

写真は新宿副都心再開発計画の模型

## 大高正人氏の提案

ギアの流れる道路・鉄道・上下水道などとを分離し、それぞれの機能をたかめるとともに、相互の混乱を避けようとするものである。しかも、これによって、かなり自由な都市空間が造出されるから、高騰している都心の土地価格からみて、経済的にも十分ひきあう建設ができるとしている。

これは混乱した都心の再開発の武器としてもっとも有力なものである。写真の新宿地区はその一つの具体化であり、これによると現在の商業地区の再編成によって、現在の二倍以上を収容しながら、なお余裕のあるスペースをつくり出すことができる。

× × × × ×

湾上都市計画は、氏が晴海地区の高層アパート計画を担当したさいに、新しい住宅地に対する考え方として提案したもので、実地の体験を生かし、当時さかんに行なわれた、埋立論と異なつた新しい角度からの提案として注目されたものである。

また、都市再開発の手法としての人工土地方式は、すでに類似の方式が、アメリカ、スエーデンなど先進諸国で行なわれているという。「現状を打開する具体的な手段はすでに用意されている。それを採用し、実行することだけが現在残されている課題だ」と大高氏は語っている。

## 埋め立て万能論からの脱皮

東京湾上都市は、埋め立てによって臨海工業地帯をつくるという産業計画会議案をさらに前進させたプランである。埋め立てはごく一部にとどめ、大部分は直接海底に杭を打ち、水上に柱を立てならべた都市にしようというのである。

埋め立ての場合でも建物をその上にたてる場合には、結局もとの海底まで掘り下げなければならないから、その手間を省略して、建物と緑と水のたわむれる美しい町を経済的につくりあげようという構想である。

具体的には、東京湾の水深十七メートルから二十メートルのところに幅一キロメートル内外の工業地帯をつく

り、その外周部分に海面から直接そり立つ海上住宅都市を建設しようとするものである。

日本の経済は原料を海外から輸入して加工する形をとっている。内陸運送より海上運送のほうが安くつく点で、日本の工業立地は決して悪くない。この案ではこの利点を最高に利用して、高速タンカーが直接横付けできるように工場地帯に十万吨級のタンカーの横付け施設を設けることとしている。原料の持ち込みも、製品の積み込みも容易となり、工場立地の上で非常に有利となるのではないかと。

また、住宅地は工業地帯にそって带状につくられているため、通勤距離も

短縮され都市能率も一段と向上する。業務や商業・文化・娯楽の中心は住宅の帯のなかに適当に配置する。

海岸線の埋め立てを避けたため、漁業権補償にわずらわされず経済的にも安あがりに行なうことができる。また、ふくそうする船舶の航行も、湾の中央に都市が建設されるから自由に行なわれるであろうという。

## 人工土地による 開発手法

この都市再開発手法は人工土地を武器とするものである。それは、ふくそうする都心機能を、人工土地という半永久的で強じんな床でうけとめようとするもので、これを都市の上層に建設し、人間の居住する空間と物やエネルギー

# 壮大な埋立計画

マスタープランの確立のよびかけ

このプランは加納久朗氏の東京湾埋立計画をさらに発展させたもので、昭和三十四年七月正式に発表された。

## ●■■■■● 議 画 計 画 会 ネ オ ・ ト ウ キ ヨ ウ ・ プ ラ ン

この計画は、東京への人口集中は不可避的なものであり、首都圏計画で考えている十万人十五万人の衛星都市では、現代都市としてのもっともった機能と魅力に欠け、十分な吸引力がないという前提にたっている。

東京の前面にひらけている東京湾のうち、約三分の二の六億平方メートル（一億八千万坪）を前後二期にわたって埋め立てる。そのうち、沿岸約一億二千万坪を馬蹄形に埋め立て、さらに中央部約六千万坪を埋め立てる。これで、今後二十年間に増加すると思われる五百六十万人の人口を吸収しようとする計画である。

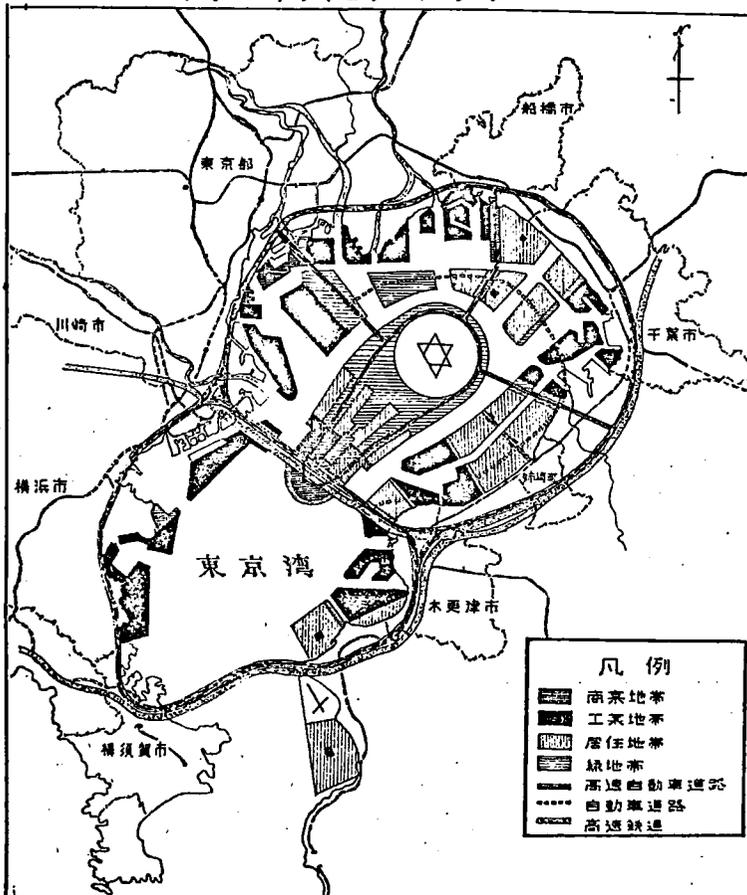
埋立地には合理的な土地利用計画が確立され、京葉側に三ないし四個の副

都心がおかれ、十万人ないし百二十万人位の工業と住宅と商業をあわせもった一つのまとまったブロックが形成される。各ブロックや工場地域と住居地域との間には幅二キロメートルないし四キロメートルの緑地帯をおいて環境を保全しようとしている。

各ブロックの用途区分の構想はつぎのとおりである。

- 1 江戸川、船橋地区（住宅、商業、軽工業、ガス関連工業）
  - 2 千葉、五井地区（住宅、商業、製鉄工業、石油関連工業）
  - 3 姉ヶ崎、昭和、木更津地区（住宅、商業、重化学工業）
- このほか埋立地

NEO-TOKYO PLAN  
ネオ・トウキョウ・プラン



周辺を環状に幹線道路が走り、これとほぼ並行して鉄道幹線が走る。また、埋立地の間には十万吨の船を入れる港湾が建設される。この計画と並行的に、東京の水問題解決のため沼田に八億トン貯水するダムを建設して利根川をせきとめ、発電ならびに給水、洪水調節を行なう計画もある。

この案は新東京を百万人位の工業、住宅、商業の三者の結合したブロックとするところに特徴がある。都心への過度集中を避け、数個の副都心に分散させようというものである。また、住宅地と就業地とを近接させ、通勤交通難も解決し、広い東京湾の経済的埋め立てにより、東京の土地問題を解決しようという計画である。

# 東京をどうすればよいか

われわれの周辺には問題があまりにも山積している。しかも、これらは相互に原因となり結果となっている。たとえば、都心にビルが一つ建つということは、それだけ通勤者が増加させ、住宅を必要とし、地価を上昇させる。

そればかりではない、ここに社会的機能をもった核が生まれ、さらにその核ではたらく従業員を含めて数多くの人々や物資や情報の流れがつくられ、輸送、通信機関はそれだけふくそうし、波及的に他の核にも影響をあたえ、その活動を増幅する。この結果水道、下水の機能は、能力をこえるかもしれないし、地下水をくみ上げれば地盤の沈下をひきおこし、付近の住居に被害をあたえるかもしれない。

## 確立されない総合計画

これらたがいに関連しあう複雑な要素をもつ東京に対する対策は容易ではない。「もはや東京は人の住むところではない。」という極言まで出てくるほどである。にもかかわらず東京には個々の対策があつても本当の計画がいまだに確立されていない。そのためにいつも後手後手とまわっているのが実情

である。

都市計画事業という名前の事業はあつても、実質的には個々の街路計画や、区画整理事業であり、この複雑な東京を総合的にとらえた計画は生まれていないのである。われわれとしても、この膨大な問題について、いままぐ適切な解答を出すつもりはない。ただ基本的な考え方として、つぎの五つの条件はあげておきたい。

## 解決に五つの条件

(1) 計画は精密な科学性をもた総合的なものでなければならぬ。それは都市の基盤となる自然的社会的基礎条件を正しく把握し、しかも新しい技術を十分に駆使した壮大なビジョンをもったフィジカルなものでなければならぬし、また、その実行の手段が具体的に示されているものでなければならぬ。

東京の計画は、従来のいわゆる都市計画と呼ばれているたんなる道路や公園だけの計画であつてはならず、またこれに上下水道や交通を加えただけのものであつてもならない。

また、逆に単なる調査や分析でもい

けない。一千万都市の複雑な内部のメカニズムを包容し、しかも、そこに一千万人の生活の場を与える立体的なものでなければならぬ。形と中味はつねにたがいに作用しあう。総合的把握の上に計画は生まれる。

(2) 計画は狭い都市内の計画でなく、より広い地域の中で、また日本の国土構造、ひいては世界的な構造のうちにとらえられたものでなければならぬ。

昭和三十二年に成立した首都圏整備法が、東京の問題を首都圏という地域でとらえてきたのは正しい方向である。しかし、それだけでなく日本列島のなかで、アジアのなかで、世界のなかでも正しくその位置と機能と姿をとらえなくてはならないだろう。

(3) 計画は単に官庁計画機関の手によるものであつてはならず、市民の積極的な関心と参加のもとに作られるべきものであり、また、その方法も確立されていなければならない。

たとえば、ニューヨーク大都市計画は、一九二一年民間のラッセルゼン基金によって始められたもので、十年の才月と百三十万ドル（四億七千万円）の経費を費してきたものであるが、この計画調査が、公的機関の活動の非常な推進力となったのである。

シカゴの場合は、その都市計画は一九〇九年、民間団体であるシカゴ商業クラブによってくだたられ、これが

のちにシカゴ計画委員会によって引き継がれたのである。このほか、民間によって都市計画が始められ計画されている例は多い。都市計画ほど市民に直接に影響し、しかも、その理解と協力にまつ事業はないのである。

(4) 東京に対し、また地域計画に対し、深い分析と計画を行なう科学の分野の確立がどうしても必要である。日本でも地域計画学会が生まれている。しかし、まだ個々の専門分野の学者が集まったというだけで新しい科学が生まれているわけではない。いつて従来の計量経済学、交通経済学、都市社会学、地方行政学、地方財政学、道路工学、港湾工学、都市工学、建築学、地質学、都市地理学、地球物理学等の個々の分野だけではこの問題の十分な解答にはならない。

これらの専門学問の正しい位置づけを行なうとともに、それらの成果を地域や都市の計画、分析に駆使する科学が必要なのである。また、研究の基本となるべき土地の形状、生産力、利用などについての基礎的データの調査と整理も定期的に行なわれなければならない。

## 実行されてこそ計画

(5) 計画は単なる机上プランにとどまらず、実現されるものでなければならぬ。

日本では「あれは計画だから」ということは実行しなくてもいいのだということをふくんでいる。しかし、計画は実行されてこそ計画で、そこで、はじめて市民の生活と密着する。このためには計画自体も考えなおさなければならぬし、計画と実行とのつながりに対する意識改造も必要であるし、また実行のための手段と機関についても考えねばならない。

◇ む す び ◇

ここで紹介したいくつかの計画案は、それぞれ独特のビジョンをもった計画である。東京湾の雄大な埋め立て、湾の上に展開する巨大な都市軸、浮かび、あるいは直立する都市……いずれの案も東京湾に着眼し、その利用に大きな夢をえがいている。

東京は現実日本の中核機能を果しており、しかもわれわれの過去の蓄積がもつとも集中的に投下されているのであるから、東京を生かすか殺すか、また、東京湾をどうあつかうかは、日本の今後の成長を左右するものといってもいいすぎではないであろう。

国土全体を見なおす時

過去の日本——とくにその象徴としての東京は、戦後の復興という特殊条

件と経済の異常な伸びとによって、混乱と摩擦のなかでエネルギーを大量に浪費しながら、なおそれを上まわるエネルギーで、ともかくも拡大を続けてきた。

つい最近出来あがったビルがこわされて、もっと大きなビルが建ったり、昨日舗装したばかりの道が今日はもうひっくりかえされる現象は、われわれもよく見かけてきたところである。

しかし、安定成長期ということばによってよばれる段階にさしかかった現在では、このようなエネルギーのロスはゆるぎされない。

持てる力を十分に生かすために、日本の国土全体をもう一ぺん見なおしてみるのがきいていのではないだろうか。そのなかで、東京のありかたも真剣に考えなおす必要がある。

東京は「都」の東京ではない。「日本」の東京である。さまざまな型で提出されている案をもとにして、われわれは日本における東京計画をもつ必要がある。今日の混乱を憂うよりも、明日の計画のないことを憂うべきであろう。

(おわり)

下図は混乱した東京の現実をグラフにしたもの

東京はどうか変わったか

