



の あ り 方

磯 村 英 一*

1. 在来の都市計画への抵抗

土木学会がどのような意図で筆者に執筆を求めたかわからないが、従来都市計画を主として土木や建築の“技術”を主体にしてデザインしてきたのに対して、かなり批判的な立場に筆者はたっていることは、あらかじめ了承をえておきたいと思う。なぜならば、以下に述べるように、現代都市社会の機能は、大多数の土木や建築の人々が予想する以上に、飛躍的な変容をとげつつあるからである。従来でも、都市は生きものであるという立場から、生長発展を遂げてきていたのであるが、しかし、あまりにもそれらの技術が優先していたために、都市の住民は、そのフィジカルな構造に、ある程度無条件に従ってきたのである。与えられた課題が“首都東京のあり方”というのであるから、まず首都東京について、上に述べたことが妥当であるかどうかを、一つの例によって示してみる。

首都東京の都市構造を決定したものは、都市計画であるかというと残念ながらそうではない。東京には後述するように都市計画とみられるものがほとんどなかったといってよい。ありとすれば、“国鉄計画”である。東京の都市計画は、東京駅を中心として、山手環状線でつくられている路線で、決定的な都市計画の基盤がつくられてしまっている。東京が周辺の 82 カ町村を合併して大東京となり、23 区が形成されるようになっても、東京駅を中心とする吸収的構造は少しも変わらない。東海道線が行説って、新しく新幹線ができるようになっても、そのターミナルは、どうしても東京駅につながなければ気がすまない。そのため、東京の都心を二分している高架線がさらに路線を増して、“東京の万里の長城”といわれるガード地帯の厚みを増したことについて、都市計画はどのような発言をしたのであろうか。新幹線をつくることはそれ自身ひとつ大きな土木技術上の課題であろう。しかし、その路線が東京の都心に入ることによって、東京という地域社会の機能がどのような影響をうけ

るかについて、果してどれだけの批判と研究が行なわれたであろうか。

東京の交通マヒが、自動車とくに自家用自動車の急激な増加によるという条件以外に、道路計画の遅滞があげられている。その道路が東京を二分する高架線によって、どれだけ利用度が阻止されているかを考えたならば、当然なんらかの発言があってよかつたのではあるまいか。いわんやその高架線に沿った外濠を埋め立てて、ビル兼用の高速道路をつくったことは、都市計画のうそからいって、どのように評価されるのであろうか。

以上のような例をあげてみると、都市計画といえば、すぐ土木工学が思い出されるほどに緊密な関係におかれていることは否定することができない。したがって、もし現在の東京の都市計画が、なんらか批判されるものがありとすれば、それを担当してきた土木技術者の、ものの見とおしについて検討される必要があるのではないかと思う。首都東京だけについてみてても、たしかに終戦直後しばらくの間は東京の都市計画は人口 400 万を目標にしていた。今日からみれば、全く物笑いになるような数字である。東都知事が人口 1 000 万になった去る 2 月 1 日に異例の談話発表して、「こんなに大きくなってしまって、環境整備についての立遅れがあるのではないか」と心配する。都民諸君よ仲よくやってくれ」といっているのは、明らかに都市計画を基盤とする都民生活の条件整備が十分でなかったことを、卒直に認めたものである。これだけみても東京の過去のプランナー達は大いに反省する必要があると思う。

ところが最近になって、同じようなフィールドから、今度は現実の生活から思いきって離れたデザインが、主として建築工学の面から提案されている。いわく海上都市、埋立都市、臨海都市、等々……。社会科学では用いることのできないような工学技術の手法をもってデザインを示されると、その華麗さのゆえに、われわれ門外漢は眩惑される。それは一つの夢を見る材料となることは事実である。しかし一度現実にかえって、そのようなデザインが現に、まひしつつある東京の交通をどのように

* 東京都立大学教授

救うかというと、いさきか縁なき衆生の類に似てくる。まさに土木や建築工学の示してくれる“都市計画”を現実の東京生活と結びつけてみると、その過去における後進性を後付するか、あるいは将来における夢想性に資料を提供してくれる程度であって、現に変動しつつある首都東京の問題は、何かしらその中間の真空地帯においているような実感がわいてくる。

このように論じてくると、いかにも土木を中心とする東京都市計画が、すべておくれているように聞えてしまうのであるが、そのように批判する社会学者である筆者ら自身が、なぜ過去において、自然学者側に、社会科学の立場からいろいろな提案をなさなかつたかという反省が当然生れてくるわけである。これは以下に述べるように“都市計画”といえば、すべてが人口、土地、建物、交通といったようなフィジカルな面のみがその研究の資料になっていて、“生きている人間の集団”としての都市が計画のなかで省みられなかつた。否、これまでには、そのような入れ物をつければ、人間はおとなしくそのなかに入ってきて、住居を構え、工場をつくり、ビルを建てて都市生活をエンジョイしていたわけである。ところが最近の都市生活は、それが人口5万や10万の都市であれば別であるが、100万をはるかに越えて1000万となると、それが首都であろうがなかろうが、都市生活自体に質的な変化が出てきたのである。この質的変化は、すべてを数量で計算する自然学者にとっては必ずしも十分にとらえることができない。そこに社会科学が介入する第一の要件がでてくるわけである。

2. 大都市としての東京の実態

“東京”と一口にいってしまうが、それは科学的に明らかにされる必要がある。東京には“大都市”としての性格と、“首都”としての二つの性格が存在する。江戸時代の東京は、大都市ではあったが首都ではなかつた。首都はたとえ形式的であっても京都に存在した。江戸は“覇都”にすぎなかつた。明治維新とともに東京は改めて“首都”となった。その首都性については次の項で述べるが、われわれの幼い時代に“千代田の宮居はわれらの誇り”と歌わせられた東京市歌の言葉にあるように、首都性が大都市としての東京の発展の基盤となつた。しかし今日では大都市としての東京は、戦後日本の体質変化により拡大膨張する東京の首都性を受け入れることが内容的にできなくなってきた。すなわち、大都市としての東京も体質が変りつつあるからである。しかばどのように変りつつあるか、二、三の事例について述べてみる。

まずすべての計画の基盤となる“人口”的計算基礎である。フィジカルな計画では、いまでもなく国勢調査

の人口が用いられるのであるが、大都市の人口ははたして、この人口基礎で十分なのであろうか。大都市の人口は、その住居地と職場とが完全に分離する傾向に進んでいる。東京には300万近い職場人口がいる。100万近い学生がいる。いずれも毎日同じように住居を離れて、定まった場所で仕事をしたり学習をしたりする。これら400万の人々は、都市の空間を2カ所占拠することになる。そればかりではない。職場や学校のように定期定時的ではないが、随時的に集会場、競技場、レクリエーション・センターなどに集まる。これらは2カ所以外にさらに1カ所を占拠することになる。しかし職場や学校とはちがっているから、そのまま一人の人口と数えるわけには行かないが、原則的には住居人口だけで大都市東京の人口基礎にすることは妥当でない。1000万に400万を加えた1400万が現実に東京の地域社会の空間を占めているわけである。

それならば住居や職場以外の人口を何というかといえば、これは“人出人口”であり“大衆人口”ということもできる。職場や学校のように定まった目的をいつももっているのではないから“随時的人口”とよぶこともできる。

大都市の人口は少なくともこの三つのファクターを加えたものによってとらえられねばならないし、この三つの相関関係のなかに都市のエネルギーの度合を見出すことができる。すなわち住居人口に対して職場人口——住居から離れて働くもの——が多ければ多いほど大都市性があるわけである。また住居人口に対して人出人口が多ければ多いほど近代性があるわけである。これらは、いずれも人口を、ダイナミックにみようという“社会的性格”においてとらえたものであって、大都市をとらえる場合においては絶対に必要な指標である。したがって人口200万台の都市と500万台とは、これら二つの条件を比較することによって、その都市の大都市性、近代性をとるもので、単純な国勢調査の人口数だけをもってしては十分とはいえない。

同じようなことが、人口の集団である家族の結合関係についてもいいうことができる。通常計画の基礎となるのは、“世帯”という概念であるが、この世帯が最近では都市において解体のきざしをみせている。それは最近におけるマスコミュニケーションやダイレクト・メールの発達がそれを助長している。ラジオやテレビなどによる影響は都市と農村でそれほどちがわないといわれるが、ラジオやテレビが、はたして世帯単位の施設であるか個人単位であるかは、都市のエネルギーの資源としてきて重要なポイントである。大都市においてラジオはほとんど個人単位のものに移りつつあり、テレビはまだ世帯単位であるが、やがては同じ傾向をたどるとみるとこと

ができる。そこになると Direct Mail はこれまで世帯を中心の郵便物が、個人名前であることによって、家族内の人間関係に、かなりつよい個人主義化の傾向をあたえている。都市生活の基盤としての世帯の構造に変化のきざしがみられることは、都市エネルギーの資源の単位の変化として注目しなければならない。

これに関連して当然考えられるのは、住民が職場に、職場から大衆の場に，“移動”することが可能であるということが、大きな前提となっていることである。これはいいかえれば，“交通”の可能であることを意味する。1 000 万人口の利用する交通機能は、100 万台の人口の利用するものとは同列に論じることはできない。住民一人あたりの“大量交通機関”——電車やバス——などの利用率は 1 000 万人口と 100 万人口とは同じではない。人口一人あたりの自家用車の保有量も、人口規模によって当然ちがってくる。

いまこの小文で、これら大都市の人口規模の変化にともなう、公共施設の利用度のすべてをあげることはできないが、重要なことは、それが人口の増大と並行するのではなくて、むしろ施設利用のいちじるしく増大するところに特徴がある。以上は東京を大都市性としてとらえた場合のことであるが、東京にはさらに首都性が、さらにこれらの条件に加わってくる。

3. 首都としての東京の変容

すでに述べているように、東京には大都市性のほかに首都性があって、この二重構造が、おたかいで発展をあるいは刺激したり阻害したりする原因となっている。しかば首都性とは何であるか。

首都性とはいうまでもなく、国という地域社会全体に對しての支配的権力性を意味する。具体的には国会、中央政府——かっては皇居がその中心であったが、天皇が日本国憲法によって表象となっている現在では、必ずしも強い支配的権力性をもつものとはいうことができないであろう——最高裁判所などの機能がまずあげられる。これらは、いずれもその機能を全国的におよぼすのであって東京にあるから、またどこにあるからといって本来ならば特殊な権力構造となるものではないはずである。

しかしあが国の特徴は、これら三つの機能が、おたかいで、きわめて密接にからみあっていて、それがかたまた支配的権力構造をつくっていることである。その権力の集中に対して、もっとも接近性の強いのが経済機構である。なぜならば政府の予算のなかで占める公共投資の大部分は、経済機構を与える大きな資源となるからといえる。この政治と経済と行政との緊密なつながりは、日本が太平洋戦争を通じてもたらした一つの特徴ある現象といってよい。

政府は戦争中、國家総動員法などの実施にともなって、極端な中央集権主義を実現した。戦争中は何ヤールかの毛布の配給等をうけるために、東京まで足を運ばなければならなかった。政治権力が経済を支配した時代である。戦後民主主義の実行、地方分権の実施など、かけ声だけは国の権力の地方分散が行なわれるようになったが、それを指導していた GHQ——占領軍総司令部——は、日本の戦時中の統制経済とほとんど等しい中央集権をやったのであるから、結果において首都東京の支配性は、いぜんとしてつづいていたといつよい。

それに加えて戦後における日本の国際経済市場においての躍進は、やはり中央政府の指導と助成のもとに行なわれてきた。それと同時に海外諸国との接触も、占領軍時代も名残りもあった、外交関係のセンターである東京が中心地としての役割を果たした。つまり東京は国内政治経済の支配的中心地であると同時に、国際的な意味においても中心性を強化した。

このような傾向にさらに拍車をかけたのは、マスコミの発達による、東京を中心とする“文化交流”がさかんになってきたことである。マスコミの特性は、筆者がここでいうまでもなく、人間の感覚には“虚像”を与えるものである。いくらテレビで、野球や国会の実況放送をみたといってもそれは映像であって実像ではない。人間は本能的に虚像を実像にして再現してみたいという衝動にかられる。テレビやラジオがその放送網を拡大し、山間僻地までも、マスコミの影響下におけばおくほど、東京文化を中心に放送される影響は、“東京へ”という移動性をうながす一つの要素となった。

現在では全国の主要な都市には大学がある、その名も“駅弁大学”といわれるくらいであるが、それでも全国大学の過半数に近いものは東京に集中している。その理由は東京が、出版、印刷などによる文化資源の供給地としては他の都市が追従することのできない集中度をもっているからである。

これと同じような理由で、首都性を強化しているものに、交通機関の発達がある。一つは陸上交通であり、他は航空機による空の交通である。大量交通機関が大都市を中心に、スピードアップされ、増発されたことは、東京、名古屋、大阪など、主要都市も同じであるが、その便益は、政治、経済の集中している首都においてもっとも効果的に施設されている。比較的サービスの低い国鉄であっても、東京周辺の“定期旅客”的輸送については、特別の配慮をしなければならなかった。いわんや空の交通は、日本を中心とする外国との接点は、羽田国際空港が唯一——最近では大阪伊丹の空港が国際化されたが設備にいたっては全くローカルなものにすぎない——で、すべての外国の権力は東京の空港を通じて入ってく

る。外国との接触ばかりでなく、航空機の発達は、これまで、東京から遠距離にあったと思われた地域を、かなり容易につなげることに成功した。札幌、福岡という日本の北端と南端の都市と東京とのつながりは、空港を持たない、静岡、長野、前橋、水戸などとの交通よりもかに近いものという印象を与えるにいたった。

いいかえれば以上にのべたような条件は、これまで地理的条件で計られていた距離感が、乗物で到達する社会的条件、つまり時間的条件においてその接近性をとらえるようになってきたのである。端的にいえば時間の関係では、静岡に行くよりも、福岡に行く方が、便利であるという条件がでてきたわけである。

4 首都東京の特殊性

首都東京を科学的にとらえる場合においてもっとも重要なことは、以上にのべた東京の大都市性と首都性とを区別して考えることであるが、さらにそのうえに“東京”がもつ日本の特殊性を分析してみる必要がある。それはすでに都市計画が対策を講じているのであるが、それがかえって、東京の過大化を来しているという現象である。

都市計画は、増加する東京都内の工場を制限するためには、その敷地の拡張を禁止する措置を講じている。一方において政府は所得倍増計画を推進し、公共投資を増額しているので、その影響は東京都内の工場にかなり強くあらわれている。しかし敷地の拡張が制限されるので、勢い郊外または都外に敷地を求める事になる。最近東京に近い“京葉工業地帯”がいちじるしい発展をとげているのもその一つの例といってよいであろう。ところが東京の工場は、その設備の一部を京葉工業地帯に移すことはあっても、東京都内の敷地はそのまま親工場なり分工場として残されているものが多い。つまり東京都内から疎開したといっても、工場を東京都内と京葉工業地帯とに二分したという結果になる。それは当然二つの工場間をトラックやリヤカーが走ることになり、京葉有料道路が全く予想外の道路利用率のみ収益をあげているのも原因はこのような“工場の二分”の結果によるものである。さらに注目されるのは、やはり最近東京、神奈川、千葉へ各都県の臨海地域において埋立による土地造成が行なわれ、そこにコンビナート式の大きな工場が次々につくられている。それだけをみると、日本の産業立地はいかにも近代性をもっているようであるが、内容的には、やはり下請工場と強いつながりをもっている。最近横浜市内にある五つの工場の下請関係を調査したことがあるが、その下請の工場のうち 52% は、東京都内にあるという結果をきたしている。つまりコンビナート工場であっても、そのつながりが中小企業にあるということを物語っている。これは日本の産業にとっての一つの特徴であるとともに、都市計画の実施においても見逃すこと

のできない条件である。

以上のような産業構造ばかりでなく、東京には首都としての計画はこれまでになされなかったといってよい。すでに述べているように、明治維新の際、王政復古によって、名実ともに主権者になった天皇が、江戸の都の中心であった“江戸城”に入ったということは、都市計画を政治的・社会的に——つまり社会計画的に——みると、には致命的な欠点であったのである。その理由は、江戸城を宮城にすることによって、封建的都市計画——城づくり中心の町並計画——をそのまま新しい時代の近代的都市計画の基盤にしたからである。

京都に奈良から都を移した際には、あらかじめ都市計画によって京都をつくって、それから移ったのである。江戸から東京への場合には、全くの都市計画なしに“首都”がつくられたのである。この事実は東京を社会計画の立場からみると最も重要な問題である。だからその後いくら道路を拡張し、区画整理を実施しても、根本の町づくりが、江戸城中心主義にできているから、結果においては都市計画はできなかつたのではないかというような批評がでてくる。

しかしこの計画性のなかつた東京を、都市計画の立場から新しくデザインする機会は二度も東京にあった。一つはいうまでもなく大正 12 年の関東の大震災のときであり、他は昭和 20 年の終戦後のときであった。ことに前者の場合は、国内的な課題であったので、一時は、支配的中心性の表象である“首都性”が他に移るのではないかという流言までで、政府はあわてて、東京が首都であることを“宣言”したという一幕もあった。

これは東京を計画するものにとって決して見逃すことのできない事実である。東京はその後三分の二を失なった焦土のなかから“不死鳥”的に復興していった。それは、東京が、首都性を失なわなかつたという一事につきる。もしそのとき他の都市に移っていたならば東京の姿は変わっていたにちがいない。同じようなことが日本敗戦後の東京の実情についていいうことができる。もし東京が完全に焦土と化していたならば、マッカーサーはその司令部の所在を横浜においていたかも知れない。もしそうであったとすると東京の繁栄が、現在のようであったかどうかはやはり疑問の一つとなる。したがって東京はあくまで首都性をもちつづけたことによって、今日の繁栄をもたらしているが、その内容には、日本の産業構造の特殊性と、二度の災害にもその位置を変えなかつたという条件が加えられる。

5. 首都東京計画の基盤

以上のように考えてくると、ここに二つの条件が提示される。すなわち一つは東京を“首都”として計画するのであるか、大都市として計画するのであるかという提

案である。この二重性を同一にして論じてしまうと計画の基本線をはづれるおそれがある。そして東京はすでにこの二重性によって、二重の“行詰り”を生じているということである。そこで首都性の展開の項において述べたことを再びここに引用しなければならない。それは交通、通信などの技術の発達によって、首都性は、必ずしも一つの都市に定着する必要がないこと、その能率を阻害しない限度において、機能を展開することが可能であることである。これは新しい時代における都市計画の基本的課題であるが、機能分散と機能展開とは敵に区別して理解される必要がある。

機能の分散といえば、一つの機能を幾つかに分けることであり、それによって効率の低下が予想されることがあるが、機能の展開は、機能の拡大統合を意味するのであって、たとえ地理的、空間的に拡大された機能相互の間に間隔があっても、それは機能低下による分散とは意味を異にするものである。

現に東京は、政治、行政、経済の過度の集中によって効率に限界がきいている。それはあえて交通機関が混雑してまひの状態に陥っているというようなことだけをいうのではない。国会の開会中における行政官庁の事務の渋滞を国民は当然のように思っているかも知れない。その大多数は国会に呼びつけられて、かなり無駄な時間をつかっている。国会開会中は行政官庁の事務の能率はまさに半減であり、交通の混雑以上のまひ状態におちいっている。社会的課題の一つである。これをもって過度の集中といってどこが悪いだろうか。

行政が政治に追従すると同じように、経済もまた政治に追従している。政府が毎年どの程度の公共投資をするとか、貿易にどのくらいの助成金を出すとか、災害対策にどの金を割当てるとかのニュースは、経済人にとっては見逃すことのできないことである。すでに国の予算が国民に伝達される以前に、すべてのニュースが財界に伝わることは決して珍らしいことではない。むしろ経済と政治との結びつきは、政治を幾度か腐敗のどん底に陥れたことのあることを忘ることはできない。これをもってすれば、政治と経済の過度の集中現象をきたしているといっても過言ではないであろう。

フィジカルなプランナーからすれば、そのようなことは当然というかも知れないが、このような支配的権力の集中性が、首都東京の行詰りの根本をつくっていることは、まず認識する必要がある。したがって根本対策の第一は、政治、行政、経済の相互の機能を阻害しない限度において機能を展開することである。これが社会計画の基本的概念である。ただしこの社会計画を実現するためにには、結果的には、あくまでもフィジカルな計画の方法による必要がある。その条件は、首都性をば、大都市東京の機能を阻害しない範囲において再現することになる。

具体的にいえば

(1) 首都性の機能を時間的距離 (Time Distance)において計画すること。

(2) 首都性の機能を効率的距離 (Cost Distance)においてとらえること。

(3) 首都性の機能の実現は物理的距離 (Physical Distance) の意味において、あくまでも大都市東京との関連性のなかにおいてとらえること。

以上の三ヵ条は、政治、行政、経済の物理的距離をば、時間と能率の限界内において、しかも大都市としての東京の発展につながるという前提で再配置することになる。しかもその再配置計画については

(1) すでに首都圏整備計画によって打立てられている諸計画を、根本的にくつがえすような仮空的な案ではなく、現実性をもつものであること。

(2) 首都性をば古い概念である東京都心から再配置することによって、より高度の能率性をもつことができること。

(3) その計画は、単に大都市東京の機能の円滑化というような地域的なものでなく、その実施によって他の地域、とくに阪神、中京などの近接経済圏にもよい影響を与えるものであること。

(4) 首都性の展開によってつくられる構造は、必ずしもこれまでの都市形成のフィジカルな構想による必要はないこと、人文地理が都市形成に要求するような連帯性とか、社会学に関連してエコロジー (生態学 Ecology) が要求するような、同心円的形成などにはこだわらないこと。

(5) 首都性の展開は、時間的距離においては、都心から 23 区内への到達時間と同じ程度の位置を最大の限界として配置されること。

(6) 江戸から東京になった首都東京には、これまで“皇居”が何といってもその表象であったが、新しい首都性の展開のためには、皇居に匹敵するような、なんらかの表象を背景とするような地域がえらばれること。

(7) 東京の現在の行詰り状態からみて、それが実現性のある計画であること、建築の構造技術の上からすれば、ある限度の“建物”的デザインはできるであろうが、“町づくり”は決して建物の構造美だけでできるものではない。すでに大都市生活のなかでの機能の分化、解体についてふれているように、“人間関係”的変容をそのデザインのなかに織りこむ必要がある。

(8) 実現性のためには、都市計画がこれまで最大の難点としている“土地取得”が容易であることがもっとも強く主張される。その意味では、これまで多額の経費を投じながら、結果においては地盤沈下がつづいたり、その補修のために多額の経費を出すようなことは、できるだけ避けることを必要とする。

6. 首都東京のあり方

ここで始めて，“首都東京のあり方”という編集委員会の間に真向から答えるべきと思う。

(1) 首都東京は、その混雑の現状から脱却するためには、大都市性との混合を避けるために首都性の一部を首都圏内に展開すること。

(2) 首都性展開の対象となるものは、大学とか工場とか非現業官庁とかいう末端機能ではなくて、首都の支配的権力の中心である国会、中央政府の連絡機関、最高裁判所など國の頭脳センターとなるものを展開させる。その意味では現在の首都圈整備計画は、考えが倒立しているように思う。

(3) 前にもふれたように、都市計画のためには土地も必要である。土地造成を埋立によることには不利の条件があるので、できるだけ内陸地域を利用し、しかも国用地であることが望ましいこと。

(4) 首都性の展開のためには、交通、通信機能が、これまで都心にあったと同じ程度の便益がえられるようなものであること、しかもそれが新しい計画にマッチするような交通や通信計画の存在すること。

(5) その位置が、日本の中枢機能を再配置してもはずかしくないような景観の土地であること。

以上のように具体的な条件をあげてくると，“ニュー・トウキョー”(New Tokyo)は、新しく東海道自動車道路、国土縦貫道路が併行して建設が進められる“富士山麓”などは、もっとも望ましい候補地としてあげられるわけである。

とくに富士山麓は、(5)の条件である。日本人が世界に誇る富士山を背景にしていること、そしてまた富士山麓の周辺の土地は、国有地県有地など公共用地が比較的多く、しかもいずれも広大な面積をもっているので、新しいスタイルの都市をつくるのには、もっともよい土地であることがあげられる。

とくにこの際付け加えて注目しなければならないのは、首都東京がいへんとして、日本の中心的役割を果すであらうこととは間違いないことであるが、現状のまま放置すれば、一日平均 800 の人口と一日平均 400 台の自動車は間違いなく増加して、東京の交通まひは日一日とげきを加えるようになってくる。東京を救うために首都性を展開するのであって、決して昔の考えのように都を他に移すということでは断じてない。この首都性の再配置によって、東京都心の再開発も刺激しようとするのもねらいである。

最近 EEC といえば、ヨーロッパに経済関係を中心にして、欧州共同市場——一名欧州合衆国案——が着々その仕事を進めているのであるが、新しく誕生した機構であるから、その中枢的位置は、パリ、ボン、ブラッセルのいずれでもなく、西独の国境に近いストラスブル

におかれ、やがては全く新しい土地に EEC の本部をつくりたいという意向が伝わってきている。まことに賢明な策であると思う。

ただし、われわれは、ブラジルが首都をブラジリヤに新しく建設したとか、オーストラリアが首都をメルボルンからキャンベラに移したといったような他の首都建設のデザインに影響されて提案するのではない。日本の首都づくりの過去の事例、日本の首都性がもついろいろな複雑性、さらに山岳の多い日本の地域社会の都市構成の特殊性などを考慮しての提案なのである。

重ねて付加えておきたいのは、日本の首都づくりを、建築や土木のデザインだけで理解するのはすでに過去の計画であるということである。なぜならばそのような計画者から、東京の東部または東京湾を利用しての都市計画案が提示されているが、それは社会計画的な考慮を欠いているということである。日本の首都性は必ず現在の東京からできるだけ西方に位置することが望ましい。その配慮は地域経済の適正配置のために必要であるからである。もし首都性の重点が東京の東に向けられるときには、中京、阪神などの経済的地域沈下ではいっそうその傾向を強くするであろうと懸念されるからである。それを逆に、西漸地域で、しかも東京から 100 km, 時間として 1 時間以内で到達するところであれば、国会や最高裁判所などは、便益においては現在と同じであり、ただ近代的な政治や行政のあり方には必ずしも便利ではないが、日本経済の格差減少させるという至上命令からすれば、もっとも適したところであると思う。

いずれにしても重点は、これまで日本には“首都計画”がなかった。今度こそは理想的“首都計画”によって 20 世紀後半の日本の発展の中心地としたいものである。その意味からすると、都市計画にはあまりにもソシャールなプランがなかったので、自然科学者はいささか独走のきらいがあり、社会科学者は全く無関心であった。これは首都東京の新しいデザインをするためには大きな不幸である。都市はある科学の相互協力の上においてはじめてつくられるものである。もっと相互の協力が期待される。それとともに、いっそう協力の要望されるのは、首都東京ばかりでなく、他の大都市にも同じような課題があり、それらの問題がいざれも日本が現在直面している所得倍増計画や、農業基本法、やがては実現するであろう中小企業基本法などによって、都市農村を超越した一大変革が行なわれようとしている時機もあるからである。現に政府が遂行しつつある所得倍増計画の産業立地計画のなかでは、首都東京の行詰りを十分に認識して“遷都”ということを検討してみる必要があるとはっきり提案しているからである。首都東京の根本問題が、単なる一回のゲームに過ぎないオリンピックのために消されて、悔を百年後に残さないよう研究者相互の協力を期待したい。

(原稿受付：1962. 3. 26)