



建築と都市

A MONTHLY JOURNAL OF
WORLD

ARCHITECTURE AND
URBANISM

VOL.3 NO.8

73:08

第3巻第8号 昭和48年8月1日発行 毎月1回1冊発行
昭和48年2月9日国務省登録第1228号
昭和48年3月3日第3種郵便物認可

アメリカ建築研究3

アメリカの広場

BUS STOP



ピーター・グラック

Peter Gluck

1939年ニューヨークに生れる。
1962年イエール大学建築学科卒業、
ポール・ルドルフに師事した。
本誌との出会いはルドルフの誘惑により、
ニューヨークの氏の事務所を訪れた時に始る。
本誌1972年9月号 1973年6月号に住宅作品を発表。
現在は東京に住み、竹中工務店設計部に勤務。



ヘンリー・スミス

Henry Smith

1940年アリゾナに生れる。
1962年イエール大学歴史学科卒業。
現在プリンストン大学助教授。
1970年ハーヴァード大学より日本史のPh.Dを取得。
"Japan's First Student Radicals"(1972)の著書がある。
東京に住み、「東大新入会」の研究をし、
今は「新宿」の魅力にとりつかれている。

●協力

写真撮影：保良龍三郎

翻訳：大輪盛登

製図：堀内たかし

写真提供：芳賀善次郎

●参考文献

清水馨八郎編『新宿副都心研究』(1964)

工学院大学都市計画研究室編『新宿の現状と将来』(1968)

SHINJUKU

BY PETER GLUCK AND HENRY SMITH

WHY SHINJUKU?

雑然としてごたごたした新宿の町は、しばしば人を不快にさせる。明晰で、モニユメンタルな秩序を好む人びとをも、幽玄・さびを好む人びとをも不快にさせる。

だが、われわれは、この雑然さこそ、新宿の独特な都市性に欠かせないものだと考えている。雑然としているからこそ、新宿は変化に富んで、生々とした場となる。つまり新宿は外から見る町ではなく、中に入って動く町である。しかし新宿は比較的安定で、能率的でもある。

新宿については随分いろいろな人が書いているが、その多くは文学者であり、また、建築家も少くはない。だがその評価は、抒情的な随筆や座談会での思いつ

きの発言にすぎず、新宿を世界一の都市らしい都市としては分析していない。

新宿についての冷静な分析がこれまで行われなかったのは、都市計画家や建築家が新宿と関わりを持たなかったからではないであろうか。自然発生的に出来た新宿は、都市を意識的に計画・設計しようとしている人びとの興味を殺ぐ町なのである。そのうえ新宿の極端な複雑さが分析そのものを拒むのである。これほど都市密度の高い場所を本当に解き明すには、さまざまな分野から分析する必要がある。

われわれは比較都市論的な方法で新宿を理解したい。欧米の都市の多くが、生き残る戦いに破れつつあるかに見える今日、新宿はいよいよ栄え、いよいよ発展

している。言うまでもなく、日本の大都市は数多くの深刻な問題に直面しているが、これらは主に過密からくる問題である。活気に満ちすぎているのは、荒廃・衰頹よりもはるかにまだだといえよう。ところが、皮肉なことに都市問題についての日本人の考え方は、欧米のモデルに支配され続けている。ますます無力化してゆく欧米の理想から出発するよりも、潑利とした現代日本の現実から出発すべきではないかと思う。

この研究は、新宿を理解し、新宿に学ぶためのほんの予備的なものにすぎないが、ここでわれわれは現代日本の都市のもつ世界的な意味についての議論が展開されることを望むものである。

新宿はまず何よりも駅である。新宿がもつ市場というもう一つの要素を創り出して維持しているのもこの駅である。

駅としての新宿は、いくつかの特徴を持っている。第一に、新宿は、高速通勤電車（長距離列車の乗客は全乗降客の2パーセントに満たない）の乗り換え駅である。それゆえ、新宿は文字通りのterminal（終着点）ではなくnode（結節点）なのである。乗客が電車で着き、電車で去り、長距離列車から市街交通機関（自動車・バス・路面電車）に乗り換える欧米の「ターミナル」とは違う。

第二に、新宿駅は一つの建物ではない、ますます複雑な乗り換え連絡網になるに従って、モニュメンタルな、「ステーション」という明治時代の言葉がよく表していたような建物は消えてしまった。現在の「ステーション・ビル」は駅に付属する高層ビルにすぎず、その意味で乗り換え連絡網のなかに詰め込まれている他の建物と同じである。

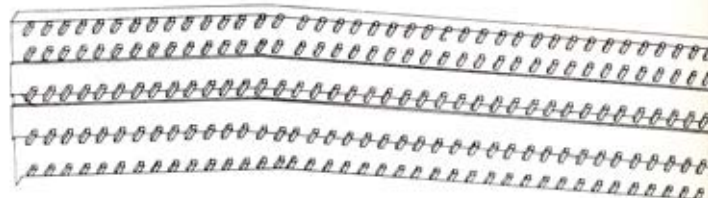
明治時代中期に作られた鉄道は、以前からあった二本の街道に対して直角に敷設された。これが新宿で一種の「空間競争」を進行させることになった。この競争はまず、列車と車（当時はほとんどが馬車）の間にひき起された。ひどい交通混雑が生じたため、甲州街道に陸橋が架けられ（1906年）、青梅街道には大ガードが作られ（1912年）、この騒ぎは解決された。こうした空間競争は、後にも別のかたちとなって生じている。例えば、昭和45年に新宿大通りの交通渋滞を緩和するために都電を裏道（現在の靖国通り）に移して、それに代って地下鉄をつくったのがその良い例である。

このような車対電車の競争は、比較的解決されやすい問題である。しかし、絶えず増加している車と歩行者——したがって駅も拡張されることになる——との競争では、そう容易に解決されるものではない。ことに、商店とレジャー・マーケットの増加につれて、おびただしい歩行者が駅から街へ流れ出ていることが、この競争をますます烈しいものにしていく。この競争はまだ完全に終わっていないとはいえないが、歩行者がその数と購買力で勝利をおさめつつあるようである。新宿は主として歩行者地域であり、それが新宿の都市性を決める最も重大な要素であろう。二幸から伊勢丹に至る大通りには、歩行者用のスクランブル方式の交差点があり、日曜・祭日には歩行者天国として解放されている。

新宿のような歩行者用の町は、駅からおよそ半径500メートル——「時間がかかっ

すことである。こういう空間競争は地価をいたずらに暴騰させ、その結果、競争がますます烈しくなるという悪循環をもたらし、そこに「人工土地」という日本独特の思想が根を下すことになる。

その結果、新宿は隙間のない、迷宮めいた特種の立体構造をもつに至った。すべては歩行者の動きに合されており、自動車のための広い余地はない。階段、斜面、エスカレーター、エレベーターなどによってレベルが断えず変化していることは、網の目のようにはりめぐらされたシステムの間歩行者空間がいかにうまく織りこまれていたかを証明している。このシステムとは各交通機関はもちろん、緊急非常用動力、上下水道、ガス、電気、その他電信電話などの諸施設を含むものである。



た」と感じないで歩ける距離——の範囲に限られているのが普通である。この距離は限定的なものなので、「空間競争」が続く限り新しい空間はこの範囲内に求めざるを得ない。

こうした空間への要求に応じてきた方法は二つある。まず、既存の地域をうまく無駄なく使いこなすことと、さらに鉛直方向を利用して、新しい空間を創り出

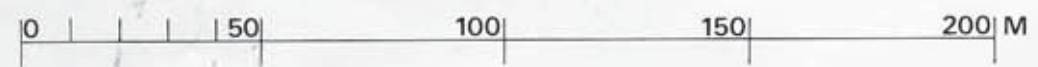
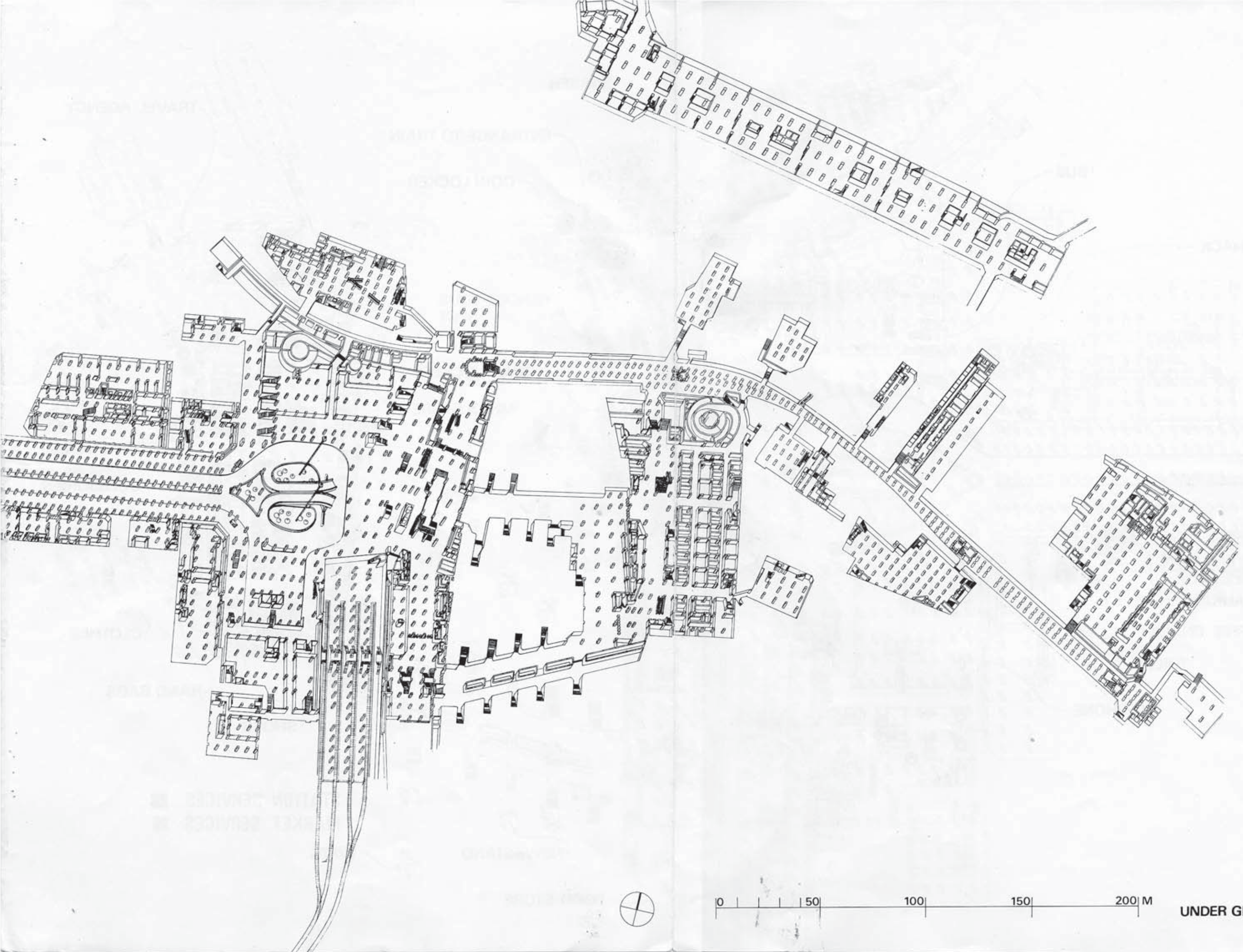
●新宿駅

新宿を訪れる人のほとんどが大量輸送交通機関を使用する。昭和42年のアンケート調査によれば、そのうち85%が電車を、8%がバスを利用している。残りのうち、4%は歩いて来る人びとで、タクシーや自家用車利用者はほんの3%にすぎない。

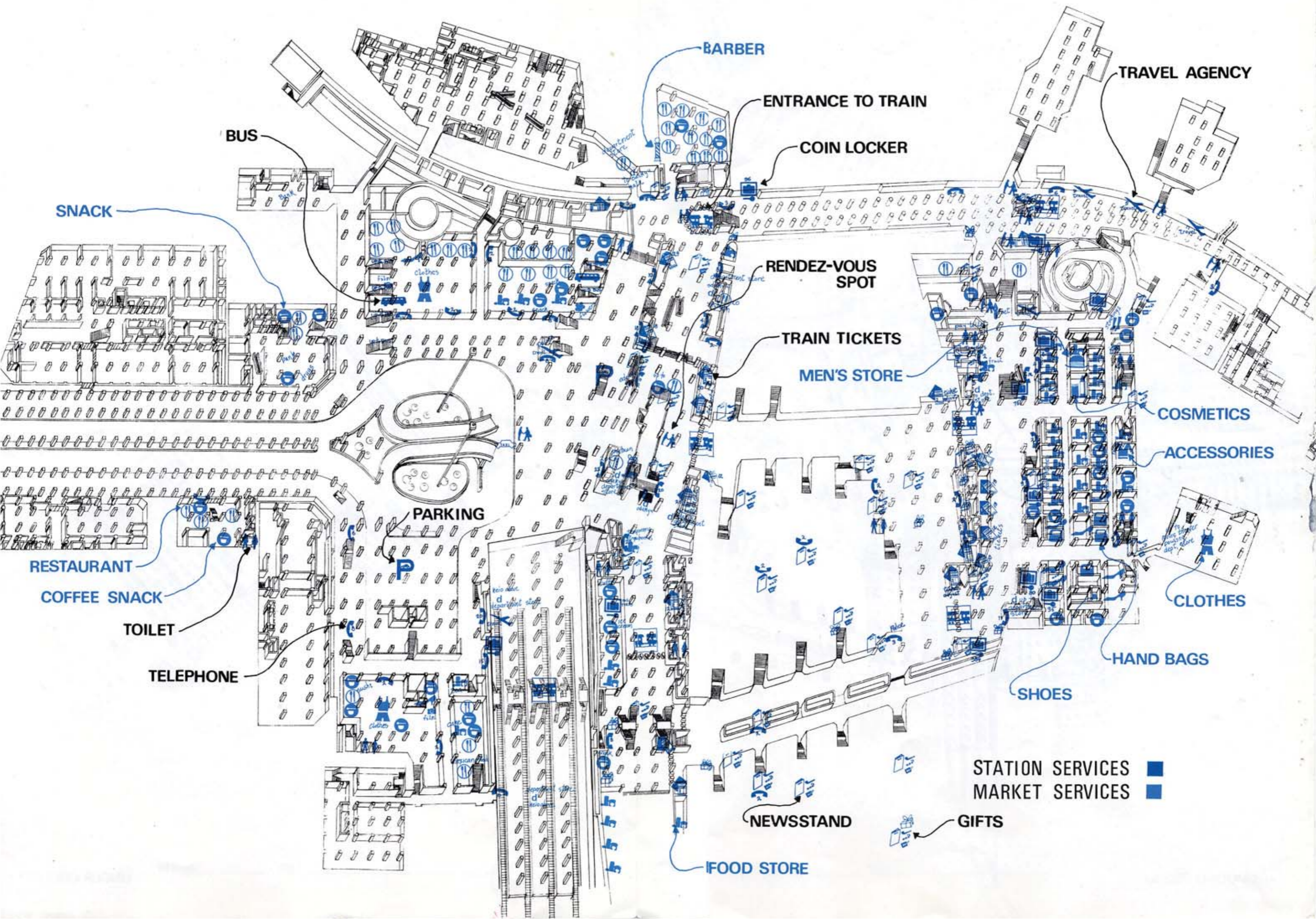
新宿の駅としての利用度は世界一である。改札口を通過する人数は一日平均約200万人にのぼる。新宿には電車、地下鉄あわせて9系統が乗り入れており、その比率は国電（山の手線、中央線を含む）30%、小田急線25%、

京王線20%、西武新宿線5%、地下鉄丸の内線15%ということである。残りの5%は50路線にもほるバス利用者である。

改札口は14箇所、連絡口は3箇所にあり、乗り換えパターンは複雑を極める。このため駅から「市場」へ流れる人の数を把握することは難しい。新宿警察署の推定によれば新宿の一日の利用者数は平日で30万、日曜・祭日で50万とのことであるが、民間資料によれば、この数はおよそ倍化されている。結局、新宿市場の利用者の数は一日平均60万人と見てさしつかえないであろう。



UNDER GROUND



BARBER

ENTRANCE TO TRAIN

TRAVEL AGENCY

BUS

COIN LOCKER

SNACK

RENDEZ-VOUS SPOT

TRAIN TICKETS

MEN'S STORE

COSMETICS

ACCESSORIES

PARKING

RESTAURANT

COFFEE SNACK

TOILET

TELEPHONE

CLOTHES

HAND BAGS

SHOES

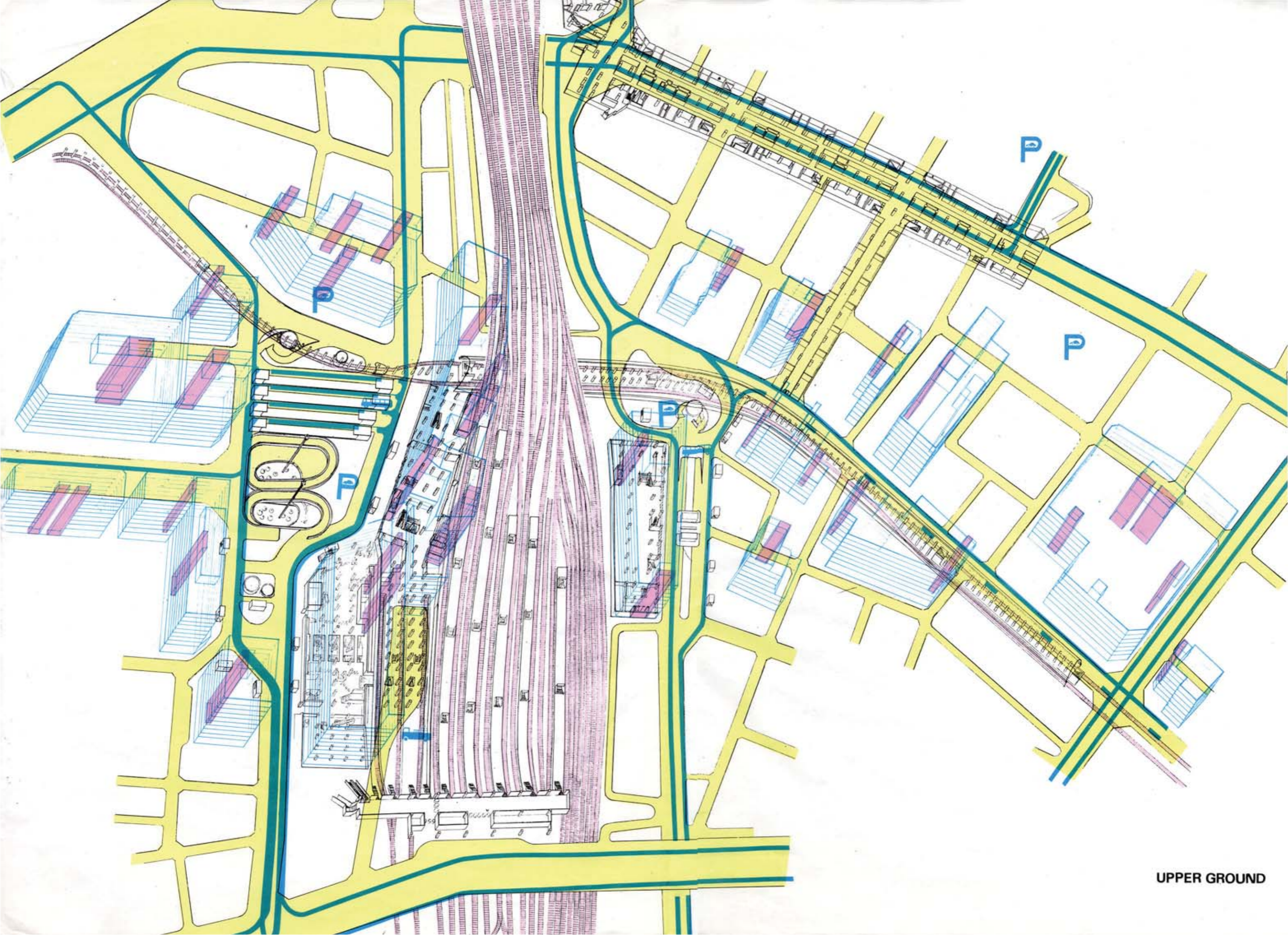
STATION SERVICES

MARKET SERVICES

NEWSSTAND

GIFTS

FOOD STORE



UPPER GROUND

新宿は駅であると同時に市場である。駅と市場の結合が新宿独特の性格を形成しているのである。市場のない新宿は機械的で人間味に乏しく無味乾燥なものであろうし、また、駅のない新宿市場は在り得ないであろう。駅と市場の関係は商業的法則の自由な働きに任されており、欧米の諸都市ではゾーニングによって厳しく禁じられている土地・建物の多目的使用がここでは公然と行われている。市場は駅を利用する人びとのために発展した。その初期の関係は「偶発的」で、市場は駅によって育てられ生きてきたのであったが、次第に自由なフィードバックの過程を経て両者は完全な共生関係に発展していったのである。

左の図面は新宿の諸施設のうち「駅」

と「市場」に区別されるものを示すものである。「駅施設」station services とは手洗所、公衆電話、新聞スタンド、コインロッカーなどおよそ駅が必要とする公共施設である。しかし新宿においては、その「市場施設」market services、つまりその膨大な数に上る小売店、飲食店その他無数の娯楽施設といったものが新宿の都市性をまさに決定づけているのである。

新宿利用者のうち、単なる「市場立ち寄り組」と「市場直行組」とを区別することは難しい。言いかえれば、「駅派生型」と「市場派生型」の二つである。前者は定期乗客であり、後者は切符客であり、その数はおのおの一日平均30万人にのぼる。この両者のバランスは新宿の駅と市場の共生関係を端的に示している。

この駅と市場の共生関係は共栄的競争と理解してもいい。つまり、交通網の発

展は市場の新たな拡張を促すが、同時に市場は新しい交通手段を必要とする。駅と市場は互いに制約しあいつつも刺激しあう。

こうした螺旋的に高まる空間競争を最もドラマティックに示すものは、地価と地代の天文学的高騰である。地価の騰貴は新宿に限ったことではないが、日本の最も商業利益の高い地域として、新宿の地価は最高であり、日本全国を動かしている法則の縮図となっている。

競争と共生とがこのように結びついた結果、新宿の迷宮的複雑さはいよいよ深まり、人間活動の集約度はより一層高まることになった。ことにこの十年間、駅と市場の空間的区別は次第に曖昧となり、一つの複合体となってきている。



●新宿市場の構造

新宿市場は、四つのマンモス・デパートと3000の小売店、飲食店などからなる二重構造性をもっている。1965年の調査によれば、これらの四つのデパート（伊勢丹、三越、小田急、京王）は商業地区総延面積の45%を占め、四店の総合売り上げは月約100億円以上となっている。

約3000の零細商店は次のように分けられる、飲食店：約1800店、これらはだいたい三つの

型に分けられる、①一飲み店60%、②一食べる店30%、③一喫茶店10%、酒類を飲む店のうち、約3/4は西洋風のバー、クラブ、キャバレーで、1/4が日本式の飲み屋、焼鳥屋である。娯楽施設所と東京小売店協会の新宿支部から得られた統計によれば、新宿で一晩に消費されるアルコールの量はだいたい次の通りである、ビール8万5000本、日本酒とウイスキー10万本、ウイスキー11万5000杯、

小売店：約900店、主な種別は、食料品店27%、洋品・雑貨11%、靴・履き10%、洋服10%、家具・家庭用品7%、医薬・化粧品6%、呉服・宝具6%、

娯楽施設：約150店、うち20軒あまりが映画館で、残りはパチンコ、麻雀、囲碁、など、

旅館：商業中心部の連れ込み旅館は約150軒であるが、盛り場周辺部を含むと約300軒、4000室以上となる。

●新宿の地価

新宿の目抜き通りの地価は日本一、したがって世界一でもある。昭和48年度の角筈一丁目の公示価格は坪1204万円であり、これは二年前までトップであった銀座五丁目よりも10%ほど高い。ただし、新宿では表通りと裏通りの地価の差が銀座のそれよりも大きいことは新宿の発展のペースを示すものである。

なお附言すれば、実際に取り引きされる時

価は公示価格の倍以上になる。最近話題になった例を上げて見れば、最後の東口買地尾津組の競合であった尾津實之助氏は新宿駅東口前にある50坪の土地を坪2000万円で売却しただけで、長者番付全国第12位になったのである。

地価の上昇率もまた非常に高い。去年一年だけで43%上り、過去十年間の平均上昇率は一年27%である。

新宿における地代・家賃は比較的安い。敷金は地價に呼応して高い、賃ビルについていえば、立地条件・階数によるが、だいたい保証金は坪30万～50万円で、室料は月坪5000～6000円である。新設ビル店における使用料はもっと高い。靖国通りの新地下商店街の保証金は坪221万円で（「建設協力会」を営む）、家賃は月坪2万5200円、これは賃ビルの四倍以上である。



「駅」と「市場」は、新宿の経済的機能を表す言葉にすぎない、この地域の真の意義は、むしろ「盛り場」としての新宿がもっている人間的な都市性にある。

新宿に人びとを運ぶ電車は、人間がびっしりと詰め込まれている能率的な機械にすぎない、だが、改札口を通り抜けた途端、これらの人びとはまったく異次元の世界にとびこむ、われわれはこの世界を「おとぎの国」と呼んでいる、この「おとぎの国」で人びとは自由気儘に動きまわり、それぞれ独自の個性を発揮しようと工夫している無数の小さな店のなかから、好きなものを選ぶことができる。

この「おとぎの国」は、もちろん、アリスの「不思議の国」ではない、現実が存在しているのである、かといってディズニーランドでもない、ディズニーランドはでっかきあげられた世界であり、すぐにつまらなくなる、要するに新宿は「日常のおとぎの国」であり、現代の日本人の日常生活のお決りのリズムのなかで、きわめて重大な機能と果しているのである、新宿は地理的に住宅地と仕事場との中間に位置している、そこで仕事場と家とが提携出来得ない不足を補うことになってくるのである。

日本の平均的都市居住者の住いは、いたってささやかで窮乏である上に、コミュニティ精神が存在しないか、消えつつあるかというどちらかの地域にある、この傾向は特に最近ふえつつあり、人間ばなれた、蜂の巣状の団地において著しい。

一般の日本人都市居住者は、家を出てから長距離を殺人的なラッシュ・アワーに耐えながら仕事場にかよう、どの仕事場も色彩に乏しく、装飾もない、人びとは制服を着て書類に埋もれ、その机や椅子は灰色でスチール製である、こうした索漠とした仕事場は、現代の日本の社会組織の厳格なヒエラルキーの表現でもある、各人の行動は、それぞれの地位によってあらかじめ詳細に決められていて、自発的・個人的な行動の余地はほとんどない、日本の仕事場がもっている完全に共同体的で、あけっぴろげな性格は、そこに働いている人間にプライベートな場所を認めないのである。

この状況は、まだサラリーマン階級に

組み込まれていない大学生や、いわゆるOLなどにとっても同様である、いや、もっと悪いかも知れない、彼らの住いといえ、手狭で殺風景な下宿や寮であり、プライバシーなどはほとんどない、学生の仕事場である日本の大学は、会社や役所よりもっとはるかに荒涼としていて味気がない。

こうした悪条件のなかで、はじめて新宿の果す役割が明らかになる、というのは、新宿は他所では禁じられているリラックスした、自発的な行動への生理的・心理的舞台を提供してくれるからである、ここは、日常的な「遊び」への欲求が満たされる唯一の場所なのである、要するに、ここで人びとは人間になることができるのである。

こういう機能は、ひとり新宿だけのものではないし、また今に始ったものでもないことはあらためて言うまでもない、新宿が重要なのは、新宿がまさにこの典型であり日本的だからなのである、ほかの「盛り場」でも同様の機能を果しているが、現在のところ、新宿がもっとも成功している、日本の伝統からみれば、新宿がもっている解放的な雰囲気は「祭り」のそれに非常に似ている、ただ新宿と「祭り」が違うのは、新宿には祭事を行う宗教的組織も儀礼的秩序もなく、(これは浅草と比べると明らかであるが)回数に制限もないことである、祭りは定期的性を

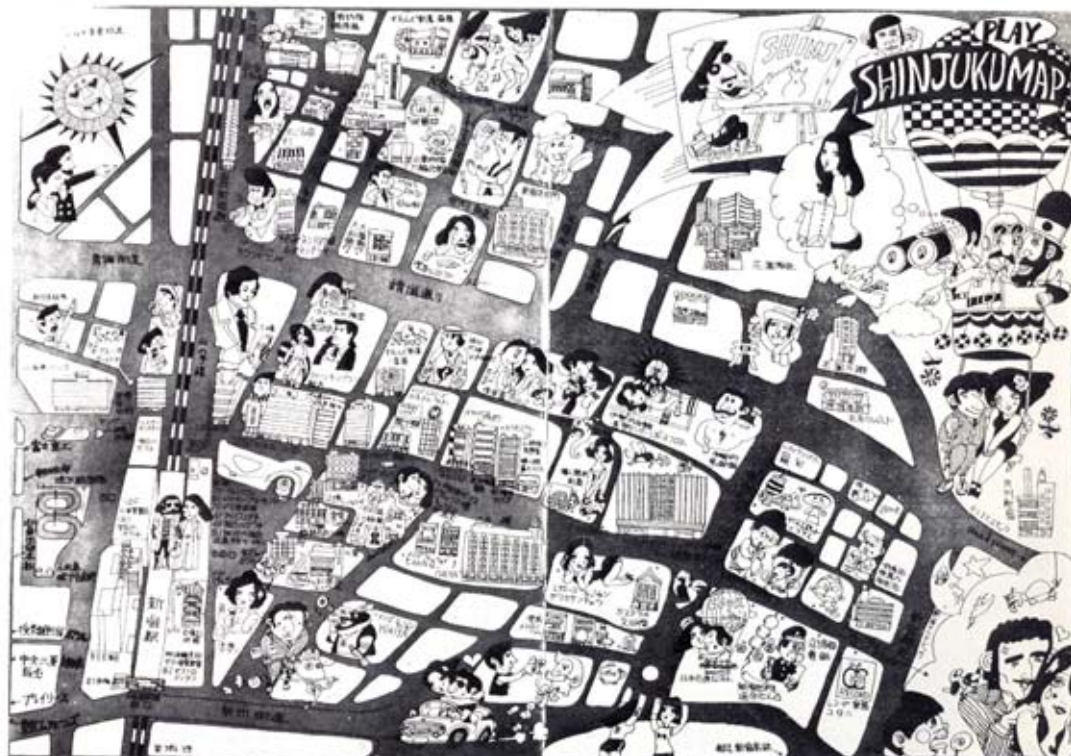


ジョイバック・ビル屋上の「飛行機」

もっているが「盛り場」は常設的である。

新宿の空間的特質は、連結しているリビング・ルームの密集体だということができよう(英語でいう“living room”「生きる場所」が適切だと思う)、新宿の活動空間は小規模で人びとが親密になりうるリビング・ルームにふさわしいといえよう、これこそ、まさに日本人が、欧米諸国なら家庭で行われる楽しみと自由な交際を新宿に求める理由である、一人で行く人は(現代の日本社会の仕組みでは、事実上、ほとんどの場合男だが)、ここで、しばしば「ママさん」と呼ばれる代理母の家庭的サービスを受けながら、打ち解けた仲間づきあいをする、カップルで行く場合も、混雑するピヤホールから同伴喫茶店・連れ込み旅館まで望みどりのプライバシーを手に入れることができる。

ただし、各個人の場合には、こういう場所をまったくでたために選択するのではない、人びとはたいてい知り合いから紹介される、言いかえれば、ほとんどの





伊勢丹屋上の「自然」

場所に常連がいるのである。このことは、一人一人がお気に入りの場所に「パーソナル」な愛着感をもっているということである。

ショッピングの諸施設も同様に、小規模でパーソナライズされた性格をもっている。新宿は「売店」風な小さな店の集合体でもある。一見マンモスのデパートにおいても最近では売場面積の多くを外部の専門店・諸メーカーに貸し与える売場の細分化の傾向が出てきている。つまりデパートも小さな店の集合体になりつつある。一方、ぞくぞくと新設される小売店街、特に地下商店街では、そのほとんどが有名専門店やアメリカ式チェーンストアなどの大企業の支店である。新宿の小売業は、形態的には依然として小規模なものである一方、経済的には従来の二重構造性を失ってきているわけである。

小規模でパーソナライズされた単位へのこうした細分化が、新宿の特徴をつくる。経済的にはこれが競争を促し、競争に勝つためには奇抜で色彩豊かなアイデアに富んだディスプレイ技術が必要となってくるのである。新宿のたえまない発展は一つの共栄の雰囲気とともし出し、過度の競争を互いに牽制するということも見逃してはいけない。

新宿のおとぎの国的・居間的な性格にとって、地下地域は特に重要である。構造的・経済的に、地下地域はヒューマン

・スケールにかなうものでなければならぬ。それ以下では安全でなくなるし、それ以上では経済的でなくなる。外部のファサードがないから、モニュメンタルな建造物は出来得ない。地下はその全部が内部空間であり、居間機能に適している。

新宿の「おとぎの国」性は、地下の迷路の特徴によって大いに強められている。外部への道しるべがないので、絶えず方向を見失い、ここを訪れる人は「おとぎの国で迷う」ことになり、秩序立てられた「外部」から離脱することになる。物理的な座標軸を喪失すれば、人は想像に任せて異次元の座標軸を自由自在につくり出すことができる。どこにもいないからこそ、どこにでもいられるのである。

だから、われわれは、日本の建築評論家がしばしば地下の欠点としてその迷路性と心理的「不安」をあげているのに戸惑うのである。例えば、西口広場の真中に穴をあけたのは歩行者の「道しるべ」のためであるという設計者の説明には当惑させられる。歩行者のためのランドマークとして自動車専用の穴をあけることがまずおかしいが、しかし問題は、なぜランドマークそのものが必要なかということである。地下にいるという心理的不安感についてだが、われわれは、新宿を通り抜ける何万という人びとは、まったく安心しているという印象をうけている。

われわれはまた、地面に穴をあけることは「新鮮な外気や太陽の光を取り込むため」だという主張も少し奇妙だと思う。なぜなら、この穴から導かれる自然とは、一酸化炭素や硫黄酸化物によって汚染された空気がばりなのであり、換気装置によって洗浄されている地下の空気のほうが余程ましである。

もちろん自然は現代の都市居住者にとってなくてはならぬものであるが、都市ではその自然自体が破壊されてしまっている。だから、新宿の自然利用は象徴的な方法（街角を飾るビニールの造花のようなもの）や、デパートの屋上庭園、あるいは植木売場のような巧まざるやり方のほうが、ずっと意味があると思われる。



●——「パーソナル」という言葉を、英語の“personal”の訳語として使ったが、その内実が同じであるかどうか、自信はない。われわれにとって、personalとは、かなり政治的な言葉“individual”（日本語では「個人的」）とは違い、一人一人が他人と違って独自の人間であることを示すものである。また“private”、つまり、“public”でない反社会的な行動を示唆する言葉とも違う。

●——東孝光・田中一昭「地下空間の発見」『建築』1967年3月号、p.66。



新宿西口の「穴」



左上：料理店「松阪城」
 左下：料理店「白川郷」
 右上：喫茶店「王城」
 右下：寄席「末広亭」

左頁：上から、歌声酒場「どん底」、料理店「えぞ御殿」、スナック「潜水艦」の各入口



新宿は、江戸時代以来、駅と盛り場の複合体としての機能を果してきている。この機能の働きは1698年(元禄12年)内藤新宿が開設された以後も本質的にはそのまま持続されている。駅が人びとを生み出し、それが派生的に商品と快楽の市場を生み出す、やがて市場はひとり立ちし、新しい客が駅のために生れる、要するに駅と市場の相互刺激によって新宿は繁栄するのである。

江戸時代に内藤新宿を利用した社会集団に相当する集団が今日にもまた存在する。かつて甲州街道を往来した大名行列も、朝農作物を町に運んだ近郷の農民も、皆この宿駅を利用した。同様に今日では、定期的に郷里に帰る人びとを乗せた長距離列車と、日ごと、事務的で官理的能力という作物を運ぶ通勤電車との組み合わせがみられる。また夜ごと、遊女屋に快楽を求めてそっと内藤新宿を訪れた武士たちがあとを絶たなかったように、今日では、夜ともなると、沢山の学生や下級サラリーマンがバーやキャバレーに繰り出してくる。

新宿はこうした機能を長期にわたって果してきながら、同時に現代社会の目まぐるしく変る要請に自らを適合させる独自の力量を示してきた。急速な成長、そのこと自体が新宿の「伝統」なのである。これには二つの理由がある。

まず第一に、新宿には未だかつて一度も街の性格を決定するような一貫した政策がしかれたことがないということである。内藤新宿は四谷大木戸の門外にあっ

たので、御府内で取り行われていた厳しい取り締りは受けなかった。同様に、明治以後も、何らの行政単位に該当せず、新宿は自らの力で自由に発展してきた。政府による唯一の干渉は、「風俗営業」がゆきすぎた場合に加えられたものである。

新宿に驚くべき適応力を与えた第二の要因は、そのいわゆる「非地元性」である。もちろん、地主や新宿で古くから商売を営んでいる土着の商店主はいるが、全体として新宿は余所者のために余所者によって運営されてきた場所であり、下町文化が支配する上野や浅草とは際立った対照をなしている。土着の伝統の稀薄さは、余所者が始終殖えてきている東京にとって重大な意義をもっている。つまり、新宿は特定の人の故郷ではなく、ある意味では、だれの擬似故郷にもなり得るのである。地元的「風土」の欠如が、そのまま現代的「風土」なのである。

この「非地元性」の根は新宿の地理的位置にあるといえる。つまり、江戸と武蔵野の間であって、どちらの文化圏にも属していなかった。この町の宿場町の機能がさらに人口の流動を促進した。現代になってからの、もう一つの決定的要因は、1923年の関東大震災と1945年4月18日の空襲で、新宿が二度にわたって全面的に破壊されたということである。こうした不幸は、大きな人口変動を余儀なくさせ、強力な地元層の発展をさらに妨げるようになった。



内藤新宿——「江戸名所図説」より

江戸時代の内藤新宿

内藤新宿が開設される以前の甲州街道の最初の宿場は、江戸城の西、約16キロの高井戸にあったが、この距離は長く、旅人の休息の場所がなかったため、内藤家下屋敷の一部が返上され、そこに新たに宿場が設けられた。つまり新宿であった。この町の配置は、甲州街道と青梅街道の合流点から東へ伸びる「一文字型」であった。今日もあるこの「追分」は新宿の「結節点」としての性格を決定する第一歩であった。

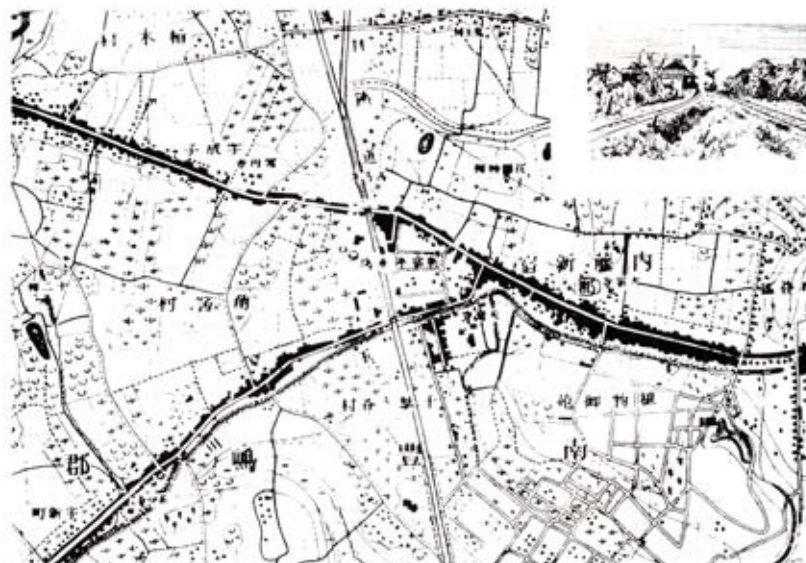
新しく開かれた宿場では、非公認の遊興施設が旅籠屋や茶屋のなかに自然に生れ、これがまた大いに当った。そのため、幕府は1718年、風俗取り締りのため宿駅を廃止することになった。その後1772年、地元の圧力で再開され、以後200余年繁栄をつづけて今日に至った。

江戸時代の内藤新宿の特徴は、明治後期まで生き続けた。大名行列の利用度の低かった新宿にとっては参勤交代の廃止も小さな踏みでしかなかった。その後の東京の、次第に増大していった武蔵野の産物への要求は、新宿の成長をいっそう確かなものにした。同時に、歓楽地域は明治7年に公認遊廓として再開され、新宿成功のもう一つの決定的な要因となった。とは言っても、明治末までの新宿は主として馬の行き交う田舎町にすぎなかった。「新宿や馬糞の上に朝の霜」。明治の俳人・内藤鳴雪はこう詠んでいる。

しかし、新宿変身の基礎は明治時代にすでに敷かれていたのであった。その決定的な第一歩は、1885年の日本鉄道(現在の山の手線)の建設であった。これは、東海道線と品川で、東北線と赤羽でそれぞれ接続する貨物線であった。市街地を避けるべく、この線は内藤新宿の最西部、追分の西方およそ300メートルのところを通ることになった。この線が青梅・甲州両街道と交わる二点と両街道の合流する追分の三点を結ぶ三角形の内に今日の新



広重の内藤新宿図



1883年の新宿の地図。右上図は明治時代の新宿駅

※——江戸時代で、品川大木戸・四谷大木戸・板橋・千住・本所・深川以内の地の称。

面が伸びることになったのである。(図参照)

日本鉄道につづいて、新宿と甲府を結ぶ甲府鉄道(現在の中央線)ができ、ついには東京の中心部まで延びることになった。山の手線も中央線も元来は貨物線であったのだが、次第に乗客を運ぶようになったのである。甲府鉄道の東京中心部への延長のペースは緩慢で、当時新宿から中心部へ乗客を運ぶ手段は主として、1903年とそれ以後敷設された都電(当時の街電・市電)によった。こうした初期の客線はスピードも遅く、収容力も小さく、新宿の田舎の性格を変えることはほとんどなかった。

大正時代の変貌

新宿の一大変化は大正時代におきた東京の人口変動によってもたらされた。その変化の最初の徴候は日露戦争後にまず現れた。次第にふえる知識人が山の手気持の良い高台に住むようになり、新宿を利用するようになった。この新しい客層が、次第に殖えはじめた西洋化されたブチブチ的な店を支えたのである。そういう店のなかで、もっともよく知られているのが中村屋で、1907年本郷から移ってきたこの店は、間もなく相馬夫妻の高名なサロンの場となった。

同時に、知識人・高級官吏・ビジネスマンらによる小規模だが選ばれた新興住宅地が新宿の西部に誕生した。日本の現代の郊外住宅地のはしりである。こうした動きにこたえて、通勤用の私鉄が計画された。追分を始発駅とする新宿最初の私鉄・京王線は1915年に完成された。郊外住宅地に移住する人びとの動きは関東大震災が起ると突然奔流のようになって流れ出した。何千という家族が安全を求めて山の手やさらに奥まった地域に移住した。巨大な西への動きが始って郊外私鉄線の発展を促し、渋谷・新宿・池袋はターミナルとしての重要性を加えることになった。1927年に完成した小田急線によって、新宿周辺の鉄道路網は一応仕上げられた。(図参照)

こうした人口移動によって、新宿は地理的に仕事場と住宅地の中間に位置することになり、その後の新宿の発展に大い関連をもつことになった。東京の都市性はこの郊外に住む中産階級によって決定されるから、この階級を周囲にひかえ

た新宿は、はやくから現代的都市施設を備えてきた。1932年までに新宿は四つのデパート、七つの映画館、多数の喫茶店やバーで繁昌するようになった。

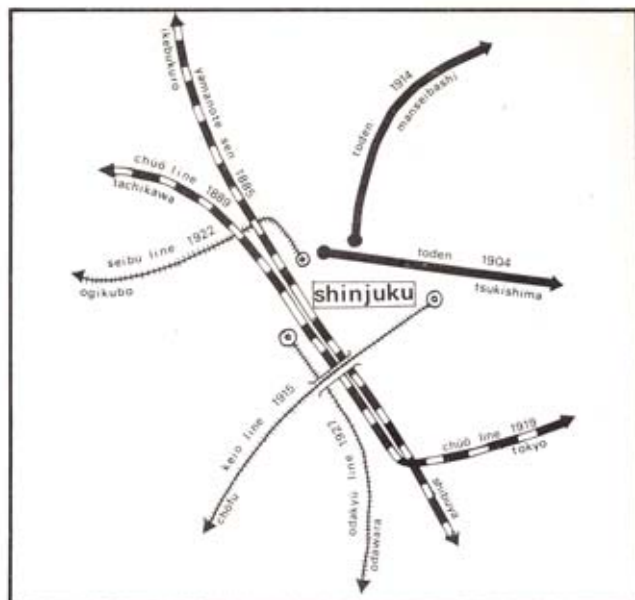
戦後の新宿

太平洋戦争は新宿の発展を15年以上遅らせたが、1952年頃から急速な再建が始まり今日に至っている。この戦後の発展の多くは、実は、昭和初期にすでに予想されていたのであった。例えば駅と追分を地下商店街で結ぶ計画は大正期にすでになされていた。また、西口にあった煙草専売局工場と淀橋浄水場を取り去って高層ビル街を造る計画は、昭和初期にすすめられていた。これらの計画そのものは戦争によって立ち消えとなったが戦後の発展に大いにその影響を残した。

戦後の新宿の発展は、その止るところをしらない人口の西部移住によって一段と拍車をかけられ、今や新宿は東京の人口の重心点となっている。

戦後の新宿の空間性の主な変化は広い地下地域の出現である。これは急激な地価騰貴から地表を開発することに限界ができたからで、そのプロセスは1959年、地下鉄丸の内線の完成によって開始された。丸の内線は新宿と追分(新宿三丁目)に停車し、この両駅はメトロ・ブロードによって連結されて、その後も続行されている地下街の拡張に骨子を与えることになった。

このように上からの政治的強制もなく(未完成の副都心は大きな例外)、下からの地元の拘束もうけなかった新宿だが、戦後になって時折りマス・メディアによってあるイメージを押しつけられるようになってきた。とくに1950年代には新宿は危険な「やくざの町」というイメージを押しつけられ、続いて60年代には「ヒッピー」や「ふうてん」の町というイメージを強制された。どちらも面白くはあるが、現代のあらゆる大衆文化のショーウィンドーである新宿のなかでは、実際には小さなサブ・カルチャーにしかすぎなかった。新宿の変化のペースは一つの集団が固定のイメージを独占することをゆるさない。つまり固定化した伝統を拒否することこそが新宿の伝統なのである。



新宿をめぐりしる鉄道路線図(戦前)



新宿飲食店分布図(1931)——今和次郎「考現学」より



西口煙草専売局工場と浄水場(1936)



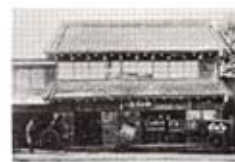
新宿計画図(1936)——「東京市土木読本」より



焼野原となった新宿(1945)



明治時代の二幸前(1903)



大正時代の中村屋



戦前の新宿三越裏のカフェー街(1931)

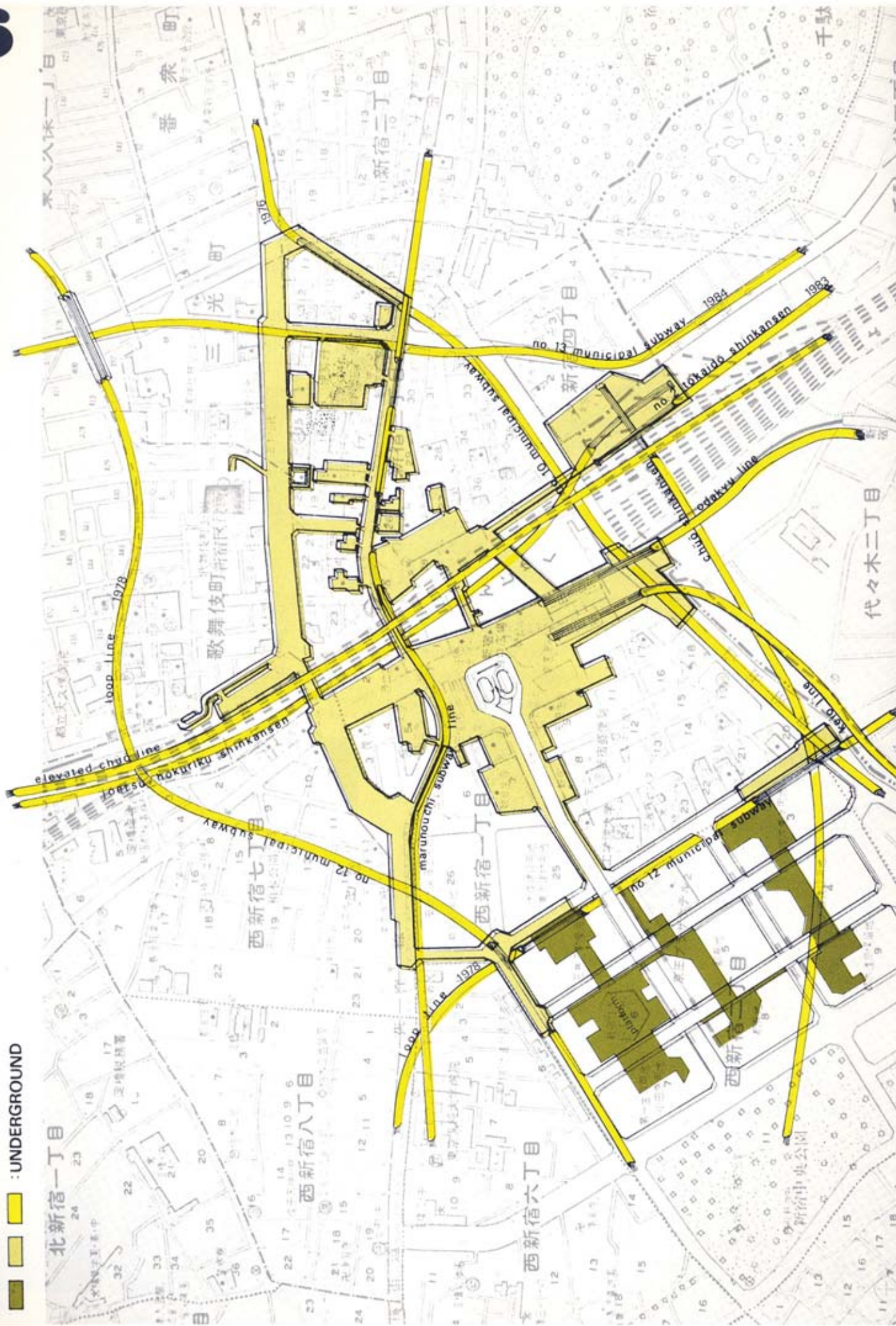


ラッシュアワーの新宿駅(1961)

shinjuku 1984



UNDERGROUND



これは、これまで終始一貫した総合計しかれたことがない、おのおのばらこ試みられた企画の寄り集りが町の発展となってしまっただけなので、しかしこのばらばらの計画はダブルの場合が多く、お互いに譲歩した妥協したりするはめに陥るのである。些細な企画でも、はじめの期待と違ふ結果に終ることも珍しくない。"unplanning"という言葉が、この場合ふさわしいであろう。この言葉によって、計しないですむこと、つまり「無計画」一度出来上った計画に従わないこと、)「反計画」という二つの意味を表す。これは、広大な構想(grand de-にそって地域の発展をはかる西洋のと著しい対照をなしている。にはもちろん多くの理由があるが、決定的なのは、単なる一当局による莫大な計画の実行など、とうていゆるい土地状況である、零細な土地所有、に対する強い愛着、異常なまでの地味雑怪奇な土地権利体制、これらによって総合計画を阻むのである。一つの要因は、歴代の公的機関の新鮮する無関心さである、新宿は行政に該当しない上、官僚機構のもつ強張り意識が、各部門同志の横の連絡を困難にしていることである。数り、公的・私的機関がそれぞれの専断点から、常時何らかの企画を練っているが、多くの場合他人の仕事には心である、不必要な秘密主義的傾向の混乱状態を一層悪くしている。新宿はそのはやい変化のペースが長期など受けつけないのである、一つのが新宿のある場所について「秘密」を練っている時、突然、別の機関が同じものに着手していることを発すること、ままたあるといわれている。ような機構は非能率的ではあるが、一方、ある意味では、新宿の発展を進めている結果になっているかもしれない、というのは、unplanningは柔軟富んでいるし、素早い反応を必要とからである。の一見混沌とした有様の陰に、実は、に強力な内部秩序を与えている明確則がみえるのである。新宿の未来計現状を簡単に述べれば、このことは

明らかになろう。

交通計画

駅の拡大・膨張が新宿に秩序を与えるまず第一の原動力である。交通計画の立案は、交通結節点としてしか新宿を見ていない、このため、立案に当って地元利益のために定期的な話し合いが行われるような努力はほとんどは行われていない、しかし、どのように交通網をはりめぐらすか、いかに安全性を確保するか、乗り換えをいかに能率的にするかなどの技術的な問題に限っては各交通関係者が調制しあうことはぜひ必要である。この協力関係は経済企画庁で定期的に開かれる会議で行われる、ここで東京都・国鉄・各私鉄の交通計画責任者と運輸省・建設省・大蔵省といった政府側代表者とが話し合いをする。

これらの関係者の非公式の話し合いから、10年～15年内外に、新宿に交通結節点の大規模な拡張工事が行われるであろうことがうかがえる。「新宿1984」の図をみれば、10年先の新宿のおよその見当がつく、その上、官轄の問題や政治的葛藤が複雑に絡み合い干渉し、これからも計画の変更・中止の絶え間ない繰り返しが余儀なくされるであろう。

10年先の新宿の的確な姿を予見することはunplanningという新宿の性格からして無理ではあるが、新宿はこれからも非常な速さで成長し、形態的にはすっかり変わってしまうであろうということだけはいえる、その時には都市の密度も一段と高く、より複雑なものとなっているであろう。

新しい交通計画のほとんどは、地下道によって連絡される地下シールド方式をたてまゑとしている関係上、地下地域の成長度は非常に速いであろう、いよいよ高くなる防災・公害対策費用は民間投資の協力を必要とするようになり、結果として地下商店街が大幅に拡大されるであろう。

空間競争

新宿駅の今後の発展は、伝統的なパターンにそって、市場に新しい需要を生み出し、またそれがより多くのもっと変化に富んだ施設をつくり出すであろう、ただ

しこの場合、新宿新幹線の長距離列車客は新宿市場の発展には、それほど大きな影響を及ぼさないはずである。

市場の成長はまた、フィードバック的に交通網の拡張に場所とタイミングの問題を引き起し、予言不可能な計画の修正を迫ることにもなるであろう、この過程で非常に問題となるのは、なお悪化の一途をたどる地価の暴騰である、この問題は、すでに窮迫状態にある公共交通機関の財政状態をより困難に陥れ、政治的問題を深刻化させるであろう。

一方、空間競争は、また別の新たな現象を生み出すであろう、例えば、あまりにも高い地代は日常品の売上げ利潤を上回り、限られた高級品店とか大企業のショールームを開くというような銀座の現象を、新宿中心部で引き起す日がくるかもしれない、同時に、地価の高いことで「人工土地」の可能性に目をむけさせ、各ビルディングを空中回廊やデッキで結ぶ「空中街」の出現をみるかもしれない、独立した各構造物の空間が融合されるといふこの構想は、結局、地下街の設計概念の空中への適応となる。

歩行者と自動車間の空間競争も、なお激化されるであろう、最近の時流は歩行者に優利になってきているし、歩行者は駅の拡張によりその数と購買力の両面における重要性を一層ますますであろう。



ハイウェイの勝利、歩行者の敗退

あるケース・スタディ

本年9月開設予定の靖国通り地下駐車場および商店街は、新宿のunplanningの作用をみるに良い一例である。

元来この計画は、自動車が輝しい未来の象徴であるかのように思われていた、1960年代中期に立てられた、ここでも、他の地区同様東京都によって、交通渋滞と駐車問題を解消するべく企画され、靖国通り地下案で一挙に解決する意図であった、3本の地下道を通すことによって歩行者を地上から締め出し、交通渋滞を

緩和すると同時に、数百台分の駐車場をつくり出すというものであった。これはまた、ついでに老朽化していたこの地区の下水道などの施設の改良も兼ねると思われた。

計画は良さそうにみえたが、経済的に採算が合わないことがすぐ明らかになった。駐車能力は350台であるが、これは購買力の点から新宿の経済に貢献するにはあまりにも取るに足りない数であるし、駐車料金だけでは建設費の元も取れない有様であった。このようなわけで、企画は「新宿地下駐車場KK」という事実上は半官半民の運営形態をもった組織にひきつがれることになった。この会社は採算を合わせるために地下商店街を建設する許可を受け、東京都は、引き換えに、駐車場建設・下水道改良工事の出費をまぬがれた。

第二段階として、靖国通りの両側の商店会の証々と続く気骨の折れる交渉が始まった。これらの商店が新地下商店街建設案に恐れを抱いていたのは、もっともであった。が結局、新宿駅の今後の発展が地元全体により一層の繁栄を約束するという説得で、反対意見は取り下げられた。

この時点で、計画原案に一つの重大な修正が加えられた。つまり、歩行者は靖国通りを横断するのに従来通り地上を歩いて渡れるというものである。この変更は、ますますふえる歌舞伎町に流れる歩行者の数と地上商店会の強い反対によって強いられた結果である。

以上のように、東京都の車に対する譲歩に始った初期の企画は、一連の修正・変化を経て、事実上歩行者と地元市場の希望する形に変形していったのである。百軒の新しい店舗が新宿にさらに色彩を添えることになり、歩行者は歌舞伎町にたどり着くのに今一つの新しい広い地下歩道を獲得したと同時に、従来の地上の歩道も手離さないで済むのである。このようにして、視野の狭い計画は、少しずつ駅と市場の現実的要求と折れ合って、結局は地元本来の性格に合ったものになっていったのである。

ここで、unplanningの非常に日本的一面を強調したい。欧米の都市発展をしばしば麻痺させるほどの激しい官民間の競争・対立がほとんどないということ、これは個的感情や利益よりも、公共の利益のために協調することを容易にする、「新

宿地下駐車場KK」のごとき組織はその良い例である。もちろん、欧米との違いは程度の差にすぎないが、とにかく、このことはunplanningの効率の良さばかりでなく、良質の結果を生むことの非常に重要な要素となっている。

副都心の未来

淀橋浄水場跡に「副都心」と呼ばれている現在建設中の超高層ビル群について未だ一言も触れられていないことに驚かされている方もいるであろう。これは何も副都心が新宿の未来にとって無意味であるというつもりではない、しかし今のところ、この計画の注目すべき点は、従来の新宿の形成様式とは著しく違うということである。この副都心が新宿の中では異例の存在であるのは、この計画がunplanningで扱われて（あるいは未だ）いないからである。つまり「総合計画」の欠陥の古典的な例である。副都心の異例性の第一は、その機能にある。つまり、駅によって生み出された人びとの自然的要求に答えたものではなく、丸の内周辺の都心部ビジネス街の過密を緩和させる目的で人口的に編み出されたものなのである。結局外部から押しつけられたものといえよう。副都心とは、そこで働く何万という人びとにとっては、単なる仕事場にすぎず、新宿の本質である「おとぎの国」にはなれないのである。

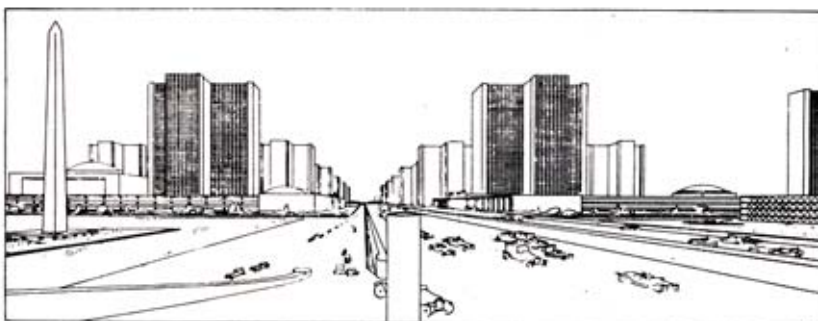
これも元とはといえば、浄水場跡地の処分が地元の商店側、住民側代表の直接の



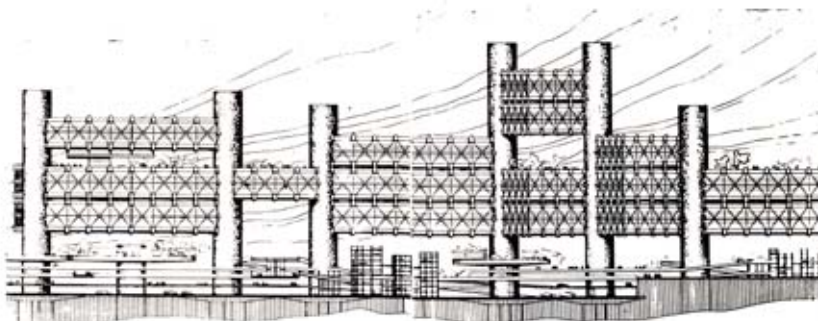
コルビュジェの都市計画

参加なく、種々の内紛に悩んだ東京都議会によって計画立案されたからである。地元の参加が少かったのは、まず第一に、この地区は地元の商業資本を誘引するのには、現在の盛り場中心部からはあまりに遠すぎたからである。第二に、私鉄を除く地元資本にとっては土地の単位面積があまりにも広すぎ、したがって高価であったからである。買手を探すのに苦勞し、時間がかかったのも無理からぬ話である。ある意味では、副都心は、東京都の財政窮迫の犠牲であった。つまり、都が土地を公共のために開発できなかったことはもちろん、民間の自然発生的要求の生ずるまで待つことさえもできなかったのである。

そこで、この大きな土地を速く売却するために、grand designを造ることが必要となってきた。「副都心」または「新都心」というような言葉は新宿に一つの性格を押しつけようとする試みのあらわれでもある。これに関連する問題として東京都庁舎の新宿移転という案がある。この案には、絶えず国家権力によって脅かされ



コルビュジェの300万人都市計画



淀橋新の新宿計画案（1960）

★——「新都心」という言葉も時折使われているが、まだ公式名称は決っていない。計画の曖昧で中途半端な性格の産物であろう。



ている東京都の自治を確保する一つの手段として理論的には魅力がある。しかし、これは政治的にみて実現性がうすい。最終決定は来年なされるはずであるが結果は否であろう。

この地区の形態的計画は役所の手に任された。結果は、半世紀も昔に提唱されたル・コルビュジエの「300万人の都市」(1922年)によく似たものになり、古典的な20世紀中葉の形式的計画主義に貫かれている。計画自体が車に対して肯定的態度をもっていた1960年代になされたので、歩行者よりもむしろ車優先に作られている。これは多数の歩道橋の乱造や中を歩く人間が騒音や排気ガスに押し潰されそうな駅との連絡トンネルをみても解る。地区全体が、ほとんど機械システムの便宜のために設計されたようなもので、人間はもう一つの機械システムとしてしか考慮されていない。このことは、新宿新都心開発協議会の「基本計画の三本柱」をみれば明らかである。すなわち、「①人と車の完全分離、②地域冷暖房の採用、③公共駐車場の設置」の三つである。

もちろん、もっと想像豊かな副都心計

画もあった。例えば、磯崎新の「新宿計画」(1960)はその一つの例であるが、結局あまり変り映えのしないものに終わってしまった、というのは、そこでも矢張り人間は第二次的にしか取り扱われず、交通・機械システムと総合形態にあまりにも目を奪われていたからである。こういう計画は、新宿をgrand designの小手調べぐらいにしか見ていないのである。しかし問題は結局、なぜ総合計画が必要なのかということである。

もちろん、副都心は未だ完成されていないし、これから先10年のうちには徐々に例のunplanningに吸い込まれていく可能性もある。これはすでに歩行者への新しい関心が見え始めたことから明らかである。例えば、各建物間をつなぐ歩行者デッキなどはその一例である。例の長い連絡トンネルの対策案も現在検討中である。

しかし、副都心が従来の新宿と有機的に融け合え得るかどうかは疑わしい。多分、孤立したビジネス街として、駅一市場的な新宿の単なる附加物となる可能性のほうが強いように思われる。そうすると

結局、丸の内と大した変りのない町になってしまうであろう。しかし、結論は、今まで新宿を^つつてきた歩行者や市場利用者による自然発生的な要求にどの程度適応できるかという点に負うであろう。

これから10年の副都心の歩みは市場の影響力が、いかに原案に人間味を加え得るかという点にあり、その発展の過程をみるのは非常に楽しみである。



新宿駅から副都心へ至る地下道

by Peter Gluck and Henry Smith

Shinjuku is a dense clutter of commercial activity at the largest interchange in Tokyo's vast mass transit system. There are 12,000,000 people living in Tokyo; every day more than 1,000,000 of them pass in and out of Shinjuku station on nine radiating rail lines and fifty-odd bus routes. It is to accommodate the needs and wants of this mind-boggling concentration of people that a huge shopping and entertainment area has grown in, around, and through the station, including 4 mammoth department stores and over 3 thousand small retail shops, restaurants, bars, and entertainment facilities.

The extent of the market area is limited to the distance a person is willing to go on foot, leading to a dense and complex three-dimensional composition that allows options of movement which short-circuit traditional urban configurations of space/time. Constant streams of people flow efficiently through, around, and under the sales and entertainment complex and the many interlaced transport and mechanical service lines. An exploration of Shinjuku leads one through a vast underground area of tunnels, halls, and shopping malls; along crowded sidewalks lined with shoeshine women and street vendors; down tight, inviting alleys of bars and snack stalls; and up into high-rise complexes of restaurants, bowling alleys, and nightclubs, topped by rooftop beer gardens and golf driving ranges. Constant movement among multiple levels dislocates one's sense of reference to the ground line and imparts a sensation of fluid three-dimensionality.

Labyrinthine disorder and confusion dominate Shinjuku space; the streams of people are endless. At rush hour the crush is indescribable. All of this might sound like the ultimate urban nightmare, and in certain senses it is; it is certainly most often depicted this way. While those with a taste for traditional Japanese space and design are offended by the Shinjuku phenomenon and modern Japan in general, there are a large number of Japanese artists, critics, and local historians who identify with the human quality and truly modern esthetics of Shinjuku. The very messiness and commercialism that offend traditional taste allow a degree of freedom and variety of personal expression and activity that cannot exist in a more uniform or controlled environment.

Shinjuku is a wholly appropriate and

harmonious expression of modern urban life.

Shinjuku, because of its long and consistent history and because it is currently the largest and densest urban concentration in Japan, offers a unique opportunity for insight into the dynamics of city growth and into Japanese society itself. It is a microcosmic concentration of many of the problems and prospects of Japan as a whole. While nothing like it exists in the West, the high urban quality of Shinjuku gives it a further meaning transcending its particular Japanese character.

The station/market place character of Shinjuku has a continuous history of over two hundred years, having begun in the Edo period (1600-1868) as a combination posttown and brothel area. Since that time two factors have consistently enabled Shinjuku to grow and adapt to changes with remarkable speed: Shinjuku has not had a strong local culture that might resist any change, and contrary to many other areas in Japan, no attempts have been made by state or religion to impose an official character on the area. Shinjuku's tradition has been its ability to thwart tradition.

Shinjuku fulfills a critical social function as a place of release from the severe strictures on individual expression both in the Japanese family and place of work. Homes are cramped and communal, offices barren and impersonal. In this context the confusion and constant disorientation serve an important function: Shinjuku provides the necessary sense of detachment from an overly ordered world of family and job, and from an urban environment that is polluted and abrasive. It assumes the character of an unreal "fairyland" or constant festival. The form is totally interior. There is no open space or three dimensional form; only three dimensional organization. The many pedestrian streets create sequential spacial experiences along constant rows of small coffee houses, bars, restaurants and shops, each with its set clientele. Regular customers consider such shops their "personal places" or "nests" and are rewarded with recognition and special attention.

Shinjuku has never been planned. The process of change in Shinjuku might be called "unplanning" in the sense that plans which are made are inevitably "undone" by the rapidly changing pressures exerted by station and market. There is a constant process of

accommodation and trade-off among transport planners, local merchants, outside real estate developers, and city bureaucrats, each putting pressure on available land. The pressure is reflected in astronomical land prices, now about \$2,300 per square foot, or \$100 million per acre at the center of Shinjuku. Such high prices coupled with fragmented ownership patterns have forced cooperation among groups which in other cases would be hostile.

This built-in bias in favor of the common good of the area is further strengthened by a spirit of coprosperity through constant growth and by a mounting sense of pride in the quality of Shinjuku. High land prices have also helped to assure the pedestrian character of Shinjuku by the pure economics of purchasing power: the automobile simply cannot pay its way.

Over the next decade, Shinjuku will continue to grow. "Shinjuku 1984" will at the very least have a greatly expanded transport network and extension of its market place. Most of the new rail lines will be linked underground and the maze-like interior quality of Shinjuku will become more pronounced. A striking exception to this pattern is the "Fukutoshin" area, a ten-acre complex of high rise buildings now under construction several hundred meters west of the station. It presented a rare opportunity to develop a large space in central Tokyo, but financial needs of the city dictated that it be sold in entirety. With no leeway for the process of "unplanning", the area became a classic application of mid-20th century planning principles. It is possible that the "Fukutoshin" will be subjected to the forces of market-determined "unplanning" and become a part of the more human fabric of Shinjuku. The two parallel developments should continue to provide an interesting case study with lessons for large cities everywhere.