

## 14. ボトルネックピアツアの改良 『乗客の乗り換えを便利に、交通混雑も解消』

### 14.1 目的

ガラデノルテ、オボール、スドウルイのピアツアはいずれも次のような特性を有している（図 14.1～図 14.2）。

- 1) 公共交通上重要な結節点にあり、メトロ、トラム、トロリーバス、バスなどの重要な乗り換え駅である。
- 2) 現在でも商業施設が集積しているが、将来は副都心として商業の核となることが期待されている。

いずれのピアツアにおいても公共交通機関への利用客が集中しており、かつ付近の交差点での交通量も多いため、以下の目的のもとで改善を行う。

- ・異なる交通機関相互の乗り換え利便性の向上
- ・商業・業務の核としての開発支援
- ・交差点交通流の円滑な処理

### 14.2 計画概要

計画の概要は以下の通りである。

- 1) ガラデノルテの主要施設（総建設費 Million US\$24.2）（図 14.3）
  - ・トラムルートの変更
  - ・トロリーおよびバスのターミナル
  - ・タクシー乗り場プールの確保
  - ・乗り換え用地下通路
  - ・地下駐車場の建設
- 2) オボールの主要施設（総建設費 Million US\$28.5）（図 14.4）
  - ・トラムの路線移設
  - ・バスターミナル
  - ・乗り換え用地下通路
  - ・地下駐車場の建設
- 3) スドウルイの主要施設（総建設費 Million US\$3.0）（図 14.5）
  - ・バスターミナル
  - ・駐車場の建設

### 14.3 経済評価

各ピアツアの経済的內部収益率はガラデノルテ 27.2%、オボール 25.7%、スドウルイ 23.1%といずれも高い値を示した。

### 14.4 実施計画

実施主体をブカレスト市役所とする。駐車場、バスターミナルについては有料化し、投資コストの回収に努めるべきである。地下駐車場については第3セクター方式により整備し、民間資金の導入をはかる。交差点の駐車規制と駐車場整備は同時に実施する。ピアツア整備において留意すべき点は、バスターミナルの整備に合わせた、公共交通ルートの再編成による公共交通の結合節点としての機能強化を図ることである。

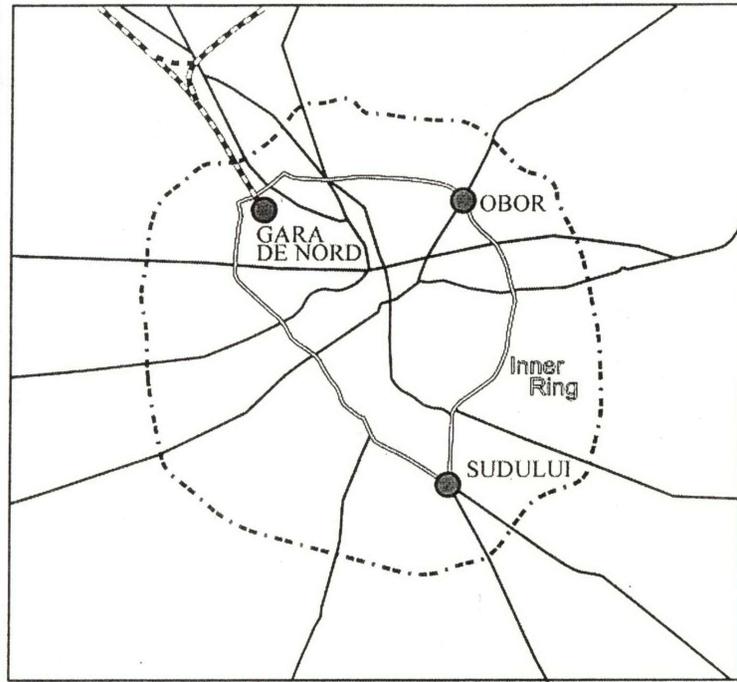


図 14.1 ボトルネックピアツァの位置



図 14.2 ピアツァの現況