

## IV-459 北海道における都市間バスの動向と道路整備の役割について

北海道開発局 室蘭開発建設部 正員 ○平沢匡介  
 " 開発土木研究所 正員 高木秀貴  
 " " 正員 大沼秀次

## まえがき

近年の高速道路の伸展に伴い、高速バスの運行系統、利用状況の発展は、目ざましいものがある。北海道における高速バスは高速道路の整備延長が短いことから発展度合いは全国に比べ小さいが、高速バスではなく、同じく時間距離を短くする観点から「都市間直行客を主たる目的としたもので、高速道路利用による高速バスおよび発着区間内での停留所を少なくした特急バス系統」とした都市間バスとしてとらえると、道内の拠点となる都市を結ぶ都市間バスは、その運行系統・利用状況も拡大傾向にある。そしてＪＲ地方路線の廃止や本数の減少から公共交通の利便性が一気に悪化し、都市間バスが地域住民の足とならざるを得ない状況になっている地域もある。こうした背景から道路管理者は都市間を結ぶ都市間バス路線の道路整備を支援して行く必要がある。そこで本研究は、都市間バス路線として、定時性や信頼性の確保など望ましい道路整備のあり方について検討するものである。

## 1. 北海道における都市間バスの現状

表-1は、全国と北海道における都市間バス系統数とその伸びを示しており、北海道における都市間バスの伸びは全国に比べ小さいが着実に年々増加傾向を示し、平成4年度で46路線になった。平成5年度では北海道における都市間バス系統数は48であり、総延長は、約7,800kmである。北海道

では、300km以上の路線が5路線だけであり、全国に比べると少ない。これは北海道が本州と結ぶ自動車道がなく、道内だけのネットワークで完結していることや高速道路の供用延長が短いことが原因である。路線の大半は札幌を中心（35系統）として発達してきたが、旭川、釧路、北見等の地方中核都市を起終点とした路線も増えており、全道的なネットワークを構築しつつある。

表-2は、北海道における都市間バスの輸送実績である。この中で伸びが顕著な路線は、札幌～旭川で平成元年9月深川I.C.、平成2年10月に旭川鷹栖I.C.まで供用開始の影響で2年間に20万人の伸びを示した。さらに平成3年に新規運行した札幌～北見・網走は、高速道路の延伸に加え、石北峠における一般国道の改良が結びつき、非常に高い伸びを示している。札幌～釧路は、一般国道274号の不通区間が平成3年9月に開通したこと

により輸送実績が平成4年度に伸びている。また旭川とオホーツク海沿岸の枝幸や遠軽を結ぶ路線の伸びは、ＪＲ路線が廃止されたことが理由と推察される。

## 2. 都市間バス利用者の意識

都市間バス利用者の意識を把握するために札幌～旭川、札幌～釧路、札幌～稚内の3路線の利用者計288名にアンケート調査を行った。その結果都市間バス利用者は、夏期と冬期でその利用に違いがみられる。その一つに「夏冬で交通機関を変える」という人の割合は31.3%で、そのうち「ＪＲに変更」という人の割合は67.4%である。その理由としては、都市間バスは定時性が確保されていないためという回答が多い。また、「時間の正確さ」に対する満足度からも、「満足」または「やや満足」と回答した人の割合が冬期は夏期の55.2%から25.0%に低下する。最も定時性が確保されないケースは、高速道路の通行規制（速度

表-1. 都市間バス系統数

|     | 昭和62年度     | 昭和63年度     | 平成元年度       | 平成2年度        | 平成3年度        |
|-----|------------|------------|-------------|--------------|--------------|
| 全国  | 14<br>1.00 | 40<br>2.86 | 110<br>7.86 | 146<br>10.43 | 166<br>11.86 |
| 北海道 | 23<br>1.00 | 28<br>1.22 | 32<br>1.39  | 40<br>1.74   | 43<br>1.87   |

※全国の系統数は、運行距離300km以上で、半分以上を高速道路を利用している高速バス。北海道は、都市間直行客を主たる目的としたもので、高速道路利用高速バス及び発着区間内での停留所を少なくした特急バス系統の値である。

表-2. 都市間バス輸送実績推移（単位：人）

| 運行区間         | 昭和62年度  | 昭和63年度  | 平成元年度   | 平成2年度   | 平成3年度   | 平成4年度   |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 札幌～道央道～旭川    | 265,840 | 282,003 | 372,388 | 482,610 | 474,265 | 462,487 |
| 札幌～道央道～稚内    | 67,879  | 59,833  | 62,291  | 62,439  | 59,860  | 56,791  |
| 札幌～道央道～富良野   | 128,250 | 156,143 | 210,893 | 223,208 | 239,871 | 246,374 |
| 札幌～道央道～北見・網走 |         |         |         |         | 79,344  | 133,500 |
| 札幌～札幌道～倶知安   | 46,235  | 64,780  | 67,241  | 70,236  | 74,498  | 95,052  |
| 北見～遠軽～紋別     | 62,233  | 60,345  | 72,202  | 70,484  | 71,700  | 65,494  |
| 旭川～名寄～枝幸     | 13,115  | 13,945  | 14,717  | 14,787  | 25,590  | 29,456  |
| 旭川～白滝～遠軽     |         |         |         | 17,517  | 38,937  | 40,865  |
| 札幌～274号～釧路   | 35,002  | 54,128  | 58,485  | 59,483  | 56,683  | 71,980  |

※北海道運輸局資料

規制、通行止め等）の場合である。この通行規制が冬期における都市間バスの信頼性を低下させる要因となっている。またこの2、3年の高速道路における多重衝突事故の発生により、冬期においては高速道路の安全性の確保が問題視されている。

### 3. 鉄道・都市間バスによる時間到達圏

現在北海道内の公共交通は、航空機、鉄道、バスに代表される。そこで輸送実績人数の多い鉄道、バスにおいて札幌と他の市町村の到達時間を圏域で示したのが図-1である。ここでは乗り継ぎによる待ち時間を含め鉄道、バスまたはその両方で移動できる最短時間を算出している。バスを利用しなければ札幌市に到達できない市町村は昭和57年度の40市町村から平成4年度で89市町村に増加し、日本海側、オーホック沿岸に多い。また北見～池田間の「ふるさと銀河線」が赤字が問題となっている等、今後の動向では、この市町村は更に増加する可能性もある。

札幌市への到達時間は、函館～札幌、札幌～旭川、札幌～帯広のJR幹線沿線市町村が短く、また高速道路の供用している区間に近い市町村に沿っても短い結果となった。従って将来高規格幹線道路が開通した場合、JR廃止路線沿線市町村や従来から鉄道を利用できない市町村を含め、札幌への到達時間や定時性が大幅に緩和され、都市間バスの公共交通機関としての位置づけがより明確になると推察される。

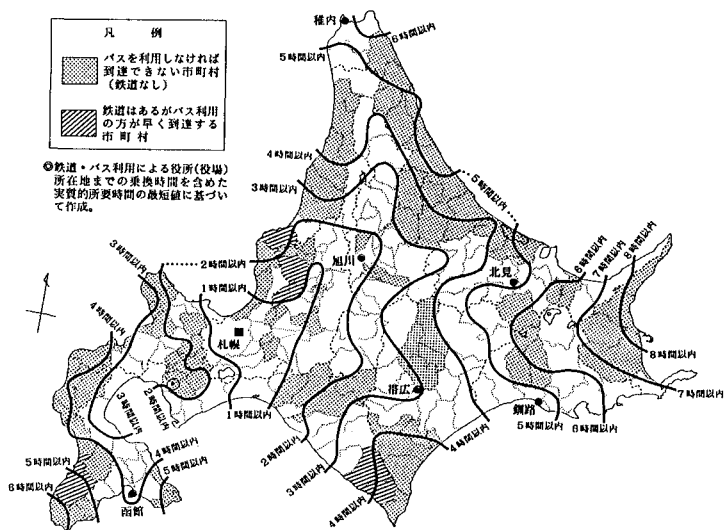


図-1. 鉄道・都市間バスにおける札幌市への時間到達圏

### 4. 考察

現時点における都市間バスの最大の問題点は、冬期間における信頼性の低下である。特に高速道路の通行止めや速度規制等の交通規制は高速道路を経由している路線にとってアキレス腱となっており、現在の吹雪時における視線誘導のより一層の向上と冬期の適切な高速道路利用のあり方について検討が必要であろう。またスタッドレス化の進展により、安全性、定時性の低下が懸念され、また都市内の渋滞は助長される傾向にあり、JRと競合する上で大きくマイナスの要因として働いている。これらの対策としてはABS付き車両の導入等の自社努力を行っているが、抜本的な解決策と云えず、ほとんど道路管理者・交通管理者の対策に頼らざるを得ないのが現状である。急激に成長している都市間バスであるが、これらの冬期道路交通問題が最大の弱点になりつつある。

都市間バスの発展は、地方における交通網の発達により地方の不便さを解消し、北海道における地域集積圏を基盤とした均衡ある地域の発展に役立つであろうし、北海道の公共交通機関網の重要な割合を占めつつある。このような中で、道路整備は益々質の向上が求められているが、この公共交通機関の1つとして重要な位置づけになりつつある都市間バスへの期待を考慮するならば、高規格幹線道路の各地方部への早期ネットワークの構築とその冬期の安全、安定性の確保・向上が高規格化と共により一層求められる道路整備の課題となる。そして都市間バスにおいて道路整備は公共交通機関の利用者に対するなよりのサービスであり、今後の発展度合いのキーポイントとなっている。

今後は都市間バスの公共交通としての位置づけ、バスによる高規格幹線道路の経済効果や観光客数への影響等を研究して行く次第である。