

# ③ 港南区

## ■城内孝元

### 1 港南区は「郊外」か？

横浜市港南区は、市内では、南、磯子、栄、戸塚の各区に囲まれた位置にあり、面積約二十平方キロメートル、人口約二十二万人の行政区である。区内の鉄道としては、区北部を市営地下鉄と京浜急行が、区南部にはJR根岸線が通っている。駅名を挙げると、上大岡、港南中央、上永谷、下永谷、港南台となる。また、主要道路として、区を東北方向から南西方向に鎌倉街道が、東西方向に環状二号线が通っている。人口は近年は約二十二万人で安定して推移している(図1)。

さて、「横浜の郊外」と聞くと、皆さんは、市境を有している区、例えば、都筑、青葉、緑、瀬谷、泉、栄区等を思い浮かべるのではないだろうか。しかし、今でこそ都市基盤等の整備が進み、人口も安定している港南区だが、その昔、「郊外」として人口が急増していた時期があったのである。

### 2 「郊外」としての港南区の変遷

ここでは、一九六〇年代から、十年ごとに四つの期間に分けて考えることにしたい。

#### ① 六〇年代(昭和三十五年～四十四年)

五〇年(昭和二十五)には、南区に港南出張所が出来ていたが、六〇年代に入り、急増する人口に対応するため、六四年(昭和三十)に、港南支所ができ、六九年(昭和四十四)には南区から港南区が分区分している。

この時期は、現港南区域にあたる地域の人口が約三万五千人から九万八千人へと約三倍に増加している。これは、平均して年率一二%で人口が増加していることになる。市全体では、同時期に百二十万人から二百二十万人(年平均七%増)となっている。これは高度経済成長による開発の圧力の中でも、特に港南区に宅地開発の波が顕著に押し寄せてきていた事を示唆している。

当時、区内には、鉄道は京浜急行の上大岡駅があるのみであった。主要な道路も、鎌倉街道が通る程度であった。

上大岡駅及び鎌倉街道沿いを中心として、日野、港南や芹が谷、東永谷等での宅地開発が続く中、この時期、小学校が四校、中学校が二校、高校が二校、開校している。

また、上大岡駅周辺の商店街はもとより、宅地化が進んだ芹が谷等でも、地元に着目した商店街が出来た時期でもある。

#### ② 七〇年代(昭和四十五～五十四年)

区の人口は、九万八千人から十八万六千人へと約二倍に増加した時期である。これは、平均すると、年率七%の割合で増加している計算になる。同時期に市の人口は二百二十万人から二百八十万(年率三%)となっている。

七二年(昭和四十七)に市営地下鉄が上大岡まで、七六年(昭和五十一)には上永谷まで延伸している。また、七三年(昭和四十八)には、JR港南台駅が開業している。

住宅地では、六〇年代から着手された大規模開発地域に、実際に入居が進んだ時期であり、日限山、丸山台、野庭、港南台の人口が増加した時期である。

その急激な人口増加に対応するため、保育園十園、小学校十一校、中学校六校、高校二校が開校している。その他の施設では、環境事業局港南工場と老人福祉センター、休日急患診療所、久良岐公園が整備されている。

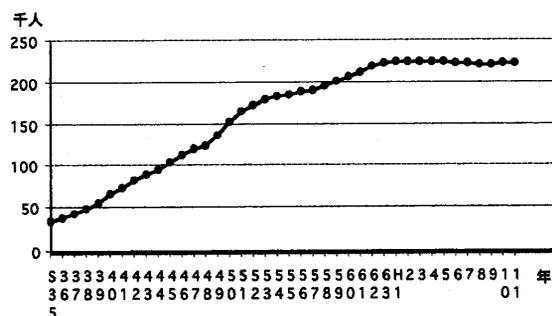
#### ③ 八〇年代(昭和五十五～平成元年)

人口は、十八万六千人から二十二万五千人となっている。年率二%の割合で増加していたことになる。市全体では、二百八十万から三百十万人(年平均一%)となっている。

増え続ける交通需要に対応するため、八〇

- 1 港南区は「郊外」か？
- 2 「郊外」としての港南区の変遷
- 3 住宅地の類型化
- 4 区民の今の生活は？
- 5 成熟する郊外の課題は三つ

図一 港南区の人口推移



年に上大岡の、八二年には、上永谷のバスターミナルも開設されている。八五年（昭和六十）には市営地下鉄が舞岡まで、八七年（昭和六十二）には戸塚まで延伸している。

この時期は、市民利用施設の整備が進められている。地区センター（港南、永谷）、スポーツセンター、図書館が整備されている。

また、これまで、区内の商業集積は上大岡が中心であったが、港南台の駅前商業施設の売上高も八二〜八四年の間に三倍に伸び、本郷台、洋光台も含めた広域の商圏を形成するようになっていった。

#### ④ 九〇年代（平成二〜十二年）

人口は、九一年（平成三）の二十二万五千人を境に九〇年代は漸減する傾向となった。

九八年（平成十）には環状一号线が開通し、九九年（平成十二）には市営地下鉄が港南台まで延伸している。

同時に、市民利用施設等の整備も進み、港南リサイクルプラザ、地区センター（港南台、東永谷）、地域ケアプラザ（港南台、東永谷、下永谷）、行政サービスコーナー（港南台、上大岡）、ボランティアハウスが開館している。

また、一方、この時期は市の副都心としての上大岡の再開発が進められた時期でもある。駅前再開発事業が、九一年（平成三）から九七年（平成九）にかけて実施された。この事業によって、九六年（平成八）には上大岡急百貨店の開店、翌九七年には、区民文化センター、福祉保健研修交流施設、シルバー社会活動センター、消費生活総合センターという市域を対象とした施設が次々と出来上がっている。

#### ⑤ この四十年の概観

六〇〜七〇年代は、全国的には、高度経済成長の時代であった。東京都圏の膨張が、千葉、埼玉、神奈川等の周辺地域への通勤圏の拡大を引き起こしてきた。

この時期の区の人口増加率を考えると、港南区は、高度経済成長の影響を最も受けていたと考えることができるだろう。市民は、東京「都心」に通勤し、横浜市港南区という「郊外」との間を行き来するようになっていったのである。

そして、七〇〜八〇年代には、この急激な人口増に対応するために、道路交通の整備や教育施設、市民利用施設等の建設が急ピッチで行われた時期と言える。

また、八〇〜九〇年代には、引き続き、市民利用施設や福祉施設等の充実に追われることになるが、同時に、商業及び業務機能としての市の副都心・上大岡の整備が進んだ時期でもある。

#### 3 住宅地の類型化

前節では、区全体が、この四十年の間に、どのように移り変わってきたかについて述べた。その過程で、区内では、いくつかの住宅地の類型が現れてきた。ここでは、その中でも、特徴的な四つの地域について言及してみたい。

##### ① 芹が谷〜上大岡まで道は遠く

芹が谷は、上大岡駅から西へ二キロ、上永

谷駅から北に一・五キロの位置にある。地域を北西に向かって流れる芹谷川を中心軸に、両側の丘陵斜面部を含んだ地域である。谷は狭く、周囲の尾根筋まで出ないと眺望は開けない。

区内では、六十年代から上大岡駅と鎌倉街道を中心として、宅地開発が急速に進んでいた。芹が谷は、この時期、下永谷町の一部であったが、日野町とともに、最も宅地開発が進んだ地域である。地元の話では、「芹が谷団地は、昔は高嶺の花だった、しかし交通は不便」とのことだ。

上大岡駅までのバスは汐見台平戸線を通る事になるが、二車線の道路は、朝夕の混雑が激しく、バスの定時運行が難しくなっている。地域内には、宅地開発が進んだ当時から、芹銀商店会があり、日常の買物は芹銀タウンでと言う人も多く、賑わいを見せている。

最寄駅まで出る必要があるのは、通勤通学の場合や上大岡や横浜まで買物に出掛ける場合などである。また、買物の場合には、自家用車等を利用する割合も高くなっている。

##### ② 上大岡〜副都心に新旧住民が住む

大岡川と鎌倉街道が谷に沿って南北に通っている地域である。五十年代に、現在の鎌倉街道が出来てから、七十二年に地下鉄が通り、上大岡は交通の要所となってきた。九十年代に入って、さらに、市の副都心として商業、業務機能が充実することになった。

六十年代以降の宅地開発でできた戸建て住宅地や社宅が多い地域だが、東京都心への接続の良さから、現在でもマンション開発が多

表-1 港南区三十年の変化

項目	時期	港南区	S44を1とすると	横浜市	S44を1とすると
人口	S44.10.1	95,545	1.00	2,143,820	1.00
	H11.10.1	222,610	2.33	3,392,937	1.58
世帯数	S44.10.1	25,928	1.00	610781	1.00
	H10.10.1	82,993	3.20	1351166	2.21
人員/世帯	S44.10.1	3.69	1.00	3.51	1.00
	H10.10.1	2.68	0.73	2.51	0.72

写真-1 上大岡



い。居住年数が三〜四十年ほどの方と、三〜五年という方の層が多くなっているのは、このことを示唆していると言えるだろう。

駅が近く、商業集積もあるので、通勤や買い物には便利だが、駅周辺は平坦な部分が東西に幅がなく坂が多くなっており、道路交通上のネックともなっている。

#### ⑤ 野庭く集合住宅の街

七〇年代に、市住宅供給公社の区画整理により開発が行われた地域である。市営住宅三千戸と市公社分譲住宅三千戸からなる一連の団地群が林立している。センター地区には、銀行、郵便局、スーパー等が配置されている。計画された地域内でコミュニティを形成し、日常生活が完結するようになっていた。

しかしながら、現在では、五十歳代以上の人が多数を占めており、今後、子ども世代が世帯分離して出て行く事を考えると、十年〜十五年ほどで、地域の高齢化が急速に進むと考えられる。

開発当時は、交通事故回避も考慮して計画された歩車分離の配置は、一方で、歩道と車道の間かなりの高低差を生じさせている。

高齢者にとっては、バス停まで階段や坂を昇り降りしなければならぬ。バリアフリーの観点から、今後、何らかの対応が必要と考えられる。

#### ④ 港南台く公園の開発した街

七〇年代に都市基盤整備公団(当時住宅公団)の区画整理事業で出来た地域である。住宅は、戸建て、集合住宅(分譲と賃貸)が適度

に配置されている。JR港南台駅には大型商業施設(倉庫、バーズ等)が集積し、洋光台や本郷台も含めて周辺地域の買物の拠点となっている。開発から、二十五年余りが過ぎ、野庭と同じく、当初入居した層は五十代半ばになってきている。しかし、最寄駅が近くにある、商業集積が十分ある、集合住宅だけでなく戸建て住宅地も含んでいる、環状3号線沿いのロードサイド店の進出等と、野庭とは異なる部分も多く、局所的に高齢化が進むか否か、わからない部分も多い。

今後、地域の高齢化が進むにつれて、商業形態の再編や集合住宅の建替えも含めた動きが出てくることになるだろう。

#### 4 区民の今の生活は?

ここまで、四十年の区の移り変わりをみてきた。では、そこで暮らす人々は、現在、どのような生活を送っているのだろうか。港南区が十一年度を実施した「港南区民の移動に関する調査」から、その様子を垣間見ることが出来る。ここでは、いくつか特徴的な点について述べてみる。

#### ① 通勤通学者は六〇%

通勤通学をしている人の割合は回答者の六〇%で、内訳は、週五日以上が四六%、二〜四日が一〇%。この層は、昼間の大部分の時間は、職場や学校で過ごししていると考えられ、地域で費やす時間は少ないと考えられる。

#### ② 社員の三人に一人は東京へ

いわゆる社員層の通勤先は、横浜市外が四六%、横浜市内が五二%となっている。内訳は、東京が三〇%、神奈川県内が一四%、中区及び西区が三三%、港南区は八%。社員の半分は横浜市外に通勤しており、三人に一人は東京に通勤している。

一方、パート等の通勤先のうち、横浜市内が七九%、市外は一一%。内訳は港南区が三六%、周辺四区(南、磯子、栄、戸塚)の計が一六%、中区が一三%となっている。パート等の八割が市内に勤め、港南区及び周辺区で半分以上となっている。

#### ③ 目的毎に異なる交通手段

通勤通学に利用する交通機関は、電車が四〇%、バスと電車が二七%、バスが六%となっている。普段の買物では、徒歩自転車バイクの利用が多く五〇%。比較的大きな買物の時には自家用車等が多くなっている。

また、バスと電車を利用する人の二三%が、通勤時間は九十分以上となっている。

#### ④ 買物は、駅から遠いと横浜方面へ

区全体では、比較的大きな買物は、横浜、関内へが三五%、上大岡が二六%、港南台が一八%。上大岡駅や港南台駅に近い地域では、買い回り品を買うのに、最寄駅周辺で済ませる割合が多い。しかし、両駅まで遠い地域では、最寄駅よりも横浜、関内まで買物に行く割合が多くなっている。また、これらの地域では、自家用車を利用する人が三人に一人と割合が多くなっている。このことから、港南台や上大岡が近いから、近くで済ませ

写真-2 野庭



写真-3 港南台



う」層と「どうせ、最寄駅まで遠いなら、出かける時は横浜、関内まで」層とがあるのではないかとということが示唆される。

## 5 成熟する郊外の課題は三つ

では、「成熟する横浜市の郊外」は、現在、どんな課題を抱えているのだろうか。

次の十年間の課題と成り得る事柄と、その方向性について、港南区の場合を想定して述べてみたい。

### ① 街の骨格を仕上げる

いわゆる街の骨格となる道路交通や公共施設等の都市基盤は、この数十年の間、着々と整備が進められてきた。しかしながら、まだ、十分でない部分や、細かな修正が必要となる部分は残っている。この部分を実施することが必要である。横浜市では、最寄「駅まで15分」を目標に、道路整備、交差点改良等を実施している。港南区でも、駅まで十五分以上かかる地域としては、芹が谷等一部の地域が存在する。事業上是、現在残されている部分は、実現が困難な場所が多いが、そういった箇所を、少しずつでも、実行していくことが重要である(図-2)。

### ② 社会の変化と既設都市施設の乖離

七〇年代に急激に整備が進んだ諸施設も、高齢化や少子化等の社会情勢の変化により、施設そのものや利用法などについて再考しなければならぬ場合が出てくる。

港南区では、十年後、集合住宅の老朽化と局所的な高齢化が問題となってくると想定されている。七〇年代に大規模開発によって建設された集合住宅は、ほぼ三十年経過している。計画的に修繕されてはいるものの、築三十年以上経つと、現在の生活様式に適合しなくなってくる部分もある。また、子供世代は結婚等を機に住宅から去ることも予想され、そうなると急激に高齢者が多い集合住宅地が形成されていくことになるだろう。住宅地開発の当時、交通事故を避けるために採用された歩車分離の街は、同時に、高齢者にとっては、階段等がいたる所であり、高低差のある厳しい街でもある。七〇年代にその多くが建設された学校が、一部をコミュニティハウスとして活用されたりしている例はあるが、住宅を含めた街全体や地域社会を、どう修正していくか、が課題となるだろう。

### ③ 新しい地域社会の出現

地域社会は、これまで、自分の居住している地域の自治会町内会が中心であった。そして、自治会では、様々な活動が行われ、生活の一部に入り込んでいた。七〇年代から「団地」ができ、LDKなどの住宅の形式とともに新しいライフスタイルが出現して、既存の地縁的な地域社会に加えて、特定の課題を中心に活動する集団「テーマコミュニティ」が出来てきた。しかし、自治会にしろテーマコミュニティにしろ、いずれにしても、ある程度は、会長や代表のいる組織であったし、また、地域に根ざした活動をしてきていた。

さて、港南区に限らないが現在、インターネット等の情報媒体による変化が起ころうとしている。

それは、一つは、既存の地域社会が、コミュニケーションの拡大によって、個々のレベルにまで実質的に交流が図られるということである。

もう一つは、「地域に根ざさない地域社会」とでも言うような新しい形の地域社会が出来てくる可能性があるということである。つまり、これまで届かなかった言葉が届くようになり、語られなかつた言葉が語られるようになるということである。

各々の地域社会が、それらを、どう受け止め、対処していくかが、また、「組織」と「個人」の關係に、どう折り合いを付けていくかが、今後の地域にとつての最大の課題である。同じ地域内で、仕事をし、買物をし、家族と過ごすというような時代は過ぎてしまった。

現在では広域の交通機関が整備され、消費行動や就業構造の広域化、家族形態の多様化が進んでいる。社会におけるネットワークの進化は交流の可能性を幾何級数的に拡大している。

そうした中で、自治体が、行政区ごと、自治体ごとのアイデンティティ「個性」、独自性を追求することに意味を見出し、具体的にどんな役割を果たすべきかについて、まだ回答は出ていない。

△横浜市港南区区政推進課勤務▽

図-2 利用駅までの平均所要時間

