

IV-115 交通の能率化を考慮した新しい都市形態の提案

名古屋大学工学部	正員	毛利正光
名古屋大学工学部	正員	〇川西 勲
名古屋大学大学院	学生員	杉野尚夫
名古屋大学大学院	学生員	本多義明

1. 人口の都市集中を積極的に受容する

東京・大阪において種々の問題が生じてきていることは周知の事実であるが、それにもかかわらず、依然として都市への人口集中は続いている。(もちろんここでは行政区域にしろわれず、都市圏を想定している。) その上、自動車保有台数、交通量、小売店売上高、建築床面積等の他諸々の活動水準のバロメータとなるものは人口の増加率をばるかに上回るテンポで伸びている。すなわち、*Positive Accumulation* の傾向を示している。あうゆる先入観を捨て去って、この事実を直視すれば、皮相的な分散論に陥みすることはできない。過密ということは、人口の絶対量の大小によるものでなく、人口と其の容器である都市の *Capacity* との相対的なアンバランスに存するものであり、厂史の流れを正當に認識すれば、積極的に集中を可能にするより、*Capacity* の大きい都市形態を考へ出す以外に道のないことは自ずから明らかになるであろう。

一方、通信手段が発達すれば、交通に頼る度合は大幅に減少するであろうというのが大勢のようであるが、私達はそれは考えない。たしかに従来直接出向いていたのが、電話によって代替できる面は相当大きい。さらに近い将来テレビ電話が普及すれば尚更である。しかし限りのない欲望を求めた人間の活動水準はそれ以上に高くなり、人々との直接接融の要求は高まるばかりであろう。これは通信と交通手段が相携えて発達して来た厂史の教えるところであり、将来も急に变化するとは思われない。この観点からアフォークレ、同一の活動水準の下における最も能率的な都市形態を追求し、一併化以外にないという結論に達した。

2. 一併化した超高層建築網

まず現在の都市のフカソ写真を思い浮かべて頂きたい。そしてそのキガを想像されたい。すなわちいま幹線道路であるところに、すべて連なった超高層建築が建ち、現在建物のあるところはすべて緑地となっている。都市全体が一つの建物であり、どの窓から周囲 2~4 km の広大な緑地が一望の下に見渡せる。文差英の部分は相当大きく隅切りをし、空から見ると八角形の田上建物網状に連なっている。建物の高さは地上 150~200 m、地下 40~50 m を想定している。かようにすれば建物の安定と同時に、上部が気温の逆転層の上に出ているため、*Ventilation* に好都合で、地下の生活も快適になるであろう。

あうゆる文差英は路差路になるから、一方通行にすれば、文差英に差しかかった自動車は右か左のどちらかに進むことになる。*Weaving Section* を充分に活用して、信号機でレドスムーズな交通流の処理が期待できる。これが黒川紀章氏の提唱せるエニ法交通システムである。地表面の道路は大型

重量車を主とし、乗用車は何階かに1階の割で全フロアを道路として使用し、両側に路側駐車場を広く設ける。自動車は市内を転々回る限り、地表面に降りてくることがない。これによりはじめて自動車は戸口から戸口への特徴を発揮し、市民の下駄の役目を果たせよう。もちろん歩行者の自動車はレベルを分離する。

Person Trip のOD調査を地域別、継続的に実施して、C.B.D.、Amusement Center、住宅地域その他各種機能を有機的に配置し、同一活動水準の下において、総交通人-料が最小になるようにする。住宅については極力画一化を避け、全所密戸数の3~5%程度の空裕戸数を常時維持し、十分な流動性を確保し、世代が長ずるにつれて、気軽に適当な質と地域に移れるようにする。これによってメダ的な交通の発生を防げる。

中核都市より70~80 km程度の所に人口30万人程度のBed Townを何カ所か建設し、直通の高速道路で結び、150 km/hの高速バスによって、直接C.B.D.の取次点30分で乗入れ、そのあと中核都市の市バスとして市内を運行し、夕方人々の帰宅につれて、朝のりくようにBed Townに戻る。交通機関があつて、それを利用するため人々が集まってくるのではなく、人の集まる所に交通機関の方から移動していくと考えると、重複投資が避けられる。

都市活動の能率化を極度に追求した結果、計り難い経済的利益は当然として、同時に交通事故、スモッグ、高潮、地震、火災等の災害をも最小限に防ぎ得るので、多数の人命が失われずすむ。

建築網の中で生る末を第一期とし、現在ある建築物はその経済的寿命の尽きるのを待つ、段階的に処分し、その地下の部分は全面的に建築物で埋め尽し、その上に盛土して、1つ1つ個性のある周囲2~4 kmの緑地をデザインする。これによって、最高度の緊密性とCapacityの大幅な増幅をもたらす。快適、便利な都市生活を旨とする新計画は一応完成する。

今迄述べてきた構想は単なる夢物語だと感ぜられた方は、スケールの大きさと実現の困難さを感じているのである。新都市計画事業遂行の最大のガンである用地買収の必要がほとんどない裏から見て、地理的制約のない裏から見て、最も実現性が高いものといえる。最後に建設ProgramのSkeleton Networkを示して、都市問題の根深さを認識した大方の御批判を待つ次第である。

3. 建設 Program の Skeleton Network

