

# 都市計画・地域計画

## 1. はしがき

### (1) 都市計画の方向

昭和 37 年における都市計画の流れをながめるとき、都市計画の方向として特筆されるべきものとしては、第一に大都市問題に対する論議であり、第二に地方都市開発のための地域計画に対する論議である。これらの問題はいつの時代においても、都市計画および地方計画の基本的な大問題として論議されてきたものであるが、今日ほど、大きく世一般に取り上げられたことはないと思われる。

大都市問題としては、東京、阪神、名古屋、および北九州などの大都市地域における問題であり、人口と産業の急速な集中の結果、集積の利益

以上に密集の弊害を生じており、いわゆる、過大都市の弊害といわれる都市交通の混乱、住宅難、用水の不足、工場公害、不良環境、地価騰貴などの諸問題をひき起こしているため、抜本的な対策が必要とされ、大都市地方計画の整備、都市の再開発、地域制の強化、都市交通施設の改善、宅地造成の促進、あるいはまた首都の遷都などの方策が述べられ、あるものは実施されつつある。

地方都市開発のための地域計画の問題については、既成大都市とそれ以外の地方との間の地域間格差を解消し、過大都市の弊害を防止するためには、これらの地方において、その地方開発の拠点となるような都市を選定し、この都市を中心とした地域計画のもとに、積極的な整備を行

ない、その開発効果を波及させることにより、その地方の多角的な発展を促進しようとするものである。これは所得倍増計画および全国総合開発計画以来、地方都市開発の動きが盛んとなり、政策として論議され、その結果、新産業都市建設促進法、低開発地域工業開発促進法が制定されるに至ったのである。

このほか、都市計画の調査の問題として、昭和 35 年国勢調査による人口集中地区の設定は特筆されるべきものがある。そのほか代表的調査としては 7 月に 167 都市について起終点調査が行なわれ、また、昨年引き続き 20 地区の広域都市建設調査などの地域調査が行なわれている。

### (2) 人口集中地区

種々の都市問題の第一の原因は人口の都市集中である。この人口の都市集中の傾向は表-1 に示すとおりであって、都市部人口の増加は全国総人口の伸びをはるかに上回っている。また、都市部人口の増加のうち、六大都市人口の増加率よりも、そのほか都市の人口の増加率が非常に高くなっている。しかし昭和 28 年、町村合併促進法の施行以来、町村の合併があいつぎ、市域は拡大されたため、従来用いられてきた表-1 のような都市部郡部別の区分の意義が次第にうすれ、これに代わる実質的な都市的地域と農漁村の地域の区分の方法が望まれるとともに、人口の都市集中化の実態の適確な把握と問題点の解明をはかろうとして、昭和 35 年の国勢調査の実施に際して、人口集中地区が設定され、その調査結果が総理府統計局より昨年暮から今年にかけて発表された。人口集中地区とは市区町村内で人口密度の高い調査区(人口密度約 4 000 人/km<sup>2</sup> 以上)が互に隣接して、人口 5 000 人以上となる区域をいう。その調査の結果、行政区域にはこだわらない実質的な都市的地域の分布と人口をみ

表-1 都市部・郡部別人口の推移

	昭和 25 年		昭和 30 年		昭和 35 年	
	人口	指数	人口	指数	人口	指数
全国総人口	万人 8 320	100	万人 8 928	107	万人 9 342	112
都市部人口	3 120	100	5 029	161	5 933	190
六大都市人口	1 119	100	1 419	127	1 669	149
その他都市人口	2 001	100	3 610	180	4 264	213
郡部人口	5 200	100	3 899	75	3 409	67

表-2 人口集中地区人口

	総人口	人口集中地区人口	総人口に対する人口集中地区人口の割合	人口集中地区人口の地域別割合
a) 全国	9 342 万人	4 082 万人	43.7%	100.0%
東京、横浜とその周辺 (1)		1 237	13.2	28.0
名古屋とその周辺 (2)		264	2.8	6.4
京都・大阪・神戸とその周辺 (3)		782	8.3	19.2
北九州 (4)		188	2.0	4.6
b) 四大地域合計		2 470	26.4	60.5

- 注：1) 東京駅を中心として半径 50 km の円内にある市区町村  
 2) 名古屋市役所を中心として半径 50 km の円内にある市区町村  
 3) 豊中市役所を中心として半径 50 km の円内にある市区町村  
 4) 福岡県の北部と山口県下関市：北緯 33°30' から 34°00' および東経 130°15' から 131°00' に至る範囲にある市町村

ると、全国市区町村の 23.4% にあたる 596 市区、245 町村に人口集中地区が設定されたが、この地区に住む人口は 4082 万人で、わが国総人口の 43.7% を占めている。しかも、人口集中地区の面積はわが国総面積の約 1% にすぎず、表-2 に示すように人口集中地区人口の約 60% は、京浜、中京、京阪神および北九州の四大工業地帯とその周辺の都市的地域に集中しており、これらの地域の人口増加率が、いずれも全国平均を大巾に上回っているということが明らかになった。このように人口集中地区の調査の意義は大きい。

## 2. 大都市問題

### (1) 大都市地方計画

大都市問題を解決するための大都市地方計画としては、東京周辺については首都圏整備計画があり、阪神地域をふくめた近畿圏についてはその計画が検討中である。

東京都全体の人口は本年 2 月に 1000 万人を突破するに至り、東京のマンモス化を防止するための対策が、ますます要請されてきた。しかも、昭和 30 年国勢調査の実績を基礎として推計された昭和 50 年全国人口を資料として計画された、首都圏基本計画の「首都圏の人口規模とその地域的配分」は、昭和 35 年、国勢調査の実績などを基礎として推計された昭和 50 年人口の増加(330 万人増)により、改訂が行なわれ、従

来の基本計画において昭和 50 年首都圏人口 2660 万人(うち、既成市街地人口 1160 万人、既成市街地外の人口 1500 万人)と想定していたものを、2820 万人(うち、既成市街地人口 1225 万人、既成市街地外の人口 1595 万人)に想定し直し、それにもとづいて基本計画をたて直している。また、首都圏整備計画のうち新しい方策として官庁都市と学園都市が考えられ、目下調査中である。官庁都市とは、その機能上、東京の既成市街地にあることを要しない官庁(研究所、中央官庁の出先機関、研修機関など)を集団移転させ、これを収容するための一都市を建設するものである。この官庁の集団移転については昨年 9 月その方針が閣議決定され、その具体策が目下検討されており、その計画人口は約 18 万人である。学園都市は東京の既成市街地から大学を分散してこれを収容する都市で、東京都以外の首都圏内の 7 県にそれぞれ 1 ヶ所ずつ合計 7 都市を建設する計画である。また、従来より行なわれていた市街地開発区域(工業衛星都市)については、すでに相模原町田区域を始めとして 12 区域が指定済みであり、さらに野田流山区域を始めとして 6 区域が目下指定準備中で、そのほか候補地として 5 区域が考えられている。これらの工業都市の発展促進をはかるため、今年 5 月に首都圏市街地開発区域整備法を改正して、工業団地造

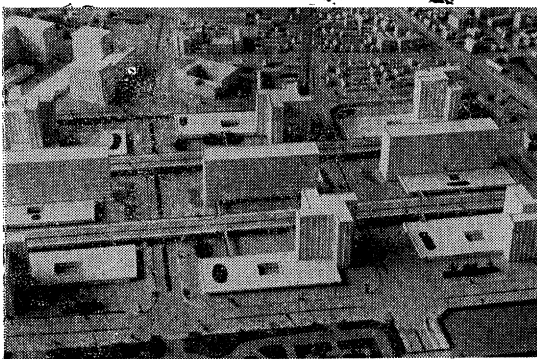
成事業を都市計画事業として施行するようにし、これに収用権を与え、課税減免の措置をとれるようにした。

阪神都市圏においては、国連調査団により、昭和 35 年 8 月に引続き、その第 2 回調査が本年 5 月～6 月に行なわれた。その報告において、経済問題では都市圏の経済基盤の強化を、交通問題では四国との連絡路の促進、街路や土地利用の基本的形態の変化に対応した高速道路計画の樹立、総合的な交通政策の実施を、土地問題ではこの問題が計画遂行上の最重要問題であることを認識し、地域、土地価格の規制、税制の改正、土地収用の強化、土地造成の促進などの方策を、水の問題では治水と利水の面についての総合計画の樹立などを勧告している。

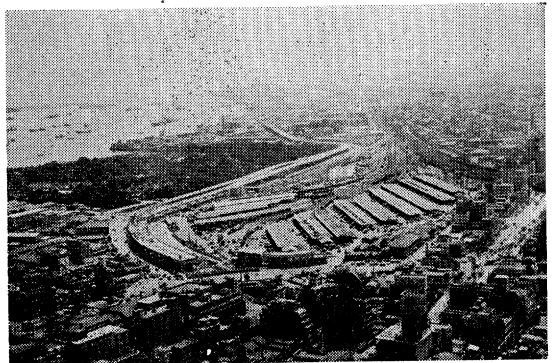
### (2) 都市交通問題

都市計画の諸問題のうち、現在、最も焦点となっている問題の一つが都市交通の増大と混乱であり、このため都市計画街路事業が昭和 36 年度を初年度とする道路整備 5 年計画により鋭意整備されているが、増大する交通需要に追いつくことはなかなかむずかしい状態にある。大都市における交通難を効率的に解決するため、都市高速道路の建設の計画がすでに東京について、首都高速道路公団により推進されているが、一方、阪神地域においても、今年 5 月、阪神高速道路公団が設立され、

都市再開発の計画模型図(新宿副都心計画)



工事中の首都高速道路 1 号線



大阪都心部および神戸都心部を中心とする8路線、延長約58kmの計画が9月に都市計画決定された。

駐車場の整備をはかるため、本年4月、駐車場法の改正が行なわれ、駐車場整備地区について、従来は商業地域内の自動車交通がいちじろしく混雑する地区について指定することができることとなっていたのを、このような地区の周辺の住居地域内の自動車交通がいちじろしく混雑する地区についても指定しようように、その範囲を拡大し、次に、建築物における駐車施設の付置については、その規制をいっそう強化しようにした。

都市高速鉄道については、すでに東京、大阪、名古屋、神戸において都市計画決定されており、東京、大阪、名古屋においては都市交通難の打開のために着々と建設され、神戸においても、本年よりその建設に着手した。東京においては従来5路線109kmが計画されていたが、すでに4路線、延長約50kmが営業されており、残りの路線についても本年中に着工し、その建設進捗に拍車をかけている。しかも、交通需要の伸び実績が計画決定当時の推定値を大巾に上まわり、路面交通事情が極度に激しくなってきたため、従来路線の延長および変更をふくめて10路線、延長約260kmの計画が、今年6月、都市交通審議会により運輸大臣に答申され、そのうちの8路線、延長177.5kmについて、8月都市計画決定され、ほかの2路線についても都市計画決定すべく、その細部について検討中である。都市における自動車交通の増大と児童の交通事故の増大は、公園の不足とあいまって、交通公園の構想が新たに生まれるに至った。交通公園は交通を遊戯施設として考慮した新しい形態の公園で、遊びながら児童に交通道徳、交通知識を養い、あわせて、都市に対する関心を高めるようにする

ことを目的とした公園で、目下、東京、神戸で建設中である。

### (3) 大都市再開発

既成市街においては、従来、各種の都市計画的な手法および住宅建設対策、同融資制度などを組合せて、都市の改造を行なってきたが、発展変貌の激しい大都市においては改良整備がますます立ちおくれる傾向が強くなり、ここに、過大都市問題解決の一方策として、都市の体質改善をねらった都市再開発を抜本的に推進する必要が痛感されるに至った。このため、建設省では今年3月、大都市再開発問題懇談会を開催発足させ、都市再開発を推進してゆくための前提となる基本的構想の樹立、具体的な再開発地区の選定、マスタープランの作成、これらの事業を推進するための制度的資金的な裏づけ方策などについて、順次検討をすすめている。新宿副都心はその具体的な地区として、注目されるべきものである。

大都市再開発の問題とからんで、従来の建物の高度制限を撤廃して、新しく容積地域制を採用する気運となり、建築基準法を改正すべく検討中である。

### (4) 首都遷都是非論

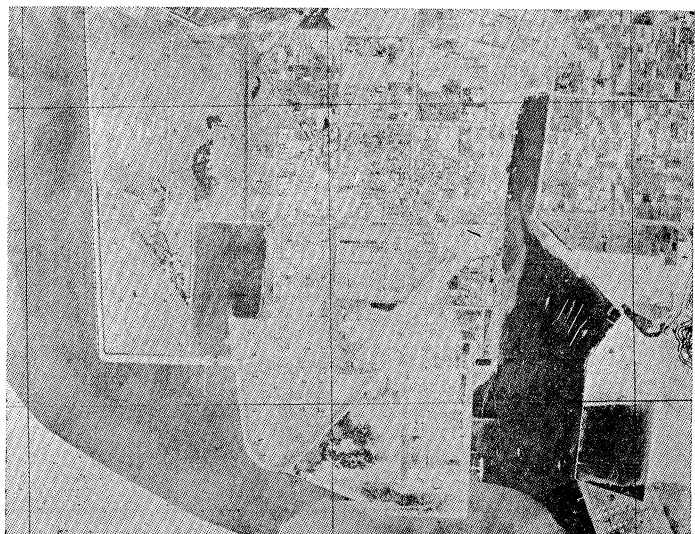
東京をいかにすべきかということについて、東京が大都市であるとともに首都でもあるところから、首都を遷すべしという論と、そのままに置くべしという論とが唱えられている。たとえば、前者を主張する磯村氏の論によれば、首都東京の混乱を救うためには、大都市性と首都性の二重性より、首都性の一部を首都圏内において、内陸国有地にして、交通、通信機能の十分なる便益をえられる、景観のよい土地、たとえば富士山麓などに、展開すべきであるとしている。また、首都性展開の対象となるものは、大学とか工場とか、非現業官庁とかいう末端機能でなく、首都の支配的権力の中心である国会、中央政府の連絡機関、最高裁判所など国の頭脳センターとなるものを展開させるべきであるとしており、この点、現在の首都圏整備計画と全く対立した意見となっている。この問題はきわめて重要であり、今後もこの論争は当分続くものと思われる。

## 3. 地方都市の開発

### (1) 新産業都市建設の方向

所得倍增計画にもとづき、地域間格差を是正するための地方都市の開

開発進む岡山県水島工業地帯



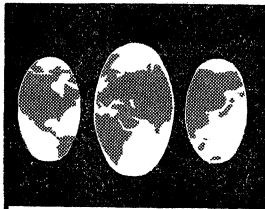
発の問題は、建設、自治、通産などの各省において昨年より、その施策として取り上げられた。すなわち、建設省の広域都市、自治省の基幹都市、通産省の中核都市、経済企画庁の拠点都市などの考えがそれであり、多少の違いはあっても、究極においては同じことを意図しているので、その調整が必要とされていた。このため、これらを全国計画により工業開発地区と地方開発都市にわけ、工業開発地区のうち、中小規模のものについては低開発地域工業開発促進法が昨年未制定され、青森を始めとする 71 地区が低開発地域工業開発地区として指定された。今年 5 月、新産業都市建設促進法が制定され、工業開発地区のうち、大規模のものを主体として適用してゆくと

となるが、具体的な適用区域については目下検討中であり、このようにして、地方都市の開発発展がはかられている。

### (2) 地域計画の方向

地域計画または地方計画は全国的見地からみて、開発、保全、利用の各面からの解決すべき問題意識の集中した重要地域について樹立された産業、施設両面にわたる総合的長期計画をいい、国土計画と都市計画、または農村計画との中間的な場を対象とするものである。最近において、その新しい方向は、その計画が一般世論から国の施策として、経済計画と結びついてきたことと、広範囲の分野にわたる総合的、具体的な計画となってきたことであろう。国土総合開発計画を全国計画とし、全国的

観点より、都市の適正な規模および配置、産業の適正な規模および配置を定め、総合的な土地利用計画をたて、それにより従来各省にまたがるため、なかなか実行しえなかった各種施設の総合的な計画、すなわち、工場用地、住宅および住宅用地、工業用水道、上水道、下水道、道路、鉄道、港湾、教育施設、厚生施設、職業訓練施設などについて計画し、その整備を促進しようとする方向に向かっている。また、地域設定にあたっては、従来のように都府県、市町村の行政区域にとらわれることなく、地域経済発展の総合性を考慮して、必要な範囲を定めるものとしている。このように、地域計画は将来ますます重要性をもつものと期待される。



# KÖGAKUSHA'S *Reprinting Books*

## McGraw-Hill

### INTERNATIONAL STUDENT EDITIONS

#### Civil Engineering

SURVEYING 4/e  
by Davis ..... B-6 1048pp. ¥1360

THEORY & PRACTICE OF  
REINFORCED CONCRETE 3/e  
by Dunham ..... A-5 512pp. ¥ 920

FOUNDATIONS OF STRUCTURES 2/e  
by Dunham ..... A-5 744pp. ¥1380

MUNICIPAL & RURAL SANITATION 5/e  
by Ehlers ..... A-5 608pp. ¥1160

DESIGN OF STEEL STRUCTURES  
by Gaylord ..... A-5 560pp. ¥1040

ELEMENTARY STRUCTURAL ANALYSIS 2/e  
by Norris ..... A-5 672pp. ¥1200

WATER SUPPLY & SEWERAGE 4/e  
by Steel ..... A-5 672pp. ¥1200

STATICALLY INDETERMINATE STRUCTURES  
by Wang ..... A-5 440pp. ¥ 840

HANDBOOK OF APPLIED HYDRAULICS 2/e  
by Davis ..... A-5 1296pp. ¥2520

APPLIED HYDROLOGY  
by Linsley ..... A-5 704pp. ¥1460

\*ほか多数発行!! カタログ送付

株 式 会 社 好 学 社

東京都港区芝三田豊岡町 8  
TEL (451) 1136~9, 1490