

丘陵部をぬって流れる河川沿いの低地に人が住みついてきた横浜では、鉄道もまたこの低地を走る。そして横浜を中心として放射状に広がる形態になっている。急増する本市の人口は、近郊の鉄道線沿いからさらには丘陵部へとはいっついており、それは郊外の駅の乗車人員の激増となって表われている。また、東京へ通勤する人が多いということから、朝のラッシュアワーには、近郊から都心部へ向うにつれて各線の通過人員は増加し続け、乗車効率も増大する。とくに、沿線の人口激増にもかかわらずいまだに単線の横浜線〈小机以西〉は混雑がひどく、複線化が急務の急となっている。

一方、湘南・鎌倉方面から東京へ向う大量の通過客を運ぶ国鉄東海道線横須賀線と、横浜へ集る他の国鉄・私鉄各線の乗客が乗換えるため横浜駅での乗降客と相まって、横浜駅は市内屈指の乗降客をさばくことになり、その混雑ぶりは現有施設の限界にきている。

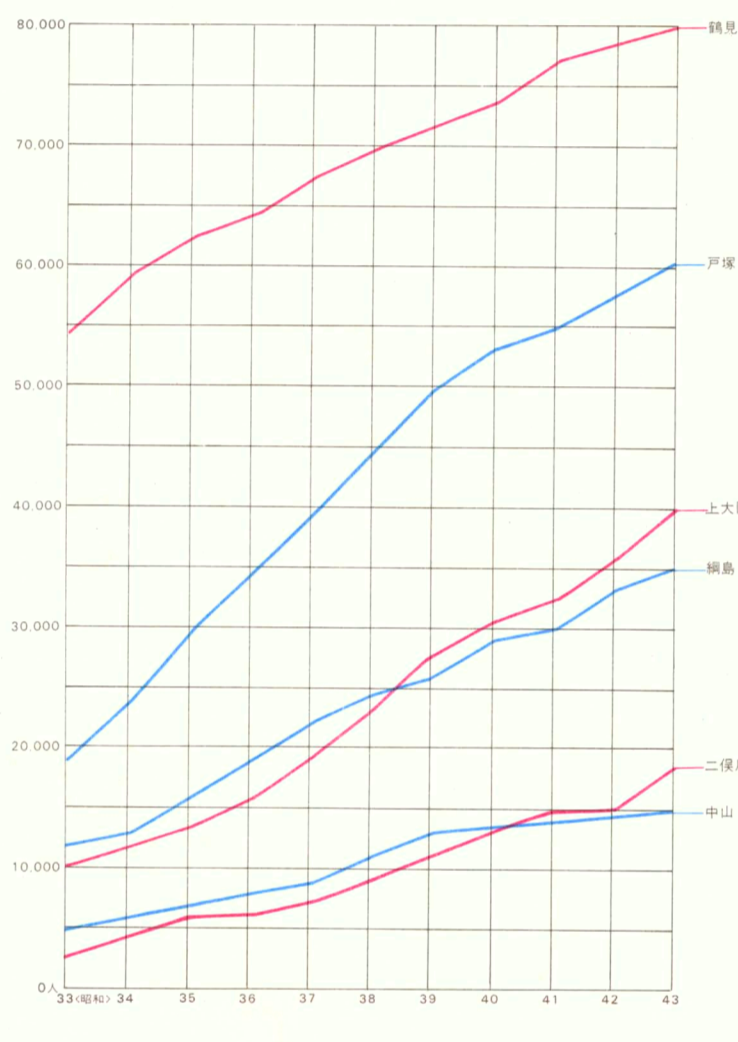
横浜駅でしか各線が連絡しない本市の鉄道網の形態が再検討されねばならない時期にたちかっているといえよう。

近郊の開発に伴って新線の建設も盛んだ。その中で本市の高速鉄道〈地下鉄〉は、近郊部と都心部とを結んで都心部を強化するとともに全市の一体化をはかろうとするもので、現在、緊急整備区間で工事が進んでいる。

In Yokohama, the railways run through the lowlands spread radially from the Yokohama station. The rapidly increasing population of this city in the suburbs, resulting in extreme increases of passengers in the suburban stations. As a great number of people commute to Tokyo, the number of passengers of every line increases according as it approaches to Tokyo, and the passenger transportation capacity is overloaded accordingly, particularly in rush hours in weekday mornings. In the case of the Yokohama line (beyond Kozukue westward) that is single-tracked even at present in spite of the great increase of population along this line, the traffic on this line is heavily crowded and its double-tracking is a matter of urgent need. In the Yokohama station, as huge numbers of passengers carried from national and private lines change trains for another train at this station, the congestion is now come up to the limit of its existing capacity.

On the other hand, new railways are being constructed keeping pace with development of the suburbs. Among them, the construction of a municipal subway to link the suburbs with the midtown area is in progress in some rapid priority sections for the purpose of integrating the whole city as well as solidifying its heart.

主要駅における乗客数推移〈各年度1日平均〉
Passengers in Main Railway Stations
Daily Average in Each Year



市内の鉄道建設状況 Railway Construction Situation in the City

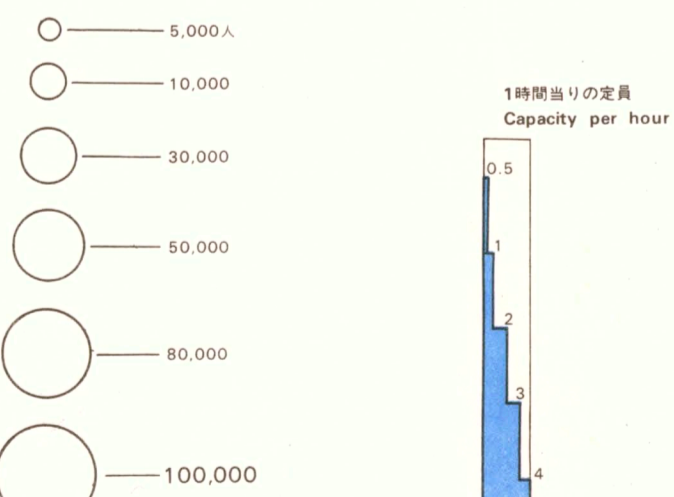
| 路線名 | 区間及び距離 | 完成(予定)年月 | 備考 |
|---------|---------------------------------------|----------|------|
| 国鉄横須賀線 | 松木町 - 磯子 7.7km | 39.5 | |
| 国鉄横須賀線 | 磯子 - 洋光台 4.6km | 45.3 | |
| 国鉄横浜線 | 東神奈川 - 小机 8km | 43.3 | 複線化 |
| 東急田園都市線 | 溝ノ口(川崎市) - 長津田 14.2km 〈横浜市内 9.2km〉 | 41.4 | |
| 東急田園都市線 | 長津田 - つくし野(町田市) 1.1km 〈横浜市内 1.0km〉 | 43.4 | |
| 国鉄子供の国線 | 長津田 - 子供の国 3.7km | 42.4 | |
| 国鉄横須賀線 | 洋光台 - 大船 6.9km | 47.10 | |
| 国鉄東海道線 | 市内内、大船 - 鶴見 29.5km | | 三複線化 |
| 相模鉄道新線 | 二俣川 - 泉町 5.9km | 46.6 | 第1期分 |
| 市営高速鉄道1 | 上大岡 - 尾上町 5.7km | 46.3 | |
| 市営高速鉄道3 | 山下町 - 横浜 5.1km | 48.3 | |

市内鉄道概要 Railway Services in the City

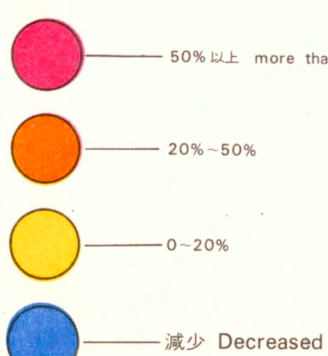
| 鉄道路線名 | 市内営業 キロ数/km | 駅数/乗換駅 | 43年度 市内駅/乗車人員 |
|------------|----------------|--------|------------------|
| 東海道線・横須賀線 | 27.1 | 3<1> | 89,135,237 |
| 京浜東北線・横須賀線 | 19.3 | 10<3> | 98,708,533 |
| 横浜線 | 18.9 | 8<3> | 26,016,024 |
| 鶴見線 | 6.1 | 8<1> | 20,566,829 |
| 小計 | 71.4 | 24<6> | 211,011,623 |
| 京浜急行 | 28.4 | 24<1> | 144,358,525 |
| 東急東横線 | 12.7 | 11<2> | 111,793,864 |
| 東急田園都市線 | 8.5 | 7<1> | 8,786,660 |
| 相模鉄道 | 15.5 | 13<1> | 91,049,128 |
| 小計 | 56.6 | 50<5> | 355,988,177 |
| 合計 | 128.0 | 74<6> | 566,999,800 |

●各線の駅数と計の数がか合わないのは、乗換駅が各線にたよって出ているため。
●東急子供の国線は除く(3.7km駅数2<1>)

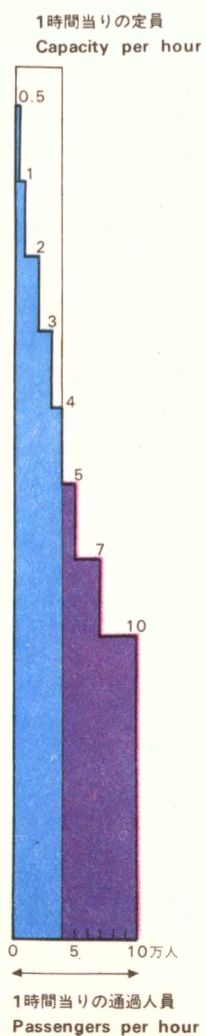
各駅1日平均乗車数
Average Daily Passengers
from Each Station in 1968



5ヶ年の乗車人員増加率ランク
Passengers Increase Percentage



昭和38年-43年度
in Five Years from 1963 to 1968



通過人員

朝のラッシュ1時間の上り通過人員と輸送力(定員)を示したものの。
●資料：私鉄については、昭和43年11月6日(水)調査「首都交通圏総合交通量調査」
〈運輸省主催・各社実施〉/国鉄湘南線については昭和43年10月6日・18日の1日平均を示した「旅客交通量別調査」〈関東支社実施〉/その他の国鉄線については、昭和43年11月6日調査「電車定期交通量調査」
〈東京鉄道管理局〉

各駅乗車数と増加率

乗車数は43年度1年間の1日平均数を円の面積で表した。ただし乗換駅では乗換客を含む/増加率ランクは38年度-43年度5ヶ年の増加率を4ランクに分けた。ただし38年度に駅の開設されていなかった東急田園都市線、国鉄横須賀線の各駅と新横浜線については、開設以降の乗車人員の伸び方から5ヶ年に換算した場合の増加率を推計した。

●資料：横浜統計書
●図作成と解説：横浜市企画調整室企画調整部調整課

