

長崎駅前ターミナル公共施設等の
整備運営事業スキーム検討調査

報 告 書

令和3年3月

長崎県

株式会社 東畑建築事務所

目次

1 . 本調査の概要	1
1 - 1 調査の目的	1
1 - 2 自治体の概要	1
1 - 3 事業発案に至った経緯・課題	2
1 - 4 検討体制の整備	3
2 . 本調査の内容	5
3 . 事業の前提条件の整理	6
3 - 1 対象地及び対象施設等の状況	6
3 - 2 交通事業者意向調査	18
3 - 3 周辺街区の土地建物の権利状況	24
3 - 4 権利者意向調査	25
4 . 基本方針の検討	32
4 - 1 新ターミナルビルの規模	32
4 - 2 上層部高度利用施設の規模	36
5 . マーケットサウンディングの実施	37
5 - 1 マーケットサウンディングの目的	37
5 - 2 調査の実施要領	37
5 - 3 調査結果のまとめ	40
6 . 整備計画の検討	42
6 - 1 法的規制の整理	42
6 - 2 施設計画の検討	44
7 . 事業スキームの検討	45
7 - 1 事業全体の事業手法の検討	45
7 - 2 整備に係る事業方式の検討	53
7 - 3 運営に係る事業方式の検討	55
8 . 導入可能性評価	62
8 - 1 整備に係る事業手法別収支の整理	62
8 - 2 運営に係る事業手法別収支の整理	66
9 . 今後の進め方	78
9 - 1 ロードマップ	78
9 - 2 想定される課題	78

1. 本調査の概要

1-1 調査の目的

- 長崎市中心部では、令和4年度の新幹線開業に向け、長崎駅の新駅舎や交流拠点施設（MICE）等の整備、クルーズ船の受け入れ拠点である松が枝埠頭の2バース化や大規模な民間開発計画があるなど、まちづくりの大きな変革期にある。
- この変化に対応し、市中心部における交通環境の整備が必要不可欠であることから、行政と交通事業者・経済団体等の関係者が連携し、令和2年7月に長崎市中心部における交通結節機能の強化に向けた基本計画を策定した。
- これらを背景として、長崎県では老朽化や狭あい化などの課題を抱える長崎駅前バスターミナルについて、中・長距離路線を対象とするバス発着場の集約化や新規路線の乗り入れなどを見込んだ発着便数増設に対応するため、施設を拡張する再整備の検討を進めている。
- 長崎駅前バスターミナル拡張再整備・運営等事業（以下「本事業」という。）では、これら施設等のコンセッション事業等 PPP/PFI 導入による施設整備・維持管理運営事業の可能性を検討するものである。

1-2 自治体の概要

地勢

- 長崎県は、九州の西北部に位置し、東西 213km、南北 307km におよぶ圏域である。陸地は平坦地に乏しく、いたるところに山岳、丘陵が起伏し、海岸線は多くの半島、岬と湾、入江から形成されており、海岸線の延長は全国第2位（北方四島を除くと第1位）の長さを示している。
- また、県内には五島列島、平戸諸島、対馬など多くの離島があり、陸域面積の約 45% を島しょ部が占める、全国1位の離島県である。このような特徴から、県全域に 82 の港湾が存在しており、その数は国内の約 7% に及ぶ。

人口

- 長崎県の人口は、令和2年1月1日時点で 1,323,022 人（560,775 世帯）と推計されている。長崎県は 14 の市と 4 郡 8 町で構成されているが、総人口の約 9 割を市部が占めており、郡部の占める人口割合は非常に小さい。また、近年は一貫して人口の減少が続いている。

1 - 3 事業発案に至った経緯・課題

自治体が抱えている課題

ア 交通機能結節強化の必要性

- 新長崎駅の改札場が国道から約 150m後退するため、鉄道からバスや路面電車への乗り継ぎ利便性の低下に加えて、バス停分散の課題や路面電車のバリアフリー化対策の必要性が重なるため、駅周辺とバスターミナルをデッキで結び、利用者の移動の円滑化を図る整備計画を策定済である。さらにデッキからバスターミナル内を経て発着場まで円滑な移動を可能にする整備が必要である。

イ 現況施設の老朽化・狭隘化

- 現況施設は、昭和 38 年の建設から築後 57 年を経過しており、老朽化が進んでいる。
- また、この施設以外に駅周辺に分散する発着場の集約化や新たな路線設置による増便に対応する発着場の増設が不可能である。

ウ 現地建替えによる敷地拡張の必要性

- この整備では、現地建替えを前提とするので敷地を拡張する必要がある。既存施設は区分所有ビルであるが、さらに周囲の民間施設を取り込んだうえに需要に応じた新たな複合的な機能と床面積を高度利用により確保する大規模な計画が想定される。

エ 財政状況の逼迫

- 県財政が厳しい状況にあることから、県単独での大規模な施設再整備等、上記課題を解決するための効果的な対策を講じることが難しい。

上位計画との関連性

- 「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画」において、長崎駅周辺地区における各交通手段相互の結節強化、交通結節点とまちとの連携強化、回遊性向上、歩行者の移動支援、移動経路のバリアフリー化の方針が位置づけられている。

上記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

- 平成 27 年に新ターミナルを JR 新駅北側に移転することを決定するが、乗り継ぎの利便性の低下が問題になる。
- 令和元年長崎市中心部の交通結節等検討会議（国土交通省、長崎県、長崎市、交通事業者、有識者等により構成）で検討を開始する。
- 新幹線開業後を見据えた長崎駅前等における交通結節機能の在り方を検討した結果、「新バスターミナルは現位置での再整備が望ましい」との意見集約が図られる

当該事業の発案経緯

- 前述の課題認識の通り，早急な事業スキームの検討が必要であること，行政単独での効果的な対策実施が困難であること，また民間との協働が求められる大規模な公共施設であることによる。

当該事業の必要性

- 改正道路法に位置付けられる特定車両停留施設としてのバスターミナルの整備については先行事例がなく，地方都市において，周辺の民有地を含めた再整備を，民間による上層階の高度利用と併せて，施設の運営をコンセッション方式で行うものとして先導性を有するものであるため，当該事業での可能性検討が必要である。

1 - 4 検討体制の整備

庁内の検討体制

- 本調査は，長崎県土木部都市政策課が主体となり，長崎県交通局と連携を図りつつ，官民連携に係る事業推進を目的とした「長崎県 PPP/PFI 地域プラットフォーム」での情報発信や取組を参考にしながら実施した。

民間の関係者との協力体制

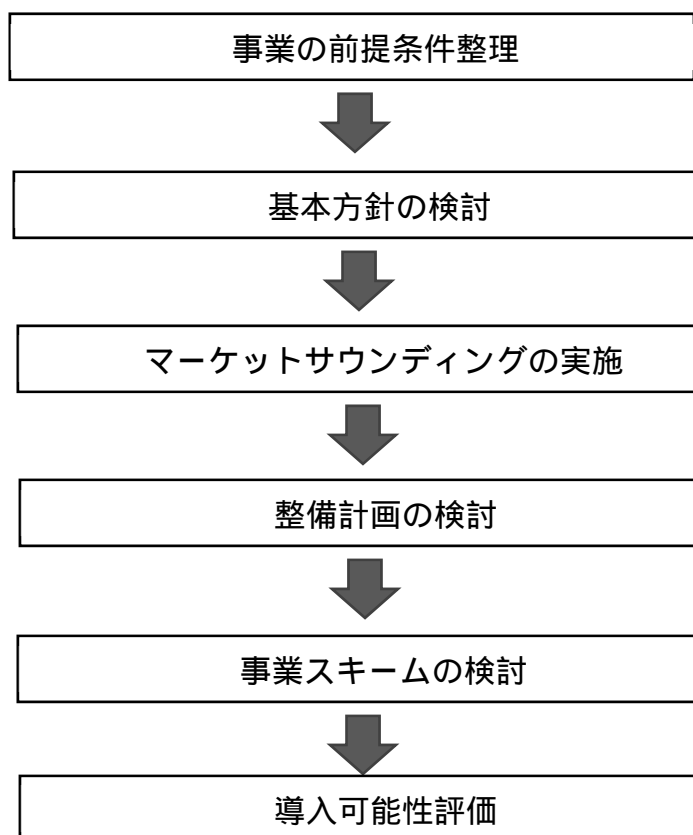
- 本調査は，長崎市中心部の交通結節等検討会議が策定した「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画」の事業内容を実施するため，事業方式や各事業方式の導入にあたっての条件等を検討することを目的とするものであり，交通事業者や長崎商工会議所，長崎経済同友会等の民間を含む検討会議での議論を踏まえる等，連携して実施する。

【表 1 長崎市中心部の交通結節等検討会議の委員構成】

	所 属	役 職
国土交通省	九州地方整備局 道路部 長崎河川国道事務所 港湾空港部 長崎港湾・空港整備事務所	部長 所長 部長 所長
長崎県	九州運輸局 交通政策部 長崎運輸支局	副知事 部長 支局長
長崎市	土木部 まちづくり部	副市長 部長 部長
長崎県警本部	交通部	部長
交通事業者	九州旅客鉄道(株)(鉄道) 長崎県交通局(バス) 長崎自動車(株)(バス) 長崎電気軌道(株)(路面電車) 長崎市タクシー協会(タクシー)	長崎支社長 局長 取締役自動車本部長 取締役電車事業部長 会長
経済界	長崎商工会議所 長崎経済同友会 長崎国際観光コンベンション協会	副会頭 副代表幹事 会長
学識経験者	長崎県立大学 東京大学大学院	西岡 誠治 羽藤 英二

2. 本調査の内容

- 本調査の流れを以下に示す。



3. 事業の前提条件の整理

3-1 対象地及び対象施設等の状況

- 本事業の対象地及び長崎交通産業ビル等の現状を整理する。

対象地

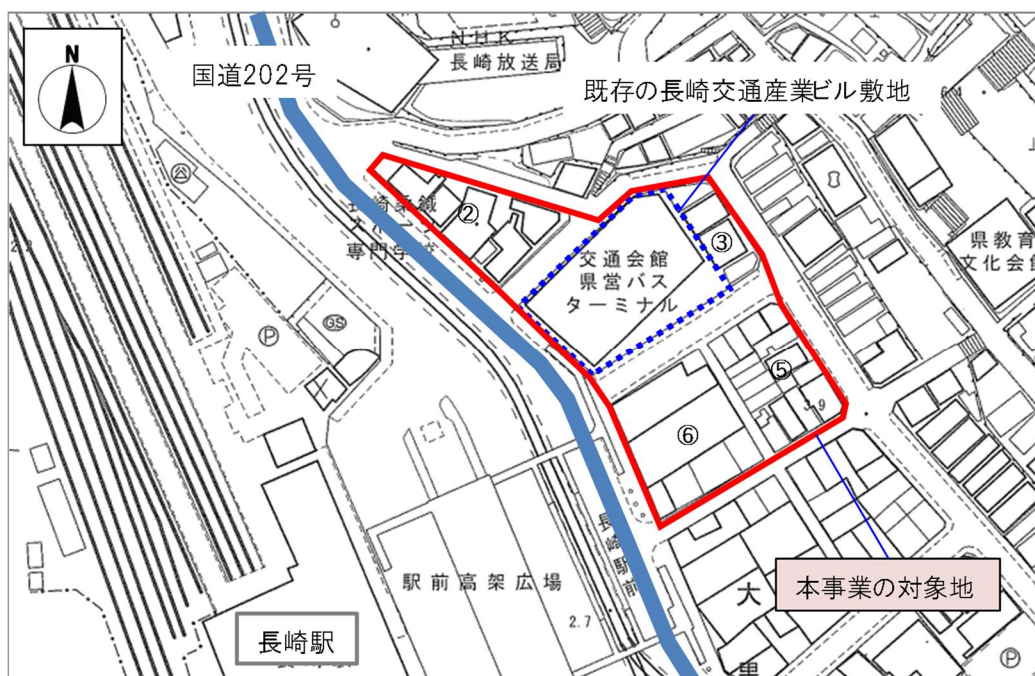
ア 土地規模

- 本事業の対象地は、長崎駅前に立地する長崎交通産業ビルの敷地並びに当該敷地が含まれる街区（3番街区）及びその隣接する3つの街区（2,5,6番街区）の合計4街区区分からなる土地を想定している。

【表2 対象地の所在地及び土地面積】

	長崎交通産業ビル敷地	隣接街区（2,3,5,6番街区）
所在地	長崎市大黒町3番1号	長崎市大黒町2,3,5,6番
土地面積	約 2,240 m ² (2,238.01 m ²) うち長崎県所有地：1,510.83 m ² 民間所有地：727.18 m ²	約 6,750 m ² (6,754.29 m ²) うち2番街区：1,159.87 m ² 3番街区：2,772.49 m ² 5番街区：1,219.70 m ² 6番街区：1,602.23 m ²

【図1 対象地の範囲】



イ 用途地域

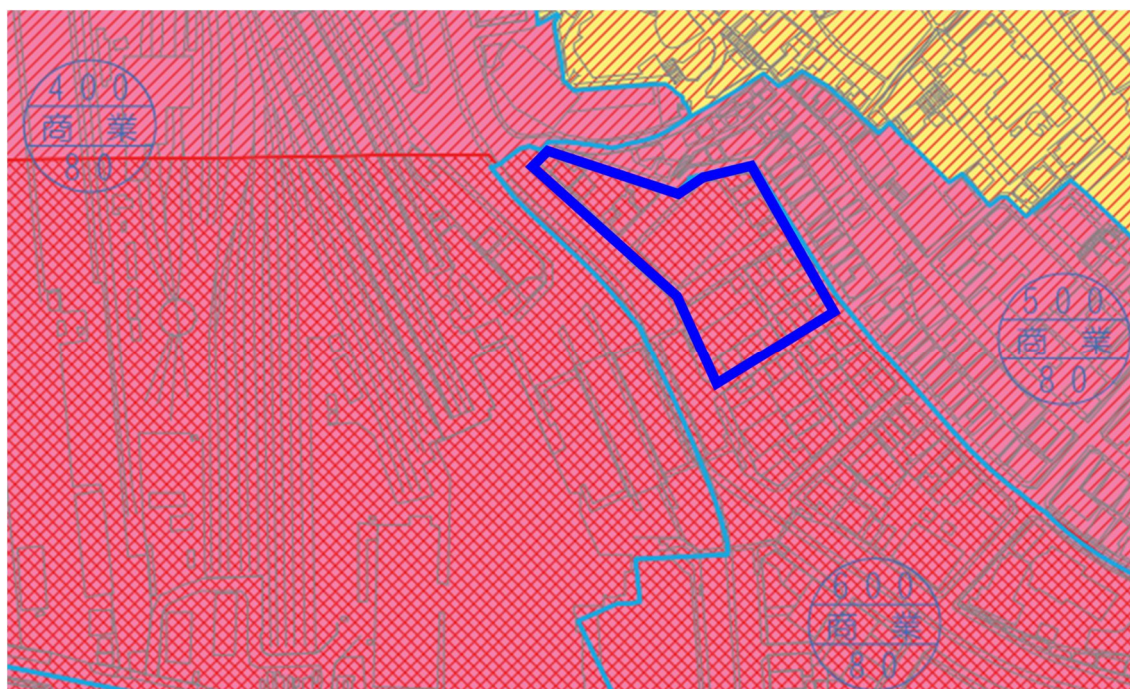
- 本事業の対象地の用途地域は、市街化区域の商業地域であり、都市計画上の容積率は600%、建蔽率は80%である。

【表3 対象地の用途地域等】

	長崎交通産業ビル敷地	隣接街区(2,3,5,6番街区)
用途地域	市街化区域-商業地域	同左
容積率/建蔽率	600%/80%	同左

令和3年1月現在の都市計画上の容積率、建蔽率

【図2 対象地の用途地域等】



ウ 交通条件・アクセス動線

歩行者アクセス動線

- 対象地は、現在の JR 長崎駅から北東に約 150m、長崎電気軌道の停留場「長崎駅前」から北東に約 70m の位置にあり、いずれも徒歩で 1～2 分程度でアクセスが可能である。
- 長崎交通産業ビルの付近には国道 202 号を横断するための横断歩道が地上に設置されておらず、JR 長崎駅又は停留場「長崎駅前」からアクセスするために、歩行者は長崎駅前周辺に設けられた高架のペDESTリアンデッキを移動する必要がある。ペDESTリアンデッキは長崎交通産業ビルの 2 階に接続されている。
- JR 長崎駅は、長崎新幹線の令和 4 年秋の開通に向けて現在地よりも約 150m 西側に移設整備されるため、移設後は対象地までの距離が約 300m となり、アクセスが不便になる。そのため、長崎市中心部の交通結節等検討会議が策定した「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画」(令和 2 年 7 月)においては、駅と新ターミナルビルをデッキで結び、デッキに動く歩道を設置して歩行者の回遊性を向上させることが計画されている。

【図 3 ペDESTリアンデッキの整備イメージ】



(資料) 長崎市中心部の交通結節等検討会議「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画」(令和 2 年 7 月)

長崎空港からのアクセス

- 長崎空港へのアクセスは、長崎交通産業ビル内の長崎駅前バスターミナルを発着する空港バスにより約45分で移動が可能である。

【図4 広域図】

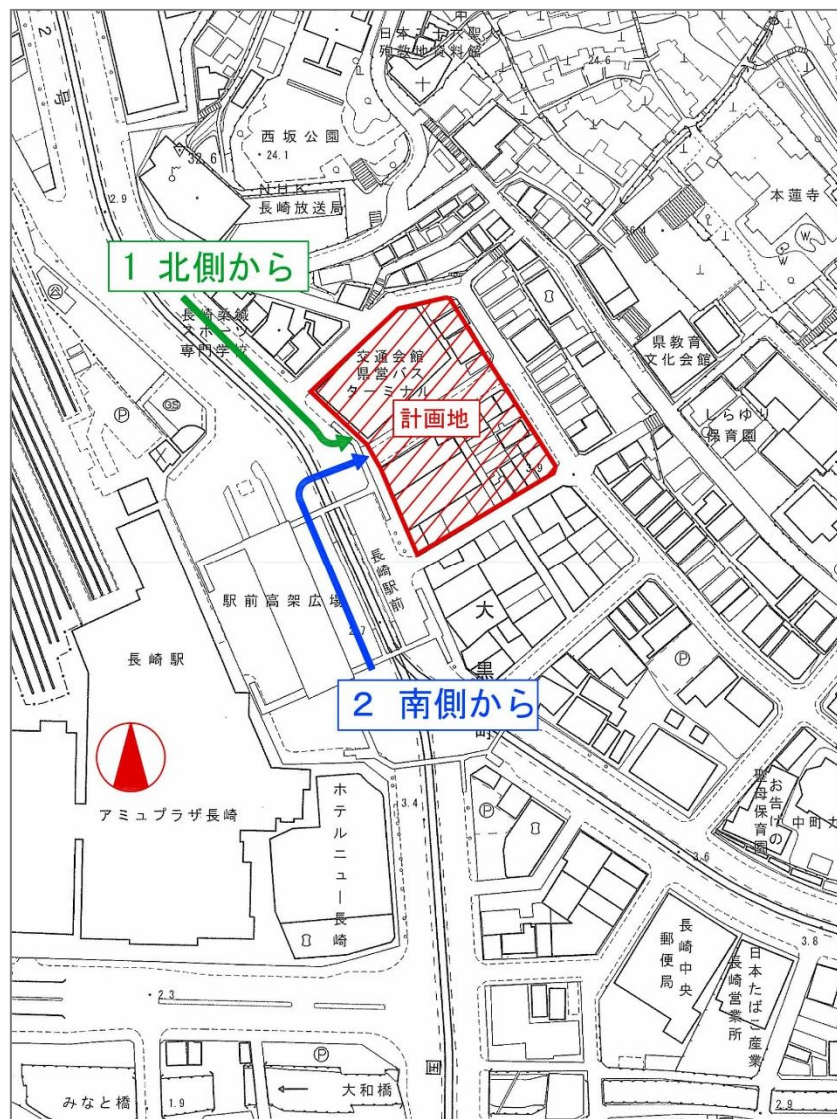


(資料)「国土地理院 電子国土 Web」を下図として作成

エ 接道条件

- 対象地は西側で国道 202 号に接道している。
- 国道 202 号を南側から長崎駅前バスターミナルへ進入する場合は、長崎交通産業ビル南側の道路と国道 202 号との交差点を右折して進入する必要がある。

【図 5 対象地の接道条件】



オ 前面路線価

- 令和 2 年相続税路線価は，長崎交通産業ビル敷地で 440 千円/m²（西側の国道 202 号）だった。同じ区間の相続税路線価は，平成 29 年 285 千円/m²，平成 30 年 340 千円/m²，令和元年 390 千円/m²と，年々上昇している。

【表 4 対象地の相続税路線価】

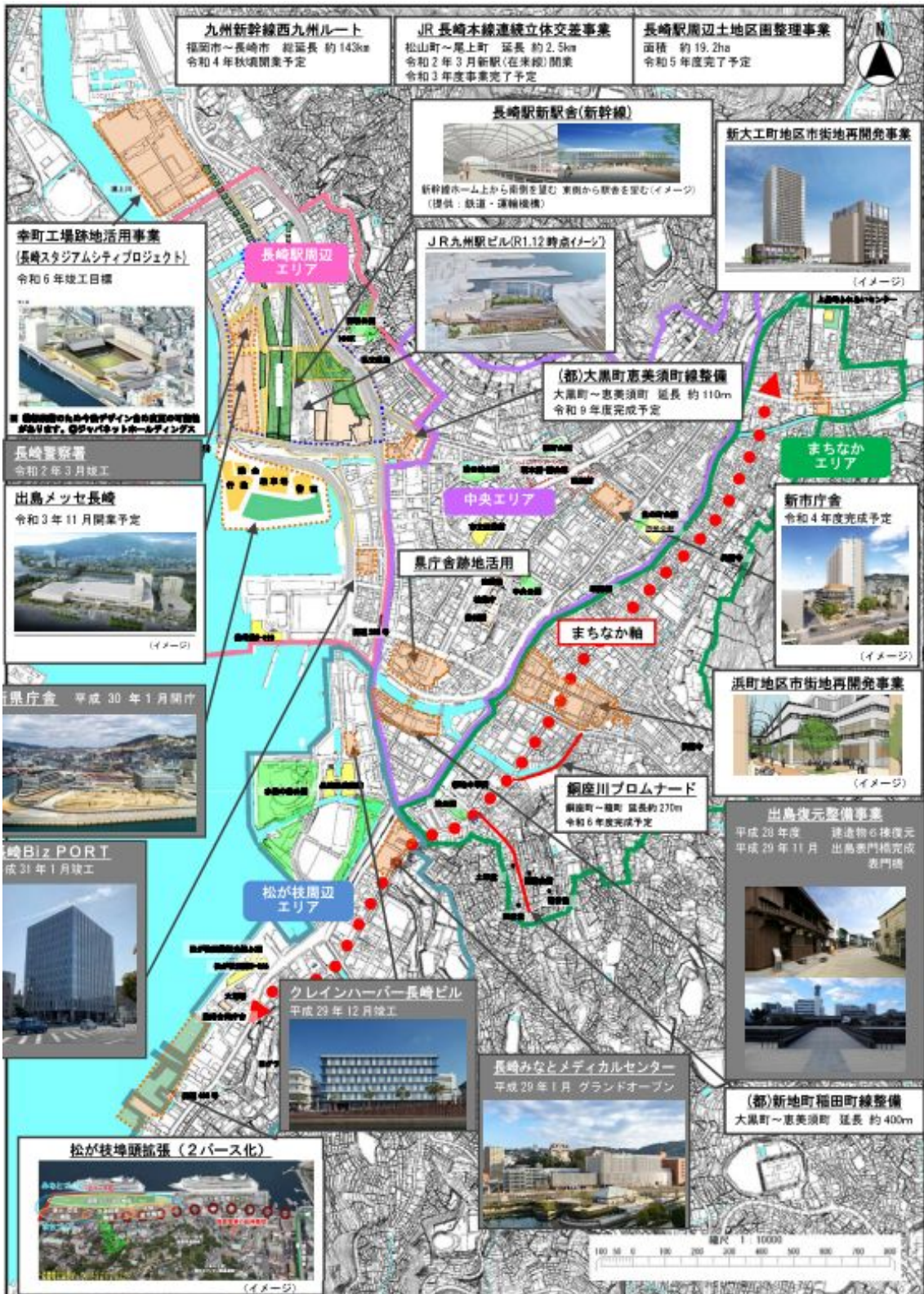
	長崎交通産業ビル敷地	隣接街区（2，3，5，6 番街区）
前面道路 路線価	440 千円/m ² （西側，国道 202 号）	2 番街区：410 千円/m ² （国道 202 号） 3 番街区：440 千円/m ² （同上） 5 番街区：255 千円/m ² （南側道路） 6 番街区：610 千円/m ² （国道 202 号）

令和 2 年相続税路線価

カ 周辺の施設立地状況及び開発動向

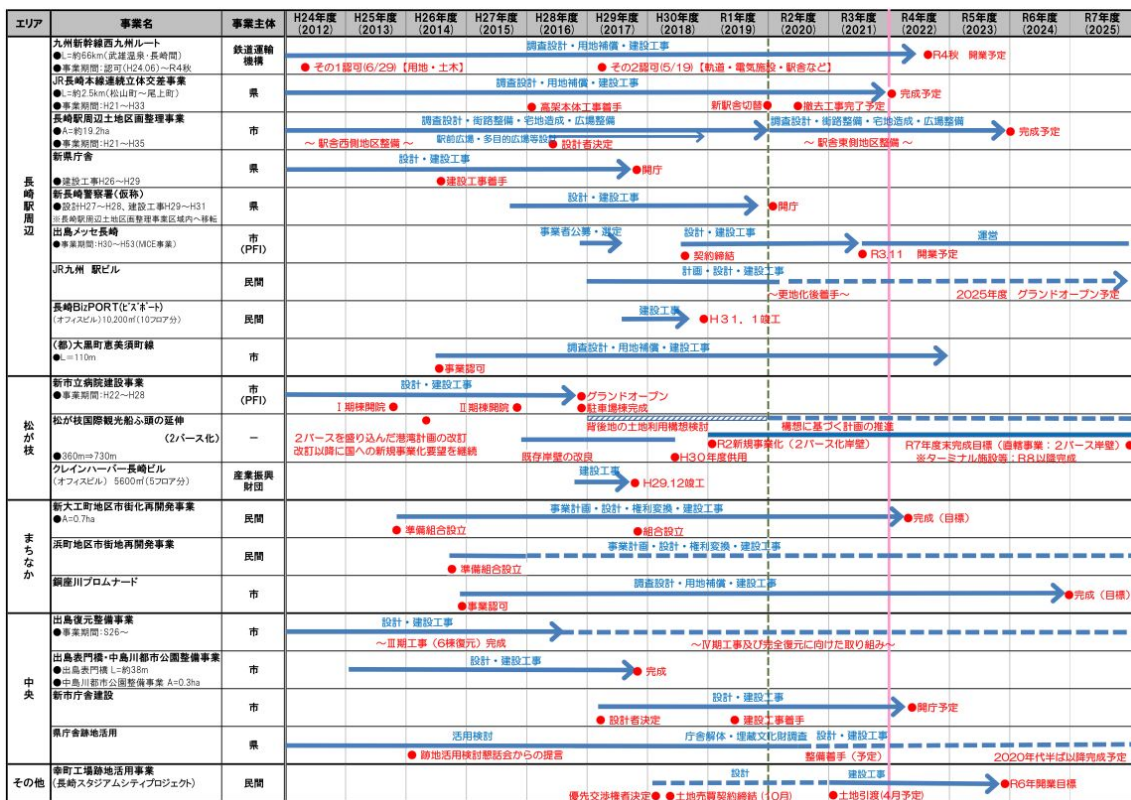
- 対象地が立地する長崎市中心部においては，令和 4 年度の新幹線開業に向け，長崎駅の新駅舎や交流拠点施設（M I C E）等の整備，クルーズ船の受け入れ拠点である松が枝埠頭の 2 バース化，大規模な民間開発計画があるなど，まちづくりの大きな変革期にある。

【図6 長崎市中心部における開発状況】



(資料)長崎県資料

【図7 長崎市中心部における主要事業スケジュール】



(資料)長崎県資料

再整備の対象となる既存施設（長崎交通産業ビル）

ア 長崎交通産業ビルの建物概要

- 本事業において再整備の対象となる既存の長崎交通産業ビルの建物概要は以下のとおり。

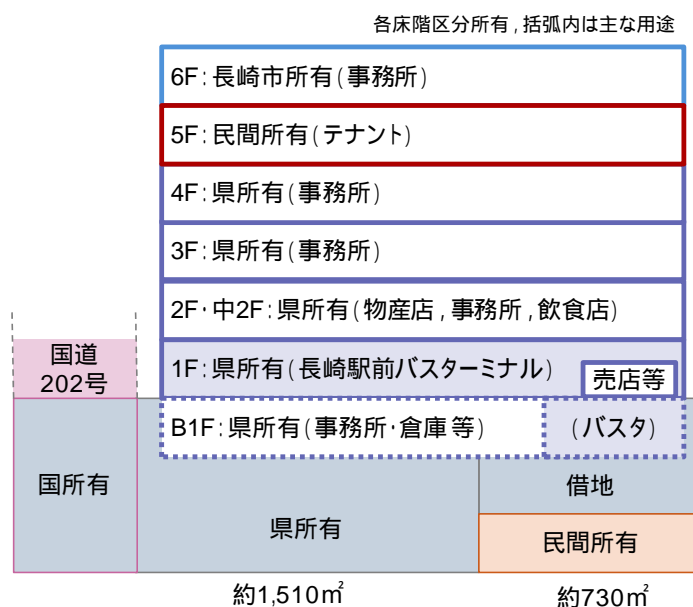
【表 5 対象となる既存施設の建物概要】

建物構造	鉄骨鉄筋コンクリート造，地下1階・地上6階
床面積	約 12,400 m ² (12,379.67 m ²) うち専有面積：約 10,200 m ² (10,188.68 m ²) 共用面積：約 2,200 m ² (2,190.99 m ²)
建築面積	約 1,640 m ² (1,642.41 m ²)
敷地面積	約 2,240 m ² (2,238.01 m ²) うち長崎県所有地：1,510.83 m ² 民間所有地：727.18 m ²
竣工年月	昭和 38 (1963) 年 11 月 竣工 (令和 3 年 1 月現在，築 57 年)

イ 権利関係

- 長崎交通産業ビルの建物は，長崎県，長崎市，民間の 3 者によって区分所有されている。
- 長崎交通産業ビル敷地は，長崎県と民間が所有している。

【図 8 長崎交通産業ビルの権利関係】



ウ 導入機能の現状

- 現在の長崎交通産業ビルは，地下 1 階と地上 1 階を主に長崎駅前バスターミナルとして利用されている。
- 1 階の長崎駅前バスターミナルにおいては，乗車用 5 バース，降車専用 1 バースが設置されている。
- 長崎駅前周辺のペデストリアンデッキと接続している 2 階はお土産物などの物販，オフィス等が入居している。
- 3 階から 6 階までは，長崎県，長崎市の事務所や民間事業者のテナント等が入居している。

長崎交通産業ビルにおける長崎駅前バスターミナルの運営状況

ア 長崎駅前バスターミナルの利用状況

- 現在の長崎駅前バスターミナルは，年間・約 191 万人（平成 30 年度），一日あたりにして約 5,240 人の乗降客に利用されている。
- 県内の都市間を結ぶバスと県外の都市間を結ぶ高速バスが乗り入れており，交通事業者 8 社，9 都市間の 17 路線が，1 日あたり平日で 308 便，土日祝日で 320 便乗り入れている。

【表 6 長崎駅前バスターミナルの利用状況】

乗降客数	年間・約 191 万人（平成 30 年度実績より） 1 日あたり約 5,240 人/日（繁忙期は約 7,600 人/日）
発着便数	平日：308 便　　土日祝：320 便 （令和 2 年 4 月 1 日現在）
乗入路線 及び 運行会社	<p>【県内都市間】</p> <p>長崎 佐世保　　： 県営バス，西肥バス</p> <p>長崎 長崎空港　： 県営バス，長崎バス</p> <p>長崎 雲仙　　： 県営バス</p> <p>長崎 ハウステンボス　： 県営バス</p> <p>【高速バス】</p> <p>長崎 博多・天神　： 九州急行バス</p> <p>長崎 北九州　　： 県営バス</p> <p>長崎 熊本　　： 県営バス，九州産交バス</p> <p>長崎 大分　　： 県営バス，長崎バス，大分交通，大分バス</p> <p>長崎 宮崎　　： 県営バス，宮崎交通</p>

（資料）長崎県資料に基づき作成

イ 運営体制

- 長崎駅前バスターミナルは，19 ポスト・人員 25 名で運営等が行われている。
- 運営等の内容は，県営バス市内線の乗車券の販売，県外都市間の高速バスの乗車券の予約・販売，乗入バスの誘導が行われている。
- 運営等の業務は，長崎県交通局からその子会社に運営委託されている。

運営体制	合計 19 ポスト（人員定数：25 名） 【内訳】 市内線窓口　：8 ポスト（定数：10 名） 高速バス窓口　：8 ポスト（定数：11 名） 旅客誘導　　：3 ポスト（定数：4 名）
------	---

ウ 営業時間

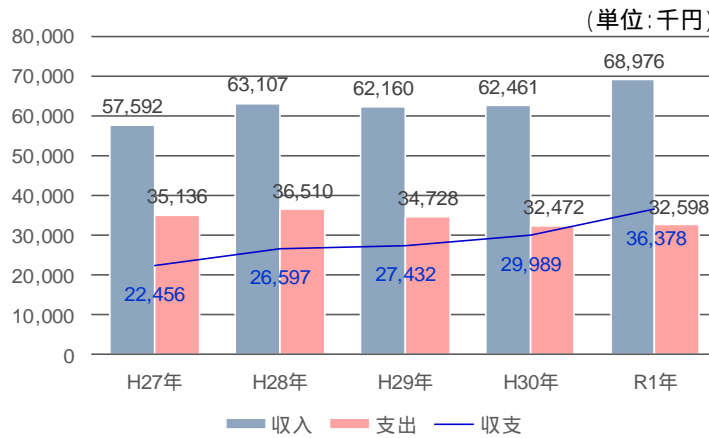
- 長崎駅前バスターミナルの営業時間は，下記のとおり。

営業時間	市内線窓口（総合案内，出札） 7:00～19:00　定期券販売は 9:00～19:00 高速バス窓口（出札） 7:00～19:00　電話予約は 8:30～19:00 旅客誘導 5:30～21:30
------	---

エ 年間収支の状況

- 長崎駅前バスターミナルの年間収支は、直近の令和元年の実績で、約 36.4 百万円の収益がある。過去 5 年間の平均は約 28.6 百万円で、直近の 5 年間では増加傾向にあり、平成 27 年から令和元年にかけて約 1.6 倍になっている。
- 収入は増加傾向にあり、支出は減少傾向にあるが、収入の増加率（平成 27 年から令和元年で約 20% 増）の方が、支出の減少率（同期間で約 7% 減）よりも大きく、収益の増加には主に収入の増加の影響が大きい。
- なお、バスターミナル運営委託費は、長崎県交通局のバス事業の収支の中で負担されており、長崎駅前バスターミナルの収支には含まれない。

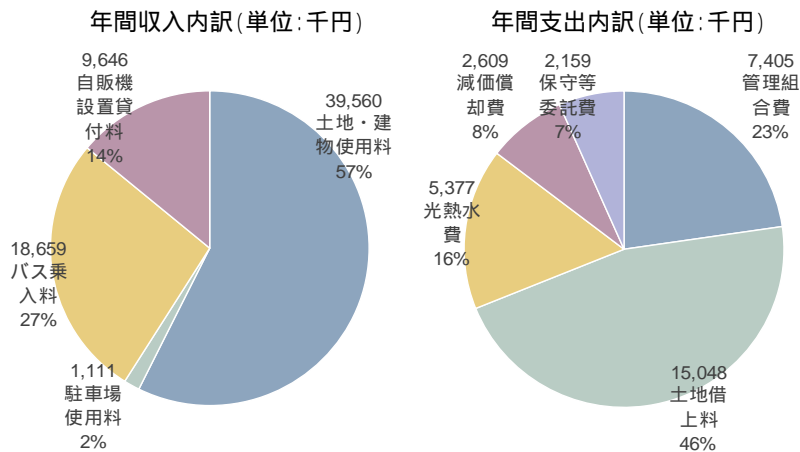
【図 9 長崎駅前バスターミナルの年間収支状況の推移】



収入に広告収入は除く。

(資料) 長崎県資料に基づき作成

【図 10 長崎駅前バスターミナルの令和元年の収入及び支出の内訳】



費用のうち、減価償却費は附属設備等を除き建物のみ。
保守等委託費は、空調点検/リフト点検/清掃/機械警備等の委託料。
ターミナル運営委託費は含まない。

(資料) 長崎県資料に基づき作成

3 - 2 交通事業者意向調査

調査の目的

- 新バスターミナルの施設計画や事業手法を検討するにあたって、新バスターミナルへの乗入会社による利用方法や乗入れ本数、利用料金等を設定するため、既存の乗入会社や、今後、新バスターミナルに新規で乗り入れる可能性のある会社に対して、新バスターミナルの利用意向や、想定される乗入本数の見込み等を把握する。

調査の実施要領

ア 調査対象の考え方

- 調査の対象企業としては、現在長崎駅前を発着する路線があり、既に長崎駅前バスターミナルに乗入れを行っている交通事業者及び、今後長崎駅前に路線を新たに開拓し新バスターミナルへの乗入れが想定される交通事業者を設定する。

現在長崎駅前を発着する路線があり、既に長崎駅前バスターミナルに乗入れを行っている交通事業者 今後長崎駅前に路線を新たに開拓し新バスターミナルへの乗入れが想定される交通事業者

イ 調査対象企業

- 上記の視点から、調査対象企業として、既存乗入会社 8 社と新規乗入候補会社 2 社の合計 10 社を対象とする。

ウ 調査方法

- 調査対象となる交通事業者に対してアンケート形式にて実施した。
- 調査対象の企業の担当部署に、調査票（電子データ）を配布した。回答は調査票の電子データに直接記入するよう依頼し、メールにより回収した。

エ 調査項目

- アンケート調査における設問項目は次のとおりである。（設問と選択肢の詳細は、別紙「長崎駅前ターミナル拡張再整備に係る交通事業者アンケート調査 アンケート調査票（回答用紙）」を参照。）

(1) 貴社の事業内容について

- 問 1 現在の貴社の事業内容について
- 問 2 貴社の事業区域，拠点・営業所，都市間路線バスの路線について
- 問 3 貴社の今後の事業展開（新規参入を計画されている事業）について
- 問 4 今後の事業展開のうちバス事業の事業区域の拡大，新規路線の開拓，既存路線の増便，既存路線の減便・廃止の計画について
- 問 5 長崎駅前や長崎県内への路線の位置づけ，長崎駅前のポテンシャル評価
- 問 6 都市間路線バスのチケット WEB 発行サービス（WEB 乗車券等）の導入状況

(2) 現在の長崎駅前バスターミナルの利用状況

- 問 7 長崎駅周辺で取り組まれている事業について
- 問 8 現在の長崎駅前バスターミナルの利用状況
- 問 9 現在の長崎駅周辺のバス停留所・バスターミナルに乗入れている路線の乗入れ便数，長崎駅周辺での乗降客数について
- 問 10 長崎駅前バスターミナルの施設・設備，管理運営等にかかる課題や改善要望

(3) 新バスターミナルに関する意向

- 問 11 新バスターミナルへのバスの乗入れ希望について
- 問 12 乗入れを希望される場合の乗入れる路線の発着地，乗入便数，1 時間あたりのピーク時の便数，乗降客数の想定・見込みについて
- 問 13 問 12 の乗入路線の新バスターミナルへの進入経路の想定
- 問 14 回送車両の新バスターミナルからの退出入経路の想定
- 問 15 新バスターミナルに設置を希望される施設・設備，サービス
- 問 16 新バスターミナル使用料（発着料）の負担可能上限額
- 問 17 新バスターミナルに併設される施設の導入機能の希望・要望について
- 問 18 新バスターミナルの管理運営事業への参画意向及び施設内テナントの管理等の事業への参画意向
- 問 19 長崎駅周辺の再整備に対する意見・要望

(4) その他

- 問 20 その他，現在の長崎駅前バスターミナルや，新バスターミナル，長崎駅前の開発などについて意見・要望

調査結果の概要

- 以下に、回答結果の概要を整理する。

ア 現在の事業内容について

バス事業の事業展開について（問4）

- 「事業区域の拡大」と回答したのは、既存乗入会社1社であった。
- 「既存路線の開拓」と回答したのは、既存乗入会社3社であった。
- 「既存路線の増便」と回答したのは、既存乗入会社4社であった。
- ある既存乗入会社に関しては、「新幹線開通による交流人口増加、需要拡大により検討」との意見であった。

新規事業展開（バス事業以外含む）の計画について（問3）

- 10社のうち9社が新規事業への参画の計画は「なし」との回答であった。
- ある既存乗入会社からは、「貨客混載事業」の展開の計画があるとの回答であった。

長崎駅前、長崎県内への路線の位置づけについて（問5）

- 「長崎駅前を発着する県内都市間バスや県外高速バスは、ビジネスや観光客を中心に年間約170万人が利用しており事業の柱」として位置付けられており、「利用者数が安定した路線」、「佐世保からの通勤・通学利用があり、安定的な利用者数は一定確保」と、路線によって安定した利用者数が確保できると捉えられている。
- 特に、長崎と大分の東西の移動においては、「大分県から長崎県までJRで直通がなく、時間・料金共に勝っている為、安定的に利用者を確保」できる路線、「大分～長崎間の自家用車以外の移動手段としては、JRに比べ高速バスは所要時間も変わらず、乗り換え無しで行ける優位性があることから、今後も運行継続する路線」と、今後も安定的な需要が見込める路線と評価されている。
- また、「都市間輸送の拠点として、長崎駅前にターミナルは必要」、「県庁所在地と県北地域を結ぶ地域にとって重要な路線」と、長崎駅前については、地域間を結ぶ拠点として重要性が高いと見られている。
- 関西地方との間の都市間路線については「現在、弊社単独運行しており、重要な高速バス路線として位置付けている」と、運行している事業者が1社のみであり、その路線については「重要な路線」と認識されている。
- 長崎の観光地としての魅力や、新幹線開通による影響に対しても、「世界遺産など観光地として利用者数を増加させる要素があり、また、九州新幹線西九州ルートの開業による人流活発化も見込まれるため、今後も運行を継続する路線」との評価がある。

- ・ 一方で、長崎と熊本の路線については、「福岡～長崎と比較すると熊本～長崎の需要は低い」と考えられており、路線によっては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により需給調整を行い、現時点で再開の目途がたっていない路線もある。

長崎駅前のポテンシャル評価について（問5）

- ・ 新幹線開業やそれに伴う駅前の再整備に対して、「新幹線開業に伴う長崎駅周辺のまちづくりの進展により、駅を中心とした都市機能の集約や交通結節機能が強化され、駅前における公共交通機関の利便性が高まる」、「長崎市中心部の開発による観光需要の増加には期待」、「観光需要が高い長崎エリアの中心として、駅前の再開発がより集客増加に寄与するものと思われる」、「長崎市中心部の開発による利便性向上により、観光客のみならず、幅広い需要増加に期待」、「長崎市中心部の開発による県北地域の交流増加に期待」、「各方面との接続駅として、整備することで更に利便向上し、利用増となる見込み」といった期待の意見が多い。
- ・ 一方で、現状について「長崎駅から観光地へのアクセスが、路面電車なのか路線バスなのかが分かりづらい」、「長崎駅前やバスターミナル周辺道路は狭く、開放感がない」、「駅と中心市街地が近ければ近い程、再開発によるコンパクトシティが形成され、にぎわいの創出に繋がる」といった問題点、課題も挙げられている。
- ・ また、今後の状況を把握し、増便や路線設定について見極めたいという意見として、「観光客が長崎駅からどこを訪れるのかを的確に把握して、路線の設定や便数を検討」、「市街地の再開発と交通需要、人の流れは密接な関係であり、ダイヤ、運賃のあり方とともに並行して検証を実施」、「新幹線開通後と市街地再開発後の動向を見て採算性があれば既存路線の増便、若しくは新系統を検討」、「状況によって増便を検討」といったものがある。

チケットのWEB発行サービスについて

- ・ 10社のうち9社が「既に導入している」との回答であった。
- ・ ある既存乗入会社1社のみが「現時点で導入していないし、今後導入することも検討していない」という回答であった。
- ・ WEB発行サービスのチケット販売全体に対する割合については、事業者によってばらつきがあるが、最も割合の高い事業者で95%、低い事業者で17.6%という回答であった。
- ・ 今後の動向としては、8社が「今後、増加していく傾向」にあると考えている。

イ 新バスターミナルに関する意向について

新バスターミナルへの乗入れ意向について（問 11）

- ・ 10 社全社が、新バスターミナルへの「乗入れを希望する」と回答している。現在乗入れのない、新規乗入れ候補会社 2 社も乗入れを希望している。
- ・ 乗入れを希望する理由としては、これまでも既存の長崎駅前バスターミナルに乗り入れており、利用者の多い停留所であることから、引き続き継続して利用したいという意見が多い。
- ・ 一方で、「利用料金が高額になる場合は、国道上のバス停利用もコスト面で再検討」といった、新しくなることによる使用料の発生や増額を懸念する声もあった。

新バスターミナルに設置を希望される施設・設備、サービス等について（問 15）

- ・ 求められる施設としては、「ターミナル内待機用バス」が最も多く 7 社、次いで「チケット販売代行窓口（共用）」が 5 社であった。

新バスターミナルの使用料について（問 16）

- ・ 乗入れに係る使用料の負担上限額は、最も高い金額で「750 円」（現行通り）で、「県内都市間輸送：185 円以下、県外高速バス：625 円以下」、「100 円」、「無償」（相互乗り入れを行っている事業者は現在無償で乗り入れ）といった意見があった。

新バスターミナルへの併設が期待される施設の導入機能（問 17）

- ・ 期待する導入機能としては、「飲料・軽食等の物販店」（9 社）、「観光案内所」（9 社）が最も多く、次いで「レストラン・カフェ等の飲食店」（8 社）、「お土産等の物販店」（8 社）が多かった。
- ・ 選択肢以外の導入機能として「発券機又はバス案内所」や「トイレ」を要望する意見や、関西地方からの都市間路線を運行している会社からは「更衣室、シャワー室」という意見があった。

新バスターミナルの管理運営事業への参画について（問 18）

- ・ 新バスターミナルの管理運営事業への参画及び新バスターミナル内における事業展開に関心を示している事業者は 2 社であった。
- ・ その他の事業者は、いずれも「関心がない」との回答であった。
- ・ 「関心あり」と回答したある会社は、想定される事業内容として「ターミナル窓口業務の受託事業（予約・発券・案内等）」、「コンビニ等の売店事業」、これら

を実施する条件として、床面積がそれぞれ「窓口業務：床面積 50～150 m²程度」「売店事業：床面積 100～200 m²程度」という回答であった。

- ・ もう 1 社の「関心あり」と回答した会社は、想定される事業内容として「新ターミナル内と駐車場の管理・運営」との回答であった。

長崎駅周辺の再整備についてのご意見、ご要望等（問 19）

- ・ 「新ターミナルから路面電車、駅前広場への動線については、公共交通機関相互の乗り継ぎの観点から、デッキ（または平面横断）による接続が必要。また、天候に関わらず快適に移動できる空間整備が必要。」
- ・ 「旅行者など大きな荷物を抱えた方の往来が多いと思われるので、動線に動く歩道の設置は有益であると考え。」
- ・ 「路面電車及び国道沿いバス停からの歩行者ルートの利便性向上（動く歩道・エスカレーター・導線表示・バリアフリー化）」
- ・ 「博多バスターミナルのような足元への誘導線を配し、JR、市電、バス、タクシー各々の乗り場へ円滑に誘導するか、案内表示はわかりやすく、大きく掲出する。」
- ・ 「観光客はキャスター付きの大きな荷物で移動する事が多く、出来る限りフラットな移動手段を確保する事が必要」「ペDESTリアンデッキや動く歩道の整備より、202号線に歩者分離式の横断歩道を設置し、観光客はもとより、障がい者や車いすの方が、より移動しやすい環境を整備することが望ましい」
- ・ 「交通渋滞の緩和、公共交通と一般車がストレスなく共存できる街づくり。」
- ・ 「安全を最優先とする道路及び施設整備を願います。」
- ・ 「長崎駅の改札口が西側に移動したため、新ターミナルへの移動距離が今まで以上に遠くなります。新ターミナルへの動線確保のため、連絡デッキでの接続、動く歩道の設置はもとより、スムーズに移動していただくために、行先案内の掲示板、案内看板の設置をお願いしたい。」

3 - 3 周辺街区の土地建物の権利状況

- 本事業の対象地となる既存の長崎交通産業ビル敷地の周辺街区の土地，建物の権利者の現状は，次のとおり。

【表 7 対象地における土地・建物の権利者の現状】

	権利者数		土地面積 (m ²)		建物面積 (m ²)
	土地所有者 土地建物所有者	借地権者	宅地	借地	
計	29	3	6,754	2,537	26,479

3 - 4 権利者意向調査

調査方法・範囲等

- 令和 2 年 12 月に周辺街区の土地，建物の権利者を対象としたアンケート意向調査を実施した。

調査方法・範囲

調査の方法	個別配布後に回収
調査範囲	大黒町 2 番，3 番，5 番，6 番

配布数

地権者	32 件
借家人	101 件
計	133 件

回答数

	回答数	回答率
地権者	28 件	87.5%
借家人	31 件	30.7%
全体	59 件	44.4%

アンケート調査対象と目的

ア 対象

- 地権者（土地・建物の所有者，借地権者）及び借家権者とした。

イ アンケートの目的

- 再整備の検討を進めるにあたり，周辺を含めた範囲の地権者等について現在の意向を把握するため，土地活用や建物利用の希望についての関心等を尋ねた。

主な質問項目

- 現在の土地建物の所有・利用状況，建替え等の計画の有無，建物の現状に対する不安な事柄，再整備ビルが整備された場合の入居意向・用途等について質問する項目を設定した。

調査結果の概要

- 土地及び建物所有者，借地権者は配布数 32 件で 28 件の回答があった。
- 借家権者については配布数 101 件で 31 件の回答があった。再整備の構想等が十分に周知・把握されていない段階であるために無関心，または COVID-19 の外出制限

等の影響下でもあり、回答が少なかったと推測される。

- 市街地再開発事業における初動期の地権者を対象とするアンケート回答と比較すれば、先行する他地区事例の初動期と同様な回答状況である。

ア 地権者のアンケート調査での主な意見

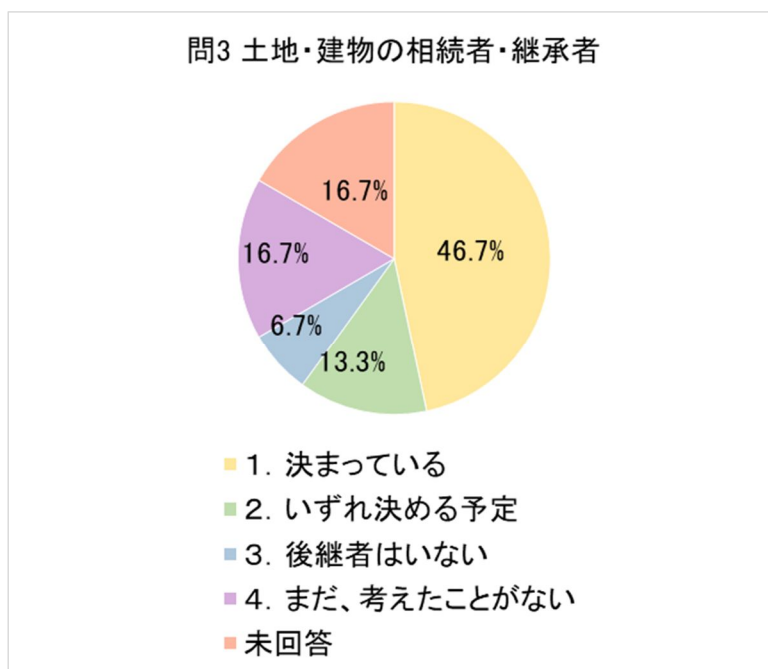
- 構想を詳しく知りたい(回答数 15 件/32 件中 但し複数回答)
- 再整備と併せて土地・建物の活用を考えたい(同じく 14 件)
- 共同ビル化や現在の事業継続に不安がある(12 件)

いずれも下記、調査結果 6)再整備が進められる場合の土地・建物についての意向(複数回答)参照

地権者のアンケート調査結果

1) 土地・建物の承継者の有無について

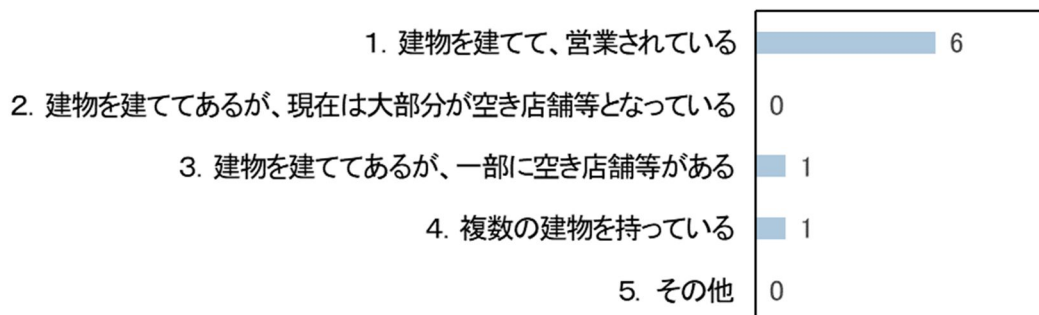
- 「決まっている」及び「いずれ決める」の合計が 60.0%
- 「後継者はいない」と「考えたことがない」は同じく 23.4%を占める。
- 土地建物については、次世代への移譲を考えている傾向がみられる。



2) 貸地の建物利用・店舗等の営業について(複数回答)

- ・ 「建物を建てて営業している」6件。
- ・ 「一部に空き店舗等がある」1件,「複数の建物を所有」1件。
- ・ 貸し地では、殆どが建物を建てて活用されている。

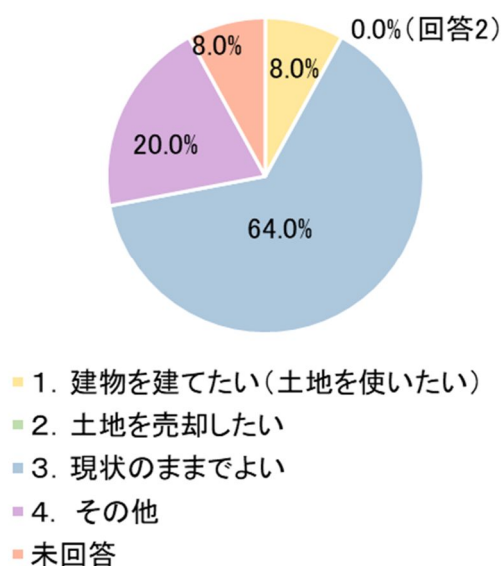
問5 建物利用・店舗等の営業について(貸し地の場合)



3) 今後の将来の土地利用について

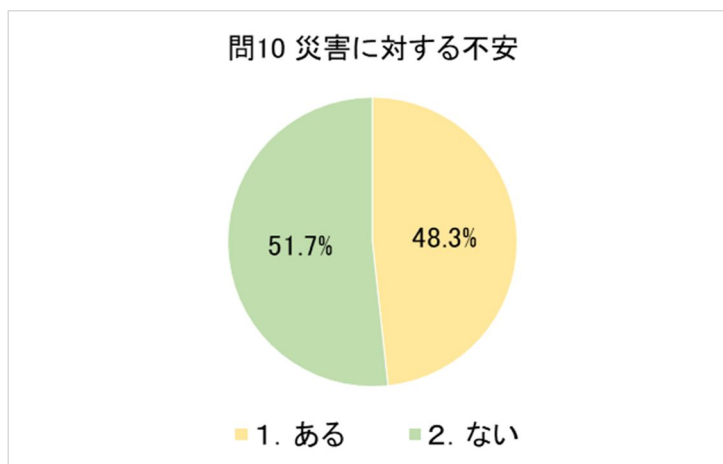
- ・ 「建物を建てたい(土地を使いたい)」8.0%
- ・ 「売却希望」0%
- ・ 「現状のままでよい」64.0%
- ・ 将来の土地利用については、「現状のままでよい」が最も多くを占める。

問6 今後の将来の土地利用について



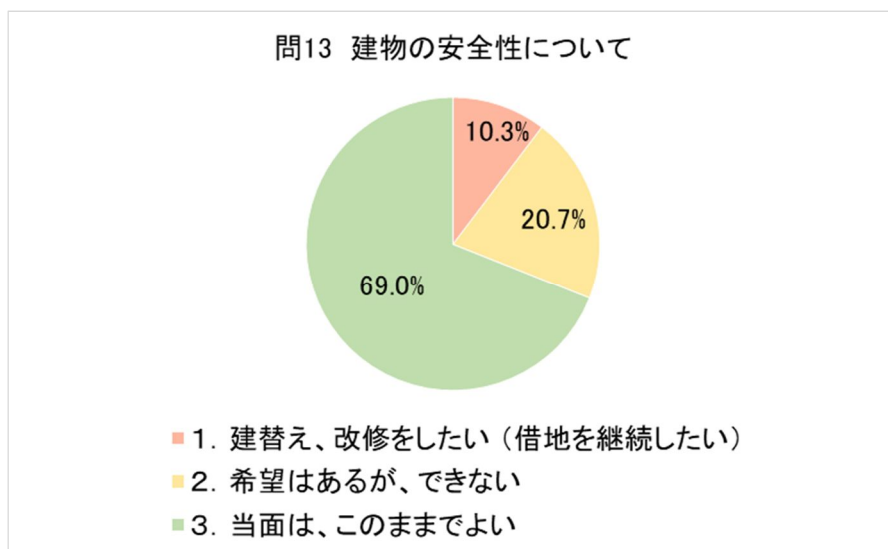
4) 建物の安全性(災害に対する不安)について

- ・ 「災害に対する不安がある」と「不安がない」が、共に約半数程度である。



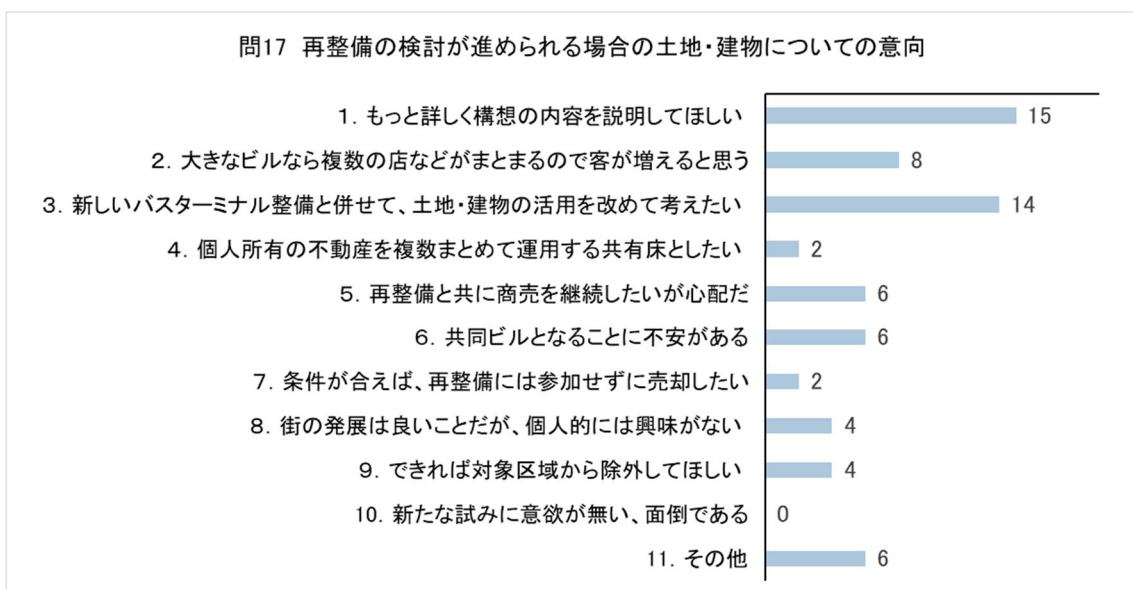
5) 建物の安全性(建替え等の考え)について

- ・ 「当面はこのままでよい」69.0%
- ・ 「建替え・改修したい」10.3%
- ・ 「建替え・改修の希望はあるが、出来ない」20.7%
- ・ 建物の安全性については、約7割が「当面はこのままでよい」と回答しており、防災面等の危機感や不具合を認めていない。



6) 再整備が進められる場合の土地・建物についての意向(複数回答)

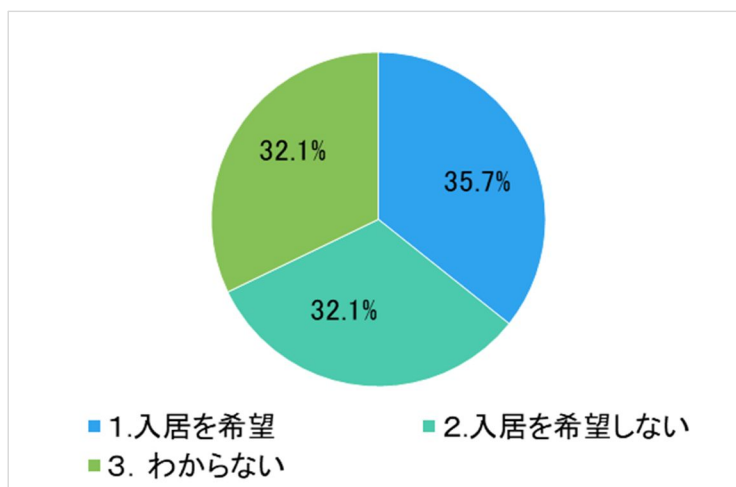
- ・ 「もっと詳しく知りたい」15件。
- ・ 「再整備に合わせて土地・建物の活用を考えたい」14件。
- ・ 「再整備と共に商売を継続したいが不安がある」6件, 「共同ビルに不安がある」6件。



7) 新しいバスターミナルへの入居について

- ・ 「入居を希望」35.7%
- ・ 「希望しない」32.1%
- ・ 「わからない」32.1%
- ・ 条件付き入居希望も含めた「入居希望」が、「希望しない」をやや上回る。
- ・ 構想・計画をまだ示せない段階での回答であるため「わからない」が多いと推察されるが、今後の具体化により入居(残留)希望が増加する可能性がある。

問18 新しいバスターミナルへの入居



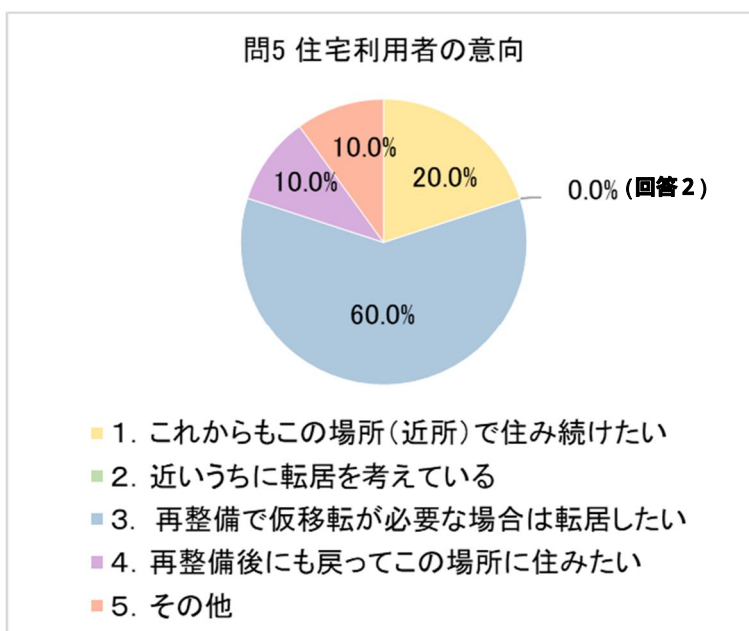
イ 借家権者のアンケート調査での主な意見

- 借家権者では回答率が低いため、参考とする意味合いに留まる。

借家権者のアンケート調査結果

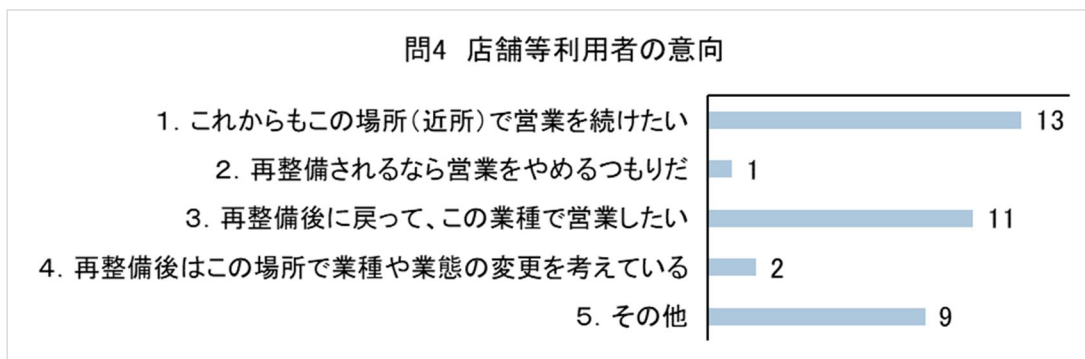
1) 住宅利用者の意向

- 「これからもこの場所に住み続けたい」20.0%
- 「転居を考えている」0%
- 「再整備で必要な場合は転居したい」60.0%
- 「再整備後に戻ってこの場所に住みたい」10.0%
- 住宅利用者の当地での定住志向は高い。



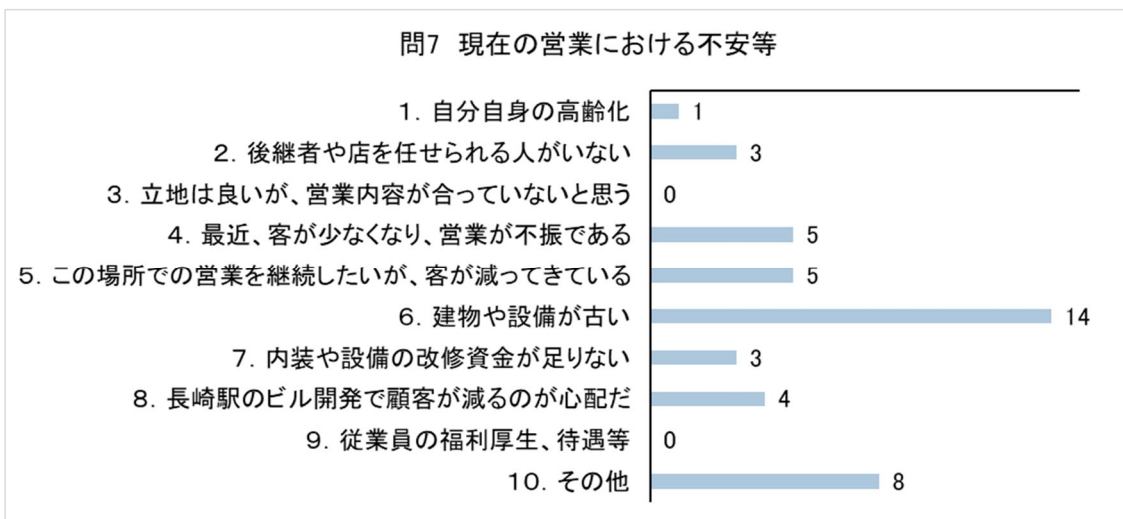
2) 店舗等利用の意向(複数回答)

- 「この場所で営業を続けたい」13件
- 「再整備後に戻って、この業種で営業したい」11件
- 回答数は少ないものの、店舗等利用者では営業継続の希望が多い。



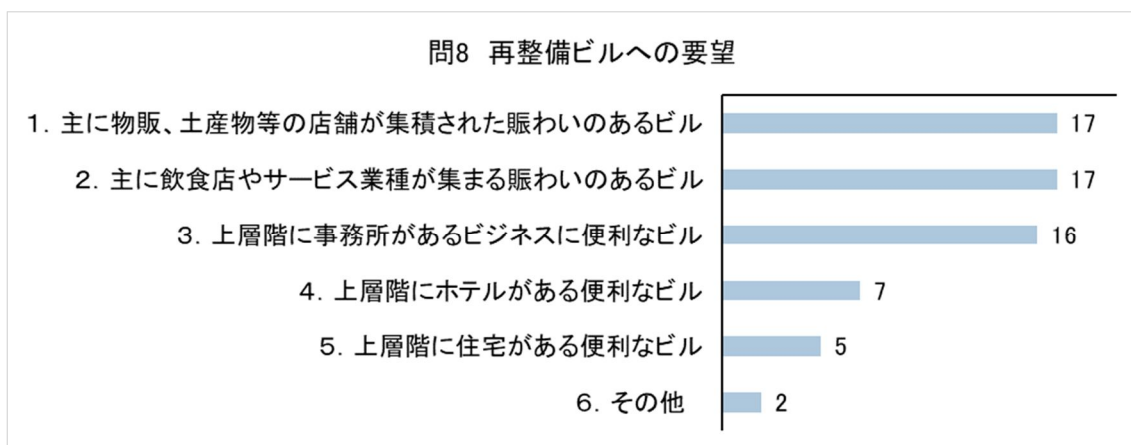
3) 店舗等利用者等の現在の営業における不安(複数回答)

- ・ 「6.建物や設備が古い」 14件
- ・ 「4.営業不振」,「5.客の減少」各5件
- ・ 借家権者の抱える不安では、「6.建物や設備が古い」との回答が最多であり、「4.営業不振」,「5.客の減少」がこれに続く。



4) 再整備ビルへの要望(複数回答)

- ・ 「物販,土産物等の店舗が集積した賑わいのあるビル」17件
- ・ 「飲食,サービスで客が集まるビル」17件
- ・ 「上層階に事務所のあるビル」16件
- ・ 同じく「上層階にホテル」7件,「上層階に住宅」6件
- ・ 借家権者では,再整備ビルの要望に係る回答数が相対的に多く,なかでも「物販,土産物等の店舗,飲食・サービス店舗」及び「上層階に事務所」の希望が多い。上層階に「ホテル」や「住宅」の希望はやや少ない。



4. 基本方針の検討

4-1 新ターミナルビルの規模

バス数算定的前提条件・方法

- 「3-2 交通事業者意向調査」において、10 社全社が新バスターミナルへの乗り入れを希望する結果となった。アンケート結果に基づき、乗り入れを希望する各社全路線について、年間当たりの想定乗降車人数を集計した結果を下表に示す。

【表 8 新バスターミナルへの希望乗入便数と想定乗降者数】

	乗入便数		乗車人数 (万人/年)	降車人数 (万人/年)
	平日	休日		
長崎ターミナル～長崎空港	60	60	16.90	16.90
長崎ターミナル～長崎空港	50	50	8.00	8.00
長崎ターミナル～諫早駅前	67	37	6.70	6.70
長崎ターミナル～大村市内	65	43	7.00	7.00
長崎駅前～佐世保駅前	22	22	5.00	5.00
長崎駅前～ハウステンボス	0	4	0.30	0.30
長崎駅前～雲仙	6	8	1.00	1.00
長崎駅前～小倉駅前	10	12	2.20	2.20
長崎駅前～大分新川	4	4	0.90	0.90
長崎駅前～熊本駅前	8	8	1.30	1.30
長崎駅前～宮崎駅前	2	2	0.40	0.40
コウワーク茂里町～長崎空港	30	30	4.50	3.50
長崎駅前～別府・大分	2	2	0.50	0.50
長崎駅前～博多駅前	4	6	0.70	0.60
長崎駅前～佐世保駅前	4	6	1.00	1.00
長崎駅前～京都駅前	2	2		
大分新川～長崎駅前	2	2	0.32	0.36
大分新川～長崎駅前	2	2	0.30	0.30
熊本桜町バスターミナル～長崎ターミナル	8	8	1.10	1.10
宮崎駅～長崎駅	2	2	0.30	0.32
長崎駅前～佐世保 BC・佐々 BC	30	28	8.00	8.00
博多ターミナル～長崎ターミナル	112	118	22.00	18.00
長崎駅前～関西	2	2		
合計	494	458	88.42	83.38

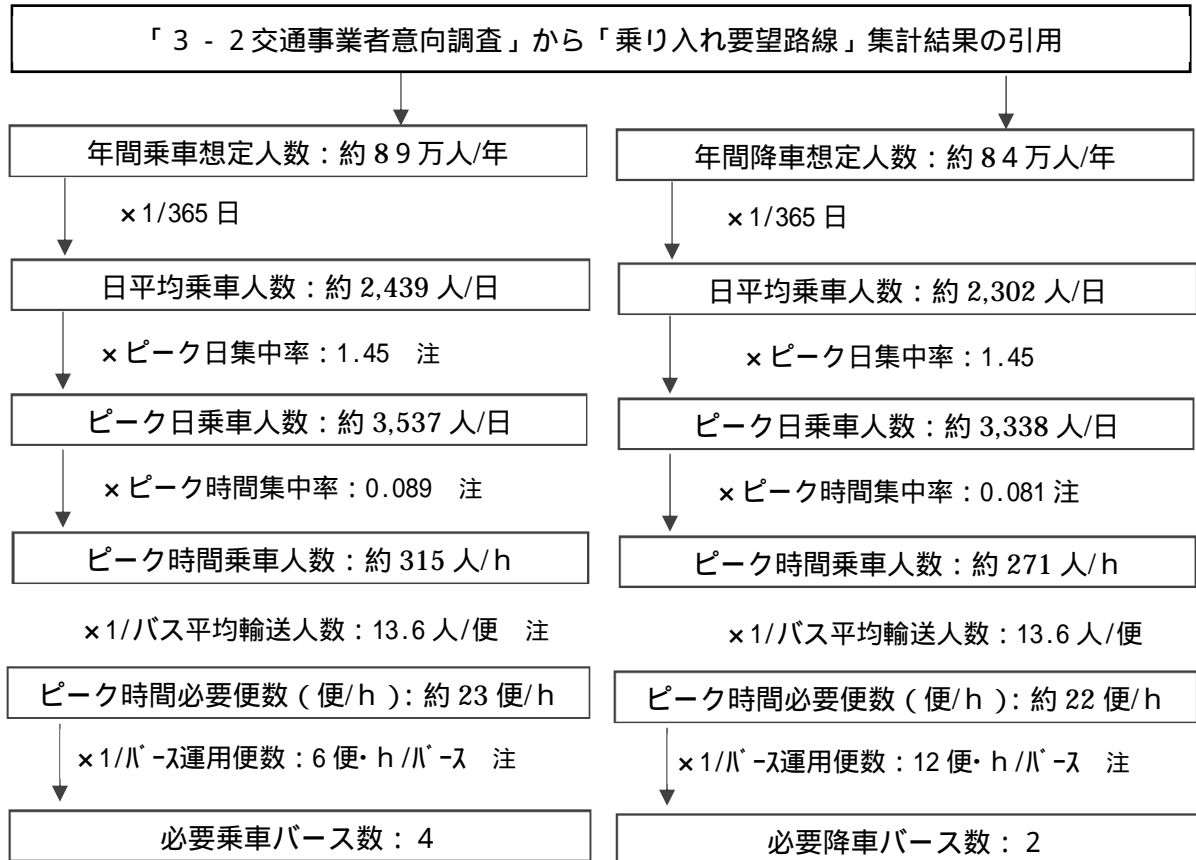
- 乗り入れ希望があった全路線について、現況の時刻表を基に時間帯別運行便数を集計した表を参考にするため以下に示す。

【表9 現況(令2年9月時点)時刻表による時間帯別便数】

	乗車時間帯別便数				降車時間帯別便数			
	平日	構成比	休日	構成比	平日	構成比	休日	構成比
5時台	3	1.2%	3	1.3%	0	0.0%	0	0.0%
6時台	10	4.0%	10	4.4%	0	0.0%	0	0.0%
7時台	14	5.7%	14	6.1%	13	5.3%	7	3.0%
8時台	16	6.5%	17	7.5%	20	8.1%	11	4.8%
9時台	17	6.9%	18	7.9%	10	4.0%	10	4.3%
10時台	16	6.5%	14	6.1%	19	7.7%	18	7.8%
11時台	15	6.1%	13	5.7%	15	6.1%	15	6.5%
12時台	13	5.3%	13	5.7%	15	6.1%	18	7.8%
13時台	16	6.5%	15	6.6%	14	5.7%	13	5.7%
14時台	16	6.5%	17	7.5%	19	7.7%	17	7.4%
15時台	17	6.9%	16	7.0%	16	6.5%	17	7.4%
16時台	17	6.9%	17	7.5%	12	4.9%	10	4.3%
17時台	22	8.9%	19	8.3%	15	6.1%	16	7.0%
18時台	22	8.9%	15	6.6%	18	7.3%	16	7.0%
19時台	12	4.9%	12	5.3%	13	5.3%	12	5.2%
20時台	9	3.6%	7	3.1%	13	5.3%	14	6.1%
21時台	8	3.2%	6	2.6%	15	6.1%	14	6.1%
22時台	2	0.8%	2	0.9%	13	5.3%	15	6.5%
23時台	2	0.8%	0	0.0%	3	1.2%	3	1.3%
24時台	0	0.0%	0	0.0%	3	1.2%	3	1.3%
25時台	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%	1	0.4%
合計	247	100%	228	100%	247	100%	230	100%

- 算定方法は、以下の算定フローにより、必要バース数(乗車・降車別)を算出した。

【図 11 必要バース数算定フロー】



注 長崎県統計資料「H30 年度長崎ターミナル乗降客数」より

「1日あたり平均乗降客数：5,240人」と「繁忙期1日あたり平均乗降客数：7,600人」を引用しピーク日集中度：1.45 = 7,600/5,240 を算出

注 要望路線の各現況時刻表(R2年時点)を集計し「時間帯別運行便数」と「総便数」を算出(表9参照)

乗車ピーク時間集中度 = ピーク時運行便数：

22便/h / 1日総便数：247便/日 = 8.9%

同じく降車ピーク時間集中度は、8.1%

注 H20 年度道路交通センサスより「バスの平均輸送人数：13.6人/便を引用

注 中長距離バスの場合、乗車時、荷物の積み込み等から停車所要時間を10分と見做し、1時間あたり6便の出発が可能とする

注 同じく、降車時、荷物の積み下ろし等から停車所要時間を5分と見做し、1時間あたり12便の出発が可能とする

バース数の算定結果

- 算定結果は、乗車用4バース、降車用2バースである。
- 乗車バースについては、行先を5方面に区分すると下表のようになる。この表では、1時間当たりの最大便数が6~7便に収まっている。従って5方面に区分すると1バース当たり：6便・h程度となり、乗車バース数は5が適切と考えられる。
- なお時間当たり6便以上になる場合は、運行計画により前後の時間帯に振り分ける必要がある。
- 待機スペースについては、同じく「3-2交通事業者意向調査」によると、1社から1台分のスペースが希望されている。乗車バースにおいて1時間あたり6便以上の利用に備える必要もあるため、1台分の予備スペースを加えて待機スペースは2台分確保する。

【表10 現況(令2年9月時点)時刻表による時間帯別・行先別便数】

	平日					休日				
	福岡方面	県外方面	空港方面	諫早雲仙	大村方面	福岡方面	県外方面	空港方面	諫早雲仙	大村方面
5時台	2	0	1	0	0	2	0	1	0	0
6時台	3	1	6	0	0	3	1	6	0	0
7時台	5	5	4	0	0	5	5	4	0	0
8時台	6	2	6	1	1	7	3	6	0	0
9時台	5	4	5	2	1	6	4	5	2	1
10時台	4	3	5	5	2	5	2	5	1	1
11時台	3	4	5	2	1	3	4	5	1	0
12時台	3	1	5	2	2	3	2	5	1	2
13時台	3	4	5	3	1	3	4	5	2	1
14時台	4	3	5	2	2	4	5	5	2	1
15時台	3	5	5	2	2	4	4	5	1	2
16時台	3	4	6	3	1	3	5	6	2	1
17時台	3	4	7	4	4	3	4	7	2	3
18時台	3	3	4	6	6	3	2	4	3	3
19時台	3	3	1	2	3	3	4	1	2	2
20時台	3	2	0	2	2	3	2	0	1	1
21時台	2	2	0	2	2	2	2	0	1	1
22時台	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1
23時台	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
合計	58	50	70	37	32	62	53	70	22	21

4 - 2 上層部高度利用施設の規模

用途の検討

- 用途については、駅前立地であることや共同建替えに伴い現況の営業や運用収益の確保が必要であること、またアンケート調査による意向も考慮し、低層階（2階～5階程度）は商業系（商業施設やサービス系施設）、それより上階は事務所の導入を前提として計画を行う。

規模の検討

- 規模については、現行法規や一定の規制緩和（高度利用地区等による容積割増）を前提としつつ、需要面でオーバースペックとならないよう計画検討が必要である。
- 具体的な法規制については、後述の6章での検討のとおり日影規制や景観等の配慮が必要であること、また高度利用地区においても当地区の計画では地上部（1階）の建物面積を一定確保することが必要であることから容積割増は100%（建ぺい率10%、歩道状空地の確保）の700%、高さ15階建て程度の計画とする。
- なお、低層階（2階～5階程度）の商業系施設は主に権利変換等により現況地権者が取得する床として、それより上階の事務所は主に保留床とすることを想定して、階毎の面積構成を設定する。

5 . マーケットサウンディングの実施

5 - 1 マーケットサウンディングの目的

- 本事業について，担い手となることが想定される事業者に対して，想定される事業方式に対する意見や，事業への関心の有無，参画の意向，事業実施にあたっての課題認識などについてヒアリングを行い，本事業の実現可能性の検討や課題整理に反映させることを目的とする。

5 - 2 調査の実施要領

調査対象の考え方

- マーケットサウンディングの対象企業として，本事業の担い手となることが想定される事業者を設定した。
- 本事業の事業内容や事業方式から，担い手となりうる企業として，以下の要素を持つ企業を想定し，これらに該当する企業を選定した。

PPP / PFI 事業・コンセッション事業への参画実績のある企業

九州に本社を置き PPP / PFI 事業等への積極的な営業活動を行っている企業

本事業で業務を担える業種・業態の企業

交通事業者 : 新バスターミナルの管理運営

デベロッパー : 民間収益施設の建設，管理運営

維持管理会社 : 新バスターミナルの管理運営，民間収益施設の管理運営

施工会社 : 新バスターミナルの建設

調査対象企業

- 上記の視点から，調査対象企業として7社を選定し，調査への協力を依頼した。

【表 11 調査対象企業の概要】

No	調査対象企業	PPP / PFI実績	九州地場企業	業種・業態			
				交通事業者	デベロッパ	維持管理会社	施工会社
1	A社						
2	B社						
3	C社						
4	D社						
5	E社						
6	F社						
7	G社						

調査方法

- 調査対象企業に対する質問項目を整理した「ヒアリング事項」と，参考資料として長崎交通産業ビルの現況や新バスターミナルの整備・管理運営事業の概要を整理した「事業概要」，長崎市中心部の開発動向を整理した「長崎市中心部における開発状況」及びそのスケジュールを示した「主要事業スケジュール(予定)」を，それぞれ調査対象企業に事前に配布し，原則的には対面式ヒアリング(直接面談又はオンライン)を実施し，調査対象企業の要望や社会情勢に応じて事前に用意した調査票への記入による書面回答により意見聴取を行った。

ヒアリング項目

- 調査対象企業に対する質問項目は、以下のとおり設定した。

1. PPP / PFI 事業への取組状況について

これまでに取り組まれた PPP / PFI 事業の内容
PPP / PFI 事業に参画された際の立場とその理由
今後の PPP / PFI 事業への取組に関する方針

2. 本事業に対する関心等について

本事業への参画意向，関心の有無について
望ましい事業手法について
本事業へ参画される場合に想定される立場
参画意向，関心がない場合の理由，取組にあたっての課題認識

3. 新ターミナルビルの高度利用について

長崎市・長崎駅前に対するポテンシャル評価
新ターミナルビルの高度利用化に際して想定される導入機能と床面積

4. 今後の事業化にむけた検討課題等について

長崎県において検討・整理すべき事項，設定すべき条件について
事業内容，事業条件の検討段階における民間事業者の提案余地（意見聴取）について

以 上

5 - 3 調査結果のまとめ

- 設定したヒアリング項目に対する主な意見は以下のとおりである。

PPP / PFI 事業への取組状況について

- 調査対象とした全ての企業が PPP/PFI 事業に参画や提案応募を行う等、積極的な取組を行っている。そのうちコンセッション事業への参画実績があるのは、4 社だったがそのうち代表企業としての参画実績があるのは 1 社のみであった。
- PPP/PFI 事業に参画したことがある企業は、全ての企業が代表企業として参画実績があり、主体的な立場での参画実績があった。
- 今後の PPP/PFI 事業への取組の方針については、1 社を除いて積極的に参画を目指す方針としており、そのうちコンセッション事業については 3 社が積極的な参画を検討しているとの回答があった。

本事業に対する関心等について

- 本事業への参画意向、関心の有無について、調査対象企業のほとんどが「関心がある」と回答しているが、現時点において積極的な参画意向を示しているのは 3 社であった。現時点で事業条件が明確に定まっておらず、さらに新型コロナウイルス感染症の影響により先行きが見通しにくくなっていること等から、現時点では参画について判断ができないとする意見があった。
- 事業手法に関して、コンセッション事業に主体的な立場での参画経験のある事業者からは、新バスターミナルの再整備と管理運営を一括化することが望ましいとの意見があったが、他の複数の企業からは一括化することにより体制組成が難しくなることやリスク分担が複雑化することから、分割することが望ましいとの意見があった。このことから、コンセッション事業を経験していない事業者にとっては、取組実績のない事業方式であることに加え、バスターミナル運営といった特徴的な業務内容を含む、多岐にわたる業務を求められる案件とすることは、参画障壁が高くなると考えられる。一括化によるメリットとして、施工段階や維持管理段階の効率化を踏まえた設計が行えるという点が挙げられたが、一方でバスターミナルやターミナルビルという施設特性による独特のメリットがあるとは言えないとの意見もあった。
- 本事業に参画する場合の立場としては、代表企業や構成員といった SPC を設立する場合に出資を行う主体的な立場での参画を想定しているのは 4 社であった。
- 本事業に参画を行うにあたっての課題認識のうち、コンセッション方式やバス運営といった本事業の特徴ならではの課題として、バスターミナル運営を民間事業者が担うことによる収入増加・支出削減の余地の検討、比較的小さな事業規模に対する新会社（SPC）設立の負担の大きさとの適切なバランスの見極め、本事業の担い

手となる民間事業者との体制組成といった点が挙げられた。

新ターミナルビルの高度利用について

- 長崎市全体としては中長期的なポテンシャルが読みにくいという意見があったが、対象地の立地する長崎駅前に対しては、長崎市の中心部であり JR の新幹線新駅の整備や周辺の開発も進むことから、利用者や観光客の増加が期待できるという、得られた意見の全てがポテンシャルの高いエリアという評価をするものであった。
- 新ターミナルビルの高度利用化に際して想定される導入機能については、商業施設（飲食・物販）、ホテル、大学サテライトキャンパス、専門学校、オフィス、住宅があげられた。そのうち、商業施設、ホテルについては、同エリアでの供給状況から否定的な意見が目立ったが、オフィス、住宅については実現可能性があるとする意見が複数あった。

今後の事業化にむけた検討課題等について

- 長崎県において検討・整理する事項、設定を行うべき条件については、新・駅前ターミナルの再整備に市街地再開発手法を活用する場合の意見が多くあった。特に、地権者との合意形成、土地買収の実施等を県が担うこととそれに係るスケジュール等の情報が、民間事業者の参画に向けての具体的な検討に際して求められる。
- また、再開発手法を用いるにあたっての各種規制緩和等の活用についても求められている。
- 本事業の進め方として長崎県だけでなく、長崎市との連携についても言及する意見があった。長崎市側の各種計画への位置づけ等による再開発への支援や規制緩和等の協力や、導入機能を想定する場合の長崎市の施設との全体調整などの必要性について意見があった。
- 他には、新駅周辺と新ターミナルの間に整備が計画されているペDESTリアンデッキの整備手法（再開発手法の一環として行うのか、別途行うのか）の検討と公共側での費用負担を前提としてもらいたいとの意見があった。
- 今後、事業実施までに数年の期間が見込まれる中で、民間事業者からの意見聴取については、一般的なサウンディング調査の他、適宜、個別に情報共有や意見交換等の場を設定することを求める意見、協力を表明する意見が複数あった。
- また、本事業に関して公募型サウンディング調査を実施する場合は、新幹線開業時期が良いとする意見があった。

6. 整備計画の検討

6-1 法的規制の整理

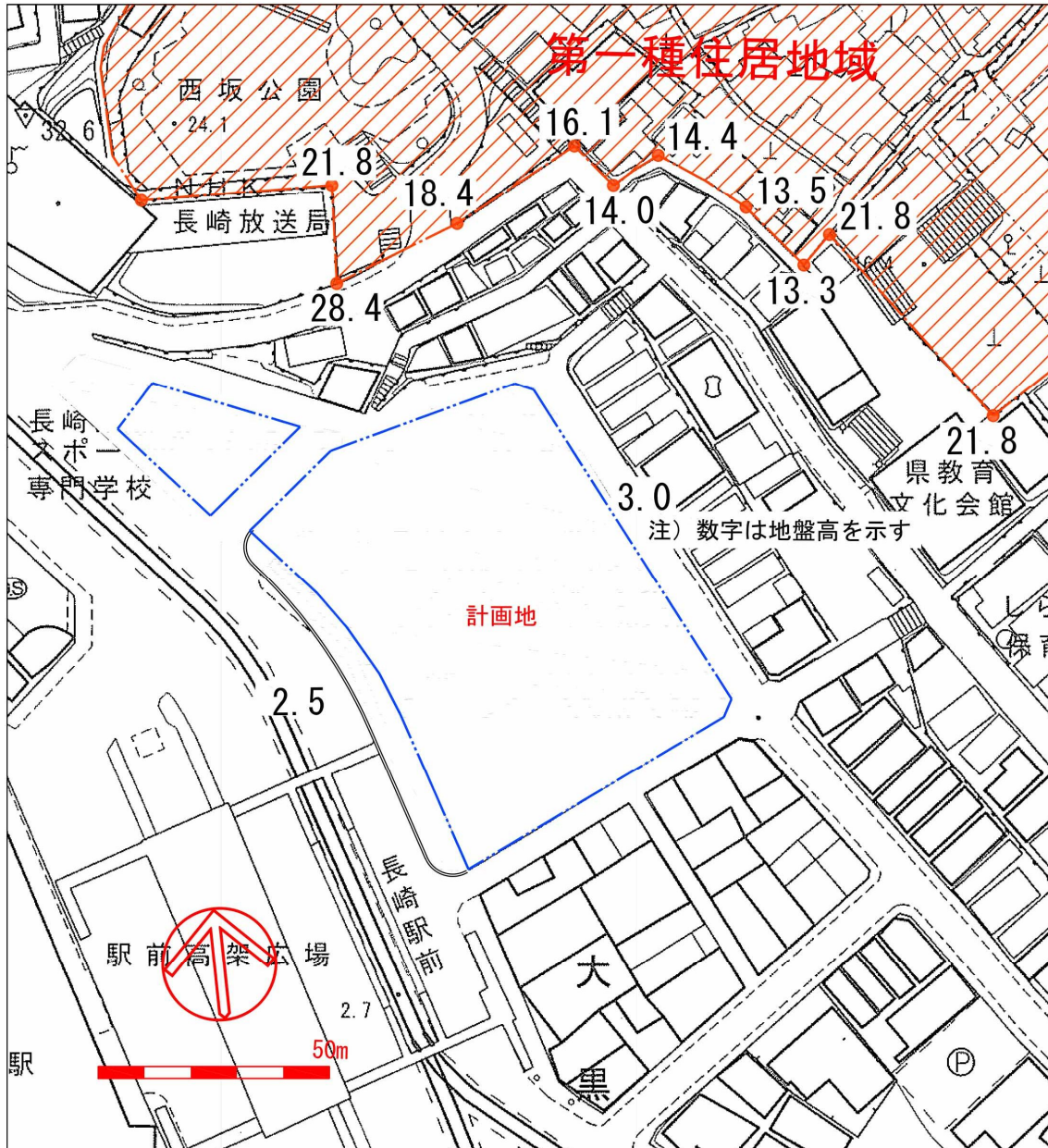
- 以下に法的規制の概要を示す。

【表 12 対象地等に係る法規制】

項目	備考
【都市計画法 関連】	
・都市再生緊急整備地域	「長崎中央地域内」に該当
・用途地域（商業地域）	容積率：600%以内 建蔽率：80%以内 防火地域
【上位計画 関連】	
・長崎市都市計画マスタープラン	中央地域の中央東部地区に該当
・長崎市立地適正化計画	計画区域内（都心機能誘導区域）
・長崎市公共交通総合計画	全市域を対象
・長崎市中心市街地活性化基本計画	計画区域内
・都市再整備事業	長崎駅周辺地区
【条例 関連】	
・長崎市景観条例	<ul style="list-style-type: none"> ・景観計画区域内 ・届出対象：建物高さ 20m超 延べ面積 3000 m²超 又は特殊建築物（共同住宅、寄宿舎を除く） は延べ面積 500 m²超 ・「日本二十六聖人殉教地（西坂公園）」への眺望、また 「日本二十六聖人殉教地（西坂公園）」から「大浦天主堂」への眺望確保
・長崎駅周辺エリア デザイン指針	・協議案件に該当：高さ 40mを超える建築行為等のうち、 座長が必要と認めるもの
・長崎市駐車場付置義務条例	・届出対象区域（商業地域）に該当
・長崎市中高層建築物の日影に関する条例	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地は適用除外地に位置する ・但し建物高さにより北側エリア（第一種住居地域）への 日影の確認を要する
（参考）【隣接地事業 関連】	
・長崎駅周辺再整備事業	<ul style="list-style-type: none"> ・九州新幹線西九州ルート建設計画 ・JR 長崎本線の連続立体交差事業 ・長崎駅周辺土地区画整理事業
・長崎駅周辺土地区画整理事業	<ul style="list-style-type: none"> ・「長崎駅周辺まちづくり基本計画」 「まちづくりガイドライン」 ・建築物高さの最高限度：31m 又は 51m ・長崎駅周辺地区計画 （区画整理事業の一部）
建築基準法第2条第1項第2号：学校（専修学校及び各種学校を含む）、体育館、病院、劇場、観覧場、 集会場、展示場、百貨店、市場、ダンスホール、遊技場、公衆浴場、旅館、共同住宅、寄宿舎、下宿、工 場、倉庫、自動車庫庫、危険物の貯蔵場、と畜場、火葬場、汚物処理場その他これらに類する用途に供す る建築物	

- 計画地は、日影規制のない商業地域に位置するが、北側に日影規制の対象となる第一種住居地域に近接するため、建物が高層になる場合は、日影の確認が必要である。

【図 12 対象地周辺における日影規制の対象となる第一種住居地域の範囲】

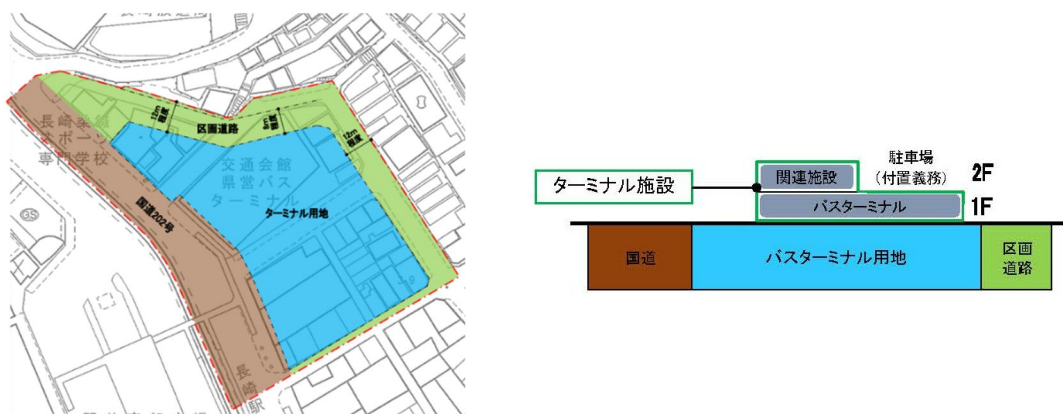


6 - 2 施設計画の検討

必要最小規模案

- 新バスターミナルの整備に伴う対象地周辺の区画道路の再編・再整備, および駅前開発と連動した国道の拡幅整備(デッキ整備・バスベイ設置)を行うとともに, 新バスターミナル用地では, 建築施設として新バスターミナル(バスタ機能およびバスタ関連機能)の整備を行うものとする。

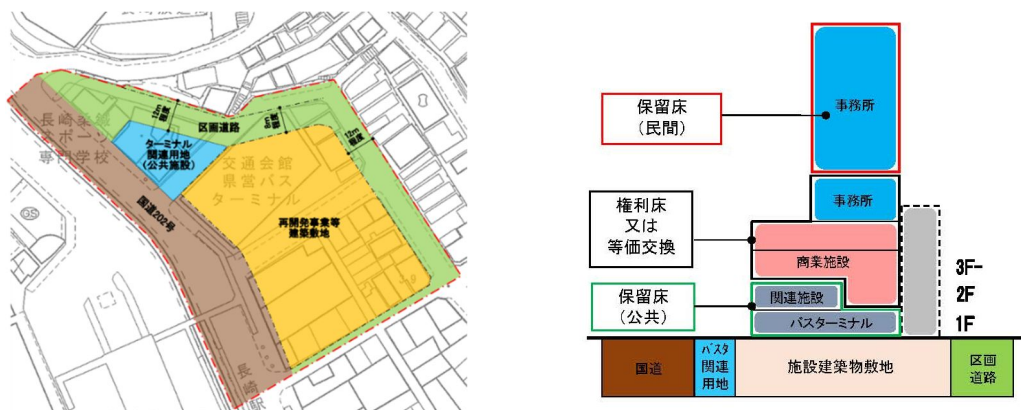
【図 13 必要最小規模案の土地利用・施設イメージ】



高度利用化案

- 市街地再開発事業等による共同建替えを行うことを前提に, 必要最小規模案のうち新ターミナルビル用地の大半を建築敷地(共有敷地)として整備し, 新バスターミナルのほか, 共同建替えに必要な権利床(または等価交換床), および第三者への売却を想定した保留床等を持つ高度利用化された複合的な建築施設「新ターミナルビル」の整備を行う。

【図 14 高度利用化案の土地利用・施設イメージ】



7. 事業スキームの検討

7-1 事業全体の事業手法の検討

事業内容の設定

- ここでは、施設整備段階と管理運営段階の事業手法を検討するにあたっての事業内容を設定する。
- なお、管理運営段階の事業手法については、コンセッション方式の導入を検討することを前提として条件設定を行う。

ア 対象となる施設の設定

対象施設の範囲

- 本事業の対象となる施設は、新ターミナルビルとその中に設置する新バスターミナルとする。ただし、管理運営段階においては、新ターミナルビルのうち、道路管理者の所有する公共施設等として導入される新バスターミナル（バスタ機能及びバスタ関連機能）を対象とする。
- また、新ターミナルビル内に、上記の新バスターミナルとは別に、道路管理者の所有床を確保し、本事業において当該床の利活用を計画することも想定される。当該床は「ターミナルビル公共所有床」といい、その利活用の必要性についても検討する。

公共施設等運営権の対象となる特定車両停留施設

- バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設は、令和2年に改正された道路法（昭和27年法律第180号）において道路附属物として位置付けられ、本事業における「新バスターミナル」は特定車両停留施設として「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」（平成11年法律第117号）（以下「PFI法」という。）に基づくコンセッション制度（公共施設等運営権制度）を活用した運営等を行うことが可能となった。
- 道路管理者が公共施設等運営権（道路法第48条の40第1項に規定される自動車駐車場等運営権）を設定する場合には、当該運営権を有する者に「利用料金を自らの収入として収受させるものとする」と定められている。本事業においては、利用料金として「バス発着料」が該当する。

イ 新ターミナルビルの施設規模

新バスターミナル

- ・ 新ターミナルビルのうち，新バスターミナルの施設・機能の規模は以下のとおり。
- ・ 新バスターミナルに設置するバース数は，それぞれ乗車専用 5 バース，降車専用 2 バース，待機用 2 バースと想定している。

【表 13 新バスターミナルの施設・機能の床面積】

導入施設・機能	床面積
新バスターミナル	4,600 m ²
バスタ機能	3,100 m ²
バスタ関連機能	1,500 m ²

【表 14 バスタ関連機能の想定諸室及び床面積（例）】

バスタ関連機能の想定諸室	床面積
待合	120 m ²
切符売場・案内・ブース	50 m ²
トイレ	60 m ²
授乳・パウダー・シャワー・更衣室	30 m ²
コインロッカー	30 m ²
コンビニ	100 m ²
土産物販・サービス・宅配	200 m ²
運行管理室	30 m ²
管理諸室（守衛・清掃）	60 m ²
乗務員控室	20 m ²
小 計	700 m ²
通路・階段・E V・E S	300 m ²
フードコート・飲食	500 m ²
合 計	1,500 m ²

高度化利用施設

- ・ 下層階（2 階～5 階）は，商業施設（サービス系含む）とし，上層階は事務所施設とする。面積は建築計画と合わせ検討する（具体的な規模は 8 - 1 参照）。

ウ 事業範囲・業務内容

- ・ 本事業の事業範囲及び民間事業者が担う業務内容は、次の内容を想定する。

新ターミナルビルの再整備段階の事業範囲・業務内容

- ・ 本事業の施設の再整備段階においては、民間事業者が新ターミナルビルの設計、建設、工事監理及び長崎交通産業ビル（既存施設）の解体撤去を行うこととする。

【表 15 本事業の新ターミナルビルの再整備段階の事業範囲・業務内容】

対象施設	施設の導入施設・機能		対象業務内容			
			設計	建設	解体撤去	
新ターミナルビル	新バスターミナル	バスタ機能				
		バスタ関連機能				
	商業機能（一般権利床）					
	業務機能	県・権利床（ターミナル公共所有床）				
		一般権利床				
		保留床				
	共用部分					
長崎交通産業ビル（既存施設）						

新バスターミナルの管理運営の事業範囲・業務内容

- ・ 本事業の施設の管理運営段階においては、民間事業者が新バスターミナルの維持管理・運営及びバスターミナル関連施設における便益施設の運営等の新バスターミナル運営に附帯する業務を行うこととする。

【表 16 本事業の新ターミナルビルの管理運営段階の事業範囲・業務内容】

対象施設	施設の導入施設・機能		対象業務内容		
			維持管理	運営	
新ターミナルビル	新バスターミナル	バスタ機能			
		バスタ関連機能			
	商業機能（一般権利床）				
	業務機能	県・権利床（ターミナル公共所有床）			
		一般権利床			
		保留床			
	共用部分				

各段階において想定される事業方式

- 「公共施設等運営事業」とは、利用料金を徴収する公共施設等に対し、「運営等（運営及び維持管理並びにこれらに関する企画をいい、国民に対するサービスの提供を含む。以下同じ。）」を行うこととされており、コンセッション方式は公共施設等の管理運営に係る事業方式の一つと整理される。ここでは、コンセッション方式について検討するにあたり、比較対象として「公共による直営方式」を設定する。
- また、長崎交通産業ビルの再整備（設計，建設，工事監理）にあたっては、既存の長崎交通産業ビルの敷地を拡張して実施することを計画しているため、再整備段階の事業方式として敷地の拡張を想定した以下の事業方式を設定する。

【表 17 事業の各段階において想定される事業方式】

段階	再整備段階	管理運営段階
想定される 事業方式	A 道路事業(用地買収方式)	X 公共による直営方式
	B 市街地再開発事業	Y コンセッション方式
	B-1 第一種市街地再開発事業 (権利変換方式)	
	B-2 第二種市街地再開発事業 (管理処分方式)	
	C 任意事業(共同建替方式)	

ア 再整備段階の事業方式について

- 再整備段階に想定される事業方式の概要と特徴は以下のとおり。

【表 18 再整備段階の事業方式の概要及び特徴】

	A 道路事業 (用地買収方式)	B 市街地再開発事業 (権利変換・管理処分方式)	C 任意事業 (共同建替方式)
概要	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路事業 (起業者は道路) 道路付属物として必要な区域を用地買収 特定車両停留施設のバスタ整備 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画事業 市街地再開発事業 施設建築物として、特定車両停留施設(バスタは道路付属物)と民間床を整備 施行者:公共団体 組合, 再開発会社 	<ul style="list-style-type: none"> 地権者が更地を持ち寄り共同ビルを建設 共同ビル内に整備した特定車両停留施設を取得(購入)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 土地,建物は,全て公共(国,県等)所有 特定車両停留施設の位置づけで利便施設・集客施設(店舗,ホテル)等の設置も可能 	<ul style="list-style-type: none"> バスタを施設建築物の保留床として設置 バスタは県の権利床と保留床の一体化可能 権利床の他,需要に応じた民間保留床を設定 保留床処分金により事業費を賄う,処分性の低い保留床を作らないスキームが不可欠 	<ul style="list-style-type: none"> 任意事業であり全員合意が不可欠 民間の権利が大きく,民間利用の1階配置床が優先される バスタの土地・建物の持分相当額は公共負担

イ 管理運営段階の事業方式について

公共による直営方式

- ・ 本県が直接管理運営する既存の長崎駅前バスターミナルと同様に，公共が直接バスターミナルの維持管理や運営等の業務を行う方式である。
- ・ 管理運営に係る各業務は，公共から自ら個別の業務を担える民間事業者を，年度毎にそれぞれ募集・選定する分離分割発注により個別の民間事業者へ委託される。委託費には，通常，年度毎の一般財源から充てられる。
- ・ 利用料金であるバス乗入料は，公共が収受する。その他附帯する事業を実施する場合で，当該附帯事業により発生する料金は公共が収受する。
- ・ ターミナルビル公共所有床の利活用を行う場合で，民間事業者等に貸し付けて活用する場合は，公共が床を借り受ける民間事業者等から貸付料を収受する。

コンセッション方式

- ・ 対象施設の管理運営を担う民間事業者のうち一部の事業者が出資して新会社（公共施設等運営権者，以下「運営権者」という。）を設立し，当該運営権者が公共から対象施設の運営権を設定されて，公共との間で締結する実施契約に基づき，対象施設の管理運営に係る業務を長期間にわたって包括して行う方式である。
- ・ 管理運営に係る各業務は，運営権者に出資している構成員や，運営権者に出資しないが応募段階に一部の業務を受託することとしていた協力企業に，運営権者から発注される。
- ・ 利用料金であるバス乗入料は，運営権者が収受し，その他にも附帯する事業として対象施設を利用した自主事業による収入は運営権者が収受することができる。ただし，運営権者が対象施設の一部を特定の第三者に対して貸し付ける場合には，運営権を権原として貸与することはできないため，運営権者は公共から対象施設の賃借権を得た上で，当該賃借権を権原として当該第三者に転貸する必要がある。
- ・ 管理運営に係る費用は，運営権者が得る収入により充てることが望まれるが，独立採算での管理運営が成り立たない場合は，公共からの補填が必要となる。本事業における詳細は「事業類型の検討」を参照。
- ・ 運営権の付与に対する対価として，運営権者から公共への運営権対価の支払いが期待される。ただし，管理運営に係る費用の考え方と同様に，収入見込みよりも費用支出見込みの方が上回る場合は，運営権対価の支払いは望めない。本事業における詳細は，「7-3・イの運営権対価の支払い方法の項目」を参照。

各段階における事業方式の組合せパターン

ア 想定される組合せパターン

- 長崎交通産業ビルの再整備と、再整備後の新バスターミナルの管理運営等を行う事業全体として見た場合、事業全体としては、再整備、管理運営の各段階で適用が想定される事業方式を組み合わせることが考えられる。
- 組合せのパターンには、再整備段階と管理運営段階の担い手を分けてそれぞれ別の事業単位として実施する「分割型」と、ある事業者がそれぞれの段階の業務を一括して実施する「一括型」が想定される。
- 「一括型」の管理運営段階の事業方式としては、管理運営段階も再整備を行う者と同じの民間事業者が業務を担うことになるため、「コンセッション方式」のみが想定される。

分割型

再整備段階	管理運営段階
A 道路事業(用地買収方式) B-1 第一種市街地再開発事業(権利変換方式) B-2 第二種市街地再開発事業(管理処分方式) C 任意事業(共同建替方式)	X 公共による直営方式 Y コンセッション方式

×

一括型

再整備・管理運営	
A 道路事業(用地買収方式) B-1 第一種市街地再開発事業(権利変換方式) B-2 第二種市街地再開発事業(管理処分方式) C 任意事業(共同建替方式)	Y コンセッション方式

イ 検討対象とする組合せパターン

- 本調査においては、事業スキーム及び導入可能性の詳細な検討を行うにあたり、「分離型」を前提として検討を行う。その考え方は、以下のとおり。

事業者の参画しやすさの確保

- バスターミナルの運営にあたっては交通事業者等、バスターミナル運営のノウハウを持つ事業者の参画が求められるが、そのノウハウを持ち本事業に参画することができる事業者は、限られていると考えられる。

- ・ 「一括型」により事業を実施する場合は、担い手となる事業者側で全ての業務に対応できるよう企業コンソーシアムを組成する必要があるが、バスターミナル運営に係る事業者が限られているため、企業コンソーシアムの組成が難しく、参画障壁となる可能性がある。また、バスターミナル運営に係る事業者の数に応じて、本事業への応募者の数が決まってしまう、競争性を低下させる可能性がある。

民間事業者における事業リスクの適切な分担

- ・ 民間事業者にとって、自らが行う事業にリスクが限定される方が、よりリスクコントロールがしやすいが、施設整備段階と管理運営段階に求められる異なる業務内容を一括して行う事業においては、自らが行う業務以外のリスクも一部負うことになるため参画することが難しくなるのが一般的である。
- ・ 本事業において求めるバスターミナルの管理運営は、特に限られた事業者のみがそのノウハウを持っている業務であり、本事業に参画するためにコンソーシアム組成を目指す事業者にとっては、よりリスク管理が難しくなる可能性がある。
- ・ よって、本事業においては各段階の業務を担う事業者が各段階に発生しうるリスクを負うよう限定することによって、よりシンプルな事業とし、民間事業者における事業リスクの適切な分担を可能とすることが望ましい。

再整備・管理運営の一括化による民間ノウハウ活用の余地僅少

- ・ 施設の再整備と管理運営を事業者が一括して担う「一括型」においては、一般的に管理運営段階の効率的な維持管理や魅力ある運営等を実施することを見据えた設計が行えることから、管理運営段階の民間ノウハウが活用できる点がメリットとしてあげられる。
 - ・ しかし、新ターミナルビルの敷地規模は限られており、形状も整形地でない中で、求められる要件を満たすバスターミナルを地上階に設置する必要があることから施設画上の自由度は高くなく、設計段階に管理運営を見据えた民間ノウハウの活用余地は限定的になると考えられる。
- ・ 以上のことから、本調査においては「分割型」について検討を行う。

7 - 2 整備に係る事業方式の検討

検討対象とする事業方式

- 施設整備段階における事業方式として検討対象とするのは、以下の3つの方式とする。

- | |
|-------------------------|
| A 道路事業(用地買収方式) |
| B 市街地再開発事業 |
| B-1 第一種市街地再開発事業(権利変換方式) |
| B-2 第二種市街地再開発事業(管理処分方式) |
| C 任意事業(共同建替方式) |

各事業方式の比較

- 以下の表のとおり，任意事業（共同建替方式）は，地権者側に相当な主体性がある場合において適用の可能性がある事業方式と言え，本事業の主な目的であるターミナル整備という公共事業的性格の強い事業には馴染みづらいと考えられる。
- 従って，「8-1. 整備に係る事業手法別収支の整理」では，道路事業，市街地再開発事業の2つの方式に絞り，可能性の評価を行う。

【表 19 再整備段階の事業方式の比較】

	A 道路事業 (用地買収方式)	B 市街地再開発事業 (権利変換・管理処分方式)	C 任意事業 (共同建替方式)
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・早期・短期間の事業化，実現性が高い手法 ・バスタに必要な施設だけを設置 ・用地買収(土地建物)のため権利調整が不要 ・施設管理も単純化可能（但し PFI 事業の場合などは，民間が建物を所有も可能） 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金が適用可能 ・法的な事業手順が明確 ・権利者に通損補償が担保される ・区画道路・デッキ等の整備費は管理者負担 ・保留床売却により事業費の一部を確保 ・営業継続意向の地権者に，最も対応し易い 	<ul style="list-style-type: none"> ・参加者が自己持分の建設費用を負担 ・補助金が期待できない ・権利者が希望する用途・規模が可能（逆に十分な広さの1階のバスタ設置は不安定） ・少数・大型ビルならスケールメリットで運用・収益向上の計画が可能
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者は，用地買収の補償対象（自分の土地建物の権利を持ってない） ・民間地権者が営業継続希望者は，基本，テナント入居となる ・公共事業であり地権者との共同事業的な性格は薄い 	<ul style="list-style-type: none"> ・権利調整が難航すれば合意に時間を要し事業期間長期化リスクあり ・高層化で複合用途になれば建物配置の自由度が低くなる。1階に民間権利床配置ならバスタ計画の自由度が低い ・事業成立が保留床処分の市場性に左右される結果，県や市の公益施設の比重が高まることが想定される ・収益性を志向すると公共との棲み分けが課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・法的位置づけがなく，履行が不安定，一部の権利者の不同意で事業の完遂不可能 ・解体費は全て権利者の自己負担（補助なし） ・ビル建設費，移転補償費等の補助がない ・商業・事務所等の小規模共同ビルなら収益性と経営・運用の安定性に欠ける。弱小権利者対応と対策が課題 ・とん挫した場合，ビル建設資金の棄損リスクが大きい
評価	○ 地権者合意に不安	望ましい（補助不可欠）	成立性に課題が多い

7 - 3 運営に係る事業方式の検討

検討対象とする事業方式

- 管理運営段階における事業方式として検討対象とするのは、以下の2つの方式とする。

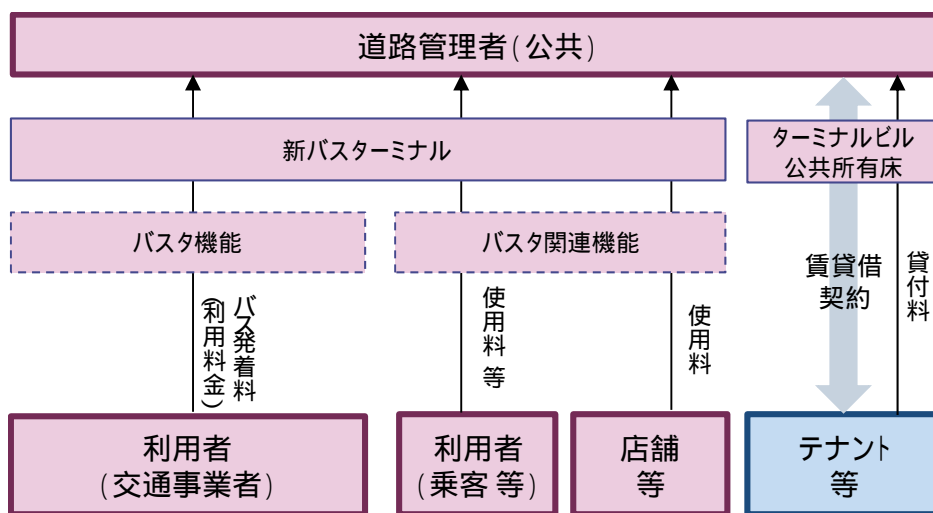
X 公共による直営方式
Y コンセッション方式

各事業方式における事業スキームの整理

ア 直営方式の事業スキーム

- 道路管理者が直接、新バスターミナルの管理運営を行う場合のスキームである。
- 新バスターミナルの管理運営とは別に、新ターミナルビルのうち公共が所有するターミナルビル公共所有床を利活用する場合は、賃貸借契約によりテナント等に貸付を行う。

【図 15 直営方式の場合の事業スキーム】

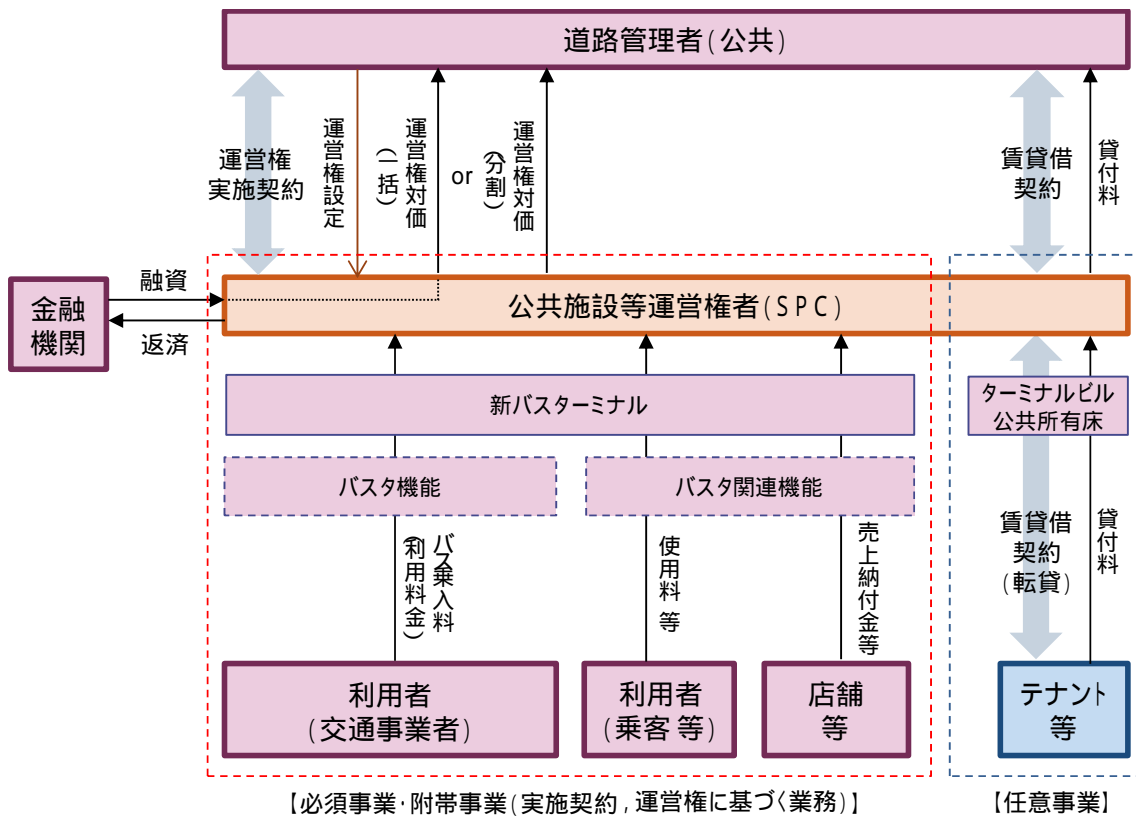


イ コンセッション方式の事業スキーム

想定される事業スキーム

- ・ 道路管理者が新バスターミナルの公共施設等運営権を運営権者に設定し、運営権者が運営権実施契約に基づいて新バスターミナルの管理運営を行い、附帯事業として新バスターミナルを利活用する事業スキームである。
- ・ 新バスターミナルの管理運営とは別に、任意事業として新ターミナルビルのうち公共が所有するターミナルビル公共所有床を利活用する場合で、運営権者が第三者に貸し付けて利活用する場合は、運営権者はいったん道路管理者から賃貸借契約により賃借権を得て、第三者（テナント等）に貸付（転貸）を行う。

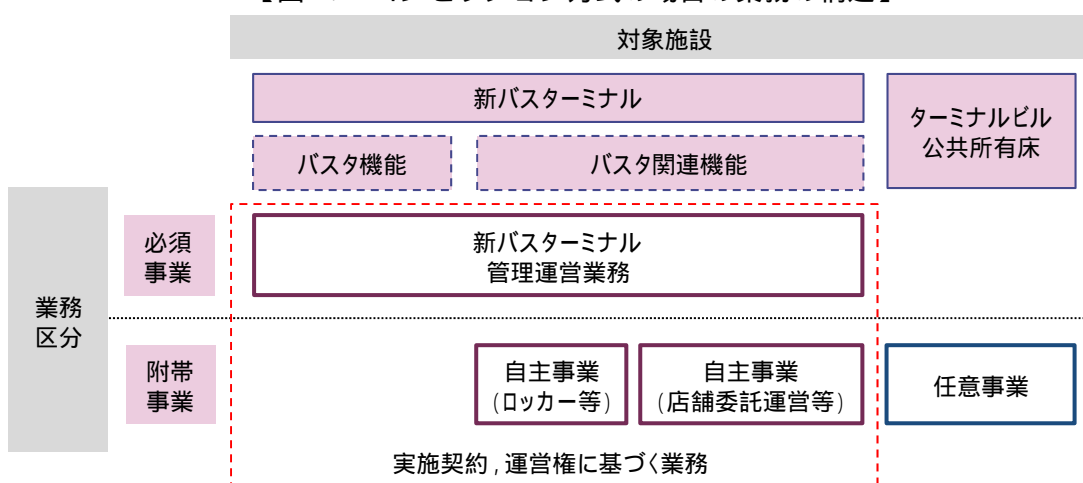
【図 16 コンセッション方式の場合の事業スキーム】



業務の構造

- ・ 本事業で運営権者に必須で求める業務内容（必須事業）は，新バスターミナルを対象とした管理運営業務とする。ターミナルビル公共所有床については，第三者に貸し付ける等して活用する（次項の「任意事業」に該当する）場合に維持管理の対象とすることが考えられる。
- ・ また運営権者の提案・企画等により運営権の範囲で実施する附帯事業として，新バス関連機能のある床部分の利活用を行う自主事業を位置付ける。ターミナルビル公共所有床を活用するものは，任意事業として位置付ける。
- ・ 運営権者がターミナルビル公共所有床の利活用を行うにあたり，テナント等の特定の第三者に当該床を貸し付ける場合は，任意事業として位置付け，実施契約とは別に，公共と運営権者の間で賃貸借契約を締結することにより，運営権者が貸借権を得て，それを権原として貸し付けることができる。

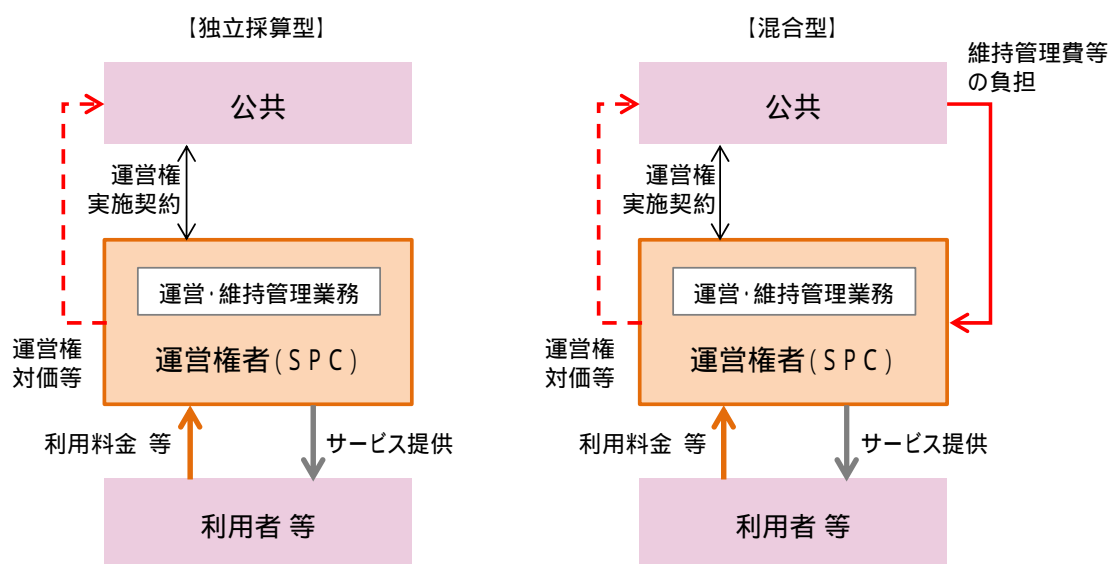
【図 17 コンセッション方式の場合の業務の構造】



事業類型の検討

- ・ 本事業においては、運営権者の利用料金等の収入の見込みに応じて、公共の管理運営に係る費用負担の方法を設定することが考えられる。コンセッション方式における事業類型としては、公共の費用負担の考え方により、独立採算型と混合型の2つのパターンが想定される。
- ・ 独立採算型は、運営権者が施設の維持管理や運営に要する費用を利用料金等の収入により完全にまかなう方法である。原則としてコンセッション方式を導入する事業においては、運営権者による独立採算で事業が成り立ち、運営権者から施設所有者である公共に対して運営権対価が支払われることが期待される。
- ・ しかしながら、必ずしも収入が支出を上回る公共施設等でなくともコンセッション方式を導入し、財政負担の軽減を効果的に図ることが考えられる。混合型は、そのような公共施設等にコンセッション方式を導入する際に採用できる費用負担の方法であり、施設の維持管理や運営に要する費用のうち一部を公共が負担し、残りを運営権者が利用料金等の収入でまかなう方法である。
- ・ 本事業においては、独立採算型とすることを条件として、事業収支のシミュレーションを行い、事業性について検討を行う。

【図 18 公共の費用負担方法による事業類型】



運営権対価の支払い方法

- ・ 運営権者から公共に支払われる運営権対価の支払い方法は、以下の3つの場合が想定される。

一括払い / 分割払い / 支払いなし

- ・ 運営権対価を設定することにより、運営権者は事業期間を通じ事業者選定時に提案した運営権対価を支払う債務を負うことになるため、一定のリスクを負うことによる緊張感のある管理運営が行われることが期待できる。

(一括払いについて)

- ・ 一括払いは、運営権者から公共に対して、運営権者が当該事業により将来得られるであろうと見込んだ収入から事業実施に係る費用の支出を控除した収支差に基づいて支払が可能な額として算出される一定金額を運営権対価として、運営開始段階に一括して支払う方法である。
- ・ 既存の公共施設等の更新や修繕等に係る費用を調達する方法として有効であるが、本事業においては、新たに新ターミナルビルを整備し、その施設に対する運営権の設定への対価となるため、公共側にとっての施設整備費のための資金調達方法としては活用できない。
- ・ また、一括払いを行うためには、運営権者が資金調達を行うため、金融機関による運営権に対する抵当権の設定が必要となる。それゆえ、本事業の収益性等から金融機関から融資が困難であると判断された場合には、運営権者による一括した資金調達が期待できず、事業当初における運営権対価の一括払いは求められないと考えられる。

(分割払いについて)

- ・ 一方、分割払いは、一定金額を運営期間中の各年度において分割して支払う方法である。
- ・ 一括払いと異なり、運営権者が運営開始時に一括した資金調達を行う必要がなくなるため、運営権者にとって事業当初においてプロジェクトファイナンスを組成するための金融費用や、事業期間中の金利負担の必要がなくなる。
- ・ 「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」においては「民間資金の活用というPFIの趣旨に鑑み、運営権対価等の納付が完全に分割払いとなることは避け、一定の一括払い(当初分)を必ず組み込むようにすること」が求められているが、既に実施されているコンセッション事業の事例においては、一括払いを設定しない方法により実施されている事業がある。

(支払なしについて)

- ・ 事業によっては収益性が低かったり、収益の見通しが予測しにくい場合があり、それらの事業においては、運営権対価を設定することが民間事業者にとって大きなリスクであると判断される可能性がある。そのような場合においては、運営権対価は「ゼロ」として提案され、「支払いなし」が選択されることとなる。

(本事業における支払方法の想定)

- ・ 本事業においては、公共側で事業開始当初におけるまとまった資金調達を必須としないため、事業期間にわたって一定金額が支払われる分割払いによる支払方法を想定する。

コンセッション方式の特徴及び課題

ア 運営権に基づく民間の創意工夫を活かした収入源の確保

- ・ 運営権者は、対象施設に付与された運営権に基づいて、民間の創意工夫を活かした収入源を柔軟に確保することができるため、直営方式と比べて附帯事業等による収入増加が期待できる。
- ・ 運営権者にとって収入増加への高いモチベーションが保たれるため、施設の内容も利用者にとって魅力的で集客力の高いものとなることが期待できる一方で、それに見合った立地ポテンシャルが求められる。

イ 運営権者による自主的な利用料金の設定

- ・ 直営方式においては条例等の定める範囲で、利用料金を設定する必要があり、その手続きにおいても公共の承認が必要であったが、コンセッション方式の導入により、公共施設等の管理者等への届出で済む点で手続きが簡素化され、運営権者による自主的な利用金設定が行いやすくなると考えられる。
- ・ ただし、本事業においては、乗入れを行う交通事業者との関係からバス乗入料を柔軟に変更(増額)することは困難である可能性があり、メリットとして認識されない可能性がある。

ウ 効率的な管理運営への高いモチベーションの維持

- ・ コンセッション方式においては、事業によって得られる収入を管理運営に必要な費用に充てることを求められることから、運営権者による管理運営の効率化への高い

モチベーションが保たれ、費用縮減に繋がることが期待できる。

- 一方で、過度な効率化による利用者等の利便性や安全性等の低下をまねく可能性もあることから、業務実施における基準の設定や、事業期間中の適切なモニタリングを行うことが求められる。

エ 積極的な新規路線誘致等による地域活性化への貢献

- 運営権者のバス乗入料の増加や、利用者数の増加による附帯事業の収入増加への高い動機づけから、運営権者により新規路線の積極的な誘致が行われることが期待できる。
- 新規路線が誘致され、新たな交流人口が増加すれば、長崎の観光業や商業、産業等の活性化に寄与する。

オ 中長期的な利用者ニーズの変化等への柔軟な対応

- コンセッション方式においては、対象施設の運営にあたり、運営権者の自主性と創意工夫が尊重されることから、業務内容については求める性能水準により規定することが望ましい。それにより中長期的に利用者のニーズ等が変化した場合に、柔軟に対応が行なわれ、運営権者のノウハウ等を活かしたサービス提供が実施されることが期待できる。

カ 人口減少やバス交通に係る情勢の変化に係るリスクへの対応

- 中長期的な利用者ニーズの変化等への柔軟な対応が期待できる一方で、バスターミナルの管理運営においては、人口減少やバス交通をめぐる社会情勢の変化といった、運営権者の創意工夫や努力だけでは対応しきれない要因による収入減少のリスクがある。それにより運営権者の収入が恒常的に減少する可能性があり、その場合は事業当初の条件によっては、事業が立ち行かなくなるため、公共による負担を行う等、条件の見直しを行う必要が生じる。
- 長期的な管理運営を委ねるにあたっては、そのような運営権者の抗えない要因によるリスクに対して、予め公共によるリスク負担を想定する等、中長期的な視点を持った適切なリスク分担を検討しておく必要がある。

8. 導入可能性評価

8-1 整備に係る事業手法別収支の整理

- 7で検討したとおり，本節では道路事業，市街地再開発事業の2つの事業手法について，収支の整理を行う。

設定条件

ア 土地利用計画 道路事業

単位：m²

	現況	整備後
区域面積	13,378	13,378
宅地面積	6,754	0
公共施設面積	6,624	13,378
国道	3,433	3,736
ターミナル用地	0	6,482
区画道路	3,191	3,160



市街地再開発事業

単位：m²

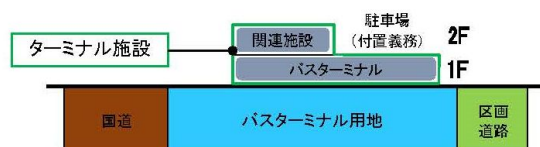
	現況	整備後
区域面積	13,378	13,378
宅地面積	6,754	5,717
公共施設面積	6,624	7,661
国道	3,433	3,736
BT関連用地	0	765
区画道路	3,191	3,160



イ 施設建築物等規模概要

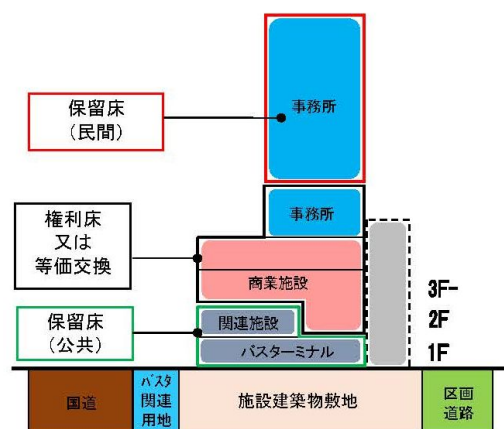
道路事業

- ・ バスターミナル：約 3,050 m²
- ・ ターミナル関連施設：約 1,550 m²
- ・ その他施設
(屋上駐車場スロープ, 共用施設)
：約 1,150 m²
- ・ 合計面積：約 5,750 m²
- ・ 地上 2 階建て



市街地再開発事業

- ・ バスターミナル：約 3,050 m²
- ・ ターミナル関連施設：約 1,550 m²
- ・ 商業サービス施設, 事務所
：約 30,500 m²
- ・ その他施設
(機械式駐車場, 共用施設)
：約 8,450 m²
- ・ 合計面積：43,550 m²
(容積率, 約 700%)
- ・ 地上 15 階建て



ウ 収支等算出条件

算出する費目（支出，収入）の概要

- ・ 道路事業，市街地再開発事業の双方の事業方式を勘案し，以下のとおりの費目について算出する。

【表 20 各事業方式における収支の費目】

	道路事業	市街地再開発事業
支出	現況に係る調査費，公共施設，建築物の設計計画費，その他法定手続きに必要な調査費等	同左
	上記に含まれない事務経費	同左
	道路等の公共施設整備費，建築物工事費と関連する費用	同左
	用地費（民間宅地の全て），建物補償費その他通常の損失補償費	転出者の用地費および建物補償費，その他通常の損失補償費，仮設店舗等設置費
	地区内の既存建物の解体除却費	同左
収入	全額公共負担（上記合計額と同等）	市街地再開発事業補助金（補助率 2/3） 公共施設管理者負担金 保留床処分金等

工事費（公共施設，建築物）の概算方法

- ・ 本調査では，新バスターミナル等（新バスターミナルの建築物，および一部周辺道路の改修等を含む公共施設）と上層部高度利用施設による，公共施設整備を伴う複合建築物「新ターミナルビル」の整備を前提とする。
- ・ 但し，現時点において設計条件の決定や詳細な設計検討を行っていないため，他地区の検討事例（市街地再開発事業の検討事例）による面積当り単価を用いて概算する。

ターミナル施設の概算整備費

- ・ 建築物の一部として整備する新バスターミナル（バスタ機能及び待合所などのバスタ関連機能）と，公共施設として 1）新バスターミナルへの進入路部分（ターミナル関連用地），2）国道拡幅部分（バスベイ等設置），3）区画道路の拡幅改修部分を面積算定し整備費として計上する。

上層部高度利用施設の概算整備費

- ・ 市街地再開発事業等における権利床・保留床に該当する建築物として，商業施設・事務所施設・その他必要となる駐車施設，階段設備室等の共用施設を面積算定し整備費として計上する。

採用する工事費単価

- ・ 各工事費について，適用する単価は，以下のとおりである。

【表 21 概算整備費算出にあたっての各整備費単価設定】

(単位：千円)

施設項目	新バスターミナル等				上層階高度利用施設			
	公共施設		建築物		商業施設， 事務所 施設	駐車 施設	機械式 駐車 施設	共用 施設
	国道， ターミナル 用地	区画 道路 拡幅	バス ターミナル	関連 施設				
坪単価	-	-	1,200	1,000	1,000	800	3,000	800
m ² 単価	80	60	303	363	333	242	(台当り)	242

収支の算出結果の概要

- ・ 各事業方式における収支の計算の結果は以下のとおりである。

【表 22 各事業方式における収支の算出結果】

		道路事業	市街地再開発事業
支出金（事業費）		約 143 億円	約 236 億円
収入金	補助金，公共施設管理者負担金等	（上記同等）	約 114 億円
	保留床処分金等		約 122 億円
	長崎駅前バスターミナル 事務所		約 45 億円 約 77 億円

8 - 2 運営に係る事業手法別収支の整理

検討対象とする事業方式

- 本事業において想定される管理運営段階の事業方式のうち、定量的分析の対象とする事業方式は、「公共による直営方式」と「コンセッション方式」の2つの方式とする。

X 公共による直営方式
Y コンセッション方式

前提条件の設定

ア 共通条件

前提とする施設の床面積

- 収支の整理にあたって、新バスターミナルのうち本事業の管理運営の対象床面積を以下のとおり設定する。

【表 23 対象床面積】

対象施設	床面積
新バスターミナル	4,600 m ²
バスタ機能	3,100 m ²
バスタ関連機能	1,500 m ²
うちバスタ運営業務に必要な床	700 m ²
店舗等として活用可能な床	800 m ²

事業期間

- 事業期間の考え方として、管理運営段階の収入により事業の初期投資を回収することが可能となるよう期間を設定する方法があるが、本事業においては初期投資を管理運営段階の利益により回収することを想定していないため、この観点からの期間設定はできない。
- ここでは、大規模修繕を必要としない期間として、15年間と想定する。

現在価値化に係る割引率

- 現在価値化に係る割引率は、「VFM (Value For Money) に関するガイドライン」(内閣府)での例示を踏まえ、リスクフリーレートとして長期国債10年物

の利回りの過去 10 年間（平成 22 年度～令和元年度）の平均値を適用し，
0.450%と設定する。

消費税

- ・ 消費税及び地方消費税の税率は，10%を適用する。

イ 直営方式における支出条件

- 直営方式における支出の費目としては、以下の費目が想定される。
- この他に乗入を行う交通事業者のバス乗車券の販売代行を行うために使用する必要のある九州高速バス予約システムの管理運営費が必要となるが、バス乗車券販売手数料等とは別に、当該費用相当分を各交通事業者に負担いただくこととし、ここでは収支に含めない。なお、コンセッション方式においても同様とする。

人件費及び事務費（ターミナル運営委託費）

維持管理費

保守管理費

光熱水費

下記は、収支に含めない

九州高速バス予約システム管理運営費

人件費及び事務費（ターミナル運営委託費）

- 新バスターミナルの管理運営に係る人件費及び事務費として、ターミナル運営委託費を設定する。
- 算出にあたっては、既存の長崎駅前バスターミナルの「ターミナル運営委託費」の令和元年度の実績値に基づく人員の一人あたりの単価に、新バスターミナルで必要な人員数をかけて算出する。
- ここでは令和元年度の実績値に基づく人員の一人あたりの単価は、3,362 千円/名・年（税抜）を適用する。

既存全バスタ実績	a	(税抜)	121,027,658 円/年	令和元年度実績,長崎・大村・諫早の3施設分
既存全バスタ人員数	b		36 名	同上
1名あたり単価	a/b	(税抜)	3,361,879 円/名・年	

適用単価 (税抜)	3,362,000 円/名・年
-----------	-----------------

- ・ 人員体制は、既存の長崎駅前バスターミナルのバース数が増加することに応じて、誘導員の人数を増加させるものと想定し、27名体制と設定する。

【表 24 バスターミナルにおける人員体制の現状と想定】

ポスト	既存常設 窓口数	既存バスタ人員体制			新バスタ人員体制		
		体制	定数	定数/体制	体制	定数	定数/体制
市内線窓口		8	10	125.0%	8	10	125.0%
総合案内	1	2			2		
出札	1	2			2		
定期券	1	2			2		
後方事務・案内補助		1			1		
後方事務・精算事務		1			1		
高速バス窓口		8	11	137.5%	8	11	137.5%
出札	2	4			4		
電話予約	2	4			4		
旅客誘導		3	4	133.3%	4	6	150.0%
誘導員	1	2			3		
後方事務・ターミナル長		1			1		
合計	8	19	25	131.6%	20	27	135.0%

維持管理費

- ・ 維持管理費は、既存の長崎交通産業ビルの管理組合収支の「維持修理費」の令和元年度の実績値に基づく床面積単価に、新バスターミナルの床面積をかけて算出する。
- ・ ここでは床面積単価として、4,200 円/m²・年（税抜）を適用する。

令和元年度 長崎駅前ターミナル管理組合 実績	9,066,042 円/年	令和元年度管理組合収支「維持修理費」
実績対象床面積	2,190.99 m ²	既存長崎駅前ターミナルの共用部
面積単価	4,137 円/m ² ・年	

適用単価（税抜）	4,200 円/m ² ・年
----------	---------------------------

保守管理費

- ・ 保守管理費は、既存の長崎駅前バスターミナルの運営収支の過去5年間（平成27年度～令和元年度）の実績値の平均に基づく床面積単価に、新バスターミナルの床面積をかけて算出する。
- ・ ここでは床面積単価として、900 円/m²・年（税抜）を適用する。

令和元年度「保守管理費」収支実績	(税抜)	1,950,000 円/年	過去5年間の平均(平成27年度～令和元年度)
既存バスタ床面積		2,387.31 m ²	
面積単価	(税抜)	816 円/m ² ・年	

適用単価 (税抜)	900 円/m ² ・年
-----------	-------------------------

光熱水費

- ・ 光熱水費は、既存の長崎駅前バスターミナルの運営収支の過去5年間（平成27年度～令和元年度）の実績値の平均に基づく床面積単価に、新バスターミナルの床面積をかけて算出する。
- ・ ここでは床面積単価として、2,600 円/m²・年（税抜）を適用する。

令和元年度「光熱水費」収支実績	(税抜)	6,200,000 円/年	過去5年間の平均(平成27年度～令和元年度)
既存バスタ床面積		2,387.31 m ²	
面積単価	(税抜)	2,597 円/m ² ・年	

適用単価 (税抜)	2,600 円/m ² ・年
-----------	---------------------------

ウ 直営方式における収入条件

- 直営方式における収入の費目としては、以下の費目が想定される。

バス乗入料
 コインロッカー使用料
 バス乗車券取扱手数料
 施設使用料

バス乗入料

- バス乗入料の算出にあたっては、新バスターミナルに乗り入れる全ての便からバス乗入料を徴収することとする。
- 新バスターミナルに乗り入れる便数は、アンケート調査の結果から平日、土日祝日のそれぞれの日あたりの便数を設定し、一年あたりの平日と土日祝日の日数をそれぞれに掛けて、年間の乗入便数を算出する。
- 一便あたりのバス乗入料単価として、従前の 750 円/便（税抜）を設定する。

バス乗入料単価	(税抜)	750 円/便	
想定乗入便数			
平日便数		494 便/日	アンケート結果より設定
休日便数		458 便/日	アンケート結果より設定
年間日数			
平日		246 日/年	令和3年度 平日日数
土日祝日		119 日/年	令和3年度 土日祝日日数
年間乗入便数		176,026 便/年	
年間バス乗入料収入	(税抜)	132,019,500 円/年	
年間バス乗入料収入	(税込)	145,221,450 円/年	消費税10%

適用金額 (税抜)	132,020,000 円/年
適用金額 (税込)	145,222,000 円/年

コインロッカー使用料

- コインロッカー使用料は、既存の長崎駅前バスターミナルの収支において収入費目として含まれていないが、新バスターミナルにおいては収入費目に含めることとする。
- 既存のバスタに設置されているコインロッカーの台数及び料金設定を参考とし、平均の稼働率を 50% として算出する。

大型2段式ロッカー数	8 庫	現状、営業時間：7時～21時30分
中型3段式ロッカー数	18 庫	同上
小型4段式ロッカー数	40 庫	同上
大型2段式ロッカー料金	600 円/回	
中型3段式ロッカー料金	400 円/回	
小型4段式ロッカー料金	300 円/回	
平均稼働率	50%	1日あたりの利用回数
日数	365 日	
年間使用料収入	(税込) 4,380,000 円/年	

適用金額 (税抜)	3,982,000 円/年
適用金額 (税込)	4,380,200 円/年

バス乗車券取扱手数料

- ・ 既存の長崎駅前バスターミナルにおいて、乗入便のバス乗車券の予約や販売を代行しており、新バスターミナルにおいても同様の業務の実施を想定する。
- ・ バス乗車券の予約、販売に際しては、乗入各社から予約手数料及び販売手数料を収受することとし、ここでは既存の長崎駅前バスターミナルの実績を参考として、予約手数料及び販売手数料は、それぞれ販売額の5%として設定する。

令和元年度 バス乗車券販売実績	(税込) 989,293,000 円/年	令和元年度の長崎駅前ターミナルにおける取扱実績
自動券売機	275,812,000 円/年	同上、販売手数料の対象
窓口販売(県外高速バス分)	625,998,000 円/年	同上、予約手数料、販売手数料の対象
窓口販売(県内都市間バス分)	87,483,000 円/年	同上、販売手数料の対象
新バス乗入便数増加率	102.8%	アンケート結果より設定
手数料利率		
予約手数料利率	5.0%	既存バスにおける実績を参考として設定
販売手数料利率	5.0%	既存バスにおける実績を参考として設定
想定バス乗車券販売手数料	(税込) 83,026,000 円/年	
予約手数料	(税込) 32,176,000 円/年	
販売手数料	(税込) 50,850,000 円/年	

適用金額 (税抜)	75,479,000 円/年
適用金額 (税込)	83,026,900 円/年

施設使用料

- ・ 直営方式においては、バスタ関連機能の床を飲食・物販機能で利活用するにあたり、施設使用料を「長崎県県有財産の交換、譲与等に関する条例」第8条（行政財産の使用料の徴収）第2項に基づき、近隣の建物の貸付料単価を参考に4千円/m²・月（13.2千円/坪・月、税抜）として設定する。
- ・ 対象床面積は、バスタ関連機能のうち800m²と設定する。

(参考) 長崎県県有財産の交換、譲与等に関する条例 第8条第2項

- 前項の規定にかかわらず、行政財産の使用が主として収益を目的とする営業等に係るものである場合においては、知事は、その経営規模等に応じ、相当の使用料を徴収することができる。

エ コンセッション方式の支出条件

- コンセッション方式においては、運営権者が新バスターミナルの管理運営等に係る費用を負担するため、支出の費目としては、運営権者が負担する支出の費目として整理する。
- 運営権者が負担する支出の費目は、直営方式において公共が負担する費用の支出の費目に加えて、SPC の設立や運営に係る費目がある。

(直営方式と同じ支出費目)

人件費及び事務費(ターミナル運営費)

維持管理費

保守管理費

光熱水費

(コンセッション方式において追加する費目)

SPC 設立費

SPC 運営費

運営権対価

直営方式と同じ支出費目に対する費用縮減の考え方

- コンセッション方式を導入することによって、性能発注に対応した業務効率化等、コスト縮減効果が一部期待できることから、管理運営に係る費用の縮減効果として、直営方式と同じ支出費目に対する縮減率を 10% と設定する。

SPC 設立費及び運営費

- 本事業においてコンセッション方式を導入する場合は、新バスターミナルの管理運営を担う事業者と倒産リスクの隔離や資金の流れを明確にする観点等から、運営権者として SPC を設立することを前提とする。
- そのため、その設立に要する費用として 14,700 千円(税抜)を事業開始時に必要な支出として計上する。具体的な費目としては会社設立に係る費用、弁護士費用等が含まれる。なお、本事業においては運営権対価の一括払いを想定しないため、長期借入が発生しないことから金融費用は含まない。
- また、事業期間中の SPC の運営に係る経費として、3,500 千円/年(税抜)の費用を毎年度の支出として設定する。

運営権対価

- ・ 運営権者が本事業により得られる収入から、本事業の実施に必要となる支出と SPC が求める利益分を差し引いた残余の額を運営権対価として、各年度に一定額を公共に支払う。
- ・ SPC の利益分については、後述の「SPC の利益」を参照のこと。

オ コンセッション方式の収入条件

- ・ コンセッション方式における運営権者の収入の費目としては、直営方式における公共の収入の費目と同様に以下の費目が想定される。

バス乗入料 コインロッカー使用料 バス乗車券取扱手数料 店舗等売上納付金

バス乗入料

- ・ 現段階において、乗入れ 1 便あたりの利用料金単価の増額や、路線数や乗入れ便数の増加等、バス乗入料収入を増加させるための民間事業者のノウハウ、方策等が具体的に想定できないことから、直営方式と同額を設定する。

コインロッカー使用料

- ・ 民間事業者による効果的な配置や、広告宣伝、需給に合わせた柔軟な料金設定又は料金メニューの設定等のノウハウ等を活かした利用促進策が想定されるが、現段階においては具体的に想定できないことから、直営方式と同額を設定する。

バス乗車券取扱手数料

- ・ バス乗入料と同様、現段階において、手数料収入を増加させるための民間事業者のノウハウ、方策等が具体的に想定できないことから、直営方式と同額を設定する。

店舗等売上納付金

- ・ コンセッション方式により、運営権者は運営権に基づく柔軟な床の利活用が可能となるため、事業期間における需要の変化に応じた業種・業態の導入等により収入の増加を図ることが期待される。

- ・ここでは、運営権者が活用可能な床を飲食・物販等を行う小売事業者等に運営委託して、売上のうち一部を売上納付金として収受することを想定する。
- ・床を活用する小売事業者等の売上のうち家賃に相当する額として負担できる割合を10%と設定する。
- ・小売事業者等の売上見込みについては、総務省「2019年経済構造実態調査（三次集計）」から、長崎県における小売販売額の売場面積単価を算出して設定し、そのうち10%を店舗等売上納付金単価とする。

長崎県小売販売額売場面積単価	(税込)	98,100 円 / m ² ・月	2019年経済構造実態調査 三次集計
(月坪換算)	(税込)	323,730 円 / 坪・月	1坪 = 3.3m ² 換算
売上に占める賃料相当負担可能割合		10.0%	
納付金面積単価	月m ² 単価 (税込)	9,810 円 / m ² ・月	
	月坪単価 (税込)	32,373 円 / 坪・月	

適用単価 (税抜)	9,000 円 / m ² ・月
適用単価 (税込)	9,900 円 / m ² ・月

カ コンセッション方式におけるその他条件

SPC の利益

- ・ SPC の利益は、資本金に対する収益性や利回りの指標である EIRR (Equity Internal Rate of Return の略、自己資本内部収益率) が一定の水準を超える額を設定する。
- ・ 従来の PFI 事業においては、民間事業者の参画の判断材料として「EIRR 5.0%以上」が一つの基準として設定されるのに対し、本事業は需要変動リスクが大ききことから、より大きなリターンが期待されると想定して、「EIRR 10%以上」となるように SPC の利益の額を設定する。

SPC の資本金

- ・ ここでは、10,000 千円と設定する。

短期借入に係る民間資金調達利率

- ・ 金融機関が優良企業に対して、短期（1年以内の期間）で貸し出す時に適用する貸出金利である短期プライムレートの過去の平均値を用いて、ここでは1.475%と設定する。

事務費

- ・ 公共の負担分として、コンセッション方式における事業者の公募・選定等に係る経費として、アドバイザー費 30,000 千円（税抜）を設定する。

法人税等

- ・ 法人税，地方法人税，法人住民税，法人事業税及び特別法人事業税の実効税率として，26.45%と設定する。

運営権対価及びVFMの算出

ア 運営権対価の算出

- 本事業の想定される前提条件に基づいて試算した結果、運営権者は運営権対価として、毎年度約2.0億円、15年間で約29.4億円を支払うことが可能と考えられる。

イ VFMの算出

- 直営方式に対してコンセッション方式で実施する場合の公共の財政負担額の削減率を示すVFM率（VFMは「Value for Money」の略）は、二つの方式間の収支差の比率により算出する。しかし、現段階においては基準となる直営方式の収支算定にあたって多くの想定値を設定していることから、ここでは示していない。

【表25 コンセッション方式における事業収支シミュレーションの結果】

(単位:千円)

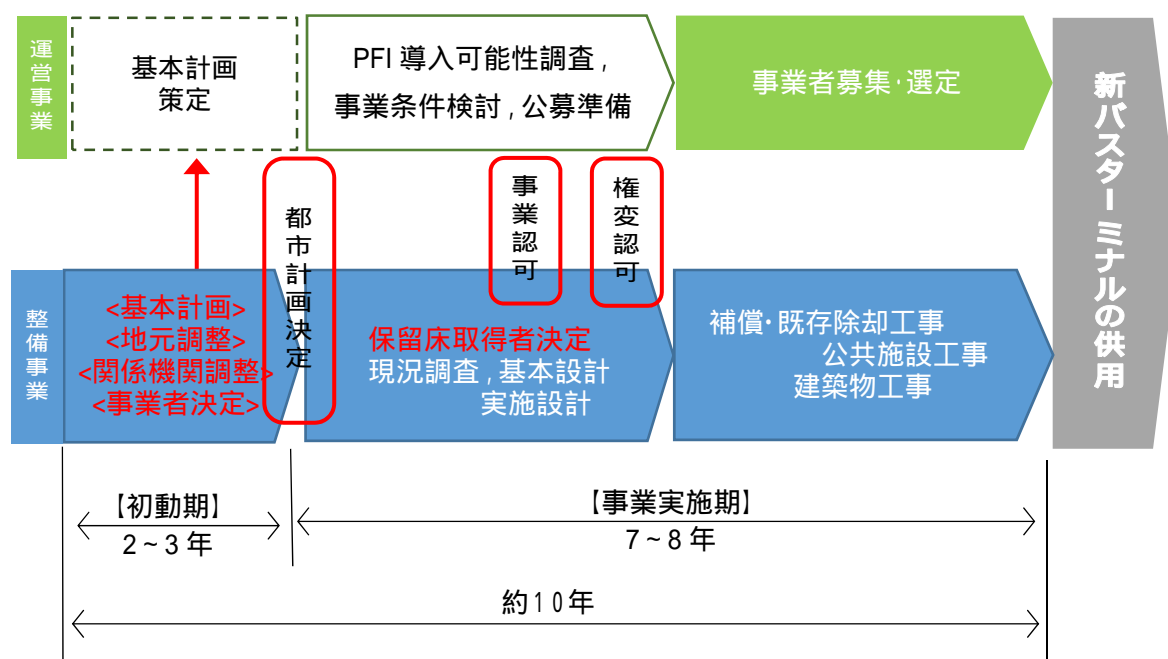
	公共側収支		(参考) 民側収支
	直営方式	コンセッション方式	コンセッション方式
公共の収入分			民間の収入分
バス乗入れ料	2,178,322		2,178,322
コインロッカー使用料	65,703		65,703
バス乗車券取扱手数料	1,245,404		1,245,390
施設使用料	633,600		1,425,600
運営権対価		2,942,529	
公共の収入合計	4,123,028	2,942,529	4,915,015
(参考)年平均収入合計	15年平均	274,869	196,169
公共の支出分			民間の支出分
管理運営費	2,082,201		1,873,981
ターミナル運営委託費(人件費+事務費相当)	1,497,771		1,347,994
維持管理費	318,780		286,902
保守管理費	68,310		61,479
光熱水費	197,340		177,606
会社設立・運営費			73,920
SPC設立費			16,170
SPC運営費			57,750
運営権対価分割分			2,942,529
公共の支出小計	2,082,201	0	4,890,430
(参考)平均支出小計	15年平均	138,813	0
事務費(アドバイザー費用等)	a		33,000
公共の支出合計	+a	2,082,201	33,000
公共の収支	-	2,040,827	2,909,529
(参考)年平均収支	15年平均	136,055	193,969
(参考)年平均収支差	15年平均		57,913
公共負担額(現在価値換算前)	-	-2,040,827	-2,909,529
公共負担額(現在価値換算後)		-1,934,143	-2,756,296

9. 今後の進め方

9-1 ロードマップ

- 今後、本事業を推進するにあたって、以下のロードマップが想定される。

【図 19 新バスターミナルの供用に向けてのロードマップ】



9-2 想定される課題

- 今後、本事業に取り組むにあたっての課題として、以下の点が挙げられる。

ア 継続的な民間事業者の参画意向の把握と情報提供

- 本事業は、これまでに事例がない特定車両停留施設であるバスターミナルの運営等にコンセッション方式の導入を目指すものであり、PPP事業に参画経験を有する民間事業者の多くにとっても、新しい分野・新しい事業方式の事業である。事業の担い手となりうる民間事業者に、競争性確保の観点から複数参画してもらえるよう早期から関心を持ってもらい、本事業への理解を深め参画できる体制組成を検討してもらえよう、継続的な意見交換や情報提供の機会を設けることが望ましい。
- また、本事業にはバスターミナルの管理運営のノウハウを持つ民間事業者の参画が

期待されるが、それらの事業者のうち多くの事業者は、PPP 事業には馴染みがない可能性がある。一方で、それらの事業者を体制に加えることができるかどうか、本事業への参画可否に直結する可能性があり、バスターミナル運営事業者の意識や理解醸成のためにも、それらの機会を設ける必要性は高いと考えられる。

イ 交通事業者の理解醸成と施設計画等へのニーズの反映

- 本調査における事業収支シミュレーションのポイントの一つは、コンセッション方式の運営権者の収入となる利用料金の設定において、新バスターミナルに乗り入れる便の全てからバス乗入料を徴収することを前提としている点である。そのことにより、本検討においては運営権対価が生み出せるとの結果を得た。しかし、現在の長崎駅前バスターミナルにおいては、県営バスと相互乗り入れを行っている都市間バス路線からはバス乗入料を徴収していない。コンセッション方式の導入にあたり、新バスターミナルに乗り入れる全ての便からバス乗入料を徴収することについては、交通事業者からの理解を得て、採算性の観点等から路線・便数の維持を実現できるよう協議を行うことが必要になる可能性がある。
- また、新たにバス乗入料を徴収するにあたっては、乗入会社にとって相応の利便性のある施設とすることが求められると考えられる。そのため、交通事業者のニーズを把握し、新バスターミナルの施設や導入機能、提供するサービス(実施する業務)に反映させるよう検討する必要がある。

ウ 事業条件検討段階における収入見込みの精査

- 本事業の事業収支シミュレーションのもう一つのポイントは、コンセッション方式の附帯事業として運営権者が実施する、新バスターミナルにおける飲食・物販等の利便施設の運営等による収入に、委託運営による納付金を想定している点である。売上納付金は、当該床で営業する店舗等の売上や利益に依存するため、当該床のポテンシャルによって、運営権者の収入が定まる。
- 本調査の事業収支シミュレーションにおいては、本費目の収入としてバス乗入料を上回る額の収入が得られると見込んでおり、この収入見込みにより事業性があると評価している。
- 現時点で、本事業の実施時期の目途は立っていないが、将来、本事業の実施段階において事業条件を検討する際には、その時点における立地ポテンシャルや市場性を検討し事業性を精査した上で、本事業における事業方式、事業条件を検討する必要がある。

エ 管理運営段階を見越した新ターミナルビルの整備

- 本調査においては、新ターミナルビルの整備に係る事業と、新バスターミナルの管理運営に係る事業を分離して検討を行ったが、新バスターミナルの管理運営段階を見越して、整備段階の設計や施工等の業務が行われるのが望ましい。

- 事業として分離して遂行されることになる中でも、新バスターミナルの管理運営等について、バスの乗り入れを行う交通事業者、管理運営を担うことが想定される民間事業者からのニーズや要望が整備段階の検討に取り入れられる仕組みが望ましい。

オ 新ターミナルビルの整備事業を推進する上での課題への配慮等

- 新バスターミナルのコンセッション事業の準備にあたっては、同時並行で遂行される新ターミナルビルの整備事業での課題に配慮したり、連携したりしながら進めることになると考えられる。
- 現時点で、新ターミナルビルの整備にあたっての課題としては、以下の点が挙げられる。

既成市街地における整備になることから、地区の権利者への十分な周知と合意形成が必要であるとともに、補償や生活再建について、意向が反映されるような手法を検討する必要がある。

また、国・県・市の関係各課や、道路管理者、バス事業者、鉄道事業者、警察などの関係機関とは、段階に応じて必要な協議を十分に行い、円滑な事業の推進を図る必要がある。

特に、市街地再開発事業などの共同建替を伴う事業手法では、保留床処分など、市場に相応した事業の立案が重要であり、事業者（建設、不動産）への意向確認や、早期の事業者の導入を図るとともに、補助金・公管金といった公的支援策についても、早期に手法の確定やその採択等を担保することが重要となる。

長崎駅前ターミナル拡張再整備に係る交通事業者アンケート調査

アンケート調査票(回答用紙)

ご回答は、本調査票のファイル(ワード形式)にご記入いただき、当てはまる番号を で囲んでください。なお、「その他」の場合は、具体的な内容を()内に記入してください。

(1) 貴社及びご担当者について

会社名		
本社所在地		
回答者の役職・ご氏名		
回答者のご所属部署		
回答者のご連絡先	電話：	Email：

本アンケート調査票を回収後、記載内容のご確認のためにご連絡を差し上げることがございますが、その際にもご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

(2) 貴社の事業内容について

問1 現在の貴社の事業内容についてご教示ください。当てはまるもの全てに をつけてください。

1 短距離路線バス事業(市内路線バス等の一般旅客自動車運送事業)		
2 都市間路線バス事業(高速バス,夜行バス等の一般旅客自動車運送事業)		
3 貸切バス事業(一般貸切旅客自動車運送事業)		
4 タクシー事業(一般乗用旅客自動車運送事業)		
5 特定旅客自動車運送事業	6 駐車場運営	7 不動産賃貸・管理
8 その他(事業内容: _____)		

問2 貴社の事業区域,拠点・営業所,都市間路線バスの路線についてご教示ください。
事業区域,拠点・営業所

事業区域	記入例: 県及び 県/ 市内
拠点・営業所名	記入例:長崎営業所,佐世保営業所

都市間路線バスの路線

	路線名	種別	出発地	到着地	経由地 1
例	博多ライナー	昼行/夜行	長崎市・長崎駅前	福岡市・博多駅前	佐世保
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					

1 経由する主要な都市名をご記入ください。長崎市内がある場合は必ずご記入ください。
注 行数が足りない場合は、行を追加してください。

問3 貴社の今後の事業展開について、新規参入を計画されている事業はあるでしょうか。該当する事業内容について、全てに をつけてください。(無い場合は「9 なし」のみに をつけてください。)

1 短距離路線バス事業 (市内路線バス等の一般旅客自動車運送事業)	6 駐車場運営	7 不動産賃貸・管理
2 都市間路線バス事業 (高速バス, 夜行バス等の一般旅客自動車運送事業)		
3 貸切バス事業 (一般貸切旅客自動車運送事業)		
4 タクシー事業 (一般乗用旅客自動車運送事業)		
5 特定旅客自動車運送事業		
8 その他 (事業内容: _____)		
9 なし		

問4 貴社の今後の事業展開について、バス事業の事業区域の拡大、新規路線の開拓、既存路線の増便、既存路線の減便・廃止の計画はありますか。あてはまるもの全てにつけて、可能な範囲で具体的な内容をご記入ください。

選択肢	具体的な内容
1 事業区域の拡大	
2 新規路線の開拓	
3 既存路線の増便	
4 既存路線の減便・廃止	
5 特になし	—

問5 貴社にとって長崎駅前や長崎県内への路線の位置づけや、長崎駅前のポテンシャル評価についてのお考えについて、それぞれご意見をお聞かせください。

長崎駅前,長崎県内への路線の位置づけについて	<p>例：採算性が高いわけではないが、安定的な利用者数が確保できるため、今後も運行を継続する路線として位置付け 等</p> <p>(記入欄)</p>
長崎駅前のポテンシャル評価について	<p>例：長崎市中心部の開発による観光客の増加に期待しており、状況によってバス路線の増便を検討する見込み 等</p> <p>(記入欄)</p>

問6 貴社において都市間路線バスのチケットを WEB 上で発行するサービス（WEB 乗車券等）は導入されているでしょうか。既に導入されている場合は、直近のチケット販売全体に対する割合とその動向、今後の見通しについてご教示ください。

チケットの WEB 発行サービスの導入状況

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 既に導入している 2 現時点で導入していないが、近々導入することが決まっている 3 現時点で導入していないが、導入を検討している 4 現時点で導入していないし、今後導入することも検討していない |
|---|

WEB 発行サービスのチケット販売全体に対する割合（金額ベース）

（注：金額割合のお示しが困難な場合は、件数割合等でも結構です。）

割合	_____ % (千円 / 千円)
利用割合の動向	<ol style="list-style-type: none"> 1 近年，増加傾向にある 2 近年，減少傾向にある 3 近年，増減はなく，横ばいの傾向にある

WEB 発行サービスのチケット販売の今後の見通しについて

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 今後，増加していく傾向にあると考えている 2 今後，減少していく傾向にあると考えている 3 今後，増減はなく，横ばいの傾向にあると考えている |
|--|

(3) 現在の長崎駅前ターミナルの利用状況について

問7 現在，貴社の事業のうち，長崎駅周辺で取り組まれている事業はありますか。あてはまるもの全てに をつけてください。（無い場合は「9 なし」のみに をつけてください。）

- | | | |
|-------------------------------------|---------|------------|
| 1 短距離路線バス事業（市内路線バス等の一般旅客自動車運送事業） | | |
| 2 都市間路線バス事業（高速バス，夜行バス等の一般旅客自動車運送事業） | | |
| 3 貸切バス事業（一般貸切旅客自動車運送事業） | | |
| 4 タクシー事業（一般乗用旅客自動車運送事業） | | |
| 5 特定旅客自動車運送事業 | 6 駐車場運営 | 7 不動産賃貸・管理 |
| 8 その他（事業内容： _____ ） | | |
| 9 なし | | |

「4」～「8」を選択された方は，問10にお進みください。

「9」を選択された方は，問11にお進みください。

（問7で「1」～「3」を選択された方へ）

問8 現在，長崎駅前ターミナルを利用されていますか。利用されている場合，どのような用途で利用をされていますか。下記のうちあてはまるもの全てに をつけてください。（利用していない場合は「5 利用していない」のみに をつけてください。）

- | | | |
|---------------------|--------------|----------|
| 1 バスの乗り入れ | 2 チケット販売所の設置 | 3 事務所の設置 |
| 4 その他（具体的に： _____ ） | | |
| 5 利用していない | | |

問9 現在，長崎駅周辺のバス停留所・ターミナルに乗入れている路線について，各路線の直近の集計期間（例：2019年度，2019年1月～12月等）の乗入れ便数，長崎駅周辺での乗降客数についてご回答ください。

【資料提供のお願い】各路線の長崎駅周辺のバス停留所・ターミナルの時刻表（平日・土日祝）をご提供ください。

集計期間：(_____年__月～ _____年__月)

各路線の乗り入れ便数 等

	路線名	停留所名	乗入れ便数	当該停留所での年間乗降客数
例	博多ライナー	長崎駅前ターミナル	平日：10 便/日 休日：12 便/日	20 万人/年
1				
2				
3				
4				
5				

貸切バス事業の場合は、年間の便数をご回答ください。

注 行数が足りない場合は、行を追加してください。

問10 現在の長崎駅ターミナルを利用されるにあたって、ターミナルやビルの施設・設備、管理運営等にかかる課題や改善要望をお聞かせください。

課題	(記入欄)
改善要望	(記入欄)

(4) 新ターミナルに関する意向について

問11 長崎駅前に拡張再整備される新ターミナルが完成した場合，貴社の事業においてバス等の乗入れを希望されますか。また，その理由をご教示ください。

新ターミナルへの乗入れの希望：(1 希望する / 2 希望しない)

上記の理由

(記入欄)

問11の で「2 希望しない」を選択された方は，問17にお進みください。

(問11の で「1 希望する」を選択された方へ)

問12 乗入れを希望される場合，乗入れる路線について，発着地，各路線の乗入れ便数，1時間あたりのピーク時の便数，乗降客数の想定・見込みについてご回答ください。

各路線の乗り入れ便数 等

	路線名	出発地・到着地	乗入便数	ピーク時 乗入便数 (1時間あたり)	年間乗降客数の見込み	
					乗車人数	降車人数
例	博多ライナー	博多駅前～ 長崎ココウォーク	平日：15 便/日 休日：20 便/日	平日：3 便/時間 休日：4 便/時間	12 万人/年	10 万人/年
1						
2						
3						
4						
5						

注 行数が足りない場合は，行を追加してください。

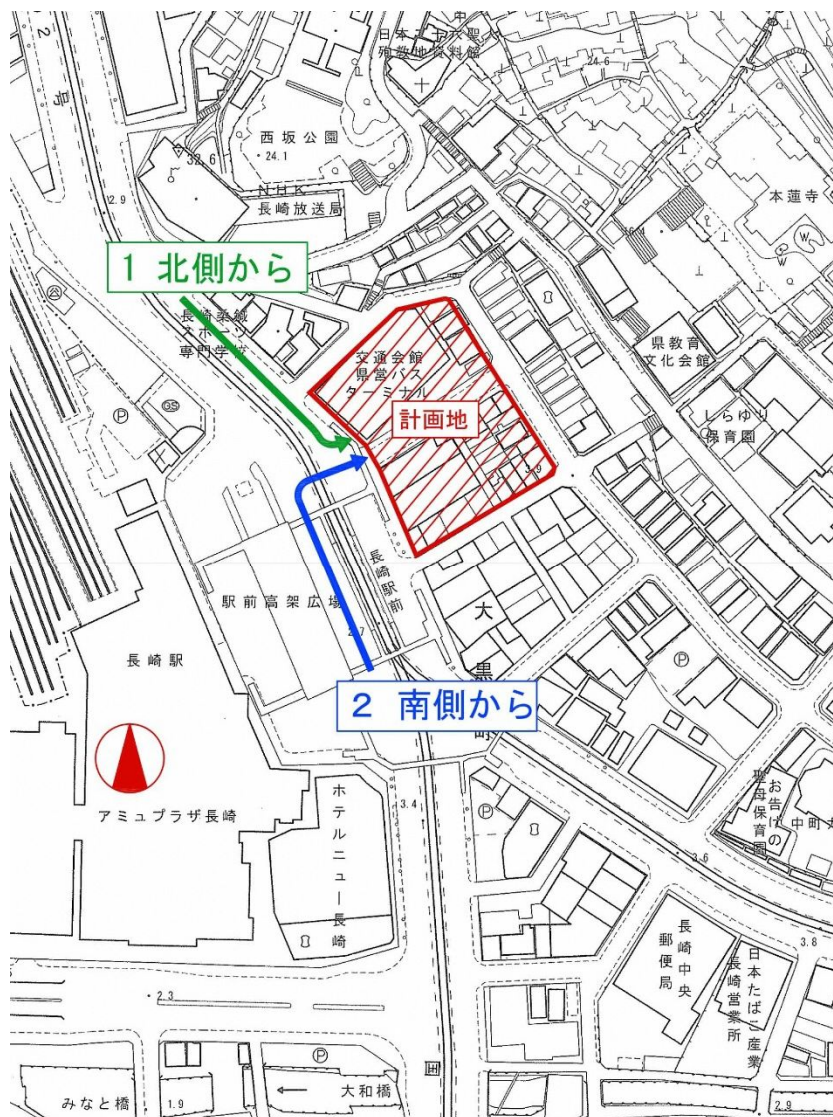
(問 11 の で「1 希望する」を選択された方へ)

問13 問 12 でご回答いただいた乗入れる路線について、新ターミナルへの進入経路が
 ずれの方向からを想定されているかご回答ください。

各路線の進入経路

	路線名	進入経路		
1		1 北側から	2 南側から	3 その他()
2		1 北側から	2 南側から	3 その他()
3		1 北側から	2 南側から	3 その他()
4		1 北側から	2 南側から	3 その他()
5		1 北側から	2 南側から	3 その他()

注 行数が足りない場合は、行を追加してください。



(問 11 の で「1 希望する」を選択された方へ)

問14 回送車両について，新ターミナルと車庫・待機場の位置関係から，退出入経路が
いずれの方向に想定されるのかご回答ください。

回送車両の退出入経路

進入経路
1 北側へ退出/北側から進入
2 南側へ退出/南側から進入
3 その他()

(問 11 の で「1 希望する」を選択された方へ)

問15 新ターミナルの利用に際して，設置を希望される施設・設備，サービスはありま
すか。下記のうちあてはまるもの全てに をつけてください。(なし場合は「6 なし」
のみに をつけてください。)

なお，「1 ターミナル内待機用バース」を選択された方は，利用される頻度と時間
(例：1 日あたり 1 台，20 分程度 等)をわかる範囲でご記入ください。

1 ターミナル内待機用バース(頻度・時間：_____)	
2 自社専用のチケット販売所 3 チケット販売代行窓口(共用) 4 事務所・職員休憩所	
5 その他(具体的に：_____)	6 なし

(問 11 の で「1 希望する」を選択された方へ)

問16 新ターミナルの利用に際して，使用料(発着料)を徴収される場合，負担可能な上
限額はいくらですか。

負担可能上限額	_____円以下(1 便当たり)
---------	------------------

(問 11 の で「1 希望する」を選択された方へ)

問17 新ターミナルに併設される施設の導入機能として、望ましいと思われるもの、期待されるものはありますか。下記のうちあてはまるもの全てに をつけてください。
(無い場合は「11 なし」のみに をつけてください。)

1 レストラン・カフェ等の飲食店	2 飲料・軽食等の物販店	3 お土産等の物販店
4 生活用品・雑貨等の物販店	5 観光案内所	5 オフィス
6 貸し会議室	7 公共施設(具体的に: _____)	8 駐車場
9 駐輪場	10 その他(具体的に: _____)	11 なし

【問 11 の で「2 希望しない」を選択された方は、ここから】

問18 長崎県が、新ターミナルの管理運営を民間事業者に委ねる場合、貴社はターミナルの管理運営事業に参画することに関心がありますか。また、新ターミナルに併設される施設内で、テナント管理などの事業展開を行う意向はありますか。

新ターミナル管理・運営への参画:(1 関心あり / 2 関心なし)

新ターミナル施設内での事業展開:(1 関心あり / 2 関心なし)

で「1 関心あり」の場合

想定される 事業内容	(記入欄)
上記の条件	(記入欄) 例: 床面積・規模, ターミナル利用料の目安, 賃料目安, 期間 等

問19 長崎駅周辺の再整備について、特に、新幹線新駅から新ターミナルへの動線計画(デッキでの接続、動く歩道の設置等)や、駅前の整備計画に対して、ご意見、ご要望をお聞かせください。

(5) その他

問20 その他、現在の長崎駅前ターミナルや、新ターミナル、長崎駅前の開発などについて、ご意見やご要望などがございましたら、お書きください。

ご協力ありがとうございました。

本調査票は、 月 日()を目途に、ご返信くださいますようお願い申し上げます。