

世界の大都市
(上)

高野史男
山本正三
正井泰夫

太田勇
高橋伸夫
編

世界の大都市(上)

高野史男 山本正三・正井泰夫 編
太田 勇・高橋伸夫

大 明 堂 発 行

—— 編 者 ——
高野 史男（筑波大学教授）
山本 正三（筑波大学教授）
正井 泰夫（筑波大学教授）
太田 勇（東洋大学教授）
高橋 伸夫（筑波大学助教授）

本書の内容の一部あるいは全部を、無断で複製複製（コピー）することは、著作者および出版社の権利侵害となり、著作権法違反となります。その場合は予め小社あて許諾を求めて下さい。

世界の大都市（上）

昭和54年6月22日 発行

定価 2,500円

編者 代表 高野 史男

発行者 神戸 祐三

発行所

東京都千代田区神田小川町3-22 株式会社
郵便番号 101 振替東京0-15270番

大明堂

殖産堂印刷

協和製本

1025-550160-4325

M. I.

は し が き

地球上に人口 100 万以上の大都市がどのくらい存在するものであろうか。これはかなりむずかしい問題である。第 1 に統計がきわめて不正確な国が多いこと、また統計年次がまちまちであることもあり、比較したり一定の基準で計ることが困難なのである。第 2 に都市人口を数える地域範囲をその市の行政区域とするか、接続して市街化している範囲や都市圏をも含めるかどうかによって人口数は大きく異なってくる。たとえば 1975 年で東京区部 865 万、大阪市 278 万という行政区域人口に対し、都心から 20 km 圏の都市圏人口は東京 1,170 万、大阪 800 万というように大差がある。どちらを大都市人口とするかをきめないと、そしてそれで統一して数えないと、100 万都市の数を正しく出すことはできない。筆者の概算では、世界中の都市圏の人口 100 万以上の大都市数はおよそ 150 個を下らないはずであり、しかも都市への人口集中が急激に進みつつある今日、100 万都市の数はますます増加しつつある。

ところで大都市とは人口数だけで定まるものではない。後進地域の場合、人口数が相当多いにもかかわらず、その人口の大半がスラム人口であって、その都市の機能や景観はとても先進地域の中都市にも及ばないという事例が多い。だからわれわれは「世界の大都市」について考える場合、人口数だけでなく、総合的にみて実質的に大都市とみとめられるもののみに限定すべきであろう。

本書はいかなる意味でも世界の代表的な大都市といえるものを 21 都市とあげて記述した都市誌である。その執筆者には、それぞれの都市で一定期間の生活体験をもつ地理学者をお願いし、直接体験したその都市について、これからそこを訪れようとする人々にこれだけはぜひ知ってほしいと思う重要な事項を洩れなく記述していただくようにした。もちろん無味乾燥な記載を単に事項別にならべたものではなく、そこにはそれぞれの都市の特色

ii はしがき

が生きいきと浮かび出るように、また都市としての問題点がどこにあるかが明らかになるように書かれている。

都市は「地域の顔」であるといわれる。われわれは一国の首都をみれば、その国の地理や社会の断面が大てい見当がつくものである。本書には（残念ながら中南アフリカを欠いたが）世界中の各地域の大都市はほぼもれなくとり上げられており、この都市誌によって異なる文化圏の比較考察をすることも可能であろう。また都市地理学理論を実証する具体的な事例集でもあるが、その意味で単なる旅行案内ではなく、地理学の見方・考え方を地理学研究者のみならず、一般読者にも理解していただくよすがとなることを期待している。

本書を計画したのは数年前であり、執筆もそれぞれ時期的に若干の前後がある。刊行が遅れたのは主として編者の一人としての筆者の怠慢によるものであり、誠に申し訳なく思っている。刊行が遅れている間に世界の状況は刻刻に変転してゆき、テヘランなどはすっかり変わってしまったようである。しかし歴史と土地に基盤を置く都市の基本的な構造は5年や10年で決して変わるものではない。表面的な姿の変化の奥底にある変らざる都市の本質を明らかにすることこそ本書の目標であるといってもよい。

最後に本書の完成が遅れに遅れている間も、大明堂編集部の方々、とくに伊藤暢氏が辛抱強く面倒を見て下さって漸く刊行にこぎつけることができたことを銘記して深く感謝するとともに、図の整理・製図に筑波大学の町田親久・宮坂和人両氏の助力を得たことに御礼申上げたい。

1979年3月1日

編者代表

高野史男

目 次

第1章 欧米の大都市

I 歴史性と普遍性	1
II ヨーロッパの大都市	4
III 新大陸の大都市	7

第2章 アメリカの大都市

1 ロサンゼルス	10
I 都市的発達	10
II 自然環境	12
III 地域構造	14
IV 都市問題	17
2 シカゴ	21
I シカゴの位置と発達	21
II シカゴの都市化	24
III シカゴの経済とその地域	30
IV シカゴの黒人問題と再開発	39
3 ニューヨーク	45
I ニューヨークの形成	46
II ニューヨークの都市構造	49
III ニューヨークの社会的構成と都市施設	59
IV ニューヨークの都市問題と都市計画	63

2 目 次

4	メキシコシティ	68
I	メキシコ市発展史	68
II	メキシコ D. F. の都市的変容	74
III	社会的特性と市民生活	81
IV	都市問題と将来像	86
5	サンパウロ	90
I	サンパウロの都市形成	91
II	サンパウロの都市地域構造	98
III	サンパウロの都市問題と将来像	103

第3章 ヨーロッパの大都市

1	ロンドン	105
I	ロンドンの成立と発展	105
II	大ロンドンの都市的実態	113
2	パリ	129
I	パリ大都市圏の自然環境の概観	129
II	パリの起源と都市化の進展	131
III	パリ市街地の地域分化とパリの影響圏	138
IV	パリ大都市圏の発展計画	140
3	ルール都市域	143
I	ルール都市域の概観	143
II	ルール都市域の形成	148
III	ルール都市域の地帯構造	153
IV	ルール都市域の市民生活	158
V	ルール都市域の都市問題と地域問題	164

4	ストックホルム	168
I	高緯度の首都	168
II	都市発達	170
III	都市機能	172
IV	都市の地域構造と都市計画	177
5	モスクワ	188
I	概 説	188
II	領域と人口	189
III	城壁と環状道路	194
IV	モスクワの交通体系	198
V	将来のモスクワ	203
6	ローマ	204
I	歴史的背景	204
II	都市計画上の問題点	214
III	ローマの都市機能	220

—世界の大都市（下巻）目次—

第4章 アジア・アフリカの大都市

第5章 アフリカ・中近東の大都市

1 アルジェ

2 カイロ

3 テヘラン

第6章 アジア・大洋州の大都市

1 カルカッタ

2 シドニー

3 シンガポール

4 バンコク

5 北京

6 ソウル

7 東京

第7章 世界の大都市の類型と本質

第1章 欧米の大都市

現代世界の大都市は、程度の差こそあれ、欧米都市の影響を強く受けている。その意味で、欧米都市を知ることが、現代世界を知ることにもつながる。欧米都市のうちでも、その大都市は、都市文明の普遍性の点で、きわめて大きな影響力をもっている。

I 歴史性と普遍性

現代の欧米大都市の歴史性について見てみると、どうしても古代まで遡らなければならない。古代文明の発祥地であったメソポタミアとエジプトは、インダス文明などの影響を受けながら、輝かしい都市文明を発達させる。バビロンやメンフィスで花を開いた都市文明は、当時としてはきわめて強力な生産力に支えられて、小規模な集落あるいは移動生活しか知らなかった人びとを驚かせた。乾燥・半乾燥地域に発達したこれらの都市文明は、煉瓦と石を主な建築材料としたため、長期間にわたって持続するという特徴もっていた。いわゆる「木の文明」に対する「石の文明」は、古代世界の普遍的特徴であった。

メソポタミア・エジプトの都市文明は、やがてギリシャ・ローマの古代文明へと発展的に継承された。より本格的な「石の文明」が、古代のアテネ・スパルタ・ローマ・カルタゴ・ペルセポリスなどを彩る。廃墟という形で我が目の前に展開するものだけで見てみても、その偉大さと芸術性は人の心を強く打つものである。

ルネッサンスを経て、南ヨーロッパから北西ヨーロッパにかけて、さらに

東ヨーロッパにかけて、新しい都市文明が展開して行く。商業活動の活発化に伴い、都市はますます魅力ある所となった。

18世紀後半より始まった産業革命は、ヨーロッパの都市にだけでなく、世界的な影響力をもつものであった。工業化とそれに伴う商業の活発化は、イギリスより海を越えて西ヨーロッパの国々へ、そして大西洋を越えてアメリカ合衆国へ急速に広まった。広大な植民地をもっていた西ヨーロッパ諸国は、貿易の進展によって、世界都市を多数成立させるようになったのである。産業革命とほぼ同じ頃に起きたアメリカ独立革命やフランス革命も、その後の都市のあり方に大きな影響を与えた。

19世紀における欧米都市は、幕末から明治初期に欧米を訪れた日本人の腰を抜かすほどのものであったという。デコレーションの多い石と煉瓦の「相対的に」巨大な建物群は、大きい建物は城と寺しかないと思っていた日本人に、会社や住宅にも中高層のものがいくらでもあることを教えたのである。街の大通りを行く馬車の群れもさることながら、欧米の都市では、すでに中小都市にも多くの鉄道が敷かれていたのである。イギリスの都ロンドンでは、明治維新より数年前の1863年に、蒸気ではあるが、すでに地下鉄が開通していたし、海を渡ったアメリカでも、1898年にボストンで新大陸第1号の地下鉄が出現している。19世紀後半は鉄道のすさまじい興隆期であり、1869年にはアメリカで大陸横断鉄道が開通していたほどである。

20世紀になると、欧米都市はまた大きく変容をし続けた。19世紀末から20世紀初頭にかけて登場した自動車は、折りから各地で発見された大油田の生産に支えられて、都市のあり方を大きく変えることになった。この影響を最も強く受けたのはアメリカで、1920年代に都市では鉄道時代のピークが急速に下り坂に向い始めたのである。地方都市では郊外電車が次々と廃止されたが、しかし、大都市では第2次大戦直後まで、鉄道の主体性がかろうじて保たれた。北西ヨーロッパの大都市でも、アメリカよりややおくれて、自動車の利用が、都市でも盛んになってきた。

20世紀になってから、都市の建物にも近代的な技術とデザインが導入され

た。技術面では、鉄骨とコンクリートの利用という形で、近代建築が急速に普及するようになった。ヨーロッパの伝統の上に、鉄骨とコンクリートの利用という形で、特にアメリカを中心に新しい建物が続々と生れるようになったのである。これらの新建築は、一方では高層化を急速にたどり、他方では機能主義的でシンプルなデザインを見せるようになった。

20世紀になると、イギリスでは田園都市運動が根を下ろすようになり、「都市に緑を」という形で、欧米だけでなく世界的に影響を与えるようになった。これらは主とし中産階級の増加の目立つ国で顕著であった。旧市内の生活環境の悪化や災害を逃れて、太陽と緑の郊外住宅地へ大量の人口移動が始まったのである。これは、第2次大戦後のアメリカで最も大規模に行われ、「メトロポリスの爆発」や「エクソドス」ということばすら使われたが、これには自動車の完全普及と、日本の水準で考えるときわめて安価な土地の大量供給があったためである。

20世紀においては、ブルーカラーの欲求不満あるいは生活向上ということが、大きな社会問題となった。ロシア革命の影響もあって、欧米の都市では安い公営住宅を建設することが次第に盛んとなった。第2次大戦後は、イギリスのニュータウン、あるいはパリやモスクワの中高層住宅団地に象徴される公営（準公営を含む）団地が、ヨーロッパを中心に世界の大都市で建設された。日本も例外ではない。

都市の生活環境をよくしようという運動は、現在の大都市では、どこでも程度の差こそあれ考えている。工業化と交通機関の発達により、それまでは考えられなかったほど、自然環境が悪化してきたからである。1952年の冬の1週間はどの間に、4,000人の死亡が伝えられたロンドンのスモッグは、その最も悪名高い例であり、その結果、ロンドンでは1956年に清浄大気法を制定した。大気汚染だけでなく、水質汚濁・地盤沈下・騒音・振動など、狭義の環境問題に対する対策は、欧米都市では不可欠のものと考えられている。

都市の生活環境を考える場合、いうまでもなく、スラムの問題がでてくる。欧米の都市には通常さまざまな人種・民族が住んでいるが、これがスラムの

4 第1章 欧米の大都市

存在と無関係でない場合には、しばしば深刻な政治・社会問題となる。アメリカの都市における人種問題はよく知られている。同じ人種・民族であっても、古くから居住している者と新しく居住した者（特に一世移民）との間では、社会心理的・経済的にしばしば不和が生じることも事実である。

このように、さまざまな経験を経ながら、欧米の大都市は成長してきた。現代の世界からみる限り、欧米の大都市のもつ特徴は、きわめて多くの面で現代の世界の多くの都市に対し普遍的といってもよい影響を与えていると考えられる。「彼ら」のつくった都市文明が、いつの間にか「我ら」の都市文明の中にしっかりと根を下ろしてしまったのである。しかし、世界のすべての都市、中でも大都市が、欧米型になりきってしまったわけでもないし、また、画一化される都市景観に対して、ごく少数ではあるが、根強く反対する動きもある。現代化の中で、いかにして伝統景観を護るか、あるいは伝統景観をいかにして現代化するかが、世界の都市に課せられた当面の問題である。

II ヨーロッパの大都市

ヨーロッパの大都市を一口で説明することはもちろんできない。ロンドンとパリは違っているし、ローマとモスクワも違っている。それにもかかわらず、広いヨーロッパの都市には、驚くほどの類似性があるともいえる。

ヨーロッパの都市すべてといういい過ぎであるが、大都市だけに限ってみると、さまざまな類似性が見出される。かつては、大都市の存在は欧米にほぼ限られていたが、現代世界ではもうそのようなことはない。しかし、巨大都市については、現在でもややその傾向はあるが、ヨーロッパだけの特徴ということはあり得ない。ともあれ、30数カ国もあるヨーロッパの国々は、アジア・アフリカと比べると、人口規模の割りには大都市がかなりよく発達しているといえる。

ヨーロッパの大都市に普遍的な特徴の一つに、建築様式がある。もちろん、ロンドンの赤煉瓦街とパリの大理石街とでは、色彩も異なるが、街全体とし

ては、ルネサンス・バロック・ゴシックなどの建築様式あるいはその流れを汲むものが非常に多く、少なくとも日本人の目からすればすべて「ヨーロッパ的」である。つまり、旧市街で特に目立つ現象ではあるが、デコレーションの多いスタイルと、石と煉瓦が外観に圧倒的に現われ、木材の利用が外見的にはほとんど見られない。窓のデザインもすべて洋式といってよいほどである。アジアにおけるほどの違い、例えば京都とカルカッタとテヘランの違いのように大きな差は全くない。伝統的な都市景観だけについてみると、恐らく、ヨーロッパ全域の中の地域差は東アジア全域の中の地域差ほどしかないのではなかろうか。

このような均一性は、キリスト教が圧倒的に影響力をもってきたことにも原因する。一部ではイスラム教もあり、また、ギリシャ正教の教会のように、イスラム寺院の建築様式の影響を受けたものもあるが、全体としてはやはり尖塔をもつキリスト教会が重要な景観要素となっている。キリスト教の影響が、単に都市景観だけでなく、市民の日常生活・行動様式にも大きな影響を与えていることはいうまでもない。

ヨーロッパの大都市は、すべて、複数民族から構成されている。もちろん、世界の大都市の大きな特徴の1つは、民族構成の複雑さであり、特にヨーロッパをとり出しているほどのことはない。ただ、その構成の内容にやはりヨーロッパ的な特徴があるのである。まず第一にいえることは、どこでも圧倒的に白人が多いということである。つまり、多種の白人系民族が寄り集って市民を構成しているのである。

よく詳しくみると、一口に白人系からなるといえるほど単純ではない。特に最近の北西ヨーロッパ諸国は多数の移住民あるいは短期移民を受け入れているので、事情はかなり複雑である。中でも、カリブ海の英連邦諸国から多くの黒人が、そしてアフリカの英連邦諸国からインド人やパキスタン人を多く受け入れたロンドンでは、場所によってはアメリカの大都市と類似した状態が見られる。彼らの多くは社会階層の下の方に所属しつつゲットーをつくり、さまざまな社会問題をかかえている。パリにもアフリカからのア

ラブ系・黒人系の人が相当数居住している。

北西ヨーロッパの先進国は、南イタリア・スペイン・ポルトガル・ユーゴスラビア・ギリシャ・トルコ・イランなどより多数の短期移民を入れているが、これらの人々がもたらす民族・文化上の問題も無視できない。大都市だけでなく、地方都市（工業都市）にもその影響は及び、学校における言語教育（2言語並用教育など）が大きな社会問題となっている。

東ヨーロッパの大都市も複数民族からなる。かつて第1次大戦後、民族自決問題が国家存亡の重大事であったことでも分るように、かなり単純化したとはいえ、ユーゴスラビアやチェコスロバキアのような連邦国家はいうに及ばず、どの国でもかなり有力な少数民族をかかえている。バルカン半島では、しばしばトルコ系住民あるいはイスラム教徒が無視し得ぬ都市構成住民となっている。ソ連の大都市では、さらに多くのアジア系住民が居住する。中央アジアのように、もともと「アジア」であった所にスラブ系白人が多数移住してきているが、ヨーロッパのモスクワにも多数のアジア系住民が住んでおり、民族構成も複雑である。

ヨーロッパの大都市は、共通の交通体系をもつ。産業革命の影響が入る前のヨーロッパの都市では、西ヨーロッパでも東ヨーロッパでも馬が重要な役割を果たしている。いわば馬車時代があったわけであり、石畳の舗装や人と馬車を分けて通行させる努力などがなされた。現在、自動車が普及しているが、ヨーロッパの都市では、車道と歩道を区別するのが通例となっている。しかし、これは新大陸でもほぼ同じである。

新大陸の大都市との対比でヨーロッパの大都市の交通体系をみると、一般的にいえることは、ヨーロッパの大都市では鉄道交通が今でも重要な役割を果たしていることである。都市内鉄道・都市間鉄道ともにそうであり、西ヨーロッパでも一時ほどの隆盛を誇ることはなくなったが、それでも鉄道なしには都市生活は語れない。特に地下鉄・郊外電車の普及に特徴があり、その点では、日本とよく似ている。

工業化が大都市の成立に大きく寄与した点でも、ヨーロッパの大都市は共

通な背景をもつ。もちろん、工業化の発達過程・種類はそれぞれ異なっているが、アジアやアフリカの多くの大都市が、工業化と直接結びつかずに発達してきたことを考えると、やはりヨーロッパの特徴といえることができる。

住宅建設の面でも、ヨーロッパの大都市には共通性がある。西ヨーロッパ諸国のように資本主義・自由主義を国是としている場合と、東ヨーロッパ諸国のように社会主義・共産主義を国是としている場合とではもちろん差がある。しかし、西ヨーロッパ諸国でも大都市の住宅の多くが公共団体の名の下に建設されており、外見的にも似ている。東ヨーロッパでは、原則として住宅は国や市、あるいはその他の公共団体が建設しており、大都市では圧倒的に中高層の集合住宅形式をとっている。北西ヨーロッパの最近の行き方は多少違うが、ヨーロッパでは古くより中高層の集合住宅を都市住宅とするのが通例であり、東ヨーロッパの例はその点でもヨーロッパ的である。東アジアでは古くより都市住宅として長屋形式の低層集合住宅を導入していたが、現在の北西ヨーロッパでは、基本的に似た考えのテラスハウスも大量に建設している。しかし、これも集合住宅であることには変りない。

Ⅲ 新大陸の大都市

新大陸の（大）都市の共通の特徴は、ヨーロッパや東アジア・南アジアと比べると、一般に都市の歴史が浅いことである。この点だけについてみると、新大陸の都市は新しいものばかりであろうと考えがちであるが、実際にはかなり古い建物も残っている。日本との対比でみると、むしろ古い建物が目につく。近代化の歴史が長く、かつ、持続する建築を多くもっているからである。

新大陸の大都市は、アングロアメリカ・オーストラリアとラテンアメリカに2大別できる。シベリアも一種の新大陸であるが、大都市は少なく、あってもノボシビルスクのように、市のほとんどが社会主義体制の下にできたソ連的都市であり、ここでは触れない。

新大陸の大都市は、産業革命以後の近代化の過程で形成されたといっても過言ではない。道路計画は、ほんの僅かの例外を除き、すべてが近代的なデザインに基づいている。一般にいえることは直線道路の組み合わせ、つまり直交路型式を一般的に採用したことである。もっとも、自動車時代に入ってから、幾何学的に整然と曲った道（幾何学的曲路）を郊外に集中的に配置し、また、全体としては放射状（旧市街をとり巻く環状路を含む）の高速道路を配置している。

高層建築が都心部に目立つのも新大陸の大都市の特徴であり、その代表例がアメリカ合衆国である。カナダやオーストラリアの大都市をアメリカの大都市と区別するには、高層建築をもってしてはほとんど不可能である。1人当りの経済力にそう差がなく、言語も同じで（英語の看板が圧倒的）、かつ、建築様式が似ているからである。

ヨーロッパの大都市と違って、新大陸の大都市は必ずしも鉄道交通に大きく依存していない。ニューヨークやシカゴ・ボストン・モンリオール・トロント・シドニーなどのように、地下鉄や郊外電車を使っている大都市もあるが、ロサンゼルスやデトロイト、あるいはバンクーバーでは鉄道は市民の日常生活とほとんど無関係である。サンフランシスコでは BART（コンピュータ方式の高速郊外鉄道）を動かしているが、大都市域全体としてはその役割りは自動車に全く及ばない。ロサンゼルスやシカゴの地下鉄計画も、もしできたとしても、都市構造を根本的に変えるほどには当分いたらないであろう。ラテンアメリカの大都市における鉄道の依存度は、アングロアメリカよりも低い。

人種民族構成の複雑さという点では、新大陸の大都市は別格である。アングロアメリカとオーストラリアでは、アジア系・インディアン系住民は多くないが、ラテンアメリカでは、メスチゾ系あるいはインディアン系が多数住み、アングロアメリカなどとは異なった環境をつくっている。しかし、アルゼンチン・チリ・ウルグアイなどの大都市は、ほとんど白人で構成されており、地域差は大きい。逆に、アメリカ合衆国とブラジルの大都市は、黒人率