

利便性とうるおいが  
両立するまち  
①

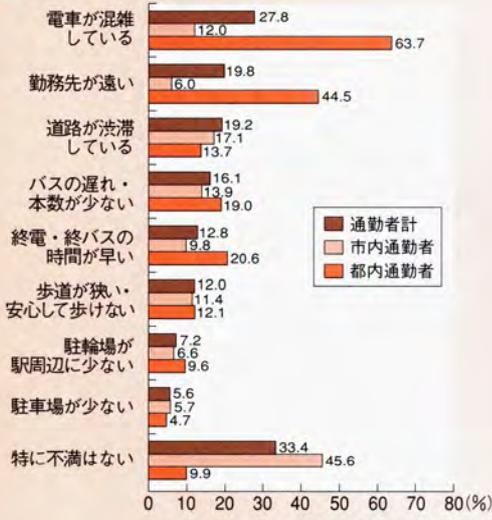
# 通勤・通学の利便さ・快適さ

通勤の利便さ・快適さを阻害する  
3要素—遠・混・遅

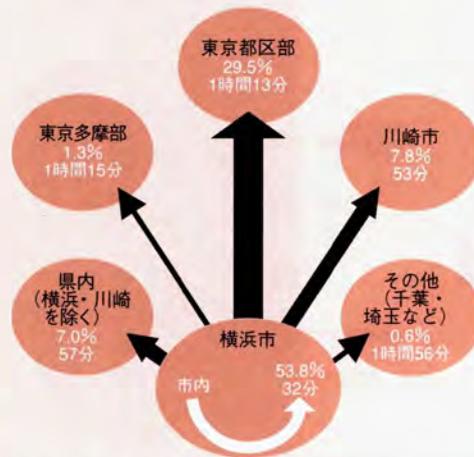
市民生活行動調査によると、通勤に対する不満として、「電車内が混雑している」「通勤先が遠い」「道路の渋滞」「バスの時間が遅れる・本数が少ない」が上位にあげられている。90分以上かかる遠距離通勤者世帯の割合は、約1割と多く、大都市の中では千葉市について多くなっている。これは、東京都区部への通勤者割合が約3割にも上り、平均で1時間13分かかっているからである。生活行動調査では、東京通勤者に「電車内の混雑」「勤務先が遠い」という不満を訴えている人が際立って多く、市内通勤者には少ない。職場までの到達時間と同時に、最寄駅までの移動の時間やスムーズさも暮らしやすさの中心として重要な要素であり、電車の混雑度、道路の混雑度やバスの定時性、駐輪場などの駅周辺の環境についても暮らしやすさの指標として大切な項目と考えられる。

通勤・通学の利便さ・快適さを指標化し他都市と比較してみた。職住近接の指標を市内通勤者割合、通勤時間30分未満の世帯主比率、遠距離通勤者世帯主比率でとると、横浜は低い位置となる。「通勤に公共交通を利用して割合」から公共交通の利便さをみると1位であり、一駅当たりの駐輪場台数も高い水準である。

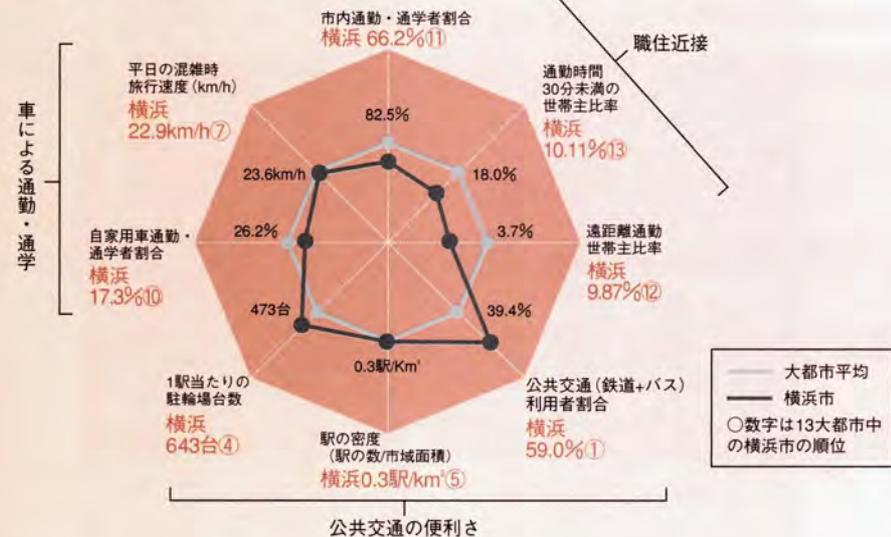
### ●通勤に関する不満



### ●横浜市民の通勤先と通勤時間(平成10年)



### ●通勤・通学の利便さ・快適さ指標



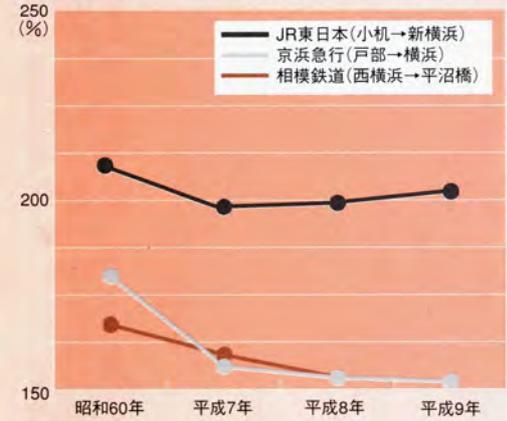
## 鉄道混雑率と駐輪場の整備

鉄道混雑率を他都市と比較することは難しいが、横浜市内を走る鉄道のある一定区間の混雑率の経年の推移をみることはできる。たとえば、JR東日本横浜線の最混雑1時間の小机→新横浜間は202%で昭和60年から横這いだが、京浜急行戸部→横浜間は180%から152%に改善され、相模鉄道の西横浜→平沼橋間も167%から153%へと改善されている。通勤・通学に「オートバイまたは自転車」を使っている人は約12%となっており（12年国勢調査、駅周辺での放置自転車に対応するために、横浜市では、自転車駐車場の設置や民営自転車駐車場の建設助成などを行ってきた。その結果、全体の利用率に対する放置自転車の割合は低下したが、利用率が増え、放置自転車の台数そのものは横這いとなっている。一方、車による通勤者は少なく、平日の混雑時旅行速度は平均を若干下まわっている。

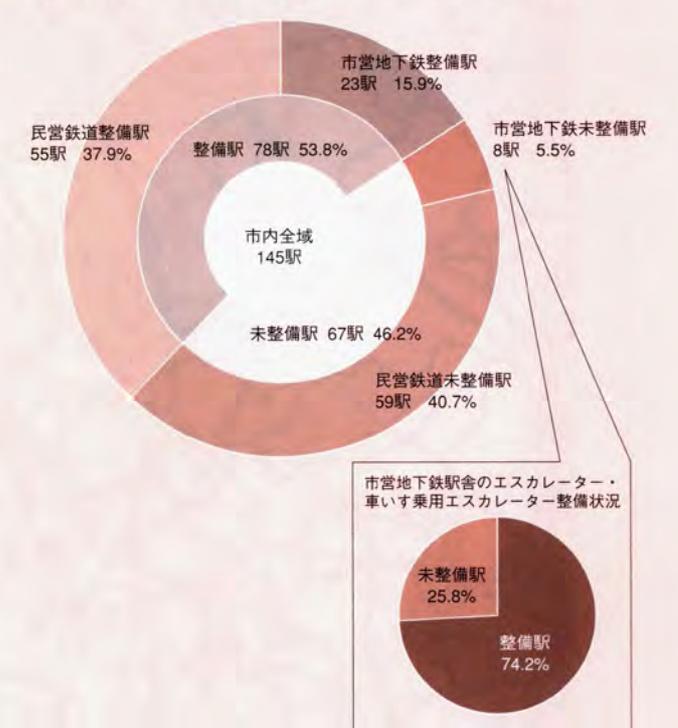
## 「最寄駅まで15分」

横浜の起伏の多い複雑な地形は、緑地や河川などが市民の身近に存在してうるおいの環境を形成している反面、都市計画道路や鉄道網の整備などにおいては必ずしも効果的ではない側面があった。このため「ゆめはま2010プラン」では、基本目標として「最寄駅まで15分」の交通体系整備を設定し、地下鉄戸塚→湘南台、相鉄いずみ野線、こどもの国線の通勤線化、地区幹線道路の整備や駅前広場整備、バス路線の再編などを計画的に行っている。平成13年現在、15分達成圏域は人口の83%を占めるに至り、平成9年の74%から約9%の伸びを示している。

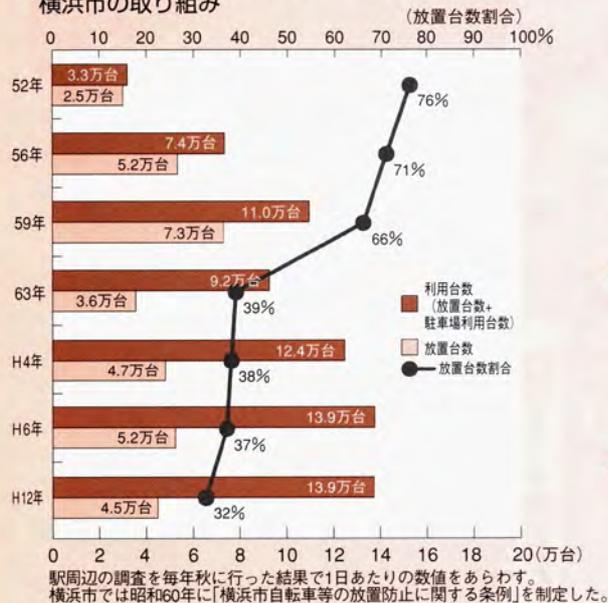
### ●一定区間の鉄道混雑率の推移（最混雑時1時間）



### ●鉄道駅舎のエレベーター・車いす乗用エスカレーター整備状況（地上からホームまでの連続整備駅、平成12年度末）



### ●駅周辺での自転車・バイクの放置状況と横浜市の取り組み



### ●鉄道駅舎のエレベーター等整備の推移

平成8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
44駅	48駅	57駅	71駅	78駅

### ●市内のバス停の数

バス停：2,370カ所  
バス停密度：5.45カ所/km<sup>2</sup>（半径約240mに1カ所）