

Title	近代東京の都市空間の形成と拡大
Sub Title	Formation and expansion of the city area in Tokyo from the Meiji to the present
Author	花岡, 安則(Hanaoka, Yasunori) 高木, 勇夫(Takagi, Isao)
Publisher	慶應義塾大学日吉紀要刊行委員会
Publication year	2002
Jtitle	慶應義塾大学日吉紀要. 社会科学 No.12 (2002.) ,p.1- 36
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10425830-20020000-0001

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.

近代東京の都市空間の形成と拡大

花 岡 安 則
高 木 勇 夫

- | | |
|---------------------|------------------|
| I. はじめに（第一報） | Ⅲ. 東京の立体的拡大（第二報） |
| Ⅱ. 東京の平面的拡大 | 1. 銀座 |
| 1. 図で見る市街地の拡大状況 | 2. 日比谷・霞ヶ関・永田町 |
| 2. 市街地整備の政策と計画 | 3. 丸の内・大手町 |
| 3. 鉄道の敷設と拡大 | 4. 新宿 |
| 4. 人口統計から見た路線別の拡大状況 | 5. 臨海部（台場・月島界限） |
| （以下次号） | Ⅳ. まとめ |

I はじめに

明治新政府の誕生により、東京は日本の首都となった。近代社会への移行と、近代都市への形成を通して、東京の人口は増加の一途をたどった。これにともない、都心の開発だけにとどまらず、郊外は次第に都市化され、東京は外延的な拡大をはじめた。その一方で、都心に目を向けてみると、低層建築物が主流だった江戸時代までとは一変し、建築物は、明治以降における建築技術の発達と共に、次第に高層化していった。

そこで本論文では、明治期から現在に至るまでの東京を対象に、そこにおける平面的、立体的拡大がどのように進行し、また、そのような拡大が、いかなる要因によってもたらされたものなのかについて明らかにすると共に、平面的拡大と立体的拡大との間に、どのような関連があるのかについても検討することとした。

東京の平面的拡大については、正井泰夫（1985, 2000）の一連の優れた研究を挙げることができる。東京の平面的な拡大状況を、明治、大正、昭和戦前期、平成期と時間を追って分析している。

明治以降の東京は、平面的に拡大する一方で、高層建築物や超高層建築物の建設、地下空間や大深度地下空間の利用に伴い、立体的な拡大を果たしてきた。このような研究として、尾島俊雄（1995）の研究を挙げることができる。ここでは建築学の観点から、東京の外延的拡大と立体的拡大について取り扱っているが、拡大したという事実に触れているだけで、いかなる要因で拡大してきたのかについてまでは触れられていない。

なお、時代区分は概ね明治期、大正期、昭和戦前期、高度経済成長期、バブル経済期、平成期の6つの時期に分けた。また、立体的拡大での対象地区は、東京の街づくりを考える上で、重要と考えられるところを5地区選定した。その地区は、「銀座」、「日比谷・霞ヶ関地区」、「丸の内・大手町地区」、「新宿」、「臨海部（台場・佃島）」である。

このような平面的拡大と立体的拡大の状況を把握するために、各種地図と写真を用いて視覚的に理解できるようにつとめた。

※1 本論文で用いる図は、国土地理院発行、120万地勢図、11万、15千をもとに作成した。

Ⅱ 東京の平面的拡大

Ⅱ-1 図で見る市街地¹⁾の拡大状況

幕末から明治初頭の東京の範囲は、図1に示すように東京駅を中心として、およそ7kmの範囲に展開していた。しかし今日の東京は、当時の状況とは比較にならないほど平面的に拡大し、行政的な東京の範囲を超えて、東京圏という言葉も出来た。そこでここでは、時代の変化とともに、東京の平面的拡大状況を国土地理院の20万分の1地勢図で把握し、その変化がいかなる要因で起こったのかを検討する。

明治以降の東京の平面的拡大を考えるにあたり、幕末期の江戸の範囲にもふれておくことにしたい。なぜなら東京は、江戸の街を基礎として、誕生したと考えるからである。

江戸の街は、別名「御府内」と呼ばれ、主な街道には「大木戸」と呼ばれる門が存在していた。その内部が「江戸」と呼ばれ、江戸城を中心に大名屋敷、武家地、商業地、町人地などに町割されていた。江戸期は、参勤交代によって諸大名は江戸城周囲に築か

れた上屋敷に定住し、家臣達や商人が御府内に居住するようになり、人口が増加した。また、大火防止の対策で、密集している建築物を間引き、火災が周囲に燃え広がらないように、郊外へ移転させた（磯谷・高木 1991）。こうしたことによって江戸の市街地が外延的に拡大していった。

江戸の街は、江戸期最大といわれている明暦の大火（振り袖火事）によって、広い範囲を焼失したため、防火対策が施されるようになった。その一環として過密状態にあった江戸城郭内の尾張家、紀伊家、水戸家の御三家の屋敷をはじめ、武家屋敷を江戸城郭外へ転居させている。そもそもこれらの屋敷は、江戸城を防備するために、その周辺に配置するという軍事的目的があった。しかし建築物、それも木造建築物の密集によって大火に見舞われることも無視できず、延焼を避けるために城郭内の建築物を間引く必要があった。これにより城郭内に展開していた御三家をはじめ諸大名の屋敷は城郭外へ移動した。具体的には、尾張家が市ヶ谷（千代田・新宿区）の現在の防衛庁、紀伊家が麹町（千代田区）のホテルニューオータニ、水戸家は後樂園（文京区）の東京ドームが建つ場所にそれぞれ移転している（田村 1992）。これと同時に、当時江戸城を防備する目的で多くの寺社も周辺に展開していたが、密集を緩和する目的で、台東区の浅草、下谷、谷中、新宿区の牛込、千代田区の四ッ谷、港区の赤坂、芝、三田へ転居させた。次第に朱引きも拡大し、現在の新宿区、墨田区、江東区と荒川区、北区、板橋区、渋谷区、品川区の一部が含まれ、江戸から最初の宿場である品川、新宿、板橋、千住が朱引きに含まれるようになった。この範囲は、明治に誕生する東京市の範囲にほぼ相当する（田村 1995）。

上述したように、江戸期の平面的な拡大は、明暦の大火による市街地の再編を契機に、その後の人口増加によってもたらされたことがわかる。「本郷もかねやす（現、本郷3丁目付近）までは江戸のうち」といわれ、江戸城を取り巻くように展開していた江戸の建物は、この再編により城郭の外側、現在の台東区、新宿区、港区などに移転し、これによって江戸の街が次第に平面的な拡大をはじめたことが窺える。その結果、幕末期の江戸の範囲は7km圏に展開しており（磯谷・高木 1991）、これは図1に示す東京の市街地の範囲にほぼ一致している。東京は、これを基礎として首都東京への整備が行われていった。

明治20年代になると、近代的な諸制度が整備され、日本の近代化は着実に推進されていった。それと同時に、東京も近代的な首都としての様相を次第に呈していくように

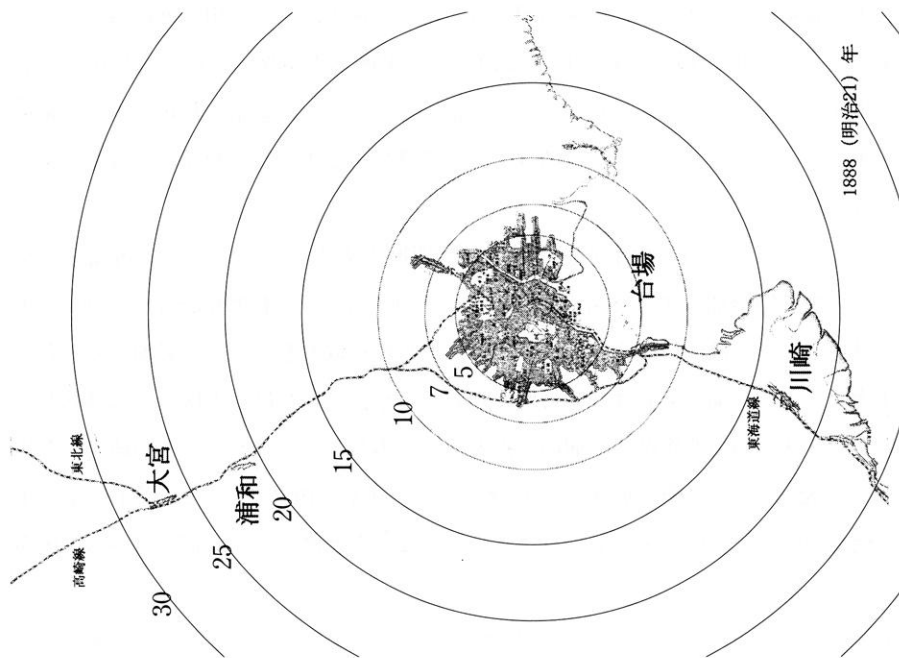


図1 1888年の東京の市街地

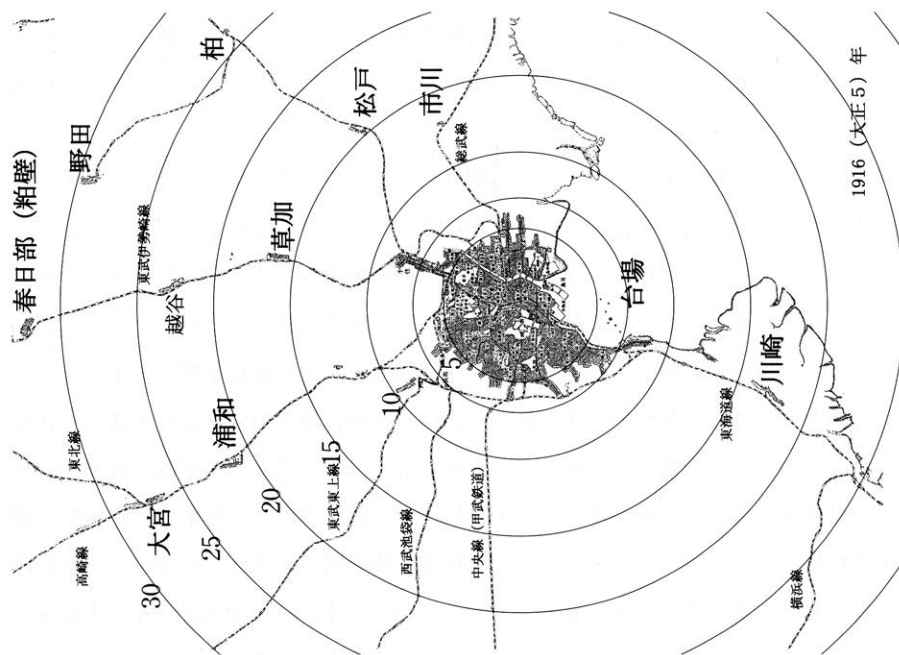


図2 1916年の東京の市街地

近代東京の都市空間の形成と拡大

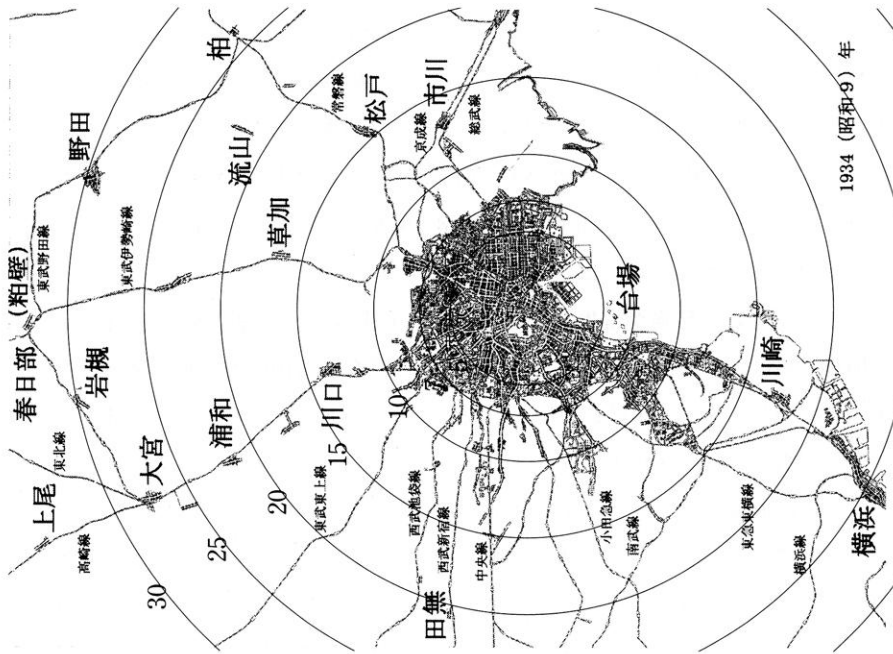


図 4 1934 年の東京の市街地

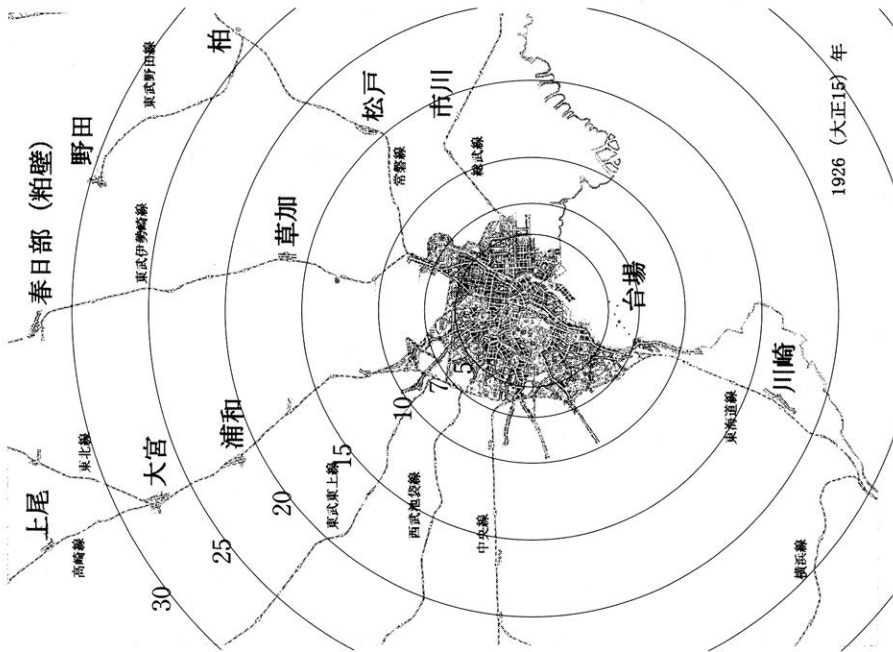


図 3 1926 年の東京の市街地

なった。東京の人口も増加の一途をたどり、市街地は過密化していく。図1は1888（明治21）年の東京の市街地の状況を示している。その範囲は東京駅（丸の内）となる所を中心に、およそ7 km 圏の中に展開していたことがわかる。これは、幕末の江戸の市街地とはほぼ同程度であるが、幕末期にはなかった鉄道網が図1では確認できる。市街地では新たに地名がつけられ、行政区画が定められた。「大区小区制」（1871 明治4年）が施行され、そして「15区6郡制」（1878 明治11年）へと移行し、この内部を行政区画上の東京市と呼んでいた。

東京市の中で、特に建物が密集しているのは、千代田区（旧麹町区、旧神田区）、中央区（旧日本橋区、旧京橋区）など、かつて江戸、すなわち御府内と呼ばれていたところに限られており、その外側はまだ畑、田圃、林などが展開していた。郊外域の建物は疎らで、ただ街道沿いに存在する程度だった。

この時期の臨海部の埋め立て状況に目を向けてみると、図1の中には佃島（石川島）の存在は確認できるが、月島（築島）は誕生していない。明治5年に新橋～横浜間に開業した省線鉄道（現：東海道線）の間際にまで東京湾が迫っている。台場も幕末期のままで、土地の拡大に大きな変化は見られない。台場は幕末期に江戸防備を目的として築いた島から、明治期には海軍省施設や造船所としての土地利用がなされるようになった。

図2は1916（大正5）年の東京の市街地を示したものであるが、鉄道網が新たに敷設されている以外、1888（明治21）年当時の市街地と比較しても、際立った平面的拡大は確認できない。

ところが1923（大正12）年に起きた関東大震災を挟んで変化が見られるようになる。

関東大震災は東京都心部を中心に、建物の崩壊や大規模な火災など、多くが災害に見舞われた。壊滅的状况にあった都心部から、比較的被害の少なかった郊外域へ多くの人々が避難した。この震災によって、旧麹町区・旧神田区（現：千代田区）、旧日本橋区・旧京橋区（旧：中央区）、すなわち市街地の中心部における人口は減少し、対照的にその外側の人口は増加した。図2と図3を比較すると、市街地は10 km 圏に向けて虫食い状に拡大している様子が窺える。なお1926（大正15）年になると都心部では大震災の復興事業が次第に進行しており、景観は大きく変化した。

一方、郊外域では大正期から田園都市株式会社をはじめ、私鉄各社によって次第に住

宅地が開発された。これも市街地の平面的拡大を促す原因となった。

臨海部に目を向けると、図1と図2を比較すると、月島界隈の埋め立てが確認できる。さらに図3では、月島は市街地へと変容していることが確認できる。これは臨海部方向に向けて市街地が拡大した一例である。このように大正期の東京は、関東大震災を境に、市街地が拡大し、景観的にも変貌を遂げたのである。

昭和に入っても帝都復興事業は継続して行われた。その結果、被害の比較的大きかった都心部においても、次第に震災以前の状態に回復した。一方で東京郊外に避難した人々は、そのまま郊外域に定住するものも多く、雇用機会に恵まれている都心部へ、鉄道を利用した通勤者が増大した。

図4は、1934（昭和9）年の東京の市街地を示したものである。図3と比較すると、市街地は更に膨張し、特に南西方面に拡大しており、一部で川崎に連担する様相を示していることがわかる。南西方向への拡大は、田園都市株式会社や私鉄各社が行った宅地開発の影響があるものと考えられる。それは、田園調布や洗足などが宅地として開発され、さらに同方面の鉄道網の敷設からも窺うことができる。これは私鉄各社が「職住」間の利便性を確保するために、宅地開発と合わせて鉄道を敷設したためである。

1941（昭和16）年、太平洋戦争の勃発と同時に都心内部では軍事関連の工場や企業などを戦災から守るために、「強制疎開」が行われた。都心内部は建築物が密集しており、過去に起きた大火、震災からの教訓をいかしてのことであった。強制疎開を受けるのは、軍事に直接関係のない一般の住宅が対象となり、東京郊外や地方への疎開が行われた。また、都心部に立地していた工場も、戦災を免れるために郊外へ移転していった。その結果、図4と図5の比較からも明らかなように、市街地は大きく膨張し、それまでの10 km圏への拡大から、15 km圏への拡大が読み取れる。ことに南方向に向けた拡大は顕著で、川崎から横浜にかけて面的に連担している様子が窺える。

図6は、戦後の復興も進み、高度経済成長期を迎えた時期を示している。東京都心では、経済成長による企業や商業の業務拡大のため、集積メリットを前提にしたオフィスビルの需要の増大に対して、建築物の規模が大きくなり、高層建築から超高層建築物²⁾への転換期を迎えていた。同時に東京の市街地の平面的拡大を活性化させた時期でもある。

図5と図6を比較すると、市街地は、それまでの15 km圏から、新たに20 km圏への拡大が確認できる。なかでも、中央線に沿った西方向では、面的な連担が顕著であ

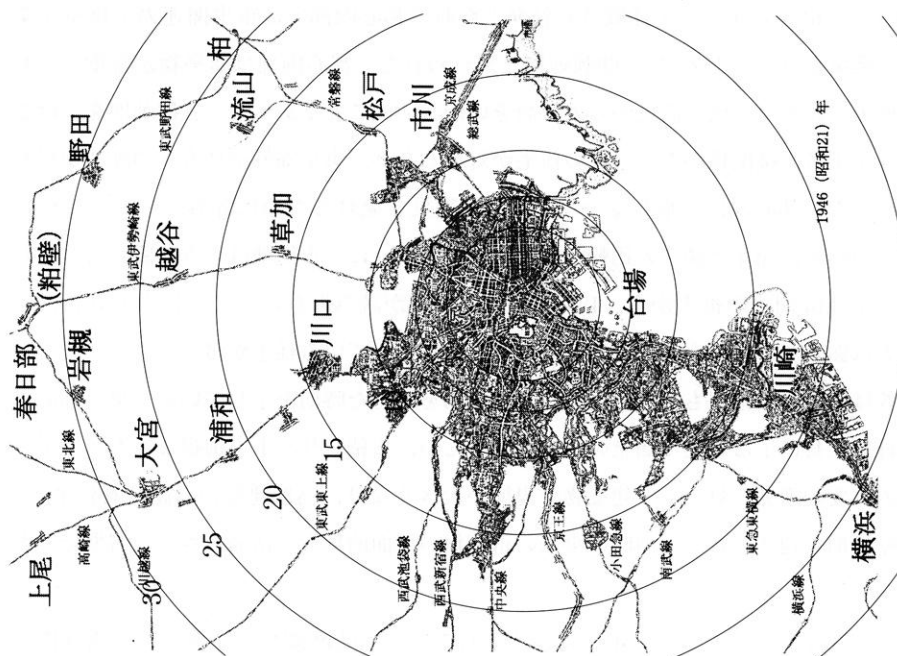


図5 1946年の東京の市街地

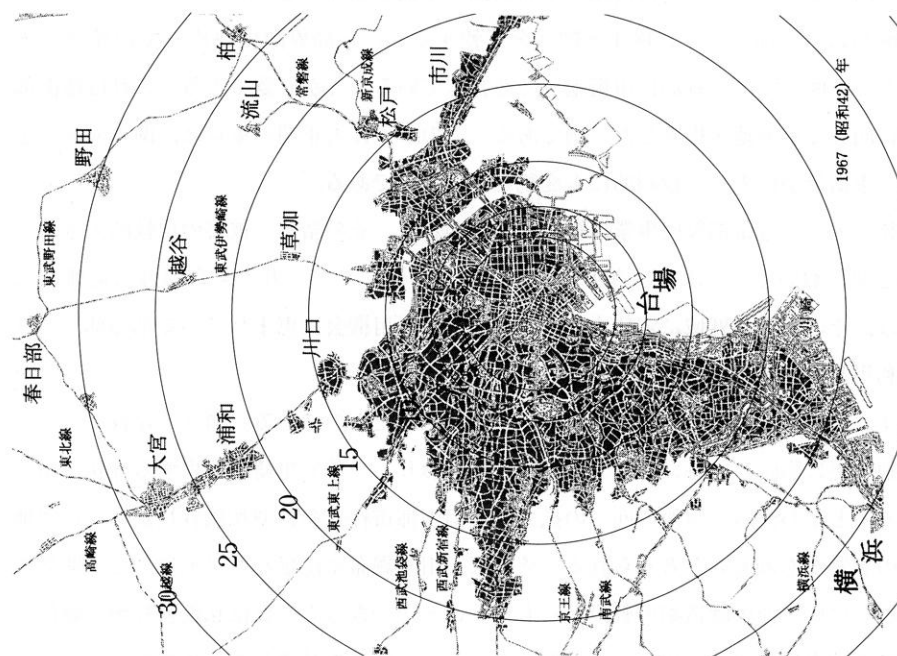


図6 1967年の東京の市街地

近代東京の都市空間の形成と拡大

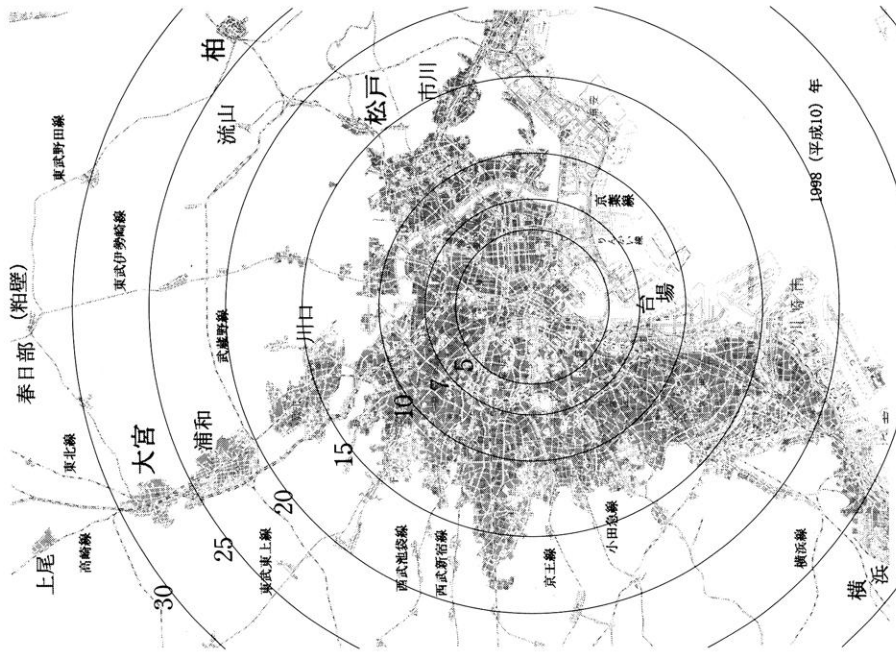


図 8 1986 年の東京の市街地

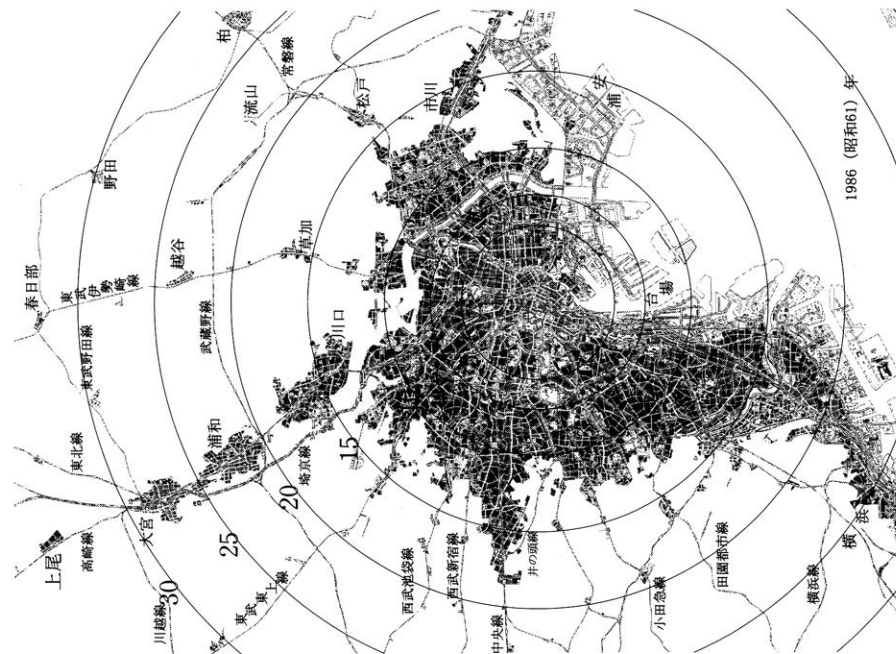


図 7 1986 年の東京の市街地

り、高崎・東北線に沿った北方向では 25 km 圏前後の浦和、大宮が飛び地的な形で膨張し、総武線に沿った東方向では、市川、船橋への拡大が確認できる。臨海部に目を向けると、埋め立てが進行していることが指摘できる。千葉方面、川崎界隈の埋め立てや、東京夢の島の埋め立て、月島から東京湾の沖合い、羽田空港の沖合い、台場の周辺の埋め立てが進んだ。一番西側の台場は品川区の御殿山と陸続きになった。

このように 1946（昭和 21）年から 1967（昭和 42）年の 20 年余りの間に、高度経済成長を背景として、市街地の平面的拡大が急速に進行したことを示している。

バブル経済期に入ると、都心の地価は異常なまでに高騰し、都心の一等地は軒並み地価が上昇した。都心の至る所では、再開発に必要な用地を買収する地上げが横行した。その結果、都心の戸建居住者は、郊外に移住し、東京圏をさらに膨張させることになる。しかし、図 6 と図 7 を比較すると、市街地の形状は、大きな変化を示していない。これは、都心部を中心にした再開発によって、建物の高層化が計られたため、「人家が密集した」という意味での市街地の平面的拡大が進行しなかったことを意味している。

一方で、臨海部の埋め立てが進み、都心機能を臨海部に移転させるため、埋め立てられた台場、幕張などが着々と整備されている。この時期にいわゆる「ウォーターフロント開発」が推進されたのである。その結果、東京の市街地は、とくに臨海部の埋め立てによってできた南方向への拡大を進行させる準備段階にあることを窺わせる。

図 7 と図 8 の比較でも、東京の市街地の形状に大きな変化はない。しかし臨海部では、テレコムセンター、フジテレビなどの社屋が建設され、一時期は丸の内を中心に、都心部に集約されていたビジネス街が、臨海部にも拡大したことを示している。

異常なまでに高騰した都心の地価は、バブルの崩壊に伴って急落した。都心の地価の下落に対応して、都心部のマンション価格も下落し、他方で高層化、超高層化が推進されている。これに伴って、30 歳代を中心にした住民の都心回帰が進行していると言われる。値も下がり、現在マンションの売れ行きが好調となっている。

現在、都心部では六本木、汐留、品川などで再開発が行われている。そこでは、現在複数の超高層集合ビルが建築中で、従来のようなオフィス、商業、住宅などの機能を持ったビルが単体で存在するのではなく、これらの機能が複合したビルが誕生する予定である。この他にも都心部には数々の計画が目下進行中である。

Ⅱ－２ 市街地整備の政策と計画

幕末から日本は、日米和親条約をはじめ、諸外国と様々な不平等条約を締結していた。明治新政府は、数々の不平等条約の解消と日本の地位向上のため、近代的な社会的諸制度の構築を目指していた。その一環として新政府は、近代国家に相応しい、首都の形成が必要だと考えた。諸外国との距離を縮める目的と、西洋文化の積極的な導入のため、欧米諸国からさまざまな分野において「お雇い外国人」を招いた。都市計画や建築分野にも、お雇い外国人が招かれた。T、J ウォートルス、ウエルヘルム・ベックマンやヘルマン・エンデなどがその代表で、日本における近代街づくり計画は、彼らがもたらした。

一方におけるこれら諸計画の推進と、他方における首都東京の農村化への反対によって、元大名屋敷跡で行われた桑と茶の栽培は中止された。結果的に、桑茶政策は短期間のうちに終了した。日本はそれ以降、本格的な近代社会の実現に向けて、首都東京の近代的な街づくりが行われていくことになる。

具体的には、「銀座煉瓦街計画」（1872 明治 5 年）、「官庁集中計画」（1872 明治 19 年）、「市区改正計画」（1888 明治 21 年）などで、これらはいずれも外国人技師たちの助言のもと施工されたものである。これらの計画は、いずれも西欧の街並みをそのまま日本に移植したようで、江戸時代のそれとは、大きく異なった。江戸期までの建築物はほとんどが木造で、一度火災が発生すると忽ち大火になり、深刻な問題となっていた。この問題を改善するために、これらの都市計画では街の不燃化が最重要課題となった。そのため近代街づくりのもとで建てられた建築物は、火災に弱い木造建築物から、火災に強い煉瓦建築物へと移行した。まさに銀座煉瓦街計画は、不燃化の代表例であり、日本における近代都市計画の草分けといえることができる。

明治の半ばを過ぎると、東京の街にも近代化が浸透し、江戸時代までの街並みとは一転する。銀座地区では「銀座煉瓦街計画」によってできた煉瓦建築物が軒を連ね、百貨店などには多くの人々が集まった。日比谷・霞ヶ関地区では、不平等条約解消のため、外国人をもてなす目的で「鹿鳴館」、「帝国ホテル」、「帝国劇場」が、丸の内・大手町地区では、三菱会社によるビジネス街「一丁ロンドン」が誕生し、いずれも多くの人々で活気溢れる街へと変化した。

明治以降の近代化は、産業革命をもたらし、日本に近代工業を根付かせた。これは、東京の市街地を拡大させる要因のひとつとなった。近代工業、特に重工業は非常に規模

が大きく、新たに広大な工場の敷地と施設を必要とした。機械を動かすための多くの人手が必要となり、工場はたくさんの雇用を生んだ。就業機会に恵まれた地域に向けて人々が移動、集中し、東京を中心に立地している事務所や工場へ通う「通勤スタイル」が誕生した。その結果、それまで都心部に限られていた市街地は郊外へ向けて広がりはじめ、ここから東京の平面的な拡大が始まることになる。

1914（大正3）年の第一次世界大戦は日本に特需をもたらし、丸の内地区のビジネス街をますます活気付けた。さらに同年、市区改正計画によってできた中央停車場「東京駅」が開業した。新橋で止まっていた省線鉄道は煉瓦で造られた高架線を通り東京駅に乗り入れた。

都心の開発は、従来からの住人の住み家を奪うこととなった。このことは図9に示す事実からも明らかで、都心を構成する旧麹町区・旧神田区（千代田区）、旧日本橋区・旧京橋区（中央区）などの人口は減少していることがわかる。

そんな最中、都心の混雑した地から、郊外の静かなところに宅地を造成し、都心で働く人々のベッドタウンを形成する試みがなされた。その一大事業の魁となったのは、1918（大正7）年、渋沢栄一が中心となった「田園都市株式会社」である。洗足、田園調布、新丸子、日吉、元住吉、綱島、菊名を宅地開発し、話題になった。その他でも小平、大泉学園、東村山（西武鉄道）、成城学園、玉川学園（小田急電鉄）、常盤台（東武鉄道）が、いずれも大正後期から昭和初期にかけて宅地開発された（鈴木1999）。鉄道を敷設することで、都心へ向かう居住者の利便性を図ったのである。このような住宅地の開発とそれに伴う人々の郊外への居住は、さらなる市街地の拡大につながった。

1923（大正12）年、関東地方南部を襲った「関東大震災」は、死者・行方不明者142,800名、全壊家屋128,000棟、全焼家屋447,000棟という最悪の被害をもたらした。明治初期に西洋文化を取り入れて、競って開発が進んだ都心の建物は、この大震災を契機にその多くが姿を消した。煉瓦構造の建築物は地震の多い日本の環境にはそぐわなかった。被害があまりにも大規模で広範囲に及んだため、政府首脳陣は遷都を考えたほどであった。政府は東京の復興を推進するため、「帝都復興院」を設け、後藤新平を総裁に就任させた。後藤は、崩壊した街を元通りにするだけでなく、それ以上の街をつくろうと、具体的な「帝都復興計画」を立てた。

被災地は政府が買い上げ、区画整理を行うことや、幅員22m以上の幹線道路を52

路線 119 km に渡って建設すること、それに関連して幅員 11～22 m の補助線道路 122 路線 139 km の整備が行われた。震災前の木造でできた橋脚は、震災時に起きた火災で焼失し、橋を渡っていた人々が川に落ちて溺死した人々も多かった。その教訓から燃えない鉄製の橋脚をつくった。隅田川に掛かる白髭、駒形、厩、蔵前、清洲、永代の橋脚は復興計画によってつくられたものである。下町の隅田、錦糸、浜町の 3 大公園と 52 の小公園を整備した。更に、被災者の避難場所を確保するため、小学校を耐震性の高い鉄筋コンクリート造りで整備させた。また、避難の妨げとならないように、学校を囲む塀は低く造られた。数寄屋橋付近の泰明小学校や、現在も青山（表参道）に残る鉄筋コンクリート建ての同潤会アパートも、この復興計画によってつくられたものである。このように震災以降の建築物は、それまでの防火のみを前提とした煉瓦造りから、地震に強い鉄筋コンクリートに変わった。

しかし、当初後藤が描いた復興計画の全てが計画通りに行われたわけではなかった。予算の都合で、計画の縮小を強いられたり、特に道路計画などでは、対応の遅れから用地の買収が困難となり、現在でも完成していない部分がある。これが現在の都心部における慢性的渋滞を引き起こしているひとつの要因でもある。しかし、この復興事業によって東京の市街地は、更なる近代化と拡大を果たした。

第 2 次世界大戦の勃発は、首都東京に大きな変化をもたらした。工業のほとんどが軍需工業へ転換した。軍需工場を戦火から守るため、密集している地域の建物を郊外へ移転させた。いわゆる「強制疎開」である。役所、軍需工場などの関連施設の周辺に 50 から 100 m の防火帯をつくり、延焼を食い止めるために取られた処置で、特に一般の住宅が間引きの対象となった。当時の一般住宅はまだ木造が多く、関東大震災の教訓から密集地の火災は、大規模にわたって燃え広がるというのを知っていた。そのため、周辺の軍需工場に被害が及ばないよう、一般住宅を、郊外へ移転させた。これも東京の拡大を促すことになった。

1945（昭和 20）年 3 月には、B-29 が東京上空に飛来し、爆弾を投下した。東京大空襲である。街中は、一瞬のうちに焼け野原と化した。活気のあった戦前の都心部とは、ほど遠いものだった。戦災で、東京区部の面積の約 30% を焼失した。これは日本全国の罹災面積の約 25% にあたる。

近代東京の誕生以来、2 度目の大災害を迎えた街は、GHQ の指導のもと、「戦災復興計画」によって復興へ向けて動き出した。戦時中、郊外へ疎開していた人々の一部

は、復興事業の行われる東京都心部へ戻る者もいたが、郊外で新居を構える人々も多かった。郊外の土地区画事業では農地を宅地に転換させ、郊外の増加する人口に対応した。都心と郊外を結ぶ幹線道路の整備をはじめ、被災した鉄道路線の復興にも力を入れた。

1950（昭和 25）年になると朝鮮戦争が勃発した。朝鮮特需は、日本の経済が本格的な復興に向けて離陸する契機となった。これに連携して石炭、鉄鋼の増産に集中する傾斜生産方式が実施され、基礎産業（電力・石油）の再編成と復活が図られると共に、食料品、繊維工業を中心に軽工業部門が戦前水準にまで回復する。朝鮮特需が収束する頃から軽工業から重工業への産業構造の転換に向けて拍車がかかるようになった。これらが切っ掛けとなって日本は高度経済成長へ向かって歩みだした。こうした中で、東京の市街地の整備に向けた大きな影響を及ぼしたのが、1969（昭和 39）年の東京オリンピック開催であった。

このような急速な発展に対応するように、地域開発政策として、1950（昭和 25）年「国土総合開発法」、1956（昭和 31）年「首都圏整備法」などが公布され、1958（昭和 33）年「首都圏基本計画」、1962（昭和 37）年「全国総合開発計画」、1968（昭和 43）年「改訂首都圏基本計画」、1969（昭和 44）年「新全国総合開発計画」などが策定された。

高度経済成長の好景気に支えられ、多くの企業の事務所、工場などが東京とその隣接地域に集積するようになる。その結果、事務所の需要は増加の一途をたどった。丸の内を中心に展開していたビジネス街区だけでは不足し、当時まだ庁舎が展開していた大手町に、新たにビジネス街区を設けるとともに、都心機能を分散し一極集中を解消するため、新宿、渋谷、池袋などに副都心を形成した。ここにビジネス街区の平面的拡大が起こった。多数の企業が立地、集積し就業機会に恵まれた東京とその隣接地域に向けて、地方から大勢の人々が集中するようになった。その結果、都市圏での過密現象と地方圏での過疎現象を引き起こすことになった。都市圏では多数の流入人口が定住し、住宅の取得と連携して、郊外の宅地化はより一層進んだ。

高度経済成長は産業構造を変化させた。敗戦後から高度経済成長期前半頃までは、基礎素材型産業、つまり重厚長大型産業が、高度経済成長期後半以降は、加工組立型産業、さらに 2 度にわたる石油危機を契機に、資源節約・知識集約加工技術選択型産業への転換が図られ、次いで省エネを直接の契機としたエレクトロニクス技術の活用を通じたマイクロエレクトロニクス革命によって、軽薄短小型産業が先導産業としての地位を

近代東京の都市空間の形成と拡大

占めるようになった。他方で経済のサービス化がこれら産業構造、先導産業の転換に伴って進行していく。その結果、東京圏をはじめとした大都市圏では、あらゆる面での土地需要が増大した。工業用地、住宅地は、一応郊外へ向けて拡大していくが、都心に立地する中心地区は、平面的拡大を図ることが困難であるため、その需要に対応するために上方空間に向けた拡大、すなわち立体的な拡大が企図されるようになる。

これまでの建築物の高さは、関東大震災（1923・大正12年）の教訓から、地震に耐えられる高さ100尺（約31m）が限度であった。しかし、深刻な土地不足の中、建築基準法を改正せざるを得なくなり、建築物の高さを制限するのではなく、代わりに容積率を用い、高さに対して規制を緩和し、土地需要に対処するようになる。この背景には、従来にはない高層建築物を建築する技術的な発展のあったことを見逃すことはできない。

1968（昭和43）年には、日本初の超高層ビル、「霞ヶ関ビル」（36階建）が誕生した。その後、新宿副都心には、京王プラザホテル（42階建）をはじめ、次々に超高層ビルが姿を現した。特に、高度経済成長期以降の新宿の変遷には目を見張るものがある。高度経済成長期の東京は、このようなことから明らかなように、平面的拡大から立体的拡大への転換期であったとすることができる。

工業用地は臨海部の埋め立てによって用地を得た。これは内部での土地取得が多数の地権者の存在と複雑な土地所有の関係から、短期間で広い工業用地の取得が困難であるうえ、明治以来臨海部に工業地帯が形成されていたこと、さらには、日本の工業が、原料の輸入と製品の輸出という特徴を持っていたため、このこととも相まって、東京圏の平面的拡大をさらに促進する要因ともなった。

高度経済成長期以降、2度にわたる石油危機を経て、経済の安定成長期からバブル経済期にかけて都心各地で地上げが行われた。まとまった土地の取得後、街は再開発の対象となり、次々と立派な建築物が建設された。この時期になると、日本人の人件費は高騰し、日本での工業製品の生産は生産コストがかさみすぎ、市場での競争力を維持できなくなった。そこで多くの企業は人件費の安いアジア、東南アジア諸国へ工場を移転させた。そこで、臨海部に展開していた工場、倉庫など、生産や物流の拠点を海外へ移したため、臨海部の工業用地や、倉庫街の一角は寂れてしまった。新たに臨海部の活性化に向けた動きが活発化した。「ウォーターフロント計画」がこれに当たり、衰退した臨海部を、再開発の対象とした。「芝浦」や「天王洲アイランド」などは、このときに再開発

されたものだ。また、幕末期は、外国からの船を江戸に近づけないよう、大砲を構える役割をしていた台場も、新たに周囲の埋め立て事業が行われ、広大な土地を築いた。ここに新しい東京の市街地の拡大が起こり、計画は瞬く間に膨らみ、台場を舞台とした博覧会が計画された。

Ⅱ－３ 鉄道の敷設と拡大

ビジネス街や官庁街の整備、工業地域の拡大に伴って、「職住分離」を促進させていく。これは都心内部の開発によって、住宅が徐々に削減され、都心のビジネスを支える人々は、住宅を郊外に構え、近代交通システムを利用して、都心へ通勤するスタイルが誕生したためである。換言すれば、今日の東京の平面的拡大は、鉄道網を始めとする交通機関の発達によって可能となったといっても過言ではない。

1868（明治2）年、和泉要助ほか数名の日本人によって人力車がつくられ、1870（明治3）年になると、乗合馬車が東京～横浜間に誕生した。さらに1878（明治5）年には、新橋～横浜間に鉄道が開業し、日本における本格的な近代交通システムの端緒がひらかれた。

明治以降の産業革命による近代化を通して工場やオフィス街、官庁街の整備された都心では、非常に多くの雇用を生んだ。その結果、地方から多くの人々が流入し、東京の人口はますます増加した。これに対応して、都心部のビジネス街、官庁街などを住宅地と結ぶ鉄道網が整備される。このような状況は、表1からも明らかのように、20世紀に入って本格的な鉄道網の敷設が始まり、当初、現在の山手線の外側の地域を結ぶ路面電車から徐々にその外側へ拡大し、郊外電車へと発展している様子を示している。

一方でまた鉄道の誕生は、物流システムの転換にも大きく貢献した。明治時代の日本は、外貨獲得のために生糸や茶を海外へ輸出していたが、産地から輸出の拠点である港までの輸送に鉄道が導入された。江戸期までの物資の大量輸送は、舟運に依存しており、そのため人と物資の集散する湊は栄えた。明治以降に推進される鉄道の敷設と開業は、物資の輸送方法を一変させ、本格的な陸上大量輸送を可能にした。近代工業化の中で、生産地と港湾地区、工業地区と港湾地区を結ぶ鉄道網が建設された。

1872（明治5）年、新橋～横浜間の開業以降、1881（明治14）年に設立された日本鉄道は、上野～熊谷間（1883・明治16年）を開業させ、1885（明治18）年には熊谷からの路線を官営鉄道に直結させるため、赤羽～新宿～品川間に山手線が開業した。この

路線は上州や東北方面から運ばれてくる生糸などの物資を、横浜港に輸送するためのルートにとして建設された。本来ならば、赤羽から上野、現在の東京駅を経由して新橋につながるルートを選択すべきところであるが、東京駅近辺はその昔海だったところで地盤が弱く、当時の建設技術では難工事であり開業の目途が立たなかった。そのため山の手側を迂回した形で品川まで結び、官営鉄道に直結させた。

明治時代も半ばを過ぎると、鉄道網はさらに充実した。年々営業距離を伸ばし、貨物輸送とともに旅客輸送も増加の一途をたどった。1889（明治22）年になると、新宿～立川間に甲武鉄道（現、中央線）が開業した。この甲武鉄道は、都心に向けて1895（明治28）年に新宿～飯田町間（現、飯田橋付近）が、1912（明治45）年に、飯田町～万世橋間（現、交通博物館隣）が開通した。1919（大正8）年には、万世橋から東京駅に至り、甲武鉄道は立川～新宿～飯田町～万世橋～東京～品川～新宿～池袋～田端～上野と列車を運行するようになった。これは平仮名の「の」の字に似ていることから、「のの字」運転と呼んでいる。

山の手側を走った山手線と甲武鉄道の接点となった新宿駅は、人や物が多く集まり、賑わいを見せた。また甲武鉄道沿線には、多くの人々が居住するようになり、東京都心と東京西部の結びつきが、鉄道の開業とともに強化されることとなった。

1872（明治5）年蒸気機関で始まった鉄道であるが、次第に電気を利用するものが走らなくなった。蒸気で走る汽車と区別するため、各社とも社名に電気鉄道または電気軌道と付けた。私鉄が建設された本来の目的は、旅客輸送だけでなく、都心へ物資を運搬する貨物輸送を強く意識したものだった。

1923（大正12）年の関東大震災後、後藤新平を中心とした政府による震災復興が行われていた1925（大正14）年、それまで「のの字」運転で営業していた山手線が、上野から高架を建設し東京駅へ直結した。これによって山手線が環状輸送を開始した。利便性が向上し山手線沿線はさらなる発展を遂げることになる。

大震災で多くの被災者が避難した郊外では、鉄道網の整備、車両編成の増加、鉄道輸送力の増大などを通して、郊外域で営業していた私鉄も山手線の駅に接続を開始し、ここに今日の山手線と、私鉄のネットワークの基本が形成された。

帝都復興計画によって、都心は活気を取り戻し、多くの人々が行き交っていた。東京の人口の増加と共に、郊外も宅地開発され、図2から図4に示すように東京の市街地はますます拡大した。都心の交通網は年々整備され、路面電車や自動車の走行密度が高く

表 1 東京都心を中心とした鉄道の敷設と開業時期

	鉄道事業者と開業区間	開 業 年
明治期	総武鉄道会社 市川—本所	1894（明治27）年12月9日
	東武鉄道	1899（明治32）年
	大師電気鉄道 六郷橋—大師	1901（明治34）年1月21日
	京浜電気鉄道 品川—六郷橋	1904（明治37）年5月
	玉川電気鉄道 渋谷—玉川	1907（明治40）年3月6日
	王子電気軌道	1911（明治44）年8月20日
	京成電気軌道 押上—江戸川	1912（明治45）年11月3日
大正期	京王電気軌道 笹塚—調布	1913（大正2）年4月15日
	東上鉄道	1914（大正3）年5月1日
	武蔵野鉄道 池袋—飯能	1915（大正4）年4月15日
	城東電気軌道	1917（大正6）年12月28日
	玉川電気軌道広尾線	1920（大正9）年
	池上電気鉄道	1922（大正11）年10月6日
	西武鉄道新宿線	1921（大正10）年
	目黒蒲田電鉄 目黒—丸子	1923（大正12）年11月1日
昭和戦前期	東京横浜電鉄 丸子多摩川—神奈川	1926（大正15）年2月14日
	小田原急行鉄道 新宿—小田原	1927（昭和2）年4月1日
	東京地下鉄道 浅草—上野	1927（昭和2）年
	西武鉄道村山線	1927（昭和2）年
	総武線 御茶ノ水—両国	1932（昭和7）年7月1日
	帝都電鉄	1938（昭和8）年8月1日
高度経済成長期	東京高速鉄道 新橋—渋谷	1938（昭和13）年
	営団地下鉄丸の内線 池袋—御茶ノ水	1954（昭和29）年1月20日
	都営地下鉄浅草線 押上—浅草	1960（昭和35）年12月4日
	営団地下鉄日比谷線 北千住—人形町	1962（昭和37）年5月31日
	営団地下鉄丸の内線 全線開業	1962（昭和37）年1月23日
	営団地下鉄日比谷線 全線開業 東横線と乗入	1964（昭和39）年8月
	東京モノレール 浜松町—羽田空港	1964（昭和39）年9月17日
	都営地下鉄浅草線 全線開業	1968（昭和43）年6月21日
	都営地下鉄三田線 高島平—巣鴨	1968（昭和43）年12月27日

近代東京の都市空間の形成と拡大

	鉄道事業者と開業区間	開 業 年
高度経済成長期	営団地下鉄東西線 中野―西船橋	1969（昭和44）年3月29日
	常磐線 綾瀬―我孫子 複々線化	1971（昭和46）年4月20日
	都営地下鉄三田線 巣鴨―日比谷	1972（昭和47）年6月30日
	総武線 東京―錦糸町	1972（昭和47）年7月15日
	武蔵野線 府中本町―新松戸	1973（昭和48）年4月1日
	根岸線 洋光台―大船	1973（昭和48）年4月9日
	都営地下鉄三田線 日比谷―三田	1973（昭和48）年11月27日
安定成長期	営団地下鉄有楽町線 池袋―銀座一丁目	1974（昭和49）年10月30日
	都営地下鉄三田線 西高島平―高島平	1976（昭和51）年5月6日
	営団地下鉄千代田線 綾瀬―代々木上原	1978（昭和53）年3月31日
	営団地下鉄半蔵門線 渋谷―青山一丁目	1978（昭和53）年8月1日
バブル経済期	武蔵野線 新松戸―西船橋	1978（昭和53）年10月2日
	都営地下鉄新宿線 東大島―船堀	1983（昭和58）年12月23日
	都営地下鉄新宿線 船堀―篠崎	1986（昭和61）年9月14日
	京葉線 新木場―西船橋	1988（昭和63）年12月1日
	京葉線 市川塩浜―西船橋	1988（昭和63）年12月1日
	京葉線 千葉港―蘇我	1988（昭和63）年12月1日
	京葉線 東京―新木場 京葉線全線開通	1990（平成2）年3月10日
バブル崩壊期	営団地下鉄半蔵門線 全線開通	1990（平成2）年11月28日
	営団地下鉄南北線 赤羽岩淵―駒込	1991（平成3）年11月29日
	都営地下鉄大江戸線 光が丘―練馬	1991（平成3）年12月10日
	ゆりかもめ 新橋―有明	1995（平成7）年
	東京臨海高速鉄道 新木場―東京テレポート	1996（平成8）年
	営団地下鉄南北線 駒込―四ツ谷	1996（平成8）年3月26日
	営団地下鉄南北線 四ツ谷―溜池山王	1997（平成9）年9月30日
	都営地下鉄大江戸線 練馬―新宿	1997（平成9）年12月19日
	営団地下鉄南北線 全線開通	2000（平成12）年9月26日
	都営地下鉄三田線 全線開通	2000（平成12）年9月26日
	都営地下鉄大江戸線 全線開通	2000（平成12）年12月12日

なり、都心の道路では交通渋滞が深刻な問題となった。この状況を打破するために、早川徳次は東京地下鉄道株式会社を設立し、地下鉄建設に臨んだ。1927（昭和2）年12月、浅草～上野間に日本初の地下鉄が開通した。このように、東京の拡大は郊外に向けた平面的拡大にとどまらず、都心部における地下空間、すなわち立体的拡大が始まった。この地下鉄の開通は後の地下空間に向けた垂直的な、東京のさらなる拡大に多大な影響を与える契機となった。

1945（昭和20）年、日本は敗戦国となったが、1950（昭和25）年の朝鮮戦争によって経済復興の切っ掛けを作った。そして高度経済成長期を迎える。

高度経済成長期は、人々の生活水準を大幅に向上させた。自家用車が庶民の間に急激に普及し、都市交通が大きく転換する契機となった。モータリゼーションで街に自動車が増えるようになると、それまで都市交通の中心だった路面電車は自動車の走行の妨げとなり、街の至る所で交通渋滞を引き起こす原因となった。そこで路面電車は次々に廃止・撤去され、それに変わって地下鉄が建設されることになる。1954（昭和29）の丸の内線に始まり、日比谷線、東西線など次々と路線を開設した。特に都営地下鉄浅草線は、1960（昭和35）年、千葉方面の「京成電鉄」と路線がつながり、相互乗り入れを開始した。これにより、銀座などの都心へは郊外から乗り換えなしでつながるようになった。その後も東京都内を走る営団、都営の各地下鉄路線は私鉄各線との相互乗り入れを実施しており、郊外から都心部へは乗り換えなしでいけるような体制ができた。交通機関の発達と利便性の向上は、人々の流れを活発にし、東京の平面的拡大にも拍車を掛けた。

一方、高度経済成長期には、経済の発展に伴って高速交通網の整備が図られ、都心と空港を繋ぐモノレールや高速道路が建設されるようになる。このように高度経済成長期には建物のみならず、地下空間に向けた地下鉄の建設、都心上方空間に向けたモノレール、高速道路の建設など、立体的な交通輸送網が整備されていくようになる。

昭和の終わりから平成初期、日本はバブル経済期を迎えた。都心内部の開発、再開発の活発化に伴って、住宅地はさらに郊外へ移動した。その結果、長距離通勤が常態化し、新幹線通勤すら登場するようになる。このような長距離通勤者の常態化に対応して、横須賀線、総武線の相互乗り入れ、郊外私鉄と都心部における地下鉄路線との相互乗り入れ、京葉線の開業などが行われるようになる。

バブル経済の崩壊後も、東京近郊ではいくつかの鉄道路線が開通した。千葉県の西船

近代東京の都市空間の形成と拡大

橋から「京成電鉄」勝田台駅の間に、「東葉高速鉄道」が開業し、拡大した千葉県方面の市街地と都心への利便性を向上させた。この路線は「営団地下鉄東西線」と相互乗り入れを果たしている。「都営12号線（現：大江戸線）」も開通し、郊外の光が丘団地から都心へのアクセスが容易になったのと同時に、都心山手線の内側での環状部分での輸送を開始した。「都営三田線」の三田駅から目黒方面へ開通し、「営団南北線」と共に「東急目黒線（旧：目蒲線）」へ乗り入れ、輸送量の増加した東急東横線方面のバイパスの役割を担っている。「東急田園都市線」の長津田駅から「こどもの国線」が、沿線の宅地の増加に伴って通勤路線に転向した。

臨海部では、台場の新都心化によって、都心部からの利便性向上のため、新橋駅から新都市交通「ゆりかもめ」や、やがてJR埼京線と大崎駅で接続する目的で、東京臨海高速鉄道「りんかい線」が新木場～東京テレポート間を開業させた。これにより内陸部から臨海部への利便性が向上した。

このように、市街地の平面的拡大に伴って、各方面には新たに鉄道網が整備された。現在も、各方面で近い将来に開業を控えた鉄道網の敷設が行われている。今日の東京圏の鉄道網は、網の目のようになった。

Ⅱ－4 人口統計から見た路線別の拡大状況

ここでは、東京の平面的拡大状況を市区町村人口の時系列的変化から明らかにするために、路線別に8方向を取り上げて検討する。

① 東方向（総武線方面）

この方面の人口変化から、大きく3つのグループに分けることができる。1945（昭和20）年までの変化を見ると、千代田区と中央区は、若干の微変動を示しながら、大きく人口が減少している。この2つの区では、1923（大正12）年の関東大震災の影響を強く受け、1929（大正9）年に比較して、1925（大正14）年は人口が減っている。その後、1935（昭和10）年にかけて、人口は増加するが、第二次世界大戦による戦災で大きく減少している。これに対し、墨田区と江東区は、1940（昭和15）年に向けて人口が増加し、関東大震災による人口減少より、むしろ都心部の流出入口を隣接するこれらの区が受け入れていたことを窺わせる。そして1945年に向けて人口急減を示し、1960年に向けて人口増加を示すが、1940年段階の水準に到達していない。

このように、葛飾区と江戸川区は、大震災で大きな影響を受けず、被害を蒙った都心地域からの被害者を受容していたものと考えられる。このことは、戦前段階までのこの2つの区が、未だ都市化の影響を受けず、農村的な色彩を色濃く残しながら、鉄道の利便性も良かったことを示唆している。

第二次大戦後になると、いずれの市区も人口を増加させるが、都心を構成する千代田区と中央区は1955（昭和30）年を頂点に、以降人口は減少に転じており、しかも1955年の人口は戦前のピークを示した1920年の人口に達していない。これは、戦後の経済復興から高度経済成長によって都心地域が中心業務地区として整備されることによって、都心部の定住者が外へ流出していったこと物語っている。

図10-1は、このことをよく裏付けている。すなわち、昼間人口が増加して行く一方で、夜間人口（定住人口）は減少の一途をたどり、昼間人口と夜間人口の振幅が大きくなり、しかも最近に近づくにしたがって振幅が拡大している。

一方、他の市区のうち1940（昭和15）年に墨田区と江東区が、1970（昭和45）年に葛飾区が人口のピークに達している。このことは、これらの地域が市街地に組み込まれていった時期を示唆している。

これに対し、江戸川区、市川市、千葉市の3市区は、1998（平成10）年が人口のピークであり、市街地への組み込みが進展途上にあることを示している。これらのうち、図10-1を見ると、時代が最近に近づくにしたがって、昼間人口と夜間人口の振幅が増す傾向にあることがわかる。しかも、都心に隣接する墨田区と江東区は昼間人口が夜間人口に比較して多いが、葛飾区と江戸川区は昼間人口より夜間人口が多いことがわかる。このことは、就業の場を提供する業務地区の拡大が荒川の西にまで及んでいることを意味するものと考えられる。

② 南西方向（東海道線方面）

この方面も、図9-2から市区を2～3つのグループに分けられる。すなわち、戦前までの人口変化から、千代田区と港区、品川区と大田区、神奈川区・保土ヶ谷区・鎌倉市の3つに分けられる。1920年をピークに、震災と戦災の影響を受けて1945年に急減する千代田区・港区、震災の影響を受けず1940年に向けて急増し、1945年に減少する品川・大田区、漸増する神奈川県内の3市区である。第二次大戦後になると、1955年～1965年にかけて人口を増加させ、その後減少に転ずる千代田区・港区・品川区・大田

区の4区と1975年以降に人口のピークを示す神奈川県3市区に分けられる。このうち、千代田区・港区の2区は、戦後の人口増加でも戦前のピークに及ばないが、品川区・大田区の2区は戦前のピークを越えている。図10-2を見ると、都心地区を構成する千代田区・港区は昼間人口が夜間人口を大きく上回っている。なかでも港区は、千代田区に比較して振幅が小さかったが、1985年あたりで、ほぼ同じような振幅になっていることがわかる。このことは、バブル経済を前提に再開発が進行し、業務地区としての徹底化が図られたことを示唆している。また、品川区は1995年に近づくにしたがって振幅が大きくなり、業務地区への変貌を遂げつつある様子を示している。大田区は夜間人口が昼間人口を上回っていた1970年頃から1975年頃になると昼夜間人口差が判然としなくなってきた。現在の開発状況から判断すると、今後昼間人口が夜間人口を上回って、業務地区への転換が起こる可能性が考えられる。

③ 西方向（中央線方面）

図9-3を見ると、戦前段階において、1920年をピークに1945年に向けて減少する千代田区、1920年から1940年にかけて漸増し、1945年に急減する新宿区、1920年から1940年にかけて急増し、1945年に減少する中野区・杉並区、人口が1945年に向けて漸増するその他の4つのグループに分けられる。

図9-3から明らかなように、都心部ほど戦災による影響が大きく、郊外に行くにしたがって影響が少なくなっていることがわかる。

戦後になると、いずれの市区も人口が増加するが、都心に近いほど増加のピークが早く訪れ、都心から離れるほど人口増加のピークが後にずれることがわかる。すなわち、1955年にピークとなる千代田区、1960年の新宿区、1965年の中野区、1975年の杉並区と続き、これ以降各区の人口は減少していく。これに対し、三鷹市から八王子の各都市は、人口がピークに到達後定常状態か、または人口が増加している。このように、人口の増加や減少は、都心からの距離との関係が非常に大きい。

一方、図10-3で昼夜間人口差を見てみると、千代田区・新宿区における昼間人口が大きく夜間人口を上回っており、新宿区は昼夜間人口差の振幅を大きくしていることがわかる。これは、新宿が副都心として位置づけられ、さらに都庁の移転が行われたことと関連している。また、八王子市が1990年頃から若干昼間人口が上回る小さな振幅を示している。ここは40km圏にあって固有の圏域を形成しているうえに、首都圏内

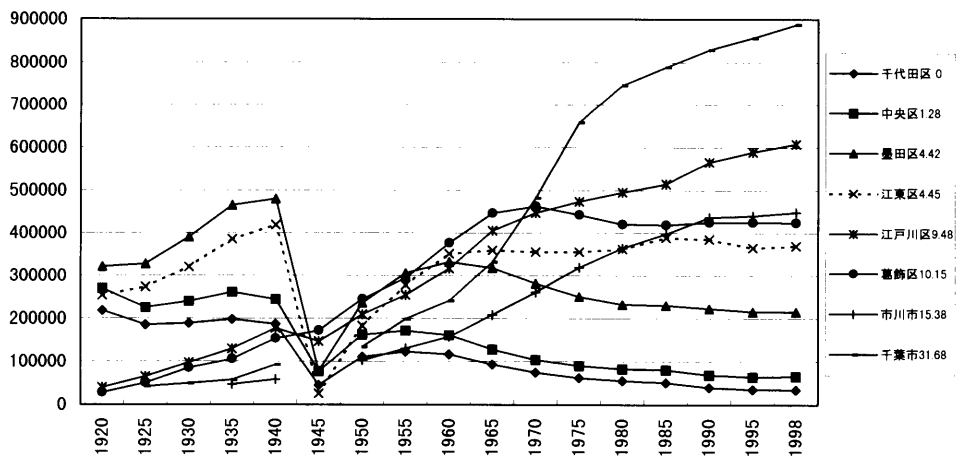


図 9 鉄道路線別の人口推移

図 9-1 東方向（総武線）

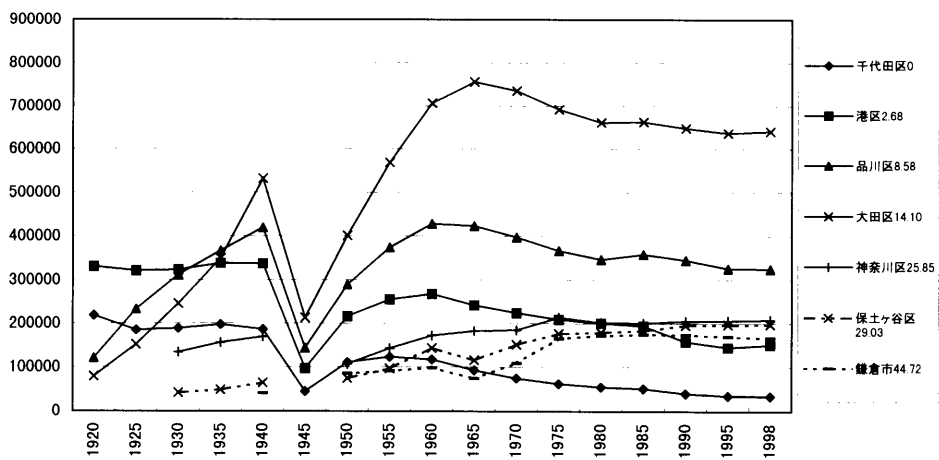


図 9-2 南西方向（東海道線）

近代東京の都市空間の形成と拡大

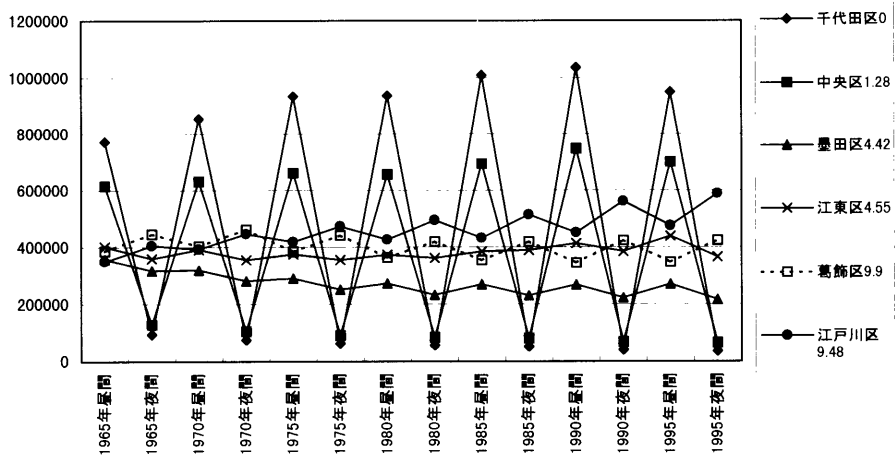


図10 東京都内路線別昼夜間人口

図10-1 東方向（総武線）

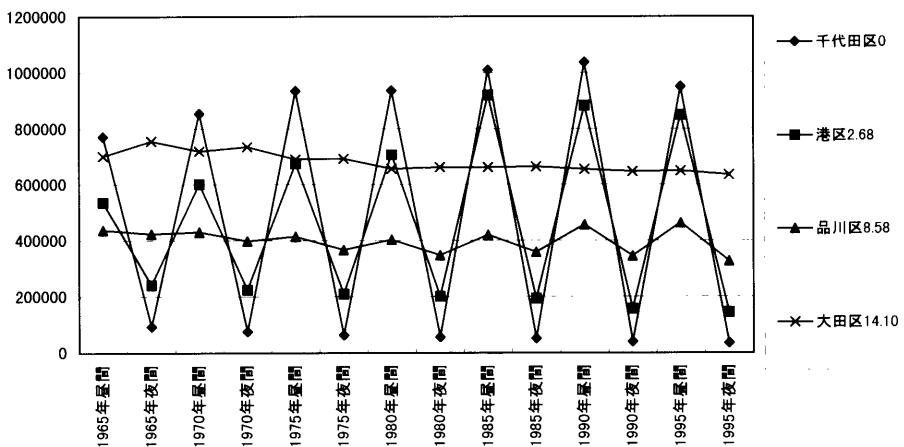


図10-2 南西方向（東海道線）

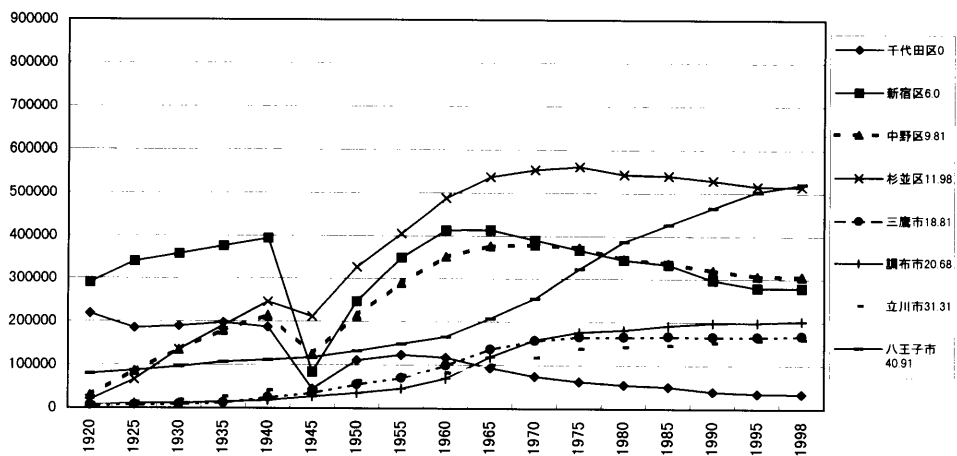


図9 鉄道路線別の人口推移（続き）

図9-3 西方向（中央線）

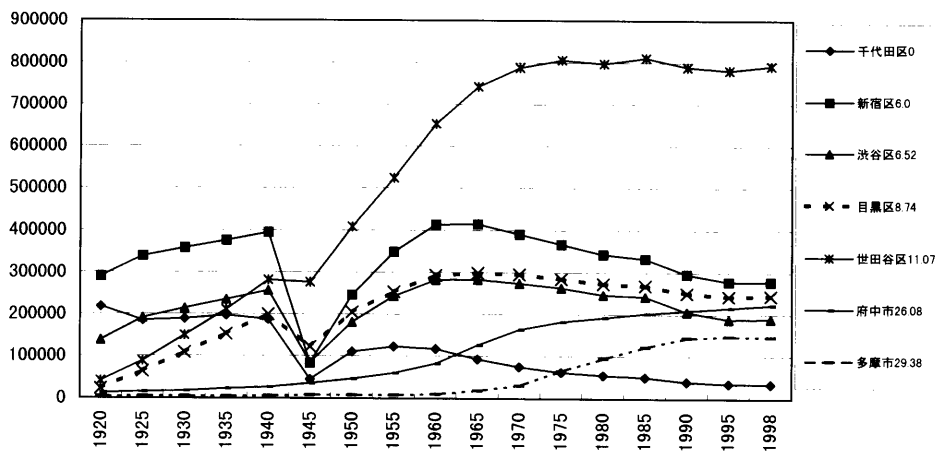


図9-4 西方向（小田急線・東急田園都市線）

近代東京の都市空間の形成と拡大

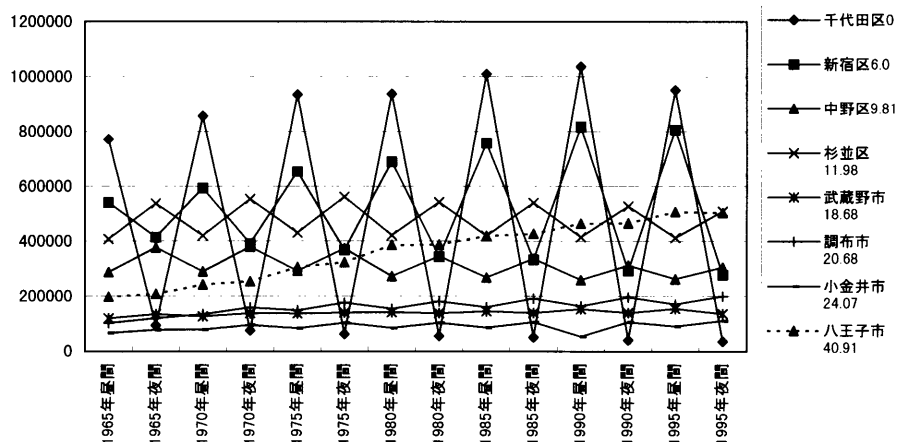


図10 東京都内路線別昼夜間人口（続き）

図10-3 西方向（中央線）

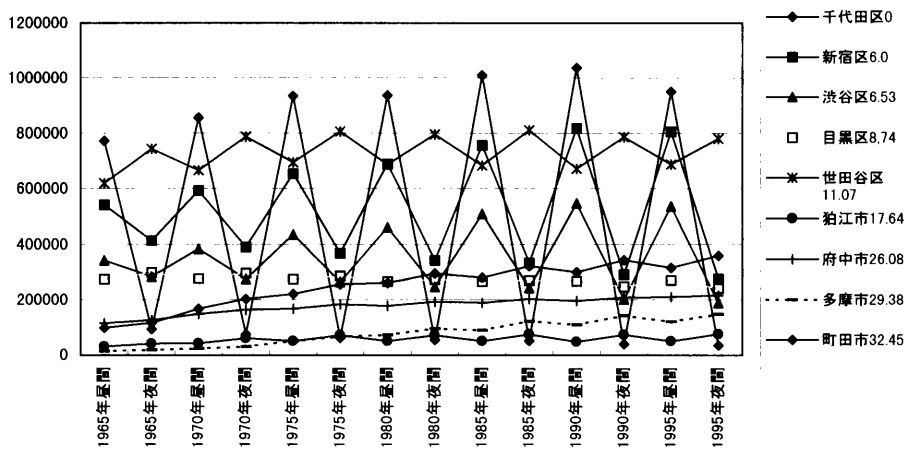


図10-4 西方向（小田急線・東急田園都市線）

の業務中核都市に指定されていることも関連しているものと思われる。

この他の中野区から小金井市までの市区は、夜間人口が昼間人口を上回っており、都市部の業務地区へ通勤する人々の居住地になっていることを示唆している。

④ 西方向（小田急線・東急田園都市線）

図9-4では、戦前段階において4つのグループに分けられる。1920年をピークに1945年に向けて減少する千代田区、1920年から1940年にかけて増加し、1945年に急減する渋谷区・目黒区、1920年から1940年にかけて急増し、1945年に漸減にとどまる世田谷区、そして1920年から1945年にかけて漸増する府中市・多摩市である。戦後になると、千代田区・渋谷区・目黒区の3区は、1955年～1965年にかけて人口増加のピークを迎え、その後減少していく。しかも、新宿区、渋谷区・目黒区の3区は、戦前の人口のピークを超えて人口が若干増加している。世田谷区は、戦後、とくに1950年～1970年にかけて人口が急増し、これ以降80万人前後で推移している。25km圏以遠の府中市・多摩市の2市は、現在もお漸増傾向にある。

一方、図10-4の昼夜間人口差で見ると、都心を構成する千代田区、副都心を構成する新宿区と渋谷区の3つの区は昼間人口が夜間人口を上回っており、その振幅は、年々大きくなっている。また、目黒区は、1980年までは夜間人口が昼間人口を上回っていたが、1980年にはほぼ均等になり、1980年以降は昼間人口が夜間人口を上回る転換現象が見られる。これは明らかに目黒区の機能が、それまでの住宅地区から業務地区への転換を果たしつつあることを示している。残りの世田谷から町田市までは、夜間人口が昼間人口を上回るか、ほぼ等しい。このことから都心の業務地区に就業する人々の住宅地区になっていることがわかる。これらのことから、都心から10km圏位までが業務地区を構成しているものと考えられる。

⑤ 北西方向（西武線）

図9-5から、他方向と同じように、戦前段階について見てみると、1920年から1945年にかけて減少する千代田区、震災による人口減少を示さず、ほぼ定常状態で1940年にピークを迎え、1945年に急減する文京区、1920年から1940年に向けて急増し、1945年にかけて急減する豊島区、そして1920年から人口も少なく漸増を示す練馬区から所沢市の市区に分けられる。

近代東京の都市空間の形成と拡大

戦後も、他の場合と同様に、1945 年以降人口増加を示しながら、1955 年～1965 年にかけて人口増加のピークを迎え、それ以降人口減少を示す千代田区・文京区・豊島区の 3 区と、1950 年～1970 年に人口急増を示す練馬区、そして 20 km 圏を越えて、着実な増加を示す小平市・東村山市・所沢市の 3 市に分けられる。

図 10-5 では、昼間人口が夜間人口を上回るグループと、夜間人口が上回るグループに大別できる。前者に属するのは千代田区、文京区、豊島区の 3 区で、後者に属するのは残りの文京区である。このことから豊島区と練馬区が、業務地区と住宅地区の境界となっており、その距離は都心からほぼ 10 km 圏になる。

⑥ 北西方面（都営三田線・東武東上線）

図 9-6 から分析すると戦前段階では、1920 年から 1945 年にかけて減少する千代田区、震災による影響を受けずに 1940 年に戦前のピークを迎えた板橋区、人口の増減がほとんど見られない和光市、志木市、上福岡に分けることが出来る。

戦後は、1955 年に人口増加のピークを迎え、それ以降減少していく千代田区、1965 年に向けて人口が急増する板橋区、1955 年から現在にかけて漸増する和光市、志木市、上福岡市の 3 市に分けることが出来る。

図 10-6 では、昼間人口が夜間人口を上回る区と、夜間人口が昼間人口を上回る区に分類できる。前者は千代田区、文京区、豊島区で、後者に属するのは、板橋区である。

このことから、豊島区と板橋区が業務地区と住宅地区の境界である。その距離は、西武線と同様にほぼ 10 km 圏である。

⑦ 北方面（東北線・高崎線）

図 9-7 についても、他の方面と同様に分析すると、戦前段階では 1920 年から 1945 年にかけて減少する千代田区、台東区の 2 区、震災の被害を受けず人口が急増する北区、漸増する川口市、浦和市、大宮市の 3 市、ほとんど変化を見せない蓮田市、小山市の 2 市と、4 つのパターンが見られる。

戦後になると、1945 年以降人口増加を示しながら、以降 1955 年から 1960 年にかけて人口増加のピークを迎える千代田区、台東区の 2 区、なおかつこれらの区は戦前のピークを越えていない。1965 年にピークを迎え、なおかつ戦前のピークを上回る北

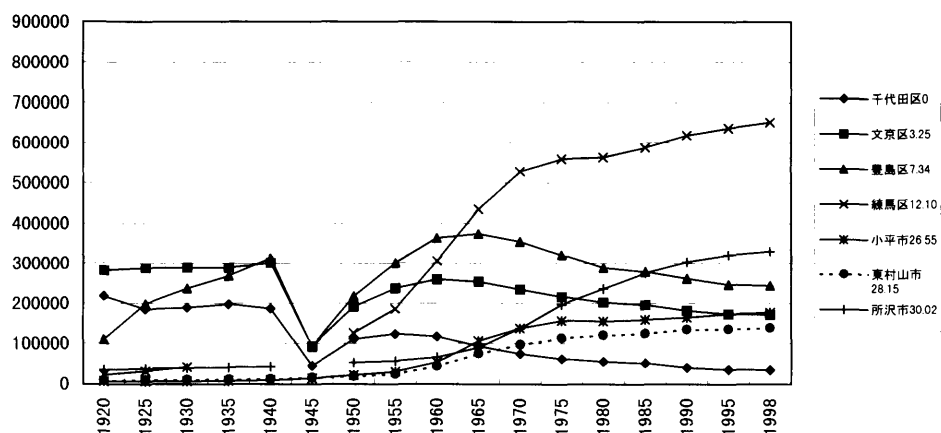


図9 鉄道路線別の人口推移（続き）

図9-5 北西方向（西武線）

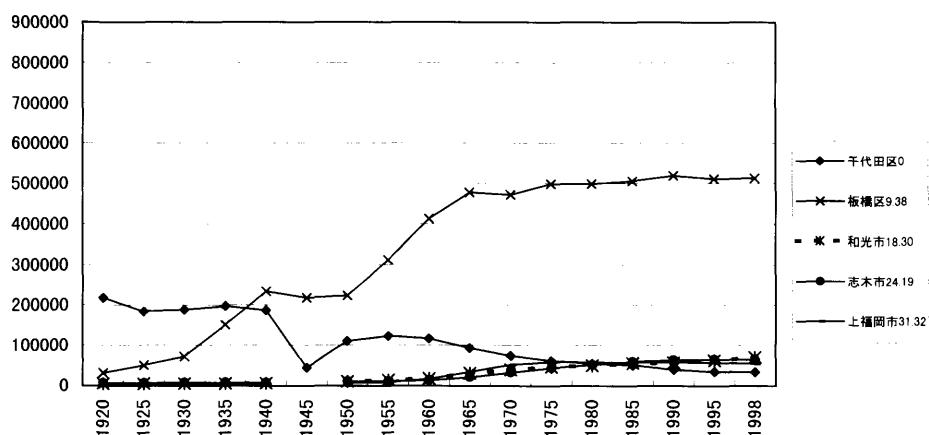


図9-6 北西方向（都営三田線・東武東上線）

近代東京の都市空間の形成と拡大

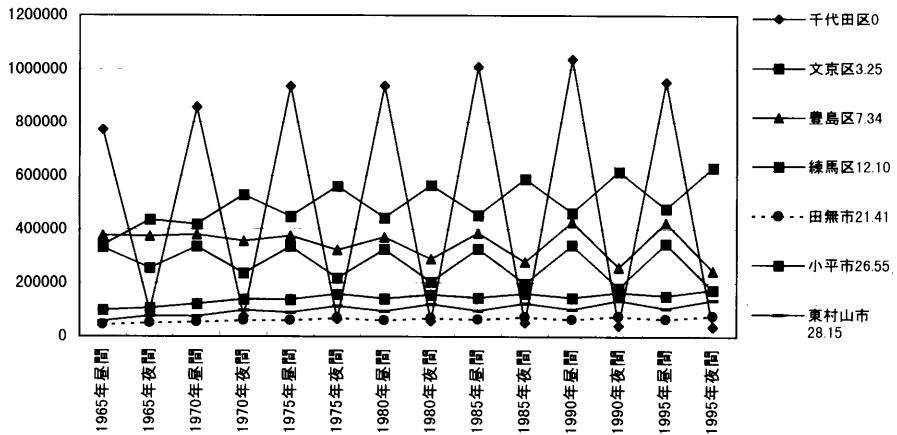


図10 東京都内路線別昼夜間人口（続き）

図10-5 北西方向（西武線）

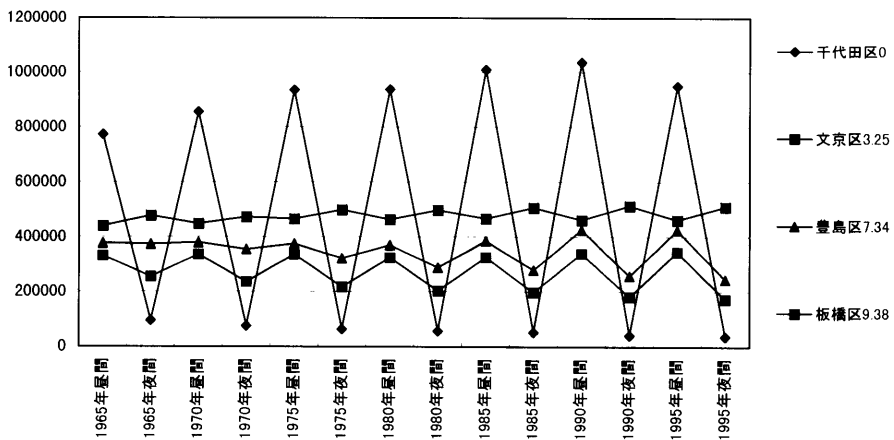


図10-6 北西方向（都営三田線・東武東上線）

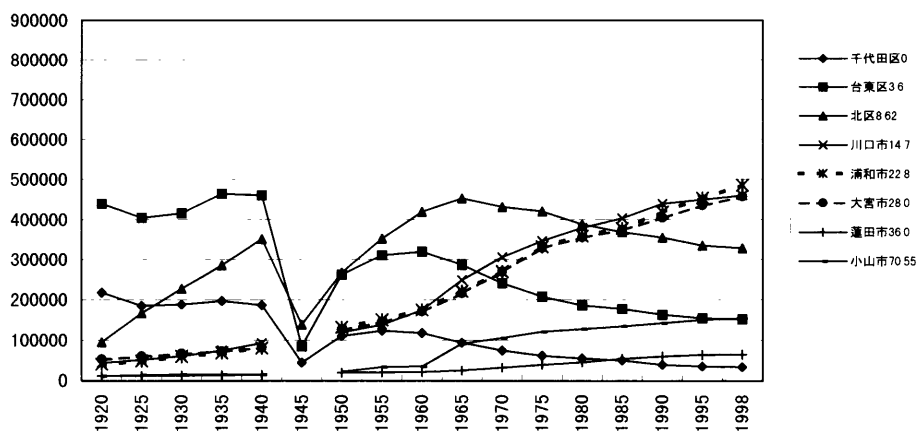


図9 鉄道路線別の人口推移（続き）

図9-7 北方向（東北線・高崎線）

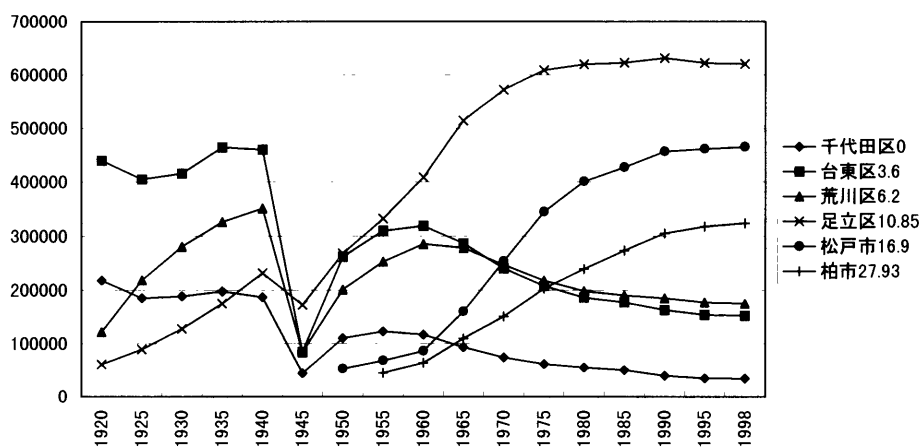


図9-8 北東方向（常磐線）

近代東京の都市空間の形成と拡大

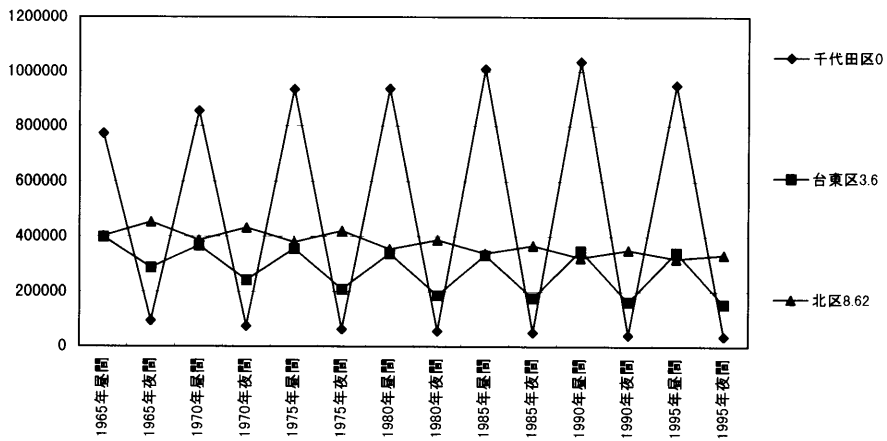


図10 東京都内路線別昼夜間人口 (続き)

図10-7 北方向 (東北線・高崎線)

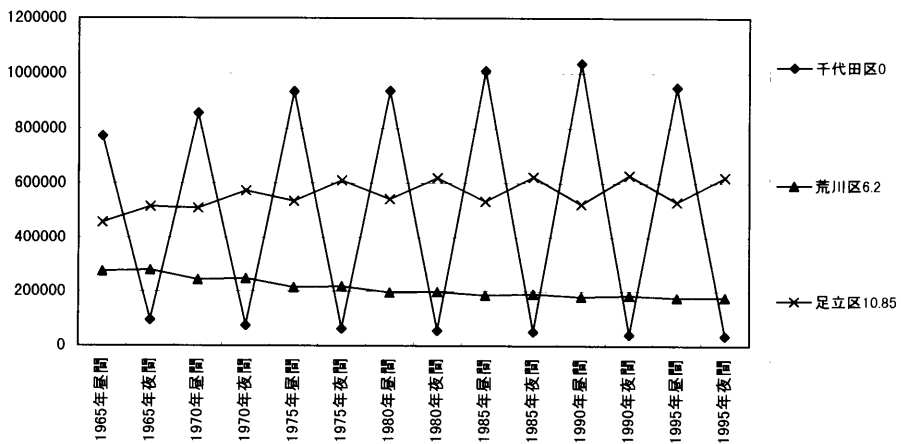


図10-8 北東方向 (常磐線)

区、戦災の影響を受けず、現在に至るまで着実に人口増加を示す川口市、浦和市、大宮市の3市、戦後1960年以降漸増する蓮田市、小山市の4パターンに分けることが出来る。

図10-7では、昼間人口が夜間人口を上回るグループと、夜間人口が昼間人口を上回るグループに分けることが出来るが、前者は千代田区、台東区の2区で、年々振幅が大きくなっている。後者は、北区であるが、年々振幅は小さくなっている。これは住宅地区から次第に業務地区への転換の可能性を示唆している。この地区では今後、昼間人口と夜間人口の差が逆転する可能性を持っている。この方面の業務地区と住宅地区の境界線は、10 km 圏内の北区から次第に10 km 圏を越えていくものと思われる。

⑧ 北東方面（常磐線）

図9-8についても同様に見て行くと、戦前については、1920年から1945年にかけて減少する千代田区をはじめ、震災による人口減少を示さずに急増する荒川区、足立区の2つのパターンがある。荒川区と足立区の人口増加は、都心部での震災による被災者の受け入れ先となったためである。

戦後についてみると、1945年以降人口増加を示しながら、1955年～1960年にかけて人口増加のピークを迎え、それ以降人口減少を示す千代田区、台東区、荒川区の3区と、1970年～1990年にかけてピークを迎える足立区、松戸市、柏市の3市区に分けることが出来る。

図10-8では、昼間人口が夜間人口を上回るグループと、昼間人口と夜間人口がほとんど変化を見せないグループ、夜間人口が昼間人口を下回るグループに分けることが出来る。昼間人口が夜間人口を上回るのは千代田区、昼間人口と夜間人口がほとんど変化を見せないのは荒川区、そして夜間人口が昼間人口を上回るのが足立区である。このことから荒川区と足立区が業務地区と住宅地区の境界となっていることがわかる。その距離は都心から6 km 圏～10 km 圏の範囲である。

以上、路線別の拡大状況を人口増減と昼夜間人口差から検討してきたが、これらをまとめると次のように整理することが出来る。

1. 千代田区・中央区の都心部は、すでに1920年段階で人口のピークを迎えており、戦前段階では、震災と戦災の2度にわたる災害の影響を受けて人口は1945年に急

近代東京の都市空間の形成と拡大

減し、戦後に人口は増加するが、戦前のピークにまで回復することはなかった。

2. 千代田区・中央区に隣接する港区・文京区・台東区は、千代田区・中央区とほぼ類似した傾向を示すが、戦前期に1920年を若干超える人口になったあと、1945年に急減する。1945年から人口は増加し、1960年に戦後のピークを迎えたあと、人口減少に転じている。戦後のピークの人口は、戦前のそれを上回ることにはなかった。
3. 墨田区・江東区・荒川区は、1920年から1940年にかけて人口急増を示すが、1945年に急減する。その後、1945年から1960年・1965年にかけて人口が増加してピークを迎えるが、戦前のピークを上回っていない。
4. 港区・文京区・台東区に隣接する品川区・大田区・新宿区・渋谷区・目黒区・豊島区・北区の7区は、1920年から1940年にかけて人口が急増し、1945年に一旦急減するが、1945年から1960年・1965年にかけて再び急増してピークを迎える。この人口のピークは、戦前のピークを上回っている。
5. 杉並区・世田谷区・板橋区・足立区・葛飾区・江戸川区の6区は、1920年から1940年にかけて人口が急増し、その後1945年に減少するものの、大きな減少を示さない。1945年から1970年代および1980年にかけて人口が再び急増しピークを迎える。このピークは、戦前のピークを大きく上回っている。戦前の資料がないので、詳細は定かではないが、練馬区も同様な特徴を示すものと考えられる。
6. 昼夜間人口差でみると、下のように大きく4つのタイプに分けることができる。
 - ①昼間人口が夜間人口を上回るタイプ
 - ②夜間人口が昼間人口を上回るタイプ
 - ③昼間人口と夜間人口がほぼ等しいタイプ
 - ④昼夜間人口差が変化したタイプ
7. ①のタイプに該当する市区は、都心部を構成する10区である。このうち、千代田・中央・港・新宿・渋谷の5区は昼間人口と夜間人口の差は極めて大きい、墨田・江東の2区は小さい。両者の中間に文京・台東・豊島の3区が位置している。
8. ②のタイプに該当する市区は、中野・世田谷・杉並・練馬・板橋・足立の6区と、調布・小金井・狛江・東村山・小平・町田の6市の計12市区である。このうち、都心部の10区に隣接する6つの区部は、昼夜間人口差の振幅が大きく、これらの外側に位置する6つの市部は小さい。①の地域は業務地区であり、②の地区は住宅地区と位置づけられ、両者の境界はほぼ10 km圏である。

9. ③のタイプに該当する市区は、荒川区と武蔵野・府中・田無・八王子の4市の計5市区である。
10. ④のタイプは品川・大田・目黒の3区で、このうち品川区は昼夜間人口差がほぼ等しい状態から、1975年あたりを契機に昼間人口が夜間人口を顕著に上回るようになる。大田区は1970年頃まで夜間人口が昼間人口を上回っていたが、それ以降、昼夜間人口差がほぼ等しくなる。目黒区は当初夜間人口がやや昼間人口を上回っていた状態から、1975年頃から昼夜間人口差が等しくなり、さらに1990年頃から昼間人口が夜間人口をやや上回るようになる。これらの3つの区は、いずれも①の都心部の区部に隣接し、市街地の膨張によってこのような変化を示したものと考えられる。

(以下次号へ続く)

注

- 1) 本論文での市街地とは、20万分の1地勢図で、市街地とされている部分を指す。
- 2) 建築基準法によると建築法規では60m以上、一般には100mをこえるものを超高層と言う。

参考文献

- 磯谷・高木（1991）『近世江戸市街地の形成と発展』慶應義塾大学日吉紀要
- 尾島俊雄（1995）『東京の先端風景』早稲田大学出版部 216頁
- 勝田・川村（1999）『新宿・街づくり物語』鹿島出版会 222頁
- 鈴木博之（1999）『日本の近代10 都市へ』中央公論社 426頁
- 田村明（1990）『江戸東京街づくり物語』時事通信社 478頁
- 平井堯（1991）『地下都市は可能か』鹿島出版会 175頁
- 藤森照信（1990）『明治の東京計画』岩波書店 363頁
- 正井泰夫（1987）『城下町 江戸東京との対話』原書房 217頁
- 正井泰夫（2000）『江戸・東京の地図と景観』古今書院 123頁
- 吉原・大濱（1993）『江戸東京年表』小学館 287頁