

バスターミナルの更新・再整備に関する基礎的研究

財団法人道路空間高度化機構	正会員	保科 靖
株式会社熊谷組	正会員	永田 尚人
株式会社大林組	正会員	金井 恵嗣
東京電力株式会社	非会員	野田 祥一

1. はじめに

交通結節点をさまざまな交通機関を巻き込んで総合化することや、交通以外のさまざまな機能を取り込んで多機能化することは、都市のかたちを変える戦略の一つに成りうる可能性がある。バスターミナルは、鉄道駅前においてはバスと鉄道の接続拠点、鉄道駅から離れた場所においては都市間バスと都市内バスの接続拠点あるいは都市へのゲートウェイとしての役割などを果たしている交通結節点であるが、国内の既存設備の多くは、昭和50年代以前に整備されていることから、施設の老朽化など多くの課題を抱え、更新・再整備の必要性が高まっている状況である。このような背景のなか、本研究では、バスターミナルの評価手法の構築、および、当該手法による一般ターミナルを中心とした国内の既存バスターミナルの評価を通じて、バスターミナルの更新・再整備の可能性について考察する。

2. バスターミナルの類型

2-1. 法令上の視点での分類

自動車ターミナル法では、バスターミナルは、複数のバス事業者が乗り入れる「一般バスターミナル」とバス事業者がバス事業用に設置した「専用バスターミナル」に区別される。唯是¹⁾は、法令上の視点からバスターミナルを、「施設型」、「道路型」の2つに分類しているが、一般バスターミナルの大部分は施設型であり、専用バスターミナルも施設型となっている場合が多い。一方、都市計画法や道路法に基づく交通広場や駅前広場は道路型である。

2-2. 機能別視点での分類

バスターミナルを機能別に分類した場合、都市圏のあらゆる方面へ向かう路線バスが集約されているほか、高速・空港連絡バスの拠点にもなっている「ハブ機能」、特定の方面や特定の路線のために設けられた拠点バス停的な機能である「端末路線機能」、高速・空港連絡バスが中心の「高速機能」、観光地における交通拠点である「観光機能」の4つに大別できる。

3. バスターミナル評価手法について

バスターミナルの抱える現状の課題をふまえて、独自の評価手法を構築した。表1に示すとおり、乗継利便性(8指標)、必須施設(5指標)、付加施設(3指標)、利用者環境(11指標)、運行管理セキュリティ(8指標)の5つの区分に分類し、合計35指標、40点満点で評価する手法である。配点の重みは、筆者らが実施したアンケートにおいて得られた、利用者が充実したほうがよいと考える項目についての調査結果を参考に設定している。

4. バスターミナルの評価結果

一般バスターミナルを中心に38箇所の施設型バスターミナルについて評価を行う。バスターミナルの評価は、構築した手法により、原則、35指標、40点満点で行うことになるが、バスターミナルの類型や所在位置などの特徴により評価項目とすべきではない指標は、除外するので、個々のバスターミナルの特徴により、満点が異なることになる。例えば、評価したバスターミナルのうち、最も評価の高かった栄バスターミナルについては、「一般車乗降バス」、「駐車場の設置状況」、「駐輪場の設置状況」、「同一敷地内の団体バス駐車場」の4指標を除いた31指標、37.5点満点で評価している。

各バスターミナルの満点に対する得点率の結果を表2に、整備年次と得点率の関係を図1に示す。なお、本稿におけるバスターミナルの整備年次とは、更新工事などにより現在の設備形態になった年次を示すものとする。

キーワード バスターミナル, 評価指標

連絡先 財団法人道路空間高度化機構 〒135-0042 東京都江東区木場2-17-16 ビサイド木場6F

表1. 評価指標

分類	項目	内容	配点
乗継利便性	鉄道駅との専用改札口、連絡通路の有無	設置の有無 (鉄道駅500m以内の場合に評価)	2.0
	鉄道駅からの分かりやすさ	分かりやすい案内の有無 (鉄道駅500m以内の場合に評価)	2.0
	鉄道駅からの移動しやすさ	歩行距離、動く歩道等の有無 (鉄道駅500m以内の場合に評価)	2.0
	バスとの乗継利便性	乗換時の上下移動の有無	2.0
	タクシー乗り場設置状況	タクシー乗り場の有無	0.5
	一般乗降場	一般乗降場の有無	0.5
必須施設	駐車場の設置状況	発本数当たりの駐車場数が適正規模であるか	0.5
	駐輪場の設置状況	駐輪場の有無	0.5
	発着案内表示	設置の有無	1.0
	総合案内所、コンシェルジュ機能	設置の有無	1.0
付加施設	ベンチ数	発本数当たりのベンチ数が適正規模であるか	1.0
	ターミナル内のトイレの状況	機能性、清掃状況	1.0
	売店・コンビニエンスストア等の有無	設置の有無	1.0
	大規模小売店舗	設置の有無	1.0
利用者環境	レストラン	設置の有無	1.0
	専門店	設置の有無	1.0
	ターミナル内の待合室のグレード	快適に過ごすための施設の設置状況	1.0
	主要通路幅員	幅員が適正であるか	2.0
	バリアフリー状況	主要な歩行者動線のバリアフリーの有無	2.0
	歩車道分離状況	歩行者の車道横断箇所の有無	2.0
	冷暖房	冷暖房の有無	1.0
	排気ガス対策	車道と歩行者空間との間のガラス壁面等の有無	1.0
	屋根	待合室、乗降場において連続する屋根の有無	1.0
	パスロケーションシステム	設置の有無	1.0
運行管理セキュリティ	ターミナルの清潔さ	清掃が行き届いているか	1.0
	室内の照明	十分な明るさが確保されているか	1.0
	施設の保守状況	雨漏りや諸施設に故障などがないか	1.0
	同一敷地内のバス待機場	発本数当たりの待機バス数が適正規模であるか	1.0
	同一敷地内の団体バス駐車場	設置の有無	1.0
	バス乗車バス数	発本数当たりの乗車バス数が適正規模であるか	1.0
	バス降車バス数	発本数当たりの降車バス数が適正規模であるか	1.0
	防犯カメラ	設置の有無	1.0
	バス運行の安全確保	安全対策の有無	1.0
	非常用通報装置	設置の有無	1.0
A E D の設置	設置の有無	1.0	

表2. 評価結果

順位	名称	整備年次	得点率	機能
1	栄 B T	2002	0.903	ハブ
2	湊町 B T	1996	0.891	高速
3	東京シティエターナル	1978	0.870	高速
4	三宮 B T	2006	0.868	ハブ
5	名鉄 B C	2007	0.863	ハブ
6	横浜シティエターナル	1996	0.844	高速
7	広島 B C	1974	0.810	ハブ
8	札幌駅前 B T	1978	0.799	ハブ
9	北大路 B T	1994	0.782	端末路線
10	福岡交通センター B T	1999	0.781	ハブ
11	上大岡 B T	1997	0.768	端末路線
12	宮の沢 B T	1999	0.753	端末路線
13	福住 B T	1994	0.744	端末路線
14	草津温泉 B T	1986	0.734	観光
15	長野 B T	1966	0.734	ハブ
16	浜松町 B T	1970	0.730	高速
17	なんば高速 B T	1990	0.728	高速
18	大谷地 B T	1982	0.714	端末路線
19	新札幌 B T	1990	0.704	端末路線
20	西鉄天神 B C	1997	0.703	高速
21	名古屋 B T	1975	0.700	ハブ
22	山交ビル B T	1972	0.696	ハブ
23	藤崎バス乗継ターミナル	1981	0.687	端末路線
24	松本 B T	1978	0.672	ハブ
25	万代シティ B C	1973	0.668	ハブ
26	阪急三番街 B T	1969	0.650	高速
27	熊本交通センター B T	1969	0.647	ハブ
28	アルパーク B T	1990	0.640	端末路線
29	横浜東口 B T	1985	0.620	ハブ
30	高山濃飛 B C	2000	0.603	観光
31	盛岡 B C	1960	0.585	ハブ
32	西鉄黒崎 B C	2002	0.564	端末路線
33	歌島橋 B T	1997	0.508	端末路線
34	新宿高速 B T	1971	0.508	高速
35	那覇 B T	1972	0.479	ハブ
36	新静岡 B T	1966	0.472	ハブ
37	洛西 B T	1982	0.463	端末路線
38	サンシャイン B T	1978	0.413	観光

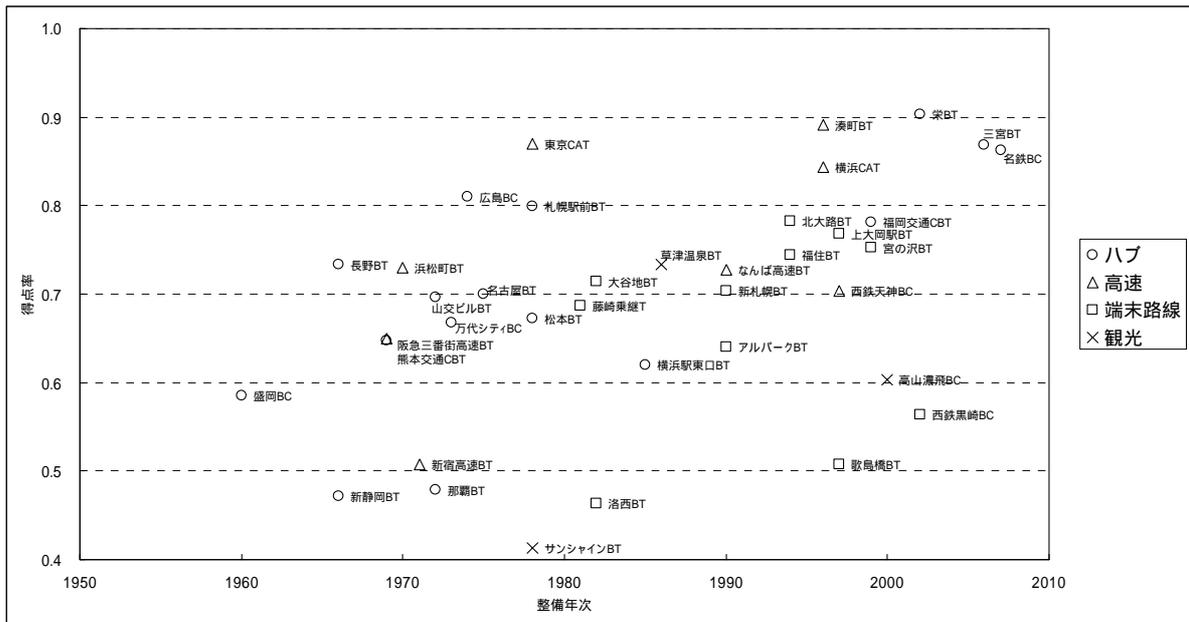


図1. 整備年次と得点率の関係

新しい施設ほど評価が高くなる傾向が確認でき、この傾向は、ハブ機能のバスターミナルで顕著である。整備年次の古いバスターミナルは、設計段階で、現代社会において課題とされているバリアフリー、環境、グローバル化、ITなどが、踏まえていないことに起因すると考えられる。しかし、一方で、名鉄バスセンターのように、供用開始は1967年と古くても、更新後の施設の評価が高い事例もあり、更新方法によっては、十分に評価が改善する余地があると考えられる。

5. おわりに

筆者らが構築したバスターミナル評価手法は、評価手法の一例であるが、今後、更新時期を迎えたバスターミナルの更新方法検討時において活用され、適切な施設整備が行われることを期待したい。

参考文献

1)唯一一寿：バスターミナルおよびバスターミナル事業の研究，交通工学研究 / 2006年研究年報，pp.119 - 128