

第2節 人びとの生活のあるまち／人びとの生活と沿線

沿線開発の経緯と特色

人びとの生活を支える鉄道沿線
それはどのようにしてつくられてきたのだろうか

鉄道沿線に住む人びとの生活、すなわち通勤や買い物などの活動は、当然ながら移動手段としての鉄道に大きく左右される。また、沿線の居住者は開発の時期や状況などによって、それぞれ固有の意識を有している。

そこで沿線ごとにそれぞれどのような相違があるのか、「沿線開発の経緯」、「人びとの行動」、「人びとの意識」から見ることにする。

まず、沿線開発の経緯と特色をみてみよう。
東海道・横須賀線

明治20年に、横浜駅より西が開通した。戦前の市街地は、保土ヶ谷駅周辺と戸塚駅周辺のみであった。戦後、公共や民間による主に中小規模の宅地開発や、柏尾川沿いの工場立地が進み、50年代には広範囲に市街化が進行した。現在では、一部をのこしてはば市街化されている。

横浜線

明治41年に、横浜港と八王子方面の養蚕産地とを結ぶ貨物輸送を目的に、八王子―東神奈川間が開通した。昭和30年代後半からは鴨居周辺

に工場がはりつき、さらに40年代にはいと東本郷、竹山などの団地ができ、駅周辺の市街化が進む。しかし、50年代に入っても、線路沿いに市街地が形成されているだけで、駅からはなれたところではまだ緑のこっている。

東横線

昭和3年、渋谷―桜木町間が開通した。戦後東京の発展をうけて、20年代には綱島―大倉山間に住宅が切れ目なくつながり、40年代からは新吉田、新羽など、駅からはなれた地域でも住宅地の中小規模開発が進み、現在ではほとんど市街化されている。

田園都市線

昭和41年に溝ノ口―長津田間が開通したが、これは、東京の人口増加の受け皿として実施された大規模な開発と、一体となったものであった。

沿線開発は青葉台、たまプラーザを中心に行われ、50年代には両駅を中心にかんりの部分が市街化された。一方、恩田川、鴨志田川沿いには、今も農業地が点在し、田園的雰囲気もの

■沿線の市街化

ステップ	東海道・横須賀線	横浜線	東横線	田園都市線	京浜東北線	横岸線	京浜急行線	相鉄線	相鉄いずみ野線
A 既存集落									
B 鉄道開通	明治20年開通 A, B	明治41年開通 A, B			明治5年開通 A, B				
C 駅周辺市街化			昭和3年開通 日吉、菊名周 辺で市街化 B, C		京浜工業地帯 の進展に伴い 市街化 C, D		昭和4年開通 A		
D 沿線市街化外延的拡大	戸塚、原宿、 付近で市街化 C, D		各駅を中心に 市街化 C		昭和6年開通 上大岡より北 で市街化 A		昭和6年開通 上大岡より北 で市街化 B, C		
E ほぼビルトアップ完了	幹線道路沿い に島状に市街 化 D	駅周辺で市街 化 C	緩やかな市街 化の進展 D	昭和41年開通 A, B	丘陵部での市 街化の進行 D, E		南部地域での 市街化 A	鉄道に沿った 地域で島状に 市街化が進展 C	
	昭和28～ 42年 D	非市街地を中 だりこんだ形 での市街化の 拡大 D	奥地での市街 化の進行、鉄 道沿いの市街 地の連担 D, E	たまプラーザ、 青葉台を中心 に大規模な市 街化 C, D	沿線の大部分 が市街化 E	昭和48年開通 鉄道に沿って 大規模な市街 化 B, C, D, E	丘陵部での市 街化進行、鉄 道沿いに市街 地の連担 D, E	沿線の大部分 が市街化 D, E	昭和51年開通 各駅を中心に 大規模な市街 化 B, C, D

(注) 人々の生活実態で沿線別の特性をみるため東海道線を東海道・横須賀線と京浜東北線に分けてとらえた。

横浜市「郊外地域総合整備基本調査」(昭和56年度)他

こざれている。

京浜東北線

明治5年に、東京―横浜間が開通した。沿線開発は、大正から昭和にかけての京浜工業地帯の整備とともに進み、戦前は海側に、30年代からは丘陵部に行われ、50年頃にはほぼ全域が市街化されている。鶴見区の人口も昭和22年には14万人、32年には21万人と現在の人口とほぼ同じになっている。

根岸線

昭和30年代の根岸湾の埋め立てによる工業化に対応する目的で、39年に桜木町―磯子間が開通した。その後、東京圏の人口増加の受け皿としての公的大規模開発（2地点500ha）の進展とともに延伸し、48年に桜木町―大船間の全線が完成する。50年代には大部分が市街化され、現在ではほぼ開発は終了している。

京浜急行線

京浜工業地帯の整備にあわせ、東京との接続をはかる目的で、明治39年に神奈川―品川間が開通した。開発状況を見ると、戦前では上大岡より北で市街化が進み、戦後では30年代から40年代にかけて、南部の丘陵地帯において比較的大規模な開発が行われた。現在では、開発はほぼ完了している。いっぽう、周辺には市民の森など緑ものこっており、また海の公園などの整備も進んでいる。さらに、官民共同の事業として実施している新交通システムの金沢シーサイ

ドラインも、64年夏には新杉田―金沢八景(暫定)駅間で開業する予定である。

相鉄線

相模川の砂利輸送のための貨物線として、昭和8年に厚木―横浜間が開通した。20年代には、保土ヶ谷区の星川・天王町などの工場地帯を中心に、市街化は進んだ。30年代には、二俣川以遠では、市営住宅などの公共住宅の建設や民間の大規模開発が行われた。40年代からは、小規模開発が急速に進み、50年頃には沿線の大部分

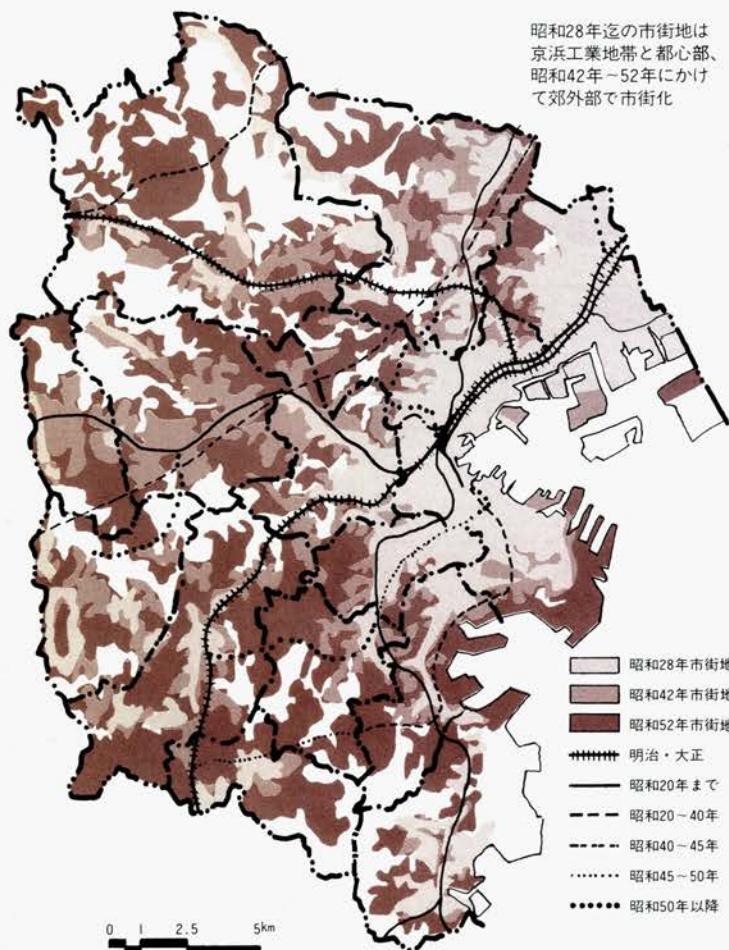
が市街化した。一方、いずみ野線は大規模開発(7地点355ha)と一体となった新線で、昭和51年に二俣川―いずみ野間が開通し、63年度には中和田まで延伸の予定である。

市営地下鉄線

昭和47年に、上大岡―伊勢佐木長者町間で開通、62年には戸塚まで延伸し、現在では戸塚―新横浜間を結んでいる。67年開通予定の新横浜―あざみの間には、港北ニュータウン地区もあり今後の発展が期待される。

■鉄道の変遷と市街地の拡大

昭和28年迄の市街地は京浜工業地帯と都心部、昭和42年～52年にかけて郊外部で市街化



- 昭和28年市街地
- 昭和42年市街地
- 昭和52年市街地
- 明治・大正
- 昭和20年まで
- 昭和20～40年
- 昭和40～45年
- 昭和45～50年
- 昭和50年以降

横浜市
「郊外地域総合整備基本調査」(昭和56年度)