

これからの都市政策

宮 沢 美 智 雄*

ここ数年来、人類の環境問題に対して、世界の注目があつめられてきている。国際連合では、スウェーデンの提唱により 1972 年に人間環境世界会議を開催することをすでに決めているし、OECD においても、昨年からは環境委員会を設けて、大気汚染・水質汚濁などの問題を中心に、国際的な討議・研究・交流を行なおうとしている。

スウェーデンとならんで環境対策に熱心なアメリカ合衆国は、1970 年のニクソン大統領教書において、環境対策をアメリカ社会の挑戦の一つとして取り上げ、対策の強化、連邦政府の機構の拡充と再編成などを進めている。日本においては、昭和 30 年代からの高度経済成長に伴って、公害の発生や環境破壊が進んだこともあって、この一、二年の間に環境問題に対する世論が急速に高まり、これに対応して環境庁の設置、公害関係法の整備などの施策が講じられている。国際的にも、日本はスウェーデン、アメリカ合衆国とならんで、環境対策の推進にもっとも積極的に取り組もうとする国の一つとして評価されつつある。

これからの都市政策の問題を考える場合、こうした環境問題に対する関心の高まりに対応して、あらためて従来の都市政策を検討し、新しい方向を見出していくことが必要であろう。そこでは、人間の幸福とは何かという基本的な問いが、あらためて問い直される必要があるし、それに関連して、価値観の多様化にどのように対応するか、近代社会において、ますます尖鋭化するとされている利益集団間の利害の対立を、どのように調整するかなどの問題が検討されなければならないであろう。

しかしながら、環境問題の重視という方向で世論が一致し、種々の環境条件について基準が定められつつあるけれども、都市政策といった複雑な内容をもつ施策を総合的に組み上げてゆく際に、よりどころとなるような考え方の基本については、まだコンセンサスが得られていない。また、当分の間、このようなコンセンサスが得られるとは思われない。

したがって、これからの都市政策が定着するまでには、個別的・具体的な施策を通しての試行錯誤が必要であり、そうした努力のなかから新しい体系が形づくられ

てくることになるであろう。ここでの都市政策に関する議論は、基本的な考え方の転換期にあることを意識しながら、主として大都市の形態に関する問題について、これまでの都市政策や、それに対して加えられてきた批判を再検討して、そこから新しい方向となりうるものを見出すことを狙いとした。

1. 大都市への集中抑制

昭和 30 年代に入ってから的高度経済成長と、それに伴う産業や人口の大都市への集中に対応して、まず考えられたのが大都市への集中抑制策であった。大都市への集中抑制は、これより以前から都市計画家たちが伝統的に志向する考え方で、すでに戦災復興のために昭和 21 年に公布された特別都市計画法において緑地地域の制度が設けられており、さらにさかのぼって、昭和初期の郊外開発の時代や、第二次大戦中の防空都市計画の時代にも大いに論ぜられていた。

(1) 首都圏整備計画

このような伝統に根ざした集中抑制策の展開として、昭和 32 年に首都圏整備法が制定された。これは、東京を中心とする半径おおむね 100 km の圏域内において、既成市街地の周囲に開発を抑制する近郊地帯（グリーンベルト）を設け、その外側に市街地開発区域を定めて衛星都市を育成し、既成市街地に集中する人口や産業をこれらの区域に誘導しようとするものであった。この方針に基づいて既成市街地の区域が指定され、さらに昭和 34 年の工業等制限法によって、既成市街地内の工業等制限区域においては工場・大学等の新增設を抑制するとともに、市街地開発区域の指定や市街地開発区域内における工業団地の造成も進められた。

しかし、この構想の眼目の一つであった近郊地帯については、特別都市計画法に基づいて東京都の区部内に指定されていた緑地地域において開発が抑制されただけであって、現実には近郊地帯の指定も行なわれず、急速な人口増加と住宅建設の波のなかで、無秩序な開発が進行し、この構想はくずれ去ってしまった。

グリーンベルト構想の失敗には、いくつかの理由があ

* 建設省都市局都市計画課補佐

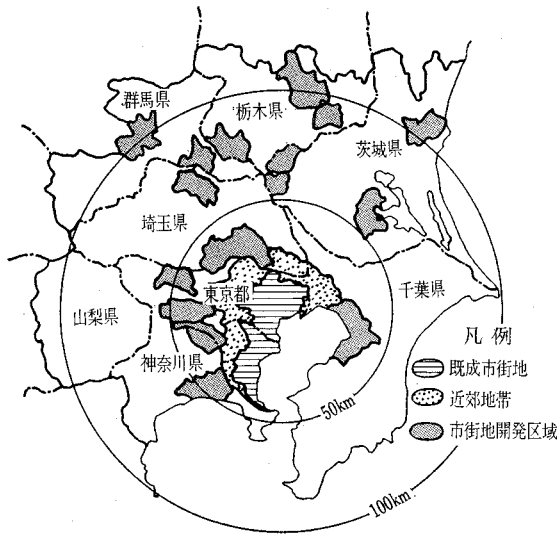


図-1 首都圏計画図(旧)

と考えられている。もともとこの構想はアーバークロンビー教授のグレーターロンドンプラン 1944 に範をとったものといわれているが、イギリスの場合には、19 世紀から 20 世紀の前半までに工業化・都市化が進行して、すでに農村から都市への強烈な人口集中の圧力がなかったこと、1930 年代から沿道開発によるスプロールが規制されていたこと、1947 年都市および地方計画法に基づいて具体的にグリーンベルトを指定し開発許可を適用したこと、開発不許可処分に対する補償その他の土地政策があわせて講じられたこと、などがグリーンベルト政策を成功に導いたものと考えられている。

これに対して日本の場合は、戦後の大量の住宅不足、被災した大都市への急速な人口の還流、それに引き続いた経済成長が大都市圏の工業発展を基軸とし、農村からの大量の労働力の流入を招いたことなどのため、グリーンベルト構想を支える社会的経済的基盤を欠いていたといえよう。このような基礎条件のもとで、単に物的な開発抑制という施策を講じようとしても、現実にはグリーンベルトと目された市町村や土地権利者など

の反対によって、実効を伴わなかったのは当然の結果であろう。

(2) 首都圏整備計画の改訂

こうして、グリーンベルト構想はくずれ、昭和 38 年に首都圏整備法にならって制定された近畿圏整備法では、近郊整備区域を「計画的な開発をはかる区域」と規定することとなり、首都圏整備法自身も昭和 40 年に改正されて、従来の開発を規制する近郊地帯をとりやめ、「計画的な開発とあわせて緑地の保全をはかる」近郊整備地帯の制度が設けられた。そして、既成市街地の外側の東京から 50~60 km の範囲が近郊整備地帯に指定されることとなった。

このようにして、昭和 30 年代の初めに構想された集中抑制の考え方は、経済社会の動きのなかで遂に実を結ぶことができなかった。そして、この間に大都市の市街地は膨張し、圏域は拡大した。今日では、大都市の問題は、単に中心部の既成市街地の問題ではなくて、50~60 km の圏域に成長した大都市圏の問題である。集中抑制を論ずるとすれば、この大都市圏への集中抑制が論じら

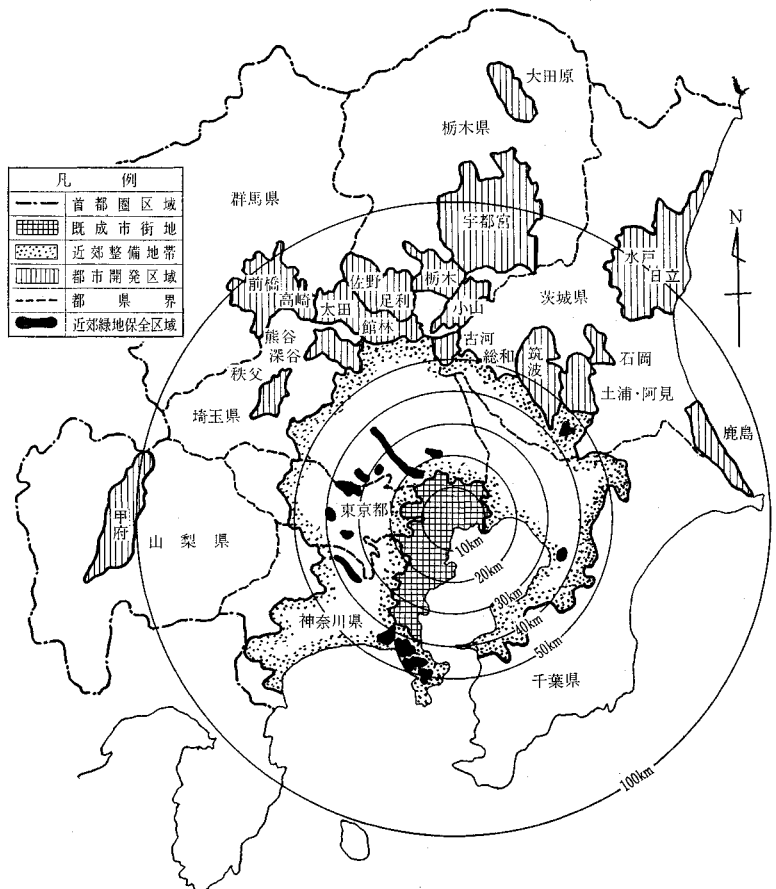


図-2 首都圏計画図(現在)

れねばならない。既成市街地内の工場等の立地規制は、大都市圏の工場等の立地規制の効果をもつものではない。また、昭和30年代の終り頃からは、大都市への集中をリードするのは、もはや製造工業ではなく、事務所などの管理集中機能の立地である。さらに、人口移動の形態も40年代に入ってからは変化を見せはじめており、いわゆるUターン現象もあって、昭和30年代の若年労働力の流入にある社会増主導型から、自然増主導型へと移ってきている。

このような基礎条件の変化のもとで、生活環境を重視する新しい都市政策として、大都市圏への人口、産業の集中抑制について、どのような考え方をすべきかが問われねばならない。

(3) 集中抑制の考え方

もともと大都市圏への集中を抑制しようとする考え方は、産業活動の効率よりも生活環境の改善を重視するところに発想の根底がある。そして、巨大でメカニク的な都市よりは、小さくて自然に囲まれた都市のほうが人間の生活にとって快適で、好ましいコミュニケーションがあり、幸福をもたらすことができると考えられているのである。多くの人々の意見の一致するところでは、今日の科学技術をもって最適な都市規模は人口にして20~30万人からせいぜい100万人程度である、とされている。

これに対しては、当然いくつもの反論がある。これまでもっとも普通にいわれていることは、日本の高度成長は大都市の発展を軸として進められ、これによって今日の経済的繁栄がもたらされたのである。物質的な繁栄の基礎がなくては快適な生活を賄いえないのではないか、したがって、大都市圏の成長とそれに伴う都市問題は一種の必要悪であったとする意見である。

この見解は、最近の環境重視の考え方からすれば反省をもとめられているといえよう。とりわけ、経済成長を犠牲としてでも環境の整備・保全をすすめるべきとする考え方からは、前述の議論は訂正を求められることとなろう。

(4) グリーンベルト

しかしながら、大都市の成長を促進すべきか抑制すべきかという問題は、このように単純な経済成長か環境保全かという問題では律しきれないものがある。とくに、大都市圏内の工業生産機能が、その発展の主導的立場を離れ、全国的に工業基地が建設されるようになり、しかも若年労働力の不足が続いている時代になってもなお、大都市圏は人口を吸引する魅力をもっている。これは、単なる就職の機会が労働力の移動をもたらすだけでなく職業の多様性とか高度の文化や娯楽に接する機会の存在

が、人々を都市に吸引するという古くからの考え方の正しさを示すものといえよう。もし、このような高度の都市性の人々を都市に吸引する原動力であり、大都市ほどこのような都市性がすぐれているとすれば、人々がそれを求めている限りは、大都市の成長が続くといわざるを得ない。

また、かりに大都市の規模を一定の限度に抑制することが望ましいとした場合でも、それを実現するためにどのような政策手段をとるべきかについては慎重な検討が必要である。すでにみたように、昭和30年代の東京圏のグリーンベルト構想は、効果的に実行すべき手段をもち得なかった。ロンドンでは全国的な工業分散政策と相まってグリーンベルトの確保に成功したけれども、ロンドンを含むイングランド東南部地方の人口は増加しつつあり、グリーンベルトを超える通勤交通の発生や、それに伴う交通問題などに対処するため、新しい大都市圏対策が必要であるとされている。

この経験は、市街地の膨張に枠をはめるという物的な対策は、昭和30年代の東京圏のように、それが社会的経済的基盤をもたない場合には、そもそも実行されることがないし、またロンドンのように成功した場合でも、大都市が一個の有機体のように成長し、その機能がグリーンベルトを超えて外側に拡大することを止め得ないことを教えている。したがって、市街地の周囲に緑地帯を設けようとする政策は、それによって都市の成長を物的に抑制することを意図するものとしてではなく、市街地の人々にとって不可欠な緑地の確保を意図するものとして把握すべきであろう。

(5) 工場立地の規制

これに対して、産業立地の規制や誘導に関する施策において、地域の発展の原動力となる産業の立地を大都市においては規制し、地方においては助成することは大都市の成長を内面的に抑制する効果をもつものと考えられる。その一つとして、首都圏や近畿圏の工業等制限区域内においては、既成市街地における人口の過度集中をもたらす原因を排除するという主旨から、工場・大学等の新增設を制限する制度が、すでに設けられている。しかし、この制度は既成市街地の工場等の立地を問題としているので、近郊整備地帯など大都市の周辺部への工場等の展開を促進する効果はあったものの、大都市圏への工業の立地を抑制することはできなかった。

全国的な企業立地の誘導に関しては、昭和37年の全国総合開発計画において、工業開発拠点の育成の構想が示され、新産業都市・工業整備特別地域などにおいて道路・港湾など産業基盤施設の先行的整備と税制上の優遇措置を通じて工業の地方分散がはかられてきた。この施

策は、従来いわゆる四大工業地帯に集中していた重化学工業を全国的に分散配置することを通じて高度経済成長を可能にした。しかし、今日でもなお、全国の工業出荷額において大都市圏の占めるシェアは低下の傾向を見せていないし、大消費地への近接の利を求める工業立地の圧力は依然として大きい。

最近の日本鋼管の扇島埋立計画や川崎製鉄千葉工場の拡張計画などは、こうした集中の圧力を示す例である。これらがいずれも公害発生源となっている古い施設を、公害防止設備をもった新しい施設にリプレースするのに伴う設備拡張であることをうたっている点、また、リプレースに際して地方に工場を移転する場合の労働者の配置転換が困難である点などは、工場分散策をさらに推進することのむつかしさを表わしている。

(6) 事務所立地の規制

大都市への集中抑制を考える場合、これからは工場よりも事務所などの管理中枢機能の立地の問題がより重要な問題となる。事務所立地については、すでにイギリスでは1964年からロンドンを含むイングランドの中央部において許可制度が設けられ、ロンドンではとくにきびしい運用方針で規制が行われてきた。またフランスでは、1960年からパリ地域における事務所および工場の建築に対して賦課金を徴収する制度が設けられ、地域によって1m²あたり1~2万円または6000円程度が課せられている。日本でも、最近、首都圏整備委員会事務局が、この問題の研究を進めている。

事務所立地の規制は、大都市圏の成長そのものの抑制を目的とするか、あるいは大都市圏内の事務所の配置を適切に誘導することを目的とするかによって、その取り上げ方が異なる。イギリスの場合は、イングランド中央部がすべて事務所規制の対象区域となっているため、許可の運用がロンドンできびしく、ニュータウン等で緩和されているものの、全般的にはロンドンから周辺への事務所の展開を阻害しているといわれている。フランスでは、パリ圏について事務所新增設に対して賦課金を徴収し、除却に対して助成金を交付しており、副都心など計画的に事務所立地を促進する区域については賦課金等の額を半分としているが、これもパリ地域の成長の抑制に効果をもっているとは考えられていない。

情報化の時代といわれるように、産業の構造が変化し、物的な生産・流通に直接たざさわる労働力に対して管理・事務などにたざさわるホワイトカラーが増加しているときには、事務所などの機能の立地が地域の成長に大きな影響を与えることは確かである。しかし、事務所の立地も物的生産・流通と深い関係をもっている。とくにローカルなマーケットをもつ企業の事務所は、その地

方に立地するのが当然である。これに対して、全国的なマーケットをもつ企業は、支店・営業所などのほかにこれらを管理する本社ないし中心事務所を最大のマーケットである大都市、とくに東京に立地させるものが多い。

首都圏への事務所の集中を抑制するとすれば、このような全国的企業の本社ないし中心的事務所の立地を規制することが必要である。しかし、これらの管理中枢機能が東京圏に集中するのは、そこが日本で最大のマーケットであるとともに政治中枢であり、情報中枢でもあるという実質的な利益のほかに、東京に立地することの榮譽すらも与えるからである。新しい全国総合開発計画においても、東京圏の管理中枢機能の拡大強化がうたわれているのである。そして、全国的な事務・管理部門の増加と、その中枢部門の強化とを前提とすれば、それらの東京へ集中を抑制するためには、東京にかかわる情報の拠点を育てることが必要であるが、これを短期間に達成するのは、きわめて困難である。

したがって、事務所規制の問題は、首都圏に対する管理中枢機能の集中の抑制を目的とするよりは、むしろ、のちに述べるように、首都圏内において東京の都心に一点集中的に立地している事務所の集積を多核分散形態にあらためていくことを目的として、その必要性や方法を論ずるべきであると考えられる。

(7) ふたたび集中抑制の考え方

このようにみえてくると、大都市圏への人口、産業の集中を抑制する方策として現在考えられているものは、いずれも限界がある。しかし、そうはいっても、現在の大都市における過密の問題や、それらの問題の抜本的解決策の見出されない状況からみれば、大都市への集中の速度を遅らせることは望ましいことであり、そのためにできるだけの手段を講ずることが適切である。その意味からは、地方都市の成長を促すような産業立地の政策的誘導、地方における公共投資の充実、文化や情報の拠点の育成、全国的な交通通信体系の整備による大都市の立地上的優位性の解消などの施策が、さらに進められることが必要である。

2. 都市機能の再配置

大都市における生活環境の悪化が問題となり、地方都市の開発が促進されても、なお見通せる限りは大都市圏の成長が続くというのが一般的な見方である。いくつかの推計ないし計画によれば、昭和45年の南関東の人口約2400万人は、昭和60年には少なくとも3000万人程度に増加するとされている。

しかも、この増加した人口は現在の3倍以上の所得をもち、労働時間は短縮し、生活内容は高度化しているので、これを入れるための都市の諸施設の需要は、人口の増加以上に高まるであろう。市街地の面積についても、総人口のうち市街地に居住する人口の割合が増加し、また、既成市街地の再開発による住宅戸数の増加も、世帯人員の減小による世帯数の増加に追いつかないと考えられるので、市街地人口の増加分は少なくとも新しい市街地に立地すると予測され、その結果、南関東の市街地面積は現在の2倍程度に拡大されるであろう。

こうした市街地の拡大、都市活動の増大のなかで、都市の機能を維持し環境を向上するためには、都市の空間的な構造を、どのように誘導していくべきか、という問題が、大都市に対する政策の基本的な問題の一つとして考えられねばならない。

(1) 大都市再開発問題懇談会の答申

都市の空間的な構造のあり方に関しては、昭和37年に建設大臣の私的な諮問機関として設けられた大都市再開発問題懇談会が、「東京の再開発に関する基本構想」と題する中間答申を行なっている。この答申は、おおむね東京の既成市街地を再開発構想の場としてとらえ、工場や研究機関など、必ずしも東京に立地することを要しないものを極力移転分散するとともに、事務所等の業務機能や問屋・市場等の流通機能などが都心に一点集中的に立地して、これが交通の混雑を招いているのを改めるため、大量輸送機関の結節点に副都心を育成してこれに増加する業務機能の立地をはかり、また、既成市街地の周辺に環状道路を整備し、これに接続する流通センターを建設して都心およびその周辺の物的流通機能を移転させることを基本的な考え方としており、これに伴って必要な交通網の整備や市街地の開発を提案したものであった。

この答申に引き続いて、同懇談会から同様の主旨の「大阪の再開発に関する基本構想」の中間答申もだされ、これらはその後の建設省の大都市対策の基本とされた。これらに基づいて、工場移転跡地買取などのための都市開発資金の制度や流通センターの建設のための流通業務市街地の整備に関する法律などが制定され、また副都心や流通業務市街地、外かく環状道路などの具体的な都市計画の決定や事業の推進ははかられている。そして、この方針は今日でもその意義を失っていないし、その方向は今後も推進されるべきであると考えられる。

しかしながら、前述のような大都市圏の発展と市街地の拡大のなかで、東京の既成市街地を対象とした構想では、大都市圏全体を対象とした方針としては不十分なことはいうまでもない。そのため、この構想を基礎としてあらためて大都市圏のなかでの東京や大阪の位置づけを

明らかにするとともに、周辺地域の都市構造のあり方についても検討を加えることが必要となってきている。

(2) ニュータウンの建設

昭和30年代の後半から、大都市の近郊で公的機関による大規模な住宅地の建設が進められてきた。東京周辺では多摩ニュータウン・北千葉ニュータウン・港北ニュータウン、大阪周辺では千里ニュータウン・泉北ニュータウン・平城ニュータウン・西神ニュータウン等があり、このうち千里ニュータウンはほぼ完成の域に近づいている。これらの住宅地は、15万～40万人を収容するもので、単一の開発としては世界にも例の少ない大規模なものである。

しかし、これらの「ニュータウン」は、その居住者の大多数が母都市に通勤する住宅都市であって、本来の意味でのニュータウンとして計画されたものではない。ニュータウンは、本来はイギリスの田園都市の思想の流れをくんで大ロンドン計画のなかで確立された考え方で、母都市と独立し、それ自身のなかに職場やタウンセンターをもつ自己完結的な新都市をいうものである。そのため識者からは、しばしばこの用語法の誤りを指摘されている。

こうした、わが国での特殊な「ニュータウン」建設の実態のなかから、今後のニュータウンの建設について異なった2つの意見が出されているように思われる。その一つは、ニュータウンの名称にはこだわらず、都心における管理中枢機能の拡大強化と、そのための大量の住宅供給を目的として、必要なだけ的高速大量輸送機関を都心から発して、その先の開発適地に大規模な住宅地を開発し、その開発利益をもって輸送機関の建設費の一部にあてるべきとする意見である。そして他の一つは、既成市街地の状況や通勤難の実態をみれば、これからの新しい大規模開発は、そのなかになんかできるだけ多くの職場をもった都市とし、名実ともにイギリスのニュータウンに近づけるべきであるとする意見である。

前者の方向は、技術的可能性や住宅難緩和の速効性を重視した考え方であるけれども、大都市圏の空間的構造のあり方を、そこに生活する人々の全体的な環境という面から配慮することに欠けるうらみがある。また後者の方向は、都市生活の望ましい姿を求めることを重視した考え方であるが、現実の住宅難の緩和に対する効果や、今後増加の見込まれる事務所などの職場の新都市への立地の可能性などについて検討すべき点がある。

そして、実際には、開発主体からの要請と地元のコミュニティからの主張によって、これまでの「ニュータウン」についても、できるだけ職場の立地が推進されるであろうが、母都市との間の鉄道連絡も「ニュータウ

ン」成立の必要条件とされ、その早期建設が推進されることとなるであろう。わが国のような社会的条件のもとでは、こうした通勤住宅地の建設によって地域発展の起動力を与え、それによって職場の立地を誘引するという戦略が計画的に行なわれるのであれば、それがもっとも妥当な方向であるといえるかも知れない。

(3) 多核分散型の都市圏

大都市再開発問題懇談会は、東京・大阪などの既成市街地の空間的構造についての構想を示したが、新しい市街地が、これを数倍も上回る大きさで広がってゆく見通しのもとでは、大都市圏全体の空間的構造についての構想をかためることが必要になっている。

昭和30年代以降の既成市街地周辺の近郊の発展の状況をふりかえると、昭和30年代前半には主として住宅団地の建設や住宅地の拡大が進められたが、後半からはいわゆる内陸工業の展開が急速に進み、住宅開発の前線をとおりこしていった。そして、一般に住宅地のほうが工業地よりも高い地価に耐えるので、住宅開発が始まった地域では、新たな工業開発はさらに遠方にプッシュされていった。とくに30年代の終りころからは、ホワイトカラーの雇用の増加が著しくなり、都心を主とするそれらの職場の増加と、そこに通勤する人々の住宅地の外延的な拡大が進んだ。その間、大学・研究機関・流通施設などの若干の展開と、住宅地にサービスする店舗などの事業所の立地は見られたが、大きくは、既成市街における職場の増加と近郊における住宅の増加が支配的であった。このため、郊外から既成市街地とくに都心への通勤が著増した。

こうした地域開発の構造がそのまま進むとすれば、これからの事務・管理機能の増大に伴って、都心における巨大な事務所の集積と、郊外に広く展開した住宅地が形成されることになるであろう。その結果は、都心における業務交通のまひと機能低下、郊外における都市性の欠如と長距離通勤などの問題が著しくなるであろう。このような職場と住居の配置のアンバランスとそれに伴う問題の解決をはかるためには、まず、職場の分散を検討しなければならない。とくに、この場合、これから増加の著しい事務所の分散配置が問題となる。

事務所の分散配置を可能にする条件の一つは、住宅地の広域的展開である。既成市街地の外に1000万人以上の人口が居住すれば、これを対象とする大きなマーケットが成立し、小売などの末端流通施設のほかに、卸売・金融保険・不動産・対事業所サービスなどの三次産業の事業所の立地が当然予測されることになる。ただ、製造業と違って、これらの業種の事務所は集約的な立地を必要とするので、適地を選んで集積をはかる必要がある。

人口30~50万人程度をもつ市街地の中心部には、こうした第三次産業の事務所を含む、地方的サービスの核を形成することが可能であろう。さらに、後背地の人口が300万~500万人となるような都市、東京圏の場合でいえば、横浜、八王子、立川、大宮、浦和、千葉および北関東の3つの都市圏などには、地方的サービスよりもさらに高度の支店の機能や大学などの教育・文化機能をも複合的に備えた広域中心的な核が育つ可能性もある。また、筑波研究学園都市のように、高度の研究・情報機能を備えた都市には、これに合わせて複合的な都市機能をもうえつけ、すぐれた生活環境の整備を行なって、首都圏内の研究・情報活動をにやう人口100万人程度の都市を形成させることも検討する価値がある。

こうして、首都圏全体に拠点都市を多核的に配置しても、なお全国的企業の本社などの管理中枢機能が東京の都心に集中し、都心の混雑を避け得ないであろう。したがって、従来から進められている新宿・池袋などの副都心の育成をさらに推進して、管理中枢機能の立地をはか

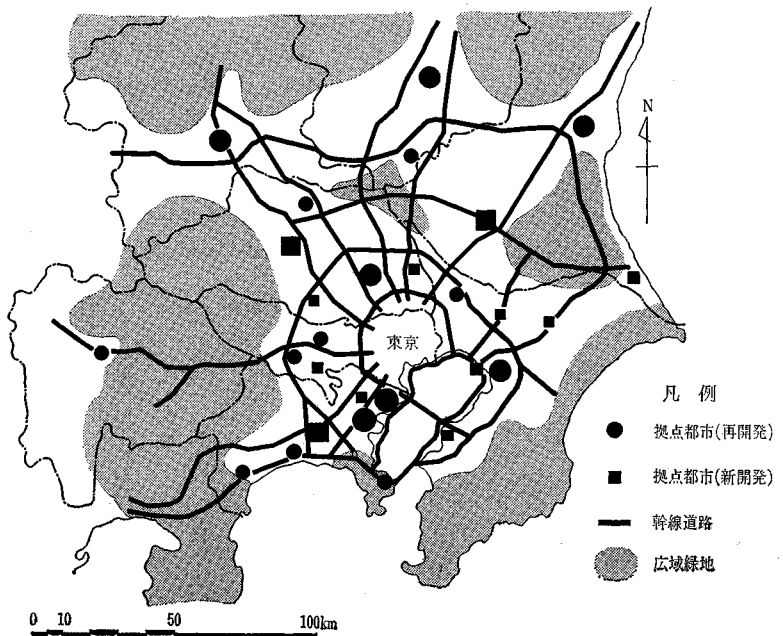


図-3 首都圏における多核的都市配置の構想

るとともに、東京 23 区の外にあっても、国際的・国内的交通の結節点に近接した横浜・川崎などの都心を大規模に再開発し、東京の都心との緊密な連絡を可能にすることによって、全国的な管理中枢機能の立地を誘導することを検討する必要がある。

このような多核的都市圏への再編成は、交通網の再編成とあわせて行なうことによって可能となる。最近の交通施設の整備は、現在の交通需要のパターンに必ずするために、都心を中心とする放射状の幹線の改良・新設に重点がおかれてきたが、これが郊外地の都心への依存を強め、都心の立地上の優位性を高め、その結果、さらに都心の機能の拡大と住宅地の外延化とをもたらしてきた。多核的都市圏の形成のためには、このような循環をたちきって、拠点都市相互間の連絡の強化をはかることが不可欠である。そのため、拠点都市の育成と、道路・鉄道等の交通施設の整備のプログラムをリンクさせ、総合的な投資計画をたてる必要がある。

また、市街地の同心円の発展が周辺緑地を次第に外側においやり、それによる市街地の広大な連担や緑地の不足を招いてきているが、多核的都市圏の形態の場合は、都市相互の間は緑地を保全することが可能となる。しか

し、逆に、このような緑地の保全に失敗すれば、多核的都市圏の形態への移行によって、同心円構造の場合よりもさらに広大な連担市街地をつくり出す結果となり、環境のよりいっそうの悪化を招くおそれもある。したがって、多核的都市圏の計画をすすめる場合には、都市群のなかの系統的な緑地の確保の方策について十分な検討をし、効果的な対策を先行的に講ずることが必要である。

以上、主として大都市の規模や形態の面を中心に、これまでの都市政策の問題点や、すでに述べられている新しい考え方についてレビューを試みた。その際、今日とくに問題として取り上げられている人間環境の保全という問題意識を底においたつもりである。

なお、都市政策に関しては、土地政策・交通政策・地方行政制度などの諸問題が取り上げられなければならないが、浅学のため触れることができなかった。地価抑制の新政策や交通における技術革新、地方行政制度の改革などは、それ自身重大な問題であるだけでなく、大都市の形態にも大きな影響を与えるものであるので、本文に対するご意見とともに、大方のご教授をたまわりたい。

土 木 施 工 学

工博 飯吉精一著

B 5 判・300頁・定価1,500円

大学における“土木施工法”の講義のための教材を整理したものであるが、技術学という新しい体系を形成したいと考える著者の意図により、あえて施工学なる名称を採用した。著者の多年にわたる現場の豊富な経験と知識をもとに、講義内容の経緯を織りこみ、含蓄深い教科書として類をみないものである。I. 基礎工, II. トンネル工, III. 機械化土工, IV. ダム・コンクリート工 (主に重力ダムの場合), V. 橋りょう上部構造の組立・架設工, VI. 参考資料

日本土木建設業史

編纂 社団法人 土木工業協会
社団法人 電力建設業協会

B 5 判・1124頁・豪華装丁 定価15,000円
特価13,000円 (特価締切46年 6月30日)

土木工業協会、電力建設業協会が共同で企画、編纂したもので、明治初年から、第二次大戦終了までの日本の土木建設業の歩んだ跡を、豊富なデータを網羅し、専門委員の共同責任で、広範囲に、体系的にまとめた。本業史は、時代を5つの期にまとめ、各時代を統一的な視点より詳述した本編、座談会からなる外編、年表・統計・諸表からなる付編によって構成されている。

東京都港区赤坂 1-9-4 技報堂 電 585-0166/振替東京10番