

# 「開港都市」と「第四手の手」 東京からの自立は可能か

都市の自立度を測るための指標としてよく引き合いに出されるのが「昼夜間人口比率」である。政令指定都市クラスの大都市では、東京都区部137・5、大阪市141・2、名古屋117・0、神戸市103・0、札幌市101・3、福岡市114・6、北九州市103・4。いずれも100を超えて、ところが横浜市は90・5%と100に満たない。それも、同じ首都圏で100に満たないさいたま市96・0や千葉市97・2よりも低いのである。なぜ、こんなに横浜は都市の自立度が低いのか。

## 都市にとって「自立」とはなにか？

通常大都市は、自らが磁場となって独自の経済文化圏を形づくる。その経済力や文化的発信力によって、周辺の地域から就労人口や交流人口を招き寄せる。

昼間の人口が夜の人口より多い、すなわち就業者や学生が他の地域から昼間に流入している都市は、オフィス街や工場、学校など、職と学の機能を集積している都市であり、逆に夜の人口が昼間の人口より多い都市は、土地利用に住機能の比重が高く、隣接する大都市が形成する圏域の中の「ベッドタウン」となっているケースが多い。

生産年齢人口の比率が高く、人口もどんどん増えていた「成長・拡大期」であれば、昼夜間人口比率の問題は、都市間の機能・役割分担の問題だと割り切ることができた。すなわち自立度の低い住宅都市は、住宅都市なりに、住民の暮らしやすい都市を目指しまちづ

くりを進めることで、住民の生活満足度をアップさせれば良いのだ、という都市経営のありかたが成立した。働き盛りの市民の居住人口の増加とともに、税収も財政規模も拡大し、それを財源にさまざまな公共サービスを展開することが可能だったからである。

しかし、急速な少子高齢化をとまないうながら人口減少社会が訪れる中で、昼間人口の比率の低い都市は、一般に厳しい状況に置かれる可能性が高い。日本全体で若年層が縮小する中で、都市構造が住機能に特化され職・学・遊の機能のない都市は、一般に若年層から居住地として選択される可能性が低いからだ。必然的に自立度の低い都市では、人口構造の超高齢化や人口減少が進み、地域経済も沈滞し、自治体の財政規模も低下することが容易に予想できる。実際に、成長・拡大期に形成された住宅街が年金で暮らす高齢者だけの街となり、福祉サービスや防災・防犯などの生活ニーズが高まるにもかかわらず、自治体としては、財源不足で打つ手が無いというケースが大都市郊外などで起こり始めている。

## 横浜商人と開港都市・横浜

横浜市の昼夜間人口比率は90・5%、すなわち横浜市は昼間人口が流出超過している。なぜ横浜は都市の自立度が

低いのか？

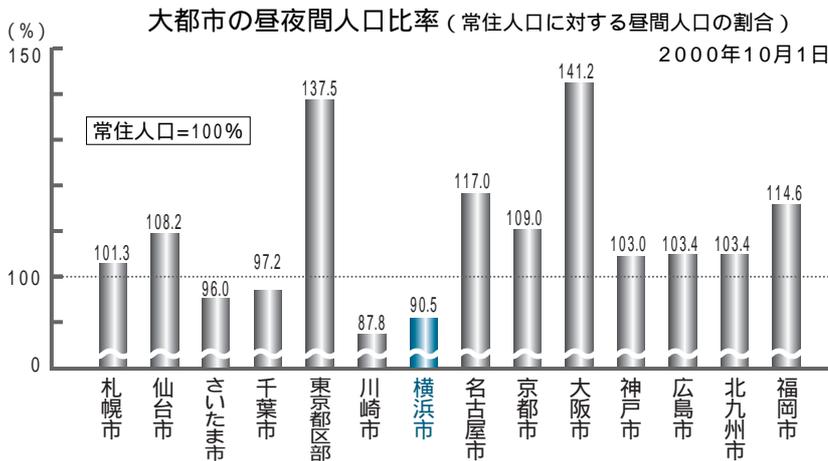
それを考えるために、都市・横浜の生い立ちについて考えてみよう。

開港当初、横浜はまぎれもなく自立都市であった。

「文明開化の玄関口」として、人・もの・情報のほとんどが横浜港から入ってきた。そして、新聞・写真・ビール・石鹸などが横浜で始められ、さらにガス灯、上下水道、電信、郵便、鉄道などの技術が横浜で取り入れられ、全国に広がっていった。

こうした「文明開化の玄関口」としての横浜を支え、創り上げたのが、横浜に新生の希望を求めて、全国から裸一貫でやってきた若く野心に満ちた商人たち、いわゆる「横浜商人」であった。彼らは生糸や茶などの貿易品の価格や取引条件を外国商人がすべて決める植民地貿易の圧力を跳ね返し、わが国の貿易自主権の確立へと導く原動力になるとともに、今の関内地区に洋式公園（現・横浜公園）や歩車道分離の幅20間の大街道（現在の日本大通り）、防火建築帯など、わが国初の西欧的近代都市計画を導入したまちづくりを行なった。今の横浜の都市の礎を創りあげた。

こうした1つの都市というレベルに留まらず、日本そのものの国際社会からの自立と近代化のエンジンとなった横浜にとって、最初の転機が訪れるの



が、大正の終わりから昭和の始めにかけての震災と金融恐慌であった。震災により横浜の港湾施設は壊滅し、さらに昭和初期の金融恐慌によって、明治以来の横浜資本の銀行がつぶれ、初期の生糸貿易を中心とした横浜商人のビジネスは全滅する。

そして、その後に続く第2次世界大戦と戦後の進駐軍の接収によって横浜は、港を中心に自立した国際海港としての魅力と機能を失っていった。

### 東京の侵略と「第四山の手」の確立

1986年、東京を中心に列島全体がバブル経済の狂乱に踊っていたときに、『東京』の侵略 首都改造計画は何を生むのか (月刊アークロス編集室・編著、PARCO出版) という1冊の本が出版された。当時、マスコミなどで大きく取り上げられたその本の論点は、東京の郊外の拡大によって、横浜の人口や都市機能の重心が海沿いから内陸部にシフトすることで、港を中心とした国際港湾都市という横浜そのもののオリジナリティーが消滅し、東京の傘下に組み込まれてしまったというくだりであった。

1960年頃から東京から流入する膨大な人口を受け入れ続けた横浜内陸部が、1970年代中頃からの10年で急速に市街化され、同書が発行された1980年代の中頃には、広大な郊外住宅ゾーンとしての輪郭をくっきり現し始めていた。

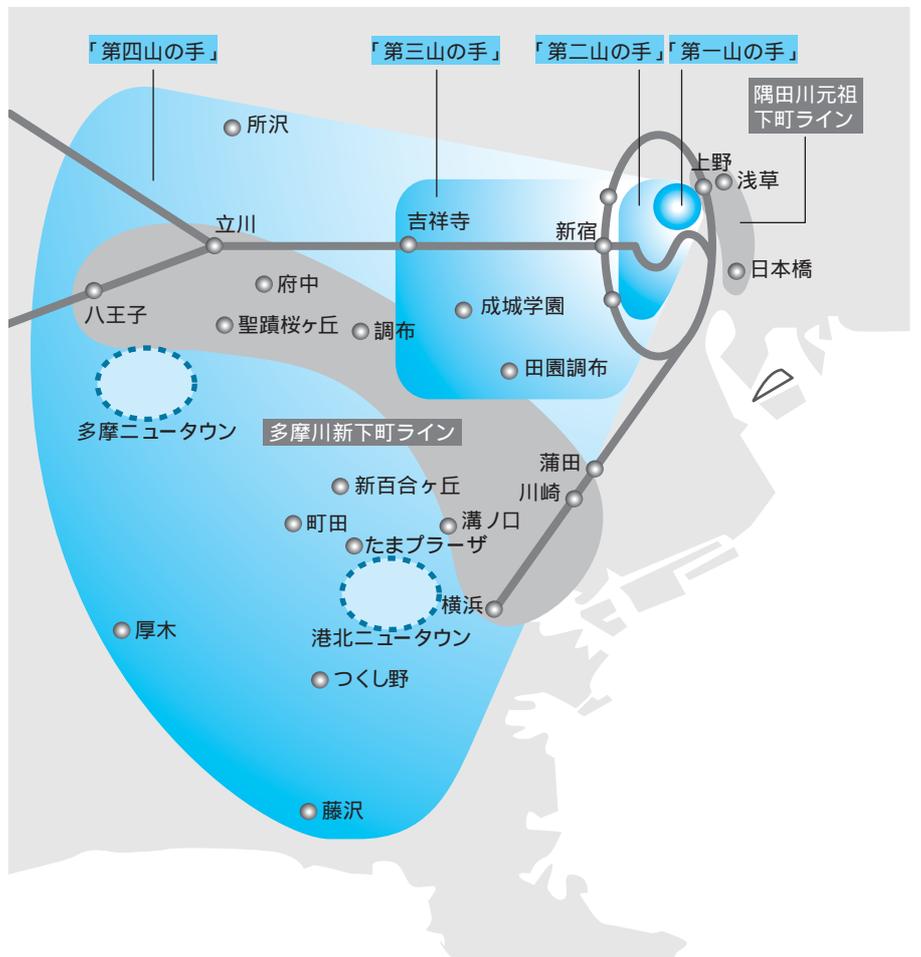
横浜の内陸部を(東京の)「第四山の手」と名付け、横浜全体を東京の「植民地」とみなす、挑発的な本書の説は、こつとみならず、事実根差している。

そしてそれは、横浜内陸部のみならず、同書の表現を借りれば、「都心から半径40km内外の西南部分 西武池袋線所沢、京王線聖蹟桜ヶ丘、小田急線町田・新百合ヶ丘、田園都市線たまプラーザ・つくし野、さらに東海道線藤沢、京浜急行金沢八景あたりまで」地続きで一体となって神奈川、多摩、埼玉にまたがる広大な多摩丘陵台地をなぞるように、人口700万を優に超える東京の一大都市圏が恐るべきスピードで形成されたということであった。そしてこの「第四山の手」エリアの住民層の主役は、当時まだ青壮期にあった団塊の世代であった。

そして彼らこそ、戦後の日本人の憧れの的であったアメリカンスタイルの郊外生活(マイカー移動によるロードサイドのショッピングセンターへの週末買出しやファミレスでの食事、ホームパーティーなどを具現化し、テレビドラマなどを通じて、この多摩丘陵「第四山の手」から全国へと広げたのである。(同書から)

### 港・横浜と丘の横浜

開港期に横浜商人によってその礎が形成された横浜臨海部心部と1970年代後半から80年代にかけて形成された「第四山の手」としての横浜内陸(丘陵)部。幕末から明治初期のわが国の西洋化(近代化)の起点と、昭和の終わりという戦後日本の西洋化の到着点という2つの時期に、くしくも、この2つのエリア「港・横浜と丘の横浜」が、それぞれの時代



の最先端の市民のライフスタイルの情報発信基地となったというところは、横浜という都市の性格を考えるうえで重要な。

しかし、そのことを都市構造的にみれば、少なくとも1960年代までは港を中心にコンパクトに市街地が形成され、独自の経済文化圏を保持していた自立都市・横浜が、「成長・拡大期」に内陸丘陵部に広大な、東京の郊外部を抱え込んだということであり、昼夜間人口比率が100を切る大都市・横浜の自立度の低さ、すなわち経済・文

化面における東京の影響の受けやすさに結びついている。

横浜という都市にとって「自立」というテーマは、永遠の課題だ。

この市民生活白書では、横浜の都市構造 都心(港・横浜)と郊外(丘の横浜)の関係性について、いま一度捉え直すとともに、21世紀に向けて東京を始めとする周辺の都市に対して横浜が自立するということがどういうことなのか考えてみよう。