

第2章 大都市の發達

第1節 都市の發達

§ 8 各國人口の増加と都鄙人口の割合

各國に於ける人口は、年々増加しつつある。過去に於ては流行病の猖獗・大饑饉・戦争等起り、自然的に調節せられ、大なる増加を見なかつたが、最近醫學・衛生學の進歩發達、衛生施設・運輸交通機關の改善と普及に依りて斯る原因は非常に輕減せられ、年々人口の増加を見てゐる。我國・獨逸・伊太利等は其の著しい例である。

一國內に於ける人口の分布、即ち都市人口と農村人口との割合を見るに、都市人口の割合は次第に増加してゐる。これは都市人口の自然的増加即ち出生の死亡に超過することに因るよりも、寧ろ農村人口の都市流入に依るもので、向都離村の現象に起因することが大である。大都市人口の本籍者、入寄留者の區別や年齢別の構成を見るときは、統計的に之を證明し得るのであつて、所謂人口の都市集中を來しつつある現状である。我國に於ける都鄙人口の割合を見るに、第1表の如く、市部人口の割合は漸次増加したことを知るのであつて、昭和10年には32.7%を占めるに至つた。

第1表 市部人口と市部外人口⁽¹⁾

地 域	調査時期及種類	市 府 數	人 口		全國人口100中	
			市 部	市 部 外	市 部	市部外
内 地	大正 9,10, 1 國勢調査	83	10,096,758	45,866,295	18.0	82.0
	同 14,10, 1 同 上	101	12,896,850	46,839,972	21.6	78.4
	昭和 5,10, 1 同 上	109	15,444,300	49,005,705	24.0	76.0
	同 10,10, 1 國調速報	127	22,665,920	46,585,345	32.7	67.3
朝 鮮	大正 9,10, 1 公簿調査	12	578,847	16,685,272	3.4	96.6
	同 14,10, 1 國勢調査	12	928,173	18,594,772	4.8	95.2

臺 灣	昭和 5,10, 1 國勢調査	14	1,189,791	19,868,514	5.7	94.3
	同 10,10, 1 國調速報	17	1,806,167	21,092,528	7.9	92.1
	大正 9,10, 1 國勢調査	5	858,855	8,801,458	9.7	90.3
	同 14,10, 1 同 上	5	426,799	8,566,609	10.7	89.3
	昭和 5,10, 1 同 上	7	619,910	8,972,627	13.5	86.5
關東州及 鐵道附屬地	同 7,12,31 現住人口	7	696,924	4,285,509	14.1	85.9
	大正 9,10, 1 國勢調査	2	182,098	787,470	19.8	80.2
	同 14,10, 1 同 上	2	229,222	824,852	21.7	78.3
	昭和 5,10, 1 同 上	2	326,485	1,001,526	24.6	75.4
	同 10,10, 1 國調速報	2	411,699	1,245,064	24.8	75.2

然し上に掲げた内地市部及び市部外人口比較表は、市部人口は各調査當時の市域に就て計上され、調査地域の擴大した事實を考慮に入れてないから、其の増加率は著しく大となつてゐる。依て同一地域に就て其の人口の推移を見る要がある。昭和10年10月1日現在の市域を取り其の範圍内の人口増加状況を見れば第2表の如くなる。

第2表 昭和10年10月1日現在市域に於ける人口の増加⁽²⁾

年 次	人 口	前回國勢調査との間の増加數	前回國勢調査との間の増加率 (%)	國勢調査期毎の全國人口に對する割合 (%)
大 正 9 年	14,830,557	—	—	25.61
大 正 14 年	16,914,315	2,583,758	18.08	28.32
昭 和 5 年	19,617,563	2,703,248	15.98	30.44
昭 和 10 年	22,665,920	3,048,357	15.54	32.72

これによつても我國に於ける人口の都市化現象が愈々顯著であることが知られる。

次に歐米諸國人口の都市化と我國のそれとを比較するに、最近の調査による人口階級別市町村人口割合を見るに第3表の如くなる。

第3表 各國の人口階級別市町村人口割合⁽³⁾

國名	調査年次	總人口	總人口100に對し下記各階級市町村人口割合				
			1萬未満	1萬~2萬	2萬~5萬	5萬~10萬	10萬以上
日本内地	1930	64,450,005	59.2	8.9	7.3	6.8	17.8
朝鮮	1930	21,058,305	64.5	25.6	5.9	0.8	3.2
*臺灣	1930	4,458,760	11.1	49.9	26.1	7.7	5.2
*イギリス	1931	39,947,931	25.7	8.4	11.9	8.8	45.2
フランス	1931	41,834,923	61.7	7.5	8.4	6.7	15.7
ドイツ	1933	65,188,026	50.7	6.0	7.7	5.4	30.2
オランダ	1930	7,935,565	36.4	14.9	11.5	10.0	27.2
ベルギー	1930	8,092,004	54.1	13.4	15.2	5.7	11.6
イタリア	1931	41,709,581	49.6	14.5	12.4	6.7	16.8
スイス	1930	4,067,304	69.6	5.5	4.6	4.8	15.5
デンマーク	1930	3,550,656	61.1	8.4	6.2	3.9	20.4
スウェーデン	1931	6,162,446	72.7	4.6	6.3	1.9	14.5
ノールウェイ	1930	2,814,194	76.8	6.2	2.6	5.4	9.0
ポーランド	1931	31,927,773	79.4	3.4	4.5	2.2	10.5
チェッコ	1930	14,726,158	77.4	6.1	5.6	0.9	10.0
オーストリア	1923	6,534,481	61.3	2.9	2.4	0.9	32.5
ハンガリー	1930	8,688,319	57.5	10.0	11.5	6.5	14.5
ユーゴスラビア	1931	13,930,918	86.5	3.7	4.1	1.9	3.8
ブルガリア	1926	5,255,924	86.2	3.9	4.0	2.3	3.6
ルーマニア	1930	18,025,237	82.7	3.9	3.7	3.3	5.9
ロシア	1926	146,707,614	84.1	3.8	2.8	2.8	6.5
米國	1930	122,775,046	52.5	5.6	7.0	5.3	29.6

(備考) * 蕃界及水面を除く * イングランド及ウェールズのみ

§9 都市の急激なる發展

現代都市は、商工業化殊に産業革命以後の工業的發展によつて、著しい發達を見た。蒸氣・電氣・内燃機關等動力機械の發明、大工場組織資本産業組織による能率の増進、經濟上の有利、都市交通機關の改善殊に最近自動車の發達、利用による交通の利便、醫學・衛生學の進歩發達、公共的施設の普及と公衆衛生の改善、都市の健康化による衛生狀態の向上、並に教育・宗教・美術・藝術・音樂・娛樂・休養・社交等に對する文化的施設は、都市生活者に非常なる便益と愉快を増し、人々を都市へ都市へと吸引する。又建築學の發達は、高層大建築物を耐火・耐震として安全ならしめ、建築

設備の改良と相俟つて至便にして愉快なる居住地となす等、都市を生活・活動又慰樂・休養の場所として最適の地たらしめた。こゝに都市の發展は急激にその度を加へ、所謂向都離村と都市化の現象を顯著とした。殊に新興都市として新産業・新工業が起り、新なる天然資源の開發せられ、又は港灣鐵道の中心地となる等、交通運輸・商業上有利の地點となれば一層急激なる都市發展を見た。

次に我國都市人口の増加率を見るに、第4表に示す如くなる。

第4表 毎5箇年間人口増加率⁽⁴⁾

期間	都市	内地
大正9年—大正14年	18.03%	6.7%
大正14年—昭和5年	15.98	7.9
昭和5年—昭和10年	15.54	7.2

都市に於ける人口増加率は、全國の二倍以上である。又郡部人口の増加率に比較すれば約五倍となり、人口の都市集中現象、人口の都市化現象が、如何に顯著であるかを知ることが出来る。而して斯る現象は、我國のみでなく各國共通の大勢である。

§10 大都市の發達

大都市とは、普通人口10萬人以上の都市を謂ふ。斯る都市は次第に其の數を増加し、人口の割合も亦増して、益々重要性を加へてゐる。我國内地に於ては昭和10年國勢調査の結果に依れば、34市に達した。昭和5年の統計にては32市、人口の割合は全國の17.8%を占めてゐる。

米國に於ける1930年の統計に依れば、人口別都市人口の割合は第5表の如くである。

人口10萬以上の大都市數は93市、人口割合は29.6%である。尙これ等大都市附近には、多數の小都市及び町村が集り、所謂大都市地域を形成してゐる。米國63大都市地域に於ける人口は、1900年には36.9%、1930年には48.2%となる。全國民の約半數は大都市地域に居住する

第5表 米國人口階級別市町村人口の割合⁽⁵⁾(%)

人口階級別	1890年	1900年	1910年	1920年	1930年
2,500 以上	35.4	40.0	45.8	51.4	55.2
10,000 以上	27.6	31.8	37.0	42.4	47.6
25,000 以上	22.2	26.1	31.0	35.8	40.2
50,000 以上	18.6	22.4	26.6	31.0	35.0
100,000 以上	15.4	18.8	22.1	26.0	29.6
500,000 以上	7.1	10.7	12.5	15.5	17.1
1,000,000 以上	5.8	8.5	9.2	9.6	12.3

こととなり、大都市地域の重要性を示すのである。

第6表 米國63大都市地域の人口⁽⁶⁾ (人口10歳以上の都市と附近町村の人口)

年次	米國全人口	63大都市地域全人口	大都市地域人口の全人口に対する割合
1900年	75,994,575	28,044,698	36.9%
1910年	91,972,266	37,271,608	40.5%
1920年	105,710,620	46,491,835	44.0%
1930年	122,775,046	59,118,595	48.2%

人口の都市集中は第一に工業上、第二に商業上、第三に政治・教育・社會・文化施設等によることになるが、都市の大小は背後地帯(Hinterland)の廣狹、交通機關發達の程度に左右せられる。通勤距離として定期乗車券購入者を調査するに、紐育市の實例によれば20~25哩が最大限度であつて、25哩以上となれば非常に減少するを見る。又自動車交通によるものに就て見るも、都市の有効集中半徑は40哩で、それ以上となれば他の都市に向ふ様になると謂はれてゐる。⁽⁷⁾

大都市は主に商工業を以て立つ都市にして、中心に商業地區が出来、市街地は郊外へと發展して住居地を形成する。尙都市の外方周圍部には、工業地域或は工業都市が出来。労働者の日常生活の便宜、交通運輸費の軽減、物資の配給に好都合にして然も混雑を無くする爲め、大都市内の工業は漸次周圍部又はこれ等小工業市に移り、斯して全體として一大都市の區域を構成するに至るのである。以上は工業地方に

於ける大都市發展の狀況であるが、農業地方にありては、大都市は物資の集散地となり、商業を以て立つこととなる。従つて農業地の廣く擴がる地方にありては、一つの大都市よりも寧ろ多數の小中心都市が散在する方が、便宜且好都合であると謂へる。大都市となるには、商工業都市であることが肝要である。

大都市中、特に大なる人口100萬人以上のものを超大都市(Super large cities)と稱してゐる。斯る大都市に於ては、其の中心部は人口は餘り増加せず、中には寧ろ減少してゐるものもある。これに反して、周圍部郊外地人口は激増してゐる。1901年から1921年の20箇年間に、倫敦舊市は53,018人の減少に對し、郊外地は947,784人の増加、従つて大倫敦にて

は894,766人の増加となつてゐる。斯る現象は我國の東京、大阪、米國の紐育、市俄古、クリーヴランド等の大都市にても同様である。(第7表参照)

米國の大都市と、大都市地域に於ける人口増加の狀況を見るに、第8表の如く、大都市地域に於ける人口増加は、中心部に於けるよりも遙に大であることが知られる。これは交通機關の發達殊に自動車の發達、郊外地地價の低廉による住宅問題、公共的施設並に休養施設の普及、工業經營の容易、商業中心地區に於ける交通の混雑と不便、商業小中心地の郊外地への進出、學校其の他文化施設の移轉等に原因するが、何れに

第7表

都市中心より同心圓内地帯の人口移動⁽⁸⁾
(-)は減少

都市	人口増加率(%)	
	1910~1920	1920~1930
紐育市	17	23
4哩同心圓地帯 I	(-) 6	(-) 25
II	25	31
III	79	77
IV	58	277
V	11	13
市外	27	34
市俄古市	24	18
2哩同心圓地帯 I	(-) 23	(-) 21
II	1	(-) 10
III	39	11
IV	76	34
V	77	52
市外	79	73
クリーヴランド市	40	12
2哩同心圓地帯 I	0	(-) 27
II	29	(-) 4
III	116	49
IV	290	102
V	69	95
市外	140	115

第2章 大都市の發達

第8表 大都市並に大都市地域人口増加率 (1920~1930)⁽⁹⁾

都 市	都市の順位	都市人口の 増加率 (%) (1920-1930)	大都市地域の順位	大都市地域人口 の増加率 (%) (1920-1930)
紐 育	1	23.3	1	28.2
市 俄 古	2	25.0	2	33.4
費 府	3	7.0	3	16.1
テ ト ロ イ ト	4	57.4	6	68.0
ロスアンゲルス	5	114.7	4	不明
クリーヴランド	6	11.8	10	27.7
セントルイス	7	6.3	8	20.7
バルチモアー	8	9.7	12	16.1
ボ ス ト ン	9	4.4	5	14.9
ピッツバーク	10	7.2	7	15.1

しても大都市中心部の交通不便、經濟上の不利、保健衛生上の缺陷に起因するものである。

世界大都市(人口50萬以上)發達の狀態を示せば第9表の如くなる。

第2節 大都市の利害得失

§ 11 交通上

現代大都市街路上の各種交通量は非常に増加して、交通の混雜・遅延・危険と事故とを惹き起し、經濟上の損失、生命の危険、傷害、精神上に與ふる打撃と常時の緊張とは、都市の最も大なる弊害となる。而して之が解決には、慎重なる研究と、多大の苦心を要する事柄である。

人口が増加し都市區域が擴大すれば、中心地の交通量は加はり、街路の負擔は増し、都市に多大の壓迫を加へる結果となる。

大都市中心部に於ける交通の混雜・遅延による時間の損失を、最も了解し易くするには、之を金錢に換算することである。金錢に見積つた米國都市の實例を見るに、乗用自動車及貨物自動車共一分間の遅延による損失を2仙として算出したのであるが、⁽¹⁰⁾

都市名	1930年頃		1920年頃		1910年頃		1900年頃		1890年頃		1880年頃		1870年頃		1860年頃		1850年頃		1840年頃		1830年頃		1820年頃		1810年頃		1800年頃		1790年頃	
	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数	調査年	人口数
温州 (Wencho)	*1930	678,000	1921	198,800	1912	100,000	1908	80,000																						
ピッツバーグ (Pittsburgh)	1930	669,817	1920	588,848	1910	538,905	1900	451,512	1890	348,904	1880	235,071	1870	139,256	1860	77,923	1850	67,868	1840	31,204	1830	15,369	1820	7,248	1810	4,768	1800	1,565		
エッセン (Essen)	1938	654,588	1920	448,000	1910	294,658	1900	118,862	1890	78,706	1880	56,944	1871	51,518			1852	11,000				1816	5,000							
ドレスデン (Dresden)	1938	649,248	1919	529,826	1910	548,308	1900	396,146	1890	276,522	1880	220,818	1871	177,089			1852	104,000			1832	68,000								
マドラス (Madras)	1931	647,280	1920	577,000	1910	519,000	1901	509,846																						
重慶 (Chungking)	1930	*685,000	1920	489,900	1912	598,000	1908	350,000																						
サンフランシスコ (San Francisco)	1930	634,394	1920	506,676	1910	416,912	1900	342,782	1890	298,998	1880	238,959	1870	149,478	1860	56,802	1850	34,776												
ブカレスト (Bucharest)	1930	631,288	1920	348,000	1910	338,000	1900	276,178																						
トロント (Toronto)	1931	631,207	1921	521,893	1911	376,538	1901	208,040																						
ブレスラウ (Breslau)	1938	625,219	1919	528,260	1910	512,105	1900	417,282	1890	331,656	1880	270,805	1871	205,912					1842	100,000			1819	78,000						
横浜 (Yokohama)	1930	620,306	1920	402,413	1908	394,308	1898	191,251	1888	118,947			1878	64,602																
ゼノア (Genoa)	1931	607,660	1921	316,217	1910	272,000	1901	284,710																						
長沙 (Changsha)	1930	607,000	1920	535,800	1912	250,000	1897	319,766																						
ロドズ (Lodz)	1931	605,287	1921	451,974	1910	404,000	1897	351,570																						
アレキサンドリア (Alexandria)	1929	604,000	1917	444,617	1907	332,246	1897	319,766																						
武昌 (Wuchang)	1930	*600,000																												
トリノ (Turin)	1931	596,666	1921	502,274	1910	427,000	1901	335,656																						
リスボン (Lisbon)	1930	594,390	1920	486,000	1910	435,000	1900	356,009																						
ハヴァナ (Havana)	1930	589,079	1920	364,000	1910	297,000	1902	275,000																						
ロッテルダム (Rotterdam)	1930	581,889	1920	516,275	1910	418,000	1908	357,474																						
里昂 (Lyons)	1931	579,768	1921	561,529	1911	523,796	1901	459,099																						
ミルウォーキー (Milwaukee)	1930	578,249	1921	457,147	1910	373,857	1908	312,786																						
香港 (Hong Kong)	1929	*577,500	1921	360,000	1910	366,145	1901	288,905																						
バッファロー (Buffalo)	1930	573,076	1920	506,775	1910	423,715	1900	352,387	1890	255,664	1880	155,134	1870	117,714	1860	81,129	1850	42,261	1840	18,213	1830	8,668	1820	2,095						
フランクフルトアムメイン (Frankfort A. M.)	1938	555,071	1920	435,000	1910	415,000																								
ドルトムント (Dortmund)	1938	540,480	1920	297,000	1910	214,226	1900	142,738	1890	89,668	1889	66,544	1871	51,518																
南京 (Nanking)	1930	*523,000	1920	392,100	1912	267,000	1908	250,000																						
キエフ (Kief)	1930	518,789	1920	366,000	1910	446,000	1897	319,000																						
シェフィールド (Sheffield)	1931	511,742	1920	491,000	1910	460,000	1901	380,739	1891	324,234																				
ストックホルム (Stockholm)	1930	502,207	1920	419,000	1910	342,000	1900	300,624																						

* 推計

第2節 大都市の利害得失 § 12 保健衛生及び保安上

ウースター市	(Worcester, Mass.)	人口200,000人の都市	一日の損失 35,000弗
シンシナチ市	(Cincinnati, Ohio)	人口400,000人の都市	100,000弗
市俄古市中心部	ループ地区(Loop District, Chicago)		200,000弗
紐育市マンハッタン區	(Manhattan, New York)		500,000弗
全紐育地方計畫區域			1,000,000弗

と計上されてゐる。尙交通事故による自動車並に他の物件に與へる損傷による損失、死亡者・傷害者の損害等を計上する時は、實に莫大な金額に達する。

交通量増加による交通混雑を緩和する爲め、交通取締・交通整理を行ひ或は街路の擴築・新設をなし、時には二階街路とし、或は歩道を建築物の下に廻廊式とし、交叉點を立體交叉に改良する等、輸送能力を増大する改良工事を必要とする。又高架鐵道・地下鐵道の建設、路面電車・交通機關の改善を行ふ必要が起るが、何れも莫大な經費を要し都市の負擔を増加する。他面運搬費の増大は、生産費及び分配費を増加し、生活費を高め、生産能率を低下させて、都市集中より得られる利益よりも、損失の方が大となる。斯して交通上の不利不便は大都市の最も大なる弊害・損失となるのである。

§ 12 保健衛生及び保安上

大都市にては地價は昂騰し、密集過密住居を餘儀なくさせられ、非衛生・不健康の狀態に陥るものが甚だ多くなる。人口の過密住居、不衛生地區の發生は、大都市に於て最も一般に起る弊害にして、健康狀態を惡化させ、死亡率・罹病率を増すのみならず、道德上・社會風教上にも面白からぬ結果を招來するのである。

大都市となれば、公園・綠地・運動場等に充分なる空地をとることは困難となり、且又各人住居の周圍に保留する空地も尠くなり、採光・通風の充分満足すべき狀態にあるものは尠くなる。林立する工場煙突より吐き出す煤煙は、天を覆うて紫外線を減少させ、空氣は煤煙・粉塵・塵埃に

よつて汚染せられ、街路工場等各所より發散する噪音は安靜を破り、寸時も靜寂の裡にあるを得ない。常に焦燥の裡に生活して神經は尖鋭化し、消耗され、神經衰弱に罹るものが尠くない。都市生活者の虛弱、體格の劣等なること、乳兒死亡率が大都市特に工業都市に於て大なることは、都市衛生上の缺陷弊害である。又大都市にては高層建築物の數を増した。高層建築物の密集してゐる地區にあつては、地震・火災其他空襲等の事變に際して、多大の危険と混雜とを伴ふ。建築物の高さほど、又大なるほど危険と困難に遭遇することの大なるは、容易に知られることである。尙兒童・老人・病人等には一層危険となる。特に我國の如く木造建築が大多數を占める都市では、強風を伴ふ場合には最も危険で、單に消防施設の充實のみを以てしては、晏如たるを得ない。大正12年9月の關東地方の大震火災、昭和9年3月函館の大火災に於ける被害は、この顯著な例である。尙交通の混雜甚しきか、或は街路狹隘にして消防自動車の通行不可能なる地域の如きは、保安上極めて危険である。

§ 13 産業能率上

大都市は運輸・動力・勞力・金融市場の便を有し、各種産業の經營、商業の集中に極めて好都合にして、益々膨脹發展を來す。鐵道・港灣・水運の便を得て、原料品並に生産品を低廉且迅速に集散出來、多量の動力を小範圍内で使用するから低廉となる。勞力に就ては成年男子のみならず、家族の婦人・子女も夫々就業容易となり、然も各種多様の産業が行はれてゐるから、轉職することも割合容易である。斯る利益により勞働者の供給に好都合となる。

大都市には多數の人々と巨大なる富が集中し、金融・銀行市場の中心を爲し、商品の賣買・集散・貯藏が極めて容易且迅速に行はれ、大商店・百貨店等も其の數を増し、且盛大に經營される。即ち大都市は、各種産業の作業能率上有利であると謂へる。然し大都市の弊害を惹起する場合

には、集中による利益よりは過度の集中による損害が遙に大となり、産業能率を低下するに至る。

過度の集積は地價を昂騰させ、工場敷地に莫大なる投資を必要とさせる。住宅用地不廉なる爲め、不衛生、過密住居の弊に陥らせ、然も家賃は高價となる。大都市の市内に於ける住宅費は、郊外地よりも30%高く、小都市に於けるよりも60%高價であると謂はれてゐる。交通の混雜・遲延によつて運輸費は増加し、物價は高くなり、生活費は高まり、勞力費は増大するに至る。一般に大都市に於ける勞働賃銀は、小都市に於けるものより遙に高價となる。動力費は石炭産出地、水力發生地に接近する程有利であり、工場は原料供給地、天然資源地の附近ほど又生産品の消費地に近きほど運輸費を減少することが出來て有利となる。工業の種類によりては、大都市内にあるよりは寧ろ市外に、或は地方にあるを有利とするに至るのである。即ち大都市にては生産費・運輸費・動力費・勞力費を増し、經濟上不利となる。こゝに於て工業の分散、人口の分散に伴つて商業の地方進出、小中心地が出來、各種商店・銀行の支店設置、百貨店・連鎖商店の發達、郊外地進出により地方分散へと向ふ。これは大都市が産業能率を低下したのに起因することである。

§ 14 文化的

教育・宗教・美術・音樂・演劇・歌劇・娛樂・休養等の諸施設は、大都市が中小都市に比較して、優位に享受出來る文化的施設である。斯る文化的施設の存在することのみを以て、都市創造の主要原因としてゐるものさへ相當多數にある。英米獨諸國に於ける大學都市、宗教の中心地となれるメッカ・エルサレム、我國に古くから存在した門前町・鳥居前町、最近の大和丹波市町の如き例がある。美術・藝術の都巴里・羅馬・京都等、又音樂・演劇・歌劇各種の慰樂施設等は、何れも多數の人々を目途とするものであるから、これ等施設に對しては都市は相當の大いさであることが必須條件となる。

世界的大都市の倫敦・紐育・巴里・柏林・東京等が、文化・藝術・流行・政治・社交の中心地となれるは、大都市の有する特點とも謂へる。然し雜然として龐大なるのみを以て、文化施設完備の要件とはなり得ない。高尚にして優雅なる文化は、過大ならざる都市に現れつゝあることは注意すべき事柄である。

§ 15 財政行政上

都市大となれば各種各般の施設を必要とし、これに要する建設費は莫大なる金額に達する。尙行政費も之に伴つて増加するものにて、都市の大小と其の歳出額に就て調査したものに、英國の統計家ベーカー(C. Ashmore Baker)氏に依れば、人口1人當りの経費は9萬人内外が最小額であつた。我國に於ける實例として、昭和4年度歳出額を當時の都市104市に就て見るに、人口6萬人から10萬人の都市が最小で、10萬人以上となれば増し、50萬人100萬人以上となるに従つて益々増加してゐる。

第10表 都市階級別行政費比較表⁽¹¹⁾

都市人口	我國	米國	英國
30,000 ~ 40,000	16.15	44.38	48
40,000 ~ 50,000	19.28		
50,000 ~ 60,000	21.97		
60,000 ~ 100,000	17.48		
100,000 ~ 500,000	23.34	48.71	67
500,000 ~ 1,000,000	52.24	64.29	
1,000,000 以上	94.20	66.88	

大阪市は1人當り72.07圓、東京市は1人當り116.33圓であり、英國都市にては、人口30萬人以上となれば次第に行政費を増大してゐる。これ等大小都市に於ける施設は、同一であるとは謂へない。都市的生活の便利を充分に享受出来る爲めには、施設費に多額を要し、従つて行政費も増加するが、都市が大となればなるほど歳出額を多くしなければ、他の都市と同様の都市生活を市民に享受させ得ないこととなる。即ち

大都市にありては1人當り行政費は増加して、財政上有利でないといへる。

第3節 従業地と居住地との分離

§ 16 交通量の増加

大都市に於ける弊害の内、最大なるは交通量の激増による交通機關並に街路上の交通混雜・交通遅延と交通事故による時間・金錢上の損失、心身の危険・疲勞と不愉快等である。都市交通量の増加率は人口増加率の自乗よりも大であると一般に稱へられてゐる。都市活動の状態即ち商工業般販の程度により相違があるけれども自動車利用の増加により、街路交通量は激増し、交通機關の發達普及に伴つて、その交通量も非常に増加してゐる。

交通量の増加に影響する重大原因としては (1)建築物の容積と其の用途 (2)都市の大いさ面積 である。建築物の階數を増し又大建築物が櫛比する地區に於ては、これが利用者並に出入者の數は激増する。特に百貨店の如く多人數の出入する用途のものにありては交通量は非常に増加する。

又都市が大となり人口・面積を増加せば其の中心部に集る人々は増加するが故に大都市ほど中心地區の交通量は増すわけである。これ等増加せる交通量に適應する交通路、交通機關の施設を見ない場合には交通の混雜を招き、多大の損失と困難とを惹起することとなる。然し街路の擴築・新設、地下鐵道・高架鐵道等高速鐵道の建設には莫大なる経費を必要とし、實行は甚だ困難である。假令改善さるゝも改良されたる道路によりて交通は便となり、新に交通を起して一層交通量を増し、高速鐵道の建設によりて交通量の激増を招く場合には、直に輸送力に不足を生じ、何時の日までも交通混雜を除去し得ず適當な解決を得られないことは紐育市の過去に於ける經驗が示すところである。

要は交通混雜の原因を探究して之が原因芟除による根本的解決方法を講せねばならぬ。⁽¹²⁾⁽¹³⁾

交通機關の交通量最大なるは居住地と従業地との間に起る交通による朝夕の所謂雜沓時間である。而してこの交通は夜間人口と晝間人口との相違によつて起るのであつて居住地と従業地との分離の度により大となる。紐育・倫敦に於てはこの交通による混雜は極めて大である。又我國の大都市東京・大阪にても同様の困難を感じてゐる。

大都市の中心地區にては地價は高く、住宅地として使用することは不經濟困難となり、商店銀行事務所・ホテル等商業用並に輕工業用地となる。従つて夜間人口は少く、晝間人口は多くなつて、朝夕雜沓時の交通混雜を來すのである。この事柄は交通問題解決上極めて重要であると同時に社會經濟上の問題であり、且都市の計畫上肝要となる。

紐育市59丁目以南は卸小賣の商店銀行事務所・ホテル等商業用と、輕工業用となつてゐる。1924年7月の調査に依れば晝間人口は2,941,700人約300萬人であつた。この内譯を見れば、⁽¹⁴⁾

種 類	人 數	百 分 率
夜間人口たる居住者及び一時逗留者	982,000	33.4%
北部より來れるもの	859,300	29.2
東部より來れるもの	745,900	25.4
南部より來れるもの	39,200	1.3
西部より來れるもの	315,300	10.7

外部より入り來るものは夜間居住者の二倍に相當する多數である。

我國東京市の中心地域の晝間人口調査は昭和4年12月5日施行されたが、その結果は次の如くである。⁽¹⁵⁾ 調査區域は麴町區・日本橋區・京橋區・芝區の大部分を含む135町、面積1,034,000坪にして、大正14年10月1日現在による夜間人口は68,298人(100%)であるが、晝間人口は169,262人(248%)約2.5倍である。その内譯は在住者45,561人、通勤又は通學者(外來者)123,701人、内舊東京市内居住者は49,901人約40%で、舊東京市外居住

者は73,800人にしてその合計は123,701人である。この内交通機關の利用者は110,311人あり、その内譯として省線利用者は67,169人、市電利用者は43,142人となつてゐた。

市外居住者即ち遠方より通勤する者が大多數を占め、且殆ど全部が交通機關を利用してゐることが知られる。次に交通の混雜を來すのは夜間盛り場・劇場・活動寫眞館・娛樂場等の集中せる地域に至る交通にして、殊に狹小地區に多數のこれ等建築物の集中する場合に交通の混雜は甚大となる。

紐育タイムス廣場(Times Square)附近には78劇場があり、95,294座席(1923年)を有してゐた。⁽¹⁶⁾ 斯して紐育の盛り場中心をなしてゐるのであるが、交通上よりしては取扱ひ困難を來すもので、寧ろ局部的に劇場盛り場を散在して設けた方が好都合である。建築物に對する制限なく建築密度を餘りに大とすれば交通量を激増するから、假令多數の交通路線を設けても、混雜を伴ふことなく交通の要求に應ずることは殆ど不可能であると謂へる。

§ 17 交通機關と人口の分散

大都市の發達は交通機關の發達普及に俟つことが甚だ多い。交通機關の未だ發達しない時代に於ては都市の大いさ範圍は人々の歩行距離に限られて小都市に止つてゐた。乗合馬車・電車の發明利用するに從つて都市の範圍は擴大したが、其の緩速度と輸送量の小なるため、大都市となれば多大の不便と困難とに遭遇した。最近地下鐵道、高架鐵道等高速鐵道の建設されるに至つて都市交通の混雜が緩和されると共に大都市の發達に好都合となつた。

大都市の中心部は地價昂騰して住居には不經濟となり、又密集住居により不衛生となるが故に、人々は郊外地へと住居を求めて散出し、人口の分散を來し、郊外地の急激なる膨脹發展を見る。大東京の例を見るに其の人口増加率は、

	(1925年~1930年) 大正14年~昭和5年	(1920年~1925年) 大正9年~大正14年
大 東 京	21.2%	23.3%
郡 部 (合 併 前)	37.8	78.7

紐育市中心より4哩地帯内の人口の移動を見れば1904年には2,157,934人1925年には1,730,323人で427,611人の減少となる。然るに4~8哩地帯内にては1905年~1925年間に66%の増加を見た。これはこの地域内に於ける高速度鐵道の普及によるものであつた。又1920年~1925年間には6哩地帯以外に人口の激増を見たが、これは自動車の發達、利用の増加によるものである。斯く大都市郊外地の發達、都市人口の分散は交通機關殊に高速度鐵道の建設普及によることが大である。紐育市に於ける發達の状態を見るに鐵道沿線に帶狀的集中密集居住地を造成してゐる。1925年の調査に依れば沿線人口の91%は鐵道の兩側各 $\frac{1}{2}$ 哩以内の地帯に居住して居ることが知られた。如何に交通機關が人口の分散に貢獻影響するかを窺ひ知ることが出来る。又東京市外邊部に於ける近時の急激な發達も同様に交通機關の發達普及によることが極めて大である。⁽¹⁷⁾

§ 18 從業地と居住地との分離

大都市中心部の密集住居、混雜・不衛生の地を離れて郊外地空氣の清澄・新鮮なると地價低廉にして家屋の周圍には充分な空地を存置した氣持よい住宅地に移住するものが多くなり、所謂人口の分散が行はれ、市内は商業地或は工業地と變る。人々は高速度鐵道・電車・乗合自動車等各種の交通機關を利用して中心部の從業地に往復することとなり、こゝに從業地と居住地との分離を來した。これが英米諸國並に我國の大都市に見られる一般的傾向である。然しこの從業地と居住地との分離による人口の分散のみでは充分でない。再び大都市の弊害を惹起しこれが解決は一層困難となる。

交通機關の改善普及により交通は至便となるが、從業地と居住地との間隔が餘りに大となれば、(1)往復に費す時間 (2)乗車賃金 (3)心身の疲勞と不愉快とは避けることの出来ない損失となる。

往復に費す時間は各1時間以内であるが、毎日2時間宛を朝夕雜沓時交通の混雜の中に空費することは一生にとつて大なる損失である。或は車中新聞・雜誌等を讀むものもあるが、大多數の人は無駄に費すのであり、少くとも有効に利用出来ないので大なる損失である。然れば交通機關を利用する範圍、即ち通勤距離は無限に増すものではなく一定の限度がある。而して此の限度は距離よりは時間の方が重要視されるので最近交通機關の時間短縮、高速度化が行はれることとなつた。

紐育ロングアイランド鐵道(Long Island Railroad)に於ける通勤者調査は、ペンシルヴェニア停車場(Pennsylvania Station)を中心として5哩地帯に劃したものであるが、第11表の如くなつてゐる。⁽¹⁸⁾

第11表

距 離	1922年	1927年	備 考
0 ~ 5 哩	0.8%	0.3%	市内高速鐵道以外の地
5 ~ 10	14.5	11.9	
10 ~ 15	18.7	30.5	
15 ~ 20	21.2	21.0	
20 ~ 25	29.5	24.3	
25 ~ 30	5.0	4.3	
30 ~ 35	2.7	2.2	
35 ~ 50	5.7	4.3	25哩以上となれば急に減少する
50哩以上	1.9	1.2	

1927年には市内高速鐵道が10哩以内に普及したが、10~15哩地帯は高速鐵道以外の地でこの近郊鐵道利用者多きを示し、25哩以外には通勤者は急に減少してゐる。即ち紐育市の交通機關發達の状態に於ても25哩以上となれば時間の損失、賃金等の點よりして通勤距離としては餘りに大に過ぎ不適當であることを示すもので、それ以外の

地にては別に工業地、慰樂施設等を設け、新都市の出來ることを適當とするものである。

乗車賃金は大都市附近にありては特定賃金が制定せられ、或は低廉なる定期乗車券の發行されることがあるけれども、労働者並に其の家族にとりては交通費は多額の支出となるので、これ亦大いなる苦痛損失である。尙紐育市の如く公共的施設として高速度鐵道を市が建設したる上、會社に貸與經營せしめ、乗車賃金を制限して低廉となし市民の利便を圖つてゐるが、經營上の損失は市が會社に補償するもので市民は税金として乗車賃金の一部を支拂ふこととなり市民全體の負擔となる。市營のものにありてもこれ亦同様である。心身の疲勞と不愉快とは大都市朝夕雜沓時に於ける交通の混雜を體驗するものゝ痛切に知悉するところである。潑刺たる元氣と精神とは出勤前車中の雜沓によつて消耗され、一日の活動に疲れた心身は歸路の車中にて疲勞と不愉快とを一層増して健康を害することが大となる。

以上は往復に浪費する精力經濟上の損失を述べたのであるが、尙之等交通機關が都市中心部の小區域内に集中する場合には其の部分に於ける街路上の交通混雜は又一層大となり、これが解決にも多大の困難を伴ふ。紐育下町商業地區に於ける街路交通の混雜はこの適例である。

従業地と居住地との分離は能率的産業と衛生的快適なる生活を得るために好ましきことではあるが、大都市に於てこの分離が過度に行はれる場合には、不必要なる交通を惹起し、交通を徒らに繁雜ならしめ、市民並に都市の經濟に大損失を與へ、産業上都市活動上多大の障害となるが故に、健全なる大都市の發展を圖るには單なる人口の分散のみに依らず、工業の分散をも伴ひ、併せて人口の再集中による都市建設の方法を執らねばならぬ。而してそれがためには大地域に互る地方計畫に基礎を置くことが必要である。

第4節 人口及び工業の分散と再集中

§ 19 人口の分散

過去に於ける都市發展は人口の集中を目的とした。鐵道・市内交通機關・文化的施設等何れも人口の集中に好都合であつた。又或る程度の人口集中は都市的活動即ち商工業の遂行に必要であつたのである。然るに最近の大都市發展は都市の分散であると謂へる。而して都市の分散は人口の分散と工業の分散とを含むものである。

先づ人口の分散に就て考察するに、都市がその人口及び面積を増大するに伴つて中心部分に於ける人口の稠密不衛生住居の状態、交通の混雜と混亂とは大都市の大なる弊害として出現するに至つた。こゝに於て人々は市内中心部分を去りて郊外の健康的にして住心地よき居住地に移住する。地價は比較的低廉にして家屋の周圍には充分な空地を殘し得て氣持よい環境を作り、空氣は新鮮で日光は紫外線に富む所謂郊外生活へと轉ずる。而してこの傾向を助長するは交通機關の改善、道路・小公園・水道・下水道・瓦斯・電氣等公共的施設の普及、日常生活に便宜を與へる市場・商店の建築、小學校・教育・宗教・社交機關の建設等である。斯して人々は郊外地へと移動を始め、郊外生活は一の流行ともなり、郊外地は實に目覺しい急激な發展を見たのである。この現象は我國に於けるのみならず歐米各國大都市何れも同様で、これを人口の分散と謂ふのである。而して分散は交通機關、自動車の發達、道路の改良、電氣・ラヂオの普及、娛樂機關・市場・連鎖商店の設置によつて生活が便利、愉快且文化的となつたことによる。

米國⁸⁵大都市地域に於ける1920年乃至1930年間の人口増加の様子は第12表⁽¹⁹⁾に示す通りである。郊外人口増加率は中心部に於けるものよりは遙に大であつて、殊に大なる都市の郊外部發展は顯著で中心部の二倍乃至三倍となつてゐる。

第12表 米國85大都市地域に於ける中心部と郊外部人口増加表

人口階級別	地域數	人口(千人)		増加率(%) 1920~1930
		1930年	1920年	
人口 100,000人以上	85	50,043	40,057	24.9
中心部	—	34,563	28,940	19.4
郊外部	—	15,480	11,117	39.2
人口 100,000~250,000人	44	6,774	5,408	25.2
中心部	—	4,877	3,919	24.4
郊外部	—	1,897	1,489	27.4
人口 250,000~500,000人	23	8,061	6,665	20.9
中心部	—	5,743	4,839	18.7
郊外部	—	2,317	1,825	26.9
人口 500,000~1,000,000人	9	6,950	5,827	19.2
中心部	—	4,938	4,340	13.8
郊外部	—	2,012	1,487	35.3
人口 1,000,000~2,000,000人	4	5,732	4,669	22.8
中心部	—	3,385	2,993	13.1
郊外部	—	2,347	1,675	40.1
人口 2,000,000人以上	5	22,526	17,489	28.8
中心部	—	15,620	12,834	21.8
郊外部	—	6,906	4,655	48.3

尙第7表(17頁)に示す如く大都市中心地區に於ては人口の増加を來さない許りでなく寧ろ減少しつつあること、即ち人口の分散が盛んに行はれつつあることが知られる。

東京・大阪の中心地區にあつても同様に人口の減少が見られる。これは中心部過密住居と人口の分散による結果である。斯くの如く現今大都市の自然的發達は隣接郊外地への外延的膨脹、人口の分散によるものである。而してこの發達を不規則、無秩序のものたらしめない様統制し、整然と發展させるために部分的の改良計畫が行はれ、人口の分散による中心地混雜の一時的緩和が圖られてゐるが、斯る方法のみでは不十分である。間もなく中心地區に於て商工業の過度の集中による混雜並に従業地と居住地との分離による損失とが現れ、その弊害を一層増大させるに至るであらう。市域擴張のみによつては大都市

の弊害を免除することは不可能である。人口の分散と共に工業の分散を伴はねばならぬのである。

我國都市に於ては隣接町村の合併、市域の大擴張は一の流行となつてゐる。併し行政區劃の擴張變更のみに依つて多くの困難な問題は解決されない。都市の適當なる構成、健全な發達を圖るべきである。米國各都市は一時市域の擴張を盛んに行つて大面積の市域としたものが多數あつた。然しこれでは健全な發達に對し充分な目的を達することが出来ないことを知り、現今にては斯る方法によることは殆ど無くなつた。他山の石となす可きである。

§ 20 工業の分散

大都市に於ける工場は市内の地價昂騰により擴張困難となり、交通の混雜不便と、運輸費の増大、産業能率の低下によつて市外或は地方の小都市へと移轉するもの多きを見るに至つた。この現象が工業の分散である。工場の郊外地、市外地への移轉は主に經濟上の原因に依るものであつて、土地低廉にして工場の擴張に好都合であり、鐵道道路等の運輸交通の便を得、物資の集散に容易であると同時に交通運輸費を輕減出来る。他面には市内交通の混雜を緩和し、職工は工場附近地の衛生的住心地よい家屋に居住することが出来、通勤距離も短縮して歩行距離で到達されるものさへある。斯して交通の不便損失より免れることが出来、都市發展上極めて合理的且好都合となる。

然し總ての工場が郊外地に移轉するものではない。又分散すべきものでもない。紐育地方計畫に際して工業の分散に就て市の内外に互り充分綿密な調査を行つた結果によれば、分散するを適當且有利なりとするものは、

- (1) 比較的大規模の工場
- (2) 時間或は配給の迅速であることなどが餘り重要でないもの
- (3) 職工一人當り工場面積に大面積を必要とするもの

- (4) 臭氣・噪音・粉塵等を發散し、又火災・災害等の危險ある有害工業
- (5) 特殊建築を要するもの
- (6) 汚物處理が重要となるもの
- (7) 燃料・用水等を多量に要するもの

となる。次に中心地に存置するを適當且有利なりとするものは、

- (1) 特殊建築物を要せざるもの
- (2) 時間或は配給の迅速であることが最も重要なるもの
- (3) 製品に標準なく、特殊の技能を要する仕事
- (4) 職工一人當り工場面積の小なるもの
- (5) 比較的小規模の工業
- (6) 低級の他建築物を使用し得る工業
- (7) 市場に近接することが肝要なる工業
- (8) 生産並に職工の需要が季節的に大變動ある工業
- (9) 流行品の製造等にて様式が重要なるもの

となる。斯して工業の種類により分散を適當且有利とするものと、市内中心に殘留するを適當且有利とするものとの存在する。

木材工業、紡績纖維工業等は市外へ移轉するが、食料品工業中パン・菓子・肉類等急配を要し又腐敗の虞あるものは市内需要者の附近地に殘る。然し砂糖製造業の如きは市外へと分散する。印刷工業、新聞印刷の如き敏速を必要とするものは市内に殘り、又市内にて一層盛んとなり其の數も増加するが、書籍の印刷製本等は市内にては減少し市外に於て増加する。金屬工業は分散し、化學工業は大規模の工場となり、これ亦市外へと分散する。婦人衣服は流行を追ひ、又市内に陳列するを要するものなれば大部分は市内で行はれるが、流行なき婦人衣服及び男子衣服工場は中心に集る要はない。

我國にてもこれと同様の傾向を見る事が出来る。⁽²¹⁾ 紡績纖維工業は地方都市より郊外地へと分散するが、特殊の美術的工藝、技巧を主と

する染色捺染業は都市にて行はれる。規格品・部分品の製造は地方に移るが、機械器具製造業の如く特殊の技術、知識、熟練工を要するものは大都市並に其の附近地に集るのである。

§ 21 都市分散の利益

人口の分散、工業の分散は大都市に於て自然に行はれて居る現象であり、この分散は都市の健全なる發達に好ましいことである。然し工場を誘致し或は工場の分散を促すには種々の原因、吸引力の存在するものにてこれを列記すれば、

- (1) 原料品の低廉
- (2) 土地及び建築費の低廉
- (3) 賃銀の低廉と勞働能率の向上、勞力供給の容易
- (4) 動力費の低廉
- (5) 水量の豊富
- (6) 運輸の至便と市場への低運賃
- (7) 下水並に廢物處理の容易と便宜
- (8) 貯藏費の低廉
- (9) 税金・課税・保險料の低廉
- (10) 公共的施設費の廉價
- (11) 作業費、經營費の低廉
- (12) 住宅供給の豊富と容易
- (13) 食料品、生活費の低廉
- (14) 娛樂・休養施設と社會的施設の完備
- (15) 學校・病院施設等の完備

の如きものである。

斯して大工業、重工業の如き大規模なるもの、婦人、年少者を多數使用する纖維工業は、大都市を離れて郊外に、又地方の小都市へと移轉する。新興工業と稱へられる人造絹絲工業が淨水豊富なる地を求めて、地方

都市に起つた如きはこれが適例である。

然れども精巧なる技術、特殊の技能を必要とするもの、流行品の製造、多数市民に近接し、急配を必要とするものは市内に残る。機械工業、美術工藝品、染色工業、印刷業、食料品の製造工業等は之に屬する。

要するに製造工法が一定し、工法に大したる變化なく、不熟練職工にても作業に差支なく、時間配達等の敏速を重要視せず、婦人、年少者等の労働者使用に適するものにして、然も比較的大規模なる工業にありては大都市を離れて小都市に移る。これ經濟的に移轉を有利とするが故である。又人々は市内人口稠密なる雜沓地を離れて郊外の地價安く、閑靜な氣持よき衛生的住宅地へと移り、郊外地に居住し、交通機關の便を借りて日々往復して中心地商工業に従事し、且大都市の便益を享受せんとするものである。然し單なる人口分散は後日大都市に合併せられ、大都市の場末化し、市内と何等區別することが出来なくなる。他方、中心地の交通は一層複雑化し、交通量は増加して解決困難となるを思ふ時漫然たる都市分散、都市の膨脹は避けねばならぬこととなる。

§ 22 人口及び工業の再集中

都市の分散は都市人口の過密住居による交通の混雜、非衛生、不健康状態より免れんとするものとして歓迎されるが、然し過度の分散をなし、所謂散在式に點々と配置され、徒らに龐大なる地域に互り不規則な發展をなすことは不便、不利且不都合である。都市公共的施設の不備、行政上の不便と不利、社會的施設の不充分、經濟上の損失は莫大となり、都市發展の様式として好ましくない。

都市的活動には或る程度の集中は必須條件である。要は混雜を惹起するが如き過度の集中に陥らぬことで、集中を避けて過度の分散をなすは不可である。

分散は大中心より小中心へへ行ふ可きで、現時分散が盛に行はれてゐる。これは地方生活が舊時の如く寂寥孤立的では無く、便利愉快で

且現代的文化を享受出来る様になつたからである。日常生活が便利愉快である爲めには小中心地を設け、日常の用事は附近地で容易に辨することが出来、兒童の教育、社交にも不便を感せぬものであることが肝要である。便利で安全、混雜が無くて能率よい中心地を作るにある。

又工業の分散に伴つて職工住宅地を附近に設け、住心地よく然も衛生的生活が出来ると共に工場への往復は徒歩で行ける距離にあれば、時間、賃金、心身疲勞の損失もなく、無駄な交通を省くことが出来、従業者の利益となる許りでなく都市交通にも好都合となる。工業の分散と居住地の建設、市場、娛樂・休養施設等中心地の建設即ち人口及び工業の再集中、工商住の均衡せる發展を圖ることが肝要である。

§ 23 大都市の合理的發展方法

大都市にありては一つの大中心に總てのものを集中するは不可である。交通に、住居に不便と不都合とを生じ、生産費は増大して經濟的活動に不利となる。中心地小面積の地域に高層建築物は過密集中して交通量の激増と混雜とを惹起し、これが解決には莫大なる經費と大改造とを必要とし、實行至難となる。又市内には密住不衛生地區を發生し、これが改善には尠なからざる經費を要する。市内では空地・緑地は殆ど見出すことの出来ない密集状態であるのに、市外には廣大なる土地が有効に使用されないで存在することとなる。

斯る發展状態は全く均衡を失した發展と稱すべく、土地の利用方法として都市の發展方法として不經濟、不合理である。こゝに吾々は都市の合理的發展を考案し豫想し、廣大なる面積に互り人口と産業の適當なる分布、土地利用の状態を定め、組織的にして統制ある都市發展、都市と農村の共存共榮、集中の利益と公共的施設費・行政費の經濟化等に就き相關聯したる考察の下に研究して發展方法を圖る要がある。

1924年アムステルダム (Amsterdam) に於ける國際都市計畫會議の決(22)議は大都市の合理的發達に對する指針である。之を次に示せば、

(1) 大都市の無制限な膨脹は望ましくない。過大都市の發達状態に鑑み、都市の發展に對し警戒せねばならぬ。

(2) 過大都市の發生を防止する一つの方法として、衛星都市を設け分散させることを考慮すべきである。

(3) 家屋が無限に連続し膨脹するを防止する爲めに、都市の既開發地域が農業、園藝、牧畜等の用途に供せらるゝ緑地帯を以て圍繞せらるゝことは望ましきことである。

(4) 交通の急激なる發達殊に自動車及び乗合自動車の發達は都市の局部的たると都市相互間たるとを問はず、將來の交通問題に對して特別なる注意を拂ふ必要を生せしめたのである。

(5) 大都市殊に大都市が相接近して存在する場合又は大都市の周圍に數多の小都市が存在する場合には、その發展の爲め地方計畫を準備する必要がある。地方計畫の樹立に當りては(2)(3)及び(4)の事項に就て特に注意を拂はねばならぬ。従つて此の地方計畫は單純なる都市擴張計畫であつてはならない。區域全體が連続的に全部開發せらるゝことを豫防する様な設計であることを要する。

(6) 地方計畫は弾力性を有し、事情の變化に應じて隨時變更し得るものとする。然し變更は公益上必要ある場合に限り行はる可きものである。

(7) 都市計畫又は地方計畫に於ては、その計畫が效力ある限りは一定の目的を有する地域として定められた土地は、必ず其の用途に供せらるべきことを確保し得る權限を與へられなければならぬ。

即ち大都市の合理的發展は田園都市的發展を圖ることで都市を田舎化し、田舎を都市化するにあると謂へる。

文 獻

- (1) 日本都市年鑑 (昭和11年用) 18頁
 (2) 同 上 20頁

- (3) 日本都市年鑑 (昭和11年用) 19頁
 (4) 同 上 17~20頁
 (5) McKenzie, R. D.: The Metropolitan Community; p. 27.
 (6) Ditto; p. 20.
 (7) Gist, N. P. and Halbert, L. A.: Urban Society.
 (8) Ditto; p. 149.
 (9) McKenzie, R. D.: The Metropolitan Community; p. 47.
 (10) Warren and Davidge: Decentralisation of Population and Industry.
 (11) 飯沼一省: 地方計畫論; 29頁
 (12) Regional Survey of New York and Its Environs, Vol. VI; pp. 65~86.
 (13) Ford, G. E.: Building Height, Bulk, and Form; pp. 27~48.
 (14) Regional Survey of New York and Its Environs, Vol. III; p. 61.
 (15) 東京市統計課: 帝都中心地域晝間人口調査
 (16) Regional Survey of New York and Its Environs, Vol. IV; p. 54.
 (17) 東京市郊外に於ける交通機關の發達と人口の増加
 (18) Regional Survey of New York and Its Environs, Vol. II; p. 127.
 (19) McKenzie, R. D.: The Metropolitan Community; p. 174.
 (20) Regional Survey of New York and Its Environs, Vol. I; pp. 104~105.
 (21) 飯沼一省: 地方計畫論; 35~63頁
 (22) International Town Planning Conference, Amsterdam, 1924. Part II; pp. 55~56.