

### 3 事例調査及び現地視察

---

- 国内外の交通結節点事例について、胡屋地区の課題やポテンシャル等の共通事項を有する事例を調査し、整理を行った。
- なお、国外の事例調査については、文献を中心とした情報収集を行った。その際、まちづくりとの関連性、他のモビリティとの連携、利便性の高さ、先進性等を踏まえ整理を行った。

#### 3-1 国内事例

---

- 国内で整備されたバスターミナル整備事例について整理を行った。

##### 3-1-1 バスターミナル

表 3-1 事例リスト

県名	駅名	所在地
奈良県	奈良公園バスターミナル	奈良県奈良市
神奈川県	田名バスターミナル	神奈川県相模原市
三重県	四日市駅バスターミナル（未整備）	三重県四日市市
岩手県	盛岡バスセンター（施工中）	岩手県盛岡市

(1) 奈良県 奈良公園バスターミナル（観光拠点の機能の一部としてバスターミナルを整備）

事例概要

- 世界遺産である奈良公園周辺の渋滞緩和等を目的として、奈良県が県庁の東隣に整備したバスターミナル
- バスターミナルのほか、レクチャーホールや展示室、着物レンタル店、飲食店が入る観光拠点として整備



出典：奈良公園バスターミナルHP



出典：奈良公園バスターミナルHP

■ 利用状況

観光バス	利用台数282台/日 ※令和元年5月22日
------	--------------------------

事例のポイント

観光拠点機能(ガイドンス・おもてなし機能)を兼ね備えたバスターミナルの整備

- 奈良公園周辺の周遊環境やアメニティの向上を目指し、3つの機能（①ターミナル機能、②ガイドンス機能【レクチャーホール・展示室等】、③おもてなし機能【飲食店・休憩スペース等】）を持ったバスターミナルを整備
- 奈良公園のエントランスにバスターミナルを整備することで奈良のコアな観光名所を徒歩で巡るなど、観光客の滞在時間増加、観光消費額増加に寄与



展示室(1F)



レクチャーホール



展示室(2F)



屋上庭園休憩スペース

出典：「奈良公園バスターミナルの供用後の効果について 報道資料(奈良県)」、奈良公園バスターミナルHP

奈良公園周辺道路の混雑緩和

- 観光シーズン等を中心に県庁東交差点以东の大宮通で著しい交通渋滞が発生していることから、交差点東側にバスターミナルを整備して大宮通への観光バス等の流入を抑制



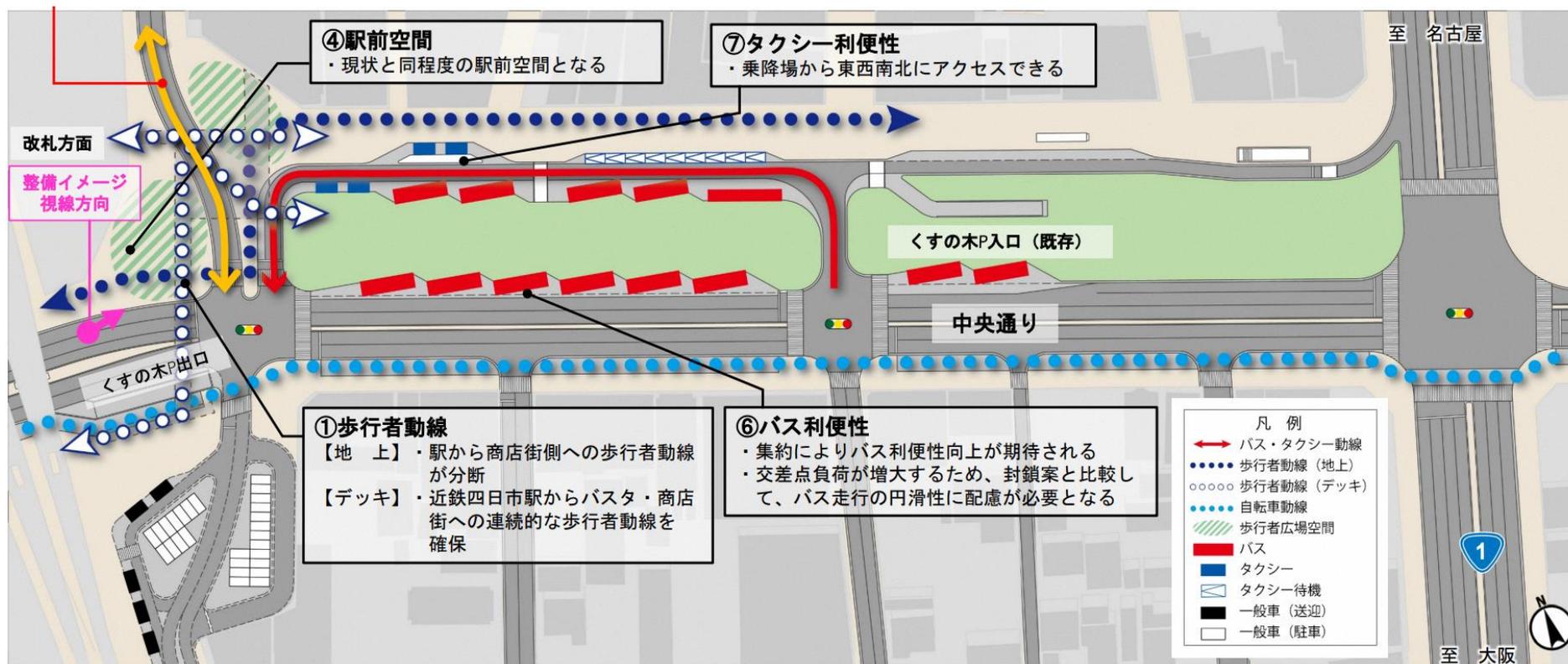
バスターミナルの整備により、県庁東交差点以东への観光バス流入を抑制

出典：「奈良公園バスターミナルの供用後の効果について 報道資料(奈良県)」、「第11回奈良公園地区整備検討委員会資料(奈良県)」より作成



### (3) 三重県 四日市駅バスターミナル（未整備）

- 四日市市では、近鉄四日市駅並びに JR 四日市駅の駅前広場等に係る整備、中央通り沿いのバス専用ターミナルを含めた「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」を策定。
- 基本構想とバスタプロジェクトの狙いを踏まえ、「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」において検討が進められ、「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」が策定された。バスターミナルへの活用エリアとして、中央通り（市道）、幅員 70m（中央緑地帯含む）、片側 3 車線道路での検討が進められている。



出典：第4回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

※各施設の配置・形状等については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性がある。

#### (4) 岩手県 盛岡バスセンター（施工中）

- 盛岡バスセンター整備事業（以下、「本事業」という。）は、公民連携事業によりバスターミナル機能とにぎわい機能を持つ新たな盛岡バスセンターを整備する事業である。本事業では、「ローカルハブ」というコンセプトのもと、バス路線で地域をつないできた歴史や結びつきを活かし、人々だけでなく地域の魅力もつなぐ拠点を整備し、中心市街地活性化及び河南地区のにぎわい創出を図ることを目的としており、本事業によって、より多くのエリア課題、都市・地域経営課題の解決を目指している。

#### ○周辺状況

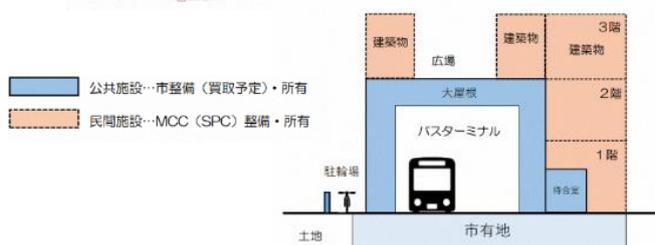
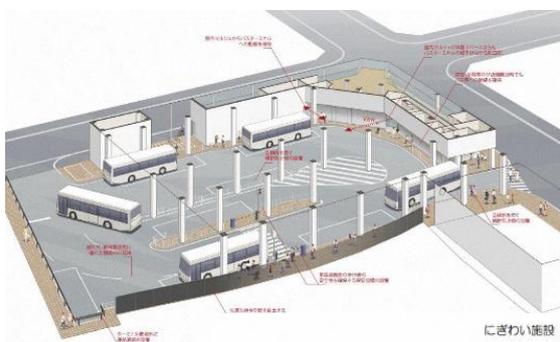


図2 位置図

※（仮称）新盛岡バスセンター整備事業基本方針～資料編～より  
（一部加筆）

この地図は、岩手県の承認を経て岩手県所有の盛岡広域都市計画図（1/2500、1/1000）を複製したものである。  
（承認番号）平成 29 年 8 月 21 日岩手県指令都第 8-5 号

#### ○整備イメージ



出典：盛岡バスセンター事業計画書（令和 2 年 6 月）

## 7 事業実施体制

本事業における事業関係者の役割及び関係性は以下のとおり。

### <盛岡市>

- ・土地を所有し、本事業の基本計画を定めるとともに、MCC との実施協定に基づき、両者で協力して事業を推進する。
- ・バスターミナルを公共施設として整備・所有し、バス事業者に使用させる。また、民間が所有するバス待機場所の用地を賃借し、バス事業者に有償で転貸する。
- ・MCC にバスターミナル部分の設計施工を委任するとともに、にぎわい施設の一部を買い取り又は賃借により公共施設として利用する。

### <MCC>

- ・盛岡市との協定に基づき、民間事業としてにぎわい施設を整備するとともに、盛岡市からの委任を受け、公共施設であるバスターミナルの整備を行う。なお、本事業を実施するにあたり、施設整備及びにぎわい施設の所有・運営を行う SPC（特別目的会社）を設立する予定である。

### <SPC>

- ・MCC の出資により設立し、本事業の施設整備及びにぎわい施設の所有・運営を行う。
- ・MCC から施設整備及び運営に関する権限の委譲を受け、MCC が選定した設計・建設事業者と設計施工に係る契約を締結し、施設を整備する。
- ・施設の完成と同時にバスターミナル等の公共施設を市に引き渡し、にぎわい施設を民間事業として運営する。

### <バス事業者>

- ・路線案内標示、総合案内設備等のバス運行に必要な設備を整備し、盛岡市が所有するバスターミナルを使用する。

### <テナント>

- ・にぎわい施設に小売店や飲食店が入居する予定である。また、盛岡市の子育て支援施設やバス事業者の券売窓口等もテナントとして入居する予定である。

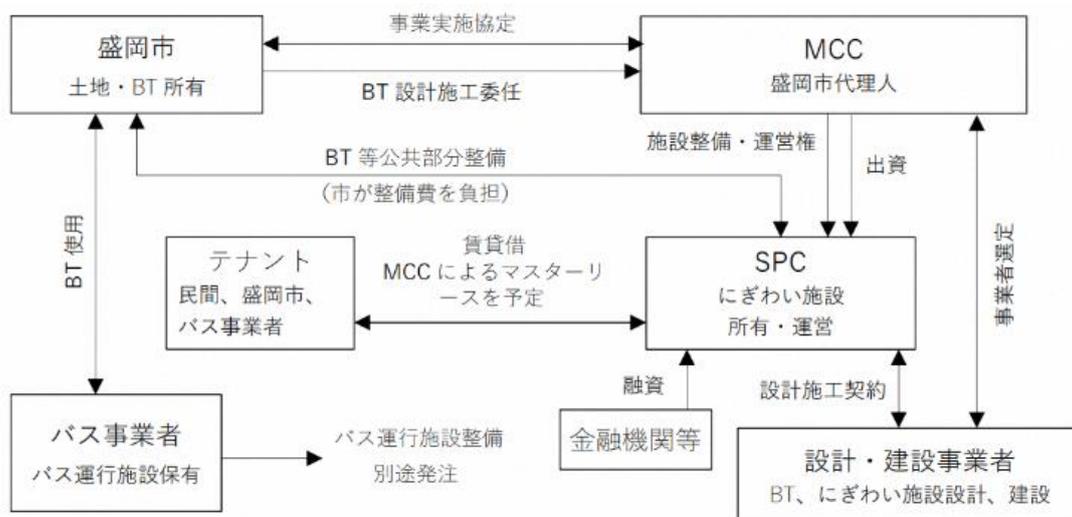


図5 事業ストラクチャー

出典：盛岡バスセンター事業計画書（令和2年6月）

## 3-2 国外事例

### 3-2-1 周辺開発と一体となった交通結節点

- 沖縄県による鉄軌道の検討において、沖縄市は鉄軌道の推奨ルート上に位置している。そのため、将来的な鉄軌道との連携が想定されることを踏まえ、交通結節点事例として周辺開発と一体となったアメリカ、サンフランシスコのトランスベイ・トランジット・センター（以下、TTC）の事例について文献より整理を行った。

#### (1) 計画の概要

- TTC の敷地は矩形の形状で、長い方が 3 街区程度、約 450m、短い方が 1 街区約 50m である。階数は地下 2 階、地上 3 階、延床面積は約 93,000 m<sup>2</sup>となっている。



- ①トランスベイ・トランジット・センター(TTC)  
新しいTTCは3階にACT等のバスターミナル、1、2階に乗降客用施設等、地階にカルトレインの駅と高速鉄道の駅(将来)を設け、併せて店舗、エンターテインメント施設、会議場、教育文化施設を設置する
- ②暫定ターミナル  
TTC建設のためにACT等のための暫定バスターミナルを付近の街区に建設する
- ③新しいバス専用ランプウェイ  
旧バス専用ランプを撤去し、新規にバス専用ランプを設置して東西両方向の高速道路からTTCへ直接乗り入れることを可能にする
- ④フォルサム・ストリートの整備  
トランスベイ再開発地区南のフォルサム・ストリートは同地区の主要街路であり、歩道を拡幅し、オープンカフェや店舗を可能にする
- ⑤トランスベイ再開発地区  
再開発地区は約16ha、北はミッション通り、東はメイン通り、南はフォルサム通り、西は2番街に囲まれ、広い歩道、新しい公園、店舗などが立地する
- ⑥カルトレイン(鉄道)の都心延伸  
カルトレインの現在のターミナル駅(4番街とキング通り交差点付近)から地下で約2.1km延伸して新しいTTCに乗り入れる。これによってペニンシュラ(半島)、サウス・ベイ、南カリフォルニア、サンフランシスコのフィナンシャル・ディストリクトともシームレスな接続が得られる
- ⑦バス車庫  
バス車両は日中において現在、既存の高速道路バス専用ランプ上に駐車している。新しい効率的なバス専用ランプが整備された時点では、バス車両は現在未利用の州際高速道路80号線高架下に駐車することになっている
- ⑧新しいカルトレインの駅  
カルトレインの現ターミナル駅は、新しく4番街とキング通りの交差点付近地下に再建され、カルトレイン延伸線とカリフォルニア高速鉄道が地下でTTCまで乗り入れる予定である

図5 トランスベイ・トランジット・センターと関連プロジェクト  
(<http://transbaycenter.org/project/program-overview/project-map>)

出典：名古屋都市センター平成27年度NUIレポートより抜粋

## (2) TTC 整備イメージ

- 地下2階は鉄道プラットフォーム階、地下1階は鉄道コンコース階となっており、店舗、改札口、二輪車駐車が配置。
- 地上1階は主要動線の核であり、情報センター、チケット売り場、自動券売機およびメインとなるエスカレーターが配置。市営バス等の乗降場は屋外に整備。
- 地上2階は旅客や訪問者のための動線となり、事務所、各種のサービスに充てられる。
- 地上3階はバスターミナル階となっており、中央に島状の乗降客用のエリアがあり、周囲をバスがめぐる形で、TTC 西端部でフリーウェイにつながるバスランプに接続。ターミナルは ACT(Alameda-Contra Costa Transit : 交通事業者)が主要ターミナルとするほか市営バスの一部路線も乗り入れ、アムトラックの連絡バスやグレイハウンド・バスも利用することとなっている。



図11 地上1階 (グランドホール)



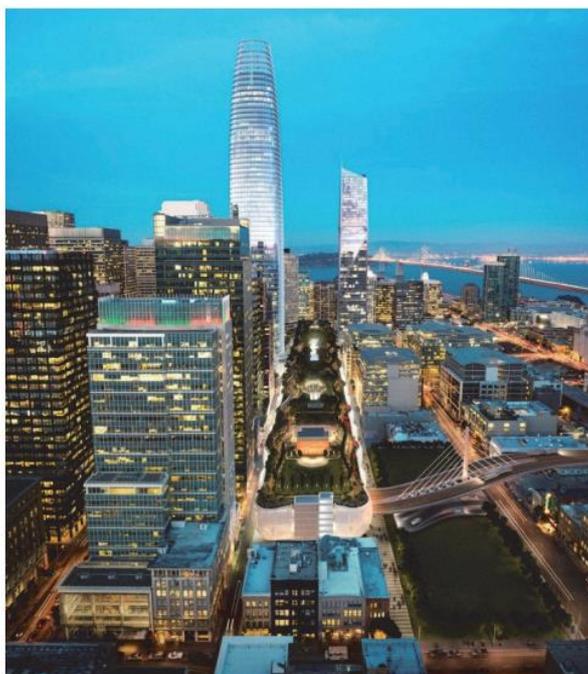
図12 バスターミナル階

(<http://transbaycenter.org/mediagallery/imagegallery/transitcenterarchitecture>)

出典：名古屋都市センター平成27年度NUIレポートより抜粋

### (3) 周辺開発との関係（トランスベイ再開発地区）

- トランジット・センター地区計画は、未来のサンフランシスコ都心部の心臓部となるステージを用意するもので、合衆国全体を通じて主要な公共投資である TTC を含み、極めて重要な公共交通志向型の開発計画となっている。この計画は高密度なオフィスとともに商業店舗、ホテルなど雇用機会を生じさせるとしている。



出典：名古屋都市センター平成 27 年度 NUI レポートより抜粋

### (4) 既存鉄道との連絡地下道

- 既存の主要な鉄道サービスとしては、TTC に直接乗り入れるカルトレインのほかに市営 (MUNI) メトロと BART (Bay Area Rapid Transit：ベイエリア高速鉄道) がある。両路線は TTC から北へ 1 街区を少し超えた距離にあるマーケット・ストリートの地下を走っている。両路線を直接 TTC に乗り入れさせることは現実的ではないため TTC の直近に位置するエンバーカデロ駅のコンコースから TTC の地下 1 階コンコースへ連絡地下道が計画されている。



図 21 既存鉄道との連絡地下道

(<http://transbaycenter.org/project/seis-eir/bartmuni-underground-pedestrian-connector> に加筆)

出典：名古屋都市センター平成 27 年度 NUI レポートより抜粋

### 3-2-2 小型モビリティ等との結節機能（モビリティ・ハブ）

- 国外では自動運転や電動化に代表される新たなサービスや MaaS（Mobility as a Service : 複数の交通手段を組合せ、一つのアプリでルート検索、予約、決済まで完了、シームレスな移動体験を実現）等の動きが加速しており、その中でも、環境に優しい様々な移動サービスを集約させて利便性向上を図る「モビリティ・ハブ」の考え方が注目されている。
- 「モビリティ・ハブ」とは、様々な交通モードの接続・乗り換え拠点を指している。
- これらを踏まえ、交通結節機能に関する国外事例として、「モビリティ・ハブ」に関する整理を行った。

表 3-2 モビリティ・ハブのタイプと代表都市

タイプ	代表都市
自動車の所有から共有へ	ドイツ・ブレーメン
自動車を所有せずとも移動できる社会	オーストリア・ウィーン
商業施設とモビリティ・ハブの融合	アメリカ・ウォルマート他
プレイスメイキングと環境教育	アメリカ・ミネアポリス

出典：国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 第76回基本政策部会 配布資料を参考に作成

#### (1) ドイツ・ブレーメン

##### 【コンセプト】

- 市民が個々の価値観に基づいて選択できる多様な移動手段を提供し、新たなライフスタイルを創出。

##### 【取組内容】

- 鉄道駅を中心に自転車・カーシェアリングを備えるモビリティ・ハブを整備。住宅地を中心に2~3台程度のカーシェアリングを備える小規模ハブを整備（計45か所（2021年時点））



出典：国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 第76回基本政策部会 配布資料より抜粋

### 3-3 現地視察

- 交通結節点について現地視察及びヒアリングを実施した。

#### 3-3-1 三重県四日市市

表 3-3 ヒアリング概要

場所：	三重県四日市市
日時：	令和3年11月25日（木）14：00～
ヒアリング先：	都市整備部 都市計画課 戸本副参事・計画グループリーダー
意見交換内容：	一部の内容を記載。詳細はその他業務に関わる資料集を参照

#### ■基本構想の策定の背景や、バスタプロジェクトに位置付けた経緯について

（基本構想の目的）

- 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想では、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市である四日市市が、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、近鉄四日市駅並びにJR四日市駅の駅前広場等に係る整備の基本的な方向を固めることを目的に検討を進めていた。

（バスタプロジェクト位置付け経緯）

- 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」を平成30年度に策定、その後、計画策定業務を令和元年度に進めていたところ、国（道路局）からバスタプロジェクトの話があったため、内部で議論を行い、バスターミナルを整備する区間をバスタプロジェクト（令和2年1月）に位置付けることとした。

#### ■計画策定に関する役割分担について

- 計画段階の計画策定とその費用負担は国。
- ただ、令和元年（バスタプロジェクトに位置付ける前）に都市局の補助メニューを活用して、市も別途計画策定業務を発注し、バスターミナルのイメージ図を作成しており、市のイメージと国の考えるバスターミナルのイメージを何度もすり合わせた。

#### ■関係機関との調整について

- 駐機場の位置等で苦勞した。今後の調整では、バスターミナルの利用料金の設定等、整理が必要だと考えている。

#### ■四日市バスターミナルと商店街との連携について

- バスターミナルを整備することで、市民活動スペースを提供したいと考えている。商店街からバスターミナルへ移動しやすいよう工夫していきたい。配置する施設は地域にとって何がいいかも考えていきたい。
- 地域の理解と機運醸成に向けての取組も重要である。（駅前アンケート、住民説明会、自治会の理解等）

駅前商店街



近鉄四日市駅



駅前商店街



バスターミナル整備予定場所



駅前商店街



### 3-3-2 奈良県奈良公園バスターミナル

表 3-4 ヒアリング概要

場所：	奈良県奈良市
日時：	令和3年年11月24日（水）13：30～
ヒアリング先：	県土マネジメント部 地域デザイン推進局 奈良公園室 奈良公園バスターミナル運営係 長谷川主査
意見交換内容：	一部の内容を記載。詳細はその他業務に関わる資料集を参照

#### ■バスターミナル設置に取り組んだ経緯や事業概要について

- 交通渋滞の緩和、奈良公園の魅力向上の2つの目的があった。
- 交通渋滞に関して、観光バスによる渋滞が発生していた。奈良公園前にバスターミナルを整備することで、奈良公園中心部への観光バスの流入抑制を図り、公園内の快適な周遊環境の向上を目指し整備を行った。

#### ■バスターミナル設置前と後の市民やバス事業者等の反応について

- 観光客の反応は良かったと聞いている。
- 開業当時は観光バスの待機場所となる駐車場がバスターミナルから20分近く離れた場所にあったため、運転手等からクレームはあったが、待機場所が近くに整備（奈良めぐり平城宮跡前駐車場）出来てからは大分落ち着いている。

#### ■構想段階や計画段階、現在における課題やその課題に沿った対応方法について

- バスターミナルの課題として、人を配置してバスの誘導等を行っているため、コストがかかってしまっている。当初から機械化も含めて検討できていれば経費が圧縮できたのではないかと考えている。
- 当初、機械化の案はあったが警察から安全面での指摘があったため、実現には至らなかった。

#### ■奈良県や国、民間事業者、観光バス事業者等のそれぞれの役割や費用負担について

- 奈良県では、公園施設として奈良公園バスターミナルの整備を行っている。ターミナルの用地は県の来庁者用駐車場であったため、用地買収は発生していない。また、一部道路空間も取り込んでの整備であったため、奈良県の道路部局と連携し整備を行った。
- 運営上の役割として、基本的には奈良県の管理となっており、施設管理や店舗の募集等を行っている。また、バスターミナルの予約システムも県が整備を行い、整備後は観光事業者等に運営を委託している。
- 人件費等を含む運営費用については、バスターミナル利用に伴う料金収入や県の予算で賄っている。

奈良バスターミナル 2F



奈良バスターミナル 2F (案内図)



奈良バスターミナル 1F



奈良バスターミナル 1F



展示スペース 1F



展示スペース 1F

