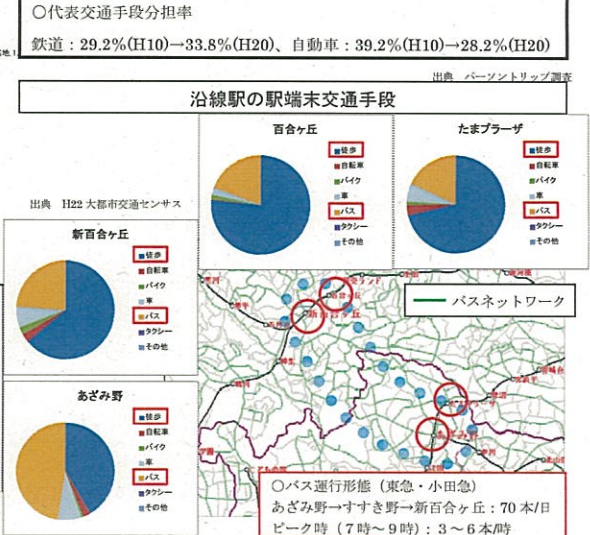
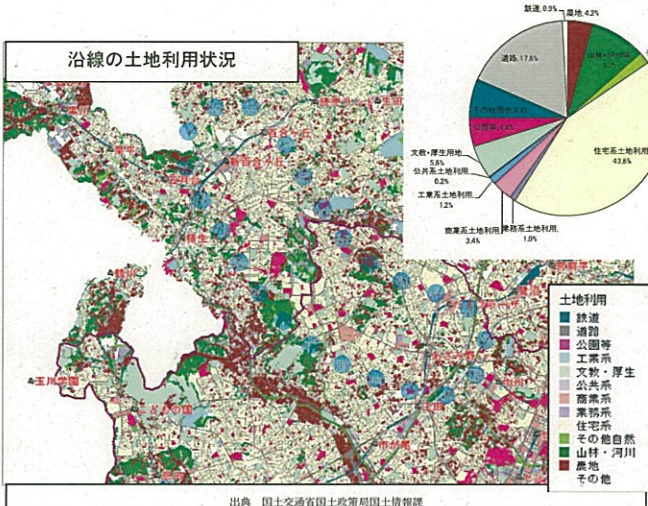
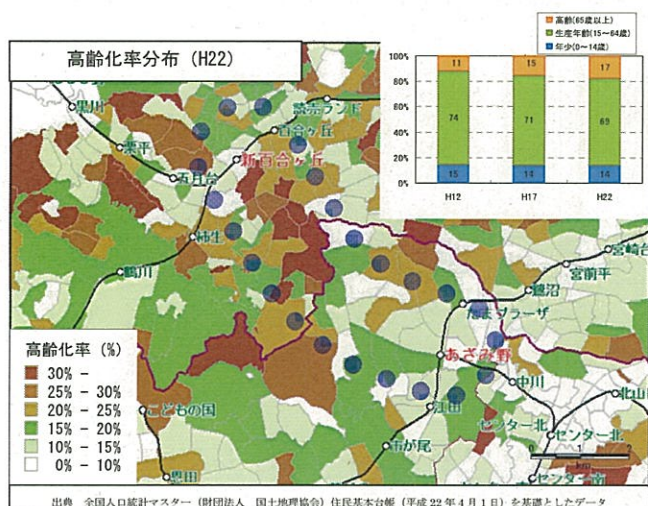
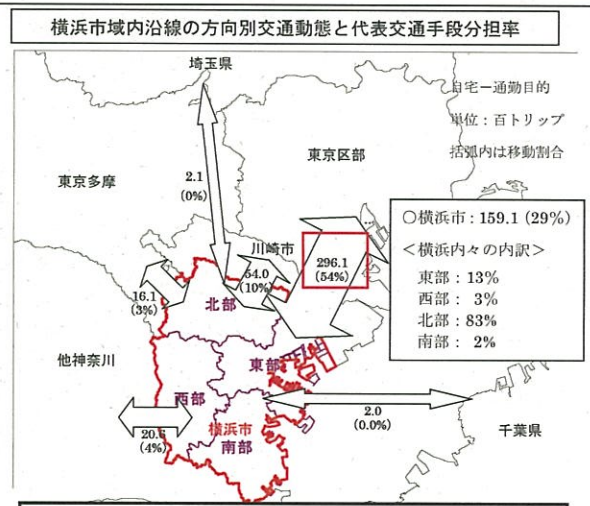
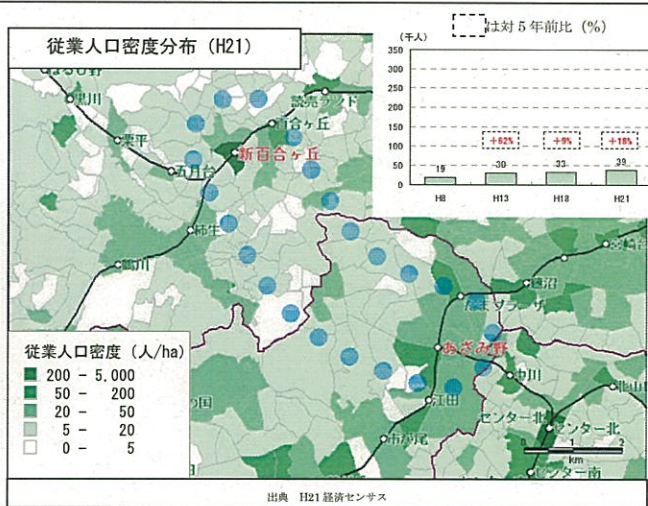
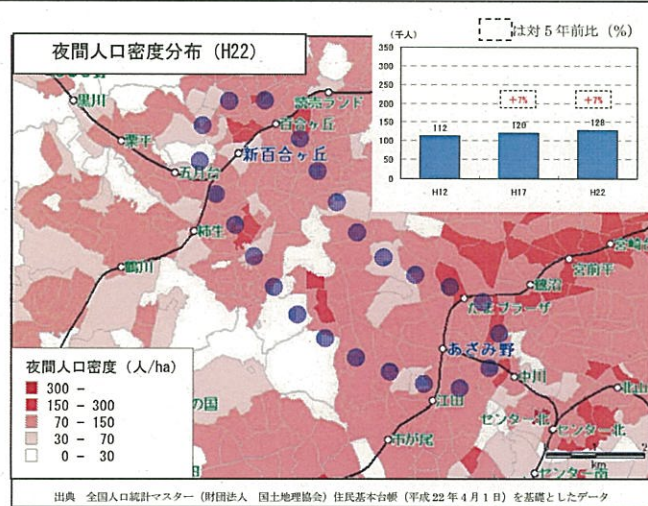


【沿線のデータから見た特徴】

- (人口) 夜間人口、従業人口ともに増加傾向にある。年齢階層別人口で見ると H12 では 0-14 歳が 65 歳以上よりも多かったが、H22 では 65 歳以上の方が多い。新百合ヶ丘駅付近は、高齢化の比率が高い地域となっている。
- (土地利用) 住宅系土地利用が 43.6% と高く、沿線全体に広がっている。また、市境は丘陵地であり、山林が点在している。
- (交通動態) 方向別交通動向を見ると、東京区部が 54% と最も高く、次いで横浜市内へ向かう利用者が多い。代表交通手段は鉄道分担率が 33.8% と最も高く、自動車分担率も 28.2% と比較的高い地域となっている。端末交通手段ではどの駅も徒歩の割合が高いが、沿線にバスネットワークが十分に整備されていることから概ね 4 分の 1 がバス利用となっている。



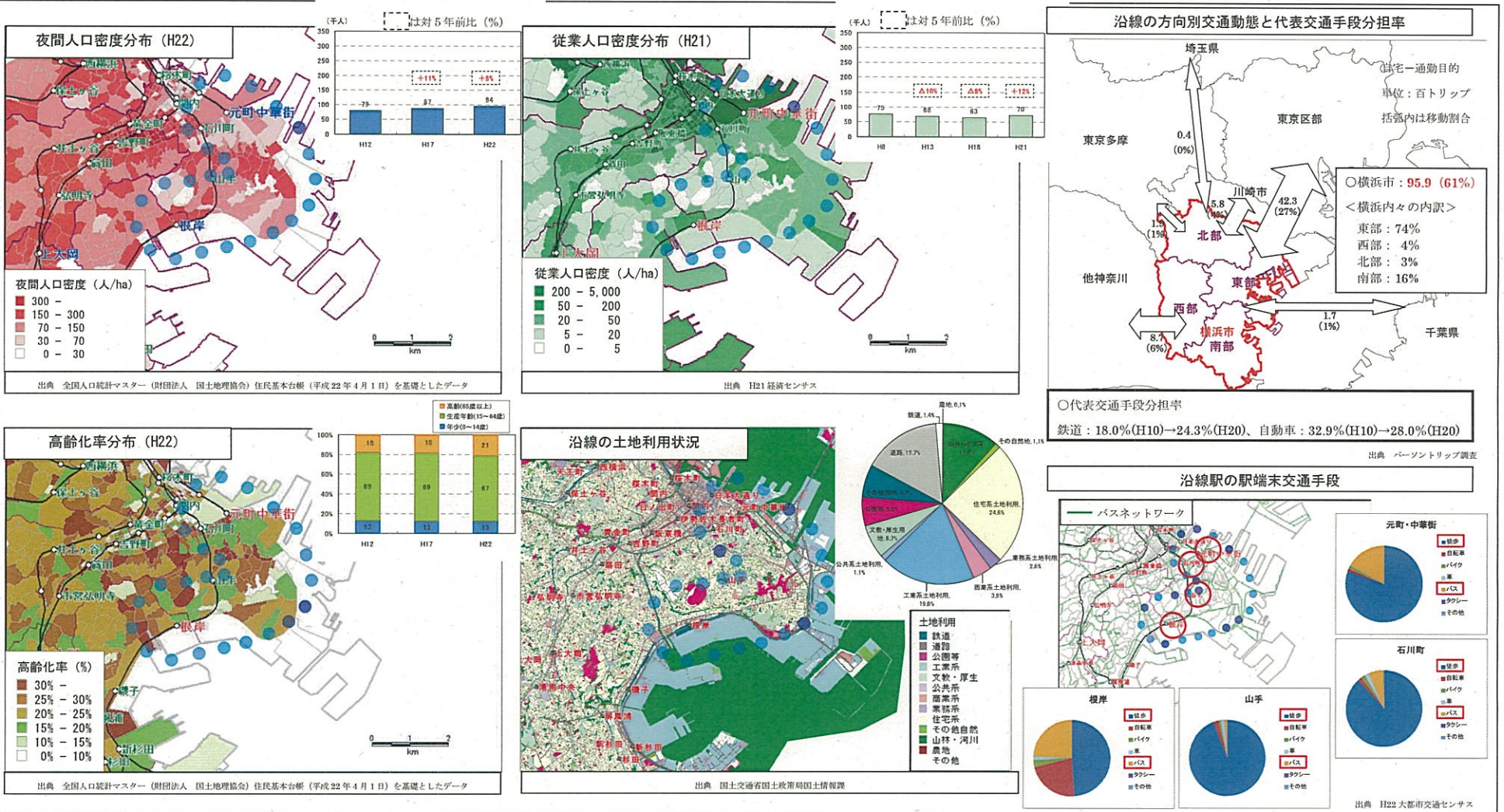
【沿線の定性的な特徴】

- 駅から離れた地域に大規模団地や戸建住宅地が広がっており、通勤・通学時間帯は駅の混雑が見られる。高校や短大、大学が立地し、通学時間帯はあざみ野駅からのバス利用者が多い。
- あざみ野駅からすずき野方面のバス便は約 300 本/日と多く、交通利便性は比較的高い。また、あざみ野 ~ すずき野付近と新百合ヶ丘を結ぶバス路線が運行している。

横浜環状鉄道（元町・中華街～根岸）

【沿線のデータから見た特徴】

- （人口） 夜間人口は増加傾向にある。一方、従業人口については、H8 から H18 にかけては減少していたが、H21 では増加に転じている。元町から本牧の間で高齢化の比率が高い地域がある。
- （土地利用） 住宅系土地利用が 24.8% と高く、沿線全体に広がっている。次いで工業系土地利用が 19.0% と多く、臨海部に広がっている。
- （交通動態） 方向別交通動向を見ると、横浜市内が 61% と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。代表交通手段は鉄道の分担率が 24.3% で、自動車分担率は 28.0% と自動車利用の高い地域となっている。端末交通手段ではどの駅も徒歩の割合が高いが、根岸駅については全体の 4 分の 1 がバス利用となっている。また、元町・中華街駅についてもバス利用割合が高くなっている。



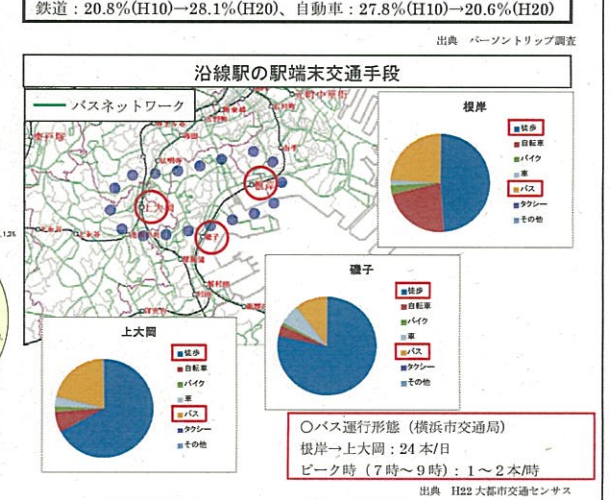
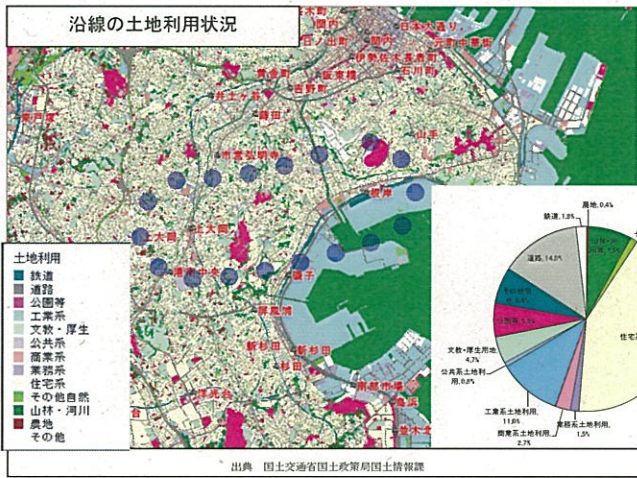
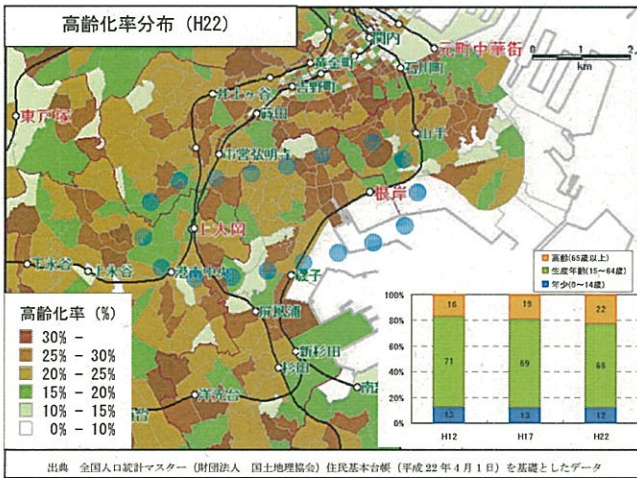
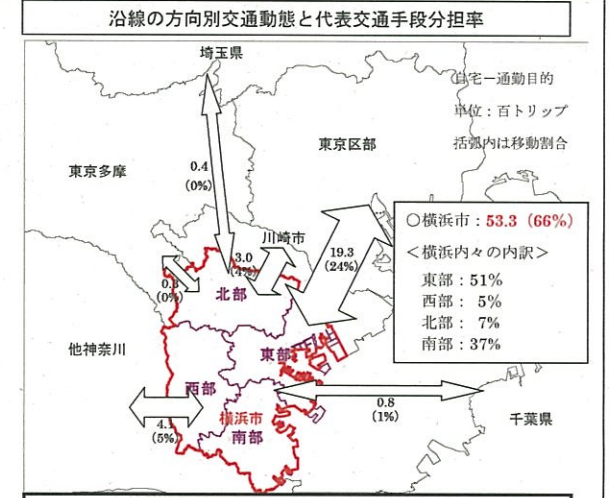
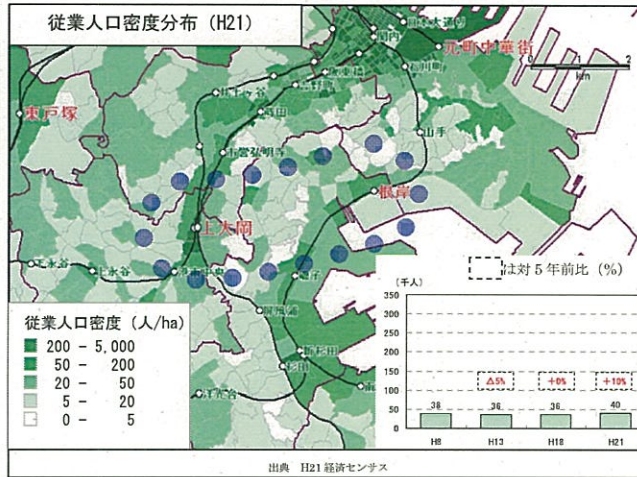
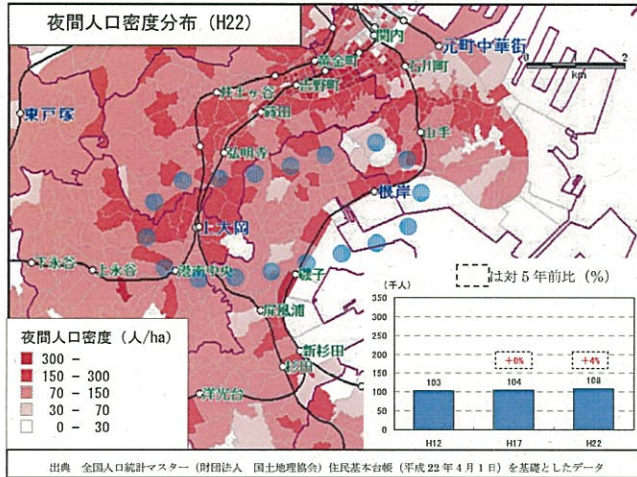
【沿線の定性的な特徴】

- 沿線には商店街や大規模小売店など商業施設が立地している。また UR 集合住宅などのマンションや新しい戸建住宅が比較的多く存在する。
- 沿線は比較的平坦である。この地域から横浜駅・桜木町駅方面へのバス便は約 300 本/日と多く、現状でも交通利便性は比較的高い。

横浜環状鉄道（根岸～上大岡）

【沿線のデータから見た特徴】

- （人口） 夜間人口は増加傾向にあるが増加分は大きくない。一方従業人口については、H8からH18にかけては減少していたが、H21では増加に転じた。また、根岸駅西部では高齢化の比率が高い地域となっている。
- （土地利用） 住宅系土地利用が42.1%と高く、沿線全体に広がっている。
- （交通動態） 方向別交通動向を見ると、横浜市内が66%と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。代表交通手段は鉄道の分担率が28.1%と最も高く、自動車分担率は20.6%となっている。端末交通手段では、根岸駅・上大岡駅でバス利用割合が高く、端末交通としてバス利用が定着しているといえる。



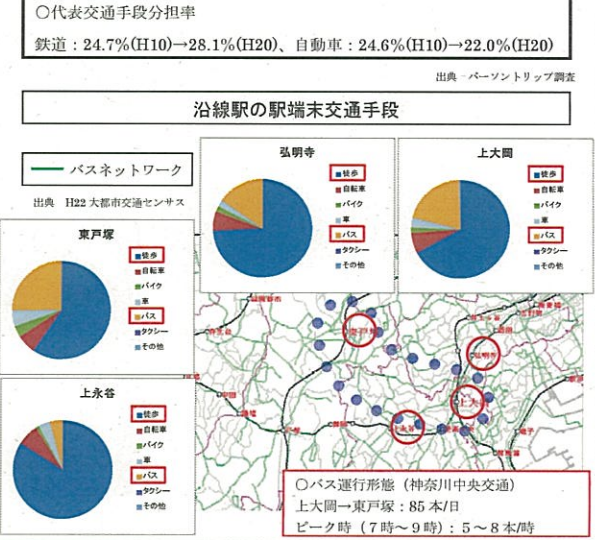
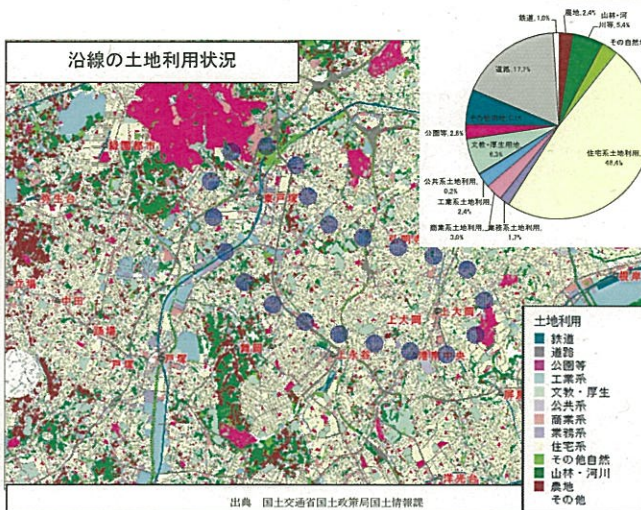
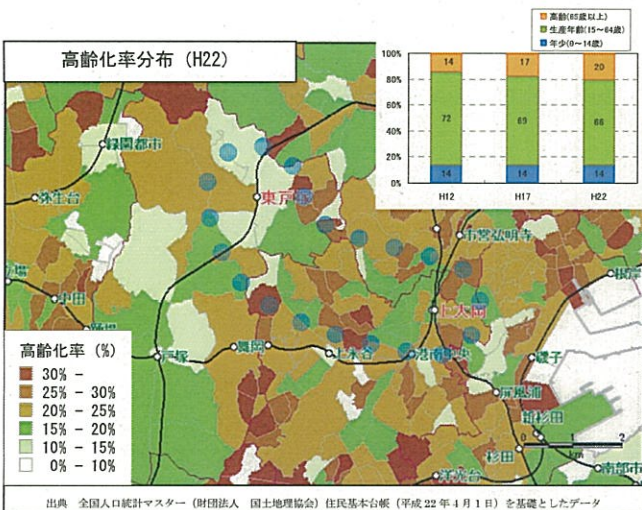
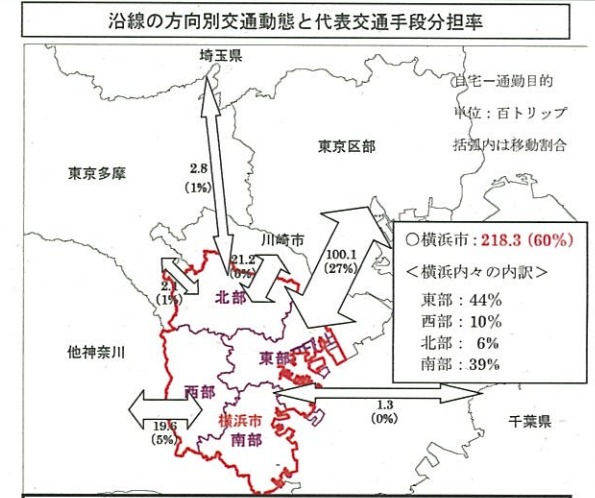
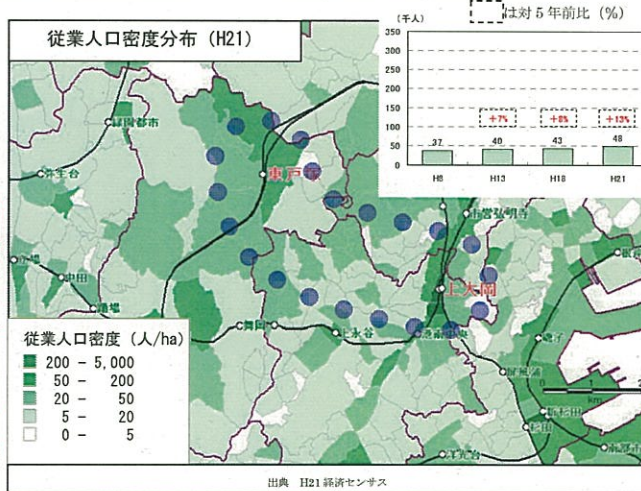
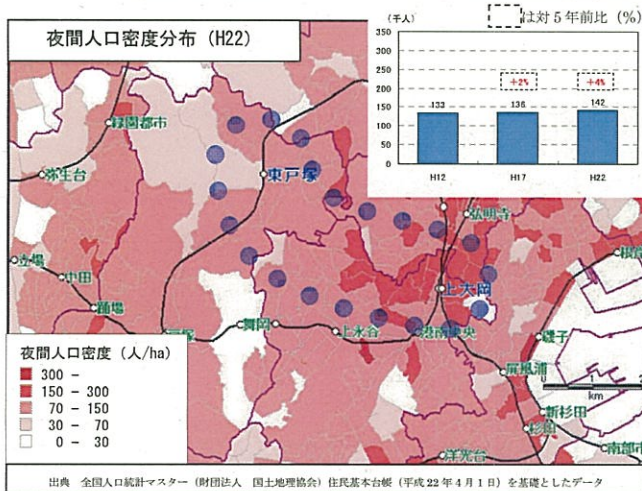
【沿線の定性的な特徴】

- 沿線には市営住宅等の中層団地群が立地している。
- 沿線では上大岡駅や磯子駅、根岸駅方面へのバス便が比較的多く運行されており、根岸駅と上大岡駅を結ぶバス路線も運行している。一方で、起伏が多く、駅へ向かうバス路線のない交通利便性の低い地域が存在する。

横浜環状鉄道（上大岡～東戸塚）

【沿線のデータから見た特徴】

- （人口） 夜間人口、従業員人口ともに増加傾向にある。年齢階層別人口でみると、15-64歳が減少しており、65歳以上については増加傾向にある。
- （土地利用） 住宅系土地利用が48.4%と高く、沿線全体に広がっている。
- （交通動態） 方向別交通動向を見ると、横浜市内が60%と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。代表交通手段は鉄道の分担率が28.1%であり、自動車分担率は22.0%となっている。端末交通手段ではどの駅も徒歩の割合が高く、上大岡駅・東戸塚駅ではバス利用割合が高くなっている。



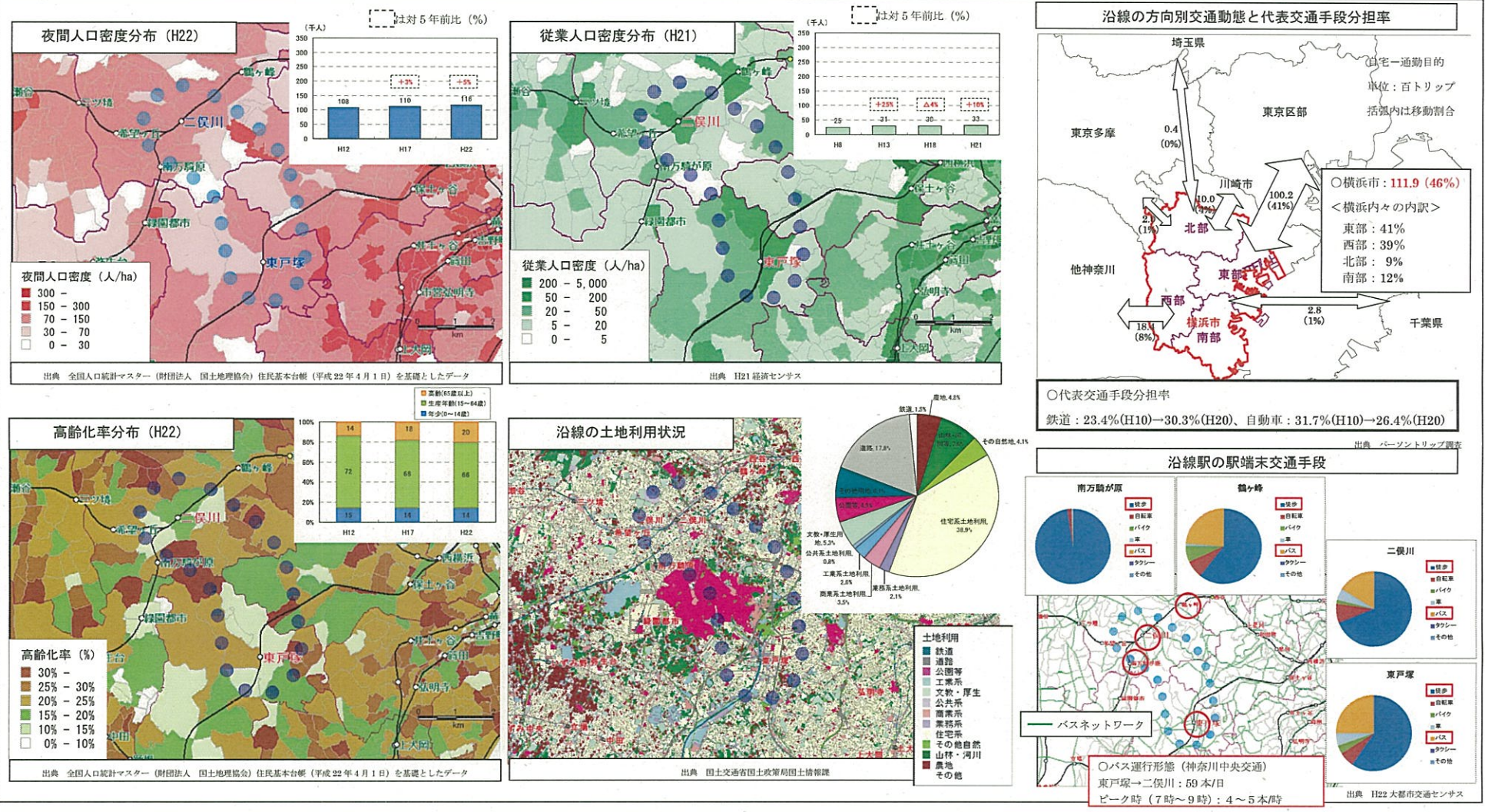
【沿線の定性的な特徴】

- 沿線は、新旧の戸建住宅や中層の集合住宅が見られるが、商業施設は少ない。
- 上大岡駅と東戸塚駅を結ぶバス路線は86本/日運行されているが、多くは歩道のない片側一車線の道路を運行している。上大岡周辺では渋滞による遅延が見られる。

横浜環状鉄道（東戸塚～二俣川）

【沿線のデータから見た特徴】

- （人口） 夜間人口は増加傾向にある。一方、従業人口については、H13からH18にかけて減少していたが、H21では増加に転じている。南万騎が原駅東部では高齢化の比率が高い地域となっている。
- （土地利用） 住宅系土地利用が38.9%と高く、沿線にはゴルフ場（市街化調整区域）があり、森林も多く見られる。
- （交通動態） 方向別交通動向を見ると、横浜市内が46%と最も高く、次いで東京区部への利用者が41%と多い。代表交通手段は鉄道の分担率が30.3%と最も高く、自動車分担率も26.4%と比較的高い地域となっている。端末交通手段ではどの駅も徒歩の割合が高く、東戸塚駅・二俣川駅でバス利用割合が高くなっている。



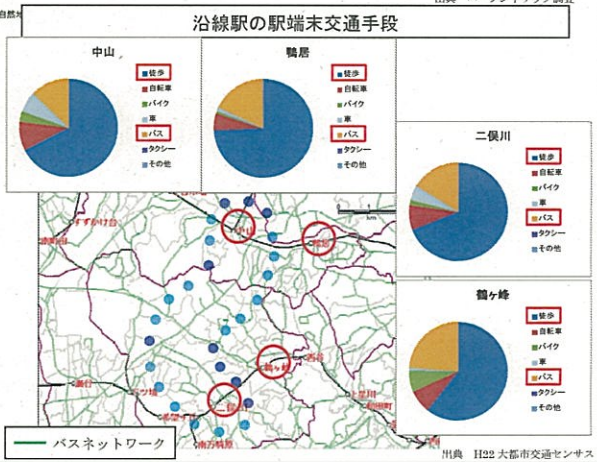
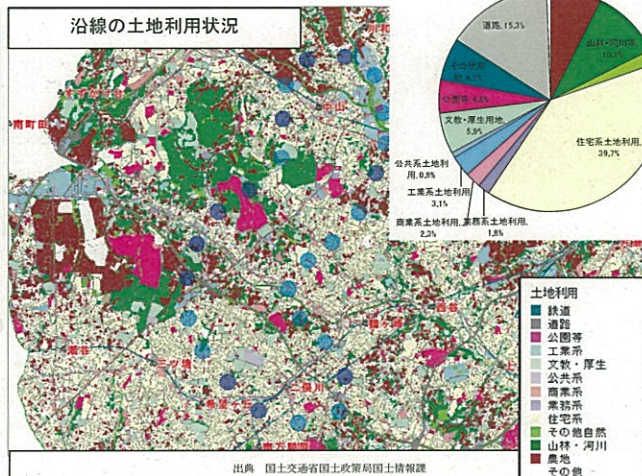
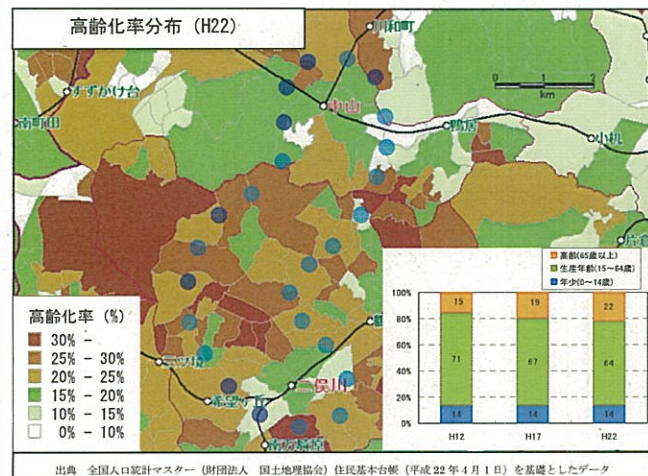
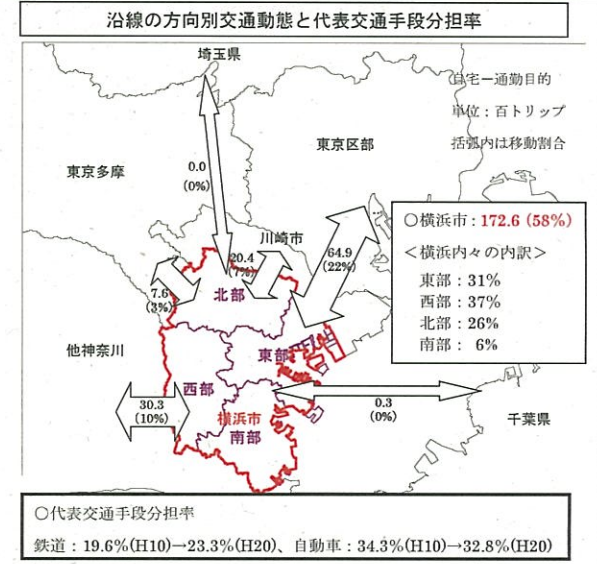
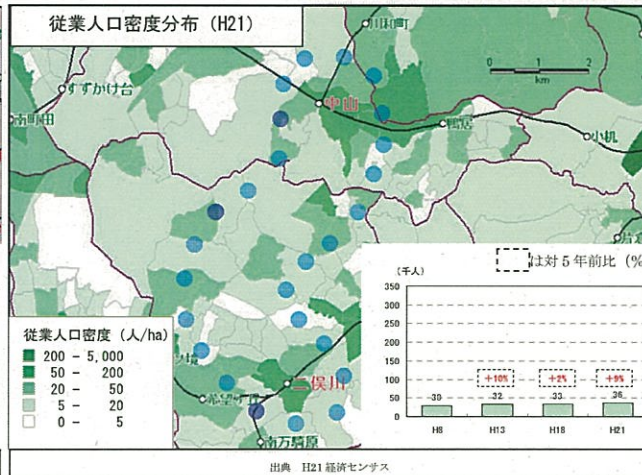
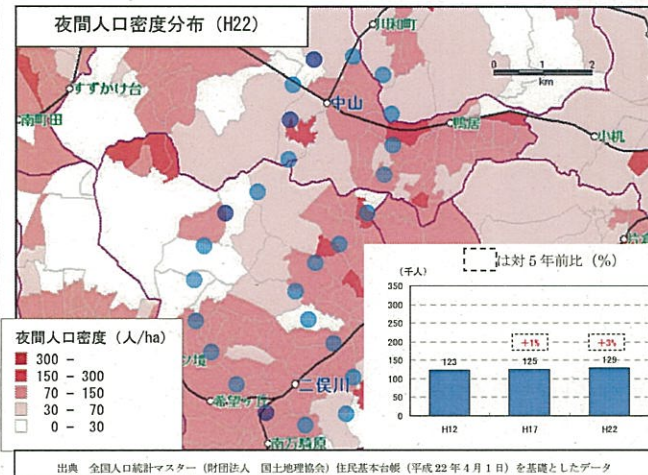
【沿線の定性的な特徴】

- 沿線には住宅密集地が存在し、狭い道路が多く、周辺道路では渋滞が発生している。
- 沿線には大規模団地があり、路線バスが日中でも10分間隔で運行している。そのため、現在でも交通利便性は比較的高い。また、東戸塚と二俣川を結ぶバス路線が運行している。

横浜環状鉄道（二俣川～中山）

【沿線のデータから見た特徴】

- （人口）夜間人口、従業人口ともに増加傾向にある。15-64歳は減少しているが、65歳以上については大きく増加している。また高齢化の比率が高い地域となっている。
- （土地利用）住宅系土地利用が39.7%と高く、沿線全体に広がっている。また、他の区間と比べて山林や農地が多い地域となっている。
- （交通動態）方向別交通動向を見ると、横浜市内が58%と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。他の地域よりも他神奈川の利用者が比較的多い。代表交通手段は鉄道の分担率が23.3%であり、自動車分担率は32.8%と自動車利用の高い地域となっている。また、H10からH20を比較しても自動車分担率はほとんど変化していない。端末交通手段ではどの駅も徒歩の割合が高い。



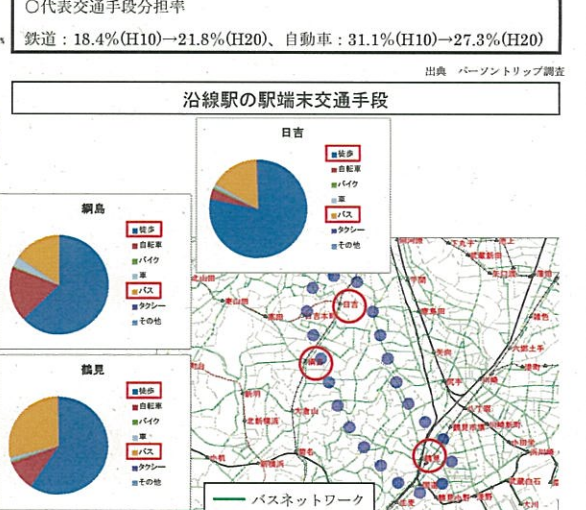
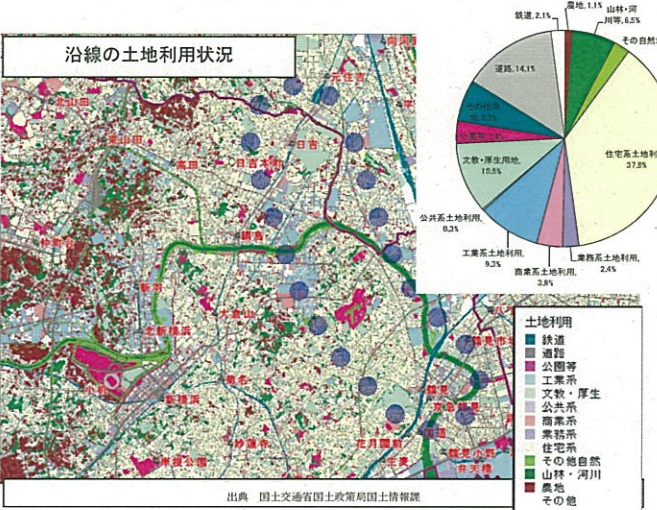
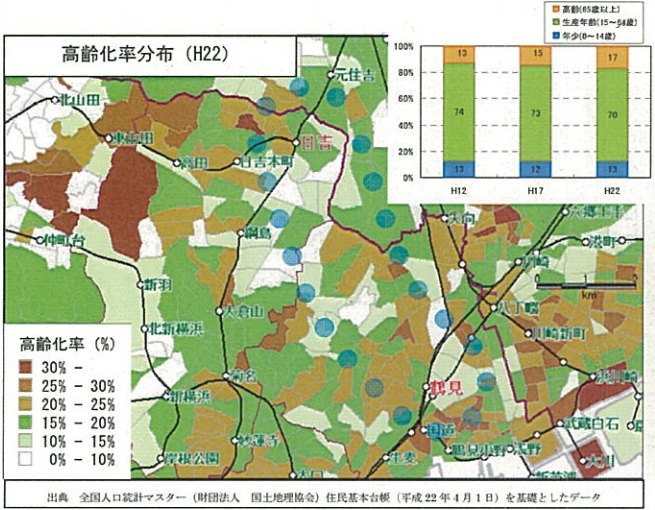
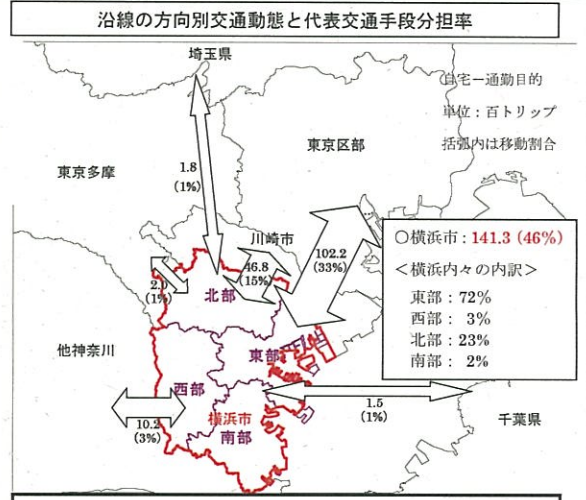
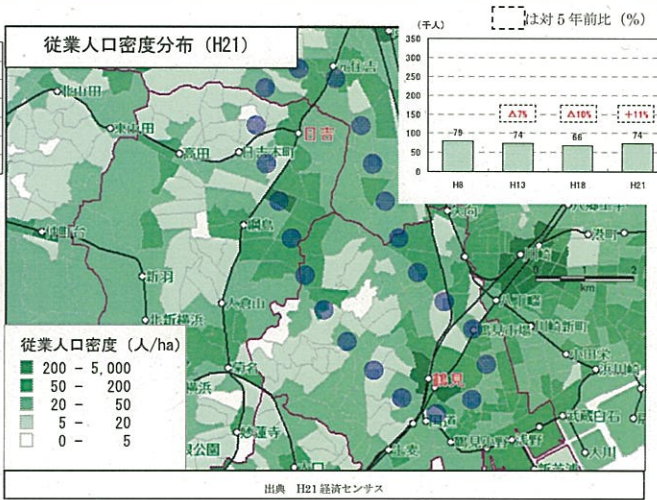
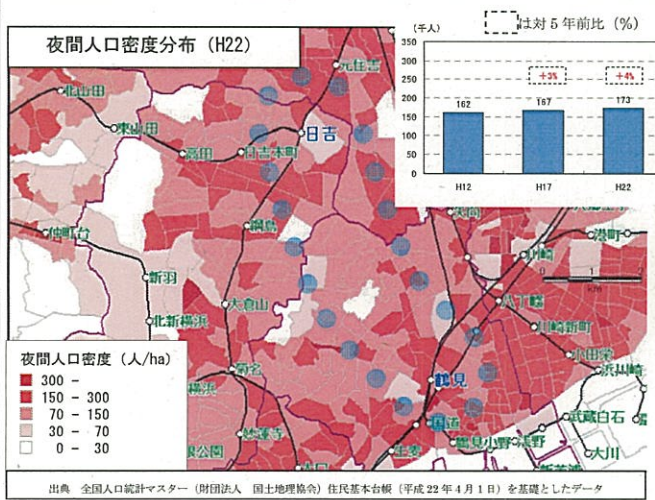
【沿線の定性的な特徴】

- 神奈川県の運転免許試験場は二俣川駅が最寄り駅であり、周辺の住宅地へのバス便も比較的多く運行されている。
- 中原街道沿線は自動車中心の土地利用形態となっており、商業施設が点在している。また、よこはま動物園（ズーラシア）へは中山駅・鶴ヶ峰駅から、県立四季の森公園へは中山駅からバスが運行している。

横浜環状鉄道（日吉～鶴見）

【沿線のデータから見た特徴】

- （人口）夜間人口は増加傾向にある。一方、従業人口については、H13 から H18 にかけて減少していたが、H21 では増加に転じている。0-14 歳、15-64 歳についてはほぼ横ばいである一方、65 歳以上は増加傾向にある。
- （土地利用）住宅系土地利用が 37.8% と高く、住宅地の他に工業系土地利用が沿線に広がっている。
- （交通動態）方向別交通動向を見ると、横浜市内が 46% と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。また川崎市隣接地域であることから川崎市への利用者も多い。代表交通手段は鉄道の分担率が 18.4%（H10）から 21.8%（H20）に増加しているが他の未着手区間と比較して低い。端末交通手段ではどの駅も徒歩の割合が高く、また比較的自転車利用の割合も高い。これは、沿線地域が低地（鶴見川沿い平坦地）であるためと考えられる。



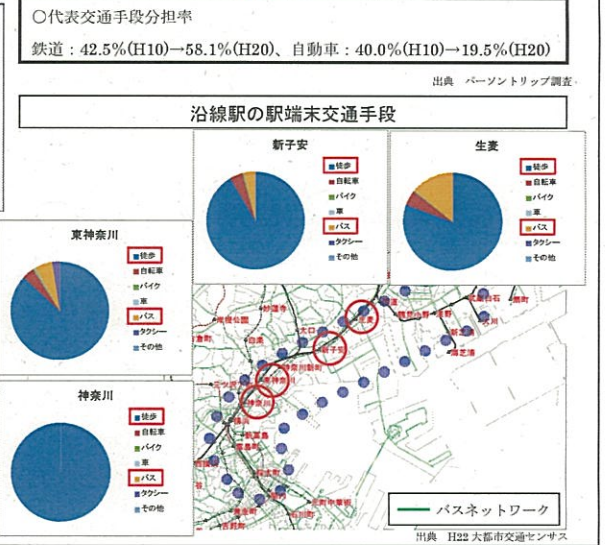
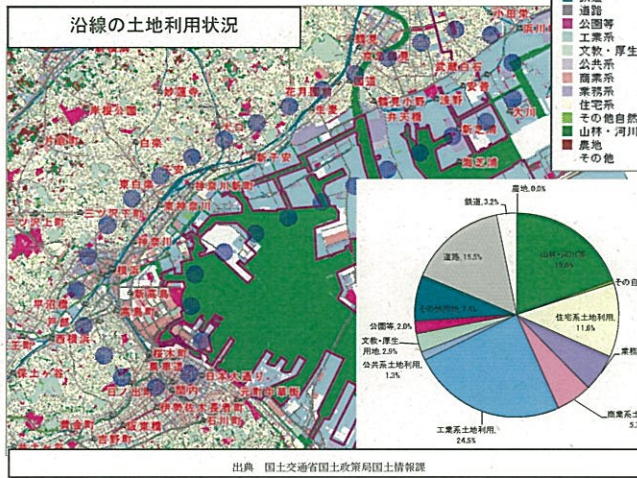
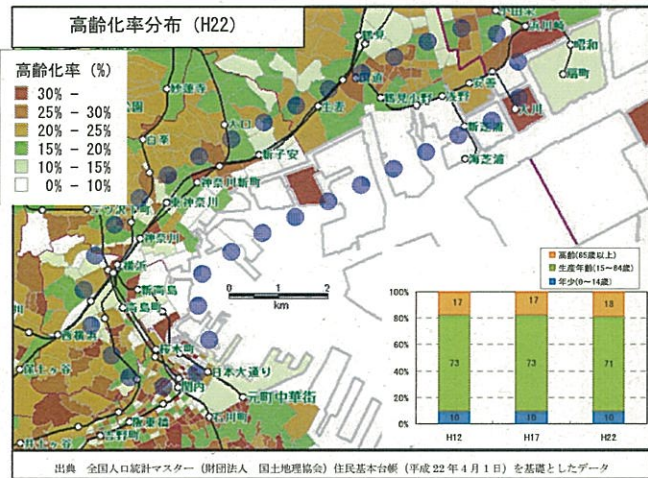
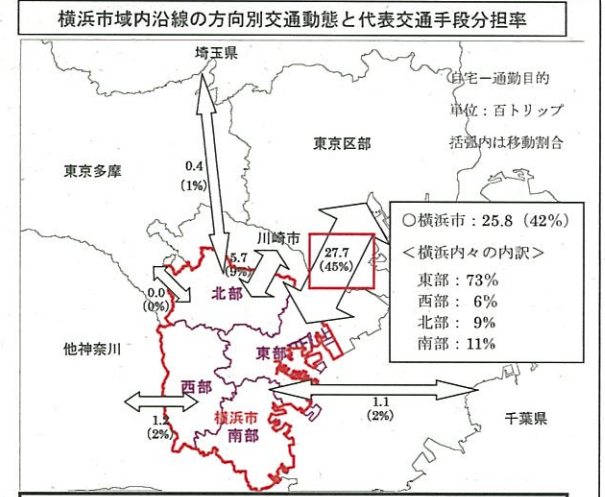
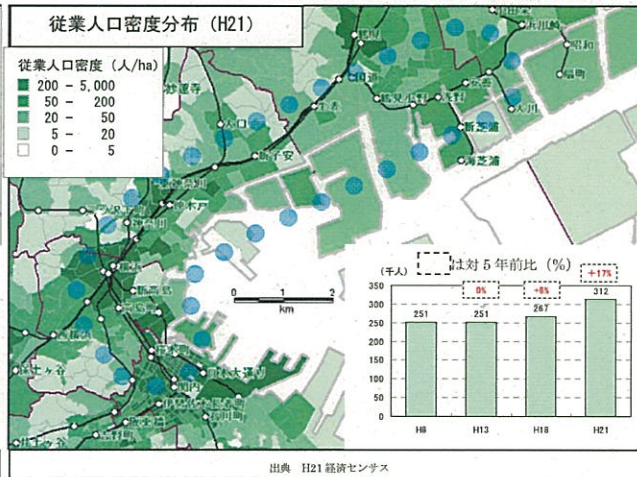
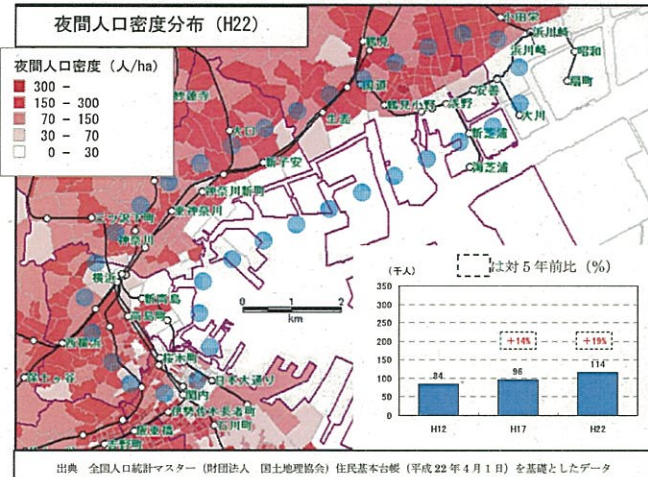
【沿線の定性的な特徴】

- 鶴見駅のバスターミナルでは利用者が多く、バス停に長い列ができています。鶴見駅と綱島駅を結ぶバス路線は 45 本/日運行されている。
- 沿線には、横浜市東部病院や大規模工場がある。また、鶴見川北側には、工場、住宅、駐車場が混在しており、比較的新しい 10～20 戸規模の戸建住宅群が数箇所存在する。

東海道貨物支線の旅客線化

【沿線のデータから見た特徴】

- (人口) 夜間人口、従業人口ともに増加傾向にある。年齢階層別人口で見ると、15-64歳以上が大きく増加している。また高齢化の比率はあまり高くない。
- (土地利用) 工業系土地利用が24.5%と高く、臨海部のほとんどが工業系土地利用となっている。内陸部に住宅系土地利用が広がっている。
- (交通動態) 方向別交通動向を見ると、東京区部が45%と最も高く、次いで横浜市内へ向かう利用者が42%と多い。代表交通手段は鉄道の分担率が58.1%であり、自動車分担率は19.5%となっている。端末交通手段では、鉄道路線が密な地域であることから、徒歩の割合が高い傾向にある。



【沿線の定性的な特徴】

- 横浜駅や東神奈川駅からの徒歩圏であるポートサイド地区やコットンハーバーなどには、近年開発されたマンション群が並ぶ。
- 鶴見区の臨海部などは京浜工業地帯の一角をなす地域であり、大規模な工場が多く存在する。また、みなとみらい地区にはマンションや商業施設が計画的に配置されている。

(参考) 未着手3路線のまとめ

【沿線のデータから見た特徴】

- 夜間人口密度が最も高いのは横浜環状鉄道の日吉～鶴見間で 125.6 人/ha となっている。一方、東海道貨物沿線は、73.9 人/ha と最も低い。
- 従業人口密度で最も高いのは東海道貨物支線で 201.6 人/ha となっている。一方、横浜環状鉄道の二俣川～中山間は、22.5 人/ha と最も低い。
- 高齢化率が最も高いのは、横浜環状鉄道の二俣川～中山間で 21.9% となっている。また、横浜環状鉄道の日吉～鶴見間が 16.8% と最も低い。
- 沿線からの横浜市内々と東京区部へ移動割合が高いのは、横浜環状鉄道の根岸～上大岡間で 89.5% となっている。また、横浜市内々のみでは、横浜環状鉄道の根岸～上大岡が 65.7% と高く、東京区部では、高速鉄道3号線の沿線が 53.8% となっている。

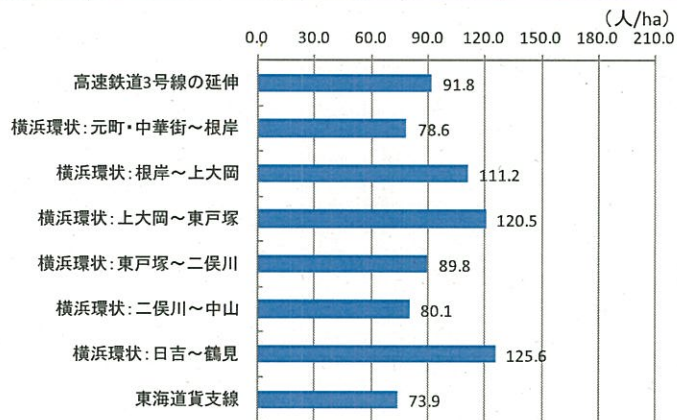


図 沿線の夜間人口密度の比較

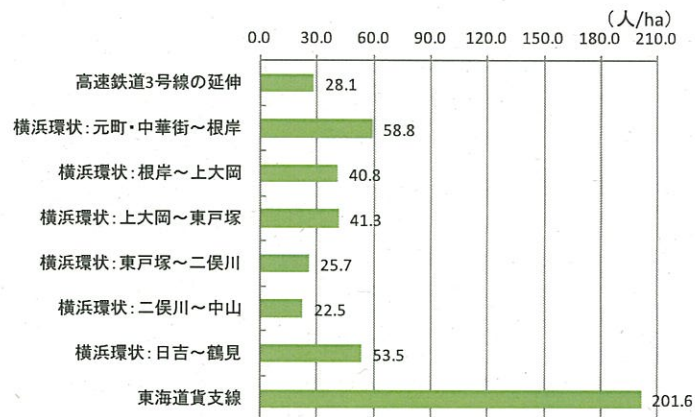


図 沿線の従業人口密度の比較

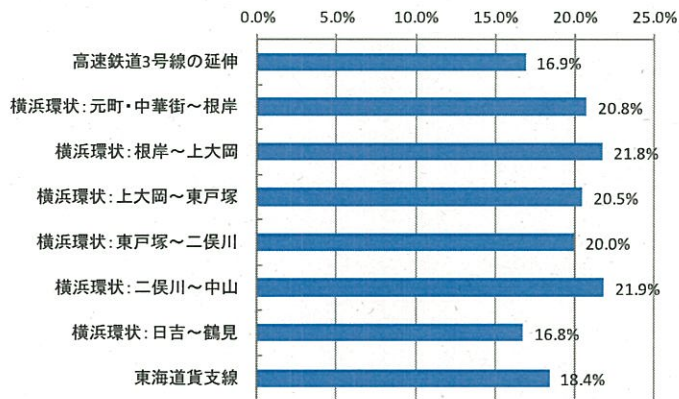


図 沿線の高齢化率の比較

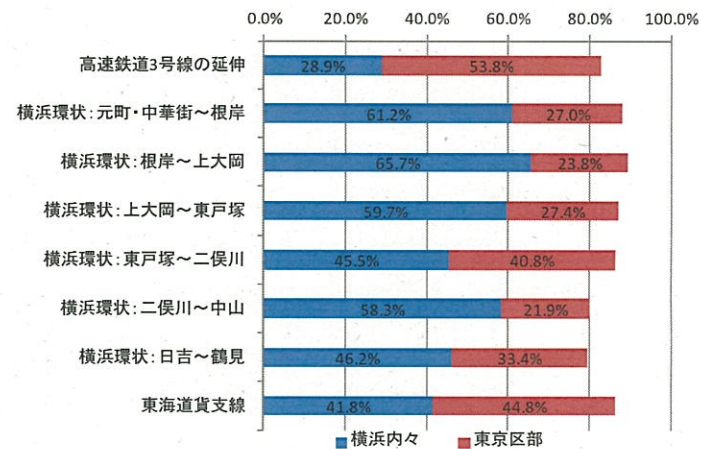


図 沿線からの横浜市内々と東京区部への交通動態の比較