

準の高速自動車道路，東名高速自動車道路が，現在建設中で，昭和43年に開通の見込みである。名神高速道路が開通したことによって阪神の経済地図が塗りかえられたといわれているが，東名高速道路の開通は東海道地域に非常に大きな影響を与えると思われる。とくに東京に近い横浜に対する影響は良きにつけ悪しきにつけ影響は非常に大きいと思われる。これに対して都市内に十分受け入れられる交通網の整備をはじめとする都市整備いかによって，良き影響も悪い結果をもたらすことになるであろう。東名道路の開通により東京より大阪にいたる地域はいやおうなしに自動車時代に，文字どおり突入することになる。

**臨海高速自動車道路——横浜・羽田空港線** 東名高速自動車道路が都市間高速自動車道路として横浜市の内陸部を通るのに対して，臨海部に沿って都市内自動車専用道路として，臨海高速自動車道路が現在建設中で，昭和43年に開通の見込みである。臨海高速自動車道路は既に開通した東京羽田線と接続延長して羽田より東神奈川にいたる自動車専用道路である。この道路が開通すると横浜から羽田を通して東京都心へ極めて短時間で連絡できるようになる。

**市電の廃止** すでに市電生麦線が廃止になった。この路線は国道15号線上を走っていて，利用率が極めて低く，赤字路線として横網格であった。この路線は大量輸送機関としてはバスで代替することとし廃止されたものである。一方国道15号線は，市内幹線道路として自動車交通量が極めて多く飽和度は昭和37年にすでに120~180であった。市電の運行を廃止したことは，道路を拡幅したと同じ効果があるわけ

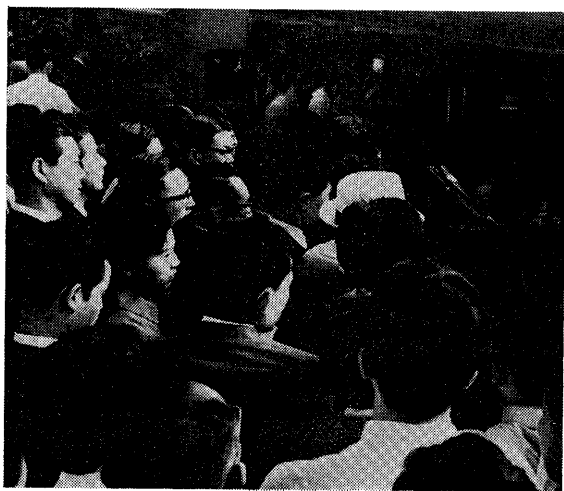
で大きく交通緩和に役立って，まさに一石二鳥の処置といえる。

#### ④——鉄道輸送の変化

〈鉄道輸送変化の背景〉——横浜郊外の住宅地開発には目をみはるものがある。まえにもたびたび述べたが，東京圏への人口集中はいぜんとしてげげしく，東京都内にはすでに住む余地が少なくなり，東京周辺市町村の人口が急増している。この影響を受けている横浜市も，その内部をみると各区の人口

■表1-2-9 区別人口と伸び率

区分	年度		昭和40年人口 35年比
	昭和35年人口	昭和40年人口	
総 数	1,375,710	1,788,915	$S_{35}=100$ 130
鶴 見 区	230,377	255,755	111
神 奈 川 区	172,068	196,258	114
西 区	104,173	104,255	100
中 区	123,624	136,882	111
南 区	194,558	248,108	128
保土ヶ谷区	143,804	223,038	155
磯 子 区	74,458	95,716	129
金 沢 区	71,446	86,251	121
港 北 区	147,688	235,046	159
戸 塚 区	113,514	207,606	201



増加の様相はいちじるしくことなっている。

昭和35年から40年までの5年間の人口増加率を区別にみると、戸塚区は101%増、港北区59%増、保土ヶ谷区55%増となっている。20%台の増加を示す区は南区28%、磯子区29%、金沢区21%の増加、10%台の増加を示す区は、鶴見区11%、神奈川区14%、中区11%の増加である。西区はほとんど増加なしとなっている。横浜市郊外部の三区、保土ヶ谷区、港北区、戸塚区の人口増加は昭和34~35年ごろから急激になった。

これらの人々の通勤場所は内陸部が発展したとはいえ、主なところは、西区、中区の都心と、鶴見、神奈川の臨海工業地帯であり、東京都心である。鉄道輸送の変化はこれらの動きが背景となっている。

<増強された路線>———根岸線の開通 昭和35年以後横浜の交通にとって最も大きな影響を与えたものは根岸線の開通であろう。根岸線は桜木町より市の中心部を通過して根岸湾に抜け、根岸湾の桜大線



■表1-2-10 根岸線各駅の月間乗車人員

年度	駅名	桜木町駅	関内駅	石川町駅	山手駅	根岸駅	磯子駅	
昭和39年	4月	2,804,421	—	—	—	—	—	
	5月	2,957,160	162,662	61,142	34,218	31,652	60,843	
	6月	2,720,893	312,218	114,041	55,392	57,187	83,793	
	7月	2,657,251	476,180	145,942	115,469	95,601	135,649	
	8月	2,300,507	636,040	298,493	160,447	140,337	182,820	
	9月	2,077,290	734,510	336,289	166,224	138,446	190,666	
	10月	2,046,888	814,490	354,762	170,092	147,745	207,863	
	11月	2,004,710	850,533	406,856	194,777	161,098	226,499	
	12月	2,014,028	960,309	449,652	212,683	175,785	244,279	
	昭和40年	1月	1,874,528	913,883	436,680	215,516	181,792	241,079
		2月	1,759,615	884,685	424,106	199,134	156,806	232,049
		3月	1,928,858	989,826	468,884	221,703	189,213	265,551

の一部として磯子駅まで開通したものである。この桜大線は横浜の長年の悲願であったものである。根岸線は市中心部は派大岡川の上を通り、根岸湾は埋立地の上を通ることにより用地取得の点で有利な条件のもとに建設され、昭和39年5月開通した。

根岸線の各駅、横浜、桜木町、関内、石川町は東京でいえば、神田、東京、有楽町、新橋にあたり、横浜の関内関外に都市計画的に土地利用上大きな変化をもたらすことになるであろう。

根岸線が開通してからの乗降客数の変せんは表1-2-10のようになっている。

**東海道新幹線の開通** 根岸線が横浜市中心部に大きな影響を与えたとするならば東海道新幹線の開通は横浜市全体に大きな影響を与えるものといえる。東海道新幹線は戦前弾丸列車の名で構想されていたものが、戦後経済の発展の結果実を結び昭和39年10月開通したものである。

しかし、オリンピック1964までにといい花々しい花道を通して登場した東海道新幹線も開通後の新横浜駅の利用状況からいえば横浜線の弱体もあって利用者はきわめて少なく、横浜市内の新幹線利用者は東京駅から利用することが多いといわれている。

しかしながら、東海道新幹線の横浜駅つまり新横浜は都市計画的にみれば新しい都市づくりの拠点にな

■表1-2-12 市内駅からの乗車人員

	営業 (キロ)	市内営業 (キロ)	市内駅数	昭和35年度	昭和36年度	昭和37年度	昭和38年度	昭和39年度
国鉄			27 *	155,935,153	167,970,046	175,880,646	177,517,689	196,361,610
京浜急行	76.4	28.4	24	98,252,315	109,138,643	116,661,557	122,718,775	128,371,385
東京急行	26.3	12.7	11	72,344,154	83,744,661	91,930,869	95,763,952	99,703,175
相模相鉄	27.5	15.5	13	32,147,065	36,571,560	40,137,532	62,116,108	68,814,290

\*昭和37年11月まで20、37年12月から21(鴨居駅)、39年5月から26(根岸線)、39年10月から27(新横浜)

■表1-2-11 新横浜駅の月間乗車人員

年 度	新 横 浜 駅
昭和39年 9月	— —
10月	25 099
11月	22 211
12月	20 610
昭和40年 1月	29 253
2月	26 197
3月	36 277

る素質を十分にもっている。ただ横浜市が新横浜開設の事前に都市整備をするひまもなく、東海道新幹線が開通し、新横浜駅が開設されたために新横浜周辺の地価は異常に高騰し、都市整備はおくれ、結果として地価だけ異常に高い田圃の中に、駅だけ開設されただけとなった。このような都市の拠点となりうるところは事前に区画整理をするなりして都市づくりのもとをつくる準備をするべきであった。そうしなかったことが現在の新横浜の利用率の悪さに結果しているといえる。

新横浜駅を第2の横浜駅にするには、新横浜駅周辺の開発と、新横浜駅に対する鉄道交通網の整備と新横浜駅に対する道路網整備を行なわなければならないであろう。

**田園都市線の開通** 昭和41年4月横浜の港北区の西部に電車が開通した。田園都市線である。田園都市線は東急が宅地開発と組にして建設したものであ

る。田園都市線は路線からみると横浜の中心部とは関係がうすく、むしろ東京の中心と関係が深い。道路が産業に対する開発効果が大きいとするならば、鉄道は市街地開発の効果が大きいといえる。東急東横線は横浜中心部と結んではいるが東京に対する指向性が強い。田園都市線は横浜中心部と直接結びついていないだけにさらに強い東京指向性をもつようになると思われる。首都圏に対する人口集中の力はいぜんとして大きく、すでに東京内部では受けとめられなくなって、東京周辺都市に人口急増がめだつようになった。そういったいみでこの田園都市線は港北区西部を東京のベッドタウン化する力が大きいといえる。

港北区西部の開発と同時にベッドタウン化が、行財政需要の増大をもたらすといったいみで、田園都市線の開通はひとつ交通網の拡充という意義以上の大きな影響を横浜市に与えている。

**乗降客数** 横浜市内各駅からの乗車人員の変せんを路線別にみると表1-2-12の通りである。昭和39年度の昭和35年度に対する伸び率をみると、国鉄26%、京浜急行31%、東京急行38%、相模鉄道114%増となっている。このように輸送能力の伸びをはるかにこえて乗車人員が伸びているといえる。特に相模鉄道沿線の人口増加が乗車人員の伸びにはっきりとあらわれている。

昭和39年度年間乗車人員1千万人以上の駅についてみると表1-2-13の通りである。各路線とも横浜駅の乗車人員が増加している。特に相模鉄道横浜駅の伸びがいちじるしい。一方国鉄、東京急行ともに桜木町駅の乗車人員が減少している。これは必ずしも根

■表1-2-13 乗車人員年間1千万人以上の駅 万人

種別	駅名	昭和35年度	36年度	37年度	38年度	39年度
国鉄	鶴見駅	2,280	2,345	2,472	2,549	2,621
	横浜駅	3,764	4,207	4,325	4,188	4,475
	戸塚駅	1,085	1,262	1,438	1,616	1,809
	桜木町駅	3,290	3,800	3,566	3,394	2,715
京浜急行	横浜駅	2,453	2,777	3,118	3,405	3,630
	上大岡	488	579	700	845	1,008
東急京行	日吉駅	976	1,113	1,268	1,346	1,436
	横浜駅	2,004	2,289	2,584	2,730	2,933
	桜木町駅	1,080	1,203	1,248	1,182	1,035
相模鉄道	横浜駅	716	831	914	2,786	3,107

岸線の影響ばかりでなく、野毛、伊勢佐木町を中心とする商店街と横浜駅西口の商店街との勢力の問題も関係があると思われる。京浜急行上大岡駅の乗車人員は昭和39年度対昭和35年度で2.07倍と伸びがいちじるしく、国鉄戸塚駅の乗車人員は昭和39年度対昭和35年度で1.67倍と伸びがいちじるしい。上大岡駅と戸塚駅は横浜の新しい拠点を形成しつつあるといえる。

この他に横浜市内の駅で昭和39年度1年間に乗車人員5百万人以上の駅は国鉄=新子安、東神奈川、保土ヶ谷、菊名、関内、矢向。京浜急行=鶴見市場、京浜鶴見、生麦、子安、日ノ出町、黄金町、金沢八景。東京急行=綱島、大倉山、菊名、白楽。相模鉄道=三ツ境であった。

〈現在建設中の鉄道〉 国鉄・横浜線 現在単線で運行している横浜線を複線にする工事を行っている。小机までの工事完成予定は昭和42年10月である。この工事が完成すると輸送能力は現在の3.3

倍にまで増強できる。横浜線の複線化によって港北の横浜中心部に対する鉄道サービスは非常に改善されることになる。

**国鉄・桜大線** 桜大線は桜木町より根岸湾を通過して磯子まで開通している国電をさらに延長して根岸湾沿いに杉田に至り、内陸部に入って円海山の北を通過して大船に達するものである。桜大線は横浜の長年の悲願であったが、根岸線として一部達せられ、さらに、桜大線の完成によってその願いの全部が達せられることとなる。

桜大線の建設によって、これまでおこなわれていた横浜南部の開発に大きく寄与するであろう。

この建設では円海山の北側に日本住宅公団が洋光台団地の建設をおこなっており、その建設と同時に桜大線も建設される予定で、根岸線が根岸湾の内に建設された場合と同様、計画的建設の好例といえよう。このように、いくつかの計画がある場合それらを相互調整するだけでもその建設を非常に有利にで

きる事例は多い。

### ⑤——港と工業地帯の発展

〈内陸部に進出する工場〉——内陸部・郊外部

に進出したのは、住宅や鉄道・道路だけではない。30年以降の高度経済成長による急激な設備投資は、横浜の内陸部にも多数の工場進出をもたらし、田園・市街地風景を一変させた。

もともと、横浜の工業地帯といえば、鶴見・神奈川区の臨海部をさすものだった。もちろん工場は市内一円に分布していたが、内陸部、郊外部においては工場数・従業者数・製品出荷額のいずれも低く、大企業も少なかった。これに反して、鶴見・神奈川臨海工業地帯は、日本有数の大企業を中心に関連下請工場をその周辺にもつ一大工業地帯である。しかしこうした横浜工業の地域分布は30年以降大きく変化しつつある。根岸・本牧埋立地造成による新しい臨海工業地帯が進行する一方、内陸部へ工場が進出してきたからである。

一般に、工場立地の重要な条件として、原料がえやすく、消費地に近いことがあげられている。このほか、労働力が得やすく、水が豊富で、エネルギーのえやすいことが必要だが、横浜はまさにこれらの条件をみたしていた。

臨海部の有利さには劣るが、機械機具工業を主体とした工場にとって、内陸部はきわめて好都合だったといえる。それは、重化学工業とことなつて大規模な用地を必要としないため、安価な農地を工場敷地にかえることができたからであり、従来輸送に適しなかった道路が、高速道路の建設、幹線道路の整備で便利になったからである。とくに下請け中小工場

■ 図1-2-7 区別工業事業所数の推移

