

装幀—吉川孝

東京の都市形成—
積み木の都市

AKIRA TAMURA

田村明

現在の東京は、世界で最も巨大で複雑な都市である。

怪物のような都市だと言う人もいる。怪物が相手では、どのようにして形成されてきたのかを知るのは容易なことではない。

とくに第二次大戦以降の東京の変容は劇的なものである。戦災によりほとんどゼロから出発しながら、短時間の間にみるみる巨大化していった。怪物的に見えるのは、この時期のことである。まるで自然に成長してきたように見える。だが、都市は多くの人の営みの重なった結果として形成されてきたもので、人間と関係なく出来たわけではない。

物的な都市形成は、多くの人々の手による具体的な事業を一つ一つ積み上げて形成されてきた。都市全体は自然に成長するように見えても、実際には人為的な政府・企業・市民による事業やその運営の集積の結果なのである。全体を漠然と見るとわかりにくいのが、多くの人々がさまざまな形の積み木を無数に積み上げてきた都市と見ると、意外に身近に思えてくる。ここでは、壮大な都市・東京も、怪物ではなく、実は子供のころ誰もが遊んできた「積み木の都市」と見ることにしよう。

「積み木の都市」の意味をもう少し掘り下げて考えてみる前に、ざっと東京の歴史をたどってみよう。

東京成立の原点は、徳川家康が関東に転封された、今から四〇〇年ほど前の天正一八年（一五九〇）のことになる。家康には、ここに都市を形成してゆくりしたイメージがあった。四〇〇年たった今日までの間で家康は最高の都市プランナーであり、その後、それ以上の人物は現れていない。われわれの現在見る東京は、家康が構想し実現に向けて着手した都市・江戸を基盤にしている。その痕跡は、今でも容易に見ることができる。都市の中心の広大な皇居、現在でもかなり多く残っている堀は、家康によって構想された。日本橋やこれを中心にして南北に伸びる銀座通りなどの街路も江戸の初めからある。

家康は軍事施設としての江戸城を築いただけではなく、初めから江戸を人の住む都市として機能するような基本構想をもっていた。最初に都市水道を引いたが、その筧が渡っていたのが水道橋の地名の起りである。現在では利根川は銚子を河口にしているが、もとは東京湾に注いでいた。伊奈忠次に命じ、西欧流の測量技術も巨大な土木機械もない時代に、長い年月をかけて人力によって川の流れを付け替えた。

最近になつても歌になる神田川は、東京の市街地の真ん中を流れる身近な川である。現在は飯田橋のところまで急激に折れ曲がり、神田の北側を通って御茶の水から両国橋の近くで隅田川に直角に合流する。元々は平川と言ひ、神田の街を横断して日本橋のほうに流れていた。御茶の水の谷を人工的に掘割って人工河川をつくり、川の流れを変えて溢水を防ぎ、神田を市街地化することに成功した。この川は、舟運にも使われた。

御茶の水の谷は、今見てもけっこう深い谷だが、まったく人力によって造られたものだ。それに、このあたりはさらに高い神田山という丘であった。丘を切り崩した跡をなだらかな傾斜の市街地とし、その土砂は今の大手町から日比谷公園にかけて海まで続いていた浅い入江に運んで埋め、大名屋敷の用地を造った。城壁はないが、何

重もの堀が囲んで、防備だけでなくオープンスペースにもなつてリズムを与えた。陸上は日本橋を中心に五街道を基本に放射状に街路が伸び、下町には細かい運河網を設けて水陸両用の交通計画が整備された。日本橋あたりが水陸の接点で都市機能の中心になっている。山の手と下町という地形的な違いを巧みに使つて、大名、旗本、御家人などの武士と町人の街の配置が行なわれた。上野の寛永寺、芝の増正寺などの大きな寺や無数の社寺の配置なども計画的である。

ここで、それらを詳しく述べるつもりはないが、江戸は原地形をかなり変えながら、世代を超える時間をかけ、時代の変化にも応じつつ構想を着実に実行し、都市の基盤としてのストックを形成していった。一八世紀の江戸は一〇〇万人を超える世界最大都市だったが、こうした都市のストックがそれを可能にさせていた。もし利根川の東遷という大事業がなかったら、流通面、交通面や防災面からみて百万都市は難しかったろう。

江戸が東京に変わつても、都市部の基礎条件は現在まで引き続いている。もちろん車も使わなかった江戸時代とは違って、近代都市としての条件を整備する必要に迫られた。東京市区改正条例とか都市計画法がその基礎法になる。大正九年(一九二〇)に東京市長に就任した後藤新平は、それまでの姑息な計画では間に合わないとして、翌年に東京改造の大構想を発表した。この構想はあまりにも金がかかるので、その後の関東大震災で二部を実現しただけで挫折してしまふ。

東京は時代に応じて部分的に改造されたが、大雑把にみると戦前の昭和初期までは江戸をベースにしていた。東京市の範囲は、昭和七年(一九三二)までは江戸時代の街の区域とほとんど変わっていない。関東大震災後、市街地が次第に外側に拡大していったために、昭和七年に現在の東京都区部の範囲まで一挙に広げ、面積を六・八倍にするという大拡張を行なった。この新しい東京の範囲を、当時「大東京市」と呼んだ。この頃から、江戸時代と離れた外延部の市街地形成が行なわれたのである。

第二次大戦の過酷な空襲によつて、東京はいったん壊滅した。

昭和一九年(一九四四)一月から翌年八月の敗戦までの東京空襲は、一三〇回、のべ四九〇〇の戦闘機が来襲、二八万九〇〇余発の焼夷弾と二万一〇〇〇余発の爆弾が投下された。なかでも昭和二〇年三月一〇日の空襲は下町一帯を焼きつくし、この日一晩で焼失家屋一七万戸、死者一〇万人、罹災者一〇〇万人を超えた。私の家はだいたい離れた目黒区だったが、一晩中空が赤黒く焼けて暗澹たる思いで見ている。煤煙が空に巻き上がりいつまでも漂つて収まらない。翌日の朝が明けても、空は異様な煙りに覆われて陽が射さなかったことを思い出す。

戦後はどこまでも続く一面の焼跡からスタートした。そこにマッカーサーが連合軍司令官として進駐する。元の日本軍の軍事施設には広大な進駐軍住宅が建設された。日本人が焼け跡に建てたバラックに対して、進駐軍の新しい住宅地は広々とした敷地に緑の芝生が溢れ、充分に間隔をおいて純白にペンキを塗った家が立ち並び、鮮やかに対比を示していた。まるでそこだけは、映画でしか見たことのないアメリカ式の住宅地が、周囲の日本の街の姿とはまったく関係なく嵌め込まれる不思議な景観をつくつていた。

一敗戦の昭和二〇年一二月に、政府は「過大都市の抑制と地方中小都市の振興」を柱とする戦災都市の復興計画を閣議決定する。戦前から言われていた大都市の過大と過密を抑えて、国土の均衡を図ろうというものだが、それから四〇年以上もたった昭和六二年（一九八七）の第四次全国総合計画でも、似たような理念を言っていたが、現実の都市形成はまったく違っていた。東京は戦前には区部だけで最高六七七万人の人口に達していたが、戦災で二七〇万人程度に減少する。この区部人口を三五〇万人に抑え過密を避けようという計画だった。だが、多くの制約条件にも係わらず増加を続け、二年もたたないうちに目標人口を突破、以後はさらに急増を続け、戦前をはるかに上回り、昭和四三年には八九〇万人を超える集中を遂げている。

戦災復興に当たっては、まだ現在のような車社会はまったく予測されていなかったが、交通や防災、都市の景観などを考えて、広幅員の街路網が計画された。大風呂敷と言われた後藤新平市長が果たせなかった構想を、この機会に実現させようとする。ところが、進駐軍から「敗戦国には贅沢すぎる計画だ」とクレームをつけられ、計画は見直しを迫られ、すべての一〇〇メートル道路を削り、当初案の五八パーセント程度の内容になってしまった。

都市・東京は外へ外へと拡張してゆくの、いまや計画はかつての東京市である区部や東京都という範囲に止まっておれない。昭和三〇年（一九五五）に首都建設委員会では拡張する都市圏に対応するために、東京都の範囲を超えた首都圏構想を発表した。翌年には首都圏整備委員会が生まれ、昭和三三年には「首都圏整備基本計画」が纏められて告示される。これは昭和一九年に造られたイギリスの「大ロンドン計画」を模範にしたもので、

グリーンベルトを設けて都市を取り巻き、市民に豊かな憩いと安らぎの場を与え、新鮮な空気や野菜の生産地にもなり、無秩序なスプロールを抑制するはずであった。ところが、この計画は地主などからの強い反発を受けて、結局骨抜きになってしまう。

戦後の都市・東京の計画や構想は、このようにいつも変更を余儀なくされたり、実態と大きくずれて挫折してきた。東京のもつダイナミズムは、計画や構想というものでは手に余るもので、ひたすら拡大を続けた。昭和三年の所得倍増計画に示されるような日本の高度経済成長時代には、都市の拡大と成長はいっそう拍車がかかることになる。

交通機関の発達によって、すでに実質的な東京都市圏は神奈川、千葉、埼玉と茨城県の一部に及んでおり、さらにそれ以上の地域まで巻き込んでしまう勢いだ。大都市圏人口では、とくに三〇〇〇万人を超えた。現在のような超巨大都市は、多くの構想や計画が挫折することによって実現していったという皮肉な結果である。そこが怪物ということだろう。

このように、ざっと四〇〇年の歴史を駆け足でたどってみると、はっきりした大構想をもって、それを現実させたのは家康ぐらいのものである。東京になってからは、さまざまな計画はあったが、都市に加わるさまざまな力が働き、その一つ一つの力がまるで積み木を積み上げるようになってきた「積み木の都市」と言えそうだ。とくに、第二次大戦後には、この傾向が顕著で、その結果として、現在のような世界で最も巨大で複雑な都市が形成された。

この書物は、一種の「戦後東京都市形成史」である。現在の東京の都市形成を理解するには、いろいろな見方や方法がある。大きな目で都市全体の動きを捉えることはもちろん必要だし、これまでそうした書物は数多く出版されてきた。ここで述べてきたような都市の変化、あるいは計画や構想を中心にしたたり、都市の政治の動きによる変動を取り上げることでもできるだろう。それはそれでよいのだが、この書物では、都市を「積み木の都市」として捉え、東京を形成している積み木のうちの主なものを拾って、都市形成の実態を探ってみようというものである。

とくに急激に変貌した戦後の半世紀を描くには、抽象的で現実とずれてしまった全体計画の行方を追うよりも、この方法がかなり有効なように思える。もっとも、現在の東京を形成する一つ一つの積み木は、戦後になってから新たに生まれたものだけではない。それ以前から存在しているものもたくさんある。積み木は一つ一つ歴史をもち、変動しながら現在まで生き延びてきた。ここで言う「積み木の都市」は、固定して動かない積み木ではなく、いわば「生きた積み木」として見たい。「生きた積み木」は時代の変化を受けながらも、その場を得て積み上げられ東京を形成してきた。原型に近いままに生き延びてきたものもあるし、大きく変化したものもある。一つ一つの積み木は現在も生きていて東京を形成し、また新たな積み木が絶えず追加されている。

たとえば、冒頭の章にある東京駅は、大正三年（一九一四）という敗戦の三〇年も前に開業式を迎えた。着工はその六年前、構想はさらに遡って明治二十一年（一八八八）の「東京市区改正条例」だ。本書での記述は昭和二〇年（一九四五）五月の空襲による炎上に始まり、それ以降の戦後を中心に行っているが、当然にそれ以前の歴史のなかで生きてきた姿にも触れている。すべてを空襲で失ったようにみえる東京でも、いきなり戦後から始るといふことではなく、歴史の絡みのなかに存在する。

都市は生き物である。人工的に造られ、一つ一つ積み重ねられてきた積み木も、時間と歴史のなかで次第に根を張って定着していったものもあるし、内容的にも変化してゆく。また、ごく最近に積まれて、まだ周辺との関係の薄いものもある。しかし、その積み木が都市にとって意味をもつものなら、時代の波を受けながらも都市の個性となつて定着してゆくだろう。東京を構成してゆく要素を積み木として見ることは、決して死んだバラバラの積み木という意味ではない。

役所がつくる個別の事業計画説明書は、最近は何こう立派なものもあるが、外形的なものとして記述され、生きたダイナミズムが感じられないことが多い。ここで取り上げる生きた積み木は、全体との絡みや歴史の流れの変化を刻む生きた物語をもつものとして捉えたい。

東京を「積み木の都市」として捉える意味はこれまでに述べてきたとおりだが、そのメリットはさらにいくつか追加することができるだろう。

第一は具体性と生きた物語が見られることだ。積み木の一つ一つは具体的に可視的であつて、抽象的な一般論ではない。多くの人はその存在を知っており、実際に現地に行つて見ることもできる。だが、それがどのよう

な経過をたどって形成され、どのような物語が隠されているのかは見ただけではわからない。本書は、具体的な一つの積み木から入って、表面だけではわからないことや見落されている生きた実態、生々しい息づかいを探つてゆこうとするものだ。東京全体はわからなくても、身近にあつて接触しやすい積み木の一つを見ることによって、東京全体の動きもじかに感じることができよう。

第二には、都市をストックとして見ることだ。東京に限らず、日本の都市の多くはフローとして形成されて、本来のストックを形成してこなかったことが問題である。歴史の記述というものも、一般にフローとして変化を中心としている。しかし、都市という存在は時代を超えて存在するストックが重要だ。ナポレオン三世がオスマンに命じてつくらせた壮大なパリの姿は、帝政は亡び、何度も革命を繰り返して、第二次大戦ではドイツ軍に占領されるという政治的な大変化を経ながらも、オスマン時代のストックがずっと継続してパリの旧市街地の基盤となり、パリの個性をつくりだしている。都市形成を知るには、このように時代を超えたストックとしての存在に注目する必要がある。積み木とはそういう東京の中に形成されてきたストックの姿に、都市の個性を探ろうということである。

複雑な戦後の東京の都市形成を知るには、一つ一つの積み木のうち種類や場所の違う主要なものを取り上げて、それぞれに物語を語らせるのが有効だ。それぞれの物語が、東京形成の姿を多面的に語ってくれるからである。この書物の狙いはそこにある。

ここに取り上げたのは、四の積み木に当たる物語である。できるだけ多くの要素を地理的にも広く展開するように取り上げた。企画の段階ではもつと多様なものを考えたのだが、相応しい著者を得られなかったり都合がつかなかったりして、残念ながら現状の一四編に止まった。まだ必要なものも多いが、今回はこの段階で纏めることにした。

戦後の東京は、強力な遠心力をもって外へ外へと広がった。その原点的な位置は東京駅になるだろう。本書は、東京駅を出発点にして次第に外周に広がってゆくという配列をとった。なお、現状の都市・東京は、実質人口三〇〇〇万人を超え、東京都という範囲に止まらないのだが、ここでは、一応東京都内に限定した。

積み上げられた積み木の城は、全体としてどのような姿となり意味をもつか、これらの積み木がどのように絡まりあっているのかという問題もある。だが、それよりも本書では、東京という巨大都市を、読者に身近な生きた存在として知るための手掛かりを提供することを主眼にしている。こうした都市を形成している一つ一つの要素に、生きた人間の物語を見ることがよって、読者にとって都市・東京が今よりも身近なものになれば幸いである。さらに、読者それぞれの思考のなかで、東京という壮大な積み木の都市の姿を描いてもらうための素材とヒントとなることを期待している。

〔付記〕

なお、本書出版にともなう諸活動に関しては、都政史研究会の左記の各企業のご協力をいただきました。記して感謝申し上げます。

東京電力株式会社

東京ガス株式会社

日本電信電話株式会社

セコム株式会社

東京海上研究所

平成九年（一九九七）五月

積み木の都市 東京

★★★★★

1997年5月20日印刷

1997年6月3日第1刷発行

★★★★★

監修 田村 明

編者 水島孝治／檜横 貢

発行者 粕谷 一希

印刷・製本 朝日メディアインターナショナル(株)

発行所 都市出版株式会社

〒102 東京都千代田区富士見1-5-8 大新京ビル3F

電話 03(3237)1705 振替：東京3-46617

★★★★★

ISBN4-924831-50-6

定価はカバーに表示してあります

乱丁・落丁本はお取り替えます
