

東京の交通と開発 ——京葉線沿線を事例として——

高 山 直 子

日本の首都東京には政治・経済をはじめあらゆる機能が集中しており、それゆえ抱える諸問題が近年急激に注目されてきている。都市問題の基本である職住分離によるドーナツ化現象、それにもなうラッシュ時の混雑、土地価格の急騰などである。それらは東京が中核として成長して行くにつれ悪化していくという悪循環をたどる。本社機能が集中することによって中央部は業務地区一色に塗り替えられ、人々は生活の場を郊外へ求める。新たに増えた職場で働くために集まった人々が住居を求めるため住宅および住宅地の需要が高まり、地価が高くなり、それでも足りずに周辺へ広がって行く。こうして育つ東京がそれ自体実用面でもイメージ的にも「東京が基本である」という概念を生み出すこととなり、ますます機能が集中し、エスカレートしてゆくのである。こういった事態が深刻化した今、都市問題を根本的に考える必要に迫られていると言えよう。

このように深刻化する東京の一極集中問題から、この研究では都市の発展のカギを握っている重要なものの一つとして鉄道（大量輸送交通機関）があると考え、多心型都市への移行に関して鉄道の役割、また個々の地域のあり方について、先に旅客化され東京一蘇我間が全線開通し、沿線が活性化している京葉線を事例に取り上げて検討を進めてきた。その結果、都市が偏った成長を避け、個々の地域が総合生活体として発展するためには人口、職場、商業地、交通機関などが要素としてそろえることが望ましいこと、特に情報交換の利便性が高い東京大都市圏では多心型都市への転換のために交通機関の充実が重要な要素となること、さらに一つ一つの地域が東京都心部の配下に

あるのではなく自立的意識を持つことが大切であることなどを再確認した。幕張・浦安をはじめフィールドとなった京葉線沿線ではその重要な要素である交通機関を整備することによって沿線地域が大きく発展しつつある。逆に言えば京葉線という交通手段がなければ人口の増加や幕張メッセのような大型のプロジェクトは生まれなかったであろう。一極集中による情報交換の速さ・時間的距離の短縮といったメリットを味わった後で多心型都市に転換するためには、やはりデメリットを補える状態に近づけなくてはなるまい。鉄道が通ったことによって便利になり人口が増加する（ベッドタウンができる）という図式はもう既に各地で検証済みであるが、今回幕張に設けられた業務地区や都心部と時間的距離の縮まった千葉市周辺がどのように都心機能を受け持ちながら成長していくかということは、今後の都市問題解決に大きくかかわってくるに違いない。

一方、そのように評価される中で、実際の京葉線沿線では都心に通勤する人々に便利なベッドタウンが増えたということや、外房・内房線を利用する人々にとっては総武線の線路が増えたということが今のところの実感であったり、幕張では以前から周辺に住んでいた地元住民とあまりつながりがなく突然できたという感じであるとの声が聞かれるなど、問題点がないわけではない。特に「第二の総武線」という言葉に関しては混雑を緩和し沿線人口を増やすことによって一極集中が悪化される原因になりうるという意味ではなく、都市内部の活性化をはかる動脈が新たに生まれるという意味で受けとめられるよう、やはりこれからの発展が注目される場所である。