

## ② 都筑区—港北ニュータウンを中心として—

■松岡文和・米満東一郎・續橋宏昭

### 1—港北ニュータウンの特徴

#### ① 地勢的・歴史的特徴

横浜都心から十二km、東京都心から二十五kmに位置し、都筑区の総面積の約半分にあたる十三平方kmを占める。昭和三十年代までは山林と畑で九割を占めていた。

港北ニュータウン（以下「NT」と略す）建設事業は昭和四十年に市の六次事業として計画発表された。その九年後に土地区画整理事業に着手し昭和五十八年に第一次入居が行われ、平成八年に土地区画整理事業が完了。

#### ② 都市基盤の特徴

道路は約一km四方ごとに都市計画道路、地区の東西端にはそれぞれ東名高速道路及び第三京浜国道が通る。鉄道は平成五年に市営地下鉄が開通したほか、日吉から中山間を結ぶ市営地下鉄4号線も計画されている。

さらに「街づくり協議」等に基づく良好な上物誘導、公園・緑道、歩車分離による歩行者ネットワークの形成、駅等にエレベーターを設置する等、良好な基盤施設を目指した計画をしている。

#### ③ 現況

### 2—成熟途上のニュータウンの現状と課題

平成十二年三月末現在の人口は約十万五千人、平均年齢は三十二・五歳（横浜市は三十九・九歳）と推定される。建物のビルトアップ率は約六五%まで進み、今後十年程度でビルトアップ面積は落ち着くと予測される。

住宅は戸数割合でみると専用住宅と共同住宅の割合が概ね六・四となる。また四十六社四学園の研究所・事務所等が進出している。

### 1—急激な人口流出

平成六年十一月に都筑区が誕生して以来、都筑区では毎年平均一万七千人の人口流入がある一方で、一万人の流出がある。NT以外の都筑区の人口増減が少ないため、この数値はNT内のそれと換言できる。人口十万五千人のNTにおいて住民の一割以上が居住歴一年未満ということになる。このことは都筑区が実施した「区民意識調査」において住民の平成七年以降に転入してきた割合がNTでは半数に達することと一致している（図-1）。

住民が地域活動に関心を持つのは居住開始五年を過ぎてからといわれており、住民の地域との関わりはこれからが期待のもてる時期とも言える。

一方で、住民の前住所は平成十年度の区民意識調査（図-2）では六割近くが市内であったが、平成十一年三月に実施の転入者意識調査では、七割が西日本をはじめとする市外が占め、変化が見られている（図-3）。

これはこの地域の賃貸マンションを社宅としていた企業が多くあることや新幹線によるアクセスが良いことなどが影響していると推測される。実際、町中で関西弁を耳にすることが多く、一瞬「ここはどこかの街だろう」と周囲を見渡してしまうことも多い。

### ② 市民参加のまちづくり

NTの特徴の一つとして「市民参加のまちづくり」という言葉をあげることができる。

この言葉はNTの開発理念の一つであり、NT開発にともない地権者自らがまちづくりについて勉強し、議論を重ねてきた時からこの地域の連綿とした伝統でもある。地権者は区画整理により地下数十m下に故郷が埋まってしまったという想いを抱えながらも「幾星霜、時を重ねれば第二の故郷となる。そのためにも良い街にしていこう。だれもが新住民だ。」と唱える意志と優しさこそ現在の活発な市民活動の礎になっているのではないだろうか。

図-2 以前の住所地 (平成10年度区民意識調査)

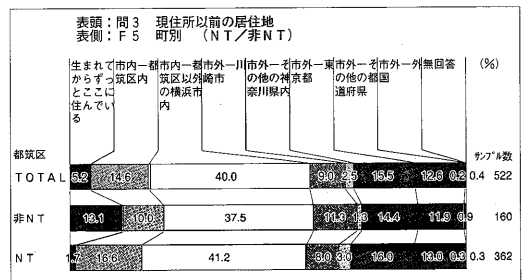
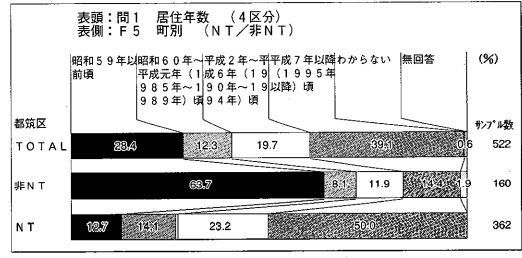


図-1 住民の居住歴 (平成10年度都筑区区民意識調査)



- 1—港北ニュータウンの特徴
- 2—成熟途上のニュータウンの現状と課題
- 3—港北ニュータウンの将来像

### ③「ベビーカーと呼びよせ老人」

この地域で目に付くのはベビーカーの多さである。事実、〇―九歳の人口構成比率は横浜一高い。これは転入者の三割が転入動機として「子育てにより環境だから」と答えたように歩車分離の交通体系や公園が多いことがその理由となる。さらに、市内、都内へも通勤が便利で、比較的手頃な値段のマンションが多く供給されていることも、三十代を中心とした住宅の一次取得者等の転入を促進している。しかしこの結果、幼稚園や保育園の不足を招いており、その対応は急務である。

一方、一見目立たないが、いわゆる呼びよせ老人に関する問題も生じている。平成十年度都筑区実施の転入高齢者とその家族の生活に関する調査では調査対象の高齢者のうち約七割が広い定義での「呼びよせ老人」であることが判明した。NTの街づくり協議に基づき戸建の敷地規模が大きいたが親を呼び寄せやすい住宅環境につながっていると考えられる。今後この特徴を的確に捉え、行政、住民や保健医療機関等が連携し、対応していくことが重要である。

### ④「徒歩圏は二百メートル」

NT計画では駅を中心に商業施設や公益施設が展開される徒歩圏六百mの駅前センターが四カ所、これらを補完する徒歩圏四百mの近隣センターが六カ所整備・計画されている。しかし特に近隣センターについては衰退又は整備がおぼつかない状況に陥っている。近隣センターが当初の計画どおりの成果を上げていない最大の理由は住民が車に過度に依

存していることである。住民へのヒアリング調査では徒歩圏は二百mと多くが答え、「二百m以上は歩かない」と言う住民さえいた。道路網が整備され、さらに丘陵地帯で坂が連続するこの地域では、車は他の移動手段に比べ圧倒的に優位であり、車は好むと好まざるに関わらず生活の一部となっている。図4に示すように自家用車を使用する頻度も四割以上が週に三〜四日以上であり、さらに男性だけを見ると「主に週末に一日〜二日」の層を加えれば七割が車のヘビィユーザーである。

そしてこのことが、いくつかがの問題につながっている。NTタウンセンター地区内では大規模商業施設等に車で来街することにより、土日を中心に慢性的な渋滞や違法駐車車の発生を招いている。また、この地域は図5のとおりバス交通に対する不満が高い。これはNT開発以前のバス体系が未だに主体でNTの人口増に見合ったバス路線の開設や便数が不十分なのが理由である。そしてその原因の一つは住民の自家用車への過度の依存であり、バス問題の解決には自家用車利用の現状を見直さなければならない。

さらに依存の傾向は駐車場の設備が不十分な小規模小売店舗の不振を招き、逆に大規模小売店舗や駐車場を備えるチェーン店へ客が流れるという動きを加速している。

### ⑤「地域コミュニティ、テーマコミュニティ、ネットコミュニティ」

自治会町内会（以下「町内会」と略）を中心とした地域コミュニティ、まちづくりやコンサートの開催などのテーマコミュニティの

活動はそれぞれ活発に行われている。居住歴が短い区民が多いためNT地域内の町内会の加入率は七割強と全市平均を下回っているが、新規の大規模マンションでは続々と町内会が結成され、地域の基礎的な住民組織としての役割を強化させている。一方で、図6のとおり、町内会に積極的に加入する層が四分の一である一方、消極的加入者が六割を越えている。今後町内会活動をより活性化させるために転入者に対し積極的な勧誘を行うとともに、転入者が地域にとけ込むための事業展開が必要である。

一方、テーマコミュニティでは住民により企画運営されているコンサートや薪能の上演、公園や河川の愛護活動など、従来であれば行政に委ねられていた事業を住民の力により実施している。そして、地域や社会情勢の変化に合わせて、その活動も変化している。例示すると公園や保存緑地の保全活動を行っている港北ニュータウン緑の会から緑の管理を担う職能集団のNPO発足の準備が進んでいることや、住民自らがプロの劇団を招聘し子どもに劇をみせる活動から始まり、様々な文化活動グループの集合体へと成長した港北ニュータウンイベント倶楽部が発展的に解消し、まちづくりをテーマにした都筑クラブへ変化を遂げるなど、活動の幅が広がると同時に発展・深化していく傾向が読みとれる。

このように住民が地域の公的な役割に対して積極的に関与していることについては下記のような理由を挙げることが出来る。

㊦ NT開発の理念である「市民参加のまちづくり」の精神が生きている。

図-3 以前の住所地 (平成12年度都筑区転入者アンケート調査)

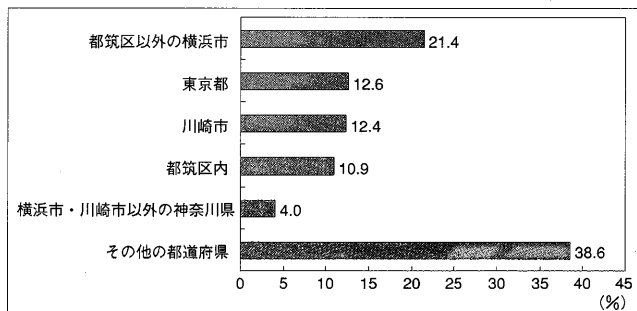
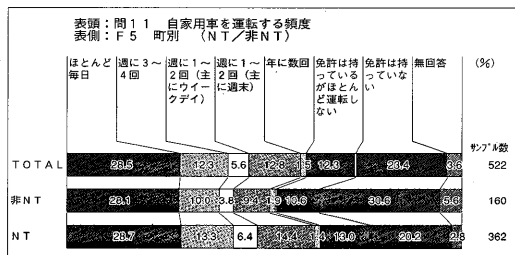


図-4 自家用車を運転する頻度 (平成10年度区民意識調査)





れる「お隣さん同士の対話」を読むだけで懸案事項を把握できるし、気軽に質問することもできる。集会への参加のようなコミュニティに属することから生じる負担が少なく、加入への心理的な障壁が低いため、今後の町内会等の活動に大いに寄与する可能性を秘めている。実際に、ある町内会では役員連絡調整の手段としてEメールが活用されるなど、その兆しは生まれている。

このように、ネットコミュニティは従来の地域コミュニティ、テーマコミュニティに置換されるのではなく、それらと重なりを持ちながら相互補完的に機能していくことが期待される。

### ③ 多様化する交通体系

高齢化社会や環境面を考慮すると現在の過度に自家用車に依存した交通体系が続くとは言い切れない。逆にパークアンドライド方式をはじめとする多元的な交通手段の導入による効率的かつ住民にも環境にもやさしい交通体系の実現が求められる。一例を挙げると、バス事業の需給調整の撤廃により、小型バスで団地と駅・ショッピングセンター間を運行するサービスが生まれればバス需要の掘り起こしだけでなく、高齢者等の生活弱者の移動手段の確保と質の向上にもつながる。

一方で、インターネットやBSデジタル放送の普及による通信販売の増加が、買い物で発生する交通需要の低減につながるなど、将来の交通を考えると交通体系だけでなく、社会全体の変化を読むことが重要である。さらに地域に目を向けてみると衰

退している近隣商店街振興や交通弱者への配慮など、地域社会全体からの視点で新しい交通体系を考えていくことが必要である。

### ④ 住民のエネルギーの変化

現在区では市民参加型の公園管理を視野に入れた「里山講座」というボランティア育成講座を行っている。参加者の多くが五十代もしくは六十代の定年退職前後の年代となっているが、この中高年男性の増加傾向は区や地域で実施する他の講座でも見られる。これは定年を機に男性が地域に回帰しようとする傾向を如実に表しているものである。これらの定年退職者が七十もしくは七十五歳まで地域で活動できる環境づくりを行い、既存の女性の活動と結びつけば地域の活力が増すことは間違いない。さらには仕事が忙しいなどの理由で地域との関わり合いが少ない三十代、四十代の男性が地域との関わりを持つことが出来ればなおさらである。

すでに活動している人も変化していくであろう。NTの第一期に入居しはじめた人達が五十代、六十代にさしかかり、文化をテーマに活動していた人達が福祉分野で活動をはじめするなどライフサイクルの中で活動するテーマが変化している。この変化し続けることが地域の活力の源となり続ける。その力を十二分に活かすためには行政は担当の業務分野からの視点のみで住民に接するのではなく、多角的な視点を持ちながらの業務遂行がより求められるであろう。

### ⑤ 地域・ビジネスの起業、住民による地域管

### 理システムの創出と行政の役割の変化

少子化による労働力不足が今後予測されているが、SOHOやワークシェアリングをはじめとする新しい働き方の促進、さらに定年退職したサラリーマンのまだまだ元気な活力や経験を活かすなどにより潜在的な労働力が活用できる素地は豊富にある。そしてその潜在能力が地域・ビジネスの事業展開やNPOの活動展開など、地域の中で地域のために働くことにつながれば、直接的にも間接的にも地域の活力を高めることにつながる。前述した団地と駅間の輸送事業を住民が行うことも出来るのではないだろうか。

技術革新と行政改革・規制緩和、社会意識の変化など、変化の波が高まれば高まるほど今までにない地域における事業や地域管理の手法が生まれるはずである。現に公園や道路の清掃などの管理を住民や企業がボランティアで行うアダプトシステムが全国的に行われ始めているなど、公的セクターにおける行政以外の役割がますます増してくる。そのためには住民が地域に目を向け、さらに住民も行政も「公行政」ではなく、「公+住民+行政」と理解することが重要である。その中で最大公約数の行政サービスと最小公倍数の住民によるサービスの融合が行われ、地域のニーズを地域で満たしていくシステムづくりが、真に成熟した社会といえるであろう。そしてその理想をいち早く達成するのは常に変化しながら成長していく能力を備えている港北ニュータウンという郊外社会ではないだろうか。

△松岡 都筑区政推進課/米満 同上/續  
橋 都市計画局港北ニュータウン課

図-7 地域情報の望ましい入手方法平成12年度転入者アンケート

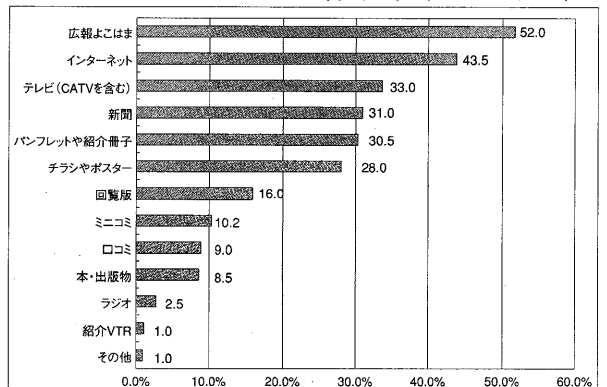
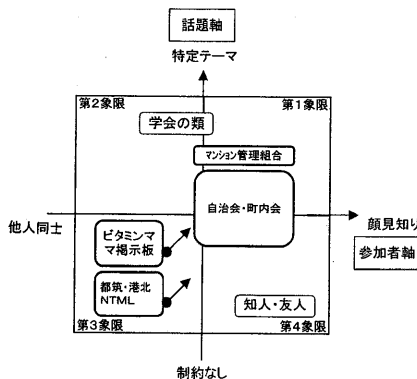


図-8 ネットコミュニティの類型



(注1)「メールリングリスト」グループ用のメールアドレスを作成するとともに、グループに所属するメンバーのメールアドレスを登録しておくことで、グループ用アドレス宛に送られたメールが登録された全員に配信される仕組み

(注2)「横浜都筑・港北ニュータウンメールリスト」入会用ページ  
<http://mhnews.com/ml/japan/suzuki/>  
<http://www.ntml.com/homepage/>  
<http://www.ritanmama.com/index.html>

(注3)「オフ会」ネットコミュニティ参加者が実際に顔合わせをする「オフライン」の会合