

1 身近な地域での セーフティネットと公共空間

私たちは、これまで、横浜の各地域それぞれに「暮らしやすさ」について、市民のライフステージや生活スタイルの違いに着目しながら考えてきた。そして、横浜の「まち」が、いかに多様であり、その魅力も抱えている課題も、それぞれに異なるということを改めて認識した。しかし同時に、各地域に共通する部分も浮かび上がってきたといえる。

その一つは、子供でも障害者でも高齢者でも安心して生活できる「セーフティネット」(安全網。事故や災害、老後などに備えるための制度やしきみ)と呼べるものが、横浜のあらゆる場所で市民自身の手によって紡ぎ出され始めている、ということである。

もちろん、その担い手や方法は、地域の特성에応じて異なっている。昔ながらの下町の相互扶助関係がベースとなる場合もあれば、郊外部ではコミュニティ・ビジネスという新しい形態をとる場合もある。また、自治会・町内会を中心として活動しているケースもあるし、テーマによって集まった個々の市民がNPOという形で運営を担っている場合もある。

この白書で紹介したように、たとえば、地域に高齢者が元気で生き生きと暮らせる拠点を作る予防的デイサービスのシテム一つをとっても、それを商店街が担っていたり、団地のNPOが担っていたりと、こうしたセーフティネット的な試みは、実に多種多様な形をとっている。

いずれにしろ、少子高齢社会の急速な進展の中で、これだけ多くの市民がこれだけ多様な形態をとって、自らの知恵とパワーで誰もが安心して暮らせる地域社会を築こうとしているのは、横浜ならではのスタイルではないだろうか。

さらに、これらの個人やコミュニティに共通して現れてきているのが、異なる世代や文化、価値観を持つ他者と積極的に交流し、合意形成を図っていくという動きである。

一昔前なら、同じ地域の中でも、町内会・自治会とテーマ・コミュニティは水と油の関係というケースが多かった。まして、市民活動団体と商店や農家が地域で一緒に共同事業を始めようという動きが起ころうなどとは、想像できなかったことだろう。

「暮らしやすいまち・横浜」の 実現を目指して

こうした住民相互の融和と合意形成の核となっている場が、地域の「公共空間」である。ここでいう公共空間とは、行政が整備し、管理運営する公園や市民利用施設をそのまま意味するものではない。

その空間は、古民家でも、洋館であっても、商店街の空き店舗や団地の一室でも、さらには農地や里山、河川や海岸線、もつと言えばインターネットのサイトであつてもよい。市民が、その場を誰かに委ねてしまわずに、常に開かれた場として、多様な担い手とともに主体的に管理・運営・活用を行うのであれば、そこは公共空間となる。

みんなでルールを決め、責任を持って

2 「流域」という発想でまちをつなぐ

横浜市は多摩・三浦丘陵の中央部に位置し、その主稜線が市の中央部よりやや西側を斜めに南北に縦断している。これにおおむね沿う形で、いわゆる緑の七大拠点（こどもの国周辺、三保・新治、川井・矢指、大池・今井・名瀬、舞岡・野庭、円海山周辺）が連なっている。

この主稜線はまた、分水嶺でもある。主にここを源流として、東京湾側には鶴見川、入江川、滝の川、大岡川、宮川、

「場」を運用し、その資源は地域のみならず共有する。その原理はある意味で、昔の「入会地（いりあいち）、すなわち、一定地区の住民が薪や魚介などの採取を目的に山林や漁場などを共同利用したしくみにも似ている。

大都市の新たな「入会地」ともいうべきこうした公共空間が、少しずつ地域社会に広がり始め、それに伴い多様な市民が交流し融和していく、というのが21世紀の横浜のコミュニティの最初の風景ではないか。

侍従川の水系が、相模湾側には境川とその支流が流れる。鶴見川と境川以外の河川は、源流から河口までが市内に収まっている。

いくつもの都市にまたがる大きな河川が平野を形づくるのではなく、丘と短い河川と海によって形成されるコンパクトな流域が、クラスター（房）状になって市域を形成していることが、横浜市の自然系骨格の特徴である。

●流域図の枠組



侍従川の水系が、相模湾側には境川とその支流が流れる。鶴見川と境川以外の河川は、源流から河口までが市内に収まっている。

いくつもの都市にまたがる大きな河川が平野を形づくるのではなく、丘と短い河川と海によって形成されるコンパクトな流域が、クラスター（房）状になって市域を形成していることが、横浜市の自然系骨格の特徴である。

これまでの見てきた臨海部の埋め立て市街地や丘の手の住宅地も、中間ゾーンにある沿線型住宅地も、郊外部の計画開発住宅地も、それぞれが孤立して存在しているのではなく、「流域」という大地の枠組みで見れば、相互に関連しながら結びついているのである。

たとえば、環状2号線の内側の河口・臨海部の埋め立て市街地は、もともと緑地が少ないだけに、「緑のオープンスペース」をまとまった形で確保することは難しい。しかし、流域という発想で考えれば、休日には、子連れでも高齢者でも短い時間の移動により、市内の源流・上流部にある里山や田園風景の中で余暇を過ごすことができる。逆に、郊外部の丘の手に住む市民なら、同じように短い移動で、休日やアフターファイブに港の潮風を感じながらショッピングや散策を楽しむことができる。

こうした視点から改めて私たちの地域をとらえ直してみると、都心や郊外のそれぞれのまちの持つ多彩な個性が、河川の流域単位でコンパクトに結びつくのが横浜という都市のもう一つの魅力なのだ、という事実を再発見することができよう。

こうした流域を基点とした地域づくりの発想は、たとえば、鶴見川の上・中・下流それぞれの生活圏ごとに環境保全やまちづくりの具体的な提案を重ねている市民グループの活動などにすでに見られている。

3 市民の行動圏の広域化・多様化を受けとめる重層的な交通網へ

第1章で述べたように、近年、市民の行動圏の広域化・多様化が顕著に見られる。

平成10年度のパーソントリップ調査の結果を見ても、この10年のモータリゼーションは子育て世代の女性や高齢者層にこそ浸透したと言えるかもしれない。車社会に対応する道路網の整備や、駐車場を備えた商業施設や公共施設に対するニーズは、あらゆる市民層において高まっている。

また、「よこはま川の水フォーラム」にみられるように、市内各河川の流域で活動している市民団体のネットワークが生まれ始めている。

もちろん、現状では、流域に沿った人々の生活動線が必ずしもひんばんに生じているわけではない。流域というもうひとつの地域の単位を生かして市域のそれぞれのまちを結びつけるためには、いままでもなく成熟した道路交通網が必要となるだろう。

こうした中で、都心であれ郊外であれ、「車で快適に移動できるまちづくり」をどのように実現するかが、横浜にとって大きな課題となっているといえよう。

特に横浜の場合、これまで見てきた通り、港を中心とした都市構造や丘陵の多い地形によって、幹線道路、とりわけ環状方向の幹線道路の整備が立ち遅れたまま市街化が進み、市街地はもっぱら鉄道の沿線に沿って形成・拡大してきた。しかし、近年の環状2号線の開通や環

●幹線道路網計画図



状4号線の整備によって、都心と郊外が、そして郊外と郊外とが結びつく環境が形成されつつある。市民が自らのライフスタイルに応じて、横浜のまちとまちを、さらには、外縁部にある周辺の市町村をも含めて、短時間でスムーズに移動できる交通網が整いつつあるのである。

これは、横浜の多彩なまちの個性を活かしながら市域の一体化を図っていく上で、きわめて大きな原動力となるに違いない。同時に、本格的な高齢社会の到来によって、徒歩を中心としたコンパクトな生活圏の範囲で一通りの暮らしができる

る社会環境や都市資源の整備と、特にバスを中心とした公共交通網の拡充が求められている。

「車に乗らない市民」のための、住宅地と駅を結ぶ公共交通の充実や、高齢者も子どもも安心して歩いて移動できる生活道路のネットワークの形成は、個々のまちに活気を生み出し、まちの暮らしやすさを高めていくうえで重要なもう一つの要素である。

市民の移動手段や行動圏の多様化に対応した、重層的な交通網の整備とまちづくりが求められているのである。