

②官民連携の効果

官民連携により、自治体（向日市）と民間の開発事業者等が、それぞれ受益する効果については、次のように想定される。

＜表 3-17 官民連携による主な効果＞

官民連携手法	自治体（向日市）	民間（開発事業者等）
①開発事業者へのインセンティブの付与	<ul style="list-style-type: none"> 開発事業者が参入しやすくなるため、事業の早期立ち上げが可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 容積率の緩和により駅ビル建築の延床面積が増大することで、利益率の大きい開発が可能となる。
	<p>＜一体的な整備による効果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 開発事業者に開発利益が発生するが、その金額（例えば、容積率増加により発生した利益の一部）を、基盤整備費に充当することができる。 官民連携による一体的な整備を行うことで、民間からの一部負担・先行投資が可能となれば、公共の資金調達の問題が軽減できる。 	<p>＜一体的な整備による効果＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 官民連携による一体的な整備（東口の開設など）を行うことで、利便性が飛躍的に高まり、地価上昇が生じ、開発利益がより一層増大する。 橋上駅舎、自由通路等との一体的な整備により、効率的な建設工事が可能となる。
②駅ビルにおける公的施設の導入	<ul style="list-style-type: none"> 公的施設の立地場所確保の問題が解消される。 公的施設の立地により、市民のサービス水準の向上、市民をはじめとする駅利用者の利便性向上に寄与できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅ビルへの公的施設の立地により、保留床を公的施設とする場合は、駅ビル建設の事業リスクの軽減が図れる。
③広告・ネーミングライツ	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設の維持管理費の一部の捻出が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 常に多くの人々が通行する駅関連施設に広告・ネーミングライツを行うことで、企業のPR効果が高まる。

③事業者による資金調達の効果

- ・ 従来不明確な公共事業の収支が明確になる
- ・ プロジェクト・ファイナンスとしての性格を持つため、対象事業の必要性や有効性が評価される（市場規律の活用）
- ・ 民間主導型の官民連携事業の実現
- ・ ポテンシャルを秘めながら資金調達の問題で実現していない開発事業への適応が期待される
- ・ PPP／PFIの推進に寄与する

3. 4. 民間意向調査の実施

(1) マーケットサウンディング調査

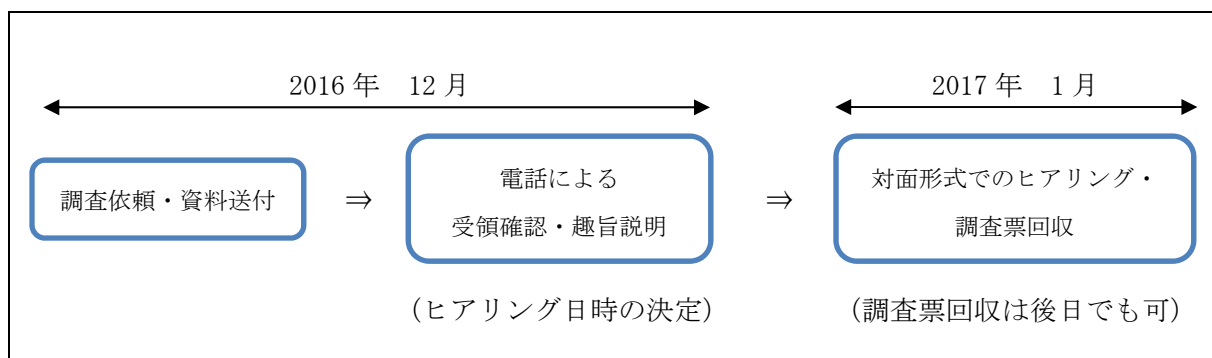
J R向日町駅関連施設及び新産業拠点エリアの整備方針や官民連携事業としての資金調達手法について実現性のある事業スキームの構築を図るため、マーケットサウンディング調査を行った。

<表 3-18 調査概要>

調査対象	民間事業者 11社（ゼネコン、不動産デベロッパー等）	
	回答	9社
	辞退	2社
質問事項	①当事業への興味関心の有無 ②駅ビルの規模について※ ③駅ビルの用途について ④資金調達の手法について	

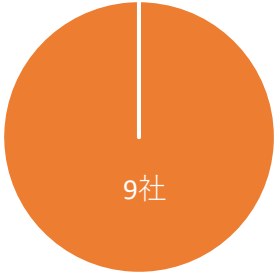
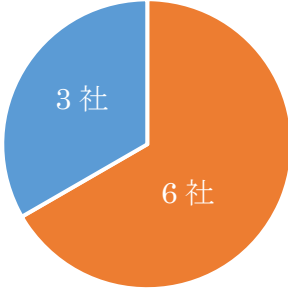
※本調査時の駅ビルのモデル案は、2章における基本構想案とは下層階（商業施設を想定）の仕様が異なるため、分譲マンション部分の規模が異なる

※本調査時は税収増加額の試算条件が3.3.で行ったものとは異なる。



<図 3-10 調査の流れ>

①当事業への興味関心の有無

<p>駅関連一体整備事業について</p>	<p>新産業拠点エリアの土地区画整理事業 (組合施行・業務代行方式を想定)について</p>
<div style="text-align: center;">  <p>9社</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■ 興味・関心がある ■ 興味・関心がない </div>	<div style="text-align: center;">  <p>6社</p> <p>3社</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■ 興味・関心がある ■ 興味・関心がない </div>
<p style="text-align: center;">理由等</p>	<p style="text-align: center;">理由等</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事発注方式、工事規模、事業手法等によるが、現時点では関心がある。 ・ 単なる分譲マンション事業としてであれば興味がある。 ・ 工事の発注方法によるが、施行者としては興味がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 権利者の合意形成状況、行政支援可否（補助金、市単費）、都市計画（市街化区域編入、都市計画道路）の実施予定、保留地処分先の目処等によるが、現時点では関心がある。 ・ 当該エリアでは住居系以外の用途が想定できないため（興味・関心がない）。 ・ 土木工事のみでは取り組みづらいため、企業誘致が見込めるのであれば検討したい。（その際、京都市域の都市計画道路の整備予定が見えているかが課題となる。）

②駅ビルの規模について

駅ビルの規模について			
現行容積率：200%	分譲住戸数 80戸程度	容積率変更案：400%	分譲住戸数 240戸程度
<p>■ 問題ない ■ 問題ないが、意見提案がある ■ 問題がある ■ 無回答</p>		<p>■ 問題ない ■ 問題ないが、意見提案がある ■ 問題がある ■ 無回答</p>	
理由等		理由等	
<ul style="list-style-type: none"> 開発スケジュール等が不確定な条件下では、当該地における各種用途（商業、住宅他）の市場性を推測することは非常に難しく、適正規模は分からない。 駅直結という立地条件で容積率 200%ではもったいないと思う。 		<ul style="list-style-type: none"> 仮にマンションが超高層化すると客層が絞られてくるのではないか。 分譲マンションの販売戸数が多い方が、公共事業分を負担できる余力が生まれる。 	

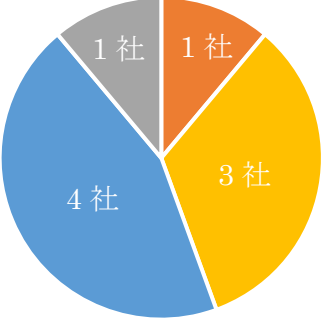
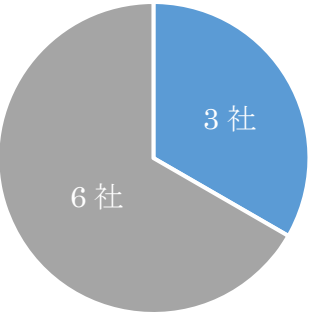
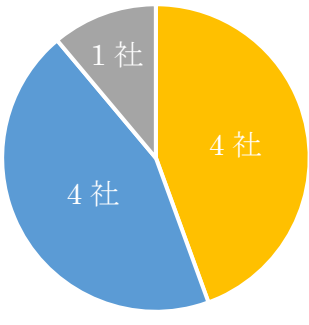
③駅ビルの用途について

駅ビルの用途について
・分譲マンションは、駅近接物件であり、ある程度の需要はあると考えます。ただし、向日市の玄関口の1つとして、まちづくり的に最良であるかは、議論の余地があると思う。
・分譲マンションについてはファミリータイプ(75㎡程度)を中心に200~250戸程度の整備が望ましいと考えている。その際、生活利便性を高めるためのスーパー等の商業施設に加え、駅前立地でもあることから市民サービスのための公共施設(子育て支援施設、図書館等)の整備は是非検討していただきたい。
・分譲マンションについては、桂駅前の事をみても駅直結としては需要があると思う。規模については、容積率400%での試算程度は可能だと思いますが、詳細検討が必要。
・マンション以外の想定は難しい。
・ホテルについては、“今”であれば参入したい企業もいるかもしれないが、いつ事業実現するかが読めない状況では難しいのではないかと。
・分譲マンションの戸数は増えれば増えるほど良いが、商業施設部分については現況及び今後の足元人口についての分析により、適正規模を設定したい。オフィス、ホテルは市場性の観点から相応しくない。

<分譲マンションの他に民間事業者から提案のあった施設>

- ・ 市役所等の公共施設(市役所出張所等)
- ・ 観光案内所
- ・ クリニックモール
- ・ 子育て支援施設
- ・ 図書館

④資金調達の手法について

地価上昇分の民間開発利益から公共事業費の一部を負担頂くことについて	マンション売却分の民間開発利益から公共事業費の一部を負担頂くことについて	将来的な税收増加額を民間事業者が事前に資金調達することについて
 <ul style="list-style-type: none"> ■ 賛同できる ■ 賛同できるが意見がある ■ 賛同できない ■ 無回答 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ 賛同できる ■ 賛同できるが意見がある ■ 賛同できない ■ 無回答 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ 賛同できる ■ 賛同できるが意見がある ■ 賛同できない ■ 無回答
理由・ご意見等	理由・ご意見等	理由・ご意見等
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地価上昇分の利益については地権者のものであり、地権者の判断によると考える。 ・ 現在の地価で土地が取得できるのであれば理解できなくはないが、実際可能なのか。 ・ 開発による人口増加等、民間も貢献をするため（賛同できない）。 ・ 地価上昇分の利益については現在の所有者と公共との間で調整頂くほうがシンプルで良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開発利益を享受する従前の土地所有者であれば対応できる可能性が高いと思われる。 ・ 最大受益者であるJR以外の民間事業者の事業参画意欲を高めるようなインセンティブが必要。 ・ デベロッパーではないため意見を出すのは難しいが、容積率の上乗せ分については幾許かということであれば可能かもしれない。 ・ 事業ごとに一定割合の利益が求められるので、それを超える利益については公共にある程度還元できるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共の返済に対する明確な担保があるならば検討は可能。 ・ 長期債務負担行為の議決があれば金融機関から資金調達することは可能であると思う。むしろ行政側がこのような手法を実現できるかが問題になるのではないかと。 ・ マンション分譲事業の事業期間は3年程度であるのに対し、公共からの返済期間が15年～20年となると、単純に売上高や利益率という指標から判断できない。IRRでの評価が必要になると思われる。

(2) ヒアリング調査

当マーケットサウンディング調査は、調査票への回答を求めると同時に面談形式のヒアリングを行い、民間企業からの自由な意見や提案を求めた。その結果を以下に示す。

官民連携の手法について	事前に公共が用地を現在の時価で取得しておき、事業者が用地を指値で購入することとすれば、公共が開発利益を得ることができ、事業費を調達できるのではないか。
	公共施設（駅舎・通路・広場）及び民間施設に対し、国の補助・助成（社会資本整備交付金、立地適正化関連等）が見込めれば、民間の負担軽減となり、参加検討しやすい環境になろうかと考える。
	全体的に民間が負うリスクが多いように感じる。
	マンション事業者が駅ビルと駅前広場の土地を所有し、駅前広場分の土地は譲渡するという手法であれば想定できる。
	大規模な開発事業であれば、提供公園のように様々なものを行政に委譲する考え方もあり、民間も参入しやすくなるのではないか。
	新産業拠点エリア整備と駅東口整備、双方の事業を一体化することによる公共投資額の削減が図れないか。
駅ビル開発について	駅ビルに商業施設を導入する場合、商業施設の採算性、永続性を担保する為にも、東口周辺のみならず、周辺地域にまで市街化区域編入エリアを拡大し、マンション・住宅開発を促進して頂きたい。また、円滑な交通計画を実現する為の、道路等のインフラ整備を行って頂きたい。
	マンションの場合戸数が多いと、販売が長期化し、販管費及び金利増の面からリスクにもなり得る。
	マンションと下層部の商業、駐車場や提供公園のような形の駅前広場であれば民間の事業で行えるため、駅の東側整備だけであれば公共負担0の事業となる可能性はある。
	マンション1棟の開発では駅前の繁华性は生まれないのではないか。
事業全般について	京都市と一体的な整備を行うことはできないのだろうか。(2社)
	まず駅東側の駅前広場と駅東口、駅ビルを開設してしまい、税収が上がってからその分を使って自由通路や西口駅前広場の整備を行うのはどうか。

また、資金調達の手法については金融機関へのヒアリングを行い、ご意見を頂いた。

<p>T I Fについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体の一般財源事業は、特定の事業収支を明確にするという意識・認識が低い。国内でT I Fやレベニュー債の導入を提言する方々は「規律ある資金調達」を財政に取り入れる必要性を念頭に提言されているものと認識している。 ・ アメリカのT I F制度では、自治体・議会・教区などが、地区の荒廃レベルに加え、当該地区の性格や開発の重要性についても判断の上、承認していると聞く。 ・ 日本国内においては、これまでにT I F債を発行した実例がなく、発行者・格付機関・投資家・金融機関ともにノウハウを有していない。 ・ 実例がない理由の1つとして、日本では低金利状態にあることに加え、自治体間における信用力の差が地方債の金利差に殆ど顕れていないことが挙げられる。
<p>レベニュー信託について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体の財産の信託はできないとお話があったが、自治体が金銭の支払を受けられる「金銭債権」を信託することは検討の余地があるのではないか。
<p>事業者による資金調達について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 収入のない事業当初をどう乗り切るか。例えば補助金を受けることは考えられるのか。資金の返済を後ろ倒しにすると、その分金利が高くなるため資金効率が悪くなる。仮に資金需要の時期が不明確な場合は、コミットメントラインを設定した方が、資金効率が良くなり、当初から融資を実行するよりも事業収支が良化する。 ・ 企業誘致の効果額を示す際に、税収増の総額を示す地方自治体もある。即ち、工業用地の開発や雇用増に伴って発生する経済波及効果を試算し、(実額ではなく)その金額を擬似的に返済財源とする考え方もあるかもしれない。 ・ 劣後ローンの導入など、リスク配分を変える資金調達手法もある。また、事業開始時と安定期とでリスク志向の異なる金融機関に借り換えていくことも考えられる。

(3) 考察

- ・ 調査の結果、多くの民間事業者が本事業に対し関心を持っていることが分かった。しかしながら新産業拠点エリアの区画整理事業（業務代行）については京都市域の都市計画道路や、誘致企業の目処を懸念する声も多く、駅関連施設整備と新産業拠点エリア整備の一体事業のためにはそういった民間の懸念に対しても、適切な道筋を示していく必要がある。
- ・ 駅ビルの用途については、オフィスやホテルといった用途については不明点が多く、分譲マンションであれば需要があるという意見が主であった。しかし、新産業拠点エリアに工場等の誘致見込みが立てば、そのオフィス機能が駅ビルに入ることが想定されるという意見もあった。また、公共施設の整備を要望する声も多く、J R向日町駅駅前のあり方を含め今後検討する必要がある。
- ・ 駅ビル開発については現行の容積率では問題があるという意見が多く（6割以上）、駅前という立地で現行の200%ではポテンシャルを活かしきれないという意見、現行の規模では公共事業に協力する余力が生まれにくいという意見があった。なお分譲マンションであれば、調査時に一例として示した変更案（240戸を想定）よりも多くても良いのではないかという意見もあった。
- ・ 民間開発利益の還元に対しては、土地を売買するタイミングやその価格にもよるが、批判的な意見が多かった。東口開設のための費用負担・事業協力については、民間から提案を募ることも検討の余地がある。
- ・ 事業者による資金調達については、一定の理解を得られたものの、その実現については金融機関や行政内の課題が解決できるかに依る所が大きい。

第4章 今後の課題

4. 1. JR 向日町駅関連施設

(1) 容積率の緩和手法の検討

今回の検討では、官民連携による事業化をめざし、容積ボーナスなどのインセンティブの付与を想定している。今後、具体的に容積率を緩和するための方法を検討していくことが課題となる。

容積率の緩和手法としては、第2章で示したように基準容積率の変更をはじめ、高度利用地区、地区計画制度や総合設計制度を活用する方法が考えられる。

今後とも、事業内容の具体化に応じて、容積率の緩和手法を検討していく必要がある。

＜表 4-1 容積率の緩和手法＞

分類	名称	容積率の緩和手法
主な制度	①高層住居誘導地区	住宅割合に応じて容積率の限度を定める 住宅割合 2/3 以上の建築物は一定の緩和がある
	②高度利用地区	建ぺい率の逡減、壁面後退指定等により割増容積率を定める
	③特定街区	公開空地の割合等に応じて割増容積率を定める
	④都市再生特別地区	都市再生に対する貢献度に応じ容積率を定める
	⑤総合設計	公開空地の割合等に応じて割増容積率を定める
	⑥一団地認定	個々の敷地単位ではなく、一団地内の全体敷地で計画が可能
	⑦用途別容積率地区計画	住宅用途について、住宅以外の用途と区分して、割増容積率を定める
	⑧容積適正配分型地区計画	適正に公共施設が整備された区域内において、容積率を再配分し定める
	⑨再開発等促進区型地区計画	公共施設の整備を条件に容積率を引き上げる
	⑩街並み誘導型地区計画	当該地区計画の内容に適合することなどにより、前面道路幅員による容積率制限は適用除外される
	⑪高度利用型地区計画	高度利用地区に準じた内容を定め条例で担保することにより緩和
その他	⑫公共施設を設置した建築物の特例	中水道施設、地域冷暖房施設、災害備蓄倉庫等の公益施設の設置による容積率の割増

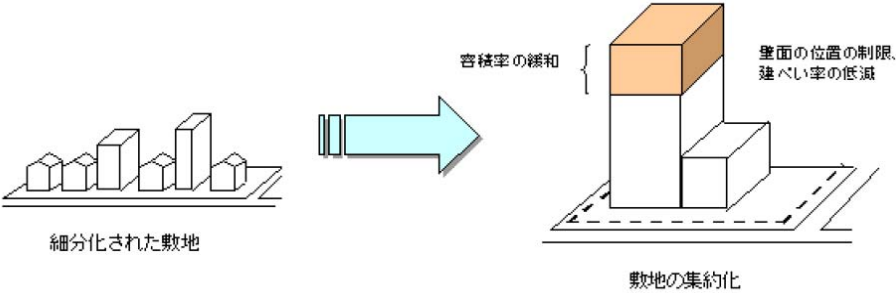
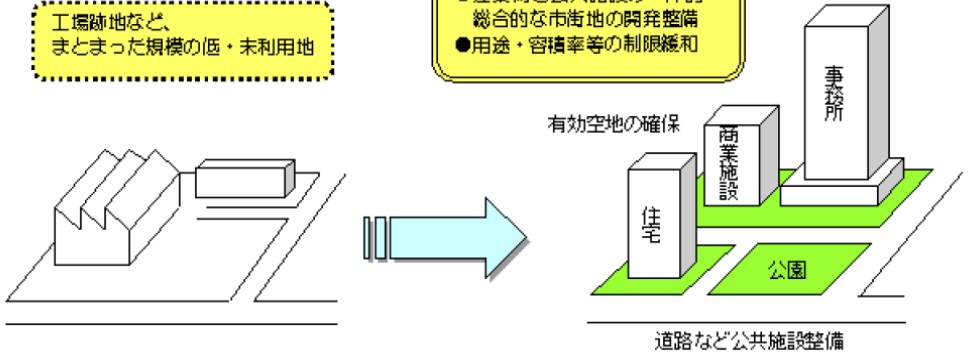
資料) 都市・建築不動産企画開発マニュアル

容積率の主な緩和手法のうち、高度利用地区は、市街地再開発事業の施行にあたって定められることが多い。また、特定街区、再開発等促進区型地区計画については都市計画決定を行う手続き、総合設計については建築計画の検討と合わせて市街地再開発事業の事業内容も具体化していくことになるため、計画調整を図ることができれば活用可能な手法と考えられる。

なお、高度利用地区、特定街区及び総合設計の各制度は、本来それぞれ単独で用いられるが、場合によっては重複して用いることも考えられる。

たとえば、高度利用地区と総合設計を重複して用いる場合（高度利用地区内の敷地を対象に総合設計制度を活用して建築物を計画する場合）は、高度利用地区で定められた容積率を基準容積率として、総合設計の割り増しを行うことができる。

<表 4-2 主要な容積率の緩和手法の概要 1>

<p>高度利用地区</p>	<p>住民主導型の市街地再開発事業などに伴い、地方公共団体が定める制度(都市計画の地域地区)であり、市街地において細分化した敷地の統合を促進し、防災性の向上と合理的かつ健全な高度利用を図ることを目的とする。壁面の位置の制限、建ぺい率の最高限度、建築面積の最低限度を定めること等により、容積率が緩和される。市街地再開発事業は高度利用地区内において行われることが多い。</p> <div data-bbox="427 600 699 658" style="border: 1px dashed black; padding: 2px; width: fit-content;">住宅密集地域など</div> <div data-bbox="938 528 1334 658" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●再開発を促進 ●壁面の位置の制限、建ぺい率の低減などと併せて、容積率を緩和し土地の高度利用を図る </div>  <p style="text-align: center;">図の出典) 東京都HP</p>
<p>特定街区</p>	<p>地方公共団体が定める制度(都市計画の地域地区)であり、相当規模の街区において、良好な環境と健全な形態を有する建築物を建築し、併せて有効空地を確保することなどで市街地の整備、改善を図る制度である。一般的な形態制限を適用せず、その街区に適した容積率、建ぺい率、高さ制限などの制限を個別に都市計画決定する。</p> <div data-bbox="421 1370 724 1451" style="border: 1px dashed black; padding: 2px; width: fit-content;">工場跡地など、まとまった規模の低・未利用地</div> <div data-bbox="820 1317 1136 1451" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●土地利用転換の推進 ●建築物と公共施設の一体的・総合的な市街地の開発整備 ●用途・容積率等の制限緩和 </div>  <p style="text-align: center;">図の出典) 東京都HP</p>

<表 4-3 主要な容積率の緩和手法の概要 2>

<p>総合設計</p>	<p>一定規模以上の敷地面積及び一定割合以上の空地を有する建築計画について、特定行政庁の許可により、容積率、斜線制限などの制限を緩和する制度である。建築敷地の共同化や大規模化による土地の有効かつ合理的な利用の促進と、公開空地など公共的な空地・空間の確保による市街地環境の改善を図ることを目的とする。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; background-color: #ffff00;">一般の計画</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #ffff00;">●容積率、斜線制限等の緩和</div> </div> <p style="text-align: right;">図の出典) 東京都HP</p>
<p>再開発等促進区域を定める地区計画 (再開発等促進区型地区計画)</p>	<p>まとまった規模を有する低未利用地の土地利用転換を図り、建築物と公共施設の整備を一体的かつ総合的に推進する計画である。土地の有効利用、都市機能の増進、住宅・業務床の供給促進、地域の活性化の拠点づくり等を誘導する。地区計画への適合を条件に、用途、容積率、建築物の高さ等を緩和する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; background-color: #ffff00;">工場跡地など、まとまった規模の低・未利用地</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #ffff00;"> <ul style="list-style-type: none"> ●土地利用転換の推進 ●建築物と公共施設の一体的・総合的な市街地の開発整備 ●用途・容積率等の制限緩和 </div> </div> <p style="text-align: right;">図の出典) 東京都HP</p>

資料) 平成 24 年度ヒートアイランド現象に対する適応策及び震災後におけるヒートアイランド対策検討調査業務(環境省) よりとりまとめ

(2) 敷地設定の検討

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として検討を行った。

今後、具体的に敷地の共同利用のための方法を検討していくことが課題となる。

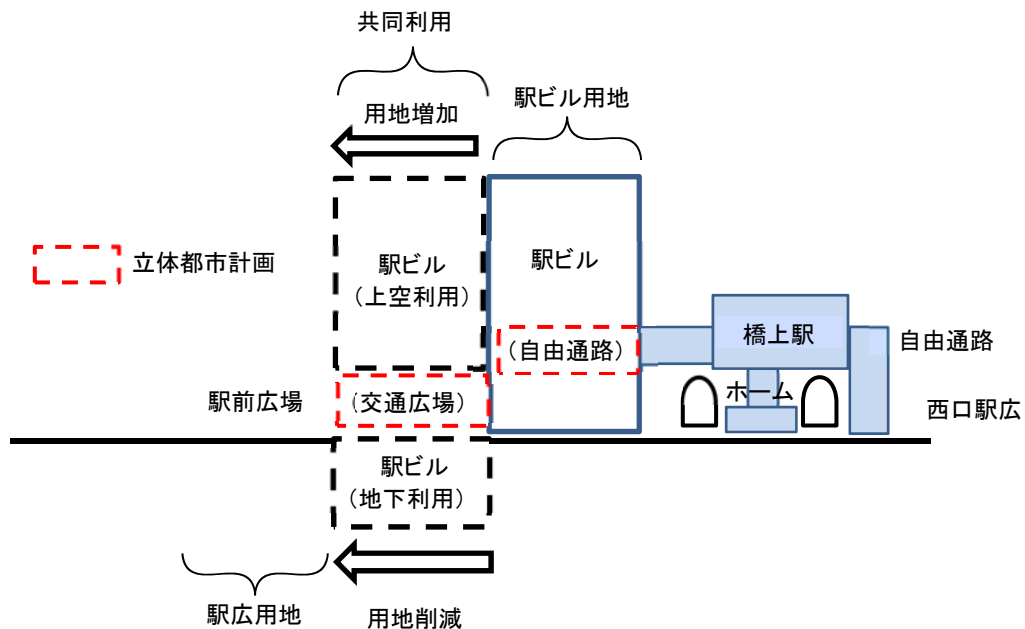
共同利用のための方法としては、例えば立体都市計画制度の活用と都市計画道路の変更を併用する方法が考えられる。加えて、区分地上権の設定など対抗要件の検討が必要となる。さらに、今後、駅前広場用地の上空や地下空間の共同利用についても、検討を進めていく必要がある。

◇立体都市計画制度の活用

駅前広場用地まで含んだ敷地を駅ビル用地として設定するが、交通広場や自由通路の立体都市計画を設定することで、一部の空間を公共空間として利用し、共同利用する方法が考えられる。このことにより、個別に整備する場合より、駅ビルの床面積を多く確保することができる。

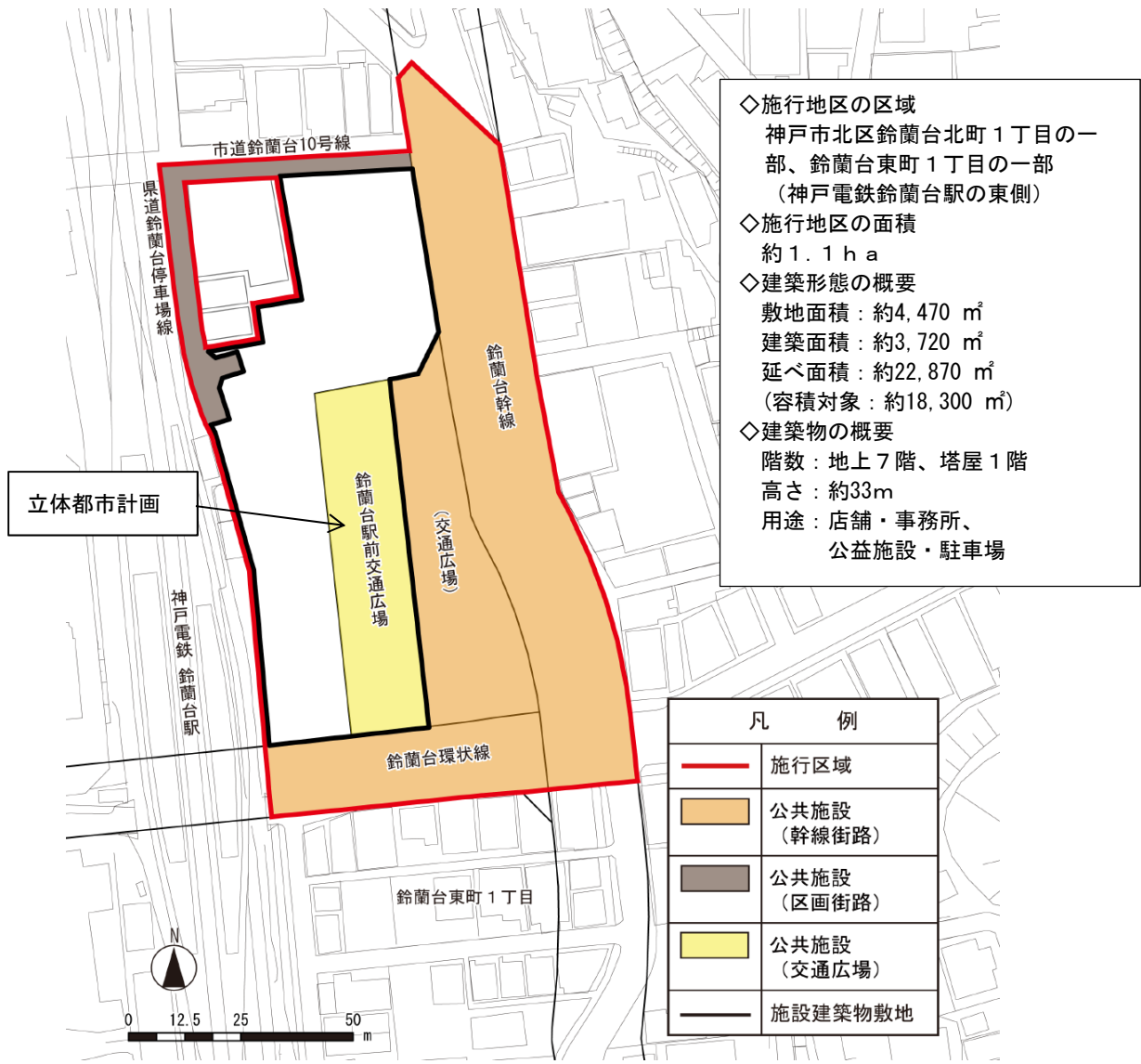
◇都市計画道路の変更

立体都市計画制度で交通広場を設定した範囲について、機能が確保された用地については、駅前広場の都市計画変更を行う。このことにより、個別に整備する場合より、駅前広場用地を縮減できる。



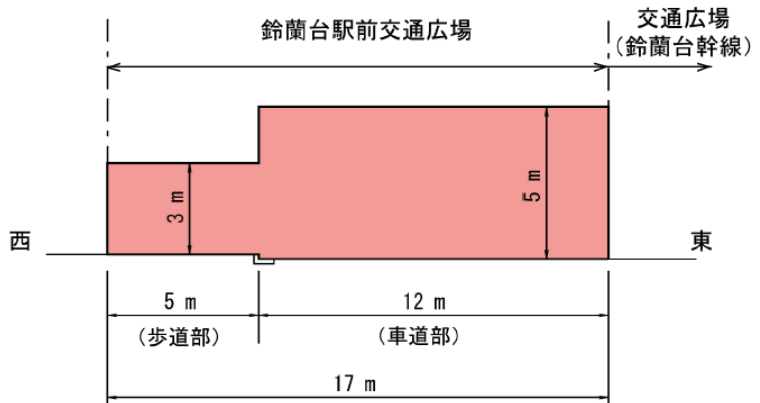
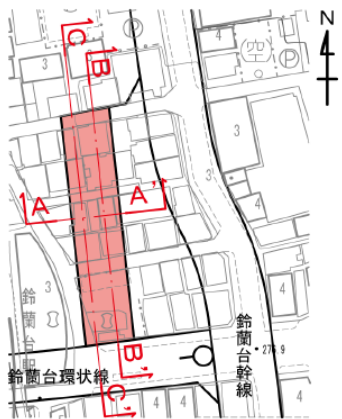
<図 4-1 敷地の共同利用の概念図>

このような事例としては、神戸市の鈴蘭台駅前地区があげられる。この事業では、約半分の敷地を駅前広場と駅ビル用地として共同利用されている。



位置図

A-A' 断面



<図 4-2 神戸市の鈴蘭台駅前地区の立体都市計画活用による交通広場整備計画>

資料) 神戸市/神戸国際港都建設事業

鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業 事業計画書 (第2回変更)

4. 2. 新産業拠点エリア

(1) 農地法との調整の検討

今回の検討では、土地区画整理事業により農地集約を図りつつ、事業所用地を整備することをめざしている。しかしながら、本地域は、市街化調整区域であることから、宅地造成に当たっては、農地転用の許可が必要となるが、宅地造成のみを目的とした農地転用は、住宅用地以外は転用が認められていない。

本地域では、事業所用地の整備を目的としており、農地転用の許可を得ることができる事業手法を検討していくことが課題となる。現在想定している流れとしては以下のとおり。

① 地区計画の都市計画決定

◇土地利用計画の決定

※農地法との調整

農地転用の見込みについて事前協議

② 土地区画整理事業の施行

◇道路・公園等の公共施設整備

◇上下水道等のインフラ整備

◇農地集約・住宅移転・換地処分

※農地法との調整

公共施設整備については農地転用許可不要

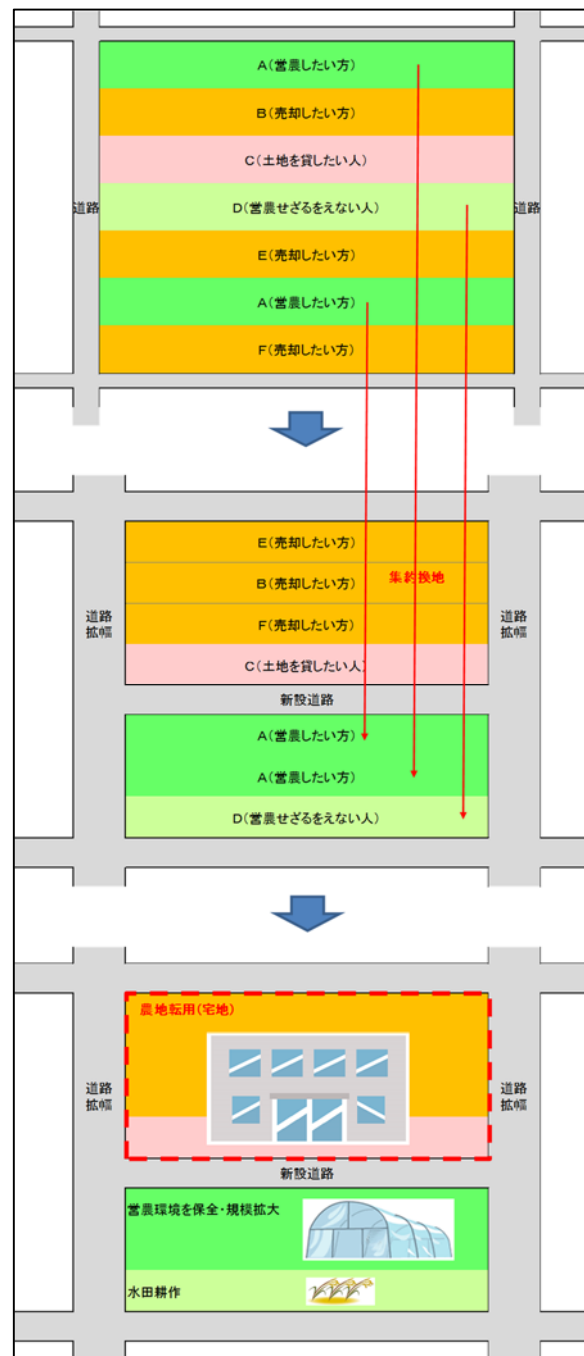
③ 開発事業の施行

各事業用地で事業所建築目的の宅地造成

※農地法との調整

事業用地の造成について、開発許可申請時に農地転用許可申請

④ 事業所の建築工事



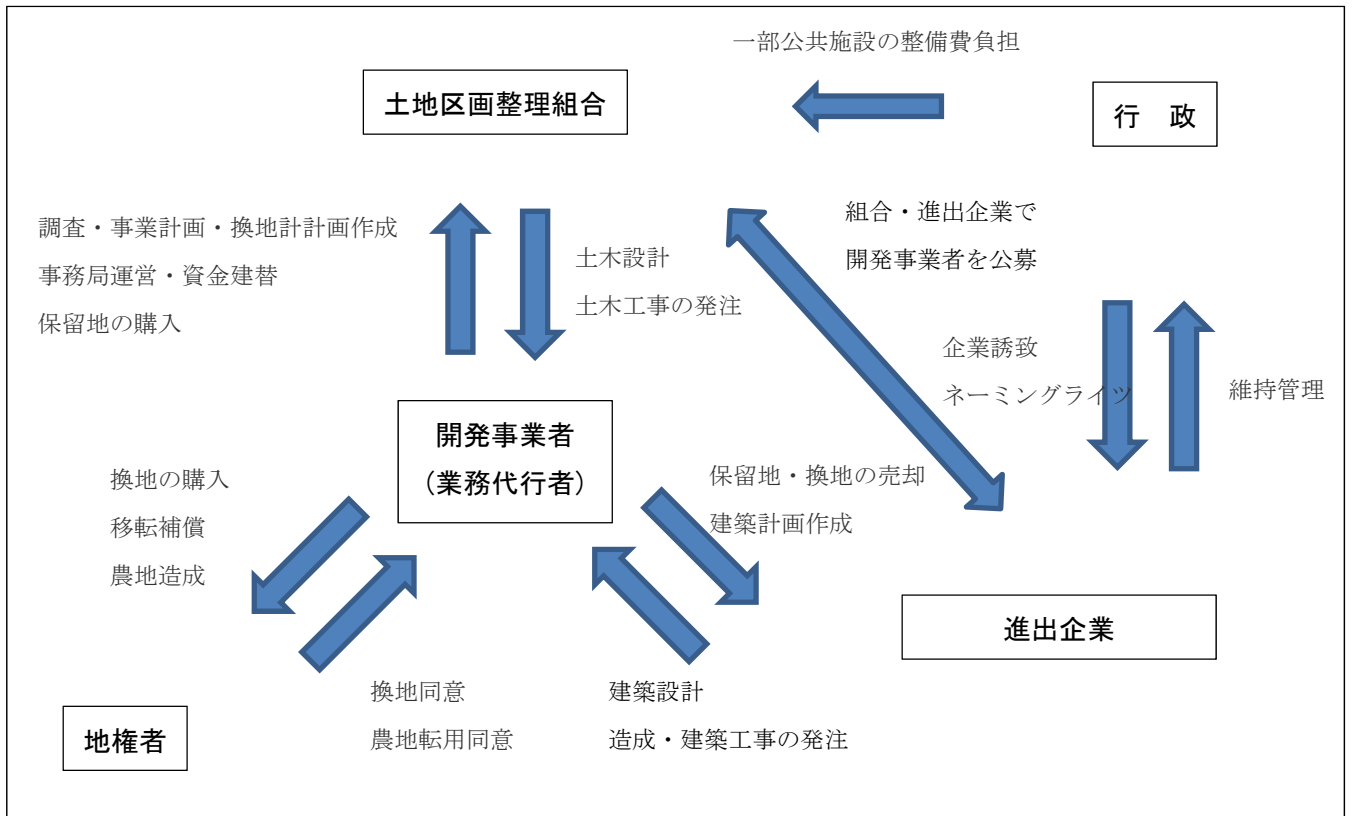
<図 4-3 整備の流れ>

(2) 役割分担の明確化

今回の検討では、民間活力を導入した事業推進の枠組みの検討を行い、官民の役割分担を整理することをめざしている。

今後、事業の各段階（調査・設計・工事等）におけるリスクや役割の分担を明確化していくことが課題となる。

役割分担としては、例えば次のような方法が考えられる。



<図 4-4 関係者の役割分担>

第5章 参考資料

5. 1. 上位・関連計画

(1) 京都都市計画区域マスタープラン

都市計画法 6 条の 2 に基づき、都市計画区域ごとに、都道府県が定める都市計画の目標や基本の方針を示している。

対象区域は京都市、向日市、長岡京市、大山崎町、八幡市（一部）、久御山町（一部）。

■都市づくりの基本理念

- ①美しい風土と文化を継承し、文化の香りと創造性にあふれる国際交流都市づくり
- ②子育て世代、高齢者等のだれもが安心して健やかに暮らすことができる都市づくり
- ③中心市街地に公的な役割を担う施設が集積し、賑わいと活力基盤を形成するとともに、周辺地域とネットワークでつながり、必要な都市機能を相互に補完・連携する効率性・利便性の高い都市づくり
- ④公共交通等により中心市街地と生活拠点がネットワーク化され、誰もが活動しやすい都市づくり
- ⑤ICT等科学技術を活用し、資源、エネルギーの効率的な利用により、環境への負荷の少ないスマートな都市づくり
- ⑥災害に強くしなやかで安全な都市づくり
- ⑦広域交通網、学術研究施設、産業の集積を活かし、交流連帯によってイノベーションが進展することで、地域経済が持続的に成長・発展する都市づくり
- ⑧地域特性を活かした個性的な魅力により、活発な交流が創り出される都市づくり
- ⑨自然、歴史的環境を活かした良好な景観が保全、形成されている質の高い都市づくり
- ⑩だれもが生まれ育った地域に住み続けられる魅力ある都市づくり
- ⑪住民、民間、行政等が連携・協働し、魅力ある地域社会を実現する都市づくり

<図 5-1 都市づくりの基本理念>

出典) 京都府 平成 28 年/京都都市計画区域マスタープラン

■目指す将来像

- ・ 優れた文化、景観の保全・形成と都市機能の再構築による誰もが安心して、いきいきと暮らせる都市
- ・ 災害に強くしなやかで安心な都市
- ・ 文化の香りと創造性にあふれる国際交流都市

■向日市に関する主な視点・論点

- ・ J R向日町駅周辺地区は、住工の共存を目指す地域であり、良好な住宅環境の形成と産業基盤の整備を進め、魅力ある地域づくりを図る。
- ・ 久世高田・向日寺戸地域～J R向日町駅～阪急東向日駅周辺地区（商業地・業務地）、向日市の中心部及び鉄道駅周辺（住宅地）の中密度利用を図る。
- ・ 各市町村にある地域の創生等の政策的な取り組みに必要な地域については、農林漁業等との調整・連携を図りつつ、周辺環境に配慮し、計画的に適切な土地利用を図る。
- ・ 交通機能の強化のため、J R向日町駅東口の駅前広場の整備を概ね10年以内実施。

(2) ふるさと向日市創生計画

第5次向日市総合計画基本構想を踏まえつつ、後期基本計画に代わる新たな計画として、今後本市が目指すべき方向性を示している。

■施策の柱

I 歴史を活かし、活力と魅力あるまちづくり

- ・ 市内に点在する歴史・文化資源を活用、国内外に発信し、まちの賑わいと活力を維持・創出
- ・ 訪れた人が 「また訪れたい」「いつかは住みたい」と感じるまちづくり

II 人と暮らしに明るくやさしいまちづくり

- ・ 少子高齢化時代に立ち向かう医療・福祉の充実
- ・ 防災、防犯、交通安全へ取り組み、だれもが安心・安全に暮らすことのできる環境づくり

III 信頼と協働で市民の声が届くまちづくり

- ・ 行政情報の適切な公開
- ・ 市民参画の機械や場の創設

■JR向日町駅東口整備に関連する施策の抜粋

- ・ 歴史の事実とまちの魅力の戦略的な発信
- ・ 商工業者の活性化
- ・ 道路整備の促進
- ・ 快適で安全・便利なまちづくり
- ・ 鉄道関連事業の推進

(3) 向日市まち・ひと・しごと創生総合戦略

平成 26 年に制定された「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、地域の活性化と人口減少に対する方針・具体的な対策、重要業務評価指数（KPI）を示している。

■基本目標

- ① 地域特性を生かして「しごとの場」を創る
- ② 向日市の魅力を高め、人の流れを創る
- ③ 安心して結婚・出産・子育てできる仕組みを作る
- ④ 時代の要請に合った、安心・安全な暮らしを創る

基本目標1 地域特性を活かして「しごとの場」を創る

数値目標

目標項目	目標数値
市内の創業件数	5年間で20件

基本的方向

桂川・洛西口新市街地に大型商業施設や企業の進出が進み、本市を取り巻く状況が大きく変わろうとする中、歴史・文化資源が豊富でコンパクトな本市の特性を活かし、商業・工業・農業の連携を図りながら、地域産業の活性化に取り組みます。

具体的な施策と重要業績評価指標（KPI）

（1）商工業の活性化

歴史を活かしたまちづくりの施策と連携しながら、商工業者の育成や誘致を支援する取組を推進し、市内商工業の振興、活性化を図ります。

KPI

項目	目標
経営指導数	H26:900件 ⇒ H26実績比10%増

具体的な事業

- 事業所の要望・相談等及び進出する事業所に対応する窓口体制の整備
- 大型商業施設との差別化を図った魅力的な店づくりへの支援
- 金融支援方策の充実の検討

(2) 農業の活性化

新鮮で安心・安全な農産物を提供するために地産地消を推進するとともに、新たなブランド農産品の開発の支援や農業資源を活用した農商工の連携により、やりがいのある農業経営を支援します。

KPI

項目	目標
愛菜楽市出品農家数	H27：20件 ⇒ H31：30件
特産品開発件数	H26：－ ⇒ H31：3件
常設販売所の設置	H26：－ ⇒ H31：1か所

具体的な事業

- 地産地消の拡大
- 耕作放棄地の防止施策や放置竹林対策の実施
- 特産品の育成・開発への支援
- 農商工の連携による市内産業の活性化

出典) 向日市 平成28年／向日市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略

基本目標 2 向日市の魅力を高め、人の流れを創る

数値目標

目標項目	目標数値
観光入込客数	H26：260,000人 ⇒ H31：390,000人
観光消費額	H26：87,000千円 ⇒ H31：200,000千円

基本的方向

将来の人口定着には、まず本市を知ってもらうことが大切なことから、訪れたい魅力をも高め、来訪者の受入体制の充実を図るとともに、その魅力をより効果的に伝える戦略的な情報発信を強化します。

具体的な施策と重要業績評価指標（KPI）

（1）観光振興の推進

本市が誇るべき歴史・文化資源を活かし、地域経済の活性化を図り、また、国内外から積極的に観光客を誘致するため、ハード・ソフト両面での総合的、多角的な観光施策を推進します。

KPI

項目	目標
観光振興プランの策定	H28：策定
特産品開発件数	H26：－ ⇒ H31：3件

具体的な事業

- 観光振興プランの策定
- 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
- ホテル等の複合型宿泊施設の誘致

(2) まちの魅力の戦略的発信

ふるさと向日市に対する理解と愛着を深められるよう、歴史の事実とまちの魅力を市内外に戦略的に発信します。

KPI

項目	目標
向日市検定受検者数	H26：－ ⇒ H31：延べ5,000人(5年間で)

具体的な
事業

●向日市検定の実施

出典) 向日市 平成 28 年 / 向日市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略

(4) 第2次向日市都市計画マスタープラン

社会状況や都市・行財政構造の変化に伴い、成熟した社会への転換を求めて「向日市都市計画マスタープラン」（平成14年3月策定）を見直し。「第5次向日市総合計画」に掲げる将来都市像を踏まえ、その実現のために進むべき基本的な考え方を示している。

■将来都市像

「活力とやすらぎのあるまち」～みんなでつくる7.67向日～

■都市計画の目標

「緑と歴史にまつまれた美しいまち むこう」

■都市計画の重視すべき視点

- ① 豊かな自然や歴史・文化資源の魅力を演出する
- ② すべての人が安心・安全に生活できる都市づくり
- ③ にぎわいと活力を創出する都市づくり
- ④ 市民と行政の協働による都市づくり

■まちづくりの推進方策

◆向日市まちづくり条例に基づくまちづくりの推進

市民によるまちづくり活動を促進するため、「向日市まちづくり条例」に定められた「地区まちづくり計画」と「テーマ型まちづくり計画」の制度の活用を推進する。

開発事業に関しては「向日市まちづくり条例」の基準に基づく規制誘導を行う。

◆「市民」「事業者」「行政」がそれぞれの役割を担う協働によるまちづくり

市民に対するまちづくりへの意識啓発を進める。

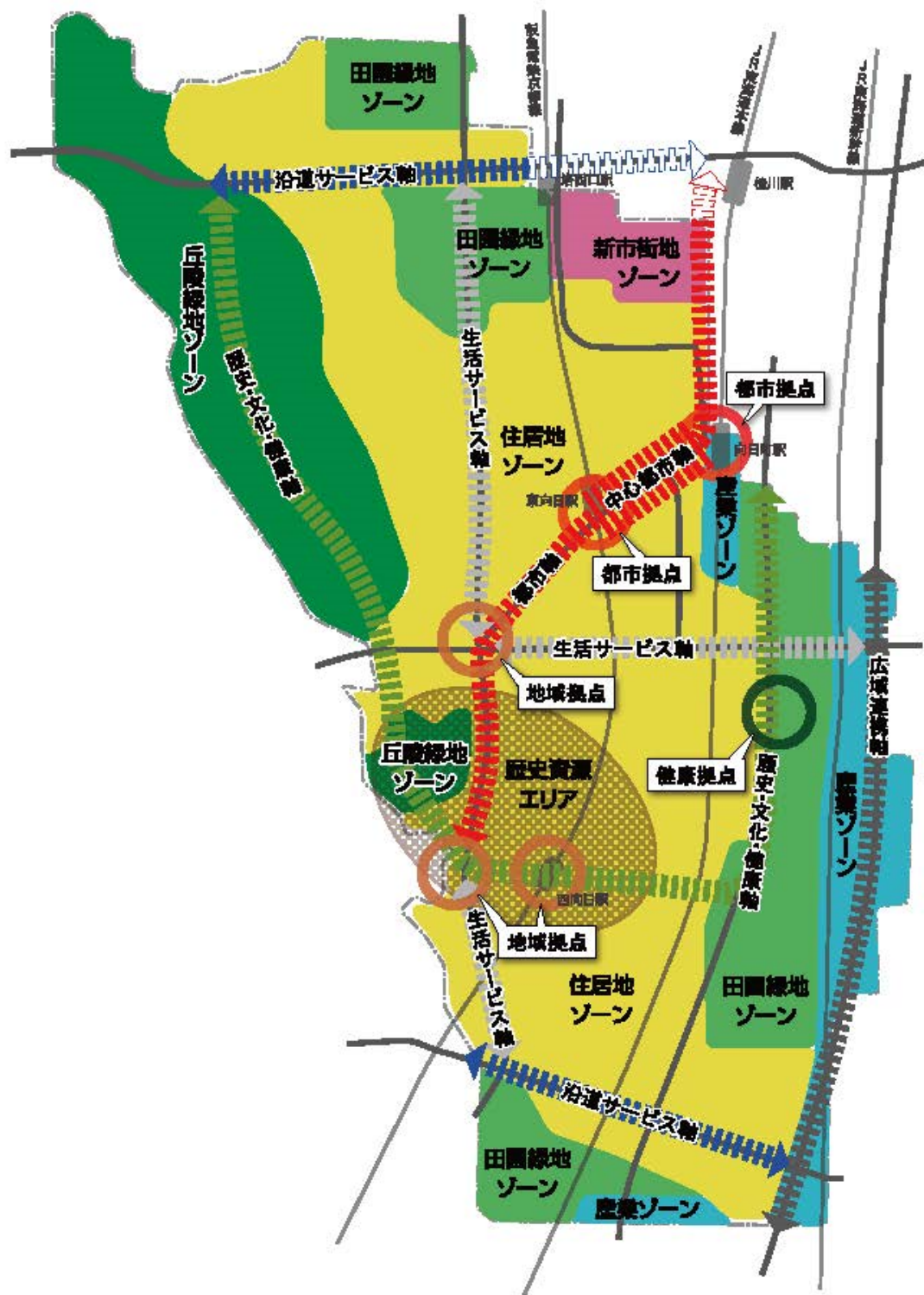
市民主体のまちづくり支援として、まちづくりに有効な情報の提供を進める。

NPOやボランティア組織等、まちづくりの担い手の育成を進める。

■JR向日町駅周辺の将来的な都市構造について

JR向日町駅周辺は、市の中心的な交通ターミナル機能や商業、業務・サービス機能を担う“都市拠点”として位置づけられている。また、新市街地ゾーンから京都府乙訓総合庁舎をつなぐ沿道地域は市内交通の骨格となる都市軸に該当し、なかでもJR向日町駅から阪急東向日駅の沿道は市内の中核機能を担う商業・業務機能をもつ“中心都市軸”として位置づけられている。

将来都市構造図



出典) 向日市 平成 23 年 / 第 2 次向日市都市計画マスタープラン

(5) 乙訓地域商業ガイドライン

平成18年7月に京都府中心市街地活性化懇親会から京都府知事に提出された「まちなか再生を推進するガイドラインに関する提言」に基づき策定。大規模小売店舗の郊外部への無秩序な立地を抑制し、中心市街地の活性化を目指す。

■本市における位置づけ

中心市街地のエリア ※2

- ①向日市内の近隣商業地域全域及び周辺地域と阪急東向日駅周辺の大規模小売店舗を中心とした約1km四方の範囲

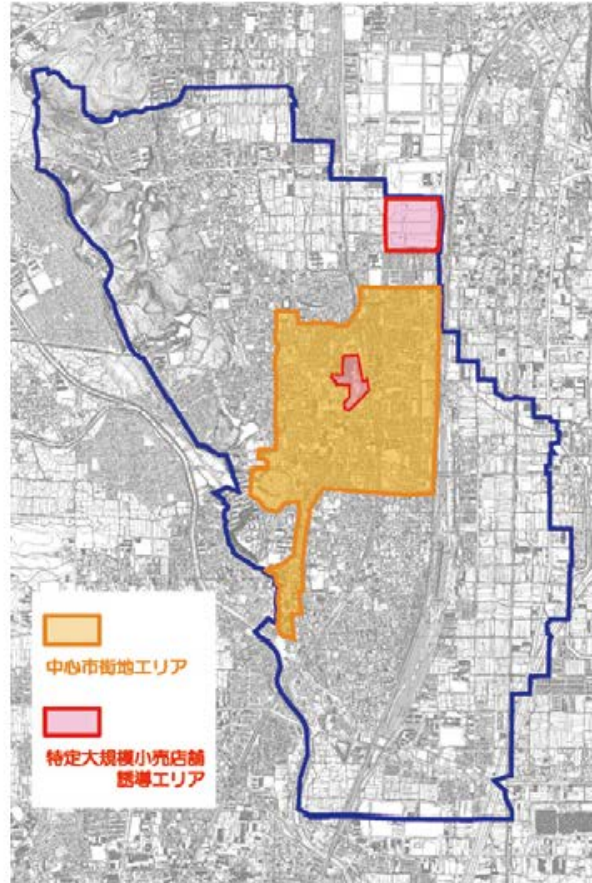


特定大規模小売店舗 ※3 の誘導エリア ※4

- ①阪急東向日駅周辺の容積率300%の近隣商業地域
②キリンビール京都工場跡地



イメージ図



中心市街地エリア
特定大規模小売店舗
誘導エリア

※1 まちづくり三法

「大規模小売店舗立地法」「都市計画法」
「中心市街地の活性化に関する法律」

※2 中心市街地のエリア

中心市街地の活性化に関する法律第2条及び本策定基準に基づき、ガイドラインにおいて、中心市街地として位置が定められ、エリア指定された区域

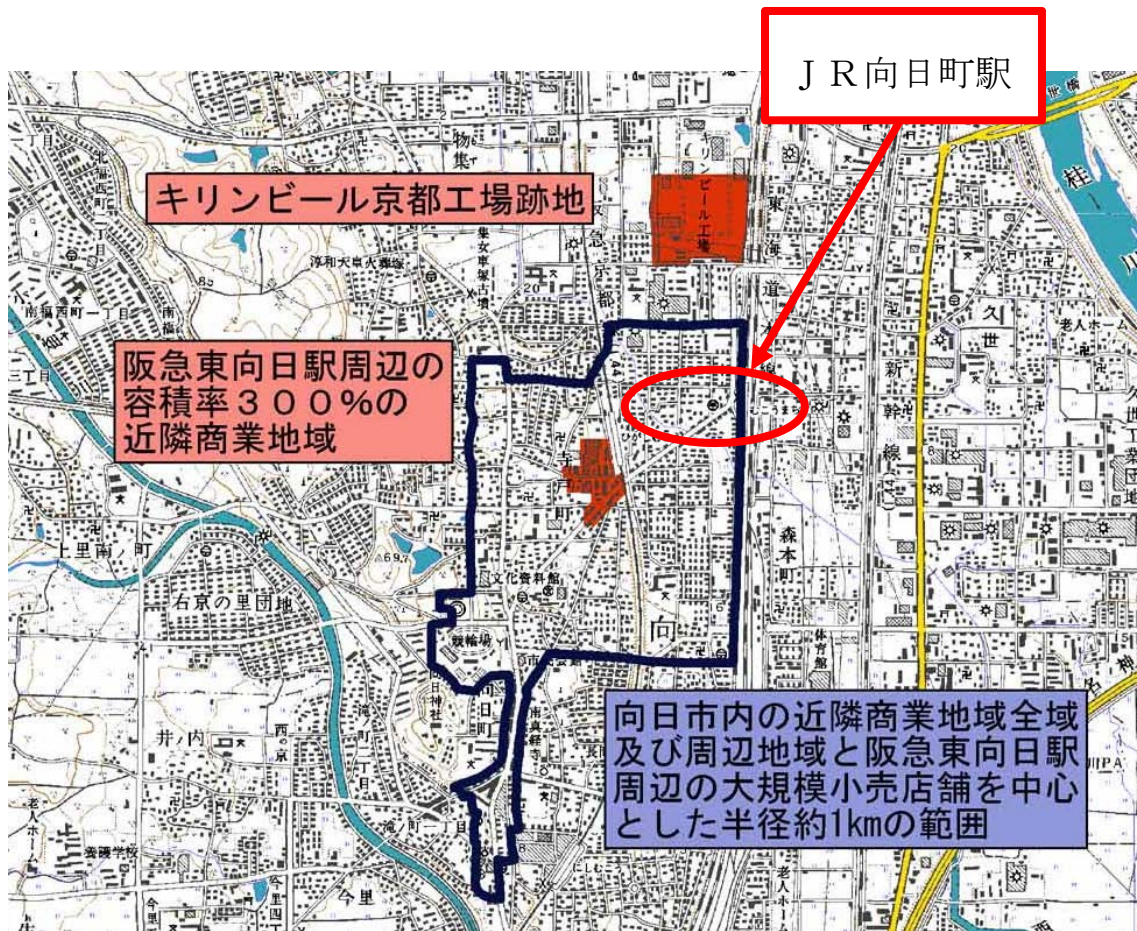
※3 特定大規模小売店舗

床面積10,000㎡を超える大規模集客施設(店舗含む)のうち小売業の部分の店舗面積が1,000㎡を超える(大規模小売店舗)のもの

※4 特定大規模小売店舗の誘導エリア

特定大規模小売店舗を誘導する(立地可能にする)エリアであり、抑制エリアは、特定大規模小売店舗の立地を抑制するエリアであって、誘導エリア以外のすべてのエリア

出典) 向日市 平成23年/第2次向日市都市計画マスタープラン



出典) 京都府 HP / 乙訓地域商業ガイドライン エリア図

5. 2. 駅関連整備事例

(1) 稲枝駅

(駅橋上化、自由通路整備、駅前広場
新設・再整備)

① 事業目的

駅舎のBF化、西側改札の設置、東
西自由通路の整備、西側駅前広場
の新設、東側駅前広場の再整備

② 駅乗降人員： 2,490人/日

(平成26年度時点、彦根市統計書より)

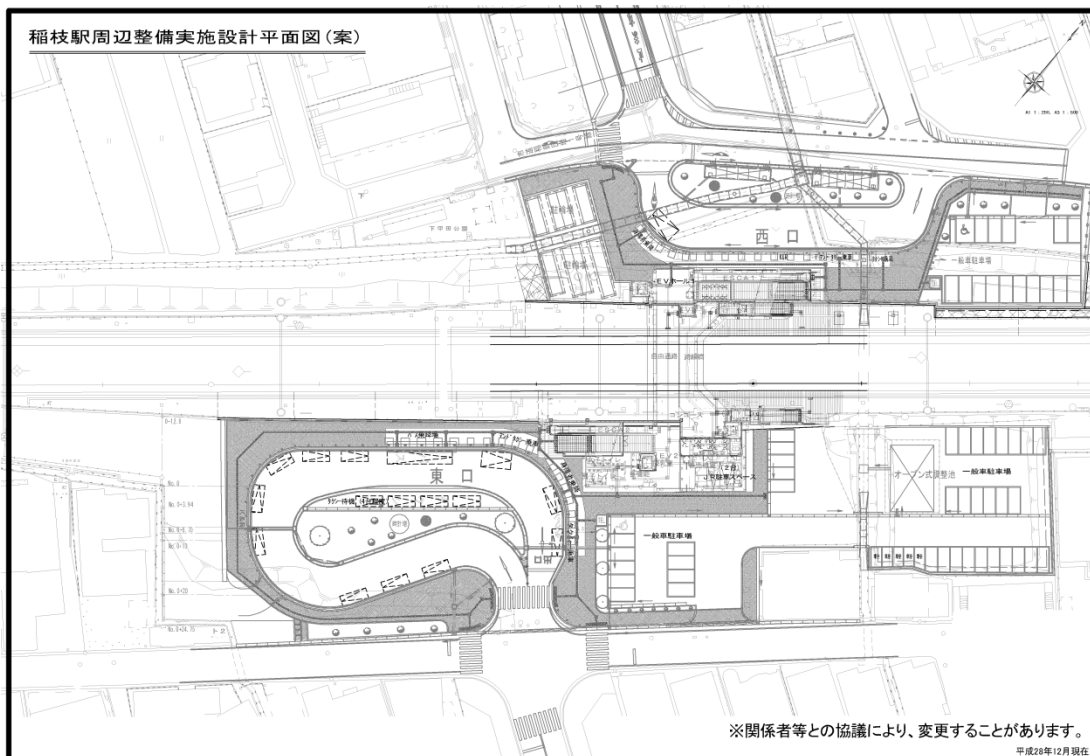
③ 整備概要

設置施設	諸元
自由通路	EV・エスカレーター設置、柵外トイレ設置
橋上駅舎	EV設置
駅前広場	東口広場 → 約4,710㎡ (バス・タクシー・一般車乗降場、一般車駐車場、駐輪場) 西口広場 → 約2,560㎡ (タクシー・一般車乗降場、一般車駐車場、駐輪場)



<図 5-2 稲枝駅 位置図>

出典) 国交省地図閲覧サービス



<図 5-3 平面計画図>

出典) 彦根市 HP

(2) 下関駅

(駅舎改良、東西連絡通路整備、駅ビル整備、駅前広場再整備)

① 事業目的

下関駅にぎわいプロジェクト実施に伴う既設駅舎改良、東西連絡通路整備、駅前広場の再整備、及び駅ビル整備

② 駅乗降人員： 10,541 人/日

(平成 25 年度時点、山口県統計年鑑より)



<図 5-4 下関駅 位置図>

出典) 国交省地図閲覧サービス

③ 整備概要

設置施設	諸元
駅改良	BF 施設の設置 (EV、エスカレーター、多目的トイレ等) 出改札を中 2 階に移設
東西連絡通路	1) 中 2 階東西連絡通路 2) 1 階東西連絡通路 3) 1 階北側連絡通路 (市道竹崎町自歩道 7 号線)
駅前広場	東口駅前広場 (拡張)、西口駅前広場 (拡張)、南口交通広場 (新設)
JR 下関駅ビル	施設規模： 地上 3 階、敷地面積約 3,164 m ² 1・2 階 商業施設 (店舗合計面積 約 2,500 m ²) 3 階 公共施設



<図 5-5 整備イメージ図>

出典) 下関市 HP

(3) 西条駅

(駅舎改良、東西連絡通路整備、駅ビル整備、駅前広場再整備)

① 事業目的

駅舎のBF化、北側改札の設置、東西自由通路の整備、北側駅前広場の新設、南側駅前広場再整備、商業施設設置

② 駅乗降人員： 20,166人/日

(平成27年度時点、東広島市統計書より)



<図 5-6 西条駅 位置図>

出典) 国交省地図閲覧サービス

③ 整備概要

設置施設	諸元
自由通路	EV・エスカレーター設置
橋上駅舎	EV設置、柵内トイレ設置
駅前広場	北口広場 (タクシー・一般車乗降場、タクシー待機場) 南口広場 (バス・タクシー・一般車乗降場、タクシー待機場)

④ 計画図

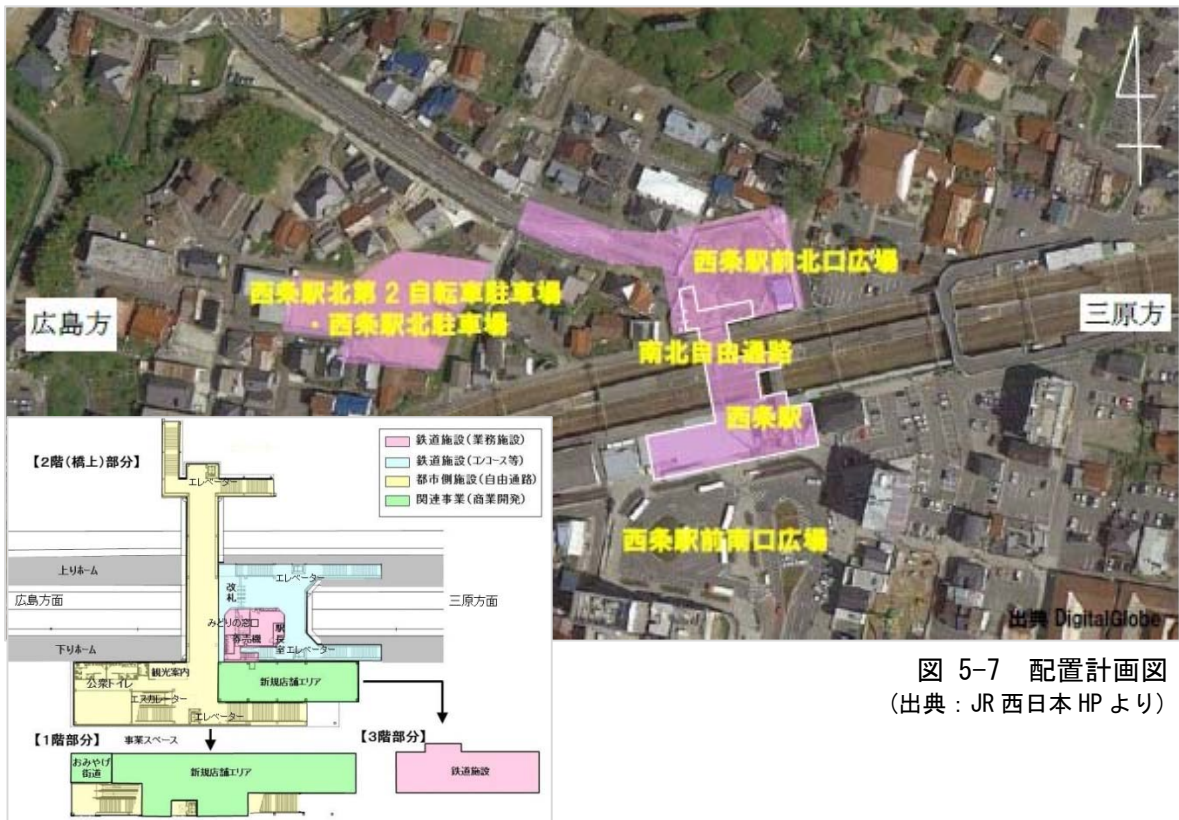


図 5-7 配置計画図
(出典：JR西日本 HP より)

図 5-8 橋上駅舎計画図
(出典：JR西日本 HP より)

5. 3. 市街化調整区域内におけるまちづくり事例

(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」

<事例の概要>

今後、開発・建築需要の高まりが予想される川西インターチェンジ（以下川西 I.C.）周辺の土地利用計画を策定。市街化調整区域内における開発許可制度のための基準を示した。



<事例のポイント>

- ・ 市街化調整区域における開発許可制度として、**地区計画制度**の活用
- ・ 市街化区域に隣接した市街化調整区域での、**市街化区域と一体となった面的整備**
→市街化区域の編入基準を満たす地区計画が必要
- ・ 土地利用のイメージごとにゾーン区画を行い、ゾーンごとに具体的な開発・建築の基準を設定

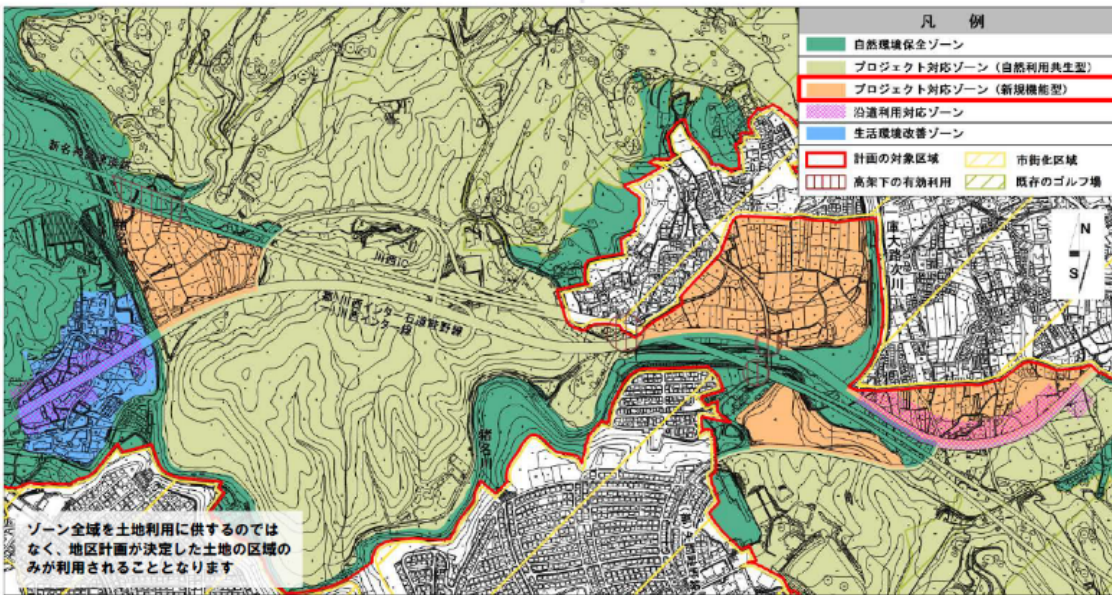
<背景・検討経緯>

- ・ 現在、名古屋市から神戸市に至る新名神高速道路の建設が進行しており、川西市北部には川西 I.C. の設置が予定されている。
- ・ 現在川西 I.C. 周辺は市街化調整区域であるが、新たな交通の発生により**市街化調整区域内における開発・建築需要が高まる**ことが予想される。
- ・ 地域の活性化に向けた計画的な土地利用を目指し、一定の開発・建築計画を誘導する。

土地利用の実現手法	立地規制の緩和	緑地保全	景観形成	地区内道路等の整備	開発後の適正な維持
地区計画 (法第 34 条第 1 項第 10 号)	○	○	○	○	○ 用途、緑地、外観、道路 すべてを適正に維持
特別指定区域 (法第 34 条第 1 項第 12 号)	○	×	×	×	×
個別の開発許可 (法第 34 条第 1 項第 14 号)	○	×	×	×	×

出典) 川西市 平成 27 年 / 新名神高速道路インターチェンジ周辺土地利用計画

土地利用計画図 プロジェクト対応ゾーン（新規機能型）



ゾーン		区分	配置
自然環境保全ゾーン		自然環境を保全するために、開発を抑制していくゾーン	河川、保安林等の保全すべき緑地及び他のどのゾーンにも属さない土地の範囲
プロジェクト対応ゾーン	自然利用共生型	緑地保全・景観形成を図りつつ、都市近郊において自然との共生を体感できる土地利用に対応できるゾーン*	川西 I.C. 周辺の山林、既存ゴルフ場等の範囲
	新規機能型	緑地保全・景観形成を図りつつ、地域振興に寄与する土地利用に対応できるゾーン*	一体のまとまりある平地の範囲
沿道利用対応ゾーン		緑地保全・景観形成を図りつつ、道路利用者へのサービスを提供する土地利用に対応できるゾーン*	県道川西インター線の沿道で、次のいずれにも該当する範囲 1. 道路の区間 隣接敷地との高低差が比較的小さい道路の区間 2. 道路端からの距離 50m ただし、開発区域の過半が当該範囲に属するときは、その区域の全部が含まれるものとする
生活環境改善ゾーン		緑地保全・景観形成を図りつつ、既存集落の住環境や既存事業所の操業環境を改善するゾーン	既存集落の範囲

出典) 川西市 平成 27 年 / 新名神高速道路インターチェンジ周辺土地利用計画

<プロジェクト対応ゾーン（新規機能型）>

緑地保全・景観形成を図りつつ、地域振興に寄与する土地利用に対応できるゾーン

○配置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一体のまとまりある平地の範囲とする
○緑地保全・景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現況森林の保全や周辺緑地の十分な確保により、敷地内の緑化を積極的に行う ・ 建築物等や屋外広告物は、周辺の景観と調和したものとする
○想定用途	<ul style="list-style-type: none"> ・ スポーツ・レジャー施設の管理施設 ・ 「道の駅」相当の施設 ・ 地域振興のための工場 ・ 流通業務施設 ・ 学校、病院 ・ その他、市長が必要と認める施設
○周辺環境との調和	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺の環境と調和するよう敷地規模を十分にゆとりあるものとし、建築物は高さが低く、低容積率、低建ぺい率のものとする ・ 周辺の農地や宅地への日照等に配慮し、建築物や駐車場を敷地境界から十分後退させるものとする。また、後退した部分に緑地帯を設け、周辺農地の日照や周辺住宅地のプライバシー保護等のため、適切な高さの樹木を植栽する ・ 夜間照明により周辺の営農環境や居住環境に影響がでにくいように、照明設備は高さや形状、向き等に配慮したものとする



○想定用途の主な審査基準

用途	主な審査基準
スポーツ・レジャー施設の管理施設	<p>スポーツ施設、レジャー施設とは、開放性が高く、かつ、相当規模の空き地を必要とする施設で、次に掲げるもの</p> <p>(1) 第二種特定工作物相当の施設で、次に掲げるもの(基園は除く)</p> <p>ア 野球場、庭球場、陸上競技場等</p> <p>イ 遊園地、動物園等</p> <p>(2) 第二種特定工作物に該当しない施設で、次に掲げるもの</p> <p>ア キャンプ場等</p> <p>イ ゴルフ打放し練習場</p> <p>スポーツ施設、レジャー施設の管理施設とは、これらの施設の管理上又は利用上必要不可欠な建築物で、次のいずれかに該当するもののうち、その周辺の地域における環境の保全上支障がないもの</p> <p>(1) 管理事務所</p> <p>(2) 倉庫</p> <p>(3) キャンプ場のバンガローその他の工作物の利用の目的を達成するために該当工作物に付帯する建築物</p> <p>(4) 該当工作物を利用する者のための食堂、売店、便所又は休憩所</p>
「道の駅」相当の施設	<p>道路及び地域に関する情報を提供する「道の駅」相当の施設(ただし、設置者は市町村等に限らない)</p>
地域振興のための工場	<p>先端的な科学技術に関する事業又は、地域の雇用、就業の機会の創出及び地場産業の振興に資する事業に係る工場で、周辺の地域における環境の保全上支障がないもの</p>
流通業務施設	<p>流通業務の用に供する施設で、次のいずれかに該当するもの</p> <p>(1) 貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業の用に供するもの</p> <p>(2) 倉庫業法第2条第2項に規定する倉庫業の用に供するもの</p>
学校	<p>学校教育法第1条に規定する学校、同法第124条に規定する専修学校又は同法第134条第1項に規定する各種学校の用に供する施設である建築物</p>
病院	<p>医療法第1条の5第1項に規定する病院、同項第2項に規定する診療所又は同法第2条第1項に規定する助産所の用に供する施設である建築物</p>

「プロジェクト対応ゾーン(新規機能型)」は、開発を抑制する市街化調整区域であるが、地区計画制度を活用し、周辺環境との調和や周辺の営農環境や居住環境の保全を図りながら、地域振興に寄与する施設等の開発を可能にする。

○地区計画の規制基準

項目		主な規制基準
区域の整備・開発及び保全に関する方針		<ul style="list-style-type: none"> ・地域に関する情報を提供する商業施設、工場、物流施設等の立地により、地域振興に寄与する土地利用を目標とする ・現状森林の保全や周辺緑地の十分な確保により、敷地内の緑化を積極的に行う ・周辺の営農環境や居住環境に十分配慮する
地区施設の配置及び規模		後背地に宅地がある場合は、後背地の土地利用を制約しないよう地区内道路を整備するか、または、進入道路の整備が可能となるよう地区計画の区域を定めなければならない
建築物に関する事項	建築物等の用途の制限	建築できる建築物の用途 プロジェクトごとに、以下の用途から選択して定める <ul style="list-style-type: none"> ・スポーツ・レジャー施設の管理施設 ・「道の駅」相当の施設 ・地域振興のための工場 ・流通業務施設 ・学校、病院 ・その他、市長が必要と認める施設
	容積率の最高限度	10分の8以下
	建ぺい率の最高限度	10分の5以下
	敷地面積の最低限度	原則 10,000 m ² 以上
	壁面の位置の制限	4m以上、かつ、周辺の営農環境と居住環境に配慮した距離とする
	建築物等の高さの最高限度	原則 12m以下
	建築物等の形態・又は色彩その他意匠の制限	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物等は、屋根及び壁面の色彩と材料を周辺の環境と調和したものとする ・屋外広告物は、高さを低くし、面積を制限するとともに、色彩の制限、発光の禁止などにより、周辺の景観を阻害しないものとする ・夜間照明により周辺の営農環境や居住環境に影響がでにくいように、照明設備は高さや形状、向き等に配慮したものとする

項目		主な規制基準
建築物に関する事項	建築物等の緑化率の最低限度	<ul style="list-style-type: none"> ・緑化率は20%以上とする ・予定建築物等と一体の緑地を配置する ・周辺緑地は幅員が4m以上、かつ、営農環境と居住環境に配慮した距離、高さとする（ただし、駐車場の出入口等の部分については、この限りではない） ・主要道路の沿道に緑地を配置する ・造成法面を緑化修景する ・擁壁等を緑化修景する ・駐車場等を緑化修景する
	かき又はさくの構造の制限	周辺環境と調和する構造とする
土地の利用に関する事項		<ul style="list-style-type: none"> ・森林の保全 <p>敷地内に現状森林が存在する場合にあつては、現況森林の面積に応じ、一定の割合以上の面積の森林を保全すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優れた景観の構成要素を保全する

<市街化調整区域で地区計画を定める場合の留意事項>

市街化調整区域で地区計画を定めるに当たっての留意事項は、以下のとおり。

① 道路・上下水道等の整備されていない区域

開発・建築に必要な道路・上下水道等の都市基盤施設の無い地区においては、地区計画は定められない。ただし、開発・建築に伴い自ら施設の整備を行う場合は、この限りではない。

② 溢水、土砂崩落等による災害発生の危険性のある土地の区域

土砂災害特別警戒区域、災害危険区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害危険箇所、山地災害危険地区等においては、地区計画は定められない。ただし、開発・建築に伴い自ら災害防止のための具体的な措置を講じる場合は、この限りではない。

③ 優良な集団農地その他長期にわたり農用地として保存すべき土地の区域

農用地区域、甲種農地及び第1種農地の区域、土地改良事業を実施した農地等においては、地区計画は定められない。

④ 優れた自然環境を維持し、都市の環境を保持する等のため保全すべき土地の区域

保安林、保安施設地区、保安林予定森林、防砂の施設等においては、地区計画は定められない。

<地区計画の決定>

① 区域の設定

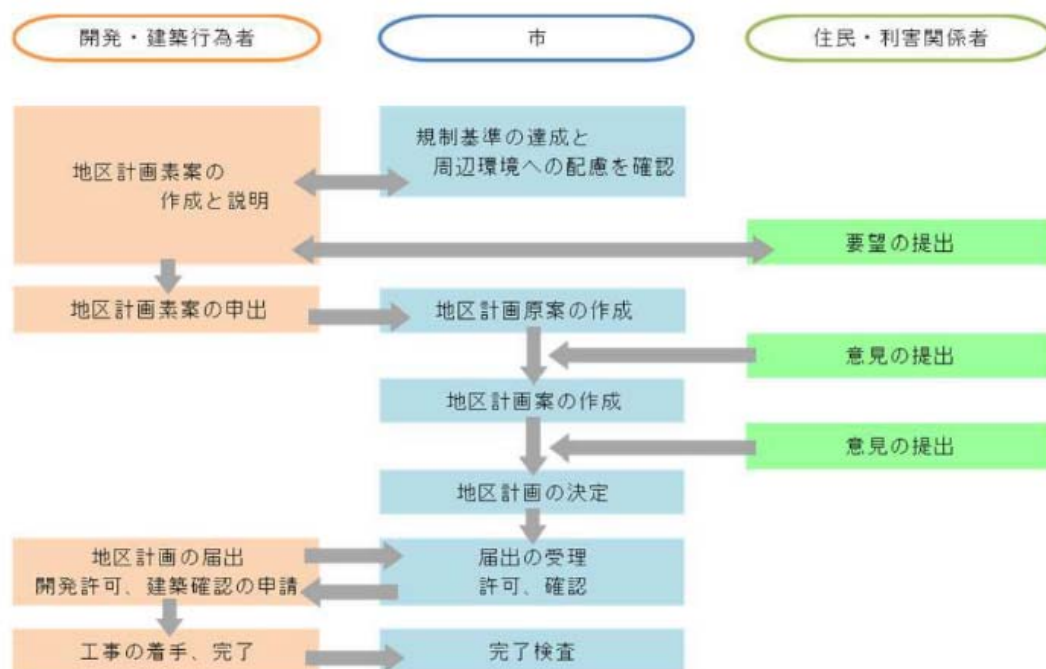
計画の対象区域には、地区計画を決定する土地の区域と、農地や山林の保全のため地区計画を決定しない土地の区域がある。

地区計画を決定する場合は、農地や山林が決定される区域に囲まれて孤立する状況とならないように区域を定めることとする。ただし、既存集落の範囲で区域を設定することとなる生活環境改善ゾーンについては、これによらないこととする。

② 手続

プロジェクト対応ゾーン、沿道利用対応ゾーンの地区計画の決定手続は、土地利用が具体化し、利害関係者の同意が得られたところから順次決定する。その手続は、以下のとおり。

なお、生活環境改善ゾーンの地区計画の決定手続は、既存集落の住民から市へ地区計画素案の申出を行うこととなる。

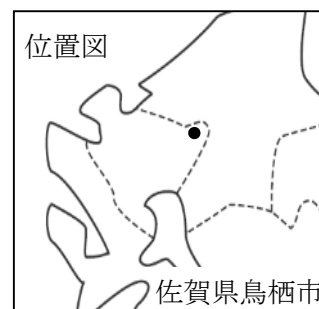


図表 20 地区計画の決定手続

(2) 佐賀県鳥栖市「九州ブランディング拠点創生特区」

<事例の概要>

鳥栖ジャンクション周辺地域における産業団地・住宅環境整備を進め、企業の集約・雇用確保に迅速に対応するための新たな拠点(国家戦略特区)の形成を目指す。



<事例のポイント>

- ・ 当初の特区申請は鳥栖市の単独のものであったが、後に小郡市・基山町も参加。県や市の境界にとらわれない拠点づくりを目指す。
- ・ 特区の取り組みにより農業形態の変化が懸念されるが、企業進出で得られた収入等は農業支援に活かす等、バランスの取れた地域の発展を目指す。

<背景・検討経緯>

- ・ 現状、鳥栖ジャンクションという交通結節機能を有する地の利が活かせておらず、企業の事業展開・拡大の希望、民間の開発ニーズに応えきれていない。
- ・ 国道拡幅事業の進展に伴い、市内代替地を確保する必要がある
- ・ 全国的に人口減少が深刻化する中、鳥栖市、小郡市は人口が増加し続けており、今後も更なる発展可能性を持つ地域である。

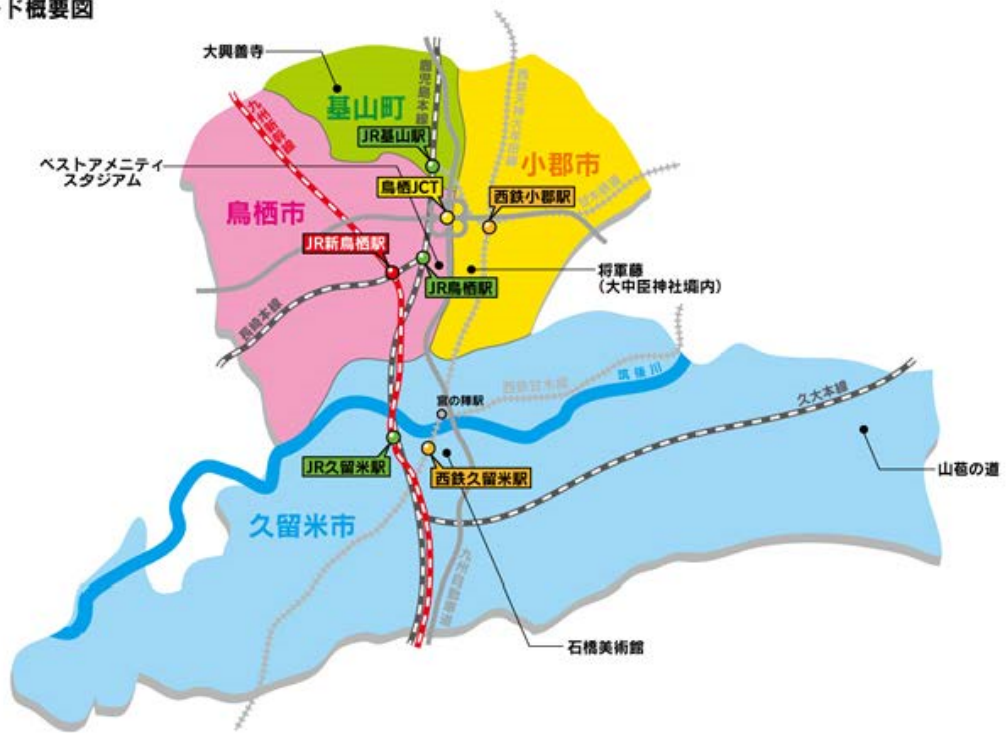
<特区で求める規制・制度改革等>

- ①農振除外手続きの弾力的な運用
- ②農地の分類基準の弾力的な運用
- ③都市計画法における、先に廃止された基準（都市計画法第 34 条 10 号イ、市街化調整区域内における大規模住宅開発等に関する基準）と同等の許可基準の緩和
- ④県境をまたいだ市街地と隣接する地域への市街地編入条件（「既成市街地に連続」という規定）の弾力化
- ⑤農業への中小企業信用保証制度の適用

<筑後川流域クロスロード協議会>

佐賀県鳥栖市、基山町、福岡県小郡市、久留米市で構成され、スポーツ交流イベント等の連携事業を行っている。クロスロード地域の一体的発展を目指し、目標とする将来像を示した「筑後川流域クロスロード地域ビジョン」を策定している。

クロスロード概要図



出典) 筑後川流域クロスロード協議会 平成 25 年 / 筑後川流域クロスロード地域ビジョン

<鳥栖市の国家戦略特区提案について>

◆鳥栖市の問題意識

「地方消滅」推計が示される中、今後「日本再興」を真に実効性のあるものとするためには、政府が着目する20万～30万都市だけではなく、鳥栖市のような人口7万人規模ながら、「しごと」があり、「ひと」が増え続ける日本有数の元気な「まち」をさらに元気にしていき、その勢いを周りの地域に波及させる効果を生み出す取り組みが不可欠である。

◆特区提案名

交通結節機能を最大限活かし、地用消滅に対抗する「新たな拠点都市」形成特区～「一生涯働けるまち」モデルの創出～

◆特区提案の内容

「日本有数の鳥栖ジャンクション地域での産業団地形成」

人口7万2千人の小規模自治体ながら、積極的な産業政策により今後も20年近く人口が増え続ける鳥栖市にあって、インターチェンジ（IC）を併設する鳥栖ジャンクションを擁する交通の要衝としての発展可能性を最大化するため、民間活力も誘導し、産業団地・住宅環境整備を継続して進めて企業集約・雇用確保を図り、大都市・中核都市ではない「新たな拠点」を形成する。

また、上記の取り組みにより企業進出で得られた収入等を活かしながら、農業担い手確保と所得向上等の観点から青年就農給付金の年齢要件緩和、経営農地集約化への支援、6次産業化に伴う商品開発・研究や販路開拓への支援、地産地消の取り組みへの支援（鳥栖農産品の産業団地での支援）等の農業支援策に関しても受け皿の準備を検討する。

◆特区提案の経済的社会的効果

鳥栖ジャンクション周辺地域の発展を最大化することが可能

○日本有数の国内、国際産業拠点の拡大、○製造品出荷額増、○雇用創出、○九州全体への経済波及

◆鳥栖市が解決すべき課題

まちづくりの主要な柱となる産業団地の造成事業や住宅環境整備に当たり、農地転用に係る各種許可を得る過程などにおいて国との事前協議等に不測の時間を取られ、鳥栖市への事業展開・事業拡大を希望する企業や民間開発のニーズに適切に応えることができない事例もあった。また、長年の懸案であった国道拡幅事業の進展に伴い、沿線事業所において事業に伴い移転する際、市内代替地確保の必要性も高まっている。

しかし、現状の規制の下では、今後の開発に当たっても同様の恐れがあり、本来鳥栖ジャンクションという交通結節機能を有する地の利をまちづくりに最大限に活かすべき地域であるにもかかわらず、産業集積の機運を逃すことが強く懸念される。

◆特区で求める規制・制度改革等

- ① 農振除外の手続きについて、土地の高度利用を進める観点から、I Cを併設する鳥栖ジャンクション周辺地域に限り、基準（5要件）の弾力化を図る。
- ② I Cを併設する鳥栖ジャンクションから概ね 4km 以内の農地の分類基準を緩和して土地の高度利用を進める観点から、甲種、1種、2種農地等の分類基準の地域性に沿った弾力化を図る。
- ③ (i)企業の進出意欲に対応するため、I Cを併設する鳥栖ジャンクション周辺に限り、市街化調整区域の大規模開発をより迅速に実現すべく、先に廃止された基準（都市計画法第34条第10号イ）並みに開発許可基準を緩和する。
(ii)市街化調整区域の大規模開発を用途制限付で許可すべく、都市計画法第13項第1項第7号を緩和する。
- ④ 福岡県の隣接自治体の市街地と接する本市周辺地域について、連続性を勘案しつつ地域の実情に合った市街地形成を促し、県外隣接自治体の都市計画との連携をより一層図るため、市街地編入の条件である「既成市街地に連続」という規定の弾力化を図る。
- ⑤ バランスある地域開発を行うため、上記取り組みによる企業進出で得られた収入等を活かしながら、青年就農給付金の年齢要件緩和、経営農地集約化への支援、6次産業化・地産地消の取り組みへの支援等を進め、農地の高度利用、収量・所得の増大を図る。



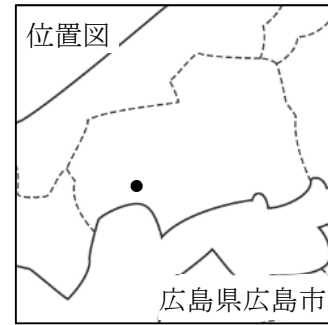
<図 インターチェンジを併設する鳥栖ジャンクションから概ね 4km の範囲>

出典) 佐賀県鳥栖市 平成 27 年／国家戦略特区提案（追加提案分を含む）

(3) 広島県広島市「計画誘導地区（平地部）のまちづくり事業」

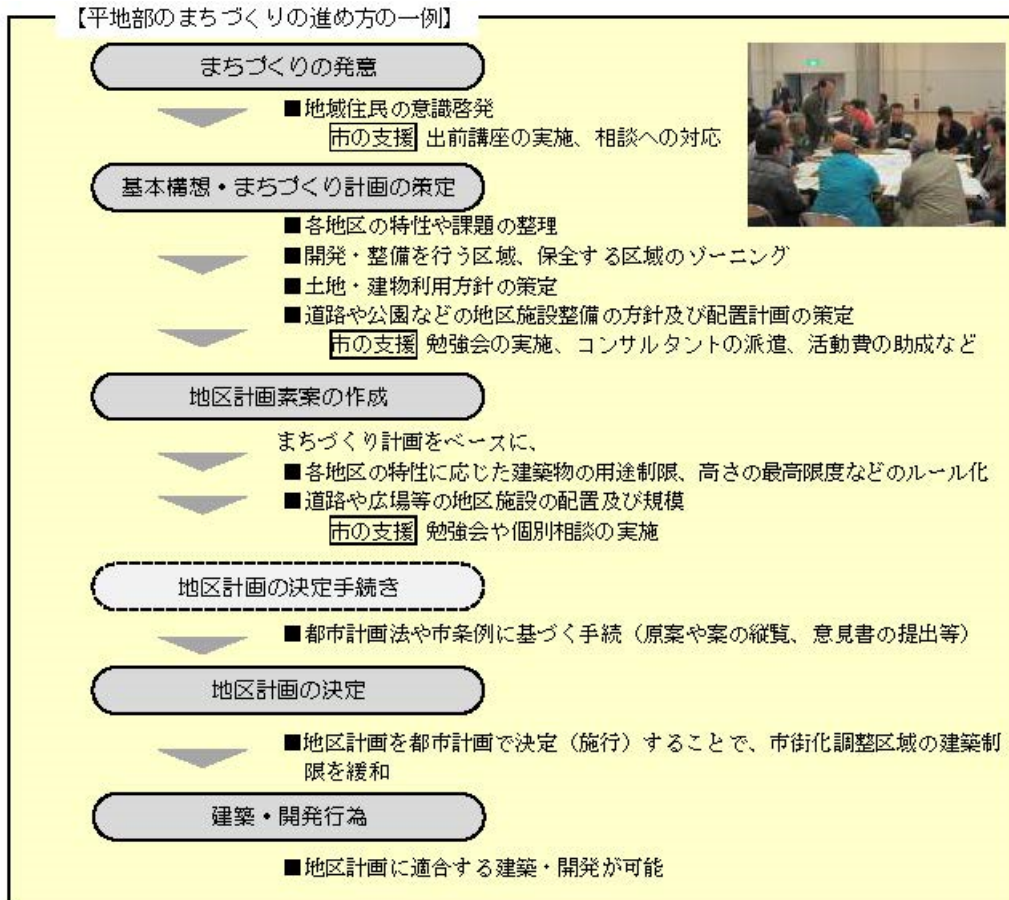
<事例の概要>

広島市「ひろしま西風新都」の市街化調整区域である石内地区、大塚地区（大塚上地区、大塚下地区）、伴中央地区について、幹線道路等の都市基盤を活かした土地利用を行うため、住民主体のまちづくりを支援している。



<背景・検討経緯>

西風新都はこれまで丘陵部の開発を中心に都市づくりが進展してきたが、平地部においては一部の地区を除き、公園・広場の不足、狭隘な生活道路や高齢化の進展等の課題が多く残っている。これら平地部は地域住民が主体となり整備を図る**計画誘導地区**に位置付けられており、広島市は地区計画制度の勉強会やコンサルタントの派遣等の支援を通じ、地域へ働きかけ、地域住民主体のまちづくりを促進している。



出典) 広島市 平成 25 年／活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画 2013

<ひろしま西風新都について>

広島市中心部から北西に約 5～10km の位置に広がる丘陵地に建設がすすめられている都市。当該地区は平成元年に広島市が「広島西部丘陵都市建設実施計画」を策定し、計画的な都市づくりを進めてきた。ライフラインの整備、交通アクセスの改善の結果、一定の産業集積と居住環境の形成が図られたが、社会経済情勢の変化を受け、平成 25 年 6 月には全体計画の見直しが行われ、「活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画 2013」が策定されている。西風新都の都市づくりは、地域住民・民間開発事業者及び広島市が適切な役割分担と協力関係のもとに一丸となって取り組む大規模プロジェクトである。

◆都市づくりの経緯

昭和 40 年代	民間開発事業者による土地の買収、開発圧力の高まり
昭和 50 年	広島市が開発を凍結（道路・上下水道等の未整備が理由）
平成元年	「広島西部丘陵都市建設実施計画」 策定
平成 20 年	「広島西部丘陵都市建設実施計画」を 「ひろしま西風新都都市づくり推奨プラン」へと改定
平成 25 年	「活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画」 策定

◆交通利点

- ・ 山陽自動車道五日市インターチェンジ
- ・ 広島自動車道広島西風新都インターチェンジ
→広島市中心部まで約 15 分（広島高速 4 号線）
- ・ 新交通システム「アストラムライン」



〔西風新都位置図〕

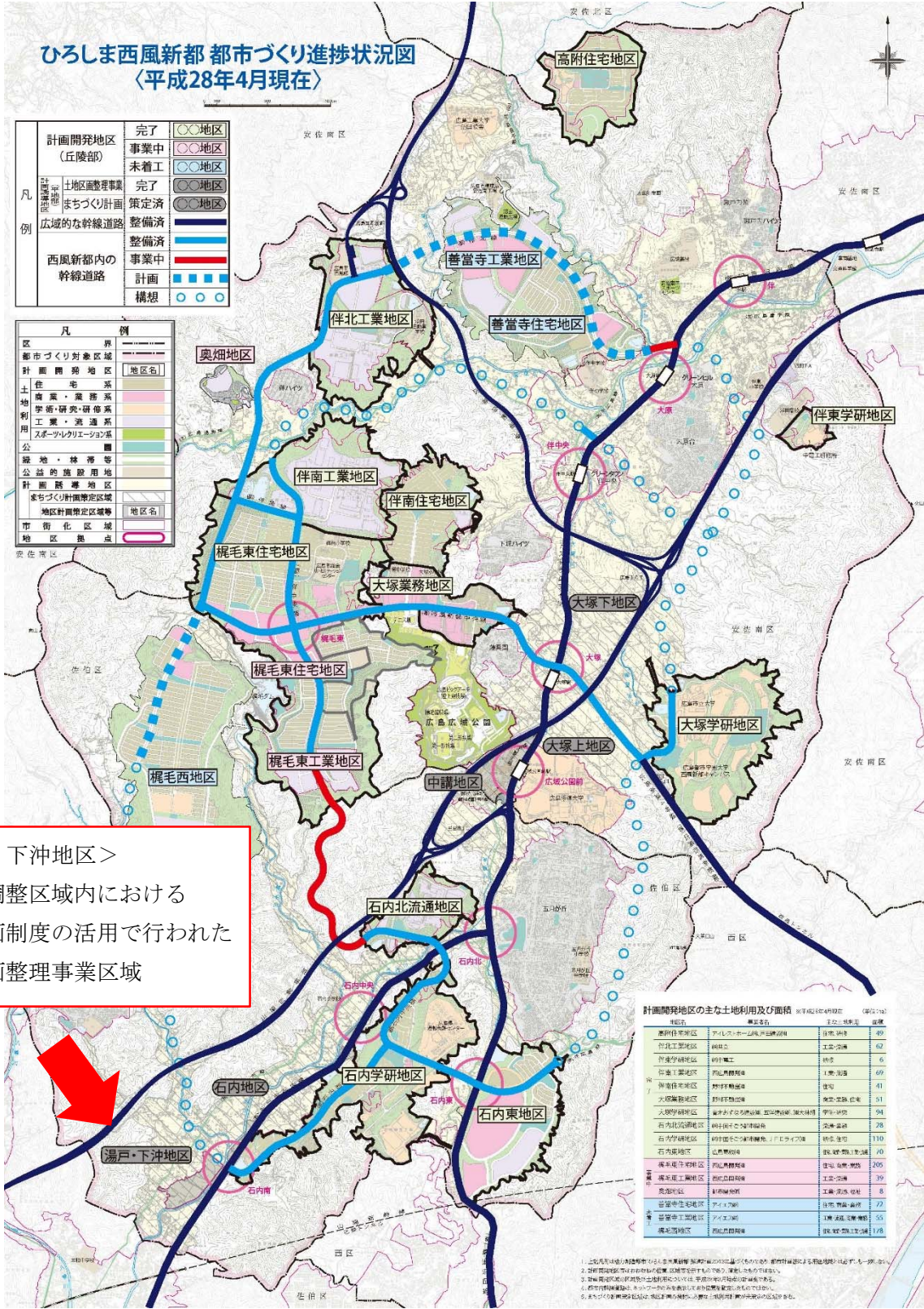


出典) 広島市 平成 25 年／活力創造都市“ひろしま西風新都”推進計画 2013

ひろしま西風新都 都市づくり進捗状況図 〈平成28年4月現在〉

凡例	計画開発地区 (丘陵部)	完了	○地区
	事業中	○地区	○地区
	未着工	○地区	○地区
土地地区整理事業	まちづくり計画	完了	○地区
	策定済	○地区	○地区
	広域的な幹線道路	整備済	○地区
西風新都内の幹線道路	整備済	○地区	○地区
	事業中	○地区	○地区
	計画	○地区	○地区

区界	○地区
都市づくり対象区域	○地区
計画開発地区	○地区
住宅系	○地区
商業・業務系	○地区
学術・研究・研修系	○地区
工業・流通系	○地区
スポーツ・レクリエーション系	○地区
公園	○地区
緑地・林帯等	○地区
公益的施設用地	○地区
計画開発地区	○地区
まちづくり計画策定区域	○地区
地区計画策定区域等	○地区
市街化調整区域	○地区
地区拠点	○地区



〈湯戸・下沖地区〉
市街化調整区域内における
地区計画制度の活用で行われた
土地地区整理事業区域

地区名	事業名	主な土地利用	面積 (㎡)
高附住宅地区	アパルトメント型共同住宅	住宅・商業	49
伴北工業地区	共同工場	工業・商業	62
伴南工業地区	共同工場	住宅	6
伴南工業地区	共同工場	工業・商業	69
伴南住宅地区	共同住宅	住宅	41
大塚学研地区	共同住宅	住宅・商業・住宅	94
大塚学研地区	共同住宅	住宅・商業・住宅	94
石内北流通地区	共同住宅	商業・住宅	28
石内学研地区	共同住宅	住宅・商業・住宅	110
石内東地区	共同住宅	住宅・商業・住宅	20
湯戸・下沖地区	共同住宅	住宅・商業・住宅	205
湯戸・下沖地区	共同住宅	工業・商業	39
湯戸・下沖地区	共同住宅	工業・商業・住宅	8
湯戸・下沖地区	共同住宅	住宅・商業・住宅	22
湯戸・下沖地区	共同住宅	工業・商業・住宅	55
湯戸・下沖地区	共同住宅	住宅・商業・住宅	178

出典) 広島市 HP

<石内地区～湯戸・下沖土地区画整理事業～>

西風新都内、石内地区の「地区拠点」形成を図るため、商業施設の誘導、新たな賑わいと魅力あふれる市街地環境の創出を目指し、地区計画制度を活用した土地区画整理事業が行われた。

◆ポイント

- ・ 石内まちづくりアンケート内の“農地の活用、処分等の考え”を見ると、下沖・湯戸については、農地の転用や売却、収益事業化、賃貸などを考えている割合が相対的に高かった。
- ・ 「石内まちづくり基本構想」で“石内南（湯戸・下沖）生活拠点”としたゾーンが、「ひろしま西風新都都市づくり推進プラン」で地区拠点（石内南）に位置付けられた。
- ・ 市道佐伯1区82号線（外環状線）と都市計画道路五日市石内線（石内バイパス）の結節点としての位置づけを活かし、利便性や魅力の向上を目指した。

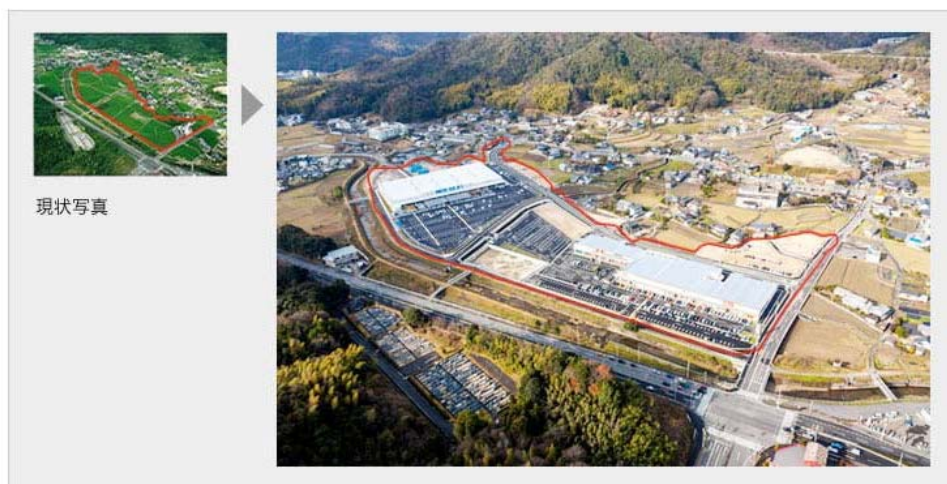
土地所有者63名が集まって、地元のまちづくりのために会社を設立しました（平成22年1月18日）

【土地区画整理事業の名称】

広島市佐伯区石内湯戸・下沖地区土地区画整理事業

【施行者の名称】

石内湯戸下沖土地管理株式会社



出典) 一般財団法人 広島県まちづくり土地区画整理協会 HP

URL : <http://hiroshima-machi.or.jp/develop/>

◆計画内容

- ・ 位置 : 広島市佐伯区五日市町大字石内の一部
- ・ 区域面積 : 約 7.6ha
- ・ 主な公共施設 : 市道佐伯1区82号線 (幅員 12m・2車線・延長 170m)
 地区内幹線道路 (幅員 12m・2車線・延長 514m)
 街区公園 2ヶ所 (第1号公園面積 1098 m²及び第2号公園面積 1363 m²)
- ・ 主な導入機能 : ホームセンター、食料品店及び駐車場

地元主体のまちづくり実現に向けた活動経緯

- 平成11年3月 開発要請の陳情書を広島市に提出
- 平成16年7月 開発手法の検討等について説明会開催
- 平成16年8月 土地区画整理事業による開発手法採用についての検討会議
- 平成17年2月 石内湯戸・下沖地区の土地区画整理事業への協力願いを「石内まちづくり協議会」に提出
- 平成18年2月 石内まちづくり協議会総会にて「石内湯戸・下沖地区土地区画整理事業」が承認
- 平成18年3月 「石内まちづくり基本構想」策定

事業の主な経緯

(平成26年1月現在)

平成21年6月	「地区計画」の都市計画決定
平成22年3月	宅地開発計画事前協議終了
平成24年1月	仮換地案個別説明会の開催
平成24年7月	土地区画整理事業（個人施行）事業認可取得及び宅地造成等規制法許可取得 仮換地指定
平成24年9月	農地転用許可取得 造成工事着手
平成25年9月（10月）	第1工区（第2・3工区）完了検査済証取得
平成25年12月	換地計画認可及び換地処分通知発送
平成26年2月予定	区画整理登記
平成26年3月予定	事業終了認可

出典) 一般財団法人 広島県まちづくり土地区画整理協会 HP

URL : <http://hiroshima-machi.or.jp/develop/>

<丘陵部の開発・市街地の整備の方針>

◆計画誘導地区（平地部）の整備方針

ア 地域住民主体のまちづくりの促進

西風新都は、これまで丘陵部の開発を中心に都市づくりが進展してきた。平地部では、幹線道路沿道で中講土地区画整理事業により面的整備（平成12年完了）が行われ、石内湯戸・下沖土地区画整理事業が着手（平成24年）されたものの、その他の地区では、高齢化の進展に加え、狭隘な生活道路、公園・広場の不足などの多くの課題が残っている。

これら平地部は、地域住民が主体となって整備を図る計画誘導地区に位置付けているが、具体的なまちづくりの動きがある地区は限られている。

西風新都全体の活性化、都市施設の効率的な利用等の観点からも、今後は平地部における市街地の整序や土地の有効利用を促進していく必要がある。

このため、広島市が、コンサルタントの派遣や地区計画制度に関する勉強会の実施など、場面に応じた必要な支援により積極的に地域へ働きかけ、まちづくりの機運を高めながら、地域住民主体のまちづくりを促進する。

また、市街地環境の向上の観点から、各地域内にある遊休地等の活用策について検討を行う。

イ 地区計画制度等の活用

計画誘導地区の内、大原地区、伴中央地区、大塚地区、石内地区等については、下記のような各地区の特性を踏まえて、地区計画制度等を活用し計画的にまちづくりを進める。

また、市街化調整区域の内、地域住民主体でまちづくり計画が策定された地区等については、「広島市市街化調整区域における地区計画の運用基準」（平成24年5月施行）に基づく地区計画制度の活用を促進し、地区の特性に合った市街地の形成を図る。

- (ア) アストラムライン駅周辺、幹線道路の交差点周辺など立地特性、利便性が優れた場所は、周辺環境に配慮しつつ、商業・業務施設、公益施設等の集積を進め、土地の有効利用を図る。
- (イ) 幹線道路沿道については、周辺環境に配慮しつつ、都市型住宅、生活利便施設等の立地を促進する。
- (ウ) その他の地区については、農地や里山などの地域資源を活かした土地利用を図る。

◆開発保留フレームを活用した開発計画の取扱方針

保全地区内に留保した開発保留フレームの活用により丘陵部の開発を行おうとする場合は、早い段階で民間事業者を広島市が協議を行うものとする。

その開発の位置や土地利用計画から、西風新都の機能向上に資する良好な開発計画と広島市が判断した場合には、民間開発事業者は開発計画の具体化を進め、広島市は具体化した段階で計画開発地区に位置付けを変更する。

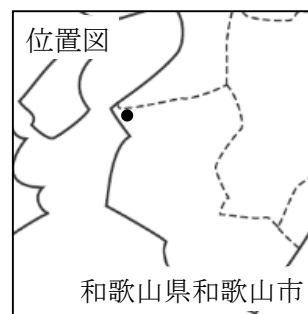
なお、一定規模以上の事業については、事業実施前に、民間開発事業者が広島市環境影響評価条例に基づく環境アセスメントを実施し、その結果を事業に反映させて、自然環境等と調和した開発とする。

(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）」

<事例の概要>

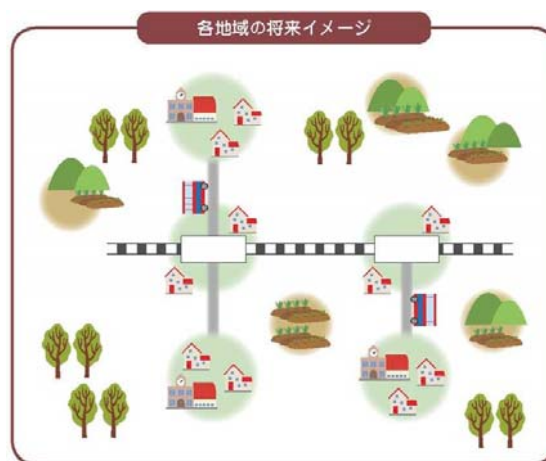
和歌山市のコンパクトシティー化構想（優良農地を守り、宅地の拡散を防止することで、将来的な行政コストの抑制を目指す）に基づく条例改正により、**一部の条件を除き、市街化調整区域内での農地から宅地への開発を禁止した。**

鉄道駅周辺の区域に関しては、別途基準を定め、駅中心部からの開発により、**駅前の賑わいや、連続した道路整備を誘導**している。



<事例のポイント>

- ・ 市街地の拡大や優良農地が虫食い状に転用されるのを防ぐ
- ・ 鉄道駅周辺や小学校等 地域拠点の維持
- ・ 市街化区域に隣接する指定集落区域については今後も継続して開発を認める
- ・ 市街化調整区域内でも、市長が告示した**小学校、支所、文化会館、保育所等の施設の中心から半径 300m内**の宅地・雑種地及び集落（50戸連たん）内の農地からも宅地への転用は可能としている



出典) 和歌山市 HP

http://www.city.wakayama.wakayama.jp/kurashi/douro_kouen_machi/1009501/1010641.html

市街化調整区域の開発基準の見直し

<コンパクトで便利なまちづくりに向けて>

和歌山市では、市民の皆さまが将来に渡って快適に暮らせるように、まちなか居住と中心市街地を活性化する施策を進めるとともに、郊外（市街化調整区域）においても、宅地の拡散防止と地域拠点の維持とそのため緩やかな誘導を図り、コンパクトで便利な地域づくりを目的とした開発基準の見直しを行いました。

◆開発基準とは？

市街化調整区域は、原則、新規の建築物の立地ができない区域です。ただし、全ての建築物が立地できないのではなく、分家住宅や居住される方々の日常生活に必要な店舗等、許可を受けることにより、立地することが可能です。この許可が開発許可であり、許可の適否を判断するものが開発基準です。これまで和歌山市では、法に基づく条例により市街化調整区域の建築物の立地を緩和してきました。

◆なぜ見直したの？

現在、人口減少と高齢化が進む中、住宅や店舗等の郊外立地が進み、一方でまちなかの空洞化・低密度化が進行しています。

また、郊外においても集落の分散が進行しており、このままでは、拡散した居住者に対して、ゴミ収集や道路・上下水道等の整備、福祉の提供等の行政サービスが非効率化し、結果として市民の皆さまの生活に影響を及ぼすことになります。

◆見直しのポイント

和歌山市では、まちなか居住と中心市街地の活性化を進めるとともに、郊外（市街化調整区域）においても宅地の拡散は防止しながら、鉄道駅周辺や小学校周辺等の地域拠点の維持と緩やかな誘導を図り、高齢者や子育て世代等、誰もが安心して快適に暮らせる【コンパクトで便利なまちづくり】を目指し、条例（開発基準）の改正を行いました。

<主な改正点>

◆既存集落区域（50戸連たん）廃止

- ・平成28年7月1日付けで開発できる場所を、集落の内側に縮小した上で基準継続
- ・平成29年4月1日付けで全面廃止

住宅の拡散を防止するため、市街化調整区域の全域で分譲住宅等を認めていた基準を廃止します。

- ・現在建っている住宅の建替え、農業者住宅や分家住宅は今後も立地可能です。
- ・「若年世帯が地価の安い周辺市へ流出する」というご意見を受け、一律に規制するのではなく、駅や小学校等の周辺、指定集落などでは今後も立地可能となっています。

出典)和歌山市HP

http://www.city.wakayama.wakayama.jp/kurashi/douro_kouen_machi/1009501/1010641.html

◆特定集落基準 新基準制定

- ・平成 29 年 4 月 1 日付けで運用開始
小学校や支所等、複数の公共公益施設が損する区域を、将来の生活拠点として緩やかに誘導していきます。
- ・許容用途：住宅（分譲住宅含む）、自己業務の事業所、倉庫等
- ・対象地：下記の施設から 300m 以内の宅地・雑種地・集落内に存する農地

対象となる既存公共公益施設

小学校	山口小学校、川永小学校、小倉小学校、和佐小学校、西和佐小学校、東山東小学校、安原小学校、安原小学校（吉原分校）、岡崎小学校、三田小学校、紀伊小学校
支所	山口支所、川永支所、小倉支所、和佐支所、西和佐支所、東山東支所、安原支所、岡崎支所、紀伊支所
連絡所	三田連絡所
保育所(園)	川永保育所、小倉保育所、安原保育所、西和佐保育所、山口保育園、さんた保育園
幼稚園	山口幼稚園、西和佐幼稚園、和佐幼稚園、三宝幼稚園、たちばな幼稚園、東山東幼稚園、紀伊幼稚園
文化会館	岩橋文化会館、本渡文化会館、弘西文化会館

◆鉄道駅周辺の区域 改正

- ・平成 28 年 7 月 1 日付けで改正
駅の外縁部が虫食いの的に開発されるのを防止し、駅を中心部からの開発により、駅前の賑わいや連続した道路整備を誘導していきます。
- ・対象地を、駅周辺「300m 内」から「原則 100m 内」に改正しました。（やむを得ない場合は 300m まで認められます。）
- ・交通センター前・布施屋駅は、対象区域から除外し、周辺環境にあった土地利用を誘導してきます。

許容用途：専用住宅、共同住宅、店舗、事務所 等（1,500 m²以下）

対象地：駅周辺 300m 内（宅地・農地）

◆インターチェンジ周辺・国道 26 号沿道・主要幹線道路沿道の区域基準 改正

- ・平成 28 年 7 月 1 日付けで改正
集客施設となる店舗・飲食店は、まちなか等に誘導していくため、許容用途から除外しました。
- ・周辺に居住されている方々のための日常生活上必要となる店舗や飲食店（コンビニエンスストア含む）、沿道での休憩（給油）所は、今後も立地可能です。

出典) 和歌山市 HP

http://www.city.wakayama.wakayama.jp/kurashi/douro_kouen_machi/1009501/1010641.html

(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」

<事例の概要>

ふじみ野市が目指すコンパクトシティーの実現に向けて、市街化調整区域内における新しいモデル事業を視野に、県立福岡高校跡地（市街化調整区域内に立地）の利活用について検討が行われた。

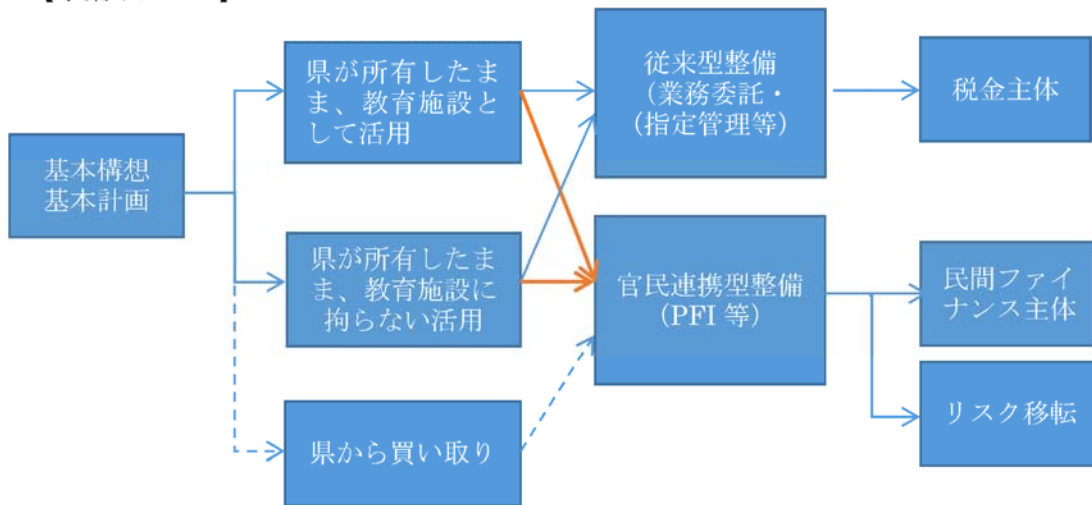


<事例のポイント>

- ・ 地区計画による対策と、構造改革特区制度及び地域再生制度による対策を検討
- ・ 旧福岡高校跡地周辺にある運動公園と合わせた業務構築の可能性を示唆
- ・ 当該跡地は、駅や近隣道路からのアクセス、近隣施設との連携アクセスに課題有
- ・ 当面は「コミュニティサイクル事業」を行い、中長期的な対策としては「地域公共交通網形成計画」を策定し、計画的に地域の交通課題への取り組みが進められることを目指すことを提案
- ・ 県が所有する高校跡地を活用し、**県と市が共にメリットを得る手法を検討**

(従来型スキーム：市が県から買い取り／検討スキーム：県が所有したまま活用)

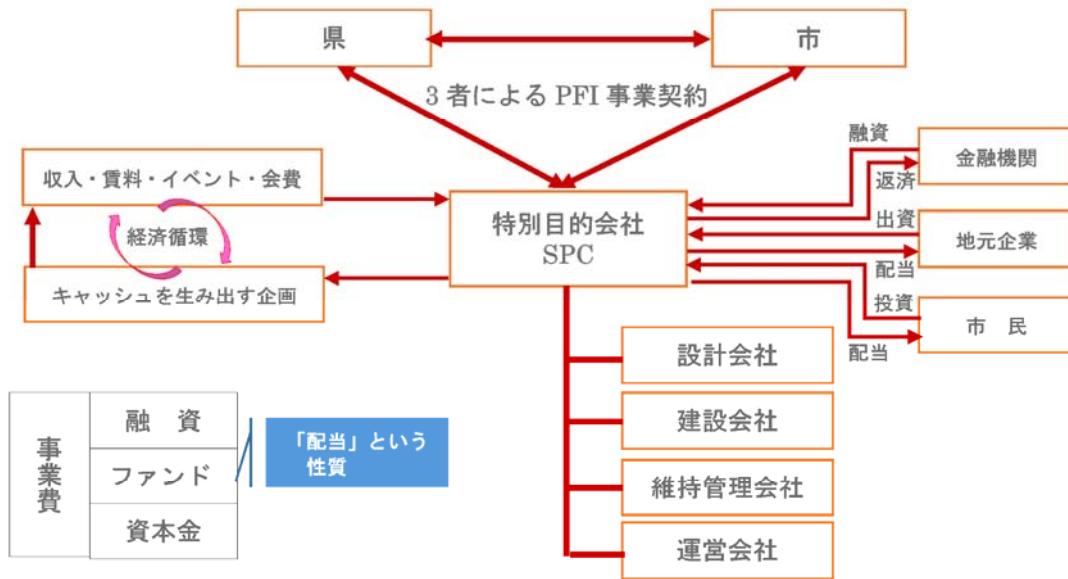
【事業イメージ】



※県から買い取った場合にはスムーズに官民連携事業に持ち込むことが可能である。

出典) ふじみ野市 平成 27 年／旧福岡高校跡地活用に向けたマーケットサウンディング調査

(2) 本事業におけるスキーム案 (1)



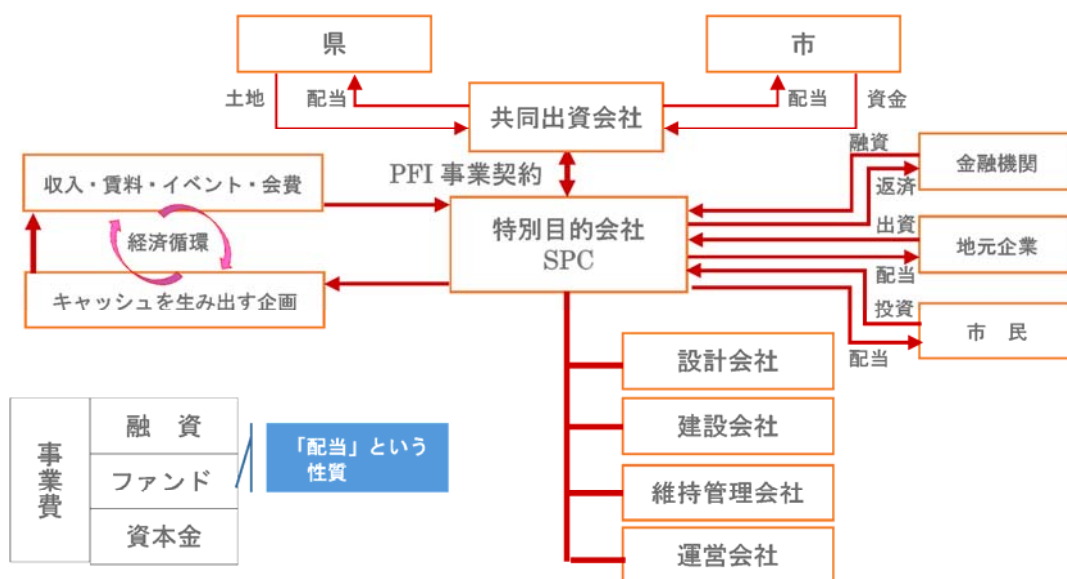
■事業方式とメリット・デメリット

事業方式	メリット	デメリット
基本構想 ↓ 性能発注により官民連携事業の実施 ↓ 民間資金の導入 【具体的手法】 PFI手法、運営権（※注）の設定等々	【財政負担面】 ・新しい資金調達（ファイナンス）が可能と成り易く、市の将来負担を軽減する。 ・事業単体としてプライマリーバランスが保たれ易い。 【事務負担面】 ・毎年の煩雑な維持管理に関する契約事務や支払事務が発生しない。	【財政負担面】 ・特にない。 【事務負担面】 ・新しい手法導入のため、内部合意形成に負担が生じる。 ・県と市との互いの共通理解が必要になる。

※注：施設の所有が自治体でも、民間が事業の運営権を手に入れること（＝コンセッション方式）を想定している。ただし、所有者（県）と運営管理者（市）が異なるため、このスキームでコンセッション方式を用いる場合には、構造改革特区制度による規制改革の検討が必要と思われる。

出典) ふじみ野市 平成 27 年／旧福岡高校跡地活用に向けたマーケットサウンディング調査

(3) 本事業におけるスキーム案(2)



■事業方式とメリット・デメリット

事業方式	メリット	デメリット
<p>基本構想</p> <p>↓</p> <p>共同出資会社を県と市で組成</p> <p>↓</p> <p>性能発注により官民連携事業の実施</p> <p>↓</p> <p>民間資金の導入</p> <p>【具体的手法】</p> <p>PFI手法、運営権(※注)の設定等々</p>	<p>【財政負担面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県が土地を現物出資し、市が現金の出資をするため、市の財政負担も買取価格の半分で済む。(県50:市50) ・県は、形式上、売却したかたちになる。 <p>【事務負担面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎年の煩雑な維持管理に関する契約事務や支払事務が発生しない。 	<p>【財政負担面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特にない。 <p>【事務負担面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しい手法導入のため、内部合意形成に負担が生じる。 ・県と市との互いの共通理解が必要になる。

※注：施設の所有が自治体でも、民間が事業の運営権を手に入れること(=コンセッション方式)を想定している。

出典) ふじみ野市 平成27年/旧福岡高校跡地活用に向けたマーケットサウンディング調査