慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	大都市人口の規制
Sub Title	
Author	奥井, 復太郎
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1947
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.40, No.3 (1947. 3) ,p.109(1)- 125(17)
JaLC DOI	10.14991/001.19470301-0001
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19470301-0001

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.

平井新著

社會主義と共産主義

（再刊）

B六判　價三十圓　〒書留送料八圓六十錢

―初學者のために―

誰もが一應は口にする社會主義と共産主義、この二つの理論に關する正しい知識を、讀み易い形で受入れようと欲する諸君のために、隨筆風に書かれた本書が出現した。

社會階級の本質は何か、プロレタリヤの起源は如何、何が人を社會主義者にするか、社會主義實現のための「明るい道」「暗い道」とは何か、唯物史觀の公式とは何か、唯物辨證法の語源は、意味は、歴史は？　社會主義の國家觀には如何なるものがあるか、アジヤ的社會とは何か、プロレタリヤ國家の性格は何か、サンヂカリズムの語義は如何、「ゼネスト」の語源は？　サボターヂュの意義は？　第一インターナショナルは何時成立したか、修正主義とは何か、西方左翼とは何か、コミンテルンは何うして成立したか、ファジズムと何う鬪つたか、これ等に對して、本書の著者は極めて平易に、而も正確に答へるであらう。

慶應出版社

大都市人口の規制

奥井復太郎

（一）

經濟的文化的の生活々動の基地としての本邦都市復興に對して、あらゆる方面から關心が拂はれてゐるのは當然であり、それ丈け復興都市計畫が重大な役割を今迄になく皆に認められて來たのも當然である。しかるに都市計畫の具體的事業が諸般の情況からはかばかしく進行し難いのは止むを得ぬとして、根本的な計畫建てをするのに今日以外に之れ以上の好機は無いと判つてゐても、又それ丈けの問題が大規模であり徹底的であり得るので其の具體的立案となると可なり大膽と勇氣がいる。唯大膽と勇氣だけではなく、それに裏づけをする科學性が更にもつと必要であるが、此の點、都市計畫論の可成り永い歴史にも拘らずその具體化についての意見の全面的一致を見ない現狀では、問題の論議に時を消すことの多いのも無理はない。本稿に取扱ふ大都市人口規則、即ち大都市の人口數はどれ丈けにしたらいゝか、と云ふ問題に就いても皆が一致する答が出てゐない。

東京は戰前に七百萬の人口を持つた。世界的な大都市では三百萬人といふ數字は既に少ない方で五百萬から七百萬、九百萬、更に一千萬といふ數字さへ出てゐる。之れに對して既に十數年も前から過大都市といふ名稱で中央都市

の驚く可き膨脹振りとそれが生み出す種々な弊害に對する批判が都市計畫や之れに關連する分野に於いてやかましく論ぜられてゐた。都市計畫の領域では大體の此尨大な人口集團を何とか制限しなければならぬといふ意見が大勢を占めてゐたが、勿論反對論も決して微弱ではなかつた。其の根本的なものは、一體、都市人口は人爲的に思ふ樣に規制出來るのかどうかといふ議論もあり、假りに規制する、規制出來るとしても、其の數的基準の問題になると議論は更に岐れる。も一歩進めて制限の方法になればなほ一層意見の對立がある。

かうした事情にあつて本邦戰災都市復興計畫の內、なんと云つても最も問題的であるのは東京のそれであり、東京人口の問題を廻つては色々と數字が擧げられてゐるが、例へば三百萬とか五百萬とか或ひは制限反對論をとる方面では七百萬一千萬又可なりと云ふ樣に幾多の主張と論斷とがある。

そこで本稿はさうした問題の考方に就いての據り處となる可き諸點を考察して諸方面の雜多な見解や論斷を一應整理統一することに役立たしめたいと思ふ。從つてこゝでは新興帝都東京の人口は何人でなければならぬといふ結論までには及ばない。たゞ何處に論據を求めるかを大體纏めて指示する事に止めたいと思ふ。

（二）

先づ第一に現在の大都市の人口集團、之れが多過ぎるといふ、所謂過大都市論について考へると（之れはかつて本誌にも發表した問題であるが）、何を據り處として過大といふかの問題が考へられねばならぬ。それには戰前七百萬の人口を持つた大東京があらゆる方面で——生活の面にも施設の面にも或ひは機能の方面にも幾多の混亂と弊害とを生み出してゐる事實と結びつけられずには考へられない。事實之れは理窟や感情や意見の問題でなく現實の姿であつた。しかしそれだからと云つて直に七百萬と云ふ巨大な人口集團がすぐいけないと云ふ事になるのか？

確かに數量そのものが問題的になる場合もあり得る。數百萬の大都市と十萬や五萬の小都市とは、それぞれが生み出す問題の性質が單に數量的のものでなくて質的性格的である事を明瞭に示してゐる。例へば最もよく引き合に出される交通難——通勤交通難の問題であるが、之れは十萬や五萬の都市では問題にならない。しかし三百萬五百萬となると、ために人口過多を結論として引き出させる位の問題になつて來る。ラッシュアワァの現象にしても、東京を例にとれば明治末期大正初期では舊市內の市電の朝晩のごく短い時間の問題であつたが、大正中期昭和初期にかけては省線電車山の手線の現象であり、戰前には郊外交通機關のそれであるといふ風に、三つの段階を示してゐる。故に若し市電時代に朝夕の交通混雜を救ふ爲めに他の何等かの補助交通機關（例へば乘合自動車の如き）があつたならば、或ひは昭和初期に地下鐵交通網が一應整頓してゐたならばと考へると、此の過大現象は人口集團と之れに對する施設との均衡の問題であるといふ結論に到達する。故に三百萬に對しては三百萬の樣に、五百萬、七百萬に對してはそれぞれその樣に施設が完備すれば弊害も問題も起らない。從つて過大都市といふ考方も起らずに濟むといふ事である。交通問題丈けで云ふならば、七百萬一千萬の人口の動きは郊外交通機關、地下交通機關の完備の上に自家自動車の大衆的普及といふ事で解決するかも知れない。

故に問題は巨大人口集團の有する所要量——需要量に對して何故施設が遲れてゐるかを說明しなければならぬ事となる。從つて之れは日本經濟文化の低度を物語る經濟・社會的制約の問題に轉化して來る。斯くの如く現象は日本都市文明のあらゆる方面に見られる現象で、生活とモーラルと施設の三者が跛行狀態にある cultural lag の現象である。凡べて高度化されねばならぬ巨大人口集團の生活に於いて舊態依然たる低文明が橫行してゐる事に起因する混亂

が、從來の過大都市現象であつた。戯畫的な表現を用ふれば、チョンマゲでワラジばきで尻つぱしよりの日本人が自動車飛行機ビルディングの世界に生活してゐるのであつた。

故に此の混亂からの脱却は二つの方法が指示される。その一つは舊態に復歸する方法であり他の一つは新しき機構へ全面的に移行する方法である。若し前者の方法がとられるとすれば人力車や牛馬車或ひは自轉車、乃至は路面電車で濟すといふ事になり、之れに對應しては丸之内の高層ビルディング街は不適當となり、從つて東京の中心から三十哩五十哩と離れた地點、湘南地區や大宮千葉方面は、何十年前と同じ樣に遠出の土地となり、從つて東京の都市としての地域も舊市内の十五區が最大極限となるであらう。しかしかうした解決は、つまり歴史の進歩を文字通りに逆行させる解決は正しき方法ではない。悲慘なる戰敗によつて共の經濟・産業水準が昭和五年頃の狀態に立戻らねばならぬとは云へ、上記の逆行的解決を望むのは唯に一つのユートピアに過ぎない。されば殘されたもう一つの解決方法は歴史の進行に應じて前進的に解決を求む可きであり、それには市民が内外心身共にチョンマゲやワラジを捨てる事であり、高度文化に對する生活欲求を熾烈に保つ事である。日本の民主化を促進させる爲めに封建性より速かに脱却する必要のある事は此の點でも同じである。

（三）

次に問題を全く別の方面から眺めてみよう。それは、都市の人口量はどうして決まるかといふ課題である。之れには人爲的に決定せしめる場合もあらうし、自然的に決まる場合もあらう。人爲的と云ふのは、政治的とも云ふ可きで一人口集團の大サを一定に制限して共の增加を許さぬといふ方法である。（トーマス・モアのユートピアは市人口を制限し增加する分は他に分蜂せしめてゐる。田園都市の人口を三萬に限るといふ主張も同じ型である。或ひは逆に人口增加を招致する場合も之れと同一の方法である。しかし此の人爲的政治的決定もたゞ一つの指令や布告を以つて成就出來るものではない。元來人が一定の土地に定着して生活をする爲めには、それに必要な經濟・社會的條件が必要である。それ故に一定の經濟・社會的條件がその土地に集まる人口群を決定して來ると云へる。從つて政治的人爲的に決定する場合にも、自然的に定まる場合にも、此の根本的條件は同一であつて、前者にあつて作爲的に條件の具備醸成をはかるであらうし、後者にあつては、條件の自然的具備が人口群を決定して來る事になる丈けである。

然からば經濟・社會的の根本條件とは何か。之れを筆者はその土地の持つ經濟力と考へる。分析的に云ふならば、人はその土地に落着く場合、一つには生活機會の獲得を期し二つには生活厚生化の期待を持つ。前者は勤勞的生活であり後者は消費的家庭的生活であるが、共に一定量の經濟力の存在を前提とする。前者でそれが資本的形態で現はれ、資本活動の場所となり、後者では富の集積として文化活動の場所となり購買力の表現となる。此の兩者は本來は共に結合せらる可きものであるが、現實には離れて作用する。例へば高度文化をあつめたと稱せられる、從つて最高の消費厚生生活の期待出來る大都市に於いて、大衆の多くはそれらのものに緣なき衆生で彼等自身は太陽すらない街に陋居の生活、閑暇と樂しみなき生活をしてゐる反面、その土地には何等勤勞の生活を行はないで所謂文化を享樂してゐる階層、即ち他の土地に於いて得た收入を此の土地に豐富な購買力として放出してゐる所謂不在地主もある。いづれにもせよ、此の兩方面に現はれる經濟力が大きければ人口はより多く集まり、それが小さければより少ない人口をしか養ひ保ち得ない。

此の經濟力の成立を更に分析すると二つに分れる。一つは土地の本源的經濟力で他の一つは派生的經濟力である。

本源的經濟力とはその土地の有する資源（物的、人的）であり、其の土地生産物である。土地資源及生産物の原始本源的經形態は農作物であらうが、之れは其の經濟的利用が廣面積的利用を原則とする爲めに之れを中心とする人口集團は勢ひ疎散するを免れない。故に村の中心部が如何に密居的であつても都市型の連擔構造を廣面積に及ぼす事が出來ない。從つて村としての小聚落に形成せらるゝのが通例である。

しかし他の面から問題になるのは此の土地生産物が何れ程の經濟價値を支配するのかといふ點で、換言すれば全經濟價値量に於いてそれが占める割合が問題となつて來る。若しそれが大であれば、（そして此處で問題としてゐる樣に都市と農村とかの地域性の問題に結びつけて考へるならば）その生み出された大なる價値がその土地に於いて何等かの形態に變形して活動するならば農業以外の經濟的社會的契機を附加して人口集團を增大せしめる事が出來る筈である。然るに普通には、農作物の全價値量に於いて占める比率は劣少で、且つその支配し得た價値量の少なからざる部分はその土地に蓄積又は放出されないで他の土地に移されて了ふ。此の最後の點が嘗て都市・農村經濟論で都市が農村を搾取すると云はれた現象に當るものであり、又古から云ひ慣はされてゐる農民の「殺さぬやう、生かさぬやう」と云ふ階級搾取の事態にも當てはまる點である。

今日農村及び農民に新圓が豐富に廻つてゐるといふ。それに對しては反對の解釋も少くないが、何と云つても農產物の高價から（闇價格とか公定價格とか云はずとも實際に於ける取引に於いて）農村及び農民に貨幣額的には多額な貨幣・購買力が廻つてゐる事は事實であらう。所で其の購買力は現實にはどう放出されてゐるであらうか。

第一には農業經營に必要な資材材料購入の爲め對外的に放出されてゐるであらう。之れが同じく闇價格の故に並々ならぬ巨額に上つてゐる事は周知の通りである。第二には文化的な都市製品購入の爲めに同じく對外的に放出されてゐる。之れに加はるべきものは所謂物交農作物に對して交換される衣類とか家具調度とかその他の文化用品が含まれるが、それらはいづれも同じく土地生産物の價値の對外的放出である。第三に對外的放出の系列に入るものとして教養的厚生的又は遊樂的な放出がある。小學校乃至は中等學校で終らないで上級學校に勉學又は技藝修業のために他地方（都市）に出かける者も少くはなからうし、又さうした可能性にも惠まれ得る事となる。厚生的面では病氣治療とか保養の爲めにする對外的放出が考へられる。最後にさうした購買力が地元的に放出されるものとして考へらる可き事は勞働力及びサアヴイスの吸引となつて現はれるもので土地改良とか施設の改善又は新設とかその具體的事例は色色の方面に現はれるであらう。唯、此の場合も從來さうした施設や設備の全然無かつたところでは時間的には第一次に對外的放出として現はれるが、第二次的にはその施設なり設備を地元で運營して農業生産から得た餘剩收益が之れにあてられる事になる。斯くして工場を持つ事も出來るし、學校を建てる事も出來、又病院や看護婦をおく事も出來る。さうなれば第一、第二、第三に述べた樣な購買力の對外的放出の一部は避けられてそれ丈け地元的放出となり、從つてそれ丈け人口を吸引する事になる。

從來から國土計畫に於いて人口の疎散や工場の分散がしきりと唱へられてゐるが、筆者が人口や工場がそれ丈け切り離して散在せしめ得るものではなく、それには資本と富との分散――又はその大都市集中の是正が必要であると述べて來たのは此の點に結びついてゐる問題である。

次に二次的ではあらうが人口が集つてゐるといふ事は勞働力の集積を意味する事から一つの經濟力と云へる。外來資本が此の生産要素を目あてにその土地に吸引される事は當然である。そしてその土地で造出された價値と餘剩收益とは同じ樣に購買力として前に述べた徑路を經て放出されて行く。

土地の位置が經濟力構成の有力な素因となる事もあり得る。港灣的地形や河川沿岸の如き交通要地の場合がそれである。

（四）

以上が土地の本源的經濟力であるに對して、派生的經濟力は政治・經濟的とも云ふ可きもので經濟・産業的な性格に對するものとして、その土地の非經濟的活動に負ふもの、その代表例は租税公課等によつて集められた富の集積である。その例は政治都市に於いて最もよく示されてをり、之れは他の土地の生産的經濟活動の得た價値を政治的に吸收して來て、之れを經濟力としてその土地で放出し人口集團を形成せしめるのである。

勿論、此の本源的派生的經濟力は今日實際の場合には錯綜していづれが基であり、いづれが派生的であるか識別を許さぬ程のものが少くなく、又それが實際の實態でもあるが、一應は理論的に上述の如く分析が可能である。

人口を吸引する經濟力は以上の如くであるから、都市人口は經濟・社會的に規定されるといふのが當然であつて、其の結果、一國についてみれば都市的な國もあれば農村的な國もあるワケであり、更に都市的な國にしても巨大な都市集中型の國もあれば均分的な都市型態も存在し得るワケである。唯、前にも述べた樣に此の經濟・社會的規定とならんで技術的な規定のある事も見失つてはならぬ。既に述べた樣に土地資源の利用について云へば、農鑛業的な利用は土地の廣面積利用を原則とするのが故に如何にその經濟力が豐富であつても農業基地鑛業基地として農村や鑛山町は大都市化する事を得ない。前述の購買力の地元放出が強行に行はれるとその土地自體が既に農村や鑛山町でなくなつて來る。從つてさうした曉には農村や鑛山町の性格がなくて一つの都市（商業、工業、文化的都市）としての性格を持つて來る。

同樣に交通技術、建築技術その他の技術關係が及ぼす影響も決して輕視出來ない。後段でもふれると思ふが、冒頭に述べた樣に東京に働く人々が自家用車で三十哩五十哩遠方から通勤する樣になつた場合、湘南地方や千葉、大宮地方はそのまゝで東京自體の問題では無くなつて來て了ふ。同樣に石炭動力は第一次産業革命を完成せしめた有力な素因であつたが、それは石炭産地に幾多の工業都市を簇生せしめて集中型を示したが、電氣動力は分散化の素因として既に注目せられてゐた。スチールとコンクリートの建築技術は高層建築の經濟化を實現せしめて都市生活の立體化を可能ならしめた。飛行機の發達は高級園藝作物が必ずしも大都市隣接の土地で栽培されなくても差支へない技術的可能性を開いた。電話ラヂオその他の交通通信技術の發達は各方面の施設に對して在來の構造とは異つた型態を可能ならしめるであらう。

かくの如く考へると技術が都市聚落のあり方に及ぼす影響の決して少くない事が明瞭となるであらう。

（五）

大小の人口集團はその土地の經濟力を中心として形成され、その型態は諸般の技術關係によつて異なる事は前に述べた通りであるが、さうした人口集團――聚落が都市と農村とに分たれるのが實態であり、都市にしても小、中、大の樣々な規模を持つて一つの序列をつくつてゐる。勿論ウヰリアム・モリスが無何有鄕消息（ニュース・フロム・ノーホヘア）に描いてゐる樣に田舍も都會もないといふ理想鄕や、田園都市論者が考案した樣な人口三萬人位の小都市構造で現在の都市問題を解決しようとする考方に對しては、吾々は一種の當惑を感ずる。ある土地が田舍らしくもあ

り都會らしくもある――それは田園都市型でもあるが――といふ事は充分考へられるが、全國土がさうした形態で構成されるといふ事は、容易に考へ及ばない構成である。玆に都市の極度の集中型は其の可否適否が問題になるとしても、都市そのものは一つの生活基盤として聚落としての機能を持ち且つそれを果す必要があり其の爲めに大小の都市が一國の聚落體系の裡に判然とした機能を持つと云ふ事を認めねばならぬ。そこで此の項では都市の機能とは何かといふ事を改めて課題として見たい。

都市丈けで成立してゐる國があるであらうか。古代の都市國家はアテネとかスパルタとかいふ今日の都市がその昔一國をなしてゐた事に對して名づけた名稱であらうが、それらは純然たる都市丈けの存在でなく植民地も持てば內部に（乃至は勞力圈內に）農耕地も持つてゐたであらう。モナコといふ樣な特殊存在を考ふれば別であるが、都市だけの國といふ事は今日までのところ全く考へられない。同時に吾々は都市といふ時、つねにその背後地、ヒンタアランドと結びつけなくては考へられない。丁度經濟史上に於ける都市經濟時代、それに見る樣な一都市と之れをとりまく一圓の地方、此の機能的な結合型體に於いてのみ都市といふものが考へられる。それ故に都市の機能といふ事は根本的にはヒンタアランドとの結合體に於いて生ずる機能に外ならない。換言すれば都市はそのヒンタアランドに對する機能としてサアヴィスに於いて成立してゐるのである。故に此のサアヴィスが無ければ都市としての機能を失はれ、都市としての存在は無くなる。

しかし都市とヒンタアランドの結合體は決して一樣ではない。ヒンタアランドに廣狹があり、あはせて都市自體にも大小がある。田舍町は附近の農村をヒンタアランドとしてゐるが一國の首都は全國をそのヒンタアランドとし地方の大都市は廣い地方に亘つてヒンタアランドを造り上げてゐる。斯くの如くこゝに此の結合體全體について一國の聚落構造に一つの體系とそれによる序列とがある。

然らば都市のヒンタアランドに對するサアヴィスとは何か。それは各聚落が個々に果すことの出來ない機能を保つて、數個の聚落が共同的にその利用を、機能の單一の所在地に求める事である。

この事から二つの關係が明かにされねばならぬ。一つは經濟適度性といふ事であり、も一つは交通經濟組織と云ふ事である。

經濟適度性とは、各個が銘々ではその利用を地元に求める事が經濟的に不適合の狀態を指す。例を敎育施設にとると、小學校は田舍の村にも持ち得る。しかし中等學校を各村々や部落每に持つ事は經濟的に不可能である。それは附近の村に所在せしめて。周圍のいくつかの村々が共同に利用する。高等專門學校や大學を田舍の各町々が持つ事は不可能である。從つて各村々各町々の人々は子弟を上級學校へ進學させ得る場合には、地方の大都市又は一國の中央都市に遊學させねばならぬ。又例を政治行政にとれば各村々は中央政府をそれ自體のうちに持つ事は出來ない。村の役場を持つ丈けであり、なほそれ以上の必要がある場合には村役場を經由して處理するなり或ひは縣廳の所在地なり中央政府の所在地なりに直接連絡をつけねばならぬ。駐在所はあつても警察本署はない。裁判所や登記所もない。それらは、その地方の中心になつてゐる町や市に赴いて用を辨ぜねばならぬ。その他映畫館、劇場、病院等いづれもさうであり、又買物にしても時としては地方の町なり市に赴かねばならぬ。どの村や町にも一流の百貨店や高級店があるワケにはゆかぬ。つまり各地がその經濟力の限界に應じて各個に持ち得るものと持ち得ぬものとがある。その後者は一定の地點にそれがおかれて周邊の各地が共同して之れを利用してはじめて成立し得るといふ事になる。之れが都市のヒンタアランドとのサアヴィス的結合體の理であるが、玆に經濟的高度性からの考察面がある。

之れは言葉をかへて云ふと各地各個の經濟力がより大なる市場を通じてはじめてリアライズされるといふ關係に外ならない。農村が各個に持つてゐる經濟力はそのまゝでその土地で實現されずに市場を通じて行はれる。その市場は農村各個に所在しないで附近の中心的な町か市に所在してゐる。その町又は市は、こゝに集められた附近農村の產物を更に上位の市場を通じて價値實體に具體化する。

此の意味に於いて第二の關係である交通經濟組織に言及することゝなる。玆に云ふ交通經濟組織とは交通機關についての問題ではなく、前段の市場關係から云へば交易經濟と云ふ方が妥當であるとも思はれるが、今問題とするところが空間的地域的現象であるので一つの空間から他の空間へと關係づけるといふ意味で交通の文字を用ひ、經濟・社會生活が文字通り此の空間的動き（交通）に結びつくを以つて交通經濟組織と稱するのである。

若し各個地區が此の空間的動きを必要としないでその經濟・社會生活を營むことが可能であつたとしたならば都市現象は生じて來ない。何故ならばそれは各聚落の自足封鎖經濟であるから。又同時に各個聚落が全國のどの聚落各個に對しても直接空間的動きを持つといふ事も考へられない。

今一方にA・B・C・Dといふ聚落を考へ、他方に甲・乙・丙・丁の聚落を考へてみる。一方A……Dの各個聚落が他方の甲……丁の各個聚落に銘々直接に連絡することは不可能に近い。必ずや此の空間的動きの兩末端の中間に中間的連絡的役目を果す地點をふくめた交通網的序列を持たざるを得ない。此の中間連絡網を通じてはじめて一方の各個は他方の各個につながり得る。例示的に云へば信州の山奥に家族を疎開せしめた東京郊外の一市民は自分の住んでゐる場所から家族の疎開先に運輸的にも通信的にも直接的な空間連絡をとる事は不可能に近い。（不可能に近いといふのは全然駄目だといふワケでなく、本人自ら歩いて行くか前項でも述べた樣に乘用自動車おはしらせるか、或ひは傳書鳩を利用するか、又は電話、無線の個人的架設をすれば幾分なりとも直接的な連絡は出來るから、それにしても傳書鳩や電話、無線の個人架設を除く外は、歩いて行くにしても乘用車をはしらせるにしても肝腎な道路が兩地間を直接に結んでゐない）先づ徒歩で附近の郊外驛に出て來て一應市内に入りそれから上野なり新宿なりから信越線、中央線の列車に乘り、そこで目的地に近い驛でおりて、更に地方軌道なりバスなりに乘換へ目的地に一層近い驛、停留所でおりて、徒歩、愈〻目的地につくとなる。

此の經路を見ると末端と末端との連絡は幹線を通じてといふ事になり、此の幹線と末端とをつなぐ所が末端各個地點の、外部の世界に結びつく出入口といふ事になる。信州に用のある東京人（その他東京附近の人々も）東京の東郊に住んでゐても西郊、北郊、南郊に住んでゐても上野驛か新宿驛を經由しなければならぬ樣に、地方各個の聚落は外部に連絡するのにその中心になる唯一の町なり市の出入口を經由しなければならない。

かうした交通の要衝は結局その地方に單一又は少數の存在であつて、その地點が附近の、いくつかの生活基地に對して共同の役割をはたしてゐる事になるのである。

（六）

是等の事實から見て都市が空間的交通網に於ける結節的機能を持つてゐる事が明白にならう。從つて都市が末端地點に對して機能的に異質的な存在である事も判然とする。

たゞ此の事態をアイマイにするのは、都市自體も市民の生活基地、生活集團としては末端聚落の各個と同じだといふ點から生ずる。村も町も市も住民の生活基地であり、それが社會生活集團だといふ點では同じ現象に外ならない。

勿論前にも述べた様に一方が土地の廣面積利用を基とするに對して他方は稠密な居住形式をとり、一方が少數社會であるに對して他方は多數社會であり、それから各種各樣の生活差異も發生して來るが、聚落體としては同一であつて、茲に都市の場合には此の内的關係と、附近各地區に對する共同的な對外關係とを區別して考へねばならぬ事情が存在する。

扨て此の都市のヒンタアランドに對するサアヴィス結合の形式は、當然既に述べた樣に幾段階の序列を持つてゐる。村自體が既に中心的であつて、部落に對して中心的な機能を持つてゐる。今假りに此の種の結合型をS^1とすれば村が附近の町についてS^2の結合型に入る。そして其の町は更に上位に向つて附近の市とサアヴィス結合體となり、市はS^3の關係になる。然るに此の市は更に上位的なものを地方中心的な市に對して結ぶであらうし、そうした市は更に廣い地方的中心を求め、是等の地方大都市は中央都市最高位の結合體を求めるであらう。從つてS^1－S^2からSに到る段階的序列が出來て來る。

故に都市人口は此のサアヴィスを果すためにどれ程必要であるかといふ事が課題となる、その爲めには此のサアヴィスの分析からはじめねばならぬ。大小の都市、サアヴィス圏の廣狹により相違はあつても、系列的に之れを分析すれば商業的工業的（殊に修理工場の如き）交通業的公務自由業的な系統に分たれるであらう。各職業を更に分析すれば商業の關係では卸・小賣商等の物品販賣もあれば市場・組合もあり、金融保險機關もあれば娯樂機關料理飲食店もあらう。公務自由業で云へば各種の行政機關や教育宗教機關、醫療施設などがあり多方面に及んでゐるが實證的調査の對象たり得るものである。唯こゝで戒心を要する事は是等の職業活動はいづれも對外的關係にのみ專心するものでなく、都市自體の地元の需要にも應じてゐる丈けに是等の職業活動中、對内對外の區別を判然と分別する事が必要である。が、それにも拘らず調査的には此の分別が最も困難である事は想像に難くない。

（七）

しかし都市人口が以上の機能を果すに必要な數量以上に存在してゐる事は事實であつて、之れは前にも述べた通り生産的活動の基地としての別の面を含んでゐるからである。見方をかへれば人口集團のある所が附近に對しての對外的機能を併存せしめたのだとも云へる。確かに今日では大都市に於いて少くとも地元の生産的活動、殊に工業的活動が人口膨脹の最大原因と云つても差支ない。しかし此の問題は都市發生なり、其の後の發展なりについていくつかの系統の存在する事を實證的調査によつて示されるのではないかと思ふと共に、理論的には都市性格をその聚落機能について見る事も妥當であると考へられる。

要するにかゝる見地に立つて考へれば復興帝都東京の人口が大體どの位であるかと云ふ事に就いて正確な數字をあげられないまでも一應の見當はつく事にならう。

先づ第一に日本全國をヒンタアランドとする政治的金融的經濟的中心である事、殊に對外的世界的連絡の中心である事、更に幾多の關係で東日本乃至は關東地方の中心を形成してゐる事等は、東京に於ける工業活動を一應除外して考へても生活集團の社會・經濟的好適度を考へてゐる論者の主張する樣に何萬とか何十萬とかの數字であり得ない事は明瞭である。かう云ふ性格の都市が百萬を單位とするであらう事は改めて說くまでもない。たゞ之れが果して百萬か、三百萬か五百萬か七百萬かといふ事になると前述した所によつて精密な計算をたてゝ見ないと確たるところを云ひ難い。既に三百萬といふ意見もあり四百萬五百萬といふ見解もある。

しかし冒頭に述べた様に、人口丈けの事を考へるならば恐らく無制限とは云へぬまでも可なりの人口を吸引し且つ住はせる事は出來るであらう。東京は早くから百萬の人口を擁したし、舊市内丈けで二百萬の人口を持つてゐた。此の二百萬が舊市内の大體飽和人口である事は從來の國勢調査の數字によつても明かであり、東京人口が三百萬とか五百萬とか云はれた時代その超過部分は昭和七年に合併せられるまでは現在の新市域である當時の郡部人口であつた。かくの如き事實から見ても、新市域に舊市内の四、五倍に近い人口を入れようと思へば入らぬ事はなからうから三十五區地域に一千萬の人口が集められぬとは云へぬ。現に戰前賴母木市長當時の事と思ふが東京人口一千萬人の場合に就いての考慮がやゝ眞面目になつて考へられてゐた位である。

しかし果してそれ丈けの人口が入りうるとしても戰前既に見た樣な混亂や不便や無秩序を再現する事なしにそれが可能であらうか。

更に都市人口量の問題は結局、空間的擴りと定住市民の數的關係であるから、此の關係を他の方面から考察する事は可能である。復興都市計畫に於いて健全で便利で且つ高度の意味で經濟的な都市生活を可能ならしめんとするには、空間的擴りと市民數との關係基準はどうなるか。假りに全市域面積の四割が非住面積、公園。廣場、道路、綠地になるとすれば、殘りの六割に快適に住はせ、働かせるには何れ程の人口が限度になるかと云ふ方面からの檢討も可能である。

同時に元來東京と云ふ大都市は三十五區の東京都區政地域に限られるのか、川崎、横濱、市川、浦和、立川の方面はどうなのか、と云ふ問題もあると共に、都市立體化の技術的解決も考へられねばならぬ。斯くの如く考へて來ると大都市人口規制の問題は依然として解決の手がかりが無いとも云へる。

更に此の問題を混亂に陷れてゐる一つの原因は社會的地區生活集團の適度性と都市との考方の混亂にある。前者にはコムミュニティーといふ名稱を與ふるとすれば、數百萬の人口を持つ大都市の如き決して單一のコムミュニティーでは無い。故にコムミュニティーとしての社會的地區生活集團の人口限度が五萬とか十萬とかにあつても、前述した樣に東京の人口がそれでなければならぬと考へるのは甚しきあやまりである。

同時に大都市社會は特殊な社會構成と社會性格とを持つてゐるので、之れを都市邪惡論の樣に一概に否定して了ふ事も不可である。此の方面に於いては社會學的な檢討が愼重に拂はれねばならぬ。

かうした問題に亘つて論ずる心算で筆をとつたが意外に紙數を費したので是等の諸點については別の機會に近く發表したいと考へ、本稿には都市人口を構成する素因を明かにし且つ都市の機能を分析して、都市に所在せしむ可き構成と必ずしも所在せしむる事を要せぬ構成とを分別して都市人口規制の考方に對して私見を陳述するに止める。今後の大都市の文化的社會的要請に關する研究は他日に讓る。