


陳 情 一 覧 表

平成 28 年 6 月盛岡市議会定例会 (平成 28 年 6 月 22 日)

受理 番号	受理年月日	陳 情 の 要 旨	提 出 者
4	H28. 6. 15	盛岡バスセンターのこれからを 考えるための陳情書	 盛岡バスセンターから考える会 共同代表 渡辺 敏男 ほか4名

平成 28 年 6 月 14 日

盛岡市議会 議長 菊田 隆 様

盛岡バスセンターから考える会

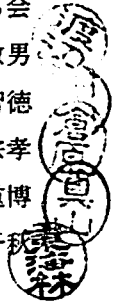
共同代表 渡辺 敏男

細川 智徳

倉原 宗孝

真山 重博

東海林 千秋



盛岡バスセンターのこれからを考えるための陳情書

拝啓 時下いよいよご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、この度の株式会社盛岡バスセンターによるバスターミナル事業廃止とこれに伴う建物等解体について、盛岡市もこれを前提に対処策を検討していることは新聞等の報道で断片的には知らされております。

盛岡バスセンターは、昭和 35 年に開業し、56 年間、盛岡市民、周辺地域の多くの人々に、それぞれの心に残る出来事、物語が刻まれてきた重要な歴史的建築物等です。同時に年々中心市街地から盛岡らしさが消えていく今日、私たちは老朽化を理由に解体することが当然なのか、疑問を感じています。

私たちはこのことについて行った緊急議論により、解体ありきではなく、これからの盛岡にとってどのような施設が必要かを、もっと市民と共に考えるべきだという結論に至りました。

この問題を通じて、バスセンターの建物についてだけではなく、公共交通、中心市街地、観光、景観、そして盛岡の歴史文化の継承などを共に考える経験は、盛岡市の様々なまちづくりにとって有効な機会になると考えるものです。

つきましては、以下の事項を陳情いたしますので、お取り計らいのほど、よろしくお願いいたします。

以上

記

1. 盛岡市には建築物の解体をせずに取得をしていただきたい。

土地取得の交渉のなかで、建築物等の解体は盛岡市側で行うことを申入れ、その際、解体費用については、土地代金から差引き、次の 2. の結論に対する備えとするようにしていただきたい。

2. 盛岡市は、建築物等の詳細な技術的検討を行い、市民的合意を前提に結論を出していただきたい。

3. 以上の件について当会を含む市民と継続的な話し合いの場を持っていただきたい。

資料を添付いたしますので、ご検討の程よろしくお願い致します。

敬具



■盛岡バスセンター50年の価値

まちづくり委員会

渡辺敏男

盛岡バスセンターは1960年4月にオープンした。今年でちょうど56年。3世代以上にわたって市民に利用されてきたことになる。

ガラスカーテンウォールの内側に、昭和の時代の文字が並ぶポスターが透ける。外壁の「バスセンター」の文字も、当時の建築製図で習う表紙文字がそのまま張り付いている。

バス乗り場の屋根を支える鉄骨も、小さいL型鋼を組み合わせたリベット打ち。明治からこの時代までの鉄骨の接合方法で、地上で真っ赤に焼いたリベットを上にいる職人が空中で受け、部材にはめて固定する。技術の変わり目を見せてくれる。向かいのバス車庫の屋根も同じである。

内部は待合室の回りに、物販と2階にあった飲食を1階に集約して屋台のように雑然と並ぶ。実に、自然発生的な、日常の時間を積み上げたにぎわいを生み、全体的に50年前からの時間が詰まっているように見える。

戦後の盛岡の街づくりは、空襲で被災した駅前の戦災復興で始まった。51年には駅前広場と開運橋まで歩道付きの30m道路が生まれ、旧市街地を盛岡駅から大通と肴町地区、さらに明治橋までを結ぶ幹線道の整備が始まった。

しかし、大通から肴町地区へは盛岡城史跡があり、迂回しないと行けなかった。亀が池の埋め立てが必要であったため、一時は文部省から史跡指定取り消しという懸念もあったが、53年開運橋、56年中ノ橋の架け替えで肴町とつながった。

中ノ橋からは肴町は行き止まりT字路であったが、ここを突き抜けて、バスセンター開業に合わせて明治橋からの13m前後の歩道付き道路で結ばれた。

この道路は、城下町の町場を横断して、昭和に開発された大通りと結び、旧城下からの町場の破壊を最小限に道路を通し、盛岡駅—河北—河南—明治橋の中心部を結んだ。

その中心的位置にバスセンターは開業した。

遠距離交通の鉄道に対して、近距離の地域内交通は人力車、客馬車から始まった。バスは1913（大正2）年、盛岡—宮古間にイタリアから購入し導入された。タクシーは15（大正4）年に1台の外車から営業を始めた。

その後市内のバス会社は8社に上ったが、中でも高橋佐太郎によって24（大正13）年に設立された盛岡市内乗合自動車は「駅、内丸経由—八幡宮」「大沢川原、紺屋町経由—上ノ橋・農工銀行」の2路線を1区間10銭で始めた。しかし戦時統制で合併してすべて岩手中央自動車に統合された。

戦後に中央バスに名を変え、昭和30年代にはほぼ市内全域を11路線の市内バス路線がカバーしていた。

老舗川徳はこれに合わせて隣接地を買収し、角地に3階建てのビルを建設。間もなく5階まで増築して、展望台、遊園地を持つビルに変わった。松屋百貨店、川徳グル

ープを核店舗にした光ビルも含めて肴町周辺の黄金期を迎えた。

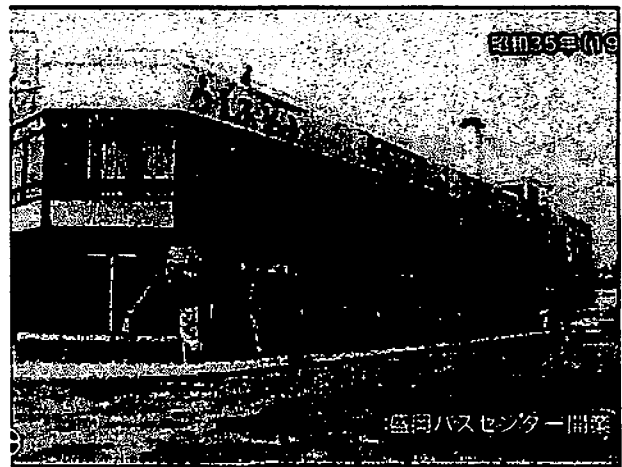
バスセンターは、自動車ターミナル法施工後の全国初の施設。スイッチバック式の8レーンに国鉄バスを除く盛岡発着のすべてのバスが乗り入れた。

現在の建物は3階建てだが、当初は2階建て鉄筋コンクリート造り。バス車庫を挟んでガラスカーテンウォールで、外部に開放されたモダンデザインの潮流をひく建物であった。将来の増車を見込んだ規模を想定してつくられたことで、現在でもちょうどよい規模という。

この時代、全国各地にバスターミナルが建設されたが、使う側に優しいスイッチバック方式は、使う側に機能的で効率的なバス乗場が変わっている。

環境問題とエンドレスな道路拡幅問題の中で、都心部の公共交通としてバス交通が注目されている。「50年を超える現役」としての価値も加わる。これまで何度も建て替えの構想があったが、今回こそ修理して残し、周辺を整備するという議論になってほしい。

ちなみに登録文化財制度の基本的要件は築50年以上である。耐震上建物を軽くするために3階増築部を取って当初の2階建にして、全体を修理して現役のまま「登録有形文化財」することも考えたい。



IBC岩手放送アーカイブより



盛岡バスセンターの歴史的価値と 保存活用

盛岡商工会議所
まちづくり委員会
渡辺敏男



開業当時の映像より
現在に比べてモダンな建築であることが判る。

昭和35年(19)

盛岡バスセンター開業

昭和35年(19)

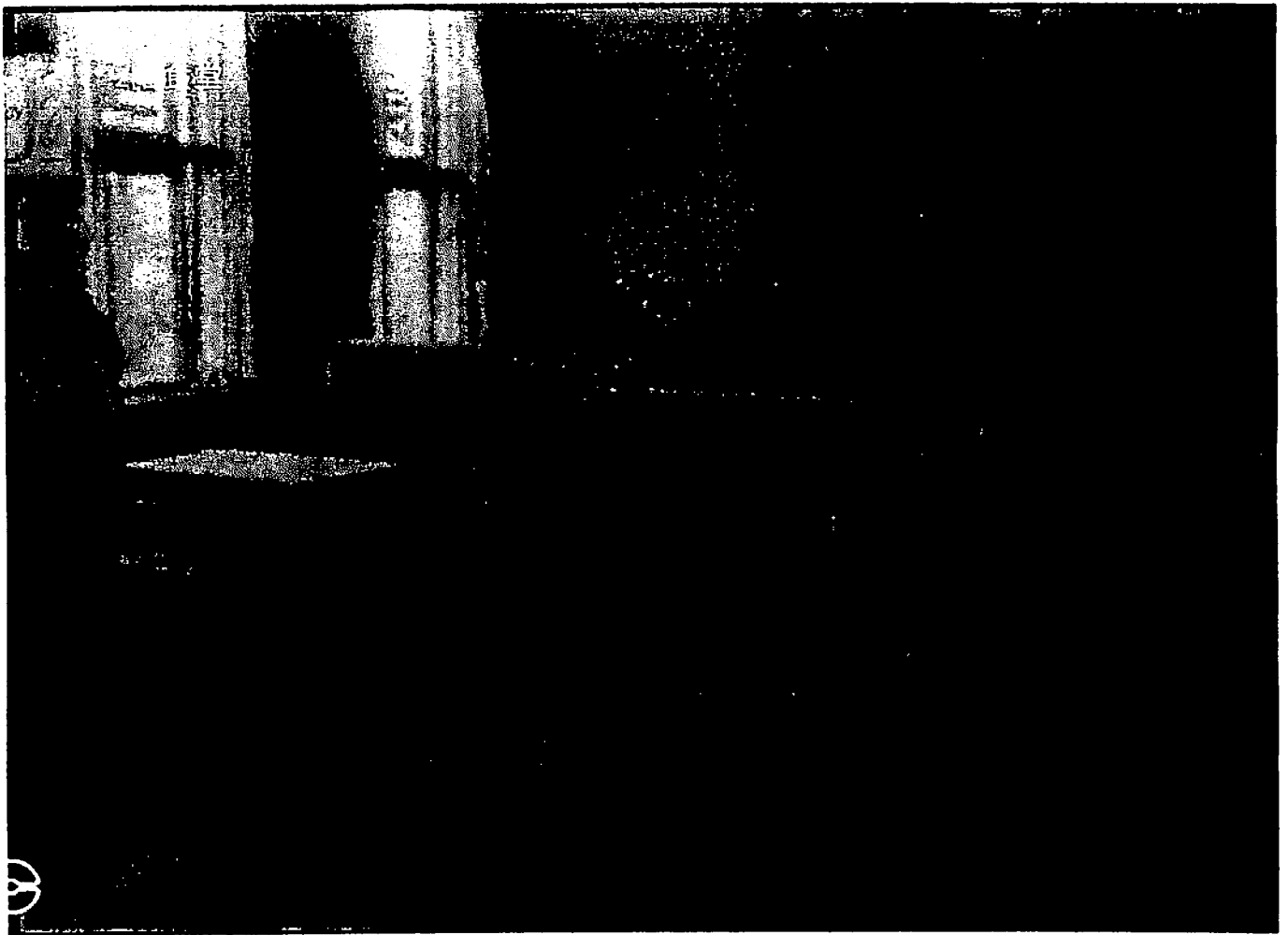


内外が透けて見える
ガラスカーテンウォール
文字裏にネオン照明



開業後の1階待合室





この時代の背景

戦後が終わって、新しい基盤整備が整う

昭和 30年～40年 集団就職45,000人

32年 官公庁団地指定
37年市庁舎、40年県庁舎新築

37年前後 民間モビルラッシュ

34年11月 盛岡民衆駅誕生、地下1198m²に56店舗
国鉄1億3千万円、県市会議所5千3百万円ビル会社に出資

35年4月 盛岡バスセンター誕生

39年 東京オリンピック

40年 東北本線複線化、電化、電車特急やまびこ
グランドホテル開業

44年 盛岡バイパス

45年 いわて国体

■自動車時代とバスの衰退

25年県内 車3400台

35年23,000台

45年157,000台(50年300,000台)

45年 盛岡中央バス倒産国際興業に譲渡



盛岡バスセンター



盛岡民衆駅



昭和20年5月10日盛岡駅前空襲
 21年10月被災都市指定、復興地区画整理
 駅前開運橋幅員30m
 開運橋～夕顔瀬橋15m、駅前広場27年
 25年（他が池の一部13mに埋立て、
 益ビル前～桜山境内26年文化庁文化財
 保護委員会から史跡取消で大きな議論。
 滯き検案
 28年 開運橋架け替え、31年中ノ橋14m
 33年 内瀬橋幅員22m、夕顔瀬橋15m
 41年ハイパス接続着手、42年完成

大通り開発
 菜園昭和4年

25年～28年

開運橋28年

中ノ橋31年

明治橋まで
 35年

駅前～開運橋
 21年～27年

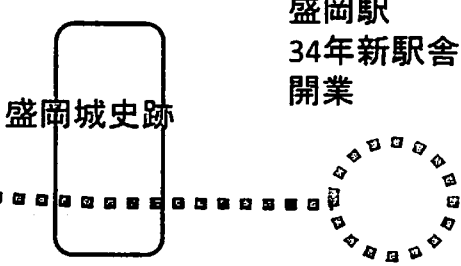
戦後、最初に着手
 盛岡駅～バスセン
 ター～明治橋
 (都市計画道路)

昭和23年航空写真



市場 明治橋

戦後初の
 盛岡駅～明治橋線
 都市計画道路事業



昭和41年9月30日3階増築



51年5月写真

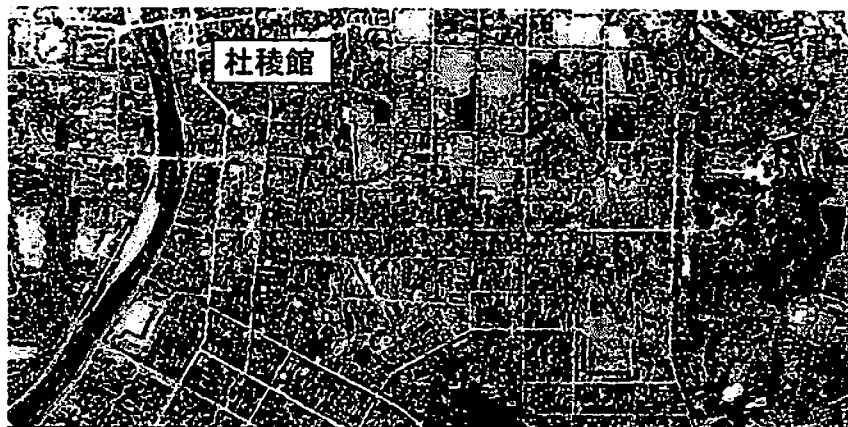
慶応元年
(1865)



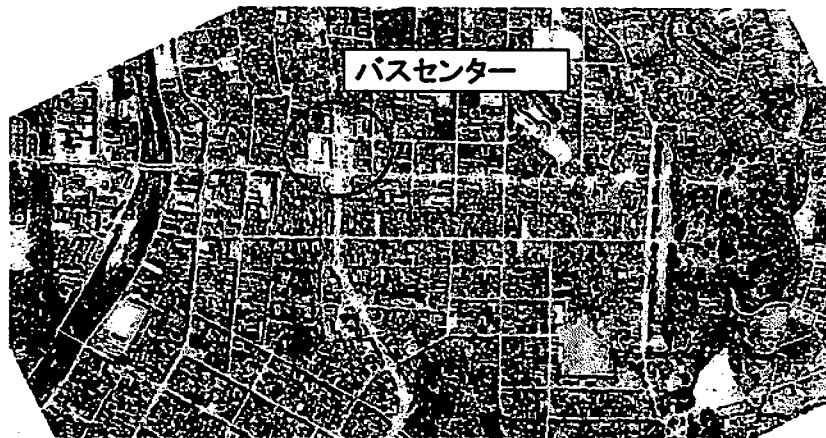
明治43年
(1865)



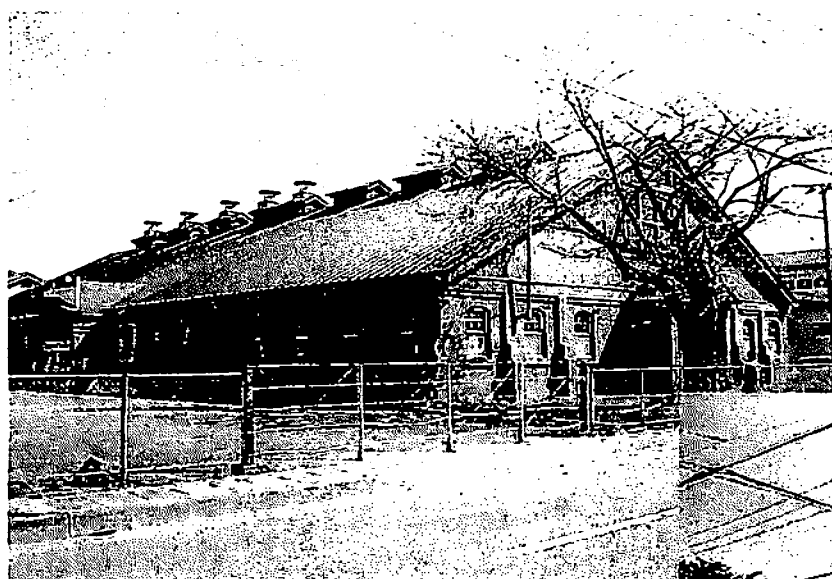
昭和23年
(1948)



昭和40年
(1965)

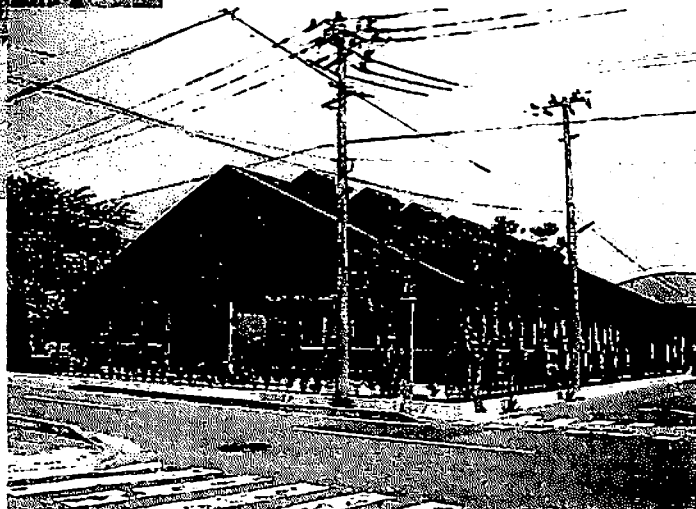


近年の動向—保存活用・盛岡市



修理前

修理後(保存活用)



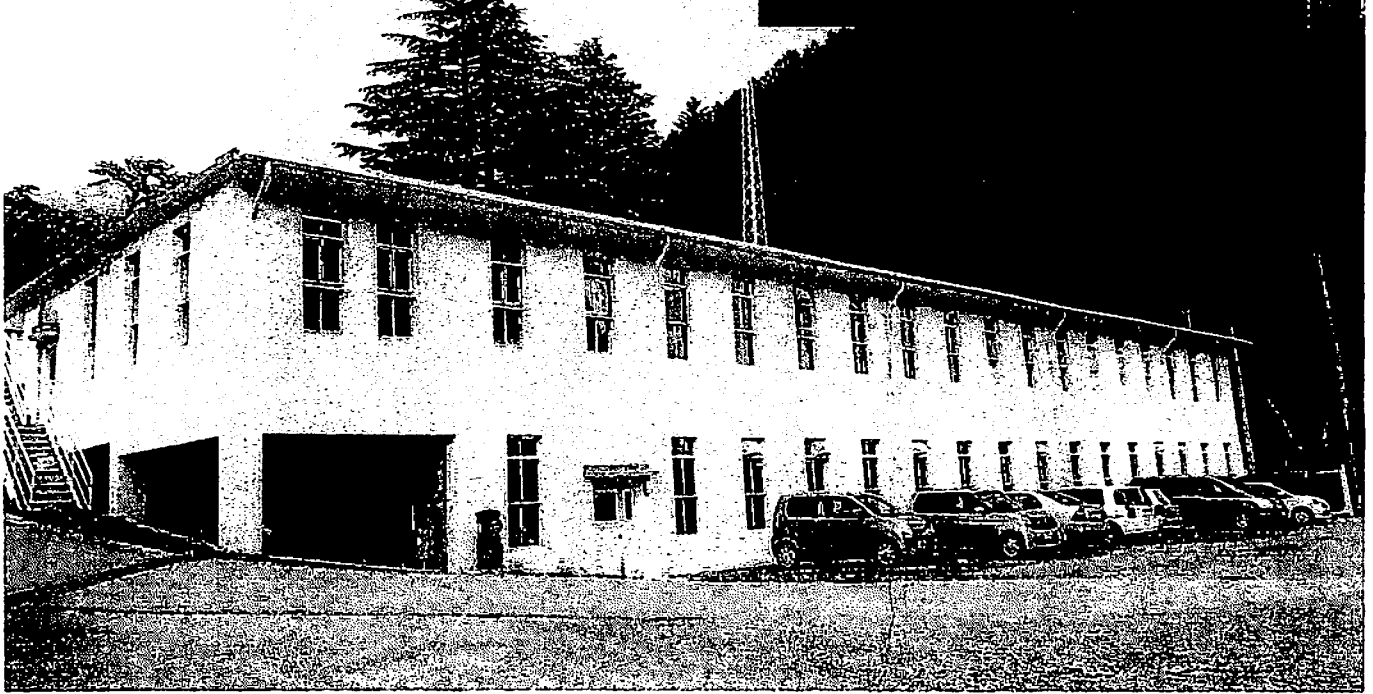
近年の動向—登録文化財

旧釜石鉱山事務所

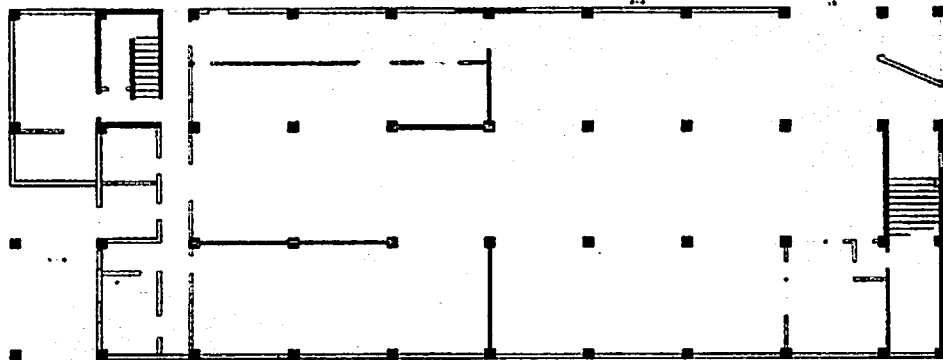
昭和26年：築1階743㎡延面積1438㎡

平成25年度登録文化財

修理・耐震補強・平成27年



釜石鉱山事務所耐震補強



— RC壁新設箇所

1階

第IV-6図 RC壁新設予定箇所

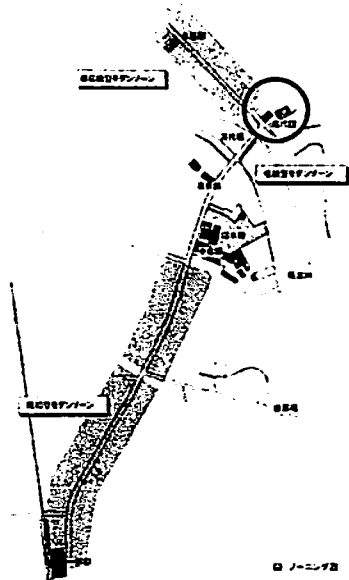
近年の動向—登録文化財

一戸町まち中再生・萬代館

平成21年修理・昭和32年

1階376㎡ 延面積555㎡

平成28年3月答申：登録文化財



近年の動向—文化財調査

■近現代建造物緊急重点調査事業始まる

戦後から20世紀末までを中心に、
20世紀に造られた優れた建築物や
土木構造物(近現代建造物)を文化財として
適切に保護していくための調査が始まる。

文化庁は、2015年度に調査手法の確立を目的として
モデル調査を実施し、保護すべき建造物の評価基準案と
今後の調査実施計画を作成し、今年度から全国調査が
始まる。

都市計画道路の見直し

東側道路が、4車線から2車線に見直された。
従来の何回か作成された計画案は、4車線の拡幅を理由
に解体としていた。

<昭和61年に採定した将来道路網計画>



図12 中心部における昭和61年採定の将来道路網計画

<今回の見直し結果>

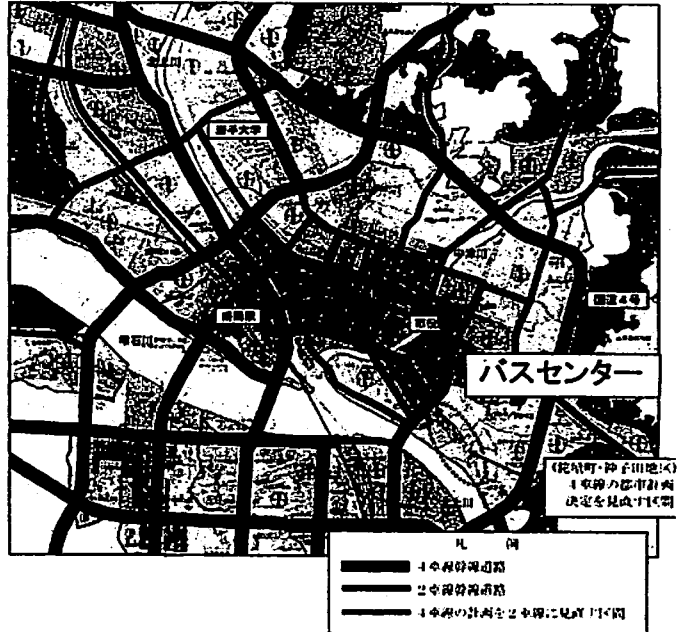
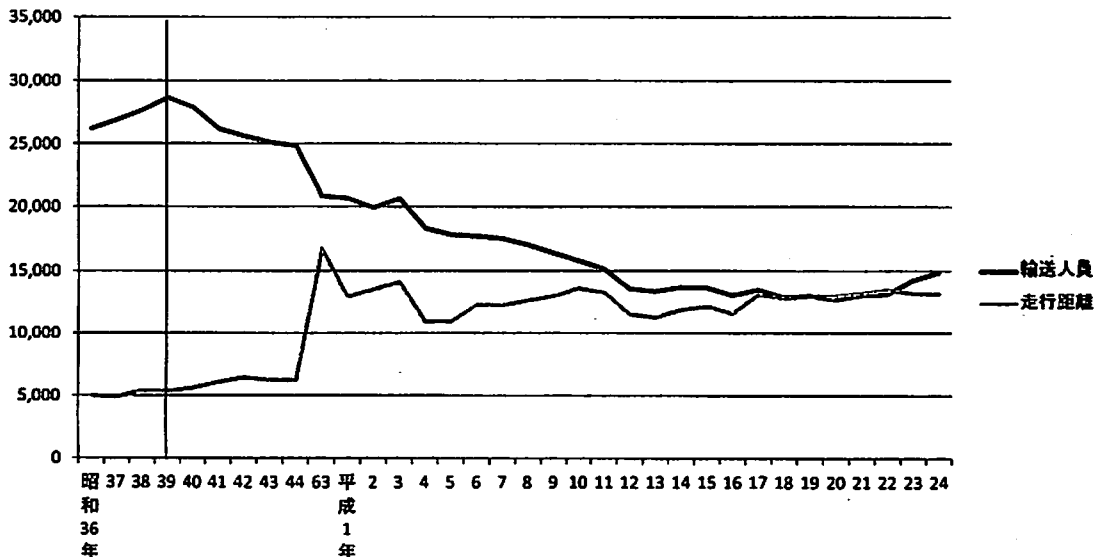


図13 中心部における将来道路網計画見直し結果

バス輸送人員 ピークは昭和39年、現在はその約半分



①バスセンター機能の現状と課題

a.現状

- ・ 盛岡バスセンターでは現在255本のバスが発着している。この他、アルヴェール前、中三デパート前、飛鳥三共プラザ前、新明町の4ヶ所で合計1,052本のバスが利用しており、東口駅前広場と共に都心系統を中心とするバス発着の拠点となっている。
- ・ 盛岡バスセンターには国道106号側の北口から約2/3が入り、南大通の南口から約1/3が入ると共に全てのバスが出ている。

■発着は約250台
通過、約1,000台

発着と通過タイプを別に考えるとほぼ現在は満足している。問題は、路線の複雑さ、判りにくさに問題がある。

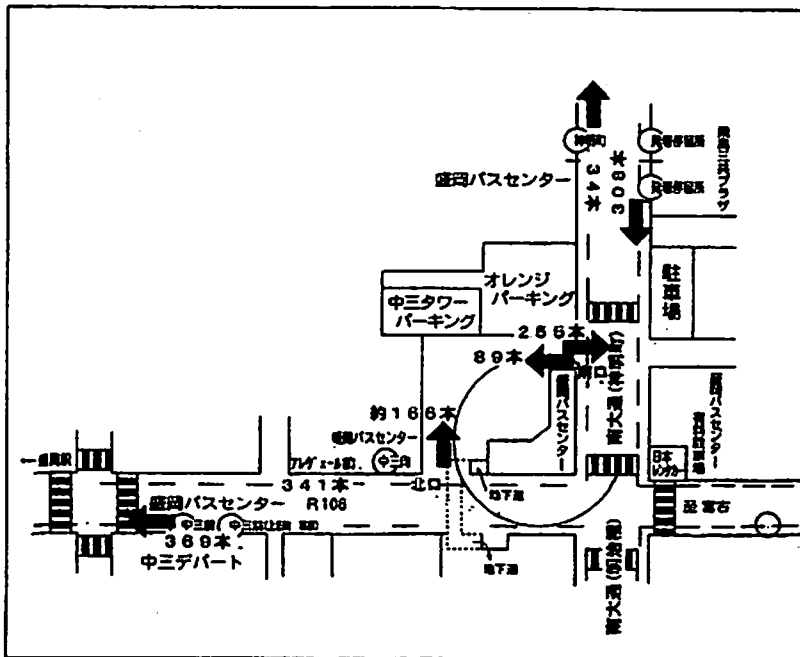


図1-2：周辺のバス運行状況

- バスセンターは最大ピークを想定して造られた。
- スイッチバックはコンパクトで、利用者には移動距離が短く便利
- バスセンターは十分機能を果たせる。
- むしろ、路線の複雑化
通過バスと発着バスの混同

表1 事業区域とバスセンター基本機能

視点	A案：最小エリア、スイッチバック式	B案：中間エリア、アイランド式	
事業区域	最小エリアのケース（約4,158㎡）で対応可能	中間エリアまたは最大エリアのケース（約3,953.7㎡～7,729.7㎡）となる	
バスターミナルとしての機能	ターミナル容量	○ バスバス9台、待機バス10台の確保が可能	○ バスバス9台、待機バス10台の確保が可能
	円滑性	△ バスバスがスイッチバック方式となる △ 計画道路の整備により出口での右折が阻害される可能性がある	○ バスバスがスルー式（アイランド式）となる ○ 計画道路が整備されても出口での右折は確保しやすい
	乗り換え利便性	○ 一ヶ所にコンパクトにまとまる。国道側のバス停への乗降も同一平面で可能	△ 一ヶ所になるが、やや広くなる。国道側のバス停へは、一旦2階レベルに上がり換ることとなる
	安全性	○ 完全な歩車分離が可能	△ 2階レベルに上がることで完全な歩車分離が可能だが、1階でバス通過を横断する利用者が出る恐れがある
	快適性	○ 十分な待合室、サービス施設の確保が可能となる	○ 十分な待合室、サービス施設の確保が可能となる
	運営費削減	○ バスターミナル部分がコンパクトとなり、店舗等として活用できるスペースは広がる	○ 1階レベルはアイランドと店舗部分が混雑になるが、上層では店舗等として活用できるスペースは広がる
	まちの連続性	○ 計画道路に面した逆し字交差点の施設配置で、まちの連続性に貢献する	△ 計画通りに面した施設は可能だが、明瞭可視はまち並みが途切れる
その他	駐車場の確保	○ 隣接地の駐車場との連携により対応可能	△ バスセンター内での確保は敷地広さが重要。隣地駐車場による対応も必要となる
	事業の持続性	○ 地権者数が限られ、現状は平野駐車場として利用されており、早期事業化が期待できる	△ 地権者数が増大するとともに、既存施設も多く、補償費などの増大が懸念される

B案の場合、アイランドが大きくなり、まちの連続性の確保やアイランドへの利用者の確保等に難がある等から、A案を基本に構想案を検討したい。

■ 休行口用の快活

昭和41年の3階増築部を解体(減築:荷重減)して創建時の2階建てに戻す

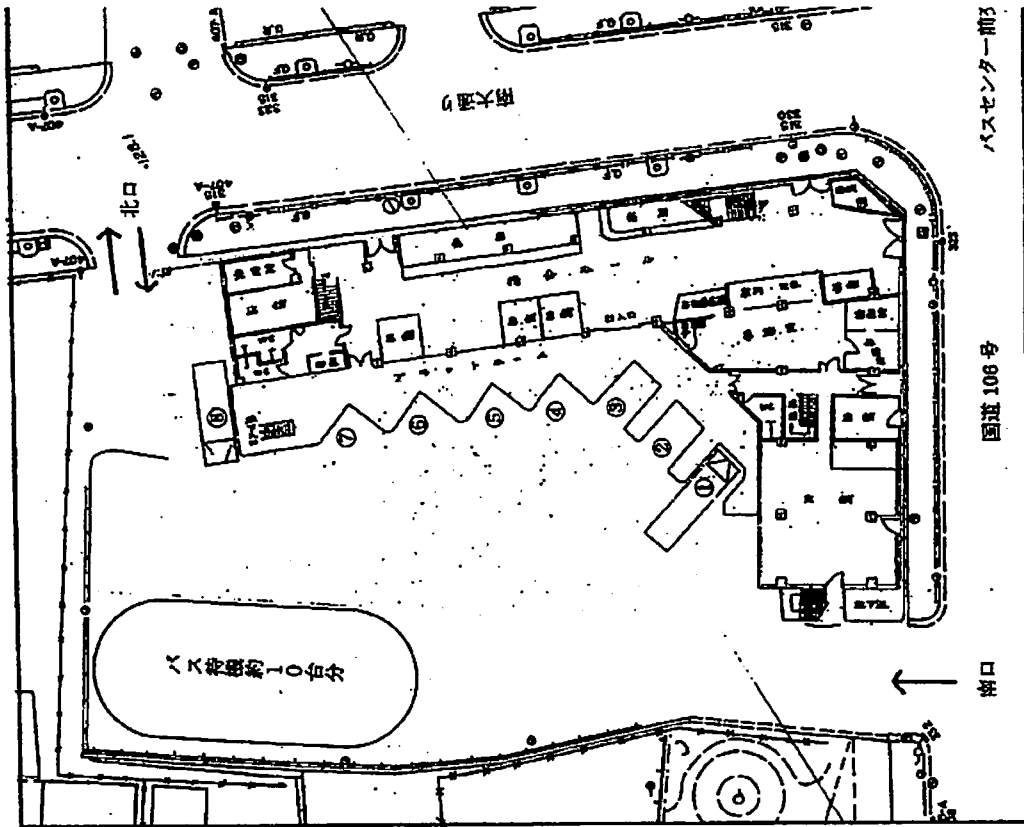
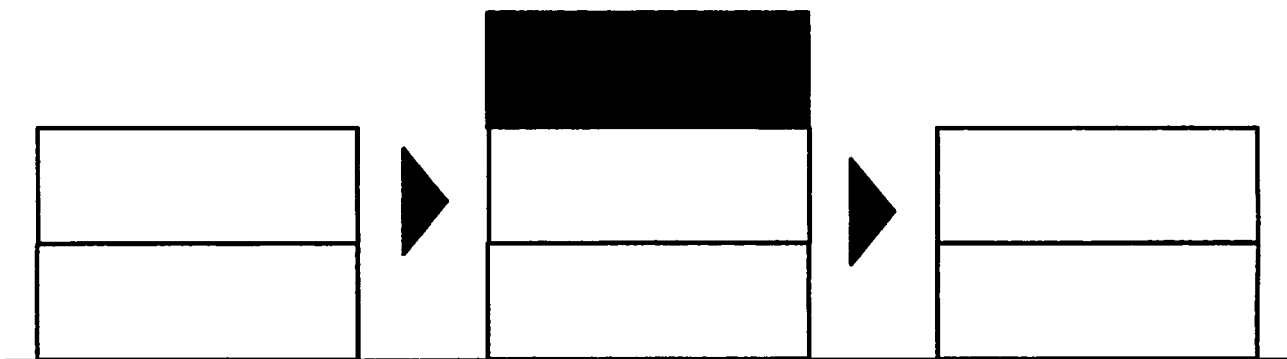


図2-17: 新宿バスセンター建設平面図

減築して耐震安全を確保



昭和35年開業

昭和41年3階増築
現在

減築・保存活用
■ 建物荷重軽くする。
■ 増築は別棟

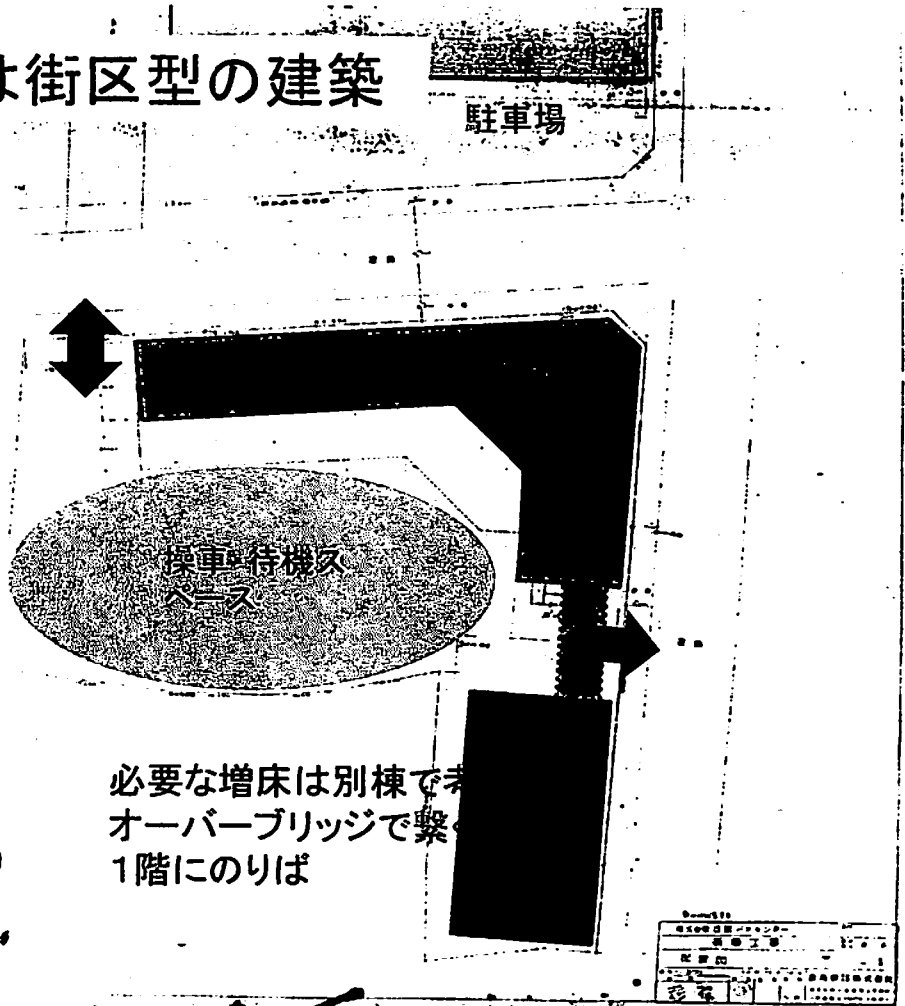
■バスセンターは街区型の建築

新道路に対して
セットバックしないで、
町並みが連続するこ
とを意識して建築され
ている。

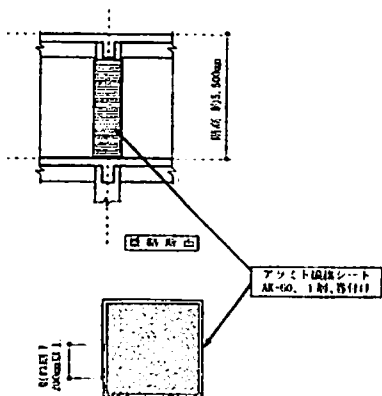
当時の市街地の町並
みは、町家型の連胆
する街区型を形成し
ていた。

直角で無い角度でL
型に配置。

現在、景観法の時代
では、重要な方法。



耐震診断(1次診断)



【構造耐震指標】

RC・SRC 簡易診断プログラム Ver.5

建物概要
 建物名 盛岡バスセンターY方向
 所在地 岩手県盛岡市神明町33番地
 施工者 株式会社盛岡バスセンター
 設計年 1959 竣工年 1959

建物規模
 構造種別 RC造
 階数 地上 3階、地下 0階、階数 3階
 延床面積 991㎡ 柱床面積 1,200㎡
 柱間高さ 3,200mm 軒高 3,200mm
 スパン数 横断方向 3 直交方向 3
 標準スパン 横断方向 3,600mm 直交方向 5,400mm

材料種別
 コンクリート Fc= 14.0 (N/mm²)
 鉄筋 Sy= SP235, Sy= SP235

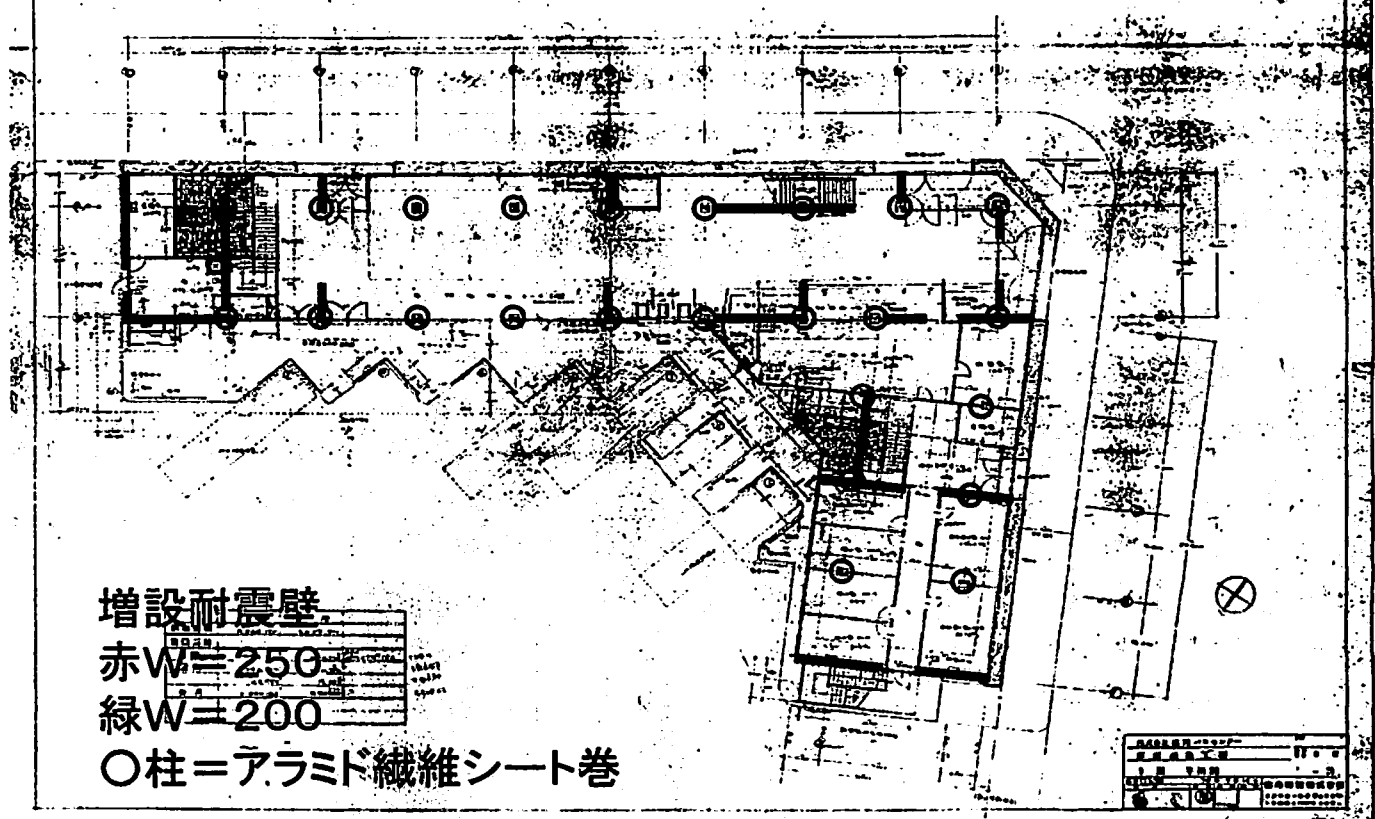
診断次数 1次診断
 診断日 2007.8.29

柱補強
+耐震壁の増設

建物名	盛岡バスセンターY方向					建設年	1959	
所在地	岩手県盛岡市神明町33番地					診断年	2007/8/29	
診断次数	1次 構造性能判定指標 Iso=Es × Z × G × U=0.4							
階	タイプ	C	F	Es	SD	T	Is	判定
2	楕円柱 柱 壁	0.27 1.31	1.00 1.00	1.22	0.97	0.80	0.95	OK
1	楕円柱 柱 壁	0.18 0.94	1.00 1.00	1.06	0.97	0.80	0.83	OK

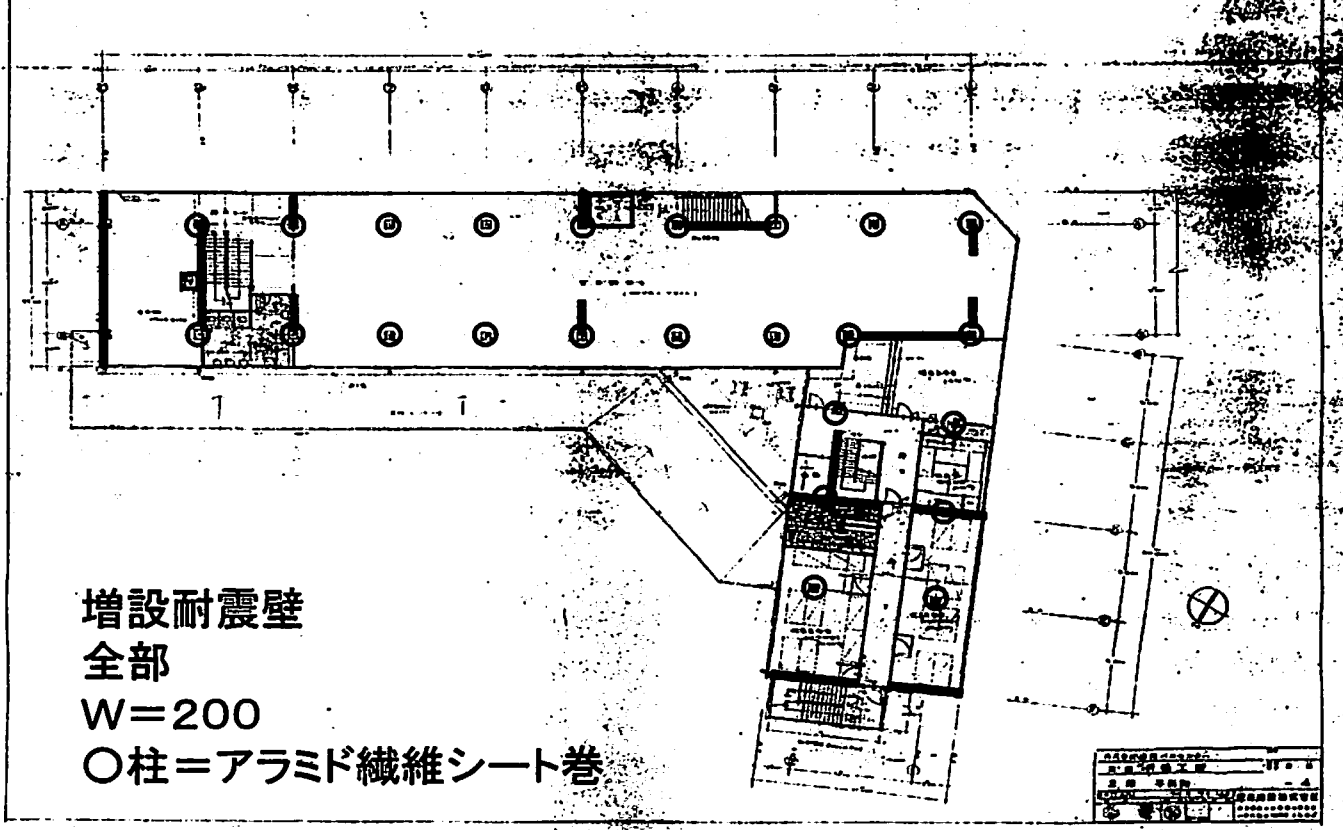
* ()内は補強性を要した場合は

耐震診断(1階補強図)



増設耐震壁
赤W=250
緑W=200
○柱=アラミド繊維シート巻

耐震診断(2階補強図)



増設耐震壁
全部
W=200
○柱=アラミド繊維シート巻

建築コスト—同規模新築と修理比較

■新築

1階995㎡ 300坪

2階795㎡ 240坪

RF30㎡ 9坪 計1820㎡(550坪)

新築の場合坪75万円 41,250万円 →事業費5億円

■修理・再生

内容耐震補強	耐震壁	1,300万円	補強工事
	柱補強	1,950万円	
	3階解体	1,750万円	
		小計5,000万円	
新規設備工事		12,000万円	新築と同じ
再生内外装工事		12,000万円	同上 再生工事
仮設共通仮設		2,000万円	
経費		3,000万円	
		合計 34,000万円	→事業費4億円

物語を継承する

新築ではできない歴史文化を継承する

- この10年間、親会社に振り回され、修理等ほったらかしてきた老朽化
- 耐震性が低いのは築年を考えれば、誰でもわかる。
どの程度で、補強にどのくらい掛かるのかほんとうに検討したのだろうか。
- 新しくするのは安易です。ここが持つ物語を大切にすべきです。
- この建築物は、現在の姿より、もっとモダンな建築です。

- ・建築して56年、戦後復興から近現代という大きな変化の時代に、バスセンターとして多くの地域の人々の記憶とともに生きてきた。
- ・34年の盛岡駅の民衆駅開業、翌年のバスセンター、戦後発の都市計画道路の完成で、近現代への出発をしるした。肴町商店街もピークを迎える。
- ・盛岡から二代目社長を生んだ鹿島建設は、遅れていた設計部をその後の「カジマデザイン」になる草創期の設計集団です。
- 登録文化財への登録
- ・地域の歴史的生活文化として貴重な建物
- ・自動車ターミナル法第1号でその後の建築の見本となり、利用者にやさしいスイッチバック方式が貴重。使う側の機能が優先され、姿を消していった。
- 観光資源である。
- バスセンターとして十分機能する

盛岡バスセンターの存続と機能維持 に関する新しい事業形態の提案

株式会社 恵PCM 細川智徳

盛岡バスセンター機能維持に関する 新しい事業形態の提案

背景①: 盛岡バスセンターは建設当時より中心市街地の交通機能として、盛岡市全体と広域交通を結ぶ要としこれまで役割を果たしてきた。

背景②: 環境配慮から公共交通が果たす役割は拡大しており、また高齢化社会による交通弱者は急増する中、現在位置は地理的に高齢化が顕著である場所であることから、バスセンター機能を維持する必要性は大きい。

目的: これらの背景から、盛岡バスセンターの機能を維持することは、今後の盛岡市の中心市街地を活性化する上でも大変重要であり、この実現に向けて、新しい事業方式を提案する

新しい事業形態に関する事業概要 ならびに近況動向と検討課題

事業(施設整備)概要

- ① 既存建物解体・建替えをとまなわない既存建物を維持した改築工事
- ② 改築費は4～5億円程度を想定(外構含)、区画整理事業は想定しない
- ③ 新たなバス事業サービスと収益性事業の確立

近況動向

平成28年3月:株式会社盛岡バスセンターが再整備事業より撤退、9月末でバスセンター事業を廃止

平成28年5月:同社がバスセンター建物を解体後、盛岡市が跡地を購入し(購入費5億円を想定)。土地取得後の活用策(施設整備)、新事業会社等のと具体的案は今後決定する

検討課題

盛岡バスセンターからの経営権移管方法、既存建物解体方針転換合意形成
新事業会社設立における出資者方法

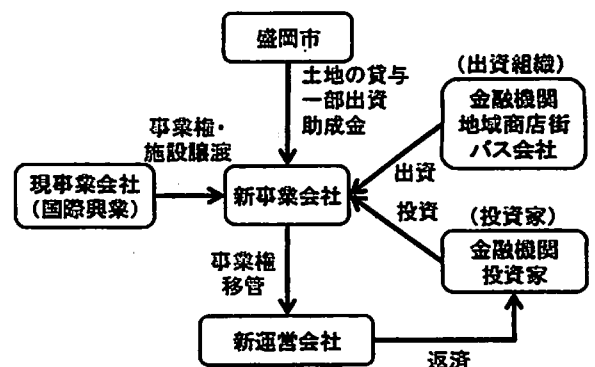
民間主導による事業体設立方式

完全民間形式

- ① 事業を引継ぐ新事業会社設立
事業会社:地域有志(商店街)
出資:金融機関、地域商店街、バス会社
- ② 国際興業から新事業会社へ施設をならびに事業権を譲渡
- ③ 市が土地を取得し、事業会社に土地を貸与する(定期借地権)
- ④ 事業会社が新たなサービス事業の確立と施設改修(新施設の建設)事業を行なう
- ⑤ 新運営会社を設立し、事業権を移管する
(事業が起動に乗る2年後を目処とする)

事業スキーム

(完全民間形式)



課題と前提条件

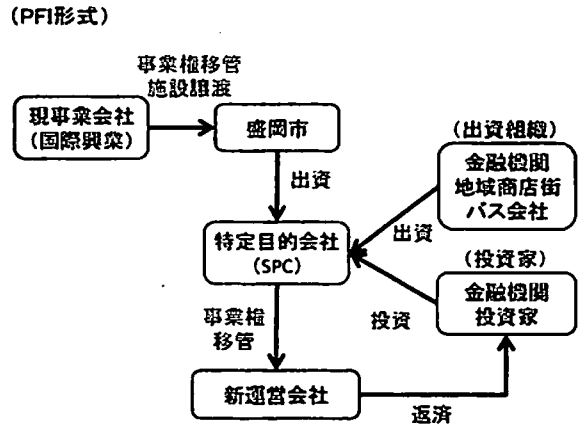
- ◇ 市による土地の買取ならびに出資について、市議会より承認
- ◇ 国際興業が事業権の移管ならびに施設の譲渡に同意すること
- ◇ (有志による)事業会社をどの様に設立するか

官民協働によるPFI方式

PFI方式の流れ

- ① 盛岡市が土地を取得。
- ② 国際興業より、事業権と施設を譲受ける
- ③ 特定目的会社(SPC)を設立、市からSPCへ土地の貸与ならびに事業委託。
- ④ 市および金融機関等がSPCへ出資
- ⑤ SPCによる新たなサービス事業を確立と、施設改修(新施設の建設)事業を行なう
- ⑥ 市が新運営会社に事業権を移管するまたは委託運営を行なう。
(事業が起動に乗る2年後を目処とする)

事業スキーム



課題と前提条件

- ◇ 市によるPFI方式による事業引継ぎの同意を得る必要がある
- ◇ 市による譲受けと出資について、市議会より承認を得る必要がある
- ◇ 国際興業が事業権の移管ならびに施設の譲渡に同意すること

新事業会社設立による施設整備と効果

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">(株)盛岡 バスセンター</div>	新事業会社設立	(施設整備費)
	出資者: 金融機関 地域商店街 バス会社 ファンド会社 借入: 金融機関 組織: 新まちづくり会社 役割: 施設整備事業、新たなバス事業サービスと収益事業の確立	助成金: 2.億円 出資金: 1億円 借入金: 1億円 ※総額4億円想定
		(事業収益)
		テナント収入 駐車場事業

施設改築整備による効果

- 貴重な歴史遺産保存、新たな交通拠点整備
- 施設維持における新しい方式としてのPR効果
- 観光客数増加による集客増が見込める

収益性の向上

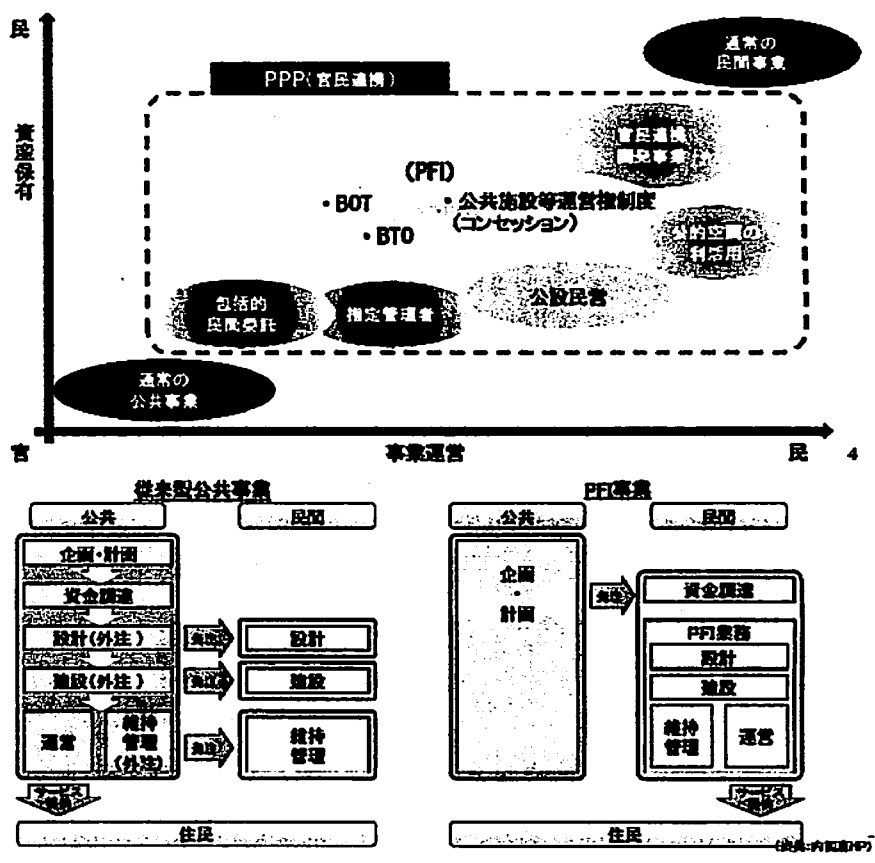
(参考) 民間活用手法PPP(PM/CM)とPFI

PPP (PM/CM) とは

Public Private Partnership の通称で、公共サービスの提供において、何らかの形で民間が参画する手法を幅広くとらえた概念。
PM(Project Management)や**CM(Construction Management)**はこの代表で、PFIもこの手法の1つ

PFIとは

Private Financial Initiative の通称で、PPP手法の1つで、特に民間資金を活用し、公共施設等の建設、維持管理、運営等を経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法

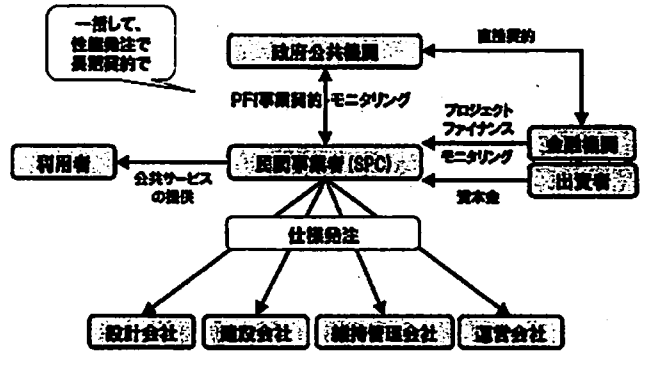
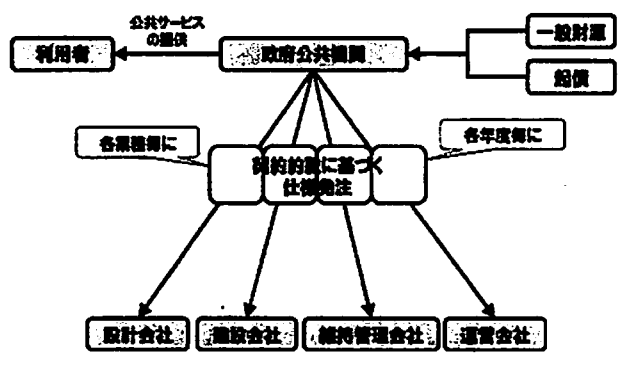


(参考) 民間活用手法PFIの事業スキーム

【参考】従来方式の基本的な事業スキーム

【参考】PFI方式の基本的な事業スキーム

国土交通省



- PFIでは民間事業主体 (SPC)を設置し、行政はこれとPFI契約を締結
- SPCは行政に替わって、出資・融資により事業資金調達を実施
- SPCが事業主体となり、建設事業 (設計・施工) と運営維持管理を行なう
- 事業資金については、「延べ払い型」(サービス購入)、「施設運営権制度型」(混合型)、「利用料金費用回収型」(独立採算型)などに分かれる
- PMやCMの場合は、行政側の事業計画・運営支援を実施する (委託契約)