

首都圏における人口増加の パターンとその地域的特性



岸本 実

1——はじめに

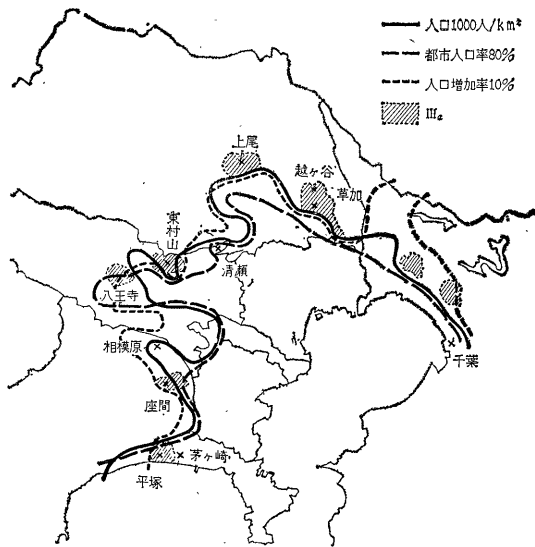
首都圏がどれだけの範囲をさすかについては、いろいろの意見があり、関東平野をほぼおおむね1都7県をさすともいい、また東京の都心を中心として100 kmの半径を描いた範囲をさすともいう。いずれにしても近時、東京、横浜、千葉を中心として人口の集中がはげしく、急速な人口の増加をみ、それにとまって、交通、水等の問題をふくんで、行政、経済、社会など各般にわたる問題が生じている。そして、その解決のために地域整備の必要が生じ、その整備計画を立てようとする試みから首都圏という概念が導入されたものである。したがって問題の中心は、東京、横浜、千葉の市街地を中心とした、いわゆる京浜葉周辺地域の人口増加や、その結果ひきおこされた都市化現象を解明することであり、それに基づいて今後諸般の施策を考察することが当面の問題だと考える。

各種の施策を立て、地域整備の問題を考えるにあたっては、まず当該地域がどのような過程を経て成立し、その現状がどうであるか分析することからはじめなければなるまい。そこで本文では、筆者のつくった6枚の地図を中心に京浜葉周辺地域の人口増加や都市化現象の実態をあきらかにしたいと思う。

2——京浜葉周辺の都市化地域

都市化の意味についてもいろいろの考え方があつた。ここでは、『農村的 rural な地域が都市的 urban な地域に変化する過程』と規定する。すなわち、都市の膨脹にとまって、その周辺部の地域が、漸次都市的地域に変容し、都市のなかにくみいれられていく過程であり、いわば、都市周辺

図 1 京浜葉周辺の都市化地域



部における農村地域が都市の膨脹によって、接触変質作用をうける過程であると解する。一般に、都市化のおこなわれるケースとして、2つの場合がある。1つは連続的都市化で、都市の膨脹にともなって、その周辺の市街地域が漸次外延に拡大され、既存の市街地域に接続して、都市地域が伸長していく場合がそれである。一方また、市街地域の内部にあった学校、工場、病院などが、市街地の外方に転移し、それらの施設を核として、住宅地の拡散集中がおき、したがって都市人口の増加をみるのがそれで、前の連続的都市化に対して、これを非連続的都市化、ないしは飛地的都市化という。

こうした都市の周辺の都市化は人口の増加、ことに都市人口の増加となってあらわれる。しかも、その人口は、都市内部から転入する人口と、当該都市以外の地域からの転入人口に依存することが大きい。

そこでまず、京浜葉周辺地域の都市化の問題の1つとして、現在<1960年>その都市化の限界がどこにあるかを図にした。図1がそれである。ここで都市化の限界を見出す方法として4つの要素をとった。第1には市区町村別にみて1平方キロ

あたりの人口1,000人の線をもってした。これまでの国内および国外の都市周辺の調査の結果からみて、これが最も適当な線と考えられるからである。第2が都市人口率80%の線である。ここで都市人口率というのは、市区町村ごとに、全人口中、第2・3次産業への就業率をよんでいる。都市化地域では、都市人口が卓越するからである。第3に5年間の人口増加率10%の線をとった。5年間としたのは、国勢調査が5年ごとにおこなわれるからである。市区町村別にみて、自然増加率はかなりの相違はあるとしても、大体1%程度である。いま1年間に1%とすれば、5年間には5%となる。したがって、5年間に5%以上の人口増加をみる市区町村では、他地域からの転入があるものと推定される。そこで一応それを10%でおさえ5年間に10%以上の増加率をもつ市区町村は転入のはげしいものとする。第4に人口増加形態Ⅲaに属する市区町村に着目した。ここで、人口増加形態Ⅲaというのは戦前と戦後を比較して定めたもので、Ⅲaというのは、戦前は全国平均以下の増加をしめした市区町村のうち戦後全国平均以上の人口増加をみた型である。普通には戦後都市化のはげしい大都市周辺にあらわれるもので、そんな市区町村の分布をみることにした。以上の4つを計算して図化し、それを重ねあわせると図1のようになった。最初の3つの線は多少の差異はあるとしても、ほぼ一致し、京浜葉周辺の都市化の限界をしめし、かつⅢaのタイプの市町村、すなわち戦後急速な人口増加をみ、都市化のすすんだと考えられるものがほぼその線上にのっていることが明瞭にみとめられる。京浜葉周辺の都市化の限界は具体的には、主要鉄道幹線にそい樹枝状にのび、まず東海道本線にそうては、横浜、藤沢、茅ヶ崎を経て大磯付近にまでのび、中央本線にそうては日野ないし八王子まで達し、西北は清瀬、北は大宮、東北は柏付近、そして総武

本線にそうては千葉市にまでのびている。

これを横浜市およびその周辺についてみると、市内10区は都市化地域のなかにはいるが、その西側で相模川の下流にあたる綾瀬から藤沢市の北部、海老名、寒川にかけての地域は、交通の谷間にあつて、いまだ十分に都市化されていないことがあきらかであり、また横浜市の東北で多摩丘陵にある南多摩郡の町村も同様に都市化はあまり進んでいないことがあきらかにみとめられる。

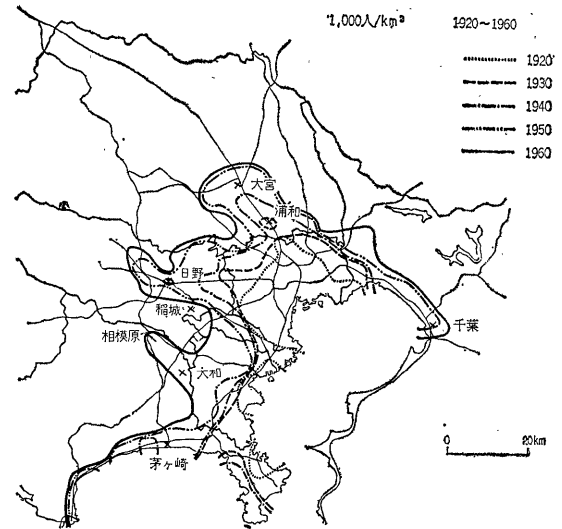
3 京浜葉周辺の人口増加

京浜葉周辺の各市区町村ごとに、1920年〈大正9年〉以後1960年〈昭和35年〉までの40年間について、10年ごとの人口密度を計算し、各年の1平方kmあたり1,000人の等密度線をもとめ、これを重ねあわせて図2を得た。資料は1920年の第1回の国勢調査以来、10年ごとのセンサスの資料によつた。また、行政区画は、すべて1960年の行政区画に組みかえ、戦後ことにはげしくなった町村合併や、区界の変更を整理し、1960年当時の行政区画になおして計算し図化したものである。

ただし、横浜市内の10区については、1920年以来区界の変動のはげしく、ことに、1920年当時の神奈川区と中区が現在の神奈川区、西区、中区、南区〈南区には永野村が合併〉となり、また磯子区に久良岐郡の2か町村を加えて金沢区と磯子区が成立し、区界の変動のはげしかった。したがつてこれら区界の変動のはげしかった区の人口をそれぞれ計算することができなかつたので、現在の10区を6区としてまとめた。〈図3参照〉

図2をみると1920年以來、1960年まで40年間に人口増加のはげしくのびた方向が明瞭にみとめられ、地域的特性がにじみでているのに気がつく。1920

図2 京浜葉周辺の人口増加



年といえば、関東大震災の3年前にあつている。当時は第一次世界大戦後わが国の資本主義経済の飛躍的發展をとげたあとをうけた時期である。しかし東京、横浜の都市化はいまだそれほどには進まず、市街地周辺には純農村地帯を残していた。当時、川崎の臨海工場地帯の成立はまだみられず、川崎駅付近に横浜製糖〈明治製糖1900年〉、東京電気〈東電1909年〉、東京製線〈日本電線1911年〉の3つ、六郷渡しに近く、鈴木商店〈味の素1911年〉富士瓦斯紡績〈1915年〉そして、大師の渡しに、富士製鋼所〈富士製鉄1917年〉があるに過ぎず、東海道線から海岸までは一帯の水田地帯であつた。鶴見区では、現在の宝町、大黒町、末広町の埋立地はまだその影もなく、生麦の細長い市街地が東海道にそい海岸にそうてのびていた程度である。

そこでまず1920年〈大正9年〉の1,000人/km²の等値線の分布をみると〈図中点線〉、東京区部・横浜・横須賀の3地域にバラバラに分布しているのが目につく。東京では現在山手線を中心に東は隅田川から西は中野区、西南は渋谷、世田谷をつつみ、現在の大田区にまで達し、横浜では、当時の鶴見区、神奈川区、中区がこれにはいるだけ

で、現在の磯子、金沢区はふくまれず、また横須賀の市街地が南に分離してみられる程度である。東京、川崎、横浜間のコナーベーションはまだみられず、上記の3市街地がそれぞれ独立した市街地にすぎなかった。

それが、10年後の1930年になると、〈破線〉東京—川崎—横浜—横須賀が1,000人/km²のなかにつつみこまれ、1920年の時代にくらべて、京浜地域のうちでも、南と西〈中央本線ぞい〉への都市化の進んだことが目立ち、その方面の人口の増加が顕著であったことがよくうかがえる。このころ、中央線ぞいの立川と、東北本線ぞいの浦和の2つが1,000人/km²以上の地域にふくまれ、それぞれ京浜地域とは独立して、独立核をつくっている。立川は1922年〈大正11年〉に所沢から陸軍の飛行連隊が移転しており、それをきっかけとして、軍施設を中心に発展しはじめたころにあたり、浦和は関東大震災を境として住宅地化が進み、鹿島台、神明台などの高級住宅地の発生をみ、また1934年の東北本線の電化〈大宮まで、京浜線に直接連絡〉によって完全に東京の衛星都市としての性格をもちはじめたころにあたっている。当時横浜市では、鶴見—神奈川—中区の在来の人口高密度地域につづいて南、戸塚方面への高密度地域ののびがみられた。しかし、現在の港北区、保土ヶ谷区はまだ人口ののびはわずかで1,000人/km²の等密度線の外にある。それが1940年〈昭和15年〉になると、軍需景気による工場化を反映し、東京近郊ことに北部と西部への地域的伸長が顕著にあらわれた。すなわち、1,000人/km²線は北は、これまで独立していた浦和をつつみ、大宮市の近傍にまでのび、西は中央本線にそうて、武蔵野市はもちろん、三鷹、小金井にまで達し、立川市の成長はさらに大きくなった。当時横浜市ではとくに西へののびはみられなかった。それが第二次大戦後の1950年〈昭和25年〉になる

と、人口の高密度地域ののびは急速で、これまでにない伸張をしめた。戦中戦後の疎開者の近郊農村への定着と、加えて戦後の経済的發展を反映し工場地化、住宅地化がはげしくなったためである。すなわち、東は総武線にそうては千葉市までのび、北は大宮市を完全につつみ、西は立川市をふくみ、さらに福生をもそのなかに入れた。東海道本線にそうては、藤沢、平塚、大磯まで連続したすがたがあらわれ、この方面が住宅地としてその人口を増加したことがみえている。

1960年になり、人口増加が目立つのは常盤線ぞいで、松戸から柏方面への伸びが顕著になったことと、もう一つは小田急線にそう相模原市と、相模鉄道や南武線を中心とした川崎市、横浜市の西部地域への拡大である。ことに後者ののびが、京浜葉周辺地域で最も大きな特長としてあげられる。もちろん、この時期のこうした地域的なのびは住宅地化を核心としたものであることはもちろんである。

4 ———— 横浜市各区の人口増加型態

以上で京浜葉周辺地域全体としての都市化の限界と、過去40年間に人口増加のはげしかった地域があきらかとなったが、とくにこれを横浜市内各区について図示すると、図3のようになった。図2と同じように、1920年〈大正9年〉以来の市区町村合併の結果を現在の区に組みかえ、その人口数を計算し得たものである。ただし、神奈川・中・西・南区と磯子・金沢区については、一部合併のための人口数の異動を正確に知るができなかったもので、それぞれを一つにまとめて計算し図化した。図中区界の点線はその意味で、各区の人口増加指数は1920年〈大正9年〉を100とし、5年ごとの指数をもとめて図化してある。1920年を

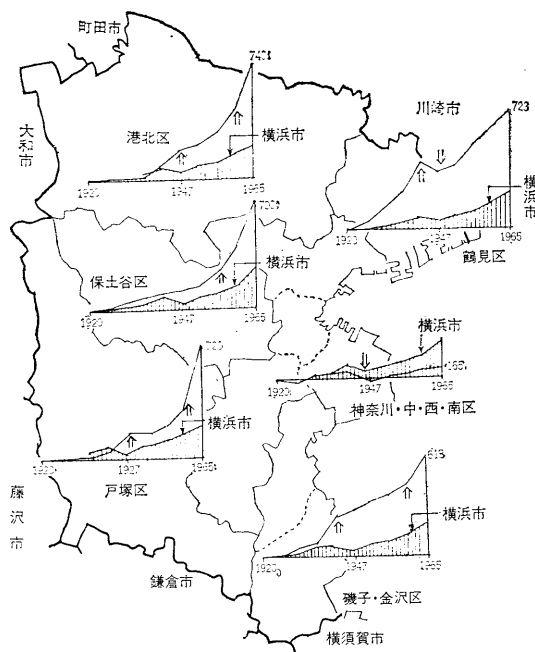
100 とすると、横浜市全体としては、1960年が306で、この40年間に市全体としてはその人口数は約3倍となった。市の人口の5年ごとの変化は、各区ごとにたて線とでしめしてある。市全体として、第2次大戦直後の1947年<昭和22年>にかなり著しい人口数の減退をみたが、その後はまた順増し、1965年にいたっている。

これを各区ごとにみると、かなりの地域差のあることに気がつく。前述のように、1950年以後、西部3区<港北、保土ヶ谷、戸塚>の伸長がとくに顕著であるほか、つぎの諸点をあげることができる。

鶴見区は1920年<大正9年>以後の人口の増加は急激で、第一次世界大戦後の工業化をよく反映し、ことに1940年<昭和5年>は485をしめし、他地域にみられない人口の伸び率をしめしている。しかし、戦災の影響で一時人口数の減少をみたが、その後、川崎市の臨海工場地帯とともに重化学工業の発展で、その人口増加は戦前の速度でのびている。人口数そのものは中区を中心とした主要市街地にはおよばないが、当初<1920年>の人口が、主要市街地よりも少なく<図4>、農漁業地帯が急速に工業地化されただけに、人口指数の伸び率は大きい。この点、主要市街地である神奈川・中・西・南区は旧市街地を中心に発展しただけに、人口の数の上からは鶴見区をしのごが、<1960年に、鶴見区は25.6万、神奈川・中・西・南区は合計68.5万>人口の増加指数の上からは鶴見区および他の区よりも低く、横浜市全体の増加指数よりもはるかに低く、1965年の指数は165にとどまっている。この地区は市街地の中心であるだけに、関東大震災<1925年は96>の影響と第二次大戦の空襲の影響<1922年は83>が大きくみえている。

磯子・金沢区をみると、1935年~1940年ころの人口増加指数がとくに大きく、これは前述のよう

図3 横浜市各区の人口増加の形態<1920-1965>
1920年を100とする



[注] 点線の区界はないものとし、各区をそれぞれまとめて計算した。

に、横浜市の発展がまず南方海岸線ぞいに顕著であったことをしめすものである。1930年<昭和5年>京浜急行と湘南電鉄を高架線で延長接続し相互乗り入れがおこなわれたことも初期におけるこの地域の人口の増加が住宅地化を中心として顕著であったことに関連する。1960年以後の増加のはげしいのは、市西部3区と同様最近の住宅地化とそれともなう市街地化を物語っている。この点、戸塚区の人口増加はややおくれ、戦中の疎開を反映して、1927年の増加が目立ち、戦後の工場の疎開、住宅地化のために、1960年以後の増加速度は他地区にみられないほどの大きさをもっている。保土ヶ谷区は、北の港北区、南の戸塚区に比較して、当初から人口の増加は堅実である。本区が帷子川の谷を通じ、直接横浜の主要市街地に接続しており、この谷を通じる相模鉄道の影響もあり、早くから住宅地、工場用地として開けはじめた。帷子川下流低地の電線ケーブル、製糖、化学工場がそれであり、上流域にそう捺染工場もその役割

りをはたしていたものである。谷底から40~50mあがった台地面はよい宅地造成の場所でもある。戦後の明神台の住宅公団団地のほか、住宅地化は急速にすすみつつあり、これ等を反映して最近の人口の増加は極めて顕著である。

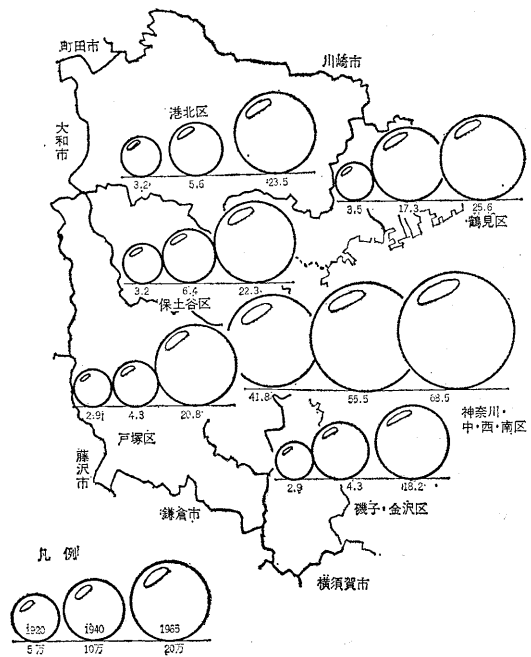
港北区は、多摩丘陵の東端にあたり、鶴見川の中上流低地を中心に、これを取りまく丘陵からなっている。鶴見川流域低地は地形上、一応、横浜の主要市街とは隔絶された地域にあっている。それだけに、農村地域としての性格を長く持続してきた。鶴見川の河谷にそうした横浜線は、1911年<明治44年>に建設されたが、もともと、関東東山麓の生糸を横浜港にはこぶために設けられたもので、本地域を通過するだけで直接本地域に影響するところは少なかった。1947年<明治22年>までの戦中戦後の人口の急増は食料の比較的豊かなための疎開人口による増加で、終戦直後その増加はやや鈍ったが、最近10年間の人口増加は極めて顕著である。東京の南方でかつ川崎、横浜の西に隣接する地域だけに住宅地化は急速に進んだ。

東京から南へ横浜付近を通過して設けられる新しい鉄道や自動車道は、海岸にそう稠密地帯を避けて内陸を利用する現下の情勢からみて、地価の上昇や工場の疎開は今後本地域を中心としますますさかんになることが予想される。

5 横浜市人口増加

図3は人口増加の態様を人口指数でしめたが、図4はこれを実数でしめし、1920年<大正9年>、1940年<昭和15年>、1965年<昭和40年>の3か年についてだけ図化したもので、行政区画についてはこれまでと同じ手続きによった。図4は人口数を球グラフでしめし、半径の3乗根に比例

図4 横浜市各区の人口増加<1920-1965>
数字は人口：単位 万



してその大きさを定めてある。それで球の大きさを比較することによって、年次的には人口の発展の状態がわかり、地域的には各区の人口数を比較できるようになっている。

各区別の人口の年次的変化については前項でのべたとおりで、特別に付け加える必要もないが、前者の指数とはちがって、実数の上から人口数を比較することができる。1920年<大正9年>当時は、横浜の中心市街地をふくむ神奈川・中・西・南の4区はあわせて約42万の人口をもち、その他の区がすべて3~4万程度の少ない人口数であったことがまずあげられる。ことに戸塚区は横浜の主要市街地とは地形的に一応隔絶し、柏尾川中流域の旧宿場町である戸塚の市街地をまもっていただけに、その人口数も少なかった。柏尾川低地工場地化、集団住宅地化の進んだのは戦後のことであり、その状態が人口の実数の上にもみえ、約21万の人口数をかぞえるようになったのも、つい最近のことである。これに対して、鶴見区の人口数は、1920年<大正9年>の3.5万から、1940年の

17.3万に一躍増大し、第二次大戦前夜の重工業化を人口数の上に如実にしめしている。この点実数はことなるとしても、磯子・金沢区がこれとよく似たタイプで、戦前からの増加が目につく点で共通している。もちろん、磯子・金沢区の戦前の人口増加は、鶴見区のような重工業化によるのではなく、京浜都市地域の住宅地化の南部への伸張の一部をしめすものである。

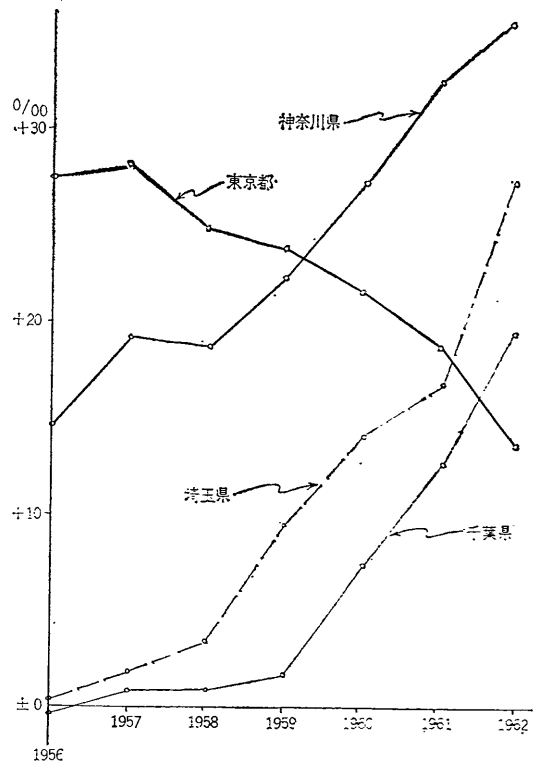
港北、保土ヶ谷各区の人口増加がきわめて最近に属し、戦前の増加がそれほど大きくもないことは、戦後における住宅地化の反映として着目してよい。この点、神奈川・中・西・南区の人口増加は、比率の上では、他の各区におよばないが、堂堂たる数をもちつづけ、数の上でも1920年<大正9年>の41.8万から1960年の68.5万へと40年間に約27万の増加となっている。江戸末期以来、港横浜を中心としての市街地の発展をみた中心市街地のすがたである。

6 京浜葉周辺の県別転入超過率

最近東京都の人口増加が年々鈍化していると報ぜられ、京浜地域への人口集中が鈍っているかのような印象を与えているが、これは決して京浜葉地域の縮少をしめすものではなく、逆に京浜葉地域の拡大をしめすものである。東京への人口集中がはげしく、狭い東京都内をみだし、さらに隣接県へ溢流するからであり、その状態が図5のなかによくあらわれている。

京浜葉の都市集団をふくむ4都県の人口数は1955年は1,642.3万、1960年は1,786.4万、そして1965年が2,102.4万と増加し、1955年から1960年の5か年間の増加年率は1.8%、1960年～1965年の同じ率は3.6%と高い値をしめしている。東京都く

図5 京浜葉周辺地域の県別転入超過率
<1956-1961>

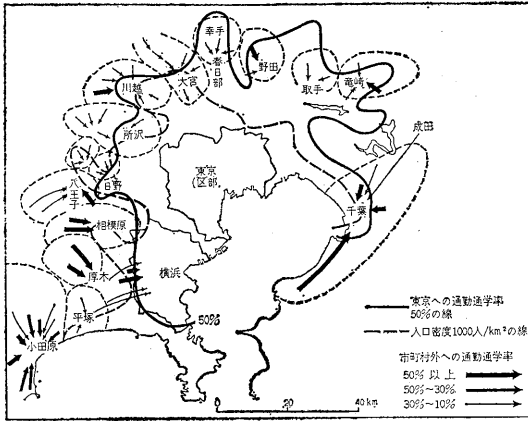


〔注〕 計算は $\frac{\text{都県への転入人口} - \text{都県からの転出人口}}{\text{各都県の全人口}} \times 1,000$

府への人口集中を明治期以来歴史的にみると、当初は近県から東京の市街地またはその隣接地へ転入し、したがって、近県の人口、とくに埼玉、千葉県などの人口は年々減少した。しかし、戦後、交通機関の発達と、農村都市間の社会経済的格差の増大が原因して東京への人口集中がますますはげしくなり、都内だけではその集中人口を収容しきれなくなり、隣接県へあふれだしはじめ、隣接県の急速な人口増加と逆に東京都の転入超過率の減少をみはじめた。図5は1965年以後の状態をしめしたものである。東京都の転入超過率の減退とは逆に神奈川県を筆頭に、埼玉、千葉県の転入超過率がうなぎのぼりに増大するすがたが明瞭である。

一昨年だったと思う。飛鳥田横浜市長が、東京から横浜市へのはげしい流入人口をなげき、毎日東

図 6 京浜葉周辺の都市化地域と通勤通学圏
<1960>



京に通勤し、生活の中心を東京にもつ半都民・半市民のために、地方財政をなげだして、住宅地をつくり、学校をたて、道路をつくり、水道をひかねばならないことを指摘していた。

このことは、神奈川県ばかりではなく、千葉県の友納知事にしても同様に、埼玉県下また同じである。要は明治初期、東京市の人口がわずかに100万そここの時代につくられた行政区画を、80年後の今日まだ墨守している地方行政の欠陥を曝露したものであり、広域行政をのぞむ声の高いゆえんでもある。

7 京浜葉周辺の通勤通学圏

通勤通学は日々の人の動きをしめすもので、通勤通学圏は都市化地域とともに大都市周辺地域の人口増加や住宅地を考える際貴重な資料となる。

しかし、この点についてここで詳細に述べるページ数がないので図6によってその範囲を指摘するにとどめる。この図は、1960年のセンサスの際、得られた資料によって図化したもので、東京<23区>と横浜市は区別にせずそれぞれ1単位としてあつかってある。通勤通学の中心は東京<以下23

区をさす>であり、各市町村別に東京への通勤通学の比率の50%線は、東京の都心を中心に、ほぼ円形となり、30kmの半径を描いたところにあらわれており、主要鉄道線にそうてはさらに遠くにのびている。この図で東京への通勤通学の多い領域が明瞭で、横浜市は完全にこの50%線の中にふくまれている。通勤通学の50%線上にほぼそうて、地方的な中心核がみられる。相模原、日野、大宮、千葉などがそのおもなもので、こうした大都市では東京への通勤通学も多いが、一方周辺町村からの通勤通学の集中する地方中心核でもあり、地方中心的な機能をはたす中心核ともいえる。このことは横浜市が完全に東京の通学通勤圏内に包含されていることとともに都市機能の上から今後の問題を提示しているように思われる。
<立正大学教授>