



まちの拠点形成と公共交通手段強化に向けた交流施設併設型バスターミナルの運営と有効活用に関する考察：兵庫県加東市の「にぎわい交流施設halK」を事例として

細見, 佳乃子
太田, 尚孝

(Citation)

兵庫地理, 69:47-60

(Issue Date)

2024

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100489581>



まちの拠点形成と公共交通手段強化に向けた交流施設併設型

バスターミナルの運営と有効活用に関する考察

—兵庫県加東市の「にぎわい交流施設 ha1K」を事例として—

細見 佳乃子・太田 尚孝

I. はじめに

1) 研究の背景

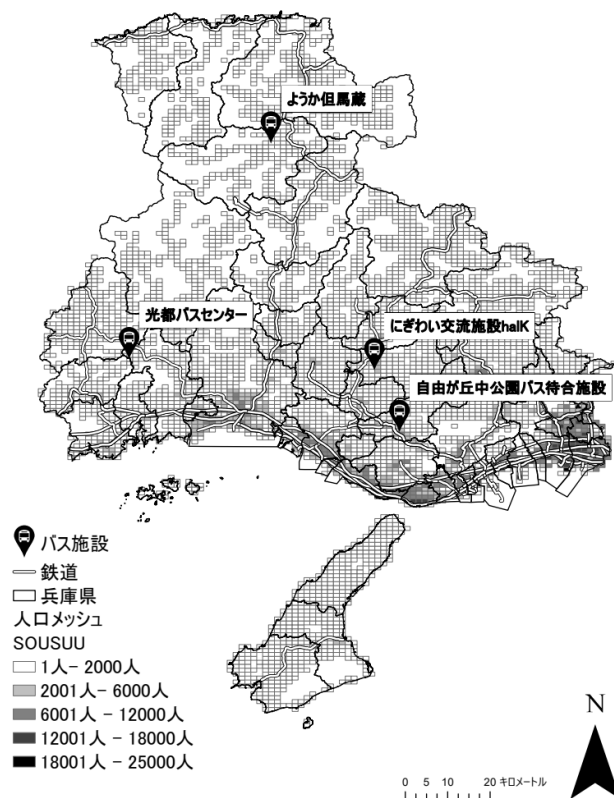
人口減少下の都市問題として、地域活力の低下や低密度市街地の形成、拡散して居住する住民へのサービス提供の場の不足があげられる(駅まちデザイン検討会 2021)。これらは都市内外をつなぐ公共交通網にも関係があり、公共交通手段の再編・集約化、運行本数の減少等の負の影響は、都市的生活の持続可能性を危うくすることが懸念される。さらに、人口減少下の土地利用上の課題に関する資料(国土交通省 2016)では、2010 年時点の居住地域をベースに考えると、2050 年には人口が半分以上に減少する地点が 6 割以上になるとも予測されている。

このような状況下で、2020 年に「地域公共交通活性化再生法」が改正された。改正により、「まちづくりと連携(コンパクト・プラス・ネットワーク)」、「公共ネットワークの再構成」を図る「地域公共交通計画」の策定が地方公共団体において努力義務となった。策定に関連して多くの地方公共団体が交通結節点の整備をコンパクトなまちの実現の 1 要素として以前にも増して積極的に取り組み始めている。すなわち、交通結節点が単に交通手段の乗り換え点だけではなく、まちの拠点形成の場としても求められるようになった。本稿が注目する交流施設併設型バスターミナルの整備はその具体像であり、特に人口減少下の地方都市では、鉄道網が十分に整備されていない地域や経営的理由から撤退した地域もあり、前述した人口減少予測も鑑みる

と、今後の需要は全国的にさらに高まると考えられる。

2) 兵庫県の交流施設併設型バスターミナル

県内の鉄道駅に併設するバスターミナルを除いた交流施設併設型バスターミナルは 4 事例存在する¹⁾。三木市の自由が丘中公園バス待合施設の事例を除き、1km 人口メッシュの 400 人未満の地点に立地している(第 1 図)。



第 1 図 兵庫県の交流施設併設型バスターミナルの立地と 1km 人口メッシュ

出典：国土数値情報ダウンロードサービスより筆者作成

「ひょうご公共交通 10 カ年計画」の推進に携わる兵庫県土木部交通政策課によると、交流施設併設型バスターミナルの整備には、①交通の再編、②拠点の創出（賑わいの創出）が期待できることが挙げられる。一方で、難点としては、①乗り入れする交通事業者との調整、②交流施設の整備内容、③管理運営手法の選定、の3点が指摘される。加えて、播磨科学公園都市内の光都バスターミナルを対象にした細見ほか（2023）ではバスターミナルに併設した空間整備にとどまらず、生活に必要なサービス提供や都市内外が交流できるサードプレイスとしての機能が求められることが挙げられている。

つまり、人口減少が進み公共交通を代表例に地域の足の確保に課題を抱える兵庫県においても拠点づくりといったまちづくりと連携して交流施設併設型バスターミナル整備が進められている。そこで現状の整備実態および課題点について理解し、地域課題解決のために交流施設併設型バスターミナルの今後の運営体制や活用方法について議論する必要がある。

3) 既往研究のレビュー

武藤ら（2011）の研究では駅前のサービス提供と交通結節点整備を同時に行うことがまちの賑わいに寄与するという結果を得た。長瀬ら（2018）の研究では機能が複合化された「複合ターミナル」は拠点機能を充実させることが出来る一方で、公共交通にもメリットがあるスキーム作りの必要性について示した。鈴木ら（2022）の研究では、バスの交通結節点を対象とし、整備関係者の複合化による合意形成に難点があり整備が進みづらい背景が挙げられた。

地域交流施設に関しては、小松ら（2007）の研究では建物形態による違いだけでなく、その立地や地域支援のあり方が関係することを明らかにした。また、「小さな拠点」の観点から山根ら（2017）は、地域交流施設は、交通利便性の向上や生活必需機能の提供に不十分があったとしても、都市内のコミュニティ維持に資することが期待されるとしている。倉持（2017）では、地域課題を話し合う場所、まちづくりの取り組み

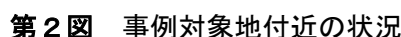
第1表 兵庫県の交流施設併設型バスターミナルの詳細

施設名	写真	立地	施設の特徴
光都バスセンター		- 兵庫県たつの市、上郡町、佐用町（播磨科学公園都市） - 付近に鉄道駅はなし - 用途地域：商業地域	2021 年供用開始 - 兵庫県企業庁が整備 - 生活利便施設（光都プラザ）に隣接している - 待合所、コミュニティスペース棟、トイレ棟 - バス乗り入れ状況（路線バス 2 線、コミュニティバス 2 線、圏域バス 1 線、高速バス 1 線）
自由が丘中公園バス待合施設		- 兵庫県三木市 - 駅から半径 1km 圏内、徒歩 15 分圏内に立地 - 用途地域：第 2 種低層住居専用地域	2013 年供用開始 - 三木市が整備 - バス待合所、販売コーナー（多目的スペース）、バス待合所兼軽食提供スペース - バス乗り入れ状況（路線バス 3 線、コミュニティバス 1 線）
にぎわい交流施設 haIK		- 兵庫県加東市 - 市の計画においてまちの拠点形成が進められる地域に立地 - 付近に鉄道駅はなし - 市街化調整区域	2022 年供用開始 - 加東市が整備 - 市内の大型商業施設へ隣接 - 待合交流ラウンジ、テナント 2 店舗、駐車場（約 100 台）、駐輪場（約 60 台） - バス乗り入れ状況（路線バス 6 線、高速バス 1 線、自主運行バス 5 線）
ようか但馬蔵		- 兵庫県養父市 - IC 付近に立地 - 付近に鉄道駅はなし - 非線引き都市計画区域	2006 年供用開始 - 養父市 PFI 事業により整備 - 道の駅型の施設 - 総合案内所、情報提供施設、お食事処、野菜蔵、お土産処、足湯 - バス乗り入れ状況（路線バス 1 線、高速バス 4 線）

出典：兵庫県 HP、三木市 HP、にぎわい交流施設 haIK、養父市 HP、ようか但馬蔵 HP より筆者作成

このように既往研究でも交流施設併設型バスターミナルは、立地や中身の課題はあるが地域の新たな拠点としての潜在的発展可能性が示唆されている。

そこで、本研究の目的は以下の3点とする。第一に、兵庫県内で整備された交流施設併設型バスターミナルの整備や整備関連主体の関係性の実態を明らかにすることである。第二に、実態調査で明らかとなった課題を踏まえ、整備によって期待される拠点化推進・交通利便性向上に関わる各主体の取組や地域の賑わい向上に向けた動向を調査し、それに対する周辺地域・交流施設及びバスターミナル利用者への効果と課題を示すことである。第三に、そのうえで、「立地」「施設内容・機能」「周辺地域への影響・効果」の論点をもとに、人口減少が予想され、今後の生活持続可能性を考える必要がある兵庫県の交流施設併設型バスターミナル整備の今後のあり方について示すことである。



本研究では、兵庫県の加東市を研究対象地とした。選定理由は、①2つのインターチェンジ、2本の幹線道路が交差するなど広域交通の要衝となっていること、②東播磨地域都市計画区域マスタープランにおいて地域の都市機能集積地区として位置付けられるイオン社店等が立地する「やしろショッピングパーク Bio 周辺」では拠点整備と路線バスの利用促進のまちづくりが行われていること、からである。具体的には、2022年10月にやしろショッピングパーク Bio に隣接して加東バスターミナル及びにぎわい交流施設 ha1K という交流施設併設型バスターミナルが新規整備されており、本研究の事例対象とした(第2図)。

本研究は5章構成とする。第1章では、人口減少都市社会の背景から、兵庫県内のまちの拠点づくりの施策として進められる交流施設併設型バスターミナルの運営体制及び活用可能性について、加東市の事例をもとに議論する方向性について示した。

わい交流施設 halK の整備
背景も、「加東市地域公共
交通活性化協議会」等の
資料から明らかにする。

- 49 -

にする。また、同年 11 月に行った加東市まちの拠点づくりコンソーシアム、北播磨県民局加東土木事務所、にぎわい交流施設 haK 内テナント（手打ちうどん孫心、CINEMA COFFEE TERMINAL）へのヒアリング調査結果も活用する。

第 4 章では加東バスターミナル・にぎわい交流施設 haK の実態について、同年 9 月から 10 月にかけて実施したバスターミナル及び施設利用者対象のアンケート・ヒアリング調査結果を示す。

第 5 章では、加東市の事例調査から見えた交流施設併設型バスターミナルの運営・活用可能性の今後の展望について論じる。

Ⅱ．加東市及び加東バスターミナル・にぎわい交流施設 haK の概要

1) 加東市の基本的特徴

加東市は兵庫県中央部のやや南寄りに位置し、北は西脇市、南は小野市や三木市と接している。2006 年に旧 3 町が合併し誕生した加東市はその地域特性考慮の下 3 つの地域区分（社地域、滝野地域、東条地域）が設定されている。地区別人口世帯数統計表によると、人口は令和 5 年 12 月末時点で 39,681 人であり、その約 50%が社地域に居住している。広域交通網としては市の東西に中国自動車道が横断し、滝野社インターチェンジとひょうご東条インターチェンジを有している。また、南北をつなぐ国道 175 号と東西をつなぐ国道 372 号が交差するなど、広域交通の要衝としての一面を持つ。鉄道網としては市の西部を南北に JR 加古川線が通っており、JR 山陽本線加古川駅とつながっている。対象とする加東バスターミナルとにぎわい交流施設が位置する社地域には加東市役所や北播磨県民局をはじめとする公的機関が多数立地している。

2) 加東市の拠点エリア形成の概要

加東市は社地域の一部と滝野地域の全域に「東播都市計画区域」、東条地域に非線引きの「東条都市計画区域」が指定されている。そして、対象とする加東バスターミナルとにぎわい

交流施設 haK が位置する社地域にかかる計画（東播磨地域都市計画区域マスタープラン、第 2 次加東市総合計画）では、コンパクトな市街地形成や、国道 175 号周辺における都市機能の確保、都市機能を集約（充実）する拠点やゾーンの形成が示されている（第 2 表）。

第 2 表 計画で位置付けられる社地域の方向性

計画名	具体的内容
東播磨地域都市計画区域マスタープラン	・コンパクトな市街地形成、隣接する都市間での機能分担、鉄道駅周辺や国道 175 号周辺における都市機能の確保 ・今後更新時期を迎える医療・福祉施設や公共施設などの最適化 ・現在の市街地を中心とした人口密度の維持
第 2 次加東市総合計画	・まちの拠点周辺の基盤整備を進める ・まちの拠点づくりコンソーシアムを中心に地域の事業者や団体と連携し、にぎわいを創出する ・都市機能を集約（充実）する拠点やゾーンの形成

出典：各計画文書より筆者作成

さらに加東市都市計画マスタープランでは、社地域は「滝野社インターチェンジから南東部に市街地が広がり、国道 175 号沿いから（にぎわい交流施設 haK が隣接する）やしろショッピングパーク Bio 周辺は、都市機能の集積が行われている中心市街地」と明記されている。同プランの地域づくりの方針ではやしろショッピングパーク Bio 周辺、加東バスターミナル及びにぎわい

第 3 表 加東市都市計画マスタープランにおける地域づくり方針

地域づくりの方針		具体的内容
1, 土地利用の方針	01, 都市的土地利用	やしろショッピングパーク Bio 周辺はまちの拠点としてのエリア形成に向けて都市機能の集積を図るとともに市民生活の利便性向上及び交流人口の拡大に向け、新たな交通の結節点及び交流の拠点を創出する
2, 都市施設の方針	01, 交通施設	新たな交通結節点となるバスターミナルをやしろショッピングパーク Bio 周辺に整備する
4, 市街地整備の方針		・民間事業者との積極的な連携の下、高度で多機能な都市機能の連携を図る ・まちの拠点の活性化と交流人口の拡大に向けてバスターミナルを整備するとともに、やしろショッピングパーク Bio の駐車場を活かしたパーク＆バスライドの実現に向けた環境整備

出典：加東市都市計画区域マスタープランより筆者作成

交流施設 ha1K は、加東市のまちの拠点エリアという位置づけから、バスターミナル整備を足掛かりとした交流拠点の創出が期待されている（第3表）。

3）加東バスターミナル・にぎわい交流施設 ha1K の整備背景

前述のように、加東市では計画にてやしろショッピングパーク Bio 周辺を拠点エリアとし推進する方向性が示された。これに対応し地域公共交通計画の前身となる地域公共交通網形成計画の策定時には、やしろショッピングパーク Bio に隣接したバスターミナル整備の議論が行われるようになった。初めて言及されたのは 2016 年 8 月の第 6 回加東市地域公共交通活性化協議会であり、立地や整備目的などが説明された（加東市 2016）。この際に、バスターミナル整備はやしろショッピングパーク Bio だけでなく、周辺地域一帯を活性化するための手立ての位置づけであり、既存路線の再編とやしろショッピングパーク Bio 南側駐車場の利活用促進を狙いとしていた。その後同計画の「交流の中核となる新たな交通結節点の整備」という重点施策として神姫バス株式会社をはじめとする交通事業者、やしろ商業開発株式会社との協議の上整備が進められた。また、高速バス利用に便利なパーク・アンド・ライドが可能な駐車場整備も同時に進められた。2021 年の加東市都市計画審議会では市街化調整区域に民間施設や商業施設の開発が可能となる都市計画決定を行い、活性化する方向性が示され、整備候補地周辺に矢ノ元地区地区計画が指定された。地区計画では、バスターミナル及び関連施設の整備により活発な交流を促し、にぎわいと活力あふれる地域の交流・交通の拠点形成を図る「交流交通拠点地区」と、市民等の生活を向上させ、隣接する商業施設及び周辺環境との調和に配慮した利便施設の誘導を図る「隣接利便地区」が設定された。

2021 年 2 月 9 日には加東市議会総務文教常任委員会にて、加東市まちづくり創造課がやしろ

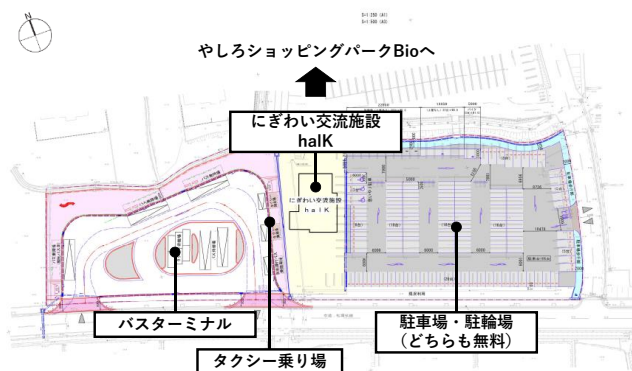
ショッピングパーク Bio 南側バスターミナルに併設する情報発信・テナント施設を民間活力により新設する方針を示した（加東市議会総務文教常任委員会 2021）。バスターミナルと施設に併設する駐車場整備や交通事業者との調整を加東市企画政策課、施設の整備や施設の維持管理委託を加東市まちづくり創造課が行い、鉄骨平屋建て延べ面積 218 m²の施設の整備が進められた。

2022 年には加東市地域公共交通計画が策定され、引き続き「バスターミナルにおける交通結節点機能の強化」が掲げられたことに加え、「商業施設等と連携した取り組み」として、やしろショッピングパーク Bio と公共交通を連携させた地域の活性化に向けた取り組みの推進が示された。そして、バスの乗り入れ本数の増便に向けた協議やテナント誘致を含めた施設の整備・運営をする事業者の公募を経て、2022 年 10 月 1 日に加東バスターミナル及びにぎわい交流施設 ha1K の供用が開始された。

4）加東バスターミナル・にぎわい交流施設 ha1K の詳細

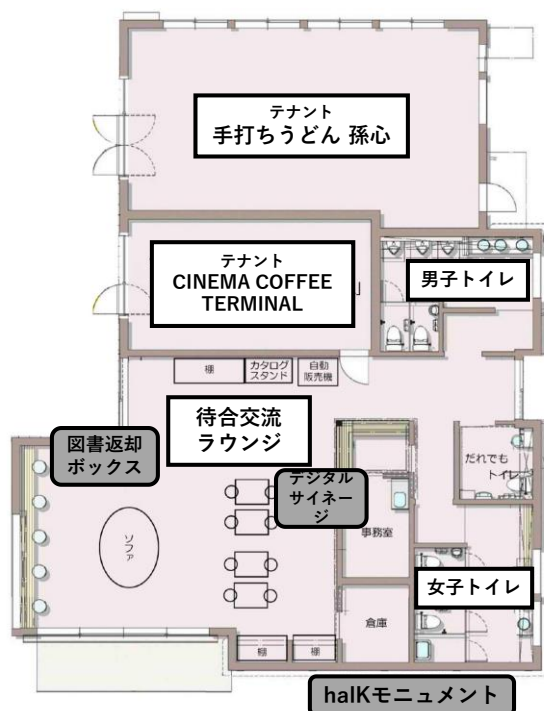
バスターミナルは、三宮・明石・姫路・西脇・三田方面行きの路線バス、大阪方面行きの高速バス、加東市乗合タクシー「伝タク」、自主運行バスが発着する（第3図）。パーク＆バスライド駐車場には、約 100 台の駐車スペース、約 60 台分の駐輪スペースがあり、いずれも無料で利用可能となっている。施設は待合交流ラウンジとテナント 2 店舗（「手打ちうどん孫心」、「CINEMA COFFEE TERMINAL」）で構成されている（第4図）（第1写真）。

5 時半から 20 時半まで開館している待合交流ラウンジは、イー・イン可能で無料 Wi-Fi も完備しているため、バス待合や休憩などの様々なシーンで誰もが利用できる空間となっている。また、デジタルサイネージの設置によりバスの発着状況が一目でわかる。施設では定期的に指定管理者やテナントによるイベントが実施されており、単なる拠点ではなく、人が集う場としての



第3図 加東バスターミナル・にぎわい交流施設 haIK の平面図

出典：加東市提供資料に筆者加筆



第4図 にぎわい交流施設 haIK の施設図

出典：にぎわい交流施設 haIK の HP 資料に筆者加筆

の賑わいづくりの動きも見られる。さらに、施設自体の管理業務などは地元雇用の観点から、シルバー人材センターなどに委託するなど、施



第1写真 にぎわい交流施設 haIK の内装と外観

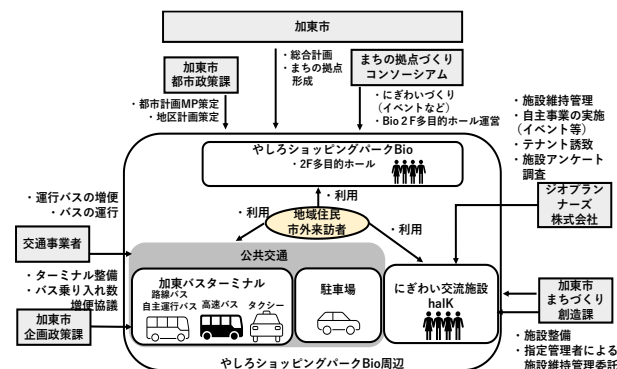
出典：にぎわい交流施設 HP、2022 年 12 月筆者撮影

設には加東市に関連する主体が関わっている。

Ⅲ. 加東市の拠点エリアを中心とした賑わい形成に向けた周辺関連主体の動き

1) 加東市が目指す賑わい形成の方向性とその基盤形成に向けた動き

加東バスターミナル及びにぎわい交流施設 haIK を整備した加東市は、本整備を市内の賑わいづくりの足掛かりとして位置付けていることがヒアリングにて明らかになった。また、にぎわい交流施設 haIK の指定管理者については DBO (Design Build Operate) 方式による公募型プロポーザルにてジオプランナーズ株式会社を選定した。公募では、まちなにぎわい創出及び地域連携による地域振興、観光振興に資することが要求された。また、テナント運営にも秀でている事業者で、施設周辺にとどまらず加東市の魅力を発信・向上が期待できる事業運営が求められた。このように単なる事業者選定にとどまらず、本バスターミナル及び施設の今後の運営や事業体制について、「賑わい形成」をキーワードに進められていたことが明らかとなった。そして、行政主体ではなく、官民連携体制により進めていく方向性であった。また、施設及びやしろショッピングパーク Bio 周辺のソフト面における交流の仕組みづくりでは、加東市まちな拠点づくりコンソーシアムの事業を中心として、まちな拠点エリアのポテンシャルを引き上げ、民間活力の誘導を促進する考えであった（第5図）。



第5図 やしろショッピングパーク Bio 周辺に関わる主体の関係図

出典：関係主体へのヒアリング調査より筆者作成

2) ジオプランナーズ株式会社の賑わいづくりに向けた施設運営

加東市のプロポーザルに応募し、指定管理者に選定されたジオプランナーズ株式会社は不動産が主の民間事業者であり、円滑かつ地域特性にマッチしたテナント選定・運営のノウハウを持ち合わせていた。実際にテナント事業者誘致の際には、加東市の地域特性に見合った2店舗の誘致を実現させた。また、イベント運営においては、イベント企画会社へ委託するなどの工夫や、イベント時のテナントの連携などの働きかけを行っている。関連して、イベントの開催に当たって、テナント側からの提案やイベント出店希望者の連絡などに柔軟に対応している。バスターミナル及び施設を含めたやしろショッピングパーク Bio 周辺の今後の展望では、整備者である加東市同様に、まちの拠点における更なる賑わいづくりに貢献したいとの方向性である。そのためのきっかけとしてにぎわい交流施設 haIK の持続的な運営を心がけたいとの姿勢であった。

3) 加東市まちの拠点づくりコンソーシアムが担う賑わい形成への取組み

加東市まちの拠点づくりコンソーシアムは市の委託を受けやしろショッピングパーク Bio 周辺の賑わいづくりに向けたイベント運営などの業務を行っている。加東バスターミナル及びにぎわい交流施設 haIK が整備される以前から活動を行っていた同団体は、やしろショッピングパーク Bio の2階に事務所を設け活動している。同所にはレンタルスペースも併設されている。

バスターミナル及び施設整備による効果は、施設整備により、やしろショッピングパーク Bio 周辺の活動場所が2拠点に増えたことから、多様な内容のイベントが開催可能となったことが挙げられた。この背景には、整備以前からイベント運営を長年続けてきた同団体にとって、イベント事業者の選定とイベント内容に新規性を持

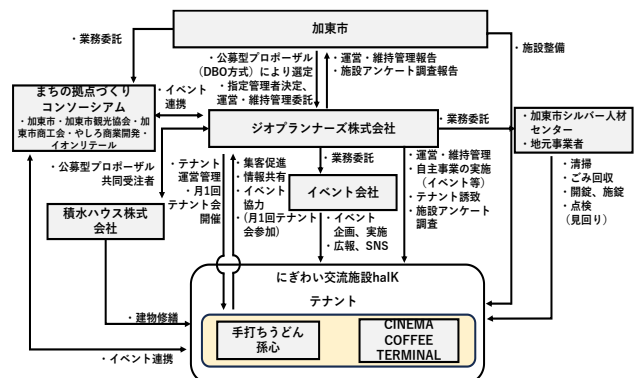
たせることが課題であったことも関係していた。整備後は施設内のテナントと連携したイベント開催や、やしろショッピングパーク Bio と連動したイベントを展開することが可能となった。

一方で今後の課題は、にぎわい交流施設 haIK を運営する主体との賑わいづくりに向けた連携及び役割分担の体制構築であった。これは運営する主体間の細かな方向性の違いや、拠点とする範囲の違いが関係していると考えられる。加東市まちの拠点づくりコンソーシアムのイベント開催目的はやしろショッピングパーク Bio 周辺といった広範囲であり、バスターミナル及び施設整備前からイベント運営に携わったノウハウを備えている。にぎわい交流施設 haIK の指定管理者であるジオプランナーズ株式会社は施設運営・維持管理を主とし、自主事業で取り組まれているイベントでは前向きな姿勢で取り組まれているものの、実施経歴としてはまだ経験値は低いことが要因として推察される。

このように、加東市によって「賑わいづくり」に向けた基盤はあるものの、実際にアクションを起こす主体間の思惑や期待は、全体の方向性は同じであっても細部では差異もみられた。

4) にぎわい交流施設 haIK 開館1年の運営状況

以上で取り上げた主体間の賑わい交流施設に対する取り組みを含め、施設の運営体制をまとめると以下の図の通りである（第6図）。



第6図 にぎわい交流施設 haIK の主体間の取組み

出典：関係主体へのヒアリング調査より筆者作成

にぎわい交流施設 haIK 内事業者であるテナントの手打ちうどん孫心と CINEMA COFFEE TERMINAL は通常の営業に加え、ジオプランナーズ株式会社の働きかけによるイベントでの特別営業や、テナント単独でのイベントを活発に開催していることがヒアリング調査にて明らかとなった。このような施設内部からの盛り上げが期待できる動きがあることに加え、この土地での営業に対してある程度テナントの店主らの熱意などが感じられた。他方、市の縦割り体制による管理（バスターミナル、駐車場：企画政策課、施設：まちづくり創造課）やジオプランナーズ株式会社による柔軟な要望への対応が今後必要となるとの意見も挙げられた。したがって、賑わい形成に向けた動きとしては順調であるが、今後の施設の効果的な運営の継続性を目指す場合は、関係者間の連携体制について議論の余地があると考えられる。

にぎわい交流施設 haIK で開館から 1 年間で行われたイベントの実施は計 12 回あり、施設内ではイベントは定期的で開催され、屋外ではキッチンカー出店や雑貨の出店など交通結節点としての特徴や待合空間を生かしたイベントの開催傾向がある。

特徴的なイベントとして、2023 年 7 月 29 日（土）に行われた「Bio の縁日・haIK で夜市」では先述の通り、加東市まちの拠点づくりコンソーシアムによる 2 拠点でイベント開催された。同イベントでは開館後初めて広大な駐車場空間を活かしたキッチンカー出店とビアガーデンの開催が実現した。これにより市の縦割り体制による施設の管理管轄が異なるという課題を克服したと言える結果となった。またイベント開催は交流施設併設型バスターミナルでのイベント実施形態の幅が広がるきっかけにもなった。施設内テナントである 2 店舗も出店者側として、開館してからの 1 年間で最も手ごたえが感じられたイベントであったと述べていた。その後開催された 2023 年 10 月 22 日（日）の開館 1 周年イベントでも、施設でのワークショップ開催に加え、

駐車場空間にはキッチンカーの出店により多くの人でにぎわっている姿が確認できた。

このようにバスターミナル及び施設の整備により、賑わい形成のきっかけとなるイベント開催は、紆余曲折あったものの、拠点エリアを盛り上げる一つの手立てとしての意義を確立しつつあると言える。

5) 社総合庁舎・加東バスターミナル周辺賑わい創出検討協議会の取組み

2023 年 9 月から「社総合庁舎・加東バスターミナル周辺賑わい創出検討協議会」が発足した。協議会では加東バスターミナルややしろショッピングパーク Bio、その間を流れる一級河川の下川、社総合庁舎等の施設周辺の賑わい形成のための環境整備構想がワークショップ形式で議論されている。出席者は有識者である座長を中心に、地元代表や活動団体として加東市まちの拠点づくりコンソーシアム、隣接商業関係等事業者としてジオプランナーズ株式会社をはじめとする周辺の商業施設管理会社、観光関係事業者、行政などの合計 12 名で構成されている。実施スケジュールとしては全 6 回を想定されており、2024 年 1 月時点で 4 回が終了している。

これまで実施されたワークショップでは、主に下川の環境改善、周辺施設及び地域と絡めた集客を目標とするにぎわいづくりを目指すため、議論が行われている。第 3 回までの協議内容としては、社総合庁舎・加東バスターミナル周辺のにぎわいの種について出席者から出た意見をまとめ、優先順位をつけるワークが行われた。結果として、「1 位：設備、2 位：環境、3 位：イベント」が挙げられ、上位には環境改善のキーワードや賑わいづくりに向けたイベントの目的設定などの意見が上がった。また、下川沿いでは賑わいや人の集まりを阻害するものを抽出するフィールドワークも行われた。やはり、環境改善の意見は多く見られたことに加え、「外で休憩できるようなベンチの設置や日影がない」といった施設外でも滞留できる空間の必要性が示さ

れた。

これまでの協議を通じ、事務局である北播磨県民局加東土木事務所は、「関連する主体それぞれが出来ることを持ち寄り、無理のない範囲で周辺整備や維持管理、イベント等を実施することがベストである」としている。

Ⅳ．加東バスターミナル・にぎわい交流施設 halK 利用者による利用評価と現状分析

1) アンケート調査・ヒアリング調査の概要

アンケート調査は、加東市まちづくり創造課とジオプランナーズ株式会社と共同で実施し、2023 年 9 月 11 日から 10 月 22 日を調査期間とした。設問は、①基本情報（居住地、利用交通機関、施設を知ったきっかけ、利用目的・頻度等）、②にぎわい交流施設 halK、バスターミナル（施設に関する三段階評価、今後どのようにになれば利用したいか、施設の利活用アイデア）、③やしろショッピングパーク Bio 周辺（活性化のために必要だと思うこと）に関わる 3 つの大問を設定した。実施方法は、待合交流ラウンジと各テナントに紙媒体のアンケート用紙、Google フォームの QR コードを記載したチラシを設置し、113 件の回答を得た。また、同時期に施設利用者のバスターミナルや施設に関する利用意識を明らかにすることを目的に、全 3 回にわたるヒアリング調査も行い 75 件の回答を得た（第 2 写真）。



第 2 写真 アンケートとヒアリング調査の様子

出典：2023 年 9 月兵庫県立大学生撮影

2) アンケート調査・ヒアリング調査の結果

アンケート調査では、施設を利用する回答者

の年齢層は 20～30 代、40～50 代がそれぞれ 31% を占めた。また、38% が会社員、23% がその他の職業であった。回答者の 45% が市内居住者、なかでも社地域が 33% を占めており、市外から訪れる人も 55% であった。利用交通機関に関しては、自動車が 68% と最も多く、路線バス・高速バスでの利用はそれぞれ 13%、9% であった。

にぎわい交流施設 halK の利用目的は、テナント利用（両方、手打ちうどん孫心のみ、CINEMA COFFEE TERMINAL のみ）、やしろショッピングパーク Bio およびその他周辺の商業施設の買い物ついで、バス利用、イベント参加の順で多かった（第 4 表）。バス利用と回答したのは 138 件中 18 件にとどまったことから、アンケート回答者は施設内テナントや周辺での買い物を主な目的として利用していることが明らかとなった。一方でバス利用目的が少ない背景には、利用交通機関のバス利用率の低さとも関連があると考えられる。施設の利用頻度は 111 件中、はじめて（34 件）、月に 1 回程度（21 件）、週に 1～2 回程度（17 件）、月に 2～3 回程度（16 件）、週 3 回以上（13 件）の順で多かった。これらのことから、アンケート回答者は低頻度ではあるものの自動車で施設に訪れ、施設内テナントや周辺の商業施設に訪れることを目的に施設を利用していることが推察される。

「どのようにになれば今後も利用したいか」の項目では、バスターミナルに関してはバスの運行本数の増便が 48 件中 33 件、施設に関しては仕事・勉強・読書がしやすい環境が 58 件中 25 件を占めた（第 7 図）。この結果から、自動車で訪れるケースが多い一方で、バスの運行本数の改善を求める声や、待合交流ラウンジにおける集中できる環境づくりが求められていることが明らかとなった。

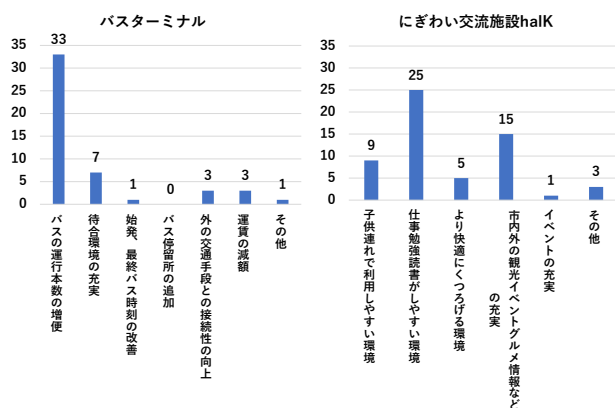
にぎわい交流施設 halK も含めたやしろショッピングパーク Bio 周辺をさらに活性化させるために必要な機能では、買い物や飲食、公共交通が充実している、広場・公園等休憩や滞在が出来る施設が上位にあり、拠点エリア形成が推進

されるやしろショッピングパーク Bio 周辺に対して、アンケート回答者もさらなる拠点機能を求めていると考えられる。

第4表 にぎわい交流施設 haIK の利用目的
(複数回答可)

項目	回答数
テナント利用 (両方、孫心のみ、CIEMA COFFEE TERMINAL のみ)	49
買い物ついで	24
バス利用	18
イベント参加	12
休憩	9
通勤・通学	7
勉強	6
待ち合わせ	3
出張	1
イベントの情報収集	1
散歩	1
その他	7

出典：加東市提供アンケート調査結果より筆者作成



第7図 「どのようになれば今後も利用したいか」の回答結果

出典：加東市提供アンケート調査結果より筆者作成

ヒアリング調査では、施設の利点と改善点について集計した意見を①立地、②交通、③施設の利用環境、④集客、⑤イベント、の5つの観点の内容に分類した（第8図）。利点として最多の22件であった「施設の利用環境」では、施設の清潔さや広大な駐車場にポテンシャルを感じるなどの意見が多数挙げられた。また、7件であったイベントでは、内容は好評である一方で、「座れる椅子を増やしてほしい。」などのイベント運営面での要望が出た。改善点で最多であった「交通」では、バスの本数の少なさや行き先の限定性の意見が挙げられた。また、8件であった「集

客」では、広報の仕方に改善を求める意見や、「そもそも何の施設かが分からない」、また「目的がないと来ようと思わない」などの声が上がった。

つまり、アンケート調査では集中できる環境が求められた施設の利用環境も現状の利用環境としては十分利点となるポテンシャルがすでにある一方で、交通の観点は改善の余地があることが明らかとなった。

利点	件数	改善点	件数
施設の利用環境	22	交通	11
イベント	7	集客	8
立地	5	施設の利用環境	6
集客	2	イベント	5
交通	2	立地	2

第8図 にぎわい交流施設 haIK の利点と改善点

出典：ヒアリング調査より筆者作成

V. 兵庫県に立地する交流施設併設型バスターミナルの現状分析と今後の利活用可能性

1) 対象地：加東市（加東バスターミナル・にぎわい交流施設 haIK）の調査まとめ

広域交通の要衝や拠点エリアとして推進される場所に立地する加東バスターミナル・にぎわい交流施設 haIK では、施設を含めた周辺商業施設・地域との連携体制の構築やイベントの開催など拠点化形成に寄与する動きが徐々に見られている。その一方で、調査を通じて明らかになった施設運営上の課題を①立地、②施設内容・機能、③周辺地域への影響・効果の3点からまとめる。

立地では、交通の要衝やまちの拠点エリアとして位置付けられてはいるものの、国道175号から1本奥まった道路沿いに整備されていることから、利用者の中では「拠点」という認識には至っていない。また、バスや鉄道を利用して訪れる利用者は少ないが、これには施設の改善点で挙げた「バスの行き先の限定性」が関係していると考えられる。バスターミナルから利用者の移動需要がある行き先があれば利用は見込まれ

るが、公共交通手段との調整が十分とは言えない。そのため、現在はテナントなどの移動目的以外の理由から訪れるに留まっている。

施設内容・機能では、施設や併設する駐車場は、利用者からは利点で挙げられるなど高評価である。また、テナント2店舗は施設の集客の核となるなど、にぎわいづくりに貢献していると言える。その一方で、屋外空間でも休憩できるスペースや子どもが遊ぶことが出来るスペースの整備などの要望が挙げられるなど、環境改善の余地があると考えられる。

周辺地域への影響・効果では、現在やしおショッピングパークBio周辺の地域、施設を巻き込んだ環境改善やイベント開催など、にぎわいづくりの連携体制が構築中である。関わる主体間の賑わいづくりに向けたベクトル次第であるが、集客にもつながるイベントにより、今後さらに周辺が盛り上がるものになると期待できる。しかし、それはイベントなどのソフト面だけでは達成されるわけではなく、拠点をつなぐ公共交通手段などのハード面からのアプローチも同時に必要である。

このように本事例では、現状では拠点性の強化に重点が置かれていることが明らかとなった。このことから交通の要衝としての整備背景を活かし、施設利用の目的となる事業と利用者をつなぐ公共交通手段の結びつきが必要であると言える。

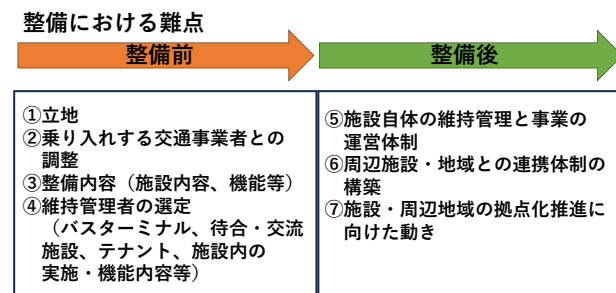
2) 兵庫県の交流施設併設型バスターミナルの整備現状と今後の空間利活用性、展望

(1) 現状

兵庫県土木部交通政策課へのヒアリング調査と加東市の事例調査から明らかになった兵庫県の交流施設併設型バスターミナルの現状は以下の通りである。

兵庫県が推進する施策の方針と、実際の整備者の整備目的にはおよそ相違なく、公共交通の再編と拠点の創出が掲げられていることが分かった。また、整備における難点は2つのフェーズ

に分けて存在すると考えられる（第9図）。

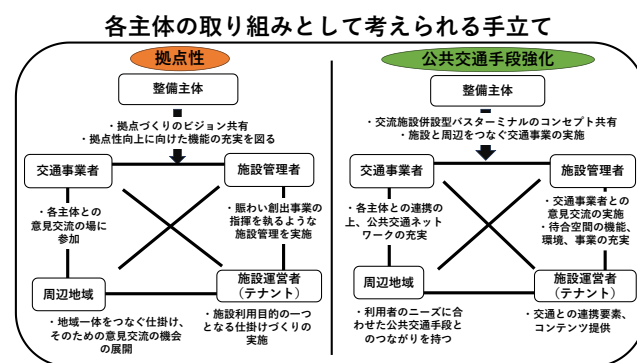


第9図 交流施設併設型バスターミナル整備の難点

出典：ヒアリング調査より筆者作成

第一フェーズは整備前であり、どこに拠点となるバスターミナル及び施設を整備するのかの①立地、拠点をつなぐ交通ネットワークを構築する②交通事業者との調整、整備する交流施設の内容や、どのような機能をそろえるかといった③整備内容、バスターミナルから施設、施設内事業を担う④維持管理者の選定である。第二フェーズは整備後としては、選定された主体による⑤施設自体の維持管理と事業の運営体制、整備したバスターミナルと施設のみならず⑥周辺施設・地域との連携体制の構築、構築した連携体制をもとに⑦交流施設併設型バスターミナルと周辺地域の拠点化推進に向けた動きが挙げられる。

(2) 整備、運営上の提言（第10図）



第10図 拠点性と交通手段の強化を目指すための各主体の取組として考えられる手立て

出典：筆者作成

交流施設併設型バスターミナル整備目的は、都市内の拠点形成や賑わいづくりの足掛かりと

して掲げられることが多いが、単なる整備に留まるだけでは目的は達成されないことが明らかとなった。重要な点となるのが、拠点と他地域や別の目的地とをつなぐ公共交通ネットワークであり、周辺地域の特性や施設利用者の需要を敏感にキャッチする交通事業者の存在は不可欠である。また、これを基盤として交流施設併設型バスターミナルの内容・機能・周辺環境が整備されることが理想である。

これらの要素をうまく活用し、拠点形成・公共交通手段の足掛かりとして交流施設併設型バスターミナルがリードしていくためには、周辺地域などの各主体が同じ拠点形成のビジョンを持ち、連携体制の構築が求められる。賑わいとは連携体制の下にあるものであり、それを実現させるためには整備主体による明確な今後の拠点と公共交通ネットワークビジョンの共有、それに対する各主体の意見交換に基づく手立ての実行が重要であると考えられる。

（３）空間利活用の今後の展望

バスターミナルが整備される以上、交流施設併設型バスターミナル整備には交通利便性を無視することはできない。そのため公共交通ネットワークのバランスが取れた立地での整備が最優先である。しかし、整備空間と「周辺地域との連続性」は、整備時に一から作り上げ、それを拠点形成の一要素とすることが求められる。

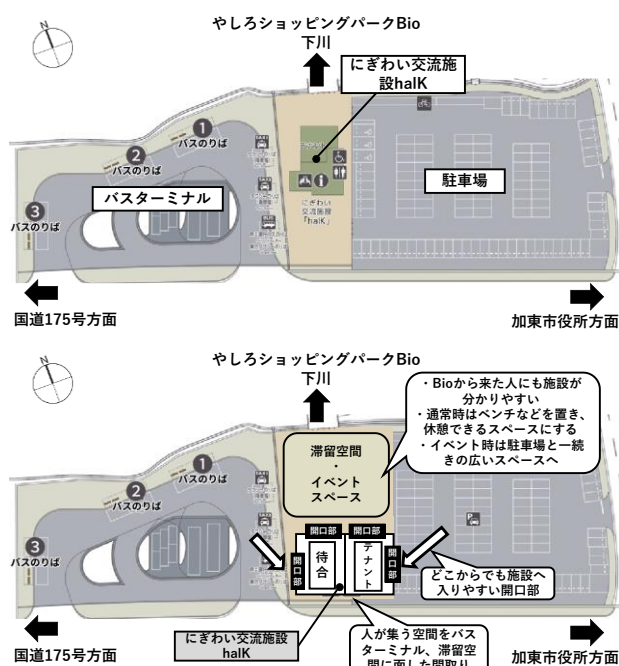
「周辺地域との連続性」の確保には、交流施設内の間取りの検討や、人が集う待合空間が面する場所の工夫などが考えられる。これにより周辺とより強固な拠点としてのつながりが出来ることで利用者の効果的な循環型利用が期待できる。

以上を踏まえて、加東バスターミナル・にぎわい交流施設 haLK の理想的な間取り・配置は以下の図の通りである（第 11 図）。

交流施設は広めかつ分かりやすい開口部で、バスターミナル及び駐車場、やしろショッピングパーク Bio からのアクセスを快適にすることが

望ましいと考えられる。また、待合交流ラウンジは開放的で、バスターミナルとやしろショッピングパーク Bio からシームレスに利用できる配置が理想的である。また、滞留空間・イベントスペースでは施設外でも居心地の良い空間づくりが可能となり、ベンチなどを設けることで下川も含めたやしろショッピングパーク Bio 周辺の環境改善にもつながる。

整備済である以上、上記の空間利活用が取り組めないにしても、以下に示す対応可能な改善策も考えられる。まずは何の目的で利用でき、こういった内容の施設なのかを示すことが必要である。そのため、やしろショッピングパーク Bio 方面、バスターミナル・駐車場からの利用者に向け、分かりやすい施設案内看板の設置が考えられる。また、現在は施設南側に設置してある「haLK」のロゴモニュメントをバスターミナル側への移設することで、バス利用者への印象付けを狙うなどの策が挙げられる。これらの効果的な印象付けにより、利用者も施設を認知しやすくなり、整備時に狙いとされた交流施設併設型バスターミナルとしての利用目的を持った継続的な利用に繋がると考えられる。



第 11 図 現状のにぎわい交流施設 haLK の施設図（上）、にぎわい交流施設 haLK の空間利活用（下）

出典：にぎわい交流施設 haLK の HP の施設図より筆者作成

3) 今後の研究課題

本研究では、兵庫県加東市を事例に、交流施設併設型バスターミナルの整備背景・現状についてまとめた。そこから考えられる運営体制や空間利活用性について提言を行ったが、内容は限定的であり汎用性に欠ける可能性がある。また、交流施設内の具体的な空間利活用性についての検討も不十分であることから、これらは今後の研究課題としたい。

謝辞

本研究を進めるにあたり、ヒアリング調査及びアンケート調査にご協力いただいた施設利用者の皆様、中でもご多忙のところ各種データ提供もしていただいた加東市まちづくり創造課、都市政策課、企画政策課、ジオプランナーズ株式会社の皆様には心より感謝申し上げます。協力していただいた皆様への感謝の気持ちと御礼を申し上げたく、謝辞に代えさせていただきます。

注

1) 本研究では交流施設併設型バスターミナルとは、テナントなど店舗等を有する交流施設に併設するバスターミナルを指す。

文献

駅まちデザイン検討会 (2021): 「参考 2 駅まちが抱える課題と駅まち再構築により期待される効果」,
<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001425843.pdf>, 最終閲覧日 2024 年 1 月 19 日
加東市 (2016): 「第 6 回加東市地域公共交通活性化協議会」会議録,
<https://www.city.kato.lg.jp/material/files/group/88/dai6-kaigiroku.pdf>, 最終閲覧日 2024 年 1 月 26 日
加東市議会総務文教常任委員会 (2021): 「総務文教委員会 資料」<https://www.kobe->

np.co.jp/news/hokuban/202102/0014068547.shtml, 最終閲覧日 2024 年 1 月 26 日

倉持香苗 (2017): 人の交わりから生まれる地域づくり—地域拠点としてのコミュニティカフェの可能性—, 作業科学研究, 11, pp. 28-38.

国土交通省 (2016): 「人口減少下の土地利用上の課題について」,

<https://www.mlit.go.jp/common/001120157.pdf>, 最終閲覧日 2024 年 1 月 19 日

小松尚・辻真菜美・洪有美 (2007): 地域住民の居場所となる交流の場の空間・運営・支援体制の状況—地位住民が主体的に設立・運営する交流の場に関する研究 その 1—, 日本建築学会計画論文集, 第 611 号, pp. 67-74.

鈴木春奈・村田紘基 (2022): 地方都市におけるバス交通を中心とした交通結節点に関する研究—現状と施設整備の効果についての検討—, 土木学会論文集 D3, Vol. 78, No. 6, II_739-II_749.

長瀬健介・中井検裕・沼田麻美子 (2018): 地域公共交通再編に伴う交通結節点整備に関する研究—乗換施設の複合化に着目して—, 都市計画論文集 Vol. 53, No. 3, pp. 565-572.

兵庫県 (2021): 「ひょうご公共交通 10 カ年計画」本文 (1 章~3 章),
https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/hyogo10y_honbun001_ver1-1.pdf, 最終閲覧日 2024 年 1 月 20 日

細見佳乃子・太田尚孝・桑名浩光・西本寛恵・須和憲和 (2023): 低密度菜研究学園都市における次世代モビリティの利用評価と交通結節点のあり方, 都市計画報告集 No. 22, pp. 157-162.

武藤慎一・長澤優菜 (2011): 交通結節点による『まちづくり』の提案, 第 38 回土木学会関東支部技術研究会発表会, IV-54.

山根優生・森本瑛士・谷口守 (2017): 『小さな拠点』が有する多義性と『コンパクト+ネットワーク』政策がもたらすパラドクス, 土木学会論文集 D3, Vol. 73, No. 5, I_389-I_398.

(ほそみかのこ・兵庫県立大学環境人間学部4年生、
おおたなおたか・兵庫県立大学環境人間学部)