

東京湾臨海埋立地における都市開発

——千葉県浦安市を事例として——

田 中 理夏子

本論文では、東京湾臨海埋立地に立地する浦安市について、東京大都市圏のなかでの発達過程を明らかにするとともに、一連の都市開発により急激に変化したことで、地域内部に生じた特性の違いを明らかにすることを目的としている。

東京大都市圏を構成する近郊都市の発展は、神奈川県から始まり、東京都西部、埼玉県を経て千葉県に及んだ。そのなかでも浦安市は、江戸川の河口に位置する漁業の町であったため、交通網の整備が遅れ、「陸の孤島」として周囲の発展から取り残されていた。

東京内陸部の典型的な衛星都市である国立・稲城・和光・戸田の4市を浦安市と人口・産業・通勤通学状況等で比較すると、この4都市は、1960年代初めにその成長がピークに達しており、その後はあまり変化が見られないのに対し、浦安市の人口が急激に増加し、都市として本格的に成長し始めるのは1970年代からであり、その発展時期は、他の4都市と比べて約10年ほど遅れているのがわかる。

この1970年代の発展の契機となったのが、海面埋立事業と1969年の地下鉄東西線の開通である。これにより、都心との時間距離が短縮され、埋立地に造成された住宅地には、新たな居住者が増加した。又、1978年には湾岸道路が開通し、都心、神奈川、千葉の3方面と直接結ばれるようになった。さらに、1988年にはJR京葉線が開通し、舞浜・新浦安の2駅が誕生し、都心との時間距離はより一層短縮された。この結果、浦安市は東京への通勤都市としての性格をさらに強めることになった。又、1983年の東京ディズニーランド開園は、市内部にアーバンリゾート地区を形成するきっかけとなった。

これらは、浦安市内部の地域構造にも大きな影響をもたらした。東西線開通以前は、市内北部を流れる境川周辺に形成された漁村時代からの集落が存在するのみだったが、開通後、その周辺部の

農地に市街地は徐々に拡大していった。又、埋立地では、大規模な住宅開発により、都市基盤整備の行き届いた新市街地が形成された。一方、東西線浦安駅周辺には、市の商業・業務施設が集中し、新旧両市街地の生活拠点としての役割を果たすようになった。

しかし、1988年の京葉線開通により、新市街地の都心へのアクセス条件が改善されると、東西線浦安駅利用者は激減し、代わって京葉線利用客が増加した。京葉線開通は、浦安の都市化を促進させることにはなったが、その2つの駅はいずれも新市街地に立地しているため、実際に恩恵を受けたのは、新市街地住民であった。

さらに、1990年に京葉線新浦安駅前にショッピングプラザとモナの2つの大型商業施設が進出し、市の新しい商業地区としての地歩を占めるに至った。

このことが住民に与えた影響について知るため、アンケート調査を行った。それによると、以前、住民の利用頻度が最も高かったのは、東西線浦安駅前の西友だったが、現在では、ショッピングの利用頻度が最も高く、市内全域が商圈となっている。一方、西友の利用頻度は、特に新市街地で大幅に減少し、その商圈は旧市街地だけに縮小された。このように、現在の商業中心地は、東西線浦安駅前から京葉線新浦安駅前へと移動したことがわかる。

都市基盤整備の面で、旧市街地は新市街地より遅れているものの、京葉線開通以前は、商業・業務機能を持つ市の中心地としての役割を担ってきたが、1988年以降は新浦安駅周辺にその地位を奪われつつある。これにより以前から存在していた新旧市街地の格差はさらに拡がり、分断の度合を強めることとなったのである。

今後は、市内各地域の個性的魅力を生かしながら、1つのまとまりのある市として調和のとれた都市開発が進められることが必要と考えられる。