

早稲田大学大学院 学生会員 石塚 将 早稲田大学理工学部 フェロー会員 中川義英
早稲田大学大学院 学生会員 赤松宏和 早稲田大学大学院 学生会員 下川原優一

1. 背景・目的

首都圏の整備に関する総合的な計画を策定し、推進することによって政治・経済・文化等の中心地として、首都圏の建設と秩序ある発展を図ることを目的とした首都圏整備法に基づいて昨年までに第5次までの首都圏整備計画が策定されてきた。過去、首都圏計画では東京への人口・産業の集中への対処を第一目的として策定されてきた。しかし、いまだに一極集中による弊害の是正を達成できずにいる。近年では、東京区部からの流出がわずかながら進んでいるが、全国的に見ても東京への集中はいまだ大きい。これらを踏まえて、基礎的研究として戦後から現在にいたるまで首都圏への集中の是正に対して何が影響を及ぼしてきたのかを明らかにすることが目的である。

2. 首都圏における歴史的変遷

首都圏地域での一極集中の流れとして大きく3つに分けられる。

第1段階としては明治維新後の中央集権体制の流れである。このときの日本では東京等の大都市を中心とした道路網、鉄道網、通信網を形成した。この段階で、東京、大阪、京都や長崎、札幌を結ぶ軸を形成していった。

第2段階としては戦後復興の流れで、朝鮮戦争などの景気回復により大都市に人口が集中するようになった。このとき第1次首都圏計画では集中を抑制するのではなく集中にたいして開発を行おうとした。また、工業等制限法

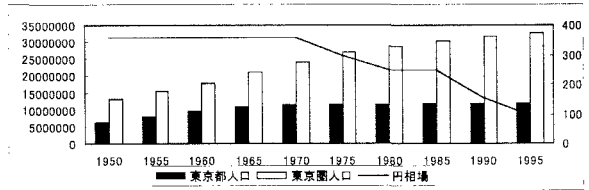


図-1 東京都・東京圏の人口推移と外国為替相場

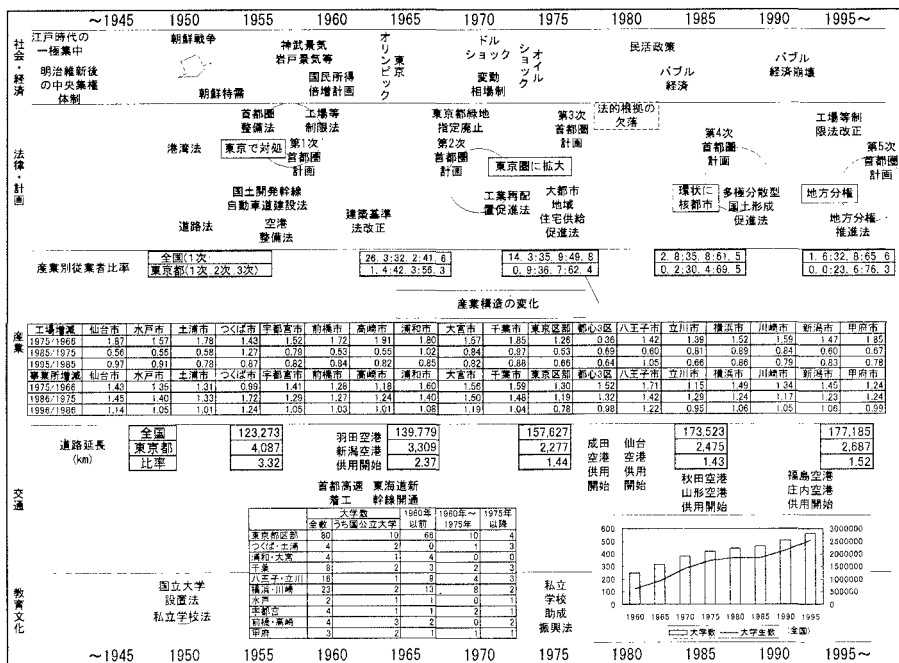


図-2 首都圏一極集中に関わる社会の変遷

Keyword：首都圏計画、一極集中構造

連絡先：〒169-8555 東京都新宿区大久保3-4-1 51号館15階11号室

TEL 03-5286-3398 FAX 03-5272-9975

(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) によって東京を再編成しようとした。

第3段階としては高度経済成長の流れである。東京オリンピックから始まりオイルショックなどのマイナス要因があったがバブル経済によって大きな経済成長の時期であった。この時期の首都圏計画は、第2次で東京に中枢機能を置きつつ再編成とその周辺に機能を展開し、このときのグリーンベルト廃止にたいして工業再配置促進法などによって東京への流入を抑制しようとした。第3次で中枢機能や工場においても分散を図りその周辺に各都市を配置し広域都市複合体を形成するものだった。また、第4次では具体的に業務核都市を指定し多極分散型構造を推進した。このときには、多極分散型国土形成促進法によって法的に周辺の各都市を位置づけた。この3段階目では、経済成長の流れに対して徐々に周辺都市へと機能を分担しようとしていることがわかる。

3. 考察

首都圏地域における変遷を追うと、計画と法律のずれ違いがうかがえる。特に、第3次首都圏計画時では計画を裏付けるような法律が制定されていないことが見て取れる。他の法律に関しても工業等制限法(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)では川口市や京浜臨海工業地帯(川崎市、横浜市等)が反対運動を起こしており1993年に法律が改正されたことを鑑みると是正に対して影響を与えていると思えない。また、工業再配置促進法が策定された後、東京都の工場が大幅に減少した。しかし、全国的にも減少傾向にありこれに関しても影響がほとんどなかったと言える。また、大都市地域住宅供給促進法(大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法)によって東京都の人口が減少に転じたが東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)の人口はそれまでと変わらない伸びを示していることから東京への集中から東京圏への集中に変化したといえる。また、事業所に関しても一極集中を是正する動きはなかった。

そこで、首都圏整備法で定めるべき機能となっている宅地、道路、その他の交通施設、教育文化施設に関して検討する。宅地に関して東京都区部と他の主要都市¹⁾とを比較すると、住宅地地価や賃料が他の主要都市に比べ大きく高額となっており、個人所得や新規卒業者の初任給が大きな差がないことを考えると東京のほうがデメリットが大きいと思われる。また、道路延長に関して東京都の対全国比率は年々小さくなっており、地方のほうがメリットが大きいと思われる。他の交通施設に関しては、港湾では首都圏地域には東京湾における港湾が過去から供用されていた。また、飛行場に関しては、東日本において1960年代に供用していた海外への空港は羽田空港のみであった。後の為替変動制の開始とともに考えると、その海外への窓口として役割を考えたとき日本経済に大きな影響を与え、さらに東京への集中を促進させる要因となったと考えられる。教育文化施設に関しては大学に着目すると、学制改革の段階から東京に大学若しくはそれに相当する学校が集中していたことがわかる。また、大学の研究機関としての役割を考えると、学生や企業が東京への集中する要因となっていたと思われる。

4. まとめ

従来の一極集中の要素とされていた道路や鉄道の整備状況では東京と地方都市の明確な差を見出すことは困難であったが港湾、空港、大学等を考慮することにより、一極集中の要因をより明確に捕らえることができた。また、東京のポテンシャルが元来高かったことに一極集中の原因があることも確認できた。今後の方針としては、地方空港から海外へとアクセスできる動きやハブ空港を分散して設置する方針がある中でどれだけ首都圏の一極集中が是正されるかに関して研究を行う予定である。その際に、今後の情報通信化の影響がどれだけあるのかに関しても考慮していく。

補注

1)本研究では東日本を対象としているため他の主要都市を次のものとする。仙台市、水戸市、土浦市、つくば市、宇都宮氏、前橋市、高崎市、浦和市、大宮市、千葉市、八王子市、立川市、横浜市、川崎市、新潟市、甲府市、長野市、静岡市

参考文献

1. 第1次首都圏整備計画の事後評価-埼玉県を事例として- 黒澤武邦 1996年度早稲田大学修士論文
2. インターネットホームページ 法庫 (<http://www.houko.com>)
3. 国勢調査、事業所統計調査、工業統計表、学校基本調査、道路統計年報、国土統計要覧