

津駅周辺施設運営コンソーシアム  
事業化検討調査

報 告 書

令和8年3月

(実施主体)

津市

(受託コンサルタント)

有限責任監査法人トーマツ



## 目次（案）

1. 本業務の概要	1
1-1 業務の目的	1
1-2 津市の概要	2
① 地理的条件	2
② 社会的条件	3
1-3 事業発案に至った経緯・課題	4
① 本市が抱えている課題	4
② 上位関連計画との関連性	8
③ 課題への対策としてこれまで実施している施策や調査等	17
④ 当該事業の必要性	18
1-4 検討体制の整備	19
① 市内の検討体制	19
② 民間の関係者との協力体制	19
2. 本業務の内容	20
2-1 業務の流れ	20
3. 前提条件の整理	21
3-1 対象施設及び対象地の概要	21
① 複合建築物	22
② 既存施設	25
3-2 市場性等の分析	27
① 立地特性・アクセス性	27
② 人口動態	29
③ 道路交通ネットワーク	31
④ 観光資源・文化	32
⑤ 産業・周辺施設	33
⑥ 開発ニーズ	34
3-3 複合建築物の法的条件の整理	36
① 都市計画法、建築基準法関連	36
② 道路法	37
③ 地方自治法	39
④ その他法令等による指定状況	42
3-4 関係者の意向確認	43
3-5 先行事例の調査	45
① 札幌駅交通ターミナル	46
② 新潟駅交通ターミナル	48

③	神戸三宮駅交通ターミナル.....	49
④	呉駅交通ターミナル.....	51
4.	事業内容の検討.....	53
4-1	サウンディング調査（1回目）の実施.....	53
①	調査目的・内容.....	53
②	実施概要.....	53
③	調査結果.....	53
④	総括.....	55
4-2	事業手法等の検討.....	55
①	事業対象及び業務範囲の検討.....	55
②	土地・建物の権利形態の検討.....	56
③	事業手法・スキームの検討.....	59
4-3	サウンディング調査（2回目）の実施.....	67
①	調査目的・内容.....	67
②	実施概要.....	67
③	調査結果.....	67
④	総括.....	69
4-4	事業手法・スキームの比較.....	70
①	比較・評価の視点.....	70
②	各事業手法・スキームの定性評価.....	71
5.	今後の進め方.....	74
5-1	今後の検討事項等.....	74
①	複合建築物の想定プランの検討.....	74
②	駅前空間全体の施設配置計画・基本設計の着手.....	74
5-2	事業化に向けてのスケジュール.....	75

## 1. 本業務の概要

### 1-1 業務の目的

津駅周辺エリアは、行政や商業、業務などの都市機能が集積する中心的な都市核であるとともに、複数の公共交通の路線が乗り入れる重要な交通結節点である。津駅周辺空間が形成されてから半世紀が経過し、施設の老朽化対応や東西エリアの分断の解消への対応など、様々な課題が増えてきており、このような中、令和2年5月の道路法改正を契機として、津駅周辺道路空間の再編に向けた検討を開始し、令和4年3月には、国、県及び津市（以下、「本市」という。）の三者により「津駅周辺道路空間の整備方針」を策定した。当該整備方針を踏まえ、本市においては津駅西口駅前広場及び津駅東西自由通路の整備に向けた取組が、国においてはバスタプロジェクトの調査が、県においては県道津停車場線における歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）の導入に向けた調査が進められるなど、国、県、市の三者が連携しながら、取組を進めている。本市は、令和7年7月、津駅周辺基盤整備の取組を加速させ、整備方針を具体化するため、津駅周辺地区の目指す将来像を示す「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」を策定し、その中で津駅周辺の商業、業務、居住などの多様なニーズに対応するため、官民連携も含めた施策により、地域の活力を引き出し、都市拠点としての魅力向上を目指すとする目標を掲げている。

本業務は、都市拠点の魅力向上や駅周辺の土地利用価値の向上を目指し、マーケットサウンディングを通じて、交通ターミナルの整備に合わせた上部空間の活用や、交通ターミナルを含む駅周辺の公共施設の包括的な管理運営（以下、「本事業」という。）について、その事業化に向けた調査を行うものである。

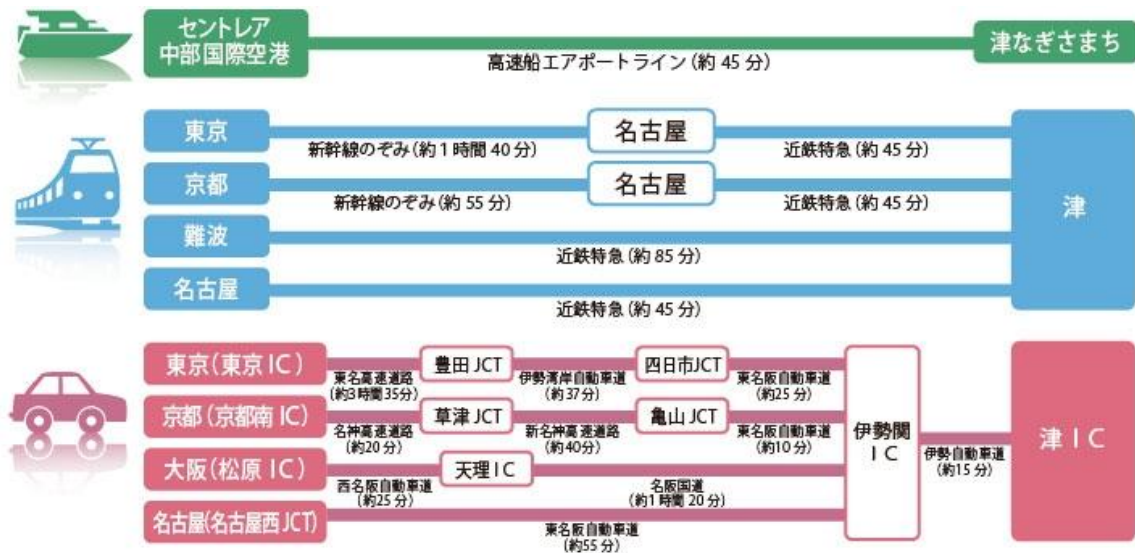
具体的には、民間活力導入可能性調査、実現可能な事業条件・スキームの整理を行い、次年度以降の実施事項・スケジュールに道筋をつけることを目的とする。

## 1-2 津市の概要

### ① 地理的条件

本市は、三重県の中央、また中部圏と近畿圏のほぼ中間地点に位置する三重県の県都である。

道路網、鉄道網、中部国際空港へのアクセス船など交通インフラが充実しており、名古屋市、大阪府へのアクセス性に恵まれている。鉄道により、名古屋へは約 45 分、大阪へは約 85 分で到達できる距離である。



津市へのアクセス

(出所：津市ウェブページ)

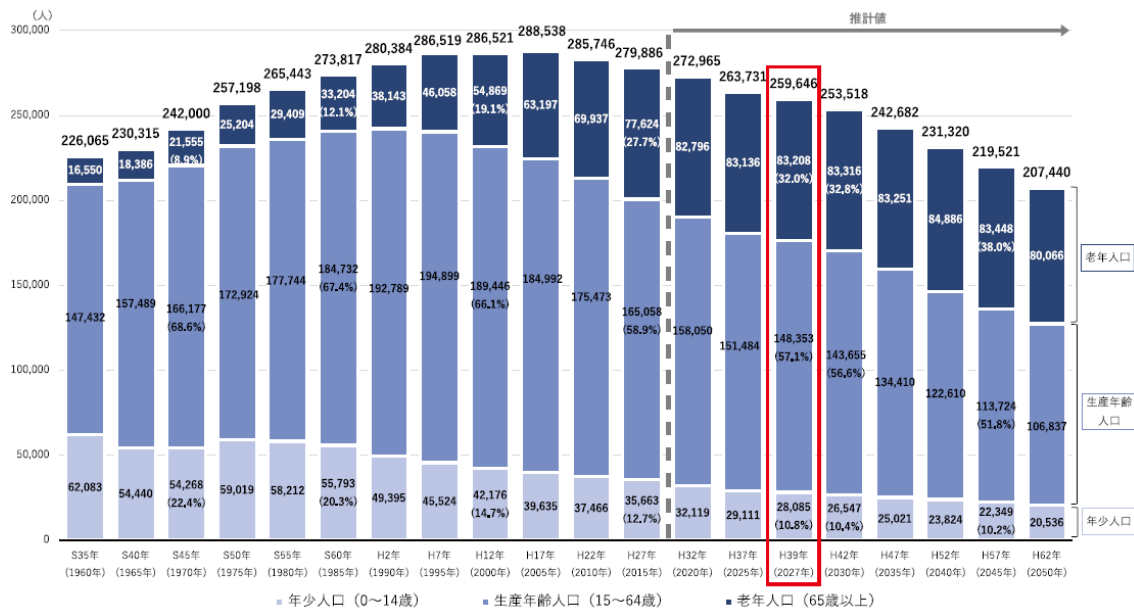
## ② 社会的条件

本市には、大学や短期大学、専門学校等の高等教育機関、大学病院等の医療機関、国、県、市の行政機関等をはじめとする都市機能が集積しており、三重県中央部における中心的な役割を担っている。

また、産業面では、医療福祉、卸売・小売業、製造業、建設業、金融・保険業等の売上が高く（RESAS 産業構造分析（2021 年経済センサス活動調査）より）、同時に農林水産業も盛んで、バランスの取れた産業構造となっている。

人口は、平成 17 年（2005 年）の 288,538 人をピークに減少し、平成 27 年（2015 年）には 279,886 人となった（国勢調査より）。さらに今後も人口減少が進展するものと予想され、国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の将来推計結果を基に算出すると、2050 年には 207,440 人となる見込みである。

人口が減少する一方で、世帯数は増加が続いており、結果として当面の間は、世帯当たり人員が低下し続けることが予想されている。



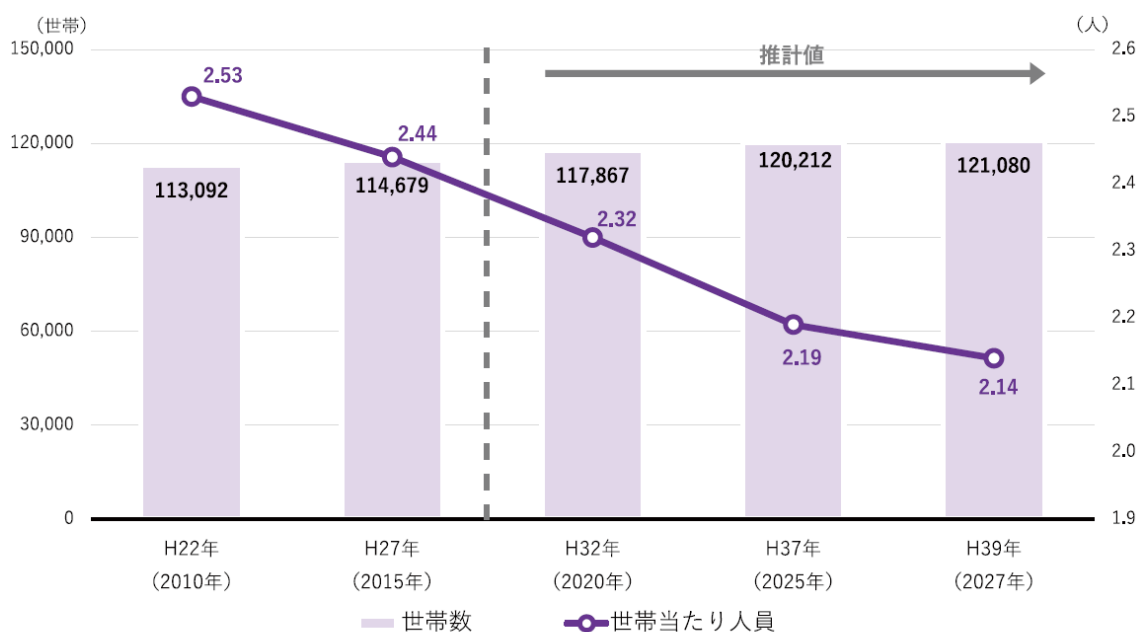
資料：国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所

※平成39年（2027年）の推計値は、国勢調査結果及び国立社会保障・人口問題研究所による推計結果を基に独自に算出したものです。

※平成27年（2015年）までの人口は、国勢調査の数値を掲載していますが、年齢不詳があるため、年少人口、生産年齢人口及び老年人口の合計数と総人口は合致しません。

### 津市の人口推移と将来推移（1960年～2050年）

（出所：津市. 津市総合計画 第2次基本計画）



資料：国勢調査

※推計値については、国勢調査結果及び国立社会保障・人口問題研究所による推計結果を基に「今後も同様の傾向が続く」と仮定して推計を行う「トレンド推計」のうち、最も信頼度が高かった回帰分析方法(累乗式)により独自に算出したものです。

### 津市の世帯数推計 (2010年～2027年)

(出所：津市. 津市総合計画 第2次基本計画)

## 1-3 事業発案に至った経緯・課題

### ① 本市が抱えている課題

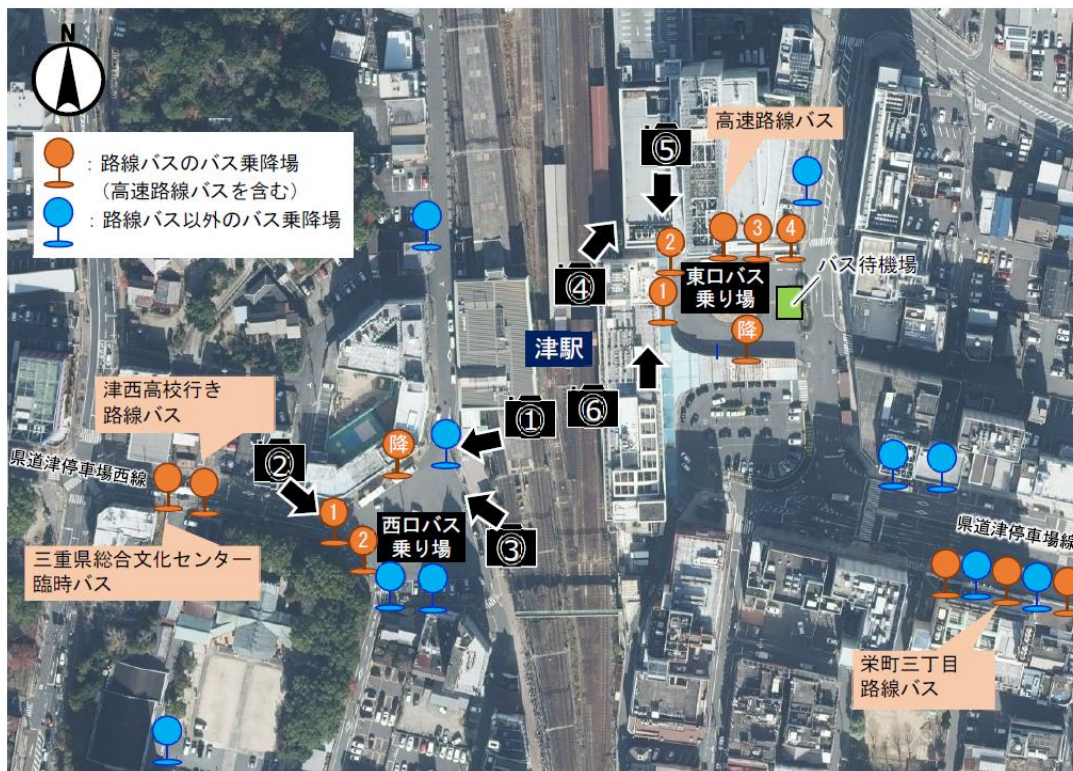
現在の津駅周辺の空間は、昭和54年までに集中的な整備が行われ、順次土地の利用増進が図られてきた。

しかし近年では、多くの施設が建設から半世紀が経過し、また周辺の状況が変化する中で、次に挙げるような様々な課題が顕在化している。

こうした課題に対応するべく、駅前空間の機能強化、更新に向けた検討を行う必要がある。

- ・ バス停の点在

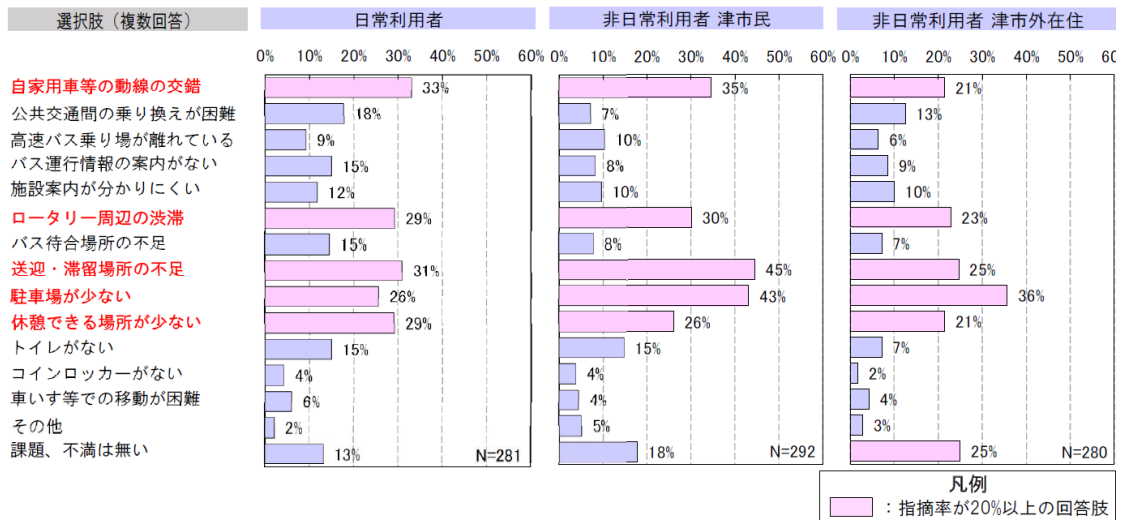
津駅の東口駅前広場・西口駅前広場を中心に、路線バスの乗降場(計12か所)が配置され、高速路線バス、企業送迎及びスクールバスの乗降場(計14か所)は、東西の停車場線沿道など、駅周辺に点在しており、利便性が低下している。



## バス停位置

(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)

- 駅前広場の混雑  
 駅東口については、一般車の乗降場がなく、またタクシー乗降場と一般車が錯綜する等、無秩序な停車を誘発し、利便性や安全性が低下している。またバス乗降場も、通勤通学ピーク時に歩行者動線とバス待列が錯綜し混雑を招いている。  
 本市が行った津駅利用者アンケート調査（令和4年12月）では、津駅東口駅前広場の不満・課題として、「自家用車等の動線の交錯」「送迎・滞留場所の不足」などの意見が多くみられる。



## 津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月）

（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）

- 災害時の脆弱性

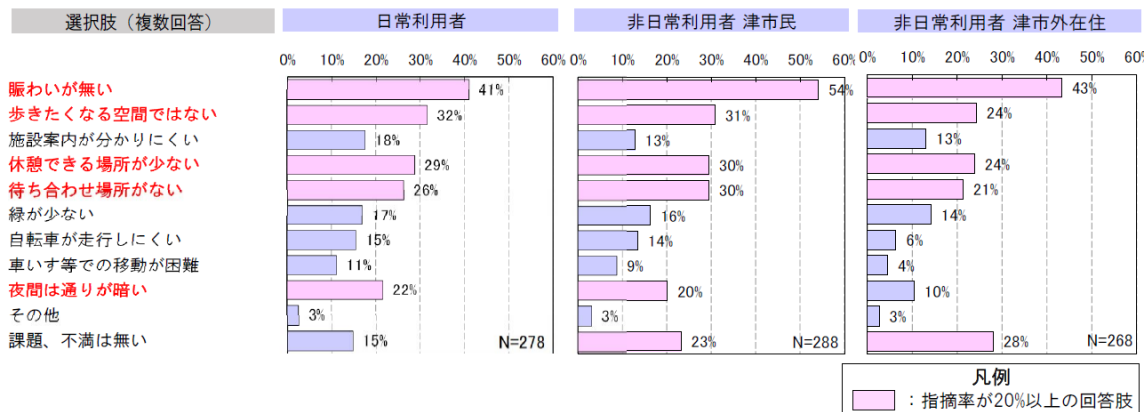
駅東口は津波等による浸水リスクがある一方で、安全な駅西口側へ自由に抜けられる経路が、浸水に弱い地下道に限られており、防災上のリスクとなっている。

また、災害時の一時避難スペースが確保されていない。
- 東西エリアの分断

老朽化に伴い駅東西をつないでいた歩道橋が通行止めになっている他、駅ビル内は、鉄道定期利用者を除いて東西をまたぐ通行ができない運用となっており、さらに公園前踏切は歩車が分離しておらず、遮断時間も長い状況となっている。
- 施設老朽化

建設後半世紀近くが経過しており、駅ビル等の一部施設は改装を行っているものの、大規模なリニューアル、更新に向けた検討を行う必要が出てきている。
- 賑わいの不足

本市が行った津駅利用者アンケート調査（令和4年12月）では、県道津停車場線（駅前通り）の不満・課題として、「賑わいが無い」「歩きたくなる空間ではない」などの意見が多くみられる。



## 津駅利用者アンケート調査結果（令和4年12月）

（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）

### 津駅周辺の基盤整備の経緯

年代	主な整備内容
昭和39年～	津駅西の土地区画整理事業（三重県施行）
昭和43年～	津駅東周辺の土地区画整理事業（三重県施行） 津駅の東西を結ぶ連絡跨線橋（歩道橋）竣工 ※歩道橋は老朽化のため現在は通行止め
昭和48年	現在の津駅ビルの竣工 津駅西口駅前広場竣工
昭和50年	都市計画道路 津駅東西連絡線（地下道）竣工
昭和54年	津駅東口駅前広場竣工 県道津停車場線竣工
平成13年	駅東口北側に「アスト津」が開業（市街地再開発事業による）
平成26年～30年	津駅ビルの改装

（参考：津市. 津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）. 令和7年7月）

## ② 上位関連計画との関連性

津駅周辺エリアの位置づけや、本事業の必要性、要件について確認するため、上位関連計画の関連する記述を整理する。

### ● 津市総合計画 基本構想/第2次基本計画（2018→2027）

- ・ 基本構想では、市民の幸せと豊かな暮らしを実現するまちが理想として掲げられており、まちづくりにあたっては、6つの枠組み（大綱）を設定している。
  - 1 子どもたちの未来に向けて
  - 2 市民の健やかな人生設計に向けて
  - 3 市民の安全と安心の確立に向けて
  - 4 市民の心豊かで快適な暮らしに向けて
  - 5 市民の生活を支える地域経済の発展に向けて
  - 6 市民の幸せを実現する市役所に向けて
- ・ 基本計画では、将来像が示され、大綱に対応する形で目標・基本政策・施策が定められる他、都市のコンパクト化を軸とする都市構造、土地利用の方向性が示されている。

#### 【基本的な考え方】

(4)快適で健康的な暮らしができるまちの形成

【理想とするまちの形成に向けた取組の方向性】（要旨）

(1)コンパクト化（駅周辺へ都市機能、その周辺へ居住地配置）

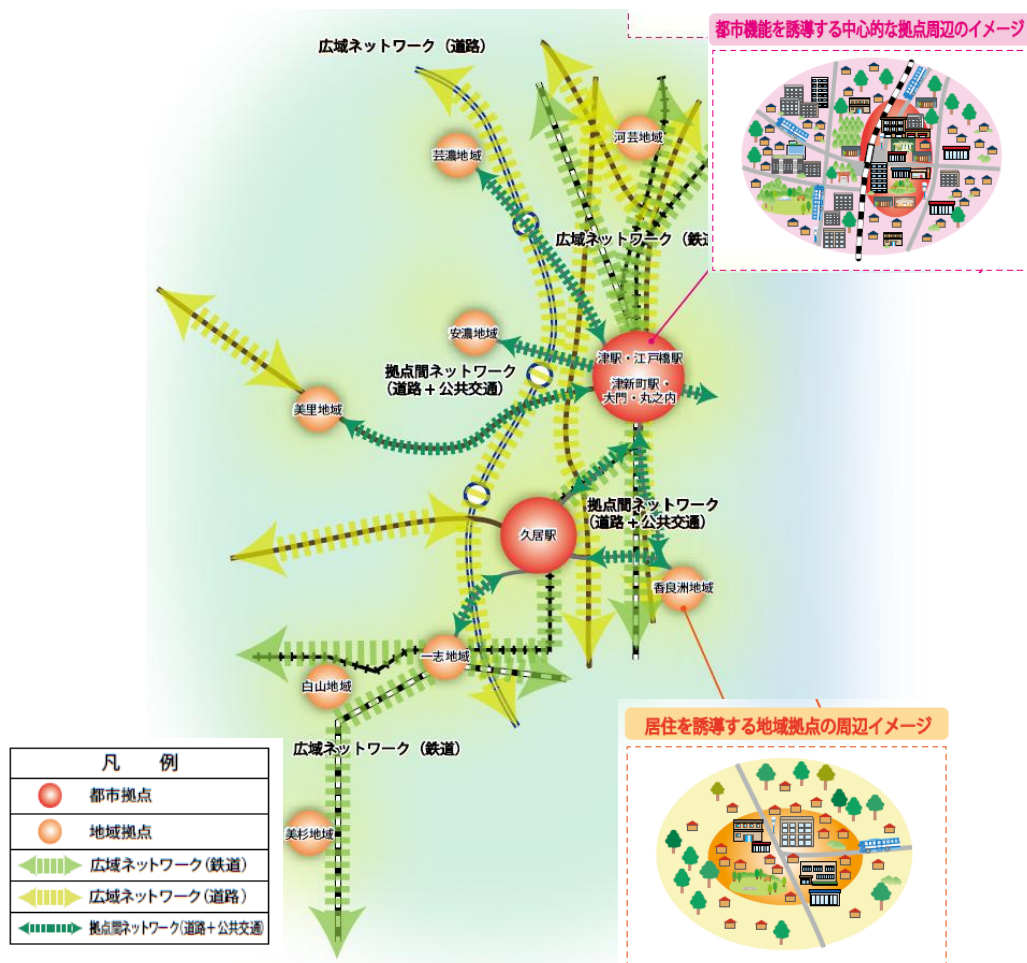
(2)安全・安心な都市構造（ハード・ソフト両面の防災強化）

(3)ゾーニング（津駅周辺は都市ゾーン）

(4)拠点の配置

津駅周辺は都市拠点とされ、以下方針が示されている。

「行政、商業、業務、教育、文化、医療、福祉、交流などの多様で高次の都市機能が集積する主要な鉄道駅周辺等においては、将来にわたって市民や来訪者が都市的サービスを楽しむことができる拠点として、既存ストックを活用しつつ、さらなる都市機能の誘導等を進めるとともに、県都としての魅力を高めていくための整備充実に努めます。」



(出所：津市. 津市総合計画 基本構想/第2次基本計画 (2018→2027))

- ・ 「第3期津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」は、総合計画の地方創生に係る部門別計画の位置づけとして策定され、地方創生の取組を戦略的に推進するため、4つの基本目標を掲げ、それぞれ具体的な施策が定められている。(以下、本事業に関連する記載を抜粋)
  - 基本目標①「結婚・出産・子育ての希望をかなえる」
    - (3)ウ 子育てを支援する公園の整備
  - 基本目標③「定住・還流・移住などによる新たな人の流れの創出」
    - (1)ウ コンパクトで快適な賑わいのあるまちづくりの推進
      - エ 公共交通などの充実
      - オ 道路ネットワーク等のインフラ整備による安全・安心・快適性の確保
      - カ 住みたくなるような魅力ある住環境の形成
  - 基本目標④「人と人がつながった安心して暮らせる地域づくり」

(2)キ 防災・減災、国土強靱化の推進などによる災害に強い生活空間の形成

● 津市都市計画マスタープラン

- ・ 都市づくりの目標が4つ掲げられている。
  - 目標1：持続可能な都市の形成  
津市の規模にあった適正な集約型都市構造の構築
  - 目標2：都市防災力の強化  
災害リスクに対応できる土地利用誘導、施設整備
  - 目標3：定住促進と活力の強化  
利便性の高い居住地形成、雇用の場の創出、  
交流人口の増加を図る
  - 目標4：快適で健康的な暮らしができるまちづくり  
都市機能や生活機能、居住機能が集積した集約型の  
快適で健康的な暮らしができるまちづくり
- ・ 将来都市構造において、津駅周辺は都市ゾーン、都市拠点に位置付けられている。
- ・ 「津駅・江戸橋駅周辺」における市街地等形成の方針は以下の通り。
  - 本市の玄関口である津駅東口周辺については、周辺の都市基盤整備の状況を踏まえ、津駅前北部地区第一種市街地再開発事業の事業化に向けた取組を進め、土地の合理的かつ健全な高度利用に努めます。
  - 津駅東口から江戸橋駅にかけての地域については、立地条件を活かして都市機能の集積を目指し、地域住民と課題解決に向けた整備手法を協議しながら、市街地の整備を進めます。
  - 津駅西口周辺については、津偕楽公園、三重県立美術館、三重県総合文化センター、三重県総合博物館及び新たな施設（NHK津放送局）の立地が検討されている旧三重県立博物館跡地などの立地施設の特性を活かし、周辺環境に配慮した利便性の高い住宅地や、教育・文化水準の高い市街地ゾーンの維持・形成に努めます。
  - 津駅周辺の市街地の慢性的な渋滞を緩和し、歩行者、自転車の安全を確保する対策の一つとして、大谷踏切の拡幅整備を進めます。（後略）
- ・ 地域別構想の地域づくりの分野別方針は以下の通り。

(1)交通体系形成の方針

  - （前略）「津市地域公共交通網形成計画」に乗継拠点として位置付けのある津駅、津新町駅及び三重会館前バス停では、鉄道、民間バ

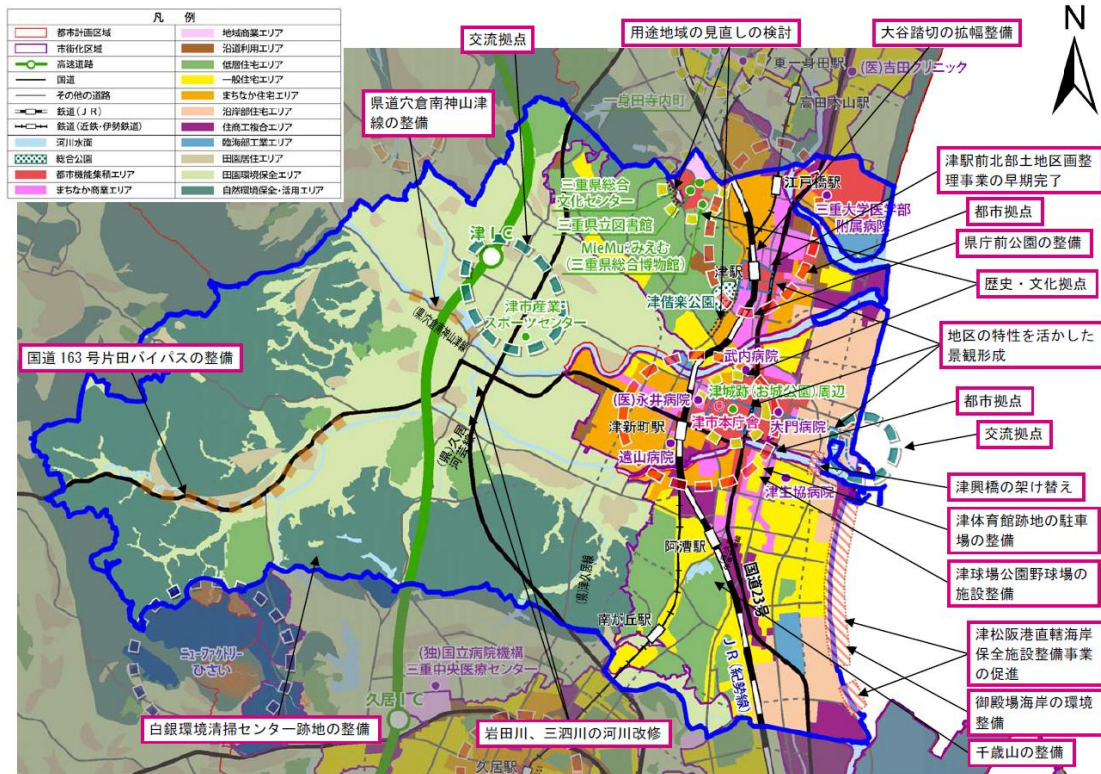
ス、コミュニティバスの相互の接続強化に努めるなど、効率的なネットワークの形成を図り、民間バス路線の維持に向けた取組を支援します。(後略)

## (2)市街地形成の方針

- 津駅・江戸橋駅周辺については、本市の都市核として、住民生活に不可欠な行政サービス機能や生活利便施設などの適切な維持・誘導を図ります。
- 津駅東口周辺については、津駅前北部土地区画整理事業の早期完了に向けて整備を推進するとともに、土地区画整理事業完了後のより基盤整備が整った区域の土地利用の促進に向けて、津駅前北部地区第一種市街地再開発事業の事業化に向けた取組を進めます。
- 津駅東口から江戸橋駅にかけての地区については、駅周辺の良好な立地条件を活かして都市機能の集積を図るとともに、地域住民の生活利便性の向上や安全・安心の確保のため、当該地域周辺で進む社会基盤整備の効果を踏まえ、地域住民と協議しながら住環境の改善に向けた市街地の整備を進めます。
- 津駅西口周辺については、津偕楽公園、三重県立美術館、三重県総合文化センター、三重県総合博物館などの施設集積の特性を活かし、周辺環境に配慮した利便性の高い住宅地や、教育・文化水準の高い市街地ゾーンの維持、形成を図ります。(中略)
- 都市拠点やその周辺については、都市型集合住宅の誘導、郊外の戸建て低層住宅団地については、戸建て低層住宅が並ぶ良好な住宅地の維持・充実など、地域の住宅特性を活かした住環境の維持・形成に努めます。(後略)
- 駅周辺やバスターミナルなど、交通結節点のある公共交通の利便性の高い地域については、公共公益施設の機能の維持・充実に努めるとともに、地域住民に対する日常生活品の供給を行う商業施設などの機能維持を図ります。

## (3)都市環境形成の方針

- (前略)津駅周辺については、「津市景観計画」に基づき、都市拠点の中心として本市の玄関口にふさわしい景観形成を進めます。(後略)



### 中央部地域の方針図

(出所：津市. 津市都市計画マスタープラン. 平成 30 年 3 月)

- ・ 立地適正化計画において、津駅周辺は、都市機能誘導区域（医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域）、居住誘導区域（人口密度を維持することにより、生活サービスを持続的に確保していく区域）に設定されている。
- ・ 津駅周辺では、誘導施設（行政サービス施設、金融施設、医療施設、商業施設）は充足している。
- ・ 都市機能誘導区域における施策は以下の通り。
  - 津駅・江戸橋駅周辺については、本市の都市核として、住民生活に不可欠な行政サービス機能や生活利便施設などの適切な維持・誘導を図ります。
  - 津駅東口周辺については、津駅前北部土地区画整理事業の早期完了に向けて整備を推進するとともに、土地区画整理事業完了後のより基盤整備が整った区域の土地利用の促進に向けて、津駅前北部地区第一種市街地再開発事業の事業化に向けた取組を進めます。
  - 津駅東口から江戸橋駅にかけての地区については、駅周辺の良い

立地条件を活かして都市機能の集積を図るとともに、地域住民の生活利便性の向上や安全・安心の確保のため、当該地域周辺で進む社会基盤整備の効果を踏まえ、地域住民と協議しながら住環境の改善に向けた市街地の整備を進めます。

- 津駅西口周辺については、津偕楽公園、三重県立美術館、三重県総合文化センター、三重県総合博物館などの施設集積の特性を活かし、周辺環境に配慮した利便性の高い住宅地や、教育・文化水準の高い市街地ゾーンの維持、形成を図ります。
- 津駅周辺の市街地の慢性的な渋滞を緩和し、歩行者、自転車の安全を確保するため、大谷踏切の拡幅整備を進めます。
- (都) 豊里八町線沿道のまちなか住宅エリア、(都) 津駅一身田上津部田線沿道の低層住宅エリアは、住環境を保全しつつ生活利便性の向上を図るため、沿道土地利用を促進するよう、用途地域の見直しを検討します。
- 江戸橋駅から国道 23 号の区間については、江戸橋上浜町線の整備の中で、安全性の確保と利便性の向上に努めるなど、道路空間などの環境整備を進めます。
- 三重県総合文化センター周辺については、文化的な機能が集積している歴史・文化拠点として、公共公益施設の活用を促進します。

## ● 第2次津市地域公共交通網形成計画

- ・ 下記7つの目標に沿って、25事業が設定されており、津駅周辺に関連する記述は以下の通り。
  - 目標 1：広域の移動の確保
  - 目標 2：日常生活における移動の確保
  - 目標 3：バス路線の運航効率化
    - ◇ 事業 3-3 乗り継ぎ拠点の設定（津駅東口、西口）
  - 目標 4：快適な移動環境の整備
    - ◇ 事業 4-1 待合環境等の整備（バス停待合環境を優先整備）
  - 目標 5：公共交通に関する情報の管理と提供
    - ◇ 事業 5-2 来訪者への情報提供（観光地への交通案内充実）
  - 目標 6：公共交通を担う人材の育成
  - 目標 7：公共交通に関する市民の意識向上
    - ◇ 事業 7-4 モビリティ・マネジメントの実施

- 津駅道路整備計画 2018～2027

- ・ 時代の潮流、地域特性・課題、上位計画を踏まえ、5つの基本方針が設定されている。
  - 防災：災害時における緊急輸送道路の確保、迂回路の確保、避難路の確保など、災害時でも機能するネットワーク整備を推進します
  - 交通安全：通学路や生活道路への通過交通流入を抑制する幹線道路の整備、通学路や生活道路の歩道設置等を推進します
  - 交通円滑化：主要渋滞箇所や混雑区間の交通円滑化のため、バイパスとなる幹線道路の整備、交通容量を拡大する拡幅整備等を推進します
  - 交流拡大：観光・物流活性化や地域連携強化のため、高速道路 IC や観光地へのアクセス道路、地域拠点間を連絡する道路整備を推進します
  - まちづくり：自転車・歩行者空間の創出、バス路線の円滑化、良好な環境や景観の形成等に寄与する道路整備を推進します

- 津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）

- ・ 基本理念及び整備コンセプトとして、下記を設定している。
  - 「みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へ」
    - 【東 口】 交通結節機能が強化され、広域から人が集まり、にぎわいや憩いの場がある東口
    - 【西 口】 市民の安心・快適な移動を支える西口
    - 【東西連携】 様々な人が東西を行き交い交流が生まれる
  - 東口の整備イメージおよび、西口の整備方針が示されている。



(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)

- 課題認識とその解決に向けた目標が設定されている。

<b>① 公共交通</b>	
<b>【課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>多様な交通モードの集約化、駅前広場内の交通整序化</li> <li>安全快適な歩行空間の確保と乗降スペース再配置</li> <li>広域交通拠点としての機能強化に資する案内誘導の充実</li> <li>新型モビリティ、先進モビリティに対応する施設の確保</li> </ul>	<b>【目標】</b> 誰もが使いやすく快適に移動できる駅周辺の <b>交通結節機能</b> の充実
<b>② 防災</b>	
<b>【課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>立体かつ安全な移動経路を確保するための新たな通路の確保</li> <li>駅利用者等が災害発生時に一時的に避難できる空間の確保</li> <li>災害発生時に備えた施設整備など、駅周辺の防災機能の確保</li> </ul>	<b>【目標】</b> 安全に利用でき、災害に強い空間をつくる駅周辺の <b>防災機能</b> の確保
<b>③ にぎわい・滞留</b>	
<b>【課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>県都の玄関口として、商業、業務、居住などの多様なニーズに対応できる、施設整備等による魅力ある駅周辺空間の創出</li> <li>憩いや新たな交流の場となる、にぎわい・滞留空間の創出</li> <li>周辺土地利用を促進するための再開発事業の事業化</li> </ul>	<b>【目標】</b> 多様な人々が集い、都市拠点の魅力が向上する官民連携による <b>にぎわい・滞留空間</b> の創出
<b>④ 東西連携</b>	
<b>【課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅東西を直結し、駅利用者が安全・快適かつ効率的な往来や公共交通の乗換が可能な東西移動経路の確保</li> <li>東西地域の交流の起点となるような東西移動経路の創出</li> </ul>	<b>【目標】</b> 東西の地域がつながり、交流が深まる駅を中心とした <b>東西連携</b> の強化
<b>⑤ 回遊性</b>	
<b>【課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅利用者が目的地まで円滑に移動可能な案内機能の充実</li> <li>駅周辺を誰もが安心して楽しく歩きたくなる環境の創出</li> <li>新型モビリティ等によるラストワンマイルの移動支援</li> </ul>	<b>【目標】</b> 駅を拠点に、自然に人が集まる駅とまちなかの <b>回遊性</b> の向上

### ③ 課題への対策としてこれまで実施している施策や調査等

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。

#### 津駅周辺全体の検討を行う会議体

名称	参加者	概要
津駅周辺道路空間 検討会 (令和2年7月～)	構成メンバー：三重 県県土整備部長、津 市都市計画部長 オブザーバー：国土 交通省中部地方整備 局三重河川国道事務 所長	<ul style="list-style-type: none"> <li>津駅周辺の道路空間について、民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築等に向けた検討を行う</li> <li>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</li> </ul>
津駅周辺道路空間検 討委員会 (令和3年7月～)	有識者 交通関係者 経済関係者 行政関係者（国土交 通省、三重県、津市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>「津駅周辺空間の基本的な方向性」を踏まえ、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換等を行い、津駅周辺道路空間の整備方針の策定に向け、計画の具現化を図る</li> <li>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</li> </ul>
津駅周辺道路空間再 編検討委員会 (令和4年7月～)	有識者 交通関係者 経済関係者 行政関係者（国土交 通省、三重県、津市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>「津駅周辺道路空間の整備方針」の具体化に向け、将来を見据えた専門的な知見や地元意見等、幅広く意見聴取を行う</li> <li>委員会での議論を踏まえ、令和7年7月に本市は「津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）」を策定</li> </ul>

また、県都の玄関口である津駅東口周辺を対象として、地域の抱える課題や将来像について、情報共有及び意見交換を行い、国、県、市で進めている津駅周辺の道路空間再編に向けた取組みに対して地域の意見、希望などを伝えることで魅力あるまちづくりを目指すことを目的とし、令和5年9月に「津駅東口周辺まちづくり懇話会」を設置した。

懇話会では、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

実施している。

- ・ 令和5年10月11日から同10月22日までの間、県道津停車場線における三重県による賑わい創出の取組と合わせて、懇話会では、栄町公園を利用して滞留空間を創出し、面的に賑わい創出の取組を実施
- ・ 津駅周辺道路空間整備への取組みの一環として、令和5年12月22日及び同月23日津駅東口周辺まちづくり懇話会と特定非営利活動法人津う郷育委員会が共同で、津駅東口駅前広場の一部空間を活用した社会実験を実施

#### ④ 当該事業の必要性

本節①では、津駅周辺の空間について、その形成から半世紀が経過し、老朽化をはじめとする様々な課題への対応が求められている状況を整理した。

本節②では、上位関連計画の整理を行い、津駅周辺は都市の集約拠点として引き続き多様な都市機能の集積と、交通機能の充実を図る方針が示されていることを確認した。

また、上記を踏まえて整備を具現化していく取組も着実に行われているところである（本節③）。

各種公共施設を含む津駅周辺空間の包括的な更新・再編を図る本事業は、①に示す課題を解決するだけでなく、②、③の上位関連計画やこれまでの取組に即したものであり、本市が目指す集約型都市構造の実現に大きく寄与することが期待されることから、事業の必要性は高いと考えられる。

## 1-4 検討体制の整備

### ① 市内の検討体制

津駅周辺は鉄道、バス、タクシー等公共交通の結節点である他、駅前広場をはじめとする道路空間が主体となっている。そのため、本市では「建設部建設政策課」が主体となって本事業の検討を進めている。

また、交通ターミナルの検討を行う、国土交通省中部地方整備局、三重河川国道事務所、駅前広場に接続する三重県道を所管する三重県県土整備部と緊密に連携して検討を進めている。

### ② 民間の関係者との協力体制

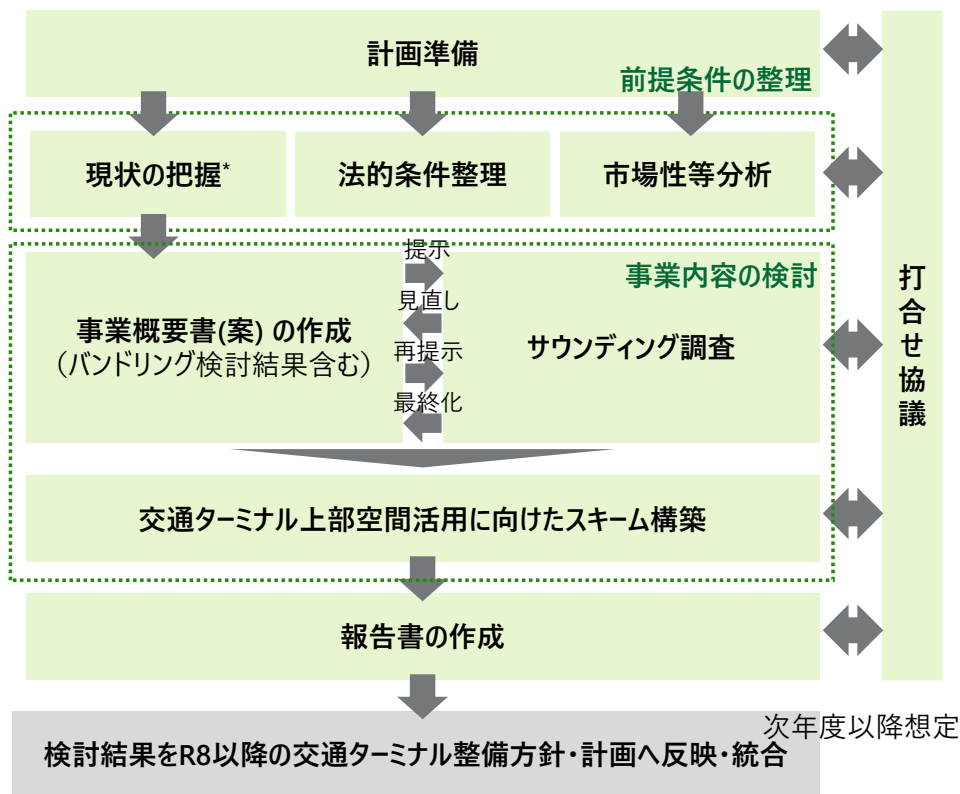
交通ターミナルの建設が想定される敷地は、本市及び東海旅客鉄道株式会社（以下、「JR 東海」という。）が所有している。そのため、JR 東海とは適宜連携をとりつつ検討を進めている。

また、既存の駅前広場に乗り入れている鉄道、バス、タクシーをはじめとする交通事業者との連携や、本事業が面的なまちづくりの性格を有することから、商工会議所や商店街振興組合等の経済関係者等を含む協力体制を構築している。詳細は、1-3 ③に示すとおりである。

## 2. 本業務の内容

### 2-1 業務の流れ

はじめに、法的条件、市場性、立地特性等の本事業の前提条件を整理する。  
次に、前提条件を踏まえて事業内容の仮案（事業概要書（案））を作成し、仮案を基にした2回のサウンディング調査を通じて民間活力の導入可能性を調査するとともに、実現可能な事業スキーム案を構築する。



\* 関係者の意向調査、先進事例調査も実施

### 本業務の流れ

### 3. 前提条件の整理

#### 3-1 対象施設及び対象地の概要

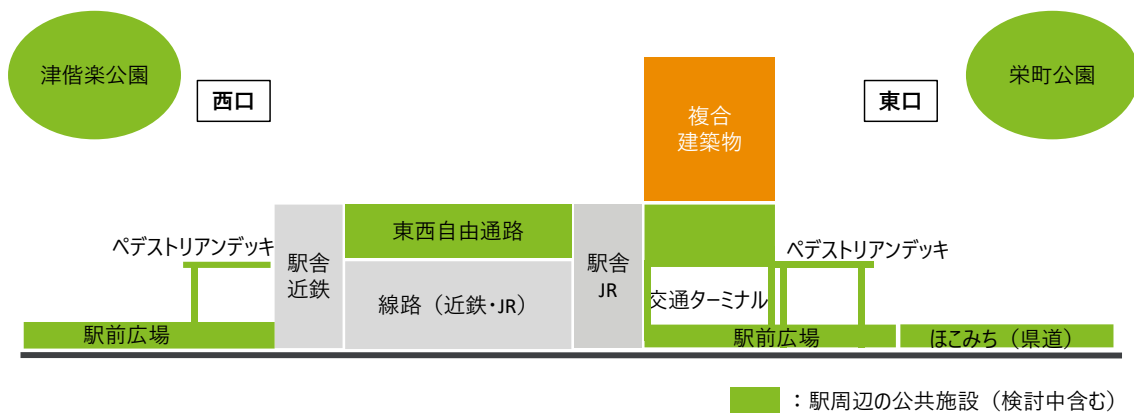
本事業は、交通ターミナルの整備に合わせた上部空間の活用を核としつつ、交通ターミナルを含む駅周辺の公共施設の包括的な管理運営を目指すもので、具体的な事業の対象については、本業務で検討を行う。

本市として、事業対象とし得る施設及びその概要は下表のとおりである。

事業対象とし得る施設

施設名称		概要
東口	交通ターミナル及びその上部空間の活用（複合建築物）※	<ul style="list-style-type: none"> <li>国が推進するバスタプロジェクトにおいて調査対象となっている交通ターミナル</li> <li>交通ターミナルの上部空間については、今回、民間による利活用の可能性を調査</li> </ul>
	ペDESTリアンデッキ※	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が整備を検討する、駅や交通ターミナルを連絡するペDESTリアンデッキ</li> </ul>
	駅前広場（一般車乗降場等）※	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ターミナル整備後、隣接して市が整備することを想定する駅前広場</li> </ul>
	ほこみち※	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道津停車場線において三重県が整備を検討中</li> </ul>
	栄町公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>津駅東口直近にある既存の都市公園</li> </ul>
	東西自由通路※	<ul style="list-style-type: none"> <li>老朽化した既存の歩道橋に代わって市が整備を検討する自由通路</li> </ul>
西口	ペDESTリアンデッキ※	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が整備を検討する、駅や広場を連絡するペDESTリアンデッキ</li> </ul>
	駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が再整備中の広場</li> </ul>
	津偕楽公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>市指定史跡名勝となっている都市公園</li> </ul>

※検討中の施設



### 検討中施設整備後の津駅東西断面イメージ

#### ① 複合建築物

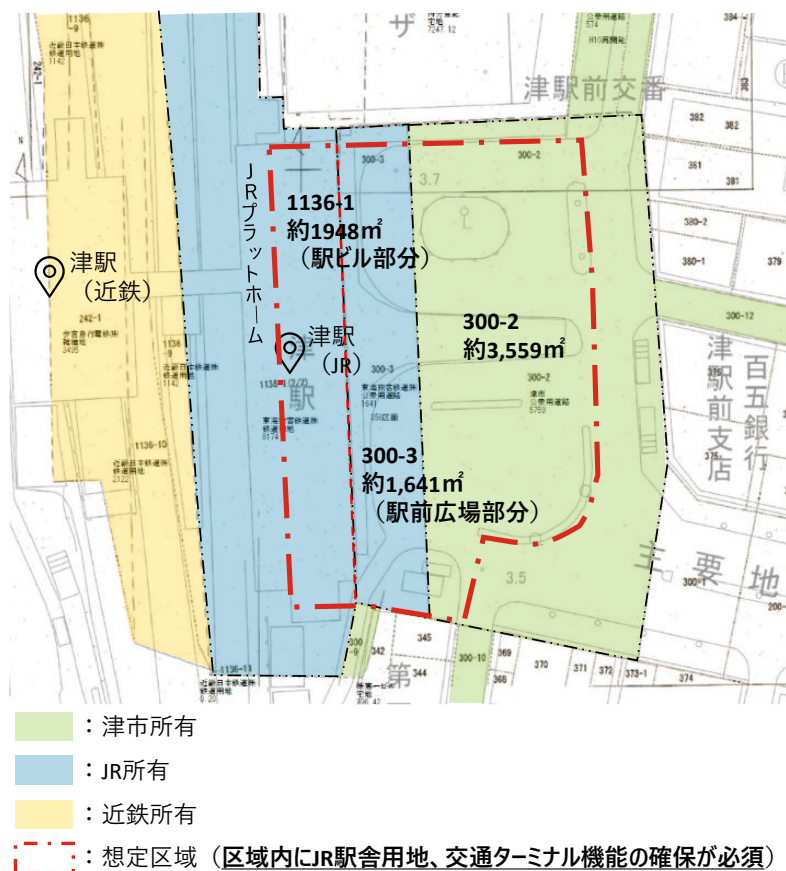
本事業の核となる施設であり、本業務でも重点を置いて検討を行う。交通ターミナルとその上部空間（主に民間収益施設を想定）が複合した施設となることを想定しているが、具体的な導入用途、規模等の詳細は民間事業者のニーズ等を考慮し、今後検討を進める予定である。

なお、交通ターミナルについては別途調査が進んでいるため、本業務では複合建築物の実現に向けた課題やスキームの整理を中心に行う。

複合建築物の建設が想定される区域（以下、「想定区域」という。）の概要は以下の通りである。

### 想定区域の概要

所在地	三重県津市羽所町 300-2、300-3、1136-1 ※鉄道用地に供する部分等を除き、詳細は今後検討
面積	約 7,148 m <sup>2</sup>
土地所有者	【羽所町 300-2】 津市 【羽所町 300-3、1136-1】 東海旅客鉄道（株）
区域区分	市街化区域（津都市計画区域）
地域地区	商業地域 準防火地域
指定建蔽／容積率	80％／600％（ただし羽所町 1136-1 は 500％）
立地適正化計画に基づく区域	都市拠点エリア（都市機能誘導区域） 居住促進エリア（居住誘導区域）
その他	羽所町 300-2、300-3 は、都市計画道路内 緑化重点区域 景観計画区域 宅地造成等工事規制区域
路線価（参考）	170 千円/m <sup>2</sup> ～195 千円/m <sup>2</sup> （令和 7 年）



（出所：津市・津駅東側の土地に対する調査報告書（公図集合図）に加筆）



：想定区域（区域内にJR駅舎用地、交通ターミナル機能の確保が必須）

（出所：国土地理院撮影の空中写真に加筆）

## ② 既存施設

駅周辺には、2つの都市公園が所在している。

	津偕楽公園	栄町公園
所在地	津市広明町 147-1	津市栄町三丁目 200-18
面積	約 6.5ha	約 0.1ha
管理者	津市	津市
整備状況	上下水、トイレ、駐車場、駐輪場、SL 展示等	上下水、トイレ、遊具等



(出所：国土地理院撮影の空中写真に加筆)

(津偕楽公園)

津藩第 11 代藩主藤堂高猷が安政年間に営んだ別荘が始まりで、市指定史跡名勝となっている。現在は、桜の名所として親しまれ、園内に約千本の桜があり、春まつり期間中はライトアップもされている。



(出所：(公社) 三重県観光連盟. 観光三重ウェブページ.  
<https://www.kankomie.or.jp/spot/3562> (2025/9/24 参照))

(栄町公園)

津駅東口、直近にある都市公園である。  
津駅前の冬季の風物詩となっているイルミ  
ネーションが施される。(津駅前ストリー  
ト倶楽部主催)



### 3-2 市場性等の分析

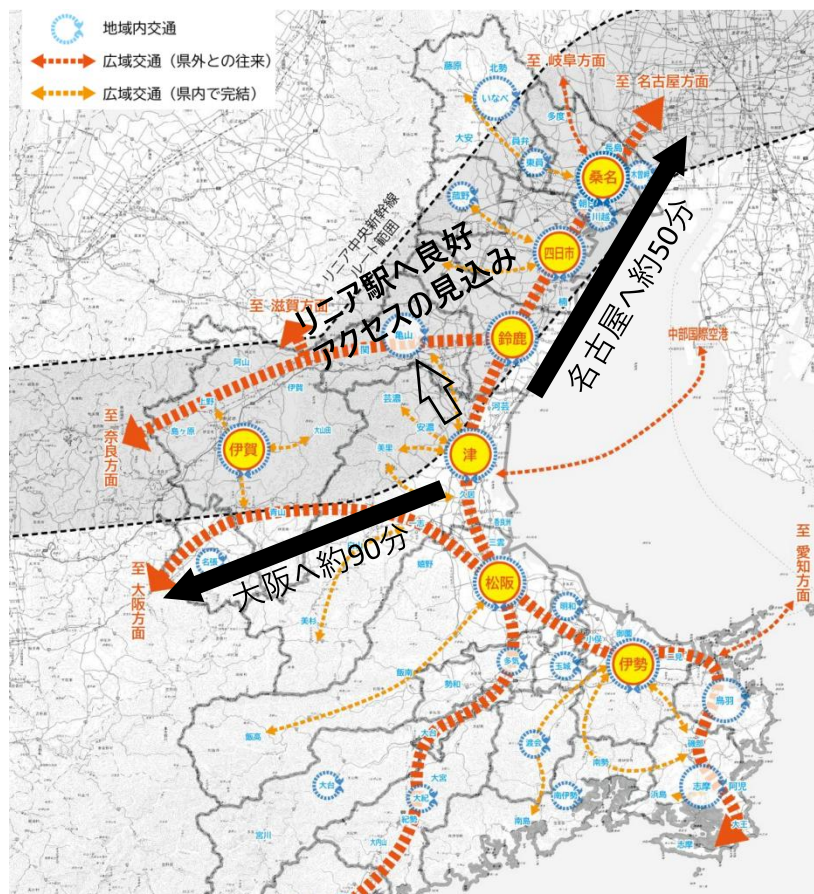
複合建築物を念頭に、津駅周辺のポテンシャルについて、以下6つの観点から整理、分析する。

なお、分析の観点は、今後の交通ターミナルにおける検討と整合をとるため、国土交通省道路局「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」を参考に設定した。

#### ① 立地特性・アクセス性

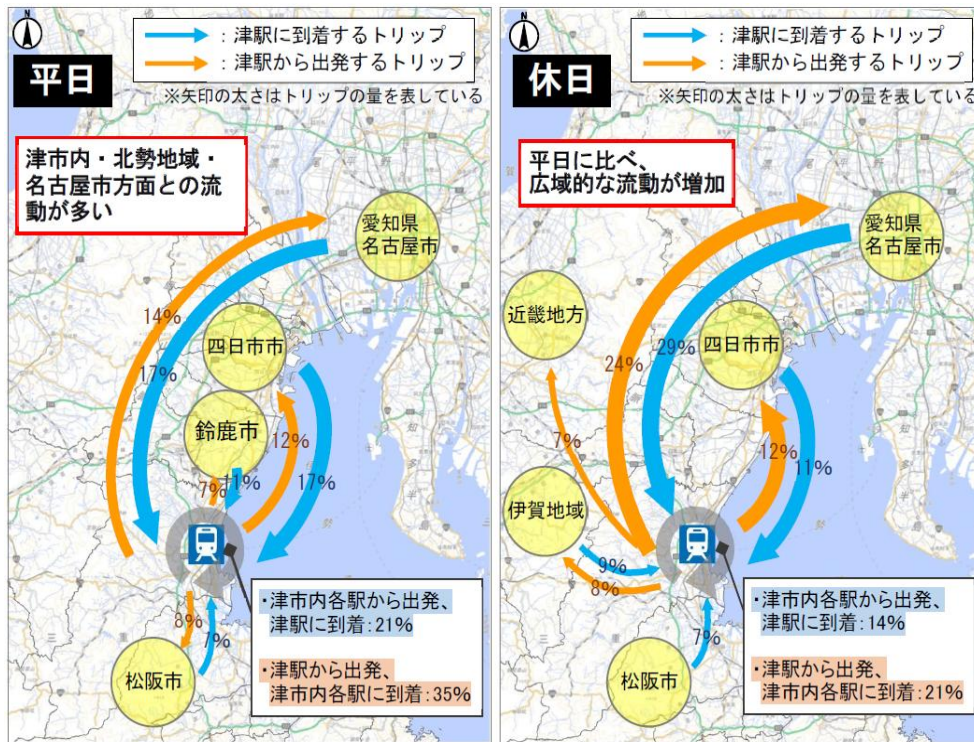
津駅周辺は中勢地域における交通ハブとなっており、引続き県民生活や経済活動を支える重要な拠点としてのポテンシャルを有している。

一方、津駅周辺には高潮・津波による浸水と液状化等の災害リスクがあり、防災上の課題がある点に留意が必要である。



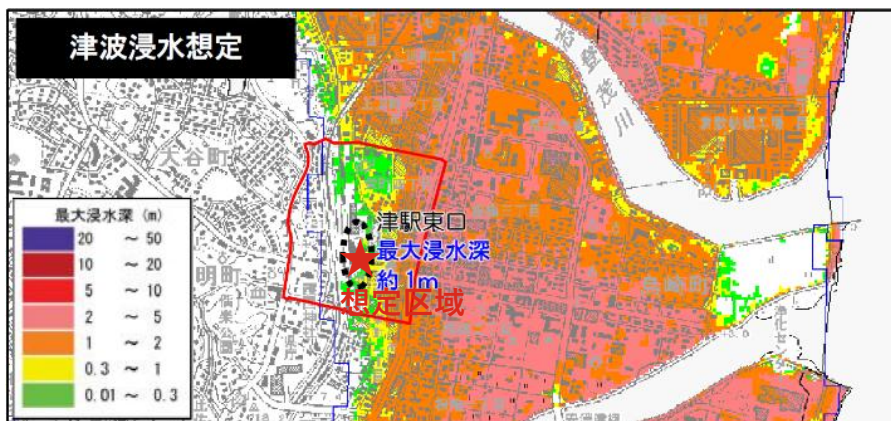
公共交通ネットワーク

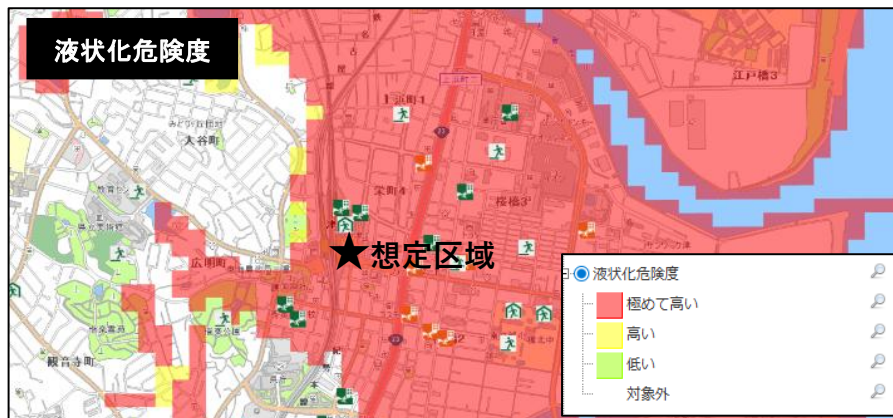
(出所：三重県、三重県地域公共交通計画、令和6年3月に加筆)



### 津駅利用者の発着地

(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)





## 災害リスク

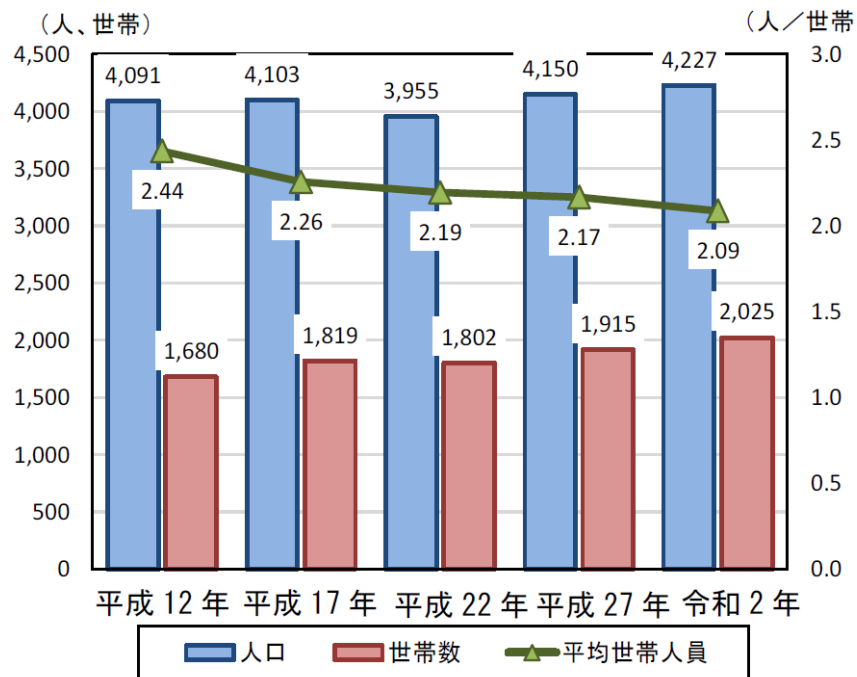
(津市. 津駅周辺基盤整備の方向性 (ビジョン))

(原典＝高潮浸水想定区域図 (三重県、令和5年3月指定) 津波浸水予測図 (三重県、平成26年3月公表)) 及び津市地図情報提供サービス (防災情報))

※図中赤枠範囲はビジョンの対象範囲を示す

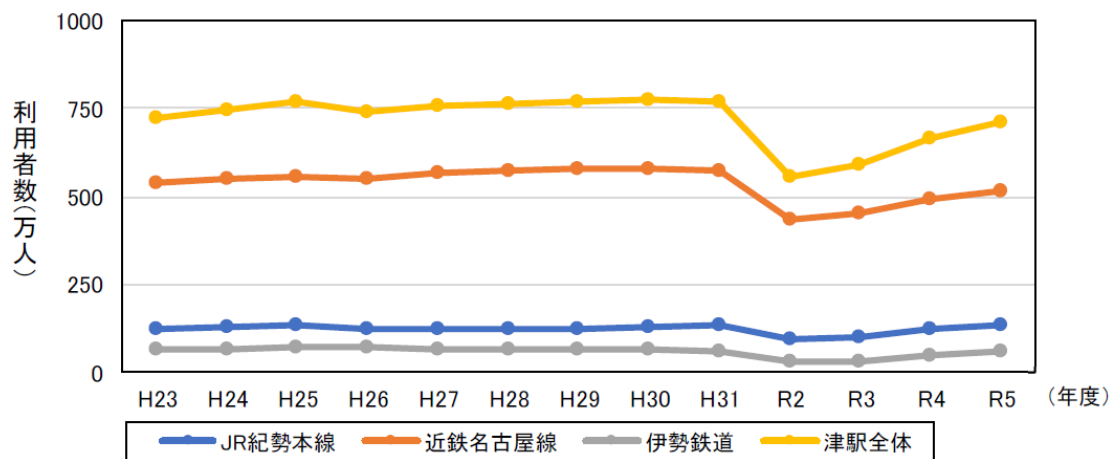
## ② 人口動態

津駅周辺の居住人口は、土地区画整理事業の完了等に伴い、やや増加傾向である。また駅旅客数もコロナ禍から回復が見られており、商業、宿泊、飲食等の各種サービスに対するニーズは維持されていると考えられる。



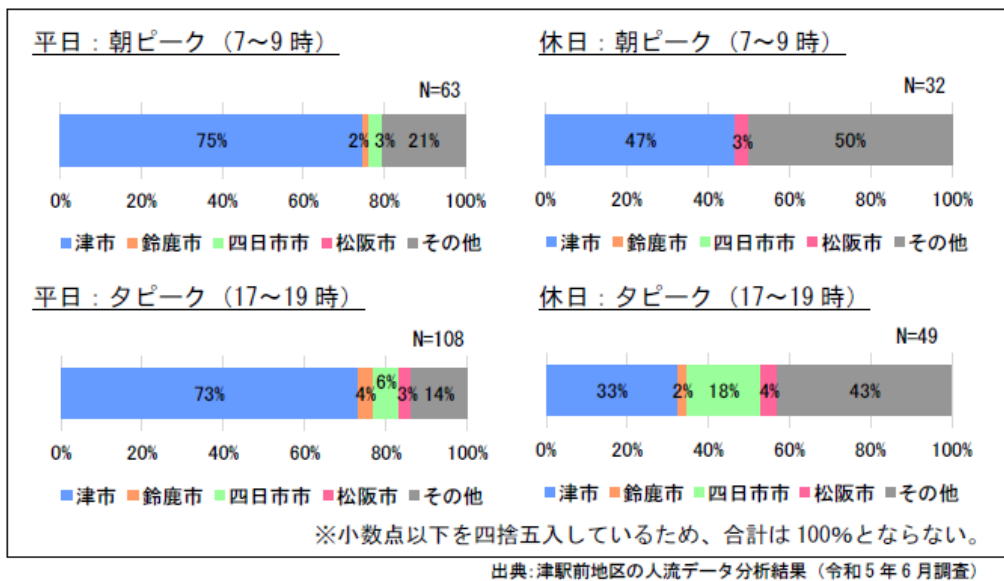
### 駅周辺地区\*の人口・世帯数の推移

\* 栄町 2~3 丁目、羽所町、広明町、桜橋 2 丁目、上浜町 1 丁目



出典：三重県統計書(JR 各駅別旅客乗車人員、私鉄(JR を除く)各駅別旅客乗車人員)

### 津駅における年間鉄道利用者数の推移



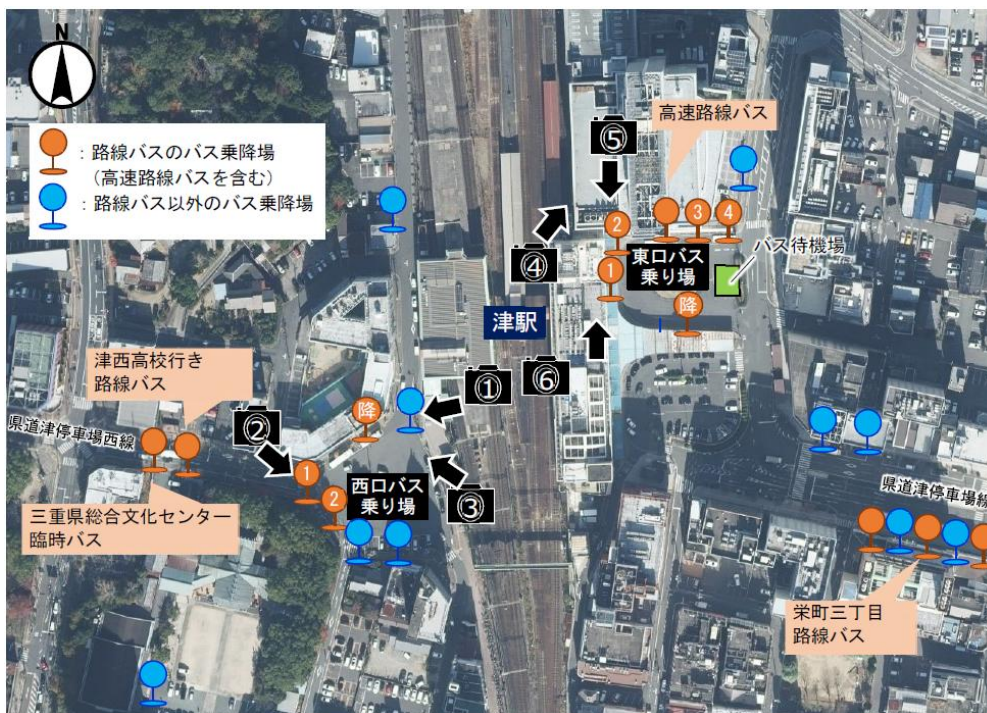
### 津周辺への来訪者の居住地

(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)

### ③ 道路交通ネットワーク

津駅周辺の都市計画道路は概ね完成しており、利便性は高まっている。

一方、駅東西の連絡経路が限られ、分断されている点、バス停が駅周辺に散在し、利便性低下や交通障害が生じている点等に課題がある。





出典：津市 都市計画図、都市計画のあらまし【令和6年度版】

(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 (一部加筆)

※図中赤枠範囲は、ビジョンの対象範囲を示す

#### ④ 観光資源・文化

市内には観光資源が複数あり一定の観光ポテンシャルを有していると考えられる。より広域的な集客が見込まれる伊勢志摩地域との位置関係からは、津駅は通過駅としての性格が強い。



高田本山専修寺  
津駅から約4 km



津城  
津駅から約2 km

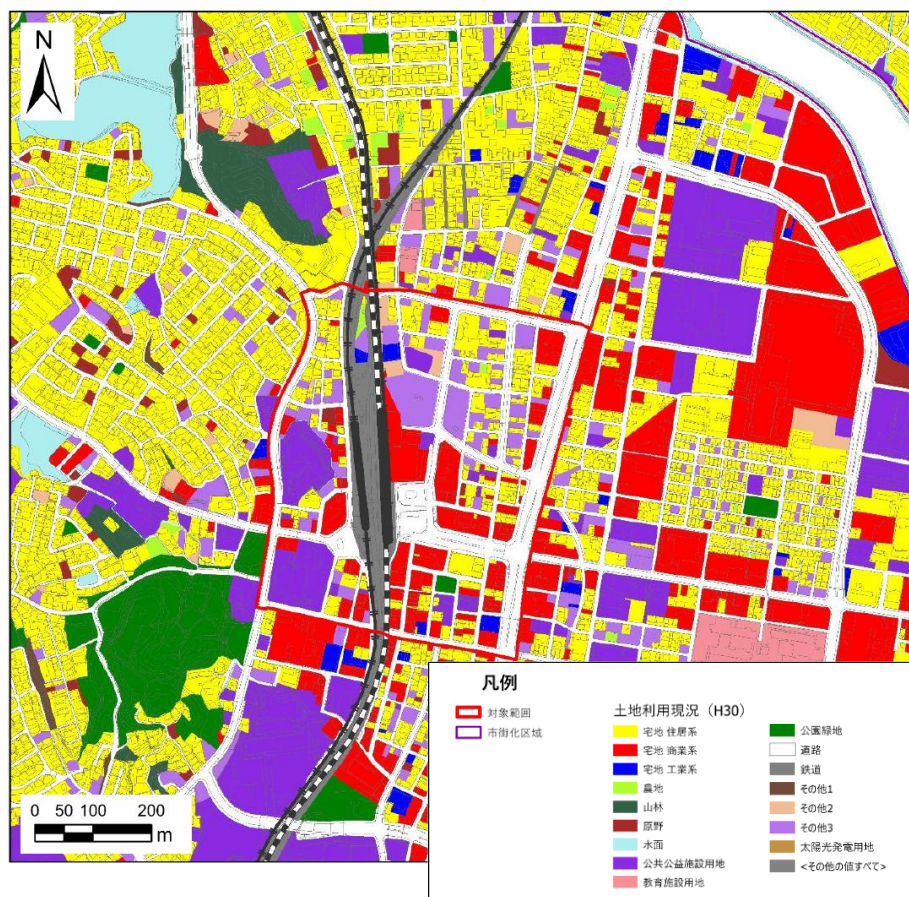


恵日山観音（津観音）  
津駅から約2 km

(出所：津市観光協会ウェブサイト. <https://tsukanko.jp/> (2025.11.10 参照))

⑤ 産業・周辺施設

津駅周辺の土地利用を見ると、特に行政・教育・業務施設等、都市機能が集積している。



土地利用現況（平成 30 年）

（出所：津市. 津駅周辺基盤整備の方向性（ビジョン）

（原典＝都市計画基礎調査（平成 30 年）. 令和 7 年 7 月）

津市の主要産業等

行政機能	三重県庁、裁判所、国出先機関
教育機関	三重大学、三重短期大学、三重県立看護大学 高田短期大学、各種専門学校など
主要産業※	医療福祉、卸売・小売業、製造業、建設業、金融・保険業

※RESAS 産業構造分析（2021 年経済センサス活動調査、売上高上位 4 位）



主な公共公益施設（宗教施設除く）

（出所：地理院タイルに主要施設を加筆）

## ⑥ 開発ニーズ

また、不動産事業を手掛ける事業者へのヒアリングによると、津駅周辺施設は比較的稼働率が高く、住宅、業務施設、宿泊施設、商業施設等に対する一定の需要があるとの意見が出された。

一方で、建築費高騰等を背景に、事業収支の観点から不動産開発事業が成立しづらい状況であるとの見方も示されている。

（事業者から示された市場性に関する見解）

- ・ 供給が少ないことからオフィス、マンションの需要はある。
- ・ 駅直結住居は利便性、資産性が高くポテンシャルが高い。
- ・ 飲食・サービス系テナントは複数の引き合いがある一方で、物販店舗は引き合いが多くない。
- ・ ホテルは四日市・伊勢ほど強くはないが、引き合いがある。
- ・ 津市は各分野の中心的役割を担っており、様々な人流が見込めるため、宿泊業としては魅力的。
- ・ ターミナル駅前であり、一定のポテンシャルはある。
- ・ 商業、オフィス、ホテルは考えられるが、建築費が高騰する中、賃料とのアンバランスが課題。
- ・ 県庁所在地の駅前であり、潜在的な需要は高い。
- ・ 災害対策を行えば、郊外に拠点を構える企業の移転ニーズが見込まれる。

調査先の承諾を得ていないことから、  
本図は非公表とする。

#### 津駅周辺施設の稼働状況

(出所：地理院タイルに加筆)

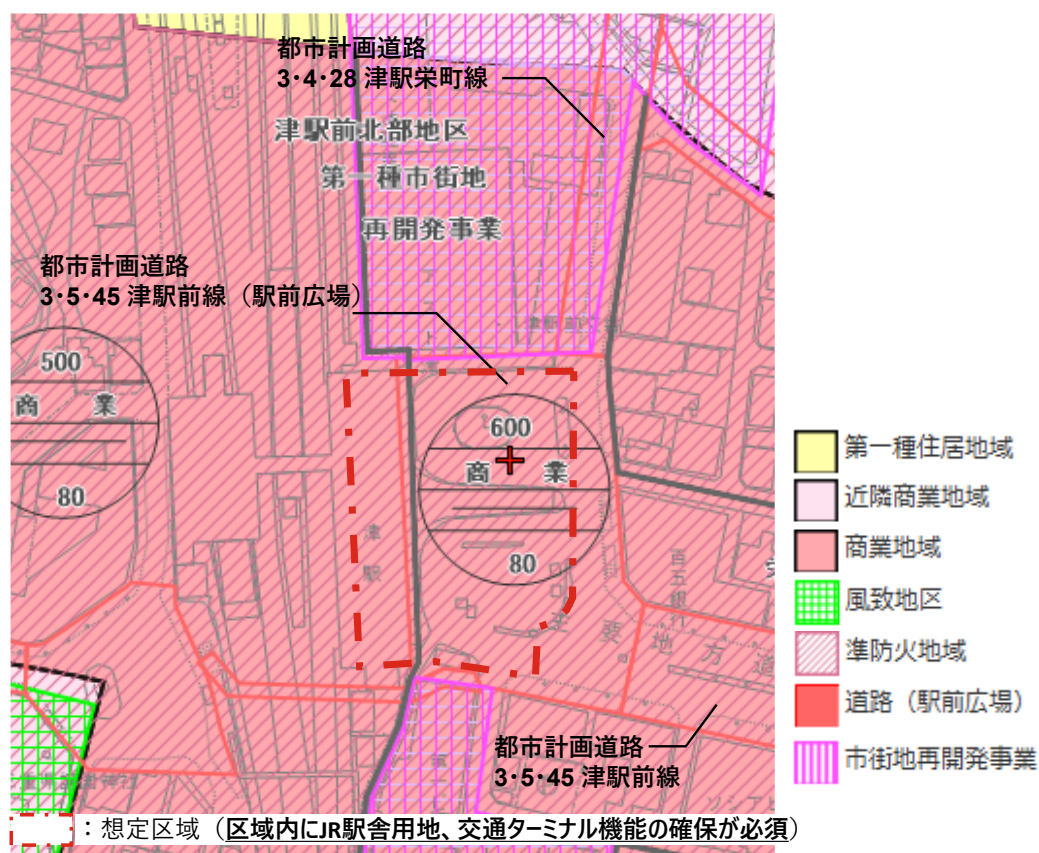
### 3-3 複合建築物の法的条件の整理

#### ① 都市計画法、建築基準法関連

想定区域における、都市計画法に関連する指定状況等は以下の通りである。

想定区域の一部について、都市計画道路内（整備済み）となっており、建築基準法第42条に定める道路に該当する。そのため、道路に該当する範囲では、原則として建築物を建築することはできない（同法第44条）。

区域区分	市街化区域（津都市計画区域）
地域地区	商業地域 準防火地域
建蔽率／容積率	80％／600％（ただし羽所町 1136-1 は 500％）
立地適正化計画に基づく区域	都市拠点エリア（都市機能誘導区域） 居住促進エリア（居住誘導区域）
その他	羽所町 300-2、300-3 は、都市計画道路内（3・5・45 津駅前線（駅前広場））



（出所：津市地図情報提供サービス（都市計画情報マップ））

<https://www2.wagmap.jp/tsu/>（参照：2025年9月3日）に加筆

#### 建築基準法第 44 条（道路内の建築制限）

建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りでない。

- 一 地盤面下に設ける建築物
  - 二 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物で特定行政庁が通行上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したもの
  - 三 第四十三条第一項第二号の道路の上空又は路面下に設ける建築物のうち、当該道路に係る地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであつて特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの
  - 四 公共用歩廊その他政令で定める建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したもの
- 2 特定行政庁は、前項第四号の規定による許可をする場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

## ② 道路法

前述の通り、想定区域の一部は都市計画道路であり、道路法第 2 条第 1 項に定める道路にあたる。また、調査中の交通ターミナルは、同法第 2 条第 2 項第 8 号に定める特定車両停留施設（道路の附属物）として整備されることが想定される。従って、交通ターミナルの上部空間を活用する場合、法律上、道路に何らかの施設を設けることを意味する。

道路上の空間を利用するためには、道路占用制度または、立体道路制度を活用することが考えられる。各制度の概要は以下の通りである。

	道路占用制度	立体道路制度
概要	道路の本来機能を阻害しない範囲で、道路に一定の施設等を設け、道路の空間を独占的・継続的に使用することを認める制度	通常天上天下にわたる道路の区域を立体的に定めることで、道路外の上下空間を利用して建築物等の建築を可能とする制度
根拠法	道路法第 32 条 等	道路法第 47 条の 17～21 都市計画法第 12 条の 11 建築基準法第 44 条 等
法的性質	行政処分 ※公益上の理由で撤回される ※権利の譲渡、担保化は困難	物権等の設定が可能 ※登記により権利は法的に保護される ※権利の譲渡、担保化が可能
可能な用途	認められる物件等は、法令により定められている	道路外の空間について、一定の制限はあるが建築物の建築等、比較的自由に活用可能
期間	原則 5 年（更新有） ※ほこみち等特例により最長 20 年	一般に、建築物の存続期間に合わせて長期間となる
費用	道路占用料	対価・地代

なお、交通ターミナルの上部空間に、民設民営の民間収益施設を導入する場合は、以下の理由から道路占用制度の適用は困難と考えられる。そのため、民設民営の民間収益施設を導入する場合は、主として立体道路制度の活用を検討することとなる。

- ・ 道路占用制度は行政処分であり、道路管理者が公益上の理由から撤回し得ること、また原則 5 年単位での許可となること等から、民設民営施設を設ける根拠としては弱く、民間の多額の投資は呼び込みづらいため。
  - ・ 道路占用制度の許可基準として、公共性の原則（※ 1）、計画性の原則（※ 2）及び安全性の原則（※ 3）を考慮し、さらに下記全ての要件を充足することとされている。しかし、民間収益施設は公共性の原則に反する可能性があり、また用途によっては要件①に該当しない場合がある等、許可が得られない可能性が高いため。
- ① 物件が、道路法第 32 条第 1 項各号のいずれかに該当するものであ

ること。

- ② 道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであること。
- ③ 占用の期間、場所、物件の構造等について、政令で定める基準に適合するものであること。

※1 公共性の原則  
特定人の営利目的のための公共性のない占有は原則として認めるべきではなく、公共性の高いものを優先させるべきである。

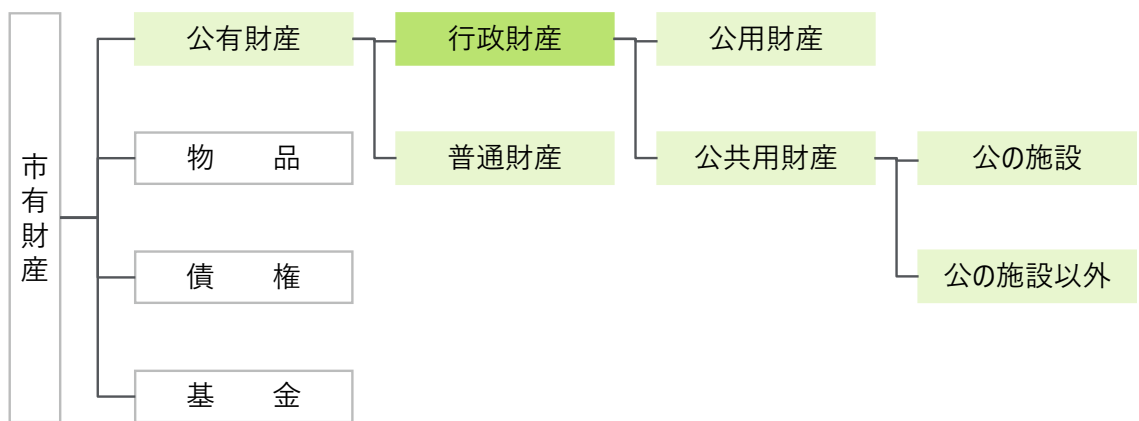
※2 計画性の原則  
将来の道路計画や都市計画その他道路周辺の土地利用計画と調整されたものでなければならない。

※3 安全性の原則：  
施行令に規定されていない事項についても、道路の構造の保全及び安全かつ円滑な交通の確保の面から、交通の安全を阻害する占有は現に排除すべきである。

### ③ 地方自治法

想定区域の内、本市が所有している土地については行政財産として取り扱われる。

行政財産とは、普通地方公共団体において公用又は公共用に供し、又は供することと決定した財産であり、原則として、これを貸し付け、交換し、売り払い、譲与し、出資の目的とし、若しくは信託し、又はこれに私権を設定することができないこととされている（地方自治法第238条の4）。



市有財産の区分

地方自治法第 238 条の 4（行政財産の管理及び処分）

行政財産は、次項から第四項までに定めるものを除くほか、これを貸し付け、交換し、売り払い、譲与し、出資の目的とし、若しくは信託し、又はこれに私権を設定することができない。

2 行政財産は、次に掲げる場合には、その用途又は目的を妨げない限度において、貸し付け、又は私権を設定することができる。

- 一 当該普通地方公共団体以外の者が行政財産である土地の上に政令で定める堅固な建物その他の土地に定着する工作物であつて当該行政財産である土地の供用の目的を効果的に達成することに資すると認められるものを所有し、又は所有しようとする場合（当該普通地方公共団体と一棟の建物を区分して所有する場合を除く。）において、その者（当該行政財産を管理する普通地方公共団体が当該行政財産の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該土地を貸し付けるとき。
- 二 普通地方公共団体が国、他の地方公共団体又は政令で定める法人と行政財産である土地の上に一棟の建物を区分して所有するためその者に当該土地を貸し付ける場合
- 三 普通地方公共団体が行政財産である土地及びその隣接地の上に当該普通地方公共団体以外の者と一棟の建物を区分して所有するためその者（当該建物のうち行政財産である部分を管理する普通地方公共団体が当該行政財産の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該土地を貸し付ける場合
- 四 行政財産のうち庁舎その他の建物及びその附帯施設並びにこれらの敷地（以下この号において「庁舎等」という。）についてその床面積又は敷地に余裕がある場合として政令で定める場合において、当該普通地方公共団体以外の者（当該庁舎等を管理する普通地方公共団体が当該庁舎等の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該余裕がある部分を貸し付けるとき（前三号に掲げる場合に該当する場合を除く。）。
- 五 行政財産である土地を国、他の地方公共団体又は政令で定める法人の経営する鉄道、道路その他政令で定める施設の用に供する場合において、その者のために当該土地に地上権を設定するとき。
- 六 行政財産である土地を国、他の地方公共団体又は政令で定める法人の使用する電線路その他政令で定める施設の用に供する場合において、その者のために当該土地に地役権を設定するとき。

3 前項第二号に掲げる場合において、当該行政財産である土地の貸付け

を受けた者が当該土地の上に所有する一棟の建物の一部（以下この項及び次項において「特定施設」という。）を当該普通地方公共団体以外の者に譲渡しようとするときは、当該特定施設を譲り受けようとする者（当該行政財産を管理する普通地方公共団体が当該行政財産の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該土地を貸し付けることができる。

4 前項の規定は、同項（この項において準用する場合を含む。）の規定により行政財産である土地の貸付けを受けた者が当該特定施設を譲渡しようとする場合について準用する。

5 前三項の場合においては、次条第四項及び第五項の規定を準用する。

6 第一項の規定に違反する行為は、これを無効とする。

7 行政財産は、その用途又は目的を妨げない限度においてその使用を許可することができる。

8 前項の規定による許可を受けてする行政財産の使用については、借地借家法（平成三年法律第九十号）の規定は、これを適用しない。

9 第七項の規定により行政財産の使用を許可した場合において、公用若しくは公共用に供するため必要を生じたとき、又は許可の条件に違反する行為があると認めるときは、普通地方公共団体の長又は委員会は、その許可を取り消すことができる。

④ その他法令等による指定状況

その他、主な指定状況は以下の通りである。

法令	指定状況等	概要
都市緑地法	緑化重点地区	緑化地域※以外の区域であつて、重点的に緑化の推進に配慮を加えるべき地区
景観法	景観形成地区 (津駅東地区)	景観形成上重要な地区であり、景観法に基づく届出制度と各地区個別の景観特性を踏まえた景観形成基準の運用などにより、各地区の景観特性に応じた魅力ある景観を誘導
宅地造成及び特定盛土等規制法	宅地造成等工事規制区域	宅地造成・盛り土等・土石の堆積に伴い災害が生ずるおそれ大きいとして指定された区域で、一定規模以上の盛土等を行う場合にあらかじめ知事の許可が必要
文化財保護法	史跡・名勝(偕楽公園) ※想定区域内に埋蔵文化財包蔵地は確認されていない	史跡・名勝の現状を変更し、又はその保存に影響を及ぼす行為をしようとするときは知事の許可が必要
駐車場法 津市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例	適用地域	特定用途等に供する部分の床面積 1,000 m <sup>2</sup> 超の場合、駐車場附置義務
津市自転車等の放置の防止に関する条例	—	鉄道事業者等、公益的施設及び商業施設等の設置者に駐輪場設置の努力義務

### 3-4 関係者の意向確認

調査先の承諾を得ていないことから、  
本項は非公表とする。

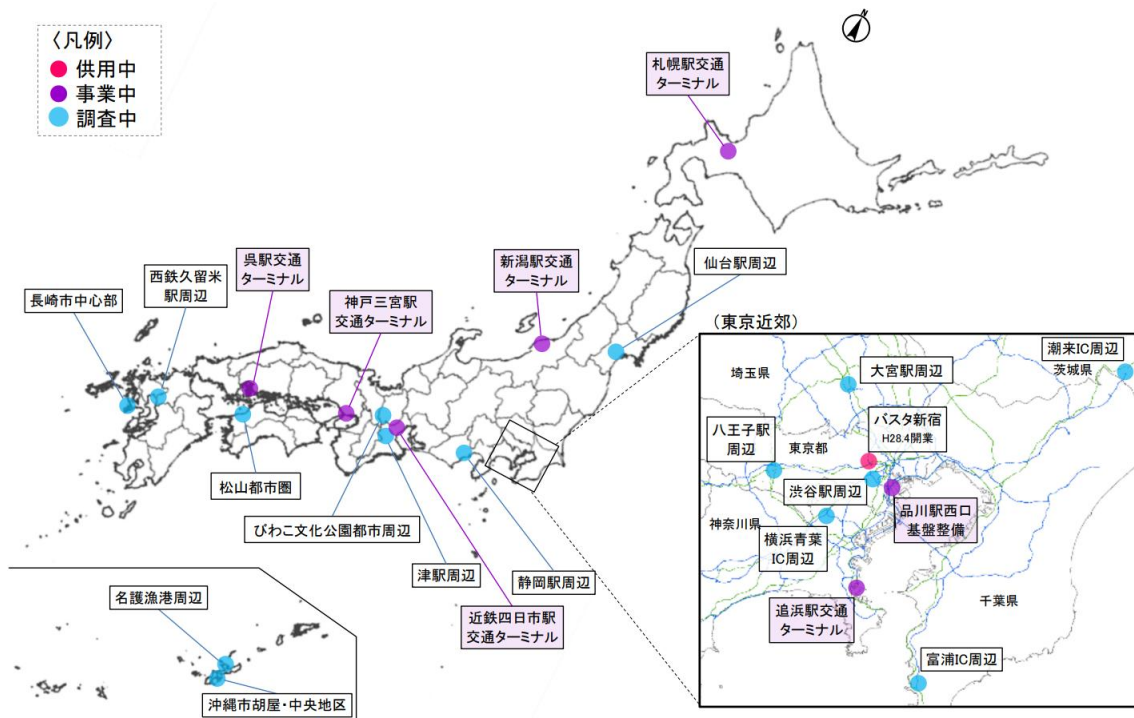
調査先の承諾を得ていないことから、  
本項は非公表とする。

### 3-5 先行事例の調査

国土交通省では、鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備する「バスタプロジェクト」を推進しており、全国で実現に向けた調査、事業が進行している。

各地のプロジェクトから、既に事業中で検討が進んでおり、かつバスターミナルの上部空間の活用が図られている事例について概要を整理し、本事業における複合建築物に関する事業スキーム検討等における参考とする。

バスターミナルの上部空間活用を実現する方法としては、バスターミナルとは別事業で複合建築物を整備した後に、バスターミナル機能を導入することを検討している事例が多い。一方で、複合建築物全体をPFI事業等で一体的に整備することを検討している事例は少ない。



### 各地プロジェクトにおけるバスターミナルとその上部空間の事業手法

名称	発注者	事業手法	概要
札幌駅交通ターミナル	市街地再開発組合	第一種市街地再開発事業	市街地再開発事業で複合建築物を整備した後、バスターミナル機能を導入し、PFI事業で運営する。
	国	PFI コンセッション	
新潟駅交通ターミナル	—	PFI BTコンセッション +付帯事業	バスターミナルをPFI事業で整備・運営し、その上部空間はPFI付帯事業として民設民営施設とする。
神戸三宮駅交通ターミナル	再開発会社	第一種市街地再開発事業	市街地再開発事業で複合建築物を整備した後、バスターミナル機能を導入し、PFI事業で内装等整備・運営する。
	国	PFI BTコンセッション	
呉駅交通ターミナル	市	(複合建築物の整備等条件付きでの市有地譲渡)	市有地の譲渡を受けた事業者による民間事業で複合建築物を整備した後、バスターミナル機能を導入し、PFI事業で内装等整備・運営する。
	国	PFI BTコンセッション	

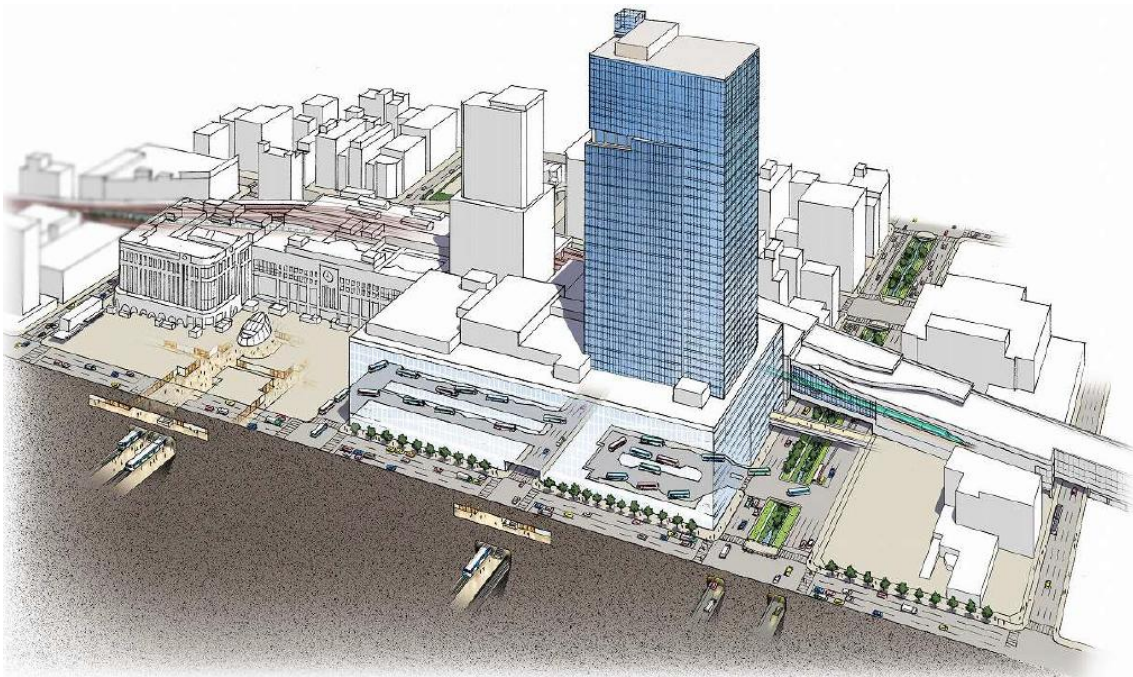
※2025年11月時点での公開情報に基づき作成した。

各ターミナルとも事業中で完成していない。

#### ① 札幌駅交通ターミナル

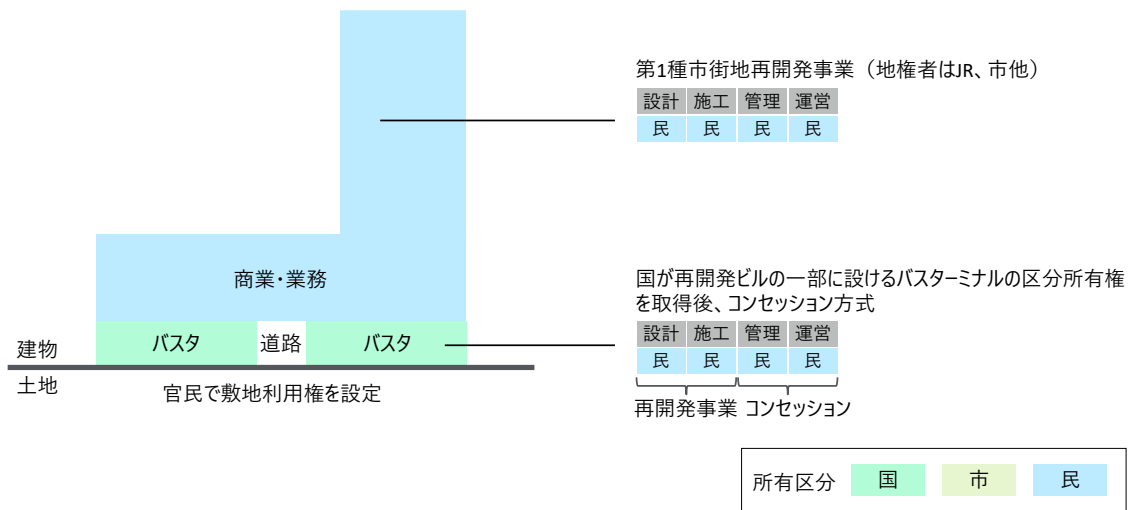
第一種市街地再開発事業でバスターミナルを含む再開発ビルを整備し、国がバスターミナル部分の区分所有権を取得した後、民間事業者が運営権を取得し管理運営を行う計画が示されている。

想定導入用途	バスターミナル（特定車両停留施設） 商業施設、オフィス、ホテル、駐車場等
主な進捗等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備方針（令和2年1月）</li> <li>・ 事業計画（令和5年3月）</li> <li>・ マーケットサウンディング（令和5年8月）</li> </ul>



### イメージパース

(出所：国土交通省北海道開発局札幌開発建設部. 一般国道5号 札幌駅交通ターミナル 特定運営事業（仮称） 実施方針(案). 令和5年10月13日時点版)



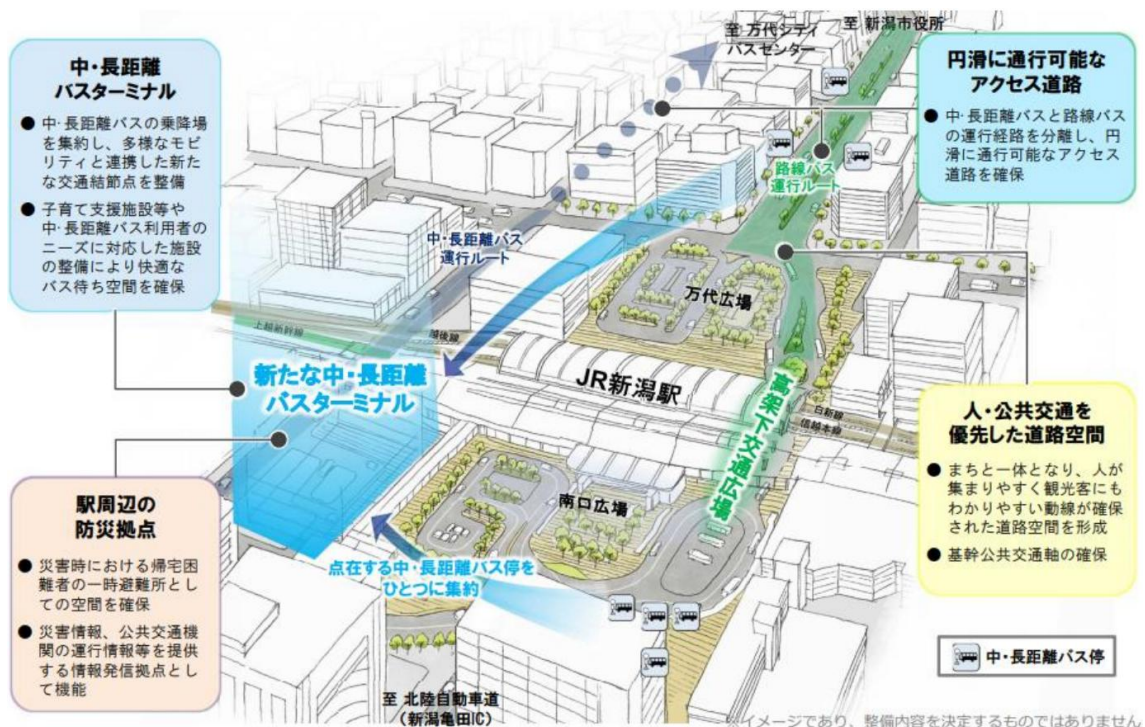
### 所有・事業区分

参考：国土交通省北海道開発局・札幌市. 札幌駅交通ターミナル事業計画. 令和5年3月31日  
 国土交通省北海道開発局札幌開発建設部. 一般国道5号 札幌駅交通ターミナル特定運営事業（仮称） 実施方針（案）. 令和5年10月13日

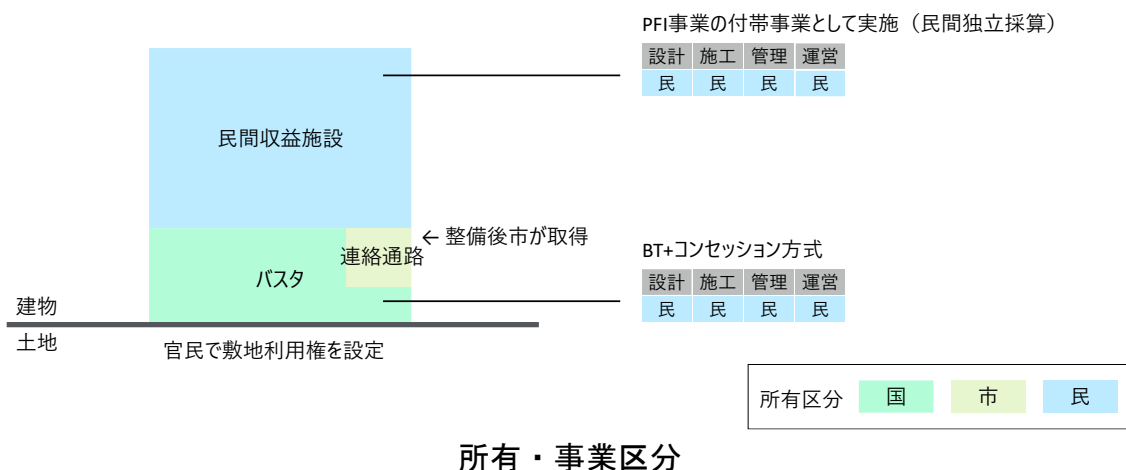
## ② 新潟駅交通ターミナル

PFI 事業にて民間事業者が複合建築物を整備したのち、バスタは国が、連絡通路は市が、民間収益施設は民間がそれぞれ区分所有の上、各主体の別事業として管理・運営することが検討されている。

<p>想定導入用途</p>	<p>バスターミナル（特定車両停留施設） 連絡通路（市所有） 上層部等の民間施設（立地適正化計画に定める都市機能誘導施設となっている商業、医療、教育、交流等施設を想定）</p>
<p>主な進捗等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本方針（令和2年1月）</li> <li>・ 事業計画（令和2年3月）</li> <li>・ マーケットサウンディング（令和6年8月）</li> </ul>



（出所：新潟駅周辺整備（交通ターミナル）事業計画）

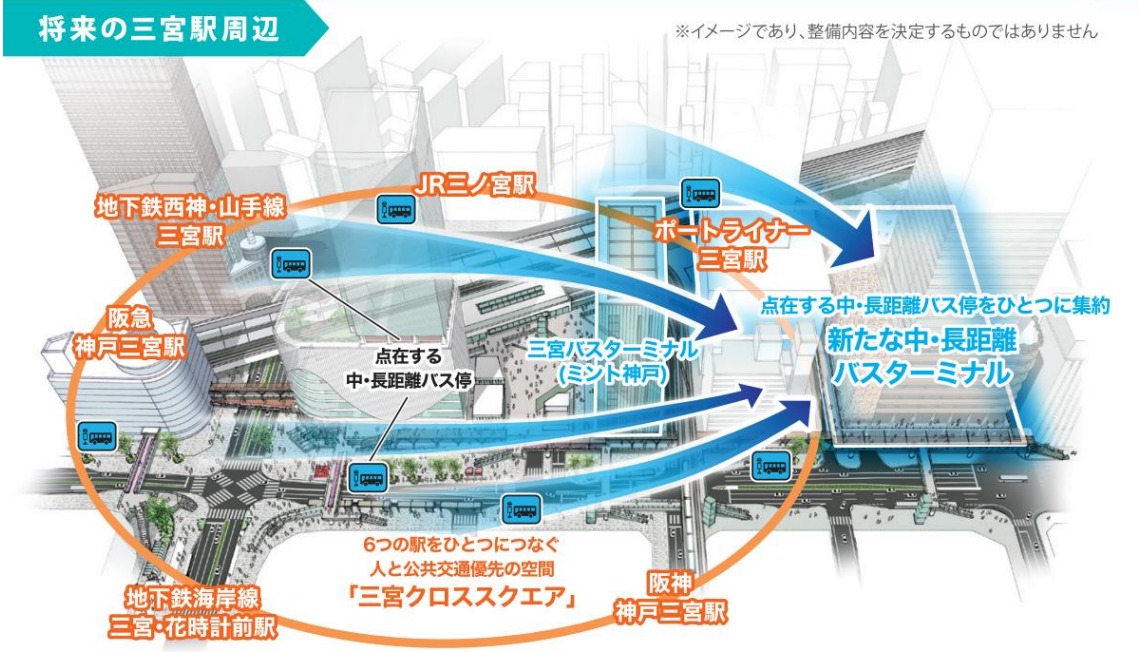


参考：国土交通省北陸地方整備局新潟国道事務所,新潟市. 一般国道7号新潟駅交通ターミナル整備事業におけるマーケットサウンディング別紙1 事業概要書. 令和6年8月

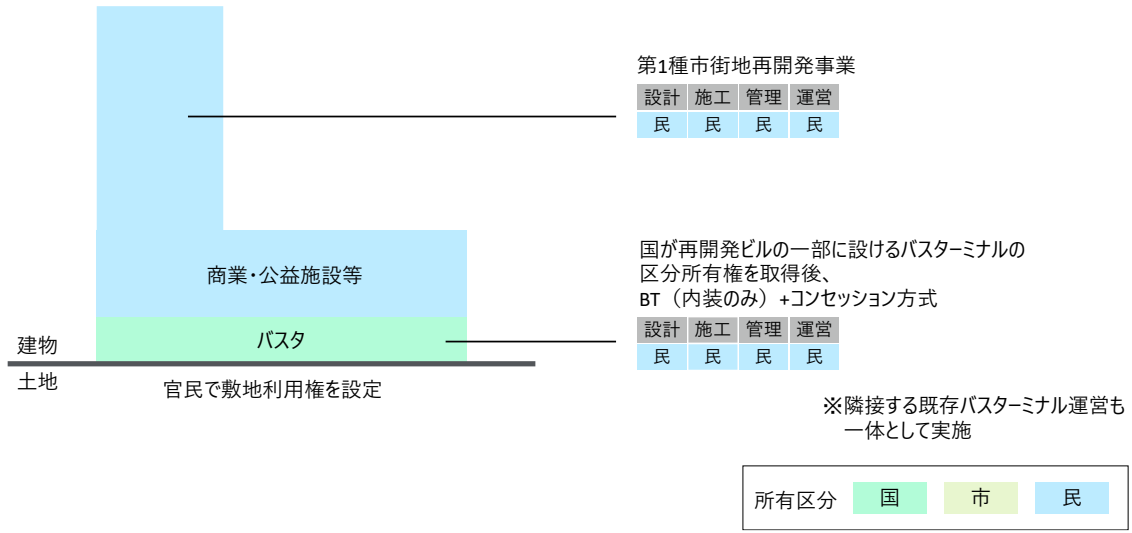
### ③ 神戸三宮駅交通ターミナル

第一種市街地再開発事業でバスターミナルを含む再開発ビルを整備し、国がバスターミナル部分の区分所有権を取得した後、民間事業者が内装整備及び管理運営を行う計画が示されている。

想定導入用途	バスターミナル（特定車両停留施設） 商業、公益施設、業務施設、宿泊施設、自動車駐車場
主な進捗等	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備方針（平成30年8月）</li> <li>事業計画（令和2年3月）</li> <li>マーケットサウンディング（令和3年12月）</li> <li>マーケットサウンディング（令和4年10月）</li> <li>交通ターミナル特定運営事業等の優先交渉権者を選定（令和7年11月）</li> </ul>



(出所：国道 2 号 神戸三宮駅交通ターミナル整備 パンフレット)



### 所有・事業区分

参考：国土交通省近畿地方整備局。（仮称）一般国道 2 号神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等事業概要書、令和 4 年 10 月

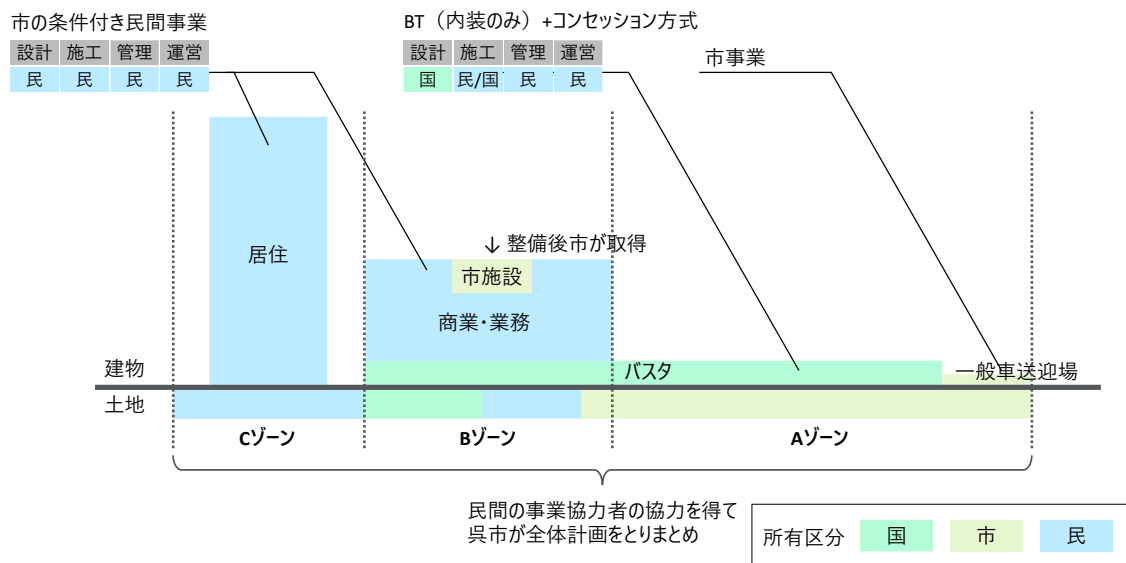
#### ④ 呉駅交通ターミナル

全体計画は民間の事業協力のもと市がとりまとめています。多機能が複合する B ゾーンは、市が付した条件をもとに民間が整備し、バスタ機能の導入（内装と管理運営）は国 PFI 事業\*で行う計画が示されている。

<p>想定導入用途</p>	<p>バスターミナル（特定車両停留施設）          公共施設（アーバンデザインセンター）          商業、福祉・医療、オフィス、幼児教育、分譲マンション</p>
<p>主な進捗等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備方針（平成 30 年 8 月）</li> <li>・ 事業計画（令和 2 年 3 月）</li> <li>・ マーケットサウンディング（令和 3 年 12 月）</li> <li>・ マーケットサウンディング（令和 4 年 10 月）</li> <li>・ 交通ターミナル特定運営事業等の優先交渉権者を選定（令和 7 年 11 月）</li> </ul>



（出所：くれみらい、『呉駅周辺地域総合開発（第1期）』提案書）



### 所有・事業区分

参考：国土交通省中国地方整備局.一般国道31号呉駅交通ターミナル運営等事業募集要項

令和7年7月（令和7年9月19日更新）

呉市.呉駅周辺地域総合開発（第1期）事業協力者募集要項 令和3年10月

- \* 令和7年11月14付で入札不調の旨と、特定事業選定の取り消しが発表されたため、今後事業手法の再検討を行うものと推察される

## 4. 事業内容の検討

### 4-1 サウンディング調査（1回目）の実施

#### ① 調査目的・内容

1回目の調査は、民間事業者から想定可能な官民連携事業に関する提案を受けることを目的に実施する。

具体的には、以下の項目について、民間事業者から意向や事業の可能性を幅広く聴取した。

1. 想定可能な事業内容（導入機能、施設規模、事業対象・業務範囲等）
2. 複合建築物に関する土地・建物の権利形態
3. その他提案・要望

#### ② 実施概要

##### (1) 実施方法

- ・ 調査参加の募集は公募により実施した。
- ・ 参加者には津駅周辺及び想定される事業案の概要を記載した参考資料を対面での調査に先立って配布し、各種提案に関する事前回答を得た。
- ・ 調査は、事前回答をもとに原則対面で実施した。（一部オンライン会議を併用）

##### (2) 実施工程

- ・ 調査参加申込・・・令和7年10月6日(月)～令和7年10月17日(金)
- ・ 調査実施・・・令和7年10月16日(木)～令和7年10月30日(木)

##### (3) 参加事業者

- ・ 20グループ（22社）
- ・ 参加事業者の業種は、デベロッパー、建設業者、金融事業者、その他事業者等、幅広く実施した。

#### ③ 調査結果

##### (1) 想定可能な事業内容（導入機能、施設規模、事業対象・業務範囲等）

- ・ 導入機能及び施設規模として、具体的な検討が進んでいる段階ではないが、本市の関連計画とも整合的な内容の提案があった。
  - 商業施設（駅利用者、居住者向け物販・飲食等）・・・数百～5,000

m<sup>2</sup>程度

- 業務施設（市内での移転需要等）・・・1,300～6,600 m<sup>2</sup>程度
  - 居住施設（主に分譲住宅）・・・4,000～8,000 m<sup>2</sup>程度（～100戸程）
  - 宿泊施設（主に宿泊特化型）・・・3,300～8,000 m<sup>2</sup>（100室～150室程）
  - 公共公益施設（教育、医療福祉、公共施設等）
- ・ 事業対象・業務範囲は適切に絞り込むべきであるとの提案があった。
    - 周辺公共施設を含む一体事業では、民間メリットやコスト削減効果が限定的な一方、事業の複雑化に対する懸念があり、事業対象は複合建築物に絞った方が検討しやすいとの意見が多い。
    - 公園は、運営に必要とされるノウハウが異なり、地理的にも離れていることから、ほとんどの事業者が一体事業に否定的な見方であった。
    - 交通ターミナルの管理運営に関して、参画可能な事業者が限られるため、競争性がないとの意見があった。

## (2) 複合建築物に関する土地・建物の権利形態

- ・ 事業者により様々な提案があった。
  - 土地、建物とも事業者が所有権を取得し、開発後に第三者への売却できることを優先する意見があった。
  - 土地、建物とも権利形態にはこだわらず、長期的な運用の意向を示す意見があった。
  - 民間の負担軽減の観点から、公共が土地建物を一定所有することを望む意見があった。
  - 分譲住宅の場合は、土地・建物とも所有権とすることが強く求められるとの意見があった。

## (3) その他提案・要望

- ・ 建設コストが高騰する一方で、不動産から得られる賃料収入は大きく上昇していないことから、純粋な民設民営での事業は成立が難しくなっているとの意見があった。
- ・ 上記理由から、事業成立に向けては行政による補助・支援（テナント誘致の支援、公共施設主体とすること、事業参画、鉄道事業者との調整等）を求める意見が多く出た。
- ・ 災害リスクへの対応が必要との意見があった。

#### ④ 総括

1回目の調査より得られた主な示唆は以下の通りである。

導入機能 施設規模	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 商業、業務、宿泊、居住、公共公益施設等 本市の関連計画とも整合的なため、大きな見直しの必要はないと考えられる。</li><li>・ 機能、規模とも詳細な検討は行われておらず、市況や検討進捗に伴い流動的と考えられる。</li></ul>
事業対象 業務範囲	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 事業対象を複合建築物に絞ることで、民間の参画を促すことができると考えられる。</li></ul>
土地・建物の 権利形態	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 土地・建物の権利形態は事業者により様々な意見があるため、引き続き検討が必要である。</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 民設民営での事業は困難な情勢であり、事業の成立に向けては一定の公共の関与が求められる可能性がある。</li></ul>

#### 4-2 事業手法等の検討

##### ① 事業対象及び業務範囲の検討

事業対象及び業務範囲に関する、1回目のサウンディング調査で得た事業者の関心を整理すれば、下表に示すとおりとなる。

本事業において民間活力導入が必須と考えられる交通ターミナル及びその上部空間（複合建築物）に関しては、一定の関心が寄せられた。ただし、全ての業務範囲を網羅できる事業者はおらず、事業推進にあたっては複数の事業者が協業する等の工夫が必要と考えられる。

本市として民間活力導入を期待した駅周辺の公共施設（ペDESTリアンデッキ、駅前広場、ほこみち、東西自由通路、公園）については、一体的な事業とすることについて、事業者側のメリットがなく、むしろ事業の複雑化を招くことから、事業者の関心は薄かった。特に近隣の公園については一体的な事業として進めることに否定的な意見が出されていた。

これらのことから、本事業としては対象を複合建築物とし、業務範囲は設計から運営までの内、最適な範囲を引き続き探っていくことで、民間事業者の参画可能性を高めることができると考えられる。

そこで、以降の検討では、対象を複合建築物に絞るものとする。

対象施設	業務範囲			
	設計	整備	管理	運営
交通ターミナル上部空間			事業会社5社*2が関心	
交通ターミナル 対象施設ごとに 主に建設業者が 想定する範囲	行政(国) デベロッパー3社*1が 関心		実施可能な企業が少数か？	
パデストリアンデッキ			関心企業は1社のみ	
東口 駅前広場 (一般車乗降場等)	行政(市)	行政(市)	行政(市)	
ほこみち(県)			行政(県)	積極的な関心企業なし
栄町公園	多くの事業者が一体事業とすることに否定的			
東西自由通路				
パデストリアンデッキ			積極的な関心企業なし	
西口 駅前広場 対象施設ごとに 主に建設業者が 想定する範囲	行政(市)	行政(市)	行政(市)	
津偕楽公園	多くの事業者が一体事業とすることに否定的			

: 民間活力導入が必須となる範囲
  : 民間活力導入を期待する範囲

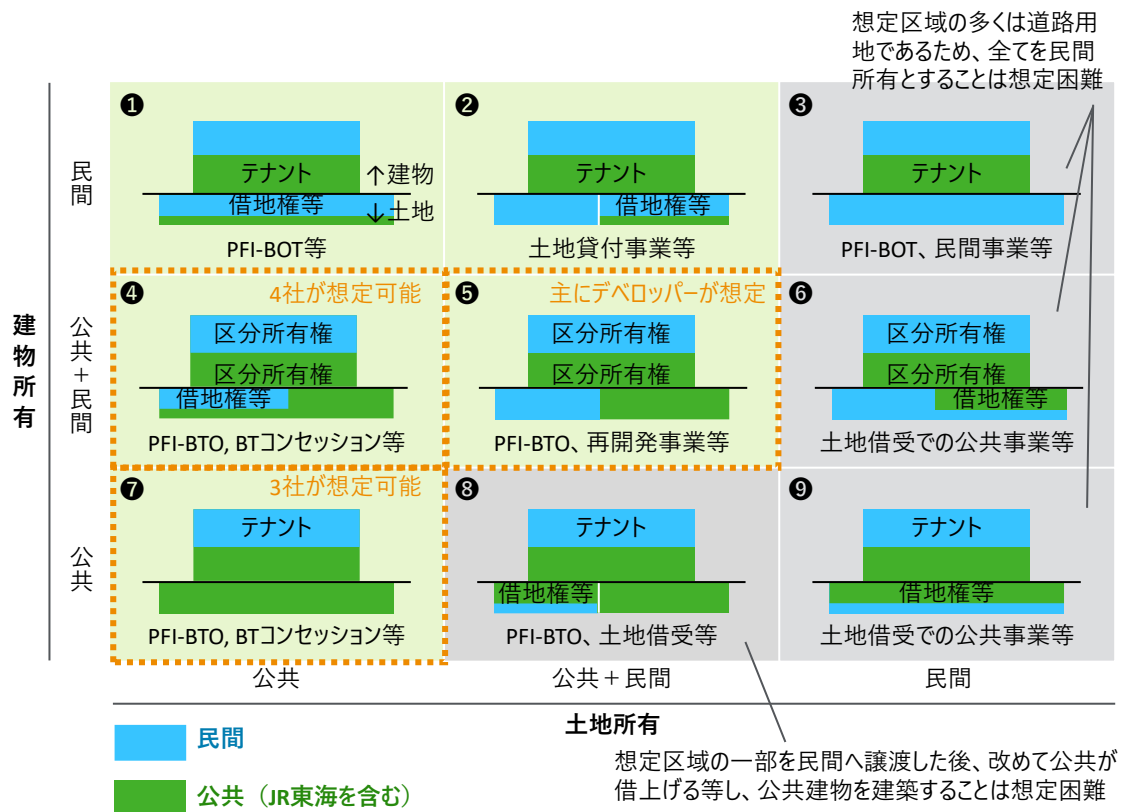
### 対象施設、業務範囲ごとの事業者の関心

#### ② 土地・建物の権利形態の検討

複合建築物は、交通ターミナル等の公共施設と、その上部空間を占める民間収益施設等を合築することが想定されるため、土地及び建物の権利形態は、概念的には下図のとおり複数の類型が考えられる。

ただし、下図に示す類型の内、次に示すものは、本事業において採用することが困難であると考えられる。

- ・ 土地をすべて民間事業者が所有する類型 (③、⑥、⑨)  
 想定区域の多くが道路(行政財産)であることから、民間事業者へ譲渡することは原則として想定しづらいため。
- ・ 土地の一部を民間事業者に譲渡した後、改めて公共が借上げる類型 (⑧)  
 今回の事業においては合理性がないと考えられるため。



### 土地・建物の権利形態の類型

1回目のサウンディング調査から、現時点で民間事業者が想定可能な類型は、上図の④、⑤、⑦であった。

また、調査において①、②に関しては、明確な言及がなかった。

以上を踏まえ、今回採用し得る土地及び建物の権利形態の特徴、課題を行政の観点から整理すれば、下表のとおりとなる。

また、土地・建物の権利形態に応じて、採用可能な事業手法が異なる。この点は次節にて検討を行う。

	特徴	課題
類型①	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である建物の権原が貸借権となる</li> <li>行政財産である土地及びJR 東海所有地を民間事業者へ貸し付ける</li> <li>行政の初期投資はなく、財政負担が平準化する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である土地の貸付が可能な事業手法とする必要がある</li> <li>公共施設部分の性能を担保するため綿密な調整が必要</li> <li>JR 東海所有地の民間事業者への貸付が可能か確認する必要がある</li> </ul>
類型②	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である建物の権原が貸借権となる</li> <li>行政財産である土地を民間事業者へ貸し付ける</li> <li>JR 東海所有地を民間事業者へ譲渡する</li> <li>行政の初期投資はなく、財政負担が平準化する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である土地の貸付が可能な事業手法とする必要がある</li> <li>公共施設部分の性能を担保するため綿密な調整が必要</li> <li>JR 東海所有地の民間事業者への譲渡が可能か確認する必要がある</li> </ul>
類型④	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である建物の権原は区分所有権となる</li> <li>行政財産である土地の貸付若しくは JR 東海所有地を民間事業者へ貸し付ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である土地の貸付が可能な事業手法とするか、もしくは JR 東海所有地の貸付が可能か確認する必要がある</li> <li>共用部分等、官民のリスクの切り分けが複雑になりやすい</li> </ul>
類型⑤	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である建物の権原は区分所有権となる</li> <li>JR 東海所有地を民間事業者へ譲渡する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 東海所有地の民間事業者への譲渡が可能か確認する必要がある</li> <li>共用部分等、官民のリスクの切り分けが複雑になりやすい</li> </ul>
類型⑦	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政財産である建物の権原は所有権となる</li> <li>土地の貸付等は不要</li> <li>行政の初期投資は大きくなる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設との関連性が薄い民間収益施設を行政が整備することは困難であり、交通ターミナル上部空間の活用は限定的になる</li> </ul>

なお、土地の権原には、所有権の他、借地権（地上権、貸借権）がある。権原に応じて、貸付期間に制限が生じる場合があり、複合建築物の事業期間に影響がある。

種類		貸付期間の制限	根拠法
所有権		なし	民法第 206 条
地上権		30 年以上	借地借家法第 3 条
貸借権	普通借地権	30 年以上 (借地契約の更新が可能)	借地借家法第 3 条
	一般定期借地権	50 年以上 (借地契約の更新はない)	借地借家法第 22 条
	建物譲渡特約付借地権	30 年以上	借地借家法第 23 条
	事業用定期借地権	10 年以上 50 年未満 (借地契約の更新はない)	借地借家法第 24 条

### ③ 事業手法・スキームの検討

#### (1) 事業手法

本事業における複合建築物のように、公共施設と民間収益施設を合築する場合、主に下表に示す事業手法が考えられる。

	公設公営 (参考)	PFI 事業	市街地再開発事業	土地貸付事業
概要	行政が施設の設計、建設、維持管理、運営まで一貫して担う。従来型の公共事業であり、設計、建設、維持管理、運営はそれぞれ外部委託される場合もある。	PFI 法に基づき、民間事業者が資金を調達して施設の設計、建設、維持管理、運営までを一体的に行う。交通ターミナル上部空間の活用は、付帯事業（民設民営）として実施する方法が考えられる。	市街地再開発法に基づき、地権者等が事業主体となって連続する公民の土地を共同化し一体的な建物を整備する。交通ターミナルは、権利床若しくは保留床を取得して建物竣工後に導入する方法が考えられる。	公有地を民間事業者に貸し付けた上で、民間事業者が資金調達を行い、施設を設計、建設、維持管理、運営する。公共は民間が整備した施設に賃料を支払って入居するか、区分所有する方法が考えられる。
官民役割分担				
資金調達	公共	民間	(施行者等)	民間
設計	公共	民間	(施行者等)	民間
建設	公共	民間	(施行者等)	民間
維持管理	公共	民間	—	民間
運営	公共	民間	—	民間
運営中の 施設所有	公共	BTO＝公共 BOT＝民間	権利者、保留床購入者	民間 (公共)
主な土地・建物 権利形態	⑦、⑧、⑨	①、③、④、⑤、⑦、 ⑧	⑤	①、②、③、⑥

※その他、第三セクターによる事業等も想定し得るが、本表では割愛する。

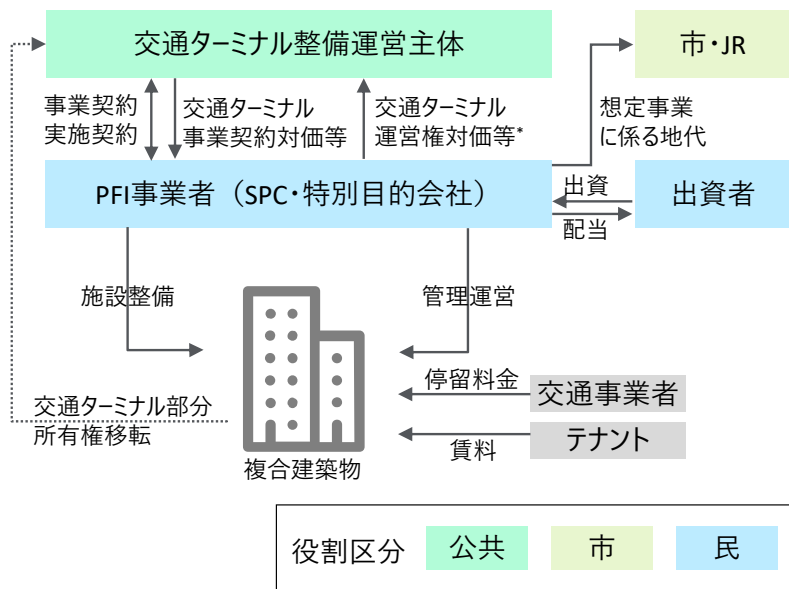
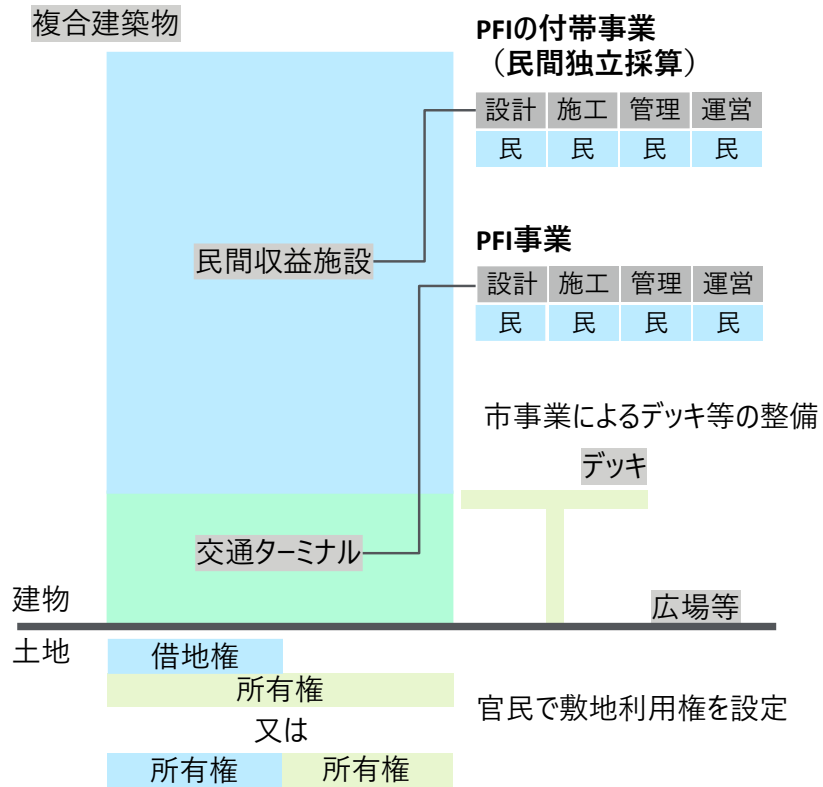
(2) 事業スキーム

①事業対象及び業務範囲の検討、②土地・建物の権利形態の検討及び(1)事業手法の検討を踏まえ、複合建築物に関する事業スキームの検討を行った。結果として以下の4つが想定される。

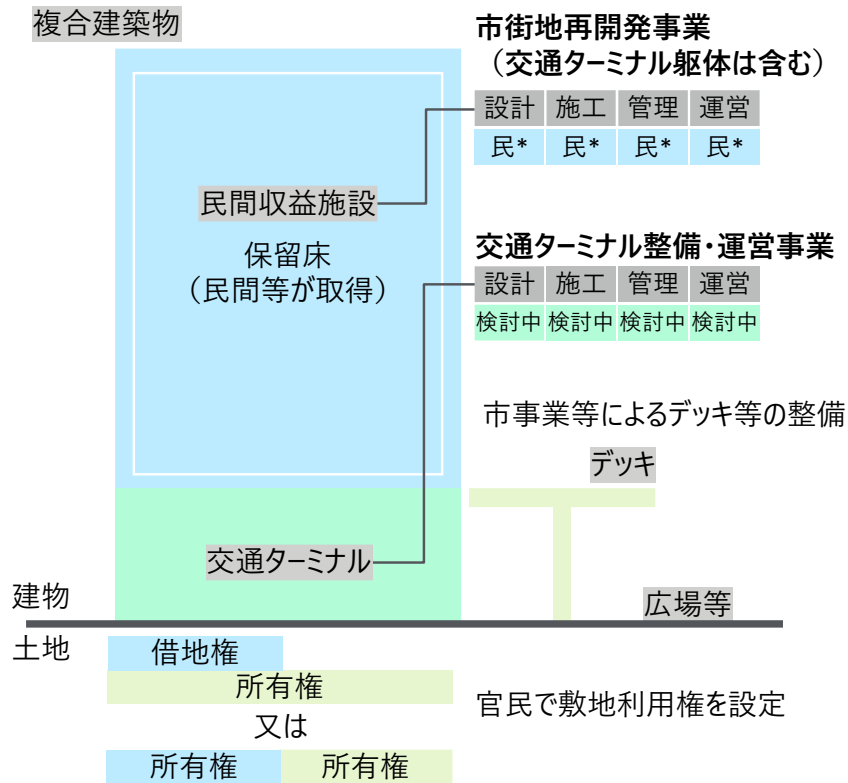
なお、交通ターミナルについては、バスタプロジェクトにおいて調査中であり、事業手法等は未定である。交通ターミナルとその上部空間活用が一体の事業となる案①では、交通ターミナルをPFI事業で実施するものと仮定している。

	案① PFI 事業	案② 市街地再開発 事業と交通ターミナルの連携	案③ LABV による 事業と交通ターミナルの連携	案④ 民間事業と交通ターミナルの連携
概要	交通ターミナルをPFI事業で整備し、その付帯事業として対象民間施設を整備する案	複合建築物を市街地再開発事業で整備した後、交通ターミナル事業を入れ込む案	市と民間事業者でLABVを組成して複合建築物を整備した後、交通ターミナル事業を入れ込む案	民間事業者が複合建築物を整備した後、交通ターミナル事業を入れ込む案
想定される民間業務範囲	資金調達、設計、建設、維持管理、運営	資金調達、設計、建設、民間部分の維持管理・運営	(官民共同事業者が実施)	資金調達、設計、建設、維持管理、運営
		(交通ターミナル部分の維持管理、運営方法は未定)		
主な土地建物権利形態	①、④、⑤、⑦	⑤	③、⑤、⑥	①、②、③、⑥
事業主体	行政	施行者 交通ターミナルは行政	LABV 交通ターミナルは行政	民間事業者 交通ターミナルは行政

(案①PFI 事業)

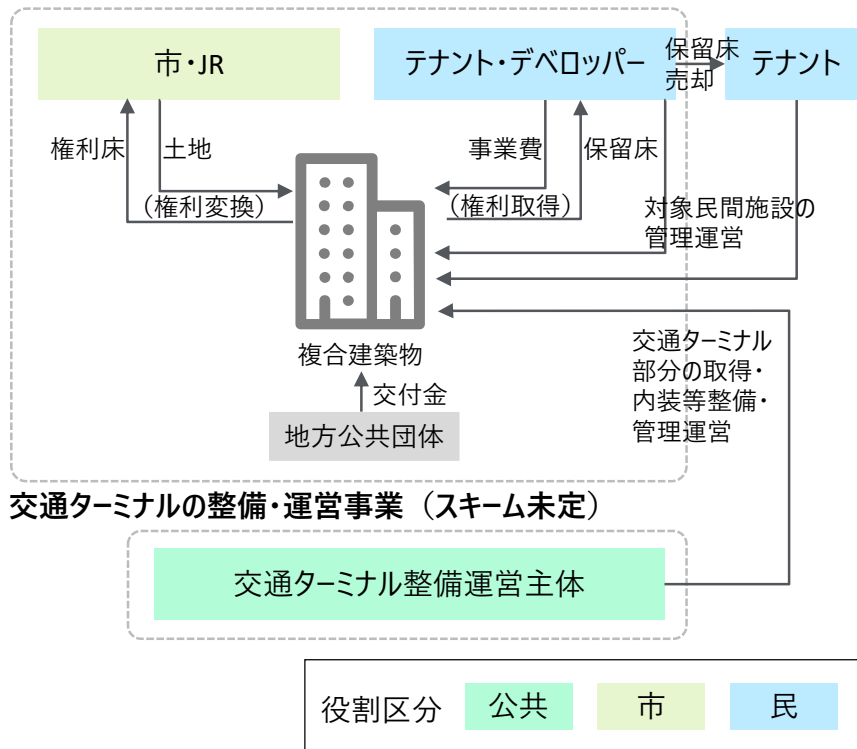


(案②市街地再開発事業と交通ターミナルの連携)

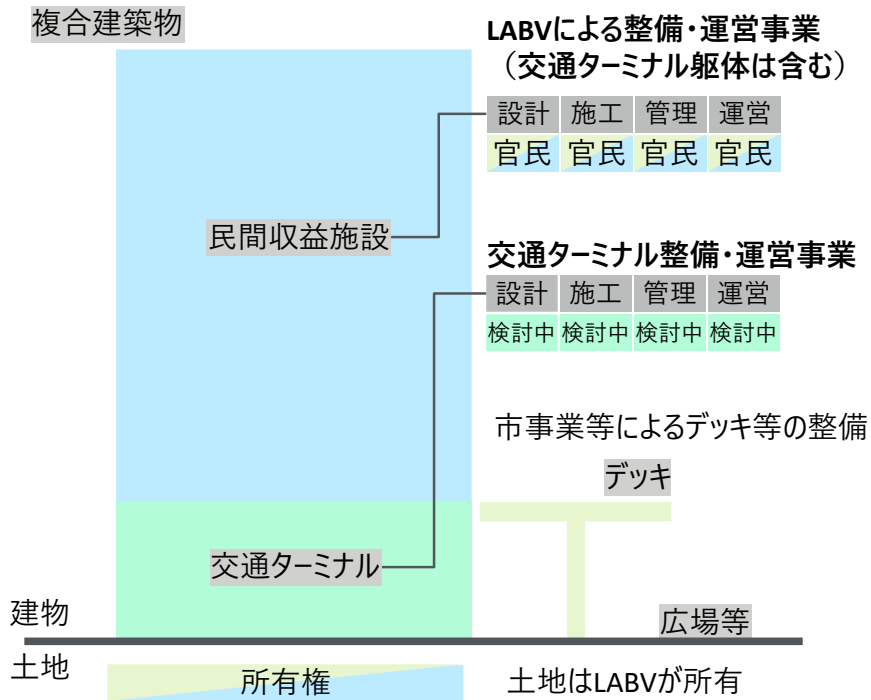


\* 地方公共団体等が施行者になる場合もある

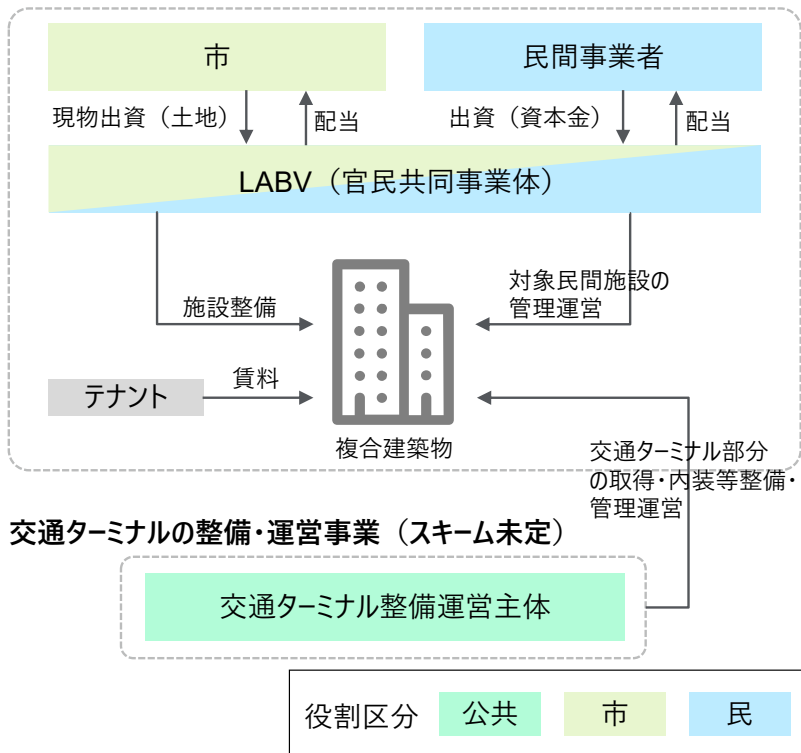
市街地再開発事業による複合建築物の整備



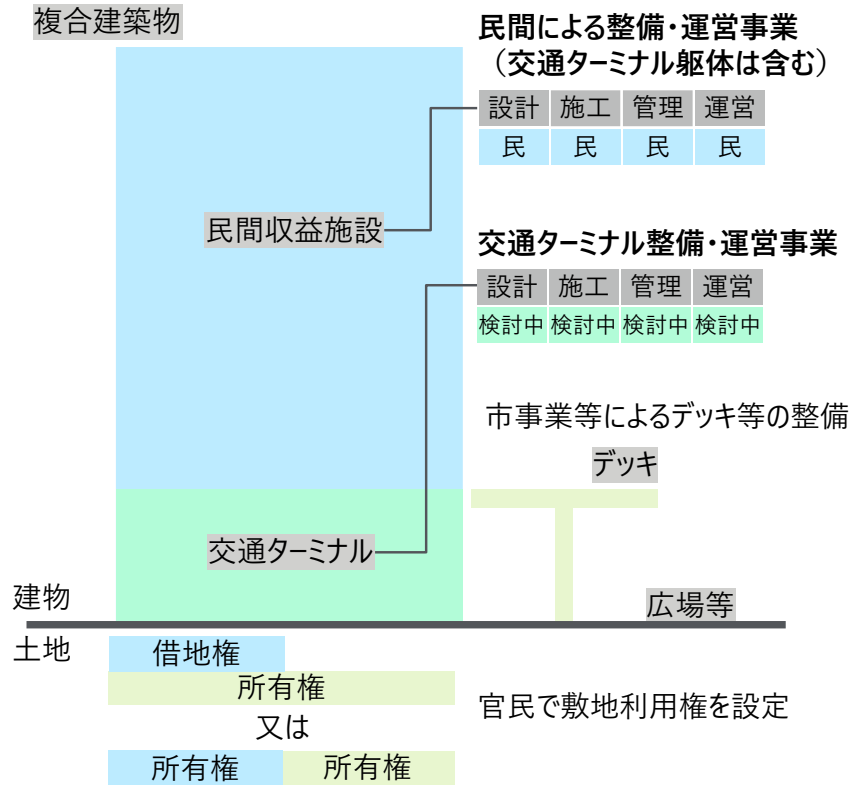
(案③LABVによる事業と交通ターミナルの連携)



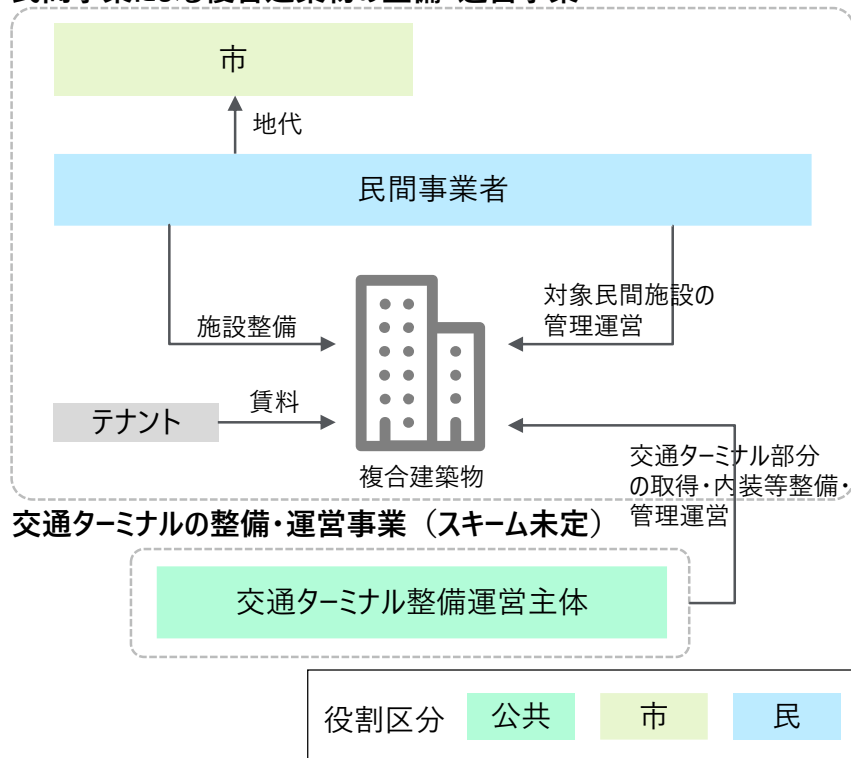
**LABVによる複合建築物の整備・運営事業**



(案④民間事業と交通ターミナルの連携)



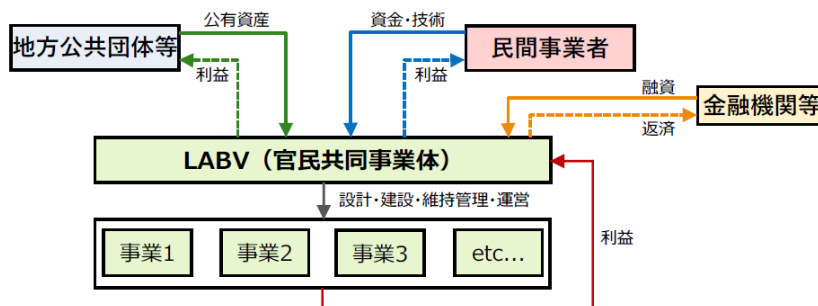
民間事業による複合建築物の整備・運営事業



(参考) LABV の概要

LABV (Local Asset Backed Vehicle : 官民共同事業体) とは、地方公共団体等が土地等の公有資産の現物出資、民間事業者が資金出資を行って設立する官民共同事業体を指し、第三セクターの一類型と位置付けられる。

また、LABV を活用して複数の開発プロジェクトを連鎖的に実施する PPP 手法を LABV 方式と言う。



LABV 方式の基本的なスキーム (イメージ)

(出所：内閣府.事例から学ぶ LABV 活用に向けた解説書. 令和 7 年 6 月)

LABV の優位性として下記の点等が挙げられる。

- ・ 民間事業者は、事業用地取得が不要で資金調達コストを抑制できる。
- ・ 官が出資することから、事業の公共性が担保されやすい。
- ・ 低収益の公共機能と比較的高収益の民間機能のバンドリング等により事業全体の価値に基づいて社会的便益を最大化できる可能性がある。
- ・ 官は、公有財産分のみでの有限責任とするケースが多い。

LABV と従来型第三セクターの比較

共同事業体	LABV	従来型の第三セクター
出資割合	官民の出資割合は特に決められていない	官民の出資割合はさまざま
出資方法	地方公共団体等は公有資産の現物出資、民間事業者は資金出資	出資または出捐 (主に資金出資)
意思決定	官民の意思決定 (事業関与等) はさまざま	官民の意思決定 (事業関与等) はさまざま
責任分担	官民による適切な責任・リスク分担 地方公共団体等は基本的に現物出資した公有資産の有限責任とし、債務保証などの追加責任は負わないことが望ましい	地方公共団体等による債務保証などで最終的な責任・リスクが官側に存在するケースもある
ガバナンス	財務報告、監査による統制 合同会社形態による役割分担	出資割合に応じた権利はあるが、役割分担が不明確となっているケースや独立性が高いためガバナンスやモニタリングは期待しにくいケースもある
事業目的	開発事業 (特定目的)	多様な目的
設立目的	持続可能な地域やまちづくり 民間事業者の技術やノウハウの活用 ファイナンスリスクの移転	民間事業者の技術やノウハウの活用

(出所：事例から学ぶ LABV 活用に向けた解説書 (原典：関下弘樹「わが国地方自治体における財務管理内部統制の構築 -必要性と課題およびその解決策」))

### 4-3 サウンディング調査（2回目）の実施

#### ① 調査目的・内容

2回目の調査は、民間事業者の参画に向けた課題について大枠で把握することを目的に実施する。

具体的には、4-2 ③で検討を行った4つの事業スキーム（案）それぞれに対する評価、課題・懸念点、提案について、民間事業者との意見交換を実施した。

#### ② 実施概要

##### (1) 実施方法

- ・ 調査参加の募集は、1回目の調査で関心の高かった事業者を中心としてクローズドで実施した。
- ・ 参加者には想定される事業案の概要を記載した事業概要書（案）を事前に送付した。
- ・ 調査は、原則オンライン会議で実施した。（一部対面で実施）

##### (2) 実施工程

- ・ 調査参加申込・・・令和7年12月15日(月)～令和8年1月9日(金)
- ・ 調査実施・・・令和8年1月15日(木)～令和8年2月25日(水)

##### (3) 参加事業者

- ・ 12社
- ・ 参加事業者の業種は、デベロッパーを中心に、建設業者、その他事業者等であった。

#### ③ 調査結果

##### (1) 案①PFI事業

- ・ 一部デベロッパーからは比較的肯定的な反応が得られた。
- ・ 収支検討できる段階ではないが、早期のテナント誘致の成否が事業成立のカギとなるとの意見が多く出た。
- ・ 借地の場合、流動性低下の懸念はあるが、地域特性を踏まえるとそもそも第三者への売却自体が考えづらいのではないかとの意見もあった。

(2) 案②市街地再開発事業と交通ターミナルの連携

- ・ 多くのデベロッパーから比較的肯定的な反応が得られた。(市街地再開発事業に特化して取り組む事業者も見られた。)
- ・ 保留床の処分見込みが立てられるか否かが事業成立のカギだが、成立可能性には懸念も示された。
- ・ 市街地再開発事業では居住機能(分譲マンション)の導入が必須との意見が多く出た。
- ・ 借地の場合、保留床の流動性が低下するため参画する上での障壁になるとの意見が多く出た。

(3) 案③LABVによる事業と交通ターミナルの連携

- ・ 総じて事業者は否定的な反応であった。
- ・ ノウハウのない分野で、かつ複雑な仕組みのためリスクや採算の評価が困難との意見があった。
- ・ 行政がLABVの経営に参画することにより、事業の自由度が低下する点にも懸念が示された。
- ・ 建設費が高騰する中、相対的に事業費に占める地代割合は下がっているため、事業者が地代を負担する必要がないという、本スキームのメリットも低下しているとの意見があった。  
(同様の理由から、地代を極端に下げる等の方法をとったとしても、開発事業者として大きなメリットにはならない可能性があるとの意見もあった。)

(4) 案④民間事業と交通ターミナルの連携

- ・ 一部デベロッパーから比較的肯定的な反応が得られた。
- ・ 民間事業者の自由度が高い点は評価された一方、事業リスクは大きいとの意見があった。
- ・ 本スキームの場合、ゼネコンやデベロッパー以外の事業会社が参画するハードルは高いとの意見が多かった。

#### ④ 総括

2回目の調査より、事業の成立に向けた民間事業者の主な課題を整理すれば、以下のとおりとなる。

その他、現時点で交通ターミナルの規模やスケジュール等の条件が定まっておらず、実現が見通しづらいことから、民間事業者側で具体的な検討を進めたり、回答したりすることが難しいとの意見もあった。

デベロッパー参画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上部空間の活用は、民間の不動産事業の性格が強く、デベロッパーの参画が必要となる可能性が高い。</li> <li>・ ゼネコンやデベロッパー以外の事業会社には、上部空間の活用に関与することに主體的に関わることに限っては、慎重な見方がある。</li> </ul>
民間裁量の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上部空間活用において民間投資を呼び込むうえでは、民間事業者の裁量を拡大し、自由・柔軟な事業活動を可能とすることが求められている。</li> </ul>
リーシング、 売れ残りリスクの 低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の組成段階で、早期にテナント誘致や床売却の見込みが立つことが、事業成立に向けたカギとなる。</li> <li>・ 安定的なテナントもしくは建物の確実な売却先があらかじめ決まっていれば、事業成立に向けた追い風となる。(例えば公共公益施設等)</li> </ul>
流動性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 底地を借地とした場合、複合建築物の流動性の低下は避けられず、特に保留床の処分(売却)を前提とする市街地再開発事業では大きな影響がある。</li> <li>・ 流動性の低下が大きな問題にならないビジネスモデルをもつ事業者も存在する。</li> </ul>
事業の単純化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設業の人手不足等により、完成に長期間を要する大きくて複雑な事業は敬遠される傾向である。そのため、個々の建物のダウンサイジングや、用途、権利関係の分離を行い、事業を単純化することで事業が成立しやすくなる可能性がある。</li> </ul>

#### 4-4 事業手法・スキームの比較

##### ① 比較・評価の視点

これまでの調査・検討を踏まえ、本事業を官民連携で進めるうえでの課題を整理した。事業手法・スキームについては、それらの課題を効果的に解決できるか否か、との視点より比較・定性評価を行う。

課題	事業手法・スキームの要件	評価視点
<b>【民間事業者の視点】</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エリアの賑わい創出に向けて、商業機能等の導入が考えられるが、公共側だけで対応することが難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間事業者のノウハウ等が自由に発揮されることで効果的な事業運営が期待できるため、特に上部空間における民間事業者の裁量を拡大できる手法が望まれる</li> </ul>	民間裁量の拡大
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主に借地とすることが想定されるが、不動産の流動性が低下し、事業者の参画意欲が低下しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流動性の低下が、大きな課題とならない手法が望まれる</li> </ul>	借地への対応
<b>【行政、民間事業者の視点】</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 用途が複合し、土地・建物の所有形態も複雑になることが想定されるため、整備、運営における主体間の調整に負担がかかる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備・運営体制を明快にでき、複合建築物全体で一貫した整備、管理運営が可能となる手法が望まれる</li> </ul>	整備・運営の一貫性
<b>【行政の視点】</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 想定区域の内、市有地は行政財産であるため、民間事業を行う上で貸付等に制限がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政財産であることに対応できる手法とする必要がある</li> </ul>	行政財産への対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ビジョン等で示される通り、公共性が求められる施設だが、民間主導で開発した場合、十分な公共性が担保されない可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共性を担保するための行政側の要求事項について、事業に確実に反映することができる手法が望まれる</li> </ul>	政策の反映

## ② 各事業手法・スキームの定性評価

### (1) 民間裁量の拡大

- ・ PFI 事業、民間事業は、民設民営による裁量の大きな開発が可能である。
- ・ 市街地再開発事業は、施行者が根幹となる要件を決めるため、民間事業者の裁量が及ばないことがある。ただし、市街地再開発事業には多様な契約、方式があり、その内容により条件は異なる。
- ・ LABV による事業は、経営の意思決定に公共が関与する場合があります（定款等の定めによる）、その場合は、民間事業者にとって迅速・自由な意思決定が妨げられる可能性がある。

### (2) 借地への対応

- ・ PFI 事業、LABV による事業、民間事業は、自己利用目的での開発が考えられ、その場合は、借地で建物の流動性が低下する影響は比較的小さい可能性がある。
- ・ 市街地再開発事業は、一般的に保留床を生み出し、その売却益を事業費に充てる資金計画が立てられるため、借地で建物の流動性が低下することによる事業への影響は大きい可能性がある。

### (3) 整備・運営の一貫性

- ・ PFI 事業は、複合建築物全体を PFI 事業者が一貫して整備・運営するスキーム・体制とすることができる。
- ・ 市街地再開発事業、LABV による事業、民間事業の場合は、建物を建築する事業とは別に、交通ターミナルの整備・運営事業を実施することになるため、両事業の連携・調整にあたって作業負荷が生じやすい可能性がある。

### (4) 行政財産への対応

- ・ PFI 事業は、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）第 69 条に基づき、選定事業の用に供するため、または、特定建物（官民合築建築物）を選定事業者が所有するために、行政財産の貸付を行うことが可能とされている。
- ・ 市街地再開発事業、民間事業は、地方自治法第 238 条の 4 第 2 項の例外規定※に基づき行政財産の貸付ができる場合があると考えられる。  
※例えば下記例外規定がある

（第 1 号）当該普通地方公共団体以外の者が行政財産である土地の上

に政令で定める堅固な建物その他の土地に定着する工作物であって当該行政財産である土地の供用の目的を効果的に達成することに資すると認められるものを所有し、又は所有しようとする場合（当該普通地方公共団体と一棟の建物を区分して所有する場合を除く。）において、その者（当該行政財産を管理する普通地方公共団体が当該行政財産の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該土地を貸し付けるとき。

（第3号）普通地方公共団体が行政財産である土地及びその隣接地の上に当該普通地方公共団体以外の者と一棟の建物を区分して所有するためその者（当該建物のうち行政財産である部分を管理する普通地方公共団体が当該行政財産の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。）に当該土地を貸し付ける場合に行政財産の貸付が可能とされている。

- ・ **LABV** による事業は、行政財産である土地を出資することが、地方自治法上困難（普通財産化が必要など）であると考えられる。

#### (5) 政策の反映

- ・ **PFI** 事業は、要求水準に基づく政策反映が可能である。
- ・ 市街地再開発事業、**LABV** による事業は地権者・出資者として政策反映が可能である。
- ・ 民間事業は、事前に詳細な仕様や要求水準等を提示しづらいものと考えられる。

#### (6) 総評

- ・ 総合すると、本事業においては **PFI** 事業の適性が高いと考えられる。
- ・ 民間事業についても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がある。
- ・ 市街地再開発事業は、特に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に課題があり、事業成立が困難である可能性がある。
- ・ **LABV** による事業は、行政財産である土地を出資することが困難である。

	案①PFI 事業	案②市街地再開発事業と交通ターミナルの連携	案③LABV による事業と交通ターミナルの連携	案④民間事業と交通ターミナルの連携
民間裁量の拡大	○上部空間は、民間独立採算による民間裁量の大きな開発が可能	△契約、方式等により振れ幅はあるが根幹となる要件には民間裁量が及ばないことが多い	△官民共同事業体となるため、意思決定等で民間に制約が生じる可能性がある	○民設民営施設として民間裁量の大きな開発が可能
借地への対応	○流動性の低下の影響はあるが、自己利用目的での開発は考え得る	△保留床売却で事業費を捻出するため、流動性低下が参画意欲低下に直結しやすい	○流動性の低下の影響はあるが、自己利用目的での開発は考え得る	○流動性の低下の影響はあるが、自己利用目的での開発は考え得る
整備・運営の一貫性	○複合建築物全体を PFI 事業者が一貫して整備・運営することが可能	△市街地再開発事業と交通ターミナル事業は別事業となるため、両者の連携に負担がかかる	△複合建築物建設と交通ターミナル事業が別事業となる場合、両者の連携に負担がかかる	△民間事業と交通ターミナル事業は別事業となるため、両者の連携に負担がかかる
行政財産への対応	○PFI 法に基づき行政財産の貸付が可能となる	○地方自治法第 238 条の 4 第 2 項第 3 号等の例外規定により貸付ができる場合がある	△行政財産である土地を LABV に出資することはできないため、普通財産化等の対応が必要	○地方自治法第 238 条の 4 第 2 項第 3 号等の例外規定により貸付ができる場合がある
政策の反映	○要求水準に基づく開発を行うことが可能	○地権者として政策の反映を図ることが可能	○LABV の出資者として政策の反映を図ることが可能	△要求水準が事前に提示しづらく、事業着手後に官民とも調整の負担がかかる可能性

## 5. 今後の進め方

### 5-1 今後の検討事項等

本事業の実現に向け、直近における検討課題を整理する。

#### ① 複合建築物の想定プランの検討

交通ターミナル及びその上部空間からなる複合建築物は、津駅東口駅前空間の相当な面積を占める見込みであり、駅前空間全体の施設配置計画に与える影響は大きいものと考えられる。

また、上部空間は主に民間収益施設の導入等が想定され、その場合、民間の不動産事業の性格が強くなる。一方で、昨今の建設費高騰や、敷地が行政財産であること等により、民間事業者の参入には一定の制約があることが本調査により確認された。

以上を踏まえると、まずは複合建築物（特に交通ターミナル部分）の導入機能（公共公益施設を含む）、規模、配置、ゾーニング等の検討を行い、想定プランを構築して駅前空間全体の施設配置計画との調整を行うとともに、複合建築物の実現に向けては、詳細な事業条件と、収益性について確認する必要があると考えられる。

#### ② 駅前空間全体の施設配置計画・基本設計の着手

本調査では、駅周辺施設の広範なバンドリングを検討したが、民間事業者が一体的に担える範囲は、複合建築物等に限られる可能性が高いことが確認された。

一方で、本事業では、整備主体の異なる、複数の施設（複合建築物、駅舎、東西自由通路、駅前広場、ペDESTリアンデッキ等）を、限られた駅前空間に効果的に配置することが求められる。そのため、民間が担う範囲の制約を踏まえつつ、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、施設配置計画を作成する必要があると考えられる。

さらに、本事業は限られた空間で、段階的に開発を進める必要があるため、既存施設との取り合いや、工事順序に関して、精緻な検討が求められる。従って、駅舎や東西自由通路等については、施設配置計画との整合を図りながら順次基本設計を進めることが適当である。

## 5-2 事業化に向けてのスケジュール

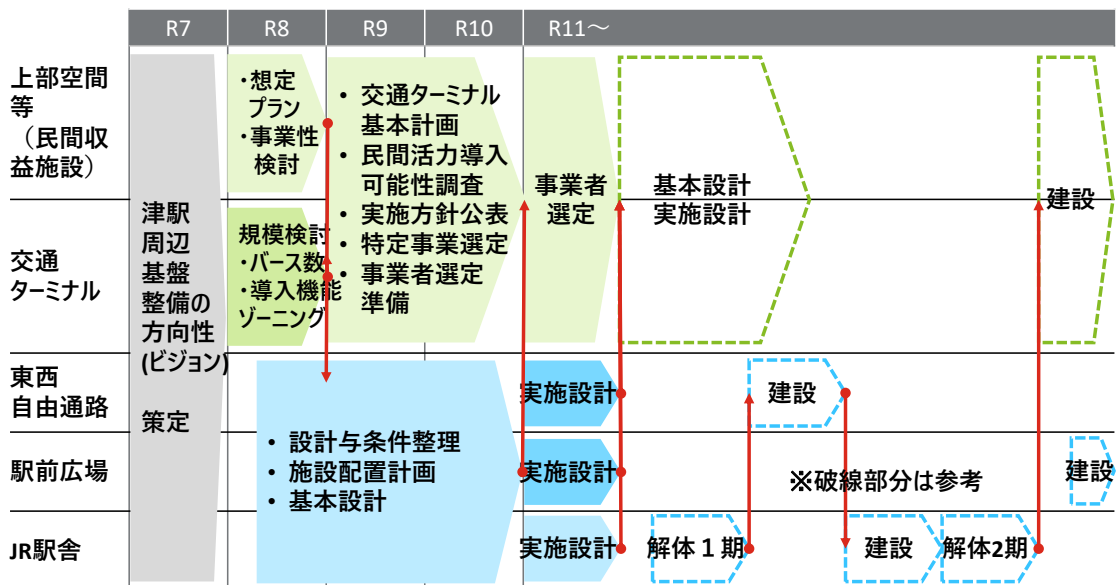
本事業を最短で実施する場合の、想定スケジュールを以下に示す。

複合建築物に関しては、交通ターミナルの検討と歩調を合わせる必要があるが、先行事例を踏まえて、今後2年ほどで整備方針、基本計画を策定するものと想定した。またその後実施方針を策定し、事業者選定準備等に約1年、事業者選定に約1年を要するものと想定した。なお、複合建築物はPFI事業・付帯事業で整備するものと仮定している。

また、複合建築物の検討と並行して、JR駅舎、東西自由通路、駅前広場を含む施設配置計画や基本設計を進める想定としている。

また、令和11年度以降の工事スケジュールについては参考として示しているが、詳細は施設配置計画や基本設計と併せて次年度以降に検討することが必要である。

なお、必要な期間については、交通ターミナルの検討進捗、関係者間の調整、事業の内容等により大きく異なる可能性がある。



(参考) 工事順序の想定

未確定情報であり、関係者との調整も  
未了であることから、本図は非公表とする。

以上