

◎横浜の暮らしやすさを高めるために—施策研究会からの提案

① 利便性とうるおいが両立する街を目指して

■利便性・うるおいグループ

提案の基本的考え方

横浜市民意識調査によると、横浜市民の居住環境に対する満足度は高い。市民の3人に2人が現在の居住環境に満足し、8割以上が横浜市内に定住したいと考えている。

この満足度は、どこから来るのだろうか？ 既存の、いわゆる都市ランキンクなどでは、必ずしも横浜のランクは高くない。もともと、その評価の尺度には随分と偏りがあり、必ずしも適切でないものが数多く見受けられる。果たして、横浜は暮らしやすい都市なのだろうか？

今回、施策研究会で与えられたテーマは、都市の暮らしやすさを、適切に評価できる指標を検討することであり、この指標の検討を通して、横浜の暮らしやすさを高める施策を

模索することであった。

そこで、暮らしやすさの指標を検討し、施策を提案するにあたり、私たちのグループは、利便性とうるおいの両立する街・横浜の実現を目標に、生活資源へのアプローチ（移動）の「容易さ」と市内の資源分布の「多彩さ」を尺度として、「通勤・通学」や「買い物」、「余暇・生涯学習」、「障害者、子連れ・児童、高齢者などの移動」など、市民の生活行動の各分野で、横浜の「暮らしやすさ」について検討してきた。

こうした検討を通して、市民の生活実感やニーズに照らしあわせて、利便性とうるおいの両立という観点から横浜のまちづくり・都市づくりの方向性を考えると、横浜の「暮ら

しやすさ」には、以下の3つの条件が前提となること導き出された。

① 多彩で魅力的な社会資源が数多くあり選択性が高いこと

横浜市に住むことの魅力の一つは、市民が自分の生活ニーズに応じて、緑地や河川などの豊かな自然環境や公園などのオープンスペース、様々な商業施設や都市的アミューズメント施設など選択可能な多彩な社会資源が市域に数多く、揃っていることが挙げられる。

こうした横浜ならではの都市環境を活かす形で、市民の暮らしやすさを高めていくことが求められている。ただ、社会の成熟化に伴い、これまでのように資源となる公共施設を増やしていく方向ではなく、民間施設の誘致活性化や、既存の公共施設の魅力化、機能

提案の基本的考え方

ライフステージ、ライフスタイルに応じた居住環境の実現

1 | 住み替えの必要性
2 | 横浜市内におけるまちづくりと居住環境の特徴

3 | ライフステージやライフスタイルに応じた居住環境のイメージ
4 | 多世代共存型の居住環境づくりに向けて住み替えと住宅資産の流動化の促進

快適で選択可能な移動手段の確保と交通需要マネジメント

1 | 暮らしやすさと移動の利便性
2 | 放射環状型の高速度道路・幹線道路によるネットワークの形成・行きたいところへ快適に行ける切り札

3 | 公共交通に求められること
4 | 車も公共交通も交通需要マネジメントの取り組み

5 | 移動に制約のある人の暮らしやすさの向上に向けて

既存の市民利用施設の活用とネットワーク
余暇・学習施設を中心に
1 | 最初に

2 | 既存ストックの有効活用・当初の設置目的に縛られない多様性と柔軟性を持った機能への転換

3 | 利用者の広域化や移動手段の変化に対する柔軟な対応

4 | 地域の支え合いの仕組みをサポートする施設運営

まとめ暮らしづくりから都市づくり・まちづくりを考える

①利便性とうるおいが両立する街を目指して
②安全・安心のまちづくり

拡充を図ることで、資源の多彩さや選択性を確保していくことが望ましいと考える。

② 社会資源へのアクセスが容易であり、そこへの移動が安全で快適であること

単純な社会資源の「量」や「数」よりも、そこへのアクセスの良さが市民の暮らしやすさに影響を与える場合も多い。たとえば、全市的な観点から一人当たりの病院のベッド数、公園の面積を説かれるよりも、まず自分が必要としている病院や利用したい公園がどこに在るか知ることができ、自宅や職場からそこまで、短時間で、安全かつ快適に到達できるかの方が市民の暮らしやすさにとっては重要であろう。その意味で、「駅まで15分」という交通施策の既存指標は、通勤・通学だけでなく市民の生活実感に沿っていると言える。情報へのアクセスを高めたり、移動の利便性や快適性を確保することは市民の暮らしやすさを左右する重要な条件である。

③ 住民のライフステージ、ライフスタイル又は地域の特性に応じた多様な「暮らしやすさ」が得られること

当たりまえの事だが、「暮らしやすさ」とは最終的には個人の主観に根ざしたものであり、万人に共通する絶対的な暮らしやすい環境というものはない。また個人も、ライフステージの変化などに応じて、暮らしやすさの感覚は変わってくる。その意味でも、子育て層や高齢者層、自家用車を移動手段とする者とそうでないものといったライフステージ、ライフスタイルの違いや、都心・郊外といった居住環境の特性に応じて、市民の生活ニーズをセグメント化し、それぞれのニーズモデルに応じて、きめ細かく暮らしやすさを考えていく必要がある。

以下では、この横浜の暮らしやすさを高めるための3つの前提条件を踏まえたいうえで、「居住環境」、「道路・交通（移動手段）」、「市民利用施設・余暇・学習施設を中心に」という観点から横浜の暮らしやすさを高めるための具体的な施策のあり方を提案する。

ライフステージ、ライフスタイルに応じた居住環境の実現

1 住み替えの必要性

横浜を暮らしやすい都市にすると言いつても、郊外部と都心部では利便施設の配置や道路等の基盤の整備状況も大きく異なる上に、通勤・通学、買い物、余暇どれをとっても市民が求める便利さや快適さは個人のライフステージやライフスタイルによって異なるものである。本来、市内どの場所に居住して

いても利便性やうるおいを感じることが理想であり、可能な限り全てを満足させるための住環境整備を進めていく「住み続けられる街づくり」も必要であるが、その一方で、そのライフステージやライフスタイルに応じて、最も利便性やうるおいを享受できる場所を自ら選択し、住み替えをしていくことも暮らしやすさを実現するための一つの手段と考えられる。

2 横浜市におけるまちづくりと居住環境の特徴

① 郊外部における特徴

横浜市において、暮らしやすさとまちづくりとの明確な関わりは、高度成長期の郊外部の開発に始まる。宅地開発指導要綱や開発許可制度に基づき、道路、公園などの都市基盤施設や小学校の用地を確保する一方、大規模な開発の場合には地区の中心に商店街あるいは大型店を配置し、公団・公社などではさらに集会所を設置するなど、官民共同で、徒歩で日常の生活が間に合うように計画的に必要なものを配置してきた。また市街化調整区域によって代表される市民が身近に触れ合える自然も多く残されてきた。

しかし、それから30～40年経過し、そのころとは人々との生活様式が変わってしまった。女性の社会参加や車の保有率の上昇により、日常生活の範囲が開発団地のミクロコスモスの範囲を超えるようになり、例えば買い物では、人々は週末に車を利用して、大規模店でまとめ買いをするようになってきたのである。

さらに、開発がなされた時期に一斉に同世代の世帯が居住したため、住み替えが進まないことで、年月が経つにつれ団地全体の少子高齢化や人口減少が進む地域が現れ始めている。そのような地域では、団地の近隣センターや周辺の商店街はさびれ、計画的に配置してきた街区公園にも、遊ぶ子どもの姿がほとんど見られないという現象も起こっている。また豊かな自然環境を提供してきた農地山林に

においても、地権者が高齢化することにより、その環境を維持することが大きな課題になりつつある。

② 都心周辺部（既成市街地）における状況

一方、都心周辺部は、バス・鉄道などの公共交通や商店街が早くから発達してきたことにより、通勤・通学や買物物の利便性が高い。全体的に、都市基盤が不足しているものの、かつては、公園などなくても子ども達は、路地や通りで遊ぶことができたし、個人宅の縁側や商店の店先、銭湯などが住民のコミュニケーションの場であり、密接な地域コミュニティが存在していた。

現在でも、戸建て住宅とマンションの混在により、多様な世代が混在して居住しているが、多くの地域では親密な関係のコミュニティが失われつつあり、地域での世代間の交流は少なく、急増する一人暮らしの高齢者がどのように生活していくかが大きな課題となりつつある。

また、郊外部と同様に、マイカー利用中心のライフスタイルの浸透により、通りは、子どもの遊び場ではなくなり、また駅前商店街や近隣商店街もかつての賑わいを失い、空き店舗が目立つところさえある。

さらに密集市街地固有の課題として、日照の問題や自然やオープンスペースの少なさと、狭隘道路などの防災面での課題もある。

3 ライフステージやライフスタイルに 応じた居住環境のイメージ

このような特徴と課題を有する横浜市においては、個人がどのように居住環境を選択すればよいのであるか。ここでは仮説として、3つのライフステージを設定して、その一般的なライフスタイルと生活ニーズに適する居住環境をイメージしてみたい。

ライフステージ① 20代〜30代前半

独身又は夫婦共働きが多く、通勤は時間の短さ、買い物は営業時間が長く1箇所でもそろそろコンビニ的店舗、余暇は都心部周辺のアミューズメント施設等を求めている。この世代は、都心・都心周辺部の交通便利性が高いところで、住居の面積や日当たりよりも駅からの距離を優先した都市型共同住宅が適している。

ライフステージ② 30代半ば〜50代

子育てが中心となり、通勤は車内の快適性、買い物は車で行ける大規模なスーパーマーケット、余暇は子供と遊べる公園やアウトドア施設等を求めている。子供のためには、緑豊かな自然も必要である。この世代は、郊外の余暇施設や自然、ショッピングセンターに近いところで、普段のレクリエーションや買い物の利便性が優先され、1戸建て住宅やファミリー向けマンションが適している。

ライフステージ③ 60代〜

身体的に不安が出るころであり、買い物は歩いていける近所の商店街やスーパーマーケット、余暇は生涯学習や仲間との団欒ができる施設を求めている。またかかりつけのクリ

ニックや医院が近所にあることも重要である。平坦地で、移動の容易さや各種施設の充実性を優先し、バリアフリー対応された住宅が適している。

以上は、あくまでも市民生活行動調査の結果等を参考にした仮説的なニーズモデルであるが、住民層のライフステージやライフスタイルの変化に伴ない、現在の横浜市の居住環境は、郊外部、都心周辺部ともに、現に居住している住民層のニーズとの間にミスマッチを起こしつつあることがうかがえる。すなわち現在の郊外部の住民層は、そろそろ60代にさしかかりつつあり、その2世は20代から30代前半になりつつある。双方共に、かつて住みやすかった郊外の住宅地が住みづらくなりつつある。逆に都心周辺部の賃貸住宅に住む30代半ば〜50代の子育て中のファミリー層は、郊外の新築1戸建てを手に入れたくても、バブル期に比べて地価は下がっているものの、同時に収入も減少しているため購入が困難になっている。また、バブル期にマンションを購入した層は、いまだに多額のローンを抱えているケースが多く、買い替え・住み替えに踏み切れないのが現状である。

4 多世代共存型の居住環境づくりに向けて 住み替えと住宅資産の流動化の促進

こうした各世代間の居住ニーズと環境のミスマッチ状況を改善するためには、住み替え（社会移動の活発化）を前提とした住宅資産の流動化と資産価値の社会的再評価が、重要

表一1 大都市における持家率（%）（平成10年住宅・土地統計調査より）

札幌	仙台	千葉	都区部	川崎	横浜	名古屋	京都	大阪	神戸	広島	北九州	福岡
47.06	44.74	53.97	39.94	40.57	54.03	43.51	51.15	38.03	52.8	47.54	51.33	36.4

なフアクターとなってくるだろう。

表1に示すように、横浜市は他都市と比べて持家率が高くなっており、このことは定住志向が高く、住み替えが進みにくいことを意味していると言えるだろう。しかし近年、高齢世帯が都心部や、また郊外部でも利便性の高い駅周辺にあるマンションを購入するケースが増えているという実態があり、少しづつではあるが住み替えに対する意識の高まりも感じられる。

そこで、まずは受け皿として、それぞれのライフステージに適した住宅の供給を増やして行くことが必要である。都心・都心周辺部での低廉な家賃のマンション、郊外部でのファミリー向け戸建て賃貸住宅、駅周辺部におけるバリアフリー対応の高齢者向け住宅等がそれにあたるだろう。

しかし、供給を増やすといっても、特に、郊外部において無秩序に住宅の新規開発を進めることは、緑地の減少や横浜郊外の重要な資産である良好な住環境を損ない、かえって既存の住宅群のスラム化を招きかねない。さらに言えば、都心回帰現象のなかで、「うるおい」よりも「利便性」を求める30代〜40代の子育てファミリー層が、交通不便な「郊外の一戸建て」に対して、必ずしもかつてのような魅力を感じるとは限らないだろう。そうである以上、横浜の郊外部を「高齢者だけの子どものない街」にしないためには、既存

1 暮らしやすさと移動の利便性

快適で選択可能な移動手段の確保と交通需要マネジメント

人の「移動のしやすさ」は、「利便性」という面からは、あらゆる行動を横軸で貫く最

の一戸建て群の資産価値の維持継承と資産の流動化を両立させることで、若年層を呼び戻し、多世代共存・ソーシャル・ミックス型の居住環境づくりを進める必要がある。そのためには、①横浜郊外に住むことよって得られる緑豊かな自然環境やオープンスペースなど子育て環境の良さをファミリー層に積極的にアピールする②建築協定や地区計画などによってもたらされる良好な街並みとのバランスを取りつつ、必要に応じて改築・建て替えを促進することで、戸建ての一部が、質の高い賃貸住宅やコーポラティブハウスとしてリニューアールされ、供給されるシステムを形成することなどがポイントとなるのではないだろうか。

また、次節で具体的に提案するように、バス等の公共交通網の整備によって郊外部全体の利便性をたかめることも重要である。さらにこれは、郊外に限らず、住み替え政策全体に言えることであるが、住民の居住環境の変化に対する不安を払拭し、近隣相互の異世代間交流を促進するための地域コミュニティの形成を積極的に援助することで、横浜の居住環境全体に安全・安心という付加価値を付けていくことも必要である。(注1)そして何よりも、土地や住宅の価値が変わりつつある今だからこそ、「居住」に対する個人の思いきった発想の転換に期待したいところである。

2 放射環状型の高速道路・幹線道路によるネットワークの形成

「行きたいところへ快適に行ける切り札」

も重要な要素である。働き方や学び方については生き方のスタイルが多様化したとしても、まったく「家」から出ないということも起こり得ない。

そうである以上、どこに「住まうか」ということと同じぐらいのように「移動できる」という視点で、都市資源のあり方を見つめ直すことは、横浜の暮らしやすさを考えるうえで重要な要素であるといえる。

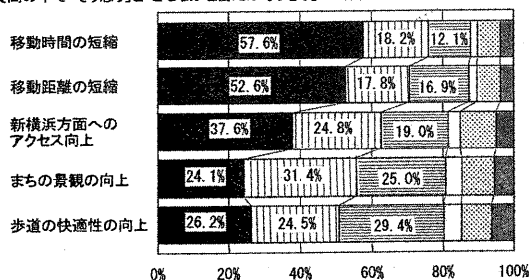
「移動」の利便性が高いというのは、「いつでも(思ったときに)」「簡単に(楽に、気楽に)」「早く(思った通りの時間で)」「より安く」目的地に到着できることということになる。それを支えるのが、鉄道やバスなどの公共交通網、さらに自家用車での自由な移動を保障する道路網の整備である。

現在、車による快適性を損なっている第一の原因が渋滞にある。すぐそこなのに時間がかかる。「歩いていく方がよっぽど近いよ！」都会にありがちな会話を、これほど楽しくないことはない。渋滞と言っても多数の理由が存在するが、横浜の場合、環状道路網の未整備が渋滞の大きな要因になっていることは間違いない。横浜は丘陵部の合間をぬる鉄道網とともに市街地形成をしてきた都市であり、地形的な制約によって、市域を横と横につなぐ環状道路網が未成熟であり、横浜の移動の快適さを考えるうえでボトルネックとな

表-3 環状2号線に対する意識が高い項目

【環状2号線に対する意識が高い項目】

※質問の中で「そう思う」と「どちらかと言えばそう思う」の合計が高い上位5項目

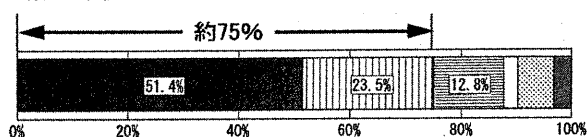


■ そう思う ▨ どちらかと言えばそう思う ▩ どちらとも言えない
 □ どちらかと言えばそう思わない ▤ そう思わない ■ 無回答

表-2 環状2号線に対する総合評価

【環状2号線に対する総合評価】

・総合的に評価して、生活の利便性・安全性・快適性が向上した



(注1) これについては、「安全・安心のまちづくり」の章で詳しく述べる。

っていた。そのため「ゆめはま2010プラン」では、「2010—よこはまの明日を拓くリーディングプラン11」の一つとして「快速・安・信ネットワークプラン」が位置付けられており、放射環状型の高速道路・幹線道路の整備がうたわれている。中でも都心集中型の道路網から地域間連携が促進でき、通過交通との分離を行える環状網の整備は、緊急の課題といえよう。特にそのための切り札として期待されているのが環状2号線等や高速環状線である。

環状2号線については、平成13年3月30日に全面開通したが、その後、整備効果を確認するため、開通後の交通量調査や住民アンケートを行っている。それによれば、走行時間の短縮については、東名横浜町田IC〜新横浜駅で全線開通前に約56分かかっていたものが約32分と24分も短縮している。また、環状2号線の通過8区の住民アンケート調査では、総合的に評価して生活の利便性・安全性・快適性が向上したという回答が75%を占めていた。まだまだ都心と郊外、郊外と郊外を結ぶ放射環状型の道路ネットワークが完成したわけではないが、環状2号線の全面開通によって市域全体の移動の快適性が向上したことはゆるぎない事実である。

3 公共交通に求めらるるより

こうした環状型の道路基盤の整備と共に、市民の移動の利便性や快適性を考える際に忘れてはならないのが、自家用車を主たる移動手段としない、バスや電車など公共交通機関

によって通勤、通学、買い物、余暇活動などを行う市民の存在である。

新しい道路が開通すれば、当然、移動の利便性が高まるから、自家用車を利用できる人が公共交通ではなく自家用車を選択するというのは当然である。すべての人が自家用車での移動がいつでも可能だということであれば（この際、環境という側面は棚上げするとして）、公共交通の必要性は無くなるかも知れないが、実際にはそのようなことは起こりえない。

特に、鉄道駅までの徒歩圏でない地域の居住者にとっては、バス便の確保は重要な課題である。仮に、横浜において、ドイツや日本国内のいくつかの都市で運行しているLRT（路面電車）の敷設の可能性が検討されたとしても、それはあくまで都心部でのことであって、郊外部にあつては、バスが、将来に渡って市民の重要な移動手段であることは変わらないだろう。

ところが、現在、そのバス交通のあり方が、利用率という点で一つの岐路に立っている。例えば市営バスには、利用者から多くの要望が寄せられる。快適性を損なう乗務員の態度への苦情や停留所等での利用者マナーなどについての意見もあるが、バスが「移動」の手段である以上、「もつとたくさん（便数）」「時間に正確に」「夜遅くまで」「自分の住まいの近くから」という、ごく基本的なサービスについての要望が最も多い（表1-4）。

しかしながら、通勤においてさえ、バスの利用率が低下していることからすると、こうした要望にこたえていくのは現在では困難な状

況になっている。その結果として、利用者が望むような利便性を提供できなければ、それがまたバス離れを呼び、自家用車を増やし、違法駐車の原因となり、バスの定時性が損なわれ、という悪循環を引き起こすこともなりかねない。こうしたことは、平日朝夕の通勤通学の時間帯でも起こっているとはいえず、平日の日中や土日においてはもつと顕著である。このように、バスなどの公共交通の利用率の低下は、廻り回って、車移動のできない人々の生活の質を落としてしまうことに繋がりがかねないのである。

4 車も公共交通も交通需要マネージメントの取り組み

以上のようなことから考えても、様々な人々の多様な生活のスタイルにこたえるためには、車か公共交通かの二者択一ではなく、どちらにも「選択可能である状態が望ましい。環境という視点からも、渋滞を引き起こすような車の乗り方をさせない工夫として公共交通の選択を促進する必要がある。そのためには、実際には車を主たる交通手段としている人々の選択肢に、いかに公共交通を加えてもらい、バスや電車に乗ってもらうのかということを考えていく必要がある。

例えば、週末の横浜駅周辺やみなとみらい地区は、駐車場待ちの渋滞もひどいのに、なぜ車で人が押し寄せるのだろうか。家族での移動を考えると、多少の入庫待ち時間があっても、安くて楽な方法を選択するという行動となるのは頷ける。たとえ公共交通を利用し

表1-4 利用者の声（市長への手紙十市政提案箱の延べ合計件数）

		12年度	11年度
1	路線要望（新設、変更、延長など）	31	61
2	ダイヤ（増便、最終延長など）	27	16
3	ホームページ時刻表サービス	18	6
4	停留所環境（ベンチ、上屋設置、喫煙等）	15	24
5	運行時刻（遅延、接続等）	14	16
6	環境対策（アイドリングストップなど）	13	8
7	車いす対応車両	10	2
8	1日乗車券等（券種、発売方法など）	9	7
9	全面広告バス	9	0
10	停留所（新設、移動等）	8	9

乗務員の運転マナー、接客マナーに関する苦情を除く要望の総件数は、12年度193件、11年度198件です。このほかに、陳情や各区で受け付けたものが平成12年度では99件あり、そのうち、35件が路線に、11件がダイヤに関する要望でした。

*1枚の情報処理カードに複数の要望事項のあるときには、それぞれを1件としています。

ようにしたとしても、電車やバスも混雑して、にもかかわらずお金がかかり、さらに子どもや高齢者を伴った移動ともなれば、帰りには疲れていても座れなかったり、荷物を運ばなくてはならないということでは、できれば避けたいという気持ちがあるのは無理からぬことである。

それでは、このような場面、状況に対して、公共交通を利用することでの新たな「お得感」（付加価値や使用のしやすさ）を創り、利用促進を図ることはできないだろうか。それは、すなわち既存の道路を有効に活用し、自動車の適正な利用や公共交通機関の利用の促進を図る交通需要マネジメント（TDM: Transportation Demand Management）の取組みである。

具体的には、以下のような施策の展開が考えられる。

① 通勤時間帯の公共交通機関（バス）の優先
駅近し“これをうたい文句にした不動産物件が多い理由は、電車で確実に目的地まで行くことができる信頼をうたっているに他ならない。裏返せばバスや車の信頼度が高ければ、バス停近し“、幹線道路近し“といった言葉もできるに違いない。そのためにも道路を走行するバスの絶対優先を促進すべきだ。現実のところでは、「公共車両優先システム」としてバスの走行を優先させて交差点の信号を制御するシステムを本市で試験的に試している。

また、市内には、市営バス、民営バスの路線網があるが、必ずしも市民本位の計画的な

路線網とは言えないのではないだろうか。市民からみればどのバスに乗っても快適に目的地に着けばよいのである。これからは、区役所などが中心となり、行政、交通事業者、地域住民が参加して路線の統廃合や新路線の設定など改良計画を検討する仕組みが必要となつてこよう。

② パーク&ライド、パーク&バスライド、パーク&サイクル・・・

パーク&ライドは、都心の外周部や周辺に駐車場を設置して、そこから鉄道、バス、自転車の利用で自動車交通の削減を目的としたものである。車社会として歴史のある欧州の多くの都市で実施され、日本の都市でも実施されてきている。本市においても環状2号線等と結びつけたパークアンドライドやバスライドができれば、都心部への流入を減らすことができる。また、本市で試験的に試している都心の駐車場を利用したパークアンドサイクルなども実施に向け検討するべきだろう。

③ TDMのその他の取り組み

(ア) その他にも、公共交通利用者には、買い物をしたときには、当日（または指定日）無料配送を行う。

(イ) 市営バスには「ファミリー環境1日乗車券」という家族割引乗車券があるが、それをもっと利用しやすく鉄道系を含めて範囲を拡大する。

(ウ) 公共交通+映画割引鑑賞券などのセッ卜化ないしはプレミア付き販売を進め

る。

(エ) 路線バス以外に、店舗と駅等を結ぶシヤトル便を運行する。

などの施策が考えられる。ただし、どこの地域や路線でも同じことをすれば利用促進策になるとはいえず、丘陵部の多い地域や都心部の平坦地など横濱の地形の特長を考慮すること、地域の公共交通の利用状況やライフスタイルに応じて最適な手段を講じるなど、公共交通も車も“という幅の広い選択性を保障していく必要があるだろう。

5 移動に制約のある人の暮らしやすさの向上に向けて

公共交通という選択肢を保障していくことは、障害者や高齢者などの移動に制約のある人の移動のしやすさ、ひいては暮らしやすさの保障となる。ハートビル法や交通バリアフリー法などにより、ハード面のバリアフリー化は進みつつある。とはいえ、新規施設であればいざ知らず、従来施設の改善、改修ということになれば、なかなかうまく利用者の動線を作ることができず、現在は、過渡期として問題点が徐々に明確になってきた時期だと言える。(動線の隅に追いやられたエレベーターなど)。

公共交通、さらにバスだけに絞って考えてみても、例えば、ノンステップバスは、車いす利用者にとっては福音となるものであるけれども、それで万全とは言えない次のような課題がある。

① バリアフリー法が、そもそも手動式の標準

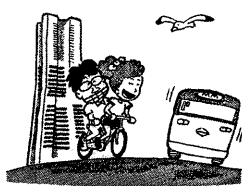
20XX年5月X日 ダイゴの日記

今日は、彼女であるラナとデートだった。今思い出しても楽しい。朝8時、ラナの家である青葉区まで、茶区の家から環状4号線で迎えに行った。朝だというのに飛ばせる。5月の風は気持ちよく、ラナの笑顔も明るい。環状2号線にあるYパークに車を駐車して、バスでみなとみらいにモーターショウを見に行ったのだ。バスは定刻どおりに運転し、あつという間についてしまう。よほどのことがない限り渋滞は、起こらずあらゆる公共交通機関は、定刻どおりの心を持っていない。たつぷりとエンジョイできる。みなとみらいの移動手段の主役はバスや徒歩である。もちろん自転車もあり、おれの好みは二人乗りだ。今日はラナを前に乗せた。潮の香り以上に彼女のロングヘアーが風になびいて鼻をくすぐる。正解だ。

自転車も色々な種類があり、電動アシスト付きや3輪もあり、すべての人に対応できている。もちろん、車道に乗用車や貨物自動車走ってない訳ではない。ただ、ほとんどの乗用車は、ハマナ以外である。横浜市民は、都心へ車で訪れない。バスや電車は快適だし、歩いたり自転車は機動力があり、健康にもいい。環境にもいい。市民は、観光地ヨコハマとして、もてなしの心を持っている。ヨコハマに渋滞は似合わない。ヨコハマが誇りなのだ。多趣味でヨコハマから引越してしまった親父だが、今は、ヨコハマでも自然に触れたり、多彩な余暇活動が十分楽しめる。

モーターショウもまああだったし、酒好きの彼女に合わせて飲みに行くのもよかったが、帰りは車だ。絶対ダメだ!デートの締めは、環2のラーメンで決めた。子供の頃から好きだった食べ物は、今も変わらない。世界的に有名になった、ラーメン街道は、どれも洗練されている。もちろん、駐車場完備で渋滞を引き起こすことはない。ラナとの食事でもあり、一番お気に入りのラーメン屋に入った。旨い!食欲も満たされ北の森へ二人でドライブだ。何て楽しんだ。

アイらぶラナ、アイらぶヨコハマ!



的な車いすでの移動を中心として考えているため、各種の電動車いすや一部の手動の車いすを車内に固定することには困難さが伴う。電動車いすを効率的に使用し、「行きたいところに行きたいところへ」行くためには、公共交通を利用することは大いに助けとなるはずが、利用しにくい場合がある。

②高齢者が乗降口を利用する際には、段差がなく利用しやすいのは事実だが、車両内部に段差があるがために、奥に進むことができない。タイヤ上の座席は利用しにくく、座席数

が他の車両タイプに比べて少ない。

③視覚障害者にとつては、内部の段差は新たなバリアとなってしまう。

④ベビーカー利用者にとつても、乗り降りしやすい車両となったのに、交通機関をそのまま利用する想定では、メーカーは、ベビーカーを製作していないため、安全性に対する保証がない。

既存の市民利用施設の活用とネットワーク

～余暇・学習施設を中心に～

1 最初に

横浜の場合、これまで地区センターや公園等の整備を一定程度進めてきており、全市の見れば市民利用施設の充足度は高くなってきた。また、近年の財政状況を考慮すると、用地を確保して新たな施設整備を行うことが大変厳しい状況となっている。最近、市民利用施設の無休化など、より市民に利用しやすい施設の運営を進めているが、こうした

路、歩道幅員のなさ、違法駐車などによって活かすことが困難なケースが多い。

誰にも利用しやすいということ達成するために、(ア)なお一層の車両の改良、(イ)道路環境の整備、(ウ)利用者側の理解が欠かせない。車両の改良という点では、使いやすく様々な状況に対応できるスロープ板、安全で素早く対応できる固定装置の設置など、様々な車いすのタイプに対応可能な仕様としていくことが、今後求められてくる。また安全に高齢者に利用してもらえ座席の工夫や、一方では子育て支援としてのベビーカー置き場などの工夫など、さまざまな条件を考えていかななくてはならない。

さらに、すべてをハードで解決することは困難なので、どこまでを行政や交通事業者がハードとして保障し、どこから利用者の「自己責任」あるいは「相互扶助」とするののか、社会的な合意形成を図っていく必要があるだろう。

ことを契機に、市民利用施設の整備運営のあり方をトータルに見直す時期に来ているのではないだろうか。

ここでは、その際の重要な視点として「既存ストックの有効活用」、「利用者の広域化や移動手段の変化に対する柔軟対応」、「地域での支え合いの仕組みのサポート」の3点を掲げ、それぞれの具体的な施策の内容について、市民に日常的に利用される余暇・学習施設にターゲットを絞って検討してみよう。

2 既存ストックの有効活用

～当初の設置目的に縛られない 多様性と柔軟性を持った機能への転換

「既存ストックの有効活用」とは、言うなれば、既存の各種施設の機能をそれぞれの施設の本来の設置目的に縛られることなく見直し、幅広い用途に活用できるかどうかを探ることである。そのためには、まず、公園は公園、地区センターは地区センターとして、個別に施設機能を見直すだけではなく、市民のライフステージごとに異なる様々な余暇行動―例えば「子どもの遊び環境」、「子育ての場」、「小中学生の校外学習の場」、「高齢者のコミュニケーションや健康運動の場」等に即す形で、ある範囲の各種地域施設を総合的に評価し、それぞれの機能の相互補完や統合を図っていく視点が重要である。

すなわち、市民の日常的な余暇活動が営まれる範囲を仮に日常余暇圏(通常小中学校区程度)として設定すれば、それぞれの日常余暇圏において、住民のニーズや要望と照らし合わせて、未だ充足されていない日常的な余暇・学習機能を洗い出し、それを新規施設の整備という方向ではなく、既存の余暇・学習施設の活用によって補えないかを探ることである。その場合、機能や目的の異なる地域施設間の横断的な連携といったソフト・運営面での改善と建物の改築・改修によるハード面での機能付加の両面からの検討が必要となっていく。

例えば、屋内型の地域施設について考えれば、ソフト・運営面での改善の具体案として、

①一般市民には十分に開放されているとはいえない小・中学校の特別教室（音楽室、美術室や料理室等）を学校教育に支障のない範囲で、地域の余暇・生涯学習活動にできる限り開放する。②現在は全く別々に業務が行われている各区図書館と地区センターやコミュニティハウスなど地域の余暇学習施設との間で図書貸し出し業務などの連携を図っている。③図書館や地区センターなどが建物の構造上一体となっている複合施設においては、講座やイベント、展示会など事業面においても一体的な展開を図っていく。などが挙げられる。

また、ハード面での機能の付加の案としては、①地区センター等既存施設の屋上に軽易なスポーツができる広場を整備する。②小・中学校内の空き教室を活用して成人を含めた個人が学習できるスペースを設置することなども考えられる。

公園のような屋外型の施設についても同じである。公園の機能は、従来から「環境保全」、「防災」、「景観」、「レクリエーション」の4つの系統で考えられてきている。一方で、福祉施設や図書館などの箱モノの公園内の設置については、都市公園法上の建築制限があり、これまでの公園は、一定の外部空間を有することが必要とされてきた。これは、都市内の貴重なオープンスペースを確保しようという基本的な考え方からきたものであることが推察される。しかしながら、昨今の市民ニーズやトレンドとしては、公園内に屋内型市民利用施設を一体的に整備することにより、建物内部と外部の両空間の機能がアップするという

相乗効果が期待されている。例えば、「子どもログハウス」がその一例と言えよう。

また、これまでの公園は「場の提供」を主に置かれていたが、昨今、プレイパーク（注2）等に代表されるように、都市公園法や条例で定める禁止事項や行為の制限を一部解除し、利用者自らの責任において自由な遊びができるような市民の自主的な運営管理による公園の存在が求められている。

公園のように、その設置目的が幅広い施設だからこそ、現在の社会情勢や市民（地域）のニーズに対して柔軟な対応が可能となる。例えば、芝生でバーベキューができる公園、コミュニティガーデンやクラインガルテン（分区分園）など、今ある公園施設をうまくリニューアルし、活用することで、多様化する市民の余暇ニーズに応えていくことは十分可能であろう。

いずれにしろ、屋内、屋外施設という枠にとらわれず、身近な地域施設を、市民の生活行動に沿った日常余暇圏という考え方で、もう一度トータルに見直し、市民の暮らしに必要不可欠な地域施設としてリニューアルする。そんな時期に来ているのではないだろうか。

3 利用者の広域化や移動手段の変化に対する柔軟な対応

これまで、日常余暇圏における公共的な余暇施設（注3）は、主に小学校区や中学校区といった単位、あるいは、半径1キロメートルまたは2キロメートルといった施設からの

距離で利用圏を設定して配置しており、主に徒歩や自転車での利用を想定していた。

従来では、このような利用圏の設定で住民の余暇活動のニーズに応えられたが、最近では余暇活動の細分化や多様化、活発化に伴い、日常余暇圏も広がりを見せており、住民の利便性に十分に答えられていない状況が生まれつつある。

近年、従来型の地縁に基づいて近所の人たちと余暇活動を楽しむというスタイルだけではなく、余暇活動が細分化、多様化していることに伴い、特定の狭い分野での趣味や興味に基づいて本当に好きなことに取り組み、余暇活動を楽しもうとするスタイルの人たちが増えてきている。こういったグループは、ある程度広域にわたりメンバーを抱えており、必ずしも身近な場所ですら日頃の余暇活動を行っているわけではない。むしろ、各メンバーの利便性が最大公約数的に比較的高い施設を利用する傾向にあり、鉄道駅前の施設や、多数のバスが発着するターミナル駅周辺の施設など、交通の便の良い施設が好まれて利用されている。このように、施設利用圏が広域化していることに伴い、利用者の自宅から施設への移動手段にも当然変化が見られる。施設近隣に居住している利用者は、主に徒歩や自転車により移動している。これに対し、最近増加しつつある広域からの利用者は公共交通機関や自家用車を利用してはいる。しかしながら、現状では日常余暇圏における公共的な余暇施設は自家用車での利用を前提としていないため、駐車場を設置していないか、または、設置していても台数が非常に限られている。こ

（注2）

プレイパークとは、子供の好奇心や欲求を大切にし、子供自身の責任で自由に遊べる場所のこと。「冒険遊び場」とも呼ばれ、プレイパークを配置して子供達の自由な遊びを誘い出し、見守っている。

日本では1970年代に東京都世田谷区（羽根木プレイパーク）から始まり全国に広がっている。横浜では昨年「片倉うさぎ山公園あそびの林」が開園し、地域住民による「あそび場管理運営委員会」が結成され、毎週水曜日がプレイパークとして運営されている。



◀片倉うさぎ山公園あそびの林▶

（注3）

屋内型の余暇施設としては、文化・学習活動に利用されている地区センターやコミュニティハウスなどの集会施設、スポーツ・レクリエーション活動に利用されているスポーツセンターや地区センターの体育室、小・中学校の体育館などの体育施設があげられる。

屋外型の余暇施設としては、街区公園や近隣公園、地区公園などがあげられる。

これは、特に都心部においては中途半端な台数を整備しても、あふれた利用者が違法駐車をしたりして地域の問題になっているような事例が多々あったからに他ならない。よって、広域からの利用者は基本的には公共交通機関を利用して施設に来ることになるため、必然的に交通の便の良い施設の利用率が高くなる。地区センターの例で言えば、同一規模の地区センターであっても、交通不便なところにある地区センターに比べ、交通の便のよい地区センターは、年間の利用者数が最大で3倍程度になっている(表15)。このように、同種・同規模の施設であっても立地条件により利用者数に大幅な違いが生じているのである。

移動における利便性の低い施設は、今後ますます利用頻度が下がり、利便性の高い施設との利用率の格差は広がる可能性が高い。各施設の利用率の均衡化を図り、効率性を高めていくためには、現行の徒歩や自転車での利用を想定した施設から公共交通機関や自家用車による移動も想定した施設への転換が求められている。また、車社会の進展に伴い、高齢者や子育て中の保護者にとつての車利用は当たり前となりつつある。また障害者の車移動も普及しつつある。交通不便地域の市民利用施設において、十分な駐車場を確保していくことは、施設のバリアフリー化という点でも重要である。

4 地域の支え合いの仕組みを サポートする施設運営

施設はつくれば終わりではなく、その施設が活用される中で利用しやすく、地域になじんでいるかどうかの評価がくだされる。地域の中で活発に活用され、生きた施設となるように、市民の力を活用した施設運営を進めていく必要がある。

日常余暇圏における余暇学習施設の利用圏が広域化しているとはいえ、余暇学習施設の本来的設置目的である地域コミュニティに密着した施設としての役割が失われてしまったわけではない。むしろ、高齢化が進展していく中で、余暇学習施設が積極的に地域の多様な層・世代が共に支え合う場としての役割も積極的に担っていくことが求められている。

これからの余暇学習施設は、「あそこへ行けば、何か楽しいことがある」、「特に用事はないが、あそこへ行ってみよう」といった気持ちを地域住民に抱かせ、新たな交流が芽生える「うるおいの場」を提供していく役割とともに、多くの地域住民が集まる場としてのメリットを最大限に生かし、地域における住民相互の支え合いの仕組みをサポートする場としての役割も果たしていくことが期待される。

そのためには、地域ごとの特性に応じた画一的ではない柔軟な運営を行っていくことが必要である。

現在、余暇学習施設では、多くのボランティアグループが活動をしているが、一部のグループに対して施設の優先的な利用を認めていることを除いて、施設側が積極的に地域ボランティア活動を支援しているというところはほとんどないのが現状である。余暇学習施設も

福祉系や市民活動系の施設と同様に、地域ボランティア活動に対しては優先的に活動の場を提供することを明確にルール化し、各施設においてどのようなボランティア活動が行われているのかを地域住民に対して、PRを図っていく積極的な姿勢を持つても良いのではないだろうか。

こうした支援、PRを通じて、地域ボランティア活動に対する地域住民の理解・協力の促進や、地域におけるボランティア活動のネットワーク形成といったことも期待できる。

余暇学習活動とボランティア活動は明確に区分して捉えるべきものではなく、両者は互いに密接に関わりあっているものである。その活動の場をあえて別々に考える必要はない。余暇学習施設が地域密着型の施設であるのなら、単なる余暇学習活動の場だけではなく、地域の支え合いの仕組みを積極的にサポートしていく施設であることが望まれる。

これは、屋内施設のみならず、屋外型の余暇施設にもあてはまる。例えば、公園の利用をより活性化させるためのソフト事業の展開として、既存の愛護会活動を母体としつつ、地域コミュニティとテーマ型コミュニティが連携した活動があってもいい。特に、現在、森づくりの活動をはじめ、緑の中で汗を流すボランティア活動が市民の余暇活動としても活発化してきている。また、子どもの健全育成策の一つとしても自然体験学習や環境学習等、子どもの頃からの自然との触れ合いが重要視されてきている。

このような、市民の緑のボランティア活動や子供達の環境学習の場として公園や市民の

表—5 地区センター年間利用者数 (平成12年度)

単位:人

地区センター名	利用者数
金沢地区センター (金沢区)	171,591
山内地区センター (青葉区)	164,829
戸塚地区センター (戸塚区)	138,361
奈良地区センター (青葉区)	59,169
中屋敷地区センター (瀬谷区)	55,809
上矢部地区センター (戸塚区)	55,700

■提案

「道路・鉄道網と自然資源のネットワーク」

市内の自然資源を、交通インフラに着目してネットワークすることで、市域の余暇圏域の広がりを増大させるとともに、市民のライフステージやライフスタイルに対応した多層的な利用が想定できる。

これまで保全施策に力を入れてきた横浜の自然資源を、市民利用の立場にたって考えてみることで、様々なメニューの提案が可能であり、週末を市内で過ごす「安・近・短」の余暇活動を満喫することができるのではないかと。

そこで、道路系によるネットワークと鉄道系のネットワークの2つを提案する。

●道路系のネットワーク

～環状道路による緑の七大拠点（週末型レクリエーション拠点）の利用ネットワーク～

郊外に広がる緑の七大拠点は、「緑」や「農」を楽しむ市民の週末型レクリエーションの拠点となっている。これら貴重な横浜の自然系資源が、環状道路の整備により、より短時間で移動できるようになった。

これらの拠点は、市内河川の源流域となっていることから、流域単位の色合いを出すことで、それぞれの特性をいかしたサービスの提供が可能であり、これらを横浜の骨格道路である3環状10放射により有機的にネットワークすることで、利用のネットワークが形成される。

環状道路と放射道路との結節点や各拠点の中心施設等には、「道の駅」などのターミナル機能を形成し、各拠点の案内所兼アンテナショップとして機能させる。そこには、まとまった規模の駐車場を設置し、拠点内の各施設への移動の起終点とする。

また、週末レクリエーションの選択性やバリエーションを豊かにさせるための情報発信が必要である。各拠点の楽しみ方や環状道路沿いのお勧めのスポットを紹介し、往路や帰路にちょっと立ち寄って買物や食事、などを楽しめるような、セットメニューも提供したらよいだろう。

●鉄道系のネットワーク

～駅を起点とした自然資源の利用ネットワーク～

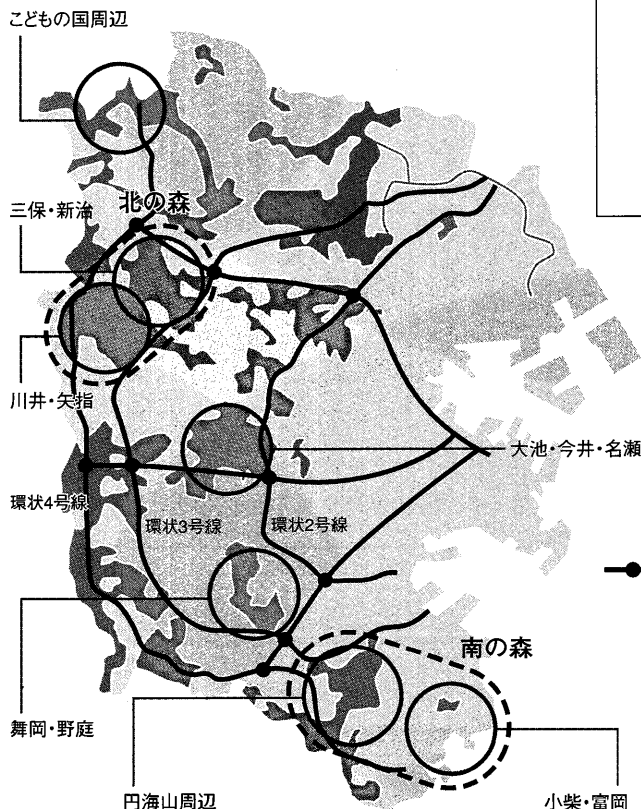
主として公共交通機関を利用する市民にとって、駅まで15分交通ネットワークと連動させ、駅を起終点とした自然資源のネットワークを設定し、平日・週末それぞれの市民の生活行動を考慮した利用の誘導を図ることが必要である。

そこで、市民の森や公園、川などの自然資源をプロムナード等により物理的に結びつけるとともに、市民利用に必要な不可欠な休憩所、トイレ、水飲みなどの便益施設や情報（地図情報、自然観察情報、近隣の魅力ポイント、公共交通情報等）のサービスを提供することで、市民が利用しやすいネットワークを形成することができる。

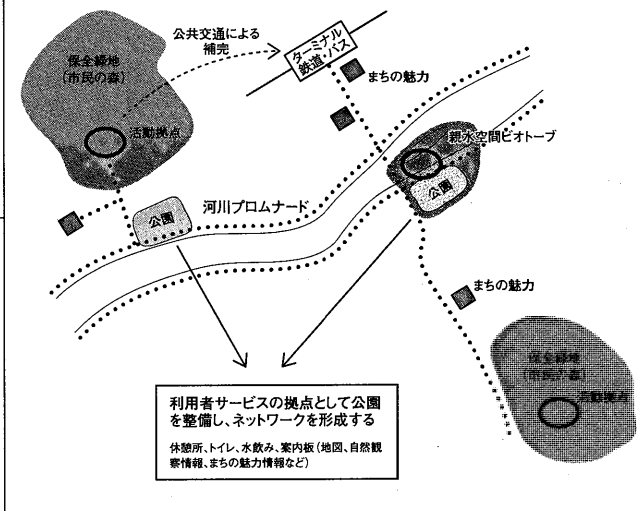
利用の起点となる各駅には、これらの様々な資源の情報を選択できるようなインフォメーション機能をもたせる。

散策の途中には、花や植木、地場産の野菜など、森や農の恵みを満喫できるお店があるといい。

《図：「道路による自然資源のネットワーク」》



《図：「駅を起点とした自然資源のネットワーク」》



森などが活用され、それを通じて地域の様々な層の住民が交流連携していく。このような動きを演出していくことも、これからの市民

まちづくりの視点から都市計画の考え方

これまでの提案では、「住み替え」という視点から住宅政策について、「移動の選択性」という視点から道路交通政策について、そして既存資源の有効活用やネットワークという視点から「市民利用施設」のありかたについて考えてきた。これらの施策や事業を都市計画という観点から横につなぎ、地域のこれからの総合的まちづくりや都市づくりのありかたを検討していくための道具として都市計画マスタープランがある。

都市計画マスタープランは地域レベルにおけるまちづくりの方針を、住民参加により作成するものである。横浜市では区プラン、地区プランを策定中であるが、その中で、「暮らしやすさ」をキーワードとして地域のまちづくりを構成するプランが現れてきている。ここでは、高齢化の進展や都市基盤の状況を考慮し、歩いて行かれる範囲に日々の生活上必要な施設やサービスがあるような環境を作ることが主眼になっている。

現在のように多くの人が自家用車を使って生活に必要な物資を供給し、レクリエーションを求めて遠出をするような生活様式を取るならば、地域が自家用車を使わない・使えない人にとって住み難くなるばかりでなく、貧弱で魅力のない地域になってしまう可能性がある。このため「生活軸」という概念を設定し、ここを中心に歩いて生活できる環境を整

利用施設の管理運営において求められてくることだろう。

えるとともに、極力歩いて生活し、近くの商店を大切にするなど、住民が考え方を変え、生活様式―すなわち暮らしぶりを変える必要があることが示唆されている。

実際に、こうした市民の新しい考え方やライフスタイル(暮らしぶり)が、地域の性格の異なる資源を横に結び付け始めている事例も横浜郊外部で生まれ始めている。

郊外部の土地利用を例に取っても、これまでは、市街化調整区域に建設される福祉施設によって、山林や農地などが失われてしまうことに反対する周辺住民の意見も無くはなかった。しかし、近年、農や緑の保全と福祉施設の建設を相反するものとしてとらえるのではなく、互いに連携させることによって、街の暮らしやすさを高めていくという市民の発想や活動が芽生え始めている。

例えば、泉区の「協働舎」では、周辺の農家と連携することで、園芸による心身障害児の機能回復を目指した活動が実践されている。また、老後の生活を郊外の自然が豊かな場所でも過ごそうという「農園付コーポラティブハウス」も登場してきた。青葉区の都市マスタープラン区別計画の区民提案では、「森林墓園」という新たなコンセプトを打ち出し、周辺の里山の保全を日本人の死生感と結びつけた市民トラストによって支えていくという大胆な発想も出てきている。

市民の暮らしぶりの変化が、地域における農・緑・福祉の新たな結びつきを生み始めているのである。

都市計画は生活の条件を整えることはできるが、その運用は住民の考え方や生活様式にかかっている。地域における暮らしぶりが回り回って、それぞれの街の暮らしやすさにはね返ってくることを考えるならば、暮らしぶりを中心として都市づくりや街づくりのあり方を考える時期にきていると言えよう。

利便性・うるおいグループ

△松壽 尚紀Ⅱ企画局プロジェクト推進課担当係長／入江 佳久Ⅱ企画局統計解析課担当係長／鈴木 和宏Ⅱ建築局建築指導課市街地建築設計係長／菊地 賢次Ⅱ道路局道路調査課道路台帳係長／小賀野敏子Ⅱ交通局運輸サービス課お客様担当係長／倉知 秀朗Ⅱ緑政局企画課担当係長／吉川 直友Ⅱ戸塚区地域振興課区民施設担当係長／鶴田 傑Ⅱ都市計画局都市計画課担当係長／関口 昌幸Ⅱ企画局調査課▽