

水野 岑\*

## 1. はじめに

東京都全体の人口は、本年の2月1日現在で1000万人を突破し、世界最大のマンモス都市といわれている。しかしながら、島崎や農林地帯をふくむ東京都全体の人口よりも東京の23区を中心とした東京の既成市街地の人口増加傾向が大きな問題である。東京の23区の人口は2月1日現在で850数万人であり、毎年増加人口は平均して25万人、最近1年間の増加は19万人と、その増加傾向は多少鈍化をみているが、依然として楽観を許さない状況である。また、このような増加人口のうち約7割はいわゆる社会増、すなわち人口の転出入の差であり、ここにも問題点がある。このような首都東京への人口や産業の過度集中の結果、交通難、住宅難、水道などの公共施設の不備、公共空地の不足、住宅環境の悪化など各種の弊害と混乱が露呈されている。このような過大都市の弊害と混乱を防止するため、首都圏整備法が制定され、同法にもとづいて各種の措置がとられている。このような措置を今後さらに強化する必要を痛感しているが、また一面このような措置は一朝一夕にその効果をあげるものではなく、長い目でみる必要があると思っている。換言すれば、人口や産業の集中防止対策の効果が顕著に現われるのは、長年月を要するものであり、それまでは、過度的に適正収容人口以上に東京の既成市街地の人口が増加することもあるのであるが、それが、やがて人口分散が行なわれ、適正収容人口まで人口を減らしていくということである。

これから31年4月制定された首都圏整備法で定めている整備構想を述べるのであるが、まず同法の制定趣旨について記述することとする。前述したように、首都東京に対して人口や産業が過度集中して、各種の弊害と混乱を招来していることならびに東京の勢力圏、いわばこれが社会的経済的な影響をおよぼす範囲は、東京都という行政区域をはるかに越えた広い区域におよんでいるこ

\* 首都圏整備委員会事務局長

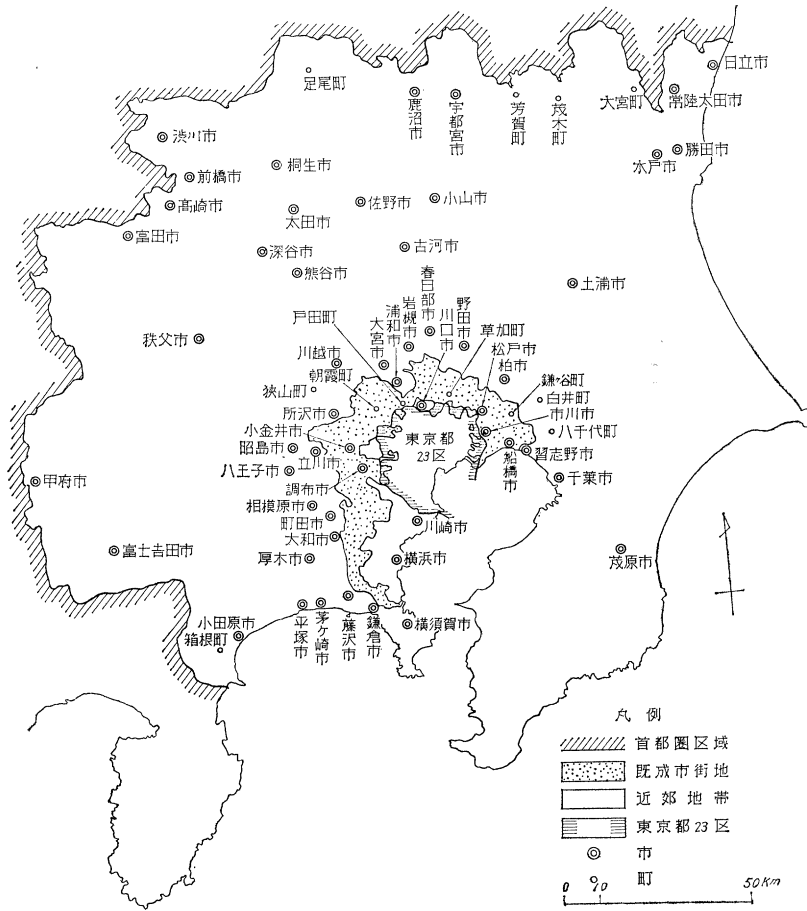
などを考えると、わが国の政治、経済、文化などの中心としてふさわしい首都圏の建設とその秩序ある発展を期するためには、東京都という行政区域にこぎつけないで、広く東京都と社会的経済的に密接な関連のある区域（首都圏）について、重要施設の総合的な整備計画を確立し、これが推進をはかる必要がある。従って、この法律は、主として2つの大きな目的をもっている。

その1つは、首都東京への人口や産業の過度集中を防止すること、その2は、首都東京の重要施設の整備の促進をはかることである。首都圏整備法にもとづき、総理府に行政委員会たる首都圏整備委員会（国務大臣をもってあたる委員長のほか、4名の委員をもって構成する）を設置し、同委員会が首都圏整備計画をたて、この計画の実施の調整ならびに、これが推進をはかることになっている。首都圏整備計画は基本計画、整備計画および事業計画の3計画から成りたっており、基本計画とは、重要施設の具体的な整備を定める整備計画の前提となり、基本となる事項を定めるものであり、昭和50年を目標としてたてられ、首都圏の地域形態とその重要な整備方針、人口配分計画が定められている。整備計画は、昭和50年までを前期と後期に分け、前期計画は32年度を初年度とする10カ年計画をたてている。事業計画は、整備計画に定められた事項について毎年度実施する事業を定めるものである。

以下、首都圏整備の構想を基本計画を中心として述べてみよう。

まず、首都圏の地域形態であるが、首都圏を3つの地域に分けて、それぞれその特殊性を考え整備することとしている。この首都圏の範囲であるが、東京都と社会的経済的に密接な関連のある区域であり、交通圏（日帰り交通圏、トラック行動圏）、商業圏（東京の中央市場から蔬菜、魚類が多量に出荷されている区域、百貨店分布状況）、都市人口の増減状況、人口移動状況、地形などについてこの範囲を測定した結果、東京駅を中心としておおむね100km圏内の区域を首都圏と定めたものであ

図一1



る。この結果、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県は全都県の区域、茨城県は日立市、栃木県は宇都宮市、鹿沼市、群馬県は渋川市、前橋市、山梨県は甲府市などが首都圏の区域にふくまれる境となっている。

首都圏の3つの地域とは、図一1のとおり、既成市街地、近郊地帯および周辺地域の3つであるが、既成市街地とは、東京の23区(建ぺい率1割の緑地地域を除く)およびこれに接続する武蔵野、三鷹、川口、川崎および横浜の5市の市街地の部分であり、いわば首都圏の中核部を形成する地域である。近郊地帯とは、この既成市街地を市5~10 kmで取りかこむグリーンベルト地帯である。周辺地域は、この近郊地帯の外側の地域である。

## 2. 既成市街地の整備

この地域は、それぞれその行政区域を異にする区域をふくんでいるが、社会的経済的に特に密接な関連のある地帯であり、各地域の特殊性は尊重しつつ、これらを一体的な1個の市街地として取扱い、通路街路、上下水道などの総合的な整備を進めるのである。東京の既成市街

地(東京の23区と武蔵野市、三鷹市)における整備とほかの既成市街地のそれとで重要な相違点の一つは、東京の既成市街地においてのみ、人口増加の原因となる施設の新増設を制限することである。これから、東京の23区を中心としてこれが重要な整備方針を述べることにするが、その第一は、首都東京への人口や産業の過度集中を防止する対策の確立とその実施である。

これに対して首都圏整備法では2つの措置を定めている。1つは人口増加の原因となる施設の新増設を制限する措置であり、ほかの1つは首都圏の周辺地域の要所要所に市街地開発区域を設定し、ここに、首都へ流入しあるいは首都から分散する産業および人口を吸収定着せしめる措置である。この人口増加の原因となる施設としては、工場、大学および各種学校の三施設を考へており、これらの施設

を選んだのは次のような理由によるものである。前述のとおり、首都東京への人口や産業の集中は激しいのであり、毎年的人口増加のうち約7割は社会増すなわち人口の転出入の差である。また、この東京への転入者のうち約7割は、関東各県、ならびにこれらの周辺の長野、新潟、福島県よりの転入するものである。これらの転入者の転入理由を調べてみると、第1位が、求職、就職、転職などの転業関係によるものであり、これが過半を占めている。つぎが入学、転学などの学校関係によるものである。また、職業関係で転入した者がいかなる職業に従事したかを調べてみると、第1位が工場労務者で、その率は18%、第2位は商業労務者で8%、次いで公務自由業、事務従事者などの順になっている。

以上のような転入状況ならびに首都に必ずしもあることを必要としない施設かどうかなどの見地から、工場、大学および各種学校の三施設を人口増加の原因となる施設と考え、これが新増設を制限する措置を講ずることとしたのである。このため、首都圏整備法にもとづき、「首都圏の既成市街地における工業などの制限に関する

法律」を去る 34 年 4 月 1 日より制定実施している。この法律においては、原則として 1600 m<sup>2</sup> (約 500 坪) 以上の作業場をもつ工場、2000 m<sup>2</sup> 以上の教室をもつ大学、1000 m<sup>2</sup> 以上の教室をもつ各種学校の新設増設を制限することとしている。制限規模をこのようにしたのは、中小企業に与える影響などを考え、従業員数はおおむね 100 人以上の工場、学生生徒は 1000 人以上の大学、各種学校を制限対象施設とすることとし、この従業員数、生徒数を作業場または教室の床面積に換算したものである。しかしながら、その製品の性質上、長距離輸送の困難なもの、あるいは区部住民の生活上区部に立地することを必要とするもの、例えば生鮮食料品製造業、新聞業、出版業などの一部の製造業に限りて制限対象施設から除外している。

以上のような制限対象施設は、東京の既成市街地においては、これが新設増設を認めないこととし、真にやむを得ないものを都知事が許可するのである。この法律制定前は、毎年制限施設に相当するものの新増設が 27 件あったのであるが、法律施行後現在までに新増設を許可したものはわずかに 2 件であり、相当の効果はあげつつあると考えている。しかしながら、この法律は、不徹底の点も多く、これを改正強化する必要がある目下改正案を検討中である。この法律において主要な問題点の一つは、制限規模である。諸外国、例えばロンドンにおいては 5000 ft<sup>2</sup> (約 140 坪)、パリにおいては 500 m<sup>2</sup> または 50 人以上の従業員を使用する工場の新増設を制限している。これらの先例に倣しても、また、工場の従業員増加を抑制する効果からいっても、わが国の 1600 m<sup>2</sup> という制限規模はこれを引き下げる必要があることである。ほかの問題点は、この法律施行後 6 カ月以内に既存工場がある旨を届け出た者に対しては、その工場の敷地のみならず、敷地に隣接して、その敷地と一緒に一つの団地とみなされるものについては、この団地内においては、無制限に工場の増設を認めるという経過規定がおかれていることである。このような増設もこれを制限することが必要と考えている。

ここで、東京の区部における工場と大学の実態をみてみると、34 年において工場数は 47 582、この従業員数は 108 万人、工業生産額 (出荷額) は 1 兆 7 850 億円 (全国比 15%) となっており、東京は政治、経済、文化の中心であるばかりでなく、大工業都市の性格をも有している。

また、これらの工業従業員者の増加は、34 年において年間 87 000 人にのぼっており、これらの家族を加算すると、毎年の人口増加のうちに占める比率は大きいものがある。一方の大学の状況をみてみると、その校数は 130 校、学生数は約 30 万人であり、大学が首都東京に

いかに集中しているかを端的に示している。このような大学の首都への集中は、外国にもその例をみないわが国だけの現象である。これらの大学や工場は、首都の機能と切り離すことのできるものであり、東京の区部に必ずしもあることを必要としない施設である。また、これらの施設の区部における工業立地条件や教育環境は次第に悪化するのみならず、既存の施設付近にこれらの拡張用地を求めることはきわめて困難になっている。このような状況にかんがみ、工場や大学について、今後これらの新設増設の制限措置を、さらに一般と強化するのみならず、既存の工場や大学についても、これらを首都から分散せしめることについて積極的な勸奨をすることとしている。

つぎに首都への人口や産業の過度集中を防止するための第 2 の措置は、周辺地域の要所要所に市街地開発区域を建設し、首都へ流入しあるいは首都から分散する産業および人口を吸収定着せしめるものである。

この市街地開発区域は、東京へ通勤する、いわゆるベッドタウンではなく、そこに職場をもつ独立都市であり、したがって工業導入を中心とした総合都市、これをわれわれは工業衛星都市と呼んでいるが、それから分散する大学を受け入れる学園都市、集団移転する官庁を受け入れる官庁都市の 3 つである。以上の市街地開発区域については周辺地域の整備のところで詳述する。

つぎに、東京の 23 区における重要施設の二、三についてその整備方針を述べてみよう。

第一は、建築物の高層化不燃化事業の推進である。

計画立案当時の 31 年における東京の区部全体の建物の平均の高さはわずかに 1.5 階であり、これは、土地が高度に利用されていないこと、都市が不燃化されていないことを示している。また、この結果、住宅は郊外へ向って伸びていき、通勤距離がいちじるしく延伸し、交通混雑の大きな原因の一つになっている。このような状況にかんがみ、国電山手線の少し外側を走る環状 6 号線から都心へ向っての内側部分約 3 600 万坪を高層化計画区域とし、この区域における建物全体の平均の高さがわずかに 1.6 階であったが、この平均の高さを 3.2 階程度に高めることを目標とし各地区別の容積計画、建物の平均の高さ、これを実現するための対策を首都圏計画で定めて

表一 建築容積計画

地区別	土地利用			建ぺい率 (%)	平均階数 (階)	純容積率 (%)
	宅地率 (%)	道路率 (%)	公園率 (%)			
都心地区	52	45	3	50	6.4	320
都心周辺地区	61	25	14	22	4.0	90
副都心地区	59	35	6	50	5.0	250
副都心周辺地区	63	25	12	22	3.5	80
下町地区	55	35	10	45	4.0	180
工業地区	68	29	3	30	1.1	33

いる。この高層化計画は、いたずらに事務所、店舗の建物を高層化することではなく、都心や副都心の職場に近い、交通便利な地区に環境の良好な中高層住宅を建設することを大きなねらいとしている。したがって都心周辺地区（都心と副都心との中間地区、本郷、小石川、麴町、青山、赤坂など）や新宿、渋谷、池袋など副都心地区の周辺地区に中高層住宅を建設することに重点がおかれている。各地区別の容積計画、建物の平均の高さは次のようなものである。

第二は、交通施設の整備改善である。

自動車交通の円滑化をはかるために、都市計画道路街路、高速道路、駐車場を総合的に整備するのであるが、まず道路街路についてはガソリン税の東京への還元率を大巾に引き上げることを前提にして事業量の増大をはかることとしている。東京から納付されるガソリン税は全国の約2割に上っているが、31年当時道路整備費としてガソリン税が東京都に還元配付される額は納付される2割分に対してその1割に過ぎない状況であった。すなわち、ガソリン税の納付額が多いことは、自動車交通の需要が大きいことを示すものであるが、これに対して1割程度が還元されるに過ぎないということは、全く自動車交通の需要を無視したものであるといっても過言ではない。首都圏計画では、このガソリン税の還元率を毎年3割、4割と向上していった10年目の41年にはこれを5割に引き上げることを目標としている。また重要な路線ごとにその整備を定めているが、特に重点をおいているのは、環状7号線を初めとする環状道路の整備と立体交差の大巾な促進である。

つきに高速道路については、首都高速道路公団を設立し、同公団をして、8本の路線網、その総延長70kmを建設せしめ、区部周縁部より都心に至る自動車交通の円滑化をはかることとしているが、そのうちの1号線（羽田空港より都心に至る路線）は、羽田空港よりこれを横浜港まで延伸せしめる計画である。この高速道路網計画は、都市計画街路環状6号線を起点にしているが、これをさらに延伸すること、また、区部周縁部あるいは近郊地帯を環状に走る、環状高速道路の新設をはかることなどにおいて検討すべき問題がある。

通勤輸送を円滑化するための対策としては、前述の建築物の高層化不燃化事業の促進をはかって通勤距離の短縮をはかること、都心集中を防止することなどの根本的対策を講ずることを前提にして、国電、私鉄などの交通機関の施設増強をはかること特に地下鉄道の建設促進を期することとしている。地下鉄道は、計画立案当時わずかに2路線、その延長は20kmに過ぎなかったのであるが、昭和41年までにこれを5路線、その延長を112kmにする計画をたて、帝都高速度交通営団と東京都に

おいてそれぞれ路線を分担し建設の促進をはかることとしている。しかしながら、最近の通勤輸送のひびく状況、路面電車の撤去などの観点からこれら地下鉄網計画をさらに拡充強化する必要がある、路線網をさらに増加しその総延長も200km程度にする計画を立案中である。

つきに、路面電車の撤去であるが、これが重要な代替交通機関は地下鉄であり、地下鉄網の整備状況に応じて路面電車を漸進的に撤去すべきであり、路面電車の年次別撤去計画を首都圏計画として定めることとしている。

また、東京の区部において年間11万件を越えるといわれている、地下埋設物による道路の掘返しを根本的に防止するため、電気、ガス、電話、水道などの地下埋設物を共同に収容する、共同溝を建設すること、この共同溝建設を地下鉄建設と同時施工することを計画している。

第三は、上下水道の整備である。

東京の上水道は、計画立案当時81%に過ぎなかったのであるが、これを41年までに92%の普及率に引き上げること、これにともなって1日の給水能力を190万tさらに増加することを計画している。

また、下水道は重要な都市施設のなかで最も整備が遅れているものの一つであり、その普及率面積比で20%に過ぎないのであるが、これを41年までに45%の普及率に向上すること、さらに昭和50年までに区部全体に改良下水道を完全普及することを方針としている。

第四は、副都心の整備である。

東京においては、都心集中が激しく都心への1日の通勤客は100万人を越えるといわれており、これが通勤輸送混雑の大きな原因の一つになっている。このような都心集中を防止するため新宿、池袋、渋谷などの副都心の機能を強化し、これらの副都心に健全な事務所街を建設することを計画している。まず、新宿を取りあげることとし、新宿の西口にはその用途上その地区にあることを要しない淀橋浄水場（約10万坪）があるので、これを後述の近郊地帯に移転し、この移転跡地を中心として周辺地区をふくめ約24万坪の地域に大事務所街を建設する計画をたてている。この計画を遂行するため、都の外かく団体として新宿副都心建設公社を設立せしめ、これが事業を現に実施中である。この地域の面積は、都庁前から大手町に至る、いわゆる丸ビル街に匹敵するものであり、新宿の西口地区に第二の丸ビル街を建設しようとするものである。この新宿に引き続いて池袋地区に事務所街を建設すべく目下諸般の準備を進めている。

第五は、公園緑地の整備と景観対策である。

東京の公園緑地は、まことに貧弱であり、居住人口1人当りの公園面積はわずかに0.3坪、欧米の主要都市のそれに対比して1/10あるいは1/40に過ぎない状況で

ある。建築物の高層化不燃化事業の促進にもなって公園緑地の拡充整備は最も急を要する事業の一つである。首都圏計画では、41年までに1人当り公園面積0.3坪を0.6坪にすること、そのために新たに約220万坪の公園緑地を拡充することを定めている。

この整備に当っては、主要な地区別に近隣公園を設置すること、公園施設を十分に整備すること、これが適正な管理をはかることなどに重点がおかれている。

つぎに、景観対策であるが、建物の不揃い、木造建物と鉄筋建物の混在、巨大な醜悪きわまる屋外広告物のはらん、都市美観上重要な河川は汚濁し、悪臭を発生するなど東京の美観は全く整備されていないといつてよい状況である。

首都東京の美観を向上するため、次のような景観対策を確立することとしている。

一つは、屋外広告物の取締りの強化である。

屋外広告物の規正をする法律として屋外広告物法があるが、これによる制限内容は一切地方公共団体の条例に委任されており、これが取締りはきわめて不徹底である。このような屋外広告物法を改正してこれが取締りの強化徹底をはかる必要がある。主要な改正点としては第一に禁止区域（屋外広告物の表示を禁止する区域）および制限区域（屋外広告物の表示は地方公共団体の長の許可を受けさせる区域）の拡充整備をはかること、第二に広告物の規模、高さ、色彩、形態など表示方法に関する許可の基準を明確にすること、第三に、許可に当っては、学識経験者を中心とした、適正な構成による審議会を設置し、これの同意を得せしめること、第四に、現在規正の対象になっていない自家広告についても一定規模以上のものは、これの許可方式によることなどである。

つぎの措置は、重要な河川の浄化対策と風致地区制度の拡充整備である。隅田川などの重要河川は、これが汚濁を解消するため、河川のしゅんせつ、フラッシュ事業、工場汚水の処理対策を講ずることが必要である。市街地内およびその周辺の景勝地については、都市計画法にもとづく風致地区制度を活用するほか、積極的に風致地区における樹木その他の諸施設の整備をはかることとする。

つぎの措置は、首都景観法（仮称）の制定である。

首都景観法で考えている重要事項は、第一に、景観地区、景観沿岸地区、景観道路地区の指定、第二に樹木、樹木の保存措置、第三に首都景観委員会の設置である。この景観地区は、首都景観上重要な地区について景観地区を指定し、建築物のみならず土木工作物について、その新設、増築、改築の場合に知事の許可を受けさせるものとし、美観上の見地から審査をするものである。景観沿岸地区は、隅田川などの重要河川について、これが水

流ならびにその両側の一定範囲を指定し、道路公園に関するものを除き一切の建築物を新築すること、増改築することを制限する。

景観道路地区は、重要な道路の一定の区間を指定し、この地区内においては電柱、電線などの一定の施設の新設を制限するものである。また、東京の23区内における一定規模以上の樹木樹林については、別に定める範囲の維持措置をする場合を除いて、みだりに伐採またはき損することを許さない措置をとるのである。欧米の主要都市において美観の保持向上に大きな働きをしている。いわゆるアートコミッションを東京にも設置することとし、都知事の許可その他重要な処分については、首都景観委員会の同意を得せしめるのである。

### 3. 近郊地帯の整備

首都圏の第二の地域形態である近郊地帯の整備について述べてみよう。近郊地帯は、既成市街地を巾平均5~10kmで取りかこむ広域緑地地帯である。この近郊地帯を設定した目的は、第一に、東京の区部をふくむ既成市街地という大市街地の無秩序な平面的な膨張発展を断ち切ること、第二に既成市街地には求め得ない大公園大緑地その他レクリエーション施設用地を近郊地帯に確保することである。大都市の市街地を自然のままに放置しておくこと、その市街地の内部は集約的に利用されず、いたずらに主要な鉄道、道路沿いに市街地が連担することになり、土地の高度利用上あるいは公共施設の整備の上から効率的ではない。大都市問題の解決策として、このグリーンベルト地帯の設定は欠くことができない対策といわれている。理想的にこの近郊地帯設定の目的を達成するためには、ロンドンで行なわれているような緑地地帯法を制定して厳重に建築制限を実施することが必要であり、首都圏においても近郊地帯法の制定について目下検討中である。この近郊地帯法の制定には、なお時日を要する関係もあるので、現在のところ行政指導によって近郊地帯の整備を進めている。すなわち、近郊地帯は、既成市街地の面積の約4割増の1092km<sup>2</sup>という広大な地域であるが、この地域全体について実態調査を行ない、次のような土地利用計画をたてている。第一の地帯は、農業生産力の高い地域、すなわち優良農地地帯であり、この地域には、農地法の適切な運営ならびに農業経営の安定化のための対策を確立して農地の保全に努めるのである。第二の地帯は、緑地施設を設置する地域であり、緑地施設とは、公園、墓苑、運動場、遊園地、訓練場などのほか、空地を多くもつ学校、試験所研究所などを考えているが、この緑地施設を同地域に東京都などの地方公共団体をして積極的に建設せしめるほか、民間会社の運動場、試験所研究所などを誘致するものである。

第三の地域は、すでに相当市街化が進展している地域であり、このような地域については、将来の発展傾向も考慮して一定規模の地域を市街化許容区域として認めてゆくのである。以上の地域のうち、第一および第二の地域においては、住宅公団住宅、公営住宅などの集団住宅の建設は行なわしめない措置をとっている。

#### 4. 周辺地域の整備

この周辺地域には、要所要所に市街地開発区域を建設して、首都へ流入しあるいは首都から分散する産業および人口をここに吸収定着せしめるのである。この市街地開発区域は、前述のとおり、東京へ通勤するいわゆるベッドタウンではなく、そこに職場をもつ、独立都市である。したがって、工業導入を中心とした総合都市、これをわれわれは工業衛星都市と呼んでいるが、これと官庁都市、学園都市の3つを考えている。

官庁都市とは、その機能上東京の既成市街地にあることを要しない官庁（国立の学校をふくむ）を集団移転せ

しめるとともにこれを収容するための一都市を建設するものである。この官庁の集団移転については昨年の9月1日その方針が閣議決定せられ、その具体策を目下検討中であるが、われわれとしては、移転せしめる官庁職員は35,000人、これにともなって増加する2次産業、3次産業の従業員が35,000人、これにこれらの家族を加算して総人口18万人の都市を建設する計画をたてている。これが市街地規模は約800万坪、総事業費は約1,000億円を予定している。37年度においてはこのための調査費が計上されているので、この調査の結果によって38年度から実施に移したい考えである。この官庁の集団移転は、国会や行政官庁全部を移転せしめること、すなわち、政治行政機能を東京から分散せしめることではない。このような政治都市を新たに建設することは、ぼう大な事業費を要すること、わが国の政治行政体制に大きな変革を加える必要があることなどよりその実行はきわめて困難であると考えている。したがって、われわれの取りあげている官庁の集団移転は、その機能上東京

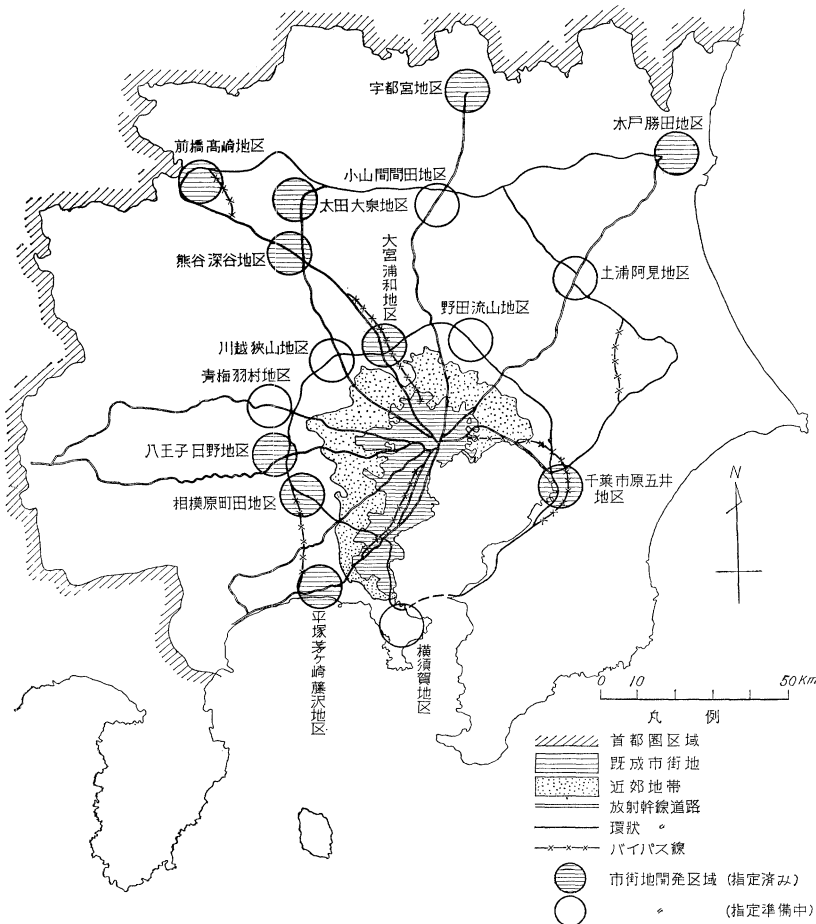
の既成市街地にあることを必要としない官庁、例えば試験所研究所、中央官庁の出先機関、研修機関、長期的な統計を行なうなどの中央官庁の一部を集団移転せしめるものである。

学園都市は、東京の既成市街地から大学を分散してこれを収容する都市であるが、これは東京都以外の首都圏内の7県にそれぞれ1カ所ずつ合計7地区の都市を建設する計画であり、まず官庁都市の建設に着手して、その後学園都市の建設に着手する予定をたてている。

これから、去る32年から建設に着手している工業衛星都市について述べてみることにする。

まず、工業衛星都市の選定方針とこれが建設の基本方針であるが、衛星都市選定の条件は第一に大消費地である東京への交通が便であること、あるいは容易に交通を改善しうること、第二に、工業立地条件が良好であること、この

図-2



条件として特に重視しているのは工業用水と排水である。第三に、良好な土地条件であること、これは大規模な工業団地、住宅団地が低れんな価格で入手できること、また、災害の発生のおそれ少なく、かつその防災が容易であること。第四に、この衛星都市を開発することによって、その周辺地区の開発の拠点となりうること、第五に、東京を中心として適当な方向と適当な距離にあることである。工業衛星都市建設の基本方針であるが、自然増加人口以外に、一地域について、80～130万坪の工業団地を中心に工業従業人口2万人の増加をはかること、この工業従業人口の増加にともなってほぼ同数の第三次産業従業人口が随伴して増加し、これに、これらの家族をふくめて10万人の人口増加を期することとしている。この衛星都市は、昭和50年までに約30建設して、自然増加人口以外に全体で270万人の人口を吸収定着せしめる計画である。工業衛星都市は、現在までに相模原町田地区、八王子日野地区、大宮浦和地区など図一2のとおり16地区に建設着工をしており、毎年2、3地区ずつこれが建設に新規着工をしている。

以上の工業衛星都市で吸収する人口以外に、前述の官庁都市と学園都市で50万人の人口を吸収する方針である。

つぎに、各工業衛星都市ごとに土地利用計画を策定することとしている。すなわち、工業衛星都市は、原則として市町村の行政区域でこれを指定することとしているが、この区域内には優良農地の地域もあるので、この都市の地域全体について、市街化区域と農林区域とに区分し、この市街化区域のなかに工業団地、住宅団地、住居地域、工業地域、商業地域などの地域を計画する。この土地利用計画は、首都圏整備委員会、建設省および農林省の三者間において協議決定することとしているので、この市街化区域はおける農地転用については円滑になされる仕組みになっている。

次に、工業立地条件の整備であるが、まず第一に、工業衛星都市と大消費地である東京とを、また、工業衛星都市相互間の連絡を円滑にするための交通施設とくに道路の整備を期することとしている。このため東京を中心とする10本の放射幹線と3本の環状幹線を図一2のとおり、首都圏内の重要連絡幹線道路網に指定し、41年までにその一応の整備を完了する予定である。各工業衛星都市はこの重要連絡幹線道路にアプローチの道路を建設して、東京への交通を円滑化するのである。

工業団地は、千葉市原五井地区などの臨海地帯の衛星都市は、800万坪に上る埋立による工業団地の造成を考えているが、内陸地帯においては、平均して80～150万坪の団地の確保を計画しており、この団地のうち中心となる重要な地区については公共的な機関をして先行的に工業団地の取得造成を実施せしめている。この公共的機関として、現在のところ日本住宅公団または県および市の一部事務組合を活用しているがこれらに財政投融资または地方起債を確保して、工場用地を取得造成せしめ、工場経営者に低れんな価格でこれを分譲せしめるのである。この公共的な機関をして造成せしめる工業用地面積は、最近では50万坪程度を考えており、工業団地のなかでこれ以外の土地は、地元の市町村長が工場にあっせんすることになっているが、これらの工業団地全体に工場だけしか建てられないという、建築基準法にもとづく工業専用地区を指定するので、公共的機関が分譲する土地価格が工業団地全体の土地価格の建値になって土地価格の騰貴を抑制するという仕組みをとっている。

次に、工業団地に関連する、あるいは市街地整備のために必要な道路街路、工業排水路、工業用水道などの整備を計画的に進めるのである。また、環境の良好な住宅地の造成を実施するため、土地区画整理事業、上下水道、住宅建設、文化厚生施設などの整備を強力に行なうこととしている。

以上のような立地条件整備の推進をはかるため、各衛星都市ごとに総合的な都市重要施設の整備計画を樹立し、これにもとづいて国費、財政投融资、地方起債を確保する。この国費には一般の補助金のほか、市街地開発区域調整費があり、この調整費は、各種公共事業の実施のアンバランスを調整するとともに、工場誘致に則応して遅延している公共事業の促進をはかるのである。この調整費は、現在主として工業排水路の建設にこれを充当しているが、通常の国庫補助金ではこれが完成に数年以上を要するものが、この調整費の充当によって単年度あるいは2カ年で完了することができ、立地条件整備の上にこの調整費が果たす役割は、きわめて大きいものがある。

この工業衛星都市の工業団地には、国と、地元の都県、市町村の三者が一体となって工業導入を行なうこととしているが造成された工業団地への工場誘致は現在のところきわめて順調である。

(原稿受付：1962.2.26)