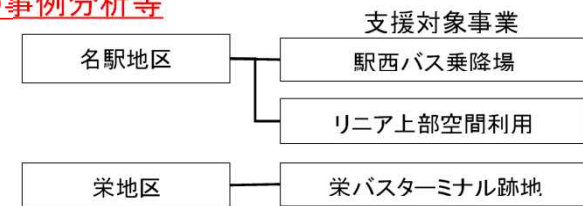


## <目的>

リニア開業を見据えた駅周辺、都心公有地の利活用に向けた官民連携の事例分析等

2027年のリニア開業をひかえ、名古屋市ではリニア名古屋駅を含む名古屋駅周辺について「名古屋駅周辺まちづくり構想(平成26年9月)」が策定されている。この名古屋駅周辺(通称:名駅地区)での「リニア駅の上部空間における有効活用」「駅西バス乗降場」、名古屋市都心部の栄地区に存する公有地「栄バスターミナル跡地」活用を対象に、官民連携による事業化に向けた支援を行うことを目的とした。



## <検討結果>

今後の官民連携による事業化に向け、制度等の留意点について把握できた

**【プラットフォームとしての特徴】** 名古屋市では、まちづくり事業に関して既に様々な協議会等があることから「地域協議会」を新たに設置しないこととした。このうち「有識者研究会」は名古屋のブランド力向上のため都心部の機能強化・回遊性の向上について検討が続けられている。また名駅地区における官民連携での整備・管理等について意見交換を行うことを目的とした「名古屋駅周辺まちづくりの官民活用勉強会」が設置された。

**【苦労した点等】** 対象とした3事業は、事業初期段階であるため情報の取扱を慎重にしていこうと求められた。このように事業の実現までに時間を要する状況にあって、プラットフォームが意図するようなオープンな議論がし難くかった。

### 【得られた効果】

本支援でおこなった事業初期段階での官民連携にかかわる事例収集・研究は、行政内部での課題認識の醸成につながった。これは名古屋市において官民連携の必要性が認識されて、また同市にPFIやPPPに関するノウハウがあるという背景があるからであり、今後の事業において本支援業務の成果(事例分析等)が今後の官民連携の推進にいかされることが期待される。

### 【駅西バス乗降場】

#### (バスターミナル整備での官民連携)

- ・適用法による事業フレームの違い  
ターミナル法による場合は民設民営、道路法や交通広場等による場合は公設公営を基本に待合施設を民間主体で行う等。
- ・公設民営のうち、エアリアマネジメント団体が運営管理をしている事例では
  - ①バスターミナルがエリアのポテンシャルをあげるものとして注目していた
  - ②公共が整備をし、運営管理をエアリアマネジメント団体に委ねていた
  - ③同時に運営収入がエアリアマネジメント団体の安定した収益源となっている 等  
今後の参考になり得ると考える。

### 【リニア上部空間利用の利活用】

#### 類似事例の収集、整理

- ・道路・公園立体制度は、リニア上部空間利用との親和性が高いものの適用上の制約について更に整理が必要。
- ・「公園の設置管理許可制度」「道路占用許可の特例」は適用範囲を中心に可能性を見極めていく必要がある。
- ・適用法の様々な制約を避けるために、いわゆる条例広場が、あえて選択されていた点は注目される
- ・官民の連携先として①公共の出資団体、②エアリアマネジメント団体、③民間事業者が想定される。

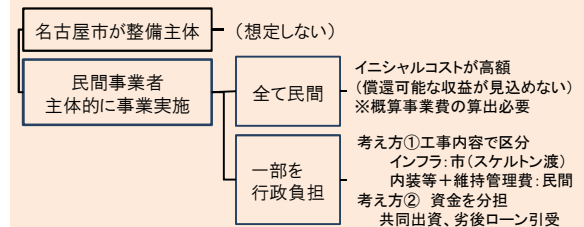
○名古屋駅周辺まちづくりの官民活用勉強会  
(平成29年2月22日開催)

参加メンバー: 国, 県, UR都市機構, 名古屋市

### 【栄バスターミナル跡地】

#### 事業化における官民連携の視点

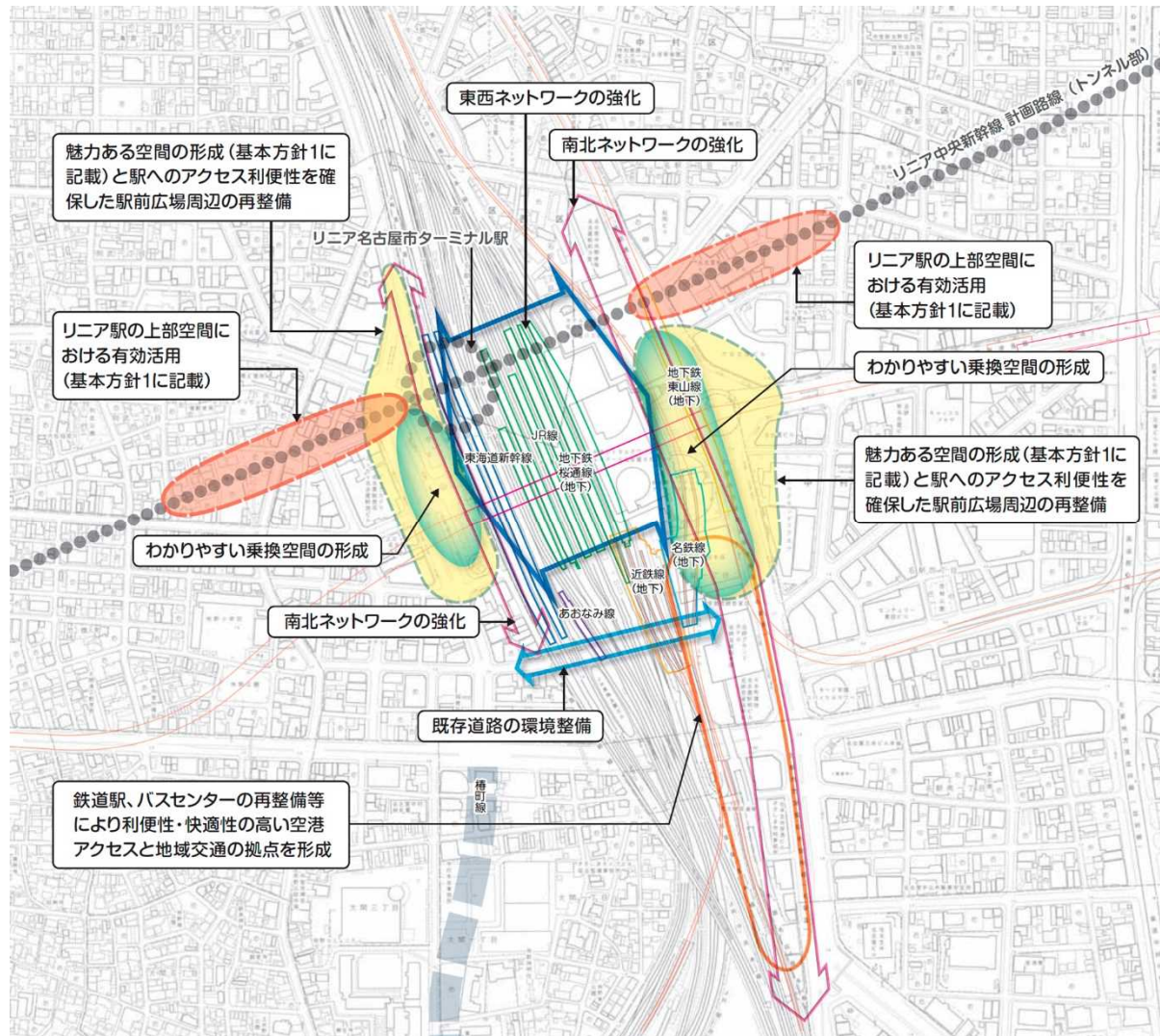
- 視点① 収益施設整備による公共負担の軽減
- 視点② 収益をあげる工夫(店舗面積の増等)
- 視点③ 民間事業者の参画しやすい条件  
(費用負担や減免措置)



### ○有識者研究会

(平成29年2月2日開催)

参加メンバー: 有識者, 広告代理店, 名古屋市



名古屋駅周辺まちづくり構想(概念)

資料)名古屋駅周辺まちづくり構想、平成26年9月、名古屋市