

「留保財産の利活用に関するサウンディング型市場調査（令和4年1～2月）」の実施結果

1. 調査の目的

財務省北海道財務局では、札幌市内に所在する一定面積を超える未利用国有地について、留保財産（※）として所有権を留保したうえで定期借地権を利用した貸付けにより有効活用を図ることとしています。

本調査は、利用方針を策定するに当たり、民間事業者の皆さまと個別に対話を行うことで、地域における課題や求められる施設・機能を把握する等して、民間の知見を最大限活かすことを目的としています。

今回の調査は、札幌市中央区北1条西6丁目に所在する留保財産について、札幌市が施設の一部に駐輪場施設を整備することを要望していることから、札幌市が運営する駐輪場と民間事業者が運営する収益施設との複合施設を想定した利活用について、その整備手法等を含めた意見を広く伺うものです。

※ 留保財産とは、有用性が高く希少な国有地について、将来世代におけるニーズへの対応のため、所有権を留保しつつ、地域・社会のニーズを踏まえ、定期借地権による貸付けを行うこととした財産です。

2. 調査対象地の概要

所在地：札幌市中央区北1条西6丁目6番

土地数量：1,332.79㎡

交通環境：JR「札幌駅」の南南西方約800m、地下鉄「大通駅」の北西方約600m

都市計画マスタープラン：都心

立地適正化計画：集合型居住誘導区域、都市機能誘導区域（都心）

用途地域：商業地域

建蔽率／容積率：80％／600％

防火地域等：防火地域

緑保全創出地域：業務系市街地

都市再開発方針：1号市街地 - 整備促進地区 - 2号地区

その他制限：駐車場整備地区、景観計画区域

3. 札幌市が想定する駐輪場施設の概要

用途：自転車等駐輪場

収容台数：自転車 1,000台以上、原付バイク（50cc以下） 約20台

整備手法：民間収益施設との合築

階層：地下1階及び地下2階を想定

必要床面積：約1,200㎡（スロープ、斜路付き階段等が必要な場合は別途加算）

市の権原：床の取得又は借受け

特例制度等：札幌市「都心における開発誘導方針」参照（容積率緩和措置の適用要件等）

※本調査実施時点での内容であり、今後、変更となる場合があります。

4. 調査項目

- 対象地に駐輪場（札幌市が運営）を整備することに関する以下の事項
 - 札幌市が駐輪場として床を取得する場合と借受けする場合でどちらが事業者として望ましいか。
 - 札幌市が駐輪場としての床を無償で取得又は借受けすることとなった場合、札幌市に対してどのようなことを望むか。
 - 札幌市が駐輪場としての床を有償で取得又は借受けすることとなった場合、札幌市と事業者との賃料負担割合をどのように考えるか。
 - 駐輪場設置による施設利用者増加や周辺地域の活性化等の期待される効果について。
- 対象地に駐輪場を含めた複合施設を整備する上での諸条件に関する事項
 - 整備可能な建築物のボリューム（特に、整備に必要な基礎の深さ）
 - 開発に要する標準的なスケジュール
 - 施設運用にあたって必要な定期借地期間
 - 活用が想定される特例制度の内容と効果
 - 必要とされる行政上の許認可等の手続き
- その他の事項
 - 駐輪場整備を開発条件に設定する場合、行政に期待する支援や配慮してほしい事項、事業者の入札参加意欲への影響等
 - 隣接街区に策定されている「北1条西5丁目北地区地区計画」との協調、連携に関する提案

5. 結果概要

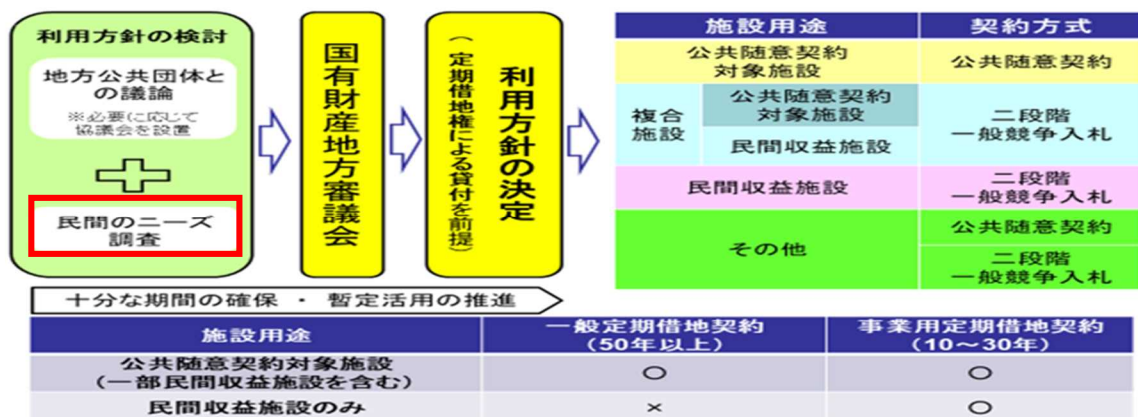
- (1) 参加グループ数：4グループ（建設業、不動産業）
- (2) 実施期間：令和4年1月24日（月）～令和4年2月16日（水）
- (3) 意見の概要：別紙のとおり

6. 今後の予定

本調査結果を踏まえて、地方公共団体との議論を継続的に行い、利用方針案を作成します。

利用方針案は、国有財産北海道地方審議会に諮問の上決定し、当該決定に基づき公共随意契約または二段階一般競争入札の手法により、処理を行うこととしております。

参考：留保財産の管理処分のプロセス



【対象財産】札幌市中央区北1条西6丁目6番

駐輪場整備（札幌市運営）に関する事項	札幌市の権利の持ち方	<ul style="list-style-type: none"> ・市が駐輪場部分を床取得する場合、区分所有建物となることに伴う維持管理の問題、借地権の準共有となることに伴う契約上の問題が発生するため、借受けが望ましい。
	札幌市による費用負担	<p>【市が無償で借受けする場合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採算性を大きく圧迫し、国に支払う地代を十分に捻出できない可能性があるため、駐輪場整備費への補助金、建ぺい率・容積率等の緩和が必要。 ・将来的な経済情勢の変化に伴い、有償借受けへの移行が可能となる特約条項の設定が必要。 <p>【市が有償で借受けする場合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の駐輪場整備費への負担額、事業の収支見込によって左右されるため、現時点で具体的なテナント料の水準を示すのは困難。 ・駐輪場整備費及び借地期間中の維持管理費を加味した適正なテナント料の支払いを受ける必要があり、水準としては基準階賃料と同等程度が見込まれる。
	駐輪場整備の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・本地及び周辺事務所ビルのテナント競争力の上昇、近隣商業施設の利便性の向上等のほか、シティサイクル拠点を整備することで観光客の集客効果が見込まれるが、積雪のある冬期はその効果が限定的となる。 ・自転車通勤の促進により、健康増進、CO2削減効果のほか、公共交通機関の混雑緩和によるウィズコロナ社会への対応等の副次的効果も想定される。
駐輪場を含めた施設を整備する上での諸条件に関する事項	建築物の用途・機能等	<ul style="list-style-type: none"> ・低層階は店舗が想定されるが、高層階は昨今のコロナ情勢や、都心部でのオフィス供給予定等を踏まえ、賃貸住宅またはミドルクラス以上のホテルが考えられる。 ・低層階はイベントスペース等の集客施設、高層階はオフィスが想定され、赤レンガ庁舎の南側という立地条件を活かし、観光客の集客を促す機能の導入が望ましい。
	開発スケジュール 定期借地期間	<ul style="list-style-type: none"> ・施設開業までは概ね3年であり、内訳は設計に約1.5年、工事に約1.5年を見込むが、残業抑制対策や現場の職人不足に対応する必要性から、従来よりも工事期間を長めに見積もる必要が生じている。 ・建築物（RC造またはS造）の耐用年数、設備の更新時期を踏まえ、事業採算性の観点からも定期借地期間は長期であるほど望ましい。 ・定期借地期間が50年超の場合、多額の維持管理費の発生、時代のニーズへの不一致等のリスクが生じることから、一概に長期が望ましいとは言えない。
	特例制度等の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場整備に伴う現行の容積率緩和措置（+30%）について、整備規模に対して付与されるメリットとしてはやや不足感があるため、各種特例制度の活用により、現行容積率から100%から200%程度の割増が適用されることが望ましい。 ・総合設計制度や隔地駐車施設の特例承認の活用により、本地の利用効率が向上するほか、駐輪場部分の容積対象床面積除外、固定資産税の減免等の優遇措置の適用が望ましい。
その他	事業者の入札参加意欲	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設を複合的に整備することで長期的には収益性の向上に繋がるため、入札参加意欲が阻害されることはない。 ・駐輪場の設置が条件となることにより、入札参加者の減少が想定されるため、事業性を担保する施策のほか、適正な管理水準を満たし、地上階部分の導入用途に配慮した駐輪場計画を期待したい。 ・地下空間がほぼ全て駐輪場で占められ、管理室や地域冷暖房等の付属設備のスペース確保が困難になる等、難易度の高い計画となる。
	周辺街区との協調・連携	<ul style="list-style-type: none"> ・財産の立地上、集客に配慮した開発を行う必要があるため、歩行者ネットワークの連結手段として地下歩行空間での接続を積極的に検討すべきだが、駐輪場の計画次第では事業性の悪化が想定される。 ・低層階のセットバックによって南側から赤レンガ庁舎への通景に配慮するなど、街区間でバランスの取れた景観形成を図ることが重要。