

# 4つの都市圏域で見る横浜

360万人の人口を抱える巨大都市・

横浜は、空間軸でみれば流域や沿線といった単位でそれぞれ独立する地域ブロックの、時間軸でみれば形成の時期もなりたちも異なる多彩な市街地からなる「合衆体」だ。したがって市民の生活実感からすれば、横浜という都市全体で社会資源の状況などを把握評価し、他の大都市と比較して、生活環境が充実しているなどと言われても実はあまりびんとこない。「自分の住んでいる地域はどうなのよ」と思わず問いたくなってしまうのだ。しかも、「まだら模様の人口減少社会」の到来によって市内の各地域間の人口動態や構造、産業集積、生活環境などに大きな差異が生まれている。

横浜の都市力や暮らしやすさについて、説明をしようとするのなら、都市ブロックやそれぞれの市街地ごとに実態を分析・把握し、評価する必要があるといえよう。

ここでは、まず横浜の都市構造(空間軸)の特徴により、市域を4つの都市ブロック(圏域)に分類したうえで、それぞれの実態について概説してみよう。

## ① 北部圏域(人口:98万7890人/2004年)

住宅地としてのブランド維持と新たな産業ゾーンの形成

市内最大の河川「鶴見川」の流域。JR横浜線と東急東横線、田園都市と市営地下鉄4号線の沿線によって形成されるエリア。東急田園都市沿線などを通じて川崎北部と一体的な生活圏を形成している。

2000年(平成12年)から2004年(平成16年)までの人口増減をみると6.7%の増加。他の圏域と比較して最も人口増加率が高い。年少人口の比率が15.6%(2004年)と高く、高齢者人口の比率が12.5%(2004年)と低いのも特徴。子育て層を中心に人口増が続いているのは、

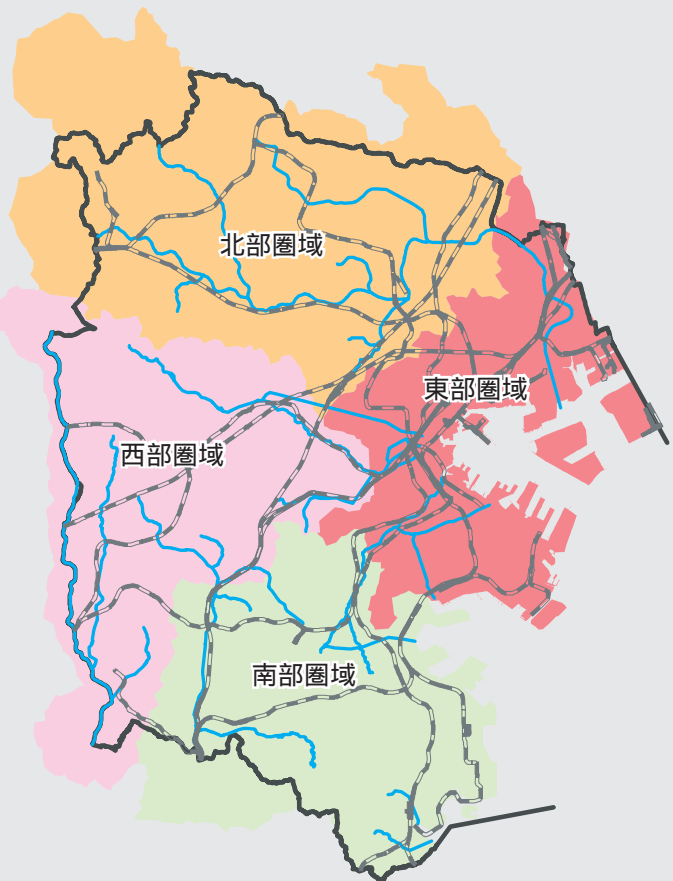
① 東京に地理的に近いため、人口の都心回帰現象の影響を受けやすい  
② 田園都市線沿線や港北ニュータウンなどのブランド力の高い住宅地を抱えている

③ 第2郊外形成期の区画整理がまだに一部のエリアで継続中である

④ JR横浜線沿線などの大規模工場跡地でスポット的に新たな市街地開発が起きている

などの原因が考えられる。この圏域の商業地・繁華街の状況を

4つの都市圏域の範囲



見ると、年間商品販売額で市営地下鉄のセンター北駅・センター南駅周辺が530億4616万円(平成14年度)でトップになっている。平成9年度の調査では、この地区は統計データも存在していなかったことから考えても、この10年たらずの間で港北ニュータウン地区で急速に商業集積が進んでいることがうかがえる。

対照的に横浜線の中山(平成14年度249億3479万円・平成9年度から17.3%減少)、鴨居(平成14年度11億1263万円・平成9年度から16.5%減少)や東横線の綱島(平成14年度269億4655万円・平成9年度から6.5%減少)、日吉(平成14

年度215億8114万円・平成9年度から2.4%減少)、さらに田園都市線の青葉台(平成14年度346億2691万円・平成9年度から29.2%減少)、あざみ野(平成14年度177億6240万円・平成9年度から12.1%減少)駅周辺では、平成9年度に比べて販売額を減少させている。

北部圏域のコアとなるのが、鶴見川中流域の低湿地帯に位置する新都心・新横浜だ。東海道新幹線の停車駅という広域的な交通ターミナル機能に加えて、2000年(平成12年)に環状2号線が全面開通したことで、道路交通の面でも北部圏域に限らず市域の郊外部と都心部の交通結節点としての拠点性

が高まった。

さらに着目すべきは、新横浜1丁目から3丁目にかけて約80haに半導体設計など300を超えるIT関連企業が立地していることだ。この新横浜駅周辺に集積するIT関連産業に加え、鶴見川の上流域の港北ニュータウンや新羽地区などには、外資系企業や電気機械関連の企業が集積している。さらに圏域内に東京工業大学や武蔵工業大学など理工系の大学もあり、圏域内の異業種交流や産学連携を進めることで「鶴見川流域ITクラスター」とも呼ぶべき新たな産業ゾーンを形成することが可能なエリアだ。

② 東部圏域(人口:87万5,911人/2004年)

海と港の横浜らしさを発信する臨海都市部の再生

臨海都市部およびその周辺エリア。昭和30年代までに市電を中心に市街地が形成された環状2号線より内側のエリアとほぼ重なる。

① 横浜港を中心に南北に広がる京浜臨海部と磯子・根岸の工業地帯

② みなとみらい21地区や横浜駅周辺、関内・関外地区などの業務系・商業ゾーン

③ 帷子川、鶴見川、大岡川、中村川、掘割川、入江川・滝の川などの運河沿いの埋め立て地に広がる密集市街地

④ 旧海岸線である下末吉台地の崖線状に

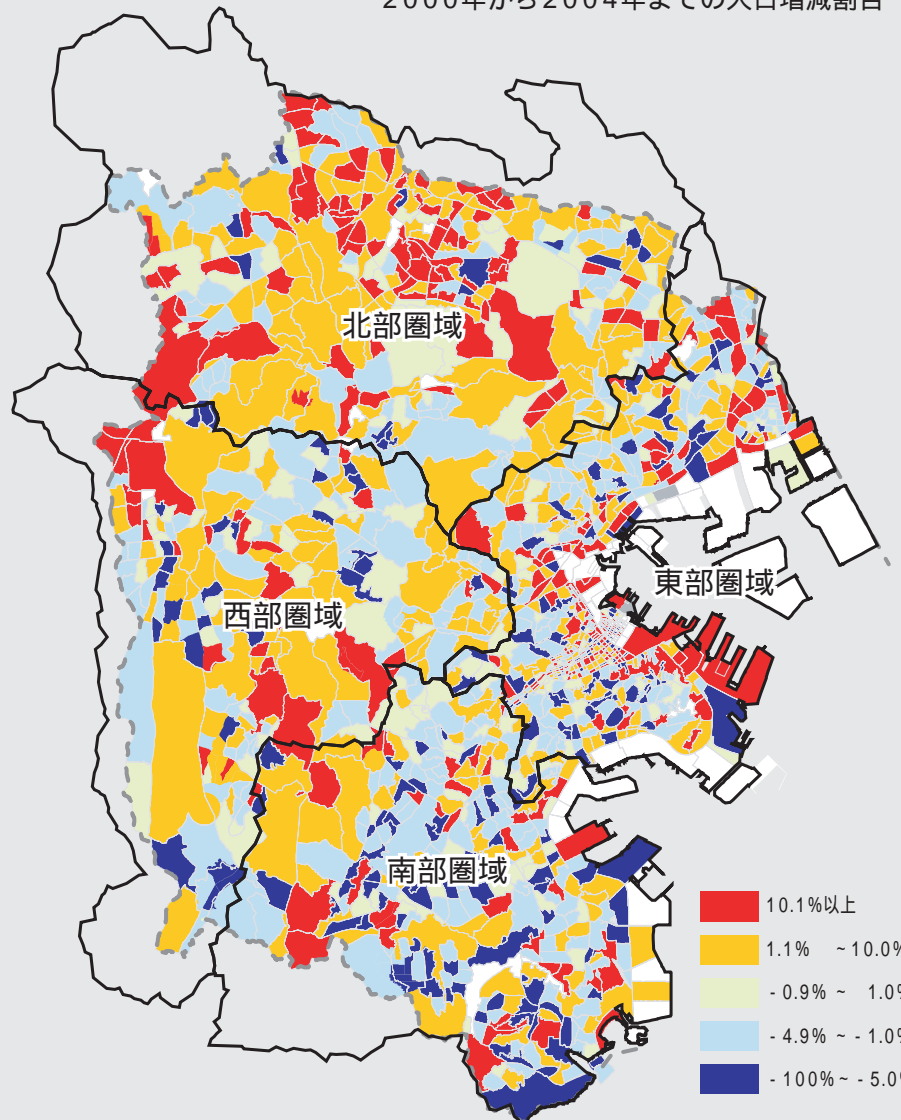
形成された住宅地

の4つのゾーンから形成されている。

市電は廃止されたが、路線はそのままバス路線に引きつがれており、地下鉄や私鉄も含め、圏域内の個々の市街地を結ぶ公共交通網が密度濃く張り巡らされているのが特徴だ。

2000年(平成12年)から2004年(平成16年)までの人口増減をみると4・5%の増加。都心回帰現象によって人口が増加している半面、他の圏域に比べて年少人口割合が11・7%(2004年)と最も低く、老年人口割合が17・5%(2004年)と最も高い。圏域全体の少子高齢化が急速に進んでいるのが特徴だ。

2000年から2004年までの人口増減割合



圏域の繁華街・商業地では、横浜駅周辺が年間の商品販売額5269億30069万円(平成14年度)と他の繁華街と比べて桁違いの売り上げ額を誇っている。ただし、平成9年と比較すると売上額は13・8%減少している。伊勢佐木町(平成14年度販売額333億9119万円・平成9年度から30・0%減少)や元町(平成14年度26億908万円・平成9年度から23・7%減少)、MYCAL本牧(平成14年度154億

1819万円・平成9年度から29・9%減少)も軒並み減少しており、みなとみらい地区(平成14年度605億6907万円・平成9年度から282・1%増加)が急速に商業集積を高めているのと、対照的な結果になっている。また、近年の傾向として、関内地区のオフィスや商業施設がシルバーマンションやホテルなどに変わりつつあり、これらも従来まで東部圏域が果たしてきた横浜オリジナルの都心機能のあり方が変化しつつあることがわかる。

みなとみらい線の開通を起爆剤にし

て、みなとみらい21地区から山下埠頭までの臨海都市部を一体的に活性化していくこと、その際に「文化芸術創造都市」といった新しい都心再生のコンセプトを、開港以来の歴史文化資源をいかす形で、どのように展開できるかが、この圏域全体の活性化を考えるうえで重要な課題となってきた。

さらに臨海部の工業地帯では、企業や工場の流出が依然として続いている。造船や鉄鋼、石油精製などの重厚長大

型の産業が中国との関係で見直されてきている中で、蓄積された「ものづくりの技術」に付加価値をつけていくことや、サイエンスフロントティア構想などによってハイオ産業など新たな産業を育成していくこともこの圏域の都市づくりを考えるうえで急務であるといえる。

③ 西部圏域(合計:83万2,600人(2000年))

人口減少を逆手にとる「地産地消」と「スローライフ」の展開

帷子川流域と柏尾川低地を走る相鉄本線とみず野線、市営地下鉄1号線(戸塚駅-湘南台駅間)の沿線によって形成されるエリア。相鉄線や市営地下鉄のネットワークによって、大和、海老名、厚木、藤沢などの県央・県西地区との関連性が深い。

2000年(平成12年)から2004年(平成16年)まで人口は1.9%増。ほぼ横ばい状態だ。年少人口比率が13.9%(2004年)と比較的高い反面、老年人口割合も17.1%(2004年)と高く、高齢化が進んでいることがわかる。

この圏域の将来の人口動向を考える

① 相鉄本線の沿線は、第1郊外形成期にスプロール的に開発された市街地が多く、駅周辺を含め新規の住宅開発の余地がほとんどないこと

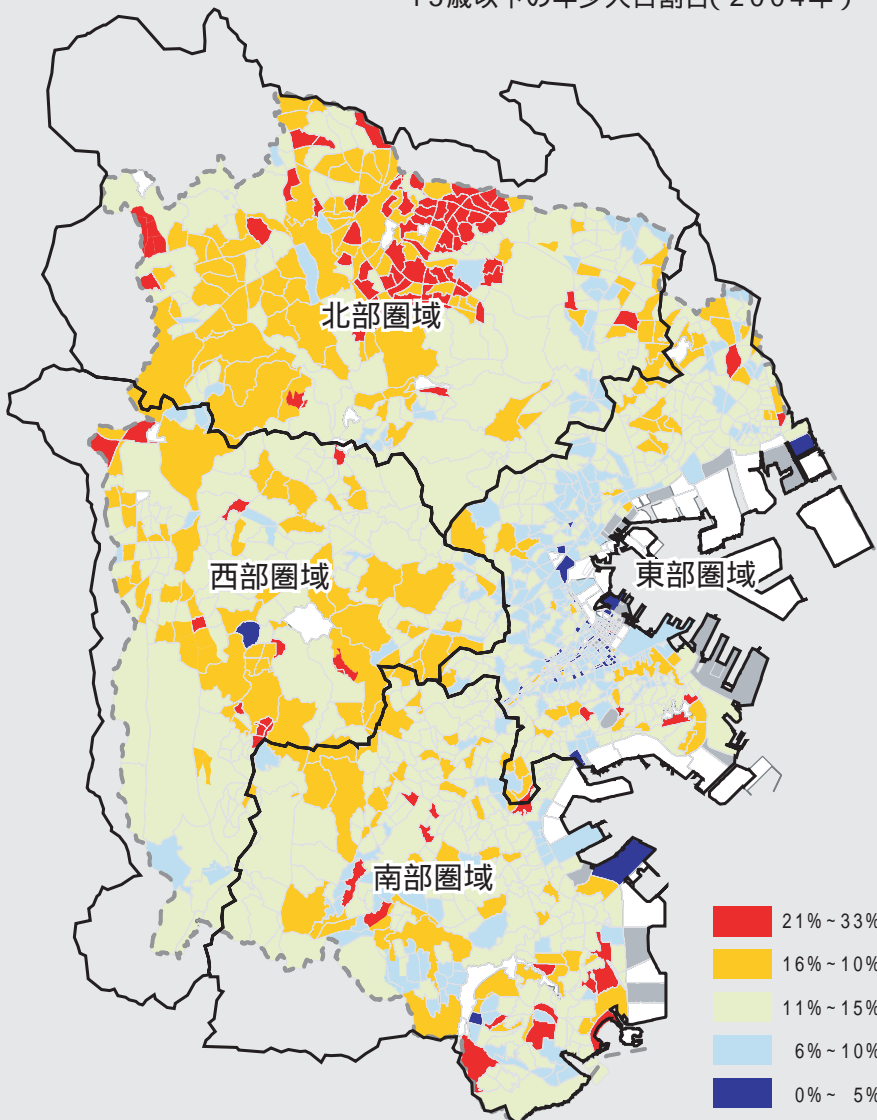
② 急速な人口減少と高齢化が進む駅か

らバス利用圏にある中高層の住宅団地を多く抱えていること  
 などから、近い将来、圏域全体の人口が減少に転じ、高齢化がさらに進展することも類推される。

圏域の繁華街・商業地をみると、相鉄線沿線では二俣川駅周辺が年間販売額が337億8701万円(平成14年度)とトップだが、平成9年度と比べると販売額が4.2%減少している。ちなみに和田町駅周辺では26.66%、西谷駅周辺で17.31%、三ツ境駅で20.18%の減少率を示している(いずれも平成9年度と平成14年度の販売額比)。それに比べて、JRの東戸塚駅周辺の販売額は、501億8333万円(平成14年度)で平成9年度と比較して121.5%の増加率を示している。これから、環状2号線の開通により、それまでは相鉄線沿線の駅前商店街で買い物していた顧客層が、道路でも鉄道でも利便性が高く、商業集積が進む東戸塚駅周辺へと流出していることも推測される。

この西部圏域の社会資源の特徴として、市域では珍しいフラットな市街化調整区域内に優良な農地を抱えてい

15歳以下の年少人口割合(2004年)



ること、また高齢者や障害者の社会福祉施設が数多く存在していることがあげられる。さらに、直売所の経営や引き売りなどを通じて消費者と積極的にかかわろうとする農家や、開かれた施設経営を旗印にして、周辺の住宅地と積極的に交流を進める意欲を持つ社会福祉法人やNPO法人も多い。これらの社会資源と主体を核にして、地産地消「や、スローライフ」というコンセプトのもとに圏域全体のプロモーションを展開すれば、人口減少社会ならではの

の新しい都市像を、全国に向けて、この西部圏域から発信できるだけの可能性をもっているエリアであるともいえる。  
 こうした観点から、「みずみ田園都市構想」や米軍からの返還の方針が合意された「上瀬谷通信施設」や「深谷通信所」の跡地利用など、この圏域の将来の目玉となる都市づくりのプロジェクが、今後どのようなビジョンや手法によって展開されるのかは着目されたい。

海・川・森の自然環境に恵まれた  
環境行動都市の具現化

横浜最大の丘陵緑地帯である「円海山緑地」の周辺に形成された市街地を中心  
に、東は磯子から金沢までの海岸線によ  
つて、西は戸塚から大船までの東海道線  
によって縁取られたエリア。圏域内には  
主要な鉄道網として京急線(上大岡〜金  
沢八景・六浦間)とJR根岸線(磯子〜  
大船間)が走る。中世の鎌倉文化圏であ  
り、現在でも京急線やJR線などの鉄道  
網や鎌倉街道や国道16号線などの道路網  
を通じて横須賀や逗子・葉山・鎌倉など  
三浦半島・湘南圏とのつながりは深い。

2000年(平成12年)から2004  
年(平成16年)までの人口増減をみると  
1.3%増、西部圏域と同じように、ほ  
ぼ横ばい状態になっている。また年少人  
口の割合は13.1%、老年人口割合は  
17.1%で、少子高齢化も進んでいる。

南部圏域の人口動態の特徴は、第2郊  
外として1970年代〜80年代にかけて  
開発された洋光台や港南台などの大規模  
団地、京急釜利谷地区、上郷・庄戸地区  
などの戸建ての丘陵住宅地において少子  
高齢化と人口減少が進んでいるのに対し  
て、大船駅や上大岡駅周辺ではマンシヨ  
ン開発によって人口が急増するなど、横  
浜の「まだら模様の人口減少社会」を象  
徴するエリアとなっていることだ。行政  
区の単位で人口動態や人口構造を眺めて  
みても問題の本質が最も見えにくい圏域

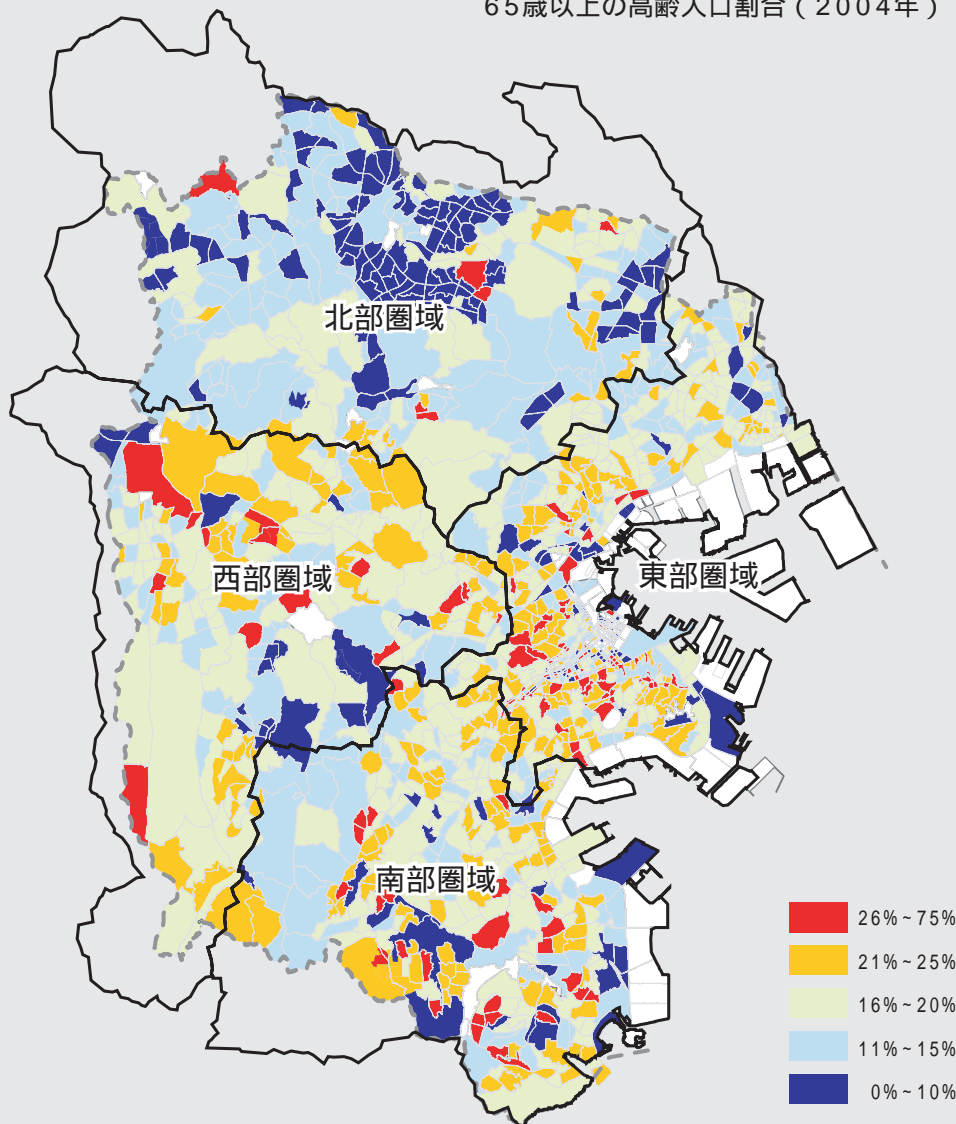
であるとも言える。

圏域の繁華街・商業地を見ると、駅周  
辺の再開発が進む上大岡駅周辺が744  
億9559万円(2002年)と販売額  
でトップになっている。特に、戸塚駅や  
大船駅、港南台駅、金沢文庫駅などの主  
要駅周辺の繁華街が、1997年(平成  
9年)と比較して販売額を軒並み20%前  
後と減少させているのに対して、9.  
8%の増加をしていることは目を引く。

また、磯子(浜周辺)  
の年間販売額が152  
億4903万円と19  
97年と比較して27  
4.78%の増加になっ  
ている。売り場面積で  
は493.91%の増加  
だ。これは、従来まで  
は工場や事業所だった  
場所がロードサイド型  
の大規模小売店に転換  
したことによるものだ。  
こうした工場や社宅の  
シヨッピングセンターや  
マンシヨンへの転換は、  
今後この圏域の臨海産  
業ゾーンで進んでいくこ  
とも考えられる。

南部圏域の社会資源の  
特徴は、丘陵や河川、崖  
線と渚(干潟や自然海岸)  
といった横浜の原風景が  
東部圏域などと比べると、  
一定程度自然のまま  
維持保全されていること  
である。そしてこのよう

65歳以上の高齢人口割合(2004年)



な大都市圏としては恵まれた自然環境と  
一体となる形で大規模公園、動物園、水  
族館、博物館、研修・野外活動センター  
など多彩な学習・レクリエーション施設  
や、関東学院大学や明治学院大学、横浜  
市立大学などの大学研究機関が立地して  
いることだ。市域のみならず首都圏レベ  
ルで見ても有数の教育・文化・レクリエ  
ーション資産を抱えているエリアなので  
ある。さらに、森・川・海的环境保全を

テーマにして市民活動団体も盛んに活動  
している。南部圏域に点在する教育・文  
化・レクリエーション資産をネットワー  
クし、市民が主体となり、大都市ならで  
はの自然環境の維持・保全・創造のため  
の新しい手法や事業モデルをこの圏域で  
展開すれば、横浜市が掲げる「環境行動  
都市」を具現化するモデルエリアとなる  
可能性を秘めているといえる。