

# 中心市街地活性化の拠点としてのバスターミナルの可能性についての研究\*

A study on the potential of bus terminals for the improvement and vitalization of urban centers \*

松長遼太\*\*・中村文彦\*\*\*・岡村敏之\*\*\*\*・王銳\*\*\*\*\*

By Ryota MATSUNAGA\*\*・Fumihiko NAKAMURA\*\*\*・Toshiyuki OKAMURA\*\*\*\*・Rui WANG\*\*\*\*\*

## 1. はじめに

### (1). 背景

バスターミナルは主に地方都市において鉄道駅の代わりに公共交通網の拠点となりうる場所であり、バス路線が集まり、人が集まりやすい場所になる可能性がある。

しかし現在、路外のバスターミナルを持つほとんどの都市ではバス交通とバスターミナル、中心市街地に衰退が見られる。ここでのバスターミナルの衰退とは「利用客やバスが少なく閑散としている」、「交通以外の機能も利用がない」、「手入れが行き届いていない」といった項目が挙げられる。

しかしその中心市街地の衰退の程度は必ずしも一様ではなく、「衰退の進展が急なもの・緩やかなもの」、「現状で踏みとどまっているもの」、「逆に賑わっているもの」と違いがあると考えられる。この研究ではその影響に差を与える要因が何かを探り、その結果からどのような条件があればバスターミナルが市街地の活性化に貢献できる可能性があるかということを検討する。

### (2). 既往研究と本研究の位置づけ

これまでの既往のバスターミナルを題材とした研究はほとんどのものがバス交通の運用や駅前広場の交通機能についてのものであった。

高田ら<sup>1)</sup>の研究では効率的なバスの運行とバスターミナルの関連を明らかにするためにバスターミナルを持つ自治体に対してバスターミナルの必要性の意向調査を行った。その結果は9割の自治体が「バスターミナルは利便性や乗り継ぎの良さのために必要」と回答している。しかし、バスターミナルの周辺の活性化への寄与もその中ではバスターミナルの必要性の要素の一つとして取り上げられており、可能性が示されている。

岩本ら<sup>2)</sup>は首都圏の鉄道駅において駅と周辺地区の一

体的な空間評価を行い、駅、駅前広場、駅周辺地区といった個別要素を「駅まち空間」として交通結節点を中心とした個別要素の連携効果について取り上げた。

ここではバスターミナルを中心市街地のまちづくりの装置の一つとして捉え、バスターミナルと市街地の活性化の関係について研究を行う。

## 2. 調査方法

調査対象とするバスターミナルの条件は「駅前広場から独立している」、「一般市内路線バスが乗り入れる」、「人口10万人以上の都市の市街地に立地している」、「道路外に設置されている」、「周辺市街地の人口・商業のデータが入手可能である」という条件を設定した。その条件で抽出されたバスターミナルは全国で28か所である。

それらのバスターミナルが立地する都市及び周辺市街地とバスターミナルの評価指標として用いるものを表1に示す。

表1 バスターミナルと市街地の評価指標

都市でのバス利用の割合とその推移		
バスターミナル		
	規模	
	利用者数	
	交通以外の機能	
	他の施設との接続	
周辺市街地の統計データの推移		
	機能集積	
	商業集積	売上
		床面積
		従業員数
	土地利用の状況	
居住人口		

\*キーワード：中心市街地、バスターミナル

\*\*学生員、横浜国立大学大学院工学府

\*\*\*正員、工博、横浜国立大学大学院工学研究院

\*\*\*\*正員、博(工)、横浜国立大学大学院工学研究院

\*\*\*\*\*正員、博(工)、横浜国立大学大学院工学研究院

(横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5 TEL/FAX:045-339-4039)

指標として、人口に関するものは国勢調査、商業・業務に関するものは商業統計のデータを用いる。

2種類のデータからバスターミナルが立地する自治体の数値を抽出し、さらにその中でも特徴的な変化を示す

事例を抽出する。その事例において、変化の特徴に影響を与える要因について周辺の土地利用やバスターミナルのデータといった要素から調査と考察を行う。

その作業を複数回行うことによって共通点となる部分を探り、バスターミナルの市街地活性化の拠点としての可能性を調査する。

ここでの周辺市街地の範囲としてバスターミナルから半径 300m、500m、800m の 3 つの範囲を設定した。これらの 3 つの範囲のそれぞれで違いを見ることによってバスターミナルの影響を詳しく見ることができると考える。これらの範囲の設定理由は通常バス停の勢力圏内とされる範囲(300m)、徒歩 10 分の圏内(800m)、その中間になる値(500m)として設定した。

### 3. 事例の実態把握及び考察

#### (1). 全対象ターミナルの概況

今回は主に商業統計のデータの中でも小売業売上のデータを軸として調査・考察を行う。使用したデータは商業統計の平成 14 年と平成 16 年、平成 19 年実施分の 3 回分のデータである。

下にバスターミナルの周辺市街地(半径 800m 圏内)の変化の様子を「小売業売上の総計」および「小売業事業所 1 件当たりの売上」という 2 つの指標についての推移を表 2、表 3 に示す。

表 2 対象バスターミナルの周辺市街地小売業売上推移

バスターミナル名称	所在地	H14-H16	H14-H16	H16-H19	H16-H19
		周辺地区 小売業売上 増減率(%)	事業所当たり 売上 増減率(%)	周辺地区 小売業売上 増減率(%)	事業所当たり 売上 増減率(%)
北海道中央バス 札幌ターミナル	札幌市	31.4%	-5.8%	7.1%	12.4%
札幌バスターミナル	札幌市	42.6%	-8.4%	15.7%	14.5%
新札幌バスターミナル	札幌市	-7.5%	-6.6%	-16.5%	-12.9%
大谷地バスターミナル	札幌市	4.9%	-45.2%	-15.2%	-11.3%
弘前バスターミナル	弘前市	-3.2%	4.8%	-16.3%	-6.6%
盛岡バスセンター	盛岡市	-7.1%	3.4%	-29.7%	-32.5%
長崎屋バスターミナル	秋田市	-13.9%	-3.1%	-54.8%	-61.3%
山交ビルバスターミナル	山形市	-17.2%	-9.8%	-18.4%	-11.3%
厚木バスセンター	厚木市	-7.2%	-2.7%	-18.2%	0.3%
万代シティ バスセンター	新潟市	6.8%	3.5%	-12.9%	-29.4%
京福バスターミナル	福井市	-2.7%	10.1%	-17.7%	-14.0%
長野バスターミナル	長野市	-12.2%	-13.2%	5.2%	5.2%
松本バスターミナル	松本市	-7.3%	-8.1%	10.9%	14.5%
浜松バスターミナル	浜松市	10.6%	14.6%	-46.8%	-36.7%
名鉄バスセンター	名古屋	-2.9%	7.5%	43.8%	44.4%
名古屋バスターミナル	名古屋	-2.9%	7.5%	43.8%	44.4%
栄バスターミナル (オアシス21)	名古屋	-1.1%	0.8%	5.6%	18.6%
三宮バスターミナル (ミント神戸)	神戸市	-0.4%	0.2%	0.4%	0.9%
天満屋バスステーション	岡山市	0.6%	2.9%	4.4%	13.0%
広島バスセンター	広島市	-10.1%	-7.9%	-7.7%	-5.7%
厚多駅交通センター (福岡交通センター)	福岡市	30.5%	26.3%	-19.8%	-22.6%
天神バスセンター	福岡市	-17.3%	-21.0%	4.0%	-4.3%
藤崎バスセンター	福岡市	-8.3%	-5.9%	-3.7%	17.8%
佐世保バスセンター	佐世保市	-8.8%	-1.9%	3.9%	12.5%
長崎県交通産業会館 (長崎県営バス長崎ターミナル)	長崎市	11.7%	17.1%	-5.2%	-1.0%
熊本交通センター	熊本市	5.4%	30.4%	-8.0%	-16.2%
宮交シティバスセンター	宮崎市	-5.4%	6.1%	-19.7%	-13.6%
那覇バスターミナル	那覇市	-9.7%	-18.8%	12.1%	16.4%

表 3 対象バスターミナル周辺市街地の小売業売上推移

	周辺市街地 小売業 売上総計	事業所当たり 小売業売上
増加⇒増加	3	5
増加⇒減少	6	9
減少⇒増加	9	8
減少⇒減少	10	6

凡例：  
(平成14年から平成16年⇒平成16年から平成19年)

減少を見せた事例はどちらの指標でも数多く存在しているが、中でも減少を続けた事例として山形、宮崎、弘前などが挙げられる。これらの地方都市では、売上だけでなく雇用や売り場面積など他の指標でも大幅な衰退が見られた。

次に増加を示した事例に注目すると、どちらの値においても増加を続けた事例は少なく、そのほとんどは名古屋や神戸といった三大都市圏の大都市の中心市街地に立地するバスターミナルと福岡や札幌といった三大都市圏以外の政令指定都市のバスターミナルが該当し、そのいずれも大規模なターミナル駅の近辺に立地している。

それに対して、都市内の大規模な駅から離れたバスターミナルの事例として岡山の「天満屋バスステーション」が挙げられる。またこの「天満屋バスステーション」は 28 ヶ所の本研究の対象バスターミナルの中で唯一周辺市街地の「小売業売上の総計」、「事業所当たりの小売業売上」の両指標が増加を続けている。さらにこの事例は周辺市街地の売上に関する両方の指標でバスターミナルが立地している都市全域の数値を上回る数値で増加を続けているという面でも唯一の事例であった。

よってここでは売上に関する 4 つの増減率の全てにおいて非常に特徴的な増加を示している岡山市の事例に注目して取り上げる。

#### (2). 事例：岡山市

##### 「天満屋バスステーション」

天満屋バスステーションとは図 1 に示すように岡山県岡山市の中心市街地に立地するバスターミナルである。

完成から約 60 年の歴史を持ち、戦前からの岡山市の中心市街地である表町地区に隣接しており、百貨店である天満屋に併設されている。岡山駅からは直線距離で約 1.1km、道路に沿って計測すると約 1.5km 離れた場所にあり、岡山駅前を始発とする路面電車の電停が付近に設置されている。

この事例と同様に鉄道駅から 1km 以上離れた市街地にある事例は他に広島や熊本、盛岡などの事例が挙げられるが、売上に注目した場合の商業指標にはほとんどの数値が大幅な減少を示しているなど大きな違いが見られた。



これらの他の事例とは異なり、岡山の場合は天満屋バスステーションを中心としてみると4車線以上の道路で囲まれた細長い地域内にこれらの商業地区が岡ビル百貨店を除く全ての商業地区が集中しており、その状況を天満屋バスステーションへのアプローチに用いられる「県庁通り」、「あくら通り」とともに下の図2に示す。広幅員道路が地区の周辺に少ないため天満屋バスステーションとの間の移動の障壁となる要素が他の事例に比べ少ないと考えられる。他の駅から遠く離れた事例ではいずれも車線数の多い道路が周辺のほとんどの商業地区との間を分断するように走っている。そのため、周辺市街地とバスターミナルを囲む道路網が重要な条件の一つになりうると考える。

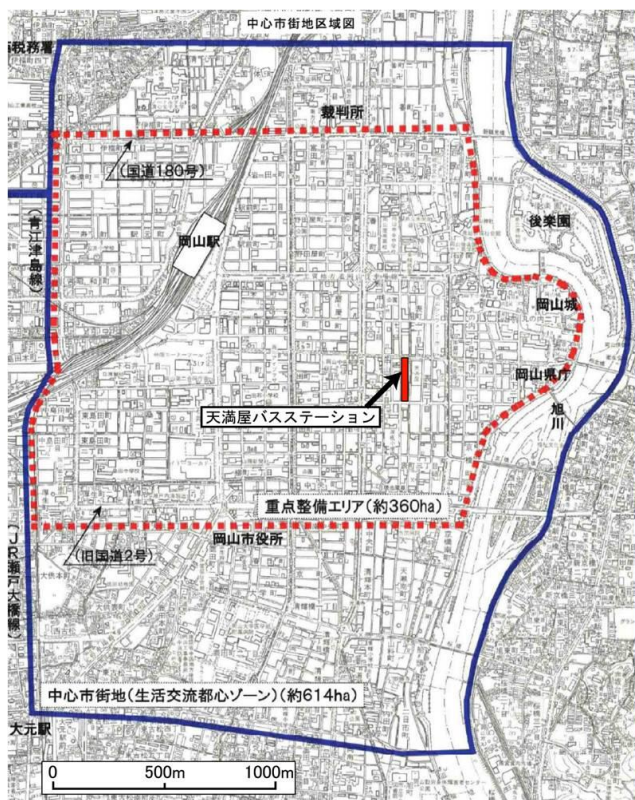


図1 中心市街地域図(岡山県岡山市)<sup>3)</sup>

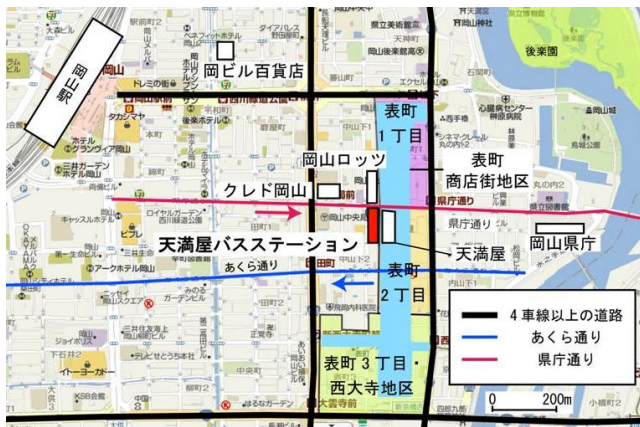


図2 周辺の商業地区と広幅員道路

表4 天満屋バスステーション概要

	総バス数	市内バス 発着本数 (本/日)	都市間バス 発着本数 (本/日)
天満屋 バスステーション	17	2283	92

表4に示すように、平日は1日2000本を超えるバスが発着し、岡山駅前とバスターミナルとともに岡山市内のバス交通ネットワークの要所として機能している。実際に岡山駅を経由地あるいは始発とするバスが回り道をするような形で天満屋バスセンターを経由するケースが多い。また、都市間バスの発着もあり広島や鳥取などの中国地方の他都市、四国、九州と結ばれている。

天満屋バスステーションが立地している岡山市もまた札幌や福岡同様に三大都市圏以外の政令指定都市であるが、政令指定都市への移行が平成21年4月1日と移行からまだ1年強と政令指定都市としての歴史が短いため、他の政令指定都市とは違うものとして考える。

この周辺市街地の商業指標を下の表5、表6に示す。なお、平成16年度の商業統計調査では市内全域の小売業全体での売り場面積のデータが公表されていなかったため、今回は市内全域での売り場面積の増減率は割愛した。

表5 平成14年から平成16年の周辺市街地の商業指標の推移

商業地区名称	距離(m)	H14-H16 事業所数 増減率(%)	H14-H16 従業者数 増減率(%)	H14-H16 周辺地区 小売売上 増減率(%)	H14-H16 周辺地区 売り場面積 増減率(%)	H14-H16 事業所当たり 売上 増減率(%)
表町2丁目商店街	110	-5.9%	-21.3%	3.8%	0.3%	10.3%
ロッツビル商店街	130	20.8%	17.9%	12.1%	4.0%	-7.2%
岡山県庁通商店街	140	0.0%	20.2%	17.9%	-8.6%	17.9%
クレド岡山	190	37.5%	35.9%	50.5%	18.3%	9.4%
西大寺中央商店街	300	-10.3%	-10.3%	-27.9%	-4.1%	-19.6%
表町1丁目商店街	400	1.7%	-7.5%	-16.2%	2.4%	-17.6%
表町3丁目商店街	450	-15.1%	-13.0%	-29.5%	-37.2%	-16.9%
岡ビル百貨店	750	-4.2%	15.0%	-3.8%	3.2%	0.4%
<b>周辺合計</b>		<b>-2.2%</b>	<b>-10.6%</b>	<b>0.6%</b>	<b>-2.5%</b>	<b>2.9%</b>
<b>岡山市全域</b>		<b>-1.9%</b>	<b>-4.0%</b>	<b>-4.2%</b>		<b>-2.4%</b>

表6 平成16年から平成19年の周辺市街地の商業指標の推移

商業地区名称	距離(m)	H16-H19 事業所数 増減率(%)	H16-H19 従業者数 増減率(%)	H16-H19 周辺地区 小売売上 増減率(%)	H16-H19 周辺地区 売り場面積 増減率(%)	H16-H19 事業所当たり 売上 増減率(%)
表町2丁目商店街	110	-12.5%	-22.2%	-1.5%	-0.8%	12.6%
ロッツビル商店街	130	24.1%	-12.7%	20.5%	-2.1%	-2.9%
岡山県庁通商店街	140	14.3%	16.8%	52.4%	153.0%	33.3%
クレド岡山	190	-45.5%	-33.6%	-4.7%	-27.2%	74.7%
西大寺中央商店街	300	15.4%	3.8%	27.7%	3.6%	10.6%
表町1丁目商店街	400	-5.9%	8.9%	11.7%	-17.5%	18.7%
表町3丁目商店街	450	-23.3%	-6.3%	22.9%	1.8%	60.2%
岡ビル百貨店	750	0.0%	-7.8%	-1.5%	16.7%	-1.5%
<b>周辺合計</b>		<b>-7.6%</b>	<b>-11.3%</b>	<b>4.4%</b>	<b>-3.5%</b>	<b>13.0%</b>
<b>岡山市全域</b>		<b>-5.6%</b>	<b>-0.2%</b>	<b>-5.6%</b>		<b>0.0%</b>

平成14年から平成16年にかけてはロッツビルやクレド岡山といった商業ビルが売上や事業所数を伸ばしており、商店街は表町3丁目や西大寺地区などバスターミナルの南側が大きな衰退を示し、また商業ビルの先にある

表町1丁目も衰退を示している。

しかし平成16年から平成19年にかけて、クレド岡山が事業所数の大幅な減少を示し、売上の総計も少し下げている。逆に大幅な売上の減少を示していた表町3丁目や西大寺地区が売上を盛り返しており、特に西大寺地区はすべての指標で増加を示している。この表町3丁目と西大寺地区を中心とした復興の要因として表町商店街連盟による大型商業施設との連携による互いの情報の宣伝や連盟に参加する商店街ごとに行われるイベントが行われている。大型店との連携による集客のアップの効果があつたとされている。

また、2つの統計データの増減率において県庁通りは順調に成長を続けているが、この要因として岡山市による県庁通り活性化事業(平成13年着工)<sup>9)</sup>が考えられる。この計画では歩行環境の整備を含めた商業の集積を進めており、そのため売り場面積を中心に大幅な増加を見せ、さらに移動の快適性向上による歩行者の増加とそれに伴う売上の増加がと起こったのではないかと考える。このような事業によってバスターミナルの周辺市街地が大きな売上の増加を示しているということは十分考えられる。

また、バスターミナルと周辺市街地の小売業売上の増加の関係は明らかにならなかったが、バスターミナルという路線が集中するバスサービスの密度が高い場所が近くに存在しているというアクセスがしやすい環境が整っていることも要因の一つとして挙げられるのではないかと考える。特に今回抽出された商業地区は図3に示すように岡ビル百貨店を除いて全てが天満屋バスステーションから半径500m圏内という近距離かつ広幅員道路に囲まれた範囲内に集まっていることからその可能性はあると考える。

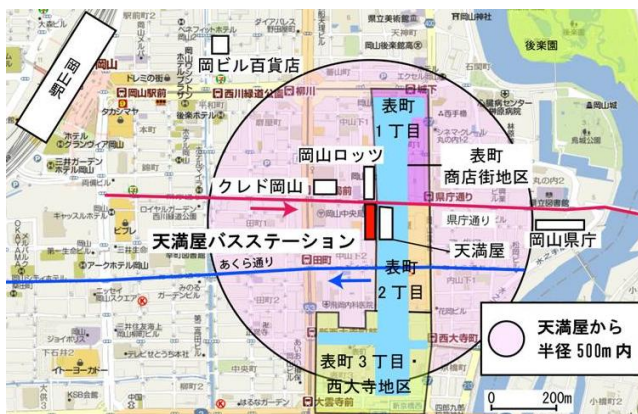


図3 半径500mの圏内

また、天満屋バスステーション周辺の道路は一方通行の道路が多く、図4に示す通りバス停によっては停車するバスが1方向のみであると考えられるバス停が存在し、天満屋バスステーション周辺を経由するバスの利用者はバスの系統によって来訪する地区に違いがあることも考

えられる。



図4 周辺の路上バス停位置

#### 4. おわりに

本研究では、バスターミナルの周辺市街地についてのデータを商業に関するものを中心として、特徴的な事例を抽出して考察を行った。

今回は商業の指標の中でも売上に着目したが、周辺市街地の事業所数や従業員数、売り場面積の減少は岡山市全域での減少以上に大きな減少となっている。雇用状況の悪化などが考えられ、売上の増加のみでこれが活性化であると断定することは適切ではない。そのため他の指標からも事例を抽出して調査を行う事を考える必要がある。

今後はさらに複数の指標から事例を抽出してさらに考察を行い、さらに周辺の交通行動や道路網、地域の取り組みなど今回調査が足りなかった範囲についても調査を行いたいと考えている。

#### 参考文献

- 1) 高田和幸・上野康弘：バスターミナルの必要性に関する意識分析，土木計画学研究・講演集36，2007
- 2) 岩本敏彦：首都圏都市鉄道の駅まち空間における利用者意識に関する研究，日本都市計画学会都市計画論文集No.41-2，2007
- 3) 岡山市役所HP：  
<http://www.city.okayama.jp/index.html>
- 4) 岡電バスHP：<http://www.okayama-kido.co.jp/bus/>
- 5) 岡山市中心市街地活性化基本計画HP：  
[http://www.city.okayama.jp/kikaku/kikaku\\_00148.html](http://www.city.okayama.jp/kikaku/kikaku_00148.html)