク構築の方向性を検討した。

3. 調査成果

①土地利用等基本条件調査

候補地については、周辺環境、インフラ整備状況を整理し、敷地設定や施設配置の可能性や柔軟性の観点から、三芳PA下り線付近を選定した。そして法規制や現道の幅員構成を考慮し、道路拡張が不要であることを確認するとともに、経済性の面から下水道の延伸ではなく、既存の雨水排水構築物を活用した下水処理方法を選定し、公園規模を想定した（表1）。

表1：施設規模算定

敷地	施設用途	規模
敷地 A 13,300 m ²	建物	
	農産物直売所	900 m ² 約 1,200 m ²
	農家レストラン	300 m ²
	休憩・情報提供施設(トイレ他)	約 340 m ²
	外構等	約 460 m ²
	面積計	約 2,000 m ²
敷地 B 6,800 m ²	屋外施設	
	農業体験施設(貸農園・体験農園)	約 2,000 m ²
	駐車場(施設利用者含む)	約 5,000 m ²
	公園・広場	約 4,300 m ²
	散策路	約 2,400 m ²
	面積計	約 4,400 m ² (鉄塔舎)
	敷地面積合計	約 20,100 m ²



図1：想定プラン ソーニング案

②三芳バザール賑わい公園基本構想検討

立地環境を考慮し、6つの利用パターンを整理し、求められる導入機能を整理した。そして、地域の特性を加味した中で導入機能の検討方針を設定し、整備コンセプトを定めた。民間事業者への調査実施後に、想定プランを設定し、ゾーニング案を示し（図1）、事業工程を設定した。

③PPP/PFI導入可能性検討

民間事業者に対して、事業への関心、参画可能性を調査し、施設規模や初期投資規模を確認した。その結果を参考として、官民連携による3つの事業スキームを設定し、官民の役割分担を整理し、概算収支を試算したうえで、各スキームを評価比較し、現時点で公設公営＋民設民営方式が実現可能性が高いと考えられる（図2）。

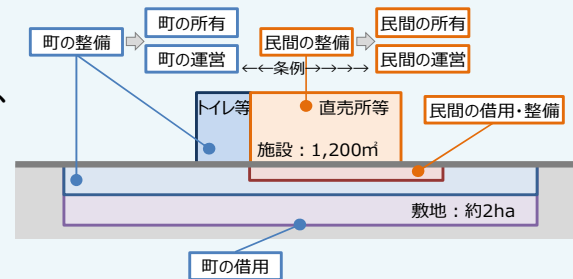


図2：事業モデル案(公設公営＋民設民営方式)

④三芳PA連携型交通ネットワーク等の検討

バス事業者へのヒアリング、Webアンケート、パーソントリップ調査のデータから利用ニーズを想定し、町内外バスネットワーク構築の方向性を整理した。また、高速バス利用者を想定したP&R駐車場について先進事例を調査し、施設規模の検討を行った。

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

本調査により作成した基本構想に基づき、引き続き事業モデルの検討を進め、民間公募に向けた基本計画を策定する予定。事業モデルの内容により着工時期の変更も予想されるが、想定する事業工程ではH33工事着工を目指すものとなっている。今後の課題としては、民間事業者の参画促進や多様なステークホルダーとの調整、事業スキームの精査について更なる検討が必要となっている。

広域交通結節点における「道の駅」整備による地域拠点形成に関する調査

1. 調査の目的・必要性

桶川市は、東京から40km圏にあり、首都圏のほぼ中央に位置している。近年、圏央道の埼玉県内区間や上尾道路のI期区間が全線開通し、既存の主要県道を含め、広域交通網の結節点としてのポテンシャルが高まっている。

本市総合振興計画では、「道の駅」を人・モノ・情報が交流する「観光まちづくり拠点」として位置付けており、市の活性化への寄与が期待されている。

本調査は、本市西部川田谷地区の「観光まちづくり拠点」や「コミュニティ拠点」等の拠点形成を進めるため、その基盤整備の中心となる本市「道の駅」の「地域振興施設」の整備運営に民間活力を導入し、より高い事業効果を発揮させていくこと、より多くの人が集まる賑いのある「道の駅」としていくため、高速バスや路線バス誘致による「道の駅」の交通結節点化に関する調査及び配置計画への反映について検討することなどを目的に実施した。

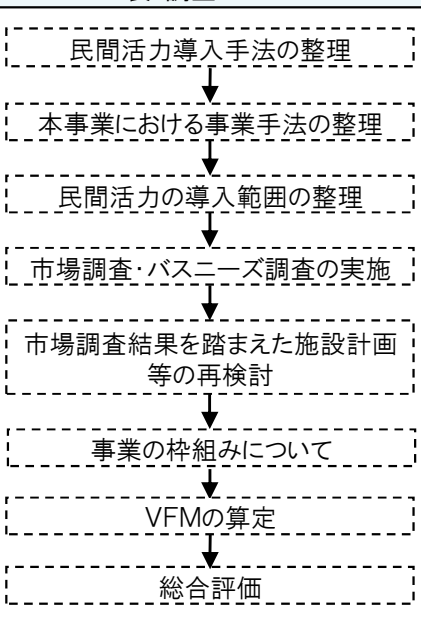
また、事業者の選定の際に提示する基礎資料となる計画地内の地質調査も併せて実施した。

2. 調査内容

- (1) 高速バス誘致による「道の駅」の交通結節点化に関する調査及び配置計画への反映
- (2) 計画地内の地質調査
 - ①ボーリング調査
 - ②標準貫入試験など
- (3) 地域振興施設のPPP/PFI導入可能性調査
 - ①民間活力導入手法の整理(先行事例・手法毎の定性的評価)
 - ②市場調査及び施設計画等の再検討
 - ③総合評価(VFMの算定等)

3. 調査成果

表：調査フロー



(1) 高速バス誘致による「道の駅」の交通結節点化に関する調査及び配置計画への反映

- ・都市間を結ぶ高速路線バスは、淘汰・調整段階にあり、立寄りには難しいが、高速ツアーバスの立寄りや発地としての可能性がある。
- ・周辺の路線バスの立寄りは難しいが、コミュニティバスの立寄りには地元住民のニーズに合致すると考えられる。
- ・調査結果を踏まえ、バス停に屋根やベンチを設置するよう配置計画を見直した。



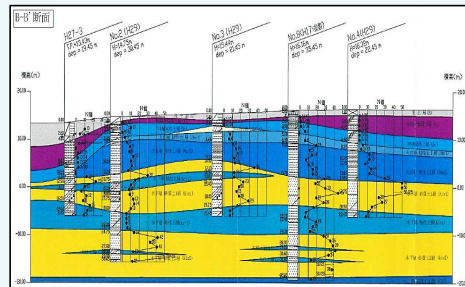
図：変更後の配置計画

(2) 計画地内の地質調査

- ・計画地内4カ所において、ボーリング調査等を行い、地層推定断面図の作成や標準貫入試験を行った。



図：調査位置平面図



図：主な地層推定断面図 (B-B')

(3) 地域振興施設のPPP/PFI導入可能性調査

- ①民間活力導入手法の整理
 - ・民間活力導入可能性調査では、先進事例等を参考に6つの事業手法について、定性的評価を行い、定性的評価の高いDBO方式、PFI(BTO)方式、定期借地方式＋公共施設テナント方式について、市場調査を行った。
- ②市場調査及び施設計画等の再検討
 - ・市場調査の結果を踏まえ、ドッグラン及び小型車駐車場の配置を再検討した。
- ③VFMの算定及び総合評価
 - ・事業手法毎の定性的評価、市場調査の結果、VFMの算定結果を踏まえ、公設公営方式、DBO方式、PFI(BTO)方式について、「低廉かつ良質な公共サービスの提供」「財政負担の縮減」「財政負担の平準化」の3つの視点から総合評価し、DBO方式・PFI(BTO)方式ともに本事業に導入可能であるとの結論となった。

事業手法	市の財政負担額 (現在価値化後)	VFM(%)
公設公営	1,291,500千円	—
DBO	1,184,019千円	8.32%
PFI(BTO)	1,217,604千円	5.72%

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- ・平成30年度は、用地取得と計画地の整地設計を進め、用地取得の状況を見つつ、「道の駅」を整備する民間事業者の公募に着手する。用地取得完了後は、市が整地工事を行い、その後、民間で建築や外構工事等を実施し、平成32年度末のオープンを予定している。これと並行し、市内循環バス等のルート変更やそれに応じた市道の整備に向けた調整を進め、オープン後は、「観光まちづくり拠点」や「コミュニティ拠点」としての機能が一層高まるよう取り組んで行く。
- ・現時点では、用地取得が完了していないため、今後、どのようなタイミングで、民間事業者の公募に着手すべきか慎重に検討する必要がある。
- ・地層推定断面図などの地質調査の結果を踏まえ、整地工事に取り組んで行く。

美園地区における賑わい・交流拠点形成のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

さいたま市の副都心である美園地区では、埼玉スタジアム2002においてJリーグ・国際試合が開催されるほか、土地区画整理事業に合わせて整備された河川調節池を活用したスポーツ・イベント等の打診が増加している。一方、現在サッカー開催時には、地区内において交通渋滞が発生しており、バス運行等に支障をきたしている。

本調査では、美園地区の賑わい・交流拠点としてのポテンシャルを高めるため、河川調節池を活用したイベント開催可能な広場整備と新たなアクセス道路整備の効果検討、広場の整備・管理運営に係るPPP/PFI導入可能性検討を実施する。

2. 調査内容

①広場・アクセス道路の概略設計・整備効果検討

- 1) 交通調査
- 2) アクセス道路整備等による交通環境改善効果検討・概略設計
- 3) 広場利活用計画検討・整備効果検討・概略設計

②広場の整備・管理運営に係るPPP/PFI導入可能性検討

3. 調査成果

①広場・アクセス道路の概略設計・整備効果検討

1) 交通調査

埼玉スタジアムでのサッカー開催日における歩行者・自動車の動向を把握するため、交通調査を実施した。

2) アクセス道路整備等による交通環境改善効果検討・概略設計

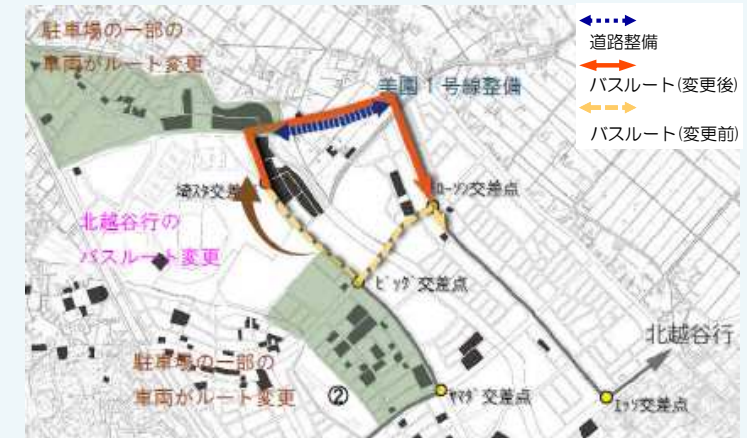
官民連携による交通環境改善に向けた取り組み方を整理した上で都市計画道路整備等による交通渋滞緩和効果を検討し、概略設計を行った。道路整備により一定の緩和が図れるが、自家用車での来場から鉄道・バス利用へのモーダルシフトやバス優先の交通規制等の導入が必要であると確認された。

3) 広場利活用計画検討・整備効果検討・概略設計

地元住民・企業等から構成するワークショップの結果を踏まえ、埼玉スタジアム南側の調節池を活用した広場の利活用方法・整備内容・維持管理方法について検討し、概略設計を行った。

②広場の整備・管理運営に係るPPP/PFI導入可能性検討

PPP/PFIによる広場の整備・管理運営に係る事業スキームを検討し、VFM算出等による事業手法の評価を行った。河川法の占用許可制度を活用し、民間事業者による管理運営を図ることが望ましいことを確認した。



図：道路整備効果の検討



図：広場整備イメージパース

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

広場整備については、平成32年度の整備を目指し、河川管理者や利活用・管理運営が見込める民間事業者との協議を図ることで適正な整備規模や仕様を決定し、設計・必要な手続き等を進めていく。アクセス道路については、関連する交通環境改善方策を関係事業者等と進めながら、道路整備事業化に向けた協議調整を図っていく。

日光地域における広域観光ルート構築のための交通基盤整備調査

1. 調査の目的・必要性

日光地域は、世界遺産「日光の社寺」、中禅寺湖、華厳の滝など豊富な観光資源を有する国際観光都市であり、近年のインバウンド観光の増加もあり、平成27年に過去最高の観光客入込数を記録した。

首都圏広域地方計画の「日光・会津・上州歴史街道対流圏の強化プロジェクト」に『日光を中心とした主要観光地を結ぶ広域幹線道路の整備』が位置付けられ（平成28年3月）、日光国立公園の「国立公園満喫プロジェクト」への選定（平成28年7月）、鉄道及びバス事業者による各種キャンペーン、高級リゾートホテルの開業に向けた契約締結など本地域への民間投資が活発化している。

首都圏から日光地域へは、主に東北自動車道から日光宇都宮道路を經由してアクセスするが、本地域は行楽期等に著しい渋滞が発生しており、マイカーだけでなくバス等の2次交通も含めた道路ネットワークの機能強化を図る必要がある。

観光周遊のボトルネック箇所となっている国道120号清滝地区の渋滞の状況を把握するとともに、将来の交通量の増加にも対応する道路計画を立案し、広域的な観光周遊を支える道路ネットワークを構築する。

2. 調査内容

① 渋滞状況分析、交通量調査

カーナビプローブデータによる渋滞状況分析（箇所、頻度、程度など）及び 自動車交通量調査

② 観光動向・需要調査

各種統計データ分析 及び 観光・交通事業者へのヒアリング

③ 道路予備設計

国道120号清滝地区の多車線化に向けた道路予備設計

3. 調査成果

① 渋滞状況分析、交通量調査

日光地域における行楽期の渋滞状況について、カーナビプローブデータを用いた分析を行うことにより、当該地域の渋滞原因を特定し、より円滑な交通を確保するための渋滞対策の検討を行った。

通常の交通量調査では、得られるデータは調査日1日のみのデータとなるが、プローブデータを活用することにより、長期的・連続的なデータを用いた分析が可能となる。

本調査では、日光市清滝地区のプローブデータを解析することで清滝地区の道路特性を把握し、渋滞原因が交通容量に起因することを確認した。併せて年度ごとのプローブデータを比較することで、信号調整による渋滞対策の効果を定量的・視覚的に把握することを可能とした。



図1 ボトルネック箇所の把握

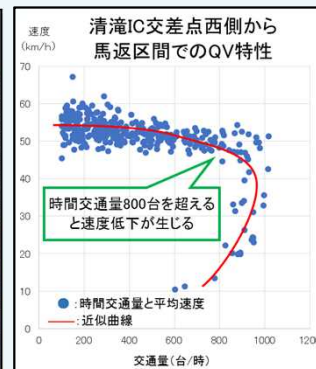


図2 交通容量の把握

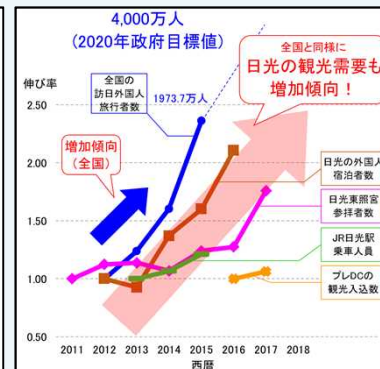


図3 観光需要の傾向

② 観光動向・需要調査

観光客入込数等の既存データから日光地域における観光動向を把握し、各種調査結果や日光地域の近年の状況を踏まえた今後の観光需要についての整理を行った。日光地域では、ホテルや旅館の建設計画・開業の動きが相次いでいること、圏央道など広域道路の整備によりこれまで以上に首都圏からのアクセスが良くなっていること等から、今後も交通量の増加が見込まれる。また、国際観光都市である日光地域は外国人宿泊者数が増加していることや鉄道事業者等によるキャンペーンの実施など、マイカー以外の需要も増加することから、バス等の公共交通の利便性向上も必要である。

③ 道路予備設計

上記の結果に基づき必要車線数の検討を行い、国道120号の道路予備設計を行った。

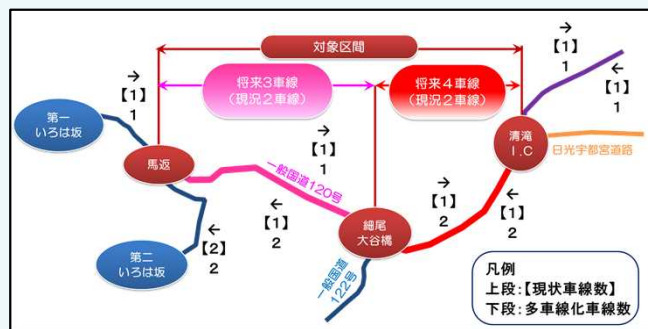


図4 多車線化車線数

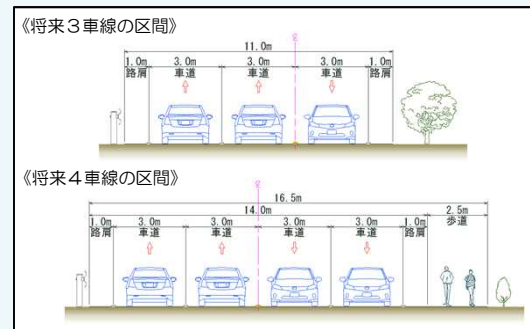


図5 多車線化標準横断面

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

今回の調査により、ボトルネック箇所が明らかとなり、交通容量不足による渋滞発生メカニズムを解明することができた。さらに、渋滞状況分析に基づき、交通容量拡大を見据えた道路予備設計を行った。今後は、社会資本整備総合交付金を活用し、引き続き、道路の多車線化の事業化に向けた詳細設計へと着手し、事業化を目指す。

一方で、今後も観光を中心とした本地域への交通需要は増加する傾向が示唆され、最大ピーク時の自動車交通量に対応することは困難であることも想定されるため、道路の多車線化というハード対策と並行し、公共交通の利用に関する啓発活動や、路線バスの増便に関する民間事業者への働き掛けなど、ソフト対策を展開していくこととする。

播磨圏域企業誘致を推進する福崎西部工業団地拡張に合わせた基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

- 福崎町は、兵庫県の中央部から南よりに位置する縦面積約46km²、人口約2万人の町である。町の東西には合計約148haの工業団地があり、住民一人あたりの工業製造品出荷額は約1,000万円と兵庫県下で2位である。特に西部工業団地は空区画がなく、東日本大震災以降企業の工場・倉庫等の内陸部への立地が進んでいることなど、昨今の好調な景気動向等により工業団地の拡張要望が非常に強い。
- 平成28年3月に策定された関西広域地方計画の「地方都市活力アッププロジェクト」で、『兵庫県播磨地域の連携中枢都市圏の形成』が位置付けられており、姫路市、福崎町等が連携して広域的な企業誘致の推進に取り組んでいる。平成27年9月に供用を開始した夢前スマートICは、目標を大幅に上回る交通量で西部工業団地各社の利用も多い状況となっており、拡張と合わせて増加が見込まれる交通量への対応及び近隣の西谷集落の交通安全対策と国道312号への所要時間の短縮を図る必要がある。

2. 調査内容

- ①基礎調査（交通量・現況調査等）
集落の安全確保と所要時間の短縮が課題であるため、交通量調査を実施する。また、アクセス道路整備に関係する土地の現況調査を行う。
- ②アクセス道路概略設計
アクセス道路整備の概略法線及び概算事業費を算定。併せてボーリング調査を実施する。
- ③整備効果検討
成果を元に、道路B/Cの算出を実施する。

3. 調査成果

①基礎調査（交通量調査・現況調査等）

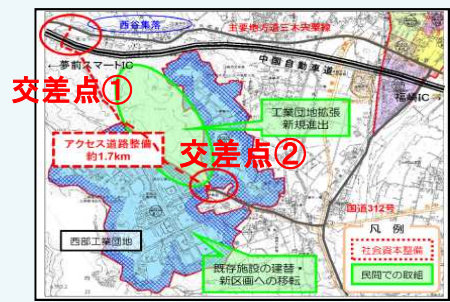
- ・ 福崎西部工業団地拡張の検討に必要な8箇所の交通量調査を実施し、現行の工業団地への流入状況の把握及び交通問題点の把握を行った。
- ・ 工業団地拡張の際に起業地となる可能性のある土地及びアクセス道路整備に関する土地の現況調査を実施し、今後の協議アクセス道路整備及び工業団地拡張検討資料として活用が可能となった。

②アクセス道路概略設計

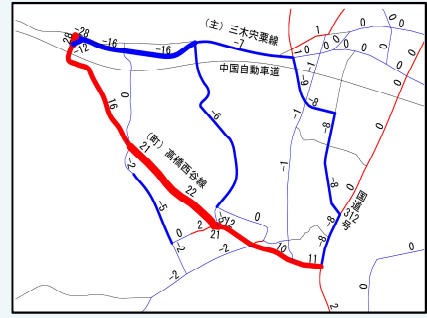
- ・ 福崎西部工業団地拡張検討と並行して、アクセス性の向上及び集落の安全性向上などを図るため、道路概略設計を実施した。平成30年度以降に予定する道路詳細設計の基礎情報を把握できた。また、5箇所のボーリング調査を実施し、基礎地盤の構成、支持力、地下水の状態及び土質・地質の性質等把握することにより設計の基礎資料を得ることができた。

③整備効果検討

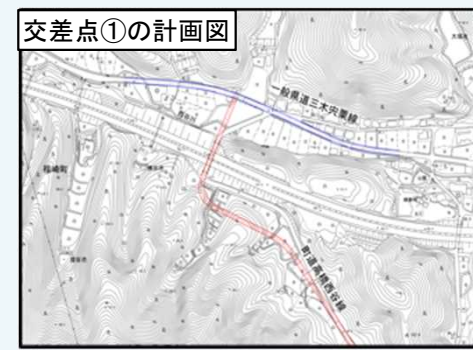
- ・ 交通量調査及び道路概略設計をもとに、アクセス道路となる町道高橋西谷線整備後の整備効果を検討した。平成24年ODフレーム表を用いた平成42年福崎・旧香寺町交通量推計結果による算定を実施したところ、費用便益比は約1.9となり、整備効果が高い事業となることが判明した。県道三木穴栗線の交通量減少も期待され、集落の安全性の向上にも大きく寄与する。



図：平面図



※赤色は増加、青色は減少を示す
図：整備効果検討(将来交通量)



交差点①の計画図



交差点②の計画図

※交差点①、②の改良及び車線増が必要(赤色が改良を示す)

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- ・ 本調査をベースとして、道路詳細設計や交差点協議を実施する。また、現況調査やボーリング調査データなどをもとに工業団地拡張可能範囲の検討を行い、企業誘致を推進する。主要地方道三木穴栗線及び工業団地内交差点を改良、併せて現在1車線の区間を2車線とし、工業団地や夢前スマートICへの円滑な交通体系の構築する。
- ・ 工業団地拡張は既存事業所からも非常に拡張要望が強く、宅地造成高の検討や民間事業者との連携が重要となる。

仙台塩釜港仙台港区蒲生地区における物流機能強化等基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

本調査は、海上コンテナ貨物の輸送効率の促進、機能強化、定時性の確保を図ることで、新たな貨物の取り込みや、港湾貨物を利用する企業の進出を促し、もって港勢の拡大につなげることを目的とするものである。

仙台港区のコンテナヤードへ接続する臨港道路は1路線であるが、近年の海上コンテナ貨物の取扱増加に伴いヤードが狭隘化し、交通渋滞も頻発するなど、輸送効率の低下が見られることから、問題の解消が求められている。

2. 調査内容

①海上コンテナ貨物、臨港道路の需要推計

企業立地動向や企業ヒアリング等を基に海上コンテナ貨物量の推計を行った。また、当該推計や蒲生地区への進出企業へのヒアリング等により、臨港道路の需要推計を行った。

②臨港道路等の概略設計

コンテナヤードに接続する臨港道路について、交通需要の結果をもとに幹線道路との接続改良（交差点改良）の概略設計を行った。

3. 調査成果

①海上コンテナ貨物、臨港道路の需要推計

海上コンテナ貨物の需要推計は、取扱い割合の大きな貨物を中心に、関連する社会動向との相関、管理者による定期企業ヒアリング、本業務における13社への追加企業ヒアリングによる情報を整理し、将来推計を行った。

その結果、海上コンテナ取扱個数は「平成28年24.7万TEU」の実績に対し、平成40年代前半まで貨物量の増加が見込まれる結果となった。

次に、臨港道路の需要推計を行った。現状における臨港道路の周辺の交通量及び蒲生北部土地区画整理事業用地に新たに立地する海上貨物を取扱う企業、また同用地内に上記の課題解消のための民間による海上コンテナ貨物ヤード導入検討などの動きがあることから、関係者へのヒアリングも行い、推計を行った。

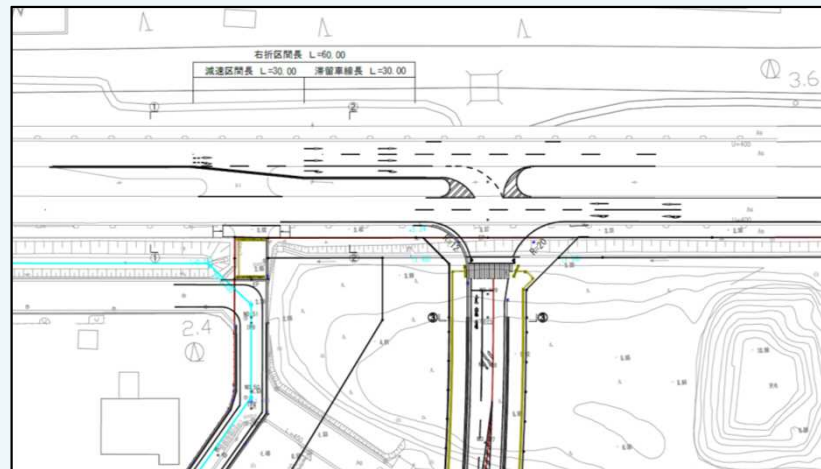
〈推計結果〉

臨港道路蒲生幹線計画交通量 3,980台/車線/日<交通容量：4,500台/車線/日

②臨港道路の概略設計

①の検討結果を踏まえ、臨港道路の概略設計を行った。課題は、交通渋滞の解消であるが検討の結果、本線車線数は現行2車線で将来も含め問題がないことが確認され、現状での渋滞解消には、ヤード内の機能強化が有効となるのではないかとの見通しとなった。

また、「仙台市蒲生北部地区市街地復興土地区画整理事業用地」への民間事業者による高度な物流機能の創造や港湾貨物を取扱う新たな民間事業者の進出による交通量増加については、検討の結果、下記交差点の形状であれば問題はないとの結論となった。



図：交差点概略図

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

臨港道路の整備については、本線の改良は当面行わず、交差点整備については今回の結果をもとに今後も区画整理事業（仙台市）と調整を行いながら取組むこととし、引き続き企業立地状況や港湾貨物の動向を注視したい。

今後の課題は、港湾取扱貨物の増加見込みに対し、民間事業者と歩調を合わせながら輸送効率の向上に取組むことである。

三河港田原地区における物流機能強化のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

①調査の目的

本調査は、田原埠頭2号岸壁（水深5.5m）及び岸壁前面泊地を需要に応じた施設に改良するため、需要動向及び施設の概略設計等を行うことを目的とする。

②調査の必要性

三河港田原地区では、複数のバイオマス発電施設の立地が計画されているが、燃料となる木質チップ等を輸入する船舶が着岸できる大水深の公共岸壁が存在しない。

また、大規模災害時の緊急物資輸送を行う上でも岸壁規模の見直しが必要であることから、公共岸壁整備及び泊地整備の必要性について調査検討を行う。

2. 調査内容

①田原地区（4区）の貨物需要動向調査

1) 田原地区の需要動向調査

現状の貨物取扱量について、既存の資料のとりまとめを行った。また、バイオマス発電進出に伴う需要についてバイオマス発電進出予定企業、港湾運送事業者等港湾関係団体への聞き取り調査等により動向把握を行った。

②港湾施設の整備計画検討、概略設計、概算事業費算出

1) 現況把握

現状の把握のための深淺測量、平板測量を実施するとともに、既存資料をとりまとめた。

2) 港湾施設検討

需要動向調査結果から明らかになった課題を踏まえ、必要な港湾施設の規模を検討した。

3) 概略設計、概算事業費算出

港湾施設の概略設計を行って港湾施設の基本的な仕様を検討するとともに、概算事業費の算定や整備効果の検証を行った。

3. 調査成果

①需要動向調査

1) 需要動向調査

バイオマス発電事業者や港湾運送事業者、周辺立地企業へ需要調査した結果、バイオマス燃料（木材チップ）のほか、金属くずや鉄鋼品の取扱い希望があり、田原公共岸壁で想定される貨物量は、表-1のとおりとなった。

利用を想定している貨物船の規模は10,000~30,000DWT級であり、必要な岸壁水深は-10mとの聞き取り結果であった。

表-1 需要動向調査結果

品目	貨物量(トン/年)
金属くず	170,000
鉄鋼品	100,000
木材チップ	1,644,000
合計	1,914,000

表-2 概算事業費

施設名	数量	事業費(億円)
岸壁(-10.0m)	L=340m	42.0
泊地(-10.0m)	V=670千m3	27.0
計		69.0

②港湾施設の整備計画検討、概略設計、概算事業費算出

1) 現況把握

深淺測量と平板測量を行って現地地形を確認するとともに、既存資料により現地土質を確認した。

2) 港湾施設検討

需要動向調査の結果や現地条件等を総合的に検討し、必要な港湾施設を以下のとおり決定した。(図-1)

- ・-10m岸壁 170m×2バース（うち1バースを耐震強化岸壁）
- ・-10m泊地 12.6ha

3) 概略設計、概算事業費算出

-10m岸壁の概略設計を行って基本断面を決定し、-10m泊地と合わせて概算事業費を算出した。(表-2)
港湾施設整備により、貨物や緊急物資の輸送コスト削減が図られ、算出された費用対効果はB/C=2.70となった。

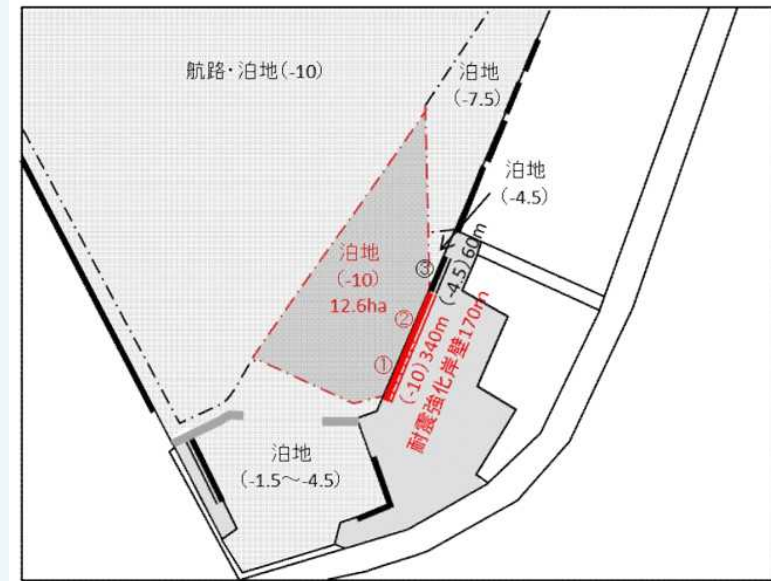


図-1 施設配置計画図

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

地元自治体や利用予定企業から施設整備が求められており、早期事業着手を目指している。

本岸壁（-10m）が整備された際には当地区に多くの船舶が入港することが想定されるため、隣接する民間岸壁を含めた利用者調整を早急に進める必要がある。

宇野港における物流機能高度化等基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

①調査の目的

本調査は、「宇野港田井地区A岸壁（水深12m）」及び背後の水域を対象に、需要に応じた施設にするため、需要動向及び施設の概略設計等を行うことを目的とする。

②調査の必要性

宇野港田井地区では、RORO船の移出入や外貿バルク貨物の輸出が増え、岸壁の利用調整を行い荷役しており混雑してきている【図-1 利用船舶の増加】。また、原木は輸入形態の変化により、水面整理場での取扱はなくなった。さらに、近隣の企業からは、事業拡大に伴う土地需要の増加など、田井地区をとりまく環境は港湾計画改訂時から大きく変化している。このため、今回、新たな民間活動等に伴う貨物取り扱い需要及び用地需要調査などを行い、今後の田井地区の事業方針を検討した。

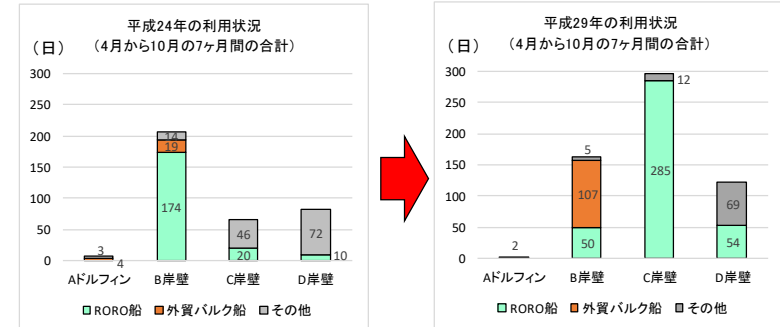


図-1 利用船舶の増加

2. 調査内容

①新たな港湾利用のニーズ調査 (貨物需要、岸壁・土地利用の検討)

田井地区において、新たな港湾の需要を把握するため、田井地区の貨物取扱量や岸壁の利用状況などの統計資料の整理や現地調査を行い、現状の利用状況について整理する。また、市内の企業を対象にヒアリング等により、田井地区利用の課題、貨物取り扱い需要、土地需要を把握する。

②岸壁概略設計・埋立整備手法の検討

A岸壁の改良及び背後水域を埋立造成するために必要な護岸の設計を行い、概算事業費を算出する。

③整備効果検討

A岸壁が利活用された場合及び背後水域の埋立を行った場合の費用対効果分析を行う。

3. 調査成果

①ニーズ調査結果

田井地区はこれまで19.2ha分譲しており、平成26年12月を最後に完売している。宇野港を利用している玉野市内の会社38社に対してニーズ調査のアンケートを実施し、特にニーズのあると思われる会社にはヒアリング調査を実施した。

- ①用地取得を希望する会社数 6社
- ②希望する土地の規模 約4ha (水面整理場全域は約10ha) 【表-1 用地需要のまとめ】
- ③希望する取得時期 今後概ね10年以内

貨物については、今後もRORO船の増加による移出入の増や船舶の大型化に伴う外貿バルク船の輸出の利用が見込まれる。

②岸壁・埋立方法の検討

1) 岸壁

A岸壁の整備について、「既設改良案」と「再建築案」を比較検討した結果、設計手法の点で実現性の高い「再建築案」を選定した。【図-2 A岸壁の再建築案】

2) 用地

需要に対応した用地を造成する場合、既存水域の半分程度埋め立てる必要があり、配置パターンとして、図-3のような配置計画(案)が考えられる。

③整備効果

外貿バルク船がA岸壁を利用可能となると、大型船による輸送が可能となり、輸送効率が向上する。輸送コストの削減効果便益として費用便益分析を行った結果、岸壁整備については事業効果が見込まれるが、土地造成については費用の問題など課題も確認された。

表-1 用地需要のまとめ

	用途
A社	工場、倉庫等
B社	保管場所
C社	保管場所
D社	保管場所
E社	荷捌き地、野積み場等
F社	事務所用地
	合計 約4ha



図-3 配置計画(案)

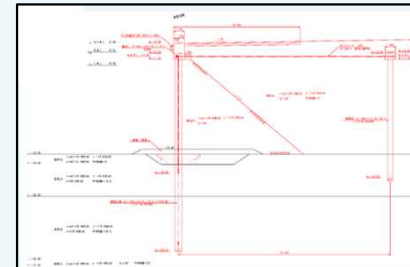


図-2 A岸壁再建築案

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- 需要に対応した土地造成を行う場合、用地の整備単価がこれまでの分譲単価をかなり上回るため、整備手法の検討などが必要であり、国・市・関係機関等と調整を図りながら、熟度を高め、課題の対応策の検討を進めていく。

別府港における人の流れの基幹拠点化（九州のハブ港）に向けた基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

本県では、平成29年3月に「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」を策定し、別府港を九州の人の流れの基幹拠点として、フェリー航路を核に、多くの人々が九州内外を行き交うためのハブ港として位置づけた。このため本調査では、人流の拠点化の実現にむけ、別府港の現状の課題や、今後必要とされる機能を調査し、設置すべき施設およびそれらの最適配置について検討するために必要な項目を調査する。

2. 調査内容

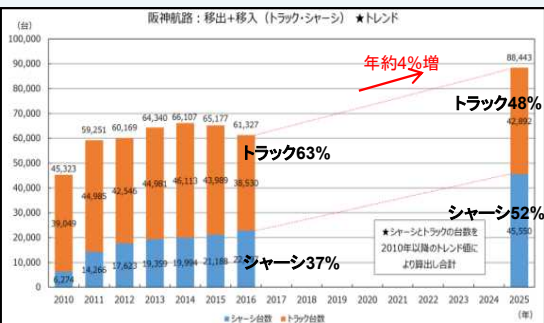
- ①岸壁・緑地等の配置・概略設計等
岸壁や緑地等の配置、概略設計図、パース作成、概略事業費の検討等を実施した。
- ②緑地整備の事業量の検討（環境影響調査等）
埋め立てにより造成を行う緑地の環境影響調査・深浅測量を行い、その結果を踏まえ環境負荷や施工量の検討を行った。

3. 調査成果

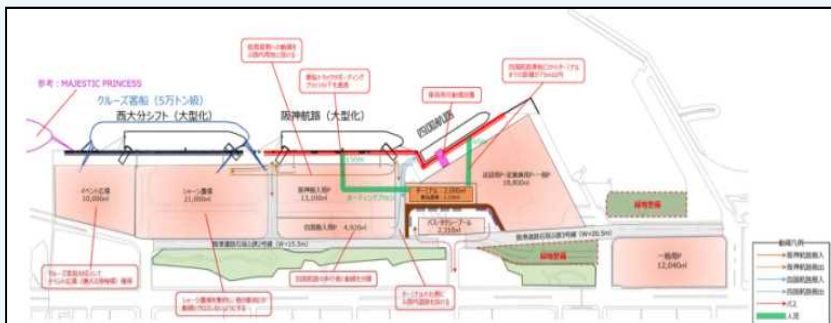
①岸壁・緑地等の配置・概略設計等

別府港において、現地踏査を行った結果、現状の主な課題として、①大阪航路と四国航路のフェリーターミナルや乗り継ぎのための2次交通が分散しており、利便性が低い。②臨港道路は片側2車線の一方通行であり、導線が分かりづらく、また多数の大型トラックが路上駐車している状態。③シャーンシ置場が手狭で、ほぼ満車状態となっており、ピーク時にはシャーンシの保管に支障が出ることがある。④フェリーの大型化が予定されており、現在利用している岸壁や泊地・航路の水深が不足する。といった点が抽出された。

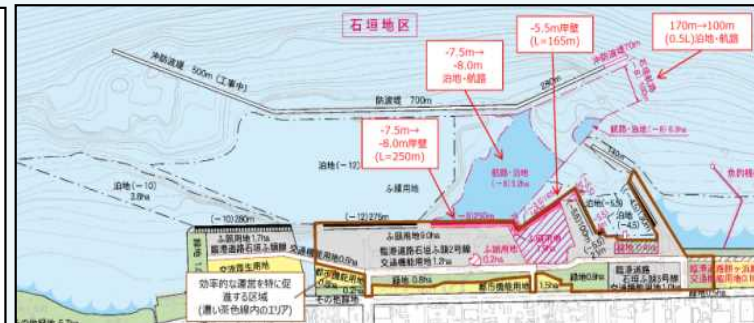
また、阪神航路において、別府港における今後のトラック・シャーンシ台数の推計を行った結果、台数は年平均4%を越える増加が見込まれる結果となった。企業ヒアリングにおいても、年5%程度の伸びは見込めるとの回答を得たところ。次に、トラックとシャーンシの割合を見ると、2016年でシャーンシ割合は約37%であったが、9年後の2025年には約52%と、トラックとシャーンシの比率が逆転する見込みとなった。これは運送業者のヒアリング結果とも一致する。以上のことから、フェリーの大型化に伴う岸壁、泊地等の水深の確保、シャーンシ置場の拡充、ターミナルや駐車場、ふ頭内道路等の効率的な配置を検討し、別府港における港湾計画変更（案）及びふ頭配置計画（案）について作成した。



図：今後のトラック・シャーンシ台数の推計



図：ふ頭配置（案）



図：港湾計画変更（案）

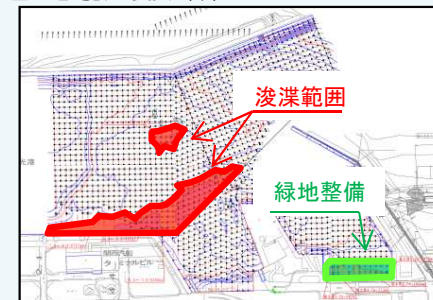
②緑地整備の事業量の検討（環境影響調査等）

別府港において、秋冬における騒音・振動調査、潮流調査、水質調査、底質調査、海生物調査を実施した。その結果、基準値をぐくわずかに越える項目が1つ見られたものの、その他は全ての項目において基準値を満たしており、泊地・航路の浚渫について特段問題がないことが明らかとなった。また、海生物調査については、緑地整備を行う計画となっている第1ふ頭と第2ふ頭間において希少種が1個体のみ確認されたものの、近隣海域においても多くの個体数が確認されており、埋め立てについても特段の問題がないと見込まれた。

また、深浅測量を実施し、現行の港湾計画における緑地整備における事業量について検討を行った。その結果、泊地・航路の浚渫によって、発生する土量約21,000m³に対し、緑地整備に必要な埋め立て土量は約21,000m³とほぼ同等であり、事業量として問題ないことが分かった。

＜確認された希少種＞

- ①環境省「レッドリスト2017」準絶滅危惧（NT）・ムシロガイ、キヌタレガイ、ウズザクラガイ、サクラガイ
- ②環境省「海洋生物レッドリスト」準絶滅危惧（NT）・スジホシムシドモキ、アカホシマメガニ
- ③環境省「レッドリスト2017」絶滅危惧Ⅱ類（VU）・オビクイ



図：深浅測量結果

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

フェリーの大型化が予定されていることから、まずはそれに対応できる岸壁や泊地等の整備を行う必要がある。本年度の検討結果を踏まえ、次年度以降に港湾計画の変更を行う必要があるため、関係機関や利用者等と協議を行い、調整を図っていく。民間活力の活用が考えられるターミナルなどの施設については、PFI事業の導入可能性について検討していく。これらの施設については、岸壁などの公共事業の進捗を見ながら実施していく必要がある。

茨城港大洗港区におけるクルーズ船受入機能強化基盤整備調査

1. 調査の目的・必要性

茨城県では、大洗港区に国内外のクルーズ客船を誘致するなどして、賑わい拠点の形成を図ることとしており、大洗港振興協会や民間事業者等においても、外航クルーズ船等の受入や増加する観光客に対応するため、オプションツアーの企画や受入体制づくり等の取組を実施している。

こうした民間の取り組みがより一層活性化されるよう、本事業において、大型の外航クルーズ船等の受け入れについて航行安全対策の検討並びに航路・泊地整備の検討を行ったものである。

2. 調査内容

- ①外航クルーズ船等入出港時における航行安全対策の検討
 - ・入出港着離岸操船及び係留中における安全性の検討
 - ・入出港安全対策の策定
- ②外航クルーズ船等入出港時に必要な航路・泊地整備の検討
 - ・航路泊地の水深把握及び航路・泊地整備の検討

3. 調査成果

①外航クルーズ船等入出港時における航行安全対策の検討

調査は、大洗港区における港湾計画上3万GT級クルーズ船を越える全長約217m、総トン数5万GT級クルーズ船を対象船舶として検討を行った。

○ 入出港着離岸操船における安全性の検討

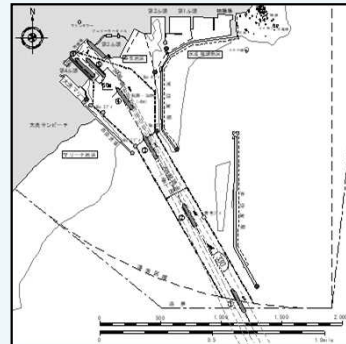
- ・ビジュアル操船シミュレーション実施結果から、全長約217mのクルーズ船を係留するためには、既存岸壁(L=240m)をさらに40m延伸したL=280mとする必要がある。
- ・風速10m/sec以下で安全に係留するためには、係留が想定される係船柱を1000kN型に改良する必要がある。(改良数：5基)

○ 係留中における安全性の検討

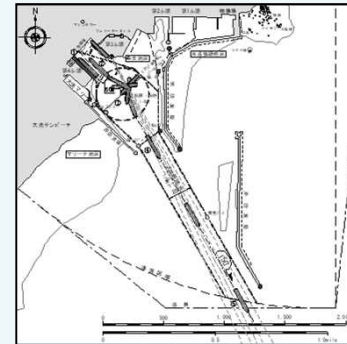
- ・船体動揺シミュレーション実施結果から、風速15m/sec以下では全ての外力条件化において評価基準値内であった。なお、風速16m/sec程度の強風が予想される場合は、関係者と協議の上、速やかに離岸させることが望ましいとされた。

②外航クルーズ船等入出港時に必要な航路・泊地整備の検討

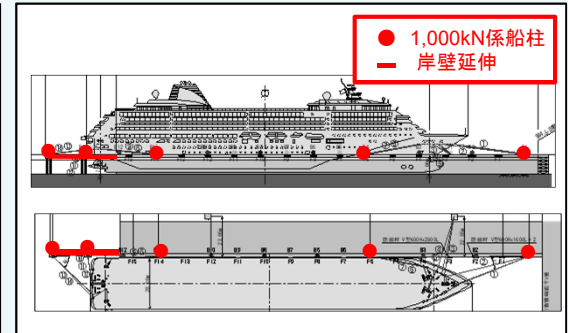
- ・深浅測量の結果、図-1に示すように対象岸壁前面の水深は、対象船舶×1.1(余裕水深10%)以深を確保できていた。



図：入港操船例図



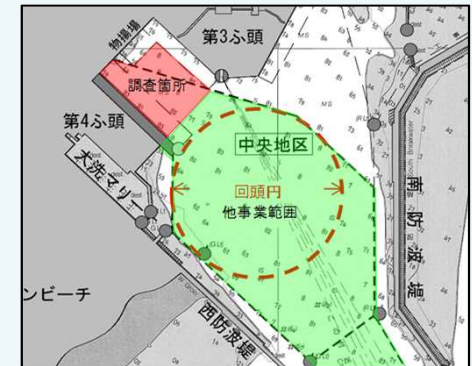
図：出港操船例図



図：係留計画図



図：操船シミュレーション着岸状況



図：深浅測量図

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- ・今回対象とした5万GT級クルーズ船の入出港については、既存岸壁の延伸や係留施設の改良等条件が満たされることで安全な入出港が可能であることが確認できた。本調査の結果を踏まえ、平成30年度から港湾計画の変更に係る関係機関との調整を行う。
- ・大洗港区へのさらなるクルーズ船寄港に向けて、官民が連携し、一体となって誘致・受入体制を強化することが必要である。

リニア景観を活用した公園・道の駅整備による地域活性化のための検討調査

1. 調査の目的・必要性

2027年に中津川市において開業が予定されているリニア中央新幹線岐阜県駅・中部総合車両基地を見据え、中津川市の新たな観光交流拠点として、道の駅「リニアの見える丘公園」（仮称）の整備促進を目指し、土地利用計画、公園・道の駅整備を具体化するために必要な基本設計、事業手法の検討を目的として実施した。

リニアを活用した地域活性化を実現するために、本事業において民間の知恵やアイデア等を取り入れることが可能な導入機能や事業手法を検討する必要があった。

2. 調査内容

①土地利用計画策定（区画内道路、排水路整備計画検討等）

・造成地の大半が民地であり、利用形態や事業内容が想定できない状況を考慮し、現段階で可能な範囲で土地利用計画を策定した。

②公園・道の駅整備基本設計（導入施設の機能及び規模の検討）

・本事業の目的は、リニアを見ることのできる数少ないスポットとしてのポテンシャルを活かし、地域の賑わいを創出することであり、必要な機能とその機能を果たす施設の整備を計画した。また、充実機能を含めた事業手法として、官民連携による地域活性化事業としての方針を示した。

3. 調査成果

①土地利用計画策定

1) 公園設置場所の選定

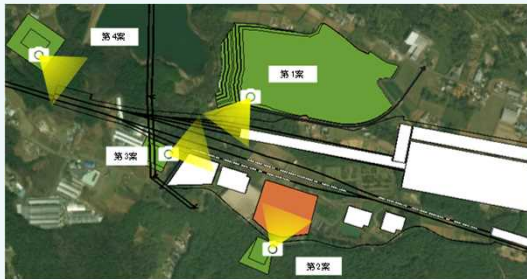
公園候補地である車両基地周辺エリアにおいて、リニアの見え方、アクセス、概算事業費等について比較検討を行い、第1案(車両基地北側)を選定した。

2) 土地利用計画の策定

道路計画、排水計画、調整池計画、防災計画について、諸条件を整理し、計画に反映した。

3) 土地利用計画平面図、断面図作成

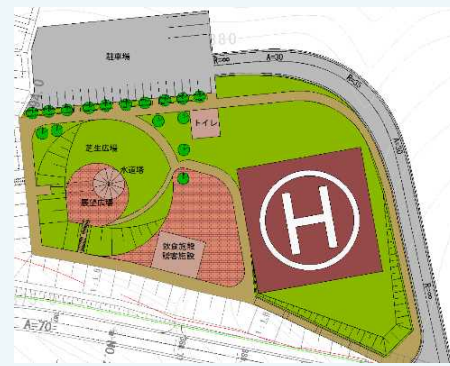
計画対象地は、JRのリニア関連工事による残土の受け入れのための盛土造成候補地であり、造成区域内の土地利用計画平面図及び断面図を作成した。



<公園設置場所の候補地>



<リニアの見え方(第1案)>



<施設配置計画平面図>

②公園・道の駅整備基本設計（導入施設の機能及び規模の検討）

1) 導入施設の検討及び規模の設定

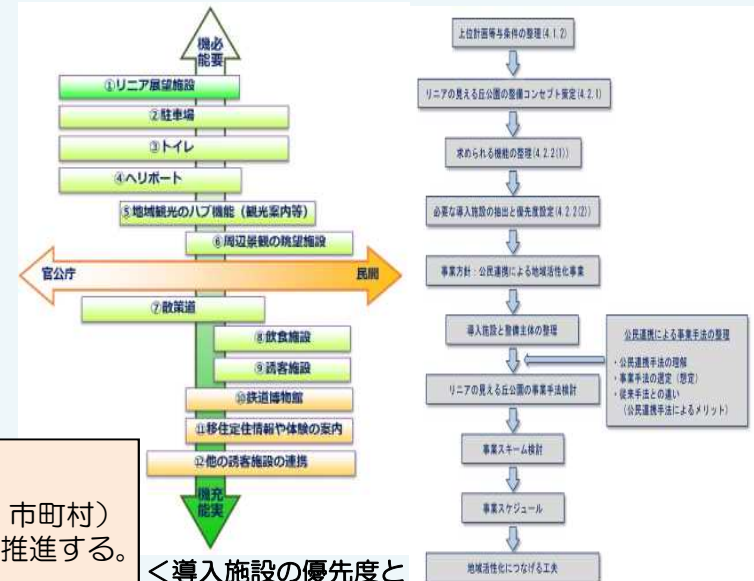
計画対象地の概要及び中津川市のまちづくりに関する上位計画から求められる導入機能を検討した。導入機能の必要性による優先度を設定し、導入施設及び規模を検討した。

2) 施設配置計画

中部総合車両基地及び回送線のリニア車両が見える位置に展望広場（展望施設）を配置し、その他最低限必要な機能（施設）として駐車場、トイレ、ヘリポートを配置した3案について、比較検討を行った。推奨案に対して、基本設計図面、数量及び概算工事費の算定を行った。

3) 事業手法の検討

リニアの見える丘公園事業について、事業化から管理運営までの事業手法を検討した。



<導入施設の優先度と整備主体>

<事業手法の検討>

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- ・2025年（リニア中央新幹線開通の2年前）の仮開業を目標に、来年度からプラットフォーム（地域・県・市町村）を活用して、導入施設の機能及び規模を具体化し、設計・建設・維持管理運営を民間活力を投資して事業を推進する。
- ・JRの造成工事や都市間連絡道路工事等の周辺事業スケジュールの把握と調整が必要である。
- ・水道塔の計画、リニア先頭車両の常設、他の誘客施設との連携等について、関係機関との協議が必要である。

清水港新興津地区における地域活性化のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

本業務は、清水港新興津地区の緑地エリア等に必要な基盤施設を検討するとともに、基盤施設の整備に必要な域内のゾーニング、規模、施設配置等を決定するために検討したものである。

検討にあたっては、需要予測値に基づいた地区内の施設規模・配置等をワークショップに複数案提案し、意見交換を行いながらとりまとめ、最適な案を作成した。

新興津地区の整備は、平成9年度より地元と連携したワークショップなどにより、地域資源を活用した観光振興や地域活性化を目指した検討を進めてきたところである。今般、民間の積極的な事業参画を契機に、興津の旧市街地と基盤整備により参入する民間事業が連携することにより、地域の活性化が見込まれる。

2. 調査内容

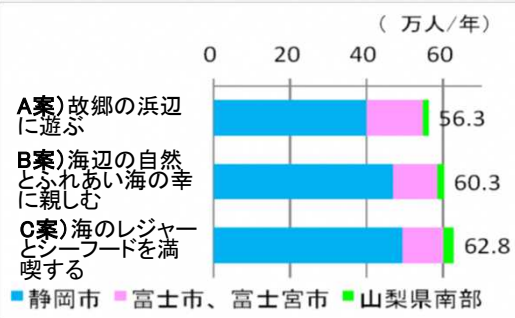
- ①現況調査：アンケート調査による利用者の需要予測を行うとともに、利用交通機関が駐車場の必要マス数等を検討した。また、周辺道路からの自動車及び歩行者・自転車の動線、海上バス利用等にかかる現況、問題点等を把握した。
- ②施設計画の作成：人工海浜・緑地エリアの将来計画図を作成し、施設計画として規模・配置・イメージ等の検討を行った。
- ③PPP/PFI手法の検討：適切な事業手法を検討した上で概算額を算出し、PFIの事業採算性等について検討した。

3. 調査成果

①現況調査

新興津地区への来訪が見込まれる静岡県及び山梨県南部を対象にアンケート調査を実施し、整備イメージ3案に対する利用意向、利用頻度等の回答を得た。これをもとに利用者を推計すると、各案とも年間約60万人の結果となった。

また、周辺道路からのアクセスにかかる現況、問題点等を把握した。



図：利用者推計

②施設計画の検討

地元住民と漁協とのワークショップを重ね施設計画の検討を行った。A案)ふるさとモデル、B案)市民ふれあいモデル、C案)広域交流にぎわいモデルの3案の比較検討を行い、B案とC案の中間案を採用することとした。整備コンセプトを「海からはじまる興津の歴史」とし、新興津地区を拠点として興津地区および清水港における回遊性を確保し、地元住民と民間事業者と行政が連携して地域活性化の実現を目指すこととした。



図：新興津からの周遊イメージ

③PPP/PFI手法の検討

③PPP/PFI手法の検討

地域交流施設のうち収益施設である特産品直売施設等について、民間事業者による施設整備と管理運営の可能性について検討した。利用者数の推計結果をもとに事業期間15年として事業収支を試算したところ、事業採算性を確保できる結果となった。



図：イメージスケッチ

収益施設へのPPP手法導入による管理運営費削減について

特産品直売施設等における収益の一部を人工海浜・緑地等の管理運営費に充当することで、経費削減効果が見込まれる。

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

新興津地区の防波堤・埋め立ての工事は、静岡県事業にて平成33年までに工事完了を予定している。その他、人工海浜（磯浜・磯場）、緑地（広場、植栽、トイレ、直売所等）等は、引き続き県や地元、民間事業者との連携を図りながら、平成30年代中ごろ完成を目途とする。

また、PPP/PFI手法の検討において、PFIの導入の可能性が確認できたことから、実施に向けた事業スキームの詳細な検討が今後の課題である。

熱海港の賑わい創出による伊豆箱根地域観光拠点（海の玄関口）形成のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

本調査地域である静岡県熱海市を含む伊豆箱根地域は、世界文化遺産である富士山を望み、韮山反射炉や世界認定を目指す伊豆半島・箱根ジオパーク等の質の高い景観・歴史・文化を活かした観光地域づくりの取組みにより、「富士箱根交流圏構想」に基づく圏域を越えた滞留促進を図る広域連携プロジェクトに位置付けられている。

熱海市では、「日本でナンバー1の温泉観光地」づくりを目指して、魅力的で、市民や観光客に愛され、人が集まる賑わいのまちづくりを進めており、熱海港についても、伊豆箱根地域の海の玄関口として、民間投資活動と一体となり港湾エリアの賑わい創出を図るため、官民連携で観光交流の増加やクルーズ船受入れの活動に取り組んでいる。

賑わいの創出や観光振興には、民間の取り組みをより効果的に発揮するための基盤の整備が不可欠となる。熱海港エリアでは、駅から港まで移動やまち歩きを快適に回遊性を向上させ、熱海サンビーチ・渚親水公園などの通年利用や後背地を含めた熱海港エリア全体での地域活性化に向けたまちづくりを目指しており、本調査ではその基礎的な調査を実施した。

2. 調査内容

① 熱海港湾エリア賑わい創出検討基礎調査

港湾エリア賑わいの創出に向け、熱海港の現状、課題と対応、優先性（ロードマップ）等を整理し、駅から港までの回遊性を向上させるための動線計画（案）を検討

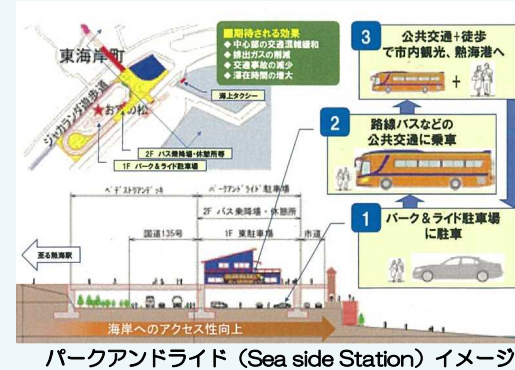
② クルーズ船受入環境整備基礎調査

クルーズ船社のニーズ・需要調査、クルーズ船の安全な入港のための検討、スーパーヨット等の受け入れに必要な係留施設、道路屈曲部の線形改良、交差点改良等の検討を実施

3. 調査成果

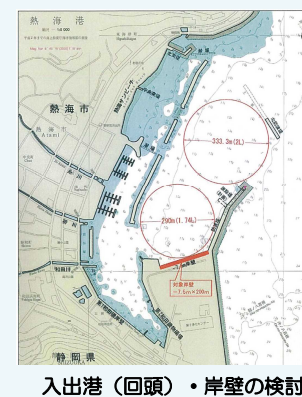
① 熱海港湾エリア賑わい創出検討基礎調査

- (1) 賑わい創出の方針：
熱海港湾エリアの賑わいは港湾エリアに人が来訪し、滞留・回遊することにより創出されるものとし、陸の玄関口（JR熱海駅）から海辺や港に人がアクセスし、あるいは海の玄関口（熱海港）から港湾エリア全体に人が回遊する仕組みを検討
- (2) 動線計画（案）：
市内動線の課題であるJR熱海駅周辺の交通渋滞緩和と坂のアクセス性の改善に対して、エスカレーター等自動昇降設備の敷設、旅館送迎バスの分散、自家用車の市内乗り入れ減少を図る目的で、海岸付近にパークアンドライド施設を提案



② クルーズ船受入環境整備基礎調査

- (1) 熱海港の整備方針：
関係者へのヒアリングや既存資料、ワークショップでの意見によりクルーズ船誘致の方針を確認。熱海港の多様な魅力を活かしたクルーズ船やスーパーヨットを誘致、旅客ターミナル兼津波避難タワーの整備
- (2) クルーズ船の誘致・岸壁検討：
回頭水域の検討より受入可能な船は、全長がにっぽん丸と同程度以下のクルーズ船（2～3万GTクラス）と整理。岸壁接岸寄港の場合、既存岸壁（-7.5m）の改良は必要なし。（沖錨泊寄港の場合、定点保持装置を備えた客船は寄港可能であるが、乗客輸送による上陸時の浮き桟橋+昇降階段等が必要）
- (3) スーパーヨットの誘致・岸壁検討：
スーパーヨットは富裕層が所有する大型で豪華なプレジャーボードであり、世界に1万隻程度存在し、地域への経済効果が期待される。誘致には係留施設・メンテナンス施設等附帯施設の整備が必要
- (4) その他船舶による岸壁の活用：定期船や遊覧船に加え、海上タクシーなどの導入によりアクセスの強化に期待
- (5) 道路改良：クルーズ船の誘致等により港奥部から主要道路にかけての交通渋滞が懸念され道路改良等が必要
- (6) 港湾エリア施設配置計画（案）：
賑わい創出に向けた課題や対策案を踏まえ、港湾エリア施設配置計画（案）を作成



4. 基盤整備の見込み・今後の課題

本調査において作成した「熱海港湾エリア賑わい創出整備計画（案）」に基づき、ワークショップやヒアリングによって地域関係者の意見集約が図られたことから、優先性の高い部分から順次事業化検討に着手する。

今後、本調査で明らかとなった調整事項等に対応しつつ関係者間・制度間で細部にわたる調整を行い、時代の変化等を前提とした整備効果や採算性に係る検討を踏まえつつ、具体的な事業計画につなげる事が課題である。

日高港におけるクルーズ船受入強化等基盤整備調査

1. 調査の目的・必要性

日高港の賑わいや地域振興を図るため、官民が連携し、クルーズ船誘致活動を行ってきた。本調査では、大型化が進むクルーズ船が安全に入出港できるよう操船の安全性の検討し、より安全に係留するための港湾施設整備を検討する。

日高港へのクルーズ船受入機能の強化により、クルーズ船寄港増加、大型化に伴い、観光客数、観光産業の売り上げ増加、港を中心とした賑わいを創出し、地域経済の活性化が見込まれる。

2. 調査内容

- ①大型クルーズ船入出港時における航行安全対策の検討
⇒操船シミュレーション及び航行安全対策委員会の実施により、入出港時における安全対策を検討した。
- ②大型クルーズ船入出港時に必要な係留施設整備の検討
⇒大型クルーズ船着岸時の係船柱及び防舷材の安全性を検討した。

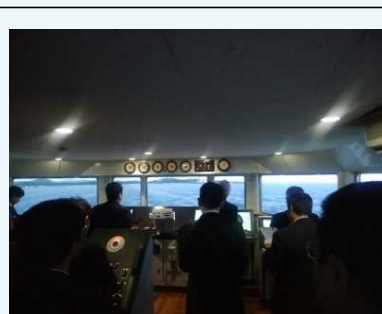
3. 調査成果

①大型クルーズ船入出港時の行ける航行安全対策の検討

- 日高港塩谷第1岸壁において5万総トン級の大型クルーズ船を対象として、操船シミュレーションを実施し、安全対策の検討を行った。
 - ⇒風速が8m/secを越える時を入出港中止基準の目安とすることが適当であり、入出港時は水先人を乗船させることとなった。
 - ⇒日没後の出港においては、簡易照明灯を設置する。ただし、初入港時の出港は日没までに行う。

②大型クルーズ船入出港時に必要な係留施設整備の検討

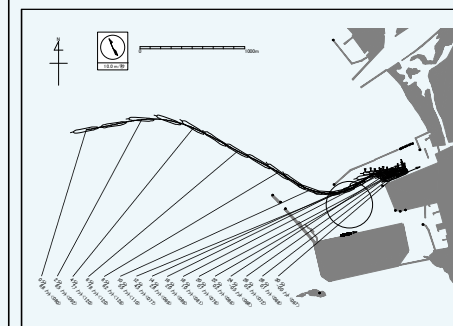
- 日高港塩屋第1岸壁において5万総トン級の大型クルーズ船を対象として、係留に必要な係船柱、防舷材の安全性検討を行った。
 - ⇒限界風速15m/secを満足するにはドルフィンを整備する必要があることが判明した。また、既設防舷材で10cm/secを満足するが、損傷した防舷材を更新する必要があることが判明した。



シミュレータ実験の状況

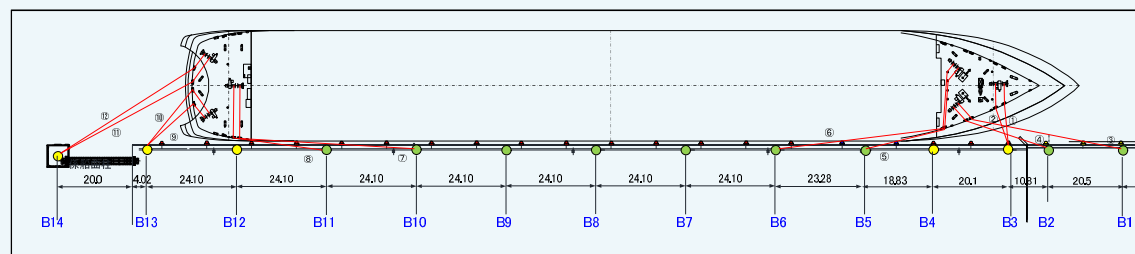


シミュレータ実験の検証



図：シミュレーション結果

図：5万総トン級客船の操船シミュレーション



図：5万総トン級客船の係留計画図

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

日高港においては、今回調査対象とした大型クルーズ船について、安全に入出港できることが確認できた。このことにより御坊市等と連携し、今後のクルーズ船社等に対する誘致活動を推進することができる。

大型クルーズ船が安全に入出港させるため、ドルフィンの整備を平成30年度中に完了する予定である。

尾道駅前地区における地域活性化のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

尾道市においては、しまなみ海道のサイクリングなどを目的としたインバウンドを含めた観光客が増加傾向にあり、民間事業者によるJR尾道駅舎の建替えや宿泊・商業施設の整備等、集客力向上に繋がる新たな取り組みが積極的に展開されているところである。本調査では、JR尾道駅前地区の活性化に向け、地区整備の基本構想・基本計画を作成し、尾道駅前地区と周辺道路・港湾施設等の一体的な整備に向けた基盤整備の検討を行うことを目的とする。

2. 調査内容

- ①現況調査
交通量調査、観光客・サイクリストを対象とした街頭アンケート調査を実施し、駅前地区の利用実態やニーズ把握を行った。
- ②整備計画検討
尾道駅前地区整備の基本構想及び整備計画を検討し、交流施設の概略設計を行った。
- ③PPP/PFI導入可能性の検討
PFI方式、DBO方式、指定管理者制度についてVFMの試算等を行った。

3. 調査成果

- ①現況調査
- 交通量調査

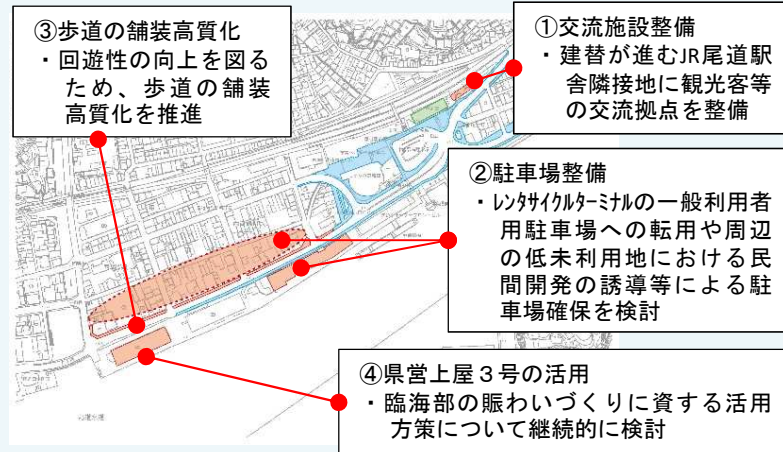


JR尾道駅から臨海部の商業施設等に向かう人の流れが確認された。

- ②整備計画の検討
- 基本構想

- 1 尾道市の玄関口にふさわしい賑わい・交流拠点の創出
- 2 JR尾道駅周辺と臨海部とが一体になった賑わい拡大
- 3 回遊性を高める安全で快適な歩行者空間の充実
- 4 民間活力の活用、官民協働によるまちづくり

- 整備計画図



- 交流施設の概略設計

交流施設とJR尾道駅新駅舎の連携による賑わい創出を促進する施設配置や導入機能を検討し、交流施設概略設計を行った。



- ③PPP/PFI導入可能性の検討

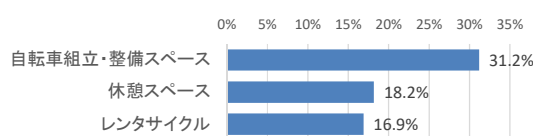
- VFMの試算

PFI方式、DBO方式、指定管理者制度についてVFMの試算を行った結果、全ての方式で財政支出の削減が可能であるとの結果となったが、指定管理者制度を活用した場合のVFMが最も高かった(財政支出の削減率30.7%)。今後、民間事業者等へのヒアリングや社会情勢の変化等を踏まえ、最適な事業手法を決定する。

- アンケート調査

サイクリストから、駅前地区に自転車組立スペースやレンタサイクルなど自転車に関する機能や休憩スペースの必要性が挙げられた。

尾道駅周辺で必要と感じる機能:上位3つ(サイクリスト)



4. 基盤整備の見込み

- 今後の課題

- (1) 基盤整備の見込み

- ①短期的な取組(5年以内)
 - 交流施設整備
 - H31年以降着手見込み

- ②中長期的な取組

- 駐車場整備
- 県営上屋3号の活用
- 歩道の舗装高質化
- 検討・調整を継続し、実現化を目指す

- (2) 今後の課題

- ①共通課題：他の機関・団体や民間事業者等との調整
- ②交流施設に関する課題：
 - 駅舎建替と連携した早期整備
 - 事業運営者の早期決定と持続可能な事業計画の作成

近鉄榛原駅前における奈良県東部の観光拠点形成のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

近鉄榛原駅前に建設予定の「まちの駅」施設について、官民連携による持続可能な運営を行うため、施設の必要な規模や、民間活動と連携を図るうえで求められる機能・ニーズ等を調査する。

2. 調査内容

- ①まちの駅、多目的広場、バス停等の整備にかかる概略設計、整備効果の検討
- ②まちの駅整備にかかるPPP/PFI導入可能性検討調査

3. 調査成果

① まちの駅、多目的広場、バス停等の整備にかかる概略設計、整備効果の検討

①基礎調査

上位・関連計画、交通実態、駅周辺施設立地状況、地元商店街経営者等のニーズ、若者（高校生）への駅周辺ニーズを把握した上で、（仮称）まちの駅に対してニーズの高い導入機能を抽出した。

②まちの駅への導入機能

（仮称）まちの駅に対してニーズの高い導入機能の候補から、敷地条件、事業成立性を考慮して、具体的な導入機能へ絞り込みを行った。その結果、イベント広場（日常は駐車場として利用）、大型バス等の停車スペース、待合・カフェ・物販・地域情報のある一室空間、そして、市民サービスカウンター（観光案内、飲食、宅配、レンタルサイクル等の様々なサービスを提供するカウンター）を設定した。民間事業としての採算性のある事業というよりも官民共同事業を目指すことが望ましい。

③施設配置計画、施設の概略設計の検討

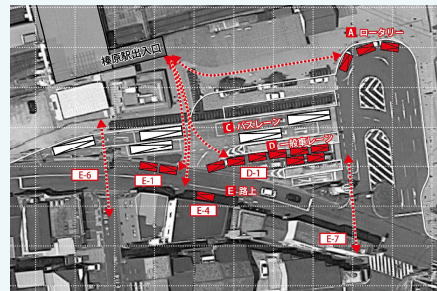
導入機能を踏まえ、施設の規模、並びに施設配置についての検討を行い、概略設計等を行った。また、事業実施に係る概算事業費を算定し、事業スケジュールを立てた。

④迅速性のある施設整備

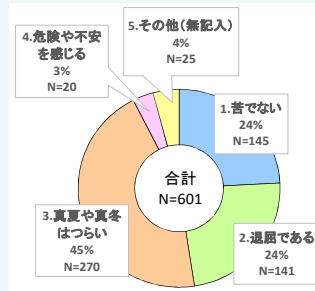
用地買収等で時間を要するような場合に対して事業実施可能な用地で速やかに事業を展開できる簡易的なプロジェクト（コンテナハウス）についても検討を行った。



導入機能を導くための各種調査の実施



駅前広場の交通混雑状況（18時台）
（点線は歩行者乱横断の動線）



若者（高校生）アンケート結果（一例）
問：駅前での過ごしている時の状況

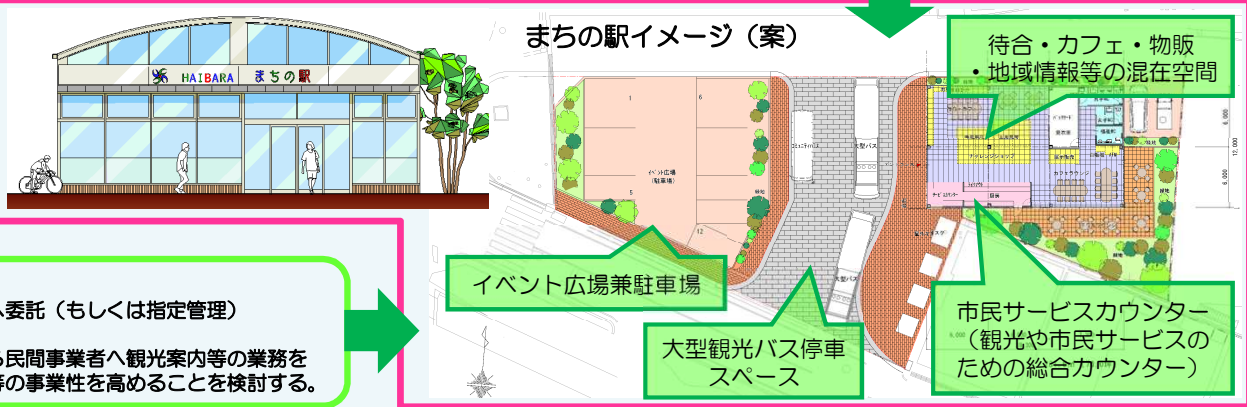
導入機能の候補（ニーズ）

各種調査より抽出された導入機能の候補	
生活	・待合スペース ・勉強スペース ・送迎環境の改善（交通混雑緩和） ・駅前広場の歩行者の安全確保
観光	・お土産販売 ・観光案内 ・レンタルサイクル ・地元のアンテナショップ ・路線バスの貨客混載サービスの窓口等
商工	・物販 ・本屋・日用品雑貨・文具屋
共通	・駐車場 ・コンビニ等の物販 ・飲食店 ・地産地消サービス ・イベント会場 ・大規模複合施設

②まちの駅整備にかかるPPP/PFI導入可能性検討調査

PPP/PFI事業への事業者の参加意欲に係る事業者ヒアリング調査を中心に実施し、まちの駅整備に係る民間活力の導入可能性を検討した。その結果、事業スキーム案として次のようなものが想定された。

- 事業手法：デザインビルドによる設計施工の一括発注
- 運営方法：まちの駅、広場、車両駐停車スペースの3つの維持管理運営を一括して民間へ委託（もしくは指定管理）
原則としてサービス購入型（経営リスクはなし）
※サービス購入型では、カフェや物販が市の直営になってしまうため、市から民間事業者へ観光案内等の業務を委託し、人件費負担の軽減を図るなどの方策により、民間事業者のカフェ等の事業性を高めることを検討する。



4. 基盤整備の見込み・今後の課題（案）

本調査結果を踏まえ、（仮称）まちの駅整備については、公共が建設、維持管理等を民間が行うことが最適と考えられる。本施設については、宇陀市だけでなく、奈良県東部の玄関口としてふさわしいものとなるよう関係機関等と議論を重ね、平成34年度の完成を目指して進めていく。

市民交流拠点整備による地域活性化のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

三浦市では、市域のほぼ中央に位置し、市内各地域間を結ぶ国道134号線と県道26号（横須賀三崎）が結節する引橋交差点の角地にある県立三崎高等学校跡地（以下、三高跡地）において、『市民交流拠点』を形成することを目指している。市民交流拠点を整備することで、地域や年代を越えた人々の活動・交流を促進するとともに、市の活性化を図っていく。三高跡地のA地区では民間事業者との協働で市民交流センターと商業施設を先行して整備している。本調査では、当該地域が市民交流拠点としての整備がさらに進むよう、B地区の基盤整備を進めるために必要な調査を行う。

2. 調査内容

- ① 地域交流施設、公園又は広場、駐車場及び道路の整備計画検討
地域交流施設、公園又は広場、駐車場及び道路の配置計画を作成し、造成や道路、給排水に関する概略設計及び概算工事費の算出を行った。
- ② 地域交流施設、公園又は広場、駐車場整備・管理運営に係る PPP/PFI導入可能性検討
PPP/PFI手法による事業化に向けて、事業者の参画しやすい事業コンセプト、手法を検討するとともに、手法検討のためのマーケットサウンディングを行った。

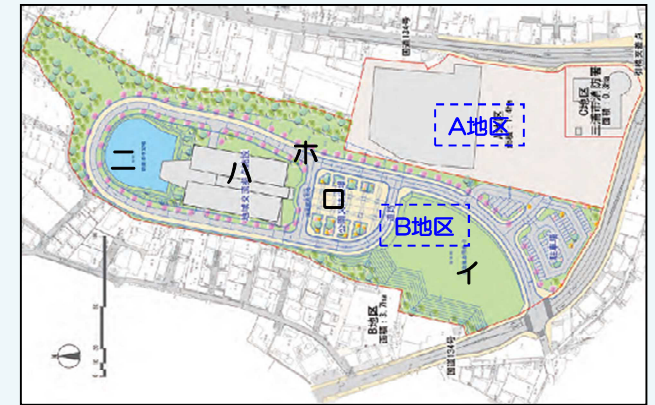
3. 調査成果

①地域交流施設、公園又は広場、駐車場及び道路の整備計画検討

- イ：国道から6m低い南側は、平成29年度に一部の範囲を道路と同じ高さに盛土している。今後の盛土で面積6千～7千㎡の平坦地を確保し、アクセスの良好な国道沿いで、利用しやすいにぎわいのある交流拠点を形成し、活性化の可能性を広げる。
- ロ：中央部分は、南北の敷地を結ぶ緩やかな斜面の都市広場、あるいはプロムナードに利用し、高低差を処理すると共に谷戸奥の地域拠点施設への導入部として、にぎわいのあるイ地区からの人の動線を誘導する。
- ハ：敷地北側は面積約1万㎡の平坦な事業用地を確保し、地域交流施設に利用する。
- ニ：敷地下流の北側には約2千㎡の調整池機能を設置する。調整池の形態は日常的に土砂が堆積すること、景観上都市に潤いを演出することから修景池とし、地区防災機能を高める。ただし、調整池は様々な形態が考えられるため、施工性、維持管理等から判断し、形態は今後決定する。
- ホ：様々な地域交流サービスや災害時対応を考慮し、車両入口が1カ所に限定されないようにして、構内道路をループ状として車両交通機能を確保することで、機能の充実を図る。

②地域交流施設、公園又は広場、駐車場整備・管理運営に係る PPP/PFI導入可能性検討

- ハ：サウンディング調査の結果、隣接するA地区の商業施設がB地区の民間企業の参入に及ぼす影響が大きいという意見が多かった。
- ト：A地区の商業施設の開業後、状況を見ながらA地区に不足するサービス等に対し参入を検討する企業が出てくる可能性はあるが、現状では、地域交流施設に参入する民間企業の需要は見込めなかった。一方で、市役所及び図書館といった機能を含めると、民間企業の参入意欲が高いことが分かった。
- チ：地域交流施設の機能として市役所及び図書館を含める複合施設を想定し、今後、A地区の状況を見ながら引き続き民間企業の参入について検討する。
- リ：PFI事業の場合、一定程度の事業規模が必要とされる場合がある。本事業における施設整備の規模の場合は、事業方式としてリース方式の方が参入しやすいという意見があった。



【基本計画図】

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- ・盛土量が約10万㎡程度あり、基盤整備期間は概ね5年程度と想定される。
- ・土地利用については、平成30年度に詳細な調査・検討を行い、平成31年度に方針を策定する予定である。
- ・本事業を進めるに当たり、まずは盛土量の確保が課題となる。

愛知県蟹江町における観光拠点形成のための基盤整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

蟹江町では、蟹江川で開催される須成祭が平成28年にユネスコ無形文化遺産に登録され、蟹江川や町内の史跡や文化を活用した観光まちづくりに向けての取り組みを進めている。

そこで、観光拠点形成のため、蟹江川の景観向上による魅力向上を図るとともに、蟹江町で建設中の（仮称）須成祭ミュージアムとも連携し、地域で一体となって蟹江川の利用、維持管理等に取り組むことを目指す。

2. 調査内容

①河川及び道路の整備計画検討

地域の歴史・文化に配慮した河川護岸等の空間デザイン検討と概略設計を行う。

②河川の管理等に係る民間活力導入可能性の検討

河川や道路管理について、関係主体の意向確認とメリット・デメリットの整理を行う。

3. 調査成果

①河川及び道路の整備計画検討

(1) 地域住民ニーズ・事業者意向の調査

- ・ワークショップを2回開催して地域住民のニーズを調査した結果、コンクリート護岸の景観の改善や須成祭で使用する階段の改善等を望んでいることが分かった。
- ・蟹江町が地方創生推進交付金を活用して検討している「蟹江！観光・産業プロジェクト」について情報収集した結果、蟹江川を活用した観光振興の意向があることが分かった。

(2) 空間デザインの検討

- ・護岸等の空間デザイン案を複数作成し、ワークショップで議論した結果、昔のような石積み風の修景護岸を採用した。

(3) 護岸等の概略設計

- ・現地調査結果や地域住民ニーズ等から蟹江川における課題を整理し、蟹江川や天端道路、情報案内板などについて、整備の内容・順番などを検討した。



<蟹江川整備のイメージ図>

②河川の管理等に係る民間活力導入可能性の検討

(関係主体の意向確認)

- ・須成祭ミュージアムの指定管理者が未定であることから、指定管理者が実施の可能性がある事項について連携を検討した。

(メリット・デメリットの整理)

- ・官民連携した取組として、蟹江川の見回り、清掃、河川の活用について、民間と河川管理者のメリット・デメリットを整理した。

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

- ・今年度の検討結果を用いて、平成30年度にかわまちづくり計画の登録と詳細設計を行い、平成31年度から平成35年度の5か年で都市水環境整備事業を活用して整備する計画としている。

- ・詳細設計を行う際は、地域や須成祭ミュージアムの指定管理者（H30年度に決定）とさらに調整しながら進める必要がある。

東神楽町における地域活性化と防災機能強化のための公園整備検討調査

1. 調査の目的・必要性

東神楽町では、昨今の少子高齢化、核家族化、使用者の承継問題などにより、新たなお墓のニーズに対応するために、多様化した墓地整備が必要とされており、平成29年3月に東神楽町新墓園基本計画を策定し、従来の区画墓所に加え、合葬墓や納骨堂、ペット墓、自然的公園等の整備とともに、降雪期においてもお参りのできる墓園の建設を計画したところである。

また、平成28年度に発生した大雨被害では、一部低台の避難所が洪水被害を受け、当町で初めて避難所が開設されたところであり、これにより地域防災計画の見直しが必要となり、高台地区に整備する新墓園内の公園及び管理棟に防災機能を備えることが検討されてきたところである。

加えて、当地区は空港至近であり、大雪山系を臨む眺望のよい立地を活かし、民間事業者による物販等の施設整備も検討されていることから、これらの収益施設等の整備とあわせて墓園などの整備、維持管理・運営について調査を行うとともに、民間活力を活用したPPP/PFIの導入可能性を検討するものである。

2. 調査内容

①現況調査

・新墓園基本設計業務で計画された素案を基に、施設の現状と課題を調査・分析

②公園、駐車場等の整備計画の検討

・事業範囲、事業運営体制、モニタリング体制、事業形態、事業方式、事業期間、資金調達方法等の計画条件を複数設定し、コストシミュレーションを実施

③PPP/PFI導入の可能性の分析

・従来方式やPPP/PFI等の連携手法について、メリット・デメリット、法令上の位置づけ、国の助成等を整理し、最善の事業手法を研究
・アンケート調査を実施、民間事業者の参画意向や意見等を研究

3. 調査成果

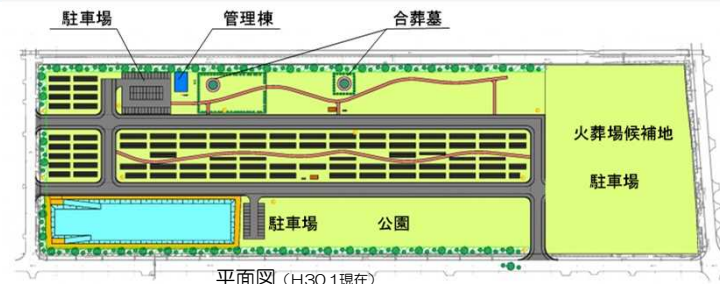
①現況調査

新墓園基本設計業務で計画された素案を基に、施設の現状と課題を調査・分析した。以下の施設整備を検討した。（整備総面積 約7ha）

ゾーン名	導入施設	施設規模	ゾーン名	導入施設	施設規模
墓園ゾーン	墓地(区画墓地)	1,500区画	公園ゾーン	公園(避難場所兼)	8,110㎡
	墓地(合葬墓)	2基(1基2,000体)		調整池	5,905㎡
	管理棟(避難所兼)	1棟、162㎡		散策路	2,079㎡(緩衝緑地)
	東屋	2棟、15㎡		駐車場	20台、478㎡
	緑地	2,315㎡	コアゾーン	火葬場候補地(緑地含む)	16,334㎡(駐車場含)
	駐車場	50台、1,446㎡		駐車場	4,195㎡
	散策路	1,267㎡	共通	園内道路	10,520㎡
水場	6㎡				

②公園、駐車場等の整備計画の検討

維持管理・運営上や防災機能上の問題点・改善案を検討し、物販施設等の民間活動との連携に関する問題点・改善案を整理した。事業範囲、事業運営体制、モニタリング体制、事業形態、事業方式、事業期間、資金調達方法等の計画条件を複数設定し、コストシミュレーションを実施した。（設定したスキーム、コストシミュレーション結果は③で詳述）



※事業費、平面図については今後、変更になる可能性があります。

【墓園ゾーン】

計画地の既存墓園の流れを踏襲した配置（災害時には避難所として利用）

【コアゾーン】

新墓園と公園にアクセスしやすい配置

【公園ゾーン】

コアゾーン・墓園ゾーンと一体的な空間となるように計画（災害時には避難場所として利用）

【共通】

園内道路については、災害時の駐車場としても利用するため、道路両側に駐車帯を設けるとともに、混雑を回避するため幅員も広く設定する。

③PPP/PFI導入の可能性の分析

本事業は、墓園経営の持続性を重視し独立採算型とし、墓園の公益性確保のため、公共が所有権を有する方式を採用した。収支の観点では、SPC運営費用の負担が少ないスキームⅡ・Ⅱ'が優位なものの、施設整備費を1年間で民間事業者に一括支払いする必要があるため、行政の財政負担軽減（予算平準化）の観点よりスキームⅢが優位である。また、整備～運営・維持管理を一貫して実施可能なスキームⅢが「サービスの質の向上」「地域活性化」の観点から、民間の創意工夫に期待できる点が多い。

スキーム	従来方式	I	II	II'	III	
	スキームの概要	業務委託	指定管理or 包括委託	BT	BT+指定管理 or包括委託	BTO
事業期間(整備) (維持管理)	1年 1年ずつ	1年 3~5年ずつ	1年 1年ずつ	1年 3~5年ずつ	30年	
役割分担	資金調達	公	民	民	民	
	整備	公	公	民	民	
	運営・ 維持管理	公	公(指定管理・包 括委託)	公	公(指定管理・包 括委託)	民
	所有権 建設中⇒開業後	公→公	公→公	民→公	民→公	民→公
収支(億円)	-	△ -0.07	○ 0.05	○ 0.20	◎ 0.32	○ 0.14~0.40*
効果	1)行政負担軽減	×		△	◎	
	2)サービス向上	-	△	△	○	◎
	3)地域の活性化	-	△	○	◎	◎
総合評価	-	△	○	◎	◎	

※収支は、独立採算型であるため、公共負担額の削減量を示すVFMではなく、収益の大小で比較。収入には起債を考慮。
※民間事業者の創意工夫により、スキームⅢの墓地販売率が3%上昇した場合

また、本地区は、空港至近で首都圏からの交通利便性が高く、大雪山系を臨む眺望のよい立地であることから、物販・飲食等の民間収益施設の整備が見込まれる。

具体的な収益事業としては、物販サービス（花、線香等）、飲食サービス（カフェ、レストラン）、墓参り・終活ツアー、墓参り代行サービス、送迎サービスなどが想定され、収益事業者及び売上規模等の整理を行うとともにアンケート方式による意向調査を行った。

4. 基盤整備の見込み・今後の課題

本調査結果により、PPP/PFI導入の可能性が確認された。今後、民間事業者との対話を重ね、より実現性の高い事業スキームや、事業性向上（販売率向上、コスト縮減等）の工夫を官民が連携して検討することが必要である。また、防災機能確保の観点から本地区を指定避難所及び指定緊急避難場所として指定するため、地域防災計画の修正を行う必要がある。併せて、地域活性化の観点から収益事業施設等の整備においては、豪雪地帯という気象条件から冬期間の利用者の確保が必要であり、民間提案との整合を図りながら、地域活性化に資する施設計画の深度化を行う。