

2 内的変化

6

主要な生活基盤の変化

ア 交通システム

市民の足は、鉄道や道路などの交通基盤によって支えられている。

鉄道の新線整備としては昭和三年以降、広域的には東海道新幹線が開業し、市内では根岸線、田園都市線、いずみ野線、市営地下鉄線が開通した。また既設線も輸送力の増強がなされ、これまで鉄道から遠く不便であったところや、運行回数が少なかったところが便利になった。

高速道路の整備としては、広域的には東海（東名）自動車道をはじめとして、第三京浜道路、横浜羽田空港線、横浜横須賀道路が開通し、市内では保土ヶ谷バイパスが開通した。これら高速道路の

整備に加えて、一般道路の整備も進められた。

こうした鉄道や道路の整備により、都市活動が拡大し市民の交通流動も大きく変化した。

● 交通流動の変化

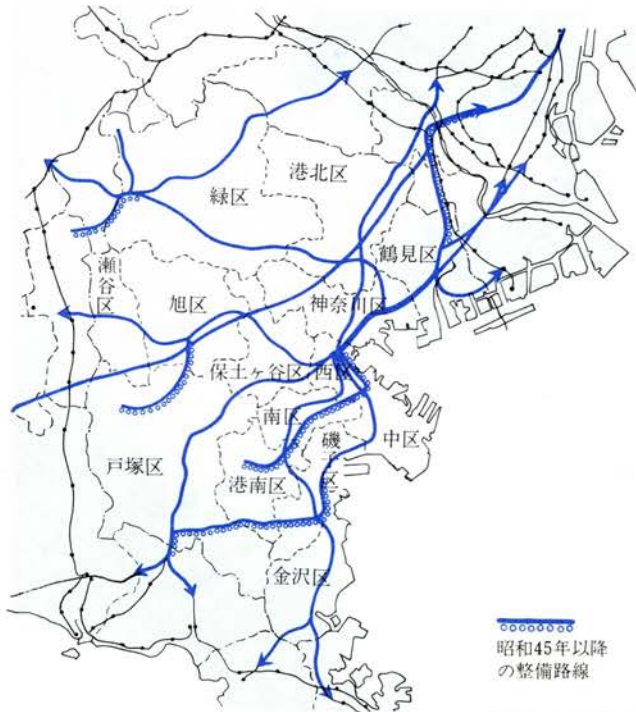
これらの変化を四三年と五三年のパーソントリップ調査（人の動きの実態調査）結果から比較してみよう。横浜に関連する交通量は平日の一日で四六六万トリップから六七〇万トリップと一・四四倍にふえた。一〇年間の人口増加一・三三倍と比べると、若干それを上回って伸びている。とくに人口増加が大きい郊外区で著しい交

通量の増加があった。

交通の動きとしては六七〇万トリップのうち、市域と市域外を結

ぶ交通量は三一%の二〇八万トリップである。これを四三年と比較すると、横浜市と川崎内陸部や東京の市郡部との交通量の増加が著しい。反面、横浜市と川崎臨海部との交通量はほとんど変化せず、相対的には減少している。これは、市郊外部の人口増加と市臨海部での人口・産業の停滞傾向を反映したものである。

図-1 昭和45年以降の鉄道整備路線



○●●●●●●●●
昭和45年以降
の整備路線

〔資料〕都市計画局

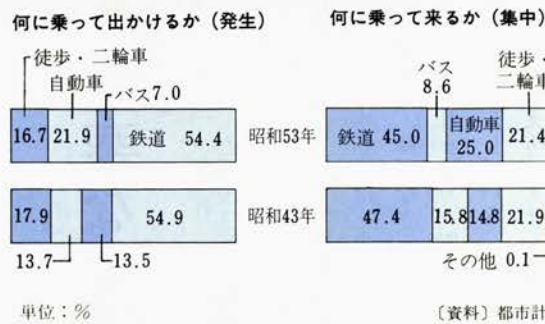
市域外との交通のなかで、東京都区部との割合は四三%を占め、東京との結びつきの強さを示している。

●通勤交通

通勤交通をみると、各区とも市域外では東京、市域内では中区、西区との結びつきが強い。とくに、港北、緑、鶴見の各区では東京に近いことと直接東京都区部から鉄道が乗入れていることから、通勤者の五割近くが東京方面に通勤しており、東京のベッドタウンとしての傾向を顕著に示している。

代表交通手段としては、鉄道が約五〇%を占め、東京方面への通勤者の九割が鉄道利用となっている。一〇年間の変化をみると、バスのウェイトが一五%から八%に半減し、自動車が一四%から二三%に増加している(図-2)。代表交通手段としてのバスの利用が減少した原因としては、通勤の長距離

図-2 通勤で使われる代表交通手段



自動車交通量は年々増加しており、とくに周辺部が著しい。乗用車や小型貨物車はおよそ三分

化、職住の分離や鉄道の整備、道路混雑によるバスの走行速度の低下などが考えられる。バスは最寄りの鉄道駅への交通手段に変化している。

●自動車交通

図-3 路線別12時間交通量と混雑度



の二が市内交通で横浜都心部への集中が目立つ。市域外との連絡も近郊に限られている。一方、大型貨物車は市域外との連絡の方が大きく六割近くを占め、そのなかで東京・川崎方面への交通量が大きい。遠隔地との交通も二割を占めており、横浜の後背地域の広さを示しているものと思われる。

道路の利用状況を一般道路と自動車専用道路で比較すると、自動車交通量の大半が自動車専用道路を利用してはいる。また、都心部と郊外部とを連絡する道路は、交通量が多いにもかかわらず幅員が狭く慢性的混雑をおこしており、混雑度が高い(図-3)。