

土木部 都市政策課 ◎後藤 寛斉
○鴨川 慎矢

1. 旭大橋について

○旭大橋の概要（昭和57年1月供用）

（都）3・2・115号 旭大橋線

道路：一般国道202号

位置：長崎市大黒町～長崎市旭町

延長：約850m 幅員：W=33m

車線数：4車線

旭大橋は、建設に着手した昭和47年当時は、魚市場（現県庁舎地）への旧国鉄の引き込み線が存在していたことや、浦上川上流へ大型船舶が航行していたこと（図1）により、桁下のクリアランスを確保する必要があったため、現在のような高い位置に架けられている（図2）。しかし、現在は魚市場移転により引き込み線が廃止されるとともに、一部船舶の航行はあるものの大型船舶の航行はなくなっていることから、高架橋である必要性が薄れている。このことから、旭大橋の低床化については、平成25年3月に県と市の共同で策定した「長崎駅周辺エリア整備計画」において、浦上川の東西の連携強化を図ることを目的に、長期整備プログラムとして位置付けられている。しかしながら、旭大橋は適切な維持管理を行っており、供用後40年以上が経過した現在でも健全に利用できる状態が保たれていることから、今後も長寿命化を図っていく方針である。

2. 旭大橋下周辺の道路区域の概要

旭大橋下周辺道路区域の立地特性としては、長崎市の中心市街地に位置し、その周辺には、長崎駅、アミュプラザ長崎、出島メッセなど、都心部にふさわしい賑わい創出拠点



図1 昭和57年の旭大橋付近の状況写真



図2 旭大橋の状況写真



図3 旭大橋下周辺航空写真

が多く存在している。また、旭大橋の高架下を含むその周辺の道路区域については、約6,300㎡のまとまった敷地（図3）があり、長崎駅周辺の再整備事業が一定完成に近づいている現在においては、非常に魅力のある土地であると言える。

現在は駐車場としての占用許可により、東側の4,100㎡をタイムズが、西側の2,200㎡をJR九州が令和9年度末まで占用しており、占用料として、年間約3千万円以上の収入が得られるなど、有効利用されている（図4）。このような中、県議会や県民などから、長崎駅周辺という立地状況を生かした賑わいの創出に資する利活用を求める声があり、検討を進めている。

3. サウンディング型市場調査

旭大橋下周辺道路区域の利活用方法については様々な方法が考えられるが、その利活用方法について、民間事業者の意向や提案の有無を確認することを目的に、サウンディング型市場調査を行った。提案の条件としては、駐車場以外の利用用途で、①道路法第32条第1項に基づく道路占用許可による通常の利用、②道路法第48条の20第1項に規定する歩行者利便増進道路（以下、「ほこみち」という。）制度を活用した道路占用許可による利活用の2つの条件を設定した。

ここで、ほこみち制度の概要を説明すると、「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するものである（図5）。ほこみち制度のメリットとしては、歩道の中に、歩行者の通行区間とは別に歩行者の滞留・賑わい空間を定めることが可能となることや、歩行者利便増進施設等の設置に併せて、占用主体が道路維持管理の協力（占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定又は道路施設への電力供給等）を行う場合は占用料の額の90%を減額することが可能となるといったメリットがある。一方、ほこみち制度を利用するには、ほこみちの区間・区域を指定する必要際に、公安委員会・警察署長・市長村長に意見聴取・協議が必要で、占用許可までに時間がかかるというデメリットもある（図6）。



図4 現在の利用状況（駐車場）写真

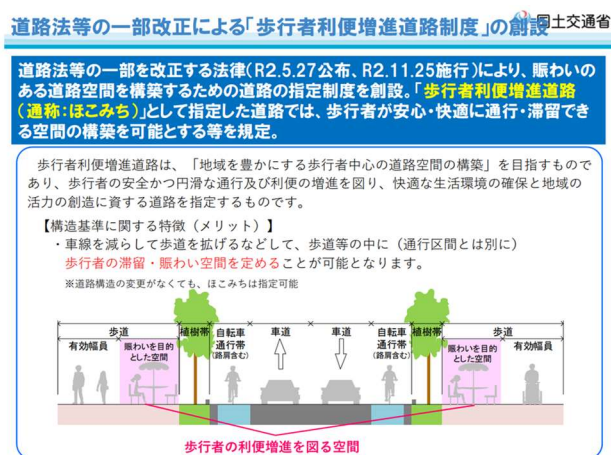


図5 ほこみちの概要

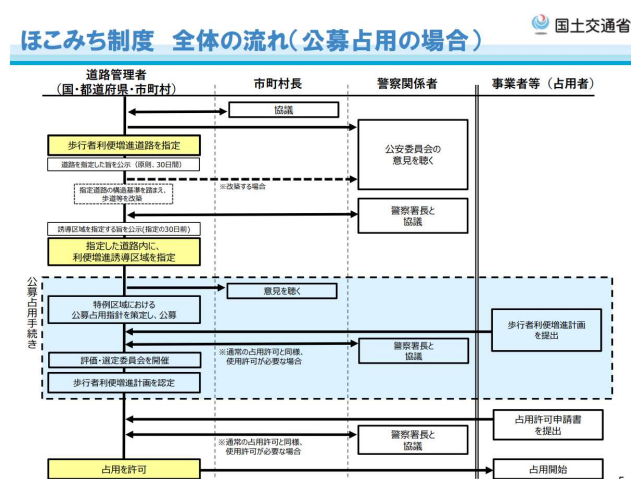


図6 ほこみちの指定の流れ

サウンディング型市場調査の結果、1者からの提案と2者からの意見の提出があった。提案は、県内の水産関係団体からあり、食事施設・購買施設・緑地等（図7）にほこみちを利用し、駐車場を通常の占用で設置する提案であった。提案の目的は、観光客及び県民へ県産品を見て・食べて・買える施設（図8）及び周辺に緑地や休憩施設等をほこみちの施設として設置することにより、賑わいの場の創出や、県産品の認知度向上とあわせて、歩行者の利便増進に資することを目的としたものであった。2者からの意見としては、「駅東側と比べ駅西側や旭大橋下周辺への公共交通機関が少なく、来訪者が限定されることから、駅西側の公共交通機関の充実や東側からの導線の確立などが必要と考える」といった意見や、「長崎市街地の中心拠点という魅力的な立地条件から、イベント利用のための広場やスタジアムシティから元船地区を結ぶ短い区間の自動運転の実証実験の拠点としての利活用が考えられる」といった意見があった。

このことから、駐車場以外の利活用の需要やほこみちへの活用を求める意見があることが分かったため、今後は都市計画・まちづくり、商工観光、法律に関する学識経験者や地元自治会、市及び県で構成する外部委員会を設置し、公募占用指針の策定から事業者の選定などを検討していくことを予定している。

4. 歩行者利便増進道路を活用した利活用の比較検討

「2. 旭大橋下周辺の道路区域の概要」でも述べた通り、現在占用料として約30,000千円以上の県への収入があるが、ほこみち制度を利用すれば、占用料が9割減額となり、最大約27,000千円分の収入減となる。

そのため、ほこみち制度を利用した利活用については、県の収入減以上の効果を見込む利活用の方法であるべきと考える。今回、現在の利用状況とその他の想定される以下の4つの利活用方法を比較し、考察を行った。

- (1) 駐車場による占用
- (2) イベント利用による占用
- (3) 飲食施設・駐車場による占用
- (4) A I (Copilot) の意見

比較方法としては、それぞれの占用料による県の収入と想定される利活用方法による県税の収入の算出を行い、その総和を比較する。なお、算出には、利活用に伴う売上高や国内総生産（GDP）などの経済指標などを用いて算出する。そのほかの条件は以下の通りとする。

国土交通省

④歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱いについて

歩行者利便増進施設等は、設けられる施設の種類の、設置の要件が決められています。（道路法施行令第16条の2関係）

【1】歩行者利便増進施設等の種類

・歩行者利便増進施設等は、歩行者の利便の増進に資する施設として定める以下のものです。

ア、広告塔、看板
イ、ベンチ、街灯
ウ、標識、旗さお、幕、アーチ
エ、食事施設、購買施設
オ、レンタル用自転車駐輪器具
カ、集会、展示会等、催しのために設けられるもの
ク、広告塔、露店、商品置場、看板、旗さお、幕、アーチ

【2】歩行者利便増進施設等の要件

・歩行者利便増進施設等の占用特例が適用されるためには、以下の全ての要件に該当する必要があります。

ア、利便増進施設等区域内に設けられるものであること
イ、歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となる清掃などの措置が講じられていること
ウ、道路法第33条第1項の政令で定める基準に適合すること

看板（デジタルサイネージ）（新潟県）
ベンチ（神戸市）
食事施設（すわろうテラス・札幌市）
自転車駐輪器具（新潟市）

図7 歩行者利便増進施設等



図8 全国の食事施設占用例

＜算出条件＞

駐車場の面積：全体で 6,300 m² 駐車台数：全体で 184 台（東側：138 台、西側：46 台）

駐車場料金：1,000 円/日 駐車場の日平均充填率：0.9 日平均回転率：1.3

占用料：通常占用は 5,252 円/m²・年、ほこみち占用は 525 円/m²

売上高と国内総生産（GDP）の比率：飲食サービス業（駐車場含む）は 0.34、物販は 0.11

売場 1 m²当たりの年間売上高：飲食施設は 400,000 円/m²、物販施設は 500,000 円/m²

国内総生産（GDP）と県税収入の比：0.026（1,300 億円/5 兆円）

（１）駐車場による占用

【占用者】民間事業者 【想定利用者】長崎駅周辺商業施設等利用者、県庁利用者

【主な施設】（通常占用）駐車場

【利活用方法】長崎駅周辺商業施設等及び県庁利用者のための駐車場を整備する。

内訳）通常の占用が駐車場として 6,300 m²より、

◎占用料収入：6,300 m²×5,252 円＝33,087,600 円

◎利活用による県税収入：

1,000 円×365 日×184 台×0.9×1.3×0.34×0.026＝694,622 円

よって、総和は、33,087,600 円＋694,622 円＝**33,782,222 円**

◎所感：現状のままであり、さらなる賑わい創出は期待できない。

（２）イベント利用による占用

【占用者】エリアマネジメント法人 【想定利用者】地元住民

【主な施設】（通常占用）イベント利用のための広場

【利活用方法】県民等を対象に、スケートボード場やミニバスケなどのスポーツ広場等として単発的に賑わいを創出するもの。

内訳）通常の占用が駐車場として 6,300 m²より、

◎占用料収入：6,300 m²×5,252 円＝33,087,600 円

◎利活用による県税収入：イベント開催回数を年 25 回（月に 2 回程度）、利用者数を 1000 人、平均消費額を 3,000 円、売上高と国内総生産の比率を 0.22（飲食施設・物販施設の平均）とすると、県税収入は、3,000 円×1000 人×25 回×0.22×0.026＝429,000 円。また、イベント外の日の平均消費額を 1,500 円、利用者数を 500 人とすると、県税収入は、1,500 円×500 人×340 日×0.22×0.026＝1,458,600 円

よって総和は、33,087,600 円＋429,000 円＋1,458,600 円＝**34,975,200 円**

◎所感：占用料が高額であり、収支が合わないことから実現性が低い。

（３）飲食施設・駐車場による占用

【占用者】周辺飲食事業者 【想定利用者】観光客、地元住民、県庁利用者など

【主な施設】（ほこみち占用）飲食施設 1,000 m² （通常占用）駐車場 5,300 m²

【利活用方法】飲食施設を設け、平日・休日問わず賑わいを創出するもの。飲食施設以外の場所は長崎駅周辺商業施設等及び県庁利用者のための駐車場を整備。

内訳）駐車場としての通常占用が 5,300 m²、ほこみちの占用が 1,000 m²（うち店舗面積は 800 m²とする）

◎占用料収入： $5,300 \text{ m}^2 \times 5,252 \text{ 円} + 1,000 \text{ m}^2 \times 525 \text{ 円} = 28,360,600 \text{ 円}$

◎利活用による県税収入：駐車場設置台数は、面積割より 154 台とすると、駐車場による県税収入は、 $1,000 \text{ 円} \times 365 \text{ 日} \times 154 \text{ 台} \times 0.9 \times 1.3 \times 0.34 \times 0.026 = 581,368 \text{ 円}$

飲食施設による県税収入は $400,000 \text{ 円/m}^2 \times 800 \text{ m}^2 \times 0.34 \times 0.026 = 2,828,800 \text{ 円}$

総和は、 $28,360,600 \text{ 円} + 581,368 \text{ 円} + 2,828,800 \text{ 円} = \underline{\underline{31,770,768 \text{ 円}}}$

◎所感：周辺飲食事業者による利用のため、地元調整の懸念が無い。

(4) A I (Copilot) の提案



図9 A I (Copilot) が考える旭大橋下の利活用イメージ図

※A I (Copilot) の意見について、提案を求めた当初は、初期投資が少なくて済む、運営費が安い、という点から駐車場継続がベストであるという結論であったが、賑わい創出の観点を考慮するよう指示した場合、以下のような提案があった。

【占有者】駅周辺事業者グループ 【想定利用者】観光客、地元住民等

【主な施設】(ほこみち占有) ベンチ、カフェ、(通常占有) イベント広場、駐車場

【利活用方法】駅構内や駅前広場でのイベント等ノウハウを持つエリアマネジメント法人がイベント企画、テナント管理を行い、地元の民間事業者が飲食店や物販店、キッチンカーなどのイベント運営を行う。駐車場により安定的な収入を得つつ、駅周辺という立地を活かした飲食・物販施設の設置やイベント広場を設けた複合的な利活用を行う(図9)。

内訳) 駐車場 (3,150 m^2) イベント広場 (1,890 m^2) としての通常占有が 5,040 m^2 、ほこみちの占有が 1,260 m^2 とする。

◎占用料収入： $5,040 \text{ m}^2 \times 5,252 + 1,260 \text{ m}^2 \times 525 = 27,131,580 \text{ 円}$

◎利活用による県税収入：駐車場について、駐車場台数は現状の利用が全体で184台であるため、5割の駐車場台数は92台と想定すると、駐車場による県税収入は、 $1,000 \text{ 円} \times 365 \text{ 日} \times 92 \text{ 台} \times 0.9 \times 1.3 \times 0.34 \times 0.026 = 347,311 \text{ 円}$

イベント開催回数を年25回（月に2回程度）、利用者数を1000人、平均消費額を3,000円、売上高と国内総生産の比率を0.22（飲食施設・物販施設の平均）とすると、県税収入は、 $3,000 \text{ 円} \times 1000 \text{ 人} \times 25 \text{ 回} \times 0.22 \times 0.026 = 429,000 \text{ 円}$ 。また、イベント外の日の平均消費額を1,500円、利用者数を500人とすると、県税収入は、 $1,500 \text{ 円} \times 500 \text{ 人} \times 340 \text{ 日} \times 0.22 \times 0.026 = 1,458,600 \text{ 円}$ 。よって総和は、 $27,131,580 \text{ 円} + 347,311 \text{ 円} + 429,000 \text{ 円} + 1,458,600 \text{ 円} = \underline{\underline{29,366,491 \text{ 円}}}$

◎所感：駅周辺事業者グループとして参入するかが不明。

《総評》

今回の試算の結果から、収入面（占用料収入及び利活用による県税収入）により比較すると、「(2) イベント利用による占用」が最も優位である結果が得られた。このことから、ほこみちの占用は、相当な売上があがる利活用方法でなければ、占用料の減収分以上の効果が得られないことがわかった。

今回の評価では、ほこみち制度を活用するための占用区域外の道路の維持管理の協力については考慮しておらず、仮に元船町からスタジアムシティまでの除草・歩道の路面清掃・側溝清掃を年1回委託した際の費用が約3百万円ほどであるなど、協力内容次第では、ほこみちを活用した利活用が優位となる可能性もあると考える。

5. まとめ

今回の旭大橋下周辺の道路区域の利活用の評価は、県の収入のみに着目し、実現可能性や周辺環境への影響等については考慮せずに行っており、また、様々な仮定や筆者の主観が非常に大きい評価であるため、どのような利活用方法が最も良い利活用方法かという判断は、賑わいの創出や歩行者の利便増進、経済の活性化といった多角的な視点などで評価する必要があると考えているが、具体的な提案があった際に判断する一資料となればと思い、今回の比較を行った。今後、外部委員会では、採算性を考慮した持続可能性や、周辺住民との合意形成、関係機関との協議、県の施策に合致すること等を考慮し、検討していくこととなるため、今回のような単純な比較にはならないと考えるが、筆者としては、道路利用者のニーズに沿った利活用方法が採用されることを望む。