

## ■ 代替バス基地としても利用できる駅周辺の広場整備

正会員 兵庫県 土木部交通政策室 志波 秀明 Hideaki SHIBA

神戸～大阪間は、狭い所では南北2 km程度の地域に、阪神、JR、阪急の3路線が通り、公共交通の利便性がきわめて高い地域であった。今回の地震によってこれらすべてが被災し、長期にわたって運行不能が続き、大勢の人が代替交通利用を余儀なくされた。

最もよく利用された代替バスは、1月23日に運行開始、28日に国道43号にバス専用レーン設置、ピークの3月には1日平均3870便の運行が行われ、21.6万人が利用した。平成2年の大都市交通センサスによれば、三宮駅東側断面における鉄道輸送量は約64.5万人/日であり、1/3を代替バスが担ったことになる。

この代替バス輸送で問題になったのは、バス乗り入れと大量のバス利用者の待ち合わせのためのスペースを確保することであった。この結果、幹線道路沿いの駅から遠い地点にバス停を設置しなければならなくなり、利用者からも不満が多かっ

た。とりわけ、2月19日まで3社の代替バスターミナルが集中し、駅前広場が狭く国道2号にバス停が設置された三宮では、バス待機、転回場所として周辺道路も利用されたため、付近の渋滞に拍車をかけるとともに、長いバス待ちの列が歩道を占拠することになり非常に混雑した。

これだけ大量の人を長期間代替輸送することについては、防災計画をはじめどのような計画にも想定されておらず、非常時には、代替バスの効率的な運行が可能となり、バスを待つ人のスペースとしても使える、十分な広さを備えた駅前広場が多目的に利用できる広場を駅の周辺には設置することが望まれる。都市全体としてのゆとりを高め、安全・安心な都市をつくるという理念のもとに、高密度な土地利用がなされている駅周辺において、広場を計画的に位置づけ、どう具体的に整備を進めるかということが今後の課題である。

## ■ 非常時における鉄道の輸送機能確保

正会員 阪急電鉄(株) 鉄道施設部調査役 内芝 伸一 Shin-ichi UCHISHIBA

阪急電鉄は阪神間を結ぶ神戸線を中心に大きな被害を受け、全線復旧までに146日を要した。地震当初には全線復旧までに半年から1年以上との見込みもあって、復旧可能な区間から順次開通させていく方針により復旧を図った。その結果、「不通区間および部分開通した場合の輸送機能確保」をいかにするかが、「早期復旧」ならびに「安全性の確保」とともに復旧にあたっての重要な判断要件となった。

阪急電鉄と平行、接続する鉄道もすべて不通となったため、バスによる代替輸送に大きく依存せざるを得なかった。全線復旧までに約600万人の利用者の65%にあたる約380万人を代替バスに

より輸送した。バス運行は、1月23日から本格運行を開始し、関連会社4社を中心に、ピーク時には12社の協力を得て行い、運行台数は9400台にも及んだ。運営にあたっては、特に被害が大きかった西宮市以西に重点を置いて西宮北口駅に代替バス本部を設置し、神戸線の駅、乗務員をはじめ本社運輸部営業員等が中心となって利用者の案内等にあたった。ピーク時には1日100人以上、延べ10000人以上の動員が必要となったため、OB社員の協力も得た。さらに、バス運行については、運行頻度や運行時間帯をはじめ、運行ルートやバス停位置、待ち時間を含めた所要時分、バス基地や運転手の宿泊先等の確保、バス停等での