

都市計画は死んだのか？

— 東京の無計画な都市開発に思う —

松田 芳夫*

1. “不都合な” 事実

(1) 規制緩和と超高層ビルの増加

わが国で最初の超高層ビルである「霞が関ビル」は今を去る55年前の昭和43(1968)年4月にオープンしました。

従来31m(100尺)と制限されていたビルの高さを大幅に超える147m、36階建ての今から見ても超高層ビルとして立派なものです。

2か月後の昭和43年6月に大正8(1919)年制定の旧来の都市計画法に替わって現行の都市計画法が制定されましたが、同時に建築基準法も大巾に改正されて容積率が導入され、高さ制限は撤廃されました。

そして、新宿副都心の京王プラザホテルに代表される超高層ビル群が続きました。

中曽根内閣の“民間活力の活用”という掛け声の下、隅田川の大川端地区や新宿の西戸山地区に超高層マンション群が現れたりして超高層ビルが普及していきました。

21世紀に入って超高層ビルは爆発的に増加していくようになります。

21世紀の最初の年、平成13(2001)年4月に登場した小泉純一郎内閣の新自由主義による経済政策が大きな理由です。

早くも翌2002年4月に“都市再生特別措置法”を制定し、内閣直属の「都市再生本部」を設置しました。

そして、“都市機能の高度化、都市の住居環境の向上、都市防災に関する機能を高める”という触れ込みの下、都市計画と建築基準法の大幅な規制緩和を行いました。

とくに容積率の緩和は既存のビルの高層ビル、超高層ビルへの建替に大いに寄与することとなりました。

この都市再生という政策は、うがった見方では、バブル崩壊によって生じた不良債権として塩漬けになっていた土地を救済する方策だという論もありましたが、半分はそういう効果もあったでしょう。

* 一般社団法人 全日本建設技術協会 技術顧問

そして都市計画行政を決定的に破壊したのが、第2次安倍内閣が打ち出した平成25(2013)年の「国家戦略特別区域法」です。

この法律は、「国家戦略特区」（以下「特区」という）なる地域を指定し“世界で一番ビジネスのしやすい環境の創出”を目的に、“国が主体的に関わり、スピード感を以って岩盤規制を突破する仕組み”（首相官邸ホームページより）と称して、都市計画法や建築基準法の規制を事実上無いが如く大巾に緩和するものです。

そして東京都と神奈川県はその全域が特区に指定されました。東京都と神奈川県は、都市計画法、建築基準法の実上の治外法権区域になってしまったのです。

さらに特区に指定されると都市再開発事業などの官公庁の許認可の“ワンストップ化”と称して事務手続きが著しく簡素化されます。

こうして、低層住宅用地域における10～12mの高さ制限を例外にして、一般に何処でも超高層のビルが可能となり、結果として今日の高層ビル、超高層ビルの全盛時代を迎えているのです。

大巾に緩和された容積率の限度まで使い切っていない既存のビルは、超高層への建替の可能性を持った含み資産のように見做される風潮も生まれました。

元来、都市計画法や建築基準法における種々の規制は、企業の経営や地主の権利を制限する意図から設けられたものではなく、市街地の環境、安全、景観、ゆとりを保護し、それらの価値を高めようという技術的な観点から設けられているのです。

“岩盤規制を突破する”などと農業、商工業関係に多い既得権保護の規制と間違えているのではないかと思われる話です。

もちろん超高層ビル自体に罪があるわけではなく、今や発展途上国を含めて世界中で見られる存在です。

東京でも大手町、丸の内、虎ノ門などのビジネス地区や新宿、渋谷などの商業に特化した地域に集中するのはお互い様で比較的問題が少ないと思われませんが、住宅地の郊外の鉄道の駅前や景観の良好な地域に、周囲を威圧するような超高層ビルを建てるのは問題があると思います。

要は地域、地域の都市計画的な将来像というのがあって、その姿に沿った建築ならば、良しとすべきなのですが、今の日本の都市には将来像や“グランドデザイン”とも云うべき目標の画が存在しないのが通常ですから、超高層マンションなど個々の建築プロジェクトが登場したとき大騒ぎになるのです。

(2) 緑の減少

東京の公園・緑地が全国的にみても少ないことは都民一人当たりの公園面積というデータを見ても明らかです。

東京の公園・緑地の確保・整備はいつの時代も都市整備の重点事項になっているのですが、

現実は都市公園関係事業費の大巾な減（ピーク時の半分という）により東京の都心部で用地買収までして新規の公園を設置するなど夢の又夢です。

1964年の東京オリンピック以降、JR山手線の内側で目ぼしい公園の開園という話は聞いたことがありません。

昭和30年代までは、不要になった旧陸軍の用地など国有地の無償貸与がありましたが、財政万能の時代になってからは有償売却のみで、まとまった土地となると数十億円台になりますので、乏しい公園の予算では取得は不可能です。

また、旧宮家や華族の広大な屋敷が民間に取得され、東京都と地主の協議により都市計画上の公園として建物を沢山建てずに緑が維持されてきた土地も、現在では次々と超高層のホテル、オフィスビル、マンションなどが建てられるようになり、せつかくの緑の多い景観が傷ついています。

公園・緑地不足の解消の苦肉の策として最近注目を集めているのが屋上緑化、屋上庭園です。

ビルディングの屋上や下水処理場などのコンクリート構造物の天井の上に土を入れ、芝生や草花ばかりか樹木も本格的に植え、現代の“バビロンの空中庭園”とするものです。

しかし、薄い土の層のすぐ下は硬いコンクリートで樹木の根が入れるわけでもないのです。

巨大な盆栽みたいなもので、温度変化、風雨、水やりの不適切などの悪条件下で枯れることもたびたびです。

しょせん人間側にとっての都合だけで樹木にとっては気の毒な話しです。

しかも驚くべきことに、この屋上庭園のアイデアを逆手に取って、本来の地上公園の敷地全面に十数階建てのホテルや3階建ての商業ビルを建て、屋上に緑化を施して屋上公園と称する奇怪なPFIプロジェクトが登場しました。

繁華街の渋谷のことです。

しかしながら、人々には新名所として評判が良く、メディアの報道も好意的で、設計者は“新しいにぎわいの創出”と自慢げです。

市街地の緑というと道路沿いの街路樹が貴重な存在です。

皇居周辺、神宮外苑、迎賓館周辺など、戦前から伝えられ大樹となっているものもありますが、多くは戦災復興の土地区画整理事業や前回の東京オリンピックの関連事業で植えられたものが多く、近年新しく植えられるのは幹線道路の拡幅整備に限られるようです。

渋谷道玄坂のケヤキ並木の街路樹は、毎年のように台風時の大風で一本二本と倒れてニュースになり、時として車が潰されることもあります。待ってましたとばかり手早く片付けられて、その跡の植樹マスは舗装されてしまい、代わりに若木が植えられることはありません。

あと20年もすれば道玄坂のケヤキ並木は失われるでしょう。

近頃、無電柱化工事が盛んになってきていますが、幹線道路は別として狭い道路のしかも歩道の下を掘削するので、街路樹は邪魔な存在であり、切り倒されるのが通例ですが、工事完了後に復旧されないことが多いのです。

JR神田駅前の、旧東京市の明治時代のレンガ造の下水道が残されていることで知られている「多町通り」の無電柱化工事では、数十本あった立派なプラタナスの街路樹が惜し気もなく伐採され、サッパリした風通しの良い無機質な歩道になってしまいました。

街路樹を増やすことに不熱心な半面、緑の少ないことへの対応として道路舗装に、太陽熱を反射し舗装面の温度上昇を防止し、ヒートアイランド現象を緩和するという「遮熱性舗装」というのが見られるようになりました。

一昨年、東京オリンピックのとき、真夏のマラソンで選手の熱中症が心配され、街路樹による緑陰の増加も急場に間に合わないということで急遽展開された技術ですが、全くの対処療法で効果の程は定かではありません。結局、マラソンの会場は札幌へ移されてしまいました。

緑にまつわる近頃のニュースは、“神宮の森”とうたわれた神宮外苑で野球スタジアムやラグビー場の改築に合わせて超高層ビルを建てる計画が登場し、千本近い樹木を伐採するというので当然のこと反対論も出ましたが、小池知事が介入して切る樹木を600本に減らしたと伝えられました。

その一方で新築の住居にもソーラーパネルの設置を義務づけるなどSDGsに対応した政策と自慢するわりにはどこかトンチンカンな話しです。

グリーンインフラだのグリーン化だのと、かけ声はやかましいのですが、現代の我々都市住民は本当に緑が好きなのでしょうか？

公園緑地の専門誌に載っていた区職員の座談会の記事を読むと、緑に関しては、落葉、日蔭、害虫、ムクドリなどの鳥、風の音そして邪魔だと苦情ばかりで、街路樹を増やせという声は殆ど無いとのことでした。

そういえば、渋谷の屋上公園プロジェクトでは歩道境界に接近してビルを建てたので余裕が無くなり、歩道の街路樹は取り払われたまま復元する気持ちは無いようです。

公園の整備工事が街路樹を邪魔者扱いするという皮肉な話しです。

東京駅の復元工事とそれに伴う駅前広場整備では、かつて中央にシンボリックに本田静六（林学の大家、日比谷公園の首かけのイチョウで知られている）が植えたというイチョウの大樹や多数あったプラタナスの街路樹は皆失われました。



図-1 昭和初期の東京駅前広場（丸の内口）

その代わりにわずかな樹木が装飾的に植えられ、殆どの面積はまっ白な石張りのヨーロッパ風の広場に造り替えられました。

広くて明るくまぶしいくらいですが、真夏の暑いときには石張り広場の一部に水を張って涼しさを演出するといいますがこれも滑稽な話です。(図-1、図-2)



図-2 現在の東京駅前広場

(3) 苦しまぎれの地下利用

東京の市街地では、土地の細分化が進み、そこに住宅、商店、オフィスなど、その利用と活動が高度に活発な状況では、私的活動と公共事業とを問わず新たな用地の取得は非常に困難です。

特に公共事業は価格競争というわけにはいかないので地主と地元の説得に長期間、時には数十年を要することもあります。

東京で最後に残った大規模事業といわれる東京外郭環状道路(外環)は、地権者の多さと反対運動のため長い間中断されていました。

石原慎太郎都知事と扇千景国土交通大臣の努力もあって大深度地下トンネルに工法を変更して事業は再開されましたが、不幸にも事故が発生し、工事は現在中断されています。

平成12(2000)年に「大深度地下の公共的利用に関する特別措置法」が制定され、例えば地上が民有地であっても地下40m以深であれば、道路、鉄道、河川、下水道などの公共的施設の利用のために無承諾、無補償で地下を利用できることになりました。

すなわち公共事業目的の利用なら地上の地権者の直接の同意を必要としないという法律です。

大深度地下ではありませんが、環状7号線の道路の地下に設けられ現在も延長工事が行われている「環七地下調節池」は、神田川系の河川の洪水を溜める地下トンネルです。

又、現在鋭意工事中のJR東海のリニア新幹線は神奈川、東京の人口稠密地帯は大深度地下の利用として終点の品川駅に入ってくるのですが、品川駅の土地は海に近く標高も低いので高潮時には被災する可能性があります心配です。

このように、公共施設の地下化が進むのは、それを可能にする技術の進歩があるのは論を待ちませんが、用地の取得や地元の同意を取りつける苦労と時間を節約しようという動機があることも事実です。

本質的には、公共事業の用地取得についてはもっと公共性が強調されるべきと筆者は考えますが、土地の私有権が絶対的な現在のわが国の風潮の下では、次善の策としての地下利用もやむを得ないのでしょう。

問題は地下構造物には浸水や湛水の可能性が常につきまとい、時として火災の可能性もあり、又、維持管理費が嵩むので安易に採用すべき方策とは思えません。

要は、現在の地下利用は地下が望ましいという必然性から生まれたのではなく、苦しまぎれの選択であるということです。

(4) 公共空間から収益空間へ

現在の東京をはじめとする大都市を中心に目立つ現象として、公共施設、公共用地さらには公共的活動の分野にも、民間企業が参入して活躍していることです。

古くは「民間活力の活用」、近頃はPFI（民間資金活用による社会資本整備）、PPP（公民連携）とかいろいろな手法がありますが、戦略特区などによる大巾の規制緩和を背景に、従来は国、地方自治体、公的セクターが担当していた分野に民間企業が進出するようになりました。

建築基準法による建築確認は、従来は市町村に置かれた「建築主事」が行う業務でしたが、法改正により、資格を取れば民間の技術者でも建築確認を行うことが出来るようになりました。

結果として「姉齒事件」が発生し、欠陥構造のマンションに建築確認を行い、発覚してから多くのマンションが責任の所在は別として建替えを余儀なくされました。

従来、公的機関がやるのが当然とされていた業務でも、空港の経営（航空管制は国の仕事）、上水道の運用など公共サービスの分野への民間参入というのは、役人がやるより民間の人がやった方がより親切になるのではないかと、役人OBの筆者でも思います。

しかし法令に基づいて、事の良し悪し、適不適を判断するという権力的な行為を民間に任せるといふことには大きな疑問を持つものです。

究極の民間委託は、破壊や殺人まで請け負うロシアやアメリカの軍事会社のような例もありますが、これは極端な例外です。

30年ほど前、イギリスでPFIの導入が始まった時、視察帰りの人から、イギリスでは刑務所の運営までPFI方式で民間会社がやると聞き、囚人の待遇や人権はどうなっているのかと他人事ながら心配した記憶があります。

いくら民間の方が高能率といっても、そこには行政機関の役割と民間との役割とは本質的に異なるというけじめが存在すると思います。

民間活動の気になる事例を挙げると、まず近頃の鉄道の大都市の駅です。

鉄道の駅というのは鉄道を常時利用する市民と外国人を含めた旅行者、観光客がともに世話になる最もありふれた公共施設、公共空間です。

本来の目的は大勢の不特定多数の利用客の利便を図り、混乱を招かずスムーズにさばき乗降客が安心して利用できることにあります。ヨーロッパの鉄道駅の光景が代表例です。

国鉄が民営化されてJRになってから、経営改善のため大勢の人が集散する大都会の駅を絶好の商業機会ととらえ、駅としての本来施設と商業施設が同居するようになりました。

それでも駅施設と商店とが、例えば駅ビルの一階と二階以上とかに分離されていればまだしも、近年は改札口を入った駅本体の中にズラッと商店や売り場が並んでいて、ホームへ出る階段を売場の中で探すといった本末転倒の駅も見うけられます。

大きい荷物を抱えた観光客や小さな子供を連れた旅行者のいるべき場所は無くなってしまいました。

再び公園の話になると、近年、都心の公園を活性化し、“にぎわいの創出”として、人を集め集客力のある施設、カフェテリア、みやげ物店、観光案内所などを導入することが積極的に推進されています。

規制緩和の一環でもあり、都心公園法が改正され、公園に保育所を設置することも合法化されました。

元来、都市公園というのは、都会の雑踏や喧騒を逃れ、気分転換を図り心を癒す場であったはずで、それはあの広大なニューヨークのセントラルパーク、ロンドンのハイドパーク、パリの中心街のいくつもの公園などそれぞれに公園本来の性格を有しています。

それに比べるとはるかに小規模な公園しか持たない東京で公園内に種々の施設を設けてそんなにメリットがあるのでしょうか？

今の東京で行われている話しは、公共空間又は公共的空間に種々の民間施設を導入し、少しでも収益を上げようとする試みが多いのに落胆します。

神宮外苑のオフィスビルの建設もその一例です。

最新のニュースで、皇居の半蔵門そばの国立劇場の敷地が、容積率に余裕があるので高層ビルを建てるという話が、事もあろうに文部科学省サイドから出て検討が始まったというのです。

あの正面の落ち着いたある国立劇場の低いファサードの背面に劇場を見下す高層ビルが屹立するという光景は見たくないものです。

2. 都市計画行政の歴史

(1) 大蔵省の無理解と財源難

わが国の都市計画行政の本格的始まりは、大正8(1919)年の(旧)都市計画法の制定ですが、其の法案を検討する都市計画調査会に大蔵省から参加していた次官の発言として、“都市計画も結構だけれど、財政上そういう余裕は全く無く、不急の都市計画事業如きものを始められても支援できない。”と、のっけから引導を渡されました。

本年の丁度100年前の大正12(1923)年の関東大震災のときも、復興調査会において後藤新平帝都復興院総裁(前東京市長)は、事業規模総額12億円(当時の国の一般会計予算14~15億円)の帝都復興計画を提案するも大勢の受け入れるところとならず、半額の6億円で減額され、東京市全体の造り替えの構想が、被災の激しい下町を主体とする区画整理と街路網の整備、そして現在の昭和通りや靖国通り等の幹線街路の整備に縮小されてしまいました。

何しろ前年まで首相を務めた財政金融界の大立者の高橋是清が、“ロンドンへ行ってごら

んなさい。英蘭銀行の右側は幅5間、左側は幅3間、あの狭い道路で立派に世界の金融市場の中心としての働きをしているじゃないか。今貧乏な日本が震災にあって困っているときに何を苦しんでこういう大きな道路を造るのか。復興計画よりも復旧を急がなければいかん。”という意見を吐いたというのですから、後藤案は縮小の止むなきに到ったのです。

又、震災復興は別としても、その当時の都市計画はいくら理想的な計画をたてても、具体的な事業となると国の財政支援は得られず、地方財政の枠内で財源を工夫せねばなりませんでした。

それでも地方税としての都市計画税（今より額が大きい）と事業により利益を受ける人からの受益者負担金制度とによって、かろうじて事業を実施しました。

都道府県の都市計画担当者が上京するたびに国庫補助金を要望するので、対応に困った内務省の係官が、西行法師の歌：

“ほろほろと鳴く山鳥の声聞かば
父かと思ふ 母かと思ふ “

をもじった替歌：

“補助補助と鳴く山鳥の声聞かば
またかぞと思ふ またかぞと思ふ “

を口ずさんで相手を煙に巻いたという話が残されています。

とくに要望の強かった都市計画街路の補助制度に対し、大蔵省があまりにも頑ななので、都市計画課は、同じ内務省の土木局の道路課に頼み込んで、道路事業として補助金を大蔵要求して街路事業を実施しました。

総括しますと、（旧）都市計画法は1919年に制定され、昭和43（1968）年に新しい現行の都市計画法にバトンタッチされるまで約50年間の寿命でしたが、この間、まがりなりにも東京の都市整備が大規模に進んだのは、関東大震災の復興事業、敗戦後の戦災復興事業そして昭和39（1964）年の東京オリンピックの関連事業の3回だけとのことです。いずれも災害と大規模な国家的イベントです。

都市計画行政の建設省OBが口を揃えて言うのは、わが国では計画に基いて都市整備を進める習慣が無いということです。

大災害、大火災、国家的規模のイベントのときしか予算はつきません。

大蔵省も災害やイベント関連の支出は一過性だから止むを得ず認めるということです。

(2) 道路特定財源（ガソリン税）の導入

すでに戦前から街路事業に道路事業の看板を下げて予算を獲得するようなことが行われていましたが、昭和28年にガソリン税を道路特定財源として全額を充当する制度が出来、街路も道路に違いありませんからその恩恵に浴することになりました。

又、区画整理事業や都市再開発事業も街路整備を伴うので道路財源を投入することになり

ました。

鉄道の高架事業（連続立体化）も道路交通の円滑化に寄与するとして道路財源が投入されました。

このように街路＝道路という観点から、都市計画事業はようやく国の助成を得ることとなりましたが、モータリゼーションの進行と市街地の自動車交通量の増加に伴い、街路も自動車交通のための道路としての性格が強くなっていきました。

街路は市街地の道路のことですが、交通主体に考えると道路と都市施設と考える街路とでは少々ニュアンスが異なります。

歩道の考え方も都市施設としての街路の歩道と交通主体の道路の歩道とはやはり違いがあります。

例えば道路構造令では“歩道の幅員は当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。（道路構造令第11条）”とあるように、どうしても交通のための施設という観点が出ています。

街路は、市街地の構成要素の一つとして多くの目的を有していました。

交通路としての他に、街区を明示する機能、通風採光のための空地、ガス、水道等のライフラインの布設敷、火災の延焼防止、緑地帯、さらには美観や景観までもが期待されていました。

当然のこと街路の歩道も単なる人の通行路だけでなく散歩などの場としての機能を持ちます。

街路の“道路化”に伴い、従来、道路構造令と並んであった街路構造令は道路構造令に吸収されました。

「街路樹」という用語は一般的であり他に言い替えが難しいように思えますが、道路構造令では「植樹帯」に樹木を植栽するという言い方をして、街路樹という言葉は使われていません。

さらに付言すると、ガソリン税を使った道路系の都市計画事業の予算の著しい伸びに対し、同じ都市計画事業でも公園・緑地系の事業は冷遇され、公園関係予算の大きい東京都でさえピーク時の半分という状況は公園関係予算にガソリン税が投入されず一般の行政費と同じ扱いだと知れるのです。

(3) 都市計画決定の変質

戦前の都市計画は、限られたエリート専門家が、欧米の例を参考にして指導したためか、将来にわたる理想的なものとなっていました。

例えば図-3に掲げた今から90年近く前、昭和11年4月の東京の街路網図にあるように、当

時の財政事情からして完成時期の具体的目算もないまま多くの街路が都市計画決定されているのです。

この中には、戦後、高度成長期の豊富な財政力をもってしてようやく全面開通した環状7号線、現在なお事業中の環状8号線、環状6号線（山手通り）などの重要幹線道路が街路計画として位置づけられています。

又、放射〇号線として、第二京浜国道、甲州街道、中山道、水戸街道などの東京から周辺県へ向かう放射状の幹線道路も東京市内の部分は街路として都市計画決定されています。

このように、戦前の都市計画はずいぶん先を読んで目標像を掲げており、それは上下水道、河川、公園などの分野でも同様でした。

しかし都市計画決定されると、図面に線だけ引いてあってまだ具体の事業化の予定が無くても、すなわち事業者による未買収の土地であっても、2階建の簡易な建物しか建てられないなどの権利制限がかかります。

民間の土地の売買でも不利になるなど、市民サイドの不満も強く、現在では20年以内に事業化の予定が無い計画は都市計画決定するなという指導がなされています。

これは長期的な見通しの下に、都市の将来像を早くから市民に周知させるという、都市計画の本来の意味合いとは全く逆の話です。

現在では、都市計画決定の主たる目的はこれから具体の事業を開始しようとする各種インフラ整備事業、市町村や民間企業者の行う都市開発事業（区画整理、再開発等）を、オーソライズするあるいは土地収用法の適用可能事業とする（公共事業）ことにあります。

すなわち都市計画決定が事業促進の役目を果たす傾向にあります。

その一方で、将来の可能性に対処する先行的プロジェクトは、近々着工の予定が無ければ都市計画決定を控えよというのですから、先のことは考えるなどといったようなものです。

3. おわりに

東京という街は美しいのでしょうか、美しくないのでしょうか？

人により見方、考え方はいろいろあるでしょうが、皇居及びその周辺の霞ヶ関官庁街、丸の内・大手町のオフィス街は多少の不満はあっても世界の何処に出しても引けをとらないレベルにあることには異論はないでしょう。

しかし大部分の市街地は渾沌としたカオスの状態です。

一軒一軒の建物は住居系、商店系、事務所系を問わずそれなりに小ざれいで、昔の純木造

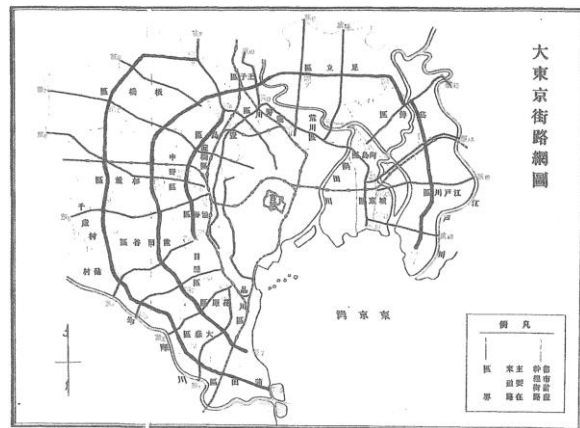


図-3 戦前の街路網計画

の建物に比べればその耐火性ははるかに向上しています。

しかしながら、狭くて形状が不整形な土地、路地のような細い街路、建物の様式や屋根の形や色の不揃いなど、千差万別の建物が文字通り雑然と並んでいます。

スカイツリー、六本木ヒルズ、渋谷スクランブルスクエアなど近年人気のある高所から東京の街を見おろすと、それはそれは市街地を眺めているというより、ひっくり返したゴミ箱状態が地平線まで続いています。

その無秩序な景観の中にポツンポツンと立っている超高層ビルがかるうじてアクセントになっているのは皮肉です。

ヨーロッパのように建物の高さが揃い、家の壁や屋根の色が統一されている街並みとは全く異なります。

個々の建物に近寄ってよく見れば汚くないのに、離れて全体として眺めると薄汚い無秩序な光景というのは何処に原因が在るのでしょうか？

全くの焼野原で何も無いという、街づくりにとってはある意味で恵まれた状況から出発し、官民合わせ数百兆円とも想像される費用を投じ80年近い年月をかけておきながら、我々はこんな町並しか造り出せなかったのかと、落胆するのを通り越して感心するばかりです。

反省すべきことは沢山ありますが、東京では、都市計画に代表される長期的観点からする秩序だった計画性のある街づくりが出来なかったということに尽きます。

敗戦直後、東京都の都市計画課長だった石川榮耀らの努力で文字通り立派な百年の計というべき戦災復興計画が樹てられたのですが、上司たる都知事の無理解、財政難、占領軍の消極（“敗戦国のくせに身のほど知らず”）のため計画は縮小に縮小を重ね、事業として実行できたのは新宿、池袋、渋谷等の主要駅前の区画整理くらいでした。

新宿歌舞伎町の区画整理は、後年特色ある繁華街に発展して良くも悪くも有名になりましたが、石川にとっては小さな話でしょう。

名古屋市、広島市、仙台市など、空襲で荒廃した市街地の区画整理を行い、広幅員の街路を確保した都市も多かったのですが、肝心の東京では戦災復興事業を制限され、その一方で大勢の罹災者の住宅確保のため都市計画事業のタネ地ともなる貴重な公有地を放出する、又、区部の外縁部に確保してあった広大な緑地用地が、農地解放の対象地にさせられるなど、都市計画にとってマイナスの話ばかりでした。

皆、食料、住宅の確保などその時点の急を要する問題の対処と解決に忙しく、将来のことを考える余裕が無かったのです。

さて、現在はどうと高度成長期からバブル期にかけての多くの建物が次々と建替時期に来ており、本来ならば街の造り替えの絶好の機会です。

人口減、高齢化、地球温暖化、DX社会の展開そしてSDGsなど多彩な状況を考えて将来性のある街づくりを計画すべきチャンスなのです。

しかし、現実には、新自由主義の下、あらゆる規制や市民感情を軽視した、街づくりというより神宮外苑の例に見るように収益を第一とする商業主義が進行中です。

都市計画に関係してきた学者、役人そして関心のある一部の市民にとっては本当に残念な事態ですが、多くの市民とメディアにとっては、経済の活性化と新しい賑わいの場の創出として歓迎すべきことのように理解されています。

こうなるとは、次の50年後に期待したい処ですが、その時にはわが国の経済力がどうなっているのか、否、日本そのものがどうなっているのかいささか心配になります。

終わりに、この少々長い小論の表題の設問に対する筆者の答えは、

敗戦直後の石川榮耀の挫折した戦災復興計画を例外として、本来の意味における都市計画は存在しなかった。

すなわち、“都市計画は死んだ。”のではなく“都市計画は生まれなかったのだ。”というものです。

(以上)