



<b>山口市バスターミナル周辺における地域活性化に関する調査</b>			
調査主体	岐阜県山口市		
対象地域	岐阜県山口市	対象となる 基盤整備分野	バスターミナル整備

掲載

## 1. 調査の背景と目的

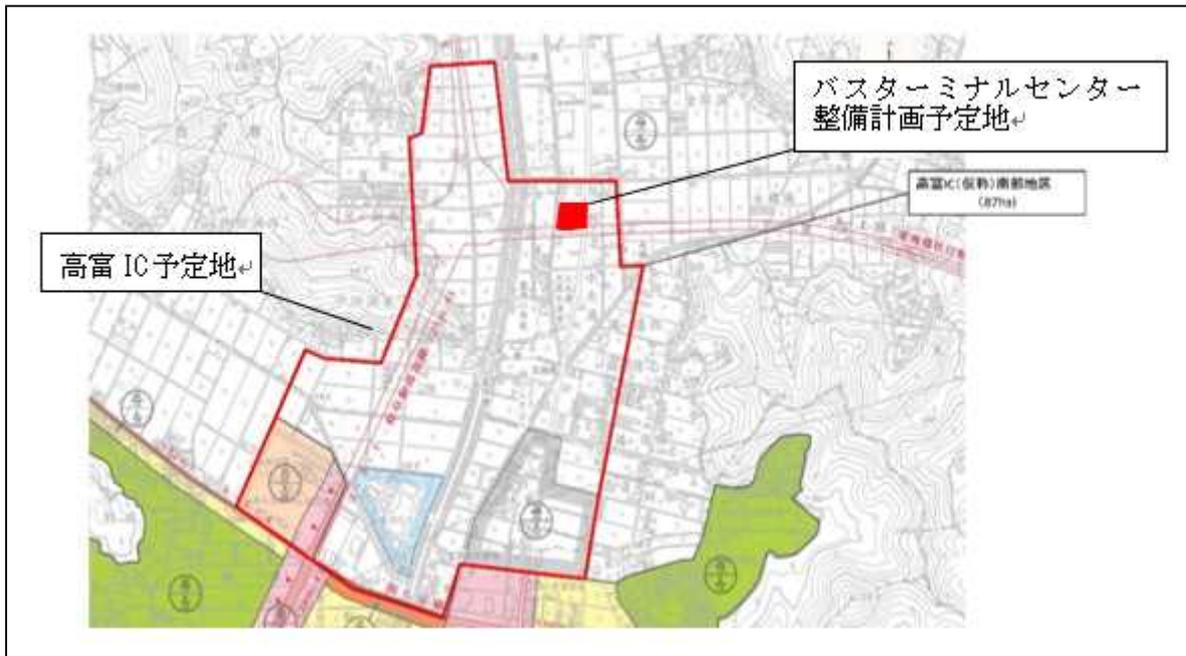
市内に鉄道路線を持たない本市にとって、路線バスによる公共交通サービスは市民の移動手段として重要なものと考えられるが、人口減少やマイカーの普及などにより現地点の利用者減少に伴い、地域公共交通サービス水準の低下が懸念されている。

さらに、山口市の南部に東海環状自動車道のインターチェンジの建設が予定されており、市民の移動手段は自由度の高い自家用車を多様する傾向にある。

その中で今後、少子高齢化に伴う交通弱者の増加対策や地域間交流衰退への対策等のため、地域住民のみならず誰もが快適に利用できる公共交通体系の構築と利用増加を目指す必要がある。

このことからバスターミナル整備及び周辺整備により公共交通の利便性向上による地域間交流及び安心安全なまちづくり行い、ネットワーク型コンパクトシティの新しい拠点作りを行なうための検討調査を実施する。

### 【調査場所】



## 2. 調査内容

### (1) 調査の概要と手順

- ①バスターミナル利用者調査  
住民ニーズ調査を実施。
- ②PPP/PFI導入可能性、官民役割分担の検討  
複合施設の利用検討、施設機能と利用方法の検討、官民連携による管理運営方法の検討、VFMの算定
- ③配置計画  
ゾーニング計画、アクセス及び動線計画の検討。
- ④施設整備の概略計画  
駐車場規模の算定、バスターミナルの基本計画図の策定。

### (2) 調査結果

- ①バスターミナル利用者調査  
住民ニーズ調査

#### 1. アンケート概要

##### (1) 調査対象

市内に居住する18歳以上の一般市民 2,100名

##### (2) 回収状況

配布数有効回答数有効回収率 528通、25.1%

#### 2. 調査結果からのニーズ

- ・福祉対策のために、どのような施策に力を入れるべきか  
⇒福祉助成の充実(46.8%)、福祉施設の整備充実(45.1%)
- ・少子化対策のために、どのような施策に力を入れるべきか  
⇒子育て支援の充実(63.3%)、医療・福祉助成の充実(50.2%)
- ・産業振興のために、どのような施策に力を入れるべきか  
⇒企業誘致の推進(50.0%)、特産物等を活かした観光資源の開発(42.8%)
- ・今後特にどのような施策に力を入れるべきか  
⇒高齢者福祉の充実(42.2%)、公共交通の確保など生活支援策(36.4%)、  
企業誘致の推進(35.4%)、東海環状自動車道を活かした物流産業の誘致(35.0%)

#### <住民ニーズ分析>

- ・福祉対策として福祉施設の整備充実、少子化対策として子育て支援の充実、産業振興のために企業誘致の推進に力を入れてほしいと考えている住民の割合が、本アンケート内で約半数となっている。
- ・その他、今後特に力を入れてほしい施策として、公共交通の確保、東海環状自動車道を活かした物流産業の誘致等が挙げられた。

## ② PPP/PFI 導入可能性、官民役割分担の検討

### ②-1 複合施設の利用検討

住民ニーズを踏まえて、山県市の複合施設としての役割及び機能を7項目にまとめ、計画地で考えられる主要施設としての適正について、比較検討し抽出する

比較項目 機能 役割	賑わいの創出	施設空間の 規模適正	地域活性化の 効果	利用者の交流 促進	維持管理の 容易さ	適正 評価
① 公共交通の 乗換サービ ス支援機能	・交通乗換拠点としての集客確保が可能。	・必要施設はコンパクト化した空間でまとめられる。	・乗換利便性による影響は有り。	・乗換目的による交流はやや少ない。	・必要施設が多く維持管理は有るが、自動機などは管理容易。	6
② 新設 IC に よる高速バ ス利用促進	・市内外による利用者の賑わい有り。	・受付、切符販売など多機能な空間が必要。	・市内外からの集客と利活用による活性化有り。	・交通利用目的による交流はやや少ない。	・必要施設の維持管理はやや有り。	4
③ 地域の防災 拠点機能の 充実	・安心安全な施設としての集客は有り。	・防災備蓄倉庫、防災トイレなどの空間利用有り。	・地域の安心安全な施設としての集客は有り。	・災害時の交流促進、地域交流にまつながる。	・必要施設の維持管理はやや有り。	5
④ 特産物販売 と小規模店 舗の展開	・販売施設の目的が多くなり集客が期待可能。	・必要施設規模はやや多くなるが、範囲内で収める。	・地域活性化の核となりうる。	・多世代の乗換利用による交流有り。	・必要施設の維持管理は有り。	7
⑤ 観光体験等 の情報発信 機能の整備	・来訪者の賑わい有り。	・情報施設の必要規模の確保が必要。	・来訪者による活性化効果有り。	・市内外の交流促進を図ることが可能。	・運営管理を行う人材の配置が必要。	6
⑥ 一時預かり 子育て支援 機能の充実	・送迎による賑わいは有るが、通常時はやや少ない。	・預かりに伴う必要施設の確保が必要。	・子育て世代の施設利用を活かし、企画等の展開は可能。	・子育て世代の交流による効果はやや有り。	・必要施設の維持管理は有り。	3
⑦ 高齢者によ る情報発信 機能の充実	・多世代の利活用による賑わい創出はやや有り。	・受付と兼用した小規模空間は必要。	・地域の高齢者が生涯活躍できる場として活性化効果有り。	・多世代の交流促進の効果は有り。	・必要施設の維持管理は少ない。	7

※評価は点数算定化し、◎2点、○1点、△0点で行い、点数が高いほど評価が高いとする。

#### < 複合施設の役割及び機能のまとめ >

複合施設の適正の比較検討より、適正評価の高い役割及び機能を取りまとめて整理する。

- ① 公共交通の乗換サービス支援機能
- ③ 地域の防災拠点機能の充実
- ④ 特産物等を活かした販売と身近な小規模店舗の展開
- ⑤ 観光体験等の情報発信機能の整備
- ⑦ 生涯活躍できる高齢者による情報発信機能の充実

上記項目の充実を検討していく。

ただし、② 東海環状自動車道を活かした高速バス利用促進においては、乗換サービス支援機能と併設して整備していくことは可能である。高速バス運営企業等との連携により、

案内、販売等の機能を充実し、運営維持管理の面も含めた運営連携が可能な場合は、検討していく必要がある。

⑥ 一時預かり子育て支援機能の充実は、計画地周辺に子育て支援施設が充実しているが「子育て支援日本一」を目指す本市としては、市全体での子育てサポートも必要があることから、関係機関と調整しながら更なる利便性向上のために複合施設が活用できるような検討をしていくこととする。

## ②-2 施設機能と利用方法の検討

複合施設において、交流人口の増加、地域活性化のにぎわい創出を行うために、具体的な必要施設と利用方法等について設定する。

### 公共交通の乗換サービス支援機能

① 情報発信機能	公共交通利用者への旅情報、利用交通情報提供
② 窓口案内機能	乗車券、回数券、企画きっぷなどの取り扱いへの対応。自販機など。
③ 休憩機能	乗換時の待ち時間に対応した利用者の利便性を高める待合室、コインロッカー、授乳室、ATM(自動現金預け払い機)、無料WI-FIサービスなど

### <参考事例>

待合所・情報掲示板 【例：市原鶴舞バスターミナル（千葉県市原市）】

市原市内産の木材を使用した木の香りと温かみであふれた施設の事例である。



バスの運行情報、次発、次々発の出発予定時間を確認できる。運転の見合わせ等の情報がリアルタイムで表示される。

市原バスターミナル 時刻表案内			現在時刻 17:08	
路線名	のりば	運行状況	時刻表	行先(経由)
成田線 Narita Airport	1	平常 On Time	17:23 19:23	成田空港 成田空港
羽田・横浜線 Haneda Airport・Yokohama	1	平常 On Time	17:10 19:55	羽田空港・横浜駅 羽田空港・横浜駅
東京線 Tokyo	2	平常 On Time	18:15 18:59	東京駅・東雲 勝浦駅・御宿

## 特産物等を活かした販売と身近な小規模店舗の展開

① 特産物販売機能	山県市の地域の特性を活かした豊かな特産物「利平栗」「伊自良大実柿」「桑の木豆」「にんにく（元気玉）」等を広く利用者へ販売
② 情報発信機能	特産物や農産物を活かした飲食店舗の情報や収穫、料理などの体験学習に関する情報を伝達する
③ マーケット(市場)機能	他の特産物販売所との差別化を図り、一般生産者等が提供できる地域ならではの農産物の販売、定期的な集客、立ち寄り観光客の確保を図る。広場を活用した施設利活用
④ 小規模店舗機能	計画地周辺にはコンビニエンスストア(4軒)が整っているが、乗換拠点に隣接した利便性の高い小売機能を充実

### <参考事例>

#### 農家レストラン（地元食材の飲食施設）【例：てんこもり農産物直売所(岐阜県山県市)】

地元農産物を使用した農家料理を提供する農家レストランを設けている。食に対する安全・安心、オーガニック食材への関心の高まりなどを踏まえ、地域住民や観光客に地場産食材の良さを解りやすく伝え、地産地消を啓蒙する施設にするとともに、産地直売所との連携により、効率的な施設運営が目指されている。



#### 農産物直売所・特産物販売施設【例：てんこもり農産物直売所(岐阜県山県市)】

近年の農産物直売所の整備では、地域の特産品や新鮮な食材を提供し、地域の農作物の良さを都市住民や観光客に理解してもらうとともに、地域住民の日常的な買い物の場として利用されるような施設づくりを目指し、地域産業活性化と安定した収益の確保に努められている。



## 高齢者を活用した観光体験などの情報発信機能の充実

① 情報発信案内機能	様々な魅力を体感・体験できる企画イベントや各地域の旬な情報案内の充実を図り、市内全域の情報を集約し窓口として利用者へ案内を図る
② 情報連携機能	地域コンシェルジュとして、地域の課題解決を推進する移住・定住サポートやまちづくりへの参加など、幅広く人と人を結ぶ
③ 地域観光案内機能	子どもや若者など多世代との協働や地域貢献できる環境を実現するため、地域を知る高齢者がまちを案内するコーディネーターとなり、地域観光案内を実施する

### <参考事例>

#### 地域情報発信センター【例：国府道の駅(徳島県徳島市)】

地域に向けた情報受発信機能を整備し、地域と他都市との交流の場を提供する。周辺施設や地域のイベントの情報紹介(パンフレット)、お土産コンシェルジュや自由に書き込みができる掲示板等の利用者のニーズに合わせた観光案内の施設が整備されている。



#### ビジターセンター【例：田園プラザ川場(群馬県川場村)】

地域観光のゲートウェイとして観光協会スタッフがビジターセンターに常駐し、宿泊、体験施設など、地域全体の観光案内を実施している。



## ②-3 官民連携による管理運営方法の検討、VFMの算定

### PFIにおけるVFM

本事業について、定量的に評価するにあたり、市が直接実施する場合(PSC: Public Sector Comparator)とPFI事業により実施する場合を比較し、各方式における市の財政負担額について、下表の前提条件において評価を行った。なお、この前提条件は、市の過年度実績値を参考に設定したものである。

＜PFIによるVFM算定前提条件＞

	P S C	P F I
共通条件	①整備規模 660 m <sup>2</sup> (2階建て) ②事業期間 16年間 (整備期間 1年間、維持管理・運営期間 15年間) ③起債償還期間 15年間 ④起債金利 0.1% ⑤起債償還方法 元利均等 ⑥割引率 0.8% (国債10年利回りの直近1年分の平均を参考に設定した)	
算定対象となる経費	①整備費 ②維持管理・運営費	①整備費 ②維持管理・運営費 ③SPC <sup>*1</sup> 組成維持費 ④採用手法における調査費用 ⑤民間事業者のEIRR <sup>*2</sup>
設計・建設に関する費用	・本事業の整備内容を市の仕様及び過去の事例を基に算定	・市が従来の公共工事として発注する場合とPFI事業として実施した場合を比較した際に、設計・建設の包括発注によるスケールメリットからコストの効率化が図られることを想定し設定
維持管理に関する費用	・本事業で整備対象となる施設の仕様及び過去の他自治体の事例を基に算定。	・市が従来の公共工事として発注する場合とPFI事業として実施した場合を比較した際に、SPC <sup>*1</sup> が適切な維持管理を行うことで、従来よりも維持管理費の削減が見込まれることを想定し設定
運営に関する費用	・本事業で整備対象となる施設の仕様及び現在市で運営している同様の機能を有する施設の過去の他自治体の運営実績を基に算定	・市が従来の公共工事として発注する場合とPFI事業として実施した場合を比較した際に、SPCが適切な運営を行うことで、従来よりも運営費の削減が見込まれることを想定し設定
その他の経費		・SPC組成維持費については、過去のSPCの業務実績を基に設定

・内閣府のVFM算定ツールをもとに、VFMを算定する。

・整備費に対する補助金・交付金の割合は0と設定する。

・整備費に対する起債の割合は9割とし、一般財源は1割と設定する。

※1 SPC (Special Purpose Company) : 特別目的会社。コンソーシアムに参加する企業から独立したSPCが、PFI事業を実施する。

※2 EIRR (Equity Internal Rate of Return) : 出資者にとっての投資採算性を計る指標。資本金と元利返済後の当期損益の現在価値の合計が等しくなるような割引率と定義する。

### 算定評価の結果（定量的評価）

前述の前提条件をもとに、市が直接事業を実施する場合（P S C）とP F I事業により実施する場合の市の財政負担額を事業期間中にわたり年度別に算出し、現在価値換算額で比較した。ただし、本事業で得られると想定されるリスク移転による効果は加味していない。

この結果、本事業を市が実施するよりも、P F I事業により実施する場合は、事業契約期間中の市の財政負担が2.1%程度削減されるものと見込まれる。

#### <PFI事業算定評価指数>

	P S C	P F I	V F M (%)
評価指数	100	97.9	2.1%

### 定性的評価

市が直接整備する分離発注及び仕様発注に比べて、S P Cが設計、建設、維持管理及び運営を一括して行うことで、民間の技術力及び企画力が発揮された施設整備や空間形成が図られ、質の高い維持管理運営が期待できる。

また、本事業は、性能発注の特性を最大に生かした定性評価による公共サービスの有効性及び効率性において、公共サービスの向上も期待される。

### 総合的評価

本事業は、P F I事業により実施することで、民間事業者のノウハウや創意工夫を得ることになり、この結果、定量的な市の財政負担の効率化と定性的な公共事業への効果が期待される。

### 指定管理者制度におけるV F M

本事業について、定量的に評価するにあたり、市が直接実施する場合（P S C：Public Sector Comparator）と指定管理者制度により実施する場合を比較し、各方式における市の財政負担額について、下記の前提条件において評価を行った。

指定管理者制度についてV F Mの算定をする場合、算定対象となる経費が「維持管理・運営費」のみである。3年間から10年間程度では現在価値への割引率は0%と想定できるため、割引率は考慮しない。

指定管理者制度では、S P Cの組成費や調査費用など一切必要としないため、いかに民間事業者がサービスの質を維持もしくは向上させ、経費削減を図るかがポイントとなる。仕様発注ではなく、性能発注を採用し、民間事業者の創意工夫を引き出せる内容とすればするほど、V F Mは高く出る。そのことを考慮したうえで、後述するV F Mの値を確認する。

#### <指定管理者制度によるV F M算定前提条件>

	P S C	指定管理者制度
共通条件	①事業期間 3年間、5年間、10年間 ②割引率 0% (事業期間を短期間で設定しているため、割引率は0%と設定)	
算定対象となる経費	①維持管理・運営費	①維持管理・運営費

	P S C	指定管理者制度
設計・建設に関する費用	・市が整備するため条件設定なし	・市が整備するため条件設定なし
維持管理に関する費用	・本事業で整備対象となる施設の仕様及び過去の他自治体の事例を基に算定	・市が従来 of 公共工事として発注する場合と P F I 事業として実施した場合を比較した際に、指定事業者が適切な維持管理を行うことで、従来よりも維持管理費の削減が見込まれることを想定し設定
運営に関する費用	・本事業で整備対象となる施設の仕様及び現在市で運営している同様の機能を有する施設の過去の他自治体の運営実績を基に算定	・市が従来 of 公共工事として発注する場合と P F I 事業として実施した場合を比較した際に、指定事業者が適切な運営を行うことで、従来よりも運営費の削減が見込まれることを想定し設定
その他の経費	・特になし	・特になし

### 算定評価の結果

前述の前提条件をもとに、市が直接事業を実施する場合と指定管理者制度により実施する場合の市の財政負担額を事業期間中にわたり年度別に算出した。

この結果、本事業を市が実施するよりも、P F I 事業により実施する場合は、事業契約期間中の市の財政負担が 1 0 . 0 % 程度削減されるものと見込まれる。しかし、これは従来方式よりも「維持管理・運営費」を 1 0 . 0 % 削減するものと設定しているため、V F M は 1 0 . 0 % と出ている。前述のとおり、指定管理者制度の場合、事業期間が短いため、算定対象となる項目が「維持管理・運営費」のみであるため、下記のような結果となる。

#### <指定管理者制度 算定評価指数>

事業期間	3 年間	5 年間	1 0 年間
V F M (%)	1 0 %	1 0 %	1 0 %

### 地域交流施設整備における V F M 評価及びとりまとめ

P F I 導入可能性調査において、定量的な評価は P F I 方式では V F M 2 . 1 %、指定管理者制度は 1 0 . 0 % の結果が出ている。P F I 方式における V F M 数値は決して高くないため、民間事業者としてのメリットが低い結果となっている。

一方、定性的な評価は P F I 方式では、新設施設において民間事業者のノウハウや創意工夫を得ることが大きく話題性を確保しやすい。また、指定管理者制度では安定したサービスを長期にわたって提供できる。

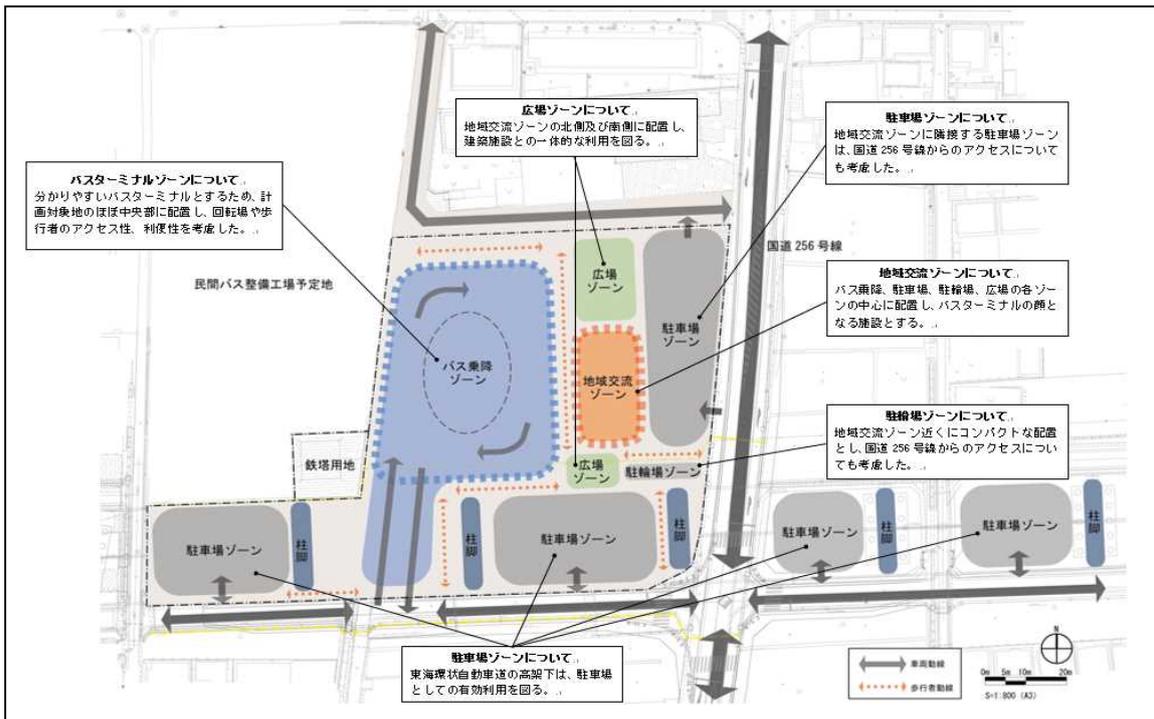
総合的に評価をすると、本事業の特性として公共交通バスターミナルに関わる公的サービスが主体であり、集客性、施設規模も大きくはなく、V F M も低いため、**P F I 方式による**

民間事業者の採算性によるメリットが少ないことが想定される。こうした状況の中、本事業の運営管理は、継続的に良好な、安定したサービスを提供し、管理コストを低減することが重要であるため、指定管理者制度による運営が望ましいと考える。

### ③ 配置計画

#### ③-1 ゾーニング計画

施設機能と利用方法の検討をふまえ、計画対象地において導入する主な施設（建築施設、回転場、進入路、駐車場、広場等）のゾーニング計画図を以下に示す。



<ゾーニング計画図>

#### ③-2 施設利用者のアクセス及び動線

- ・ 計画地へのアクセスは、国道 256 号を利用したアクセスを基本として計画する。
- ・ バスターミナル利用者は、交通安全性や交通渋滞を考慮し、岐阜市方面からは国道 256 号線の新設交差点（予定）を左折、美山地区方面からは同じく新設交差点（予定）を右折し、新設側道を利用した計画地へのアクセスとして計画する。
- ・ 東海環状自動車道の高架下は駐車場として有効利用を図ることから、新設側道からのアクセスを計画する。
- ・ 目的が複合施設のみ利用者にも配慮し、国道 256 号線から直接アクセスできる動線を計画する。



<アクセス及び動線図>

#### ④施設整備の概略計画

##### ④-1 駐車場規模の算定

他都市バスターミナル等の駐車場台数（山口市バスターミナルの類似事例）を参考にバス乗換利用者用の必要駐車台数を整理する。施設規模、機能及び立地条件等について、他都市バスターミナル等の類似事例は以下のものが挙げられる。

名称	市原鶴舞バスターミナル	道の駅びんご府中	袖ヶ浦バスターミナル	道の駅クロスロードみつぎ
所在地	千葉県市原市	広島県府中市	千葉県袖ヶ浦市	広島県尾道市
駐車場	一般：26台 高齢者：1台 身障者：1台 合計：28台	駐車場：41台	一般：68台 身障者：2台 合計：70台	合計：76台
施設規模	バスターミナル部分：3,200㎡ 駐車場：2,400㎡	敷地面積：5,415㎡	—	—
施設機能等	・バスターミナル ・待合所 ・多目的広場	・バスターミナル ・地域振興施設	・バスターミナル ・待合所	・バスターミナル ・休憩所 ・物産売店 ・レストラン ・子ども図書館
バスの運行	高速バス：4路線 路線バス：4系統	高速バス 市街地循環型バス	高速バス 市内路線バス	高速バス 市バス 無料シャトルバス
立地条件等	・市原鶴舞 IC 出入口から約 300m の距離に立地。	・国道 486 号側に駐車場・ロータリーを整備。	・袖ヶ浦 IC 近くの国道 16 号沿いに立地。	・尾道北 IC 近くの国道 486 号線沿いに立地。
概要	・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）市原鶴舞 IC の開通に合わせて供用開始。 ・高速バスは首都圏の主要地へ運行。	・ロータリーは、市街地を循環する「ぐるっとバス」や広島市や都市部を結ぶ高速バスが発着。	・平成 9 年のアクアライン開通に伴い、高速バスが運行。 ・高速バスは川崎・横浜・羽田・品川・新宿・東京方面へ運行。	・広島バスセンターや尾道駅・福山駅方面へバスが運行。 ・バス利用者専用の駐車場を完備。

##### <類似事例におけるパークアンドライド利用駐車場考察のまとめ>

類似事例を踏まえ、バスターミナル施設利用のみの駐車場台数の下限値については 30 台程度、バス利用客数が多い場合及び集客施設によりバス利用者以外の利用が多く見込まれる場合については 80 台程度が標準台数として考えられる。

山口市バスターミナルにおけるパークアンドライド利用駐車場の必要台数は、利用客数が多い場合でも駐車できる台数を確保し、**80 台と設定する。**

##### ④-2 バスターミナル基本計画図の策定

施設機能配置図計画（ゾーニング計画）を基本に、アクセス、動線計画等についての検討を踏まえた基本計画図（配置平面図）を以下に示す。



＜バスターミナル基本計画図＞

### 3. 基盤整備の見込み・方向性

山県市バスターミナル整備の方向性については、地権者、地元住民と協議を重ね、平成 31 年度末の整備完了を目標に進めていく。特にバスターミナル整備の核となるパーク&バスライドの普及に必要不可欠な駐車場整備についても関係機関と協議を重ね、実現可能な方向に進める。

### 4. 今後の課題

東海環状自動車道（仮称）高富 I C 完成の平成 31 年度に合わせ、バスターミナル整備を実施するには早急に各関係機関との協議を進めていく必要がある。また、整備に必要な財源のため国等の交付金活用やバスターミナルに併設する地域交流施設運営について民間事業者との連携など円滑に事業が進むよう協議調整を行なっていく。

さらに公共交通体系の構築を行うため、市内における路線バス等の公共交通再編の方針を検討する必要がある。