

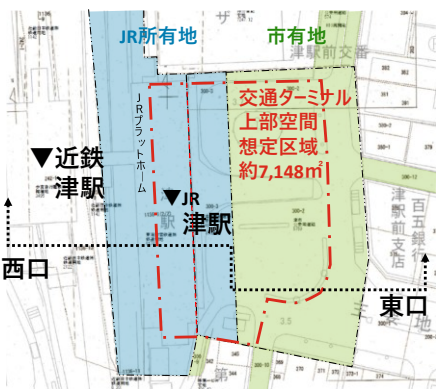
【事業分野: 道路】 【対象施設: 交通ターミナル上部空間】 【事業手法: PFI、市街地再開発等】

### 調査のポイント

- 交通ターミナル上部空間の利活用を中心として、津駅周辺の複数の公共施設(駅前広場、ペDESTリアンデッキ、東西自由通路、公園等)の一体整備を目指し、バンドリングを含む民間活力導入可能性の調査、検討を行った。
- 道路空間における官民合築建築物の課題や想定し得る事業手法・スキームを整理した。

### 事業/施設概要

- 津駅周辺は、上位関連計画で都市機能の集約を図る「都市拠点」に位置付けられ、本市において基盤、施設整備の優先度が高い、最重要エリアの一つである。
- 現在の駅前空間は整備から約半世紀が経過し、老朽化対応や賑わい創出、機能強化など、未来を見据えた再整備が必要となっている。
- 調査中の交通ターミナル上部空間利用を中心として、検討中の東西自由通路等の公共施設も含む駅前周辺の一体的な再整備について検討を進めている。



出所:津市.津駅周辺基盤整備の方向性(ビジョン).令和7年7月

#### 【対象地の特徴】

- 想定区域は道路(駅前広場)
- 想定区域は津市及び東海旅客鉄道(株)が所有
- 鉄道、道路、バス路線等の交通結節点
- 交通ターミナルはバスタプロジェクトの調査対象

### 目的・これまでの経緯

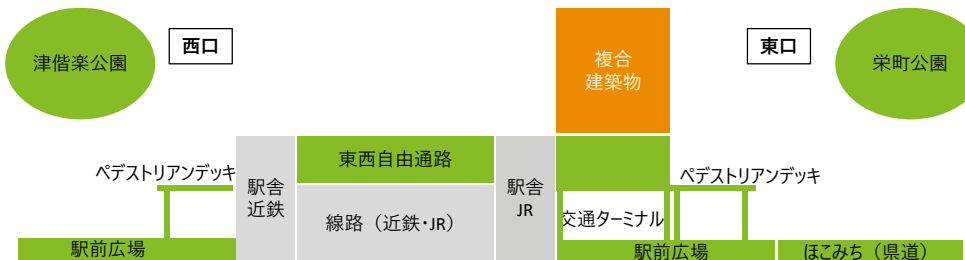
#### 【本調査の目的】

- 交通ターミナルの整備に合わせた上部空間の活用や、駅前周辺の公共施設の包括的な管理運営について、民間活力導入可能性調査、実現可能な事業条件・スキームの整理を行い、次年度以降の実施事項・スケジュールに道筋をつけることを目的とする。

#### 【これまでの経緯】

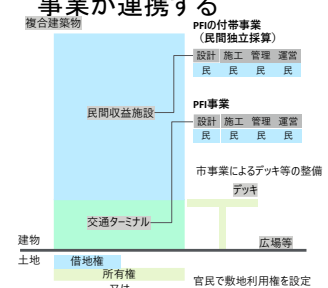
- 津駅周辺の道路空間については、これまで複数の会議体を設置し、方向性、方針のとりまとめが行われてきた。

会議体	主な成果
津駅周辺道路空間検討会(令和2年7月~)	令和3年3月に「津駅周辺空間の基本的な方向性」をとりまとめ
津駅周辺道路空間検討委員会(令和3年7月~)	令和4年3月に「津駅周辺道路空間の整備方針」をとりまとめ
津駅周辺道路空間再編検討委員会(令和4年7月~)	委員会での議論を踏まえ、令和7年8月に本市は「津駅周辺基盤整備の方向性(ビジョン)」を策定
津駅東口周辺まちづくり懇話会(令和5年9月~)	道路空間における賑わい創出を目的とした取組、社会実験を実施



事業後の東西断面イメージ : 駅周辺の公共施設(検討中含む)

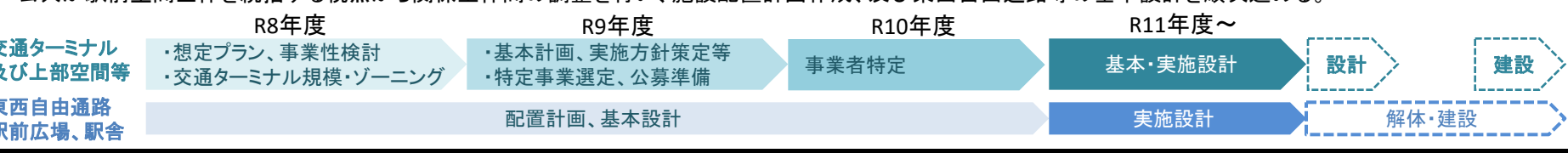
調査結果

前提条件の整理	サウンディング1回目	事業手法等の検討	サウンディング2回目	事業手法・スキーム比較(構築)										
<p><b>①市場性等の分析</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ デスクトップ調査及び不動産事業者へのヒアリングに基づき、<b>一定のポテンシャル・需要を確認</b></li> <li>✓ 一方、建設費高騰に伴い、<b>開発事業としての成立可能性には課題</b>があることも確認</li> </ul> <p><b>②法的条件の整理</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 交通ターミナル上部空間は、道路上にあたるため、<b>立体道路制度の活用が有力な選択肢</b></li> <li>✓ <b>行政財産</b>上での官民合築建築物となるため、民間事業者への貸付等に制限あり</li> </ul> <p><b>③関係者意向確認</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 一部敷地の土地所有者等、関係者の意向を事前に把握</li> </ul>	<p><b>目的</b> 民間から想定可能な官民連携事業に関する提案を受ける</p> <p><b>参加者</b> 20グループ(22社) デベロッパー、建設業者、金融事業者他</p> <p><b>調査項目</b> ・事業内容の提案 ・土地建物権利形態に対する意見</p> <p><b>結果概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 導入機能及び施設規模は、商業、業務、宿泊等、<b>本市計画とも整合的な提案</b>を得た</li> <li>✓ <b>事業対象・業務範囲は、複合建築物に絞り込むべき</b>であるとの提案を得た</li> <li>✓ 土地建物の所有形態に関しては、事業者により様々な提案があった</li> <li>✓ 民設民営での事業は困難な情勢で<b>公共の一定の関与が必要</b>との提案もあった</li> </ul>	<p><b>事業対象・業務範囲</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>交通ターミナル及びその上部空間に絞込み</b></li> </ul> <p><b>土地建物の権利形態</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 想定し得る土地、建物の権利形態について整理</li> </ul> <p><b>事業手法・スキーム(案)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ PFI事業</li> <li>・ 市街地再開発事業※</li> <li>・ LABVIによる事業※</li> <li>・ 民間事業※</li> </ul> <p>※各事業と交通ターミナル事業が連携する</p>  <p>図説: PFI事業による合築イメージ。複合建築物(民間付帯事業(民間独立採算)とPFI事業)と民間収益施設、交通ターミナル、市事業によるデッキ等の整備、デック、広場等が示されています。土地権利関係も示されています。</p>	<p><b>目的</b> 民間事業者参画に向けた課題を把握する</p> <p><b>参加者</b> 12社 デベロッパー、建設業者、その他</p> <p><b>調査項目</b> 事業手法・スキーム(案)それぞれに対する評価、課題・懸念点、提案</p> <p><b>結果概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>デベロッパー主体の体制</b>が必要となる</li> <li>✓ 民間投資を呼び込むため<b>民間裁量を確保できる手法</b>が求められる</li> <li>✓ 事業成立に向けて<b>リーシング等リスク低減がカギ</b></li> <li>✓ <b>事業手法によっては建物の流動性確保が課題</b>となる</li> <li>✓ 竣工に長期間を要する事業は敬遠される傾向があるため、<b>適切に事業を切り分ける等、単純化することが有効である可能性</b>がある</li> </ul>	<p>✓ 定性評価を総合すると、<b>PFI事業や民間事業による開発が優位</b>と判断</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>手法・スキーム</th> <th>主な定性評価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>案①PFI事業</td> <td>民間裁量拡大、借地への対応、整備・運営一貫性、行政財産への対応、政策反映などにおいて優位</td> </tr> <tr> <td>案②市街地再開発事業と交通ターミナルの連携</td> <td>敷地を民間事業者が借地する権利形態とした場合、保留床の処分が難しくなる点等に課題</td> </tr> <tr> <td>案③LABVによる事業と交通ターミナルの連携</td> <td>本市の行政財産である土地(道路)を出資することが地方自治法上の制約で困難</td> </tr> <tr> <td>案④民間事業と交通ターミナルの連携</td> <td>比較的適性が高いが、公共施設部分について、性能や仕様を担保するうえでの課題あり</td> </tr> </tbody> </table>	手法・スキーム	主な定性評価	案①PFI事業	民間裁量拡大、借地への対応、整備・運営一貫性、行政財産への対応、政策反映などにおいて優位	案②市街地再開発事業と交通ターミナルの連携	敷地を民間事業者が借地する権利形態とした場合、保留床の処分が難しくなる点等に課題	案③LABVによる事業と交通ターミナルの連携	本市の行政財産である土地(道路)を出資することが地方自治法上の制約で困難	案④民間事業と交通ターミナルの連携	比較的適性が高いが、公共施設部分について、性能や仕様を担保するうえでの課題あり
手法・スキーム	主な定性評価													
案①PFI事業	民間裁量拡大、借地への対応、整備・運営一貫性、行政財産への対応、政策反映などにおいて優位													
案②市街地再開発事業と交通ターミナルの連携	敷地を民間事業者が借地する権利形態とした場合、保留床の処分が難しくなる点等に課題													
案③LABVによる事業と交通ターミナルの連携	本市の行政財産である土地(道路)を出資することが地方自治法上の制約で困難													
案④民間事業と交通ターミナルの連携	比較的適性が高いが、公共施設部分について、性能や仕様を担保するうえでの課題あり													

事業化に向けた今後の展望

**【課題】**

- ・ 複合建築物(特に交通ターミナル部分)の規模、ゾーニング等の検討を行い、想定プランを構築し施設配置計画との調整を行うとともに、事業条件と収益性を確認。
- ・ 公共が駅前空間全体を統括する視点から関係主体間の調整を行い、施設配置計画作成、及び東西自由通路等の基本設計を順次進める。



タイムライン: R8年度(交通ターミナル及び上部空間等、東西自由通路駅前広場、駅舎) -> R9年度(交通ターミナル規模・ゾーニング) -> R10年度(事業者特定) -> R11年度~(基本・実施設計、実施設計) -> 設計 -> 建設 -> 解体・建設