

第2節 人びとの生活のあるまち／沿線における拠点

まちの個性化

私たちのまちを私たちの手でつくっていく
その時まちは個性ある表情を持ちはじめ

個性あるまちづくりのために

第1節でものべたように、経済・社会の大きな変動のなかで、都心、郊外、臨海部などの横浜のなかのさまざまなまちが、それぞれ独自の動きを始めている。

まちは、人びとの生活の舞台である。人びとの活動は、働き、学び、遊び、いこうことであり、まちはこうした活動を支えていく。しかし、それぞれのまちは、社会・経済の動向、交通ネットワークなどによって、そのまちが人びとに用意する活動の舞台が異なっている。

臨海工業地帯の鶴見・根岸、内陸の白山ハイテクパークのある鴨居などの「産業のまち」。区内、横浜、新横浜などの「業務のまち」。第1節で述べた寺家町、柴町などの「農業・漁業のまち」。フェリス大学などのある石川町、神奈川大学のある白楽などの「学生のまち」。こうした人びとの「活動」が、そのまち固有の表情をつくり出している。

また、まちは固有の「自然」や「歴史・文化」

を有している。それぞれのまちは、人びとが長い年月の中で永々として、きづきあげてきた郷土の歴史や文化があるし、人びとが生まれ、育ち、そして生活している小川や緑など、身近な自然がある。

このように、「生活」「歴史・文化」「自然」が一体となって、個性あるまちをつくっている。そして、その個性あるまちが、人びとの日常生活に変化と選択の楽しみを与えてくれる。

最近のまちづくりでは、区画整理や再開発事業によって、おうおうに単調で整然としたまちなみが形成されるなど、画一的なものになりがちである。また、建物や店舗においても個性のない施設づくりが行われ、どこにでもあるまちなみをつくり出している。

しかし、前述したようにまちは、それぞれの人びとの生活や固有の歴史・文化、自然を有しており、こうしたまちの個性を配慮したまちづくりが求められている。

住民の手によるまちづくり

まちづくりは、市民、行政、企業が一体となって進めていくものであるが、特に市民にとってまちは生活の場であり、そうした意味でそこに住む人びとが、みずからの手で住みよいまちをつくっていくかなければならない。「街づくり協定」や「建築協定」「地区計画」などは、そうした住民によるまちづくりを進めていく制度だ。「街づくり協定」は、調和あるまちづくりを行うために住民が結ぶ任意の協定であり、伊勢佐木町、綱島などのまちで結ばれている。また「建築協定」は、地区の特性に応じたまちづくりを推進するために住民全員の合意により建築基準法に基づいて締結する協定である。昭和62年度末で、緑区美しが丘地区など221件が認可されている。こうしたハードなまちづくりとあわせ、人びとの心のなかに、みずからのまちをきれいにしたいという想いが芽ばえることが大切である。「ヨコハマさわやか運動」は、そうした人びとの想いを育てていくことであろう。

「住民の」「住民による」「住民のための」まちづくりが、今、求められている。

横浜のまちとして

第2節では、日常生活において鉄道が、どのような役割をはたしているかについて調べた。その結果、鉄道沿線を軸に人びとの生活が営まれており、人びとの意識も沿線によって異なっていることが分かった。つまり、人びとの衣、食、住、遊などの生活文化の活動範囲である「生

Town

(注) 商店街の型はA、買回品、専門品街
B、買回中心街
C、最寄品、買回品混合街
D、最寄品中心街

商業統計調査結果報告(神奈川県)

■各沿線のまち

	乗降客 (1日・千人)	繁華街の状況					備考
		小売 売上高 (億円)	飲食店 売上高 (億円)	商店街 の型	売場面積 500㎡以上 の店の数	大規模小売 店の状況 (3,000㎡以上)	
東海道・ 横須賀線	保土ヶ谷	50	-	-	-	-	保土ヶ谷宿の歴史を持つまち
	大船(東口)	150	98	7	C	1	大型店を主体にした商業集積のあるまち
横浜線	鶴居	55	104	8	C	1	産業を主体に商業もあるまち
	大口	27	131	8	D	2	古くからの商店街のまち
東横線	綱島	99	288	23	B	4	交通とともに商業集積の進むまち
	白楽	42	94	7	D	3	神奈川大学と古くからの六角橋商店街のまち
田園都市線	青葉台	71	249	23	D	6	バス網とともに商業集積の進むまち
	長津田	144	97	6	D	1	古くからの宿場町であり、今は乗り換えと商業のまち
京浜急行線	井土ヶ谷	28	150	8	C	1	商業もある住宅のまち
	杉田	28	95	8	D	3	臨海工業地帯を支える産業と商業のまち
相鉄線	天王町	19	155	15	C	3	商業集積と再開発の進むまち
	三ツ境	60	168	6	C	3	区役所と商業のあるまち
京浜東北線	東神奈川	40	-	-	-	1	乗り換えと市民の台所(市場)のあるまち
根岸線	洋光台	49	119	8	D	3	子供科学館と、中小規模店からなる商業のまち
	本郷台	35	-	-	-	0	区役所のあるまち
市営 地下鉄線	関内	51	598	59	A	7	行政・業務と商業のまち
	上永谷	30	116	15	C	1	大規模店を核とした商業と住宅のまち

■個性のあるまち

ネーミング	特色	まち
働くまち	産業、業務 農・漁業	横浜、関内、桜木町、鶴見、 杉田、根岸、戸塚、鶴居、 (東戸塚)(みなとみらい21)
買いもの のまち	商業	元町、上大岡、たまプラーザ、 港南台、井土ヶ谷、弘明寺
学ぶまち	大学	石川町、白楽、日吉 金沢八景
楽しむまち	文化、娯楽	中華街、野毛、横浜駅、 伊勢佐木町
憩うまち	自然	金沢八景(海の公園)、 大倉山(梅林)
思うまち	史跡	関内、生麦、戸塚、保土ヶ谷、 神奈川、市が尾、小机、 金沢文庫

「活文化圏」は、鉄道沿線ごとの各種要因によって影響されている。しかし、人びとの行動は鉄道だけに依存しているのではない。車社会の進展により、車が日常生活のなかで重要な役割をはたすようになってきている。たとえば、

郊外型商業拠点の港南台やたまプラーザは大きな駐車場を有し、車による利用も多い。また、十日市場付近の環状4号線沿いや、港南区の鎌倉街道沿いには、車利用者を対象とした商店の集積も始まっている。

市民生活に大きな影響をおよぼす鉄道や道路の整備にあたっては、単にまちとまちを結びつけるのではなく、人びとの多様なニーズに対応できるようにまちを結びつけることが必要であり、そのことが、横浜全体が多機能多選択なまちになることにつながる。

交通ネットワークの整備は、人びとの活動範囲(「生活文化圏」)を拡大し、人びとに豊かな市民生活を約束するであろう。

WILSON, JOHN
1850-1851
1852-1853
1854-1855