

福岡県庁

正会員 森 義篤

日本大学理工学部

正会員 新谷 洋二

日本大学理工学部

正会員 大澤 厚彦

1. はじめに

近年増加が著しい高速バスであるが、九州地区においては都市間交通としての位置づけは他の地域と比較して高いとされている。路線によってはJ R九州（九州旅客鉄道）との競合が目立つケースもあり、高速バスの将来の活用方法を論ずるに当たって、この地域における分析は重要であると考えられる。

本研究においては、両者の競合状況を1992年8月時点において可能な限り実態に近い形で明らかにするとともに、都市間の所要時間算出にあたっての目標地点に関する検討を行った。

2. 鉄道との競合状況の分析

今回は、福岡県のみならず九州の中心都市とされる福岡市について、島内各地とを結ぶ高速バスにおける、J Rとの競合条件を比較した。

図1に示すように、同市の高速バス発着拠点としては、西日本鉄道大牟田線も乗り入れており市街の中心とされる天神に位置する天神バスセンター（以下「天神」と略す）と、J R博多駅に隣接する福岡交通センター（以下「博多駅」と略す）がある。今回は高速バス及びJ Rの、それぞれ料金・所要時間・運行本数・距離の4つの要素に着目し、天神・博多駅両地に関して分析を行った。

その際、明らかにJ R駅が中心部から離れている熊本は高速バスの終点である熊本交通センターを、終点が車庫である小倉はJ R小倉駅前を、他の都市では終点バスターミナル及びJ R駅をそれぞれ目的地とした。またJ Rにおいては、小倉・黒崎などの近距離は快速列車でそれ以上は特急列車を主要手段とするなど、最も一般的と考えられる利用形態によって、アクセス時間及び乗換時間なども含めた。

図2 a. bに、料金と所要時間の関係図を示す。料金に関しては、いずれの場合も鉄道より高速バスの方が安価である。所要時間に関しては概して近距離は鉄道が速く遠距離は高速バスが速いが、両図を比

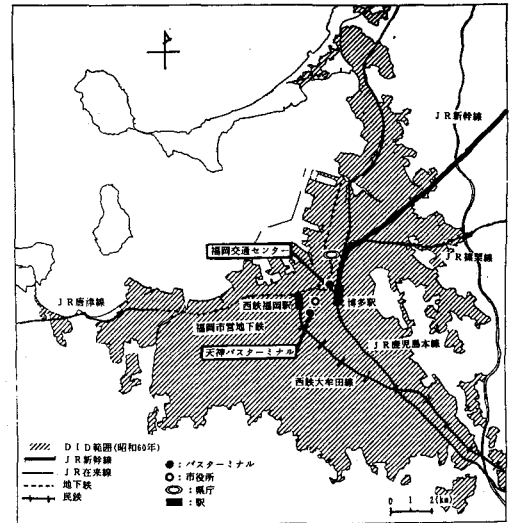


図1 福岡市における主要鉄道路線

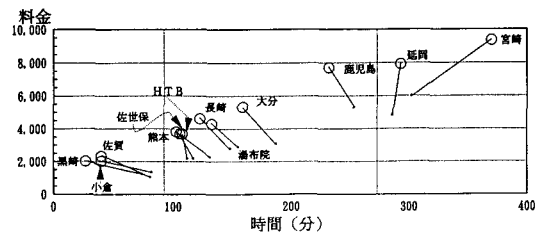


図2 a. 博多駅から九州各都市への料金と所要時間

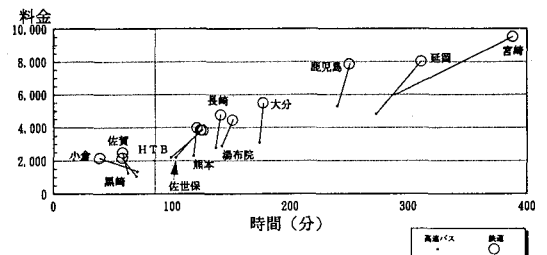


図2 b. 天神から九州各都市への料金と所要時間

較すると、2つの交通機関の所要時間の長短が逆転する位置に変化が生じて、天神では高速バスが有利なケースが多いことが分かる。

これは主に下記に示す条件の違いが指摘できる。

- ①天神-博多駅間は、地下鉄利用による通常の行動ではアクセス時間に18分(乗車時間6分+地下鉄ホームまでの実測時間9分+デタタイムの平均運行間隔の半分3分)を要する。
- ②今回対象とした高速バスは原則として「各地-天神-博多駅」という運行形態で天神の利用者に便利であり、しかも所要時間が長い下り便でも、設定ダイヤ上で博多駅-天神13分と、地下鉄利用よりも速い。

すなわち、都市の中心地点を直結するという高速バスの運行特性によって、鉄道との競合条件に変化が生じることになる。

3. 都市間所要時間算出における考察

前章における結果は、従来の単純な両者の起終点所要時間の比較では不利な熊本や佐世保までの路線で、なぜ多くの高速バス利用者があるかを、過去の文献¹⁾とともに示したと考えられる。

地方都市においては、今回のように駅が必ずしも中心に近くなく、離れているケースも存在する。これまでわが国の都市間交通機関としては、現在のJR各社にあたる日本国有鉄道を代表とする鉄道が主力であり、競合状況を論じたり²⁾全国的な状況を概見する場合³⁾などはJR駅が基準と解釈できるケースが多く、また特に問題はなかったと考えられる。しかし高速バスなど他の交通機関のシェアも増加しており、文献³⁾で空港・港湾に対して考慮されているように、今後はアクセス時間を重視する必要性が高まると考えられる。

4. 都市中心とバスターミナルの位置に関する考察

今回はバスターミナルがJR駅より都市中心部に近いことが明白であるケースについて論じたが、今後は都市の中心とされる地点をとることによって、より厳密で実状に即した議論ができると考えられる。

都市の中心についてこれまでは明確な指標がなく、例えば道路標識における距離表示では行政施設である県庁、市役所などがその目的地点とされている。しかしながら、必ずしも経済活動の上で中心ではない場合もあり、福岡県庁のように都市の成長過程で郊外へ移転している場合もある。

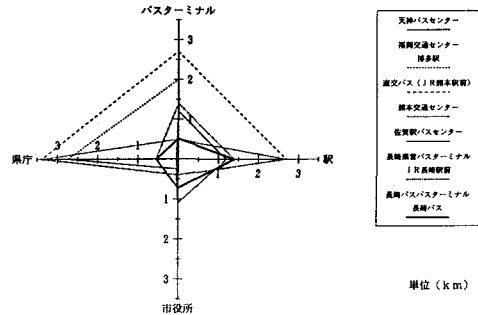


図3 地価公示額最高地点からの距離

そこで、比較的容易に入手可能なデータの中で都市中心部の特性を表す可能性が高い指標として、国土庁の地価額公示において、その都市における最高額地点に着目して検討を行った。

この地点と、JR駅・バスターミナルなどの主要施設との距離を図3に示す。これより、今回の対象地域においては、バスターミナルは都市内の中心地に位置するがJRの駅は必ずしも都市の中心地に位置していない現状を示していると考えられる。

4. まとめ

本研究においては、都市中心部にバスターミナルを有する高速バスでは、JR駅から中心部までのアクセスタイムを考慮すると、競争条件に変化が生ずる可能性があることを、福岡市における高速バスとJRの比較で示した。

また地価最高額地点も、交通機関のターミナル立地条件評価に有用である可能性が示唆された。今後はこの他の数値を含めて都市中心地点に関する議論を行った上で、航空など他の交通機関も含めた交通結節点の総合的な研究として、より多くの都市で検討したいと考える。

最後に本研究を行うにあたって、日本大学理工学部の宮崎和博氏(現福山コンサルタント)の協力を得たことを記す。

《参考文献》

- 1) たえば秋元剛: 鹿児島本線L特急(有明)VS高速バス(ひのくに), 鉄道ジャーナル, Vol. 21, No. 4, pp19~26, 1987
- 2) 佐藤馨一, 五十嵐日出夫: 都市間中距離交通におけるバスと鉄道の競合, 運輸と経済, Vol. 46, No. 2, pp75~84, 1986
- 3) 最近では波床正敏, 天野光三, 中川大, 長谷川強: 「滞在可能時間」と「積み上げ所要時間」の特徴と都市間の交流可能性, 土木計画学研究講演集No. 15(1)-2, pp513~520, 1992