

## 東京圏の地域間連携 — その歴史的考察 —

2024年11月

公益財団法人都市化研究公室理事長 光多長温

### 目次

1. 江戸時代の（現在の）東京圏 .....	1
2. 東京一極集中と東京圏各県 .....	2
3. 今後の東京圏 .....	4

当財団では、季刊都市化、論壇に加えて地域再生レポートを掲載してきた。しかし、地方再生が大きな課題となってきたこともあり、これを改組して「都市・地域再生」として、都市及び地方再生の現場からの報告を行っていくこととする。そのための、キックオフレポートとして、東京圏<sup>1</sup>の都市構造についてまとめてみたい。なお、これに続いて、当財団理事薄井充裕氏が、埼玉の地域・都市連携軸についての論稿を執筆する予定である。

東京圏の都市構造の変遷について、結論から述べる。

第一に、江戸時代の（現在の）東京圏の都市構造は現在以上に江戸一極集中であった。

第二に、江戸時代の江戸以外の（現在の）東京圏各県の中では、若干の例外（埼玉県川越市、千葉県佐倉市及び銚子市、神奈川県小田原市等）を除いて、宿場町として発展してきた。特に、徳川幕府が設置した五街道は大名の参勤交代を含め、極めて大きな宿泊、及びこれを梃子とした産業により大きな発展を遂げた。

第三に、その中で各都県共に、都市地域と森林（憩い）地域とに分かれていた。この地域構造は、その後の東京一極集中の動向や交通網の整備共相俟って東京一極集中を加速させるのに適した地域構造となっていた。

### 1. 江戸時代の（現在の）東京圏

江戸幕府を開いた徳川家康は、中央支配を強めるため道路整備を行い、朱印状によって各宿場に伝馬の常備を義務付け、道幅を広げて宿場を整備し、一里塚を設けるなど種々の街道の整備を進めた。

これら街道が五街道として定められたのは、2代将軍の秀忠の代になってからのことである。日本橋を五街道の起点として定め、幕府安泰のために江戸を防衛することを目的として、街道の要所に関所を置いて通行人の取り締まりを行った。政治的・軍事的に重要な五街道を幕府直轄とし、一里ごとに一里塚を築いて、街道沿いに並木を植えた。五街道のすべてには、適当な間隔に宿場を置いて、各宿場に人足と荷駄用の馬（伝馬）を一定数常備し、幕府公用の役人の荷物運搬にあたらせた（宿駅制度）。五街道は次の通り。

<sup>1</sup> 東京問題としての論稿であるため、あえて、首都圏ではなく、東京圏という語を用いる。

**(1)東海道（東海道五十三次）**

江戸・日本橋から小田原、駿府、浜松、宮、桑名、草津を経て、京都・三条大橋までの五十三次（約 500km）。江戸幕府のある江戸から帝の座す京都までの始点から終点までの五十五地点を結ぶ道。延長部にあたる京街道（大坂街道）の 4 宿も加えて、五十七次ともいう。

**(2)日光街道（日光道中）**

日本橋から、千住、宇都宮、今市を経て、日光までの二十一次。

**(3)奥州街道（奥州道中）**

日本橋から宇都宮まで日光街道（重複区間）を経て、宇都宮より陸奥・白河までの二十七次。日本橋から宇都宮までの 17 宿は日光街道と重複する。

**(4)中山道（中仙道）（中山道六十九次）**

日本橋から高崎、下諏訪、木曾路の妻籠を経て、草津までの六十七次。

**(5)甲州街道（甲州道中）**

日本橋から、内藤新宿、八王子、甲府を経て、下諏訪で中山道に合流する四十三次。

江戸の人口は、18 世紀初頭には 100 万人を超えたと考えられている。当時のヨーロッパの諸都市の人口はロンドン 86 万、パリ 54 万であり、19 世紀中頃にロンドンが急速に発達するまで、江戸の人口は世界一であったとも推定されている。その中で、五街道は、それに付属する脇街道とともに参勤交代などの公用のために幕府によって整備された道であったが、参勤交代によって宿場をはじめとする街道筋に大きな経済効果をもたらし、やがて庶民の寺社巡りや温泉旅行にも利用されるようになり、国全体を通じる一大インフラとなった。

この中で、（現在の）神奈川県は、鎌倉時代には鎌倉が大都市であったが、江戸時代になると小田原を中心として東海道沿いに藤沢等の都市が発展したが東海道以外は小規模の街が散在していた。横浜は吉田村時代。また、埼玉県は、自立的都市は川越藩程度であり、中山道及び日光街道を中心に大宮、川越、熊谷等が宿場町として発展した。現在の埼玉県西部は丘陵地帯であった。千葉県では、自立的都市は下総佐倉藩（11 万石）程度で小藩が散在し（南総里見八犬伝）、基本的には農業地帯であり、印旛沼治水工事や椿海干拓などの大規模土木事業や新田開発が盛んに行われた。なお、銚子は利根川の出口でかつ東北地方からの米の積上港として大いに栄え、江戸時代末には関東で第 4 位の都市であった。

**2. 東京一極集中と東京圏各県**

第二次大戦後、東京圏はむしろ工業面からの発展を遂げる。東京湾西部（大川端以西）は地盤が固く、戦時中から軍事工場が立地していた。三菱重工業（現在の MM21）、石川播磨重工業 IHI（現在の大川端リバーシティ）等々である。また、立川を始め高度輸送機器製造、そのための部品供給基地としての大田区の機械加工工場等が地域経済を支えた。

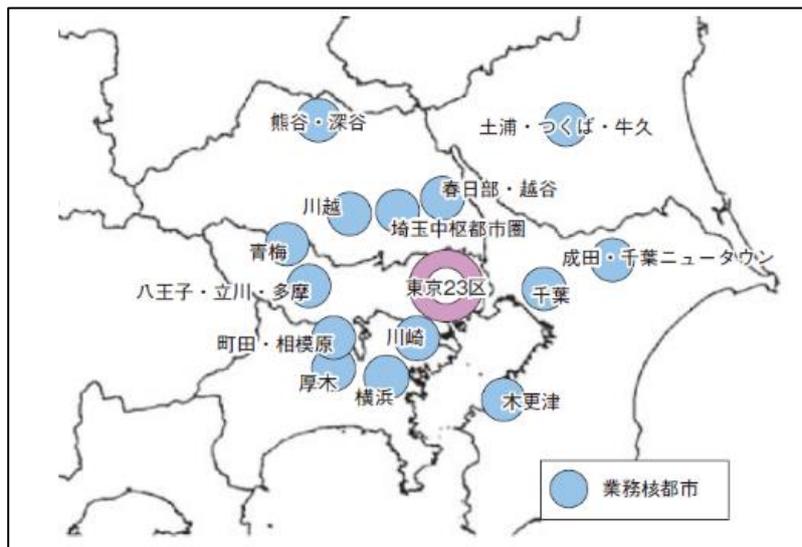
昭和 30 年代の重化学工業時代には、東京・神奈川に至る京浜工業地帯に重化学工場が立

地し、遅れて京葉工場地帯にも石油、鉄鋼等の工場が相次いで立地した。千葉県における川崎製鉄の鉄鋼工場建設に関し、一万田日銀総裁とのやり取りは世間の耳目を集めた。この高度経済成長期における工場立地は港湾と埋立地が要件であったため、埼玉県は遅れを取るようになる。

しかし、市街地の無秩序な膨張発展、生活環境の悪化、交通状況の悪化等、過大都市の弊害が深刻となり、1959年「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」が制定された。具体的には、東京特別区及び三鷹市の大部分、武蔵野市の全部、横浜市及び川崎市の約半分並びに川口市の一部について、一定面積以上の工場の作業場の新規立地を禁止した<sup>2</sup>。この工場（及び大学）の都心部新規立地禁止は、東京の過大な膨張を阻止することが目的であったが、当時、都市部における工場立地はコスト面から限界に達していたこと、また、工場移転跡地に住宅、事務所棟の時代に即した新規建設が行われ、むしろ東京の更なる発展、更には東京一極集中に資することとなった。

1975年以降のサービス経済化により東京圏は、一段と成長・集中のギアを踏むこととなるが、1980年頃までは東京圏としてのまとまりは欠けていた。神奈川、埼玉、千葉の3県は東京のベッドタウン的な

性格となっており、むしろ、東京都への不満が多かった。この雰囲気は変化してきたのは1982年頃から旧国土庁大都市圏整備局で策定されていた首都改造計画、これの具体策としての業務核都市計画<sup>3</sup>の時期頃からであると思う。東京23区から東京圏に業務機能を移転、分散、整備していくこととされ、これに併せて首都圏連絡道等の



インフラが整備されていった。東京都（鈴木都政）も空洞化することを防ぐために、都庁の新宿移転<sup>4</sup>、マイタウン構想等を策定した。

東京圏1都3県は、それぞれ各都県からの総合計画を立案してきたが、これ以降、各県の計画においても東京圏、東京との関係が描かれるようになっていった。また、首都移転

<sup>2</sup> この法律は、近畿圏においても同様に制定されたが、東京圏と比べると規制は緩やかであり、ほとんど影響はなかった。なお、同法は2002年に廃止された。

<sup>3</sup> 東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中核的都市を重点的に整備し、バランスの取れた地域構造とすることを基本に指定されており、第4次首都圏基本計画（1986年決定）において、その基本的な考え方が示された。そして、第四次全国総合開発計画を受けて多極分散型国土形成促進法（1988年制定）において制度化された。現在も継続しており、第4次計画で11都市圏、第5次計画（1999年決定）で4都市圏が指定されている。

<sup>4</sup> それまでの都庁は、地理的には東京都の東部に位置していた。

の議論の結果、これまで東京都心に立地していた省庁の一部移転が実行され、埼玉新都心はMM21、幕張新都心等の具体的プロジェクトが推進されはたことも大きな効果を挙げた。

また、東京湾内、1都2県間、特に東京港と横浜港との機能調整、更には首都圏第3空港問題<sup>5</sup>等東京圏として議論すべき事項が数多くあり、これらも東京圏の一体化に寄与したものとする。

### 3. 今後の東京圏

これらの経緯を受けて、東京圏内3県でもそれぞれの発展経路を認識し、かつ東京都との新たな関係を構築する方向に向かっている。これらの結果、東京一極集中から東京圏一極集中に向かい、東京都への反発も縮小し、東京一極集中は更に強いものとなったものと思う。3県も東京都との軛から解放され、それぞれの県の発展方向を見出して（一定の緊張の下ではあるが）東京都との連携を深めている。

全国的には、依然として、東京一極集中への批判も強いが、批判ばかりしていても国全体の発展の阻害要因となる。東京圏、大阪圏、及び各地方でそれぞれの方向を定めて模索していくことが肝要であると思う。今後、都市・地域再生レポートを通じてこのテーマを考えていきたい。

(以上)

---

<sup>5</sup> 首都圏第3空港委員会が設置され（論者もメンバー）、成田空港反対闘争や横田基地返還問題等複雑な問題との関係もあり、慎重かつ真摯に時間をかけて議論が行われた。首都圏内での新空港候補地毎に立地条件、交通条件及び空域等を分析しつつ議論が行われた。有力と目された神奈川県金沢地先案は空域の関係で難しく、最終的には東京湾航路との関係で難しいと思われていた羽田の再拡張（東京湾内航路の調整後）で決着した。