

空き家化が一時にとど

まればよいが、核家族化で相続人は別に住居や生活基盤を得ていることも多く、**相続で空き家が解消することは期待できない**。つまり住宅市場にて物件として回っていくことが欠かせない。しかしそこに人口減少すなわち住宅需要の急速な減少が大きく影響を及ぼしてくる。条件的に新規住民の流入が見込める地区はよいが、市場的に居住ニーズが乏しい地区では人口密度減少・空き家発生からの回復が困難である。かといって大都市ゆえに住民がまったくいなくなるとまでは想定できないため、住み替え支援による地区撤退といった思い切った対処は採りがたく、空き地・空き家発生やコミュニティ維持の障害に対する対処療法を採らざるを得ないと考えられる。いずれにせよ、この段階は初期入居世代が80歳代半ばとなる**開発後50年を超えるあたりが一つの区切り**となるう。

すなわち、現在は空間的には顕在化していないながら、人口・世帯人員の減少はすでに進行しており、いずれ空家の大量発生という形で空間にも現れてくると予想される。高度成長期から大都市圏の郊外住宅地開発が大量に行われてきて数十年、**初期世代の退場と社会的住宅需要減のダブルパンチにより、問題が一挙に顕在化する**のはまさに間近である。

横浜市 の 18 の 区 ごと に 過 去 10 年 の 人 口 増 減 を 示 し た も の が 図 2・3 である。これを見ると横浜市の人口増加を支えているのは都心部および港北ニュータウンや新規開発地を抱える北側の区であり、それ以外はすでに人口減少が多く進んでいることが分かる。**金沢区、栄区などは10年間で実に10%も人口が減少**している。

2・3 横浜市金沢区における縮退の分析

ここまで述べたとおり人口動態と地区・交通条件に関係があることが推察されるが、高齢化進展の早さと基盤

状況・開発時期など地区の条件との関係は今一步踏み込んで分析されていない。そこで本節では**横浜市の中でももっとも人口減少が著しい金沢区**を取り上げ、地区の条件と高齢化進展の関係について分析・考察を示すことにする。

・・・

人口密度は18区中16位と低く、郊外区の性格が見て取れる。

・・・

同区の既成市街地は横浜市中心部より歴史が古く、もともとは鎌倉幕府との関係から水運の要所や寺社が位置する場所として開けたという経緯がある。江戸時代には景勝地として有名になり、それが金沢八景の名の由来ともなった。開国後は外国人や政府要人の別荘などもあり、日本における海水浴発祥や伊藤博文が大日本帝国憲法を起草した場所としても名が残っている。

歴史性の一方で、戦後の都市開発が広域に行われた場所でもある。住宅地開発は、京急電鉄の他、西武鉄道グループによるものも多くなされている。また、1965年に提唱された横浜市の六大事業の一つとして大規模な埋立事業が行われ^{注1}、1970年代以降、工業団地として開発整備が行われた。埋立地以外はほとんどが丘陵地でもあり、幹線道路網がある程度整備されるまでは、地理・交通条件上の難点ともなっていた。すなわち新旧の市街地が地形の制約を受けつつ入り混じって配置されている区であり、その影響のもとで大都市郊外地域の問題がいち早く顕在化しているものと考えられる。

・・・

老年化

指数とは人口統計学等で近年使われている指標で、老年人口（65歳以上）を若年人口（15歳以下）で割ったものである。高齢化率に比して年齢構成の複合状況がより表されることとなる。

・・・

老年化指数が高い町丁目は数多いが、その中でも**並木、富岡東6、能見台、西柴、釜利谷西の一部、東朝比奈**が急速に高齢者の割合が増えていることが明らかとなった。

・・・

大道の他、富岡3、瀬戸、柳町、野島町は計画的整備が行われていないか比較的古い時期

の面的開発による、基盤整備状況が良いとはいいがたい地区であるが、**老年化指数は減少**している。瀬戸以外は駅へのアクセスも必ずしも良くはないが、**平坦地であることが有利に働いている**ことが推察される。

一方、老年化指数が大きく増加している地区についてはどうか。ほとんどの町丁目が新都市計画法施行（1968年）以降に計画的に開発されており、**基盤状況や空間的な環境が良いにもかかわらず高齢化が進んでいるという皮肉な状況**が明らかである。その他の条件は一定ではないが、**能見台、釜利谷西は駅より離れており、地形的にも駅との高低差が著しい場所**であること、**西柴は駅との高低差が著しい上に、開発年代も新制度下では比較的古いこと**などが指摘できる。並木については交通条件がやや劣る以外は確たる特徴が見いだせないが、地域の実態から、一斉に開発された集合住宅団地の複合住宅地であることが影響しているのではないかと考えられる。

・・・

1. 西柴地区

当地区は老年化指数の増加が著しい西柴二～四丁目および柴町と金沢町の一部にまたがっており、西武グループにより**1970年前後より開発が始まった戸建住宅地**である。高低差が大きい斜面上に約1800以上の区画におよぶ広範囲に造成されており、**地区内に入るには国道から急傾斜を上らなくてはならず、地区内の傾斜も厳しい**。地区の大半から徒歩では駅に向かうのは厳しいが、バスも地区の一部を通り抜けるのみであり、バス停までも距離がある住戸が多い。バスの本数も潤沢とはいいがたい。

しかし**入居開始当初は、高台に建つ郊外戸建住宅地**という郊外居住の一つのモデルとしてイメージされる地区の典型であり、住民の住環境保全に関する意識も当初より高かった。その意味で早くから建築協定が結ばれているし（図2・13）、自治会の活動は活発であり、衰退し空き店舗が発生した商業地区で地域組織によるコミュニティカフェが早い段階から立ち上がっている地区でもある。

・・・

また、本来良好な住環境を保つための建築協定について議論がなされるようになってきたという。現在の協定では大部分の地区で戸建住宅以外は規制されており、**2世帯住宅も建築できない**が、子供世帯が戻ることも想定して建物用途の規制はある程度緩和すべきという意見があるという。

・・・

なお、今後の地域に関わる主体として鉄道事業者とそのグループへの期待を述べておきたい。とくに大都市において、地区の立地条件は鉄道路線と駅にほぼ規定されることや、**鉄道事業者にとっては沿線の魅力向上が乗降客増加策の一つとして重要**であることから、地域との連携は Win-Win の関係が期待できる。加えて鉄道事業者ないしグループ事業者が持つ不動産事業や地域活性化に資する事業ノウハウが、たとえば空き家対策や住み替え支援システム構築、モビリティ向上などに応用できる可能性があることは大きい。我が国の鉄道事業者グループの特徴とも言える「総合性」が発揮されることが待望される。

多くの地方都市では、マイカーでの自由な移動を基本とした“郊外の庭付き戸建住宅”が豊かな暮らしの代表例としてもはやされ、都市計画も郊外開発を進めてきた。実際に、まちなかに比べ広い敷地でプライバシーが確保され、良好な生活環境として評価でき、今後も求められる暮らしであろう。ただし、この暮らしがすべてではない。歩いて暮らせる環境の中で、そのまち独自の文化や賑わいにふれ、交流による多様な暮らしを選択する人もいる。ライフステージにおいて一時それを求める人もいるであろう。これを“まちなか居住”とすれば、単にまちなかに住むだけの施策ではなく、多様な暮らしが選択できる環境整備とともに、所有だけでなく賃貸^{注5}を含めた多様な住まい方を選択できる流通の促進など、まちなか居住に向けた施策展開が必要と考える。

無秩序な空隙化（リバーススプロール）が進行する「縮小する都市」においては、時空間的にランダムに空地が発生することになる。