

ズームレンズで見る横浜の都市力・地域力

横浜市は人口規模で、全国市町村平均の約55倍、面積規模で2・26倍であり、基礎自治体としては最大規模の都市である。したがって、都市経営のあり方や都市づくりの方向性を紡ぎ出していくためには、東京や隣接する自治体との関係も含めた「首都圏の中の横浜」を考えるマクロな視点から、自治会・町内会、小中学校区といった「横浜の中の地域やまち」をみるミクロな視点まで、市民の生活課題や局面に心じて政策フレームの射程を柔軟に変えながら考えていく必要がある。

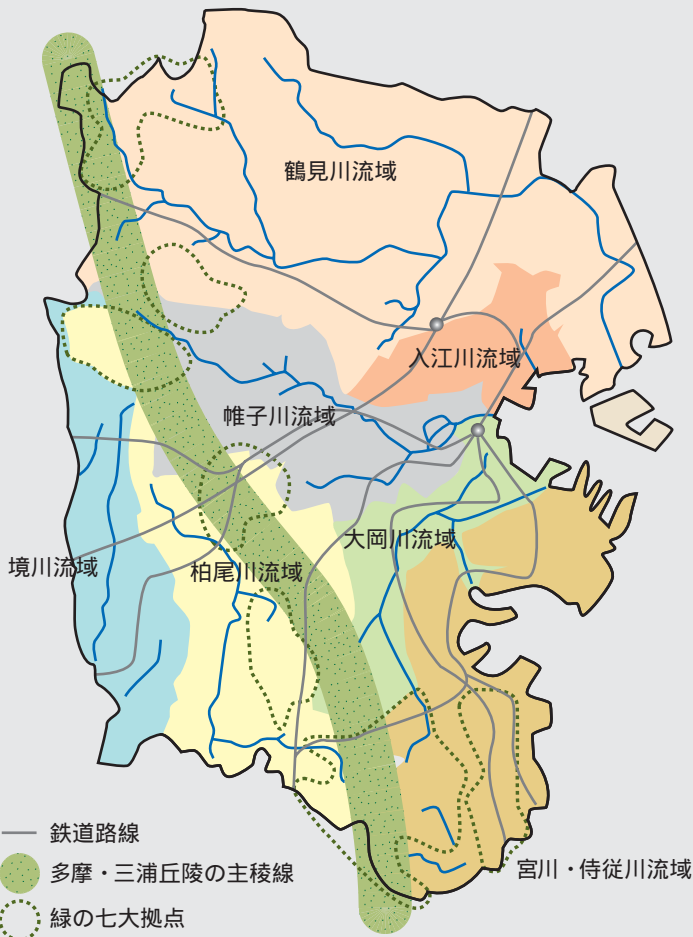
ここでは、横浜の基本的な都市構造を地理・地形的な要素や歴史的な発展過程など空間軸や時間軸にしたがって把握したうえで、非「成長・拡大」の時代における横浜の地域力、都市力を都市圏域(地域ブロック)、駅圏、市街地といった様々なレベルのエリアにおいてズームレンズのようにフォーカスを変えながら見てみよう。

流域丘陵と鉄道沿線によって 形づくられた横浜の都市構造

横浜の都市構造を考える際にまず考えなければならぬのが、その地形の複雑さだ。横浜市は多摩・三浦丘陵の中央部に位置し、その主稜線が市の中央部よりやや西側をほぼ南北に縦断している。この主稜線は分水嶺となり、主にここを源流として、東京湾には鶴見

川、入江川、滝の川、大岡川、宮川、侍従川が流れ、相模湾側には境川とその支流が流れる。そして臨海部には、下末吉台地が、かつての海岸線の名残を留める崖線として屏風のように広がっている。

低い丘陵の連なりと短い幾筋もの河川、そして海に向かって反り返るような崖線が緩な大地のハーモニーこそが横浜の原風景なのだ。

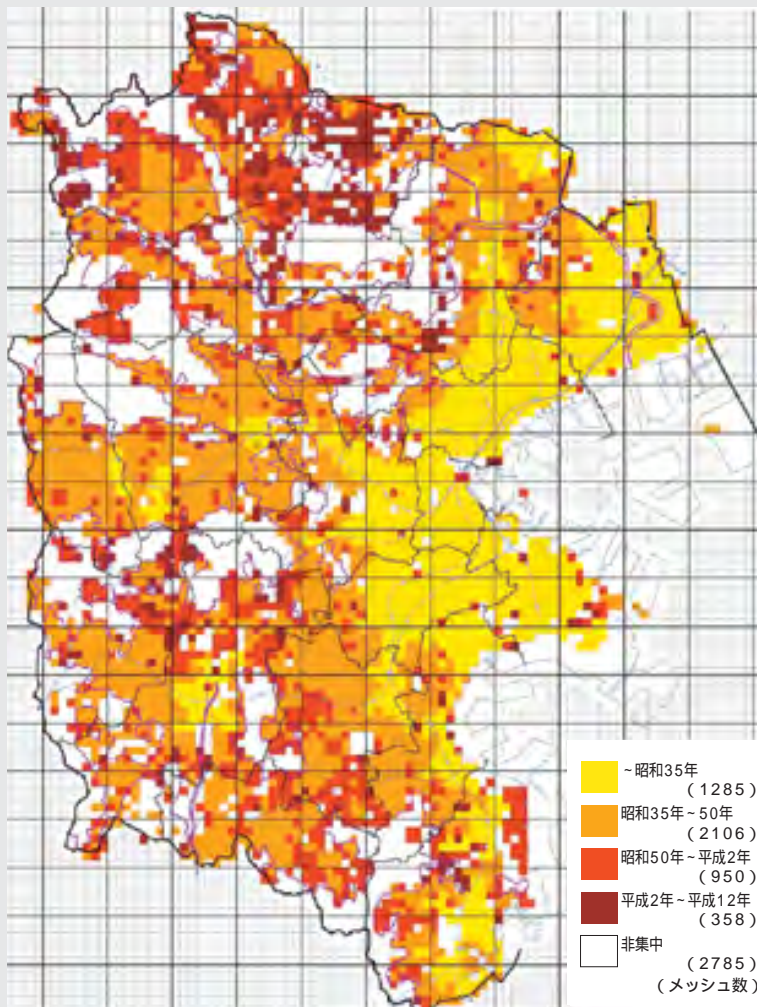


世界的にみて人々が集まり、産業が興り、大都市が形成されるのは、大河がたちづくる肥沃でフラットな土地だ。大阪や名古屋を始め、日本列島の多くの大都市もまた、このセオリーどおりに成立している。横浜のように起伏に富んだ複雑な地形の場所にこれだけ多くの人々が集まり、しかも途切れなく市街地が形成された大都市は珍しい。

しかし、市内を流れる河川の流域ごとに土地利用を見ると、極めて均質な構造をしていることがわかる。すなわち上・源流を構成する里山や田園エリア、中・下流部の住宅・商業ゾーン、そして臨海河口部に広がる港湾・工業ゾーンといった土地利用が流域ごとに展開され、それぞれ相似形をなしているのである。そして個々のコンパクトな「流域」が、クラスター状に重なり合

市街地形成時期

人口密度(G)が40人/ha以上となった時期を示す。
昭和35年～50年の15年間に拡大した面積が最も多い。



うことで市域全体が形成されているのが横浜の都市構造の特徴だ。それぞれの流域内の市街地を源流から河口までこれまで結びつけてきたのが、臨海都心部から市域の外延部に向かって放射状に伸びる鉄道網だ。鉄道路線は地域の丘陵と丘陵の間に挟まれた奥行きのある谷間に沿って河川と並行して伸びているケースが多い。したがって横浜の場合、市民の生活圏も河川の流域と鉄道沿線の重なりによって形成される傾向があった。

に結びつける交通網も古くから発達している。しかし、市域内のそれぞれの流域(特に上中流に位置する内陸丘陵部)を結びつける道路・鉄道網の整備はこれまで遅れていた。たとえば濃尾平野の要に位置する名古屋市のように、戦後復興期に100m道路を基軸として市街地を縦横無尽にネットワークするという発想は、横浜の場合、計画として発想することはできても、起伏に富んだ地形が障壁となり、現実の事業として展開することは極めて困難な作業だったのである。流域間(中でも上中流間)の市民の移動を支える道路網として、環状2号線や4号線が本

格的に機能し始めるのは21世紀にはいつからである。複数のコンパクトな流域と鉄道の沿線によって形成される土地利用と市民生活のまとまり。これが横浜の都市構造の特徴なのだ。

開港期から1990年代前半までの市街地形成の歴史

横浜の市街地形成は、横浜開港に始まり、1990年代前半までに、ほぼ終了する。それは、横浜市の市街化区域の都市的な土地利用比率が1997年の時点にすでに90%に達していることを見ても明らかである。人口密度が1haあたり40人以上になった時期を指標に市街地拡大の経過を見ると、おおむね1960年の時点で市街地が形成されていたエリア、1960年～1975年に急速に拡大したエリア、その後市街化が進んだエリアの3つに区分できる。ここでは、開港から1990年代前半までの市街地形成の歴史を大きく3期に分けて振り返ってみよう。

① 臨海都心部およびその周辺エリアの形成期(開港期～1950年代)

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る。この時期、最初に形成された市街地は、関内地区が吉田新田埋め立て地に形成されたことに象徴されるように、河川の河口域のデルタ地帯や内湾の浅瀬を埋め立てたところである。これらの市街地は、大正期までに同じように湾岸を埋め立てて造成された港湾施設や工業地帯、すなわち就労の場と一体のものとして形成されており、職住近接の場合によっては遊・学の機能を備えた原初的な「港町」であった。開港期に形成されたこのオリジナルな港町からさらに市街地が広がるのが、「関東大震災」以後である。この時期の市街化は、臨海河口部に形成されつつ

あつた工業地帯を貫通する鶴見川や帷子川、大岡川の運河の部分をさかのぼるように西へ広がるとともに、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現・京浜急行電鉄などの鉄道である。しかし、なに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）の存在であつた。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、臨海部の下末吉台地の崖線や運河沿いに位置する住宅地が網の目のように結ばれていった。

市電を動線にして崖線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。

② 第1郊外の形成期

（1960年代から1970年代前半まで）

新橋・横浜間に鉄道が開通したのが、1872年（明治5年）。以来、鉄道網が横浜の市街地形成に対して果たしてきた役割は大きい。こうした鉄道網が横浜市街地形成の本当の意味で大動脈となるのは、昭和30年代後半からだ。特に昭和40年代は、西口のショッピングセンターの建設や周辺の再開発にあわせて横浜駅のターミナル機能が飛躍的に高まった時期である。この時期は、東海道線や相鉄線など横浜駅を結節点

として外延部に向かつて放射線状に延びる鉄道沿線に沿って、内陸丘陵部へと市街地がスプロール的に広がっていく。内陸丘陵部の土地利用の大半が農地山林だった時代であるから、1964年の市民生活白書が描いたように、急増する人口と虫食いな市街地開発に対して、上下水道や生活道路、保育園・幼稚園、学校などの基本的な生活インフラの整備が追いつかず、市政に対する郊外部住民の要望が噴出した時代であつたといえる。

こうした鉄道沿線の市街地開発は、1969年の都市計画法の新たな制度によって市街化調整区域と市街化区域の線引きが行われたり、宅地開発指導要綱等が施行され人口急増の抑制と乱開発防止策として開発行為や建築行為のコントロールが行われることによって鎮静化する。

③ 第2郊外「第四山の手」形成期

（1970年代中頃～1990年代前半）

この時期の市街地形成の特徴は、残された多摩・三浦丘陵の農地山林において田園都市線や根岸線、市営地下鉄3号線、相鉄いずみ野線など鉄道路線の新規整備延長と住宅開発が一体的に



進んだことである。

第1郊外の形成期との大きな違いは、住宅の造成開発が区画整理などの手法を活用することで計画的に、そして丘陵の地形そのものの改変をとまなうほど大規模に展開されたことだ。

田園都市沿線や港北ニュータウン、洋光台・港南台、緑園都市、京急釜利谷・能見台などがこの時期に形成された代表的な市街地で、第1部のエピソード6で紹介した「第四山の手」の住民の生活文化を具現化する「ニュータウン」として掲げられた街と重なる。

美しい街並みや緑豊かな自然環境といった住環境における「うるおい・アメニティ」の要素と、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「生活利便性」の要素とが両立するまちづくりの促進が図られているのが特徴だ。

ただ、いつせいに造成整備され、同時期に同世代の住民が入居したために地域内での世代循環がうまく機能しなかった場合には、地域全体がそのまま急速に高齢化してしまうことが、現在危惧されている市街地でもある。