

日本の都・東京 季節感あふれる列島、共生・継承の精神いかし次世代価値創生 ～第1部 東京の歴史的成り立ち 地形を活かし技術を活用し都市創生 (その2)～

東京藝術大学美術学部建築科 講師 博士(工学) 河村 茂

2. 近代都市・東京

■明治維新、新たな国家像と首都

外国軍艦が押し寄せ、我が国に貿易・通商を求め威圧する。植民地化の恐怖にかられ、地方雄藩の指導者達が動き大政奉還、明治維新が成立する。

明治4(1871)年、岩倉具視、大久保利通、伊藤博文ら新政府の要人達は、近代日本の国づくりのビジョンを描くため、欧米へと旅に出る。二年近くの視察を終え帰国すると、彼らは「近代化」の理念のもと「富国強兵」を目標に掲げ、その実現に向け奔走する。キャッチフレーズは「欧米に追いつけ追い越せ」である。

政府は近代的な軍隊を整備するとともに、西洋の機械文明を導入し殖産興業に努め、産業革命を達成することで工業力をつけ、豊かな国の建設をめざす。そこで政府は近代化のスピードをあげるため、中央政府の下に権限を集中し、人・金・物等の経営資源を一元的にコントロールする方式を選択する。中央集権国家への道である。

ここで政府の指導者は近代日本の首都をどこに置くかでもめる。大久保利通は、京都派と江戸派との二派の間の妥協を図るべく、江藤新平らの提案した東西二都構想にのり、江戸を東京と名を変え京都とともに首都とする。その後、天皇が東京に移り、なし崩し的に国家の各種機関が東京に置かれていったため、東京は実態的に唯一の首都となっていく。

東京が首都に選ばれた理由としては、①市街地が広く、将来まだ拡大する余地を残し発展のポテンシャルが高かったこと、②都市活動基盤としての道路等のインフラがしっかりとしていたこと、③武家屋敷の跡地が沢山残るなど、新首都建設に必要な施設用地が確保しやすかったこと、などがあげられる。

(1) 明治の東京

■帝都の建設

こうして東京は近代国家の首都として、またまた新しい都市づくりが求められることになった。近代都市としての東京の都市づくりを創成期と、成長発展期とに分けてみることにする。

政府は欧米に見下されないよう、威風堂々とした首都を建設すべく、「欧風化」をテーマに機械文明の成果を取り入れ、近代都市の建設に取り組む。この時期の東京の都市づくりの目標は、「帝都の建設」である。

「地方創生」支援プロジェクト



○鉄道の敷設

政府はまず封建都市の遺物である城門や木戸を取り除くとともに、道路の拡幅・直線化を進め、各種の封建的バリアーから人々を解放していった。また、国家統一・中央集権化の第一歩として、外国人技師の指導の下、明治5（1872）年には、首都東京の新橋（汐留）と国際港湾の横浜（桜木町）との間に鉄道を開通させる。

火炎をあげて鉄路上を猛スピードで走るパワーあふれる蒸気機関車は、近代日本の夜明けを全国各地に告げてまわる使者としてはうってつけであった。こうして順次、上野・新宿・本所（錦糸町）など、東京市街の外縁部に鉄道が引き込まれていった。なぜ外縁部かというと、蒸気機関車の発する火煙や騒音・振動などが、人々に嫌われたためである。

そんなこともあり当時の都心・日本橋を鉄道が通過することは叶わず、当時、東京市街の北（上野）と南（新橋）のはずれに駅が置かれ、その間は荷車等で物資輸送していた。この不便さを補うため、西郊の人家の少ない山の手にはバイパス線を通すことになり、明治18（1885）年3月、山手線の赤羽―品川間が開通した。当時の鉄道は貨物主体で、旅客輸送はそのついでに行われていた。この山手線に旅客専用列車が走るのは、池袋駅が設置され田端へと鉄道が伸びた、明治36（1903）年のことである。なお、この翌37（1904）年には、中央線の飯田町から中野までの間が電化された。

政府は、この時期、鉄道の敷設を急ぐ意味から、土地の払下げや一定の経営利益の保証など優遇措置を講じ、民間での鉄道建設を促した。山手線や中央線も、この民活方式によってできた鉄道である。政府は東京の表玄関・新橋駅ができると、その駅前に帝都の顔としての役割を果たすべく、銀座煉瓦街を建設した。

この煉瓦街はイギリス人技師が設計、建物は第三セクターの手により建設された。この長さ6600mにも及ぶアーケード付きの商店街は、道路の人車分離とガス灯の整備などが行われ、我が国初の近代的街づくりとなった。この小売店が多数軒をつらねる銀座の街は、文明の窓としての役割を担い、明治も末の頃になると、日本橋を凌いで東京を代表する商店街へと育っていった。



東海道線・高輪辺り



一丁倫敦・馬場先門交差点

■市区改正

市区改正は不平等条約の改正をめざし、その交渉の舞台となる東京を、欧米に負けない近代都市として整えるための中心市街地改造計画である。東京市は明治22（1889）年に計画を決定し、

「地方創生」支援プロジェクト



大正7（1918）年までの30年間にわたり事業を実施した。

この市区改正計画の内容は、①上水道の整備、②鉄道や軌道の敷設とそれに伴う街路・橋梁の拡幅整備、③下水道と公園の整備、そして④丸の内ビジネス街の建設などである。

この内容を決めるにあたり、東京市区改正委員会においては、市街縁辺部にバラバラに配置されていた鉄道ターミナル駅と都市づくりとの関係が審議された。結果、ターミナル駅は全て結節させることになり、都心部は高架線をもって貫通する形で環状線が計画された。実際、この環状線が完成するのは、関東大震災後の大正14（1925）年である。

この市区改正計画においては、あわせて東京中央停車場（東京駅）の建設も企図された。また、洋式公園の第一号となった日比谷公園は、この市区改正事業によって明治36（1903）年に建設されたものである。

明治19（1886）年、コレラが大流行し死者約1万人もの被害を出した。これをうけ、沈澄濾過（砂層を通す緩速濾過）の工程で飲み水をつくり、鉄製の管を用いてポンプ圧送する方式の近代水道が整備されることになった。明治31（1898）年には、淀橋浄水場が通水を開始した。しかし、抵抗力の弱い乳幼児を感染症から護るには、塩素殺菌が導入される大正年代を待たねばならなかった。そして、この後も需要の拡大に対応し、昭和2（1927）年には村山貯水池、昭和11（1936）年には山口貯水池が建設された。

一方、市内交通の整備も進む。江戸期の車両規制解除をうけ、明治5（1872）年の乗合馬車、明治15（1882）年の馬車鉄道を経て、市街電車（路面電車）が導入された。しかし、市街電車を走らせるには道路の拡幅とともに、その架空における電線の敷設・電柱の設置が必要となる。そこで道路拡幅費用の半分を、受益者である電鉄側が負担（受益者負担金）することになった。

こうして明治30年代に入ると、幹線道路には路面電車が走るようになり、やがて経営統合され市電が誕生する。明治も末になると全路線延長も約190kmに及び、一日120万人もの人々を運ぶようになる。ちなみに当時の東京市の人口は約190万人である。

市電の運行により坂の多い山の手などは、地形の制約から解放され大変便利になった。市民は通勤に通学また買物にレジャーにと、自由に街中を移動できるようになった。

○武家屋敷の跡地利用

明治18（1885）年、政体が太政官制から内閣制に切り替わったのを機に、政府は武家屋敷の跡地を活用して、帝都の頭脳・近代日本の司令塔ともいふべき、霞が関の官庁街建設に入る。既に日比谷公園の向うには、兵部省に始まり東京警視庁、軍・参謀本部等が立地していた。これに、司法省、東京裁判所と続き、明治26（1893）年になると海軍軍令部等が設置され、軍事・外交・防衛・治安にかかる国家の統治機構が、次々とできあがっていった。

大正2（1912）年、内務省は帝都中枢（シビックセンター）計画を作成すると、内務省や文部省等も霞ヶ関へと順次移転した。この計画は昭和4（1929）年には、都市計画「中央官衛地区建築敷地内街路及び広場」として法定計画化される。

国会議事堂は、いろいろとあったが昭和11（1936）年によりやく完成する。首相官邸や外務省も、ほぼ元外務大臣・井上馨の官庁集中計画通りの位置に置かれた。

「地方創生」支援プロジェクト



一方、都心・丸の内の軍用地は渋沢栄一の意を受け、民間業務活動の場として開放されることになった。こうして明治 23 (1890) 年、丸の内 (約 27.9ha) には官の手により全 16 区画からなるビル用地が造成され、三菱に建築条件付きで払い下げられた。

日本経済を牽引する機関車・エンジンとなる、近代的なビジネス街を建設するという政府の考えを受け、三菱はロンドンを真似て煉瓦造のオフィスビル建設に入った。三菱は明治 27 (1894) 年の一号館竣工を皮切りに明治 44 (1911) 年までの間に、計 13 棟からなるビジネス街を完成させた。仲通りに面し軒高の整った建物が並ぶ丸の内の街は、一丁倫敦と呼ばれ一見イギリスの街角かと思間違ふほどの景観を醸し出した。

当時、東京第一のビジネス街は水運に恵まれた日本橋兜町で、その次に丸の内が考えられていた。しかし、時を経て水路が鉄路に、船が自動車にかわるのと歩調をあわせるようにして、ビジネスの中心は兜町から丸の内へとシフトした。

武家屋敷の跡地利用としては、この他に赤坂から永田町・平河町・紀尾井町にかけての一带が、宮家や華族となった旧藩主の邸宅また外国の公使館などへと転換していった。麴町や番町の周辺には新政府の高官が居を構え、閑静な高級住宅地が形づくられた。

一方、周辺部は陸軍士官学校、また銃の製造や大砲の修理を行う砲兵所や火薬工場へと変った。また三田・高輪の島原藩邸跡には慶応義塾が、本郷の前田家上屋敷には東京大学が、それぞれ立地した。青山の美濃郡上藩主・青山大膳の屋敷地は、墓地へと変わった。



大正期の路面電車の走る銀座



浅野セメント深川工場(大正5年)



昭和初期の田園調布

■工業地と住宅地の形成

我が国の産業革命は、製糸・紡績などの軽工業部門が明治 27 (1894) 年の日清戦争前後に、また重工業部門が明治 37 (1904) 年の日露戦争前後に起こった。

また大正 3 (1914) 年の第一次世界大戦時には、先進国の戦争参加により低下した世界の工業生産力を肩代わりすべく、我が国産業は飛躍的に発展、各地に工場新設の動きが広がり輸出が激増した。東京における工場の立地は、水運に恵まれた本所・京橋・深川・芝の四区に集中した。

○関東大震災

大正 12(1923)年になると、関東大震災 (東京では下町・江東地区を中心に市街の 1/3 以上、約 41 万㎡が被災。家屋の被害は 27 万戸余りで、市内の家屋の約 6 割が罹災した。) が発生。この帝都の復興過程で都市の不燃化政策がとられ、建物の鉄筋コンクリート化や橋の鉄橋化が進められた。結果、鉄・コンクリート・ガラスなどの建設資材に対し膨大な需要が発生、これに対応

「地方創生」支援プロジェクト



するため官営工場の払い下げを受けた浅野総一郎氏らは、深川セメント工場、品川ガラス工場などを活用し飛躍的な発展を遂げる。これは江戸元禄の頃、度重なる火事災害の復興に絡んで、材木商の紀伊国屋文左衛門や奈良屋茂左衛門が繁栄したのに似ている。

日清・日露の戦争以降、工業化が進み東京に人口・産業が集中、第一次世界大戦による好況もあり、中産階級は住宅を求め、既に飽和状態にあった山の手地域（白山、牛込、青山など）から、災害にも安全で工場の煤煙などにも侵されない、山の手郊外へと移り住んだ。

この動きを支えたのが郊外鉄道の敷設であり、促進したのが関東大震災である。五島慶太と堤廉次郎らは郊外の急激な発展を目の辺りにして、郊外鉄道の敷設権の確保をめぐり奔走した。東京の郊外鉄道は、第一次世界大戦中の好況期に企画したり創業されたものが大部分である。営業の開始は震災直前か直後のものが多く、技術革新により鉄道の電化が進むと、成長期の若木が周囲に向かって枝を伸ばすようにして、山手線のターミナル駅から続々と郊外に向け鉄路が伸びていった。こうして田園調布などに、第二山の手が形成される。都心地区では日本橋や銀座など江戸・明治を引きずるまちが、これを機に近代都市への衣替えが進み様相を一変させた。

都市交通が江戸期の徒歩から市電、郊外電車へと一大革新を成し遂げると、職住分離が進み通勤型の労働形態が生まれた。都心に勤める通勤サラリーマンが山の手に住むようになると、街道沿いには商店が立ち、やがてそれらが連なって商店街を形成するようになった。

住宅地が山の手郊外へと向かうと、市電と山手線とがクロスする新宿・渋谷等のターミナル駅周辺には、デパートや映画館やバーやカフェなど、近代的な商業・娯楽施設の立地が進み、大正モダン文化の花も咲き、山の手商業中心・盛り場としての地位を確立していく。

なお、この時期、市内交通の主役は市電とバスで、大正年代には家庭にも電灯がとまり、都市ガス事業も開始される。



関東大震災の被災区域と災害状況また震災前後の鉄道整備の進展状況

■明治の東京

大正3（1914）年、帝都の表玄関・東京の顔ともいえる、東京中央ステーション「東京駅」が開業した。ここを起点に全国へと延びる鉄道網。駅正面前方には宮城が位置し、その手前の丸の内には日本経済の心臓部ともいふべき、丸の内のビジネス街が控える。

この丸の内のビジネス街に接し、帝劇や帝国ホテルも建設された。そして日比谷公園の向こう霞ヶ関には、軍・参謀本部ほか中央官庁街がそびえる。こうして東京の中心部は大日本帝国の首都として、欧米の都市にも負けないほどの体裁を整える。

「地方創生」支援プロジェクト



(2) 昭和の東京

■戦争が都市を変える

昭和 20 (1945) 年 8 月、日本は太平洋戦争に敗れると軍部が崩壊。東京は連合国軍による空襲により、死者約 10 万人、家屋被害約 80 万棟、罹災者約 300 万人にもものぼる大被害をうけ、市街は一面が焼け野原となった。東京はこの 22 年前、関東大震災により都心・下町が一度崩壊していたが、今回の空襲で山の手までもが破壊されてしまう。

戦後、近代日本中興の祖・吉田茂首相が出て、国力の向かう方向を軍備増強から産業国家建設へと舵を切る。経済の季節の到来である。昭和 25 (1950) 年、大陸では中華人民共和国が成立、これに伴い米ソの対立が激化、朝鮮半島で大国のせめぎあいが起こると、我が国経済はこの恩恵をうけ戦争景気に沸く。

このとき政府が取った経済政策は、資源の傾斜配分方式である。基幹的で重要な産業また開発効果の大きい地域や都市に資源を重点配分し、これを活発化させたのち順次、次なる分野・地域へとシフトさせ、効果的に経済全体を回復・発展させる政策である。

こうして政府がガイドラインを示し、護送船団方式で民間企業を引っ張っていくと、我が国経済は戦争特需が導火線となって、成長が成長を呼ぶ構造へと変わり、長いこと右肩上がりの拡大基調を続け (高度経済成長期)、世界でも類い稀な発展を遂げる。

■産業都市の整備

東京の近代的都市基盤は災害を節目に、尺取虫のようにして整備が進む。即ち、都心・下町は関東大震災の復興事業、山手線ターミナル駅周辺は戦災復興事業によって整えられていった。

しかし、経済の高度成長はビルラッシュを呼び、都市をめがけて流入する人口は増大するばかりで、自動車交通の進展に伴う交通渋滞や、無秩序な市街地の拡大により都市機能は麻痺、都市構造を抜本的に改編しなければ、解決困難なところまで追い込まれた。

ここにおいて「東京問題の解決には広域的な対応が必要」との認識が高まり、昭和 30 (1955) 年、ロンドンにおける大都市圏計画をモデルに、東京都心から半径 100km 圏 (1 都 7 県) を対象に、首都圏整備の構想がまとめられる。この構想は、東京都の都市計画課長・石川英耀がまとめた、戦災復興計画をベースにしていた。

この 1960 年代を中心とする、経済成長期における都市づくりの目標は「産業都市の整備」である。東京は日本株式会社の経営中枢として、都市の機能性の発揮が求められ、「効率」をテーマに中心部の都市改造と大都市圏の整備が進められた。

首都圏整備の方針としては、①圏域を中心部 (母都市東京) と周辺部 (衛星都市群) とに区分し、中心部は都市改造を進め多心型都市構造を形成、また周辺部は連合都市形態により大規模開発を進める、②既成市街地と郊外との間には近郊地帯 (グリーンベルト) を配置し開発を抑制する、③臨海部については工業地帯、また郊外部については住宅地として開発する、④効率的な都

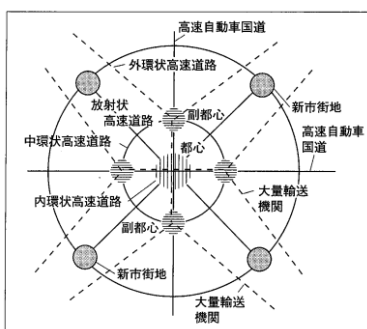
「地方創生」支援プロジェクト



市活動が展開されるよう、適切な土地利用のコントロールと交通・輸送網の整備を図るとされた。



開発当時の多摩ニュータウン



多心型都市構造概念図



新宿副都心

■東京大都市圏の整備

○首都圏構想

戦争に敗れ戦勝国アメリカの豊富な物資量にびっくりした日本は、戦後、アメリカ文化の影響が強まり、自由で競争力溢れるエネルギッシュな社会の実現を夢見て、鉄とコンクリートを用いたアメリカンスタイルの都市へと方向転換していく。

既成市街地を対象とした工業・大学等の立地制限に伴い、この一つ外側の臨海部埋立地においては、物流港湾の整備とともに、工業用地の造成が計画を大幅に上回る勢いで進んだ。一方、近郊地帯においては地元市町村の強い反対があり、開発抑制基調のグリーンベルトを指定することができず、計画的な市街地整備がなされないままに、市街地がスプロールしていった。こうして臨海部では水際線が、また内陸部では緑が失われていった。

○多心型都市構造

一方、既成市街地においては、都心機能を業務中枢管理機能に純化させる方向となり、昭和37（1962）年、大都市再開発問題懇談会が発足した。田中角栄氏とそのブレーンは、ここで都市機能がマヒ状況にある東京を効率的な都市に造りかえるため、首都圏の中心部の大改造に向け多心型都市構造の理論を打ち出した。

この都市改造計画においては、①都心を構成する諸施設のうち流通業務施設等はできるだけ分散し、業務施設を中心に都心を再開発する、②都心部における業務施設の増加に対処するため、受け皿として副都心を建設する、③都心及びその周辺から分散する流通業務施設を受け入れるため、新しく流通業務市街地を開発する、また以上の措置にあわせ、④都心周辺には内環状の高速道路を、また市街地外周には外環状の高速道路を整備するとともに、あわせて内環状から外環状にいたる数本の放射状の高速道路を整備する、というように極めて単純明快に多心型都市構造が明示された。

こうして大量輸送機関が多系統集中する新宿・渋谷・池袋などに副都心が、また市街地外周の都市間を結ぶ高速自動車国道を受ける形で、環状の高速道路に連絡する板橋・平和島・葛西などに流通業務市街地が整備されていった。さらに、人口集中の受け皿として郊外の多摩・港北・千

「地方創生」支援プロジェクト



葉などに住宅新都市「ニュータウン」が建設された、また都心と市街地外周や郊外とを円滑に結び、通勤通学のスピードアップを図るため、新線の建設や既存鉄道の複々線化、快速電車の運転などが進められた。

さらなる人口の外延的な拡大に対しては、この多心型都市づくりを拡大発展させた形の多心多核型都市構想に基づき、さらに一つ外側の横浜・大宮・千葉などの都市が業務核都市として整備されることになった。

■都市の機能整備

○土地利用コントロール

首都圏計画の策定にあたっては、近代建築国際会議(C I A M)がまとめた近代都市計画理論、即ち、「機能主義」(機械文明の隆盛を背景に、都市を構成する各要素を都市活動の側面からとらえ、居住・勤労・余暇・交通に四区分するとともに、住区を基本にこれら機能「住まい、働き、憩い、移動する」を合理的に配置構成する考え方で、効率よく都市を形づくっていかうとする)の考え方が適用された。

これは都市をあたかも工場や機械のように見立て、その活動の最適化を求め、合理的に都市を機能構成しようとする考え方である。この近代都市計画理論が提案された頃、都市化は工業化と同義語であった。

この考え方は既に大正9(1919)年における都市計画法制定時から、ゾーニング手法として用途地域制度の中に取り込まれていた。用途地域制度は住居・商業・工業の各地域を指定し、その種別毎にふさわしい建物用途を誘導し土地利用の純化を進めることで、建築物本来の機能を十全に発揮させようとするものである。

即ち、各種用途の混在に伴う騒音・悪臭等の公害の発生を抑制するとともに、用途地域に応じた確に公共施設を整備することで、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を確保しようとするものである。この土地利用純化の方向は漸次強まり、用途地域の細分化が進んでいく。

なお、郊外部における市街地の無秩序なスプロールを防止するため、昭和43(1968)年に都市計画法が全面改正され、市街化区域・市街化調整区域に関する都市計画と、開発許可の制度が導入された。

都心部は昭和30年代まで平面的に広がっており、多くの家は平屋かせいぜい二階建てで、五階建て以上の建物はデパートなど特別なビルに限られていた。しかし、昭和32(1957)年に東京タワーが完成すると、一躍、東京のシンボルとなり、人々の目は空へと向かい、経済成長の流れに押されるようにして、土地の高度利用を求め建築物の高さ制限の撤廃を求める声が高まった。

こうして昭和38(1963)年に建築基準法が改正され、いままで東京の街の高さを31mに抑えてきた、建築物の絶対高さ制限に代わって、新しく建物容積と都市施設容量との関係をコントロールする、容積地区制度が導入された。

この頃になると、経済的なビルづくりと効率的なまちづくりをめざし、街区単位・地区単位での土地利用が推進され、超高層ビルが建設されるようになる。東京における超高層ビル第一号は、

「地方創生」支援プロジェクト



昭和 43 (1968) 年竣工の 36 階建・霞が関ビル (容積率は 910%、高さは 147m) である。霞ヶ関ビルの足下周りには、1 ha を超える広場や緑地も生み出された。

また、新宿副都心は、コルビジェにより提案されたスーパーブロック・超高層オフィスタワーという近代都市計画理論を、地区単位で実現した先導的プロジェクトである。



東京タワーの完成



新宿駅の通勤ラッシュ



地下鉄と私鉄との相互直通運転

○高速交通・輸送網の整備

昭和 30 年代半ばを迎えると、モータリゼーション化が急激に進展し、都心の交通マヒは深刻の度を増していた。都内の自動車保有台数が 100 万台に達したのは、昭和 39 (1964) 年である。昭和 54 (1979) 年にはこれが 300 万台を超えた。

東京の幹線道路網計画は昭和初期に決定をみたものの、その整備は遅々として進まなかった。そこで世界の人々の目が集まるオリンピックの開催をバネに、幹線道路や高速道路の整備をスピードアップすることになった。こうして青山通りや環状 7 号線、また江戸の都市遺産であるお堀りや運河を活用して高速道路が建設された。

また、これまで地下鉄は、昭和 2 (1927) 年に浅草ー上野間が開通し、その後これが渋谷と結ばれて以来、新規の路線建設はみられなかった。しかし、経済成長に伴い都心の道路交通が麻痺してくると、路面電車を地下鉄へと切り替える動きが起こり、順次、丸の内線、東西線といった具合に、高速鉄道としての地下鉄網の整備が進められた。

さらに、「乗り換え利便性の改善」と「ターミナル駅の混雑緩和」そして「輸送力の増強」を目的に、都心の地下鉄と郊外電車との間で相互直通運転も実施される。この方式は我が国の都市高速鉄道の特色の一つであり、世界的にみても誇れるアイディアである。

■昭和の東京大都市圏

昭和期、産業都市化過程にあった東京は、経済発展を導く装置として機能すべく、まるで工場を建設するかのようにして、効率を重視し機能的に都市がつくられていった。機械化される都市。都市を構成する各地区は、都市計画により住商工の各用途と、それに応じた土地利用の密度とが割り振られ、まるで機械のパーツのようにして、各地区毎に役割と機能が与えられた。

また、都市を構成する各地域は 2～3 分間隔で運行される鉄道や地下鉄、また高速道路上をひっきりなしに行き交う自動車によって緊密に結びつけられ、都市はまるで精密機械工場の生産ラインのようにして運営されていた。大量生産時代に入ると、学校や住宅団地も標準設計に基づき、まるで工業製品をつくり出すかのようにして、規格化されたものが大量に供給されていた。

「地方創生」支援プロジェクト

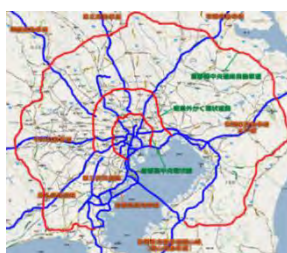


サラリーマンも朝7時に家を出て夜の10時に帰るなど、まるでベルトコンベアー上をいったりきったり、ピストン運動を繰り返すかのようにして通勤していた。学校でのマニュアルに基づく一斉授業、住宅団地における同じ間取りでの均質的な生活と重ねあわせてみると、東京は経済の高度成長期、都市全体がまるで工場のような動きをしていたことになる。

この産業都市整備期の都市づくりのキャッチフレーズは、工業化と全く同じで経済性と効率性の論理によって組み立てられていた。即ち、「より速く、より大きく（より大量に）」というものである。正にこの時期の都市づくりは産業都市として、経済成長と同様に大きいことはよいこととして取り組まれていた。このようにして首都・東京は肥大化し、人口3,300万を擁する東京大都市圏を形成するまでに至った。



東京大都市圏の市街化状況



首都圏の高速道路網図



大都市圏の中心部・緑地とビル群

(3) 平成の東京

□ゆとり文化が都市の質的向上を求める

我が国は近代文明の波に乗り、未曾有の経済成長を実現、20世紀も後半第4四半期を迎え、政治的安定と経済的繁栄を手に入ると、社会ニーズが多様化・高度化し「個性」とか「ゆとり」が価値を持つ成熟社会へとシフト、都市づくりにおいても地域性とか文化性など質的な豊かさが求められるようになった。

■生活・交流都市づくり

○機能融合型のまちづくり 賑わい、楽しく、文化的

成熟期を迎えた東京は、暮らしの質の向上に向け生活・文化関連を重視し、多くの市民が様々な暮らしを楽しめるよう、地域性を反映させた形で多彩に魅力的なまちづくりが展開されていく。

都心部をみても「都市は市民の生活舞台」ということで、地域コンテキストをふまえ、一定のコンセプトに基づき街の機能配置や空間構成に工夫を凝らし、事務所や住宅また店舗や娯楽・文化施設等を上手にコーディネートし、職住遊がほどよくミックスされ賑わいや遊びの感覚も演出、機能融合・環境形成型（ミクストユース）の楽しい街が次々と出現している。アークヒルズ、恵比寿ガーデンプレイス、天王洲アイランド、そして最近では六本木ヒルズや東京ミッドタウンなどがあげられる。

近代化の成果を現出した大手町・丸の内・有楽町など都心の街も、一時、夜間や休日に人が去

「地方創生」支援プロジェクト



りガードマンと警察官による夜警都市の様相を呈していたが、近代化の行き過ぎ（機能純化、用途専用化）を反省、賑わいや楽しさを取り戻そうと、街の再生に向け文化・商業機能を導入、景観形成など環境整備にも取り組み成果を上げている。

そんな流れの中、工業等制限法(1959-2002年)が廃止され、都心部に大学や都市型工場等の回帰がみられるようになった。また、楽しくということでは、東京ディズニーランド、サンリオピューロランド、お台場ジョイポリス等々、テーマパークの整備も進んでいる。

・福祉のまちづくり

また、社会活力の維持や市民交流に向け、高齢者等の身体的弱者が社会参画、様々に活躍でき生活を楽しめるよう、バリアフリーのまちづくりも進んでいる。2006年にはバリアフリー新法が施行され、低床車両の導入や駅への昇降機の設置、また建物内も車椅子が通れる広い廊下やスロープの設置が進んでいる。この福祉のまちづくりは、健常者も身体的負担が軽くなり、都市活動や都市生活に力を発揮することができる。



文化都心(職住遊融合)・六本木ヒルズ 大規模緑化・東京ミッドタウン テーマパーク・東京ディズニーランド

■環境共生型の街づくり

○近代化のいきすぎの修復

近代化・工業化の進展により、物質的に豊かな社会を現出したにも拘わらず、都市住民の心の中には空洞ができていた。その一つは、水や緑など自然の後退、また愛着ある古い町並や歴史的建造物の喪失など、近代都市化過程で失った地域の原風景である。人々は現在を生きるだけでなく、記憶の中にも生きている、時々、幼き日の懐かしい風景を思い起こし、明日もまた頑張ろうとなる。また、路地にまで入り込む自動車や、ビル化・アスファルト化の進展による都市のヒートアイランド化も、その一つである。

最近では、地球温暖化の進展による気候変動に伴い、モンスター台風の出現や集中豪雨による中小河川の氾濫、また地震活動の活発化などにより災害が頻発、さらに無差別殺人の発生など治安面においても、都市の安全性が揺らいでいる。

○自然環境の保全 循環型のリサイクル都市

近代工業社会は、大量生産・大量消費そして大量廃棄の時代であった。その結果、各種の公害現象、ごみ処理の問題などが次々と発生した。これに対し企業はゼロエミッション活動を、自治体はゴミの分別収集・下水汚泥の再利用・水の循環利用など、循環型の都市づくりを進めた。住民レベルでも、ゴミの堆肥化を進めたり、古着や古い家具・道具などを、フリーマーケットなど

「地方創生」支援プロジェクト



に持ち寄り交換するようになった。

また、地球環境問題に対応するため、世界的な取組として森林伐採の縮減や植林の奨励、そしてCO2排出量の削減に努めるべく、自動車から鉄道への利用誘導、CO2低排出型のハイブリッドカーの普及等々が図られている。さらに、環境負荷の抑制に向け省資源・省エネルギーも推進され、建築物の断熱化、設備機器類の省エネ効率化とともに、クールビズやサマータイムなどライフスタイル変更の取組みも進んでいる。



ごみ分別収集



東京駅丸の内駅舎の復元・保存



皇居内濠沿いの景観

○景観まちづくり デザイン性高いきめ細かなまちづくり

人々が文化的と感じる都市は、自然が豊かで歴史や伝統があり、現代的な魅力を醸す都市である。東京都では原風景に配慮し、各地域ごとの特性に応じテーマをもって、景観づくりに取り組むようになってきている。皇居周辺の風格ある景観、池袋のシンボルロード、神宮外苑の眺望景観、また特定街区など容積移転の手法を活用した、丸の内の明治生命館、日本橋の三井本館など歴史的建造物の保存がそれである。

区市などでは、景観法の制定(2004年)をうけ、景観計画制度を活用し地域毎にガイドプランを策定、都市計画や条例に基づく規制・指導により、景観形成に向け建築行為等をコントロール、昨今、街角や敷地の接道部、建物の屋上や壁面などの緑化も進み、まちに潤いや安らぎが醸し出されている。

さらに、電線の地中化や無秩序な屋外広告物の掲出抑制も行われている。この他には、市民レベルでの花や緑いっぱいのまちづくり運動とか、四季折々の祭りなどの観光イベント又定期的な街の清掃など、ソフト面からの景観まちづくりも各地で進んでいる。

■地域特性に応じた多彩な街づくり

○職住の近接

成熟期に入ると、多心多核型都市構造の下、都市活動の効率化に向け機能性や競争性を発揮することの意義が弱まり、むしろ都市をゆとりや豊かさが実感できる、人間居住の場としてとらえ、市民一人一人が個性豊かで快適な生活が送れるよう、身近な地域に焦点を当て、その特性や住民のライフスタイルに応じた、多彩な街づくりを誘導する方向へと変わってきている。

こうして都心居住が推進され、職住近接型の都市づくりが進んでいる。このコンパクトな都市づくりは省資源省エネルギー型で、公共公益施設整備の上でも効率的な都市づくりにつながる。また、地域毎にコンパクト化していけば、職場や買い物又遊びの場の選択においても、多様性が生まれ人間性あふれる都市となる。

「地方創生」支援プロジェクト



都市づくりの関心が地域へと向かい、きめ細かなまちづくりが求められるようになると、地区計画制度が導入され建築の規制だけでなく、これに絡め身の回りの道路や広場、駐車場などの公共施設や緑化、屋外広告物、垣・柵などの整備も含め、総合的にコントロールしていくことになった。

この地区計画制度、今日では市街地の整備課題に対応する形でメニューも増え、その適用区域が広がってきている。ちなみに東京都における、制度運用の状況を紹介しますと平成 27 年 3 月現在、地区計画は既に 876 地区 17,500ha（内、196 地区が規制緩和型）で活用されている。

■平成の華やぐ東京大都市圏

東京は老若男女が多種多様に生活を楽しめる都市となってきた。また、昨今は、新興国の経済発展もあり、世界から多くの人々がビジネスや観光などで、東京を訪問する機会が増えている。そうした人々も心地よく楽しく過ごせ、また市民と交流できる都市づくりが志向されている。

具体には、都心部における芝、六本木、大手町、京橋、市谷などにおける「地域の森づくり」、また都心区における立体的なビル緑化などに代表される自然の回復であったり、丸の内における一丁倫敦、東京駅丸の内駅舎の保存復原、神宮外苑銀杏並木から続くアイストップ・絵画館の眺望景観の確保など歴史性の保持、またテーマパーク等の整備などでエンターティメント性、やアメニティ性を高め、「機能融合・環境形成型の都市開発」が進められるとともに、原宿・表参道や代官山、麻布また谷根千などでは、地元住民等が地域固有の価値を見出し、地域に相応しく自主的なまちづくりを進めており、来街者も増え生活満足度の高いまちとなっている。



大手町の森



表参道&御幸通りの街並み



第 1 部 参考資料

川添登：東京の原風景 NHKブックス，日本放送出版協会，1979

内藤昌：江戸の町(上・下)，草思社，1982

正井泰夫：城下町東京，原書房，1987

鈴木理生：都市のジャーナリズム 江戸の都市計画，三省堂，1988

藤森照信：明治の東京計画，岩波書店，1990

越沢明：東京の都市計画，岩波書店，1991

田村明：江戸・東京まちづくり物語，時事通信社，1992

「地方創生」支援プロジェクト



陣内秀信：東京の空間人類学，筑摩書房，1992
石川英輔：江戸空間 100万都市の原景，評論社，1993
小木新造：江戸東京学への招待(一)文化誌編 NHKブックス，日本放送出版協会，1995
小木新造・陣内秀信：江戸東京学への招待(二)都市誌編 NHKブックス，日本放送出版協会，1995
鈴木博之：日本の近代 10 都市へ，中央公論社，1995
宮元健次：江戸の都市計画 講談社選書メチエ 66，講談社，1996
石川英輔：大江戸庶民事情，講談社，1998
童門冬二：江戸の都市計画 文春新書，文芸春秋，1999
河村茂：日本の首都 江戸・東京都市づくり物語，(株)都政新報社，2001

第1部 掲載写真等

日本の姿を衛星から望む <http://blog-imgs-90.fc2.com/>
日本の中核・東京 / <http://livedoor.blogimg.jp/>
江戸の原地形 <http://image.search.yahoo.co.jp/>
寛永の江戸 出典「草思社「江戸の町」」
江戸の防衛 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>
都心・日本橋 <http://www.rekihaku.ac.jp/>
江戸の建物の防火種別 <http://park5.wakwak.com/>
防火堤と橋詰広場 <http://park5.wakwak.com/>
関東河川網の整備 <http://www7b.biglobe.ne.jp/>
江戸の水路 <http://hiroshige100.blog91.fc2.com/>
芝離宮庭園 <http://gorimon.com/>
お江戸日本橋・駿河町の町並み 出典「三井文庫」
尾張家下屋敷・戸山山荘 出典「JTB パブリッシング「江戸東京の庭園散歩」2010年」
庭園内に再現された小田原宿 出典「三井文庫」
東海道線・高輪辺り <http://auctions.wing.c.yimg.jp/>
一丁倫敦・馬場先門交差点 出典「三菱地所(株)」
大正期の路面電車の走る銀座 <https://jp.pinterest.com/>
浅野セメント深川工場(大正5年) <http://www.yurindo.co.jp/>
昭和初期の田園調布 <http://touyoko-ensen.com/>
震災前後の鉄道整備の進展状況 出典「東京都市計画百年 東京都都市計画局 1989年」
関東大震災の被災区域と災害状況 <http://junko-mitsuhashi.blog.so-net.ne.jp/>、<http://d.hatena.ne.jp/>
開発当時の多摩ニュータウン <http://blog.livedoor.jp/>
多心型都市構造概念図 出典「日本の首都 江戸・東京都市づくり物語，(株)都政新報社，2001」
新宿副都心 <http://ameblo.jp/>

「地方創生」支援プロジェクト



東京タワーの完成 <http://mainichi.jp/>

新宿駅の通勤ラッシュ <http://karapaia.livedoor.biz/>

地下鉄と私鉄との相互直通運転 <http://www.tokyometro.jp/>

東京大都市圏の市街化状況 <http://www.hgeo.h.kyoto-u.ac.jp/>

首都圏の高速道路網 <http://image.itmedia.co.jp/>

大都市圏の中心部・緑地とビル群 <http://news.ameba.jp/>

文化都心(職住遊融合)・六本木ヒルズ <http://livedoor.blogimg.jp/>

大規模緑化・東京ミッドタウン <http://www.tokyo-midtown.com/>

テーマパーク・東京ディズニーランド <http://userdisk.webry.biglobe.ne.jp/>

ごみ分別収集 <http://shimotsuke.genki365.net/gnks17/pub/>

東京駅丸の内駅舎の復元・保存 <http://www.nta.co.jp/>

「地方創生」支援プロジェクト

