慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	近代東京の都市空間の形成と拡大(第II報)
Sub Title	Formation and expansion of the city area in Tokyo from the Meiji to the present (II)
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	2013
Jtitle	慶應義塾大学日吉紀要. 社会科学 (The Hiyoshi review of the social sciences). No.24 (2013.) ,p.29- 50
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	小野修三教授退職記念号 挿図 挿表
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10425830-20140331-0029

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（第Ⅱ報）

花　岡　安　則
髙　木　勇　夫

はじめに

この研究は，明治以降の近代日本の首都である東京が，どのような過程を経て今日のような都市空間を形成し，拡大していったかを明らかにすることを目的としている。江戸時代から明治時代という大きな変革期において明治政府は，欧米に範をとった近代国家に相応しい首都の建設を企図する。

その端緒を開く一例は，1872（明治５）年に計画された銀座煉瓦街計画である。この計画は市街地の近代的景観の形成と，江戸時代から明治期にかけて大規模な火災に悩まされていた江戸・東京の市街地の不燃化を目指すものであった。この計画の契機となったのは，1872（明治５）年４月の東京京橋・築地での大火で，それは面積93ha，家屋2,926戸を焼失する大規模なものであった。この計画に従って，翌1873（明治６）年10月には洋風煉瓦２階建ての町並みの一部が出現する。これ以降，近代東京の都市空間は，わが国社会の発展と共に水平的にも，垂直的にも膨張し，今日の景観を形成するに至った。

水平的拡大については，すでに，第Ⅰ報として「近代東京の都市空間の形成と拡大」の題目で東京駅を中心とした東京30キロ圏の拡大状況について公表した（花岡・髙木2002）。この第Ⅱ報では，第Ⅰ報の水平（平面）的拡大状況に対して，東京30キロ圏の垂直（立体）的拡大状況を取り扱い，東京の近代的都市空間の発展・成長を明らかにしようとするものである。さらに，第Ⅰ報と併せて水平（平面）的および垂直（立体）的拡大の状況を通して，今や世界都市として位置づけられる東京の発展・成長の過程を明らかにしようとするものである。なお，第Ⅰ報の目次は次のようなものである。

Ⅰ　はじめに

Ⅱ　東京の平面的拡大

Ⅱ－1　図で見る市街地の拡大状況

Ⅱ－2　市街地整備の政策と計画

Ⅱ－3　鉄道の敷設と拡大

Ⅱ－4　人口統計からみた路線別の拡大状況

この第Ⅱ報で取り扱う垂直（立体）的な拡大状況については，1872（明治５）年～2011（平成23）年を対象に，非木造建築物（煉瓦造，石造，コンクリート造など）と地下空間の建設について，その竣工年，構造，高さ（階数）[1]，用途，所在地などの情報を収集した。収集した棟数は，24,582棟であった[2]。

Ⅲ　東京の垂直（立体）的拡大

Ⅲ－1　高さの平均値から見た非木造建築物の階数変遷

図１は，東京駅を中心とした半径30km 圏内にある東京，神奈川，千葉，埼玉における非木造建築物（業務施設，居住施設，商業施設，医療施設，行政施設，教育施設，文化施設，宿泊施設，娯楽施設など）24,582棟の竣工年毎の地上階数（高さ）と地下階数（深さ）の平均値を，1872（明治５）年～ 2011（平成23）年の139年間にわたって示したものである。

この図によれば，1872年～ 1943（昭和18）年までは，一部の例外はあるものの地上階の平均階数は５階以下であることが分かる。なお，この期間の平均階数は3.5階で，建築棟数は多くないが，すでに中層化が果たされている。地域的に見ると，非木造建築物の階数変化の動向は東京が先行し，神奈川が追随し，千葉と埼玉がそのあとを追いかける様子がうかがえる。とくに，千葉は20世紀に入って建設されている様子を示している。また，この時期の地下化の件数は多くなく，1900年まで地下は設けられておらず，1900年以降に地下が設けられるが平均地下階数も１階が大半である。

1）建築物の高さ表示は，階数と尺・メートルでの表示が混在しているため，対象時期を通して使える階数で表示した。

2）収集棟数は，東京都10,600棟，神奈川県5,058棟，千葉県3,866棟，埼玉県5,058棟，合計24,582棟である。

1950年以降になると，まず東京に始まり，神奈川，埼玉，千葉の順に建築階数の増勢が続く。このうち，1950年～1985年頃までは戦前とは異なり，建築階数が５階から10階の間に増加し，建築物の高層化が図られている様子が読み取れる。この間，当初４階建を主体としていた公団住宅は，その後５階建以上の高層建築物[3)]を主体にするようになる。この変化の背景には，都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を目的として，1969（昭和44）年に公布された「都市再開発法」があるものと考えられる。

さらに，1985年以降になると建築棟数の増加と共に，建築物の平均階数は10階～15階の間に増加してより一層の高層化が進み，特に2002年以降になると15階前後に増えている。このような高層化，さらには超高層化を先導するのは，都心部におけるオフイスや，デパートなどの商業施設，ホテルなどの宿泊施設などである。とくに，都心部における高層化や超高層化の契機になるのは，1964（昭和39）年に開催された東京オリンピックである。同時に，東京オリンピックの開催は建築物のみならず，交通施設の立体化をも促進することになる。具体的には，戦後初の地下鉄である営団地下鉄丸ノ内線の全線開通（1962年），首都高速道路１号線京橋―芝浦間開通（1962年），東京モノレール浜松町―羽田空港間開通（1964年）などで代表される（表１）。しかし，地下鉄路線の拡大の一方で，地上の路面電車の撤去が促進される。そこには，日本経済の発展に並行して増大し続ける都市勤労者の通勤問題やモータリゼーションへの対応があった。また，建築物の高層化，超高層化や地下鉄の開通は地下化の件数を増加させ，建築物の上方への拡大だけでなく下方への拡大をも促し，都心部における建築物や地下鉄路線の深度が増加する。建築物の地下階の用途は，商業機能や駐車機能が中心である。

オフイス棟の平均階数を示した図２は，図１で指摘した傾向を示し，まず東京が先行し，そのあとに神奈川が追随し，さらに千葉と埼玉がそれを追うという形が見られる。この図によれば，1872年～1917（大正６）年のオフイスの平均階数は５階以下である。しかし，これ以降になると，東京は都心部を中心に５階建以上の建築物が増えている。これらの代表的なものとして，丸の内の東京海上ビル（1918年），丸ビル（1923年），丸の内の日本郵船ビル（1923年）などがあげられる。このことから明らか

3）都市計画法では，低層は１～２階，中層は３～５階，高層は６階以上。消防法では，高層建築物を31m以上。建築基準法では，60m以上を超高層。

なように，東京では既に戦前段階から建築物の高層化が推進されていた。東京に比較すると，神奈川，千葉，埼玉のオフイスの本格的な高層化は，戦後になる。

戦後，1950～1960年代の高層建築物は，対象の一都三県では東京と神奈川が主流で，平均階数が10階に近づくが，千葉と埼玉では認められない。1970年代になると，東京では，それまでの高層から10階以上の高層化ないし超高層化へと進展している。その端緒を開くのは，1968年の霞が関ビルや，1971年の新宿淀橋浄水場跡地の再開発による京王プラザホテル，住友ビル，野村ビルなどの完成である。しかし，神奈川，千葉，埼玉では1980年代以降に本格化することが分かる。これは，1970年代の２度に亘る石油危機に際し，いち早く物価安定によって経済回復を果たした日本が，世界経済の拠点の一角を担うようになることと関連しているものと考えられる。その結果，まず東京の都心部を中心にオフイス棟の高層化や超高層化が先行し，1980年代以降になると周辺の神奈川，千葉，埼玉などへ波及したのであろう。このような傾向に拍車をかけるのは，東京への過度な人口集中と地価の高騰であり，政策的には前述の「都市再開発法」の公布である。

一方，地下空間の利用についてみると，戦前段階では数も多くないうえに，平均的には地下１階である。確認できる地下階の設置は，1903（明治36）年に東京と神奈川で認められる。その後，とくに東京では地下階の深度が若干増加している。この地下階の出現は，戦前段階の東京における建築物の高層化の趨勢と，地下鉄の開通が大きな意味を持っている。地下鉄は，1927（昭和２）年に現在の東京メトロ銀座線の一部，浅草―上野間の開通から始まる。また，これと関連して1930（昭和５）年に上野駅の地下道に商店街が出現する。この時期における地下階の利用は，一部の例外を除けば機械室や倉庫として利用されていた。

戦後になると，地下階は，建築物の高層化・超高層化と連動してその階数を増やし，深度を増すとともに，機能も大きく変化する。その代表的な事例は，1960（昭和35）年に開業する丸の内駐車場や1969（昭和44）年開業の東京八重洲大地下街（73,253m^2）で，1960年代～1970年代にかけて多くの地下街が開業し，淀橋浄水場跡の超高層ビルの出現による地下駐車場など，特に都心部における地下階の駐車機能や商業機能が拡大していく。都心部におけるオフイス棟は，郊外に居住する都市勤労者であるホワイトカラーの就業の場であり，郊外の住居から都心のオフイスまでを繋ぐ交通手段としての地下鉄の建設が促進されるのも戦後である。最初に建設されたのは，都心ターミ

ナル駅を繋ぐ地下鉄で，1954（昭和29）年の現東京メトロ丸の内線の池袋―お茶の水間の一部開業から始まり，1959年には池袋―新宿間の開通，1962年丸ノ内線の全線開通となる。1960年には都営地下鉄浅草線の押上―浅草間の開業と京成電鉄との相互乗り入れが行われる。都心部における地下鉄の建設が進むと，地下鉄と郊外を走る私鉄の相互乗り入れが促進され，郊外から都心を目指すサラリーマンたちがターミナル駅で滞留することなく，都心部のオフイスに辿りつけるようになる。また，地下鉄の主要乗換駅には地下通路が建設され，オフイス棟の地下階と繋がれている。戦後，1954年から始まった地下鉄路線の建設は，現在，東京メトロ９路線，都営４路線，横浜市営２路線の地下鉄が走っている。

図３は，集合住宅の非木造建築物の平均階数を示したものである。戦前段階では，この図から明らかなように，関東大震災以降の同潤会アパートのような例があるが，基本的には５階建て以下の建築物が中心である。この時期の非木造の集合住宅は，東京と神奈川に限られていることが分かる。

戦後になると，1950年代後半から５階建以上の高層化が進み，その傾向が1990年頃まで続く。オフイスビルと比較すると集合住宅の高層化はかなり遅れていることが分かる。これは，戦災による広範囲にわたる被災で住宅の絶対数が不足していたため，1948（昭和23）年に高輪の都営アパート，1949年に新宿戸山の都営アパートが建設され，1960年には住宅供給を目的とした日本住宅公団が設立される。当初，このような非木造住宅は，５階建て以下のものがほとんどで，賃貸住宅を主としていた。これは，絶対的に不足する住宅の供給が先決であったことによる。このことは，図６からも明らかなように，1960年代～1980年代前半にかけて集合住宅の建設棟数は公営集合住宅が民間集合住宅を凌駕していたが，それ以降は民間集合住宅が主流となっている。これは，戦後の住宅不足の解消のために公的機関による住宅の量的な拡大が優先されたことによる。しかし，この1960年代～1980年代前半の期間でも，1960年代の後半頃から公営住宅の分譲と東京都区内の公営住宅の５階建以上の高層化が始まる。そして1990年代に入ると東京はもちろんのこと，神奈川，千葉，埼玉でも集合住宅の高層化・超高層化が始まる。とくに，超高層化の端緒を開くのは，1989年の大川端リバーシティ（40階建，地下２階）である。1980年代後半からの集合住宅の高層化・超高層化は，民間集合住宅が主導したものであった。一方，集合住宅の地下階は，都心部の一部を除くと多くが駐車場や機械室としての利用で，地下一階のものが多い。

図１　建築物平均階数（１都３県）

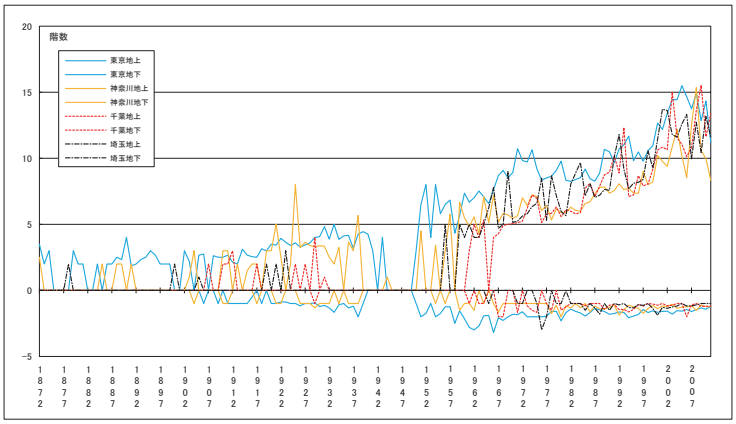


図２　オフィス平均階数（１都３県）

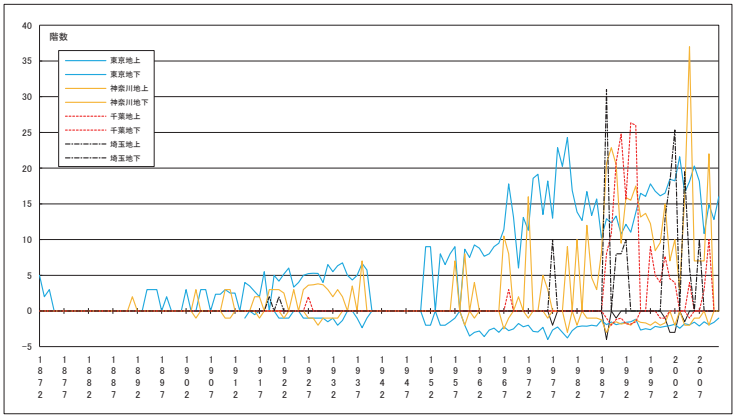


図３　集合住宅平均階数（１都３県）

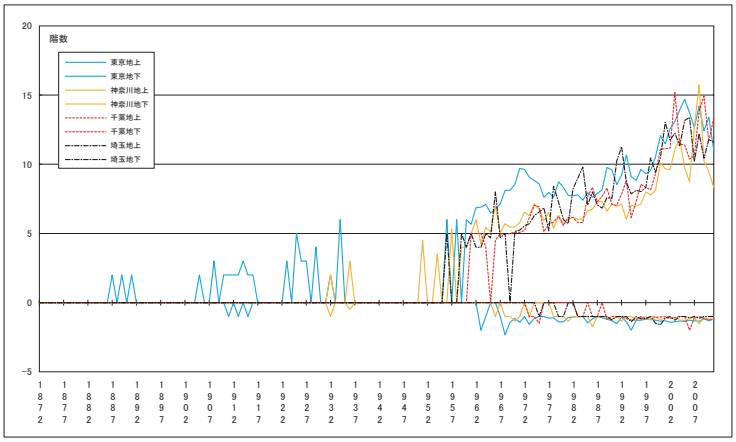


図４　建築物棟数全体　１都３県（５階以上）

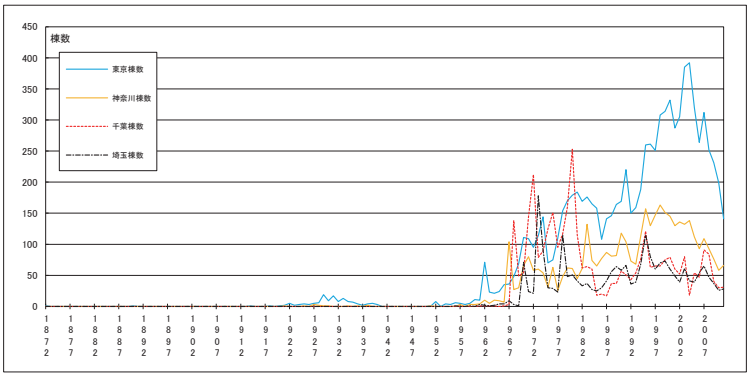


図５　オフィス棟数　１都３県（５階以上）

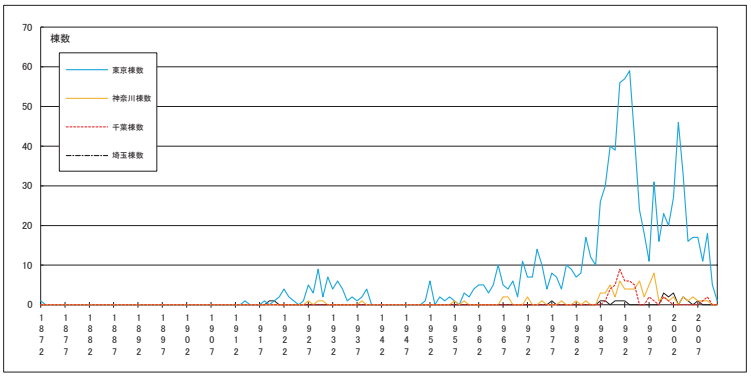
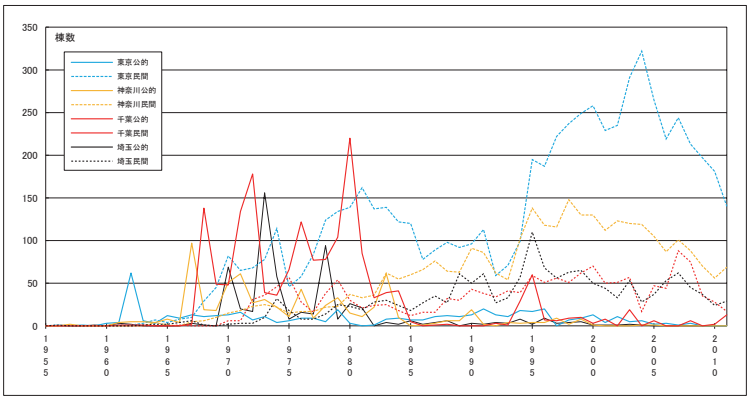


図６　集合住宅棟数　１都３県（５階以上）



Ⅲ－２　高層（５階建）以上の非木造建築物の棟数変遷

つぎに，高層以上の非木造建築物の棟数についてみよう。図４ ～図６は，東京駅を中心とした半径30km 圏内にある東京，神奈川，千葉，埼玉の１都３県の非木造高層（５階建）以上の建築物の棟数を，1872（明治５）年～ 2011（平成23）年の139年間に亘って経年的に示したものである。

図４は，用途に関係なく，全ての非木造高層（５階建）以上の建築物の経年的変化を示したものである。この図によれば，1872（明治５）年～ 1920（大正９）年までは，対象地域において５階建以上の非木造建築物はほとんど確認できない。図４では縦軸のスケールの関係上ほとんど解らないが，図５では東京都で高層以上のオフイス棟が若干ではあるが認められる。この時期までに高層以上の非木造建築物がほとんど認められなかったのは，明治期を中心に建築された煉瓦造建築物は５階建以下のものがほとんどであったことと，技術的な問題の双方によるものと考えられる。

この図４によると，1930年前後を中心にそれまでよりは非木造高層の建築物が若干増えているが，そのほとんどはオフイス用途の建築物である（図５参照）。高層の建築物が本格的に増加するのは，第２次大戦の敗戦以降である。図４からも明らかなように，1960（昭和35）年からの高度経済成長期以降に著しいことが分かる。しかも，経年変化を通して，まず東京都が先行し，神奈川がそれに追随し，千葉と埼玉が更にそのあとを追う傾向のあることが読み取れる。

オフイス棟数を示した図５は，前述のように1920年以前にも東京都で高層の非木造建築物が若干認められるが，1920年以降になると1930（昭和５）年頃を中心に，東京都と神奈川県で少し増加している様子を示している。これは，大正期に入ると鉄筋コンクリート造りの建物が建てられるようになり，さらに1923（大正12）年に起こった関東大震災の復興が，煉瓦造りでは見られなかった耐震性を重視した鉄筋コンクリート造りの５階建以上の建築物の建設を加速させたものと考えられる。事実，関東大震災では，銀座煉瓦街をはじめ多くの煉瓦造り建築物が倒壊している。これは，煉瓦造り建築物が建物の不燃化を目指したものであって，耐震性についてはあまり考慮されていなかったことによるのであろう。関東大震災の直後に帝都復興計画が策定され，その一環として住宅供給を目的とした同潤会が翌年の５月に設立され，牛込の江戸川アパートをはじめ幾つかの同潤会アパートが建設された（表１）。

オフイス棟の経年変化を見ると，高層（５階建）以上の非木造建築物は，1930年頃

表１　建築年表

西暦	法令・政策・都市計画	交通施設	出来事・その他
1872年	銀座煉瓦街計画　建築物の不燃化を目的とした計画	10月新橋―横浜間鉄道開業	４月：東京京橋・築地で93ha，2926戸焼失し都心部ほぼ全焼　東京府知事銀座八丁の土地を政府が買い上げ都市計画を樹立　８月：東京府，青山・渋谷に27.3万㎡の埋葬地・青山霊園を定める　９月：兜町に三井組ハウス（第一国立銀行）が竣工　11月：日本橋が木造洋風に架け替えられる
1873年	３月：東京府，浅草寺，寛永寺，増上寺，富岡八幡，飛鳥山の５公園開園を決定		京橋以南の大通りが煉瓦街となって完成　万世橋が石橋で完成　10月：銀座煉瓦街表通りを洋風煉瓦２階建てで統一，道路幅5.5～27.3m と下水道を持つ日本初の近代都市計画
1874年			１月：八重洲町２丁目（現東京駅）に東京警視庁が設置される　日本橋駿河町に外為バンク三井組（三井銀行本店）が３階建て煉瓦建築が完成　青山，谷中，雑司ヶ谷，染井の４公共霊園開園　12月：京橋―銀座―芝金杉橋間の街路両側に85基のガス灯が点灯
1875年		11月：日本初銀座において煉瓦舗装道路開通	
1881年			神田枝松町から出火，１万5000戸を焼失し，明治期最大の火災　５月：新橋～横浜複線開業
1883年			７月：麹町内山下町に鹿鳴館が落成
1884年		日本鉄道会社が開業　上野―高崎間開通	１月：浅草橋が鉄橋となる
1885年		日本鉄道山手線の品川―新宿―赤羽間開通	
1886年	官庁集中計画　官庁舎などを霞ヶ関に集中させる計画		
1889年	東京市区改正条例公布		歌舞伎座開場
1890年			政府が丸の内一帯の10万余坪を三菱会社に128万円で払い下げる　浅草に凌雲閣（浅草十二階）が竣工　帝国ホテル開業
1918年	東京市区改正条例改正公布　京都，大阪両市に準用		田園都市株式会社設立　丸の内に東京海上ビルディング竣工

西暦	法令・政策・都市計画	交通施設	出来事・その他
1919年	市街地建築物法（建築基準法の前身）が公布　4月：都市計画法が公布　東京市区改正条例が全面改正	中央本線の東京―万世橋間が開業	
1920年	9月：都市計画法・市街地建築物法を6大都市に拡大	玉川電気軌道広尾線（旧：都電）	
1921年	5月：東京市制要項決定，日本初の都市計画	西武鉄道新宿線	
1922年	洗足池，大岡山，調布村，玉川村一帯の宅地開発を田園都市株式会社が着手	池上電気鉄道（現：東急池上線）	
1923年	帝都復興計画	目黒蒲田電鉄の丸子玉川―蒲田間開通（現：目黒線）	関東大震災　丸の内ビル，日本郵船ビル，帝国ホテル開業
1924年	5月：同潤会設立　帝都復興策として住宅供給が目的		
1925年		東北本線神田―上野間高架線開通　山手線環状運転開始	1月：東京市地下鉄計画策定
1930年			上野駅の地下道に商店街ができる
1934年			牛込に同潤会江戸川アパート落成　東京宝塚劇場開場
1938年		東京高速鉄道（現：東京地下鉄銀座線　渋谷―虎ノ門間）開通	
1941年	3月：住宅営団法公布　同潤会の事業を引き継ぐ		
1945年	9月：鉄道復興5カ年計画を立案　東京都計画局，帝都改造案要旨を発表		
1946年	特別都市計画法を公布　戦災復興土地6107ha を対象		
1948年	消防法公布		戦後初の鉄筋アパートである高輪の都営アパートが竣工
1949年			新宿に戦後アパート団地第1号となる都営戸山ハイツ1053戸が完成する

西暦	法令・政策・都市計画	交通施設	出来事・その他
1950年	５月：国土総合開発法公布　建築基準法施行　６月：首都建設法公布		
1952年			ボーリング場開業　三原橋地下街開業
1953年			スーパーマーケット開業
1954年	５月：閣議，第１次道路整備５カ年計画（1954～1958）を決定　土地区画整理法公布（1955. 4. 1施行）		神武景気（朝鮮戦争特需が引き金に　1957年まで）
1955年	10月：建設省，住宅建設10カ年計画策定　日本住宅公団設立　日本住宅公団法により設立　住宅供給を目的　12月：国土総合開発法施行令公布		代官山に日本初の外国人向け高級賃貸アパート「東急アパート」が完成　浅草地下街完成
1956年	４月：都市公園法公布　首都圏整備法公布		日本初の高層アパート晴海団地が完成する。RC 造５階建て一部10階建て
1957年	公営住宅法公布		都庁第一庁舎（丸の内）落成　三田に高級マンション「東急アパート」が完成　しぶちか完成
1958年			岩戸景気（1961年まで）東京タワーが完成。高さ333m 塔では世界一の高さを記録
1959年	３月：首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律公布（４月公布）	地下鉄丸ノ内線池袋―新宿間が全通	保谷市（現西東京市）に関東最大2714戸の公団１住宅「ひばりヶ丘団地」が完成
1960年	６月：道路交通法公布（12月施行）	２月：丸の内に民間初の520台収容の丸の内地下駐車場を開設　都営浅草線押上―浅草間開業　京成線と相互乗入れ（日本初の相互乗り入れ開始）	
1962年	10月：閣議，全国総合開発計画を初決定（目標1970年）	営団丸の内線全線開業　地下鉄日比谷線北千住―人形町間が開通　東武線，日比谷線の相互乗り入れ開始　首都高速１号線京橋―芝浦間が開通	日本橋の高島屋に日本初の立体駐車場「スカイ・パーキング」誕生　オリンピック景気（新幹線，オリンピック施設建設需要があった　1964年まで）
1962年	７月：建築基準法一部改正公布　容積地区制度発足1964年１月施行		
1964年	１月：建築基準法改正施工　容積地区制度導入31m 制限撤廃で超高層ビルが建設可能となる	営団地下鉄日比谷線　全線開業　東横線と相互乗り入れ開始　東京モノレール　浜松町―羽田空港　銀座に地下鉄の銀座総合駅が完成し，５路線７駅を結ぶ最大の地下道が完成　東海道新幹線開業	新宿ステーションビル完成　ホテルニューオータニ，東京プリンスホテル開業　東京オリンピック開催　新宿駅東口地下街完成　池袋ショッピングパーク（地下街）完成　ザ・ダイヤモンド（横浜駅地下街）完成

西暦	法令・政策・都市計画	交通施設	出来事・その他
1967年		都電は銀座線など９路線が廃止　荒川線のみとなる	
1968年	６月：都市計画法公布　東京市区改正条例が全面改正	都営地下鉄浅草線全線開業　京浜急行と相互乗入れ開始	千代田区に日本初の超高層ビル霞が関ビル（地上36階地下３階高さ147m）完成
1969年	４月：新全国総合開発計画（新全総）答申　６月：都市再開発法公布	営団地下鉄東西線　中野―西船橋開業	東洋一となる東京八重洲大地下街が着工以来４年の歳月を掛け完成　高島平団地の建設開始
1971年		常磐線　綾瀬―我孫子　複々線化	多摩ニュータウンが第一次入居開始　新宿西口に「京王プラザホテル」開業
1972年		東京地下駅が完成し総武地下新線の東京―錦糸町が開通	日本列島改造論（田中角栄）　ウイング新橋（地下街）完成
1974年	６月：国土利用計画法公布（12月施行）	４月：旧赤坂離宮を５年の工期と約100億円を掛け「迎賓館」に改装する	
1976年		総武線の東京―品川間の地下線が開通し総武線と横須賀線の直通運転開始　都営地下鉄三田線　西高島平―高島平	千代田区の中央大学が都心脱出計画を発表する。法政，拓殖，東洋大学も移転計画 京王モール（地下街）完成
1977年	11月：閣議　定住圏構想の第３次全国総合開発計画を決定	立川基地全面返還	マリナード（横浜地下街）完成
1978年		営団地下鉄千代田線　綾瀬―代々木上原　武蔵野線新松戸―西船橋開業	池袋にサンシャイン60完成
1980年	５月：都市計画法の一部改正，地区計画制度を創設道路・公園・建築物形態などを都市計画の中に位置づけ		10月：墨田区両国が建設省「燃えない街づくり」第１号に指定され，建物耐火構造への助成を受ける 11月：横浜ポルタ（地下街）完成
1981年			10月：日本住宅公団と宅地開発公団が合併し「住宅・都市整備公団」が発足する
1982年	５月：土地区画整理法一部改正　1983年度より土地区画整理士制度を実施		立川基地　横浜 MM21地区など着工
1984年			４月：世田谷区がワンルームマンション規制の建築協定を制定する　10月：有楽町の日劇跡地に有楽町センター（マリオン）がオープン

西暦	法令・政策・都市計画	交通施設	出来事・その他
1985年	４月：都市景観条例施行	１月：東京の幹線道路環状７号線が全線開通　３月：東北・上越新幹線の大宮―上野間が開通	９月：都庁の新宿移転が決定
1986年	臨海副都心開発基本構想の決定		10月：川崎アゼリア（地下街）完成
1987年	６月：閣議，地方分散型国土へ脱却する第４次全国総合開発計画（４全総）を決定　５全総は1998年都が臨海副都心建設の開発基本構想を発表		９月：銀座，新宿，国土庁の発表で3.3㎡あたり１億円を超過　都内の地価１年間で85％高騰
1988年	６月：多極分散型国土形成促進法公布		４月：国土庁が地価公示を発表　東京圏の住宅地の地価上昇率は68.6％と史上最高を記録する。
1989年	４月：東京都，第３セクターとして448ha，人口６万人の臨海副都心開発事業化計画策定		葛西臨海水族館開業　大川端リバーシティ（リバーポイントタワー：地上40階地下２階が竣工）10月：幕張新都心522haに日本コンベンションセンターなど33.5haの幕張メッセ完成
1990年	東京フロンティア基本計画等を決定	営団地下鉄半蔵門線　全線開通	
1993年		東京港連絡橋レインボーブリッジ完成	
1995年		ゆりかもめ　新橋―有明開業	
1996年	臨海副都心開発の基本方針決定	東京臨海高速鉄道　新木場―東京テレポート	
1997年	臨海副都心まちづくり推進計画の決定		
2000年	東京の新しい都市づくりビジョン策定	多摩都市モノレール，都営大江戸線，都営地下鉄三田線，営団地下鉄南北線全線開業	
2002年	都市再生特別措置法公布	大江戸線，ゆりかもめ「汐留駅」開業	
2003年			六本木ヒルズ，汐留シオサイト竣工　品川グランドコモンズ竣工
2004年	都市再生機構設立		
2005年		つくばエクスプレス　秋葉原―つくば間開業	
2007年			東京ミッドタウン，新丸の内ビルディング竣工

を中心とする戦前期と，戦後の1950年代後半～1980年頃まで，1980年代後半～現在までの三つの時期の分けることができる（図５）。戦前期は，日本の国土構造からみると，関東大震災の打撃もあって東京と大阪の２極からなる構造を示していた。しかし，戦後の1950年代後半～1980年頃までは，日本の社会が高度経済成長期から1970年代の２度にわたる石油危機を経験した時期に相当し，敗戦に伴う壊滅的な打撃から奇跡的な経済回復を遂げ，さらに先進国に仲間入りした時期でもあった。２度にわたる石油危機は，日本の産業構造をそれまでの重厚長大型産業から軽薄短小型産業へと転換させ，その結果，先進国の中でいち早く景気回復を果たしていった。特に，東京を中心とする地域は，電機産業を中核にその勢力圏を拡大し，構造転換の遅れた大阪との間に大きな格差が生じ，東京一極となった時期でもある。そのうえ，1964（昭和39）年には東京オリンピックが開催され，東京を中心に新幹線や首都高速道路などの建設を始め多くの社会インフラの整備のための投資が行われた。そのため，東京都心部を中心にオフイス需要が急増した時期に相当する。1968（昭和43）年には，わが国初の超高層ビルである霞が関ビル（地上36階，地下３階，高さ147m）が完成する。

次の1980年代後半～現在までは，バブル経済期とバブル経済崩壊期を含み今日に至る時期である。この時期には，５階建以上のオフイス棟が急増している。これは，この時期までのオフイス需要は主に国内企業による需要であったが，この時期になると経済のグローバル化の進展とともに，バブル経済といわれるほどの好調な経済状況の中で東京が世界都市に飛躍し，変貌した時期でもある。そのため，オフイスの需要は，国内企業は言うまでも無く，外国企業からも多くの需要があったことと関係している。また一方で，国鉄の民営化に伴う操車場や貨物駅など，あるいは造船工場のような重厚長大型産業の敷地の再開発などが推進される。その結果，都心３区を中心に，東京湾岸ウオーターフロントなど多くの超高層オフイス棟が林立することになる。この時期には，東京はもちろんのこと神奈川，さらには千葉，埼玉にも波及している様子がうかがえる。

集合住宅の非木造高層（５階建）以上建築物の棟数を示した図６は，作図の関係上，1960（昭和35）年以降のものに限定した。これ以前にも，外国人向けの代官山の東急アパート（1955年），日本初の高層アパートの晴海団地（1956年）などが代表的なものとして建設されているが，その数は多くない（表１）。

図６によると，1960年代になると，まず東京から始まり，神奈川，千葉，埼玉の順

に非木造の公営高層集合住宅が急増している様子が読み取れる。この非木造公営高層集合住宅の建設は，1980年代前半頃まで数多く建設されていることが分かる。この時期における公営集合住宅の増加は，経済の順調な発展に伴う住宅需要の増加に対応していることは言うまでもない。すなわち，戦前の労働人口は，好況期に地方の農村から上京して就業し，不況期になると地方の農村に帰郷していた。そのため，東京では貸家・貸間が多くあったことが知られている。しかし，1950年に始まる朝鮮戦争に伴う特需を契機に，神武景気，岩戸景気などと呼ばれる好景気が継続し，さらには1964年の東京オリンピックなど，その後も継続的な経済の成長が続き，戦前期の労働力移動パターンが見られなくなる。その結果，地方からの上京や戦地から復員して東京およびその周辺で就業した人々の住宅需要が増大する一方で，戦災による貸家・貸間の絶対的な不足と，ベビー・ブームとも相まって深刻な住宅不足が社会問題となる。この状況を前提に，新たに住宅の供給を目的に，1955（昭和30）年に設立されたのが日本住宅公団である。当初，東京都区内を中心に建設されていた公団住宅は，1959（昭和34）年に保谷市（現西東京市）に関東最大の規模を持つ「ひばりヶ丘団地」（2,714戸）が建設され，集合住宅の郊外化を促進する。さらにその後，イギリスのニュータウン計画に範をとった多摩ニュータウン（1971年入居開始），港北ニュータウン（1983年入居開始），千葉ニュータウン（1979年入居開始）など大規模な公営集合住宅が建設されるが，手本としたイギリスとは異なって職住近接ではなく，都心部へのベッドタウンとなったため，当時の国電は通勤・通学者で常時超満員となり，酷電と揶揄され，都心へのアクセスが大きな問題となる。その結果，多摩ニュータウンでは小田急電鉄や京王電鉄が多摩線を延伸し，港北ニュータウンでは横浜市営地下鉄（ブルーライン，グリーンライン），千葉ニュータウンでは北総鉄道が新設されている。このように，公営集合住宅は，○○住宅から○○団地へ，さらに○○ニュータウンという名称の変化を通して規模の拡大を進めた様子がうかがえる。

図５と図６を比較してみると，1960年代後半～1980年代前半にかけて，高層以上のオフイス棟は東京と神奈川に見られるのみで，千葉，埼玉の両県には見られない（図５）。一方で，高層以上の公営集合住宅は，神奈川，千葉，埼玉で多数の高層以上の公営集合住宅が建設されていることが分かる（図６）。これらのうちの多くが，30km 圏と言う東京への近接性から，都心にむけて通勤・通学する人々の住居となっていたものと考えられる。

公営集合住宅の建設に続いて，民間集合住宅の建設が1960年代後半から，まず東京で始まり，公営集合住宅の場合と同様に神奈川，千葉，埼玉の順で進行していく様子が分かる。この集合住宅の棟数の経年変化から，非木造高層（５階建）以上の集合住宅は，1980年頃までは公営集合住宅が中心であったが，それ以降になると民営の集合住宅が中心になっていることが分かる。このことは，戦後の深刻な住宅不足に対し，公営集合住宅の大量供給の役割を果たしていた日本住宅公団をはじめとした公的セクターの役割の終焉を意味しているといえる。

Ⅳ　水平（平面）的拡大と垂直（立体）的拡大から見た近代東京の都市空間の形成と拡大の特徴

第Ⅰ報で報告した水平（平面）的拡大は，国土地理院発行の20万分の１地勢図に示されている市街地を抜き出して，1888（明治21）年，1916（大正５）年，1926（大正15）年，1934（昭和９）年，1946（昭和21）年，1967（昭和42）年，1986（昭和61）年，1998（平成10）年の８時期を取り上げ，その変化から東京30km 圏の拡大状況を検討したものである。その検討から明らかになったのは，次のような事柄である。

明治期を代表して示した1888年の市街地はほぼ半径７km の圏内に展開しており，これは幕末～明治初期の範囲とほとんど同じである（磯谷・髙木1991）。市街地の中核は５km 圏内にあり，５km 圏を超えて７km 圏まで市街地が樹枝状に伸びているのは街道沿いで，とくに東海道と日光街道沿いでは７km 圏を超えていた。また，この時期には現在の東海道線，高崎線，東北線が敷設され，沿岸部には若干の埋め立てもみられる。

大正初期（1916年）になると，市街地は前の時期に比較して若干の膨張を示しているが，基本的には７km 圏内にとどまっている。むしろ，前の時期に市街地内に残されていた空白地が市街地になっている。また，この時期になると鉄道の敷設が増え，現在の総武線，常磐線，中央線，横浜線，私鉄の東武伊勢崎線，東武東上線，西武池袋線などが敷設されている。この時期になると，日本の人口は５千万人（1912年）を超える。

大正期末～昭和初頭（1926年）には，1923年の関東大震災を挟み，市街地は大きな被害を受け，明治期に建設された煉瓦造の建物も倒壊した。被災した人々は都心に隣接する郊外地に避難し，そのままそこに定住する。そのため都心部[4]の人口は減少し，

4）旧麹町区・旧神田区（千代田区），旧日本橋区・旧京橋区（中央区）

その外側の地域の人口が増加した。その結果，市街地は面的な拡大をする。鉄道や街道に沿って延びる市街地は，10km 圏にまで及んでいる。私鉄会社による鉄道線の敷設は，この時期にその沿線で私鉄会社による郊外宅地の造成が推進され，大正期後半から昭和初期にかけて都心部の勤労者のためのベッドタウンの形成に結びついている[5)]。また，大宮，浦和，野田，草加，川崎などが市街地として点在する。

昭和戦前期（1934年）の市街地は，震災後，その復興のための帝都復興事業が実施され，この時期になると都心部はほぼ震災前に回復し，鉄道沿線のベッドタウンに向けて市街地の中核はそれまでの 5 km 圏から，7 km 圏へと拡大した。鉄道や街道沿いの市街地は10km 圏を超えて拡大し，特に東海道や東急東横線，小田急線，中央線などの沿線で顕著である。この時期，川崎は前の時期に独立した市街地として展開していたが，東京から連続して15km 圏に及ぶ。また，鉄道沿線では東京都心部からの連続ではないが，市川，松戸，岩槻，川口，田無などが新たな市街地として独立している。

敗戦直後の地勢図（1946年）では，市街地の中核は10km 圏にまでに拡大し，とくに北では川口，西では吉祥寺，南では横浜までの15 ～ 25km 圏にまで市街地が連続する。これは，太平洋戦争の勃発で市街地に立地する住宅，軍事関連の工場や企業の東京郊外や地方への強制疎開が行われたことと関連しているものと考えられる。

高度成長期（1967年）になると，市街地は急膨張し，特に東京圏の西と南方向で顕著で，南側では湾岸の埋め立てが拡大し，その一部が市街地化している。また，前の時期まで遅れていた東方向では，市川，船橋まで連担している。

バブル期（1986年）とバブル崩壊期（1998年）になると，市街地の概形は前の時期と大きく変化していない。ただし，湾岸地域の市街地化が進行する。これは，「臨海副都心開発基本構想」（1986年）・「東京フロンティア基本計画」（1990年）の決定や横浜MM21地区開発（1982年）などに見られるウオーターフロントの開発や産業構造の転換に伴って衰退産業の工場敷地の再利用が行われ，臨海部の市街地化が行われたことによる。

上述したように，東京30km 圏の水平（平面）的拡大の契機として関東大震災，第２次世界大戦，高度経済成長期，バブル経済期の４つの時期を挙げることができる。

この４つの時期は，当然のことながら，東京圏の垂直（立体）的拡大にとっても重

5）「田園都市株式会社」による田園調布，日吉，綱島など，西武鉄道による小平，大泉学園，東武鉄道による常盤台，小田急鉄道による成城学園，玉川学園など

要な意味を持っている。まず，非木造建築物全体の平均階数で見ると，明治～戦前期までは基本的には中・低層建築物である。しかし，戦後の1950～1985年にかけて東京，神奈川，埼玉，千葉の順に５階建以上の高層化が促進される。さらに，1985年以降になると，平均階数10～15階の高層化・超高層化が果たされ，2002年以降になると平均階数は15階前後になる。

オフイス棟についてみると，関東大震災を契機に東京の都心部において高層化が増加する。高度成長期には東京と神奈川でオフイス棟の高層化が促進され，その平均階数も10階に近づく。1970年代以降になると，東京で平均階数10階建て以上の高層化，さらには超高層化が進む。しかし，神奈川，千葉，埼玉の高層化や超高層化は，1980年代以降になる。

戦前期の地下階は，オフイス棟の高層化と連動して建設されるが，その用途の多くは機械室や倉庫室である。戦後になると，とくに1960年代の都心部の地下駐車場や地下商店街の建設から始まり，その後の高層化・超高層化や地下鉄の新規敷設に伴って地下階の深度が増すと共に，その機能が駐車場や商業施設など大きく変化する。

平均階数から非木造の集合住宅を見ると，戦前は東京と神奈川にのみわずかに見られ，オフイス棟とは異なり５階建て以下の中・低層住宅が中心である。戦後の1950年代後半～1990年頃になると，５階建以上の高層化が進行する。また，集合住宅の高層化は，オフイスビルに比較すると遅れる。この期間のうち，1960年代～1980年代前半にかけての高層化は，日本住宅公団や自治体の住宅供給公社などの公営住宅を中心とする賃貸住宅や分譲住宅である。これらの公営集合住宅は，当初，５階建て以下の中・低層住宅から始まり，その後，高層，超高層へと変化していく。この時期に計画された多摩ニュータウン，港北ニュータウン，千葉ニュータウンには，順次都心部に向けて通勤・通学する人々が入居した。この時期は高度成長期・安定成長期に相当し，市街地の急激な膨張に対応している。公営住宅の普及は，それまでの卓袱台（ちゃぶだい）での食事からテーブルでの食事で象徴されるような日本人のライフスタイルの変化を招くことになる。1980年代後半以降になると，さらに集合住宅の高層化や超高層化が進行する。これを主導したのは民間企業である。その背景にはバブル期における地価の異常な高騰や，都市計画法の一部改正による地区計画制度の創設（1980年）と容積率の緩和などがある。

つぎに５階建以上の建築物の棟数についてみると，前述のように戦前はほぼオフイ

ス棟に限られている。戦後になって，高層以上の建築物の本格的な増加が始まる。とくに，1960年代以降の高度成長期に顕著で，まず東京が先行し，神奈川が追随し，千葉と埼玉がそのあとを追うという形を示している。

オフイス棟の５階建以上の建築物の棟数は，1930年前後に若干の増加がみられる。すでに，1875（明治８）年に鉄筋コンクリート工法がわが国に導入されているが，鉄筋コンクリート造りの建築物は，大正期に建てられる。特に，関東大震災で煉瓦建建築物が倒壊し，それ以降耐震性の観点から鉄筋コンクリー造りのオフイスビルの建設が加速する。戦後，1950年代後半～ 1980年頃にかけて，それまで日本の国土構造は東京と大阪の二極構造であったものが，高度成長，オリンピック景気，産業構造転換などを通して，電機産業を中核にその勢力圏を拡大した東京一極構造へ転換する。そのため，順調な景気の進展は，特に国内企業を中心に旺盛なオフイス需要を惹起させる。その結果，都心部を中心としたオフイス棟の垂直方向への拡大が進行し，霞が関ビル（1963年），淀橋浄水場跡の超高層ビル群（1971年），サンシャイン60（1978年）などの超高層棟が建てられる。1980年代後半以降になると，バブル経済を背景に東京の世界都市としての地位上昇に伴って，国内企業のみならず，国外企業からのオフイス需要の拡大が増大する。これらの需要に対して，幕張メッセ（1989年），六本木ヒルズ・汐留シオサイト（2003年），東京ミッドタウン・新丸ビル（2007年）などがオープンする（表１）。

一方，５階建以上の集合住宅は，1960年代～ 1980年代前半にかけてと，1990年代以降の２つの時期に分けられる。1960年代～ 1980年代前半の時期は，５階建以上の集合住宅の棟数が急増し，その事業主体が公営であったことが分かる。1990年代以降になると，特に東京都で急増し，しかも民間集合住宅が中心であったことが明らかである。このような変化は，1981（昭和56）年に日本住宅公団と宅地開発公団が統合されて住宅・都市整備公団になり，さらに2004（平成16）年に都市再生機構に再編成されたことと関連している。すなわち，1980年以降に公的な機関による新しい住宅や宅地の開発の役割が低下していったことを意味している。

これらのことから，東京30km 圏における水平（平面）的拡大は，1980年頃にほぼ終わり，その後垂直（立体）的拡大が促進されたということができる。しかも，その水平・垂直方向の拡大は，まず東京から始まり，神奈川が追随し，ついで千葉と埼玉がそのあとを追う形をとっていることが分かる。

Ⅴ　まとめ

近代東京の都市空間の拡大と形成は，いくつかの時代を画するような時期によって促進された。その時期は，１明治期，２関東大震災～昭和戦前期，３戦時～敗戦時，４高度成長期，５バブル期～現在の５つの時期に分けられ，以下のように整理できる。

明治期は，明治維新後，近代化を実現するために欧米から様々な制度と共に，技術を導入する。市街地の観点からみると，煉瓦，鉄道，ガス灯・電灯などがあげられる。江戸時代以来繰り返される大火によって，大きな被害を被っていた。それは明治に入っても繰り返され，被害が拡大した。市街地の近代化の契機となったのは，1872（明治５）年４月３日の東京京橋・銀座・築地にかけての34か町，93ha，2,926戸の焼失で，防火を目的とした銀座煉瓦街建設の発端となる。市街地は江戸時代の範囲の中に納まり，その中核は５km 圏内にあり，街道や鉄道に沿って７km 圏に及んでいる。

1923（大正21）年の関東大震災の発生は，東京の市街地を大きく変容させる。明治期に防火を目的に建設された煉瓦造りの建物は耐震性に弱く，多くの煉瓦造り建築物が倒壊した。そのため，すでに1875（明治８）年に導入されていた鉄筋コンクリート工法（下川編2003）による建築物の建設が行われるようになる。市街地の形成と拡大の観点からみると，この震災で被災した人々が都心隣接の郊外に避難し，その後そこに定住するところから市街地の水平（平面）的拡大に結びついてくる。時代の発展と共に，明治，大正，昭和戦前期にかけて市街地で働く人々は，それまでの個人商店の旦那，番頭，丁稚などから，法人企業の経営者やサラリーマンとなり，彼らとその家族の通勤通学，あるいは物資の運搬のために鉄道の敷設が促される。サラリーマンの就労の場は都心部のオフイスであり，関東大震災以降，５階建以上の高層のオフイス棟が建設されるようになる。これらのオフイス棟は地下階を持ち，上方と下方への垂直（立体）的拡大が始まる。

戦時～敗戦時の時期は，この地域に多くの軍需産業とその関連企業や一般住宅が立地していた。1941（昭和16）年に太平洋戦争に突入して以降，軍需産業とその関連企業や，役所や重要な建物周辺の一般住宅は，延焼防止のための強制疎開が行われるようになる。その結果，遠隔地に疎開した企業や住宅も沢山あったが，他方で東京郊外に疎開した例も多かった。とくに，この強制疎開と戦災に被災した人々の近郊への避難は，東京―川崎―横浜にかけて市街地の拡大を推し進めていく契機となる。敗戦後，

東京近郊に疎開した企業や一般の人々あるいは戦災で焼け出された人々は，その疎開先や避難先に定着・定住し，さらに市街地を拡大することになる。

戦争によって焼け野原になった東京およびその周辺地域は，1950（昭和25）年６月に始まる朝鮮戦争による朝鮮特需が起こり，神武景気，岩戸景気から経済の高度成長に繋がり，戦災からの回復を果たしていく。高度成長期には，まず1950年代に東京でのオフイス棟の高層化が始まり，1960年代になると集合住宅の高層化が始まる。1960年代後半になると，東京でオフイス棟の高層・超高層化が進行し，神奈川，千葉，埼玉への本格的な波及はかなり遅れる。1960年代に高層化した集合住宅は，一部で地下階を持つようになると共に，オフイス棟とは異なり，1990年頃までその状態を維持している。これは，集合住宅の開発主体が日本住宅公団や地方自治体の住宅供給公社などの公的機関であったことと関連しているのであろう。

バブル期～現在になると，建築物の平均階数も10階建以上の高層建築物が大勢を占め，一層の垂直（立体）的拡大が進行する。特に，オフイス棟に限れば，平均階数20階建て以上の建築物がこの時期に増大する。高層・超高層建築物の増大は，地下階の階数を増やしていく。一方，集合住宅は1990年代以降に平均階数が10階を超える。これは，集合住宅の開発主体が，それまでの公的機関から民間企業に変化したことと関連している。

以上述べてきたように，近代東京の形成と拡大は，まず明治以降，1960年代前半頃まで水平（平面）的拡大によって市街地が形成される。この時期までの市街地の拡大は震災による避難と，戦災による戦時中の強制疎開および戦災からの避難，そしてその後の定住がその発端になっている。高度成長期には，さらなる水平（平面）的拡大の進行によって30km 圏内はほぼ市街地化し，オフイス棟と集合住宅の高層化や地下の商店街化などによる垂直（立体）的拡大が進む。その後，バブル期～現在にかけては，湾岸部を除いて水平（平面）的拡大がほぼ終了し，オフイスの超高層化や集合住宅の高層化・超高層化が進み，さらなる垂直（立体）的拡大が促進された。

参考文献

花岡安則・髙木勇夫（2002）:「近代東京の形成と拡大」慶應義塾大学日吉紀要　社会科学12号

磯谷真理子・髙木勇夫（1991）:「近世江戸市街地の形成と発展―第一報―」慶應義塾大学日吉紀要　社会科学３号

磯谷真理子・髙木勇夫（1992）:「近世江戸市街地の形成と発展―第二報―」慶應義塾大学日吉紀要　社会科学４号
下川耿史（2003）:『環境史年表　明治・大正編』河出書房新社

この小文を資料の取り扱いについて助言を賜った髙橋潤二郎先生のご霊前に捧げます。