

中心市街地

公有地利活用基本構想（案）

2019 年●月
大分市



中心市街地公有地利活用基本構想

目 次

1. はじめに.....	1
2. 基本構想の位置付け	2
3. 中心市街地を取り巻く情勢.....	4
3.1 大分市の現状.....	4
3.2 中心市街地公有地の概要	24
4. 中心市街地公有地の利活用方針	29
4.1 中心市街地のまちづくりの方針	29
4.2 中心市街地公有地の利活用の方向性	30
5. 中心市街地公有地に求められる機能	33
5.1 求められる機能の考え方	33
5.2 市民ニーズ	33
5.3 必要な公共サービス機能	34
5.4 民間事業者ヒアリング	35
5.5 利活用イメージ.....	38
6. 事業手法の方向性	42
6.1 土地所有形態.....	42
6.2 施設の整備手法.....	45
7. 事業スケジュール	50
8. （参考資料）	51
8.1 中心市街地公有地等基本構想検討委員会	51

1. はじめに

本市の中心市街地は、かつて鉄道により南北に分断されていましたが、大分駅周辺総合整備事業等により一体的なまちづくりが進み、あわせて、南北駅前広場の完成や、ホルトホール大分の開館、JR おおいたシティの開業や大分県立美術館の開館など多くの大型事業が完成し、大きな変貌を遂げています。また、2017年には大分城址公園整備・活用基本計画の策定や国道197号の再整備（リボン197）に着手しており、さらには大分パルコ跡地や大分フォーラス跡地の整備、ラグビーワールドカップ2019なども控え、中心市街地のまちづくりは次なる段階を迎えています。

このような中、本市では中心市街地に位置する荷揚町小学校跡地、JR 大分駅東側の大規模公有地（22街区・54街区）の利活用により、中心市街地のさらなる魅力創造を図ることが不可欠と考えています。荷揚町小学校跡地は、「大分市立小中学校適正配置基本計画」に基づき、新設の碩田学園に統合され2017年3月に閉校し、地域住民からは子どもの遊び場や地区公民館等の整備により、中心市街地の活性化やにぎわいづくりなどが望まれています。また、大分駅南土地区画整理事業の実施に伴い生まれた、大規模公有地（22街区・54街区）についても、JR 大分駅に隣接する立地特性を活かし、交通結節機能の強化とあわせてにぎわいを創出し、今後の中心市街地の魅力ある発展に資する利活用が望まれています。

本基本構想は、これらの中心市街地に位置する公有地の整備方針を示し、各公有地に導入することが望ましい機能を整理するとともに、民間のノウハウや資金を活用することによる効率的・効果的な事業手法の検討等を取りまとめたものであり、今後は、本市の中心市街地のまちづくりの骨格として、魅力のある実現性の高い事業の構築を目指します。

最後に、本基本構想の策定に当たり、熱心なご議論をいただきました検討委員会の皆様をはじめ、貴重なご意見をお寄せいただきました市民の皆様から感謝申し上げますとともに、本事業の推進に向け、今後とも一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

2.

基本構想の位置付け

2.1.1 基本構想の位置付け

本基本構想は、大分市総合計画「おおいた創造ビジョン2024」をはじめとする本市の上位計画、及び「おおいた中心市街地まちづくりランドデザイン」に基づくとともに、関連する各種計画等との整合を図るものとします。

大分市総合計画「おおいた創造ビジョン 2024」

- めざすまちの姿（都市像）「笑顔が輝き 夢と魅力あふれる 未来創造都市」
- 基本構想：新しい時代の総合的かつ計画的な行政運営の指針を定め、新たな目標と発展の方向性を明らかにする
- 基本計画：基本構想で定める基本的な政策とそれに基づく具体的な各種施策の関係を体系的に示すとともに、個別の施策項目の内容を明らかにする
- 基本構想期間：2016年度～2024年度

大分市都市計画マスタープラン

- 目的：市民の身近な意見を取り入れ、大分市の将来像を描き出し、その実現に向けた都市計画の基本的な方針を定めることを目的に策定
- 策定：2011年3月（2016年7月一部改訂）
- 目標年次：2030年

大分市立地適正化計画
※都市計画マスタープランの一部

各種個別計画

大分市公共施設等総合管理計画
大分市商工業振興計画
大分市観光戦略プラン
大分市バリアフリー基本構想
大分都市圏総合都市交通計画
大分市地域公共交通網形成計画
第3期大分市中心市街地活性化基本計画
大分城址公園整備・活用基本計画等

おおいた中心市街地まちづくりランドデザイン

将来ビジョンの「見える化」

コンセプト「県都にふさわしい中心市街地の魅力が伸展するまちづくり」

中心市街地公有地利活用基本構想

公有地（荷揚町小学校跡地・22街区・54街区）の整備方針

2.1.2 都市計画マスタープラン及びグランドデザインの概要

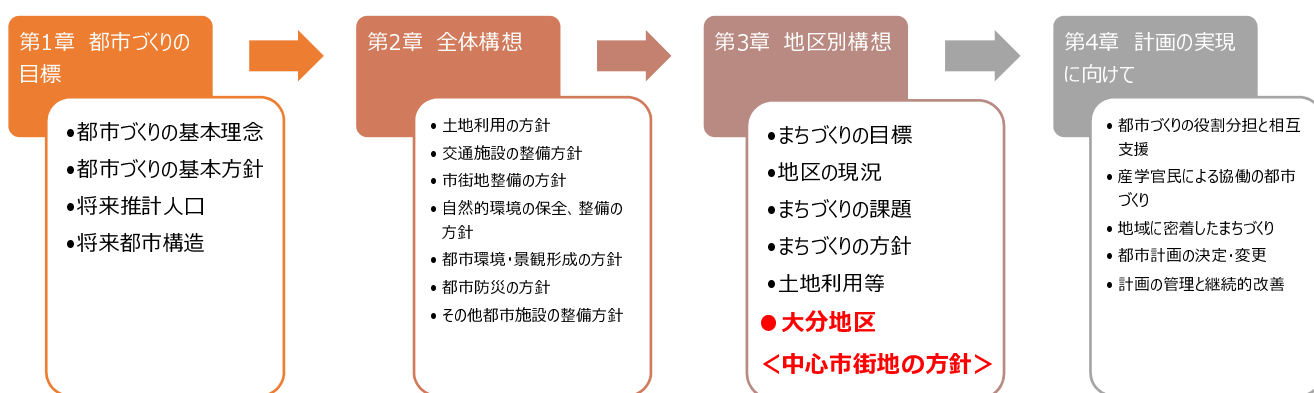
(1) 大分市都市計画マスタープラン

「大分市都市計画マスタープラン」は、本市全域を計画の対象区域とし、市民の身近な意見を取り入れた大分市の将来像を描き出し、その実現に向けた都市計画の基本的な方針を定めています。

「大分市都市計画マスタープラン」は、次のような役割を担っています。

- 大分市の将来像及び都市づくりの目標を明確にします
- 大分市が定める都市計画の基本的な方針を定めます
- 土地利用や都市施設整備などとの相互調整を図ります

■ 大分市都市計画マスタープランの構成



(2) おおいた中心市街地まちづくりグランドデザイン

大分市総合計画「おおいた創造ビジョン2024」をベースに、大分市都市計画マスタープラン地区別構想（大分地区）や個別計画など、今後取り組む施策の整理を行い、中心市街地の魅力創造に資するハード・ソフト事業について、統合的かつ有機的に将来ビジョンとして描き「見える化」を図ったうえで、まちづくりの方向性などのイメージを総合的に分かりやすく示しています。

コンセプト「県都にふさわしい中心市街地の魅力が伸展するまちづくり」

中心市街地のまちづくりにおいて『鍵』となる施策として次のようなものが示されています（抜粋）

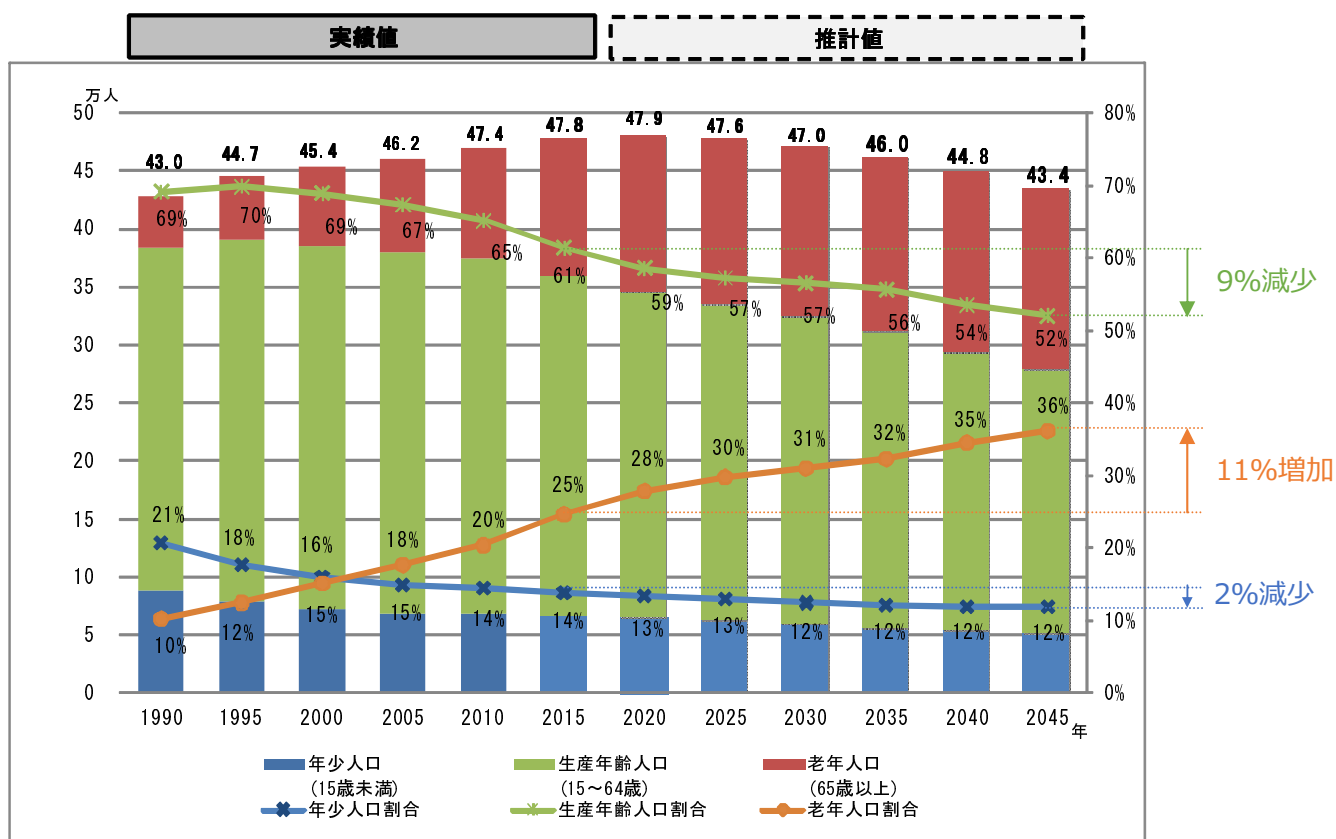
- 元気な子どもを育て、子育てを支えるため、学校跡地を利活用し「府内こどもルーム」を再開します。
- 荷揚町小学校跡地を活用し、防災機能を確保します。
- 荷揚町小学校跡地については、民間活力の導入も視野に中心市街地の魅力を創造する高層複合空間として高度利用を検討します。
- 循環バスの運行による中心市街地の回遊性向上と公共交通の利用促進を図ります。
- JR 大分駅東側の公有地の交通結節機能を強化するとともに路線網の再編など、公共交通の再編を促進します。
- JR 大分駅東側の公有地は新たな経済・文化活動の集積拠点として民間活力の導入も視野に検討します。

3. 中心市街地を取り巻く情勢

3.1 大分市の現状

3.1.1 人口推移及び将来推計

本市の人口は僅かではあるものの、年々増え続けていましたが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後人口は減少に転じ、2045年には1990年と同程度の人口規模になると予測されています。また、人口構造が変化し、老年人口（65歳以上）は2045年までに11%増加する一方、年少人口（15歳未満）は2%、生産年齢人口（15歳～64歳）は9%それぞれ減少することが予測されており、今後は少子化対策や高齢者への対応など、社会の変化への適切に対応することが求められます。



※2015（平成27）年まで総務省統計局「国勢調査」（2020（平成32）年以降は国立社会保障・人口問題研究所推計）
2000（平成12）年以前の人口は、旧佐賀関町、野津原町の人口を含む

図 3-1 年齢3区分別人口の推移及び将来推計

3.1.2 人口動態の推移

本市の自然動態については、これまで出生数が死亡数を上回る自然増の状況が続いていましたが、2017年に死亡数が出生数を上回り自然減となっています。出生数は1973年をピークに減少し続けていましたが、1989年頃から、ほぼ横ばいから微減の状態となり、また、死亡数は年々増加傾向にあり、今後も増加が見込まれています。

社会動態では、本市の大分県内における転出入者の状況について、転出、転入ともに、別府市が最も多い状況となっており、周辺自治体から大分市内への転入者が大分市からの転出者を上回っています。一方、大分県外における転出入者の状況については、転出、転入ともに、福岡県が最も多い状況となっています。

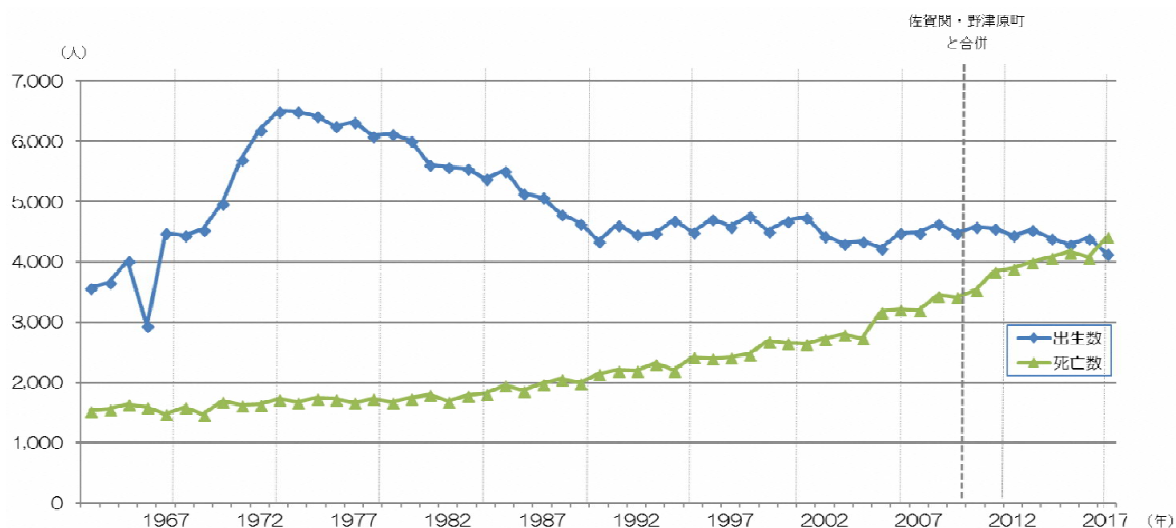


図 3-2 自然動態の推移

資料：「大分市統計年鑑」

【県内】

属性	総数 (人)	第1位			第2位			第3位			第4位			第5位		
		市町村	人数 (人)	割合 (%)	市町村	人数 (人)	割合 (%)	市町村	人数 (人)	割合 (%)	市町村	人数 (人)	割合 (%)	市町村	人数 (人)	割合 (%)
転出	4,426	別府市	939	21.2	由布市	564	12.7	佐伯市	376	8.5	豊後大野市	351	7.9	中津市	350	7.9
転入	5,683	別府市	1,212	21.3	佐伯市	631	11.1	由布市	606	10.7	豊後大野市	486	8.6	臼杵市	453	8.0

【県外】

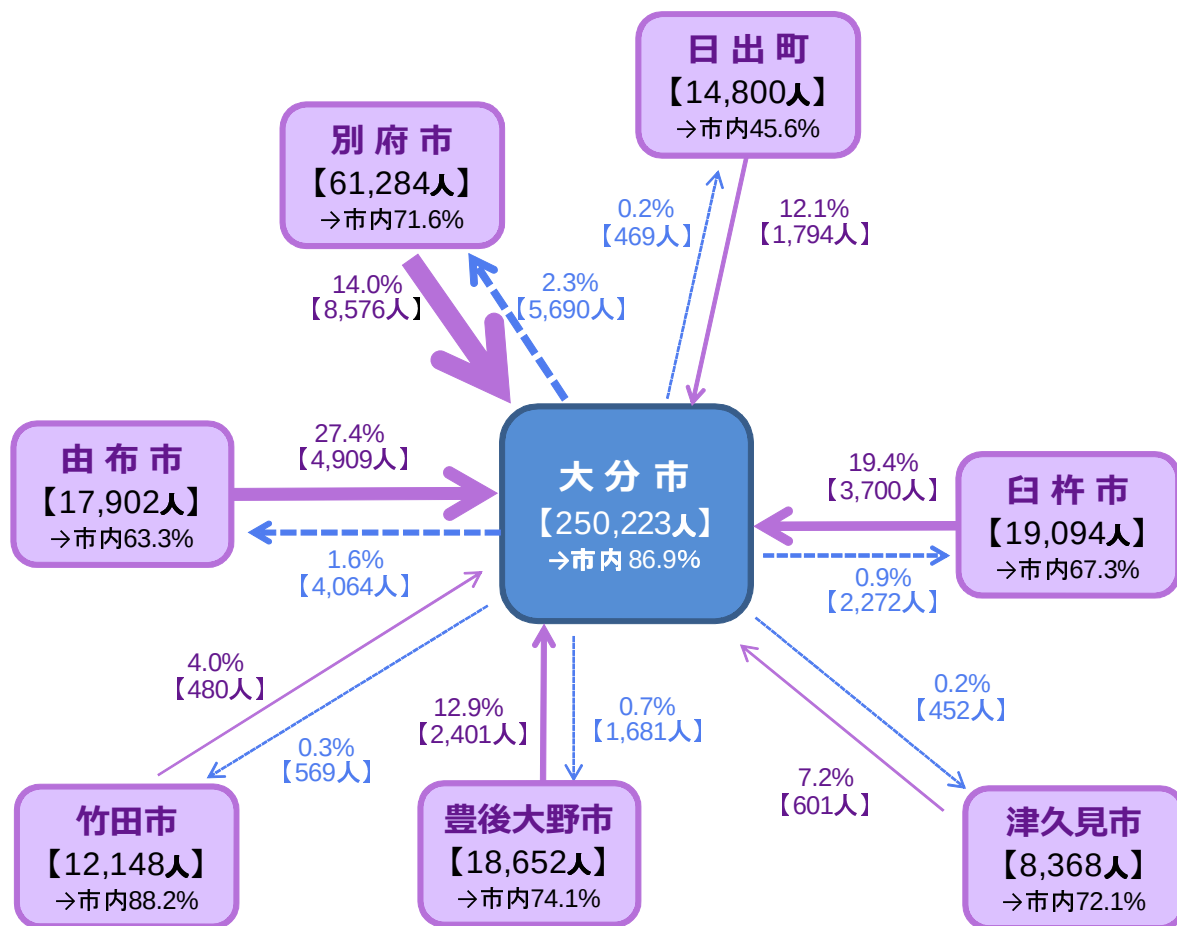
属性	総数 (人)	第1位			第2位			第3位			第4位			第5位		
		都道府県	人数 (人)	割合 (%)	都道府県	人数 (人)	割合 (%)	都道府県	人数 (人)	割合 (%)	都道府県	人数 (人)	割合 (%)	都道府県	人数 (人)	割合 (%)
転出	10,623	福岡県	2,911	27.4	東京都	1,102	10.4	熊本県	613	5.8	国外	581	5.5	神奈川県	503	4.7
転入	9,097	福岡県	2,411	26.5	東京都	677	7.4	熊本県	567	6.2	宮崎県	557	6.1	国外	491	5.4

図 3-3 主な転出入先別県内・県外転出入者数

資料：「大分市人口ビジョン」

3.1.3 昼間人口

平成27年国勢調査によると、大分県の昼夜間人口比率は約99.9%と流出超過であるのに対し、本市の昼夜間人口比率は約101.7%と流入超過となっています。流入人口の内訳としては、別府市、由布市、臼杵市等から、大分市に通勤・通学している人が多くなっています。



※【 】内は就業・通勤者数、%は通勤通学率

図 3-4 主な流入人口・流出人口の内訳（15 歳以上就業者・通学者）

資料：平成27年国勢調査より作成

3.1.4 中心市街地の人口動向及び将来推計

JR 大分駅を中心とした中心市街地の人口は、大分駅南土地区画整理事業の着手前の平成7年の約3.8万人から、平成17年には約3.5万人と減少しましたが、区画整理事業の進捗に合わせて人口は増加に転じ、平成27年には約3.9万人となっています。

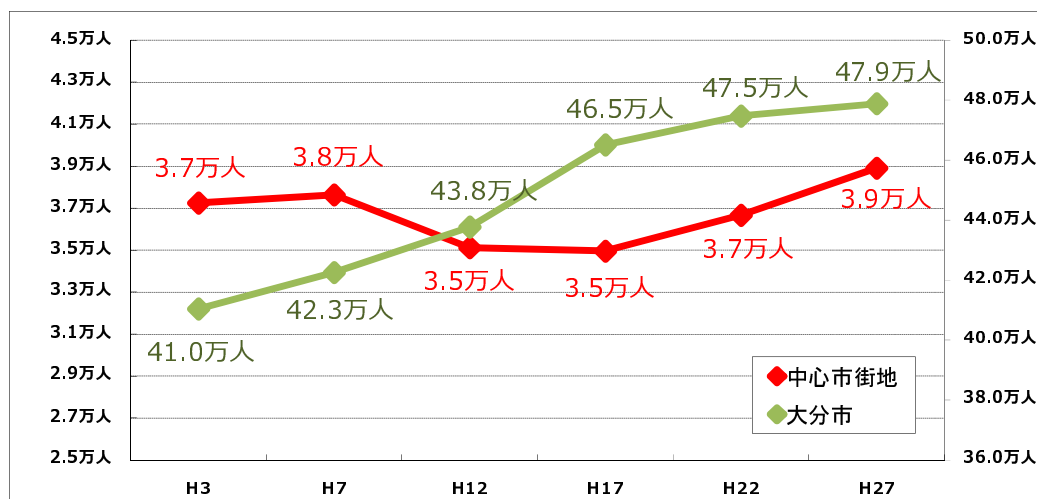


図 3-5 中心市街地の人口動向

資料：「住民基本台帳より作成（金池、荷揚、長浜、大道の4小学校区）」

今後も中心市街地の人口は当面増加の見込みですが、立地適正化計画の策定等、コンパクトで持続可能なまちづくりのため、都心居住を推進する必要があります。高齢化率は、平成22年には20.0%と市平均とほぼ同じですが、平成32年には24.6%、平成42年には28.5%と市平均より低いものの、今後も増加する見通しであり、増加する高齢者への対応など、社会の変化への適切に対応することが求められます。

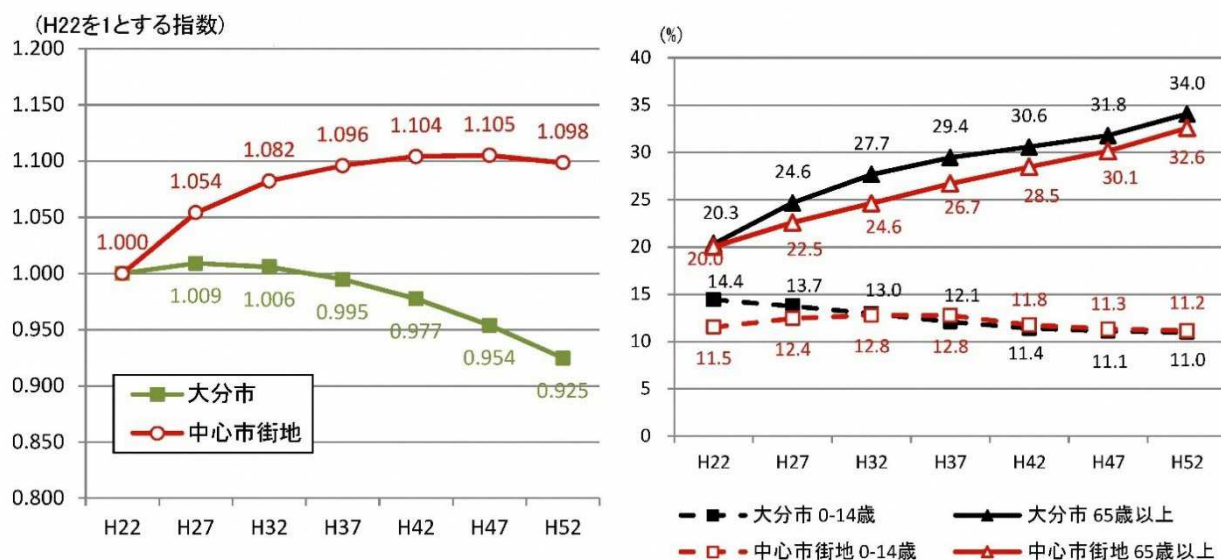
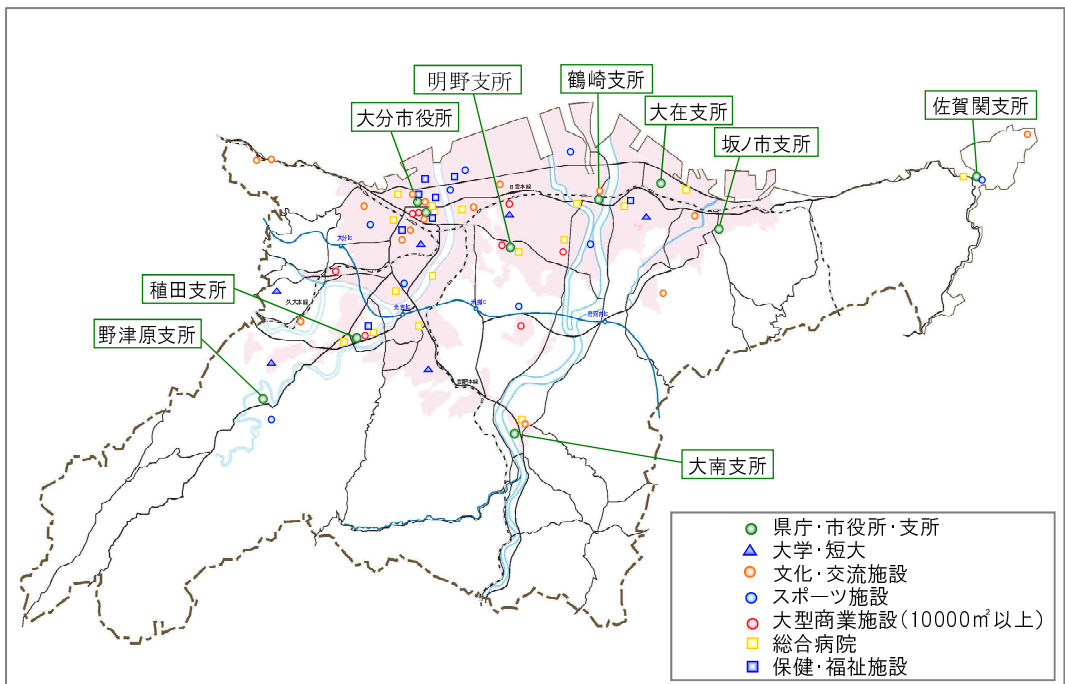


図 3-6 将来の人口増加率の推移と将来の高齢化率・年少人口比率の見通し

また、大分城址公園整備・活用基本計画の策定や、国道197号の再整備（リボン197）が実施され、さらに、平成31年秋のラグビーワールドカップ2019日本大会開催を見据えた大分パルコ跡地の整備や、大分フォラス跡地の整備も控えており、中心市街地に新たなにぎわいが生まれることが期待されています。



大分駅北地区では、JR 大分駅周辺や中央通り沿い及びその周辺の商店街や大型店からなる商業地が形成されており、工業用地や田畑はほとんど見られません。居住の郊外化に伴って、大型商業施設の郊外進出が進み、中心市街地の吸引力が低下していましたが、大分駅周辺総合整備事業の完成にあわせて、JR おおいたシティなど魅力ある大型集客施設が開業し、再び集客拠点としての機能が高まっています。また、その他の空地が比較的多くの街区に点在しており、概ね駐車場として利用されています。荷揚町小学校跡地の周辺は市役所など公共施設が多く立地しており、行政機能が集積しています。

大分駅南地区では、大分駅南土地区画整理事業により新しいまちが形成され、ホルトホール大分などの大型の文化施設や大分いこいの道などが整備されました。また、民間開発による大型マンションの建設が相次ぐなど、都心居住も進んでいます。駐車場を含む未利用地も点在しており、今後も高度利用など開発が期待されます。



図 3-8 中心市街地の土地利用現況

資料：「大分市都市計画基礎調査」

3.1.6 中心市街地の街区別容積率の状況

中心市街地の用途地域を見ると、JR大分駅及び駅北地区の既成市街地は多くの街区が商業地域（指定容積率400～600%）となっています。

各街区の現状の容積率を見ると、中央通り沿い及び昭和通り交差点付近（指定容積率600%）では、現況容積率400%程度の街区が多くなっています。一方で、国道10号沿い（指定容積率500～600%）では、現況容積率400%以上の街区もありますが、200%以下の街区も多くなっています。また、大きな通りに面していない街区や、荷揚町付近、府内町～大手町～金池町付近、大道町付近（指定容積率400%）では、現況容積率200%未満の街区が多くなっています。中心市街地においては、総体的に容積率を全て使用していない、中・低層の建物が多いことや、駐車場需要が高いことから、空き地を路外駐車場として使用することが多いことなどにより、結果として各ブロック単位の容積率は低い状況となっています。

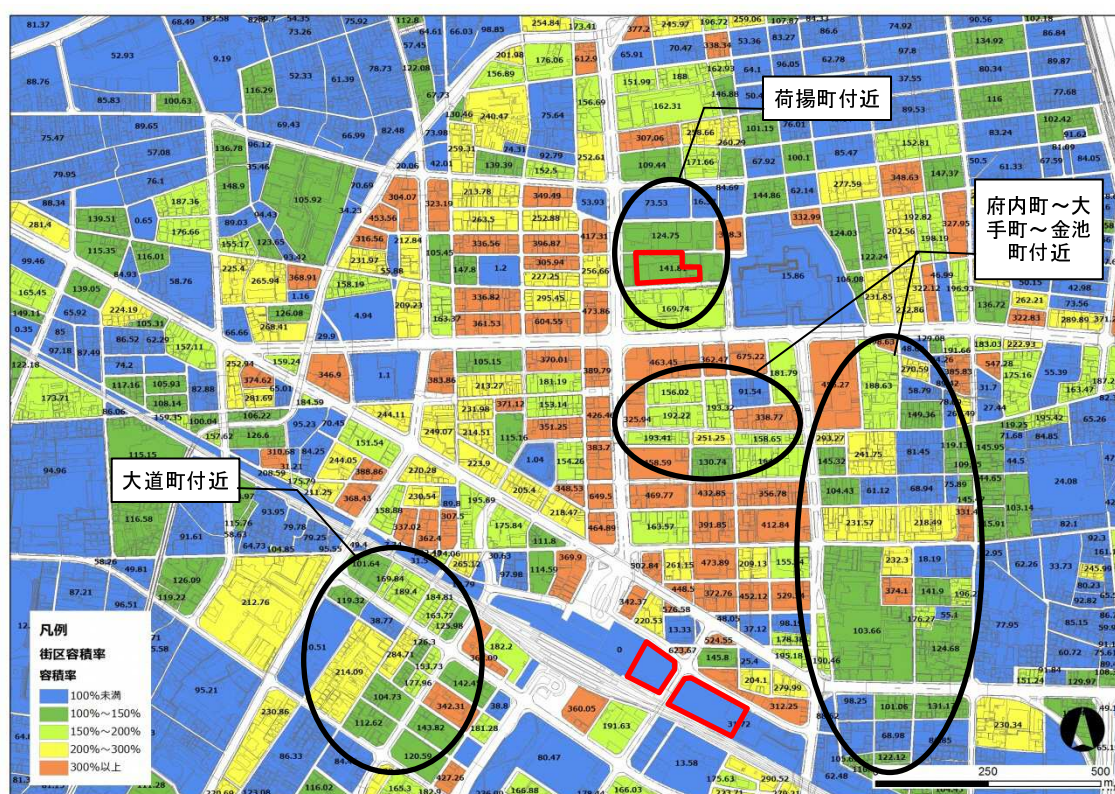


図 3-9 中心市街地の現況容積率（街区別）

3.1.7 開発の動向

大分駅周辺総合整備事業が完成し、駅北既存商業地と駅南の市街地とが一体となった新たな中心市街地が形成されました。近年は都心居住としての宅地・マンションの供給が進んでおり、ホテル、オフィスビル、集合住宅などの民間開発が誘発され、中心市街地の人口も着実に増加しています。

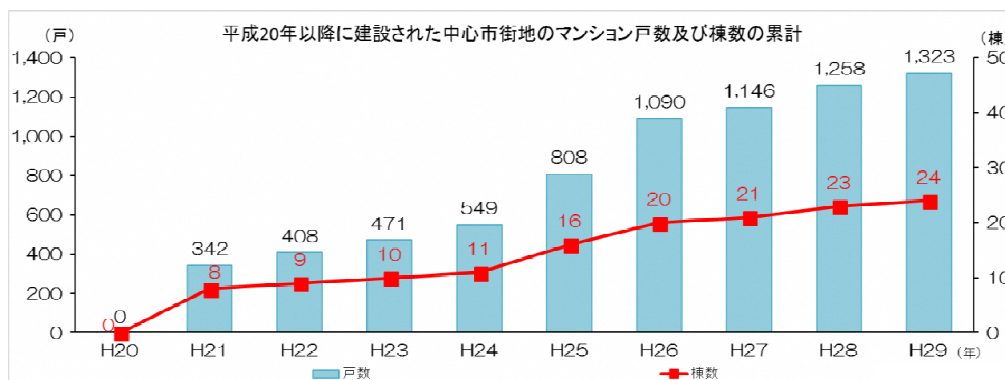


図 3-10 中心市街地のマンション戸数及び棟数の累計

3.1.8 中心市街地の歩行者通行量

歩行者通行量は、平成23年から増加傾向にありましたが、平成28年及び平成29年は前年と比べて減少しています。歩行者通行量については、調査当日の気候や市内外のイベント等に大きく左右される傾向にありますが、平成29年は前年度比3.7ポイントの減少となっており、要因としては、平成27年の JR おおいたシティ、大分県立美術館のオープンにけん引された中心市街地のにぎわいムードが一段落してきたことなどが考えられます。しかし、今後は大分パルコ跡地や大分フォーラス跡地の整備などが控えており、中心市街地のにぎわいの向上が期待されています。

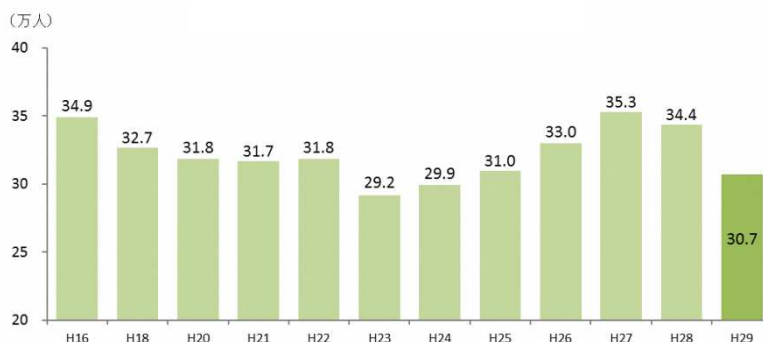
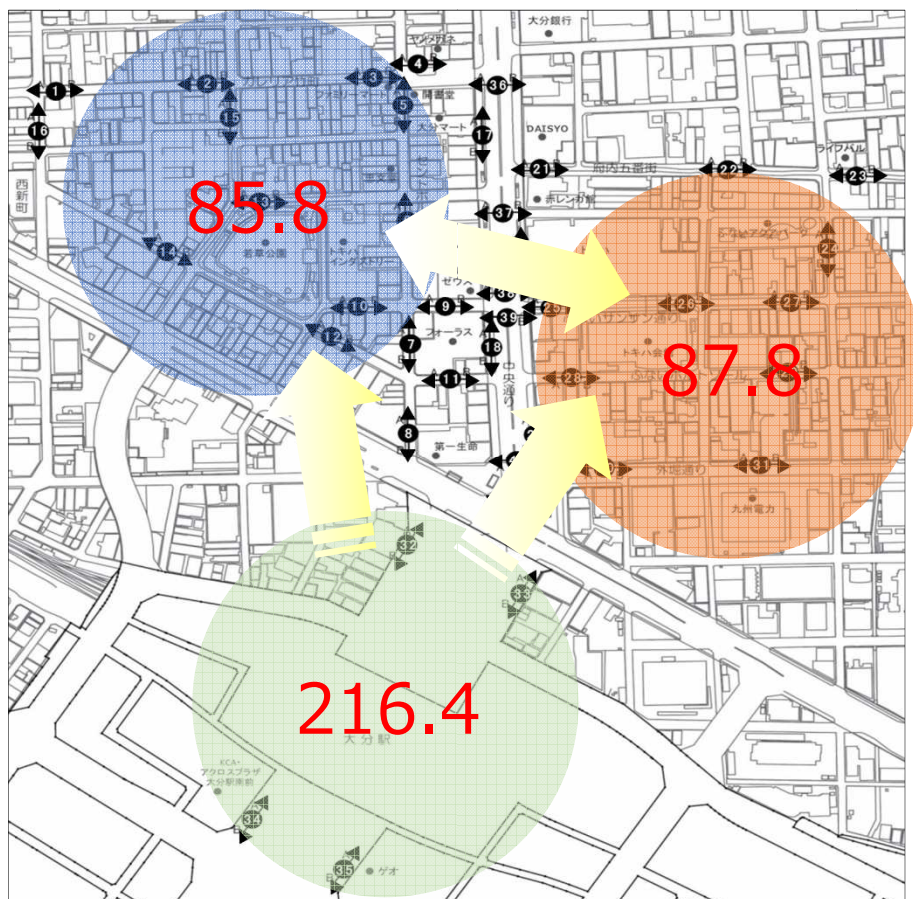


図 3-11 中心市街地の歩行者通行量（土・日の歩行者通行量）

資料：「大分市歩行者通行量調査」

地点別に歩行者通行量の変化を見ると、JR 大分駅前は通行量は大幅に増加しているのに比べ、中央通り西側及び東側の歩行者数は減少傾向にあるなど、通行量や伸び率に大きな差があり、中心市街地全体の回遊性に課題があります。今後は官民における開発等によるまちなかの新たな魅力の拠点を連携させ、各拠点を回遊する流れをつくるなど、面的なにぎわいの広がりを創出することで、回遊性の向上と来街者増加に努める必要があります。



各地点黒丸内の白数字は地点番号、ブロックを示す円内の赤数字は H24 を 100 とする指数を表す

図 3-12 中心市街地の歩行者通行量（土・日の歩行者通行量）

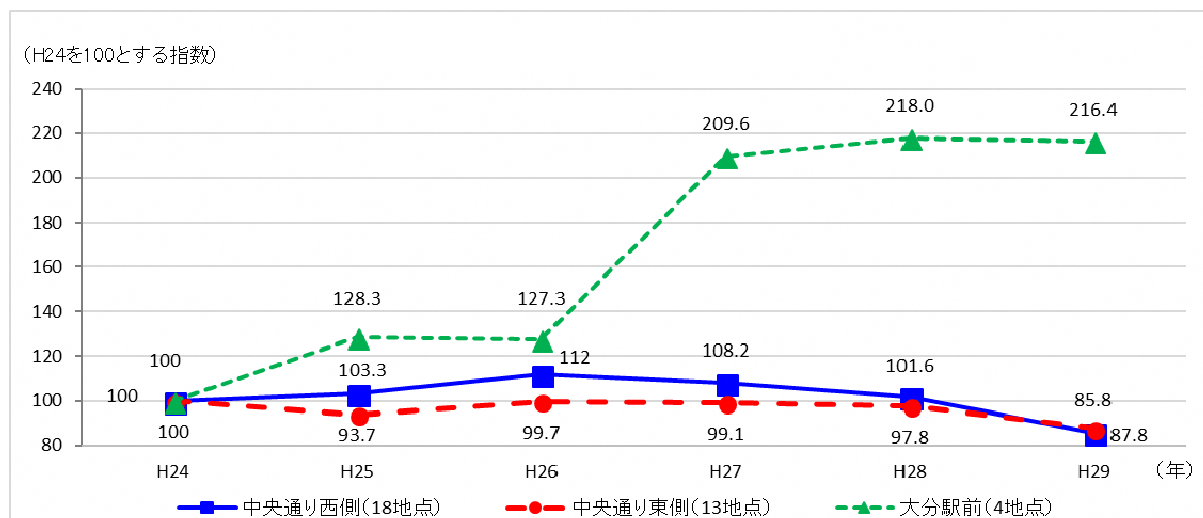


図 3-13 歩行者通行量のブロック別推移（指数）

資料：「大分市歩行者通行量調査」

3.1.9 地価の動向

地価公示価格等について見ると、平成26年頃までは下降傾向にありましたが、近年は微増傾向になっています。県平均変動率が平成4年以降27年連続の下落であるのに対し、JR 大分駅周辺の6地点では近年上昇傾向にあります。これは、平成27年の JR おおいたシティの開業等の大分駅周辺の開発や、大分駅南土地区画整理事業等の推進による利便性向上等による影響が考えられます。特に、大分駅南において大幅に上昇しており、他調査地点と比較して地価の上昇が大きくなっています。

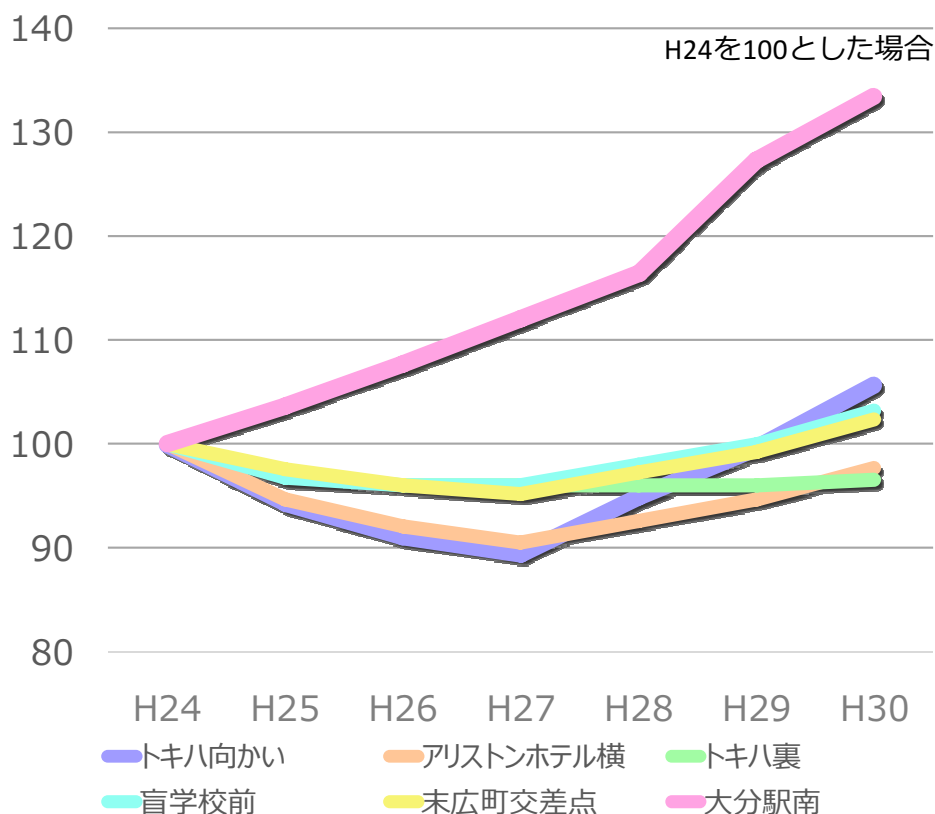


図 3-14 中心市街地における公示地価の推移

資料：大分県平成30年地価調査結果（商業地）

3.1.10 小売業の動向

平成26年の年間商品販売額と従業者数は、平成14年と比べて大分市全域、中心市街地ともに減少しています。また、年間商品販売額、従業者数ともに、大分市全域における中心市街地が占める割合は低下しており、郊外型の大型商業施設の展開などによるものと考えられます。

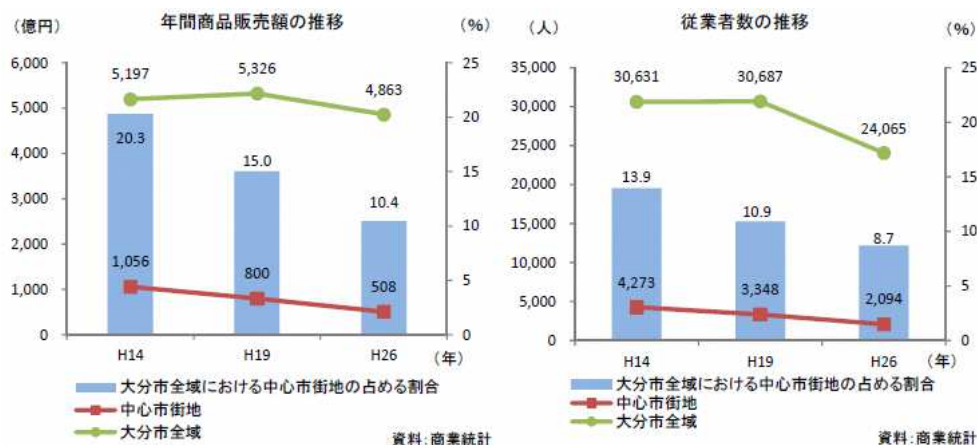


図 3-15 年間商品販売額及び従業員数の推移

中心市街地における商店街の店舗数はほぼ横ばいで推移していますが、空き店舗率は平成24年以降低下していたものの、平成28年以降は再び上昇傾向にあり、今後は、商業・サービス業が集積するエリアの空洞化を防ぐため、訪れる人の回遊性や滞留性を創出することが必要です。

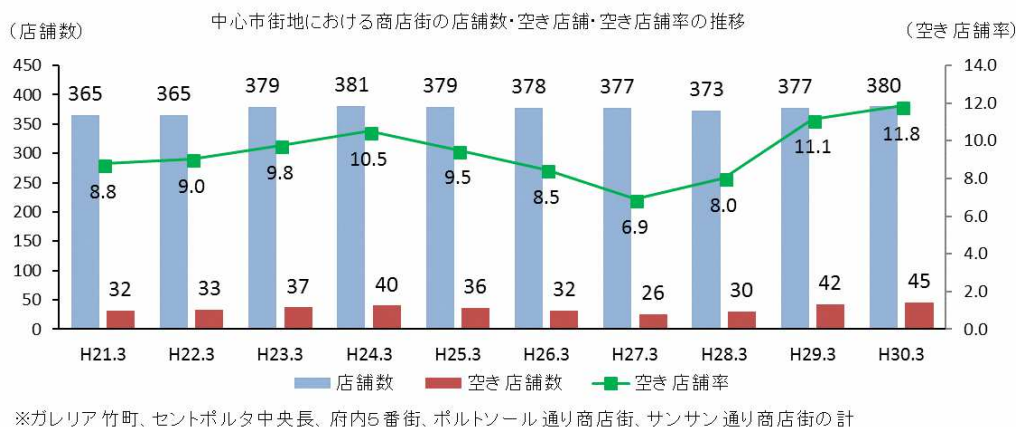


図 3-16 中心市街地における商店街の店舗数・空き店舗数・空き店舗率の推移

資料：第3期大分市中心市街地活性化基本計画

3.1.11 交通結節機能の現状

(1) 大分市周辺の交通の現状

1) 都道府県間旅客流動量の現状（公共交通）

大分県と他の都道府県との移動において、九州圏内へは鉄道や高速バスが多く用いられており、東京・名古屋・大阪などの三大都市圏へは主に空路が用いられています。また、大分空港と大分市街の間はエアライナーが運行されており、空路利用者の主要な移動手段として利用されています。

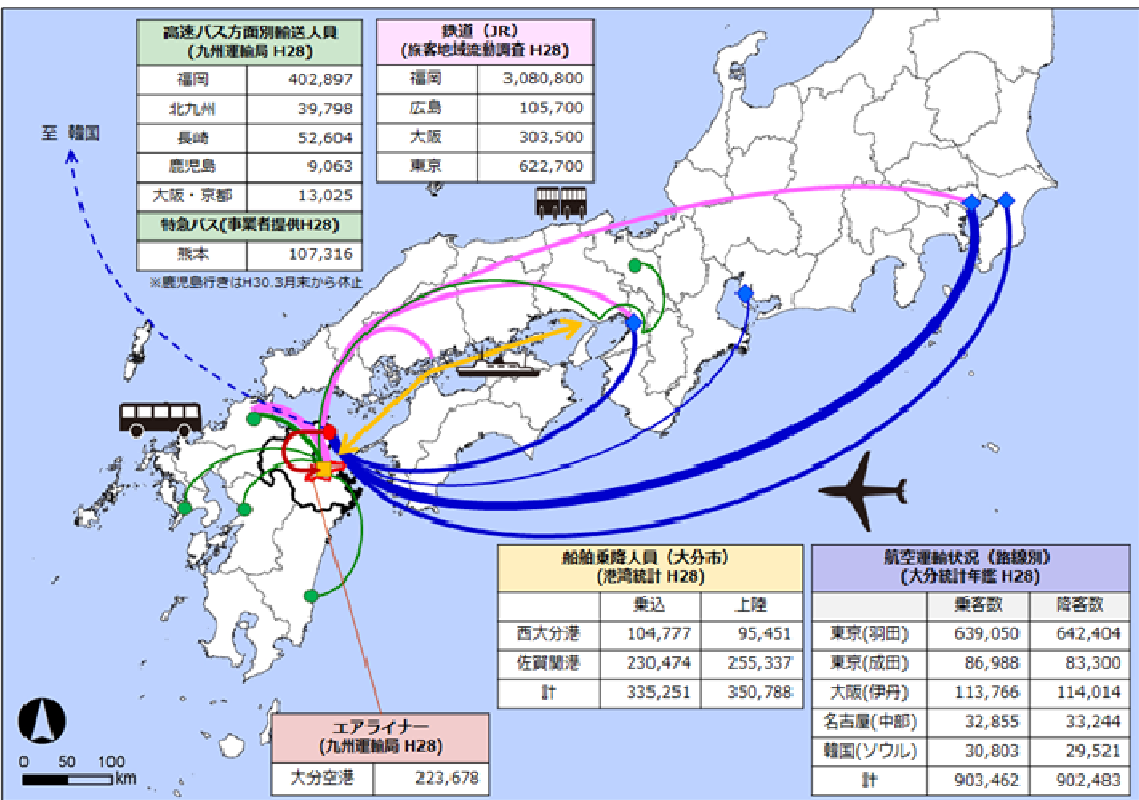


図 3-17 都道府県間の輸送人員

表 3-1 大分市街から主要都市への所要時間

主要都市	移動手段と所要時間	
東京 (羽田)	エアライナー(約 65 分)※－飛行機(約 105 分)	約 170 分
東京 (成田)	エアライナー(約 65 分)－飛行機(約 120 分)	約 185 分
大阪 (伊丹)	エアライナー(約 65 分)－飛行機(約 55 分)	約 120 分
名古屋 (中部)	エアライナー(約 65 分)－飛行機(約 75 分)	約 140 分
福岡 (博多)	JR 特急(約 140 分)	約 140 分
広島	JR 特急(約 90 分)－乗換－のぞみ(約 50 分)	約 150 分
福岡 (天神)	高速バス とよのくに号	約 145 分
北九州	高速バス ゆのくに号	約 155 分
熊本	高速バス やまびこ号	約 260 分
長崎	高速バス サンライト号	約 240 分

※大分・別府－大分空港

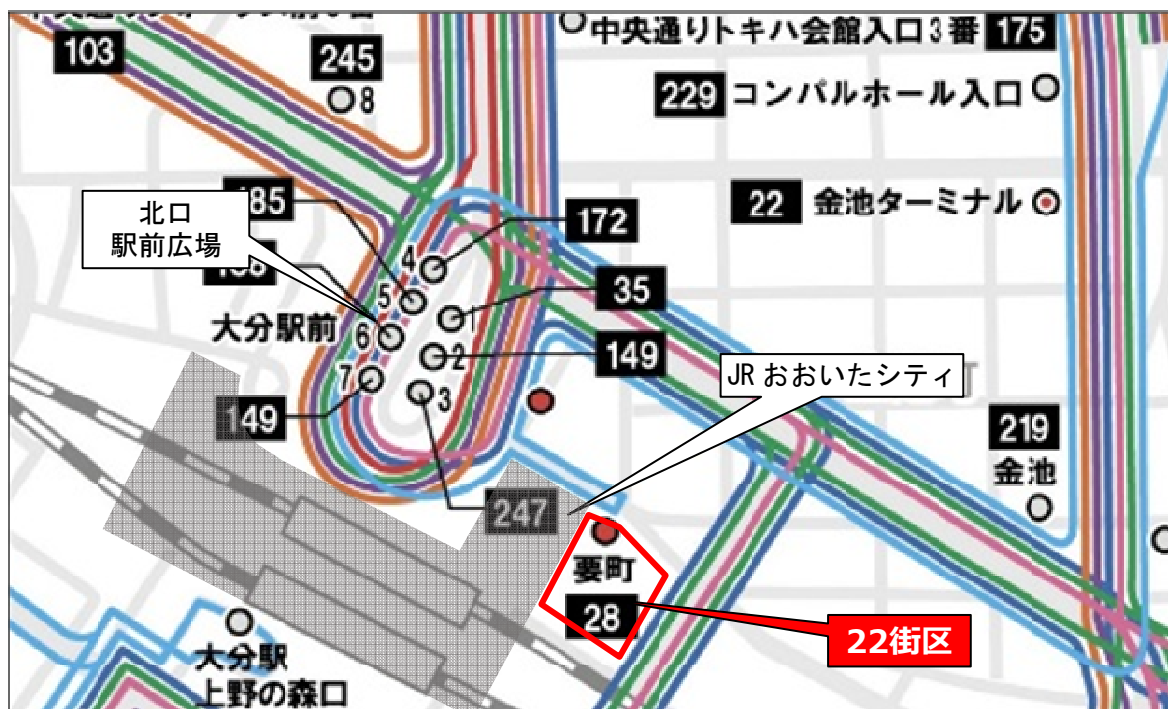
2) 22 街区を利用する貸切バスの状況

市内及び近隣の都道府県を中心に、年間約 8,600 台が 22 街区の貸切バス駐車場を利用しています。



3) JR 大分駅周辺の交通結節の状況

大分駅北口駅前広場に多くの路線バスが乗り入れており、大分駅から県内・市内へ 1 日約 1,000 本の路線バスが運行されています。また、JR 大分駅東側の公有地 22 街区は貸切バス・高速バスの乗降に利用されており、駅前広場と一体的な運用がなされています。



(2) JR 大分駅周辺における交通結節機能の状況（公共交通の機能分担）

現在の大分駅府内中央口広場は、大分駅南土地区画整理事業により整備し、平成27年3月より運用を開始しています。整備前の駅前広場は、バスやタクシー、一般自動車の乗降場や待機場が混在し、駅前広場の大半を占めており、公共交通の乗り場が分散して、分かりにくく使いづらい状況でした。また、中央に配置された緑地帯は市民や来街者の憩いの場として設置されていましたが、寄りつきにくく利用頻度が低い状況でした。

大分駅府内中央口広場の整備により、バスやタクシー、一般自動車の待機機能を22街区に移転し、利用者が安全で分かりやすい駅前広場として整備されました。また、新たに交流拠点としての広場を整備することで、市民や来街者のにぎわいや憩いの空間が創出されています。

駅前広場整備前（区画整理事業前）



▶交通結節機能

路線バス	乗降・待機
空港バス	乗降・待機
タクシー	乗降・待機
貸切バス	乗降・待機
一般自動車	整理場（時間貸し）

大分駅府内中央口広場



▶交通結節機能

路線バス	乗 降
空港バス	乗 降
タクシー	乗 降
一般自動車	降 車
交流拠点（広場）	



▶交通結節機能

路線バス	待機・一部乗降
高速バス	乗降・待機
タクシー	待 機
貸切バス	乗降・待機
一般自動車	整理場（時間貸し）

22街区



3.1.12 観光入込客数の推移

本市の観光入込客数について、近年は約340万人から400万人の間で推移しています。なお、2015年はJRおおいたシティや大分県立美術館の開業等の効果もあり、前年から大幅に増加しました。また、2016年は4月に発生した熊本地震の影響により観光客が大きく減少した時期もありましたが、その後の「九州ふっこう割」をはじめとする各種の観光キャンペーンや、外国人旅行者の増加等の効果もあり、前年と同程度まで回復しました。今後は、中心市街地の魅力を向上させ、観光入込客数の増加を図る必要があります。

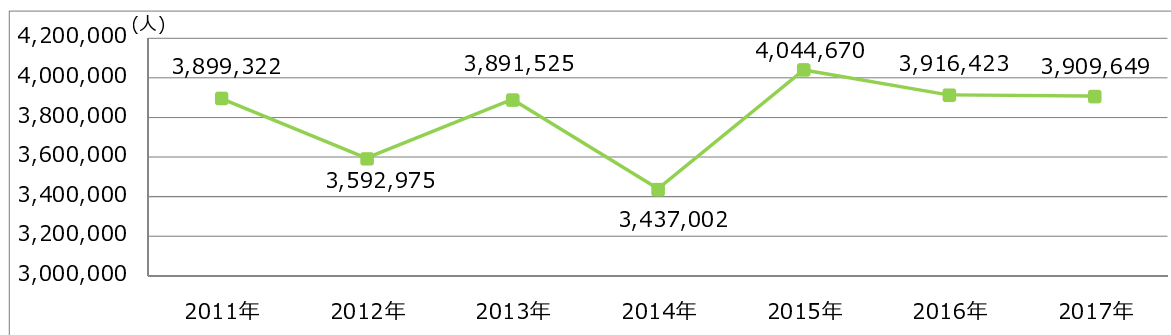


図 3-18 大分市観光入込客数

資料：「大分市観光戦略プラン」

3.1.13 観光客等の宿泊動向

大分県の平成29年の国内宿泊客数は376万人で、近年横ばいからやや下降傾向にあります。大分市の国内宿泊客は89万人であり、発地別構成比を見ると、福岡県、大分県内、関東、その他九州・沖縄の順となっており、近隣からが6割以上を占めています。

大分県の平成29年の外国人宿泊客数は86万人で、平成23年以降6年連続で増加しており、過去最高を更新しています。大分市の外国人宿泊客は4.3万人であり、国籍別構成比を見ると、韓国、中国（大陸）、台湾の順となっており、東アジア圏で8割近くを占めています。



図 3-19 大分県における国内宿泊客



図 3-20 大分県における外国人宿泊客

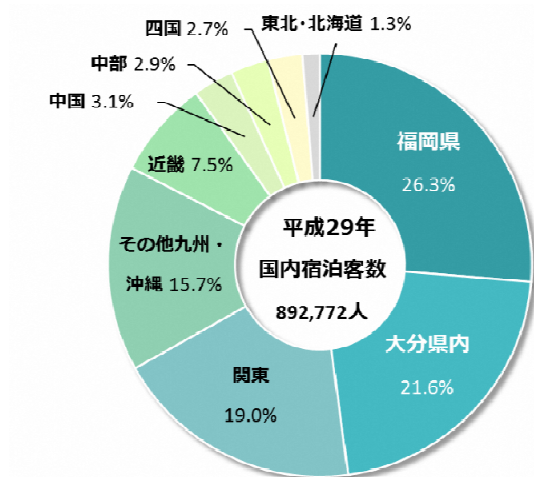


図 3-21 大分市における国内宿泊客の構成比

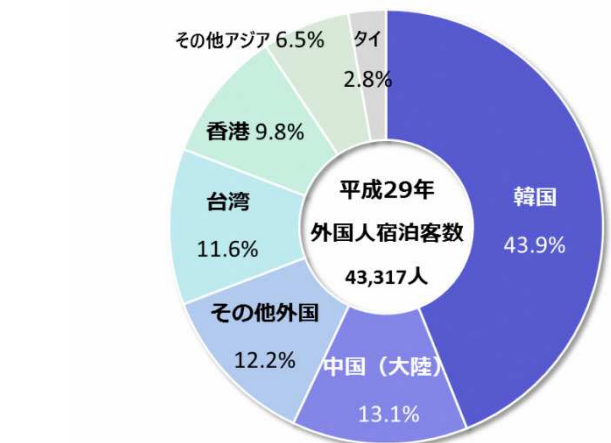


図 3-22 大分市における外国人宿泊客の構成比

資料：平成29年大分県観光統計調査

3.1.14 観光実態調査結果

本市を訪れたことのない国内観光客（非来訪者）は、観光施設と比べて食への関心が高い状況にあります。一方で、訪日外国人観光客は、特に歴史や自然景観に関する観光施設及び食への関心が高い状況にあります。

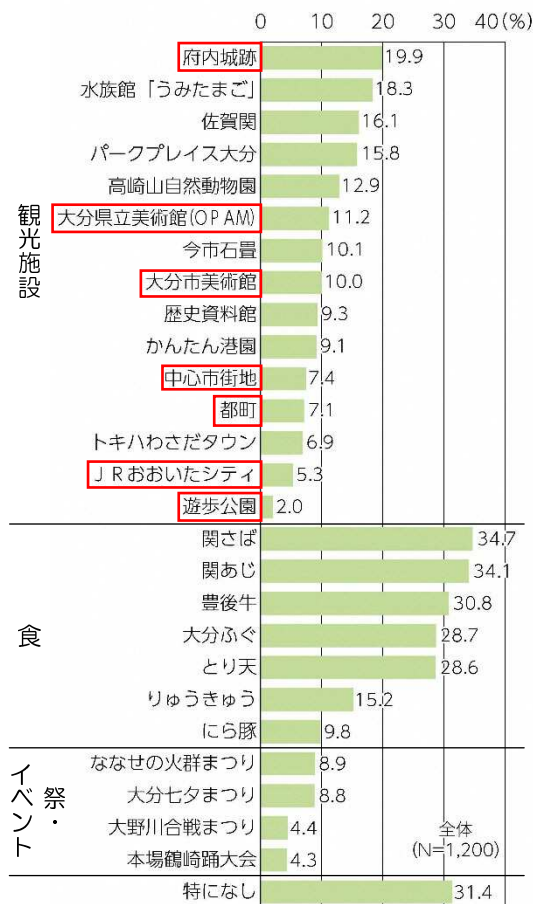


図 3-23 国内観光客（非来訪者）の興味関心度

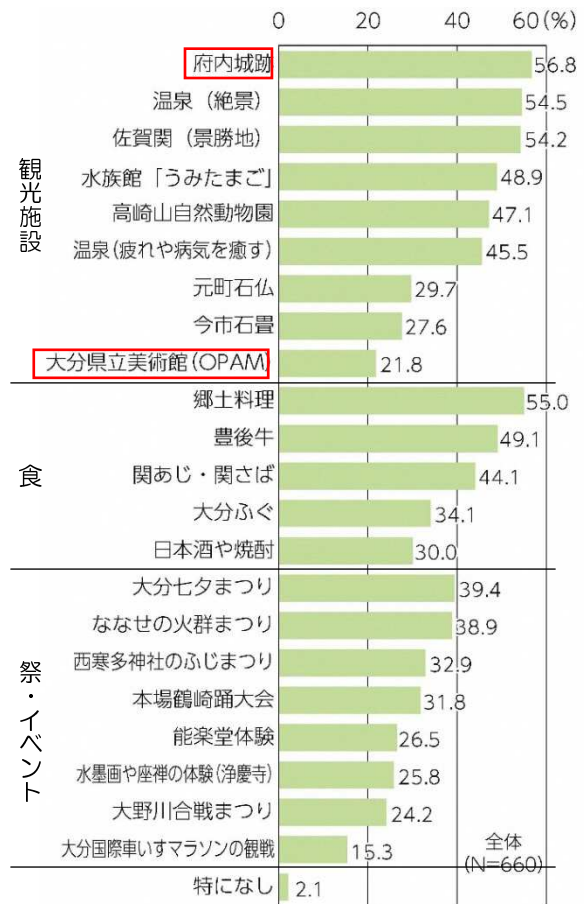


図 3-24 訪日外国人の興味関心度

訪日経験のある外国人観光客の「次回の訪日観光で期待していること」の上位に「自然・景勝地観光」「日本食を食べること」「ショッピング」「温泉入浴」「日本の歴史・伝統文化体験」等が挙げられています。

	調査数	自然・ 景勝地観光	日本食を 食べること	ショッピング	温泉入浴	日本の歴史・ 伝統文化体験	四季の体感	日本の日常 生活体験	繁華街の まちあるき
全体	660	64.8	55.3	53.5	49.1	36.5	33.5	33.5	32.1
中国	130	66.2	53.1	59.2	51.5	30.0	20.0	30.8	35.4
香港	130	67.7	74.6	61.5	56.9	33.8	40.0	27.7	34.6
台湾	130	76.2	44.6	58.5	54.6	44.6	56.2	43.8	26.2
韓国	130	50.0	56.2	43.8	56.9	26.2	18.5	25.4	36.2
米国	70	61.4	48.6	42.9	22.9	42.9	25.7	38.6	28.6
豪州	70	67.1	48.6	47.1	31.4	51.4	40.0	40.0	28.6

図 3-23 訪日外国人が次回の訪日観光で期待していること

資料：「大分市観光戦略プラン」

中心市街地の観光資源の興味関心度については一定の認知はされているものの、これまで以上に観光資源を活用した都市の魅力創造し、国内観光客へ観光施設の認知度を向上させるとともに、各にぎわい拠点の連携により、その魅力を中心市街地全体に伸展させる必要があります。特に、JR 大分駅を起点とする主な観光ルートは、大分都市広域圏（大分市、別府市、臼杵市、津久見市、竹田市、豊後大野市、由布市、日出町）で作成している観光パンフレットなどでも PR しており、増加する外国人観光客に対応するため、日本語版に加えて英語版、中国語（簡体）版、中国語（繁体）版、韓国語版の4種の言語で作成しています。



大分いいとこどり日帰りコース	大分駅→湯の坪街道散策（由布市）→大分市美術館→大分市中心部で食を堪能（関あじ・関さば・とり天）
美と癒しの大分たび日帰りコース	大分駅→大神ファーム（日出町）→地獄蒸し料理（別府市）→砂湯（別府市）→高崎山自然動物園・水族館うみたまご→ヒーリングスパ（CITY SPA）
大友宗麟の歴史に触れる日帰りコース	大分駅→上野・本町地区散策→臼杵城・城下町散策（臼杵市）→宗麟公園で大友宗麟の墓にお参り
おおいたの伝統文化体験めぐり1泊2日	1日目 大分駅→ステンドグラス美術館（由布市）→陶芸教室 2日目 座禅体験→別府八湯ウォーク（別府市）→竹工芸体験（別府市）

図 3-25 JR 大分駅からの主な観光ルート

資料：「大分都市広域圏観光パンフレット」

3.1.15 中心市街地の現状とまちづくりの課題

大分市及び中心市街地の現状から中心市街地のまちづくりの課題を整理し、荷揚町小学校跡地及び大分駅東側の公有地（以下「22街区・54街区」）の利活用における、目指すべき中心市街地のまちづくりの方向性を検討します。

(1) 大分市及び中心市街地の現状

1. 人口構造の変化

今後本市は人口が減少するとともに、少子高齢化の進展に伴い人口構造が変化することが見込まれています。一方中心市街地の人口は今後も増加が予測されていますが、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少については、大分市全域と同様に進行することが予測されています。

2. 土地利用と開発動向

中心市街地では大分駅周辺総合整備事業が完成し、駅北既存商業地と駅南の市街地とが一体となった新たな市街地が形成されています。また、荷揚町小学校跡地の周辺は行政機能が集積しており、JR大分駅から中央通り周辺の商業が集積するエリアとすみ分けがされています。さらに、近年は利便性の高い都心居住としての分譲マンションの建設も多く見られます。

3. 歩行者通行状況

本市中心市街地の歩行者通行量は近年減少傾向となっており、また地点別では、JR大分駅前の歩行者数は大幅に増加しているのに比べ、中央通り西側及び東側の歩行者数は減少傾向にあるなど、通行量や伸び率には大きな差があります。

4. JR 大分駅周辺の交通結節機能

本市と国内各地の移動手段については、九州圏内へは鉄道や高速バスが多く用いられている一方、東京・名古屋・大阪等の三大都市圏へは主に空路が用いられています。また、貸し切りバスによる来訪者も多く、JR 大分駅周辺は鉄道やバス、タクシー、空港エアライナーなどさまざまな交通の結節拠点となっています。また、近隣市から通勤や通学してくる多くのにより、本市では昼間人口が夜間人口より多い状況にあります。

5. 観光客の動向

本市における観光入込客数や国内宿泊客数は近年ほぼ横ばいの状況が続いていますが、全国的な状況と同じく外国人宿泊客数はここ数年増加傾向にあります。観光客の興味関心度では、相対的に観光施設に対する興味関心が低く、今後公有地の利活用等による新たな魅力の創出や積極的な魅力の発信が必要です。

(2) まちづくりの課題

1. 地域コミュニティの活性化

今後、本市は人口が減少するとともに、少子高齢化の進展に伴い人口構造が変化することが見込まれています。一方、中心市街地の人口は今後も増加が予測されていますが、生産年齢人口の減少により活力の低下が懸念されます。今後は行政機能の充実を含め人口構造の変化に適切に対応することが求められ、核家族の増加等もあり活力が低下した地域コミュニティの活性化が必要です。

2. 中心市街地のにぎわいの向上

中心市街地の歩行者通行量は、直近2年間は減少傾向となっており、エリア別に見るとJR大分駅周辺においては大幅に増加しているものの、中央通りの東西のエリアにおいては減少しています。JRおおいたシティの開業等により大幅に増加したJR大分駅前の歩行者を中心市街地全体へと導くことが求められます。今後は、大分パルコ跡地や公有地の利活用等によりにぎわいを創出するとともに、歩きたくなる環境や多様な移動手段の整備を行うことにより、人の流れを中心市街地全体に広げ、回遊性や滞留性を高め中心市街地のにぎわい向上へつなげることが必要です。

3. コンパクトで持続可能なまちづくり

将来の人口減少や人口構造の変化、頻発する近年の大規模災害への対応が課題となる中、中心市街地においても生活サービス機能の充実や行政機能を集積、再構築することにより、コンパクトで暮らしやすい安全・安心なまちづくりを推進することが必要です。また、都市の利便性を活かした都心居住の推進や生活利便施設の集積を図り、快適で環境にやさしい居住環境づくりが必要です。

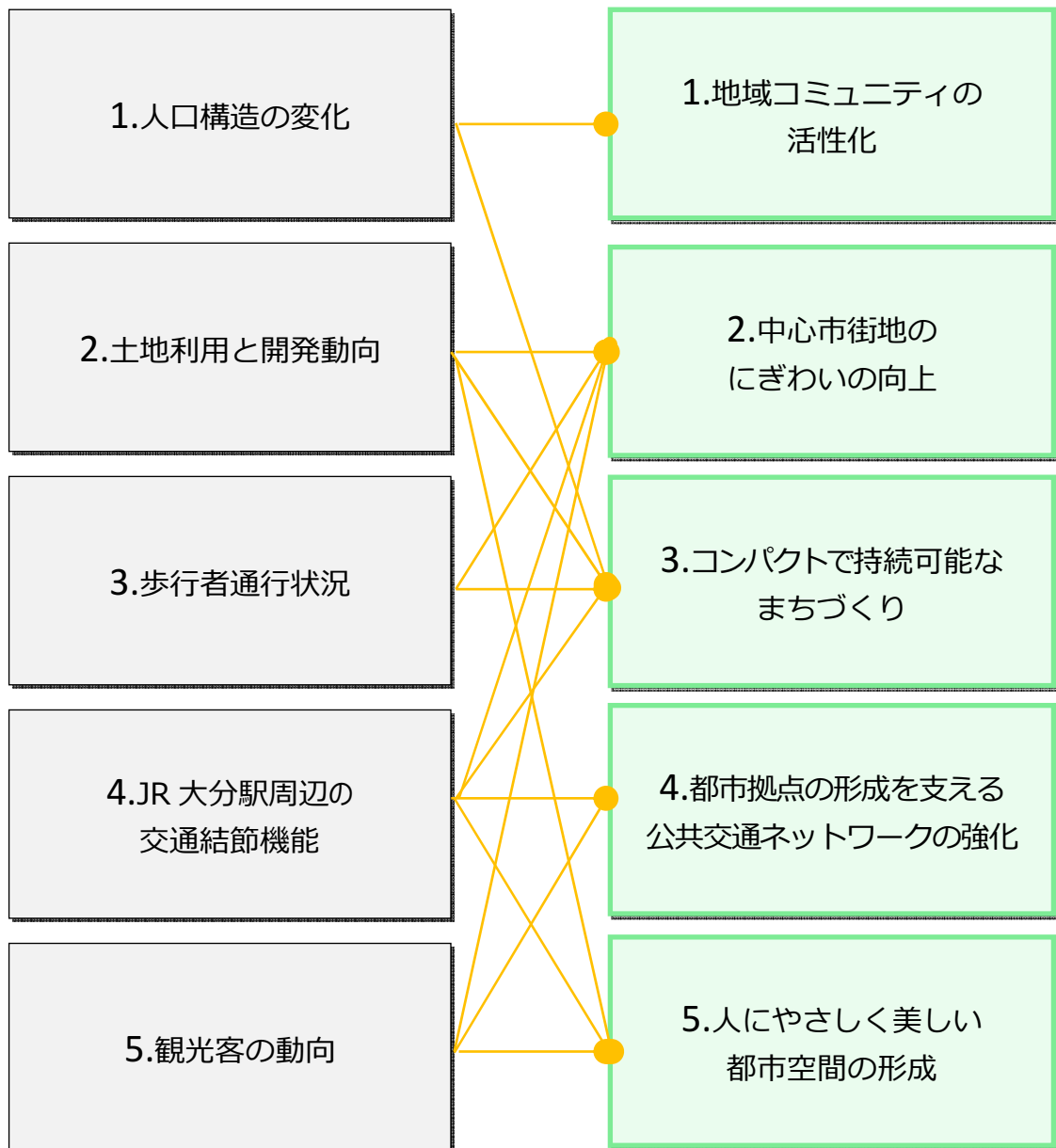
4. 都市拠点の形成を支える公共交通ネットワークの強化

鉄道やバス、タクシーが結節するJR大分駅周辺において乗り継ぎ環境を円滑にし、市民や来街者の移動を支える公共交通ネットワークを強化することが必要です。また、徒歩や自転車などの移動手段の充実を含め、中心市街地の集客施設との連携を図り相乗効果を生み出すことで、公共交通利用者を中心市街地へと導くことも重要です。

5. 人にやさしく美しい都市空間の形成

大分駅周辺総合整備事業の完成や、大分城址公園整備、リボン197等、中心市街地のまちづくりが進む中、中心市街地の魅力をさらに向上させるため、県都にふさわしい洗練された美しい都市景観の形成が必要です。また、高齢者や障がい者をはじめとする誰もが円滑に移動でき、安全・安心に施設の利用ができるようユニバーサルデザインに配慮した空間の整備が必要です。

現 状	課 題
-----	-----



3.2 中心市街地公有地の概要

3.2.1 対象地の概要

荷揚町小学校跡地は、市役所・県庁・アートプラザ・大分城址公園等多くの公共施設が集積している行政サービスの拠点的なエリアに位置しています。また、地域活動や災害時の避難場所など地域コミュニティにとって重要な拠点であり、閉校に際しては地域住民から、子どもの遊び場や地区公民館等の整備により、中心市街地の活性化やにぎわいづくりを望む要望書が提出されています。

大規模公有地（22街区・54街区）は、JR 大分駅に近接し、多様な活用方法が考えられる場所ではありますが、現在は貸切バスの待機場場などの交通結節機能施設や、駐車場として利用されています。

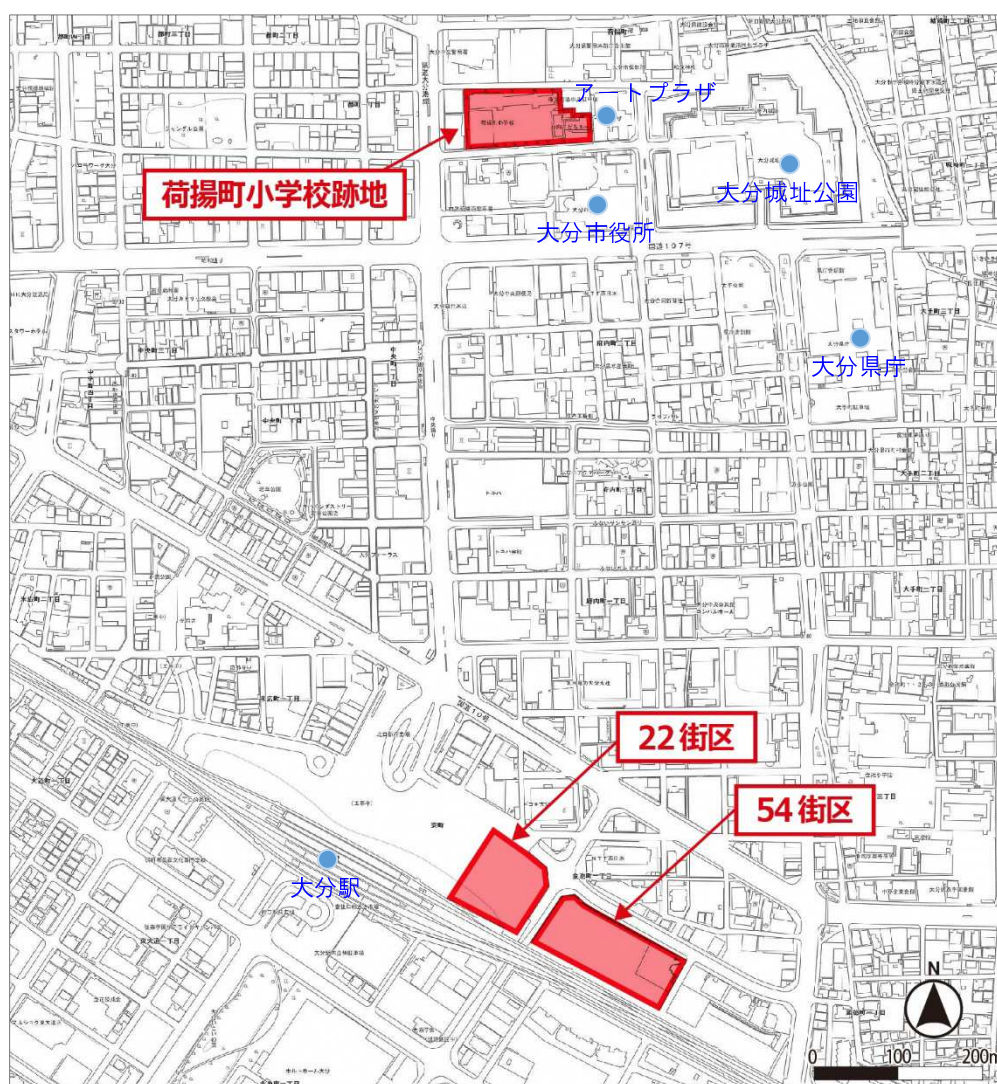


図 3-26 対象地位置図

3.2.2 荷揚町小学校跡地の現況

荷揚町小学校跡地の敷地条件や現状は以下のとおりです。

土地の 状況	所在地	大分市荷揚町 32 番、32 番 2、34 番の一部
	面 積	約 8,800 m ²
交通状況		JR 日豊本線「大分」駅から道路距離で約 900m
接道条件		南側：市道荷揚 4 号線（幅員約 12m） 北側：市道荷揚 3 号線（幅員約 7m）
法令上 の 制限等	用途地域	商業地域
	建ぺい率	80%
	容 積 率	県道 大分港線から 50m までの敷地：500% 上記以外の区域：400% 加重平均による許容容積率概算値：約 420%
	防火地区	準防火地域
	日影規制	なし
	地区計画	＜大分城址公園周辺地区 地区計画＞ 建築物等の用途の制限：工場、倉庫、ラブホテル等の風俗営業に 該当する施設等は建築不可 緑化率の最低限度：10%以上 その他
	景観形成	＜景観計画区域＞ ＜大分城址公園周辺地区 景観地区＞ 建築物の形態意匠、壁面の位置の制限 建築物の高さの最高限度：原則 31m（※） ※敷地面積の 20% 以上（官公庁の場合）の緑地及び 33% 以上の有効空地が確保されているものについてはこの限りではない。
	そ の 他 地域地区等	戦災復興土地区画整理事業
	そ の 他 規制区域等	駐車場附置義務規制区域、駐輪場附置義務規制区域、屋外広告物 特別規制地区、埋蔵文化財包蔵地「府内城・城下町」ほか
その他	既存建物等	荷揚町小学校体育館（残置）
	インフラ	上水道・下水道・都市ガス あり



図 3-27 荷揚町小学校跡地 敷地位置図

3.2.3 22 街区・54 街区の現況

22街区・54街区の敷地条件や現状は以下のとおりです。

		22 街区	54 街区
土地の 状況	所在地	大分市要町 106 番、108 番、109 番	大分市要町 147 番、148 番、149 番、150 番
	面 積	7, 527. 92 m ²	10, 968. 59 m ²
交通状況		JR 日豊本線「大分」駅から 道路距離で約 250m	JR 日豊本線「大分」駅から 道路距離で約 400m
接道条件		北側：市道要町東西線 (幅員約20m) 東側：市道金池桜ヶ丘線 (幅員約25m) 南側：市道金池南一丁目要町線 (幅員約6m)	北側：市道要町東西線 (幅員約20m) 西側：市道金池桜ヶ丘線 (幅員約25m) 南側：市道要町2号線 (幅員約12m) 東側：市道要町1号線 (幅員約8m)
法令上 の 制限等	用途地域	商業地域	商業地域
	建ぺい率	80%	80%
	容 積 率	600%	500%
	防火地区	防火地域	準防火地域
	日影規制	なし	なし
	地区計画	<大分駅南地区 地区計画> 建築物等の用途の制限：工場、倉庫、畜舎、ラブホテル等の風俗営業に該当する施設等は建築不可 建築面積の最低限度 建築物等の形態又は意匠の制限	
	景観形成	<景観計画区域>	
	そ の 他 地域地区等	大分駅南土地区画整理事業	
その他	既存建物等	高速バス・貸切バス・一部路線バスの乗降場、路線バス待機場、貸切バス駐車場、タクシーショットガン待機場、自動車駐車場として利用	時間貸し駐車場として利用
	インフラ	上水道、下水道、都市ガス あり	

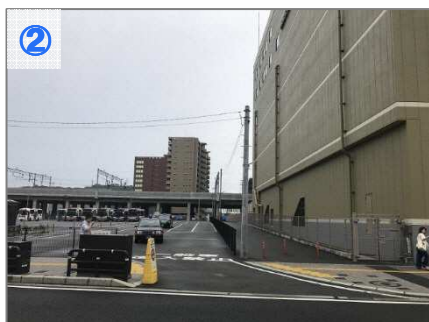
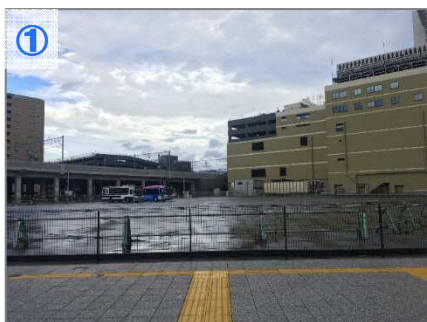
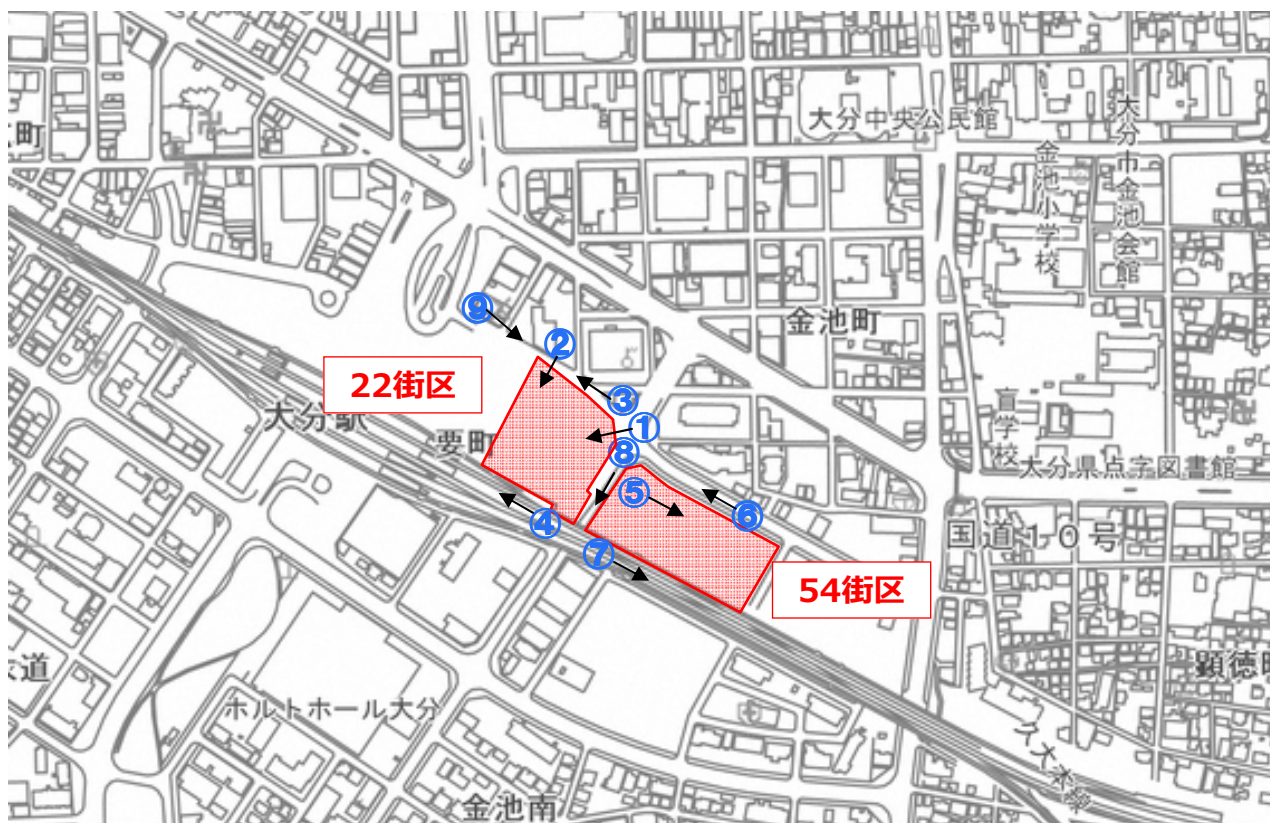


図 3-28 22 街区・54 街区 敷地位置図

4.2

中心市街地公有地の利活用の方向性

おおいた中心市街地まちづくりランドデザインにおける、コンセプト『県都にふさわしい中心市街地の魅力が伸展するまちづくり』を踏まえ、中心市街地における各公有地の利活用の方向性を以下のとおり設定します。

荷揚町小学校跡地

「地域住民や訪れる人が安心して快適にすごせる憩いの場の創出」

- ① 地域の人々のふれあいや交流を育むコミュニティ拠点を形成します
- ② 多世代が交流し快適にすごせる憩いの場づくりを目指します
- ③ 隣接する大分城址公園やアートプラザと連携し、歴史・文化・学びの場の充実を図り、既成市街地と互いに機能を補い合い、共存共栄することで、都心の魅力を伸展させ、回遊性と滞留性をあわせもつ空間形成を図ります
- ④ 安全・安心な暮らしを支える防災拠点を含み行政機能の集積を図ります
- ⑤ 緑豊かでうるおいのある洗練された美しい都市景観の形成を図ります
- ⑥ 官民連携により、民間事業者の資金・ノウハウの有効活用を目指します

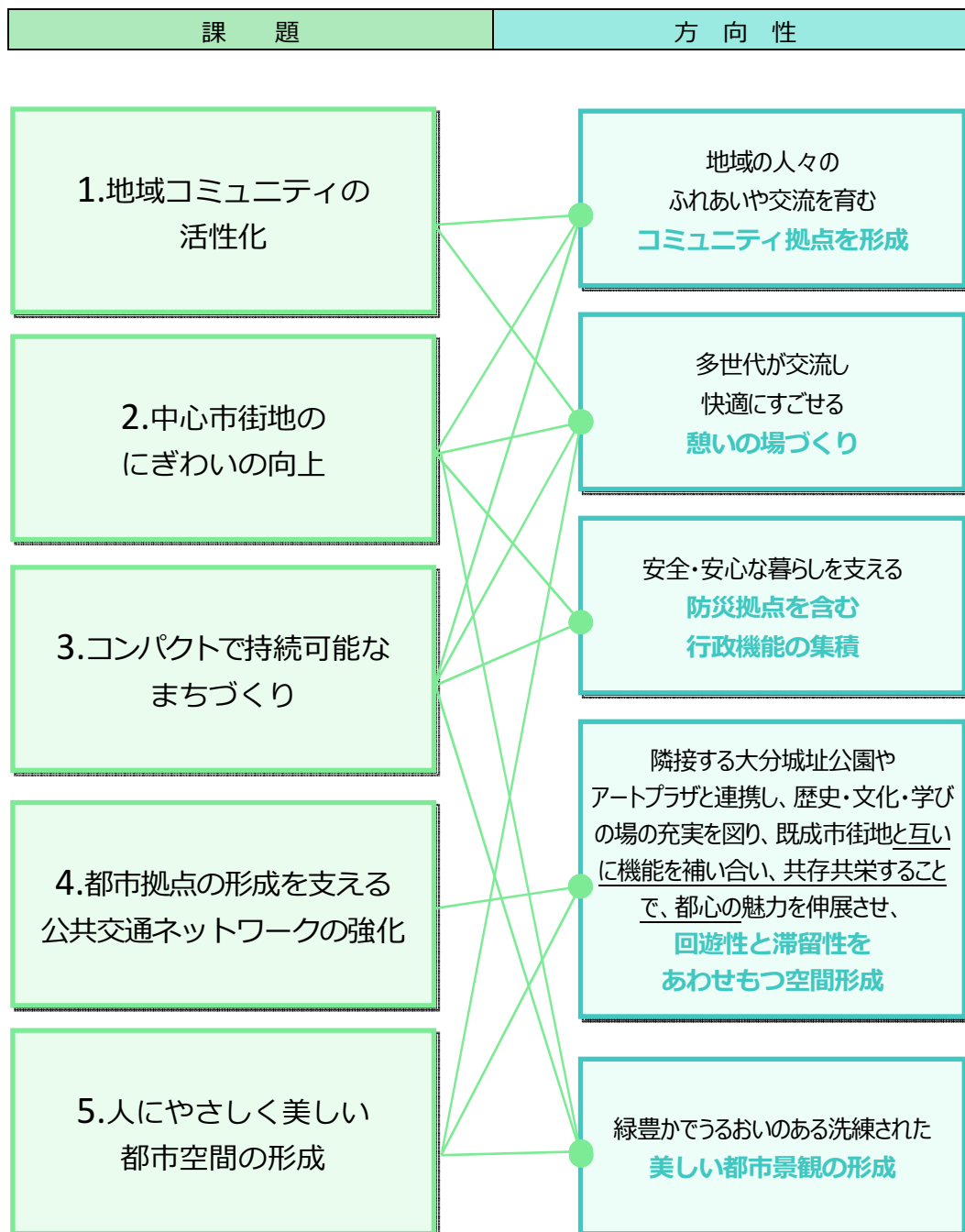
22 街区・54 街区

「県都の玄関口にふさわしい、にぎわいをつなぐ交流の場の形成」

- ① 交通結節機能の強化を図り、乗り継ぎや広域アクセスの向上を図ります
- ② 複合的なにぎわいの溜まり場の創出を図るとともに、快適な都心居住に向けたまちづくりを推進します
- ③ JR大分駅と22街区・54街区の歩行者動線の連続性を強化するとともに、北側既成市街地と互いに機能を補い合い、共存共栄することで、都心の魅力を伸展させ、回遊性と滞留性をあわせもつ空間形成を図ります
- ④ にぎわいある洗練された美しい都市景観の形成を図ります
- ⑤ 官民連携により、民間事業者の資金・ノウハウの有効活用を目指します

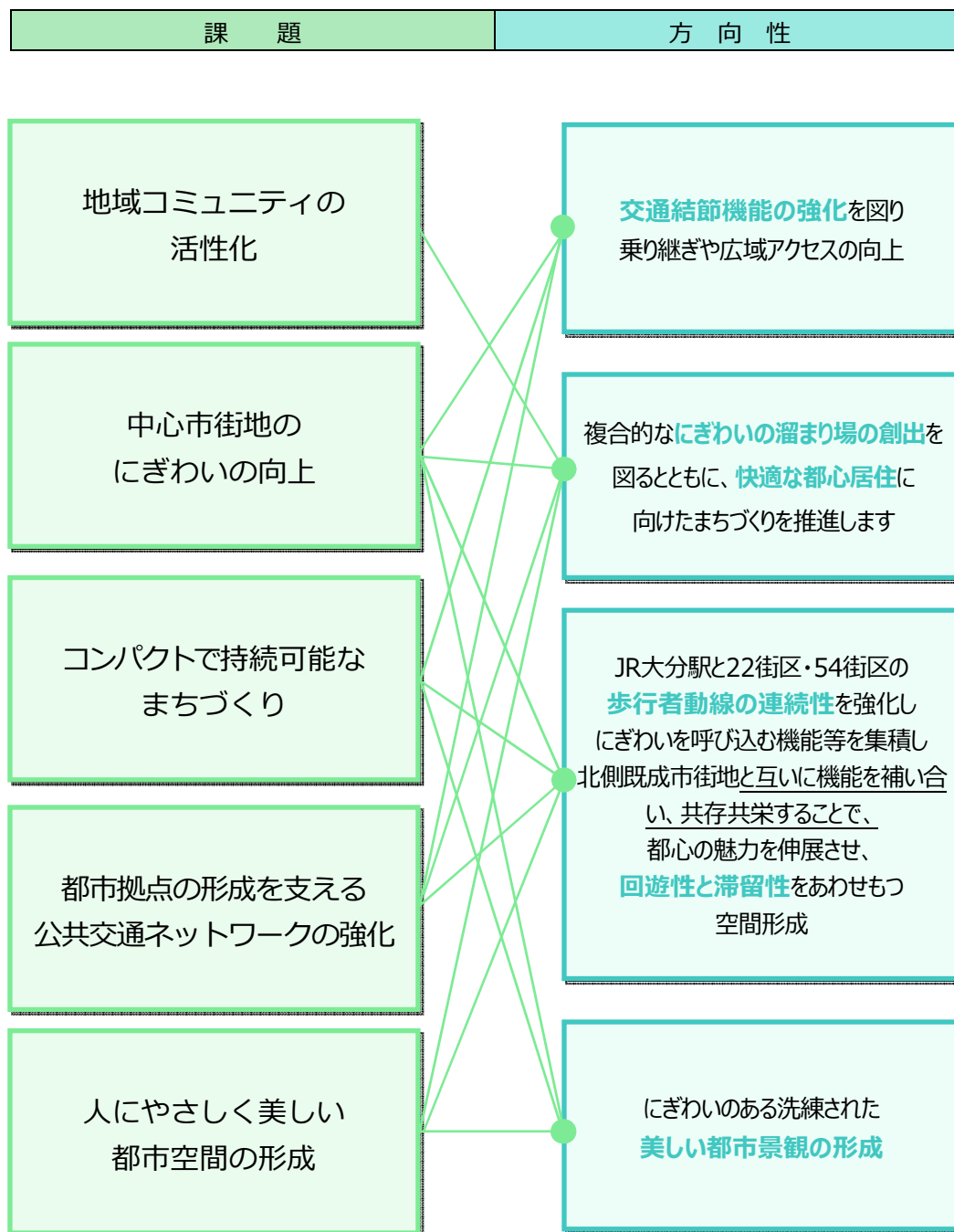
4.2.1 荷揚町小学校跡地

荷揚町小学校跡地については、特に地域コミュニティの活性化、中心市街地のにぎわい向上、コンパクトで持続可能なまちづくりの課題に対応するため、「地域住民や訪れる人が安心して快適にすごせる憩いの場の創出」として、次の方向性をもって利活用に取り組むものとします。また、整備に当たっては、民間の事業者の資金・ノウハウ等を有効活用した官民連携により、効果的、効率的な整備を目指します。



4.2.2 22 街区・54 街区

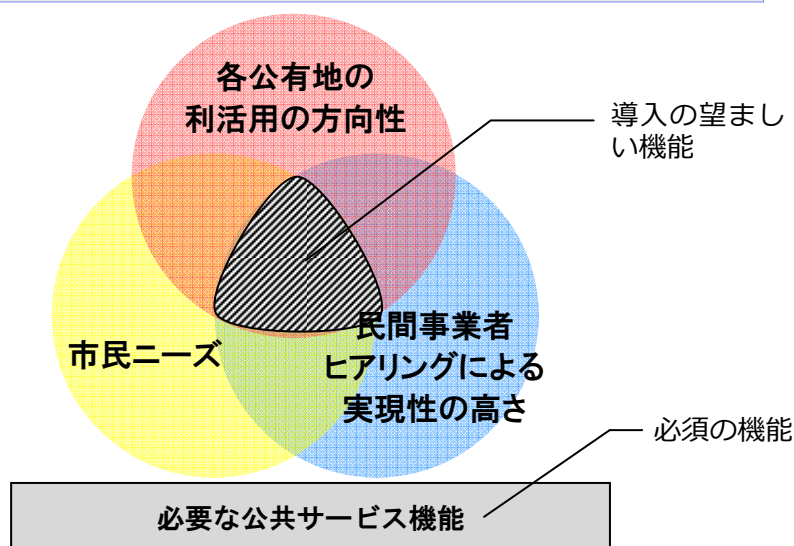
大規模公有地（22街区・54街区）については、特に既成市街地のにぎわい向上、コンパクトで持続可能なまちづくり、交通利便性の向上と利用促進の課題に対応するため、「県都の玄関口にふさわしい、にぎわいをつなぐ交流の場の形成」として、次の方向性をもって利活用に取り組むものとします。また、整備に当たっては、民間の事業者の資金・ノウハウ等を有効活用した官民連携により、効果的、効率的な整備を目指します。



5. 中心市街地公有地に求められる機能

5.1 求められる機能の考え方

中心市街地公有地に求められる機能では、必要な公共サービス機能の整備と併せて、各公有地の利活用の方向性と市民ニーズに加え、民間事業者ヒアリングによる事業実現性の高さ等から、導入の望ましい機能を整理します。



5.2 市民ニーズ

5.2.1 地元団体（荷揚町小学校跡地）

地元団体から提出された「荷揚町小学校の跡地・跡施設の利活用に関する要望書」では、防災拠点、地域コミュニティ活動の拠点としての公民館機能の整備が強く要望されるとともに、地域住民のニーズや利便性等の観点から、老健施設、子どもの遊び場、地域文化拠点等の要望が挙げられています。

5.2.2 大分中央地域まちづくりビジョン

地域の代表者により構成された大分中央地域ビジョン会議から提出された「大分中央地域まちづくりビジョン」では、「歴史・文化と商都のにぎわいが融合する回遊性の高いまちを、幅広い世代・地区で育む中央地域」を地域の将来像（コンセプト）として掲げ、以下に示す提言及び取組事業が提案されています。

- 地域全体の回遊性の向上（地域全体の回遊性が高い、訪れて楽しい快適なまちづくり）
- コミュニティの深化（若者を巻き込んだ多世代交流を深め、次世代の地域リーダーを育成）
- 安全・安心なまちづくり（地域の防災組織体制を強化し、避難場所の整備など災害時に対応できる環境づくり）

5.2.3 市民意見

大分市立地適正化計画策定時のアンケート調査結果では、以下に示す意見の傾向が見られます。

- 将来は市内中心部での都心居住を希望する人の割合が高い。
- コンサートホール等の文化施設については、市内中心部を望む声が多い。

5.2.4 来街者からみた興味関心

大分市観光動態調査結果では、以下に示す意見の傾向が見られます。

- 日本人観光客は、関あじ・関さばなど食への関心が高いものの、府内城跡やうみたまごなどの観光施設に対する関心は食への関心に比べて低い。
- 外国人観光客は、府内城跡や温泉など観光施設への関心が高く、食に対しても同様に関心が高い。

5.3 必要な公共サービス機能

現状と課題や市民ニーズから必要な公共サービス機能を以下に示します。

5.3.1 荷揚町小学校跡地

荷揚町小学校跡地は市役所に隣接した貴重な公有地であり、県庁・アートプラザ・大分城址公園・保健所等多くの公共施設が集積した行政サービスの拠点的エリアに位置しています。今後も人口構造や社会情勢の変化など多様化する市民ニーズに対応するため、行政サービス機能の充実が必要です。あわせて、頻発する近年の大規模災害への対応が喫緊の課題とされる中、防災機能の充実が求められています。

- 多世代の交流を育むコミュニティ拠点（社会教育施設、子育て支援施設等）
- 安全・安心な暮らしを支える行政機能の集積（行政施設等）

5.3.2 22 街区・54 街区

22街区・54街区は、JR 大分駅に近接した魅力ある大規模な公有地であり、また、鉄道やバス、タクシーなど公共交通の結節する拠点でもあるため、今後は市民や来街者の乗り継ぎ環境を円滑にするとともに、ハブ機能を持った公共交通ネットワークの強化が必要です。

- 都市拠点の形成を支える公共交通ネットワークの強化（交通結節機能）

5.4 民間事業者ヒアリング

民間事業者へのヒアリング等から民間目線のニーズとしては、以下に示す意見の傾向が見られます。

5.4.1 荷揚町小学校跡地

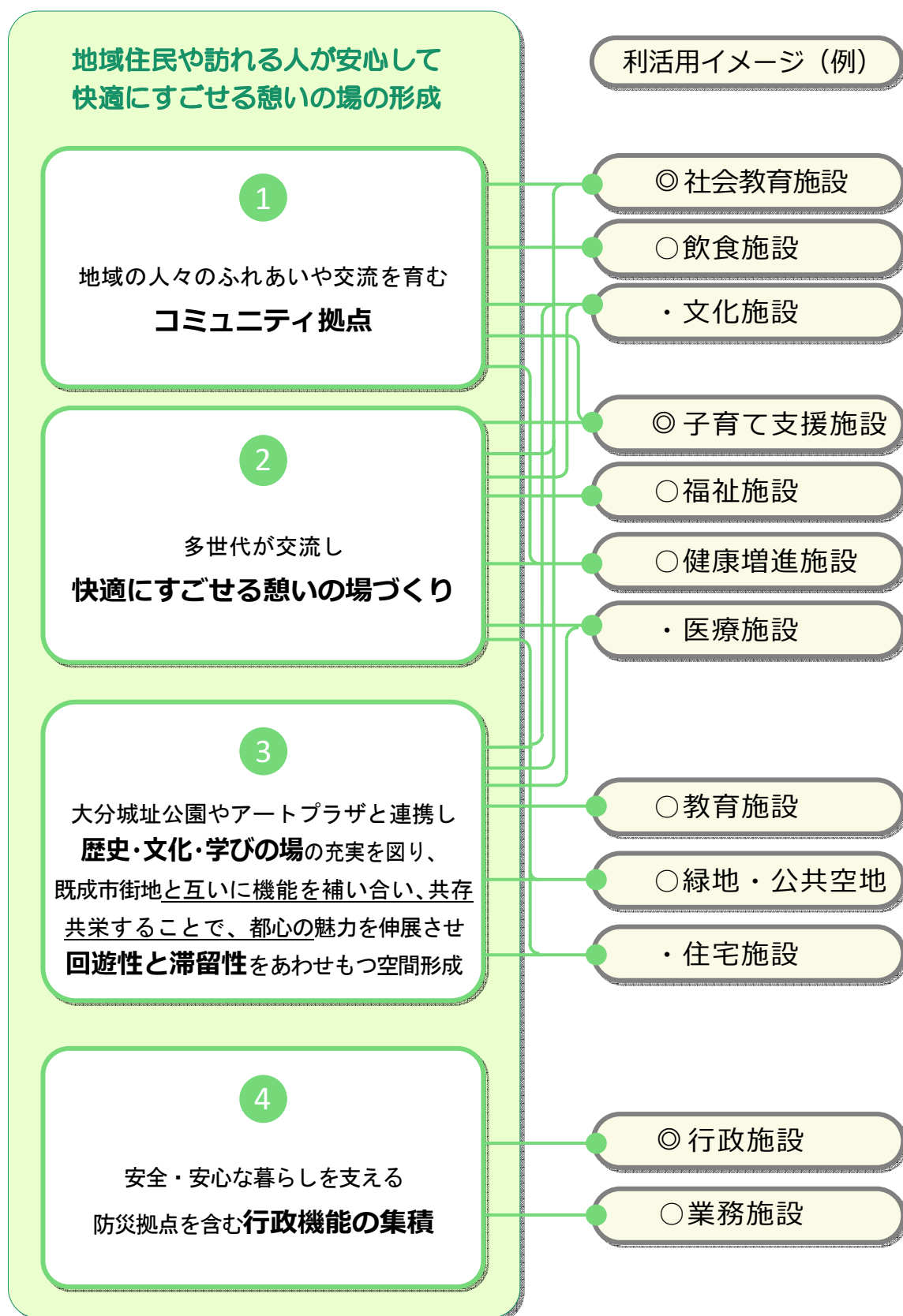
- 行政機能の集積に適合した福祉機能等の導入が望ましい。
- 大通りから離れた立地であり、視認性などの課題から商業施設や宿泊施設の実現性は低い。
- 行政機能への来客をマーケットとした民間施設であれば実現可能性が高い。

5.4.2 22 街区・54 街区

- JRおおいたシティの開業など物販等の商業機能は現状でも充実しているとの意見が多い。そのため、時間消費型の商業機能や、既存商店街や駅前商業施設に不足する機能の方が実現可能性がある。
- 都心居住へのニーズは今後も続くと予測され、良質な駅前型の住宅供給は実現可能性が高いとの意見が多い。
- 近隣の都心居住者までを対象とした居住環境を向上させる、生活利便施設や健康増進施設は実現可能性がある。
- ビジネス客やインバウンドを見据えた宿泊機能は、実現可能性がある。
- 観光客が中心市街地を回遊するにぎわいの拠点として魅力を発揮する施設が望ましい。
- 駅からの視認性がやや厳しいこともあり、動線などで連続性を確保することが重要である。
- まちの顔となるようなシンボリックな施設や、中心市街地全体に貢献できる機能が望ましい。

5.4.3 荷揚町小学校跡地の利活用イメージ

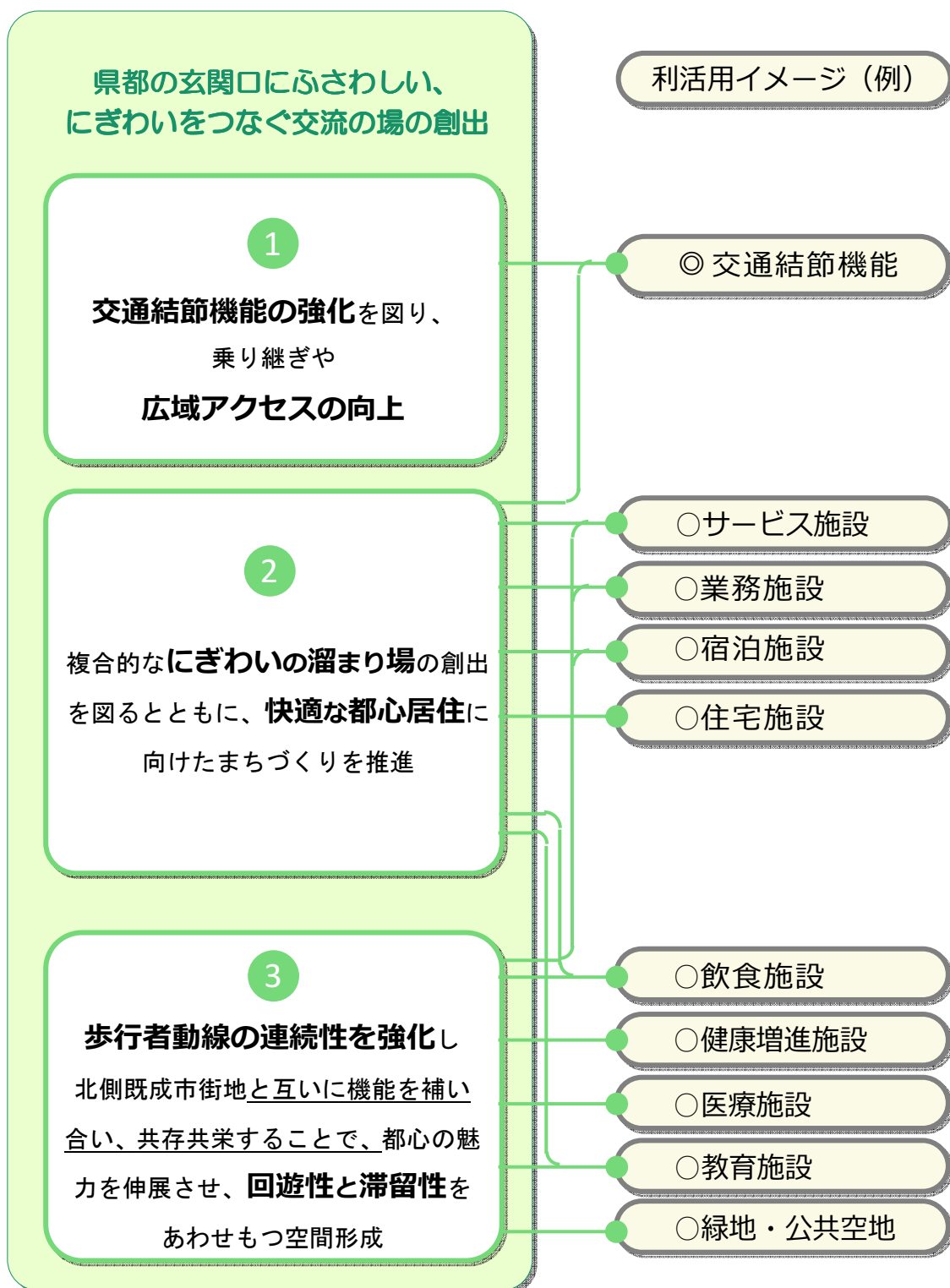
荷揚町小学校跡地の利活用の方向性に整合する利活用イメージ例を以下に示します。



◎：必須機能、○導入が望ましい機能

5.4.4 22 街区・54 街区の利活用イメージ

22街区・54街区の利活用の方向性に整合する利活用イメージ例を以下に示します。



◎：必須機能、○導入が望ましい機能

5.5 利活用イメージ

本構想における利活用イメージの一例を示します。なお、あくまでもイメージであり、具体的な施設内容・配置等については、次年度以降の検討や、民間事業者の提案を踏まえ、検討します。

5.5.1 荷揚町小学校跡地

表 5-1 必須機能の想定面積（案）

施設項目	想定面積	備考
地域コミュニティ施設	1,500 m ²	低層階
庁舎	3,900 m ²	災害対策本部機能等を含む 第二庁舎との接続通路整備
府内こどもルーム	400 m ²	別途園庭 200 m ²
立体駐車場		市庁舎来訪者用 中央駐車場と合せて 300 台程度

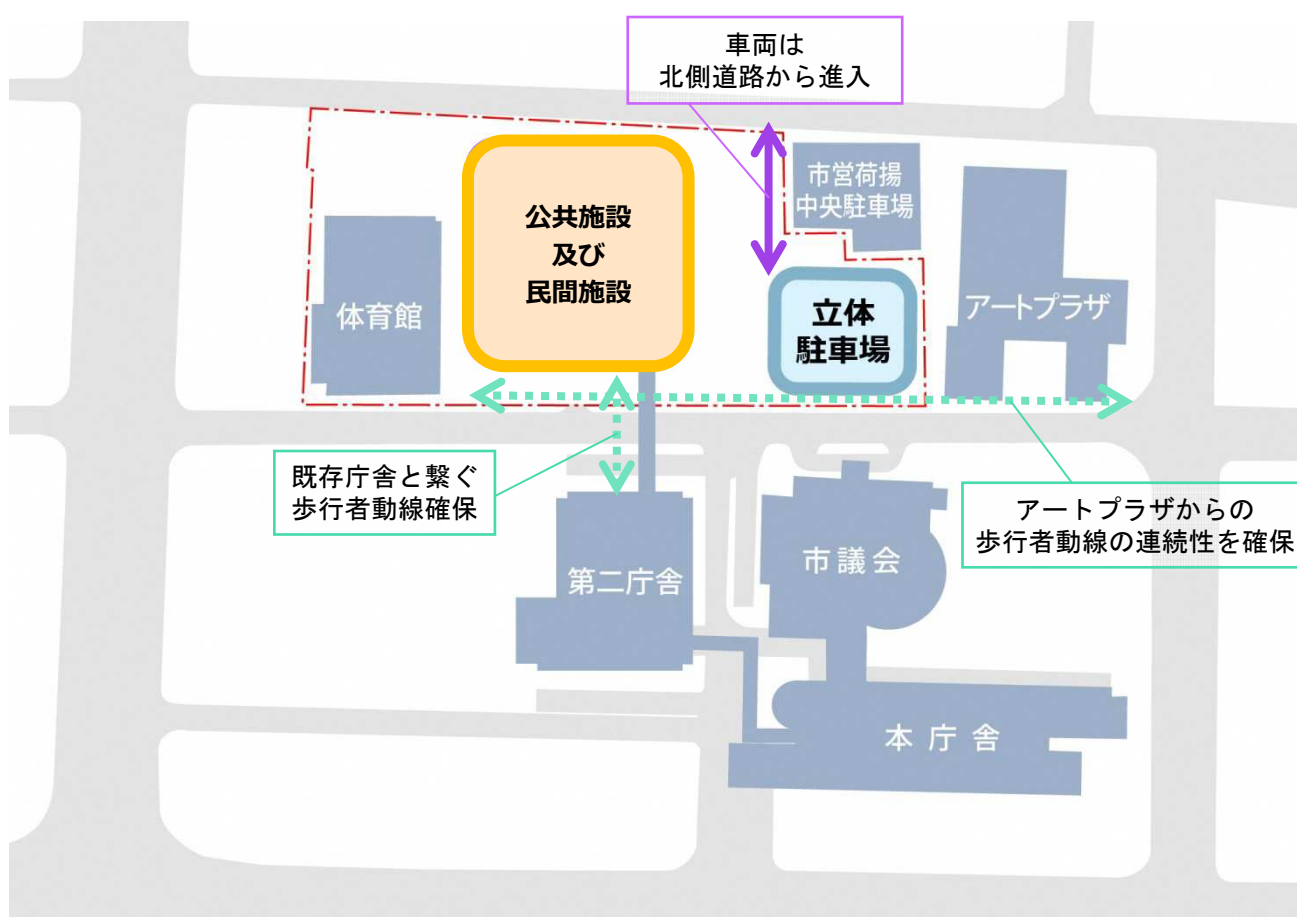


図 5-1 敷地ゾーニングイメージ（荷揚町小学校跡地）

5.5.2 22 街区・54 街区

22街区では交通結節機能について、既存機能を確保しつつ、利用者のさらなる利便性向上を図るものとします。整備に当たっては、22街区の既存交通結節機能を一時的に54街区等に移転する必要があることなどから、一体的な活用を想定します。また、JR 大分駅や府内中央口広場から22街区・54街区への動線の連続性確保に配慮します。

表 5-2 必須機能の想定面積（案）（交通結節機能）

機能		想定面積	施設配置	備 考
バス乗降場	高速バス乗降	3,500 m ²	○	・ 3 バース ・ 車路を含む
バス待機場	貸切バス乗降	4,000 m ²	○	・ 貸切バスは待機バースでも乗降を行う ・ 車路を含む
	貸切バス待機		●	
	路線バス待機		△	
タクシー待機場	乗降・待機	800 m ²	○	・ 待機 6 列 ・ 府内中央口乗車場へのショットガンシステム待機
案内・チケット販売		100 m ²	○	
便利施設		150 m ²	○	待合・売店・トイレ・ロッカー等
運営施設		450 m ²	○	事務所等
駐車場			●	駐車場附置義務台数

○：22 街区への配置が必須

△：22 街区への配置が望ましい

●：22 街区・54 街区のいずれにも配置可能



図 5-2 敷地ゾーニングイメージ（22 街区・54 街区）

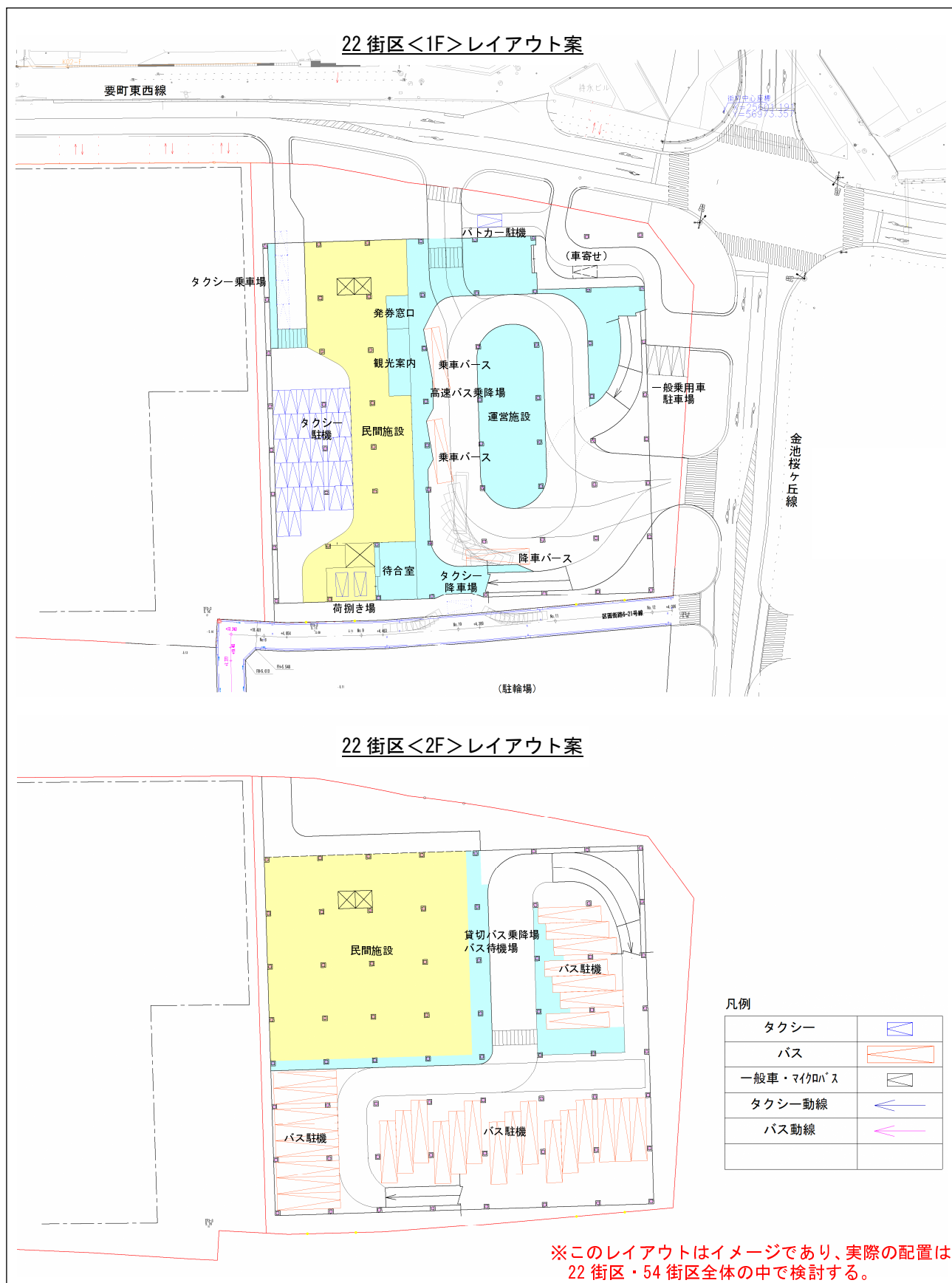


図 5-3 22 街区レイアウトイメージ

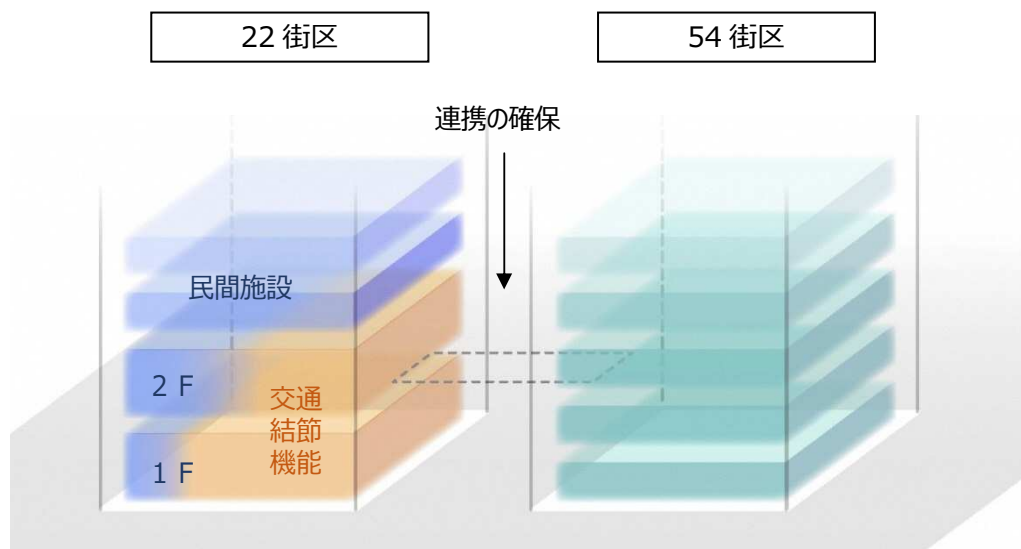


図 5-4 施設配置イメージ

6. 事業手法の方向性

6.1 土地所有形態

土地の所有形態は、大きく定期借地方式及び売却に分類できます。各手法のメリット・デメリットや、特に、将来的なまちづくりの方向性と、民間事業者の自由度の高さの面から、適切な事業手法を選択します。

表 6-1 土地利用方式特性比較

土地利用方式	特徴	メリット	デメリット
定期借地方式	・ 土地を民間事業者に貸与し、地代収入を得る方式 ・ 土地は、契約終了時には市に返還 ・ 民間事業者が建物を建設。契約終了後原則として建物を除去する	公 共 ・ 安定した収入を得られる ・ 契約終了後の土地の再活用が図りやすい 民 間 ・ 用地取得に係る初期費用及び土地税金等負担が軽減される ・ さらに多くの企業参画及び幅広い機能導入が見込める ・ 地主の承諾により建物を譲渡、転貸することが可能	公 共 ・ 民間事業者が契約終了後に立ち退かない場合、訴訟が必要となる 民 間 ・ 期間満了時建物を除去、土地を返還する必要がある（期間延長がない）
一般定期借地権	・ 借地期間50年以上		
事業用定期借地権	・ 借地期間10～50年未満		・ 事業用建物の用途に限られる（住宅は不可）
単純売却方式	・ 土地の全てまたは一部を民間事業者等に売却する方式	公 共 ・ 民間事業者に土地を売却するため、売却の収益が得られるとともに、固定資産税等の収入が得られる ・ 一般的に用いられている手法で、民間事業者の参加が容易である 民 間 ・ 土地を自由に活用することができる	公 共 ・ 事業のコントロールができない ・ 長期的な収益確保が図れない ・ 将来的な土地活用及び地価上昇の利益を受けることができなくなる 民 間 ・ 民間事業者が一括して事業リスクを負担する

表 6-2 定期借地及び売却による公有地の活用事例

項目		福岡市大名小学校跡地	富山市本庁舎北側公有地活用事業
場 所		福岡市	富山市
事業主体		福岡市	富山市
事業概要		・福岡市が所有する旧大名小学校跡地を民間に貸し付けることで有効活用し、住宅・オフィス・ホテル・広場を整備 ・民間の施設に合わせて、市が公民館や消防分団倉庫を整備することで、地域活動や災害時の避難所としての機能を確保	・富山市庁舎北側の公有地に、市教育センターを移転し、民間施設とともに整備 ・事業者が土地を借用するか購入するか選択が可能（購入に決定）
土地所有者		福岡市	事業者
建物所有者		事業者	事業者
事業スキーム		一般定期借地権（70 年）＋建物賃貸借	土地売買＋定期建物賃貸借契約
延床面積 土地面積		延床：79,392 ㎡（容積対象面積） 土地：11,821.64 ㎡	延床：約 5,200 ㎡ 土地：1,277.88 ㎡
主な入居施設	公 共	公民館・老人いこいの家（1 階） 多目的空間（1 階） 消防分団車庫	教育センター 本庁舎の一部（執務室、会議室）
	民 間	ホテル（3,17～24 階・客室 147 室） オフィス（3,5～16 階） 商業店舗（1～2 階） 共同住宅（4～18 階） 創業支援・人材育成施設（2～3 階） 保育施設（2 階・定員 50 名） イベントホール 立体駐車場	保育所 飲食店 有料自習室 スポーツクラブ ストレッチ教室 事務所（1～4 階）
供用開始		全体開業：2022 年 12 月頃 （公共施設 2021 年秋、一部供用可能）	全体開業：2021 年 4 月頃 （公共施設 2021 年 3 月頃入居開始）



福岡市大名小学校跡地イメージパース



富山市公有地提案施設イメージ

出典（左）：“旧大名小学校跡地のまちづくり”，福岡市住宅都市局都市創成課，<http://www.city.fukuoka.lg.jp/>
（右）：“本庁舎北側公有地活用事業 提案概要”，富山市，<http://www.city.toyama.toyama.jp/>

6.1.1 荷揚町小学校跡地

本敷地は、国・県・市の行政機能が集積されたエリアにあり、地域コミュニティ施設・庁舎等の行政機能として一定の床面積を確保することから、当該部分は市が土地を所有・利用するものとします。

行政機能を整備する以外の余剰地については、公有地の有効活用を図るため、民間事業者により跡地に求められる望ましい機能の整備を目指します。ただし、集積する行政機能の将来的な建替えや、市内の公共施設の集約等、まちづくりのコントロール性を保つため、土地所有形態は貸付とします。

貸付の種類については、借地期間終了後に土地が市に返還される定期借地権方式とします。建物用途及び契約期間によって、一般定期借地権又は事業用定期借地権のいずれかを設定します。

6.1.2 22 街区・54 街区

(1) 22 街区

本敷地では、将来的にも安定的に交通結節機能を確保する必要があります。交通結節機能については、今後もまちづくりのコントロール性を保つため、原則として、市が土地を所有・利用する、もしくは貸付とします。

貸付の種類については、借地期間終了後に市に土地が返還される定期借地権方式とします。建物用途及び契約期間によりますが、事業用定期借地権を検討します。

(2) 54 街区

本敷地では、行政機能としての必須施設はなく、民間事業者が望ましい機能を整備することにより、にぎわいを創出することを期待しています。敷地は原則として貸付けるものとしますが、民間事業者の安定的な事業実施による自由度を高め、また、市財政負担を軽減するため、必要に応じて一部または全部を売却（民間事業者に譲渡）することも可能とします。

原則として、上記を前提条件としますが、今後の民間事業者からのヒアリング等も参考に、公募条件の整理をしていきます。

6.2

施設の整備手法

6.2.1 民間施設との分棟／合築

公共施設の整備手法については、余剰空間の活用による民間施設の整備手法と密に関連します。ひとつには、公共施設と民間施設を分棟または合築とする場合で、土地所有、施設整備、維持管理の方法が大きく異なります。それぞれのメリット・デメリット及び各公有地の特性を踏まえて、適切な手法を設定します。

表 6-3 各事業手法比較

	メリット	デメリット
分 棟	・ 管理区分が明確である ・ 建物の権利が明確であり、維持管理や修繕等を、市の判断で行うことができる	・ 官民施設の利用者の往来による相乗効果を得るためには、通路等の整備が必要
合 築	・ 共有できる空間があるため、比較的、建設コストが低くなりやすい ・ 敷地が狭い場合にも、高さを確保することで、敷地の高度利用を図ることができる ・ 民間機能によっては、官民施設の利用者の往来による相乗効果が得られやすい	・ 管理区分が明確でない ・ 建物の権利が複雑であり、維持管理や修繕等に関して協議が必要

6.2.2 分棟の場合の公共施設の整備手法

分棟の場合の公共施設の整備手法として、市が単独で施設整備を行う方式と、公共施設と民間施設を一体的に整備する方式が考えられます。

市が単独で施設整備を行う方式として、設計・施工分離発注の従来方式、設計・施工・維持管理一括発注の PFI（Private-Finance-Initiative）方式、DBO（Design-Build-Operate）方式等があります。

また、公共施設と民間施設を一体的に整備する場合は、民間事業者が建物を建設した後、公共施設部分を市が買い取り、運営する PPP（官民連携）手法があります。

表 6-4 官民施設の単独/一体整備の比較

	メリット	デメリット
公共施設を 単独整備	市の要望に対して柔軟に対応が可能	- 動線計画や建物外観・デザイン性の面で、民間施設との一体感を生みにくい - 比較的、資金調達の負担が大きい
民間施設と 一体整備	- 動線計画や建物外観・デザインの整合性が高い - 施工面での効率化など、コスト縮減が図れる	- 官民での協議や調整が必要 - 開業スケジュールを合わせる必要がある場合、テナントが入りにくいなどのリスクがある

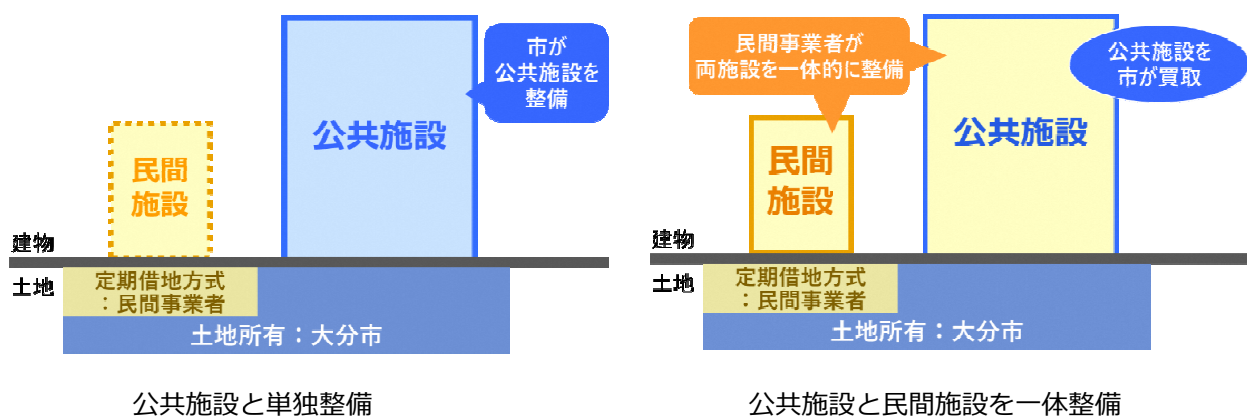


図 6-1 公共施設の整備手法イメージ図（分棟の場合）

6.2.3 合築の場合の公共施設の整備手法

公共施設と民間施設を合築する場合には、市が建物を整備し、民間事業者をテナントとして誘致する方法や、市が貸付けた土地に民間事業者が建物を整備し、市が建物の一部を賃貸借する方法があります。また、最終的な建物の所有形態として、市と民間が共同して建物を維持管理する区分所有方式も考えられます。

表 6-5 各事業手法比較

整備手法	メリット	デメリット
市が建物を整備	・ 行政の意向を反映しやすい ・ まちづくりのコントロール性が高い ・ 建物の権利関係が明確である	・ 建物取得部分に係る資金調達の負担が大きい ・ 民間事業者を誘致する工夫が必要
民間事業者が整備した建物を一部賃貸借	・ 公共は建物取得部分に係る資金調達が必要ない ・ 建物の権利関係が明確である	・ 民間事業者の破綻リスクの影響を受けやすい ・ 交付金や起債を充当できない場合がある
区分所有方式	・ 単独で施設を整備する場合と比べて、建設費用の負担が軽減される ・ 維持管理費が縮減できる ・ 容積率が高まり高度利用ができる	・ 建物取得部分に係る資金調達が必要 ・ 所有形態、管理形態、権利調整が複雑となる

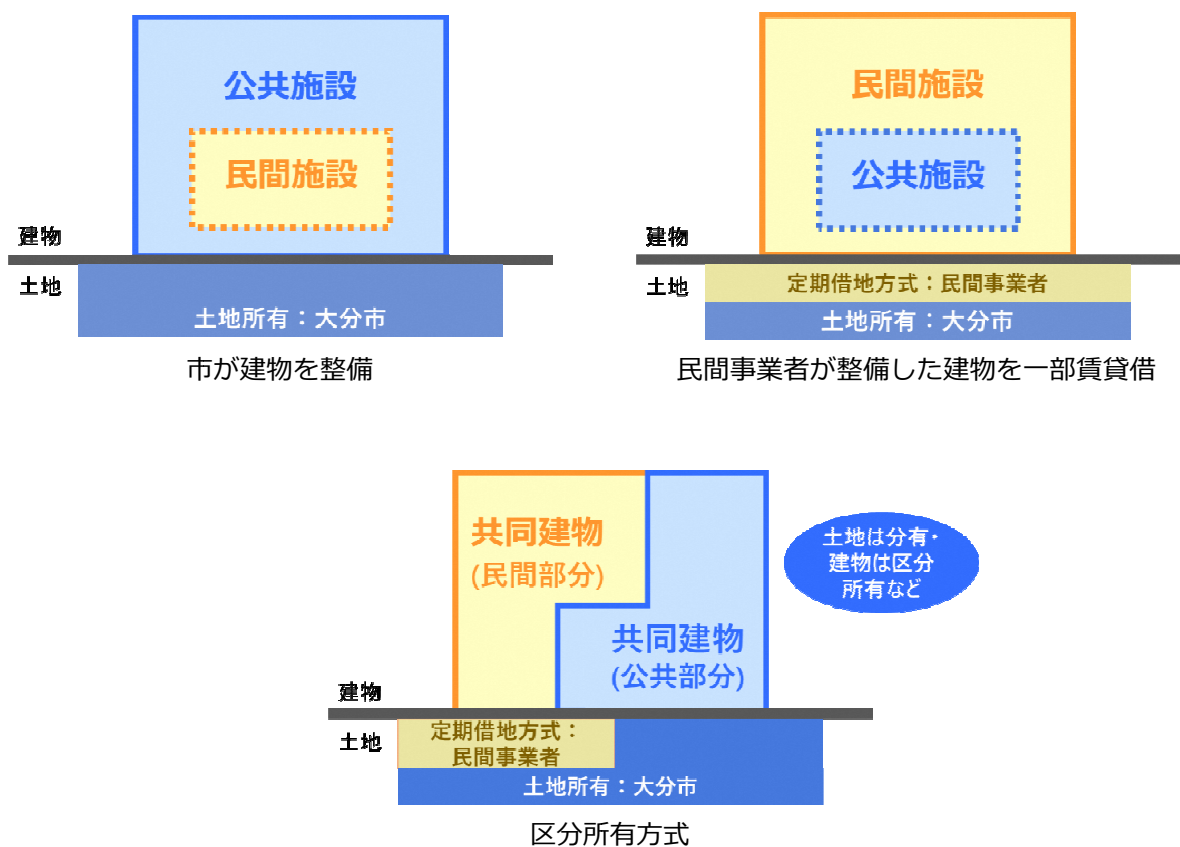


図 6-2 公共施設の整備手法イメージ図（合築の場合）

6.2.4 整備における事業手法

表 6-6 各事業手法比較

整備手法		メリット	デメリット
公共施設を 単独整備	従来方式	・ 発注者の意向を反映しやすい ・ 各段階で柔軟な対応が可能	・ 民間事業者のノウハウの発揮が限られている ・ 資金調達の負担が大きい
	DBO 方式	・ 性能・包括発注により、民間ノウハウを充分に発揮し、サービス向上及びコスト縮減を図れる	・ 事業者選定のための手続きに時間と労力を要する ・ 契約後の柔軟な発注後の意向反映が難しい
	PFI 方式	・ 上記に加え、財政支出平準化が可能	
民間施設と 一体整備	建物売買契約及び 定期借地権設定等	・ 建物売買契約も定期借地権設定もなじみやすい手法であり、また、権利や契約内容が比較的単純である	・ 維持管理業務委託等については、公共が別途行う必要がある

6.2.5 荷揚町小学校跡地

荷揚町小学校跡地では、必要な行政機能として地域コミュニティ施設・庁舎等の公共施設機能を整備し、また、容積率の余剰部分については、民間事業者においてコンセプトや利活用の方向性に整合する民間施設の整備が望ましいと考えます。また、整備を行う上ではアートプラザからの歩行者動線の確保等、動線計画や建物外観・デザインの整合性を図る必要があるため、同一の事業者による公共施設と民間施設の一体的な整備が望ましいと考えます。

施設配置については、分棟の場合は公共施設と民間施設の権利関係、管理区分が明らかになり、整備後の維持管理運営においても行政と民間事業者の役割分担を明確にすることができ一方、合築の場合は、限られた土地を有効に活用できることや、一体的に整備することで、民間施設との連携による相乗効果がより大きくなる可能性もあります。そのため、施設の配置や整備後の建物の所有形態については、民間事業者からの提案により決定することとします。

6.2.6 22 街区・54 街区

22街区・54街区については、交通結節機能を整備するとともに、駅に近接する良好な立地特性を活かしたにぎわいの創出につながる土地の有効利用を図るため、両街区の一体的な整備が望ましいと考えます。

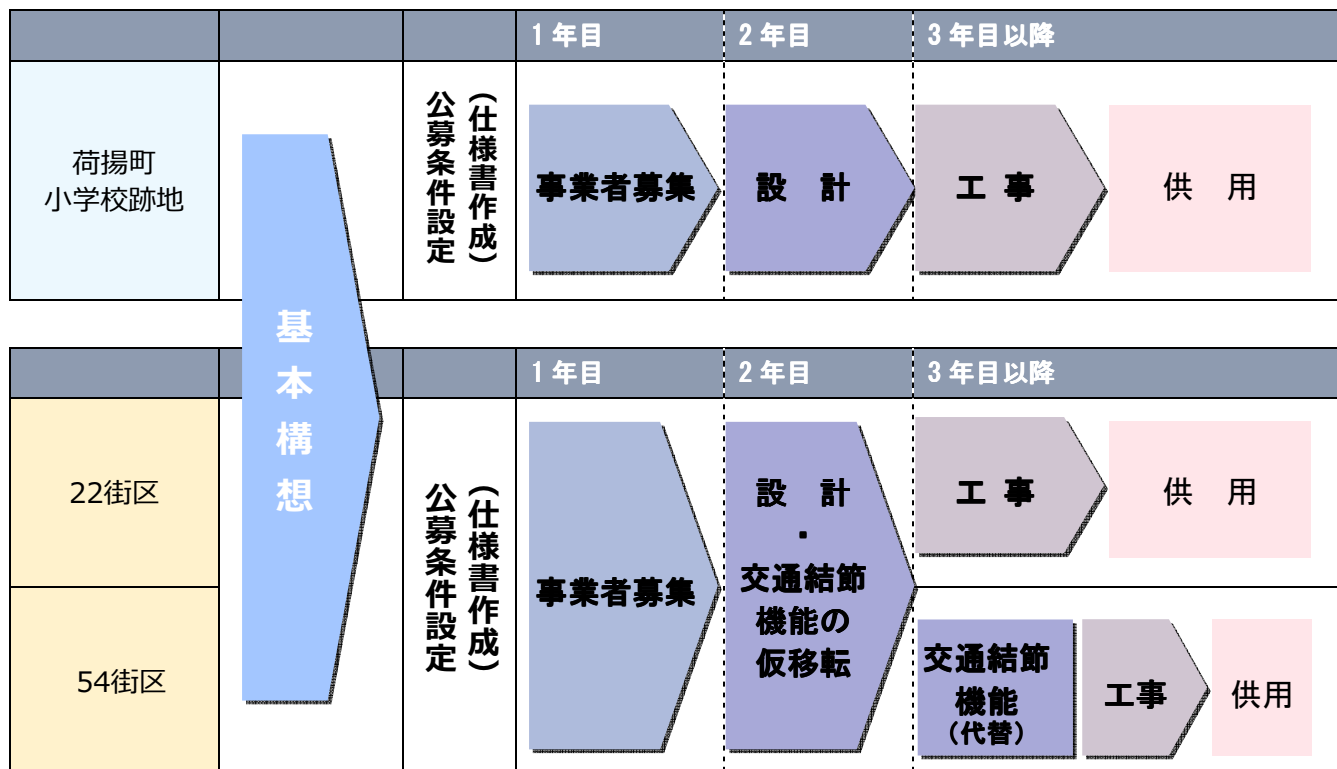
22街区では、交通結節機能施設が低層階の大半を占めることが想定されることから、分棟は困難であり合築を基本とします。交通結節機能施設は、基本的には民間事業者が一体的に整備を行い、市が賃貸借するか、共同で建物を所有し維持管理する区分所有とします。また、22街区の整備期間中は既存交通結節機能を一時的に54街区等へ移転し機能の継続を確保する必要があります。

54街区については、22街区や JR 大分駅、北側既成市街地など、中心市街地全体へ分かりやすく、連続した歩行者動線の確保、建物外観・デザインの整合性を確保することから、22街区と同一の事業者が民間施設を整備し、整備後も民間事業者が施設を所有することとします。

7. 事業スケジュール

中心市街地公有地等の今後の事業スケジュールについては、本基本構想をもとに、翌年度以降民間事業者からさらに詳細に意向調査を実施し、公募条件などの設定や仕様書の作成を行う中で検討していくこととします。また、事業者公募のタイミングについては、今後、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会などの全国的なイベントなどによる建設費の高騰などの社会情勢も注視するとともに、市の財政負担の状況なども総合的に勘案する中で設定することとします。

今後の想定スケジュール（案）



22街区・54街区については、JR 大分駅及び北口駅前広場からの連続性の確保、22街区整備期間中の交通結節機能の仮移転、22街区に整備する建物にかかる駐車場・駐輪場附置義務の隔地附置等の確保などが必要と考えられることから、22街区と54街区を一体的に整備することで、効果的な事業実施ができることが見込まれるため、原則として22街区・54街区を一体的な利活用事業とします。

また、荷揚町小学校跡地と22街区・54街区のそれぞれの公募のタイミングについて、両事業を同時期に公募する場合には、民間事業者側においても同時期に両事業の事業計画を検討することとなり、事業者が十分な検討を行うことができず、結果的に少ない提案の中から事業者を決定せざるを得ない状況となる可能性があります。そのため、他都市も含めた公募時期の集中・閑散による事業者参加意欲を見極めつつ、両事業の公募時期を分けることにより、事業者が両事業ともに一定の検討期間を確保できるように努めます。

8.

(参考資料)

8.1 中心市街地公有地等基本構想検討委員会

8.1.1 委員名簿

氏 名	役 職
佐 藤 誠 治	大分大学名誉教授
石 井 久 子	弁護士
福 山 公 博	(株)日本政策投資銀行大分事務所長
木 内 純 子	不動産鑑定士
矢 野 利 幸	大分商工会議所常任相談役
林 信 一 郎	金池校区会長
牧 博 彦	荷揚校区会長
江 藤 郁	大分市企画部長
清 水 剛	大分市都市計画部長

8.1.2 開催経過

回 数	開催日	内 容
第 1 回	2018 年 7 月 2 日 (月)	・今年度の検討の進め方について ・昨年度の検討内容について ・今後の検討課題について
第 2 回	2018 年 8 月 29 日 (水)	・中心市街地公有地利活用基本構想 (素案) について ・民間事業者の意向調査について ・各公有地の検討状況について
第 3 回	2018 年 11 月 5 日 (月)	・中心市街地公有地利活用基本構想 (素案) について ・民間事業者の意向調査について
第 4 回	2019 年 2 月 20 日 (水)	・パブリックコメントの結果について ・中心市街地公有地利活用基本構想 (素案) について



大分市
Oita City

大分市企画部企画課公共施設マネジメント推進室
〒870-8504 大分市荷揚町 2 番 31 号
TEL : 097-585-6020 FAX : 097-534-6182
E-mail : management@city.oita.oita.jp