

2 0 2 3 年 度

香川大学経済学部編入学試験（第2次）

問 題 用 紙

小論文

6 ページ

【注意事項】

1. 監督者の「解答始め」という指示があるまで、問題用紙を開かないこと。
2. 「解答始め」の合図と同時に、すべての解答用紙に受験番号を書くこと。
3. 落丁、乱丁、印刷不鮮明の箇所があった場合は、黙って手を挙げて、監督者の指示を受けること。
4. 質問があるときやその他の用事があるときは、黙って手を挙げて、監督者の指示を受けること。
5. 解答用紙は、設問番号ごとに解答すること。
6. 解答は、解答用紙に横書きで記入すること。
7. 解答を訂正する場合は、きれいに消してから記入すること。
8. 解答用紙及び下書用紙は、片面のみを使用すること。

次の文章を読んで、設問に答えなさい。

日本の都市の変貌

日本の都市が第二次世界大戦後五十数年の間に経験した変貌は、その規模、質の両面から歴史上その比をみない。

この間に起こった都市人口の拡大は著しい。第二次世界大戦前には、都市部の人口は約2800万人、全人口の38%程度であった。大戦中には都市人口が大幅に減少し、終戦時には約2000万人、全人口の30%以下となった。その後、都市人口の増加は著しく、現在では9000万人をはるかに越えて、全人口の80%以上が都市部に住んでいる。

日本の都市人口の増加はとくに高度成長期に著しい。1950年代に始まった日本の高度経済成長は、産業的、経済的規模の飛躍的拡大をもたらしたが、人口の都市集中のペースも著しく高まった。とくに三大都市圏への人口集中が顕著で、25年間に2000万人近い人口が流入した。この激しい人口流入によって、日本の都市はかつてない規模での経済的、社会的、文化的変動、摩擦を経験することになったわけである。じつは、このような激しい人口移動そのものも、これらの経済的、社会的、文化的諸条件の変化によって惹き起こされたという面ももっている。いずれにせよ、現在日本が抱えている大きな問題の多くは、この時期の都市人口の拡大と密接なかわりをもっている。都市人口の問題はまさに、私たちが直面する最大の問題であるといえよう。

①社会的共通資本^{*1}としての都市とは簡単にいうと、ある限定された地域に、数多くの人々が居住し、そこで働き、生計を立てるために必要な所得を得る場であるとともに、多くの人々がお互いに密接な関係をもつことによって、文化の創造、維持をはかってゆく場である。

都市では、本源的な意味における土地の生産性に依存することなく生産活動を行うことができるという点で、農村とは本質的に異なる。農村では、生産活動が土地と時間を主要な生産要素として行われるのに対して、都市における土地利用の規模と機能はきわめて限定的である。しかし、都市において、土地利用がどのような形で行われているかということは、そこで営まれる社会的、経済的、文化的、人間的活動の性格を規定する上で決定的な役割を果たす。都市は文明の顔であるといわれる。このことは一国の中核的な役割を果たす、いわゆるプライマシーとしての都市の場合、とくに顕著である。これらの都市の諸様相はそのまま、そのときどきの時代的特徴を鮮明にあらわし、その国の政治的、経済的特質を反映するものとなっている。

日本の都市、とくに東京、大阪などの巨大都市は高度経済成長を契機として変貌をとげた。日本の高度経済成長を支えたのはいうまでもなく投資であった。初期の時点では、投資は主として工業用地の開発、造成を中心とした産業基盤的な資本形成が中心であったが、1970年代以降、生産基盤的な機能をもつ社会的共通資本の蓄積、とくに都市のインフラストラクチャーの形成に大きなウェイトが置かれた。道路、街路、鉄道の整備・建設、電力・ガスなど

の供給施設、上下水道の整備、学校、病院などという教育・医療・文化的施設の建設などを中心とした都市のインフラストラクチャーの形成によって、この期間に日本の都市は大きな変貌をとげた。同時に、民間の資金による投資の額も年々巨大な額に上り、企業の建物、個人住宅、社会的、文化的な施設の建設を中心とした私的資本の巨大な蓄積は、社会的共通資本の蓄積と補完的な関係をもって、日本の都市は多様な展開をしてきた。

この時期に日本の都市は大いに改善され、その内容がゆたかになってきたと思う人は多いであろう。土木工学的、物質的な観点からみると、たしかに日本の都市はよくなってきた。街路の構造、建物の質、デザインという点からみて日本の都市はすくなくとも外見的にはすばらしい変化を遂げてきたといつてよい。しかし、都市の本来的な機能という面からみて、はたして日本の都市はその物理的、土木工学的な外見が示すほどよくなってきたのであろうか。さらに一步進んで、文化的、社会的、人間的な側面に目を向けるとき、日本の都市の多くは必ずしもよくなったとはいえないのではないだろうか。このような疑問に答えるためには、都市の本来的な機能は何かという、より根元的な問題に直面せざるを得ない。

二十世紀の都市

二十世紀の都市は、近代的都市計画の理念にもとづいてつくられてきたといつてよい。この、近代的都市計画の理念は、イギリスのエベニーザー・ハワード^{*2}の「田園都市」(Garden City)に始まり、アメリカに渡って、パトリック・ゲッデス^{*3}によって拡張され、広域都市の考え方に受け継がれていったが、その昇華点は、②ル・コルビュジエ^{*4}による「輝ける都市」(Radiant City)の理念であった。ル・コルビュジエの「輝ける都市」は、都市を一つの芸術作品としてみて、合理的精神にもとづいて、最大限に機能化された幾何学的、抽象的な美しさをもつ。その具体的なイメージは、広々とした空間の中の芝生に点々と高層建築のオフィス、住宅が建ち並び、商店街、学校、病院、図書館、美術館、音楽堂などの文化的施設、公園などがすべて計画的に配置されている。レイアウトは幾何学的な直線あるいは曲線をもち、直線的で、幅の広い自動車道路がすみずみまで行き渡っていて、すべての建物、施設は自動車によって直接的にアプローチすることができる。建築素材として、ガラス、鉄鋼、コンクリート、大理石がふんだんに用いられ、建築物の形態は伝統的な概念を超越して、近代合理主義にもとづいて自由な精神が自由に表現されていて、近代的デザインと機能性を併せもつ自動車の群れとみごとに調和したものとなっている。ル・コルビュジエは、高度に発達した二十世紀の工業技術と抽象派の芸術とを都市の形に結晶し、具現化したのである。

しかし、ル・コルビュジエの「輝ける都市」は抽象派の芸術作品としてはすぐれた作品かもしれないが、人間が生活して、人間的交流をもち、人間的な文化を形成してゆく場ではない。ル・コルビュジエの都市では、人間は主体性をもたないロボットのような存在でしかない。

ル・コルビュジエの「輝ける都市」は、二十世紀の都市の形成、再開発のプロセスに決定的な影響を与えつづけてきた。その、もっとも大きな要因は、ル・コルビュジエの都市を形

づくる自動車と、ガラス、鉄筋コンクリートを大量に使った高層建築とが、二十世紀の「企業」資本主義の体制のもとで、望ましい経済的誘因を形成し、政治的な観点からも望ましい条件をつくり出してきたということが挙げられよう。このことは、高度経済成長期から現在にかけての、日本の都市計画のあり方にとくに顕著に現われている。

近代的都市計画はこのように、都市に住んで、生活を営む生活者としての人間をほとんど無視して、都市計画者自身もっている単元的、画一的で浅薄な人間像をそのまま投影したものとなってしまった。この傾向は、日本では土地制度の欠陥によって増幅されて、日本の都市の非人間性をいっそう顕著なものとしているように思われる。

ここで私たちが提起する「最適都市」(Optimum City)という概念は、いわゆる近代的都市の理念を超えて、都市の中で生き、生活を営む市民の視点からみて、どのような構造をもち、どのような制度をもった都市が望ましいのかということを模索するために導入されたものである。限られた地域のなかに、技術的、風土的、社会的、経済的諸制約条件のもとで、どのような都市的インフラストラクチャーを配置し、どのようなルールないしは制度によってそれらを運営したら、そこに住む人々にとって人間的、文化的、社会的な観点からもっとも望ましい生活を営むことが可能であろうかということを求めようとするのが最適都市の考え方である。

望ましい都市とは

この点と関連して言及しなければならないのは、望ましい都市とはどのような形態をとらなければならないのかということにかんする社会的コンセンサスの欠如という現象である。というよりは、非人間的な近代的都市の理念が支配していたということに起因していたということに深く関わっているように思われる。

ル・コルビュジエの「輝ける都市」の人間的貧困と文化的俗悪とを的確に指摘し、その矛盾を明らかにしたのが、ジェーン・ジェイコブス^{*5}であった。③ジェーン・ジェイコブスの思想は、多くの人々によって説かれているので、ここで改めて説明をする必要はないかもしれない。しかし、自動車の役割との関連で、簡単に、ジェイコブスの考え方を要約しておこう。

ジェイコブスの考え方がもっとも端的に表現されているのは、『アメリカ大都市の死と生』である。この書物は1961年に刊行されたが、当時の思想的状況のもとで、とくに若い建築家、都市設計家の心をとらえて、新しい都市理念の、いわば「聖書」としての存在になった。

ジェイコブスはこの書物のなかで、かつて魅力的であった、アメリカの多くの大都市が、1930年代から50年代にかけて、ほとんどすべて「死んで」しまったと主張する。そして、人間的に魅力のある都市をつくるために、都市の「再生」のために、どのような基準を導入しなければならないのかということ、四つの条件にまとめ上げたのであった。この、ジェイコブスの四大条件は決して、論理的、演繹(えき)的に導き出されたものではなく、ジェイコブスが、死に絶えてしまったアメリカの数多くの大都市と、そこにわずかに残っている人

間的なコミュニティとを精力的に調査して回り、そこから帰納的、経験的に導き出されたものであるということに留意する必要があるように思われる。ジェイコブスの四大原則はまた、ル・コルビュジエの考え方を真正面から否定するものであって、それはまた土木建築産業の利潤追求型の計画都市、ないしは行政官僚の俗物的思想から生み出された都市計画とも明確に一線を画するものである。

第一の原則は、街路の幅はできるだけせまく、曲がっていて、一ブロックの長さは短い方が望ましいというものである。人々の生活の必要から自然発生的に形成された街路が望ましいということが強調されている。ル・コルビュジエの「輝ける都市」が、真直ぐで、広くて長い街路を基本とした、非人間的な環境を求めていたのと、この点でも対照的である。

第二の原則は、再開発にさいして古い建物ができるだけ多く残るように配慮しなければならないということである。新しい建物が多いと、高い償却費を払わなければならなくなつて、自由な発想が生まれにくいというのがジェイコブスの意図したところだったのである。

第三の原則は、都市の多様性にかんするものである。都市の各地区は必ず二つないしはそれ以上の機能をもっていなくてはならないという条件である。この原則は、ル・コルビュジエたちの近代的都市計画家が共通して主張するゾーニング計画の考え方を否定するものである。

第四の原則は、都市の各地区は、人口密度が十分高くなっているように計画されなければならないということである。

さきに述べたように、ジェイコブスの四大原則は、なんらかの理念にもとづいて理論的に演繹(えき)されたものではなく、アメリカの大都市の歴史と実態をくわしく調べ上げて、人間的な魅力と文化的多様性とを兼ね備えた都市はどのような特徴をもっているかということに注目して導き出した考え方にもとづいている。ル・コルビュジエの近代的都市理念を否定して、新しい都市理念のあり方を示唆したものである。

ジェイコブスの都市理念にもとづくとき、新しい都市の形態、とくに公共的交通機関の果たす役割にかんして、これまでの考え方に対して百八十度の思想的転換を迫られることになる。

人間的な魅力を備えた都市はまずなによりも歩くということを前提としてつくられなければならない。ジェイコブス的な街路は、道幅が広くなく、曲がっていて、一つ一つのブロックが短い。しかも、十字路的な交差点では、T字路を基本とし、歩道橋の類は原則として避けるように設計されなければならない。また、歩道と車道とが物理的に分離されていることは当然であるが、歩行者が直接自動車通行によって影響を受けないように、街路樹などによって適当に遮断されていなければならない。歩行者がかろうじて電柱のかげにかくれて、走りすぎる自動車をよけているというのは、日本の都市でよくみられる光景であるが、このことほど、日本の都市の貧しさを象徴するものはないように思われる。

公共的交通機関を基本的な交通手段として都市を設計するとき、一つの都市の大きさについて自らある限界が存在する。日本の大都市は、東京、大阪をはじめとして、異様な規模

にまで拡大されてしまった。このような規模をもつ都市に対して、公共的交通機関を中心として交通体系を考えることは非常に困難となり、またそれにともなう希少資源の浪費もまた大きくなってしまう。

くるま社会の都市を越えて、人間的な都市をつくろうとするとき、ジェーン・ジェイコブスの四大原則がもっとも基本的な考え方を提供している。しかし、その理念を具現化することは必ずしも容易ではない。とくに日本の場合、1955 年体制のもとにおける自民党、行政官僚、土木建設業の共同機構によって、自動車を中心とした、ル・コルビュジエ的な都市理念がこの上もない思想的遮蔽を形づくってきた。しかし、日本の大都市の多くはすでに「くるま社会」の限界に到達しつつあって、いま、ジェイコブス的な転換をおこなわなければ、都市における社会的不安定性、文化的俗悪は、不可逆的な被害を私たちに与えることになることは間違いないであろう。

出典：宇沢弘文『社会的共通資本』岩波新書、2000 年、94-122 頁（一部省略・変更）

- *1 著者は「社会的共通資本」を「ひとつの国ないし特定の地域に住むすべての人々が、ゆたかな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、人間的に魅力ある社会を接続的、安定的に維持することを可能にするような社会的装置」としている。
- *2 エベネーザー・ハワード（1850～1928）は、近代都市計画の祖とよばれる社会改良家である。
- *3 パトリック・ゲッデス（1854～1932）は、都市計画家であり、社会経済学者である。
- *4 ル・コルビュジエ（1887～1965）は、近代建築の礎を築いた 20 世紀を代表する建築家のひとりである。
- *5 ジェーン・ジェイコブス（1916～2006）は、ノンフィクション作家であり、ジャーナリストである。

- 設問 1 下線部①「社会的共通資本としての都市」に関連して、著者は、第一に、これをなぜ取り上げようとしているのか、第二に、これをどのように捉えているのか、400字以内で説明しなさい。
- 設問 2 下線部②と下線部③に関連して、ル・コルビュジエとジェーン・ジェイコブスの思想について、その違いが分かるように整理して、400字以内で説明しなさい。
- 設問 3 全体を通して、第一に、著者が主張する「社会的共通資本としての都市」に対して、あなたの考えを述べたうえで、第二に、あなた自身が思う「望ましい都市」について、400字以内で述べなさい。

問題訂正

5 頁

*1 2 行目後半

誤) 人間的に魅力ある社会を接続的、

正) 人間的に魅力ある社会を持続的、