

イギリスにおける都市建設

——田園都市，ニュータウン，ニューシティ——

高 阪 宏 行

I はじめに	的諸特徴
II 田園都市の理念と建設	III-4 ロンドン周辺のニュータウン ——クロウリーを事例として——
II-1 田園都市の理念と計画	IV ニューシティ計画の特徴とその建設
II-2 田園都市の建設——レッチワース を事例として——	IV-1 ニューシティ建設の目標
III ニュータウン計画の特徴とその建設	IV-2 ニューシティの建設 ——ミルトンキーンズを事例として——
III-1 ニュータウン建設の歴史	V 結び
III-2 ニュータウン計画の特徴	
III-3 ニュータウンの地理的，社会-経済	

I はじめに

イギリスにおいては、すべてのものが歴史的つながりの中に存在している。都市建設を考察する場合も例外にもれず、それを歴史の中で位置付けながら考察を進めなければならない。都市建設における近年の動向の一つは、ニューシティの建設である。これは、第2次世界大戦直後から始まるニュータウン建設の延長上にあり、ニュータウンは、Howard, E. の田園都市の理念の上に成り立っている。本稿の目的は、田園都市，ニュータウン，ニューシティと連なる都市建設の歴史の中で、それらの建設目標や計画がどのように変遷してきたかを考察するとともに、それらの変遷が具体的な都市建設の中でどのように生かされているかを論ずることにある。

本節では、まず田園都市の理念が生まれた歴史的背景を探ることを試みる。18世紀後半に始まった産業革命は、19世紀に入ると既存の都市に急激な工業化・都市化をもたらした。たとえば、19世紀の100年間に、ロンドンの人口は5.9倍、バーミンガム10.7倍、リバプール8.6倍、マンチェスター8.6倍、グラスゴー11.9倍であり、主要都市は急激な人口増加を経験した¹⁾。この人口増加は、主に農村から都市の工業への流入人口であり、都市内部に貧困で不衛生な巨大スラムを形成していった。この様子は、初代の戸籍局長で、統計学の基礎を築いた1人として知られているFarr, W.による平均寿命の推定から知ることができる(Hall, P., 1975, p. 26)。すなわち、1840年代のイングランド・ウェールズにおける平均寿命は41歳。田園のサリー(Surrey)では45歳であるのに対し、ロンドンでは37歳、リバプールでは26歳、マンチェスターでは24歳であった²⁾。住宅および衛生の側面におけるこのような劣悪なる都市環境の存在は、Howardが田園都市の構想を企だてた理由の一つとして、ま

ず第1に考えることができる。

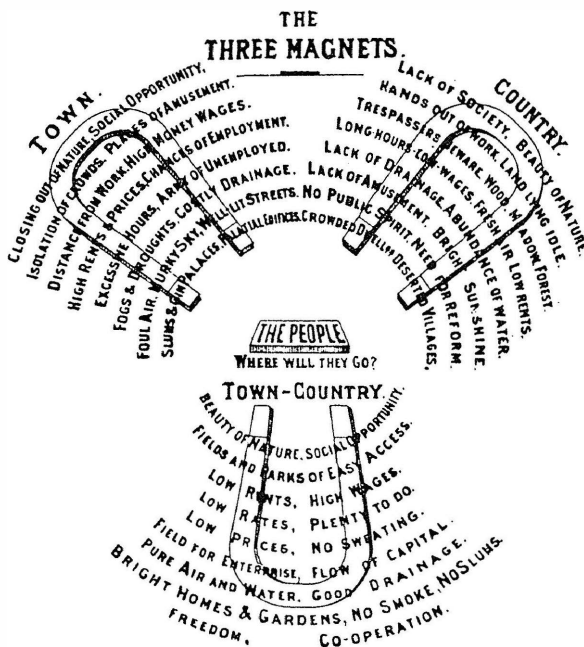
産業革命は、また工場規模の大型化をもたらした。その結果、企業家は広大な土地を取得することが必要となり、安価な農地に工場を立地させるようになった。さらにある企業家は、田園内の新工場との関連で、その労働者に対し新しいコミュニティーを作ることを考えた。その初期のものは、Robert Owen がスコットランドのニュー・ラナーク (New Lanark) に作った紡績工場と工業集落 (1800年～1810年) や、Titus Salt がブラッドフォード北郊のソルトエアー (Saltaire) に建てた織物工場とその労働者3,000人を収容する集落 (1853年～1863年) である。後者では、労働者住宅の他に、上下水道、教会、学校、図書館などの公共施設も建設され、それらは今日でも立派に機能を果たしている。19世紀後半には、工業を都市の過密から離れた所へ分散させる利益を知った有力な企業家が現われた。チョコレートの製造業者 George Cadbury によって建設されたパーミンガム郊外のボーンビル (Bournville, 1879年～1895年)、および、化学王 William Hesketh Lever によるバーケンヘッド (Birkenhead) 近郊マージー (Mersey) のポート・サンライト (Port Sunlight, 1888年) は、代表的事例としてよく知られている。以上のような工場労働者に対する集落建設では、工場は意図的に農村に立地され、労働者住宅は工場のまわりに建てられた。ここでは、労働と生活とが健康的な環境の中で結びつけられており、ある意味で、田園都市の理念の芽生えを含んでいた。Howard は、このような一企業家の考えを受け継ぎ、次節に示すような田園都市の計画へと展開していったのである。

II 田園都市の理念と建設

II-1 田園都市の理念と計画

田園都市の理念を提唱した Howard は、著書『明日の田園都市』の中で³⁾、“……都市生活と農村生活のいずれかを選択するのではなく、きわめて精力的、活動的な都市生活のあらゆる利点と、農村の美しさと楽しさのすべてとを完全に融合するような第3の選択が存在する” (Howard, E., 1965年, 45～46) と述べている。田園都市の基本的な考え方は、この第3の選択の中に読み取ることができる。

この考え方をより具体的に示したものが、「三つの磁石」の図式である(第1図)。この図式は、都市と農村の主要な利点や不利な点を掲げている。たとえば、都市は農村に比べて、高賃金、多様な雇用機会、生活の向上などの利点を提供するが、これら



第1図 田園都市の理念：三つの磁石
出典: Howard, E., 1965, p. 46

第2図-bは、田園都市内における土地利用を示している⁴⁾。都市の中心には、円形の庭園があり、そこから6本の並木道が放射状に延びている。庭園を囲んで、市役所、図書館、劇場などの公共施設が建ち並んでいる。その周囲には、広大な中央公園が取り囲み、外周にガラス張りの商店街、クルスタル・パレスがある。さらに外側には、住宅地が広がり、幅の広い公園道路が緑の帯を形成しながら都市を二分している。都市の外縁には、工場、倉庫、市場などが環状鉄道に面して立地しており、田園都市居住者がその内部でいろいろな職業につけるように計画的に配置されている。

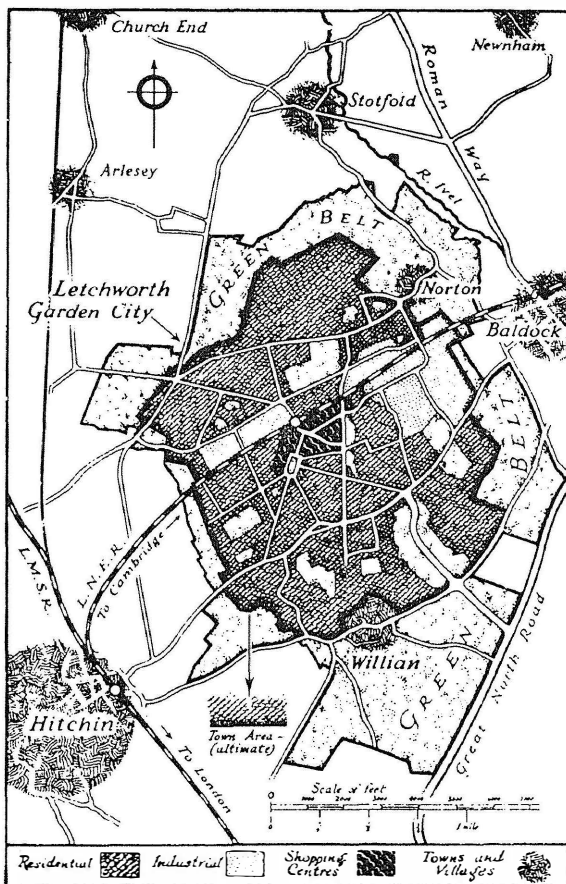
以上のような田園都市の建設ならびに行政は、準公共団体的性格をもっているものの民間の機関である管理委員会 (The Board of Management) によって行なわれる。これは、中央評議会 (The Central Council) と部局 (Departments) とで構成されており、前者は、用地の総合計画、予算の決定、部局の監督などを行ない、後者は、実際上の行政事務を行なっている。用地の買収費、田園都市の建設費は、社債で支弁される。住民は、地代を中央評議会に支払い、それは、社債利息の支払い、社債償還、公共事業へとまわされる。

田園都市が人口32,000に達した後は、新たな都市を別に建設するのであるが、既存の田園都市の周

囲に田園地帯を保有し続けるためにも、それはすこし隔たった所に建設される。田園都市の成長は、このように農村部に囲まれた田園都市群を建設することによって進められる。そして、田園都市間や中心都市との間は、鉄道や高速道路によって結ばれる (第2図-c)。

II-2 田園都市の建設——レッチワースを事例として——

Howard の著書が出版された翌年の1899年に、田園都市運動を促進する組織として、田園都市協会 (The Garden City Association)⁵⁾が設立された。1903年、ロンドンの北 56km のレッチワース (Letchworth) に、第一田園都市株式会社 (First Garden City Limited) が発足し、1904年、レッチワースにて最初の田園都市建設が始まった。これは、約 1500 ha の農地に人口上限が30,000人の都市を建設するもので、第3図のような土地利用計画をもっていた。この計画は、Howard が示した幾何学的な都



第3図 レッチワースの土地利用

出典. Howard, E., 1965, p. 105

市形態のものとは大いに異なっている。しかし、駅の南側にある楕円状の庭園 (Kennedy Garden) を中心とした放射状道路と、この庭園の周囲にある市役所、カレッジ、図書館など公共施設の配置は Howard の計画に従った個所である。

レッチワースは、1978年現在、人口約 31,800の町である⁶⁾。したがって、当初に定められた人口上限は、今日においても守られていることになる。中心商店街は、駅から南東方向に延びるレイズ・アベニュー (Leys Avenue, 写真1) で、田園都市建設が始まった3年後の1907年には、食料雑貨店、パン店、家具店、金物店など32店がすでに開店していた (Purdom, 1949, 104-109)。田園都市では、ニュータウンで導入されている近隣住区の原理は、取り入れられていないので、近隣センターは見られず、今日では約 270 の商店が駅前地区にほとんど集中している。

工業地区は、鉄道沿いにある。工業地区が都市の一部として、すなわち、地域社会、住宅などとの関連の中で計画されたのは、このレッチワースが最初であった (Purdom, 1949, 110-130)。これは、その後、ニュータウン計画に取り入れられ、さらには全世界に大きな影響を与えていった。1910年頃には、次のような工業が立地していた。まず第1に、印刷・製本工業で7社が進出している。次いで、エンジニアリングで、鉄・真ちゅうの鋳造や自動車製造など6社である。その他、織物、陶器、科学器具などの工業もみられた(写真2)。これらの工業は、主にロンドンから移転して来たものである。移転理由は、第1に大きな用地が入手できること、第2に健康な生活環境であること、第3に地代が安価なこと、第4にロンドンに近いことが挙げられている (Purdom, 1913, 140-153)。田園都市運動に賛同するという理由は少ないが、しかし、健康な生活環境が第2位になっていることから明らかのように、進出企業は、田園都市の理念を正しく理解していたようである。なお今日では、約 170 工場がレッチワースにある。

レッチワースの住宅は、中産階層用のハウスと労働者用のコテージに分けられる。前者は一戸建住宅 (detached house) で、後者は、数戸が並んだテラス住宅 (terrace house) が典型的である。一戸建住宅は、中央庭園の南側に多く、とくに、中央庭園の長軸方向に南下しているブロードウェイ (Broadway) 沿いは、緑豊かで美しい高級住宅地を形成している (写真3)。この種の住宅は、一般に、1階に台所、食堂、客間、玄関広間、などがあり、2階には三つの寝室とバス・トイレがある。労働者住宅は、工業地区の周辺に多く、駅前中心部と東側の工業地区とにはさまれた部分には、7軒建のテラスハウスが今日でも保存の行き届いた状態で利用されている (写真4)。労働者住宅は、最小のものでも、台所、居間、三つの寝室をもっていることから、田園都市ではいかにこの種の住宅建設に力が注がれていたかを知ることができよう。町は、あちこちが草花や樹木によって飾られている。こうした大規模な造園は、当時においては、大都市内の公式行事を行なう広場や、行楽地の遊歩道にのみ行なわれていた。それは、田園都市といった一種の工業都市では初めての試みであった。

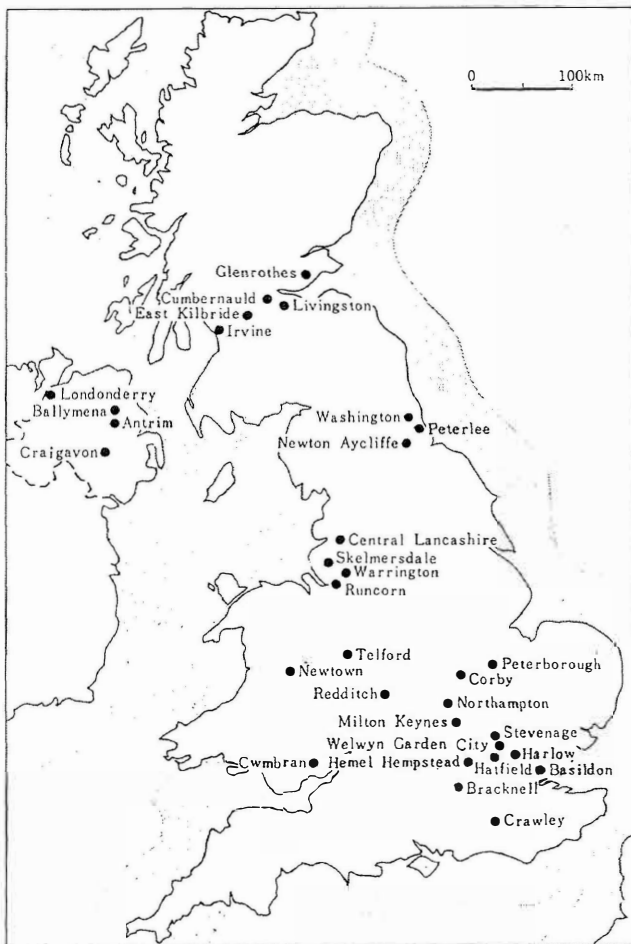
1919年～20年には、レッチワースから 5 km 南のウェリン (Welwyn) が、第2の田園都市の候補地に選ばれた。しかしながら、田園都市の建設は、この2都市だけで終わってしまう。その最大の理由は、財政的な問題であった。前述したように、田園都市は、民間企業によって運営されており、土地の購入、住宅建設、道路・電気・上下水道の敷設等は、すべて土地の値上り分や地代などでまかなわ

れていた。したがって、田園都市建設は、その始まりから資金不足に悩まされ、民間企業の手による大規模な田園都市建設は、ついに実現しなかった。

III ニュータウン計画の特徴とその建設

III-1 ニュータウン建設の歴史

前節で見たように、田園都市はもっぱら民間によって建設された。Howard が設立した都市・農村計画協会の宣伝にもかかわらず、第1次世界大戦以後の歴代政府は、田園都市の理念を都市計画に生かそうとしなかった。しかし、第2次世界大戦による住宅不足と大都市の混乱により、新都市建設の気運が高まるに及んで、政府はようやく、この田園都市の理念を取り入れたニュータウン法を作成した。1946年11月11日、それが批准されると同時に、第1のニュータウン、スティーヴニッジ (Stevenage) が指定された。ここに、政府によるニュータウン建設の歴史が始まる。1976年、“当分の間、イギリスにおいてニュータウンの新しいプロジェクトは行なわない”ことが決められるまで、32のニュータウンが建設され、あるいは建設中である。



第4図 イギリスにおけるニュータウンの分布

ニュータウン建設は、第1表に示されているように、大きく2期に分けられる (Bourne, 1975)。第1期は、ニュータウン法が成立した1946年から1950年までに指定されたもので、イングランドとウェールズの14のニュータウンである⁷⁾。それらのうち8タウンは、ロンドンの過剰人口を受け入れるためのもので、第4図に見られるように、ロンドン周辺に位置している。残りの6タウンは地方にあり、主に工業・炭坑労働者への住宅供給を目標としている。第2期は、1951年以後のものであるが、50年代にはただ一つしか指定されず、その多くは60年代に指定されたものである。この期間には、大きく分けて2種類の新都市が建設されている。一つは、ニューシティと呼ばれており、大都市に対抗できる大センターの建設を目的としている。他の一つは、ニューセンターであり、地

第1表 イギリス・ニュータウンの指定年、面積、人口、建設目的

期	ニュータウン名	指定された年	指定地域の面積 (ha)	人口		建設目的	大都市からの距離
				指定時	目標		
第一期	ロンドン周辺	1946	2,532	6,700	80,000	London の過剰人口収容	London から 48 km
	Crawley	1947	2,396	9,100	75,000	"	48 km
	Hemel Hempstead	"	2,391	21,000	79,000	"	40 km
	Harlow	"	2,588	4,500	79,500	"	40 km
	Hatfield	1948	947	8,500	26,000	"	32 km
	Welwyn Garden City	"	1,747	18,500	41,000	"	35 km
	Basildon	1949	3,164	25,000	95,683	"	40 km
	Bracknell	"	1,337	5,149	49,500	"	45 km
	Newton Aycliffe	1947	1,254	60	27,500	工業団地の住宅 (Durham)	Glasgow から 14 km
	East Kilbride	"	4,150	2,400	76,500	過剰人口収容 (Glasgow)	
第二期	Peterlee	1948	1,205	200	25,500	炭坑労働者の住宅 (Durham 炭田) / (Fife)	
	Glenrothes	"	2,333	1,100	35,400	過剰人口収容 (Glasgow)	
	Cwmbran	1949	1,278	12,000	43,500	工業労働者住宅 (South Wales)	
	Corby	1950	1,791	15,700	54,000	鉄工業労働者住宅 / London の過剰人口収容	London から 50 km
	Cumbernauld	1955	3,152	3,000	49,000	過剰人口収容 (Glasgow)	Glasgow から 24 km
	Skelmersdale	1961	1,669	10,000	39,500	" (Liverpool)	Liverpool から 21 km
	Livingston	1962	2,708	2,100	35,000	" (Glasgow)	Glasgow から 47 km
	Redditch	1964	2,906	32,000	59,500	" (Birmingham)	Birmingham から 21 km
	Runcorn	"	2,930	28,500	61,600	再開発 / 過剰人口収容 (Liverpool)	Liverpool から 18 km
	Washington	"	2,271	20,000	49,900	成長センター	New Castle から 10 km
第三期	Craigavon	1965	26,880	60,800	73,000	成長センター / 過剰人口 (Glasgow)	Glasgow から 40 km
	Irvine	1966	5,022	34,600	58,000	成長センター (Mid-Wales)	
	Antrim	"	56,254	32,600	43,500	成長センター	
	Newtown, Wales	1967	606	5,000	8,500	成長センター	
	Ballymena	"	63,662	48,000	55,000	成長センター	
	Londonderry	1969	34,610	82,000	88,500	成長センター	
	Milton Keynes	1967	8,900	40,000	85,000	大都市に対抗できる都市建設	London から 72 km
	Peterborough	"	6,451	81,000	115,000	"	" 116 km
	Northampton	1968	8,080	133,000	150,000	"	" 106 km
	Warrington	"	7,535	122,300	135,400	過剰人口収容 / 再開発 (Manchester)	
Telford	"	7,810	70,000	101,325	" (Birmingham)	Birmingham から 37 km	
Central Lancashire	1970	14,267	234,500	251,000	大都市に対抗できる都市建設		

参考資料: Blake, P., 1979, 132-167. Bourne, L. S., 1975, 70-71.

方大都市の過剰人口を吸収するものと、経済停滞地域内の成長センターとである。以下においては、本節で第1期のニュータウンを、次節では第2期のニューシティを順次考察する。

III-2 ニュータウン計画の特徴

ニュータウン計画の詳細は、1946年のニュータウン法の中で明記されている (Ministry of Town and Country Planning, 1946)。まず、ニュータウンは、都市・農村計画大臣 (Minister of Town and Country Planning) によって指定される。大臣は、ニュータウンの建設が終るまでタウンの建設に責任をもつ開発公社 (development corporation) を設立し、ニュータウン建設を進める。このようにして建設されたニュータウンは、建設がほぼ終了後、ニュータウン委員会 (the commission for the new town) に引き渡され、管理される⁸⁾。

さらにニュータウン法では、ニュータウンの位置や規模などの諸条件も明記されている。まず、位置に関しては、大都市の単なる衛星都市にならないようにするため、その建設用地は、少なくともロンドンから40km以上離れており、他の都市からも20km以上離れていなければならない。ニュータウンの人口は、最低必要なサービスを供給できるよう20,000人以上とし、60,000人以下とした。この人口の上限は、次の四つの理由に基づいている：1) 住民は、工業地区、商店街、文化センターなどへ、徒歩あるいは自転車で行ける距離内に居住していなければならない、2) 都心部から田園地帯に徒歩でたやすく行くことができなければならない、3) 居住人口数があまり多すぎて、市民意識や統一性がなくなってはならない、4) 住宅の建設数が多すぎて、都市がなかなか完成しなくなはならない。その他の条件としては、ニュータウンがオープン・カントリーによって囲まれており、住宅の他に雇用、商業、サービス、レクリエーションなど完全な都市機能を提供するように計画されるなどがあげられる。

以上のようなニュータウンの計画は、田園都市のそれとどのように異なっているのであろうか。ニュータウン法は、田園都市の理念を大幅に取り入れていることから、都市計画上は両者間に根本的相違は見られない。しかしながら、建設・管理の面で、両者間に重要な相違点が存在している。まず第1に、田園都市を建設する管理委員会は、民間人⁹⁾によって組織されているのに対し、ニュータウンの開発公社のメンバーは、政府によって任命されている。したがって、ニュータウンの開発公社は、政府の出先機関であり、そこから生じたいかなる利益も政府に帰属するものであり、地域住民に対しては何んら責任を負っていない遊離した組織なのである。開発公社が、このように地元住民から遊離した理由の一つは、ニュータウンの候補地がしばしば地域住民に強く反対されたことによる。さらにニュータウンは、ほぼ建設された後に、初めは地方自治体に引き渡される予定であったが、実際には、1959年のニュータウン法で、都市・農村計画大臣によって任命されたメンバーより成るニュータウン委員会に引き渡されることとなった。このようにニュータウンは、田園都市と異なり、政府主導型で建設された都市なのである (近藤茂夫, 1971, 85-87)。その他の相違点は、人口規模の上限が、田園都市の30,000人からニュータウンの60,000人へと増大したこと、さらに、ニュータウンは、その近隣の農業活動と何んらかの関係をもつように意図的に計画されていないことなどが挙げられよう。

III-3 ニュータウンの地理的、社会-経済的諸特徴

ニュータウン建設は、道路、住宅、工場など都市の物理的施設の建設だけでは片手落ちであり、さらに都市のコミュニティー作りが必要である。いま、イギリスのニュータウンが目指しているコミュニティー作りの方針をみるとニュータウンが、ニュータウン委員会へ委託されるための条件として、“自給自足の、バランスのとれたコミュニティー”という項がある (Ministry of Town and Country Planning (1946))。これからも明らかなように、望ましいニュータウンとは、自給自足的で、バランスのとれたものでなければならない。第1期に属するニュータウンは、指定後すでに30年を経っており、その多くがほぼ完成に至っている。本項では、コミュニティーとしてのニュータウンの地理的、社会-経済的諸特徴を考察する。

第1期のニュータウンのうち、ロンドン周辺に位置しているものは、ロンドンの過剰人口を収容することによって、ロンドンへの人口や機能の集中を弱めることを目的としていた。この目的を達成するためには、労働機会をはじめ日常生活に必要な諸施設をニュータウン内で十分に提供し、自足性の強いコミュニティーを作る必要がある。なぜならば、たとえば、労働機会がニュータウン内で十分に提供されなければ、当然ロンドンへの通勤が多く発生するようになり、ロンドンへの機能の集中を弱めることはできなくなるからである。このように、大都市周辺のニュータウンは、その地理的特徴として自足性の高いものでなければならない。そこで、ニュータウン作りの成功の程度を見る1指標として、ロンドン周辺のニュータウンは、今日どの程度まで自足性を達成しているかを考察してみよう。

a ニュータウンの自足性

第2表は、ロンドン周辺の代表的なニュータウンについて、自足性の指標（ニュータウン内の通勤数/ニュータウン内外への通勤数¹⁰⁾）を求めたものである (Thomas, R. and Cresswell, P., 1973, p. 30)。1951年においては、ハーロー (Harlow)、ヘメル・ヘムステッド (Hemel Hempstead)、ウェリン田園都市 (Welwyn Garden City) の三つのニュータウンが、高い自足性をもっていた。この理由としては、ハーローは孤立して立地しているため、ヘメル・ヘムステッドはすでに十分に建設が進んでいるため、また、ウェリン田園都市は、すでに主要なセンターをもっているためであると考えられる。残りの五つのニュータウンが低い自足性をもっているのは、この段階では、まだ建設が始まったばかりであるからである。

第2表 ロンドン周辺のニュータウンに対する自足性の指標

ニュータウン	自足性の指標		
	1951年	1961年	1966年
Harlow	1.42	2.04	2.05
Stevenage	.92	2.29	2.03
Hemel Hempstead	1.31	1.82	1.72
Crawley	.98	1.59	1.58
Welwyn Garden City	1.12	1.09	1.12
Bracknell	.90	1.13	1.02
Basildon	.36	.96	.96
Hatfield	.65	.63	.66
平均値 (加重されたもの)	.85	1.33	1.33

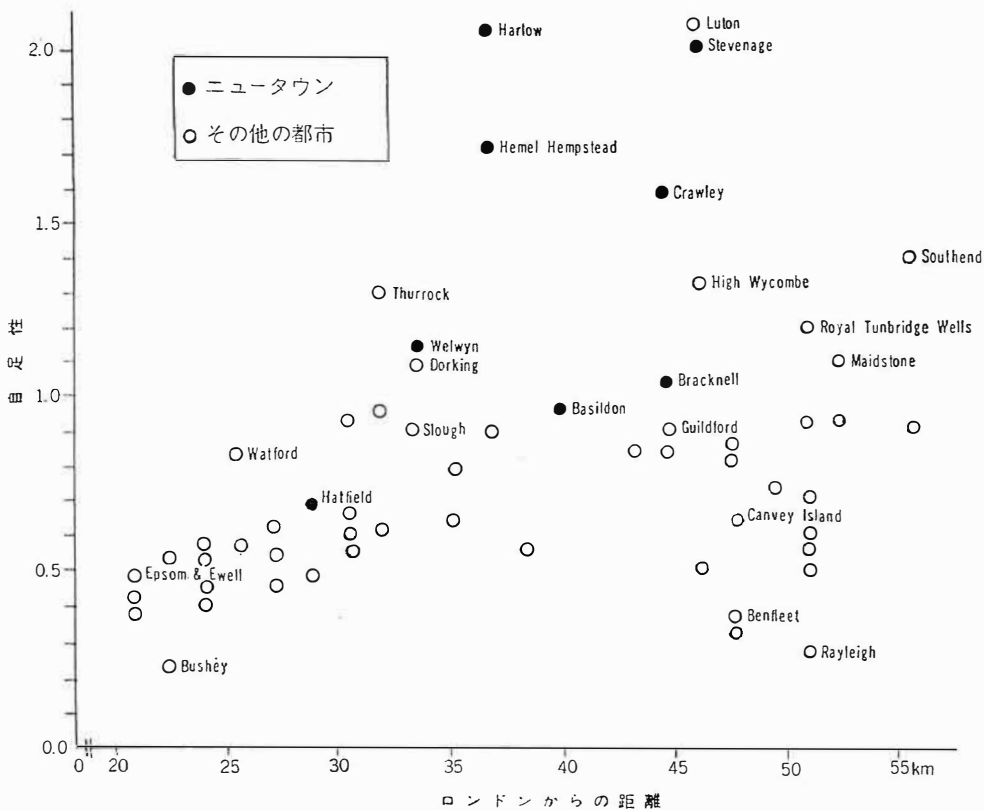
出典: Thomas, R. & Cresswell, P., 1973, p. 29.

1951年から61年の間には、8タウン中6タウンまでが自足性を増している。とくに、スティーヴニッジとバジルドン (Basildon) は2倍以上になっている。1961年から66年の間は、あまり大きな変化は見られない。1966年においては、ハーロー、スティーヴニッジ、クロウリー (Crawley)、ヘメル・ヘムステッドと四つのニュータウンが高い自足性をもつようになっている。残りのうち、ウェリン田園都市とハットフィールド (Hatfield) はあまり変化せず、ブラックネル (Bracknell) とバジルドンは、いまだ低い自足性しかもっていない。

第5図は、横軸にロンドンからの距離、縦軸に1966年における自足性の指標をとったものである (Thomas, R., 1969)。ロンドンのニュータウンとロンドンから約55 km 圏内にあり人口150,000人未満の都市をプロットすると、明らかに他の都市に比べニュータウンが高い自足性をもっていることが読み取られる。とくに、ハーロー、スティーヴニッジ、ヘメル・ヘムステッド、クロウリーのような自足性の高いものは、他の都市ではほとんど認められない点が注目される。

以上、二つの分析から、ロンドンのニュータウンは、その周辺の他都市に比べ、ある程度高い自足性を達成していると言えよう。

b ニュータウンの社会的バランス



第5図 ロンドン周辺のニュータウンの自足性とロンドンからの距離との関係
出典. Thomas, R., 1969.

ニュータウン建設のもう一つの目標として、バランスのとれたコミュニティー作りがある。このバランスに関する最も重要な側面は、ニュータウンの社会構成のバランスと関連している。従来の多くの都市においては、住宅地に社会階層分化がみられ、とくに、低所得階層の住宅地におけるスラム化は、一つの都市問題になっている。ニュータウン建設では当然、このような都市問題を発生させないことが、それを成功させる一つの鍵と考えられる。

社会的にバランスのとれたコミュニティーを建設するためには、それを模して作るための基準となるものが必要である。ニュータウンのコミュニティーは、イングランドとウェールズの平均的社会構成を一つの基準と考えて作られている。すなわち、イングランドとウェールズの統計資料によると、中産階層と労働者階層の比率は、1:4である。ニュータウンの住宅地は、近隣住区 (neighbourhood) が単位地域であり、その規模は平均すると約2,500戸である。したがって、この比率で近隣住区の住宅を割り振ると、中産階層の住宅500戸に労働者階層の住宅2,000戸となる。近隣住区の社会的バランスは、このようにして保たれるのである。近隣住区内における各階層の住宅の混合は、100戸～300戸を同一階層から成る小単位としてまとめて配置する形をとっている。そして、どの階層の世帯も、居住地区内にある同一の近隣センター、小学校、商店街を利用することによって、階層間の融合を計った。

第3表は、ロンドン周辺の三つのニュータウンについて、職業別にみた社会階層構成を示している (Heraud, B. J., 1968)。比較のためイングランド・ウェールズと大ロンドンの社会構成も示されている。一番大きな割合を占めている階層Ⅲは、ニュータウンでは54.6%～63.6%で、標準 (イングランド・ウェールズ) および大ロンドンに比べると多少高い割合を占めている。階層Ⅰ、Ⅱは、クローリー、ハーローでは標準のものと近似し、ヘメル・ヘムステッドでは、それよりかなり大きな割合を占めている。階層Ⅳ、Ⅴは、ニュータウンでは10%台で、標準の20%よりかなり下回っている。大きく中産階層、労働者階層に分けてみると、ヘメル・ヘムステッドを除き他の二つのニュータウンはほぼ標準に近いことがわかる。

第4表は、三つのニュータウンとイギリス全体における就業者からみた産業構成を示している

第3表 ロンドン周辺のニュータウンの社会階層構成

社会階層	Crawley 1961	Harlow 1957	Hemel Hempstead 1960	England & Wales 1961	Greater London 1961
Ⅰ 専門職	3.7%	5.0	5.9	3.8	4.8
Ⅱ 中間専門職	13.4	13.0	20.1	15.4	15.8
Ⅲ 未熟練非手工職・熟練手工職	63.6	63.0	54.6	51.1	52.2
Ⅳ 半熟練手工職	13.1	} 19.0	14.4	20.5	18.1
Ⅴ 未熟練手工職	6.2		5.0	9.2	9.1
中産階層 (階層Ⅰ、Ⅱ)	17.1	18.0	26.0	19.2	20.6
労働階層 (階層Ⅲ～Ⅴ)	82.9	82.0	74.0	80.8	79.4

出典: Heraud, B. J., 1968, 33-58.

第4表 ロンドン周辺のニュータウンの産業構成 (1966年)

産 業	Crawly	Glenrothes	Harlow	Great Britain
第1次産業	0.3%	1.3	0.2	5.5
エンジニアリング・電気器具	31.8	35.6	30.0	9.0
その他の製造業	21.2	17.9	22.9	25.8
建設	6.3	19.5	8.7	7.8
ガス, 電気, 水道	0.6	0.0	0.8	1.7
運輸, コミュニケーション	5.0	1.4	2.8	6.7
流通	10.5	6.7	10.2	13.4
保険, 銀行, 金融	2.8	2.0	1.0	2.7
専門・科学サービス	10.3	9.8	14.4	10.3
その他サービス	7.9	4.3	5.6	10.9
官庁	2.8	1.4	3.2	5.8
分類不明	0.4	0.0	0.2	0.3

出典: Thomas, R. & Cresswell, P., 1973, p. 35.

(Thomas, R. and Crssswell, P., 1973). 両者を比較して言えることは、エンジニアリング産業がニュータウンで卓越していることである。この産業では、熟練手工労働者が高い割合（イギリス全体の統計では約34.6%）を占めており、それが第3表に見たようなニュータウンにおける階層Ⅲの高率につながるのである。

以上の分析から、ロンドン周辺のニュータウンでは、エンジニアリング産業が卓越し、熟練手工業労働者が大きなウエイトを占めてはいるものの、かなりの程度まで社会的バランスを達成することができたと言えよう (Schaffer, F., 1970, 178-199)。

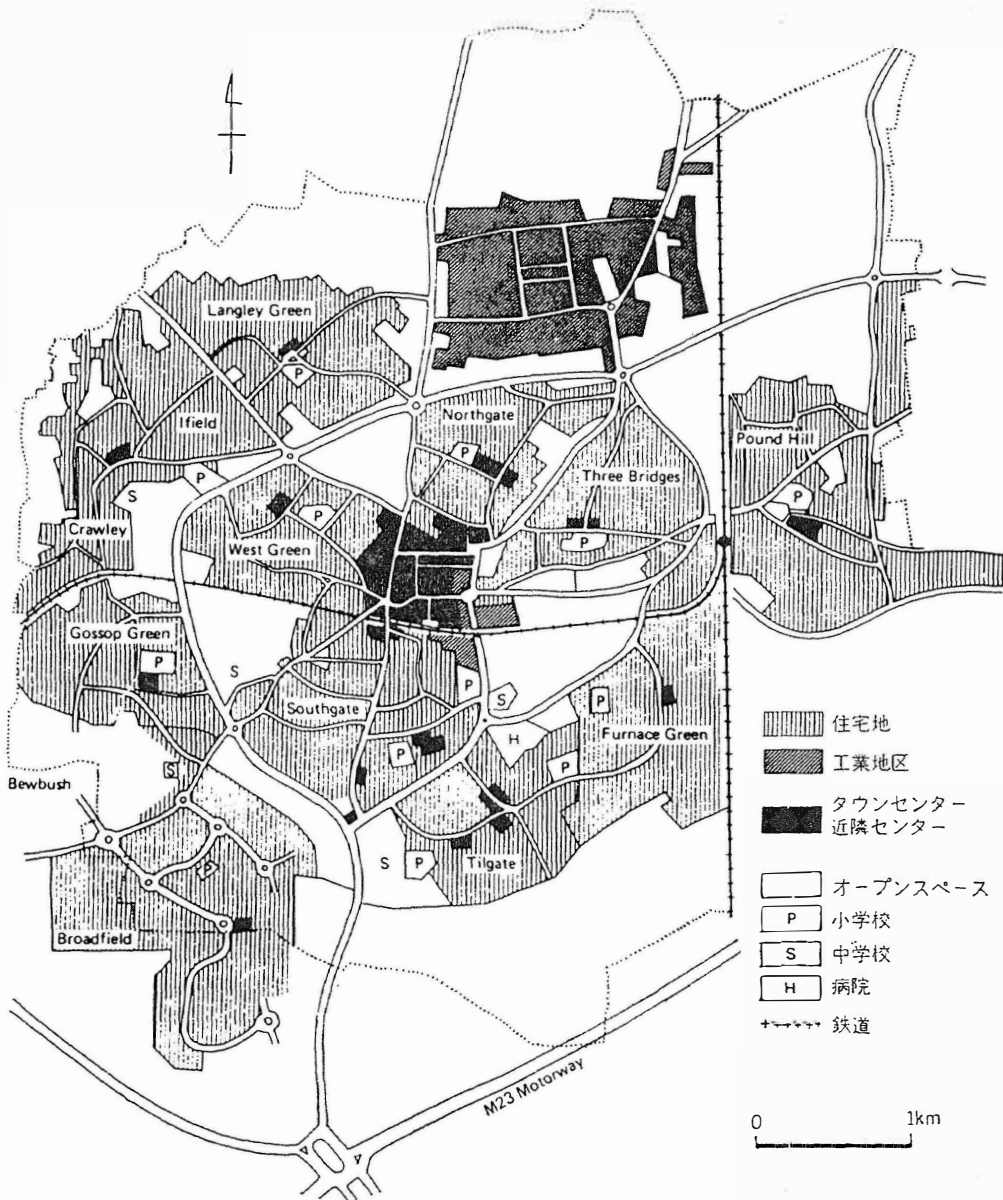
Ⅲ-4 ロンドン周辺のニュータウン

— クロウリーを事例として —

本項では、ロンドン南 48 km に位置するクロウリーを例に取りあげ、第1期のニュータウンの一般の特徴を考察する。クロウリーを選んだ理由は、次のようである。第1に、ニュータウンはほぼ完成に近づくと、開発公社からニュータウン委員会へと引き渡される。1978年までにニュータウン委員会に移されたものは、32タウン中、クロウリー、ヘメル・ヘムステッド、ハットフィールド、ウェリン田園都市の4タウンにすぎない (Britain's new towns: facts and figures, 1979)。日本と異なり、イギリスのニュータウン建設は、このように長期間にわたるので、ニュータウンの一般の特徴を考察するには、ほぼ完成したものを選択する必要がある。これが、クロウリーを選んだ第1の理由である。第2の理由は、後述されるように、これらの4タウンの中で、クロウリーが最も一般の特徴を多く有していると言われているからである。

a 土地利用, タウンセンター, 工業地区

第1期のニュータウンにおける土地利用計画の一般の特徴は、明確な土地利用区分 (Land use



第6図 クロウリーの土地利用

出典. Osborn, F. J. & Whillick, A., 1977, p. 135.

zoning) にあると言える。第6図は、クロウリーの土地利用計画を示しており、第1期における最も代表的な土地利用を持つものの一つに挙げられている (Llewelyn-Davies, 1972)。住宅地は、中心に近隣センターを持つ近隣住区に分割されており、オープン・スペースによって囲まれている。道路網は、放射状道路と環状道路から成り立っている。放射状道路は、各近隣住区を中心部に結びつけており、環状道路は、タウンを横切る交通が中心部へ集中するのを防ぐ。ニュータウンは、経済面で自足

第5表 Crawley における住宅、工場、商店の建設状況

		指定以前の状況	指定以後の増加数*
住宅建設	市	134戸	4,233戸**
	開発公社・ニュータウン委員会	0	13,304
	その他の	2,028	8,789**
工業	工場数	23	105
	従業者数	1,529	19,782
商業	商店数	177	349
	従業者数	640	—

* 1978年12月までの増加数を示す。ただし **印は、1977年12月現在までのものである。

近隣センターとの完成によるものである。クィーンズ・スクウェア (Queens Square) は、タウンセンターの中央に作られた広場で、今日では感じの良い歩行者空間を形成している(写真5)。広場に面した商店は、水平、垂直関係の調和がとれるよう計算されて建てられ、高さもわずかに異なっている。この広場を中心に、約200の商店が立地し、新たな商店街を形成している (Osborn, F. J., and Whillick, A., 1963, 134-151)。

タウンの北東部に位置する工業地区内には、1979年1月現在で約110社が活動している(クロウリー内の工場総数については第5表を参照)。その雇用者総数は、約20,000人である。業種は、エンジニアリング、電気・電子機器、金属加工、木材加工、印刷、食品・薬品、プラスチック、衣料などが主である。工業の多角化は、工業地区を計画する上で一つの原則になっている。その理由は、多角化することによって、たとえある産業が衰退しても、都市の経済には大きな影響を与えないということ、人々が自由に仕事を変えられるように多様な雇用機会を提供するからとである。ここに立地している大工場の多くは、ロンドンのテムズ河南岸から移動してきたものである。工場は、開発公社によって建てられ賃貸されているものと、99年間の借用契約の土地に企業が建設したものとがある。マナー・ローヤル (Manor Royal) と呼ばれる中心道路の両側に、工場はまとまり、工場の前には広々とした芝生が広がっている(写真6)。緑の中にあるこの魅力的な工業地区は、今日、ニュータウンの工業地区のすばらしい一例になっている。なお、この工業地区の北約2kmの所には、ロンドンの空港の一つであるガトウィック (Gatwick) 空港があり、そこに働いている労働者(約10,000人)の多くは、クロウリー内に居住している。

b 近隣住区と近隣センター

ニュータウンの住宅地区計画における基本的な原理として、近隣住区の原理があげられる。すでに Howard は、彼の田園都市の考えの中で、都市を人口約5,000人の区 (wards) に分割している。各区内には、商店や学校などが立地している。ここに、近隣住区の考え方の芽生えを見ることができる。

その後、この近隣住区の問題は、次のような展開をみた (Hall, P, 1975)。まず、アメリカ合衆国の

性が高くなるよう計画されているため、外部への道路数は限られている。工業地区は、北西部に見られるように、一カ所にまとめられている。以上が、第1期ニュータウンの最も一般的な土地利用である。

クロウリーがニュータウンに指定された1947年以前には、商店数は全体で177店であった。1978年12月には、その数は349店とほぼ2倍になっている(第5表参照) (Town and Country Planning, 1979)。これらの商店の増加は、主にニュータウン・センターと

建築家 Perry, C. は、この概念を具体化した。彼によると、近隣住区は、小学校の校区に相当し、半径約 400m から 600m 圏内に広がり、約1,000世帯、人口5,000の地区である。この地区は、周囲を主要な交通路によって囲まれており、子供は日常それを横切ることはないようになっている。そして、人々は、居住するコミュニティーや地区に対し、一種のアイデンティティをもつようになる¹¹⁾。同じく Stein, C. は、自動車の大衆化時代に直面して、近隣住区内における主婦や子供の交通の安全性を確保するため、車道と歩道とを別個に敷設すべきであることを主張した。この交通分離方式は、最初に採用された町の名前にちなんで、ラドバーン方式 (Radburn Layout) と呼ばれている。Perry の近隣住区概念は、Stein の交通分離方式と結びついて、戦後におけるイギリスのニュータウンに取り入れられた。

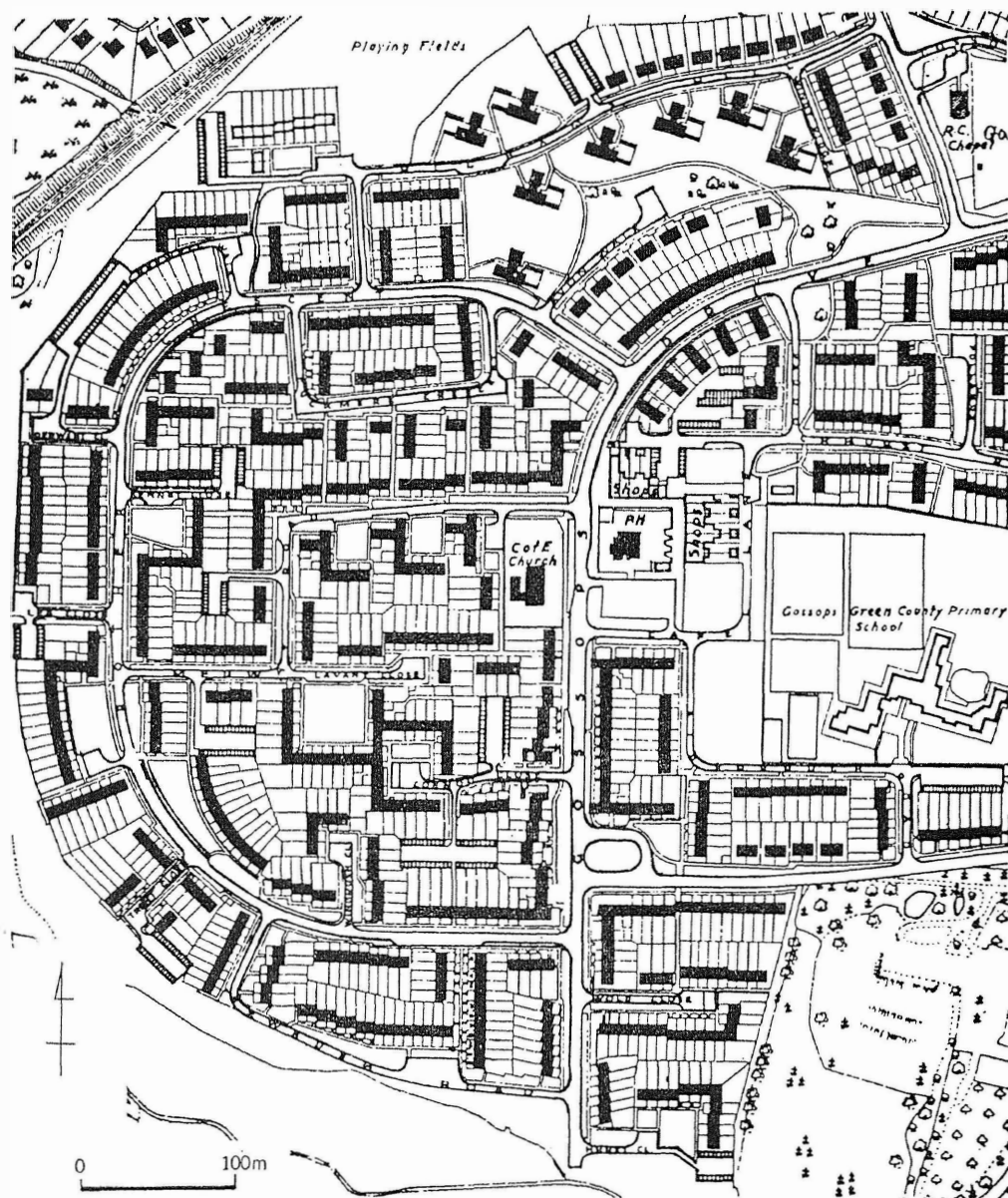
クロウリーは、第6表に見られるように、11の近隣住区より成り立っている(第6図参照)。1976年当時における近隣住区の人口は、6,000人台のものが多く、クロウリーの総人口は74,900人になっている。いま、ゴソップス・グリーンを一事例として、近隣住区の内部構造を考察してみよう。第7図は、この住区の一部を示している。地図の中央、小学校の西側に、近隣センターが立地している。第8図-a は、そのセンターの土地利用を示している。センター内の土地利用は、大きく分けて、商店、パブ、教会、駐車場、芝生の広場から成り立っている。商店は、道路の一方の側にまとめられている。これは、既存の多くの町でみられるように、商店が道路の両側に立地しているのに対し対照的である。両側に商店があると、混雑した買物時間帯には、通常、車が道路の両側に駐車してしまい、横切るのが危険である。このため、ニュータウンでは、商店を道路の一方向に立地させる方式が採られている。商店は、長方形の敷地の二辺に13店並んでいる。商店構成は、食料品を中心とした日用品が主である。商店の配列としては、この他に、ノースゲート (Northgate) の近隣センター (第8図-b) のように、長方形の一边に並んでいるものや、三角形の一边を形成しているものなどがある。なお、ノースゲートのセンターにおいても、食料品・日用品の商店が多く見られる。近隣センター内の商店数は、クロウリー全体で約140店¹²⁾ であることから、各近隣センター内には、平均14商店ほどが立地していることになる。

次に、第7図において、住宅の配置を見よう。道路で囲まれた小地区 (plot) 内における住宅の配置は、住宅が外側 (道路側) に、庭が内側 (小地区の中心部側) にある。したがって、道路からは、各住宅の庭を見ることができない。小地区の中心部へは、袋小路 (cul-de-sac) が通っている。たとえば、第7図において、近隣センターの前の道路を南下して、ロータリーの手前を西に入っている袋小路

第6表 Crawley 近隣住区の人口

近 隣 住 区	1976年現在	第1次案 (1950年)
Broadfield	5,000人	—
Furnace Green	7,250	—
Gossops Green	6,000	4,600
Ifield	6,610	6,600
Langley Green	8,950	5,400
Northgate	5,310	4,300
Pound Hill	9,100	5,300
Southgate	6,830	4,400
Three Bridges	6,200	4,500
Tilgate	8,350	4,700
West Green	5,300	5,200
Crawley	74,900	54,000*

* 上記の計画人口に既存の人口9,000人を加えたもの。
Borough of Crawley: official guide, 1978 より作成



第7図 ゴソップスグリーン近隣住区

出典. Osborn, F. J. & Whillick, A., 1977, p. 140.

を見てみよう。この袋小路に入ると、まず右手奥に駐車場が並んでいる。さらに進み、左手の細道（この奥にも駐車場がある）を過ぎると、周囲が住宅で囲まれた広場に出る。この広場を斜めに横切り、住宅の階下をくぐると、さらに大きな芝生の広場に出る。ここは、静かで魅力的な空間を形成しており、周囲の住宅に対し共通の遊び場になっている。このような袋小路は、その居住者には静かな居住空間を作っているが、地理に不案内な通行人には、奥が行き止りであり大変不便である。な

第2期のニュータウン建設においては、二つの目標が掲げられた。第1に、第1期のニュータウンでは、ロンドンなど大都市からあふれ出た人口を收容する都市建設であったが、第2期においては、さらに進んで、あふれ出る人口の元栓を閉めるため、大都市に対抗できる (counter magnet) 大規模な都市建設を目標とした(下総薫, 1975, 1-5)。これは、人口数万程度のニュータウン建設ではなく、人口十数万以上の、いわゆるニューシティを建設することであった。つぎに、富の増大とより良い、より長い教育の要求は、住宅、仕事、レクリエーションをいろいろと選べることのできる自由を要求するようになった。第2期の都市建設における2番目の目標は、このような多様性を与えることであり、第1の目標と相まって、大都市の持つ魅力、すなわち、仕事、住宅、買物等における選択の多様性を発揮する大都市建設に向かった。本節では、第1号のニューシティ、ミルトン・キーンズ(Milton Keynes)を例にとって、これらの目標が実際の都市建設の中でどのように生かされているかを考察する。

ミルトン・キーンズの建設に当っては、以上の目標をさらに具体化し、以下に示すような六つの目標が掲げられた (Milton Keynes Development Corporation, 1970, vol. 1, 13-18):

- 1) 選択の機会と自由
- 2) 移動, アクセス, コミュニケーションが容易なこと
- 3) 調和と多様性
- 4) 魅力的な都市
- 5) 公共的自覚と参加
- 6) 資源の効率的で多角的な利用

第1の「選択の機会と自由」は、都市建設に深い意味を持っている。この目標は、人々が様々な学校、商店、就業場所、サービスを選択できるようにすべきであるということの意味している。これは、明確に区画されたサービス地域、すなわち、前節で示したような近隣住区の原理の否定へとつながる。

第2の目標は、都市内のどの方向へも迅速で自由に移動できるということの意味している。それは、第1の目標の当然の帰結である。すなわち、もし真に選択の自由が存在するならば、移動の自由も存在しなければならないのである。第3の「調和と多様性」の目標は、建設される都市社会が、社会階層的に、また、人種的にも多様性をもちながら調和のとれたものでなければならないということの意味している。これは、第1期のニュータウン政策にも見られ、新しいものではない。しかしながら、第1期では、ロンドンなどにおけるスラム街の撤去や再開発によってあふれ出た人口を受け入れることを目指していたのに対し、今日ではこのような要求はもはや存在しなくなった。そこで、第2期においては、すべての社会的階層や人種的集団を引きつけ、それを受け入れるような都市を建設しなければならないという意味で、この目標がより強力に押し出されている。

第4の「魅力的な都市」という目標は、都市建設において最もよく用いられている歌い文句である。第1期では、大都市からあふれ出た人口や住宅不足が背景に存在していたのに対し、今日では、このような問題はあまり深刻なものではない。したがって、第2期の都市は、企業や人口の獲得に対して既存の都市と競合しなければならず、魅力的な都市作りが要求される。第5の「公共的自覚と参

加」とは、次のような理由から生まれたものである。イギリスのニュータウン建設は、約25年かかると言われている。マスタープランを作成した段階と都市が完成した時とでは、そこに居住している人口も、その要求も大いに異なってしまったため、プランは将来の不確定性に対処できるように、できるだけ多くの決定が残されたものでなければならない。そして、このような未決定事項は、住民の参加により決められていくという方針が採られている。第6の「資源の効率的で多角的な利用」は、できるだけ経済効率の高い都市設計を目指すということで、資源が有限であるという認識が高まった今日では、この目標はますます現実化される心要があろう。

以上、第2期のニュータウン建設の目標を見たが、次に、これらの目標がミルトン・キーンズの建設の中で、どのように生かされているかを考察しよう。

IV-2 ニューシティの建設

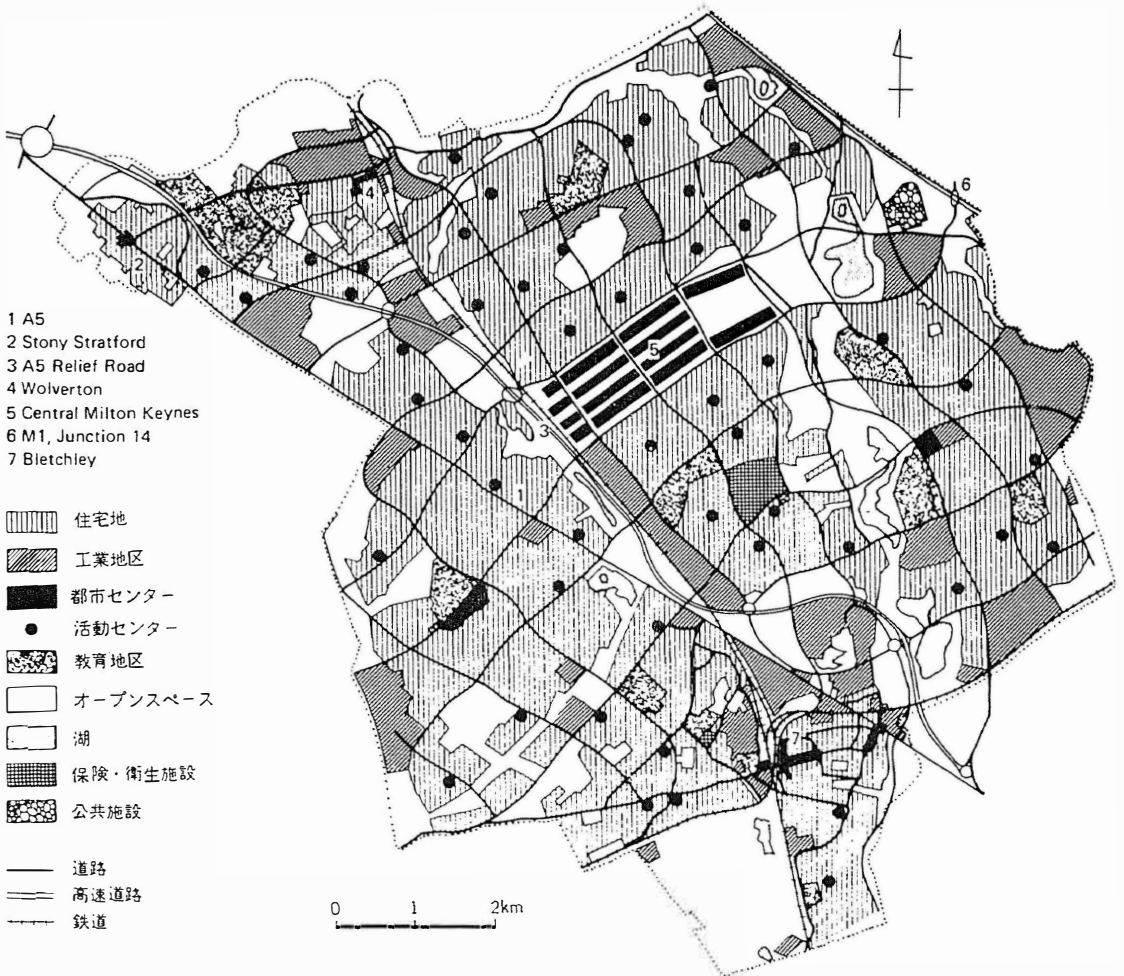
——ミルトン・キーンズを事例として——

a 土地利用，工業地区，タウンセンター

1967年1月、第9図に示されているような8,870 ha (ほぼ8 km×8 kmの正方形)の用地が、ニュータウン、ミルトン・キーンズに指定された¹³⁾。ミルトン・キーンズは、ロンドンから北西72 km、ロンドン—バーミンガム間のほぼ中間地点に位置し、その東西方向には、それぞれケンブリッジ、オックスフォードがある。指定当時の人口は、約40,000人で、今世紀末までに200,000人に達することが予想されている¹⁴⁾。

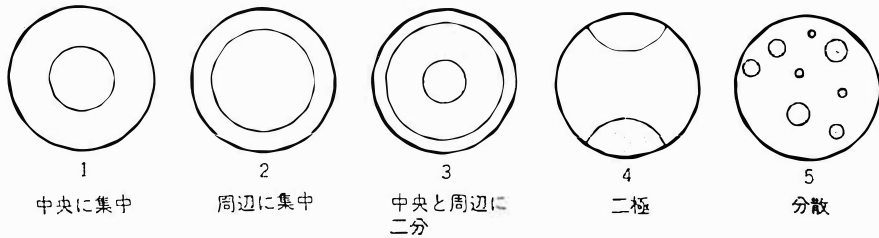
第9図より、ミルトン・キーンズの土地利用を見てみよう (Osborn, F. J. and Whillick, A., 1963, 235-246)。まず、工業地区は、都市内に数多く分散している。これは、工業地区が一カ所にまとまった第1期のものと対照的である。ミルトン・キーンズの土地利用を決定する際には、第10図に示されているように、工業地区の立地パターンとして、完全に集中しているものから広く分散しているものまで五つのタイプが提案された。これら5タイプを、通勤のしやすさと道路建設費用の側面から検討した結果、第5番目の分散的立地パターンが最も優れていることが判明した。この立地パターンは、周辺に大きな工業地区 (写真9)、都心部近くには小さなものが作られるように計画されている。また、婦人やパートタイムの労働力を多く雇用する工場は、住宅地区内およびその付近に立地している。このように雇用地域を広く分散させることは、前述した選択の機会と自由という目標を達成するための一つの手段と考えられる。

次に道路網をもみると、ほぼ1 km×1 kmの格子状の道路から成り立っていることが注目される。これもまた、放射状と環状の道路網が合わさった第1期のものと異なっている。上記の第2の目標、すなわち、都市内のどの方向へも迅速で自由に移動できるようにするため、どの地点へも自由にしかもいろいろなルートを選択できる格子状の道路網が導入された¹⁵⁾。この格子状道路には、それぞれ数字が与えられている。たとえば、シティセンターの中央を北西—南東方向に走る道路はV7、シティセンターの南側を北東—南西方向に走る道路は、H6と呼ばれている (第9図参照)。1979年現在ほぼ完成しているものは、V7とその東のV8などで、あまり多くない。格子内の方形地域は、住宅



第9図 ミルトン・キーンズの土地利用

出典. Osborn, F. J. & Whillick, A., 1977, p. 237.

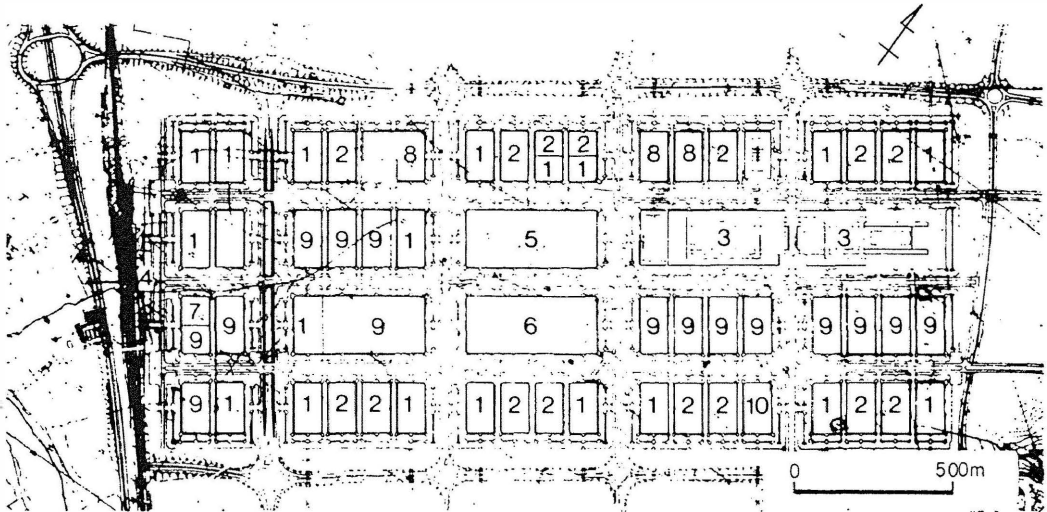


第10図 工業地区の立地パターン

出典. Milton Keynes Development Corporation, 1970, Vol. 2, p. 281.

地で、環境地域と呼ばれている。大きさは、100 ha~120 ha で、約5,000人が居住している。なお、歩道は、この環境地域のほぼ中間を通過するような形で全市をおおっている。

中央ミルトン・キーンズ（第9図において、No.5で示されている）は、 $3\frac{1}{4}$ の方形（グリッド）から成り、シティセンターが立地している。そのうちの西側 $2\frac{1}{4}$ 方形（200 ha）が都心部で、第11図に示されているように、商店街やオフィス街が計画されている。各方形地域は、八つのブロックに分割されており、それらはさらに、各々が約1 haの大きさの四つの小ブロックに分けられている。ショッピング・ビル（第11図、No.3）は、800m×200mの大きさで、1979年8月に開店した（写真10）。天気の悪いイギリスにおいて、雨の日でも楽しくショッピングができるように、商店間は2階までふきぬけの高い天井をもったアーケードでおおわれ、ヨーロッパ最大の屋根つきショッピング・エリアと言われている。アーケードは、一部分、ガラスと鏡でできており、自然採光が取り入れられており、通路は、樹木、草花で造園されている。このことから、このショッピング・ビルは、ロンドンで万国博覧会において作られたクリスタルパレスの現代版と言われている。このビル内には将来、一つのデパート、四つの大型店、二つのスーパーなど全体で130店が入る予定である。商店、サービス業は、このビル内にまとめられているのに対し、オフィス（第11図、No.1）は、その周囲の地区に分散して立地されている。また、都心部においては、保存地区（第11図、No.9）が多数残るように計画されていることも注目される。これは、前述の目標5で説明したように、将来の不確定性に対処できるように空間的に余裕のある開発を行なっているためである。



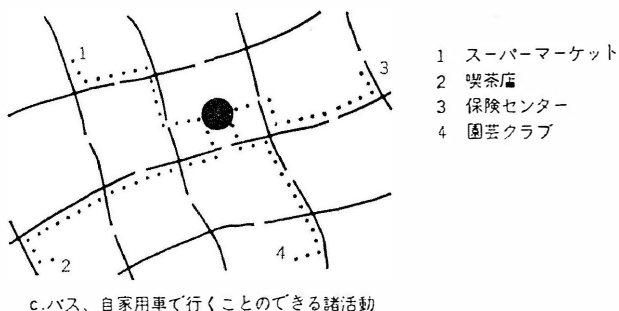
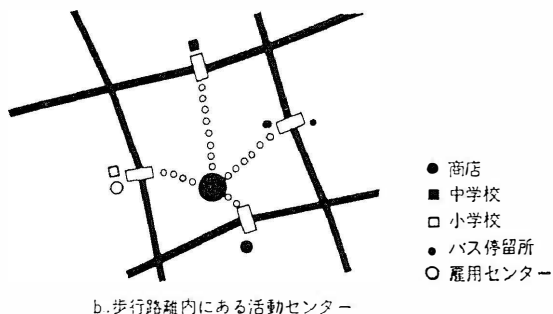
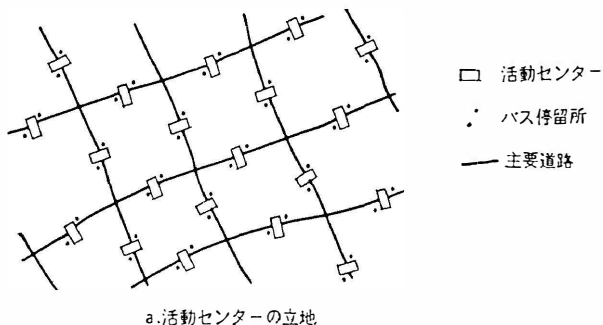
第11図 都市センターの土地利用（ミルトン・キーンズ）

出典. Osborn, F. J. & Whillick, A., 1977, p. 245.

- | | | |
|-------|---------|-----------|
| 1 事務所 | 5 娯楽施設 | 9 予備用地 |
| 2 住宅 | 6 スタジアム | 10 自動車修理場 |
| 3 商店 | 7 ホテル | |
| 4 駅 | 8 官公庁 | |

b 環境地区，活動センター

ミルトン・キーネズの住宅地区は、前述したように、約1km×1kmの格子状道路に囲まれた環境地区である。ここに建設されている住宅は、建売と賃貸住宅がほぼ半半ずつである。建売住宅の多くは、一戸建であるのに対し、賃貸では二戸建、テラスハウスが多くなる。本稿の末尾には、付図として、四つの寝室をもった各種の住宅（日本の5LDKに相当するもの）の間取、価格・家賃が示されている。建売一戸建住宅（写真11）は約1,600万円、賃貸二戸建は、税込みの家賃月約4万円、賃貸テラスハウス同3.6万円、賃貸テラスバンガロー（写真12）同3万円となり、イギリスにおける広くて安い住宅供給の一端がうかがえる。



第12図 活動センターの立地と利用

出典. Milton Keynes Development Corporation, 1970, Vol. 2, 306—307.

ニュータウンの近隣センターに相当するものは、ミルトン・キーネズでは活動センターである。活動センターが近隣センターと異なる点は、次の2点に要約される。まず第1にその立地点を見ると、近隣センターは近隣住区のほぼ中心に立地していた（クロウリーについては、第6図を参照）。活動センターは、第12図-aに示されているように環境地区を取り囲む道路のほぼ中央地点に、道路に面するような形で立地している。そこは、歩行者専用道路が主要道路を横切る地点であり、付近にはバス停や小学校なども見られる。これは、環境地区内の住民が、二つ以上の活動センターを選択的に利用できるように計画されたものである（第12図-b）。一般に、最も近いセンターへは500m以内で、隣の地域内のセンターへは1.6km以内で歩いて行くことができ、さらに遠いものでも主要道路に面しているため容易に利用できるようになっている（第12図-c）。このように、ミルトン・キーネズの住宅地区は、交通路へと外側に向けて計画されており、第1期

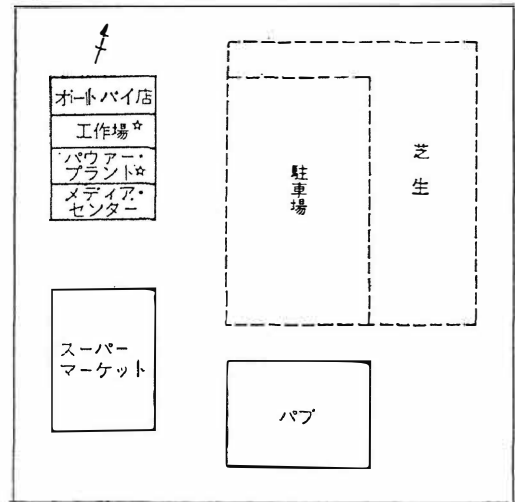
のニュータウンで見られたような内側に向けた近隣住区と対照的である。ここに、選択の機会と自由という第1の目標に対するもう一つの形の実践を見ることができる。

第2の相違点は、活動センター内に立地している機能構成の点である。近隣センターでは、クロウリーの例からも明らかなように、食料品関係を中心とした日用品が主であった。活動センターでは、選択の多様性をもたせるため、必ずしも日用品を中心としておらず、多様な機能の組み合わせをもっている。たとえば、グレート・リンフォード (Great Linford) では、第13図-aのように、スーパーの他に、工場、パワー・プラント、メディア・センター¹⁶⁾などコミュニティの諸施設があり、フラーズ・スレード (Fullers Slade) では、家具店、工芸家作業所、ボート販売など非常に専門的な機能が立地している (第13図-b)。これからも明らかなように、活動センターでは、従来の近隣センターに立地している機能とはかなり異なった専門的な機能が立地している。このようないわゆる高次の機能を活動センターに立地させた理由は、前述した目標の一つであった、「都市内のどの方向へも迅速で自由に移動できる」という条件の達成を前提にしたものであると考えられる。

V 結 び

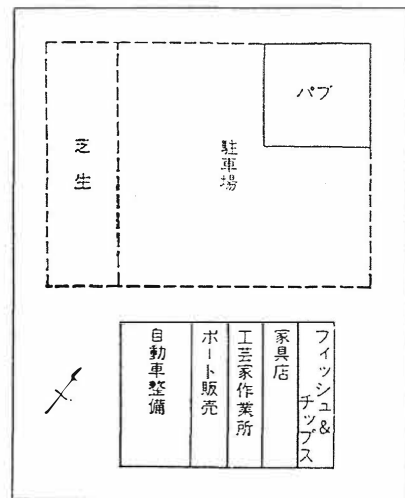
以上、田園都市、ニュータウン、ニューシティを通じて、イギリスにおける都市建設の歴史を考察した。最後に、結びとして、これらの歴史から読み取られる都市建設の方法論的な問題をまとめてみる。

都市建設を行なうに当っては、まず、その時代の要求を十分に反映するような都市建設の目標が立てられる。これは、その時代の社会・経済的な目標の一環を成しているものである。田園都市にあっては、それは、産業革命によって生まれた劣悪な都市環境から脱出するための都市と農村の長所を取り入れた都市建設であった。ニュータウンでは、それは、第2次世界大戦により大都市からあふれ出た人口の収容であり、ニューシティでは、経済・社会の発展を反映し



a グレート・リンフォード

*印はコミュニティの作業所



b フラーズ・スレード

第13図 ミルトンキーンズの活動センター

て、選択の多様性の要求に答えるものであった。

このような目標が具体的な都市計画の中で生かされるためには、そこにおいて従来用いられていた諸概念を批判的に検討し、新しい考え方を導入しなければならない。たとえば、田園都市の理念を受け継いだニュータウンは、新たに近隣住区概念を導入している。この概念は、ニューシティでは、ある意味で否定され、活動センターの考えが用いられている。このように、目標に見合う都市計画の概念作りが必要であり、都市計画は、それらの概念に基づき作成される。

次に、この都市計画に基づき、都市建設を始めるのであるが、それは、大きく分けて、都市の物理的施設の建設と、その中に入れる都市社会の建設とに分けられる。都市建設にあっては、これら二つの建設は、相互に調和を保ちながら進められねばならない。たとえば、ニュータウンでは、イギリスの平均的なコミュニティーを再現するように、近隣住区内の住宅建設と社会階層の構成とを行なっている。そして、工業地区内の工場は、この社会階層構成に見合う職場を提供するものでなければならない。

最後に、イギリスにおける都市建設は、完成まで四半世紀に及ぶことから、建設の途中において、計画当時には考えられなかった様々な問題が発生する。このような将来に対する不確定性に対処できるようにするため、ニューシティの都市計画は、柔軟性を持つとともに、住民が積極的に参加できるものであった。

長年にわたりご指導いただき、また、1978年10月から1年間イギリスに留学の機会を与えて下さいました高野史男先生に本稿を献呈いたします。

註

- 1) Mitchell, B. R. and Deane, P. (1962): Abstract of British Historical Statistics. Cambridge University Press, より算出された。
- 2) このように、都市住民が短命な理由は、主に、幼児死亡率が都市において高いためである。
- 3) Howardの著書の初刊は、1898年の『明日：真の改革への平和な途』(To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform)で、それは、『明日の田園都市』(Garden Cities of Tomorrow)として1902年に改訂・再発刊された。なお、最新版は、Osborn, F. J. と Mumford, L. の序文を加えて、1965年に出版されている。
- 4) ただし、Howardは、本図があくまでも単なる一例にすぎないことを述べている。
- 5) 今日の都市・農村計画協会 (Town and Country Planning Association)。
- 6) North Hertfordshire District: Official Guide.
- 7) ウェリン田園都市は、第2の田園都市であったが1948年、ニュータウンに指定され、その都市建設は開発公社に引き継がれた。
- 8) ニュータウン建設の勧告を行なった Reith 委員会は、建設終了後、ニュータウンが関係地方自治体に返還されるべきであるとしたのに対し、1959年のニュータウン法では、ニュータウンの建設によって生じた財産を地方自治体に渡すことにより、不公平が生ずるとして、地方自治体には管理させないこととした。
- 9) Howard の原著においては、“信用があり誠実な紳士”と記されている。
- 10) ニュータウン内の通勤とは、通勤の発地と着地がニュータウン内にあるものであり、ニュータウン内外への通勤とは、ニュータウンの内部から外部へ、あるいは、外部から内部へのものである。
- 11) このアイデンティティーに関しては、何んら経験

- 的に実証されたものではなく、批判の対象となっている。
- 12) ただし、最近完成したブロードフィールド(Broadfield)の近隣センターは除かれている。
- 13) 法律上は、ミルトン・キーンズもニュータウンに属している。
- 14) 当初の目標人口は、250,000人であったが、その後修正された。
- 15) 1キロと1マイルの2種類の格子間隔を、建設費とピーク時における走行車両数から検討した結果、前者の方が導入された。
- 16) パワー・プラントは、芝刈機など大型家庭用機械を貸し出している。メディア・センターは、雇用や住宅などに関する地域情報を提供している。

参 考 文 献

- 近藤茂夫(1971):『イギリスのニュータウン開発』至誠堂, 161ページ。
- 下總 薫(1975):『イギリスの大規模ニュータウン: 地域振興と都市計画』東京大学出版会, 193ページ。
- Bourne, L. S. (1975): *Urban Systems*. Clarendon Press, Oxford, 264 p.
- Blake, P. (1979): Britain's new towns: facts and figures. *Town and Planning*, February/March, 132-67.
- Hall, P. (1975): *Urban & Regional Planning*. Penguin Books. Middlesex, 312 p.
- Heraud, B. J. (1968): Social class and the new town. *Urban Studies*, 5, 33-58.
- Howard, E. (1965): *Garden Cities of To-Morrow*. Faber & Faber, London, 168 p. (E. ハワード 著. 長素連訳 (1968):『明日の田園都市』鹿島出版会, 276ページ)
- Llewelyn-Davies (1972): Changing goals in design: the Milton Keynes example. in Evans, E. (ed) *New Towns: The British Experience*, Charles Knight, London, 102-116.
- Milton Keynes Development Corporation (1970): *The Plan for Milton Keynes*. Vol. 1 & 2, Buckinghamshire, 87 p & 356 p.
- Ministry of Town and Country Planning (1946): *First Interim, Second Interim and Final Reports of the Committee on New Towns*. (The Reith Committee), Cmd 6159, 6794 and 6876, London, HMSO.
- Osborn, F. J. and Whillick, A. (1977): *New Towns: Their Origins, Achievements and Progress*. Leonard Hill, London, 505 p. (E. J. オズボーン・A. ホイティック共著, 扇倉弘一・川手昭二共訳 (1972):『ニュータウン—計画と理念—』鹿島出版会, 481ページ)
- Purdom, C. B. (1913): *The Garden City: A Study in the Development of a Modern Town*. J. M. Dent & Sons, London, 75-165.
- (1949): *The Building of Satellite Town*. J. M. Dent & Sons, London, 51-130.
- Schaffer, F. (1970): *The New Town Story*. Paladin, London, 368 p.
- Thomas, R. (1969): *London's New Towns—A Study of Self Contained and Balanced Communities*. Political and Economic Planning, London.
- Thomas, R. and Cresswell, P. (1973): *The New Town Idea*. The Open University Press, Milton Keynes, 63 p.



写真 1 田園都市の中心商店街レイズ・アベニュー。商店は1905年頃に建てられたものである。



写真 2 1910年に創業を開始した初期の工場。当時は事務用器具を作っていた。今日ではコンピュータ会社になっている。



写真 3 ブロードウェー沿いの一戸建の高級住宅地。約70年を過ぎた今日、並木は大きく成長している。



写真 4 工業地区の西側にある労働者住宅。これは、1906年に建てられたテラスハウスで7世帯が入っている。住宅の前には、大きな芝生の広場がありゆったりとしている。



写真 5 ニュータウンの新しいショッピングセンターであるクィーンズ・スクウェア。明るい感じの広場を作っており野外演奏台も見られる。



写真 6 工業地区を東西に走る幹線道路マナーロー・ロイヤル。工場前には芝生が広がり、あたかも公園の中に工場が散在しているような感じを与える。

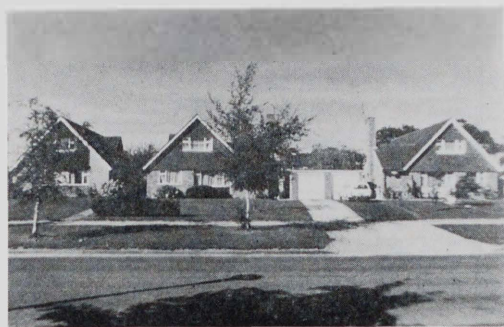


写真7 ゴソップス・グリーンの一戸建住宅。同タイプの住宅の建売価格は、45,500ポンド（約2,275万円）である。

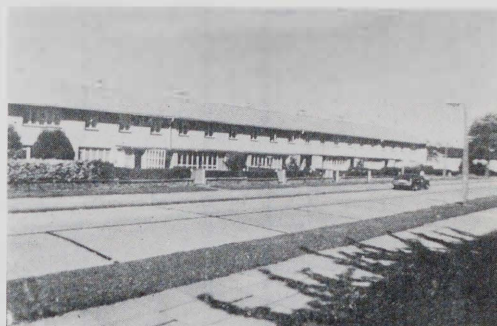


写真8 ノースゲートのテラスハウス。労働者クラスの住宅で、住宅の前には広大な球技場がある。

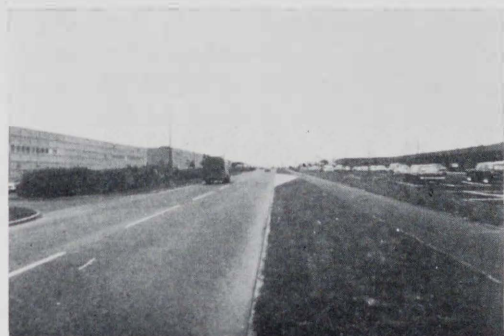


写真9 北西部に作られた最初の工業団地、キルン・ファーム (Kiln Farm)。1979年現在、75の中小工場、10の大工場がある。左側の建物内には中小工場が入っている。ニュータウンの工業地区に比べると未開な感じがする。



写真10 中央ミルトン・キーンズのショッピング・ビル。2階の壁面の一部は、ガラスと鏡でできており、自然採光が取り入れられている。内部の通路は、樹木や草花で飾られている。



写真11 グレート・リンフォードの一戸建住宅。日本の5LDKに相当する大きさと、値段は32,000ポンド（約1,600万円）

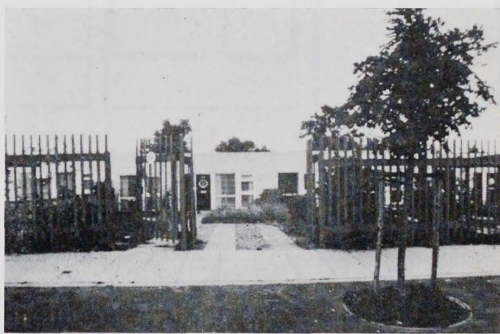
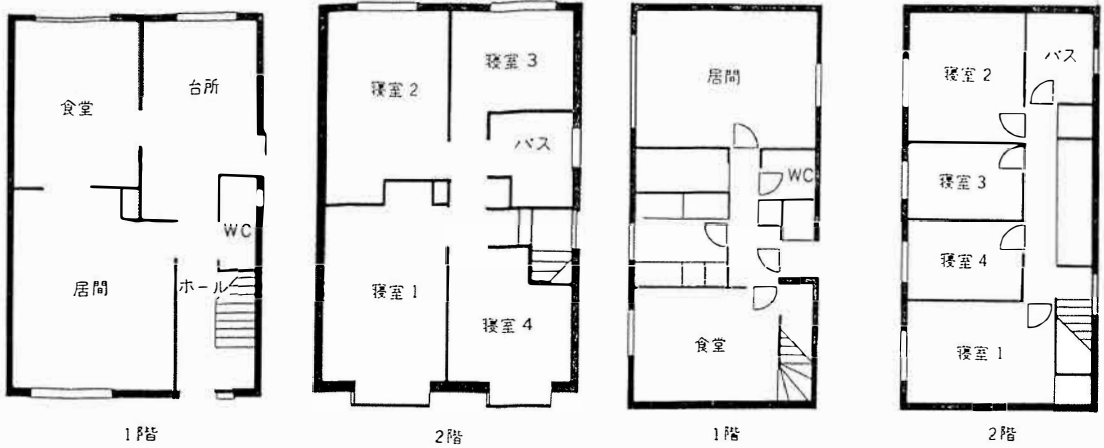


写真12 コーヒー・ホール (Coffee Hall) のテラス・バンガロー。最も安い労働者用住宅であり、ブロックで作られた平屋である。田園都市やニュータウンのものに比べると、相当質が低下している。



a) 建売り一戸建住宅 (Parkside, Bletchley)

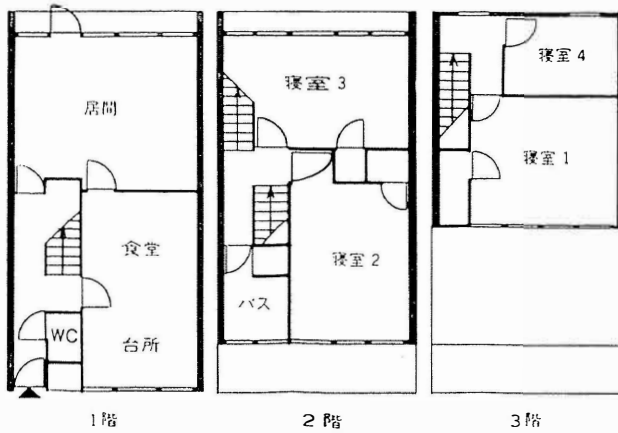
価格：29,950ポンド (約 1,500万円)

居間	4.8m×3.6m	寝室2	3.9m×2.7m
食堂	3.9m×2.85m	寝室3	2.7m×2.4m
台所	4.7m×2.5m	寝室4	2.7m×3.2m
寝室1	4.2m×2.7m		

b) 賃貸二戸建住宅 (Great Linford)

家賃：税込み月80ポンド (約 40,000円)

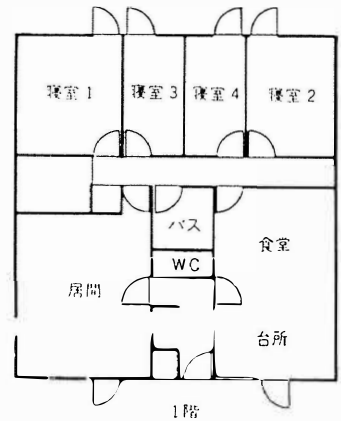
居間	4.6m×4.7m
寝室1	2.7m×3.8m
寝室2	3.2m×3.0m
寝室3	2.0m×3.0m
寝室4	2.0m×3.0m



c) 賃貸ラテスハウス (Great Linford)

家賃：税込み月72ポンド (約 36,000円)

居間	4.8m×4.2m
寝室1	3.9m×3.5m
寝室2	4.1m×2.9m
寝室3	3.7m×3.0m
寝室4	3.0m×2.1m



d) 賃貸テラスバンガロー (Coffee Hall)

家賃：税込み月60ポンド (約 30,000円)

居間	4.6m×3.7m
寝室1	2.8m×3.3m
寝室2	2.4m×3.3m
寝室3	1.7m×3.3m
寝室4	1.7m×3.3m

付 図 ミルトン・キーンズにおける各種住宅の間取りその価格 (1979年9月現在)

The History of Urban Plannings in the United Kingdom: From Garden Cities, New Towns to New Cities.

Hiroyuki KOHSAKA

This paper tries to consider the historical transition of urban plannings by analyzing the history of constructions of garden cities, new towns and new cities. This abstract especially discusses the main reasons why fundamental ideas in urban plannings have been changed in their history.

As the first step, it is necessary to set a goal under which an urban planning will be constructed. This constitutes one of social, economic goals of the nation at that time. The goal in garden cities is to build the city with both urban and rural advantages, because people wanted to get out of dirty and smoky environment in cities. Goals in new towns and new cities are to accommodate the overspill from big sized cities like London after the Second World War and to give the resident the variety of choices in accordance with the socio-economic development of urban society, respectively.

Secondly, we have to examine critically various kinds of concepts used in urban plannings hitherto. For example, the new towns adopting the idea of garden cities introduce a new concept, a neighbourhood principle. The new cities, however, deny this concept and use a new one called an activity centre. Thus the urban planning should be constructed on the basis of appropriate concepts for the goal.

The next step is the building of the city, which is divided two parts; the building of physical urban infrastructure and that of urban society. Those two types of buildings should be harmonized each other. For example, in new towns it can be seen that the working class's houses are built according to the social structure in the neighbourhood, which determines the number and types of working opportunities in the industrial district.

Finally, many problems which planners could not think of on the stage of planning will occur during the construction of the city. The urban plannings in new cities are flexible in terms of land use and give the inhabitant opportunities of participation for the solution of urban problems.