

生活都市・横浜をみる

1 横浜の都心と郊外

同じ横浜市でも、港を中心に発展した都心部と東京のベッドタウンである郊外部では、街並みや市民の意識、ライフスタイルなどが大きく異なると言われてきた。確かに都市形成の歴史を見れば、戦前までにその骨格が出来上がった住宅市街地の多い臨海部と、昭和30年代までは農村地帯で、それ以降、急速に宅地開発が進んだ内陸部とにざっくりと市域を分けることができる。

身近な居住環境の「暮らしやすさ」という点でも、都心部では交通や買い物などの「利便性」が、郊外部では自然環境やオープンスペースなどの「うるおい」が、それぞれの特徴になっている。

都心―郊外という切り口で、横浜の都

市構造や市民の生活スタイルを眺めてみることは、万華鏡のように多彩な横浜の「まち」の暮らしやすさと市民の生活課題を理解していくための最初のステップとなるだろう。

ここでは、横浜の都心（及びその周辺部）と郊外部の各々の成り立ちを振り返り、

●注1 都心―郊外の区分

横浜市の住宅基本計画（平成7年度策定）では、平成12年度に全線開通した「環状2号線」を境にして、その内側の住宅市街地を都心・都心周辺部、外側を郊外部として分類している。この白書では、その分類に従って、原則として、都心及びその周辺という場合には環状2号線の内側を、郊外という場合には環状2号線の外側を示している。

近年の「都心回帰と郊外の成熟化」という社会動向の変化をレポートする中で、私たちの暮らしやす横浜のまちが、どのよう

に形づくられ、どこへ向かおうとしているのかを考える。

●住宅市街地類型図



■住宅市街地類型図

- | | |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| ■ 中心業務地 | ■ 計画開発住宅地 |
| ■ 都心商業地 | ■ 郊外住宅地（丘陵地） |
| ■ 都心周辺複合市街地 | ■ 郊外住宅地（農地混在地） |
| ■ 都心周辺丘陵住宅地 | ■ 内陸工業・住工混在市街地 |
| ■ 拠点周辺複合市街地 | ☀ 副都心 |

資料：横浜市住宅基本計画（平成7年度）

2 都心・都心周辺部の成り立ち

横浜の市街地形成は、1858年の日米通商条約によって、今の関内地区が「開港場」として建設されたことに始まっている。当時、江戸湾有数の湊（みなと）を持ち、船運に恵まれ、東海道と直結していた神奈川宿ではなく、横浜村が居留地として選ばれたのは「東海道から野毛山と海に隔てられている離れ島のような地形」が幕府によって外国人と日本人を分離するのに都合がよかったためと言われている。

開港当初の市民の居住地は、内外の貿易商人が集まる関内地区と、小商人や職人・労働者が暮らした関外地区、そして

周辺の農村部などからなっていた。こうした横浜の市街地の構造は明治から大正の始めぐらいまで続いた。

横浜において住宅地としての市街地が広がるのは「関東大震災」以後である。この震災によって、横浜の港湾機能は大きなダメージを受けたが、結果的には震災復興をきっかけに市街地が広がるとも、昭和2年には第3次市域拡張によって、現在の都心・都心周辺部（環状2号線の内側エリア）がほぼすべて横浜市となった。

この時期の市街化は、既に臨海河口部に形成されつつあった工業地帯を貫通す

●市域拡張沿革図



る鶴見川や帷子川、大岡川といった運河を遡るように西へと広がるとともに、港を囲む崖線に沿って、南は本牧、根岸、磯子、屏風ヶ浦、北は神奈川、白幡、子安、生麦、鶴見へと広がっていった。こうした住宅地の拡大を促進したのが、昭和初期に市内に開通した東横電鉄や湘南電鉄などの鉄道である。しかし、何よりも戦前の市街地形成に大きな役割を果たしたのは「市電」（路面電車）の存在であった。伊勢佐木町を筆頭に弘明寺や大口、六角橋、洪福寺など市電の主要なターミナルには商店街が形成され、臨海丘陵部や運河沿いの住宅地が網の目のように結ばれていった。

市電を動線にして丘と運河と港が結ばれることにより市街地が拡大するという構造は、第2次世界大戦や戦後の復興を経て、基本的には昭和30年代まで続く。自動車交通量の増加に伴って、路面電車（市電）が廃止され、運河がその機能を失って単なる水路となり、または埋め立て

3 郊外部の成り立ち

昭和39年に発行された「横浜市民生活白書39」は、自立した港湾都市・横浜を変えてしまう外からの大きな力を「東京の衛星都市化」と表現し、以下のように述べている。

「東京への人口集中は日本経済の高度成長をもたらしたものである。東京にあふれた人口は、土地を求め、住宅を求めて郊外へと押し出され、首都圏人口2500万という世界に類をみない化け物のよ

られてしまった現在となつては、環状2号線より内側にある横浜の市街地を形づくっていた都市構造は見えにくくなっている。

しかし、戦前から戦後にかけて横浜で生まれ育った市民が市電や運河を懐かしむのは、それらが、彼らの日常生活——「職・遊・学・住」のあらゆる場面の記憶に結びついた横浜の原風景として存在していたからではないだろうか。

今でも、都心及びその周辺市街地は、市電の路線がそのままバス路線に引き継がれているため、公共交通網が発達しており、さらに関内・関外地区やみなとみらい21地区、横浜駅周辺や京浜工業地帯などの市内の主要な職・遊空間と住宅とが近接しているという特性を失ってはいない。その反面、全体に狭い道路が多く、規模・設備が不十分なまま老朽化した戦前や戦後復興期の木造住宅も多く存在している。



「横浜市住宅基本計画」(平成7年度)における「都心・都心周辺部」、「郊外部」の2分類は、近年の人口趨勢から、郊外部をさらに北部、南西部に区分。

うな大都市圏を形成することとなった。横浜は、昭和30年以降、その大きな波の中に完全に巻き込まれてきた。特に後背地の農村、丘陵地帯では、民間不動産資本や私鉄企業による住宅地化が全く無秩序に進行し、生活環境施設の立地は遅れ、皆無に近い公共施設、地価の上昇など新しい問題が拡大している。」

事実、昭和30年から昭和45年をピークとする横浜市の人口増加はきわめて急激なものであり、社会増だけで年間4万6万人に達している。その受け皿になったのが主に環状2号線より外側の内陸部で、横浜における最初の郊外は、この時期の東京からの急激な人口流入がもたらす無秩序な市街化によって誕生したのである。

こうした事態に対し、横浜市は、昭和

40年代半ば以降、人口抑制と環境保持のために市域の約4分の1(環状2号線の外側のほぼ半分のエリア)を市街化調整区域とし緑や農地を保全する一方で、市街化区域内でも一戸建てを中心とした良好な住環境を形成するため、第一種住居専用地域を広く指定するなどの都市政策を実施してきた。

規制だけではない。区画整理などの手法を活用することで、日本住宅都市整備公団(現・都市整備公団)や民間鉄道事業者等による田園都市沿線や港北ニュータウン、洋光台・港南台のような鉄道整備と一体となった大規模かつ計画的な住宅開発を誘導した。美しい街並みや緑豊かな自然環境といった「うるおい・アメニティ」と、住宅から駅が近く、駅周辺に商業施設が集積しているという「利便性」とが両立するまちづくりの促進を図ったのである。

この時期に形成された郊外の住宅街は、昭和60年代には、「金曜日の妻たちへ」などのテレビドラマの舞台となり、虚実交えて描かれた住民の華やかなライフスタイルが、パブルによって高騰する地価とともに、全国的な注目を集めた。昭和30年代の高度経済成長期から60年代のバブル期まで、東京への一極集中が進む中で、

一貫して横浜の内陸部は、東京のベッドタウンの性格を強めながら首都圏の膨張とともに人口を増大させ、発展してきた。このことが、職・遊などの生活の重心を

4 都心回帰と成熟する郊外 近年の人口趨勢

社会や経済が成長期にあり、都市が膨張し続け、その成長管理が求められた時代から、社会全体が成熟化し、経済が低迷する中で、活力ある都市としてどのように発展し続けるかが問われる時代へと変わってきている。こうした中で、横浜の都心と郊外の関係も近年、大きく変わりつつある。

これまで、成長期の都市の定説の一つはドーナツ化現象と呼ばれ、「都心の人口は空洞化し続け、それを吸収する形で外延部の郊外の人口は増え続ける」とされてきた。事実、横浜の人口もそのように増え続けてきた。

しかし近年、東京都心にも人口が戻り始めている。昭和39年から33年間転出超過が続いていた東京23区の人口が、パブル崩壊後、転出者が減少し、平成9年には転入者が転出者を上回る転入超過に転じた。平成10年以降は転入超過が2万人を超えている。

その原因としては、近年の地価の下落や超低金利、企業の遊休地の放出などを

横浜都心部よりも東京におく、「横浜都民」と呼ばれる郊外部住民の典型的なライフスタイルを、現在に至るまで生み出している。

背景に、23区内で分譲マンションの供給ラッシュが起り、サラリーマン層にも手が届く価格になったことが大きいと言われる。

この都心回帰現象は、東京都心のみならず、横浜都心部でも起り始めている。長い間減少傾向にあった中区や西区、南区の人口が平成7〜9年を境に増加傾向に転じたのである。特に中区の人口増加は著しい。また、環状2号線の内側の地域全体でも増加傾向を示している。

東京や横浜の都心部が居住空間として回復し始めているという現象は、その転出人口の受け皿として機能し続けてきた横浜の郊外部にも大きな影響を与えていることが予想される。つまり、横浜の郊外部に住んでいる層にも「自然環境の豊かさ」と「都市生活の利便性」を秤にかけて、後者を選び取り都心へと回帰していく流れが起きないとも限らないからだ。

事実、郊外部の中にも転出超過で、人口減になる区が現れ始めている。東京都心に近い北部の区(港北区、緑区、都筑

区、青葉区)では住宅開発が進み、人口が増加し続けているが、東京への通勤に時間がかかり、市街地としての成熟化の度合いが比較的高い南西部の区に人口の減少傾向が生じ、郊外部の中でも人口動態で見る限り、成長傾向と成熟傾向に二極化しつつある。

この二極化傾向を行政区別ではなく、もう少し広い範囲で見よう。

郊外部(環状2号線の外側エリア)を横浜線・鶴見川を境に北側エリア(北部郊外)と南側エリア(南西部郊外)に分け、平成7年と平成12年の人口増加率を比較すると、北部郊外は21%と著しく増加しているのに対して、南西部郊外は8%と増加はしているものの、環状2号線の内側の都心・都心周辺部(9%)より増加率が下回っている。

「郊外部には、働き盛りの子育て層が住み、高齢化率は低い」といわれてきたが、この定説も、ある意味で崩れつつある。

平成12年度の国勢調査では各区の高齢化率は上位が西、中、南区であり、低い区は都筑、青葉、泉区の順となっている。依然として都心の区は高齢化率が高く、郊外部は低いという人口構造だが、郊外部では、少子高齢化のスピードが速い。

平成9年から平成12年までの3年間の傾向を見ても、15歳未満の年少人口は、郊外部でも都筑区、港北区、青葉区を除いて軒並み減少しており、緑区、金沢区、

旭区、戸塚区、瀬谷区、港南区、栄区は、市の平均を上回る減少率を示している。また、65歳以上の高齢人口を見ても、郊外部の方が、都心・都心周辺部の区よりも高い増加率を示している。

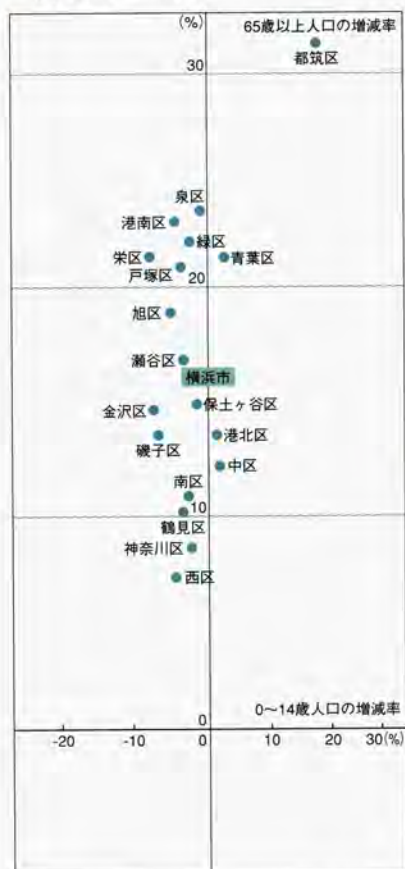
郊外部もまた、南西部を中心に、急速に子どもが少ない高齢者の街になりつつあるのである。

少子高齢化の進む経済社会の大きな転換期にあつて、横浜の市民は、それぞれに暮らす街でどのように生活しているのだろうか。そして、「安全・安心」や「利便性」、「うるおい・快適さ」といったそれぞれのまちの個性に応じた「暮らしやすさ」をどのようにつくりだし、また守り育てようとしているのだろうか。

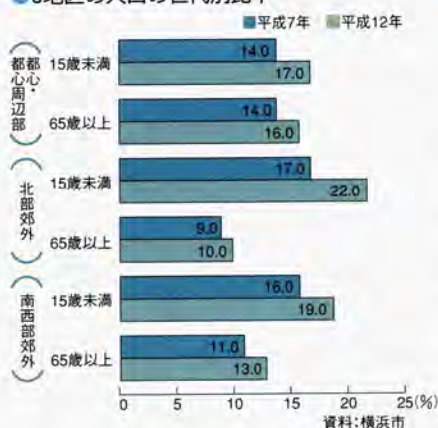
次ページからは、湾岸沿いの「埋め立て市街地」から出発し、「臨海丘陵部」を越え、河川低地を辿り、市の内陸丘陵部へと、市域を地形に沿って東から西へと歩みを進めながら、都心と郊外という枠組みには収まりきれない固有の歴史や景観に彩られた横浜のまちの姿を見てみたい。

ここでは、暮らしやすさを求めて、さまざまな市民が生活の営みや、居住環境をより良いものにするための活動を地域ごとに繰り広げている。

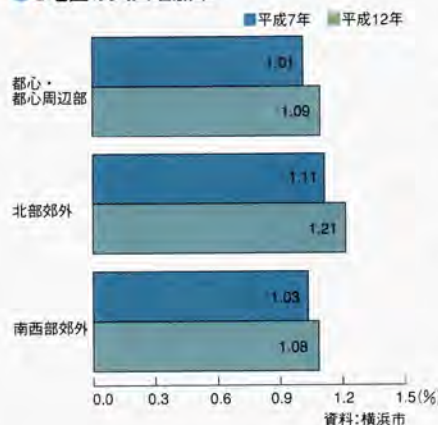
●65歳以上の人口増加率(平成9年~12年)



●3地区の人口の世代別比率



●3地区の人口増加率



●区別の社会増加数(平成9年~12年)

