

Title	大都市生活圏の決定について (東京都市生活圏の調査)
Sub Title	
Author	奥井, 復太郎
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1934
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.28, No.10 (1934. 10) ,p.1529(57)- 1574(102)
JaLC DOI	10.14991/001.19341001-0057
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19341001-0057

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

大都市生活圏の決定について

(東京都市生活圏の調査)

奥井復太郎

序

此の論文では現代大都市の境域は那邊に定む可きやを論じて見たいと思ふ。即ち、一例を以つて云ふならば、何處までが「東京」なのであらうか？ 勿論、行政地區としての「東京」は既に定まつてゐる。之れによれば東京驛を中心として半徑十哩を以つて畫かれた一圓、之れが現在の「東京市」を大體に於いて包含する幾何圖形である。其れ故に直線距離にして見れば、中心より見て、東西南北、四方への距離はほと等しいワケである。しかし、例を以つて云へば、此の幾何學的圖形の外にある、川崎、鶴見等の地區は、同圖形の内部にある、即ち北東邊、北西邊——地域名で云へば、足立區花畑、板橋區赤塚、練馬の地方——に比してヨリ、東京的では無からうか。更にその土地に於ける一部分の者の生活かも知れないが、湘南地方、殊に鎌倉の如きはもう一層「東京的」ではなからうか。

茲に現代の大都市は一體何處までが其の領域であるかの問題が生じて来る。行政上の市域の問題とても同様であ

大都市生活圏の決定について

る。現在「市域」であるものと、行政論的に見て當然「市域たるべきもの」との間には、充分考へねばならぬ關係がある。大東京以前の東京市は舊市域が行政上の「東京市」であつたが之れを、行政的に見て當然東京市たるべきものにする爲めに、新市域を編入して、現在の「東京市」を作り上げた。此の新市政境域と「東京的」なる地域とは、更に行政的に統一せらるべきものであるか、否かは、行政論的に決定すべき問題であらう。東京府の大半を占むるに至つた東京市に對して特別市制、乃至都制案の必要が決定的に認められてゐる事に徴して分明する様に、現在の市制には、行政論的に見てそれに相當な市域がある筈である。都市が膨脹して巨大となつた時には、從來の市制からみて地域の擴大が行政的には不適當であるかも知れない。それ故に、現在の東京市以上の地域を行政上で統一する可否は、唯單に、社會的經濟的文化的に東京市が現市域以上に擴大したからと云ふ理由で解決を求めるワケには行かぬ。行政論上の考慮が必要となつて来る。此の場合にも、既に述べた様に現在の制度を以つてする適否と、新制度を以つてしての適否とが別途に考究されねばならぬ。

故に現在の様な大都會主義（主義と云ふものゝ一つの傾向に過ぎぬワケであるが）の時代にあつては、地方計畫又は綜合都市計畫なるものが考究されつゝある。最近、内務省では、「經濟連繫を目標にした五大都市の地方計畫を考察しつゝあるさうで、之れによると、東京地方計畫、大阪地方計畫、名古屋地方計畫、福岡地方計畫、北九州地方計畫が名指されてゐる（昭和八年九月二日、時事新報）之れと關聯して行政上の何等かの連絡も考慮されねばならぬ。其れ故か本年五月九日の東京朝日新聞社説は、地方長官會議に關聯して「地方ブロックの示唆」について論じ

てゐる。即ち「地方の實情は今日都市計畫を超えた地方計畫を必要として居る如く、府縣行政を更に聯絡すべき地方ブロックの必要に達し始めた。然しそれは單なるブロックで終らず。更に進んで地方行政體系の再吟味を督促するものとして重大なる意義を持つものと思はれる」（前掲紙）

斯くの如き事情から、今一度、與へられたる行政單位としての市、及び市域を別にして大都市の境域について論ずる事は重々必要な事であらう。以下、此の點に就いて諸方面から論及してみたい。

第一には茲で問題になる大都市である。何が大都市であるか、之れについては何かの機會に於いて人口百萬を以つて單位となし得る程度のもを指すと述べた事があつた。此の級の都市、就中、數百萬の人口を有する都市を以つて人々は大都市、世界都市、又はメトロポリスと呼んでゐる。吾々が今、茲で對象とする都市も大體、かゝるものと定めたい。

此の範圍の都市を吾國で嚴密に求むれば、恐らく東京、大阪の兩地方であらう。地方と云つたのは、此の場合、前者では川崎市、横濱市、後者では神戸市阪神地方等が共に兩者の勢力範圍内に置かれてゐると考へたからである。即ち此の地域は各々、東京都市地方、大阪都市地方とも稱すべきもので、最近都市地方—シティー・リージョン—なる言葉を以つて呼ばれてゐるものに該當する。又はメトロポリタン・エリアとも呼ばれ、此の地域社會を稱してメトロポリタン・コミュニティとも云ふ。其處で此のシティー・リージョン又はメトロポリタン・エリアなるもの

は何かと云ふ事が先づ究明されねばならぬ。

是等の名稱は、市とか町とか云ふ呼稱が行政的意義をのみ、含めてゐるのに對し用ひられたものと云つて差支ない、それ故に、此の都市地方なるもの、構成には、中心點たるべき市(又は母市)と其の附近の隣接地域とが要素となつてゐる。或者は後者を名づけて後背地(ヒンタアランド)と呼ぶ。かゝる存在を特別に注意する様になつたのは、大都會の膨脹の結果であるには違ひないが、交通機關の發達が多大の影響を及ぼしたのを見逃してはならぬ。メトロポリタン・コミュニティの著者であるマッケンジーは、此の關係に於ける鐵道と自動車との及ぼした影響の著しい相違を指摘してゐる。即ち、鐵道時代にあつては、全國交通網の形成に際して、都市たる可きもの、地點を決定した。しかし、此の時代にあつては、未だ、斯く決定せられた地點、即ち都市の内部的・外部的の特色まで變化させるには到らなかつた。しかし此の交通網を基準としての其の後の發展は、自動車時代に這るに及んで、先に定められた地點としての都市の形相を全然一變せしめるに列つた。どう云ふ風にかと云ふと、自動車交通の發展によつて、都市の膨脹が地域的にその擴大を可能ならしめて、從來の地點であつた都市が其の附近に勢力の觸手を伸ばし得て、之れを都會化して來た事である。換言すると、從來の都會では、都會と其の周圍との關係は截然と都會對田舎であつたものが、今日では都會—郊外—半都會—田舎と云ふ様な形態を帯びるに到つたと云ふのである。

此の現象を理解する爲めに統計を援用するならば、大都會を中心とした自動車網の發達と、併せて、之れと同意義を有する都市近郊軌道交通機關の發達について見るがいゝ。先づ東京府關係の自動車總數を掲げると、

大正七年を指數一〇〇として、次の如き増加が示される。

(一九三二年版自動車年鑑所掲警視廳調)

大正七年	一〇〇(一、〇七九輛)
同八年	一四七
同九年	一七八
同十年	一九七
同十一年	二三三
同十二年	二一四
同十三年	五〇七
同十四年	五四五
昭和元年	六三四
同二年	七七七
同三年	九九一
同四年	一、〇八六
同五年	一、一三八
同六年	一、一七八(二四、四九一輛)

之れに對して乗合自動車の發達を調べると大正九年を指數一〇〇(車輛數)とすれば昭和二年には七七〇に増加し

大都市生活圏の決定について

ておる(白鳥義三郎氏)東京市を中心とした乗合自動車の發達史は、大正二年四月京王電氣軌道會社の一時的速絡運轉に依るものが嚆矢とする、獨立の營業目的を以て乗合自動車が出現したのは大正八年三月の東京市街自動車株式會社に依る舊市内二四哩の營業運轉を最初とする、郊外に於ては同年十二月板橋自動車株式會社の三哩四分の營業線路が最も古い、之に續いて京濱乗合、葛飾乗合、代々木乗合等開通したが震災以前に於ける郊外乗合自動車の規模は未だ微弱であつた、昭和七年七月現在では郊外乗合自動車の經營主體四五に及ぶが、その開業年次別に之れを調査すると大正八年より、十二年迄の間には九、同十三年より昭和二年迄には二〇、同三年より七年までには一六と云ふ傾向を以つて増加して來てゐる、即ち關東大震災以後の著しい發展が窺はれる。(「東京市郊外に於ける交通機關の發達と人口の増加」東京市昭和三年。「大東京區域内に於る交通機關の現勢」東京市電氣局庶務課昭和七年)

以上の營業成績發展に就て見ると昭和二年七月現在では經營主體三三、線路亘長一六二軒強、乘客實數七、六〇八、四七二人之に對し昭和七年度新市部乗合自動車の經營主體は四四、營業線路亘長七四六・七軒、乗車人員一三六、九九五、二七五人である、右の事情から東京市交通機關乘客の機關別分布を示すと次の如くである。

	省電	郊電	市電	バス
大正八年	一一・七	八・六	七八・五	一・二
昭和三年	三一・〇	二二・〇	三九・〇	七・〇
東京に於けるタクシーの發展を示すと次の如くであり(長尾半平「大都市交通とその對策」都市問題十四卷三號)				
大正十三年			三、一三八	

同十四年	三、八二七
同十五年	四、八七一
昭和二年	六、七四四
同三年	九、三〇〇
同四年	一〇、五〇〇
同五年(七月)	一〇、七〇〇

(昭和七年の總數は二四、七五一その想定一日平均乘客は二、三二五、〇〇〇人に達す)。

次に大都市に於いて自動車交通と同様な意義を持つものは近郊私設鐵道及電氣軌道である。此の交通網は勿論、自動車網とは異つた機能を果してはゐるであらうが、近郊交通機關としては、先づ同一の役目のものであると云つて差支ない。之れが鐵道省の線路系統即ち山手線、中央線、京濱櫻木町線、横須賀線、東北京濱線(大宮線)總武船橋線(以上電車)及び湘南線(熱海、小田原線)を幹線として、多くの私設の郊外電車の系統を作り上げてゐる。此の交通網の發達も、又比較的近來のものである事が、次表によつて明白とならう。

東京近郊軌道、地方鐵道の現況

	事業開始	營業年	乘客數
京濱電鐵	明三二	二九・〇	二四、八一四、二五八
西武鐵道	三九	三五・五	八、三二九、三六六
		三〇・四	八、〇九五、八一九

大都市生活圏の決定について

玉川電鐵	四〇	二二・七	一八、七八二、八〇二
王子電軌	四四	一六・四	一七、六六五、九七二
京成電軌	大 一	七三・九	一九、一八六、四八一
京王電軌	二	四五・八	二〇、三八三、八六八
城東電軌	六	一一・二	七、八七一、四〇九
池上電軌	一一	一二・四	一三、四〇五、三二九
武蔵野鐵道	一一	六三・七	九、九五九、九二九
目蒲電鐵	一二	二三・五	三二、五一二、九六四
東武鐵道	一三	三八二・一	二三、〇六七、一一〇
東横電鐵	一五	二五・〇	一二、四五六、〇五四
小田急鐵道	昭 二	一一〇・一	一六、五〇七、七〇〇

備考 「昭和六年度中若は同年度末現在以上「日本都市年鑑」第三卷による。西武鐵道の欄に於いて營業料及乗客数の二項に二重の數字があるのは、地方鐵道及軌道の區別によるものである。尙此の項に就いては、昭和三年迄の數字ではあるが前掲の改造社版、日本地理大系第三卷「大東京篇」中白鳥義三郎氏の「交通」の項を参照されし。

三二・六	三五・六	四五・〇	七〇・〇	九二・二	四〇・四	二九七・三	一七二・二	五四七・三
昭33	" 38	" 43	大 4	" 9	" 14	昭 5	" 9/4	合計

備考 右數字は「鐵道停車場一覽」によるもの西武、武蔵野、東武、同東上線、小田急、東京横濱、帝都電鐵、目黒蒲田池上、の諸地方鐵道、電氣軌道についての數字である。

此の表によつて明瞭でもある様に、近郊の鐵・軌道は大正年間及び昭和の當初に於いて著しい發達を遂げてゐる。前記白鳥氏の調査によれば大正九年の乗客數指數一〇〇に對して二四〇の増加が昭和二年に示されてゐる。尤も、前表の營業距離の全部が東京近郊のものとは云へない。東京日日新聞社編の「日本都市大鑑」は昭和七年に對する數字として大東京關係の近郊電氣軌道の營業距離を四一三・一料に計算してゐる。前表「交通機關發達」中の昭和五年末に於ける二九七・三料には、同四年開通の東武本線松戸―日光間の九四・五料が加算してある。しかしそれにも拘らず、既に述べた期間に於いて東京近郊の地方鐵道及電氣軌道が著しく増加したのは否定する事が出来ないし又、此の新發展が東京西南郊に於いて見られるのも周知の事實である。

斯くの如くして、大都會は其の發達と共に、周圍の隣接地へと其の觸手を伸ばして行く、勿論、此の擴大は中心から各方面に對して均等な距離に於いて行はれない。延び行く勢力の中に含まれる要素の性質と延び行く方向に所在する地域の性質とが、此の擴大過程の實際を決定する。之れは後段、交通時間距離を論ずる所で明白にならう。以上の過程によつて郊外が出来、半都會地が出来上つた。又、從來郊外であつた所は、全く市内的になつて了つて、郊外らしい郊外は、更に外圍の方に押しやられてしまつた。例へば大正初年の頃の大森は、立派な郊外であつた。其の昔に於いては、品川、目白、駒込附近は、郊外の名に應しいと云ふよりも、もつと田舎的の所であつたら大都市生活圏の決定について

う。本郷駒込の邊が植木屋の地區であつた時代を知つてゐる人々すら、今日なほ現存するであらう。しかし、田園の間に散在する住宅形式と云ふものを以つて郊外とすれば、前に述べた様に郊外と云ふものは、今日、更に更に外方に移つた。所によつて異なるであらうが、現東京市の市域たる、中心より十哩半徑の周邊あたりにはじめて、現在ではそれが求められるのではなからうか。加之、現在では、郊外の飛地とも稱すべきものが出来てしまつた。湘南地方に於ける、東京通勤者の住宅地帯は正さにそれである。

かくの如く大都市の日常生活に於ける勢力は擴大してつた。此の日常生活上に於ける大都市の勢力の及ぶ範圍を都市勢力圏又は都市生活圏と名づける。故に大都市の境域を決定する事は、此の都市生活圏の決定に外ならぬ。従つて次には都市生活圏の實體について究明しなければならぬ。

三

行政的に區劃せられた都市に對して、其の經濟的社會的統一性を有する地域を呼ぶのに都市勢力圏又は都市生活圏なる言葉を以つてする。例へば昭和七年十月以前の舊東京市は行政的に見て統一體であるが、其の隣接市外地に於いて營まれた生活は既に、東京的であつた。故に東京の都市勢力圏又は生活圏は當時の市域より遠く外方に擴つてゐたと云つて差支ない。故に都市勢力圏又は生活圏なるものは、他の何等かの標準で別個に定めらる可きもので、其の方法を本稿に於いて論ずるワケであるが、一般的に云ふと、前に述べたマッケンジーの様に、大都市地域と商業取引地域とに分けて觀察する事が出来る。メトロポリタンエリア「大都市地域とは一地方人口の日常の經濟・社會活動が其の地方の共同

な組織體系を通じて營まれる地域」を指し「本質的には中心都市の定期利用地域」であり、「水道、燈火、衛生、動力等の公益事業が共通の問題となる組立て地域に相當する」。反之、商業取引地域は、都市勢力の及ぶ、一段と廣範な地域に該當し「都市に隣接する地理的境界で經濟的に其の都市に從屬し、之れに對してその都市が主要市場及び金融中心となつてゐる」地域である。商業取引の性質から、此の領域は小賣・卸賣別の勢力地域となつて現はれる。(McKenzie: The Metropolitan Community, 1933)

確かに都市の商業的經濟的勢力は、前に述べた、大都市生活地域より遙か遠隔の地に作用する、殊に卸賣に於いて其の作用が甚大である。東北諸都鄙の商人が東京の間屋と連絡を有するが如き、その例である。「經濟的に從屬する地域」と云ふのも必ずしも精密な概念とは云ひ得ない。考へ様によつては全國、或ひは世界の有力なる部分が、ある大都市の經濟勢力に隸屬してゐると思はれる場合がある。しかし一都市の經濟的勢力の作用を商業取引に因るとして探る事は、商取引それ自體が性質上純粹なもので因子として好適なもの丈けに、此の方面に於ける研究上の精密は期し得る。最近、此の方面で最も興味ある研究は川口丈夫氏の「都市勢力圏決定因子としての電信爲替の統計學的研究」であつた(大塚地理學會論文集第一輯、昭和八年)

反之、都市生活の共通性に基く大都市地域の決定は、「都市生活」の内容をしかく簡單に解釋する事が出来ない故に、研究調査上に科學的な精密が期し難い點が頗る多い。水道電氣瓦斯衛生を共同的設備として有し、共同の問題として取扱ふ、と云ふ事は、どの程度に解釋されるべきものであるか。同一經營體の下にある場合にのみ共同的設

備と云ふか、經營體は別でも、「其の地にも同じ様に是等の問題が存在する」地域をも含むか、例へば上水道の問題に就いて見れば、現在の東京市域の全部に亘つて同一經營體による上水が供給せられてゐるわけではない。東京市の場合に於いては、玉川水道の買収の如く經營者が統一される可能性があるが、現在の様に廣い地域に亘つて都市生活が營まれる場合上水供給の事業が全部同一經營者の手に歸するものとは、考へられない。ある經營者による上水道の設備のある地域と全然此の設備のない地域が隣接する場合は兎に角として後で法律的因子の所で同じ様な問題について述べる様に經營者は異つてゐるが上水設備を持った地域が連鎖的に存在する場合も考へられる。

社會的經濟的に日常生活を共同にすると云ふ考へ方は、明瞭の様で、本質的には不明瞭なものを多分に含んでゐる。しかし、都市生活の境域が確かに行政區劃の内外に別在してゐる事は、疑を容れない。そこで不充分乍ら此の問題を、つきつめて行かねばならない。

川口氏は都市勢力圏と云ふ名稱を用ひられ、主として商業活動を因子として之れを定められてゐるが、之れに對して矢張、大都市生活地域を示す言葉としては、都市生活圏の言葉を適當としよう。此の二つの名稱は前記マッケンジーの兩地域區別に對して最もよく適應するものと云へる。そこで、都市生活圏はどうして定めるか。之れが問題になる。

筆者は、以下各項で論ずる様な諸因子を摘出して見た。曰く定期券旅客交通量、交通等時間距離等の交通的因子、新聞市内版配達、百貨店無料配達等の社會的因子、電話即時通話、速達便配達等の郵便的因子、都市計畫法・市街

地建築物取締法・借家借地法等の法律的因子等々。是等は都市生活に何等かの關係を持つてゐるもので、従つて之れを因子として、都市生活圏の決定を多少乍ら正確になし得ると思ふ。既にマッケンジーによつて指摘された諸因子も之れと似たものがある。彼は、定期券旅客交通を注意し、更に都市に至る幹線道路に於ける自動車交通量を利用する(前掲書八五―八八頁参照)更に米國國勢調査局の一九三〇年國勢調査に際し大都市地域決定の爲めに提案された米國商務省の案による諸因子を紹介してゐる。それによると、是等の諸因子は、電話・電力・小賣配達・定期券発行・水道・瓦斯・新聞配達・郵便配達・配電限界地域・下水・社交競技俱樂部の會員地域制限・地方不動産會社の取扱地域・集聚路線等の諸項目である(同上、九五頁)

筆者が掲げた諸項目も殆ど全部が此の中に含まれてゐる。故に大都市生活圏の決定に先づ是等の諸因子は用ひて適當のものと思つて差支あるまい。以下之れを順次に東京市の場合について調査して見る。

四

先づ交通因子を以つては始める。社會は交通である、それ故に交通上のある特色は、之れによつて同一社會への歸屬を立證する事が出来る。それには、先づ交通の頻繁性と交通時間の特定限界とが注目される。前者は定期券交通であり、後者は交通時間距離である。そこで此の意味の交通因子として、茲に採用されたものは、東京附近の定期券旅客の交通量と、東京驛を中心とする交通等時間距離の調査である。前者は鐵道省調査の定期券旅客についての「發着關係驛別旅客人員年報(昭和七年度)」によつたものである。此の調査は定期券の利用日數を一ヶ月三十日、一

年三百六十日として之れによる人員の想定計算で、従つて一ヶ月定期券を持つてゐるものは、其の發着關係驛の項に三〇と云ふ數字で現はれて來る事になる。此の調査を基本として、東京市に集まる（嚴密に云へば、或ひは東京市から出る者もあるが故に、東京市内各驛に發着關係のある）旅客の總數を、山手循環線、中央線千駄ヶ谷萬世橋間それに東方では淺草橋兩國間丈けについて計算した。即ち東海道方面では、「大井町驛以南櫻木町驛、横濱線、横須賀線全部、熱海線小田原驛迄」、中央線方面では「大久保以西立川迄」、東北京濱線（大宮線）では「赤羽以北大宮迄」、東京東部にあつては「錦糸町以東千葉迄」、常盤線では「三河島以東我孫子迄」並びに以上の諸線に接続する近郊私鐵についての定期券旅客の全部を上記東京市内各驛との發着關係に於いて、各驛別に調べた。

之れによると、上記東京市内の各驛（山手循環線全驛、中央線千駄ヶ谷萬世橋間各驛、淺草橋、兩國兩驛）に對して前記各方面の諸驛（大井町以南、大久保以西、赤羽以北、錦糸町、三河島以東、並びに是等諸線に接続する各私鐵及び山手線諸驛に直接々續する諸近郊鐵道の各驛）と發着關係にある定期券旅客總數は昭和七年度に於いて五二、六八七、六五〇となつてゐる。此の内東海道線筋の各驛（大井町より櫻木町、横須賀、小田原、横濱線原町田、に至る各驛及び此の間に接続する私鐵各驛）との發着關係の數が三二、六三六、八三〇に上り、全體の〇・四三七に達する。中央線筋では（大久保以西立川間の各驛及び接続の私鐵各驛）一六、七四九、六七〇で全體の〇・三二四、赤羽以北京濱東北線（大宮）では、二、九五七、六五〇で全體の〇・〇五七、總武線では（錦糸町―千葉）二、七七八、六三〇で全體の〇・〇五三、常盤線は（三河島我孫子間）一、三三一、四四〇で〇・〇二五、之れに前記山手循環線の驛（即ち品川、五反

田、目黒、澁谷、新宿、池袋の各驛）に直接々續する近郊私鐵による總數は五、二三三、四三〇で全體の〇・一〇一に當る。此の最後の近郊私鐵による定期券旅客の數字では、新宿、品川間の西南郊地域にその大部分が占められてゐる事は豫想の通りである。

此の東京を中心とした定期券旅客の發着關係驛別調査で、更に、東京に於ける山手線循環線圏内（即ち中央線一部を含む）及兩國、淺草橋の各驛關係の總計を田町―神田間と（即ち中心地域）その他とに區分して調査すると面白い結果が出る。即ち、此の圓圏及び兩國、淺草橋の一線を加へた各驛に發着關係のある總數は上記の如く五一、六八七、六五〇であるが此の内二五、四〇二、八三〇が田町―神田間の中心區域の諸驛に關係を有するもので、其の割合約五割に及ぶ。

又、之れを各方面別に調査すると、東海道沿線では一六、四〇七、九八〇が此の中心部に關係し本沿線の總數の〇・七二八に當り中央線は四、五三二、一〇〇で〇・二七〇、總武線は六九四、七九〇で〇・二五〇、常盤線は五二九、〇七〇で〇・四六七、大宮線は一、二七五、八四〇で〇・四三二、近郊私鐵直接々續の分は一、九六三、〇五〇で〇・三七五に當つてゐる。（註）

又、各方面の各驛別に見ると甚だ興味もあるがあまり複雑に過ぎるので省略する。

註 常盤線、東北京濱線で都心部への關係の割合が大きく出たのは赤羽―田端及び池袋間の一地帯の數字を省いた爲めであると思はれる。

東京に集る定期券旅客交通量

第一表

京浜横須賀線		中央線	
大井町	5,172	大久保	987
川崎	(1,037)	東中野	2,853
大森	4,789	中野	3,084
蒲田	3,744	高円寺	2,881
"	(1,230)	阿佐谷	2,277
川崎見	1,234	荻窪	1,416
鶴見	1,132	西荻	1,325
東横	1,263	吉祥寺	778
"	444	三鷹	115
大塚	1,778	武蔵境	114
保土ヶ谷	188	小金井	110
大船	481	国立	328
北鎌倉	433	八王	139
鎌倉	463		
逗子	213		
田原	133		
横須賀	164		
		横浜線	
		名机山	256
		小津田	645
		長原	45
		東海道線	
		藤堂	233
		茅ヶ崎	357
		平塚	776
		大磯	361
		二宮	138
		府津	81
		宮原	27
		小田	

本数字は千単位を表す

東京に集る定期券旅客交通量

第二表

常盤線		總武線	
三河島	192	町戸	062
南千住	166	新小岩	482
北千住	460	新小岩	403
亀有	115	小岩	438
金松	113	新小市	422
馬橋	215	中舟	212
北小金	275	津田	048
柏	155	幕張	176
我孫子	28	千葉	145
		近郊私鉄市内連絡	
		京浜	759
		上野	780
		目蒲	1,803
		東横	585
		小田	1,167
		東武	137
大宮線			
赤川	1,384		
羽口	804		
和野宮	263		
大宮	863		
	313		

本数字は千単位を表す

此の調査の数字を第七二、三頁所載の表に掲げた。千以下を削除して、各路線系統について驛名順に配列してみた。同一驛名下括弧の分は同驛に連絡する私鉄よりの旅客数である。之れによつて、山手線循環圓(兩國、浅草橋兩驛を含む事、前述の如し)に發着關係ある各驛の勢力が示された。京濱横須賀線で見ると、六百萬の大井が首位を

占め大森五百萬弱で之れにつき、蒲田は四百萬で聊か下るが川崎鶴見に於いて可なり減少し(百萬強)、此の趨勢東神奈川に最も甚しく(三十萬級)横濱に於いて川崎、鶴見級に上り櫻木町は此の系統での第四位ではあるが川崎鶴見を聊か凌駕するに過ぎない(百七十八萬)。保土ヶ谷の十萬台は戸塚、大船、北鎌倉と萬位の數字を以つて漸次に著しき衰勢を加へ、鎌倉に於いて突然飛躍して四十萬台を示し逗子之れに續いて二十萬台にあり、田浦は再び萬台に低落して横須賀の十六萬に終る。東海道本線の方面では藤澤は二十萬台を以つて、逗子に伍し、東神奈川と近似するが以西の諸驛は、いづれも萬位に止まつて云ふべきものがない。横濱線の數字は、唯、此の方面についての参考に供したるのみ。

更に中央線に赴くと、大久保は、百萬に達せんとし、東中野、中野、高圓寺は三百萬内外にあり、阿佐ヶ谷之れに次いで二百萬級を占め荻窪、西荻窪、は百萬臺で之れに續く。吉祥寺は七十七萬を占めてゐるが以西の諸驛は遽に勢力を減じて、その各數は十五萬乃至十萬の間を往來してゐる。國立、立川の兩驛が各、三十萬二十萬台に復活したのみ。八王子をとつてみると十四萬弱の數字が出て、此の點横須賀に類似してゐる。

赤羽以北の東北京濱線にあつては、赤羽が百萬級で斷然多く、川口、蕨、大宮は三十萬—十萬の間を往來し、與野は著しく弱勢、唯浦和市が八十萬台で第二位に居る。

龜戸、市川、千葉の方面では、百萬級のもの無く、龜戸の五十四萬を筆頭に、津田沼、幕張、稻毛を除く外は新小岩の十萬を低位にその間を往來し、千葉は十五萬弱を示す。松戸、我孫子の線は最も數字的に貧弱で北千住の四十六萬を筆頭に、第二位は三河島の十九萬となり、最低我孫子の三萬弱に終る。

之れを通觀すると、中央線、東海道方面には、一寸共通な傾向が見える、即ち、藤澤、鎌倉、逗子の存在と國立、立川の存在とである。此の兩局部は、前者は大井蒲田間、後者は東中野西荻窪間の優勢がそれより中心を遠ざかるに従つて漸次衰退しつゝある所で急に二十萬乃至五十萬の勢力に回復するのを示してゐる。此の地方の數字は、他の方面系統に於ける、有力な従つて東京に近接せる驛の數字に比して、必しも劣らざる力を持つてゐると云つて差支ない。此の點、東京生活圏の發展は、西部、殊に南部にのびてゐると云ふべきである。何となれば藤澤、鎌倉の地方は東京驛中心の半徑圓では三十哩圓に當るに反して、西部では立川國立は二十哩圓に沿ふ。しかも中央線の直線的なのに比して東海道線は可なり曲折が多い。従つて此の遠距離にも拘らず充分此の方面が開發されるワケである。反之、甚しく、此の點の未發達なのは東部で、千葉市は二十哩圓に當る、北部では、大宮浦和前後して、十・二十哩圓のそれぞれ中間に位してゐる。いづれにしても湘南地方には其の特色が充分に出てゐる。

定期券旅客調査を別の方法で行つたものを示すと、次表の調査である。之れは、特定期日に於いて有效なる定期券の總數を特定驛について調査したもので、茲では鎌倉、逗子の兩驛である。鎌倉驛發行的定期券(東京、横濱關係のものに限る)一、八七八の内東京市内(但し前記定期券旅客交通量調査に於いて採つた山手線サークル内と淺草橋、兩國驛に限るもの)に行先を持つもの、鎌倉一、三二三人その割合約七割、田町—神田間の數は九四五、其の割合は全體の約五割、逗子驛は總數五六九に對し四五七人に及び約八割、田町神田間の總數三三七人その割合は約六割弱

大都市生活圏の決定について
 になつてゐる。

鎌倉、逗子驛——東京横濱間の定期券旅客分布

上部数字は鎌倉、下部数字は逗子驛の數

品川	三九	二四	一八	四	〇	二
田町	一〇八	一八	〇	〇	〇	〇
濱松町	三	六	二四	三	二	二
新橋	二二三	八七	〇	一	二	二
有樂町	三三	一八	〇	二	〇	三
東京	五二六	一八五	二七	七	五	三
神田	四二	二六	三	一	五	三
秋葉原	五	三	一八	六	七	五
御徒町	一〇	四	八	三	〇	七
上野	一七	五	二	一	〇	五
鶯谷	一	〇	二	三	一	九
日暮里	二	〇	七	一	二	三
田端	三	二	七	四	三	五
駒込	三	一	七	〇	〇	三
巢鴨	三	二	三	一	〇	九
大塚	五	二	二五	一〇	一四	九
池袋	一〇	〇	二六	一	二八	三〇
目白	四	二	一四	二	二八	三〇
信濃町	〇	四	九	一	二	九
高田馬場	一八	〇	〇	四	〇	〇
新大久保	〇	〇	〇	〇	〇	〇
新宿	二四	〇	〇	〇	〇	〇
代々木	〇	〇	〇	〇	〇	〇
原宿	〇	〇	〇	〇	〇	〇
渋谷	〇	〇	〇	〇	〇	〇
恵比壽	三	一	三	一	〇	〇
目黒	一八	三	三	〇	〇	〇
五反田	八	三	二	〇	〇	〇
大崎	二	一	一	〇	〇	〇
鶴見	二	一	二	〇	〇	〇
川崎	一	三	一	〇	〇	〇
鶴見	二	一	二	〇	〇	〇
東神奈川	三	〇	三	〇	〇	〇
横濱	三〇	三	三	〇	〇	〇
櫻木町	一四	八	九	〇	〇	〇
其他横濱市内	二八	九	九	〇	〇	〇
總計	一、八七八	五六一	九	九	九	九

備考 鎌倉驛の數字は昭和八年夏、同驛の調査、逗子驛の數字は、昭和九年九月一日現在有效の同驛發行定期券の數である。

此の種の調査を各驛について調べると其の土地の事情が最も明瞭になるワケである。鎌倉驛發行の定期券總數及びその行先については、同驛長の精細な調査があるが、是等の方法を各驛に及ぼせば、その土地が何處に最も強く吸引せらるゝかが明白とならう。

五

次に、同じく交通因子である、交通時間距離の等時間距離線について一言しよう。本稿に挿入した地圖(七八頁)は、昭和八年末、筆者擔當の研究會員をして作製せしめたもの、其の作製の方法については別項解説を見られたい。これによつて見ると、依然東京では西南部に發展が見られる。殊に留意すべきは四十分線の形態である。本圖に表はされた等時間距離線は、その所要交通時間を所謂理想交通時間、即ち連絡に要する待合はせ時間、連絡驛間の距離等を全然無視したものであるから、比較的四方に平等の發展を示した傾がある。しかし若し實際所要時間を勘考すると、此の等時間距離線は可なり不平等を示して來ると思ふ。例へば直通高速電車のある鎌倉方面の如き東京驛よりの所要時間は、實際所要時間と理想時間との相違がない爲、本圖に示された様に、實際にも、交通し得る場合がある。反之、東京近郊でも、乗換の必要あり、兩驛間の連絡不便で且つ運轉回數の乏しきものにあつては、實際所要時間は、遙かに増加して、四十分線内が恐らく、事實上の一時間に該當する場合が少くないであらう。此

大都市生活圏の決定について

の意味よりする實際、最悪所要時間による修正は、未だ行ふ機会が無いのでその實行を他日に期する。次に此の交通圖作製上の説明を以下に録して參考に供す。

等時間距離交通圖に對する解説

I 原則

- (一) 中心點を東京驛とする四十分及一時間の等時間距離を調査す。
- (二) 交通機關及その所要時間は左記による。
 - a 省線(電車及列車) 鐵道省列車運行表
 - b 會社線 各線運轉表
 - c 市電(東京及横濱兩市營) 各電車運轉表
 - d バス(市營を含む) 各現地質問調査にかゝる
 - e 地下鐵

(三) 交通機關の乗換所要時間は之れを無視す。

構内連絡は勿論驛構外連絡も此の原則による、但し、兩驛が相當距離ある時は其の間の徒歩時間を算入す。

(四) 徒歩速度は毎分八十メートルとす。

(五) 限界時分に對し一分及びそれ以下即ち三十九分又は五十九分の地點よりバスへの乗換は計算せず。

(六) 徒歩による區域は道路の屈曲を無視し、何れの方角へも直線的に歩むものとす、相當幅員を有する河川のみは特に橋梁又は渡船を経るものとす。

II 交通路の選擇

一般の原則は以上の如きものなるも、交通機關は或ひは並行し或ひは二つ以上の徑路あり、その選擇、淘汰には説明を要する點尠からず、方針としては大體時間上優位なるものを選び、其の爲にする乗換の増加は寧ろ從とす、賃金は考慮せず。

(一) 東京市電

バスをも含めて其の利用區域内四十分を越ゆる所無く、各郊外電車との連絡は省電によるものとせる爲、飾西方面へのバスの連絡(洲崎を経る)のみ計算による。

(二) 省線 (驛名下括弧内の數字は所要分時を表はす)

a 山手線は規定の徑路に従ふ。

b 横濱驛は湘南方面との振合上横須賀線の所要時間による。(櫻木町線にて35分、横須賀線にて30分)櫻木町驛(32.1)も此の横須賀線の分を基礎とす。

c 横濱線は菊名を除いて中山(58.0)まで東神奈川(37.3)に連絡す。

d 東海道、東北、高崎、常盤、總武各線にして省電の便なき所は東京、上野、兩國の各驛より汽車に乗るものとす。(例、上尾、桶川、蓮田、白岡は大宮にて乗換へず、上野乗換とす)

(三) 京濱電鐵

省電蒲田より乗換る穴守線のみ算入

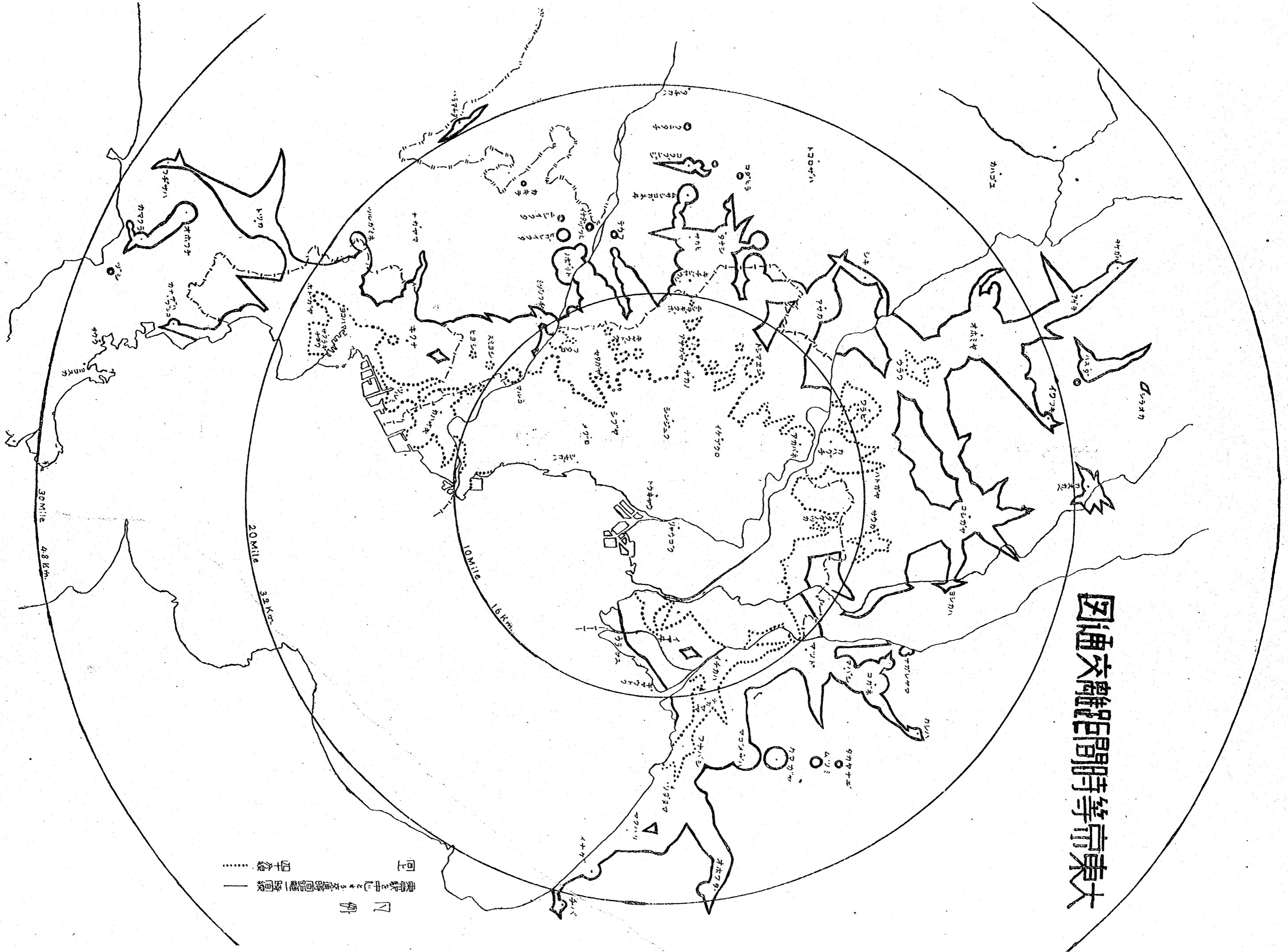
(四) 池上電鐵

省電及び目蒲線に圍まるゝ區域にして四十分を越ゆる所なく算入に價せず

(五) 目黒蒲田電鐵

大都市生活圏の決定について

大東帝等時間距離交通圖



(六) 東京横濱電鐵
沼部(322)まで蒲田經由、大岡山―多摩川園前(325)は大井線經由(大岡山は大井線經由 322)目黒經由(323)

目蒲(大井及び本線)經由田園調布(326)より接續、澁谷經由を便とする部分は必要なし、太尾(327)以南は横濱經由(綱島は北行402)

(七) 玉川電鐵

澁谷(245)經由、以西は目蒲大井線經由(大井線二子玉川355)

(八) 帝都電鐵

吉祥寺(423)接續工事中なるを以て、同驛―井之頭公園間七分と見積り、久我山(5125)まで澁谷經由、三鷹堂(511)井之頭公園(493)のみ吉祥寺經由。

(九) 小田原急行電鐵

新宿(224)經由

(十) 京王電軌
急行停車驛稻田登戸(484)及び新原町田(554)は急行時間による、鶴川(594)、柿生(574)、西生田(554)、東生田(524)新宿經由、驛前連絡なれば乗換時間を見ず、調布(564)、上石原(591)

(十一) 西武鐵道

- a 東村山線 高田馬場(273)より 小平(583)、東村山(603)
- b 川越線 國分寺(543)より 小川(553)
- c 多摩線 武蔵境(494)より 多摩臺地(574)、北多摩(604)

(十二) 武蔵野鐵道

池袋(233)より [清瀬(584)]

(十三) 東武鐵道

- a 東上線 池袋より 鶴瀬[(533)]
- b 本線

イ、急行停車驛を考慮す、武里、一ノ割(原宿)は急行不停車の爲六十分圏外にあるも粕壁(543)、杉戸(623)
ロ、經由は省線北千住(222)よりす、省電神田(22)、神田―淺草雷門間地下鐵にて94合計120とし、雷門經由とすれば北千住まで急行にて250を要す。

尚地下鐵を經るを便とする所は實際上影響せず。

(十四) 京成電軌

省電日暮里(112)經由、押上又は白鬚より青砥間は影響なし、

(十五) 城東電軌

省電龜戸(131)へ五之橋通より10にて連絡す、兩錦糸町驛の連絡は徒歩60を要す。
尚、荒川放水路に阻まれる西荒川―東荒川間の連絡は連絡バスあり30を要す。
千葉街道口―洲崎間は必要とせず

(十六) 西武(新宿―荻窪間)王子電軌

池上電鐵と同じく四十分區域の内に含まる。

大都市生活圏の決定について

(十七) 南武鐵道

新濱川崎(38.2)及び溝ノ口(52.2)までは川崎(27.0)經由、東横線とは交叉するも連絡すべき兩驛が餘りに遠く影響を及ぼさず、久地梅林(56.0)及び稻田堤(57.0)までは小田急、稻田多摩川より南武線登戸へHにて連絡。

(十八) 鶴見臨港鐵道

省電鶴見(31.0)より。並行する京濱海岸線は連絡のよい臨港線、南武線及びバスに先んじらる。

(十九) 湘南電鐵

省電横濱より連絡 「金澤八景(39.0)、追濱(32.0)、神武寺(33.0)」

(二十) 神中鐵道

湘南、平沼(30.3)より平沼橋(3.0)にて連絡「二俣川(55.3)、三ツ境(61.3)」

(二十一) 横濱市電

横濱市内中心部は横濱及び櫻木町より市電、バスに乘換ふ、湘南線各驛より乘換へるは寧ろ範圍を狭くす、市バスは市電より遅くとも速からず、コースを異にする所の外探らず、日野に至る市バスは湘南上大岡に接続す、保土ヶ谷附近、市電久保町、市バス洪福寺までは保土ヶ谷(33.3)より起算す。

(二十二) 武州鐵道

東北線蓮田(51.3)を經由 河合(56.3)總武線岩槻(57.0)よりは時間外となる、「岩槻本通(61.3)、眞福寺(61.3)」

(二十三) 總武鐵道

a 大宮(43.0)經由 「岩槻(57.0)、豊春(62.0)」
b 常盤線柏(56.2) 「増尾(63.2)、豊四季(60.2)」乗換不可能なり。

a 船橋(33.5)經由 高柳(58.5)増尾は時間超過す。
(二十四) 西武川越線

大宮經由 遊馬(39.0)川越には達せず

バスは絶対に適者生存の法則に従ひ、以上の各線より派生す、バス一系統が兩端より利用せらるゝ場合は著しく多きも特に連絡の爲設けられたる以外バスより電車又は汽車に派生する場合なし、故にバスは徒歩と共に最終的のものなり。

III 補遺

(一) この調査は特定の日、特定の時間を期して一齊に行ひしものにはあらず、昭和八年十一月より十二月にかけて有志の人々を煩はして資料を蒐集せるものなり、昭和八年十二月一日現在と見て適當なるべし。

(二) 一日中に於ても時間により相當變化あり、運轉頻度は考慮せずと雖も運轉回数最も頻繁なるラッシュアワーを對象と見て差支なかるべし、但し横濱市電に就いて見るにA、B、C三様の運轉方法あり、Aはラッシュアワーの運轉に屬するもBより速度稍劣る、Bは最も多く行はるるものなる由なれば之を採用せり。

(三) 中心點東京驛は抽象的概念なれば省線東京驛、市電東京驛乗車口、降車口、八重洲口何れも零分として起算す、乘換無視の原則の應用とも見らるべし。

(四) 時間計算は省線は十秒單位、市電は主要停留場區間を何分又は何分半と定めたるに過ぎず、中間停留場は距離による按分比例を以て算出す、會社線は此の孰れかに屬するも、或る線は五秒まで表はせるものもあり、之に就いても乘換に當つては最後までその數を保存し、愈々限界線を規定する地點に到りたる時十五秒以上は上位に、十秒以下は下位に、切上げ、又は切捨て三十秒を單位とし製圖の便を諮れり、

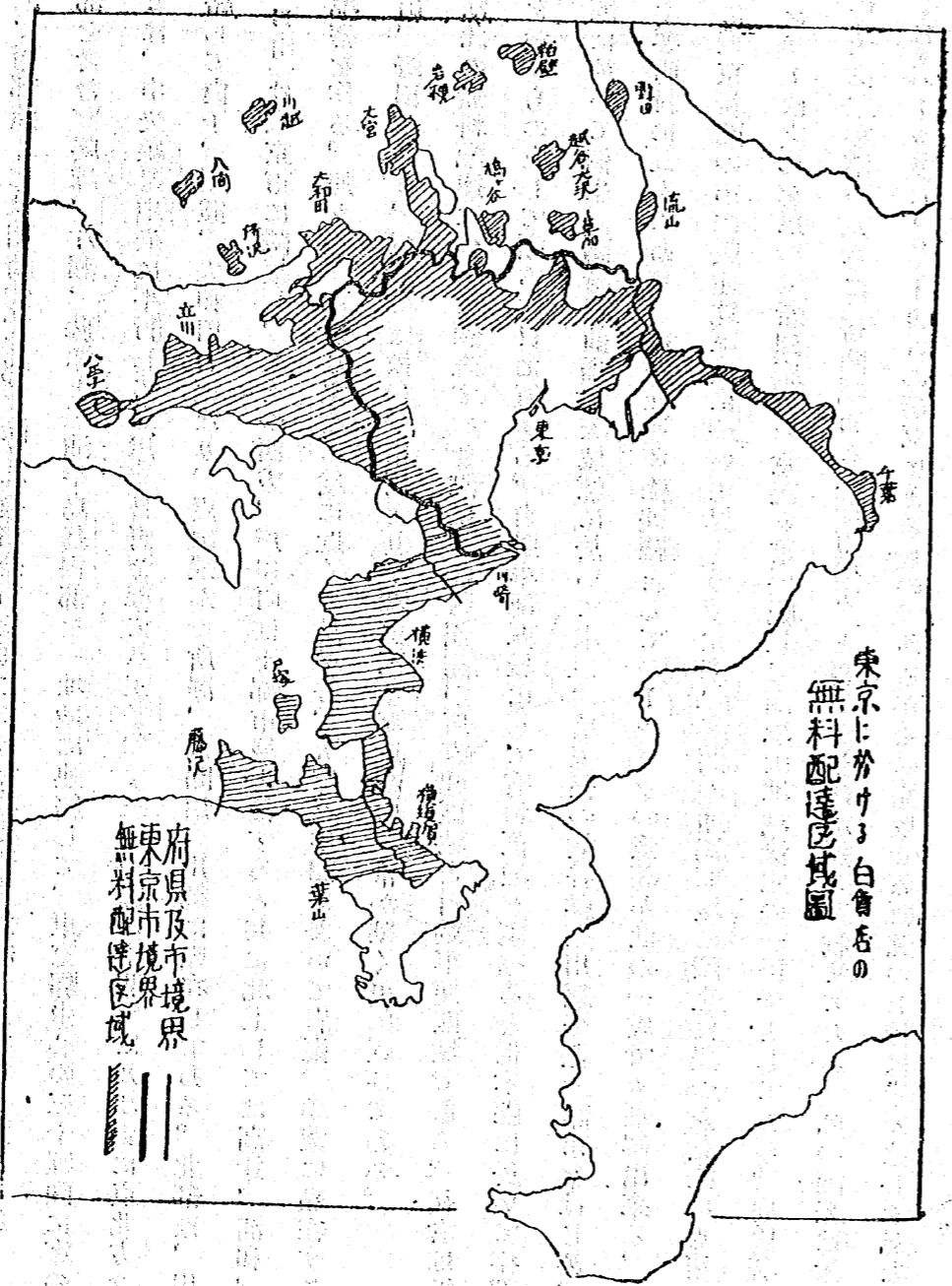
(五) 汽車又は電車が限界線を規定する部分は殘餘徒歩距離を半徑とする圓を、驛を中心として畫けるもバスに就いては停
大都市生活圏の決定について

留場明かならず、且又多くは任意の地點にて乗降し得る習慣あれば路線に従つて圓を重ね、直線の道路に於ては切線を盡く簡便法を採りたり。

六

次に東京に於ける百貨店無料配達區域及市内版新聞配達區域を社會的因子に屬するものとして調査してみよう。百貨店は都會の魅力である、故に各方面より顧客を吸引するが、無料配達の制度は、比較的遠隔地に居住して、しかも中心都市に頻繁なる往來をする人々に最も便利を提供する。その故に本稿所載の地圖は、同じく交通地圖及び統計に一脈の關聯あるを思はせるであらう。

故に先づ百貨店無料配達區域であるが「東京に於ける百貨店の無料配達區域圖」を見られたい。(本誌八五頁)百貨店の無料配達は、顧客にとつて非常な便利であるが、反面、一般小賣商にとつて多大の打撃となる事は、既に周知である。殊に近隣町村の小賣商にとつて無料配達、通信販賣、百貨店出張販賣は激甚な打撃である、従つて數年前の小賣對百貨店の抗争に際して、百貨店は、無料送迎自動車を廢すると共に無料配達區域の縮少を行つた。本圖に示された區域は、昭和九年四月十二日現在、東京百貨店商業組合の規定による無料配達區域である。此の地域が定期券旅客の所謂、通勤地域に該當し、同時に交通等時間距離圖に相當するのは注意すべき點である。唯、現東京市域中に於いて、二、三此の區域外の地點がある、板橋區の西北隅、足立區の東北、西北隅、江戸川區の東南隅、葛飾區の北隅がそれである。

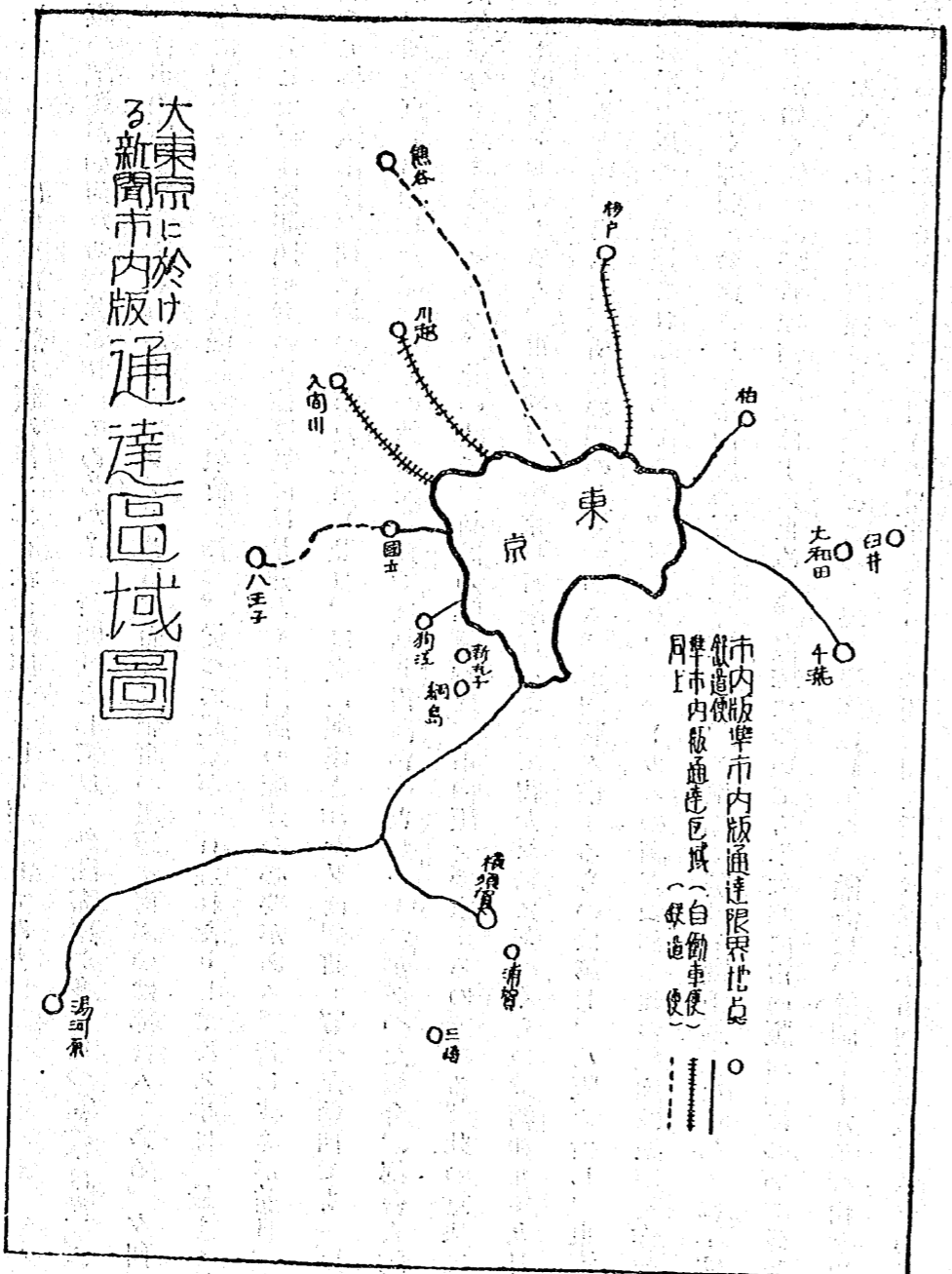


大都市生活圏の決定について

反之、南部遠くには川崎(北一部を除く)横濱全市を通じて金澤横須賀と連絡した地域は葉山、返子、鎌倉(大船の一部を含む) 鷹越、片瀬、藤澤と三浦半島基根部を一地域に連絡して、東京驛中心の三十哩圓に迄のびてゐる。西部では、中央線を中央に平行して立川、日野を経て八王子(二・三十哩圓の中間)に及び更に東北方では東京市域に連絡して白子、朝霞、大和田と連なり、更に飛んで所澤、入間川、川越に點在してゐる。北部は、川口市の一部(舊川口町)は東京市に隣接し、又その西方、戸田町は下部市域と接すると共に北上しては高辻、浦和、與野、大宮と一地帯を作る。鳩ヶ谷、草加は東京市域に近く、越ヶ谷、大澤を中間において岩槻、粕壁に點在する。東北部では流山、野田があり、東方では松戸、市川より千葉に至る海岸線の一帯が細く東に延びてゐる。

なほ此の無料配達について調査すべき點は、無料配達の店直配区域と自動車便区域である。後者は近縣トラック交通を示すものとして頗る注目し値する。自動車便區域にして有料區域を調べると栃木縣に於いて宇都宮、足利、群馬縣に於いて桐生、高崎、前橋、茨城縣に於いて水戸、埼玉縣の熊谷、神奈川縣平塚の諸市をはじめ、以上各縣所在の主要町村に及んでゐる。近縣交通運輸機關としてのトラックの意義が此の一點でも理解出来る。

次に東京新聞の市内版配達區域について見よう。元來、新聞の配達區域の調査は異つた意味にも用ひられる。マッケンジーは之れを以つて新聞廣告の意義を重要視して商取引地域決定の一因子としてゐる。同氏著の「大都市社會」には、第二編第一八章に「新聞配布と大都市地方」と名づけられた調査を載せてゐる。此の調査は米國都市社會學者R・E・パーク及C・ニューカムの研究によるものであるがその完成せる研究のト梓は未だ之れを見ないとの事である。



大都市生活圏の決定について

る。しかしこゝでは東京市内版を読み得る事を社会的因子として調査してみた。

市内版の配達が如何なる意義を持つてゐるか？ 新聞社としては、新聞需要が多く且つ（或ひは従つて）交通の便利な處へは市内版を配布する事が出来るワケである。而して記事の迅速を尙ぶのは都會人である。夕刊が翌日の朝刊と一緒に配達される事には我慢ならぬ氣質を持つ。従つて記事が一日遅れたりしてゐる事は、最も不愉快に感ぜられる。そこで再び定期通勤者の居住区域には是非とも市内版の配達の必要がある。若し彼等が前日、東京を去る時に買つて持ち込んだ夕刊にのつてゐた記事を翌日、自宅に配達された又は驛前で買つた朝刊でも一度見た場合、或ひは、朝東京に出勤した際、自分の讀んだ新聞では知り得なかつたニュースがあつた場合、都會人的な感情は最も不快な気分を感ずるであらう。此の故に、新聞の購讀者は、市内版を要求するのである。此の意味に解釋して、市内版配達區域を調査すると、東京朝日、東京日日兩社によつて得た材料に基づくもので昭和九年九月現在であるが、之れによると殆、第八七頁所載の圖の如くである。市内版と稱するものは第七、八版を指し、東海道筋へは所謂、新聞列車を以つて配達されるものである。パーク、ニューカムの調査の如く此の配達區域圖を作製したのではあつたが、かく驛別に發送された市内版の實際配達區域は、各地點に於ける實地調査なくしては不明であるので地圖に示すが如く僅かに驛名地點を表はすに止めた。發送についても本社側に市内版配達について確乎たる標準のあるワケでなく、例へば熱海線は此の調査によると湯ヶ原迄達し乍ら、熱海は、静岡縣下なる理由を以つて静岡版が配達されると云ふ事である。但し朝日新聞社に於いて聽聞し得た所では熱海が市内版區域に入れられてゐる。又

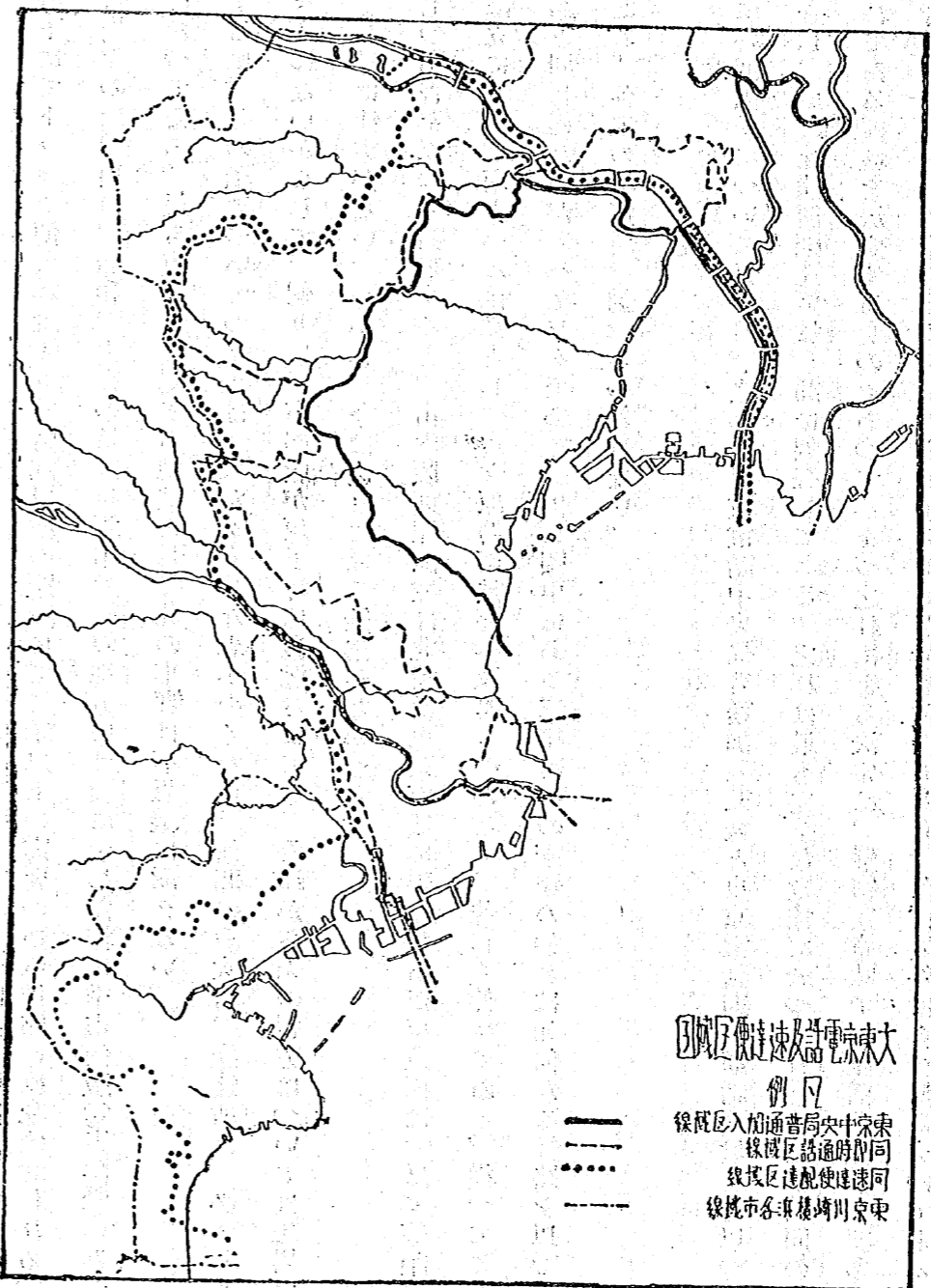
東京府下にてトラック便で本社より一時間以内の距離にて二千以上の需要のある地點には配達せられる（東日社）。殊に奇異なのは、川口、浦和、大宮の埼玉縣諸市でこの地方には圖に示した様に準市内版（第六版）のみが配達される事になつてゐる。最も東京に近隣する地域として此の事實は不思議に耐えない。

要するに、此の項についての調査は、未だ不十分な點が少くない。新聞の取次店、配達所は、必ずしも行政區域に云々されないからして、假りに、市内版が返子驛に發送されても、それから先の行方については現場について調べるより外に仕方がない。しかし、今は之れに係る餘裕がなかつた。

以上の調査を以つて結論すると、市内版配達區域は北邊は東京市域に限られるが東及西は、ほぼ等距離の千葉、及び國立に及ぶ。南方へは依然として湯ヶ原乃至熱海へ及ぶものとして、著しく伸びてゐる。従つてこゝでも従來の結論と同じ様な事が云へるワケである。但し圖中にある三崎町への配達の如きは如何なる經路を以つてするか不明である。各地の配達所で調べるの外はない。

七

次に郵便因子について見よう。之れは東京電話中央局普通加入區域と東京電話即時通話區域とを以つて電話區域を調査し、更に速達便配達區域を別に調査してある。之れは最も完全な意味に云つて日常生活が共同の組織の上に行はれてゐる區域を決定するものであつて、まづ之れによる決定は、嚴密な意味での生活圏を示すであらう。これら三者の内第一の東京電話中央局の普通加入區域が最も狭少であり、舊市域外に多少擴る丈けである。反之、即

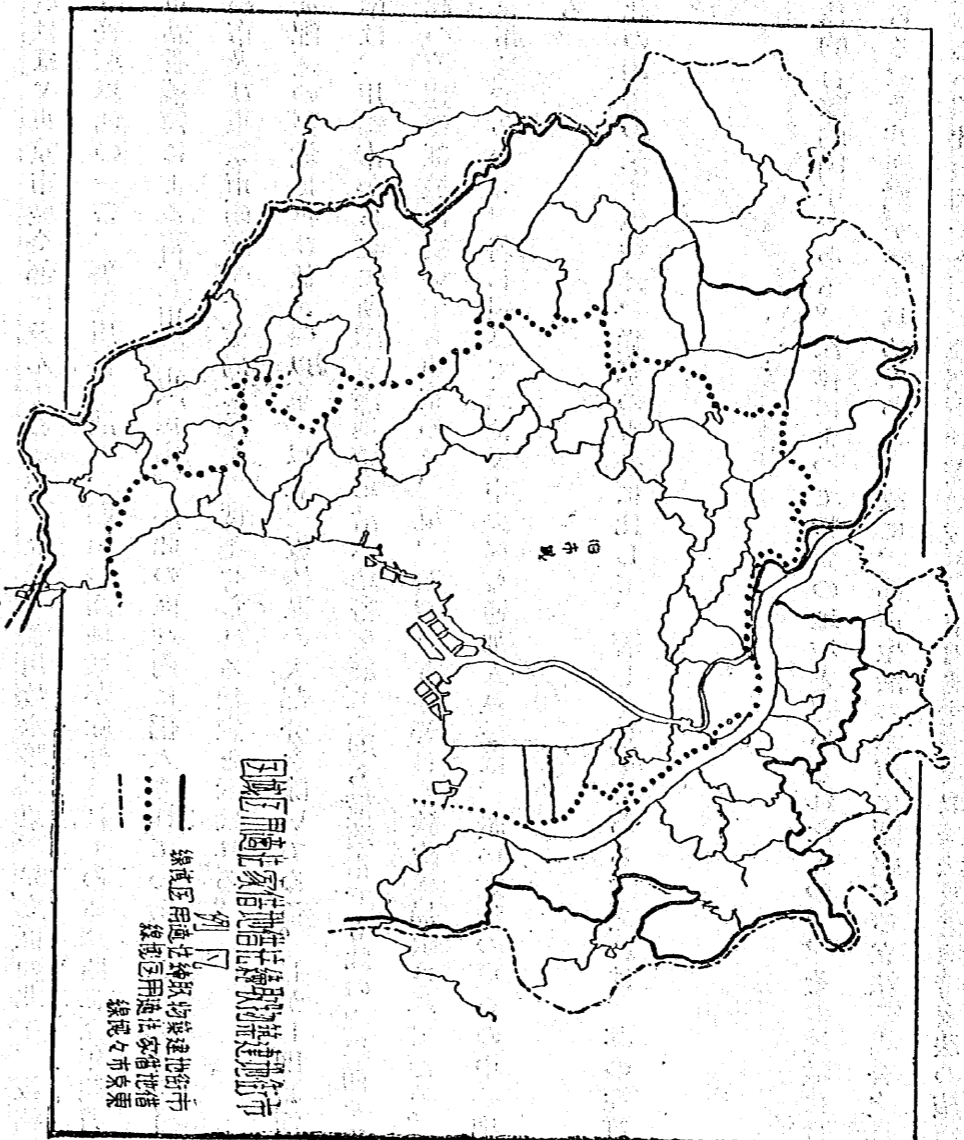


時通話区域はほぼ東京市域全部に及んでゐるが、なほ、荒川放水路以東、足立區の北半、板橋區全部、豊島區の一劃、小田急笹塚以西の一帯、舊玉川村、池上、羽田の諸地域が除外されてゐる。(昭和九年四月二日現在、東京中央電話局、電話番號簿による)但し川崎市(舊市)が此の区域内に編入されてゐる。しかし本年十月頃には準即時通話區域が横濱市及び東京市爾餘の十數局に及んで實施せられる豫定と云はれる。

速達郵便配達の區域は再び放水路以東、以北、板橋區の大部分を除いてゐる。しかし即時通話區域よりは更に廣くなつて南は、川崎市から更に所謂京濱地帯に沿ふ地帯を経て(即ち横濱市でも此の線以西を除く)横濱市内に及んでゐる。此の速達便區域に於いても東京の北、東、西の三方は著しく狭小到局限されてゐる。電話區域に至つては大體、東京市域であつて、若し強ひて云はゞ中央局普通加入區域は、廣い意味の東京の中心地域と云つて差支ない地域である。

しかし此の因子の示す地域は、従來のものに比して、著しく狭少である。之れは、其の性質上止むを得ぬものであらうか。

次に法律的行政的因子である。法律によつて特定の地域と認められたもので、その地域には特定の法律規則が適用施行せらるべき共通點がある爲めである。故に、都市生活の本質に關連する立法の場合之れを因子として取扱つて差支あるまい。此の因子としては都市計畫地域と、市街地建築物取締法及借地借家法の施行地域が示される。都



市計畫地域については、現東京市域とほぼ一致する、市域外の土地としては僅かに千歳砦の兩村を含むに過ぎない。借地借家法施行地域に關しては、大正十年五月十三日勅令二〇七號、十三年八月十二日勅令一七三號により、市街地建築物取締法適用區域に關しては、大正九年十一月十七日勅令五四〇號、同十一年五月四日内務省告示一〇七號、大正十二年七月廿八日内務省告示二四七號等によつて區域圖を作製した。其の以後變更ない。本圖に等しい圖が東京市編の「帝都復興事業圖表」(昭和五年)及び平凡社版「大百科事典」の「東京市」の項に載せられてゐる。共に本稿に掲げた郵便因子による地域も表はされ更に前者には、中央卸賣市場法適用區域圖が掲げられてゐる。此の中央卸賣市場法適用區域は昭和五年九月の追加指定を受けた爲め、今日に於いては、都市計畫地域と同じ範圍に擴大されてゐる。

右の内、市街地建築物取締法適用區域は都市計畫區域とほぼ相似てゐるが東京市の北西部、北東部に於いて依然として除外される區域がある。借地借家法施行區域は、更に狭少で、先きの東京電話中央局の普通加入區域に近いものがある。

元來、是等の東京市を中心とする行政區劃(前記郵便因子も加へて)の地域圖を作製する必要は、昭和七年の市域擴張以前に於いて、實際上の東京市と行政區域との不一致を示す爲めに必要であつたのである。故に是等の行政區劃圖では舊東京市以外に、之れに直接接觸する町村即ち品川、大崎、目黒、澁谷、淀橋、中野、大久保、戸塚、落合、代々幡、千駄ヶ谷、板橋、南千住、巢鴨、高田、日暮里、三河島、尾久、瀧野川、西巢鴨、王子、小松川、寺

島、吾嬬、龜戸、大島、砂町、隅田、千住等のみが包含されて、事実上の東京市を示してゐたのである。是等の地域及その外方地域が東京市に編入された今日、是等行政区劃圖の作製意義は多少減じたと云つて差支ない。

此の法律的因子に關して注意すべきは、本圖に掲げた所は、上に述べた如く東京市についてのみであるが、實際に於いては、既に述べ來つた、東京近傍の可成り広い地域は此の法律的因子を以つてすれば連続せしむる事が出来るのである。都市計畫施行區域としては、川崎市、横濱市、横須賀市、平塚市、八王子市、川越市、千葉市等があると共に都市計畫法の改正により(昭和八年三月二十三日法律第二二號)町村にも同法が適用せらるゝを得るに至つた結果、益、大都市の附近は、都市計畫地區として一聯に連るに至つた。「都市年鑑」(第三卷)に於いて都市計畫法適用町村調として適用候補町村を掲げてゐるが、之れによると、今こゝに取扱ふ地域に關連しては埼玉縣では、大宮、浦和、與野、蕨の一帶及び所澤、千葉縣では、市川、松戸、船橋、津田沼、浦安、野田等、東京府では青梅、立川、武藏野、神奈川縣では田浦、逗子、葉山、鎌倉、片瀬、腰越、藤澤、茅ヶ崎、大磯、小田原等々が列擧されてゐる。此の現象は直ちに本稿冒頭に略述した綜合都市計畫又は大都市地方計畫へと發展する一段の過程と見て差支ない。大都市地方計畫では、個別的都市計畫の不統一連絡不十分な點を排除して綜合化に向ふものであるからして、之れは東京都市計畫地域は狭少であつても此の意味に於いて、東京を中心乃至母體とする連結的な都市計畫を因子とする區域は同様、廣いと見て差支なからう。

同じ事は市街地建築物取締區域についても云へる。東京市に於ける區域はその法律發布當時は市外に迄及んだのであるが今日では市内に不及の地域を残してゐる。しかし同じく川崎、横濱、横須賀、逗子、鎌倉、藤澤、茅ヶ崎(一部)平塚、大磯等に適用されてゐる所を見ると、して是等の市町村がいづれも相連つた一地域である事を見ると、此の法律の適用地域も亦、廣く形作られてゐると云へる。

借地借家法施行地域としては東京以北には大正十年五月十五日指定の横濱市があるのみであるが中央卸賣市場法適用區域は大正十二年東京市及その近傍、昭和五年には現在東京市域全部が指定せられたが、十二年指定に係るものとしては横濱市(舊横濱市)、屏風浦、大岡川、日下、保土ヶ谷、城郷、大綱、旭、鶴見の市町村)があり、昭和六年指定によるものは舊横須賀市、田浦、衣笠、浦賀、久里濱の諸町村の一域がある。

此の點が都市生活圏の性質を論じた所に述べた疑問に關聯する所である。即ち日常の社會・經濟生活が共同の地方的組織の系統によつて營まれると云ふ觀念の解釋についてである。交通機關に至つては、湘南線、横須賀線、中央線、東北京濱線等々いづれも東京を中心として共同利用の施設と看做して差支ない。都市計畫の如きは、生活實體に即すべきものであるから、若し東京市附近市町村が東京都會生活の中に織り込まれてゐる限り、各市町村について個別な計畫部分があり得ると共に、此の大都會への有機的な連絡を重要視する計畫部分が在り得るワケである。故に、東京市を中心とする近接諸市町村が都市計畫地域たる限りに於いて、共通の關心に立ち得るものと見て差支ない。電話、速達便の如きに於いても、漸次東京と連絡を良好ならしめてゐる限り、たとへ、東京中央局以外の局管轄であつても、亦、共通の施設の上に立つ生活が成立してゐると云つていゝ。斯く解釋して來ると、公共的組織の地

方的系統が共通であると云ふ事は可なり廣汎に理解して、事になる。殊に他方から觀察すると、東京市外在住者にして、東京市内の施設々備を利用する者は決して少くない。即ち買物、飲食、娯樂、教育、運動等々に於いて確かに、共通の體系の上に生活してゐると見る事が出来る。唯是等の人々の現住所に於いては、成程、其の土地だけの生活設備が用意されてゐる。即ちさうした方面の在住者も、自宅に於いては、多かれ少かれ、土地の水道、道路、交通機關、店舗、學校等を利用しなくてはならぬ。しかし此の事は、彼等が東京に於ける色々の設備に無關係だと云ふ事を意味するものでない。

此の故に交通・社會・郵便・法律・行政上の諸關係は、都市生活圏の決定因子として、決して不適當なもので無い事が明瞭になる。そこで次に最後の結論に入らう。

八

東京を中心とした、以上の調査から結論を引くに當つて、明確判然たる境域を提供する事は多少大膽に過ぎる。何となれば、今回の調査は、東京を中心とした、都會生活の勢力の觸手が何處まで云つてゐるか云ふ事を、中心の方から求めたに過ぎない。即ち、百貨店の無料配達の地域は何處まで……と云ふ様な調査しか行つてゐない。本來は、斯く決定された諸地域に赴いて、其の土地に於ける生活を分析して見なければならぬ。此の分析調査が行はれた時、其の土地の東京的勢力の多大優劣が判明する。例を以つて云へば、鎌倉の在住者の生活は果して何程、東京的であるか。純粹土着的な生活と此の東京的生活を比較して其の勢力の割合はどうか。と云ふ事を研究しなければならぬ。

例へば、湘南地方に於ける東京的勢力は相當強大であると思ふ様な事象が觀察される。

それは、東京的生活を主とする所謂寄留者と土地的生活に始終する在來からの土着生活者の衝突と云つた様な事である。神奈川縣下で此の例に擧げられるのが藤澤町の「土着町民對海岸移住組の對立」である（昭和九年五月二十三日、東朝紙神奈川附録）しかし湘南地方を觀光地理想住宅郷と爲さうとする當局者の努力は土着市民を目的としたものでなくて、直接間接、東京的勢力への迎合である。（昭和九年六月二十日東日紙神奈川附録）

かうした關係からして果して、例へば鎌倉が東京の都會生活圏の内にある可否かは、鎌倉自體に働きかける此の外的勢力の調査と内的生活分析とを以つて決定する。本稿に於いては前者の調査文けに止めた故に、實際上の生活圏決定の最後の斷案には頗る困難なものがある。

そは兎に角として今回企てられた調査によつて結論を求めると次の様に云へる。

第一に舊東京市に就いては問題が無い。第二に東京市の都會としての中央區域は舊市場より擴大して、大略舊市場より四―五軒外方に延びて居る。東京驛を中心としては、約八―九軒半徑圓の周邊に該當する。舊市場は中心よりの半徑六軒に當り、現市場は所謂十哩半徑、十六軒半徑に觸れてゐる、故に茲で云ふ中央區域（都心部ビジネス・センタアとは別）とは、完全に市街地に成り切つてゐる地域で、大正年間のはじめには本當の郊外であつたものが、今では、充分都市内域化して、昔の山の手乃至下町化した所である、此の中央區域は東京驛を中心とした半徑距離十軒に境域を有すると云つて差支ない。（しかし、此の場合に於いても東京の發展が南・西部に向いてゐる事を留意

しなくてはならぬ。荒川放水路を以つて劃する半径は中心より十軒であるが、南方では十二軒に及ぶと見て差支ない。即ち大森區東北部……西部に對して十軒距離は、中央線高圓寺驛に及ぶ。先頃完成した環狀道路はその内接圓周にあり、外接圓周は西・南及び西北方では入新井、馬込、碑倉、駒澤、高圓寺を経て野方に於いて東北方に曲り、王子に至る環狀線に相當し、北部より東邊に廻つては荒川放水路に一致する。

此の地域を決定した因子は行政・法律的因子(殊に借地借家法區域、第一回指定の中央卸賣市場區域)であつて、東京市域擴張以前に於いて既に、市街地的取扱を受けたもの、東京電話中央局普通加入區域たり、初期の即時通話區域たりしものである。故に此の地域は、本質的な都市中心區域として、舊市内同様、生活圏決定の問題に對しては、安全圏内にある。即ち諸種の因子は、此の地域に於いては悉く、含まれてゐる。

第三は、その外方地域である。之れを第一外方地域と呼び、次の第二外方地域と區別する事も出来る。問題は是等の地域決定の點に残される。元來、新東京市は、悉く東京的であるかと云ふに、川崎鶴見の東京的であるのに、同市内の邊疆には之れ程充分東京的ならざるものがある。之れは、百貨店無料配達區域外に在り、速達便届かず電話又不便にして、交通時間距離に於いて、一時間線を逸脱し、定期券旅客交通量に於いて微弱なるものがある。かゝる性質の最も甚しきは、足立區であつて、足立區の半面積は、僅かに都市計畫、市街地建築物取締、中央卸賣市場法(第二次指定)市内版新聞配達の因子によりて、その結合を支持されるに過ぎない。江戸川區の放水路以東の一部も同然である。反之、川崎市、横濱市(その一部)の如きは法律的因子こそ、直接東京に結びつくものでな

く、獨立別個的ではあるが、他の因子は電話、郵便、無料配達、市内版、交通等の點に於いて有力なる支持を受けてゐる。市川、松戸、船橋の如きは、東京に對して、湘南地方と同じ意義を持つものであるが東海道方面に比して交通量の因子勢力が微弱である。無料配達、市内版、交通時間に於いて、一應の關係を有してゐるに過ぎない。川口、浦和、大宮に到る一地域は、矢張地理的に恵まれてゐない。殊に且つて、本稿に於いて論じた事のある様に是等の地域は、その土地に於ける生活が可能であるが故に、人口流動の關係に於いて必ずしも充分に東京的ではない。勿論、是等の土地の性質(工場その他)が東京と云ふ大都會によつて、先決的に決定されたものであるが。此の點は、川崎、横濱も同じ様に考へられる。之れは後段で述べる事としよう。兎に角、川口大宮の北部一帯の地は、市内版配達に於いて奇妙な例外を受け、速達便、即時通話等の便宜なく、法律的因子では都市計畫法市街地建築法によつて東京に隣接地域であるの事由を以つて多少の結合を持つてゐる。板橋、杉並、世田ヶ谷の諸區に於いては諸因子の作用可なり有望なものである。勿論全部が全部、百パーセントの効果を以つて作用はしてゐないが。中央線に於ける市域以西の地を見ると、市内版、無料配達に於いては、兎に角として、交通量に於いては必ずしも有力ではない。法律的因子としては、都市計畫法が、立川、武蔵野町について云々されるに過ぎない。

川崎、横濱方面に於いては、川崎市は、即時通話區域として、遙かに、有力な効果を諸因子によつて與へられてゐる。横濱に至つても、又同じくである。唯、注意すべきは、是等の土地は、その土地の生活が充分に有力な作用を營んでゐる事である。川崎、横濱を東京市と考へてしまふ事については異論頗る多いであらう。各々獨立の自治

體別個の都會と考へられるかも知れない。しかし筆者は寧ろ、大東京の一部だと考へたいのである。行政的には兎に角として、社會的經濟的には。此の點について詳細に論ずる事は今の機會には許されてゐないが、川口、浦和一帯の地と同じく、その土地に就いて獨立の生活が出来、遠隔の住宅地域(湘南地方、市川、船橋方面)の様な一方的な生活のみを營む土地で無いにしても、その土地の生活それ自體が大東京そのものによつて決定されてゐると見るからである。

以上の如く觀察して、問題の、第一外方地域を決定するとすると、先づ第一、第二に論じた區域を除いた東京市域内の爾餘の外圍地帯をそれとする事が出来る。足立區の一部分に非東京的な所があるにせよ、行政的統一は一應尊重されねばならぬ。次に川崎、鶴見の一地帯を加へて差支ないと思ふ。同じ理由によつて、川口附近も加へられ得るかも知れない。兎に角、此の地帯の決定には、今少し詳細な調査が望ましいのである。

第四には、第二外方地域であるが、之れを以つて東京市域外の隣接地帯となしたい。即ち、中央線立川に到る沿線、浦和、大宮一體、市川、船橋の地帯、而して此の地域に、藤澤、鎌倉、逗子の一地帯を特に加へて差支ないかも知れない。元來此の地域は東京驛を中心とする三十軒半徑以内に區切られるものであるが、第二外方地域は、その特色として圓形に表はすを得ないのである。むしろ交通關係の整備を基本として細長い觸手狀に形成され、従つてその全體は星狀形となつて来る。故に或る方面に於いては、特に遠方まで延び(湘南方面)他方面に於いては比較的短距離にしか及ばない(交通等間距離参照、殊に四十分等時間線)是等の地域(或ひは、第一外方地域に接続し、

或ひは離れて飛地的に點在してゐるが)は如何なる因子によつて結びつけられてゐるか考へると、定期券利用範圍であり、等距離に存在し、無料配達區域であり、往々にして都市計畫區域たり得る性質を持つたものである。此の點に於いて今一度考へたい事は、湘南地方の特殊性である。鎌倉藤澤逗子を連ねる一帯は、全然、東京(或ひは横濱の)住宅地域化してゐる。それ故に、この地方で作用する諸因子の勢力は極めて有力で、寧ろ、東京市の第一外方地域とも云つて差支ない感があり、藤澤以西の地帯がその意味では、第二外方地域たり得る様に思へる。湘南地方がかかる性質をそなへたのは、其の土地による生活が皆無の爲めである。此の點川口市附近、川崎市、横濱市と其の性質を異にする所以で、興味深き研究の對象となり得るワケである。

兎に角、(一)舊市内、(二)新中心區域(三)第一外方地域(四)第二外方地域と區別すると東京市の都市生活圏は第一、第二の地域は全然問題にならぬものとして、第一第二外方地域に迄及ぶものとしてゐる。第一、第二の差異は即ちその作用の多少乍らの強弱によるものである。

そして、圖形を畫くとすれば大體に於いて交通等時間距離圖に示し得た様なものとなるであらう。蓋し、交通は社會であり、其處に營まれる生活の一表現であるから。

以上を以つて本稿を終らうとする。意外に紙數の増加を來した爲めに、所論いさゝか不充分に終つた所がある。既に述べた様に都市生活圏決定の調査にも一層精密でなければならぬ。本研究はその第二段に歩を進めた丈けである。本稿は未定稿とし、更に一段と研究の上、修補したい心算である。それ故に諸方面からの批判を仰ぐを得れば

幸甚である。(昭和九年九月十三日)

追記

本稿は甚だ短期間に執筆した爲めに頗る遺憾の點が多い。又色々の調査に當つて、多大の助力を要した爲め、畏友小島榮次氏をはじめ、研究会學生諸氏に一方ならぬ御厄介をかけた。郵便、法律に現はれた行政區劃及び百貨店、新聞の勢力範圍については小島氏の御盡力を得、交通機關及旅客調査に於いて學生兎玉、田中、坂寄、小古間の諸君を煩し、地圖及び圖表の作表には同じく堀内君の努力に負ふ所頗る大であつた。又四頁大の地圖挿入については本誌編輯者の御快諾を得た事、いづれも此の機會に謹謝する次第である。

なほ此の種の調査の意義に就いて述べるならば、計畫及び經營の諸方面に於いて最も重要視して差支ない根本調査である。百貨店經營、小賣商の問題、更に都市住宅政策、農園經營、工場設置の考慮、娛樂機關の設置等に關して、諸般の經營上、先づ根本的に研究を要する前提である。都市計畫が之れを肝要とするのは云ふまでもない。此の意味に於いて此種の研究の熾になる事を冀ふ次第である。

トーマス・ペイン論

(その生涯並びに政治思想)

濱田恒一

第一節 その生涯と時代(英國亡命まで)

「その人の生涯を逸するならば、合衆國獨立戰爭史は完きを得ない」と稱されたるトーマス・ペインは、一七三七年一月二十九日英蘭は Northfolk 州なる Theford に、コルセット製造人の子として生れた。父はクエイカー教徒であり、母は英國々教を奉じてゐた。十三才にして小學校を終へ、父の業に就いたが、熱情に富める性格と、その業務との甚だしい懸隔は、遂に彼をして、その業を放擲して倫敦に赴かした。金も無く、友もなきこの一青年はやがてドーヴァに行つた。既に其時は英佛戰爭が宣せられてゐた。彼の小學校長たりし退役軍人 William Knowlsey の「誤れるヒロイズム」の薫陶を受けたる、而も年齒未だ十七に満たざるペインの胸に、野望は烈々と燃え上り、「砲口の裡にさへも、空しい名聲を求めて」私掠船 *King of Prussia* 號の乗組員と成つた。後年、戰爭を心から憎み、自由と平和の世界的使徒たるの運命を任へるその人の生涯は、かくて、戰爭に開始されたのである。その「父の情理ある諫めに依つて」この舉は一度阻止されたけれども「久しからずしてその感銘はうすらぎ」再び私掠船 *King of Prussia*