

② 市民生活の多様性と暮らしやすさ——市民生活行動調査から

編集部

1 歴代の市民生活白書にみる「市民像」の変遷

ひとくちに横浜市民といっても、その暮らしや意識はさまざまである。仕事の違い、歳の違い、性別の違いなど、依って立つ場所が違えば当然、それぞれが過ごす時間の自身が違い、見えるまちの姿も変わってくる。このように、多様な属性を持つ市民が、それぞれのような生活ニーズや課題を抱えて、この横浜のまちで生きているのかということは、平成13年度横浜市民生活白書『よこはまの暮らしやすさ』において、まず分析しなければならぬことであった。

もちろん、それぞれの時代の社会潮流に即した形で、市民の生活像や横浜の都市としての課題をリアルに分析し、そして分かりやすく表現するということは、今回の白書に限ったことではなく、過去9回、概ね4年ごとに発行されてきた歴代の横浜市民生活白書に通底する課題であったといえる。

例えば、横浜市が最初に発行した昭和39年の白書では、従来までの横浜の都市構造や行政サービスのありかたを根本的に変えてしまうことになる社会変動と共に登場した市民層を「新市民」として表現している。概ね「20

代」40代と若くて働き盛りで、結婚して、子どもが二人の核家族。郊外に住み、夫は、東京の会社に通勤するサラリーマン。妻は、家庭で専業主婦」というのが最初の白書で描かれた「新市民」の属性であった。この当時の彼らの生活ニーズや課題は、深刻ではあったが、極めて明確で分かりやすかった。「上下水道や学校、保育所、生活道路、公園、ごみ収集など都市生活を送るために、必要な生活基盤とサービスを、最低限、確保して欲しい」ということである。それは、昭和35年以前の横浜の「マチ」や「ムラ」で営まれていた「大家族」（血縁）と「地域共同体」（地縁）に依る日々の暮らしとは無縁な「郊外」で孤立した「核家族」が上げた悲痛な叫びでもあった。

この時「新市民」と呼ばれた市民層のライフスタイルや生活ニーズは、昭和30年代後半では、まだ横浜市民全体の中のマイノリティであったけれども、昭和50年代の中頃には、標準的な横浜市民像となっていく。その経緯は、昭和40年代、50年代にかけて発行された6冊の白書を読み通すと良く理解できる。高度経済成長期を通じて、東京を中心とする全国から「いずれは故郷に帰る」ことを前提に、飯の宿として横浜へと大量に移り住んできた流動性の高い市民層（注1）が、時間の経過

の中で、なぜ横浜に「定住」することになったのか、そしてその時々々の行政が悪戦苦闘しつつも、「とにかくシビルミニマムを」という市民のニーズに答えながら成長期の都市・横浜の暮らしやすさをどのように高めていったのかということが、6冊セットで、戦後日本住宅都市形成の一大叙事詩として浮かび上がってくる。

バブル全盛期の昭和60年代、平成の初めにかけて発刊された2冊の白書では当時、流行った金魂巻の④・⑤よろしく「鉄道沿線別に市民像をカタログ化」してみせるなど、「市民生活の多様性」を描くことが編集上の大きなテーマになっている。この時代になって初めて都心（旧住民）―郊外（新住民）という2分化された図式ではなく、横浜の地域と住民の多様性が描かれ始めたということは特筆すべきことだ。しかし、今から振り返れば、そこで描かれた「市民像の多様性」とは、これまでの市民の生活構造や横浜の都市構造が将来的にも変わらないことを前提として、所得水準の向上や自由時間の増大、さらには生活インフラの蓄積など、市民の生活全体が底上げされたことから生まれる余暇（ゆとり）の部分での微細な差異を面白おかしくデフォルメしてみせたものであった。

1―歴代の市民生活白書にみる「市民像」の変遷
2―暮らし方によって異なる市民の生活意識と行動―市民生活行動調査から―
3―終わりに

注1 昭和46年に発行された市民生活白書「横浜と私」では、この時期の横浜市への流入者層を「ホモ・モー・ベンズ（動く民）」と呼び、彼らの「多様な価値を求めてあの土地からこの土地へ、さらにはつぎの土地へと自由に移動する」指向性を指摘しながらも、芽生え始めた横浜への永住意識も着目し両義的に分析している。この白書を発行した頃が「新市民」の価値意識やライフスタイルが標準的な横浜市民のそれと違っていく分岐点だったように思われる。

表1 市民生活行動調査概要

- 調査対象者……………20歳以上の横浜市内在住の市民・男女
- 設定標本数……………5,000人
- 標本抽出方法……………住民基本台帳からの無作為抽出法
- 調査方法……………質問紙（アンケート票）を用いた郵送によるマス・サンプル調査
- 調査実施時期……………平成12年12月に調査票発送、回収
- 有効回収率……………2,246票（回収率44.9%）
- 主な調査項目……………居住環境/地域活動/環境・防災/仕事/学習・能力開発/育児・教育/高齢者の介護/通院/買い物/遊び・趣味・余暇活動/生活価値観・関心事/横浜の魅力と不満

表2 暮らし方別分析について

既婚別	世帯形態	年齢	同居する未就学児の割合	サンプル数	略称	
未婚・離別	未婚で親と同居	20～39歳		210	パラサイト・シングル	
		20～39歳		69	若年単身層	
		40～59歳		39	中年単身層	
	60歳以上		70	高年単身層		
既婚	子どもと同居	20～59歳	未就学児～高校大生	39	シングル・ファザー・マザー	
		20～39歳		122	若年夫婦	
	夫婦で二人暮らし	20～39歳		117	中年夫婦	
		40～59歳		262	高年夫婦	
		60歳以上		207	育児夫婦	
	夫婦と子ども同居	20～59歳	未就学児		210	子育て夫婦
			小中学生		192	学生同居夫婦
			高校・大生		196	成人同居夫婦
社会人				196	成人同居夫婦	

その事は、本来、市民の日常を左右するはずの家族や職業などに根ざした生活課題について、この時代の2冊の白書がほとんど踏み込んで描いていないこと、また都市・横浜の将来像を高度経済成長期の延長線上に描いていることから窺える。

今回の市民生活白書においても「市民生活の多様性」を描くことが大きなテーマとなっている。しかしそこで描かれる「多様性」とは、急激な少子高齢化や終身雇用制の崩壊、児童虐待や学校崩壊など私たちがこれまで慣れ親しんできた「家族」のあり方や「働き方・学び方」といった暮らしの枠組が根本からゆらいでいることからくるものだ。すなわち国勢調査などの社会統計が如実に示すように、「子どもの居る20代〜40代の核家族」という成長期の横浜の典型的な市民像の属性は、もはや標準ではなく、それどころか標準的な市民という概念すら成り立たないぐらいに市民の暮らし方（ライフスタイルやライフコース）が多様化してしまっている。さらに言えば、そこから生み出される多様な市民の多方向に乱反射する生活ニーズのベクトルを行政としてどう受け止め、市民と共に手を携えて、成熟期を迎えた都市・横浜全体の暮らしやすさを高めて行けば良いのか。時代の転換期におけるこれらの問いかけにまず、真摯に向き合うことが、『よこはまの暮らしやすさ』を編集発行するうえでの課題であった。

2 暮らし方によって異なる市民の生活

意識と行動―市民生活行動調査から―

―特集・都市の暮らしやすさ― 暮らしやすさを表現する方法―暮らしやすさ指標

このように暮らしの枠組みの変化と共に多様化する市民の生活ニーズを把握するために「市民生活行動調査」というアンケート調査を5,000人の市民を対象に実施した。(表1参照) 横浜のような大都市で、市民の生活実態を把握するためには調査広聴が最も有効な手段の一つだからである。ただし今回、この調査を設計・分析するにあたっては、従来の社会調査の一般的な属性のカテゴリー(性別・年齢・居住地等)に加えて、家族形態を中心とする「暮らし方」(表2参照)のカテゴリーを分析の主軸とした。それは市民層として①共働きであって子どもを産まない若・中年夫婦(DINKS)や子どもが成人して巣立ってしまい、また仕事もリタイヤした高年夫婦(エンブティネスターズ)層②パラサイトシングルと言われる成人しても、独身で親と同居している層(核家族そのもの高齢化)③高齢者を中心にした独り暮らし層が、それぞれ増えているという近年の社会潮流の傾向に着目し、暮らし方の異なる市民の意識や価値観、生活ニーズの相違を的確に把握するためであった。調査の分析結果については、主に市民生活白書の第1章で紹介したが、ここでは、白書では紹介しきれなかった調査データを中心に、「市民生活の多様性と暮らしやすさ」のあり方について改めて考えてみよう。

①生活満足感

横浜市民の生活満足感は市民意識調査の結果によれば、ここ数年7割を超えており、こ

のことが、横浜市が他都市と比べて暮らしやすい都市であることの証とされてきた。

今回の生活行動調査でも、自分の生活全般に対して63・6%の市民が満足していると答えている。しかし、この数字は、あくまで、市民各層の意識を押し並べて、均した結果であり、市民の属性ごとに生活満足度を見てみると、それぞれの暮らし方の違いによって大きな差があることがわかる。

例えば生活満足度の高さを、生活形態に着目して比較すると、夫婦のみ(75・9%)、子どもあり夫婦(63・2%)、一人暮らし(55%)の順になっている。(図1)特に60歳以上の高齢層の満足度が、平均70・0%と高くなっている中で、同じ高齢者でも夫婦二人暮らしの高年夫婦層(77・1%)と一人暮らしの高年単身層(64・3%)では、生活満足度に10ポイント以上も差がついている。(図2)子どもが成人独立し、金銭、時間的にもゆとりがあり、その上に長年連れ添ってきたパートナーが居る。それゆえに現時点では、生活満足度が高い高年夫婦層も、時間の経過と共に、いずれ、そのうちの多数が一人暮らしになることが予想される。高年単身層の過半数(52・9%)が「介護保険」に関心を持っていることもあり(注2)、急速な超高齢化社会を迎える中で、横浜市として一人暮らしの高齢者が安心して生活できるトータルな支援システムを、再構築していくべき時期に差し掛かっていることを示唆する数字と言えるだろう。

また、成人しても親と同居している独身者、すなわちパラサイト・シングル層の満足度

図1 暮らしかた別の生活満足感 (1)

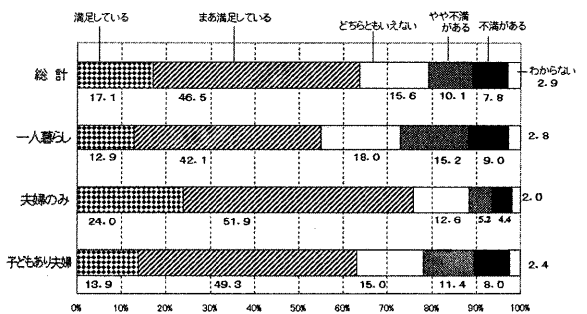
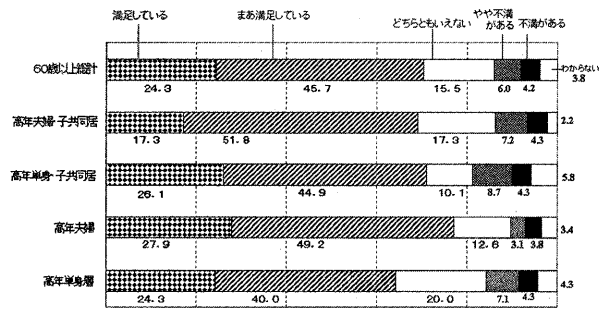


図2 暮らしかた別の生活満足感 (2)



注2 市民生活行動調査では、今の時代の社会状況と市民生活を反映する42個のキーワードを掲げ、その中から回答者に自分の興味のある事柄をマルチアンサーで選んでもらった。

(50・5%)や中年単身層の満足度(43・6%)は、同年代の結婚している層と比較して低くなっており、さらに言えば回答者が少ないので、一概には比較できないが、シングルファザー、マザーの満足度も、26・3%と極端に低いものとなっている。(図1-3)こうした従来までの標準型ではない新しい生活形態の市民層は、晩婚化や離婚率の上昇によってこれからますます増えていくことが予想されるだけに、彼らの満足度の低さの要因となつている生活課題や不満を行政として具体的に把握していくことがこれから求められてこよう。ちなみに彼らの生活関心事を見てみるとパラサイト・シングル層では「資格・キャリア」(43・8%)、「就職・転職」(49・5%)に、中年シングル層では「リストラ・再就職」(38・5%)といずれも「仕事・就労」に関するところに高い関心を示しており(注2)、シングルファザー、マザーについても同様の傾向が窺える。さらに、彼らが、自宅の近所や市内で働くことに強い意向を示していることから、こうした市民層が安心して生計を営み、生き生きと働くことのできる就労の場を市域に、いかに生み出していくかということが彼らの暮らしやすさを高めるうえで、重要な鍵となることは間違いないだろう。

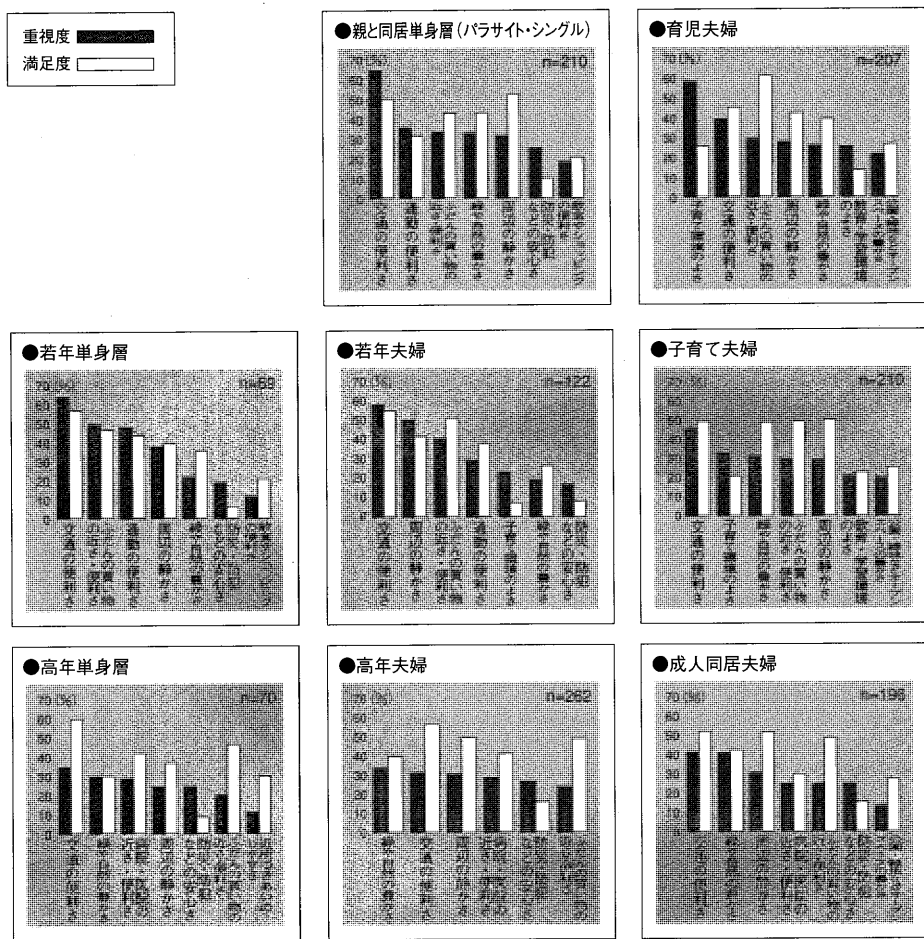
② 身近な居住環境に対する重視度

市民がそれぞれの属性に応じて、どのような居住環境を重視し、住まう場所として選択しようとしているのかを把握することも、社会移動を念頭においた都市全体の暮らしやす

さを考えるうえで、欠かせない事である。事実、横浜市においても「都心回帰」など成長期とは異なる成熟期ならではの人口移動の予兆が現れ始めており、市民各層の居住ニーズの確に把握したうえで、市域全体のバランスの良い発展を促していくことが行政として急務となっている。このような観点から市民生活行動調査の結果を見ると、子どもの居な

い若年層は、一人暮らし、パラサイト・シングル、夫婦のみに限らずで、交通、買い物、通勤の便利さといった「利便性」(都心的要素)を、逆に、中・高年層では、一人暮らし、夫婦のみ、子どもありに限らず「緑や自然の豊かさ」といった「うるおい」(郊外的要素)をそれぞれ住む場所を選択する際に重視している点がまず着目される。(図1-4)

図-4 暮らしかた別に見た居住環境への重視点・満足点



資料:「市民生活行動調査」(平成12年度)

図-5 通勤の交通手段

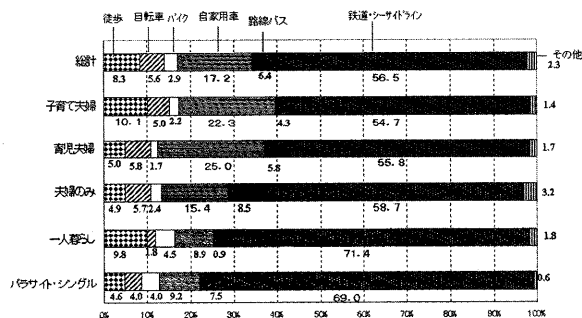
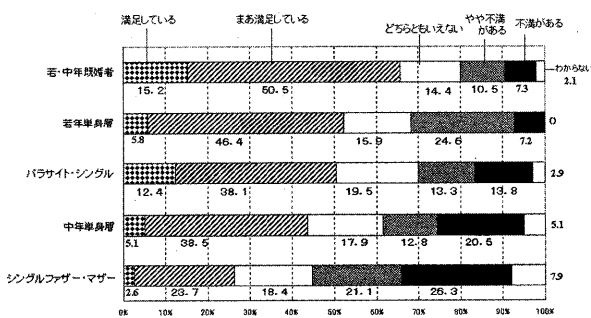


図-3 暮らしかた別の生活満足感 (3)



この世代によって2分化される居住の指向性は、近年の横浜郊外部の交通不便地域での、若年層の流出による街ぐるみの高齢化など「成熟化する郊外」の動向を裏付ける結果となっている。今後、郊外部の活性化やリストラクチャリングの実現を考えた場合、「子育て環境のよさ」を軸としながらも「利便性」と「うるおい」の両方の要素に振子が振れる育児、子育て夫婦層が、果たして横浜の郊外部を魅力的な居住環境として選択するかどうか、一つの分水嶺になるように思われる。

また、高年齢層がおしなべて「防災や防犯などでの安心さ」や「病院・医院の近さや便利さ」など安全・安心性を居住環境として重視していることも、先に述べた一人暮らしの高齢者層への生活支援のあり方などを考える際に考慮すべき点であると言えよう。

③ 移動手段

市民の暮らしやすさを考えるうえで、暮らし方の属性に応じた通勤・通学、買い物、余暇活動など日常生活の各分野における移動範囲や移動手段の実態を把握することも、極めて重要なことである。なぜならば、市内の公共交通網や道路体系が充実しているならば、それぞれの身近な街の居住環境において欠けている要素を、広域的な移動によってある程度補うことが可能になるからだ。さらに近年、横浜市においても、道路網の成熟化等によるモーターゼーションが本格的に到来しており、そのことが市民のライフスタイルや都市の構造にどのような影響を与えているのかを、将来の都市づくりを考えるうえで、

認識しておく必要がある。

こうした観点から生活行動調査の結果を読み解くと、まず注目されるのは、育児・子育て夫婦層の自家用車利用率の高さである。例えば、通勤では子育て夫婦層の4分の1が車を利用してしていると答えている。また買い物では、食料品の購入ですら5割を超える(57.2%)育児夫婦が普段から車を利用しており、余暇活動では、育児夫婦層の約5割(50.8%)が、また子育て層の約4割(41.3%)が日常的に自家用車を利用してしていると答えている。この調査の結果を見る限り、子育て層が身近な徒歩圏内で生活するという従来の通説は全く崩れており、子育て層をターゲットにした公共施設への駐車場整備などを子育て支援策の一つとして検討していく必要もでてくるだろう。

逆に、一人暮らしやパラサイトシングル層では通勤通学や余暇活動での鉄道利用者が年代を問わず高く、例えば一人暮らし層の移動手段を見ると、通勤・通学では約7割(71.4%)が、余暇活動でも約5割(48.1%)が鉄道を利用してはいる。また、食料品の買い物行動では、5割近く(45.3%)が徒歩のみで済ましている。

さらに、暮らし方を問わず、60歳以上の高齢者の路線バスの利用率の高さも目立っている。特に敬老バスが支給される70歳以上では、病院に通ったり、食料品の買い物に3割近く(病院27.9%、買物27.2%)が、余暇活動では、3割を超えて(31.7%)利用している。

このような身軽なシングル層や高年齢の徒

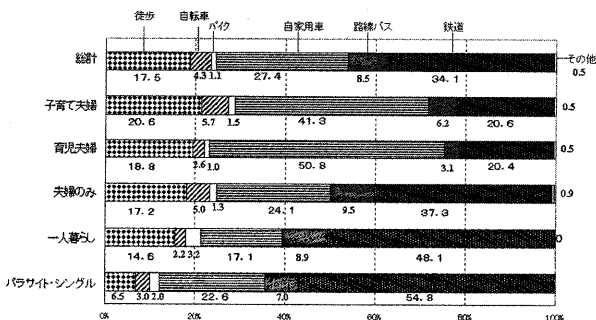
歩・公共交通への指向性を支援促進することは、歩いて暮らせるまちづくりや、公共交通のネットワークを維持形成するという観点からも重要なこととなる。

3 終わりに

以上は、あくまでも、生活行動調査の結果の一端を紹介したものである。先にも述べたように、現在は時代の転換期にあたり、市民の暮らし方も生活ニーズも大きく変わってきている。「市民の望んでいる行政の方向はこうだ」と従来までの予見で決めつけてしまうことは出来なくなっている。市民の「声なき声」をすくい上げ、多様化する市民の生活像やニーズの実態を正確に把握したうえで、本市の施策や事業をより市民生活に根ざしたものとするために、調査広聴はもっと活用されて良い。さらに、その結果については、分かり易い形で、市民に公表し、横浜の暮らしやすさを高めるための政策論議を市民と行政が一体となって進めていく土壌形成に資するべきであろう。

今回の横浜市民生活白書『よこはまの暮らしやすさ』はその試みの一つでもある。

図一7 最も大切な余暇活動の交通手段



図一6 買い物(食料品)の交通手段

