

7. 前提条件を踏まえた（仮称）登大路バスターミナル整備計画検討にあたっての留意すべき点のとりまとめ

（仮称）登大路バスターミナル整備計画の検討にあたっては、前段で整理した関係法規制、計画地の有する価値、関連計画における位置づけ、発掘調査結果等の前提条件を踏まえ、下表の点を留意することとした。

計画地の整備にあたっての前提条件（【】は各前提条件の根拠）	整備計画検討にあたって留意すべき点
<ul style="list-style-type: none"> ・遺構調査を実施し、周知の埋蔵文化財包蔵地（興福寺寺地等）の遺跡・遺構等を保存する。 	【名勝奈良公園（公園開設以前）の本質的価値】
<ul style="list-style-type: none"> ・大宮通り沿いのナラノヤエザクラ、国道 369 号沿いの築地塀など、名所図会にも描かれている当時の景観や歴史を伝える樹木や工作物の保存を図ることとする。 	【名勝奈良公園（公園開設以前・公園開設以降）の本質的価値】
<ul style="list-style-type: none"> ・計画地は、一条院跡地をはじめとする、かつての興福寺寺地に所在していることから、遺構調査を実施し、当地の歴史を伝える遺跡・遺構等を保存する。 	【名勝奈良公園保存管理・活用計画】 【遺構調査結果】
<ul style="list-style-type: none"> ・計画地南側、大宮通り沿いに大正 12 年（1923）に移植された国指定天然記念物「知足院ナラノヤエザクラ」を保全する。 	【奈良公園植栽計画】
<ul style="list-style-type: none"> ・南都八景に選ばれるなど、室町時代より、景勝地として人々に慕われてきた計画地周辺の歴史的背景に留意し、（仮称）登大路バスターミナルの建築物の意匠・形態及び色彩は、みとみ池園地、吉城園周辺一帯の風致・景観に調和するものとする。 	【名勝奈良公園（公園開設以前）の本質的価値】
<ul style="list-style-type: none"> ・名勝指定理由である「興福寺旧境内が形成する良好な風致」の保存管理を大前提とする。 	【名勝奈良公園（名勝指定以降）の本質的価値】
<ul style="list-style-type: none"> ・奈良公園の整備にあたっては、従来から公園側からみた風致との調和を重視してきた経緯を尊重したデザインを検討する。 	【名勝奈良公園（都市公園法施行以降）の本質的価値】
<ul style="list-style-type: none"> ・公園の玄関口として、眺望景観の視点場及び隣接する市街地との緩衝帯的役割とともに、公園地の空間的まとまりや連続性に配慮した景観形成のための適切な意匠・形態を検討する。 	【名勝奈良公園保存管理・活用計画】
<ul style="list-style-type: none"> ・奈良市の重要眺望景観の保全活用の視点に留意し、遠景、中景、近景の景観形成に配慮した、規模、意匠・形態を検討する。 	【奈良市眺望景観保全活用計画】
<ul style="list-style-type: none"> ・計画地周辺の風致・景観との調和を図るため、建築物周辺には緑地を設けるとともに、建築物の緑化を行うこととする。 	【名勝奈良公園（公園開設以前）の本質的価値】
<ul style="list-style-type: none"> ・ナラノヤエザクラ、マツ等の植栽樹木の適切な維持管理を図るとともに、（仮称）登大路バスターミナルの建築物周辺に植栽を施し、大宮通り沿いのクロマツ疎林、みとみ池園地の緑地帯と調和させるよう配慮する。 	【名勝奈良公園保存管理・活用計画】
<ul style="list-style-type: none"> ・クロマツ疎林を基調として、興福寺、みとみ池園地、吉城園周辺の歴史・文化と調和した拡張高い植栽・景観を創出するため、マツ類による新植・補植を行う。 ・既存のアラカシなどの常緑広葉樹は、低減（伐採）し、目標植生であるクロマツ優占林を形成する。 ・大宮通りのシークエンス景観である、クロマツの連続性と視線の抜ける景観の特性を活かした植栽とするため、マツ類による新植・補植の位置を検討する。 ・同様に、計画地からの若草山への眺望景観を保全するため、マツ類による新植・補植の位置を検討する。 	【奈良公園植栽計画】
<ul style="list-style-type: none"> ・公園の玄関口として、来訪者のアクセスおよび安全の確保と、景観保全との調和に配慮する。 	【名勝奈良公園保存管理・活用計画】

V. (仮称) 登大路バスターミナル整備計画

1. 施設の概要

(1) 導入施設

- ・(仮称) 登大路バスターミナルには、交通渋滞の緩和に資する施設としてバスターミナルを、公園の魅力向上に資する施設としてガイダンス施設及びおもてなし施設を導入するとともに、緑地を整備し風致景観の向上を図ることとする。

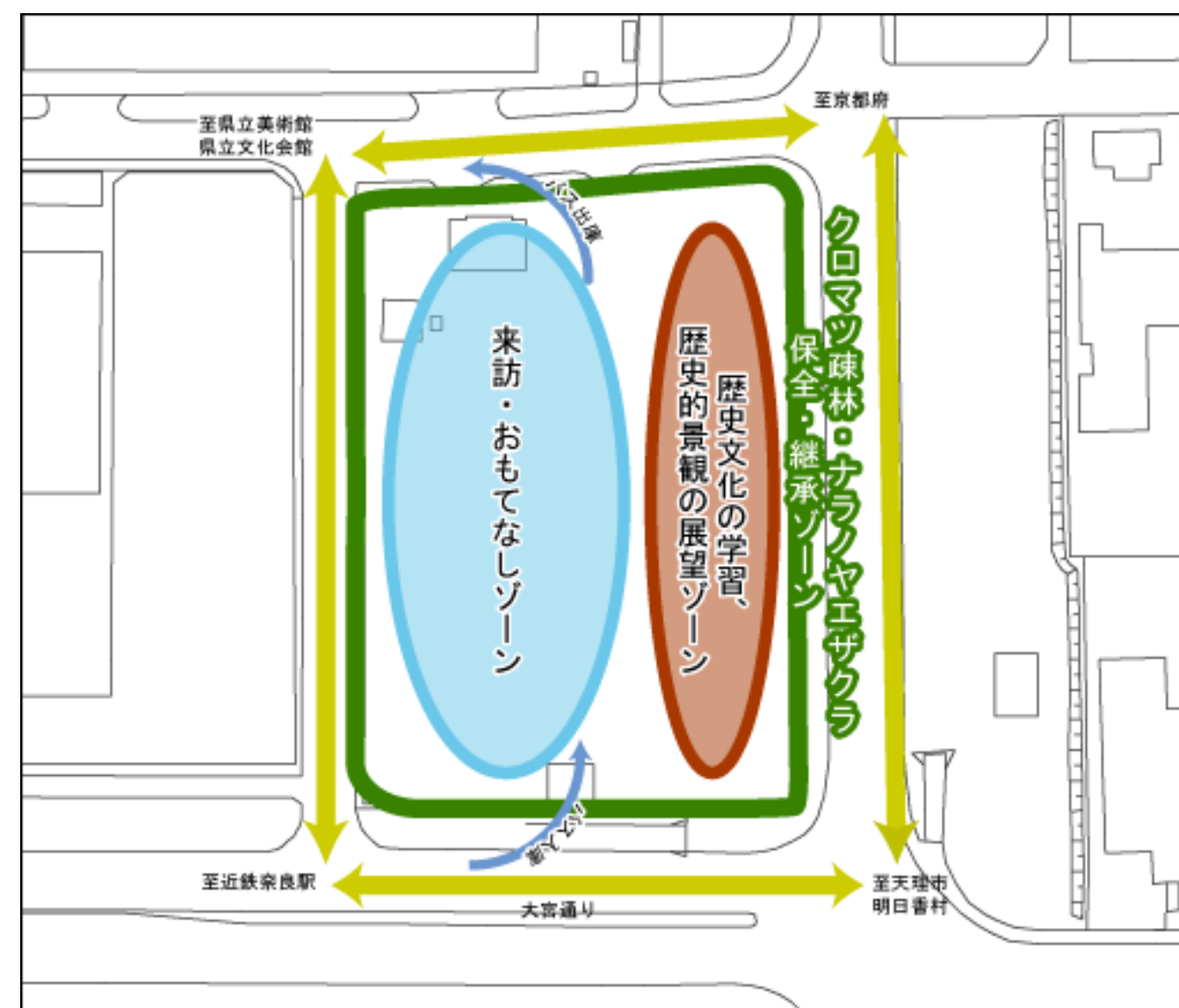
(3) 導入施設の配置

- ・各導入施設は、「来訪・おもてなしゾーン」にバスターミナル及びおもてなし施設を配置するとともに、「歴史文化の学習、歴史的景観の展望ゾーン」にガイダンス施設を配置する。また、計画地外周を「クロマツ疎林・ナラノヤエザクラ保全・継承ゾーン」として、緑地を整備する。

(仮称) 登大路バスターミナルの整備の目的	導入施設	
交通渋滞の緩和	①バスターミナル	・バス乗降場及びバス駐機場 ・ぐるっとバス乗降場 ・観光バス駐車場予約システム等交通情報発信施設 等
公園の魅力向上	②ガイダンス施設	・奈良公園の歴史展示・学習スペース 等
	③おもてなし施設	・飲食・物販スペース ・展望の良い休憩スペース ・トイレ 等
風致景観の向上	④緑地	・クロマツ疎林スペース ・ナラノヤエザクラ保全スペース 等

(2) 導入施設の規模

導入施設の規模	
敷地面積	8640.29 m ²
建築面積	約 3,452 m ² (建ぺい率 : 39.95%)
延床面積	約 6,419 m ² (容積率 : 約 74.29%) (地下部1階 : 515 m ² 、地上部1階 : 2,312 m ² 、2階 : 3,301 m ² 、屋上部 : 291 m ²)



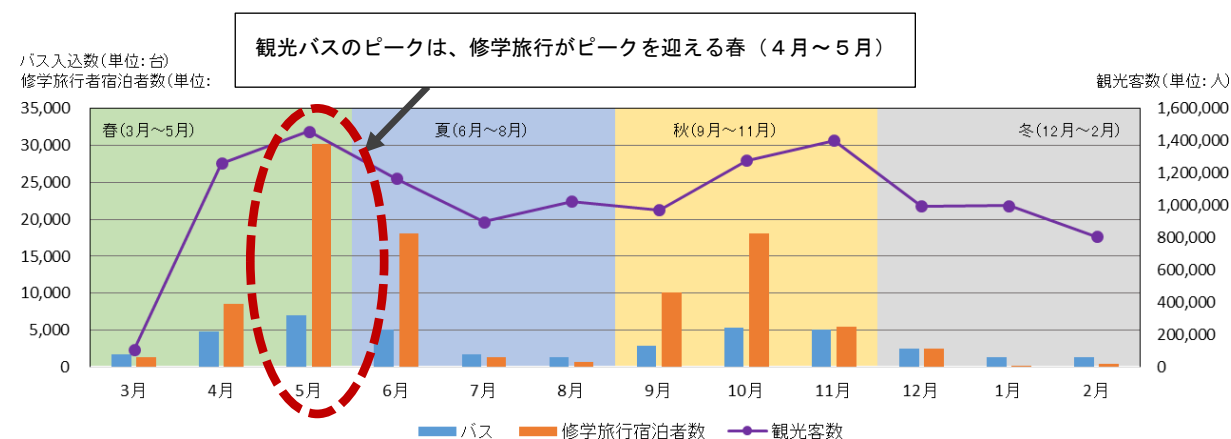
2. 施設規模の検討

2-1. バスターミナル

(1) バスターミナルの利用台数の想定

- ・平城遷都 1300 年祭が開催され、直近 5 年間で最も多く観光バスが訪れた平成 22 年度を目標に、奈良公園周辺の交通システムでは年間計 53,000 台の観光バスの乗降、駐機に対応することを目指す。
- ・奈良公園における 1 日当たりの最大利用台数実績を踏まえ、奈良公園周辺の交通システムは、490 台/日に耐えうる運用が必要であると考えます。

観光バス	最大駐車台数		1日当たりの平均駐車台数	年間総駐車台数
	1日当たりの総駐車台数	最大日		
H22年度	489台	5月20日	144台/日	52,554台
H23年度	490台	5月13日	101台/日	36,818台
H24年度	433台	6月1日	111台/日	40,528台
H25年度	471台	5月26日	125台/日	45,740台
H26年度	470台	5月29日	141台/日	51,389台



「平成 24 年度 来訪者数・修学旅行宿泊者数・バス入込数の推移」
 出典：「奈良市観光入込客数調査報告」平成 24 年、奈良市観光経済部観光戦略課より作成
 ※1 バス入込数は、大仏前駐車場と高畑駐車場の車台数

(2) (仮称) 登大路バスターミナル供用後の奈良公園周辺の交通システムの運用方針

■乗降	○通常時	・(仮称) 登大路バスターミナルを乗降場として利用
	○繁忙時	・(仮称) 登大路バスターミナルと大仏前駐車場を乗降場として併用 ・大仏前駐車場を乗降場とすることで、観光バスの流入を分散させ、大宮通りの渋滞発生を回避
■駐機	○通常時	・高畑駐車場を駐機場として利用
	○繁忙時	・高畑駐車場と大仏前駐車場を駐機場として併用 ・両駐車場以上に駐機バスが必要になった場合に、さらに(仮称) 登大路バスターミナルを駐機場に追加

(3) 施設規模の算定と内容

- ・バスターミナルには、バス乗降場 (5 台分)、バス駐機場 (14 台分)、交通情報発信施設 (約 120 m²) を設けることとした。なお、各施設諸元の算定方法は下記のとおりである。

1) バス乗降場

- ・(仮称) 登大路バスターミナル供用後、新たな渋滞発生を抑えることを前提に、奈良公園周辺の交通システムを円滑に運用するためには、通常時の利用ピーク日に 4.3 台/時、繁忙時の利用ピーク日に 5.1 台/時の乗降バスが必要であると試算した。
- ・このため、バス乗降場には乗降バスとして、5 台分を確保することとした。

区分	乗降バス必要台数の算定
通常時	6,401 台/月 (H26.5) ÷ 31 日 = 206 台/日 206 台/日 ÷ 8 時間/日 ÷ 6 台/時 ^{※2} ÷ 1 箇所 ^{※3} = 4.3 台/時
繁忙時	490 台/日 (H23.5) ÷ 8 時間/日 ÷ 6 台/時 ^{※2} ÷ 2 箇所 ^{※3} = 5.1 台/時

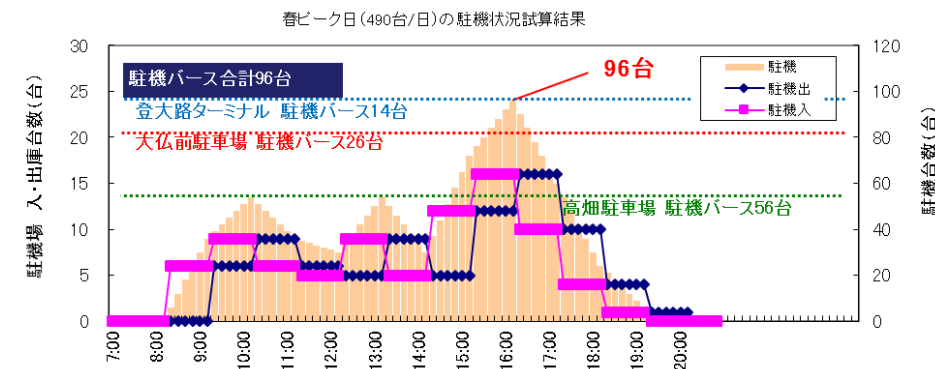
※2 奈良公園の観光バス駐車場予約システムでは 1 台の乗降時間を 10 分と想定。
 ※3 乗降は、運用方針に基づき、通常時は(仮称) 登大路ターミナルのみの 1 箇所で行い、繁忙時は(仮称) 登大路バスターミナルと大仏前駐車場を併用し 2 箇所で行うことを想定。

2) バス駐機場

- ・490 台/日 (H23.5) における最大同時駐機バス数は、96 台であった。
- ・既設の両駐車場 (高畑駐車場と大仏前駐車場) において計 82 台の駐機バスを確保しており、奈良公園周辺の交通システムの円滑な運用に向けて、バス駐機場には 14 台の駐機バスを確保することとした。

$$\text{最大必要駐機バス} = 96 \text{ 台} - 56 \text{ 台}^{\ast 4} - 26 \text{ 台}^{\ast 5} = 14 \text{ 台}$$

※4 高畑駐車場駐機バス数：56 台
 ※5 大仏前駐車場は、計 68 台の駐機バスを整備しているが、高畑駐車場が満車になった繁忙時には大仏前駐車場の一部 (42 バス分) を乗降場に利用するため、大仏前駐車場の駐機可能バスは 26 台となる。



3) 交通情報発信施設

- ・交通情報発信施設には、事例^{※6}を参考に、観光バス駐車場予約システム、現金計算室、料金機械室、保管庫、事務用倉庫、更衣室、詰所等を有する施設として約 120 m²を確保することとした。

※6 「設計要領 第六集 建設施設編」/東日本高速道路 (株)、中日本高速道路 (株)、西日本高速道路 (株)

2-2. ガイダンス施設

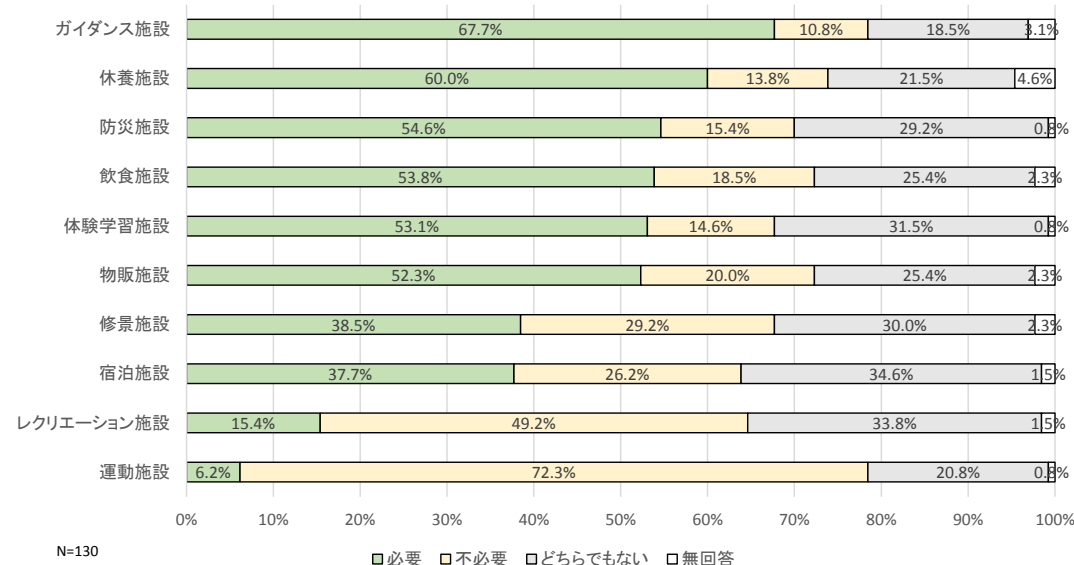
(1) ガイダンス施設の必要性

- ・奈良公園は、名勝地としての風致景観のみならず、東大寺、興福寺、春日大社をはじめとした社寺仏閣、古くから神鹿として愛護されてきた天然記念物奈良のシカをはじめとした野生動物、春日大社の神山として、今もなお原生的な照葉樹林が残る特別天然記念物春日山原始林等、多様な魅力を有している
- ・奈良公園のエントランスに位置する計画地へ、奈良公園に関する情報発信と享受の場としてガイダンス施設を整備することは、来訪者の満足度の向上につながるるとともに、隣接する吉城園周辺等、名勝地の整備・活用にもつながると考える。
- ・下記に示す、奈良公園全体の魅力向上に関する意向調査においても、来訪者のニーズとして、奈良公園のエントランスに位置する計画地においては、情報発信や体験学習が出来るガイダンス施設の提供に対するニーズが特に強いことが伺える。

■平成 22 年度 奈良公園の利用満足度に関する意向調査結果

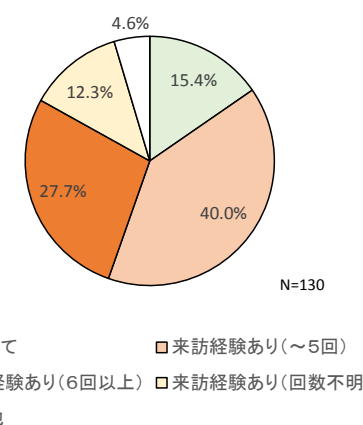
1) 奈良公園の情報発信と享受の場となるガイダンス施設に対するニーズ

- ・奈良公園全体の魅力向上を図るためには、「ガイダンス施設」(67.7%)、「休養施設」(60.0%)、「防災施設」(54.6%)、「体験学習施設」(53.1%)及び「物販施設」(52.3%)の施設の整備を検討する必要があると来訪者の半数以上が考えていることが把握できた。
- ・特に、来訪者の 80.0%が以前にも奈良公園に訪れており、そのうちの 27.7%が6回以上の来訪経験を有しているというリピーター率が非常に高い奈良公園において、また、その来訪目的の大半が「社寺仏閣等の史跡めぐり」(60.8%)である奈良公園において、情報発信施設や体験学習施設においてより魅力的な「情報発信と享受の場」となり得るガイダンス施設(奈良公園の歴史展示・学習スペース等)の整備を検討していくことが求められていることが把握できた。



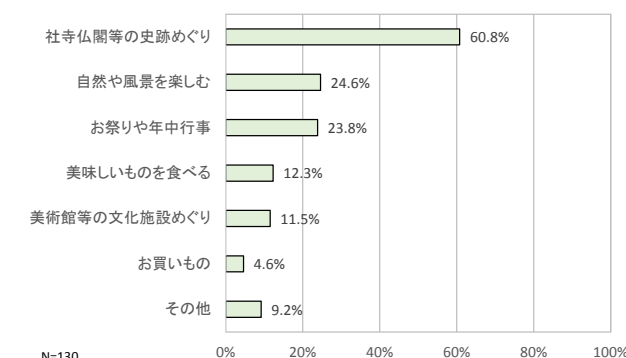
出典：「平成 22 年度奈良公園の利用満足度に関するアンケート調査結果」より作成

奈良公園に必要な施設



出典：「平成 22 年度奈良公園の利用満足度に関するアンケート調査結果」より作成

奈良公園への来訪回数

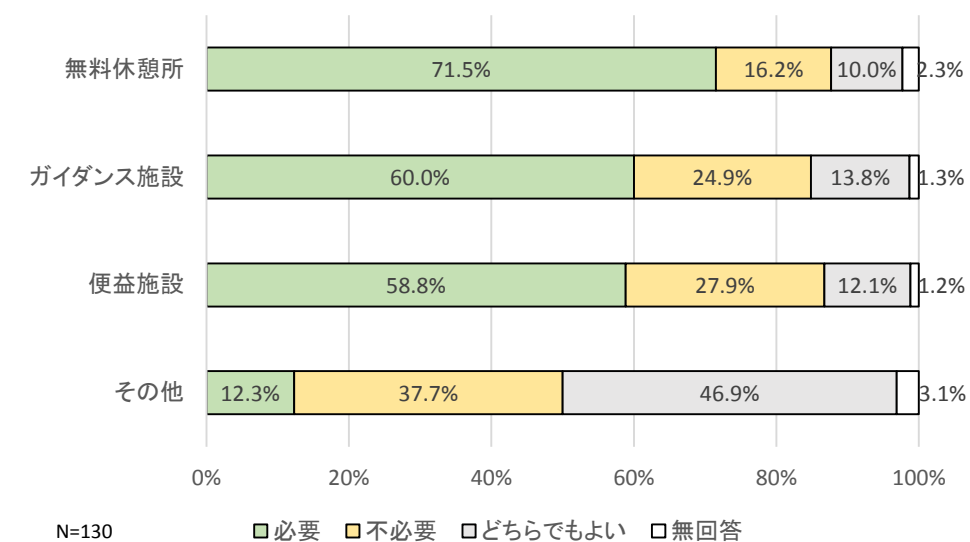


出典：「平成 22 年度奈良公園の利用満足度に関するアンケート調査結果」より作成

奈良公園への来訪目的

2) 奈良公園のエントランスにおけるガイダンス施設に対するニーズ

- ・(仮称) 登大路ターミナルの整備予定地は、奈良公園のエントランスに位置している。
- ・奈良公園のエントランスに必要な施設として、「無料休憩所」(71.5%)に併せて、「ガイダンス施設」(60.0%)の整備を検討する必要があると来訪者の半数以上が考えていることが把握できた。



出典：「平成 22 年度奈良公園の利用満足度に関するアンケート調査結果」より作成

奈良公園のエントランスに必要な施設

(2) ターゲット

- ・ガイダンス施設は、全ての来訪者に奈良公園の情報を発信し、奈良公園の価値をより深く理解いただき、満足ある周遊をしていただけるよう、観光バスで訪れる修学旅行者や近年急増している外国人観光客等の団体利用者と、公共交通を利用された来訪者等、来訪者が利用できる施設とする。
- ・ガイダンス施設には、来訪者の奈良公園に対する利用ニーズ、奈良公園基本戦略における役割を踏まえ、下表に設定したような諸室を設けることとした。

奈良公園基本戦略で ガイダンス施設に求められている役割	諸室の内訳
◇情報発信と享受	歴史展示室（歴史展示、総合インフォメーション）
◇にぎわいづくり	レクチャーホール（イベントスペース、控室、同時通訳室を含む）、
◇周辺環境の向上	エントランスホール、休憩スペース、厨房、ホワイエ、ラウンジ、トイレ、
◇来訪者の満足度の向上	屋上庭園、デッキ、借景回廊

(3) ガイダンス施設の利用者数の想定

- ・ガイダンス施設は、奈良公園のエントランスに位置するとともに、大宮通り及び国道 369 号に面し、車両、歩行者ともに奈良公園及び周辺地域の主要な動線に位置している。
- ・このため、計画地周辺を往来する一日当たりの利用量を、交通量調査等の利用実績等から約 9,500 人/日とし、ガイダンス施設には、その 10%に当たる約 950 人/日が利用すると想定した。

【奈良公園の利用実態を踏まえた利用者数の想定方法】

想定利用者数として、利用実績の平均値を用いることも考えられるが、実態として利用量が平均値を超過した場合、サービスを十分に提供できていない状況にあると仮定されてしまう。このため、通常時、繁忙時等の利用者数の変動も踏まえ、利用者数を想定できるよう、国土交通省「道路設計要領」^{※1}を参考に、年間 365 日のうち 90%に相当する 330 日に対して、サービスが確保されるよう、上位 35 番目程度の利用量を「想定利用者数」とする方法を用いた。

・平成 26 年度（直近）の年間利用のうち、上位 35 番目の利用量

利用実績	日付	台数及び人数	単位数	人数
観光バス利用実績（上位 35 番目）	6 月 6 日	278 台/日	27 人/台 ^{※2}	7,506 人
地下歩道の歩行者利用実績（上位 35 番目）	11 月 22 日	20,518 人/日	10%	2,052 人
合計				9,558 人

・ガイダンス施設の利用者数の想定

1 日当たりの計画地周辺の利用量	利用率	想定利用者数
9,558 人	10%	955.8 人

※1 国土交通省「道路設計要領」第 3 章、幾何構造、3-6 休憩施設

※2 「設計要領 第六集 建設施設編」/西日本高速道路（株）

(4) 施設諸元の算定と内容

- ・ガイダンス施設では、歴史展示室とレクチャーホールが主要な役割を担う。
- ・想定利用者数を踏まえ、歴史展示室を約 760 m²、レクチャーホールは 300 席を有する規模を設けることとした。なお、各施設諸元の算定方法は下記のとおりである。

1) 歴史展示室

- ・歴史展示室については、環境省「自然公園等設計技術指針」^{※3}を参考に、同時利用者数を設定の上、一人当たりの展示面積 4 m²とし、約 760 m²を確保することとした。

【奈良公園の利用実態を踏まえた歴史展示室の施設諸元の算定方法】

想定利用者数 950 人/日 × 一人当たり展示面積 4 m² ÷ 回転率 5 回/日 = 760 m²

※3 自然公園等設計技術指針では、展示に係る基本スペースとともに、それに付随する資料室や倉庫、廊下等のスペースを適宜加算し必要面積を算出するものとしている。

2) レクチャーホール

- ・レクチャーホールについては、団体利用に必要な座席数、具体には、修学旅行生が奈良公園の歴史文化について学び、体験することを目的とした利用を想定し、300 席を確保できる施設規模とすることとした。

【奈良公園の利用実態を踏まえた歴史展示室の施設諸元の算定方法】

- ・平成 26 年度学校基本調査結果^{※4}より修学旅行生の団体利用数を算定
高等学校（全日制）の生徒数 3,231,992 人 ÷ 学校数 4,300 校 ÷ 3 学年 = 250.5 人
- ・引率教師等の同行者数、大規模校等による利用者数の増加を勘案し、レクチャーホールの必要座席数を 300 席に設定

※4 文部科学省

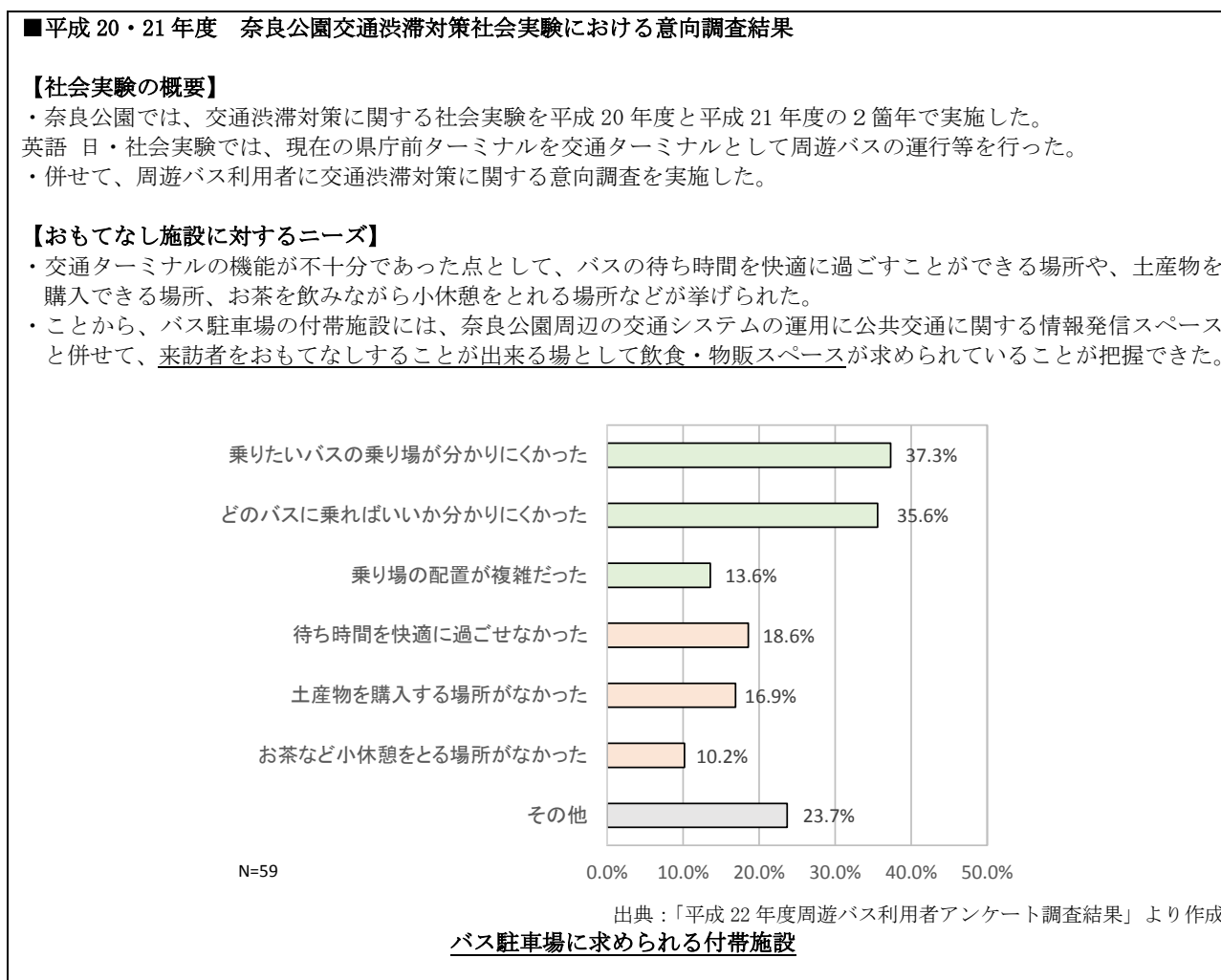
(5) 事業方式

- ・ガイダンス施設は、来訪者に対して奈良公園の魅力を情報提供する施設であることから、採算性を求める施設ではないため、県による整備・運営を計画している。

2-3. おもてなし施設

(1) おもてなし施設の必要性

- ・バス駐車場は、観光バス利用者が最初に奈良公園に降り立ち、奈良公園を周遊した後に、次の目的地へ気持ちよく出発いただき、今後もしピーターとして奈良公園に再訪いただけるよう、おもてなしできる場（おもてなし施設）が必要であるとする。
- ・下記に示す奈良公園周辺における交通渋滞対策の一環として実施した社会実験においても、来訪者のニーズとして、観光バスの待ち時間を快適に過ごすことができる場（おもてなし施設）の提供に対するニーズが強いことが伺える。



(2) ターゲット

- ・おもてなし施設は、観光バスで訪れる修学旅行生や近年急増している外国人観光客等の団体利用をメインとしながら、ガイドンス施設と同様、立地条件及び来訪者の利用動線等を踏まえ、全ての来訪者が利用できる施設とする。
- ・なお、計画地が名勝地であることを前提に必要最低限の規模とする。

(3) おもてなし施設の利用者数の想定

- ・おもてなし施設の利用者数は、ガイドンス施設と同様、計画地周辺を往来する一日当たりの利用量を、交通量調査等の利用実績等から約 9,500 人/日とし、その 10%に当たる約 950 人/日が利用すると想定した。

【奈良公園の利用実態を踏まえた利用者数の想定方法】

想定利用者数として、利用実績の平均値を用いることも考えられるが、実態として利用量が平均値を超過した場合、サービスを十分に提供できていない状況にあると仮定されてしまう。このため、通常時、繁忙時等の利用者数の変動も踏まえ、利用者数を想定できるよう、国土交通省「道路設計要領」^{※1}を参考に、年間 365 日のうち 90%に相当する 330 日に対して、サービスが確保されるよう、上位 35 番目程度の利用量を「想定利用者数」とする方法を用いた。

・平成 26 年度（直近）の年間利用のうち、上位 35 番目の利用量

利用実績	日付	台数及び人数	単位人数	人数
観光バス利用実績（上位 35 番目）	6 月 6 日	278 台/日	27 人/台 ^{※2}	7,506 人
地下歩道の歩行者利用実績（上位 35 番目）	11 月 22 日	20,518 人/日	10%	2,052 人
合計				9,558 人

・おもてなし施設の利用者数の想定

一日当たりの計画地周辺の利用量	利用率	想定利用者数
9,558 人	10%	955.8 人

※1 国土交通省「道路設計要領」第 3 章、幾何構造、3-6 休憩施設

※2 「設計要領 第六集 建設施設編」/西日本高速道路（株）

(4) 施設規模の算定と内容

- ・おもてなし施設は、事例^{※3}を参考に、同時利用者数を設定の上、飲食・物販スペースに必要最低限の客室面積、厨房面積等の合算を算定し、約 700 m²を確保することとした。

【バス駐車場の付帯施設規模の算定方法】

- ・飲食店舗に必要な座席数から客室面積を算定
 想定利用者数 950 人/日 ÷ 回転率 3 回/日 = 必要座席数 316.7 席
 必要座席数 316.7 席 × 一人当たり面積 1.6 m²/人 = 506.7 m²
- ・客室面積から厨房面積を算定
 客室面積 506.7 m² × 0.4 = 厨房面積 202.7 m²
- ・両面積を合算し、飲食面積として算定
 客室面積 506.7 m² + 厨房面積 202.7 m² = 709.4 m²

※3 「設計要領 第六集 建設施設編」/東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）、西日本高速道路（株）

(5) 事業方式

- ・おもてなし施設のうち、飲食・物販スペースは、民間事業者を公募し、県が都市公園法の設置管理許可を与えて運営していくことを想定している。民間事業者を公募する段階において、事業見通しも含めた十分な審査を行った上で最適な民間事業者を選定し運営を行っていく計画である。