

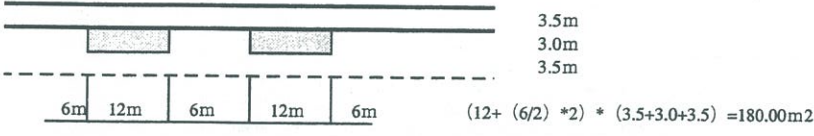
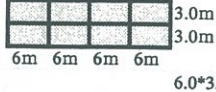
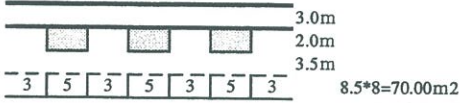
7. バスターミナルの検討

第2部 調査結果報告
7. バスターミナルの検討

7-1 導入機能と概略面積

バスターミナルに併設する交通関連施設を共同タクシー乗り場、一般車駐車場、修景広場として概略面積を算定した。その結果、およそ7,400㎡程度必要と考えられる。

■概略面積の算定結果（内訳）

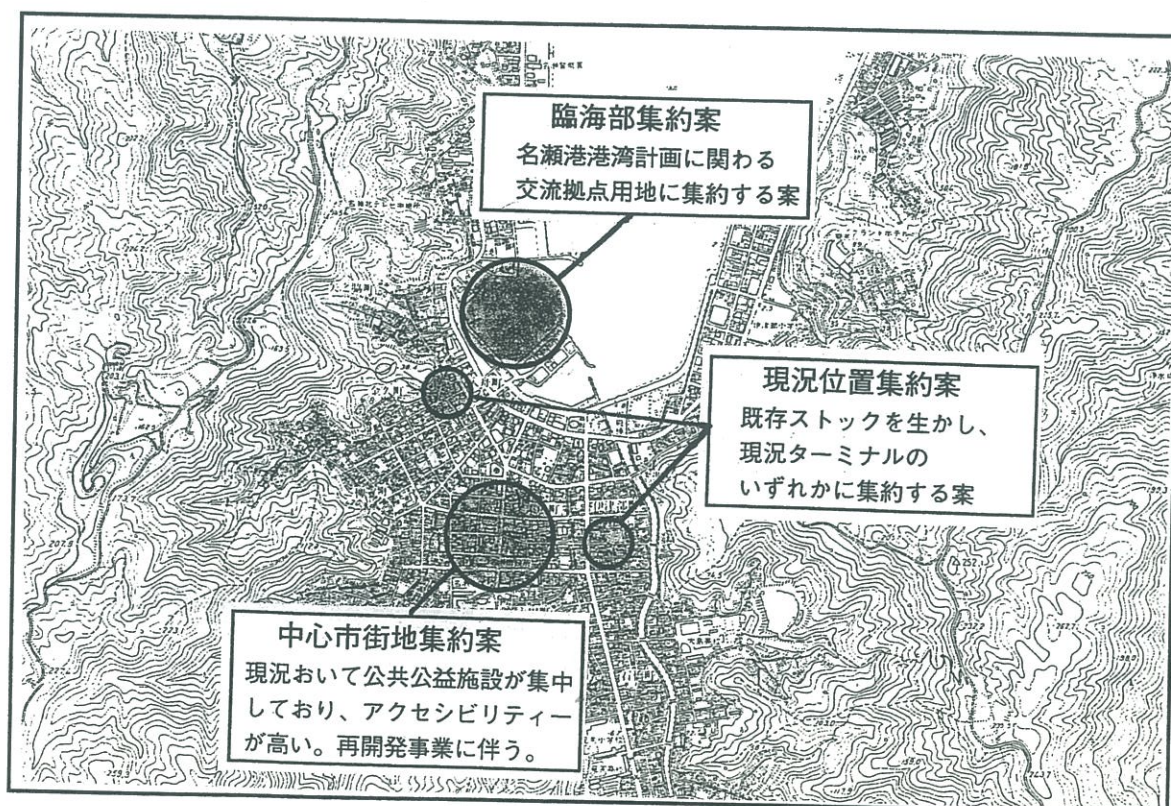
必要施設	ピーク時利用者数	施設規模の算定	数量	施設面積
バス バス	① 1,520 人/時 (バス乗客数)	②ピーク時バス1台当たり平均乗車人員 40 人/台 ③ピーク時当り必要バス発着台数 (①/②) 38 台/時 ④必要乗降時間 5 分 ⑤ピーク時当り必要バスバス数 (③*④/60) + 時間調整用2バス $\frac{5}{6}$ バス ⑥バスの必要面積原単位 (単独発着) 180 m ² ⑦バス施設面積 (⑤*⑥) 1080 m ² 	乗降バス 4 バス 時間調整 2 バス 合計 6 バス	1,080 m ²
タクシー バス	① 190 人/時 (タクシー乗客数)	②乗車人員 1.2 人/台 ③タクシープール必要面積原単位 20 m ² /台 ⑤タクシー乗降場必要面積原単位 70 m ² /台 ⑥サービス時間 7.5 分 ⑦ピーク時タクシー必要乗車台数 (①/②) 158 台/時 ⑧タクシープール台数 (⑦*⑥/60) 20 台 ⑨タクシープール規模 (⑧*③) 400 m ² ⑩タクシー乗車場数 (⑦/④) 1 バス ⑪タクシー乗車場規模 (⑩*⑤) 70 m ² ⑫ピークタクシー必要降車台数 (①/②) 1 台/時 ⑬タクシー降車乗数 (⑫*④) 1 バス ⑭タクシー降車場規模 (⑬*⑤) 70 m ² ⑮タクシー施設面積 (⑧+⑩+⑭) 540 m ²  	タクシープール 20 台 乗降バス 2 バス	540 m ²
一般車 駐車施設		タクシープールと同程度の施設規模が必要と仮定する。 ①必要面積原単位 (タクシーと同じ) 70 m ² ②一般車乗降場数 (⑤/③) 20 バス ③一般車施設規模 (⑥*④) 1400 m ²	20 バス	1,400 m ²
車道		①計画車道幅員 7 m ②計画車道延長 (48年式の車道延長を用いる) 145.6 m ③拡幅部 (回転部) 4.0 箇所 ④拡幅部の増加面積 (90度直角回転部で半径12mの走行軌跡相当による) 120.0 m ² /箇所 ⑤車道面積 (①*②+③*④) 1,499 m ²		1,499 m ²
歩道	① 604 人/時	②ピーク時歩行者量 (①/60) 10 人/ピーク分 ③必要歩道幅員 (48年式歩道幅員+植栽) 5.0 m ④計画歩道幅員 (48年式歩道幅員+植栽+照明、修景施設) 7.0 m ⑤歩道延長 97 m ⑥歩道面積 679 m ²		679 m ²
修景施設		植栽空間、シンボル施設面積として交通広場面積の半分の面積を計上。(48年式からは、2173 m ² となる。)		2,200 m ²
ターミナル総面積				7,398 m ²

7-2 概略整備位置

現況および将来の幾つかの視点から総合的に判断して、望ましい概略整備位置について検討した。その結果、市街地からターミナルへのアクセシビリティが高く、まとまった用地の確保が可能であり、将来道路網との整合も図れる『臨海部集約案』が望ましいと考えられる。

■概略整備位置の評価

	臨海部集約案	現況位置集約案	中心市街地集約案
ターミナルへのアクセシビリティ	現況の中心市街地だけでなく、臨海部の新市街地からの距離も近いことから、将来の都市構造への適応性は高い。	現況においても中心市街地からは距離があるため、将来の都市構造においても適応性は低い。	現況の中心市街地においては距離も近く利便性は高いといえるものの、臨海部の新市街地からの距離は遠いことから、将来の都市高増への適応性は十分とはいえない。
未利用地空間の確保	新たに埋立・開発される地区を利用することから、バスターミナルに付帯する導入施設を含めてまとまった土地の確保が容易である。	現況バスターミナル周辺は市街化も進行しており、整備に必要なまとまった土地の確保が困難という。	中心市街地周辺では整備に必要なまとまった土地の確保が困難であるのに加えて、効率的な施設配置など利用に際しての自由度は高いとはいえない。
将来道路網との整合	(仮)みなと大通り線や(仮)柳町本港線の延伸など一般交通の流入交通が比較的少ないと考えられる路線と隣接しており、一般交通とバス交通の交錯が軽減されることから、交通処理能力や安全性が他案に比べて高い。	岩崎バス周辺では国道58号に隣接することからターミナルへ出入りするバスの滞留により後続の交通流に影響を与え易い。岩崎バス周辺では隣接道路の計画幅員が12mと狭幅員であるのに加えて一般交通の通過も比較的多いためバス交通との交錯が懸念される。	支庁通りなどは幹線道路ではないものの、沿道集積が高く、一般交通の集中も高いことから、バス交通との交錯が懸念される。
総合評価	○	△	△



■比較検討案

8. 交通施設整備計画

第2部 調査結果報告

8. 交通施設整備計画

8-1 歩行者ネットワーク整備計画

先に設定した歩行者ネットワークが機能に応じて提供すべきサービスを歩行者空間として設定し、後述する道路網ネットワークの断面構成に反映させていく。折しも平成5年7月の「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」についての中間答申のなかでは、歩道整備に関する主要課題のひとつとして、『人間の復権、良好な環境の創造のための道路構造』が挙げられ、高齢者や身体障害者等の視点から、歩行者空間（歩道、自転車歩行者道）の最小幅員等が改正されている（平成5年11月）。

(1) 歩行者空間計画

歩行者に提供すべきサービスの内容について、“歩行”や“たまり”の観点から整理して、路線の機能に見合った幅員（標準タイプ）を設定する。日常生活路における幅員は道路構造令で規定されている最小幅員を基準とする。せせらぎロードではさらに安全性や、快適性の最小限を確保する（できるだけ植樹帯は確保）。ジョギングロードは更に歩行速度のランダム性を考慮し、歩行者空間を1人追加する。ショッピングプロムナードやシンボルロードについては、更なるゆとりや賑わいを創出できるように歩行者をさらに1人加えることとし、シンボルロードにはさらにたまり空間、修景スペースを付加する。

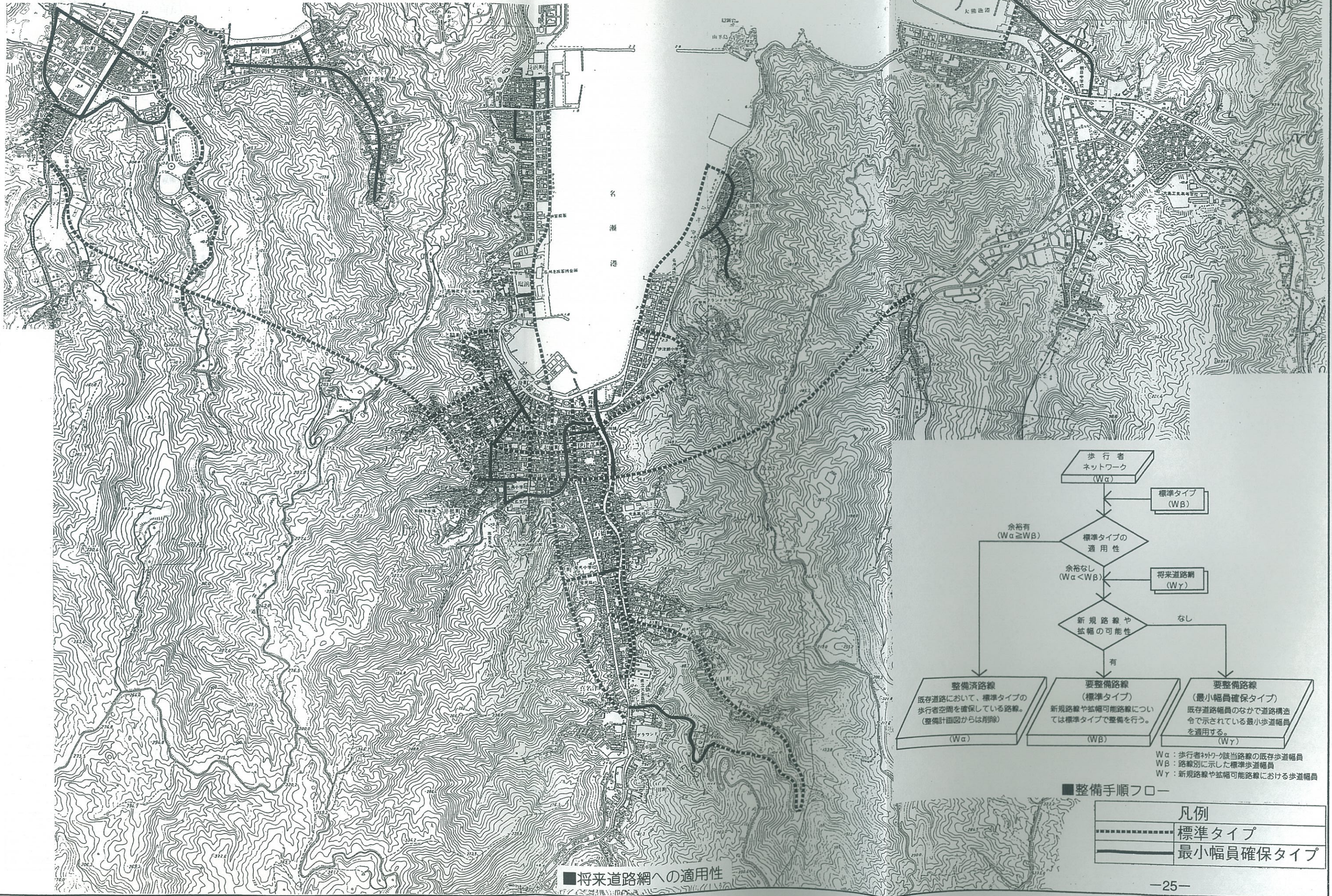
■幅員の設定（標準タイプ）

	歩行者に提供すべきサービス					幅員の設定（標準タイプ）	
	安全性 高齢者を含む交通弱者が安全に歩ける	快適性 快適で楽しく歩ける	大量性 広域圏から多くの利用が見込まれる	多様性 利用目的が多様多様である	滞留性 休憩など滞留するスペースがある	概 要	幅 員 構 成
日常生活路						全ての歩行者空間設定の基礎であり、道路構造令（改訂版）に準拠し、車椅子のすれ違い可能な幅員を最低幅員とする。	4種3級・4種4級 W = 3.0 m 4種1級・4種2級 W = 4.0 m
せせらぎロード						上記安全性に加えて、交通弱者を含む人々が、ゆっくりと歩け、かつ快適に歩くことが可能な幅員が求められる。	・快適空間としての必要性から上記日常生活路の歩道幅員に植樹帯(1.5m)を加える。 W = 3.0+1.5 m
ジョギングロード						自転車等も含めランダムな流れをもつ人々がスムーズに歩くことが可能な幅員が求められる。 また、休日や朝夕などのピーク性が高い。	・速度の違う歩行者、自転車等が安全に歩行・走行する必要性から上記せせらぎロードの歩道幅員に歩行者1人(0.75m)を加える。 W = 3.75+1.5 m
ショッピングプロムナード						本市中心市街地には広域圏からも様々な目的をもった人々が訪れる。 このような多様なニーズに応えられる幅員が求められる。	・ゆとりや賑わいを創出できるように、上記ジョギングロードの歩道幅員に歩行者1人(0.75m)を加える。 W = 4.5+1.5 m
シンボルロード						単なる歩行空間としてだけでなく都市の顔として、休息や立ち話ができるようなたまり空間も確保した幅員が求められる。	・休息やたまり空間を上記に加える。 W = 4.5+ α m

※路線別に歩行者に提供すべきサービスの内容を示す。

(2) 整備手順

前項で示した標準タイプ幅員の歩行者ネットワークへの適用性を以下の手順で検証し、『整備済路線』、『要整備路線（標準タイプ）』、『要整備路線（最低幅員確保タイプ）』に分類する。



8-2 幹線道路の断面構成

(1) 幹線道路網のサービス水準

路線に求められる道路機能について道路規格を設定するとともに、具体的な道路断面構成について道路構造令を基に車道部および歩道部について設定する。ただし、前述の歩行者ネットワークで検討した歩行者空間から要請される機能（歩道部）があれば、歩行者空間を優先する。

■道路構造基準（道路構造令の改正案H8.12）

種級 区分		設計速度 (km/h)		車道幅員(m)										設計車両	その他			
				車線幅員		道路 構造	中央帯			路肩					自歩道 (m)	歩道 (m)	植樹帯	停車帯
							標準	特例	中央帯	側帯	施設帯	左側	右側					
第 3 種	1級	80	60	3.5	—	標準	1.75	0.25	0.75	1.25	0.5	—	セミトラ ＋ 小型自動車	3 *4	2 *5	必要に 応じ 設置	—	
	2級	60	50 40	3.25	3.5 *1	標準	1.75	0.25	0.75	0.75	0.5	—	セミトラ＋小型*7	3 *4	2 *5	必要に 応じ 設置	—	
	3級	60 50 40	30	3	3.25 *1	標準	1.75	0.25	0.75	0.75	0.5	—	普通＋小型*8	3 *4	2 *5	必要に 応じ 設置	—	
	4級	40 30 20		4 *3	3 *3	標準	1	0.25	0	0.5	0.5	—	普通自動車 ＋ 小型自動車	3 *4	2 *5	必要に 応じ 設置	—	
第 4 種	1級	60	50 40	3.25	3.5 *1	標準	1	0.25	0	0.5	0.5	—	セミトラ ＋ 小型自動車	4 *4	3.5 *6	必要に 応じ 設置	必要に 応じ 設置	
	2級	60 50 40	30	3	3.25 *1	標準	1	0.25	0	0.5	0.5	—	セミトラ＋小型*7	4 *4	3.5 *6	必要に 応じ 設置	必要に 応じ 設置	
	3級	60 50 40	30	3	3.25 *1	標準	1	0.25	0	0.5	0.5	—	普通＋小型*8	3 *4	2 *6	必要に 応じ 設置	必要に 応じ 設置	
	4級	40 30 20		4 *3	3 *3	標準							普通自動車 ＋ 小型自動車	3 *4	2 *5	必要に 応じ 設置	必要に 応じ 設置	

□内は幅員設置時に想定している速度を示す

*1 交通状況により必要がある場合

*2 地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合

*3 車道部幅員を示す

*4 必要に応じ設置

*5 自転車道を設ける場合、その他必要に応じ設置

*6 自歩道を設ける場合を除き設置

*7 一般国道の全て、及び都府県道、市町村道のうち主な物流拠点と1、2種の道路又は一般国道を連結する道路の場合

*8 上記(*7)以外の道路の場合

*9 平地部/山地部の区分の廃止により統合される

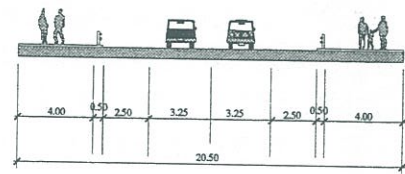
■幹線道路網の幅員構成

提案道路名	道路機能			道路規格				歩道ネットワークの機能分類						断面構成タイプ									
	主要幹線	補助幹線	代表交通量 (百台)	道路種別	級種	設計速度	車線数	日常	せせらぎ	ジョギング	ショッピング	シンボル	A-1	A-2	B-1	B-2	B-3	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6
① (仮)永田町小宿線	○		80-110	主	4-1	50	2						○	○									
② (仮)柳町本港線		○	50-70	市	4-2	40	2								○	○							
③ (仮)有良大熊線		○	40	主	3-2/3	40	2										○	○					
④ (仮)小宿里線		○	-	市	4-2	40	2								○	○							
⑤ (仮)みなと大通り線		○	30-60	市	4-2/3	40/30	2					○									○		
⑥ (仮)新川通線		○	40-80	市	4-2/3	40/30	2		○													○	
⑦ (仮)小浜伊津部線		○	45	市	4-2/3	40/30	2	○										○					
⑧ (仮)矢之脇末広線		○	10-40	市	4-2/3	40/30	2	○			○							○		○			
⑨ (仮)再開発線		○	20-40	市	4-2/3	40/30	2	○			○							○		○			
⑩ (仮)三嶺山浜里線		○	30	市	4-2/3	40/30	2	○		○									○				
⑪ (仮)久里線		○	20	市	4-2/3	40/30	2	○										○					
⑫ (仮)古田春日線		○	55	市	4-2/3	40/30	2	○										○					
⑬ (仮)朝仁浜里町線		○	-	市	4-2/3	40/30	2	○										○					
⑭ (仮)小湊赤尾木線		○	-	県	3-3/4	40/30	2															○	
⑮ (仮)西部山岳線		○	-	市	3-3/4	40/30	2															○	
⑯ 国道58号バイパス (和光ルート)	○												○										
⑰ 国道58号バイパス (おがみ山ルート)	○												○										
⑱ 臨港道路	○														○	○							

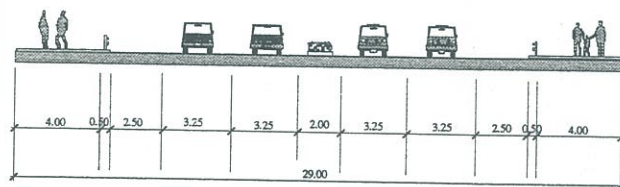
(2) 幹線道路の断面構成

主要幹線道路

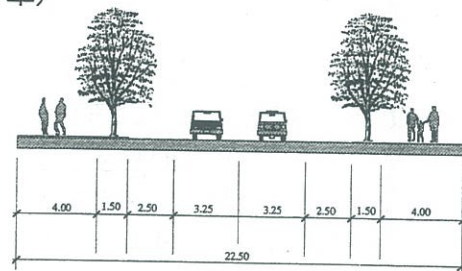
■タイプA-1 [植樹帯なし]
(2車)



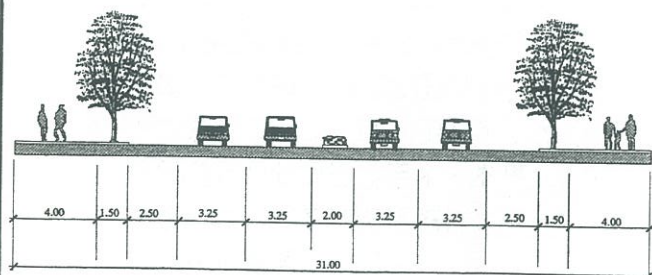
(4車)



■タイプA-2 [植樹帯あり]
(2車)

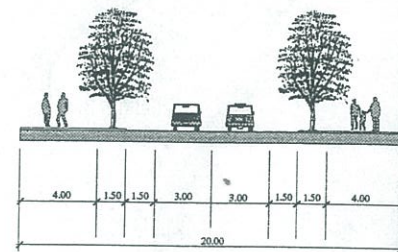


(4車)

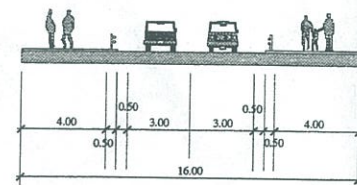


幹線道路

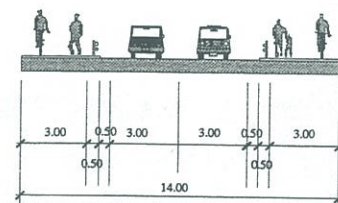
■タイプB-1



■タイプB-2

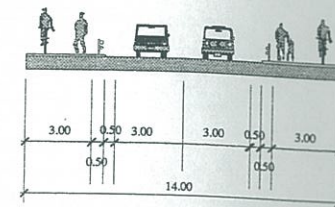


■タイプB-3

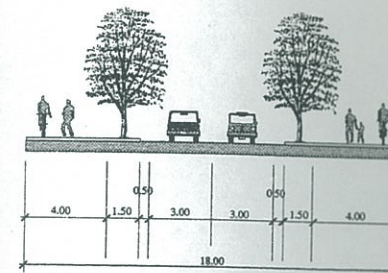


補助幹線道路

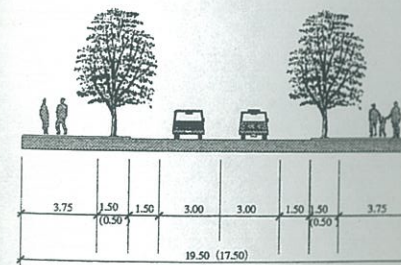
■タイプC-1
(第4種3級：植樹帯なし)



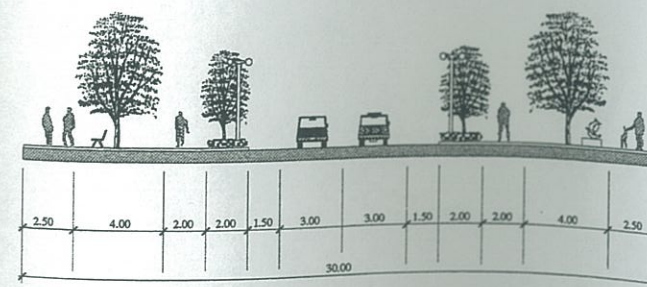
(第4種2級：植樹帯あり)



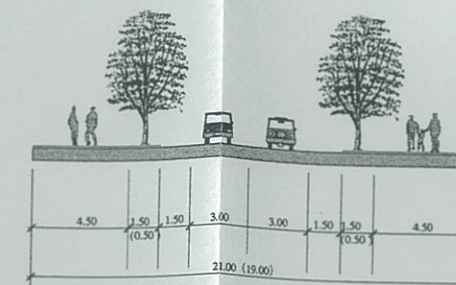
■タイプC-2 [ジョギングロード]



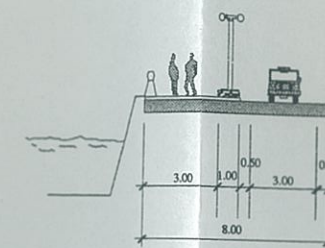
■タイプC-4 [シンボルロード]



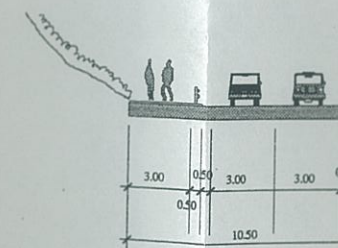
■タイプC-3 [ソリッドプロムナード]



■タイプC-5 [せせらぎロード]

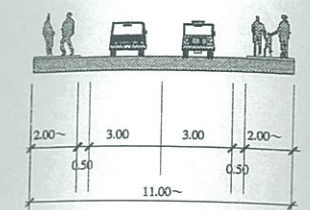


■タイプC-6

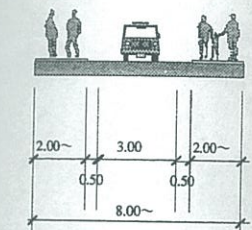


最小幅員確保タイプ

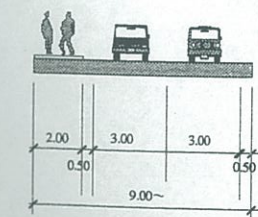
■両側歩道タイプ



■一方通行タイプ



■片側歩道タイプ

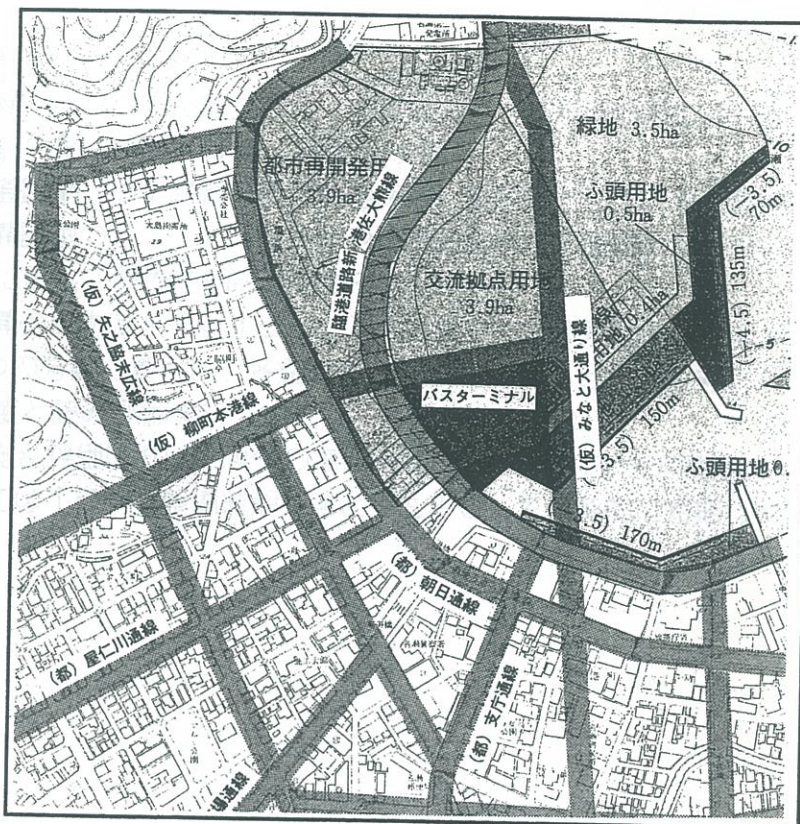


既存の道路幅員で歩道を創出する場合においても、道路構造令における歩道の標準幅員に準拠し、上記に示す『最小幅員確保タイプ』を用いる。また、既存の道路幅員で歩車分離が困難な場合には、車道にカラー舗装、ハンプ、クランクを設置することにより自動車の速度抑制を促すとともに歩行者の安全性や優先性を保っていく。

8-3 バスターミナル概略配置計画

(1) バスターミナル取付け位置

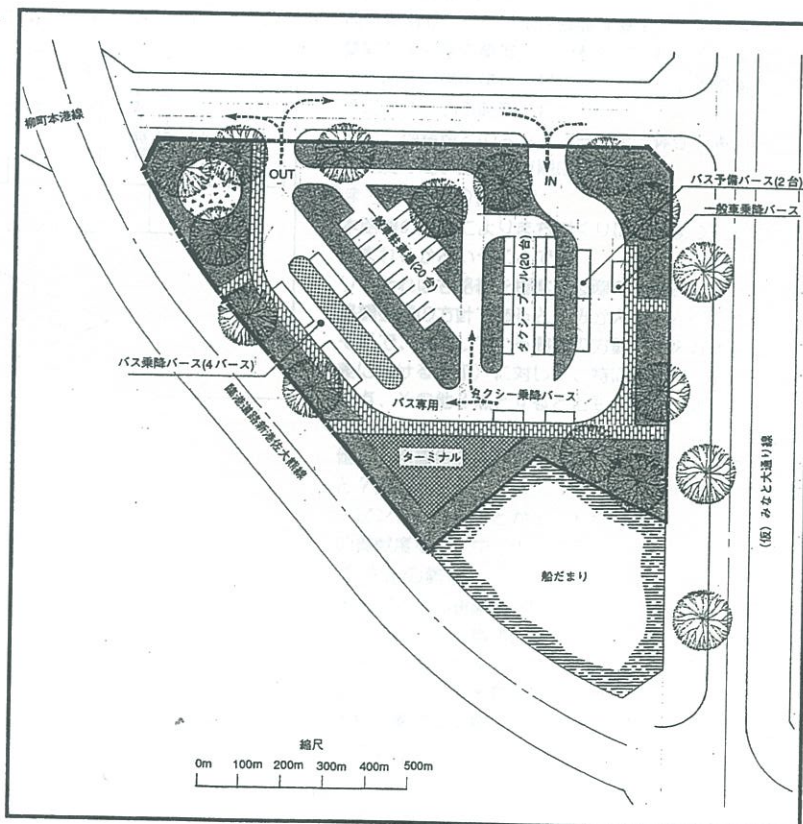
- ・設置位置はみなと大通り線と臨港道路新港佐大熊線に挟まれた地区とするが、中心市街地に極力近づくように南側に設定する。
- ・その取付けは(仮)柳町本港線を(仮)みなと大通り線まで延伸し、幹線道路相互のアクセシビリティを確保しながら、バスターミナルの出入り車両を分散するものとする。



■バスターミナル取付け位置

(2) 概略配置計画

- ・前面道路側は、出入口を独立させた2箇所とし、交差点からは30m以上を確保する。
- ・交通動線は、接車フロントがスムーズな左回り(時計回り)とする。
- ・バスはタクシーや一般車の混用を避けるため、交通動線は分化する。
- ・タクシープールから乗降場までは、視認性を向上させスムーズな移動ができるように配置する。
- ・バス及びタクシーは、中心市街地からのアクセシビリティを確保するため、臨港道路新港佐大熊線方向を主動線とする。
- ・外周部において修景スペース等も確保される。



■概略配置計画

8-4 整備優先度の設定

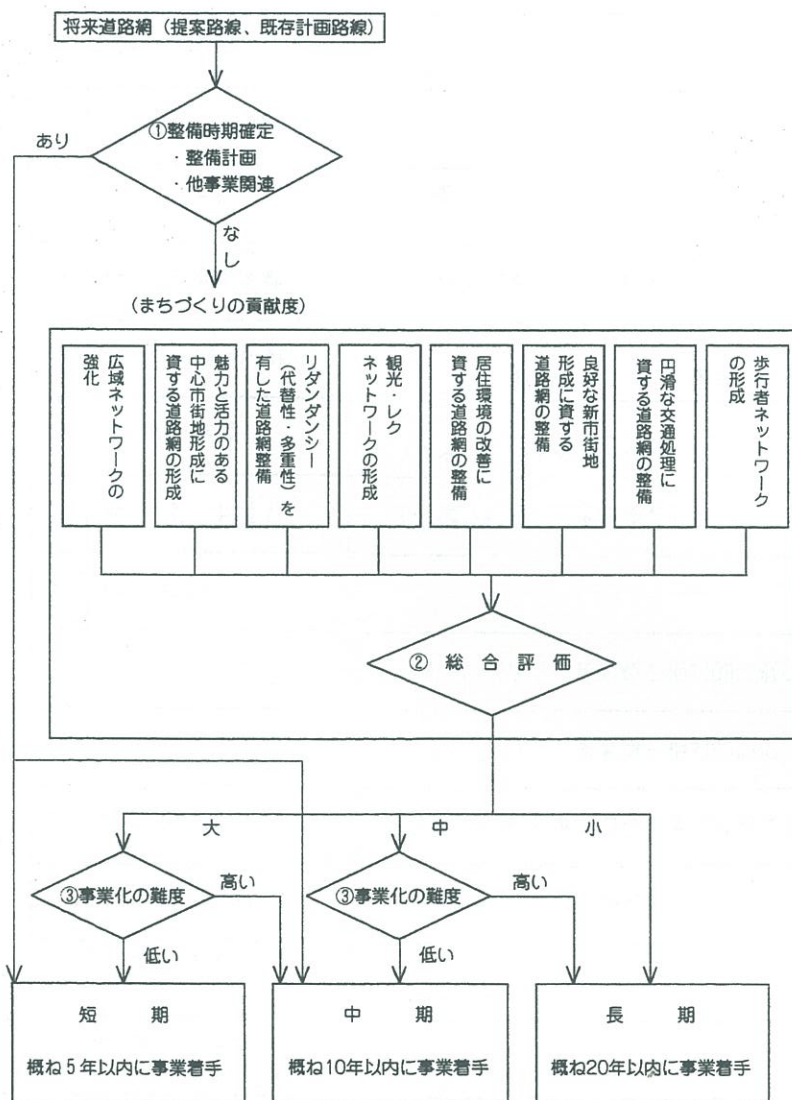
(1) 整備優先度設定のフロー

将来道路網における新規提案路線（既存計画路線も含む）を対象に以下に示す手順により各路線の相対的な整備優先度を短期、中期、長期の3期に振り分ける。

整備スケジュールの設定は将来道路網（提案路線、既存計画路線）を対象として、まず整備時期が確定している路線として整備計画の定まっている路線や他事業関連から整備時期が設定されている路線を抽出し確定要因に即して整備時期を分類する。

次に、残った路線について、整備の優先度を評価するために本調査で交通体系整備の基本方針として掲げた中の道路関連の8つの方針に着目し、各路線がこうした方針にどの程度対応するかという点をまちづくりの貢献度と読み評価を行う。

最後に、まちづくりの貢献度の総合評価において評価の高い路線について事業化の可能性という点から難度の高い路線については1ランク整備時期を落とすものとして最終的に短期、中期、長期に振り分けるものとする。



① 整備時期確定

- ・既存計画で整備時期が確定している路線は既存計画に即した整備時期とする。
- ・他事業関連として土地区画整理事業、市街地再開発事業等の面的整備事業の中で整備が行われる路線については面的整備事業が優先することから面的整備事業の予定されている時期に合わせる。
- また、他路線とのネットワーク上一体性の高い路線は優先度の高い路線の時期に合わせる。

② まちづくりの貢献度

- ・本路線の整備によりまちづくりにどのような効果が見込まれるかということであり、それは各路線を提案する際の背景となっている道路網整備の方針であると読みかえることができる。
- そこで、適合している整備の方針（将来道路網の設定表における○印）に対して、特に適合度の高いものを3点、その他2点とするとともに若干の適合度（上記設定表では○印はつけてない）のあるものを1点と評価し、路線毎の合計点を算出する。その合計点をみると7点以上、6～4点、3～1点の大きく3つにグループ化されることから、それに対応してまちづくりの貢献度を大、中、小とする。

③ 事業化の難度

- ・まちづくりの貢献度が同レベルならば事業化の難度のより低い方から事業にとりかかるものとして、各路線の事業化の難度を評価する。評価の方法としては財政負担としての事業費、移転交渉としての移転家屋数、新規の関連事業費としての面的整備の必要性等に着目して評価する。

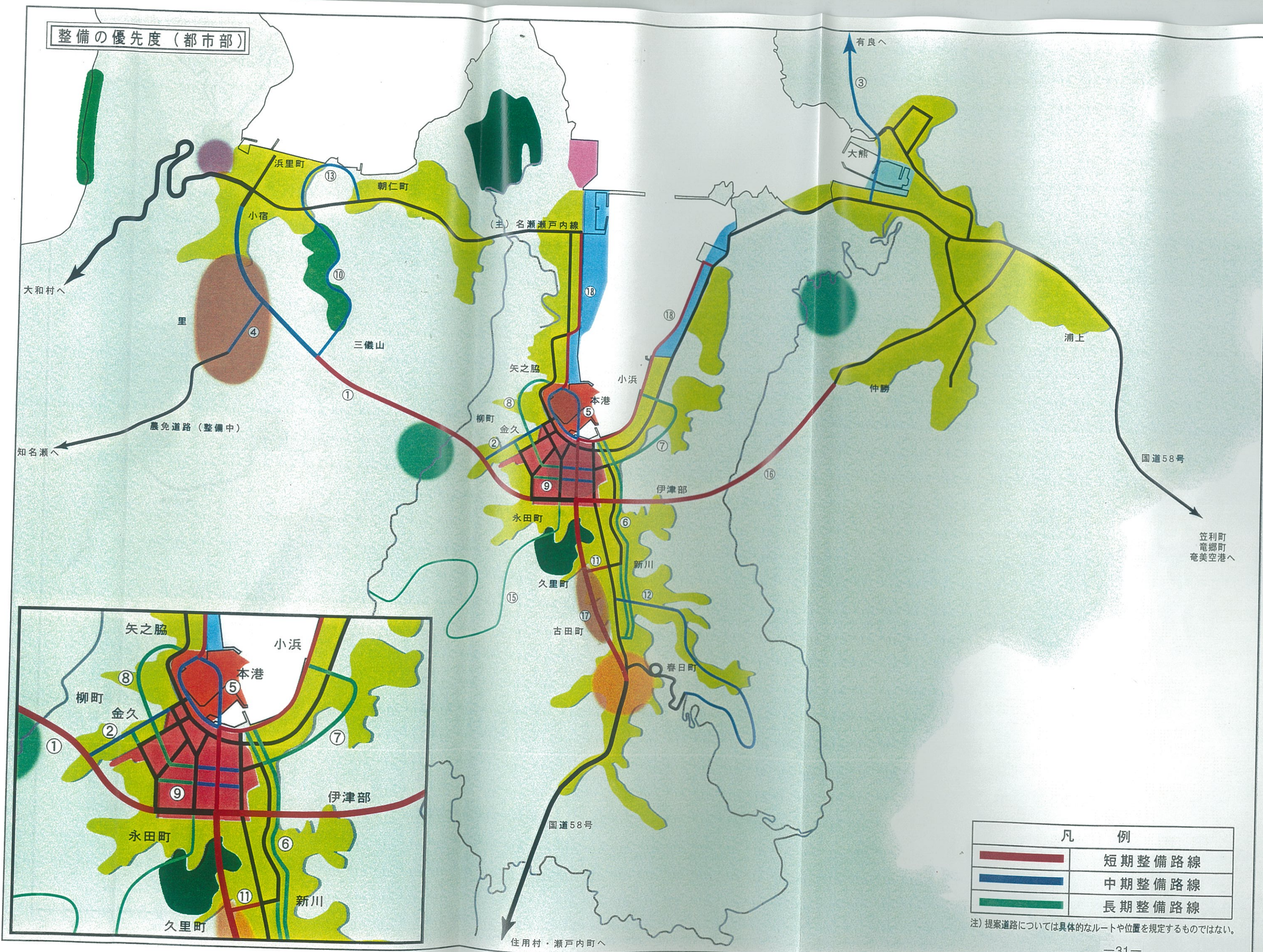
(2) 整備優先度の設定

新規提案路線（既存計画路線を含む）を対象に各路線の整備優先度について以下のように設定した。

■整備優先度の設定

路線名		①整備時期確定		②まちづくりの貢献度									③事業化の難度	整備時期	
				項目別								評価			
		既存計画	他事業関連	広域ネットワーク強化	資中心市道街路網の形成	魅力と活路のある形成	（代替性・多重性）を有した道路網整備	（リダンダンシー）	観光・レクネットワークの形成	居住環境の改善に資する道路網の整備	良好な新市街地形成に資する道路網の整備				円滑な交通処理に資する道路網の整備
①	(仮)永田町小宿線	—	—	③			③	③		1	③		13(大)	まちづくりの貢献度が他路線に比べて著しく高い路線である。なかでも特に貢献度の高い永田町～三儀山周とその他の区間に分け、事業化の難度にも貢献度を反映させた。永田町～三儀山間の事業化の難度は小、その他区間を大	短期
②	(仮)柳町本港線	—	—		③						1	1	5(中)	移転家屋、事業費ともに相対的に高い方出はないことから事業化の難度は小	中期
③	(仮)有良大熊線	—	—	③			③	②					8(大)	山岳ルートであり、トンネル区間が長く事業費が大きくなることから事業化の難度は大	中期
④	(仮)小宿里線	—	土地区画整理事業											中期	
⑤	(仮)みなと大通り線	—	マリンスポーツ・市街地開発事業											短期 中期	
⑥	(仮)新川通線	—	—						②			2	4(中)	移転家屋が多く、一部区間は急峻な地形が迫っており面的な整備が必要となることから事業化の難度は大	長期
⑦	(仮)小浜伊津部線	—	—						1	②		1	4(中)	ルート上の地形が急峻な区間が多く、面的整備が必要となることから事業化の難度は大	長期
⑧	(仮)矢之脇末広線	—	市街地開発事業											中期	
					②					②		2	6(中)	密集市街地のルートであり、移転家屋が多く事業化の難度は大	長期
⑨	(仮)再開発線	—	市街地開発事業											中期	
									1			2	3(小)	密集市街地のルートであり、移転家屋が多く事業化の難度は大	長期
⑩	(仮)三儀山浜里線	—	—					③				2	5(中)	移転家屋は少ないうえ、構造物がなく事業費も相対的に低いことから事業化の難度は小	中期
⑪	(仮)久里線	—	国道58号バイパス（おがみ山ルート）											短期	
⑫	(仮)古田春日線	—	—						③			1	4(中)	移転家屋は少ないうえ構造物がなく、事業費も相対的に低いことから事業化の難度は小	中期
⑬	(仮)朝仁浜里町線	—	—						③			1	4(中)	移転家屋は少ないうえ構造物がなく、事業費も相対的に低いことから事業化の難度は小	中期
⑭	(仮)小湊赤尾木線	—	—	②				②					4(中)	山岳ルートであり、計画延長が長く事業費が大きくなることから事業化の難度は大	長期
⑮	(仮)西部山岳線	—	—					②					2(小)	山岳ルートであり、計画延長が長く事業費が大きくなることから事業化の難度は大	長期
⑯	国道58号バイパス（和光ルート）	あ 国 道 協 議 終 了	—											短期	
⑰	国道58号バイパス（おがみ山ルート）	あ 国 道 協 議 向 け 調 査 中	—											短期	
⑱	臨港道路	あ 事 業 計 画 - 港 湾 計 画	—											短期 中期	

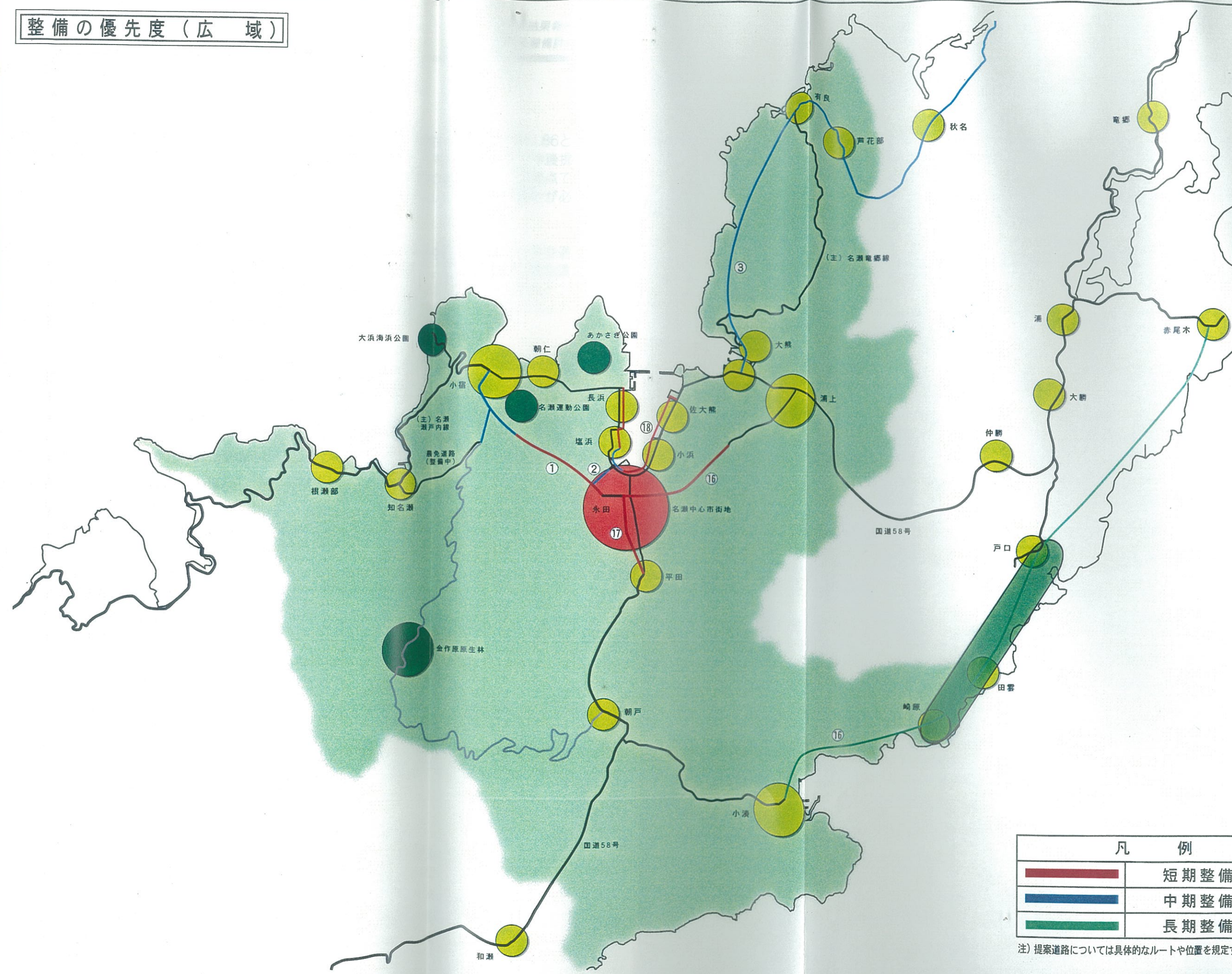
整備の優先度（都市部）



凡 例	
—	短期整備路線
—	中期整備路線
—	長期整備路線

注) 提案道路については具体的なルートや位置を規定するものではない。

整備の優先度（広域）



凡 例	
—	短期整備路線
—	中期整備路線
—	長期整備路線

注) 提案道路については具体的なルートや位置を規定するものではない。

8-5 今後の課題

(1) 今後の状況に対応した検討必要区間

①佐大熊～鳩浜間

佐大熊から鳩浜間にかけての国道58号の将来交通量は単断面でみた場合には需給比が1.86と需要量が供給量を大きく上回っていることから、国道58号バイパス供用をにらみながら今後提案していくべき区間である。また、国道58号の拡幅か新規ルート of 整備かについては現地点では決定要因がないことから、供給量の拡大に向けての具体的な手法についても今後の検討が必要である。

②仲勝～浦上間

仲勝から浦上にかけての地区においては中心市街地から龍郷町・奄美空港方面への通過交通が当該地区を通過することから、良好な居住環境への影響も考えられる。そのため、通過交通の住宅地内への侵入を阻止し良好な居住環境の保全を図るため、当該地区南部の森林部をトンネルで抜けるルートの提案も考えられるが、当該地区の土地地区画整理事業が完了したばかりであり地元の意向も踏まえつつ、今後の動向をみながら検討していくべき区間とする。

③浦上～龍郷町間

国道58号は本市と周辺町村や空港を結ぶ主要幹線道路として特に重要な路線である。なかでも本市と龍郷町を結ぶ区間については年々交通需要が高まりつつあるものの、既存集落を全て結びつけるルートとなっていることから大きく迂回したルートとなっている。そのため、本市を含む南大島から空港方面へ特に需要も多く見込まれる本市浦上地区と龍郷町浦地区とをよりダイレクトに連結するルートが浮上するが、当該ルートの大部分がトンネル区間となりその事業費は膨大と考えられることから投資効果等をにらみながら今後検討していくべき区間とする。

(2) 面的整備事業内提案路線の今後の土地利用計画との調整

本市では魅力と活力ある都市づくりに向けて中心市街地でマリンタウンプロジェクト、中心市街地再開発事業や小宿・大熊地区で土地地区画整理事業が計画されており、今後計画内容の基本的な構想が行われる予定である。本計画においては、こうした面的整備事業に関連した路線として、中心市街地で(仮)みなと大通り線、(仮)矢之脇末広線、(仮)再開発線、小宿地区で(仮)小宿里線等の路線を提案したが、面的整備事業のプランが現時点では固まったものではないことから、当該路線は今後の面的整備事業の計画検討において土地利用や施設配置計画等との十分な調整が必要となる。

(3) バスターミナルの面的整備事業との関連性に配慮した整備計画の立案

本計画は、本市唯一のマストランジット(大量公共交通機関)であるバスの利便性向上や都市のシンボルゾーンの形成を先導する施設としてのバスターミナルの役割等に配慮してバスターミナルの集約および候補地の検討等を行ったが、バスターミナルについても中心市街地の面的整備事業との関連性が非常に高いことから、今後の面的整備事業の計画内容との十分な調整を図りつつ、整備計画の立案を行うことが必要となる。

(4) 市民のコンセンサス(合意)の形成

まちづくりは市民と行政がパートナーシップを十分に発揮し、市民が主体的にまちづくりに参画していくことが重要といえ、本計画で提案した道路網の整備においても市民と行政がパートナーシップによって道路整備を進めていくことが必要である。そのためには本計画策定中にも市民のまちづくり懇話会に発表したが、こうした市民への積極的な計画に対する働きかけを継続していき、本計画が十分に市民のコンセンサスを得られる計画としていくことが必要である。

