

バスターミナルの必要性に関する意識分析*

Analysis on the Consciousness of the Necessity of Bus terminals*

高田和幸**・上野泰弘***

By Kazuyuki TAKADA**・Yasuhiro UENO***

1. はじめに

日本では「鉄道駅を中心にした放射状のバスネットワークは利便性が高い」、また「バスを効率的に運行させるには、バスターミナルが必要」と捉えられている感がある。一方、海外の多くの都市では、バスターミナルを設置せずに、効率的にバスを運行している事例も多く見受けられる。すなわちバスの効率的な運行とバスターミナルの有無とは、直接な関係がないとも考えられる。

既に、生田ら¹⁾に代表されるように利用者からみたバスサービスの評価については数多くの研究例がある。また林ら¹⁾の研究のようにバスネットワークをわかり易さという観点から評価を試みた例もある。しかしながら、バスターミナルの必要性に対する評価についてはこれまで殆ど議論されてこなかった。

そこで本研究では、地方自治体のバス行政担当者にアンケート調査を実施し、バスターミナルの設置状況、バスターミナルの必要性に関する意識について分析を行うこととした。

2. バスターミナル機能に関するアンケート調査

(1) アンケート調査の概要

バス行政担当者に、「バスターミナルの必要性」「バスターミナルの機能」などについて調査した。調査の実施概要は表1に示す通りである。

(2) バスターミナルのある都市の状況

「バスターミナルがある」と回答した72都市のデータを用いて分析した。

ここでは、「バスターミナルのできた年代」「バスターミナルの場所」「バスターミナルの機能」についての回答結果をとりあげている。

図1は、バスターミナルの設置年度の回答結果である。各都市では、現在もバスターミナルが積極的に設置されていることが伺える。

図2は、「バスターミナルの場所」の回答結果である。約70%のバスターミナルが鉄道駅及び駅周辺にあるという結果であった。

図3は「バスターミナルの機能」に関する回答結果の一部である。約90%が「交通機関との乗継を容易にする」「バスターミナルがなくなると、現在の利便性を維持できない」と考えていることが明らかになった。

表1 調査概要

1.調査目的	バスターミナルの必要性 バス交通の問題把握 バス交通の今後	
2.調査対象	100万人以下の100都市	
3.調査項目	バスターミナルあり	バスターミナルの機能について
		バスターミナルの必要性について
	バスターミナルなし	バスターミナルの名称、場所など
		バスターミナルがないのか など
4.調査の実施方法	郵送 (A4の質問用紙8枚、返信用封筒)	
5.回答数	80都市からの回答 都市	バスターミナルあり:72 バスターミナルなし:8都市

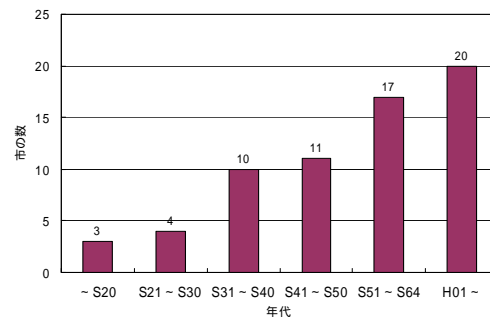


図1 バスターミナルのできた年代

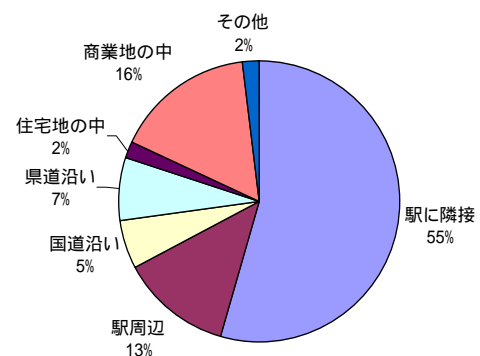


図2 バスターミナルの場所

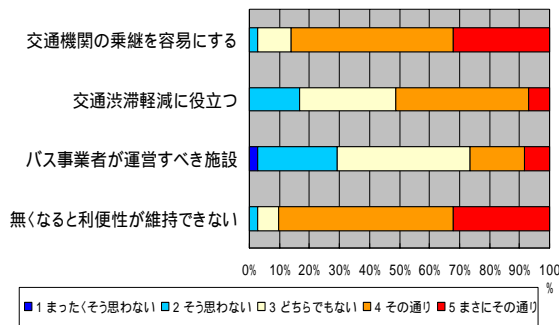


図3 調査結果グラフ *バスターミナルがあると回答した市のみ

表2 バスターミナルがないと回答した都市

現在バスターミナルはないが、今後建設する予定			
都市	利用開始	建設理由	建設場所
旭川市	H27	・駅前開発をしているため ・バス利用の利便性を向上させるため ・交通機関の乗り継ぎを容易にするため	・駅に隣接させる ・商業地の中
市原市	H19	・バス利用の利便性を向上させるため ・渋滞の軽減に役立つと思うから	・国道沿い ・高速道路のICそば
高知市	H20	・駅前開発をしているため	・駅に隣接させる
現在バスターミナルはないが、以前あった			
都市	廃止年度	廃止理由	以前あった場所
大分市	H16	・バスが会社の本社が移転したから	・商業地の中 ・バス会社の社有地
豊橋市	H18	・路線の改变 ・利用客の減少	・駅周辺 ・県道沿い ・商業地の中

別の質問項目でバスターミナルの必要性を7段階で回答してもらった結果、全ての市が「バスターミナルは必要である」と回答した。以上のことから、バスターミナルの多くが鉄道駅、及び駅周辺にあり、そこからバスネットワークが放射状に伸びていると推察される。

(3) バスターミナルのない都市の状況

「バスターミナルがない」と回答した8都市には、「現在バスターミナルはないが今後建設する予定」「現在バスターミナルはないが以前あった」「現在、過去にもバスターミナルがない」という3種の回答があった。詳細は表2に記す通りである。

3. バスターミナル必要性に関する意識分析

バスターミナルが必要と捉えられる因果関係をパス解析により分析した。

「バスターミナルの機能」に関する質問項目(10項目)、人口、面積、路線数、バス停数、バスターミナルの必要性の関係性が図4に示すパス図で表された。

バスターミナルの必要性に、直接影響を及ぼしている要因は、「バスターミナル周辺の活性化への寄与の程度」「路線数の多さ」「バスターミナルがなくなると利便性が維持できない」の3変数であった。パス係数の大きさより、「バスターミナルがなくなると利便性が維持できない」という意識が、もっとも「ターミナルの必要性」に影響を及ぼしていることが明らかとなった。

一方、「自家用車の利用者減少」「交通渋滞軽減」は、直接的、かつ間接的にも「必要性」に影響を及ぼしていることが明らかとなった。

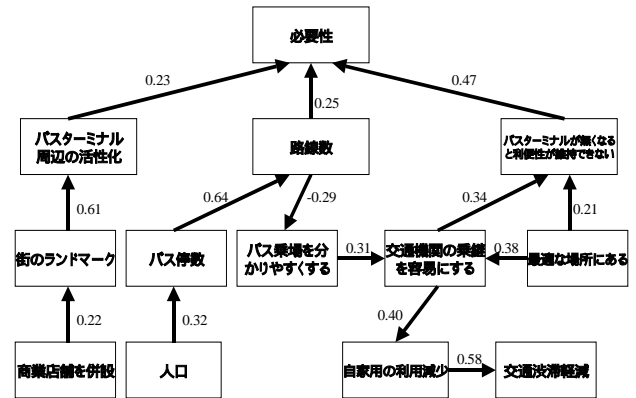


図4 バスターミナルの必要性に関するパス図

4. まとめ

本研究では、地方自治体のバス行政担当者にアンケートを行い、ターミナルが必要と考える理由などを調査した。

その結果、「バスターミナルがないと現在の利便性を維持できない」「バスターミナル周辺の活性化に役立っている」との認識が、ターミナル設置の必要性が高いと意識させることに結びついていることが明らかとなった。

参考文献

- 1) 生田正洋, 天野光三, 中川大: バスの利便性評価指標と利便性の行動・意識に関する研究, 日本都市計画学会学術研究論文集, 26, pp.265-270, 1991.
- 2) 林良太郎, 原田昇, 太田勝敏: 分かりやすさを考慮したバス路線網改編に関する研究, 土木計画学研究・講演集, 26, CD-ROM, 2002.