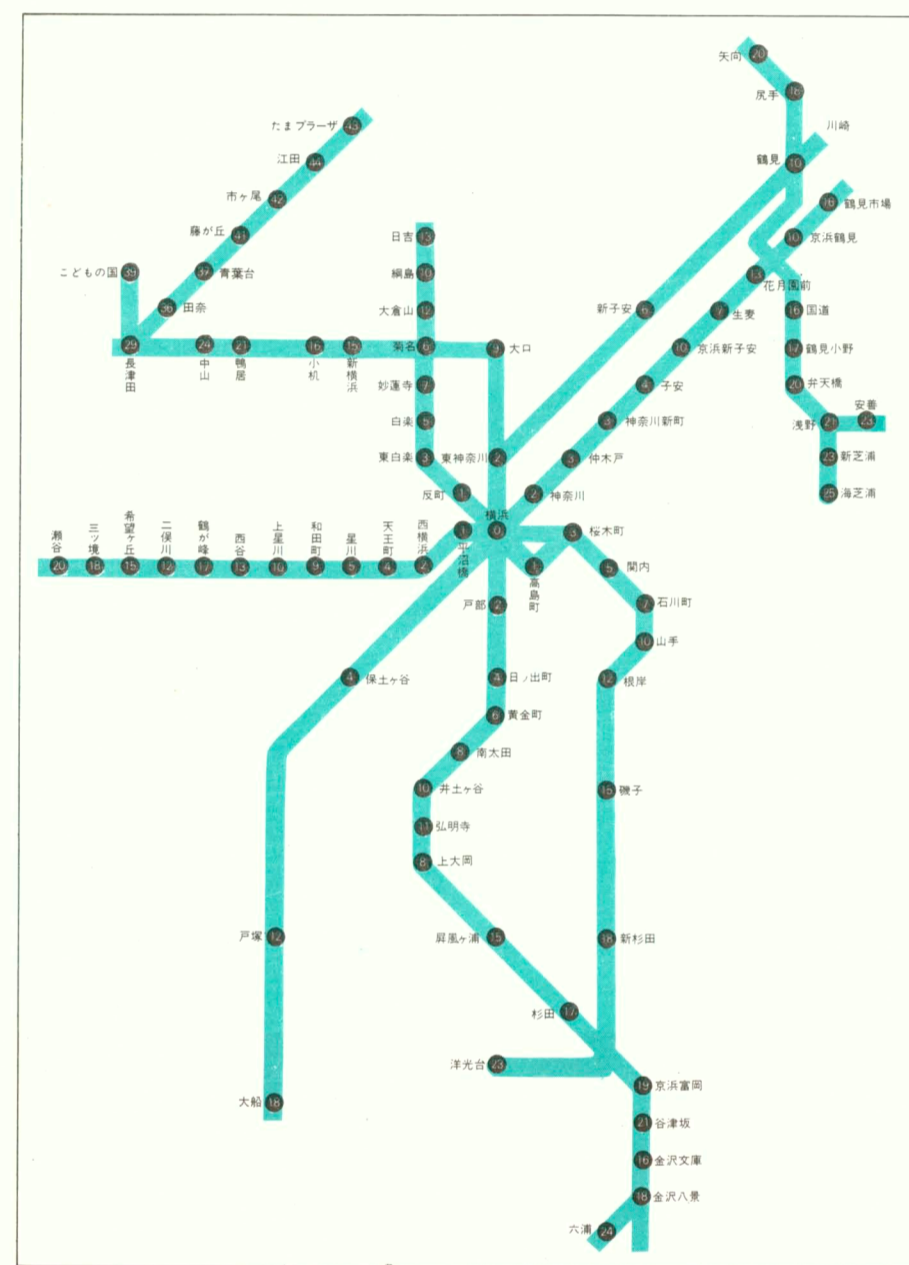


この図は横浜駅を起点とし、市内の各地に到達するのに何分かかるかを10分毎に表示したものである。利用交通機関は鉄道、バスとし、その組合わせにより所要時間が最も少ないものを採用している。横浜線等一部の路線を除き、ほとんどが横浜駅に乗り入れているため、当然のことながら鉄道の影響がきわめて大きく、国鉄・私鉄の各路線に沿って到達時間帯が広がっている。市域41,755haのうち30分間で到達可能地域は41.4%、17,274ha、30分～60分間は55%、229,47ha、60分以上は3.6%、1,534haとなっている。これを行政区別に見ると西区は全域30分圏内に入り、90%以上が30分圏内にある区は、神奈川区・磯子区・南区の3区があり、中区は本牧埋立地があることから70%台となっている。逆に緑区は横浜駅から10～15km圏内にあるが、30分圏は1.8%にすぎず、同じく10～15km圏内にある金沢区の24.7%と比べ著しく所要時間が大きくなっている。特に緑山地区周辺は横浜駅に到達するのに1時間半もかかりいば不便な地域となっている。またバス発着の基点となっている戸塚駅、上大岡駅、綱島駅等を中心に到達時間帯が放射状に拡大しており、駅勢圏の大きさを示している。一方、到達時間帯は市街化の経緯とほぼ一致しており、現在最も市街化の激しい地域は40分圏から50分圏へと移行しつつある。

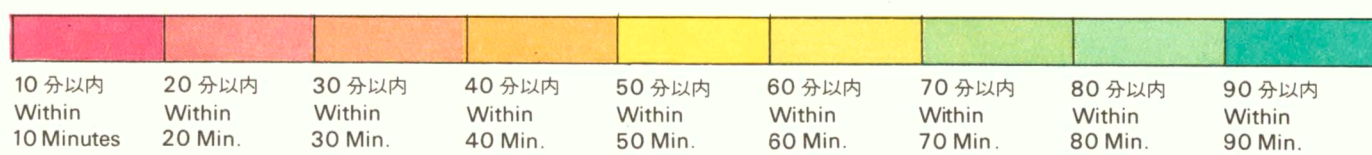
This figure shows required time to reach every part of the city, that is divided into the zones reachable with every 10 minutes, starting from Yokohama Station. The time calculation is made based on the use of railways, buses, or the combination, whichever is shortest. Naturally, railways play the leading role among the traffics and the reaching-time zones are stretching along the national and private railway lines. Of the city area of 41,755 ha., the area reachable in 30 minutes is 17,274 ha., 41.4%, in 30~60 minutes is 229,47 ha., 55%, and in more than 60 minutes is 1,534 ha., 3.6%. In the view point of the administrative wards, Nishi Ward is entirely covered by the 30-minute zone, and the wards more than 90% of whose territories are covered by the 30-minute zone are the three wards of Kanagawa, Isogo and Minami. Naka Ward has 70% of its territory covered by the same zone, because of its Honmoku reclaimed land. On the contrary, Midori Ward has only 1.8% of its territory covered by the zone in spite of its situation at within the sphere of 10~15km from Yokohama Station, demonstrative enough of its high reaching-time requirement when compared with 24.7% of Kanazawa Ward in the same sphere of 10~15 km. Dominant influence of railway stations upon the reaching-time zone formation is seen in Totouka Station, Kamiooka Station, Tsunashima Station, etc., where bus terminals are rooted and from which reaching-time zones are radially stretched. On the other hand, it is noted that the reaching-time zone formation is nearly conforming with the urbanization. The areas now under active urbanization are shifting from the 40-minute sphere to the 50-minute sphere.

鉄道各駅の横浜駅からの所要時間
Required Time from Yokohama to Other satations in Minutes.



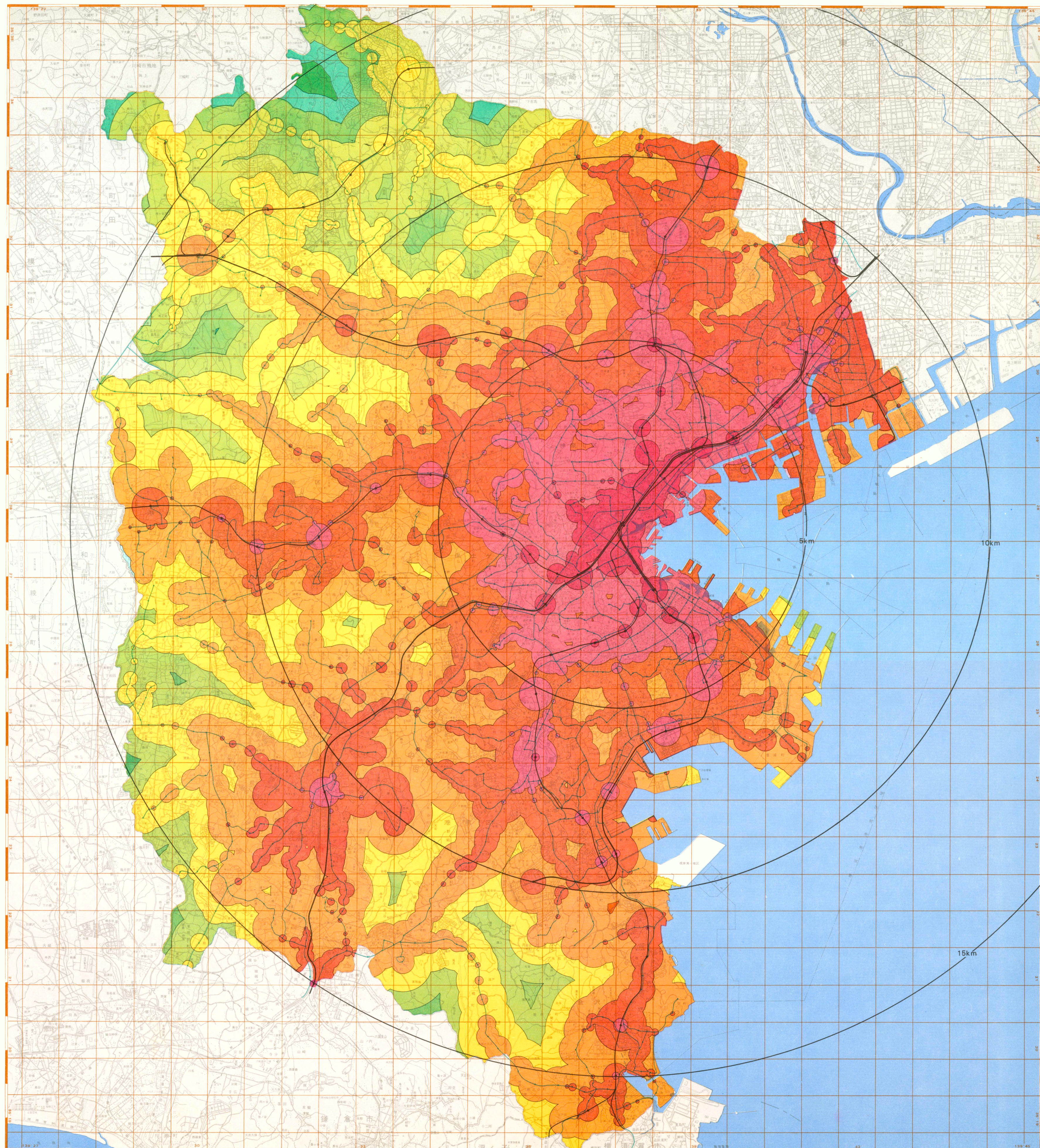
区別横浜駅からの到達時間帯別面積 Area of Reaching-Time Zone From Yokohama Station in Each Ward

区名	S	A	B	C	A/S %	B/S %	C/S %
	面積/ha	0-30分圏/ha	30-60分圏/ha	60分圏/ha			
鶴見	2,808	2,275	533	—	81.0	19.0	—
神奈川	2,357	2,260	97	—	95.9	4.1	—
西	629	629	—	—	100.0	—	—
中	1,755	1,239	516	—	70.6	29.4	—
南	1,219	1,120	99	—	91.9	8.1	—
港南	1,966	760	1,206	—	38.7	61.3	—
保土ヶ谷	2,119	1,615	504	—	76.2	23.8	—
旭	3,224	1,097	2,118	9	34.0	65.7	0.3
磯子	1,839	1,694	145	—	92.1	7.9	—
金沢	2,318	573	1,727	18	24.7	74.5	0.8
港北	4,295	2,209	1,904	182	51.4	44.3	4.3
緑	7,760	141	6,350	1,269	1.8	81.8	16.4
戸塚	7,882	1,482	6,344	56	18.8	80.5	0.7
瀬谷	1,584	180	1,404	—	11.4	88.6	—
計	41,755	17,274	22,947	1,534	41.4	55.0	3.6



到達時間帯図作成方法
 鉄道、バスはダイヤの時刻どおり動くものとし、徒歩は1分間に直線距離にして50m進むとした。鉄道、バスの乗り換えの際の待ち時間はすべて5分とした。鉄道、バスから徒歩に変わる時は待ち時間を設けていない。複数の到達方法がある場合はいちばん早く行けるルートを採用した。
 ●資料：日本国有鉄道、京浜急行電鉄、相模鉄道、東京急行電鉄、神奈川中央交通、江ノ島線観光自動車、川崎鶴見臨港バス、京浜急行電鉄自動車部、相模鉄道自動車部、東京急行電鉄自動車部、横浜市交通局自動車部運輸課。
 ●図と解説資料：横浜市企画調整室企画調整部調整課/昭和45年3月現在

● 鉄道と駅 Railway & Station
 — バス路線とバス停 Bus Route & Bus Stop



35 到達時間帯 Reaching-Time Zone
 1:50,000
 0 500 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 9000 10000