

ピーター・ホール教授講演 1997年2月 オランダ、ハーグにて

「巨大都市(Megacities)、世界都市(World Cities)、グローバル都市(Global Cities)」

[https://condor.depaul.edu/~dmakagon/student/Mexico\\_City/Hall\\_MegacitiesWorldCities.pdf](https://condor.depaul.edu/~dmakagon/student/Mexico_City/Hall_MegacitiesWorldCities.pdf)

「巨大都市」の最初の講演者はピーター・ホール教授である。今回の一連の講演は、巨大都市を研究している専門家をお願いしている。教授は、ロンドンにあるバートレット都市計画大学(The Bartlett School of Planning)で教鞭をとっており、首都圏計画や、「世界都市」の概念の専門家として知られ、世界都市に関する多数の著作がある。

## 目次

1. 歴史から始めよう (Starting with Some History)
  2. 世界都市と巨大都市 (World Cities and Mega Cities)
  3. 移動する情報 (Moving Information)
  4. 地球規模での都市の階層とは? (A Global Urban Hierarchy?)
  5. 脱出: 反集中の傾向 (Moving Out: The Trend to De-concentration)
- 参考文献 (References)

### 1. 歴史から始めよう (Starting with Some History)

私は研究生を送るなかで次のように自分に問いかけています。「新しくこれまでと違うことは何だろうか?」私たちは、これまでの歴史を繙いてみるのがあまりないのです。少なくとも、私の祖国、英国では。歴史的観点からみれば、ものごとは全く違って見えてきます。「巨大都市」という言葉は新しく、その誕生はジャニス・パールマン(Janice Perlman)に負うところが大きい。しかし現象自体としてはもちろんそんなに真新しいことではありません。ギリシャ人は彼らの都市を巨大都市、すなわち広大な場所としてとらえていました。おそらくギリシャの都市は最古の都市振興(urban boosterism)として知られています。およそ紀元前 370 年にテーベはエパミノダスによって築かれ、城壁は 9km に及ぶものでした。

エパミノダスは権力をもって 40 もの集落の住民をこの城壁の中に囲い込むことで都市の構築をすすめましたが、実はこれはあまり都市の成立に役立ちませんでした。この都市は、最も繁栄したときでも人口は約 40,000 人程度に過ぎませんでした。

古代の都市住民には危機的に巨大化したアテネでさえも、現在の私たちの基準からすれば小さな都市でした。紀元前 432 年、ペロポネソス戦争が始まった年ですが、アテネの人口は最大になりました。周辺部を含めればおそらく 215,000 人から 300,000 人の間、市民はそのうち 35,000 人から 45,000 人 (家族を入れれば 110,000 人から 180,000 人)、外国人は 10,000 人から 15,000 人 (家族を入れれば 25,000 人から 40,000 人)、奴隷は 80,000 人から 110,000 人でした。ところが紀元前 400 年までには、合計が 115,000 人から 175,000 人にまで減少しました。最も有名なギリシャの都市国家であったアテネはこのような歴史を持っていますが、これを 1980 年時点での人口と比較すれば、グレーター・ロンドンの 30 分の 1、ニューヨーク市の 38 分の 1 となっています(Kitto 1951, 95, Chamoux 1965, 304; Grant 1964,

195;1967, 329-30; Joint Association of Classical Teachers 1984, 73,157; Ehrenberg 1969, 31-2)。

ローマはもちろんもっと深刻でした。後世の都市がどうなるのかを予め見せてもらっているようなものでした。簡単に言えば、ローマは世界の歴史における初めての大都市であったのです。正確な大きさについては推測するほかないのですが、非常に荒っぽい見積りでいけば 250,000 人から 1,487,560 人に奴隷の数を足したものがローマの人口であったといわれています。しかしほとんどの時代、後の共和国制の時代から紀元 4 世紀に至るまでの期間は、75 万人から 125 万人くらいの間であったとされています。ローマはそれまでのいかなる都市よりも大きな都市であり、パトナ (Patna) が 300 年前につくった記録、または 150 年前のバビロン (Babylon) の記録によるとによると、2 倍から 3 倍に人口が増大しました。これはそれに引き続く 700 年間の人口よりも多数であったといわれています (Carcopino 1941, 18, 20; Korn 1953, 32; Packer 1967, 82-3, 86-7; Chandler and Fox 1974, 300-323; Stambaugh 1988, 89; Drinkwater 1990, 371; Robinson 1992, 8)。

その巨大さは、その巨大さゆえに、国際的な食糧供給に関する複雑なシステムを考案し、水や食料の長距離輸送を成功させることを必須とさせました。また、廃棄物処理の複雑なシステムに取り組み、さらには都市の交通管理のルールを策定することを余儀なくされました。

このような時代を経て、状況は少し落ち着きました。他の西欧都市が古代ローマと肩を並べ、そしてローマの地位を取って代わるまでには 1,700 年かかりました。コンスタンチノーブルは中世には古代ローマ、近世初期の北京と同規模の都市となりました。そして西暦 1800 年より少し後には、ロンドンが名実ともに世界最大の都市となりました。その後さまざまの都市がこれを追いかけることになりました。19 世紀には北アメリカとオーストラリアの都市がこれに続き、20 世紀には世界中の都市で開発が進みました。のちに首都圏事業委員会 (The Metropolitan Board of Works) からロンドン郡協議会 (London County Council) を形成したロンドンの地域人口は、1801 年に 959,000 人でしたが、10 年後には 100 万人を突破しました。1851 年には 2,363,000 人に達し、ほぼ倍になり、1901 年には 4,536,000 人とさらに倍になりました。しかし 20 世紀初頭にはこの LCC のエリアだけではもはやロンドンの実態を把握できなくなりました。このときロンドン、グレーター・ロンドンの地域に拡大し、統計上の枠組みは偶然にも首都圏警視庁の管轄区と重なっていました。この地域の人口は、1801 年の 1,117,000 人から 1851 年には 2,685,000 人に増加しましたが、これはまだ 1901 年の人口の半分にもなりません。1901 年には 6,586,000 人に増加しました。なお 1801 年までに、グレーター・ロンドンにはイングランドとウェールズ全体の 12% もの人口が集中し、19 世紀末には 20% を超えました。1885 年、統計協会 (Statistical Society) が会合を開催した都市ですが、ロンドンは世界最大の都市であり、その人口はパリをしのぎ、ニューヨークあるいはベルリンの 3 倍になりました (Chandler and Fox 1974, 368; Mitchell and Deane 1962, 19-23; Young and Garside 1982, 14)。

しかしながらロンドンの首位はそう長く続きませんでした。ニューヨークがすぐに首位をロンドンにとってかわったのです。この変遷は急速に進行していきました。1870 年から 1900 年の間、旧来のニューヨーク市域、つまりマンハッタン島ならびにブロンクスで人口は倍になり、外側の 3 つの区では、2.5 倍以上に増加しています。1898 年の 5 区の統合によるニューヨーク市域の拡大により、クイーンズ、ブルックリン、リッチモンドの 3 区も市域に組み込まれ、150 万人から 340 万人へと人口は増加しました。その後、1940 年までの 40 年間、この拡大された地域は再び倍増し、745 万人になりました。1875 年、ニューヨークは世界で 3 番目に大きな都市でありました。1900 年には世界第二位、1925 年には世界第一

位の大都市となりました(Rischin 1962, 10; Condit 1980, 105; Jackson 1984, 321; Hammack 1982, 186, 200, 227-8)。

ロンドンとニューヨークはその後も、世界で突出した存在であり続けました。1950年代に入って、ロスアンゼルスがアメリカ西海岸で最初の大都市として成長を遂げてきました。1950年から、高い人口自然増と国内での人口移動によって、多くの都市が世界の大都市の仲間入りをしました。1960年代、世界の19の巨大都市のうちに、開発途上国の9都市が入りました。なお2000年には66都市のうち50が開発途上国の地域の大都市となっています(Setchell 1995, 2)。

## 2. 世界都市と巨大都市 (World Cities and Mega-Cities)

より古い都市は、地球規模での都市の階層の中で特別の地位を保ち続けています。それは大きさのためではなく、機能によるものです。私たちは、わかりにくい条件をさまざまに探る必要があります。私たちは巨大都市とごっちゃにする傾向があります。そういう都市は世界都市であり、グローバル都市なのであって、巨大都市ではありません。

巨大都市は世界都市になることもあります。正確に言えば新しい現象ではありません。パトリック・ゲデスはすでに1915年にはこれらを見ぬき、定義しました。ゲデスは1915年に有名な古典となった「進化する都市(Cities in Evolution)」を著しました。そしてたった30年前に、私は「世界都市(The World Cities; Hall 1966)」と題した本を出版し、世界都市の多様な役割を定義しました。世界都市は「国内・国際の両面において、政府組織と関連した政治的権力の中心であり、国内商取引、国際貿易の中心であり、国や近隣諸国にとっての原動力(driving force)となる」というものです。従って、銀行業務、保険、金融関連サービス、そして医療、法律、高等教育、科学的知識や工学などすべての業務活動に関連するサービスのセンターでもあります。また、出版やマスメディアを通じた情報のセンターでもあります。高級品や大衆向けの品など消費財の集中するところでもあります。芸術、文化、娯楽、そしてこれらを補助する活動のセンターでもあります。そしてこれも私が主張したことですが、こういった種類の活動は重要さを増してきました。20世紀になり、世界都市はますます強大になりました。世界都市では、工場での仕事からオフィスワークへと、ある種類の活動を失う一方で、新しい機能をいつも加え続けてきたのです(Hall 1966, 1984)。

この定義は、30年後の今もなおあてはまります。しかしこれを補強したり修正したりすることも必要になっています。それというのも、グローバル化という現象と、それが都市システムにもたらすインパクトが、経済の情報化ともいべき現象をもたらしめているからです。経済の情報化とは、物の製造から情報のやりとりへの変化という経済の進化であり、もはや労働力は物の生産に対してあまり大きな意味をもたなくなってくるのです(Hall 1995b,

1995c)。およそ15年前、ジョン・フリードマン(John Friedmann)は初めて地球規模での都市の階層について触れました。ロンドン、ニューヨーク、そして東京は「地球規模での金融拠点(articulation)」という存在。マイアミ、ロス、フランクフルト、アムステルダムそしてシンガポールは「多国家間の拠点」。パリ、チューリッヒ、マドリッド、メキシコシティ、サンパウロ、ソウルそしてシドニーは「重要な国家の拠点」であります。そしてこれらすべての都市が「ネットワーク」を形成するとしています(Friedmann 1986; Friedmann and Wolff 1982; q. Smith and Timberlake 1995, 294)。

マニュエル・カステルズ (Manuel Castells) はこれを現代における基礎的な経済のシフトと性格づけており、18 世紀から 19 世紀にかけての経済の工業化と同じような変化であるともしています (Castells 1989; Castells 1996)。

興味深いことに、こうしたことすべては特段最近のことではないということです。都市の三層化はすでに半世紀前に認識されていました (Clark 1940)。1980 年代までに、先進諸国における労働力の 30~40% は、情報産業に携わっていました。幾人かの研究者は、経済活動はいまだに製造業に依存していると主張していました (Gershuny and Miles 1983; Cohen and Zysman 1987)。しかし明らかにグローバル化と情報化が統合して効果をあげるように、大切なのは先進的な企業やサービス業が発達すると、徐々に製造業は衰退していくということなのです。サスキア・サッセンは 1991 年、彼女の著作のなかで次のように記しています。

「製造業の空間が海外も含めて分散していくことで、新しい経済の経営や運営のための拠点が成長していく… 一定程度までは、ここ 15 年間に、デトロイトやマンチェスターのような都市では、従来の経済活動が、金融や高度に専門化したサービスの中心に変化した。」 (Sassen 1991)

このように、よく知られた「グローバル都市」である比較的少数の都市で、製造業は世界中へと拡散し、サービス業が集中しています。その下にある約 20 の「サブ・グローバル都市」においても同様の現象が起きています。これらの都市は金融サービスのセンターと主な製造業の本社機能としての役割を果たしています。これら都市のほとんどは主要な政府の拠点としての機能も持ち合わせています (King 1990, Sassen 1991)。そしてグローバル都市はまた商業法や会計、広告宣伝、広報、そして法律業務にとって魅力的な都市でもあり、本社機能の立地にも役立っています。観光業務や不動産業務の集積という点を見てみましょう。観光は娯楽産業と連携して、文化、交通、通信、対人サービス、娯楽・文化産業の評判がよいということで、これらの都市の主要な部分として働いています。ここには実に激しい競争があります。それは歴史からもみてとれます。ロンドンをみてみましょう。デヴィッド・キナストン (David Kynaston) の優れた歴史書には、19 世紀のグローバル都市の総合的な見解が記されています。30 の外国銀行は 1914 年以前にすでにロンドンに立地し、2つの大戦の間に 19 の外国銀行が新たに立地しました。1969 年までに新たに 87 行がこれに加わりました。そのうち銀行立地は加速し、1970 年代には 183 行、1980 年代前半には 115 行が増加しました。こうして、1914 年から 1985 年までの間にロンドンでは外国銀行は概ね 400、つまり 30 行から 434 行へと増加しました。ロンドンとニューヨークでは現在、国内銀行よりも外国銀行の数の方が多くなっています (Thrift 1987, 210; King 1990, 89-90, 113; Moran 1991, 4; Coakley 1992, 57-61; Kynaston 1994, 1995, passim)。

グローバル化と情報化によって、情報産業は、産業に欠かすことのできない原材料である情報を確保するための立地を行うこととなります。この重要性を理解するためには、どのように経済の情報化が生じたかを理解する必要があります。ここ 150 年、一連の技術開発が行われるたびに、技術革新の内容である情報の技術革新が一層盛んになりました。ここで私はニコライ・コンドラチェフとジョセフ・シュムペーターの説に基づく長期波動のフレーム・ワークを用いてみます (Kondratieff 1935, Schumpeter 1939)。最初に、いわゆるコンドラチェフの長期波動ですが、19 世紀の前半 50 年間、それはとるに足らないものでした。たった一つの貢献は間接的なもので、自動車専用道路や速達郵便に見られるような、交通技術の

発達を通じた手紙の交換の迅速化でした。19 世紀後半の 50 年間には、鉄道や蒸気船などの交通技術の発達と並んで電報が発明され、人類の情報伝達手段の効果的な一手段となりました。

コンドラチェフの第三の波は、20 世紀の前半に訪れました。ここで情報技術の革新が爆発しました。しかし奇妙なことに、発電と送電が技術革新の波の結果としてもたらされたのですが、それは電気技術というよりも機械技術の革新という性格をもっていました。電気技術と電気技術を通じた情報技術の真の結合は、第二次大戦後の第四の波を待たなければなりませんでした。もちろん技術革新それ自体は大戦前と大戦中に生じ始めていました。そしてこの第二次大戦後の第四の波の中では、ジェットエンジンのような交通技術における重要な革新が行われましたが、基礎的な革新はやはり情報に関する技術革新でありました。

情報革新は生産面での技術革新（コンピュータやコピー機）と消費面での技術（トランジスタラジオ、テレビ、音声・画像記録）における技術革新の両方を通じて初めて経済を発展させる存在となりました。

そしてコンドラチェフの第五の波は、コンドラチェフの熱烈な信奉者がかなり前から予測していたように、疑いなくこれらの技術を効果的にひとつに統合するものであり、興味深いことに生産面と消費面での技術革新が同時におこりうるものとなっているのです。

### 3. 移動する情報(Moving Information)

大量の情報が高度な技術を通じて伝わっていく世界においては、歴史的背景はとても重要なことです。高度な技術と情報技術がほとんど融合するにいたるまでは、情報はまったく異なる 2 つの方法で伝えられました。ひとつは電子的な方法、もうひとつは、対面でのコミュニケーションによる方法です。対面によるコミュニケーションは、かなり前にアメリカの経済学者であるロバート・マレー・ヘイグ (Robert Murray Haig) が唱えていたように(Haig 1926)、グローバル都市での集積を促進していきます。情報の交換と集積が行われる国内または国際的な結節点が、空港や高速鉄道によって集中したことは歴史的にみて明らかになっています(Hall 1991, 1992a, 1992b, 1993)。そしてこの傾向は、最近の文化や芸術、娯楽などによって強くなっています。たとえばロンドンでは、1980 年代、こうした要素と密接な関係にあるホテル、レストラン、バー、諸施設などの間接的な影響で 20% も雇用が増大しました(London Planning Advisory Committee 1991)。これらはまた、都市の中心部に立地しています。しかしながら、これらはまた、ロンドンのテムズ川南岸やバービカンの再活性化、あるいはパリのグラン・プロジェなどのプロジェクトによって影響をうけるものです。

一方、単に集積のみを基礎として情報経済を運営していくことは実際には不可能です。中世においてさえ、フィレンツェの銀行家たちは、ヨーロッパの主要都市を結ぶ緊密なネットワークのなかで活動していました。そしてその後、極東地域に目が向けられ、地球全体へと活動が広がっていたのです。その後、資本主義のもとで地球規模の活動が拡大していくに連れ、交通ネットワークは急速に整備され、密接な対面でのコミュニケーションを可能とするようになりました。高速鉄道、蒸気船の定期航路による郵便システムが実現し、その後 1830 年代には電報が、1870 年代には電話が使われるようになりました。19 世紀の間、ロンドン、ニューヨーク、東京のようなグローバル都市が発展したのは、国内の鉄道の中心、国際的な定期航路ネットワークの中心としての位置を占めていたことによるものです(後者の定期航路

は、鉄道で結ばれた補助港 (subsidiary port) を経由して運行されることもありました (たとえば、ロンドンならリバプール、サウサンプトン、パリならル・アーヴル、ベルリンならハンブルク、東京なら横浜など)。

両大戦間にも一定程度はありましたが、第二次大戦後になりますと、大陸間の旅行については、航空が、船舶と鉄道に圧倒的にとってかわるようになりました。そして地域の都市間交通においても、航空が一定の割合を占めるようになりました (約 300km の距離がめやすであったとされています)。この交通手段の革命は、1950 年代の終わりにはほぼ完結し、航空旅客輸送の技術は安定期を迎えました。しかしながら一方では、長距離飛行における中継点の必要性がなくなったため、特に太平洋においては、いくつかの特筆すべき影響が生じました (O'Connor 1995)。2、3 の大手の航空会社が航路を独占したこと、そして合併と買収の戦略が増加していったことに伴い、空路はいくつかの大空港に集中するようになったのです。これらの空港はすべて大都市のなかにあり、ノンストップの飛行を可能にし、最も利便性の高い飛行を可能にするだけの施設を備えた空港でありました。最近の都市間の接続に関する研究では、ロンドンが最も便利で、その次がパリ、ニューヨーク、そして東京の順位になっています (Smith and Timberlake 1995, 298; Cattani 1995, 304- 308)。

全く新しい要素は、一層の交通革命に寄与し、日本では初の超高速鉄道が 1964 年に完成したことです。1970 年代、80 年代にはヨーロッパ諸国でも同じく完成しました。経験を積み重ねることで、500km を超える距離では航空輸送ができるようになりましたが、より短い距離である主要都市中心部間の交通手段については、効果的に超高速鉄道がとってかわるようになりました。とりわけこれらの都市の中心部は、軸あるいは回廊ともいうべき線上に位置しています (たとえば東京と大阪は東海道でつながれ、パリ、リヨン、マルセイユがひとつの軸、またハンブルグ、ハノーバー、フランクフルト、シュツットガルトそしてミュンヘンがひとつの軸で結ばれています。より最近ではロンドン、パリ、ブラッセルがそうになっています)。

鉄道の意義は単に効果的な輸送手段ということだけではなく、首都圏内での繊細な地理的均衡に変化を加えるということにあります。つまり、ある種のサービスがより長距離を接続するように意図的に設計されているという例外はありますが、鉄道は伝統的な中心業務地区を結び、そしてこれらの地区からより空港に近い郊外へと移動しようとする傾向を是正するものとして役立っています。こうした現象はアメリカで長い間見られたもので、今は開発の進むロンドン・ヒースロー空港周辺、パリのシャルルド・ゴール空港周辺、アムステルダムスキポール空港周辺、そしてストックホルムのアーランダ空港周辺などのヨーロッパで見られるようになっていきます。

電子的な方法によるコミュニケーションは、しばしば集積ではなく分散の役割を果たすのではないかという主張をもたらしてきました。電信電話のコストは劇的に安くなってきたからです (昼間の 3 分間当りのロンドンからニューヨークまでの電話料金は、1996 年基準価格で、1927 年は 487 ポンド、1945 年は 63 ポンド、1970 年には 12 ポンド、そして現在はわずか 52 ペンスです)。情報活動は古い中央の位置から離れて自由に行わなければいけない。こうした主張があちこちから巻き起こったのです。

これらの論者は次のようにも述べています。「情報化によって、より低廉な郊外のバックオフィス (例えばコネチカットのグリニッチやニュージャージー、ロンドン・ウェスト、パリのニュータウン、東京郊外の大宮や川崎など) に移転することができるということだけではなく、さらに賃料や給与を節減できる遠距離の都市 (ブリストルやリーズ、ソルトレイクシティやネブラスカ州のオマハなど) に移転できる

ようになります。」「その結果、より低廉な賃料の地域に移転できるという見込みが常にあるために、とりわけ製造業においては、そのような現象が起こったのです。」

しかしこうした主張には限界があります。通信はコストがなくなるというのではなく、そのコストは距離に関係なく統一されているものではないのです。世界都市は最先端の通信技術サービス(例えば「オールデジタルシステム」all-digital system)を生み出しましたが、言語や文化の壁は、とりわけヨーロッパでは、直接音声でやりとりをする際の強固な妨げになります。電話による保険の売り込みや国際テレビ中継のいずれを行うにせよ、です。

ヨーロッパにおいてでさえ、ある研究は、先進的な情報技術の普及は首都圏域において最も速く普及していることを証明しています(Goddard and Gillespie 1987, 1988; Batty 1988)。そして情報経済が発展するにつれ、最大のグローバル都市はその重要な役割を獲得していくのです。

もうひとつの重要な要素があります。つつい通信技術は実態としての移動や対面での会議を代替するものだと考え勝ちですが、しかし実際には、あいさつ程度だということです。フランスのデータによれば、長い期間、通信トラフィックと人々の実態としての移動は、ほとんど同じような曲線を描いて増加してきています(Graham and Marvin 1995, 262)。私はほかのどの国においても、同じような状況があると考えています。もし一層の証拠が必要であるというのであれば、国際的な航空旅客の成長や主要な国際ホテルチェーンの成長ぶり、またはコンベンション産業の発達ぶりをごらんになればよいと思います。

繰り返しますが、フロリダやクィーンズランドのゴールドコーストのようないくつかの主なリゾート地域での開発は別にして、こうしたコンベンション施設は大都市市街地の中心部に立地している場合が多いのです。また、そこには隣接したビジネスホテルやレストラン、ナイト・ライフに関連する多くの施設もあります。これらはビジネス観光という現象の実体を形成し、グローバル都市で現在最も急速に成長を遂げている部門となりました。

以上の都市経済の構造については、次のように要約することができます。まず、広い分野の経済活動である、製造業や職人技(good-handling)、定型的なサービス(routine service)などをほかの都市、地域、国へと追いやってしまうということです。これに比べて、きわめて限定された他の経済部門は急速な成長を遂げています。金融や企業サービス(金融サービスと非金融サービス、例えば建築設計、エンジニアリング、ファッションなど)などがこれにあたります。そして、指揮命令機能と企業の本社機能が立地し、国内あるいは国際的な政府機関もあります。またこれらを蜘蛛の巣状につなぐような活動の場があります。一方、文化や生の芸術、電子出版やメディア媒体などの創造的な産業部門もあります。そして観光や娯楽産業もあります(G.B. Government Office for London 1996; Landry and Bianchini 1995)。これらはすべて、高い相乗効果を示します。地域、国、国際的な市場に同時に運ばれます。国際的なビジネスは、概して大した割合はないのですが、輸出面でみれば、大きな割合を持っています。しかしこうした部門のすべてが情報技術とあいまって高い生産性を誇っているわけではありません。一方では失業も生み出しているのです。幅広い雇用機会を生み出す反面、両極化の傾向をもたらしめています。一方はロバート・ライヒ(Robert Bernard Reich)が1991年に唱えたもので、パフォーマンスの高い仕事は高度の教育と、職業訓練、そして対人関係のスキルを必要とします。他方、半分日常的で対人サービスの低賃金の仕事があり、どんな経歴も求められることもなく、福祉受給と比較してもそう魅力的なものではない、そういう種類のものです。(Wilson 1987,1996)

#### 4. 地球規模での都市の階層とは？ (A Global Urban Hierarchy ?)

こうした都市化のプロセスの結果は、二つに分かれた、しかしながら相互に関係しているレベルとして考えることができます。一つは国家の、そして国家間の都市のシステムであり、また、このシステムの異なるレベルにある都市間の競争です。もう一つは、各大都市地域における、都市活動や土地利用に与える内的なインパクトです。現在、各都市は、競争を激化させ、投資する場所としての魅力を高めようとする傾向を強めつつあります。

しかしながら、この流れのなかで、各都市は可能性という現実の感覚に、明らかに制約を受けています。ここに、都市を三つのレベルに峻別する便利な概念があります。まずは国際的な都市または世界都市です。また、特にヨーロッパにおいてあてはまる準世界都市があり、そして地域的な都市があります。私はすでに世界都市の定義を述べました。世界都市とは、主に情報サービスや金融サービス、メディアサービス、そして教育と健康サービス、またビジネス観光を含む観光などの果実を生み出す都市のことを言います。しかし、1930年代にヴァルター・クリスタラー (Walter Christaller : ドイツの地理学者) が定めた中心地の図式に従って、彼らはまたより制限された地域で、より緩やかな秩序の機能を発揮しているのです。それは特に国内のレベル、特に地域の市民のレベルにおいて顕著となっています。

既にお示しした通り、これらの都市は 1970年代から 80年代にかけて、確固たる都市機能を失ってきました。都市の周辺部かあるいは海外へのいずれかの地域へと、製造業や流通業、そして日常生活サービスなどの伝統的なセクターで多くの雇用が流出する一方で、金融サービスや専門的なビジネスサービスなどの部門では雇用が多数増加するといった逆説的な出来事が明らかになりました。1990年代における主要な疑問は、現在、後者の部門 (金融や専門的ビジネスのサービス) においても同様な雇用喪失が生じているかどうかということであり、またロンドンとニューヨークの双方において雇用喪失が生じているかどうかということです。ロンドンからリーズのような他の地域に流出するケースにおいては、その場所が新たな電子「ダイレクトバンキング」の最前線の主要なセンターとなっています。それは人々が電話でヨークシャーのなまりを聞くとお金が安全だと思ふからだと言われていています。そしてニューヨークの場合は、近郊のニュージャージー州とコネチカット州のバックオフィスにおいて同じような状況が生まれています。

重要なことは、ロンドンもニューヨークも、労働力が安定的または減少しているにも関わらず、より多くの製品を生産していることです。1970年代と 1980年代に製造業で観察された失業の増加は、今やサービス産業にも及んでいます(G.B. Government Office for London 1996a, 1996b; Yaro and Hiss 1996)。最も興味深い問いかけは、グローバル都市と階層の次のレベル、とりわけここヨーロッパの都市との関係に関するものです。というのも、ここで唯一議論の余地のないグローバル都市はロンドンであり、おそらくパリだからです。これらは、ロシア以外のヨーロッパ本土で最大の都市集積地、または、少し学術的に言えば、最大の単一中心集積地であることに気付くでしょう。

グローバル都市の下には、アムステルダム、ブリュッセル、コペンハーゲン、ストックホルム、オスロ、ボン/ベルリン、ウィーン、プラハ、ブダペスト、ワルシャワ、ローマ、マドリード、リスボン、ダブリンなどの首都や、バルセロナ、ミラノ、チューリッヒ、ジュネーブ、フランクフルトなど、商業や文化の中心地として効果的に機能しているかなり特別な商業都市が数多くあります。それらの都市はすべて非常に特徴的なことに一段階小さく、通常、これらの都市を含む大都市圏の人口は約 100 万人から 400 万

人です。

私はこうした都市をサブ・グローバル都市と呼ぶことにします。これらの都市は、政治と行政府のブリュッセル、ローマやジュネーブ、銀行の都市であるフランクフルト、チューリッヒやアムステルダム、またはデザイン業の都市のミラノのように、専門の部門で、いくつかの影響力を実際に持ち、世界の他の都市と競争しています。

興味深いことには、ヨーロッパ以外に目を向けると、ニューヨークに関して見れば、ワシントン DC は政治と行政の府、シカゴとサンフランシスコは金融サービスの都市、ロサンゼルスは文化と娯楽の都市など、アメリカの中では少数の都市が同様の役割を果たしています。そして日本においては大阪が、東京との関係において、特に取引の中心地として、同様の役割を果たしています。

しかし、ここヨーロッパ以外においては、関係する国の、長きにわたる政治的および経済的統合と均質化のために、地方都市が果たす役割は、ヨーロッパの同等の都市よりも小さいものとなっています。ヨーロッパに話を戻すと、大きな問題は、単一市場とマーストリヒト条約の影響が、国家秩序の低い都市を犠牲にして、高次の都市を徐々に支援するかどうかです。これに関連して、ブリュッセル、ルクセンブルク、フランクフルトなど、EU 内で明確な機能を持つ都市が、ある程度ロンドンやパリを犠牲にして、徐々にその役割を主張するかどうかという問題があります。

これは未解決の問題です。しかし、ヨーロッパの都市は、ロンドン、パリ、アムステルダムといった、より広範な首都群に囲まれた緊密な内輪、すなわち EC の「ヨーロッパ 2000+報告書」で「首都圏」と呼ばれているものを形成しており、そのすべてが、空路で、そしてさらに高速鉄道で、人々が対面で接触するのに便利な半径内にあることに注意すべきです[現在の計画では、2010 年頃までにそれらすべてが結ばれる予定です]。

したがって、それらの都市が、ヨーロッパの都市システムにおける、中心となる核を効果的に構成することは確実であるように思われます。定期的かつ頻繁な航空便で、約 500~700km 離れた外側の環状都市群(コペンハーゲン、ベルリン、ウィーン、チューリッヒ、ミラノ、マドリード、ダブリン、エディンバラ)と結ばれます。また、ミラノとトリノ、ヴェネツィア、ボローニャ、ベルリンとハノーファー、ハンブルク、ライプツィヒ、マドリードとセビリア、バルセロナなど、半径 500km 以内の都市群とは高速鉄道で結ばれ、ヨーロッパと地域の交流体系をつなぐ拠点となります。

やや紛らわしいことではありますが、100 万人から 400 万人という典型的な人口の範囲にあるこれらの国の首都と商業の中心地は、マンチェスターとバーミンガム、リヨンとマルセイユ、ハノーファーとシュトゥットガルト、フィレンツェとナポリ、セビリアとバレンシアなど、ヨーロッパのより大きな国民国家の主要な州都と規模が重複しています。これらの場所は、典型的には、都市部と農村部が混在する地域のための行政及び上位レベルのサービスセンターとして機能しており、必ずしもほとんどが繁栄しているわけではないですが、伝統的な製造業と商品の取引機能を失ったにもかかわらず、一定のダイナミズムを発揮しています。

もちろん、ボストン、アトランタ、ダラス・フォートワース、ミネアポリス、デンバー、シアトルなどの米国の主要地方都市や、名古屋、仙台、熊本などの日本の都市も同様の機能を持っています。これらの都市は、原則として、国内においても国際的に見ても、より高次の都市とは実質的に競合はしませんが、金融サービスにおけるボストンや、メディアサービスにおけるアトランタなど、ニッチな市場で特別な地位を占めることがあります。

なおここには重要ですが微妙な違いがあり、都市が世界のレベルで大きな存在感を示しているか、または重要な課題にチャレンジしているかの違いがあります。この点において、ブリュッセル、フランクフルト、ミラノ、シカゴ、ロサンゼルス、大阪は、特別に定義された領域ではグローバルな競争相手として機能していると言えますが、もちろん全面的なものではないため、サブ・グローバル都市と定義するのが最も適切です。しかしマンチェスターとミュンヘンとコペンハーゲン、ミネアポリスとデンバー、仙台と熊本などの都市は、多かれ少なかれランダムに例として挙げてみましたが、(サブ・グローバル都市としての定義は) できません。

## 5. 脱出：脱集中の傾向 (Moving Out: The Trend to De-concentration)

ヨーロッパの都市体系のダイナミクス(dynamics)を理解するためには、これらの巨大都市圏で何が起きているのかも理解する必要があります。過去 40 年間で、まず居住地、それに続く雇用拠点の脱集中は、ヨーロッパだけでなく、事実上世界のすべての大都市圏で普遍的な現象となり、かつては英米豪の都市群に特有であったものが、今や西ヨーロッパ全体と日本においても特徴的に表れています。そして、これらの地域の中で最大であるグローバル都市およびサブ・グローバル都市においては、この脱集中のプロセスは非常に複雑になり、高度に多核的な大都市の体系をもたらずダイナミックなプロセスが、非常に広い領域に広がっています。

大まかに言うと、1950 年頃までは、世界の主要都市でさえ、生活と仕事のパターンは、はるかに単純だったと言えます。すなわち中心部には大量のホワイトカラーの雇用があり、そしてその外側(そして拡大している)には、郊外の通勤圏が広がり、その中には工業、港湾、倉庫が立地する区域が点在し、それに隣接する外側には局所的に住宅地がありました。独立した複合機能の拠点全体を見れば、その移動は主に公共交通機関に依存しており、加えて、地域内における移動はほとんどが徒歩や自転車利用となっていました。その後、第 2 次世界大戦前からすでにアメリカの都市では見られましたが、1960 年代以降のヨーロッパの都市では、公共交通システムが効果を挙げている範囲を超えて、自家用車に依存した住宅地の郊外化がさらに進むことになりました。

同時に、雇用の場所が分散し始めました。第一に、日常的な組立てメーカーは高速道路網に接する広々とした敷地を必要とし、第二に、アメニティの高い場所に移転した研究開発を担う企業とそれに伴う小ロットのハイテク産業は、国際的なアクセスのために空港に近い場所を選びました。第三に、全国的な企業の本社の日常的な処理アプリケーションを担うバックオフィスは、事務的な労働力を十分に地元で供給しうる郊外のセンターに移転していきました。もちろん、これには地域全体に分散した、商店、学校、その他の公共および民間の地域的なサービス業における雇用を伴うものでした。

そして最後に、1980 年代後半から 1990 年代にかけては、アメリカのいくつかの都市(すでに述べたニューヨークだけでなく、サンフランシスコやもちろんロサンゼルスも)で、本社オフィスでさえも郊外に流出したという証拠がありますが、これは明らかに高い地方税によって進んだものです。極端なケースでは、ロンドン、ニューヨーク、ロサンゼルスに代表されるような、中心部から 150km ある非常に長い距離にわたる脱集中のパターンがあります。これには重なり合う通勤圏に囲まれた地域的な雇用の集中を伴っており、主に自家用車通勤に依存しています。

正確な空間の状況は、各国の文化や計画の体制に応じて異なります。米国では、低密度で規制が緩く、

住宅地や商業用地として開発が可能な「グリーンフィールドサイト(greenfield sites)」にある、「周縁都市 (エッジシティ: Edge Cities)」または「新たな中心市街地 (ニューダウントウン: New Downtowns)」は、自家用車でのみアクセスしうる場所です。ヨーロッパでは、中密度で、グリーンベルトやその他の制約によって規制され、中規模の地方の商業都市、または計画されたニュータウンが中心となっています (Garreau 1991)。そして、このプロセスは、いくつかの大都市圏(例えばロンドン)では、他の大都市圏(例えば、1965年の地域マスタープランの結果として、郊外化がほぼ完全に新たな大都市地域に取り込まれたパリ)よりもはるかに進行しています。しかしながら、人口と雇用の両面で、概して郊外への分散傾向が普遍的になっています。また興味深いことは、より広い大都市圏にある小さな地方都市、特に主要な幹線道路や鉄道路線に隣接する都市(つまり、ロッシュ (Losch) の「中心地理論 (central place model)」における「輸送が豊富で都市が豊富」セクター)の成長が加速したことです。

このように、場合によっては、ロンドンの西にあるいわゆる M4 回廊 (M4 corridor) や、ストックホルムの北にある E4 アーランダ空港回廊 (E4 Arlanda airport corridor) のように、ハイテク産業とバックオフィス機能の両方の組み合わせによる直線的な回廊の成長には、明確な傾向が見てとれます。1966年のストックホルム計画やその前の1年のパリ計画など、いくつかの地域計画は、そのような回廊に開発を導入することを意図的に試みたものです。ロサンゼルス郡とオレンジ郡の I-405「エアロスペース・アレー」(I-405 "Aerospace Alley") や、ワシントン DC のバージニア州郊外の「ダレス空港回廊」("Dulles Airport Corridor") など、他のケースでも同様の現象が自然に発生しています。

また、ロンドン、ブリュッセル、フランクフルト、チューリッヒ、ミラノを結ぶ西欧の「ドルサーレ (Dorsale)」や「ブルーバナナ (Blue Banana)」など、高速道路や高速鉄道沿線に沿って都市を結ぶ、さらに大規模な成長回廊が開発されるという主張をする人もいます (Hall et al 1973; Brunet 1989 年)。ロンドンの東側に位置する英国政府のテムズ・ゲートウェイ計画は、ロンドンから英仏海峡トンネルまでの新たな高速鉄道計画に続く、一貫性のない (discontinuous) 一連の都市開発であり、意図的にそのような回廊を作ろうとした最初の試みです (G.B. Thames Gateway Task Force 1994)。アカデミックな印刷物では、この集中化のプロセスが通勤時の移動、ひいては持続可能な都市化にもたらす影響について、活発な議論が交わされています。オーストラリアのピーター・ニューマン (Peter Newman) とジェフリー・ケンワージー (Jeffrey Kenworthy) が代表を務める学校は、低密度の郊外への脱集中は、エネルギー消費量の大幅な増加をもたらすと主張しています。この主張は、ロバート・サーヴェロ (Robert Cervero) による国際的な研究で支持されました (Newman and Kenworthy 1989a, 1989b, 1992; Cervero 1985, 1989, 1995a, b, c)。

これと反対の意見は、ピーター・ゴードン (Peter Gordon) とハリー・リチャードソン (Harry Richardson) によるもので、プロセス全体において、自然に均衡すると主張しています。つまり、職場が家よりも後に離れてしまっても、地域の雇用拠点や完全に分散化された雇用拠点が発展するため、通勤距離は以前よりも長くはならないというものです (Gordon, Kumar and Richardson 1988, 1989a, 1989b, 1989c; Gordon および Richardson 1989 年; ゴードン、リチャードソン、1991年6月。Gordon および Richardson 1995年、1996年)。オーストラリアのブロッチ (Brotchie) と彼の同僚は、オーストラリアの都市について同様の結果を報告しています (Brotchie, Anderson, McNamara 1995)。

そして、通勤する人たちがより遠い家に引っ越しても、その後、その地元で仕事を見つけることが可能となった状況がロンドン地域で生じたといういくつかの証拠があります (Buck et al 1986)。この違いは、

2組の著者が異なる側面を分析しているために生じているように思われます。すなわち、密度はエネルギー消費に関連している可能性が高いが、そんなに単純または直接的なものでもないと思われます。仕事の分散化は、雇用拠点の中央集権化と住居の分散化のパターンと比較すれば、総移動を減らす効果をもたらします。しかし、この総移動の多くは、エネルギー効率の低い公共交通機関ではなく、自動車で行われている可能性があります (Daniels and Warnes 1980)。

もちろん、これは直感的にもっともらしく思われます。興味深いのは、ブレヘニー (Breheny (1995a)) が行った慎重な分析です。英国は 1961 年から 1991 年の間に、輸送で消費されるエネルギーに関して、持続可能な都市開発のパターンからわずかに逸れたものの、その影響はそれほど大きくなく、おそらく約 3%であったと結論付けていることです。実体があろうがなかろうが、多くの計画立案者、とりわけ多くの政治家が、最近、この問題をめぐって非常に動揺しています。1990 年の欧州委員会のグリーンペーパーに続いて、彼らはすべて都市のコンパクト化(compaction)を求めています。

実際、コンパクト化、または統合は、1990 年代には、一種の世界的な錦の御旗になったようです。そして、この議論は、世帯数の増加によって大きな緊急性を増しています。英国では、公式の予測によると、現在から 2016 年までのわずか 20 年の間に、イングランドだけでも約 440 万世帯の住宅を追加で探さなければならなくなる可能性があります。これは人口増加が適度に控えめなままであるためではなく、人口構成の変化と社会の変化によるものです。離婚や別居が増えたため、長生きする高齢者が増えても、結果として単身高齢者が増えることにしかならないのです。

これらの傾向の注目すべき事実は、増加している世帯の 80%近くが単身世帯で構成されるということです。より心がくじかれることには、増加している世帯の 5 分の 2 にあたる、440 万世帯のうち 164 万世帯は、すでに最も困難な状態にあり、新たな開発に関して最も激しい論争があるイングランドの南東地域に居住していると推定されています。これに対する英国政府の回答は、昨年末のコンサルテーションペーパー(グリーンブック：G.B.国務長官 1996)に記されていますが、すべての新しい住宅の 60%を、既存の建築エリアに入れようとするものです。

昨年の夏に発表されたレポートを読んで、マイケル・ブレヘニー (Michael Breheny) と私は、そのようなことが実際に可能なのか、また本当に持続可能なのか疑問に思いました (Breheny and Hall 1996)。しかし、この分野については、正しく調べる方法があると思います。それは今一度、歴史から学ぶことから始めることです。そうすることで、私たちは、いつも非常に著名なアーバニストが私たちよりも前に存在したことに気付かされるでしょう。エベネザー・ハワードがちょうど 99 年前に提案したオリジナルの田園都市は、約 30,000 人の小さな単位で非常に高密度に開発されましたが、すべての家には庭園があり、地域の土地は複合機能利用となっており、誰もが約 10 分でどこにでも歩いていくことができることを保証していました。

しかし、ここから興味深い意外な展開になるのですが、ハワードはこの小規模な田園都市を合計約 25 万人のクラスターに組み合わせ、すべてライトレールシステムによって結ぶことを提案しました。ハワードはこれを、スラムのない(slumless)無煙都市(smokeless)、または社会都市(social city)と称しました。今日、ロンドン北部のガーデンシティとニュータウンのグループに分類されるハットフィールド (Hatfield)、ウェルウィン (Welwyn)、スティーブネージ (Stevenage)、レッチワース (Letchworth) が、このような社会都市です。このことについての重要なポイントの 1 つは、ハワードと戦後の新しいタウンプランナーの両方が、ロンドンの通勤圏の外に、意図的にニュータウンを建設することを目指してい

たということです。しかし彼らはそれに失敗しました。通勤圏 (commuter belt) は外側へと移動し、ウェルウィンは 1920 年代から通勤のための居住地として発展しました。しかし、レイ・トーマス (Ray Thomas) が 1966 年の国勢調査に基づいてロンドンのニュータウンの有名な分析を行ったとき、彼はこうした町が、ロンドンから同様の距離にある同等の古い町よりもはるかに自己完結していることを示すことができました(トーマス 1969)。

マイケル・ブレヘニーが 20 年後に数字を見直すことになったとき、彼はこれらの田園都市がその特徴を失っていることに気づきました。ロンドンの通勤圏は従来田園都市が占めていた地域に拡大し、自家用車の所有者数が増加していくにつれて、通勤圏は更に広範なものになっていきました(Breheeny 1990)。プランナーたちはこの事実を予想していました。1960 年代という大幅に人口が増加した 10 年の間で南東部の戦略的計画に関する激しい議論があったとき、彼らプランナーは、第二世代 (Mark Two) のニュータウンをロンドンからずっと遠くに配置することにしました。例えば、ミルトン・ケインズ (Milton Keynes) は 90 キロ、ノーサンプトン (Northampton) は 120 キロ、ピーターバラ (Peterborough) はロンドンから 130 キロの遠くにありました。

この概念は、田園都市を通勤圏の外にうまく配置し、また、20 万から 25 万の人口をさらに増やして、主要な地方都市に関連するすべての雇用やサービスを提供しようとするものでした。しかしこの考え方はプランナーたちでさえ自動車を神の祭壇で崇拝して、「徒歩で通勤する『ウォーク・トゥ・ワーク (walk-to-work)』」の原則を犠牲にしたために、その年代において消えさることになりました。これと並行して、スカンジナビアのプランナー達は、コペンハーゲンで「フィンガープラン (finger plan)」と呼ばれていた説明を採用していました。彼らは公共交通機関のルートに沿って、ひもに通したビーズのように新しい町を配置しました。コペンハーゲンの場合はライトレールシステム、ストックホルムでは新しい地下鉄道です。最も有名なケースはストックホルムで、スヴェン・マルケリウス(Sven Markelius)とゴラン・シデンブラド(Goran Sidenbladh)による有名な 1952 年の総合計画に基づき、駅周辺を、体系的な「ピラミッド構造の密度 (pyramids of density)」により開発し、また、これらの同じ駅周辺の地区センターではサービスやその他の雇用機会を提供したことで、住民の 3 分の 1 は住んでいる場所で仕事を見つけることできるというものでした(Hall, 1992a;Hall, 1997)。

私たちが歴史から得られる教訓は明確です。

まず、ハワードが提案し、英国が第二次世界大戦後にニュータウンにおいて試みたように、人々が職場の近くに住むという自己完結型のユニットにまとめることは、合理的です。特に、小さなスケール (マイクロスケール; micro scale) で住居と職場が混在している場合はそうです。ハワードが直感に基づき設定した人口規模 32,000 人の田園都市は、自動車がまだ目新しい時代に構築されたという事実にもかかわらず、輸送の持続可能性の面では悪くないものでしたが、適切な範囲の雇用やサービスと組み合わせることが困難であることが明らかになりました。それはもちろん、誰もが元来の社会都市の概念図を忘れていたからです。

次に、イギリスのニュータウンをロンドンの通勤圏の外に配置しようと試みたことも正しかったのです。ニュータウンを日常的に完全に自己完結させておくことができる一方で(少なくとも通勤していた者の一部はしばらくして地元で仕事に就いた事実があります)、頻繁でなくともビジネスコンタクトのためのロンドンへの利便性の高いアクセスを提供することにより、サービス産業の雇用を成長させ、バックオフィスニュータウンへ分散化させることがますます重要になっています。

最後に、スウェーデンが1950年代と1960年代のストックホルムの衛星都市で行った、強力な公共交通機関に沿って、住宅と雇用拠点を、高い密度のパターンで配置することも正しいことです。特に、スウェーデン国民が試みたように、雇用機会が住居の近くで提供され、実際に広い緑のくさびがこれらの都市の回廊の間に形成される場合はそうです。もっともこれらはすべて部分的な答えに過ぎず、決して相互に排他的なものではありませんが、それらをパッケージにまとめた場所はほとんどありません。また、第一世代のニュータウンである「マーク・ワン・ロンドン (Mark One London)」と、スカンジナビアの衛星都市は、市民の多数が、大規模な単一の機関が提供する公営住宅の賃借人であるという、かなり困窮する人々の社会のために考案されたことも忘れてはなりません。彼らには選択の余地がなかったのです。また、自動車の所有率は当時極めて低く、将来的にもその傾向が続くと予想されていたため、交通手段の選択肢はあまりありませんでした。

ストックホルムのプランナー達の計算は、1960年代の自動車所有者数の急激な増加によって使い物にならなくなったという明確な証拠があります。しかし、これはストックホルムが人口約150万人の比較的小さくそしてコンパクトな都市であるという事実と相まってのことです。たとえ人々に街の中心部への放射状の移動に地下鉄(トンネルバナ:Tunnelbana)を使い続けるようにと説得しても、快適なボルボ車に乗り込み、プランナーが市内を巡る貨物を運ぶために用意したはずの環状道路を使うことができるのであれば、軌道上の移動はほとんど意味をなしません。このことは、この構造が公共交通機関の利用をより促進するものでなければならないことを示唆しており、おそらく、放射状でない移動のニーズや欲求を可能な限り排除することによるものです。

それでも、イギリスのニュータウンと同様に、ストックホルムの衛星都市は、似た立地にある同等の居住の形態よりも、うまく機能しています(Cervero 1995b, 1995c)。また、現在の学術研究に目を向けると、興味深いことに、イギリスの地理学者たちは、このテーマについては国際的なリーダー的地位を確立しています。例えばケンブリッジのスーザン・オーウェンズ(Susan Owens)、UCLのデビッド・バニスター(David Banister)、レディングのマイケル・ブレヘニー(Michael Breheny)といった研究者たちは、協力して非常に強力なグループを形成しています(Banister 1992, 1993; Banister and Banister 1992, 1995; Banister and Button 1993; Breheny 1991, 1992, 1993, 1995a, b, c; Breheny, Gent and Lock 1993; Breheny and Rookwood 1993; Owens 1984, 1986, 1990, 1992 a, b; Owens and Cope 1992; Rickaby 1987, 1991; Rickaby et al 1992)。そして、これらの研究はすべて、非常に一貫したストーリーを語っているように思われます。オーウェンズは、持続可能な都市形態には次のような特徴があると指摘しています。

第一に、地域的規模(regional scale)では、比較的小規模な町が多数存在するが、そのうちのいくつかが集まって、人口20万人以上の大規模な都市を形成します。第二に、小さな地域の規模(sub-regional scale)では、コンパクトな町となっていることが特徴で、おそらく直線的か長方形の形をしており、雇用や商業の拠点が分散しているため、「異質な」、つまり用途が混在した土地利用のパターンが形成されます。第三に、地域的な規模(local scale)は、歩行者や自転車移動の範囲のスケールで開発されたサブユニットで構成され、住宅の密度は中程度から高い密度で、場合によっては高い線形密度を持ち、地域の雇用、商業、サービスの拠点は集積し、多目的な移動を可能にしています。

オーウェンズの研究は、1つの大きな町よりも小さな町の方が、エネルギー効率が高い可能性があることを示しています。人口は15万から25万が最適な上限であり、直線的か少なくとも長方形の形が最も効率的であること、1ヘクタールあたり25戸または40人という適度な密度であるべきであるが、エネ

ルギー効率を上げるためにはそれほど高くする必要はないことを強く示唆しています。

マイケル・ブレヘニーとラルフ・ルックウッド (Ralph Rookwood) は、非常によく似た結論を出しています。彼らは、持続可能な都市開発をさまざまな規模、さまざまな地理的背景で実現する方法を理論的に示しています。いずれも、バス路線から幹線鉄道まで、さまざまな公共交通の回廊に沿って、数珠つなぎのように連なるさまざまな規模の町を描いているのです。これにもまた、デンマークやスウェーデンのプランナーが1950年代や1960年代に試みていたことと非常に強い類似性があります。

三つ目は、現代における実践です。カリフォルニアでは、イギリスの亡命建築家でプランナーであるピーター・カルソープ (Peter Calthorpe) が TOD (トランジット指向型の開発: Transit Oriented Developments) と呼ぶものを提案しました。公共交通機関の停車駅周辺に徒歩圏内の郊外開発を行い、そのノードにいくつかの仕事とサービスの機会を集積し、高密度の一戸建て住宅を、路上駐車が出来るといった伝統的なテラス状に建てるというものです (Kelbaugh 1989; Calthorpe 1993)。

カリフォルニアの人々はその考えを気に入っているようです。シリコンバレーの中心都市サンノゼで近隣地区全体を開発していますが、現在ではその考えは、州都サクラメントの総合計画の必須の項目となっています。最近の皆さん、オランダの人々は、環境戦略の中で土地利用と交通計画を統合する試みにおいて、国家レベルで世界に先駆けています。皆さんもご存じの第4次報告書 (EXTRA) では、交通・運輸政策、環境政策、物理的計画政策を包含する統合的なアプローチを通じて、都市や都市地域の成長圧力に対処し、都市生活の質を向上させ、自動車交通を削減することを目指す政策を明らかにしています。重要なのは、住宅、仕事場、アメニティ施設を集中させ、可能な限り移動距離を短くすることです。そのため、住宅用地はまず都心部に、次に都市周辺部に、そして三番目に遠い場所に求められるビジネス拠点とアメニティ施設は、利用者の必要性和立地の特徴を関連付けることによって計画されるものです。

一般市民向けのオフィス、劇場、美術館など、1ヘクタール当たり多数の労働者や訪問者を伴う活動に必要な施設は、「A プロファイル」と評価され、駅のある市街地中心の近くに立地すべきものです。

「B ロケーション」は、駅へのアクセスが良く、高速道路へのアクセスも良好で、車と公共交通機関の両方でのアクセスに適しています。ここの立地することが適した施設には、病院、研究開発、ホワイトカラー産業の拠点などがあります。

また高速道路に近い「C ロケーション」は、ヘクタールあたりの労働者や訪問者が比較的少なく、車やトラックでの高いアクセスが必要な活動のための施設にのみ適しています。これに関連して、この第4次報告書 (EXTRA) では、優れた公共交通機関の提供に関連する長期駐車場の制限を含む公共交通機関の役割を強化するために、統合された輸送/土地利用計画を求めています (オランダ 1991)。あなた方オランダの皆さんのアプローチが、ヨーロッパの他の場所で大きな関心と模倣さえ刺激していることを、ここでお伝えできることを嬉しく思います (たとえば、ロンドン計画諮問委員会 1994)。

しかし、オランダの他のあらゆる場所にある、通勤圏外の適度な規模や密度の都市を振興することによって、ランスタッド (Randstad) への圧力を和らげることは、1960年代の政策でありましたが、後には放棄されました。私がこのことについて触れる理由をお話します。以前、オランダと英国の通勤距離を調べているオランダの博士課程の学生が私たちの大学に派遣されてきました。彼が驚いたことには、私たちイギリスの方がうまくいっているように見えることに気づいたのです。モビリティが高い時代には、オランダの強みの一つであったランスタッドの多核状の都市構造が弱点 (すなわち快適さを維持するには都市間の距離がやや近すぎる) の源になる可能性はほとんどありません。しかし、公平を期すために言

わなければならないのは、オランダは、通勤に公共交通機関を利用する最大のインセンティブを与えているということです。むしろ驚くべきことに、ランスタッドはハワードの社会都市に似ていますが、すべての単位が約 30 倍の大きさとなっています。またすでに述べましたとおり、英国の同様な注目すべき施策(initiative)が明らかになってきています。

ロンドンの東にあるテムズ・ゲートウェイの開発の枠組みは、新たなスケールの考え方を表しています。すなわち、この開発では、ロンドンから英仏海峡トンネルへの新しい高速鉄道の結合(link)による、長さ 60 キロメートルを超える非連続的な開発回廊があり、計画されている 2 つの駅周辺には雇用機会が集中し、その二つの駅の間はローカル鉄道で結ばれ、密度の高い移動がなされます。さらにいわゆる非放射状の移動への欲求からは隔離されています。すなわち北にはテムズ川が効果的な障壁となっており、ダートフォードの M25 橋トンネルの下流には固定された横断地点がありません。南にある「ガーデン・オブ・イングランド (the Garden of England)」ではいかなる種類の開発の機会もほとんどなく、低密度の農業地域のままとなっています。これらの考えの本質的な部分は、オーウェンズ、ブレヘニー、その他の人々の考えに基づくもので、実際に開発計画の中で実現されています。

この先 15~20 年以内には、この計画が持続可能性の観点からどれだけうまく機能するかを確認できるはずですが、これは、ロンドン交通局が 1990 年代半ばに提唱した新しいコンセプトであるリージョナル・メトロ(Regional Metro)に関連しており、リージョナル TGV とも呼ばれています。かつてコリン・クラーク (Colin Clark) が唱えていたとおり、交通輸送が都市の創造者であり破壊者であることが証明されましたが、ここにおいてもそのようになっています。空間的な影響については、ロンドン地下鉄やパリのメトロ、ストックホルムのトンネルバナ (Tunnelbana) などの従来の都市鉄道システムとはまったく異なり、ロンドンから 100~130 キロメートルのクリティカルレンジにある場所への移動時間を短縮することになります。ランスタッドのように、長距離通勤を奨励する可能性があれば、それはほとんど持続可能なものとはなりません。しかし、長距離通勤があることを考えると、道路の自家用車利用による移動よりも鉄道での通勤が望ましいと思われれます。そして、これまでに明らかになった全ての事実は、このような遠隔地での都市開発が比較的自己完結型であることを示唆しています。さらに、通勤者の多くは数年以内には地元で仕事を見つけるでしょう。

したがって、このシステムに基づき、新たな解決のための戦略を組み立てる必要があります。鍵となるのは、主要駅の地域 TGV を地元の流通業者の交通輸送システムと接続することです。このシステムはライトレールであるかもしれませんが、アデレードやエッセン、そして現在のリーズにあるガイド付きバスウェイ、またはオタワのガイドなしバスウェイである可能性もあります。これらのシステムは、地域の TGV に平行であるか、TGV から離れた角度で走る線形になっています。1 つの便利な形は、2 つの TGV の駅を間接のルートで接続することです。バス輸送システムは、アデレードのように、樹木の広がる枝のように扇状に展開して、交通機関の停留所から広く広がる中密度の住宅地にサービスを提供できるという点で、ライトレールよりも優れています。しかし、重要なのは、交通の利用を促進する線形を維持し、交差する移動をもたらすような土地利用を何としても避けることです。それらに沿って、交通の駅周辺に集中する、通常約 1 万~1 万 5000 人の居住者向けにサービスを提供する複合機能開発のクラスターを連結して、さらに人口が最大 20 万~25 万人の線形または長方形のユニットになるようにグループ化します。

今後 20 年間で、土地利用と交通政策を組み合わせたこれらの主要な施策のいくつかが実現するでしょ

う。カルソープ (Calthorpe) の持続可能な都市計画の概念、オランダの ABC 政策、英国の回廊アプローチと、地域のメトロが実際にどのように機能しているかを見ることができるようになります。また、ストックホルム周辺で現在建設中のシステムに、非常によく似たものを備えたロンドンの地域のメトロの開発の成果を研究できます。また、現在完成間近のイル・ド・フランスの注目に値する「ORBITALE システム」や、それに続く予定の「LUTECE システム」など、他の交通輸送の革新がもたらす影響についても観察していくことになります。そして、ノルウェーの大都市で現在実験が進行中の都市道路の課徴金 (urban road pricing) の設定は、まもなくストックホルムで導入される予定です。これらすべての施策の中から、持続可能な都市開発へのアプローチを開発し、再びヨーロッパの都市計画家やプランナーが主導権を握ると確信しています。必ずエキサイティングな時代になるはずです。

#### 参考文献 (References)

- Banister, D. (1992) Energy Use, Transportation and Settlement Patterns. In: Breheny, M.J. (ed.) Sustainable Development and Urban Form. (European Research in Regional Science, 2), 160-181. London: Pion.
- Banister, D. (1993) Policy Responses in the U.K. In: Banister, D., Button, K. (ed.) Transport, the Environment and Sustainable Development, 53-78. London: E. & F. Spon.
- Banister, D., Banister, C. (1995) Energy Consumption in Transport in Great Britain: Macro Level Estimates. Transportation Research, A: Policy and Practice, 29, 21-32.
- Banister, D., Button, K. (1993) Environmental Policy and Transport: An Overview. In: Banister, D., Button, K. (ed.) Transport, the Environment and Sustainable Development, 1-15. London: E. & F. Spon.
- Batty, M. (1988) Home Computers and Regional Development: An Exploratory Analysis of the Spatial Market for Home Computers in Britain. In: Giaoutzi, M., Nijkamp, P. (ed.) (1988) Informatics and Regional Development, 147-165. Aldershot: Avebury.
- Batty, M., Barr, R. (1994) The Electronic Frontier: Exploring and Mapping Cyberspace. Futures, 26, 699-712.
- Breheny, M. (1990) Strategic Planning and Urban Sustainability. In: Proceedings of TCPA Annual Conference, Planning for Sustainable Development, 9.1-9.28. London: Town and Country Planning Association.
- Breheny, M. (1991) Contradictions of the Compact City. Town and Country Planning, 60, 21.
- Breheny, M. (1992) The Contradictions of the Compact City: A Review. In:

Breheeny, M.J. (ed.) Sustainable Development and Urban Form. (European Research in Regional Science, 2), 138-159. London: Pion.

Breheeny, M. (1995a) Counter-Urbanisation and Sustainable Urban Forms. In: Brotchie, J.F., Batty, M., Blakely, E., Hall, P., Newton, P. (ed.) Cities in Competition, 402-429. Melbourne: Longman Australia.

Breheeny, M. (1995b) The Compact City and Transport Energy Consumption. Transactions of the Institute of British Geographers, 20, 81101.

Breheeny, M. (1995c) Transport Planning, Energy and Development: Improving our Understanding of the Basic Relationships. In: Banister, D. (ed.) Transport and Urban Development, 89-95. London: Spon.

Breheeny, M., Gent, T., Lock, D. (1993) Alternative Development Patterns: New Settlements. London: HMSO.

Breheeny, M., Hall, P. (ed.) (1996) The People -Where Will They Go? National Report of the TCPA Regional Inquiry into Housing Need and Provision in England. London: Town and Country Planning Association.

Breheeny, M., Rookwood, R. (1993) Planning the Sustainable City Region. In: Blowers, A. (ed.) Planning for a Sustainable Environment, 150-189. London: Earthscan.

Brotchie, J.F., Anderson, M., McNamara, C. (1995) Changing Metropolitan Commuting Patterns. In: Brotchie, J.F., Batty, M., Blakely, E., Hall, P.,

Newton, P. (ed.) Cities in Competition, 382-401. Melbourne: Longman Australia.

Brunet, R. et al (1989) Les Villes "Europeenes": Rapport pour la DATAR. Paris: La Documentation Francaise.

Buck, N., Gordon, I., Young, K., Ermisch, J., Mills, L. (1986) The London Employment Problem. London: Oxford University Press.

Calthorpe, P. (1993) The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream. Princeton: Princeton Architectural Press.

Carcopino, J.E.J. (1941) *Daily Life in Ancient Rome: The People and the City at the Height of the Empire*. London: Routledge.

Castells, M. (1989) *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford: Basil Blackwell.

Castells, M. (1996) *The Information Age: Economy, Society, and Culture*. Vol. I, *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.

Cattan, N. (1995) Attractivity and Internationalisation of Major European Cities: The Example of Air Traffic. *Urban Studies*, 32, 303-312.

Cervero, R. (1985) *Suburban Gridlock*. New Brunswick: Rutgers University: Center for Urban Policy Studies.

Cervero, R. (1989) *America's Suburban Centers: The Land Use-Transportation Link*. Boston: Unwin Hyman.

Cervero, R. (1995a) Changing Live-Work Relationships: Implications for Metropolitan Structure and Mobility. In: Brothie, J., Batty, M., Blakely, E., Hall, P., Newton, P. (ed.) *Cities in Competition: Productive and Sustainable Cities for the 21st Century*, 330-347. Melbourne: Longman Australia.

Cervero, R. (1995b) Planned Communities, Self-Containment and Commuting: A Cross-National Perspective. *Urban Studies*, 32, 1135-1161.

Cervero, R. (1995c) Sustainable New Towns: Stockholm's Rail-Served Satellites. *Cities*, 12, 41- 51.

Chamoux, F. (1965) *The Civilization of Greece (La Civilisation Grecque)*. London: Allen & Unwin.

Chandler, T., Fox, G. (1974) *3000 Years of Urban Growth*. London: Academic Press.

Clark, C. (1940) *The Conditions of Economic Progress*. London: Macmillan.

Coakley, J. (1992) London as an International Financial Centre. In: Budd, L., Whimster, S. *Global Finance and Urban Living: A Study of Metropolitan Change*, 52-72. London: Routledge.

- Cohen, S., Zysman, J. (1987) *Manufacturing Matters: The Myth of the Post-Industrial Economy*. New York: Basic Books.
- Condit, C.W. (1980) *The Port of New York: A History of the Rail and Terminal System from the Beginnings to Pennsylvania Station*. Chicago: University of Chicago Press.
- Daniels, P.W., Warnes, A.M.(1980) *Movement in Cities: Spatial Perspectives in Urban Transport and Travel*. London: Methuen.
- Drinkwater, J.F. (1990) Urbanization in Italy and the Western Empire. In: Wachter, J. (ed.) (1990) *The Roman World, I*, 345-387. London: Routledge.
- Ehrenberg, V.L. (1969) *The Greek State*. Second Edition. London: Methuen.
- Friedmann, J. (1986) The World City Hypothesis. *Development and Change*, 4, 12-50.
- Friedmann, J., Wolff, G. (1982) World City Formation: An Agenda for Research and Action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 6, 309-344.
- Garreau, J. (1991) *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.
- G.B. Government Office for London (1996a) *London in the UK Economy: A Planning Perspective*. London: G.O.L./ D.O.E.
- G.B. Government Office for London (1996b) *Four World Cities: A Comparative Analysis of London, Paris, New York and Tokyo*. London: Llewelyn Davies Planning.
- G.B. Secretary of State for the Environment (1996) *Household Growth: Where Shall We Live?(Cm 3471)*. London: H.M.S.O.
- G.B. Thames Gateway Task Force (1995) *The Thames Gateway Planning Framework*. [RPG 9a]. London: Department of the Environment.
- Geddes, P. (1915) *Cities in Evolution*. London: Williams and Norgate.
- Gershuny, J., Miles, I. (1983) *The New Service Economy: The Transformation of Employment in Industrial Societies*. London: Frances Pinter.
- Goddard, J.B., Gillespie, A. (1988) Advanced Telecommunications and Regional Economic Development. In: Giaoutzi, M., Nijkamp, P. (ed.) *Informatics and Regional Development*, 121-146. Aldershot: Avebury.
- Goddard, J.B., Gillespie, A.E. (1987) *Advanced Telecommunications and Regional Economic Development*.

In: Robson, B. (ed.) *Managing the City: The Aims and Impacts of Urban Policy*, 84-109. London: Croom Helm.

Gordon, P., Kumar, A., Richardson, H.W. (1988) *Beyond the Journey to Work*. *Transportation Research*, 22A, 419-426.

Gordon, P., Kumar, A., Richardson, H.W. (1989) *Congestion, Changing Metropolitan Structure, and City Size in the United States*. *International Regional Science Review*, 12, 45-56.

Gordon, P., Kumar, A., Richardson, H.W. (1989a) *The Influence of Metropolitan Spatial Structure on Commuting Time*. *Journal of Urban Economics*, 26, 138-151. Gordon, P., Kumar, A., Richardson, H.W. (1989b)

*The Spatial Mismatch Hypothesis -Some new Evidence*. *Urban Studies*, 26, 315-326. Gordon, P., Richardson, H.W. (1989c) *Gasoline Consumption and Cities -A Reply*. *Journal of the American Planning Association*, 55, 342-346.

Gordon, P., Richardson, H.W., Jun, M. (1991) *The Commuting Paradox Evidence from the Top Twenty*. *Journal of the American Planning Association*, 57, 416-420.

Gordon, P., Richardson, H.W. (1996) *Employment Decentralization in US Metropolitan Areas: Is Los Angeles the Outlier or the Norm?* *Environment and Planning A*, 28, 1727-1743.

Graham, S., Marvin, S. (1996) *Telecommunications and the City: Electronic Spaces, Urban Places*. London: Routledge. Grant, M. (ed.) (1964) *The Birth of Western Civilization: Greece and Rome*.

London: Thames and Hudson. Haig, R.M. (1926) *Toward an Understanding of the Metropolis*. *Quarterly Journal of Economics*, 40, 179-208, 402-34.

Hall, P. (1966) *The World Cities*. London: Weidenfeld and Nicolson. French, German, Italian, Spanish, and Swedish translations published simultaneously.

Hall, P. (1984) *The World Cities*. 3rd edition. New York: St. Martin's Press.

Hall, P. (1991) *Moving Information: A Tale of Four Technologies*. In: Brotchie, J., Batty, M., Hall, P., Newton, P. (ed.) *Cities of the 21st Century: New Technologies and Spatial Systems*, 1-21. Melbourne: Longman Cheshire.

Hall, P. (1992a) *Urban and Regional Planning*. Third Edition. London: Routledge.

Hall, P. (1992b) *Britain's Cities in Europe*. *Town and Country Planning*, 61, 7-13.

Hall, P. (1992c) Cities in the Informational Economy. *Urban Futures: Issues for Australia's Cities*, 5, 1-12.

Hall, P. (1993) Cities and Regions in a Global Economy. In: Hall, P., Guzman, R. de, Madduma Bandara, C.M., Kato, A. (ed.) *Multilateral Cooperation for Development in the Twenty-First Century: Training and Research for Regional Development*, 6-26. Nagoya: United Nations Centre for Regional Development.

Hall, P. (1995a) The Future of Cities in Western Europe. *European Review*, 3, 161-169.

Hall, P. (1995b) Towards a General Urban Theory. In: Brotchie, J., Batty, M., Blakely, E., Hall, P., Newton, P. (ed.) *Cities in Competition: Productive and Sustainable Cities for the 21st Century*, 3-31. Melbourne: Longman Australia.

Hall, P. (1997) *Cities in Civilization*. London: HarperCollins.

Hall, P., Thomas, R., Gracey, H., Drewett, R. (1973) *The Containment of Urban England*. 2 volumes. London: George Allen and Unwin.

Hammack, D.C. (1982) *Power and Society: Greater New York at the Turn of the Century*. New York: Columbia U.P.

Hammond, N.G.L. (1967) *A History of Greece to 322 B.C.* Second Edition. Oxford: Oxford U.P.

Jackson, K.T. (1984) The Capital of Capitalism: The New York Metropolitan Region, 1890- 1940. In: Sutcliffe, A. (ed.) *Metropolis 1890-1940*, 319-353. London: Mansell.

Joint Association of Classical Teachers (1984) *The World of Athens: An Introduction to Classical Athenian Culture*. Cambridge: Cambridge U.P.

Kelbaugh, D. et al (ed.) (1989) *The Pedestrian Pocket Book: A New Suburban Design Strategy*. New York: Princeton Architectural Press in association with the University of Washington.

King, A.D. (1990) *Global Cities: Post-Imperialism and the Internationalization of London*. London: Routledge.

Kitto, H.D.F. (1951) *The Greeks*. Harmondsworth: Penguin.

Kondratieff, N.D. (1935) The Long Waves in economic Life. *The Review of Economic Statistics*, 17, 105-

115.

Korn, A. (1953) *History Builds the Town*. London: Lund Humphries.

Kynaston, D. (1994) *The City of London: Vol. I A World of its Own 1815-1890*. London: Chatto & Windus.

Kynaston, D. (1995) *The City of London: Vol. II Golden Years 1890-1914*. London: Chatto & Windus.

Landry, C., Bianchini, F. (1995) *The Creative City*. London: Demos/Comedia.

London Planning Advisory Committee et al (1991) *London: World City Moving into the 21st Century*. A Research Project. Written by Richard

Kennedy. London: H.M.S.O.

London Planning Advisory Committee (1994) *1994 Advice on Strategic Planning Guidance for London*. Romford: LPAC.

Mitchell, B.R., Deane, P. (1962) *Abstract of British Historical Statistics*. (University of Cambridge, Department of Applied Economics, Monographs, 17). Cambridge: Cambridge U.P.

Moran, M. (1991) *The Politics of the Financial Services Revolution: The USA, UK and Japan*. Basingstoke: Macmillan.

Netherlands, Ministry of Housing, Physical Planning and the Environment (1991) *Fourth Report (EXTRA) on Physical Planning in the Netherlands*:

*Comprehensive Summary: On the Road to 2015*. The Hague: Ministry of Housing, Physical Planning and the Environment, Department for Information and International Relations.

Newman, P.W.G., Kenworthy, J.R. (1989a) *Cities and Automobile Dependence: A Sourcebook*. Aldershot and Brookfield, Vt.: Gower.

Newman, P.W.G., Kenworthy, J.R. (1989b) *Gasoline Consumption and Cities : A Comparison of U.S. Cities with a Global Survey*. *Journal of the American Planning Association*, 55, 24-37.

Newman, P.W.G., Kenworthy, J.R. (1992) *Is There a Role for Physical Planners?* *Journal of the American Planning Association*, 58, 353-362.

O'Connor, K. (1995) Change in the Pattern of Airline Services and City Development. In: Brotchie, J.F., Batty, M., Blakely, E., Hall, P., Newton, P. (ed.) *Cities in Competition*, 88-104. Melbourne: Longman Australia.

Owens, S.E. (1984) Spatial Structure and Energy Demand. In: Cope, D.R., Hills, P.R. and James, P. (ed.) *Energy Policy and Land Use Planning*, 215-240.

Oxford: Pergamon. Owens, S.E. (1986) *Energy, Planning and Urban Form*. London: Pion.

Owens, S.E. (1990) Land-Use Planning for Energy Efficiency. In: Cullingworth, J.B. (ed.) *Energy, Land and Public Policy*, 53-98. Newark, Del.: Transactions Publishers, Center for Energy and Urban Policy Research.

Owens, S.E. (1992a) Energy, Environmental Sustainability and Land-Use Planning. In: Breheny, M.J. (ed.), *Sustainable Development and Urban Form*. (European Research in Regional Science, 2). London: Pion.

Owens, S.E. (1992b) Land-Use Planning for Energy Efficiency. *Applied Energy*, 43, 81-114.

Owens, S.E., Cope, D. (1992) *Land Use Planning Policy and Climate Change*. London: H.M.S.O.

Packer, J.E. (1967) Housing and Population in Imperial Ostia and Rome. *Journal of Roman Studies*, 57, 80-95.

Reich, R.B. (1991) *The Work of Nations: Preparing Ourselves for 21st Century Capitalism*. New York: Random House.

Rickaby, P.A. (1987) Six Settlement Patterns Compared. *Environment and Planning, B*, 14, 193- 223.

Rickaby, P.A. (1991) Energy and Urban Development in an Archetypal English Town. *Environment and Planning, B*, 18, 153-176.

Rickaby, P.A., Steadman, J.B., Barrett, M. (1992) Patterns of Land Use in English Towns: Implications for Energy Use and Carbon Monoxide Emissions. In: Breheny, M.J. (ed.) *Sustainable Development and Urban Form* (European Research in Regional Science, 2), 182-196. London: Pion.

Rischin, M. (1962) *The Promised City: New York's Jews, 1870-1914*.

Cambridge, Mass.: Harvard U.P.

- Robinson, O.F. (1992) *Ancient Rome: City Planning and Administration*. London: Routledge.
- Sassen, S. (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton U.P.
- Schumpeter, J.A. (1939) *Business Cycles: A Theoretical, Historical and Statistical Account of the Capitalist Process*. (2 Volumes). New York and London: McGraw Hill. (Reprinted, 1982, Philadelphia: Porcupine Press).
- Setchell, C.A. (1995) *The Growing Environmental Crisis in the World's Mega Cities: The Case of Bangkok*. *Third World Planning Review*, 17, 118.
- Saint, A. (1976) *Richard Norman Shaw*. New Haven: Yale U.P.
- Smith, D.A., Timberlake, M. (1995) *Conceptualising and Mapping the Structure of the World's City System*. *Urban Studies*, 32, 287-302.
- Stambaugh, J.E. (1988) *The Ancient Roman City*. Baltimore: Johns Hopkins U.P.
- Thomas, R. (1969) *London's New Towns: A Study of self-contained and balanced Communities*. London: PEP.
- Thrift, N. (1987) *The Fixers: The Urban Geography of International Commercial Capital*. In: Henderson, J., Castells, M. (ed.) *Global Restructuring and Territorial Development*, 203-233. London: Sage.
- Wilson, W.J. (1987) *The Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy*. Chicago: University of Chicago Press.
- Wilson, W.J. (1996) *When Work Disappears: The World of the New Urban Poor*. New York: Knopf.
- Yaro, R.D., Hiss, A. (1996) *A Region at Risk: The Third Regional Plan for the New York-New Jersey-Connecticut Metropolitan Area*. Washington DC: Island Press, for Regional Plan Association.
- Young, K., Garside, P.L. (1982) *Metropolitan London, Politics and Urban Change, 1837-1981*. (Studies in Urban History, 6). London: Arnold.