

(Ⅳ-91) 首都圏計画における交通・土地利用計画の変遷に関する研究

宇都宮大学工学部建設学科 ○学生会員 下野清司
宇都宮大学工学部建設学科 正会員 森本章倫
宇都宮大学工学部建設学科 フェロー 古池弘隆

1. はじめに

現在に至るまでのこの半世紀、首都圏計画は様々な取り組みを行ない、一方で様々な挫折を経験しつつ、首都圏の地域づくりに成果と課題を残してきた。現在の首都圏の姿は、過去からの営みの上に成り立っている。そこで首都圏計画の経緯を振り返ることにより、特に交通・土地利用に着目し、それらがどのような背景、目的のもとに成り立ってきたのかを把握し、今後の首都圏計画における交通・土地利用計画の展望を立てる。

本研究では、特に首都圏計画における都市交通・土地利用の関係の変化を時系列化し、どのように交通・土地利用計画の考え方が変化してきたかを明らかにする。そのためにまず、戦後の首都圏計画における関連事項のデータベースを Web 上の公開を前提として作成し、因果関係の体系化を行なう。また、作成されたデータベースをもとに、首都圏計画において、空間、機能、交通、容積率等の視点から変遷をまとめる。

2. データベース作成

(1) データベース作成のプロセス

首都圏計画を整理する為にデータベースを作成する。データベース作成方法は図-1 のとおりである。データベース作成アプリケーションソフトは Microsoft 社の Access2000 を使用する。

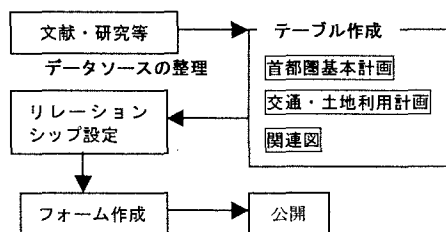


図-1 データベース作成プロセス

(2) 公開形式

テーブルの内容については、首都圏基本計画、交通・土地利用計画毎に、年次、計画名、計画の概要を格納した。関連図については、年次、首都圏基本計画名、図名称、図のカラムを作成した。以上3つのテーブルについて関連する情報を同時表示するためにリレーションシップを設定してフォーム（図-2）を作成する。フォームには首都圏基本計画名、交通・土地利用計画名、それぞれの概要、年次、交通土地利用関連図、図名称、図の出展を表示できるようにした。

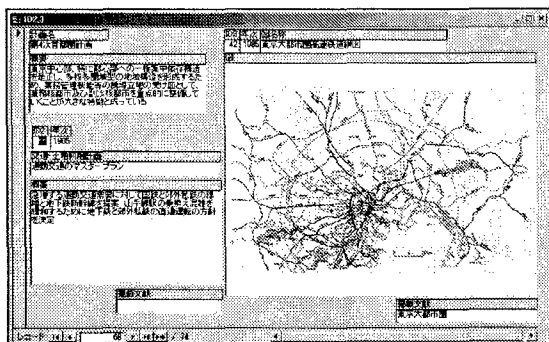


図-2 フォームイメージ図

3. 首都圏計画の変遷

(1) 空間形態の変遷

首都圏計画を空間的な視点から取りまとめると図-3 のようになる。

まず、首都圏の変遷をたどると、東京都中心部における都市機能の分散を目標としていることがわかる。そこで地域構造が第1次から第2次計画にかけての東京一極集中抑制型から、第3次、第4次計画における多極分散、第5次計画での分散型ネットワーク構造の構築と都市圏の分化が図られてきた。つまり東京中心と周辺地域という双対の構想から、

キーワード：首都圏基本計画、交通土地利用、計画史

連絡先：栃木県宇都宮市陽東 7-1-2 宇都宮大学工学部建設学科地域計画学研究室

業務核都市をはじめとする周辺地域の自立化を図る政策へと変化している。

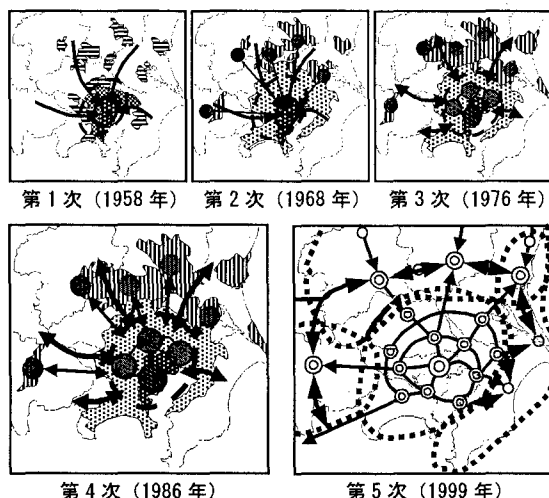


図-3 首都圏政策図

(2) 交通・機能分散の変遷

交通計画の変遷については、幹線道路に関しては、第1次計画において、既成市街地を中核とし、放射、環状網を形成する道路の重点的整備を行った。その後、首都圏中心部・周辺地域を連絡する道路を計画し、第3次計画では、東京都区部中心の放射状動線、核都市相互間動線、各都市とその周辺を結ぶ動線とを組み合わせ、交通網の確立を図った。第4次計画では多核多圏域型の地域構造を目指した交通体系を計画し、第5次計画において、東京都中心部に集中する放射状の路線に加え、北関東、山梨等の拠点的な都市を連携する横断的な路線整備を推進した。高速道路に関しては、東京中心の放射型から、周辺地域を結ぶ環状型、第5次計画における大環状連携型と変遷していく。

機能分散については、第1次計画において市街地開発区域を指定し、工業都市、住宅都市として開発することにより人口及び産業の増大を吸収させようとした。第2次計画における都市開発区域において、更に研究、物流生産機能の分散、第3次計画では、業務管理機能を広く多核的に配置した。また第3次から計画されていた首都機能移転については、第4次、第5次計画において、より具体的な計画がなされた。

首都圏計画の変遷の一覧として表-1を示す。

表-1 首都圏計画の変遷

	空間	諸機能の分散	交通	
首都圏基本計画	第1次 既成市街地の周辺に近郊地帯を設定。「一極集中抑制型」	工場機能 住宅機能	東京を中心とした放射状道路網	放射型
	第2次 近郊整備地帯の周辺に都市開発区域を設定。「一極集中抑制型」	研究機能 物流生産機能	東京中心部と周辺地域を結ぶ道路網の計画	
	第3次 東京大都市地域を形成する。「広域多核複合体地域構造」	業務機能	都市間交通、環状高速道路の計画	環状型
	第4次 東京大都市圏と周辺地域とを区分して整備する。「多核多圏域構造」	首都機能	各都市高速道路の延伸	
	第5次 拠点的な都市を中心に都市圏を形成する。「分散型ネットワーク構造」		北関東、山梨等の都市を横断的につなぐ路線の計画	大環状連携型

(3) 今後に向けて

首都圏の今後について考察すると、交通においては、今後も引き続き、環状型の交通ネットワークの整備を行なう。また、広域連携拠点の鉄軌道間を補完する公共交通ネットワークの整備、臨海部を連絡する鉄軌道ネットワークの整備等を行うことにより、拠点間の交流・連携の拡大による拠点間交通の増加が期待される。

土地利用については、低・未利用地の有効活用を行ない、東京都中心部における都心居住を推進し、職・住等の諸機能が集積した都市を形成する。

4. おわりに

首都圏政策の変遷をまとめることにより、交通計画と土地利用計画の一連の流れを示すことができた。今後、計画と現状の乖離に着目して、より詳細に検討する必要がある。

【参考文献】

- 1) (財)日本建築学会・関東支部・都市計画部会：「戦後首都圏計画の経緯に関する調査」、1983
- 2) 三大都市圏政策形成史編集委員会：「三大都市圏政策形成史」、2000 ぎょうせい
- 3) 東京都市圏交通計画協議会：「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」、2001