

長崎駅周辺整備・交通結節対策特別委員会資料

長崎県営バスターミナルの再整備計画について

	ページ
1 県営バスターミナルの現状	1
2 これまでの主な経緯	1
3 長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（令和2年7月策定）	2
4 長崎県業務委託①（令和2年度 長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査業務委託）	3
5 長崎県業務委託②（令和3年度 長崎駅前バスターミナル等再整備に関する計画コーディネート業務委託）	6
6 バスタプロジェクト	7

土木部・まちづくり部

令和3年9月

1 県営バスターミナルの現状

(1) 施設概要

建築年	昭和38年(築57年)
敷地面積	約2,240㎡
建築面積	約1,640㎡
延床面積	約12,380㎡
構造	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上6階
バース数	6 (乗車5、降車1)

(2) 利用状況

発着便数(1日当り)	約300便 (平成30年度)
利用者数(1日当り)	約5,000人 (平成30年度)
路線(県外高速)	福岡、北九州、熊本、大分、宮崎
路線(県内都市間)	長崎空港、佐世保、ハウステンボス、雲仙

(3) 現況写真

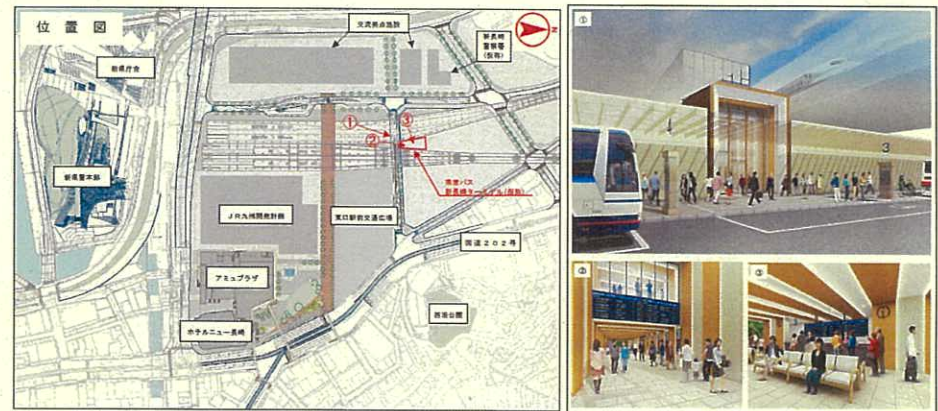


2 これまでの主な経緯

昭和38年11月 県営バスターミナル完成(築57年)

平成25年2月 県交通局が県営バスターミナルの長崎駅周辺土地地区画整理事業区域内への移転を表明(県議会)

平成27年11月 県交通局がトランジットモール線を活用した移転方針を表明(県議会)



令和元年8月 長崎市中心部の交通結節等検討会議設立(第1回委員会)
 令和2年2月 第2回委員会
 令和2年6月 オープンハウス(意見聴取)
 令和2年7月 第3回委員会
 「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画」策定

令和2年度 県業務委託(R2.8.31~R3.3.1)
 「長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査業務委託」

令和3年度 県業務委託(R3.8.6~R4.3.30)
 「長崎駅前バスターミナル等再整備に関する計画コーディネート業務委託」

3 長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画(令和2年7月策定)

(1) 課題



(2) 基本方針

長崎市中心部の交通結節機能強化の基本方針

- 大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に路線バスの停留所を集約
- 駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、回遊性を強化
- デッキに動く歩道を設置するとともに、デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、歩行者の移動を支援
- 国道の通過交通を浦上川沿いの県道へ転換

(3) 整備イメージ



【参考】新幹線開業後のすがた【長崎駅周辺地区】

前ページに掲げる整備イメージの実現には、相当の期間を要するため、新幹線開業後における交通結節の状況を下図に示す。



4 長崎県業務委託①(令和2年度 長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査業務委託)

(1) 調査結果(概要)

【R2:先-14】 長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査
(実施主体:長崎県)

長崎県基礎情報(R3.2.1時点)
・人口:1,306,970人
・面積:4,130.88km²

【事業分野:道路, PRE活用】 【対象施設:バスターミナル】 【事業手法:コンセッション方式】

調査のポイント

- 既存バスターミナルの拡張再整備にあたっての周辺街区を含む一体的な再開発に係る整備条件の整理及び事業方式の検討
- バスターミナル(特定車両停留施設)の管理運営等を行うコンセッション事業の導入可能性及び課題の検討

事業/施設概要

- 1 既存施設(長崎交通産業ビル)概要
- ・長崎中心部のJR長崎駅前立地する区分所有建物。地上階に長崎駅前バスターミナル設置。
 - ・旧耐震で狭隘・老朽化し建替えが必要。

敷地面積	2,240㎡(県有1,510㎡, 民有730㎡)	
用途地域	市街化区域-商業地域 容積率600%, 建蔽率80%	

竣工年	昭和38年(築57年)	
床面積	12,380㎡	建築面積 1,640㎡
構造	鉄骨鉄筋コンクリート造・地上6階・地下1階	

区分所有者 用途	6F	長崎市所有(オフィス)
	5F	民間所有(クリニック等10団体)
	3・4F	県所有(オフィス)
	2F・中2F	県所有(物販, オフィス)
	1F	県所有(バスタ, 物販)
	B1F	県所有(バスタ, オフィス, 倉庫)

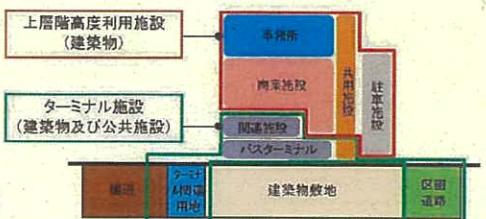
- 2 対象地及び周辺エリアの概要
- ・周辺街区を含む一体的な開発を想定。
 - ・戦災復興区画整理済であるが土地が細分化し、土地の高度活用の課題あり。
 - ・交通結節点機能強化に向け、新幹線・在来線の長崎新駅舎・広場等の整備が進行中。

区域面積	約0.7ha(宅地, 道路含む)
------	------------------



- 3 事業概要
- 新ターミナルビルの再整備及び新バスターミナルの管理運営

- ・既存施設を周辺街区含めて新ターミナルビルとして建替え、高度利用を行うことを想定。
- ・新ターミナルビルの一部に、改正道路法上の特定車両停留施設(道路附属物)として位置づけられる新バスターミナルを設置し、管理運営を行う事業を実施。



目的・これまでの経緯

1 これまでの検討経緯

- H27: 新ターミナルをJR新駅北側に移転することを決定
- R1: 長崎市中心部の交通結節等検討会議(※)で検討開始
※国・県・市・交通事業者・有識者等で構成
- R2: 同会議で基本計画取りまとめ
- R2: 先導的官民連携支援事業を活用しバスターミナル整備に向けた事業スキーム検討を開始

2 地域課題

- ・長崎駅周辺では駅舎整備・新幹線乗り入れを始め、路線バスや路面電車など、多くの公共交通が集積する交通の要衝であるが、相互間の乗り換えが不便であったりバリアフリー等の課題を抱えている。
- ・既存バスターミナルは狭隘・老朽化により再整備が喫緊の課題。周辺の市街地では主に飲食店等が立地しているものの、駅前という立地を生かし切れておらず、賑わい創出が地域の課題となっている。

3 調査の目的及び方向性

- ・本業務では、長崎交通産業ビル周辺民有地を含めた新ターミナル運営にあたって、コンセッション方式の導入可能性について検討を行うとともに、上層階における民間活力を利用した高度利用化の実現可能性を検討する。
- ・バスターミナルの運営に関しては、交通事業者意向調査及び民間事業者マーケットサウンディング等の結果を踏まえつつ、コンセッション方式導入にあたっての実現可能な事業スキームの検討を行う。
- ・施設整備に関しては、権利者意向調査等を踏まえて、望ましい整備手法の比較検討を行う。

【R2:先-14】長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査 (実施主体:長崎県)

調査結果

1 各関係者意向調査の実施

・土地利用計画、整備計画、事業手法等を検討するため各関係者意向調査を実施

○権利者意向調査

回答状況	<ul style="list-style-type: none"> 土地及び建物所有者、借地権者は配布数32件で回答28件。 借家権者は配布数101件で回答31件。
主な意見	<ul style="list-style-type: none"> 構想を詳しく知りたい(回答数15件/32件中 但し複数回答) 再整備と併せて土地・建物の活用を考えたい(同じく14件) 共同ビル化に不安がある、再整備と共に事業継続したいが不安がある(12件)

○交通事業者意向調査

調査概要	<ul style="list-style-type: none"> 既存乗入会社8社、新規乗入れの可能性のある2社、合計10社を対象にアンケート調査を実施。全社から回答あり。
主な結果	<ul style="list-style-type: none"> 10社全社が新バスターミナルへの乗り入れを希望。 1日あたり平日490便・土日祝450便の乗入便数の見込み。 バス乗入料負担可能額は、最高額で現状通りの「750円/便(税抜)」。 求められる機能として「ターミナル内待機用バス」が最も多く、次いで「チケット販売代行窓口(共用)」が挙げられた。

○民間事業者マーケットサウンディング

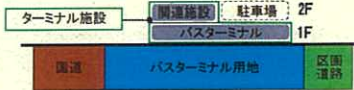
調査概要	<ul style="list-style-type: none"> PPP/PFI事業・コンセッション事業に参画実績のある企業、九州エリアに本社を置く企業、本事業で業務を担える業種・業態の企業、合計7社を対象にヒアリング、アンケート等による調査を実施。
主な結果	<ul style="list-style-type: none"> 全社関心あり、特に3社からは積極的な参画意向あり。 複数の企業が、再整備と管理運営の一括化した事業とする場合の体制組成の難しさ、リスク分担の複雑化への懸念あり。 高度利用化で想定される導入機能については、商業施設(飲食・物販)、ホテル、大学サテライトキャンパス、専門学校、オフィス、住宅。

2 整備計画の検討

・事業方式等の検討の前提となる対象施設の整備計画を設定

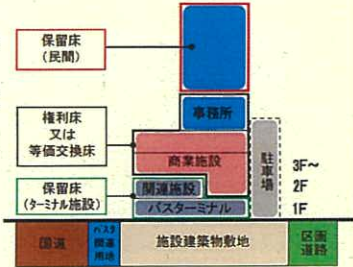
○必要最小規模案

・新バスターミナルとして必要最小限の整備にとどめるケース



○高度利用化案

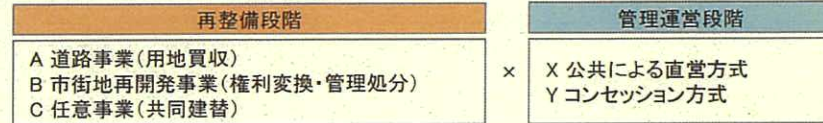
・市街地再開発事業等による共同建替えを行うことを前提に高度利用化された複合施設整備を行うケース



3 事業手法の検討及び導入可能性評価

○事業全体の事業方式の組み合わせ

・一つの事業者が各段階の業務を一括して実施する「一括型」と、別の事業者がそれぞれ実施する「分離型」を想定。本調査においては、業務内容の単純化・リスク分担の適切化による事業者の体制組成の容易さ、競争性確保等のため「分離型」で検討。



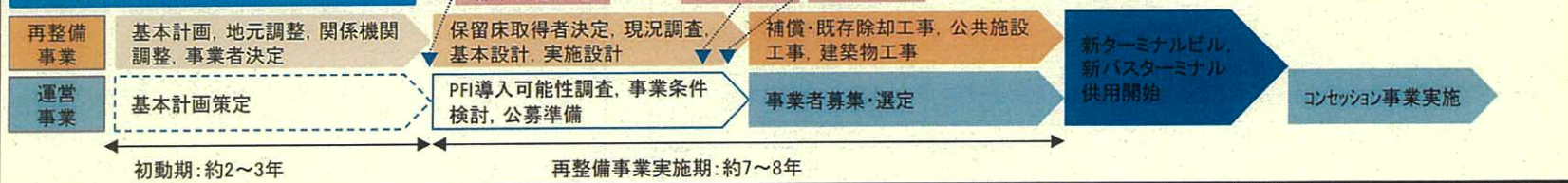
○再整備段階の事業方式

A 道路	B 市街地再開発	C 任意
早期・短期間の事業化 バスタに必要な施設だけを設置	営業継続意向の地権者に最も対応しやすい 事業成立は保留床処分時の市場性に左右	参加者が自己持分の建設費用を負担 法的位置づけがなく、履行が不安定
○ (地権者合意に不安)	◎	△ (成立に課題多い)

○管理運営段階の事業方式

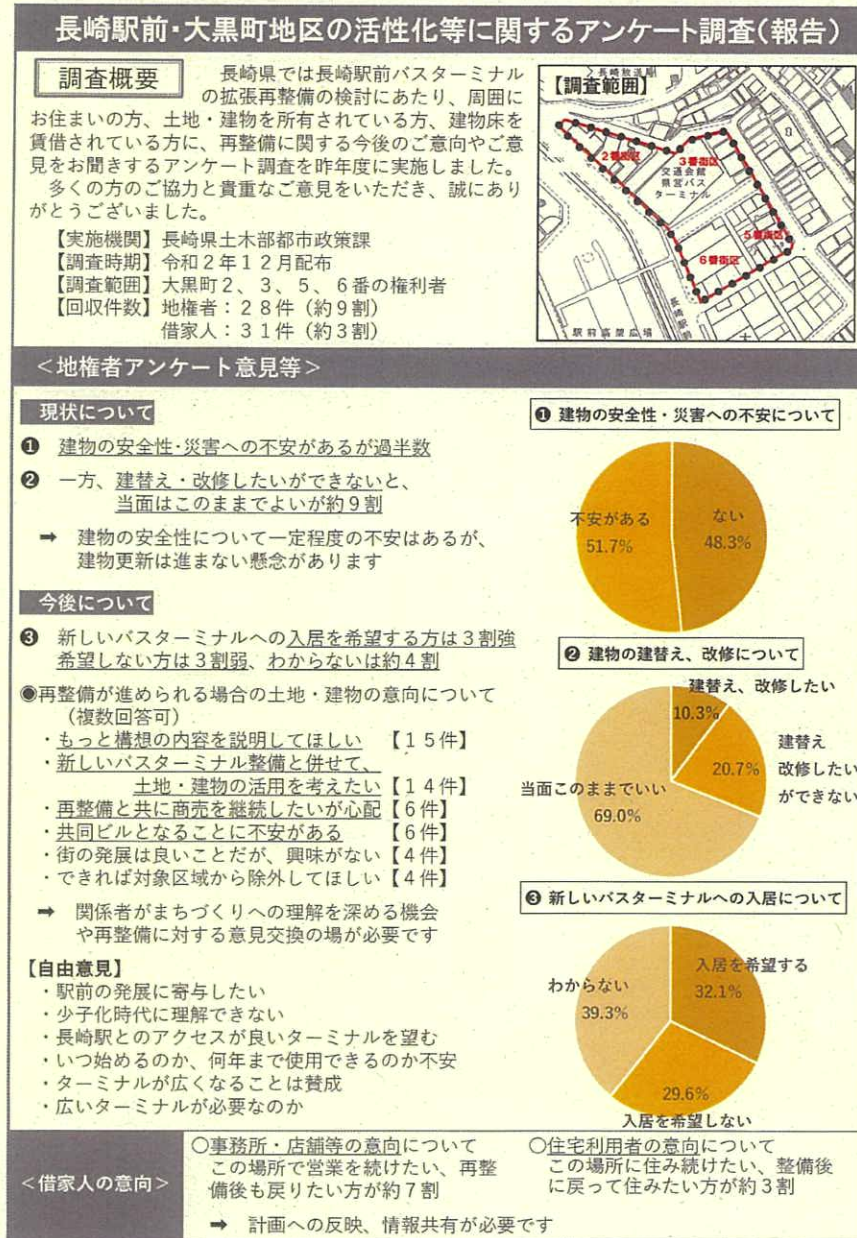
コンセッション方式
<ul style="list-style-type: none"> 運営権に基づく民間の創意工夫を活かした収入源の確保が可能 人口減少やバス交通に係る情勢の変化に係るリスクへの対応が必要 事業期間15年間で約29億円の運営権対価の見込み

事業化に向けた今後の展望



(2) 権利者意向調査結果(概要)

※ 権利者への調査結果説明(令和3年7月実施)で配布した資料



(3) 交通事業者意向調査結果(概要)

ア 調査概要

(ア) 目的

新バスターミナルの施設計画や事業手法の検討にあたり、新バスターミナルへの乗入会社による利用方法や乗入れ本数を設定する必要があるため、新バスターミナルの利用意向や想定される乗入本数の見込み等について、意向調査を行ったもの

(イ) 対象企業(10社)

既にバスターミナルに乗入れを行っている交通事業者(8社)

今後、新バスターミナルへの乗入れが想定される交通事業者(2社)

イ 調査結果

(ア) 新バスターミナルの乗り入れ意向

10社全社が新バスターミナルへの乗り入れを希望

(イ) 新バスターミナルに希望する施設

7社 「ターミナル内待機用バス」

5社 「チケット販売代行窓口(共用)」

(ウ) 新バスターミナルに併設を希望する施設

9社 「飲料・軽食等の物販店」

9社 「観光案内所」

8社 「レストラン・カフェ等の飲食店」

8社 「お土産等の物販店」

その他「更衣室、シャワー室」

(エ) 新バスターミナル管理運営事業への参画

2社が新バスターミナルの管理運営事業への参画及び新バスターミナル内における事業展開に関心あり

(想定される事業展開)

「ターミナル窓口業務の受託事業(予約・発券・案内等)」

「コンビニ等の売店事業」

「新ターミナル内と駐車場の管理・運営」

5 長崎県業務委託②（令和3年度 長崎駅前バスターミナル等再整備に関する計画コーディネート業務委託）

(1) 業務委託名

長崎駅前バスターミナル等再整備に関する計画コーディネート業務委託

(2) 履行期間

令和3年8月6日～令和4年3月30日

(3) 目的

既存バスターミナルの再整備にあわせ、長崎駅前地区の活性化、長崎の玄関口として相応した開発を目指し、周辺民有地を含めた新ターミナルビル再整備に関して地元の合意形成、民間活力の導入を図りつつ、基本計画の策定に向けたまちづくり活動支援、計画立案にかかる調査及び整備手法等の検討を実施する。

(4) 業務内容

ア まちづくり活動支援

(ア)まちづくり組織等への支援

(イ)人材育成、準備組織立上げ支援

イ 計画立案に係る調査

(ア)現況調査

(イ)施設需要調査

ウ 整備手法及び整備手順の検討

(ア)整備手法の検討

(イ)整備手順の検討

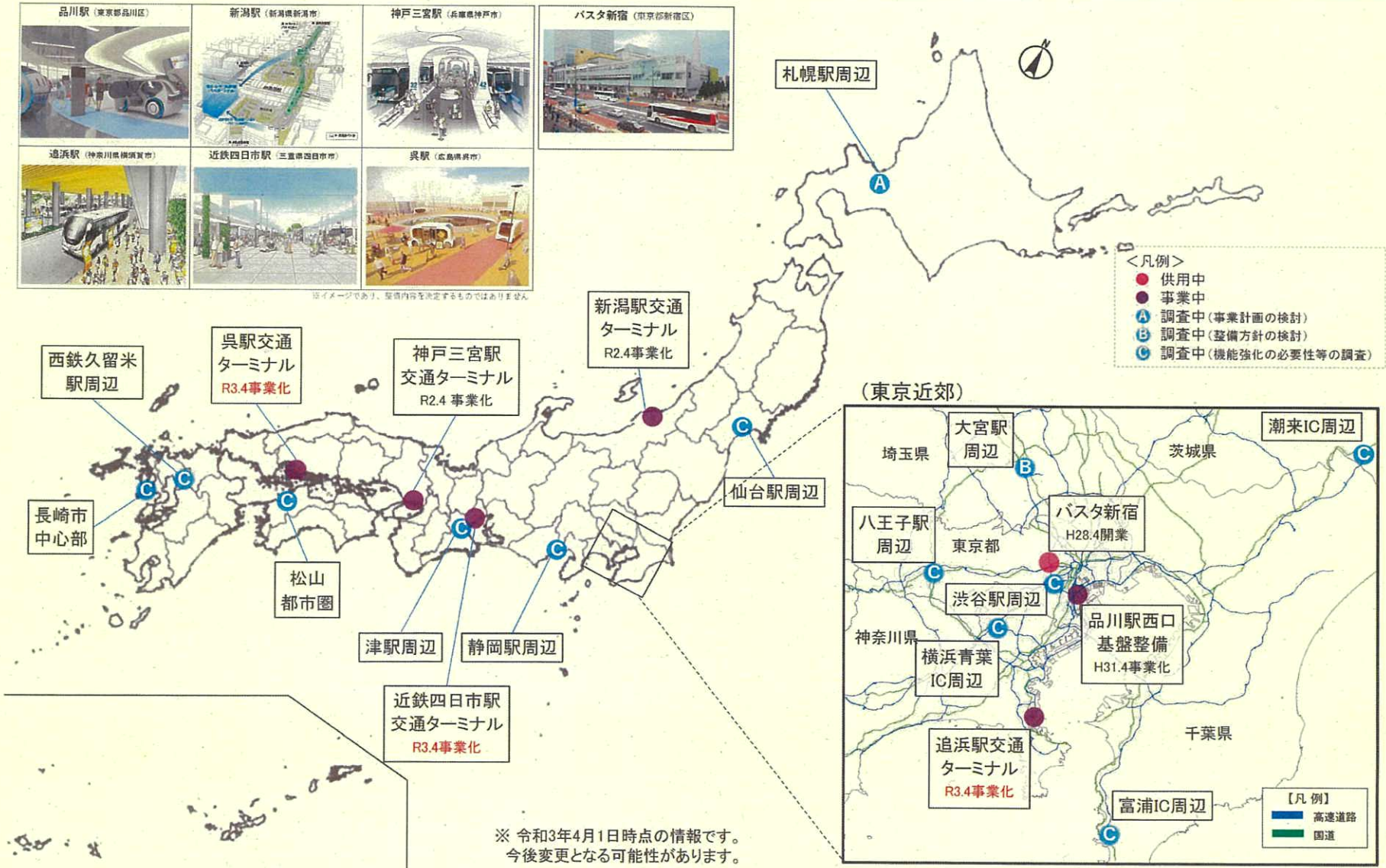
(5) 今後の進め方

9月以降に、県(受託者)において、対象者(所有者(土地、建物))へ共同建替えの仕組み等を説明し、事業へ協力できるかどうかの意向確認を進めていく(個別対応を想定)。

6 バスタプロジェクト

(1) バスタプロジェクトマップ

『バスタプロジェクト』は、鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクトです。MaaS・スマートシティとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携といった未来志向の取組や、防災・観光拠点としての機能強化等を推進します。

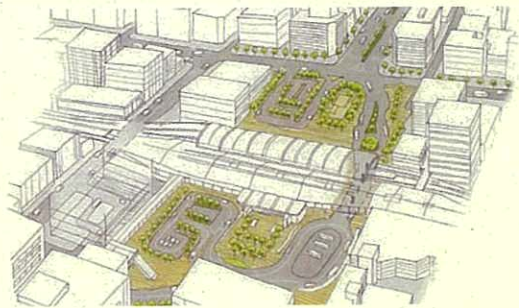



(2) バスタプロジェクト(他都市の事例)

事例	1 バスタ新宿 (東京都渋谷区)
イメージ・写真	
道路	国道20号(東京国道事務所)
事業内容	○交通ターミナル整備 (バス 15バース) (タクシー 乗車3バース、降車2バース、プール30台)
備考	平成28年4月開業(利用者 約2.9万人/日、発着便数 約1,500便/日)


事例	2 品川駅西口基盤整備(東京都品川区)
イメージ・写真	
道路	国道15号(東京国道事務所)
事業内容	○交通ターミナル整備 (バス 8バース、タクシープール39台) ○ペDESTリアンデッキ整備
備考	平成31年4月事業化

事例	3 神戸三宮駅交通ターミナル整備(兵庫県神戸市)
イメージ・写真	
道路	国道2号(兵庫国道事務所)
事業内容	○交通ターミナル整備 (バス 5バース(I期)、12バース(II期)) ○ペDESTリアンデッキ整備
備考	令和2年4月事業化

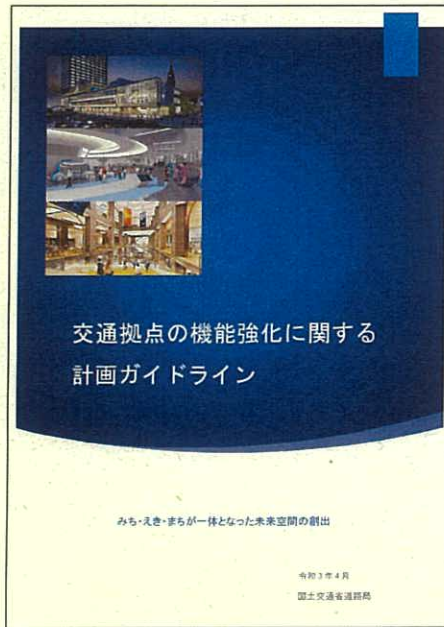
事例	4 新潟駅交通ターミナル整備(新潟県新潟市)
イメージ・写真	
道路	国道7号(新潟国道事務所)
事業内容	○交通ターミナル整備 (バス 7バース)
備考	令和2年4月事業化

事例	5 追浜駅交通結節点整備(神奈川県横須賀市)
イメージ・写真	
道路	国道16号(横浜国道事務所)
事業内容	○交通ターミナル整備 (バス 6バース)(タクシー 乗車2バース、降車1バース) ○ペDESTリアンデッキ整備
備考	令和2年4月事業化

事例	7 呉駅交通ターミナル整備(広島県呉市)
イメージ・写真	
道路	国道31号(広島国道事務所)
事業内容	○交通ターミナル整備 (バス 11バース)(タクシー 乗車1バース、降車1バース、プール25台) ○ペDESTリアンデッキ整備
備考	令和2年4月事業化

事例	6 近鉄四日市バスターミナル整備(三重県四日市市)
イメージ・写真	
道路	国道1号(三重河川国道事務所)
事業内容	○交通ターミナル整備 (バス 13バース)(タクシー 乗車2バース、降車1バース、プール10台) ○ペDESTリアンデッキ整備
備考	令和2年4月事業化

(3) バスタプロジェクトの全国展開に向けた動き



①計画ガイドラインの策定
(令和3年4月)

③道路構造基準の策定(令和3年4月1日施行)

- 特定車両停留施設の特定車両用場所、旅客用場所、その他設備の構造の基準を策定
- 上述に加え、道路附属物として必要となる施設特有の機能についても規定
⇒交通結節機能の高度化のための構造や災害時対応のための構造及び設備の基準を策定

【構造の基準の例】

特定車両用場所	旅客用場所	施設特有の機能
<p>＜構造耐力＞</p>	<p>＜乗降場＞</p>	<p>＜災害時対応のための構造及び設備＞</p>
<p>構造の基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設計自動車荷重 バス用施設：196kN トラック用施設：245kN タクシー用施設：30kN 	<p>構造の基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降場の幅 80cm以上 ・乗降場に接する特定車両用場所の面上10cm以上20cm以下の高さを有するものや、欄等の遮断設備により特定車両用場所と明確に区分 	<p>構造の基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害が発生した場合において、当該旅客特定車両停留施設及びその周辺の旅客を一時的に滞在させる構造とする ・旅客の移動のための交通手段に関する情報、指定混雑所の場所に係る情報等を提供するための設備を設ける

②道路交通法の一部改正(令和2年11月25日施行)

特定車両停留施設

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、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、新たに位置付け
- 施設運営については、コンセッション(公共施設等運営権)制度の活用を可能とする

事業者専用の道路施設の構築

- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「**特定車両停留施設**」を、新たに道路附属物として位置付け
- 道路管理者が停留料金を徴収できることとする 等

維持管理・運営における民間ノウハウの活用

- 特定車両停留施設に「**コンセッション(公共施設等運営権)制度**」の活用を可能とする
- 運営権者が利用料金を収受できることとする
- 協議の成立(契約の締結等)により占用許可とみなす 等
- ⇒収入の多様化により民間事業者の参入が容易に

＜集約公共交通ターミナル(バスタ)における事業スキームイメージ＞

現代

道路管理者 ← **兼用工作物協定** → 民間事業者

占用許可 ↑ 占用料 ↓ 利用契約 ↑ 利用料金 ↓

テナント ↑ 民間事業者 ↓

今回事業

道路管理者 ← **コンセッション契約** → 民間事業者

テナント ↓ 民間事業者 ↑

テナント契約 ↓ 利用料金 ↑

テナント ↓ 民間事業者 ↑

【バス待合空間のイメージ】

【バス乗降空間のイメージ】

【再開発ビル内に設置する場合の構成のイメージ】 出典：国土交通省「特定車両停留施設等整備計画(中間とりまとめ)」(2023)

＜特定車両停留施設のイメージ＞

④バリアフリー法の改正(令和3年4月1日施行)

- バリアフリー法の改正(令和2年5月)により、**旅客特定車両停留施設をバリアフリー基準適合義務の対象に追加**
- 旅客用場所(乗降場、通路、その他の旅客の用に供する場所)の**バリアフリー基準**を策定
- 「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」における**有識者・当事者等からの意見を踏まえて基準を策定**

【バリアフリー基準の例】

乗降場	通路	その他の旅客の用に供する場所
<p>＜視覚障害者誘導ブロック等＞</p>	<p>＜傾斜路＞</p>	<p>＜エレベーター＞</p>
<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備(構、視覚障害者誘導用ブロック等)を設置する 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員 1.2m以上 ・階段に併設する場合は 0.9m以上 ・縦断勾配 8%以下 ・二段式の手すりを両側に設置 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かごの大きさ 1.4m以上×1.35m以上(エレベーターの台数、かごの大きさは、利用状況を考えて定める) ・出入口の有効幅 0.8m以上 ・乗降ロビーの幅・奥行き 1.5m以上×1.5m以上
		<p>＜待合所＞</p>
		<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を一以上設ける

※ 国土交通省「バスタプロジェクト」ホームページ等を加工して作成しています。