

Title	過大都市論の検討
Sub Title	
Author	奥井, 復太郎
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1940
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.34, No.4 (1940. 4) ,p.525(65)- 551(91)
JaLC DOI	10.14991/001.19400401-0065
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19400401-0065">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19400401-0065</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

## 過大都市論の検討

奥井復太郎

### 序

東京市の人口が一千萬人になると云ふ。日本都市年鑑の推計人口では昭和十六年七百萬となつてゐるが（同年鑑、昭和十五年用による）警視廳の調査では既に「帝都に七百萬」の人口を算へてゐる。此の七百萬なり一千萬なり的人口が如何に夥しい巨きな數字であるかに就いては既に述べた事もあるが、内地人口の一割内外の比率になつてゐる、即ち内地人が十人ゐると其の内一人が東京市民と云ふ理である。又府縣の人口で探しても五百萬七百萬と云ふ大口は無い。同じく昭和十六年推計人口に見ても、東京・大阪・兵庫・愛知・福岡の府縣が三百萬以上、外には北海道の三百四十萬がある丈けである。之れを表にして見ると次の如くである。

表ノ縣府別數口人

人口數	府縣數	府縣名
700 萬以上	1	東京
600 萬以上	0	
500 萬以上	1	大阪
300 萬以上	4	北海道、兵庫、愛知、福岡
200 萬以上	3	神奈川、静岡、新潟
150 萬以上	8	広島、京都、長崎、福島、千葉、茨城、鹿兒島、埼玉
100 萬以上	15	熊本、岡山、長崎、宮城、群馬、栃木、岐阜、山口、三重、愛媛、山形、岩手、秋田、青森、大分
75 萬以上	6	宮崎、和歌山、富山、石川、香川、島根
50 萬以上	8	徳島、滋賀、高知、福井、佐賀、山梨、奈良、沖繩
50 萬以下	1	鳥取
計	47	

之れによると東京市の人口は東北六縣の總計(六百三十五萬)よりも多く、福岡縣を除く九州諸縣の合計(七百六十七萬)に似てゐる。面積五七二方糎に、東北六縣では六六、九〇〇方糎、福岡縣を除く九州では、三九、五〇〇方糎に含まれてゐる人口が密集してゐる事になる。従つて其の密度が頗る稠密なる事も改めて説くまでもない。

かゝる大都市現象は現代文明の典型に相違ないが、之れが持つ幾多の社會・經濟・政治・文化上の諸問題は遂に、かゝる巨大なる存在に對して多方面からの批判を生み出すに至つた。元來、都市そのものに對する各方面からの批判は今日にはじまつた事ではなくて、都市と共に古くからあつたと云つて差支ない。田園に神の攝理を見、都市に人間

の邪惡を見ると云ふ態度は決して新しいもので無<sup>ス</sup>。(J. G. Thompson: Urbanization. 1927 Preface—The Rural Bias, The Urban Bent)自然と人工との對照はいつの世にも双方いづれにも味方と共に敵をもつ。都市が大き過ぎると云ふ事も決して新しい問題では無い。二、三十年以前から問題になつてゐる事柄である。其故今頃、過大都市論を取上げるのはいさゝか迂愚の厭が無きにしても非ずである。併かし本稿で問題とする所の過大都市論は、一般的な都市害惡論でも無ければ、大都市否認論にしても、素朴な感傷論や田園論に就いて云々しようとするものでない。もつと現實の問題として之れを取上げて見たいと思ふ。何故かと云へば過大都市論は決して單一な内容を持つてゐない。其の論ずる所、頗る多岐であり、其の根據とする所、又多方面である。其れ故、眞に傾聴に値するもの、徒に慷慨悲憤するもの、各方面の所説を一々検討したらば極めて興味あるものがあらう。しかし現代社會の現實的所産である大都市を問題とするに當つて寸毫も隙のある態度は許されない。其の態度は充分慎重でなければならぬ。此の意味で時節柄、都市生活批判の喧しい今日、過大都市論を再び取り上げて見る事も無駄でなからう。唯、過大論は其の性質上、頗る多方面に亘るので、本稿は、先づ其の一般序説的のものに留まるを止むを得ないと思ふ。此の意味に於いて讀まれん事を希望すると共に、後に機會ある毎に各方面に専門的に論及してみたいと思ふ。

(一)

過大都市論とは、今日の大都市が大き過ぎると云ふ主張である。従つて「何故大き過ぎるか」の理論でなければならぬ。過大都市論は勿論、今日の大都市が大き過ぎて、「よろしくない」との觀點に立つものである。従つて何故「よ

ろしくない」のか其の理由を掲げねばならぬ。其處で、過大都市論は、(一) 過大都市弊害論 (二) 都市適度論の二つに分れる。既に述べた様に過大都市論は、都市それ自體の否定論ではないと云ふ前提に立ちたいと思ふ。普通に云はれる都市否定論は事實上では大都市否定論なのであつて、中・小都市を其の非難の對象にしようとするのでは無いが、茲では先づ過大なる事實及び主張を中心として問題を取り上げて行く。それ故、人口一千萬人の東京も或ひは論者によつては毫も過大でないといふかも知れぬ。従つて過大論には其の根據として都市適度論が前提となる理である。然かるに都市人口の數量は幾許が適度なりやの理論は決して簡単に定める事が出来ない。田園都市の先覺者は人口數萬(三萬内外)を以つて理想的なものを見たが、果してハワードが考へた様に此の都市適度論が簡単に成立するか否かは疑問である。或ひは十萬、二十萬と云ふ數字が提出されるかも知れない。成程、現在でも人口十萬程度の都市では大規模な市内交通機關は不必要である。(日本都市年鑑—第九卷—によると)人口二十萬乃至十萬の都市で市營企業として軌道を經營するもの僅かに一市、十萬乃至五萬の都市では二市しか無い。市營以外のものとしては、前者の總數二十五中二十一市、後者の總數五十六中四十二市が市内に何等かの關係で軌道・地方鐵道を持つてゐるが、其の大部分はいづれも市外交通機關で、純然たる市内専用の交通機關は極めて少いと云つていい。(各地の事情を詳かにするを得ないので正確な數字は不明である)之れを反面から見ると是等の諸都市の市街地面積を見ると了解が出来る。人口二十萬—十萬の都市(昭和十四年推計人口)二十五市中、面積は五〇方呎未満のものが十七市に達し、人口十萬—五萬の都市五十九市中、同じく五〇方呎の面積以下のものが五十市に及んでゐる。双

方を合計して八十四市中、此の面積五〇方呎未満のものが六十七市即ち約八割に及んでゐるが、五十方呎と云へば圓面積として半徑四呎のものであるからして、徒歩交通時間にしても中心から約一時間内外の市域を持つてゐるに過ぎない。バス交通によれば十五分内外の時間距離である。

斯くの如き規模の都市が、主として交通問題から観て、比較的に落着いた町である事は想像し得る。此の程度の都市が地方の中心都市である場合、可なり、都會的な施設と共に落着のある都市となつてゐる。但し是等の都市が純工業、又は鑛業都市であつたり海港都市であつたりする場合、乃至は、東京・大阪等の大都市生活圏内の附屬都市であつたりする場合は別で、地方經濟・文化の中心地としての體様を整へてゐる場合に限られる。職場へも徒歩で通へもするし、簡単に郊外緑地に出る事も出来る。市街建築の密集度が甚しいと云つても其の地域が無限に擴がつてゐない故に、大都市に見る様な、自然からの完全なる隔離も無い。先づ十萬—二十萬の人口を持つ都市が或ひは適度と考へられるかも知れない。併かし都市適度論は然かく簡単に結論を指示しないであらう。蓋し適度論は決して一様單一なる論據から推論し難いからである。故に先づ第一に過大都市弊害論から入るのが問題検討の順路であらう。

過大論も二様に分けて解釋する事が出来る。一つは絶對的過大論とも云ふ可きもので、富及び人口の集積が絶對的見地から見て過大だと主張するものであり、第二の見地は、相對的過大論とも云ふ可きもので、中小都市又は(之れが最も良く對照的に持ち出されるのであるが)農村等と對比して見て、現代大都市の集積度を過大だと主張する

ものである。例へば人口や富を地方に分散して都鄙の均衡を保てと云ふ主張は後者である。反對に數百萬の大都市生活の弊害を痛切に指摘するのは前者である。此の觀點の相違は後になつて諸種の過大都市論を検討し分析して行く上に常に之れに伴ふ所のものであらうが、今日の過大都市論は性質上、先づ絶對的過大論であるとして差支ない。

## (III)

「過大都市の弊害は通例二方面に分れる。一つは金錢的經濟的又は數字的に計量し得るもの、も一つは金錢的に計量し得ないものである。例へば、交通事故の爲めに生ずる災害の如きは或る程度まで金錢的に計量する事が出来る。又精神病や犯罪、或ひは疾病・虚弱等が、過大性の爲めに生じたものであるとするならば、是等も或る程度まで金錢的に又は數字的に計量する事が出来る。都市住民の出産力の減退、體位低下の如きも計量し得る性質のものである。反之、精神的・心理的過程のものは、其の儘では計量する事が全く不可能である。例へば昨今の交通機關の混雜、之れは正しく言語道斷の態である。従つて之れが市民の精神、情操に及ぼす害悪は決して尠少ではない。併かし、此の害悪は決して秤量する事が出来ない。勿論、學校其他で訓えた事が、現實の生活の爲めに全く壓倒されて了つて、結局無駄になつて了つたと思はれる様な場合が無いでもない。かゝる場合には教育費の何分の幾つか、過大都市の過大性の爲めに無駄にせられたと云ふ結果となり、或る技法によれば其の弊害の算出が或ひは可能であるかも知れない。併かし、かゝる方法は頗る技巧的に過ぎざるを得まい。兎に角、都市生活が及ぼす(殊に其の過大性が及ぼす)影響中、貨幣・經濟的に、乃至は數字的に計量する事の不可能な害悪が在る、然かも其れは決して尠少ではあるまい。

過大論に就いて、此の點は慎重に取扱はれる必要がある。例へば過大都市の生活は身體健康に悪い害悪を及ぼすと云ふ。今之れを問題として取上げて見ると、其の原因の検討は勿論であるが、(つまり健康上の害悪たる可き事實を生む原因が都市の過大性そのものに在るか否かの問題)、更に害された健康に對する醫療・投藥・保養施設等の諸負擔は正確に計上される必要がある。併かし疾病・不健康が與へる精神的打撃、それが生み出す諸々の害悪に就いても出来るだけ、正確なる計量を必要とする。工場生活・會社生活の爲め健康を害し、職を失ひ、所得を失つた結果として現はれる諸現象、自殺・家族心中・放浪・犯罪等の如きものに就いては的確に知る必要がある。唯、狂騒・憂鬱の精神と生活力の問題は簡單に計量出来ない。然かも決して輕視すべき問題では無い。

所が人口數百萬の大都市は現實の事實なのである。之れが良かれ悪かれ、出來て了つてゐるのである。今之れを否認して、其の態様を改造せんと云ふならば、決して單なる思ひつきや、一部人士の氣まぐれ乃至は感傷で極める理にはならない、何故かと云へば、成程、從來の國運の隆盛、市勢興隆に無方針、自由放任の弊があつたにせよ、現在あるものは、過去の貴重なる人力・資財の結晶である。従つて一朝に出來たものでもなく、一投足の勞で出現したものでない。別の機會にも述べた所であるが、成程、此の過去の傳承、富の集積は、新しいより合理的な企劃に對して甚しき障害である。さうかと云つて新しき發足も、之れを全然捨て、顧みぬと云ふ理には行かぬ。其處で、過去の傳承、現在の弊害に對しては、氣分感傷等以上の精密な検討が加えられ、更に、計量せられたる害悪と、別

に評價せられたる利益との間に充分なる秤量が行はねばならぬ。

例へば、屢々指摘した様に、農村社會を改良すると云ふ試みは、果して當つてゐるか否か。農村を今日あるが儘のもの以外のものたらしめる事によつて何を失ひ何を利するか。農村の資本主義化、工業化・機械化を主張するが、それによつて農村社會は變質過程に這込まないであらうか。變質した後の農村に就いての充分なる豫測が用意されてゐるか否か。昨年の全國人口問題協議會で中澤辨治郎氏が指摘せられた通り、農村への工場進出は一時、農民に金錢所得を増大せしめ、惹いては彼等の土地所有(自作農化)の趨勢を刺戟した。併かし貨幣所得は、貨幣支出に對應する。同時に農村勞働から工場勞働への推移に對應する。茲に生活様式や欲求の變化が起る。貨幣所得の生活はより大なる貨幣所得への欲求となり、趣味・娛樂・其他他生活一般に著しい變化を招來する。農民が一度得た大地を再び手離す境界に追ひ込まなければ望外の幸と云はねばならぬ。一般農村は兎に角、都市近郊の農村が此の變質過程の爲めに、大小共に打撃を受けてゐる事は改めて説くまでもない。

故に現在の弊害の是正は、他方に之れが生んでゐたであらう利益の喪失を伴ふ恐ある事を注意しなければならぬ。W・モリスが無何有郷(ユートピア)を描いて、農村と都市の對立した社會の滅亡を理想としたのは、彼に無政府主義者の幻想のあつた事からのみ理解出来る。ハウードの田園都市論も土地所有を中心にして一脈の改造理論を含んでゐる。同時に社會の全面的改造の熱情を除くとすれば、田園都市論は一小都市計畫、つまり田園的都市の設計に外ならぬ。従つて大都市過大性の批判になるかどうか疑問である。兎に角現在の社會を一舉に否定し去る理論を以

つて、現在の都市過大性を批判するのは勝手である。併かし、凡べての製造が藝術的製作になり、半農半工、晴耕雨讀の生活を以つて理想とする様な改造論は、恐らく生活の全般的に逼迫せる今日、無用にして、むしろ有害なる空論とも云ふ可きであらう。今日「分散主義」が各方面に説かれてゐるが、此の「分散論」に、國力減衰の危惧感を持つ者あるも、亦決して不思議ではない。

かゝるが故に、大都市過大論は、嚴密な科學論から出發しなければならぬと思ふ。勿論、人間は科學のみで割り切れない存在であらう。故に、情緒・氣分に對する尊重も、決して無視すべきものでない。併かし既に述べた理由によつて、先づ何處までも科學的に批判しなければならぬ。殊に今日の如く、しきりに統制といひ、企劃といふ。此の時代に於いて科學の導くもの無かつたとすれば、それこそ最も危き次第と云はねばならぬ。都市・地方計畫又は國土計畫と云ふ。是等の企劃が痛切に要望せらるゝに當つて、過大論の觀點に就いて特に注意の必要な所以である。

### (三)

過大都市論はいつ頃から喧しく論ぜられる様になつたか。前記のハウードの田園都市論が現代大都市への批判である事は云ふ迄もない(一八九八年)。併かし大都市(恐らく人口數にして百萬或ひは二、三百萬程度の大都市)が當時雜然としてゐたと云ふ事は、過大都市論への直接の出發點にはならなかつたと云つて差支あるまい。何となれば都市計畫論史に於いて雜然たる大都市を整然たる大都市に改装する事を以つて都市計畫の使命とした時代もあつたからである。田園都市運動への發足は、むしろ「田園主義」に基くものであつて、都市過大論よりするものではない。

と云へないであらうか。換言すれば、今日云ふ、分散的集中計画に於ける田園都市論は、ハワードに創められた田園都市論の再認識とは云へないであらうか。つまり、現代都市の雑然たる状態が二つの傾向を生み出し、一つは田園都市論(其の創意)他の一つは大都市計画であつた。それが大都市の益々急激なる集中性に連れて、大都市計画のものによつて解決出来ない境地に追込められ、(都市人口は、二、三百萬から五、六百萬乃至は七、八百萬或ひは一千萬にも達しようとする)茲にはじめて、過大都市論が明白に主張される様になり、都市計画論は惹いて、地方計画、所謂集中改造論へと移行を見たものであらう。當然此の期に於いて大都市周囲の工業又は住居・保健等を中心とした衛星都市が問題となり、是等の中小都市及び中心母體都市に綠地・自然景觀が云々せられる様になつて、田園都市理論が再び検討されるに至つたのではあるまいか。

此の解釋は決して確定的のものでない、筆者の一推測に過ぎない。都市計画史又は都市計画論史に於ける精密な考證の下に改めて論ぜらるべき性質のものであるが、茲には一つの豫断を下して多方面の批判を仰ぎたいと思ふのである。

東京に就いて云へば、舊市域の人口、二百萬時代に今日考へる様な過大都市論があつたか、どうか。都市の急激な膨脹は色々の點で弊害を生じた。交通機關の不備、道路の雑踏醜惡、住宅の不足、急激に過ぎる郊外の發展等は當時、既に論ぜられた問題であつた。恐らく、それは明治末期から大正の中期にかけての時代であつたらう。我國都市の現代的勃興期が漸く顯著になつて來た時代である。

其の頃の事と思ふが、艶歌師の口によつて流行つた俗歌によつて見ると、當時では神田の須田町が中心として名高く、電車のベルの音喧しく行交つて、其れによるラッシュ・アワーの風景が唄はれてゐる。恐らく當時のラッシュ・アワーは市内の殊に市電の現象であつたのであらう。そして其の乗客も簡単に「労働者」と唄はれてゐる所、頗る今日と隔たる感がある。山の手線に乗つて東京近郊の雪景色を一廻、見ると云ふ事も同じ頃の話であつたらう。

人口十萬乃至二十萬以上を大都市と云ふが、更に百萬を超れば、之れを特別大都市とも呼ぶ。ロンドンは約八百萬、ニューヨークは約七百萬、東京は約五百萬の人口を抱ける特別大都市の實例であるが、潮流は益々大中心へと押し寄せつゝあり、想像するさへ煩雜な混亂が出現せんとしてゐる。(片岡安・吉田信武著「都市計劃」三四頁)

過大都市論を發生せしめたのは、此の五百萬八百萬、そして益々大中心へと押し寄せつゝある潮流、そのものは無からうか。過大都市の弊の一つは住宅問題に現はれるが、嘗てニューヨークでは、マンハッタンの人口の半が、安全・衛生に關しては一九〇一年の住宅法(Tenement House Law)によつて定められた基本的標準以下の住宅に生活しており、此の衛生・通風の最低標準を持つた新しい共同住宅と雖も、その費用は人口の三分の二の者の及ばぬ額であり、それにも拘らずその荒涼たる裏庭、白色塗料の壁、憂鬱な街路、時たまの日ざし等は母親と子供が繁えて行く事の出来る環境とは遙かに遠いものであつた。かゝる状態を眼前に置いて、「ニューヨーク市が一千萬の人口を持つ、地方計畫委員會の豫告する様に五十年内に二千萬人の大ニューヨーク地方が出現する」と云ふ事を聽かされた場合、何人と雖も、一種の恐怖を感じずにはおられません。(M. R. Davie: Problems of City Life, 1932, p. 12) 東京の人口が一千萬になる! 此の場合でも現在の亂雜な發展や交通機關の混亂を眼前に置いて、更に人口の増加一千万人口の實現を説かれては、誰れもが戰慄を感ずるであらう。「將來、吾々の都市と云へば數百階のアパート、

窓の無い、電燈の光と人工的な通風装置を持った建築で成立つものたるの運命にあるのか(前掲書)の嘆聲は、吾々をして、「此の殺人的混雑は、果してどうなるであらう」と嗟嘆せしむるのと同じ感情である。これが過大都市論への出發點と考へる事も失當ではなからう。

## (四)

若し然かりとせば、人口數百萬(殊に一千萬に近からんとする)大都市に就いて如何なる危惧の感が惹起さしめられてゐるか。今、ニューヨークの場合に就いてM・R・デイヴィー氏の説く所を聽いてみよう。

過大都市ニューヨーク市の第一の弊害は前項に引用した住宅問題に現はれる。それは文明人の生活する好適なる環境とは、凡そ反對な環境を生んでゐる。併かし第二の弊害は水道・下水施設に現はれる。紐育市は是等の施設に於いて後から後から建設するの必要に迫られてゐる。水道について云へば、此の追驅ツこは、現在の水道地域が全部呑み盡されて了ふか或ひは水道布敷費の一人當費用が高くなつて水道の水が贅澤品になつて了ふかする迄は、休む事が無い。下水に就いて云へば、ハドソン、イースト河及びニューヨーク港へ下水の放流は單に水浴の機會を破壊し、ノース河の魚(鮭)を事實上滅亡せしめたのみでなく、隣接地方の魚貝に打撃を與へ、チブスの危險を増し、「コニーアイランド、ブライトンの海水浴場さへも脅威しつゝある」と云はれてゐる。それも衛生技術の解決し得る範圍内であらう、併かし其の費用が負擔し難きものとなつて來る。従つて「市の經費超過はその有形無形の利益のいづれをも壓倒する點に迄達するであらう」。

第三の弊害は、街路・交通機關の問題である。自動車は、一、三名の乗客を乗せる場合、同數の歩行者の必要とする所より數倍の道路面積を必要とする。街路の歩行者は歩行に際し、その表面積約十方呎を必要とする。停止せる自動車は百方呎、緩行の場合に二百方呎、時速十五哩乃至二十哩の時には三百乃至四百方呎を必要とする。或ひは又、五人乗自動車の乗客一人に就いては満員の市街電車に於ける乗客一人に就いてよりも十七倍の街路面積を必要とする。自動車交通によつて街路が容易に混雑するは當然であるが之れが爲めに自動車は最早高速交通機關でなくなつて來た。一九二四年の調査によると「第三十四・第四十二街間の第五アヴェニューでは、午後遅くのラッシュアワー時の交通は時速五哩に減ぜられるといふ。或ひは二哩半乃至三哩の速力まで減少されると云ふ計算もある。其處で道路改造が重要な問題になる理である。併かし高速自動車道其の他、幹線道路體系が立派に完成しても「其れは多大の經費によるものであるから、租税の形式で土地への負擔となる―それが又轉じて建築物を益々高層ならしめる事を必然とし、惹いては、又街路をふやせと云ふ事になる。」

ニューヨークに於ける大規模な交通路の問題として、ニューヨークとニュージャージーを結ぶホランド隧道、マンハッタン・ニュージャージーの高架道路等の建設があるが、其等が極めて巨額の經費を要する事は暫く措くとして是等の建設によつて問題が毫も解決し盡されぬ事は深く注意せねばならぬ。集中型の都市にあつては一つ交通對策は、其のまゝでは、次の混亂を生む助手たるに過ぎない。

過大都市ニューヨークの第四の弊害としては、街路交通の問題と併せて交通機關の問題である。都市は高さを増



すと共にその廣さも増す。鐵道・地下鐵等を利用して、中心部の高層建築街の大集團を郊外地に運ばねばならぬ。かくして郊外の空地が充滿した時、其の結果は何かと云へば交通線の兩端に混雑が起ると云ふ事丈けである。其處で別の交通機關が必要になる。大都市が其の經歷の比較的初期に於いて達した、一定の點を越えようと、より多くの交通線はより多くの混雑を意味する様になる。之れを除く方法は現在の交通線を二重にする事であるが之れは、乗客を二分する事によつて現在の交通經營者に打撃を與へる事となる。事實「交通會社は混雑によつて儲けてゐる」のである。

ニューヨーク市が平面的に擴大するに連れ、交通機關の意義は益々重大となるが、茲に料金問題が擡頭して來る。「現在(一九二五年)紐育市は五仙料金制によつてゐるが、地下鐵建設に拂つた金額に對し年々千二百萬弗を損してゐる。それよりも三倍も高くかゝるといふ新線については、更に巨額の損失を見るであらう。」と云はれてゐる。従つて市財政の困難、市民負擔の過重が生じて來る理である。

要するに交通機關は、大都市にとつて不滅の難題である、解決は常に新しい問題を生んで行く。次の一文は此の間の事情を雄辯に物語る。

Give a New Yorker an inch and he'll take the 'L' and ride to work. Six days in the week, from the reaches of the Bronx and Brooklyn, will he come sweltering through the subway under this island to his job. Then, on the seventh, he sits down and writes to the editor demanding more subways. What, in the name of

common sense, does the man want more subways for? Give him one and he goes out a little farther to cheaper rents and painted bungalows to crowd up a new district until the traffic again becomes when he starts moving and howling for another line. To our obtuse economic way of thinking, this seems rather silly. The more subways, the more suburbs, the more population.

(此の項、デイヴィー前掲書第一章第二節 Can Cities be too big? による)

(五)

過大都市の有形的視覺的弊害は多くの場合、住宅・交通・衛生等に示される。ニューヨークに就いて説明された所は、他の大都市に就いても同様である。而して以上の諸點はいづれも計量し得可きものとして掲げられた。「ニューヨーク市が依然の大きさを増し、殊にマンハッタンの産業的中心化が繼續するとしたならば、如何に精巧な輸送計畫を樹てるも奏功するや否や疑問である。…此の過程は無限循環の様には思はれる。建物増加、街路・地下鐵の擴張、すると又、建物の増加、又街路・地下鐵の擴張。中心地區は上に延び、周邊部は外方に伸出する。かゝる過程が明かに行はれて遂に經濟及び快適に於ける收穫遞減の事實上の限度を早くも過ぎて了ふ。」(前掲書二〇頁)

多方面から經濟度を超した損失面が報告されて來る。「マンハッタンの密集地で製造業を經營するのは小さい工業中心地で行ふよりも、大都市の工業にとつて、事實上遂に費用が餘計にかゝる。其の理由は明白で、街路及び鐵道による貨物の輸送は工業にとつて生血のものである。然かるに我が大中心地のいづれにあつても是等の動脈は

梗塞されてゐる。此の集合都市に歩調を併せる街路が無い為め紐育市に於けるトラックは實際に運搬するよりも、無駄な仕事、混雑した街路に梗塞されたり、群集した積荷場や店で待つてゐる事に餘計の時間を潰してゐる。貨物終點驛やドックが時に混雑する事は、敗腐又は損傷し易い貨物の損傷、或ひは敗腐を伴ひ、同じ問題の別面を物語つてゐる。埠頭に、鐵道構内に、工場に、混雑は工業の正規的過程を妨げてゐる。マンハッタン島に於ける乗物雑沓の費用は一日五十萬弗、全ニューヨーク地方では百萬弗に達すると計算されてゐる。五噸積のトラックをマンハッタン街路上に動かすには一日十九弗乃至二十八弗七十五仙を要する。然かるに雑沓の爲めに其の利用時間の二〇%乃至七五%が無駄になつて了つてゐるさうである。更に都市の密集雑沓が、土地・建物の費用を騰貴せしめて、工場内の間接費の膨脹を來さしめる事は疑問の餘地が無い。(前掲書及びアングラス・リンドマン共著「都市社會學」二三九頁) 我國に於いても京濱工場地帯の如き過度の密集地帯にあつて労働者を使役する場合には、保健・休養・娛樂等の施設に對する費用が尠からざる額に上ると云はれてゐる。

かゝる意味に於ける過大都市の弊害は頗る明瞭に計量する事が出来、其の根據としても、充分に聽くに足る可きものがある。先づ第一に、交通調整に於いて、大都市集中の傾向を續けるならば、問題は永遠に解決出来ないものと云ふ事を指摘した點である。而して之れに就いて、人口集團が巨大になればなる程、交通問題に於ける弊害がより著しくなると云ふ關係を對應せしむる事が出来れば、問題は尙更明快である。例へば都市の人口増加と共に市民の乗車回数も増加するが、其の割合は人口増加率よりも更に多く、「三倍乃至四倍位の増加率を以つて増加する」

即ち「都市の人口増加は算術級數的に増加するとすれば、乗車回數の増加は幾何級數的に増加すると云ふ原理がある。併かし金谷大阪商大教授の報告されてゐる所によると、巨大都市に於いては此の原理に例外又は限界とも云ふ可きものが認められる様である。「大體人口が増加して四百萬、五百萬と云ふ様な都市、それだけの人口を有する都市になると決して今迄の様な急激の増加を示さないで、人口増加と乗車回數と同じ様な傾向で行く」過程が示されるさうである。「都市が發展途上に於て、五十萬人、百萬、二百萬人、或ひは三百萬人でもいゝが、非常に膨脹し

件數 都市	2.5	2.0	1.5	1.0	0.5	0.5 (-)	計
	六大都市	1		1	4		
35-21萬人				1	6	3	10
20-16萬人				1	3	4	8
15-11萬人		1		2	4	3	10
10-7.6萬人					12	2	14
7.5-5萬人			1	6	20	15	42
計	1	1	2	14	45	27	90

てゐる場合は人口の増加率よりも乗車回數の利用率の増加は非常に急激である。それだからそれに對する交通機關の整備が重要性を持つて居るのである。所が四百萬、五百萬と云ふ都市になると今迄の原則を逸つてない。寧ろそれよりも減少してゐる。…一般交通機關の乗車回數は幾何級數的に増加すると云ふ原則であるが、それには限界がある。或る一つの限界線に達した時はその原則は當嵌らない。寧ろそれより減少を示してゐる。最近の倫敦、紐育がそれを示してゐる。」(第二回人

口問題全國協議會報告書所載、金谷重義氏「都市人口と乗車回数の關係に就て」  
之れによつて見ると大都市にしても五百萬前後の所に一つの境界がある様に思へる。其處で交通問題の弊害的表  
現の一つである交通事故に就いて見ると、前頁に掲げる所は我國の昭和十三年の統計であるが（『日本都市年鑑』に  
よる）道路交通事故の件数は大都市の場合に於いて斷然多くなつてゐる。

之れだけの數字では都市の過大性と交通事故の増加とを結びつける事は不可能であるが、あらゆる方面に現はれる  
交通禍が過大都市の本質的特徴と云ふ事は、卒直に認め得る所であらう。従つて過大都市はそれ自體に解決し得可  
からざる交通問題を持つと云ふ命題は先づ第一にあげられていゝ。

第二には過大都市を維持し又は其の内に生活する事によつて經濟度の限界を超越して了つてゐると云ふ點であ  
る。此の現象は所謂收穫遞減の法則との關係であつて、自動車が自動車としての効用を喪失するが如き、道路・廣場  
等の面積の増大が市街や價格の騰貴を惹起すが如き、いづれも之れに關聯するものであつて、過大都市論の最も有  
力なる批判基準たるものである。併かし、此の第二の點に於いて最も困難なる事實は、何處に經濟度の限界を見出  
し得るやの問題である。元來收穫遞減の現象は所與の諸條件を一定しておく事を前提とするが故に、經濟度の決定  
も所與の諸條件に於ける變化を一應は無視しなければならぬ。例へば交通機關にして見ても、市街電車に就いて考  
へる場合には、自動車、地下鐵道其の他の新しい技術による條件の變化を排除しておかねばならぬ。従つて技術的  
發達の程度の如何によつては、經濟度の測定は決して簡單でないのみならず、最も問題となる點は、技術の容易な

る修正によつて經濟度の限界を可なり著しく變更する事が出来る事である。殊に技術の發達が著しくない時に於い  
ては技術上の極めて僅かなる改良が經濟度の限界を著しく擴大する事も稀ではなからう。従つて過大性の批判原理  
として經濟度又は適性（乃至は適度論）は最も有力なるものであるが、之れが其の實力を發揮する爲めには、其の適  
度・經濟度が如何にして具體的に示されるか、其の可能性に係つて來る理である。今の場合で云へば、人口五百萬の  
都市に食糧品を供給する事は、配給經費として果して經濟度の限界を超へてゐるか否か、之れが具體的に問題にな  
る。同様に交通機關、上下水道、其の他あらゆる方面の經營に就いて所謂適性規模の問題がある。

## (六)

此の經濟度の限界の問題は色々の方面に關係がある。工場の擴張に際し、電車軌道の敷設に際し、驛停留所の新  
設・改廢に關し、建築高度に關し、各方面で問題になる。大都市々街の自動車が、混雑によつて高速交通機關の機能  
を喪失する恐ある事は前述した所であるが、郊外電車に於ける驛停留所の數の多少は、高速交通機關としての性質  
に多大の影響を及ぼす。建築に就いては立體的擴張と平面的擴張の對比は常に問題とせられる所であらう。

唯此の適度性の問題に就いて、最も重要な關係を持つものは、反對の方面よりする適度論である。市街電車が最  
も經濟的に經營せらるゝ、人口適度は測定せらるゝ、かも知れない。併かし都市は交通機關の爲めに存在するので無い。  
都市自體の機能に就いて存在するのであるからして、都市機能の發揮についての能率論、適度論がある理である。  
従つて都市機能の發揮に就いての適性規模が、假りに、五百萬の人口を指定したとすると、交通其の他の方面で幾

分經濟度の限界を越ゆる場合が生じて、簡単に五百萬都市を一方の(交通經濟的)適度論で批判し去る理にはいかなない事となる。丁度一國人口が夥多になつた場合收穫遞減の法則が作用し従來の限界下の劣等耕地と承知しつつも農耕の擴張をやらねばならぬ理と同一である。従つて此の場合には技術・經營の方面に於ける改良によつて、收穫遞減の過程の作用を出来るだけ防止するに努めるだけである。従つて斯くの如くして見ると過大都市論とは大都市に弊害があると云ふ主張を主にしてゐるが、實際には、都市機能の實現に就いてもあまりに過大であると云ふ議論でなければならぬ事になる。従つて人口數萬乃至二十萬内外の都市が經濟上・文化上・保健上から見て適度であるとする。此つても、都市機能の點から見て、數萬乃至二十萬内外の都市が適度であるか否かは頗る疑問と云はねばならぬ。此の意味で東京市政調査會の弓家氏が比較的早い機會に於いて都市適度論に於いて、小都市の適度、中都市の適度、大都市の適度と、都市別によつて異なる適度論を指摘せられたのは正しい觀點に立つものと云はざるを得ない。(第二回全國都市問題會議研究報告、弓家七郎氏「都市の適度論」昭和五年) 田園都市論者は人口三萬もあれば都會的社交を確保し得ると考へた。併かし都會的社會性を確保するだけが都市の職分ではない。都市の職分としては、かゝるものは次序的であらう。故に吾々の云ふ地域的集團生活の單位としては人口三萬限度は恐らく好適であらう。併かし都市の積極的機能の方面からすれば、それは適度とは云へないであらう。唯、各階級の都市に就いて其の適度と過大とは如何なる標準によつて定まるか。紐育が八百萬の人口を、東京が七百萬の人口を持つて、重大な都市問題を提起してゐる事は事實である。そして所謂過大都市論の云ふ諸種の弊害、衛生・保健・交通・住宅等の方面に身

體的精神的の害悪を生んでゐる事も事實である。併かし亞米利加合衆國の或ひは日本帝國の大國家に於いて中心都市の機能を果す爲めに、紐育及び東京は果して、いくばくの人口を必要とするか。何人も此の點に於ける適度論を深く追及した者は無い様である。

之れに就いて與へられる結論は、大都市の自然的成立による必然論が重なるものである。即ち一國の經濟・文化的發展の結果として大都市が成立する故に、樂觀に過ぎるかも知れぬが、一國の國運の隆盛に關聯して其處に自ら適度ありと云ふ説が少くなかつた。故に五百萬の人口は不可避であるかも知れない。國民經濟の中心として機能を果して行く上には五百萬の人口が集められる必要があるかも知れない。地方都市としては十萬二十萬の人口で済むであらうが、國際都市としては、尙ほ多くを集中する必要があるかも知れない。都市機能の適度性を中心にして考へればさうならざるを得ない。そこで之れが不可避であつても、唯々五百萬が極度の密集雜沓の裡に生活しなければならぬと云ふ理由は毫も成立しないのである。十九世紀初葉の工業都市が其の人口に於いて未だ數萬乃至は十數萬に過ぎぬ程僅少であつたに拘らず、貧民窟其の他に幾多の恐る可き問題を藏してゐたと同様に、現代大都市が五百萬又は八百萬を以つて適正と云ふにしても、此の人口が過度の密集状態に生活し、街頭に交通機關に混雜しなければならぬと云ふ理は全く無いのである。トマス・アダムスが云ふ分散論又は集中改造論は此の意味に解釋する可きものであらう。即ち「中心部に於ける混雜の害は組織の悪く、計量のまづい中心化の所産であつて中心化自體の結果ではない。その對策は中心から外方に向けて運動の潮流を妨げる事にも見出されなければ、此の外的運動を、何等、

組織・計量の改善なくして人爲的に助成する事にも見出されない。集中改造論とは現在の中心に於ける雑沓を救はんとする運動の一種である。工業や人口の偶發的散分的分散は、殊に住宅人口丈けの其れは帶狀發達の如き弊害の原因となる事を実證して來た。其の結果は一つには人口の巨大なる中心に近い田舎の多くを不必要に毀傷する丈けであり、二つには住宅と職場との甚だしい隔離によつて不必要なる交通による精力・時間及び貨幣の浪費であつた。」(Thomas Adams: Recent Advances in Town Planning. 1932. p. 5-6) かゝる見解に含まれる過大論は、畢竟するに、人口數百萬(五百萬以上)の巨大都市の存在を必然視して、之れを唯、何等かの遠大にして雄壯な計畫を以つてより合理的に組織化せんとする企圖を示すに外ならない。或ひは弓家氏の前掲の報告結論に云ふ様に「都市の大きさには適度がある。然れどもその適度を維持することは、都市計畫の能ふところではない。都市計畫は、唯々都市の發達を合理的に導くことに努むべきである。」と云ふ結論が當つてゐるかも知れない。

して見ると過大都市論とは單に都市全體が大き過ぎると云ふのではなくて、大きな都市が無計畫、無組織である事に就いて云はれるものであると思はれる。米國の例を引くならば、自動車が増加するにつれて増加するに拘らず「街路及び幹線は少くとも比較の上では極めて徐々にしか増加しなかつた。街路に於ける空間への壓力は最大となつた。事の真相は、アメリカの都市の成熟があまりに早過ぎたと云ふにある様である。設計らしいものが在るとしても、是等は鐵道馬車や馬車・馬力の時代の設計である。其處へ市街電車、高架線、地下鐵といふ高速交通機關が出現した。古い街路はどうやらやつとの事で新しい目的に叶ふ様に取計られた。所が次に何百萬と云ふ増加力を持

つた自動車が出現した、茲に緊急に解決を要する行詰が生じた。」(デイヴィー前掲書七二頁)此の意味の過大なのである。

勿論數百萬の人口を比較的狭少の地域に包含する事の技術的經濟的失敗に就いては、米國の引例で示した様に既に證明されたかも知れない。密集住宅に於ける健康・徳性の毀害、交通機關・道路交通に於ける不經濟・巨費・事故・悖徳等はいづれも明確に計量されて過大都市の弊害として指摘せられるであらう。併かし今日所謂過大都市を分散せしめ様と云ふ傾向にある地方計畫乃至は國土計畫は決して、五百萬、一千萬の人口大集團を全く散逸させて了ふと云ふ意途に出るものではない。むしろ大集團の地域的編成を計らうと云ふのである。今日の大都市の半径が十里とすれば、それを二十哩、五十哩の内に收め様とするのである。従つて其處に云はれる過大都市論なるものは、大都市的適度としては人口の數百萬が一定の社會・經濟的結束の下に、メトロポリスを構成する事は否定しないで、其の設計技術として之れを地方的基底の上に載せ様とするのである。此の集中改造論の出發が、現代都市の過大論にありとすれば、過大都市論とは、殊に地域的に狭少な市街地に成立した、大都市の無計畫性に向けられる可きものである。斯く觀察して來ると、過大論は、絶對的過大性の理論即ち都市が大き過ぎると云ふ單的の主張でなくして、(殊に都市機能についての過大性の議論でなくして)都市組織論上に於ける適度論、經濟論に外ならぬ事になる。

## (七)

此の意味に於ける過大都市論及び適度論には先づ全幅の敬意を表するに吝かでは無い。併かし尙ほ根本的問題

である。都市そのもの、適度論を問題として取上げる必要がある。筆者は現代都市の典型をロンドン、ニューヨーク、東京の如き數百萬の所謂過大都市に認めてゐる。そして是等が國民・世界經濟組織内に於ける必然的所産であり、其の裡にあつて都市としての(中心としての)機能を果しつゝあるものと見てゐる。英國・米國の經濟力・政治力を動かす所が人口二、三萬乃至は二、三十萬の都市であり得る様な事が果して考へ得られるであらうか。

反對に、一國又は世界經濟乃至は社會の動きを司るには必然的に何れ程の人口を集合せしめなければならぬか、之れは云ふまでもなく現代大都市の適度性の問題である。出來得る限り、分散的傾向を尊重して、何れ程の人口が必要であるか。學問藝術文學等に關するものは(重大な障害が発生するかも知れないが、茲では一應此の關係を無視して)完全に分散せしめ得るものとしていゝかも知れぬ。工場も分散せしめ、労働者を遠く散住せしむる事も可能であるかも知れぬ。工場の分散は今日までの所、既に一定の傾向を示してゐるから。政治機構に就いても出来るだけ分權主義を取る事が出来るであらう。最後にビジネスに就いては？

問題は確かに茲にある。政治にしてもビジネスにしても、集中制が行はれない場合ならば分散・分權共に可能である。併かし資本集中と同様に、政治的統制に於ける集權制は、當然主腦部の組織を大規模化して來る。一地方の産業や事業丈けを支配し管理するならば地方的規模で差支ない。併かし一國又は遠く海外に互つて管理し支配する場合、當然集中化した組織が必要になる。政治の場合も同様である。故に資本力と統制力との集中化が一般的動向である限り、此の部分についての機能は或る程度の大人口の集中を適正とせざるを得ない。之れが何十萬、何百萬

であるかは簡単に斷定し得ない。兎に角、全國又は全世界に連絡の紐を持つてゐる中心は、當然其の紐の太さが他の中小の中心より太からざるを得ない理である。此の理に基いて、數百萬の巨大都市の存在は否認し去り難いものとならう。

過大都市論の論據となる所に經營上の經濟度、適性規模の理論のある事は既に述べた通りである。是等のものは過大性批判の理論として最も、有効のものであると云つた。併かし同様に社會的にも適性論がある。所謂、地域社會の單位集團がそれであつて、田園都市論と云ひ衛生都市論と云ひ或ひは New Community と稱せらるゝもの、設計(W. Hegeman: City Planning, Housing, III. Bd. A Graphic Review of Civic Art, 1922-1937)等はこれらも此の適性論に基く過大都市批判の基據である。此の社會的、文化的な方面よりする過大都市論には、頗る徹底的なものがある。つまり大都市文化(恐らく如何なる形式にせよ)を否定し、都市を呪咀し、惹いては集權制社會を否定する。故に前に述べた様に、今日に於ける必然的の中心化としての大都市を絶對的に過大と見るのである。「文化の向上が人口を消耗せしめる」と云ふ命題は、此の中間に都市と云ふ媒介を置くのであつて、「都市が大きくなつて、來て、國の文化が向上して來ると、餘り老大な都市の場合には人口の育成と云ふ問題には悪いところの影響がある。」惹いては「産業は國力消耗の重大問題に迄發展する。」(磯村英一氏、都市人口の消耗に關する問題、第二回人口問題全國協議會報告書)併かし此の命題は既に述べた様に、現代の大都市が然る可き計畫によつて救はれると云ふ可能性を含んでゐる。

併かし羅馬滅亡の原因を人口の激退に求め、更に其の原因を都市文化の爛熟に探り當てた場合、羅馬帝國の文化體系を否定するのは當然の歸結である。それ故に現代の集權制の機構も其の文化も共に否定されて來なければならぬ。「恐るべし—現在の東京計畫は丁度この大ローマ滅亡史と同じ方向をたどつてゐるのだ、我々は持つて生れた足の能力を基準にして新東京を建設しなければならぬ。勿論文明の利器を無視しろといふのではない、文明の利器は大いに利用せよ、しかし人間を大自然のふところに還すため萬全の用意をしなければならぬ、大東京の都市計畫はすべからく新たな指導方針の下に再出發せよ、現在のまゝ進むならばつひに戦慄すべき結末にぶつからう」(西野入早大教授、—報新聞紙所載。昭和十四年二月十二日付。尙ほ第二回人口問題全國協議會報告書所載の同教授報告「出生減退と羅馬帝國の滅亡」)従つて、文化の進歩は如何に高度に達する場合と雖も常に農業立國を國是の根底となし、商工業其他は之を従となし、少くとも國民の半數は農業に従事するか、或は農業以外の職業を本業となす者は、其地位職業の何たるに論なく、必ず或程度の農業を副業となし、常に土と天然とに親しみ、一身心の強健を増進すると共に、他面食糧の國內自給自足を全うする。(前報告書三三八頁)此の意味に於いて絶對的過大都市論を理解する事が出来る。

## (結)

扱、過大都市論に就いて検討してみると、大體以上の如き結果を得た。生活組織、産業經營の原理からして、現代都市の過大性を論ずる者は、結局、都市自體の過大性を論ずるのでなくして、大都市の組織・計畫のより、合理化を

主張するのである。唯、其の方法が今日に於いては、大都市の地域的基底を擴大せねばならぬとの結論に立つてゐるのである。之れ分散論であり地方計畫論であり、田園都市論である。社會學的には地域社會の單位集團の適性を主張する(コミュニティ論)。此の議論は都市機能に就いての適度論を論ずる事ないが、經營・組織・社會に於ける其の適度・經濟度の議論は客觀的根底を持つてゐる傾聴に値すべきものがある。

反之、現代文化を全面的に否定せんとする傾向に於いては、過大都市の絶對的否定の主張を聴く。之れは都市機能の適性論でもなければ、組織・經營の經濟度理論でもない。従つて現在社會・經濟機構及び組織の全面的改造を要求する。

此の兩者は過大都市論中にあつても正しく對立するものである。前者は現代的組織及び技術に基いた計量的批判が可能になる、従つて技術論的であるに反し、後者にはかゝる會計學的計量を援用し難い。従つて文化批判的であり惹いては政治論的である。各々其の特色を持つてゐる。

唯、最後に、過大都市論が都市そのもの、適性論から出發しなければならぬと云ふ第三の境域、之れが残されてゐるのである。都市の社會的機能——經濟政治並びに文化の面に於ける都市の機能、之れの適性は何か、之れが過大都市論の中心理論でなければならぬ。都市計畫は地方計畫から國土計畫にまで發展を見せた。國土計畫の下に於いて取扱はるゝ都市の問題は、此の意味に於ける都市適度の問題であらう。