

| | | |
|------------------|------------------------------|---|
| 分析テーマ | | 鉄道事業者： 3) 駅周辺の活用計画の検討 |
| 分析内容 | | P&R、C&R 駐車場等の検討を行う。 |
| 分析事例 | 現状での | PT 等であり |
| | 行政サイド 事業者 サイド | 事業者が自社の事例等を参考に検討 |
| 分析方法 | | <p>検討方針</p> <ul style="list-style-type: none"> PTデータの将来交通量、実態調査やPT現況データを用いて、将来ピーク時利用者数を想定し、各施設ごとの必要面積を算定することが考えられる。 <p>分析フロー（例）</p> <pre> graph TD PT[PTデータ] --> FutureTraffic[将来交通量 ・各手段別の該当地域への 発生集中交通量 (バス、乗用車、二輪車、徒歩)] Other[その他データ・資料] --> FutureTaxi[将来タクシー利用者数、 将来ピーク時送迎者数 (実態調査、PTデータ等 から設定)] FutureTraffic --> FutureUsers[将来ピーク時利用者数] FutureTaxi --> FutureUsers FutureUsers --> AreaCalc[各施設ごとの必要面積算定 (バスバース数、バス乗降場、 歩道幅員、タクシー乗り場等)] RoadPlan[周辺道路計画] --> AreaCalc StationPlan[駅改良計画] --> AreaCalc AreaCalc --> FinalPlan[駅周辺の整備計画立案 (配置計画・広場区域の決定、細部設計等)] </pre> |
| 必要データ | | PTデータ（時間帯別手段別発生集中交通量、手段別発生集中将来交通量） 関連データ（交通量等の実態調査データ） |
| 留意事項、方向性等 | | PT調査は、計画基本ゾーン単位で将来交通量の推計を行っているため、必要に応じ、他調査などを用いて駅別交通量に変換する必要がある。 |
| 参考資料 | | 駅前広場の整備計画の検討の流れについては、「土木工学ハンドブック」、土木学会編、昭和49年等に詳しい |

(活用事例)

| | |
|----------------------|---|
| <p>検討事項</p> | <p>駅前交通広場及びターミナル計画</p> |
| <p>検討地域</p> | <p>函館駅周辺、五稜郭周辺、美原周辺</p> |
| <p>検討調査名</p> | <p>平成 13 年度函館圏総合都市交通体系調査</p> |
| <p>検討主体</p> | <p>北海道</p> |
| <p>背景・目的</p> | <p>大量交通機関の利便性向上と、ゾーン公共交通システムの機能強化を図るため、交通拠点における交通広場、バスターミナルの必要施設規模などの検討を行う。</p> |
| <p>検討方法</p> | <p>ゾーン公共交通システムが機能した場合のバス需要量を算定し、その将来需要に基づき、駅前広場の検討に用いる 48 年式を基本として必要バース数を算定する。</p> <p style="text-align: center;">図 施設規模算出フロー</p> |
| <p>検討結果</p> | <p>函館駅については、同様の考え方により既に駅前広場が整備され、土地区画整理事業が進められているため、本調査の検討とはしていない。五稜郭周辺と美原周辺についての必要バース数を算定。</p> |
| <p>事業展開 等</p> | <p>既に完成済みの駅前広場の拡張や、北海道新幹線を見据えた駅舎の改築、新規都市計画道路の整備を含めた函館駅前土地区画整理事業を展開中。</p> |

分析結果の例：駅前広場計画

(1) 現況施設状況

函館市には、交通拠点として機能しているバスターミナルは函館駅前のみを整備され、バス - 電車への乗継が行われている五稜郭周辺にはターミナル機能を有する施設は整備されていない。

平成 11 年のバスの運行便数は函館駅前、五稜郭周辺で 1 日約 1,000 便、美原地区周辺、700 便が発着しており、函館駅前、五稜郭周辺については更に電車が 1 日約 300 便発着している。

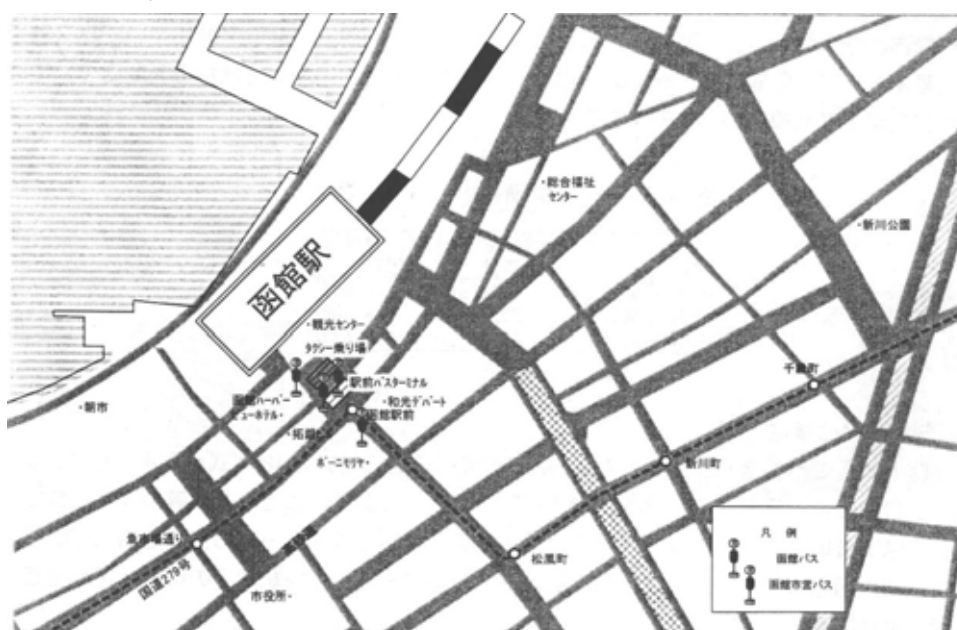


図 函館駅前の交通施設現況

また、函館市内でのバス - 市電間の乗継は 1,500 人程度であり全バス利用者の 4 %、全電車利用者の 14%となっている。

表 バス利用者の状況

| | 利用者 | バス - 電車の構成比 |
|--------------|--------|-------------|
| 単独バス利用(A) | 26,936 | |
| 単独電車利用(B) | 9,845 | |
| 電車 - バス利用(C) | 1,624 | |
| バス利用計(A)+(C) | 28,560 | 6% |
| 電車利用計(B)+(C) | 11,469 | 14% |

このような状況の中で、都市圏においては、バス - 市電の乗継指定駅となっている五稜郭周辺での乗継利便性の向上が望まれているほか、本都市圏の公共交通の目指すゾーン公共交通システムは乗継を行う運行体系となることから乗継施設の整備による利便性、快適性の向上が需要獲得への大きな役割を担うことになる。

(2) 将来需要量

ゾーン公共交通システムが完全に機能した場合の需要量による、各交通拠点におけるバス需要量は下表に示すとおりである。

なお、各拠点でのバス需要については、JR・電車が利用出来ない区間についてバス利用を基本として、函館駅 - 美原地区のようにバスでの連続利用が想定される区間についてはバス利用と考え算出した結果である。

表 各交通拠点のバス需要量

| | 公共交通 利用者数 | 内バス利用 者想定 |
|-------|--------------|--------------|
| 函館駅周辺 | 16,126 | 4,597 |
| 五稜郭周辺 | 20,009 | 9,960 |
| 美原周辺 | 10,691 | 10,691 |

(3) 施設規模の算定

将来需要に基づき、必要バース数を駅前広場の検討に用いる48年式を用いて算出した。

表 施設規模

| | バス利用者 想定 | 乗車 バース | 降車 バース | 合計 |
|-------|-------------|-----------|-----------|----|
| 五稜郭周辺 | 9,960 | 3 | 1 | 4 |
| 美原周辺 | 10,691 | 3 | 1 | 4 |

上記施設量を広場タイプとして整備した場合の広場面積は48年式を用いて以下のように算出される。

表 各拠点での広場面積

| | 施設 | 面積 | |
|-------|---------|-------|-------------------------------------|
| 五稜郭周辺 | バス乗降バース | 280 | $4 \text{バース} \times 70 \text{m}^2$ |
| | 歩道面積 | 196 | |
| | 車道面積 | 368 | |
| | その他面積 | 266 | |
| | 合計 | 1,110 | |
| 美原周辺 | バス乗降バース | 280 | $4 \text{バース} \times 70 \text{m}^2$ |
| | 歩道面積 | 142 | |
| | 車道面積 | 354 | |
| | その他面積 | 253 | |
| | 合計 | 1,029 | |