

③管理会社・ヒアリングまとめ

	株式会社日本駐車場サービス	株式会社東急コミュニティー
事業への参画について	<ul style="list-style-type: none"> 採算があえば、どういう事業形態でも参画したい。 駐車場台数は多い方がよい。 整備費も含めた独立採算は厳しい。 駐輪場は人件費がかかる。 エレベーターパーキングも人件費がかかるので独立採算は困難。パネル式は入出庫に時間がかかるので時間貸しには向き。 	<ul style="list-style-type: none"> 採算があえば、どういう事業形態でも参画したい。 整備費も含めた独立採算は厳しい。公設民営型なら可能性はあるが、エレベーターパーキングではペイしない可能性がある。 委託期間は、指定管理でも10年くらいにしてほしい。
地下型省スペース駐車場について	<ul style="list-style-type: none"> 携わったことがない。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下型省スペース駐車場は、整備費も高いが、保守費も非常に高い。駐輪料金ではペイしない。人件費は削減できる。利用上の問題もあり聞かない。
複合開発における共用駐車場について	<ul style="list-style-type: none"> 再開発ビルで指定管理受注経験あり。(右記) 	<ul style="list-style-type: none"> 経験あり。委託費上限を定めた契約で、見込み収益以上だった場合は市と折半する。 フロアさえ分ければ、分譲マンションと市営駐車場の合築は可能(マンションの方が奥として、その手前でゲート処理)。車路は共用できるが、入り口は別にしてマンション入居者が満車入庫待ちにならないようにする。 マンション駐車場はマンションの部分共用、市営駐車場の車路は市とマンションの共用とするなど、管理・所有区分の明確化が必要。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客35,000人の駅であり、潜在的な駐車場需要はもっと高い。 料金体系の見直しだけでも利用は増えると思われる。商店会との連携や平日定期によるパーク＆ライドの促進など、やりようによつては270台がうまる可能性はある。 現在の集合広場の1,000m²だけでは駐車場・駐輪場整備は難しいと思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場台数は50台以上あってもよいと思う。100台くらいまでが妥当と考えられる。

④金融機関・ヒアリングまとめ

	株式会社りそな銀行
事業の成立可能性や必要条件	<ul style="list-style-type: none"> 事業規模が小さく、PFI事業には向かない。SPC組成コストを賄うには20億円規模くらいが必要。本事業は、補助金を投入しなければ成立が難しい。 定期借地は民間企業が事業をしづらいので、売却がよい。 再開発を行えば土地価格はあがる。 駅前の印象をがらりと変えたいのなら、市街地再開発事業とした方がよい。樫原文化会館もうまく絡めることができればよい。 銀行内部では事業への意見調整はつめられていない。
事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 北洋銀行のように、プロジェクトファイナンスで工事費の債権を割り引いて買い取る方法があり、これであればSPCを組成せずに済む。地元企業でも取り組みやすくなる。

2. 民間活用手法等の検討

(1) ヒアリング調査結果を踏まえた事業条件の整理

「1. 民間事業者等に対するヒアリング調査」の結果を踏まえて、事業モデル1及び事業モデル2の事業条件を下記の通り整理する。

①事業モデル1（再開発事業タイプ）について

- ・工事費の高騰という不安要素はあるものの、住宅床(100～150戸程度)の成立性はある。
- ・住宅床の整備は、施設建物A・Bどちらでも可能であるが、施設建物Aの方が南面住戸となるため、より望ましい。
- ・住宅の附置駐車場は5～7割程度。
- ・商業施設については、コンビニやクリニックモールなど、周辺住民や駅乗降客をターゲットとした小規模店舗は可能性があるが、大規模な商業施設の立地可能性は極めて低い。権利床相当が妥当という意見もある。
- ・市営駐車場等の整備を施設建物の再開発事業に組み込んで一体的な整備を行うことは、事業成立性を高める観点からも妥当である。
- ・また、事業成立性を高めること及び八木駅北側地区の価値向上を図る観点から、子育て・福祉系施設の導入などの公益施設等の床取得が期待されている。
- ・パチンコ店や銀行などの移転補償費や仮設営業費用は、再開発事業の事業収支に悪影響を及ぼす可能性があるため、再開発事業に含めるかどうかなどの検討が必要となる。

②事業モデル2（駅前広場PFI整備タイプ）について

- ・駅前広場における道路・交通広場の整備については、PFI事業としての提案要素が少ない。
- ・全体の事業規模が小さいため、PFI事業としての成立可能性は極めて低いと考えられる。ただし、駐車場等の整備・運営等により事業規模が大きくなればPFI事業の可能性はある。
- ・市有地のみでの事業とする場合には、市の直接施行事業が妥当と考えられる。
- ・住宅床（50戸程度まで）として活用できる可能性はある。

※ 波線内容は、次の「(2)想定事業モデル(例)による事業費の算定」の基本条件としている。

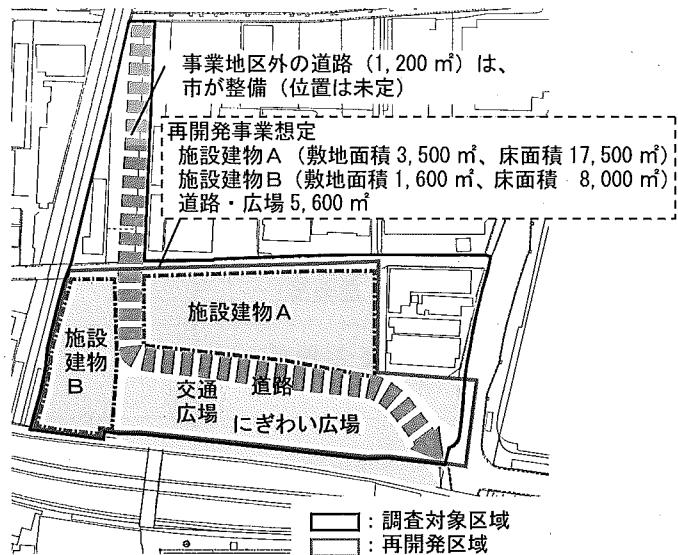
(2) 想定事業モデル（例）

以上の検討をもとに、現時点での想定可能な事業モデル（例）を整理し、事業費の算定を行う。

①事業モデル1（一体的再開発事業タイプ）

■開発概要：

- ・(1)の結果を踏まえ、事業区域内で一体的な再開発を行った場合を想定したもの。
- ・住宅100戸程度 ($9,270\text{ m}^2$ (駐車場等含む))
- ・権利床を中心とした商業・生活利便施設等 ($9,630\text{ m}^2$ (駐車場等含む))
- ・市営駐車場・自転車駐車場等の公益施設 ($6,600\text{ m}^2$)
- ・駅前広場の道路等の再整備 ($5,600\text{ m}^2$)
- ・事業区域外の道路用地の取得・整備
(整備 $1,200\text{ m}^2$ 、取得 (現道を除く) 800 m^2)



※容積率は400%利用し、加えて駐車場分の容積緩和を適用。

※市営駐車場・自転車駐車場は全て対象敷地内で整備することを想定している。

※民間駐車場は、分譲マンション、商業・生活利便施設等の共同駐車場として整備し、効率化をはかることも考えられる。共同駐車場としての整備が難しい場合には、市営駐車場を敷地外で別途整備することについても検討する必要がある。

※パチンコ店や居酒屋などについては、分譲マンションの販売戦略上、近接していることが好ましくないという場合もあるため、適正な配置位置の検討が必要である。

※パチンコ店や銀行の営業補償費が事業を圧迫する可能性があるため、地権者等の意向も含めた事業区域の検討が必要である。

■事業費（概算）：

102.2億円

(内訳)

- ・再開発事業費……86.3億円

(上記には市営駐車場整備費16.8億円を含み、それ以外の公共施設整備費は含まれない)

- ・公共施設整備費……15.9億円

※事業費は、施設内容等について下記の条件で設定した参考値である。また、市街地再開発事業をはじめとする各種補助事業の補助金分は見込んでいない。今後、整備計画等の精度の向上にあわせて、再検討が必要である。

(参考：事業費（再開発事業・公共施設整備）の概算根拠)

○建築計画（面積表）

	面積(m ²)	備考
施設建物の敷地面積	5,100	施設建物A+施設建物Bの敷地面積
延べ床面積計	25,500	容積率400% (20,400m ³) +駐車場分の容積率緩和分(5,100m ³)
住宅(延床)	7,370	専用(7,000m ³)、共用(370m ²)
商業等(延床)	7,300	専用(5,110m ³)、共用(2,190m ²)
駐車場・駐輪場 (住宅、商業等)	4,230	自動車(3,920m ³) 商業等:87台、住宅:70台 自転車(310m ³) 商業等:104台、住宅:100台 ※商業等2,330m ³ 、住宅1,900m ³
駐車場・駐輪場 (市営)	6,600	自動車(3,750m ³) 150台 自転車(1,950m ³) 1,300台 単車(900m ³) 300台
道路・広場 【再開発事業区域】	5,600	
道路・広場 【再開発事業区域外】	1,200	事業区域外の北側へ抜ける幅員12m道路

<補足>

- ・施設建物A、Bは、それぞれ容積率400%の建物（延べ床面積25,500m²*1）を建設することとし、下記の施設内容とした。
 - ①施設建物Aは、100戸*2の住宅（専用面積70m²/戸）のほかに、商業・生活利便施設等、及びこれらに附置する駐車場・駐輪場を整備するとともに、市営駐車場80台及び自転車駐車場（単車のみ300台）が併設するものと仮定。
 - ②施設建物Bは、市営駐車場70台・自転車駐車場（自転車のみ1,300台）に商業・生活利便施設等を併設するものと仮定。
 - ③両建物において、住宅は専用：共用=95:5、店舗は専用：共用=70:30と仮定した。
 - ④施設建物A・Bの商業床面積等は9,630m²（駐車場等分2,330m²含む）であり*3、敷地A・Bの従前居住者の従前床面積が9,440m²（内訳：住宅等1,930m²、店舗等7,510m²）となっている。ただし、上記の9,630m²には施設建物A・Bで整備する附置駐車場等面積2,330m²を含む一方、従前敷地には駐車場等がほとんど整備されていない点に留意する必要がある。
- ・住宅部分では、駐車場設置率を住戸数×70%（70台）、自転車駐車場設置率を住戸数×100%（100台）と設定。
- ・商業・生活利便施設等部分の駐車場設置台数は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月経済産業省告示第16号）」の算出根拠に基づき必要台数を予測した。なお店舗面積はII-1章「(4)八木駅北側地区再整備の影響」を元に、商業床面積の50%程度と設定している。
- ・商業・生活利便施設等部分の自転車駐輪場設置台数は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月経済産業省告示第16号）」の算出根拠に基づき、店舗面積35m²あたり1台という計算で必要台数を予測した。なお店舗面積はII-1章「(4)八木駅北側地区再整備の影響」を元に、商業床面積の50%程度と設定している。
- ・市営駐車場は150台、市営自転車駐車場は自転車1,300台、単車300台と設定。（I-2章「2.駐車場等整備必要台数の検討」を元に設定）
- ・駐車場等の必要面積は、自動車が25m²/台、自転車が1.5m²/台、単車が3.0m²/台と設定した。

*1 敷地面積 5,100m²×容積率400% = 20,400m²+駐車場の容積緩和 5,100m²を適用

※2 (1) の結果では、7,000～10,000 m²程度（住戸面積が70 m²/戸と仮定すると、100～150戸×70 m²/戸=7,000～10,500 m²）の保留床処分が見込めると考えられ、ここでは100戸と設定。

※3 25,500 m² - 9,270 m²（住宅床+共用部分+駐車場等） - 6,600 m²（市営駐車場等）
なお、9,270 m²=住宅床 7,000+共用部分 370+駐車場等 1,900 m²。

○工事費の算出

	面積(m ²)	工事単価(千円/m ²)	工事費(百万円)
本体(住宅・延床)	7,370	255	1,879
本体(商業・延床)	7,300	255	1,862
駐車場・駐輪場(住宅・商業分)	4,230	255	1,079
駐車場・駐輪場(市営)	6,600	255	1,683
小計			6,503
公共施設(道路・広場) 【事業区域】	5,600	100	560
公共施設(道路) 【再開発事業区域外】	1,200	20	24
小計			584
合計			7,087

※類似案件の工事費を元に設定。

○調査設計費の算出

	設計料率(%)	工事費(百万円)	費用(百万円)
基本設計	0.96%	6,503	62
実施設計	3.44%	6,503	224
権変作成	(基本設計と同額)		62
その他(測量、補償、商業コン、鑑定、アセスメント等)	(権変作成×2倍)		124
計			472

※類似案件の設定値を元に設定。

○補償費の算出

97条補償(損失補償)	数量	単価(千円)	合計(千円)	備考
通損補償	75	10,000	750,000	テナント等数75件×通損補償(営業補償、動産補償等)1,000万円/件
			750,000	

※類似案件の設定値を元に設定。

○解体工事費の算出

木造 (民間)	面積(m ²)	単価(万円/m ²)	工事費(万円)	非木造 (民間)	面積(m ²)	単価(万円/m ²)	工事費(万円)	民間分工事費 計(万円)			
								8,783	3.0	26,349	27,330
非木造 (駐車場)	面積(m ²)	単価(万円/m ²)	工事費(万円)	公共分工事費 計(万円)	13,400	3.0	40,200			40,200	40,200
							合計		67,530		

※類似案件の解体工事費を元に設定。

○事務費及び委託費等の算出

	設計料率(%)	工事費(百万円)	費用(百万円)
事務費及び委託費等	工事費・解体費・調査設計費・補償費の計の7%	8,960	627
計			627

※工事費合計に事業区域外の道路整備費用 24 百万円は含まない。

※類似案件の設定値を元に設定。

○公共施設用地取得・建物補償費等の算出

	面積(m ²)	評価額単価(千円/m ²)	評価額(百万円)
道路用地取得費	294	226	66
建物補償費	1,576	84	132
道路用地取得費 (事業区域外)	800	226	181
計			379

転出等補償	数量	単価(千円)	合計(千円)	備考
転出に伴う補償	5	44,000	220,000	テナント等数5件 × 転出に伴う営業補償等 4,400万円／件
				220,000

※用地取得費は近隣の路線価を元に設定。

※建物補償費は、類似案件の実績値及び築年数に応じた現価率を元に設定。

※転出に伴う補償は、類似案件の設定値を元に設定。

以上を元に、上記を再開発事業費と公共施設整備費に分けて整理すると、

- ・再開発事業費……………86.3億円（市営駐車場等整備費16.8億円を含む）

項目		事業費 (百万円)
工事費	本体・民間駐車場/駐輪場	(4,820百万円)
	駐車場・駐輪場(市営)	(1,683百万円)
調査設計費		472
補償費(損失補償)		750
解体費(民間分)		273
事務費及び委託費等		627
計		8,625

- ・公共施設整備費……………15.9億円

項目		事業費 (百万円)
公共施設整備費	道路・広場(再開発事業区域)	560
	道路(再開発事業区域外)	24
	公共施設用地取得・建物補償費等	599
解体費(駐車場分)		402
計		1,585

となり、総事業費は102.2億円となる。

なお、事業手法によっては、国費による補助金対象となりえる可能性がある（p.152参照）。

②事業モデル2（部分的再開発タイプ）

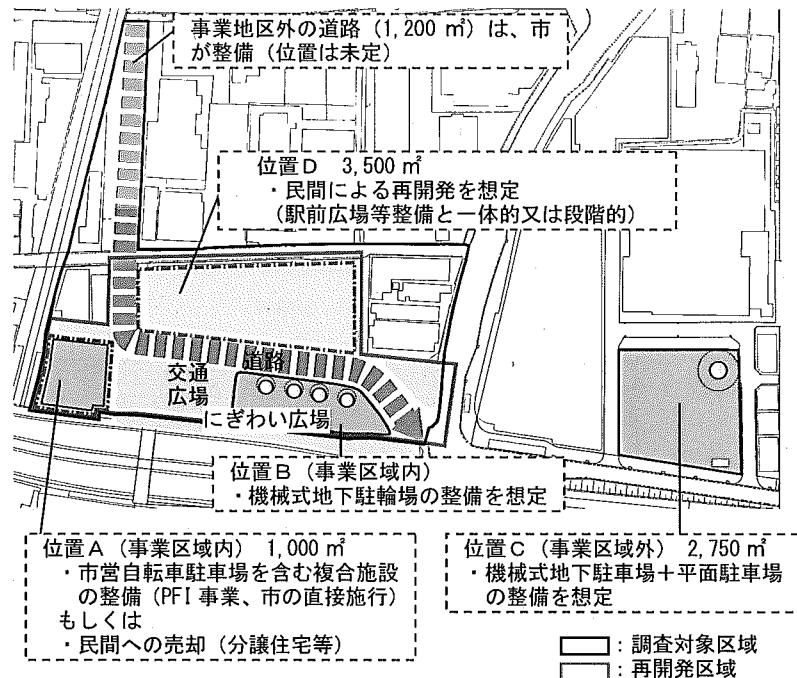
※(1)の事業モデル2は、民間敷地部分での再開発との一体的な事業区域設定は行っていないが、ここでは、民間敷地において部分的な再開発が行われることを想定し、民間敷地部分を含む事業区域設定としている。この場合、現在の集合広場及び新駅前広場の整備事業を民間の再開発に先行して実施するなど、段階的に再開発を進めていくことも考えられる。

■開発概要：

- ・事業区域内で駅前広場等整備（位置D以外）と民間再開発（位置D）が行われた場合を想定したもの。
- ・民間再開発での市営駐車場等の整備は想定していない。

【以下、民間再開発部分を除く、駅前広場等整備】

- ・商業・生活利便施設等の複合施設（3,350 m²（駐車場等含む））
- ・上記建物に併設する市営自転車駐車場（1,650 m²）
- ・駅前広場（位置B）への機械式地下駐輪場の整備
- ・文化会館前（位置C）への機械式駐車場及び平面駐車場（2,500 m²）の整備
- ・駅前広場の道路等の再整備（5,750 m²（広場等部分5,600 m²+位置A北側150 m²））
- ・事業区域外の道路用地の取得・整備（整備1,200 m²、取得（現道を除く）800 m²）



【以下、民間敷地の再開発部分】

- ・民地部分（位置D）では民間による再開発事業を想定（3,500 m²）。

※本事業モデルの施設建物用地（位置A）で市営駐車場・自転車駐車場の全てを確保することは困難であることから、I-2章「3. 駐車場等の整備方針」の「(2) 対象地区外の敷地も利用して整備する場合」の整備方式を適用し、駅前広場（位置B）への機械式地下駐輪場の整備に加えて、事業区域外（位置C）で機械式地下駐車場及び平面駐車場を整備することを想定している。

※商業・生活利便施設等の誘致が難しい場合は50戸程度の住宅用地とすることも考えられるが、I-2章「3. 駐車場等の整備方針」の「(2) 対象地区外の敷地も利用して整備する場合」で示しているように、事業区域外での駐車場等整備を含めても、面積的な余裕がほとんどないことから、ここでは住宅整備は想定していない。

■事業費（概算）：

94.2 億円

(内訳)

- ・公共施設整備費等……… 46.1 億円
(上記には併設する商業施設整備費 8.5 億円を含む)
- ・民地での再開発事業費……… 48.1 億円

※事業費は、施設内容等について下記の条件で設定した参考値である。また、市街地再開発事業をはじめとする各種補助事業の補助金分は見込んでいない。今後、整備計画等の精度の向上にあわせて、再検討が必要である。

参考：施設建物外での市営駐車場等の整備費

13.7 億円（位置B・位置Cでの駐車場・自転車駐車場の整備）

	面積	整備内容					整備費用	
			自動車	自転車	単車	単価 (千円/m ²)	工事費 (百万円)	
位置B	-	機械式地下駐車場4基	-	800台	-	180	720	
位置C	-	機械式地下駐車場1基	50台	-	-	600	600	
	2,500m ²	平面駐車場	100台	-	-	20	50	
合計			150台	800台	台	-	1,370	

※ヒアリングや類似案件の工事費を元に設定。

(参考：事業費（公共施設整備費等）の概算根拠)

○建築計画（面積表）

	面積(m ²)	備考
施設建物の敷地面積	1,000	位置Aの敷地面積
延べ床面積計	5,000	容積率400% (4,000m ²) + 駐車場分の容積率緩和分 (1,000m ²)
商業等(延床)	2,670	専用(約1,870m ²)、共用(約800m ²)
駐車場・駐輪場 (商業等)	680	自動車(625m ²) 商業等:25台 自転車(57m ²) 商業等:38台 ※左記面積は、上記を丸めたもの。
駐車場・駐輪場 (市営)	1,650	自転車(750m ²) 500台 単車(900m ²) 300台
駐車場 【事業区域外・位置C】	2,500	自動車 市営:150台 (機械式自動車駐車場50台+平面駐車場100台) ※機械式地下自動車駐車場分を含めた面積は2,750m ² であるが、左記面積は平面駐車場の床面積分のみをカウント。
道路・広場 【事業区域・位置Bを含む】	5,750	左記面積内において 自転車 市営:800台を機械式自転車駐車場にて整備。
道路 【事業区域外】	1,200	事業区域外の北側へ抜ける幅員12m道路

<補足>

- ・施設建物は、容積率400%（駐車場分は容積率緩和を適用）とし、下記の施設内容とした。
 - ①商業・生活利便施設等、市営自転車駐車場（単車・自転車）が併設するものと仮定。
 - ②店舗は専用：共用=70:30と仮定した。
- ・商業・生活利便施設等部分の延べ床面積は、まず、施設建物の延べ床面積（5,000m²）から市営駐車場等（1,650m²）の面積を除外した3,350m²*1を算出した上で、この内数として、商業・生活利便施設等の面積と、同面積から必要となる駐車場及び自転車駐車場設置台数・面積とが均衡する数値を求め、商業・生活利便施設等の面積（2,670m²）を算出した。
- ・商業・生活利便施設等部分の駐車場設置台数は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月経済産業省告示第16号）」の算出根拠に基づき必要台数を予測した。なお店舗面積はII-1章「(4) 八木駅北側地区再整備の影響」を元に、商業床面積の50%程度と設定している。
- ・商業・生活利便施設等部分の自転車駐輪場設置台数は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月経済産業省告示第16号）」の算出根拠に基づき、店舗面積35m²あたり1台という計算で必要台数を予測した。なお店舗面積はII-1章「(4) 八木駅北側地区再整備の影響」を元に、商業床面積の50%程度と設定している。
- ・事業区域内で施設建物に併設する市営自転車駐車場は自転車500台、単車300台と設定。このほかに、駅前広場（位置B）の機械式地下駐輪場を800台分設定している。
- ・駐車場は、事業区域外（位置Cの文化会館前）において機械式地下駐車場50台+平面駐車場100台で計150台分整備と設定した。
- ・施設建物に併設する駐車場等の必要面積は、自動車が25m²/台、自転車が1.5m²/台、単車が3.0m²/台と設定した（平面駐車場含む）。

*1 I-2章「3. 駐車場等の整備方針」の「(2) 対象地区外の敷地も利用して整備する場合」の整備方式に従った場合、現在の集合広場については、一部の駐輪場（自転車・単車）の整備（1,650m²）が想定され、容積率400%の建物を想定すると3,350m²程度（5,000-1,650m²）の保留床処分を見込めると考えられる。

○工事費の算出

	面積(m ²)	工事単価(千円/m ²)	工事費(百万円)
本体(商業・延床)	2,670	255	681
駐車場・駐輪場 (商業分/施設建物)	680	255	173
駐輪場(市営/施設建物)	1,650	255	421
小計			1,275
駐輪場(市営/機械式/広場・位置B)	-	-	720
駐車場(市営/機械式) 【事業区域外・位置C】	-	-	600
駐車場(市営/平面) 【事業区域外・位置C】	2,500	20	50
小計			1,370
公共施設(道路・広場) 【事業区域】	5,750	100	575
公共施設(道路) 【事業区域外】	1,200	20	24
小計			599
合計			3,244

※類似案件の工事費を元に設定。

※機械式駐車場・駐輪場は本体工事費のみ。

○調査設計費の算出

	設計料率(%)	工事費(百万円)	費用(百万円)
基本設計	0.96%	1,275	12
実施設計	3.44%	1,275	44
計			56

※類似案件の設定値を元に設定。

○解体工事費の算出

非木造 (駐車場)	面積(m ²)	単価(万円/m ²)	工事費(万円)	公共分工事費 計(万円)
				40,200
非木造 (民間)	面積(m ²)	単価(万円/m ²)	工事費(万円)	民間分工事費 計(万円)
				4,728
			合計	44,928

※類似案件の解体工事費を元に設定。

○事務費及び委託費等の算出

	設計料率(%)	工事費(百万円)	費用(百万円)
事務費及び委託費等	工事費・解体費・調査設計費・補償費の計の7%	3,725	261
	計		261

※工事費合計に事業区域外の道路整備費用 24 百万円は含まない。

※類似案件の設定値を元に設定。

○公共施設用地取得・建物補償費等の算出

	面積(m ²)	評価額単価(千円/m ²)	評価額(百万円)
道路用地取得費	294	226	66
建物補償費	1,576	84	132
道路用地取得費 (事業区域外)	800	226	181
	計		379

転出等補償	数量	単価(千円)	合計(千円)	備考
転出に伴う補償	5	44,000	220,000	テナント等数5件 × 転出に伴う営業補償等 4,400万円／件
			220,000	

※用地取得費は近隣の路線価を元に設定。

※建物補償費は、類似案件の実績値及び築年数に応じた現価率を元に設定。

※転出に伴う補償は、類似案件の設定値を元に設定。

よって、事業費（公共施設整備費等）は、下記の通り 46.1 億円。

項目	事業費 (百万円)
工事費	
本体	(681百万円)
附置駐車場/駐輪場	(173百万円)
	854
公共施設整備費	
駐車場・駐輪場(市営)	施設建物 (421百万円)
事業区域外 (位置B・C)	(1,370百万円)
道路・広場(事業区域)	1,791
道路(事業区域外)	575
公共施設用地取得・建物補償費等	24
	599
調査設計費	56
解体費(駐車場分)	402
解体費(民間分)	47
事務費及び委託費等	261
計	4,609

(参考：事業費（民地での再開発事業）の概算根拠)

○建築計画（面積表）

	面積(m ²)	備考
施設建物の敷地面積	3,500	位置Dの敷地面積
延べ床面積計	14,000	容積率400%

※施設建物は、容積率400%とし、単純に面積×工事単価にて工事費を算出する。

○工事費の算出

	面積(m ²)	工事単価(千円/m ²)	工事費(百万円)
本体(延床)	14,000	255	3,570

※類似案件の工事費を元に設定。

○調査設計費の算出

	設計料率(%)	工事費(百万円)	費用(百万円)
基本設計	0.96%	3,570	34
実施設計	3.44%	3,570	123
権変作成	(基本設計と同額)		34
その他(測量、補償、商業コン、鑑定、アセスメント等)	(権変作成×2倍)		68
	計		259

※類似案件の設定値を元に設定。

○補償費の算出

97条補償(損失補償)	数量	単価(千円)	合計(千円)	備考
通損補償	70	7,000	490,000	テナント等数70件×通損補償(営業補償、動産補償等)700万円／件
			490,000	

※類似案件の設定値を元に設定。

○解体工事費の算出

木造 (民間)	面積(m ²)	単価(万円/m ²)	工事費(万円)	非木造 (民間)	面積(m ²)	単価(万円/m ²)	工事費(万円)	民間分工事費 計(万円)
	639	1.5	959		5,467	3.0	16,401	

※類似案件の解体工事費を元に設定。

○事務費及び委託費等の算出

	設計料率(%)	工事費(百万円)	費用(百万円)
事務費及び委託費等	工事費・解体費・調査 設計費・補償費の計の 7%	4,493	315
	計		315

※類似案件の設定値を元に設定。

よって、事業費（民地での再開発事業）は、下記の通り 48.1 億円。

項目	事業費 (百万円)
工事費	3,570
調査設計費	259
補償費(損失補償)	490
解体費(民間分)	174
事務費及び委託費等	315
計	4,808

以上の合計で事業費総額は、94.2 億円となる。

なお、事業手法によっては、国費による補助金対象となりえる可能性がある（p. 153 参照）。

■補助事業①（再開発事業を想定した場合）：

事業モデル①のように、市街地再開発事業で事業を行うことを想定した場合、以下のような補助事業等の活用が考えられる。以下に、その事業概要を整理する。

事業名	内容	助成・支援
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行う事業。	建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備に要する費用（調査設計計画、土地整備、共同施設整備等）が対象。 【補助率】2/3 (国1/3、地方公共団体1/3) 上記のほか、都市計画道路の整備に要する費用に対する補助（公共施設管理者負担金補助）：補助率1/2等
防災・省エネまちづくり緊急促進事業（※1）	防災対策や省エネルギー対策といった緊急的な政策課題に対応した質の高い施設建築物等を整備する市街地再開発事業等の施行者等に対して、事業の緊急的な促進を図る。（適用期限：平成27年3月31日）	補助対象事業の建設工事費（他の国庫補助に係る補助対象事業費を除く）に対して、要件の充足数に応じ、以下の割合を乗じて得た額の範囲内で補助が行われる。 ・必須要件（福祉対策、防災対策、省エネルギー対策、維持管理対策等※2）のみの場合 3% ※選択要件（防災対策、環境対策）の充足数により、5%、7%とすることが可能。
都市再構築戦略事業（人口密度維持タイプ）	都市再生整備計画及び立地適正化計画の作成を前提とし、まちの拠点となるエリアへ医療・商業等の都市機能を導入し、まちの活力の維持・増進、持続可能な都市構造への再構築の実現を図る事業。	中心拠点区域及び生活拠点区域内において実施する中心拠点誘導施設（医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、商業施設）及び生活拠点誘導施設（医療施設、商業地域、地域交流センター）に加え、目標達成に必要な従来の都市再生整備計画事業の交付対象事業。 【補助率】都市再生整備計画に位置付けられた事業の実施に必要な事業費の50%
都市再生整備計画事業	都市再生整備計画の作成を前提とし、地域の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図る事業。	都市再生整備計画に位置付けられたまちづくりに必要な幅広い施設等（道路、公園、多目的広場、市街地再開発事業、市町村の提案に基づく事業、各種調査や社会実験等のソフト事業 等）が対象となる。 【補助率】事業費の概ね4割
都市機能立地支援事業（人口密度維持タイプ）	立地適正化計画の作成を前提とし、まちの拠点となるエリアに医療・福祉等の都市機能を整備する民間事業者に対して、国から直接支援する事業。	都市機能（医療・社会福祉・教育文化・商業）を都市機能誘導区域内へ誘導するための都市機能整備が対象となる。 【補助率】1/2

※1：市街地再開発事業と組み合わせて活用することが考えられる。

※2：住宅部分のみ、「維持管理対策等」の要件を満たす必要がある。

■補助事業②（直接施行等による事業を想定した場合）：

事業モデル2のように、直接施行等を想定した場合、以下のような補助事業等の活用が考えられる。以下に、その事業概要を整理する。なお、事業モデル2においても民間の再開発については、補助事業①の補助メニューが活用可能と考えられる。

※補助事業の活用については、県等との協議等が必要となると考えられる。

事業名	内容	助成・支援
街路事業	都市計画法によって決定された道路を都市計画事業として行う道路の改築事業。	中心市街地の活性化に資する事業であり、その全部または一部が中心市街地の区域内に存するものが補助の対象となる。 中心市街地へのアクセスを向上させる幹線街路、駐車場、自転車駐車場、歩行者空間を創出する街路等の整備に補助が行われる。 【補助率】1/2 等
都市・地域交通戦略推進事業（※1）	徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立し、公共空間や公共交通からなる都市の交通システムの整備事業。	整備計画作成、公共的空間等（※2）の整備に関する事業（公共的空間や駐車場、自転車駐車場の整備等）、公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業に対して補助が行われる。 【補助率】1/3 以内 (自転車関連経費は1/2 以内)
交通結節点改善事業	鉄道駅等の交通結節点における円滑な乗り継ぎ等を効率的に確保することにより、交通機関間の連携強化や移動の連続性の強化を図る事業。	駅前広場、バス交通広場、交通結節点と密接に関連するアクセス道路、パークアンドライドのための公共駐車場等に対して補助が行われる。 【補助率】1/2 等
交通安全施設等整備事業（※3）	特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る事業。	歩道等、交差点の改良、自転車駐車場、駐車場等に対して補助が行われる。 【補助率】1/2

※1：県や交通事業者、地元団体等と協議会等を設立した上で、都市・地域総合交通戦略を策定することが必須となる。さらに、立地適正化計画に位置づけた事業で要件を満たすものについては、補助率がかさ上げされる。

※2 公共的空間等：歩行者通路・広場・人工地盤・公開空地、駐車場、自転車駐車場、バリアフリー交通施設等

※3：交通広場や道路の整備は補助対象外となると考えられるため、市営自転車駐車場の整備のみ、適用が考えられる。

(3) 事業実施における課題

①都市計画の変更

対象敷地内に駅前広場は、都市計画道路に位置づけられている。再整備では、駅前広場の一部を民間敷地として、複合施設やマンションなどを建設することが想定され、都市計画の変更が必要となる。

②容積率の緩和

本調査の事業費の算定は、現行の容積率400%で行ったが、駐車場や自転車駐車場の占める床面積が大きい。事業性を考慮すると、施設床面積の拡充が求められ、そのためには特例制度を用いるなどして、容積率を緩和することが必要であると考えられる。

③事業成立性を高めるための条件の設定

事業者へのヒアリング調査では、建設費が高騰する中での事業実施を懸念する事業者がみられた。また、公共施設の導入や立地適正化計画の策定により、補助金を活用するなどして、事業成立性を高める意見もあった。今後、事業者が参画しやすい条件を詳細に設定していくことが重要である。

④再開発事業の実施に向けた地権者の合意形成

昨年度の地権者アンケート調査では、再開発事業を行うには、条件等によるという回答もあった。また、現況の建物用途が娯楽施設や飲食店、診療所など、様々であり、再開発事業の実施に向けては、工事期間中の営業補償や再開発ビルの施設内容など、合意形成が必要である。

⑤支障物件への対応

再整備においては、駅前広場と新賀町26号線をつなぐ南北道路を整備することが想定される。整備位置は未定であるものの、商業施設や平面駐車場がある位置に整備する可能性もあり、これらの支障物件への対応が必要となる。

⑥再開発ビルの施設配置の検討

現在、対象敷地内には、パチンコ店や飲食店、カラオケ店などの娯楽施設等がある。再開発事業では、分譲マンションの導入も考えられるが、一般的に分譲マンションと同一建物にこれらの娯楽施設等が入居することは好まれない。そのため、再開発ビル内の施設配置については、事業主（民間事業者）や地権者らとの合意形成を図りながら、検討する必要がある。

3. 官民連携まちづくりの基本的方向性の検討

(1) ヒアリング結果からみる官民連携まちづくりの可能性

ヒアリング調査の結果を踏まえた想定事業モデルでは、住宅や施設等を導入した施設建物および道路・広場の整備によるにぎわい広場の創出が考えられる。

施設導入については、民間活用によって大規模な施設等を整備することが難しく、子育て・福祉系の行政施設や小規模施設の導入が期待されている。また、にぎわい広場の整備についても、民間活用による管理・運営が難しい。

しかしながら、すべての施設について、行政が整備・運営することは現実的でない。そのため、周辺事業者や地権者らによる官民連携まちづくりが求められる。

(2) 官民連携まちづくりの基本的方向性

官民連携まちづくりの基本的方向性としては、以下の2つが考えられる。なお、いずれも今後、地権者や周辺事業者との対話をを行いながら、具体的方策を検討する必要がある。

①地権者や周辺事業者等の関係者間でのまちの将来像の共有

八木駅北側地区の再整備は、「駅前拠点づくり」として周辺地域への影響も大きく、段階的整備も考えられる。地域として一体感のあるまちづくりを行っていくため、地区内の地権者および周辺事業者等の関係者間で、地域課題や施設ニーズを捉えた上で、まちの将来像について議論し、共有する必要がある。

②官民連携によるにぎわいづくり

八木駅北側地区まちづくり基本構想を実現するため、行政や地権者、周辺事業者、地域住民等が一体となって、まちづくりに取り組むことが求められる。まちづくりの基本的方向性として示されている「歴史・文化・人と出会う」「にぎわいの創出」の実現に向け、にぎわい広場を核として、地権者や周辺事業者、地域住民等の創意工夫を生かした樫原らしい取り組みが期待される。持続的なまちづくりに向け、地権者や周辺事業者、地域住民等がまちづくり団体等を立ち上げて、行政と連携しながら、広場でのイベント開催や管理・運営を行うことが考えられる。

【事例】まちづくり会社が運営する駅前イベント広場 —愛知県東海市・太田川駅前どんぐり広場

土地区画整理事業+第一種市街地再開発事業による駅前整備事例。

駅改札口から幅50m、長さ200mの歩道を整備し、祭りやイルミネーションなどに活用されている。広場では、市民出資のまちづくり会社自身が地産地消マーケット、祭りやビアガーデン等を開催するほか、イベントを実施する団体を公募し、補助金を交付している。



4. 将来ビジョンを踏まえた駅前の可能性について

橿原市では、橿原市第3次総合計画で、大和八木駅周辺地域において「さらなる賑わいのあるコンパクトシティとしてのまちづくりを検討」することを示し、平成25年度には八木駅北側地区まちづくり基本構想で新たなまちのイメージを示したところである。

その後の新たな動きとして、大和八木駅周辺地区等の3地区を対象としたまちづくりについて、平成27年3月に「奈良県と橿原市とのまちづくりに関する包括協定」を締結した。

本節では、これらと八木駅北側地区再整備の事業化に関する民間事業者へのヒアリング結果とともに、八木駅北側地区再整備によるまちづくりの可能性を整理する。

4-1. 大和八木駅周辺地域が期待される役割や機能等について

(1) 奈良県と橿原市とのまちづくりに関する包括協定におけるまちづくりについて

橿原市では、奈良県と「県と市町村とのまちづくりに関する連携協定」を締結し、今後奈良県と連携しながら、協働でプロジェクトを実施していく予定である。連携協定の一般的な流れは、プロジェクトの進捗にあわせて段階的（包括協定→基本協定→個別協定）に協定を締結し、県が市町村のまちづくりを支援することとなっている。

現在、「奈良県と橿原市とのまちづくりに関する包括協定」をすでに締結しており、大和八木駅周辺地区については、八木駅南側や八木駅北側、今井町、八木町等を含めたまちづくりの考え方を下記の通り示している。

1. 大和八木駅周辺地区

○コンセプト：中南和地域の拠点都市にふさわしい都市機能を備えた中心市街地の形成

○まちづくりの考え方（案）：（下記は、八木駅北側地区に関する事項のみ）

- ・魅力ある駅前空間の再整備
- ・近鉄八木駅北区画整理区域とをつなぐアプローチ道路の整備
- ・賑わいを創出するためのイベント等を開催

(2) ヒアリング調査結果による施設立地等の可能性について

ヒアリング調査においては、以下のような施設等の立地可能性があげられた。

①大和八木駅の拠点性を高める公益施設等

- ・図書館等の公共施設
- ・近鉄百貨店のサテライト店舗

②大和八木駅周辺の居住者らの生活利便性を高める施設等

- ・生鮮スーパーなどコンパクトなショッピングモール等の駅乗降客をターゲットとした物販店
- ・歯科・内科・外科・小児科などがそろった医療モール
- ・子育て支援センターや高齢者施設

4-2. 八木駅北側地区再整備の可能性について

4-1を踏まえ、八木駅北側地区再整備におけるまちづくりの方向性や導入機能の可能性を整理する。

①駅前空間の魅力づくりによる大和八木駅周辺地区全体の回遊性の向上

大和八木駅周辺地区においては、駅北側の樅原文化会館や近鉄百貨店、駅南側の公共施設や商店街、今井町や八木町のような歴史的資源などの地域資源を活用し、地区全体の主要施設を結ぶ一体感のあるまちづくりが求められている。さらに、駅南側では新たな複合施設が整備される予定であり、今後さらなる来訪者の増加が見込まれ、地区全体の回遊性を強化することが望まれる。

八木駅北側地区再整備では、官民が連携して図書館などの公共施設整備や地域資源を活かした物販店等の民間による施設整備を促進し、来訪者や市民を駅北側に呼び込めるような新たな魅力、賑わいの創出を図ることが期待される。さらに、来訪者や市民が楽しめるイベント等を定期的に開催し、駅前空間の新たな魅力づくりを行うことで、駅北側・南側の一体感を高めることができられる。イベント等は、市がリードしつつ、樅原文化会館や近鉄百貨店、周辺商店、今井町・八木町のイベント等と連携し、地域資源を活かした樅原らしい賑わいの創出を図ることが望ましい。将来的には、周辺施設や市民団体などの民間がイベントの主体を担っていくことも期待される。

②生活利便性の高い駅前居住地の形成

大和八木駅周辺地区においては、中南和地域の拠点都市・樅原市の中心地としてふさわしい都市機能が求められている。

一方、大和八木駅周辺地区では、これまで多くの集合住宅が整備され、八木駅北側地区再整備でも新たな集合住宅の整備が想定されるなど、地区内の居住人口が更に拡大すると見込まれることから、子育て世帯や高齢者などを対象としたサービス施設が不足すると考えられる。そのため、八木駅北側地区再整備では、子育て世帯や高齢者などを対象としたサービス施設、駅前の利便性を活かした施設とした医療モール等の生活利便性を向上させる施設の整備を促進することで、地域住民の生活の質の向上を高めることが期待される。