

大きな変貌を遂げた地域

1. 横浜市「青葉区」

青葉区は、横浜市を構成する18区のうちのひとつで、その大部分は旧緑区の北部からなります。

青葉区の東側は東名高速道路と国道246号が走っており、それに沿うようにして東急田園都市線が走っています。区の西側は東急こどもの国線が走っていて、北西側は東京都町田市と川崎市麻生区に、北東側で川崎市宮前区と接しています。

地形的には中心を南北方向に鶴見川が流れ、川沿いは下流の緑区から続く市内でも珍しく広大な平野の農業用地となっています。他の地域はほとんどが丘陵地帯で、ほぼ全域が住宅地として開発が進められています。



地理院地図



1947年撮影



1974年撮影



2009年撮影

2. 千葉市「若葉区」

若葉区は、千葉市の北東部に位置し、中央区、花見川区、稲毛区、若葉区、緑区、美浜区の6区の中で最大の面積を有する区です。地形的には南部を都川が東西に流れ、西部には鹿島川が南北に流れています。

谷津と呼ばれる谷と水田が広がっています。

市街地は京葉道路・佐倉街道・国道16号といった幹線道路が走り、JR総武本線・千葉都市モノレールを中心に東西に大きく広がって住宅団地がニュータウンを形成し、更に市街化が進んでいます。



地理院地図



1948年撮影



1974年撮影



2008年撮影

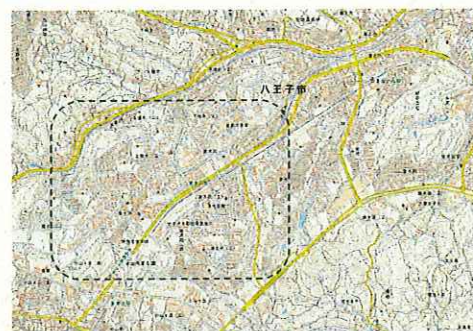
大きな変貌を遂げた地域

1. 東京都「八王子市」

八王子市は、東京の都心から西方約40kmに位置する中核都市です。八王子市とその南側の町田市周辺は、日本最大規模の多摩ニュータウンが広がっています。開発前の昭和40年代までは、所々に集落のある近郊の農村地域でした。

多摩ニュータウンは、昭和40年(1965)から平成18年(2006)まで約40年にわたって開発され現在も人口が増えています。

また、八王子市は、23の大学等、約11万人の学生数を誇る学園都市でもあります。



地理院地図



昭和50年(1975)地形図



1986年前後撮影



2007年以降撮影

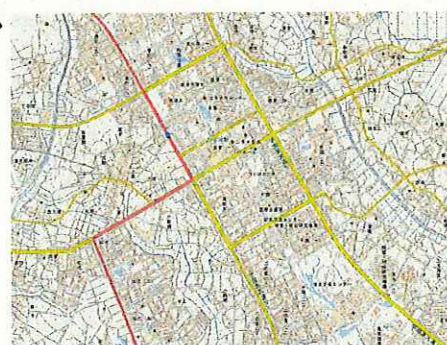
2. つくば市「中心部」

1960年代から筑波研究学園都市として開発が進み、現在は日本国内最大の学術都市となっています。

国や茨城県の政策により、昭和62年(1987)に筑波郡谷田部町・大穂町・豊里町、新治郡桜村の3町1村が合併し、つくば市が誕生しました。さらに昭和63年(1988)に筑波郡筑波町、平成14年(2002)に稲敷郡笠崎町を編入し、現在に至っています。

平成17年(2005)には首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスが開通し、市中心部から東京都心までが結ばれました。

現在、市内には国や大手企業の研究拠点が多数存在し、約300に及ぶ研究機関・企業と約2万人の研究者が集まっています。また、市の人口は約22万人にまで達しています。



地理院地図



1976年前後撮影



1985年前後撮影



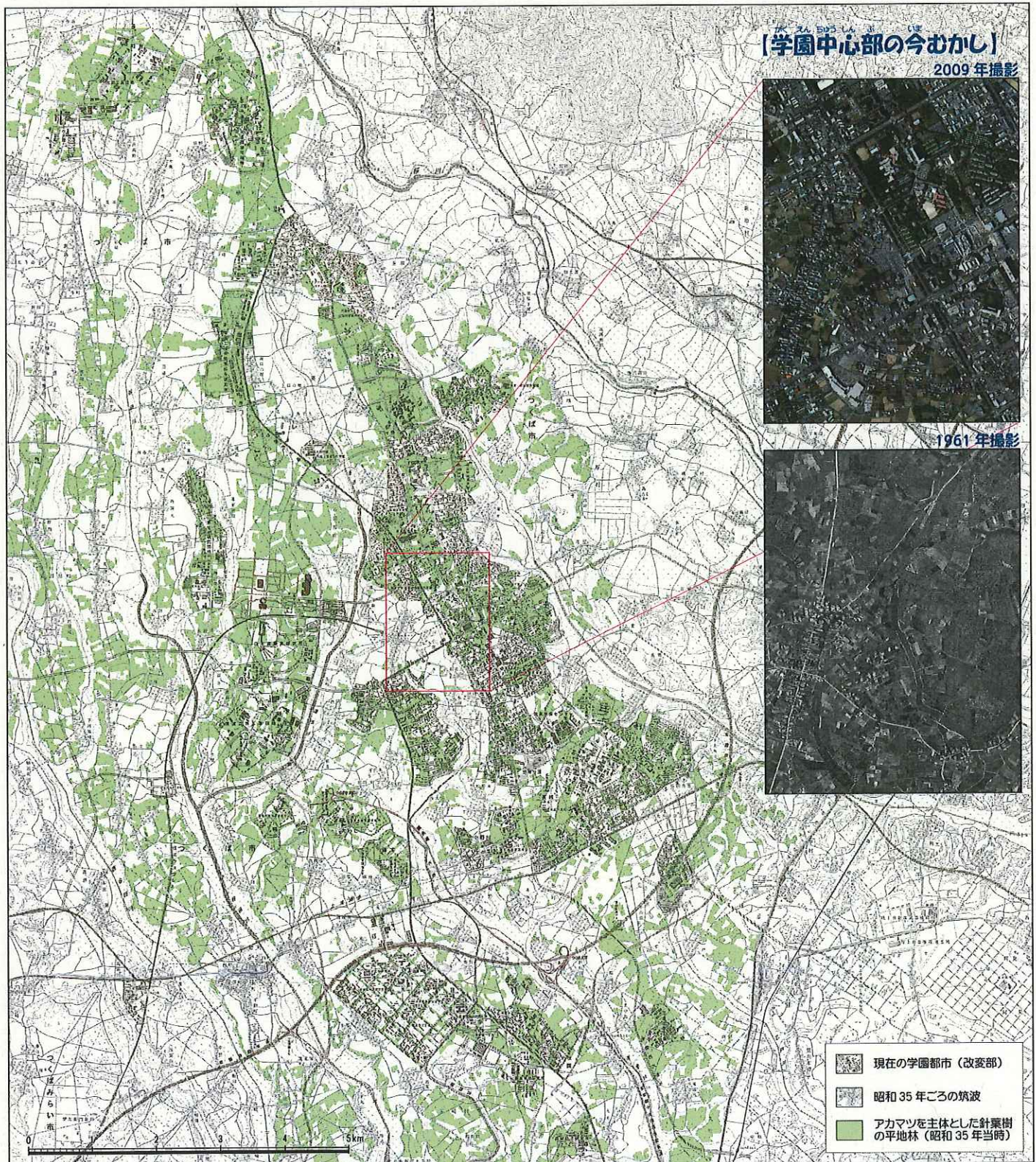
2007年以降撮影

アカマツの平地林に学園都市が誕生

筑波研究学園都市はその建設が閣議決定されて50年になります。学園都市の建設の始まる前のこの地域はアカマツの平地林の中に集落や開墾された耕地が点在する風景が広がっていました。

この地図は、昭和35年（1960年）に作成された地形図上で針葉樹林に区分された植生を着色し、その上に現在の地形図のうち、試験研究機関や教育施設、住宅・工業団地、おもな道路・鉄道など学園都市の建設にともない大きく変貌した部分を重ねています。ここで示した針葉樹林は、この地域の特性として、一部にスギ林などがあるものの大部分がアカマツの平地林と考えられます。

この地図を見ると、「アカマツの平地林を切り開いて学園都市が作られた」ということがよくわかります。



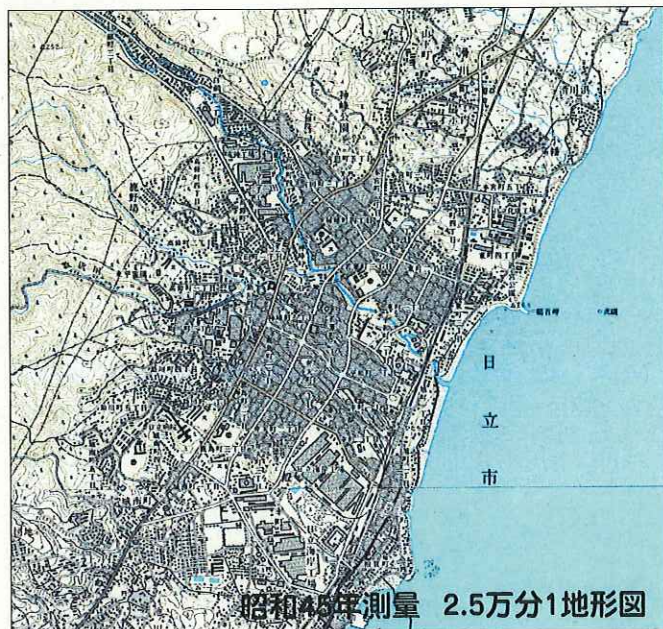
半農半漁の村が大企業の「城下町」に 一日立



昭和8年測量5万分1地形図



昭和22年撮影 米軍



昭和45年測量 2.5万分1地形図

日立市は、明治38(1905)年に江戸時代から採掘された赤沢銅山を日立鉱山に改名してから企業の城下町として発展してきました。昭和14(1939)年に助川町と日立鉱山のある日立町が合併して日立市となりました。

昭和22年撮影の空中写真から市街地周辺には農村地帯が広がっているのがわかります。1960年代の高度経済成長とともに、企業も大きく発展してきました。可住地は、東側の太平洋と西側の山地に挟まれ南北に細長く伸びています。また、日立製作所や関連企業の施設が多く、山間地を切り開いて造成した住宅地が多く見えます。

※「日立」の地名は、徳川光圀によって命名されたものです。そのため、日立製作所の設立前から「日立町」という地名がありました。



地理院地図3D



平成24年撮影 国土地理院

門前町から交通の要衝、 さらに官庁移転へ ー大宮ー



大宮市(埼玉県)は、氷川神社の門前町として、また中山道の宿場町として発展をしてきました。

明治16年(1883)には、日本鉄道(現JR東日本)の上野駅と熊谷駅間が開業し、明治18年(1885)に大宮駅が開業しました。



昭和7年(1932)には京浜東北線の赤羽駅と大宮駅間が延伸開業しました。

また、大宮駅周辺では、住宅地が広がっています。



昭和57年(1982)に東北新幹線の大宮駅と盛岡駅間が、昭和60年(1985)に大宮駅と上野駅間が開業しました。また、上越新幹線の大宮駅と新潟駅間も同年に開業しました。

駅周辺では、市街地化が進み、大きく街が変貌しているのがわかります。



大宮市は、東北や上越への交通の要衝であるとともに、東京への通勤圏として大きく発展しました。また、平成12年(2000)にはさいたま新都心が街びらきし、官庁の移転など行政や経済、商業都市として発展を続けています。

砂浜海岸を掘って港が誕生 鹿島港



明治 17 年測量 2 万分 1 迅速図



昭和 44 年撮影 国土地理院



平成 24 年撮影 国土地理院

茨城県南部の鹿島灘に面した鹿島港は、
鹿島臨海工業地帯に接する人工的に造られた工業港です。

港ができる前は、砂丘が続く海岸線と平行に並ぶ集落や松林があり、主要な産業は農業と漁業でした。

鹿島港は、昭和35年(1960)に計画が策定されて、昭和38年(1963)に起工されました。砂丘海岸に大型の港湾施設を造るという大規模なプロジェクトでした。

昭和40年(1965)、堀割川を中心に内陸に向けて工事が開始されました。掘り出された砂の一部は海岸線の保全のための埋立てに使用されています。

昭和41年(1966)には、鹿島港として開港しました。その後、さらに拡張工事などが行われ、平成18年(2006)までに南、北公共埠頭が供用開始されています。港湾の周辺では工場が建ち並び産業の拠点として経済や産業の発展に大きく関わっています。

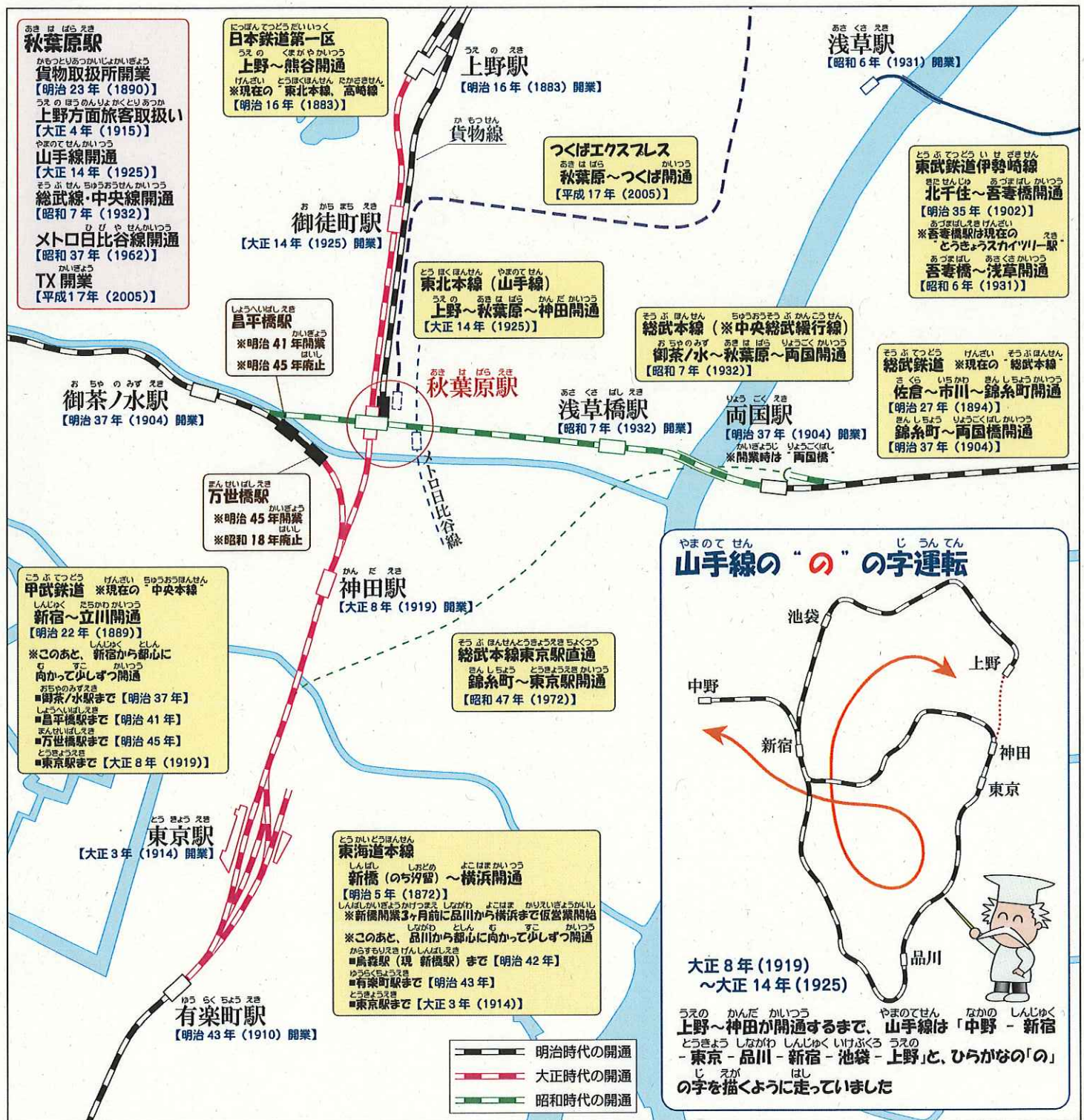


平成 29 年測量 2 万 5 千分 1 地形図

山手線環状運転へ最後の開通区間

つくばエクスプレス (TX) の始発となる秋葉原は、電気の街から音楽・ゲーム・アニメなどの情報発信の街「AKIBA」へと発展しています。

その中心に位置する秋葉原駅が、明治 23 年 (1890 年) に日本鉄道 (明治 39 年に国有化) の駅として開業したときには貨物専用駅の「貨物取扱所」でした。その後、大正 4 年 (1915 年) に旅客扱いもはじまりますが、当時は秋葉原駅から東京駅方面には線路はつながっていませんでした。関東大震災後の大正 14 年 (1925 年) になってようやく上野駅と神田駅の間が高架式鉄道でつながり、山手線の環状運転がはじまりました。昭和 7 年 (1932 年) に総武線の両国駅と中央線の御茶ノ水駅が繋がったとき、秋葉原駅では山手線のさらに上を跨ぐホームが作られ、現在のような立体交差の構造をした駅となりました。



地図で見る秋葉原周辺の移り変わり

■明治 42 年（1909 年）



東北本線（山手線）は、秋葉原貨物取扱駅より北側に伸びているだけで、東京方面は開業していません。中央本線も「昌平橋駅」どまりです。

■大正 14 年（1925 年）



東北本線と中央本線は神田で合流して東京駅につながりました。地図をよく見るとこの区間は高架で結ばれています。東京駅の開業は、大正 3 年（1914 年）でした。

■昭和 12 年（1937 年）



総武本線と中央本線が秋葉原駅を經由して結ばれました。現在の立体交差構造の秋葉原駅が出来上がっています。

■現在の秋葉原付近



【地図はいずれも陸地測量部発行の 1 万分 1 地形図】

2009 年撮影