

公害研資料

No. 38

# 地域交通環境とまちづくり

横浜市自動車問題研究会第一報告

地域交通環境部会

1981年

横浜市公害研究所

## 横浜市自動車問題研究会

代表 清水嘉治 (関東学院大学)

(地域交通環境部会)

内藤辰美 (関東学院大学)

村橋克彦 (横浜市立大学)

宮島泉 (関東学院大学)

(物流部会)

村尾質 (神奈川大学)

利根川治夫 (早稲田大学)

中島清 (横浜市立大学)

(協力者)

坂元光夫 (群建築研究所)

(横浜市公害研究所)

菅野明男

佐野秀哉

森清和

## 序

われわれが研究を重ねているなかでまず感じたことは、都市環境の再生であり、市民生活を充実させる基礎条件であり、いくつもの障害をのりこえて実現していかなばならない課題であるという点である。そこで、われわれは都市の活動をたくましく支えている自動車交通が、同時に都市の生活環境を悪化させているという悪循環を断ち切るメカニズムを究明する課題にとりくまざるをえない。

クルマ社会が定着すればするほど自動車事故は増大し、さらに排ガスや騒音・振動被害も増大している。いまやクルマの保有台数は約4000万台に達し、なお増え続けるといわれている。一軒に一台以上の乗用車が保有されるようになった。こうした社会的現状を目のあたりにするならば、「クルマ社会」の悪循環を断ち切ることは至難の業と考えないわけにはいかない。ある評論家は、これこそ「死に至る病」といっている。1979年に横浜市環境政策研究会チームがまとめた「4つの課題・15の提言」(『基礎研究』)はそうした基本線を確認し、「脱クルマ社会」を4つの方向からすすめるべきことを提案したのであった。その提言にしたがって具体的研究がすすめられた分野もあるが、自動車問題研究会では、いま一度問題点を絞り直すことにした。というのは現在270万人をこえるに至った巨大都市横浜について、その都市化を支えた物的流通と、その結果生み出された乗用車を中心とする交通とを区別するのが適当である、と考えたからである。この『地域交通環境とまちづくり』と題するレポートは、後半の研究課題にかかわるものであり、物流にかかわるトラック、幹線道路を対象とする部会とはおのずと異なる軸を設定することになった。すなわち、多面的な都市活動のうち、市民が一定地域に居住し生活するという基点から問題軸をたて直した。ねらいは、人々が住い、交通の起終点となる居住地域から、自動車交通の役割と環境破壊を総合的にとらえようとするところにある。

おそらく、1973年来の石油危機の年に湧き起こったバイコロジーブームを新鮮に記憶されているであろう。人々は、自動車で埋められた道路の危険をものともせず走りはじめたのであった。20世紀のなかばの経済成長に支えられて世界の都市を埋め尽くすに至った。自動車郡は未曾有の出来事であったし、これほど大量の自動車を使いこなす都市生活がいかなるものか、十分なコンセンサスを形成しないまま今日を迎えている。しかし、モータリゼーションによる画

一的都市化の絶頂で、世界の諸都市はそれぞれの流儀で都市生活の再建を模索しはじめた。この際、安易な「人間とクルマの調和論」によりかかる態度は許されなくなってきた。大多数の日本人は自動車の管理や走行の現状に不満を持ち、より厳しい取締規制がなければ、生活環境の向上は望めない（「神奈川新聞」1981年1月1日）、としているのである。この不満、不安は、自動車の「便利さ」と相殺されるようなものではない。この意味で、自動車の総量規制や都市改造による問題解決のみならず、ひとりひとりの市民の生活観の選り直しを通じて、活々とした地域生活を創造していかなければならないように思える。「町づくり」への住民の関心を中心に実地調査を行ったのも、このような見通しに裏づけを与えるためであった。

こうした既成の枠組に拠ることのできない問題設定をしたために、一応二年間で区切られた研究レポートは暫定的なものにとどまらざるをえなかった。横浜市公害研究所と共同でおこなった調査（金沢地域）にかなりの時間と労力をさかねばならなかったこともあるが、やはり自動車問題研究そのものが任意の地域に関して取上げうるほどの蓄積をもっていないためであろう。レポートは三つの部分からなり、Ⅰ問題の設定、Ⅱ特定地域についての実証的検討、Ⅲまとめと提案、という構成をとっている。より十分なインテグレーションについては、さらに数年の研究の積み重ねを要するであろう。しかし、現に公害に悩む人をはじめとして、自動車交通の弊害はさし迫った課題である。暫定的とはいえ、われわれのレポートは、ささやかな貢献をなしうるのである。物流部会のレポートとあわせて、これを機会に地域の交通と環境に関する論議が活潑になることを期待したい。

とにかく、本論集は、一貫性をもった研究成果ではない。まだまだ残された課題は大きい。横浜市の自動車問題対策についてのひとつの問題提示にすぎない。市民、専門家による批判を期待したい。

最後になって恐縮ですが、本市公害対策局ならびに公害研究所の方々にはひとかたならぬお世話になった。心からお礼を申上げる次第である。

1981年3月31日

研究会代表 清水嘉治

# 目 次

## 序

### 第1章 問題の設定

1 補助交通手段としての乗用車の普及 .....	1
2 街路中心の都市計画と居住環境保全運動 .....	3
3 都市政策のくみ直しへ .....	5
4 クルマ社会の中の地域文化 .....	6
5 地域事例研究の課題 .....	10

### 第2章 金沢にみる都市形成

1 都市形成における地理的要因 .....	15
1) 位 置 .....	15
2) 気 候 .....	15
3) 地 形 .....	15
4) 交 通 .....	17
2 時間軸でみる金沢の形成 .....	19
1) 江戸時代以前 .....	19
2) 明治・大正 .....	19
3) 昭和元年～20年 .....	22
4) 昭和21年～45年 .....	22
5) 昭和46年～現在 .....	24
3 計画軸でみる金沢の形成 .....	24
1) 宅地開発計画 .....	24
2) 金沢地先埋立計画 .....	30
3) 道路網計画 .....	34
4) 駅前再開発計画 .....	36
5) 公園計画 .....	36
4 金沢の現況と将来 .....	38

### 第3章 金沢区のまちづくりとコミュニティ

1 都市化社会とコミュニティ .....	43
----------------------	----

2	コミュニティ批判論の検討	45
1)	都市住民の孤立性という前提	46
2)	住民参加の問題	48
3)	住民自治について	48
4)	地域単位としての近隣について	52
5)	いくつかの概念的混乱について	52
3	都市の社会構造と都市の生活構造	55
1)	都市におけるコミュニティ形成の可能性	55
4	金沢区におけるコミュニティ形成とその可能性	58
1)	都市の産業基盤と生活基盤	63
2)	行政と住民	63
3)	個別地区の問題と地区間の問題	63
4)	地域文化とコミュニティ	64
5	補論 車社会とコミュニティ	64

#### 第4章 地域交通環境の形成

##### — 金沢区における意識調査を中心として —

1	調査の視点と方法	69
1)	調査の視点	69
2)	対象地区の設定と調査方法	70
2	自動車の保有と使用状況	77
1)	自動車免許の取得状況	77
2)	自動車の保有と保有希望	78
3	居住環境と交通環境	79
1)	周辺環境の満足度	79
2)	居住感における地域特性	82
4	日常生活と交通手段	83
1)	歩行慣習	84
2)	日常の買物と交通手段	85
5	地域への愛着と地域活動	88
1)	金沢区内で訪れた名所・施設	88
2)	地域への愛着感	89

3) 近隣関係	90
4) 所属地域団体	91
5) 地域活動への参加	92
6 意見欄の整理	93
7 高速道路計画についての考えかた	95
8 道路交通環境の改善	97
9 まちづくりへの意識	101
— 交通環境を例として —	
10 まとめ	103
1) 地区別にみた問題の整理	103
2) 全体としてみた問題の整理	107
11 補節 住民主体のまちづくり運動の展開	109
— 神戸市真野地区の紹介 —	
はじめに	109
1) まちづくりの発展段階	109
2) まちづくりの構想の理念と内容	111
3) 構想策定の経過	113
4) 若干の整理	116
第5章 まとめと提案	
1 まとめ	119
1) グローバルな資源エネルギー危機	120
2) 環境自然破壊	120
3) 道路中心の都市空間編成	120
4) 自動車交通優先体系による市民の足破壊	120
2 いくつかの実践的提案	123
1) 生活観の選び直し	123
2) 歩行生活圏の再創造	123
3) 都市内輸送機関の確保	123
4) 居住地域からの選択	124
5) 目的達成のための条件整備	124





# 第1章 問題の設定

(宮島 泉)

## 1 補助交通手段としての乗用車の普及

現在、乗用車は一家に一台からパーソナルカーの時代に移行しつつあるといわれ、住宅街にさり気なくならべられた車群がそのことを実感させてくれる。<sup>(1)</sup>「マイカー元年」といわれた1965年に横浜市民の乗用車保有台数は3万台であった。1977年には10倍を上回る35万台に達し、クルマのないことに肩身の狭い思いをする人も少なくはない。しかし、この乗用車普及の現状は多いといふべきなのであろうか、それとも少ないといふべきなのであろうか。いまや押しも押されぬ世界屈指のビッグ・ビジネスを擁するにいたった自動車産業をあげるまでもなく、日本は小型乗用車の一大生産国である。しかも、1970年頃に乗用車購入費は勤労者世帯の1カ月平均可処分所得約8万円の4~5カ月分にあつたが、<sup>(2)</sup>その後の自動車のコストダウンと国民所得の上昇は年収300万円の所得をもつ世帯を保有可能層とした。もはや自動車は「ステイタスシンボル」<sup>(3)</sup>とはいえない家具になったし、それを「便利なもの」とする評価も安定した。これらの条件を考え合わせた時、乗用車はもっと普及していても当然だ、と考えるのはわたしばかりではあるまい。生活水準の指標の耐久消費財の欄に自動車保有のパーセンテージが示されているのを見るたびに、そう感じるのである。

もちろん、自動車は並の耐久消費財(TVやピアノ)と異なり、公道を共同で使用し、人身事故をおこす可能性や公害発生源となる可能性をもつ。したがって、混雑・安全性・公害等を理由に、すすんで乗用車を持たない人もあろう。しかし、1980年12月に行なわれた『日本の車社会調査』(神奈川新聞1981.1.15によれば、82%の人が「車は便利なものである」と答えているのであるから、そのデメリットが積極的に車を持つことを阻むとは考え難い。むしろ、ここ2~3年女性の免許取得者が男性を上回り、1978年に女性ドライバー1100万余(約4)に達したことを考えるならば、乗用車は身体障害者・老人など社会的弱者とよばれた人々を社会的に解放する意義を果たしたということさえできるのである。<sup>(4)</sup>現代人の行動圏が青少年をふくめて著しく拡大した今日、自動車はますます「便利」な移動手段になりつつあると考えられる。そこでわれわれは、自動車のデメリットという消極的な保有抑制理由が生きつづけるか、消滅するかという観点から、自動車の普及が予想外にのびない理由を考える視点に転じねばならない。<sup>(5)</sup>

乗用車が所得上昇に反比例するような動きを示すのは地域分布においてである。1978年の『乗用車需要動向調査』によれば、全国平均が49%であるに対して、京浜ブロックは29.0%であ

るにすぎず、阪神圏とともに際立った保有率の低さを示している。<sup>(6)</sup>

大都市圏でかなり強い保有抑制機能が働くのは何故か？まず考えられる理由は混雑渋滞の慢性化にみられるように、自動車の「迅速性」のメリットが減じられたことである。そうした損失を打開すべく60年代から70年代にかけて道路の拡幅、バイパス建設がすすめられて道路容量が急ピッチに拡大されてきた。この渋滞解消策が自動車意欲を高めたと見られるが、成長の終焉とともに、道路建設反対運動が強くなる中で、道路についても既存施設の見直しなどがすすめられ、<sup>(7)</sup>道路容量の拡大は期待できなくなった。こうした都市空間の定量感覚の一般化が保有抑制機能をはたすようになったと考えられるのである。そして、それまで保有率は走行量にリンクするといわれていたが、<sup>(8)</sup>こうした事態は、たとえ自動車をもっても、ほとんど使うことがないという事態さえ生みつつあると考えられる。しかし、その反面で都市生活者の行動圏は著しく拡大しているわけであるから、逆に道路空間拡大への要求が起こってもよさそうなものである。<sup>(9)</sup>

われわれはこれまで大多数の人が「便利である」と見なしているにもかかわらず大都市で自動車購入が抑制されてしまうことを見てきた。大都市における自動車需要の変則性について交通経済学の側から、新たな視点が打ち出されたのは梶秀樹他『都市における乗用車保有の分析』（1973）においてであった。<sup>(10)</sup>そこでは「自動車を一般財のように排他的に所有される私的財とみなすことでは不十分」<sup>(11)</sup>として社会システムモデルをとり入れ、鉄道駅への距離と保有・非保有を検討することを行った。つまり、鉄道ないしバスなど大量輸送機関の便に恵まれているから、あえて乗用車をもつに及ばない、あるいは持つつもりはない、ということである。この農村・中小都市と異なる大都市の条件は、もちろん横浜市の自動車問題を考えるキーとなるものである。『日本の車社会調査』によれば、農村部では経済負担感が重く出ており、自動車なしには円滑な社会関係がとり結べないような状況、「クルマ社会」状況が見られるのである。これに対して大都市においては経済負担感<sup>(12)</sup>は弱く、車なしに都市内の移動が阻まれるという状況はないと見受けられる。しかし、大都市といえども、自動車化がある臨界点に達すれば、大量輸送機関を亡ぼすという状況はありうるわけである。そこで次のように考えることができよう。多数派市民（非免許・非自動車保有）が大量輸送機関を支えているから、<sup>(13)</sup>それに随時便乗しながら、乗用車使用者は最大限の有利さを有している、と。

日本の大都市圏においていまだに鉄道を軸とする大量輸送交通の体系が基幹をなしている。このことは、人々が鉄道駅に近いことを交通至便として住居を求め、沿線に沿って地価が高騰していることに見て取ることができる。経済事情さえ許すならば、人々は駅から15分以内の徒歩圏を離れようとしないのであり、乗用車に頼る以外に交通の足のない状態を選択しはしない。<sup>(13)</sup>そこでわれわれは居住地域という言葉を用いる際、単に人々が住んでいるというだけでなく、藤沢市の「辻堂南部地区」を典型例とする駅を中心に曲りくねった細い道を走らせ、地域の外縁に自動車道路を配す

るような状態をイメージするものとする。<sup>(14)</sup>もともと日本の大都市は、こうした核をつなぎ合わせる形でつくられていたのである。実際には激しいスプロールが自動車なしには交通が途絶する地域をつくってしまったものの、骨格そのものは変化してはいない。したがって、乗用車は基本的に補助的な交通手段なのである。

そこで、乗用車の普及については、所得や消費性向に還元されない、都市計画というファクターがどのように道路計画の推進を通じて、居住地域を破壊しながら乗用車の通過をつくり出したかを見なければならぬ。

おそらく大都市である横浜について、交通手段としての乗用車問題をとりあげる際に必要な視点は、交通を道路系と非道路系にわけることであろう。これまで、自動車問題を都市問題としてとりあげるについて、大量輸送機関による「市民の足の確保」が政策課題をなしてきた。しかし、「市民の足」を確保するために、自動車は地域毎に制限されて然るべきだという論議はほとんどなかった。われわれは、少なくとも、両者が同等であるとするところまで論議を戻したい。国民経済の函数として自動車交通量が把握されるにしても、それが金科玉条となって、あらゆる自動車がどこを走るのも自由と考える立場が一般化している。こうした考え方を停止し、非道路系の交通を地域生活圏と結びつけて（歩行＋鉄道）、それが保持しようとする多様な都市空間の今日的意義を考え直して見る必要がある。もちろん、われわれは、これまで市民がクルマを強制されない自由を確保するために、歩行＋鉄道のネットワークを支えてきたという視点に立つことになる。

## 2 街路中心の都市計画と居住環境保全運動

道路づくりに偏した都市計画は重化学工業中心の産業構造を背景とする自動車大量生産体制のテイクオフに合わせて、国土開発政策の一環をなし、<sup>(15)</sup>物流効率本位の自動車型都市をつくり出すものであった。

そこで、乗用車の大量生産体制を前提とした自動車型都市計画について述べておきたい。1957年に横浜市は工業立市を支えるものとして『国際港都基幹施設計画』を策定し、放射・環状の幹線道路網計画をたてた。その基礎となった都市の考え方は、まず都市を工業地域、商業地域、住居地域等に分画してグリーンベルトをおいてそれぞれの集積効果を高め、それらのゾーン間を、「それらを協業させるために、大量交通・通信手段をつくり、とくにマイカーによる交通」<sup>(16)</sup>で直結するというものであった。こうすれば、都市全体の経済効率は最高度に発揮されるのであり、自動車交通基幹に組み込まれた都市は、車を持たない人々のために、サブシステムとして地下鉄やバスを導入することになる。この幹線道路網を基軸に、住民、商店、オフィス、工場を「戸口から戸口へ」結ぶ都市づくりは、それなりの合理性をもつものであったといつてよいであろう。しかし、こうした自動車

型都市の経済効率に着目した日本は、それを国土スケールの幹線自動車網として展開するとともに<sup>(17)</sup>、その断片をそれぞれの都市の都市計画として分担させたのであった。<sup>(18)</sup> こうして、すでに鉄道や市街電車で沿って展開していた居住地域を覆って都市計画道路がかぶされ、その事業は「道路を抜く」という言葉が使われたように、家や庭を削り立ち退かせる形で進められた。そして近代的と称された都市計画が成功して、国土幹線網を大型トラックが疾駆し、真直の舗装道路が市街地全域にひろがりはじめた。この時点で「マイカー元年」を迎える。そして居住地域の環境を守ろうとする住民運動が各地で激しく巻き起こったわけである。<sup>(19)</sup><sup>(20)</sup>

「人は何のために都市をつくり、都市に住むのか。今も私は仕事の帰り、東京の、とある盛り場で少しばかりの酒を飲み、それから一時間ほど電車にゆられて、私と私の家族とが住んでいる海岸町まで帰ってきた……。都心から1時間もかかる『不便な』海岸町に私たちが住みついたのは『便利さ』などを求めたからではなかった。むしろ『不便さ』と引替えに『静かで健康的な居住環境』を求めたからであった。<sup>(21)</sup>」これは今日まで活発な町づくり運動をつづけている「辻堂南部環境を守る会」のメンバー安藤元雄の運動記録の一節であるが、この「不便さ」をあえて守ろうとする住民運動は、市当局が都市計画決定の名のもとに、住宅街を貫通する15m幅の道路案をもちだしたことへの疑問から始まっている。この道路を生み出すために市当局は同地区の区画整理を行い、下水道整備など近代的な町に生まれかわることをメリットとしてあげた。しかし「守る会」はこのワンセットの提案のうち、幹線道路をしりぞけて、住民にとって望ましい町の整備を要求し(住民自治)、都市計画そのものと対峙することになるのである。<sup>(22)</sup> こうした住民の道路建設反対運動はその後エコロジー思想に裏づけられて、自然が道路そのものを阻止する方向へ発展する。大雪山縦貫道路の建設中止など植物群落の保護あるいは太陽への権利を要求する(日照権)運動による高架高速道路などへの反対がそれである。<sup>(23)</sup> 1970年代に入ってから、こうした「住む」ことの内容である自然の恵みと、首都圏の自動車交通に支えられた経済効率とが激突したのであった。<sup>(24)</sup>

しかし、この間に、トヨタや日産の小型乗用車一貫生産体制が整い、町に乗用車があふれはじめていた。マイカーが個人意識の伸張にともなって消費欲求を刺激したこともあるが、都市への人口集中にともなってスプロールが急進して、交通不便地域がひろがっていったことがなによりも乗用車を必需品にした。こうした圧力のもとで都市計画の側で起こった奇妙な対応は、1967年に東京都が市街電車を撤去したのをはじめとして、幹線道路を自動車に明け渡して、市民の足を奪ってしまうことであった。<sup>(26)</sup> この措置がとられたのは、1963年にイギリス政府が発表した『都市の自動車交通』(ブキャナンレポート)が「居住環境地区」なる考えを打ち出し、歩行者の安全のための解放区をつくる提案を行ったためであるといわれる。このレポートは「あらゆることが自動車を自由にさせておけば10年以内にわれわれの都市を破壊させるであろう」という都市の危機に発するものであり、幹線道路に囲まれた「近隣地区」から通過車をしめだし、人間性の回復、歴史的町

並保存をはかろうとするものであった。この考えが源流となって「歩行者天国」「モール」「スカイウェイ」など新たな都市づくりの優れた試みが生まれることになる。しかし、T・ベンディクソンが『自動車にかえて』(Instead of cars)で、それが近隣住区を「絶対絶命の最後の防衛」<sup>(28)</sup>と聖域化し、幹線道路を自動車に譲ってしまう愚を犯したと批判したように、たしかに市街電車にとってかわったバスは渋滞にまきこまれて、乗客の見放すところとなってしまった。こうして、ますます乗用車への依存が進行していく中で、自動車の「快適性」「迅速性」「利便性」という神話が生まれ、それに代替しうる大量輸送機関をつくり出すことに自治体は苦慮することになった。<sup>(29)</sup>自動車を遅滞なく流すために歩道橋が設けられ、1970年には神奈川県警が、全国に先がけて、自動車の歩道走行にふみ切るなど、都市思想そのものは、「クルマ優先社会」に突き進んでいったのである。つまり、道路内の自動車を円滑に流すために、信号をなくしたり、歩道橋で人間を迂回させたり、人間の側に労苦を負わせるような施設づくりと、マナーが定着した生活様式である。

### 3 都市政策のくみ直しへ

だが、クルマを持ちハンドルを握る市民は依然として少数であり、大量輸送機関が混雑し、不便になっても多数派市民はそれを利用して都市内を移動していた。アメリカで問題になった交通弱者(carless people)も日本の大都市ではほとんど生じてはいない。免許資格をもたない18才以下の青少年でさえ、都市内を行動圏とするのであるから、大量輸送機関が円滑かつ快適に運行しうるのは当然であったといえよう。この意味で乗用車はつねに補助交通手段であった。しかし、奇妙なことに、中央政府も地方自治体も自動車交通優先の政策をおしすすめているし、市民もまたそれを支持しつづけているように見える。<sup>(30)</sup>行政はロスアンゼルスなみの50%でなくてもせめて欧米並の30%まで道路率をひき上げることが、都市の施設整備目標とした。そうして、拡張された道路がコミュニティを分断破壊してしまった例は、『幹線道路沿道地域における住民意識調査』(1975.8)で詳細に報告されている。<sup>(31)</sup>また、乗用車の「快適さ」を基準にバス交通の改善を行うために東京都が行った『歩行意識調査』では、快適に歩ける時間・距離をたずね、「雨の日に荷物を持った」状態では一歩も歩きたくないという回答をひき出している。<sup>(32)</sup>これは、戸口から戸口を直結する乗用車が「快適である」ことを確認したにすぎず、むしろ大都市に生活するかぎり10分ぐらいは歩くことを義務と心得ている。といった回答がひき出されるべきだったのではないだろうか。<sup>(33)</sup>モータリゼーションというのは、単に自動車の数が増大することではなく、産業体制、燃料供給体制、制度、学説、意識構造が自動車中心に編成されることである。そうしたモータリゼーション体制が絶頂に達した1970年代半ばに、石油供給危機を契機としてバイコロジーブームが爆発したことは、きわめて象徴的なことであった。駅前をまたたく間に占拠した自転車は、自動車型

都市への人々の無言の抵抗であったといつてよいだろう。町を多様的に結ぶ交通と、すべての建物を結ぶ交通とが住民生活の豊かさをめぐって抵抗する時代への移行である。

横浜がその一角をしめる大都市地域においては居住地域は鉄道に沿ってひろがっている。この交通に関する共同生活条件が、乗用車の普及を低位にとどめ、自転車なしには社会生活が不可能になる事態を回避させてきたのであった。しかし、この20年間に自動車網は整備され、乗用車で住居からオフィス、工場などを直結することは不可能ではなくなった。<sup>(34)</sup> 道路事情さえ良好ならば都市の大型店や病院に出かけることは可能である。そのあおりをうけて、「住い」の近くの商店や医院は廃転業を強いられるかもしれない。自動車型都市の極限は、「住い」を中心に歩行で結ばれた日常生活圏を崩壊させるはずである。岡並木は『都市と交通』でゾーニングによって馬車道通りに人が住まなくなり、死んだ街と化しつつあることを指摘している。<sup>(35)</sup> しかし他方で「住みよさ」ということが、緑があり、静かで、交通が便利というだけでなく、商店や医院等の施設や人々の交流の豊かさ・活気に支えられる日常生活圏に依存するということも、徐々に意識されるようになった。鉄道等の大量輸送体系に沿って居住地域がひろがる横浜市においては、総じて地域の日常生活圏は生きていえるといえよう。しかし、モータリゼーションの進行がその条件を崩壊させる可能性がないとはいえないのである。

そこで「脱クルマ社会」の視座として、われわれは、鉄道や大量輸送機関を軸とする、歩行生活圏という面的拡がりに着目する。『日本の車社会調査』によれば、大多数の人が自動車へのなんらかの取締りの規制をのぞんでおり、脱クルマ社会へ向つては、他にも、税制の活用とか、総量規制とかさまざまな手段があるであろう。<sup>(36)</sup> それらはそれなりに進めたらよい。われわれの視点は次のようなものである。交通の観点からは、自動車を補助交通手段以上のものにさせないように、大量輸送機関網が市民の都市内の移動を確保する体制をすすめる。つぎに「住い」を取り巻く生活環境については、乗用車の普及が、安全性や自然・環境条件の悪化、日常生活の困難をもたらさないような町づくりをすすめる。それが乗用車を増大させるのか減少させるのか、われわれにはわからない。消費性向がどのように変動するにせよ、すべての市民に「住みやすい」都市環境が保証できればよいのである。そこでつぎに、地域住民に即して、現在の問題状況を考えてみよう。

#### 4 クルマ社会の中の地域文化

1970年から71年にかけて自動車による事故は死者1万6765人、負傷者98万100人と国民の1%に達し、道路は歩行者にとって命がけの場となった。<sup>(37)</sup> そして『マイカー亡国論』（湯川利和1967）、『自動車騒るなかれ』（富山和子1970）、『クルマを捨てた人々』（田中公雄1977）など自動車批判の書が発表され、<sup>(38)</sup> また道路封鎖、道路建設反対運動などが各地で頻発した。<sup>(39)</sup> こうした

幹線道路をめぐる批判の集中に、政府も1971年に自動車偏重政策を手直しして、「総合交通体系」の姿勢を打ち出し<sup>(40)</sup>、自動車公害対策・事故防止施設整備に本腰を入れるようになった<sup>(41)</sup>。70年代後半に入ると、事故率の低下、排ガス対策の進行、そして、乗用車保有ののびに支えられて、クルマ社会の成熟がとりざたされるようになった。1978年には「人間と交通」の国際シンポジウムが開催され、さまざまな事例が報告された<sup>(42)</sup>。なかでもオランダ・デルフト市の「ボンネルフ」は人間とクルマを共存調和させたものとして注目を集め、日本でも大阪にジグザグ道路を生み出している。また、それまで幹線道路しか扱わなかった都市計画でも、「住宅計画」や「生活道路」に関心がよせられるようになり、『市街地における地区計画』などのマニュアルもつくられるようになった。しかし、同書が「一般に巾員が狭く、単断面の多いわが国の都市においては判断することが難しい多くの問題に遭遇する<sup>(43)</sup>」とのべているように、新旧の町が入り組んだ町並みでは、歩車分離さえ困難であり、フィジカルプランである住区計画はお手あげ状態であるといつてよい。こうして、中央では「人間とクルマ」の調和イメージが通用しているにもかかわらず<sup>(44)</sup>、いまや一家に一台となった乗用車の普及は地域を人車斗いの場と化しつつあるように見える。事実昨年総理府の行った調査では「高速道路より生活道路整備を」の声が高くなり、建設者を当惑させているといわれる<sup>(45)</sup>。しかし「辻堂南部地区」のようなわずかな例を除いて、地域は無防備のまま自動車を内部にひき入れつつある。そうした地域でどのような問題群が発生しつつあるかを考えてみよう。

まず、世帯単位における乗用車の普及が居住地域内に起終点をもつ、自動車交通を生み出し、安全性を低下させていることがある。それまで事故は主に幹線道路にかかわるものであり、そこにおいては歩車分離がかなりすすんでいる。横浜市でもガードレールを撤去して車道を狭めて歩道をつけ、中央分離帯にフェンスをつけて横断を排除するなどの措置がとられている。しかし1980年に増加傾向に転じた事故に対して、人車分離施設づくりがすすめられるにしても、人車接触を避けるために車道を確保して、人間の方に労苦を要求する形をとっている。例えば信号や歩道橋しか横断箇所がなくなりつつあり、また自転車<sup>(46)</sup>が歩道を走るために発生する事故も少なくはない。しかし、こうした人車分離も細街路では不可能であるし、部分的に通行禁止の広場をつくろうとしても乗用車保有者の利害は一致しない。こうした意味で、一般に子どもたちの適応能力は増大しているであろうが、コミュニティレベルでの安全教育が必要となっているように思える。これまで交通安全については警察が担当しているが『道路交通法』で覆えない自動車に関する知識も必要であろう。例えば、フランスでは助手席に人を乗せることを禁じているが、自動車の機械としての限界や適切な使い方を大人たちと考えることを早期から行う<sup>(47)</sup>ことは有意義であろう。

つぎに、自動車走行と安全の問題とは別に、地域内に駐停車する自動車についても問題が起こっている。自動車がキッチンと格納していなかったり、狭い路上に放置しているために、歩行者を危険にさらしたり、地震・火災などの際に避難路を遮断するなどの危険が指摘されている<sup>(48)</sup>。また、場合

によっては近隣住民のアイドリング音などが紛争のもととなることもある。しかし、いまのところ、乗用車の普及が近隣関係のどの部面に紛争や協同行動を生み出しているのかは明らかではない。おそらくこれから、地域内の自動車管理のために共同駐車場を設けるとか、子どものための遊び場をつくるなどが問題になるであろう。しかし、商店街におけるモールづくり（伊勢佐木町）など明確な目的がある成功例もあるが、道路の管理責任の問題が生じるなど、地域内の自動車制御・管理はそれほど簡単ではない<sup>(49)</sup>。そしてまた、幹線道路によって、住居と、学校、商店、福祉施設等が分断されているといった問題になるともはや地域住民の手には負い難い。しかし、生活圏としての地域を充実させるために、それを単に与えられた条件とするわけにはいかないのである。

地域の外部環境をクルマ社会が変動させるというのは、クルマの普及による個人の生活時間帯・行動圏などの変化が、地域に、繁栄・衰退、メリット・デメリットとなって現われるということである。それらのうちいくつかの側面をどりあげるならば、まず沿道立地型産業の発展がある。直接に自動車のサービスにかかわるガソリンスタンドの24時間営業、間接に自動車に依存する外食レストラン、娯楽施設、ラブホテルなどが、かならずしも他の地域住民に歓迎されるとは限らない。場合によっては住民の間に鋭い対立を持ち込むこともありえよう。また、スーパー、デパートなど大型店舗の進出が、クルマを持った住民のニーズに応える反面で、中小商店を亡らし、夜になると灯も賑わいもない物騒な町をつくり出してしまふ可能性がある。まだ日本では1000人について14店舗と数が多いが、こうした問題に住民も成りゆきまかせというわけにはいかないであろう。さらに、自然を観光資源としている場合には、自動車による接近の容易化が逆に自然を破壊してしまうというアンビバレントな側面をもつであろう<sup>(50)</sup>。

こうしたクルマ普及による地域外部環境へのひとつの対処は前述の都市のゾーニングであるが、それについては、ふたつの限界が考えられる。ひとつは、ゾーニングが行き届いて人が居住しなくなると町が死んでしまうことである。つぎに、首都圏のように、大小中いくつかの都心がある場合には、都市そのものが独立の圏域を構成せず、クルマ普及のつけを他に押しつけ合うということになりかねない。とくに横浜市のように首都圏の一翼をしめる場合には、それによる外部環境の変動はほとんど独立変数に等しいし、高速道路もその一部をなす<sup>(51)</sup>。こうした問題点について1979年に開設された「横浜スタジアム」が当初自動車混雑による大混乱を予想させたが、ほとんど国鉄・地下鉄でさばかれてしまい、あらためて鉄道の力を再認識させたこと。あるいは、建設省などが幹線道路沿道に緩衝性のビルをたて、都心に共同住宅をよびもどすことを考えていること<sup>(52)</sup>。など参考になる事例は少なくない。おそらく、これからは、自動車保有がすすむ中で、居住地域の環境を守りうるような地域のビジョンが必要となるであろう<sup>(53)</sup>。

乗用車の普及が地域を人車斗争の場とする、という問題は、事故や公害にとどまらない生活全般にわたる問題を提起している。そしてそれらの問題群に対して、「住区計画」といったものが、ま



ったく部分的にしか解かれていないことは前述した通りである。個々の住居ばかりでなく、様々な事業主体やタテワリ行政が入り乱れている地域において、なんらかの「町づくりビジョン」がつけられようとするならば、当該地域住民以外には考えられない。<sup>(54)</sup> 一般に、福祉や環境問題についてはボランティア型の住民運動、教育や土木事業については町内会・自治会の対応が見られると指摘されているが、<sup>(55)</sup> 『基礎研究』が「地域環境会議」として提唱したような総合性をもった地域住民活動はいかなる条件に支えられるのであろうか？ ひとつの考えられる条件は、交通問題にかかわるかぎり、それは、かなりの面的なひろがりやを想定せざるをえないということである。例えば、1953～57年にかけて遂行された町村合併において約8,000人が適正規模、基礎自治体とされた。歩行生活圏といったものを考えるならば現在の集住度からして、規模は数万人にまでひろげられるであろう。またそれがいくつかの鉄道駅にかかわるならば、範囲はもっとひろげられよう。<sup>(56)</sup> 現在横浜市は276万人が単一の自治体を形成して、その範囲で都市計画を行っている。おそらく、これから長期的な「町づくり」なるものが考えようとするならば、この自治権との関係で考えられねばならないであろう。それにかかわる第二の条件は、当然事業が土木事業など巨額の資金を必要とするものとなるため、ボランティアな住民運動や、町内会・自治会の枠では対処しえないということである。例えば都市内の河川を町のシンボルとして蘇生させようとしても、それに要するのは気の遠くなるような事業費である。しかし、これからは、おそらく地域住民が自主的な町づくり事業を行いうるような財源の保証が検討されるようになるであろう。<sup>(57)</sup>

このように、現在、地域の自動車問題は、住民の側も行政の側も互に手を出しかねるような、中間領域をなしている。見方を変えれば、そうした制度の断層面において、事故や公害が野放し状態になっていると言いうるかもしれない。そうであるとするならば、両者が手をつないでなんらかの問題解決チームをつくるのが、第一歩として必要であろう。さしあたり、「辻堂南部環境を守る会」が、1971年に、藤沢市当局と「辻堂南部自治連合協議会」の三者で発足させた「辻堂南部町づくり合同委員会」はその目安となる。<sup>(58)</sup> しかし、こうしたチームづくりにおいて、現時点では、自動車を環境破壊者とする立場と、自動車の利便性を擁護しようとする立場が真向からぶつかり合うことが予想される。あるいは、両者を地域の視座から統合しようとする立場がうまれつつあるのかもしれない。いずれにせよ、そうした立場はクルマ社会のあり方を映し出す鏡となるはずであり、これまで比較的評論家風にクルマ社会が語られえたのとは異なり、日常生活の場で問題解決的にクルマ社会を考察する機が熟しつつあるようである。<sup>(59)</sup> 自動車交通を内部に含んだ地域社会イメージが形成されつつあること、それは、日本の社会が、1980年前後にはじまる、新しい段階ではないだろうか。<sup>(60)</sup>

## 5 地域事例研究の課題——K 地域

一般的ビジョンはこのようのものであったが、このビジョンは具体的な地域の住民生活に即してのみ生きることが可能なものであった。われわれは、できれば横浜市域からいくつかの地域を選び、比較対照しながら検討を行いたかった。しかし、それについては後日を期すこととして、「第2回パーソントリップ調査」<sup>(61)</sup>(1978)をもとにして、自動車交通発生量の少ない金沢地域を対象をしばった。あるいは最も発生量の多い西区でもよかったのかもしれない。われわれが金沢地域を選定したことについては、自動車公害問題に関連して、頭の中に、交通量・小=公害発生量・小の単純な図式があったのであろう。たしかに自動車が無くなれば、それによる環境破壊も消滅するのであるから、この図式は基本において誤ってはいない。基本に忠実であることは、問題解決を殊更に複雑にしないために必要である。

具体的事例の検討というのは、もともと、仮説のふくらみや欠陥を修正するために行われる。しかし、われわれは、とくにそれを通じて仮説の検証をしようとしたわけでもなかった。もちろん、結果として、なにがしかの理論が確立しうればそれにこしたことはない。だが、それ以上に、具体的地域に即して、問題の現状にかかわることが重要であった。住民を対象に調査を行うことは、ささやかな問題喚起になりうるであろうし、また、その結果をまとめることで、社会に情報を提起することになる。したがって検討にあたって、扱い難い問題をあらかじめ排除する、という操作をすることはなかった。そのかわり、いくつかの側面から核心へ向って、探りを入れることで、とりあえず問題状況を浮かび上がらせることを当面の目的とした。基本図式の単純さにもかかわらず、検討の方法が錯雑しているという印象を与えるとするならば、その理由が、われわれ自身の社会的問題解決の姿勢にかかわっていたことを申し添えておくべきであろう。

(注)

- (1) クルマ社会のルポ風の全容については、朝日新聞社経済部『クルマ社会』(1980年、朝日新聞社)。
- (2) 「乗用車が個人生活、社会生活に及ぼす影響」(NRI研究シリーズ、1970: 11)。
- (3) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』(岩波新書、1975年)にこの見解が強くみられる。
- (4) 『わたしどくるま』(トヨタ自動車工業株式会社、1977年11月)。上田篤『クルマは弱者のもの——ツボクルマの発想』(中公新書、1980年)。
- (5) 横浜市がこれまでに行ったいくつかの調査はこのような問題意識をもつものではなかった。横浜市計画局『横浜市民の自動車保有意識』(1975: 12)。横浜市『市民生活における自動車と環境——市政モニターアンケート』(1976: 10)。
- (6) 鹿島茂、本多均、森浩「乗用車保有構造の分析」(『昭和55年度、日本都計画学会学術

研究発表会」)参照。

- (7) 参照, 都市計画連合アトリエ『戸塚区における交通問題の現況調査及び解析 — 西方地域での通勤通学交通の改善にむけて』(1979年3月)。みなと経済懇談会『市内の貨物の流れ』(1980年)。横浜市港湾局『港湾交通発生情勢』(1978年)。
- (8) 芦沢哲哉「自動車保有率と都市構造との関係についての研究」(54年度日本建築学会学術研究発表会)。
- (9) 横浜市の場合, 関内地区の駐車場規制はほぼ定着した。
- (10) 日本交通政策研究会シリーズに数多くの研究がある。
- (11) 梶, 塩津, 南部, 室田『自動車需要予測——都市における乗用車保有の分析』(日交研, 1973年)「序」。
- (12) 1978年の都市科学研究室『市民の生活環境意識調査』によれば, 保有世帯は半分を越えたが, 免許保有者は36.7%であるにすぎない。
- (13) 歩行時間・距離については, (32)のように快適の側からのアプローチもあるが, ここでは, 鹿島他(6)が指摘した, 自動車保有が15分を過ぎると増大するという点に着目している。
- (14) 以下の同会の活動については, 『辻堂南部環境を守る会ニュース』(1967~), 安藤元雄『居住点の思想』(晶文社)によった。
- (15) 『基礎研究・資料集』(1978年)の「道路」の項を参照されたい。
- (16) 宮本憲一『都市経済論』(筑摩書房, 1980年), 57頁
- (17) もともと軍事道路であったことについては吉田茂『回顧十年』。
- (18) このことは, 都市計画が『都市計画法』のもとにあることにかかわる。
- (19) 1964年に, 「現道舗装主義」がとられて, 改良なしの舗装延長増にふみ切っている。
- (20) 神奈川県下では『第三次総合計画』(1965)のもとで, とくに, 藤沢から大磯に至る区画整理事業に反対する運動が活発化した。
- (21) 前掲書 5頁。
- (22) 市当局は1968年に15m道路を白紙撤回したが, この時点から住民主体の「町づくり」をどう実現するかが課題となったのであった。
- (23) 丹沢で県道ヤビツ線は工事を中止し, バス路線も廃止された。また川崎市にいくつか典型例がみられる(ジュリスト『現代都市と自治』1975)。
- (24) 『道路公害と住民運動』(自治体研究社, 1977年)。
- (25) 参照 富山和夫『日本の自動車産業』(東洋経済新報社, 1977年)
- (26) 道路内に線路をもたなかった「都電荒川線」は今日まで市民の足として愛され利用されて

きている。

- (27) Traffic in Towns, 八十島訳『都市の自動車交通』(鹿島出版会, 1965年), 31頁。
- (28) T. Bendixson, Instead of Cars (Penguin Books, 1974), pp. 127-8, 植公重信訳『脱クルマ優先社会』(時事通信社)177頁。
- (29) 新交通システムが企画されているが, なによりも採算がネックになっている。
- (30) なによりも, 道路舗装が泥道からの解放という意味をもち住民要望のトップとなってきた。この要望とそこを自動車が走ることは区別すべきであろう。
- (31) 横浜市道路局, 『幹線道路沿道地域における住民意識調査——生活圏及び交通公害に関して』(1975年)。また, 当該地区については, 国道16号線公害対策研究会『国道公害白書』(1970, 71年)。
- (32) 東京都企画調整局総合交通対策室『歩行意識調査報告書』(1975年3月)。なお, 快適さの限界といわれる7~8分と自動車保有の限界といわれる15分との差をどう扱うかが問題であろう。
- (33) 鹿島他, 前掲論文参照
- (34) 横浜市の舗装延長率は60%をこえた, 都市内高速道路もほぼ所期の目標を達しつつある。
- (35) 岡並木『都市と交通』(岩波新書, 1981年), 206頁。
- (36) 『日本の車社会調査』によれば, 「規制が必要」は78.1%にのぼっている。
- (37) 横浜市『市民生活白書1971年』にくわしい。
- (38) それぞれの副題は「未来都市建設のために」「日本自動車文明批判」「自動車文明を考える」となっており, 技術コントロールへの確信が減少していくのを見てとれる。
- (39) 『基礎研究・資料集』「3. 自動車・道路公害の推移と市民生活」
- (40) その代表として, 広島都市交通問題懇談会『広島の都市交通の現況と将来——都市圏における総合的交通計画に関する報告書』(1971年, 大蔵省印刷局)がある。
- (41) 1970年「交通安全対策基本法」1971年「日本版マスクー法」導入検討開始
- (42) 『人間と交通——その未来への展望』(朝日新聞社, 1978年)。『朝日シンポジウム——都市と道路』(同, 1979年)。
- (43) 日本交通政策研究会『市街地における地区交通計画のあり方』(1976年8月)「はしがき」。
- (44) そうした空気の中で, 環境庁交通公害対策室の悪戦苦闘ぶりは, 「交通公害懇談会提案」(1980.5)に見ることができよう。

- (45) 『朝日新聞』1981年4月10日
- (46) こうした問題については「道路構造令」にみられる、道路を、自動車専用道、自動車道、歩行者道と区別する思考から問い直す必要がある。
- (47) 例えば、子どもに幹線道路の渡り方を教えるなど。
- (48) 参照 総理府交通安全対策室他『都市における路上駐車の実態に関する調査報告書』(1980年3月)
- (49) 伊勢佐木モールにおいては緊急車両の通行のため、中央を直線で明けざるをえなかった。
- (50) 箱根では例えば、二子山を立入禁止にしてしまったが、公共下水道整備のための膨大な投資など、資源管理のあり方そのものが全体として問題になっている。
- (51) 首都圏の東京湾道路計画は、いうまでもなく、代表的な争点である。
- (52) 群建築研究所『沿道環境整備のための基礎調査報告書』(横浜市公害研究所、1980年)。  
横浜市都市整備局『新本牧地区沿道環境計画調査』(1980年3月)
- (53) 例えば鎌倉市では、「町づくり市民懇談会」が中心となり、正月3が日の自動車規制を行った。参照、同会ニュース No.1～5。
- (54) 第4章 村橋論文参照、神戸市真野「まちづくり構想」(1980.7)
- (55) 松原治郎編『現代のエスプリー住民運動』
- (56) 武蔵野市、三鷹市など人口10万をこえる市は、横浜の行政区に匹敵している。
- (57) 現在でも、ある程度地域に均等にゆきわたる事業計画が組まれていることを考えれば、財源面での分離が検討されてしかるべきである。
- (58) 詳しくは、同会の『町づくり資料集』(1975年)。
- (59) 1975年にオレゴン州交通局が作成した“Getting in gear”はクルマを通してしか街を見られなくなった状態からの脱却を勧めており、これから日本がさしかかろうとする地点を示している。
- (60) 概観として、『都市問題』「特集市民生活と都市交通」(1980年7月号)。
- (61) 東京都市圏交通計画委員会『第二回パーソントリップ調査』(1978年)。



## 第2章 金沢にみる都市形成

( 坂 元 光 夫 )

### 1 都市形成における地理的要因

#### (1) 位 置

金沢は、東京・横浜の南にあり、三浦半島の入口となっている。東は東京湾に面し、南は横須賀・鎌倉に接している。この為、各時代ごとに異なる地区の影響を受けてきた。鎌倉時代—鎌倉、江戸時代—江戸、明治・大正・戦前—横須賀、戦後—横浜・東京である。

#### (2) 気 候

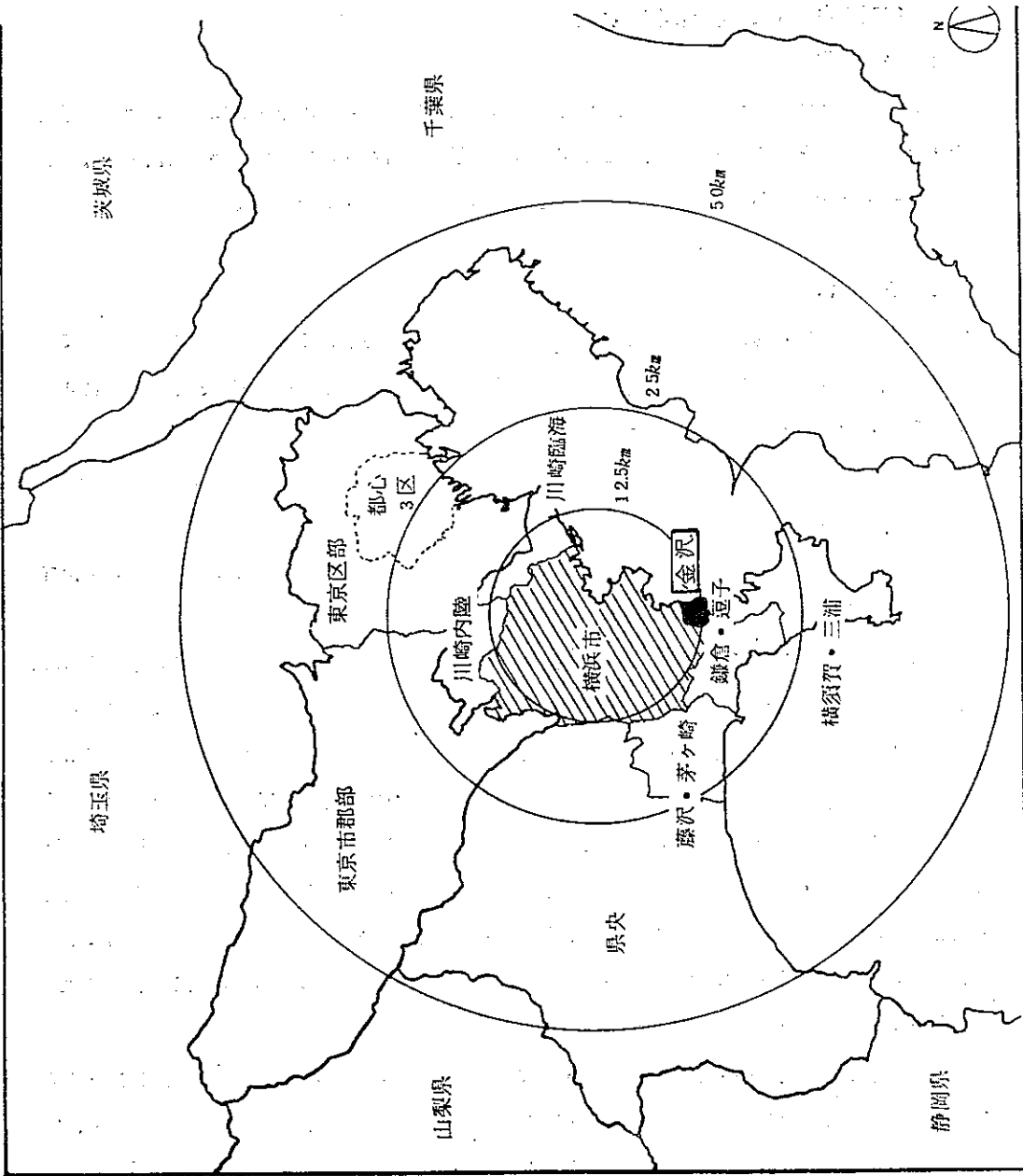
関東の南寄りにある為、降雪が少なく、秋季の強い西風も緩和されている。冬季の黒潮の影響を受けて、気温もゆるみ、夏涼しく、冬暖かい気候である。これは、古くは別荘地として、今は住宅地としての好条件の一つになっている。

#### (3) 地 形

i) 全体として—金沢は入りくんだ海岸と、かなり急な丘陵地によって形成され、平坦な地が少ない。その為、天然の景勝の地として認められる反面、市街化しにくかった。

ii) 入りくんだ海岸—内海としての東京湾に面して入りくんだ海岸は、景勝の地とともに、港としても良い条件をそなえていた。平潟湾は、泥亀、大川、釜利谷の小泉あたりまで入りこみ、「瀬戸の入海」と呼ばれ、古く鎌倉時代から房総方面への交易の港として使われ、六浦側も塩田がつくられていた。富岡や野島の海岸は、遠浅の浜を形成し、海水浴場として、又、ノリの養殖、漁場として使われていたが、現在では埋め立てられてその跡をなくしている。又、平潟湾近くの柴町は、その地形的閉鎖性の為、つい最近まで半農半漁として、古い生活様式が守られてきたが、地先埋立工事によって、大きく方向転換することとなった。東京湾の海岸線が、埋立工事によって工業地帯と変わってきた現在、横浜市内最後の自然海岸は、地先埋立の中にあって、人工の浜と人工の島の形成によって代償されることとなる。

iii) 急傾斜丘陵地—市内の最高地点(156m)が金沢にあるように、全体として50~100mのかなり傾斜の強い植林地帯としての丘陵地である。従って、耕作地としての開発もしにくく、又水源にも乏しい為、多くは森林として残っていた。こうした他地域との交通のしにくい閉鎖的な形状をしていたものも、戦後の急激な首都圏人口増加に伴う宅地化によって、多くの樹林や農地は、



金沢の位置



発達した造成技術により、一挙にハゲ山と化し、住宅地へと変わってきた。開発もしだいに大規模となり、現在、釜利谷地区約180haの開発が進められようとしている。この丘陵地の中でも、特に円海山を中心とする山並みは、横浜の南側の縁を形成するまとまった大きな樹林地帯であり、数少ない活力のある樹林帯の一つである。現在では、法的に、保全地区・特別保全区域・風致地区等の規制・保護がなされているが、その他の樹林は、宅地化の中で失なわれてきており、それらの再生が望まれている。

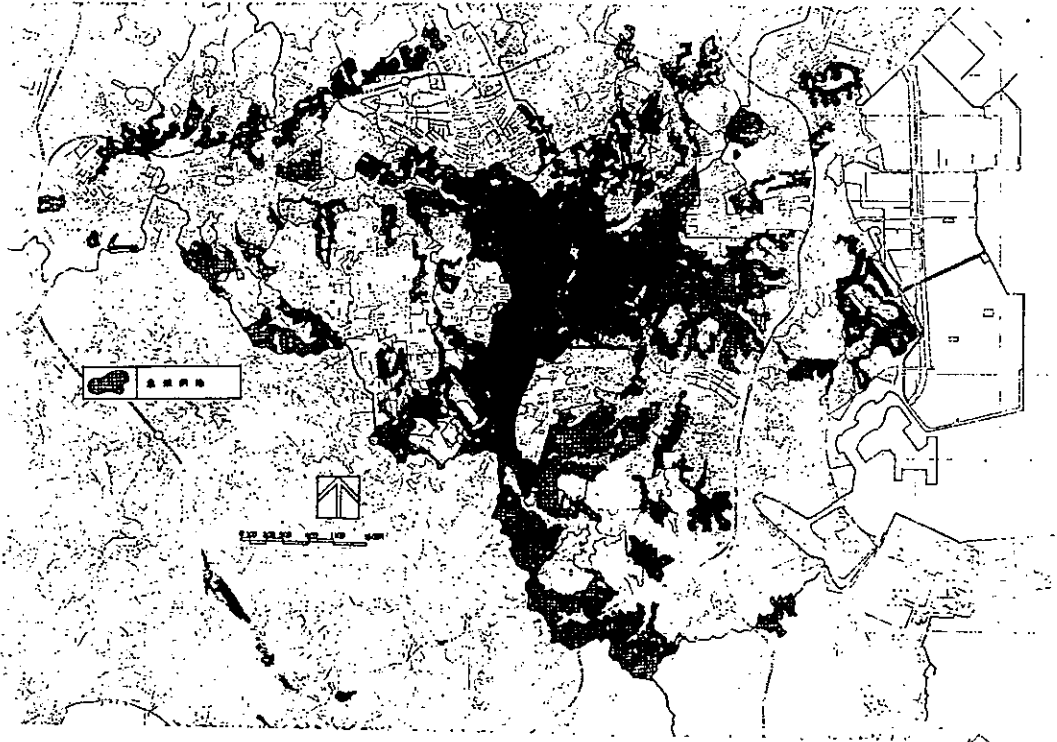
ⅳ) 断面の小さな河川——区域内に存在する河川は、ほとんど小河川であり、これらは円海山丘陵部において、小さな沢を形成し、北・東・西の3方向へ流れている。その水系に、農業用の溜池が少し分布しているが、全体としては水量もとほしく、急傾斜丘陵地の為、農地は少なかった。飲み水に乏しく、一方洪水をおこしやすい為、江戸時代の埋め立て工事は、何度もその被害にあっている。丘陵地が宅地化されるにつれ、河川は生活用水として使われるようになり、住戸も少ない頃は、ハス田にとってもこの用水が適していたようである。しかし、戦後の丘陵地の大規模な宅地化の中では、河川は排水幹線として使用され、汚染されてくる。昭和11年上水道の給水が始められたのに対し、下水処理は著しく遅れ、昭和54年で下水道普及率は7%である。現在、地先埋立事業の中で、金沢下水処理場が建設されている。

ⅴ) 少ない平坦地——金沢区内には、平坦地は少なく、昔は沖積平野と呼ばれる軟弱地盤の海岸低地が、金沢八景近くにあるぐらいであった。江戸時代からは埋立工事が続き、水田から宅地へと変化し、現在の市街地中心部は、この埋立用地の上に形成されている。泥亀や、平潟等である。地盤も悪く、水はけも悪い地であり、関東大震災の時には、洲崎あたりはひどい被害をうけている。全体として少ない平坦地である為、面的な市街化ができにくく、帯状の形態となっている。そして現在、富岡の海に、660haにおよぶ埋立地がつけられ、金沢の新しい核が生まれようとしている。

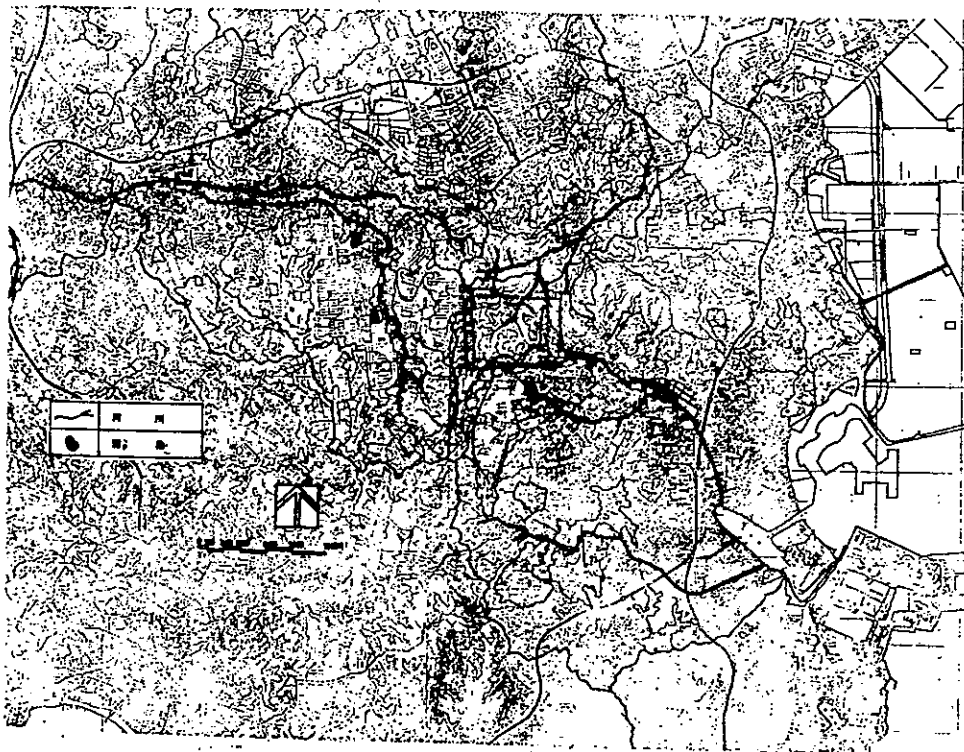
#### (4) 交通

ⅰ) 切り通しと海による結びつき——金沢は、丘陵地である為、他地域とは、陸では切り通し、海では舟便によって結ばれていた。朝比奈の切り通しが、鎌倉時代につくられ、西方面へつながり、又、明治33年、六浦、逗子間のトンネル、明治40年富岡のトンネルが開通するが、当時の交通手段が、徒歩と人力車ぐらいであった為、さほど流通は盛んにならなかった。むしろ金沢の経済、生活を支えていたのは、海運の方であり、横浜や横須賀への舟便によって、金沢の農海産物の販路が確保されていた。大正10年に相武自動車、横浜八幡橋から金沢經由逗子間に乗合バスをはじめた。これが昭和初期までの主要な交通機関となった。

ⅱ) 1本の鉄道による結びつき——昭和5年、金沢にも、鉄道が通るようになり、横浜、東京方面と結びつくようになるが、当初は、農、漁村である為、利用客も少なく、乗合自動車にもおされぎみであった。しかし、第2次大戦の軍国化の中では、軍事物資や人員の輸送の動脈となり、



急傾斜地抽出図



水面抽出図

又、戦後のベッドタウン化の中では、通勤、買物、観光の大動脈となってきた。金沢においては、急激な宅地化は、京急1本の軸を中心に、開発されており、地形的要因もあって、徒歩圏で構成しうる駅中心の規模で形成されてきた。又、駅周辺の平坦地がせまく、未整備のまま後背丘陵地の開発が進み、現在、駅前の再整備が必要とされている。

iii) 広域再編のバイパス計画——せまい国道16号線が、通勤、物流、観光道路として、1本で機能してきた金沢も、昭和40年以降の都市計画事業によって、大きく変わろうとしている。金沢地先埋立地によってできる一大工業地帯に伴う臨海部湾岸道路の形成、及び、内陸への幹線、又、16号バイパスとしての都市間高速道路の南横浜バイパス、一般道路としての横浜・逗子線がつくられることにより、大量の地区内通過交通が発生し、線から面へと広がる交通網が形成され、クルマによる再編がなされようとしている。

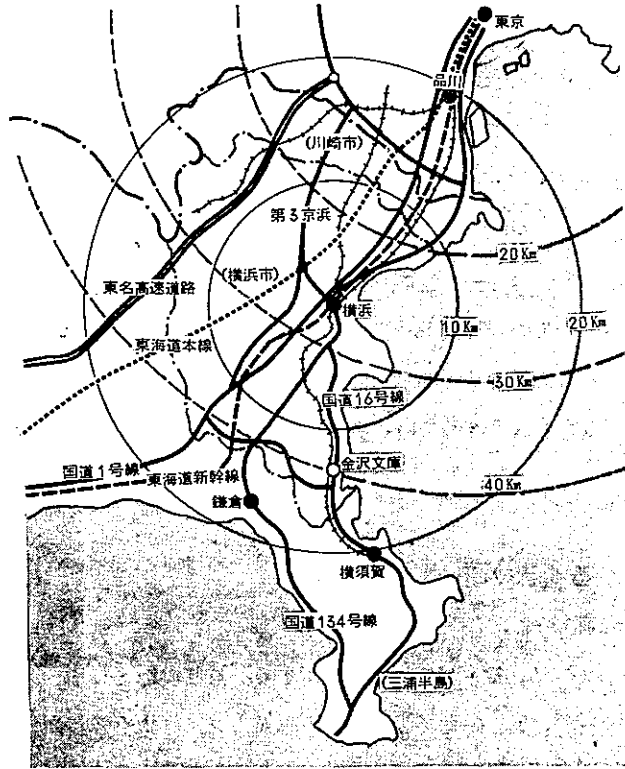
## 2 時間軸でみる金沢の形成

### (1) 江戸時代以前

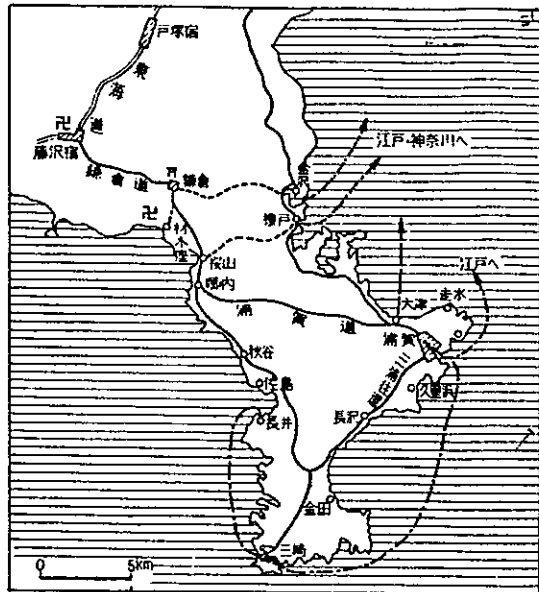
金沢の名が広まったのは、鎌倉時代においてである。景勝の地として、又海上物資の要所として栄えた。鎌倉武士の別荘、館、遊覧施設がつけられると共に、太平洋に面した鎌倉に代って、平潟、六浦の湾は、房総への交易の要所として使われ、又、重要産業としての製塩業をも営んでいた。さらに北条氏の時代には、称名寺や金沢文庫が設置され、文教の地としても名を残している。しかし鎌倉が衰退するにつれ、金沢もしだいにとり残されていく。江戸時代に入るとは、安藤広重の八景の絵にみられるように、鎌倉、江の島と共に、江戸近郊の観光地として親しまれていた。又代官をおいておさめられるようになり、陸田が少ない為、幾多にわたる新田埋立工事が続く。泥亀町、平潟町あたりは、長年にわたって、苦勞して埋立工事が行われ、後の市街地中心部の基礎となっている。産業的には、農業、製塩、漁業であった。

### (2) 明治・大正

文明開化の波は、金沢にも及び、農地の再編成、学校等の建設が行われた。しかし、その進度はきわめてゆるやかなものであった。明治21年には、伊藤博文が夏島の別荘において、明治憲法の起草を行い、翌22年公布している。特に、富岡と野島あたりは、避暑避寒の別荘地として使われていたが、交通機関の遅れたこの地では、舟にたよらねばならず、鉄道のひけていた湘南、鎌倉方面に遅れぎみであった。しかし、海水浴に居留地の外人が来ていたことから、富岡には、西洋切り花を中心とした花の産地が生まれている。又、金沢湾で、ノリの養殖がはじまり、明治36年漁業組合が発足した。明治30年浜名湖よりハスが持ち帰られ、泥亀新田に植えられ、成功する。以後、

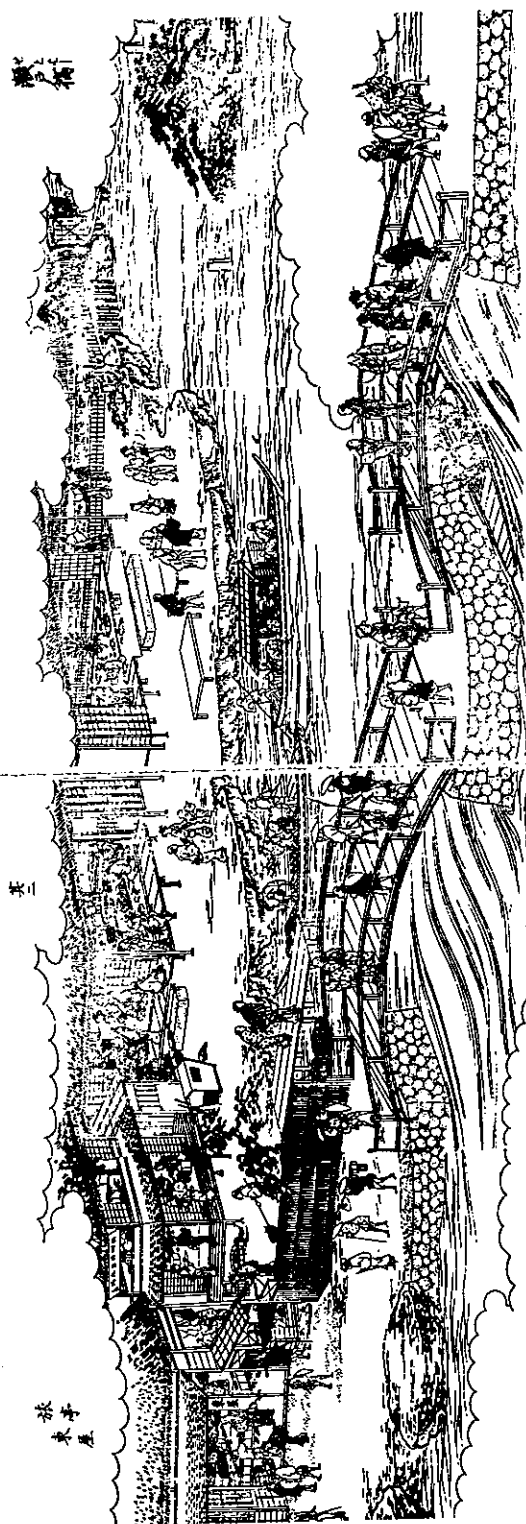


広域交通動線



江戸時代の三浦半島の交通路

江戸時代 宮川河口附近



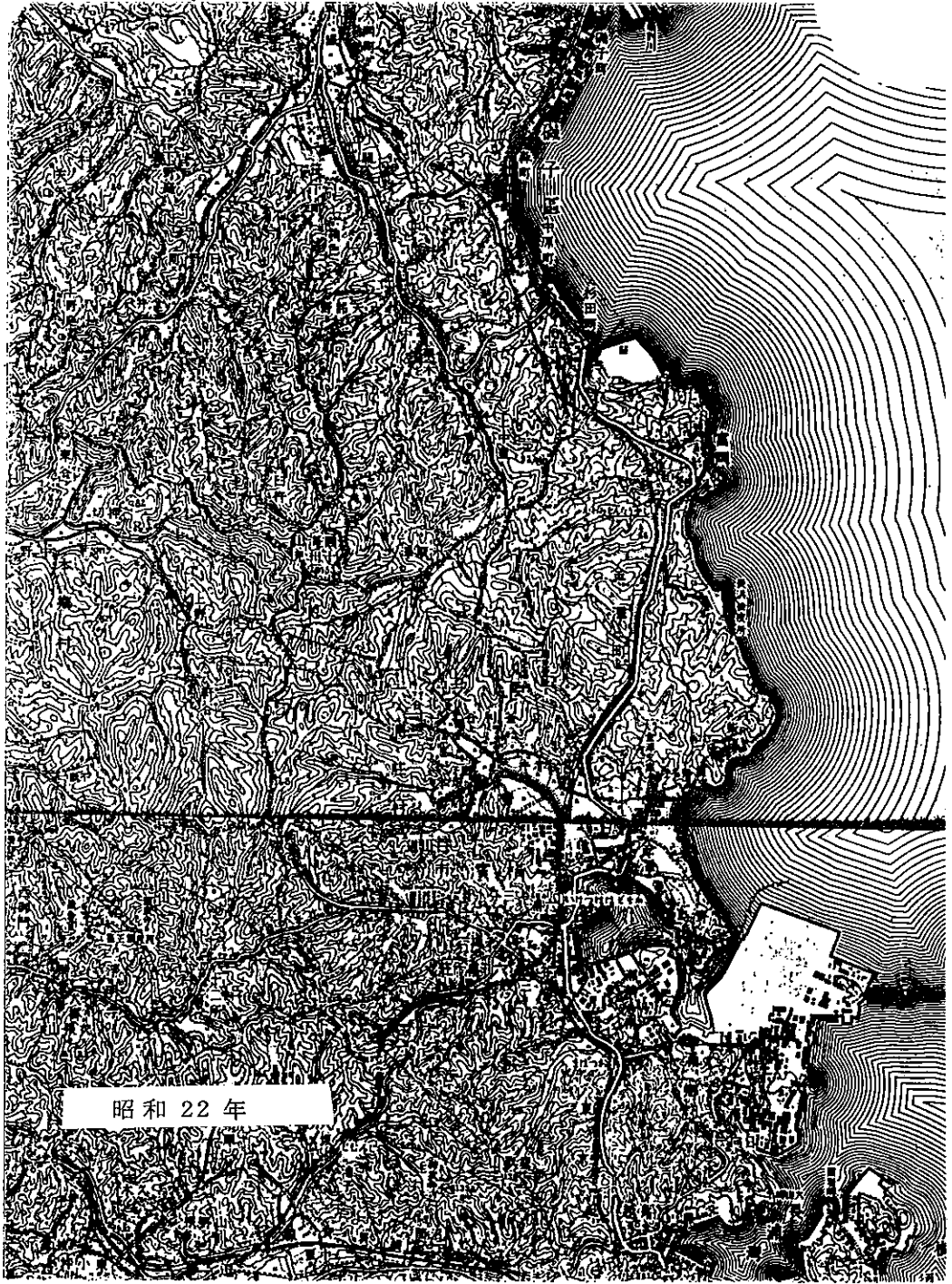
農地よりハス田の方が収益性がよいことから、主要な産業として発展する。一方、以前よりの塩田は、製塩技術の発達と、法的規制により、明治43年をもって金沢より姿を消している。大正に入って、やっと電灯がひかれ、食品市場ができた。この頃、横須賀に軍港をもつ軍の要請もあって、横須賀・田浦間の道路建設がはじまり、さらに六浦まで伸びてきて、横浜からの道と結びつく、それまで、せまく峠越をせねばならなかった国道41号線は、幹線として舗装整備された国道31号線と改め、後の16号線となる。人口は9,700人となった。

### (3) 昭和元年～20年

金沢が近代都市として発展したのは、昭和になってからである。昭和2年、明治以来使われなくなった塩田の埋立工事が完了する。4年に横浜市区制が施行され、11年には、金沢は磯子区に編入され、横浜市となる。三浦半島の郊外地開発を目的とした湘南電気鉄道が、5年に黄金町一浦賀間、金沢八景一逗子間を開通させ、翌6年には日ノ出町一横浜駅間、7年に品川まで乗入直通となり、東京方面への連絡網を形成した。6年の満州事変後、横須賀軍港に近いことから、軍需産業が進出、日本飛行機㈱、横浜海軍航空隊、日本製鋼所、大日本兵器㈱、海軍航空技術廠支廠等々、全国より徴用された工員により、金沢はこみあふれていた。工場、宿舍の為、田畑、山林の耕地は大きく変わり、人口は5年の1万人から、戦争末期の6万人とふくれ上がっている。この間の人員、物資の輸送の幹線となったのが、事業統制によって合併された東京急行(もとの湘南電鉄)であった。農業も人口急増に伴い、供給野菜作りになり、花も穀物に変わる。漁業も縮小し、柴の農地であった長浜は、海軍に接収され、燃料の貯蔵庫が建設される。

### (4) 昭和21年～45年

磯子区に編入されていた金沢は、23年に金沢区として独立する。戦時中の軍用工場は民需工場へ変わり、農業は食糧統制解除後、都市近郊農業として、野菜作りが主役となる。漁業の多くは減ったが、柴のみが、その地形的閉鎖性の為、古くからの生活様式を守った漁民集落を形成している。しかし、その農地であった長浜は、旧日本軍の接収後、米軍によって再接収され、軍用貯蔵庫として使用される。30年に入って、首都圏のベッドタウンとしての宅地化の波が、おしよせてくる。地場産業も低下し、第3次産業の人口が多くなる。本格的な宅地開発は、30年の京急の富岡地区開発が始まりであり、その後、京急の第2、第3～第8期と、しだいに大規模開発に向い、又西武によって西柴地区にも、大規模住宅地がつくられる。又小規模な民間開発が相競い、金沢の丘陵地はけずられ、宅地化されていく。この間の開発は、国の住宅政策にのって、持家1戸建の民間主導型の開発となっているが、多くは、公共用地不足、下水道、道路等の整備の遅れが目立っている。



昭和 22 年

### (5) 昭和46年～現在

そして横浜市の行政主体の規制と開発の時代となってくる。40年代に入って、増大する無秩序開発防止の為、きびしい規制をかけるようになる。43年、宅地開発要綱の設置、44年、近郊緑地保全区域指定、45年、市街化調整区域決定、風致地区条例制定等である。これらの規制によって、宅地開発は一段落する。しかし京急の開発は、最後の総仕上げというべき約330ha全面開発着手段階であった為、調整区域指定に対し、開発事前申請を行い、市側の条件をうけ入れ、計画変更して、約半分の規模縮小の開発となる。現在工事進行中であるが、それ以外にも種々の団体によって開発計画がたてられており、約120haの開発計画が出されている。一方富岡の海は、ゆきづまる市街地中心部の再生の為、再開発用地造成として、660haが、横浜市によって埋め立てられる。41年計画構想から2度の変更を行い、現在埋め立てもほぼ完了し、住宅・工場とも動き出している。又、都市計画道路も、南バイパス、湾岸道路、逗子線と、広域幹線が計画され、一部事業化されている。現在人口は15万人に達しているが、人口密度、世帯数も市内他区と比べて少ない。持家率は高い方であり、住戸面積も大きい方である。医療、公共施設はしだいに増えつつあり、市の平均的水準であり、道路率は低い一方、公園保有率は高い。産業としては、埋立工場団地の他に区内に中小工場、事業所が散在し、それからの動きは横須賀方面への結びつきが強い。又兼用農家が約200戸ぐらい、漁業もわずかに残っている。一方増大する新住民は、横浜市内、川崎方面へ通勤する人口が多く、通勤、買物共、区外へ流出している。

## 3 計画軸でみる金沢の形成

### (1) 宅地開発計画

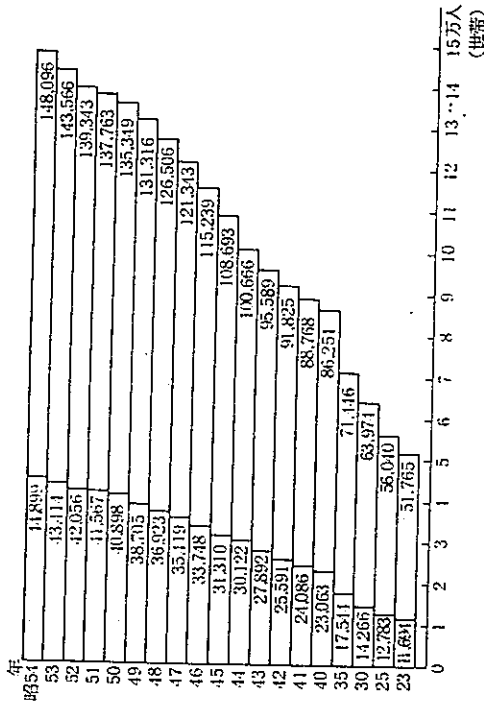
い) 京急興業の開発 戦後の鉄道復旧が一段落した昭和27年、京急は事業部を設置し、沿線一帯の宅地造成に力を注ぎはじめ、盛んに用地買収にのりだしてきた。29年南区の花の木、弘明寺、30年金沢区富岡第1期(6.5ha)と宅造を開始し、これが金沢区にとっての本格的宅造の始まりである。約76haの買収を終え、31年住宅地開発の方針のもとに事業部は発展的解消、京急興業を設立する。宅地開発と沿線観光開発に動き出す。32年富岡第2期(11.5ha)、34年第3期(2.1ha)、36年第4期(14ha)、38年第5期(10.2ha)、40年第6期(15.5ha)と次々に宅造を行っていく。そして41年泥亀町に約22haの水田を埋め立てた。ここはもと泥亀新田として、江戸時代に埋め立てられ、水田からハス田と使われ続けていた所であったが、35年農地転用の許可を得、37～41年造成された。金沢文庫と八景の間に、鉄道沿いの宅地として目をつけられたのだが、埋立開発に対し、横浜市が介入、幾つかの条件付で、変更プランのもとに埋め立てられることとなった。それまでのハス田のふちを通過していた国道は、中央もっていか





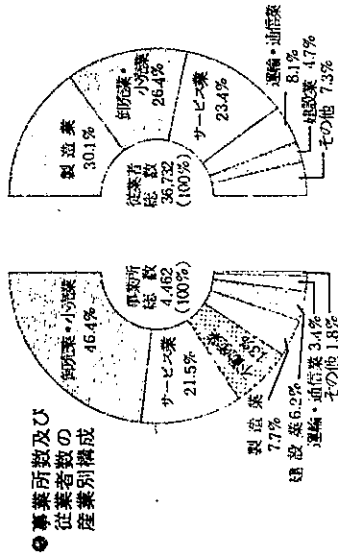
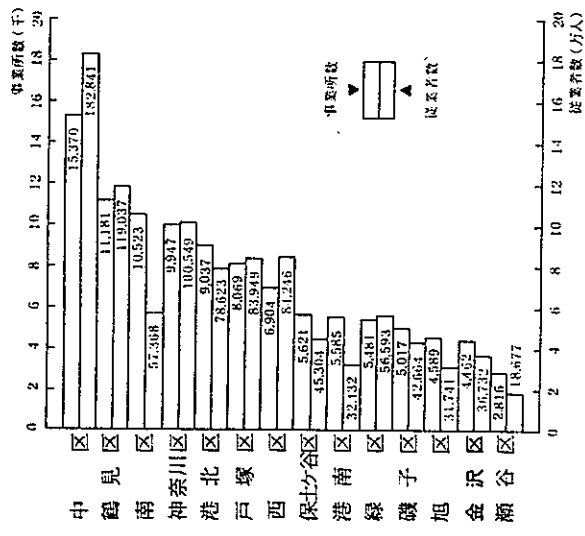
昭和 55 年

(23年をのぞき各年10月1日現在)  
世帯 ▶ ◀ 人口



事業所

◎ 区別事業所数と従業者数 (昭53事業所調査結果)



● 住宅の種類・所有の關係別・住宅の現況 (昭53住宅統計調査結果)

区分	住宅数	世帯数	世帯人員	1世帯当り人員	1住宅当り居室数	1住宅当り延べ面積	1住宅当り延べ面積	1室当り人員
住宅総数	41,700	42,300	138,300	3.27	4.07	24.23	66.56	0.81
持ち家	23,400	23,800	89,600	3.76	5.25	32.49	90.80	0.73
借家	18,300	18,400	48,700	2.65	2.58	13.70	35.68	1.03
専有住宅	40,300	40,800	133,100	3.26	4.07	24.19	65.50	0.81
持ち家	22,400	22,900	85,900	3.75	5.27	32.60	89.57	0.73
借家	17,800	17,900	47,200	2.64	2.57	13.62	35.25	1.03
農林漁業用住宅	0	0	0	0	4.00	31.00	141.90	0.25
併用住宅	1,400	1,400	5,200	3.71	4.12	25.14	95.91	0.89
店舗その他	900	900	3,700	4.11	4.82	29.85	120.13	0.84
持ち家	500	500	1,500	3.00	2.83	16.40	50.95	0.84
借家	400	400	1,200	3.00	2.83	16.40	50.95	1.03

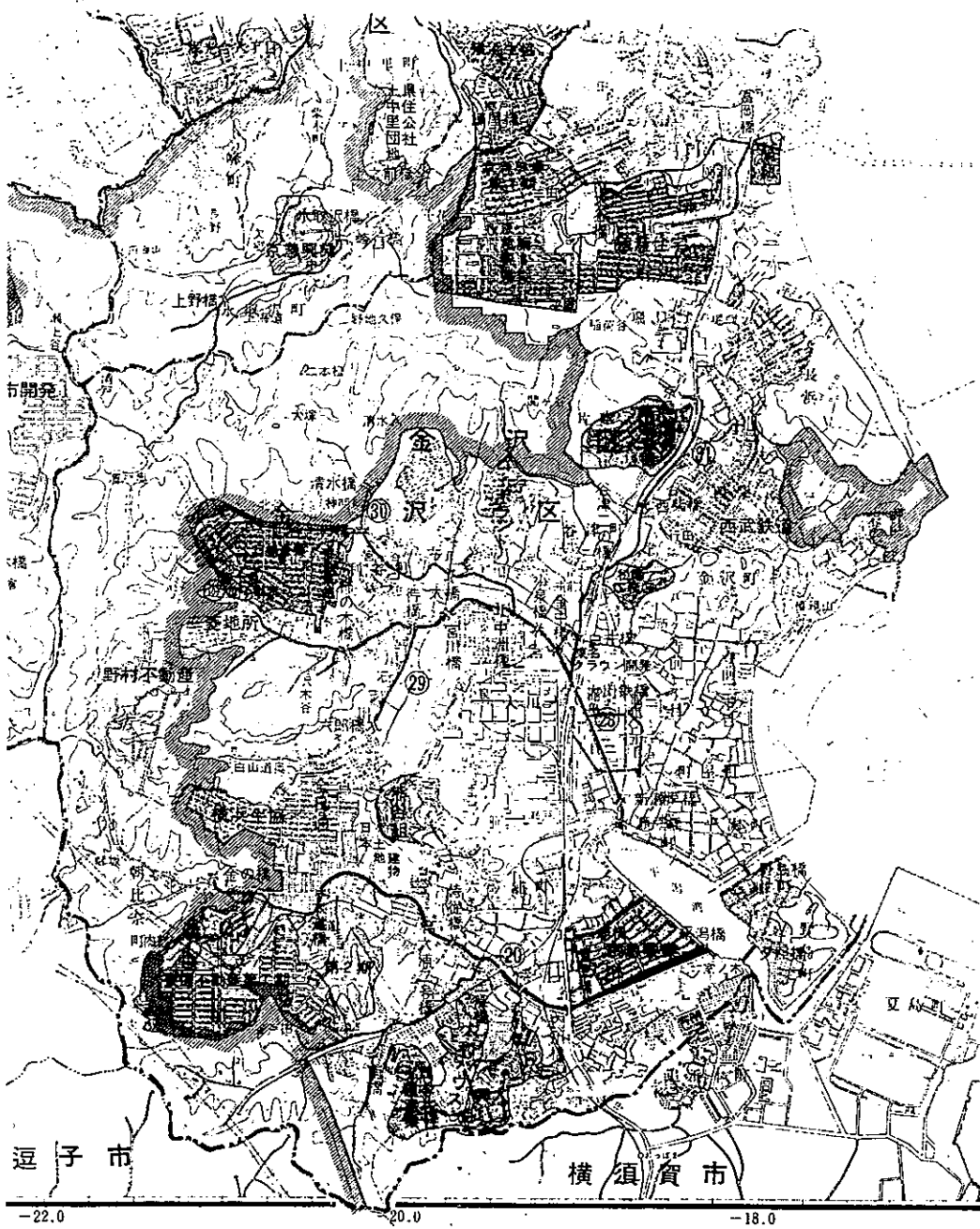
この住宅物品調査は、標本調査による推計値であるため、10位を四捨五入して100位までを有効数字としてあるので個々の数字の合計が総数と一致しない場合がある。

昭和53年現在の金沢

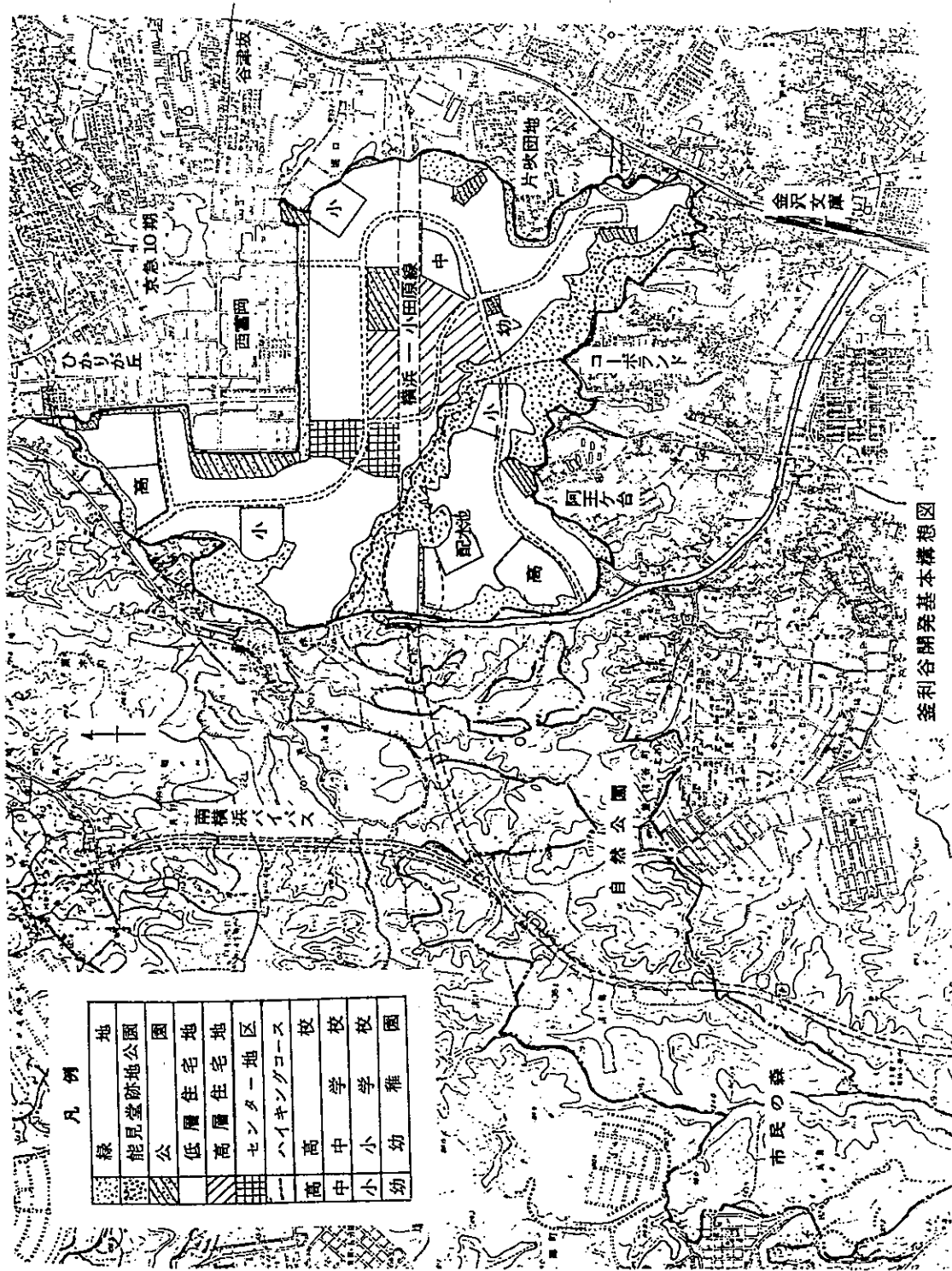
れ、いくつかの幹線道路と小公園が、設置された。埋立土砂は、平潟湾のものを使用し、周辺の河川も改修される。そしてここに、区役所、公会堂、警察署、消防署、郵便局等の公共機関や銀行等の金融機関、住宅、ショッピングセンター等が設置され、金沢区の中心地となった。さらに、42年には平潟湾を埋め立て、ニュータウン(18ha)を売り出し、富岡でも第8期分譲を行うようになる。そして京急は、それまでの蓄積した資本力を背に、釜利谷開発へと続く。

ii) 西武鉄道の開発 昭和29年、西武系国土計画興業が、称名寺を中心とする周辺一帯の開発に手をそめ、用地買収にのり出す。約6haの土地に、3ヶ年計画で遊園地をつくるという内容であった。おとぎ列車、滑走台、飛行塔、豆自動車、ホテル、プールetc。31年西武は、現在の敷地では狭いという理由で、約33haの寺有地の借用計画をたてた。寺側は、経済的利益をうるものと、同計画を歓迎したが、称名寺史跡後に遊園地は好ましくないと、県の文化財保護委員会は反対の態度に出る。その後西武側は、緑化と芝生のプロムナードのみにするというプランの大巾変更を申し出、文化財保護委員会の了承を得る。しかし、県の農地部においては、農地転用において芝生にするのは不当であり、農地法に違反すると、転用を認めない方針を決定、農林省へ副申書を提出した。そして、当地には、八景園という旅館のみ建て替えられた以後、放置された状態であった。その後、西武は計画を住宅用地造成と変更し、開発許可を得て、事業化に動き出す。しかし、その計画が、称名寺三山の稜線をはみ出し、寺側まで切りくずすものであった為、地元住民や、文化、保護団体等の反対にあい、市との協議の結果、寺からの景観は保護し、稲荷山の北条実時の墓周辺も残すよう計画を変更する。そしてここに西武団地が生まれることとなった。

iii) 釜利谷開発 金沢区内の約 $\frac{1}{4}$ の面積を占める釜利谷は、長く急傾斜樹林地帯として残っていた。京急は、富岡の開発をバネに、しだいに大規模化し、29年頃からの買収も、40年頃には約320haに達していた。そして当初急傾斜地である為、ゴルフ場、サーキット場等の計画もあったが、45年、市街化調整区域に編入されるに至り、急きょ、宅地開発の動きに出ている。初めは、324haの全面宅地化、人口3万3千人の大規模計画を出したが、市の強い規制により、計画は大巾変更している。開発面積は約半分の181haとなり、宅地41ha、2万人の計画人口、学校、公園、緑地等の公的用地が確保される。しかし、その他に横浜市の事業計画の一端がくみ込まれている。それは、湾岸道路と南バイパスの連結道路や、横浜・逗子線の設置であり、又、開発規制で残る半分の土地(約181ha)を市が買取り、動植物園を組み込んだ自然公園とするものである。そして、宅地開発時の土砂を、金沢埋立に利用すること、その搬出路として地下トンネルを造り、後の排水管として、利用すること等の条件もつけられ、それらの条件を受け入れることによって、昭和53年、飛鳥田市政最後の日の前日、開発許可の判が押される。これらの計画に対し、近隣住民の間から反対がおこる。調整区域内の大規模開発は、生態系の破壊、農地の荒廃、文化史蹟、緑地環境等の自然環境破壊であり、開発工事による公害、計画幹線道路による沿道公害等が、その



民間宅地開発



金谷開発基本構想図

凡例

緑	地
能見堂跡地公園	公園
低層住宅地	住宅地
高層住宅地	住宅地
センター地区	ハイキングコース
高	校
中	学
小	学
幼	校
幼	園

反対理由となっている。そして現在、開発許可処分取消事件として、提訴されている。

## (2) 金沢地先埋立計画

i) 計画のねらい——昭和38年横浜国際港都建設総合基幹計画では、臨海工業用地として、進行中の根岸に続いて220万坪の埋立造成を行い、重化学工業用地とする計画であった。その後41年国際港都建設総合計画では、考え方を変え、都市再開発地造成と位置づけられている。いわゆる「6大事業」の1つとして設定された。新たな計画のねらいは、以下のようなものである。

① 既成市街地の中であって、都市環境の阻害要因となっている公害工場や、中小工場等を、埋立地に移転、集約立地させ、協業化、近代化、公害防止の共同化が行えるような大規模工場団地を形成させる。そして、それらの移転工場跡地は、立ち遅れている公共施設や公園等として利用し、市街地環境の向上をはかる。

② 横浜の都心部にある三菱重工ドックを埋立地に移転させ、横浜駅周辺と、関内地区を結びつけた新しい都心部をつくる。

③ 移転してくる工場群の従業員の為に、職住近接の良質な住宅地をつくる。

④ 新山下町貯木場を埋立地に移転させ、港湾業務の合理化をはかる。

⑤ 東京湾環状道路を連結し、臨海部の工場地帯再編の一端とする。

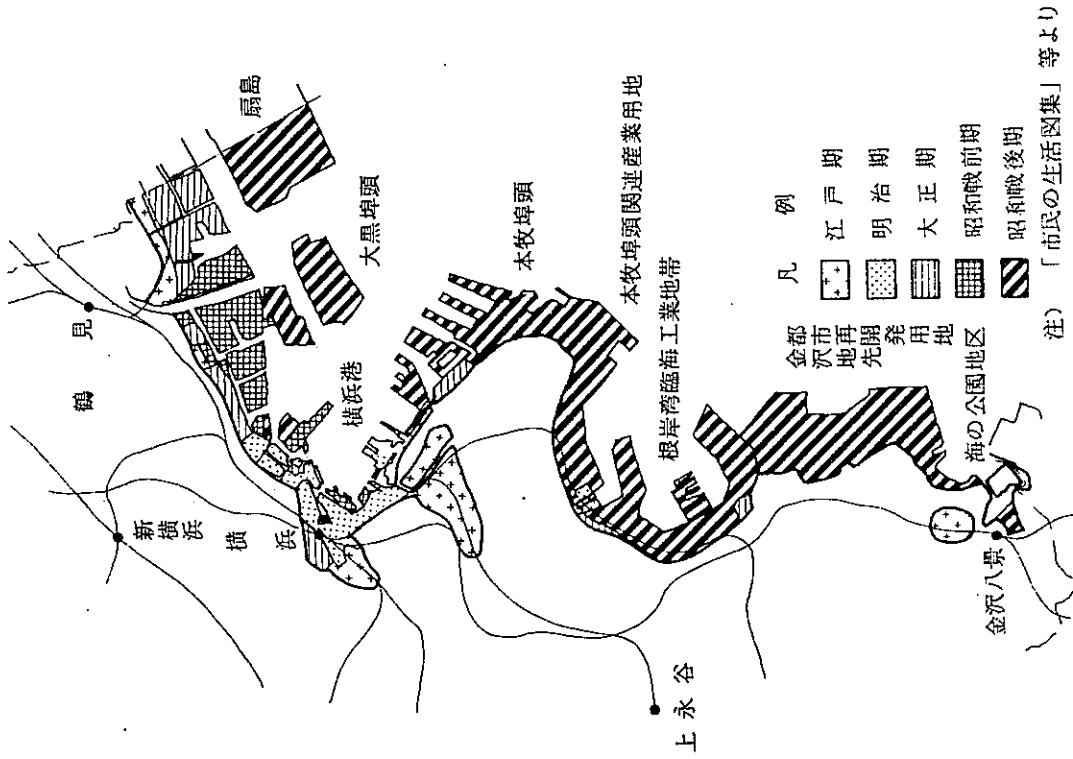
⑥ 失なわれる自然海岸の保存の為、新しく人工島と人工浜をつくり、市民の海として再生させる。

⑦ 埋立工事を大企業にたよらない自前の事業とするよう、ドイツマルクを借入する。

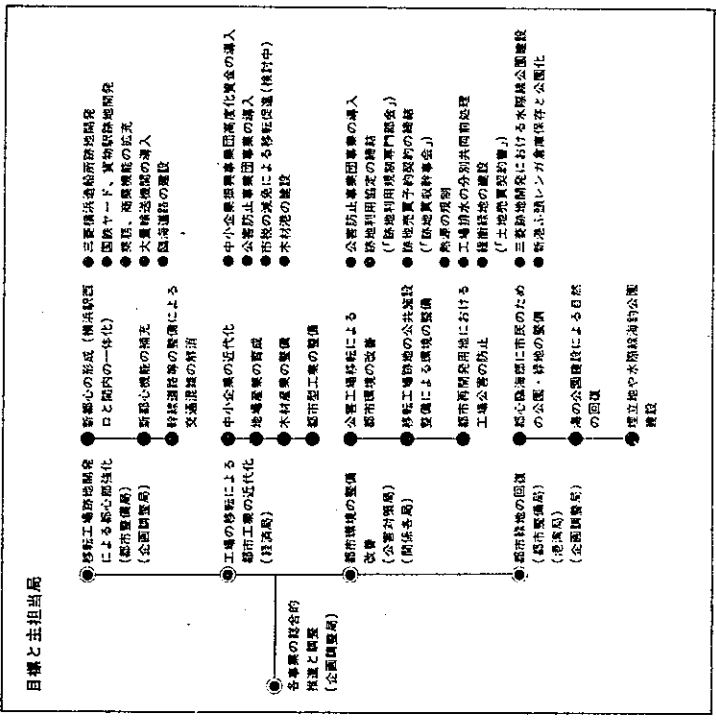
ii) 計画内容——富岡、長浜、柴の海岸先に、約660haの埋立地を造成するもの。41%を再開発用地、11%を住宅用地、10%を海の公園、38%を公共用地として、土地利用を区分している。埋立地の中央部を南北に縦貫する東京湾環状道路と、これに沿った緩衝緑地帯により、土地利用の性格を2分し、海側は、都市再開発地区、山側は、住宅地区とし、また埋立地の南端に、海の公園地区を配置している。再開発地区には、1号地に、木材センター・公共荷上地・三菱ドック・下水処理場の一部を、2号地に、中小工場団地、清掃工場、下水処理場の一部、貨物ヤード、流通業務用地を、3号地に、中小工場団地を配置している。一方、住宅地は、約75haに人口3万人程度の住宅建設が予定されている。住宅地周辺にループ道路を設け、通過交通を避けるようにし、ループ内に歩行者専用の緑地系道路と、サービス用の一般道路をつくっている。1号地では、グリッド構成で、2号地はクラスター構成になっている。住宅は、ループ道路とセンター部分に高層を、内部側に中・低層というボリューム配分である。また富岡八幡近くの湾にセンターゾーンをつくり、南北にサブセンターを1ヶ所づつおき、歩行者専用道路で結びつけている。既存海岸線の部分は、緩衝緑地帯とし、富岡八幡周辺と、長浜措置場前に、公園が設置されている。

iii) 計画の変遷——昭和41年構想立案され、43年市会で承認される。44年海の公園構想案が出され、46年漁業補償交渉もまとまり、埋立工事に着手した。46年12月第1回埋立事業費の変更が出される。事業費が、413億円→913億円、事業年度が47年度→52年度に変更。理由は漁業補償額の増大、上下水道、緑地造成費等の増加、海の公園の形状変更、マルク償返還の遅れによる利子増等である。この時期に、自然保護団体や地区住民を主体とする反対運動がおこる。反対の主旨は、横浜で唯一の歴史的価値もあり、美しい自然海岸線を失ってしまうこと、しかも埋め立て用の土砂の一部を後背地の民間宅地開発を許可し、その土砂を使うという市側の計画は、「山を削って緑をなくし、海を埋め立て自然海岸線をなくす」というものであり、自然環境破壊であるということである。また大規模な工場の出現により大気汚染、交通量増加に伴うクルマ公害発生等である。そうした反対運動により、県の認可も遅れ、オイルショックによって事業費も増大、埋め立て土砂の入手変更等を経て、49年に第2回事業費変更を行う。913億円→1,777億円、52年度→56年度。50年三菱と移転協定、売買予約契約を締結し、住宅地開発基本計画が策定される。51年1号地住宅地売却され、52年に2号地北ブロック住宅地売却、53年の夏より第1次入居が始まる。工事は現在、海の公園の島部の埋め立てを残すのみとなり、予定住戸のうち、約4千戸が入居する。1、2号地で約160社の工場進出が決定し、約7割が操業開始へこぎつけ、3号地も400社余りが進出決定されている。

しかし、住宅や工場が動き出した現在、当初の計画のねらいとは違ってきているようである。一つには、職住近接の住宅地として計画されたものが、都心へ通う人々のベッドタウンになってきていることである。それは、高い分譲価格や入居手続の手法、工業団地と住宅地の稼働時期のズレ、計画人口の増加等が影響したものであろう。しかしそれらの入居者が、工業地帯とは関係ない住民となることから幾多の問題が発生しそうである。例えば、隣接する工場群に対する公害や、交通問題等の環境防衛的な動きや、通勤ルート、手段の確保、その時間帯延長、又、車所有志向による駐車場確保等々。一方大規模住宅地出現に刺激されて、周辺地区でも、ミニ開発、商店街の変化等が起こりそうである。もう一つの動きとしては、計画のねらいであった市街地中心にある環境阻害要因となっている中小工場の移転が、思うように進んでいないことである。土地代も上昇し、又交通ルートや、通勤手段、周辺施設も整っていない事もあって、工場団地に移転してくるのは、市街地中心部より、周辺部のものの方が、多いのではなかろうか。したがって、市街地中心部の都市環境向上が、急速に進むことは期待できそうもないようである。

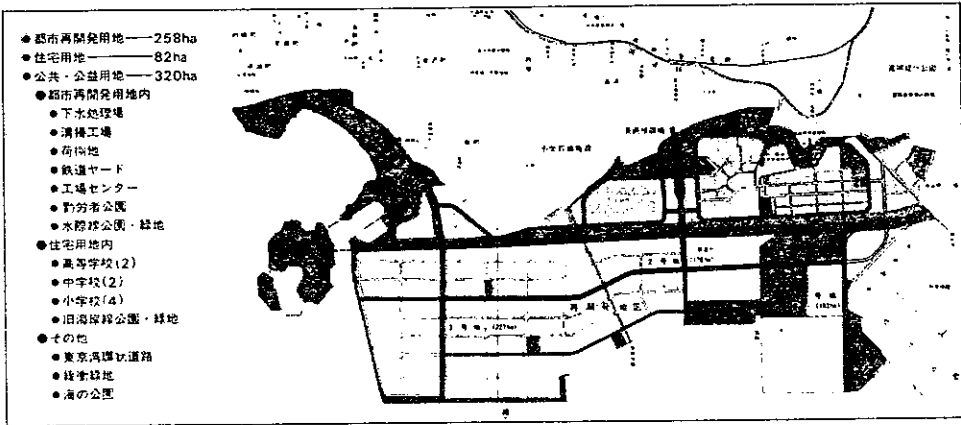


埋立事業の推移と位置

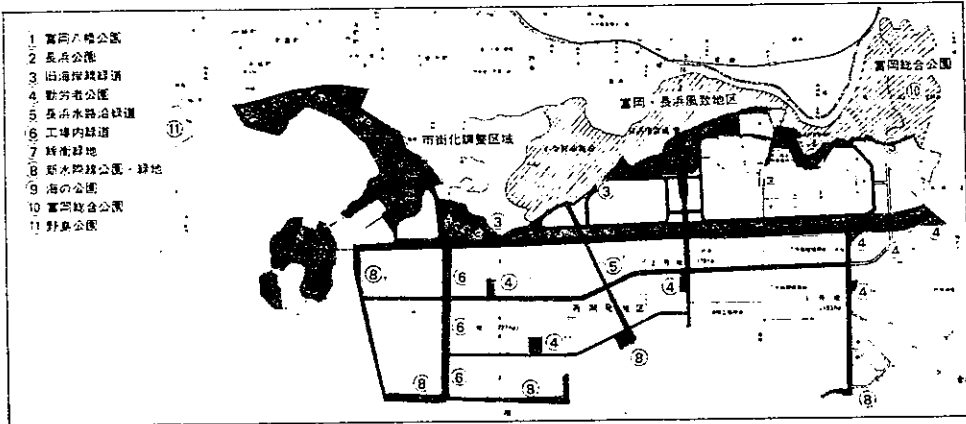


金沢地先埋立計画の位置付

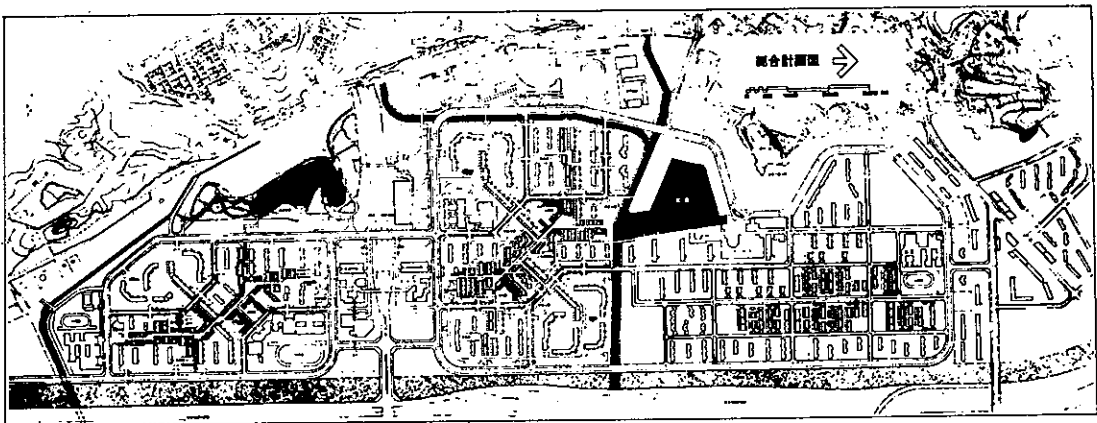




金沢臨海都市，土地利用計画図



金沢臨海都市，公園・緑地ネットワーク図

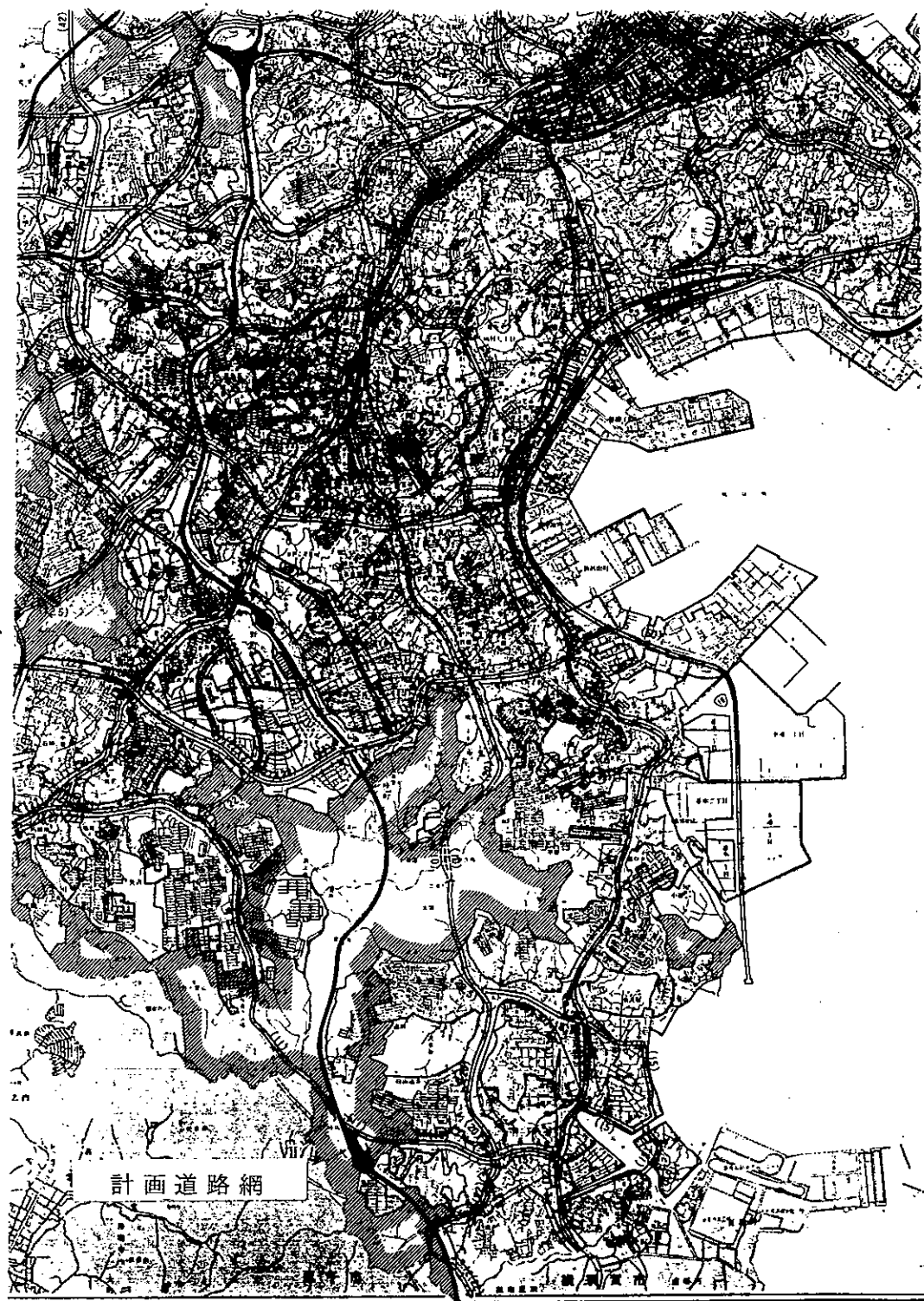


1・2号地住宅全体計画図

### (3) 道路網計画

i) 広域幹線計画——戦前の陸路は、国道16号線と朝比奈街道が主なものであった。大船への道は、大船海軍燃料所と、横須賀軍港を結ぶ軍道として、第2次大戦中に着工されたが、完成したのは、戦後になってからである。また昭和30年頃から、16号に平行な路線として、上大岡から内陸部の磯子、円海山ふもとを通過して逗子線と呼ばれ、以後部分的な経路の変更をうけながら、現在に至っている。42年、金沢区内の丘陵地に、都市間高速道路計画の1つ南横浜バイパスが計画される。これは保土ヶ谷バイパス、国道1号に結びつき、一方横須賀方面、衣笠、三崎へと繋がっている。現在半分近く開通し、57年全線開通を目標に、工事が進行中である。これにより三浦半島への流れが増大することになる。一方海沿いには、東京湾環状道路が、首都圏整備、臨海工業地帯再編の為に、千葉、東京、川崎、横浜、横須賀を結ぶ環状道路として計画している。横浜市内の重荷重をへらす目的で、ベイブリッジが計画され、これに続く根岸、磯子、金沢埋立地内まで伸ばし、さらに平潟湾、横須賀へと計画されていたが、平潟湾環境保全や、日産用地、横須賀軍港等の阻害要因もあって、ルートは変更されている。片吹、釜利谷へ一端内陸に入り、南バイパスを使うというルート変更も、予定地周辺の住民の反対にあっている。

ii) 地区内道路計画 寺前、洲崎あたりには、古くからの道路パターンが残っており、丘陵地や埋立地には、グリッド状の計画的道路パターンが形成されている。古くからの道路パターンは、不規則的な形状の細街路によって構成されている。寺前、町屋あたりは、国道が移設されたこともあって、あまり沿道公害は発生していないようだが、横浜・逗子線、釜利谷線の開通、文庫踏切の立体化等が実現すれば、幹線化する可能性がある。また六浦あたりは、以前の生活道路が幹線化したため、沿道公害が発生している。柴町、野島は、地形的条件から袋状となっている為、通過交通による被害が少ない反面、災害時の危険性が強い。又今後、海の公園ができる、進入してくる車も増大するであろう。一方、新しくつくられた道路は、丘陵地の宅地内にみられる等質な道路組み合せのものと、地先埋立地にみられるヒエラルキーをもったものがある。多くは、地形的制約から、当初、道路が谷部からのみ連がる袋状となっていたものが、開発が面的に拡大するにつれ、道路が繋がって、通過の要素が入り込んできている。道路網の構成が、その性格をはっきりしない形でできている為、交通量の増大や、交通ルートの変更に伴い、問題が発生しそうである。埋立地の中では、泥亀町あたりは、グリッド状となり、官公庁街、センター施設が形成され、比較的大きい区画割となっている。地先埋立地では、通過交通を排除して、地区内は原則的に、人・車の分離をはかっている。道路網の構成も、その交通量や性格から、段階的に分けられるようにつくられている。しかし、人の主動線は、地区内で完結することが意図されているようであり、住民が都心指向のものになってきた為、周辺地区へのアプローチ、特に京浜富岡への徒歩でのつながりを今後整備する必要があるのではなからうか。又、金沢区の公共施設が集まっている泥亀町へのつながりも、海



計画道路網

計画道路網

の公園あたりで、考慮されてもよさそうである。

#### (4) 駅前再開発計画

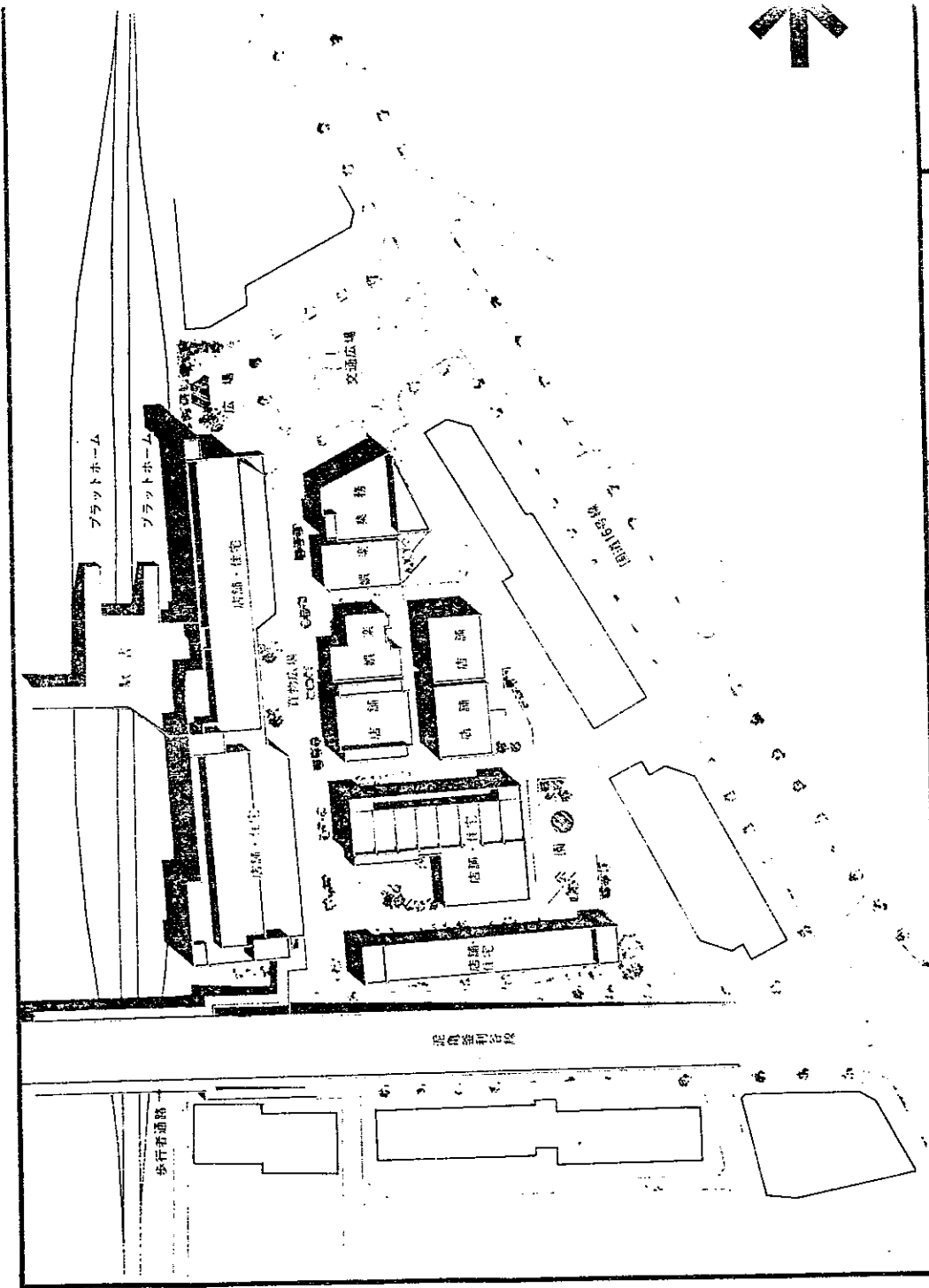
金沢地区内には、京急の駅として、富岡、谷津坂、文庫、八景、六浦がある。その中心は、文庫と八景である。泥亀新田の埋め立て後に、官公庁サービス施設や、商業施設がつけられ、ここが金沢の中心的地区となった。しかし、駅周辺は、土地利用がまだ整理されておらず、一方、駅勢圏人口は急増し、駅への交通手段やルートが未整備であり、ライフサイクルの変化に伴う生活関連施設の整備も遅れが目立ってきている。そこで、現在、金沢文庫駅周辺地区では、一部の区域に市街地再開発準備組合が結成され、再開発への計画が進められている。泥亀・釜利谷線も通り、後背人口を多くかかえ、すずらん通り、中央通り商店街や、寺前大通りにも近い為、金沢区の中心的な駅前となりうると想定されている。現在、文庫の駅舎も立体化し、東西両地区を橋上コンコースで結びつけられている。駅前再開発プランでは、東西両地区を一体化し、地域を形成する諸機能の適正な配置を行い、行政文化施設機能の拡充、商業水準の向上、駅前広場の拡張、道路網の整備をはかり、区画整理された地区に、下層に商店、事業所、上層に住宅をのせた大規模な建物群をつくと唱われている。しかし、そのプランでは、近接する泥亀町の官公庁等センターゾーンとの繋がりが不明であり、この点は十分検討されるべきであろう。

#### (5) 公園計画

古くから金沢は景勝の地として有名であったが、市街化された現在も、わずかに残っているその自然は、横浜市の中でも希少なものとなり、ここに各種の公園計画が進められ、市民の公園として、再び観光地化されようとしている。

かつての海——今は大部分が埋め立てられてしまったが、横浜市唯一の自然海岸であった為、埋立の代償として、人工島と人工浜を形成する計画が事業化されている。昭和46年発表の原構想も、水質、砂浜の保全方法の検討や、湾岸道路のルート変更、砂浜の拡充等によって、手直しがなされている。70haの島の中には、ヨットハーバー、釣場、広場、各種レジャー施設が計画され、浜には、砂場と芝生、樹林地、プールが計画、一部にポンプ場が設置される。年間約130万人の利用者を推定した大規模公園である。

一方、かつての山では——急速に進む宅地化のあとに残った急斜面の樹林帯に、市民の森や広域自然公園が計画されている。横浜市は緑地空間の確保をめざし、3本の柱をたてた。一つは都市農業の確立として、20ha以上の農業専用地区を定め、生産基盤づくりをしようとするもの。これによって、20ha未満の小規模農地は、宅地にかわり、金沢区内でも専用農家は1戸、兼用農家で200戸ぐらいに減っている。二つめは、山林緑地の保存であり、保有地区指定や、「市民の森」



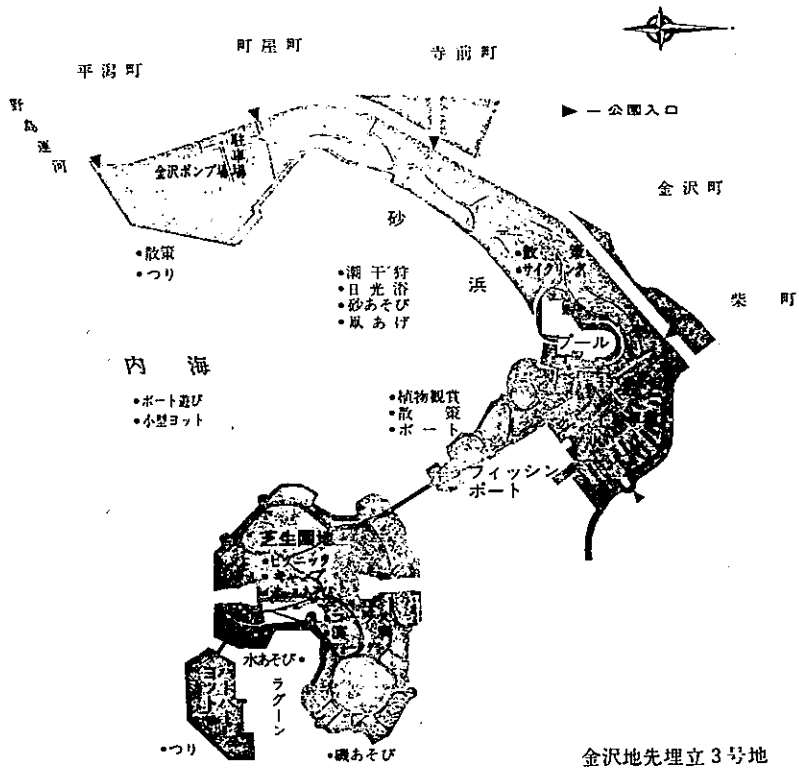
金沢文庫駅前開発計画 全体計画図

づくりである。市民の森は、民有山林を借用し、地元の組織である「市民の森愛護会」に維持管理を委託するというものである。現在市内に7ヶ所(87.5ha)あり、そのうち3ヶ所(25.5ha)が金沢区内にある。三つめは、都市公園の整備である。都市公園の人口1人当りの面積は、1.7㎡と、10大都市中、東京都とならび最低の広さである。金沢においては、大きな都市公園として、金沢自然公園が、釜利谷に計画されている。これを週末的なレクリエーションの為の場として整備しようというものである。ここは急傾斜地として、きびしい地形条件を呈しているのので、主に、豊富な自然環境の保全を主目的とした土地利用構成を行い、その中にレクリエーション活動として、動植物公園や、一部スポーツ施設の導入が予定されている。こうして、金沢には、市民の森、地区公園、自然公園、富岡総合公園、野島総合公園、円海山ハイキングコース等、自然緑地があり、これらをつなげたグリーンネットワーク構想が考えられる。しかし、金沢にとって良質な自然環境を確保する為には、それらのゾーニングやネットワークと共に、利用対象の考え方、レジャーの要素や利用人口密度、アプローチ手段等の検討を十分行うことが必要であり、又失なわれた自然の再生を身近かな所から行う住民の努力も必要であろう。

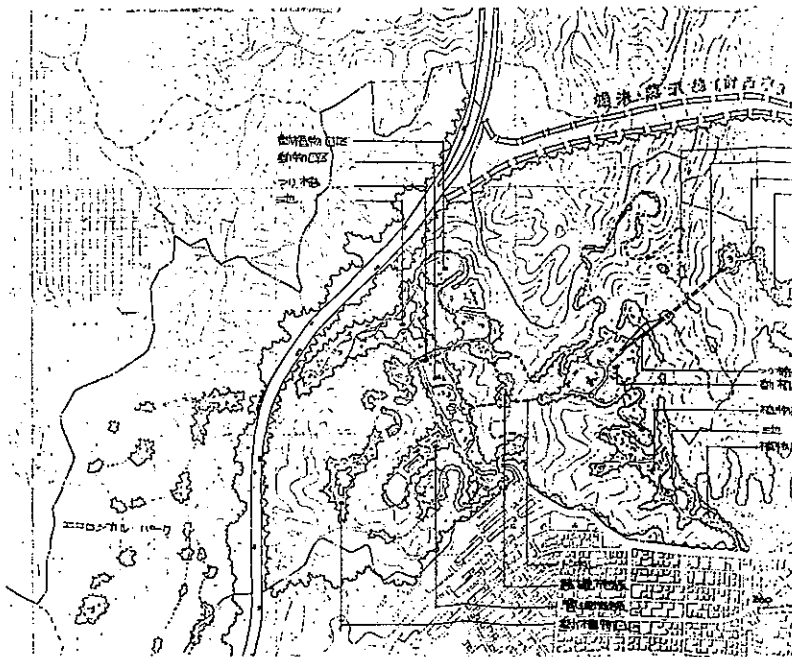
#### 4 金沢の現況と将来

金沢を大きく変えてきたいいくつかの出来事——丘陵部宅地開発、金沢地先埋立、南横バイパス建設、自然公園設置等は、一応一段落したが、現在でも、釜利谷開発、海の公園造成等の大事業が進行している。また湾岸道路、横浜・逗子線の設置、駅前再開発、合計120haにもなる各種民間宅地開発等が計画されており、まだまだ変わっていく要素はある。しかし、基本的な性格づけをする要素は一応出そろった観があり、今後の都市づくりの方針を定めるべき時期になってきているのではなかろうか。かつて農漁業を生活基盤としながら、観光、別荘地、文教地等の側面をもっていた金沢は、今、多様な顔をもっている。大規模な埋立工業団地、区内に散在する工場群、埋立地の大住宅団地、丘陵地の隣り合う小規模住宅団地群、古くからの集落、2つの駅にはさまれた官公庁街、横浜市大と関東学院大という2つの大学、称名寺・金沢文庫をはじめ各種の歴史、文化史跡、大きな海の公園、山の森林公園、南北に貫通する鉄道と高速道路網、今も残る農業と漁業等々……。

金沢は、横浜と横須賀の間にあり、その丘陵地と海という地形的閉鎖性により、一定の独自性はまだ完全に失なわれてはいない。おだやかな気候とめぐまれた自然、古い文化、歴史の上に、新しく生まれた多様な顔をどのように合わせていくのか、現在の金沢の課題である。



海の公園基本計画平面図(案)



金沢自然動物公園計画案

## 参考資料

- 横浜国際港都建設総合基幹計画（改正案） 1963 横浜市
- 横浜市総合計画 1985 1975 横浜市
- 横浜市新5か年指標 77-81 1977 横浜市
- 横浜都市計画の変遷 1980 横浜市都市整備局
- 横浜のあらまし 1980 // //
- 横浜＝都市計画の実践的手法，その都市づくりのあゆみ 1978 SD
- 金沢地先埋立事業のあらまし 横浜市港湾局
- 金沢地先埋立事業のあらまし 1975 横浜市都市開発局臨海開発部
- 金沢地先埋立及び関連事業について 1973 横浜市
- 金沢工業団地のあらまし 横浜市
- ヨコハマ金沢地先埋立 1971 横浜市埋立事業局
- 海面埋立と住民の生活——横浜市金沢埋立を考える 1976 日本科学者会議神奈川支部
- 金沢地先埋立地住宅開発基本計画 横浜市
- 金沢埋立住宅地環境デザイン計画 1974 横総合計画事務所
- 都市のなかの漁業集落，金沢区柴町調査報告 1972 横浜市漁業地域調査会
- 横浜市の埋立事業と漁業者の転業対策年表  
金沢地先埋立事業を中心として 1975 横浜市漁業問題研究会
- 横浜市海の公園，新基本構想について 1978 横浜市港湾局
- 金沢広域公園（仮称）計画報告書 1976 横浜市
- 金沢自然公園基本計画 1975 横浜市緑政局
- 金沢文庫駅周辺地区事業化促進調査報告書 1975 タカハ都市科学研究所
- 駅勢圏実態調査 1978 横浜都市整備局
- 恐るべき環境破壊 1977 片吹団地自治会環境保全部
- 工害天国，東京湾岸道路反対特集 1977 公害と戦う京浜労働者会議
- 私たちの手でつくる明日の金沢，町別要求地図 1980 私たちの手でつくる明日の金沢の集い実行委員会



- |                         |      |                        |
|-------------------------|------|------------------------|
| ○ 私達の手でつくる明日の金沢の集い      |      | 私たちの手でつくる明日の金沢の集い実行委員会 |
| ○ 金沢の福祉                 |      | 金沢区民生委員協議会<br>他        |
| ○ 京急興業10年の歩み            | 1968 | 京急興業                   |
| ○ 京浜工業地帯公害年表<br>1955~73 |      | 横浜市立大学経済研究所            |
| ○ 神奈川新聞                 |      |                        |
| ○ 区勢便覧 かなざわ             | 1978 | 金沢区役所                  |
| ○ わたしたちの金沢              |      | // //                  |
| ○ かなざわ                  |      | 金沢区小学校社会科学研究会          |
| ○ 金沢区社会科資料集             |      |                        |
| ○ 神奈川の地理                |      | 日本地理集成Ⅳ                |



### 第3章 金沢区のまちづくりとコミュニティ

( 内 藤 辰 美 )

#### 1 都市化社会とコミュニティ

コミュニティの必要がさげばれ、コミュニティが盛んに論じられて久しい。コミュニティは外来語のもつ一種の新鮮さも加わって、ブーム的に使われ、今日では日常用語としても定着した感がある。コミュニティには、それがしきりに使われ出した当初にもその使用に異議をとなえる立場から、非科学的概念であるという批判が加えられ、コミュニティの使用を容認する立場からも、<sup>(1)</sup>コミュニティが科学的概念としては曖昧である、少なくともコミュニティについてはそれを一層明確なものとする必要があるという批判がなされている。<sup>(2)</sup>

コミュニティは、確かに、ブーム的あるいは政策的に使われてきた。コミュニティは時と所でさまざまな使われ方をしているといえるであろう。しかし、コミュニティは何の前提もなしに、何の状況設定もなしに使われてきたわけでもない。コミュニティがブーム化し日常用語化するほど、それが使われて不自然でない社会的状況があったのである。その意味でいえば、コミュニティは、時と所によりさまざまな形で、多義的に使われているが、それを状況の中で見ると、そこには共通する内容のあることも確かである。

顧り見ると、コミュニティが論じられ、定着してきたのは、戦後のわが国が高度な産業化と都市化を実現し、国民の生活様式に大きな変化が現れた時期であった。過密と過疎に表現される地域状況が生まれ、農業と農村の解体に歩調を合わせて、巨大都市圏が形成されていったその時期である。

戦後の日本は、2つの意味で都市化社会といえるものであった。ひとつは、多くの人びとが、いわゆる都市と呼ばれる地域を生活の舞台とするようになった点で。もうひとつは、都市的生活様式が、いわゆる都市と呼ばれる地域を超えて、これまでになく社会の隅々にまで浸透し、国民の間で一般化したという点で。戦後の日本社会は、産業構造と階級構成の変化をとおして、本格的な都市化社会を形成してきたのであるが、周知のようにこの過程は、国民の生活構造を大きく変えた過程でもあった。〈私民〉と呼ばれる新しい民衆像が浮びあがり<sup>(3)</sup>、〈不安定・高文化消費型〉<sup>(4)</sup>と呼ばれる消費生活が一般化したのである。この私民化と不安定・高文化消費型の生活構造は、戦前の日本の民衆が臣民と規定され、安定・低文化消費型の生活構造を維持してきたのとは対照的である。コミュニティは、戦後の日本が、都市化社会の様相を顕著にし、その過程で人びとが、戦前とは対照的な生き方を選択し、時には強いられてきた状況の中で登場したのである。我が国におけるコミュニティブームの先駆けと見られる報告書にもその点に関する認識が鮮明に出されている。<sup>(5)</sup>

コミュニティは、我が国における戦後社会の変動と国民の生活構造の変質に対応して提起されている。コミュニティの形成はいたるところでその必要性が唱えられたのであるが、わけでも、都市、殊に大都市や人口急増都市では緊急且つ重要な課題とされたのである。それは、大都市が戦後日本社会の変動の焦点であり、またそこに国民の生活構造の変質とそれに派生する問題がもっとも深刻な形で現れたからである。人口急増の大都市、横浜市の場合も例外ではない。

戦後の産業化と都市化とは、旧来の地域的な社会秩序を解体させた圧力でもあった。特にその過程で大量の人口が流入した大都市わけでもその周辺部においては旧来の地域的な社会秩序に大きな変化を経験した。大量の人口が短期間のうちに急激に増加した地域では単に人間の数が増えたということ以上の影響があった。流入人口の多くは、多くのニーズとともにこれまでのしきたりを持込んできた。来住者層といわれるこの流入人口が地域の多数者的存在となる傾向のあった地域・自治体では、生活環境の整備についても、社会関係の調整についても新しい対応を迫られたのである。

自治体が急増する人々に対応し生活環境や必要施設の整備に今までにない苦心を経験したのもそうした状況の反映であった。従来、都市におけるムラ状況の典型とされてきた町内会に変質が見われ、新しい型の町内会運営が見られるようになったり、住民と行政の間に、あるいは地付と来住という2つの住民層の間に、対立的状況が生れたりしたような事態が発生したのも同様である。

かつて中村八朗は、当時の人口急増都市、三鷹市の調査から、町内会が三鷹市ではこれまで言われてきたような存在でなくなっていると指摘したことがある。中村は、これまで問題とされてきた町内会の性格を、(1)単位は個人でなく世帯であること、(2)加入は、一定地区居住に伴って、半強制的或は自動的であること、(3)機能が未分化であること(視点を換え、包括的多目的性格、即ち多機能的或は複合的機能とも指摘される)、(4)行政における末端事務の補完作用をなしていること、(5)旧中間層支配の保守的伝統温存基盤であること、の5点に要約しつつ、「町内会の性格についてのこれらの指摘の背後には、その性格がわが国の都市化、近代化、民主化に逆行するものとする問題意識が潜んでいる」と指摘した上で「日野町、三鷹市のような近郊都市化の進む地域では、前記のように指摘される町内会にかなりの変化あるいは変質が起っているのではないか」という点を検討し、三鷹市や日野町の調査から、特に、前記町内会の特性の(4)と(5)については必ずしも妥当しない<sup>(6)</sup>と主張したのである。

コミュニティの形成という課題は、旧来の地域が物的、社会的いずれの面でもその在り様を変えてきた、そうした社会的状況の中で提起されてきたものである。新しい地域、自治体の運営は、旧来のそれをただ修復してかかるという程度のものより一歩進んだものにならねばならないという現実があり、そのために新しい地域の在り様を導く理念が必要であった。地域、自治体運営の新しい在り様は、自然村的秩序の中にあつた人びとは対照的に、個として<自律>し<自覚>した人び

とによって支えられなければならないという理念が打ち出されたのである。事実、社会構造に大きな変化を見てからは、もはや地域・自治体の運営を、かつての自然村自治意識で行うことは不可能であった。コミュニティに先行し、〈市民意識〉とか〈自治意識〉の開発が唱えられたのである。当時、自治意識の開発を問題にし、これを検討した倉沢進によれば、自治意識とは、「住民が、生活上の共同関係にある他の住民との間の利益の共通性を認識し、生活上の共同利益をめざして自発的に連帯し、自律的に、すなわち自分たちの取りきめた方式にしたがって、地域社会の諸問題を解決してゆこうとする態度を指すもの<sup>(7)</sup>」であった。この定義はコミュニティに与えられた「生活の場において、市民としての自主性と責任を自覚した個人および家族を構成主体として、地域性と各種の目標をもった、開放的でしかも構成員相互に信頼感のある集団<sup>(8)</sup>」という定義ときわめて近似する。コミュニティが市民意識とか自治意識の開発といわれるものに連続していることは明らかである。

要約していえば、我が国の場合、コミュニティは、新しい地域・自治体運営を探る過程で提起されてきた概念である。コミュニティは、町内会の如く、既に在る組織ではない。それはその意味で抽象的であり、理念的でもあった。そしてそれだけにこの用語はしばしば多元的に使われ、曖昧さも残してきた。しかし、コミュニティは、今日、日常用語化してもいる。コミュニティが抽象的であり、曖昧であり、理念的であるにしてもそれが日常用語化したのにはそれなりの承認があるからでもあり、これを簡単に使用禁止としてしまうわけにはいかない。今こそ、コミュニティの狙いを明確にしていく作業が必要である。

## 2 コミュニティ批判論の検討

コミュニティは、我が国の場合、現在のところ、多くは、町内会のような、明確な形で示される組織ではなく、町づくりや新しい地域社会形成の在り方を考える際の理念にとどまっている。コミュニティを単なる理念的存在から、現実的なものとするためには、これまで、コミュニティに加えられてきた批判を踏えつつ、コミュニティの狙いとするところを再確認し、その上で、そうした意味でのコミュニティが形成される可能性についても検討が必要である。

これまで、我が国におけるコミュニティ批判を見ると、大別して2つの流れがあるように思われる。ひとつは、コミュニティへの外在的批判とも呼ぶうるものであり、それらはコミュニティの政策的意図と科学性を問題にし、コミュニティ論についても全面的な否定を打ち出している。コミュニティ批判のもうひとつは、内在的批判と呼ぶうるものである。それは、コミュニティにつきまとう曖昧さを指摘するとともに、コミュニティへの過大な期待をとり除き、コミュニティの適切な守備範囲を明示して、コミュニティを現実的に使用不能なものにしようとする試みである。

コミュニティ批判に関する二つの立場は異質のものでありながら、共に、コミュニティを曖昧な

ものと判断している点と、それが不必要なまでに守備範囲を拡大しているという認識の点で似かよった見解となっている。そしてそれらの批判には妥当な点も少なくなく傾聴に値する指摘も多い。ここでは、とりわけ示唆に富む中村八朗の見解を、金沢区における住民意識調査の結果と関連させながら検討して見ることにしよう。<sup>(6)</sup>

中村八朗によれば、コミュニティの問題点は現在都市住民の直面する諸問題解決のための万能薬のような印象を懐かされるところにある。「コミュニティに対し懐かれているイメージやコミュニティに寄せられている期待には幾つかの疑問が感じられる」というのである。そして幾つかの疑問は以下の5点にまとめられる。

#### 批判① 都市住民の孤立性という前提

コミュニティ論の都市住民の孤立性という認知と前提には、先ずその前提が正しい認識に基いているかどうかという疑問がある。仮りにそれが正しい事実認識だとしても、もし住民自身が自らその孤立性を望んでいるとすれば、果してその場合でも孤立性が否定されるべきかどうか。

要するに中村の批判は都市住民の孤立性という前提がステレオタイプ化された通念であると見る。たしかに中村のいうように、都市住民が孤立に悩んでいるかどうかの判断は難しい。「孤立」をどのように解釈するかという問題が残りそうである。金沢区の場合にもそうであったが、一般に大都市では、近隣づきあひも、「顔を合わせたときにあいさつする程度」が一番多い。金沢区の場合には、「買物と一緒に出かけたり、お茶を飲んだりするようなつきあい」とか「なにかにつけ大事な

表1-1 ふだんお宅ではとなり近所のかたがたどのようなつきあいをなされていますか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
顔も知らないし、近所づきあひはない	5 ( 1.6 )	7 ( 2.9 )	2 ( 1.0 )	2 ( 1.0 )	16 ( 1.7 )
顔を合わせたとき、あいさつする程度	177 ( 56.6 )	135 ( 56.0 )	114 ( 58.5 )	106 ( 52.0 )	532 ( 55.8 )
買物などに一緒に出かけたり、お茶を飲んだりするようなつきあい	83 ( 26.5 )	63 ( 26.2 )	48 ( 24.6 )	53 ( 26.0 )	247 ( 25.9 )
なにかにつけて大事なことなど、相談したり助け合ったりする仲	48 ( 15.3 )	36 ( 14.9 )	31 ( 15.9 )	43 ( 21.0 )	158 ( 16.6 )
未 回 答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )
計	313 ( 100 )	241 ( 100 )	195 ( 100 )	204 ( 100 )	953 ( 100 )

表1-2 (買物などに一緒に出かけたり、大事なことを相談したりする、と答えた人)どのようにしてそのようなつきあいをするようになりましたか。(複数回答)

	町屋・州崎	野島・平瀬	柳町・六浦町	大道・六浦	計
いつの間にかそうするようになった	76 (58.0)	54 (54.1)	46 (58.2)	46 (47.9)	222 (54.8)
子供がいききしているうちにそのようになった	62 (47.3)	47 (47.5)	26 (32.9)	28 (29.2)	163 (40.2)
としよりがいききしているうちにそのようになった	15 (11.5)	12 (12.1)	5 (6.3)	8 (8.3)	40 (9.9)
町内会や地域の行事に参加しているうちにそのようになった	20 (15.3)	17 (17.2)	20 (25.3)	26 (27.1)	83 (20.5)
町内会や団体の役員をしていてそのようになった	16 (12.2)	16 (16.2)	8 (10.1)	16 (16.7)	56 (13.8)
その他	14 (10.1)	13 (13.1)	8 (10.1)	11 (11.5)	46 (11.3)
未回答	0 (-)	0 (-)	1 (1.3)	3 (3.1)	4 (1.0)
計	203 (154.4)	159 (160.2)	114 (144.2)	138 (143.8)	614 (151.5)
N	131	99	79	96	405

ことなどを相談し合ったりする仲」が合せて見ると40%に達しており、その数字を見るとそうした人々を「孤立」の範疇に入れるのは無理であろう。ここでとりわけ問題となりそうなのは、「顔もしらないし近所つきあいもない」人々である。そしてこの人々がきわめてわずかで2%程度であることを見れば、中村のいうように、都市住民が孤立に悩んでいるというのはステレオタイプ化された理解といえそうである。このように見ると批判の第1点に関しては中村の主張が正しいように思われる。しかしこの点に関しては尚慎重な判断を必要としよう。それは「孤立」をどのレベルで押えるかに関わっている。都市住民における孤立の問題はけっして単なる量の問題ではない。それはかつては家族と地域が有していたであろう弱者に対する保護と関心の問題でもあり、あるいは、しばしば目撃される青少年と地域の断絶といった問題である。孤立が「連帯」のより一層の必要性のために問題視されているのだとすれば、たとえ「孤立」化した人の数が少なく、また主観的に「孤立」を望んでいる人が多くとも「孤立」の問題を全くの考慮外に置くことはできない。おそらく、この点に関する中村の見解とはそうした限定を付与した上で正しさを認めるべきであろう。

## 批判② 住民参加の問題

数年来、地方政治や地方行政に対する住民参加が強調されている。代議制の持つ各種の欠陥が明らかになったところから、それに代る方法として直接民主制とか住民の間での話し合いということが重視されるようになったのであろうが、直接民主制とか住民の話し合いにも制約があることが充分意識されないまま、それを神話化している嫌いがある。

中村は住民参加が、参加に費すことのできる時間的制約、そして参加人数に加え、住民利害の多数性を住民自身が統制できるかという点に考慮が少ないという。金沢区のケースでは、市政への住民参加が、60%の人により、「理想だが現実には無理であると思う」と判断されている。そして

表2 近年市政への住民参加ということがいわれています。市政への参加についてあなたのお考えをお聞かせ下さい。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
市政への住民参加はプラスで、積極的になされなければならない	71 (22.7)	49 (20.3)	44 (22.6)	45 (22.1)	209 (21.9)
市政への参加は理想だが現実には無理であると思う	181 (57.8)	149 (61.8)	120 (61.5)	120 (58.8)	570 (59.8)
市政への住民参加は、マイナスであり、行う必要はないと思う	4 (1.3)	3 (1.2)	4 (2.1)	2 (1.0)	13 (1.4)
わからない(関心がない)	54 (17.3)	32 (13.3)	19 (9.7)	32 (15.7)	137 (14.4)
未 回 答	3 (1.0)	8 (3.3)	8 (4.1)	5 (2.5)	24 (2.5)
計	313 (100)	241 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

「市政への住民参加はプラスであり積極的になされなければならない」と考えている人は20%であった。金沢区の調査結果から見ると、中村の主張には十分説得力があるように思われる。もっともこの場合、「市政への参加はマイナスであり、行う必要はない」という意見は極めて少なかった(1.4%)ことへの留意が大切であろう。参加を現実的なものにする工夫が必要である。

## 批判③ 住民自治について

住民参加が唱えられる場合、住民自身が諸計画の立案と決定に当たることも含意されているようであるが、住民に十分な専門的知識の欠ける場合、それに対処する計画の立案も無効に終るおそ



れがある。何が住民の福祉かを最もよく知る者が住民自身であるとしても、専門的知識に欠ける住民の選んだ手段が結果的に住民の福祉を阻害することもあり得よう。

住民参加やまちづくりへの住民の参加に、専門的知識が必要とされるという中村の見解は「専門」の規定にもよるが、常識的なものと見てよい。前の参加の項で見たように、金沢区の場合では、参加を理想だが現実的に無理と判断した人が60%に達したのには、時間的都合はもとより、中村のいう専門的知識の問題も含まれていたのではないかと思われる。金沢区の調査では、20%の市政

表3 (住民参加はプラスで積極的にすべきと答えた人に) 市政への住民参加には特定の知識や能力が必要でしょうか。それとも誰にでもできるものでしょうか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
だれでも十分やれる	41 (57.8)	33 (67.3)	34 (77.3)	27 (60.0)	135 (64.6)
特定の知識や能力が必要である	30 (42.3)	16 (32.7)	10 (22.7)	17 (37.8)	73 (34.9)
未 回 答	0 ( - )	0 ( - )	0 ( - )	1 ( 2.2)	1 ( 0.5)
計	71 (100)	49 (100)	44 (100)	45 (100)	209 (100)
N	71	49	44	45	209

表4 (同じく住民参加はプラスで積極的にと答えた人に) あなたの場合、どのような形の参加ができるでしょうか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
陳情・投書・市長への手紙など	33 (46.5)	14 (28.6)	16 (36.4)	24 (53.3)	87 (41.6)
各種懇談会への参加・市政モニターなど	22 (31.0)	20 (40.8)	18 (40.9)	10 (22.2)	70 (33.5)
各種委員会としての活動や、各種委員会のメンバーになること	4 (5.6)	7 (14.3)	3 (6.8)	4 (8.9)	18 (8.6)
参加できない	9 (12.7)	5 (10.2)	4 (9.1)	6 (13.3)	24 (11.5)
未 回 答	3 (4.2)	3 (6.1)	3 (6.8)	1 (2.2)	10 (4.8)
計	71 (100)	49 (100)	44 (100)	45 (100)	209 (100)
N	71	49	44	45	209

への参加を積極的に肯定する人々のうち 65% の人はだれにでも十分やれると考えているのであるが、同じく 20% の人に、あなたの場合どのような形の参加が可能かを問うて見ると、「陳情、投書、市長への手紙」41%、「各種懇談会への参加・市政モニター」が 33% で、実質的な計画立案段階を予想させる「各種委員会への参加」は 10% 未満であった。おそらく、「各種委員会」のメンバーとして参加するには、時間、専門的知識の点で特定の人とならざるを得ないであろうから、中村のいうように、「参加」が安易に考えられないことはたしかであろう。しかしこの場合でも、「参加」のレベルを実質的な計画・立案段階に限定しなければ、相当数の人に参加の意欲と可能性があるととも考えられよう。

ともあれ、住民の「参加と自治」の可能性について中村の指摘する専門家としての能力は、「専門」の範囲をどの水準にとるか深くかかわるようと思われる。文字通り専門的知識を十分保持しなければ不可能な局面での参加もあるし、学習次第で参加可能な局面もあろう。社会機構が複雑なものとなり、表面的には断片的と見られる問題にも背後にさまざまな要因が潜在している事柄も多く、一人一人の住民にそうした判断が十分可能かどうかはたしかに疑問が懐かれよう。おそらくここでは最低限、住民に要求されるものとして、市政への関心と学習意欲が問題となろう。金沢区の調査では、非常に関心をもっている人が少なく(7%)「市政への関心」は 70% の人が普通程度

表5 あなたは、横浜市の市政にどの程度関心をお持ちですか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
非常に関心をもっている	20 (6.4)	16 (6.6)	10 (5.1)	20 (9.8)	66 (6.9)
普通だと思う	219 (70.0)	174 (72.2)	140 (71.8)	130 (63.7)	663 (69.6)
余り関心をもっていない	71 (22.7)	46 (19.1)	44 (22.6)	52 (25.5)	213 (22.4)
未 回 答	3 (1.0)	5 (2.1)	1 (0.5)	2 (1.0)	11 (1.2)
計	313 (100)	24 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

にもってしていると答えており、「余り関心をもっていない」人は 20% 強であった。市政への関心をやや具体化して、「横浜市総合計画」への認知や「六大事業」への認知をたずねた結果では、認知する人が前者で 20%、後者で 15% とさして高いものでなく、かつ、「横浜市や金沢区における都市計画やまちづくりに関した公開講座やシンポジウム」への参加意思を見ても、「大いに関心があるので多少無理をしてもぜひ参加したい」という人はごく少数であった。こうした数字から見ると中村の主張には十分傾聴すべき点があるように思われる。ただ先にもふれたように、「参加と

表6 あなたは横浜市に「横浜市総合計画・1985—市民による新しいまちづくり」のあることをご存知ですか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・大浦	計
知っている	64 (20.4)	51 (21.2)	27 (13.8)	37 (18.1)	179 (18.8)
知らない	245 (78.3)	180 (74.7)	166 (85.1)	164 (80.4)	755 (79.2)
未回答	4 (1.3)	10 (4.1)	2 (1.0)	3 (1.5)	19 (2.0)
計	313 (100)	241 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

表7 あなたは横浜市の六大事業についてご存じですか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
知っている	49 (15.7)	43 (17.8)	25 (12.8)	29 (14.2)	146 (15.3)
知らない	259 (82.7)	185 (76.8)	167 (85.6)	167 (81.9)	778 (81.6)
未回答	5 (1.6)	13 (5.4)	3 (1.5)	8 (3.9)	29 (3.0)
計	313 (100)	241 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

表8 あなたは横浜市に関する都市計画や金沢区に関するまちづくりなどをテーマとした公開講座やシンポジウムなど開催されるような場合、それに参加してみたいとおもいますか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
大へん関心があるので、多少無理をしてもぜひ参加したい	4 (1.3)	6 (2.5)	3 (1.5)	4 (2.0)	17 (1.8)
関心はあるが、そのときのつごうによる	203 (64.9)	159 (66.0)	121 (62.1)	128 (62.7)	611 (64.1)
特別な関心もないので、参加するつもりはない	101 (32.3)	68 (28.2)	66 (33.8)	65 (31.9)	300 (31.5)
未回答	5 (1.6)	8 (3.3)	5 (2.6)	7 (3.4)	25 (2.6)
計	313 (100)	241 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

自治」の問題についてはそのレベルと事柄を明確にする必要があり、その点に関連して言えば、公開講座やシンポジウムへの参加で「関心はあるがそのときのつごうによる」層が65%近く存在することは、希望的にも解釈できる余地を残している。

#### 批判④ 地域単位としての近隣について

わが国におけるコミュニティ形成の提唱にあたって、そこに考えられている地域的単位というのが近隣であることはうなずける。近隣が住民参加の適当な地域単位であることも確かである。しかし近隣が住民参加に適した範囲とはいえ、コミュニティの提唱において考えられている事柄のうちには、近隣が現在の都市において占める位置の検討に欠ける点がある。

中村によれば、都市の一部に近隣関係が杜絶しているという事態は、それほど憂慮すべきことではない。近隣関係の杜絶を以て一次的人間関係の喪失と見做すところに憂慮が生れるのであろうが、現代の都市では、近隣があらゆる種類の一次的关系を包摂する地域的範囲でなくなっている点への認識が浅い。また、都市の住民生活における諸問題解決に当って果しうる近隣の役割についても認識が浅い。近隣生活に於て住民が直面している問題の中には広域的処理を要するものが少なくない、と中村はいうのである。たしかに中村のいうとおり、近隣の果しうる機能には限界があるし、近隣のみが第一次的关系を提供するものでもない。しかしこの項に関する中村の正しい事実認識の裡にも若干の疑義が見られる。中村は、近隣関係の杜絶がさほど憂慮すべきことかと問題を提起するのであるが、ここでは誰にとってという限定が必要である。たとえば、金沢区の調査で見ると、ある程度深い近隣関係が形成された契機には「子供がいききしているうちに」という子供を契機にしたつきあいの形成が40%を占めている。(表1-2を参照)近隣における第一次的关系がもっとも重要となる対象は「子供」である。そのことは第一次的关系の提起者クローリーの指摘にも窮うことができよう。

#### 批判⑤ いくつかの概念的混乱について

コミュニティという概念はかなり多義的で曖昧な内容の言葉である。わが国で提唱されるコミュニティの場合は、ある程度その意味する範囲が狭められているとはいえ、まだ概念内容に曖昧な点が見受けられる。

中村によればコミュニティのもつイメージの混乱である。イメージの違いは既存住民組織、例えば町内会・自治会とか部落会ともかかわりをもつと中村は見るのである。彼によれば、イメージの一方の極は、コミュニティをこれら既存組織とは全く無縁なものとみなし、わが国にとっては全く新しい種類のものとしてそのモデルを西欧に求めていくことになろうと見られる。中村が指摘するように、コミュニティのイメージをより明確なものとする作業は大切である。当然そうした作業は既存の住民組織、とりわけ町内会(自治会)との関係に突き当たろう。コミュニティはしばしば町内会とは別物として扱われながら、どこがどのように別なのかについては論じられることが少なかったこともたしかであろう。町内会を古いもの、コミュニティを新しいものとして描くだけではない

表9-1 あなたの目から見て自治会はあったほうがよいと考えられますか。それともない方がよいと思われますか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
あった方がよい	237 (75.7)	185 (76.8)	143 (73.3)	151 (74.0)	716 (75.1)
ない方がよい	6 (1.9)	0 (-)	3 (1.5)	3 (1.5)	12 (1.3)
あってもなくてもよい	39 (12.5)	33 (13.7)	31 (15.9)	31 (15.2)	134 (14.1)
関心がない(わからない)	30 (9.6)	22 (9.1)	17 (8.7)	14 (6.9)	83 (8.7)
未 回 答	1 (0.3)	1 (0.4)	1 (0.5)	5 (2.5)	8 (0.8)
計	313 (100)	241 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

表9-2 それはなぜですか(複数回答)

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
同じ地区に世帯をかまえているから	98 (31.4)	74 (30.8)	52 (26.8)	66 (33.2)	290 (30.7)
衛生・防犯・消防・冠婚葬祭など多くのことがやれて便利	140 (44.9)	127 (52.9)	90 (46.4)	100 (50.3)	457 (48.4)
町内の親睦・精神的なまとまりに必要	124 (39.7)	92 (38.3)	74 (38.1)	74 (37.2)	364 (38.5)
市からの事務連絡や行政協力の立場から必要	161 (51.6)	112 (46.7)	99 (51.0)	113 (56.8)	485 (51.3)
身近の不満や困りごとを市や関係機関に陳情要求するため	43 (13.8)	52 (21.7)	35 (18.0)	23 (11.6)	153 (16.2)
市議会などに地区の代表を出すため	6 (1.9)	7 (2.9)	5 (2.6)	10 (5.0)	28 (3.0)
民主主義を守るとりて	10 (3.2)	14 (5.8)	9 (4.6)	10 (5.0)	43 (4.6)
いざというとき世話になる	71 (22.8)	46 (19.2)	42 (21.7)	47 (23.6)	206 (21.8)
特定の人に利用されやすい	18 (5.8)	19 (7.9)	14 (7.2)	16 (8.0)	67 (7.1)
自治会というより市の下請機関になっている	19 (6.1)	7 (2.9)	12 (6.2)	15 (7.5)	53 (5.6)
寄付金集めの機関になっている	14 (4.5)	10 (4.2)	17 (8.8)	13 (6.5)	54 (5.7)
自分や家族の関係ないことまで同じ地区ということで拘束される	16 (5.1)	8 (3.3)	8 (4.1)	13 (6.5)	45 (4.8)
何をしているのかわからない点が多い	44 (14.1)	31 (12.9)	20 (10.3)	23 (11.6)	118 (12.5)
そ の 他	6 (1.9)	6 (2.5)	4 (2.1)	0 (-)	16 (1.7)
未 回 答	10 (3.2)	13 (5.4)	12 (6.2)	13 (6.5)	48 (5.1)
計	780 (250.0)	618 (257.4)	493 (254.1)	536 (269.3)	2,427 (257.0)
N	312	240	194	199	945

かにも物足りない。そうした尺度でいけば、75%もの人に町内会が現に肯定されているという事実を目をそむけることになろう。またコミュニティの形成ということがしきりに言われる反面、それがどのようなものとして受けとめられているのかも気がかりである。金沢区の調査では「コミュニティ形成」ということばを理解している人は、よく理解している、自分なりに理解しているの両

表10-1 一般にコミュニティ形成ということがいわれています。あなたはコミュニティの形成ということばを理解できますか。

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
1. よく理解している	15 (4.8)	7 (2.9)	11 (5.6)	11 (5.4)	44 (4.6)
2. 自分なりに理解している	161 (51.4)	127 (52.7)	106 (54.4)	98 (48.0)	492 (51.6)
3. 言葉は聞いているが理解できない	101 (32.3)	85 (35.3)	64 (32.8)	66 (32.4)	316 (33.2)
4. そういうことばは、はじめて聞いた	31 (9.9)	17 (7.1)	12 (6.2)	23 (11.3)	83 (8.7)
未 回 答	5 (1.6)	5 (2.1)	2 (1.0)	6 (2.9)	18 (1.9)
計	313 (100)	241 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

表10-2 コミュニティの形成ということばからどのようなことを考えられますか。(複数回答)

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
自分たちの住んでいる地域に必要な施設をつくること	36 (20.5)	19 (14.2)	14 (12.0)	19 (17.4)	88 (16.4)
少しでも良い生活環境をつくること	140 (79.6)	109 (81.3)	99 (84.6)	90 (82.6)	438 (81.7)
自分たちの住んでいる地域に自由でしかも互いが助け合う協力関係をつくりだすこと	144 (81.8)	113 (84.3)	102 (87.2)	88 (80.7)	447 (83.4)
行政の手助けとなる組織をつくりだすこと	11 (6.3)	3 (2.2)	1 (0.9)	9 (8.3)	24 (4.5)
そ の 他	3 (1.7)	2 (1.5)	1 (0.9)	2 (1.8)	8 (1.5)
わからない	2 (1.1)	3 (2.2)	1 (0.9)	0 (-)	6 (1.1)
未回答(丸印 NAのみ)	1 (0.6)	3 (2.2)	3 (2.6)	2 (1.8)	9 (1.7)
計	337 (191.6)	252 (187.9)	221 (189.1)	210 (192.6)	1,020 (190.3)
N	176	134	117	109	536

方を合わせて55%、理解できない人が33%であった。理解している人が半数という数字が多いのか少ないのかをにわかには判断できない。ともかく55%の理解層にコミュニティ形成という言葉から受ける印象をたずねて見ると、「自分たちが住んでいる地域に自由でしかもお互いが助け合う協力関係をつくり出すこと」83%、「良い生活環境をつくること」81%であり、施設づくりや行政への協力はわずかであった。この数字を見るとコミュニティについては一定の理解が定着しつつあるのではないかとも思われるのであるが、それにしてもそれによってコミュニティが明確に定められたことにはならず、金沢区におけるコミュニティの形成に際しては、コミュニティの狙いを一層明確にすることが必要であろう。

以上、中村によるコミュニティ批判の要点を金沢区における調査結果と合わせて検討してみると、そこには多くの示唆が認められる。特に、これまで、コミュニティと町内会の関係が十分検討されず、そのためにコミュニティに曖昧な印象を与えてきたことは、科学的にも、实际的にも不幸なことであったと言えよう。

中村の問題提起はその点についての反省を促しており傾聴に値する。また中村の指摘はそれを現実にも照して見ても妥当な点が少なくない。しかし中村の問題提起と指摘には尚慎重に検討されなければならない点も存在する。後に述べるように、私見によれば、コミュニティと町内会は同一の組織と理解されるべきではない。コミュニティは町内会を含むより広義の住民組織として形成を期待されるのである。そうした観点に立てば、コミュニティはこれを使用禁止の方向にではなく、現実性をもったものにしていくことができよう。繰り返せば、コミュニティに曖昧さも少なく、問題がないわけではない。けれどもそれは使用禁止とする程のものではなく、より現実的、具体的なものにすることが期待されるのである。

### 3 都市の社会構造と都市の生活構造

#### 1) 都市におけるコミュニティ形成の可能性

人は聚落社会の生活を始めてから、その中での長い経験のうちに文化のあらゆるものを創り出し、それを育成してきたと思われる。おそらく密居聚落の中での生活こそ、文化育成の温床であったと思われる。定住以前の生活では、人の文化は充分に発展し得なかったであろうし、定住しても密居するまでは、人の文化は充分に発展し得なかったであろう。密居聚落の中の間人生活が漸次整備され統一されて、村落ががつくられ都市がつくられるに及び、いろいろの文化がにわか

に発展してきたのであろう。—— 鈴木栄太郎『都市社会学原理』——

農村は生活内容の等しい同類の面識者の家族単位の集団で、その区分的編成の原理は地域の別

以外にはない。機能集団は多くは同一地域の上に累積している。これに対し、都市では生活内容の異なる異質の非面識者の個人単位の職場の団体と家族同居団体とは完全に分離している。そのためこの2つの集団を枠として形成される多くの社会生活は、農村における同一地域に重積する集団活動にみられるものとまったく異なるものとなっているものとなっている。

生活構造の相違も見逃し得ないものがある。ここに生活構造というのは生活必要（生業活動以外の）のために人が住居より離れて社会過程を営む反覆的に認められる空間的・時間的活動の型である。私は都市の社会生活の中心にかくのごとき型を第1生活地区、第2生活地区、第3生活地区として認めたのであるが、同様のことは農村においてはまったく異なった図形として示されなければならぬ。おそらく農村にも第1生活地区、第2生活地区、第3生活地区は存すると思われるが、ここではそのいずれも村人は平行線を示すであろう。即ち村人は皆同様に田舎町小都市と10万都市に関係するであろう。 鈴木栄太郎『国民社会学原理ノート』

以上に見る鈴木栄太郎の記述には、現代日本におけるコミュニティの形成に示唆する内容が含まれている。鈴木博士の見るとおり、都市社会の構造的性質のひとつは職域と住域の分離に示される。おそらくそれはかつての農村と決定的に異なる都市の性質である。そしてそれは今日でも、いぜんとして都市の性質と見ることのできるものである。先にふれた国民生活審議会の報告書、『コミュニティ』に、生活の場における人間性の回復というサブタイトルが付けられたのもおそらく、現実の都市社会が示す職域と住域の分離という事を前提にしたためであった。要するに、都市の生活構造は社会構造とともに農村のそれとは決定的に異なり多次的である。

#### 都市の生活地区

- (1) 近隣の地区（第一生活地区） 日常生活に必要な日々更新しなければならぬものを購入する地区。この地区はその都市住民のためだけの生活地区である。
- (2) 副都心地区（第二生活地区） 第一生活地区内で求め得ないか、また求め得るとしても望まじき買い物ができないため、この要求を充たす必要上訪れるやや遠距離の種々の種類の商品の存するところ。その都市の住民のためが主であるとしても、その都市の依存圏内の住民のためのものである。
- (3) 都心地区（第三生活地区） その都市での最高級の商品を求め得るところ即ち都心との関係を意味するもの。この地区はその都市の住民のものであるに加えて、その都市の依存圏、勢力圏内の人々のためのものである。

鈴木栄太郎『都市社会学原理』有斐閣

ともあれ鈴木博士の記述から次の2つの事を確認することができる。ひとつは、都市の社会構造と生活構造が、農村とは異なりともに分化と多元的構成を示すということ、そしてそのことは、都市におけるコミュニティの形成はかつての農村における地域的まとまりとは当然異質のものになる



であろうということ、つまり協働や労働組織を直接的媒介とした地域的まとまりとは異なり、都市におけるコミュニティは問題発見あるいは問題設定的なものにならざるを得ないであろうということである。

もうひとつは、にもかかわらず、都市においてもコミュニティが形成される可能性は十分にあるということである。もちろんそれはかつて農村に見られたトータルな形のものではないかもしれない。しかし、都市住民の生活地区といえども、それが決して無制限のものでない以上、少なくともそこにコミュニティが形成される素地は十分に在ると見るのできるのである。金沢区の場合でも、食料品などの日常生活用品の購入が近所の店（61.4%）や金沢区内の店（31.0%）で行われている事実、さらには休日を自宅（56.2%）あるいは近所や金沢区内（10%）で過している事実（表11, 12）がある。

表11 ふだんの買物について、おたずねします。あなたまたは家族の方が、食料品など日常生活用品を購入するのは、主にどのあたりのお店ですか。

(%)

1 近所の店	( 61.4 )	2 近所ではないが、金沢区内の店	( 31.0 )
3 金沢区外の店	( 1.5 )	4 移動販売・共同購入など	( 0.6 )
5 きまっていない	( 5.5 )		

表12 休日のすごし方について、おたずねします。あなたは、休日を、主にどのようなところですごしますか。

(%)

1 自宅	( 56.2 )	2 近所	( 5.9 )	3 近所ではないが、金沢区内	( 4.0 )
4 金沢区外	( 5.5 )	5 きまっていない	( 28.4 )		

たしかに、都市における生活協力は、農村の場合と異なるであろう。従ってまたコミュニティの在り様も異なるであろう。農村の生活が既知の人々の世界に発達したものであったのに対し都市の生活は、多分に未知の人々との世界に発達したものであれば当然である。鈴木博士の指摘したように村落と都市とは人間生活文化の発展史上で最も基本的な社会的統一であり、人は聚落社会の生活を始めてから、その中での長い経験のうちに文化のあらゆるものを創り出し、それを育成してきたといえるのである。村落と都市はともに文化育成の温床であった。文化の型は異なるものであったとしても、都市は文化育成の温床であり、そのことは今日といえども真実である。もちろん未知の人々の間に創られる文化は既知の人々の間で創られるそれよりも一層自覚的なものであろうし、そ

れ故によそよそしさを宿すものであろう。現代の都市において創造されていく文化は自然村的、あるいは生活丸がかえ的なものにはなるまい。現代の都市に生活する人々はかつての自然村や、移民社会に生きた人々のように、居住する地域を唯一あるいは唯一に近い世界として過すことはあるまいからである。当然そこで結ばれる関係も、形成される文化もかつての自然村や移民社会の文化とは異質のものとなろう。もはや居住地域は全てではないのである。しかし一定の地域に居住することの意義として、物理的にも社会的にも安全に身を守ること（防衛）があるとすれば、あるいはまた生活の安定と向上志向があるとすれば、必然的に協力とルール（文化）は必要であろう。防衛と文化がコミュニティを要請し形成する二本の柱であることは今日尚事実なのである。

#### 4 金沢区におけるコミュニティ形成とその可能性

今までに見てきたところから、現代におけるコミュニティは、かつての自然村や移民社会のように、それ自体がひとつのトータルな世界をなすものでないことが明らかである。もし現代の都市において、そのようなコミュニティを求めるなら、それは理念的存在にとどまるであろうし、そうしたものの形成を狙い強行するならば、それは逆行的な歴史的行為以外の何ものでもなかろう。かつての自然村や移民社会型のコミュニティが、その存立を可能にした社会状況の中になったことに留意するならば、現代におけるコミュニティがかつてのものでありえないことは当然であろう。

もちろんコミュニティ論の多くは、現代のコミュニティをかつてのようなトータルな世界として描いてはいない。むしろコミュニティはしばしば<生活>の場に限定され開かれた集団であることが強調されている。しかし、コミュニティにはそれを曖昧とする批判があり、事実曖昧さが付着しているように思われる。コミュニティを、現実的なものとするためには、そうした批判をふまえ、コミュニティの狙いとするとところを一層明確に打ち出さなければならない。もしそうした試みがなければ、コミュニティは、ここでも、理念的存在にとどまる危険がある。

すでに中村八朗のコミュニティ批判を通じて見てきたように、コミュニティに、全てを期待し、過大な評価を与えることは慎まなければならない。くり返すまでもなく、現代におけるコミュニティは全てではありえないまたある必要はないからである。しかし、そうした批判をふまえたうえで、コミュニティは現代の都市においてなお必要であり、コミュニティに期待されるものも少なくない。仮りにコミュニティを「都市社会において居住地にかかわるかぎりでの一定の地域的なひろがりをもつ社会的接触ないしは社会的活動である。このコミュニティは部分的・限定的な地域性と共同性をふくむものである」<sup>(9)</sup>というように考えて見るならば、現代の都市においてもコミュニティは形成される必要があり、且つ形成される可能性もある。たしかに我が国には普く見られる町内会の存在

があり、敢てわかりにくいと思われるコミュニティを使用する必要もないように思われるのであるが、コミュニティは、町内会とは異なる存在である。コミュニティが町内会と異なる存在であるのは、決して町内会が非民主的で閉鎖的であるからではない。もし民主的—非民主的、開放的—非開放的という角度で町内会を見るなら、十分に民主的であり開放的な町内会も存するからである。コミュニティが町内会と異なるのは、会の在り方からくるものというよりは、それがカバーする範囲の問題である。コミュニティは地縁を媒介とする諸個人と諸集団の総体であり、町内会以外の集団あるいは諸個人との連絡を不可欠とするのである。都市住民が地域生活の向上を目的に結集していく組織を町内会のみを求めることはむしろ不自然である。もちろん、町内会はコミュニティにおける中心的団体であることは否定しえない。しかし町内会が、地域にかかわる全てでないことも確かである。しばしば問題にされるコミュニティの地域的範囲も、こうした考え方に立てば柔軟に描けよう。それは実質的に中心的な機能を果たす町内会を目安に定められてもよいし、交通環境や地域の教育機能などを目安に定めることも可能である。もちろんそれを総合的判断材料とすることも。コミュニティは「地域生活の向上を目的に居住地区を中心とする一定の地域において諸個人及び諸集団が機能的協力関係を保つ組織である」。そうした組織を現実的なものとし運営するためにはそのための機関が設置されなければならない。機能的協力の範囲は成員の判断する生活防衛と生活協力必要性に関連しよう。

横浜は戦後急速に変貌した。金沢区もまた同じである。金沢区は横浜の南端に位置し、その面積は27.46Km<sup>2</sup>、国道16号と京浜急行がほぼ平行して南北に区内を走り、金沢区を海と山とに2分する。

金沢区の人口は横浜市人口の5.4%にあたり、14区中11位(1979年現在)、人口総数148,757人、世帯数45,082である。金沢区は開発が比較的遅かったこともあり自然環境にはかなり恵まれてきた。しかしこのところ金沢区は急速に自然環境を変えつつある。臨海部の金沢埋立事業、山側の釜利谷開発に象徴される動向である。

金沢区は今後これまで以上に発展と困難な状況に遭遇することになるだろう。今後金沢区には物理的にも社会的にも今までになく多様な様相が現れてくるに違いない。臨海部の埋立と工場の進出、山側の開発と住宅地の造成という構図は、発展過程に見られた横浜の姿である。今日、金沢区における町づくりは、いよいよ本格的な取り組みを要請されているように思われる。今後は今まで以上に多様な要求が住民から出され、行政はその調整に手間どることも予想される。交通環境に関する調査を見ても区内の要求はまちまちである。たとえば、並木の場合には駐車場への要望が強く、夏山ではバスの便に、六浦では、振動・騒音に、寺前では安全対策に要望が強い。今後、住民主体の町づくりの必要性は、住民の側にも、行政の側にも一層強く意識されるに違いない。おそらく町づく

りの必要に合わせてコミュニティの形成が要求されよう。そしてコミュニティが、先に述べたような形のものになるのであれば、適切なコミュニティ機関の設置が検討されなければなるまい。

ところで、金沢区の場合、そうした意味でのコミュニティが形成される可能性が見い出されるであろうか。私見によればそうした意味のコミュニティが形成されるには、成員に居住地域への関心あるいは一歩進んで愛着心のあること、さらには問題解決に当り参加や協力の意思のあることが必要である。調査の結果によれば、金沢区民の場合、金沢区、横浜市への愛着心が非常に高く、80%を超える数字が認められる。また、地域の交通環境をよくする取り組みへの参加と協力の意思も

表13 あなたは、横浜市や金沢区に多少なりとも愛着をお持ちですか。

	(%)
1 横浜市、金沢区の両方に愛着をもっている	(78.8)
2 横浜市には愛着をもっているが、金沢区にはもっていない	(6.3)
3 金沢区には愛着をもっているが、横浜市にはもっていない	(8.5)
4 横浜市、金沢区の両方に愛着をもっていない	(6.2)
5 その他(なんともいえない)	(0.3)

表14-1 地域の交通事情や交通環境をよくするためには、主に誰がどのように取りくんだらよいと思いますか。

	(%)
1. 行政機関や警察が中心となって、公的な立場から規制や指導を行う	(33.4)
2. 鉄道、バス、タクシーなどの交通輸送機関が中心となって、住民の要望に応じるよう対策を講じる	(13.4)
3. 地域の住民や団体が中心となって、行政や交通機関・専門家に参加してもらい、改善策をつくる	(34.4)
4. どれにも期待できない	(7.6)
5. その他	(1.7)
6. わからない	(9.3)
7. 無回答	(0.1)

表14-2 もし、そのような取りくみが始まった場合、あなただったら、どのように参加や協力などしてみたいと思いますか。

	(%)
1. 関心をもって、積極的に参加または協力する	(9.8)
2. 自分の知識や技能を提供できる機会があれば積極的に協力したい	(7.7)

3. 求められれば、参加したり、意見を述べたりしてもよい	( 28.2 )
4. 参加はできないが、外からの支援をしたい	( 35.1 )
5. 参加はしない	( 6.2 )
6. わからない	( 12.9 )
7. 無 回 答	( 0.1 )

表 15 次のような活動のうち機会があったら参加してみたいと思う活動がありましたらおしえて下さい。(複数回答)

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
青少年グループとか子供会の世話	41 ( 13.5 )	39 ( 17.6 )	26 ( 14.4 )	25 ( 13.0 )	131 ( 14.6 )
自治会(町内会)の役員	23 ( 7.6 )	19 ( 8.6 )	23 ( 12.7 )	26 ( 13.5 )	91 ( 10.1 )
P.T.Aの役員	19 ( 6.3 )	17 ( 7.7 )	12 ( 6.6 )	18 ( 9.4 )	66 ( 7.3 )
商店会や同業組合などの役員	13 ( 4.3 )	7 ( 3.2 )	5 ( 2.8 )	2 ( 6.0 )	27 ( 3.0 )
公害防止などの市民運動	26 ( 8.6 )	20 ( 9.0 )	14 ( 7.7 )	16 ( 8.3 )	76 ( 8.5 )
老人やめぐまれない人びとの奉仕活動	52 ( 8.6 )	44 ( 19.8 )	28 ( 15.5 )	36 ( 18.8 )	160 ( 17.8 )
趣味の会、スポーツクラブなどの活動	165 ( 54.5 )	125 ( 56.3 )	98 ( 54.1 )	87 ( 45.3 )	475 ( 52.9 )
婦人団体の活動	30 ( 9.9 )	16 ( 7.2 )	20 ( 11.1 )	20 ( 10.4 )	86 ( 9.6 )
参加したい活動はない	74 ( 24.4 )	39 ( 17.6 )	38 ( 21.0 )	46 ( 24.0 )	197 ( 21.9 )
未 回 答	0 ( - )	0 ( - )	1 ( 0.5 )	0 ( - )	1 ( 0.1 )
計	443 ( 146.0 )	326 ( 147.0 )	265 ( 146.4 )	276 ( 143.7 )	1,310 ( 145.8 )
N	303	222	181	192	898

十分に窺うことができ、加えて、趣味の会やスポーツなどの活動への参加意思も高い。また住民運動への評価についてもかなり積極的、肯定的意見が見られる。これらの数字は金沢区にコミュニティが形成される可能性(潜在力)のあることを示唆するものであり好ましい材料と見ることができる。もとより、コミュニティの形成が容易に行われるとは思われない。コミュニティの形成に絡んで重要なリーダーの存在も気がかりなことのひとつである。調査の結果でも、明らかに地域住民を

表16-1 よく地域社会の有力者とか指導者ということがいわれます。あなたは地域の有力者や指導者についてどう思われますか。

(%)

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
市政へ住民の要求などを反映していくためボスの有力者が必要	12 ( 3.8)	8 ( 3.3)	11 ( 5.6)	13 ( 6.4)	44 ( 4.6)
ボスの有力者は必要ないが、地域住民をリードしていく指導者は必要	239 (76.4)	186 (77.2)	147 (75.4)	149 (73.0)	721 (75.7)
ボスの有力者も必要ないし、指導者も必要ない	20 ( 6.4)	12 ( 5.0)	11 ( 5.6)	12 ( 5.9)	55 ( 5.8)
わからない(関心がない)	40 (12.8)	31 (12.9)	25 (12.8)	28 (13.7)	124 (13.0)
未 回 答	2 ( 0.6)	4 ( 1.7)	1 ( 0.5)	2 ( 1.0)	9 ( 0.9)
計	313 (100)	241 (100)	195 (100)	204 (100)	953 (100)

表16-2 (有力者が必要または指導者は必要と答えた人にあなたは地域の指導者や有力者にとどのようなことを期待しますか。(複数回答))

	町屋・州崎	野島・平潟	柳町・六浦町	大道・六浦	計
町内や地域の利益をできるかぎり市政に反映してほしい	98 ( 39.0)	78 ( 40.2)	71 ( 44.9)	71 ( 43.8)	318 ( 41.6)
町内や地域で問題がおこった場合、住民同士が対立したり、あらそわないように調停してほしい	132 ( 52.6)	95 ( 49.0)	90 ( 57.0)	82 ( 50.6)	399 ( 52.2)
市政に関する情報を伝達してくれたり説明してほしい	129 ( 51.4)	91 ( 46.9)	80 ( 50.6)	64 ( 39.5)	364 ( 47.6)
困りごとの相談相手になったり助言をしたりしてほしい	74 ( 29.5)	59 ( 30.4)	43 ( 27.2)	43 ( 26.5)	219 ( 28.6)
そ の 他	6 ( 2.4)	3 ( 1.6)	0 ( —)	3 ( 1.9)	12 ( 1.6)
わからない	5 ( 2.0)	7 ( 3.6)	3 ( 1.9)	7 ( 4.0)	22 ( 2.9)
未 回 答	2 ( 0.8)	4 ( 2.1)	2 ( 1.3)	1 ( 0.6)	9 ( 1.2)
計	446 (177.7)	337 (173.8)	289 (182.9)	271 (166.9)	1,343 (175.7)
N	251	194	158	162	765

リードしていく指導者の必要が認められている。リーダーへの期待を見ても、住民の意向に沿えるようなリーダーが容易にえられるかどうかは問題である。

総体的に見れば、金沢区の場合コミュニティ形成を悲観的に見なければならぬ目立った材料は存在しない。先に述べたような意味でのコミュニティが形成される素地は十分あるように思われる。最後に、金沢区におけるコミュニティの形成を考える場合、留意されるべき問題について少しふれておこう。

### (1) 都市の産業基盤と生活基盤

当然のことながらコミュニティの形成は生活基盤にかかわる問題である。けれども、それは都市の生産基盤と無縁な生活基盤ではない。少なくとも、今後、コミュニティの形成を考える場合には、都市における生活基盤と生産基盤の関係、在り方への検討を欠かすことはできない。殊に、金沢区の場合、工場の進出と宅地の開発が同時に進行することが確実であり、道路の建設や交通量の増大が予想される。これまで大都市におけるコミュニティの形成はしばしば、生活基盤の水準だけで考えられてきたが、金沢区の場合には、都市における生産基盤の問題を射程に入れたコミュニティ形成が考えられなければならない。コミュニティが町づくりの中核的組織のひとつであろうとするならばこのことは一層当然である。

### (2) 行政と住民

コミュニティは行政の下請機関ではない。行政は住民の「生活」のすべてをカバーしえないしする必要もない。しかし一方、コミュニティは行政と密接なる連絡を保たなければならない。行政とコミュニティの関係でとりわけ慎重さが要求されるのは、双方が機械的問題の処理を避けることである。

金沢区を見るとそこには旧くからの町もあり、新しく建設された町もある。行政上の「町」として同じに扱われてもその中身は異なっている。現実の町が多様な「文化」に支えられていることへの理解が必要である。コミュニティにおける生活防衛が、公的な手段だけでなく、住民の生活協力に依存していることを認めるなら、そこに認められる個性的な生活協力の様式を見失うべきではない。

### (3) 個別地区の問題と地区間の問題

一般に、コミュニティは問題に直面した時に動的となる。つまり解決を必要とする問題が発生し、その問題が緊急性と重大性を帯び、且つそれが多の成員に及ぶほどコミュニティは動的となろう。動的状態にあるコミュニティとは、多様な成員が新たな機能的協力・対抗関係に向う状態でもある。

もとより住民の生活は、便宜上の地域的範囲に完結していない。従って、コミュニティにおける問題の解決には、外部コミュニティとの調整が必要であり、外部コミュニティからの協力も必要となる。現代のコミュニティは、すでに見てきたとおり、閉鎖的・自己完結の世界ではない。コミュニティの機能を向上させるためには外部コミュニティとの連絡、調整が不可欠である。

金沢区の場合、今後一層地区間の協調関係が重要となろう。各コミュニティはコミュニティにお

ける〈問題〉の相互理解に努めなければなるまい。それをコミュニティによる〈問題〉の交換と呼ぶならば、現代におけるコミュニティはこの〈問題〉の交換を通じて機能することになる。周知のように現代の都市における生活は環節的であり、間接的である。この環節性と間接性への認識が成員に認知されることが必要である。そのためにもコミュニケーションの回路がコミュニティ間に保たれていなければならない。

#### (4) 地域文化とコミュニティ

最後の課題は、住民自身の生き方と「文化」の形成にかかわる問題である。コミュニティがもし人びとの実質的交流の場になれば、そこに「文化」と新しい生き方が形成されていく。地域文化は、人びとの交流なしに形成されえない。そして交流はそこに、何がしかの心地良さや効用がなければ持続しない。人びとが求める効用と心地良さは多様であろう。とりわけ世代的なギャップは気がかりである。地域文化の形成にコミュニティがどれほど貢献するかは、コミュニティがどれほど実質的な交流の場となりうるかにかかっているといえようし、つめていえばコミュニティがどれほどの人びとに心地良さと共感と効用を提供しうるかにかかっている。

## 補 論

### 車社会とコミュニティ

自動車の出現は都市の構造と都市人の生活様式を大きく変えてきた。

誰もが知るように、自動車は人間の空間的移動を効率的なものとした。好きな時に好きな場所にしかも快適に移動するという長い間人類の夢であった。自動車の出現とマイカーの普及はその夢を実現したかに思われる。

わが国の場合、マイカーが大衆の間に普及したのは戦後のことであり、高度経済成長がそれを可能にした。その結果経済活動はもとより、国民の日常生活が自動車を抜きに展開され得ない「車」社会が出現したのである。

今日、自動車は、社会生活の隅々に浸透し社会生活を支えている。しかしその自動車も一面では、騒音、排ガスといった公害問題、さらには交通事故、エネルギー消費等の問題を生み出している。自動車と「車」社会は、利便さと快適さの裏側で苦痛と危険を発生させているのである。

当然のことながら自動車の保有には相当の負担が必要である。購入費はもとより、保険、車検、燃費、保有税等々その費用はけっして少なくない。にもかかわらず、人びとの自動車保有志向は強く、いったん保有するや手放そうとはしない。自動車、殊にマイカーは、まことに魅力的存在であるらしい。費用の負担があり、事故の危険があり、効率的な移動さえ保障され得ない事態が予想さ



れてすら人びとのマイカー志向は弱まりそうにもないのである。

道路は「車」のためにのみ用意されたものでもなければ、特定の個人のために用意されたものでもない。しかし、今日では、車のためだけの道路が存在し、大勢の人びとが車を保有、利用することもあり、道路は車のためのものだと思える人びとが少なくない。次々に高速道路が建設され、街に車が氾濫すると、人びとは車には特権があるものと思えるようになる。歩行と歩行者のための空間は二次的、従属的なものと考えられるようになる。

高度経済成長のもたらした車社会にはそうした神話が創られてきたようである。もちろん、車社会の出現と車優位のライフスタイルは出現してまだ日も浅い。少なくとも人間の歴史のうちではほんのわずかな部分を占めるにすぎない。かつて人びとは一日の多くを限られた空間・職域と住域の一体であったような空間で過した。多くの人びとにとって住域から遠く出ることはそう頻繁ではなかったはずである。職域と住域の分離が一層進行しつつある現代の都市生活とはまことに対照的である。今日、人びとは通勤に通学に、そして買物のために動き、さらに余暇のために移動する。今日では動くことは当然のことであり、生活の必要と欲望の充足は即ち動くことに連っている。現代の都市構造が人びとに動くことを強いているともいえる。マイカーの普及はこうした都市構造とも深く関連する。

戦後日本の産業都市化は車社会を出現させた。そしてまた自動車は戦後日本の産業都市化を推進した。自動車は、マイカーも含めて、我々の社会に定着した。しかしよく考えて見ると、その定着の仕方には、どこか不自然さを感じる。おそらくそれには二つの理由がある。ひとつは、都市構造が車社会に合うような形になっていないことであり、もうひとつは、かならずしも車がうまく使われているとは言えないからである。我が国の場合、車社会の出現が急速であったため、この二つの点に派生する問題はかなり深刻である。もし人びとが自動車と共存し、自動車を人びとのものとしていくためには、都市構造においても生活様式においても、それにふさわしいものを創り出していかなければならない。

マイカーの普及は戦後の日本の産業都市化と一体であった。と同時にローンシステムや保険システムの普及とも一体であった。現代日本におけるマイカーの普及は、複合的な社会制度の産物である。戦後日本の産業都市化の過程で顕著になった民衆像〈私民〉<sup>※</sup>とおそらくはそれに重なり合う消費生活のスタイル〈不安定・高文化消費型〉<sup>※※</sup>は現代日本のマイカー文化を考えるうえで有益である。マイカーほど、〈私民〉と〈不安定・高文化消費型〉ライフスタイルに重なるものはないからである。マイカーの「マイ」は〈私民〉化の象徴的「マイ」であり、「カー」は不安定・高文化消費型の象徴的存在としての「カー」である。戦後の産業都市化の下で見られた「マイ」の充実が、高文化消費スタイルを装いながら不安定な形でなされていると見るならば、マイカー文化は正にその象徴ではないのか。

戦後の産業都市化と高度経済成長の下では一時期「地域」社会は無力とも無用とも見えた。まして、新しい地域社会の形成とかコミュニティの形成といった問題はせいぜい「理念」の水準に留るように見えていた。しかし高度経済成長の終焉とエネルギー危機を現実のものとして迎えた今日、状況は大きく変わろうとしているように思われる。〈私民〉の〈不安定・高文化消費型〉のライフスタイルは見直される時期に達している。

コミュニティは、我が国の場合、これまでのところ多分に、理念的存在として語られてきた。コミュニティがこれまで理念としての色彩を強く保っていたことについては、コミュニティを説く側の姿勢も然ることながら、客観的情勢の果すところが大きであった。今日その客観的情勢も転換点に位置し、状況は変化しつつある。コミュニティの形成という課題は生活の質と水準に関する問題として、あるいは住民の創り出す新しい生活の型の問題としてその必要性を増すであろう。コミュニティ形成の課題は「マイ」の充実を考え直し「マイ」を社会的なものとする方向と一致するであろう。さらに、それは、都市構造の在り様を検討し、まちづくりと都市づくりを人間的なものにする方向と一致するであろう。その意味でいえば、コミュニティの形成は、これまでのマイカー文化を考え直し、真の意味でマイカーをわれわれの生活に定着させる方向とも一致するように思われるのである。

※

田中義久は現代の私生活主義の生活論理にささえられた民衆像を〈私民〉と呼ぶ。それは「戦前の市町村制において〈帝国臣民タル年齢25年以上ノ男子ニシテ二年以来市（町村）住民タル者ハソノ市（町村）公民トスとされていたあの〈公民〉の対極に位置する民衆像であり、上述の臣民という言葉に象徴されているように、国家権力に吸収され屈従されるかたちで地域住民となることが〈公民〉の意味するところであった」のに対して、「まったく逆の方向性をもったベクルトにみちびかれた地域住民のこと」であるという。

「それは、したがって、即自的な意味での私人の生活と利益を優先しようというささやかな生活倫理にささえられた民衆像にはかならない」。田中氏によればそうした民衆像に現われる特徴は、第一に、「つくられた〈繁栄〉のスローガンのもとで、人びとが国家と政治に対していただく根づよい〈不信〉」であり、第二に、「それが〈家庭〉や〈家族〉の方向に求心化してゆくいゆるマイ・ホーム主義の傾向を色濃く反映しているにもかかわらず、そのような〈家庭〉や〈家族〉の生活原理を価値的に確立しえていないところに求められ、第三には、「〈家庭〉に志向する生きがいの求心化の傾向を示しながらも、その中核になんらかの特定の価値を打出させてはいない」、そして同時に、それは、マイ・ホームの〈外側〉にも、特有の価値的目標をつくりあげてはいない」という意味で「生きがいの遠心化の焦点の欠如」、「いいかえれば、国民的目標の不在」に求められると

いう。そしてそれら民衆像の母胎—私生活主義—は、「基本的には、1960年代におけるわがくにの国家独占資本主義の発達によってひきおこされた産業構造と階級構成の急激な変動にこれをもとめることができる」という。田中氏の問題意識の中で構成されたこの人間像は現代における<生活>の寄型性を自覚する上に有益な手掛りを与えてくれる。それらは「巨大独占資本をはじめとする民間産業の設備投資に象徴される強蓄積と」「わたくしたちの日常生活に関連する部分の公共投資や社会保障関係の進展の軽視」の中で、又「1960年代の都市化を哲学として、いまや全労働力人口の4分の3までが相対的に都市的勤労層によって占められている」状況の中で、かつまた、「わが国の都市が、<市民社会>的条件を実現してゆく舞台としての都市という観点からみれば、そのほとんどが似而非<都市>でしかない都市」の状況の中にみられる人間像である。それは実に、「<階級>、<民族>、<市民>の諸規定によって規定されている」人間像である。（田中義久「私生活主義批判」（展望・1971. 4）

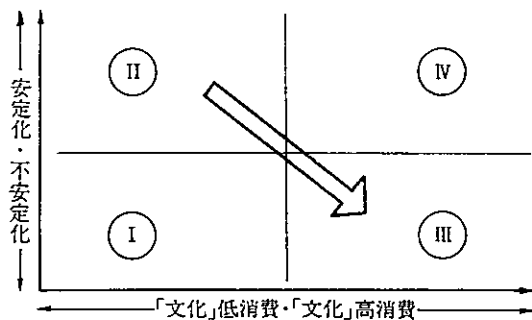


図 2 支出構造の類型

※※

「安定した自立化を必ずしももたない個別化、<いえ> 共同体的保障の解体の上に進化した<必要経費>的文化支出の増大、都市生活<体面>として強制される文化。このような戦前、戦後の支出構造の相違に示される都市生活形態の変化は<安定・低文化消費型>から<不安定・高文化消費型>への変化といえよう」（安原茂、「都市生活の支出構造と低所得層」都市問題、1967. 2）

(註)

- 1) 羽仁五郎『都市の論理』勁草書房。
- 2) 中村八朗『都市コミュニティの社会学』有斐閣。
- 3) 田中義久「私生活主義批判」（展望、1971. 4）
- 4) 安原茂「都市生活の支出構造と低所得層」（都市問題、1967. 2）
- 5) 国民生活審議会編『コミュニティ——生活の場における人間性の回復——』。
- 6) 中村八朗「都市町内会論の再検討」（都市問題1965. 5）

- 7) 倉沢進「市民意識の開発と方法」(都市問題, 1971.)
- 8) 中村八朗, 前掲書
- 9) 高橋勇悦「都市におけるコミュニティの再建」(東洋経済, 1972年3月, 臨時増刊号)

(付記)

本文中に使用した表1～10および表15, 16は関東学院大学社会学研究室の行った「金沢区民の生活意識調査」(昭55)によるもの。また, 表11, 12, 13, 14は横浜市自動車問題研究会が金沢区で行った「地域と交通についてのアンケート調査」(昭55)によるものである。

## 第4章 地域交通環境の形成

—— 金沢区における意識調査を中心として ——

( 村 橋 克 彦 )

### 1 調査の視点と方法

#### 1) 調査の視点

金沢地域の形成と交通環境 すでに述べたごとく(第2章)、かつて金沢の地は農漁村地域であるとともに、江戸湾に面して交易の港をかかえ、製塩も盛んで、それらの生産・流通の地であるとともに、八景を中心とした景勝の地でもあった。第二次大戦に至るまで、農漁業とともに軍需産業も立地し鉄道の開通ともあいまって、人口の増加が進展していた。農漁業や工業の従事者はこの金沢の地において、ひとつの生活圏として形成されたなかで日々の営みを行っていたと考えられる。地域の外縁を海と丘とで囲まれたこの地域は、第2次大戦後、とりわけて昭和40年代以後の急激な宅地造成にともなう都市化を経ても、ひとつの生活圏としてのまとまりを保持しているように思われる。

昭和30年代の無秩序な民間開発に対処するため、行政側は昭和40年代に入ると積極的な開発規制を行ってきたが、人口15万に達するスプロール化の現状と今後の人口増を見込むとき、生活圏としてのまとまりのメリットを生かすことができるか否か、様々の問題をかかえているのが実状であろう。(第2章参照)。

農村的な自給自足的生活様式から急速に都市的生活様式が浸透した都市近郊社会でも、就業構成に占める勤労者の比率が急速かつ圧倒的に高くなり、大量消費的生活が広まり、自由な時間の個人的・家族的使用が多くなり、マイホーム志向が高まったとは、よく言われることである。この生活様式のなかにマイカー利用が組み込まれ、個人主義的生活姿勢が一層進んだといわれるのであるが、その反面、これらの生活様式において要求されるべき都市的施設が生活にみあって適切に配置・運営されているとは言いがたく、地域における共同連帯や共同運営を構想するにはほど遠い現実であるといわれる。またこの生活様式から派生する様々な問題が地域の共同的解決に向かう場合も、困難な課題をかかえていると認識されている(第3章参照)。マイカー問題や地域交通環境問題も、このような地域生活の変化の脈絡のなかで考察する必要がでてきている。

地域環境・交通体系・地域活動 高度成長下における国民の生活原理は経済効率に過度に偏した経済の論理に左右されてきた。モータリゼーションも例外ではない。都市生活上の諸困難やエネルギー・資源の問題から、新たに生活環境を起点とする生活の論理あるいは環境の論理がいまや構想されつつある(第1章)。この論理に沿った総合的なまちづくりは、地域住民の率先した動きなし

には達成しえないし、このファクターが欠ければ、まちづくりは住民の生活とはかけ離れた新たな重大な問題を引き起こしてしまうであろう。

マイカー問題を考えるにあたって、わたくしたちは、自動車を含めた地域交通を形成する環境を住民が如何なる形で認識しているかを把握することから出発しようと考えた。いいかえれば、歩行や自転車交通などの自力的交通手段とマイカーや鉄道・バスなどの他力的交通手段とが、生活のなかでいかなる意味合いをもっているか、地域環境への住民の認識とのかかわりのなかで問題を摘出しようを試みた。交通体系を考えるための素材としようとしたのである。

居住地を起点とする、いわば地域生活の論理による交通環境整備・交通体系の構想が生れるためには、地域住民の居住地域あるいは生活圏域に対する愛着の程度と内容を知り、今後、地域整備のための活動が出てくるか否かを知らねばなるまい。わたくしたちは以上の観点をふまえ、自動車の保有・使用と関連させながら、地域環境・交通体系・地域活動の分野のなかで課題を追ってみたい。

## 2) 対象地区の設定と調査方法

対象地区の設定 地域における交通の状況は早くから開けた市街地と、最近開発された地区とでは異なった問題をかかえている。また、居住する住民のもつ特性や共同組織によっても、問題に対する反応は異なった側面があると考えられる。そのなかで、共通の動向と異なった側面とを併せてみる必要がある。

交通の形成の仕方を中心として考えれば、居住地の形成の仕方は開発が活発となった高度成長期とそれ以前とで、異なっていた。戦前から形成された居住地域は自動車による道路の占領を予測してつくられたものではないし、比較的狭い道路沿に住宅が建てられている。また、そのような地域において、その地区を分割するような幹線道路が新たに設けられ、様々の問題をもたらす例も多い。さらに、高度成長期以後に開かれた居住地区の多くが鉄道駅から離れ、場合によっては陸の孤島的存在として、交通問題をかかえているケースもみられる。このように居住地域の仕方によって、地域交通を検討する必要があるのだが、金沢区は横浜市の中心部から離れてはいるのだが、古くからの市街地と新開発地とをかかえた地域でもあり、そのなかに対象地区を設定することにした。

第1に、古くから市街地が形成されてきた地区として、寺前地区を選び出した。

第2に、古くから形成されてきた市街地の内で、地区を横ぎる道路がその後幹線となったケースとして、六浦地区を選んだ。

第3に、経済成長期に鉄道駅から離れて民間資本によって開発された居住地区として、夏山地区を選んだ。

第4に、第3のような民間の開発を反省のうえで、ひとつの体系的なプランと理念をもって埋立地に行政によって開発された地区として、並木地区を選び出した。

金沢地域の特徴を示す地区は、その他に漁港をかかえ、地区が他の地区と交通上離れて存在してきた柴町などがあるのだが、このような特殊なケースを除けば、ほぼ、金沢区をあらわす地区を抽出したと判断してよいであろう。以下において、対象とした地区について、いままの説明を加えておく。

#### (イ) 並木地区

並木地区は金沢埋立地内に建設された高層集合住宅で、日本住宅公団による賃借形式がとられており、埋立地で最初に建設され入居した地区である（昭和50年入居）。

20代・30代の比較的若い層が多く、核家族が65%を占めている。学歴は大学以上が41%と高い。ホワイト・カラーやブルー・カラーが多く、東京や横浜に勤務する人々が比較的多い。

並木地区は当初、埋立地において立地する企業の従業員が居住する職住近接を目的として構想されてきたが、現在では企業が未だ立地操業する段階にないために、その実現はみえていない。鉄道駅は新杉田・富岡が利用されているが、駅までは遠いため、バスがアクセス交通機関となっている。なお、今後、隣接して東京湾岸道路の建設計画が見込まれ、また、新杉田駅へのアクセス交通機関として、新交通システムの建設が見込まれている。

#### (ロ) 寺前地区

寺前地区は金沢町・寺前町を含み、多くの神社仏閣に囲まれ、戦前からの古い住宅と居住者がいる。

年齢層は20歳代から60歳代まで散らばっており、家族も核家族のみでなく、直系・複合家族が約半数を占めている。持家率は60%であるが、民間集合住宅も16%と比較的多く存在する。この地域は戦前・戦争直後からの居住者が多いが昭和50年以後入居も1/3近く存在し、新旧住民がともに地域生活を営んでいる。したがって、職業階層も特定した層に集中しているわけではなく、自営業が7%を占める地区でもある。

道路は地区内準幹線道路のほかに、多くの細街路の網がめぐらされているが、子どもの遊びの場と自動車交通とがそこに混在している感を受ける。

#### (ハ) 六浦地区

六浦地区も比較的古いまちである。それゆえ年齢層も各年代に分散しており、家族形態も寺前地区と同様の傾向で直系・複合家族が他と比較して多い。持家率は約半数で、住居形態そのものも分散しており、間借も6%存在する。居住年数も寺前と同様に分散している。職業階層も他と比べれば、特定の集中というよりむしろ分散的であり、自営業7%やパート7%が存在している。勤務先は区内が31%と他と比べて最も高く、市内19%、横須賀5%と比較的地元に近い地域への勤務が多い。この傾向は寺前地区でも同様にみられる。並木や夏山地区と比べれば、鉄道駅には比較的近い位置にある。この地理的近接性は、寺前地区の場合でも同様である。

六浦地区はその中心部分に幹線道路化した原宿～六浦線が通っており、大型車の通行が多い。そして地区内の道路は多くが細街路である。

#### (二) 夏山地区

夏山地区は十数年前に開発された比較的新しい分譲住宅地である。年齢層は40歳代・30歳代に集中している傾向があり、核家族が73%と圧倒的に多い。持家率も約8割に達している。入居は昭和45年以降が94%を占める。学歴も大学卒以上37%と高く、職業階層では管理職やホワイト・カラーが目立つ。勤務地は並木ほどではないが、東京・川崎・横浜に出てゆく人々が多い。

当初は乗用車使用を前提とした開発が行われたといっても過言ではなく、バスも入ってこない鉄道駅から離れた住宅地域であった。地域の自治会によって、その後バス路線設置の運動が進められて、それが実現し、その後には終バス後の乗合タクシー契約が自治会と会社のあいだでかわされている。

この地区は、民間企業による開発の仕方が地域の交通問題を十分考慮していたか否かを知る材料でもある。

以上のごとく説明を加えたなかで、すでに述べたごとく、調査対象地区選定のわれわれの動機も一層明らかとなったであろう。比較的古くから形成された地域(寺前地区、六浦地区)と新しく形成され、また形成されはじめている地域(夏山地区、並木地区)とをとりあげた。道路・自動車・交通の側面からみれば、もともと自動車交通のなかった旧市街地(寺前・六浦)が都市化によっていかなる問題をかかえているか、新たに計画性をもって開発された新市街地(夏山・並木)が交通をめぐっていかなる課題をかかえ、今後、新たな計画的検討を加えられるべきか、課題を地域の形成の仕方に分けてとらえねばなるまい。また、比較的自然環境に恵まれた地域とそうでない地域における住民の環境認識の相違や、既設幹線による問題地域(六浦)と新バイパス建設計画地域(並木)での反応も考慮においた点である。

調査項目 調査結果の項目別報告は公害研究所によって刊行されているので、ここでは調査項目だけを列記しておきたい。

---

## 1 居住環境

- 1 周辺環境の満足度
- 2 居住感(交通の便、自然環境、周辺の様子、近所づきあい)
- 3 買物や散歩の状態
- 4 歩くこと(歩く心がけの程度、歩行時間、歩行機会)



- 5 ふだんの買物（買物先，交通手段）
  - 6 休日のすごしかた（場所，外出交通手段）
  - 7 区内で訪れた場所（場所名，訪問箇所数）
  - 8 横浜市や金沢区への愛着
- Ⅱ 町づくりについて
- 9 周辺の交通事情（京急駅までの遠近感，道路の安全性，自動車公害）
  - 10 地区内のみちのありかた
  - 11 高速道路計画についての考え方
  - 12 交通改善の主体
  - 13 交通改善への参加・協力
  - 14 所属団体・役員経験
  - 15 地域活動の経験
- Ⅲ 自動車の保有と使用
- 16 自動車免許
  - 17 自動車保有
  - 18 自動車保有者（車庫の有無，費用負担感，運転者，主な用途）
  - 19 自動車非保有者（購入希望，理由）
- Ⅳ 基礎特性
- |        |                  |
|--------|------------------|
| 1 性    | 8 勤務地            |
| 2 年 令  | 9 利用駅            |
| 3 家 族  | 10 世帯収入          |
| 4 住居形態 | 11 自治会           |
| 5 居住年数 | 12 バス通りに面しているか否か |
| 6 最終学歴 | 13 （意見欄）         |
| 7 職 業  |                  |

---

以上において，調査の視点・方法・対象地域の概要を説明したが，以下において，まず対象者の自動車保有・使用の実情をふまえ，そのうえで日常生活における居住環境・交通環境の実状を調べてみたい。次に地域への愛着の現実と意識を探り，地域活動の経験を中心とした地域への密着状況を調べる。これらを前提として，道路交通環境改善の志向やまちづくりへの意識を探り出してみたい。

### 調査の方法と回収状況

われわれは以上の4地区を対象として、この地区に居住する満20歳以上の男女とし、選挙人名簿から無作為抽出を行い、アンケートを郵送し、留め置き訪問回収法にて集めた。配布期日1980年11月20日郵送、11月28日(金)～30日(日)回収した。

調査地区の人口・対象町名等(第1表)および標本・回収結果(第2表)は下記のごとくである。また、対象地区の地図を掲げておく(図1～5)。

表1 対象4地区の人口・町名

地区	並木地区	寺前地区	六浦地区	夏山地区
人口	1,931人	5,512人	2,263人	2,325人
町名	並木一丁目	金沢町 寺前一丁目 寺前二丁目	六浦二丁目の一部 六浦四丁目	釜利谷町の一部
主な町内会	並木第一団地 自治会	金沢町内会 寺前西町内会 寺前東町内会	六浦睦町内会 塩場町内会 川町内会	夏山町内会

表2 対象地区別回収状況

地区名	母集団	標本	有効回収	有効回収率 (有効回収/標本)	無効回収 <sup>1)</sup>	拒否	回収不能 <sup>2)</sup>
並木地区	1,931	251	220	87.6%	1	2	28
寺前地区	5,512	622	517	83.1%	9	10	86
六浦地区	2,263	293	247	84.3%	2	7	37
夏山地区	2,325	302	265	87.7%	1	4	32
全体	12,031	1,468	1,249	85.1%	13	23	183

(注) 1) 無効回収; 回答者が不明のものやほとんど記入されていないものである。

2) 回収不能; 長期不在, 転居などである。

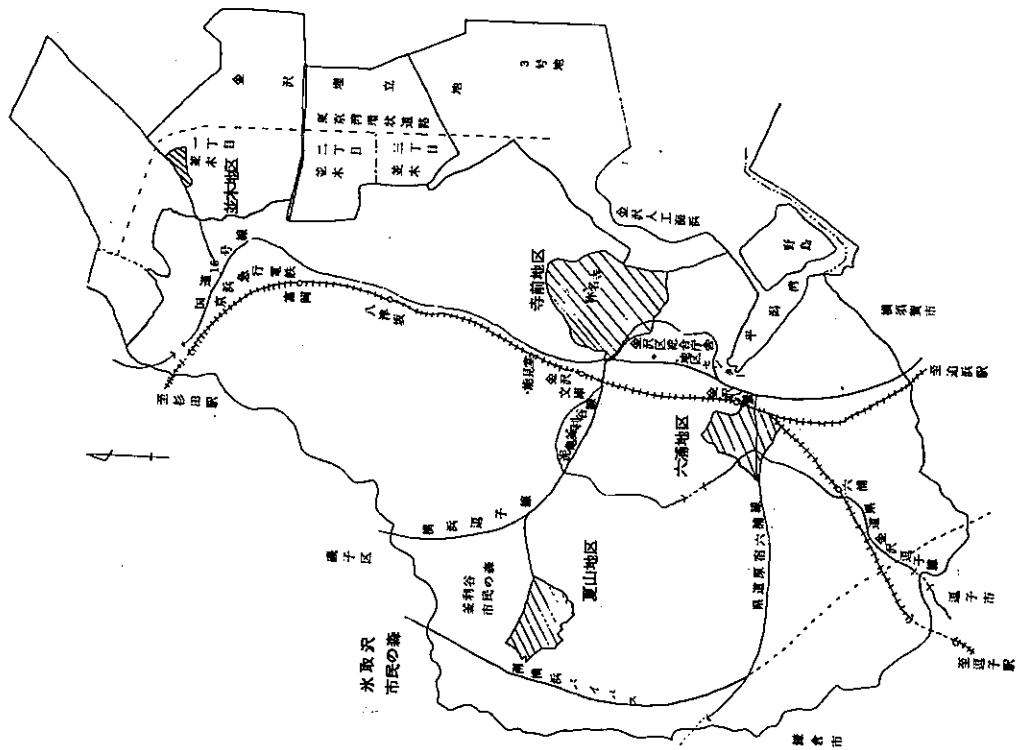


図1 金沢区と調査地区

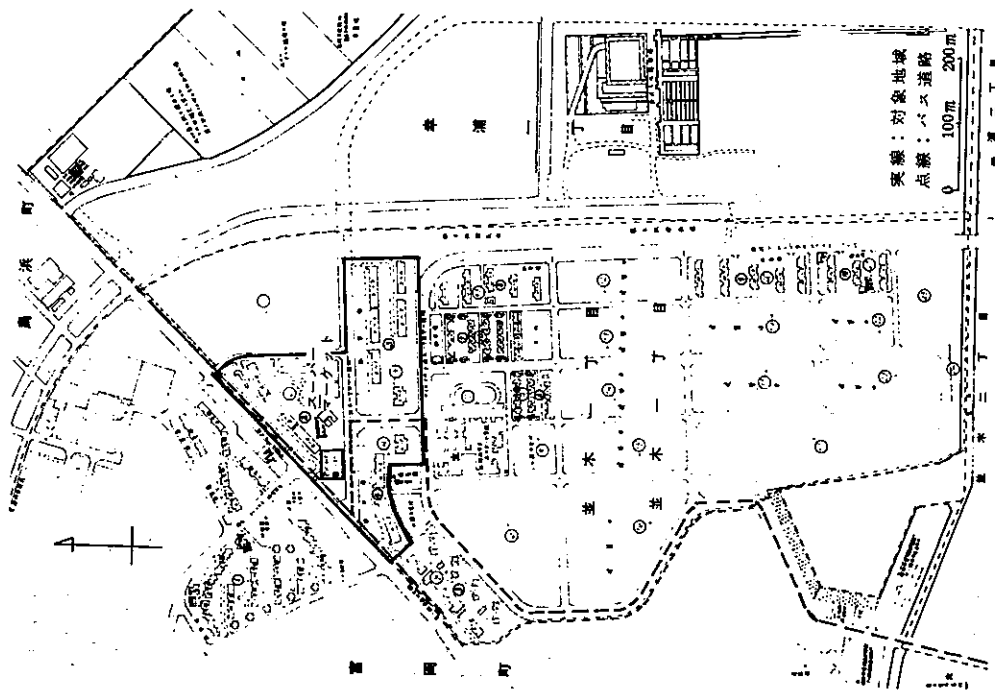


図2 並木地区

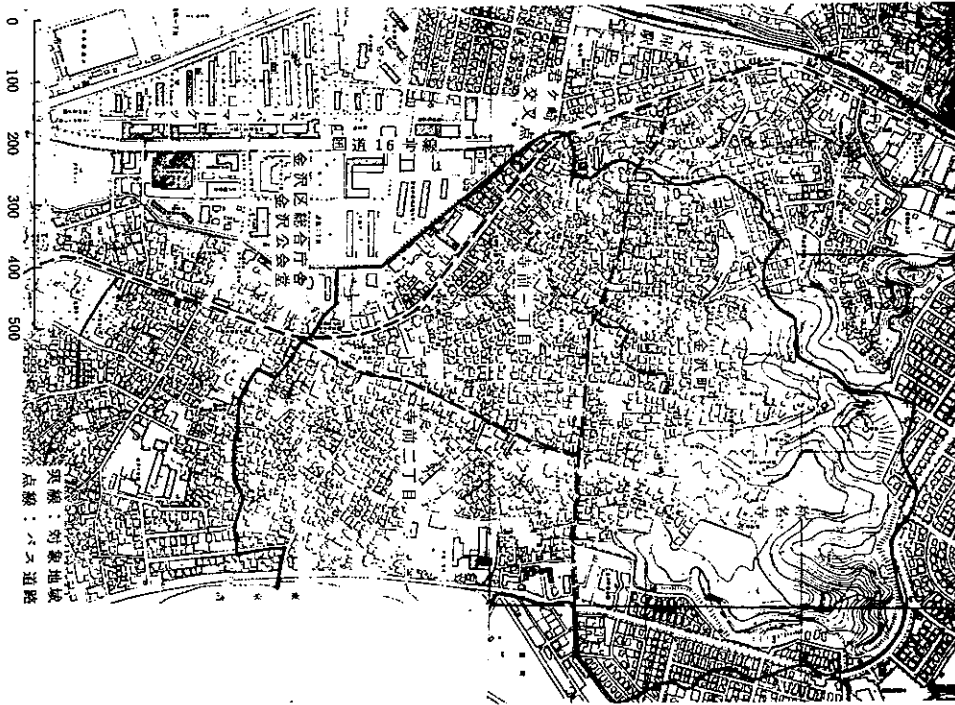


图3 寺前地区

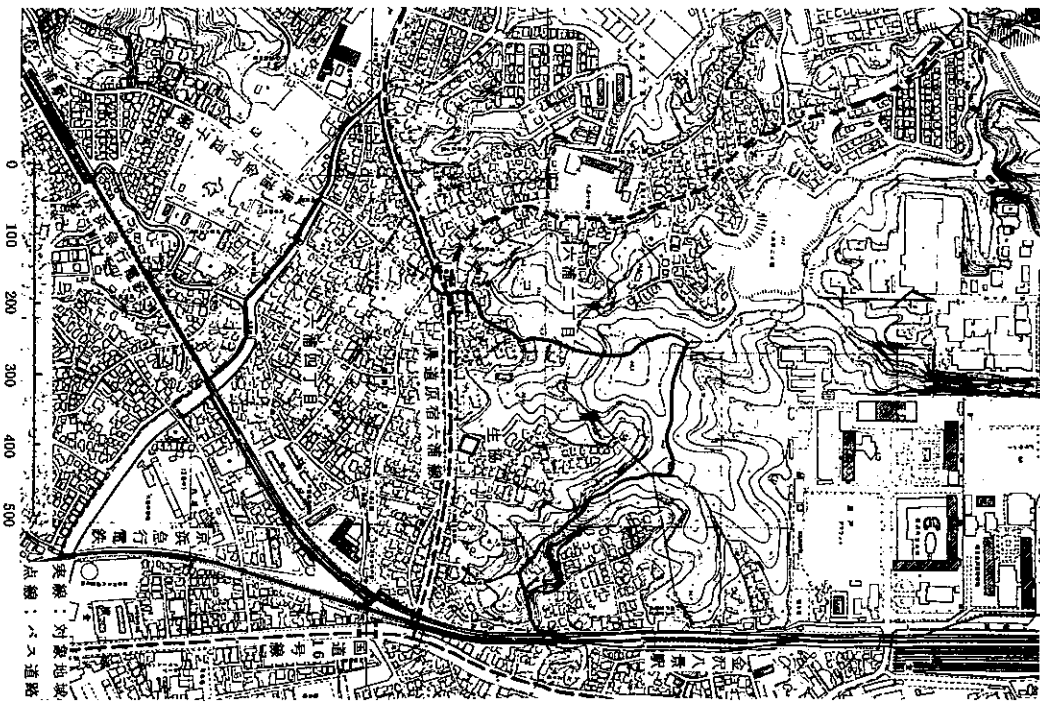


图4 六浦地区

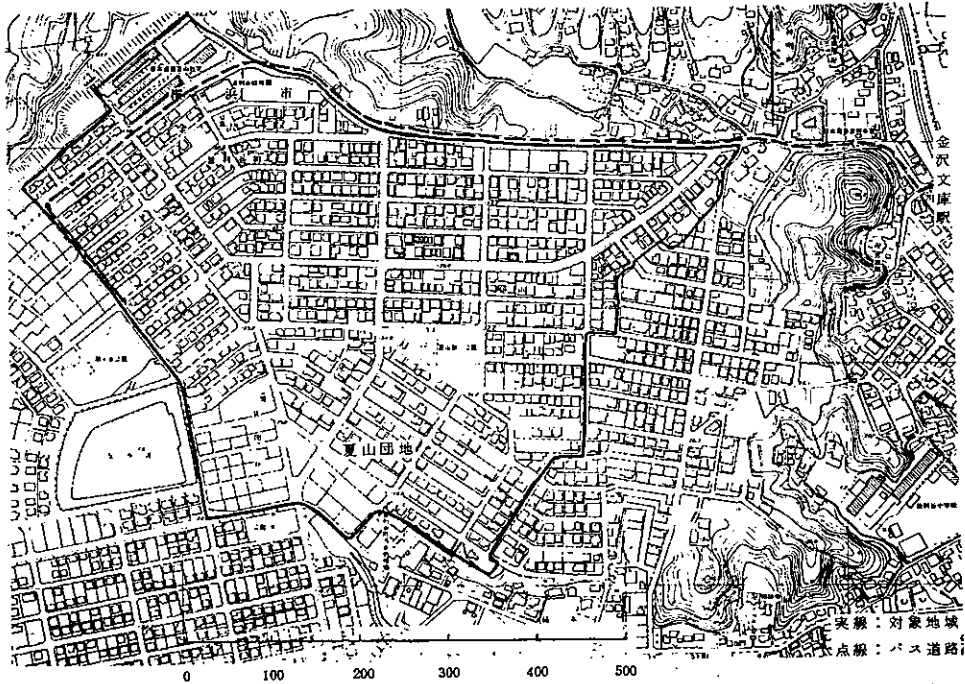


図5 夏山地区

## 2 自動車の保有と使用状況

### 1) 自動車免許の取得状況

4割が取得済み・若年層に多い取得希望 自動車免許の取得および希望状況は全体で次のごとくである。

取得済み	41%
取得希望あり	12%
取得希望なし	43%

希望を加えれば、回答者のうち半数以上が自動車使用可能人口を占める。自動車化の進行しつつあるこの現実を無視することは到底できない。年代別にみると、取得済みでは、20代55%、30代54%、40代44%と高く、50代では27%、60代では14%と低い。希望数を含めた使用可能人口の比率は次のごとくである。

20代	78%	60代	15%
30代	68%		
40代	53%		
50代	33%		

若年層に著しく高い比率であることがわかる。取得希望も若年層に高いとすれば、クルマの使用は今後、いま一層一般化し、常識化するであろう。

## 2) 自動車の保有と保有希望

半数の家庭で保有 自動車の保有者は回答者の51%を占めた。年収別にみると、300万円未満では非保有率が保有率を上廻っているが、300万~500万円ではほぼ同率となり、500万円以上ではそれが逆転する。所得階層による格差があることは確かなのであるが、300万円以上の所得層では容易にクルマを購入できていることが推察される。

地域別にみると、夏山63%、六浦54%、寺前49%、並木43%である。地域別にみた所得平均の順に並んでいるように見えるが、例外として300~500万円収入層の多い並木地区で低い点は留意する必要がある。

並木地区に多い保有希望 非保有者の保有希望は下記のごとくである。

	(全体)	(並木)
ぜひもちたい	7%	15%
できたらもちたい	28%	40%
持つつもりはない	56%	38%

非所有者の35%が保有を希望しており、とりわけ並木では55%が希望している。

全体での希望者率は次のごとくである。

	平均	並木	寺前	六浦	夏山
もっている	51%	43%	49%	54%	63%
もちたい	17%	31%	16%	16%	14%
もつつもりはない	28%	22%	31%	28%	19%

年代別にみると若年層ほど取得希望が高い。それが並木地区の高さにひびいていると考えられるのだが、加えて地域の整備条件や居住年数も影響しているのではないだろうか。移り住んで間もない並木の居住者は若年層が多く、家庭を構えても新しく、前住地あるいは結婚前に自動車を個人的に保有していなかった階層が、この地で依然として非保持で、かつ保有を希望している。この場合、駐車場(車庫)が不十分しかないために、取得しえない状況を推察することができる。すなわち並木以外の3地区ではクルマ保有者の95~98%が何らかの形で駐車施設を所持・借用しているが、並木地区ではそれが67%にすぎず、31%が「その他」の駐車をしている。きちんとした駐車施設に頼っていない現実があり(駐車施設不足)、この事情が非保有かつ保有希望の多さに

作用しているとみることができるのではあるまいか。

儼然たる希望理由 だが希望理由を全体でみれば、「ぜひ持ちたい」は「できたら持ちたい」より、著るしく低いことに注目せねばならない。この回答の動向は並木地区でも例外ではない。そして、希望理由は「あれば便利だから」が「仕事や生活のうえで必要である」を圧倒的に上廻っている。クルマの保有が一般化している社会状況のなかで、マイカーに頼らずに移動しうる可能性を、交通手段や交通環境の量的・質的改善を果たすことによって、高めることの必要性が出ている。同時に「持つつもりはない」人々の活動様式を今後とも、把握する必要がある。これらの人々のほとんどが「別に必要と思わない」・「持ちたくない」と考えているのである。

現にマイカー社会が進みつつあるなかで、免許やマイカー保有を希望する人々が、とりわけ若年層を中心として増えつつある。これらの人々は多くの場合、必然的な理由を持って希望しているわけではないが、マイカー社会の仲間入りを希望している。クルマの魅力（自己の意志に沿った移動装置）によって購入するであろうし、また生活の必要性から購入するケースもある。前者の場合には他の魅力ある装置の代替がないかぎり、保有の希望はつくが、後者の場合の多くは魅力ある他の交通体系整備と歩行を原点とする諸交通手段の選択によって代替されうる可能性をもっているものであり、この点で地域交通環境の整備が重視されるのである。前者の場合でも、生活環境全体を視野に入れたクルマの管理が保有予備軍の人々に認識されねばならない。

### 3 居住環境と交通環境

#### 1) 周辺環境の満足度

交通環境整備を考えるためには、背景としての居住地域環境にたいする認識や問題把握が必要である。アンケートにおいて、はじめに居住環境を全体としてみればどのように感じているかについて、満足度で調べてみた。4地区全体と地域別にみた結果は、下の如くである。

	平均	並木	寺前	六浦	夏山
満足している	57%	36%	61%	45%	63%
満足していない	19%	27%	19%	24%	13%
どちらともいえない	24%	38%	21%	31%	24%

全体としてみれば、満足度は半数を越えているのだが、並木、六浦では満足度が低い。逆に夏山は最も高く、並木とは対象的ですからある。地域におけるそれらの違いがどこから来ているかを調べる必要があるが、設問に出ている限りでそれらを追求してみたい。そこで、設問に出した個々の具体的にみた居住感による地域的な差異をみる必要があるが、地域別に次の項以下で叙述するための数値的素材を示しておきたい。（図6～図12）

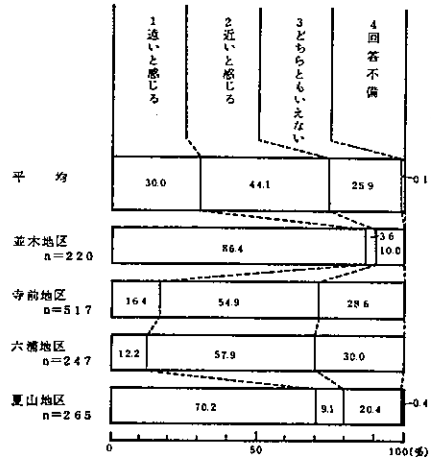


図 6 駅までの距離感

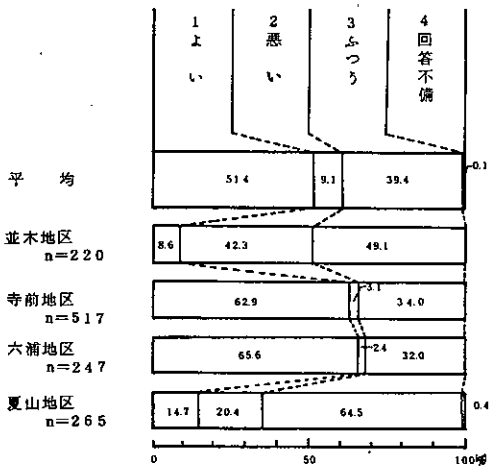


図 7 交通の便

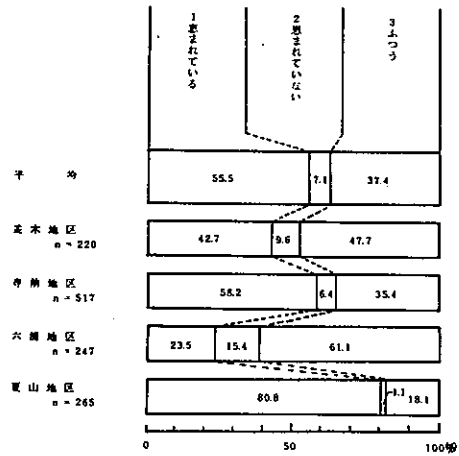


図 8 自然環境の状態



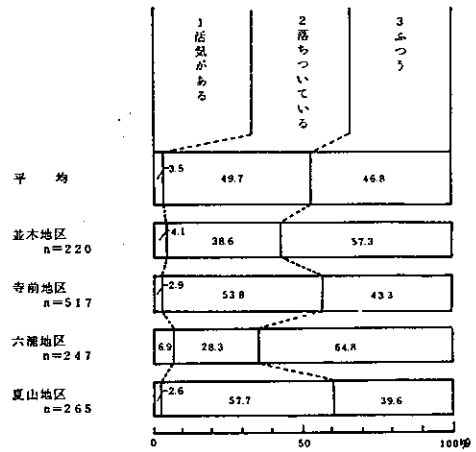


図9 周辺の様子

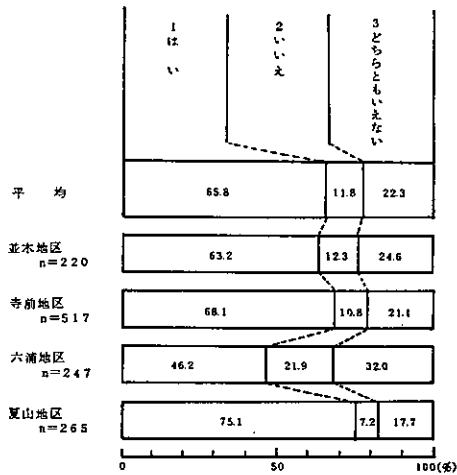


図10 買物や散歩の状況

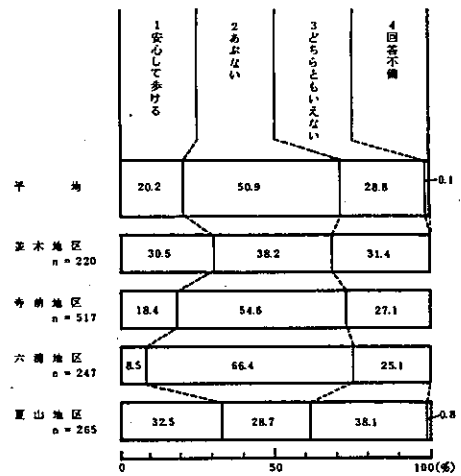


図11 老人・子どもにとっての道路の安全性

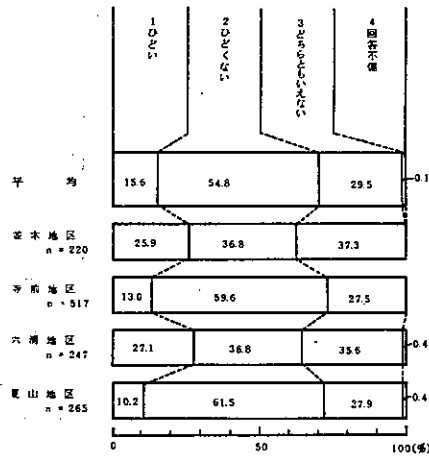


図 12 自動車公害の状況

## 2) 居住感における地域的特性

満足度の最も高い夏山地区 夏山地区はすでに述べたごとく、満足度が63%と最も高い。この地域では京急駅(金沢文庫)までの距離は70%が遠いと感じているにもかかわらず、交通の便を「普通」と答えた回答者が65%存在する。寺前や六浦には及ばないが、不便さを強く感じない背景には自動車保有率が63%と、他地域に較べて最も高いうえに、自からの自治会の運動によって獲得したバス路線やタクシー相乗り契約が不便感を解消するファクターとして作用しているのであろう。しかしながら、決して「便利」と答える率が多いわけでない点は、留意しておかなくてはなるまい。自然環境は「恵まれている」が81%と、他地域に較べて最も高い。周辺の様子についても「落ちついている」が58%で、この地域に移り住んだ住民の希望を比較的によく満足させているとみられる。買物や散歩が「落ちついてできる」という回答も75%と最も高いパーセンテージを占めている。

次に、老人や幼児にとっての道路交通上の安全性については、危険は比較的少ないという回答結果を得ているし、自動車公害についても全体としてみれば現状では他と比較して高い率は示していない。以上のごとく、全体として、各項目とも平均してみれば比較的よい環境状況にあるという認識が、居住感における満足度を高めているのであろう。

満足度第2位の寺前地区 寺前地区は4地区のなかでみれば、比較的満足度が高い。この地域は概していえば居住感をめぐる諸項目が、4地域のなかでは平均的な数値を示している場合が多い。

鉄道駅までは「近いと感ずる」が55%を占めて比較的が高いし、それゆえ交通の便は「よい」という回答が多い。

自然環境は58%が「恵まれている」と答えており、いわば4地区の平均的な位置にある。周辺

の様子も「落ちついている」が54%を占めて、夏山と同様に高い。海浜にも近く、地区内や周辺に由緒ある神社や寺院が多くあることも、居住感の満足度を高めているかもしれない。買物や散歩も「落ちついてできる」が68%を占め、平均をやや上廻っている。

ただし、老人や子供にとっての道路の安全性については「あぶない」が55%を占めて、若干高い比率を占めている。自動車公害は比較的到低いという答えが出ている。この地域は若年層から老年層に至る様々な年齢層がいるために、子どもや老人への配慮の必要性がとりわけて認識されているともいえる。

満足度の低い六浦地区 六浦地区の満足度は57%であるが、夏山や寺前と比較すれば、低い。設問によるかぎり「よい」環境条件とは京急駅まで近く、交通の便がよいということだけである。

自然環境は「恵まれている」が23%と低く、周辺の様子について「落ちついている」は28%である。買物や散歩も「落ちついてできる」は46%と最も低く、「いいえ」が22%で最も高い。

しかも、老人や子どもにとっての道路の安全性は「あぶない」が66%で最も高く、自動車公害も「ひどい」が27%と並木とともに最も高い。幹線道路と化している原宿～六浦線や地区内細街路の交通問題を調べる必要がある。それゆえ、全体としての満足度が低くなっていると推測することができよう。

最も満足度の低い並木地区 並木地区は満足度が35%と最も低い。

自然環境に対する認識は、「恵まれている」が43%で平均より少し悪い程度であり、周辺の落ちつきについては「ふつう」が多く、買物・散歩でも「落ちついてできる」が63%と平均値である。

だが、京急駅まで「遠いと感ずる」は86%を占めて最も高く、交通の便も「悪い」が42%と他地域に較べて圧倒的に多い。

加えて自動車公害を「ひどい」と感ずる回答者が26%と六浦並みに高い。埋立事業のための通過交通や暴走族の入り込みの影響があらわれている。

以上のような環境要因によって、この地域の居住環境満足度は著しく低められているとみることが出来る。駐車場不足による問題も、満足度を低めているとみななければならぬ。

#### 4 日常生活と交通手段

すでに述べたごとく、われわれは交通体系への視点と地域環境形成の出発点を居住点に求めるべきことを主張した。調査結果もこの考えかたにもとづいて、日常の歩く生活慣習から始まり、日常の買物行動や余暇（休日）のすごしかたと交通関係の順に述べてゆきたい。

### 1) 歩行慣習

日常生活において歩くことを心がけている人々は比較的多い。調査結果によれば、下記のごとく示される。

(%)	平均	並木	寺前	六浦	夏山
いつも心がけている	24	17	27	26	13
なるべく心がけている	49	47	49	49	51
あまり心がけていない	27	36	25	25	36

73%の回答者が歩行を心がけているという。

地域別にみたこのような動向は、歩行時間にもみられる。

(%)	平均	並木	寺前	六浦	夏山
2時間以上	13	6	15	15	6
1～2時間	20	24	20	19	19
30分～1時間	37	35	38	35	35
15～30分	19	21	18	19	24
15分以内	4	5	3	7	8
ほとんど歩かない	5	6	5	3	7

「いつも」・「なるべく」心がけている人々の多い寺前・六浦では、1時間以上のパーセンテージが並木・夏山よりも高い。逆に「あまり心がけていない」回答者の多い並木・夏山では15分以内のパーセンテージが他の2地区よりも高い。

歩行機会は図13のごとく示される。「買物」はいずれの地域でも46～48%を示して最も高く、主婦の歩行の中心をなしているとみられる。「散歩」はいずれの地域でも20%近辺である。「仕事や営業」は六浦・寺前で若干高く、「通勤・通学」は並木でとくに高く、次いで夏山が多い。

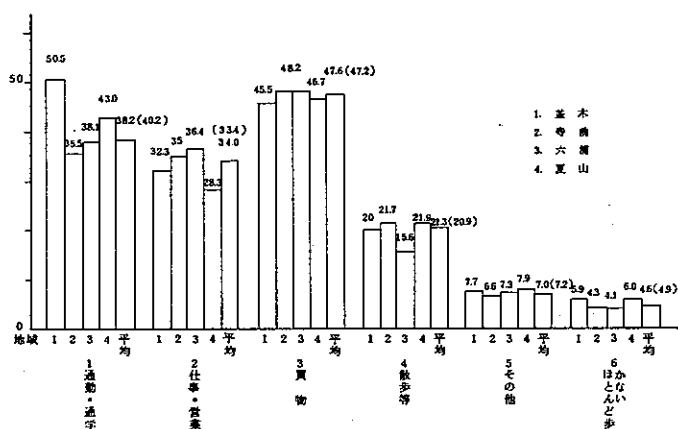


図13 歩行機会

年代別にみた歩行状況は表3のごとく示される。歩く心がけは年代が高いほど高くなり、20代と60代とでは対照的である。歩行時間は「2時間以上」についてみれば、年代が高くなるほど多くなる傾向をみることができる。また歩く機会のなかで通勤（および通学）については、年令が若いほどその率が高くなっている。

表3 年代別にみた歩く心がけ、時間、機会

		全 体 (100%)	20代 (100%)	30代 (100%)	40代 (100%)	50代 (100%)	60代 (100%)
A 歩く心がけ	いつも心がけている	21.8	17.6	16.1	23.1	26.3	35.7
	なるべく心がけている	49.0	49.0	48.9	46.9	53.0	47.6
	あまり心がけていない	29.2	33.3	35.0	30.0	20.7	16.8
B 歩行時間	2時間以上	11.4	9.8	10.3	12.5	12.1	14.0
	1～2時間	20.1	27.1	19.5	21.6	15.7	12.6
	30～1時間	36.0	38.4	35.5	34.4	36.9	35.0
	15～30分	19.9	12.2	20.8	20.9	22.7	25.9
	5分以内	5.1	5.5	5.3	3.3	6.6	5.6
	ほとんど歩かない	5.2	4.3	6.1	6.6	4.0	3.5
C 歩行機会	わからない	2.2	2.7	2.6	0.7	2.0	3.5
	通勤・通学	40.2	53.7	43.3	41.5	38.4	13.5
	仕事または営業	3.34	2.94	3.63	4.23	3.28	1.70
	買 物	4.72	4.20	4.61	4.38	5.25	6.03
	散歩・トレーニング	20.9	2.43	21.1	12.5	19.2	39.0
その他	7.2	6.3	6.8	3.7	10.1	12.8	
	ほとんど歩かない	4.9	3.5	5.8	6.6	4.5	2.1

健康な人間の場合には、歩行時間は少なくとも1時間以上でないとい歩行を心がけた結果は出しにくいと考えられる。できれば2時間以上の歩行が現代の都市住民にとって望ましいと言えるのだが、「心がけ」と現実の歩く時間とは大分差が大きい。また年令が高いほど歩く心がけの程度が強くなり、比較的歩く時間が長いとすれば、寺前・六浦ではこのような傾向が若干強く出ることが推量しうるし、ホワイト・カラーなどの勤労者層の多い並木や夏山では歩行機会が「通勤・（および通学）」に集中する傾向をもつことも推量できる。だが、「散歩（およびトレーニング）」が2割あるということは、歩行慣習をつくるうえで好材料であるとみることができる。そして、多くの人々が通勤・営業などの余儀なき歩行によって歩く心がけを維持し、その時間数が比較的短いとするならば、金沢地域における歩行を中心とした気軽なレクリエーションの場の創造や整備こそ、重要となるのではないだろうか。

## 2) 日常の買物と交通手段

日常の買物先のはほとんどは、どの地区でも金沢区内である（図14）。寺前地区と金沢地区では「近所ではないが、金沢区内の店」が多い。これらの地区では文庫周辺の商店街や大規模スーパーに行

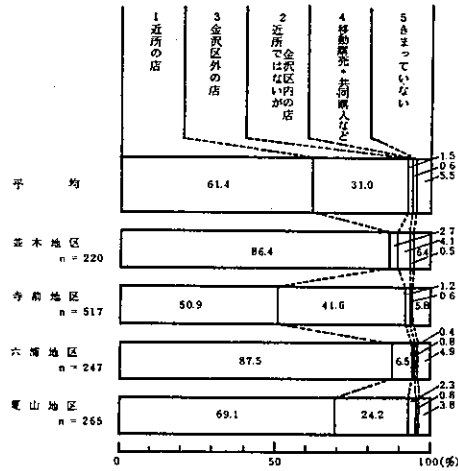


図 14 日常の買物先

く例が多いとみられる。

買物先への交通手段は全体として徒歩が多い(図 15)。並木地区では団地内にスーパー・マーケットがあるし、六浦地区は商店が徒歩圏内にあるため、とりわけてその率が高い。夏山地区では買物先が京急沿線が多いと考えられるが、自動車やバスに依拠する率が多く、とくにマイカー使用

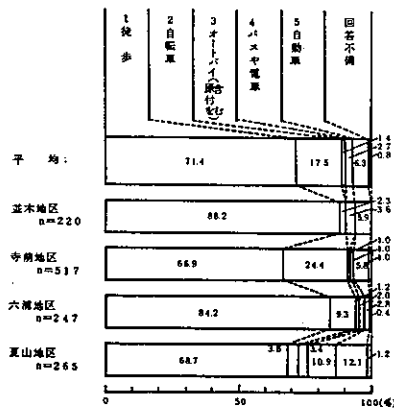


図 15 日常の買物先への交通手段

に留意する必要がある。寺前の場合には、徒歩とともに、自転車の使用が目立っている。夏山は比較的高い丘を造成して開発され、坂が多いために自転車の使用による買物行動には限界がある。

### 3) 休日のすごしかた

休日を主に自宅で過ごす人は平均すると56%に達する(図16)。金沢区内で過ごす人は全体としては66%であるが、夏山地区や寺前地区で高く(自宅の率もともに高い)、並木や六浦では低い(自宅も同様に低い)。

金沢区内で過ごす人々は年齢別にみると次のごとくである。20代(43%)、30代(60%)、40代(75%)、50代(77%)、60歳以上(78%)。自宅ですごす割合も同様の傾向を示し、ともに、年代が高くなるほど多くなる。逆に「区外」および「きまっていない」の合計は、年代が若いほど多くなる。これによって並木地区の「区内で過ごす率」の低さがわかる。しかし、六浦地区の低さをあわせ、しかも夏山地区の高さをも考慮すると、地域における自然環境や住居形態が地域以外に憩いを求めて外に出るか否かに強く作用していると感じられる。

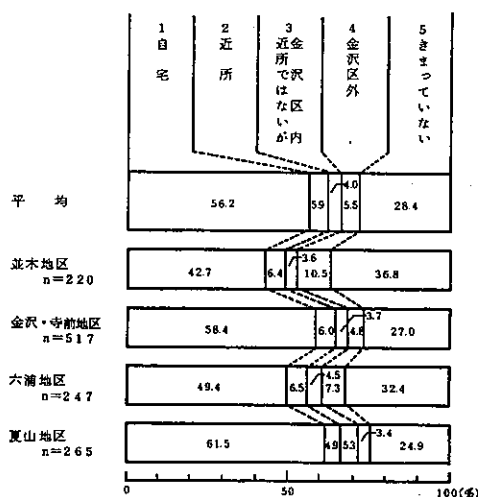


図16 休日過ごす場所

休日の外出で使用する交通手段は図17に示される。全体として「バスや電車」が多いが、夏山や並木地区では「自動車」が若干多い。それにしても他と較べて自動車使用がとびぬけて多いわけではない。むしろ、全体として休日を自動車ですごすパーセンテージが3割を占める事実を多とみるか否かが問題となる。自動車の使用が主に「行楽」のために(23%)あるとすれば、3割という数値を高いとみることはできないであろう。「行楽」のための移動手段として購入する動向は、まさにマイカー社会が深化しつつあることを示しているのであり、単純な方法でこの事実から脱却する道は見出しがたい。

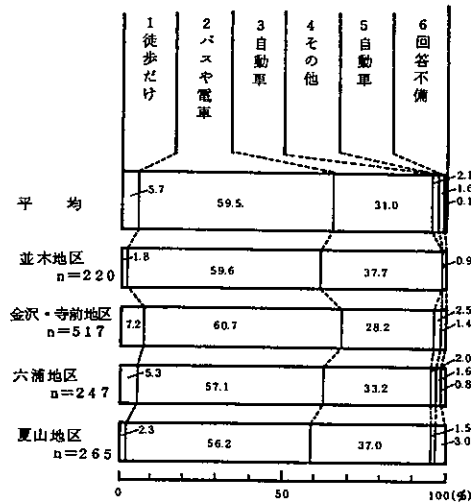


図17 休日の外出手段

## 5 地域への愛着と地域活動

### 1) 金沢区内で訪れた名所・施設

金沢の住民たちが区内の名所や文化施設・行楽場所にどの程度親しんでいるかを知ることは、金沢という地域への認識と愛着にかかわる事柄と考えてよいであろう。質問ではいくつかの代表例を示して訪問の有無を答えてもらった。全体として次の回答が得られた。(%)

称名寺	81
能見堂	33
金沢公会堂	59
金沢地区センター・図書館	36
平潟湾・野島	80
金沢人工海浜	66
金沢埋立地	54
釜利谷・氷取沢市民の森	35
円海山	23

称名寺や平潟湾・野島は八景のひとつでもあり、圧倒的に高い率を占めている。他方で、金沢公会堂のごとき文化施設への高さも目立つ。そして、金沢人工海浜や地区センター・図書館のようなく最近開設された施設も顕著な高さを示しており、区民の自然に親しむ姿勢や文化・スポーツ要求の高さが如実にあらわれている。

次に訪問した場所数を示す。(%)



(%)

場所数	平均	並木	寺前	六浦	夏山
0	3	15	1	3	3
1	8	25	4	11	9
2	10	28	6	21	8
3	13	16	11	20	12
4	14	6	15	14	12
5	14	3	16	10	18
6	17	2	21	9	16
7	11	3	14	6	11
8	7	0	8	4	10
9以上	5	1	5	2	3

並木地区場所数が少ない傾向をもっている。寺前地区では場所数6が最高のパーセントを占め、場所数によってパーセント増大傾向がみえる。六浦地区場所数2～3に集中し、5まで10%を保っている。夏山地区では場所数1から8までまんべんなく散っており、しかも5～6に集中している。このようにみると、寺前地区と夏山地区とで、とりわけて訪問場所が多いことがわかる。自然への親しみや、文化活動・地域活動との関連をみる必要がでてくる。並木地区の低さは入居後年数の少なさが作用しているとみてよいであろう。

## 2) 地域への愛着感

次に、地域への愛着感を直接的に知るために、「あなたは横浜市や金沢区に多少なりとも愛着をお持ちですか」と問うてみた。回答結果は図18に示される。全体として金沢区(横浜市・金沢区両方への愛着の場合も含む)への愛着感は87%の人々が持っている。横浜市および金沢区両方への愛着は寺前84%、六浦83%ではほぼ同じであるが、金沢区のみへの愛着度が寺前で高いため、全体として金沢区への愛着度は寺前が93%と最も高い。金沢区への愛着度は六浦・夏山ともに全体平均に近いが、夏山の場合には横浜市への愛着は六浦よりも低く、金沢のみへの愛着の高さ(12%)がそれを補っている。「金沢のみ」という夏山および寺前の高さに注目する必要がある。

並木地区の金沢区への愛着は51%と著しく低い。これに対して横浜市への愛着は79%であり全体平均85%よりは低いが、金沢区への愛着ほど著しく差異があるわけではない。

金沢区への愛着が「寺前で高いことは、区内で最も古く由緒あるまちであり、居住年数の多い人々がいることを考えればもっともであると首肯できる。金沢のみへの愛着が高いことも理解しえないわけではない。夏山地区の金沢のみへの愛着の高さをもあわせて考えれば、地域内の名所・旧跡

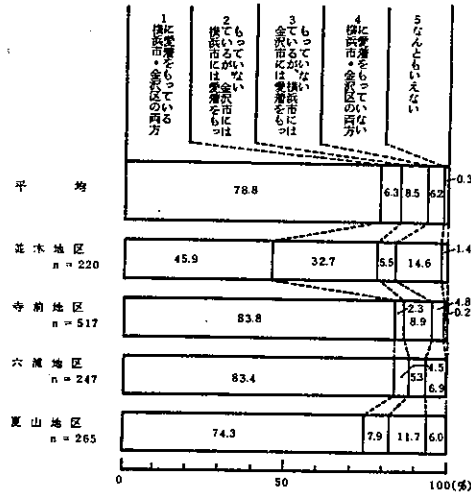


図 18 横浜市・金沢区への愛着感

・文化施設への訪問場所数の多さ（そして恐らく訪問回数の多さ）も地域への愛着に関連づけうるファクターのひとつとであろう。

### 3) 近隣関係

地域社会における共同関係を探るひとつの手段として、近所づきあいの程度を問うてみた。もちろん、その「深さ」が共同関係の形成度を直接に示すものではないが、関連を知ることは共同関係の形を知るうえで重要である（図 19）。

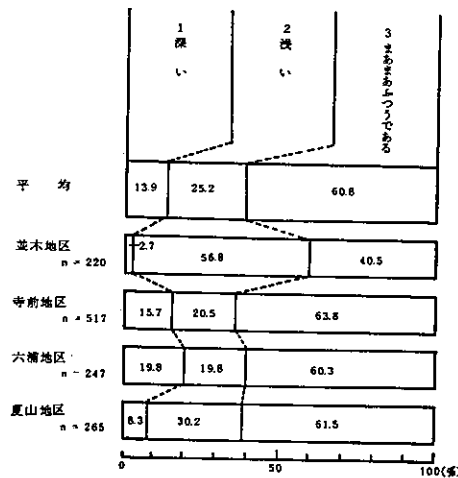


図 19 近所づきあい

全体としてみれば近隣関係（実状）への意識は「まあまあふつうである」が 61% を占め、「深

い」は14%と低い。浅いは25%を占める。地域別にみると、「深い」は六浦20%、寺前16%で比較的が高い。だが夏山は8%であり、並木地区では3%と著しく低い。これらの地域では「浅い」が並木57%、夏山30%でとりわけて高い。

並木地区は居住歴が極端に少ないことから、近隣関係は未だうすいともいえるが、%以上が10年以上居住している夏山の場合には、それだけでは説明がつかない。そうであるとすれば、これら2つの地区の住民たちは地域の共同関係・コミュニティの形成を成しとげられるか否かが、問題となる。だが、少なくとも夏山の場合には、地域環境形成のための諸々の運動が自治会を主軸として続けられたのであり、共同関係の形成は進みつつあるのだから、従来のいわば「まるはだか」のつきあいにかわる新しい共同関係の存在を想定せねばなるまい。これにたいして、寺前や六浦では古くからの共同関係が存続し、地域住民の生活に一定の役割をもっていることが想定されるのである。

#### 4) 所属地域団体

共同関係の形を具体的に知るために所属地域団体を問うてみた。図9に示されるごとく、団体をいくつかに分けて、参加度を測ってみた。これらの団体を次の2つのグループに分けてみたい。

〔町内会型グループ〕このタイプは地域内の様々のイシューを解決する組織として考えることができるが、老人クラブ・婦人会等も、このグループに加えることができる。現在の町内会には様々のタイプがあるが、旧くからの地縁の共同関係をもつ場合も多い。ただし、新興居住地ではそれとは異なったタイプをもっている。機能関係の職業団体も機能団体ではあるが、地縁の関係をもつ場合があり、このグループに準じて考えることもできる。

〔教育・文化・消費生活関係の機能団体〕生協や住民運動団体、趣味・スポーツ・読書などのサークル、青少年団体・子供会・父母会・PTAなどの団体を含めて考える。これらの団体は行政などの援助を受ける場合もあるが、比較的ボランティアな集団として考えてよいであろう。

図20によれば、寺前・六浦では「町内会」への所属率が極めて高い。また、「老人クラブ・婦人会・母親クラブ」への参加率も他と比較して高い。加えて、「商店会・同業組合」への参加率も高い。これは自営業者の存在によるものである。これらの地区では、単純に判断はできないが、古くからの地縁の共同関係を含んだ団体の活動が地域生活を成立させるうえで重要な役割を果たしていると考えられる。なお、六浦地区で生協団体への参加の高さがみられる。

夏山・並木地区では「趣味・スポーツ・読書などのサークルへの参加率、あるいは「青少年団体・子供会・父母会・PTA」への参加率が高い。

また、夏山では「生協・住民運動団体」への参加率も高い。これらの地域では、地縁を含まない機能団体やボランティアなサークル団体が地域生活に及ぼす影響力を推量することができる。夏山地区では町内会への参加は全員ではなく、かつ、世帯単位でなく個人単位の参加形式をとってお

り、この意味でボランティアな団体としての側面を若干ではあるが帯びていると言うこともできよう。

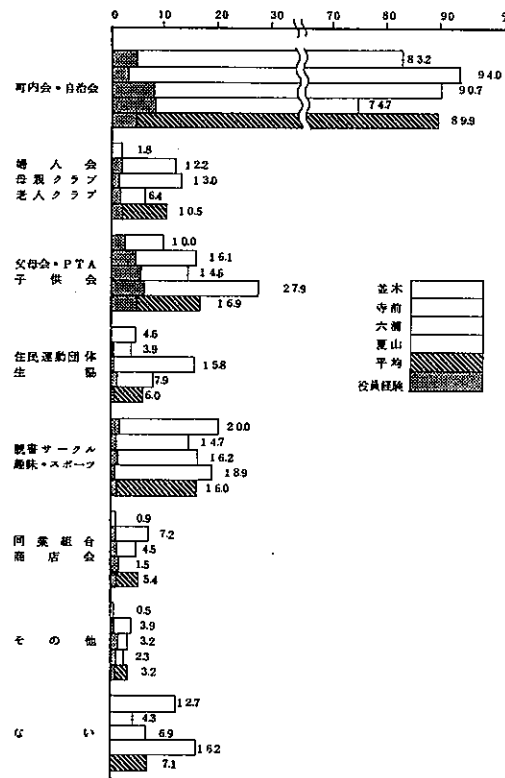


図20 所属地域団体

### 5) 地域活動への参加

何らかのかたちで地域の活動に関わったり、参加した経験を問うた(図21)。ただし、地域活動を5項目に絞ったため、全ての活動をみたものではない。よく行われている活動を例として示し、その参加度によって共同関係をみようとしたものである。

並木地区は「祭り」・「ゴミ・下水」・「共同購入」では低い、「自然や公害」・「交通の便・交通事故」(恐らく交通の便である)で高い。居住年数が浅いにもかかわらず、これら2つの項目で重要な問題があり、その参加が共同組織の形成に役立ったと思われる。

夏山地区では各項目とも参加率が高いが、とりわけて「共同購入」や「交通事故・交通の便」(この場合も恐らく「交通の便」)にかかわる活動への参加が強い。買物先が遠いことや交通の不便などの実状が、如実に活動に反映されている。

寺前地区では「ゴミ・下水」問題への取りくみ参加がとくに高い。

参加した経験がないという回答者は並木に最も多い(72%)。逆に、夏山では51%と最も低い。夏山における自治会活動やボランティアな機能団体の活動の広さを示している。

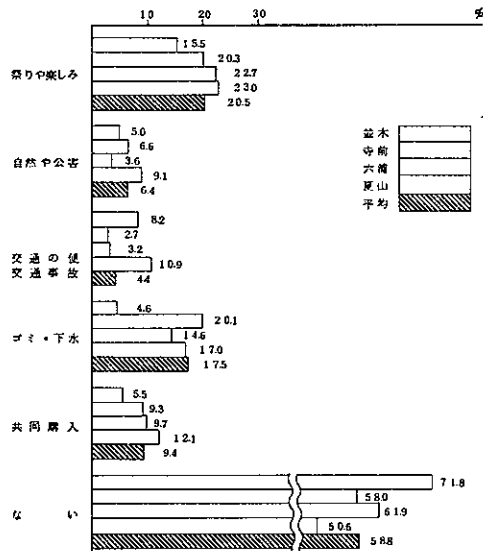


図 21 地域活動への参加

## 6 意見欄の整理

ここまでにおいて、調査の視点、地域の概要、自動車の保有、地域環境と交通環境、日常生活と交通手段、地域への愛着と地域共同関係・地域活動について、4つの地区の特徴を明らかにする形で述べてきた。ここで、本来の目的である地域交通改善とまちづくりにかかわる住民の意識動向を述べねばならないが、今まで述べた特徴整理や問題指摘を補足するために、回答者において得た自由な意見記述を若干整理して、各地域の交通環境にかかわる問題を示しておきたい。意見記述はそれらを総覧すれば、地区の問題を端的に出していることが多いからである。

意見そのものの引用や例示は、本稿の整理の際に紹介してみたいが、この節では意見欄の内容を地区別に分けて、項目毎に整理してみた。それらは順に、表4～7に示されている。居住環境の満足度が高かった地区の順に説明する。なお全体平均の意見記述率は27%であった。

**夏山地区** この地区は多くのアンケート項目で他地域よりもすぐれた環境条件を備えていると考えられたが、意見欄では地区と鉄道駅とのアクセスが最も大きな問題として出ている。バス運行数の増加や路線の延長、タクシーの待ち時間の長さの短縮などが最も多い。加えて、駅へのアクセス付近の金沢文庫踏切の混雑やラッシュ時の交通混雑も大きな問題とみられる。これらは、いわば地区内の交通環境というより最寄駅のアクセスにおける問題が強く認識されている。

地域の近くを通る南横浜バイパスについては、渋滞解消のため建設の促進が5、公害反対による建設への疑問呈示などが4と、意見が分かれている。

地区内においては、暴走族問題・商店への駐車ができないこと・地区内道路の安全性などが問題として出ている。

金沢文庫周辺交通対策、公共交通の整備、地区内交通環境の改善（道路構造改善）などが課題

とみてよいであろう。

表4 夏山地区の意見（意見記述率26%）

意見項目	意見数	特徴
バス・タクシー	14	バスの増便と時間延長
幹線道路	9	南バイパスへの関心（促進5，公害反対4）
安全	8	歩行者や自転車のルール
暴走族	7	取締り要望
文庫踏切り	7	バスの渋滞
交通規制	6	ラッシュ対策
駐車	5	商店への駐車（買物客）
自動車公害	4	深刻さはない
その他交通の便	4	金沢文庫以外の鉄道駅との連絡要望など。

表5 寺前地区の意見（意見記述率27%）

意見項目	意見数	特徴
公害	21	16号，大型
道の狭さ	16	狭い道への車の進入。歩行環境を良くして貰いたい。
幹線道路	14	16号の混雑解消
16号横断	13	16号の車優先信号。待ち時間が長く，青の時間が短かすぎる。
安全	12	子供，自転車
駐車	11	狭い道路に駐車され迷惑なので規制してほしい。
交通規制問題	11	一方通行（狭い道の使い方）
自転車	8	文庫の自転車置場
君ヶ崎	7	16号の混雑解消（釜利谷方面交通量の増加と文庫踏切り）
みち	7	みちの複雑
クルマ	7	自動車が多すぎる→公共交通の整備を。免許取得条件を厳しく。
道の狭さ（称明寺）	6	称明寺バス通り（交通量多い）
交通の便	6	バス不信（他の交通機関）
西柴	3	迷惑
環境	3	環境が破壊されていく

表6 六浦地区の意見（意見記述率26%）

意見項目	意見数	特徴
駐車	11	スーパー等への外からの駐車，スペース不足
自動車公害	10	交通量（とくに大型車）が多い。振動公害が多い。
安全	8	歩車分離がなく，歩けない。
交通規制	8	大型規制
歩行者用信号	7	待ち時間
幹線道路	5	比較的関心度は低いが，横浜南バイパスと六浦原宿線との関係が問題。
みち（子供の遊び場）	5	公園等のオープン・スペースがなく，みちが子供の遊び場となっている。
自転車	5	歩道に自転車→危険
駅（交通）	4	駅前スペース不足

表7 並木地区の意見(意見記述率33%)

意見項目	意見数	特徴
交通の便	27	バスの増便と時間延長, 根岸線との接続 富岡とバスターミナルの距離。区役所・保健所へのバス (本数が少ない)
幹線道路	11	反対。つくるなら海側(環境を守りたい)
路上駐車	11	見通し悪く横断しにくい
駐車場不足	10	車が持てない, 迷惑をうけているなどで駐車場を要望 (取り締まりではなく)
通過交通	8	16号, 埋立を規制
公害	5	暴走族
交通安全	4	スピード(大型車)。信号

寺前地区では16号線国道が第一の交通問題として認識されている。君ヶ崎交差点の渋滞解消の要望を含めれば, 他の意見に抜き添てた課題である。新しいバイパス建設を望む声も強い。地区内のバス通りも狭い幅員のなかにバス・クルマ・自転車・歩行が混在している点から問題が出されている。細街路にはクルマが入り込んでおり, 道の多様な機能の復活が要望されている。

□六浦地区では駐車問題や自動車公害・安全性・大型車通行規制, 歩行者用信号の待ち時間など, 大型車通行規制, 歩行者用信号の待ち時間など, いずれも原宿～六浦線が産業幹線道路化したことによる矛盾が極めて多く語られている。加うるに, 生活道路の整備の遅れも指摘されている。この地域では寺前地区以上に問題がそれぞれにより強く指摘されている。

□並木地区では意見記述率が33%と最も多かった。鉄道駅とのアクセスをめぐる交通の便の問題が圧倒的に多い。加えて, 湾岸道路建設に対する反対の意見も多い。地区内においては路上駐車違反の指摘や駐車場不足の声が強い。また, 団地と駅とを結ぶアクセスの問題が顕在化している。駐車問題は, 交通整備が実現しないため, 車庫不足が出てきている。

これらの問題をふまえたうえで, 地域交通環境改善の問題に入ってゆきたい。

## 7 高速道路計画についての考えかた

高速道路建設の是非をめぐる意識は, その地区の交通事情や公害状況が強く反映される可能性を

強く帯びると思われる。表8の質問を試みた。

全体としてみると、公害対策をすれば建設を認めるという意見が多いのだが、地域別にみると若干のニュアンス的相違があるようにみられる。

第1に、六浦地区では促進の意見が強い。建設の差し控えやとりやめを合わせた意見（以下において建設反対と書く）は最も少ない。六浦地区は現在において、原宿～六浦線が幹線道路と化し、大型車が地区の中央を通行しているため、沿線住民が被害感を強くもっている。すでに述べたごとく27%の回答者が自動車公害が「ひどい」としている。意見欄でも自動車公害の訴えが8、大型車規制などの交通規制が8を占めて、この地域の交通環境で最も重要な問題であることがわかる。バイパス建設に賛成の意向が強いファクターとなっている。

次に、寺前地区は比較的環境条件も良く、公害感も低い。ただし、地域外ではあるが国道16号線の渋滞や危険を回避するために、賛成にむかうファクターも存在する。結果として、平均的な数値を示している。

第3に、並木地区は公害被害感は六浦に次いで強い。自動車公害にかんする意見記述は10を占め、相対的に大きな問題であることがわかる。しかしながら、地区に隣接して東京湾岸道路が建設され、高速道路横浜～小田原線との連結に近く、近くの道路が今後国道16号線とのアクセス部分になる可能性もある。それゆえ、高速道路建設は現状の公害解決にならないという認識が生れる可能性がある。結果として賛成が最も低く、反対が最も多く出たといえよう。

第4に、夏山地区は環境条件は最もよいと認識されている。しかしながら、この地域は金沢文庫に至るアクセスや泥亀～釜利谷線へのアクセス部分で出勤時の渋滞が大きな問題となっている。加えて、地区からそう遠くない場所に南横浜バイパスが通っている。当時、このバイパスが北進して、狩場インター・チェンジに結ぶべく建設が進められていた。ここに南横浜バイパスの全線開通をめぐる2つの見解が生じる可能性があった。現に、この幹線道路にかかわる9つの意見が出ており、促進意見が5、公害反対の意見が4と真二つに分かれている。結果として、回答のうち賛成意見が4地域のうちで最も高く（渋滞解消と南横浜バイパスによる通勤）、反対意見（公害が環境をみだす）も並木に次いで多いという意見の分化傾向をみることができる。



表 8 高速道路計画への考えかた

問 11 いま金沢区内を通過する高速道路計画がいくつかありますが、あなたはどのように考えますか。

	平均	並木	寺前	六浦	夏山
1 都市の交通を便利にし、混雑の解消のために必要であるから、公害対策をすればつくってよい。	59	56	58	60	62
2 現在の技術では、公害対策が万全にできると思えないので、そのメドが立つまでは、建設を差し控えた方がよい。	20	22	20	17	22
3 自動車専用道路は、短期的にはともかく、長期でみれば混雑解消に役立たないから、建設はとりやめた方がよい。	7	9	7	7	7
4 その他( )	3	4	3	4	2
5 わからない	11	9	12	12	7

## 8 道路交通環境の改善

### 1) 生活道路の改善志向

交通問題の解決を居住地から見直すべきであるというわれわれの主張を裏づけるためには、地区内の生活道路とよばれるみちの改善志向が、住民にいかなる形で存在しているかを把握する必要がある。そこで、地区内道路交通改善の手法を回答者に提示した。(表 9)。

質問は、いわゆる生活道路と呼ばれている地区内のみちのあり方について問うたものである。

提案 1「……一部を、歩行者・自転車専用道路にする」は、みちを歩専用と車も通れるみちとに種別に分けるラドバーン方式を念頭に置いたものである。並木地区の対象地区外ではこの方式がとられている。

提案 2「……人と車が調和した場所に、道路を変える」は、地区内の車を排除はしないが車ではなく人を優先にし、かつてのみちの使われ方の復権を志向したもので、ボンネルフ方式を念頭に置いたものである。コミュニティ道路とかジグザグ道路といわれる場合もある。

提案 3「……必要の場合を除いて、車は道路に入れないようにする」は、伊勢佐木モールの地区版ともいえるモール方式を念頭に置いたものである。

提案 4「時間を区切って、車を通行禁止にする」は、歩行者天国等の天国方式を念頭においたものである。

質問にあいまいさもあり、必ずしも質問者の意図が十分に理解されたうえでの回答とはなっていない面もあるが、各地区ともそれぞれの地区特性を反映した結果が示されている。

ここでは各々、提案1をラドバーン方式、提案2をボンネルフ方式、提案3をモール方式、提案4を歩行者天国方式と略称することにした。

**全体の動向** 全体としてみると、「現状のままでよい」は23.3%で、何らかの形で改善を考えているという回答（提案1～4）は68.2%である。問10の質問はクルマ走行（遊びなどの機能）の関連を地区の生活道路という場で問うたという意味を含ませたものであるが、7割近くの回答者が両者の関連を考えているといってもよいであろう。現代において、クルマを使いたいという欲求と、歩行通行の楽しさや安全性とを何らかの形で矛盾しないように組み合わせ、道路通行のありかたを制御したいという志向がこの回答のなかに存在しているとみることはできないであろうか。

この4提案への選択率を全体としてみると、幹線と生活道路を厳密に区別してクルマ通行を制御するというラドバーン方式は2.17%、生活道路内でのクルマと人との調和を志向するボンネルフ方式は20.5%といずれも20%を上廻って、第1グループとしてみることができる。

これに対し、クルマを一日中、あるいは時間を区切ってシャット・アウトする歩行者天国やモール方式は13～12%台であり、前二者と比較して低率であるから、第2グループとみることができる。

この回答動向を、全体としてみるならば、確かにクルマと歩行との調和をはかりたいし、そのような状況にきているという認識はあるのだが、そのうえで、調和のはかりかたは、クルマを生活道路からシャット・アウトするというよりも、道路内に入れたうえで考えるという傾向が若干強いとみることができるのではあるまいか。

**クルマ所有者別にみた改善志向** このような傾向は、クルマ所有者の回答に強くあらわれている。所有者はモール（10%）や歩行者天国（12%）への選択率が確かに全体と較べると低い。非所有者の場合にはこれらに対する選択率は順に19%、15%と比較的に高いのである。

そして、「現状のままでよい」の選択率は所有者33%、非所有者17%で、圧倒的な格差が出ている。しかしながら、逆に言えば所有者でも提案1～4を選択した合計が68%を占めている点をみれば、何らかの形で調和と改善を道路計画によって達成したいという志向が強いという点をこそ評価すべきであろう。

**年代別にみた改善志向** 年代別にみると、提案1～4の合計の選択率は次のごとくである。20代71%、30代73%、40代66%、50代61%、60歳以上59%。年代が高くなると改善志向は若干消極的になる。若年層の改善志向の高さは、他の地域改善にもあらわれるかもしれないのだが、この道路交通環境改善の場合には、いわば20代・30代といったクルマ社会の時代的進展とともに育ってきた世代が何らかの改善を選択する率が高いことに注目せねばなるまい。逆に、「現

表9 地区内のみちのありかた

問10 大型トラックやバスの通らない生活道路と呼ばれている地区のみちのあり方について、次のような提案があります。あなたは、お宅のまえや周囲の道路の場合ですと、どの提案に賛成ですか。(%)

	平均	並木	寺前	六浦	夏山
提案1 地区内の道路のうち、一部を、歩行者・自転車専用道路にする。	21.7	19	21	29	22
提案2 車も利用できるが、ただし樹木やベンチなどを利用してまっすぐスピードを出しては走れないようにし、立話しや子どもが遊べるような人と車が調和した場所に、道路を変える。	20.5	19	22	18	19
提案3 近くに駐車場を設けて、緊急の場合や必要な場合を除いて、車は道路に入れないようにする。	12.3	30	12	7	8
提案4 通学時や買物時など、時間を区切って、車を通行禁止にする。	13.2	7	15	15	9
提案5 現状のままでよい。	22.3	19	21	18	34
提案6 わからない	9.5	7	10	12	9
提案7 その他	0.4	0	0	0	0

状のままでよい」は20代が22%、30代が18%、40代が27%、50代が27%、60歳以上が24%と、傾向としてみれば、年令が低いほど選択率が低い。この2つの項目に分けたかぎりで、選択動向にみるかぎり、クルマ社会で成長した階層、クルマ社会に多く浸りつつある階層(年令層)が、クルマ使用のありかたを都市計画的な手法の選択によって規制し管理するという志向を指摘しうる。クルマ社会の独自の問題を解すべき主体が、クルマ社会的な生活様式を営む階層から生まれる可能性を見出すことができる。

## 2) 地区別にみた改善志向

以上において全体の動向をみてきたが、地域別の志向を示したい。すでに表9において、その数値が示されている。

その特徴は次のごとくである。

- 並木地区 モール方式が圧倒的に多い
- 寺前地区 ボンネル方式およびラドバーン方式
- 六浦地区 ラドバーン方式および歩行者天国

夏山地区 他地区と較べて現状維持が著しく高い。

〔並木地区〕ではモール方式への改善が強くとみられるが、団地内の細街路は事実上自動車侵入がシャット・アウトされており、この意味では必ずしもモール方式を打ち出す必然性はない。提案3（モール方式）選択の理由は、実は文章内に「近くに駐車場を設けて」ということばが入っていたためとみられる。

この地区は駐車場設置が世帯数の25%に押えられている。そのためにクルマを持つことができないという路上駐車などで、危険であるなどの苦情に満ちている。そして、アンケートの結果は路上駐車取締りというよりも、駐車場を要望する声が見解欄にも多く出ていることと付合していることがわかる。

〔寺前地区〕は道の狭さが諸問題を生んでいる。クルマの侵入した細街路を、もとの多様な機能をもつ道として復活させたい、あるいはクルマの危険から逃れたいという意識からボンネル方式やラドバーンの選択が若干高かったのではあるまいか。また、全体の平均と比較すれば歩行者天国も若干高い。それらのなかで、ボンネル方式を細街路に適用することは無理がある。地区幹線の一部がある。地区幹線の一部が比較的に狭いため、ラドバーン類似方式の導入が可能か否かも検討すべきであろう。

六浦地区 すでに触れたごとく六浦地区は並木地区に次いで環境条件が悪い。自動車公害とりわけ大型車による原宿～六浦線の振動公害が大きい。このことは意見欄でも最も強く印象づけられる。地盤の悪さも影響している。加えて、細街路にクルマが進入する。公園などのオープン・スペースのないこの地区では、細いみちが子どもの遊び場になっている。ラドバーン方式そのものの導入は無理かもしれないが、せめてそれに類似する方式を考案する必要があると思われる。

夏山地区 他地域と較べて現状維持派が強い。確かに4地域のなかでは地域内交通環境を含めて、居住環境は最もよいと思われる。意見欄をみるかぎり、確かにこの地区にとって重要な交通問題は金沢文庫駅とのアクセスにおける渋滞や深夜交通手段の不便さなどである。その意味で、居住地域内での改善の志向が他地域より、若干弱いということが理解しうる。むしろ地区内または周辺でのバス路線網の延長などが重要であろう。

現在、自治・町内会を中心として団地内メイン道路のコミュニティ道路のような構造改善策が話し合い始められている。地区住民のアンケート反応をみる限り、今後の研究や学習が必要となるのであろうが、意見欄にみるかぎり、クルマ運転者側から歩行者・自転車の交通ルール無視など安全性の問題が比較的多く出されている。このような論議から歩行・自転車を含めた地域の諸交通手段とおしの融和の問題が出される可能性がある。その意味で、居住点から出発する交通環境改善の動き

が期待される。

### 9 まちづくりの意識 <<交通環境を例として>>

地域交通改善計画の主体 それでは地域交通環境の改善は誰が中心となればよいかという質問を呈示した。(図22)

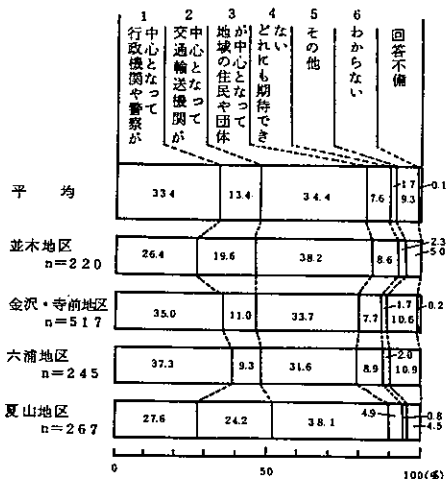


図22 地域交通改善計画の主体

全体としてみると、「地域の住民や団体が中心となる」という住民主導型への選択が34%、  
「行政機関や警察が中心となる」という行政主導型への選択が33%で、各々ほぼ全体の半を占めている。「どれにも期待できない」という回答は8%で、無関心な人はそう多くはない。

なお、行政主導型と住民主導型とでみると、年代でみれば若年・中年層には住民主導型の回答が多い。居住年数でみると、昭和40年以前からの人では行政主導型がよいという回答率が高く、昭和40年以降の居住者では逆に住民主導型の回答が高い。職業別にみると、自営業層では行政主導型への選択率が高く、勤め人の場合には住民主導型が高い。基礎特性によるこのような相違は、六浦(行政主導型が多い)、並木・夏山(住民主導型が多い)との違いにも反映していると考えられる。

また、地域において行われている地域活動の主要なタイプによっても、特徴が出ていると思われる。典型例を挙げれば、回答者の地域団体への所属が町内会ひとつである場合には、行政主導型への選択率は54%と高い。他方で、「青少年団体や子供会・PTA」などの機能団体に属する回答者では住民主導型が41%、「趣味・スポーツ・読書などのサークル」参加者では42%を占めて、いずれも平均より高い。町内会・自治会だけに加入し、他の活動をしていない回答者は行政主導型

を望む傾向が強く、他方で、機能団体・サークルなどの団体への参加者は住民主導型を支持する率が他よりも高い。これらの動向は六浦と並木・夏山との地域的な差異となってあらわれているとみることできる。地域別にみた団体参加では並木・夏山でボランティアな団体への参加が多いことを示している。

**改善計画への参加意志** 地域交通の改善の取りくみが始まった場合の参加意志を問うてみた。(図23)。「関心をもって」あるいは「知識や技能を提供できる機会があれば」積極的に参加協力するという回答(回答1+2)は18%である。これに「求められれば参加したり、意見を述べたりしてもよい」を合わせると46%になる。「参加はしない」は6%であるから全くの参加拒否は少ないことがわかる。

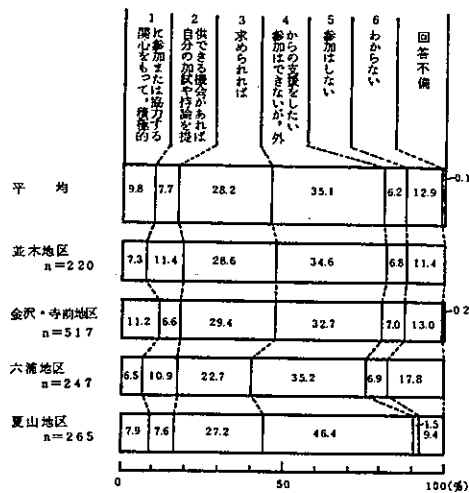


図23 地域交通改善計画への参加意志

ここで留意すべきは、第1に、クルマ所有者は参加を拒否しておらず、積極的な参加を表明する率は22%と平均よりも若干高い値さえ示している。このことは今後の計画をすすめる際に重要であろう。

次に、地域団体への参加によって分けると次のごとくである。(表10)。

機能的な団体への参加者やボランティアな団体の会員は積極的な参加(1+2)への回答が比較的高い。これに対して町内会・自治会では低いから、町内会・自治会だけの参加者ではより一層「積極派」が低いことが推測される。それゆえ、交通問題の解決についてみれば、地域の様々のコミュニティ団体の参加を得るなかで推しすすめることが適切であるとも考えられる。

(%)

	1 関心をもって積極的 に参加	2 できれば積極的に参加 知識・技能を提供で	3 求められれば参加	4 外からの 支援	5 参加は しない	6 わ か ら ない	母 数
1 町内会・自治会	9.1	8.7	27.7	36.0	5.4	13.0	1091
2 婦人会・母親クラブなど	14.7	4.3	19.0	35.3	6.0	20.7	116
3 青少年団体・PTAなど	13.5	9.8	30.7	34.4	2.3	9.3	215
4 生協や住民運動団体	16.7	15.6	22.2	36.7	0.0	8.9	90
5 趣味・スポーツなどのサークル	12.4	14.8	32.4	29.1	3.8	7.6	210
6 商店会・同業組合	7.4	3.7	36.2	35.2	3.7	13.0	54
7 その他	8.6	28.6	40.0	22.9	0.0	0.0	35
8 な い	4.6	5.5	32.7	35.5	10.0	11.9	110

## 10 まとめ

今回の調査にあたっては、問題や意識の動向をできるだけ地区別に分けてきたが、それらをはじめに整理しておきたい。そのうえで、全体としてみられる問題や意識をまとめておきたい。

### 1) 地区別にみた問題の整理

#### 夏山地区

夏山地区は周囲の自然環境にも恵まれ、居住環境に対する満足度も比較的に高いことがわかった。しかしながら、民間の開発業者によって開かれたこの地域は鉄道駅から遠いことに加えて、地区内の都市計画的な配慮が交通環境の形成に十分加えられていないことが、住民のあいだで問題とされていることもわかった。

第1に、京急金沢文庫へのアクセス上の問題が大きい。自治会を中心とした運動によって、京急バスの乗り入れやタクシー相乗りの契約などで以前とくらべれば改善されてはいるのだが、駅までの渋滞は解決がついていない。バスの増便や乗合タクシーの増車などが要望されているが、加えて、金沢文庫駅西口を再開発する際には交通環境の改善をふまえた施策が必要であろう。連絡すべき鉄道駅を増やすために、この自治会のある地区を含めた釜利谷地域から国鉄へのバスを開設するなどアクセスの多様化を検討することも、ひとつの方法と思われる。

第2に、オートバイの乗り入れによる騒音や他地区からの通過交通が多くなっていることも指摘されている。

「歩行者の多い道路については制限速度を設けるべきである。特に夏山・野村方面の道路は幹線道路並みのスペースがあるため車も一般道路並みのスピードで走行しており、歩行者にとって非常

に危険である。」(男性、20代)

「自動車に乗せてもらっていて気がつくのですが、団地内での子供の飛び出しにびっくりします。団地内に横断歩道を増やし、信号をもっと沢山つけて下さい。自転車やファミリーバイクが車の前をよろよろしながら走って危なくハラハラします。専用道路をもっと増やして欲しいと思います。…」(女性、40代)

この地域においても、自動車中心の道路と歩行中心の道路とを区別し、道路交通の段階的区別を考える必要もある。この自治会では最近、メイン道路の一部をコミュニティ道路とする道路構造改善も検討されはじめており、住民のとりくみがひとつの鍵をにぎっている。自治会活動に加えて、ボランティアな活動が盛んであることも、今後の展望を秘めているように思われる。

寺前地区 古くから形成されてきた地区に、新たな自動車交通や道路が幹線化している地区である。問題は大きく分けて、3点ある。

第1は国道16号線の渋滞とそれによる地区への影響(クルマが地区内に入り込む)であり、第2は地区内幹線が狭く、交通混雑があることである。加えて、最も大きな問題は細街路にクルマが入ってくることによる危険性の問題である。

「10年位前まではとても静かな住宅地でしたが、個々で自動車を持つようになり、交通がはげしく非常に迷惑しております。…小さい子供(小学校入学前)の自転車が大変ふえました。とても危ないと思います。これも自動車が多すぎて遊ぶところがないからでしょう。子供をのびのびと遊べるよう大人が努めるべきでしょう」(女性、50代)。

「自宅付近の道路はとても狭く、歩道をつくる広さありません。そこに駐車すると、子供・老人等は、車が来たとき寄る場所がありません。道路側の家々は昔から住んでいる方ばかりなので、路を広げる為に考えて頂ける状態ではないので、車の数が少なくなることを望んでいます。ほとんどの一戸構えの家は自家用車の持主ですので、日曜祭日にはいっぱい有様です。夏になると、ジュース缶、アイスクリームの紙と棒など沢山道に捨ててあります。人間が豊かになるということは、速度と時間、便利さ、健康等、問題は沢山あります」(女性、40代)

今後、海の公園の建設・整備にもなって、公園に入るレクリエーションの人々でクルマの侵入がこの地区でもふえると予想される。寺前・金沢地区はこれ以上クルマの交通をふやすべきではない地区であり、海の公園が市民全体の施設としてつくられるのならば、それに到達すべき交通手段体系(アクセス)を十分に考慮すべきであろう。

地区の住民にはボンネル方式やラドバーン方式による改善を望む声強い。その実施が無理であるとしても、少なくとも細街路の自動車侵入制限は必要であろうし、そのための方法を見出すことが要請されている。少なくとも休祭日の地区内生活道路への外部車侵入はストップさせるべきである。



この地域では今でも道を子供の遊び場や立ち話しの場などとして多目的に使用されていることが多いようである。古くから寺社町として形成されてきた環境も、その慣習を保たせているであろう。町内会への住民の結束が比較的強い地域でもあり、そのような組織によっても、今後の対応策を考えてゆくことも期待される。

六浦地区 古くから形成されていたこの地区も、寺前地区と同じ3つの問題をかかえている。とりわけ、六浦～原宿線の大型車通行が最も大きな問題として出されている。

「静かだった六浦 この頃とは一変して住みにくく生活しにくい環境になってしまいました。南横浜バイパスが出来てからの（六浦～原宿線などの）交通量の多さ、排気ガスと大型の自動車の通ったときの震動に悩まされています。此の度の調査の方に一度、私の二階で寝てほしいと思います。震動のすごさ、少し位の地震ではびっくりしません。心身ともに休める状態ではありません。壁が落ち、ひびが入り、たてつけが悪くなり、すきま風が入ってしまいます。最近のどがつまったようになり、せきとたんが出るので病院に行きましたら、『公害ですよ。空気の悪いところに住んでいるからです』と、言われていた公害のおそろしさを身をもって感じました。商売をしている以上、今逃げ出すことも出来ません。今はまだ若いんだからと頑張っても、心身共に消耗して行く事を考えると、誰に訴え聞いてもらえるのかと思います。…文明とは便利になる反面、不便・公害に泣く人達の事を忘れてほしくないと思います」(女、50代)

少なくとも、振動公害を防ぐための路面の整備など、道路の抜本的改善が当面必要であろう。

また、地区幹線（六浦～逗子線）の混雑や、寺前地区と同じように細街路へのクルマ侵入がとりわけて問題とされている。住民がラドバーン方式を望む動機となっている。この地区の子どもたちは遊び場（公園）が少ないために細街路を使っていることが多いと聞いているが、地区全体として緑のある公共的な場を確保するなど、新たな都市計画上の配慮も必要となる。

並木地区 この地区は新たに職住近接のイメージのもとに計画的につくられている。しかしながら、並木地区は最も多くの問題をかかえているように思われる。第1に、住民が自動車公害に敏感であり、今後、湾岸道路建設にかかわる公害対策の検討が必要とされる。工事車輛による騒音問題も出されている 「金沢埋立地方面へ行くミキサ車や大型トラックが16号線混雑の折に団地内を近道しております。その台数がとても多いので、昼間はともかく夜はともうさく迷惑しています。なんとか夜の団地内通りぬけは時間規制していただけないでしょうか」(女性、20代)

第2に、路上駐車問題がある。「居住地（団地内）にスーパーがあり、その側の道路端に露店が並び、また買物客のものと思われる車がずらり駐車しているため、非常に道路の見通しが悪く横断しにくい。学校帰りや遊びに出る時の子供がとても心配です。団地の居住者用駐車場が少ない為、団地内外に無断駐車しなければならない車が多く、むずかしい問題がたくさん出ている。隣接地にある団地には駐車場がひとつもありません。こちら自身も困っているのに、他の居住者の分までこ

の団地の人達は迷惑を受けています」(女性、30代)

この地区でのモール方式への改善要求が実は、駐車施設設置要求であったことはすでに述べたが、この要求は意見欄をみても、非常に強いことがわかった。

この問題は埋立地における開発の手順がかみあわず進行したために、とりわけて強い意見となっているとみてよい。

本来、この埋立地の住宅は職住近接方式のもとに構想され、かつ、交通体系もクルマをなるべく使わない想定で、居住世帯の25%分の駐車場が計画されているのであった。ところが、工場進出の前にすでにそれとは無関係の入居が既成事実として進行し、しかも、交通連絡はバスのみで、アクセスが著しく不十分である。そこで、抜本的な対策とそれまでの問題緩和策を考える必要がある。この地区は一部にラドバン方式がとられているが、この方式をさらに地区内に拡げるべきであろうし、公共交通体系の整備が早期になされる必要がある(新交通システムなど)。それを実現したうえで、新規住宅施設については、できるだけ当初のネライである職住接近を実現させることが必要であろう。またこの地区では、居住者の移転が他よりも多いとみられるので、その後の入居者についても職住接近の理念に見合う入居者を迎えることなども考えられる。

そして、当初の目的通りの交通手段体系ができるまで、当面の問題を解消するために、バスと鉄道との接続をスムーズにする方策を考慮する必要があるし、駐車難を解消するため、当初の目的とは若干異なるとしても、当面の駐車場建設を若干でも整える必要があるであろう。交通の便が悪いために、クルマが欲しいという要求をもつ人々のために、当面及び将来(長期来)ともに多面的な解決策を順次とっていくことが重要となる。

並木地域はボランティアな団体への住民の参加も強く、交通環境改善計画への参加意欲も調査結果によれば、強い地区であるから、住民と行政との協力関係ができれば、展望をひらくことも可能となるであろう。

以上の4地域のなかから主な問題を重複をいとわず列挙すれば、次のごとくである。

1. 幹線道路の渋滞、振動等の公害
2. 鉄道駅等へのアクセス
3. 細街路における危険
4. 地区内道路以外の公共施設の不備
5. 地区内道路の構造改善
6. 道路の段階区分の必要(歩行道・自転車道・自動車幹線道路)とそれに見合う改善・整備
7. 古くから受けつがれてきた道の多様な機能の確保の方法——などである。

## 2) 全体としてみた問題の整理

今回の調査はクルマの保有を如何にして減らすかとか、クルマ社会の脱却への志向を直接的に調べるといった方向ではなく（こんがらかった糸のようなこの問題は、単一の方法では解決しえないことが前提として考えられている）、クルマ社会といわれるなかで、それともなう地域の交通環境にたいする人々の意識がどのように形成され、生活の仕方がどのようになっているか、打開にむかう主体的な芽を見出すことができるか否かを探ろうとしたものであった。この視角から初めに想定した結果は、ほぼ予想通りのものであったとすることができるであろう。

第1に、各地区とも形は異なったとしても、地域交通環境にかかわる問題は様々に出ており、意見欄からみても、それらに苦しんでいる様子は明らかに出ていたことが判明した。これらの問題をどのように解きほぐしてゆくべきかが課題である。

第2に、クルマの使用・保有は半ば前提とされ、いまや社会的常識とさえなっていると思われる。だが、クルマ使用は必ずしも常に使われているとは限らず、駅から遠い地区での買物などを別とすれば、休日などのレクリエーションなどに限定される傾向もある。

第3に、したがってクルマ社会のなかで、ちょっとした用事でもクルマを使うとか、多目的に常時使用するとかは、主要な動向ではなく、むしろ、クルマ社会化が進むなかで、生活の仕方に、それと対抗するひとつの傾向がでてきている点を注目すべきであろう。

たとえば、居住区内での生活ではクルマよりも歩行や他の自力の交通機関（自転車）を使用することも多く看守される。とりわけて歩行慣習をもとうとしている意識が住民のなかで強くあらわれている。利便性を追う生活のみでなく、自己の健康保持を自力ではかるといふ動向も強く作用しているのではないだろうか。

第4に、日常の買物や休日の行動は地区内が多い。休日は自宅や金沢区内で過ごすことが多い。常にマイカーによるレクリエーションが中心であるというわけではないことがわかる。加えて、金沢区内の名所や施設にも多くの人々が訪れているし、居住地である金沢区にたいする愛着度も比較的高いこともわかった。

それゆえ、クルマ社会化はこれらの地区に浸透したとはいえ、他面で生活の仕方がクルマに頼らない方向をも指しはじめていること、クルマが生活を支配しきっているのではないことがわかった。生活の若干の変化を見出すことができるのではないだろうか。付け加えていえば、居住地区や金沢地域を自己の生活の場としてとらえうる条件は、地域住民のなかに十分に存在していると判断される。

第5に、地区活動への参加は地域によって形は異なるが、かなりの人々にのぼっている。そして、地域活動に参加している人々は地域交通改善計画に、住民が主体となつてとりくむという選択を示し、積極的な参加の意志を見出すこともできる。

第6に、マイカーをもつ人々がとりわけて他の人々と著るしく異なった回答を示さなかった。このことは注目すべきことであろう。そして、むしろ、マイカーをもつ多くの人々の交通改善計画への積極的な参加の志向を見出すことができる。

このようにみると、地区内の交通環境整備には地域生活の実態のなから、地区内の住民によって形成する道があると考えてよいであろう。同時に居住地点への関心の深さのみでなく、金沢地域という比較的広い空間単位でも、その関心の深さをみることができる。この場合、旧くから形成された市街地にクルマが入り込んでいる寺前や六浦での細街路の問題、幹線道路の影響を強く受けている六浦での問題、民間による無計画な開発によって問題が交通にも及んでいる夏山、新しく計画的に形成されたものの、計画の進行のチグハグによって問題が深刻となっている並木等々の諸問題は、歴史をもつ金沢区において急速に進んでいる交通環境の問題をそれぞれ典型的に象徴しているといえることができるし、当初の予想通り、あるいはそれ以上の深刻な現実の問題が浮かび出ている。

クルマ所有、非所有にかかわらず、同様な問題が意識されているとすれば、地区内のみでなく、地区間にわたって、今後、案そうした問題の解決をはかるための地域交通環境会議ともいべき住民間の（行政と連絡した）組織の場が必要であろう。横浜市環境政策研究会の提言を再度見返し、具体化することの必要性がここでも例証できるのではあるまいか。このような住民の会議の場において、問題がより明白に提示され、そのうえで、日常生活空間地区でのまちづくりの必要（地区内）と、鉄道駅周辺や他の地区との相互調整や整備が検討されねばならないであろう。居住点を出発点として、交通問題を解決するためには、少なくとも消費・文化生活レベルでの金沢地域内での充足の必要とそれに見合った交通体系の整備が必要となる。金沢をひとつのまとまった生活圏として整えるための交通環境の問題が、その場で見込まれるからである。

改善計画の必要性についての認識が高いだけに、住民にたいして、以上に述べた問題所在をできるだけ多く知らせ認識する場が必要と考えられる。

以上で今回の調査結果からいいうることをまとめてみたが、今後の研究課題とすべき点にふれておきたい。

第1に、今回の調査は道路交通環境を居住点から見直して、地域住民が自ら改善を志向しうる主体としての芽をもつか否かを主要な問題とした。この動きが、今後、クルマの所有や使用とかかわって、大量消費社会のひとつの典型ともいいうるクルマ社会そのものをどのように変革しうるかを検討せねばなるまい。この変革の過程のひとつとして、われわれは地域交通環境改善をおいてみているわけであるが、その動きが強くなる時点においては、クルマ社会を形成する諸々のファクター（ライフ・スタイル、欲望の内容、信用クレジットなどの経済的側面など）の問題とかかわ

らせ、みる必要が一層生じるであろう。

第2に、地域交通とかかわりながら、都市計画のありかたを考える必要がある。たとえば、金沢地区に即していえば、交通手段の連結地点であるし、この地区を金沢の消費・文化生活とかかわらせてみるのが主要となるだろう。また、金沢の各地区内の細街路における都市計画的あるいは道路交通上の改善方法を新たに煮つめる必要もある。

第3に、クルマ交通や地域交通環境の問題といえども、それは地域における総合的なまちづくりの視野のなかで検討されるべきである。この場合には、地域の生活・社会構造や経済的な動向をふまえたうえで、総合的な分析が前提とされてくる。

## 11 補節 住民主体のまちづくり運動の展開 — 神戸市真野地区の紹介 —

はじめに

上述において、われわれは調査結果にもとづき地域交通環境改善のため、対象地区に即したいくつかの課題を発見し、その解決が住民自らの主体的なとりくみをふまえてはかられるべきことを説いてきた。

そのような具体的事例をわが国の最近の動向のなかから、神戸市真野地区（<sup>カルモ</sup> 郊濠地区とも言う）をとって、紹介しておく。公害防止・公害反対の運動から出発したこの運動が具体的なまちづくり計画プランを出してきた過程は、恐らく、地域を総体として認識しうる住民たちが多く輩出し、共同社会の形成のすゝむ過程でもあったと推測するからである。

本年3月にこの地区を歩いてみたが、7～8年前に筆者が訪れたときとは、まちの様子が若干異なっている。住工混在地区のもつ雰囲気は同じなのだが、道端には樹木が植えられ、地区の近くにある運河もなんとなく前よりも少しきれいになったような感じを受けた。神戸市の担当部局の方々や毛利芳蔵氏を（尻池南部地区自治連合協会会長）たちからはなしをうかがったので、筆者なりの整理をしておきたい。

### 1) まちづくり運動の発展段階

約39ヘクタールの真野地区は神戸市西側の長田区にあり、臨海部の約260社にのぼるゴム・機械など中小工場のある地域である（ただし、第一部名柄に属する大企業も1社存在する）。昭和30年頃までは地区内での就業者や他地区に市電などで通う通勤者の住む「くらしよいまち」であり、「ベッド・タウン」でもあったという。だが昭和30年代以後には、住工混在地域特有の工場公害や自動車公害が多くなり、「かるもセンソク」をはじめとした「公害のデパート」と化した。

人口は昭和35年をピークに1万3,000人から現在では8,000人以下に減少する「スラム」化の危険を帯びたまちとなった。狭い2Kか2DK程度の長屋から若者が出てゆき、まちは老人の多い活気のない地区になった。このようなまちから再生プランが出てきた経過を運動側面から時期区分すると、次のごとくである（毛利氏のはなし）。

- 第1期 公害追放運動（昭和40年～）
- 第2期 公園・保育所づくり運動（昭和48年頃～）
- 第3期 生活防衛と地域福祉運動（昭和48年頃～）
- 第4期 まちづくり将来計画作成運動（昭和53年～）

工場のばい煙・騒音・悪臭、自動車の排ガス・振動や騒音などで、不満が住民大会で噴き出したのは昭和40年であった。住民の4割が「かるもセンソク」に悩まされていたという。41年の住民大会で公害対策への取りくみの必要性が強調され、この住民の運動が憲法第25条にある「健康にして文化的な生活を営む権利」の行使を基本とし、「公害企業の社会的責任の追究、行政責任と役割の追究、住民の役割」の3点を運動の柱として、地域ぐるみの公害追放運動が展開されはじめた。この第1期の運動およびこの課題に連なるその後の運動の中から、いくつかとりだせば次のごとくである。

昭和42年には市当局に大気汚染調査要求、長田区医師会に依頼してぜんそく患者の出張検診、企業数社に公害防止設備をおかせた。昭和43年には児童健全育成活動・交通・労災事故防止活動を行う。昭和44年にはガス・石けん・ゴム工場に公害対策の申入れ、鉄工場の振動防止申入れ、主婦100名で公害工場見学、三宮地下街で「公害・遊び場パネル展」を開催し市民に訴え、高松幹線道路沿い350mにわたって住民手づくりの花壇を完成。昭和45年には市長らと懇談、高松幹線改造の署名陳情、新湊川および兵庫運河の浄化運動呼びかけ、第1回町づくり学校開催（8回）、電機製鋼工場の建設反対住民大会を開催。47年には公害関係企業と環境問題対話集會を開催、大気汚染・自動車騒音の自主測定、電機製鋼工場に立入り検査し工場排水池に魚を放流。48年には油脂工場が5億円で公害防止設備完成、51年調帯工場の夜間騒音を市と合同調査等々。これらは活動のはんの一部を記したものである。

第2期の緑・公園・保育所の町づくり運動では、公害工場の地区外移転を促進させ、跡地を市に買い上げさせて、不足している公園・保育所などを実現させた。加えて、町づくりの学習活動を開始したことがその中心である。昭和46年には市長・都市計画局との対話集會を踏まえ、京都大学西山研究室と協力し、(1)公害のないまちづくり、(2)職住近接、(3)豊かな地域施設の建設、(4)住環境の整備を柱とする地区都市改造のパイロット・プランを作成している。この年には尻池街園が開園、47年には東尻池3丁目の子ども遊園が開園された。同年には工場跡地に保育園設置を署名陳情。

公園づくりは子どもを中心とした地域文化の発展が合意されている。住民は工場移転の情報をつ

かむたびに市に跡地買上げと遊び場としての提供を働きかけてきた。また、住民自らの手で空地を見つけ出し、持ち主に交渉、住民の労力提供によって2ヶ所のちびっこ広場を設けた。公園をつくる際には、あそびの主人公である子どもたちの知恵や希望、意見、そして住民のアイディアを出し合って子どもの発育に適した公園づくりが心がけられた。

たとえば、浜添公園にはドロコ広場があり、2mの小山から滑ったり、ころんだりして遊ぶ場となっている。鉄製の落書きコーナーも用意されている。また、真野公園の一部にはホテル園があり、夏には隣接地区の人々も見物にくるとのはなしである。さらに、幹線道路拡張計画がもち上がるや、交通量・道路網を検討して、住民が拡張の必要なしと判断し、拡張計画部分に緑木を植えた尻池街園に変更させた。山林のある地域とは較べものにならないミニ公園ではあるが、老人が花や木の世話をするこの街園は、幹線道路に面したひとつの憩いの場となっている。

第3期の運動は、石油ショックによる「モノ不足」に対処して、地区内の油脂工場・石油給油所と交渉し洗剤や灯油を放出させ、とりわけ老人・障害者生活保護世帯に優先的に配布した。そして、昭和51年頃に、老人問題にとりくむために地域医療シンポジウムを開催し、「ねたきり老人」や「一人暮らし老人」に入浴サービス、昭和55年には会館で「一人暮らし老人」たちが定期的にもに食事を提供する給食サービスを開始した。行政の動きを待ってられないという福祉のまちづくりの動きである。

昭和40年代初期から始まった以上のような運動で気がつくことは、公害企業には断固として防止対策を要求し、行政にもきちんと権利を主張する姿勢が強いことであるが、同時に、住民がこの地区を自らつくるといった気概の旺盛な点である。公害反対運動の出発時点の昭和40年において、ドブ川掃除、一斉消毒、ゴミの定期回収運動など住民総参加による地区の改善運動が展開されている。その後、身体障害者をつくらない運動、道路を清潔にする運動・子ども会の再編成などが、どこにでもあるような行政主導でなく、住民主導のもとに展開されたのである。このような運動と学習の蓄積のうえにたって、はじめて、第4期の将来計画作成運動が可能となったのであろう。以下において、はじめに計画の目標・将来像を紹介し、そのうえでこのプランの作成経過を追ってみよう。

## 2) まちづくり構想の理念と内容

真野まちづくり検討会議は、昭和55年7月に「真野まちづくり構想」を地区住民に「提案」として作成した。検討会議は1年半にわたる討議を経て、次の3つの目標を設定した。

第1は、減少してきている人口を9,000人規模に復活・定着させることである。同時に、老人層が多いとか年令層の片寄りがあるのを、「いきいきとしたまち」をつくるため、バランスある構成にするという。

第2は、昭和20年代まであった真野地区の良さを復活させることにあり、働く場が手近にあり、居住に便利な下町的环境をつくることである。いわば住宅と工場の共存・共栄をめざしている。

まちづくり構想は20年計画とされ、5ヶ所ごとに修正を加えながら、5ヶ年実施計画を4期積みあげ、段階的な実現をめざしている。そして、現在は20年後の将来像と第1期まちづくり実施計画から成っている。前者は土地利用構想、道路構想、建物構想に後者はルールづくり、物づくりに分けられている。

土地利用構想は地区のほぼ北側を住宅街区、幹線道路浜手線の両側にあたる南は工場街区として、土地利用の街区毎に分離するという再編成が打ち出されている。若干部分の商業街区も検討されている。工場の振動・騒音から住宅を離し、搬出入のトラックが住宅地に乗り入れることを防ぐ意図がわかる。工場は共同化・協業化・集団化して、とりわけ零細企業が工場アパートに入ることが見込まれている。ただし、形式的な押しつけではなく、「街区単位で分離できないところは、工場と住宅等の間に新たに道路や緑地をもうけて分離をはかる」としている。

道路構想では、現在よりも一層明確化された道路の段階区分構成が意図されている。真野地区は高速国道2号線、高松線、新湊川で囲まれており南部には浜午線という幹線が通っている。地区内の道路体系は、これらの道路を経て入ってくるクルマ交通を、どのようにコントロールするかが考慮されねばならない。

地区内の道路は3段階に区分される。地区道路、区画道路、小路の3つである。地区道路は地区を南北東西に走る2つの道路であり、いわば準幹線道路としての色彩をもっている。地区中央部を東西に走る大通りは12mまで拡幅し、住宅地と工場地との緩衝帯としての役目をもたせ、両側に植樹し車道部が6mとされている。荻藻2～6丁目と浜添通り1～5丁目の間にはさまれ、各々両側に2つの学校が接している「公園通り」は通学路をかねて歩行者が優先され、8mの拡幅によって並木のある通りとする。

街区を形づくる区画道路は現在の3.5～4m幅を6mまでに拡幅し、住宅街区では歩行者優先のゆったりした道路とする。長屋の多いこの地区内には小路が多くあるが、火災時の避難路として、また、公園や各種の生活共同施設をつなぐ網としてぶらぶら歩ける緑道とする構想である。自動車の公害や道路駐車による危険への対処が、道路の段階区分によってある程度緩和されることが見込まれ、楽しく歩ける道を創り出すという考え方が著しく出ている。

建物構想は4部分から成る。第1に、長屋部分を共同で3～4階の共同住宅にする。第2に、有志グループで駐車場などの空地に広い間取りの集合住宅をつくる。第3に、工場移転跡地には地区住民優先の公共住宅建設を促進する。第4に、文化・社会活動の拠点としてコミュニティ・センターを建設する——などである。

長屋の共同建替は、いわゆるマッチ箱のようなアパートではなく、たとえば2階で区切り、そこ



に屋上通路を設け前からあった長屋露地の再成（共同社会の維持のために！）をめざし、その上に3～4階部分の傾斜屋根つきの住宅が付け加わる。住宅のまわりは緑道や区画道路で囲まれ、老人も若い人もともに住める共同住宅が構想されている。

このような土地利用、道路・建物の3部分から成る将来構想の実現のための基礎固めとして、当面実施すべき5ヶ所の第1期計画が提案されている。それは構想の実施までに準備し、無計画性を排除する予防策としての「ルールづくり」と、当面実現できる「物づくり」とで構成されている。

「ルールづくり」は4項目が挙げられている。

第1に、新たに建物をつくる際は建物の位置をさげて道路幅を広くすること。第2に、住宅街区では新たな工場建設や、現存工場の増改築をひかえること。第3に、工場街区では新規のマンションや建売住宅など、大きな敷地の住宅建設をひかえること。第4に、同意できる範囲内で用途地域の変更を実現すること——以上である。そして、このルールを守るため、土地の売買、新築増改築はまちづくりの委員会に相談するよう要望されている。

「物づくり」にも4つの項目が挙げられている。

第1に、市営住宅の早期建設が強く要望されている。第2に、コミュニティ・センターや工場アパート建設のため、当面において、必要な用地の確保を市に望んでいる。第3に、駐車場の上に若年層向けの共同住宅を建設する。第4に、空地などできるところから交差点に隅切をつくって、交通安全対策をする。また、駐車場など可能なところから、道路の拡幅を開始する——以上である。道路交通と住宅に焦点がおかれているが、とりわけ、長屋の共同建替を進めるために、地主・家主・居住者の懇談会をもつ必要が指摘されている。

このような内容のまちづくり構想は、みるかぎり、この地域の経済的・社会的形成の特色を生かした住民の知恵がとりこまれていることがわかる。それゆえ、策定に至る経過を知る必要がある。

### 3) 構想策定の経過

昭和52年4月において「真野地区まちづくり懇談会」が設置され、1年半の準備期間を経て翌53年12月に「真野地区まちづくり検討会議」が設立された。検討会議は、すでに紹介した「真野まちづくり構想」を55年7月につくりあげてその任務を果たし、これを引きついで同年11月に「真野地区まちづくり推進会」が結成され、現在に至っている。

構想策定は4段階に分けて進められた。それは次のごとく、図示されている（図1）。

ところで、第2段階までは遅くとも昭和54年3月～4月頃までに終了し、4～5月にはすでに第4段階の将来像の検討に入っている。信じられないほどのスピードである。時間的制約があったのか否かはきちんと確かめていないが、過去においてパイロット・プランや学習活動を進めていた成果と、運動で形成された住民のもつ参加の風習が進行の早さを保障することになったのかもしれない。

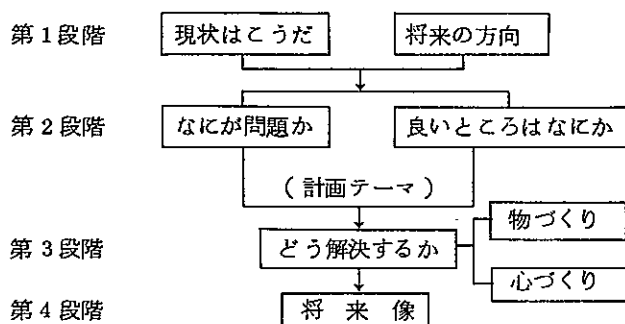


図1 まちづくり構想策定のみちすじ

ない。

第3段階（どう解決するか）では、第1回まちづくり学習講座をかわきりに、第1次小集会で提案運動が促進され、昭和54年1月には「真野のまちづくり構想検討のタタキ台」が完成・配布された。このパンフレットをもとに第2学習講座と第2次小集会を経て、意見がまとめられ、7月初めの総会で「（提案）真野まちづくり構想」が確認された。この間に、「検討会議」は総会を10回、運営委員会を13回、小集会を20回、まちづくり学習講座を2回、見学2回を開催し、「真野地区まちづくりニュース」を5号まで発行した。

第1次小集会では、この地区にある2つの自治連合組織の集会に加えて、青年団小集会・婦人会小集会・老人会小集会や町工場小集会（産業別に分けて2回）、大中規模工場小集会、市場小集会、駐車場小集会、PTA小集会、民生委員小集会、保護司小集会などがもたれた。第2次小集会では小地区毎に8回開催されている。短期間の精力的な活動が目につかぶ。

55年7月の「真野まちづくり構想」パンフレットの資料篇には小集会の主な意見のまとめが載せられている。第1次小集会（どう解決するか）では住宅・環境の改善、住宅と工場の改善、道路の改善、駐車場対策、自動車公害対策、施設整備、まちづくりの進め方、その他の項目に分けて整理されている。そして、第2次小集会（タタキ台の検討）では、土地利用構想、道路構想、建物構想、まちづくりの進め方・その他の項目でまとめられている。第2段階（なにが問題か、良いところは何か）までの整理と、第1次および第2次小集会のまとめの部分を、本稿と関連する道路・交通およびまちづくりの進めかたに限定して紹介しておこう（表2・3・4）。

表2 第2段階までのまとめ(まちづくりニュース第2号より)

計画テーマ	なにが問題か	良いところはなにか	検討項目
③ 道路の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>公道は幅員が狭い上に各交差点に隅切りがなく、また路上駐車が多いため自動車にとっても歩行者にとっても通行に不便で危険である。</li> </ul>		<b>公道を整備する</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>可能なところは道路を広げ、また道路の使い方のルールを作り、歩行者にとっても車にとっても通行しやすくする。また、今後地区内にもう少し広い道路が必要が検討する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>小路は狭いところや、行き止りのところもあり、災害など緊急の時に不安がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車の入らない小路が多く、住民相互の交流の場や、幼児の安全な遊び場になっている。</li> </ul>	<b>小路を整備する</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>行き止まりの小路をなくし、緊急時の避難路を確保し、現在の小路のもつ安全なコミュニティの場としての役割を生かし、小路と小路をつないで、地区内の主要地点に行けるような歩行者専用道路をつくる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>新渡川沿の幹線道路で一部未整備のところがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路が地区のまわりをめぐっており便利である。</li> </ul>	<b>幹線道路を整備する</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>早急な整備が望まれる。</li> </ul>
④ 駐車場対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>工場跡地等の有効な利用がなされず、駐車場になっているものが多い。時間貸の駐車場が少なく、路上駐車を多くしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過密市街地において、将来は何か利用される可能性のある空地がある。</li> </ul>	<b>まちづくりの将来像にそって利用を進めていく</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>地主に、まちづくりの将来像にそった利用の協力を求める。</li> </ul>
⑤ 自動車公害対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区の北部は、国道2号線、高速道路からの騒音、振動、排気ガスなどが散見する。</li> </ul>		<b>騒音遮断をはかる</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道2号線沿いに高い植物を建てよう誘導し、緑地、植樹等により、騒音を遮断する。</li> </ul>

表3 第1次まちづくり小集会 一どう解決するか一

意見のまとめ

項目	主な意見
③ 道路の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路は早く決めないと鉄筋に建てかわってしまう</li> <li>まずは道路を広げることから</li> <li>道路を広げたいが立退きがある</li> <li>不法駐車さえなければ今の道路でいいのか?</li> <li>不法駐車をなくそう</li> <li>道路の隅切りを真野地区全域に</li> </ul>
④ 駐対 車場策	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場の上に住宅を作るのが一番実現しやすい</li> <li>駐車場もまちづくりに協力したい</li> <li>路上駐車を禁止し、一時預りの駐車場の設置を</li> <li>時間貸駐車は採算が合わない</li> </ul>
⑤ 自公 動車 公害 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>遮音のため、駐車場の上に高層ビル建設も可能</li> <li>緩衝緑地帯も考えられるのでは</li> <li>自動車騒音は窓の改良ぐらいではダメ</li> </ul>
⑦ まち づくり の 進め 方	<ul style="list-style-type: none"> <li>真野にふさわしい再開発を</li> <li>計画を一度立てたら変えるな</li> <li>青写真をたたき合にしてまちづくりを考えたい</li> <li>検討会議に各世代から代表を(若い人が入るように)</li> <li>他のまちづくりを見学しよう</li> <li>住民一人一人がまちづくりに関心を</li> <li>皆で力を合わせてできるところからやろう</li> <li>市はできることから始めよ</li> <li>まちづくりは国や市の補助がなければ無理だ</li> </ul>
⑧ その 他	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の便を良くしてほしい</li> <li>市電廃止で流れがかわった</li> </ul>

表4 第2次まちづくり小集会 ―タタキ台の検討―  
意見のまとめ

項目	主 意 見
道路構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まず道路構想の実現から</li> <li>・公平を期すため、道路の加幅は両側に</li> <li>・道を拡げると、家が狭くなる</li> </ul>
まちづくりの進め方・その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この構想は費用負担を考慮していない。たとえば、長屋の建替えの費用はだれが出すのか</li> <li>・次の世代にまちづくりの出費による借金は残せない</li> <li>・高層住宅の入居には、お金がかなりかかるのではないか</li> <li>・工場跡地利用、コミュニティーセンターの建設など、まず市ができるところから実施してほしい</li> <li>・市はまちづくりのための資金援助を</li> <li>・土地や建物に対して、公的機関による強い規制を</li> <li>・市はまちづくりにもっと積極的に協力してほしい</li> <li>・まちづくりは我々の力で進めよう</li> <li>・もっと若い人の参加を呼びかけよう</li> <li>・サラリーマンにも集まる機会を</li> <li>・看板などで会合に対する参加の呼びかけを</li> <li>・立ちのきなどに関して、住民の合意をどう得るのか</li> <li>・今のままでよいと思っている人も数多くいる</li> <li>・タタキ台をもっとわかりやすく</li> <li>・真野のまちづくりを遺産として、次の世代に</li> </ul>

このまちづくりは真野地区という狭域を対象としたものであるから、われわれが金沢区内で調査した結果出てきた課題をすべて含んでいるというわけではないのだが、道路の改善、道路の段階区分、自動車公害対策、駐車場対策など大通りから細街路に至るまで、重要部分を課題として設定しており、その解決の仕方は地区によっては参考とすべきものを多くもっていると思われる。

まちづくり検討会議を中心として、まちづくり構想の提案ができあがったわけであるが、構想の実現については、「まちづくりの2原則」が出されている。第1は、長期的な将来像に沿ってできるところから段階的にすすめるということであり、第2は、住民・工場・商店が中心となって市の協力を求め、それぞれ役割分担してすすめるということである。

検討会議が以上の任務を終った後には、「真野地区まちづくり推進会」が結成された。検討会議は35人で構成されたが、推進会はそのなかから行政(4名)および学識経験者(3名)が抜けて、地区の各階層等の代表者が著しく増やされた(計9名)。自治会委員、各種団体委員、工場・商業関係委員、特別委員(地区内の関係地主・家主など)で構成され、地区を包んでいると言ってよいであろう。

#### 4) 若干の整理

公害反対運動からまちづくりの運動へとすすんだ真野地区のとりくみについて、現地を訪問して感じた若干の感想を記しておこう。

第1に、公害に反対するという住民の姿勢は公害企業に対して、きびしくむけられてきたことがわかる。だが、この運動は公害企業糾弾に終らずに、住民みずからが街をきれいにする運動を積極的に展開し、企業にもこの同じ姿勢をとるよう迫ったというのが実状であろう。このような主体と

しての住民の動きのなかに、すでに出発点からのまちづくりへの芽を見出すことができる。

第2に、運動が公害防止におわらず、地域のかかえるさまざまな側面にも、領域を拡大してきた点を評価せねばなるまい。緑化運動・保育所づくり・福祉運動は、地域の問題にあわせた運動でもあった。

第3に、公害反対は企業活動の停止とはイコールではなく、運動において両者はきちんと区別されていた。もちろん、解決しえぬ企業の移転を促進させるとりくみはあったが、このまちが工業のまちであり、その特色を捨てては生きてゆけないという認識は、まちづくり案の作成過程で強く意識されていた。人口の減少と高齢者層の相対的増加という客観的事態を克服する手だてとして、住民は活発な工場街と住みやすい住宅街とを矛盾することなくつくりあげることによって、問題の解決を意図したのである。それゆえに、新しく結成された「まちづくり推進会」が企業代表を含めた多くの階層の人々で構成されている点も理解しうる。

第4に、まちづくり運動は昭和40年頃からの積みあげをもっているのだが、この運動をつくりあげるための「まちのまとまり」がもともとあり、それが生き生きと維持発展してきたものと思われる。真野地区は戦後に入ってきた人が多いのだろうが、決して新しいまちではない。恐らく、大都市のなかでは比較的隣関係の深い地域であり、日常の助け合いを行いうる共同社会が形成され、住民が防犯実践会などの自治組織に結集していたと想像される。いわば、古くからあった共同社会のなかで、それが人口流出によって存立の基盤がおかされようとしているときに、いまいちど、従来からあった共同社会の特長点を生かした形で、コミュニティの「再生」をはかってきたといえるのではなからうか。

そして、その「再生」は古くから活動をつづけてきたくらしの組織である自治会を中心として推進されてきたが、それだけでは新しいまちをつくる住民のノードを吸いあげることはできず、むしろ自治会側の動きが他の階層の結束を促進させ、各種団体ならびに商工業者を含めた町づくり組織が形成された。自治会主導型ではあるが、自治会だけでは問題を解決できない段階に至って、新しい包括的なコミュニティ組織がつくられたと言ってよい（この場合は、まちづくり運動に限定されてはいるが…）。第2章で述べられたコミュニティ組織の必要性を、「旧住民」地区で例証したものと認識してよいであろう。

なお、このまちづくりにとって最も重要な問題と思われることを付け加えておきたい。

真野は中小とりわけ零細工場の多い地区である。住工の分離を達成するためには、中小工場はもちろんであるが、とりわけて土地を借り、あるいは建物を借りて操業している零細工場が移転できなければ、基本目的が達成できない。工場アパートを建設しても、分譲に応じうる資金的蓄積や貸付金返済能力について問題がある。賃貸形式にするか否かも含めて、行政側にとって財政上の問題が生ずるであろう。全国で初めてのとりくみと考えられる住工混在地区の再生まちづくりにとって、

相当な試行的援助が要請されると思われる。

また、まちづくり構想は住民間の具体的な利害対立が顕在化するであろうから、そうスムーズには実現しにくいと思われる。この場合には、推進主体間での徹底した民主主義的なルールの形成と話し合いが不可決となる。少なくとも、現在に至るまでの構想の提案までは、短期間とはいえ、相当の話し合いと検討会が開かれたことはすでに触れた通りであり、今後とも一層の配慮が必要となる。そして、この場合には、民主主義を全うしうるリーダーたちの存在が成否のカギを握ることになる。自治会のリーダーに連れられて、筆者はまちを歩き、まちの人々と対話したのであるが、そこには良き意味での両者の信頼関係が貫かれていることを実感した。様々な階層にわたって、様々な能力をもった多くの民主主義的なリーダーが住民間のパイプ役として活動することの重要性を新たに知らされたのである。加えて、行政主導となる側面をなるべく押さえつつ、必要な側面では行政としてのきちんとした援助を行った点も、見逃しえない点である。

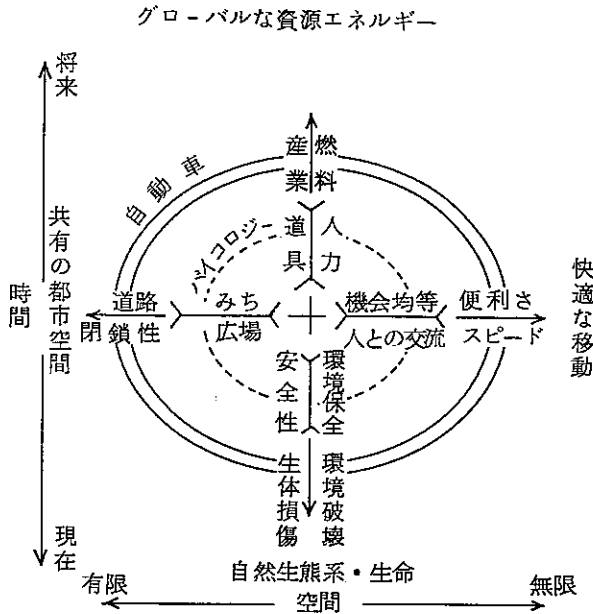
## 第5章 まとめと提案

( 宮 島 泉 )

### 1 まとめ

われわれが横浜市の乗用車普及とその弊害を問題にするについて考えていたことは、社会的実状がどのようであれ、市民は良き環境と快適な移動を確保する権利をもつ、ということであった。「大都会にスモッグのない青空は戻ってこない」という悲観的予測が多数の国民を覆っているならば、それだけ、市民の公正な都市生活条件を確保する努力が追求されねばならないということであった。これまで、こうしたシビルミニウムとよばれた生活条件は、環境基準にせよ、公共交通にせよ、一般に、行政または公営企業の給付すべきものとされてきた。そして、それなりの改善が積み重ねられてはいるが、いまだに満足しうる状態には達しえず、自動車交通への不満も強い。この都市自治体と住民との間には、市民自身が共同の生活条件を掘りくずしていくマイカー使用者である領域がひろがっており、それがわれわれの社会制度では簡単に決着のつけられない問題領域をなしていた。例えば、われわれが市内三ツ沢地区で行った調査でも、激しい被害を訴える人が同時にドライバーであるという事例が数多く見られたのである。こうしたアモルフな社会状況は今回の金沢調査でも確認され、われわれの提示した道路改善案に、「現状のままでよい」と答えた人はかなりの数にのぼった。しかし、他方でなんらかの改善を望む声は多数であり、また地域環境全体の向上のために参加協力を行いたいとした住民も多数であった。明確な多数意見が形成されなければ行政は作動しないし、問題はないと見なされる。だが、「クルマ社会」への不安・不満は多元的に分散しているために、明確な焦点を結ばないだけのことである。われわれは、いま一度、それら多元的に分散した不安・不満を結び合わせ、それらを手がかりに、市民が良き環境と快適な移動を確保する公正な条件を探り直さねばならない。

自転車という交通手段が愛好され、ここ数年駅前の放置車が問題となっている。この古い歴史をもつ交通手段は1960年代の世界的なモータリゼーションの波に姿を消したが、1971年のカリフォルニアのバイコロジー運動をきっかけに爆発的に増加して、今日に至ったものである。自動車文明への無言の抗議としていくたの悲惨な事故を生みながらも市民権を獲得していった自転車については、多様な解釈がある。われわれは、その中心に「身体」をすえようとするが、まず、その多様な解釈を成立させる社会的コンテクストを確認しておく必要がある。それらが、現在のわれわれの社会に、分散しているクルマ社会への不安・不満の深部をさし示していると考えられるからである。われわれは、それらをクルマ社会の遠心力とバイコロジーの求心力として次のように図示し



てみた。都市のモータリゼーションの問題点については『基礎研究』第1章で詳述したのでここではくりかえさないが、その要点をくりかえせば、このようなものである。

### 1) グローバルな資源エネルギー危機

現在ポスト高度成長ともいえる段階にあるが、自動車の生産・燃料消費による資源エネルギーの浪費はつづいており、地球上の資源が減少しつづけていることにかわりはない。『日本の車社会調査』でも高学歴層にこうした不安が強く見られた。

### 2) 環境自然破壊

米政府レポート『西暦2000年の地球』は世界的都市化が自動車による大気汚染の危機を深化させていることを指摘しているが、日本もその例にもれない。NO<sub>x</sub>等の汚染が子供たちの健康を害している都心を脱出して郊外に住居を求める圧力がつづいており、また、休日等に郊外の自然を求めるマイカーの群は増加している。こうした都市の動向は、環境や自然を破壊しつづけているのである。

### 3) 道路中心の都市空間編成

都市の共有空間の10%以上を自動車網がしめるに至り、それを自動車が埋め、駐車施設のスペースも膨大なものとなっている。こうした空間の編成がゾーニングによる職住分離の進行、道路による町の分析、地震などの災害への対処困難という条件をつくり出した。北陸の豪雪が災害に対する都市の弱さを露呈したように、自動車による都市機能の強化が、日常生活や災害時の問題を提起している。

### 4) 自動車交通優先体系による市民の足破壊

従来、歩行と大量輸送機関で支えられてきた都市交通に対して自動車化がすすめられたために、都心の機能が著しく肥大して、中心から放射状の交通のみが強化された。このため、中央の情報・文化に直結する自動車交通が支配的位置を獲得して、周辺や地域の生活道路をも占拠するようになった。また、自動車と競合する形で、大量輸送機関の整備がすすめられたために、地域住民に使い



にくい体系に偏している。

これら概括的に示されたモータリゼーションの問題点は、地球規模の問題から、生活周辺の問題まで、多段階に及んでおり、どうしたら合理的な解決をはかりうるのか、誰しも茫然としてしまうであろう。これら問題の総体に対して、バイコロジーはなんら決定的な解決ではない。しかもその無言の抗議は、陰性化したモータリゼーションを内側にひきもどす力をひき出し、省エネ、排ガス対策、住区計画、自転車歩行道整備に着手させて、80年前後から「人間とクルマの調和」ということが言われるようになった。しかし、それが外面的な措置にとどまっていることは、われわれがくり返し指摘してきたところであるし、バイコロジーの無言の抗議への制度的対応の枠をこえてはいない。われわれは「身体」という新たな中心概念を提起しておいたが、この視点から、若干の考察を行って、その後のマイカー普及の問題点を考えてみることにしよう。

「なぜ自転車か？」という問に対して、前記のモータリゼーションに対照すれば、つぎのような点を指摘しうる。人力で走る道具であること。環境破壊をひきおこさないこと。短距離の交通手段であること。人間と人間との交流を可能にする開放性をもつこと。誰にでも入手できる民主性をもつこと。etc。I. イリッチは『エネルギーと公正』において、自動車など高速輸送機械に支えられた文明社会に対して、自律的な移動の道具としての自転車を対峙させたが、こうした問題提起は1960年代から世界的にはじまっている。産業化・都市化が経済的豊かさを約束する将来へ向って人々を押し流していくのに対して、「身体」の独自の領野、リズムと持続が着目され、O. F. ボルノーは『人間と空間』において、「住まうこと」から人間の考察をはじめている。こうした「身体」を新たな中心軸とする生活空間再構築の営みは当然ミクロコスモスを、「住うこと」と「自律的移動」の充足感に基礎づけるとともに、集権的な都市化に対して多核分散型の都市づくりの実践行動を生み出した。たとえばフランスのエコロジー運動などがその代表である。われわれが、居住地域と歩行生活圏の枠を設定したのも、ほぼこうした流れをふまえてのことであった。「生活を変えよう」というスローガンのシンボルのひとつとして自転車が「身体」を発見させたことについて、われわれ次の二点に着目している。ひとつは経済広域生活圏に対して、狭域の日常生活圏を支えていること。もうひとつは、「身体」のリズム・持続を軸に交通のあり方を考えるならば、「歩く」「自転車」「バス」「鉄道」などの交通手段はそのスピードなどによってではなく、当人の身体の持続感覚によって快適な連続性をもちうることである。そして、最後に付け加えておきたいことは、それらが都市の内部にとどまり、内部から良好な環境や快適な移動を組み立て直そうとしていることである。このことの意義は、現在のマイカー普及が都市生活の外部に自然や健康を求める手段となっている現状に照して見る時明らかになるであろう。

いま、「健康」が幸福の第一条件となり、経済的豊かさの犠牲となった「自然」が至高の価値と

なった。しかし、このことが環境の悪い都心から郊外への住居の脱出傾向を加速し、都市のスプロールが静かに自然を破壊しつつづけていることは前に述べた通りである。それに加えて、「健康」のための健康クラブ・スポーツクラブにかよふために自動車がいられ（それが足を弱めている代償として）、また、乗用車によってアクセスが容易になった山岳や観光地の自然は荒廃の一途を辿っている。おそらく、猛獣たちにクルマに守られた人間たちを観察させるサファリパークなどはカリカチュアの最たるものであろう。このように「自然」や「健康」を手に入れるための交通手段として乗用車が着実に普及し、都市の内部環境がますます悪くなるという悪循環が働いているのである。しかし、このパラドキシカルな状況について、人々に公害・環境破壊への自覚が足りないと言っているのであるか？わたしには、事態は逆であると思える。1970年代初頭に「かけがえない地球」の合言葉が、公害・環境破壊のおそろしさで人々の心を震撼させ、稀少な自然をあえぐような懼れをもって求めさせるようになった。若者たちについても、公害はその実態より、原罪に近いものとしてとらえられているのである。そして、自然崇拜の熾烈さゆえに、それを入手する手段としての乗用車が是認されていると考えられるのである。こうした手段として限定されたマイカーを普及させているのは現在の都市的生活様式がまだ経済的豊かさに依存していることにほかならず、クルマ社会に対する自転車の眼からの批判は、いまだ適切である。「健康」や「自然」は都市の外にはなく、日常生活の場で回復されるほかない。

10年ほど前から「パラダイムの転換」ということが言われるようになった。「自然」とか「自由」とかいった言葉が急激に解体しはじめ、「われわれは歴史の転回点に達した」（人間環境1972）という世界共通の認識が生まれたのであった。われわれの問題についていえば、都市の内部に自然を回復していくか、それとも都市の外部に自然を求めるかという社会的選択をわれわれに鋭くつきつけている。そして、モータリゼーションを支えた制度的体系が変化していない以上、放置しておけば「自然」への懼れは、マイカーを増殖させ、都市環境を破壊しつつづけるであろう。こうしたルーティンを断ち切ろうとするならば、制度的体系内部の限られた手段にとどまっているわけにはいかない。都市の土地利用という側面から見ても、公有の道路と私有の自動車を自明の制度的前提とするなら選択しうる手段はきわめて限られてしまうため、専門家の論議はいちぢるしく晦渋なものとなる。それに対して、地上と太陽とをすべて人間の手にという原則をたて、すべて道路を地下に移すことは今日の土木技術からすれば困難ではない。ただ原則において正しく技術的に可能であっても、綱の目のようにはりめぐらされた制度が抵抗して不可能にしてしまうことがほとんどである。そしてまた、バスを乗客本位に改善するといっても、ズレてきたかけ金を乗客中心にかけ直していく細かな作業も制度や事業体の抵抗をふみこえていくねばり強い努力なしにはありえない。こうした意味で輝かしい都市をイメージすることは難しくないが、実際に都市に自然を回復していく仕事は知性と情熱なしには、むなしさだけを残すことになるであろう。しかし、それをの

りこえていくことは人間としてすぐれて今日的な営みではないだろうか。

これが「まとめ」としてのわれわれのビジョンの必要である。いまだ、宅地開発の波が止っていません、基幹施策整備の途上にある横浜市においては、乗用車問題もそれぞれの地域で差異をもっている。しかし、自動車に依存しなければ社会生活が不可能になるといった状態に陥る前に、われわれの都市の共同生活条件を整え「自動車に強い街」をつくり出していく方向にふみ出すほかはない。一見したところ、アモルフな現状を示しているにすぎないと見られる金沢4地域についても、われわれが勇気づけられたのは、高回収率をはじめとする住民の地域環境へのなみなみならぬ関心であった。これまで圧倒的なモータリゼーションに関心をうばわれかき消されがちであった、良き環境と快適な移動についての市民的公正の問題にはしっかりした根があると見受けられる。われわれがつきにかかげる提案は、市民と自治体の両者に向けるものであり、両者の対等な協力関係を鍵としている。この協力関係を不可欠とする理由は、これまで述べてきたことに尽くされているであろう。そして、われわれのコトバより、自動車による事故や公害に悩む人々の生活があることが現実そのものである。

## 2 いくつかの実践的提案

### 1) 生活観の選び直し

自動車の普及がその一因をなす都市のスプロールおよび資源浪費は、現在も市民生活の豊かさを削ぎつつけている。不時の災害や健康条件の悪化をくいとめるためには、それを放置・促進しているクルマ社会からの脱却と生活観の選び直しが必要である。そのために、自然生態系にくり返し学び直しつつ、硬化しがちな社会生活に境界線をひき直す作業を、市民の共同作業として進めていく。

### 2) 歩行生活圏の再創造

まず、戸口を結ぶ自動車交通道路ネットワークと鉄道駅を中心とする歩行生活圏とを区別してみる。そして歩行生活圏について、その活気、安全性、充実度などをあらためて検討し、自動車交通がいかなるメリット・デメリットを及ぼしつつあるかを、商店、娯楽、学習施設などに視野をひろげる「町づくり」として考えてみる。

### 3) 都市内輸送機関の確保

自動車をもたず運転しない多数派市民の移動が保証されるように、都市内の居住地、職場、文化、商業施設を結ぶ輸送機関のネットワークを確保する。とくに専用軌道を確保して、定時運行をはかることが、市民にミニマムの快適移動を保証するポイントになる。

#### 4) 居住地域からの選択

居住地域が住民の健康・快適な生活の場となりうるように、自動車交通に応じた、建物、道路、広場などの配置を工夫する。シグザグ道路やダイヤモンドバスはそうした住民のチェから生まれたものであった。幹線・高速道路についても、住民にとって貴重な空間であるから邪魔もの視しないで、その有効利用を工夫していく。

#### 5) 目的達成のための条件の整備

こうした町づくりを行う条件として、まず住民は、ルーティン化した「クルマ社会」の常識と絶縁し、新たに交通手段としての自動車を選択し直さねばならない。また、満足のいく事業を行おうとすれば、巨額かつ長期的な事業が必要となる場合が少なくないから、地域住民組織・グループが公的に財源を保証してもらえるような新しい制度の導入なども検討する。

地域交通環境とまちづくり

——横浜市自動車問題研究会第一報告——

編集 横浜市自動車問題研究会  
地域交通環境部会

発行 横浜市公害研究所  
横浜市磯子区滝頭1-2-15  
電話 045-752-2605

印刷 大乘写真印刷社  
横浜市保土ヶ谷区西谷町901  
電話 045-371-5341~2

