

2. 次世代の生活像

2-1. 次世代のライフスタイル

2-1-1. 新しいライフスタイルの条件

(1) これまでのライフスタイル

わが国の経済がめざましい発展をとげ、市民の生活が目に見えて豊かになっていった高度経済成長期以降、標準的なサラリーマン世帯にとっては、庭付きの一戸建てマイホームを持つことが夢であった。都市の郊外部では森林や田畑を切り開き、大型の宅地開発が次々と進められた。拡大する市街地に対応するため幹線道路が整備され、沿道には多くの郊外型店舗が建ち並び、大型駐車場を備えたショッピングセンターが相次いでオープンする等、クルマ社会に対応したまちがつくられてきた。ところがクルマに依存した都市構造ゆえに、公共交通機関の利便性は高くはなく、病院も買い物もクルマを利用しなければならず、高齢者にとっては非常に住みにくいまちとなってしまった。また、郊外の住宅団地は短期間で分譲するため居住者の世代が偏っており、開発後30年が経過すると子ども達が独立して出て行き、高齢者ばかりの街になってしまうことも多い。

次世代の成熟社会は、少子高齢化がますます進展する一方で、女性の社会参画や高齢者の就業機会が今まで以上に増え、人々の生活パターンはますます多様化することが予想される。従ってこれまでのような郊外住宅に住み都心へ通勤する型にはまったライフスタイルではなく、その人の仕事、家族構成、趣味等に合わせて、住む場所、住む間取り、住む相手、住む季節等多様なライフスタイルが選択できる社会へと変革していかなければならないし、それに対応した住みやすい都市や住宅を提供していく方策が求められている。

(2) 新しいライフスタイルに向けて解決すべき課題

次世代の都市で、多様で新しいライフスタイルを実現していくためには、以下に示すようなこれまでのライフスタイルで生じていた様々な弊害を克服し、課題を解決していくことが求められる。

1) 健康的な生活

公共交通の利便性が低い郊外の居住者にとってクルマは生活必需品である。通勤で利用する人がいる家庭では複数台所有しているケースも多い。都心の居住者ならば歩いて行ける距離でも、郊外居住者はクルマを利用する習慣から抜け出せず、近所のコンビニへ行く際にも利用することが多い。クルマに頼りすぎた生活を送っていると運動不足が深刻化し、生活習慣病にかかる可能性が高くなることも否定できない。特に地方都市圏の住民にその傾向が強い。日常的に歩く環境に置かれることが、健康増進につながっていくものと考えられる。

また、子どもが生活習慣病にかかる割合が増えているのも近年の傾向である。様々な原因の一つとしてアンバランスな食生活があげられる。朝食を食べなかったり、夕食をコンビニ弁当ですませる等、食生活が崩壊している事例をよく耳にする。子どもだけでなく仕事や家庭環境でのストレスが食物アレルギーを誘発し、健康を害する要因となっている例も多い。安全・安心な食環境を創出することが、健康を維持していくためには欠かせない課題である。

2) 環境にやさしい生活

この十数年の間に地球温暖化や廃棄物処理等に関する環境問題が特にクローズアップされるようになった。次世代の都市では、市民一人ひとりが地球環境への関心を高め、日常生活の中で環境にやさしい取り組みを行うことによって持続可能な社会を実現していくことが求められる。特に近年、自動車から排出される二酸化炭素の増加は深刻な問題となっている。北九州市

は他の大都市と比較すると通勤で自動車を利用する人の割合が高く、半数近くに上っている。都心の商業エリアへの自動車流入を抑制することは、渋滞や騒音による環境悪化を低減するだけでなく、安心して歩いて買い物ができる商業エリアを創出するという効果も期待される。

また、家庭から排出される廃棄物の増加も大きな問題となっている。物理的にも財政的にも行政の処理能力には限界があるため、市民や企業が主体となってごみの資源化・減量化に積極的に取り組んでいかなければならない。そのためには日常生活エリアである地域が一体となって生ゴミの堆肥化や日用品のリサイクル等に取り組むことのできる環境づくりが求められる。

3) 地域で守る生活

子どもを持つファミリー世帯にとって最も憂慮すべき社会問題は、近年子どもを狙った犯罪が増加していることである。女性の社会進出が拡大し共働き世帯が増えたことで、住宅地では昼間に大人のいない状況が生み出されてしまっている。地域の目が行き届かなくなっていることが犯罪抑止力を低下させる要因の一つである。

高齢者、ファミリー世帯、単身者が混住した世代が偏らないマンションや住宅団地をつくり、ハード・ソフト両面から多世代交流を促進させることが、都市に死角を生み出さない最良の方策であると考えられる。

また、次世代の都市では、地域コミュニティ全体で犯罪から子どもを守る防犯意識の強い都市づくりが求められている。

2-1-2. 都心に住むライフスタイル

次世代の都市で展開される多様なライフスタイルのなかで、以上のような課題への対応が図りやすいのは、やはり「郊外」よりも「街なか」である。ここでは、そのなかでも、特に都心に住むことを想定して、その世帯の特性や住まい方を提起する。

(1) 都心と郊外の二重生活を送る夫婦

開発されて数十年が経過すると郊外の住宅団地の空洞化が進む。病院、銀行、スーパー等へはクルマを利用しなければならず、高齢者にとってはますます住みにくい街となってしまう。特に子どもが独立して同居する予定もなければ、夫婦ふたりには広すぎて、ましてやバリアフリーでない2階の部屋はほとんど使わなくなってしまふ。年を取ると病院へ行く機会も多くなり近くに病院のない環境には不満も不安も出てくる。庭いじりも次第に億劫になってしまう。

このような夫婦にとって都心は魅力的である。歩いていける範囲に病院もスーパーも図書館もある。必要最低限の家具があればいいので2LDK程度の広さがあれば十分である。賃貸マンションであれば、郊外の家を残したままでも、生活資金的には楽ではないが、住宅ローンも払い終わっているし、夫婦の年金でやっていけないことはない。歩いてどこへでも行けるのでマイカーも手放せる。どうしても必要なときは息子に頼めばいいし、レンタカーを借りるという方法もある。

移り住むマンションは郊外と違って単身の学生、子どもをもつファミリー世帯、高齢者夫婦等多様な世代が混住している。平日はそれぞれの技能を活かしたボランティア活動等に取り組みながら地域コミュニティに貢献する。週末は定期的に郊外に戻り、草むしりや野菜の栽培を行い自然にふれてリフレッシュする。このような都市と郊外でメリハリのある二重生活を行うことで、健康面でも充実した老後の生活をおくることができる。

(2) クルマを手放すファミリー世帯

一般のファミリー世帯が都心に住まない理由の一つに駐車場の問題がある。駐車場代が高いという理由で仕方なく郊外に住んでいるような家庭が多い。複数台所有する家庭だとなおさらである。ところが実際にクルマを利用するのは週末の買い物だけという人も多い。

クルマを維持するには購入費、維持費、走行経費をあわせると一般的に月間平均5万～6万円かかると言われている。仮に家賃が3万円高くなったとしてもおつりがくる。その分タクシーに乗ってしまってもトントンである。

徒歩圏内で買い物ができる都心や、公共交通の利便性の高い街なかに住めば、そもそもクルマを持つ必要がなくなる。普段は公共交通を利用し、荷物が多い時等必要に応じてタクシーを利用し、数ヶ月に1回の旅行はレンタカーを利用すれば、クルマを持たない生活は十分可能である。今後、カーシェアリング等のサービスが普及し、もっと気軽に代替交通手段を選択できるようになればますますクルマを持たないライフスタイルにも幅が出てくるであろう。

(3) 都心の魅力を生み出す学生や若者

大学生や専門学校生として学校に通って学業に励むばかりが学生生活ではない。様々な社会的活動を発信する場として「都市」が受け皿となる。それは建築学科の学生がまちづくりに取り組んだり、介護学科の学生が介護体験をするといった専門分野に特化した活動だけでなく、趣味の世界であったり、所属するクラブの活動といったケースも考えられる。大学生が副業としてパソコン教室を開業したり、古着のリサイクルショップを経営するということが十分に想定され、それが社会に出てからの経験として役に立っていく。

これまでの学生の多くは大学近くのワンルームマンションに住んでいたが、次世代の学生は都心に住む。都心部の空き店舗や都心周縁部の空き家等を店舗兼住宅として借りて、自分たちの活動を発信する拠点とする。独身なので比較的小規模の住宅であれば可能であるし、グループであれば古民家や長屋を改装して共同生活を行うこともあり得る。

初期投資が少なくても開業・起業できるような仕組みさえ整えば、シャッター街となっている商店街や都心周縁部の寂れた地区が、にぎわ

いや特徴のある商業エリアとして再生することが期待できる。このようなスポットが面的に広がっていくことで都心のデパートやアーケード街とはひと味違った路地裏的な魅力が生まれる。

(4) 都心から郊外へ通勤する共働き夫婦

これまで都心居住の対象者としては、職住近接を求める世帯やリタイアした高齢者という想定が多かった。次世代の都市では、郊外や市外の事業所に勤務する若い世代を積極的に都心に受け入れることを想定していく。

従来、郊外や市外の工業団地等の事業所に勤務する従業員の多くは近隣の社宅やマンションに住み自動車通勤していた。今後、逆に都心に住めば、通勤時間は長くなるものの、その分都会の生活を享受できるメリットがある。通勤も電車を利用し、最寄りの駅からは企業がシャトルバスサービスを提供する。企業にとっては自動車通勤を削減できることで環境対策をアピールでき、併せて従業員の事故リスクの低減にもなる。

特に子どもを持たない若い共働き夫婦は、都会的な生活を志向する傾向が特に強い。消費意欲も高い彼らの受け皿を都心につくることで新たな都心のにぎわいを生み出すことにもつながる。

2-2. 次世代のワークスタイル

(1) 高度情報化社会の到来とワークスタイルの変化

パソコンやモバイル、インターネット等の情報通信技術、いわゆる I T C (Information Communication Technology) の急速な普及は、文字通り高度情報化社会の到来をもたらすとともに、わが国のワークスタイルを大きく変えつつある。とりわけ、これまで勤務すべき場所であったオフィス等を離れて、在宅勤務やサテライト・オフィスでの勤務、さらには移動中でもオフィスワークをおこなうモバイルワーク等に代表されるテレワークは、新しいタイプのワークスタイルとして定着しつつある。

加えて、バブル経済崩壊以降の日本型雇用システム見直し論の高まりにともなう裁量労働制の適用業務の拡大や、企業のアウトソーシングの広がり、さらには「仕事」と「私生活」の両立や Q O L (quality of life) を求める、いわゆる「ワークライフバランス」を重視するようになった生活者の意識変化はまた、テレワークの大きな普及・促進要因となっている。

こうした日本型雇用システムの再構築の要請にともなう企業組織形態の変化、生活者のワークスタイル・ニーズの変化、さらには、今後ますます情報化が進展していくと予想されるわが国の方向性と合わせて、テレワークは次世代のワークスタイルのひとつと考えられよう。

(2) テレワークの現状

すでに触れたように、テレワークのタイプとしては、主にホワイトカラーのオフィスワーカーがテレワーク・センター等に勤務するサテライト・オフィス型等があるが、ここでは、わが国における急速な人口減少社会の到来にともない、今後ますます人的資源の有効活用として期待される女性の社会進出等の視点から、在宅ワークや S O H O に注目してみたい。

在宅ワークとは、主に企業等から斡旋された

業務を自宅でおこなうワークスタイルであり、業務の内容も文章・データ入力やテープ起こし等比較的単純なものから、翻訳、プログラミング、システム設計等高度なスキルを必要とするものまで多種多様なバリエーションがある。

労働政策研究・研修機構 (1997) の調査 (注 1) によれば、わが国の在宅ワーカーの就業者数は 17 万人を超えると推定され、そのうち 7 割が女性とされる。さらに、在宅ワーカーのほぼ 5 割は子どもをもった女性で、うち 6 歳未満の未就学児がいる女性の割合は過半数を超える。

一方、S O H O とは、「スモールオフィス」(S O = Small Office)、「ホームオフィス」(H O = Home Office) の略語で、主に I T C を活用して従業員 10 人以下程度の小規模な事業を展開している事業者を指す。「S O H O 白書 (注 2)」によれば、わが国の S O H O 就業者数は 1,500 万人を超え、国内約 500 万事業所の S O H O 事業維持経費 (損金) 市場は約 21 兆円規模と推測されている。

(3) テレワークと都市ニーズ

テレワークとは、文字通り Tele= 離れて、Work= 働く、という意味をもっており、郊外における職住近接のワークスタイルをも指す。実際、テレワーク先進国である米国では、都心部へ向かう通勤者による深刻な交通渋滞の緩和策として、あるいは大気汚染等環境問題対策としてテレワークが推進されてきた経緯がある。

では、わが国のテレワーク就業者、とりわけ I T ベンチャー企業や S O H O 就業者は、オフィスの立地や周辺サービスに対してどのようなニーズを持っているのだろうか。そこで、U R 都市再生機構が関西圏の I T ベンチャー企業や S O H O 事業者を対象に実施した「船場デジタルタウン構想アンケート調査 (注 3)」と「S O H O 事業者アンケート実態調査 (注 4)」の 2 つの調査結果をみてみたい。

① 立地選定の理由

図 2-1 および図 2-2 は、それぞれの調査結果

から得られた立地選定理由の上位 10 項目を示している。

まず、デジタルタウン調査では、「交通利便」との回答が 123 件でトップ、次いで、「家賃が適当」(79 件)、「周辺に顧客が多い」(51 件)等が続く。

次に、SOHO調査についてみると、SOでは「交通利便」が 29 件でトップ、次いで、「家賃が適当」(25 件)、「夜間の出入口が自由」(23 件)の順となっている。同じく、HOでは、「生活利便」が 53 件でトップ、次いで、「自宅に近い」(39 件)、「交通利便」(38 件)等が続く。

2つの調査結果にほぼ共通する立地選定理由としては、「交通の利便性」や「生活の利便性」等、郊外よりはむしろ都心部の立地に有利な結果が示されている。

②必要性の高い施設・サービス

同じく、必要性の高い施設・サービスについてみると、まず、デジタルタウン調査では、「銀行」との回答が 129 件でトップ、次いで、「郵便局」(100 件)、「書店」(82 件)等が続く(図 2-3)。

次に、SOHO調査についてみると、SOでは「コンビニエンスストア」が 48 件でトップ、次いで、「銀行・郵便局」(47 件)、「飲食施設」(34 件)の順となっている。HOでは、「銀行・郵便局」が 85 件でトップ、次いで、「コンビニエンスストア」(82 件)、「ビジネスコンビニ」(62 件)等が続く(図 2-4)。

ここでも、2つの調査結果にほぼ共通する必要性の高い施設・サービスとしては、銀行や郵便局等の金融機関、コンビニエンスストアや飲食施設等の生活支援施設、さらには書店等のビ

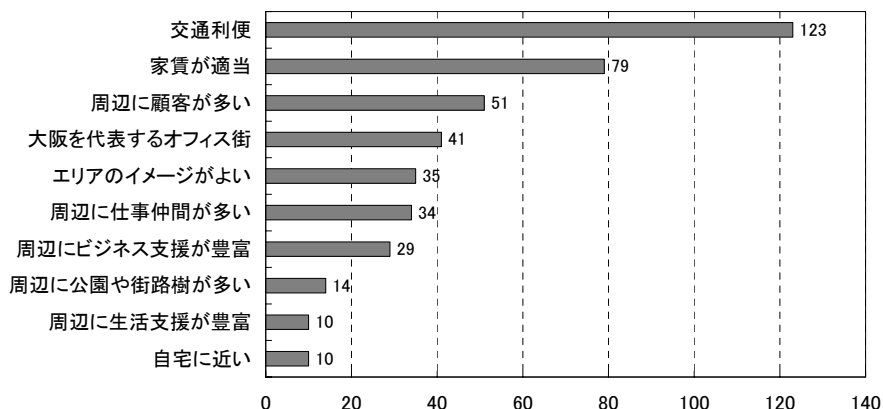


図 2-1 デジタルタウン調査の立地選定理由

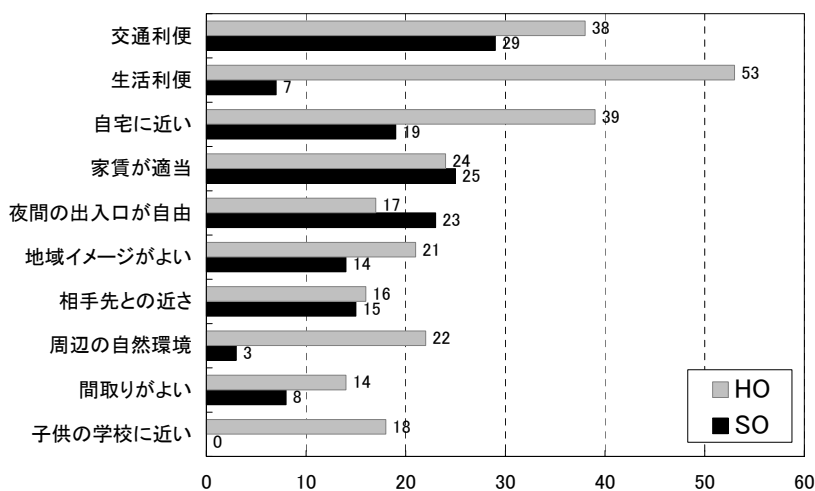


図 2-2 SOHO調査の立地選択理由

ビジネスサポート施設があげられており、より都心立地の優位性が示される結果となっている。

(4) テレワークと都市の未来像

これまでテレワークは、郊外の自宅での在宅ワークというイメージが強い感があったが、実際には、都心での立地・起業が優位であるという結果が示されている。

近年、わが国においても「街なか居住」に対する生活者のニーズが高まっている。都心における「住」の供給がテレワークの進展と相まって規模の集積性を生み出すことで、さらなるビジネスチャンスの拡大へとつながり、次世代の都市の大きな活力になるものと期待される。

また、本格的な人口減少社会を迎え、将来的にも労働力の不足が危惧されるなかで、家事や育児、介護等との両立のはかりやすいテレワー

クの進展は、女性の社会進出の促進を通じて、次世代における社会の大きな原動力となるものと思われる。

補注

- (1) 労働政策研究・研修機構「情報通信機器の活用による在宅就業実態調査」1997 (http://db2.jil.go.jp/seika_zen/E_seika/HTML/2000/E2000014586_ZEN.htm)
- (2) (財)日本SOHO協会「SOHO白書」2002年5月 (http://www.j_soho.or.jp/)
- (3) 大阪市中心部の船場地区に事務所を構えるIT系の事務所を対象に実施した調査。アンケート実施期間2001年1月10日～20日、回答数154(回収率13.5%)。
- (4) 関西圏におけるインターネットによるアンケート調査。アンケート実施期間2000年12月25日～2001年1月19日。

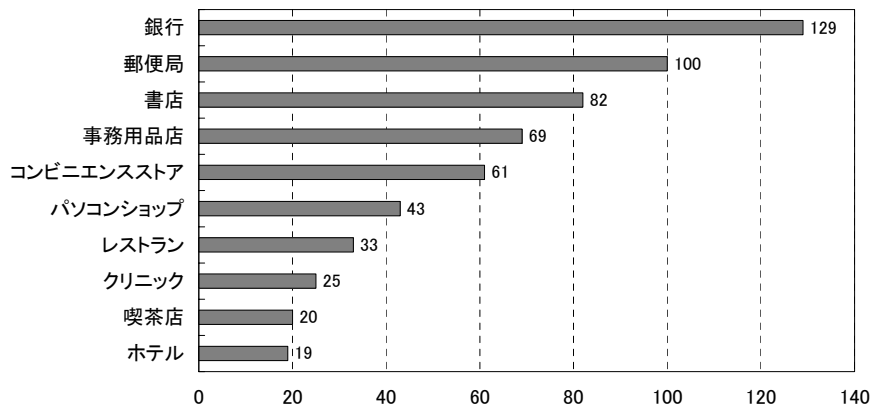


図 2-3 デジタルタウン調査にみる「必要性の高い施設・サービス」

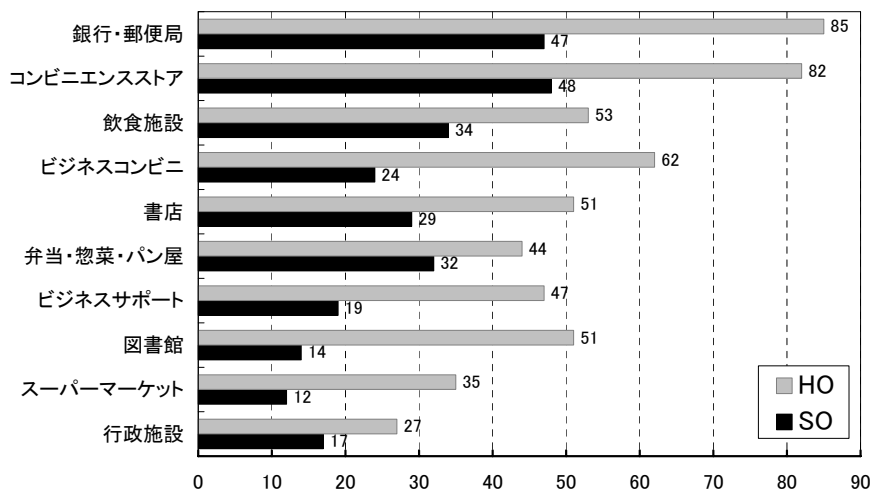


図 2-4 SOHO調査にみる「必要性の高い施設・サービス」

2-3. 次世代の生活像実現に向けた都市づくりの課題

北九州市が、住みよい、生き生きとした都市であり続けるためには、次世代に向けて新たなライフスタイルやワークスタイルの展開を図りやすくしていくことが必要である。そのような次世代の生活像の実現に向けて、次のような都市づくりが大きな課題となっている。

(1) 街なか居住の促進

次世代の都市では、郊外へ向いていた居住志向の流れを、街なかへと呼び戻す必要がある。商業施設や病院が充実している街なかは、買い物や通院の利便性が高い。特に自動車を運転しない（できない）高齢者にとっては近隣に病院が揃っていることは心強い。

近年都心への人口回帰が起こっている要因としては、バブル崩壊後の地価下落によって都心でも比較的廉価なマンションが供給されたことから、高齢者による郊外の戸建て住宅から都心のマンションへの住み替えや、都心で働く共働き世帯の都心志向が進んだことがあげられる。

今後は郊外へ通勤するファミリー世帯や三世代同居世帯等、どちらかというところまでは郊外居住を前提としていたライフスタイルが、逆に街なかでも実現できるように誘導していくべきである。

(2) 公共交通志向型の都市づくり

街なか居住を促進していくために、公共交通の利便性を高め、駅やバス停を中心とした徒歩圏内に生活に必要な便利施設を配置する、公共交通志向型の都市づくりを行う必要がある。

とりわけ都心では、モノレールやバス等の公共交通機関の利便性を向上させるために、パークアンドライド用駐車場の整備や乗り継ぎ拠点の機能の強化が課題である。さらに、これまで都心へ自動車に向かってきた人を公共交通へとシフトさせていくためには、都心内での「乗り放題」パス等によって料金面で優遇するこ

とも考えていく必要がある。また、アーケードやショッピングモールによる歩行空間のネットワークを形成し、合わせて歩道の拡幅や休憩スポットの整備を行うことで「安心して楽しく買い物できる都心」を目指す必要がある。

このような公共交通利用を前提とした都市をつくることで、これまでのような郊外で自動車に依存していた生活から脱却し、より健康的で、環境にもやさしいライフスタイルを楽しむことが可能となる。

(3) 多世代混住の促進

多様なライフスタイルや居住者ニーズに対応した住宅の供給を進めて行く必要がある。

これからの社会は女性の社会進出がますます進み、共働きの世帯が増える。その一方で保育所の需要が供給に追いつかず順番待ちを余儀なくされたり、学童保育の廃止や値上げが検討される等、子どもを見てもらう環境は十分ではない。さらに、子どもを狙った犯罪が多発し地域の安全が保証されなくなっている。料理をしない母親が増えて子どもが夕食にコンビニ弁当を食べているといった食育の問題も懸念されている。次世代の都市ではこのような保育、安全、食育といった子どもを育てるための包括的な環境の充実が課題であると言える。

その解決手段の一つとして住宅供給側に求められる視点が「地域の子どもは地域で育てる」という発想でコミュニティを形成していくということである。多様な住宅タイプを供給することによって、子育て世代から高齢者までが幅広く混住するコミュニティを育成していくことが必要である。

ここで言う多様な住宅タイプとは面積や間取りといった住宅の広さだけではない。例えばバリアフリー対応で病院やスーパーと複合し、公共交通の足回りが良いといった高齢者が生活しやすいような住宅がある一方で、日当たりが良く子どもを遊ばせることのできる緑豊かな共有スペースのあるファミリー世帯向けの住宅や、

日当たりや風通し等の環境面はある程度軽視しても都会的なデザインセンスのある若者が好むような住宅等が同じ敷地やコミュニティ内に共存する、というような多様性である。このような、ライフスタイルの異なる様々な世帯が混住することで、地域を支える「目」や「手」が生まれることが期待される。

(4) マルチハビテーションへの対応

次世代の都市は人々のワークスタイルにも大きな変化が表れる。情報技術の革新的な発展によってSOHO等の小規模オフィスも可能となり、家事や育児等のアウトソーシング化が進み多種多様な業種の発展も予想される。また、少子高齢化の進展は就業人口の減少をもたらし、外国人の労働力に頼らなければならない時代がいずれやってくる。こうした社会環境の変化は人々の住まいに対する考え方をより柔軟にするであろう。もはや持ち家志向がすべてではなく、自分が住みやすい住宅ならば賃貸でも問題ないと判断する人が多くなってきている。

人口減少社会では住宅ストックにも余裕が出てくることが予想されることから、1つの世帯が1つの住宅にとどまる必然性もない。平日と週末、夏と冬、仕事をする時期とそうでない時期等時間軸での使い分けも考えられるし、都会と田舎、都会の中でも都心と郊外等都市軸での使い分けということも考えられる。週末に田舎に帰って、無農薬の野菜を栽培してそれを持って帰って都会で消費する。このようなマルチハビテーションを前提として、それぞれのライフスタイルにあった質の高い住宅を提供していく土壌をつくっていくことが課題であろう。

(5) 創造的な都市空間の形成

多様な生活像が描けることが魅力ある都市の条件である。そのためには、社会・経済の潮流やテクノロジーの進化などへの対応とともに、様々な価値を創造していくための環境形成が必要である。そのためには、21世紀には人的資源が都市活力創造の中心となるという認識に立っ

て、歴史・文化的特性などを含めた総合的な観点から、生活や産業を支える高水準の都市機能、快適で美しい都市環境、人やもの、情報が出会い行き交う交流拠点など、創造性の高い都市空間の形成が求められている。

おおむね30年後に到達可能な水準を具体的に設定することは難しいが、先端的なライフスタイル、ワークスタイルを志向する人々が少数派であっても、そのような人々を積極的に受け入れていくための条件を整えていくことが、全般的な都市の住みよさの実現につながっていくと思われる。