座談会・あるべき都市の姿を求めて

本座談会記事は，昭和 46 年4月 23 日土木学会3号室で開催したときの速記録を編集部がとりまとめたものであります．

司　会　今回の特集は，第Ⅰ部，第Ⅱ部が比較的都市の問題をフィジカルに取り上げておりますので，第Ⅲ部の終りに収録されますこの座談会は，マクロに都市を考えてみたい，ということで，人選などをすすめて参りました。それでは，最初に“今後の都市というものはこうあってほしいのだ”ということで，ご発言をひととおりいただきたい。

●人間を主体とした都市に

佐　貫　私がいま一番切実に感じていることは，自動車と人間が逆転した都市になってしまったということです。したがって，もう少し人間が主体になりうるような都市に戻ってほしい。そのためには，住宅投資にプラス都市環境投資が必要だ。第二点，都市環境条件には原単位があるのではないか。たとえば，コンクリート部分がどのくらい，緑の部分はどのくらいという原単位……，これらの原単位をつくることによって，人間生存にとって好ましい姿へと進める必要がある。

司　会　なるほど。それでは白鳥さんどうぞ……

白　鳥　私の専門は政治のほうですから，「土木人にとって都市問題とは何か」についてお話しするのは，ちょっと場違いな感じがしないでもないのですが，ただいま佐貫さんから人間中心の都市という形へもってゆきたい，というお話がありましたが，そのときとくに私が考えなければならないと思うのは，将来の人々，これから育ってくる人々を拘束するような都市政策なり都市の開発はやるべきではないということです。ということは，ここにお集まりの方々，またこの座談会の記事を読まれる方々の多くは，ある面で現状に立って最良のものをつくってしまう立場にある方々ですし，実際にやっておられる。言葉を変えますと，開発という名前でつくって，逆に将来の人々のより以上の発展を拘束することをやってしまう危険性があるのです。とくに，都市というものはセメントと鉄を使って固定的な部分をつくり上げてゆくのですから，なおさらです。

司　会　つまり将来の人々のための都市づくりを考えなければいけない，ということですね。

白　鳥　ということより，現在の人々がつくる都市が将来の人々を拘束することがあってはならない，ということです。

司　会　村山さん，ご経験からみて，いかがでしょうか。

村　山　私は 20 年来都市計画の実務をやってきておりますが，この間の経験などをとおして都心のあり方，この問題が都市問題研究の根本と考えています。政治・経済・その他わが国の中枢機能が都心3区に集まっていますが，この都心3区は日本国中の国心でもあり，関東地方のローカルな中心でもあります。そのあり方があまりに一点集中的になり通勤，空気の汚染，その他の弊害が出てくる。この都心3区の問題を解決してゆく過程で得られる資料や経験は，他のいろいろなケースにほとんどの場合あてはめられると考えております。ただ，残念ながら現在そういうものに対する施策はなかなかうまくいっていませんし，ますます紛糾を重ねておるような状態だろうと思います。

＜司会＞ **八十島義之助 氏**
東京大学教授工学部土木工学科

座　談　会

白　鳥　　令 氏
独協大学助教授
法学部政治学専攻

●自動車時代への歯止め

司　会　三人三様にお述べいただいたわけですが，これらのご意見の実現の可能性ということについて次に議論していただこうと思います。それでは最初に佐貫さんのご指摘された点，モータリゼーションに荒された都市を人間中心にもどすということ，あるいは人間中心とは何か，ということをもう少し煮詰めていただきたいと思います。

佐　貫　いままでの都市設計が自動車時代に対応していなかったからじゃなかろうか。したがって，新しい時代に対応する再開発の可能性を追求してゆくべき

です。

司　会　ひとつ，問題提起という意味でおうかがいしたい。やはりここまで自動車がふえてきた必然性ということもありますので，果してこの歯止めがきくかどうか，いかがでしょうか？

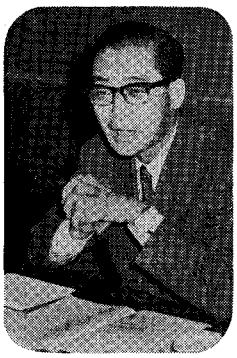
佐　貫　それは経済的な一つのメカニズムを使えば，ある程度可能性があると思います。具体的には受益者負担をもう少し強めるという方向です。

司　会　相手に応じてですか？

佐　貫　相手に応じてというより，所得水準が上昇するに対応して，年々受益者負担を高める方法をとればよい。その使い道として再開発事業へ回すという面で考えてみてはどうでしょう。

司　会　自動車税の問題，自動車時代に対する経済的歯止めの問題，再開発すべきか新規に開発すべきか，はっきり決めてからかかれ，などの問題が出てまいりました。それでは次に，村山さんどうぞ‥…。

村　山　自動車の時代がいつまで続くか，という問題はあると思いますが，人と車の分離というのは，これからの都市の設計には当然考慮されるでしょう。現在わが国の既成市街地は約 5 000 km², このうち 30% ぐらいは一応整備されておりますが，これらは新しい自動車の時代の街並みではありません。これに対して再開発をやって全部新しい時代のものに直すという考え方，とてもけっこうだと思いますけれど，現実の問題として考えますとどうも……。私たちは，今後のやらねばならぬ道楽として3つあるというのです。発展途上国の援助，40～50才台になってからの再勉強，そして再開発です。この再開発というのは金を喰う割合には遅々としてすすまない。また再開発，再開発と重ねてゆくことにより都市を理想的に変えられるか，という心配，考えてみるだけでも大変なことです。



佐貫利雄氏
日本開発銀行調査部次長
兼設備投資研究所次長

出　席　者

村山幸雄氏
建設省都市局区画整理課長

白　鳥　いま，佐貫さんは日本の都市は自動車に対応して生まれ育ってきた都市ではないという点を指摘されたのですが，考えてみますと，欧米の都市，たとえばロスアンゼルスみたいに最初から自動車を目ざした都市ですら同じように自動車に伴う問題が出ている。それを考えると，日本の都市はとくに人を中心に考えてできあがったから問題が起こったのだ，という形の発想法ではまずいと思うのです。それからもうひとつ，自動車を中心にして都市の再開発をやってゆくという場合に，一つの前提になっているのは，自動車が人間の文明の中心的な要素として変わらないだろうということです。これも再検討する必要があります。私は自動車に合わせてつくった都市が，自動車の文明の王座としての地位が崩れたとき，どうなるか考えてみる必要があると思うのです。そこで私自身が指摘したいのは，ある面で日本の都市，さらに言うならば日本の文化というものが，自動車抜きで発達してきたものだとすれば，むしろその歴史的事実を中心に考えたほうがよいのではないのか，そういうように考えられないだろうか，という問題です。自動車のない生活，縦の移動軸を中核とする都市などという大きな発想を再検討していただいたほうがよいのではないか，という気がするわけです。

佐　貫　いまのお話について2つほど申し上げたい。一つは，自動車中心の再開発はやるべきではないということです。新しくつくる都市では歩けるスペース，まったく自動車を意識しなくてもすむ交通を考えるべきであろうということです。第二は，水平交通システムのみではなく，垂直交通体系を当然考えるべきだということです。このことに関しまして都心3区の過密に言及しますと，国が過密を解消させたいと願うなら，まず国みずから国会とか，中央官庁を都心区から外に出すべきだと思う。いままでは金がかかるとか，情報交流上無理だったかもしれません。しかし，これからは，それが可能になるだろう。なぜか，第一は新しい交通手段を使えるようになった。第二に，データ通信システムなど新しい情報革命が進展するようになった，第三に，もしあるとすればの話ですが，東京の耐震問題・地震防災問題の点から再検討してはいかがでしょうか，という点です。

司　会　自動車がなくても生活できる街――ベニスなどを例にしてその可能性も考えられますが――を考えてみる場合，重いものなどを運ぶときはやはり機械力を使わなければなりませんね。しかし，もっと自動車が少なくてもよい街は考えられませんか？

村　山　先ほどロスアンゼルスの話が出ましたが，この街は自動車の時代になってからつくられたもので街の2/3 ぐらいは道路と駐車場です。これだけ自動車関係に利用しても駐車可能台数は5万台あまりです。このことから考えても，自動車だけを足とした町づくりは不可能だと思います。自動車が期待できないということになれ

ば残るは都市鉄道を十分にはりめぐらせるとか，何か新しい交通機関を採用するとかいうことになるかと思いますが，さらに一歩を進めて，交通路線を極端に短くした能率的な市街地を，新開発または再開発として築造することも部分的には可能だと思います。しかし先ほど申し上げた5 000 km² の既成市街地，またここ数年のうちにできあがってしまう市街地のことを考えると，自動車の利用を否定してかかることは現実的でないと考えます。

●将来の人々が拘束をうけない街に

司　会　それでは，次に白鳥さんの提示された問題，「将来の人々が拘束を受けない」町づくりについて，お話しをおうかがいします。まず最初に，白鳥さんから補足説明をしてもらいましょう。この問題，そのいっておられる意味はわかるのですが，将来の人間が何を望むのか，将来の技術革新はどうなるのか，その他の予測ができなければ何もできない。この点をどのように考えたらよろしいのか……。

白　鳥　実は，まさに論理が逆でありまして，将来の技術革新がどう行なわれるかわからない，将来の人間の価値感がどう変わっていくかわからない，わからないからこそ，現在の価値観で将来のものをおしはかって，将来の者のためにという型ですべてを固定すべきではないと思うのです。たとえば，これは教育の問題と非常によく似ていると思います。親が子供のために最良と判断する教育を強制的に与えるのが，はたして子供にとって最良の道であろうか，ということですね。つまり，現状から考えて将来の人間にとって，これが一番いいんだぞ，というものをつくるのが将来の人間が喜ぶことなのか，そういう非常に重要な問題を考えなければならないと思います。価値感の大きな変動のある 70 年代は，とくにこの点に注意しなければならないでしょう。どうも 70 年代のわれわれは，すべての問題を中途半端なかたちでそのまま固定させつつあるように考えるのです。もっともっと砕いて申しますと，まず第一に，過渡的な性格ともいえる現在の“過密なき集中の都市政策”をどこまでおしすすめられるか疑問です。徹底的に集中させるか，または徹底的に散らすか，どちらかに集中させると，そこにまた解決できる可能性も出てくると思うのです。もう一つは時間的な問題です。われわれがプランをたてる場合に，一体遠い将来を見とおしてプランをたてているのか，それとも現状にたってプランをたてているのかと見ると，その中間ぐらいですね。現状と将来の両方にたって，あいまいなことをやっているわけです。この形で，すべての都市が固定化してゆくように思い，それが未来の人々にとって，大きな荷物になるような気がするのです。とくに，先ほど出た首都移転の問題は，この傾向を端的に表わしていると思うわけです。首都を移動させる技術をもてる段階に至った。だから，富士山などへ移転してもかまわない。というのですが，もう一段技術が進めば何も苦労して移転などさせる必要もなくなるでしょう。このように考えると，首都移転が何のためなのか意味がなくなってしまうのです。

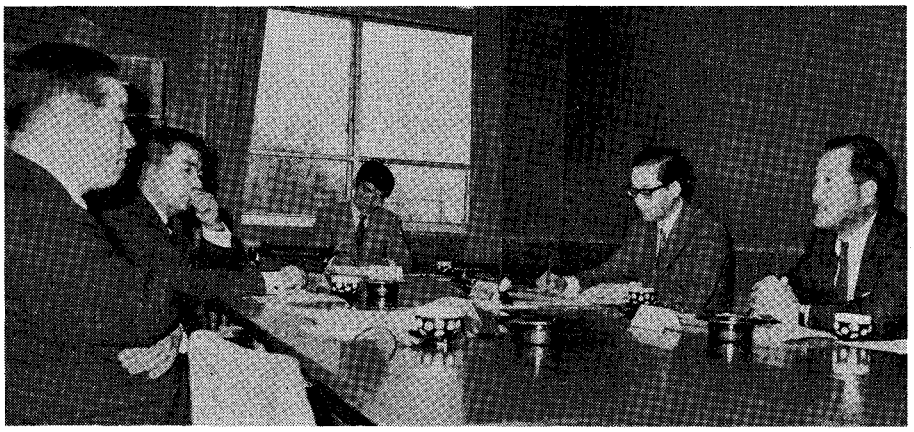
司　会　首都移転は後にするとしまして，都市問題の解決，あるいは程度の将来に禍根を残さない都市改造に対する基本的な姿勢を示せ，という白鳥さんのお話について，村山さんいかがですか？

村　山　たしかにこれからの人がどんな考えで生活するか，またこれから開発される技術を計画の中に持ち込むかは非常に困難な問題です。現在，われわれがやりますプランニングというものは一応 20 年なら 20 年について期限を切り，それに対し 20 年後のことがわかったわけではないが，何かおぼろげながらそうありたいとする一つの希望を描いて，それにたどりつく過程を，5 ヵ年，10 ヵ年と追ってゆく手法を使用しています。この過程で完成されるものが将来に禍根を残すかどうかは不明です。しかし，たとえばパリですが，200 年または 300 年前に，そのときの最高の街をつくろうとしてつくったものだと思います。これが現在の自動車の世界にあわないからといってゴーストタウンになったかといえばそうではなく，相当なものが現に使われている。しかも，ここで考えなければならないことは，200 年，300 年前の街が残っているというあり方，これは非常に味のあることだと思うのです。ということは，将来必ず禍根を残すということがわかっているもの以外は，ある程度追えると思います。現在の混乱を救うためには，未来がどうなるかわからぬといって，手をこまねいているわけにはいかないわけです。

●柔軟性のある計画

司　会　現実的なお話のあったところで一つ質問させていただきたい。いま，それに対し徹底的に柔軟性のある計画をたてたとしたらどうですか？　何が柔軟性なのかはわかりませんが……。

村　山　八十島先生のおっしゃる柔軟性とはある時期が来たときには，どちらの方向にも変換できるように，可能性を残しておくことかと思います。しかし，私たちがいまつくるのは現実の都市ですので，相応の制限がある。そこで将来どちらにでも転換できる町は，現在生きている人々に満足を与えうるかどうかが問題でしょう。萩の町とか飛騨の高山，これらは当時の生活に合致するよう一生懸命つくったと思いますが，そのために現在はかえってユニークなローカリティを持った街として生きております。現存する町は常に現代風に造られていなけ



座　談　会　寸　景

ればならぬと考えないほうが……。

白　鳥　ちょっと具体的な例で補足させていただきます。中間的なものをつくるという姿勢が行政の面で，将来のものをつくらないための理由づけになっているのです。たとえば歩道橋がその例です。あれをつくったことは，ある面では非常によい解決のようにみえたんです。しかし，考えてみますと歩道橋をつくったことにより，究極的なある種の解決——具体的にはウィーンにあるようなエスカレーターつきの地下道みたいなもの——がつくらないでもよいということになる。お年寄りが歩くのに多少苦労はかけるが，命だけは助けたぞ，ということになる。歩道橋ができたことで究極的な解決は遠のくことになります。おそらく永久にできなくなるかもしれません。

村　山　歩道橋はあまりにもミクロな問題ですが，つくるほうも現在つくられているものが万全とは考えていません。急場しのぎとして実施したのでしょう。ただ横断歩道橋がこれからの町を左右するとはとても考えられませんし，変更することもできるでしょう。次に高速道路ですが，現在の混雑からいろいろと批判はあるでしょうが，つくった当時の感じから申し上げますと，中途半端というより，どうにもならぬ現実を救うため，当時の資金力でやれる最善のものを，と願って生まれたものです。混雑については当時において，今日あることは予想していました。そしてその解決法も当初から考えられているのですが，当時以上に高速道路の建設が困難になっています。都心の再開発とあわせてやるという手もあったかと思いますが，都市の再開発がそんな急速に進むものでないこと，また現在ならもっとよい計画ができるかどうかを考えますと，ためらわず造っておいたほうがよかったという意見もあります。

司　会　この問題は実際にむずかしいですね。たとえばパリがいまでも残っているという見方もありますし，つい 5〜6 年前につくった高速道路がおかしいという問題もある。前者の場合，100 年もかけて営々と街づくりをしている息の長さ，これは日本人には度しがたい尺度ですね。しかし，この間の流れをみるとプランニングから実行までの間が短くなっていることと，見込み違いが減っていることは事実だと思います。その時点その時点での最善を重ねて悪くなったらこわしてゆく，こうすることが時代に合ってゆくものだとも考えられますが，いかがですか？

●解体の都市工学

白　鳥　私が申したかったのはそのことです。将来を拘束しないということは，われわれが現実につくったものは，いつでも解体できるような形にしておくということです。そのためには，つくるのではなく「解体の都市工学」といった技術や学問の確立が望まれます。それともうひとつ。決定的に問題の方向がわかるまでは，ある面で中途半端な政策はやめてみると，おもしろいと思うのですがいかがですか？　問題がわからないうちに変えてゆくというのは，効率的にも非常に悪い。

村　山　われわれとしても，これがすぐだめになるというものはつくらないわけです。しかし，だめになる可能性というものは，つくられるものの中には必ずあるわけです。台風に毎年やられる木造家屋をつくるよりは，少し無理をして借金しても耐風性の家屋をつくるほうがよいことは当然ですが，将来どちらの方向に向くのかわからないので，現在みあわすというのは，それで済むはいいのですが，危害が加わる段階に来ると，次善の策でも取らざるを得ないということがあるのではないでしょうか。今つくるものはなんでも中途半端で，将来すぐだめになるという考え方は，現在のみならず，将来でも続くのでしょうから，その考え方に立っている限り築造はなく，いま生きているわれわれへのサービスに欠けるのではないでしょうか？

司　会　その現実と，それに対する白鳥さんのご意見は，世論その他の攻撃をかわして，そのままにしておいてはいかがという提案，これはいかがでしょうか？

白　鳥　たとえばロンドンのケースです。改造には手

をかさないで，狭い道路の真中になお人間がたち止まれる所をつくり，徹底的に信号をふやし車の自由をうばってしまう。その結果，かえって問題が解決する。これを東京と比べますと東京のように中途半端な施策というものは，文明をかえって遅らせてしまうのではないかということを感じます。

●都市機能の再配置

佐　貫　私は，いまの日本の変革は，ヨーロッパで体験していないスケールの大きいものではないかと思うのです。昭和 35 年を中心とする産業構造の変換，それに続く人口の都市集中などがそうですが，このような変換の中で，生きてゆく都市というものは，むしろ悪ければこわし，新しい機能に代替えさせてゆく，メタポリズムとも呼ぶべき形のシステムを考えてもいいんじゃないか。しかし，入り組んだ制度とか行政組織などから，現実には何もできなくなっている。そこでできるのは何と何かということです。たとえば，高速道路ができるのを機会に都市機能の再配置をしてはどうかということです。すなわち，東名が完成することによって，国道1号線沿線の機能が東名沿いに再配置されたように，都市機能の再配置を計画的かつ戦略的に展開してはどうかということです。高速道路を体系化して新しい都市づくりを行ない既成市街地を放棄したらどうか。しかし，これも現実的には中小都市でもできない話ですから，まして巨大都市についてはむずかしい。したがって，私は巨大都市機能がゆきづまるまで放棄するといった，放棄論者にならざるを得ない。

●政治の問題

司　会　いまのお話は，つきるところ白鳥先生のご専門の政治学の問題にもどってしまうようです。要するに実際に行政の衝にあると，住民の声をおさえて，とにかく将来像が判明するまで1年待ってくれといえるかどうか。横断歩道橋のケースも，まさにこれだと思いますが，これは政治の問題ともいえますね。

白　鳥　現実にもこれは皆政治や選挙の問題でもあります。つまり，政治家というものは選挙で落ちれば政治家ではありませんので，そのためには現実の問題を放棄できない。そこで私が先ほどから両面作戦みたいなことを申しましたのも，意識的にそういうことを考えていたからなんです。選挙以上のものが見つからないとしますと，政治家は現実の問題に集中せざるを得ないし，徹底的に現実の問題に集中すべきである。ただし，将来を拘束することだけはやめよう。先ほどの東京の自動車渋滞の問題にしても，都心内部で中間的にしか使えない高速道路を固定的につくってしまうのではなくて，まず現状の交差点の立体化を徹底的にすすめるべきだ，という考えです。

司　会　村山さんの代弁みたいになるかもしれませんが，いまの東京の高速道路のそもそもの出発点は，白鳥さんのおっしゃったような発想であったことをお断わりしたい。あくまでも交差点の立体化が目標でしたが，第一ラウンドが終って考えてみると，都市間高速道路と結んだほうが，なお便利だろうという要求が強くなってきて，いま第二ラウンドともいえる都市高速道路と都市高速道路を結ぶ事業を始めている。

村　山　私も当初たずさわっていましたが，最初は交差点の立体化を連続してつくるということで始めたものでした。その後，都市高速道路の国際的定義ができたりしまして，結果的には可能性の限度内の計画で実施されましたので，ある程度の混乱が生じてしまったと思います。また都市間高速道路と都市内高速道路の関係につきましては，車の発生，終着地の関係から推して，外部から来たものは山手線周辺に終点をもたせ，都内に発生したものは都心を結ぶという2ラウンドのやり方が実態によく合うという提案を私は当時やった記憶があります。当時も，中国の万里長城のような無用の品と化す時代が来るのではないかという議論をよくしたものですが…。

●都市問題は都心問題

司　会　では，この辺で村山さんの提示された「都市問題は都心問題である」という点についてひとつ……。

佐　貫　私は，都市機能が都心3区にこれほど集中してしまいますと，このままの状態では解決は不可能と思います。したがって，都心機能の再配置を英断をもって行なうべきだ。新宿とか池袋とか渋谷，品川へ副都心をつくるといった生易しいものでは解決できない。そこで，立川空港およびその周辺の国有地へ，いっきょに機能の再配置をしてはどうかと思います。行政国会など中枢管理機能が都心から摘出されますと，必然的に地価は低下する。そこではじめて都心の再開発が可能になる。思いきった機能の再配置を行なうべきだと思いますね。

司　会　ただいまのお話に出てくる機能の再配置はすでに始まっておりますか？

佐　貫　機能の再配置のうちの尾びれの部分はすでに始まっています。しかし，依然として重要な機能は都心3区に集中しつつある。超高層ビルの建つ所をみてもわかります。都心3区以外では新宿ぐらいまでです。

白　鳥　私は村山さん，佐貫さんと違いまして，積極的な集中論者です。いままでのお話ですと，この情報化社会の中で都心3区の持つスペースではこれを処理しきれないから，というのが分散型の再配置論を生んでいますね。しかし，これは考えてみるとそうではないのじゃ

ないか。つまり，技術の未熟な段階でのみそういうことがいえるのであって，技術がもう一段階上った場合には違う。真空管がGT管になりトランジスタを経てICとなった。これはこの間の事情を物語る良い例だと思います。機能というものは，集中して近い所にあればあるほど，より機能的なことは確かですから，機能の集中ということによって問題を解決していったほうが自然なのではないかということを考えるわけです。そうしますと機能の集中からくる交通はどうなるかという次の問題が当然出てくる。しかし，これも住と職とを分散しようという中途半端な考えから生じているので，山手線の中とか集中ビルとかに徹底して住まわせることにより自然と解決されましょうし，残ったスペースは完全に自然に帰せるということも考えられる。

佐　貫　私はその政策はまったくできないと思いますね。おそらく21世紀になってもできないでしょう。したがって，何か経済的なメカニズムを地価の中に反映させるとか，政府自体が本格的にこの問題に取り組むということで，将来に生き続けられるプランのもとに未来都市建設へそろそろ動き出してもよい時期だと思います。いま想定できる一つのモデル都市をつくってみるのも一法かも知れませんし，これに要する費用，そんなに大した金額にはなりません。

司　会　両極にある意見が互いに提示されましたが，実施サービス係としての村山さん，いかがでしょうか。

村　山　以上の問題の解決策として出されているのが多心型都心分散論です。私は多心型の都市というものが必ずしも良いとは考えていませんが，一点集中のほうが機能的だと思っています。中心の都心部の機能が維持できないという段階では分散もそれも，それなりに良いと考えています。現在の東京の都心は霞が関の官庁街，丸の内のオフィス街，銀座の商店，日本橋の問屋街で代表される中枢機能で成り立っていますが，国会・政府機関をまず，他へ出す案があります。やる気になればできるかもしれませんが，出したとしてもニューヨークとワシントンの関係のようなものとなり，ニューヨークは依然過大化傾向です。私は一点集中型で支障なく運営されるならそれに越したことはないと思いますが，実際には，通勤の問題でパンクします。結果的には都心3区だけでは無理ですので，残りを新宿だけにもってゆくのか，あるいはもう二，三ヵ所にそういうものをつくるか，こういうことになろうかと思います。ここではっきり区別して考えたいのは，国全体を対象としたオフィス業務と地域を対象とした，ショッピング，アムーズメントの両者が存在することです。都心は前者ですし，渋谷，新宿は後者です。後者は多心系都市型になりますが，前者はそんなに遠くとばないし，数も多くいらないだろうということです。前者は二，三ヵ所に収まるのではないでしょうか。

司　会　新宿副都心の話は，どのくらいすすんでいるのですか？

村　山　この間，高さ250mで建築協定ができたと聞いております。しかし，新宿を本当にやるのでしたら，地下鉄・上越新幹線・東北新幹線も，ここへ終点をもってくるぐらいの覚悟でやらないと，せっかくの新宿の都心計画も結果的には新宿をショッピングとアミューズメントの街，そういう街になってしまい，何のために再開発をやったのか今までの努力がなくなりますね。立川なり八王子へ持っていっても，人はついてゆかないのではないかと思います。

●都市問題解決への道

司　会　一応，この問題は終りとしまして，次に「都市問題はだれが解決するのか」ということについておうかがいしたいと思います。佐貫さんのおっしゃるように政府機関がまず範をとるべきものなのか，経済のメカニズムを利用するのか，この辺はいかがでしょうか。

佐　貫　民間企業に対して経済的メカニズムに乗せることが最大の問題です。がしかし民間では赤字がもし3期も続いたら社長はやめなければなりません。ですから，民間企業に赤字を承知のうえで出てゆけといっても無理です。本気で東京の問題，巨大都市問題をやる気なら，国会機能・中央官庁・政府関係機関は全部出てゆくこういうドラスティックなことをやらない限り，いくら新宿副都心をつくってもうまくいきません。

司　会　新宿副都心を育てるためにも……。

佐　貫　そうです。たとえば，東京都庁をもってゆくとかしないといけません。国とか都があまり熱を入れていないように見られても，やむを得ないのではありませんか。現状では……。

司　会　政治の問題かも知れませんが，白鳥さんいかがですか？

白　鳥　私は，政治というものは安易な解決よりはもっと大きな解決を目ざすべきだと思うのです。たとえば，首都の問題にしても，富士山麓とか八王子へ引っ越すこと，これは非常に簡単なことですが，それはあるべき政治の姿ではないと思います。むしろ，政治がとるべき姿勢は，首都を移させるというような「逃げ」の姿勢でなく，それ以上に大きな規模で都市全体を改善してゆく「攻め」の姿勢だと思うのです。「政府がまず出てゆきましょう」という政治の姿勢では，将来に禍根を残すだろう。むしろ問題なのは，地価の問題が非常に重要ならば，徹底的にこれに取り組むべきだ，ということになりましょう。いろいろな手法を研究したうえで，それが

社会の福祉に十分合うものなら，その方向で力いっぱい努力してゆく。この姿勢が必要です。

●中小都市の将来

司　会　それでは，この辺で大都市のみならず，地方都市の将来にも言及していただきながら，申し忘れたことなどを，おうかがいしたいのですが……。

佐　貫　日本には，いま 3276 の市町村があります。ところが，この中で成長している都市は 564 です。残りの 2712 は衰退している。人口がだんだん減っている。ということは，これからますます成長してゆく都市と，衰退する都市に両極分解してゆく。このうち，自然淘汰都市は約 30% 963 ある。これら自然淘汰都市を，10 年から 15 年後の時点で脚光をあびるものと，そうでないものとに整理すべきだと思います。都市再編成をやるべきです。第二点は，では，どこへ引き揚げるか地方中核都市へ撤収すべきです。それにはかなりの時間がかかると思いますが，世代交替をまってやるような長い期間をかけてやるべきだと考えます。ということは，日本列島の大規模交通プロジェクトを，大都市と結節都市を結ぶ線に重点的に投資してゆく。そうでない所は極力自然に帰してゆくような戦略展開によって整理すべきでしょう。

司　会　伸びる都市と衰退する都市がある。この場合後者には無理に歯止めはしなくてもよい，というふうに受け取れますが，この際，都市の盛衰というものは本当に社会現象として見ておられるのか，それとも政治の施策というものが影響するのか，このあたりはどうでしょうか？

佐　貫　経済的なメカニズムが，きれいに働いています。なぜかといいますと，都市は一定のスケールがないと成立しないからです。たとえば，デパートは人口 15～20 万人ぐらいないと商売にならないし，また，小型スーパーでも 2 万人の人口は必要です。ムードを売るキャバレーやナイトクラブになりますと，もっと大きくないと成立しません。

司　会　そういう点から必然性ということが……。

佐　貫　はっきりしています。ホテル，総合病院などをみてもいえることです。一定の大きさにならないと，都市サービスがついてゆけないのです。加えて，これからは，所得が上昇しますから，この傾向はますます強まります。

司　会　白鳥さんどうぞ……。

白　鳥　私は中小都市に関しましては佐貫さんに完全に一致しております。また，ある面では都市化がすなわち文明だという考え方，これは改めるべきだとも考えています。私たちはこれからどうやって自然をもう一度つくり直してゆくかを考えてゆかねばなりません。先ほどの積極集中論も，ある面でこういう面を考えての意見です。いままでの都市工学は都市をつくる工学でしたが，これからは，いかにして都市を自然に帰すかを考えるべきです。

村　山　最近，地方中心都市という言葉をよく耳にします。広島とか仙台などを指しますが，これを盛りたてよう，そして東京・大阪の業務集中を分散させようという考えです。ところが最近のように交通が便利になってみますと，この地方中心都市という考えも，どうもうまくない。中国地方の中心都市広島へ岡山から行くかどうかです。特に新幹線のできた時点では仙台がいつまでも東北の中心で他都市に君臨できるかどうか。結局東京へゆかなければ解決しないということもあり，困った問題です。ということからしますと，仕事などは集中させ，そのかわり自然を残した強いローカリティーをもった都市を全国に 40～50 つくり，そこへゆけば郷土愛といいますか，自然にも帰れる地方都市を育成してゆくほうが無理なくできるのではないでしょうか。そのために，新幹線網を背骨として，さらに飛行機網を加えて，全国至る所に比較的楽にゆけるようにする。人々は気候の良い地域に集め，地方へゆけば，その土地土地の昔ながらの風物を楽しめるように，こう思っております。

●国際的な視野で

司　会　いろいろなお話が出て参りましたが，最初の問題に戻りまして都市をみると，人間の価値観などが，非常に多様化してゆくことも考えておいてよいのではないか。たとえば，都市サービスを一律に与えなくても良い人間も出てくるのではないだろうか。この考えからすると多様化に対応してゆくためには，地方都市が多様化してゆくのではないかという気がします。あれやこれや話題はつきませんが，最後に一言ずつおうかがいしたいと思います。

白　鳥　第一に，いままでは国内的な視野から都市政策なり全国計画をたてていたが，これからは，先に国際的な要因を考えて計画をたててゆかねばならなくなると思います。こういう意味で，話題の成田空港などを考えていったら，もっと別の形というものが出ていたのではないかと考えております。つまり，空港だけをどこにつくるという問題ではすまなくて，国際的な情報の多様化，人間の通行をも含めたコミュニケーションの多様化，こういうものに対処するときの日本の窓口としての都市なり空港というものはどうあるべきか，と考えてゆきますと，成田空港だけが，孤立した形で突如社会問題になるということはなかったと思います。「国際情報都市」の構想というものが生れてもよいでしょう。

佐　貫　まず第一に，これからの都市はこれから建設

される交通体系によって変わってゆくだろうということです。高速道路・新幹線がこのことを実証しつつあります。また，将来の交通体系を考える場合は，タイムベネフィットという考えを使ってゆくべきです。交通のレイアウトの際に，日本の国内事情だけではなく，国際的な視野で相互にリスクのある方法をみつけるべきだということです。

村　山　私は仕事の関係から，町づくりの具体的な手法の中に改革を試みるべきだと考えています。それは，いま再開発としてやっておりますものは，どっちかといいますと，ビルを 1 棟か 2 棟たててこれが再開発です(笑)。それから，市街地内の区画整理ですが面積こそ多いのですが，現実の問題として，火災・震災復興には役立ちますが，密集不良地区に手をつけましても，なかなか思うように進みません。そこで，再開発と区画整理両手法の長所をかみ合わせて，日本のほとんどの市街地である混合不良地区の改造をやる手法を新たに生み出すべきだと思います。今度土地改良法を改正して，農業生産を上げるという法律の中で工場団地がつくれるということになった。これは現行法上では目的的にはよいことだとは思いませんが，これも時代の要求かと思います。そこで新規開発の地区では土地区画整理法と土地改良法を一緒にした新しい手法も同じように生み出すべきではないでしょうか。役所的な話だととられるかもしれませんが，全然そうではなくて，現在のやり方が，国土の細かい土地利用に無神経ですが，使われ方の実態に即したものができるような手法を確立して，こうすればこのくらいのものができるのだ，という話の上に立ってあるべき都市像をさがしてゆくことが，“あるべき都市の姿をもとめて”の話と同様に重要だと考えます。

司　会　ありがとうございました。それでは一応この辺で本日の座談会を終了させていただきます。

〔文責・編集部〕

<特　集・都　市／終>

56 巻 5 号　正　誤　表

ページ	位　　置	誤	正
16	右欄・上より 10	表-5	表-3

海外ニュース

Darmstadt 工科大学土木工学科に Institut für Informationsverarbeitung im Bauwesen（土木工学における情報処理に関する講座）新設さる

近着の Bauingenieur, 1971, 2 月号によれば，上記の講座が新設されて，Privatdozent Dr. Heinz Schwarz 氏が教授に任用されとある。

ドイツの工科大学の講座組織は，わが国の大学の工学部がお手本にしたものであって，アメリカと違って旧態依然であるように思っていたところ，珍しい講座がつくられたので紹介する。

H. Schwarz 氏はあまり聞いていない方であるが，文献で調べてみると，つぎのようなものがある。

1. 構造物の変形と破壊の関係についての手段としてのシミュレーション技術，工学における数学の応用に関する第 4 回国際会議提出論文，Weimar（東ドイツ），1967

2. 偶然現象の数値的シミュレーションの方法と材料試験と力学に対する意義，コンクリートの力学的諸問題に関する国際的コロキュウム提出論文，Dresden, 1968 年 7 月（ドレスデン工科大学科学誌の特別号に掲載）

3. 偶然現象の数値的シミュレーション―土木工学および計画学的問題における概念，方法および応用，Beton, 1969, pp. 16～22（これは生コンクリートの運搬，打設の問題を取り扱っている）

わが国の大学でも講座組織，教官組織を flexible に考えなければならないだろう。

シミュレーションといえば，わが国では，交通問題専門のように思われているかもしれないが，上記 1, 2, 3 のような方面にも応用できるようである。

［成岡昌夫・記］