

J R向日町駅東口開設にかかる
官民連携事業調査

報告書

平成29年2月

向日市

目次

はじめに 調査概要	1
調査の目的	1
調査の流れ	1
第1章 現状把握・整理	2
1. 1. 調査対象区域について	2
(1) 向日市の概況	2
(2) 調査区域について	5
1. 2. 上位・関連計画における位置づけ等	9
1. 3. J R向日町駅周辺の現状と課題	10
(1) J R向日町駅周辺の現状	10
(2) 課題の整理	12
1. 4. 新産業拠点エリアの現状と課題	13
(1) 新産業拠点エリア（森本東部地区）の現状	13
(2) 課題の整理	16
第2章 基本構想案の検討	17
2. 1. J R向日町駅関連施設整備に関する土地利用構想案	17
(1) J R向日町駅関連施設の整備メニュー	17
① 駅出入口新設にあたって必要となる施設機能（他事例より）	17
② J R向日町駅東口関連施設の整備メニュー	18
(2) J R向日町駅関連施設の配置計画	18
① 東口事業用地の検討	18
② 東口の施設配置計画の検討	19
(3) 都市計画に関する検討	22
① 駅東口開設のための都市計画	22
② 都市機能誘導のための都市計画	22
2. 2. 新産業拠点エリア整備に関する土地利用構想案	24
(1) 地区計画の都市計画決定	25
(2) 土地利用の方針	27
2. 3. J R向日町駅周辺土地利用のモデルプラン	31
第3章 事業手法の検討	32
3. 1. J R向日町駅関連施設整備事業	32
(1) 事業手法の比較検討	32
3. 2. 新産業拠点エリア整備事業	34
(1) 事業手法の比較検討	34
3. 3. 官民連携事業の検討	36
(1) 資金調達手法の検討	36
① モデルケースに基づいた整備を行った場合における公共事業費の削減効果の検討	37
① - 1 駅ビルの開発効果による公共事業費削減効果の検討	38

目次

② 民間からの資金調達手法の検討	40
(2) 事業スキーム等の検討	49
① 事業スキーム	49
② 税込増加額シミュレーション	49
③ 公共負担額削減率	54
(3) 官民連携により想定される効果	56
① 官民連携の手法	56
② 官民連携の効果	57
③ 事業者による資金調達の効果	57
3. 4. 民間意向調査の実施	58
(1) マーケットサウンディング調査	58
(2) ヒアリング調査	63
(3) 考察	65
第4章 今後の課題	66
4. 1. JR 向日町駅関連施設	66
(1) 容積率の緩和手法の検討	66
(2) 敷地設定の検討	69
4. 2. 新産業拠点エリア	71
(1) 農地法との調整の検討	71
(2) 役割分担の明確化	72
第5章 参考資料	73
5. 1. 上位・関連計画	73
(1) 京都都市計画区域マスタープラン	73
(2) ふるさと向日市創生計画	75
(3) 向日市まち・ひと・しごと創生総合戦略	76
(4) 第2次向日市都市計画マスタープラン	81
(5) 乙訓地域商業ガイドライン	83
5. 2. 駅関連整備事例	85
(1) 稲枝駅	85
(2) 下関駅	86
(3) 西条駅	87
5. 3. 市街化調整区域内におけるまちづくり事例	88
(1) 兵庫県川西市「新名神高速道路インターチェンジ周辺土地利用計画」	88
(2) 佐賀県鳥栖市「九州ブランディング拠点創生特区」	96
(3) 広島県広島市「計画誘導地区（平地部）のまちづくり事業」	100
(4) 和歌山県和歌山市「市街化調整区域の開発基準の見直し（鉄道駅周辺の区域）」	106
(5) 埼玉県ふじみ野市「市街化調整区域における公的不動産の利活用のあり方」	109

はじめに 調査概要

調査の目的

本市の玄関口である J R 向日町駅については、開設当初から東口が無く、J R 東海道線以東に居住する市民にとって利便性に大きな課題を有している。また、J R 向日町駅周辺は、第 2 次向日市都市計画マスタープランにおいて、都市拠点に位置付けられているものの、鉄道による地域分断により、東西の土地利用に大きな差が生じており、駅周辺のまちづくりにおいても課題を有している。

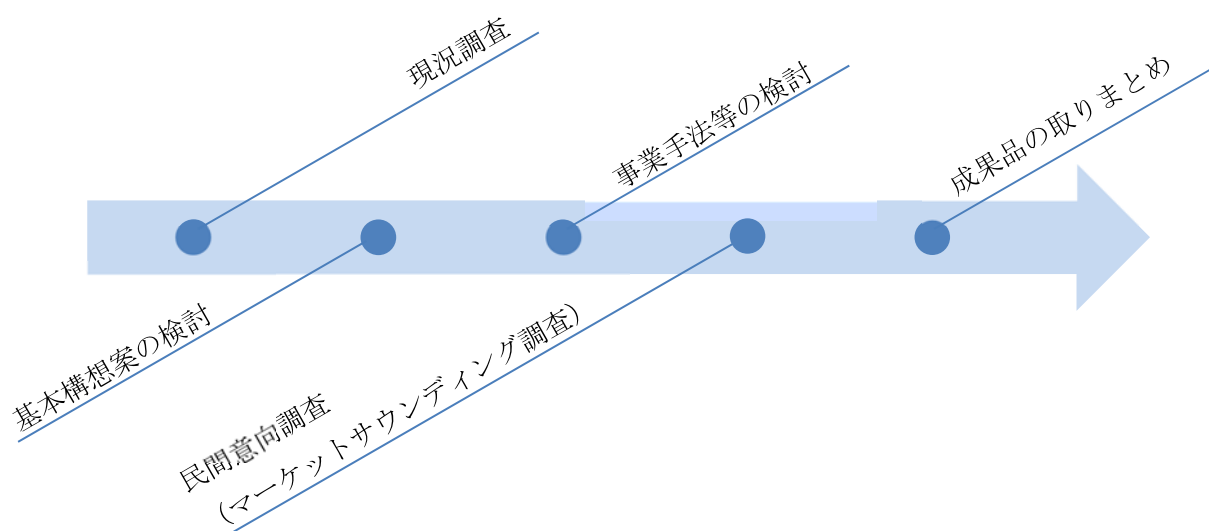
本市では、駅舎のバリアフリー化と鉄道による地域分断を解消するため、平成 17 年度から東西自由通路の整備や駅舎の橋上化、東西駅前広場などの整備計画について調査・検討を行ったが、多額の事業費や費用対効果が大きな課題となったため、平成 24 年から平成 26 年にかけて駅構内のバリアフリー化工事を先行実施したことから、根本的な課題解決には至っていない状況である。

一方、社会経済状況の変化により、駅東側にある鉄道用地が未利用地の状態であるとともに、駅東側に近接する農地についても後継者問題等により耕作放棄地等が増えつつある。

本調査はこれらの課題を解決するため、J R 向日町駅の東口開設及び未利用の鉄道用地や周辺の低未利用地を活用した新たな産業拠点エリアの形成を、市と鉄道事業者だけでなく、民間事業者を加えた官民連携により推進していくための事業手法等の検討を行うことを目的としている。

また、官民連携による J R 向日町駅東口開設にかかる事業費の削減効果についても検討を行うものとする。

調査の流れ



第1章 現状把握・整理

1. 1. 調査対象区域について

(1) 向日市の概況

本市は、大阪湾から淀川をさかのぼり、桂川・宇治川・木津川に分岐した、京都盆地の南西部に位置する。市域は東西約 2km、南北約 4km で、面積は 7.72 km²を測り、全国の市では埼玉県蕨市、東京都狛江市に次いで三番目に狭い市である。



<図 1-1 向日市の位置>

人口は 55,226 人、世帯数 23,868 世帯(平成 28 年 4 月 1 日現在。住民基本台帳より)で、平成 24 年度からは増加が続いている。

<表 1-1 向日市の人口推移>

住民基本台帳人口の推移

年 度	人 口	増減数	自 然 動 態			社 会 動 態		
			出 生	死 亡	増減数	転 入	転 出	増 減 数
昭和 6 2	52,431	126	685	235	450	3,103	3,427	△ 324
6 3	52,557	△ 127	612	245	367	2,761	3,255	△ 494
平成 元	52,430	△ 173	548	245	303	2,828	3,304	△ 476
2	52,257	53	562	265	297	2,881	3,125	△ 244
3	52,310	384	558	265	293	4,025	3,934	91
4	52,694	156	565	290	275	3,961	4,080	△ 119
5	52,850	△ 151	551	269	282	4,107	4,540	△ 433
6	52,699	△ 46	571	305	266	4,341	4,653	△ 312
7	52,653	△ 66	569	276	293	4,315	4,674	△ 359
8	52,587	135	594	282	312	4,492	4,669	△ 177
9	52,722	469	563	304	259	3,312	3,102	210
1 0	53,191	△ 77	596	315	281	2,568	2,926	△ 358
1 1	53,114	25	593	342	251	2,816	3,042	△ 226
1 2	53,139	0	589	273	316	2,622	2,938	△ 316
1 3	53,139	△ 291	526	339	187	2,459	2,937	△ 478
1 4	52,848	300	524	328	196	2,913	2,809	104
1 5	53,148	915	522	323	199	3,284	2,568	716
1 6	54,063	674	599	349	250	3,019	2,595	424
1 7	54,737	20	545	370	175	2,426	2,581	△ 155
1 8	54,757	260	569	351	218	2,444	2,402	42
1 9	55,017	△ 182	599	379	220	2,044	2,446	△ 402
2 0	54,835	△ 151	531	405	126	2,222	2,499	△ 277
2 1	54,684	△ 103	487	392	95	2,052	2,250	△ 198
2 2	54,581	△ 195	495	406	89	1,901	2,185	△ 284
2 3	54,386	△ 339	497	420	77	1,868	2,284	△ 416
2 4	54,047	133	391	422	△ 31	1,875	2,155	△ 280
2 5	54,180	110	448	432	16	2,136	2,042	94
2 6	54,290	181	403	416	△ 13	3,149	2,955	194
2 7	54,471	755	452	438	14	4,056	3,315	741
2 8	55,226	-	-	-	-	-	-	-

※ 人口は、各年 4 月 1 日現在

※ 社会動態には、職権記載・職権消除を含んでいます。

※ 平成 2 5 年度以降は、住民基本台帳法の一部改正に伴い、外国人住民を含んでいます。

市内には、国道 171 号をはじめ、J R 東海道本線や京都と大阪を結ぶ私鉄阪急京都線が走り、利用可能な駅は 5 駅を数え、交通アクセスに優れた環境を有している。

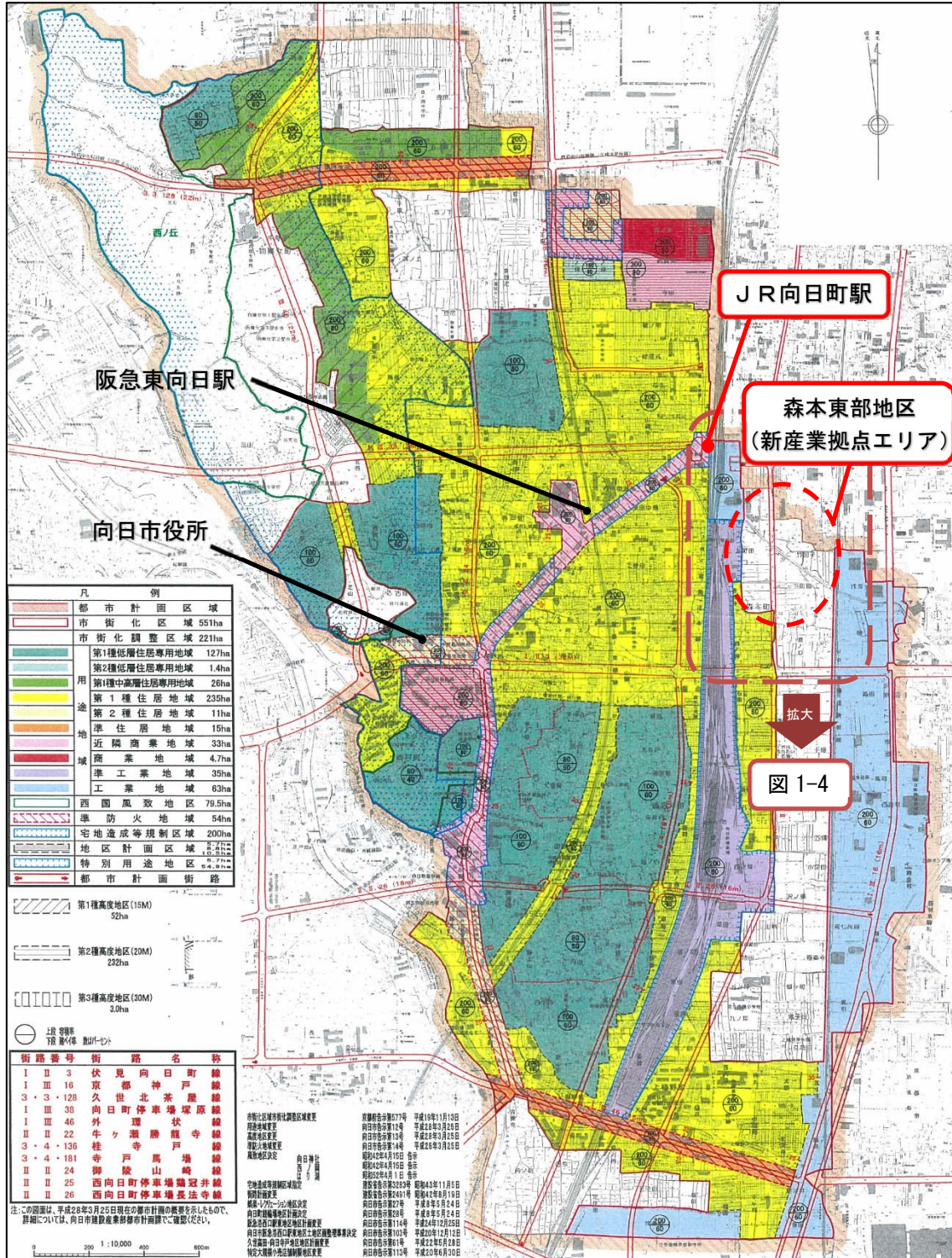


<図 1-2 交通状況>

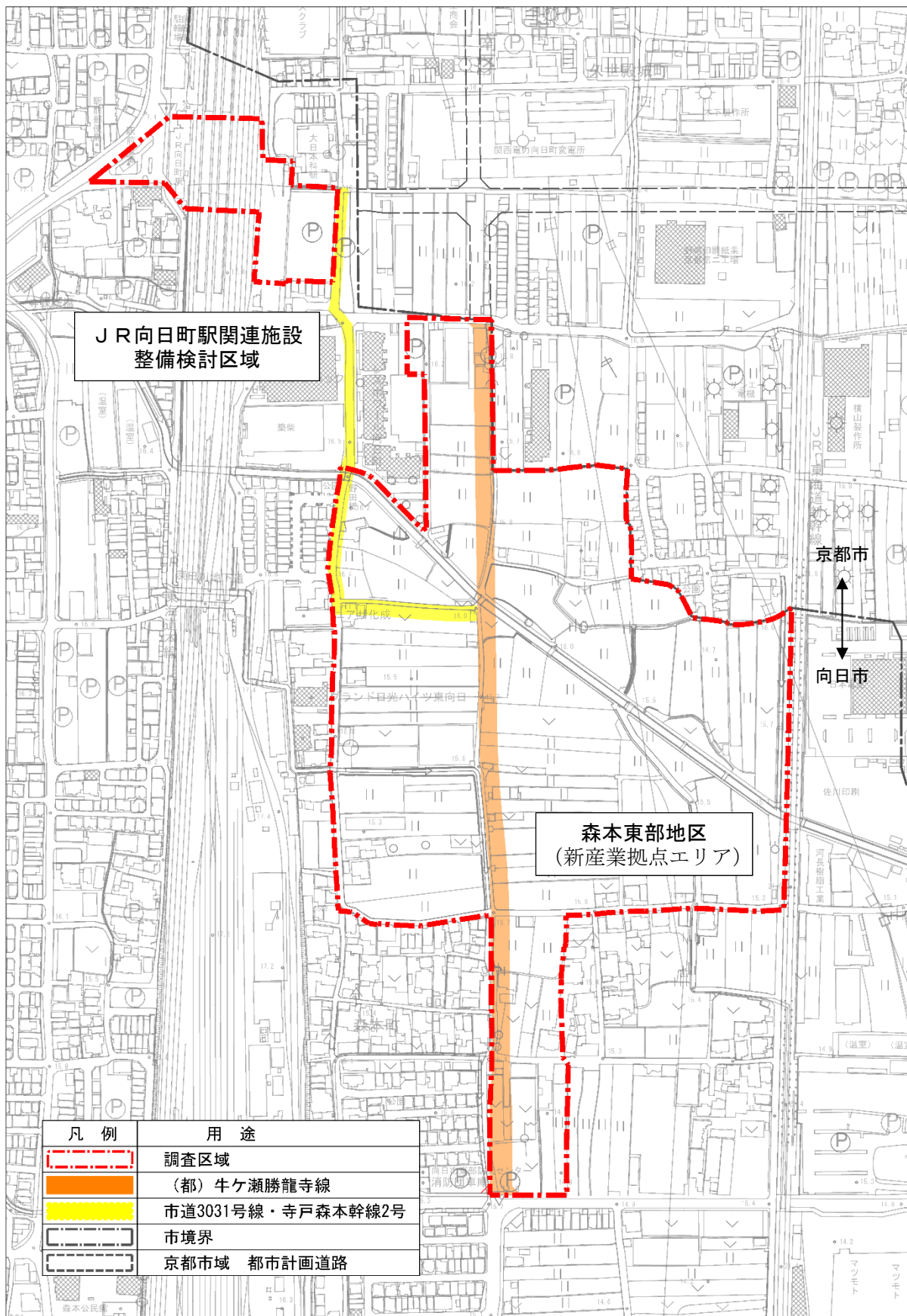
地図出典) 国土地理院地図

(2) 調査区域について

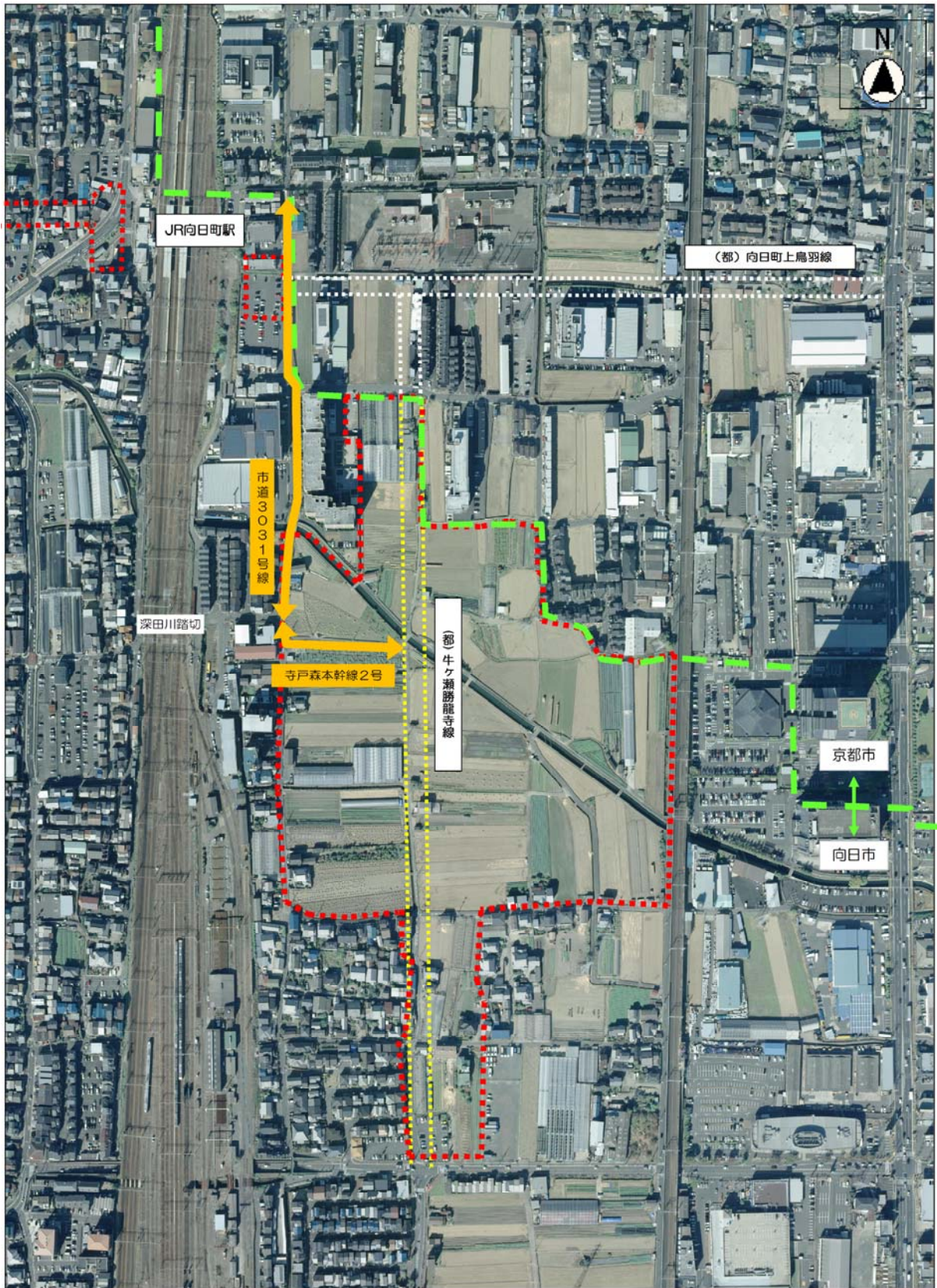
本調査は、JR向日町駅周辺及び森本東部地区（JR東海道本線以東にある森本地区の一部）を調査対象とする。



<図 1-3 調査区域の広域的位置図（向日市都市計画図）>



<図 1-4 調査地区>



< 図 1-5 JR向日町駅東側地域航空写真 >

調査区域の現況及び過去の検討経緯は以下に示すとおりである。なお各区域の現況と課題については、それぞれ 1.3. および 1.4. で改めて記述する。

＜表 1-2 調査区域の現況＞

	J R向日町駅東側地域	森本東部地区
用途地域	工業地域	なし（市街化調整区域）
建ぺい率	60%	60%
容積率	200%	200%
面積	約 8,600 m ²	約 122,500 m ²
土地利用の概況	J R向日町駅東側には鉄道跡地があるが、接道条件・アクセスの問題等から、現状のまま（駅の東口開設無し）での開発は困難な状況である。	現在はほとんどが田や畑として活用されているが、後継者問題や農業経営の問題を抱える人も多く、農地以外の土地利用についての検討を進めたいという声が上がっている。実際に森本東部地区ではまちづくり協議会が発足しており、地区計画制度を活用したまちづくりについて検討が行われている。

＜表 1-3 調査区域における過去の検討経緯等＞

平成 17 年度	J R向日町駅に関する基本調査（東口開設の検討）
平成 18 年度	J R向日町駅に関する基本調査（関連施設の概略設計）
平成 19 年度	J R向日町駅自由通路等整備計画（基本計画・基本設計）
平成 22 年度	J R向日町駅関連地域活性化及び牛ヶ瀬勝龍寺線整備基礎調査
平成 24 年度 ～平成 26 年度	J R向日町駅バリアフリー化事業を先行実施
平成 27 年度	ふるさと向日市創生計画(向日市最上位計画)に「J R向日町駅東口地域の整備」及び「土地利用の転換による事業所の誘致事業の推進」を位置づけ

1. 2. 上位・関連計画における位置づけ等

J R向日町駅東口の開設と駅東側の未利用地や低未利用地を活用した新産業拠点エリアの形成を官民連携により進めるにあたって、上位・関連計画から求められる拠点形成の条件を以下のとおり整理する。

<表 1-4 拠点形成の条件>

	上位・関連計画	内容
土地利用の方針	京都都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R向日町駅周辺地区等は住工の共存、中密度利用を目指す ・ 地域の創生等の政策的取り組みに必要な市街化調整区域は、農林漁業と調整・連携し、計画的に土地利用を図る ・ 乙訓地域における主要駅周辺においては、都市機能の維持増進及び都市環境の整備改善を図るため、市街地再開発事業や地区計画等により市街地の再整備を図る
	第2次向日市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R向日町駅周辺は都市拠点とし、市内の中心的な交通ターミナル機能、商業・業務・サービス機能をもたせる ・ J R向日町駅周辺は、地域の特性に応じた土地利用の見直しを行い、計画的な都市型産業の誘導を図る
交通ネットワーク	京都都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市内幹線道路等の整備を推進する ・ J R向日町駅東口 駅前広場の整備
	ふるさと向日市創生計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路や幹線道路の整備によるネットワーク構築 ・ J R向日町駅東口及び関連する都市計画道路の整備による駅への利便性・安全性の向上 ・ 名神高速道路スマートインターチェンジ開設事業の推進
	第2次向日市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路の整備 ・ J R向日町駅周辺の基盤整備の推進
雇用・産業	ふるさと向日市創生計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 耕作放棄地の防止施策や放棄竹林対策の実施 ・ 農商工の連携による市内産業の活性化 ・ 土地利用の転換による事業所誘致事業の推進
	第2次向日市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R向日町駅東側周辺については、地域の特性に応じた土地利用の見直しを行い、計画的な都市型産業の誘導を図る
	向日市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域特性を活かして「しごとの場」を創る ・ 市内の目標創業件数：5年(平成27年から平成31年度)で20件
	乙訓地域商業ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の市街地を魅力的な商業地として再整備する
賑い・活力	第2次向日市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R向日町駅周辺については、交通や商業・業務など都市機能の集積と充実を図る
	向日市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ 向日市の魅力を高め、人の流れを創る ・ 土産品等特産品の開発及び飲食店、特産品販売所の開設支援 ・ 市民の定住意向割合を高める

1. 3. J R向日町駅周辺の現状と課題

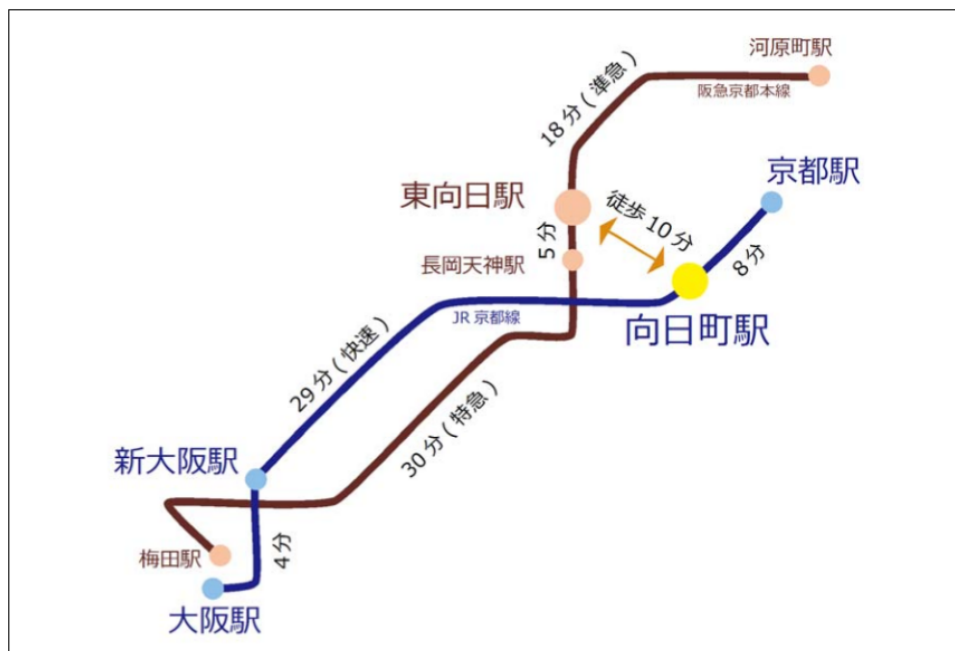
(1) J R向日町駅周辺の現状

本市は、京都市や大阪市など大都市部への鉄道アクセスが良く、また、国道 171 号など幹線道路も通っていることから、大都市近郊の住宅・産業都市として発展してきた。

本市の玄関口である J R 向日町駅は、京都府内で最も早い明治 9 年 7 月に開業した駅であるが、開設当初から東口がないため、駅東側に居住する市民にとっては、駅から離れた踏切や地下通路を利用せざるを得ない状況にある。また、J R 向日町駅東側に位置する市街化調整区域の東側には、本市の工業地域が広がっており、通勤者にとっても利便性に課題を抱えている状況にある。

J R 向日町駅周辺は、「第 2 次向日市都市計画マスタープラン」において都市拠点に位置付けられているが、土地利用の状況については、駅改札口のある西側は住宅や商業施設が立地しているが、駅東側は J R 貨物の引き込み線跡地や露天駐車場、住宅、事業所、工場などが混在している状況にある。

このように J R 向日町駅周辺は、鉄道によって地域が分断されていることから、土地利用だけでなく地価においても大きな差が生じている。



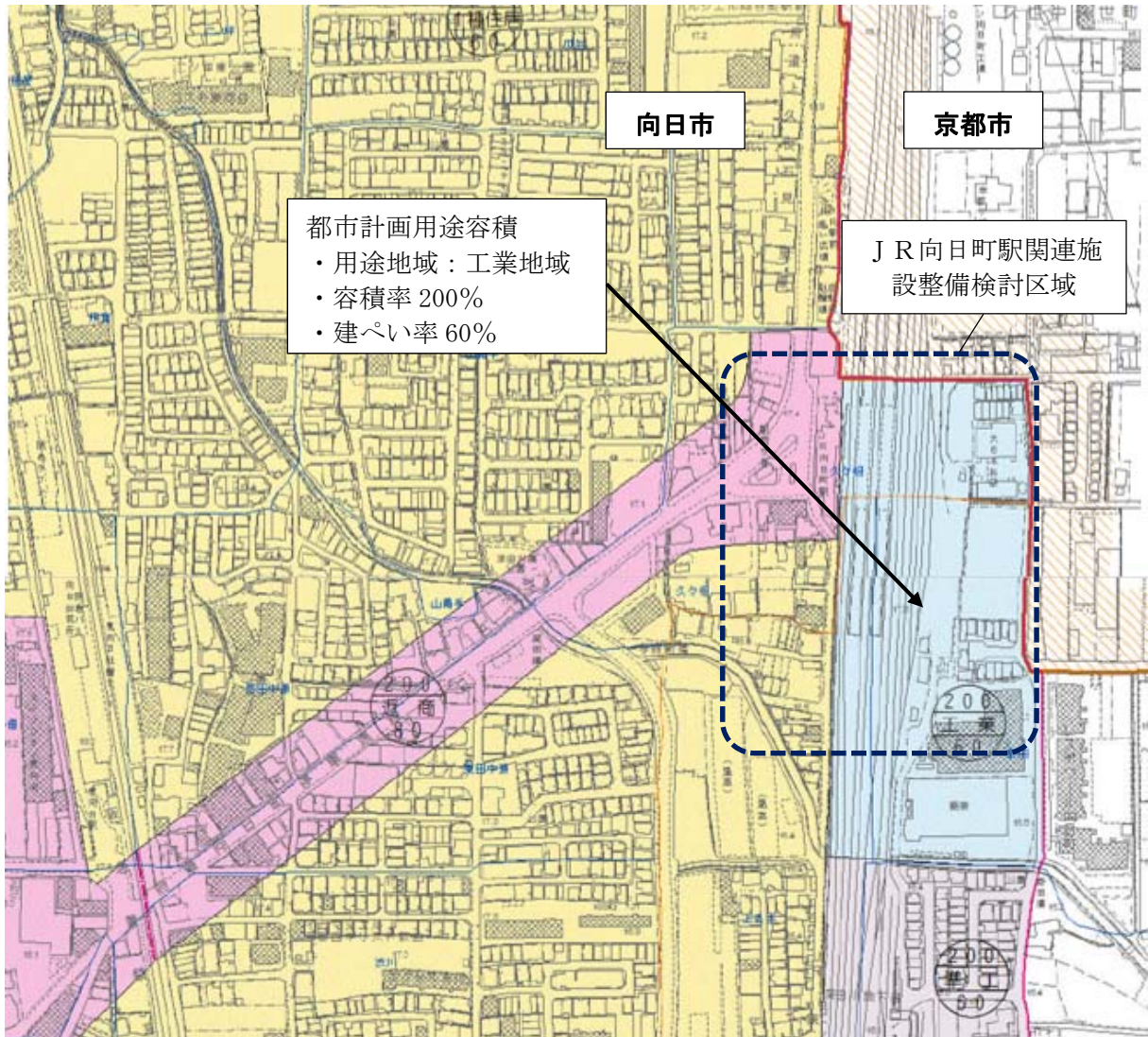
<図 1-6 主要駅までのアクセス>

<表 1-5 J R 向日町駅東西地区の土地価格比較（平成 27 年）>

地区	路線価	評価額
駅西側	190 千円/m ²	238 千円/m ²
駅東側	74 千円/m ²	93 千円/m ²

※ 評価額＝路線価÷0.8

資料) 国税庁/財産評価基準書路線価図・評価倍率表



<図 1-7 JR向日町駅東地区の都市計画用途地域・建ぺい率・容積率>



<図 1-8 JR向日町駅東地区の現状>

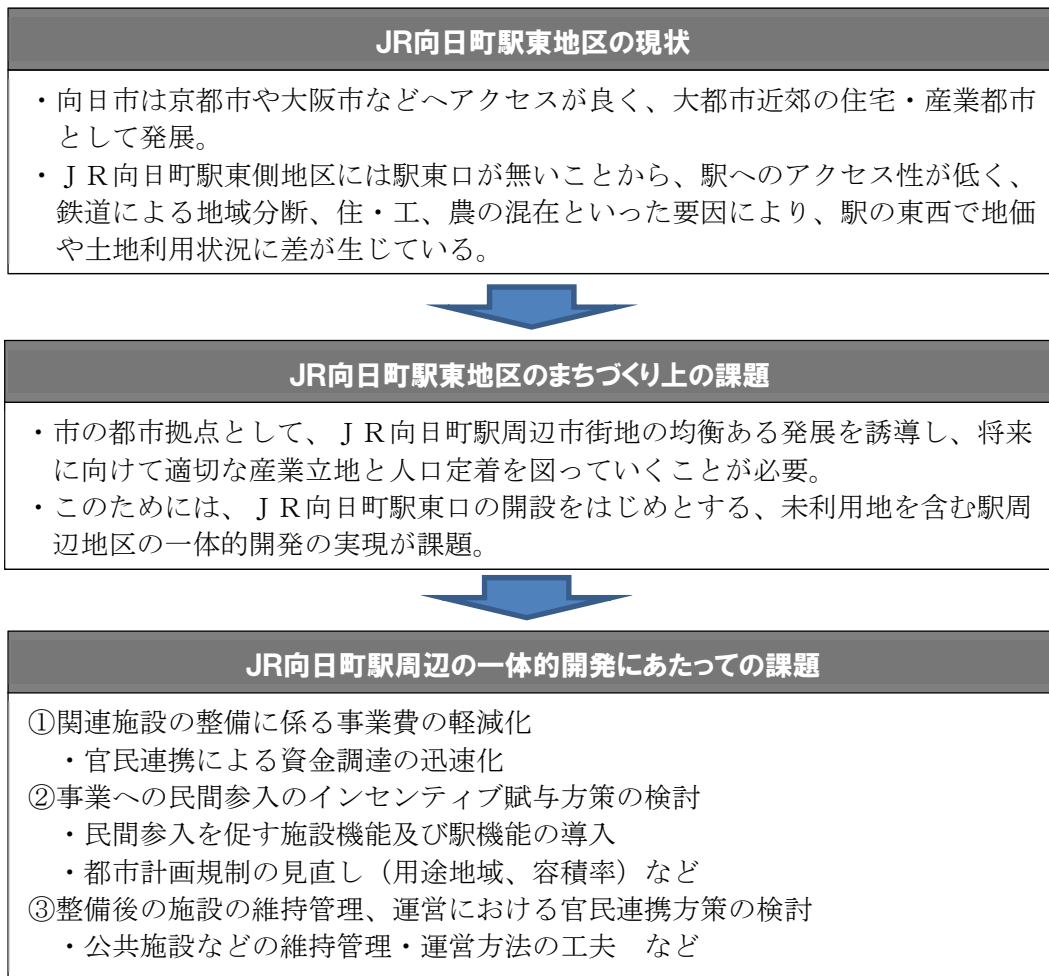
(2) 課題の整理

本市の玄関口であるＪＲ向日町駅は、開設当初から東口がなく、市民や通勤者などの利用者にとって利便性に課題を抱えるとともに、鉄道による地域分断により、駅東地区と駅西地区では土地利用にも大きな差が生じている。

既存の駅機能を有効に活用し、ＪＲ向日町駅周辺市街地の均衡ある発展を誘導し、将来に向けて適切な産業立地と人口定着を図っていくためには、ＪＲ向日町駅東口の開設がまちづくり上の課題となっている。

一方で、駅東口の開設は、多額の事業費や費用対効果、また、京都市との市境が近く駅東側に十分な土地の確保が難しいことなどから、これまで実現が難しかった。しかし、社会経済状況の変化により、駅東側にある貨物の引き込み線が未利用地となったこと、平成 27 年度に本市の最上位計画である「ふるさと向日市創生計画」に「ＪＲ向日町駅東口地域の整備」が位置付けられたことで、駅東口開設の可能性が高まってきている。

この駅東口開設の実現にあたっては、これまでからの課題である多額の事業費を軽減するための民間活力を導入した事業手法や、都市拠点にふさわしい機能の誘導方策、整備後における施設の維持管理費の軽減方策などを、民間活力の導入により解決を図っていく官民連携方策の検討が課題となる。



<図 1-9 JR向日町駅東地区の課題>

1. 4. 新産業拠点エリアの現状と課題

(1) 新産業拠点エリア（森本東部地区）の現状

J R向日町駅の東側にある森本東部地区は、現状は市街化調整区域であり、そのほとんどは田畑として活用されている。しかし農業経営や後継者の問題を抱える地権者も多く、平成 28 年度に森本東部地区まちづくり協議会で実施された「森本東部地区のまちづくりに関するアンケート」では、今後“農地以外の土地利用についても検討が必要である”という意見に 9 割を超える賛同があった。

■森本東部地区まちづくり協議会

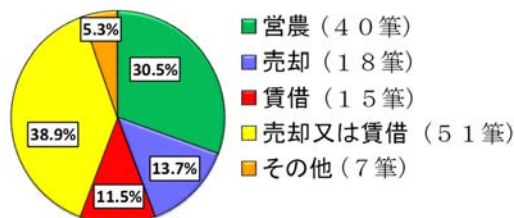
森本東部の J R 向日町駅東側地域の安全で、健全な発展を図るため、防災道路や生活・通学道路の整備等有効な土地利用を踏まえた開発を目指し、調査・研究し賑わいと利便性・安全性及び防災力の強化を図り、活力のあるまちづくりの推進に寄与することを目的とする。

<森本東部地区のまちづくりに関するアンケート結果（一部抜粋）>

- 調査対象：森本東部地区地権者（農地所有者） 44 者
- 実施時期：平成 28 年 7 月 1 日から 20 日
- 回答状況：配布 44 票 有効回収 42 票 有効回収率 95.5%

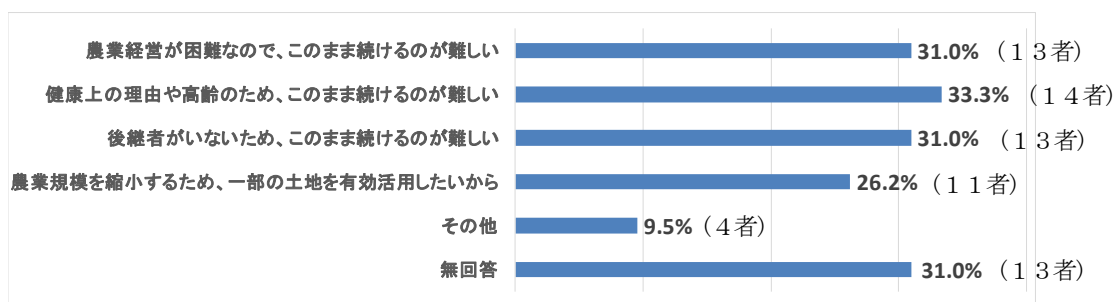
(7) 今後の土地利用の意向（問5）

営農を希望されている方は約 3 割と少なくなっており、売却や賃貸を希望されている方が 6 割以上と増えていることがわかります。



(8) 売却・賃貸を希望する理由（問6）

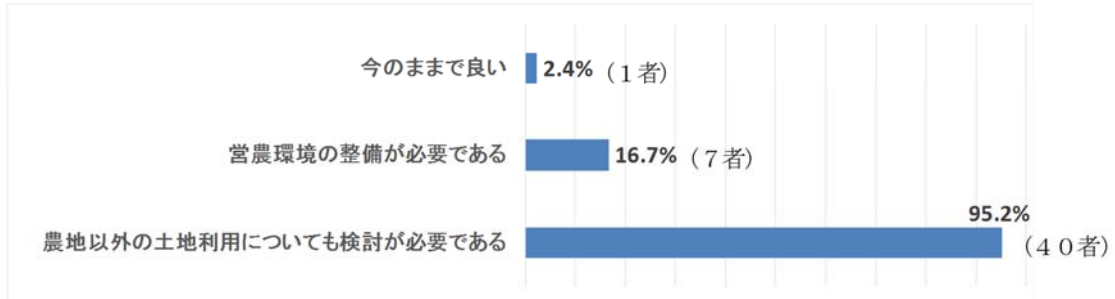
農業経営や健康上の理由や後継者の問題、農業経営の困難化などやむを得ない理由で、売却や賃貸を希望されていることがわかります。また、農業規模の縮小のため、土地活用を希望されている方も多いことがわかります。



(10) 今後のまちづくりについて (問8)

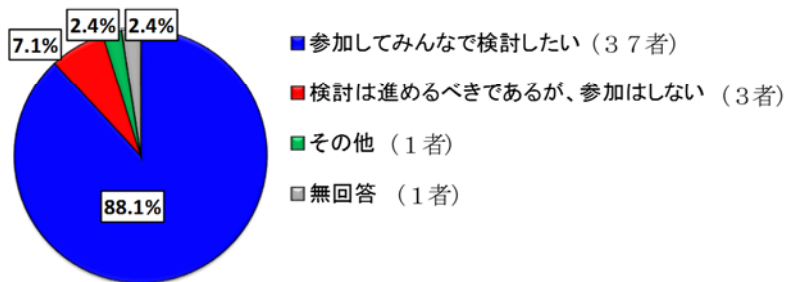
ほとんどの方が、現状に課題があると考えられており、9割以上の方が農地以外の土地利用の検討が必要と考えられております。

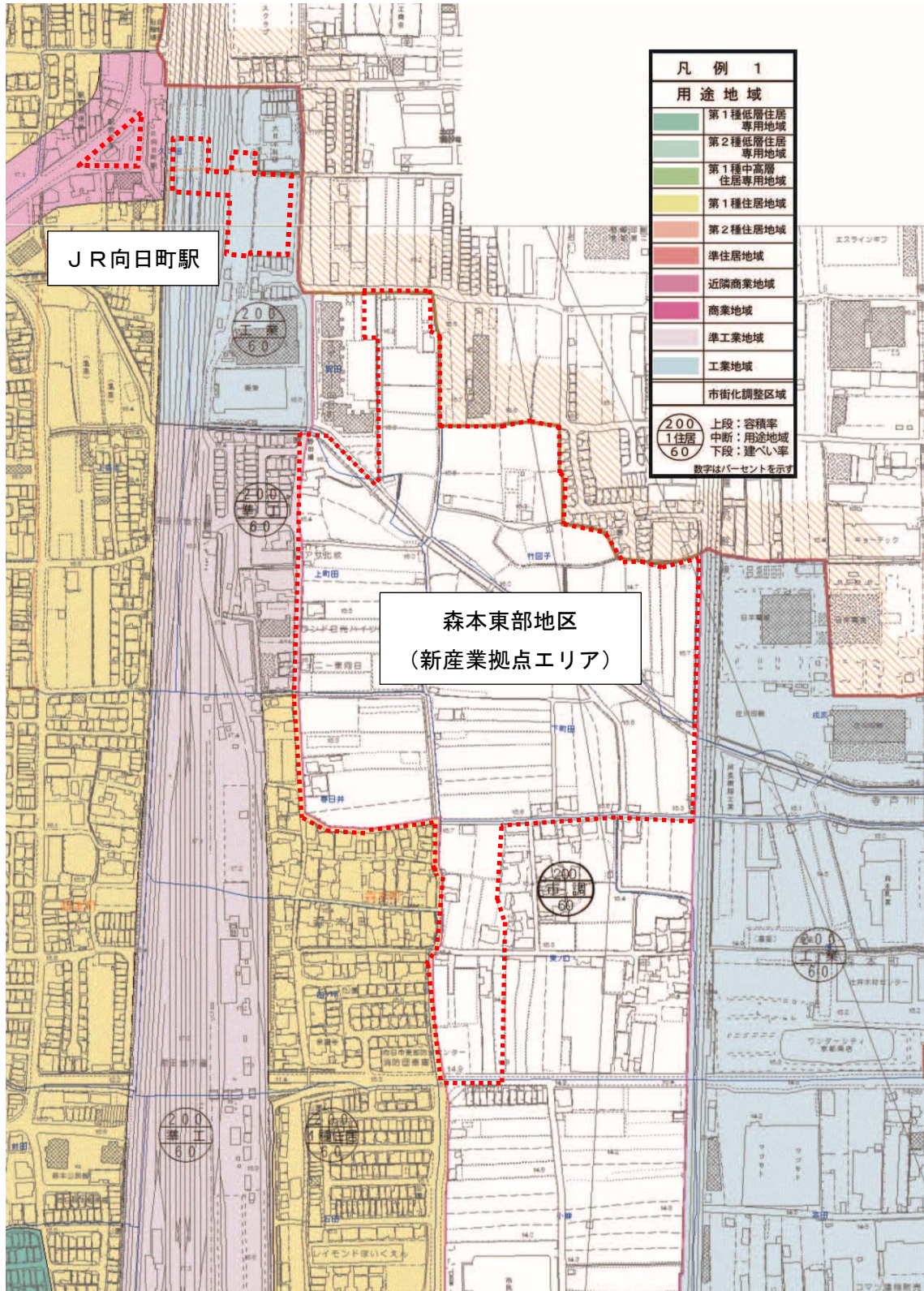
また、約2割の方が、営農環境の整備についても検討が必要と考えられております。



(11) まちづくりの進め方について (問9)

参加して検討したい方、参加はしないが検討はすすめるべきであると考えておられる方が9割を超えており、検討すべきでないとの回答は1人もありませんでした。ほとんどの方が、協議会活動へ賛同されていることがわかります。



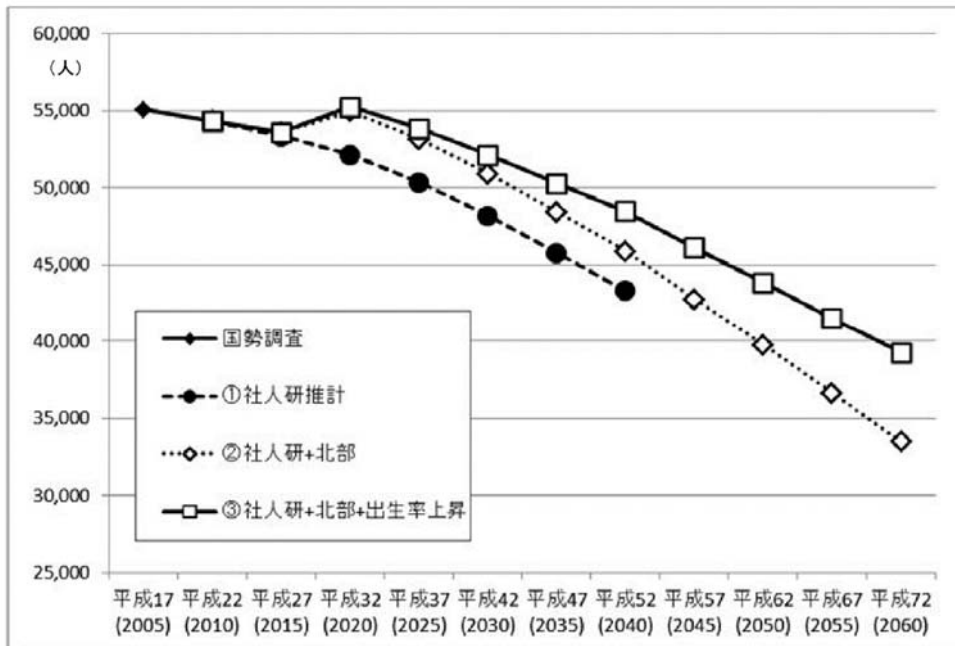


<図 1-10 森本東部地区周辺の都市計画用途地域・建ぺい率・容積率>

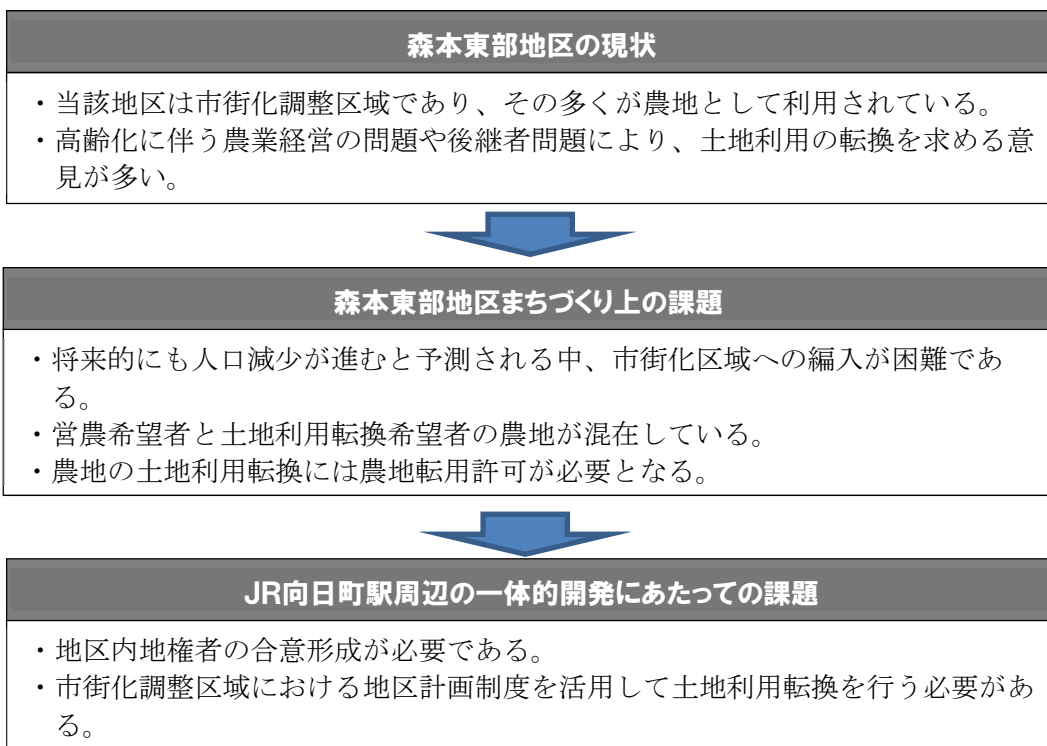
(2) 課題の整理

森本東部地区において土地利用の転換を行うためには、地区内に土地利用転換希望者と営農希望者の所有する農地が混在していることが課題となる。

また、現在の京都都市計画区域マスタープランには保留人口が定められておらず、今後は少子高齢化・人口減少などの社会構造の変化に適応する必要があることから、新たに市街化区域へ編入することは相当困難であり、市街化調整区域における地区計画制度を活用して土地利用転換を行う必要がある。



<図 1-11 向日市の人口シミュレーション>



<図 1-12 森本東部地区の課題>

第2章 基本構想案の検討

2. 1. JR向日町駅関連施設整備に関する土地利用構想案

(1) JR向日町駅関連施設の整備メニュー

① 駅出入口新設にあたって必要となる施設機能（他事例より）

事例調査から、一般に、鉄道駅に新たな駅出入口を設置する場合は、次の施設が必要となる。

◇新たな駅出入口側の駅前広場

- ・新たな駅出入口を利用する人のための駅前広場が必要となる。なお、駅前広場の規模等については、関係法令などの基準のほか駅及び周辺地区の状況などによる。

◇自由通路

- ・自由通路は、線路で分断されている地域相互間の歩行者の便を図るための施設として整備される。駅近傍に線路の両側を連絡する通路橋上駅整備が行われる駅では自由通路を併設する事例が多い。

◇橋上駅

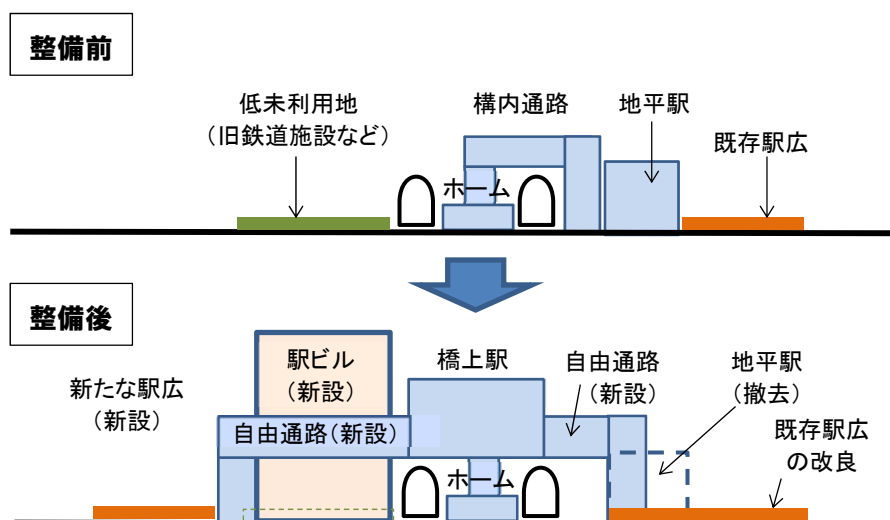
- ・既存の地平駅の状態では、線路の両側に駅舎を設置しないと両側からの利用が難しい。橋上駅の建設費は係るものの、改札口や乗車券売り場等を1箇所を集約できるため駅機能の簡略化を図ることができる。

◇既存駅出入口側の再整備（駅前広場（改良）、駅ビルなど）

- ・既存の地平駅舎が撤去されることに伴い、既存駅出入口側に開発可能用地が生じる。この用地を活用して、既存駅前広場の改良や駅ビルの新設を行うことができる。どのような整備を行うかは、当該駅及び周辺地区の状況による。

◇低未利用地を活用した駅ビル建設など

- ・新たな駅出入口の設置に合わせて、駅に隣接した低未利用地（旧鉄道施設など）がある場合は、その用地を活用して駅ビルなどを建設する事例がみられる。



<図 2-1 新たな駅出入口設置時の施設整備イメージ>

② J R向日町駅東口関連施設の整備メニュー

J R向日町駅の場合は、

- ・ 新たな駅出入口を計画している東口側に、貨物線跡の低未利用地がある。
- ・ 既存駅舎の撤去により生じる開発可能用地は、小規模な用地となる。
- ・ 都市拠点にふさわしい機能の集積が求められている。
- ・ 事業費縮減のため、民間活力の導入を促進する施設機能が必要となる。また、民間事業者の参入を促すには高い利便性を備えた駅施設が求められる。
- ・ 既存の西口駅前広場は狭小であり、広場機能の改善が望まれている。

といった状況にある。

一方で、J R向日町駅東口開設にあたっては、次の効果が期待されるており、こうした効果を発現できるような施設整備計画が必要となる。

< J R向日町駅東口設置の整備効果 >

◇利便性・安全性向上による乗降客数の増加
・ 駅東地区の J R向日町駅アクセス利便性・安全性の向上（アクセス時間の短縮など）
・ 駅東地区の駅勢圏の拡大
◇周辺地域のポテンシャルの向上
・ 都市拠点にふさわしい商業・業務・サービス機能の集積
・ 産業立地の促進（就業者の通勤利便性の向上、来客等のアクセス利便性の向上）
・ 夜間人口定着の促進（通勤・通学利便性の向上）

以上の条件を勘案し、官民連携による J R向日町駅東口開設関連事業として、下表に示す施設の整備を想定する。

<表 2-1 J R向日町駅東口関連事業の施設整備メニュー>

東口（新規）	駅部	西口（既存）
・ 東口駅前広場（新設）	・ J R向日町駅橋上駅舎（新設）	・ 西口駅前広場（改良）
・ 東口駅ビル（新設）	・ 東西自由通路（新設）	

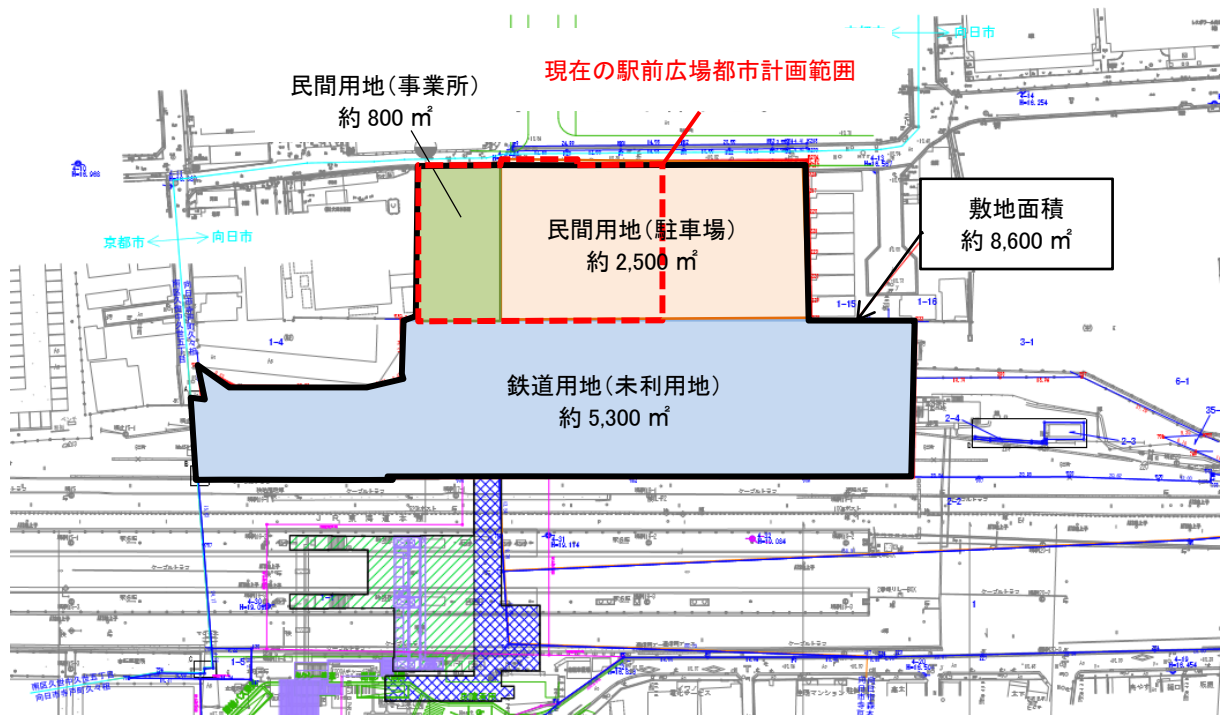
(2) J R向日町駅関連施設の配置計画

①東口事業用地の検討

J R向日町駅東口開設関連事業の事業用地としては、次の約 8,600 m²の用地を想定する。

<表 2-2 J R向日町駅東口関連事業の東口事業用地>

No.	用地所有者	面積
1	鉄道用地（現状未利用地）	約 5,300 m ²
2	駐車場用地	約 2,500 m ²
3	事業所用地	約 800 m ²
	合計	約 8,600 m ²



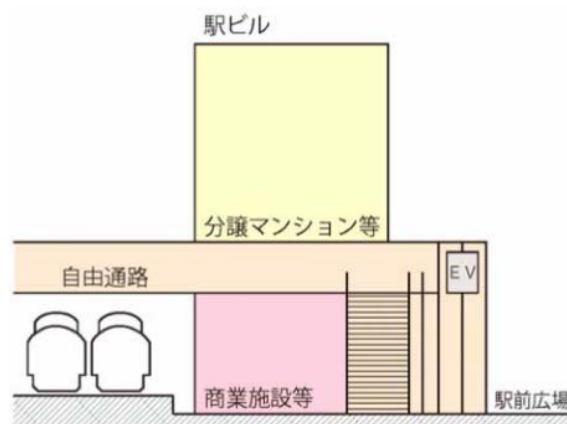
<図 2-2 JR向日町駅東口関連事業用地>

②東口の施設配置計画の検討

(a) 駅ビル

駅ビルについては、現在のJR向日町駅の西側駅前広場、ホームの位置を前提として想定される橋上駅、自由通路の位置を考慮し、鉄道用地の中央部に配置する。

建築面積については、鉄道用地の形状、建ぺい率の規制などを考慮して約 2,800 m²程度と設定し、用途については事業収益の算定が比較的容易な、1 階～2 階を商業施設等と自由通路とし、3 階以上を分譲マンションと想定する。なお、整備にあたっては、現行の容積率 (200%) 等を変更し、土地の高度利用を図ることとする。



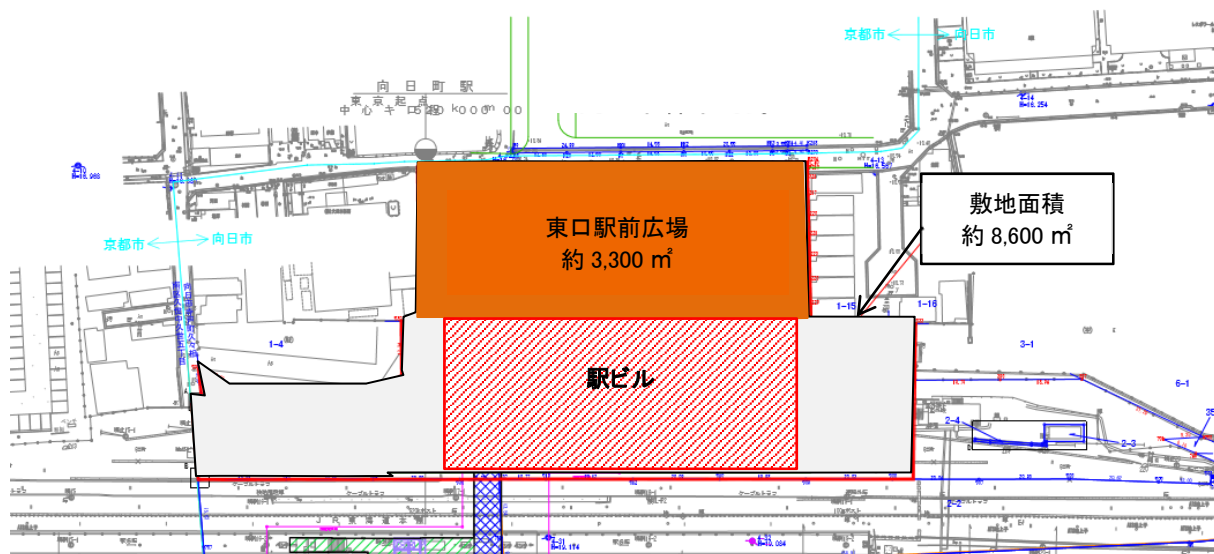
<図 2-3 東口駅ビルのイメージ>

(b) 東口駅前広場

駅東側には、JR向日町駅東口駅前広場と国道171号を接続する都市計画道路向日町上鳥羽線が計画決定されており、東口駅前広場は国道171号から流出入する交通の結節点として、相応の駅前広場機能が求められる。

また前面道路や近隣宅地、鉄道用地等、駅ビル周辺地物との取合い（隣地斜線制限）を考慮すると、駅ビル前面に駅前広場が配置されている方が駅ビル規模を大きくできる。

以上から次項<図2-4>に示す3,300㎡の範囲に、東口駅前広場を配置する。



<図2-4 東口駅前広場配置案>

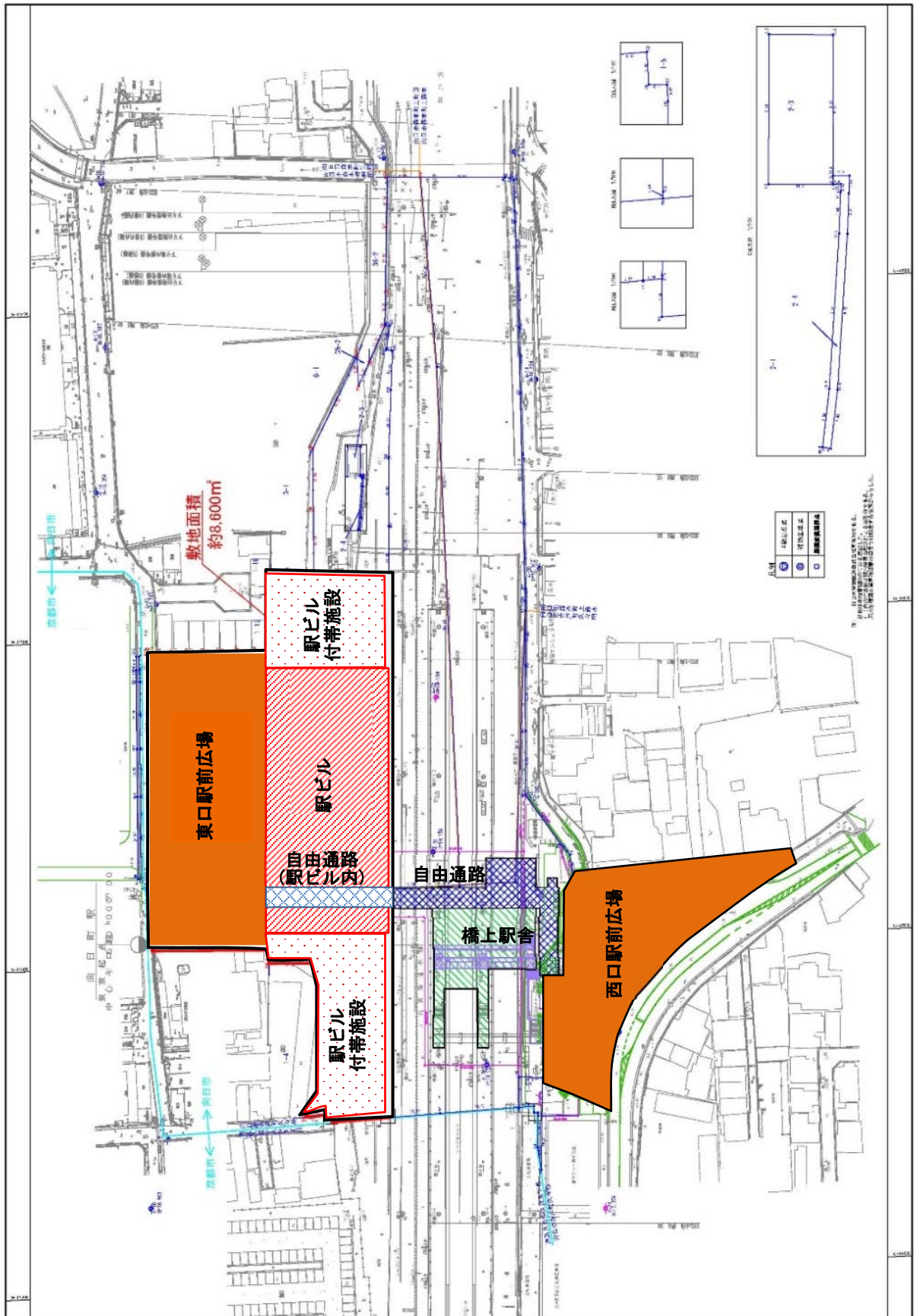
(c) 西口駅前広場

西口駅前広場については、現状の駅前広場用地と橋上駅整備で生じた用地を合わせて、小規模な改良整備を図ることとする。

以上より、JR向日町駅東口関連事業の整備構想案を下表及び次ページの図に示すように設定する。

<表2-3 JR向日町駅東口関連事業の整備構想案>

■ 基盤施設	■ 駅ビル（今回の調査での想定）
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR向日町駅橋上駅舎（新設） ・ 東西自由通路（新設） ・ 東口駅前広場（新設） ・ 西口駅前広場（改良） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築面積：約2,800㎡ ・ 1階～2階：店舗、自由通路 ・ 3階～：分譲マンション等 ・ 地下：駐車場等 ・ その他付帯施設



<図 2-5 JR向日町駅関連事業基本構想(案)>

(3) 都市計画に関する検討

① 駅東口開設のための都市計画

東口の都市施設（駅前広場）については、東口につながる都市計画道路、東口へのアクセス交通、東西自由通路などの施設の検討結果を、駅ビル計画や新産業拠点エリア計画との整合を図る観点から見直し、都市計画決定及び都市計画の変更を行うこととなる。

なお、今回の検討では、駅ビルと駅前広場・自由通路の整備を一体的に進めるため、敷地の共同利用を想定し、駅ビルの敷地面積は駅前広場・自由通路用地を含む8,600 m²とする。

敷地の共同利用のため、自由通路や駅前広場の整備にあたっては、立体都市計画制度※を活用することが考えられる。

※立体都市計画制度は、道路、河川、公園等の都市施設を整備する際に必要な範囲を立体的に定める制度である（都市計画法第11条第3項）。

② 都市機能誘導のための都市計画

東口開設と一体的な拠点都市機能の誘導を行うため、駅ビルの建設を想定しているが、官民連携による事業化をめざすには、容積率の緩和などのインセンティブの付与が必要となる。容積率の緩和手法としては、例えば、次のような方法が考えられる。

(a) 基準容積率の変更

用途地域の変更を行い、基準容積率を見直す。

現行：工業地域（200%） ⇒ 変更：商業地域（～500%）
又は 近隣商業地域（～400%）

(b) 容積率の緩和

市街地再開発事業等、土地の高度利用を図る場合に、高度利用地区を設定し容積率を緩和する。

高度利用地区 ⇒ 基準容積率＋ ～300%

このほか、上記を併用する方法や、地区計画制度や総合設計制度を活用した容積率緩和手法も考えられる。ちなみに、近隣の長岡京市の事例では、基準容積率400%（商業地域）＋100%（高度利用地区）＝500%まで緩和されている。

<表 2-4 近隣都市の鉄道駅周辺地区の容積率>

都市名	地区	用途地域	容積率	建ぺい率
高槻市	J R 高槻駅	商業地域	600%、400%	80%
	阪急高槻市駅	商業地域	400%	80%
長岡京市	J R 長岡京駅 (西側)	商業地域	400%	80%
	J R 長岡京駅 (東側)	工業地域	200%	60%
	阪急長岡天神駅	近隣商業地域	300%、200%	80%
京都市	J R 京都駅	商業地域	600%	80%
	J R 桂川駅 (西側)	商業地域	300%	80%

容積率を変更した場合の駅ビルの延床面積は、次のとおりとなる。

<表 2-5 容積率の変更による駅ビル延べ床面積の変化>

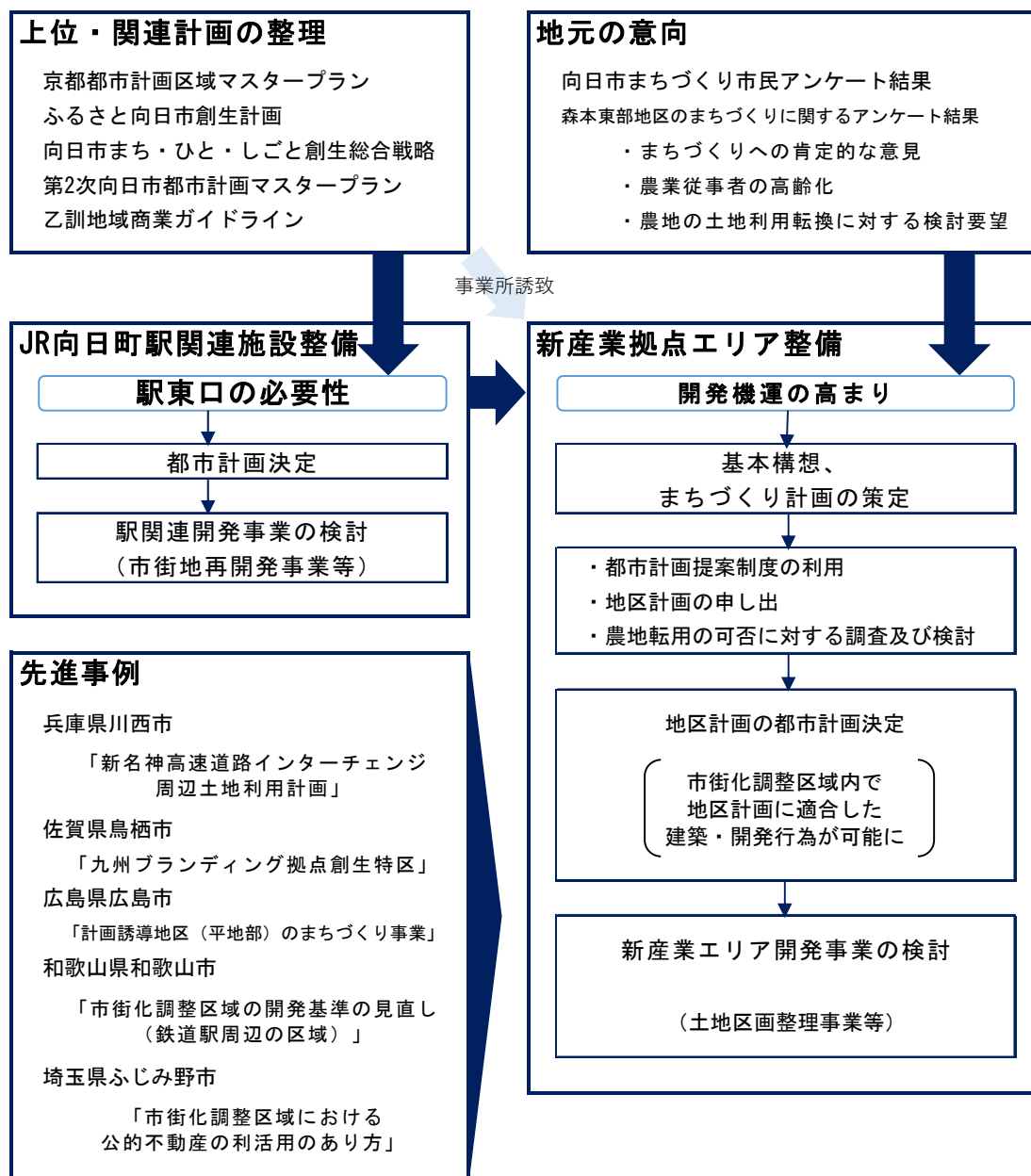
①敷地面積	②建築面積	③容積率	④延べ床面積 (①×③)	⑤概ねの階数 (④÷②)
8,600 m ²	2,800 m ²	200%	17,200 m ²	7 階
		300%	25,800 m ²	10 階
		400%	34,400 m ²	13 階
		500%	43,000 m ²	16 階

2. 2. 新産業拠点エリア整備に関する土地利用構想案

JR向日町駅東口が開設すると、現在は市街化調整区域である森本東部地区のポテンシャルは大きく向上することから、個別の開発等により虫食い状の無秩序な土地利用の転換が進むことが予想される。

このため、新産業拠点エリアは、駅の利便性を享受しながら、既存の産業立地との相乗効果が発揮されるようにすることが望ましいことから、産業施設と連携した業務・サービス施設等の立地及び駅への至近性を活かした産業施設等の立地誘導が想定される。

これらの産業施設等の立地誘導を実現するためには、土地利用の適切な誘導手法としての地区計画の導入が求められている。



<図 2-6 新産業拠点エリア整備までの流れ>

(1) 地区計画の都市計画決定

JR向日町駅東口の開設が位置づけられたことにより、近接する市街化調整区域の開発ポテンシャルが大きく向上することになった。ポテンシャル向上による無秩序な農地の開発を抑制し、駅東口の利便性を効果的に活用した土地利用を適切に誘導するために、地元地権者等による「都市計画提案制度」に基づき、当該地区の地区計画の都市計画決定を実施する必要がある。

また、市街化調整区域の開発行為には原則開発許可が必要となる。市街化調整区域内での開発許可には**技術基準**（都市計画法第 33 条）の他に**立地基準**（都市計画法第 34 条）を満たす必要があり、当該地区の整備では都市計画法第 34 条第 1 項第 10 号の**地区計画**を用いた開発が必要である。

■地区計画及び都市計画の提案制度

平成 12 年の都市計画法の改正により地区計画の申し出制度（都市計画法第 16 条第 3 項）が創設され、「市町村は条例で地区計画等に関する都市計画の決定又は案の内容となるべき事項を申し出る方法を定めることができる」とされた。

平成 14 年には都市計画提案制度（都市計画法第 21 条の 2）が創設され、ほぼ全ての都市計画について土地所有者等による提案が可能となった。

本市においては「向日市まちづくり条例」により、地区計画等の申し出に関する申し出方法及び都市計画の提案が可能な団体について定められている。

<表 2-6 向日市まちづくり条例に定められる事項>

地区計画等の申し出が出来る者	・ 地区計画等の原案の区域内に住所を有する者等 ・ 地区まちづくり協議会 ・ テーマ型まちづくり協議会
申し出に必要な同意	区域内に住所を有する者等のおおむね 3 分の 2 以上の同意

■地区計画等

昭和 55 年に創設された制度。創設当初は地区計画の基本となる「一般形」のみだったが度重なる制度の拡充が行われ、現在では**地区計画**、**防災街区整備地区計画**、**歴史的風致維持向上地区計画**、**沿道地区計画**、**集落地区計画**の 5 種類（都市計画法第 12 条の 4 第 1 項各号）が定められている。

また、地区計画（都市計画法第 12 条の 5）には都市計画法第 12 条の 4 第 2 項に定められる事項に加えて、**再開発等促進区**（同条第 3 項）、**開発整備促進区**（同条第 4 項）を定めることができ、地区整備計画の特例制度を利用することでより弾力的な運用を行うことができる。

<表 2-7 開発行為の規制対象規模>

都市計画区域	線引き都市計画区域	市街化区域	1,000㎡(三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等は500㎡)以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引き下げ可	技術基準適用	立地基準適用
		市街化調整区域	原則として全ての開発行為		
	非線引き都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引き下げ可		
	準都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引き下げ可		
都市計画区域及び準都市計画区域外		1ha以上の開発行為			

出典) 国土交通省 HP

<表 2-8 地区計画等の整理>

地区計画		概要
一般型		
市街化調整区域地区計画		市街化調整区域の整備・保全
再開発等促進区		公共施設の整備と併せて容積率を緩和
開発整備促進区		公共施設の整備と併せて大規模な店舗等の用途制限を緩和
特例的活用	誘導容積型	公共施設の整備状況に応じて容積率を段階的に適用
	容積適正配分型	区域内で容積を配分
	高度利用型	空地の確保により容積率を割増し
	用途別容積型	住宅用途について容積率を1.5倍まで割増し
	街並み誘導型	前面道路幅員による容積率制限等を適用除外
	立体道路制度	道路空間を立体的に限定することで土地の有効活用が可能
防災街区整備地区計画※		防災上有効な道路整備と、建築物の耐火構造化を促進
歴史的風致維持向上地区計画※		歴史的風致にふさわしい建築物等の整備・利活用と市街地の保全
沿道地区計画※		幹線道路沿道において、騒音防止と建築物の高度利用を促進
集落地区計画※		営農条件と調和のとれた良好な居住環境を確保

※都市計画法以外の法令の規定によるもの

(2) 土地利用の方針

■森本東部地区における土地利用の方針

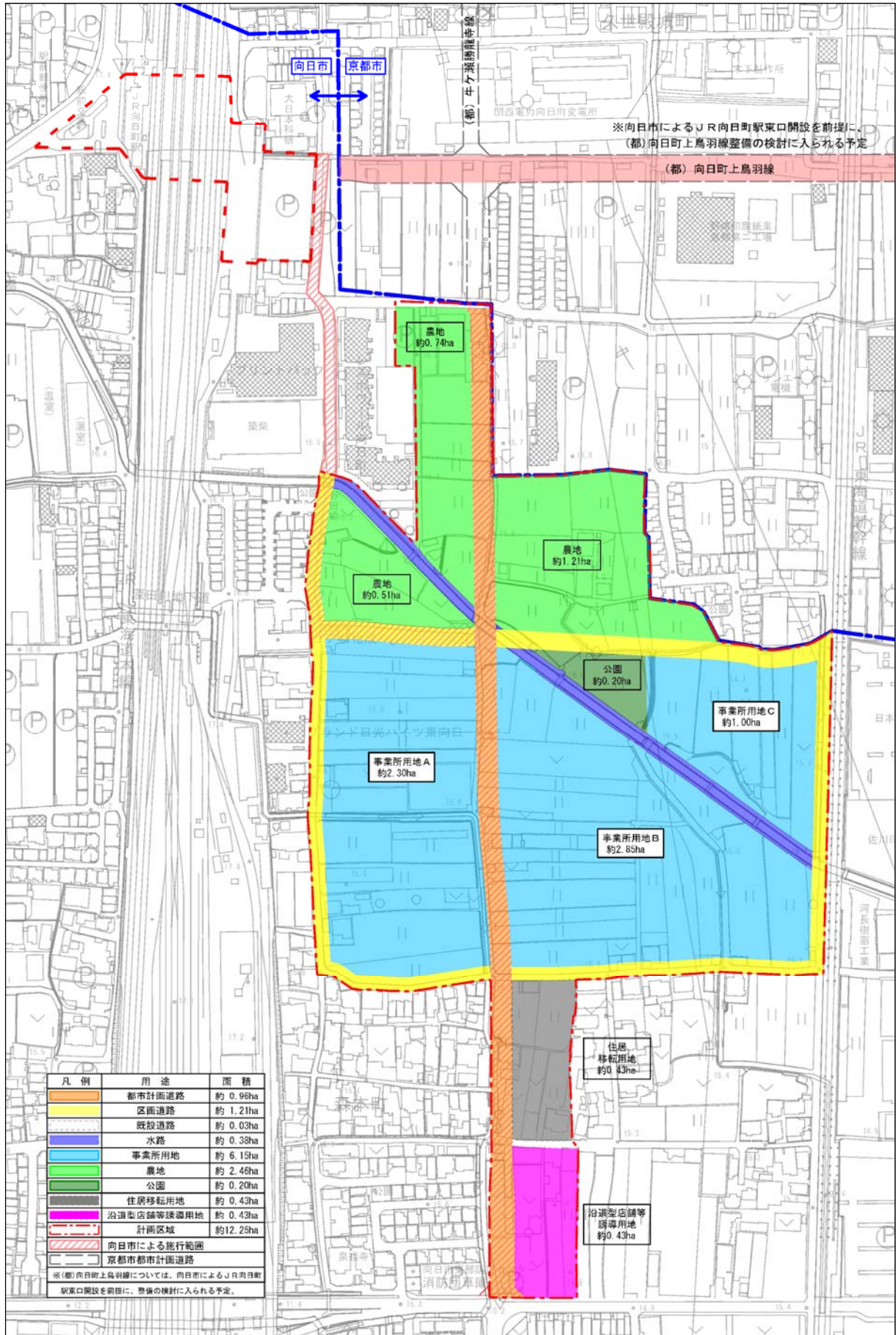
①企業・事業所の誘致

- ・市街化調整区域であること、上位・関連計画を勘案し、人口フレームに影響のない事業所用地への土地利用転換を検討する。

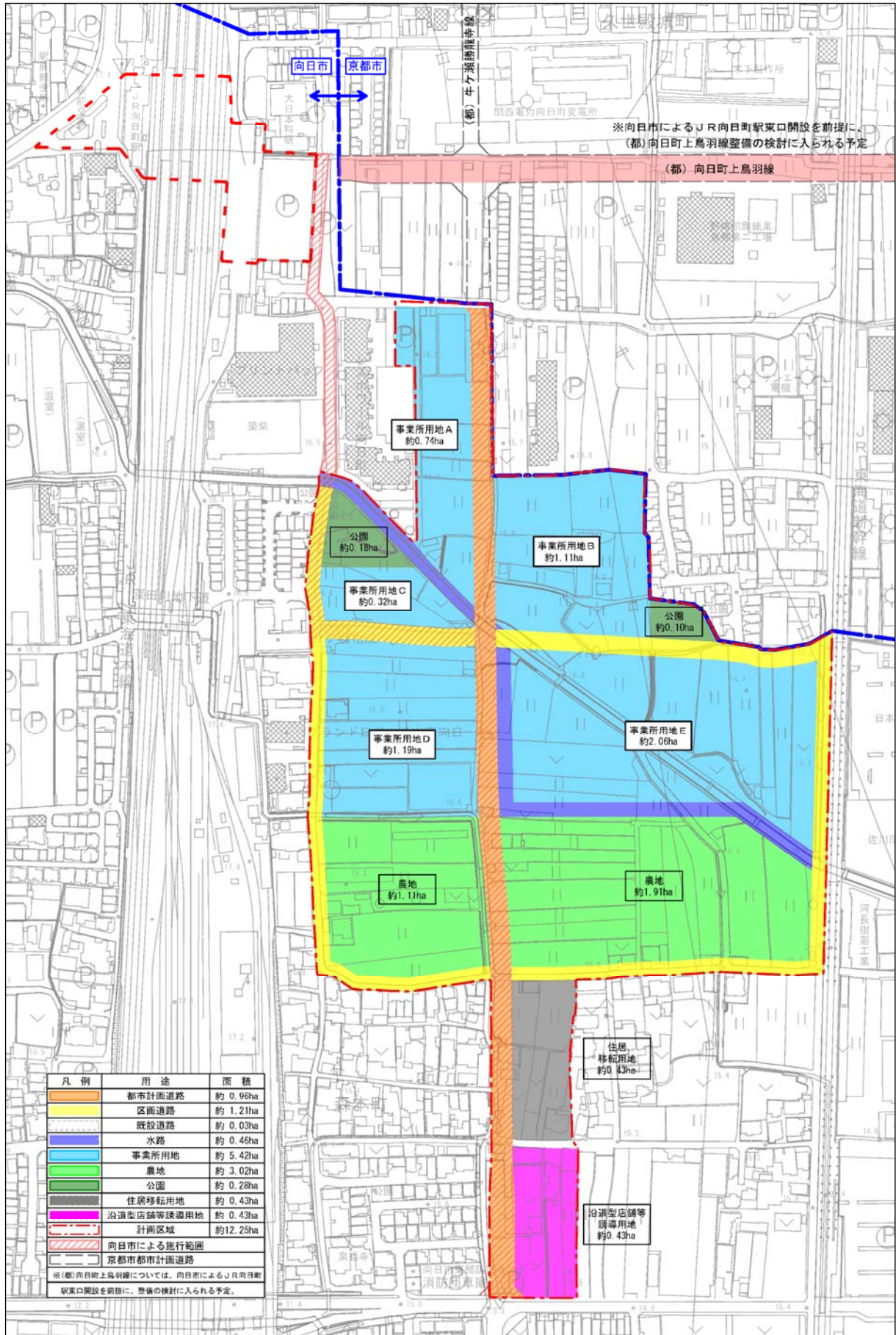
②営農環境の整備

- ・営農希望者の農地を整形・集約を行うことで、農作業の効率化・合理化を図る。
- ・地区内に点在する住宅についても一ヶ所に集約する。

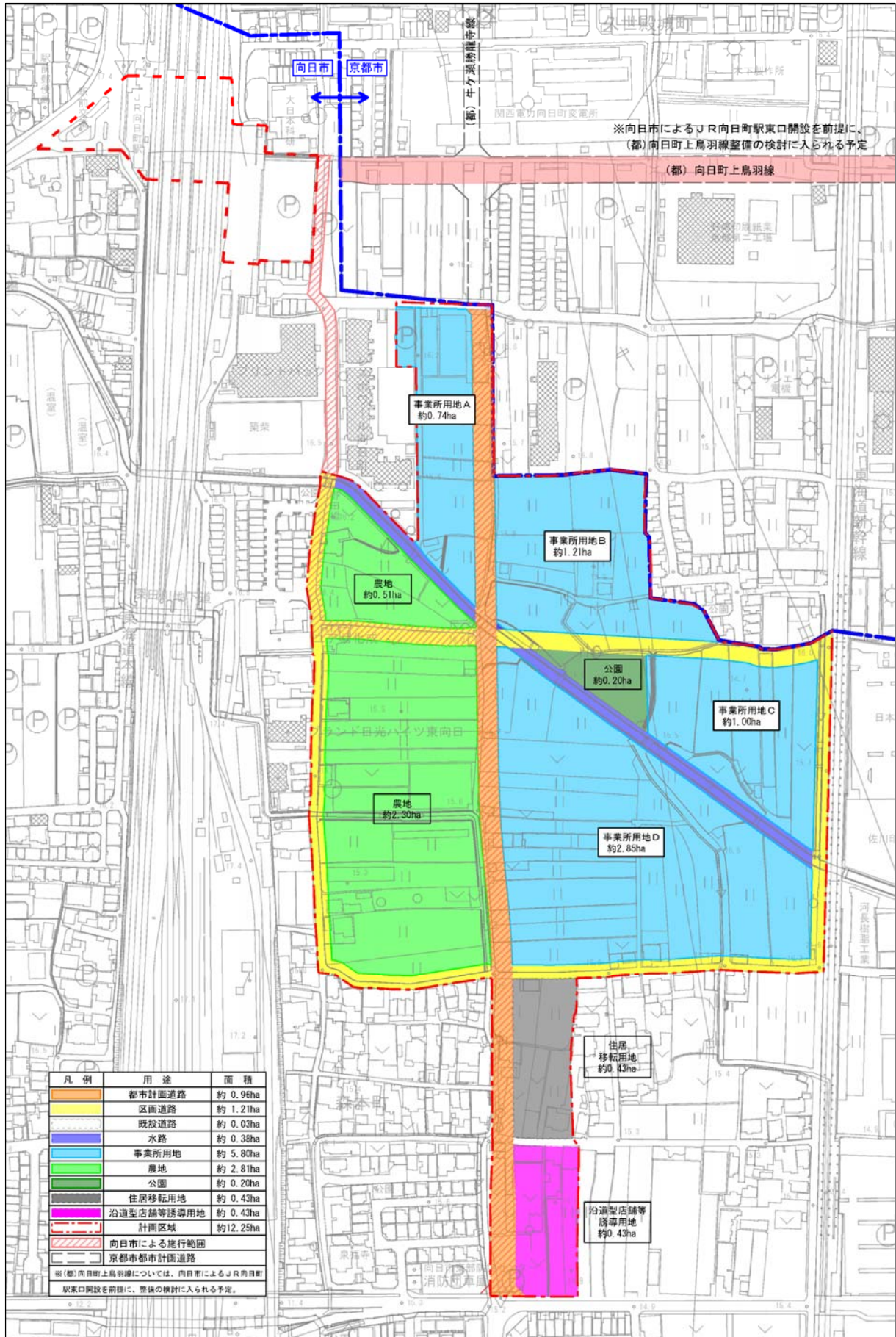
上記の方針に基づき、整備後の新産業拠点エリアの土地利用について検討を行い、土地利用方針A・B・Cの3つの案を作成した。今後、森本東部地区まちづくり協議会において土地利用については検討が行われるが、今回の調査においては土地利用方針案Cをモデルプランとして採用した。



<図 2-7 土地利用方針案 A>



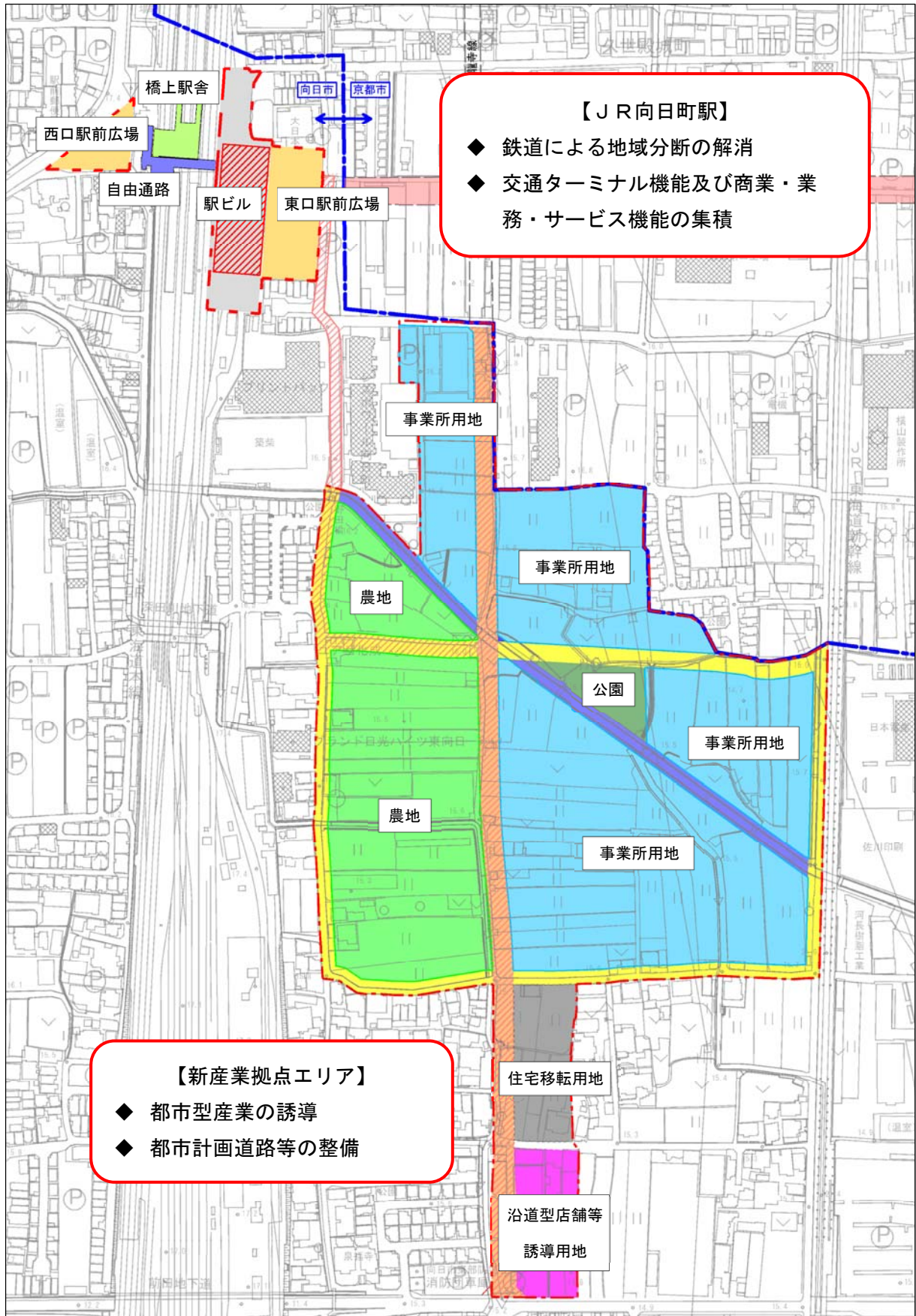
<図 2-8 土地利用方針案 B>



＜図 2-9 土地利用方針案 C＞

2. 3. JR向日町駅周辺土地利用のモデルプラン

2.1. 及び2.2. の構想案から整備事業完了後の土地利用モデルプランは以下のとおり。



<図 2-10 JR向日町駅周辺の目指す姿(案)>

第3章 事業手法の検討

3. 1. JR向日町駅関連施設整備事業

(1) 事業手法の比較検討

想定事業用地の特性や整備条件及び事業スキームを勘案すると、活用可能性のある事業手法としては、次の3つが考えられる。

<駅ビル整備の事業手法>

① 開発行為による事業

- ・市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を担保し、良好かつ安全な市街地の形成と無秩序な市街化の防止を目的とする事業

② 市街地再開発事業

- ・都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業
- ・施行者により、個人施行（第一種のみ）、組合施行（第一種のみ）、地方公共団体施行、再開発会社施行がある。

③ 土地区画整理事業（立体換地制度の活用）

- ・土地区画整理事業は、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業である。
- ・施行者により、個人施行、組合施行、地方公共団体施行がある。
- ・立体換地制度は、土地区画整理事業において、従前の土地または借地権に対して、施行者が処分する権限を有する建物及び敷地の共有の持ち分を与える制度である。

以上の3つの事業手法の比較検討（次表参照）を行い、駅ビル整備にあたっては、「**第一種市街地再開発事業（個人施行）**」が最も可能性が高い、と判断した。

なお、民間事業者参入の観点からみると、事業参入の難易度は、それぞれの事業手法の特徴よりも、事業者の特性（どの事業手法を得意とするかなど）と事業全体の組み立て（橋上駅、自由通路、駅前広場整備と駅ビル整備の関係）の要因が大きいと考えられる。

＜表 3-1 J R向日町駅東口駅ビル開発の事業手法の検討＞

事業手法	個別の開発行為	市街地再開発事業				土地区画整理事業(立体換地制度の活用)		
事業の目的	◇開発行為：市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を担保し、良好かつ安全な市街地の形成と無秩序な市街化の防止を目的とする。	<ul style="list-style-type: none"> 都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業である。 				土地区画整理事業は、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業である。 立体換地とは、土地区画整理事業において、従前の土地または借地権に対して、施行者が処分する権限を有する建物及び敷地の共有の持ち分を与える制度である。		
事業のしくみ	◇向日市で開発事業を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> 開発区域の面積が300㎡以上の開発行為、2戸以上の建築行為、敷地面積が300㎡以上の1戸の建築行為、中高層建築物の建築行為、葬儀場の建築行為及び区画面積が300㎡以上の資材置き場、露天駐車場または墓地の設置を目的とした土地の区画形質の変更等を行う場合は、その開発事業に係る工事に着手する前に向日市と「向日市まちづくり条例」に基づく手続きが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地を共同化し、高度利用することにより、公共施設用地を生み出す。 従前の権利者の権利は、原則として等価で新しい再開発ビルの床に置き換えられる（権利床）。 高度利用で新たに生み出された床（保留床）を処分し事業費に充てる。 ◇第一種市街地再開発事業＜権利変換方式＞ <ul style="list-style-type: none"> 権利変換手続きにより、従前建物、土地所有者等の権利を再開発ビルの床に関する権利に原則として等価で変換する。 <p>◇第二種市街地再開発事業＜管理処分方式（用地買収方式）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共性、緊急性が著しく高い事業で、一旦施行地区内の建物・土地等を施行者が買収又は収用し、買収又は収用された者が希望すれば、その対償に代えて再開発ビルの床を与える。 				<ul style="list-style-type: none"> 公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、その土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。 事業資金は、保留地処分金その他、公共側から支出される都市計画道路や公共施設等の整備費（用地費分を含む）に相当する資金から構成される。これらの資金を財源に、公共施設の工事、宅地の整地、家屋の移転補償等が行われる。 地権者においては、土地区画整理事業後の宅地の面積は従前に比べ小さくなるものの、都市計画道路や公園等の公共施設が整備され、土地の区画が整うことにより、利用価値の高い宅地が得られる。 <p>＜立体換地のイメージ＞</p>		
当該地区への適用可能性(第1段)	対象地区が単独の地権者である場合（鉄道跡地のみの開発、デベロッパーが複数の地権者から用地買収など）は、開発可能性は高い。ただし、自由通路や駅前広場整備との調整が必要。	<ul style="list-style-type: none"> 対象地区では、対象地区全体を一体的に開発する計画であり、市街地再開発事業の目的に沿うため、市街地再開発事業による開発可能性は高い。 市街地再開発事業は、社会的に意義の大きい事業であるため、その遂行を援助するために民間事業者に対する助成措置、優遇措置がある。 				<ul style="list-style-type: none"> 対象地区は、土地の区画を整える必要性が少ないこと、対象地区全体を一体的に開発する計画であることから、土地区画整理事業はなじみにくい。 なお、新産業拠点エリアなども含めて、事業区域を広範囲に設定する場合は、有効な手法となる。 		
評価(第1段)	○	◎				△		
施行者		個人施行 (第一種のみ)	組合施行 (第一種のみ)	地方公共団体 施行	再開発会社 施行	個人施行	組合施行	地方公共団体施行
概要		比較的事業の規模が小さく、地権者が5人以内の場合等々に実施。 地権者の1人または共同で他の地権者の合意を得る第三者が、地権者全員の同意を得て施行。	地権者の5人以上が発起人となり組合を設立し、事業を施行。	向日市による施行。	民間の再開発を促進するため、再開発会社が施行者となり実施。 再開発会社は、地権者の参画度合いの高い株式会社が妥当。	地権者施行（宅地所有者、借地権者による施行）と同意施行（地権者から施行同意を得た者による施行）がある。	7人以上の地権者により施行。	向日市による施行。
当該地区への適用可能性(第2段)	▽	規模が小さく、地権者も少ないため、採択の可能性が高い。	地権者が少なく、新たな地権者が必要となる。	事業実施による負担が大きく、現状では考えにくい。	民間再開発を想定しており、採択の可能性はある。	土地区画整理事業の中では可能性はあるが、事業そのものがなじみにくい。	地権者が少なく、現状では考えにくい。	事業実施による負担が大きく、現状では考えにくい。
評価(第2-1段)	○	◎	△	×	○	△	×	×
民間事業者の参入のしやすさ	当該地区の現状を勘案すると、駅前広場整備と駅ビルを一体的に整備することが必要であり、個別での開発は難しい。	当該地区の地権者同意を得ることにより、一体的な整備が可能となり、駅ビル開発需要が高まる。	当該地区の地権者同意を得ることにより、一体的な整備が可能となり、駅ビル開発需要が高まる。	向日市による施行のため、民間は参入しない。	再開発会社と地権者が一体となって実施するため、事業推進性が比較的高い。	事業後の権利区分についての調整が完了している場合、周辺開発の事業推進性は高い。	事業後の権利区分についての調整が完了している場合、周辺開発の事業推進性は高い。	向日市による施行のため、民間は参入しない。
評価(第2-2段)	△	◎	○	×	○	○	○	×

3. 2. 新産業拠点エリア整備事業

(1) 事業手法の比較検討

新産業拠点エリアの整備手法としては ①個別の開発事業 ②土地区画整理事業（個人施行、組合施行、市施行及び業務代行方式の活用）の実施が検討される。

新産業拠点エリアの現況は農地であり、前章の基本構想案のように「森本東部地区まちづくりアンケート」による3割の営農希望者の農地集約を実現するためには、土地の等価交換を踏まえた個別の開発事業より、換地手法を導入した土地区画整理事業の実施が望ましい。

また、上述した農地及び無地番を含む公共用地（道路、二線引畦畔、水路等）の移動・廃止が必要であり、特に公共施設の統廃合は、換地手法以外での対応が困難なことから、土地区画整理事業の実施が求められる。

当該地域の土地区画整理事業は、「個人施行」、「組合施行」、「市施行」に分類されるが、地権者が多数であるとともに、市街化調整区域であるため、市の都市計画事業としての実施が困難なため、「組合施行」が望ましい。

<表 3-2 手法の検討>

	個別の開発行為による手法	土地区画整理事業による手法		
		個人施行	組合施行	市施行
概要	開発審査会の議を経て、都道府県知事が許可することで行えるもの。	土地の所有者または借地権者が1人、あるいは数人が共同して自分の土地について行うもの。 土地の所有者または借地権者の同意を得た者が、これらに代わって行うもの。(同意施行)	土地の所有者または借地権者が7名以上共同して、土地区画整理組合を設立して行うもの。	都市計画で施行区域と定められた区域内において、市が都市計画事業として行うもの。
都市計画		都市計画決定は必須ではない。 (補助事業であれば都市計画決定が必要)		都市計画決定が必須。
市街化調整区域での開発	市街化調整区域内での開発行為(都市計画法第4条第12項)は、立地基準(同法第34条第1項各号)に適合しなければならない。			市街化調整区域内に都市計画事業としての土地区画整理事業は定められない(都市計画法第13条第1項12号)
	個別の開発許可 (都市計画法34条第1項14号)	立地基準への対応 地区計画(同法第34条第1項10号)		

備考		<ul style="list-style-type: none"> ・法的手続きごとに全権利者の同意を得る必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・総会の議決を得る必要がある ・換地計画は2週間公衆の縦覧に供する <p>※業務代行方式も可能</p>	
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間が短い <p>※今回の事例では、「換地」の代わりに農地の等価交換が必要となり、時間がかかってしまう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・換地が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・換地が可能 	
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・換地が不可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間が長い ・権利者が多い場合は全員の同意を得る事が大きな課題となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間が長い 	
判定	×	△	○	×

※業務代行方式

組合施行の区画整理において、民間開発業者や建設業者等に、保留地の取得等を条件に、工事や事務等の業務を代行させるもの。

この方式は民間活力を活用した方法で、(1)事業運営の円滑化 (2)地権者の負担の軽減 (3)業務代行者の資金調達能力やそのノウハウの活用 (4)業務代行者の住宅・宅地の供給、センター施設の先行的な建設等のメリットがあり、土地区画整理事業の推進、ひいては、良好な市街地の開発整備のために有効な手法である。

3. 3. 官民連携事業の検討

(1) 資金調達手法の検討

ここでは、これまでの検討結果を踏まえ、本調査の目的の一つである官民連携による駅整備等を推進することにより生じるJR向日町駅東口開設のための事業費の削減効果について検討を行う。

なお、今回は下記に示す考え方にに基づき、整備にかかる費用を想定する。特に、JR向日町橋上駅舎、東西自由通路、東口駅前広場、西口駅前広場の費用については、基本設計及び補償調査等の詳細な調査に基づき算定する必要があるため、今回は過年度に行った「JR向日町駅に関する都市計画等基本調査（平成18年度）」における概算事業費を費用として想定する。

また、駅ビル事業費は鉄道周辺計画における施工事例を参考に㎡当たり単価を設定し、駅ビル事業費を算出する。なお、駅ビルには商業施設と分譲マンションの設置を想定しているが、商業施設の売買または賃貸の㎡単価は設置する施設により異なり、想定ケースが膨大となることを踏まえ、本想定では分譲マンション部分の建設事業費を民間事業額として設定する。

<表 3-3 費用の想定の考え方>

	公共事業額		民間事業額
	単独事業	モデルケース (官民連携事業)	
(ア) JR向日町駅橋上駅舎	「JR向日町駅に関する都市計画等基本調査（平成18年度）」における概算事業費を想定	「JR向日町駅に関する都市計画等基本調査（平成18年度）」における概算事業費から東口駅前広場用地補償費分を除いた費用を想定	/
(イ) 東西自由通路			
(ウ) 東口駅前広場			
(エ) 西口駅前広場			
(オ) 東口駅ビル	/	/	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道周辺工事における施工事例を参考に建築工事費を算出（商業施設部分は今回試算せず分譲マンションの建設事業費のみを設定） ・容積率は400%想定
(カ) 新産業拠点エリア内都市計画道路	「JR向日町駅関連地域活性化及び牛ヶ瀬勝龍寺線整備基礎調査（平成22年度）」における牛ヶ瀬勝龍寺線の築造費(工事費)を想定		/

＜表 3-4 想定費用＞

		公共事業額		民間事業額 (容積率 400%)
		単独事業	モデルケース (官民連携事業)	
(ア) JR向日町駅 橋上駅舎		3,400,000 千円	2,800,000 千円	/
(イ) 東西自由通路				
(ウ) 東口駅前広場				
(エ) 西口駅前広場				
(オ) 東口駅 ビル	(商業施設を想定) 1階～2階	/	/	(商業施設部分を賃貸とするか売却するかによって事業費が異なるため今回は費用を算出しない)
	(分譲マンションを想定) 3階以上			9,432,000 千円
(カ) 新産業拠点エリア 内都市計画道路		335,000 千円		/
計		3,735,000 千円	3,135,000 千円	9,432,000 千円

①モデルケースに基づいた整備を行った場合における公共事業費の削減効果の検討

＜表 3-4 想定費用＞内のモデルケースのように、これまで検討したモデルケースで事業を実施した場合、駅ビル及び東口駅前広場については敷地の共同利用が想定されることから、公共事業における用地取得が生じず、その分の費用を削減させることが期待できる。

さらに今回、モデルケースとして検討を行った駅ビル開発により民間は利益を生み出すことになるが、この駅ビル開発は官民連携による駅東口の開設を前提として実現する事業である。そのため、駅ビルを開発することで民間事業者が得る利益の一部を、駅東口開設のための負担金として還元する手法が想定されることから、その手法について次のように検討を行った。

①-1 駅ビルの開発効果による公共事業費削減効果の検討

民間事業者が得る利益は、(a) 地価の上昇により民間事業者が得る利益、(b) 容積率の変更により民間事業者が得る利益の2種類に分けて検討を行った。

各利益の特質として(a)の利益は敷地面積の増減により変動するが、(b)の利益は容積率の変更つまりは分譲マンション規模の増減により変動する。今回の検討では敷地面積を8,600㎡に固定しているため(a)の利益は変動しないが、容積率は現行の200%と400%のモデルケースを想定しているため(b)の利益は変動する。以上から、利益項目を2種類に分割して検討を行った。以下に各利益算出の考え方を示す。

(a) 地価の上昇により民間事業者が得る利益

現状、JR向日町駅の東西ではその土地の評価額に大きな開きがある。駅東口の開設により、将来的に駅東側も駅西側と同程度の地価となると仮定すると、民間の得る地価上昇に伴う開発利益は約13.5億円となる。

★開発利益 = 事業後地価 - 事業前地価

$$\text{①事業前地価} = \text{JR向日町駅東口側の土地評価額(千円切上)} \times \text{敷地面積}$$

$$\text{②事業後地価} = \text{事業後土地単価} \times \text{敷地面積}$$

$$\begin{aligned} \text{事業後土地単価} &= \text{JR向日町駅東口側の土地評価額(千円切上)} \\ &\quad \times (\text{駅西側路線価} / \text{駅東側路線価}) \end{aligned}$$

$$\text{敷地面積} = 8,600 \text{ m}^2$$

(b) 容積率の変更により民間事業者が得る利益

分譲マンション売却による利益のうち、容積率の変更に合わせて変動する利益を算定した結果、容積率200%では約4.3億円、容積率400%では約17.6億円であった。算定に使用したマンション価格は、当該マンションは駅直結型マンションであるという利点を勘案して、東向日駅近隣マンション価格を参考にしており、さらに地価上昇に相当する金額を控除した金額を設計㎡単価としている。また1戸当たり面積は、本市内の分譲マンションの平均値を使用している。

以下に算定式を示す。

★マンション売却による利益 = マンション売上高 × (基準利益率 + 容積緩和分利益率)

$$\text{①マンション売上高} = \text{1戸当たり販売価格} \times \text{住戸数}$$

$$\text{②基準利益率} = 7.5\% \text{ (設定値)} \text{ ※容積率200\%時の利益率}$$

$$\text{③容積緩和分利益率} = \text{容積緩和時の粗利率} - \text{200\%時の粗利率}$$

$$\text{④粗利} = \text{マンション売上高} - \text{マンション原価}$$

$$\text{マンション原価} = \text{建築工事費} + \text{土地費}$$

$$\text{⑤マンション有効率} = 0.9 \text{ (設定値)}$$

(a) (b) で示した民間事業者の利益を整理すると<表 3-5>となり、そこから民間事業者に東口開設のための費用負担をいただくことで、公共事業費の初期投資額を削減することができる。

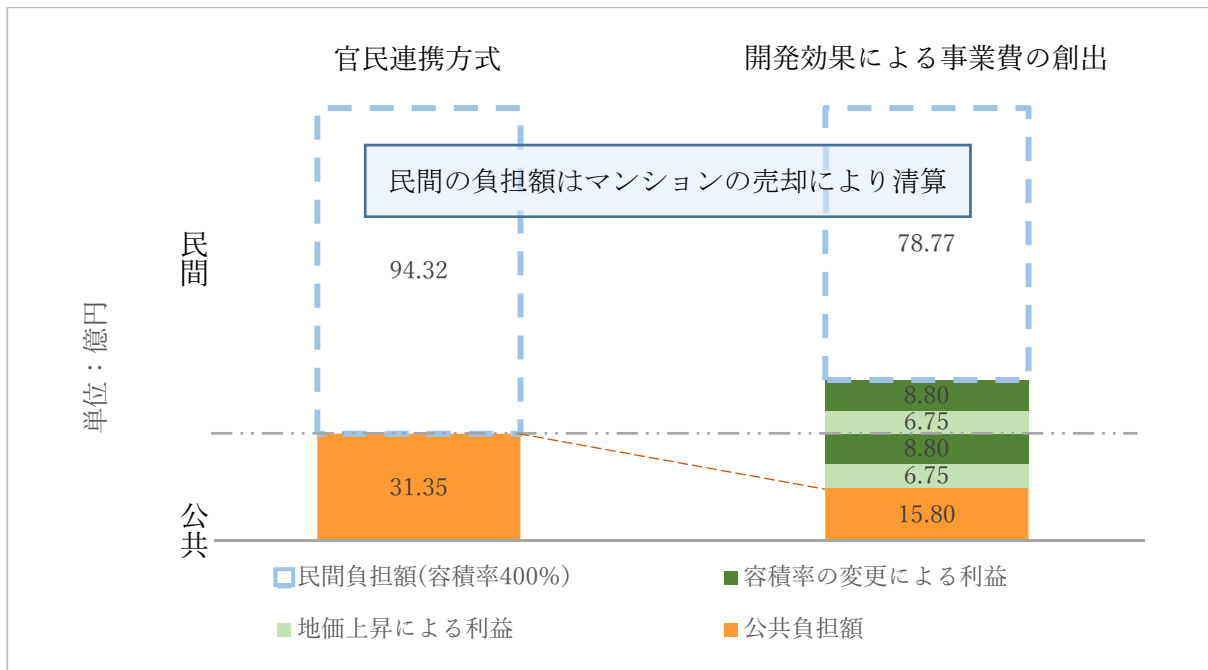
官民連携時の公共事業額(31.35億円)から、<表 3-5>の「開発利益からの負担額」として算出した15.55億円を引くと、公共負担額は15.80億円まで最大で削減することが期待できる。

<表 3-5 東口開設のための駅ビル開発事業からの費用負担案>

民間事業者の開発利益 (想定額)		開発利益からの 負担額	要因	備考	
分譲マンションの売却利益	地価の上昇によるもの ※1	13.50 億円	6.75 億円	駅東口の開設により、 駅東側の地価が駅西側 と同程度まで上昇する	開発利益からの 還元割合は、 公共：民間 =1：1を想定
	容積率の変更によるもの ※2	17.60 億円	8.80 億円	東口の開設により駅ビルの 開発が可能となり、容積率の 変更により、開発利益が 増幅する	
合計		31.10 億円	15.55 億円		

※1 駅東側の土地価格が駅西側と同等に上昇することによるもの。

※2 マンションの売却利益のうち容積率によって変化するもの。今回は容積率 400%での試算。



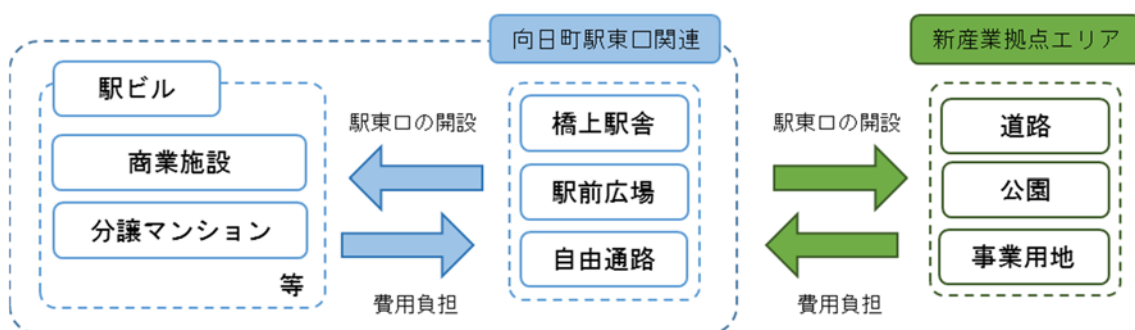
<図 3-1 費用負担のイメージ>

②民間からの資金調達手法の検討

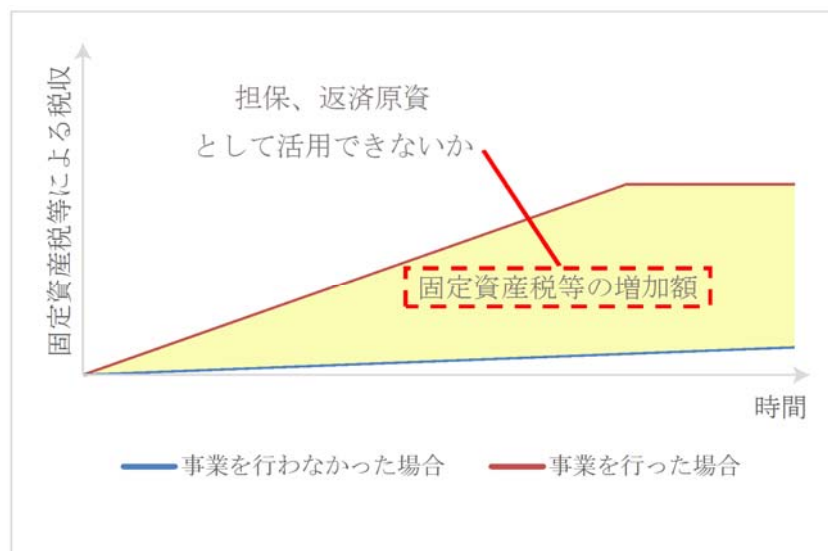
今回の公共事業（JR向日町駅橋上駅舎（自由通路の設置に伴う移転補償）、東西自由通路、東口駅前広場新設、西口駅前広場改良、新産業拠点エリア内都市計画道路新設）を実施するにあたり、官民連携による民間の開発効果等を検討したが、それでもなお初期費用としての資金調達が必要なことから**事業の早期実現には課題が残る状況となっている。**

しかし駅東口の整備により現在は利用されていない土地が整備され駅ビルや事業所が建設されれば、本市としてもそれに伴う固定資産税等の**税収増加**を見込むことが出来る。

そこで、モデルケースで想定している駅ビル及び関連地域整備後の税収増加額から東口開設のための費用として先行投資を行う（官民連携による一体的な整備とする）ことで、更なる課題解決が可能か検討を行った。



<図 3-2 駅東口開設のための費用負担イメージ>



<図 3-3 固定資産税等の増加イメージ>

アメリカには民間からの資金調達手法として「T I F (Tax Increment Financing) 債」というものがある。これは将来の税収入の増収分を償還財源とするもので、今回の地区においても事業後の税収増加が見込まれることから応用の可能性があると考えた。また、我が国における先進的な資金調達の事例として、将来の収入を裏付けとした「レベニュー信託」を活用した事例もある。

海外及び国内における先進事例をふまえながら、当該地区で実現可能な資金調達手法について検討を行った。

(a) 先進事例：「T I F 債」発行に関する検討

■ T I F 債の概要

民間からの資金調達の手法として、アメリカではレベニュー債やT I F 債という債券が活用されている。

アメリカの地方債は、起債する地方公共団体自身の信用力で元利償還金の支払いを保証する「一般財源保証債」と元利償還金の原資を特定の収入に限定する「レベニュー債」(Revenue Bond：事業目的別歳入債券)に分類される。

T I F 債(将来の税収入の増加分を担保とした債券)は、「レベニュー債」の一種であり、都市開発により期待できる将来の財産税の増収額(開発利益)を償還財源として、先行投資(公共施設等の整備)に必要な資金を調達する手法である。

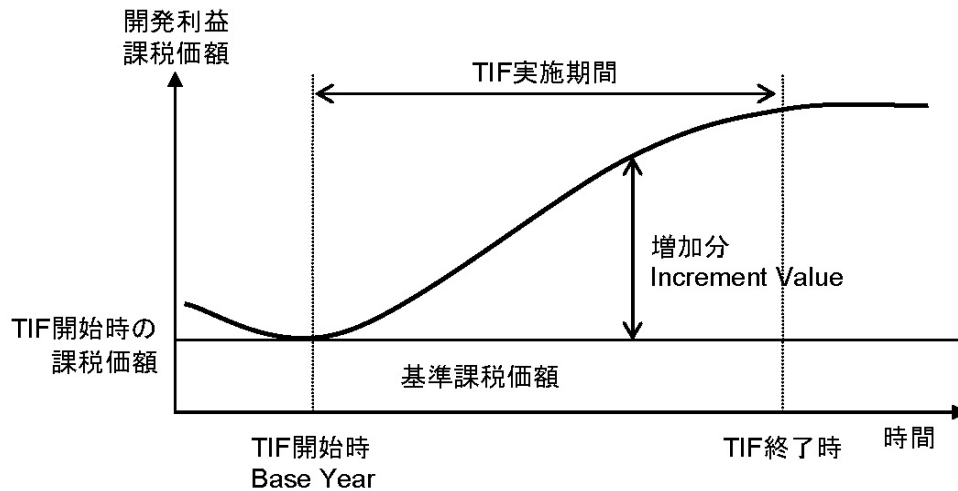
<表 3-6 米国における地方債>

	一般財源保証債	レベニュー債
返済財源	一般財源	特定事業の収益
債務保証	発行体自身の信用力	特定事業の収益性に対する信用力
資金調達形態	リコース・ファイナンス	ノンリコース・ファイナンス

(※T I F 債は将来増加することが見込まれる税収を返済原資とする債券であり、発行者への債務保証を求めないノン・リコース型のプロジェクト・ファイナンスが基本であるが、一般財源保障債などリコース型の債券の例もある。)

アメリカのT I F制度は、荒廃地区を対象に地方公共団体等が再開発地区(T I F地区)を指定し、T I F開始時における財産税の課税価額を固定するとともに、再開発により発生した当該地区の財産税の増収分を事業費に充当するものである。

T I F地区における財産税の増収分は、一般会計ではなく、特別会計に繰り入れられ、T I Fの償還資金に充当される。T I F制度は、T I F地区における財産税の増収分を目的税として当該地区の再開発事業費として利用するものである。



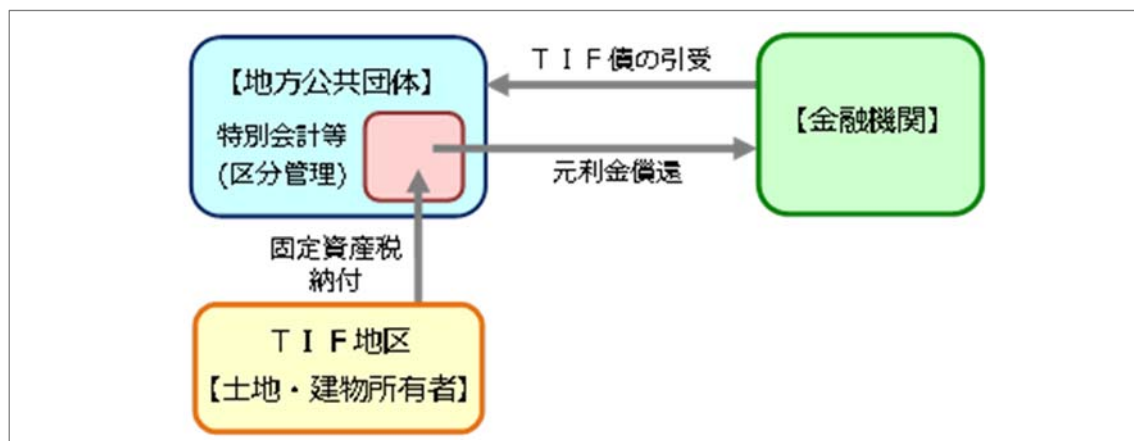
<図 3-4 T I F の仕組み>

出典) 国土交通省 平成 24 年/都市開発事業における効果的な PPP 手法の検討委員会報告書

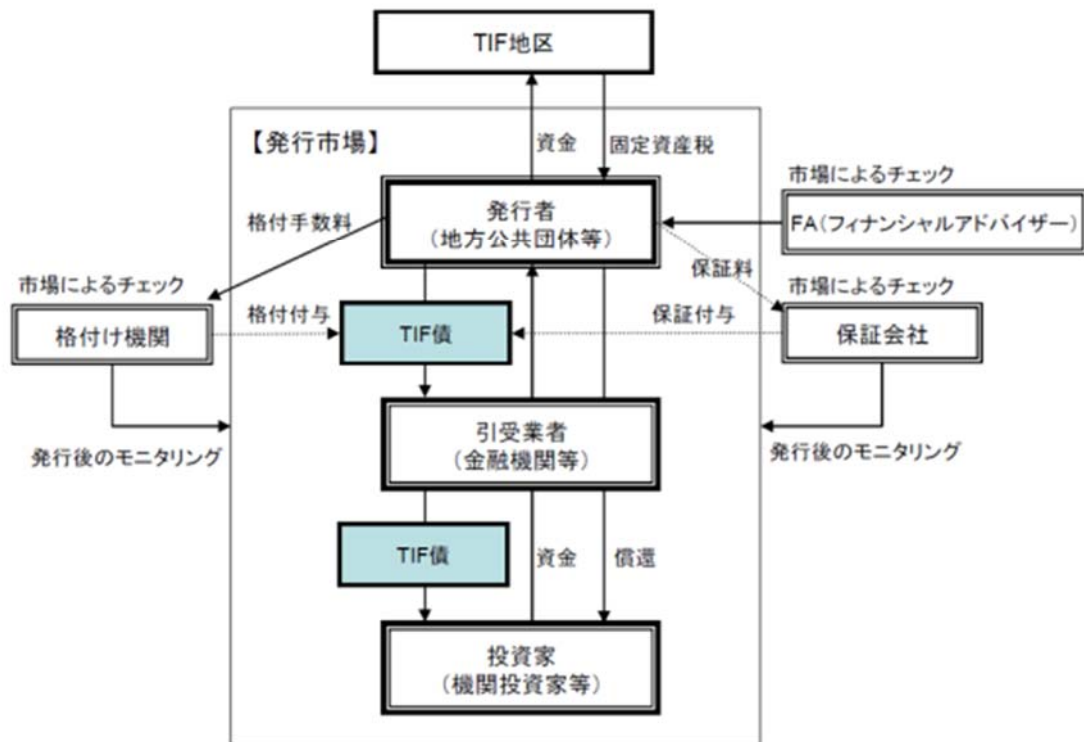
■ T I F 債のスキーム

T I F 債の償還原資は、財産税の増収分に限定され、発行者の地方公共団体等には債務保証を求めないことから、T I F 債はプロジェクト・ファイナンス方式の資金調達手法となっている。

アメリカでは T I F 債の発行・引受が可能となる金融インフラが整っており、債権の信用を補完するため、保険会社による保険、金融機関による信用状、州の信用支援プログラムが利用されている。また、格付け機関や保証会社により発行者の負担も軽減されている。



<図 3-5 T I F 債のスキーム>



＜図 3-6 T I F制度におけるプレイヤー＞

出典) 国土交通省 平成 24 年／都市開発事業における効果的な PPP 手法の検討委員会報告書

■ T I F 債発行の課題

アメリカでは T I F 債の発行が定着しているものの、日本では様々な課題が指摘されており、現行の地方税法、地方交付税制度等では発行できない状況となっている。

T I F 債はプロジェクト・ファイナンス方式の資金調達手法であり、比較的高いリスクの債券となるため、発行コスト（金利・手数料）が従来の地方債よりも増加することが想定される。

現状、金融機関は地方公共団体の信用力を担保として（及び「暗黙の政府保証」を前提として）地方債を低い金利で引き受けており、資金調達コストが増加する手法を導入する必然性が低いと考えられる。

なお、T I F 地区の固定資産税の増収分が、企業等の進出などを想定したものである場合、金融機関は T I F 債の償還リスクとして、発行者の地方公共団体ではなく、固定資産税を納税する当該企業の信用リスクを重視することになると考えられる。

＜地方税法上の課題＞

- ・ 現行の地方税制度において、開発利益により増収が見込まれる「固定資産税」は、用途を特定せず、一般経費に充てるために課せられる「普通税」となっている。このため、特定の費用に充てるために課せられる「目的税」とは異なり、収入の用途を特定の事業費に充当することはできない。（固定資産税の増収分は一般会計に組み込まれるため、T I F 債の償還財源として個別に管理することができない。）

＜表 3-7 市町村税の体系（地方税法第5条）＞

普通税	市町村民税、固定資産税、軽自動車税、市町村たばこ税、鉱産税、特別土地保有税、市町村法定外普通税
目的税	入湯税、事業所税、都市計画税、水利地益税、共同施設税、宅地開発税、市町村法定外目的税

- ・ 「新産業拠点エリア」をT I F地区として指定し、固定資産税の増収部分をT I F債の償還財源として充当できるよう固定資産税を目的税化するためには、地方税制度の改正が必要になると考えられる。

＜表 3-8 T I F制度活用のための課題＞

課題	解決の方向
固定資産税は普通税であり、目的税として特定事業に投入できない。	固定資産税を特定財源と取り扱えるよう、地方公共団体の裁量により用途を限定できる仕組み（基金、特別会計の設置など）を講じる。

資料) 国土交通省 平成 24 年／都市開発事業における効果的なPPP手法の検討委員会報告書

(b) 先進事例：「レベニュー信託」の導入に関する検討

■レベニュー信託の概要

将来の収入を裏付けとした資金調達方法として、茨城県の第三セクターである一般財団法人茨城県環境保全事業団（茨城県 100%出資）が運営する廃棄物処理施設「エコフロンティアかさま」が導入した「レベニュー信託」の事例がある。

レベニュー信託とは、特定の事業活動により得られる将来の売上を債権として信託銀行に信託し、受け取った受益権を証券化して投資家に譲渡することで資金を調達するものであり、信託機能を活用した将来債権の流動化（証券化）の一手法である。

■資金調達の特徴

県や事業団の信用力ではなく、将来債権に依拠した資金調達（県による損失補償や債務保証は無し）であり、固定金利かつ超長期の資金調達となっている。

償還期間に関しては、コントロールド・アモチゼーション（売上が好調な場合は追加償還（償還期間の短縮）が可能、売上が不調な場合は償還期間を最大 34 年間まで延長可能）が導入されており、確実に償還できる仕組みが導入されている。

■レベニュー信託導入の課題

- ・ レベニュー信託は、将来の売上（収入）を債権として信託銀行に信託し、その受益権を譲渡することで資金を調達する手法であり、本事業の資金調達方法として「レベニュー信託」を導入するためには、将来得られる特定地域の固定資産税（収入）を財産（債権）として位置付けて信託する必要がある。
- ・ しかし、地方自治法第 237 条第 3 項の規定に基づき、地方公共団体の財産の信託は、原則として認められていない（普通財産の土地、国債等の信託は可能）ことから、第三セクターなどを利用せずに、地方公共団体が直接、レベニュー信託を活用するためには法改正が必要になる。
- ・ 将来債権の流動化を検討する場合においても、特定地区から得られる固定資産税収入を特定目的の財源に充当することは、上記のとおり、地方税法上の問題があることから、流動化の対象債権には該当しないと考えられる。

(c) 事業者による資金調達に関する検討

本事業において、T I F 債の発行やレベニュー信託の導入については課題を要しており、現時点での適用は不適合であるが、T I F の考え方を踏まえて公共施設等の整備財源を確保する事業手法として、P F I 法（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）に基づく P F I 方式の導入が考えられる。

P F I 法に基づく P F I 方式を導入して本事業を実施した場合、市は先行投資に必要となる資金を負担（調達）する必要がなくなる。なお「地方公共団体における P F I 事業について」（平成 12 年 3 月 29 日付け自治事務次官通知）において、P F I 法に基づいて公共施設等の整備を行うために設定される債務負担行為は、効率的かつ効果的な公共施設等の整備のために設定されるものであり、「もっぱら財源調達的手段として設定する債務負担行為」（「債務負担行為の運用について」（昭和 47 年 9 月 30 日付け自治導第 139 号））に該当するものではないと解されている。このため、P F I 法に基づく P F I 事業以外の事業手法により、公共施設等の整備費を延べ払いすることは認められないと考えられる。

※「債務負担行為の運用について」（昭和 47 年 9 月 30 日付け自治導第 139 号）

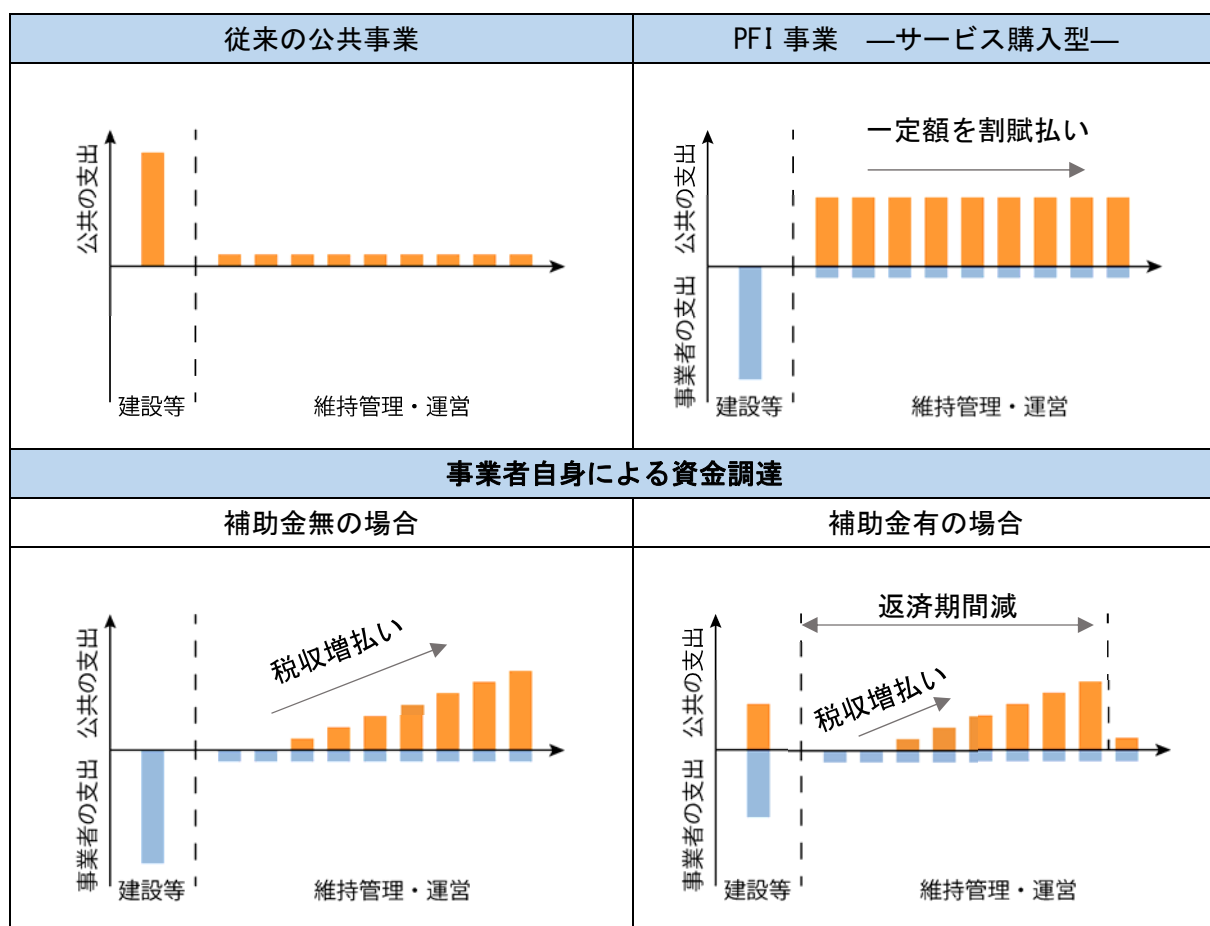
債務負担行為、特に物件の購入または建設工事にかかるものについては、債務負担の原因となる事実が数年度にわたって継続する場合に設定することがその本来の趣旨であるにもかかわらず、地方公共団体が公共施設等の建設にあたり、もっぱらその財源調達的手段として債務負担行為を設定し、当該施設の建設完了後その建設に要した費用を長期にわたり支出する事例がある。

この種の債務負担行為は、制度の趣旨に照して適当なものと認め難いので、このような運用は厳に慎むとともに公共施設等の建設に要する経費は当該建設年度の歳入歳出予算に適正に計上して処理すること。

P F I 事業として実施する場合において、T I F の考え方を踏まえて、新たに整備されるエリアから得られる固定資産税の増収見込額を裏付けとして公共施設等を整備し、当該整備費用は、本事業を遂行する S P C（Special Purpose Company：特別目的会社）に対して、実際の増収分で事業期間にわたり割賦払いする方法が考えられる。

P F I 事業において、一般的に公共施設等の整備に係るサービス対価は、当該施設等の完成後、維持管理・運営期間（15～20年程度）を通じて元利均等方式（毎年度支払う元本と利息の合計が同額）で支払われることが一般的になっている。

しかし、本事業における公共施設等の整備に係るサービス対価の支払原資は、駅ビル及び新産業拠点エリアから得られる固定資産税等の増収額となり、固定資産税額は公共施設等の完成後から段階的に増加することになるため、サービス対価の支払は元利均等方式ではなく、固定資産税の増収計画（将来の推計金額）に対応した（例えば、毎年度の支払額が段階的に増加する）元利不均等方式を採用する必要がある。



＜図 3-7 事業者による資金調達の考え方＞

金融機関は、サービス対価の支払が元本支払据置期間を含めて元利不均等方式となる場合においても、当該支払条件（支払スケジュール）が市と S P C が締結する事業契約において規定されていれば、本事業を遂行する S P C へのプロジェクト・ファイナンス方式の融資は可能と考えられる。

ただし、プロジェクト・ファイナンスの場合、返済原資は市が S P C に支払うサービス対価に限定されるため、金融機関の融資条件として、サービス対価の支払に関する債務負担行為が議決されていることが前提となる。

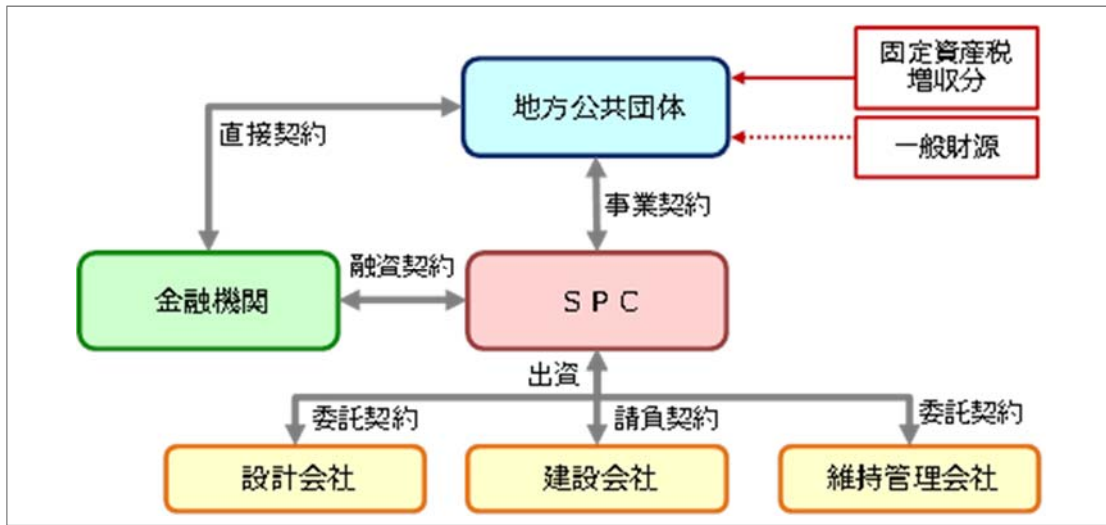
■課題

- ・ P F I に関する経費は、起債制限比率、実質公債費比率の算定対象となるため、実質的には地方債を発行する場合と同様の財務負担が発生する。

(2) 事業スキーム等の検討

①事業スキーム

今回の事業をPFI方式とした際、想定されるスキームは以下のとおり。



<図 3-8 基本的なスキーム>

②税収増加額シミュレーション

TIFの考えに基づきながら事業者（SPC）による資金調達を可能とするためには、本市がSPCや金融機関に対しその資金返済計画を明確に提示する必要がある。今回は（a）駅ビル（分譲マンション）開発による固定資産税等の増加、（b）新産業拠点エリアへの事業所誘致による固定資産税の増加を原資とした返済計画を検討するため、（a）（b）それぞれの税収増加の見込額の算出を行った。なお、試算時の諸条件は以下のとおり。

- ・ 税収増加額は「事業後の税収－事業前の税収」で算定する。（<表 3-10>及び<表 3-11>参照）
- ・ 事業前及び事業後の税収試算の基礎数値は、向日市内の事例に基づくものとする。
- ・ 土地価格については完了後すぐに価格が上昇しないため、固定資産税及び都市計画税の土地分については、<表 3-9>のとおり段階的に増加するものとする。
- ・ 新産業拠点エリアには、<表 3-12>のとおり事業所が建築されるものとする。
- ・ 土地以外の固定資産税等には一定の減価率を勘案する。
- ・ 税収増加額については2つのパターンについて試算を行う
パターンA：駅ビル及び新産業拠点ともに同時期に事業（施設整備と誘致含む）が完了したと想定する
パターンB：駅ビルの整備事業完了後、段階的に新産業拠点エリアの事業が完了（施設整備と誘致含む）すると想定する。（新産業拠点エリアについては<表 3-9>のとおり段階的に増加するものと想定）

＜表 3-9 段階的な税収増加のイメージ＞

完成後 1～2 年目	税収増加× 0%
完成後 3～5 年目	税収増加× 25%
完成後 6～8 年目	税収増加× 50%
完成後 9～11 年目	税収増加× 75%
完成後 12 年目～	税収増加×100%

＜表 3-10 税収増加額算定式(a) (駅ビル)＞

【 事業後の税収 】		【 事業前の税収 】
$\left[\begin{array}{c} \text{固定資産税土地単価} \\ + \\ \text{都市計画税土地単価} \end{array} \right] \times \text{敷地面積}$	-	$\left[\begin{array}{c} \text{固定資産税土地単価} \\ + \\ \text{都市計画税土地単価} \end{array} \right] \times \text{敷地面積}$
$+$ $\left[\begin{array}{c} \text{固定資産税建物単価} \\ + \\ \text{都市計画税建物単価} \end{array} \right] \times \text{床面積}$		

※分譲マンションの規模は「建ぺい率 80%・容積率 400%・床面積 28,800 m²(3 階以上)」とした

※固定資産税及び都市計画税の単価については市内の事例に基づいて試算をおこなった

＜表 3-11 税収増加額算定式(b) (新産業拠点エリア)＞

【 事業後の税収 】		【 事業前の税収 】
$\text{固定資産税土地単価} \times \text{敷地面積}$	-	$\text{固定資産税土地単価} \times \text{敷地面積}$
$+$ $\text{固定資産税建物単価} \times \text{床面積}$		

※固定資産税の単価については市内の事例に基づいて試算をおこなった

<表 3-12 新産業拠点エリアの事業所（建ぺい率 60%・容積率 200%）>

(単位：㎡)

	敷地面積	建築面積	想定階数	想定延床面積	容積率(200)限度
事業用地 A	7,400	4,440	3 階	13,320	14,800
事業用地 B	12,100	7,260	3 階	21,780	24,200
事業用地 C	10,000	6,000	3 階	18,000	20,000
事業用地 D	28,500	17,100	3 階	51,300	57,000
合計	58,000	34,800		104,400	116,000

※P.30 <図 2-9 土地利用方針案 C>による事業所規模のイメージである

◆パターンA（駅ビル及び新産業拠点ともに同時期に事業（施設整備と誘致含む）が完了したと想定）の税収増加額

＜表 3-13 税収増加額 パターンA＞

事業 完了後	(a) 駅ビル（分譲マンション） 開発による税収増加		(b) 新産業拠点エリアへの事業所 誘致による税収増加		(a) + (b)
	単年度 (単位：千円)	累計 (単位：千円)	単年度 (単位：千円)	累計 (単位：千円)	累計 (単位：千円)
1年目	51,235	51,235	260,582	260,582	311,818
2年目	50,210	101,446	261,078	521,661	623,106
3年目	49,686	151,131	262,654	784,315	935,446
4年目	48,702	199,833	263,049	1,047,364	1,247,197
5年目	47,737	247,570	263,444	1,310,808	1,558,378
6年目	47,271	294,842	266,105	1,576,913	1,871,755
7年目	46,345	341,187	266,816	1,843,729	2,184,916
8年目	45,437	386,624	266,994	2,110,723	2,497,347
9年目	45,027	431,652	271,029	2,381,752	2,813,404
10年目	44,156	475,807	271,687	2,653,440	3,129,247
11年目	43,301	519,109	273,526	2,926,966	3,446,074
12年目	42,943	562,052	277,679	3,204,645	3,766,697
13年目	42,123	604,175	275,346	3,479,992	4,084,166
14年目	41,319	645,494	273,037	3,753,028	4,398,522
15年目	40,531	686,025	270,750	4,023,778	4,709,802
16年目	39,759	725,783	268,486	4,292,264	5,018,047
17年目	39,002	764,785	266,245	4,558,509	5,323,294
18年目	38,260	803,045	264,026	4,822,535	5,625,580
19年目	37,533	840,578	261,830	5,084,365	5,924,943
20年目	36,821	877,399	259,655	5,344,020	6,221,419

※実額ベースの試算である。

※端数処理の関係上、累計額が一致しない場合がある。

◆パターンB（駅ビルの整備事業完了後、段階的に新産業拠点エリアの事業が完了（施設整備と誘致含む）すると想定）の税収増加額

＜表 3-14 税収増加額 パターンB＞

駅ビル 事業 完了後	(a) 駅ビル（分譲マンション） 開発による税収増加		(b) 新産業拠点エリアへの事業 所誘致による税収増加		(a) + (b)
	単年度 (単位：千円)	累計 (単位：千円)	単年度 (単位：千円)	累計 (単位：千円)	累計 (単位：千円)
1年目	51,235	51,235	0	0	51,235
2年目	50,210	101,446	0	0	101,446
3年目	49,686	151,131	75,211	75,211	226,342
4年目	48,702	199,833	75,589	150,800	350,633
5年目	47,737	247,570	75,967	226,766	474,337
6年目	47,271	294,842	148,516	375,282	670,124
7年目	46,345	341,187	149,262	524,544	865,731
8年目	45,437	386,624	150,008	674,553	1,061,177
9年目	45,027	431,652	219,971	894,524	1,326,175
10年目	44,156	475,807	221,077	1,115,600	1,591,408
11年目	43,301	519,109	222,182	1,337,782	1,856,891
12年目	42,943	562,052	293,571	1,631,353	2,193,405
13年目	42,123	604,175	291,079	1,922,433	2,526,607
14年目	41,319	645,494	288,612	2,211,045	2,856,538
15年目	40,531	686,025	286,170	2,497,214	3,183,239
16年目	39,759	725,783	283,752	2,780,966	3,506,749
17年目	39,002	764,785	281,358	3,062,324	3,827,109
18年目	38,260	803,045	278,988	3,341,312	4,144,357
19年目	37,533	840,578	276,642	3,617,954	4,458,532
20年目	36,821	877,399	274,319	3,892,273	4,769,672

※実額ベースの試算である。

※端数処理の関係上、累計額が一致しない場合がある。

③公共負担額削減率

事業スキームは、アメリカで一般的な資金調達手法である T I F（将来の財産税の増収額を償還財源として、先行投資に必要となる資金を調達する手法）の考え方にに基づき検討したものである。

よって、本事業における公共施設等の整備に係るサービス対価の支払原資は、将来の固定資産税等の増収額により決定する。

前項で検討した返済計画を踏まえると、パターンAの場合は8年間、パターンBの場合は14年間となり、返済期間を維持管理期間とした。

これに設計及び建設の3年間を加算した期間を P F I 事業期間とした。

また、開発利益還元額は15.55億円とし、施設整備費から減額されることを想定する。

(a) 計算ケース設定

計算ケースは、以下を想定する。

CASE_1：当該事業を最短で実施するケース

- 返済計画パターンAの場合における事業期間11年間のPFI事業（サービス購入割賦払変動型）を想定

CASE_2：当該事業の検討ケース

- 返済計画パターンBの場合における事業期間17年間のPFI事業（サービス購入割賦払変動型）を想定

CASE_3：CASE_2を通常PFI事業で実施した場合のケース

- 返済計画パターンBの場合における事業期間17年間のPFI事業（サービス購入割賦払平準型）を想定

また、市財政負担額として建設工事費や開発利益還元額以外についても費用を想定し、以下のとおり設定して試算を行った。なお、消費税率は10%として試算している。

<表 3-15 市財政負担額の歳出内訳>

従来方式	<ul style="list-style-type: none"> 設計費 建設工事費 維持管理費（自由通路、エレベーター1基、エスカレーター1基） 起債の利息支出
PFI方式	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備に係る対価（割賦元金） 設計費、建設工事費、開発利益還元額、SPC開業関連費 施設整備に係る対価（割賦利息） 維持管理に係る対価 維持管理費（自由通路、エレベーター1基、エスカレーター1基）、SPC運営費、SPC利益 アドバイザー費

(b) 計算結果

CASE_1 ※事業期間：11年（設計・建設期間：3年、維持管理期間：8年）

- CASE_2 及び CASE_3 よりも返済期間（維持管理期間）が6年短いため、割賦利息及び維持管理費の削減額が大きくなる。

	財政負担額(税込)	財政負担額(税込)
	実額(千円)	現在価値(千円)
従来方式	4,401,971	3,829,451
PFI方式	2,451,069	2,035,057
削減額	1,950,903	1,794,395
削減率	44.3%	46.9%

CASE_2 ※事業期間：17年（設計・建設期間：3年、維持管理期間：14年）

- 割賦元金の支払いがCASE_3よりも後年度に繰り延べられる（割賦元金の減少ペースが遅くなる）ため、実額ベースの削減額及び削減率はCASE_3と比較して小さくなるものの、現在価値ベースでは2.1ポイント高くなり、一定の効果が確認された。

	財政負担額(税込)	財政負担額(税込)
	実額(千円)	現在価値(千円)
従来方式	4,466,390	3,653,915
PFI方式	2,623,819	1,909,088
削減額	1,842,571	1,744,827
削減率	41.3%	47.8%

CASE_3 ※事業期間：17年（設計・建設期間：3年、維持管理期間：14年）

- CASE_2 より割賦元金の減少ペースが早くなり、割賦利息が減少するため、実額ベースの削減額及び削減率はと比較して大きくなる。

	財政負担額(税込)	財政負担額(税込)
	実額(千円)	現在価値(千円)
従来方式	4,466,390	3,653,915
PFI方式	2,598,691	1,983,587
削減額	1,867,700	1,670,328
削減率	41.8%	45.7%

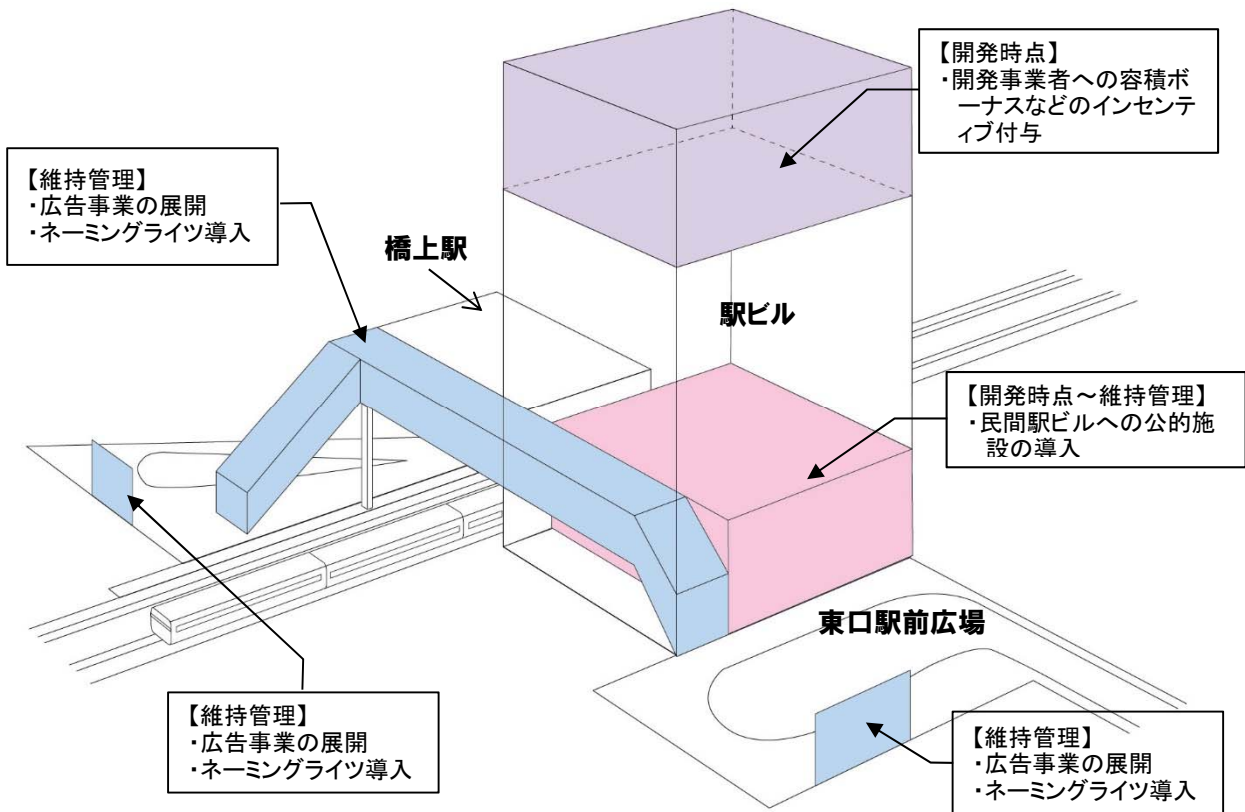
(3) 官民連携により想定される効果

①官民連携の手法

官民連携の手法については、次のように想定する。この駅ビルの整備により、地域の活性化については向日市税収の増加が見込まれる。

<表 3-16 官民連携手法の想定>

官民連携手法	連携内容
①開発事業者へのインセンティブの付与	・開発事業者の参入を促すため、都市計画の見直しを行い、容積率緩和などのインセンティブを付与する。
②駅ビルにおける公的施設の導入	・民間事業者による駅ビルに公的施設の導入を行う。 ・市民サービスセンター・子育て支援・高齢者福祉・生涯学習などの施設誘導が望まれる。 ・公的施設の導入を踏まえると PFI 事業の選定も検討
③広告・ネーミングライツ	・自由通路、駅前広場において、広告事業の展開やネーミングライツの導入を行う。



<図 3-9 JR向日町駅東口開発関連事業における官民連携の概念図>