

「都市づくりと地域経済—イギリスの実例を参考にして」

東京大学名誉教授

都市計画中央審議会前会長 井上 孝

1. はじめに

ただ今ご紹介いただきました井上でございます。私の与えられました時間は2時20分まででございますので、その時間いっぱい使って私の日頃考えておりますことを申し上げますというつもりで本日は出て参りました。



2. 広島都市づくりとのかかわり

広島は、阿川弘之の「春の城」に描かれているような、清い水の流れる川のほとりに1つの生命体があるというのが私の印象であります。しかしながら、戦争の末期において、非常な惨禍を被り、その後、私も関係しておりました建設省のスタッフが参りまして、都市計画の相談があったわけでありまして。そのなかで、これは東京にも当てはまることですが、100メートル道路をつくらうということが、1つのテーマでありました。東京も100メートル道路をつくる、川崎もつくる、名古屋もつくる、そして広島もつくるということでありました。その当時に「100メートル道路の愚を笑う」という文章を新聞に書かれたのが、丹下先生の兄弟子にあたる、ルコルビジェのお弟子さんです。その兄弟子にあたる方が新聞にそういう投稿をされたのです。それに対して、私ども下っ端で勤めておりました連中に対して、上司が「100メートル道路の愚を笑う者の愚を笑う」という文書を書け、ということを言われました。本日も当地に参りまして、100メートル道路がどのように、現在の市民生活の中に存在しているのかということを私は一番初めに味わってみたいと考えた次第です。

この長い年月の間には、その後いろいろな行政上の問題がありました。例えばこの川の岸に木を差し出しまして、この木の先に小屋を作って、そこで店をやるという状態がありました。先ほど4大都市と言われましたが、広島でも福岡でもこれは非常な問題でありまして、なんとかしてこの立ち退きをさせたいということでした。しかし、いつまで経っても非常に強固な組織もありまして、川の上に差し出された、いわゆる不法建築というものを完全に取払うまでには至らなかったわけでありまして。しかしながら最近、広島にうかがいますと、その当時の掘立小屋は消えたけれども、現在また多数の船、レジャーボートがこの川岸を埋めまして、しかもそれのお世話をする小屋が水面を占拠し

ているという次第です。これは河川局の管理の問題ですが、これもやはり私は新しい問題が起こってきているのだなと感じた次第です。

私は、その後、戦災復興事業のお世話を致しましたが、結局最後にいろいろな事情がありまして、少しずつ地区を切り捨て切り捨て致しまして、終了しました。昭和天皇のご臨席を仰いで、2度式典を致しましたが、なおかつおさまらない。ことに、広島の場合は、半分は広島市がやり、半分は広島県がおやりになっているものですから、どうもうまくゆかないわけでありまして。うまくゆかないところはとにかく切り捨てて都市改造として始末しようとする。これも制度としてはいけないわけでありまして、都市改造によってその後を埋めていくというようなところまでが、いわば原爆の戦禍の後始末の都市計画側からの寄与であったかと思えます。

その後、わが国の経済発展とともに広島もどんどん発展しまして、先ほどお話がありましたような日本の中枢都市として揺るぎない地位を占めるようになった次第であります。その時に、高速道路をこの山陽路につくるという問題が起こってきました。私は高速道路、国土縦貫幹線自動車道の審議会の委員もしておりまして、いろいろとルートの問題、実際のあり方の問題について議論に参加させていただいたわけです。ある時、広島の方がみえられまして、千代田町から西の方へかけて高速道路をつくるけれども、それが通ったときにいったいどういう都市をつくるのが良いかと相談に来られました。その頃はオリンピックの前でありまして、すべて未来型の、21世紀の都市にはいったいどういうものになるだろうかというようなことを議論していた時であります。確か千代田町であったと思えますが、その発表会というのが中間報告として一度ありまして、沿道の有力者がお集まりになって、それでご相談を受けたわけでありまして。その時に私どもと研究に携わっておりましたものの1人が全体を総括いたしまして、将来この県下の町村は過疎になる、要するに人口が減るという結果がでました。高速道路がくるのはだいたい先だということです。10年先、20年先で、今の割合で人口が減少すると、人口がなくなってしまう。高速道路はくるけれども町はないでしょうと。私はちょっと言い過ぎだと思ったけれども、まあ、若い諸君におおいに修行させるべきですから、そこまで話をさせたわけです。お昼になりまして、有力者のなかでいろいろ相談があり、そして午後になって、まず言われましたことは、自分達の町が全部なくなるのであれば高速道路がきてもしょうがないからこの調査はこれで打ち切らせてくれということでありました。私は、その町が本当になくなるのかということについては、非常に責任を感じていた次第ですが、その後現地をいろいろとまわりますと、まだ完全に残っているし、ますますきれいになってゆく。三次からずっと山村に入って、猪の出るような所を走りますと、まだ山村がそのまま残っています。まあ、細かく議論すると、いろいろ問題があるわけですが、とにかく私どもが申しましたように人がいなくなるというようなことにはならないということで、私は非常に申し訳ないことを申したという気がいたします。

それから、五日市という畿島へいく途中ですが、ここに6メートルの道路を都市計画

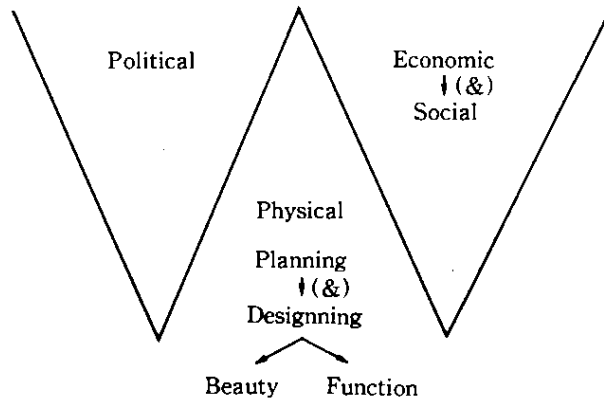
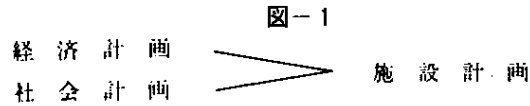
決定してくれという申し出がありました。私は6メートルぐらいの道路は何も都市計画決定しなくても町なり県の指導でできることだと言ったら、「いや、都市計画道路として決定して、そしてそれをすぐつくるのだ」と、こういうことであります。それ以来、いわゆる広島市の住宅地がずっと西の方へ伸びる始まりになったかと思うわけでありませう。それ以来いろいろな奇抜なアパート、例えばこの建物の途中に入り口があって、上へ行く人と、下へ行く人が出て来たり、あるいは遥か彼方の山の頂上までアパートをつくるといったようなこと、あるいは住宅公団がまな板のような形で川岸に住宅をつくる。私は悪いと言っているわけではありませんが、そういういろいろなことがあります。私は本日ここへうかがいましたときに、そういう過去のいろいろなことを考えまして、非常に懐かしい感じがしたわけでありませう。一番私の印象に残っておりますのは、パーソントリップ調査というのをいたしました。これは広島市の人口が、確かあの頃50万だったかと思うのですが、その50万の人々一人ひとりが毎日どこから出てどこまで、どういう目的で、どういう交通手段を使って、生活しているかという調査を行ったわけでありませう。いわば、わが国におけるその様な調査の皮切りでありまして、現在は東京の3400万人の人が1日にいったいどういうふうに動くかという調査を既に10年毎に3回済ませているわけでありませう。従いまして、その調査の結果が地下鉄とか高速道路とか、あるいはその他いろいろな計画のもとになっていると、私は考える次第であります。

この図面一枚を知事さんに差し上げましたときに、知事さんは県が費用をお出しになったわけですが、この図面一枚が膨大な調査の結果ですけれども、これがいずれ将来を担う力になるということを申し上げました。ご当地でも同じことを3回おやりになって、それによっていろいろな改良をすすめられているわけでありませう。

これらは主として都市計画に通じることであります。そして都市計画によってつくられたところに経済活動というものが生じてくる。それを逆にいたしますと、工場が建ったから道路を作れと、こういうことになるわけでありませう。

3. 都市計画と地域経済

ここで私は本日は計画の系譜と、ちょっと様子の変わったテーマを掲げましたが、本当はもう少し細かくこれについて申し上げようと考えまして、下の図で簡略に私の述べようとする事を申し上げているわけでありませう。(図-1参照)と、申しますのは、経済計画というのを、本日ご主催になりました団体は、主として地域経済ということに関与されているわけですが。地域経済というものを地域社会にあてはめるエコノミックプラン (Economic plan) とそれからソーシャルプラン (Social plan) というものがありまして、それと施設計画というのはいわば都市計画であります。形の上でそれを示す。例えば、病院を建てるというのは社会計画に属すると思ひますが、工場をつくるということは経済計画であります。だからその道路という施設は、これは病院へ行く道路だ、



これは工場へ行く道路だということはありませんで、両方を集めて、いわゆる一番理の
 かなったところに施設をつくるという計画が、いわば都市計画であると、こういうふう
 に考えるわけであります。

しかしながら、都市計画といういわゆる施設計画というのは、下のこのW型の図で申
 しますと真ん中のフィジカルプランニング (physical planning) というものであります。
 要するに形のあるものを計画するというのが一つの分野、私なんかはそこに付属してい
 るわけですが、その他に政治的というべきポリティカルなすべてをひっくるめてこれを
 やろうというような、そういう一つの意思があります。これは非常にに大きな住民ある
 いは地方政治全体の問題であるし、場合によっては国全体の方針につながるような問題
 であります。それから片一方では先ほど申しましたようなエコノミック、ソーシャルと、
 この間に矢印がついておりますが、それは経済計画から社会計画にということではなく
 て、それは私の原稿では「&」というSを逆さにしたような記号がありますが、エコノ
 ミック&ソーシャルと経済計画及び社会計画ということであります。そして、それが施
 設計画ということになりますと、施設計画の中で非常に大きいのがコスモ計画、宇宙全
 体の計画と、これはボイジャーが我々のこの太陽系の端から送ってきた1枚の写真とい
 うものが我々のいわゆるコスモスの計画の1つの段階であると言った科学者がありま
 す。これが1番の始まりです。それからグローバルなもの、これはだんだん社会・世界情
 勢に従いましていろいろなことが起こって参りますがグローバルな計画がある。そして
 国土計画と称するナショナルプランニングというものがある。そして、ナショナルプラ
 ンニングというものを受けて地域計画、地域に関する計画がある。私は本日より
 いろいろな議論があろうかと思いますが、この地域に関する計画から先が本日の話題ではな
 かるうかと思うわけです。先ほど開会の辞にありましたが、その地域、いわゆる中枢

都市というものは全国のいろいろな都市の問題を受けてそしてこの中国地方というものを預かっておられるということですから、必ずしも地域計画と国土計画が完全に分かれるわけではないと思うわけです。現在の国土総合開発計画が第4次で四全総と申しますが、第四次全国総合開発計画というのが今、国として正式の方針である。それは一極集中を排除していわゆる国際化に備え、高齢化に備えているという問題であります。そのいわゆる国全体の計画にもとづいて、地域というものは地域なりの計画を立てて地域経済というものは地域経済として独立して、たとえばこれは語弊がありますが、1つのまとまった作業であるというふうを考えるべきです。そしてそれは市街地というものがどのように伸びていってそこに経済的な活動がどのように植え付けられるかという問題に関わってくると言うふうを考えるわけでありませぬ。

フィジカルプランニングといういわゆる形のあるものを考えなくして経済計画もありえないしそれから社会計画もありえない。全てはどういう形の中に今のような活動ができるかと、この施設計画と言うのは1つの入れ物というか、形のあるものであります。このかたちのあるものということで考えてまいりますと、地域経済といういわゆる広島を中心とした非常に広い、いわば広島周辺全体を含めた計画というものから広島市の計画というもの、これを私どもは今まで「都市計画」ということで言いならわしているわけですが、本日この全体の看板が「都市づくり」ということで私の表題は都市計画ということですから全体として都市づくりということでお考えいただきたい。いわゆるまちづくりであります。しかもまちというものは決して計画されたら計画された通りにできるものではありません。色々先ほど私があげましたような問題もその後、それがいろいろと変わっていったということは先ほどあげました阿川弘行の小説にあるようなああいう春の城がどのようなかたちで変わってゆくかということをお考えいただくとうまく分かると思うわけでありませぬ。

同じようなことは100メートル道路にもおこっているし、戦災復興事業にもおこっているし、その後でできた都市計画の施策にも都市計画だけでは制御しきれない都市の伸びというものがあるわけでありませぬ。さらに下に下がりますと地区の計画になりますが、この由緒ある戦災を記念するこの三角州というものは、これはこれなりの一つ地区であります。私は当初の資料館から両側にこのように建物がのびて、そこに渡り廊下ができるということは、広島の厳島神社に似てまたおもしろいと思っておりますが、やはり一つの建物は建物なりの独立性があつて、もしそれをつなぐならば、今壊れたところはございませぬが厳島神社のようなああいう回廊であるべきであつて、ただ建物ができてまあ全体を白くして、縦の柱を強調して、そしてあとはそれを廊下で結ぶということは私は多少問題があるのではないかと思います。しかしそれぞれの建築物も生きた都市の活動によって、それは少しずつ変わっていかざるをえないわけでありませぬ。それがさらに下に下がりますと、この一つの地区というかたまりから一つに敷地というものへ下がってまいります。そこまでさがってまいりますとこれはいわば建築家の分野でありませぬ、計画と

という言葉よりもむしろデザインとか設計という言葉の方が強くなってくる。球場をどうしようとかバスターミナルをどうしようかということは決してこの広島全体をにらみ合わせてつくられたものではなくて、たまたまあそこに土地があってそこを何に使うのが一番いいかということで、あそこにつくられたように私は思うわけでありませう。そういういわゆる一つの敷地の計画というもの、そしてその次に先ほど申したようなビルディングをどう設計するかとここらへんになりますと、もう東京でいえば新宿の副都心のような、あるいは横浜でいえばMM21、あるいはご当地でもそれぞれの建物がそれぞれの建築家によっていわば自由に建てられている。

全体を1つにとりまとめた1つの都市の景観というものにはなかなかかなりにくい。今年から10月の4日は、「10と4」で都市でありますから、都市景観の日として私が委員長になりまして全国で都市景観の良い場所を10ヶ所ずつ街全体として、そして地区としてあるいはもう少し小さなものとして優れたものを建設大臣が表彰されるというような行事にも参加させていただきましたが、そのような景観ということ考えたときにはなかなか建築家にすべてを任せておくわけにはいかない。はじめに先輩が100メートル道路の愚を笑うといったときのお考えは、100メートル道路のような非常に都市の将来を決するものを国家役人に任せておいてよいものだろうか、こういうものについてはもっと衆知を集めるべきではないかというご趣旨であったかと思うのであります。

それを逆手にとれば建築家が建築を自由にやれるということは一つのいいことですが、また同時にそれがそういうふうにしておいて全体が良くなる、全体の景観が良くなるということではなく、むしろそれぞれが特徴を出そう出そうとした挙げ句の果て、今の新宿の副都心のように思い思いの統一のないものになるのではないかと、いうことを私は心配しているわけでありませう。それからさらにそれが下に下がって参りますと、一つの部屋の中のデザイン、それから家具のデザイン、それからいわゆる食器であるとかそういう物のデザイン、こういう物につきましてはどちらかというところとポリティカルな問題でも、エコノミックな問題でもソーシャルな問題でもない。もうデザインの中のいわば形という物だけを考えている。優れた物を作ろうという努力をされるわけでありませう。それがだんだん下がって参りますと、私思い出しますのは、イヤリングをつけたご婦人がそのイヤリングに合わせて夜会服を作られたのかどうか分かりませんが、夜会服は何回でも作り直せますが、イヤリングは一度手にいれたらその色は買い替えなければ変わらないし、また洋服を作ったからといって、それに合わせてそのためにイヤリングをお買いになるということも、立派なイヤリングであればそういうことも難しい。緑色の小さなイヤリングをつけて、そして華麗なドレスを着る。私はこれはデザインの方の美しさというものを強調する一つのものであって、コスモプランから始まって最後は小さなイヤリングのデザインというものにまで到達いたしますと、これはいわば美しさというものが絶対の要素になってくる。

私は健康診断で採血されるのがイヤなものですから、なるべくなら今日はちょっと忙

しいとか何とか言って採血を辞退いたしたいのですが、最近開発された非常に新しい採血管の先を看護婦さんが拡大鏡で見せてくれました。それは人の血管の中に入ってうまく血液が流れこむような、しかも非常に鋭い一つの形でありました。これもやはりデザインされたものですが、これはまったく機能としてデザインされたもので決して美しさということを強調しているわけではありません。しかしながら非常に美しいというふうに私は感じたわけですが、そういう一つの機能（ファンクション）としてつくられるものの中では今のコスモプランから始めて、最も小さなものであると私は考えます。私はその時ひそかに冗談に考えたんですが、イヤリングと採血針と、これは美と機能の終極のものだが、男の血を吸い上げるという点においてはおなじではないだろうかというふうにその時思ったわけがあります。

4. 第二次世界大戦後のイギリスでの都市計画

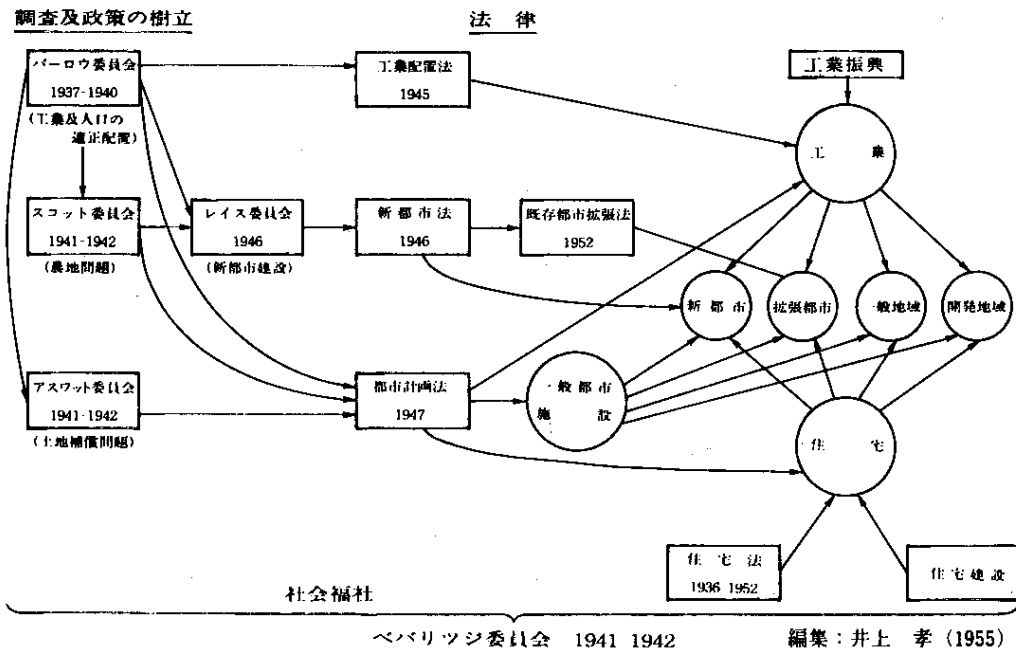
いわゆる形というものからみてこういった場合に私どもの関与している分野というのは非常に広い中で今の地域をどうするかという問題が入ってくる。それにつきましては学術会議でも地域に関する計画と決めて都市計画とかそういうふうには言わないわけでありまして。というのは先ほど申しましたように、決して都市計画だけがまちの計画ではない。前後にいわゆる都市計画に関係するような色々な計画があるということを感じるからであります。私はイギリスでどのような実例があるかということをお話ししようと思ひまして、2枚の参考図をお渡ししてあります。経済計画というのは国土計画が主になるのだというけれども我々つらつら考えてみると、一極集中は悪いとか何は問題だということは、色々国土計画に示してあるけれども、あの政府の文書を読んでみて、それではどの地区はどうなるのかということとはなかなか書いてない。どちらかというところらへんが非常にあいまいになっている。政策が立てにくいという点が私はあるかと思うのであります。

イギリスにおきましてもいろいろな変化がありました。例えば、数年前からですが、サッチャーがまだ元気な頃にロンドンのいわゆるロンドン都庁というものを廃止しまして、ロンドンにも23か24の特別区がありますが、この特別区があらゆる行政を行って、その上は中央政府であって、そしてその間の現在いろいろと話題となっている東京都庁というものをなくしたわけでありまして。

都市計画はどういうふうにするかということになりますと、2つの間に機構がありまして、1つは各区の間の事務的な調整をするコンサルタティブステイタスというか、勧告的な決してそれが決定ではない、一部事業組合であるとかいろいろなことを私ども行政では考えますけれども、いわば話し合いの一つの場を作ろうというのが1つの組織です。そしてもう1つの組織は国全体との調整をどうするかというこれは非常に勢いがいいわけでありまして。要するにその2つによって日本でいう都庁のあの膨大な建物を無用にな

ものにしたわけであります。それを無用なものにした根本的な、遠い原因というものは、私の想像ですけれども、このイギリスの国会議事堂というのは、テムズ川の岸にあるわけであります。テムズ川にむかって国会の先生方が審議の後、お茶を飲んだりするテラスがあります。テラスから眺めたテムズ川の景色は非常にいい景色であります。その対岸にロンドン都庁というのがある。そしてそのロンドン都庁はいわゆる労働党が、日本でいえば社会党が多数を占めておりまして、毎日本日の失業者は何名であるというようなことを大きな字で書きまして、そして国会の先生方に見えるようなデモをやる。女性の総理大臣ですから、それにヒステリーを起こして都庁を廃止したのかも知れませんが、とにかく都庁というものをなくして、あそこでかかる金をもっと他に回そうと、小さな政府で、小さな予算でとって、盛んに主張した時代の一つの成果がそういう形で表れてきたわけであります。そうなりますと国の方針、ことに国の経済の方針と都市計画との間には、非常なギャップができる。一つ一つがいわばいろいろな議論をしてその議論は決して公の議論というか正式の決定ではないというようなことが出てくるわけであります。そういうことのなかった過去4、50年の間の都市計画のイギリスの制度をずっと眺め渡してみますと、戦争直後にたてて実施した計画というものは、もっともこの都市計画というものと地域の経済というものに直結していたのではないかというふうに思いましたので、その図面を英国都市計画の基本方針、第二次大戦直後ということで、お手元の2枚目の資料としてお渡ししてあるわけであります。(図-2参照)それはすべて左の上のバーロー委員会が1937から1940年にかけて報告書を作成した。これはヒトラーが電撃作戦をいたします直前ですが、直前に任命された一つの委員会であります。

図-2 英国都市計画の基本方針 (第2次大戦直後)



イギリスが戦争布告をしたのは1939年ですからまだヒットラーの航空力というのは非常なものでしたが、その委員会がちょうどイギリスが爆撃を受けて、それをわずかなイギリスの空軍が迎えうってついにこのヒットラーの侵入を防ぎました。チャーチルが「これほど少数の人間によってこれほど大きなものの賭けられたことは未だかつてなかった」と彼のあの膨大な自叙伝の中で述べているような、そういう時期でありますから、その時にこのパーロウ委員会というものが任命されて、その主題は要するにロンドンに工業や人口が集中するということに対する、弊害というものはどういふものであって、それはどのようにして解決すべきかというの是一個のといふか全体の課題でした。それに対してパーロウ委員会は1937年から40年までかけて、ちょうどこのヒットラーの爆撃の始まる頃にこの報告書が国民の耳に達した。国民も一番ロンドンの危険を痛感していたときですから、それが非常に強い一つの警告になったわけであります。

しかしながらこの委員会の主張は1945年にドイツが敗れて第二次大戦が終わった頃から動き出して、そして、ここに書いてありますが、スコット委員会というものが、これはイギリスの農地というものが将来どうあるべきかと、今、我々も考えなければならぬ問題ですが、農地の問題について一つの提案をいたします。それからもう一つは工業を配置する。いわゆる工場というものはどういふふうに配置をしたら良いのかということが、もう一つ別の問題であります。もう一つのアスワット委員会というものは、土地補償問題といういわゆる公共用地として土地を買いあげる、あるいは道路ができたためにその周辺の土地の地価が上がるということに対して、どのようにしたら公平に国民に負担を負わせることができるかということ、報告しているわけであります。スコット委員会、アスワット委員会、パーロウ委員会の3つの委員会はいわば中央政府における経済その他の問題を含めた議論ですが、それを具体的に何に結晶するかということで、工業配置法におきましては全国にいわゆる開発区域というのを設けて、その開発区域に工業を優待して導入しようとする。これは私どももそういうことを実際にやったわけですが、地方に失業者が出れば、失業者は大都市に集まってきますけれども、失業者のいるところに働く場所を持ってこようとした。例えば、牛の鼻輪を引っ張れば牛の図体もついてくると、その鼻輪にあたるのが工業であって図体が人口だと考えます。人口が働く場所を失っているのなら鼻輪をつけてそこに縛り付けようじゃないかというのが工業配置法の根本的な考え方だったわけであります。これはイタリアにおきましては南の方にそういう振興計画を作ろうという考え方、あるいはドイツにおきましてもこの従来工業都市の他に新しい工業の拠点を作ろうということで努力してきました。アメリカも北欧も皆同じような方策をとったわけであります。このことは全体として一つの雇用の場所を作ろうとこういふことであります。

それからもう一つはレイス委員会というのがあります。新都市を形成するニュータウンというのが戦後のイギリスの一つの作品でしたが、それをレイス委員会というのが結論を出しまして、そして、新都市法というニュータウンアクトというものを作って新し

い都市を作り、そして同時にこの工業配置法によって新しい工場を導入しようとする。そしてそれはさらに進みまして既存都市であっても既存都市にさらに工業や住宅を張り付けようというそういう考え方を持ったわけであります。一方、工業を振興する政策、いわゆる戦後の復興計画を立てまして、そして工場をそれぞれの新都市、拡張都市、一般地域、あるいは開発地域とその様なところへ工業を導入していくという一つの経済活動の筋書きを作ったわけであります。また同時に都市計画法によりまして、我々はまたそれをまねしたわけですが、市街化すべき区域と市街化しない区域とに分ける、それを我々の場合には市街化すべき区域と市街化をもうしばらく見合わせる区域、市街化調整区域というのと市街化区域というふうに分けたわけですが、イギリスの場合には市街化調整区域というものがないわけであります。これは建設省の中でもいろんな議論がありましたが、どうしてもここは市街化してはならない区域とされたのでは市長さんの顔がたたないで、その中にいくらか市街化してもよい区域を作ってくれと、これを穴開け作業というわけですが、それが今に及んで今のようなことになったわけです。ある建設省の事務官がイギリスへ1年ほど研究に派遣されまして、私がイギリスでその人に会いましたら自分はそのグリーンベルトという、ここまでが市街化する、そのグリーンベルトのところまで家が建って、それから先は畑である、それが本当に守られているのかということを手弁当で毎日詳しい地図を持ってまわってみて、確実にそういうふうになっていることを確認して帰ってきたわけです。しかし、帰ってまいりますと日本ではそういうことはとても通じませんで、今のような形になったわけです。とにかく全国すべていわゆるアーバンフェンスという都市の垣根というものを作ろうということでありました。

私は五日市はどんどん市街化が進んで住宅地が軒並みになってしまったと先ほど申しましたが、ほとんど敷島まで連続として住宅が並ぶと、これをどこかで切って広島市の市街地はここまでと、その先はこうだと決めるのが都市計画法であります。それが一般都市の施策をやると同時に住宅というものをどうしても建てるという、住宅優先という時代が長くイギリスでは続いたわけです。そして事務所建築というのは絶対に認めないが、住宅ならよろしい、しかし、日本で今私どもが困っておりますのは、住宅を一生懸命建てても、その住宅の中が事務所になってしまってなかなか住み着く人がいないという現象が東京ではあります。イギリスの制度では住宅の中で主婦が自分一人で子供のズボンを繕い直す、あるいは何か衣服を作るというのはこれは家庭の作業だけ、まわりの奥さん方を集めてそしてミシンを並べて何か作り出せばそれは許可しない。要するにこれは土地の上でどういう目的の建物を建てるか、その目的を変えるときにも都市計画の規制を働かせるというところがまたちょっと日本と違っていたと私は思うわけでありませう。そういうようなことで住宅建築と工場というものを一つにまとめて、持っていくというのがイギリスのいちばんいい時代、私もその頃建設省から派遣されまして長くイギリスにいましたが、いちばんこれが経済と都市計画が握手していた時代、それからそ

れが次第に離れていく時代になってきているわけでありませう。これはまたそれなりの理由がありますがやむを得ない。今となつてはもう新都市を作るのは御免だと、新都市を作つてロンドンの中から工場を追い出すというのはもつての外だと、ロンドンの中心ですら、ロンドン・インダストリアル・パーク (London Industrial Park) という、いわゆる新しいロンドン工業地域というものを作つていることがそれを非常に象徴的に表しているわけでありませう。イギリスでもそういう点では非常に苦勞して、ウォーターフロントを大々的に再開発しようとしております。そこにはオフィスも来れば、工場も来れば、住宅も入れるということをやつてはいるわけだ。

5. 最近のイギリスにおける都市政策

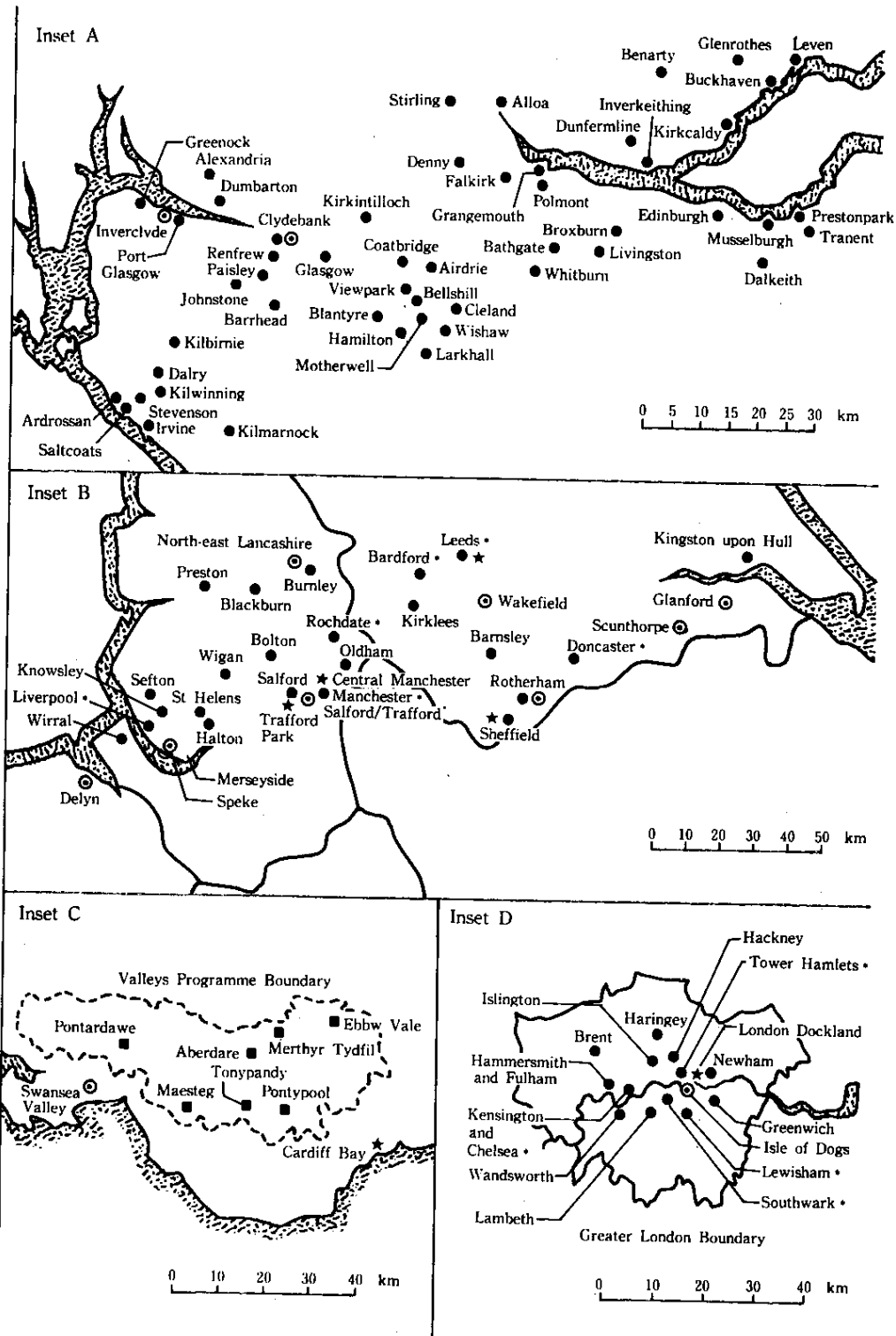
次のページを開きますと (図-3 参照) これもイギリス独特の全体がいわば一つの指針であるという形でできてはいるわけだ、この一番左の方がイギリス、いわゆる連合王国というイギリス本島とそれから北アイルランド、これもやっかいな土地ですが、これ全体を集めてユナイテッド・キングダム (United Kingdom) という名前を付けてはいるわけだ。この右の下の方にインセット D と書いてありますが、インセット D というのを右の一番下でご覧になりますと、これが先ほど申しましたロンドンのドックランド (London Dockland) を考へているロンドン地域であります。それからずっと西の方へ行つて、この一つぽつんと島が見えますが、ここまでがちょうど東京から神戸くらいの距離であります。だいたい日本よりも小さな地域ですが、北の方はやはり山が多く、そして人口は北から南へ下がってくるという点では日本と変わらないわけだ。左の方の全体の図面をご覧になりますと、一番上にターゲット・エリア (Target Areas) でここは一つ重点的に何かやろうと、それからエンタープライズゾーン (Enterprise Zones) と、ここには積極的に企業を導入しようという、そしてエリア・ウィズ・タスク・フォース (Areas with task forces) というのは、そこをどうするかということについて中央政府あるいはそれぞれの専門家が助言しよう、そしてその次のバレーズ・プログラム・タウン (VALLEYS PROGRAMME TOWNS) というのは、これはこのいわゆる僻地であるけれども、そこに何か新しいものができないかというところだ。そしてその下にバウンダリーズ・オブ・エコノミック・プランニング・リージョン (Boundaries of economic planning regions) がきめられております。

非常に乱暴な分け方ですが、真ん中、首のところから上がスコットランド、あるいは隣がアイルランド、それから下が、ウェイルズ、それからノースウエスト、イーストミッドランド、イーストアングリア、それからサウスイーストの計画というのが一番大きな計画になつてはいるわけだ。そしてその他の地域はそれぞれが右の方に書いてありますが、要するに全体としては開発を援助しようと思つて。そしてサウス・イース

图-3 Urban



Policy Initiatives



トについては開発を押さえようということが従来の考え方ですが、ロンドン・インダストリアル・パークというようなロンドンにも工業を持ってこないとうにもならないと、これはインナーシティの問題だと、要するに大都市の中心部をどうするかという問題があるのだということで、ロンドン・インダストリアル・パークというようなことを言い出したわけであります。それと同時にロンドン・ドックランドという非常に大きな新しい都市を開発するというので、今いろいろなものが建っておりますが、そういう一つの時代に直面している。ここまでまいりますとむしろ都市計画というよりも経済計画、経済面を活性化するには何をすべきかです。ロンドン・ドックランドというのは非常に広い土地ですが、そのうちの一つのアイル・オブ・ドッグズ (Isle of Dogs) という昔は貴族が年とった猟犬をそこに捨てた場所だったといわれるくらい荒廃したテムズ川の中州みたいなところですが、そこをいわゆる将来の中心にしようということで現在横浜のMM21などにみられますような開発が行われている。つまり経済としてはロンドンを強めなければ、やがて来るドーバー・トンネルを通してロンドンがヨーロッパにどう対処するかという問題につながってきます。最近ではロンドンのどこに中央駅を作るべきかというような議論があるわけであります。中央駅をつくってその中央駅からさらに先に鉄道を伸ばしていくということが、イギリスは終点ですから、日本でいえば青森みたいなものだということとちょっと怒られるかも知れませんが、パリとなるとまたこれが違っていて、パリにはユーロ・ステーションというものをつくろうとしています。これもパリの中心の東京駅のようなものをユーロ・ステーションとしてつくるのではなくて、パリからはるか30キロメートル離れたところに一大停車駅をつくってそこから高速道路とそれから地下鉄というか鉄道でもってパリの現在の交通網にそれを結ぶ、そしてユーロ・ステーションとそれからユーロ・ディズニーというディズニーランドをそこにもってきて、ヨーロッパの人たちをそこに吸収しようという一つの構想があるわけであります。

それとはまた別にトンネルが通じたら、そのトンネルはロッテルダムの方の昔からユーロ・ポートと称してライン川の舟運いっさいがっさいをそこに集めて、そしてそこからまた舟運にして持ってゆくという、いわばヨーロッパの動脈をそこで握っているのがユーロ・ポートというオランダの港であります。それからベルリンの方向へ持って行く、あるいはフランクフルトの方向へ持って行く、そしてそれはさらに南へ下げてゆくといういわばこのヨーロッパのラテン系でない地域への軸としたいということです。一方、フランスでは、それをマルセイユにまで伸ばしてそして地中海に達しようという、あるいはさらに西の方の大西洋まで持って行こうということで鉄道は着々とできておりますが、新幹線のようなあれだけしばしば沢山のものを運ぶというものではありません。例えば1日に8本くらいしか出ないというようなものを作っているわけであります。

それと同時にもう一つイギリスという島国、あるいは日本のいろいろな事情から申しますと空港というものがもっと簡単に利用できるようにしようと、ロンドンのドック・

ランドでも小規模の空港を作っております。ロンドンには東京のように2つの大きな空港がありますが、第3空港というものをスタンスティッドというところに作るということです。これは決して遠くへは飛ばない、むしろ国内と大陸のごく近間を結ぼうと、そして特にスキポールというオランダの空港と結ぼうとしています。なぜオランダの空港と結ぼうというのかというと、ロンドン空港に結ぶということは同じロンドンの中ですから需要はないわけですが、スキポールに結んでおけば、それから先、さらに遠くに行けるということです。日本でいうと東海道筋であり、そして東名高速道路の筋である、そういうところに大きな規模ではないけれどもそれぞれの都市を結ぶ航空路を開拓しよう、そのことは今のイギリスの空港とスカンジナビアの空港との間で、お互いの空港の連絡が大きく進みつつあるわけです。便数を増やすということは非常に楽なことから、便数を増やすことによって全体の活性化を図るという意味でロンドンのスタンスティッドという空港、あるいはロンドンとスカンジナビアの空路の開拓、日本は今一生懸命ベルリンに乗り込もうとしておりますが、現在はいったんフランクフルトにワンクッションかけてゆくというようなことをしているわけです。そういう空港というものがどの程度に将来ああいう大きな国で、そして大きな都市では考えられているかということをお我々は考えなければならぬと思います。

6. 広島における課題

国土庁に地方都市問題懇談会というものがああります。そこでいろいろと議論しておりますと今や国土庁は、三大都市圏はこれは大都市圏で困った困ったという極ですが、三大都市圏と先ほどお話のありました政令指定都市とか地方中枢都市というものは一人で勝手に歩くと、むしろその引き合いを受けるもっと小さな都市の世話をすべきではないかという空気が非常に強いように私は思うのです。ということは要するに地方中枢都市は都市空間についてどこへいっても非常に綺麗になったわけですね。綺麗になったけれども本当にこれが地方中枢都市であり得るかというためにはやはりやらなければいけないことが多い。東京と同じように郊外に住宅がどんどん伸びていって人口が増えた、それでいいということではないのではないか。やはり住宅というものについてもっと考える、ことに住宅の位置についてもっと考えなければならぬのではないか。それからこのヨーロッパ、アメリカすべてどこの都市にまいりまして用のない自動車交通というものを外へ回す、いわば環状道路というものを作っているわけであります。環状道路というものが日本の場合にはまったくない。これはもう東京ですらないわけですから、私は自動車は道路を作れば作るほど増えるというけれども、そこまではやらなければならない。その点が私は広島の地区を思う度に、私は交通の処理といわゆる自動車交通の処理、そのほかにも急な坂をのぼらなければ鉄道が東の方にゆけないとか、いろいろなことがありますけれども、とにかくその問題が一つの問題であらうかと思ひます。そし

て最後の問題は今の空港の問題です。私は山越えしてやっと到達するような空港(広島新空港のこと)で果たして地方中枢都市として将来この都市が国際的にあるいはグローバルな活動ができるのだろうかということを考えざるをえないわけであり。原爆によって、これだけにもなくなった所にこれだけのものをつくり出した皆さまのご努力というものには、私は敬意を表するわけですが、もう一度頑張らなければならないのではないか、それから今の道路というものについて、もう一度考えなおす必要があるのではないか。今朝、空港に着陸いたしますと何となく香港を思い出すわけがあります。遠くの方に高層ビルがそびえて、そして周りに低い住宅が並んでいる。

海に突き出た滑走路を使うということは、空港として決して良い空港ではありませんが、とって山坂越えて60km行くことで果たしてこの都市が世界につながるだろうかと思うわけです。これから情報時代になるからそういうものはもう必要なくなるという考え方もありましようが、そのことについてはこの後、ディスカッションで多に議論したいところいうふうに考えるわけであり。的はずれなことを申しあげたかもしれませんが、私の持ち時間がちょうどまいりましたので、これで一応私の話を終わります。どうもありがとうございました。