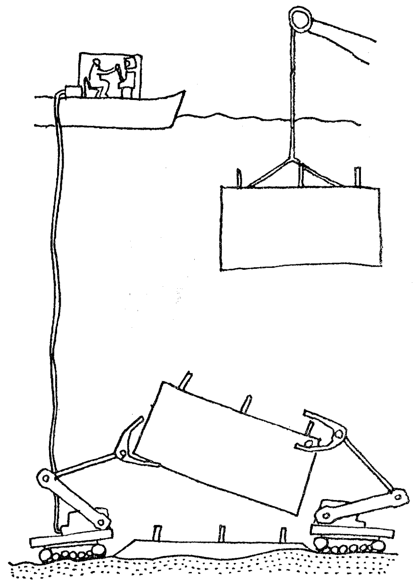
深海の基礎工事はマジックハンドをかねた海底無人作業機で…………



その 3

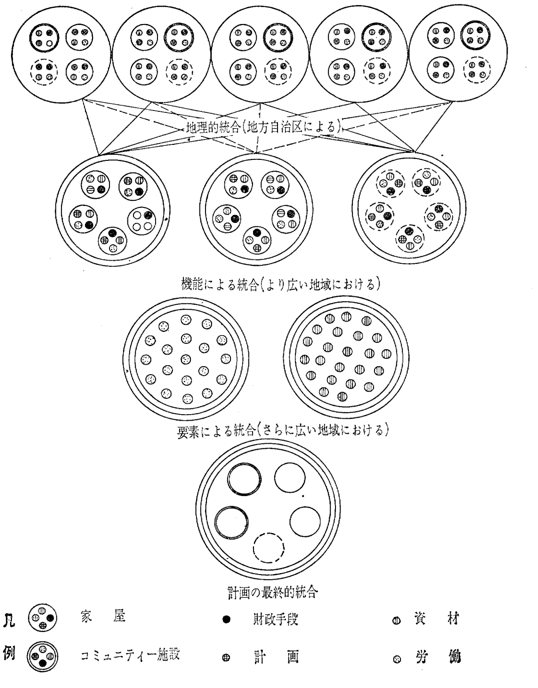
新しい都市像

今野　博

21世紀の都市生活はどうなっているか，という問題に対して想像の翼をひろげることは楽しい。自動化された生産・消費設備，緑と清い水にかこまれた住環境，高度に発達した交通機関，充実した社会保障の支えによる生活の安定，増大する余暇を十分に楽しめるリクリエーション施設の完備等々，われわれの空想は限りなく広がってゆく。たしかに都市は産業革命以来驚くべき変ぼうをとげ，しかも，その変化の速度は近年ますます急速になりつつある。だから，この傾向をそのまま延長するならば，35年も先の21世紀の都市の姿はあるいはわれわれの想像を絶するものとなるかもしれない。はじめにのべたようないくつかの想像は，現在われわれがもっている科学技術，資本力をもってすれば容易にえられるものであろう。しかし，それがなかなか実現されず，あるいは個々の発展が相互に矛盾しあい他の発展をさまたげており，都市を次第に住みにくいものにしているといった現状をみた場合，いままでの都市の変ぼうを，必ずしも都市の「進歩」としてとらえることはできず，このまま将来に延長させてゆくことは危険であると感じざるをえない。まのあたりにみる激しい変化の渦の中で，あちこちから過大都市のゆきづまりが叫ばれている現在，その問題の実態，本質が何であるか，それをどう解決したらよいかの考察をぬきにして，都市の未来像をえがくことは無意味だろうと思われる。

東京に代表される「過大都市」のへい害は，今や都市に生活するあらゆる人々を悩ませている。大気汚染，河川の汚濁，水不足，処理施設の不備による不衛生，騒音，住宅難，交通渋滞，物価高，遊び場の不足等々，数え上げればきりがない。これらの不都合な現象は，世界の大都市で多かれ少なかれ見られるものであるが，日本において特にはなはだしいのはなぜだろうか。東京にせよ大阪にせよ，いずれも江戸時代の城下町がそのまま延長されたもので，部分的な改善はあってもその本質は残存し現在にまでもちこされたことにすべての問題の源があるのであろう。これは物質面だけでなく，そこに住む「都市人」の精神面でも同様にいえることで，この物質，精神両面の前時代性が複雑にからみあって，日本の大都市の特殊性を生んでいると思われる。前時代における縦の系列による権力の集中と，低い生産力を基礎とするあらゆる機能の一点集中は，そのまま都市の形態として現在にまでもちこまれている。この状態のまま生産力が拡大し，各機能の大規模化，横系列的な相互間の交通量の増大は，運輸交通をまひさせ，流通機構の複雑さは物価の上昇を促進する。また，生活の多様化，高度化にともなって，多様な生活環境が，しかも豊富に求められてい

図—1　地域計画プログラムの統合の図(C.A. Doxiadis)



るのに，それを支えるべき基礎的都市施設としての街路，上下水道，公園・緑地などの不整備はますます都市を住みにくいものにしている。

このようにみてくると，都市の未来像の予測は，過去の遺物からの束縛をいかにふりきって新しい姿へと脱皮するかにかかっている，といえよう。

では，この過大都市の混乱を解消し，都市を新たな発展へと導びく方法はどのようなものであろうか。

新しい都市のシステムは，都市機能の分化の成立である。産業革命以後の生産力の飛躍的増大は，まさにこの分業によってえられたものであり，この方式が，生産―消費―再生産という人間活動の，すべての側面を含む場である都市の発展の方式としても，当然とりいれられよう。自給自足の農業段階から生産の分業化時代への変化が人間の活動範囲を拡大させたと同様に，集中的な都市形態から都市機能の分化への変化は，都市のイメージを，従来のものからより広域的な「都市群」へと発展させるだろう。これは，経済活動の中心としてのニューヨーク，政治活動の中心としてのワシントンというアメリカにおけるきわめて明瞭な分化にその典型をみることができる。もちろん，それらの単機能的な都市相互間の連絡交通は非常に密なものとなる。これを日本にあてはめれば，政治中心の東京と，経済中心の大阪，そしてそれをしっかりと結ぶ高速鉄道，道路，空路，海路と，それらにそって点々と連なる工業都市といったイメージがわいてこよう。コンビナート化は工業都市だけのものではなくなってくるのである。

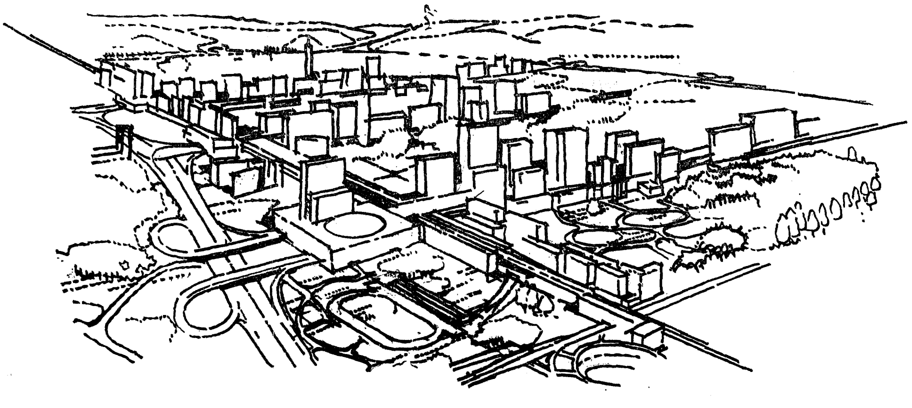
ところで，人々の日常生活の範囲は必ずしもこのような広域的なものではなく，一日何時間かの拘束という現在の就業形態が変らない限り，職場―家庭―リクリエーションといった生活のサイクルは，せいぜい自分の居住する都市，ないしその周辺に限られるだろう。したがって，おのおの都市は独自の機能（特定の職種に対する職場）をもつと同時に，同じように人間生活の根拠地である住宅と，その周辺の環境を充足することになる。すなわち，一つ一つの都市が人間生活の場として充足しており，地域，あるいは国はそれらの都市をあわせた形で充足するのである。

今後都市施設の中で特に重視されるのは，職場―住居と対等な重みをもつ人間の再生産の場であろう。教育水準の向上，余暇の増大は，人々の肉体的，精神的諸能力の発揮に対する欲求を大きくし，豊かな物質的裏づけに支えられて，スポーツ，芸術，哲学と人々の行動範囲は拡大し深まってゆく。そして，職場―住居―リクリエーションという三つの分野も，各都市内で大きく三つに分けられて存在するようになろう。これは土地利用の能率化へも寄与するが，それぞれの機能にふさわしい場所がその機能のために使われるという機能主義の原則が適用されることになる。

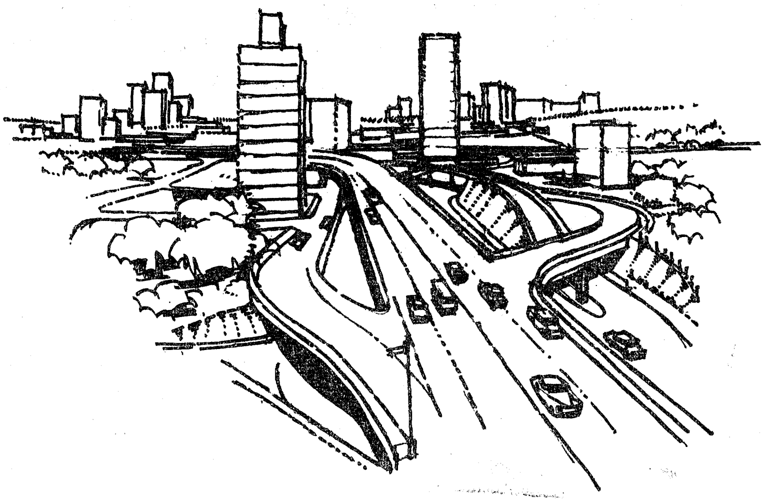
上述のような都市機能の分化，住民の個人的活動の尊重といった分散的な傾向と対照的に，諸機能間の連絡調整をつかさどる強力な組織，機関が中央に必要である。ここではつねに全国の都市の活動状況を把握しており，生産―消費のひずみを発見した場合ただちに正しい処置をほどこすよう指令を発したり，都市間の連絡の中継をしたりするいわば情報センター的役割りをもっている。

このような都市形態では，都市相互間の連絡が直接的であり時間的な遅れも少ないので，物質の流れもスムーズであり，需要と供給のバランスがとりやすいために物価は適正に保たれるだろう。物の分散化と情報の集中化とが，新しい都市のシステムの筋となると思われる。

最近，研究学園都市，新官庁都市の計画が発表され，また，住宅地を中心とする大規模な開発も計画され，あるいは施工されつつある。このような動きが上にのべたような都市の新しいシステムを意識してのものであるかどうかはいちいち検討の余地があるにしても，そのようなものとして有効に生かすことは可能であろう。しかし，逆に人気取りの道具として単なる計画に終ってしま



高速道路，高速鉄道に結ばれた十分な空地をもつ住宅都市


新しい業務地区

ったり，あるいは期待に反して都市システムの革新を妨げるものになってしまう可能性も残っているのである。

それでは，いかにしてそれらの計画を理想にそって実行させることができるか，あるいは，さらに都市全体の質的変革をなしとげることができるのだろうか。

それには，まず都市を動かし，つくってゆく為政者，計画家，そして都市住民などすべての人々が決意することであろう。過去の遺物との決別，新しい段階への突入を自分自身の問題としてとらえ，新しいビジョンをいかなるものとして確立してゆくかが，都市の未来を決定してゆくだろう。

社会の変化はつねに革新をねがう前衛と，伝統や慣習を重んじる保守との対立のなかから生れる。

たとえば，都市の幹となる道路の交通はますます高速化し，人間の歩行や道路ぞいの民家を排除するだろう。過去の道のイメージはここからは排除される。しかし，古い道がなくなることが不幸なことではない。新しい住宅地やオフィスの街に，騒音や，酸化炭素に毒されない歩行者専用の道をつくることで解決されよう。店舗や事務所が，てんでに小さな間口で肩肘をはって建ち並ぶ街並みも，共同化し高層化した建築とすることによってより効果的な機能的な成立条件が得られるはずである。

ハイウェイを高速自動車が走る都市に，ガス灯と馬車のロマンチシズムがないといって嘆くことがナンセンスであるように，21 世紀の都市計画に 20 世紀以前の遺物をもちこむことが無意味であることも考えられる。その場合今日多数の人間に親しまれている材料，形，肌あいなどもたち捨ててゆかなければならぬことにもなろう。自然石から鉄とセメントへ，それからプラスチック材料へと移行するにつれて，手作業の紋様入りのデザインから，流線形の単純化された形になる。これは，人間性や芸術性の喪失ではなく，新しい人間的空間の創造なのである。

家族がさらに分解し，個人のプライバシーだけが強くなってゆくことも考えられるが，古い親子兄弟の義務関係，儀礼関係はなくなって，もっと淡々とした愛情で結ばれる人間関係がつくりだされよう。そのような家庭の場として，住宅は規格化された小さなシェルとなり，工場で量産されてあらかじめ構成されている都市の骨組にとりつけられ，不必要になったらとりはずされるといったようなものになるだろう。

21 世紀を洞察する場合，人間関係，社会制度，芸術感覚などの古いきずなをいさぎよく断ちきることが，まず必要である。行政面に直接タッチする官僚や実務家にとっても，現実と未来とのつながりを創造的に把握することが要請される。現代の科学の進歩と，世界の近代化のテンポはきわめてダイナミックである。その中で未来への変ぼうの姿を適確に予見することは困難ではあるが，21 世紀を夢物語とせずに，今から「計画」としてそのイメージをうちにたて目標をさだめて，諸技術の統御をはかってゆくことが必要なのである。

（筆者・正会員　日本住宅公団宅地開発部長）

その 4

交　通

米谷栄二

わが国の将来の交通の姿がどのようになるであろうかを予想することは，はなはだむずかしい。また，20～30