

都市交通機関による計画的都市形態の実現について

東京大学 正員 井上 孝

1 都市化と都市形態

都市化の現象は、田園地域から都市地域に人口の流入する場合と、都市生活が田園地域に浸透する場合について考えらる。社会的には、西欧諸国においては、かくして、田園地域は完全に都市化しているという観望が成立する。(1) しかしながら、都市の形態に視点を置いて考えれば、都市化は、市街化と同義語であり、人口が都市地域への流入は、市街地の拡大を意味する。このような都市化現象は、少くとも、紀元前3000年にさかのぼって見られるといふが、今日の都市問題の背景となる都市化は、産業革命以降のものである。その根源は、経済的、社会的、技術的に複雑な影響の結果であるが、人口の動態のみから見て、著しい変化を見せている。

地球上の人口は、1750年から1850年の間に、倍と倍に倍増しているが、1850年から1950年の間に、さらに倍増し、25倍に達している。将来の予想としては、2050年には60倍に達するものと見られている。この人口は、工業の発達に伴って都市化し、1800年には、人口2万以上の都市に居住する人口は全体の2.4%であったが、1900年には、9.2%、1950年には20.9%に達している。又、人口10万以上の都市に居住する人口は、1800年には1.8%、1900年には5.5%、1950年には13.1%に達している。最も著しい変化は、大都市の発達であり、1800年には、人口100万以上の都市は、ほとんどあり、10万以上の都市でも25都市前後と推定されるが、1950年には、人口100万以上の都市は46を数え、10万以上の都市は1700余都市に達している。

都市化と都市形態とは、大都市の場合には、複雑な相互関連性をもっている。しかるに都市化と大都市の発達とは、各国の事情により一様ではなく、例えば、デนมาร์クの場合、全人口の3分の1が首都コペンハーゲンに集中しており、イギリスにおいては、全人口の5分の1がロンドンに集中しており、メキシコにおいては、全人口の8分の1が、メキシコ・シティーの周辺に集中しており、フランス、アメリカにおいては、それぞれ、全人口の1割が、パリ、ニューヨークに集中している。東京の場合には、首都東京圏として見れば、全人口の6分の1を占めている。都市化と大都市化は、それぞれ別々の要因によって進行してゐるものといふことができる。

また、世界的な都市化の現象は、今後と見込まれるという予想が通念とされており、西暦2050年には、世界人口の90%以上が、人口20,000以上の都市に居住すると予想されている。(2)

2 都市化および大都市の形成と交通機関の関連

都市化と大都市の形成に、交通機関の果たしている役割が大きいことはいうまでもないが、これは、都市の立地条件の醸成と、都市の形態の形成という二つの影響について已おしき考察を必要とする。一般的に交通機関の発達には、工業の発達を促し、都市化を推進し、大都市の形成の要因となっているが、これでは、むしろ、かくして達成された都市化により都市の形態の形成に対して果たしている交通機関の役割について考察して見たい。

この2: 都市形態とは、昨年5月、東京で開催された第28回住宅、都市計画、地域計画世界会議のテーマ——交通体系と都市形態に関する一般報告で考察しているように、

(1) 全体としての都市の広がり、

(2) 都市地域を構成する主要な要素——都市中心地、住宅地、工業地、商業地、緑地等——の配置とこれらをつなぐ交通機関の配置、

(3) 市街地のあり方——人口密度、過密と疎散等、

などの内容と考へるならば、このおのおのの項目が、都市交通機関によって大きく左右されることが想像される。(3) 交通体系が都市地域の相互をフレキシブルに結ぶ、交通機関としてスピードの早いものであれば、全体としての都市のひろがりは大となり、都市がさらに郊外に発展してゆくことが可能となる。これは、市街地のあり方としては低密度の発展を可能ならしめる、道路の状態が良好で、自動車普及が小さい、このような市街地の出現が予想される。一方、もし、交通体系がフレキシブルでなく、都市地域内を自由に結ぶ能力がなく、交通機関としてスピードが遅いものであれば、市街地のあり方としては高密度であり、コンパクトなものとならざるを得ない。近代交通機関登場以前の、徒歩を主とした都市の形態のとう一つな極限である。

3. 計画的都市形態の実現

都市形態の改革の必要性は、産業革命以来すでに痛感されてきた。それは、まず、住宅地帯の改修のほかに市街地のあり方の改革にはいる。次ぎに都市計画の問題となり、イギリスにおいては、田園都市の提案に代りて、近隣住区を基調とする新しい都市の計画が具体化した。しかし、大都市地域の出現と、自動車の大量普及という新しい条件に付して、計画的都市形態の実現には、困難な問題が多く、都市交通機関によって、計画的に大都市地域の形態を実現することは難しい。交通体系の不備の時代には、都市の発展と降参となつたが、今や、左範囲に市街地の発展が可能となった。このような状況の中、市街地の発展に付する交通体系のあり方が今後の課題である。

参考文献

- (1) Basic papers prepared by U.N.-appointed experts and specialized agencies for the "European Seminar on Urban Development Policy and Planning" 1962.
- (2) K. Davis, "The Origin and Growth of Urbanization in the World" (American Journal of Sociology, Vol. LX, March 1955.)
- (3) 第28回IFHP世界会議 一般報告及IFHP交通問題常設委員会報告書。