慶應義塾大学学術情報リポジトリ

Keio Associated Repository of Academic resouces

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	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19400401-0065					

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.

過大都市論の檢

討

光 井 復 太 郎

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。

口は無い。同じく昭和十六年推計人口にして見ても、東京・大阪・兵庫・愛知・福岡の府縣が三百萬以上、外には北海

ち内地人が十人ゐると其の內一人が東京市民と云ふ理である。又府縣の人口で樑しても五百萬七百萬と云ふ大人

昭和十五年用による)警視廳の調査では旣に「帝都に七百萬」の

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

人口を算へてゐる。

此の七百萬なり一千萬なりの人

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、內地人口の一割內外の比率になってゐる、

次五 (五二五)

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	种奈川、静岡、新潟
150 萬以上	8	廣島、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、山北、岩手 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	德島、滋賀、高知 編井、佐賀、山梨 奈良、沖繩
50 萬以下	1	鳥取

は今日にはじまつた事でなくて、都市と共に古くからあつたと云つて差支ない。 に含まれてゐる人口が密集してゐる事になる。從つて其の密度が頗る稠密なる事も改めて說くまでもない。 七萬)に似てゐる。 、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、 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 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 面積五七二方粁に、 東北六縣では六六、九〇〇方粁、 福岡縣を除く九州では、三九、五〇〇方粁 都市そのものに對する各方面からの批判 福岡縣を除く九州諸縣の合計(七百六十 田園に神の攝理を見、都市に人間

の意味に於いて讀まれん事を希望すると共に、後に機會ある每に各方面に專門的に論及してみたいと思ふ。 論は其の性質上、頗る多方面に亘るので、 な都市害惡論でも無ければ、 論を取上げるのはいさゝか迂愚の厭が無きにしも非ずである。 ると云ふ事も決して新し に慷慨悲憤するもの、 ない。其の論ずる所、 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。 つと現實の問題として之れを取上げて見たい : 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 都市生活批判の喧しい今日、 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。 頗る多岐であり、 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 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。 其の根據とする所、又多方面である。其れ故、 本稿は、 ので無い。 と思ふ。 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 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 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 Thompson: Urbanization. 1927. Preface 併かし本稿で問題とする所の過大都市論は、 其の態度は充分慎重でなければならぬ。 眞に傾聽に値するもの、徒 しかし現代社會の現實的所

過大都市論とは、 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。 今日の大都市が大き過ぎると云ふ主張である。從つて「何故大き過ぎるか」の理論でなければな 從つて何故っよ

が十七市に達し、 積を見ると了解が出來る。 單に成立するか否かは疑問である。 の先覺者は人口數萬(三萬內外)を以つて理想的なものと見たが、果してハワード 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、 の二つに分れる。 を持つてゐるが、 或ひは論者によつては毫も過大でないと云ふかも知れぬ。從つで過大論には其の根據として都市適度論が前提と 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 のとしては、 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。 兹では先づ過大なる事質及び主張を中心として問題を取り 然かるに都市人口の敷量は幾許が適度なりやの理論は決して簡單に定める事が出來ない。 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內に何等かの關係で軌道・地方鐵道 かにするを得ないので正確な數字は不明である) 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ゝ。 人口十萬一 人口二十萬一十萬の都市(昭和十四年推計人口)二十五市中、面積は五〇方籽未滿のもの 五萬の都市五十九市中 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。 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。 同じく五〇方粁の面積以下のものが五十市に及んでゐる。 (日本都市年鑑-第九卷 之れを反面から見ると是等の諸都市の市街地面 中・小都市を其の非難の對象にしようとするの 上げて行く。 過大都市弊害論 が考へた様に此 それ故、 によると)人口二十萬乃至 人口一千萬人の東京 $\frac{1}{2}$ の都市適度論が簡 都市適度 現在でも人 双

過ぎない。 側面積として半徑四粁のものであるからして、 バス交通によれば十五分內外の時間距離である。 十四市中、 の面積五〇方粁未滿の 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 のが六十七市即ち 約八割に及んでゐるが、 Ŧī. 十方粁と云へ

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樣を整へてゐる場合に限られる。職場へも徒步で 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。 純工業、又は鍍業都市であつたり海港都市であつたりする場合、 適度と考へられるかも知れない。 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檢討の順路であ てゐない故に、 斯くの如き規模の都市が、主として交通問題から觀て、比較的に落着いた町である事は想像し得る。此の程度の 大都市に見る様な、 簡單に郊外綠地に出る事も出來る。 併かし

都市適度論は然かく

簡單に結論を指示しないであらう。 自然からの完全なる隔離も無い。先づ十萬一二十萬の人口を持つ都市が或ひは 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 乃至は、 東京・大阪等の大都市生活圏内の附屬都 但し是等の都市が **濫し適度論は決し**

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 過大論も二様に分けて解釋する事が出來る。 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、 一つは絕對的過大論とも云ふ可きもので、富及び人口の集積が絕對 現代大都市の集積度を過大だと主張する

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檢討し分析して行 上に常に之れに伴ふ所のものであらうが、 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 今日の過大都市論は性質上、先づ絕對的過大論であると見て差支ない。

=

的に又は數字的に計量する事が出來る。 又精神病や犯罪、 の害惡は決して称量する事が出來ない。勿論、學校其の他で訓えた事が、 れは正しく言語道斷の態である。從つて之れが市民の精神、情操に及ぼす害惡は決して尠少ではない。 量し得ないも 市の過大性の爲めに無駄にせられたと云ふ結果となり、 過大都市の弊害は通例二方面に分れる。 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。 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、 ある。 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、 例へば、交通事故の爲めに生する災害の如きは或る程度まで金錢的に計量する事が出來る。 經濟的に、 る方法は頗る技巧的に過ぎざるを得まい。 乃至は數字的に計量する事の不可能な害惡が在る 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。 一つは金錢的經濟的叉は數字的に計量し得るもの、 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 かくる場合には教育費の 現實の生活の爲めに全く壓倒されて了つ 是等も或る程度まで金銭 も一つは金錢的に は決して尠少で 併かし、

はあるまい。

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・投薬・保養施設等の諸 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惡に就いても 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 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 正確なる計量を必要とする。 問題は簡單に計量出來ない。 點は愼重に取扱はれる必要がある。 然かも決して輕視すべき問題では無い。 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 健康上の害惡たる可き事

過去の傳承、 たもので 現在あるものは、 理にはならない、 否認して、 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、之れを全然捨てゝ顧みぬと云ふ理には行かぬ。其處で、 もない。 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、 數百萬の大都市は現實の事實なのである。之れが良かれ惡かれ、 現在の弊害に對しては、氣分感傷等以上の精密な檢討が加えられ、 別の機會にも述べた所であるが、成程、此の過去の傳承、 過去の貴重なる人力・資財の結晶である。 何故かと云へば、成程、從來の國運の隆盛、 從つて一朝に出來たものでもなく、一投足の勞で出現し 市勢興隆に無方針、 一部人士の氣まぐれ乃至は感傷で極める 出來て了つてゐるのである。 富の集積は、 更に、 自由放任の弊があつたにせよ、 計量せられたる害惡と、 新しいより合理的な企割

に評價せられたる利益との間に充分なる秤量が行はれねばならね。

質過程の爲めに、 を再び手離す境界に追ひ込まれなければ室外の幸と云はねばならぬ。一般農村は兎に角、 てゐるか否か。 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 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、 同時に農村勞働から工場勞働への推移に對應する。玆に生活樣式や欲求の變化が起る。貨幣所得の生活 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、農村への工場の進出は一時、農民 大小共に打撃を受けてゐる事は改めて說くまでもない。 した様に、 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 農村配會を改良すると云ふ試みは、 趣味・娛樂・其の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 果して當つてゐるか否か。農村を今日あるが儘 都市近郊の農村が此の變

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。 同時に社會の全面的改造の熱情を除くとすれば、 從つて大都市過大性の批判になるかどうか疑問である。 トピア)を描いて、 ハワ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 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 田園都市論は一小都市計畫、つまり田園的都市の設計に 鬼に角現在の社會を一擧に否定し去る理論を以

つ者あるも、 **容論とも云ふ可きであらう。** 雨讀の生活を以つて理想とする樣な改造論は、 現在の都市過大性を批判するのは勝手である。 亦決して不思議ではない。 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 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 凡べての製造が藝術的製作になり、

よつて、 上計畫と云ふ。 か」るが故に、 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。 先づ何處までも科學的に批判しなければならぬ。 是等の企劃が痛切に要望せらる」に當つて、過大論の觀點に就いて特に注意の必要なる所以である。 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、 情緒・氣分に對する尊重も、決して無視すべきものでない。併かし旣に述べた理由に 殊に今日の如く、 しきりに統制といひ、企劃といふ。此 人間は科學のみで割り

=

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裝する事を以つて都市計畫の使命とした時代もあつた ある事は云ふ迄もない(一八九八年)。 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。 田園都市運動への發足は、 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。 **併かし大都市(恐らく人口敷にして百萬或ひは二、三百萬程度の大都市)が當** むしろ「田園主義」に基くものであつて、 前記のハワードの田園都市論が現代大都市への批判 何となれば

理論が再び檢討されるに至つたのではあるまいか。 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圍の工業又は住居・保健等を中心とし 萬にも達しようとする)茲にはじめて、 のものによって解決出來ない境地に追込められ、〈都市人口は、一、二百萬から五、六百萬乃至は七、八百萬或ひは一千 関都市論(其の創意)他の一つは大都市計畫であつた。 **園都市論の再認識とは云へないであらうか。つまり、** と云へないであらうか。 換言すれば、 是等の中小都市及び中心母體都市に繰地・自然景觀が云々せられる様になつて、田園都市 今日云ふ、分散的集中計畵に於ける田園都市論は、 過大都市論が明白に主張される様になり、 それが大都市の益々急激なる集中性に連れて、 現代都市の雑然たる狀態が二つの傾向を生み出し、 都市計畵論は惹いて、 ハワー ドに創められた田 大都市計畵そ 地方計畫、 一つは田

に改めて論ぜらる可き性質のものであるが、玆には、一つの豫斷を下して多方面の批判を仰ぎたいと思ふのである。 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。都市計畵史又は都市計劃論史に於ける精密な考證の下

な膨脹は色々の點で弊害を生じた。交通機關の不備、道路の雜踏醜惡、住宅の不足、急激に過ぎる郊外の發展等は 東京に就いて云へば、 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。 現代的勃興期が漸く顯著になつて來た時代である。 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

車のベルの管喧しく行交つて、 **其の頃の事と思ふが、艷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、** 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 は市内の

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。 殊に市電の現象であつたのであらう。 そして其の乘客も簡單に「勞働者」と唄はれてゐる所、頗る今日と隔たる感がある。 Щ

人口十萬乃至二十萬以上を大都市と云ふが、更に百萬を超ゆれば、之れを特別大都市とも呼ぶ。「ロンドンは約八 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、 想像するさへ煩雑な混亂が出現せんとしてゐる」。(片岡安・吉田信武著『都市計劃二一四頁) 潮流は益々大中心へと

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 東京の人口が一千萬になる! 千萬人口の實現を説かれて 地方計劃委員會の豫告する様に五十年内に二千萬人の大ニュ それにも拘らずその荒凉たる裏庭、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 出來る環境とは遙かに遠いものであつた。かゝる狀態を眼前に置いて 何人と雖も、 此の衞生・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 過大都市の弊の一つは住宅問題に現はれるが、 一種の恐怖を感ぜずにはおられまい。(M. R. Davie: Problems of City Life. 1932. p. 12) 此の場合でも現在の創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 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貞階のアパ 此の五百萬八百萬、そして益々大中心へと押し寄せついある潮流、そのもので 嘗てニュ ーヨーク地方が出現する」と云ふ事を聽かされ クでは、マンハッタンの人口の半が、 ク市が一千萬の人口を

の出發點と考へる事も失當ではなからう。 電燈の光と人工的な通風裝置を持つ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、 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。 之れが過大都市論

れてゐるか。 ューヨークの場合に就いてM・R・デイヴィー氏の說く所を聽いてみよう。 人口敷百萬(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

部呑み嫐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 範圍内であらうい 於いて後から後から建設するの必要に迫られてゐる。 環境とは、 づれをも壓倒する點に迄達するであらう」。 過大都市 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。 下水に就いて云へば、 俳かし其の費用が負擔し難きものとなつて來る。 ブライトンの海水浴場さへも脅威しつ」ある」と云はれてゐる。それも衞生技術の解決し得る **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** 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、 ハドソン、 イースト河及びニュー 水道について云へば、此の追驅ツとは、 従つて「市の經費超過はその有形無形の利益の ク港へ下水の放流は單に水浴の機會を破 紅育市は是等の施設に 現在の水道地域が全

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。 約十方呎を必要とする。 又轉じて建築物を益々高層ならしめる事を必然とし、惹いでは、又街路をふやせと云ふ事になる。 自動車は最早高速交通機關でなくなつて來た。 路體系が立派に完成しても 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 同數の步行者の必要とする所より數倍の道路面積を必要とする。 午後遲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。 街路•交通機關の問題である。 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 「其れは多大の經費によるものであるから、 五人乗自動車の乗客一人に就いては滿員の市街電車に於ける乗客一人に就い 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 自動車が先づ第一に問題となる。 租税の形式で土地への負擔となる―それが 衝路の歩行者は歩行に際し、その表面積 **併かし高速自動車道其の他** 」或ひは二哩半乃至三哩の速力まで 一、三名の乘客を乗せ

是等の建設によっ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。 其のまっでは、次の混亂を生む助手たるに過ぎな クに於ける大規模な交通路の問題として、 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 ニューヨークとニューデャーシーを結ぶホランド 集中型の都市にあつては一つ交通對策

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

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、一定の點を越えると、より多くの交 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 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、乘客 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雨端に混雑が起ると云ふ事丈けである。其處で 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。

つて市財政の困難、 それよりも三倍も高くかくるといふ新線については、 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、效に料金問題が擡頭して來る。 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 市民負擔の過重が生じて來る理である。 更に巨額の損失を見るであらう。と云はれてゐる。從

間の事情を雄辯に物語る。 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

reaches of the Bronx and Brooklyn, 20 inch and he'll take the 'L' and ride will he come sweltering through the subway under ç the editor demanding to work. more subways. Six days in this island to his job. What, in the name of from the

moving und howling for another line. To our obtuse economic way of thinking, this seems rather silly does the man painted bungalows want more subways for? ç crowd up a new Give him one and he district until the traffic again out a becomes little farther

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

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 書を樹てるも奏功するや否や疑問である。 に行はれて遂に經濟及び快適に於ける收穫遞減の事質上の限度を早くも過ぎて了ふら(前掲書二〇頁) ク市が依然への大さを増し、 有形的視覺的弊害は多くの場合、 又街路・地下鐵の擴張。 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、 ・・・・・ 此の過程は無限循環の様に思はれる。 住宅 中心地區は上に延び、周邊部は外方に伸出する。 交通、衛生等に示される。 建物増加、街路・地下鐵の擴 クに就いて説明された 如何に精巧な輸送 か」る過程が

道による貨物の輸送は工業にとつて生血そのものである。 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 さいエ 大都市の工業にとつて、 事實上遙に費用が除計にかくる。 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 共の理由は明白で、街路及び鐵

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。 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。(前掲書及びアングアスン*リンドマン共著「都市社會 〇%乃至七五%が無駄になつて了つてゐるさうである。更に都市の密集雜沓が、 **雑沓の費用は一日五十萬弗、** 語つてゐる。埠頭に、鐵道構內に、 貨物終點瞬やドックが時に混雑する事は、 ハッタン街路上に動かすには一日 梗塞されてゐる。 我國に於いても京濱工場地帶の如き過度の密集地帶にあつて勞働者を使役する場合には、保健・休 此の集合都市に歩調を併せる街路が無い 九弗乃至二十八弗七十五仙を要する。然かるに雜沓の爲めに其の利用時間の一 ク地方では百萬弗に遠すると計算されてゐる。五噸積のトラックをマン 敗腐又は損傷し易い貨物の損傷或ひは敗腐を伴ひ、同じ問題の別面を助 混雜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乘物 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。 土地・建物の費用を騰貴せしめて クは實際に運搬するより

民の乘車囘敷も増加するが、 だと云ふ事を指摘した點である。而して之れに就いて、 ものがある。 より著しくなると云ふ關係を對應せしむる事が出來れば、 かく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來、 先づ第一に、交通調整に於いて、 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」 大都市集中の傾向を續けるならば、問題は永遠に解決出來ないもの 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 問題は尚更明快である。例へば都市の人口增加と共に市 其の根據としても、充分に聽くに足る可き

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、 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、 即ち「都市の人口増加は算術級數的に増加するとすれば、 て今迄の様な急激の増加を示さないで、 「都市が發展途上に於て、 五十萬人、 百萬人、 人口增加と乘車囘數と同じ樣な傾向で行く」過程が示され 栗車回敷の増加は幾何級敷的に増加すると云ふ原理があ 巨大都市に於いては此の原理に例外又は限界とも云ふ 二百萬人、 或ひは三百萬人でもい それだけの人口を有する都 ムが、非常に膨脹し

人口 10	00 =	: 對	スノ	レ事	故人	件數	
作 数 市	2.5	2 .0	1.5	1.0	0.5	0.5	計
六大都市 '	1		1	4			6
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
ā i	1	1	2	14	45	27	90

過大都市論の検討

近の倫敦、紐育がそれを示してゐる。」(第二囘人率の增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。…一般交通機關の乗車囘數は幾何級數的に增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ある。或る一つの限界線に達した時はその原則はある。或る一つの限界線に達した時はその原則はある。或る一つの限界線に達した時はその原則はある。或る一つの限界線に達した時はその原則はある。或る一つの限界線に達した時はその原則はある。或る一つの限界線に達した時はその原則はある。或る一つの限界線に達した時はその原則はある。以第二回人

口問題全國協議會報告書所載、金谷重義氏『都市人口と乘車囘數の關係に就て』)

よる)道路交通事故の件數は大都市の場合に於いて斷然多くなつてゐる 現の一つである交通事故に就いて見ると、 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 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

之れ丈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、 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。 卒直に認め得る所であらう。從つて過大都市はそれ自體に解決し得可

等の面積の増大が市街や價格の騰貴を惹起すが如ぎ、 發達の程度の如何によつては、 力なる批判基準たるものである。併かし、 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 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 此の現象は所謂收穫遞減の法則との關係であつて、 元來收穫遞減の現象は所與の諮條件を一定しておく事を前提とするが故に、 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。 經濟度の測定は決して簡單でないのみならず、 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 いづれも之れに闘聯するものであつて、過大都市論の最も有 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 最も問題となる點は、 技術の容易な 從つて技術的 經濟度の決定

都市に食糧品を供給する事は、 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、 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、 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。從つて過大性の批判原理 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來る事である。 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。 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 之れが其の質力を發揮する爲めには、 殊に技術の發達が著しくない時に於い 人口五百萬の 其の適

4

を喪失する恐ある事は前述した所であるが、 に多大の影響を及ぼす。 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 建築高度に關し、 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。 各方面で問題になる。 郊外電車に於ける驛停留所の敷の多少は、高速交通機關としての性質 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

從つて都市機能の發揮に就いての適性規模が、 都市自體の機能に就いて存在するのであるからして、 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。 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。 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。 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 市街電車が最

過大都市論の檢討

農耕の擴張をやらねばならぬ理と同一である。從つて此の場合は技術・經營の方面に於ける改良によつて、收穫遞減 害があると云ふ主張を主にしてゐるが、 分經濟度の限界を超ゆる場合が生じても の過程の作用を出來る丈け防止するに努める丈けである。從つて斯くの如くして見ると過大都市論とは大都市に弊 ない事となる。 題を提起してゐる事は事實である。 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。 るものは次序的であらう。 交を確保し得ると考へた。 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、 囘全國都市問題會議研究報告、 ければならない事になる。從つて人口數萬乃至二十萬內外の都市が經濟上・文化上・保健上から見て適度であると云 大都市の適度と、 と過大とは如何なる標準によつて定まるか。 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從來の限界下の劣等耕地と承知しつ」も 都市別によつて異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 併かし都會的社會性を確保する文けが都市の職分ではない。 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。 弓家七郎氏「都市の適度論」―昭和五年) 數萬乃至二十萬內外の都市が適度であるか否かは頗る疑問 そして所謂過大都市論の云ふ諸種の弊害、 實際には、 簡單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 紐育が八百萬の人口を、 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 東京が七百萬の人口を持つて、 田園都市論者は人口三萬もあれば都會的社 衞生・保健・交通・住宅等の方面に身 各階級の都市に就いて其の適度 都市の職分としては、 中都市の適度、 重大な都市問 7

深く追及した者は無い様である。 の害思を生んでゐる事も事實である。 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 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

果では 萬又は八百萬を以つて適正と云ふにしても、 ばならぬと云ふ理は全く無いのである。 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職してゐたと同樣に、 ならぬと云ふ理由は毫も成立しないのである。 發展の結果として大都市が成立する故に、 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 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。 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。 國際都市としては、 その對策は中心から外方に向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、 即ち「中心部に於ける混雑の害は組織の悪く、 そこで之れが不可避であつても、 尙ほ多くを集中する必要があるかも知れない。 トマス・アグムスが云ふ分散論又は集中改造論は此の意味に解釋さる可き 樂觀に過ぎるかも知れぬが、 此の人口が過度の密集狀態に生活し、 十九世紀初葉の工業都市が其の人口に於いて未だ敷萬乃至は十數萬 ない。 計量のまづい中心化の所産であつて中心化自體の結 唯々五百萬が極度の密集雜沓の裡に生活しなければ 地方都市としては十萬二十萬の人口で濟むで 一國の國運の隆盛に關聯して其處に自ら適 都市機能の適度性を中心にして考へ **街頭に交通機闘に混雑しなけれ** 國民經濟の中心として機能を果 即ち一國の經濟・文化的 現代大都市が五百

原因となる事を實證して來た。 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。 には適度がある。然れどもその適度を維持することは、都市計畵の能ふところではない。都市計畵は、 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。 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。 んとする運動の一種である。 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。 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畵を以つて Advances in Town Planning. 1932. p. 5-6.) 工業や人口の偶發的散分的分散は、 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 或ひは弓家氏の前掲の報告結論に云ふ様に「都市の大さ 殊に住宅人口丈けの其れは帶狀發達の如き弊害の 集中改造論とは現在の中心に於ける雜沓を救は かゝる見解に含まれる過大論は、畢竟する 唯々都市の

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、自動車が驚く可き率で以つて増加するに拘ら つた。 「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 して見る

と過大都市論とは

単に都市全體が大き過ぎると云ふのではなくて、 是等は鐵道馬車や馬車・馬力の時代の設計である。 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 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 其處へ市街電車、 高架線、地下鐵といふ高速交通機關が 大きな都市が無計畫、無組織である

車が出現した、 茲に緊急に解決を要する行詰が生じた。ハディヴィ ー前掲書七二頁)此の意味の過大なの

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 哩とすれば、それを二十哩、五十哩の内に收め様とするのである。從つて其處に云はれる過大都市論なるものは、 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、 悖徳等はいづれも 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、 大都市的適度としては人口の敷百萬が一定の社會・經濟的結束の下に、 と云ふ意途に出るものではない。 に静明されたかも知れない。 斯く觀察して來ると、過大論は、絕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 過大都市論とは、 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 比較的狹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樣に旣 密集住宅に於ける健康・徳性の毀害、 むしろ大集團の大地域的編成を計らうと云ふのである。今日の大都市の半徑が十 殊に地域的に狭少な市街地に成立した、大都市の無計畵性に向けられる可きる 五百萬、 交通機關•道路交通に於ける不經濟•巨費•事故• メトロポリスを構成する事は否定しないで 一千萬の人口大集團を全く散逸させて了る 經濟論に外ならぬ事になる。

E

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。 併かし尙ほ根本的の問題

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。 である。都市そのものゝ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 共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 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・世界經濟組織內に於ける必然的所產で

丈け分權主義を取る事が出來るであらう。最後にビジネスに就いては? 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、勞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、 必要であるか。學問藝術文學等に關するものは〈重大な障害が發生するかも知れないが、茲では一應此の關係を無 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。用來得る限り、 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 既に一定の傾向を示してゐるから。 分散的傾向を尊重して、何れ程の人口が 政治機構に就いても出來る

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亙つて管理し支配する 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 併かし資本集中と同様に、 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。 政治にしてもビジネスにしても、 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。 集中制が行はれない場合ならば分散・分權共に可能で 之れが何十萬、 一地方の

とならう。 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 であるかは簡單に斷定し 鬼に角、 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

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「都市人口の消耗に闘する問題」第二囘人口問題全 なものがある。 設計(W. Hegeman: 過大性批判の理論として最も、 向上が人口を消耗せしめる」と云ふ命題は、 定する。 て、國の文化が向上して來ると、 も此の適性論に基く過大都市批判の基據である。 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 故に前に述べた様に、 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 併かし此の命題は既に述べた様に、 City Planning. Houing. III. Bd. A Graphic Review of Civic Art. 1922-1937) 等はらつよ 今日に於ける必然的中心化としての大都市を絕對的に過大と見るのである。「文化の 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、 田園都市論と云ひ衞生都市論と云ひ或ひは 餘り尨大な都市の場合には人口の育成と云ふ問題には惡いところの影響がある。」 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 此の社會的、文化的な方面よりする過大都市論には、 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 New Community と稱せらる」も 頗る徹底的 地域社

心の强健を増進すると共に、他面食糧の國内自給自足を全らする。」(前報告書三三八頁)此の意味に於いて絕對的 業となす者は、 是の根底となし、 同教授報告「出生減退と羅馬帝國の滅亡」)從つて「文化の進步は如何に高度に達する場合と雖も常に農業立國を國 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 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 からく新たなる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戰慄すべき結末にぶつかるであらう」 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 現在の大東京計劃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 其地位職業の何たるに論なく、 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、大東京の都市計畵はす 商工業其他は之を從となし、 昭和十四年二月十二日付。尚ほ第二回人口問題全國協議會報告書所載の 必す或程度の農業を副業となし、常に土と天然とに親しみ、 少くとも國民の半數は農業に從事するか、或は農業以外の職業を本

市の過大性を論ずる者は、 過大都市論に就いて檢討してみると、 結局。 都市自體の過大性を論ずるのでなくして、 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 大都市の組織・計畵のより合理 化 を

る其の適度・經濟度の議論は客觀的根底を持つてゐて傾聽に値すべきものがある。 主張する(コムミュニティ るのである。 主張するのである。 之れ分散論であり地方計畫論であり、 其の方法が今日に於いては、 1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 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 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

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。 現代文化を全面的に否定せんとする傾向に於いては、 從つて現在社會・經濟機構及び組織の全面的改造を要 過大都市の絕對的否定の主張を聽く。之れは都市機

が可能になる、從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。從つて文化批判的であ 此の雨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 惹いては政治論的である。 各々其の特色を持つてゐる。

於いて取扱はる」都市の問題は、 大都市論の中心理論でなければたるまい。都市計畵は地方計畵から國土計畵にまで發展を見せた。國土計畵の下に 過大都市論が都市そのものゝ適性論から出發しなければならぬと云ふ第三の境域、之れが殘されて 此の意味に於ける都市適度の問題であらう。 一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

過大都市論の檢討