

井上 孝

1. 交通機関と都市の発達

都市の発達は、必ずしも、交通機関のみに依存しない。第2次産業あるいは第3次産業による都市の発達は、その背後に、交通機関の存在が重要な条件となっているが、交通機関のみが主たる条件のすべてではない。とくに、第3次産業による都市の発達は、工業の進出による人口の増加とは異なり、都市規模が大きくなるに従って累進的な発展を示す傾向にある。わが国における人口の分布が、工業化の進むにつれて都市人口を増し、次第に大都市に集中する傾向を生じてきたことは、このような累進的な発展のあらわれである。一方において、交通機関の集中する要衝であったり、他の条件の具備されない場合には、都市としての発達の見られにくい例であげられる（滋賀県米原市等）

2. 市街地の形成と都市交通機関

上述のように、都市の発達には、交通機関のみによることは云えないが、都市における市街地の形成には、都市交通機関が重要な役割を果たしている。市街地の形成は、徒歩が主として住民の交通手段であった明治以前の時代、集中的傾向が、明治以後の都市交通機関の発達によって、次第に分散的な傾向に転じ、現在の大都市のスプロール現象を生じおこしている。自然発生的な場合、市街地の形成が都市交通機関の発達とともに、いかに分散的であるかは、東京周辺の状況を見てお明かである。

首都交通圏は、東京の周辺について、東京駅より半径、50kmの範囲のうち、特に、交通不便の区域および、行政区域の大半が50km圏外にあるものを除いた区域を規定しているものであるが、この首都交通圏の人口の増加は、表-1のようである。

表-1 首都交通圏の人口増加

年次	圏内総人口	増加人口
昭和15年	1065万人	489万人
25年	1048万人	
30年	1288万人	
35年	1537万人	

これによつて見ると、昭和25年より35年の10年間の増加は、489万人で、年平均、1218、500人の増加である。

さらにこれを、都心からの距離別の区域に分けて見ると、表-2のようである。都心より距離60km以上では、人口は減少と共に、人口密度も、平方キロ400人から200人の範囲にとどまっている。

表-2 東京、都心より距離別区域人口

都心より距離	昭和35年人口 (万人)	昭和25年増加分 (%)	人口密度(昭和35年) 人/km ²
0-10 KM	483	46.8	19.3
10-20 KM	483	65.1	1.8
20-30 KM	220	51.3	2.0
30-40 KM	200	28.5	1.1
40-50 KM	157	9.9	0.6
50-60 KM	134	3.2	0.4

表-2のうち、東京都都心より区域は、都心からの距離0-15KMと分けており、昭和35年の都心人口は30万、人口密度は14.5人/km²となり、15-20KM区域の人口は136万となり、10-15KM区域に比べて、人口密度が著しく低く、15KM以上の区域には、人口が疎散していることと見てよい。一方、墨田半島の面積について、平均人口密度10人/km²として、人口収容量を考えれば、都心より20KMの面積は1200km²で、1200万人を収容すべく、現実の首都交通圏の人口と均等分布による人口とを比べると、首都圏内の市街地の形成は疎散といえる。都心の交通に伴う市街地の形成には、都市交通機関が大きな影響を及ぼしている。

3. 都市交通機関による都市形態の実現

都市的な都市形態の実現には二つの段階について考察しなければならない。

(1) 都市全体の形態を都市的に実現する段階

(2) 市街地を都市的に実現する段階

この二つの段階は相関する要素となるが、都市交通機関の体系的な配置と、都市交通機関の発達に伴う都市市街地の都市的な開発の手法を考察しなければならない。都市的な市街地形成の方法としては、積極的に住宅用地建設等による市街地の面的整備と、消極的に市街化すべき区域を想定して、市街化を特定の区域に限る方法が考えられる。

将来の都市交通機関において、自動車比率が次第に高まり、そのことはいうまでもない。大都市における大量通勤需要を減らすには、自動車は、将来の都市交通の中核となることが予想され、自動車交通のみに依存する低密度、広域の市街地が出現する傾向にある。ロスアンゼルス郊外のサン・フェルナンド、バレー地区はその典型で、住居的にこれに近い三多層地区は、すでに自動車保有台数が2.4世帯に1台のレベルに達している。ロスアンゼルスの場合、道路網の整備が先行する市街化であるが、三多層地区の場合は逆であり、市街化を促進する区域を想定した都市的な道路網の整備が必要である。