

都電沿線と都バス沿線の市街地活性化の違いに関する研究

横浜国立大学大学院 学生会員 阿久津奈央
 横浜国立大学大学院 フェロー 大蔵 泉
 横浜国立大学大学院 正会員 中村 文彦

1. はじめに

近年、環境意識の高まりや、高齢化を背景としたバリアフリー化への要求、また中心市街地の活性化といったまちづくりの観点から、身近な公共交通機関であるLRTやバスを見直すとともに、その活用が図られつつある。しかし、バスにおいては、交通渋滞の影響によりなかなか定時運行されないことなどが理由で、実際のところはあまり人々の生活に馴染んでいないというのが現状である。そこで本研究では、都電（専用軌道走行なのでLRTと見なす）と都バスを対象に、都電と都バスそれぞれの停留所別乗降者数をもとに、それらと両路線沿線地域における商業、人口統計データとの関係を分析することにより、両者の相違から、LRTとバスがそれぞれ市街地の活性化に与える影響の決定的な相違を検証していくことを目的とした。

2. 研究方法

まず、「活性化度の高い地域」を昼間人口密度が高く、かつ小売業・飲食店業における年間販売額の高い地域と定義し、次に、調査の対象地区は、専用軌道を走行している部分が主である都電荒川線沿線の約40%を占める豊島区とした。そして、同区内の都電荒川線、都バス路線でもある明治通りを研究の対象路線とし、「沿線地域」を都電、都バスの通過または接する町丁と定義した。また、両路線沿線地域における小売業・飲食業の地域別商店数、年間販売額を商業統計集計表から、人口密度を人口・土地面積集計表から把握した。そして、両路線における停留所別乗降者数はOD調査により把握した。

以上の資料から沿線地域における活性化度を調べるために、まず都電と都バスそれぞれの沿線地域における停留所別乗降客数と小売業・飲食業商店数、小売業・飲食業年間販売額、人口密度における関係をグラフに示した。また、1つの停留所が複数の町丁にまたがっている場合は、それ自体を1つの町丁とみなし、対象路線での運行頻度が都電、都バスで大きく異なることと、乗降客数が両者とも平均するとほぼ3000人前後の値をとることから、3000人を境界地として分類した乗降客数をもとにグラフを作成した。（図1～3）

3. 分析結果

1) 乗降客数と商店数との関係

図1は都電、都バス両沿線地域における停留所別乗降客数と商店数との関係を示したものである。このグラフから、商店数における都電・都バス路線の両者の間には特に大きな差はないことがわかった。

2) 乗降客数と商業年間販売額との関係

図2は都電、都バス両沿線地域における停留所別乗降客数と商

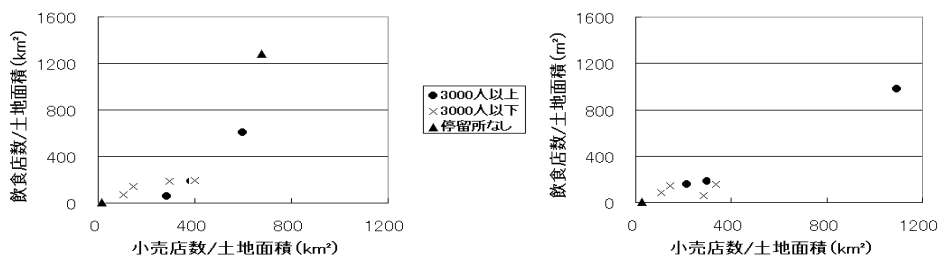


図1 乗降客数と商店数（左：都電 右：都バス）

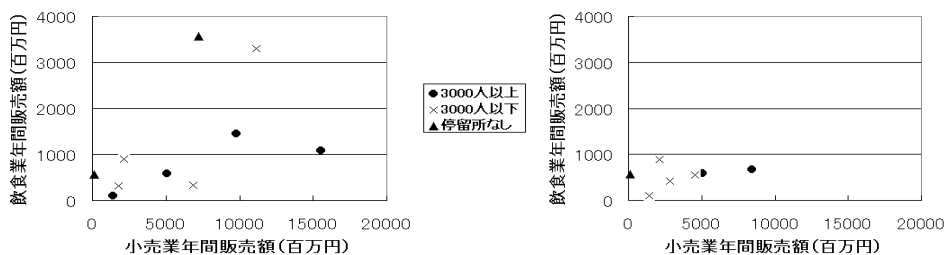


図2 乗降客数と商業年間販売額（左：都電 右：都バス）

キーワード：都電荒川線、都バス、市街地活性化

連絡先：〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-5 Tel (045) 339-4039 Fax (045) 331-1707

業年間販売額との関係を示したものである。このグラフから、両地域とも乗降客数が3000人以上とそれ以下の地域において際だった差はみられないが、全体的に、都電沿線地域では幅広い販売額に地域が分散していて、逆に都バス沿線地域では低い販売額の値に集中しているという結果が得られた。このことと、1)で示した、都電、都営バス両路線における商店数の差に大きな違いはないことから、都バス沿線地域では、都電と比べ、比較的小売業と飲食業の売上率が低くなっていることがわかる。

3) 乗降客数と人口密度との関係

図3は都電、都バス両沿線地域における停留所別乗降客数と人口密度との関係を示したものである。このグラフから、乗降客数が3000人以上の地域に

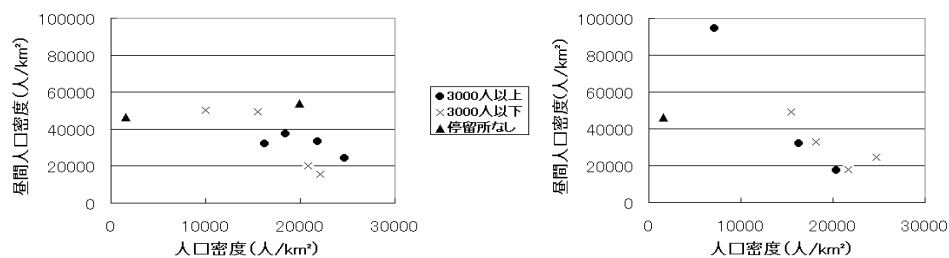


図3 乗降客数と人口密度

注目すると、荒川線沿線地域においては大部分で昼間人口密度が人口密度よりも高い値を示しているのに対し、都バス沿線地域では、主に人口密度の方が昼間人口密度よりも値が高くなっている地域が多いことがわかった。このことから、都電は買い物や娯楽などのための交通手段として主に利用され、都バスは家に入るまでの交通手段として主に利用されていることが推測できる。

このように都電と都バスで大きく異なることの要因としては運行の定時性、交通弱者に対する利便性、道路率の相違などが考えられるが、そのうちの道路率について以下で述べる。

4. 活性化度とその要因

以上の分析結果から、先に定義した市街地の活性化度は、都バス沿線地域で低く、そして都電沿線地域では比較的高くなっていることがわかった。次にその要因を考察するために、今度は都電、都バスそれぞれの停留所別乗降客数をもとに、その地域における飲食業年間販売額と13m以上の道路延長長さを1つの指標とした道路率との関係をグラフで示した(図4)。その結果、都電沿線地域は、都バス沿線地域に比べ比較的年間販売額が高い地域が多く、乗降客数も3000人以上とそれ以下の地域がばらばらに分散しているのに対し、都バス沿線地域は乗降客数の多い地域ほど道路率が大きいことがわかった。このことから、都バス沿線地域は、幅員の広いバス路線に地区を分断され、道路沿いにある店に客が入りにくくなることが予想される。

5. まとめ

本研究では、都電と都バスの両沿線地域の商業、人口統計データとそれぞれの停留所別乗降客数との関係を分析することにより、都バス路線地域の活性化度が都電沿線地域のそれと比較し、低くなっていることが結果として得られた。その理由としては、前述した運行の定時性等の他、幅員の広いバス路線が地区を分断していることも、今までにない考察の1つとして考えられる。このことを考慮すると、市街地の活性化対策としては、細い路地を残しておくことも重要な対策のひとつにあげられる。また、末筆ながら、お世話になった日本女子大学後藤久先生、豊島区役所には深く感謝いたします。

<参考文献>

RACDA(路面電車と未来の都市を考える会): 路面電車とまちづくり、学芸出版社、1999.5.25
伊藤 滋: 都電型都市空間のすすめ、彰国社、1994.10.29

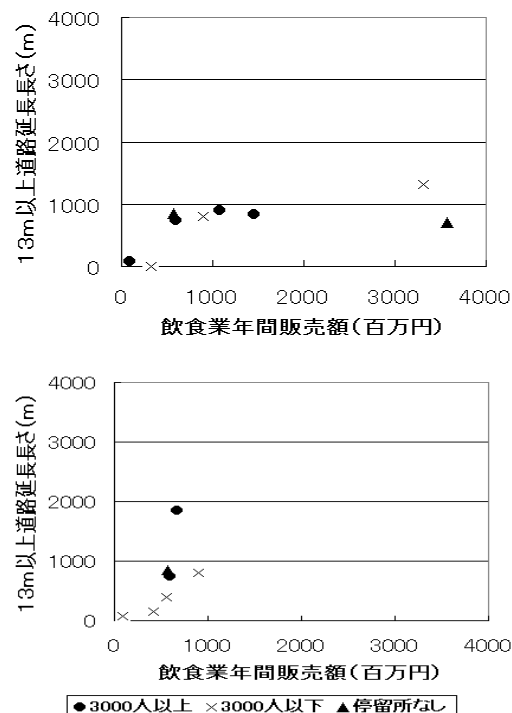


図4 道路率と飲食業年間販売額(上:都電 下:都バス)