

IV-17

郊外バスターミナル整備の課題と方向性について

東北大学 学生員 ○佐々木 康貴
東北大学 正 員 徳永 幸之

1. はじめに

自家用車の保有率の増加にともなう交通問題は未だ決定的な解決ができぬまま21世紀を迎えている。特に、郊外における自家用車の需要は高く都心部における交通渋滞の原因となっており、公共交通への交通手段の移行が問題解決の鍵である。郊外地域ではバス交通サービスも採算をとるのが難しく、サービスの向上ができないのが現状である。しかし自動車依存社会を脱するには、バス交通は大きな役割を担うはずである。

社会基盤を整備するに当たって、そのプロセスの質が計画案全体、また施設整備に大きく影響を及ぼし、公共事業の質を決定ゾーンバス事業において、市にヒアリング調査を行い、事業プロセスを追うことにより、郊外における社会基盤の整備の課題を抽出し今後の方向性を検討する。

2. 松園地区のゾーンバス事業について

松園ゾーンバス事業は盛岡オムニバスタウン計画主要な事業で、盛岡市の都心部から約5kmにある人口25,000人の松園ニュータウンにバスターミナルを設置し、都心部からの基幹と団地内の支線で運行することにより、効率的にバスの運行便数を確保し、都心部内での交通渋滞の緩和をすることを目的としている。この事業により、2本/h程度であった運行便数も4本/h程度まで増加している。また、懸念される乗り継ぎも5分から長くても10分で接続可能な状況であり利用者も前年度に比べて増加している。

盛岡市は、ゾーンバス事業に先立って説明会、懇談会を開くことにより住民の事業への参画を促している。同時に住民への周知の手段として、各メディアを使ったPR活動、啓発キャンペーンイベントなどを開いている。

また、市は計画案策定に住民の意見を採り入れるために説明会、懇談会等のかたちで住民との対話の機会を得ている。

3. 住民会議の報告と計画案策定の変遷

盛岡市が行った計画案策定段階において住民対話のプロセスは以下のスケジュールで行われた。また実験段階・運行段階においては、実際に住民

の意見、要望を取り込んでいる。

(1) 計画段階

平成12年

6月 交通試作懇談会
(関係者、専門家による)

7月 第一次住民説明会 (5回)

11月 第二次住民説明会 (4回)

平成13年

4月 啓発キャンペーンイベント

5月 第三次住民説明会 (3回)

7月 交通施策懇談会

合計12回にわたる説明会の報告書から主な住民の意見、要望の中で主要なものを拾い上げると表-1の内容が住民の要望として多かった。

表-1 説明会の内容（報告書）

ゾーンバス 運行形態	乗り換えをすることにより不便になるのではないかと、特に交通弱者にとって不便と思われる。高齢者にとって日中の運行は必要である。朝と同じくらいの頻度にしてほしい
表示・周知 の方法	バスのマークを決めてほしい、文字より識別しやすく是非検討してほしい。 行き先を表示する番号の表示をバス停でもわかるようにしてほしい。 ゾーンバスはいろいろな系統の運行があるので、行き先表示を車体の後ろにもしてほしい。 車内にも路線表示をしてほしい。 PRパンフレットの作成にあたっては、大きい文字で、年寄りがみやすい色彩で説明は最小限にわかりやすく便利を強調してほしい。 バスを色分けするなど工夫してほしい。
運行経路	支線バス運行路線が一部重複している。 運行バス路線を別の路線を考えてはどうか。 ミニバスターミナルと中心部の間で停車する基幹バスが必要ではないか。 など、多数。
施設・環境	ターミナルにベンチを設置してほしい。 ターミナルにトイレを設置してほしい。 ターミナルに上屋を設置してほしい。 夜間は暗くて危険である。 運転手のマナーがわるい。

市はこれらの意見や要望を計画案にフィードバックさせることによってプランニングデザインを進めている。この段階で初期案の4系統を6系統に増便し、路線も住民の要望にあった形に修正している。残りの問題は未解決の状況で実験段階に入った。

(2) 実験段階・運行段階

平成13年

7月23日 ゾーンバス実証実験開始

9月末 ダイヤ改正

11月 実証実験に関する懇談会（3回）

12月 ゾーンバス事業運行開始

12月下旬 ダイヤ改正

市が住民との対話から実際に実行に至った変更点を以下にあげる。

(a) 運行経路の見直し

・実証実験の段階で7系統まで増設

(b) 運行ダイヤの変更

・9月30日の改正で直通便を合計で27便増便した。

・12月22日の改正で直通便を合計23便増便した。

・①支線の便数を騒音問題のため減らした。

(c) 施設の補充

・ミニバスターミナルに、ベンチ、上屋、トイレ、点字ブロック、夜間の照明（防犯対策）を追加設備として補充。

(d) 新しい表示デザイン

・バス停、バス車両の識別案内の新しい表示デザインを採用。

また、実証実験開始後、住民から市へクレームがきている。このクレームも住民の声として事業評価の目安にすることができる。クレーム件数は最初の2ヶ月は非常に多いが時間の経過とともに、急に収束する。実験期間ある程度長くとらないと住民の正確な反応は伺えない。（図-1）

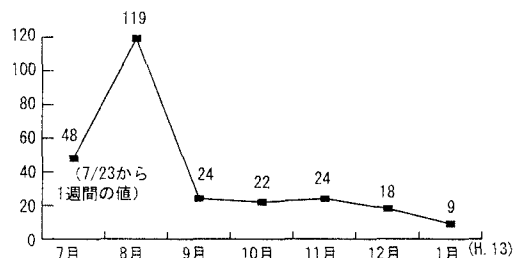


図-1 クレーム件数の推移（件/月）

4. 住民参加による事業計画策定による影響と考察

松園ゾーンバス事業の事例において、計画案策定また、実証実験に住民の意見、要望が反映されている。

(1) 計画主体が提供するシステムの向上

ゾーンバスの実証実験により、利用者が前年同月と比べると増加している（表-2）。

表-2 松園ゾーンバス利用者数（単位：人）

	8月	9月	10月	11月
H11	226,019	231,243	241,715	224,670
H12	223,779	203,207	227,596	217,400
H13基幹バス	227,432	209,318	230,779	229,741
増減(H13-H12)	3,653	6,048	3,183	12,341

住民の要望により、9/30、12/12のダイヤ改正で直通便をそれぞれ27便、23便増便している。高齢

者層の乗り継ぎに対する抵抗意識が高直通便の増便による利用者の増加が予測される。

さらに、市が受けた電話による苦情の内容（図-2）からみると、やはり乗り継ぎの問題が最重要であった。しかし、運行頻度・便数よりも、定時性、騒音・排気ガスの問題の方が多い。市民は計画の効率に加えて環境面として、計画の質の向上の助けになっている。

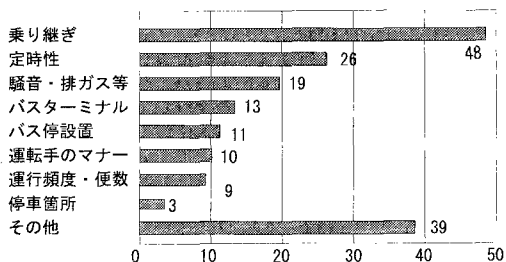


図-2 電話による主な苦情の件数（複数回答）

(2) 施設・環境の充実

大きなバス停程度と予定していたミニバスターミナルはベンチ、トイレ等の設備が補充されて乗り継ぎの抵抗を低減させることに貢献している。また、点字ブロック設置、防犯対策の照明設置などやはりここでも住民側は安全・快適性などのソフト面に対して能力が高いことがわかる。

(3) 表示等のデザインに与える影響

住民の要望に応え採用された識別案内等のデザインをみると次の共通したボキャブラリーをもつ。わかりやすさ（見やすさ）、記号、少ない文字、色。

5. まとめ

主な計画主体であった市へのヒアリング調査をした結果、社会基盤整備のプロセスに住民を参加を促すことにより施設計画、また全体の計画案の質を効率的に向上させることがわかった。バスに関する意識的な抵抗としては乗り継ぎが圧倒的に大きい。これは、計画案、施設にも直通便の増便、設備の補充として現れている。住民参加型プロセスで計画運行をする場合、実験期間を長くとり住民の理解を得ることが必要である。

課題として、計画への参加者と実際の利用者の特性が違ふことがあげられる。説明会、懇談会に出席できる層やバス事業に興味のある層は高齢者、交通弱者層に偏っていると思われる。意見を聞き入れる際にはこの偏りを十分考慮しなければ全体の利益につながらない危険がある。