

## 第2節 人びとの生活のあるまち／沿線における拠点

# 駅勢圏と都市基盤

多様な都市活動を支える身近な舞台としての駅勢圏  
それはどのようなようになってきているのだろうか

駅を利用する人びとが住む「駅勢圏」の状況から、各沿線の代表駅の特性をみてみよう。

### 駅勢圏

駅勢圏(※①)がもつとも広いのは、バスの路線数が63と多い戸塚である。戸塚区の大部分と泉区南部を、駅勢圏としている。その人口は25万人(昭和61年)に達する。次いで広いのは、43路線の上大岡(16・5万人)、30路線の鶴見(14・7万人)で、バス路線が駅勢圏を決める重要な要素となっていることが分かる。

駅勢圏内で働く人の、住んでいる人口に占める割合をみると、鶴見(40%)、中山(32%)が高くなっており、「はたらくまち」といえる。

いっぽう、従業者数の割合が低い、いずみ野(14%)、たまプラーザ(18%)、二俣川(19%)は、「はたらくまち」というより「住むまち」といえる。

次に商業売上額についてみると、駅周辺以外にも商業集積のある鶴見がトップで、1人当たり年間170万円(昭和60年)、次いで港南台(134万円)、たまプラーザ(132万円)と

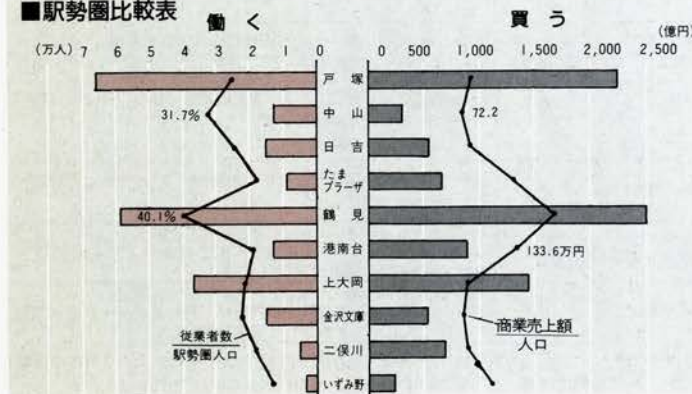
なっており、これらの街は「商業のさかんな駅勢圏」といえる。なお、駅前の商業集積の高い戸塚、上大岡は、駅勢圏でみると鶴見の半分近くになっている。最も低いのが中山(72万円)、次が金沢文庫(79万円)である。

### 乗降客と駅前商店街

乗降客数はターミナル駅である上大岡が18・9万人(昭和61年度1日平均)と1位で、鶴見戸塚が続く。通学者の流入の多い日吉が4位にしている。50年度と比較すると、上大岡が14・1万人から30%以上も伸び、商業集積の進んだ港南台が4倍(1・5→6・3万人)、たまプラーザが2倍(2・7→5・4万人)となり、街の活性化をせしめている。しかし、転換期にある京浜工業地帯の鶴見は17万人から15・9万人と減少し、上大岡、戸塚に抜かれた。

次に、駅勢圏人口と乗降客数を比較すると、日吉、上大岡、たまプラーザ、鶴見では乗降客数のほうが多いが、これは通勤・通学や買いものなどで、外部からの流入人口が多いためである。

■ 駅勢圏比較表



「事業所統計調査」(昭和61年)  
横浜市「横浜の商業」(昭和60年)  
横浜市「横浜市町別世帯と人口」

※ひとくちメモ  
① 駅勢圏 「鉄道駅を中心に、その駅を常時利用する人の集まりが広がる圏域」のこと。すなわち、人びとのさまざまな都市活動のなかでも、特に基本的な活動である通勤・通学者の交通行動によって形成される都市圏のこと。  
このように位置づけられる駅勢圏は、交通手段をはじめとする各種施設計画における計画、評価単位として、近年とみに重要な意味を有するにいたっている。

# Town

■鶴見駅周辺の市街化の推移



昭和35年DID地域 昭和45年DID地域 昭和55年DID地域

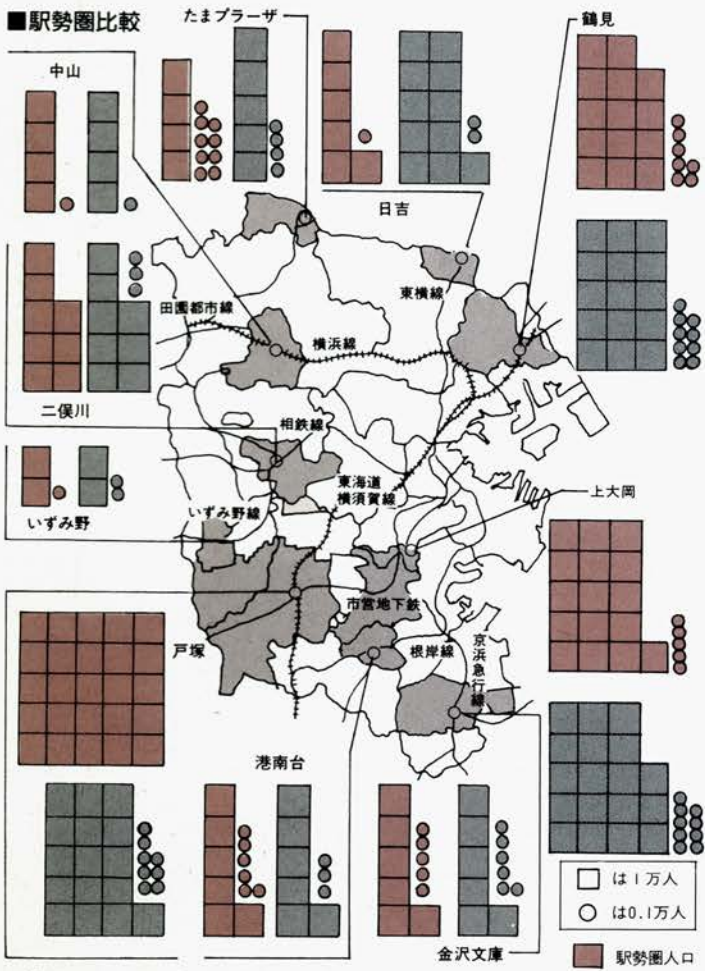
■戸塚駅周辺の市街化の推移



横浜市環境情報システム

※ひとくちメモ DID(人口集中地区)  
DIDは広義の市街地であり、市町村の内部で人口密度が1km当たり約4000人以上の国勢調査の調査区の集合地域で、かつその合計人口が5000人以上の地域のことをいう。

■駅勢圏比較



駅勢圏人口のは戸塚、上大岡、鶴見の順で大きい  
乗降客数は、戸塚、上大岡、鶴見、日吉の順

## 都市基盤

下水道は、市全体でも急速に整備が進み、61年度末現在で市内の水洗化率は70%となっているが、駅勢圏でみるといずみ野、中山、二俣川、戸塚などの郊外部の整備が遅れている。

駅周辺交通施設としては駅前広場、都市計画道路、バス道路、駐輪場などがあり、総合的な整備が必要である。

駅勢圏内の都市計画道路の整備状況は、たまプラーザ、港南台ではほぼ整備されており、上

大岡、戸塚、中山、二俣川、金沢八景などで整備を行っている。鶴見は比較的進んでいるが、南北道路などの課題も残っている。

駅前整備の状況は、たまプラーザ、港南台、中山北口、いずみ野については区画整理事業で、鶴見駅西口は市街地改造事業で整備されており、戸塚駅東口は再開発事業で整備中である。また上大岡、二俣川、金沢文庫は、整備計画が進行中である。