

# 首都圏郊外におけるバス交通網の成立条件

恵藤 拓也, 後藤 寛

## The Viable Condition of the Bus Transport Network in Suburb of the Tokyo Metropolitan

Takuya ETO, Yutaka GOTO

**Abstract** : 今後大都市圏でも人口減少社会が到来する中, 都市インフラを含めた地域サービスの水準については地域間での競争が激しくなるためいっそうの向上が求められる. 地域交通サービスの水準についても, 需要の見込まれる地域についてはそれに見合ったサービスの提供が求められる. このような視点から, 横浜市郊外を対象に乗合バスだけでは需要に応えきれない地域を適切に抽出し, 中量交通の建設可能性も視野に入れながら実態を検証する.

**Keywords** : 路線バス(bus), 人口構成(population), 交通需要(transportation demand), 空間分布(spatial pattern)

今後大都市圏でも人口減少社会が到来する中, 都市インフラを含めた地域サービスの水準については地域間での競争が激しくなるためいっそうの向上が求められる. 地域交通サービスの水準についても, 需要の見込まれる地域についてはそれに見合ったサービスの提供が求められる. このような視点から, 横浜市郊外を対象に乗合バスだけでは需要に応えきれない地域を適切に抽出し, 中量交通の建設可能性も視野に入れながら実態を検証する.

他の大都市と同様に横浜市営交通においても, 人口の郊外化の進展と地下鉄をはじめとする高速鉄道

の整備により, 路線バスの主力路線は都心部の市電代替路線から, 郊外住宅地と最寄り駅を結ぶフィーダー路線へとシフトしている. (図1参照)

このような状況を踏まえ, 本研究では横浜市内でもっともバス依存度が高い(平成20年度パーソントリップ調査による代表交通手段分担率9.1%)南部の港南区を取り上げる. 港南区は昭和40年代以降に港南台団地, 野庭団地をはじめとする大規模な宅地開発と鉄道路線(JR根岸線, 横浜市営地下鉄)の新設により人口が急増した地域であるが, 通勤行動, 買い物行動とも, 人の流れとしては南北方向, 横浜市中区・西区あるいは東京23区南部への指向が強い. とところが区内南部を走るJR根岸線は東に大回りして横浜中心部に向かい, また市営地下鉄は区内北部の拠点である上大岡駅から西に向きを変える. このため区内を南北に走る鎌倉街道(県道21号線)およびそ

---

後藤 寛, 横浜市金沢区瀬戸22-2,

横浜市立大学 国際総合科学部,

Tel & Fax : 045-787-2083

e-mail : yutakagt@yokohama-cu.ac.jp

れから枝別れするバス路線網が発達し、区内各地と京浜急行の優等列車停車駅である上大岡駅とを結んでいる路線の需要が高い。(図2, 図3 参照)

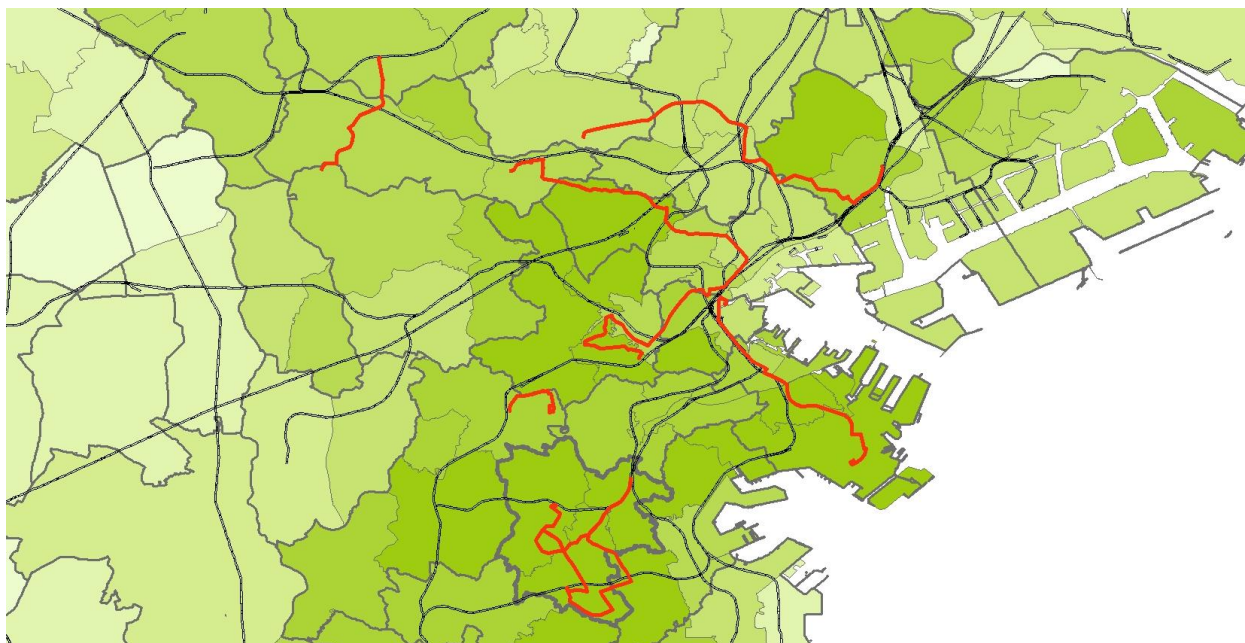


図1 横浜市営バスの営業収支良好路線と地域のバス交通依存度(H20年度PT調査)

このような地域を対象に、バス路線網および時間帯別ダイヤの状況と、沿線人口(年齢構成比, 通勤通学状況)の考察から、地域毎のバス需要の実態の把握と評価を行い、基幹的公共交通網のあり方を探ることを目指す。

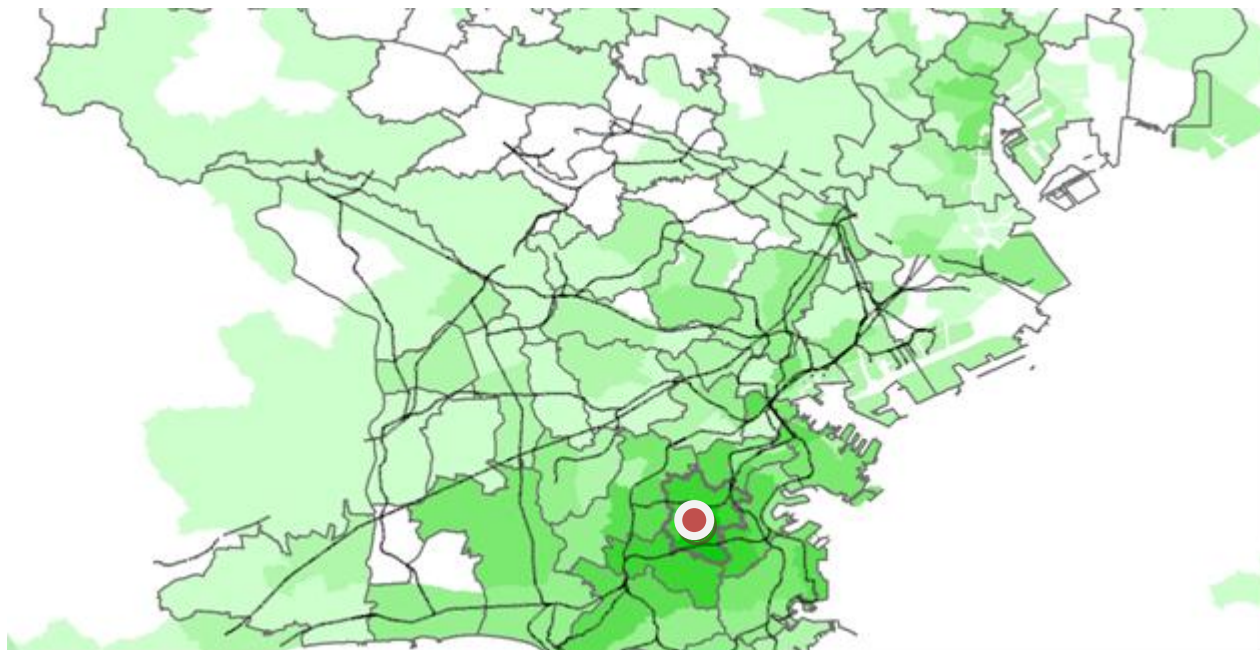


図2 横浜市港南区南部(PTゾーン1142)からのトリップ数(H20年度首都圏パーソントリップ調査)



図 3 横浜市港南区周辺の鉄道網と鎌倉街道(赤線)



図 4 港南区周辺の鉄道網と上大岡を中心としたバス路線網

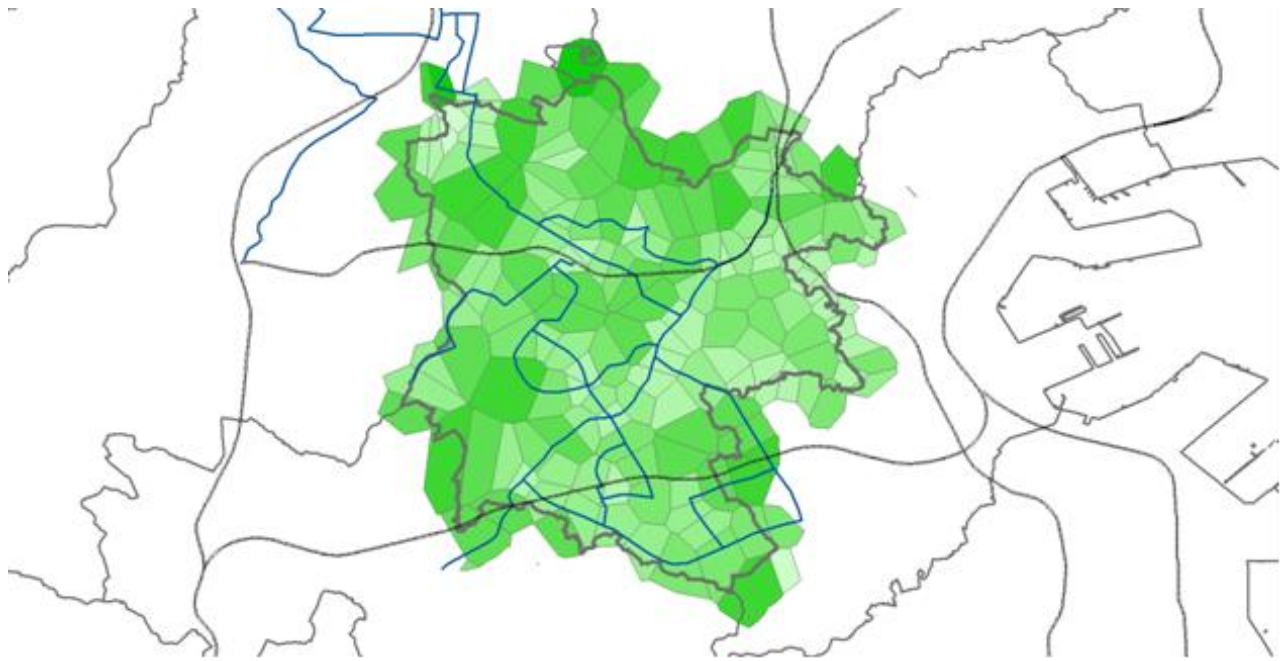


図 5 港南区周辺のバス停ごとのボロノイ内周辺人口（H17 年国勢調査町丁目人口より再集計）