



バスターミナル建設余話

松宮恒夫

1. はじめに

札幌市内では1日に約24,500便のバスが運行している。そして、これらのバスのうち8割にあたる20,000便のバスが札幌の基幹交通である地下鉄に連絡しており、公共交通網を形成し市民の利便性を高めるとともに200万都市への発展を支えている。

課題となるのはバスから地下鉄への乗り継ぎをいかにスムーズに行わせるかである。

このため市内には18か所に地下鉄乗り継ぎバスターミナルがある。その大半は市交通局が当初の地下鉄建設に合わせて建設した市営バスの「専用ターミナル」であるが地下鉄が郊外に延長されることで乗り継ぎバス路線も民営バスが路線を持つエリアに入っていくことになり、市営バスだけではなく、民営バスも利用できるすなわち複数のバス会社が利用する「一般バスターミナル」とよばれる乗り継ぎバスターミナルが必要となったのである。

バスターミナルは「自動車ターミナル法及び施行規則」で様々な規定・手続きが定められているが、この一般バスターミナルは事業主体が法令に適合した施設で運輸大臣から認可をもらったものであること、また、使用するバス会社が事業者を支払う使用料の認可も同様に運輸大臣から得ること、さらには都市計画法による都市計画決定を行うという非常に細かくかつ大掛かりな手続きを必要としている。

一般的にバスターミナルは屋内型が大半であるのでバスの発着便数によっては相当な規模の建物となる。地下鉄南北線、東西線の開通時には端末駅の北24条駅、真駒内駅、琴似駅、白石駅(真駒内駅は高架駅なので駅前広場方式)にバスターミナルが設け

られた。そして、次の段階では南北線は麻生延長、東西線は新さっぽろ延長、宮の沢延長、さらに東豊線の新設が決まっていたので、少なくとも複数のバス会社が集中する終点及び主要駅に、一般バスターミナルが必要になったが、バス事業者には建設する余裕はなかったので札幌市の一般会計で建設することになった。もちろんバスターミナルなど設計したこともなく、法律があることさえも知らなかった素人集団がどこまで出来るのか全く未知の世界であったが、建設局、建築局、交通局などの応援を得て取り掛かることになった。

2. 東西線新さっぽろ延長部(1982.3開業)

① 大谷地バスターミナル

最初のバスターミナル建設は大谷地であった。これは地下鉄延伸に合わせて大谷地に交通局の新庁舎を建設する計画があり、用地を先行的に取得していたが、そこに余裕地がありバスターミナル建設に使えることと、交通の要所でありバスターミナルの立地に適した場所であること、さらに道住宅供給公社が分譲マンションの参画を申し入れてきたことで複合ビルとして建設する事業の見通しがついたことにある。大谷地は新札幌を中心とする東部開発地域のバスエリアを主に分担するほか高速道路のインターに近接していることから、千歳空港との連絡バスの発着点にもなりえた。また、このバスターミナルの建設には運輸省の補助金も入ることになっていた。従って、バスターミナルビルはバスターミナル、住宅、地下鉄連絡通路の3種類から構成されることになり、共用部分を入れると4種類に分類してそれぞれ再開発の手法で建設費を積算した。さらにバス

ターミナルは補助対象部分と非対象部分にも区分しなければならぬことになり、繊細かつ膨大な作業となった。なお、地下鉄連絡通路はバスターミナルビルを通過して南側の民間開発地に繋がるよう先行して建設した。

大谷地バスターミナルは島式の乗降場であり従ってバス車路はU字型となり、一般道路への出入りは前面道路である大谷地駅前通りから行うこととした。出入り口に近接して道路信号があるのでバスは比較的スムーズに出入りができた。また、高層住宅部分への出入りは専用の出入り口を設けてバスターミナル利用者とは分離した。同様に2階に設けた住宅用の駐車場の出入りは敷地内に専用のアプローチ車路を設けてバスの運行には支障のないようにした。



写真-1 大谷地バスターミナル

② 新札幌バスターミナル

新札幌は札幌市の副都心地域として位置づけられており副都心開発公社により業務、商業、公営住宅などが計画的に配置・開発される予定であった。地下鉄延伸前は国鉄新札幌駅(高架駅)を発着点とするバス網により東部地域をはじめとする地域路線バス、都心とを結ぶ路線バス、さらには長沼町をはじめとする近郊都市と結ぶバスなどが発着し、駅の南北の広場に乗降場を設けて利用していた。

公社はこの南北広場に国鉄駅を挟む形で商業のツインビルを建設する計画であった。このため、2階から上階と地下1階は商業エリアとし、南側ビルの1階部分をバスターミナルとし、北側ビルの1階部分はタクシー乗り場、マイカー駐車場を配置した駅

前広場を建設することとした。しかし、この駅前広場について「屋根のある駅前広場など前代未聞だ」となかなか関係者の理解を得られなかった、そこで建設省に直接持ち込んで相談したところ、積雪寒冷都市の駅前広場としては適切である、特にバスと鉄道を近接して配置したところはよく考えているとの評価を頂いた。

一方、バスターミナルの乗降場はレーン方式で方面別に2レーンとしたがこの出入りには警察の協力を得て入口、出口共に交差点として位置づけ信号制御によりバスをスムーズに出入りさせることができた。またレーン式の場合、地階から目的の乗り場に行くのがわかりづらく、レーンを間違えともう一度地階に降りなければならないという問題がある。

さらに地階の商業店舗について公社はデパートのような配置を考え通路がせまく複雑になりバス乗り場への行き来も不明になる感じであった。そこで市としてはバス利用者の動線を優先すべくこの地階には地下街のように真ん中に太い通路を設けることを提案し、さらにその要所に乗り場への階段、エスカレータを設け案内標識によりバス乗り場への誘導をわかりやすいものとするに務めた。

また、商業用の駐車場を北側バスターミナルビルに併設して2階以上に設けたがこのビルは公道にかこまれているため私道である「駐車場に出入りするアプローチ通路」が公道を跨ぐことはできない。そこで、道路管理者と協議しこの通路は「副道」¹⁾とみなして設置することとした。

1)副道
道路が沿道と高低差を生じる場合に車両が沿道に自由な出入りができるように本線と併行して設けられた道路、側道ともいう



写真-2 新札幌バスターミナル入り口

3. 東豊線福住延長(1994.10 開業)

① 福住バスターミナル

福住バスターミナルの予定地には「北海道いすゞ自動車」のショールームとサービス工場があった。「いすゞ」に売却の意思を打診したところ、バスターミナルの計画には協力するが、自らが商業施設を建設・誘致し、「イトーヨーカ堂」が入居することになった。バスターミナルも建設・経営したいとの意向であったので両者が成り立つプランを作成した。問題となったのは、バスターミナルについて島式の乗降場でバスの出入りする道路はバスターミナル正面の国道36号線を考えていたが国道管理者(開発局)は国道の混雑を招くことになるから一切のバス出入りは禁ずるとの意向であった。協議の結果、バスの入りは認めるが、出はどうしても認められないため、ターミナルの横を走る仲通を拡幅してターミナルの奥に出口を設けてこの仲通を経由して国道に出る形にした。

また、買い物客はバスターミナルの裏側もしくは表側の地階入口から専用通路を通り商業施設にいけるようにしてバスの動線とは交差しないよう配慮した。



写真-3 国道36号線入り口



写真-4 福住中央通り出入り口

4. 東西線宮の沢延長(1999.2 開業)

① 発寒南バス発着場

発寒南駅についてはバスターミナルではなく駅前広場としてのバス発着場を計画してみた。これは京都の北大路ターミナルで施工の事例があることを知り得たことからこれを参考にしたものであり積雪寒冷地としては全国でも有数の「地下鉄駅の駅前広場」となった。広場内には待合所と屋根のあるプラットホームにより積雪寒冷の気候に対応している。

しかし、冬場は当然除排雪の作業が必要になるので負担となっているのは事実である。

この広場用地の地権者は3名であったがうち2名は市の関係者であり、協力的であったが残る1名はなかなか了解をえられなかったので用地部に交渉を引き継いだ。

金銭交渉の結果ようやく納得して、用地を取得することができた。



写真-5 発寒南駅広場

② 宮の沢バスターミナル

宮の沢バスターミナルの建設予定地は生涯教育センター予定地に隣接した、マイホームセンターと戸建住宅地であった。用地買収では戸建住宅の一部の人から拒否されたが最終的には金銭解決した。ここは当初大手のデパートがバスターミナルの経営も含めて進出に意欲的であったが、本体のデパートが経営危機におちいり二転三転して「西友」が設置し子会社の「西新サービス(株)」が管理することで落ち着いた。また、バスターミナルが地下鉄宮の沢駅から相当距離があるため中間に地下鉄コンコースとしては市内ではじめて動く歩道を設置した。なお宮の沢バスターミナルは建設省から優良再開発事業に認定され、公共部分には補助金が入ることになった。



写真-6 バスターミナル構内

5. おわりに

以上、「一般バスターミナル」の建設余話を書き連ねてきたが、実際にはまだまだ多くの問題がおり担当者頭を悩ませた事業であった。この先バスターミナルの建設が起こりうるかどうかかわからないが、できれば複合ビルとして民間事業者に委ねたほうがスムーズにいく感じがする。当然札幌市のバックアップも必要である。

松宮 恒夫 (まつみや つねお)

技術士(建設/総合技術監理部門)

元札幌市交通計画課長
元運輸経済研究センター調査役

