

一般国道7号新潟駅交通ターミナル整備事業における 官民連携整備に関する市場調査

参考資料

注：本説明書は、WEB アンケートにご回答いただくための参考として作成したものです。

記載の内容は令和2年12月現在での検討内容を踏まえたものであり、未確定の情報が含まれています。記載内容通りに事業が実施されることではないことをご了承ください。

最新の検討状況については、新潟国道事務所 HP にて随時公開しております。

https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/now/niigata_transportationterminal/index.html

1. 本調査の目的について

一般国道7号新潟駅交通ターミナル整備事業は、新潟駅における新たな交通結節点として、中・長距離バスターミナル（以下、バスターミナル）を整備するとともに、路線バスとの運行経路を分離し、円滑に通行可能なアクセス道路を一体的に整備します。

民間活用による効果的な開発及び維持管理のため、バスターミナルは官民連携手法、上層部は民間事業として合築整備を検討しており、どのような需要があるのかを把握することを目的としています。

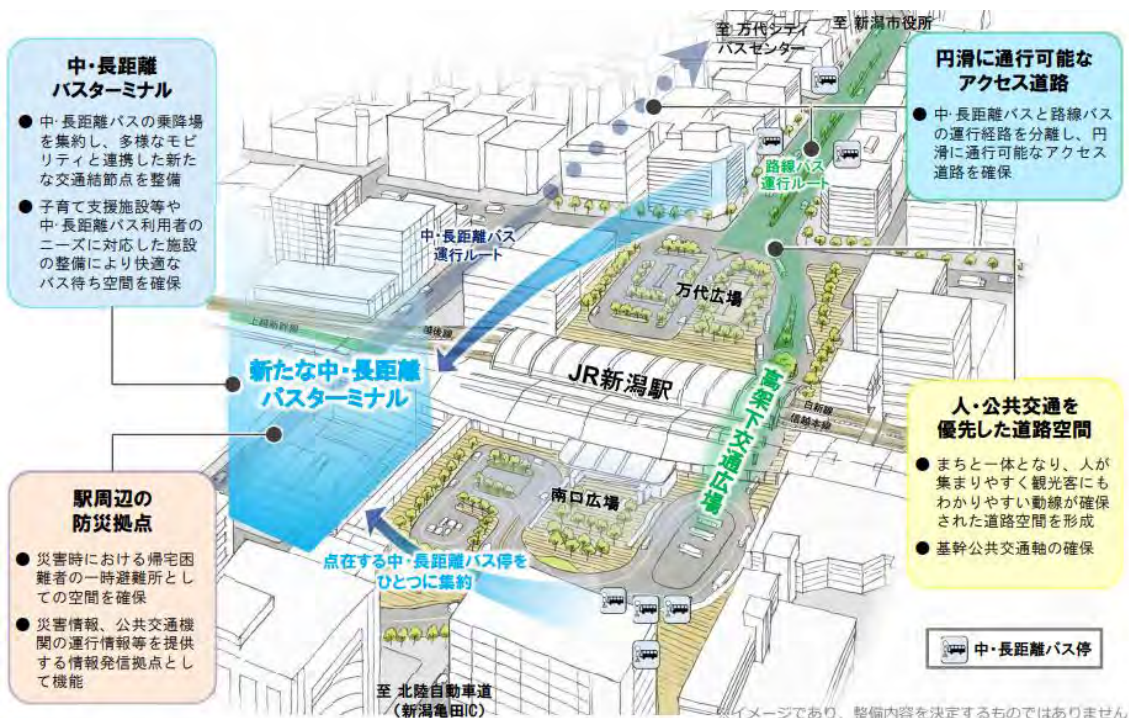


図 将来の姿 ～整備イメージ～

(出典：新潟駅周辺整備（交通ターミナル）事業計画)

2. 位置図について

新潟市中央区に位置する対象地は、新潟駅南口側にあり、新潟駅西口改札から約60m、駅直下バスターミナル（高架下交通広場）（2022年度ごろ供用予定）から約200mに立地しており、新潟駅へのアクセスも良く、好立地であると考えられます。



図 位置図

(出典：新潟駅周辺整備（交通ターミナル）事業計画、一部加筆修正)

3. 用地条件について

用途地域 商業地域（建ぺい率：80%、容積率：400%）

準防火地域

敷地面積 約 8,000 m²

対象の路線価は、令和元年現在、200 千円/m²となっています。



図 本事業用地路線価図

（出典：財産評価基準書（国税庁 HP））

現在は、駐車場として利用されております。



写真 本事業用地の利用状況（駐車場）

4. 都市再生緊急整備地域について

本事業用地を含む地域は、「都市再生緊急整備地域」の候補地域となっています。

都市再生緊急整備地域に指定されることで、法制度・財政・金融・税制上の諸支援を受けることが可能です。

また、都市再生緊急整備地域内においては「都市再生特別地区」を設定することが可能で、地区内では以下の事項を従前の用途地域等に基づく規制にとらわれずに定めることが可能です。

- 誘導すべき用途（用途規制の特例が必要な場合のみ）
- 容積率の最高限度（400%以上）及び最低限度
- 建ぺい率の最高限度
- 建築面積の最低限度
- 高さの最高限度
- 壁面の位置の制限

● 必要な都市機能を誘導する開発事業は容積緩和などの高度利用が可能になる。
 ● 緑化やアイレベルでの居心地よい空間整備、風格ある景観形成なども併せて進める。

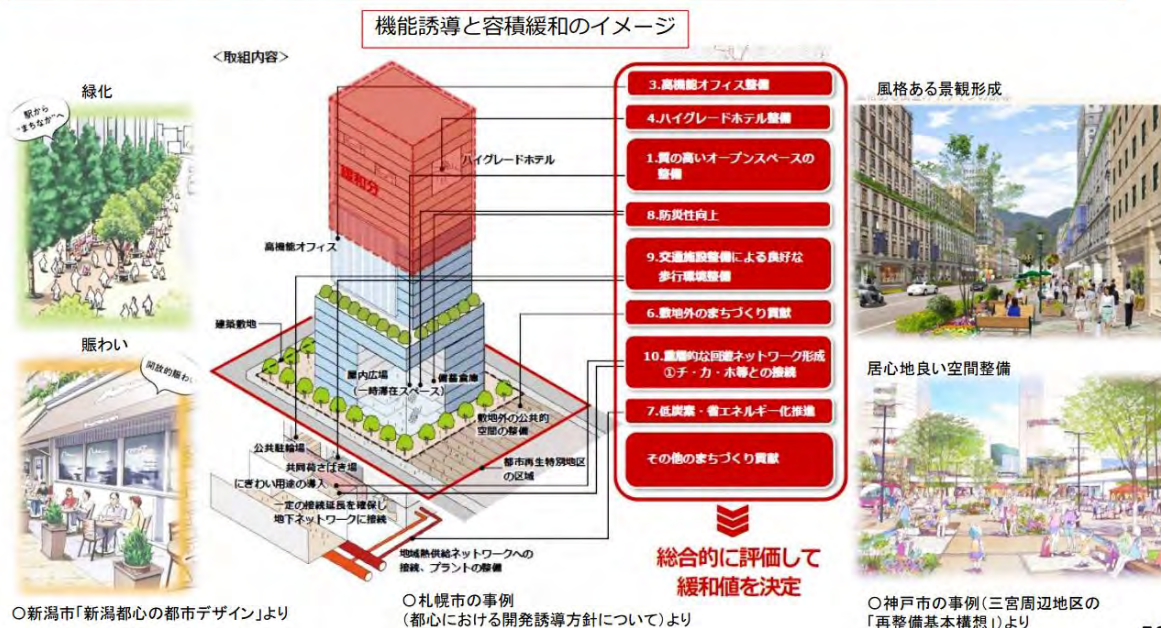


図 指定後のまちづくりのイメージ

（出典：新潟都心地域都市再生緊急整備地域準備協議会 第1回資料）

現在検討されている都市再生緊急整備地域の候補地域は下図に示す通りです。

本事業用地は「新潟駅周辺地区」に含まれ、「新潟都心地域整備方針(素案) (新潟都心地域都市再生緊急整備地域準備協議会 第2回)」では、「広域交通結節点の利点を生かした高次の業務機能を誘導すると共に、商業、宿泊など多様な都市機能との複合化・高度化を推進」と記載されています。

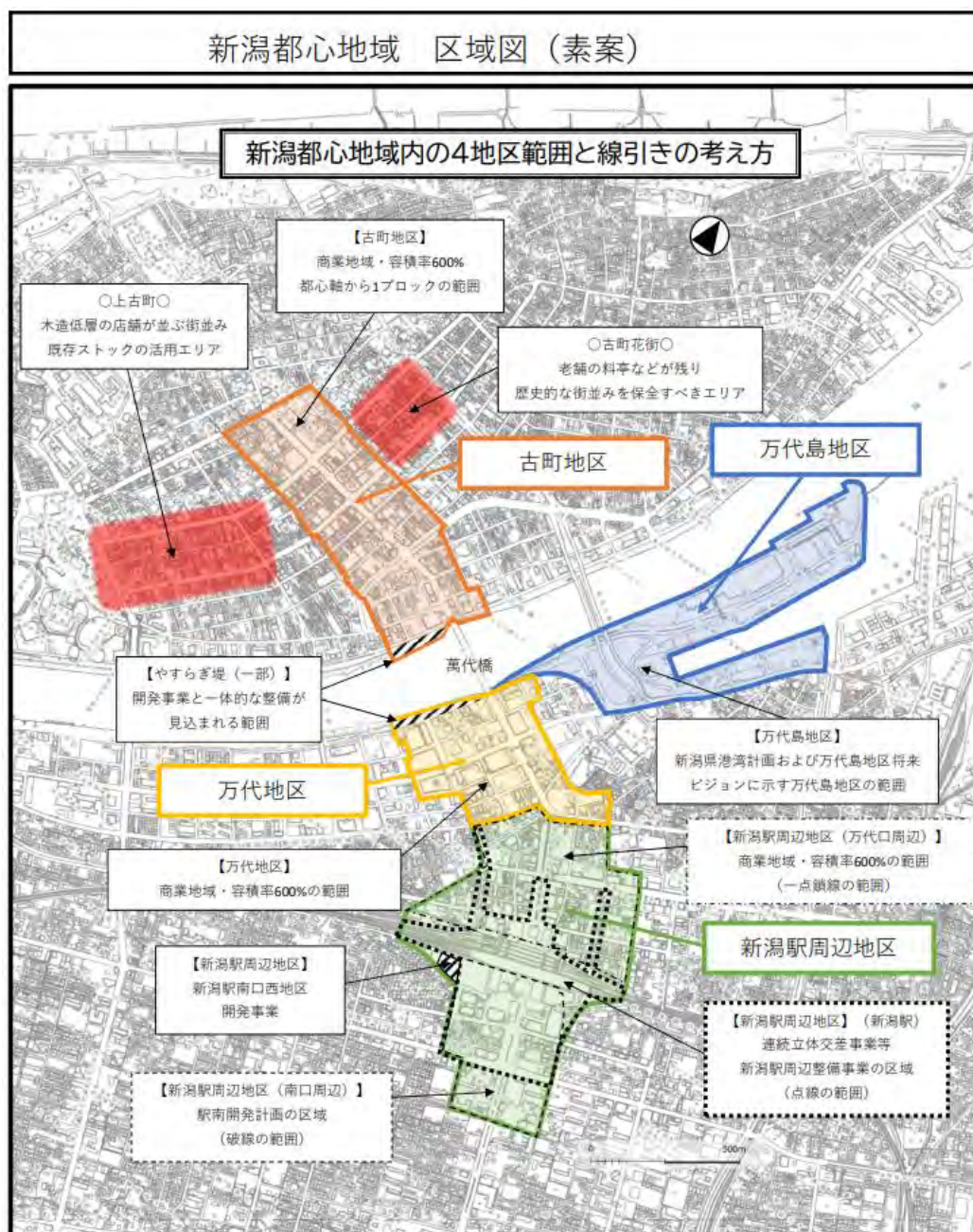


図 新潟都心地域 区域図 (素案)

(出典：新潟都心地域都市再生緊急整備地域準備協議会 第2回資料)

5. 導入機能について

本事業は、下層部をバスターミナルとし、上層部を民間施設として合築整備することが考えられます。

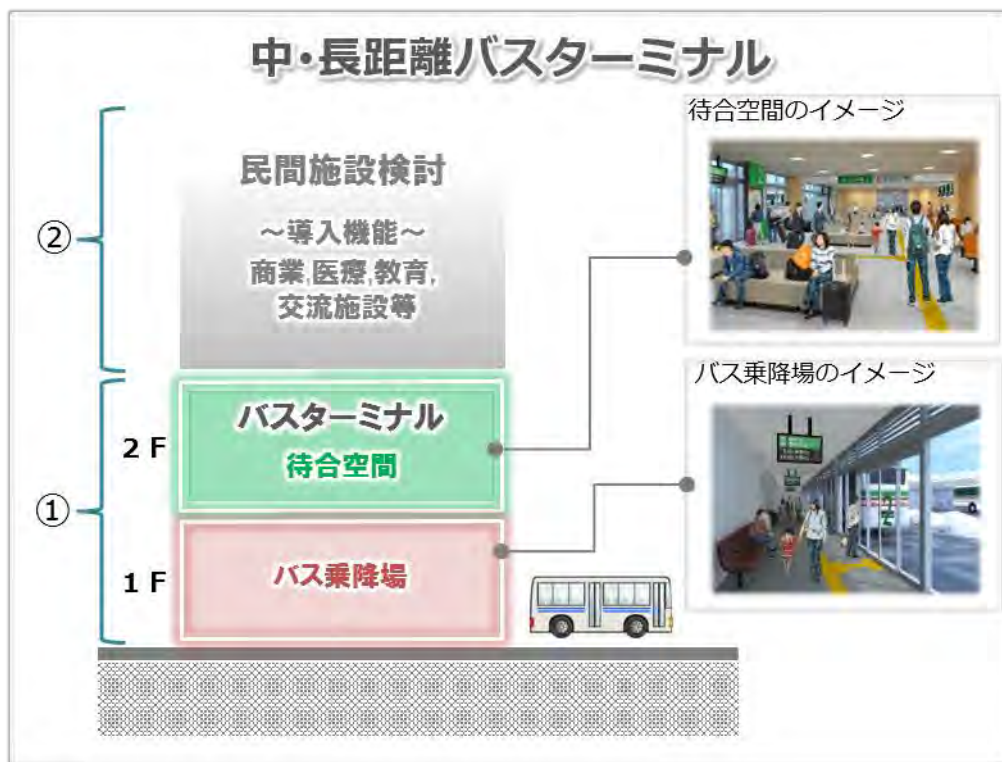


図 本事業の構造・導入機能

①下層部：バスターミナル

下層部は、バスターミナルとして発着案内等の情報提供施設を備えた、快適でわかりやすい待合空間、一時避難所として利用可能な防災機能を有する空間が考えられます。その他、利便性向上に資する付属施設として、コンビニエンスストアなどのテナント（利便施設）やベビーコーナー等の子育て支援施設などが考えられます。



図 下層部の導入機能イメージ

(出典：新潟駅周辺整備（交通ターミナル）事業計画)

②上層部：民間施設

上層部は民間施設を整備することが考えられ、導入機能については、民間事業者が提案することが可能です。

「新潟駅周辺交通結節機能強化基本方針（令和2年1月新潟市）」、「新潟市都市計画基本方針（平成20年7月新潟市）」、「新潟市立地適正化計画（平成29年3月新潟市）」等の上位計画に基づき、上層部の民間施設は、以下の導入機能例が考えられます。

なお、以下の導入機能例は、施設の導入にあたり、民都機構などの金融上の支援措置を受ける場合の例示であり、具体的な内容は民間事業者の提案に委ねます。

表 上層部の導入機能例（参考） 出典：新潟市立地適正化計画（平成29年3月新潟市）をもとに作成

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ 商業（店舗面積 3,000 m²以上の施設）・ 医療（200床以上の病床を有する病院）・ 教育（大学や専門学校。サテライトキャンパスを含む）・ 交流（国際コンベンション施設、アリーナ、芸術文化会館等）・ 複合施設（①商業、②医療、③教育、④交流、⑤行政、⑥高齢者福祉、⑦子育ての7機能のうち、3種類以上の機能を有した施設） |
|--|

なお、上層部の民間施設における導入機能については、あくまで例示したものであり、上記以外の適切な機能に対する自由な提案についても、検討し得ます。

下層部のバスターミナルと上層部の民間施設については、企画提案の公募の後、それぞれ個別に民間事業者を公募し、選定を行うことが考えられます。

6. 事業スキームについて

①事業内容・用地活用の考え方

本事業は、官民連携による整備を検討しており、バスターミナル上層部の民間施設（A）は、民間事業として合築整備することが考えられます。一方、バスターミナル（B）は、民間活力や民間資金を活用した整備・運営の手法が考えられます。

また、本事業用地は、公共所有、上層部の民間施設のために区分地上権などを設定することが考えられます。

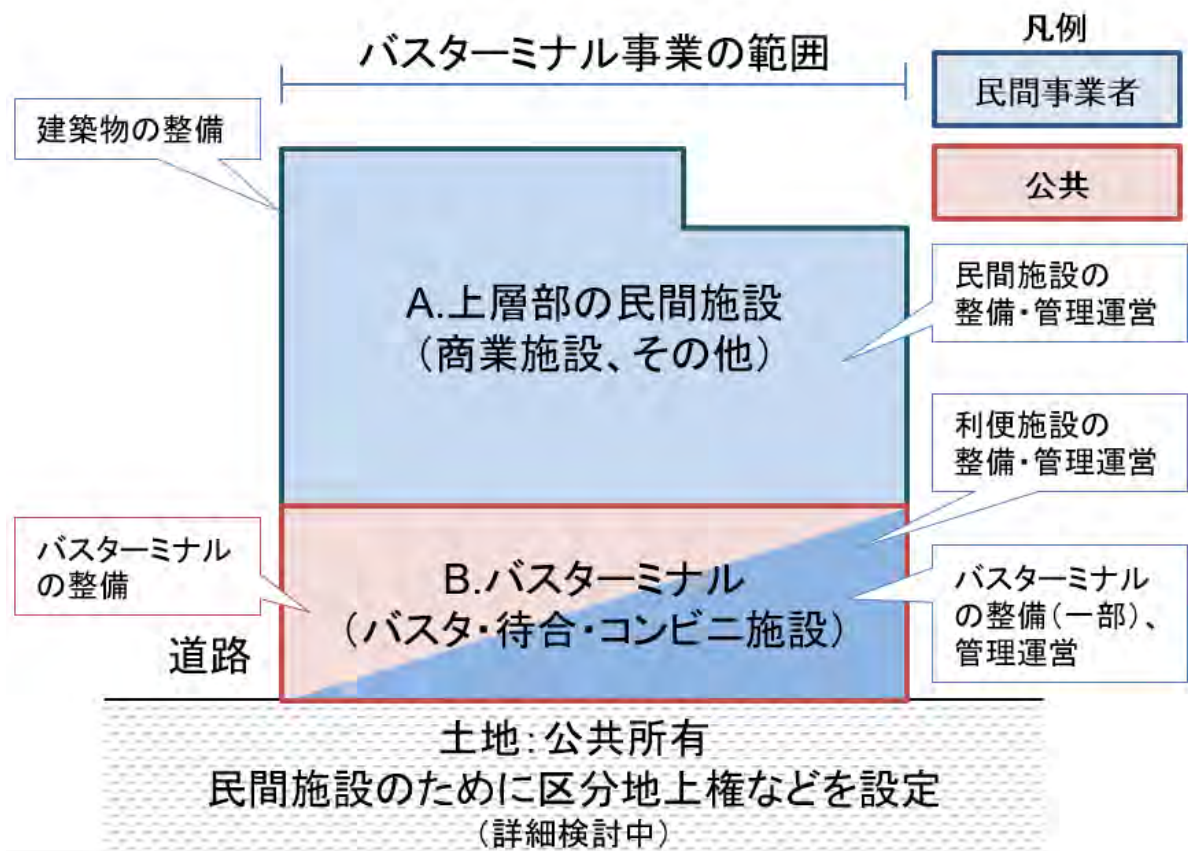


図 用地活用の考え方

(出典：新潟駅周辺広域交通事業計画検討会 第3回資料 一部加筆修正)

②バスターミナルの事業方式

全国のバスターミナルの事業方式としては、以下のとおりです。

【バスターミナルにおける主な事業方式】

	事業内容の官民区分					事例
	調査計画	設計	建設	管理運営	附帯事業(利便施設)	
A. 一般公共事業	公共	公共	公共	公共	民間	・草津バスターミナル (管理運営は業務委託による) ・奈良県バスターミナル 公共サービスとしての確実な提供
B. 民間管理運営	公共	公共	公共	民間		・栄バスターミナル (三セクが指定管理者) ・藤崎バス乗継ターミナル (民間JVが指定管理者) ・HEARTSバスターミナル博多 (民間が賃貸借)
C. 協定による施行	公共	民間A 公共		民間A	民間B	・バスタ新宿 (道路一体建物協定、兼用工作物管理協定、共用施設等の管理協定による)
D. PFI【コンセッション①】	公共	公共	公共	民間 運営権付与		事例なし
E. PFI【コンセッション②】	公共	公共		民間 運営権付与		
F. 民間事業				民間		・熊本桜町バスターミナル (公共は補助金による支援) 利用者サービス向上 ビジネスとしての 民間サービス

図 バスターミナルの事業方式の役割分担・事例

(出典：新潟駅周辺広域交通事業計画検討会 第3回資料、一部加筆修正)

A. 一般公共事業

一般的な公共事業と同様に、バスターミナルの調査計画～維持管理・運営まで、個別に民間事業者が発注します。個々の業務が独立していることが特徴です。

B. 民間管理運営

バスターミナルの調査計画～建設は公共が一般公共事業として実施します。指定管理者制度や賃貸借契約を設定し、民間事業者がバスターミナルの維持管理・運営を行います。

C. 協定による施行

道路法に基づき兼用工作物協定を締結し、公共及び民間事業者の双方が道路及びバスターミナルの管理者として維持管理・運営を実施します。

D. PFI【コンセッション①】

バスターミナルの調査計画～建設は、公共が一般公共事業として実施します。維持管理・運営は、公共が民間事業者に運営権を付与し、運営権対価を支払って民間事業者が実施します。

E. PFI【コンセッション②】

バスターミナルの調査計画及び設計は公共が一般公共事業として実施し、建設はPFI方式により民間事業者が実施します。維持管理・運営は、公共が民間事業者に運営権を付与し、運営権対価を支払って民間事業者が実施します。

F. 民間事業

調査計画～維持管理・運営まで、全て民間事業者が実施します。

本事業のバスターミナルについては、PFI方式（コンセッションが考えられます）により、民間事業者が本事業のために、特別目的会社（SPC）を設立し、SPCが道路管理者（国）とPFI事業契約を締結することが考えられます。

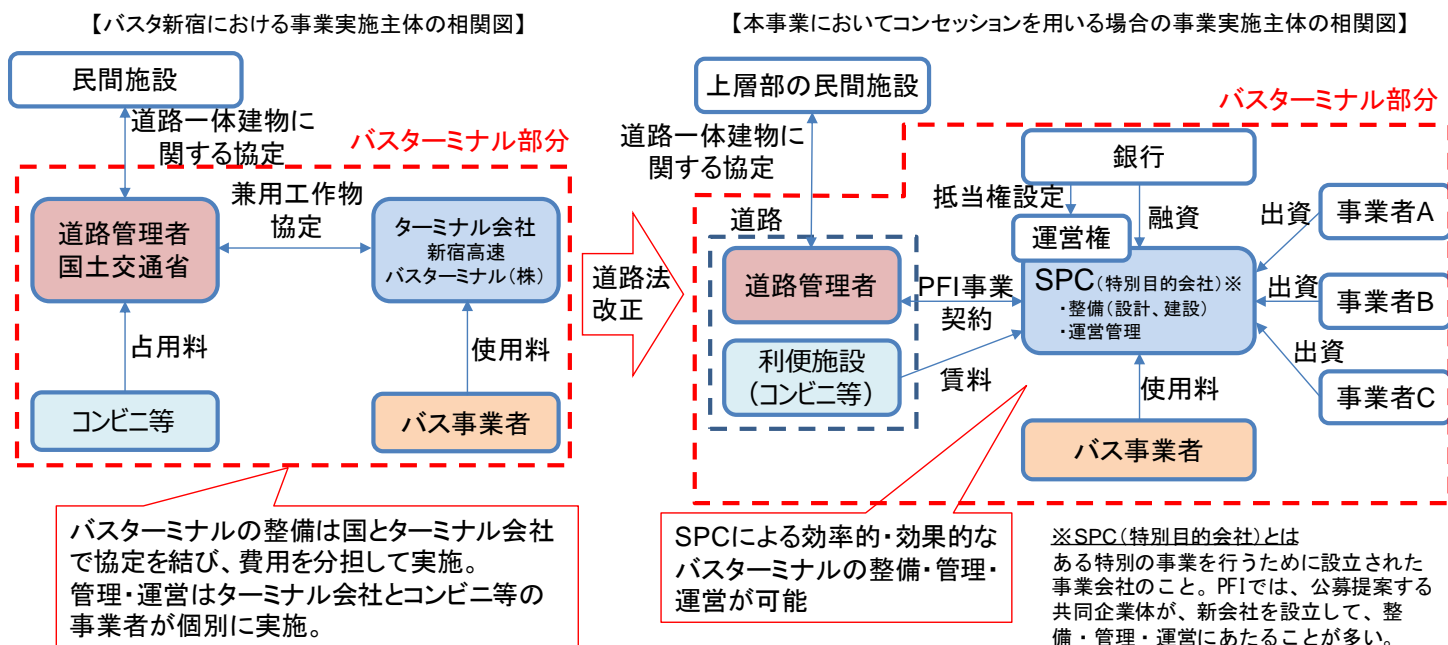


図 事業実施主体の相関図

(バスタ新宿と、本事業においてコンセッションを用いる場合の比較)

(出典：新潟駅周辺広域交通事業計画検討会 第3回資料 一部加筆修正)

③バスターミナル及び上層部の民間施設の官民役割分担

<国（道路管理者）>

国は、バスターミナルの設計を行うことが考えられます。ただし、民間ノウハウの発揮により施設計画の効率化等が見込める場合、民間事業者にバスターミナルの実施設設計等、一部の設計業務を委ねることも考えられます。

<民間事業者（バスターミナルPPP/PFI事業者）>

バスターミナルを建設及び維持管理・運営する民間事業者は、自ら資金を調達し、国からのバスターミナルの建設に対するサービス対価（施設整備費相当分）及びバスターミナルのテナント（利便施設など）並びにバス事業者からの収入により、バスターミナル等（利便施設を含む）の維持管理・運営を行うコンセッション方式の導入が考えられます。

<民間事業者（上層部の民間施設）>

バスターミナルに併設される上層部の民間施設は、民間事業として、民間事業者が自ら資金を調達し、設計・建設を行い、独立採算により維持管理・運営を行うことが考えられます。

なお、バスターミナルの建設・維持管理・運営事業者と上層部の民間施設の民間事業者は、それぞれ別に選定し、双方が連携しつつ一体的な維持管理・運営を行うことが考えられます。一方、バスターミナル及び上層部の民間施設の建設については、同じ民間事業者が包括的に担うことも考えられます。

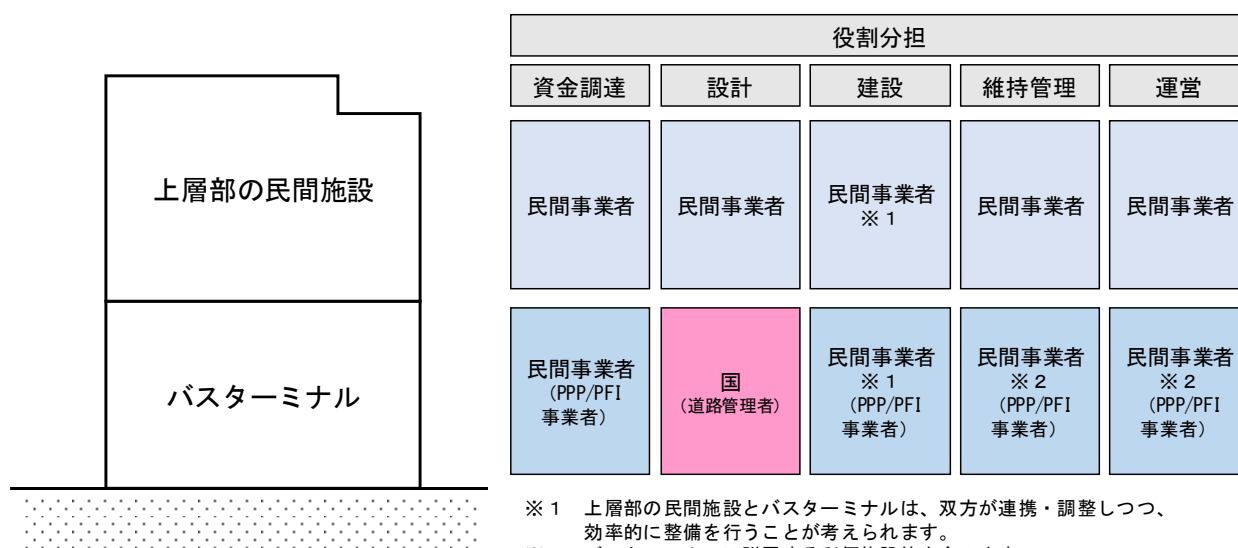


図 官民役割分担例

④事業期間

<バスターミナル>

バスターミナルの整備においてPFI方式を採用する場合、PFI法第68条に基づき、事業期間は最大30年間が考えられます。ただし、不可抗力等が生じた場合、民間事業者が希望すれば、5年以下の事業期間の延長を行う契約とすることも可能です。

<上層部の民間施設>

上層部の民間施設に区分地上権を設定する場合、借地借家法第3条に基づき、期間の下限は30年間であり、期間の上限はありません。区分地上権以外に、事業用定期借地権（借地借家法第23条）等を設定することにより、30年未満の事業期間を設定することも可能です。

