

目 次

都市過密化と再開発

メガロポリス論稿	飛鳥田一雄	1
—序文にかえて—		
人口過密化の実態	黒田俊夫	5
経済学的に見た過密化問題	喜多村治雄	10
都市工学から見た過密化対策	田村明	20
過密化と住民心理	南博	40
既成市街地の再開発	山口辰男	53
ニュータウン計画の基本問題	早瀬利雄	65
「都市問題講座」の開設とその使命	早瀬利雄	78

メガロポリス隨想

—序文にかえて—

横浜市長 飛鳥田一雄

(1)

いま、この社会には妖怪が彷徨している。メガロポリスという言葉の妖怪だとわたしは思っている。新語の好きな日本人はこの言葉を、北海道々央メガロポリスとか、瀬戸内海沿岸メガロポリスなどと、何か大きくて立派な、という意味で使っているらしい。しかし、道央メガロポリスと読んで、それが、千歳市(空港のあるところ)を中心とした新産都市地帯だと理解できるひとが何人いるのだろうか。元来、用語は、ことの実態を正しく捉えるためのものなのだが、ここでは、それがイメージアップの道具だてに使われているだけである。

もともとメガロポリスの概念は、地理学的なものであって、その現象は経済体制の如何にかかわらず、メガロポリスからエキユメネボリスへと発展するグローバルな問題なのであるが、石水照雄教授は、日本では、メガロポリスの概念が3通りに使われ、しかも、それが、しばしば混同されがちだとされている。第一は、古代的な意味におけるメガロポリスで、その主たる特徴は特定目的——軍事と連合都市とするものである。第二は、むしろ、通俗の意味のもので『きわめて大きな都市』とか『大都市に向かうあらゆる傾向』を指し、九州不知火、有明、大牟田地区新産都市をメガロポリスと呼ぶ場合である。第三は、超大都市圏 supermetropolitanとも言うべきジャン・ゴットマンの提出した地理的観念でこの場合、メガロポリスは、単なる大都市圏の集合した都市化地域としてのみにはとらつかれていない。

しかし、わたしの考えでは、この3通りの概念は、混同されるだけではなく、しばしば、意識的にすりかえられてゆく傾向すら顕われている。

ゴットマンが指摘したメガロポリスのいくつかの特徴を現象的に日本にあてはめて、メガロポリスを論ずることが、市民にとって一体何を具体的にもたらすのか。また、実態分析、地理学的解釈としてのゴットマンのメガロポリス研究と、地域開発、都市再開発の目標としてのメガロポリス構想とは、けして混同せらるべきではないはずなのだが、流行すきの日本では、それが、安直に、『期待される都市像』として充り出されたり、地域開発や都市間問題対策の発想源にすりかえられたりしてしまっている。

首都圏、近畿圏、中部圏の各メトロポリタン・エリアの本質を究明して、市民の自治を確立しないままに、いつのまにかそれらが、東海道メガロポリスのイメージ(註)の中に包摶されてゆく論理は、一體、何を物語っているのだろうか。ここでは、意識的な市民自治の概念の次第があるとしか思われない。

都市は元来、誰れのものなのか。まさか都市計画家やインテリだけの所有物ではあるまい。都市が変貌し、再開発されてゆくエネルギーが、いままでどこにあり、今後、わたしたちはそれをどこに求むべきなのだろうか。この問題をぬきにした議論は、市民にとって、所詮、彼ら不在の、壮大ではあるけれども哀しい都市的メカニズムを産み出してしまうのである。シカゴのスラムは見事に再開発されたけれ

ども、黒人問題は依然として残っている。むしろ、もっと鋭い矛盾が始まっているのではないか。独占資本には役立つても、あるいは、この部分に、国からの財政的援助がいくらか増大したとしても、それは、都市民の人間性を回復するのに、殆んど役立たなかった、といってよいのではない。

ゴットマン教授の卓見は、いま、意識的に、市民不在の都市構造が、権力の中央集権化を産み出したもののトレードマークに残るといつてよいと思う。

もとより、ゴットマンを読む場合、わたしたちは、そのメガロポリス研究が（地理学的現象を論じたものである以上）右のようななりかえを許すものを内在していることを当然であると言わないわけにはゆくまい。地理学者である彼に、すべてを求める做不到ことは当然であるし、彼が、その立場からは可能な限り、メガロポリスの中の、自然の保全や、水資源の問題を、はては、住宅問題、交通政策といった政策的議論を行なっているのをわたしたちは知っている。しかし、それらの諸問題が何故現われるのか。その点で、彼が、その問題解決のエネルギーを何処に求るべきかまでの示唆をしてはいるのは極くあたりまえのことであろう。

いったい、何故、大都市圏の集合体が、超大都市圏的性格を持つに至るのか、そのメガロポリスは何故、全国に対して大きな影響を持ち得るのか。

すなはち、その『経済的・政治的理由』は、彼の地理学的理論の関することではない。しかし、わたしたちは、いま現に、国家独占資本階級のアメリカや、わが国の都市が、どちらの方向にむくべきかの岐路に立たされている。ますます、独占資本の本工場となつて、市民をその被害者の集團となすべきか、いや、都市を、市民の間性回復のための場となすべきか。地理学者としての、この当然の沈黙を逆に利用して、妖怪が、たち現われるのである。

(2)

しかし、妖怪を、ゴットマンや都市計画家のせいにばかりすることは出来まい。むしろ、犯人は、この地理学的研究を現実の政策に移す具体的契機や、その主体性を明確にしえない、わたしたち政治家だというべきであろう。

なるほど、最近の都市問題研究は、流行だといつてもよい。そして、その中には必ずい分すぐれたものも現われている。だが、都市自体が、すべての科学の総合体だとすれば、各分野の協同研究が、もと進めるべきものであり、わたしたち政治家が、その基礎的環境を十分提供していると言えるだろうか。

この意味で、この書物が、たとえ講義の集録であるとしても、専門家諸先生の協同研究の端緒となつていれば、と願うゆえんでもある。

更にまた、都市問題が理論だけではなく、その応用の分野に屬しているとすれば、その過程における市民の運動論（政治の側）からのアプローチもなくてはなるまい。

学者によつて示された成績は、如何にして現実の政策となり、政策は如何に具体化されてゆくのか。その政治的、あるいは、大衆運動の契機は何か。この側からのアプローチの不足が、メガロポリスの妖怪を評しているのではないか。

そして、現代民主主義が、それ自身、抵抗の構の中にしか存在できない以上、わたしたちは、何に向かって抵抗すべきなのか。わたしたちが、この点についての解明を怠る限り、妖怪の絶滅を期待するとはできまい。ただ、反対、反独占を口うつしに唱えているだけで、都市問題の解決が出来ないのと同様に、市民は、メガロポリスの理論の中に、そのままでは、自治や都市再開発のエネルギーを発見するわけにはゆかない。市民は、もはや、土着の江戸っ子意識やハマッ子氣質で統一されているものではない。

い。といって、ヨーロッパのような18世紀以来の市民意識をもつてゐるわけではない。全国至ることろの地方から、あるいはあらゆる階層から躍進して来る都市民は、ある時にはモップであり、時には、中根千枝氏の、いわゆるタテ社会の一員にしか過ぎない。

しかし、この市民こそが、実は、現代都市現象の被害者なのである。勿論、そして、それが、国家独占資本段階の被害者であると答えることはたやすい。だが、わたしたちの必要としているのは公式ではない。人が、その政治の主人公たるための契機は、もっと感覚的な側に近いのだ。樺の木の下の民主主義は、それがプリミティヴァな美しさを持ってゐるだけではなく、民主主義や自治があるいは、独立に対する斗いが、もっとも身近なエネルギーから発することを、いまも、わたしたちに教えている点に重要性がある。仮、伊において直接民主主義が、反独占統一戦線を結集するための次くべからざる手段として意識されていることも、その教えに基くものといつてよいだらう。

(3)

紙数も少ないので、わたしは、端的にこの妖怪退治の方策を提案しておきたい。すなはち、第一は市民の側からのシザル・ミニマムを確立することである。都政調査会の小森武氏は、その『都市づくり』の中で、最低限市民生活要求を強調した。36階建のビルが威容を誇り、高速道路が縦横に走る都市構造のかげに、未だ、水洗化されない便所、水の溢れる都市、下水に悩む市民の要求は、少なくとも、各種各様の階層を、身近な最低限要求に結集するはずであるし、これを運動のエネルギーとして自治の姿が実現するのではないか。

自治のないところには、国の政策はあっても、本来の都市政策はありえない。メガロポリス論の空白を埋めるべき市民のエネルギーを考へることなしに、ゴットマンの卓見を見現実生活に適用することは許されないし、また、だからこそ、メガロポリス論が、市民性を欠落した資本の論理に奉仕することもなくなるはずなのである。

勿論、市民生活最低限要求の結集過程には、一面、地域的エゴイズムの発生があり、視野の狭さが生ずることは否定出来ないが、といって、いきなり、広域的な、高次元の政治へ飛躍しうるほど、いまの市民意識は高いものではない。むしろ、樺の木の下の民主主義の初心にもどって、比較的身近なフィールドから出発すべきなのだ。それだからこそ、わたしたちは、シザル・ミニマムを軸として自治体における市民自治を求めて、なお、次の現代的な概念を求めることが出来るのである。

おける現代概念とは、労働市民の生活圈（あるいは、活動圏といつた方が妥当であるかもしない）の問題である。現代市民にとって、保育所が欲しい、お買物道路や通学路を舗装して欲しいといった衣食住の場と、彼らが活動する領域とは必ずしも重ならない。横浜に住んで、東京へ通勤するものは、毎日30万もある。現代都市一つぐらいが移動してしまうのである。彼らは、横浜に住んで、東京都内版の新聞を要する。川崎の市民は、三多摩の市民と結婚して千葉市に住むだろう。もはや、このひととにとつて、東京、横浜、川崎といった行政区画は、意味をもつていない。福岡町や所沢市は、東京や横浜のコロニーではないのか。

わたしたちはここに、現代市民の活動圏の範囲を考えなければならないのである。すなはち、わたしたちが、横浜市といった従来の自治体の観念だけで閉じこもっている限り、市電やバスやタクシーについて論することは出来ても、国電やインターシティの私鉄について発言することは出来まい。一面において、市民生活の最低限要求を尊重しつつも、わたしたちが広域的対策を持たなければならぬことは數かぎりなく発生する。公害問題ひとつとっても、市民自治が必要であつて、市民自治

の上に立った広域処理を考えないかぎり、わたしたちは、結局その処理を中央に委譲することになり、

かえって皮肉にも、権力の中央集権化を助長するに終ってしまうだろう。
首都圏を独占資本の本工場としてではなく、勤労市民の活動圏として市民の側から捉えてゆくことの重要性がここにあるはずである。勤労者の生活圏として捉えられる限り、それは、権力の中央集中の場すなわち、いうところの伝統行政の場とはなりえない。すなわち、現代の自治は二重構造的な意味でとらえられねばならぬのではないか。

わたしたちは、そうした意味で、すでに、第一歩を踏み出した。首都圏革新市長会議がそれである。
現在の革新政党は、口を開けば、広域行政、権力の中央集権化反対、道州制反対を唱える。しかし、われわれの活動圏の中で、広域的処理を必要としているものがつきからつきへと産まれつある現実をどう扱おうとしているのかは不明である。市民自治を強調して反体制的斗争を組みあげてゆく方針は正しい。しかし、それだけでは、それと、メガロボリスの生理との間に、大きなギャップを生じ、そのままが実は、市民不在の東海道メガロボリス論を横行させる原因なのではないか。

吉富教授が、この点を『東海道メガロボリスの行政形態は、複合的、彈力的な行政機構であるべきで、ます、首都、中部、阪神の地域的特殊性から、これらの大都市圏それぞれについて、最も望ましい行政形態を確立することが必要である』とされたことは卓見といわねばならない。
と同時に、わたしたちは、この各大都市圏こそが、勤労市民の活動圏であることを示し、その活動圏は一方においては、シティ・ミニマムから出発しつつも、その自己拡大の中で、市民の側からする広域行政へと発展しなければならない。首都圏革新市長会はその具体策をいま提案すべき責任を負ってい

る。
大宮、与野、浦和の三市は、合計すると人口50万の都市であるが、この三市は、共同で、一つの薊芥焼却場を持った。それは、一つ一つの都市で持つよりは安価で能率的である。大型の化学消防車を、中間に位する与野市において。市民組織相互の話し合いの上に立って、三市長は、このことをなし得たのであった。調布、武蔵野、田無、保谷、国立の五市は、市民生活を苦しめている超過負担の問題について、いま政府に対し行政訴訟を提起しようとしている。

まだ、その成果は必ずしも多くはない。しかし、勤労市民の側から、その活動圏の問題にアプローチしようとする首都圏革新市長会の動きは、必ず、メガロボリスの妖怪を退治して、ゴットマン教授の卓見を真実、市民のものたらしめるであろう。

(註) わたしはここで、必ずしも、丹下教授の東海道メガロボリス論をしてはいない。むしろ俗流のそれを、そして、現実政治家たちの用語の濫用に腹を立てているのである。

都市工学から見た過密化対策

株式会社環境開発センター書画部企画課長
現横浜市企画調査室企画課調整部長
田 明

「過密に対する都市工学から見た対策」というのが私に与えられた題ですが、「都市工学」という言葉自体がまだ充分熟されておりません。從来都市づくりの技術として、建築、土木、造園などがあつたわけですが、そのような個々の技術だけではなくといふところから都市工学という學問は生まれたのです。しかし都市工学という概念はまだ生まれたばかりで、内容は明確ではありません。今後の過程でその内容が定まつくるのですが、都市工学という枠を起えて、都市計画一計画という総合科学が今後の町づくりにとつて重要なと考えます。それでは都市工学と都市計画とはどう異なるのか、計画の科学とはどういふことなのかこのような都市工学ないしは都市計画が過密に対応するため有効であり、どのような手段を構成するのか。以下に考えてみたいと思います。

1 都市問題と過密

- 1-1 都市問題の諸相
 - 都市問題とは何かについて幾つかの意見をあげてみると、次のような諸説があります。
- 磯村英一氏(1963)
- (1) 人口問題
 - (2) 土地問題
 - (3) 水利問題
 - (4) 生活問題(住宅、し尿処理)
 - (5) 文化教育問題
 - (6) 産業立地問題
 - (7) 消費問題(生活格差)
 - (8) 交通問題
 - (9) 行政、財政問題
 - 都留重人氏(1963)
 - (1) 交通地獄

（7）大気汚染、陰気な空
（8）スマム
この本が出来から、およそ70年たつないのでこれが都市問題だといつてあげている諸説とあまりにもよく似ているのが分ると思います。70年前に問題とされた都市問題が現在の日本では未だに解決されていない、むしろ激化する方向にあります。それは丁度日本の都市がギリスの70年前の状態におかれているといつてもよいかもしません。ハワードのいいた都市の害悪も同じく過密に根ざしているものが多いのです。また過密は産業革命以後の大規模工業の設立と、急速な非熟練労働者の都市集中に原因があります。これら過密の害にいち早く気づいたギリスでは、都市問題の対策が真剣に考えられました。その全部が成功とはいえないまでも、これらの対策の一部は一応の成果をあげています。

ところが、いまや先進諸国においておこせば、最近は世界資本主義國のうちG N Pでは世界第3位になつたといわれる日本が、過密対策は一向に進んでいない。まだ70年遅れていると言つよいかもしません。いやむしろ過密対策を放置して来たことによって、この異常な高度成長が可能であったとさえ言えるのです。しかし、その結果70年の遅れの累積は現在の日本の都市生活中に、ひしひと現れています。G N Pが世界第3位でありながら、1人当たり国民所得では世界第21位～23位という現実が、この過密による都市問題の端的に現していると言えましょう。しかしながら、一方「田園都市」を提倡した有名なハワードが「明日の都市」で都市の害悪としてあげたものを並べてみると次のようになります。

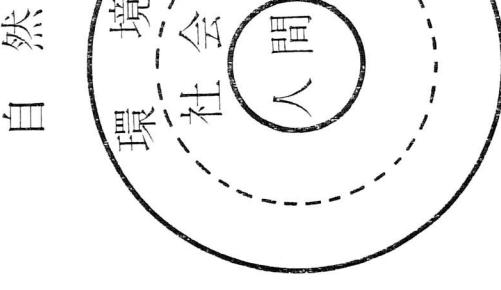
- (1) 自然からの隔離
- (2) 雉踏
- (3) 勤務地の遠隔化
- (4) 家賃の高騰
- (5) 不節制な時間
- (6) ひとり、霧

(7) 大気汚染、陰気な空
(8) スマム

この本が出来から、およそ70年たつないのでこれが都市問題だといつてあげている諸説とあまりにもよく似ているのが分ると思います。70年前に問題とされた都市問題が現在の日本では未だに解決されていない、むしろ激化する方向にあります。それは丁度日本の都市がギリスの70年前の状態におかれているといつてもよいかもしません。ハワードのいいた都市の害悪も同じく過密に根ざしているものが多いのです。また過密は産業革命以後の大規模工業の設立と、急速な非熟練労働者の都市集中に原因があります。これら過密の害にいち早く気づいたギリスでは、都市問題の対策が真剣に考えられました。その全部が成功とはいえないまでも、これらの対策の一部は一応の成果をあげています。

ところが、いまや先進諸国においておこせば、最近は世界資本主義國のうちG N Pでは世界第3位になつたといわれる日本が、過密対策は一向に進んでいない。まだ70年遅れていると言つよいかもしません。いやむしろ過密対策を放置して来たことによって、この異常な高度成長が可能であったとさえ言えるのです。しかし、その結果70年の遅れの累積は現在の日本の都市生活中に、ひしひと現れています。G N Pが世界第3位でありながら、1人当たり国民所得では世界第21位～23位という現実が、この過密による都市問題の端的に現していると言えましょう。しかしながら、一方「田園都市」を提倡した有名なハワードが「明日の都市」で都市の害悪としてあげたものを並べてみると次のようになります。

- (1) 生活性の問題 生存条件の危険化
 - (2) 生活性の問題 生活の質の低下
 - (3) 生活性の問題 生産能率の低下
 - (4) 活動性の問題 流通手段の非能率
 - (5) 創造性の問題 人間開発可能性の減少
- 始めに環境という言葉を一寸説明しておきまます。原始においては人間は自然の中に棲でようだされた状態でしたわけです。人間にとつての環境とは自然そのもので、これに適応するように生じた過密な状態です。



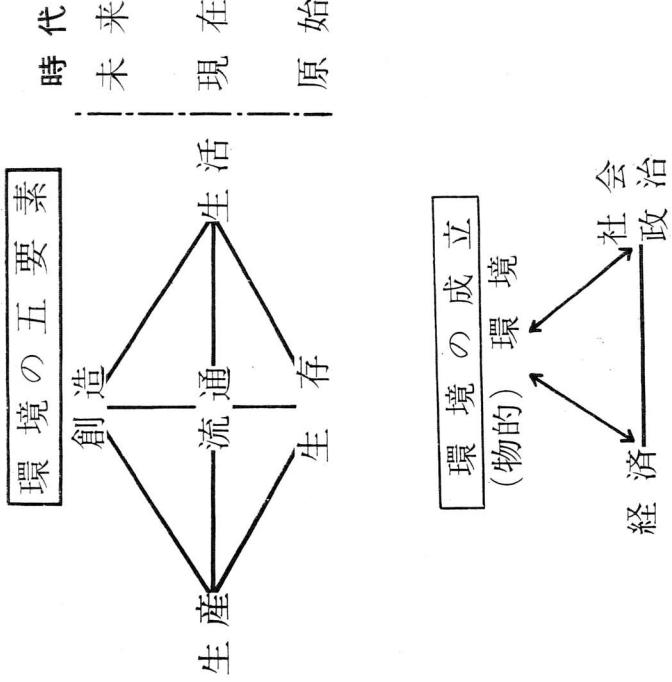
前にあげた都市問題を見てみると、次の5つの要素が考えられます。

1 安全性の問題 生存条件の危険化

この本が出来から、およそ70年たつないのでこれが都市問題だといつてあげている諸説とあまりにもよく似ているのが分ると思います。70年前に問題とされた都市問題が現在の日本では未だに解決されていない、むしろ激化する方向にあります。それは丁度日本の都市がギリスの70年前の状態におかれているといつてもよいかもしません。ハワードのいいた都市の害悪も同じく過密に根ざしているものが多いのです。また過密は産業革命以後の大規模工業の設立と、急速な非熟練労働者の都市集中に原因があります。これら過密の害にいち早く気づいたギリスでは、都市問題の対策が真剣に考えられました。その全部が成功とはいえないまでも、これらの対策の一部は一応の成果をあげています。

ところが、いまや先進諸国においておこせば、最近は世界資本主義國のうちG N Pでは世界第3位になつたといわれる日本が、過密対策は一向に進んでいない。まだ70年遅れていると言つよいかもしません。いやむしろ過密対策を放置して来たことによって、この異常な高度成長が可能であったとさえ言えるのです。しかし、その結果70年の遅れの累積は現在の日本の都市生活中に、ひしひと現れています。G N Pが世界第3位でありながら、1人当たり国民所得では世界第21位～23位という現実が、この過密による都市問題の端的に現していると言えましょう。しかしながら、一方「田園都市」を提倡した有名なハワードが「明日の都市」で都市の害悪としてあげたものを並べてみると次のようになります。

- (1) 生活性の問題 生存条件の危険化
 - (2) 生活性の問題 生活の質の低下
 - (3) 生活性の問題 生産能率の低下
 - (4) 活動性の問題 流通手段の非能率
 - (5) 創造性の問題 人間開発可能性の減少
- 始めに環境という言葉を一寸説明しておきます。原始においては人間は自然の中に棲でようだされた状態でしたわけです。人間にとつての環境とは自然そのもので、これに適応するように生じた過密な状態です。



んでみます。現在は社会環境であるとか、或いは経済環境であるとか、環境という言葉が非常に広く用いられるようになっています。ここでは物理的な意味の我々を包んでいる環境に限定して考えます。一番身近なことからいきますと、物を着るとか、家を建てるとかいうことが始まり、それから次第に1人だけではなく、社会全体を包む環境を作り出します。

このように、人間が集まった社会全体を包むというものの典型的なものが、都市と言われているのです。都市より人工度は少いのですが、現在では農村はもちろん自然的な地域でさえ人工的加工をほどこしています。そうした大きな総合的な社会を包んでいる、人間が作った着物でもいうものを環境という言葉で括りしておきます。

1-3 環境の5要素

環境とは一つの総体概念ですが、これを機能的に分けてみますと、さきにあげた5つほどのもののが考えられるのです。まず1番には、人間は自然や外敵の災害から安全でなければいけない。これは環境作りの一番最初です。

動物の害を防ぐ、それから洪水であるとか、強い日差があるとか、或いは寒さであるとか、そういうものを防止しなければいけない。最少限とにかく安全性といふものが確保されない限り、人間が存在できないわけで、人間として生命をまとつたために、まず安全性に対する環境を作るこということが第一に基づき的な条件になってくるのです。

前にあげた都市問題の中でみますと、生存条件がおびやかされているという状態があります。例えば交通事故であるとか、或種の公害は人を死にいたらしめた例もあり、生存自体を危険にしてしまいます。この多くは過密に原因があるのです。

第2の要素は生活環境で、生活のよりよき快適性と便利性を向上させようとしているものですが、過密による生活の質の低下が大きな問題になつてきます。これは生活環境の両方にかかるのです。しかし、生活、生産の方にかかると解釈してもよいのですが、流通手段といふものが非常に非能率になってしまった流通環境が4番目にあげられます。これは主に生産の方にかかるのです。しかしながら、生活、生産の方にかかる原因があるのです。

生存は次に生活の内容を向上する環境を作つてきています。ところが過密化によって住宅は1戸当たりの規模も小さく、日照も充分でなく、し尿処理、下水施設は不完備になり、せっかくの生活環境施設の条件を悪化させたり、生活環境を向上させることまが無かつたりしています。都市環境が全体にスラム化して、環境の悪化が上流社会にも及んできました。19世紀初頭から、いわゆる空想的社会主義者と言われた人は第一にこの生活環境の改善を試みました。

それから第3は生産環境。まず安全が確保されますと、人間はーそう生活の充実を求める。一方では生活に必要な物を作つていかなければいけない。この二つが基本になって人間の生活が支えられます。ところが過密化してくると生産能率が低下してきましたという現象が発々に起つております。下してきました。つまりは非常に時間がかかる。運送業者に聞きますと、從来は10往復できたものが、3往復しかできないという極端な例まで出てきます。また過密化してきましたと公告が生じます。従来は、田んぼの中に工場が1軒有つた。多少の騒音を出しても、あまり文句を言われなかつた。その周辺に住居がどんどん建つてくると、その騒音をなんとかしてくれと言う。そこで機械を改良しなければいけない。或いは多少の汚水をその辺に排水していた。別に文句は言われなかつたが、人間が混んでくるにつれて、文句を言われるようになつた。これを防止するため処理施設が必要になるなど過密が生産コストに悪影響を及ぼします。

脳と致しますと、創造環境は最近人間らしい意志の座であるといわれます。この前頭葉といふものにあります。この前頭葉といふものが、都市の中で育たなくなり、都市人はひ弱なモヤシのような人間になつてしましました。例えは青少年問題青少年犯罪の問題であるとか、教育の質の低下の問題で、こうした問題は、創造性の環境が過密により悪化したためと考えられるわけであります。

1-4 物的環境と政治経済環境はまた経済的な状態と、それから社会的、政治的な三角構造の上に成立っています。物的環境を物的に表現すれば、大学であるとか、研究所であるとかは創造性を開発する施設であるといふに考えてよろしいわけです。しかし、それは、その安定した状態だけで決して満足しない。何かみだしてゆく活動を欲するのです。

環境を成立させるには経済的、社会的、政治的な条件に支えられて環境が生まれる。しかし、この位階の条件は既存します。お金が無いからこの位階ができないという反面に、物ができるといふことによって、経済状態が改善されていくとか、あるいは制度が変更され、物の面と社会経済面は相互に関連します。お金がないからスラムができてしまったというのは、経済面が物に影響する方向です。ところが一旦スラムができると、そこに生まれてくる社会的な良否、そういうものが生まれてきて、都市全体の社会的状態を害していく。今度は物的環境が逆に社会面にひびいてくるよう互に影響しあうのです。

2. 過密とは何か

2—1 過密の意味
これまで過密という問題を、都市問題の基礎になります物理的な側面については5つの点から整理してみたわけですが、しかし実際に言って過密とは何であるかという点は明確化されていません。過密、高密など似た用語があります。過密に対する反対語は過少、高密に対しては低密という用語が対比されます。

それでは過密というものは、他の過大とか、高密度のものと、どういうふうに違うか？まず高密度の場合、あるいは建物の密度が高い場合など、とにかく一定の面積、一定の土地に対して、その依存する物量が非常に多いということです。しかし、高密必ずしも過密ではなく、逆に低密度であっても、過密であります。単に密度だけでは過密か否かは決まらない。都市計画のままで標準となりますのは、ヘクタール当たりの人口密度で示されます。ここで横浜市をとりますと、大体今44人位です。人口密度はしかし、地域の採り方によって、非常に違つてまいります。例えば昭和10年で、横浜の市域は今の3分の1ほどで、人口も少なかつたのですが、密度はヘクタール53人だつ

た。その前の昭和の初めに、横浜市議の大合併前の状態を見ますと、密度は100人位でした。ですから今の方が、どんどん横浜市としては密度が減っています。これは市民が拡大したからで、決して前の方が過密で今の方が過密ではないとはいえない。今の方が全体としての密度が減っていないが、一部には極度の過密現象を起こしている。

2—2 物理的にみた過密
工学的な対象になりますが、物理的に見た過密というのはどういうことでしょうか。中味とはどういうもののか？容れ物とはどういうものなのか？その辺を考えてみますと、それは人が最ものがあるのかと思います。中味にはどんなものが有るのかと今はますと、まず通常人ですが最近は人だけではなく、この都市は人口密度何人という以外に、車の密度何台というふうな言葉で表現されなければならぬほど、車の意味が都市の中に於いて非常にウェイトを占めています。ですから、徒歩ヘクタール100人で空いていたとしても、その連中に全部車を持つといふことになりますと、それは丁度データが車の大きさになつていているということがあります。バーキングデータにしては通路や何かも全部入れますと大体30~40平方メートルといいうのが原則であります。ところが人間寝ているのにどの位置のものかと言いますと単に寝ているだけでしたら僅か2平方メートル。その他いろいろな生活条件を入れまして、一人あたり10平方メートル有れば、まあまああけける。実際にはこれよりも非常に小さなところにいる過密の住居というのが非常に多いのですけれども、大体人間を1人当たりにしたら僅か10平方メートル。ところが車所有如何によりますと、都市的状況とモータリゼーション時代とでは同じ人口に密度でも混み方がちがうのです。また車の場合は、車庫ばかりでなく長い道路も要ります。行き先でも、バーキングが要る。こういうものを全部算定しますと、莫大なスペースが必要です。

化してくると過密が生じやすくなります。両者は概念においては明確に分かれても、かなりの相関性がみられます。

2—2 物理的にみた過密
工学的な対象になりますが、物理的に見た過密というのはどういうことでしょうか。中味とはどういうもののか？容れ物とはどういうもののか？その辺を考えてみますと、それは人が最ものがあるのかと今はますと、まず通常物の方もいろいろ人間の生活のバーションにより、だんだん贅沢になってきます。昔は簡単に渋物のものが有るのかと今はますと、なんだものが、例えば電力一つ水一つにつきましても、昔の人間の使い方と今はまるっきり比べるものになります。典型的な場合が水ですが、從来でたら一人あたり150リッターあたり有れば結構いけるというものが例ですが、しかし東京は400リッター位。シカゴあたりの例によりますと750リッター。もうそろそろドリッターになるのではないかというふうに言われています。便利になれば便利になつただけ、多くのものを要求してくる。要求度が高くなれば更に過密になつてくると、いふ現象を繰り返しているように感じられます。初めからこの容れ物の方が十分できていないための過密というのがあります。これはどういう場合かと言いますと、都市的な施設を十分に施していないとところに人間が勝手に住んでしまうことで、道路とか、下水道であるとか上水道であるとか、こういうものがまず適当に完備しているところが車が走る道路も要ります。行合は、車庫ばかりでなく長い道路も要ります。行き先でも、バーキングが要る。こういうものを全部算定しますと、莫大なスペースが必要です。

を使ってある会議をする。それから又東京へ帰ってくる。住まいは横浜ですので、東京から横浜へ帰ってくる。そういう行動が一日の内で割合簡単になります。

2—2 物理的にみた過密
工学的な対象になりますが、物理的に見た過密というのはどういうことでしょうか。中味とはどういうもののか？容れ物とはどういうもののか？その辺を考えてみますと、それは人が最ものがあるのかと今はますと、まず通常物の方もいろいろ人間の生活のバーションにより、だんだん贅沢になつてきます。昔は簡単に渋物のものが有るのかと今はますと、なんだものが、例えば電力一つ水一つにつきましても、昔の人間の使い方と今はまるっきり比べるものになります。典型的な場合が水ですが、從来でたら一人あたり150リッターあたり有れば結構いけるというものが例ですが、しかし東京は400リッター位。シカゴあたりの例によりますと750リッター。もうそろそろドリッターになるのではないかというふうに言われています。便利になれば便利になつただけ、多くのものを要求してくる。要求度が高くなれば更に過密になつてくると、いふ現象を繰り返しているように感じられます。初めからこの容れ物の方が十分できていないための過密というのがあります。これはどういう場合かと言いますと、都市的な施設を十分に施していないとところに人間が勝手に住んでしまうことで、道路とか、下水道であるとか上水道であるとか、こういうものがまず適当に完備しているところが車が走る道路も要ります。行合は、車庫ばかりでなく長い道路も要ります。行き先でも、バーキングが要る。こういうものを全部算定しますと、莫大なスペースが必要です。

のです。それなのに何故そういうものが入つてが無くなつて、むしろその為の害が出てきた。どんどん集積していくと、本当に情報が交換し易くなる。或いは全体の為に、例えばセントラルヒーティングが可能になり、非常にコストが安くて済む。一般に都市にはこのような集積の利益も、容れ物の方が十分にできれば過密にはならないわけですね。

さらに、配置とか組み合わせが誤っている過密があります。ここには工場が有る。この辺には住宅がある。それが勝きまになりますと、本當は工場で全部一ヶ所に集まつてくれれば、余計な施設を施こしたり、余計な騒音に悩まされたりしない。ところが、それがハラマラに入つてしまふと、お互いに隣接を生じてしまう。この例も非常に多いのですが、計画性の不足による過密と言えるかと思います。

それから、形態が容れ物に耐えられないということがあります。道路一つをとりましても、昔の道路の幅員では自動車交通が非常に盛んになつてきますと、せかく有つたものでも中味の方の存在自体によつて、耐えられなくなつてしまます。

基本的施設が無い場合それを作つていいければいいといふのは当然で、経済的裏付けが伴いさえしまつたらば、ある程度解決しますが、次の配置とか組み合わせとか、形態とかいうことは、純粋に唯工学的に物を作るとかいうことでは無しに、総合的な技術としての都市工学、あるいは都市計画という技術と、システムアプローチによる方法で、物を解決していくなければならぬ面が非常に強いわけです。都市工学は、その都市計画を実現していく為の一つの手段です。そのように、初めに都市工学

という題目でやや異論を唱えましたのは、そういう工学的だけでは解決しない面が、非常に多いわけだからです。

2—3 社会的経済的過密

また過密という面を、物的環境を支えています経済的な条件と、社会的条件からも一応考えてみますと、経済的に見た過密というものは集積の利益

ります。例えば、今度の35年から40年の国勢調査では、横浜は約30パーセント以上の人口増加です。こうした高密度の速度が非常に高いと都市施設の整備がまさにあわざ過密という現象が現われます。逆に人間がいくら入つたとしても、容れ物の方

が無くなつて、むしろその為の害が出てきた。どちらか、人間が何故ここに沢山集まつて来るのだろか、という問題をおさえてゆく方法もいろいろあります。逆に人間がいくら入つたとしても、容れ物の方

えます場合に、まず人間の場合には生活水準が非常に上がつた。さつき1人当たり10平方メートルでは、横浜は約30パーセント以上の人口増加です。これは最低限の話であつて、別にそれで十分ではないわけですね。実際に20平方メートルとか、それ以上が無ければ家具、電気製品その他増大するスペース需要を充たすことはできません。住宅公園の2DKですと大体50平方メートル。それに対して標準家族4人住みますと、1人当たり12.5平方メートルになるわけですから、人間が標準の生活水準で果たしてどこまでの生活水準を取容できるか疑問です。生活水準が上がりながらだけ、中味の方が、1人当たりの要求する額がどんどん大きくなってきて、20平方メートル、30平方メートルといふものを要求してくる。これは先進諸国の例をみれば、良く分かるわけですね。それから先程言いましたような車という問題も、中味の過密というものを促進している一つのものです。

それは過密の原因はどういうものでしょうか。すでに若干のべておりますが、整理してみますと、第1には社会経済構造から必然的にもたらされる第二次産業或いは第三次産業の都市集中が、都化の一般的の原因と言われています。その中で特に管理中枢機能が都市に集中化してきたのは、現代超大都市成立の基本的な原因の一つです。ですから過密問題を探求しますのは、どうしてもこの都市化現象の原因そのものに振り組まなければならないわけですね。これは単に物理的に見た都市、形態的な物としてだけではその本質をみると、形態的な物としてだけではなく、絶対的過密と言いたくありません。その結果事務所面積が、増えてくる。その間に過密の原因として考えられますものに、絶対的過密ということがあります。絶対的過密と言いますと、ちょっと言葉が悪いのですが、人間の生활容器としては一応この地球そのもののしか無いとしますと、すでに容れ物の絶対量は固定しているわけですね。それに対して人間の方は、今猛烈な勢いで増えている。今大体35億と言われておりますが、30年位で約倍になるのではないか。約600年たまますと、ある計算によりますと今の人口密度が大体1平方メートル当たり1人になるのではないか。どこにどう行っても隣りの1平方メートルには1人ずつ人間が立つてゐることになります。

地球という容器が固定しているかぎり、おそらく早くから出現するであろう過密を絶対的過密と言つたわけで、古典的にはマルサスはじめ人口問題としての面をとりあげたのです。

さくらに、調整技術から生ずる過密があります。

簡単に容れ物が量的に足らないということだけではなく、容れ物自体が古くなることなどから過密化してまいります。その他

ることがある。

過密というものの一つに、例えば人口密度といふことをあげてみたわけなのですが、人口密度といふものが実際にどういう場合に過密であり、どういう場合に過密でなくなるか? 例をあげてみたいと思います。

例えば5間×6間(30坪)の土地に3間×5間(15坪)の家が建っているものと仮定しますよ。この家は平家ですと奥行では1間ずつ、両側では半間しかすきません。軒の出を半間ずつと考えますと、殆ど敷地びっしり屋根で、わしこのような家と敷地がすき間なく並んだ状態を考えると、道路もすき間もなく、火災の延焼危険は勿論、防火活動は不可能ですし、日照、通風も殆どありません。このような状態は必ずしも最低密度を1戸4人と考えて計算するとネットヘクタール当たり密度400人になります。

ところが、これが高層化され、2階になれば、

日照、通風もようやく可能になりますし、4階建て5階建てとすれば、日照、通風の心配はないばかりか、あそび場、花壇なども設けることができるのです。同じ人口密度でもその生活の内容には著しい差があります。人工土地という手法を考えた場合一そく有効に土地の効率性が計られます。このように密度何人といふだけではなく、その配置のやり方如何によって、工学的に、また物理的な計画技術の問題として解決できるのです。

このように単に密度が $\frac{1}{2}$ たり何人だという状態だけからは想定できません。例の有名な大仮の釜が崎、現在愛隣地区という名を使っていますが、これが $\frac{1}{2}$ タール当たりに850人位なわけです。ところが、名古屋に又穂住宅という市街地住宅が建ちましたが、これは $\frac{1}{2}$ タール当たり約1,000人位入っているのですけれど、実際に両方に行って比べてみられると、又穂の方がかえってはるかに住居環境が良くなっている感じがするのです。このように並べ方であるとか、配置であるとか、都市といふのは單に人間が入り過ぎたから過密になるといふのではなく、やはり如何によつていろいろ改善する余地があるのです。

ですから、人口が都市に集中されてきて、大都市問題は世界の一般現象ですが、しかし、その中でも全く同じに問題が起きているかと言いますと、それにに対する対策の仕方によつて問題が違つてゐるわけです。例えば社会主義国の都ありますモスクーを取りましても、人口450万ということで一応計画しましたが、現在約700万位になっている。あれだけの計画経済を探つてゐる所でも、大都市の人口に対する抑制というのは、ますできなかつたわけです。しかし、それでモスクーが過密化しているかと言ひますと、他の都市より町自体を整然としてととのえ、計画的に作つて、つまり中味の方はどうどん入ってきたのです。これが、容れ物の方を計画的に急速に整備して、それを解決している。そういう方法が可能なわけ

です。

4 過密対策の諸侧面

4-1 2つの方向

過密に対する対策としては大きく二つに分けられます。第1は都市への集中化をあつていど肯定し、集中化した都市を技術的、形態的に解決してゆこうという考え方で、都市工学ないしは都市設計による方法と言えます。第2は集中化を否定し、分散化を計らうとする方法で、ここではもやは技術だけの問題ではなく、広い視野からの都市配置計画、土地利用計画、など計画とよばれる新しい総合技術が必要です。さらには積極的な集中否定になりますと強制的に人口流入を防ぐとか、都市機能を制限するかといった方法がとられます。

第1の方法は、過密を都市という容れ物の作り方のまさに起因すると考え、この容れ物の作り方を現代の要求に合致させようというのですが、第2の方法は容れ物の配置の仕方や、中味のあり方など、工学的技術以前の技術といつたものによるのです。

しかし、この二つは対立した考え方ではなく両者あいまって過密対策になることが多いのです。たとえば都心への集中をさせるために衛星都市を周辺に配置して、これに人口をあるといど吸収させようというのは、第2の広域計画による方法ですが、同時にここに設けられた衛星都市の内部をどうすべきかは第1の都市設計の問題であり、また母都市もまたそれ相当に形をととのえ過密に対処しなければなりませんから、同様の問題を生じます。集中と分散と二つのバランスの間に過密の対策があると考えられます。

4-2 集中化肯定策

集中を肯定してゆく方法にも大まかに次の三つ

の方向があります。第1は現在の都市にはそれだけ集積の利益があるのだから、その容れ物を補償し、あるいは再開発して、都市の容器としての実質的容量を増大させ機能を向上させようというものが、容れ物の方を計画的に急速に整備して、それを解決している。そういう方法が可能なわけ

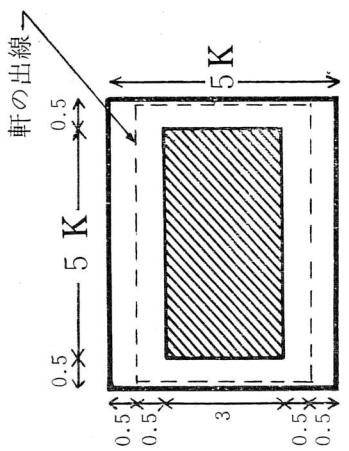
です。東京湾上に張出した丹下健三氏の東京計画や、産業計画会議による東京湾埋立による第2東京の形成、篠竹清訓氏の海上都市などはこの考えの系譜といえるでしょう。

第3の方法はニュータウン形で、母都市は母都市としてある程度過密対策としての再開発を行なうながら、全部の負担が中心都市に集中することをさせて、あるいは独立団をもつた都市を母都市の周辺に配置しようというものです。日本で作られているニュータウンは町としての独自性がないながら、ニュータウンにはなつていません。ニュータウン計画は、都市への集中化をあるいは肯定しながら計画的分散を計ろうとするもので、集中策と分散策の接点に立っていると言えます。

4-3 集中化否定策

一方集中化を否定し分散化を計る過密対策にもおおよそ三つの方法があります。第1は都市の中のある種の機能を都市外にもつていって都市の内部の圧力を抜いてやろうというもので、前の集中化でのべたニュータウン計画、官庁都市、新工業都市の建設などはこの種のものです。前の集中化肯定策の第2、第3の方法とは力のときかたが異なるるに共通性をもつています。第2は地方に現存する都市を強化して、大都市への一方的集中地の中心的都市でいくめようとするものです。勿論それぞぞの地方中心都市には集中化がみられますから、その内部では都市設計としての合理化も計られなければなりません。第3の方法は完全な集中化の否定で、極端なものは終戦後やつたような転入制限です。首都圏でやつている工場や学校の新設、建設の制限もこのようないふるのと言えます。

これらの手段はそれぞれが組合はさりながら過密化対策が計られてゆくのです。



敷地 30坪 (6×5)
建物 15坪 (5×3)

4—4 物理的対策の方向

大都市圏への人口集中はますます進み、昭和60年度においては、日本の人口は約1億6千万と想定されておりますが、3大都市圏と言われている京阪地帯、阪神地帯、中京地帯に約6千万、5割以上の人がこの地帯内に集中してきます。計画経済をとっている社会主義国さえ、計画的な人口でおさえきるということは困難のようです。したがってこの集中化してくる人、物、情報、車などが過密を生じないように合理的にその容れ物をつくる都市設計は今後の過密対策に重要な役割を果すでしょう。従来道路は道路、下水は下水、鉄道は鉄道などてんぱらに考えられた技術が都市という人間の環境として、人間の容器としての総合の立場から考えられねばならないのです。この総合技術が都市工学の分野でしよう。しかし同時に都市内の土地利用と鉄道との関連、土地利用と都市機能の関連、母都市と周辺都市の配置の問題など、今までの工学技術とは異なる分野が必要になってきます。フイジカルな面からみても、工学といふ分野から一歩出た新しい都市計画が必要です。都市は一方に農村の過剰の問題とも裏腹ですから、一そう広く、地域計画という観点への発展が必要でしょう。

フイジカルな面以外に経済的対策はどう考えるかをみてみましょう。或る経済学者では、社会资本と民間資本とのアンバランスというものを、ある系数をはじきまして、それによって過密度を測定するというふうな方法も探っています。しかし、社会资本の追加を数量的にではなくて、同じ金額でもかなり結果が変わります。過密の原因分析には経済的分析は有効です。しかし、その対策の大まかなはじきはできますが、都市を物の集合体と考えた場合、最終的にはフイジカルな対策へ帰結してくるのです。この物になりました対策といいますのは、一度やりました以上これを急激に変更することができます。

4—5 社会経済的対策

経済的な対策は、物理的な対策と関連するわけですが。例えば先程高速道路の問題を申し上げましたが、高速道路が横浜に入ってくる。これが自動車の交通問題、あるいは街路問題につきすべてに本当の対策を行うのは非常に難しい問題です。これが一片の法律ですと、やってみたけどうまくないといふ場合には、法律を書き換えるということです。その対策を変更するということができるわけです。ところが物理的な物の集合としての都市といふものになりますと、一遍やったものはもう変更がきかない。物理的に定着してしまったものは容易に変更がきかない。30年とか50年とかそういう長い期間、それを変えることができないです、それだけに、経済的対策や社会的な対策が実際に物理的なものに落ちるときにすべての対策の総合化と具体化への転換の要領をみることができるのであります。

先程来いました通りに、都市工学といふのは単に工学、物を作るという技術だけではありません。これはいろいろな意味の総合化といふことが入っております。例えば都市工学の一つに考え方入っておきます。例えば都市工学の一つに考えらるべきは別の所へ移転して、工場と住宅を分けてしまうという方法が採られなければ不可能なわけです。従って都市工学といふのを、単に物理的なものだけと、物を技術的に解決するだけではございません。都市工学の一つにどうぞあります。それは下水道工学、或いは下水道工学イコードではない。何故都市工学といふうな都市を対象にしたものができますかと言いますと、イコードは道路工学が都市工学かと言いますと、イコードといふうなことにどうぞありません。都市工学ではあります。或いは交通工学、下水道工学といふものも有る。これも都市工学イコードではない。何故都市工学といふうな都市を対象にしたものができますかと言いますと、先程言いました通りに、都市工学イコードは一つの大きな人間の物理的環境としての都市といふうな都市を対象です。それだけに分離すると言いますと、先程言ふようにしていくか？にかかってくるわけです。いから学園だけを、例えれば大学、下水道の仕事といふうな都市の問題といふうに使うのか？直ちに物理的問題が起きてまいります。或いは工場を移転すると言いましても、移転した先で同じような公害問題とか、過密問題といふのが起きては困るわけですから、これに対しても実際具体的にどういうふうな都市の町作りを行なっていくか？が必要になってしまいます。先程あげましたこの三角構造で、経済的な対策、或いは社会的な対策り方いかんによって、同じ金額でもかなり結果が変ってきます。過密の原因分析には経済的分析は有効です。しかし、その対策の大まかなはじきはなった場合に、はっきりして始めて定着してしまいます。

この物になりました対策といいますのは、一度やりました以上これを急激に変更することができます。

こかいろいろな機能を果たさなければいけない。それはショッピングもしますし、食べ物も食べますし、あるいは電車に乗ってくるわけですから交通もそれだけ発達しなければいけない。お互いにそしものが全部絡み合っているという状態が都市でございます。従って都市工学といふのは、そしもた絡み合った状態をどういうふうに解決していくかというところが都市工学なわけで、個々の技術的な解決ではないのです。例えば技術的の解決として、先程の例で過密の住宅がある。それを5階建て位に建て替えることによってかなりいい住宅環境を得ることができます。これは単に建築技術上の解決で済むことです。実際の都市といふのはもともっと複雑で、このような住宅地だけではない。例えば、住宅地の隣りにもし大きな工場が有って、盛んに騒音を発しているという所ですと、いくら5階建てに致しましても、過密による弊害といふのは日当りが解決されただけで、騒音の問題は解決されない。これは別の方法で全々別の所へ移転して、工場と住宅を分けてしまうという方法が採られなければ不可能なわけです。従って都市工学といふのを、単に物理的なものだけと、物を技術的に解決するだけではございません。都市工学の一つにどうぞあります。それは計画といふ考え方方が必要になります。従って都市工学といふのを、単に計画の基になりますのは、答れる物の問題だけではなしに、先程の中味の問題、中味がこれから一体どういう生活をしていくのだろうか？人間の住生活といふのは一体どういうことになるのだろうか？人間の仕事といふのは一体どういう環境である。社会的なものとしての環境の作った環境である。社会的なものとしての環境である。それだけに複雑な状態にあります。道路もあります。そこに建物も建っている。公園もある。ここで一つ一つ、公園は公園で造園工学といふものがあります。或いはビルディングであります。それが結局どうあります。それが結局どうある。あるいは人間のレジャーといふ問題にも、一体どれだけのものがどこで必要な物だらうか？そうした人間の生活全面にわたって、これだけの文明の中で人間の生活の在り方を、答れる物の方と共に考えなければいけないです。あるいは車といふもののが一体どういうふうに発展していくか？そういうだけ太くなければいけない。そこにビルディングができるといふことを急激に変更することができます。

相関として都市工学というものが考えられていくのです。

都市工学と言いますと、とかく容れ物だけをこしらえる。大きな容れ物でベッタだけをこしらえています。おけばば何でも入るではないかといふうなものだと考えがちです。しかし、あくまでも都市というは容れ物と中味の相関関係にある。立派な道路や下水があるて容れ物の方が立派になつても、この中味の方が充実しなければいけません。

例えば、都市計画の比較的成功した例として、日本でよく言われるのは名古屋です。名古屋は終戦後直ちに都市計画に着手しました。行ってみますと分かる通りに、100メートル道路を初め大都市の道路としては最高のものをつくりました。しかし、それでは人間の生活がどういうふうになっているか？見られるところ名古屋は一番地下街が発達しています。何故地下街が発達したかと言いますと、道路が広過ぎ、自動車の方は非常に便利になったのですが、道の両側は分断されてしまつた。それを人間のスケールで繋がなければいけないということで、地下街ができてきました。そこで道路の方は全部自動車にとられてしまった。從来道路は人間の歩くために存在した道路が、名古屋の場合は完全に自動車の為の道路で、人間は全部地下に入ってしまつて、ビルからビルへ地下街の中で渦巻いている。名古屋では地上の地図はともかく、地下街の地図を知つてないと動きがとれないのではないかということを言つて笑つた位に、実際に地上のサンサンと日が照る所はかえつて自動車が排ガスを流している。人間は全然日の当らない薄暗い地下街の中をウロチョロ歩いていふうな不思議な町になつているわけです。

そうした状態——ある面では確かに名古屋は非常に成功したわけですが、それではその時代に人間がどういう生活を送るのか？つまり車という中味のことを考えてみると、やはり車が一番肝心の人間の立場から全部入つているといふことになります。彼は都市の道路を立体的に構築することを提倡しました。1922年というと開東大震災の前で、自動車はまだ殆ど利用されていない時期に、立体道路を主張したのだから違見といふべきでしよう。後は道路交通が都市の基本に

方を考えなかつたのです。いつのまにか御主人である人間がどこかへいってしまった。その結果容れ物づくりにウェイトがかかる過ぎてしまつて人間のための都市づくりとしては成功といえません。

東京の場合もそうで、オリソビックという名前を借りてやつと容れ物の方を急遽考へる。オリソビックという館の御旗をつかつぎまして、それでやつとそれを理由にして容れ物の方を変えるという状態ですから、横浜はさらにおくれている状態で、容れ物も満足にできないうちに過密が生じているのです。

しかし、都市工学というものは、単に技術的解決だけではない、いわゆる計画的な解決ということを考えていく必要があります。計画的な解決の中には、そこに対する人間の生活の仕方、これらの車の仕方といふものを考へない以上、容れ物だけを造つても、ラムと廃虚を造るのに等しいのではないかと思われます。

5 都市設計、都市計画からの提案
都市を物理的に考える都市設計や都市計画の立場からは多くの提案がされてきましたが、そのいくつかを例に考えてみたいと思います。

一つの考えは、方向としての高密度化されないとして合理的な空間の高密度利用を計る方法です。空中都市、地中都市、海上都市といった人間の居住空間の立体的拡大はこの系統です。このような例としてはイタリヤのデザイナーであるサンテリアが1922年に考へた未来都市主義というものがあります。彼は都市の道路を立体的に構築することを提倡しました。1922年というと開

なり、完全な立体交叉であり、道路は網の目のようにになっており、建物もエレベーターで立体的にむすびつけられているという立体的高密度構成で健康な生活を提供しうることを示したもののです。

この考えは実は20世紀に入つてからのものではなく、ルネッサンス時代にダビンチがそうした絵を書いています。その時代に自動車はありませんが、馬車の交通と人間の歩く道路を分離していません。これらは立体化を計りながら、人間のスペースを確保してゆく思想がうかがえます。高密度がそのまま過密や人間否定につながるわけではないのです。逆にいえば過密化を早目に読んで、これを合理的に解決しながら人間性の保護を考えなくて都市設計の技術ともいえるのです。

この時代より後、アメリカの建築家ライトの提案になるマイル・タワーというものがあります。三脚を立てたような形ですが、高さが1マイルすなわち1,600メートルですが、ここに2万人位の人間を収容して仕事をする。1マイルといふのは技術的に困難であつても、一つの象徴的なみをもつています。事務スペースは完全にここに集中し、町を全体的にベタに拡げることを避けいま

す。この辺以外は田園と森の自然で、その中に住居があります。住居のどこからも森をとおして塔が見えます。「ああ、あそこに我等の町がある。」

「わが父があそこで働いている。」という都市のシンボルとしての意義をそなえています。

昔は建築物が都市のシンボル的役割を果していいたのに、今は都市がゴチャゴチャした一つの混然たる固まりで、人間の心に訴えるものが無くなつてきた。それに對して技術的には超高密度により一個の建物に全部必要なものを入れるとともに、都市のシンボルとしてのいみをかねそなえた高密度を計るための一つの考え方を徹底化したものといえます。

次にフランスの有名な建築家であるコルビジエの「輝く都市」(1935)は、基盤目状のバーチャルをもつ60~70階建の塔状建築でびっしりうずめます。

で、人口3百万人を収容しようとするものです。高密度でありながら、その間に充分の緑のスペースをとり、高密度の近代都市が合理的であると同時に健康な生活を提供しうることを示したもののです。

マイル・タワーとちがうのは、一発に全部収容を書いているのです。その時代に自動車はありませんが、建物の塊にしようといふものにそろえた多くの建築物がねらいながらかなり方法がで、いずれも高密度化をねらいながらがなります。

コルビジエがアメリカに行ったとき、あのマイル・タワーの魔天楼をみて「マンハッタンの建物は低過ぎる。」と言ったのは有名な話で、高密度化の方向を示しています。

都市を空中に上げてしまう提案は、すでに前のサンテリアでもみられます、ヨナ・フリードマー

ンは、空中構造に吊りかけられた都市を提倡しています。住居、交通路、産業などがこの空中構造に集められ、高密度の開発としている一方、この空中構造の下には、農民が農業をしていたり、森があつたりするのです。彼はこのよううな空中構造をドーバー海峡の上にかけることを提倡しました。

また丹下健三氏の東京計画——1960年東京湾を利用して、ここに都市軸を張り出させ学校地帯、住居地帯をおいています。先程の分類でいえば第2都市型ともいえます。

これらいづれの手段も、都市への人口集中は止むをえないものとして、それを合理的に集中化しながら、良質な環境条件の保持と、将来への彈力性の維持に重点を置いています。集中化が避けられないときは、容れ物を無秩序無計劃に設置するのではなく、多少の犠牲を払つても過密を未然に防ぎ高密度化により合理化を計るべきでしよう。

が伸び、通勤地獄などのシワよせをうけています。通勤に要する消費エネルギーは一日往復で8百カロリーと言われています。労務で使うエネルギー以上のものを通勤で使ってしまうのは社会的に見て大きな損失ですし、高密化による損失は確かに上廻るでしょう。そういう点を考えますと、高密でありますから、しかし人間の環境を保持するような手段を考えいくことになります。

これまであげた提案はいずれも都市を構造物として構築するという工学的方法であります。しかし、いきなり構造物の形にする以前に土地利用面から、過密に対する対策も考えられます。設計が主として建築家からの提案であるのに對して、土地利用はオーネックな都市計画家の領域になります。土地利用からはただ答へ物の形だけを考えるではなく、答へ物自体の配置や相互関係、人間の入り方の規制制度により過密の生ずるのを防ごうというものです。

このような考え方の先駆的なものとしては、一番最初にあげたハーリーで、都市の魅力と田園の魅力をあわせもった田園都市を大都市から離れた郊外に独立でおくことを考えたのです。この時代に試みられたレッソスやウェルヴィンは必ずしも成功とは言えませんが、イギリスではその後多くのニュータウンを生みだしました。このような町の建設により都心への過密の圧力を緩和しようとしているのです。

ハーリーと同じころ20世紀初頭にすぐれた都市計画の提案を行なったイタリアのトニー・ガルニエがあります。彼の提案した工業都市は、産業社会の発展に呼応するものですが、都市の機能の住居、労働、交通、娯楽をそれぞれ明確に分離し、将来の発展に際して機能の混乱を生じさせないように考えたのです。これは用途地域制という都市計画の基本的な考え方を打ち出し、近代工業というこれまで軽視せられたものに隠匿的な意義を与えようとしたのです。この考は後にCIAM(国際

建築家会議)によって都市を労働、住居、レクリエーションの3つの機能に分離し、交通という第4の機能で連絡するという近代都市計画の基本原理を打ちたてるまでになつたのです。

これまであげた提案は、もちろん、一そくびにこれまで一連の提案は、もちろん、一そくびに過密化に対処するものとはいえないが、過密の防止として高密度を計る、前にあげた手段ばかりではなく、土地利用のあり方、施設の配列等による計画手段をひらき、調和のある都市のあり方を提案したのです。

土地の利用や、都市のバーンによって都市構造に彈力性を与えて、過密を防止する手段がその後いろいろ考えられています。

大ロンドン計画(1944)ではグリーンベルトという緑地帯で都市のスプロールを防ぎ、グリーンベルトの外側にまとまつたニュータウンをおく方法をとっています。1944年といえば第2次世界大戦中であり、防空上の理由もあったとはいえ、将来の町づくりを考えていたイギリスには敬服しなければならないでしょう。日本でも首都圈整備計画が全く大ロンドン計画を踏襲して作成されたのですが、実行手段とともになわなかつたために、もちろん失敗してしまったのです。

また帶状都市という考えがあります。ボルゴドーラードで実施されていますが、求心的放射状都市を避け、都市を帶状に細長く配列し、必要によりいくらでも長く延長してゆく方法をとっています。丹下健三氏の東京計画では、このような弾力性をそなえた都市を提倡しております。動物の進化の過程により単核的なから背推動物に進んでくることを例示的に示して、高等複雑な機能をとりこむには軸状のあり方が正しいという主張で

す。

大ロンドン計画では入れ物であるバケツの作り方を合理的におさえてゆく、帶状都市の場合は、都市を伸ばしあわせ弹性力をもたせ1千万都市はおろか、2千万、3千万でも過密におちいることなく解決できるという提案です。これらの方によれば絶対的過密に對してはともかく、或程度の過密は防止できるわけなのです。

6 計画的過密対策へ

これまであげたいろいろな提案は、一つは空中都市とか地中都市とか、高度の建設技術を背景にした工学的あるいは造形的提案であります。しかし、単に造形的、技術的な方法だけでは過密は解決されません。そこで土地利用の合理的なやり方や街路配置と土地利用の関係とか、從来のせまいいみの建設技術の前提になる計画的対策といいうものが必要になってしまいます。技術は計画にぴったり合致して初めてその力を発揮できます。そこで從来の都市づくりをどういう技術者がやつてきたかを考えてみましょう。一番最初に都市作りに割合熱心だったのは、造園屋さんでした。建築家は都市の中では小さな点しか作らない。土木屋さんは橋とかトンネルとかは点づくりなどあまりますが、河川、道路とか下水とか線づくりをやっています。ところが造園屋さんというのは、或程度、面的なものを作っていました。ですから都市のような面的な広がりのあるものは造園屋さんが割合初期にいろいろな働きをしたわけですね。ところがどうも造園屋さんは、実際に対象となりますが、それが対象で都市造りの要素としては充分ではありません。造園屋さんの次に都市造りといふのをやつてきたのは、土木屋さんです。土木屋さんが河故町造りの中心になってきたかと言いますと、やはり町造りは道路、交通、鉄道、下水であるとかいう基幹施設ができないと話にならないということで、土木屋さんが都市計画についての主体になってきたわけです。しかし、さっき言

いましたけれども名古屋の都市造りで道路だけは非常に立派にできただれども、道路によって区分された土地はどうなるのかが問題です。道路によって区画の骨組みでありますても肉ではないわけですから、肉をつくってゆく建築屋さんの方からいろいろな提案が多く出された。建築は、生活自体の器であり、都市の器となるものですから、町造りを考えるのには重要な役割を果しますが、しかし単に建築にとどまっているがぎり町といふ複合的な計画はできません。そこでこれらを複合化した新しい分野が必要です。

都市はあくまでも複雑な要素の組合わざった都市機体とみるとべきでしよう。したがって一つの面とえれば道路からだけ都市を考えるということは道路以外の都市を白紙にして考えることで、もはや都市ではなくなり、全くナシセスなことです。道路は都市の極めて重要な要素であることは確かであっても、あくまで都市といふ有機体の一部として存在することにいみがあるのです。都市を人体にたとえると心臓や血管という個々の組織や循環器の機能と、他の諸機器との関連をしらべる生理学との差があります。がであっても、あくまで都市といふ有機体の一部として存在することにいみがあるのです。都市を人体にたとえると心臓や血管という個々の組織や循環器の機能と、他の諸機器との関連をしらべる生理学との差があります。

無いのとでは、都市の生活の潤いが違うわけです。そういうことから形態自体の可否がいいみをもってきます。アーバンデザインという分野が必要です。

さらに、物理的に形ができるものについて運営管理してゆくかという問題が非物的な問題として検討されるでしょう。物的な軸と、非物的な軸は相補うものであり、これらは相互的に関連のものに、過密問題の解決をしほりこんでゆくのが、計画科学による過密対策といえるので、このような総合的検討なくして過密の解消は不可能でしよう。

しかし、都市でなくても一つの物を作るには似た課題をたどります。例えばここにコップが一つあります、このコップを作ろうというときでも、ではこうしたコップはどういう人が需要をしているのかといふ分析があります。このコップをもし商売としてやるのならば、どういう売り方をするか。そういう考え方方が管理の問題として有ります。

それからコップを作る技術として、これはガラスをどういうふうに作っていくかという技術、或いはこのカッティングの技術というものがございます。それが果たして技術はこうなのだけれども、これが果たして美しいのか、人間にに対して非常にこち良いのか、良くないのか？そういう形態の問題もござります。そうしたこんなに小さな物でも総合的計画の下にその形がきめられ製作がされます。

コップ一つでもそうですから都市になりますと、もっとこれが複雑になります。都市は多數の異なる利害関係の相反する人達が一諸の所に住んでいます。初めてその答を得ることができます。具体的な形にするためには技術的な検討が必要です。

第一は社会状況の分析から、経済的社会的条件に応じた管理方法をどうするかで終るのであります。時間的にたどってみると、都市の過密の問題に限っていますが、まず過密の状況を認識し、分析しなければなりません。どの程度に過密か、誰が住み、どのような生活をして、都市の中でどういう役割をしている人々か、なぜそうなっているか、何を求めているか、資金は持っているか、等々。これらの場合、過密を解消するために何等かの手を

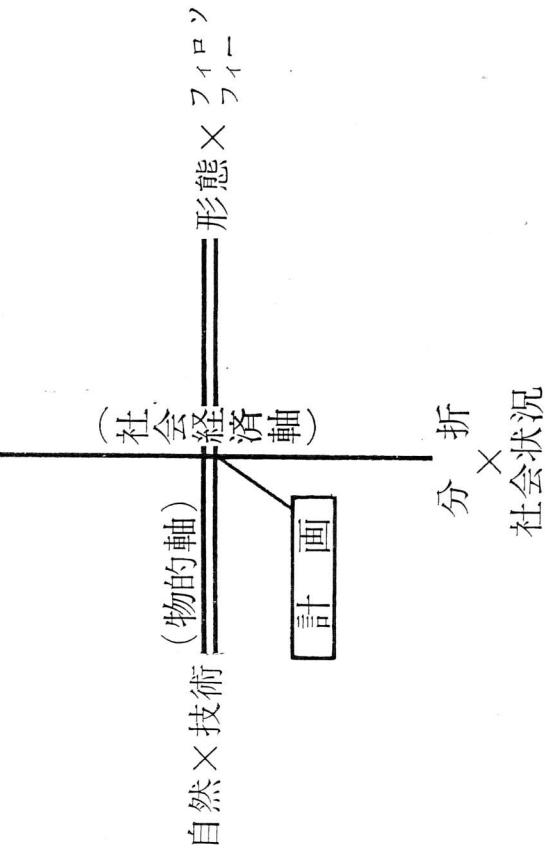
それにどういう目標を与えて、これらの要求をいふのにどう答えていくかというものが必要になつてまいります。その為に都市であるとか、地域であるとかいう広い分野での見方と、そういう総合的なものとして計画といふものが必要になるわけで、それが農村に適用されれば農村計画、或いは都市に適用されれば都市計画というわけです。これらを総括して地域計画という言葉でもいわれます。

次に物理的な町造りとの歴史を少しだどつてみますと近代の都市、ルネサンス以降ます都市美を強調したわけです。直線的な大きな道であるとか、大きな公園であるとかが強調されました。ところが産業革命以降、都市に人口が集中し過密の問題が非常に生じてきました。都市美では容れ物の皮のような所を問題にしてきたわけです。それに對して最近問題になってきたのは、中味の方をどうするかという問題です。

しかし、更にこれからおそらく問題になってくるのは、そうした容れ物と人間の関係は勿論残つておりますが、人間と人間とがどうなるのかが問題になってくる。つまり日本で言いますと、約20年後には8割以上の人が都市生活をするということになつて、人間の固まりのようになつてしまつうわけです。そういう中に於いて、人間がどういう生活が果たしてできるのか？人間が集まっているということが一体どういう意味を持つてゐるのかといふことが根本的に問われる事になると思ひます。人間と人間とが都市の中に密集しているのですが、その中ではかえって人間の疎外現象があらわれます。人間が多數集まりながら人々人は疎外されてしまい、この教諭としてコミュニティの復活が都市づくりの中心問題になつてきました。

例えれば、過密対策でスラム・クリヤラスをする。スラムの時には、人間的なものが残っていたが、人間に存在している。そういうものを統合しますと、どうしてもこういう内部の考を調整して、

経済
×
管理



してこの中に定着せしめようという自然への対抗手段として現れるのが技術で、工学は主としてこの分野に關係します。第二次は形態化で、デザインといわれるものです。時代の精神、人間の心理等に対応して生まれるもので、物理的には技術と形態がその存在を定めてゆきます。

第一は社会状況の分析から、経済的社会的条件に応じた管理方法をどうするかで終るのであります。時間的にたどってみると、都市の過密の問題に限っていますが、まず過密の状況を認識し、分析しなければなりません。どの程度に過密か、誰が住み、どのような生活をして、都市の中でどういう役割をしている人々か、なぜそうなっているか、何を求めているか、資金は持っているか、等々。これらの場合、過密を解消するためには何等かの手を

都市はそこに入っています。人間は機械ではありませんから、例えばウォーキング・ペルミ、どういう生活をして、都市の中でどういう役割をしている人々か、なぜそうなっているか、何を求めているか、資金は持っているか、等々。この結果、過密を解消するために何等かの手を

く再開発などに見られるわけです。人間のことを中味といつてきましたが、現在は不潔の渦巻くスラムに化してよいということでは、実際人間が都市の中味の材料位にしか扱われていないといふような状態になっております。それに對しては、単に過密を科学的に解決するということがでなければなりません。それではどうするか。さしつめこれには次の三つの方法が考えられるでしょう。

第1は市民の生活の最低水準の基準を設定することです。エッジルスによると、19世紀初頭グラスゴーでは建物の各階に3~4家族が住み、1室に15~20人ももつこまれていたと報告されています。このような貧民居住地域は衛生施設を欠いているので、1室居住者と2室居住者、3室居住者をくらべると、1室居住者の死亡率が高いという研究もあります。これほどではないにしても日本の大都市では6畳1間に数人がつめこまれているとわけです。

7 過密対策のイジョン

過密対策はそのための利益になるのでしょうか。都市が総合体であるだけに都市問題の中心である過密対策の受益関係は複雑です。すでに産業資本の例から都市の過密化による非能率が明らかれてこれに対する合理化の必要性が叫ばれています。道路や港湾、工業用水などが、過密化した都市に対する救済手段として産業能率をあげるために考えられます。

一方都市住民もまた過密によってその生活の質の低下を余儀なくされています。産業資本の側からも、労働者の生活の維持向上は、労働力の募集維持のために必要になります。そしてこれを緩和して過密による社会問題や、社会不安を防いでゆくことは、国全体の施策の中でも重要なことです。

過密対策の利益はこのように各方面にまたがるのですが、結局は始めに述べたように、安全、生産、生活、流通、そして創造の総合的環境の向上に向けられるべきで、特定の受益者のためのみのものにならないことです。

都市生活の中においては、あるいどの中集中化は当然ですし、過密にならない程度に高密であることはやむをえないことです。したがって田園生活と全く同じ太陽の光と空氣と緑をそのまますることは

に合理化するかです。それにはまんべんなくするべったりの土地利用はしないで、リズムをつけるために、思いきって高密な部分と、これと対比的に広大な公園緑地を共存させる必要があります。日本に例をとりますと、上野公園が50ヘクタール、日比谷公園は15ヘクタール、横浜公園に至っては僅か5ヘクタールほどです。ところが外國の例をみますと、ロンドンのハイド・パークが47ヘクタールで上野並、ケンジントン公園は、その倍、パリのブローニュはさらにその三倍強の320ヘクタールです。ニューヨークのマソハシタンの有名なセントラルパークも300ヘクタール以上ですから毎日比谷公園の20倍以上、横浜公園の60倍以上の広さがあります。この広大な緑地が魔天楼と対比的に共存するのが、都市的な土地利用であります。公共スペースを思いきって広くとる一方、立体化、合理化、高密化を徹底的にすすめるといふことは、都市機能と都市住民の生活の保障を与えていることになり、同時にこの強いアーケントト

が、ともすれば単調になりやすい都市生活に魅力を与えるのです。過密対策とは一律まんべなく密度をへらすのではなく、高密合理化と、オープンスペースの対立的共存で初めて可能なのです。

第3にはモータリゼーションに対する人間の主張です。モータリゼーションによって人間の場は地下街やビルの中においやられてしまいました。しかしショワースの例にもみるとおり町の都心全体を人間の場として確保して車は周辺でバーゲンするという計画があります。またミッシンソン夫婦のペルリン計画では、ペデストリアンデッキの連絡網により、地上より一層上ったところに人間のスペースを確保しています。人工土地という考え方も、人間の自由に使用しうる土地の回復を一つの主眼においています。このような計画手段により、車と人間との積極的分離を計ることが必要で

このような手段により過密のためマヒした都市機能は回復し、その中の人間生活も一つの水準を確保し、これを向上してゆくことになります。しかし更に必要なことは、都市は人間定住様式の一形態にすぎないということです。現在は都市への人口集中が続いているが、情報手段が完備した段階では現在のいわゆる都市と農村との差は殆どなくなってしまう筈です。物理的存在としての都市を合理化しようとする都市工学的ないし都市計画的な手段には限界があるのです。都市の内部において魔天楼と大緑地が共存したように、日本の土地の中で、都市と全くの自然地域とが其住形態も考えられるでしょう。人間が都市にだけ固着するのではなく、このよううな際だった対比の中を流動することが必要です。人間が豊かな創造性を失わないために、都市生活はむしろマイナスの点が多いのです。過密が解消された合理的な都市が生まれても人間は満足しないでしょう。都市が生まれても人間は困難ですが、人間は自由自在が移動することには困難ではありません。その中間に田園的な定住形態も考えられます。日本が都市にだけ

このような手段により過密のためマヒした都市機能は回復し、それを向上してゆくことになります。しかし更に必要なことは、都市は人間定住様式の一形態にすぎないということです。現在は都市への人口集中が続いているが、情報手段が完備した段階では現在のいわゆる都市と農村との差は殆どなくなってしまう筈です。物理的存在としての都市を合理化しようとする都市工学的ないし都市計画的な手段には限界があるのです。都市の内部において魔天楼と大緑地が共存したように、日本の土地の中で、都市と全くの自然地域とが其住形態も考えられるでしょう。人間が都市にだけ固着するのではなく、このよううな際だった対比の中を流動することが必要です。人間が豊かな創造性を失わないために、都市生活はむしろマイナスの点が多いのです。過密が解消された合理的な都市が生まれても人間は満足しないでしょう。都市が生まれても人間は困難ですが、人間は自由自在が移動することには困難ではありません。その中間に田園的な定住形態も考えられます。日本が都市にだけ

「都市問題講座」の開設とその使命

横浜市立大学教授 早瀬 利雄

(1) 昭和40年度から本学に一般公開の「都市問題講座」が設置され、本年はその第4年度レーハ昭和40年度は、本講座創設のこととて、まず都市問題総論の性質をもつて問題として、主なる焦点を首都圏計画の問題点および大都市計画の問題面にあることとした。だが、この年度のレーハ・プランは、未だ実際的な都市問題の諸分野についての概況という城を出なかつたといえる。だが、特殊的な研究に入るための基礎知識は得られたことと思う。

昭和42年度からは特殊研究の段階に入り、産業化、過密化、再開発、都市づくりを視点として、高成長がもたらした産業都市の諸問題と都市過密化を解剖するとともに、新都市計画の理論を開拓するねらいでレーハ・プランが組まれるようになつた。

(2) 本講座の本来的使命は、現代の都市問題をあらゆる角度から分析研究するために、社会科学の諸領域相互の交流をはかることによって、都市化をもたらし又都市化がもたらすものの核心を総合的に把握しようとするにある。こうして大学における都市問題の総合的研究は、理論と調査の結合的所産をもつて、都市行政における都市再開発とか新しい都市づくりの諸計画に、多かれ少なかれ、また直接・間接になんらか寄与するところがあることを期するものである。

したがって、本講座の担当者はたんに本学のスケジュールをもたらすことになる。

一方では人間社会も甚だしい社会的矛盾をはらみながら、他方では高度経済成長をうたう国家独占資本主義体制の進展をものがたつている。あらゆる都市問題の諸相はそれと深いつながりをもつて現象している。産業化が都市化を促進せしめ、また都市化が産業化を促進せしめるという。だが人口過密の底辺に何が作用しているかを本質的に把握しなければ、今日の都市問題の本質にふれることは不可能である。

都市問題の重大性、その深刻さについては、從来は国の政府よりも自治体側および地域住民の方々を以て切実に体験しているという状況であつた。だが、政府与党でもがわくて「都市政策調査会」をつくらざるを得なくなつたのは、漸く昭和41年のことである。この驚くべき無闇心と立ちおくれぶりをみて、問題の客観的な重大さにもかかわらず、政府のそれにに対する研究・対策が十分に進展していかつたことが実証される。現実の変遷が加速度化しつつあるのに、研究体制の整備は物心ともに不十分であり、したがつて都市問題の総合的な把握力といいうものが甚だ貧弱だったのである。

— 78 —

う、おそれべき限界状況をもたらすことになる。社会体制の限界という問題はしばらく指いて都心ががら、他方では高度経済成長をうたう国家独占資本主義体制の進展をものがたつている。あらゆる都市問題の諸相はそれと深いつながりをもつて現象している。産業化が都市化を促進せしめ、また都市化が産業化を促進せしめるという。だが人口過密の底辺に何が作用しているかを本質的に把握しなければ、今日の都市問題の本質にふれることは不可能である。

(4) 今日の激化する都市問題（例、交通事故、大気汚染）は市民の生存に対する悪魔の挑戦である。それゆえに、都市問題への挑戦は、市民にとては生きがための戦いである。生きがための自家的政策に頼り、革新市政だけが市民のための都市政策に傾くといいうような政治の在り方は不合理である。都市問題をめぐって資本主義（産業派）は人間不在の産業政策に、社会主義（生活派）は人間所在の都市政策に傾くといいうような党派の対立もまた在りうべきではない。だが、都市問題放任の国政への挑戦なくしては、都市問題に悩む地域住民の生活の改革は成りたたないといふ前提は、遺憾ながら日本国民（そして自治体住民）が現在おかれている政治的シチュエーションである以上、都市づくりは市民運動なのである。このような政治意識のふまえ方が重要であると云ふからして、都市問題の総合的研究を遂行することはほとんど不可能に近い。都市政策は、都市問題の一つの分野に焦点をあわせるだけでは目的の達成は不可能である。あらゆる問題が連鎖反応をもつて、都市問題の実践的研究を遂行するには一つの都市の行財政力で解決してゆくことも困難である。それは現実的に広域化した問題群だからである。今日の地方自治体の自治能力の限界をこえた大都市問題のごときは、すぐれて国政の次元での問題でもあるのであって、大なる意味で国土建設、國土改造の中心問題として再認識する必要がある。この認識を欠く国政は、真剣な一自治の政治にも劣るといわなければならぬ。都市問題の全貌を明らかにし、有効な対策を導き出す可能性を見出すために、大学陣営においても、科学的な総合的研究の体制を確立し、市政の進展に国民生活そのものの維持を不可能にするといふべき行政の立ちおくれをふくめて都市問題とよんでいるのである。今日の日本社会の構造的変動

社会体制の限界という問題はしばらく指いて都心ががら、他方では高度経済成長をうたう国家独占資本主義体制の進展をものがたつている。あらゆる都市問題の諸相はそれと深いつながりをもつて現象している。産業化が都市化を促進せしめ、また都市化が産業化を促進せしめるという。だが人口過密の底辺に何が作用しているかを本質的に把握しなければ、今日の都市問題の本質にふれることは不可能である。

が即ち都市問題なのであるからには、抜本的対策が取らねば、地城住民の生活環境の整備と保全の局的対策だけでは、却って前よりも輪をかけた都市問題を拡大再生産することになつてしまう。過密対策が却つて過密化を促進するという悪循環がいつまでもつづくことになる。

げ、この講座の設置と運営にあたるようになったのも一にこのような趣旨ももとづいたものにはならない。とはいえ、本講座は直接的には都市問題への市民運動や政治活動に開することを任務としていない。大学はあくまでも研究機関である。横浜市の都市づくり、神奈川県の地域開発、日本の都市政策、世界諸国の大都市計画の動向など、これらはもちろん本講座の重要な研究対象となる。都市問題をめぐる諸科学分野の権威が、研究の成果を発表し討論し、相互に交流しあうこと

によって、広範で総合的な都市問題のダイナミックな研究センターとしての役割をもたらすからだ。本講座の本来の使命は十分に達成されたと確信するのである。

(5) 今般ようやくその聲が熟して、本講座は機関誌を年報のかたちではあるがもつことができるようになった。講座が年毎に成長するにつれて本誌も育ってゆくことを念願してやまない次第である。

あとがき

昭和40年度から本学に都市問題講座が開設され既に3年にわたり斯界の権威の講義が行なわれました。

聽講できない方々から講義内容を出版してほしいとのご希望があり、いささかそれに応える意味で本書を刊行いたします。

本書の内容は昭和42年度後期講座の一部を採択したもので、講義の録音テープを本学々生が文章化し、本講座運営委員（「人口過密化の実態」は岩崎重男、「経済的に見た過密化問題」は蛭幸雄、「過密化と住民心理」は長田五郎がそれぞれ担当、その他のものは講師）が監修したものです。

紙面に限りがあること、講義用の黒板の記録を取り入れていないこと等とあいまって満足できるものではなく、その点特に講師の方々に陳謝申し上げる次第です。

1968年4月30日

編集 横浜市立大学都市問題講座運営委員会

横浜市金沢区六浦町46-46 横浜市立大学事務局総務部学生課内

TEL 045 (781) 1131

発行 横浜市立大学

印刷 西園印刷株式会社

横浜市南区吉野町5-22 TEL (251) 7017