

首都東京のあり方

——あわせて、最近の諸提案にこたえる——

山田正男*

1. 序にかえて、諸提案にこたえる

東京を頂点とする、大都市の道路交通問題を契機として、都市問題、特に大都市問題が、政治的にも、行政上にも、またジャーナリズムの立場からも、まさにその解決は焦眉の急を要する問題として、クローズアップしてきた。大都市に対する人口、産業の集中の抑制、地方中小都市の振興、開発は、国土計画、地方計画から都市計画に至る一連の計画体系として、相関的な施策が必要であることは論をまたない。これは都市計画技術者の数十年来の主張であり、要請である。なぜならば、大都市であろうと小都市であろうと、その力の強弱はともかくとして、都市はそれ自身が孤立しているものではなく、都市相互に、また都市と農村相互に、人口、産業文化などの交流が行なわれているから、いかなる都市の都市計画も、国土計画的ないしは地方計画的相関性を忘れては成立し得ないからであり、また、その相関性を確立しなければ、都市計画自身も不確定ならざるを得ないからである。都市は生きものである。常に活動している。都市の規模が大きくなるほど、この傾向が強くなる。都市計画が単なる科学技術であり得ない理由も、ここにある。

ともあれ、この都市計画技術者の多年の要請は、国民所得の地域格差は正という社会政策と、いわゆる所得倍增計画という経済開発政策と関連して、新産業都市建設、低開発地域の開発などに関する一連の法律の成立によって一歩前進し、とにかく、成せば成しうる段階に到達したといえることができるし、日本の国土計画の基本問題を定めるはずの国土総合開発法にもとづく国土総合開発計画も、法律の成立以来20数年を経過した今日に至って、ようやく草案から成果をうる段階になった。

この間に、首都東京の人口は1000万を越えた。戦後大都市の人口が地方に分散していた時期にただちに、いかにすれば17年間に東京の人口が6倍にも膨張する以前に、これらの施策が都市計画技術者の要請に応えていたとしても、果たしてどれほどの効果が期待できたであろうか。おそらく、その効果はきわめて緩慢であり、十数年を経て、ようやく今日その効果が現われてくる程度であろう。入市制限などという措置は、継続的には措置

できるものではない。人口、産業の自然的立地に対して、人為的規制を加えることは、しかし同様に難事中の難事であり、よほどの決意をもってしても、短年月の間に相当の効果を期待することはできない。このことは、ロンドン周辺の衛星都市の建設に要した期間、所要経費、収容人口、ならびにロンドンの人口増加傾向などを見れば明らかである(表-1参照)。

このことは、首都東京にとって、きわめて不幸であったといわねばならない。あらゆる都市計画的要素を総合して、区部の最大収容人口は950万程度が適正であり、限度であろう。今日、すでに区部人口は900万に達しており、ほとんど満度に達している。しかも、新産業都市の建設、低開発地域の開発などの一連の国土計画的施策が、確固たる決意をもって実施されるとしても、人口、産業の自然的立地に対する人為的規制の首都東京に対する効果は、おそらく十数年後でなければ期待できまい。

このように考えれば、現在の首都東京の置かれている立場、そのあり方を論ずべき立場は、おのずから判明してくる。それは首都東京を中心とする大都市問題が、ほかのいかなる都市問題にもまして、都市計画的に興味があるばかりでなく、緊急の問題である所以であり、また首都東京のあり方に対する諸提案、首都改造計画としての諸提案が各方面から提案される所以でもであろう。首都東京のあり方を論ずるための基礎的条件は、およそ次の2つに分類される。

(1) 首都東京に対する人口圧力は、少なくとも今後十数年間は続くものと見なければならぬ。この増加人口をどう受け入れるべきか、これは必ずしも首都東京の境域内において処理しなければならないわけではない。したがって、首都圏全域(必ずしも現行の首都圏の区域にこだわる必要はない)の問題として処理すればよい。

(2) 首都東京の人口増加の有無、大小にかかわらず、道路を始めとする都市施設の需給の不均衡の現況から見て、この期間のうちに少なくとも基本的な都市施設の需給の調整回復を達成する必要がある。

この意味において、首都東京のあり方に対する提案、首都改造計画としての提案は、この基礎的条件を果たしうる性質のものでなければ、およそ意味がないということになる。

東京都を埋立て、あるいは東京湾の水面を占用して大

* 正員 工博 東京都首都整備局長

表-1 (a)

(単位 1000円)

衛星都市名	公社 発足年月	人			口		所要経費 現在までの 投資額 (1961.12.31)	現在までの 投資額 増加人口	備考
		在来人口	付加人口	計画人口	(現在人口 (1961.12.31))	増加人口			
バジルドン	1949. 2	25 000	81 000	106 000	56 000	31 000	37 550 000	1 211	
ブラックネル	1949.10	5 142	48 858	54 000	21 563	16 421	15 747 000	960	
クローレイ	1947. 2	9 000	61 000	70 000	55 000	46 000	32 500 000	767	
ハーロウ	1947. 5	4 500	75 500	80 000	56 700	52 200	40 580 000	777	
ハットフィールド	1948. 6	8 500	16 500	25 000	21 500	13 000	8 650 000	665	
ヘメルヘムステッド	1947. 3	21 200	58 800	80 000	56 500	35 300	33 800 000	958	
ステイヴネイジ	1946.12	7 000	73 000	80 000	44 000	37 000	34 230 000	926	
ウニルウイン田園都市	1948. 6	18 500	31 500	50 000	36 000	17 500	16 450 000	940	
計	—	98 842	446 158	545 000	347 263	248 421	219 557 000	884	

表-1 (b)

カウンティ オブ ロンドン人口 (各年4月)

1951	3 347 956
1952	3 347 000
1953	3 328 000
1954	3 309 000
1955	3 231 000
1956	3 260 000
1957	3 241 000
1958	3 213 000
1959	3 194 000
1960	—
1961	3 195 114

グレイター ロンドン

1951	8 348 023
1961	8 171 902

(資料はともに英国統計局統計より)

規模な都市を建設しようという諸提案があるかと思えば、噴火活動休止中の富士山の山麓を巡って大都市を建設しようという提案がある。前者は京浜、京葉両地帯にかこまれた東京湾という公有水面(といっても漁業権というやっかいなものがあった、下手をすると、その補償費だけでも、近郊の農地の地価よりはるかに高くつくことをご存じないらしい)、後者は富士山をかこむ膨大な面積の国有地、公有地(といっても相当面積が米軍または自衛隊の演習地で、定期的に補償問題でさいわいでいる)を利用するところがある。あるいは、土地の取得の困難性に音をあげた結果かも知れない。あるいは、土地政策の貧困にサジをなげた結果かも知れない。いずれも、突拍子もない点において、最近のマスコミの世界をにぎやかにする価値は十分にある。それにしても、東京湾に、あるいは富士山を取りかこんで、一大都市を建設しなければならない必然性がどこにあるのか。土地の取得の難易などは、都市の立地の必然性を裏づける何物でもない。むしろ、それは都市の立地条件の中で、必然性のはるか後方に位するものである。

そして仮りに、これらの都市の建設が必然であり、経済的に可能であるとしても、少なくとも十数年以上を要するであろう。その間の首都東京に対する人口圧力の救済にはなんの効果もないばかりでなく、その間にもこれらの都市の建設の有無にかかわらず、実施さるべき首都東京の都市施設の需給調整をどうしようというのか、まさに二重投資の見本であろう。都市建設のために、より自由な土地で、より自由に都市計画の技術を発揮したい

という意欲と、首都東京の改造用途とを混同してはいけない。都市計画技術もまた、最小の費用をもって、最大の効果を発揮するものでなくてはならないのである。かくして、筆者には、これらの諸提案は、あるいは空気に散らして、あるいは虚像としてしか、目に写らないのである。

2. 都市計画と都市計画技術者の任務

都市は、自然発生的には、聚落、村落の膨張であり、集積であること、そしてその膨張、集積は、おのずから立地因子によって左右されるものであることは、すでに地理学、社会学の教えるところである。そして都市計画は、その自然発生的な膨張、集積の力を計画的に修正し構成するための物理的計画である。都市計画を計画どおり実施するためには、強大な権力の必要であることはいままでもない。しかし、必然性のないところに、立地的要件のとのわれないところに計画的に都市を建設することは、よほどの絶大な権力をもってしてもきわめて困難であろう。仮りにできたとしても、そんな都市が永続するはずのないことは歴史の教えるとおりである。

ここに都市計画のむずかしさがある。都市計画は単なるプランニングでもなければ、都市の完成図でもない。都市は生きている。この生きている力を生かしつつ、その力、膨張力、発展力を巧みに誘導し、計画的に修正し、最終的な姿にもって行くことが、都市計画の任務である。この都市計画の任務を遂行するためには、プランナーと権力との密接不可分の連繫が必要であるばかりでなく、それでも、なお長年月の期間と忍耐が必要である。都市計画が単純な科学技術でない所以である。かってナポレオンの絶大な権力と、オスマンの都市計画に対する異常な才能と努力をもってしても、パリの改造と建設には200年の才月を要した一例をあげれば、あえてほかの都市と、その都市計画の功拙をいちいち列記する必要はないだろう。

日本においても、古くは、平城京も平安京も、近くは

江戸も、その時代の要請にもとづく都市計画のもとに建設された都市である。その時代の要請に応えた都市計画も、その後の都市の発展力の要請にそのまま応えうるとは限らない。いわんや、科学、文化の異常な進展を見た今日においておやである。都市計画は、その時代、その時期における都市の要請、需要に応えるものでなければならぬことも当然である。都市の生命は、本来、永遠のものである。したがって、都市計画もできうる限り都市の遠い将来を推定して立案すべきであるが、時代の進展に応じて修正することもまたやむを得ない。オスマンのパリすら、いまや、道路計画を始めとして、都市計画を修正せざるを得なくなった。現代は、世界各国の大都市のいずれもが、主として自動車交通需要の激増に対処するために、都市計画の修正を余儀なくされている時代である。

第2次大戦後、大都市への人口、産業の集中は世界的傾向である。必ずしもこの傾向が望ましいというのではない。

都市のもつ力は、都市の規模が大きくなるほど相乗的に大きくなるばかりでなく、都市を構成する諸要素の相乗的効果により、また、その都市の勢力圏内の他都市との相関作用によってますます大きくなる。大都市の持つ力を最も具体的に特徴づけるものは、その交通需要である。交通需要の機会は、当然 Integral 理論にもとづいて増大する傾向にあるから、およそ、人口の比率などで論ぜられるものではない。このことは、現代の大都市の都市計画に対する基本的要件が、小都市のそれとは全く性質を異にする所以であり、世界各国の大都市の都市計画が、都市の規模の大きいほど、自動車交通需要対策に重点をおかざるを得ない所以である。

かく考えれば、都市計画の分野は、その名の学問の発祥以来、地理学、経済学、社会学などの基礎の上に座った物理的計画であることは当然である。したがって、現象的には、土木、建築、公園 (Landscape) 技術に属する施設計画であるが、いわゆる、政治地理学、経済地理学、地政学 (Geopolitic) 的視野に立っているのである。都市計画の理論を構成するものは、都市の配置と都市の形態ならびに構成の能率化である。都市を構成するものは、道路、鉄道、公園、河川、港湾、上下水道などの公共施設と各種用途の建築物の集団である。前者は主として公共投資で行なわれる公共施設計画であるが、後者は主として民間投資で行なわれる建築施設計画である。いいかえれば、前者は公共都市計画であり、後者は民間都市計画であるということができよう。過去の都市計画、特に日本の都市計画には建築計画が欠けており、公共都市計画と民間都市計画とのつながりが無い。また、日本の都市計画にはコミュニティー計画がない。これらはいず

れも都市計画、特に日本の都市計画の歴史的発展過程によるものと思われるが、いまや都市交互問題を頂点とする。都市の公共施設の需要供給のバランスを回復するためには、建築施設計画の樹立、公共都市計画と民間都市計画のバランスの回復こそ、大都市、特に首都東京を始めとする日本の大都市のルネッサンスを達成するカギである。この意味において、都市計画の分野に属するものは、土木技術者も、建築技術者も、公園技術者も大いに反省しなくてはならないし、地理学者も、社会学者も大いにのおずからの怠慢の責をとらなければならない。

都市計画の理論は、まだ学問としては体系づけられてはいない。都市計画の門戸は解放されている。都市計画の分野に属する自然科学技術者は、土木、建築、公園のいかに問わず、地理学者、社会学者がそれぞれ、地理学的立場から、また社会学的立場から都市計画技術の研究へ参加することを歓迎することであろう。都市の配置、都市の構成に関する物理的計画には、地理学的考察の必要であることは当然であり、またそれは、社会とくに都市社会の構成と種々関連する。しかし、都市計画の任務は、必然的な立地、必然的な集積に対する合理的構成であり計画的修正であって、都市社会の構造の変革によって影響を受けるが、社会構造の変革を企図するものでもない。それは、むしろ社会学の問題ではなく、もはや政治の問題である。

3. 大都市 (あるいは過大都市) 処理の手法

ここでいう大都市とは、人口数百万以上の都市、日本でいえば、東京、大阪程度の都市をさすこととする。都市の規模がこの程度になると、広々としていわゆる、公共施設に対する公共投資と建築物に対する民間投資との間にいちじるしいひらきができる。もちろん、公共投資が過小で追いつかない。その結果、都市の公共施設の需要供給の間にアンバランスが起こってくる。これは必ずしも人口1人あたりの公共施設に対する投資効率が、小都市のそれに比して過小になることを意味するものではないが、このアンバランスの現象は、いわゆる都市の過大化の現象である。

過去の都市計画の理論は、人口数百万の過大都市も、人口1万程度の小都市も同じ基礎に立っていた。したがって、都市計画の法律、制度もまた大都市、小都市を通じて画一的であった。ここに最大の誤まりがある。なぜならば、2. でも述べたとおり、都市の公共施設に対する需要は必ずしも人口規模に比例するものではなく、都市の規模が大きくなるほど、相乗的に増加するからである。住居と職場の分離は、都市の特徴である。通勤距離、通学距離の増大は、大都市の特性である。したがって、ほかのあらゆる公共施設に対する需要に比して、交

通施設に対する需要は圧倒的に大きい。都市の交通需要を発生する機会は、人口の Integral 理論で増加する。だから、大都市の死命を制するものは、交通能力であり、交通能率であるといっても差しつかえあるまい。しかもそれは、いまや道路交通能力であり、道路交通能率である。現代の大都市の都市計画は、道路交通施設のいかんによって、都市の構成、土地の利用計画が決るといっても過言ではない。道路交通需要を発生する源は、建築物である。建築物の容積（用途もふくめて）と道路交通能力とのバランスをとり、かつ相互の利用効率を能率的に高め、道路に対する負担を軽減すること、これは、いわゆる容積制度の採用であり、市街地再開発の手法である。小都市の都市計画は、従来の平面的都市計画、公共施設都市計画でも、需要供給の面からは処理しうが大都市の都市計画は、いまや、空間的、立体的な都市計画、公共施設計画と建築施設計画のバランスのとれた都市計画でなくては処理できない。平面的都市計画から空間的都市計画への移向こそ、大都市処理の基本方策である。

1924年のヘーグの都市計画会議以来、過大都市の人口膨張抑制策として mother town をかこむするグリーンベルトの設定、衛星都市の建設こそ、大都市処理の決定版とされてきた。

そして英国において、特にロンドン都市計画において、この手法が採用され、首都圏整備計画においてもこの手法に追随してきた。この手法の是非はヘーグの会議においても、賛否相半ばする論争のあったところであるが、その効果は、この手法の忠実な番犬であり、最も熱心な実行者であるロンドンにおいてすら 1. において述べたとおりであって、その効果を短年月の間に、かつまた過大に期待することは困難である。しかも、それは人口膨張の抑制策ではあっても、しよせん、自動車交通時代以前のものであって、大都市である mother town 自身の公共施設の要求のアンバランスや市街地の再開発を積極的に解決するものではないことは、今日のロンドンの道路交通事情を見れば明らかである。その考え方は、むしろ、鉄道交通時代のものである。道路には駅がない。道路は、その沿道をつるかにつ有効に利用することができる。今日のごとく、道路交通施設が都市の死命を制し、都市の土地利用計画を決定する自動車交通時代においては、若干、考え方を修正する必要がある。なぜならば、大都市の発展力、その発展の誘導、そしてその誘導の結果による大都市の改造は、大都市ならびに大都市の周辺の道路交通体系を改変するために、当然、計画されるべき大都市周辺の環状道路（いわゆるバイパス）ならびに放射状道路を有効に利用することによって、衛星都市のそれに比して、より容易に、より魅力的に実現し

うからである。もちろん、衛星都市を否定しようというわけではない。衛星都市は、mother town である大都市の利益を享受しうる範囲内にある、mother town の過大化を防止することを目的とする独立都市といえる。衛星都市の使命は、mother town である。大都市に立地、指向せんとする工場、事業所などの諸施設を吸収するほか、現に mother town に立地しているそれらの諸施設を受け入れることにある。したがって大都市と衛星都市との中間には農業地帯の設定が望ましい。しかし、大都市の周辺地帯は、上記の道路交通施設を計画的に整備することによって、衛星都市までは移行することを好まない母都市の諸施設を、より魅力的に、計画的かつ発展的に誘導することが可能であろう。かくして、この周辺地帯は、首都圏整備計画のいわゆる近郊地帯として、グリーンベルト化をはかるよりも、むしろ、mother town である、母都市の諸施設、工場、事業所の再配置、再開発のために、副都心化をはかるべきである。日本において、特に 23 区の周辺においては地形の点からも、行政区画の点からも、また、土地の細分化された現状においては、環状グリーンベルトの設定は、およそ困難である。はたして、そうであるとするならば、このまま日を送って、この周辺地帯が dark area 化するのをまつことは、都市構成上、きわめて不得策といわざるを得ない。このように考えれば、衛星都市の主要な役割は、mother town への立地指向性に対する防波堤であり、mother town の前進都市である。そして周辺地帯の副都心は、mother town の都市構成を再編成するための拠点である。mother town の空間的再編成、再開発は環状または放射状に配置された多数の副都心の建設によって、より容易に、より魅力的に推進することができるであろう。

Decentralization (分散)、Recentralization (分集) という言葉がある。前者は文字どおり機能の分散であり、後者は機能の集中的分散を意味している。都市計画の辞書には、本質的に Decentralization という言葉はない。都市構成の再編成、都市の再開発は、すべて Recentralization の理論にもとづいて行なわれなくてはならない。ますます、過大化する傾向にある都心ならびにその膨張する力を、あるいは総合的に、あるいは単一機能的に Recentralization することによって、副都心の規模、性格がきまり、都市の細胞化が行なわれるのである。Recentralization には、都心との物理的距離、経済的距離、時間的距離が最も大きな因子であることはいうまでもない。しかし、あくまで、それは3つの距離の総合値であって、いずれかの1つをもって判断するわけにはいかない。立地因子を距離的因子のみから判断するならば、物理的、経済的、時間的距離のいずれも最小であるものが

最優位であることは当然である。これは副都心の配置、道路交通施設の構成上、忘れてはならない問題である。最近、一級国道を始めとする道路交通施設の改良が普及し、特に東海道、中央道のような長距離の高速道路、あるいは首都高速道路のような都市高速道路がいよいよ実現するとなると、時間的距離の短縮が、物理的距離はもちろん、経済的距離までを征服したと錯覚する向きがある。それは、交通料金が有料であろうと無料であろうと、相対的、比較的問題であって、絶対値ではない。おのづから限度がある。その限度内においても、距離的立地因子は、物理的距離にあることはいうまでもない。時間的距離の短縮に幻惑されてはいけない。Recentralizationは、それが衛星都市であろうと、中間地帯の副都心であろうと、この距離の限度内において計画すべき性質のものである。あるいは立法機関、司法機関、行政機関の展開（この展開という言葉が筆者には理解できない）といい、あるいは官庁都市といい、あるいは学園都市といい、もしそれがこの距離の限度を越えて立案されたとするならば、それは他の立地的因子が距離のマイナスを補ってあまりがあるか、しからずんば、あるいは政治的な、あるいは行政上の、ほかの理由にもとづくものであって、それは、もはや、大都市のRecentralizationではない。それは、首都の移転であり、研究機関、教育機関の集団移転である。これは必然性の問題であって、都市計画の問題ではない。大都市を構成している諸要素、すなわち、政治、行政、経済、文化などの諸要素は、相互に緊密に連繫し、緊密に相関して強大な都市の力を形成している。この力は常にダイナミックに活動している。そのダイナミックな力に抗して、都市を構成している主要なダイナミックな要素を分割して移転するなどという

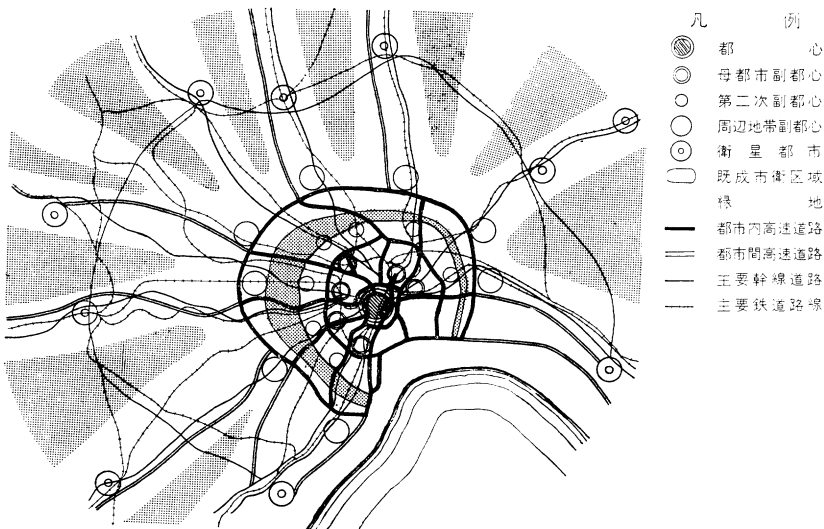
ことは、よほどの政治力、権力をもってしなければ、およそ困難であろう。したがって、大都市処理、特に道路交通需要とのバランスを回復するための最も可能性のある、最も魅力のある手法は、大都市の周辺地帯に、大都市周辺の道路交通体系——都市間高速道路と都市高速道路網との接続体系——の一環として、環状ならびに放射状の強力な道路—自動車専用道路—を建設し、この沿道に、都心のRecentralizationを誘導して、多数の副都心を建設する反面、この作用を逆用して、都心の空間的再開発を行なうことである（図-1）。

4. 首都東京への反省

東京は首都であり、かつ超大都市である。少なくとも、地理学的、社会学的には超大都市であろう。しかし都市計画的には、偉大なる人口と建築物の集団であって、はるかに未完成以前のものである。わずかに「市」の形態を整えているのは、おおむね、旧東京市に属する14区であって、周辺の9区を私は「東京村」と呼んでいる。「東京村」の現象は特別区の境域を越えて、都下三多摩はもちろん、神奈川、千葉、埼玉などの周辺区域に浸透しつつある。東京都の人口は、毎年約300000人増加して、すでに10000000人を越えているが、mother townである特別区と連担して市街化している区域の総人口は13000000人に達し、毎年約400000人増加している。この人口増加傾向は、都心部では減少し、周辺に向かうにつれて増大しつつある。少なくとも、この人口増加に関する限り首都圏整備計画における、既成市街地、近郊地帯の指定とは関係がない、それは単に法律上の名称であって現実の姿ではない。人口が増加するから住宅を建てる、あるいは住宅を建てるから人口が

増加する、そのいずれかである。住宅を建てるものは、政府または機関であり、また地方公共団体であり、さらに、政府機関から融資を受けた個人または団体である。近郊地帯のいわゆる「団地」には、年々、ロンドンの8個の衛星都市に建てられる住宅の何倍かの戸数の住宅が堂々と建てられるのだから驚くほかない。首都圏整備計画において、近郊地帯は法的にはブランクであって精神的な指定にすぎない。かくして、通勤距離はますます増

図-1



大し、交通機関はラッシュ時の片方向のふくそうを処理するために、非能率的な投資を余儀なくさせられるのである。この悪循環は、なにも近郊地帯における住宅に限ったことではない。現実の行政は、しばしば首都圏整備計画、都市計画の盲点をくぐって、あるいは首都圏整備計画や都市計画の要請を無視して、縦割りで、それぞれの目的を達成してゆく。これは行政のみの責任ではない。法律制度の欠陥でもある。政府も地方公共団体も、応々にして現実ばかりに幻惑されて、首都東京の大都市問題の処理には、目をおおっているか、あるいは全く無関心である。道路も都市鉄道も、すべての都市の公共施設計画が、大都市問題処理の方向に向かって計画され、実施されなければならないはずのものである。そのため都市計画であるはずである。

大都市問題処理のためには、政治も行政も経済もすべてが都市計画の要請にもとづいて、一貫したバランスのとれた総合的な施策がとられなければならない。この態勢さえとれば、首都東京の人口が10000000を越えたという驚くにはあたらない。交通戦争などという、道路交通のマヒ、渋滞にあわてふためくことはない。いわんや、遷都だの、海上都市だのというさわぐこともない。あとは物理的計画によって解決できることであって、これこそ、まさに都市計画の任務であり、都市計画技術者の任務である。

しかし、現実はそのようでない。政治も、行政も、経済も、また、公共投資も民間投資も、往々にしてあるいは意識的であれ、あるいは無意識的であれ、首都東京の公共施設に対する要求のアンバランスを回復しようとする都市計画の目的と逆行して行なわれ、むしろ、都市計画を破壊しようとしているのではないかとさえ思われる。その最たるものの一つに、さきに述べた住宅は別として、都市高速鉄道網計画がある。都市高速鉄道(国鉄、私鉄、地下鉄をふくめて)網計画は、鉄道輸送、鉄道経営それ自身のものではなく、郊外から都心へ通勤客を運べばよいというものではない。都市高速計画も、都市計画の総合目的を達成するための、都市計画施設であるはずである。したがって、それは、都心のRecentralization副都心の形成都心の再開発など、都市改造の目的を達成するものでなくてはならない。しかし、現実の都市鉄道網は都市計画の要請を無視して、都心の混乱を助長するために建設されているのではないかとさえ思われる。現実を見るのはよい。しかし、現実にとらわれ、現実には幻惑されてはいけない。

以上は一、二の例をあげたにすぎないが、国、国の機関、公共団体(都、区、市町もふくめて)自身の行なう行為が「よって件のごとし」とあっては、民間施設にいたっては、何をかいわんやである。都市の公共施設に対

する需要の発生源の大部分は、いかに東京が首都であるといっても、民間施設にある。過去の都市計画は、末梢的な公共施設計画にばかり目をとられていて、肝心の需要の発生源である建築施設計画、民間施設計画を忘れていたのである。都市計画自身も、大いに自らを反省し、すみやかに再出発しなくてはならない。

戦後、第2次大戦中の疎開や戦災で激減していた首都東京の人口が、戦災の復興、政治、経済、文化の復興とともに、急激に回復し、増加し、今日、すでに10000000人を越えるに至った主要な原因は、あるいは首都性が、首都としての権力、支配力が、戦前に比していちじるしく強化されたことにある。あるいは戦後、政治、経済、文化などの国際的交流がさかんになったので、首都東京の国際的地位の向上とともに、首都東京の国内的地位がますます強化されたことにある。そして、今日の首都東京の混乱過大都市化の原因は、この首都性、国際性の強化と戦後の戦災復興計画を始めとする都市計画の無為無策にあるとする意見がある。

なるほど、首都東京の国際的交流の場としての地位は向上した。しかし、首都東京の中央集権性が強化されたとは、必ずしも思えない。そしてそれらのいずれもが首都東京の人口膨脹、過大都市化の主因であるとは思えない。

たしか、昭和12年頃と記憶するが、当時の牛塚東京市長が首都東京の将来計画を立てたことがある。その計画では、30年後の東京市(現在の23区)の人口を10000000人と推定している。30年後といえば、昭和45年である。現在の23区の人口が約8600000人であることを思えば、当時の都市計画的推定は、まことに正確であったといわねばならない。この推定は、なにも第2次世界大戦や戦後の姿を予想しているはずはない。これを見ても、首都東京の人口膨脹は、その首都性や国際性の強化に起因するものではなく、むしろその大都市性にあるといわねばならない。したがって、いわゆる遷都とか、首都性の展開とか分解は、首都東京の混乱、過大都市化の対策ではあり得ないばかりでなく、政治、行政、経済、文化などの諸機構は、強固に結合して、総合的效果を発揮するものであるから、およそ、これらを分離するなどということは適当でないし不可能に近い。これを要するに首都東京の首都性と大都市性を分離しては考えられない。もし、その目的が政治、行政、経済などの間の不当な結びつき、いいかえれば、腐敗、汚職の打破にありとするならば、あるいはこれらの社会構造の変革を目的とするものならば、これは、もはや、都市計画の問題ではない。都市構造の問題と都市社会構造の問題を本末転倒し混同してはいけない。かりに社会計画という言葉が学問的に成立するとしても、それは社会構造に関する計画であって都市計画ではない。都市計画は物理的計画で

ある。都市社会の現象をすべて都市計画の責任にし、都市計画によって解決しようとするところに無理がある。このように考えれば、今日の首都東京の混乱、過大都市化の責任は、やはり、都市計画が負わねばなるまい。いや、都市計画はあった、少なくとも、不満足ながらも、公共施設計画はあった、しかし、これを実施しなかった、実施させなかった、あるいはこれを破壊した、政治の責任であり、行政の責任である。戦前においては、東京の都市計画は、当時の東京府、東京市によって実施され、おおむね満足な成果をあげていたといっても差しつかえあるまい。それは、いずれも都市計画税という都市計画実施のための自己の目的財源を相当十分にもっていたからである。この年間の財源は、おそらく今日の数百億円に相当するであろう。しかも、国費には全く依存していなかった。戦後、東京都はこのぼう大な財源を失なった。敗戦後ただちに立てられた戦災復興都市計画——この計画はすでに戦争中に立てられていたといってもいい——が、ほとんど実現しなかった理由は、主としてこの財源に帰せられている。戦後、戦災復興計画の実施が画餅に帰し、ようやく、わずかながらも、都市計画を計画的に実施するようになったのは、都市計画税（旧制度の1/10）制度の復活した昭和31年以降である。それにしても、昭和16年から30年に至るこの間、15年間の都市計画の実施にブランクがあった。今日の貨幣価値をもってすれば、この15年間に1兆円近い額を、都市計画の実施のために投資し得たはずである。東京都の長期計画によれば、昭和36~45年の10カ年に、首都整備計画の実施のために1.5兆円を計上しており、これによって根幹的には、首都の混乱を解消しようとしている。これを見れば、この15年間の都市計画的ブランクこそ、今日の首都混乱、過大都市化の犯人であり、Ifs of Historyをもってすれば、このブランクさえなければ今日の首都東京の混乱はなかったであろうし、海上都市案も富士山麓遷都案も紙上を騒がすことはなかったであろう。

首都東京の混乱の第一に位するものが道路交通であることはいうまでもない。戦後の航空機、自動車交通の発達、普及、ラジオ、テレビを始めとする通信機の進歩、普及が、社会生活に変動をもたらしたのは、世界的傾向である。これは、ひとり大都市だけの問題でもなければ、首都東京のみの問題でもない。ともかく、今日の社会においては、それが都市社会であれ、農村社会であれ、あるいは相互の間に、交通、交流の機会がいちじるしく増加した。交通、交流の機会は、生産の向上、文化の発達とともに増加する。しかし、これは何も首都東京に対する人口、産業の過度集中とは何も関係はない。むしろ、過度集中を阻止する力を持っているはずである。航空機、通信機の発達した今日においても、都市間の道

路交通施設が画期的に整備された今日においても、かつては理想的都市計画とうたわれた世界各国の諸都市ですら、いまなお、道路の整備そのための都市の再開発に追われているのである。道路交通施設が整備、これは自動車交通の普及発達にともなう大都市自身の問題であって、首都性とは関係がない。都市構造のいかんは、道路交通に強い影響を与える。いわゆる、工場等制限法による、23区の大規模工場の規制の結果、京浜、京葉方面の工業地帯のコンビナートと23区内の下請工場との間の交通が増加し、かえって、東京の過大化を招来したという意見があるが、そんなことはない。なぜならば、23区間にはすでにそんな大工場を建設しようような空地はないし、工場は道路交通施設の整備されているところへ自ら指向するからである。むしろ、それは、産業構造の問題であり、都市構造の問題であって、人口、産業の過度集中を抑制しようとする工場等制限法の責任ではない。しいていえば、首都圏整備計画、都市計画の推進によって、既成市街地内の工場が、あるいは衛星都市へ、あるいは中間地帯の副都心地区、あるいは東京港埋立区域内の臨港地区へ移転または再配置されるまでの、また、産業構造がもっと能率的に改革されるまでの、過渡的現象にすぎない。首都東京の混乱、過大化は、物理的な現象である。そしてその主要なものは15年間の都市計画的ブランクと自動車交通の異常な発展の生んだ物理的現象である。そして、それは、都市計画の、単なる大都市処理の物理的問題として解決できることであり、それ以外には解決の途はない。

5. 首都東京のあり方について結論

数年来のいわゆる、遷都論、あるいは海上都市説などを前座として、最近、首都東京のあり方、首都行政のあり方が、政治的にも、行政的にも、きわめて真面目に議論されるようになった。そして、遷都論とか海上都市説などが、ピエロの役割を果たしたあとで、いまや現実の問題として首都東京のあらゆる都市施設の需給のアンバランスを早急に解消するために首都東京の行政をいかにして一貫した権限と責任のもとに総合的に運営するか、そして首都の整備、首都東京の都市計画をいかにして総合的に推進して行くべきかについて、検討が行なわれている。都政調査会、地方制度調査会の答申は、いずれも大都市たる首都東京を行政的にも、都市計画的にも合理的に再編成し、改造することを目的としている。

このことは、都市計画技術者の立場からも大いに歓迎すべき事からである。なぜならば、都市計画は単なる青写真ではないからである。実施をともしない都市計画は、おおそ無意味である。この意味において、政治も、行政も、経済も、国も、公共団体も、民間も、すべて首

都の整備、首都の都市計画の推進のために歩調をあわせさえすれば、首都東京の都市施設のアンバランスは、10年後には回復するであろう。このためには都市計画自身も、過去の平面的都市計画、公共施設都市計画から脱却して、すみやかに空間的都市計画、建築施設計画をともなった都市計画へ移行しなくてはならない。都市計画技術者も大いに反省して再出発する必要がある。

東京都の長期計画によれば、15年間の都市計画のプランクを取りもどし、あわせて道路交通問題の解決のために、1.5兆円の経費が必要である。今後、10年間、首都東京の整備のために、年間平均1500億円の予算を計上することは、さしたる難事とは思えない。あとは都市計画技術者の手腕にまづばかりである。

(1962.9.1・受付)

書 評

「プレストレスト コンクリート長大橋における架設法および設計についての研究」

報 告 書

プレストレスト コンクリート技術協会刊

PC橋は日本においてもさかんに使用されているが、PC長大橋の施工例は少ない。諸外国においては支間150m くらいまでは鋼橋と競合している状態であり、これは地震の有無などの国情の違いもあるが、日本においてもPC長大橋の採用が順次増加していくものと考えられる。

日本道路公団は標記の項目についてPC技術協会に研究委託を行ない、PC技術協会では田原保二氏を委員長とする長大橋架設委員会を構成して活動を行なっている。この報告書は第一段階として諸外国の文献を調査し、その結果を報告したものである。

すなわち、諸外国の1953年～1961年の間における、支間50m以上のPC長大橋129橋について調査を行

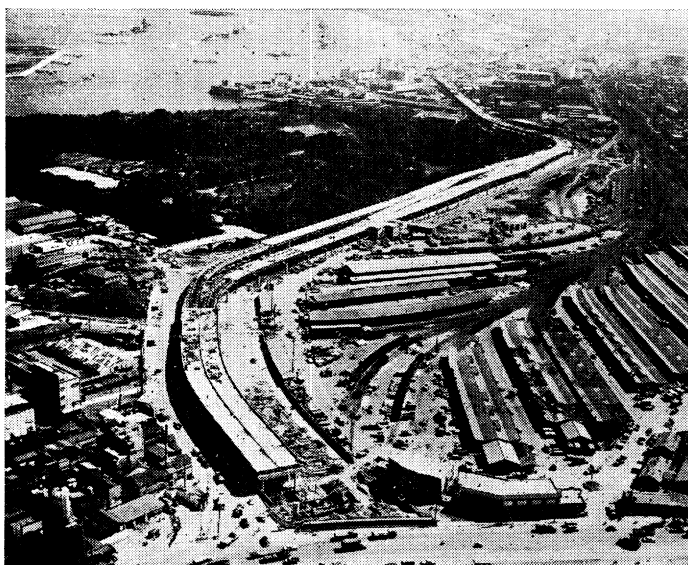
ない、その中の36橋について、計画、設計、施工、試験などの各調査項目ごとに分類し、一覧表に示している。また調査した文献と翻訳書も資料として整理してある。その調査結果よりPC長大橋の問題点と今後の研究課題を結論として述べている。

PC長大橋に関心を持つ人には、誠に有益な参考資料と考える。また伝聞するところによると本書の入手希望者が多いそうであるが、非売品であるのが惜しまれる次第である。

体裁：A4判 188 ページ 1962.3.31 刊

注：本書は土木学会図書室に備付けてあります。

【東京都建設局 針ヶ谷・記】



一部供用開始した

首都高速道路1号線

首都東京の大動脈たる首都高速道路のうち首都の心臓部と羽田空港を結ぶ1号線の一部、京橋～芝浦間の約4.3kmが12月20日より一部供用開始した。