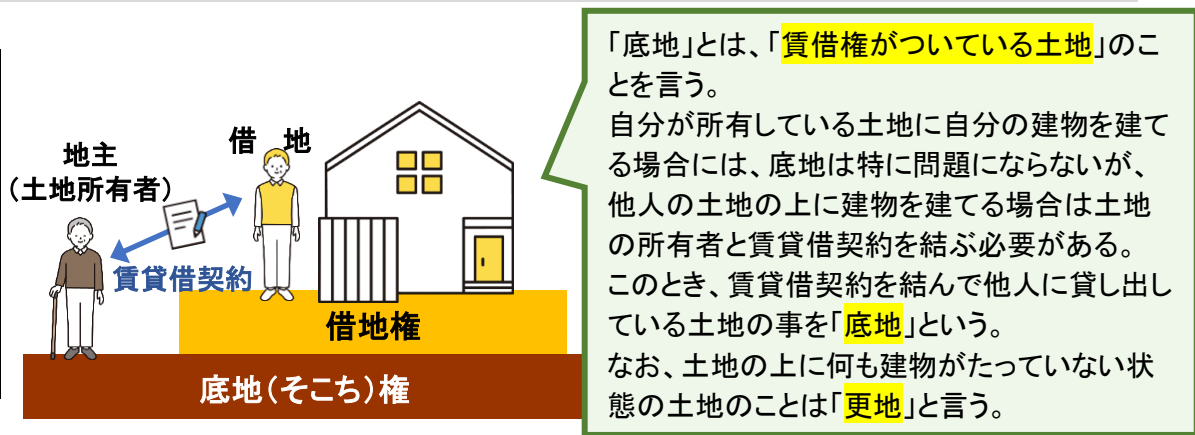


4) 整備手法の検討

4.1. 土地所有者と土地活用に関する権利関係の考え方

4.1.1. 用語の整理

用語	説明	根拠法等
賃借権	民法第 601 条《賃貸借》に規定する賃貸借契約に基づき賃借人が土地(地下又は空間を含む。)を使用収益できる権利	国税庁
借地権	建物の所有を目的とする「地上権」又は土地の「賃借権」をいう。	借地借家法第2条
地上権	地上権者は、他人の土地において工作物又は竹木を所有するため、その土地を使用する権利を有する。	民法 265 条
底地権	宅地(建物)について借地権の付着している場合における当該宅地(建物)の所有権をいう。 駐車場として使用するために土地を借る場合、建物を所有する目的ではないため借地借家法は適用されず、借地権とは言わない。借地権が設定されていないため、「借地」や「底地」とは呼ばない。	国土交通省 —
用地買収方式	民間企業等が土地所有者の土地を買収する方式	—



4.1.2. 事業予定地所有形態の比較

民間企業が事業予定地として土地を利用する場合の土地の取扱いの形態は、「普通借地方式(普通借地権)」、「定期借地方式(定期借地権)」、「用地買収方式」に分類できる。この場合のメリット・デメリットを以下に示す。

借地権・所有形態		存続期間	利用目的	契約期間	借地関係の終了	契約終了時の建物	メリット	デメリット
普通借地権		30年以上	用途制限なし	制約なし 口頭でも可	①法定更新される。 ②更新を拒否するには正当事由が必要。	①建物買取請求権がある。 ②買取請求権が行使されれば建物はそのまま土地を明け渡す。借家関係は継続される。	【土地所有者】 ・地代収入を得ることができる。 【借地権者】 ・利用目的に特別な条件がない。 ・借地期間の更新ができる。 ・契約終了時に土地上に建てた建物の買い取り請求をすることが可能。	【土地所有者】 ・土地所有者と借地人の双方に問題がなければ、借地権の契約更新が可能。1992 年以前の借地法(旧法)で土地を借りている場合、地権者に正当な理由がある以外、基本的に契約が半永久的に自動更新される。 ・新法による契約であっても、更新も貸主に正当事由がない限り拒否できない。 ・契約終了時に、建物の買取請求を受ける場合がある。 【借地権者】 ・借地の権利は、土地所有者が所有しているため、購入した土地と比較した場合、その土地や建物に対する権利や自由度にさまざまな制限がかかる。 ・建物を建てる時や建替える時には、土地所有者に許可を得る必要がある。 ・契約終了後は、更地にして返却する必要がある。
定期借地権	一般定期借地権(借地借家法22条)	50 年以上	用途制限なし	公正証書等の書面で行う。 ①契約の更新をしない ②存続期間の延長をしない ③建物の買取請求をしないという3つの特約を定める。	期間満了による	原則として借地人は建物を取り壊して土地を返還する	【土地所有者】 ・安定した地代収入を得ることができる。 ・契約終了後の土地の再活用を図りやすい。 【借地権者】 ・建物用途に制限がない。(住宅も可能) ・用地取得に係る初期費用及び税金等の負担が軽減される。 ・土地所有者の承諾により建物を譲渡・転貸、土地を転貸することが可能。	【土地所有者】 ・主に住宅の用途として貸与している場合は、居住者の移転先が見つからない場合、契約終了後であっても居住者が立ち退かない可能性がある。 【借地権者】 ・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)
	事業用定期借地権(借地借家法23条)	10年以上 50年未満	事業用建物所有に限る(居住用は不可)	公正証書による設定契約をする。 ①契約の更新をしない ②存続期間の延長をしない ③建物の買取請求をしないという3つの特約を定める。	期間満了による	原則として借地人は建物を取り壊して土地を返還する	【借地権者】 ・契約期間の調整により、事業リスクの低減が可能。	【借地権者】 ・事業用建物の用途に限られる。(住宅は不可) ・事業の更新ができないため、事業延長したくてもできないリスクが発生する
	建物譲渡特約付借地権(借地借家法24条)	30年以上	用途制限なし	30年以上経過した時点で建物を相当の対価で地主に譲渡することを特約する。口頭でも可	建物譲渡による	①建物は地主が買取る ②建物は収去せず土地を返還する ③借地人または借家人は継続して借家として住まうことができる	【土地所有者】 — 【借地権者】 ・建物用途に制限がない。(住宅も可能)	【土地所有者】 ・契約終了時の建物は地主が買い取る必要があるため、耐用年数を過ぎた建物の購入となる可能性がある。 【借地権者】 —
用地買収方式		—	—	—	—	—	【土地所有者】 ・民間企業に土地を売却するため、売却の収益が得られる。 ・一般的に用いられている手法で、民間企業の参加が容易である。 【借地権者】 ・建物用途に制限がない。(住宅も可能)	【土地所有者】 ・長期的な収益確保が図られない。 ・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。 【借地権者】 ・初期費用がかかる。

4.1.3. 土地所有者と土地活用に関する権利関係の考え方

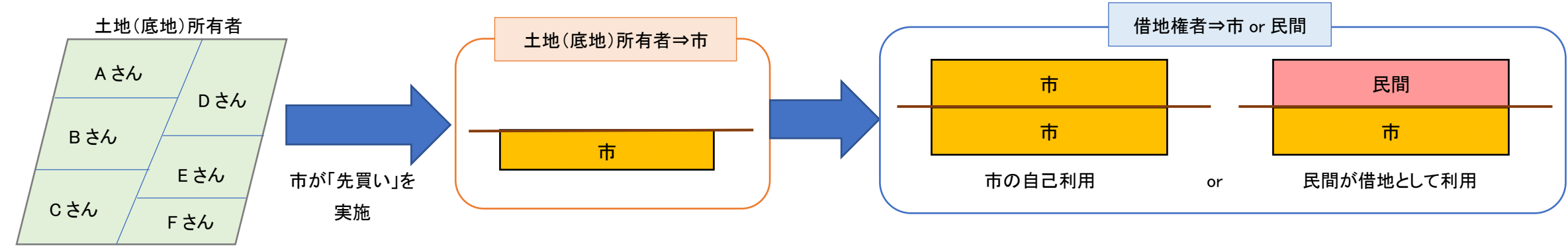
(1) 権利関係のパターン

土地と建物の権利関係について、想定されるパターンを以下に示す。

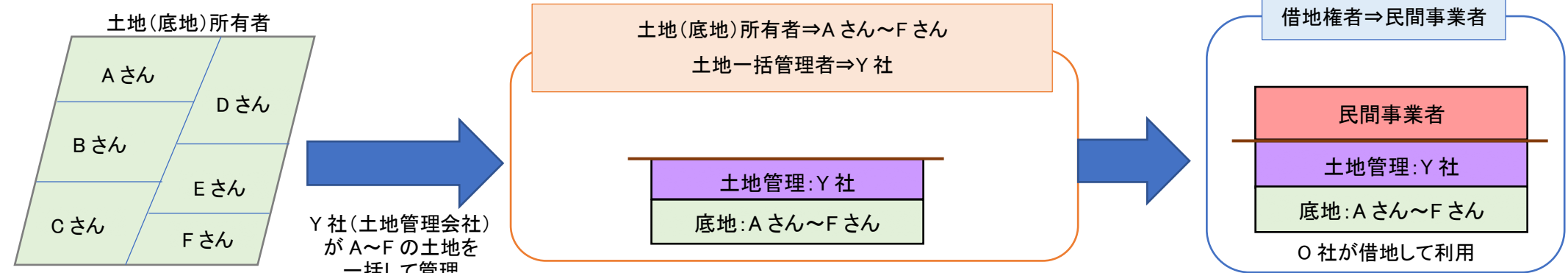
上物 底地	公共施設	民間施設	自己利用(地権者)
市	自己の土地で 建物整備:市 or 民間 建物管理:市 or 民間	借地して 建物整備:民間 建物管理:民間	—
保留地	— (可能性として付け保留地)	自己の土地で 建物整備:民間 建物管理:民間	— (可能性として付け保留地)
地権者の換地	借地して 建物整備:市 or 民間 建物管理:市 or 民間	借地して 建物整備:民間 建物管理:民間	自己の土地で 建物整備:自己 建物管理:自己

(2) 底地の権利関係

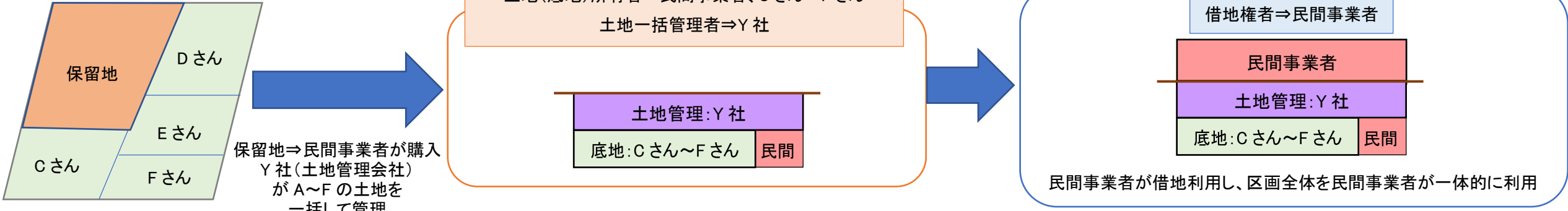
【底地パターン1:市が底地を先買いして、全ての土地を自己の土地とする場合】



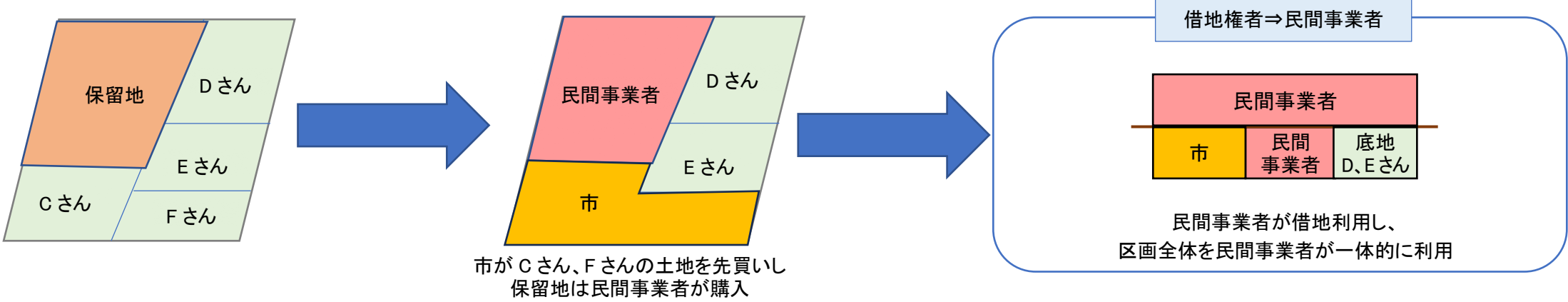
【底地パターン2:Y社(土地管理会社)が底地を一括して管理し、O社(民間)が土地を借地する場合】



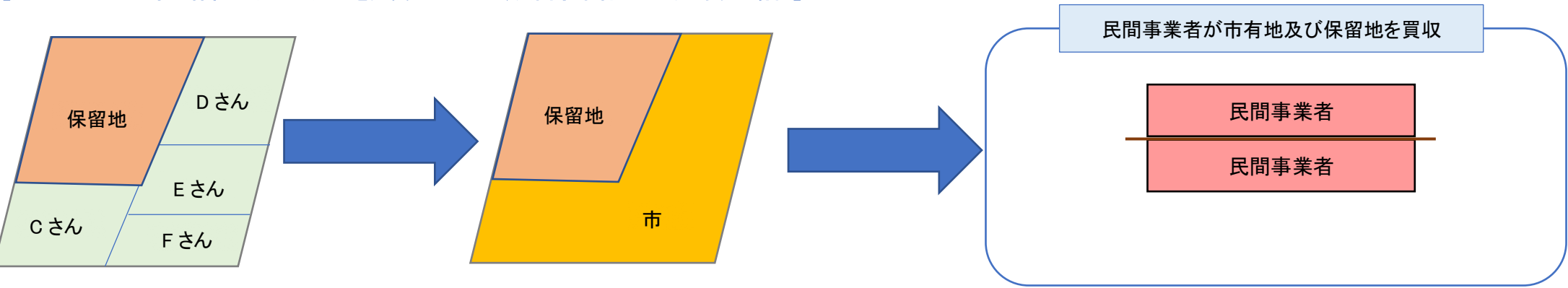
【底地パターン3:保留地を活用】



【底地パターン4:市が底地を先買いて、一部の土地を自らの土地とする場合】



【底地パターン5:市が保留地以外の底地を先買いたのち、民間事業者に全て売却する場合】



(3) 底地と建物の所有者別土地活用パターンの整理

底地(土地)所有と上物利用者の権利関係は次のように整理できる。

底地(土地)	スーパーブロックにおける底地(土地)所有者のパターン	上物を「民間」が使用する場合	上物を「民間」+「公共」で使用する場合
底地パターン① 公共	底地所有パターン (①+②+③) 公共 地権者 保留地	土地活用パターンと権利関係① 民 借地 or 買い取り 借地 or 買い取り 買い取り 公共 地権者 or 民間 民間	土地活用パターンと権利関係④ 公 民間が 借地 or 買い取り 民間が 買い取り 公共 地権者 or 民間 民間
底地パターン② 地権者	底地所有パターン (①+②) 公共 地権者	土地活用パターンと権利関係② 民 借地 or 買い取り 借地 or 買い取り 公共 or 民間 地権者 or 民間	土地活用パターンと権利関係⑤ 公 民間が 借地 or 買い取り 公共 地権者 or 民間
底地パターン③ 保留地	底地所有パターン (②+③) 地権者 保留地	土地活用パターンと権利関係③ 民 借地 or 買い取り 買い取り 地権者 or 民間 民間	土地活用パターンと権利関係⑥ 民 公:テナント入居 民間が 借地 or 買い取り 民間が 買い取り 地権者 or 民間 民間
	底地所有パターン (①+③) 公共 保留地	土地活用パターンと権利関係⑦ 民 買い取り 民間	土地活用パターンと権利関係⑧ 民 公:テナント入居 (民間と賃貸借契約) 買い取り 民間

(4) 官民連携による事業手法の検討

官民連携による事業手法(p162「土地活用パターンと権利関係」)で想定されるメリット・デメリットを以下に整理する。

土地活用パターンの選定にあたっては、事業の特性及び各条件を踏まえて総合的に判断して行く必要がある。

開発 パターン	メリット・ デメリット	公共	進出企業	地権者
パターン ①～③	メリット	・地代収入を得ることができる。 ・民間の開発となるため、公的負担が少ない。 ・市施行の場合、保留地を売却することにより、区画整理事業が安定する。	・上物は自己開発及び自己利用できるため、自己の裁量で自由に開発できる。	・地代収入を得ることができる。
	デメリット	・民間による土地利用となるため、事業破綻時の跡地利用の保証が不明確。 ・一般定期借地の場合、立ち退かない可能性がある。 ・公共の土地を民間に売却する場合、そこに公益性を求められる。 ・不測の事態が発生し、土地利用、契約に関する計画が破綻した場合の責任が不明確。	・事業用定期借地の場合、事業用の用途に限られる。 ・事業期間終了後に更地返還しなくてはならない(事業継続が不可)。 ・不測の事態が発生し、土地利用、契約に関する計画が破綻した場合の責任が不明確。 ・保留地の場合、初期費用が必要。	・一般定期借地の場合、立ち退かない可能性がある。 ・不測の事態が発生し、土地利用、契約に関する計画が破綻した場合の責任が不明確。 ・民間による土地利用となるため、事業破綻時の生活設計時の保証が不明確。
パターン ④～⑥	メリット	・民間と一体的に整備する場合、コスト削減できる。 ・市施行の場合、保留地を売却することにより、区画整理事業が安定する。 ・テナントとして入居する場合(パターン⑥)、施設整備費が発生しない。	・上物は自己開発及び自己利用できるため、ある程度は自己の裁量で自由に開発できる。 ・公共からのテナント料が安定して入る。	・地代収入を得ることができる。
	デメリット	・不測の事態が発生し、土地利用、契約に関する計画が破綻した場合の責任が不明確。 ・民間との合意形成がスムーズに進まない場合、事業計画通りに事業が進まない可能性がある。 ・借地料、テナント料が発生する。	・事業破綻時の責任(公共側、民間側)が不明確。 ・公共と一体的に整備する場合、自己のノウハウを最大限に発揮することが難しい場合がある。	・一般定期借地の場合、立ち退かない可能性がある。 ・事業破綻時の責任(公共側、民間側)が不明確。
パターン ⑦⑧	メリット	・保留地及び市先買い用地を売却することにより、区画整理事業が安定する。 ・テナントとして入居する場合(パターン⑧)、施設整備費が発生しない。	・上物は自己開発及び自己利用できるため、自己の裁量で自由に開発できる。	—
	デメリット	・民間による土地利用となるため、事業破綻時の跡地利用の保証が不明確。 ・市が想定する計画的な土地利用を実現できない可能性がある。	・借地に比べ、初期投資費用が多くなるため、事業リスクが高くなる。	・拠点エリアができることの恩恵である地代収入を得ることが出来ない。

4.2. 検討エリアの条件整理

4.2.1. 既存資料による当該地区の整理

「真栄里地区物流団地等整備事業(真栄里土地区画整理事業)那覇広域都市計画の変更に係る住民説明会資料(令和4年10月21日、22日)糸満市・糸満市土地開発公社資料」より、当該地区において、検討されている整備概要等を以下にまとめる。

- ① 検討エリアの基盤整備については、「土地区画整理事業」の実施に向けて準備が進められている。



出典：真栄里地区物流団地等整備事業（真栄里土地区画整理事業）那覇広域都市計画の変更に係る住民説明会資料（令和4年10月21日、22日）糸満市・糸満市土地開発公社資料

- ② 市街化区域に編入する予定がある。



出典：真栄里地区物流団地等整備事業（真栄里土地区画整理事業）那覇広域都市計画の変更に係る住民説明会資料（令和4年10月21日、22日）糸満市・糸満市土地開発公社資料

4.2.2. 導入機能のイメージ

糸満市土地利用(真栄里地区)基本計画(令和元年8月 糸満市 糸満市土地開発公社)等に様々な検討が行われてきているが、本業務においては、民間ヒアリング等も踏まえて、西エリアの導入機能イメージを次のように整理している。



図 西エリアの導入機能（案）

4.2.3. 上位関連計画における整備手法等の記載の有無

西エリアの整備手法を検討するにあたり、上位関連計画に記載されている当該ゾーン及び関連機能に関する整備手法について整理する。

糸満市公共施設等総合管理計画(H29.3)	第3章 公共施設等の管理に関する基本方針 I.公共施設等の管理に関する基本方針 【基本方針1 施設保有量の適正化】 ・新規事業については、民間の資金、経営能力及び技術能力を活用して行うPFI方式の検討を行い、その抑制に取り組みます。 【基本方針3 施設管理の効率化】 ・包括的な民間委託の推進や指定管理制度の導入等、 <u>民間ノウハウを活用する取り組みを積極的に取り入れ、市民ニーズに即した体制を構築します。</u>
糸満市土地利用(真栄里地区)基本計画(R1.8)	【企業ヒアリング調査】 ・ <u>ターミナルビル：民間委託、PFI手法での参加</u> 【整備手法】 ・ <u>開発行為又は公共団体施行土地区画整理事業による整備</u>



公共施設の整備、管理にあたっては、PFI方式等の民間活用を位置付けているが、本地区における可能性として、ターミナルビルを整備する場合には、民間のノウハウを活用した整備手法の導入が求められる。

4.3. 民活ゾーンの整備手法

4.3.1. 民活ゾーンの位置

下図において、西エリアのうち、ターミナルゾーンを除くエリアを民活ゾーンとして検討する。

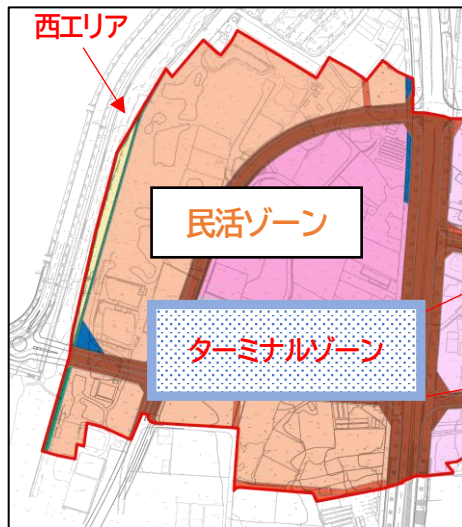


図 西エリア概要

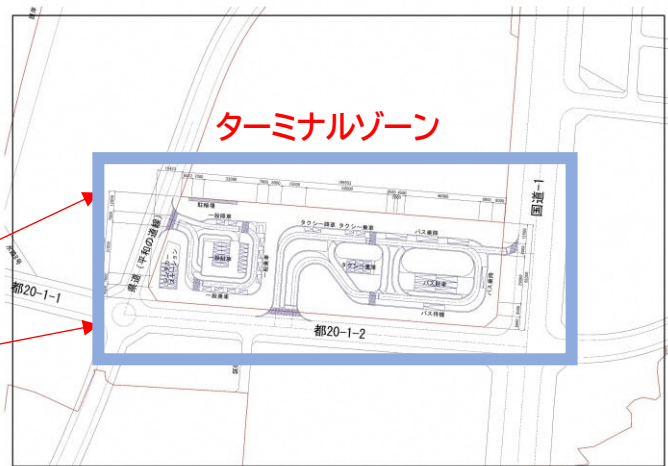


図 交通ターミナル計画図

4.3.2. 民活ゾーン導入機能

民活ゾーンにおける土地利用の空間構想イメージは、次のとおりである。

(1) 整備の基本方針と空間構成イメージ

区分	空間イメージ
広域交流軸	・電線の地中化により空間の美化と災害時の安全を確保する。
観光交流軸	・植樹帯を設け、緑の連続性や潤いのある沿道空間を形成する。
商業ゾーン	・地区のランドマークとして沖縄らしさを感じる素材を積極的に活用する。 ・敷地境界線は塀や柵を設けず、歩行者に開かれた空間づくりを図る。
集合住宅等ゾーン	・緑化や配置の工夫によりゆとりと潤いのある空間とし、海を望める高層マンション等による住宅街を形成する。 ・沿道沿いは、街路樹の連続性などに配慮し、地区として一体となった沿道空間を形成する。 ・マンションは、人口密度200/haを想定する。 ・店舗は、道路境界部は柵や塀を設けず、植栽等によって空間を区切り、歩行者に開かれた空間づくりを図る。やむを得ず、柵や塀を設ける場合は、透過性のあるフェンスとする。
ターミナルゾーン	・災害時の情報発信機能を備えた、デジタルサイネージを設置する。 ・隣接する商業施設と一体で利用可能な空間とし、賑わいのある交通拠点とする。



図 ターミナルゾーン導入機能（案）

4.3.3. 事例整理

民活ゾーンを公民連携で形成していく際に現段階で、考えられる先進事例を以下に整理する。

事業名	オガールプロジェクト(オガールベース)
所在地	岩手県紫波郡紫波町紫波中央駅前二丁目3番1
土地・建物の所有権等	公共施設整備: 民間整備+買取+賃借 民間活用用地: 事業用定期借地権による貸付
特徴	岩手県紫波町は駅前の未利用の町有地に定期借地権を設定し民間事業者に貸付け、民間事業者がそこで官民複合施設を建設した。
敷地面積	4,749.63 m ²
延べ面積	4,267.28 m ²
事業費	約7億2,000万円
諸施設	オガールアリーナ(バレーボール専用アリーナ) オガールイン(宿泊施設) 商業施設(コンビニ、薬局、ラーメン店、文具店、居酒屋、事務所) 紫波スポーツアカデミー(バレーボール、サッカーアカデミーの拠点)
施設配置等イメージ (権利関係)	建物: 情報交流館(紫波町所有) 共有 オガールプラザ(オガールプラザ(株)所有) 土地: 準共有(紫波町) 事業用定期借地権(オガールプラザ(株)) 土地所有権(紫波町)
事業スキーム	紫波町(情報交流館を買取・所有) 交付金(都市再生整備計画事業) 国(国土交通省) 民都機構 国(国土交通省) 民間施設(図書館等) 民間収益施設(テナント) 第3セクター(代理人) 出資者 買取 定期借地権(32年間) 賃賃料 売却額 所有 賃賃料 出資 出資 出資 出資 出資 SPC(資産保有会社)=オガールプラザ株式会社 金融機関 リンゲタ 返済 契約 設計・企画・建設グループ

出典：株式会社日本経済研究所作成資料 オガールプロジェクト(オガールベース)
PPP/PFI事例集 令和2年4月発行 内閣府民間資金等活用事業推進室(PPP/PFI推進室)
地方公共団体における公的不動産と民間活力の有効活用についての調査研究報告書 平成27年3月
(総務省地域力創造グループ地域振興室) を加工して作成

事業名	(仮称)平塚プロジェクト イオンモール												
所在地	神奈川県平塚市大神 (ツインシティ大神地区土地区画整理事業地内)												
土地・建物の所有権等	保留地の譲渡契約、事業用借地契約												
特徴	保留地と換地を活用し、大型商業施設、物流施設の誘致を図った。												
敷地面積	約131,000m ²												
延べ床面積	約 67,000m ²												
総賃貸面積	約 33,000m ²												
事業費	—												
諸施設	—												
事業の流れ	ツインシティ大神地区土地区画整理組合設立準備会 ■平成 25 年 7 月 24 日 複合系商業施設立地企業選定募集要項に基づき、立地企業と「基本協定書」を締結。 ■平成 28 年 8 月 19 日 基本協定書に基づき、事業者(イオンモール(株))と保留地(約 5.7ha)の譲渡契約を締結し、平成 28 年 10 月 31 日に事業者と共同賃貸街区権利者において共同賃貸用地(約 6.7ha)の事業用借地契約を締結。 ■令和 2 年 12 月 28 日 イオンモール(株)へ土地の引渡し ■令和 4 年 1 月 イオンモール(株)ホームページにて建築着工発表 ■令和 5 年 3 月 イオンモール(株)ホームページにてグランドオープン決定発表												
企業立地位置図	平塚市ツインシティ大神地区土地区画整理組合 <table border="1"> <thead> <tr> <th>凡</th> <th>例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(Blue)</td> <td>産業系施設</td> </tr> <tr> <td>(Pink)</td> <td>複合系施設</td> </tr> <tr> <td>(Yellow)</td> <td>住居系施設</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>街区番号</td> </tr> <tr> <td>1.00ha</td> <td>街区面積</td> </tr> </tbody> </table>	凡	例	(Blue)	産業系施設	(Pink)	複合系施設	(Yellow)	住居系施設	1	街区番号	1.00ha	街区面積
凡	例												
(Blue)	産業系施設												
(Pink)	複合系施設												
(Yellow)	住居系施設												
1	街区番号												
1.00ha	街区面積												

イメージパース



出典：イオンモール株式会社リリース資料
平塚市ツインシティ大神地区土地区画整理組合 HP
(<https://twin-ookami.jimdofree.com/>)

4.3.4. 事業化に向けて

(1) 課題の整理【整備するうえでの課題】

糸満市土地利用(真栄里地区)基本計画(令和元年8月 糸満市 糸満市土地開発公社)では、工業団地を整備し、民間企業を誘致するための土地区画整理事業を実施するにあたり、以下の課題を挙げている。

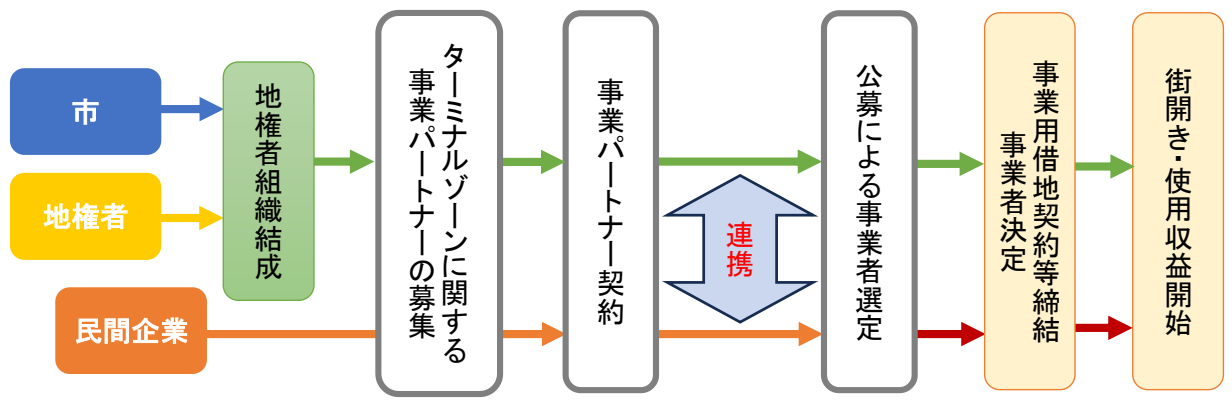
- ・地権者の土地が残るため、土地区画整理事業の手続きに時間がかかる。
- ・地権者の土地は、換地として地区内に残る。
- ・地権者に対して、大街区への換地と、自己利用の制限に関する協力を求めるが、地権者の意向はある程度反映せざるを得ない。
- ・法律上の制約はないが、公共団体施行でも地権者の理解を得ることが必要。



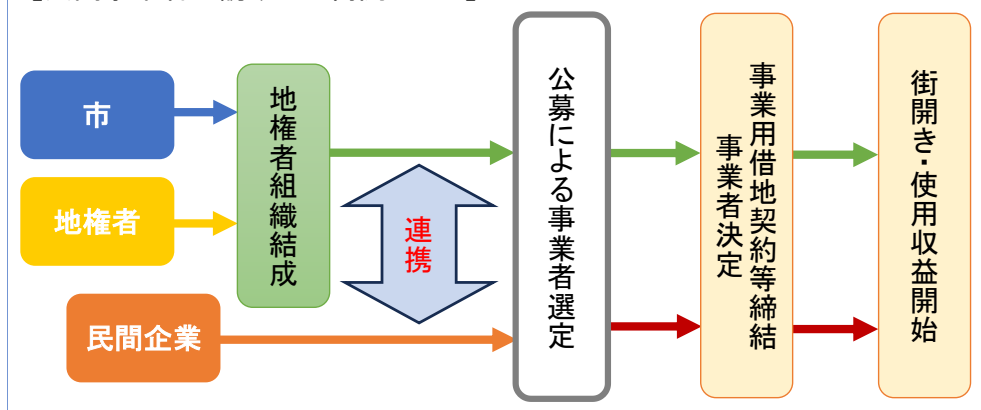
民間のノウハウを導入して空間構想イメージを実現するためには・・・

- ・土地活用のスムーズな推進に向けて、地権者組織作りが必要
- ・街開きに向けて、早い段階から、民間事業者が地権者組織にも参画することが必要
- ・そのためには、早い段階(底地権利者が確定する段階)で民間事業者を事業者パートナーとして公募することが必要

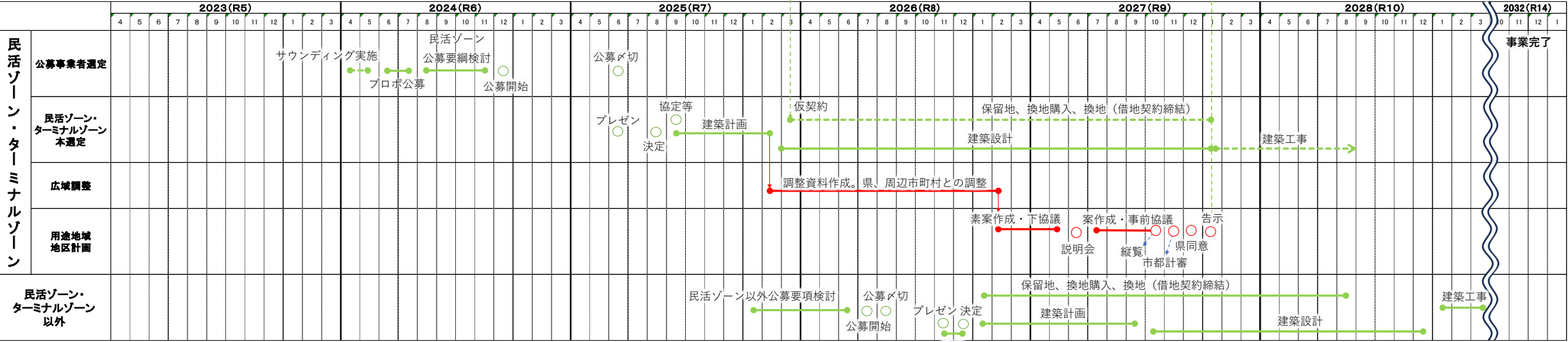
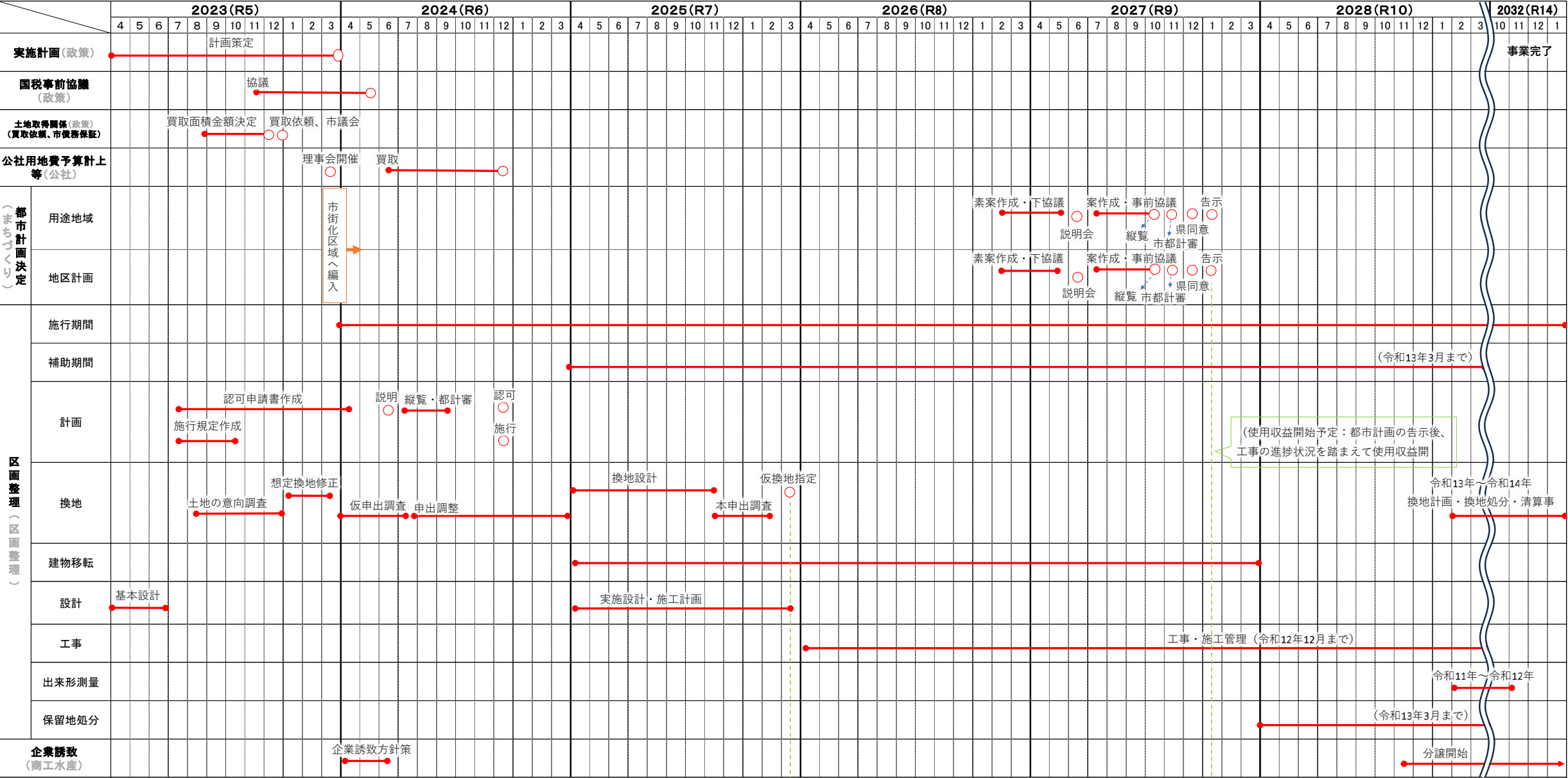
【参考:事業者選定前に事業者パートナーを公募する場合の流れ】



【民間事業者の誘致から街開きまで】



■想定スケジュール(令和6年1月時点)



(2) 底地が市有地で、公共施設を整備する場合の想定される事業手法案の整理

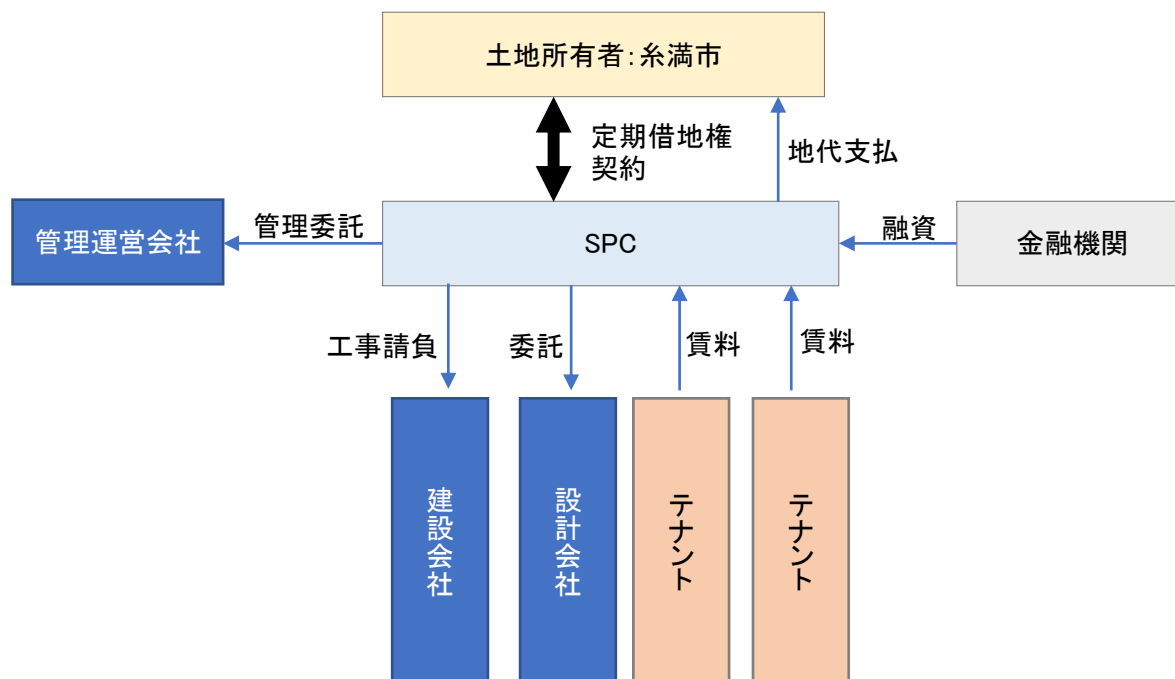
類型	事業の仕組み	公的不動産活用の考え方
PFI 事業	公共施設整備をPFI法に基づく事業として実施する。BTO方式※、BOT方式※、BT方式※などがある。	PFI事業者（SPC）が公共施設整備に伴い創出された未利用地・創出用地を活用し、不動産開発や便益施設の整備・運営等を行うことなどが想定される。
DB	公共施設の設計・施工をコンソーシアム、建設会社等が一括受注する。PFIとの相違点は、施設の所有、運営、資金調達を公共側が行い、全体として民間事業者の業務範囲が比較的狭いというところにある。	民間施設との合築に際し、施設の設計・施工を民間事業者（コンソーシアム、建設会社等）に委託することなどが想定される。
包括 委託	公共施設の維持管理を一体的・包括的に民間事業者に委託する。主に、公共施設の保全業務や水道・下水道施設等において採用されている。	施設内の民間収益施設の運営を通じて、民間事業者が収益を得ることなどが想定される。
民設 公営	公共施設及び民間施設の整備を民間事業者が一括して実施する。その後、公共施設については完成後に地方公共団体に所有権を移転し、地方公共団体が直接又は通常の委託により維持管理・運営を行う。	民間施設と合築する場合や、公的不動産を活用して民間事業者が一体的開発を実施し、公共施設部分については地方公共団体に売却等する一方で、残りの公的不動産の活用等は引き続き担う場合などが想定される。
民設 民営	民設公営と同様に公共施設及び民間施設の整備を民間事業者が一括して実施する。その後、引き続き民間事業者が公共施設の維持管理・運営を実施するか、地方公共団体に所有権を移転した上で指定管理者制度等の包括的な委託手法により維持管理・運営を行う。	民間施設と合築する場合や、公的不動産を活用して民間事業者が一体的開発を実施し、公的施設部分についても民間事業者が引き続き維持管理・運営する場合、あるいは、公共施設整備後に地方公共団体に売却した上で、指定管理者制度の活用等により、当該民間事業者が引き続き維持管理・運営することなどが想定される。
その他	例えば、市街地再開発事業では、公有地と周辺の民有地を統合した上で、再開発ビルという形で一体的に開発する。各権利者は再開発ビルの権利床を得るほか、高度利用によって創出された床（保留床）を売却することで事業費に充てる。 また、土地区画整理事業では、公有地と周辺の民有地の区画を一体的に整え、必要な公共施設を整備することで、各土地及び地域全体の利用価値の向上を図る。	

※BTO方式：民間事業者が施設を設計・建設し、施設完成直後に公共に所有権を移転し、民間事業者が維持管理及び運営を行う方式。

BOT方式：民間事業者が施設を設計・建設し、維持管理及び運営し、事業終了後に公共に施設所有権を移転する方式。

BT方式：民間事業者が施設を設計・建設し、公共側に施設の所有権を移転する方式。

(3) 底地が市有地で、土地を(事業用)定期借地として活用する【民設民営】の場合の基本スキーム



【留意事項】

- ・ 根拠法：地方自治法第 238 条の五（普通財産の管理及び処分）
借地借家法第 22 条（定期借地権）及び 23 条（事業用定期借地権）
- ・ 私権の制限及び事業実施上の制限などが設定される。

(4) 【民設民営】による事業化推進の検討

本地区では、効果的・効率的な施設運営のほか、地権者の土地活用の観点が必要となる。

上物については、民間事業者が持つノウハウや創意工夫などが最大限発揮でき、かつ効率的な施設運営が期待できる民設民営の手法を中心に検討を進める。

底地の権利関係については、地権者、保留地、市有地等による様々な組み合わせが想定されることから、引き続き土地区画整理事業との連携が重要となる。

4.4. バスターミナルゾーンの整備手法

4.4.1. バスターミナルゾーンの位置

下図において、 で囲んだターミナルゾーンについて検討する。

現段階において「交通ターミナル計画」は、下図のように検討されている。下図はあくまで案であり、今後、検討を進めていく中で変更していく可能性がある。

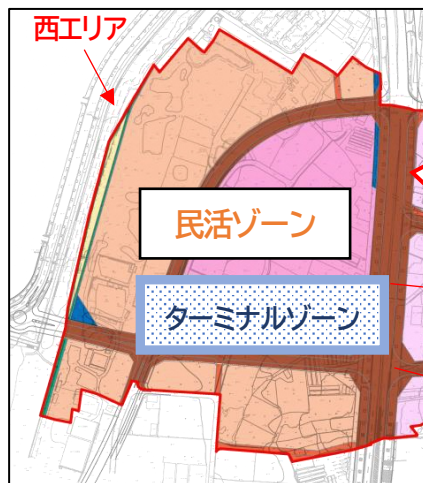


図 ターミナルゾーン概要

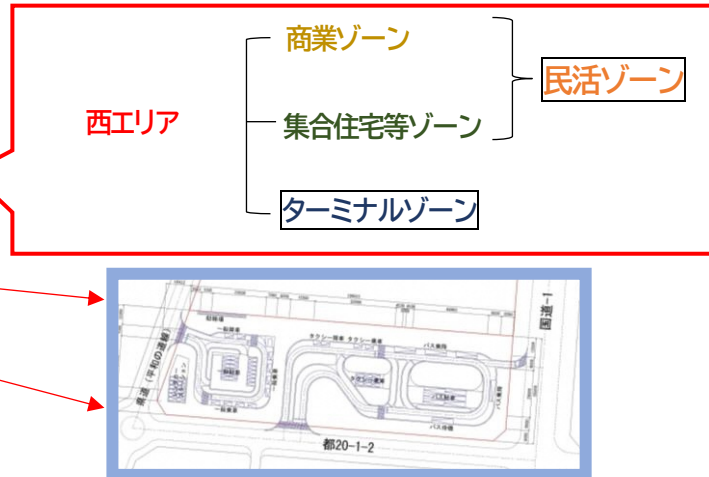


図 交通ターミナル計画図

4.4.2. バスタプロジェクトの進め方

(1) バスタプロジェクトとは

バスタプロジェクトは、道路管理者が主体となって集約型公共交通ターミナル(バスタ)の整備・マネジメントを行い、地域における課題を解決するとともに、みち・えき・まちが一体となった新たな空間を官民連携により創出する。

具体的には、1.人中心の空間づくりの推進、2.モータルコネクトの強化、3.官民連携の推進、4.ICT等を活用した交通マネジメントの高度化等がある。

交通拠点のネットワーク化を通じて、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る未来志向の新たな取組である。



図 2-4 バスタプロジェクトのコンセプト

出典：国土交通省道路局 R3. 4 「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」

(2) バスタプロジェクトのロードマップ

計画を踏まえた交通拠点の機能強化について、「構想」段階で整備方針を定め、「計画」段階では事業内容や官民の役割分担、スケジュール等を具体化して事業計画を取りまとめる。「事業化」段階で交通拠点の整備を進めつつ、管理運営に向けた準備を進める。また、「管理運営」段階では官民連携による管理運営を行いつつ、災害時の対応、新たなモビリティへの段階的な対応等を行う。

なお、検討の流れは一般化したものであり、すべてを道路管理者が主体となっていくものではない。また、必ずしも構想段階から開始する必要はなく、検討進捗を踏まえて途中からの開始や上流側への立ち返り等も想定されるものである。

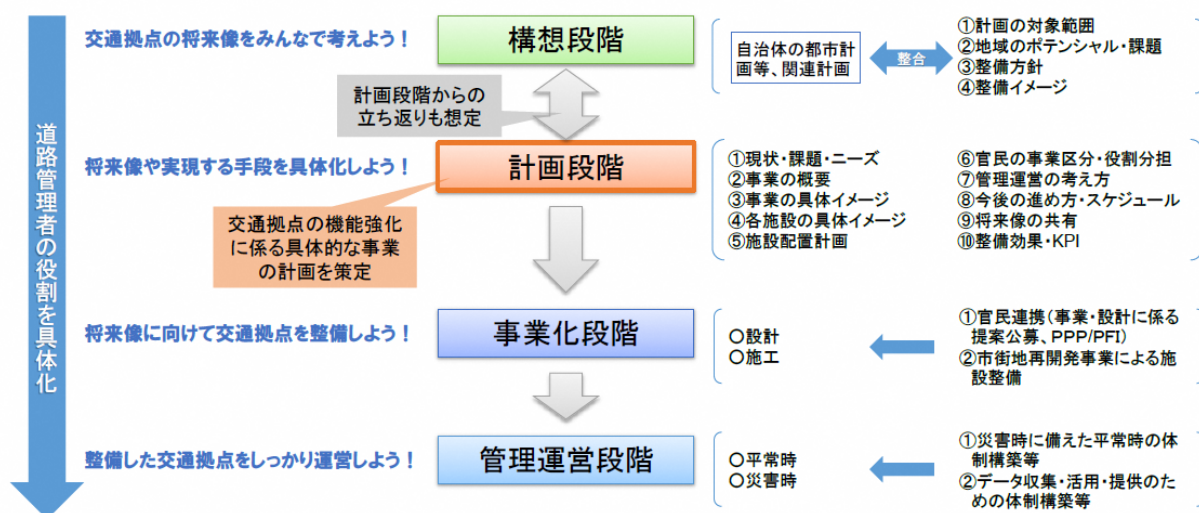


図 交通拠点の機能強化の進め方

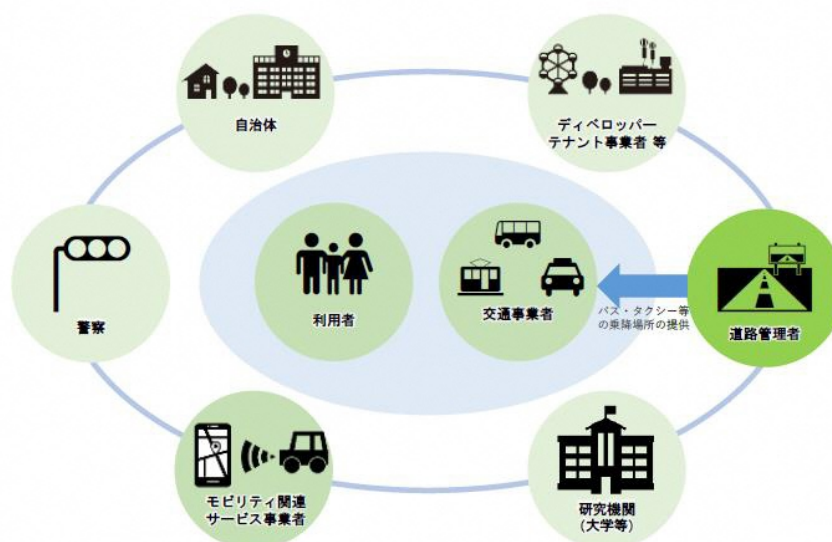


図 交通拠点における主な関係機関

出典：国土交通省道路局 R3. 4「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」

4.4.3. バスターミナル整備に関連する法改正

令和2年5月に道路法が改正され、官民連携で事業を実施することが可能となり、民間のノウハウを活用することにより効率的・効果的にバスターミナルを整備・管理・運営する手法を検討することが可能となった。

■道路法改正の概要（交通結節点について）

民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進を目的に

- ・バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置づけること
- ・当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができること 等規定

19)特定車両停留施設の料金及び割増金(道路法第 48 条の 35)

道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあっては、政令）で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第 39 条第 1 項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

（解説）

特定車両停留施設については、同じく特定の車両の停留のため事業者が設けるターミナルとの間での競争の公平性の確保、また、当該施設の利用者の受ける利益という観点から、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金と同様、道路管理者による停留料金の徴収権限を規定している。

なお、緊急自動車等については停留料金を徴収しないこととしている。

4.4.4. 事例整理

(1) 全国でみられる事業方式

全国の本バスターミナルにおける主な事業方式を以下に整理する。

	事業内容の官民区分					事例
	調査 計画	設計	建設	管理 運営	附帯事業 (利便施設)	
①一般公共事業	公共	公共	公共	公共	民間	・草津バスターミナル (管理運営は業務委託による) ・奈良県バスターミナル
②民間管理運営	公共	公共	公共	民間		・栄バスターミナル (三セクが指定管理者) ・藤崎バス乗継ターミナル (民間 JV が指定管理者) ・HERTS バスステーション (民間が賃貸借)
③協定に よる施行	公共	民間 A		民間 A	民間 B	・バスタ新宿 (道路一体建物協定、兼用工 作物管理協定、共用施設等の 管理協定による)
		公共				
④PFI コンセッション A	公共	公共	公共	民間運営権付与		・事例なし
⑤PFI コンセッション B	公共	公共	民間運営権付与			
⑥民間事業	民間					・熊本桜町バスターミナル (公共は補助金による支援)

公共サービスとしての確実な提供

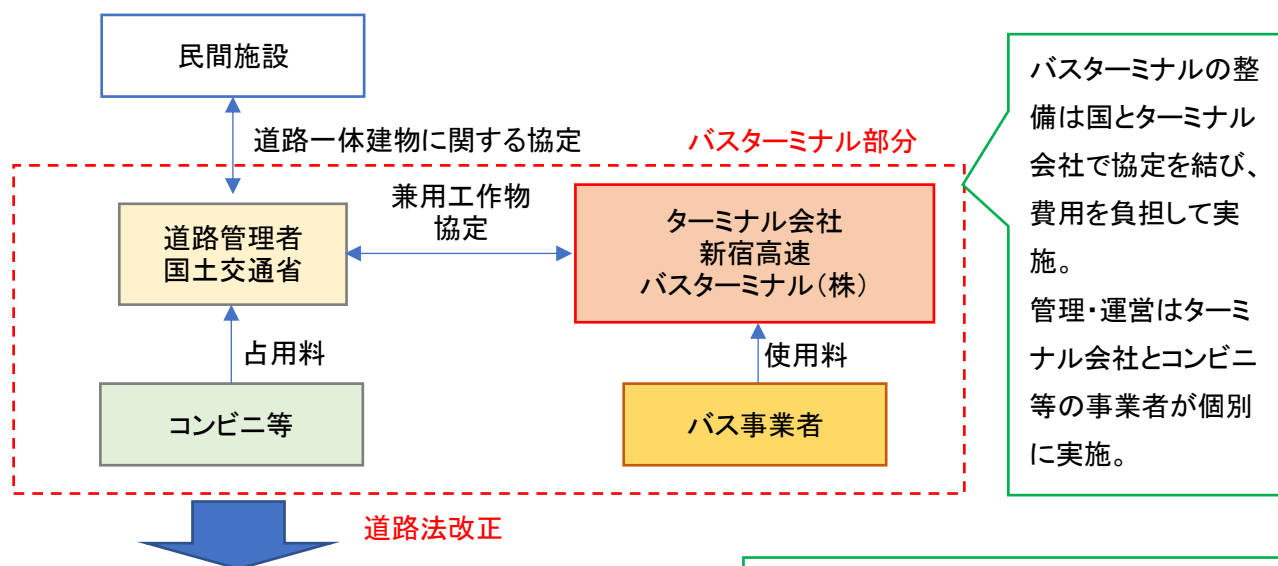


利用者サービス向上、ビジネスとしての民間サービス

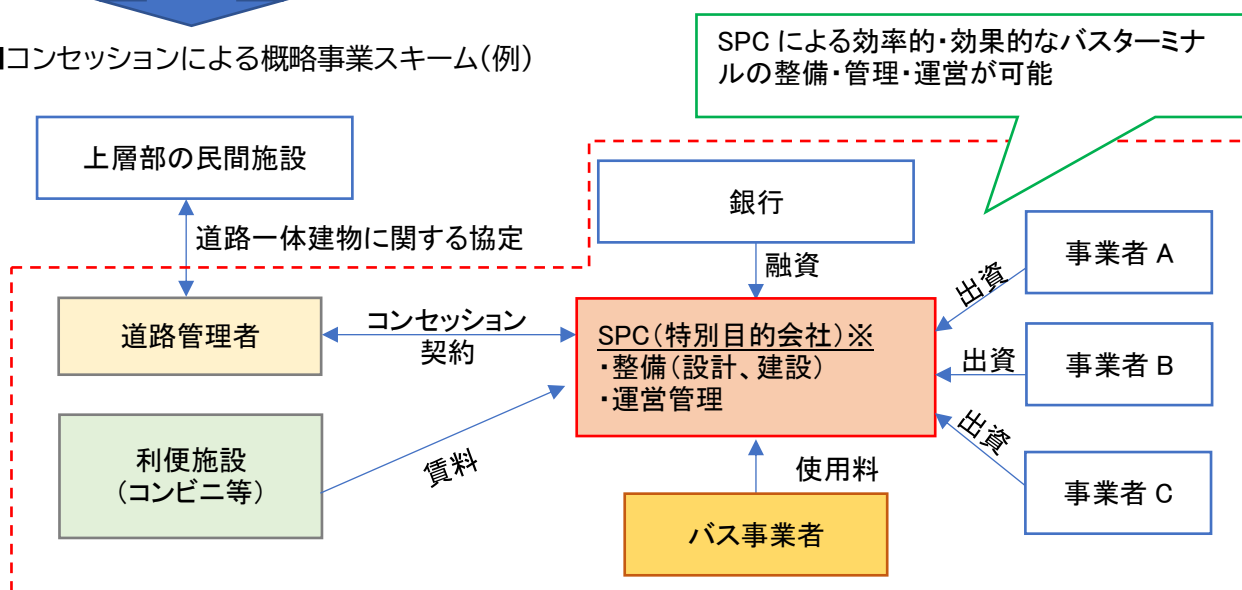
出典：新潟駅周辺広域交通事業計画検討会 第3回資料を加工して作成

	特徴
①一般公共事業	一般的な公共事業と同様に、バスターミナルの調査計画～維持管理・運営まで、個別に民間事業者が発注。個々の業務が独立していることが特徴。
②民間管理運営	バスターミナルの調査計画～建設は公共が一般公共事業として実施。指定管理者制度や賃貸借契約を設定し、民間事業者がバスターミナルの維持管理・運営を実施。
③協定による施行	道路法に基づき兼用工作物協定を締結し、公共及び民間事業者の双方が道路及びバスターミナルの管理者として維持管理・運営を実施。
④PFI コンセッション A	バスターミナルの調査計画～建設は、公共が一般公共事業として実施。維持管理・運営は、公共が民間事業者に運営権を付与し、運営権対価を支払って民間事業者が実施。
⑤PFI コンセッション B	バスターミナルの調査計画及び設計は公共が一般公共事業として実施し、建設は PFI 方式により民間事業者が実施。維持管理・運営は、公共が民間事業者に運営権を支払って民間事業者が実施。
⑥民間事業	調査計画～維持管理・運営まで、すべて民間事業者が実施。

■道路法改正の契機となった「バスタ新宿」における概略事業スキーム



■コンセッションによる概略事業スキーム(例)



SPC(特別目的会社)とは、ある特別の事業を行うために設立された事業会社のこと。PFI では、公募提案する共同企業体が、新会社を設立して、整備・管理・運営にあたることが多い。

(2) バスターミナルの分類

当該エリアをバスタプロジェクトに倣い整備する場合、下図における「地域のバスタ」に該当する。

バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型

- 交通拠点には様々な形態が想定されるが、ここでは道路ネットワーク上の立地特性に着目して3つの類型に分類する。
- 事例を参照する際にわかりやすいよう便宜上分類したものであり、これら区分にまたがる事例、同じ区分でも求められる機能が異なる等がある点に留意が必要である。また、立地特性ではなく、ネットワークの規模や施設構造等による分類も考える。

	マルチモードバスタ	ハイウェイバスタ	地域のバスタ
概要	・既存の鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点	・高速道路内及び近傍で高速バスと結節する交通拠点	・地域の拠点施設と一体、または、バスを中心として構成された交通拠点
類型のイメージ	M1 鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点 M2 鉄道駅を中心とした地域の交通拠点 立地特性以外にも、 ・交通モードの種類 ・交通ネットワークの規模 ・施設の構造 等に着目した交通拠点の分類も可能	H1 SA・PA併設型 H2 高速バス停型 H3 IC直結型	L1 地域の拠点型 L2 独立ターミナル型 L3 地域のバス停型

17

出典：バスタプロジェクトの推進（交通拠点の機能強化）みち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出 道路局企画課評価室 令和3年7月

(3) バスターミナル整備事業の例

事例	田名バスターミナル整備事業(地域のバスタ バス×バス)
位置	神奈川県相模原市
事業背景	市内の鉄道駅まで結ぶバス路線の再編と併せて、バスの乗降拠点を新たに整備
ポイント	官民連携によるバスターミナル整備とバス路線の再編が両輪となった地域バス交通網の構築
役割分担	○行政⇒計画策定、ターミナル整備、費用負担 ○事業者⇒路線再編への協力 ○地域⇒利用者ニーズの集約
事業概要	事業面積: 約 5,300 m² (ターミナル部分: 約 4,000 m² 市道関連: 1,300 m²) 整備内容: ○バスバース 乗車: 4 降車: 1、待機: 2、バスベイ: 1 ○タクシーバース 乗車: 1、待機: 4 ○付属施設 トイレ併設待合所、連続式上屋、ベンチ ○駐輪場(サイクル&バスライド用)有償台数: 90 台 ○一般乗降場(キス&ライド用)2 か所

バスターミナル全体図

待合所、水郷田名、愛川方面、北里大学方面、橋本駅方面、相模原駅方面、タクシー乗降場、(田)上田名バス停

入庫動線、出庫動線

地域のバス路線の再編と併せた新たなバスターミナルの整備による路線バスネットワークの最適化

- 自治体と交通事業者が連携し、バスターミナルの整備【官】と、バス路線の再編【民】を両輪で実施し、路線バスネットワークの最適化と乗換利便性の向上を実現
- バスターミナルの待合所にバスの運行情報をリアルタイムで表示するデジタルサイネージを設置
- ICカードを利用した乗継割引も導入し、バスの乗換抵抗を軽減
- タクシー乗降場や自転車駐車場も併設し、バス以外のモードとの接続にも配慮

バス路線再編前

バス路線再編後

橋本駅、相模原駅、淵野辺駅、上田名バス停、水郷田名、真輪辻、望地キャンパス、北里大学、愛川バスセンター、半原

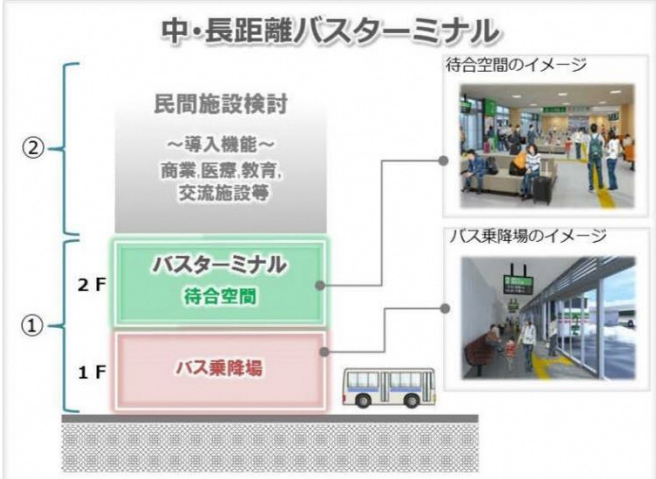
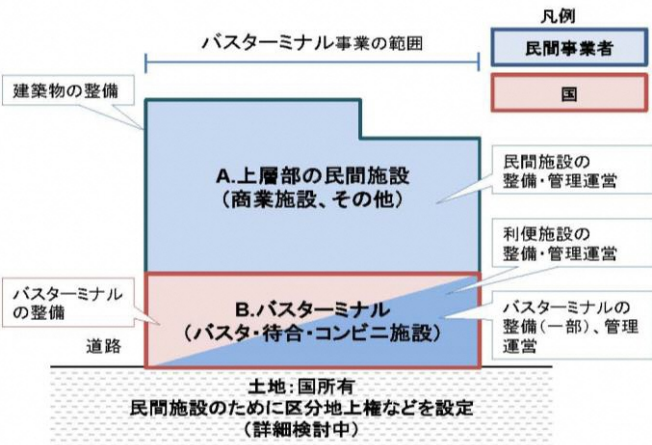
橋本駅、相模原駅、淵野辺駅、田名バスターミナル、水郷田名、真輪辻、望地キャンパス、北里大学、愛川バスセンター、半原

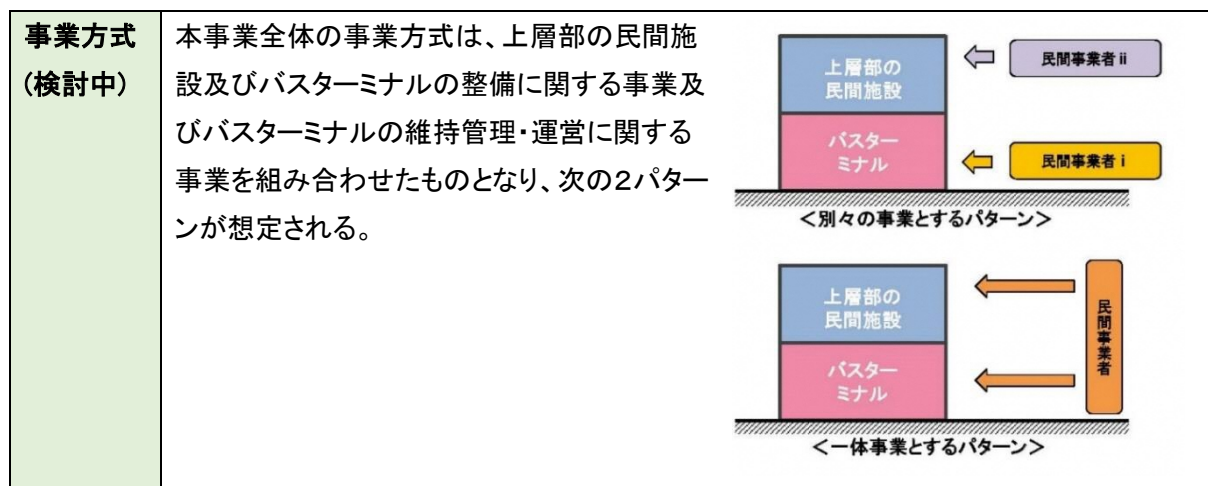
待合所

バス運行情報案内表示機

タクシー乗降場

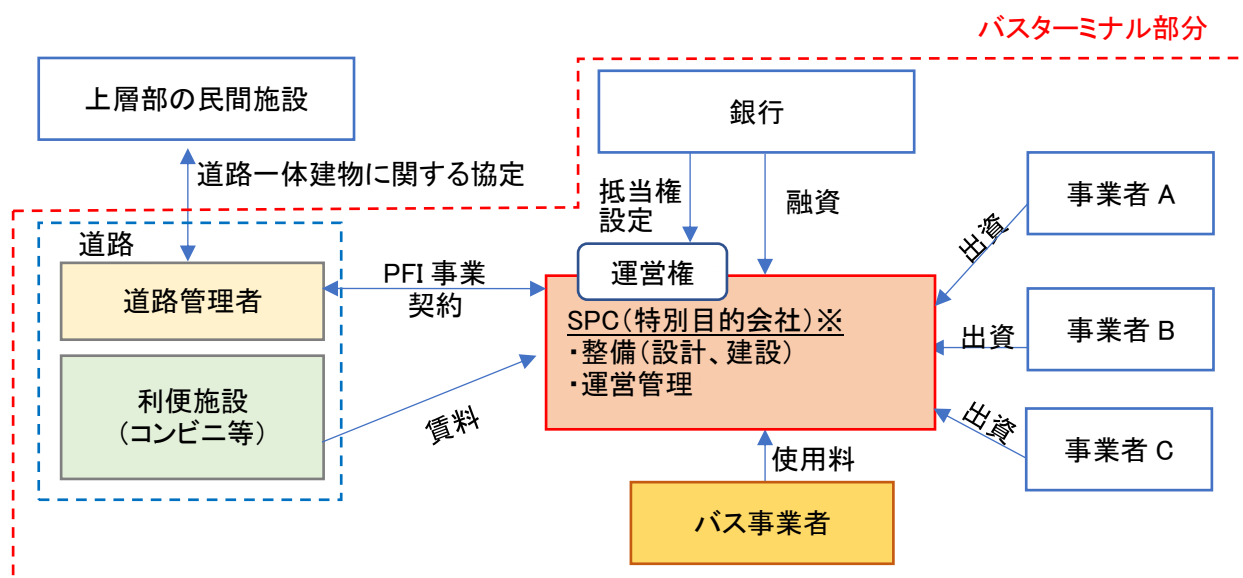
自転車駐車場 (サイクル&バスライド)

事例	一般国道7号新潟駅交通ターミナル整備事業
位置	新潟市中央区に位置する対象地は、新潟駅南口側にあり、新潟駅西口改札から約60m、駅直下バスターミナル（高架下交通広場）（2022年度ごろ供用予定）から約200mに立地しており、新潟駅へのアクセスも良く、好立地であると考えられる。  図 位置図
用地条件	・用途地域：商業地域（建ぺい率：80%、容積率：400%） ・準防火地域 ・敷地面積約 8,000 m² ・本事業用地を含む地域は、「都市再生緊急整備地域」の候補地域となっている
導入機能	・下層部をバスターミナル、上層部を民間施設として合築整備する 
事業内容 用地活用 (検討中)	・上層部の民間施設(A)は、民間事業としてバスターミナルと合築整備を想定 ・バスターミナル(B)は、民間活力や民間資金を活用した運営 ・事業用地は、国が所有 ・上層部民間施設のために区分地上権などを設定 

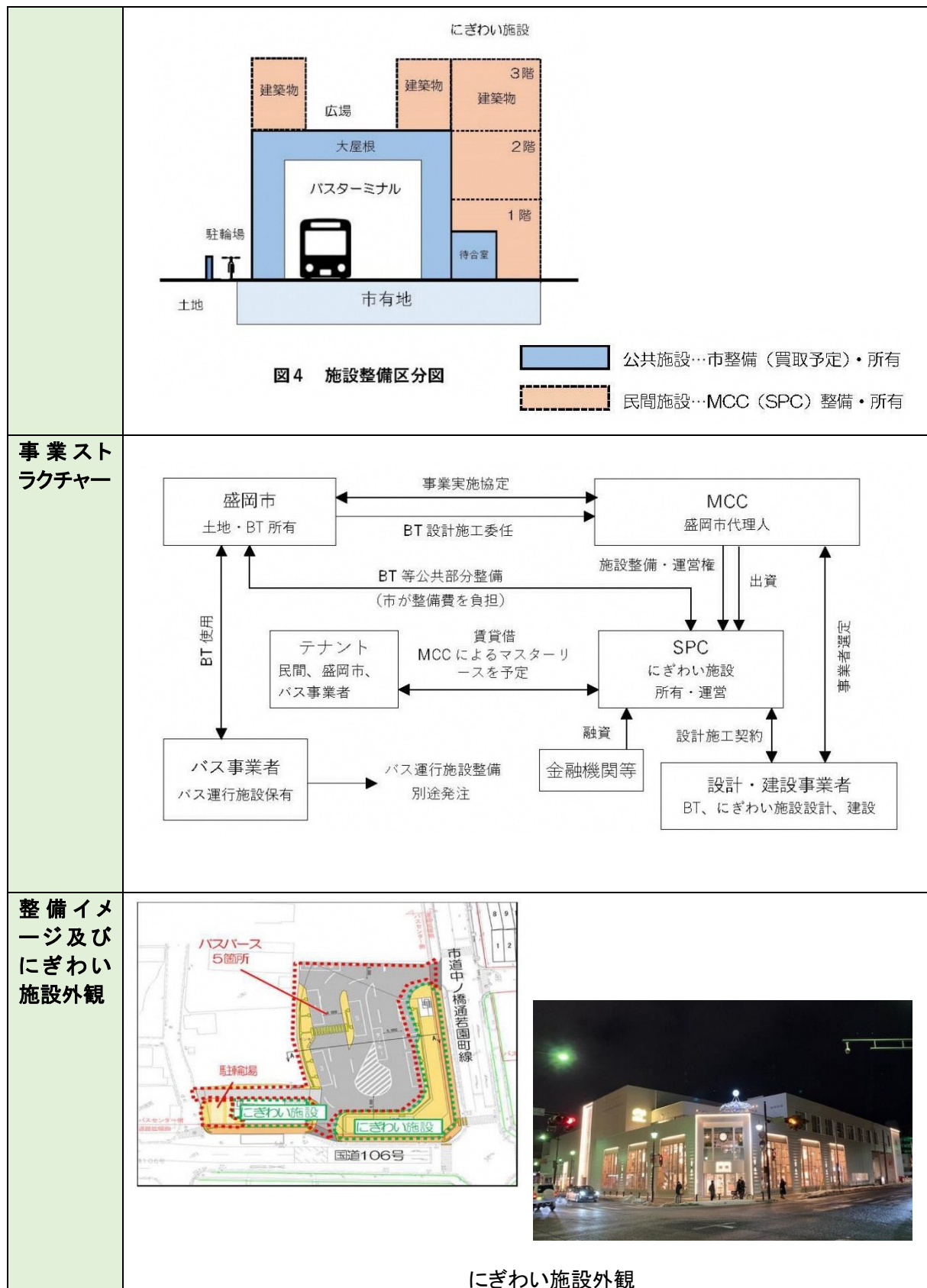


出典：新潟駅周辺整備（交通ターミナル）事業計画 を加工して作成

【本事業においてコンセッションを用いる場合の事業実施主体の相関図】



事例 位置	盛岡市中心市街地におけるバスターミナル整備事業 所在地:盛岡市中ノ橋通一丁目9地内外 旧盛岡バスセンターは、盛岡駅の東側約2kmに位置。 ※旧盛岡バスセンター時の路線図です。																
事業方式	代理人方式 (バスターミナルとにぎわい施設を設計・施工の一括発注による一体整備) (にぎわい施設は普通借地方式等を検討中)																
用地条件	土地所有者 ①②:盛岡市 ③④:民間 用途地域 ①②商業地域(容積率 600%, 建 ぺい率 80%(90%:角地緩和)) ③④商業地域(容積率 400%, 建 ぺい率 80%(90%:角地緩和)) 敷地面積 バスターミナル:2,193.95 平方メートル(バスバース 5 箇所) バス待合室:113.59 平方メートル(席数 50 席程度) 駐車場:42.27 平方メートル(障がい者用 1 台、荷捌き用 1 台) 駐輪場:151.06 平方メートル(70 台) 図3 本事業の敷地																
施設整備 区分	盛岡市所有地において、盛岡市が整備・所有するバスターミナル等の公共施設と株式会社盛岡地域交流センター(以下、「MCC」という。)(MCC が設立する予定の特別目的会社(以下、「SPC」という。))を含む。)が整備・所有するにぎわい機能を担う民間施設を一体的に整備する。 表 1 施設の整備区分 <table><tr><th></th><th colspan="2">MCC (S P C) が一体発注</th><th>別途発注</th></tr><tr><th></th><th>公共施設</th><th>民間施設</th><th>バス運行設備</th></tr><tr><td>事業主体</td><td>盛岡市</td><td>MCC (SPC)</td><td>バス事業者</td></tr><tr><td>整備内容</td><td>● バスターミナル 車路、乗降所、駐輪場、 大屋根、広場、待合室 ※1 等</td><td>● にぎわい施設 商業、飲食店、宿泊施 設、温浴施設、子育て 支援施設※2 等</td><td>● バス運行設備 路線案内標示、総合 案内設備、放送設備 等</td></tr></table> ※1 にぎわい施設内に整備した後、盛岡市が買い取る ※2 盛岡市が運営する施設が入居		MCC (S P C) が一体発注		別途発注		公共施設	民間施設	バス運行設備	事業主体	盛岡市	MCC (SPC)	バス事業者	整備内容	● バスターミナル 車路、乗降所、駐輪場、 大屋根、広場、待合室 ※1 等	● にぎわい施設 商業、飲食店、宿泊施 設、温浴施設、子育て 支援施設※2 等	● バス運行設備 路線案内標示、総合 案内設備、放送設備 等
	MCC (S P C) が一体発注		別途発注														
	公共施設	民間施設	バス運行設備														
事業主体	盛岡市	MCC (SPC)	バス事業者														
整備内容	● バスターミナル 車路、乗降所、駐輪場、 大屋根、広場、待合室 ※1 等	● にぎわい施設 商業、飲食店、宿泊施 設、温浴施設、子育て 支援施設※2 等	● バス運行設備 路線案内標示、総合 案内設備、放送設備 等														



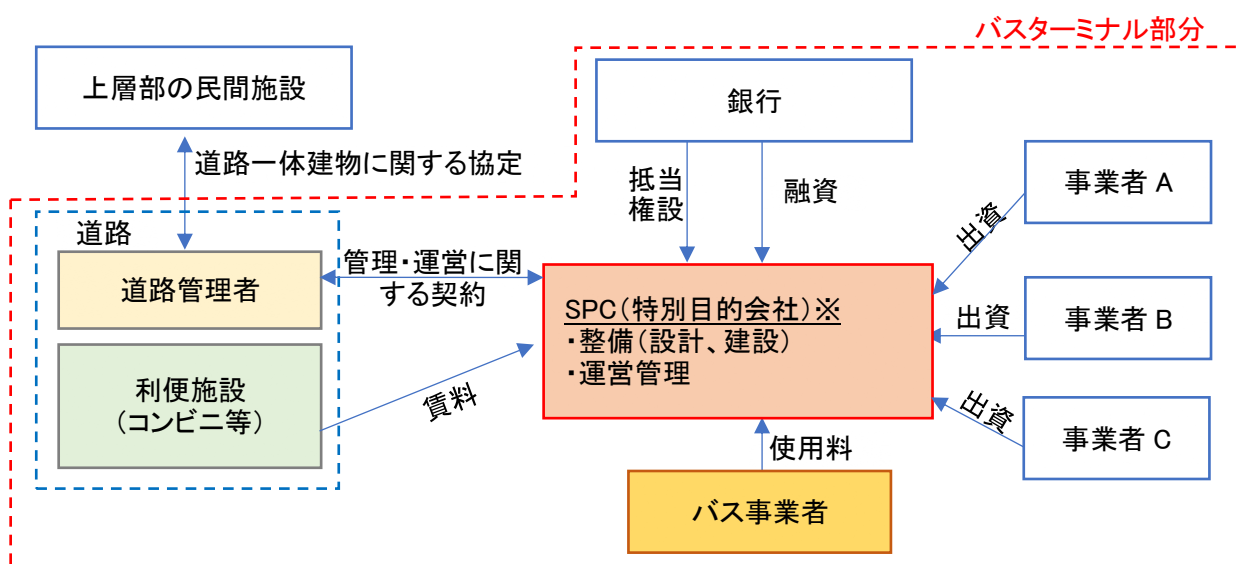
出典：盛岡バスセンター整備事業計画 令和2年6月 盛岡市 株式会社盛岡地域交通センター
 国土交通省成果事例 盛岡市中心市街地におけるバスターミナル整備事業
 盛岡市 HP (<https://www.city.morioka.iwate.jp/shisei/toshiseibi/1019970/1042746.html>)

4.4.5. 事業化に向けて

(1) 公民連携で整備・運営する場合のスキーム

当該エリアのバスターミナルゾーンが、「地域のバスタ」となるように、交通拠点の整備における官民の役割分担の考え方を明確化した上で、バスタ内の各施設について、事業区分や事業手法を具体的に検討する必要がある。

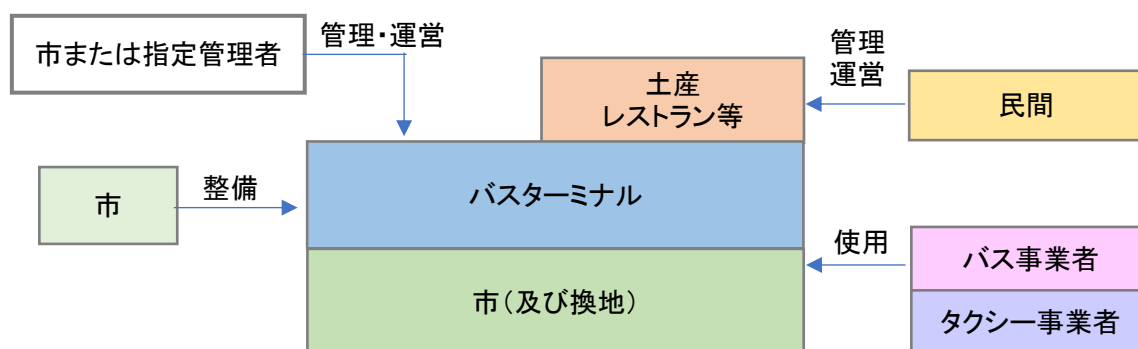
官民の役割分担にあたっては、交通拠点における民間開発の動向や各施設の収益性等を考慮することが望ましい。



(2) 交通拠点で、民間施設による高度利用を図らないケース

交通拠点において、民間施設の高度利用は行われず、交通結節機能のみが求められる場合は、一般公共事業として整備・運営することになる

(例: 草津温泉バスターミナル、奈良公園バスターミナル)



県内大規模店舗における公共交通機能等の受け入れ状況を示す。

ライカム周辺には3か所の路線バスのバス停がある。団体バス(観光バス)駐車場は事前予約で利用可能。



図 バス停のご案内

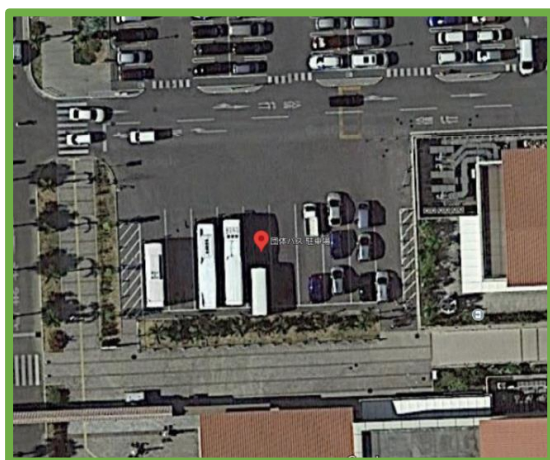
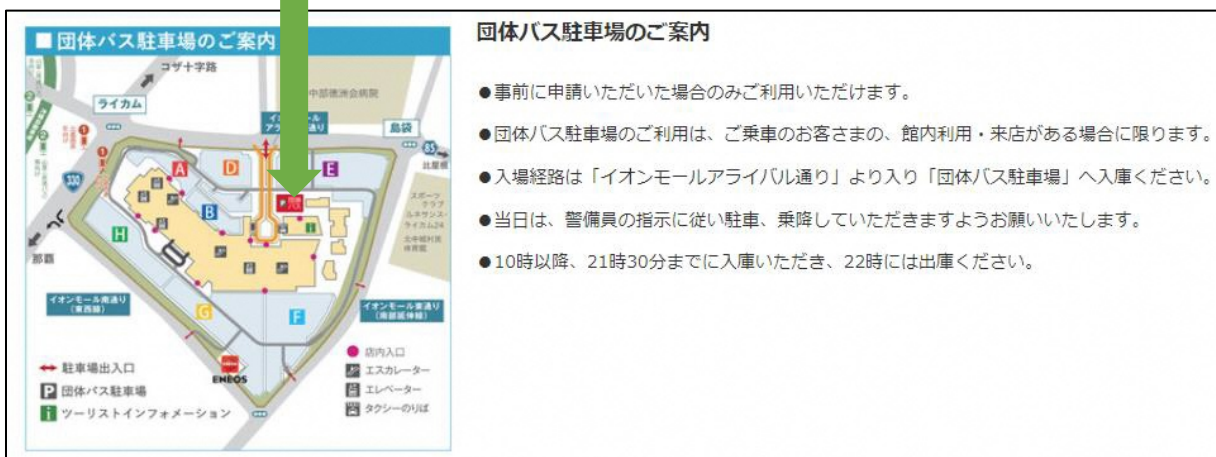


図 団体バス（観光バス）駐車場



出典：ライカムHP (<https://okinawarycom-aeonmall.com/static/detail/access->

【パルコシティ】

パルコシティ周辺には2か所の路線バスのバス停とカーリー観光シャトルバスのバス停が運行している。カーリー観光シャトルバスは、おもろまち駅で乗り降りできるシャトルバス。団体バス(観光バス)駐車場も完備。

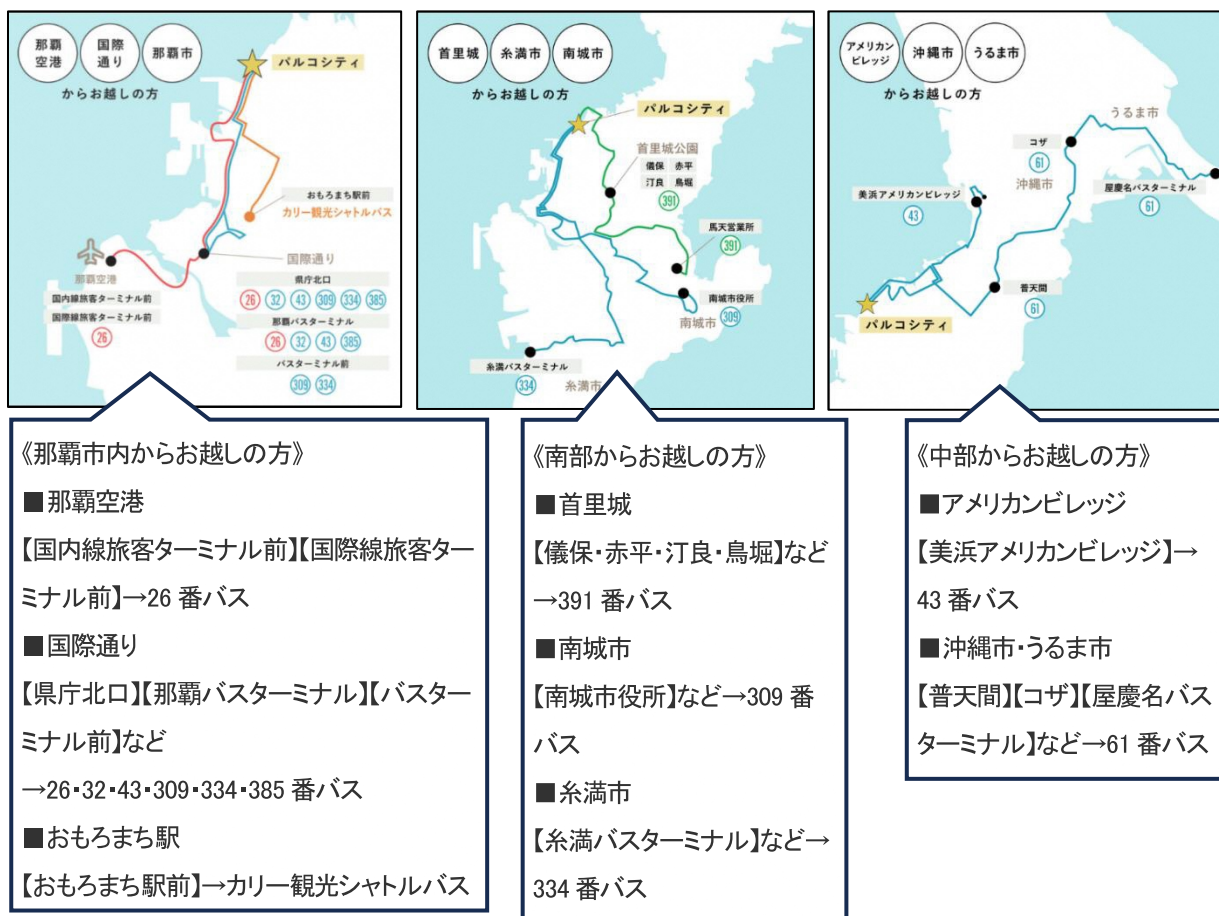


図 バスでのアクセス方法

【パルコシティ バス乗り場】

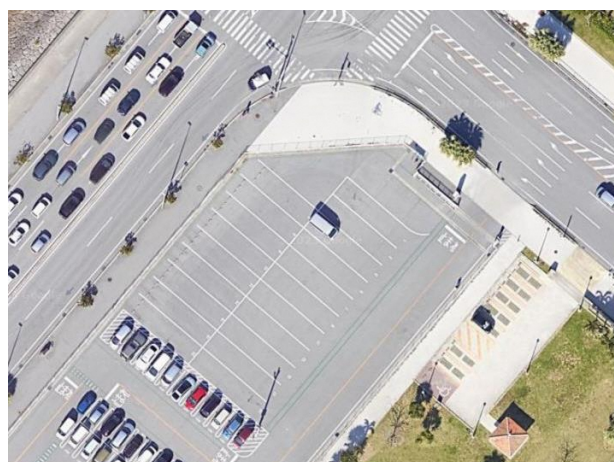
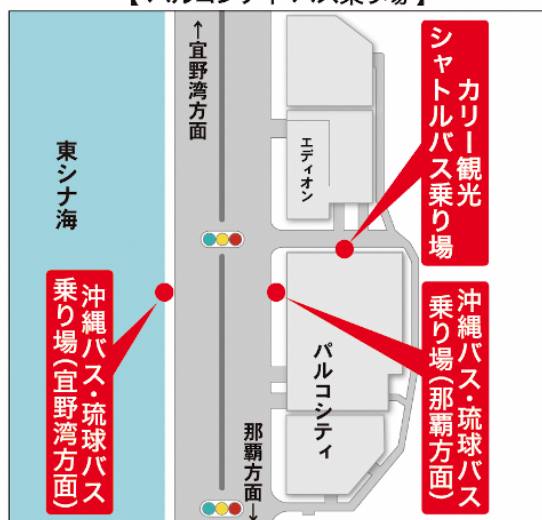


図 団体バス駐車場

出典：パルコシティHP (<https://www.parcocity.jp/event/detail/?cd=000176>)

【イーアス沖縄豊崎】

イーアス沖縄豊崎周辺には路線バスのバス停が1か所、また、沖縄アウトレットモールあしびなーとの連絡用無料シャトルバスが運行している。
団体バス(観光バス)駐車場も完備。

路線バス情報

那覇空港 ⇄ イーアス沖縄豊崎	国際通り ⇄ イーアス沖縄豊崎	市街地方面 ⇄ イーアス沖縄豊崎
那覇空港 → イーアス沖縄豊崎 那覇バス95番 (那覇空港4番バス停留所) (約20分) ウミカジライナー 琉球ホテル&リゾート名城ビーチ行き (約35分)	国際通り → 豊崎美らSUNビーチ前 琉球バス56番 (赤嶺駅前・国際通り・新都心方面) 琉球バス256番 (赤嶺駅前・国際通り・新都心方面) 琉球バス98番 (国際通り・新都心方面) ウミカジライナー 琉球ホテル&リゾート名城ビーチ行き 豊崎美らSUNビーチ前 → 国際通り 琉球バス56番 (赤嶺駅前・那覇バスターミナル・県庁北口・国際通り・新都心方面) 琉球バス256番 (赤嶺駅前・那覇バスターミナル・県庁北口・国際通り・新都心方面) 琉球バス98番 (那覇バスターミナル・県庁北口・国際通り・新都心方面) ウミカジライナー 国際通り入口行き	市街地方面 → 豊崎美らSUNビーチ前 琉球バス56番 (赤嶺駅前・国際通り・新都心方面) 琉球バス256番 (赤嶺駅前・国際通り・新都心方面) 琉球バス98番 (国際通り・新都心方面) 琉球バス55番 (平和通り・新都心方面) ウミカジライナー 国際通り入口行き ウミカジライナー 琉球ホテル&リゾート名城ビーチ行き 豊崎美らSUNビーチ前 → 市街地方面 琉球バス56番 (赤嶺駅前・那覇バスターミナル・県庁北口・国際通り・新都心方面) 琉球バス256番 (赤嶺駅前・那覇バスターミナル・県庁北口・国際通り・新都心方面) 琉球バス98番 (那覇バスターミナル・県庁北口・国際通り・新都心方面) 琉球バス55番 (那覇バスターミナル・県庁南口・平和通り・壺屋・新都心方面) ウミカジライナー 国際通り入口行き ウミカジライナー 琉球ホテル&リゾート名城ビーチ行き
イーアス沖縄豊崎 → 那覇空港 那覇バス95番 (約20分) ウミカジライナー 国際通り入口行き (約35分)		
モノレール赤嶺駅前 ⇄ イーアス沖縄豊崎 琉球バス56番・256番 (約26分) ウミカジライナー 琉球ホテル&リゾート名城ビーチ行き (約30分)		
沖縄アウトレットモールあしびなー ⇄ イーアス沖縄豊崎 無料シャトルバス		



図 ウミカジライナー路線図

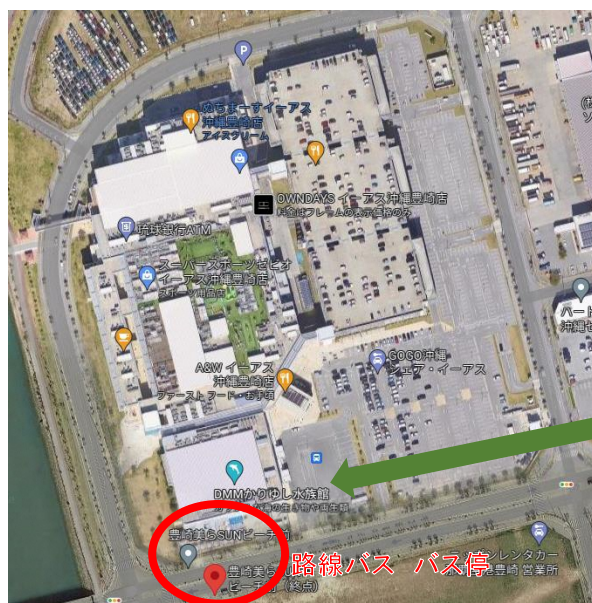


図 バス乗り場

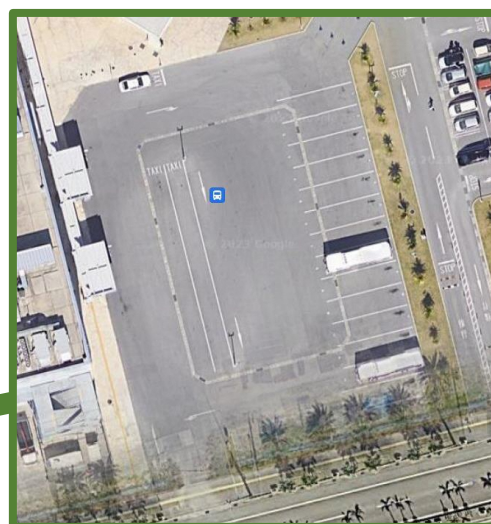


図 団体バス駐車場

出典：イーアスHP (<https://toyosaki.iias.jp/page/access>)

4.5. バスターミナルの概略設計

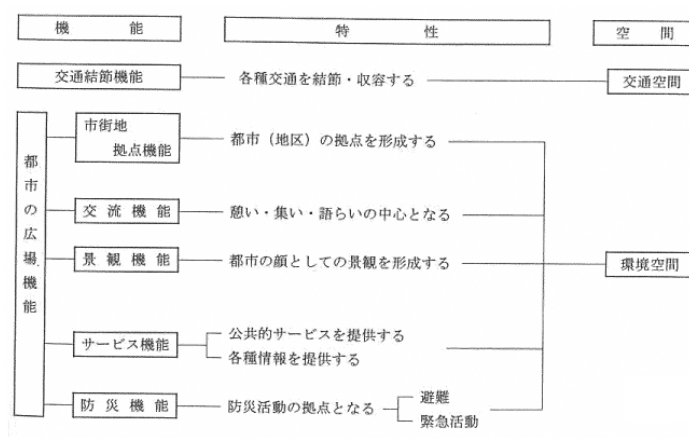
4.5.1. 糸満ターミナルの現状と真栄里地区バスターミナル整備の効果

バス事業者へのヒアリング等を踏まえ、糸満バスターミナルの現状を整理するとともに真栄里地区に新バスターミナルを整備する効果は次のとおりである。これより、真栄里地区に新バスターミナルを整備することの効果は非常に高いと考える。

糸満バスターミナルの現状	真栄里地区新バスターミナル整備の効果
周辺に住宅地が少ないため、バスターミナルではあるが、駅勢圏人口は少ない	隣接して しおぎタウン があるほか、本地区でも住宅を供給するため、駅勢圏人口の大幅な増加が期待できる。
周辺に商業地など集客施設がない	商業ゾーンに集客施設を誘致する予定であり来訪者のモビリティとして期待できる
バスで糸満バスターミナルに来てそこから移動先がない	真栄里地区区画整理事業で新市街地が形成されることにより、真栄里新バスターミナルからの様々な移動先ができるうえ、歩行空間の充実した質の高い都市基盤が装備されるため、ウォーカブルなまちづくりが期待できる
路線バス相互の乗り換え客はいる	路線バスに加え、コミュニティバス、タクシー、観光（周遊）バスの集約、レンタカー、将来的には自動運転車の導入など多様なモビリティの結節で移動の拠点となる可能性がある
観光地との連携はない	糸満市南部の観光資源や西海岸に立地するリゾートホテル等との連携が期待され、そこへのトランジット機能、玄関口機能が期待される

4.5.2. バスターミナル機能の在り方

バスターミナルは、バス、タクシー等の利用、また結節する各種モビリティの相互乗り換えなどターミナル交通を処理する「交通結節機能」としての役割を持つ一方、買い物客や待ち合わせなどの人々の交流や都市の景観形成、防災活動の拠点など「都市の広場機能」としての役割を担う。



出典：建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編「駅前広場計画指針」

4.5.3. 交通結節機能の内容

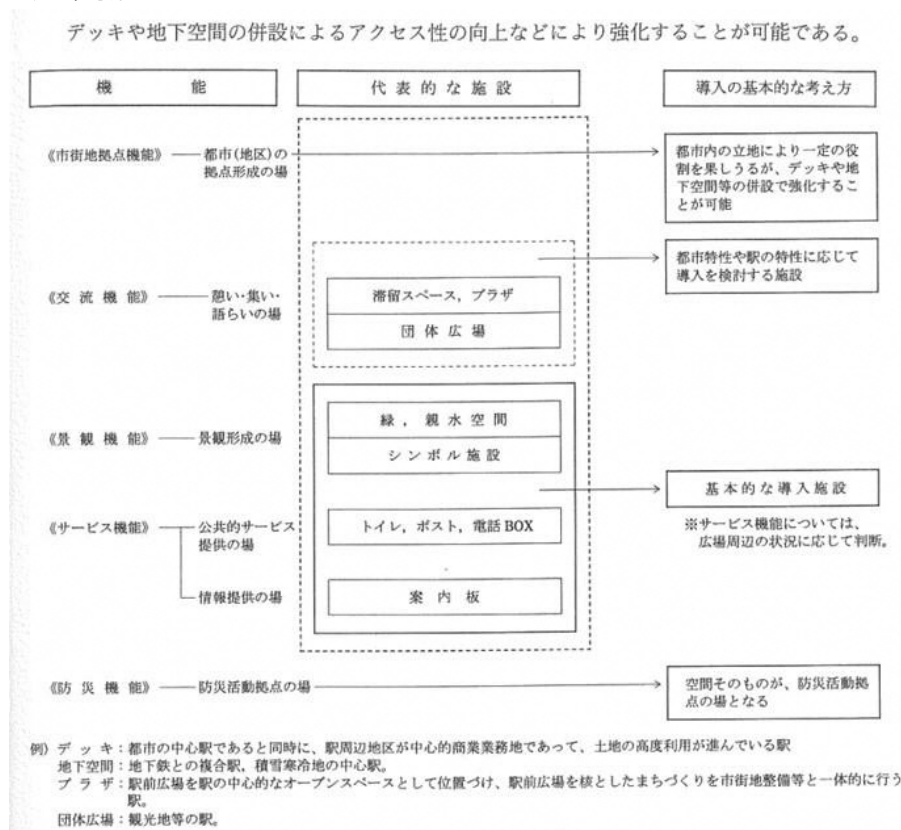
(1) 基本的な交通処理機能

交通結節点として必要な機能として、バスと徒歩、自動車(タクシー、一般車)、二輪車などとの乗り継ぎを円滑かつ効率的に処理する役割を担う。

(2) 付加的機能

本地区では、キス&ライド交通やパーク&ライド交通、自家用車の短時間駐車、二輪車交通、観光バス、コミュニティバス、レンタカーといったモビリティ需要への対応を検討する。

4.5.4. 都市の広場機能



出典：建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編「駅前広場計画指針」

(1) 市街地拠点機能

西エリアにおいて、バスターミナルと隣接して整備する民活ゾーンは、糸満市における将来の都市活動の拠点の一つとして、周辺の住機能や産業機能とともに形成する新市街地の拠点に位置付けられる。バスターミナルは拠点整備が進められるエリアにおいて民活ゾーンと隣接して整備するものであり、街並みの整備にあたっては、隣接する施設との空間的な連続性に配慮するとともに、デザイン面の検討を行う。

そのため、バスターミナル周辺の土地利用との連携、アクセス性に留意する。

(2) 交流機能

バスターミナルは、人々が集い、いこい、語らう場としての役割を果たす。そのため、バスターミナルゾーン内又は、民活ゾーンと連続する空間の中で、滞留スペースや広場の導入を検討する。

(3) 景観機能

美しい広場づくりを進めるとともに、周辺の土地利用との調和、糸満市風景づくり計画を踏まえた糸満らしい景観づくりを図る。

(4) サービス機能

公共的サービスとしてトイレ、ポスト、休憩用ベンチ、スペースなどが想定される。また情報案内としてインフォメーションセンター、案内サイン類など隣接する民活ゾーンとの調整の中で検討する。

(5) 防災機能

真栄里地区において、バスターミナルは市街地内の公共的なオープンスペースとして防災上重要な役割を果たす空間である。一時的な避難場所となるほか、救援活動の拠点としても利用される。

4.5.5. バスターミナルを構成する施設と施設別必要面積の設定

(1) バスターミナルを構成する施設

バスターミナルを構成する施設としては、次のとおりである。

- 1) 路線バス乗降場
- 2) コミュニティバス乗降場
- 3) 観光バス（臨時バス）乗降場
- 4) タクシー乗降場
- 5) 自家用車乗降場（キス＆ライド乗降場）
- 6) 路線バス駐留場
- 7) タクシー駐車場
- 8) 歩道
- 9) 車道
- 10) パーク＆ライド駐車場
- 11) 駐輪場
- 12) レンタカーステーション

(2) バスターミナルを構成する施設の必要量

施設の必要量は、関係機関、事業者へのヒアリング結果を踏まえて整理した。

路線バス乗降場	バス乗降場は、乗車バス空間、降車バス空間、バス待ち客の滞留空間で構成する。バスターミナルであり、始発の可能性があること、複数の路線バスが乗り入れることから、基本的にバスの乗車バスと降車バスは別々に確保する。 バスサービス時間(出発頻度)を5分と想定すると、1バス当たり12台/時間のバスの出発が可能である。 各路線バスの時刻表より、1時間当たりの発着本数と発車時刻の重複状況を踏まえたなかで、バスサービス時間を考慮し、乗降バス、降車バスともに1バスずつ確保する。
コミュニティバス乗降場	路線バスと同様であるが、発着本数が少ないことから、乗降バス兼用で1バスとする。
観光バス(臨時バス)乗降場	観光バスは不定期であり、路線バス等の定期バスと発着時間の重複の可能性も想定されることから、乗降バス兼用で1バスを確保する。
タクシー乗降場	タクシー乗降場は、乗車バス空間、降車バス空間、タクシー待ち客の滞留空間で構成する。基本的にタクシーの乗車バスと降車バスは別々に、1バスずつ確保する。
自家用車乗降場(キス&ライド乗降場)	基本的に、降車を想定したバスを確保する。 自家用車平均停車時間(乗降のための停車時間)を1分とすると、1バス・1時間当たり60人の乗降が可能である。糸満バスターミナルにおける1時間当たりの乗降客数と、バス停までの自動車分担率を考慮し、降車バスを最低1バス確保する。 また、バスターミナルを利用する送迎車のなかに、バス停への見送り及びキス&ライドの乗車を想定したスペースを乗車及び停車バスを最低1バス確保する。 ※第3回PT調査のモノレール駅乗降に関して、代表端末交通手段別トリップ構成比をみると、自家用車の比率は6.0%である。
バス駐留場(路線バス、コミュニティバス、観光バス共用)	路線バス駐留場として、各社共用の駐留場を5~10バス程度確保する。 ※現在のバス運行会社に対する聞き取り結果及び、近隣のうまんちゅ広場のバス駐車場台数(5台程度)を踏まえた。
タクシー駐車場	タクシー乗車バスに向かうタクシー車両の待機スペースとして、9バス程度確保する。 ※タクシー協会への聞き取りや、タクシー乗降場のあるゆいレール小禄駅、赤嶺駅の待機車両の台数から、3~10バスとした。
歩道	バス利用者とその他ターミナルゾーン利用者のための歩行空間を確保する。
車道	バスターミナルを利用するバス、タクシー、自家用車交通の交通処理のための車道空間を確保する。
パーク&ライド	沖縄県内では、ゆいレール駅に併設のパーク&ライド駐車場が6か所ある。ど

駐車場	れも隣接する商業施設の駐車場を利用した提供であり、真栄里地区でもターミナルゾーンに誘致する施設の駐車場を利用した提供を検討する。																					
	表 沖縄県内におけるパーク＆ライド駐車場の設置箇所																					
	<table><tr><th>箇所名</th><th>駐車可能台数</th><th>料金</th></tr><tr><td>イオンモール沖縄ライカム ※令和 2 年 4 月 1 日～ 令和 4 年 3 月 31 日まで</td><td>乗用車:50 台</td><td>平日:5,000 円/月 ※WAON(ワオンチャージ)</td></tr><tr><td>てだこ浦西駅</td><td>乗用車:794 台</td><td>平日:3,500 円/月 平・土:4,200 円/月 全日:5,000 円/月</td></tr><tr><td>安里駅</td><td>乗用車:90 台 バイク:30 台</td><td>乗用車:3,050 円/月 バイク:1,020 円/月 ※モノレール定期券購入が条件</td></tr><tr><td>小禄駅</td><td>乗用車:100 台</td><td>3,050 円/月 ※モノレール定期券購入が条件</td></tr><tr><td>安謝高架下有料駐車場</td><td>乗用車:100 台 程度</td><td>8,800 円/月</td></tr><tr><td>宇地泊パーク＆バスライド</td><td>乗用車:70 台</td><td>無料 * 利用条件確認後に申込 (利用回数 15 日/月以上)</td></tr></table>	箇所名	駐車可能台数	料金	イオンモール沖縄ライカム ※令和 2 年 4 月 1 日～ 令和 4 年 3 月 31 日まで	乗用車:50 台	平日:5,000 円/月 ※WAON(ワオンチャージ)	てだこ浦西駅	乗用車:794 台	平日:3,500 円/月 平・土:4,200 円/月 全日:5,000 円/月	安里駅	乗用車:90 台 バイク:30 台	乗用車:3,050 円/月 バイク:1,020 円/月 ※モノレール定期券購入が条件	小禄駅	乗用車:100 台	3,050 円/月 ※モノレール定期券購入が条件	安謝高架下有料駐車場	乗用車:100 台 程度	8,800 円/月	宇地泊パーク＆バスライド	乗用車:70 台	無料 * 利用条件確認後に申込 (利用回数 15 日/月以上)
	箇所名	駐車可能台数	料金																			
	イオンモール沖縄ライカム ※令和 2 年 4 月 1 日～ 令和 4 年 3 月 31 日まで	乗用車:50 台	平日:5,000 円/月 ※WAON(ワオンチャージ)																			
	てだこ浦西駅	乗用車:794 台	平日:3,500 円/月 平・土:4,200 円/月 全日:5,000 円/月																			
	安里駅	乗用車:90 台 バイク:30 台	乗用車:3,050 円/月 バイク:1,020 円/月 ※モノレール定期券購入が条件																			
	小禄駅	乗用車:100 台	3,050 円/月 ※モノレール定期券購入が条件																			
安謝高架下有料駐車場	乗用車:100 台 程度	8,800 円/月																				
宇地泊パーク＆バスライド	乗用車:70 台	無料 * 利用条件確認後に申込 (利用回数 15 日/月以上)																				
出典:沖縄県 HP (https://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/kotsu/rikujo/tdm/tdmtop.html#tenkan)																						
駐輪場	近隣住民や運転免許を保有しない学生、高齢者などの利用を想定して設置する。バスターミナルと、隣接する民活ゾーンの双方からの利用を想定し、民活ゾーンの中で配置もあわせて検討する必要がある。 ※駐輪場のあるゆいレール小禄駅、赤嶺駅の駐輪場台数や、真栄里地区近隣の商業施設に設置されている駐輪場台数から、台数を確保する。 ※第 3 回 PT 調査のモノレール駅乗降に関して、代表端末交通手段別トリップ構成比をみると、二輪者及び自転車の比率は 1.1%である。																					
レンタカーステーション	観光客の移動手段や東側の産業ゾーンにおけるレンタカー需要に応えるため、レンタカーステーションの設置を検討する。 必要性については、レンタカー事業者へのヒアリングを踏まえると、現段階では不確定であることから、バスターミナルの余剰スペースを利用して確保することとする。																					

(3) 交通空間構成施設の施設規模の設定

①幅員、回転半径

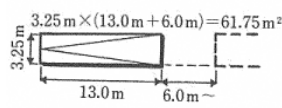
広場では、バスが回転できて、かつ停車可能なスペースを確保するように設計する。

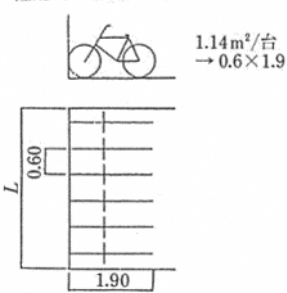
- ・ 車道幅員：大型車エリアは1車線辺り幅員 3.5m、普通車エリアは1車線辺り幅員 3.0m とし、路肩、停車バース含めて大型車エリアは道路幅員 8m、普通車エリアは道路幅員 7m とする
- ・ 歩道幅員：歩道幅員は最小 6m とされているが、歩行者プラス自転車の通行、バス待ち客の滞留、乗降スペースを考慮して集客施設等がないエリアは 8m、集客施設等のあるエリアは 12m 確保する。
 - ・ バス回転半径：12m
 - ・ 一般車回転半径：6m

②バスターミナルに配置する各施設の基準面積

交通空間を構成する各施設の標準的な現単位は、次のとおりである。

表 施設別の標準的な原単位

項目	原単位	考え方	備考
バス乗降場 (a_B)	70 m ² /台	停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積	 $3.25\text{m} \times (13.0\text{m} + 6.0\text{m}) = 61.75\text{m}^2$
バス乗車客の滞留空間 (a_{BW})	1.0 m ² /人	立って待つ人々の相互の間隔が、人間の快適な緩衝空間の範囲内にある密度の上限値(出典 1: 待ち時間サービス水準 c、快適領域)	
タクシー乗降場 (a_r)	20 m ² /台	停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積	
タクシー乗車客の滞留空間 (a_{rw})	1.0 m ² /人	立って待つ人々の相互の間隔が、人間の快適な緩衝空間の範囲内にある密度の上限値(出典 1: 待ち時間サービス水準 c、快適領域)	
自家用車乗降場 (a_c)	20 m ² /台	停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積	
自家用車駐車場 (a_{PC}) タクシー駐車場 (a_{PT})	30 m ² /台	小型車が停車した場合の1台当り所要面積	

項目	原単位	考え方	備考
歩行者密度(D_w)	27 人/分・ m を 指 すことを基 本とする	正常な歩行速度で歩くことができ歩 行行動の自由、身体的接触のない 密度の上限値 (出典 1: 歩行路サービス水準 B) (出典 2: 歩行通勤サービス水準 A)	
計画車道延長(L_c)	$L_c = 0.4C_c$ +36.1 (C_c = 車 道にかか わる計画 交通量)	・バス発着パース空間などを除く、自 動車処理のための計画車道延 ・環境空間比が 0.5 程度の駅の車路 延長から、簡易式で表現	
平均歩行距離(L_w)	$L_w = 0.009$ $A_o + 82.4$	・駅前広場利用者の平均歩行距離 は、駅前広場の対角線延長距離と 設定し、簡易式で表現 ・ $A_o(m^2)$ は、歩道面積を除く算出され た広場面積	
計画車線幅員(W_c)	3m + 余裕 幅員 2.5m	・車線幅員に車両が側方通過できる 幅員を加えた長さ	低配列：片側一列 
二輪車スペース(a_d)	1.14 m²/台	片側一列駐輪させた場合の所要面 積	
長距離バス、観光 バスの乗降場	70 m²/台	停車した場合の所要面積に車間ス ペースを加えた面積	

※出典 1：「歩行者の空間」ジョン・J・フルーイン

出典 2：交通工学ハンドブック

出典：建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編「駅前広場計画指針」

4.5.6. バスターミナルの概略設計

