
第2章 平成27年度の調査結果

第2章 平成27年度の調査結果

1. 調査の前提条件

本章では、既存の公共用途・機能は必要な行政需要であるとみなし、新たな施設においても、同様の機能の整備を検討する。

ただし、観光バス駐車場の運用については、区において様々な観点から、別途検討中であるため、本調査では、観光バス駐車場を設置しない場合と設置する場合の2つのパターンを検討することとする。

また、自転車保管所についても、今後、他の用地での整備も含めて検討する。

さらに、より現実的な活用案を検討するため、清掃車庫等の既存の公共用途・機能の民間施設との合築については想定しない。

(1) 清掃車庫等

① 清掃車庫等の検討における諸条件

○ 想定面積 約 6,000 m²

[内訳]

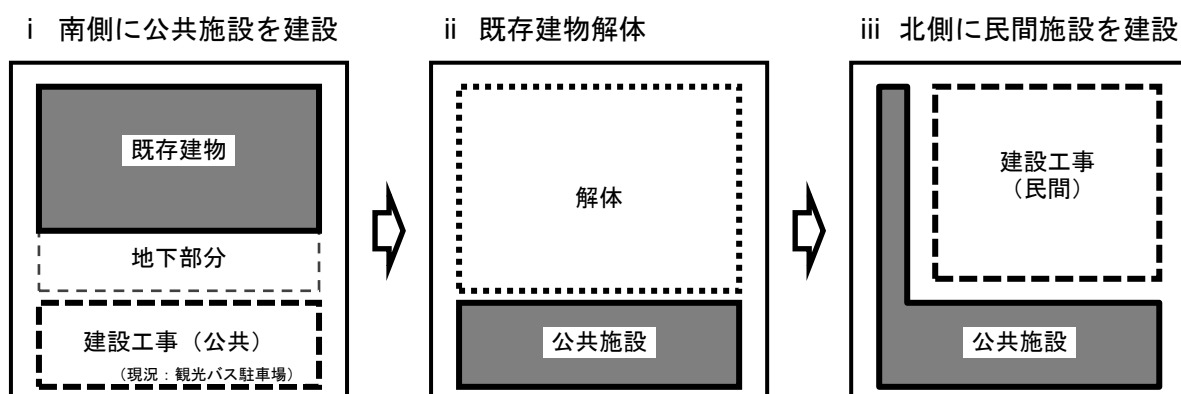
- ・ 直営車及び雇上車車庫 約 4,000 m² (※車路等約 2,000 m²含む)
- ・ 事務室等 約 2,000 m²

○ 想定される主な機能

- ・ 清掃車の車庫機能、洗車場、脱臭装置、整備工場、事務室、休憩室、会議室
風呂場、乾燥室等

② 敷地の設定

清掃車庫等の仮移転用地の確保が困難であることを踏まえ、対象用地内での再整備を以下のとおり検討する。



③清掃車両の出入箇所の検討

清掃車両が集中する時間帯が決まっており、時間帯によっては約 50 台が一度に出入りするため、安全かつ円滑に出入りができる計画が必要である。

集中する時間帯
朝 (7:00~8:30)
昼 (11:00~13:00)
夕方 (15:00)

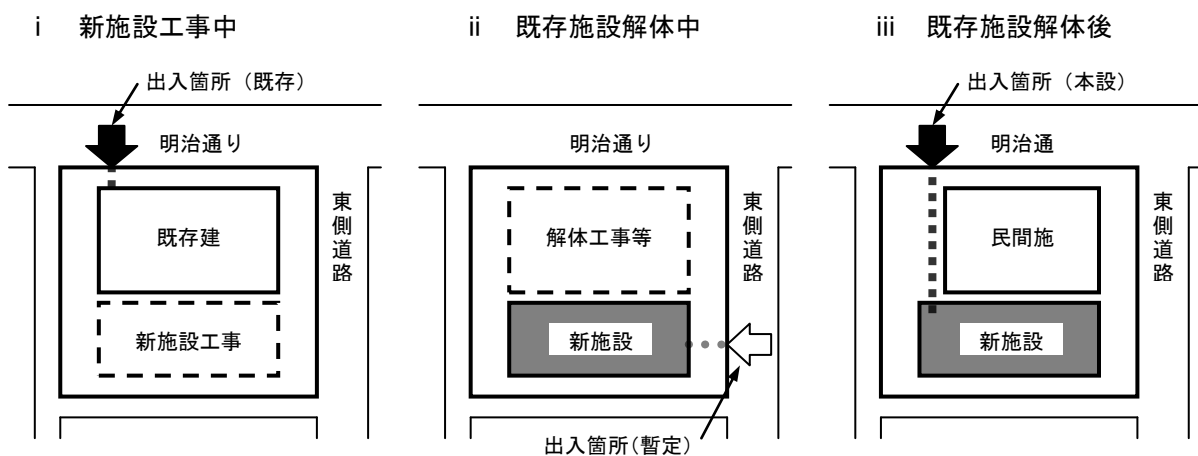
周辺住民への安全性に配慮し、出庫では区内へ散開しやすく、入庫では渋滞への配慮が必要であるため、清掃車両の出入箇所は、明治通り側を基本とする。

また、出入箇所は、他の用途・機能と錯綜しないよう配慮する。

④清掃車庫等整備期間中の出入箇所の検討

既存施設の解体時は、明治通り側から出入箇所を確保することが困難なため、暫定の出入箇所の整備が必要である。

それぞれの工事期間中の出入箇所について以下にまとめる。



⑤その他留意事項

・清掃事業の運営を継続しながら改築工事を実施する場合、既存建物の地下躯体に近接して新たな建物を工事するため、施工期間が長くなることや、工事費が高くなることが懸念される。

・工事期間中において既存建物を残したまま、新施設の運営を開始する状況が考えられ、その場合は出入箇所の暫定的な対応などについて、周辺住民などへの理解を得ることが必要である。

(2) 自転車保管所

①自転車保管所の検討における諸条件

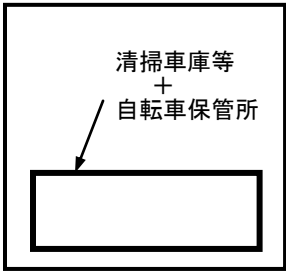
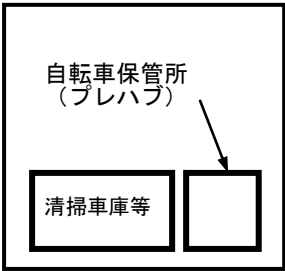
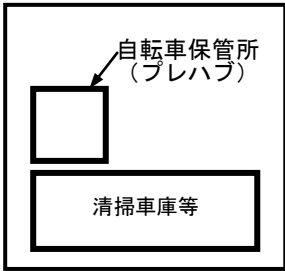
○想定面積 約 3,000 m²

○想定される主な機能

- ・放置自転車保管庫（収容台数 2,000 台）、管理人室等

②清掃車庫等との合築の検討

自転車保管所の整備にあたっては、コストの低減はもとより、対象用地の有効活用の視点から、以下の通り検討する。

	パターン1	パターン2	パターン3
考え方	清掃車庫等との合築 	清掃車庫等と同時に別棟（プレハブ）で敷地南側へ整備 	清掃車庫等の整備後、別棟（プレハブ）で敷地中央へ整備 
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・既存建物の運営が継続できる ・多層化による各機能の効率的な配置ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存建物の運営が継続できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・平面による各機能の効率的な配置ができる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車保管所整備費がプレハブよりも割高になる 	<ul style="list-style-type: none"> ・プレハブの上部利用は難しいため、各機能の効率的な配置ができない ・清掃車庫等の確保が難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存建物を解体してから整備となるため、工事期間中は、自転車保管所の運営ができない。
評価	○	×	△

※自転車保管所については、今後、他の用地での整備も含めて検討する。

③その他留意事項

清掃車庫等と自転車保管所を合築する場合、新たに整備する施設が4階以上の高層化となることが想定される。その際には、第二種中高層階住居専用地域の規制の緩和（4階以上に住居系以外の公共施設を整備するとした緩和）が必要になる。

参考)

「東京都台東区中高層階住居専用地区内における建築物の制限に関する条例(抄)」

第三条2 第二種中高層階住居専用地区内においては、別表（ろ）項に掲げる建築物は、建築してはならない。ただし、区長が第二種中高層階住居専用地区における良好な住居の環境を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可した場合においては、この限りでない。

別表（ろ）

(ろ)	第二種中高層階住居専用地区内に建築してはならない建築物	<p>(1) 4階以上の部分を<u>建築基準法別表第2(は)項</u>*1に掲げる建築物以外の…用途に供するもの。ただし4階以上の部分で敷地面積の10分の8以上を<u>同表第2(い)項第1号及び3号</u>*2に掲げる…用途とした場合で、その他の部分を<u>同表第2(ほ)項</u>*3に掲げる建築物以外の…用途としたものを除く。</p> <p>(2) <u>法別表第2(ち)項第2号及び第3号</u>*4に掲げるもの</p>
-----	-----------------------------	---

*1 「第一種中高層住居専用地域内に建築することができる建築物」

*2 「(い) 一住宅」「(い) 三共同住宅、寄宿舍又は下宿」

*3 「第一種住居地域内に建築してはならない建築物」

*4 「(ち) 二 キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの」

「(ち) 三 個室付浴場業に係る公衆浴場その他これに類する政令で定めるもの」

(3) 防災拠点機能

①防災拠点機能の検討における諸条件

○防災備蓄倉庫

想定面積 約 800 m²

○災害用重機置場

大型重機 2 台分の駐車場

○災害物資の集積所

想定面積 約 1,000 m²

②その他留意事項

災害物資の集積所は、災害時において救援物資の格納場所や仕分け等の作業スペースとなる。ただし、災害時以外では他の用途として使用することも可能であるため、施設の有効活用の観点から、自転車保管所との併用を検討する。

(4) 観光バス駐車場

①観光バス駐車場の検討における諸条件

○想定面積 約 2,000 m²

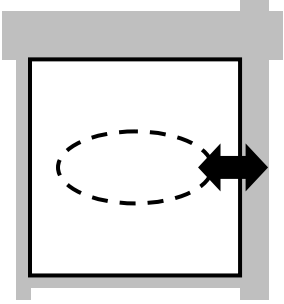
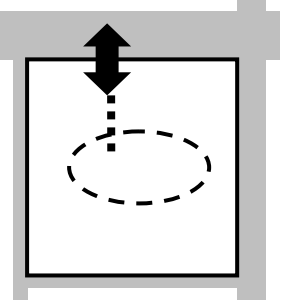
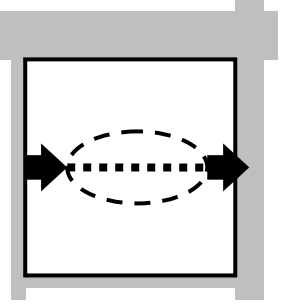
○想定される主な機能

- ・観光バス駐車場（収容台数 18 台）、運転手控室、管理人室等

②観光バスの出入箇所の検討

観光バス駐車場を整備する上では、出入口付近に観光バスが滞留するなど、交通渋滞への対策が必要である。そのため、出入箇所について以下の通り検討する。

なお、現在の出入口（1ヶ所）は東側道路に設けられている。

	パターン1	パターン2	パターン3
考え方	東側道路に出入口を配置する場合（現況） 	明治通り側に出入口を配置する場合 	西側道路に入口、東側道路に出口を配置する場合 
メリット	<ul style="list-style-type: none"> •他の用途と車動線が錯綜しない。 •駐車場の計画が容易である。 	<ul style="list-style-type: none"> •駐車場へのアプローチが、東側道路と明治通りの2路線となる。 	<ul style="list-style-type: none"> •駐車場へのアプローチが、東側道路と明治通りの2路線となる。 •清掃車と錯綜しない計画が可能である。 •入口を交通量の少ない西側の道路とすることができる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> •入庫待ちの観光バスが東側道路に滞留する（路上駐車） •入出庫が東側道路に集中する。 	<ul style="list-style-type: none"> •明治通りに清掃車、観光バス、施設利用者の駐車場の出入口を設置するため、警察協議が整わない可能性がある。 •入庫待ちの観光バスが明治通りに滞留するため、交通に支障が生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> •観光バスの侵入を円滑に行うため、西側道路の拡幅が必要となる。
評価	△	×	○

③観光バス駐車場の地下整備

土地の有効活用の視点から、地下への整備の可能性を検討するため、観光バス駐車場（18台）を地下へ設置した場合の、概算工事費を算出した。

算出方法は、地上部分の建物を設定（商業系、延床面積 3,000 m²）し、地下の無い場合（ケース 1）、地下のある場合（ケース 2）の概算工事費をそれぞれ算出、その差額を地下観光バス駐車場の概算工事費とした。検証結果は以下の通りである。

参考単価：「建築コスト情報 2016.1.冬」

		ケース 1	ケース 2
		商業系	商業系 +観光バス駐車場（地下）
延床面積	商業	3,000 m ²	3,000 m ²
	地下	0 m ²	2,454 m ²
	斜路	0 m ²	2,295 m ²
	計	3,000 m ²	7,749 m ²
建設単価		199,814 円/m ²	271,490 円/m ²
建設費		599,442,000 円	2,103,776,010 円

$$\text{ケース 2 建設費} - \text{ケース 1 建設費} = 1,504,334,010 \text{ 円}$$

地下観光バス駐車場の概算工事費 = 約 15 億円（概算）

観光バス駐車場を地下に設置する場合、観光バス専用の車路の確保、敷地内に大規模なスロープの設置、観光バス駐車場として利用する地下空間の柱割など、安全や使いやすさに配慮した特殊な建築計画が必要である。

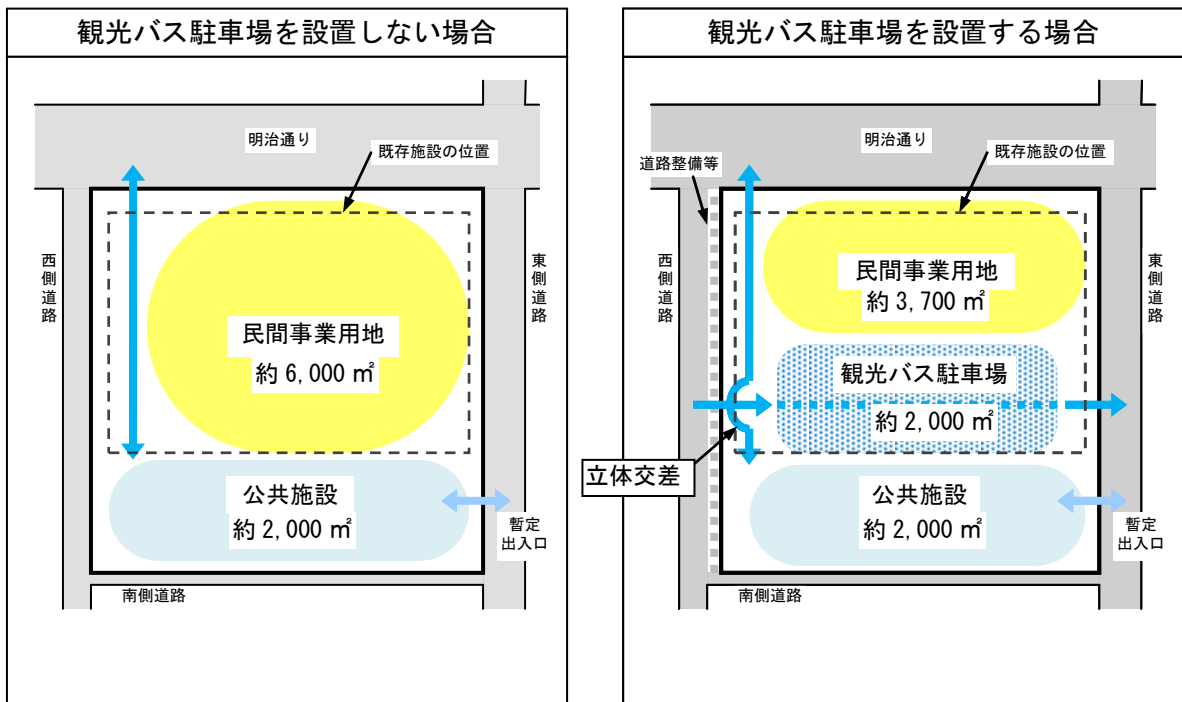
そのため、地上部を活用する場合には敷地の周囲がスロープで使用できないことや柱割が通常より広くなる等の課題があり、建築計画や動線の確保等に大きな影響が生じる。

また、工事費とは別に消防設備などの設置が必要になるなど、設備の設置費、維持管理費がかかる。

以上のことから、建物の構造、地下へのスロープを作ることによる地上部分の活用の制限、費用負担を考慮すると、観光バス駐車場の地下への設置は課題が多い。

2. 公共施設の配置イメージ

ここまでの検討を踏まえると、公共施設の配置イメージは以下のとおりとなる。



3. 民間事業者等へのヒアリング実施概要

ヒアリングの実施にあたり、区側から前提条件として観光バス駐車場を設置しない場合と設置する場合の2つの土地利用パターン、土地利用イメージ及び想定されるスケジュールについて提示し、ヒアリングを行った。

(1) ヒアリング対象

平成18年度及び23年度に実施した基礎調査におけるヒアリング調査結果や、平成26年度実施の提案募集の提案内容に対する学識経験者の意見、更に北部地域における土地利用の動向や東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定など、旧東京北部小包集中局跡地を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえて、本年度調査においてヒアリングの対象として考えられる用途・業種の民間事業者等を下記のとおりリストアップした。

- ①平成18年度及び23年度実施の基礎調査や北部地域の土地利用動向より
 - ⇒「**住宅**」、特に、第二種中高層階住居専用地区の制約の下で、土地の有効高度利用を図るため「**中高層住宅**」（超高層住宅を含む）の建設事業等に関わっている民間事業者
 - ⇒「**観光施設**」、特に、国際文化観光都市・台東区への、誘客の促進（地域の賑わい創出効果）が期待できる施設の経営・建設事業等に関わっている民間事業者
- ②提案募集の提案内容に対する検討会意見より
 - ⇒明治通り沿いの立地を活かした「**ロードサイド型施設**」の経営・建設事業等に関わっている民間事業者
- ③地域へのサービス提供や周辺地域への波及効果等に係る意見聴取の必要性
 - ⇒「**スーパーマーケット等の商業施設**」の経営・建設事業等に関わっている民間事業者
 - ⇒以上に加えて、「**新たに事業への参画が期待される民間事業者**」や「**複数の用途をコーディネートできる民間事業者**」
- ④上記の「観光施設」と「ロードサイド型施設」の両機能を有する施設
 - ⇒観光施設とロードサイド型施設の融合で、近年注目を集めている「**道の駅**」を所管する国土交通省

(2) ヒアリング実施状況

①実施時期

平成 27 年 11 月～平成 28 年 1 月

②実施状況 (30 社中 18 社からヒアリング実施)

- ・デベロッパー / 打診した民間事業者 10 社中 6 社にヒアリングを実施
- ・ゼネコン / 打診した民間事業者 6 社中 6 社にヒアリングを実施
- ・テナント事業者 / 打診した民間事業者 10 社中 4 社にヒアリングを実施
- ・その他 / 打診した民間事業者等 4 社中 2 社にヒアリングを実施

(国土交通省含む)

③調査内容

- ・対象用地への事業参画・諸条件について
- ・建物計画 (用途・規模)、土地利用案について
- ・地域の活性化等について

④ヒアリングに対応してもらえなかった理由 (12 社ヒアリング未対応)

- ・台東区はそもそも事業の対象外である
- ・社の方針として、開発には消極的である
- ・社内検討の結果、今回の件について責任あるコメントができない

4. 用途毎の主な意見

(1) 住宅機能

①分譲住宅

立地条件等から、借地での分譲住宅は組上に上らなかった。

②賃貸住宅（高度利用）

「実績があり需要面でも問題ない」と回答した事業者があった。

③介護付有料老人ホーム

事業参画は現時点で判断できないが、有料老人ホームであれば可能性があるとは答えた事業者があった。

④その他

立地条件等から、住宅系用途は難しいとする事業者があった。

(2) 商業機能

①大型量販店（大規模商業）

明治通りに面する都心の広い敷地であることから、高く評価しており、進出意向が強い事業者があった。

②食品スーパー＋他（中規模商業）

食品スーパーを核テナントとし、相乗効果の高い他の専門店（ドラッグストア、ホームセンター、スポーツクラブなど）を併設するとした事業者があった。

③食品スーパー（小規模商業）

食品スーパーを基本に、小規模な生活密着型の業種（クリーニング、フードコートなど）を併設するとした事業者があった。

④その他

近隣に駐車場を備えた集客力のある商業施設があるため、対象用地で同様の商業施設は難しいと回答した事業者があった。

また、商業施設だけでは、容積を使い切れないとした事業者があった。

(3) オフィス

立地条件等からオフィスは難しいと回答した事業者があった。

(4) 物流施設

事業参画は現時点で判断できないが、小型の物流倉庫は可能性があるとは回答した事業者があった。

(5) 宿泊施設

立地条件等から、ホテルは難しいが、修学旅行やバックパッカーをターゲットにした宿泊施設は可能性があるとは回答した事業者があった。

(6) 道の駅

「道の駅」として登録するには、明治通りの交通量から算出した数の、24時間無料で利用できる駐車場とトイレの整備が必要であるが、これらを対象用地で確保することは課題がある。

そのため、登録条件にとらわれない「道の駅的施設」として、施設構成や駐車場の有料化などの課題を検討するべきである。また、国土交通省からは対象用地に「道の駅的施設」が設置できれば、他の大都市圏への展開の可能性が広がるため、区においても検討を継続してもらいたいとの意向があった。

参考) 駐車場台数、トイレ器数の算出

(提供：国土交通省)

交通量の考え方		
306 王子千住南砂町線（明治通り）の現況交通量 【平成 22 年度道路交通センサス／起点側：言問橋南千住線、終点側「言問大谷田線」 24 時間自動車類交通量上下合計（日交通量） 小型車 24,256 台、大型車 3,986 台		
駐車マス算出	トイレ器数算出	必要面積（概算）
小型車台 85 台 大型車台 35 台 身体障害者用 2 台	便器数（男小）45 器 便器数（男大）14 器 便器数（女性）104 器	駐車場面積 約 7,710 m ² (駐車マス×台数、車路などを含めた試算値) トイレ面積 約 820 m ² (トイレ器数×1 器当り面積による試算値)

5. 進出意向が強かった民間事業者等の意見

(1) 用途・規模・業種等の傾向

対象用地への進出意向が強かった民間事業者等の用途系列・開発規模・業種等をまとめると以下のようなになる。

○民間事業者

用途系列	開発規模	業種等	考え方の傾向
住宅機能	大規模	・賃貸マンション	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地は広い方が良い ・基準容積率の最大まで使いたい ・定期借地で、期間は50年程度 ・賃貸マンションの他、福祉、物販、飲食等の複合施設の運営が可能 ・どのようなスケジュールでも事業は可能 ・敷地が狭い場合でも、中規模の住宅も可能
商業機能	大規模	・量販店（家具等）	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地は広い方が良い ・事業者選定から出店までの期間は早い方が良い ・衣料店などとの複合施設は考えられる
	中規模	【ケース1】 ・食品スーパー、ドラッグストア、ホームセンター等の複合施設	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地は広い方が良い ・食品スーパーで3,000㎡程度、その他の事業は現時点では想定していない ・定期借地で、期間は20年程度
		【ケース2】 ・食品スーパー、飲食、スポーツ等の複合施設	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地は広い方が良い ・床面積12,000㎡程度 ・定期借地で、期間は20年程度 ・5年後に建築工事では、事業判断ができない ・公募から事業着手までが長すぎる
小規模	・食品スーパー	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地は広いと使い切れない ・規模は床面積3,000㎡、2階程度 ・定期敷地で、期間は20年 ・事業者選定から出店までを約1年間としたい 	

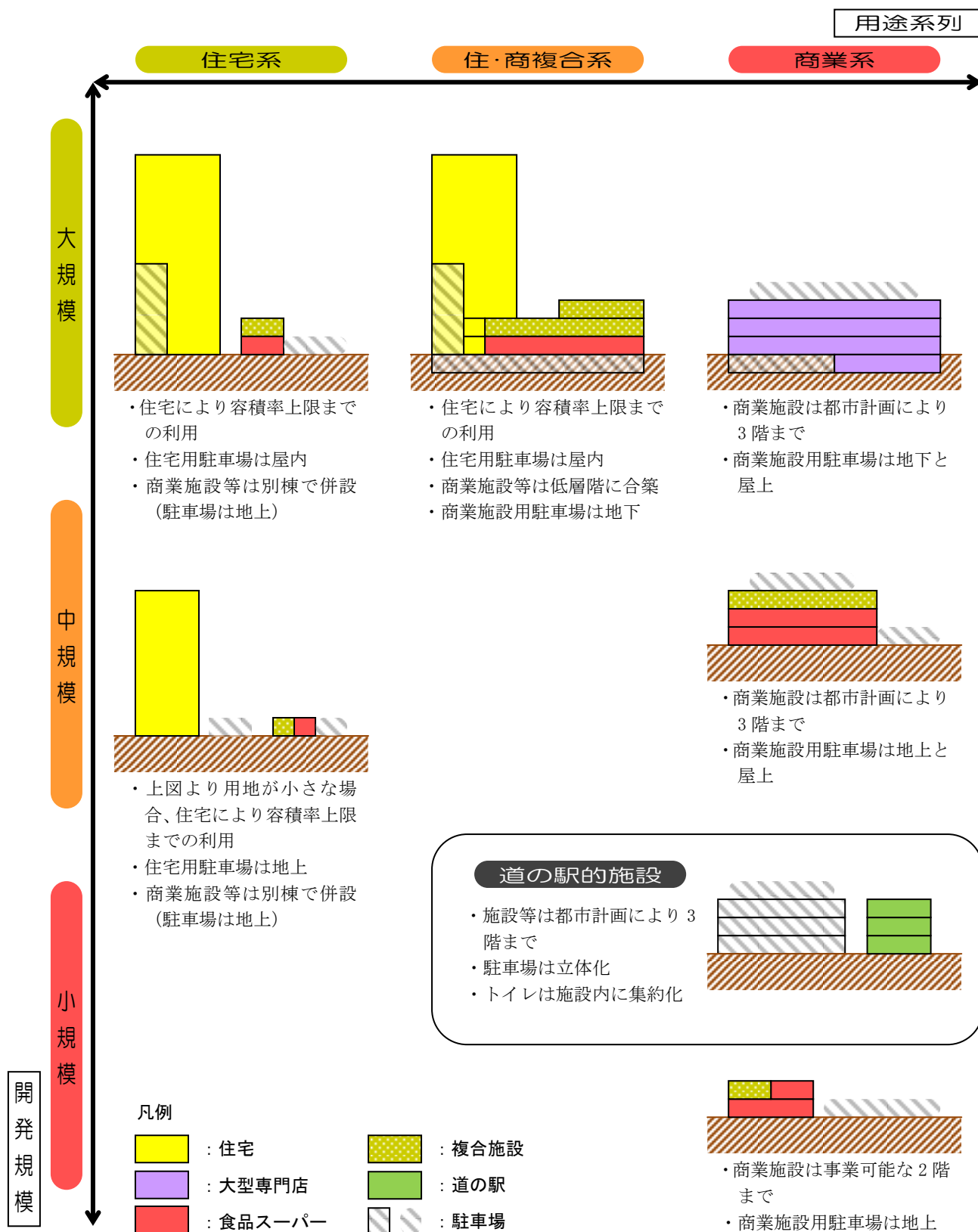
○国土交通省

用途系列	機能等	考え方の傾向
道の駅	<ul style="list-style-type: none"> ・休憩機能（駐車場、トイレ） ・農産物直売所 ・独自機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅的施設を検討すべき ・都会型の道の駅的施設として、インバウンド、伝統文化、観光バス駐車場等、住民ニーズを踏まえた、区の独自性を検討 ・駐車場の有料化を検討

(2) 民間事業者等が想定する施設構成イメージ

進出意向のある事業者の傾向をふまえ、対象用地で民間事業者等が想定した施設構成イメージをケース別に整理した。主な視点は、用途系列を横軸、開発規模を縦軸とし、それぞれの位置関係の整理を行った。

なお、これらの施設構成イメージは、ヒアリングの結果に基づくものであり、実際の計画、設計によるものではない。



(3) その他留意したい意見

①区施設（清掃車庫等）に対するイメージ

住宅の場合は、南側に清掃車庫等があると、入居の募集が難しいという事業者がいる反面、計画上の配慮などで解決できるという事業者もいた。

商業の場合は、複数の事業者から、清掃車と来店者の車・人の動線は錯綜させないことが大事な条件であり、視覚的には区施設を植栽などで隠すような対策をしたという事業者もいた。

②観光バス駐車場の有無

ヒアリングでは、観光バス駐車場を設置しない場合と、設置する場合の2つの案を示した。設置しない場合に対し設置する場合は、民間で活用できる敷地面積が大きく減ることから、設置する場合では進出が難しいという回答が複数社からあった。

一方、観光バス駐車場を設置する場合でも、高度利用であれば1階ピロティ又は地下への可能性もあり得ると回答した事業者もいた。

③地下空間の扱い

既存建物の地下空間の再利用については、施工上困難を伴うことから現実的ではないといった回答が複数社からあった。

商業施設の場合は、簡易な建物で投資を抑える必要があることから、地下空間は利用したくないとの回答が複数社からあった。

住宅の場合は、高度利用を前提とすれば、地下空間整備の工事費もスケールメリットから捻出でき、住宅用駐車場などへの利用可能性があるという回答した事業者もいた。

6. ヒアリング調査に関する考察

(1) 住宅機能

【参画意向について】

賃貸住宅及び高齢者住宅を含む住宅系用途の事業が可能と回答した民間事業者は3社で、うち、1社から積極的な回答を得たが、その他のデベロッパーなどの住宅を手掛ける民間事業者からは、立地特性や清掃車庫等に対する否定的な回答や現時点では判断できないと言った回答であった。

【事業規模について】

事業が可能とした民間事業者からは、事業を成立させるためには基準容積を使い切った比較的大規模な住宅を想定しており、低層階に商業施設を併設することにも肯定的な意見があり、人口の増加による地域活性化と周辺住民の利便性向上を図るという点で一定の可能性が示された。

【事業期間について】

住宅は、事業期間が約50年間と長期にわたるため、社会情勢の変化の影響は比較的少ないとの回答であり、今回のヒアリングで示したスケジュールにおいても事業参画が可能である。

以上のことから、将来的に公募を実施して対象用地に住宅を主とする施設を整備することは可能であるが、事業者が限られるため、より多くの事業者が参画できる条件を検討していくべきと考える。

(2) 商業機能

【参画意向について】

商業施設は、食品スーパーについて多くの民間事業者から積極的な意向が示され、1社ではあるが大型量販店からも同様の意向があり、事業の可能性が示された。

また、事業者決定から出店までの期間が約1年程度と短いことが特徴であり、今回区が示したスケジュールでは、事業開始までの期間が長く、数年先を見通すのは困難であるため、現時点で判断はできないという意見も多くの民間事業者から寄せられた。

【事業規模について】

事業が可能とした民間事業者からは、商業施設の利用者の特性から、建物は1階部分をメインとして、階層は最大でも2階程度としており、基準容積を使い切ることとは難しいとの回答であった。

【事業期間について】

商業施設は、比較的簡易な建物かつ事業期間20年程度で資金を回収することが基本であるとの回答であった。

以上のことから、将来的に公募を実施して商業施設を主とする用途を整備する場合には、社会情勢の変化をとらえ民間事業者の進出意向が旺盛な時期に公募を実施することが必要であると考えられる。

(3) 道の駅

「道の駅」として登録するには、明治通りの交通量から算出した数の24時間無料で利用できる駐車場とトイレの整備が必要であるが、これらを対象用地で確保することは課題がある。

しかしながら、道の駅は、広域的な集客のほか、地域特性を活かした取り組みによる賑わいの創出が期待できることから、文化・産業・観光を核とした「道の駅的施設」の可能性について、引き続き、国と連携しながら検討すべきである。

検討にあたっては、道の駅に一般的に設置される農産物直売所に頼らない施設構成や、課題として指摘のあった駐車場の有料化等についての検討も同時に行うべきである。

7. 活用イメージの検討

(1) 住宅機能を核とした施設構成

①イメージ図（観光バス駐車場を設置しない場合）



②イメージ図（観光バス駐車場を設置する場合）



③施設構成のイメージ

ア) 公共施設

施設名	概要
清掃車庫等	清掃車の車庫
	清掃車庫事務室
自転車保管所	収容台数 2,000 台
防災備蓄倉庫	拠点備蓄
災害物資の集積所	災害時に自転車保管所を転用
観光バス駐車場 ^(※)	収容台数 18 台

※観光バス駐車場を設置した場合の概要を記載

イ) 民間施設

機能	施設名
住宅機能	賃貸住宅
商業機能	食品スーパー、その他店舗

④期待される主な効果

平成 27 年（10 月 1 日現在）は、台東区の老年人口率は 23.8%であるのに対し、北部地域は 29.3%と 5.5 ポイント上回っているほか、年少人口率は台東区が 9.2%であるのに対し、北部地域は 8.6%と 0.6 ポイント下回っている。

対象用地に住宅機能を整備することで、子育て世帯が転入すれば、年少人口や生産年齢人口が増加し、年齢別世代間構成のバランスが改善される。

また、世代間交流も促進され、良好な地域コミュニティの活性化に結びつくほか、人口の増加による地元商店街の賑わいや地域での消費拡大も見込まれる。

さらに、住宅の周辺に空地を設けることにより、周辺環境の改善や防火性の向上も期待できる。

(2) 商業機能を核とした施設構成

①イメージ図（観光バス駐車場を設置しない場合）



②イメージ図（観光バス駐車場を設置する場合）



③施設構成のイメージ

ア) 公共施設

施設名	概要
清掃車庫等	清掃車の車庫
	清掃車庫事務室
自転車保管所	収容台数 2,000 台
防災備蓄倉庫	拠点備蓄
災害物資の集積所	災害時に自転車保管所を転用
観光バス駐車場 ^(※)	収容台数 18 台

※観光バス駐車場を設置した場合の概要を記載

イ) 民間施設

機能	施設名
商業機能	量販店又は食品スーパーを核とする複合施設

④期待される主な効果

商業施設の状況を見ると、スーパーマーケットは台東区内（500メートル圏内）で4店舗が立地している。

対象用地に、量販店または食品スーパーを核とする複合施設を整備した場合、当該地域の商業機能の核となり、北部地域の生活環境と地域住民の利便性が大きく向上する。

また、近隣住民の利用に加え、明治通りに面しているという立地条件を活かし、他地域からの車での利用も見込め、新たな賑わいを創出することが可能となる。

さらに、商業施設との協定の締結により、災害時に食料品や日用品の提供を受ける等、地域防災力の向上が図られる。

(3) 道の駅的施設

①イメージ図



②施設構成のイメージ

ア) 公共施設

施設名	概要
清掃車庫等	清掃車の車庫
	清掃車庫事務室
自転車保管所	収容台数 2,000 台
防災備蓄倉庫	拠点備蓄
災害物資の集積所	災害時に自転車保管所を転用
観光バス駐車場	大型用駐車場と併用

イ) 道の駅的施設

機能	施設名
道の駅機能	文化・産業・観光関連施設、農産物直売所、免税店 イベント広場

③期待される主な効果

都内の道の駅は、八王子市に立地する「八王子滝山」1か所のみである。類似する施設が対象用地で整備されれば、23区内で初の道の駅的施設となり、大きな話題となる。

道の駅的施設を整備することにより、北部地域に集積する皮革産業等を活かし、ものづくりの魅力を実感できる取り組みのほか、区が有する多彩な文化を活用した体験型観光など、地域資源を活かした特色ある事業を展開することで、北部地域の宿泊施設を利用する外国人観光客等も訪れる施設となり、観光客の回遊性の向上が図られ、賑わいが創出される。

また、姉妹友好都市など地方の新鮮な農産物を扱う直売所は、大都市の住民にとって魅力的であり、区内外からの集客が期待できるほか、地方の活性化にも資する取り組みとなりうる。

さらに、施設内にイベント広場を設けることで、北部地域の各イベントとの連携や、フリーマーケット等の開催による地域交流の促進が図られる。

8. 事業手法等の検討

(1) 公共施設の整備

公共施設については、新たに敷地の南側に清掃車庫等、自転車保管所、防災拠点機能等を設置した場合、区の単独整備となる。

整備にあたっては、建設費やライフサイクルコストの縮減に努めることはもとより、平成28年3月策定の「台東区公共施設保全計画」を踏まえ、施設の長寿命化対策や環境負荷の低減等に努めていく。

(2) 民間施設の整備

①民間施設の整備で想定される手法

ア) 定期借地権方式

種類	存続期間	利用目的	借地関係の終了	終了時の建物
一般定期借地権	50年以上	用途制限なし	期間満了による	原則、借地人は建物を取り壊して土地を返還する
事業用定期借地権	10年以上 50年未満	事業用建物所有に限る（住居用は不可）		
建物譲渡特約付借地権	30年以上	用途制限なし	建物譲渡による	<ul style="list-style-type: none">・ 建物は地主が買い取る・ 建物は収去せず土地を返還する・ 借地人又は借家人は継続して借家として住むことができる

イ) PPP

公民が連携して公共サービスの提供を行うスキームをPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ：公民連携）と呼ぶ。PFIは、PPPの代表的な手法の一つ。

PPPの中には、PFI、指定管理者制度、市場化テスト、公設民営（DBO）方式、さらに包括的民間委託、自治体業務のアウトソーシング等も含まれる。

ウ) P F I 方式

P F I (プライベート・ファイナンス・イニシアティブ) とは、公共施工等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方である。

P F I の重要な概念である V F M (バリューフォーマネー) とは、従来型公共事業の総費用と P F I の場合の総費用とを比較し、従来型公共事業の方が総費用が高い場合、又は、同額でも、P F I によってサービスの向上が見込める場合に「V F M がある」となり、反対に P F I の総費用が高い場合に「V F M がない」となる。P F I 事業を実施する場合、この V F M が確保されることが重要な要素となる。

また、P F I は、「公共性、民間経営資源活用、効率性、公平性、透明性の 5 原則」及び「客観主義、契約主義、独立主義の 3 主義」の遵守が必要とされている。

■ P F I 方式の事業形態

サービス購入型	民間が公共施設の設計、建設、維持管理及び運営にかかわり、公共部門からの収入により事業コストを回収する。
独立採算型	公共からの事業認可などに基づき、民間が公共施設を設計、建設、維持管理及び運営し、事業コストは利用料金収入により回収する。
ジョイントベンチャー型	官民双方の資金を用いて、民間が公共施設の設計、建設、維持管理及び運営を行う。事業運営は民間が主導する。

■ 主な事業手法

B T O	民間事業者自らが資金調達し、施設を建設し (Build)、施設完成直後に公共に所有権を移転し (Transfer)、民間事業者が施設の維持管理及び運営 (Operate) を行う方式。
B O T	民間事業者自らが資金調達し、施設を建設し (Build)、維持管理及び運営し (Operate)、事業期間終了後に公共に施設所有権を移転する (Transfer) 方式。
B O O	民間事業者自らが資金調達し、施設を建設し (Build)、維持管理及び運営 (Operate) を行うが、公共への所有権移転は行わない (Own) 方式。

②対象用地で想定される事業手法

活用パターン	想定される事業手法	備考
住宅施設	一般定期借地権	区が土地を保有しながら、敷地の有効活用を図ること、また、事業の性質上、住宅は強固な建物となることから、一般定期借地権で、民間活力の導入を図ることが適当である。
商業施設	事業用定期借地権	区が土地を保有しながら、敷地の有効活用を図ること、また、事業の性質上、商業施設は強固な建物を必要としないことから、事業用定期借地権で、民間活力の導入を図ることが適当である。
道の駅的施設	業務委託、指定管理者制度、PFIなど	道の駅的施設については、民間を活用する施設と公的な施設との構成により、適切な事業手法についても検討する必要がある。また、民間事業者の意向や国との協議等を十分に踏まえていく必要がある。

9. 課題整理

(1) 対象用地の活用に参画する事業者の確保

①民間事業者の意向

本調査の中で18社に対して実施したヒアリングでは、対象用地への進出意向について、難しい、現時点で判断できないとする事業者と進出したいとする事業者の両者が存在した。

進出したいとする事業者は、食品スーパーを核とする商業施設が複数社と賃貸住宅が1社であった。

また、現時点で判断できないと回答した事業者からも、敷地北側が明治通りに面しているため、様々な事業展開が想定できるとの意見が寄せられた。

今後も、社会情勢をふまえ、民間事業者への情報提供や、民間事業の状況などを把握しつつ検討を進めていくことが必要である。

②公募時期の検討

公募による事業者選定については、用途に応じて公募時期を見極める必要がある。とりわけ商業用途については、日々変化する社会情勢の影響を大きく受けることから、公募から事業着手までを可能な限り短縮するなど、多くの民間事業者が公募に参加できる環境を整備する必要がある。

③公募条件の整理

公募の際に複数の事業者の提案を受けるためには、民間が進出しやすい事業期間の設定も重要であるが、民間の創意工夫が可能となる公募条件とすることが必要である。

公募条件は、区として必要な条件を明確かつ最小限にしなが、民間の自由な発想を競うことができる条件とすることが必要である。その上で、複数の提案の中から最も優れた事業者を選定することが、対象用地の有効活用に繋がる。

そのため、これまでの検討経過を踏まえることや関係機関・団体等との協議を十分に行いながら、また、民間市場の動向等を注視しながら、公募条件を検討することが必要である。

(2) 観光バス駐車場

民間事業者へのヒアリングにおいて、進出に意欲的な事業者は、活用できる敷地を可能な限り広く確保したいとする事業者がほとんどであった。

対象用地の活用において、観光バス駐車場を設置しない場合とする場合では、活用面積に大きな違いが出るため、事業者の進出意向に大きな影響を及ぼすこととなる。

そのため、区で観光バス駐車場の敷地を設定するのではなく、民間事業者の創意工夫により、民間施設と観光バス駐車場を一体で提案することを可能とするなどの検討が必要である。

(3) 事業手法等

①事業手法の検討

対象用地で想定される事業手法は、一般定期借地権、事業用定期借地権、PFI方式など、活用用途に合わせた手法を検討する必要がある。

とりわけ、PFI方式を導入する際には、事前に民間事業者の意向やVFMのほか、事業のリスク分担や関係法令の整理など、専門的見地から十分に調査をする必要がある。

②効率的な施設整備の検討

民間施設を建設する際に既存建物の地下や杭の撤去等についての課題があるため、解体から施設整備までを一体で行うなど、工事の効率化やコスト縮減についても検討することが必要である。

