

神奈川東部方面線の整備と「新横浜沿線圏域」の形成

2024年12月17日

チームB 志村 近史

はじめに

横浜駅地区は国土軸との結節点であるとともに後背圏の地域結節点として神奈川県東部の中心拠点となってきた。国土結節機能は新幹線の開通とともに新横浜駅地区に移行し、後背圏の人口停滞やみなとみらい地区との連携により横浜駅地区は新たな複合拠点地区へと変貌しつつある。そして、神奈川東部方面線による都心直通線が開通したことで、新横浜駅周辺地区の業務・人口集積とあわせ、将来的に「新横浜沿線圏域」が新たな都市圏として形作られていくのではないだろうか。

1. 国土軸や後背圏の結節点としての横浜駅の誕生と変遷（明治維新から戦前まで）

1) 国土結節点としての横浜駅の変遷

初代横浜駅は1872年（明治5）東京と開港場の横浜を結ぶターミナルとして開設されたが、東海道線が東京と京都・大坂を結ぶ国土幹線として建設されることとなり、新橋～横浜（初代横浜駅）間の鉄道も幹線の一部として横浜から西へ線路を伸ばすこととなった。1894年（明治27）、初代横浜駅を経由しない短絡線が敷設され、東海道線の長距離列車は本線からはずれた横浜駅を経由することがなくなった。1915年（大正4）、初代横浜駅への分岐点付近に旅客専用の二代目横浜駅が設けられ、東海道本線は新たな横浜駅を経由する路線に付け替えられた。関東大震災を経て、分岐点で湾曲していた路線の直線化とあわせ、1928年（昭和3）、震災で焼失した油槽所の広大な跡地に第三代目の横浜駅が設けられた [1]。

2) 震災復興による市域の拡張と後背圏のターミナルとしての横浜駅の誕生

1927年（昭和2）、震災からの復興の中で横浜の第三次市域拡張が実施されたが、1933年（昭和8）にかけて、東横電鉄（現東急）、京浜電鉄（現京急）、神中鉄道（現相鉄）が乗り入れ、拡張した市域沿線のターミナル横浜駅が誕生した。1939年（昭和14）には第六次市域拡張により港北区や戸塚区が設けられ現在とほぼ同じ範囲が市域となったが、東海道本線・横浜線や、東横・京浜・湘南・神中の私鉄各線が、郊外地域と都心部や臨海部を繋ぎ [1]、その後も都市構造の骨格となる交通基盤を形作っていった。

2. 後背圏の地域結節点としての横浜駅の発展

1) 高度成長期の後背圏の急拡大（1960年代）

東海道本線本来の役割は長距離の旅客や貨物の輸送であり、横浜駅は長距離列車が停車するターミナル駅としての役割を担ってきた。だが高度成長期には通勤通学等の近距離輸送が重要な役割に加わっていく。1960年代には港北・保土ヶ谷・戸塚区などで人口が五年間で一・五倍以上と急激に増加し、同時期中・西・神奈川などの旧市域では人口が停滞もしくは減少をはじめた。急激に人口の増加する郊外において、交通機関として大きな役目を背負ったのは、相模鉄道と京浜急行電鉄（横浜以南の区間）の私鉄である。同じ時期、湘南電車を利用して湘南地域から多くの人が東京都心へ通勤することとなった。これらの路線

が集まる横浜駅は、東海道本線や京浜東北線に連結し、県内や市内郊外から、関内地区等の横浜都心へはもちろん、京浜工業地帯や東京都心へ向かう交通の結節点となった [1]。1966年（昭和41）の「都市交通審議会答申」で、茅ヶ崎―六会付近―二俣川―勝田―東京方面間が整備すべき路線に挙げられ [2]、1976年（昭和51）このうちの二俣川―いずみ野間が相鉄いずみ野線として開業、1999年（平成11）には湘南台までの全線が開通し、沿線で大規模な住宅地開発とともに人口の集積が進んでいく [3]。

2) 横浜駅西口の急発展と地域結節点としての地位の確立（1970年代～1980年代）

1952年（昭和27）、横浜駅東口・西口駅前の土地の米軍による接収が解除され、土地区画整理事業によって横浜駅西口の開発がはじめられ、1959年（昭和34）に横浜高島屋がオープンした。続いて1962年（昭和37）横浜ステーションビル、1964年（昭和39）ダイヤモンド地下街と、いずれも相模鉄道を筆頭に複数の企業の共同出資による商業施設が完成、さらに1973年（昭和48）には相鉄ジョイナスがオープンし、高島屋も大幅に拡張されるなど、1960年代以降の後背圏の人口急増を背景として横浜駅西口は急激に発展する。西口の繁華街が完成した1970年代半ばを区切りとして、横浜における商業・サービス業の中核を担うの機能は伊勢佐木町から横浜駅西口に移行し、1980年代にはいずれの区からも横浜駅周辺へ出かける人が圧倒的多くなる。さらに大和市や藤沢市、横須賀市などからも人を集め、神奈川県東部の中心商店街としての地位を確立した [1]。

3) 横浜駅東口の開発（1980年代～1990年代）

横浜駅東口は、広幅員の国道をはさみ海面と高島貨物駅のヤードが迫り、市街地が展開する余地は少なかった。1968年（昭和43）にスカイビル（駅前振興ビル）が竣工するが、横浜駅東口開発公社による開発事業が本格的な実現を迎えるのは1980年代で、1980年（昭和55）にルミネとポルタが完成、1985年（昭和60）そごうが出店した [1]。横浜市人口統計によれば横浜市の人口は1960年代には年平均5%、1970年代前半には年3%と急激な増加を示していたが、1970年代半ば以降、東口の開発が立ち上がる1980年代にかけては1%台に低下、1990年代になると1%を割り込んでいる。こうして後背圏の人口増加が減速していく中で、西口とは対照的に東口は商業化の遅れが目立ち、逆に裏口のような印象を与える景観と化していた [1]。

4) 後背圏の停滞・高齢化（1990年代～）

1980年代後半までは郊外の住宅地開発が進み拡大していた鉄道への需要も、バブル崩壊後の1990年代後半から大きく減少した [2]。その後大手民鉄全体では2002～2004（平成14～16）年度を底に輸送人員は回復に向かい [2]、東急、小田急、京急が増加基調になっていく中で、相鉄のみが1995（平成7）年度をピークに9年連続で減少、一旦持ち直したものの再びマイナス傾向を示すようになっていた [3]。相鉄沿線は戦後、住宅地として一気に開発され、急激に人口の増加した地域が多い。相鉄の乗客の7割弱が横浜駅を利用し、その6割以上がJRなどを利用し東京方面へ向かうが、主に1950～60年代に行われた大規模開発で沿線に移り住んだ人々のリタイアが加速したことなどが背景にある [3]。2024年（令和6）時点においても沿線の中心部分を占める横浜市旭区は65歳以上の高齢化率が30.5%と横

浜市平均の 25.4%を大きく上回り、栄区、金沢区に次いで高齢化率の高い区となっている。

5) 横浜駅西口の停滞・老朽化と再生へ (2000 年代～)

かつては多くの横浜の住民にとって、ショッピングとは「西口に行く」ことだった。横浜駅周辺の商業施設は、鉄道の乗り換え客を吸収できる地の利のよさで成り立ってきたが、相鉄線の乗降客減少は逆風になる。1964 年(昭和 39) 開業のザ・ダイヤモンドの売上高は 1991 (平成 3) 年度をピークに落ち込むようになった。2000 年代になると横浜駅周辺特に西口地区は街全体の老朽化が目につき、客層の高齢化も進むようになる。そこで 2002 年(平成 14) から大幅なりニューアルがはじめられた [3]。

6) 横浜駅東口から都心機能集積への展開 (2000 年代～)

横浜駅東口から、新高島駅を中心とした MM21 地区の北側の街区までは徒歩圏にあって、ちょうど新宿駅と新宿副都心中心部までと同じくらいの距離である。MM21 地区は 1983 年(昭和 58) から開発が進められてきた。北部の街区は旧高島ヤードなどの施設が存在したことで埋め立て事業における順番が最後となり開発が遅れていたが [4]、2009 年(平成 21) 以降になって開発が進展し、横浜駅東口の外縁に業務機能が集積されるようになった。MM21 地区全体で見ると水運や情報通信サービスなどが多く、港湾機能や情報都市としての性質を反映したものとなっている [4]。MM21 地区全体で進出事業所数は 1810 にのぼるが、東京資本企業による営業拠点としての性格を備えているものが多く、その本社所在地は東京 23 区に集中している。それ以外では大阪市と横浜市に本社がある企業が比較的多い。また上場企業本社数は 27 社であり横浜市全体の 25.5%を占める(2017 年(平成 29)時点) [5]。

3. 国土結節機能の移行と新横浜の拠点性の確立

1) 横浜から新横浜へ移行した国土結節機能 (1960 年代～1980 年代)

昭和初期の移転以降、横浜駅東口は長距離列車の旅行客にとって横浜の玄関の役割を果たし続けた。1950 年代後半になると、東海道本線の旅客貨物を合わせた輸送能力が限界に達するようになったため、長距離旅客輸送を担う東海道新幹線の建設が計画された [1]。1963 年(昭和 38)、横浜市が策定した横浜国際港都建設総合帰還計画改定案では、東海道新幹線の完成後は「現東海道線の飽和状況が大幅に緩和される見通しである」とし、また新横浜の駅勢圏は(1963 年の横浜市の総人口 159 万人を大きく上回る。筆者注) 約 250 万人と推計され、新駅の重要性にあわせ都市施設整備のための積極的施策が必要」とした。新横浜地区には「新幹線による時間距離の大幅な短縮により東京から全国的第 3 次産業が移転してくることが確実視され、かつその周辺は内陸工業の適地として開発が進められるので、業務、商業の中心地」とすべく、区画整理事業等により積極的に都市施設の整備を図るとした [6]。1980 年代になり国鉄から JR に変わった後、東海道本線の横浜駅を発着する長距離列車は夜行のみとなった。横浜の玄関としての役割は順次、新幹線の新横浜駅に移り、新横浜駅が東海道の横浜ターミナルとなっていく [1]。

2) 新幹線建設と新横浜を中心とした地域ネットワーク整備 (1970 年代～1980 年代)

1965 年(昭和 40) からスタートした横浜市の六大事業では、新横浜駅周辺を将来の副都心に位置付け [7]、周辺の発展が期待された。当初の運転本数は少なく、また新横浜から横

浜駅や桜木町駅といった市中心部に出るには時間を要するなど、新横浜が新たな結節点として発展するには課題が多かった [7]ため、1972年（昭和47）、横浜市は周辺自治体や経済団体などと連携して新横浜駅停車促進協議会を設立したほか、高速鉄道建設事業を六大事業の一つとして位置づけ、地下鉄3号線（本牧・関内・桜木町・横浜・新横浜・勝田）が計画された [8]。1985年（昭和60）の「ひかり」停車増や地下鉄開通と合わせ、神奈川県と横浜・川崎の2市は鶴ヶ峰から新横浜経由で羽田空港に向けた路線構想を打ち出したが、同年の運輸政策審議会答申「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」に二俣川—鶴ヶ峰—新横浜—大倉山と新横浜—川崎臨海部方面の路線が示され「神奈川東部方面線」と呼ばれた [2]。この答申は、その後の答申でも基本的な方向は継承され、首都圏鉄道整備のランドデザインとなった [1]。

3）新横浜の地域結節性の確立と開発整備（1980年代～2000年代）

1981年（昭和56）策定の首都圏整備計画で、新横浜駅周辺は、横浜都心臨海部、川崎駅周辺と並び、東京都心からの業務・管理機能の誘導、強化を図る地区に挙げられた [9]。上下各1本にとどまっていた「ひかり」の停車も、1985年（昭和60）の市営地下鉄新横浜駅延伸開業に合わせて、上下50本以上にダイヤ改正され、ようやく新横浜駅は横浜市の副都心として目されるようになる [7]。鉄道網の整備と並んで、港北ニュータウンから国道246号線に通じる「新横浜元石川線」などの道路網整備も進み [10]、1980年代後半になって開発は加速し、1989年（昭和64）には横浜アリーナが、1998年（平成10）には横浜国際総合競技場がオープン、新横浜駅の周辺は広域からの来街者を呼び込める副都心にふさわしい街に成長しはじめる [7]。2001年（平成13）には環状2号線が全線供用し、東名高速横浜町田インターチェンジ・新横浜駅間が約32分で連絡できるようになった [8]。日韓ワールドカップ開催で全国から注目を浴びた翌2003年（平成15）から、横浜市とJR東海は、共同で新横浜駅・北口周辺地区総合再整備事業に着手、駅前や街区の動線などが整備された。2008年（平成20）には東海道新幹線の全列車が停車するダイヤ改正が行われ、新横浜駅は横浜の新たな玄関と認識されるようになった [7]。

4）新横浜における業務機能や人口の集積（2000年代～）

1980年代後半から、新横浜駅周辺は半導体関連やソフトウェア関連を中心にしたIT産業と研究機関が集積するようになっていたが、2004年（平成16）には「国際ITビジネス交流特区」の認定を受けた。2011年（平成23）時点で、新横浜に集積する企業群は300社を超えるが、半導体関連やIT産業が多くを占めている。また、国内各地への交通アクセスの優位性から外資系企業の人気が高く、海外企業の日本現地法人や日本支店、研究開発部門等の拠点として、県内に160社以上ある外資系企業日本拠点の約40%が新横浜にある（2011年（平成23）時点） [11]。こうした業務機能の集積によって、新横浜地区は、通勤・業務の集中トリップ量で東京都心から10km圏外では川崎、大宮、横浜について第四位の業務集積地区となっている。一方、買物・私事活動の集中トリップ量では、東京都心から10km圏外において横浜が他を引き離す第一位となっているのに対し、新横浜は首都圏上位20位圏外と商業集積の中心性は高くない（第6回東京圏パーソントリップ調査、東京都市圏交通計

画協議会、2021（令和3）年3月）。また、新横浜地区を含む港北区はアクセスの良さや東横線沿線イメージから若者への人気が高く、2013年（平成25）における20代の市外からの転入者の区別割合は隣接する泉区や瀬谷区、旭区が4%に満たないのに対し、港北区は15.8%と多い。新横浜周辺においても人口・住宅開発が増加傾向で、特に20代の転入者が多い。開発当初からの業務や商業中心のまちづくりが進展する中で、ここ20年程度で約1万人が流入し、相鉄・東急直通線による利便性の向上でさらなる人口集積が見込まれる [12]。

5) 神奈川東部方面線の整備と東京都心直通鉄道の開通（2000年代～）

2000年（平成12）、運政審18号答申で改めて二俣川—新横浜—大倉山が「神奈川東部方面線」として示された [2]。神奈川東部方面線は、横浜市西部及び神奈川県県央部と東京都心部や東海道新幹線新横浜駅を直結するもので、「かながわ交通計画（2007年（平成19））」では、「県央、湘南方面と横浜及び東京都心との連絡強化による県内都市拠点の育成に寄与する」とし、「横浜市中期計画2018～2021（2018年（平成31））」においては、「横浜西部から新横浜都心を経由して東京都心方面と直結することにより速達性を高め、利用者の利便性の向上を目指すとともに、新横浜都心の機能強化や沿線地域の活性化を図る」ものと位置付けている [13]。「相鉄・JR直通線」は2019年（平成31）11月30日に開通 [2]、新横浜駅へ乗り入れる [7]。2023年（令和5）には東急目黒線・東横線、都営地下鉄三田線、東京メトロ副都心線・南北線、東武東上線、埼玉高速鉄道とで相互直通運転を開始し、相鉄の海老名や湘南台から、横浜駅を介さずに新横浜駅を経由し、東京の都心・副都心や城北地区、埼玉県南部へ直行することが可能になった [1]。

おわりに：「新横浜沿線圏域」の地域形成へ（2020年代～）

2020年（令和2）の国勢調査によると、横浜市各区に居住する15歳以上の就業者のうち東京都を従業地とする者の割合は、東京に直結する東海道横須賀線及び京浜東北線沿線では20%を超えている。また、以前から横浜駅や横浜の中心部を経由せずに直結する鉄道ルートのある北部の区では東京への通勤の割合が30%を超える区もある。これに対し、横浜駅から見て南部や、相鉄沿線を含む西部の各区では10%代（旭区17.1%、瀬谷区14.3%、泉区15.9%）と低くなっている。こられの地域においては都心への直結による影響は少なくないと考えられる。成熟化した相鉄沿線は就労者人口が減り、独立する若者世代は都心回帰の傾向となって若年層の流入は増えない。結果として生産年齢人口、輸送人員の減少を招いている。相鉄線も横浜への需要だけを担えば成り立つ時代ではなくなり、沿線中央部から都心まで40分台を目指した直結が不可欠となった [2]。神奈川東部方面線の実現によって相鉄線内から渋谷や目黒などのほか、大手町や永田町といった東京都心部に乗り換えなしで行けるようになる [14]。相互直通で横浜駅へ足を運ぶ人が減れば、この地区の地盤沈下が起こり、横浜駅西口の不動産賃貸収入に陰りが出る可能性もあるが、沿線価値向上という点でプラスになると期待されている [3]。

同様に、東横線沿線の成熟化に直面していた東急電鉄は、「相鉄・東急直通線」で相鉄と結べば、横浜乗り換えでいた相鉄客のJR利用者を取り込むことができ、新横浜で東海道新幹線に直結できるようになれば東急線の利用価値を高くすることができる。横浜アリーナ

や日産スタジアムの観客輸送も見込むことができるし、新横浜に集積する業務機能に対する通勤需要や周辺地区の人口増加も取り込むことができる。一方、JR 東日本は「相鉄・JR 直通線」は利用頻度が少ない貨物線の有効活用になり、相鉄・新宿間直通電車の運用は 2001 年（平成 13）の運行開始以降急成長している湘南新宿ラインの輸送力増強につながる [2]。

こうした行政や鉄道会社、地域住民のそれぞれが、当事者として深く関わる沿線開発を進める仕組みが、2005 年（平成 17）に施行された都市鉄道等利便増進法である。国と地方公共団体が線路整備など基盤事業費の三分の二を、残り三分の一を鉄道・運輸機構を負担する。鉄道事業者は線路使用料を支払い、鉄道・運輸機構の投資額を償還してゆく [2]。

神奈川東部方面線の需要に影響が及ぶとされる [13]五市六区（海老名、藤沢、大和、座間、綾瀬、港北区、神奈川区、保土ヶ谷区、泉区、旭区、瀬谷区）の人口は、約 238 万人（県人口の 25.8%）、うち東京よりの港北区、神奈川区を除くと 176 万人（〃 19.1%）に及ぶ（いずれも 2024 年（令和 6）11 月現在）。今後、こうした「新横浜沿線圏域」を都心に直結した国土幹線とも結節する新たな都市圏域として、産業振興や地域住民の増加や生活の向上といった経済効果をもとに投資還元していく地域経営が問われることになるだろう。

【文献一覧】

- [1] 岡田直, 横浜 鉄道と都市の 150 年, 有隣堂, 2023.
- [2] 鉄道ジャーナル編集部, “相鉄「都心直通線」一番得したのはどの鉄道会社? ”, 東洋経済オンライン (2023/04/24). <https://toyokeizai.net/articles/-/667706>. [アクセス日: 1 12 2024].
- [3] 安西達也, “相鉄悲願の東京乗り入れ懸案は横浜駅の地盤沈下,” 東洋経済オンライン (2010.10.7). <https://toyokeizai.net/articles/-/5079>. [アクセス日: 1 12 2024].
- [4] 居城・大島・星山, “みなとみらい 21 産業関連表の作成と分析,” 横浜国際社会科学研究所 第 21 巻第 3 号, 2016 年 9 月.
- [5] 毛鳳雨, “横浜みなとみらい 21 地区におけるオフィス立地の変容,” 法政地理 52, 2020 年.
- [6] 横浜市, 横浜国際港都建設総合帰還計画 (改定案), 1963.
- [7] 小川裕夫, “相鉄・東急直通で注目「新横浜」開発遅かった事情,” 東洋経済オンライン (2023.3.4). <https://toyokeizai.net/articles/-/656150>. [アクセス日: 1 12 2024].
- [8] “特集政策 50 年史 < 2 > 分野別政策史③交通政策史,” 調査季報 173, 2013.11.
- [9] 中島清, “特集・横浜の産業政策 企業誘致活動を中心に①,” 調査季報 87, 1985.12.
- [10] “「新横浜新時代」新幹線「ひかり号」5 1 本停車へ (5) 着々と用地買収,” 神奈川新聞, 1984/6/5
- [11] 税所哲郎, “新横浜の IT サービス分野における産業クラスター戦略,” 情報文化学会誌, 2011.
- [12] 竹ノ内真行他, “特集 横浜の人口を読む(7)区別人口動態分析②港北区,” 調査季報, 175, 2014.12.
- [13] 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構, 神奈川東部方面線事業に関する 対応方針, 令和 4 年 3 月.
- [14] 小佐野景寿, “相鉄・東急「新横浜線」開業、どこまで便利になるか ”, 東洋経済オンライン (2023/03/18). <https://toyokeizai.net/articles/-/660124>. [アクセス日: 1 12 2024].