

IV-36 名神・東名における高速バス利用について

関西大学工学部 正員 佐久間七郎左衛門
京都大学工学部 正員 大塚岩男
関西大学工学部 正員 前山 尚

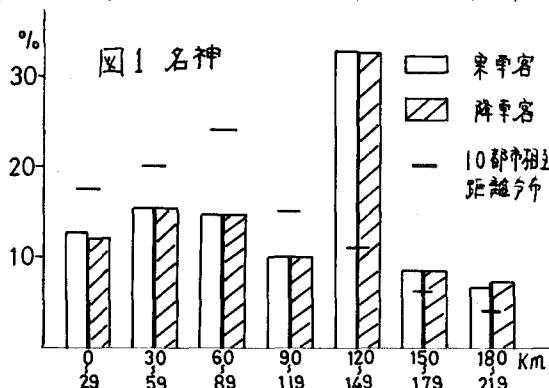
1. まえがき

名神(5.39年)・東名(5.44年)高速道路は供用開始以来、我々に種々の利益・不利益を与え、我々の生活に多大の影響を及ぼしている。都市間の時間的・空間的短縮は都市相互及び都市と地方の交通を容易にした。従来の都市間の交通は乗用車、バス、鉄道、飛行機とそれぞれ利用形態を異にし、都市間の長距離バス輸送は東京-仙台間など例が少なく余り問題とされてこなかった。バスは日本では都市内の地場輸送を担当し、最近では都市内大量輸送機関として路面電車を代りて運行を再検討している都市もある。昭和60年には7,600kmの国土開発幹線自動車網及び7,200kmの新幹線鉄道網が完成する予定である。ほかに、高速バスが都市間の大量輸送機関としてアメリカの如く利用されるであろう。本研究は名神・東名路線に営業しているハイウェイバスについて現状を分析することにより、長距離都市間バス輸送について考えることにある。

2. 名神・東名路線の現状分析

一名神— 図1は昭和44年度(5.44.4~5.45.3)但し万口博園浜を除く)の民間A社の旅客相互発着表から算出した。乗降客の多い上位10都市(バスストップ)について30km毎に乗車・降車客別に利用百分率で図示している。10都市の乗・降客は総旅客数の86~87%を占める。図1より乗車客、降車客における利用区間距離の差は認められない。即ち、片寄った利用、例えば農村から都市または都市から農村などの乗降距離に指向性がないといえる。区間利用率は10都市の相互区間距離分布とよく似ている。即ち、バスがこれら都市間の輸送に利用されていることを示す。但し、120~240km区間に大きな利用率があるのは名古屋と京都、大阪、神戸間が当てはまる。

一名東名— 表1は昭和44年11月、口鉄バスの調査資料より算出したもので、東名の5都市(東京・沼津・静岡・浜松・名古屋)を始発駅とした2,408名に對して、利用目的別に乗車距離50km毎の利用率を示している。利用目的により乗車距離に多少の差がみられる。例えば、レジャーについては他の目的



利用目的 乗車距離 (km)	仕事 %	レジャー %	仕事と レジャー %	その他 私用 %	全体 %
0~49	1	0	1	1	1
50~99	8	12	8	9	10
100~149	21	23	20	22	22
150~199	19	17	19	20	18
200~249	4	20	11	10	12
250~299	1	4	2	1	2
300~349	30	17	34	29	25
350~	16	7	6	8	10

に比べ分布が広がっている。図2は表1の全体欄を棒状図に表わしたもので、この図より乗車距離が100~150km区間の利用率が高い。また、300km以上に高利用率を示すのは東京と名古屋、京都、大阪区間のためである。この利用率分布は、都市相互区間距離分布と似ているのは名神と同様である。

図1と図2より利用者乗車距離分布は路線中、既存中継都市の分布に依存する。これは乗降車数について、名神10都市の乗降車数が全バスストップ乗降客の85%を占める

ことを理解する。次に、中継都市の中で顕著な利用傾向を示している名神八日市バスストップと東名御殿場バスストップについて考える。

3. 八日市市(滋賀県)と御殿場市(静岡県)

—八日市— 近江平野の中間に位置し、大津に40km、彦根に20km、京都に50km、名古屋に90km、の所に立地、人口3万人(545.1口勢調査)が1次産業37.5%、第2次産業22.6%、第3次産業39.9%(540.4口勢調査)である。バス乗車客は年間12万人、名神37バスストップ中4番目に多く利用されている。

—御殿場市— 富士山の裾野に位置し、富士登山口であり、富士五湖、裾根に近し。人口5.6万人(545.1口勢調査)、第1次産業4.9%、第2次産業24.5%、第3次産業70.6%(540.1口勢調査)である。東京に85km、沼津に25km、富士市に50km、静岡市に85kmの所に立地する。この都市へのバス利用者は総乗降客の75%にのぼる。東京52バスストップ中利用者は3番目に多く、人口を考慮すれば1番といえる。両バスストップの立地条件から次の事が考察される。

- ・インターチェンジ内にバスストップ(簡易バスターミナル)がある。(インターチェンジバスターミナル)
- ・競合路線(国鉄私鉄)が強く、近年の潜在輸送需要を満足させない。(潜在輸送需要力)
- ・高速バスへの運行本数が多く、運賃と所要時間で他交通機関に勝る。(経済性)
- ・主要都市に50~100kmと手頃に付いた距離がある。(立地距離性) 以上詳細はスライドで説明。

4. 仮定

図1. 2から名神、東名上の乗車距離ピークが60km辺りと100~150km辺りと異なる。これは中継都市分布の問題のほか、バス運行形態(バス本数、停車駅など)の相違と「コアリング」数によっても考えられるが、名神と東名路線を別々の2つの型と考える。将来の高速バス輸送は名神と東名型と両者の併合型の3タイプが考えられる。併合型では60kmと150kmと大都市圏直通便のため200km、300km以上をロープが現れる。このロープ距離は長距離バス輸送に必要なバスターミナルの設置と一つの目安を与えてくれる。即ち、大都市内にはバスセンターを、150km離れた主要都市には主バスターミナルを、60km離れた中継都市に普通バスターミナルを設置する。このような配置により、大都市、主要都市、中小都市相互の輸送体系が確立し、全日本幹線網と共存して、高速道路網が都市間大量輸送に貢献するであろう。そして、新しいインターチェンジ都市の出現も可能となる。現在の八日市バスストップと御殿場バスストップは将来の好例であると考える。

資料は名神では民間2社と国鉄、東名では民間1社と国鉄バスのものを一部引用する。

