

【R2:先-14】長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査 (実施主体:長崎県)

長崎県基礎情報 (R3.2.1時点)
 ・人口:1,306,970人
 ・面積:4,130.88km²

【事業分野:道路, PRE活用】 【対象施設:バスターミナル】 【事業手法:コンセッション方式】

調査のポイント

- 既存バスターミナルの拡張再整備にあたっての周辺街区を含む一体的な再開発に係る整備条件の整理及び事業方式の検討
- バスターミナル(特定車両停留施設)の管理運営等を行うコンセッション事業の導入可能性及び課題の検討

事業/施設概要

1 既存施設(長崎交通産業ビル)概要

- ・長崎中心部のJR長崎駅前に立地する区分所有建物。地上階に長崎駅前バスターミナル設置。
- ・旧耐震で狭隘・老朽化し建替が必要。

敷地面積	2,240㎡(県有1,510㎡, 民有730㎡)		
用途地域	市街化区域-商業地域 容積率600%, 建蔽率80%		
竣工年	昭和38年(築57年)		
床面積	12,380㎡	建築面積	1,640㎡
構造	鉄骨鉄筋コンクリート造・地上6階・地下1階		
区分所有者・用途	6F 長崎市所有(オフィス) 5F 民間所有(クリニック等10団体) 3・4F 県所有(オフィス) 2F・中2F 県所有(物販, オフィス) 1F 県所有(バスタ, 物販) B1F 県所有(バスタ, オフィス, 倉庫)		

2 対象地及び周辺エリアの概要

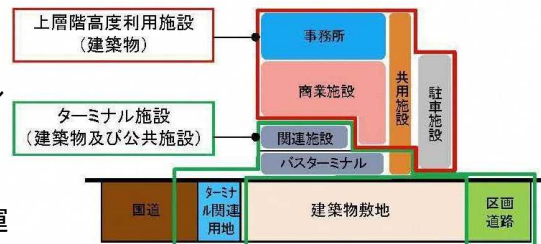
- ・周辺街区を含む一体的な開発を想定。
- ・戦災復興区画整理済であるが土地が細分化し, 土地の高度活用の課題あり。
- ・交通結節点機能強化に向け, 新幹線・在来線の長崎新駅舎・広場等の整備が進行中。



3 事業概要

○新ターミナルビルの再整備及び新バスターミナルの管理運営

- ・既存施設を周辺街区含めて新ターミナルビルとして建替え, 高度利用を行うことを想定。
- ・新ターミナルビルの一部に, 改正道路上の特定車両停留施設(道路附属物)として位置づけられる新バスターミナルを設置し, 管理運営を行う事業を実施。



目的・これまでの経緯

1 これまでの検討経緯

- H27: 新ターミナルをJR新駅北側に移転することを決定
- R1: 長崎市中心部の交通結節等検討会議(※)で検討開始
※国・県・市・交通事業者・有識者等で構成
- R2: 同会議で基本計画取りまとめ
- R2: 先導的官民連携支援事業を活用しバスターミナル整備に向けた事業スキーム検討を開始

2 地域課題

- ・長崎駅周辺では駅舎整備・新幹線乗り入れを始め, 路線バスや路面電車など, 多くの公共交通が集積する交通の要衝であるが, 相互間の乗り換えが不便であったりバリアフリー等の問題を抱えている。
- ・既存バスターミナルは狭隘・老朽化により再整備が喫緊の課題。周辺の市街地では主に飲食店等が立地しているものの, 駅前という立地を生かし切れておらず, 賑わい創出が地域の課題となっている。

3 調査の目的及び方向性

- ・本業務では, 長崎交通産業ビル周辺民有地を含めた新ターミナル運営にあたって, コンセッション方式の導入可能性について検討を行うとともに, 上層階における民間活力を利用した高度利用化の実現可能性を検討する。
- ・バスターミナルの運営に関しては, 交通事業者意向調査及び民間事業者マーケットサウンディング等の結果を踏まえつつ, コンセッション方式導入にあたっての実現可能な事業スキームの検討を行う。
- ・施設整備に関しては, 権利者意向調査等を踏まえて, 望ましい整備手法の比較検討を行う。

【R2:先-14】長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査

(実施主体:長崎県)

調査結果

1 各関係者意向調査の実施

- 土地利用計画, 整備計画, 事業手法等を検討するため各関係者意向調査を実施

○権利者意向調査

回答状況	<ul style="list-style-type: none"> 土地及び建物所有者, 借地権者は配布数32件で回答28件。 借家権者は配布数101件で回答31件。
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> 構想を詳しく知りたい(回答数15件/32件中 但し複数回答) 再整備と併せて土地・建物の活用を考えたい(同じく14件) 共同ビル化に不安がある, 再整備と共に事業継続したいが不安がある(12件)

○交通事業者意向調査

調査概要	<ul style="list-style-type: none"> 既存乗入会社8社, 新規乗入れの可能性のある2社, 合計10社を対象にアンケート調査を実施。全社から回答あり。
主な結果	<ul style="list-style-type: none"> 10社全社が新バスターミナルへの乗り入れを希望。 1日あたり平日490便・土日祝450便の乗入便数の見込み。 バス乗入料負担可能額は, 最高額で現状通りの「750円/便(税抜)」。 求められる機能として「ターミナル内待機用バース」が最も多く, 次いで「チケット販売代行窓口(共用)」が挙げられた。

○民間事業者マーケットサウンディング

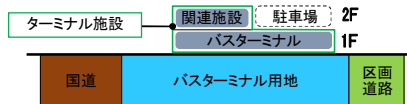
調査概要	<ul style="list-style-type: none"> PPP/PFI事業・コンセッション事業に参画実績のある企業, 九州エリアに本社を置く企業, 本事業で業務を担える業種・業態の企業, 合計7社を対象にヒアリング, アンケート等による調査を実施。
主な結果	<ul style="list-style-type: none"> 全社関心あり, 特に3社からは積極的な参画意向あり。 複数の企業が, 再整備と管理運営の一括化した事業とする場合の体制組成の難しさ, リスク分担の複雑化への懸念あり。 高度利用化で想定される導入機能については, 商業施設(飲食・物販), ホテル, 大学サテライトキャンパス, 専門学校, オフィス, 住宅。

2 整備計画の検討

- 事業方式等の検討の前提となる対象施設の整備計画を設定

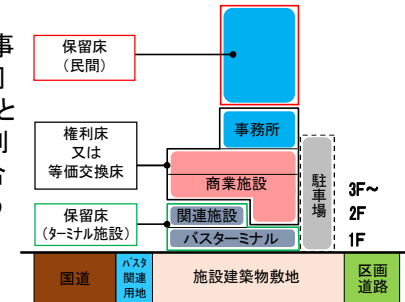
○必要最小規模案

- 新バスターミナルとして必要最小限の整備にとどめるケース



○高度利用化案

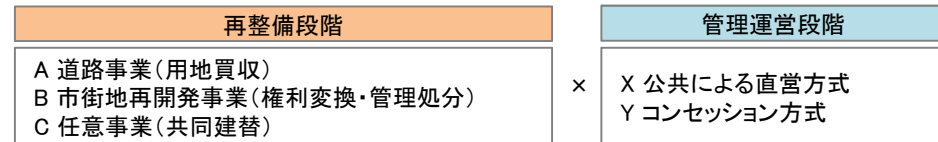
- 市街地再開発事業等による共同建替えを行うことを前提に高度利用化された複合施設整備を行うケース



3 事業手法の検討及び導入可能性評価

○事業全体の事業方式の組み合わせ

- 一つの事業者が各段階の業務を一括して実施する「一括型」と, 別の事業者がそれぞれ実施する「分離型」を想定。本調査においては, 業務内容の単純化・リスク分担の適切化による事業者の体制組成の容易さ, 競争性確保等のため「分離型」で検討。



○再整備段階の事業方式

A 道路	B 市街地再開発	C 任意
早期・短期間の事業化 バスに必要な施設だけを設置	営業継続意向の地権者に最も対応しやすい 事業成立は保留床処分の市場性に左右	参加者が自己持分の建設費用を負担 法的位置づけがなく, 履行が不安定
○ (地権者合意に不安)	◎	△ (成立に課題多い)

○管理運営段階の事業方式

コンセッション方式
<ul style="list-style-type: none"> 運営権に基づく民間の創意工夫を活かした収入源の確保が可能 人口減少やバス交通に係る情勢の変化に係るリスクへの対応が必要 事業期間15年間で約29億円の運営権対価の見込み

事業化に向けた今後の展望

