

次世代の総合的な交通体系検討会

第1回検討会

資料－3 横浜市における鉄道の現状と 近年整備済み3路線の概況

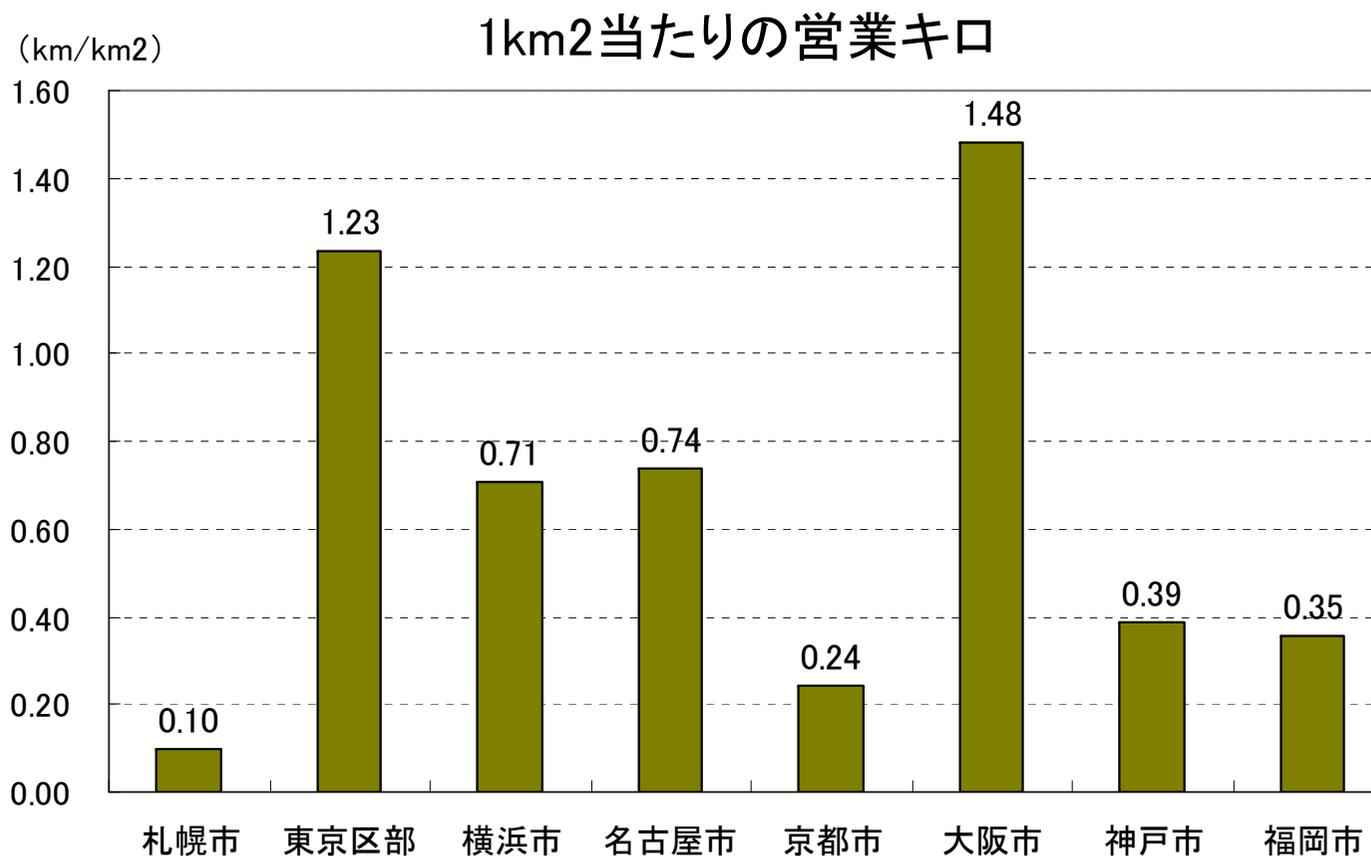
平成23年12月21日

1. 横浜市における鉄道の現状

(2) 主要都市の鉄道密度(1km²当たり鉄道営業キロ)

○横浜市における鉄道密度(1km²当たりの営業キロ)は0.71km/km²

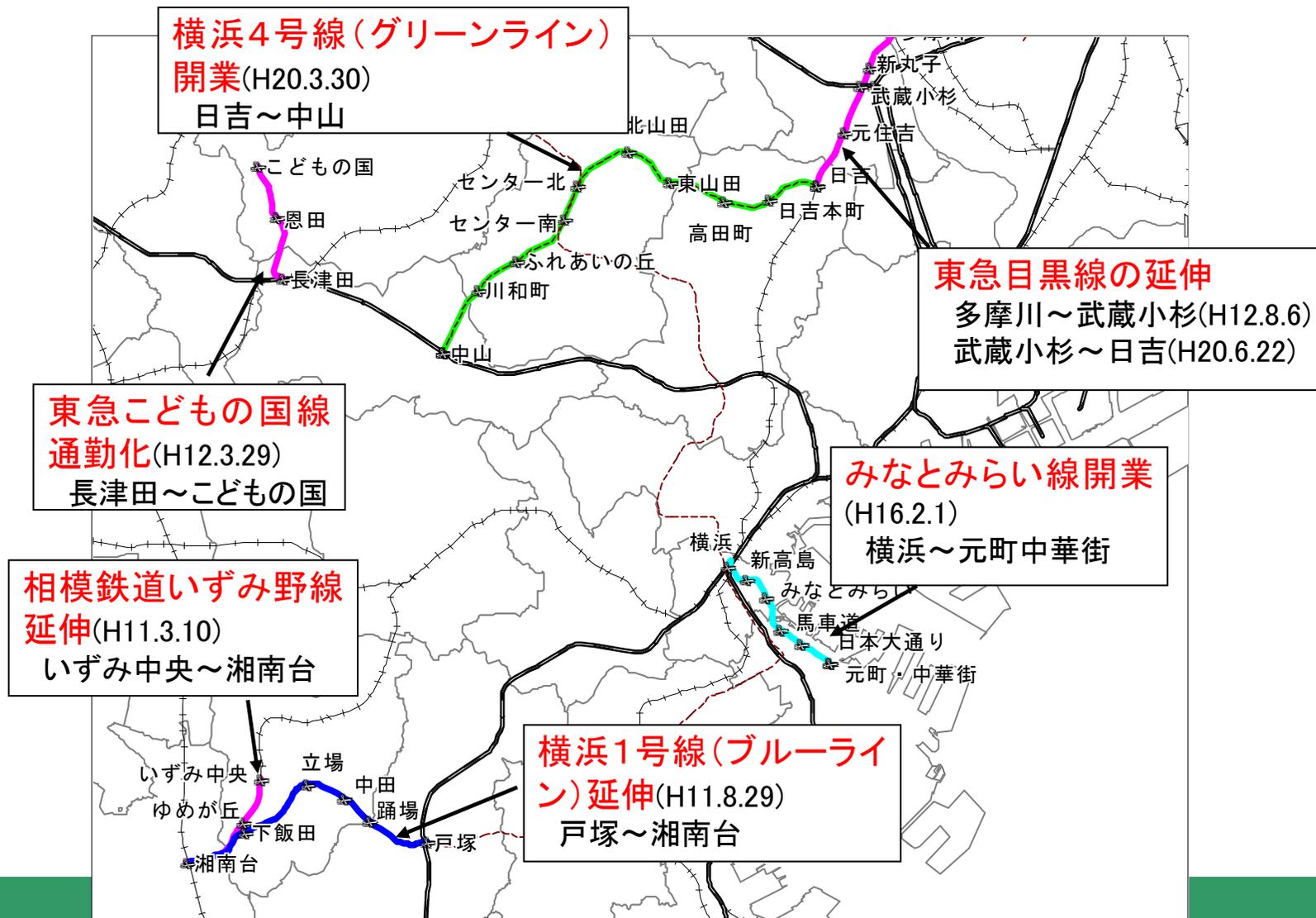
○主要都市で鉄道密度が最も高いのは、大阪市で1.48km/km²であり、最も低いのは札幌市で0.10km/km²



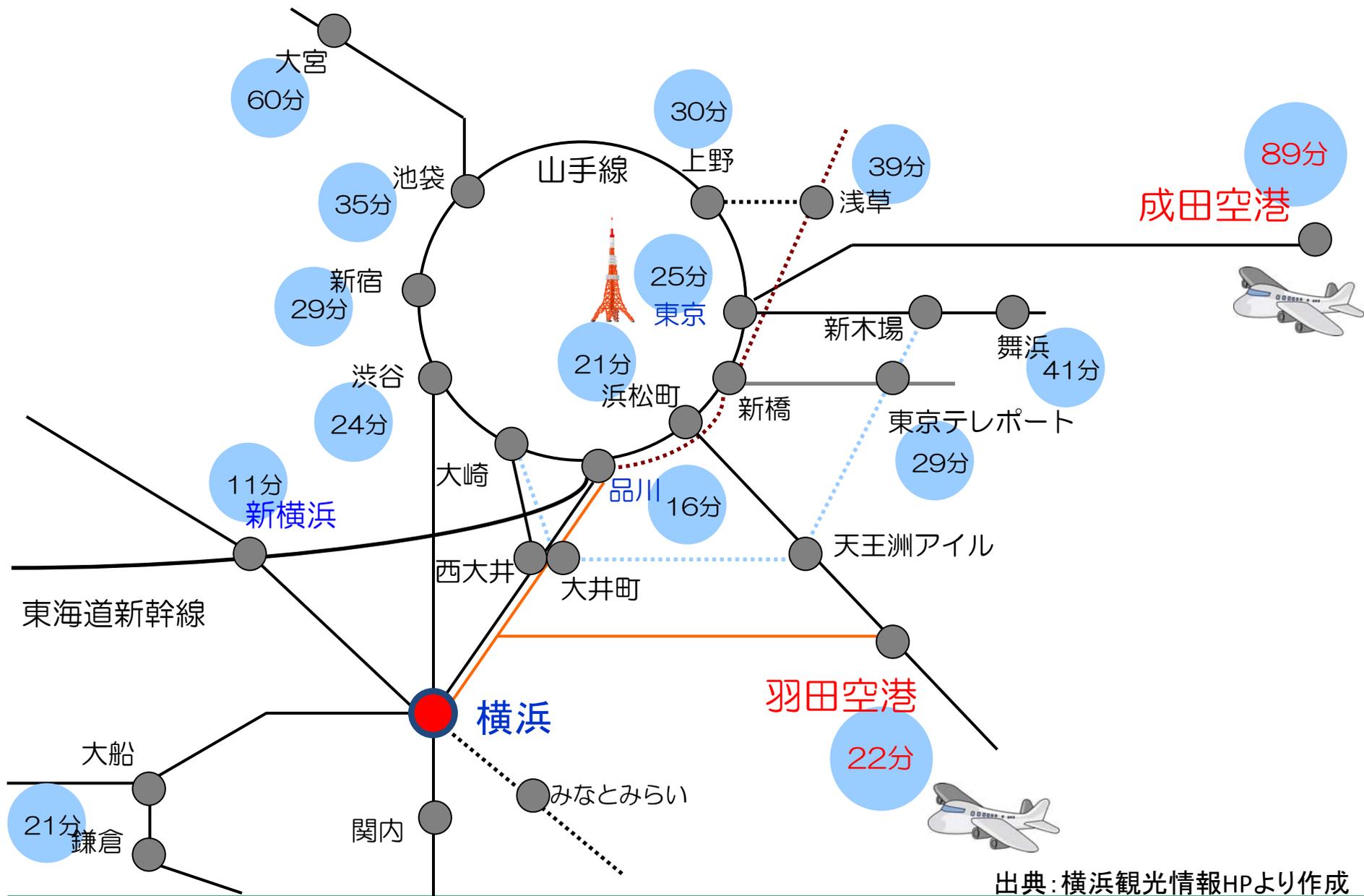
出典: 営業キロ: 平成21年地域交通年報, (財)運輸政策研究機構、面積: 平成22年国勢調査

(3) 横浜市域における近年の鉄道整備実績

平成11年以降、現在までに整備(新線・複々線化・通勤線化)された鉄道ネットワークは、6路線(延長;31.6km)であり、着実に整備が進んできている



(4) 鉄道による横浜駅までの所要時間

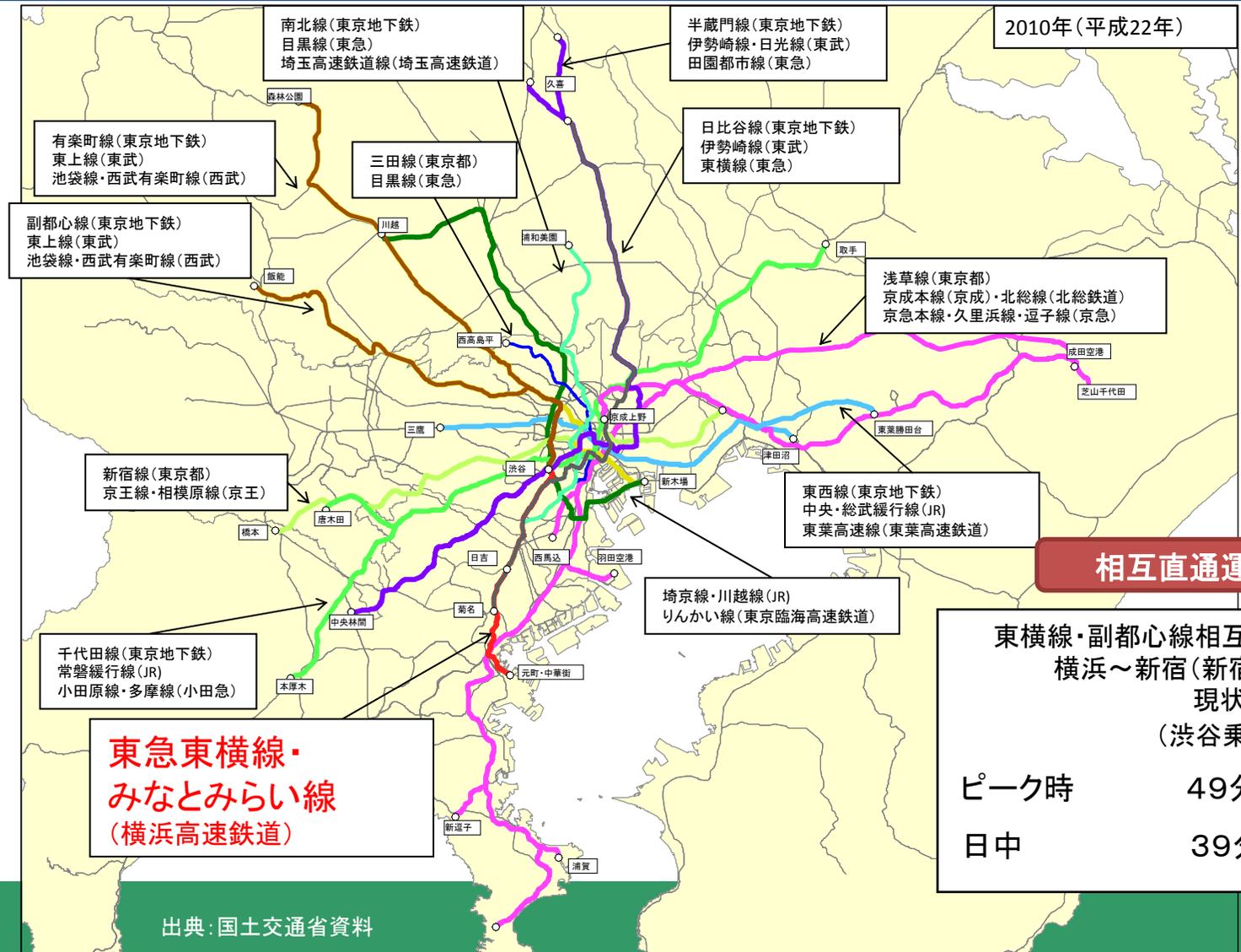


出典: 横浜観光情報HPより作成

(5)相互直通運転の状況

○相互直通運転：東急東横線とみなとみらい線

○東横線・副都心線の相互直通運転の効果：横浜～新宿のピーク時の所要時間が49分→**38分**へと**11分短縮**



(6) 横浜市周辺部の鉄道整備の状況

○横須賀線 武蔵小杉駅(請願駅)の開業(2010年3月)

○京急蒲田駅付近連続立体交差化(2012年、全線高架化予定)

→本線(平和島駅～六郷土手駅間)、空港線(京急蒲田駅～大鳥居駅間)を高架化して、
28箇所の踏切道を廃止

○湘南新宿ラインの増発

2001年12月1日 湘南新宿ラインが1日25往復の運行開始(直通は18往復)

2004年10月16日 池袋駅構内の配線改良工事が終了し、64往復に増発(全列車直通)

○小田急の複々線化

(喜多見～和泉多摩川間;1997年6月完成、世田谷代田～喜多見間;2004年11月完成、
現在;東北沢～世田谷代田間の工事中)

向ヶ丘遊園→新宿の所要時間の変化(世田谷代田～和泉多摩川間の複々線化完成時)

ピーク時間帯 急行:33分(着工前) → 25分

各駅停車:40分(着工前) → 36分

○目蒲線目黒～多摩川園改良及び東横線多摩川園～日吉間 複々線化
(2008年6月)

【新幹線】

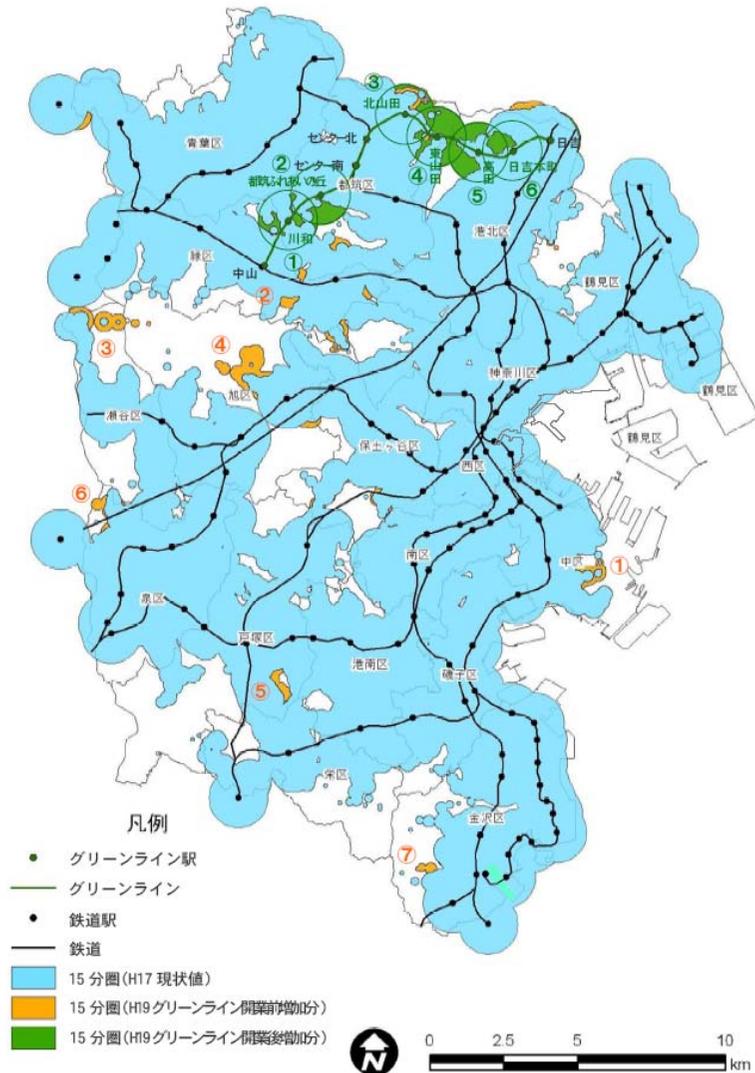
○東海道新幹線;新横浜駅に「のぞみ」全停車(2000年)

○リニア中央新幹線開業予定(名古屋:2027年、大阪:2045年)

(7) 横浜市内における鉄道駅までのアクセス状況

「最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合」は、グリーンラインの開業、幹線道路等の整備やバス路線の新設等の取組により、19年度末で**88.4%**

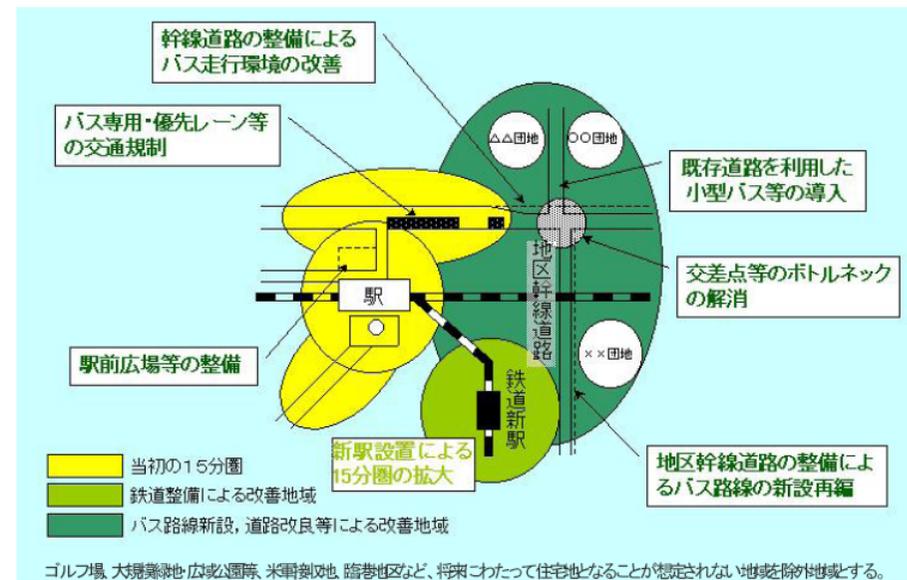
最寄り駅まで15分で到達できるエリア



最寄り駅まで15分圏の人口の割合の拡大状況

年度	9年度	13年度	17年度	19年度末 グリーンライン開業
人口割合	74%	83.1%	86.1%	88.4%

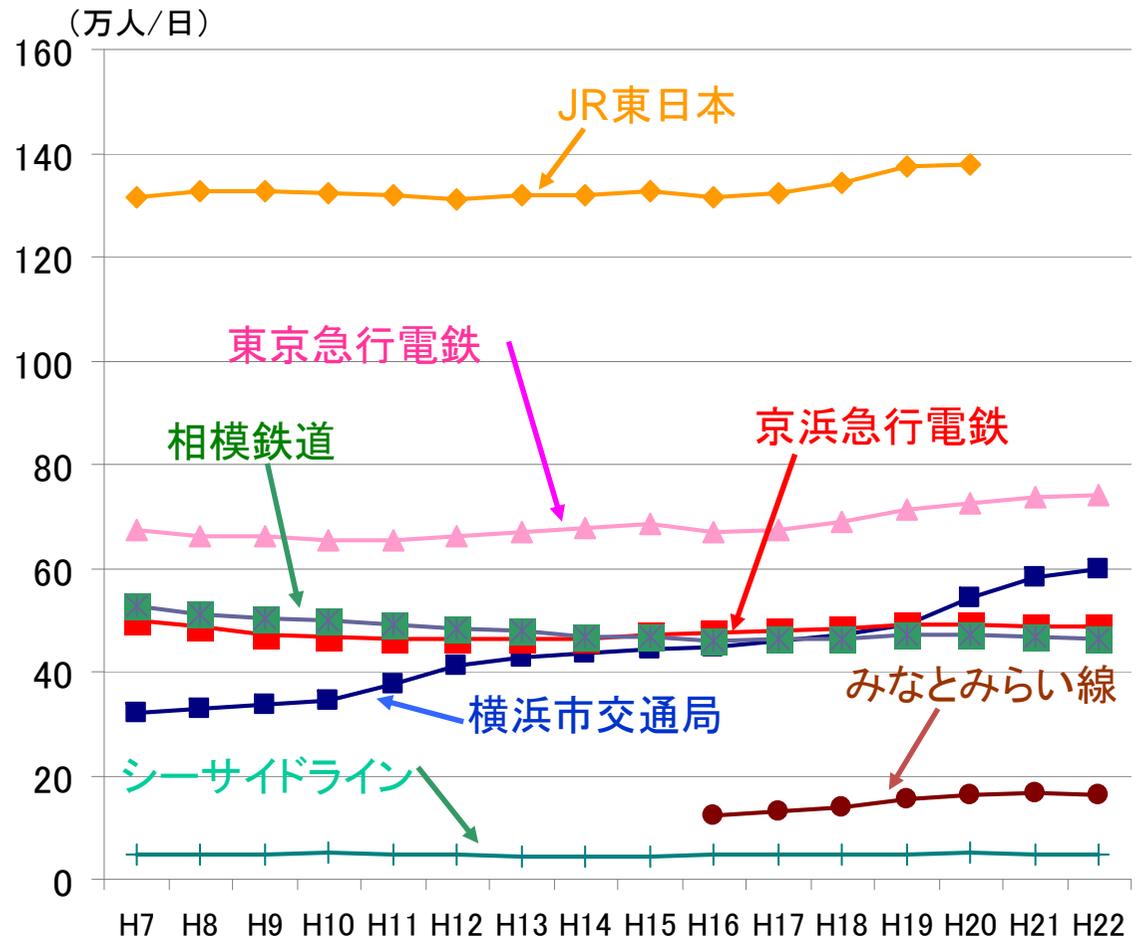
最寄り駅まで15分の交通体系整備のイメージ



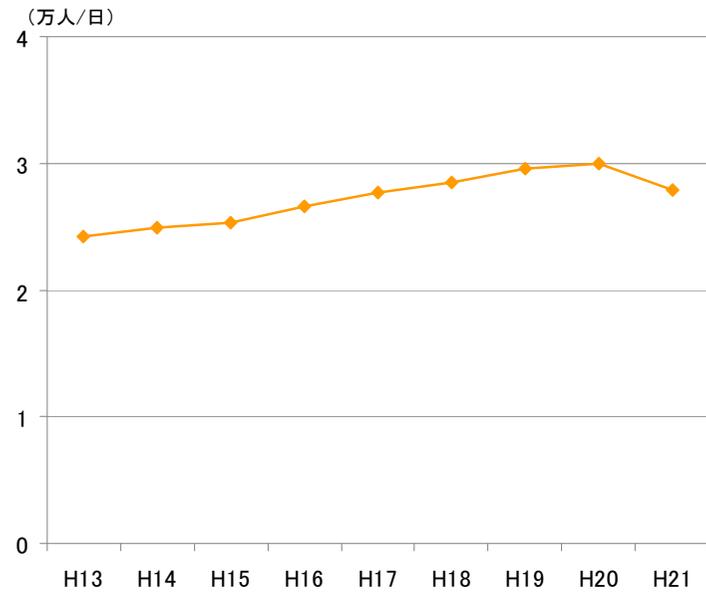
(8) 横浜市内における駅乗車人員の推移

- 市営地下鉄が新線開業により増加しているほか、東急電鉄、みなとみらい線も増加傾向
- 一方、京浜急行電鉄は横ばい、相模鉄道は微減傾向

■事業者別の駅乗車人員の推移（横浜市内）



■新横浜駅の新幹線乗車人員の推移

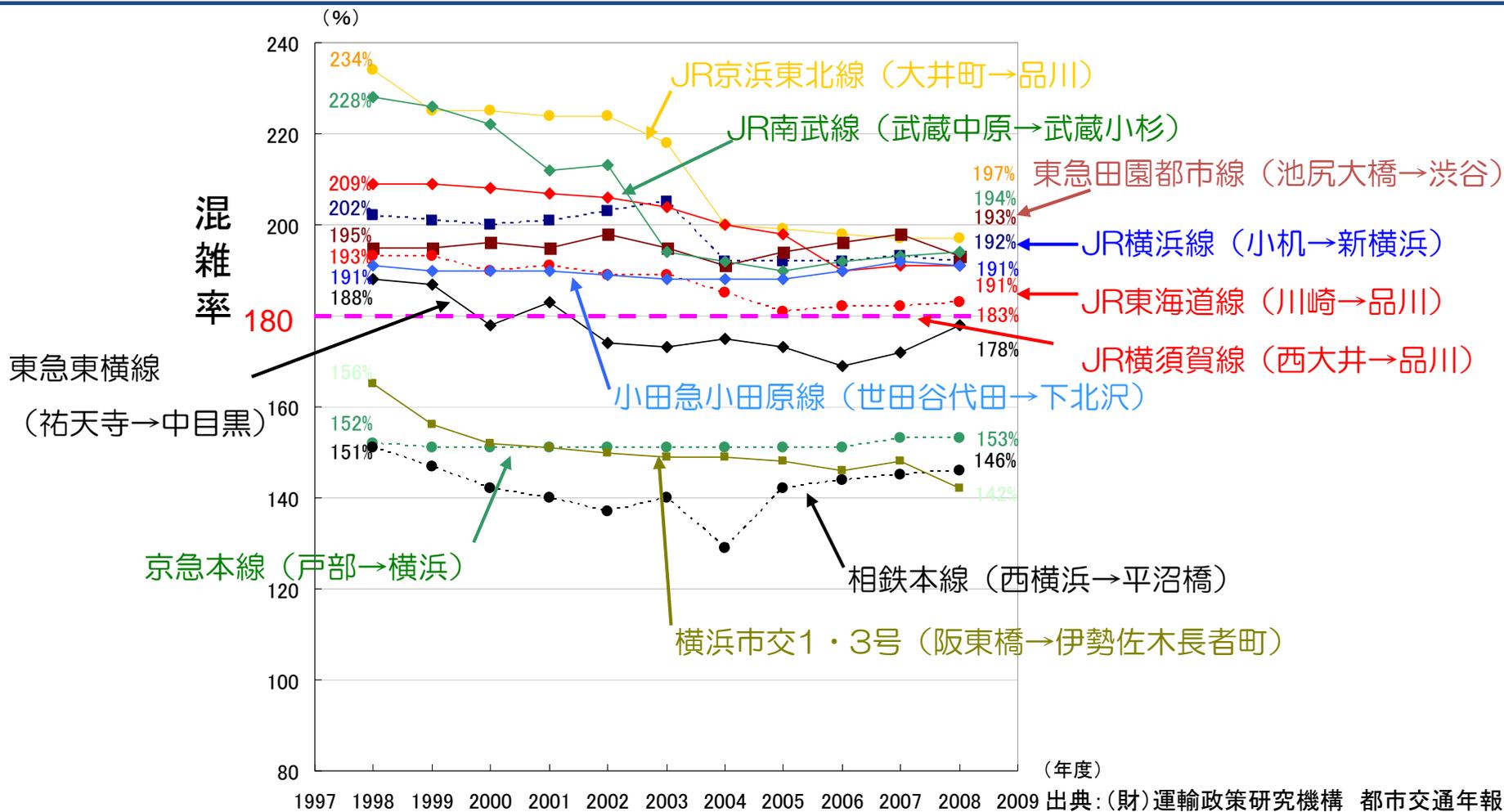


出典：横浜市統計年報

(9) 路線別の混雑率

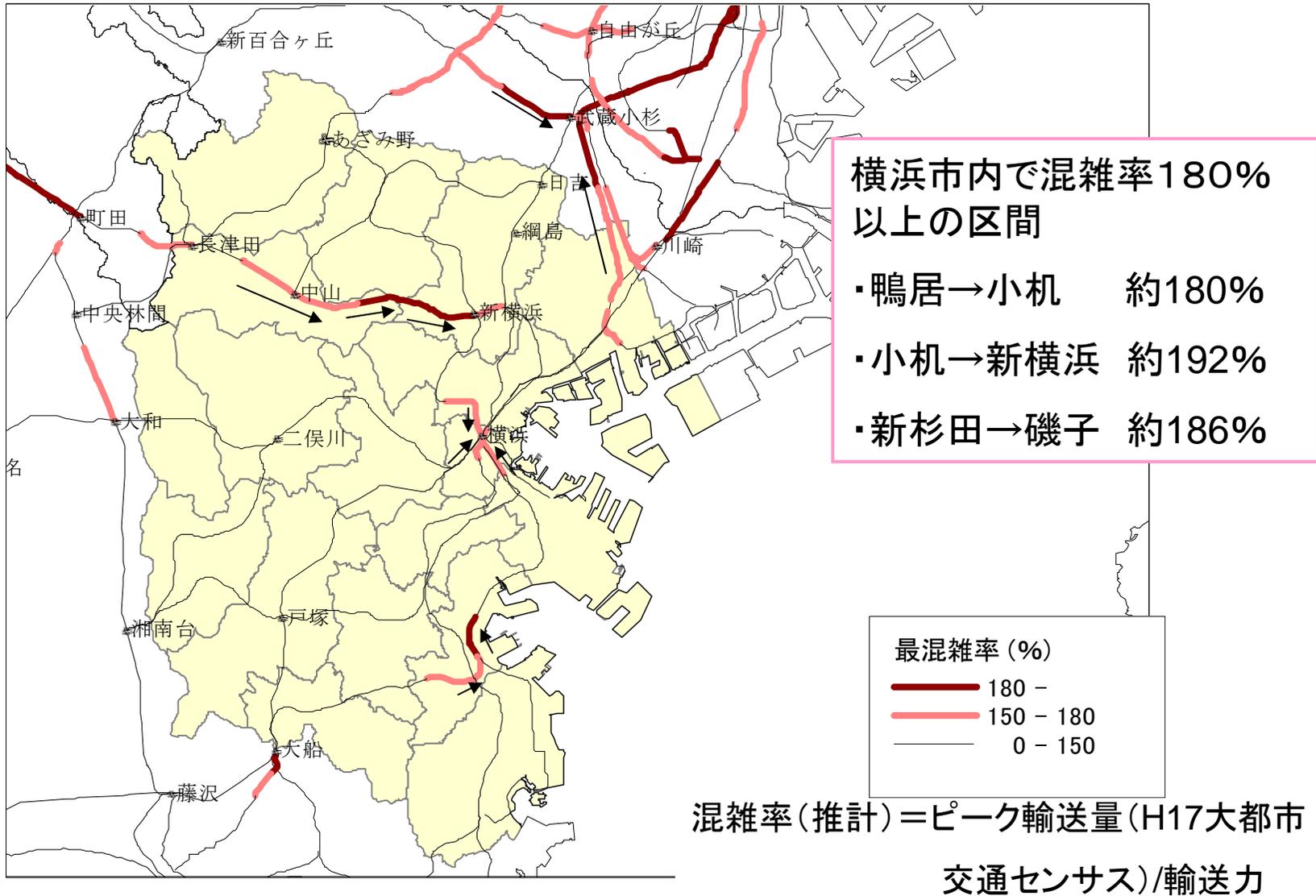
○東急東横線(祐天寺→中目黒)は、1998年から2008年で188%→178%と混雑率180%は下回った

○一方、JR横浜線については、2008年で混雑率192%と依然180%よりも高い



(10) 横浜市内における鉄道混雑率(H17推計値)

○横浜市内においては、JR横浜線:小机→新横浜の混雑率が最も高い



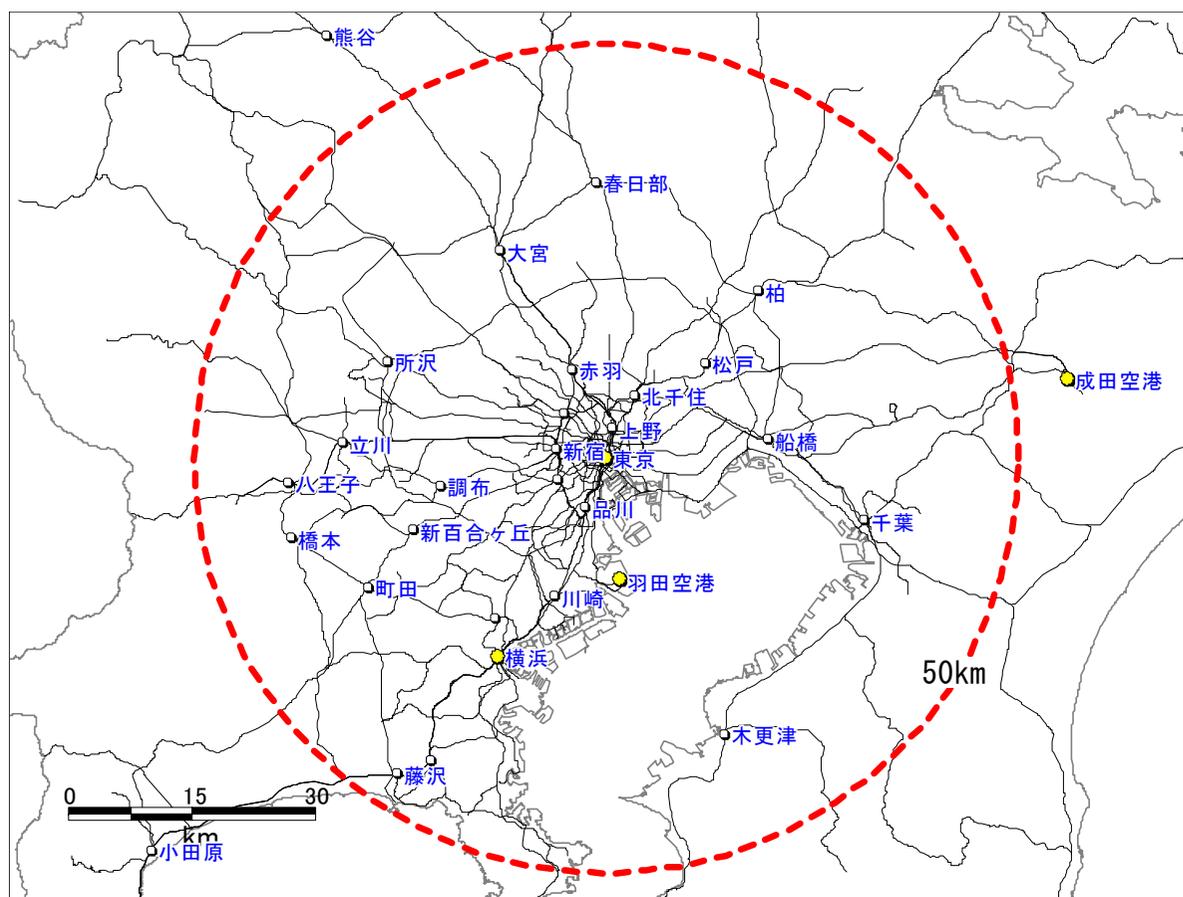
2. 鉄軌道の将来計画

- ①運輸政策審議会答申第18号(答申日:平成12年1月27日)
- ②運輸政策審議会答申第19号(答申日:平成12年8月1日)
- ③交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会提言(平成20年6月)
- ④中央新幹線(東京都・名古屋間)の概況

(1) 鉄軌道整備の将来計画(1)

運輸政策審議会答申第18号(答申日:平成12年1月27日)

- 目標年次:2015年(平成27年)
- 対象区域:東京都心を中心とする概ね半径50km範囲
- 対象交通機関:高速鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車を含む鉄道



(2) 18号答申における5つの基本的な考え方

①混雑の緩和

→東京圏における通勤・通学時の混雑緩和対策

②速達性の向上

→郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上

→国際中枢機能を担う都心や副都心、業務核都市を相互に高速で連携する鉄道ネットワーク整備

③都市構造・機能の再編整備等への対応

→各拠点間の連携・交流を支える基盤施設としての機能を有した鉄道整備

④空港、新幹線等へのアクセス機能の強化

→成田空港や羽田空港、東京駅、品川駅及び新横浜駅へのアクセスについて、所要時間、乗換回数等の低減

⑤交通サービスのバリアフリー化、シームレス化の推進

→鉄道駅のエレベーター、エスカレーターの整備等による段差の解消等

(3) 横浜・川崎市域における答申路線

東京9号線の複々線化及び延伸

A1: 和泉多摩川～新百合ヶ丘(未整備)

東京急行電鉄田園都市線の複々線化及び大井町線の改良

B: 鷺沼～溝の口(未整備)

A1: 溝の口～二子玉川園(事業中)

(二子玉川～大井町(H20.10完成済み), 大井町～溝の口(H21.7完成済み))

横浜3号線の延伸

A2: すずき野付近～新百合ヶ丘(未整備)

A1: あざみ野～すずき野付近(未整備)

川崎縦貫高速鉄道(仮称)の新設

A1: 新百合ヶ丘～川崎(未整備)

横浜環状鉄道(仮称)の新設

A1: 中山～日吉(H20.3.30開業)

A2: 日吉～鶴見(未整備)

東京急行電鉄東横線の複々線化及び目蒲線の改良

A1: 目黒～田園調布(改良)(H18.7完成済)

A1: 多摩川園～日吉(複々線化)(H20.6完成済)

A1: 日吉～大倉山(複々線化)(事業中)

神奈川東部方面線(仮称)の新設

A1: 二俣川～大倉山(事業中)

東海道貨物支線の旅客化等の新設

B: 東京テレポート・品川～桜木町(未整備)

横浜環状鉄道(仮称)の新設

A2: 根岸～中山(未整備)

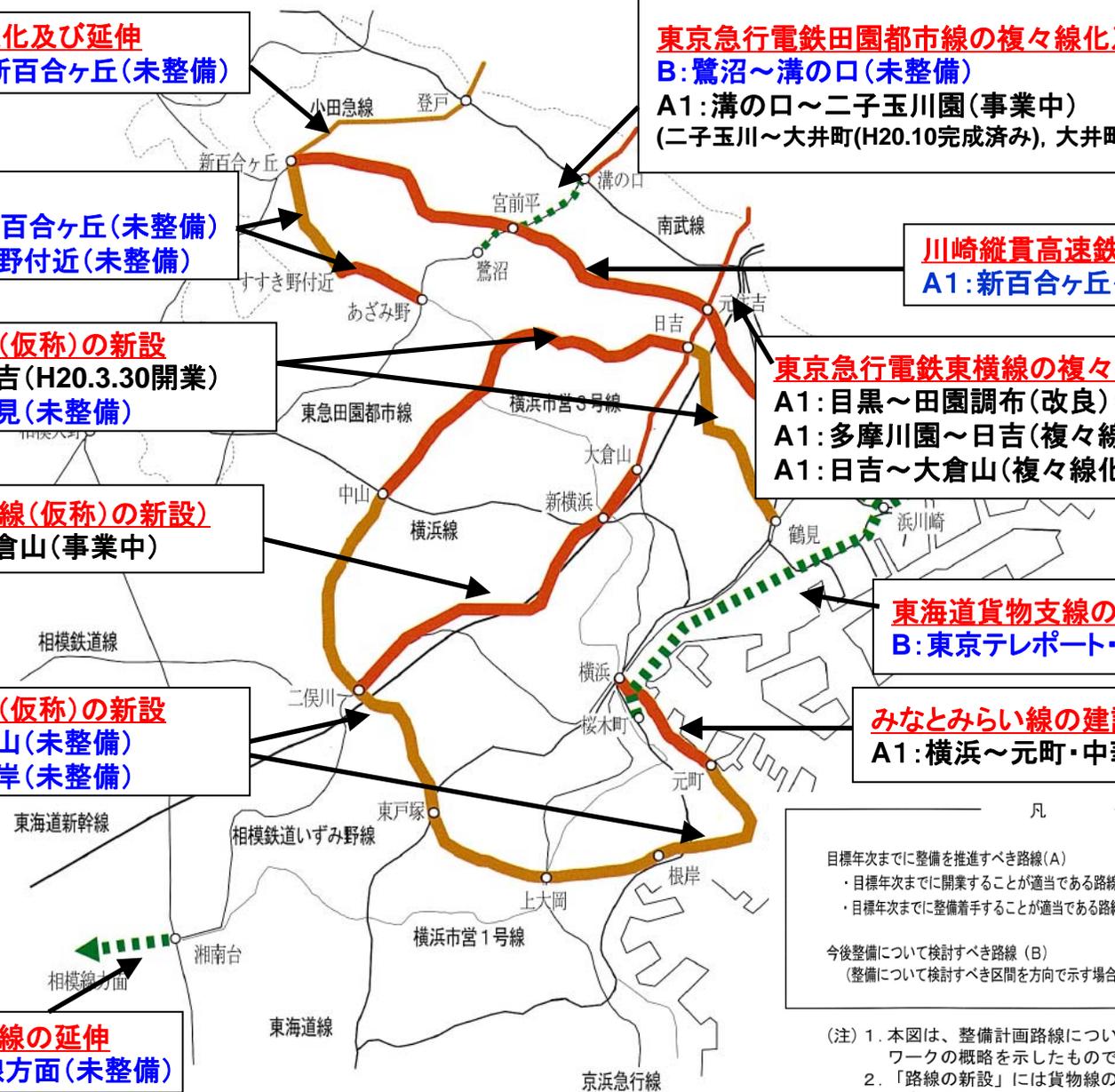
A2: 元町～根岸(未整備)

みなとみらい線の建設

A1: 横浜～元町・中華街(H16.2.1開業)

相模鉄道いずみ野線の延伸

B: 湘南台～相模線方面(未整備)



凡 例	
目標年次までに整備を推進すべき路線(A)	路線の新設
・目標年次までに開業することが適当である路線 (A1)	複々線化等
・目標年次までに整備着手することが適当である路線 (A2)	
今後整備について検討すべき路線 (B)	
(整備について検討すべき区間を方向で示す場合)	

(注) 1. 本図は、整備計画路線について、概ねのルートによりネットワークの概略を示したものである。
 2. 「路線の新設」には貨物線の旅客線化、「複々線化等」には改良を含む。

(4) 横浜市関連の答申路線の整備による改善効果

答申路線		主な改善効果				
		混雑の緩和	速達性の向上	都市構造・機能の再編整備等への対応	空港・新幹線等へのアクセス機能の強化	交通サービスのバリアフリー化、シームレス化の推進
整備済	みなとみらい線の建設 A1: 横浜～元町・中華街		○	○		○
	東京急行電鉄東横線の複々線化及び目蒲線の改良 A1: 目黒～田園調布 A1: 多摩川園～日吉	○	○			○
	横浜環状鉄道(仮称)の新設 A1: 中山～日吉		○	○		
未整備・整備中	横浜3号線の延伸 A1: あざみ野～すすき野付近 A2: すずき野付近～新百合ヶ丘		○	○	○	
	東京急行電鉄東横線の複々線化及び目蒲線の改良 A1: 日吉～大倉山	○	○			○
	横浜環状鉄道(仮称)の新設 A2: 元町～根岸 A2: 根岸～中山 A2: 日吉～鶴見		○	○		
	神奈川東部方面線(仮称)の新設 A1: 二俣川～大倉山	○	○	○	○	○
	東海道貨物支線の旅客化等の新設 B: 東京テレポート・品川～桜木町			○		

(5) 鉄軌道整備の将来計画(2)

運輸政策審議会答申第19号(答申日:平成12年8月1日)

(1) 鉄軌道整備の考え方

- 通勤、通学輸送における混雑の緩和
- 通勤通学時間帯の速達性向上
- 大都市圏交通全体としてのシームレス化
- 都市機能の向上

(2) 都市鉄道に関する整備水準

- 大都市圏の都市鉄道の全ての区間の混雑率を**150%以内**
- 東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として**150%以内**、また、全ての区間のそれぞれの混雑率を**180%以内**へ

(3) 鉄道整備の支援方策に関する考え方

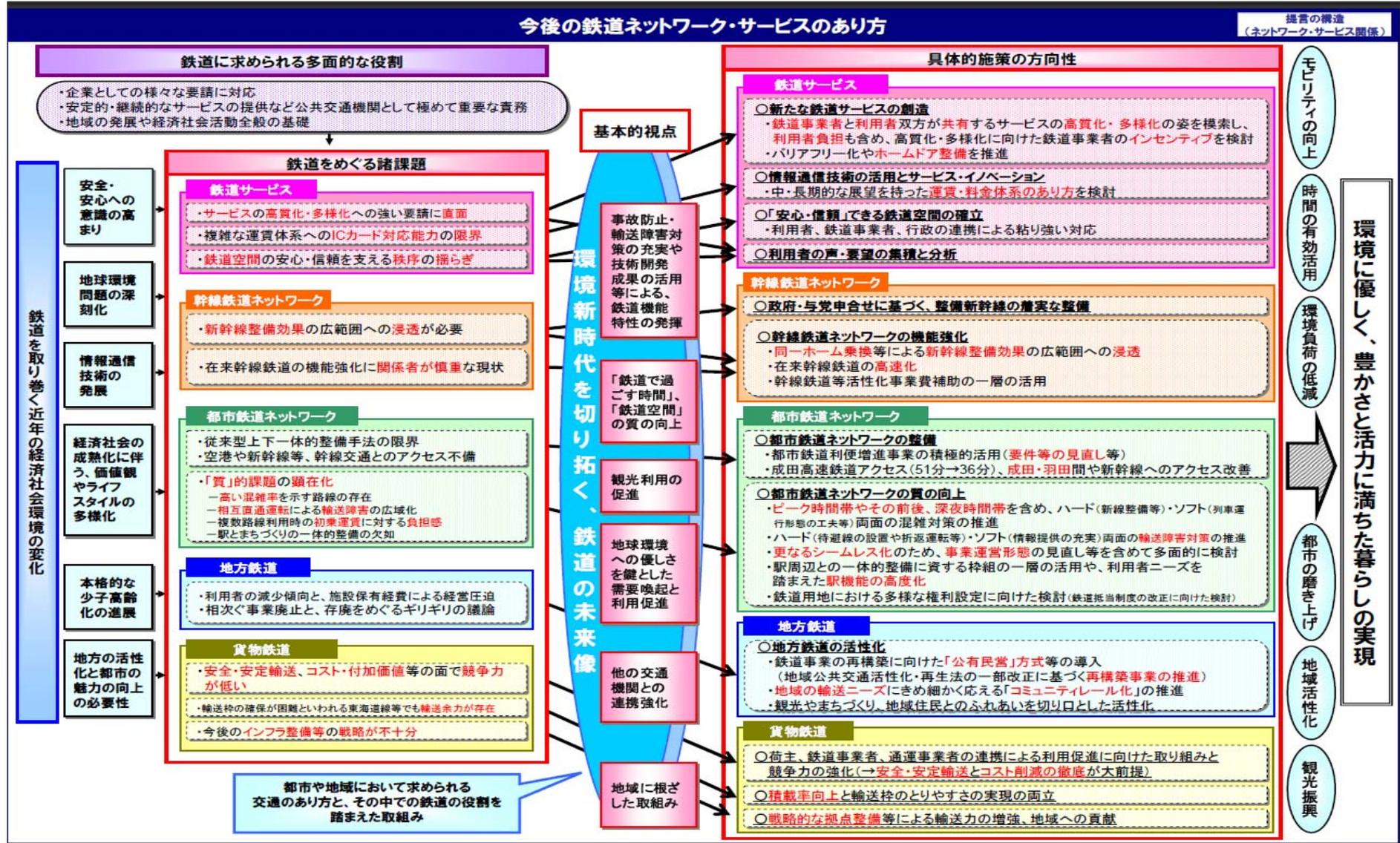
- 政策的に特に重要なプロジェクトについては、第三セクターに対する補助等を通じた支援という方式も活用
- 以上のような整備の方式や民間鉄道事業者に対する支援方策の見直しだけでは整備が困難な場合には、「**上下分離方式**」も、整備の方式として検討
 - ・上下分離方式の2方式:償還型上下分離方式・公設型上下分離方式

(4) 都市鉄道における支援のあり方

- 鉄道事業の収支採算性の償還期間については、鉄道施設の耐用年数を勘案し、「30年」→「**40年**」に延長することが適当

(6) 鉄軌道整備の将来計画(3)

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会提言(H20. 6)



モビリティの向上

時間の有効活用

環境負荷の低減

都市の磨き上げ

地域活性化

観光振興

環境に優しく、豊かさと活力に満ちた暮らしの実現

都市や地域において求められる交通のあり方と、その中で鉄道の役割を踏まえた取組み

今後の鉄道サービスのあり方

【鉄道をめぐる諸課題】

- ・サービスの高質化・多様化への強い要請に直面
- ・複雑な運賃体系へのICカード対応能力の限界
- ・鉄道空間の安心・信頼を支える秩序の揺らぎ

【具体的施策の方向性】

○新たな鉄道サービスの創造

- ・鉄道事業者と利用者双方が共有するサービスの高質化・多様化の姿を模索し、利用者負担も含め、高質化・多様化に向けた鉄道事業者のインセンティブを検討
- ・バリアフリー化やホームドア整備を推進

○情報通信技術の活用とサービス・イノベーション

- ・中・長期的な展望を持った運賃・料金体系のあり方を検討

○「安心・信頼」できる鉄道空間の確立

- ・利用者、鉄道事業者、行政の連携による粘り強い対応

○利用者の声・要望の集積と分析

今後の都市鉄道ネットワークのあり方

【鉄道をめぐる諸課題】

- ・従来型上下一体的整備方式手法の限界
- ・空港や新幹線等、幹線交通とのアクセス不備
- ・「質」的課題の顕在化
 - －高い混雑率を示す路線の存在
 - －相互直通運転による輸送障害の広域化
 - －複数路線利用時の初乗運賃に対する負担感
 - －駅とまちづくりの一体的整備の欠如

【具体的施策の方向性】

○都市鉄道ネットワークの整備

- ・都市鉄道利便増進事業の積極的活用(要件等の見直し等)
- ・成田高速鉄道アクセス(51分→36分)、成田・羽田間や新幹線へのアクセス改善

○都市鉄道ネットワークの質の向上

- ・ピーク時間帯やその前後、深夜時間帯を含め、ハード(新線整備等)・ソフト(列車運行形態の工夫等)両面の混雑対策の推進
- ・ハード(待避線の設置や折返運転等)・ソフト(情報提供の充実)両面の輸送障害対策の推進
- ・更なるシームレス化のため、事業運営形態の見直し等を含めて多面的に検討
- ・駅周辺との一体的整備に資する枠組の一層の活用や、利用者ニーズを踏まえた駅機能の高度化
- ・鉄道用地における多様な権利設定に向けた検討(鉄道抵当制度の改正に向けた検討)

(7) 中央新幹線(東京都・名古屋間)の概況

◆ 路線概況

起 点 : 東京都港区の東海道新幹線品川駅付近

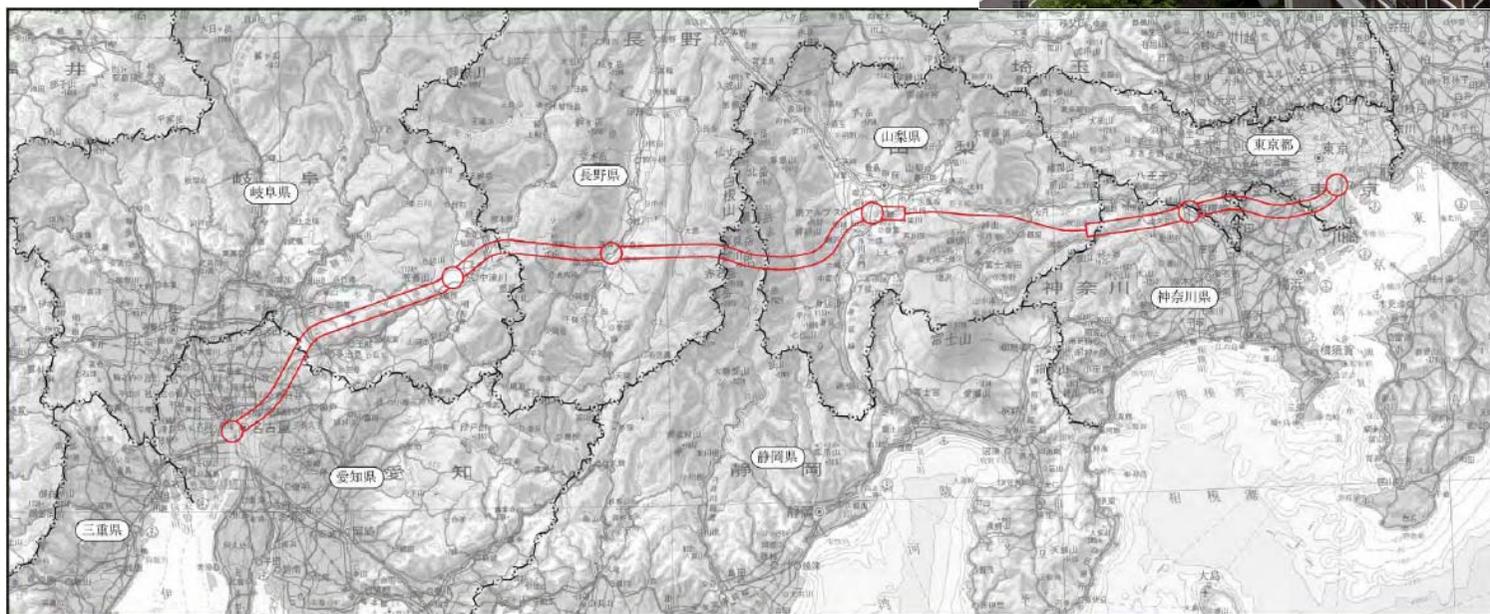
終 点 : 名古屋市の東海道新幹線名古屋駅付近

総延長 : 約286km(うち、神奈川県 約40km)

ルート : 南アルプスルート

地上駅 : 3箇所(山梨県、長野県、岐阜県)

地下駅 : 3箇所(東京都、神奈川県、愛知県)



凡 例

-  : 概略の路線
-  : 山梨リニア実験線
-  : 概略の駅位置

図3-4-1 路線概要図

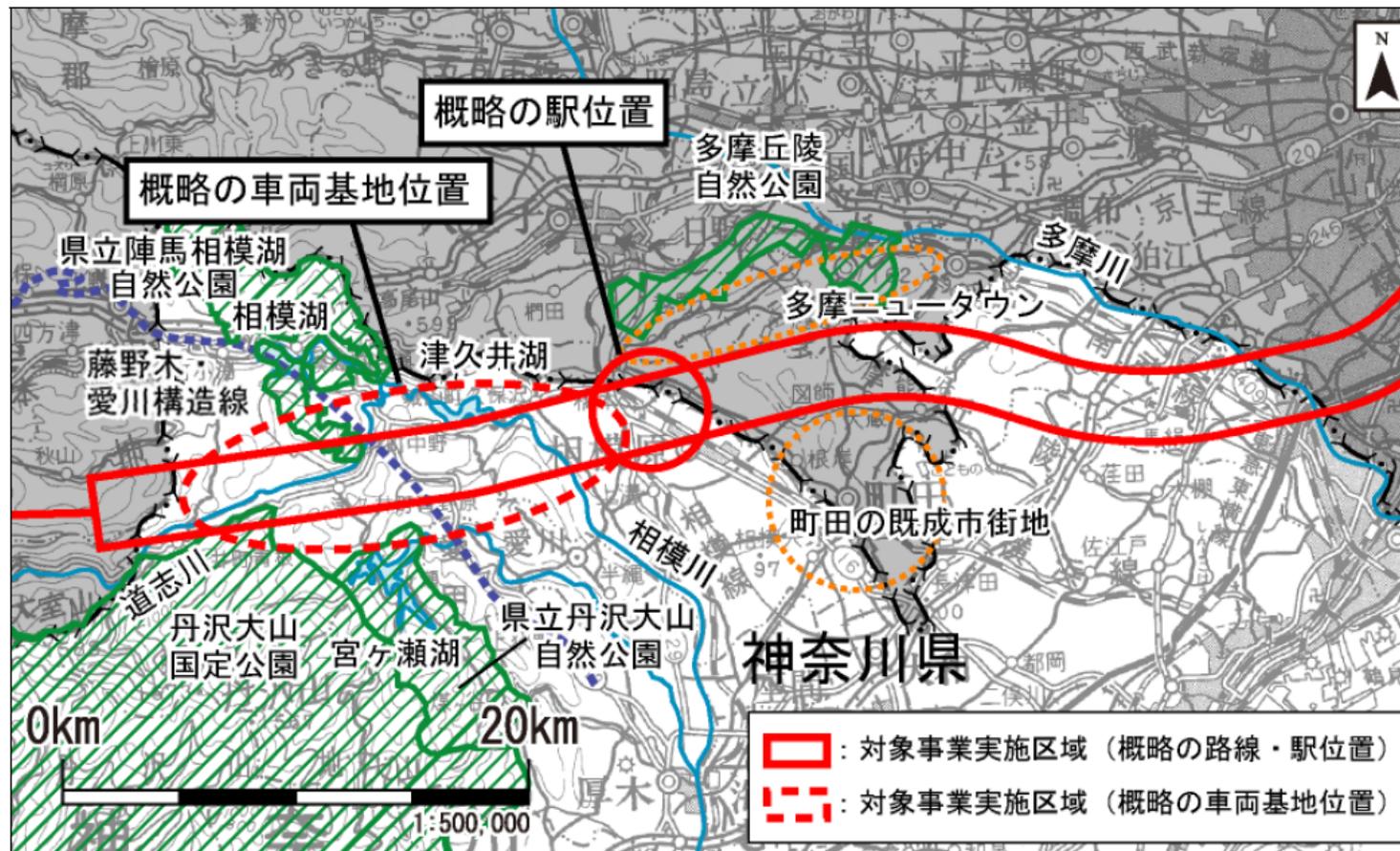


(8) 中央新幹線の神奈川県内の概況

◆ 神奈川県内の路線概況

○ 神奈川県内の駅位置

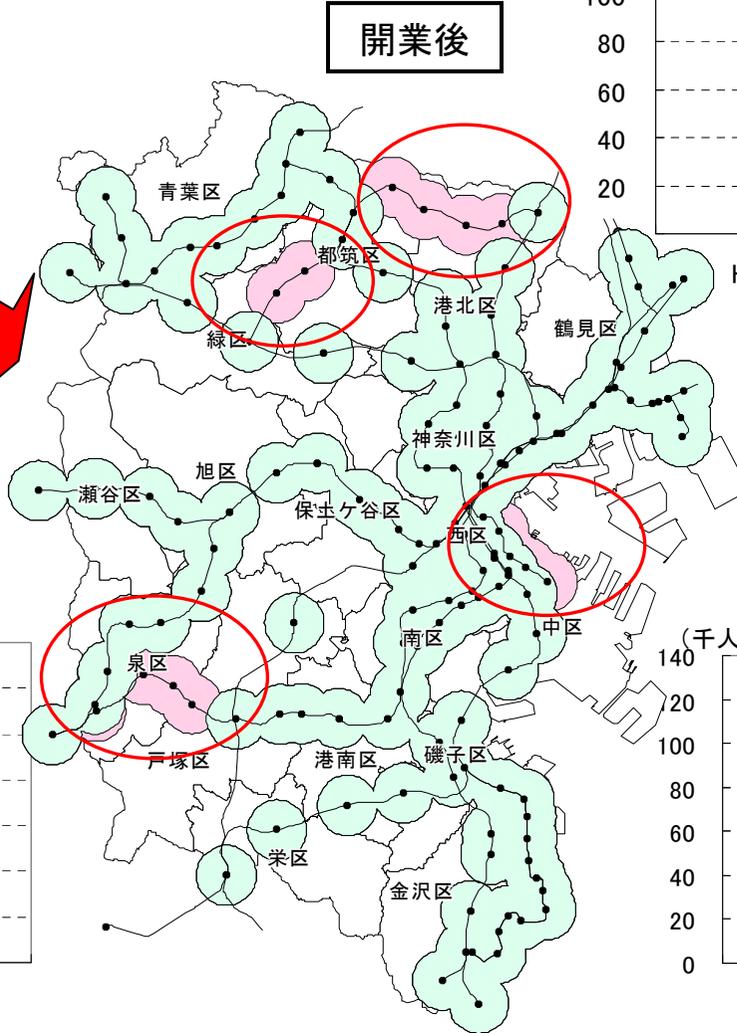
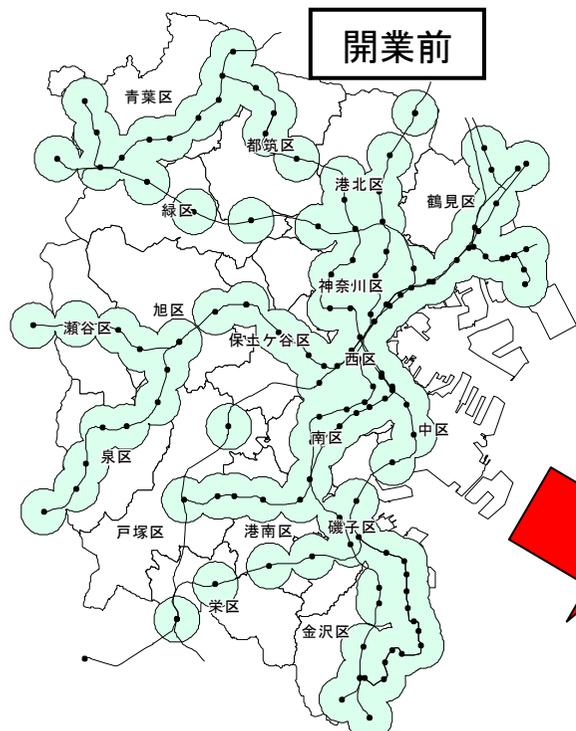
相模原市内において、今後開通が見込まれる圏央道とのアクセスが容易で、既存鉄道に近接する箇所に地下駅を設置する



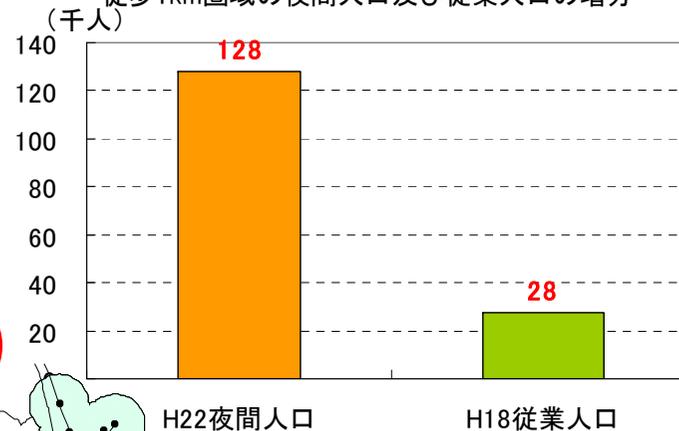
3. 近年整備済み3路線の概況



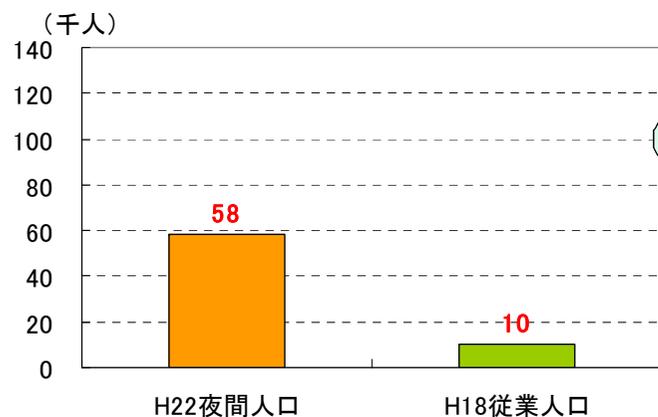
横浜市全域の整備済み路線開業に伴う徒歩1km圏域の人口



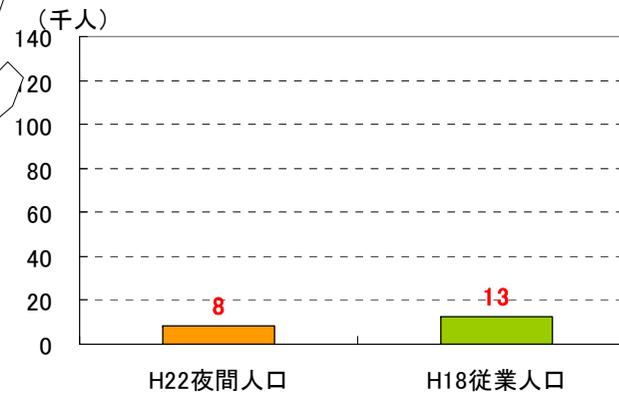
横浜市営地下鉄4号線開業に伴う
徒歩1km圏域の夜間人口及び従業人口の増分



横浜市営地下鉄1号線延伸に伴う
徒歩1km圏域の夜間人口及び従業人口の増分



横浜高速鉄道みなとみらい線開業に伴う
徒歩1km圏域の夜間人口及び従業人口の増分



① 横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台延伸)

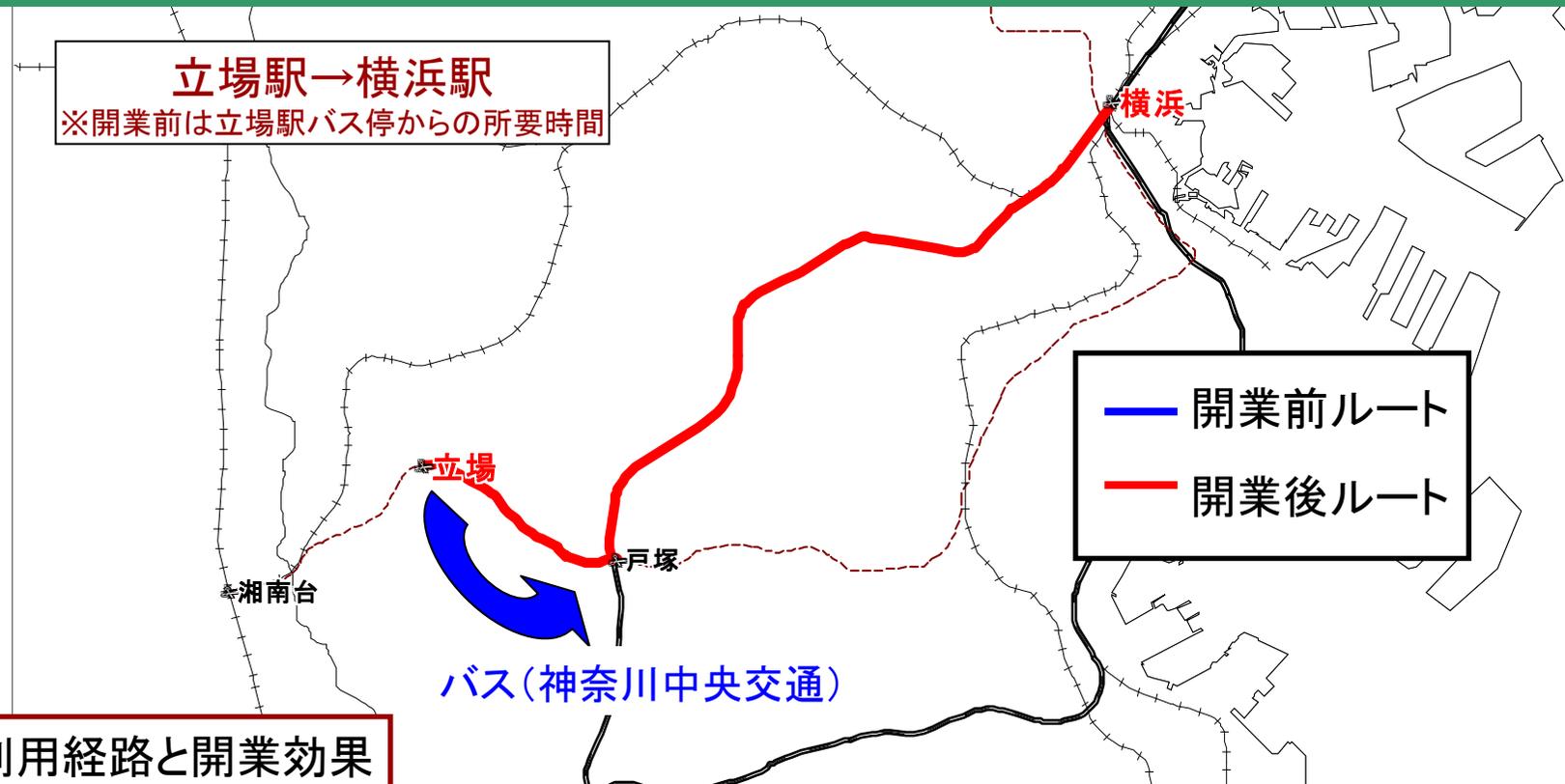
項目	路線概況
路線名	横浜市高速鉄道1号線延伸(ブルーライン)
整備目的	横浜市南西部地域(戸塚区、泉区)において、道路・鉄道の適切な分担構造をもった交通体系の確立を図るとともに、横浜都心部を直結
事業主体	横浜市交通局
建設区間	横浜市戸塚区戸塚町～藤沢市湘南台
区間	戸塚～湘南台
営業キロ	7.4km
免許取得	平成3年4月
工事着手	平成6年2月
供用開始年次	平成11年8月29日開業

(1) 路線概況(横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台延伸))



駅名	湘南台	下飯田	立場	中田	踊場	戸塚	合計
乗車人員	22.4	2.8	10.5	8.4	9.0	41.3	94.4

(2) 湘南台への延伸による効果(立場駅より)



利用経路と開業効果

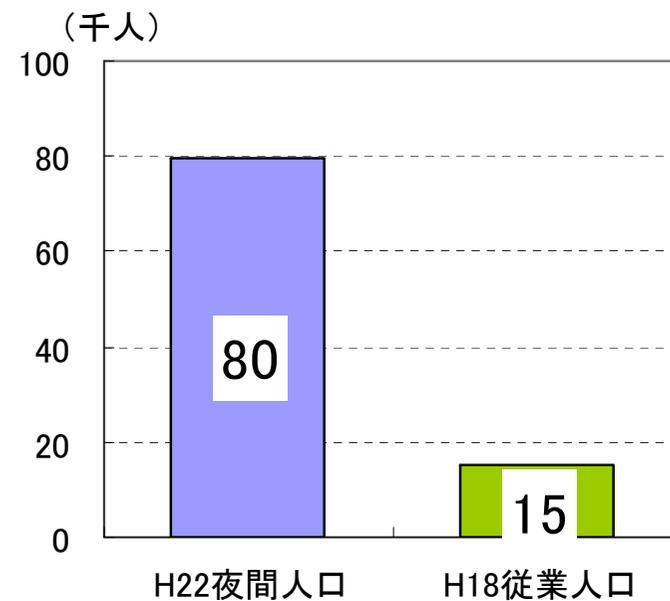
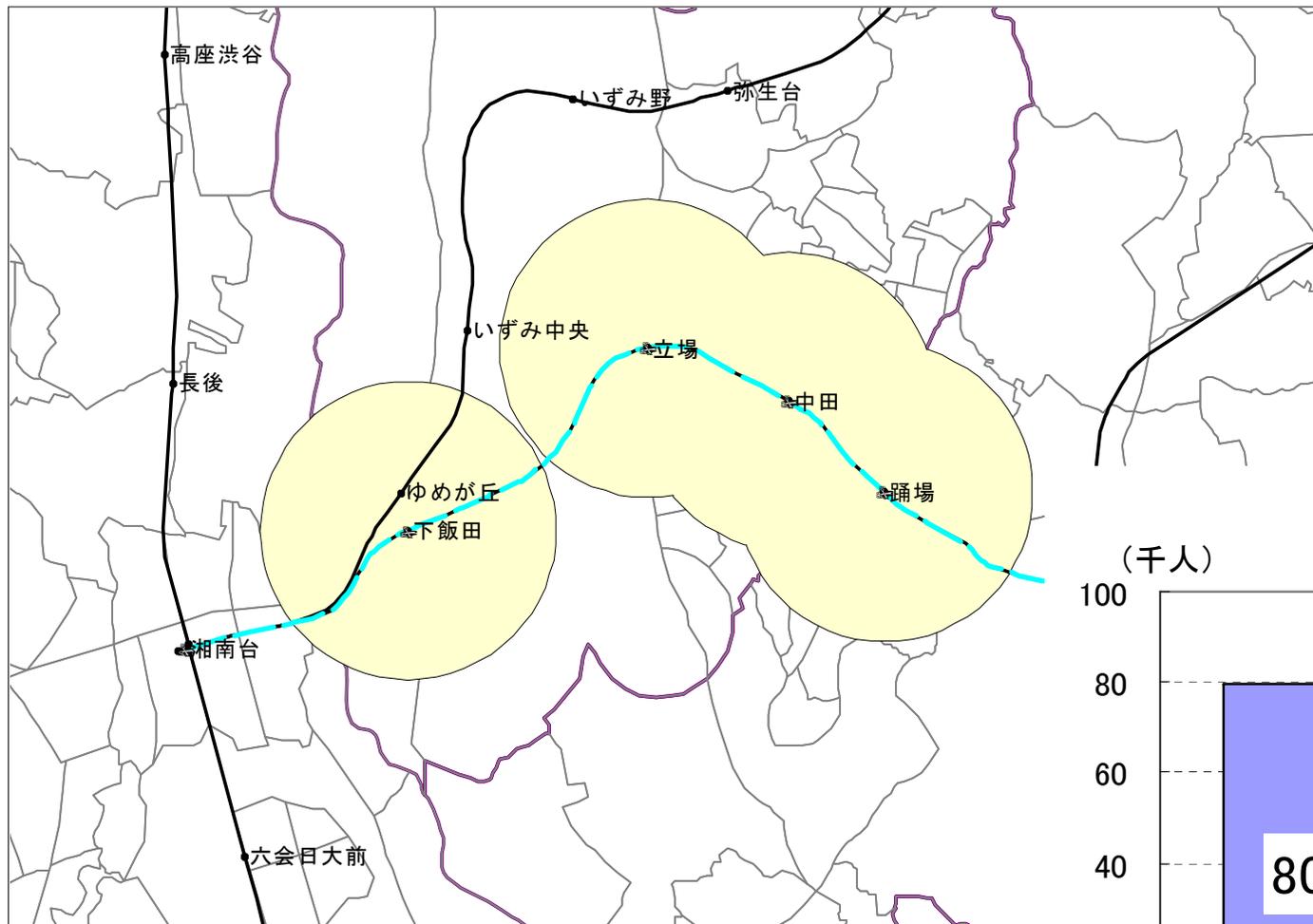
開業前: 立場駅(神奈川中央交通)→戸塚駅西口→戸塚(JR東海道線)→横浜
所要時間: 27分 乗換回数: 1回(バス→鉄道)

開業後: 立場駅(ブルーライン)→戸塚(JR東海道線)→横浜
所要時間: 21分 乗換回数: 1回

開業効果: 所要時間 27分 → 21分 **-6分** 乗換回数 1回 → 1回 **0回**

※立場駅からの出発時刻を8:00と設定して駅すばあと(2011年10月時点)で計算
※始めの乗車までの待ち時間は含まない

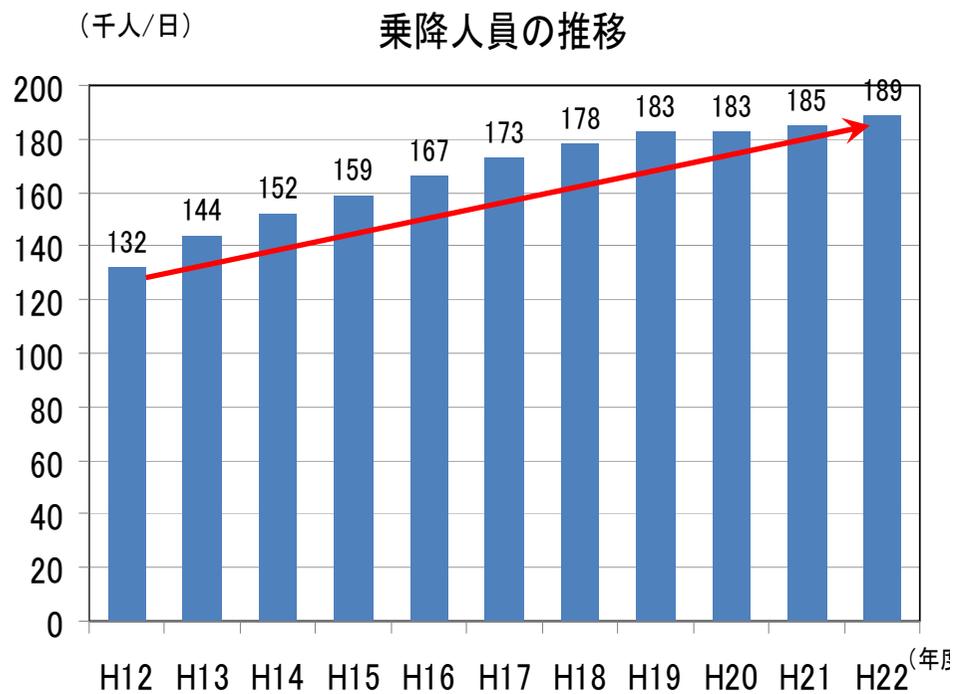
(3) 開業後の鉄道駅から徒歩1km圏域人口の状況



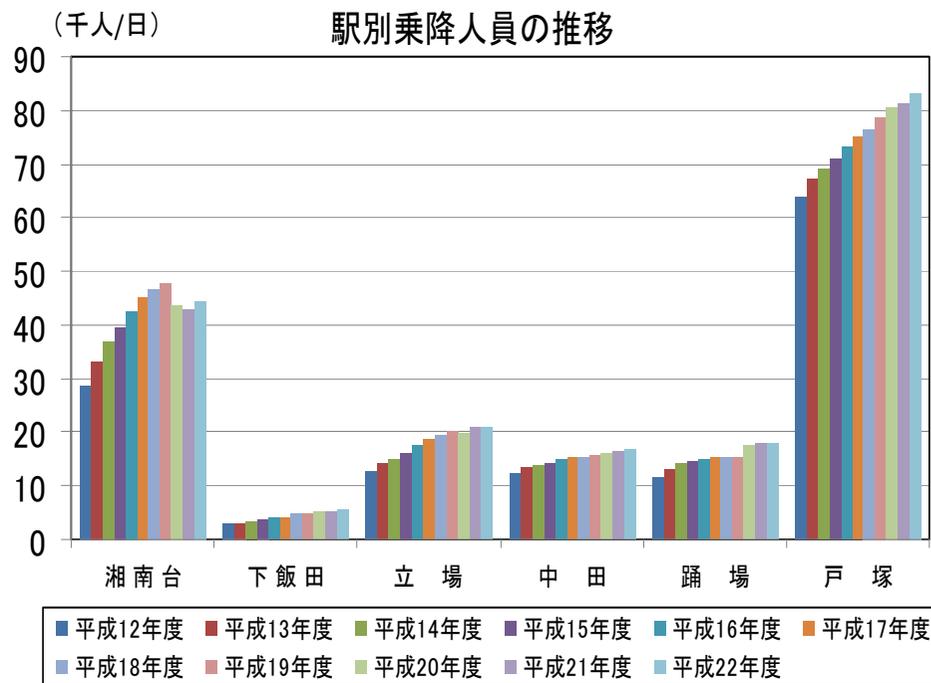
出典: 夜間人口全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(平成22年4月1日)
を基礎としたデータ, 従業員人口: 平成18年度 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

(4) 乗降人員の推移

○1日あたりの6駅合計の乗降人員は平成22年度で約189千人であり、平成12年度と比較して**43%増**



出典：横浜市統計年報

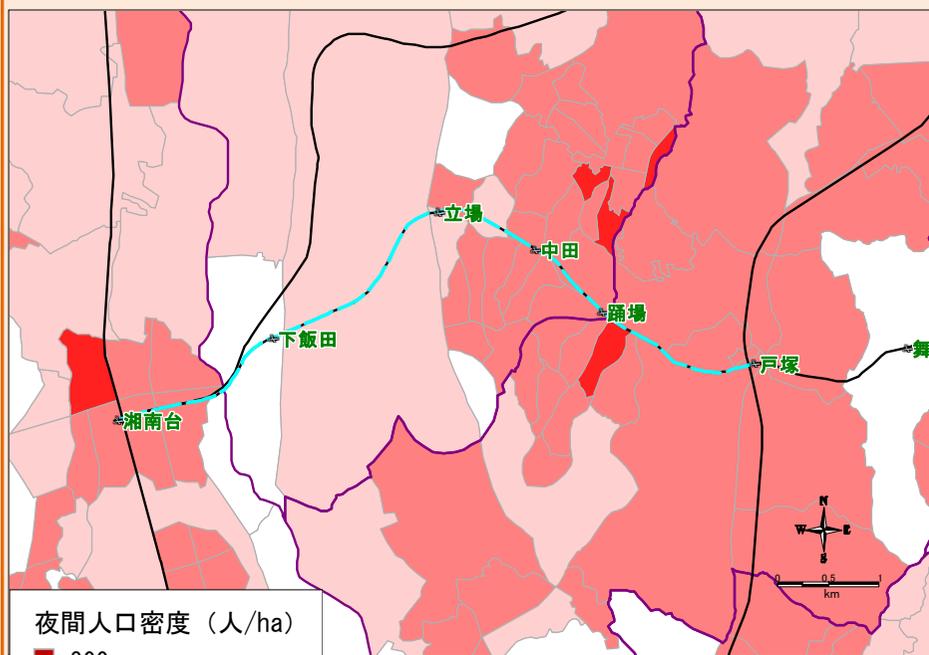


出典：横浜市統計年報

(5) 沿線の夜間人口動態の変化

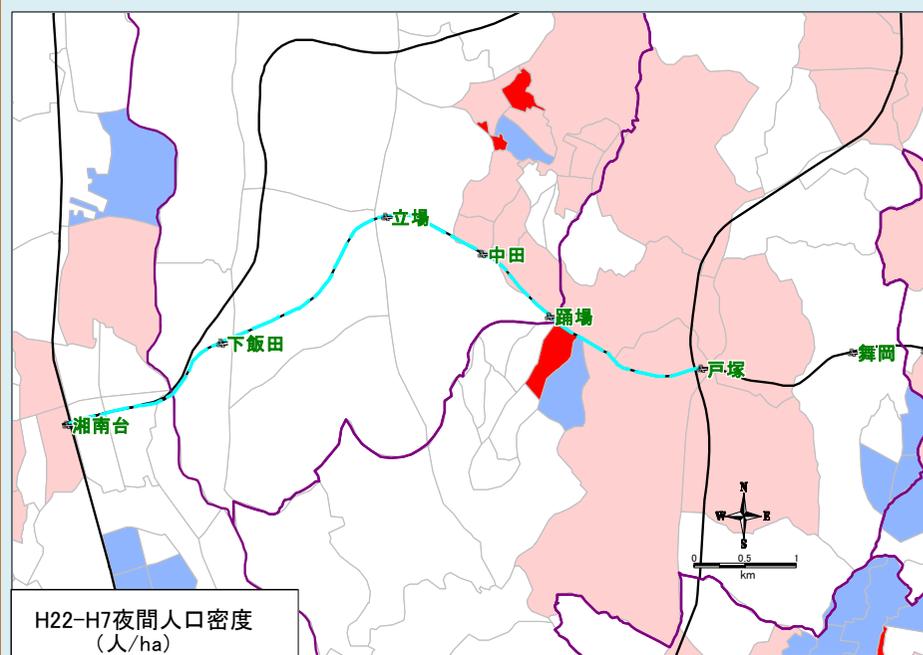
○開業前と開業後の沿線の夜間人口密度を比較すると、開業後では戸塚駅周辺の人口密度が拡大

開業後(平成22年):町丁目別夜間人口



出典:全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(平成22年4月1日)を基礎としたデータ

開業前(平成7年)との比較

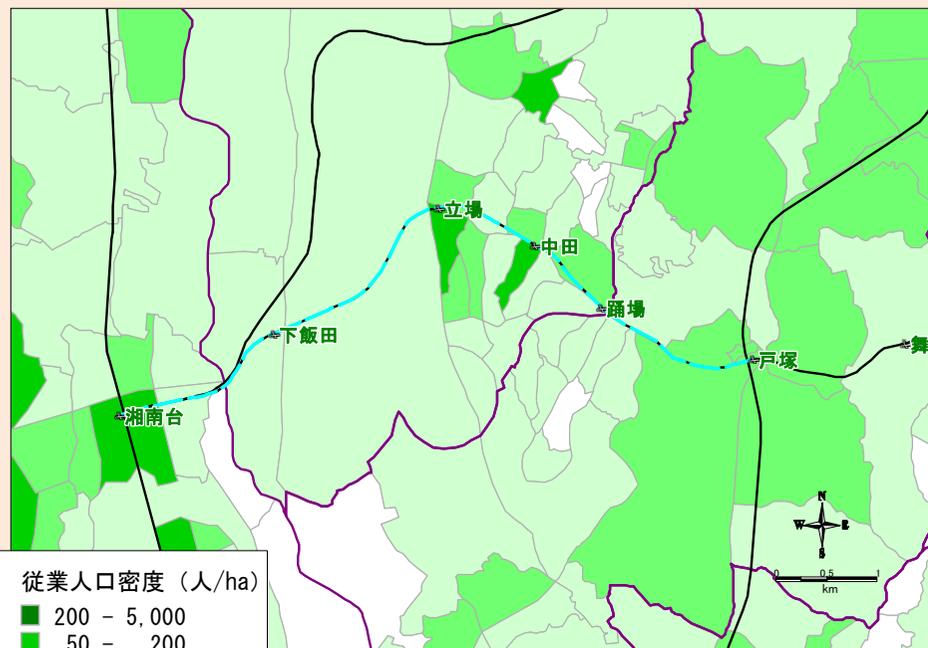


出典:全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(開業後:平成22年4月1日,開業前:平成7年4月1日)を基礎としたデータ

(6) 沿線の従業人口動態の変化

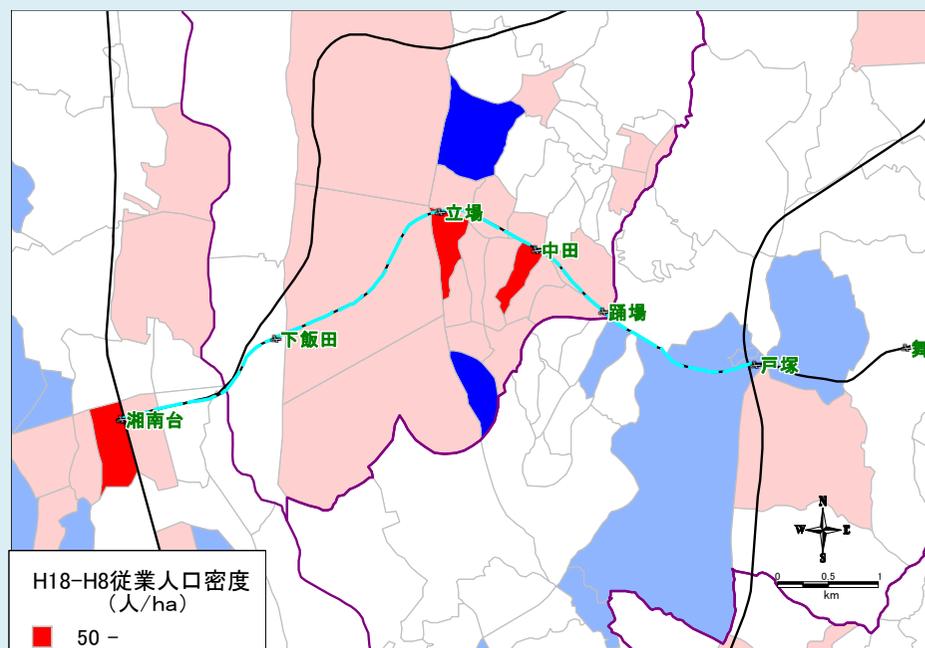
○開業前と開業後の沿線の従業人口密度を比較すると、戸塚駅の従業人口が減少し、立場、中田駅周辺の従業人口が増加

開業後(平成18年):町丁目別従業人口



出典:平成18年度 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

開業前(平成8年)との比較

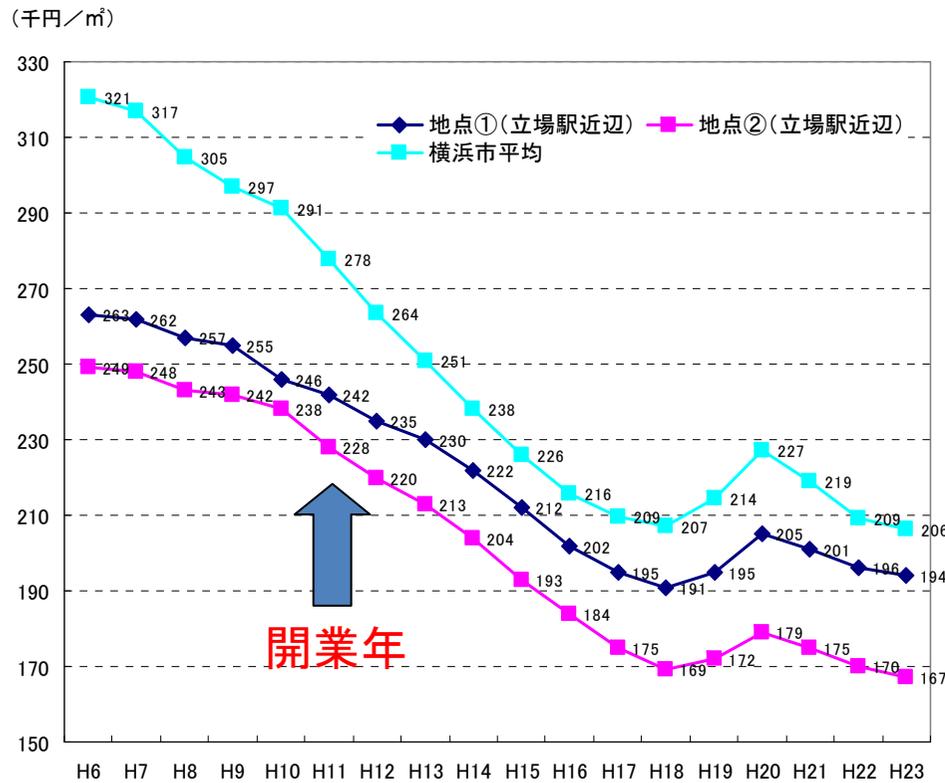


出典:開業後:平成18年度,開業前:平成8年度 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

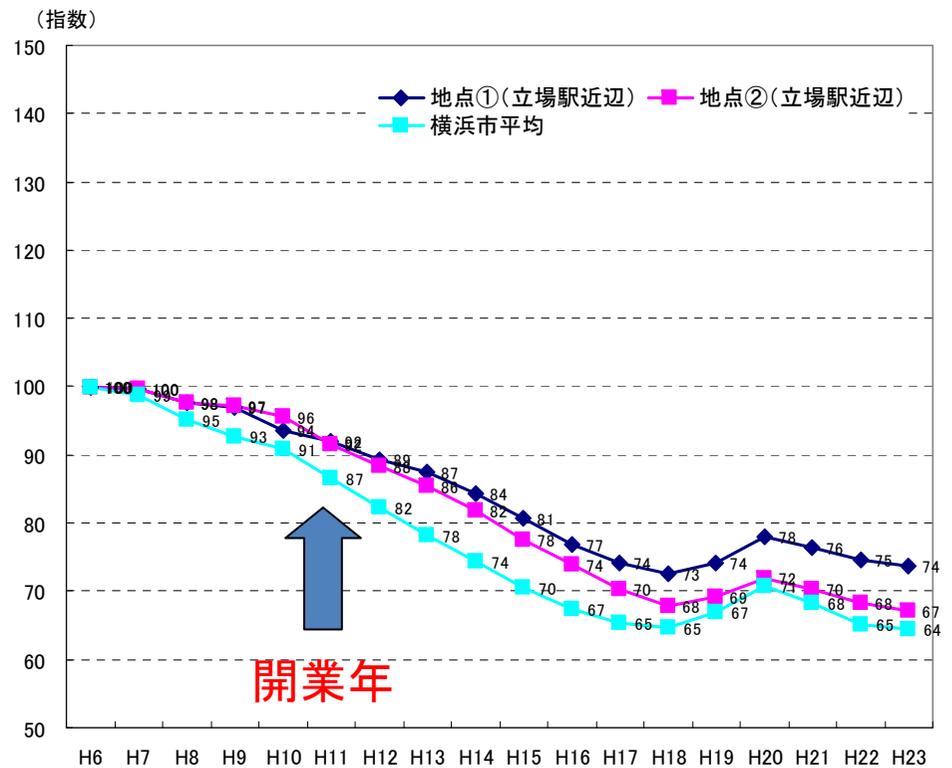
(7) 沿線区の地価公示の平均価格(住宅地)の推移

○横浜市営地下鉄1号線沿線の地価は横浜市平均価格と比べて相対的に高い傾向が続いている

地価公示価格



地価公示価格指数(H6=100)



出典:横浜市都市整備局

② 横浜市営地下鉄4号線(日吉～中山)

項目	路線概況
路線名	横浜市高速鉄道4号線(グリーンライン)
整備目的	<ul style="list-style-type: none">・ 港北ニュータウン地区の輸送体制の確保・ 横浜北部地域の交通不便地域における交通利便性の確保・ 横浜市の骨格的鉄道網の形成・ 横浜副都心の強化育成
事業主体	横浜市交通局
建設区間	横浜市港北区日吉4丁目～横浜市緑区中山町
区間	日吉～中山
営業キロ	13.0km
免許取得	平成9年5月
工事着手	平成13年1月
供用開始年次	平成20年3月30日開業

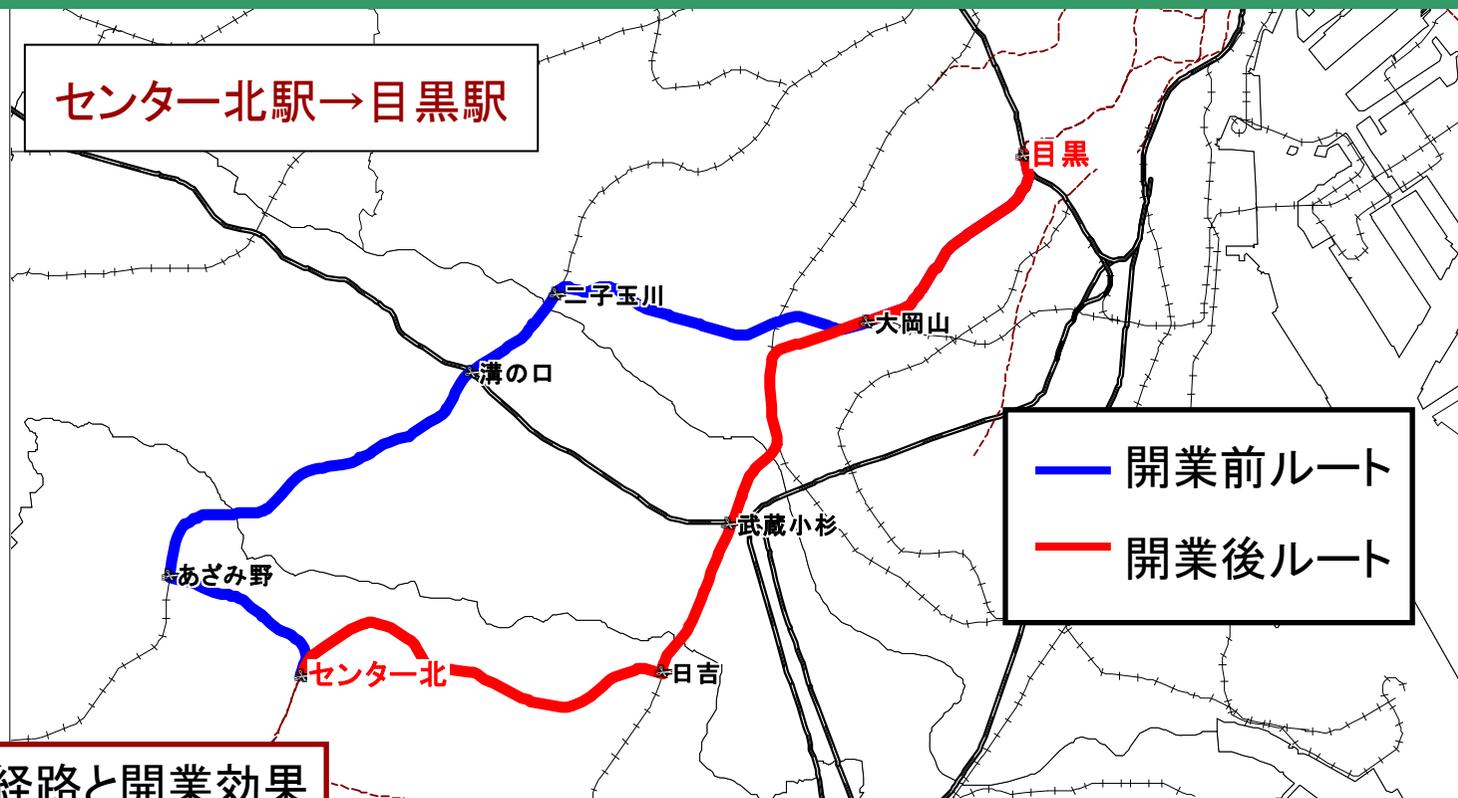
(1) 路線概況(横浜市営地下鉄4号線(日吉~中山))



駅名	中山	川和町	都筑ふれあいの丘	センター南	センター北	北山田	東山田	高田	日吉本町	日吉	合計
乗車人員	11.2	3.1	7.9	12.6	14.1	10.6	3.8	5.6	6.1	29.2	104.1

出典: 横浜市統計年報

(2) グリーンライン開業による効果(センター北駅より)



利用経路と開業効果

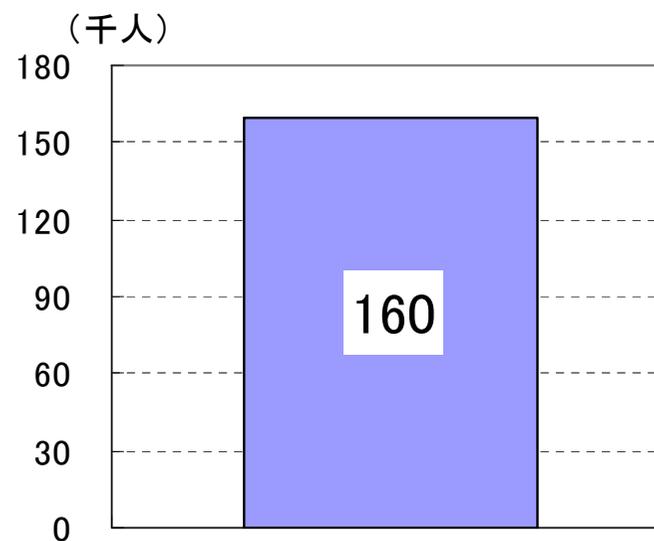
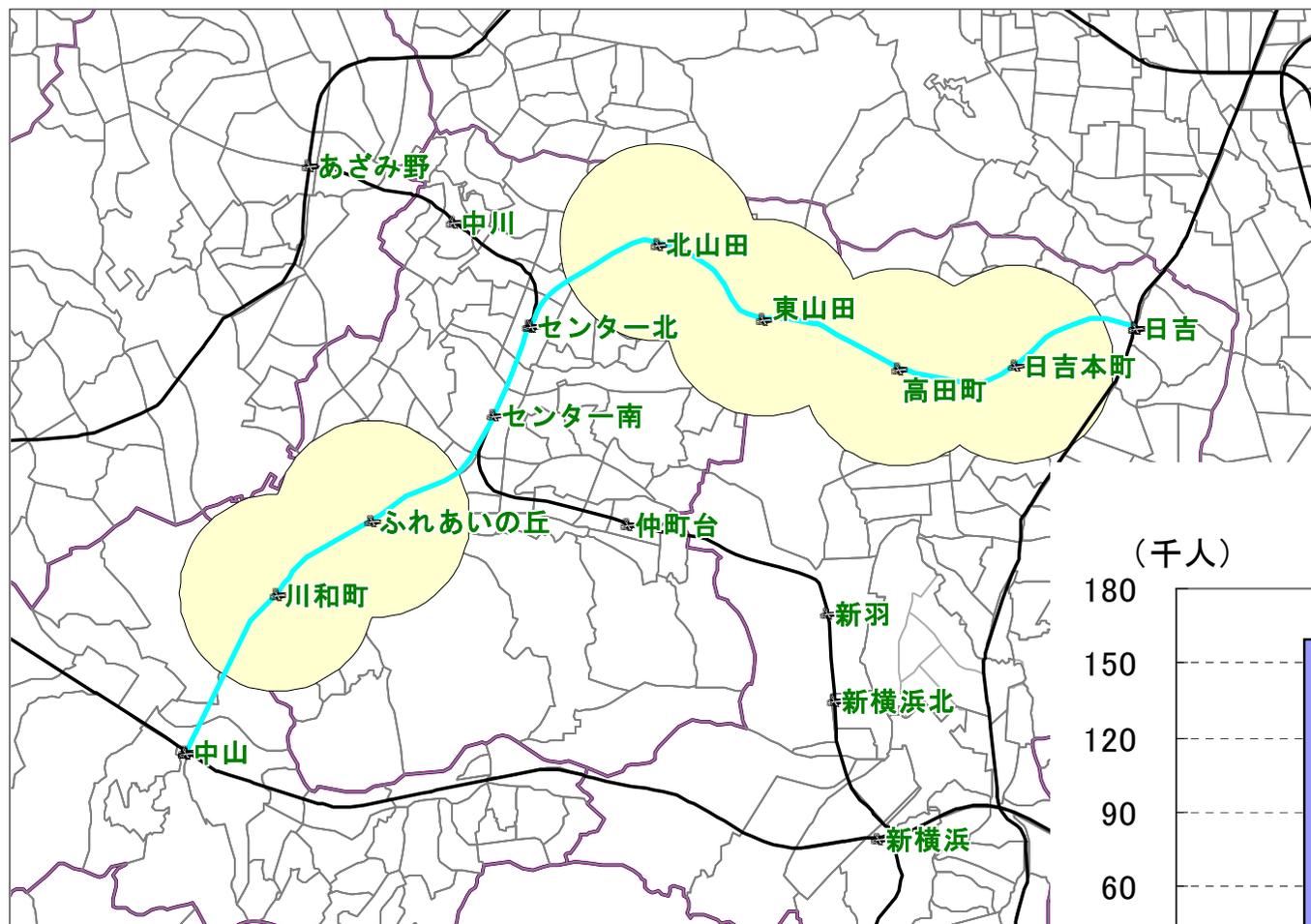
開業前: センター北(ブルーライン)→あざみ野(東急田園都市線)→溝の口(東急大井町線)→大岡山(東急目黒線)→目黒
所要時間: 45分 乗換回数: 3回

開業後: センター北(グリーンライン)→日吉(東急目黒線)→目黒
所要時間: 37分 乗換回数: 1回

開業効果: 所要時間 45分 → 37分 **-8分** 乗換回数 3回 → 1回 **-2回**

※センター北駅からの出発時刻を8:00と設定して駅すばあと(2011年10月時点)で計算
※始めの乗車までの待ち時間は含まない

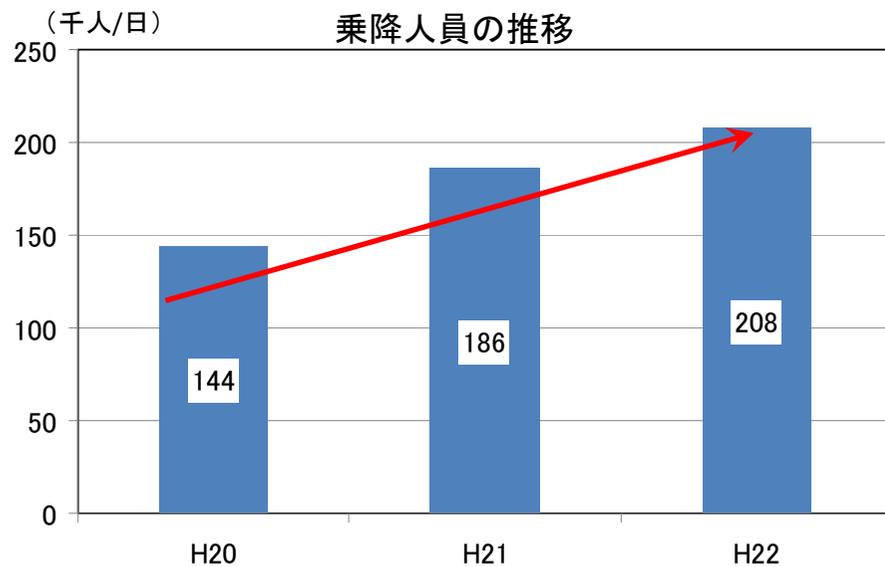
(3) 開業後の鉄道駅から徒歩1km圏域人口の状況



H22夜間人口

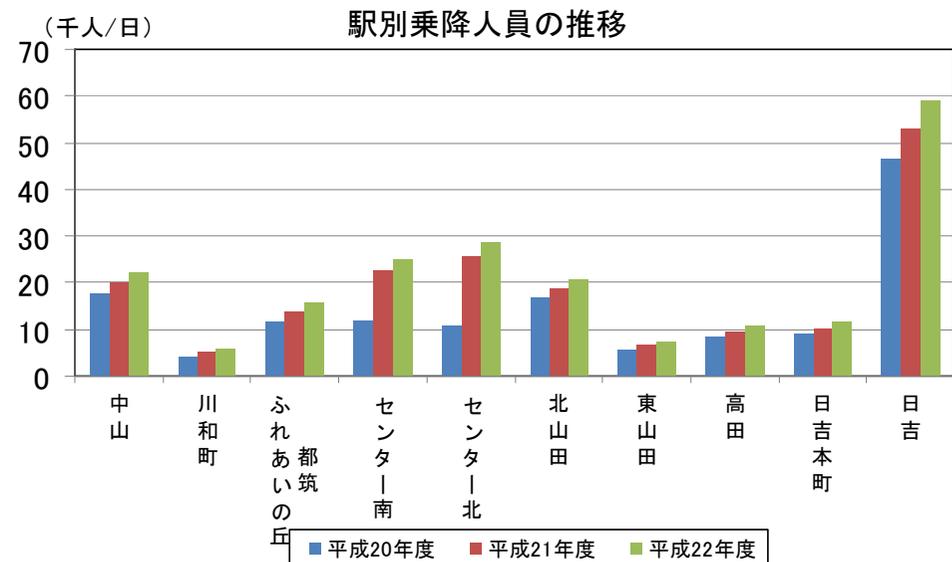
(4) 乗降人員の推移

○1日あたりの10駅合計の乗降人員は平成22年度で約208千人であり、平成20年度と比較して**約45%増加**



注)平成21年度から横浜市交1号線と横浜市交4号線の乗継人員をそれぞれに計上(乗継駅:センター南、センター北)

出典: 横浜市統計年報



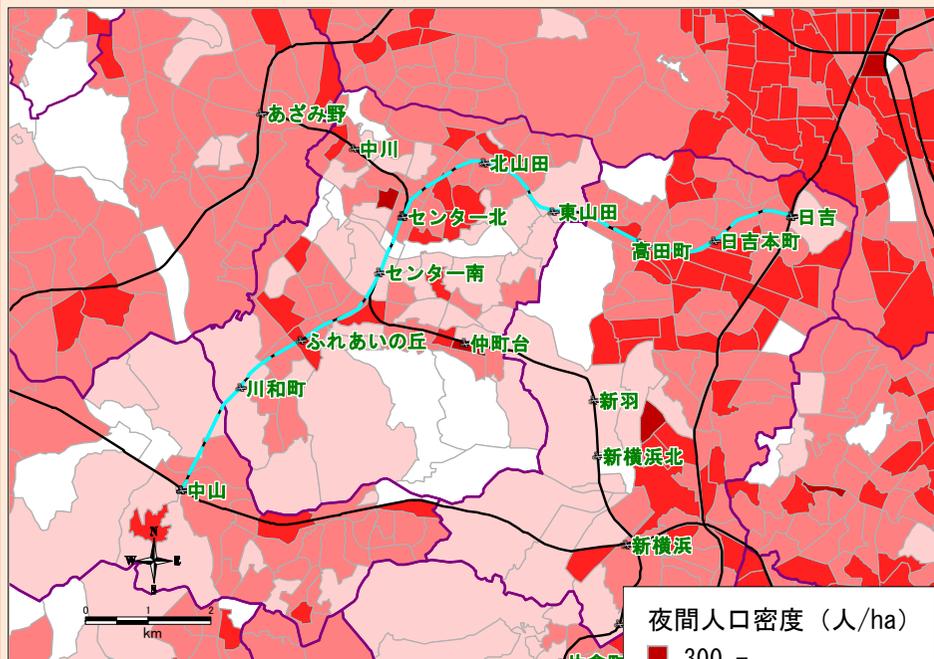
注)平成21年度から横浜市交1号線と横浜市交4号線の乗継人員をそれぞれに計上(乗継駅:センター南、センター北)

出典: 横浜市統計年報

(5) 沿線の夜間人口動態の変化

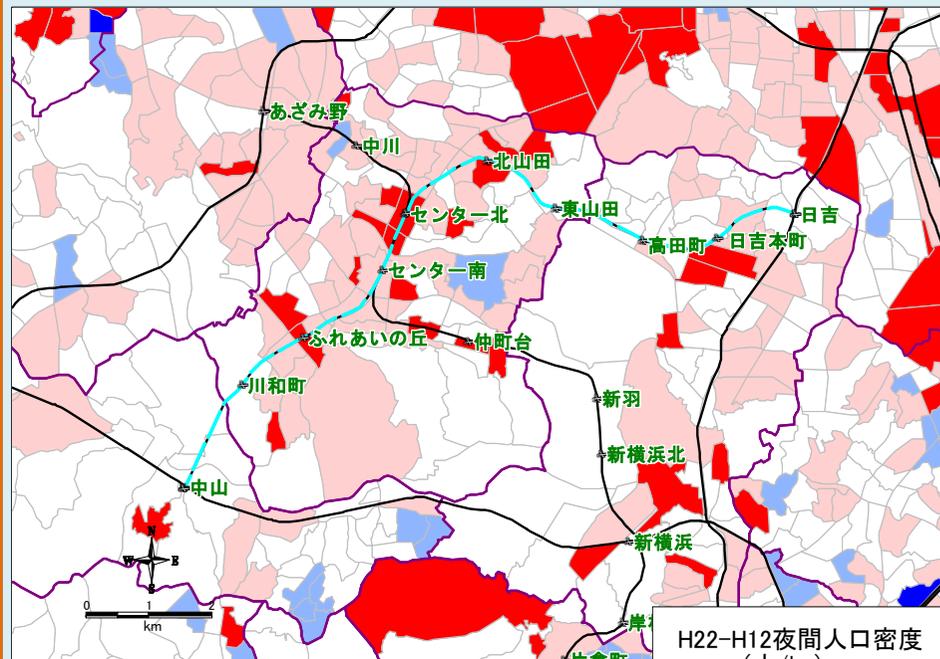
○開業前と開業後の沿線の夜間人口密度を比較すると、開業後では駅周辺に人口が集中してきている

開業後(平成22年):町丁目別夜間人口



出典: 全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(平成22年4月1日)を基礎としたデータ

開業前(平成12年)との比較



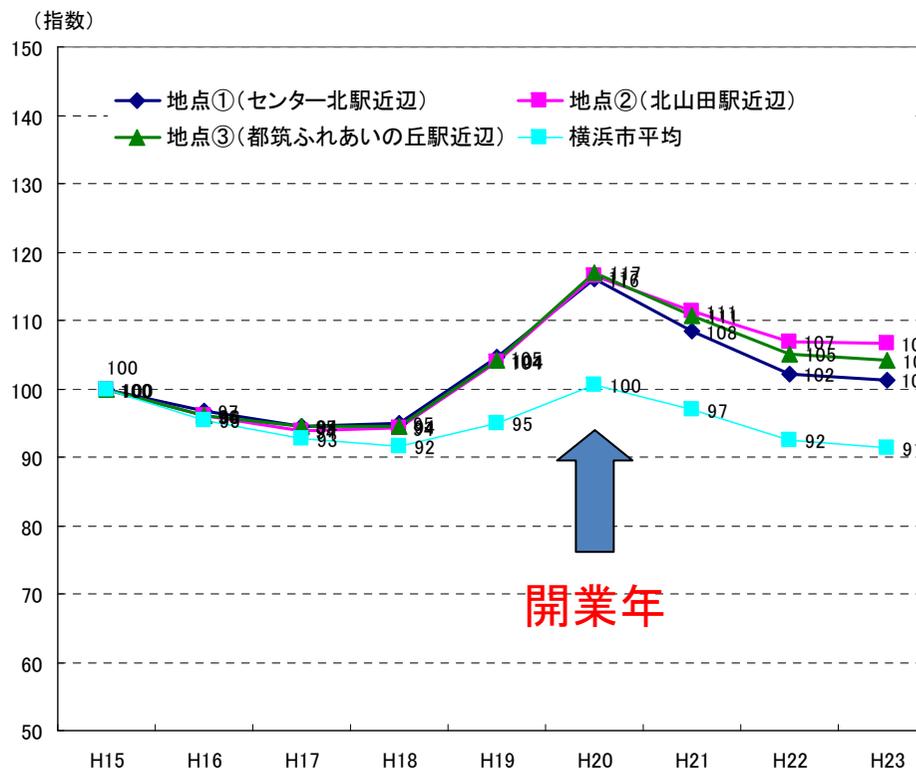
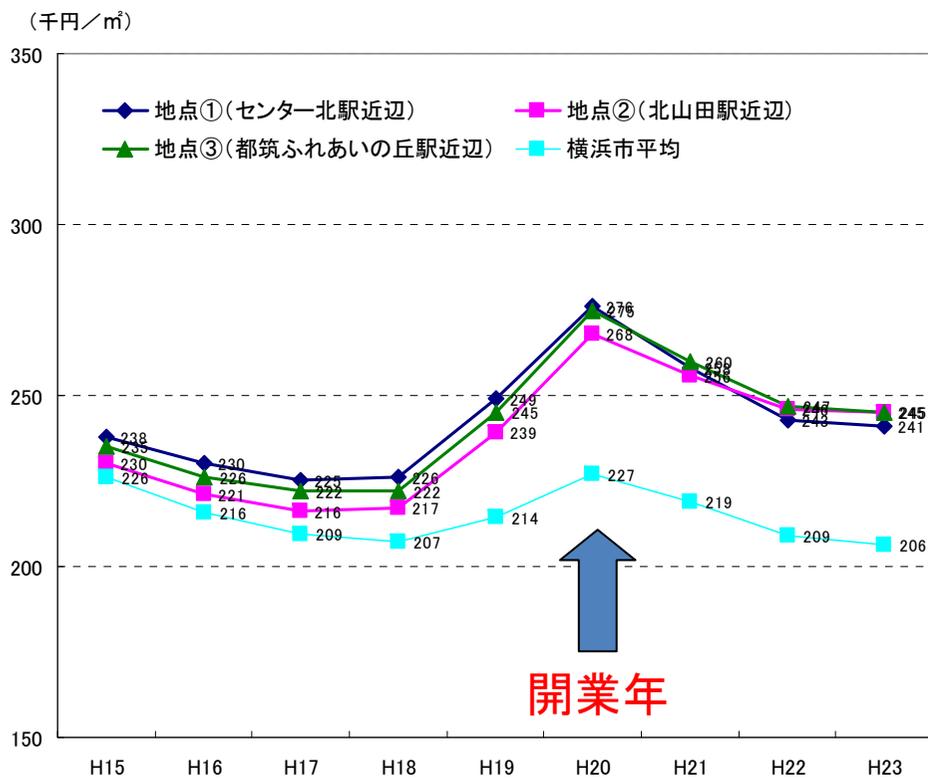
出典: 全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(開業後:平成22年4月1日, 開業前:平成12年4月1日)を基礎としたデータ

(6) 沿線区の地価公示の平均価格(住宅地)の推移

○横浜市営地下鉄4号線沿線の公示地価は、平成18年以降横浜市平均価格と比べて増加率が大きい

地価公示価格

地価公示価格指数(H15=100)



出典:横浜市都市整備局

③ 横浜高速鉄道みなとみらい線（横浜～元町・中華街）

項目	路線概況
路線名	横浜高速鉄道みなとみらい線
整備目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ みなとみらい21地区、中華街や元町といった観光スポットへのアクセス利便性の向上 ・ 東京中心部と横浜市都心部との連携強化
事業主体	横浜高速鉄道株式会社
建設区間	横浜市西区南幸一丁目～横浜市中区山下町
区間	横浜～元町中華街
営業キロ	4.1km
免許取得	平成2年4月19日
工事着手	第1期工事区間（みなとみらい中央～元町）：平成4年11月24日
	第2期工事区間（横浜～みなとみらい中央）：平成7年2月1日
供用開始年次	平成16年2月1日開業

(1) 路線概況(みなとみらい線(横浜～元町中華街))



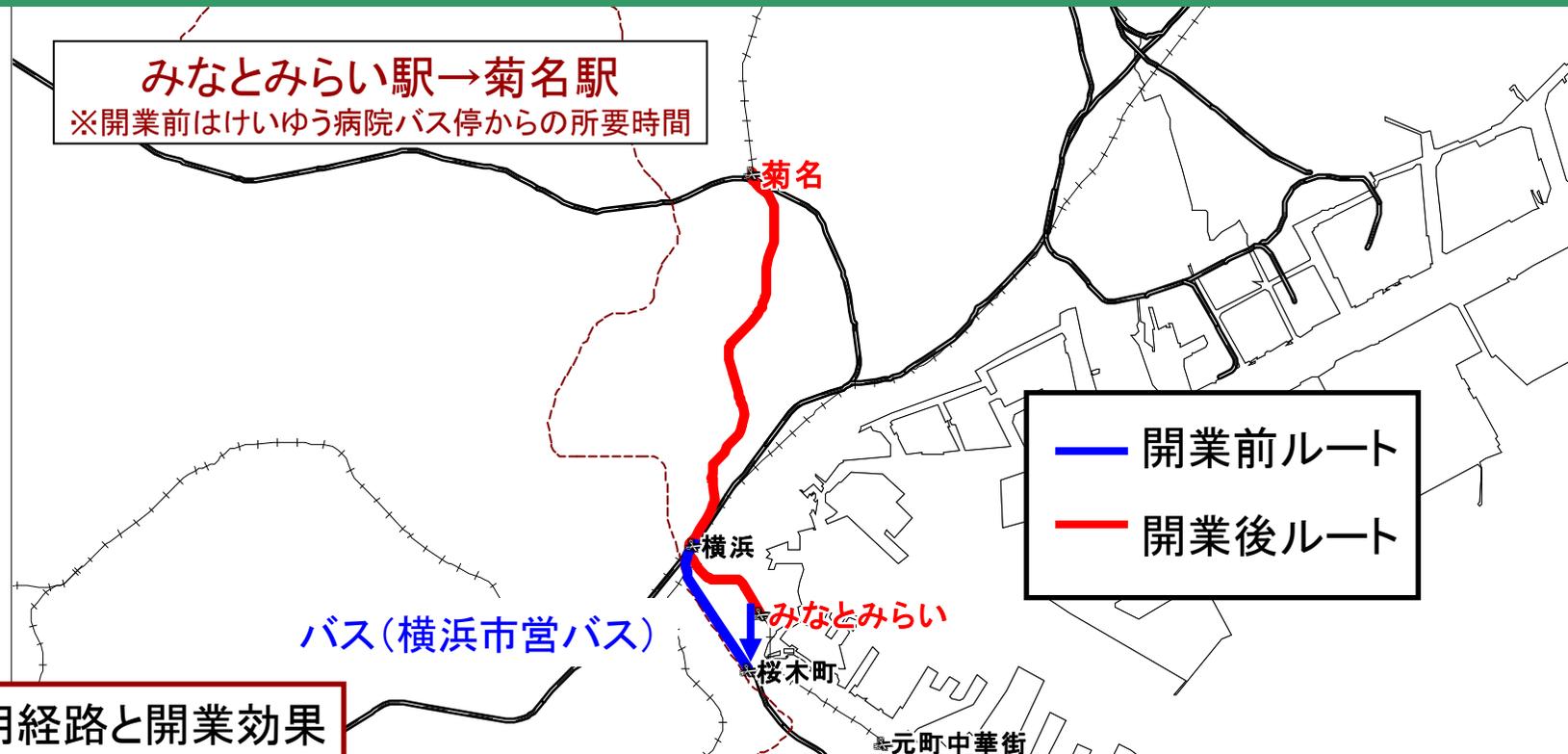
駅別乗車人員 (H22)

(単位:千人/日)

駅名	横浜	新高島	みなとみらい	馬車道	日本大通り	元町・中華街	合計	中区
乗車人員	78.1	2.7	28.5	16.0	10.6	26.9	162.8	

注)乗降人員の1/2

(2) みなとみらい線開業による時間短縮(みなとみらい駅より)



利用経路と開業効果

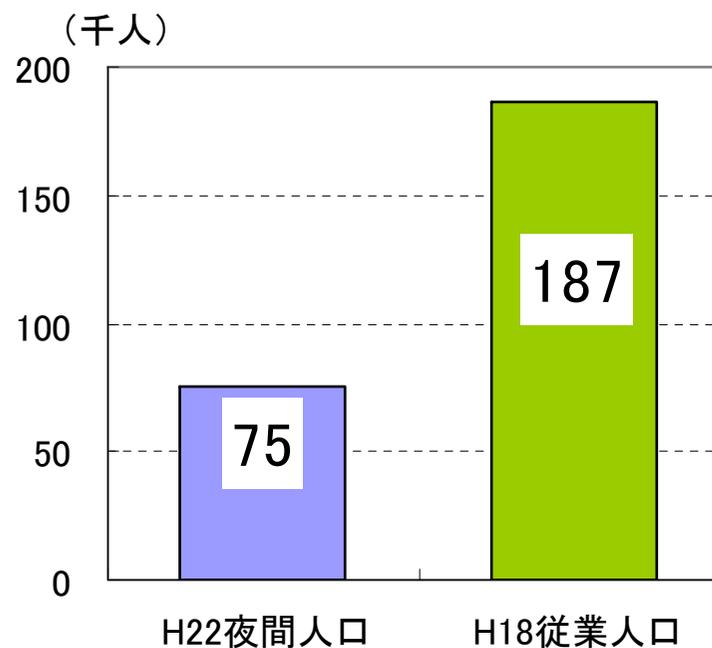
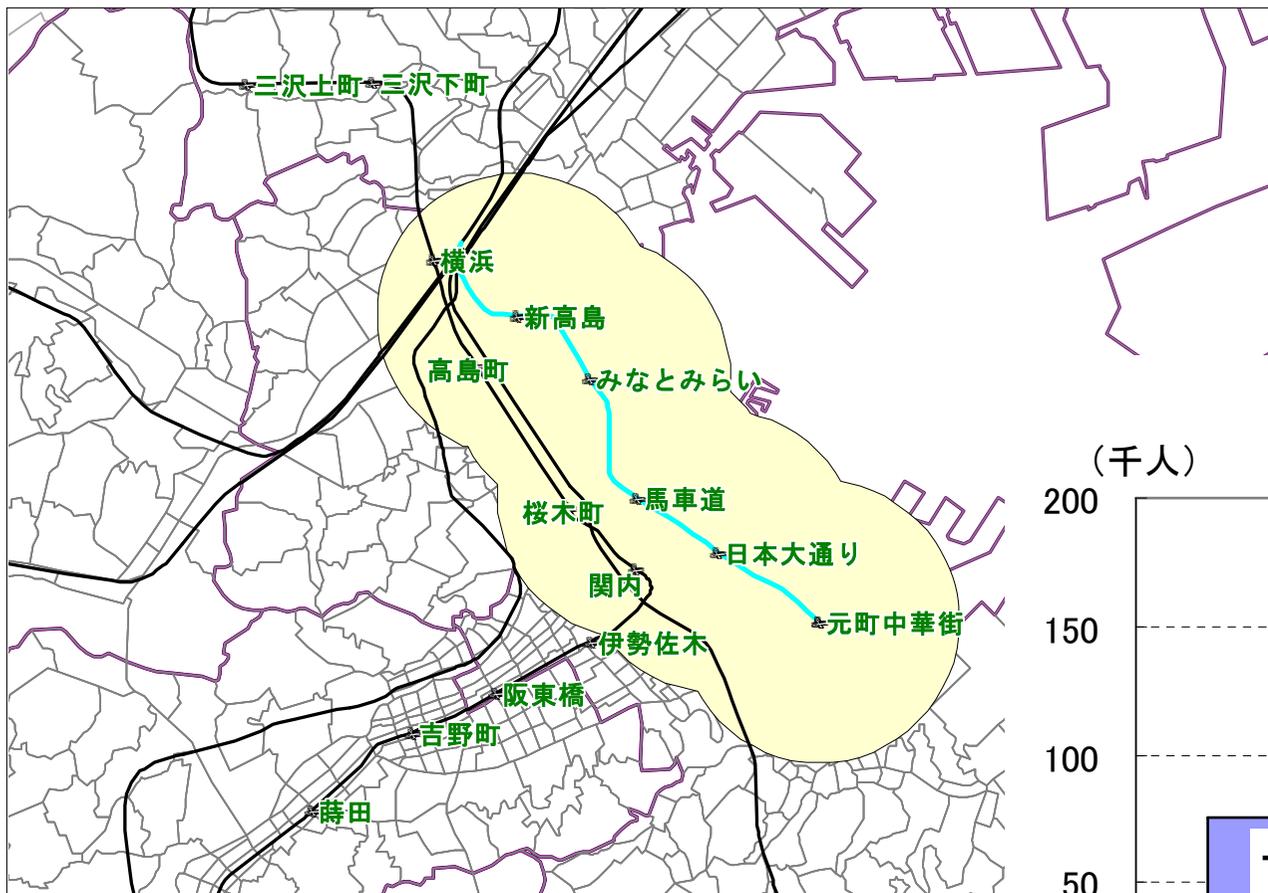
開業前: けいゆう病院(横浜市営バス)→桜木町前→桜木町(東急東横線)→菊名
所要時間: 24分 乗換回数: 1回(バス→鉄道)

開業後: みなとみらい(みなとみらい線・東急東横線直通)→菊名
所要時間: 11分 乗換回数: 0回

開業効果: 所要時間 24分 → 11分 **-13分** 乗換回数 1回 → 0回 **-1回**

※みなとみらい駅からの出発時刻を8:00と設定して駅すばあと(2011年10月時点)で計算
※開業前の桜木町→菊名(東急東横線)の所要時間は、東京時刻表(2003年9月)で計算
※始めの乗車までの待ち時間は含まない

(3) 開業後の鉄道駅から徒歩1km圏域人口の状況

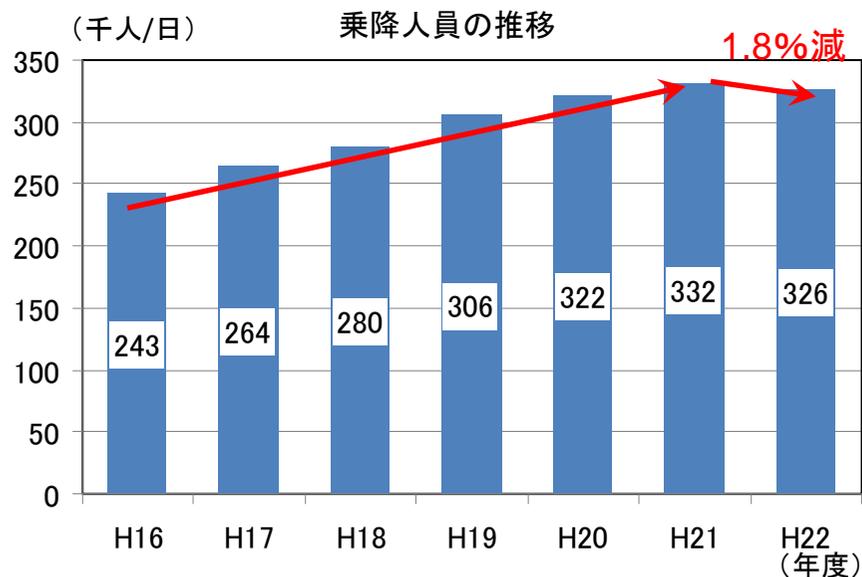


出典: 夜間人口全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(平成22年4月1日)を基礎としたデータ, 従業人口: 平成18年度 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

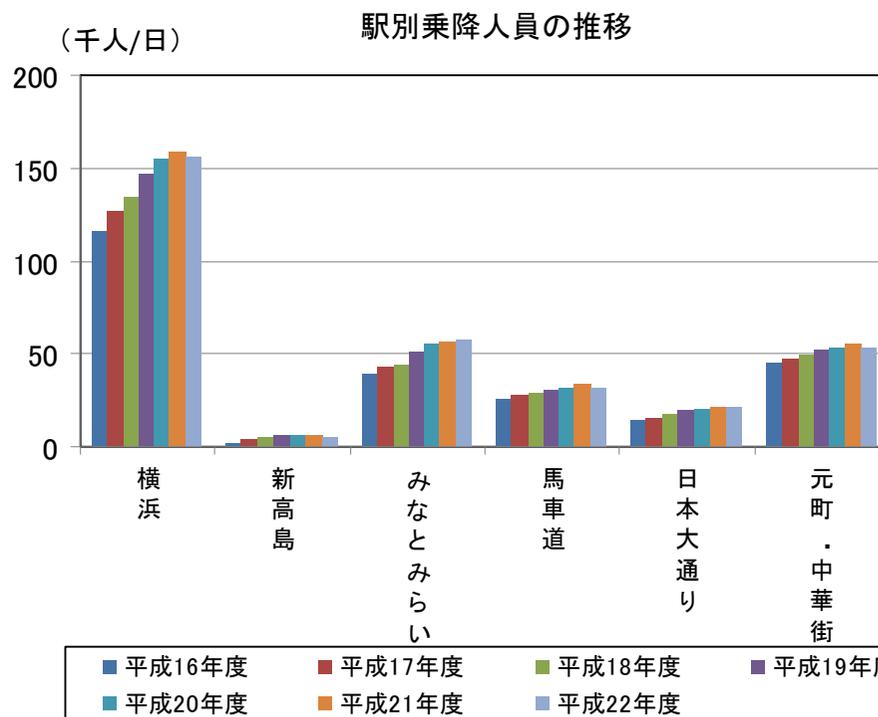
(4) 乗降人員の推移

○1日あたりの6駅合計の乗降人員は平成22年度で約326千人であり、平成16年度と比較して**34%増**

○平成22年度は、前年度からやや減少しており(各駅とも同様の傾向)、11月のAPEC開催による規制や、3月の東日本大震災の影響によるものと想定される



出典：横浜市統計年報

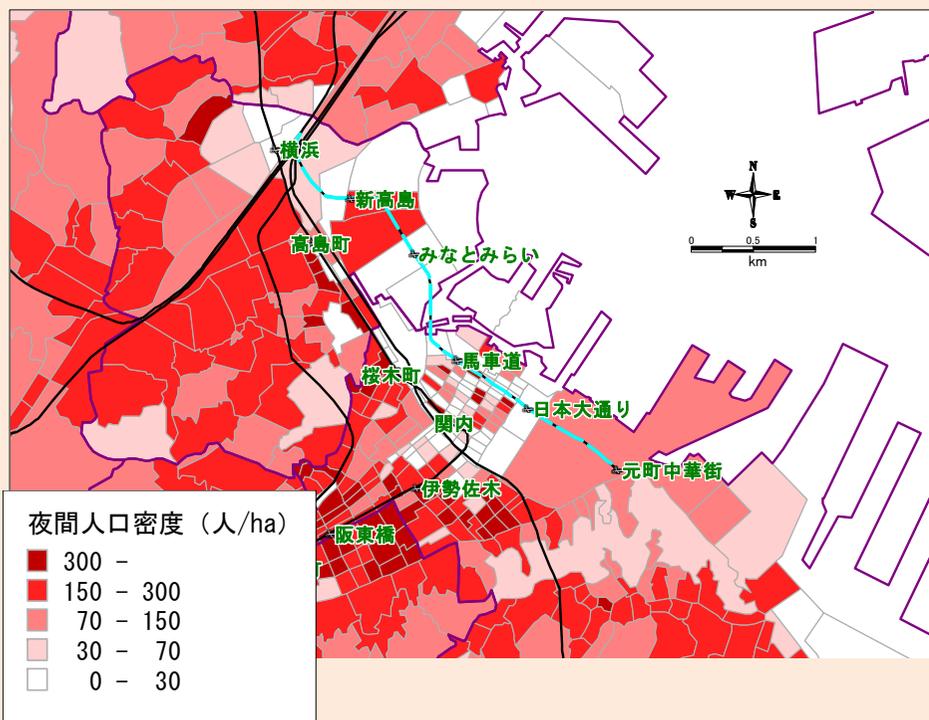


出典：横浜市統計年報

(5) 沿線の夜間人口動態の変化

○開業前と開業後の沿線の夜間人口密度を比較すると、特に、みなとみらい21地区の開発計画の進展により、みなとみらい駅周辺の夜間人口が顕著に増加

開業後(平成22年):町丁目別夜間人口

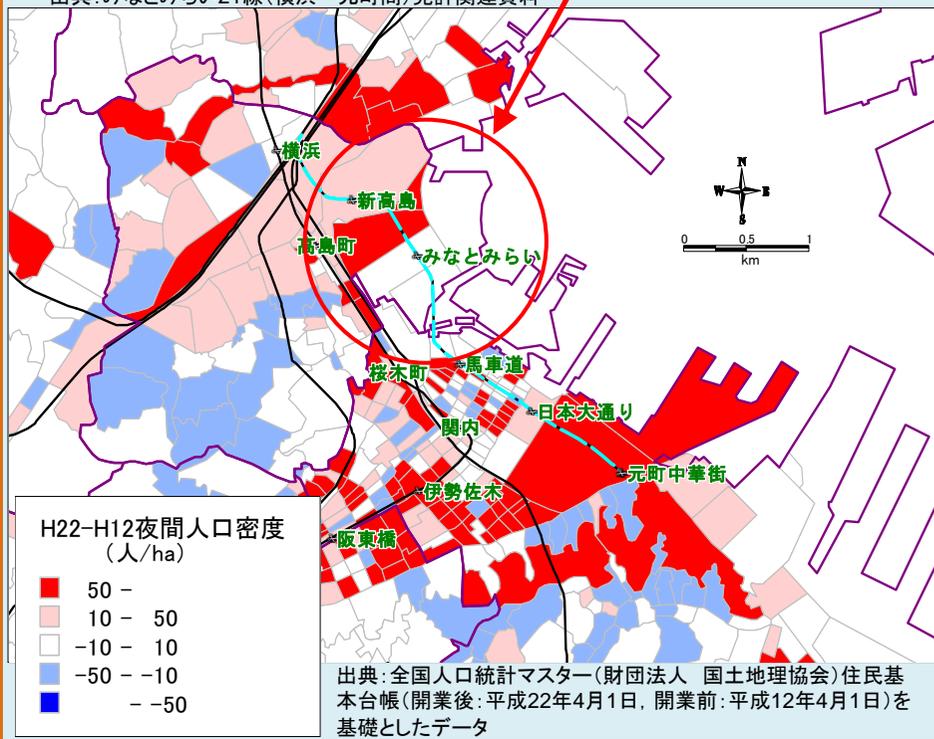


出典:全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(平成22年4月1日)を基礎としたデータ

開業前(平成12年)との比較

プロジェクト名	開発規模	フレーム	完成予定
みなとみらい21	約186ha	従業人口 19万人 居住人口 1万人	平成12年

出典:みなとみらい21線(横浜~元町間)免許関連資料

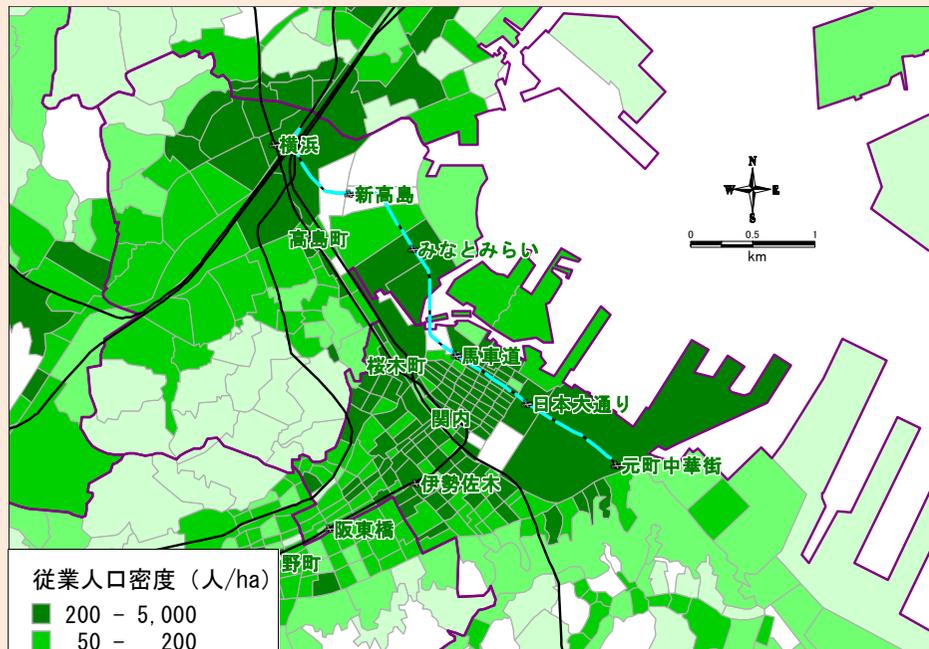


出典:全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(開業後:平成22年4月1日,開業前:平成12年4月1日)を基礎としたデータ

(6) 沿線の従業人口動態の変化

○開業前と開業後の沿線の従業人口密度を比較すると、特にみなとみらい地区の開発計画の進展によりみなとみらい駅周辺が顕著に増加

開業後(平成18年):町丁目別従業人口

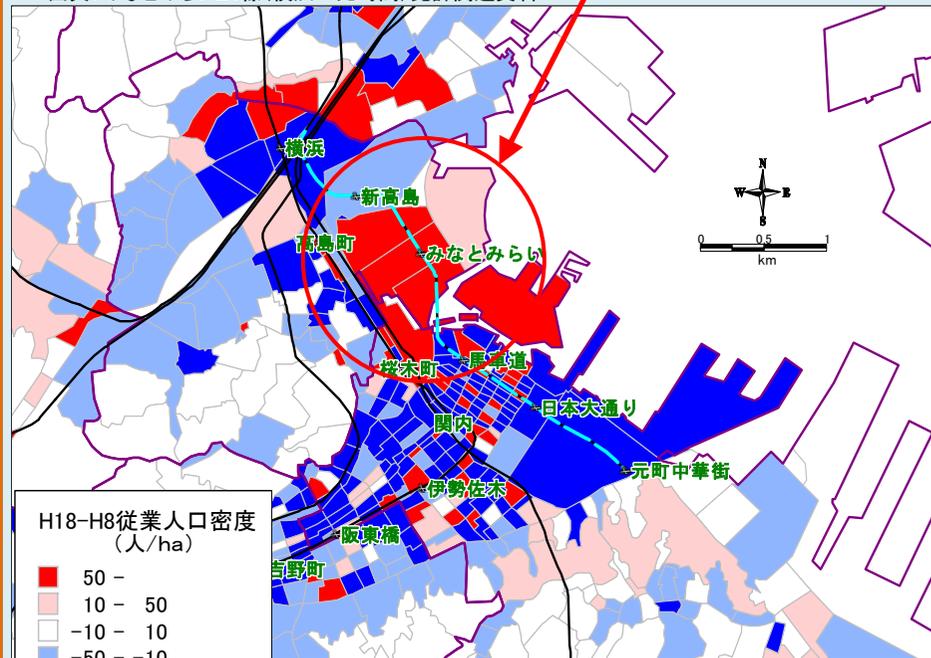


出典:平成18年度 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

開業前(平成8年)との比較

プロジェクト名	開発規模	フレーム	完成予定
みなとみらい21	約186ha	従業人口 19万人 居住人口 1万人	平成12年

出典:みなとみらい21線(横浜～元町間)免許関連資料

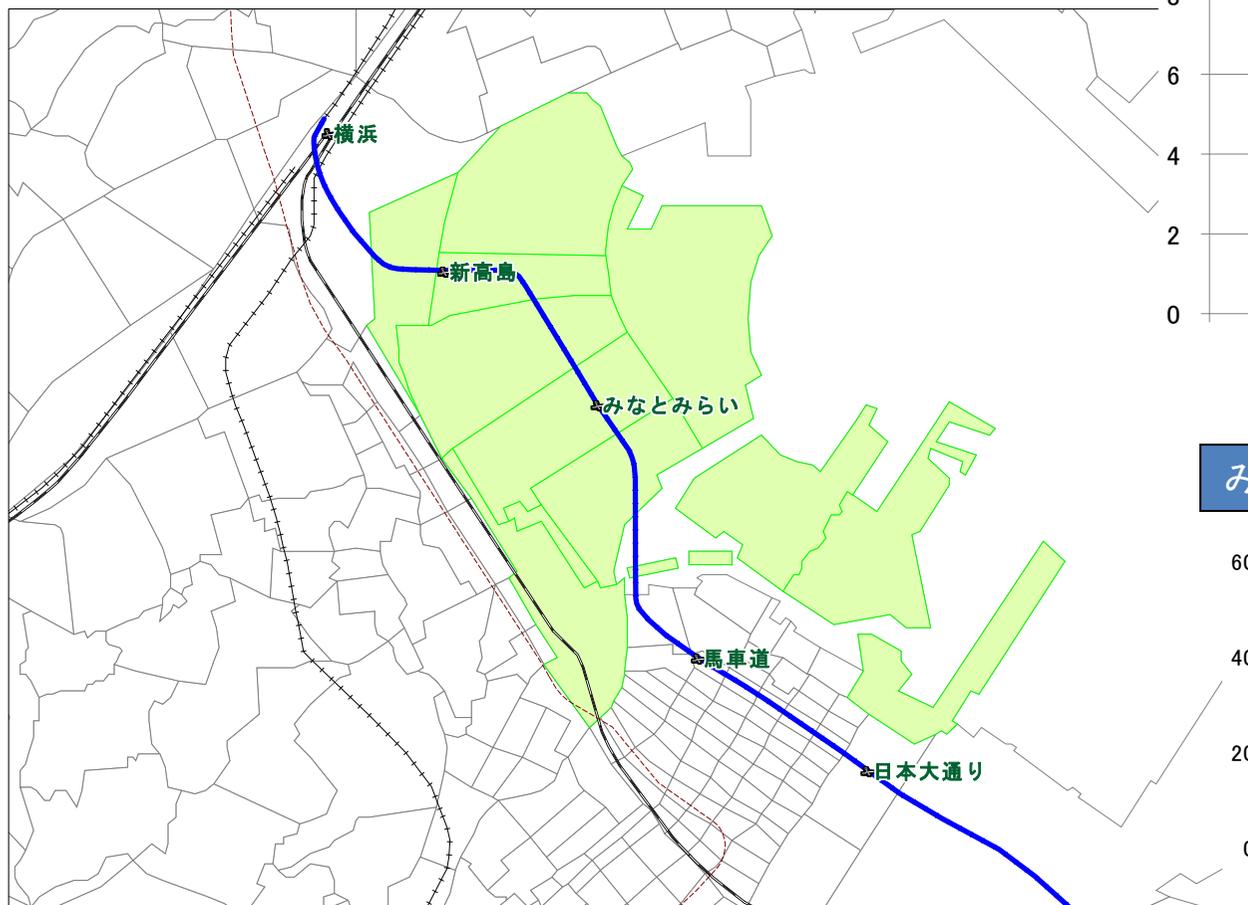


出典:開業後:平成18年度,開業前:平成8年度 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

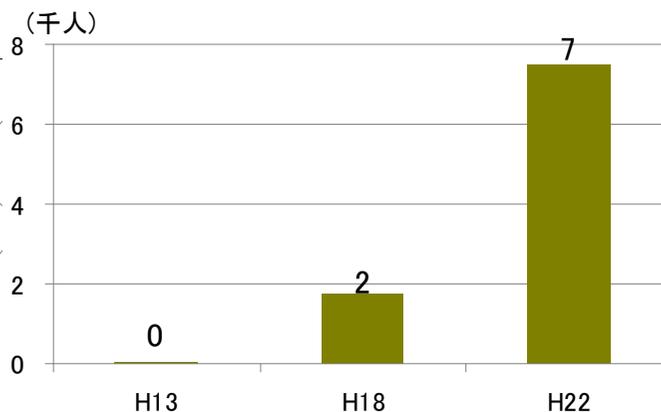
(7) 開発に伴う人口の定着状況

○みなとみらい21地区の開発進展に伴い、夜間人口・従業員人口とも着実に増加している

プロジェクト名	開発規模	フレーム	完成予定
みなとみらい21	約186ha	従業員□ 19万人 居住人□ 1万人	平成12年

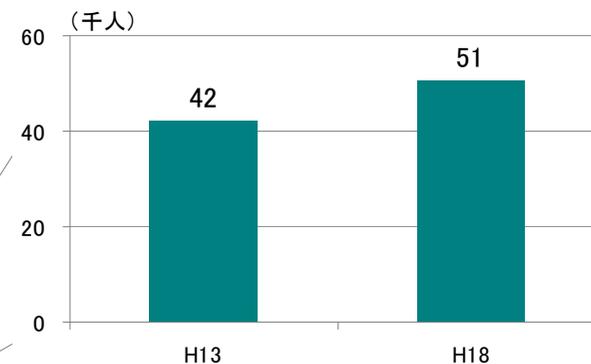


みなとみらい21地区の夜間人口の推移



出典: 全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)
住民基本台帳を基礎としたデータ

みなとみらい21地区の従業員人口の推移

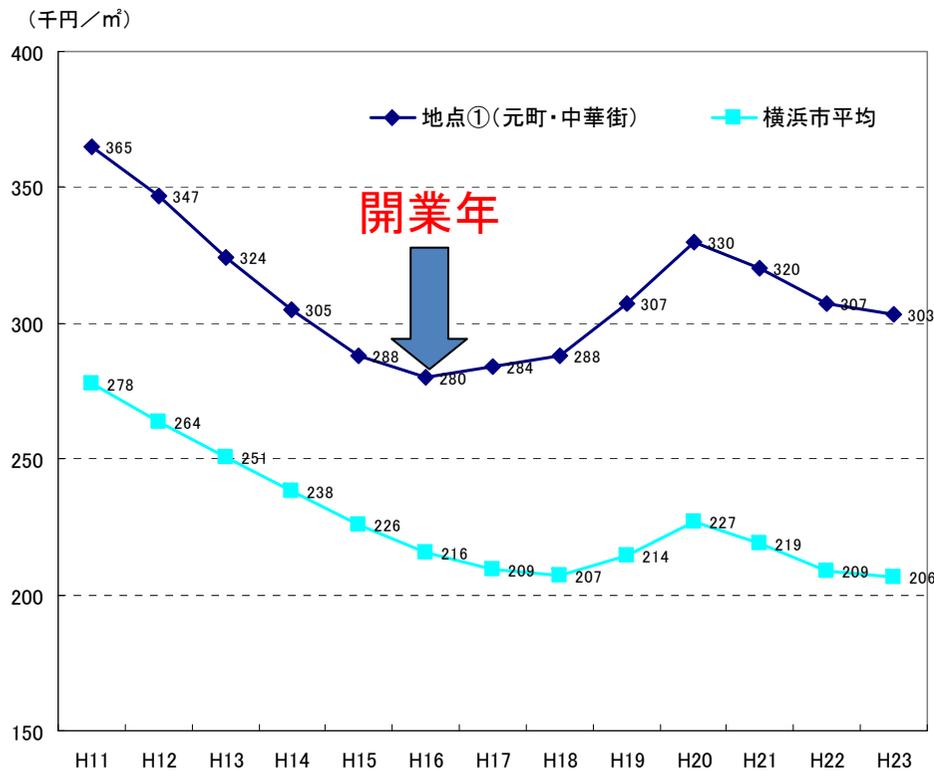


出典: 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

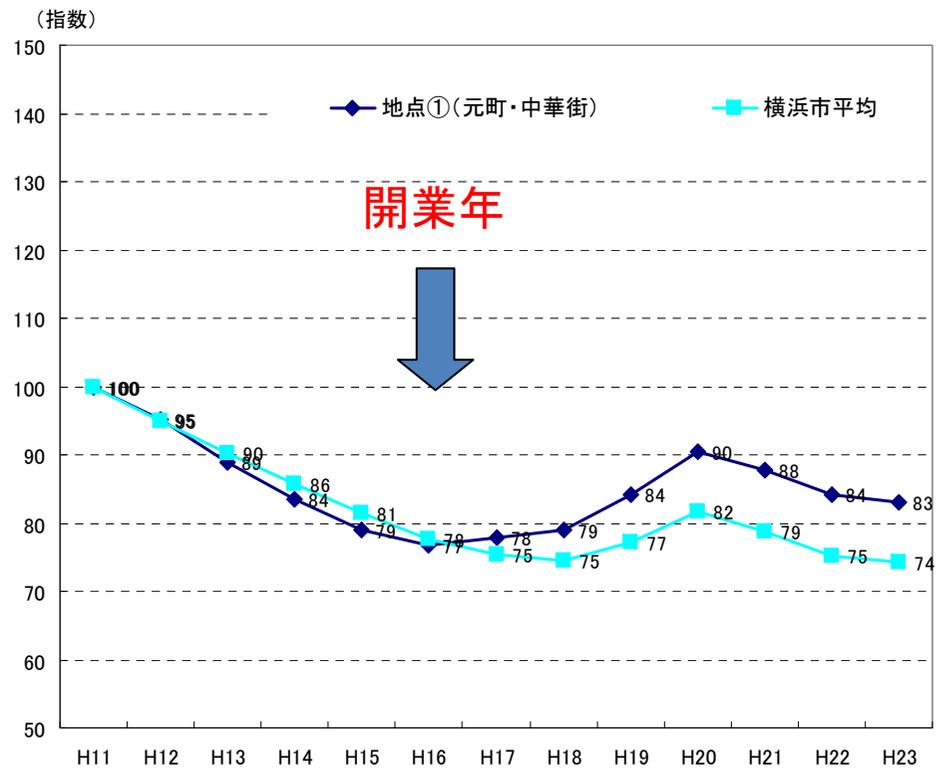
(8) 沿線区の地価公示の平均価格(住宅地)の推移

○元町・中華街駅近辺の地価は平成16年の開業以降、横浜市平均価格と比較して増加率が大きくなっている

地価公示価格



地価公示価格指数(H11=100)



出典:横浜市都市整備局

(参考) 神奈川東部方面線
(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)の概況

神奈川東部方面線の概況

相鉄・東急直通線(羽沢駅～日吉駅間)
 整備延長:約10.0km
 事業費:約1,957億円【手続き中】
 事業期間:平成19年4月～31年3月
 整備主体:(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
 営業主:相模鉄道(株)、東京急行電鉄(株)

相鉄・JR直通線(西谷駅～羽沢駅間)
 整備延長:約2.7km
 事業費:約683億円【工事中】
 事業期間:平成18年11月～27年3月
 整備主体:(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
 営業主:相模鉄道(株)

