

1. 重点的に整備されてきた東京の社会資本

東京は、その都内総生産が我が国のGDPの17%を占めることからわかるように、我が国の政治、経済、文化の中心地です。多くの人と企業等の各種業務機能が集積し、濃密な社会活動が営まれるための基盤となる各種社会資本の整備には非常に多くの力が注がれ、他地域に比較して、恵まれた初期条件の下で東京の発展はスタートできました。

我が国で最初の地下鉄や都市高速道路、国際空港が整備されたり、東京オリンピック前には道路関係の国庫補助事業予算の5割近くが東京に集中投資されるというように東京の社会資本は重点的に整備されてきました。

また、東京に位置する社会資本のみならず、国土の全体に張り巡らされた各種の社会資本ネットワークは東京を起点とする形で形成され、東京を中心とした交流・交易は、その大きな恩恵に浴することが可能であり、他地域よりも恵まれた初期条件の下で各種産業や機能の集積が先行したと言えます。

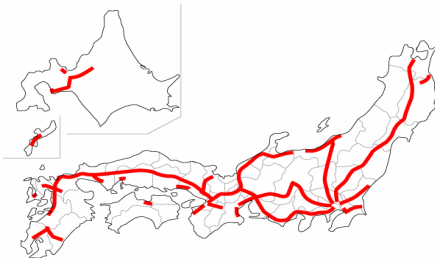
昭和 48 年(1973 年)9 月 (1,000km 供用時)



昭和 42 年(1967 年)



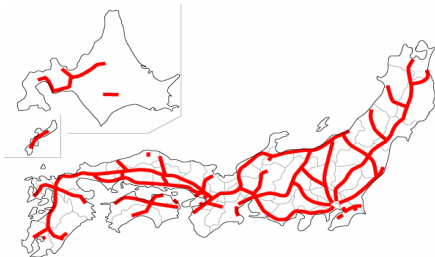
昭和 62(1987 年)年 10 月 (4,000km 供用時)



昭和 60 年(1985 年)



平成 14 年(2002 年)9 月 (7,000km 供用時)



平成 16 年(2004 年)



図 1-1 高速道路ネットワークの展開 (時系列) 図 1-2 新幹線ネットワークの展開 (時系列)

資料：国土交通省資料より作成

人口や社会経済活動の規模との比較で十分かという問題はありますが、投資規模から見た東京都の社会資本ストックは、広大な面積を有する北海道と並び、それ以外の府県を大きく凌ぐ規模にあります。

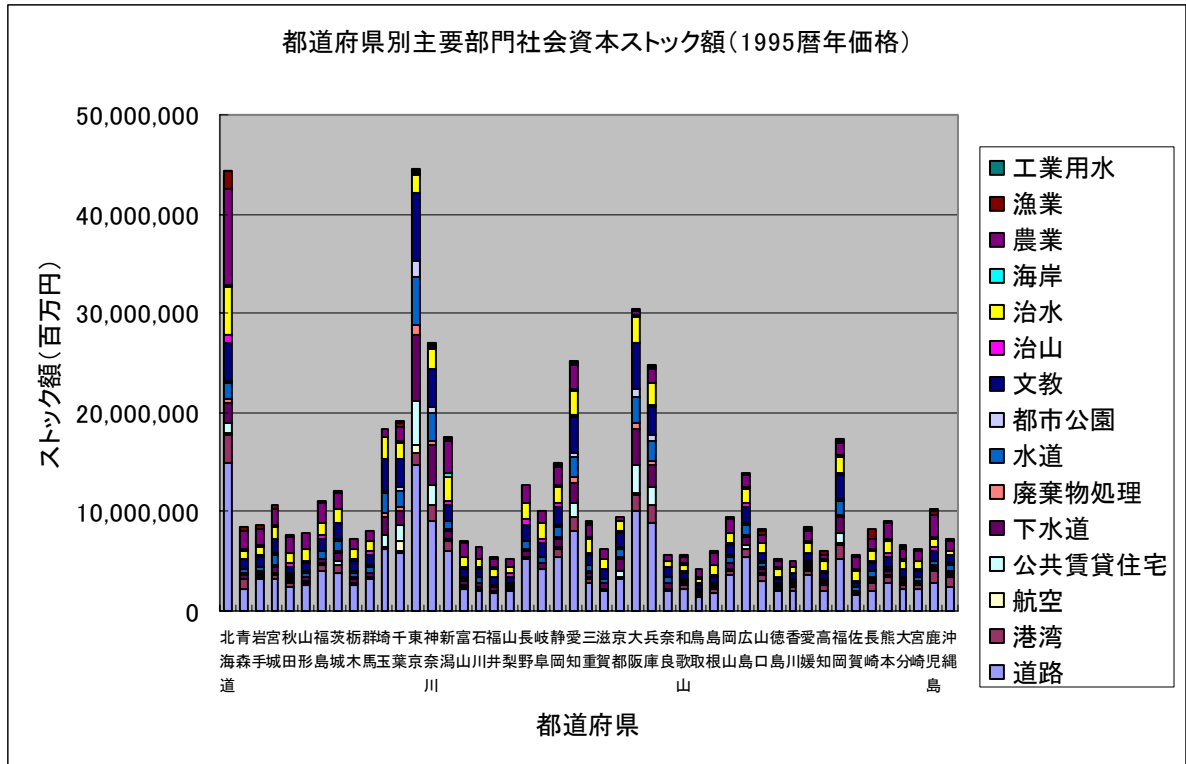


図 1-3 都道府県別主要部門社会資本ストック額

資料：内閣府編「日本の社会資本」H14(2002).7

注1：資本ストック額は、過去の投資額（固定資本形成額）を物価倍率を用いて価格変化の調整を行い、その後これらを毎年逐次積み上げるとともに、耐用年数を経る等その機能を果たさなくなった資産について除却控除することにより、年々の資本ストックを推計する。なお、固定資本形成額には用地補償費および維持修繕費は含まれない。

注2：鉄道等の民間企業が整備主体となる広義の社会資本については、図 1-3 の積み上げには含んでいない