

アジア諸都市の特徴のひとつとして、さらにカラチの本屋街、紙屋街、電気製品街、ボンベイの紺屋街、チャッタゴンの衣料品街、肉屋街などのように、街区の職能別特化があげられる。

この種の職能別街区は、横浜ではほとんど成立しておらず、先の都市理論では明瞭でない。欧米の近代都市でも、まだ研究例は少ない。しかし日本では江戸をはじめ城下町に共通の現象である。これは幕藩体制下に成立したもので事情は異なるが、卸売機構が近代化され、少数大

企業によって市場を支配されている社会

と、多数の中小零細企業がなお市場価格の決定に参画できる社会との差とも考えられる。多種類で少量の商品で多様な価格がある場合に職能別街区が形成されるのであるが、少数種類を同一価格で大量に供給する大企業が存在する場合には、商社・金融・営業部などの都心部と都心周辺の倉庫・流通施設の拡大強化がみられるのであるから、これらアジア諸都市の職能別街区は、いわばアジア的な街区と言えるのではなからうか。

四 おわりに

以上、大づかみにアジアの諸都市の中でも、アジアとヨーロッパとの接点となった港湾都市の特徴をのべつつ欧米の都市研究から生まれた都市理論と対比させた。独立後三〇年をこえる国々が多いにもかかわらず、多くの都市はなお植民地時代の都市形成の歴史を重く背負っている。イギリス系植民地だった都市はその行政機構にもなおその痕跡をとどめ、市当局は清掃など厚生・福祉行政を主に取

り扱うが、かつて本国の手に握られていた都市計画と都市建設の機能は、直接中央政府に移管されたために、国または州の役人が派遣されて構成された開発局に委ねられている。市の行政権能の重要部分为国によって行われているわけで、市は日本の自治体に比べ不完全である。このようにアジアの都市のもっとも重要な問題は、この行政機構にみる植民地時代の残滓にもある。

〈東京大学教養学部助教授〉

② アジアの都市

アジアの都市から何を学ぶか

長島孝一

一 はじめに：アジアとの関わり

過去二五年の間にいったい私はどのくらいアジアと関わってきたのだろうか。この稿を書くに当たって最初に考えたのはこのことである。関わり方にはさまざまな側面があるが、まずは時間的によ

くらしい、生活ないしは滞在したのだろうかと考えた。アジアという以前にとりあえず国外での生活期間の総計をとってみると、三二カ国に九年と三カ月になる。その中いわゆるESCAP地域の国々は一五カ国、東アジア、東南アジア、西アジア諸国は一二カ国で、生活期間は三年と七カ月である。そうしてみると私の外

国体験の三八%がアジアということになる。日本がアジアであるということをおもひなきに我々日本人は忘れやすい。確かに情報量からいえば日本以外のアジアに関する情報は極めてすくない。欧米事情に関する報道はいやというほどあつて、そのうえ新西洋事情というような本がベストセラーになるといふような日本

事情が存在する。だからここでは、やはり日本を含めた私のアジア生活期間を問題にする必要を改めて感じる。そう計算すると、やはり私の人生の八七%はアジアで送ったことになる。私の国外生活の三八%にあたる三年半の年月と、私の人生の八七%がアジアに在るといふ事実が、私がアジアについて書くことの資格にな

一 はじめに：アジアとの関わり

二 アジアの多様性と価値観

三 都市問題の原因

四 都市問題の諸相

五 アジアの都市に学ぶもの

るかどうかはまったく分からないが、今回国連アジア・太平洋都市会議のためのPhysical Profile Report作成のために、再びアジアの諸都市を巡って調査を行ったことを契機として、改めて感想的に小文をまとめさせていただきたいと思う。

自分が日本を見る目というのも、欧米に住みながら日本をいとしく思う気持ちとアジアに住んで日本を見る目は違ってくる。アジアから日本を見るといわゆるにくたらしいと見えることも多いのである。日本の無神経さ、アジアに対する無知から来るいわれのない優越感、アジアなら熟知しているという錯覚と、日本とアジアと違うのだという差別感の不思議な同居。これはかなり改善されたとはいえず私自身を含めて大なり小なり日本人に共通の意識ではないだろうか。そのようなところから、今年のアジア・太平洋地域国際都市会議についても、横浜市は他のアジアの国に教えるものこそあれ教わるものはないのだ、という思い上がった態度がのぞいたりすることがないように願うのである。

二——アジアの多様性と価値感

わたし達がアジアというとき、えてし入りやすい錯覚は、アジアという単一の実体が何かしらあるという錯覚であ

る。しかし実際にアジアほどあらゆる意味で多様で異質なものの入り混った地域は地球上にないのではないかとというのが私の実感である。気候・風土、人種・民族、宗教、文化、政体、どれ一つとってみても、アジアは一つというような大東亜共栄圏的な短絡した発想は通用しない。たとえばマレーシアという一つの国をとり上げてみよう。もともと、国家(Nation State)というものはかなり人工的な産物で、歴史的にも国家などというものが出現したのはごく最近のことである。マレーシアを例にとれば、西マレーシアと東マレーシアというのは国家という人為的な工作がなければ存在しなかったようなものである。〃西〃はユーラシア大陸の半島の一つであり、北部は一時はタイに属した経験もある。〃東〃はジェット機で三時間近く南下したボルネオ島の一部であり、民族的にもマレー人以外の原住民族が大部分である。また人種的構成としては、マレー・原住民族と華僑系とが伯仲し、その他にインド系の住民もいる。宗教に関しては、マレー系がイスラム、華僑系は仏教・道教、インド系はヒンズーであり、もちろん宗教というものの、とくにイスラムが民衆の社会生活の中で占める比重は日本で想像できないほど大きい。さらに都市と農村ということで人口の分布を見ると、都市には

華僑系が多く農村にはマレー・原住民系が多い。また経済上の実力は華僑系、政治的特権はマレー系が占めるという具合で、これが都市と農村の問題を、人種や宗教、経済力のからみで複雑なものとしている。このようにマレーシア一つをとってみても、日本のように一民族、一言語に集約され、地理的にも他の文化圏から隔絶された一種の運命共同体のような状況をもった国というものは事情を異にする。したがってわたし達が、アジアないしはアジアの都市というものを考えようとする時に、まず最初に認識しておくべきことは、アジアというものが日本という特殊な状況を含めて、無数の特殊なアイデンティティ(独自性)をもった状態の集合体としてとらえなければならぬということであろう。

このように〃無数の特殊なアイデンティティをもった状態〃の集合ということとは、とりもなおさず無数の価値観なり価値体系が存在し、それらが複雑に並存したりせめぎ合っていることを意味する。その点でもヨーロッパが歴史的に、キリスト教文化圏としての一種の単一性をもって成立しているのとは異質のものと感ぜられるのである。多分一般的なヨーロッパ人のアジアを見る目は、無数の有色人種、経済社会の後進性、偶像崇拜、というようなレッテルでひとくくりにして

いるところがあるのであろうが、日本人が自分がアジア人であることを忘れてアジアを見る目も、経済・技術・社会上の後進性という単眼的視点である場合が多い。しかし後進性というものはいったい何なのだろうか。それは一人当りのGNPが低いことなのか、自動車や電子器械の大衆化が日本に比べて低いことなのかそのように定量化できるもので計れるものなのだろうかと思う。一つ一つの文化・価値観というものは、本来個々に絶対値をもっているもので、比較すべきものでも比較可能なものでもないのではないだろうか。もちろん価値観というものも静止的なものでもなく、変化するものである。ヨーロッパに端を発した科学・経済上の発展の波が世界中を浸してから久しい。そのために日本を含めたアジアは開発と発展という新しい単一的な価値観によって大きくゆさぶられ振りまわされている感がある。アジアの都市をめぐって感じられるのは、アジアが、自らに内包する異なった価値観の間でゆれ動き、あるいは新規の開発という価値観に併呑されようとしてあえいでいる姿である。日本の場合はアジアの中で、経済的、科学技術的發展がきわめて急速に行われたが、それは百年前から始まり、しかも独立国という基盤をもち、基本的には独自の撰択と、ペースを維持しながら行われて

きた。その故に近代化のプロセスは伝統的な社会構造を全面的に破壊することなく社会組織上の変更と対応によって行われたともいえ、したがって価値体系の変化も比較的漸進的であった。ところがアジアの他の多くの国々は、先進工業国の帝国主義的植民地化の洗礼を受け、独立国としての主体性を奪われた形で、宗主国の利益に従った開発を歪んだ形で強制されてきた。戦後に独立が達成された時点の世界は、科学技術の面でも、工業先進国の物質的生活水の上でも百年前とは比較にならぬ段階に至っていた。新しい独立国の指導者が、その国全体のおかれている社会経済的な現実を必ずしも踏まえずに、一足飛びに工業先進国の型をモデルとした開発政策をとったとしてもこれをあながちせめることは出来ないであろう。しかしこの性急さは指導層と大衆との間の価値観の差や、開発にとまらぬ利益の分配、開発投資の集中した都市とそうでない農村とのギャップをいやが応でも拡大した。また一部の人間の物質的生活水準の向上は、大衆の物質的生活水準に対する飢餓感を肥大化している。スラムの住民が自家用車に憧れ、ラジカセを得るために魂を売り渡すといったパターンは、日本にも当てはまるが、いわゆる発展途上国ではそれが極端な形で現

われることが多いのである。このような傾向は人間の本来的な欲望に根ざすだけに、その国の全体としてのバランスの欠けた発展という命題に対しては大きな足かせになり得るし、指導者としても大衆の短絡的な欲望の充足と、長期的に調和のとれた発展への指向と基礎固めとの間の平衡のとおり方が大きな問題となっているのである。ごく最近まで、中国やスリランカはどちらかといえば平等性(equality)指向の開発政策を押し進めてきたが、最近では消費材部門や、国の開発を可視的象徴的に表現する建設部門への投資を拡大し、大衆の Aspiration (希求度)への対応を行おうとしている。このような対応が大衆への短期的迎合ではなく、その国の資源、生産力への正当かつ現実的な視点と長期的視野に立つて行われていることを望むのである。

三——都市問題の原因

ここまで都市問題の基本的背景となる歴史的、国家レベルの問題に触れてきた。それではもう少し都市そのものに焦点を当てて、現在みられるような都市スラム、交通の混乱、上下水道等インフラの未整備等の都市問題の原因がどこに由来しているのかを考察してみよう。

やはり都市問題の第一義的な原因は人口の都市への集中、すなわち都市化であ

る。もちろんこの背景にはさきに述べた開発投資の大都市への集中があり、医療の発達による全国的な死亡率の減少、それによる人口の爆発的増加がある。農村における生産力増や雇用の増加が人口増に追いつかぬこと、都市生活への憧れなどが主たる Push (押し出し効果)となっていて、都市での生産力や雇用のそれほど大きくならないに関わらず、人々は大都市に集中してくる。そのために都市では失業者や半失業者の比率が上昇し、自らの居住地を合法的に取得しえない人々がスクォーター(不法占拠居住者)として、ぼろ大なスラム(不良住宅)地域を生み出している。アジアの発展途上国では大都市住民の五〇%近くがスラム居住者といわれているのはこのためである。

ちなみに東京都民の四五%が木賃住宅の水準の居住環境に居住しているというのも興味深い符合である。日本の場合の都市化のパターンは、どちらかといえば、大都市における雇用機会の増大に伴う Pull (吸引効果)によるところが大きいという差はある。地域のとり方によって差はあるが、大ざっぱに言って全国の人口の約十分の一が primary city (首位都市)に集中し、約四分の一が首位都市圏に集中しているのは日本を含めて共通の現象であるようだ。このような人口の大都市集中を抑止するために、さまざま

の方法がとられてきた。いわく衛星都市建設。例えば、上海はつい近年、衛星都市建設のために市域を拡大し、工業との抱き合わせによる新都市の建設を進めている。この方式による事業の成否には、中国の社会主義的な工業、土地、雇用人口等の管理がものを言うのであろう。このような体制の下でも、一度大都市の生活になじんだ人々が極力、新都市への移動を避けようとしていることは興味深い。世界中で首位都市への人口集中を抑止したのはキューバであって、その秘けつは首都への公共投資を一切停止し、都市の性能を人為的に落すことによって都市の吸引力を下げ、一方において農村の振興を行ったからだと言われている。まことに都市化の現象は車と道路の関係に似ており、車が増えて道路を整備すればまたその道路の容量以上に車が増えるということ、車の便宜をそのまま満たそうとすればロスアンジェルスのように都心部の三分の二の空間が道路と駐車場に埋まってしまいうわけである。ただし車と人間の異なるところは、強力な強制力を発揮できる体制をもつ国以外では、一度人口が都市に集中した上は、人道的立場からこれに対して何らかの環境的手段を提供しなければならないことである。

都市問題は単に都市の物的問題には限

定されない。都市化ということは、かつて農村の伝統的共同体に属していた個人や家族が、その根を離れて、都市という巨大な無記名性の中に埋没することでもある。無記名性は一方では都市の魅力や活力にもなり、一方では社会病理、都市犯罪などの源ともなりうる。

四——都市問題の諸相

都市問題が物理的にも、社会的にも最も可視的に表現されているのは、アジアの諸市に見られるスラム街地域である。いくつかの都市では人口の半数以上がスラムの住民である。例をマニラにとってみよう。私の訪れたスラムの一つは、つい目と鼻の先に、東京でいえば丸の内に当るマカティーのオフィス街が近代建築の偉容を誇るところに位置する。しかしこのスラムの街区は約八千人の人口をもち、驚くべきことに水道栓は一カ所しかないのだった。この水栓の前には水を得るために、主として子供達が五時間も順番を待って行列している。一家族は平均六人だがそれに対してポリ容器五個が割当てである。この水で煮たき洗濯、水浴まで一切をまかなうのだから、水の貴重さが知れようというものである。それ故栄養不良やゴミ処理施設の欠如と相まった環境の中で、皮フ病や胃腸系の病気が

蔓延する結果となっている。雨露をしのぐためのブラックは廃材の他を寄せ集め、自助努力で何とかなる。しかし水だけはそうは行かないのである。また廃棄物、とくに有機廃棄物の処理が行われない場合、スラムの衛生状況は絶望的となる。このような絶望的な環境に暮らす人々にとって、いわゆる建築家とか都市計画家というのはいったい何の役に立つというのだろうか。いわんやこれが一部の限定されたゲッターではなく、住民の過半数に及ぶとしたら、どのような解決方法があるのだろうか。このように広範囲の、人間の生物学的生存の最低限度に関わる人間居住の問題が、改善されるよりは、ますます大規模にかつ悪化しつつあるということが、二十世紀後半の地球的課題である。これは実におそろべきことなのである。このようなスラムを都心部から郊外へ移す事業もいくつか行われている。しかし貧しい人々が郊外に移され、そこに何の雇庸機会が与えられなければ、結局は一家の働き手は都市へ舞い戻らざるを得なくなる。そうなる通勤費は一日の稼ぎの半分を占め、以前より収入が減る。そこで帰宅が週に一度になり、さらに月に一度、そしてついには家に戻らぬこととなる。郊外の *resettlement* (移住地) には多くの母子家庭を見た。また、いくつかの *low cost housing*

(低価格住宅) の実例を見せられたが、このローコスト住宅に住めるだけの家賃は、高校教師が共稼ぎでやっとまかなえるのである。ローコスト (*low cost*) とローインカム (*low income* || 低所得者層) 住宅とは別の話である。本当の低所得者層のための住宅は、建築的にかたの整ったものとしては供給できない。そこで考え出されたのが *site and service* というシステムである。これは政府が一定の小さな敷地、たとえば数十平米強の土地と、いくつかの敷地に対して水道を設置し、住民に長期低利で売るなり貸すなりして、上屋は自助 (*self help*) で廃材等を利用して建てるのである。現在のところ居住環境を低所得層に現実提供するには、この方法が最もすぐれているとされているが、このサイト・アンド・サービスのシステムにしても土地の問題、雇傭機会の提供、道路、水道等のインフラストラクチャーの整備、建築資材の手当のためには莫大な費用を要する。何しろ対象は百万人の単位なのである。工業先進国が発展途上国に援助を行う場合、産業振興や消費物資市場の開拓には大きな資金がつき込まれるが、今述べたような大都市の大多数の住民の生活環境を人間としての尊厳を保てるものとす

るためには、殆んど何もされていないのが現状である。

住宅問題は日本でも厳しい。しかし日本よりも格段に厳しいアジア・アフリカ・中南米のスラム居住の都市住民の住宅事情に関して、私達に何ができるかを真剣に模索する時がすでに来ていることを痛感せずにはいられないのである。

五——アジアの都市に学ぶもの

基本的な生活行為に要するエネルギーを安価に得ようというのもその一つの試みである。たとえば、フィリピン大学のチームは国連と協力して、いくつかの試みをエスコルバというスラム街地域改良事業の中でやっている。一つは反射板を使った簡単な料理器、もう一つはBio gas（し尿処理によって発生するガス）をエネルギー源として用いることである。

交通手段も多くのエネルギーを消費する。個人が車を所有して動きまわることとはガソリンの消費だけでなく大量のエネルギーや資材が車の製造そのものに消費され、容量の大きな道路を四通八通させることにも資材・エネルギーが消費されることである。そうかと言って現在の軌道をつかった大量交通機関（地下鉄、新交通システム等）をつくるには、初期投資額が莫大なものとなる。したがってバンコク、ジャカルタ、マニラ等で自然発生的に一般化している小型トラックやジープを改造したミニバスや香港のミニバスシステムは、私的個別交通機関と、タクシーや正規の大量交通機関の中間的なものとして大いに便利であるし、トリップ当りのコストも非常に経済的である。このようなフレキシブルでかつ経済的な大衆交通機関は、何らかのかたちで他の

都市でも採り入れる可能性があると思われる。また中国ではバスやトロリーバスとの組み合わせで、大量の自転車交通が行われているが、これはイヴァン・イリチの主張するモビリティの平等性（equity）と社会経済性の平等性の関連を維持する上でも有効であるし、都市内交通に余計な自動車のトリップや駐車場の需要を発生させないという利点からも、

多くの都市で参考とすべきことであろう。釜山市の新しい幹線道路には自転車専用道が設置されていることも付け加えたい。特に他の発展途上国では、自転車交通の組織的導入は、その国の技術・生産の発展段階にとって積極的な意味を持つことが考えられる。すなわち自転車のパーツの製造、修理というものが、初歩的な機械産業や熟練、雇用の増大等に結びつくからである。発展途上国の都市で自動車が進歩の象徴とされ、自転車が進歩の遺物として簡単に否定されてしまわないことを望むのである。

シンガポールで実施されている都市部へのラッシュ時の自家用車乗入れ制限の方式も新しい試みであり、これは先進工業国の都市でも実施可能であろう。また同時に、自動車の輸入に対して極めて高い関税を課して、車の無制限の増大と資

金の流出を防いでいるのも評価に値する見識と思われる。

このようにアジアの発展途上国で真剣に試みられている省エネルギー的都市化への指向は、長期的かつ地球のスケールでの都市化、文明化にとって、むしろ先駆的意義をもっていると思われる。それ故に、エネルギー多消費的な先進工業国こそ、技術、計画技法を動員して、省エネルギー的な文明への方向を発展途上国に卒先して実行しなければならぬ道義的義務を負っているのではないだろうか。

都市における緑化と既存樹木の保護について、シンガポールは目覚ましい成果を上げている。上海や釜山においても街路樹の整備が徹底しており、街路樹がいかに都市の表情を豊かにするかを教えてくれる。熱帯や亜熱帯に属する都市で、街路樹による緑陰と自転車交通との組合せは特に有努なものであろう。日本の都市における殺風景で乱雑な建物や、経済性と合目的性だけを追求した道路、橋梁などの土木構築物の固い表情を柔らげ、都市空間に潤いを与えるものとして、日本の経済力がもたらす都市緑化に投入できないというのは不思議なことでもある。

公共住宅についていえば、都市国家と

いうこと、強権体制や土地政策の差が大きいとは言え、シンガポールの過去十数年にわたる公共住宅の供給には大いに学ばざるを得ない。現在人口の七〇％強が公共住宅に入居しており、環境建物のデザインの高層住宅を主体とした団地形成に社会的問題がないわけではなく、やはり日本の経済力や行政能力が足りないはずがないことを思わせる。やはり土地問題が日本の都市計画にとっての原罪であることを思わざるを得ない。

以上紙数の関係もあり、とくに終章ははしょった感じで小文をまとめたが、実は今回の調査結果のスタディは目下進行中であり、この過程の中で新しい発見や認識が生まれて来ることも期待している。したがってこの小文は、あくまで中間的なものであり、思い違いや憶測が含まれない保証はない。なお六月に開かれる国際会議のものからも多くのことを学び、今後のアジアへの関わりの指標を得たいと願っている。〈AUR建築・都市・研究コンサルタント代表取締役〉