

## 2. 東京の形をつくる社会資本

東京という都市のかたちは、自然地形と人工的な土地の造成、交通や防災に係る社会資本が相まって形成されてきました。

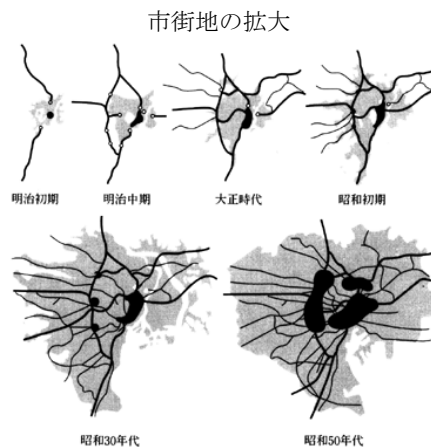
### 1) 都心から 50km 以上も拡大した市街地を支える鉄道網

東京圏の市街地の面的発展の歴史的に見ると、鉄道の発達とともに、それに沿って放射状に拡大してきました。

市街地拡大の変遷を地理的にみると(図 2-1 参照)、明治時代初期には、現在の中央区を中心に千代田区、港区、台東区等の一部に限定されていた東京の市街地は、交通手段の発達とともに拡大していったことが分かります。

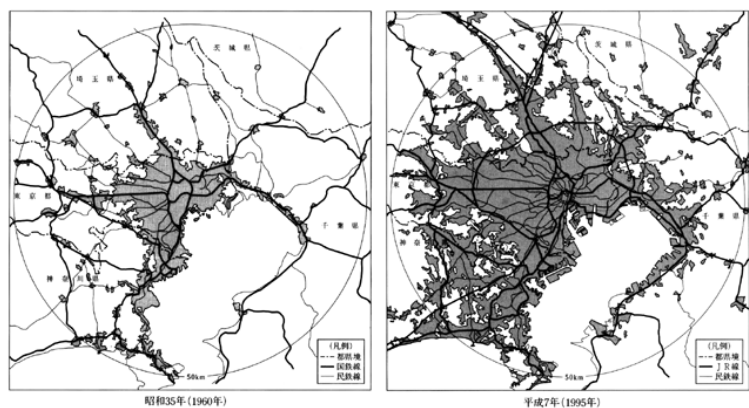
例えば、関東大震災後から昭和にかけて、山手線と西部郊外を結ぶ私鉄が次々と開通し、それに沿って市街地が拡大していった様子が見て取れます。

また、近年では鉄道の新線建設に加え、高速化、利便性の向上、輸送力の増加等により、都心から 50km をこえる範囲まで市街地が連たんしてきました。このように、東京圏への人口流入は、鉄道を始めとする交通手段の発達によって支えられ、市街地が今日の姿へと拡大し形作られてきました。



資料：「多心型都市構造への展開に関する調査報告書」(昭和59年、東京都)

### 市街地の拡大 (DID 地区の拡大)



注：DID(人口集中地区)とは、各年の国勢調査基本単位区を基に、4,000人/区以上の基本単位区が隣接し、それらの地域の人口が5,000人以上である地区である。

図 2-1 市街地整備の拡大と鉄道網の整備状況

資料：平成 10 年(1998 年)度 首都圏整備に関する年次報告

## 2) 隅田川以東の低平地を居住可能にした治水事業

戦前の荒川放水路や江戸川放水路、戦後の高潮堤防、排水機場等の整備により東京の東部にある低平地の安全度も向上し、これらの地域に多くの人々が居住することが可能となりました。

戦後、隅田川以東の低平地は、洪水や高潮に対する防災施設の整備により、安全性が向上し、急速な市街化と人口増加を受容できるようになりました。

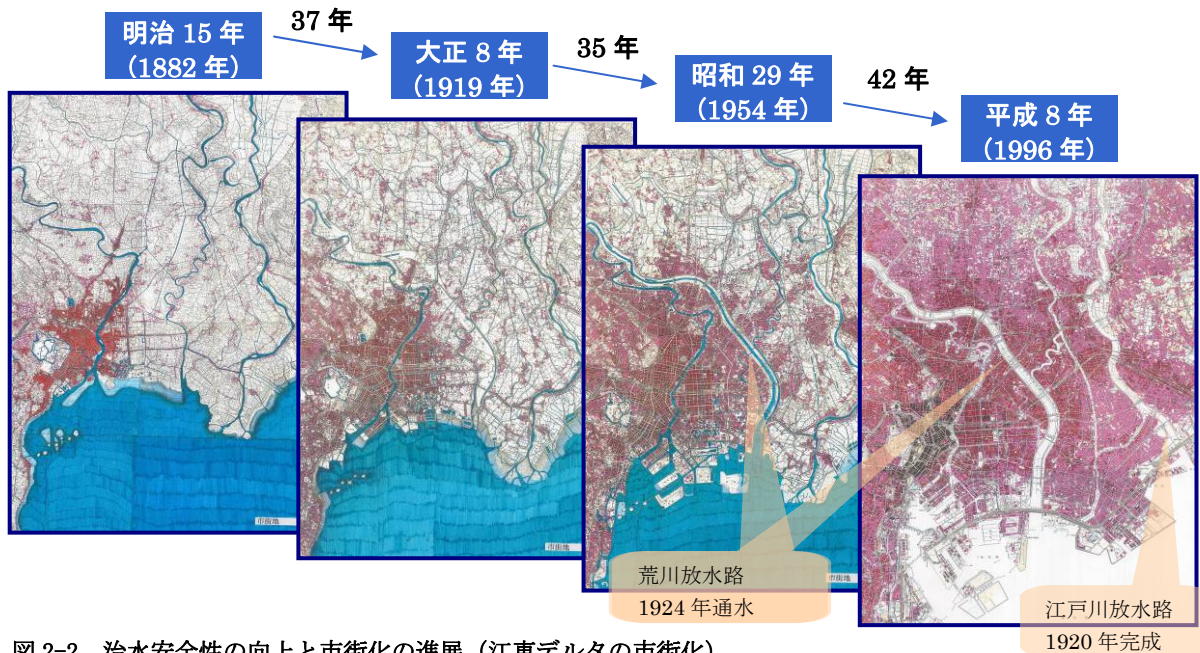


図 2-2 治水安全性の向上と市街化の進展（江東デルタの市街化）

出典：国土交通省資料

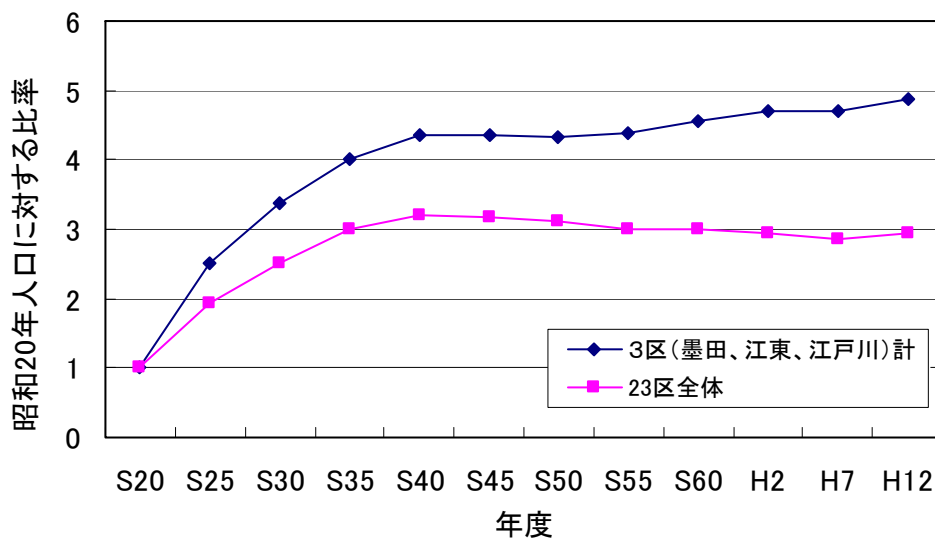


図 2-3 人口の推移（昭和 20 年（1945 年）を 100 とした場合） 資料：国勢調査より作成

### 3) 新たな空間を生み出した湾岸の埋立地

東京湾では、高度成長期に当たる昭和 40～50 年代にかけて沿岸の埋立が進められ、山手線内面積の約 4 倍に相当する約 250km<sup>2</sup>もの土地が生み出されました。

現在では、臨海工業地帯の工業機能のみならず、商業・業務等の多様な機能を併せ持つ活気あふれるエリアとして、首都圏の中で大きな役割を果たしています。

明治以降の埋立地は、面積では首都圏のわずか 0.7%、居住人口では 1.2%を占めるに過ぎないものの、工業・物流の機能が集積しています。また、電力、ガス石油等の供給基地の役割も果たしており、首都圏の都市活動の源泉としての大きな役割を担っています。

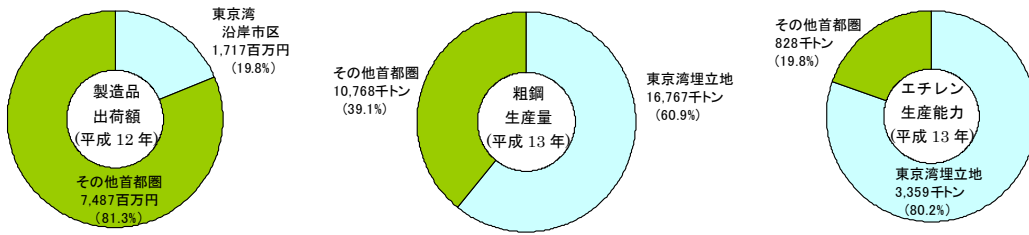


図 2-4 東京湾沿岸地域の埋立地の利用状況 出典：平成 14 年(2002 年)度首都圏白書

近年、東京湾沿岸域には、ホテル、アミューズメント施設、大規模商業施設、広大な土地を利用したテーマパークや大規模な展示場が増加しており、訪問者の数も増加しています。

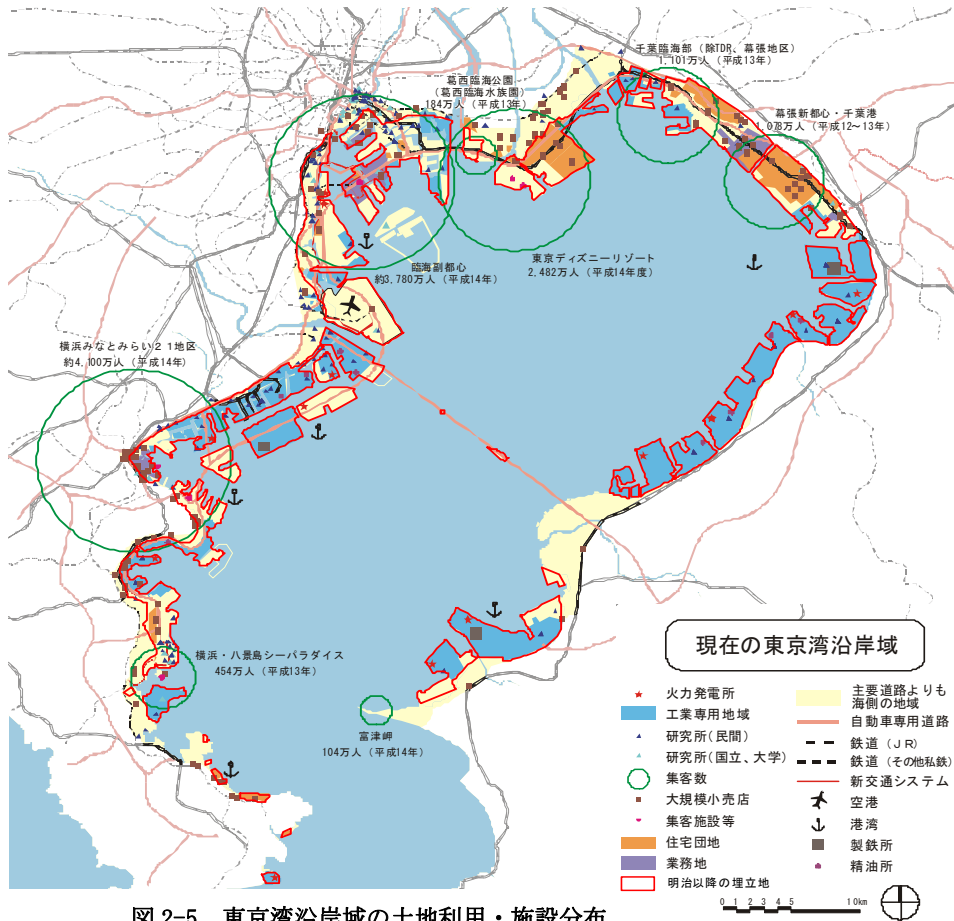


図 2-5 東京湾沿岸域の土地利用・施設分布 出典：平成 15 年(2003 年)度首都圏白書より作成