

## 駅前広場のバス乗降場に関する研究

佐々木 慧 研究員

### 1. 研究の背景および目的

交通結節点として多くの人々が利用している駅前広場には、交通空間の不足、長い距離や乗場の分散、待ち空間の不足、交通動線の錯綜、情報案内の不連続、管理の不十分等が指摘されている。

上記の問題の対策として、駅前広場の拡大や立体化といった駅前広場の改良が挙げられるが、駅前広場の改良は必要な用地や費用の規模が大きいため、どこでも行えるというものではない。これに対し、駅前広場の効率化の重要性が言われている。サービスを提供する交通事業者の、駅前広場の使い方を工夫し（乗場の集約や交通の分離等）、効率化するという考え方である。ただし、駅前広場の効率化については、提言はなされてきたものの、実際にはあまり反映されていない。これについては、既得権の問題や、駅前広場の関係主体の責任分担が不明瞭であることなどが原因として指摘されている。

そこで、本研究では上記の問題点を踏まえ駅前広場のバス乗降場の使い方について調査・分析を行い、効率的な使い方に向けた提案を行うことを目的に研究を行うこととした（公共性や施設規模からバスを対象とした）。今回の報告では、31駅（48駅前広場）の現地調査より問題の検証・分析より、バス乗場の設置位置と使用状況についてと、駅前広場の効率性について報告を行う。

### 2. バス乗場の設置位置と使用状況

現地調査では、約6割の事例で駅前広場外にバス乗場が設置されている状況であり、広場外のバス乗場では、乗換距離の増加や交通動線の錯綜、待ちスペース不足等の問題が見られた。

乗場設置位置の要因を調べるためクロス集計を行った結果、駅の立地や、駅前広場を利用するバス事業者の数の影響が示された。バス事業者数が乗場設置位置に影響を与えるのは、事業者の乗場の使用状況との関係が伺える。一般的に、バス乗場（バス停）は事業者

毎で使用されるのが通例である。このため、例えば新規事業者が路線を開設する場合には新規に乗場を設ける必要がある。駅前広場の乗場は基本的には全て使われているので新規事業者は広場外に乗場を設置せざるを得ない。これが広場外乗場の発生要因と考えられる。

なお、事業者ごとに乗場を設ける理由としては、遅延時の調整の考慮、バス停設置への事業者の負担、競争的環境の忌諱が言われているが、遅延時の調整以外は、利用者の利便性とは無関係なものである。

### 3. 駅前広場のバス乗場の効率性

駅前広場のバス乗場の効率性として、バス乗場全体の効率性と、個々の乗場の効率性を分析した。

駅前広場全体の効率性としては、乗場あたりのピーク時発車台数を指標に、実際の計画で用いられる参考値の比較を行い、広場外乗場解消の可能性を検討した。この結果、現況で一部のバスが広場外から発車している駅前広場においても、広場内にはまだ余裕がある事例も多く存在することが示された。

さらに、個々の乗場の効率性として、各乗場の発車台数を見ていくと、効率的な駅では1つの乗場に多くの系統を集約し乗場あたりの発車台数を多くしていることが示された。一方で、非効率的な駅では、広場外に乗場があるような事例でも広場内の各乗場の発車台数が少ないものが多かった。これについては、時間調整の待機等の理由も考えられるが、前述の事業者毎の乗場使用によって系統の集約が事業者毎でしか行われず、乗場ごとの発車台数を増加させられていないことが要因と考えられる。

### 4. まとめ

本研究では駅前広場の効率化に焦点を当て、バス乗場の使い方について、駅前広場の事例調査分析を行った。この結果、バス事業者毎の乗場使用が、乗場設置位置や駅前広場の効率性に影響を与えていることが示された。