

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日発行
昭和48年2月9日国教社認特別採録誌第1284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





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徳憑により、
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、「東大新人会」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全で、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しだといえよう。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、潑刺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。

1

SHINJUKU IS A STATION

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。

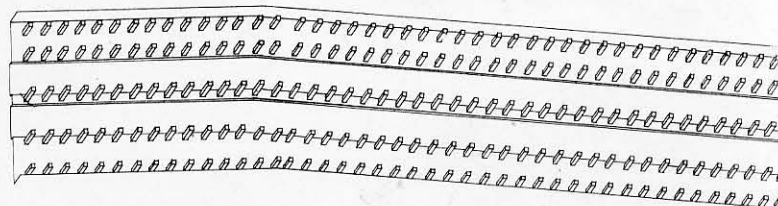
明治時代中期に作られた鉄道は、以前からあった二本の街道に対して直角に敷設された。これが新宿で一種の「空間競争」を進行させることになった。この競争はまず、列車と車（当時はほとんどが馬車）の間に引き起された、ひどい交通混雑が生じたため、甲州街道に陸橋が架けられ（1906年）、青梅街道には大ガードが作られ（1912年）、この騒ぎは解決された。こうした空間競争は、後にも別のかたちとなって生じている。例えば、昭和35年に新宿大通りの交通渋滞を緩和するために都電を裏道り（現在の靖国通り）に移して、それに代って地下鉄をつくったのがその良い例である。

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、商店とレジュー・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叉点があり、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

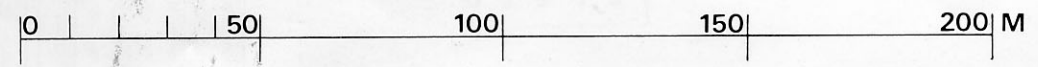
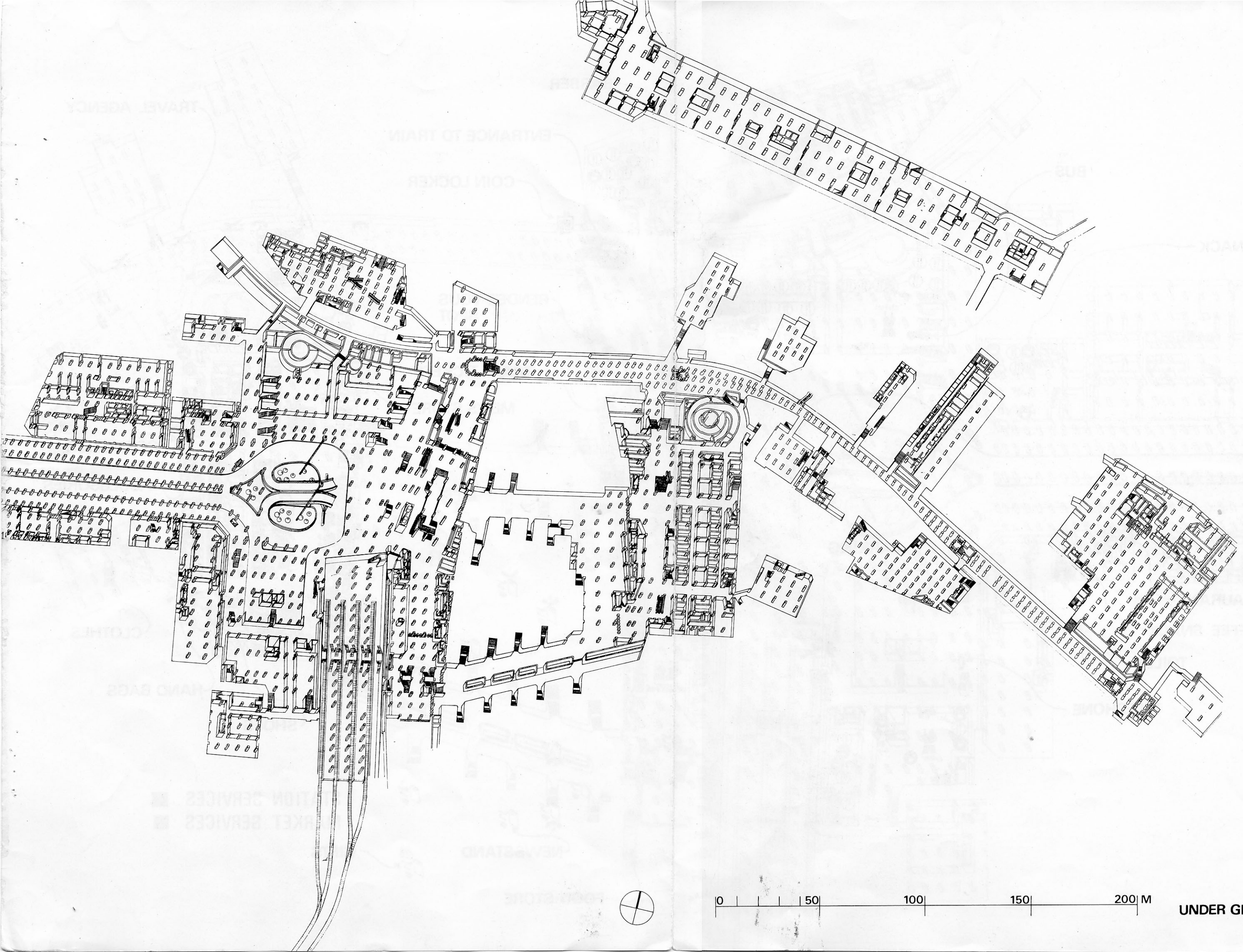
●新宿駅

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路線にもほのるバス利用者である。

改札口は14箇所、連絡口は3箇所であり、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



BUS

SNACK

RESTAURANT

COFFEE SNACK

TOILET

TELEPHONE

PARKING

BARBER

ENTRANCE TO TRAIN

COIN LOCKER

RENDZ-VOUS SPOT

TRAIN TICKETS

MEN'S STORE

TRAVEL AGENCY

COSMETICS

ACCESSORIES

CLOTHES

HAND BAGS

SHOES

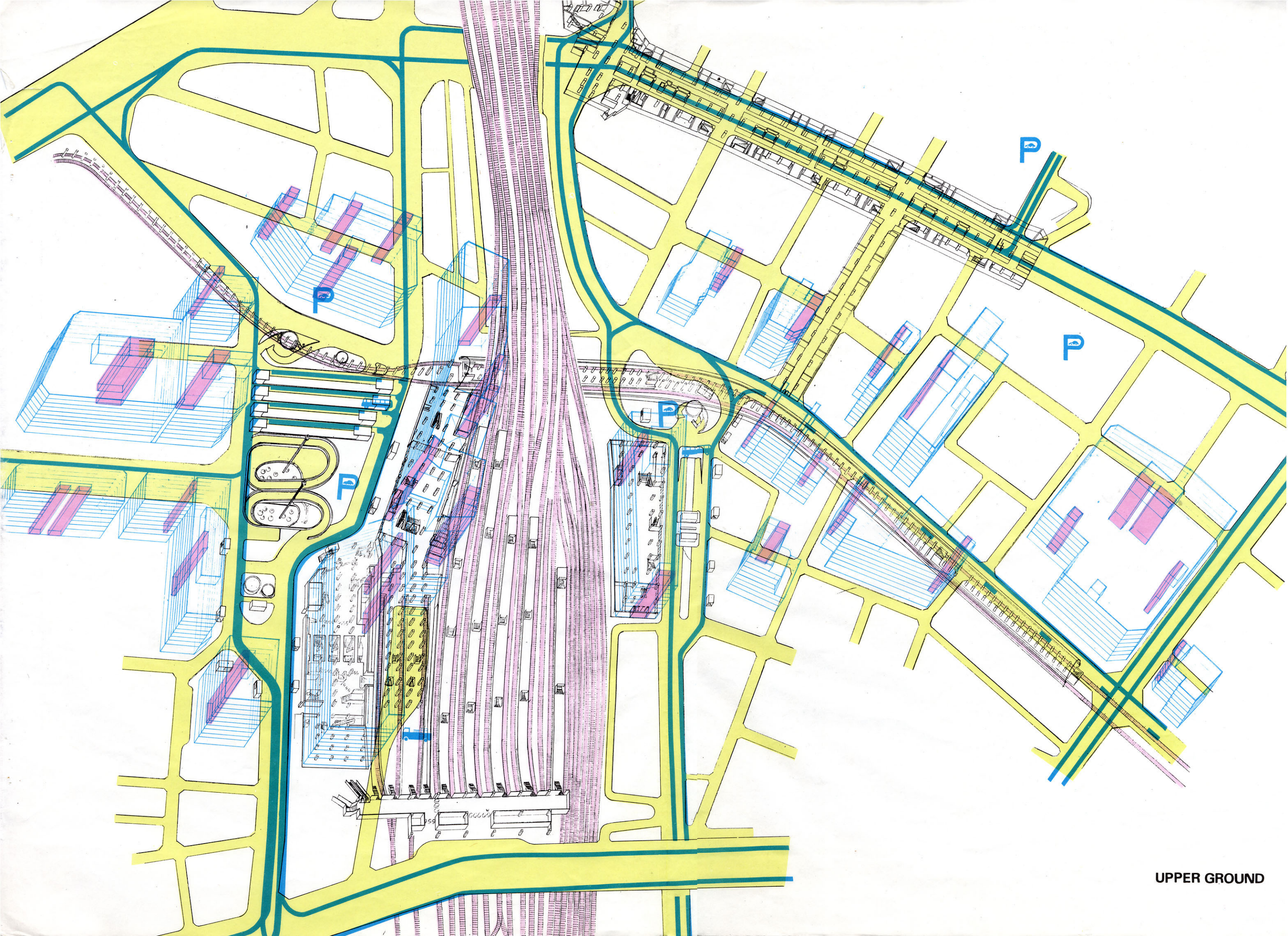
STATION SERVICES

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に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くない。言いかえれば、「駅派生型」と「市場派生型」の二つである。前者は定期券客であり、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の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80億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-飲む店60%、②-食べる店30%、③-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。淀橋税務所と東京小売酒販組合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、日本酒とつくり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・寝具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ベ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、戦後の東口露店尾津組の親分であった尾津喜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、敷金は地価に呼応して高い。貸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、室料は坪5000~6000円である。新設商店街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(「建設協力金」を含む)、家賃は月坪2万5200円で、これは貸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ち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「日常的なおとぎの国」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。そこで仕事場と家庭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窟である上に、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。

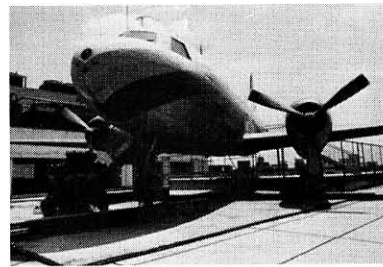
一般の日本人都市居住者は、家を出てから長距離を殺人的なラッシュ・アワーに耐えながら仕事場にかよう。どの仕事場も色彩に乏しく、装飾もない。人びとは制服を着て書類に埋もれ、その机や椅子は灰色でスチール製である。こうした索漠とした仕事場は、現代の日本の社会組織の厳格なヒエラルキーの表現でもある。各人の行動は、それぞれの地位によってあらかじめ詳細に決められていて、自発的・個人的な行動の余地はほとんどない。日本の仕事場もっている完全に共同体的で、あけっぴろげな性格は、そこに働いている人間にプライベートな場所を認めないのである。

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、もっと悪いかもしれない。彼らの住いといえば、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の秩序もなく、（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

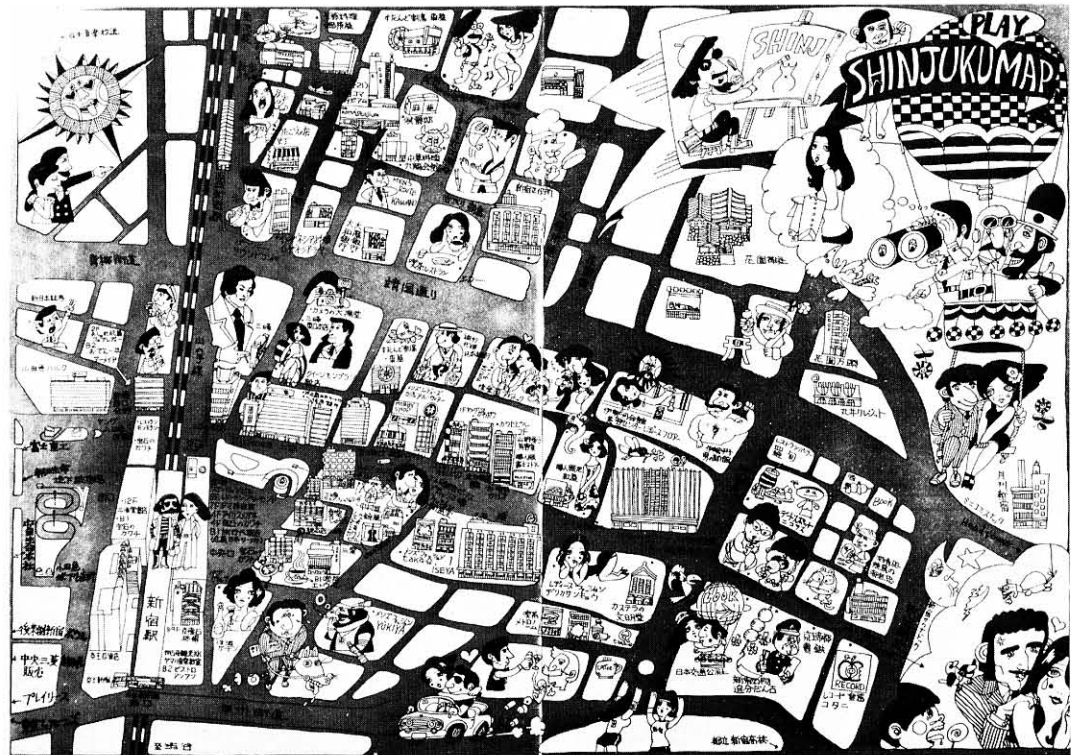


ジョイバック・ビル屋上の「飛行機」

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間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お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、そくそ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かもし出し、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

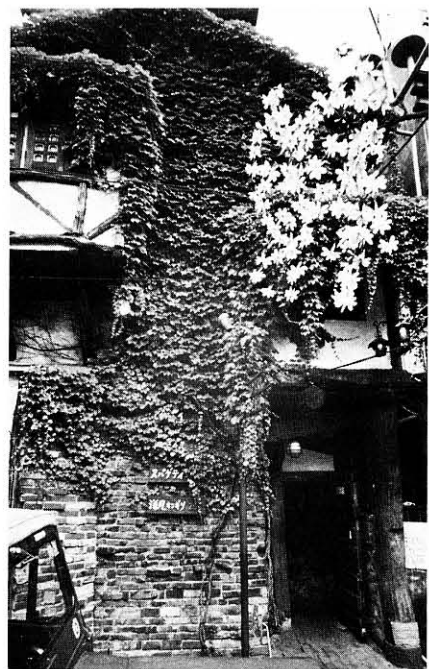
・スケールにかなうものでなければならぬ。それ以下では安全でなくなるし、それ以上では経済的でなくなる。外部のファサードがないから、モニュメンタルな建造物は出来得ない。地下はその全部が内部空間であり、居間機能に適している。

新宿の「おとぎの国」性は、地下の迷路的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ばかりなのであり、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。

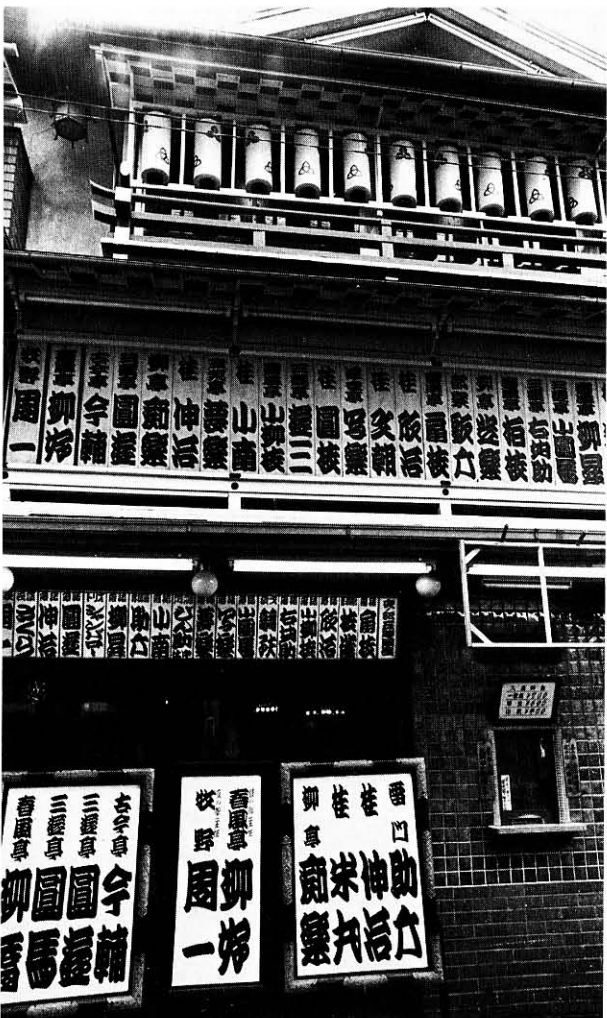


新宿西口の「穴」



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





広重の内藤新宿図

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樂の市場を生み出す。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、遊女屋に快樂を求めてそ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得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。地元の「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、江戸と武蔵野の間にあつて、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——『江戸名所図絵』より

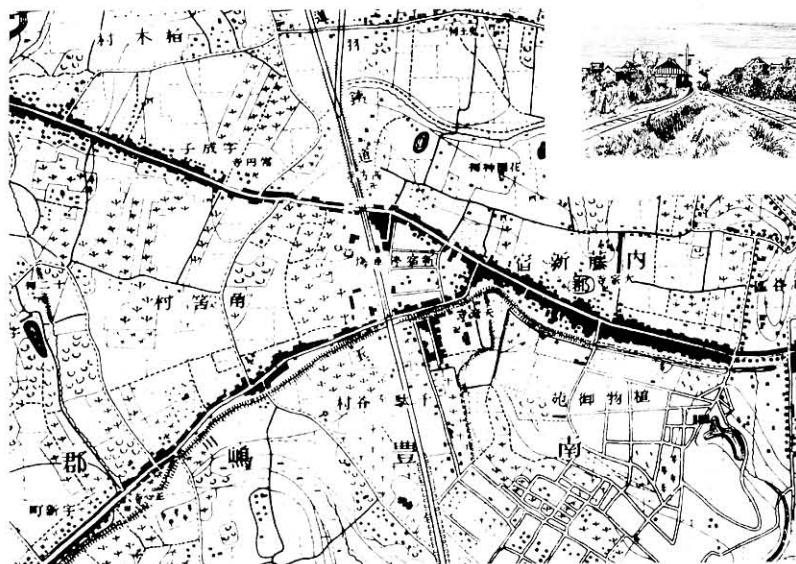
江戸時代の内藤新宿

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たった。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躓きでしかなかった。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



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。

宿が伸びることになったのである。(図参照)

日本鉄道について、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(当時の街電また市電)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ル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に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。

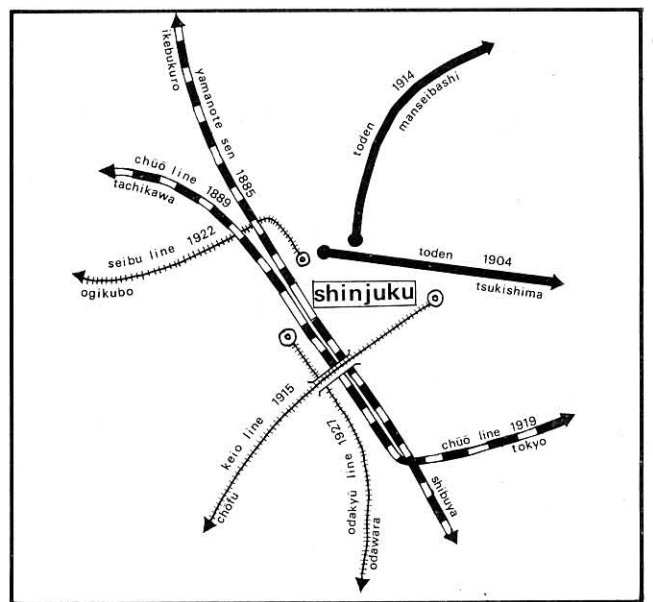
戦後の新宿

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てきたからで、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・ブロードワ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)、下からの地元的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。どちらも面白いはあるが、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。



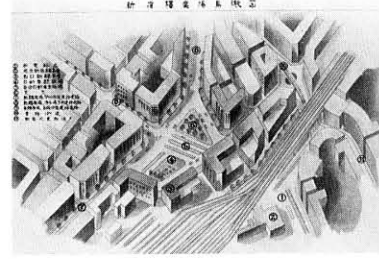
新宿をめぐる鉄道路線図(戦前)



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)



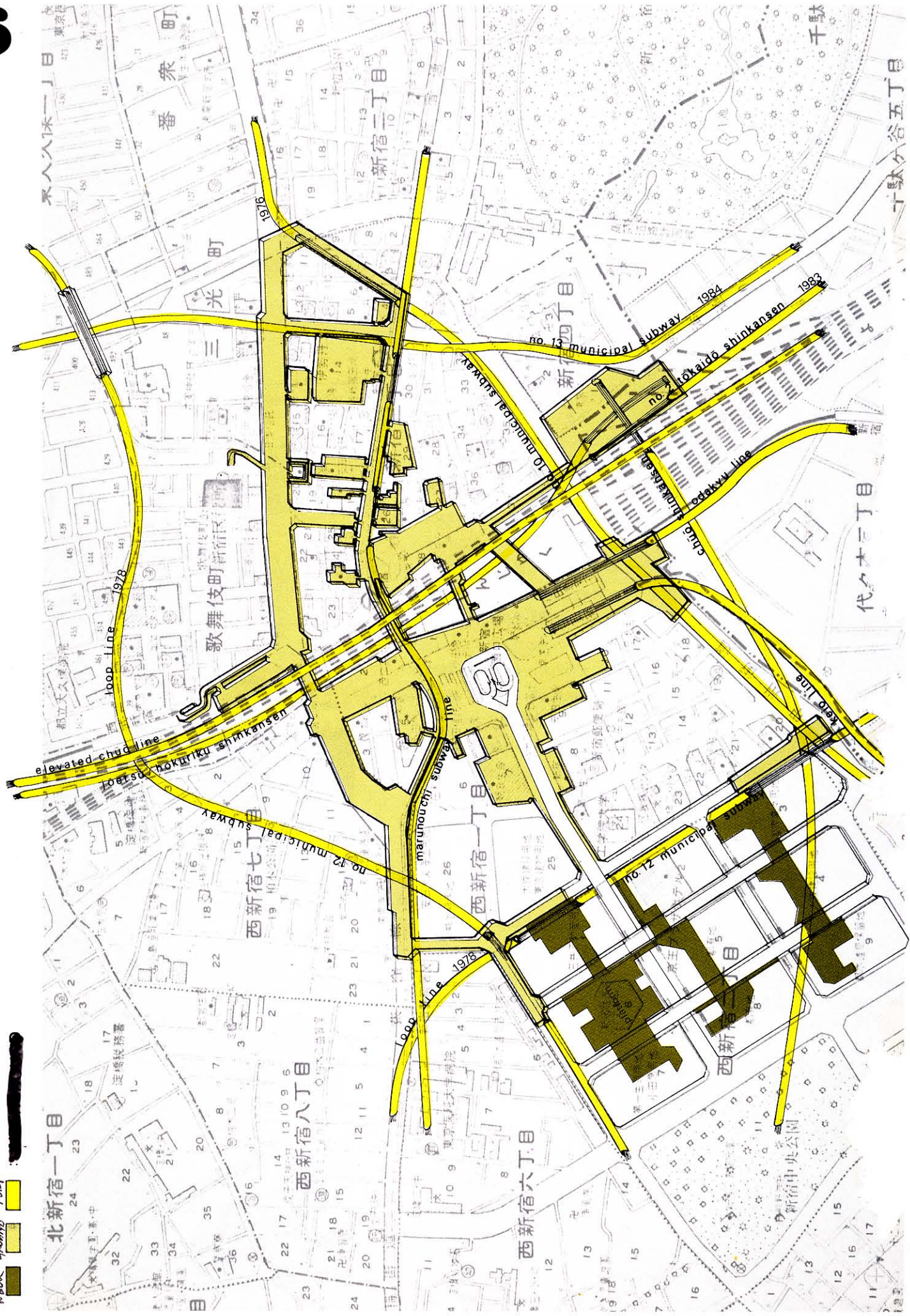
ラッシュアワーの新宿駅(1961)

shinjuku 1984

UNDER-TRAMWAY
 BACK (dark yellow)
 (medium yellow)
 (light yellow)

100m

0 50



新宿には、これまで終始一貫した総合計画がしかれたことがない。おのおのばらばらに試みられた企画の寄り集りが町の形態の発展となってしまっただけなのである。しかしこのばらばらの計画はダブっている場合が多く、お互いに譲歩したり、妥協したりするはめに陥るのである。ほんの些細な企画でも、はじめの期待とは随分違う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、計画をしないですむこと、つまり「無計画」と、一度出来上がった計画に従わないこと、つまり「反計画」、という二つの意味を表したい。これは、広大な構想(grand design)にそって地域の発展をはかる西洋の場合と著しい対照をなしている。

これにはもちろん多くの理由があるが、一番決定的なのは、単なる一当局による大規模な計画の実行など、とうていゆるさないう土地状況である。零細な土地所有、土地に対する強い愛着、異常なまでの地価、複雑怪奇な土地権利体制、これらが束となって総合計画を阻むのである。

今一つの要因は、歴代の公的機関の新宿に対する無関心さである。新宿は行政単位に該当しない上、官僚機構のもつ強い縄張り意識が、各部門同志の横の連絡・協力を困難にしていることである。数多くの、公的・私的機関がそれぞれの専門的観点から、常時何らかの企画を練ってはいるが、多くの場合他人の仕事には無関心である。不必要な秘密主義的傾向がこ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計画など受けつけないのである。一つの機関が新宿のある場所について「秘密」計画を練っている時、突然、別の機関がすでに同じものに着手していることを発見することも、ままあるといわれている。このような機構は非能率的ではあるが、また一方、ある意味では、新宿の発展をより速めている結果になっているかもしれない。というのは、unplanningは柔軟性に富んでいるし、素早い反応を必要とするからである。

この一見混沌とした有様の陰に、実は、新宿に強力な内部秩序を与えている明確な法則がみえるのである。新宿の未来計画の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行わ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に速く成長し、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。その暁には都市的密度も一段と高く、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えとしている関係上、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

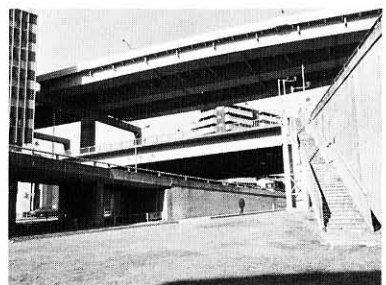
新宿駅の今後の発展は、伝統的なパターンにそって、市場に新しい需要を生み出し、またそれがより多くのもっと変化に富んだ施設をつくり出すであろう。ただ

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とはいえる。

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あるかもしれない。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「^{スカイ・タウン}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、自動車が輝か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軋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すむのである。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。

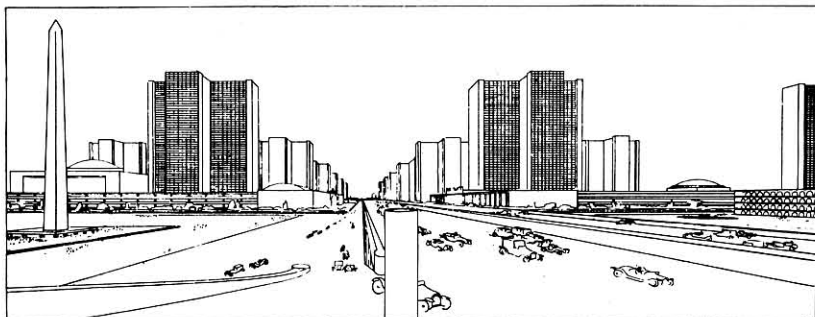
これも元とはといえば、浄水場跡地の処分が地元の商店側、住民側代表の直接の



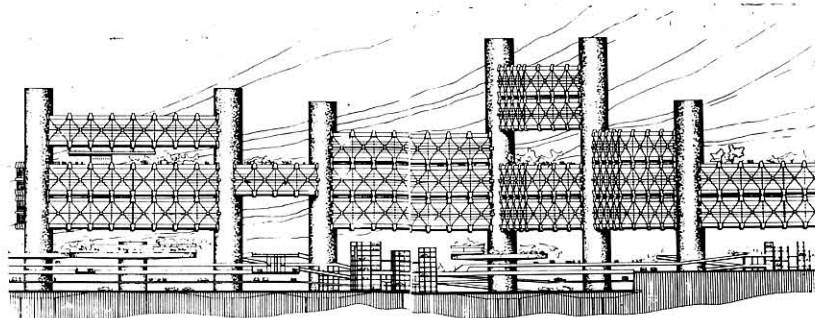
コルビュジェの都市計画

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。地元の参加が少なかったのは、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



磯崎新の新宿計画案（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

駅との連絡トンネルをみても解る。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

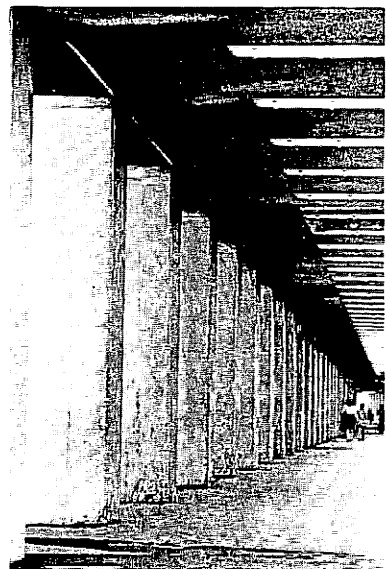
画もあった。例えば、磯崎新の「新宿計画」(1960)はその一つの例であるが、結局あまり変り映えのしないものに終わった。というのは、そこでも矢張り人間は第二次的にしか取り扱われず、交通・機械システムと総合形態にあまりにも目を奪われていたからである。こういう計画は、新宿をgrand designの小手調べぐらいにしか見ていないのである。しかし問題は結局、なぜ総合計画が必要なのかということである。

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。そうなると

結局、丸の内と大した変りのない町となってしまうであろう。しかし、結論は、今まで新宿を鑄^{つく}っ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^{いちは}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

SHINJUKU

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 "fairylane" 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.

“SHINJUKU”

Peter Gluck and Henry Smith

The following is the rough English text for an article that appeared in the August 1973 issue of the Japanese architecture magazine A+U (Kenchiku to toshi). The article was written primarily for a Japanese audience

1. *Why Shinjuku?*

The messy, haphazard quality of Shinjuku often offends. It offends both those who prefer the clarity and hierarchy of monumental order and those inspired by the *yūgen* and *sabi* of classical Japanese aesthetics.

We take this messy quality, however, to be an integral part of the unique urban quality of Shinjuku. Its very disorder in visual terms enables variety and vitality. One cannot view Shinjuku from the outside but must rather experience it from within. While dense and interesting, it is at the same time relatively safe and efficient.

Many have written about Shinjuku in such terms, mostly poets but not a few architects as well. Yet this appreciation has rarely gone beyond lyrical essays and casual round-table discussions: one searches in vain for a hard-headed analysis of Shinjuku in terms of its broad urban meaning.

The absence of such an analysis is not unrelated to the fact that architects and city planners have had little to do with Shinjuku. The pattern of spontaneous evolution in an urban center like Shinjuku creates disinterest or even resentment among those who seek to plan or design cities on a grand scale. Shinjuku also discourages analysis by its extreme complexity: only by the use of a wide variety of disciplines can one begin to explain such a dense maze of human activity.

We seek to understand Shinjuku in a comparative light. While many major Western cities seem to be losing the battle for sheer survival, Tokyo is thriving and growing. The problems of the Japanese city are many and well-known, but stem from the pains of vigorous growth and resulting over-concentration rather than from the desertion and decay one encounters in the West.

Thus we find it ironic that Western models should continue to dominate Japanese thinking about urban problems. It seems better to start from the reality of the healthy Japanese city than from the ever more impotent historical ideals of Western cities.

In this highly preliminary effort to understand Shinjuku and thus to learn from it, we hope to generate a dialogue on the universal meaning of the contemporary Japanese city.

2. *Shinjuku is a Station*

Shinjuku is first of all a station: it is the station that generates and sustains the market, the other element in Shinjuku's economic character.

As a station, Shinjuku has some special characteristics. In the first place, it is basically an interchange for high-speed commuter lines, with long-distance passengers accounting for less

than two per cent of the station load. Hence it is less a “terminal”—despite the popular Japanese use of *tâminâru*--than a “node.” Passengers both arrive by train and depart by train, in contrast to the traditional Western railway station that provides transfer services between long-distance trains and street transport.

In the second place, Shinjuku station is not a building, but rather an extremely complex three-dimensional network of transfer routes. All sense of the station as a monumental building (a sense well conveyed by the Meiji term *sutêshon*) has disappeared, and the present “Station Building” is simply another one of many high-rise structures that have been plugged into the transfer network.

The laying of the first rail line in Shinjuku in the mid-Meiji period created a perpendicular crossing with two existing highways passing out of the city. This step initiated the process of “competition for space” that characterizes Shinjuku. The first phase of this competition was between the train and vehicular (largely horsecars at the time) traffic and was resolved in the face of huge traffic jams by the construction of an overhead bridge for the Kôshû Highway (1906) and an underpass for the Ôme Highway (1921). A later version of this confrontation was the removal of the street trolley from Shinjuku’s main street (leading from the station to Isetan) in 1960 in favor of the automobile and the construction of the Marunouchi subway line under the road.

Such relatively easy accommodations have not been possible, however, in the continuing competition between vehicular traffic (now largely automobiles) and the constantly increasing numbers of pedestrians. Although this competition has not yet been fully resolved, it would appear that pedestrians, by force of number and buying power, are on the way to victory. Shinjuku is for the most part a pedestrian area, perhaps the most critical single determinant of its urban quality. The area on the east side of the station from Nikô to Isetan is punctuated with pedestrian “scramble crossings” and is given over entirely to pedestrians during the Sunday and holiday “Pedestrian Paradise.”

The basic pedestrian character of Shinjuku has limited expansion of the surface area to a radius roughly 500 meters from the station (the distance a pedestrian can walk without feeling it has “taken time”). Given this limitation, the continuing “competition for space” has generated a constant search for new space.

This demand for new space has been satisfied in two ways, by the very tight and efficient use of existing area and by a unique intensity of vertical utilization. The competition for space has created astronomical rises in land price, which in a vicious circle then heightens the competition still more. This process has made Japan the only nation in the world where the concept of “manmade land” is a standard working concept.

The result is a uniquely tight and labyrinthine three-dimensional composition. Everything is scaled to the pedestrian and adapted to pedestrian-style movement, with none of the broad margins demanded by the automobile. Constant changes of level through stairs, slopes, escalators, and elevators bear witness to the tailored use of the third dimension in the complex interweaving of the many systems involved, including ventilation, emergency power, water and sewerage, gas, electricity, and communications in addition to the transport network.

SHINJUKU STATION [Box]

The great majority of those visiting Shinjuku arrive by public transport. According to a 1967 survey, 85% came by train and 8% by bus. Of the remainder, 4% came by foot and only 3% by taxi or private car.

Shinjuku station is the most heavily utilized in the world. The number of those passing through the wickets every day (in both directions) is roughly 2 million. These passengers travel on a wide variety of lines, distributed roughly: Japanese National Railways (Yamanote Line and Chûô Line) 30%, Odakyu Line 25%, Keio Line 20%, Seibu Shinjuku Line 5%, Marunouchi Line (subway) 15%, and over fifty bus routes 5%. Entrance and transfer wickets are in 17 locations, so that the transfer patterns are extremely complex.

This situation makes it very difficult to estimate the number of people who stop off to use the “market” every day. The Shinjuku police estimate 300,000 for weekdays and 500,000 for weekends, but most other sources are roughly double this. A good rule of thumb is that about 600,000 people use the Shinjuku market daily.

3. Shinjuku is a Market

While Shinjuku is first a station, it is also a “market,” and it is the combination of the two that gives the area its special characteristics: the station without the market would be machine-like and probably inhuman, while the market without the station would be impossible. Their relationship depends on the free operation of commercial forces, leading to the spread of multi-use buildings and areas that would be prohibited by traditional use-zoning in Western countries. The market evolved initially because of the station and the numbers of people that it made available. The relationship was thus at first adventitious, with the market feeding on the station, but through an unrestrained process of growth and feedback a thoroughly symbiotic balance emerged.

The drawing to the left distinguishes between “station services” and “market services.” The former are those public facilities such as toilets, telephones, newsstands, and baggage lockers that are to be found in any station. But in the case of Shinjuku, it is rather the “market services,” the huge complex of shopping and entertainment facilities, which gives the area its urban character.

Among those using Shinjuku, one finds a balance between commuting passengers who “stop off” (a station-generated segment) and passengers who make a special trip for a specific purpose (a market-generated segment). The former group uses commuter passes, the latter buy single tickets; it is estimated that an average of 300,000 persons from each group utilize the Shinjuku market daily.

This symbiotic relationship between station and market may be seen as a combination of commercial competition and a spirit of mutual prosperity. The expansion of the transport network stimulates the growth of the market, while the prosperity of the market creates a demand for improved transport. Station and market both limit and stimulate each other.

The most dramatic indicator of the spiraling competition for space in Shinjuku has been the incredible rise in land prices and rents. As the most profitable commercial land in Japan,

Shinjuku has the highest land prices and serves as a microcosmic concentration of the pressures on land that are at work throughout Japan.

The combination of competition and symbiosis has gradually intensified the labyrinthine complexity of Shinjuku, and increased the density of human activity. Over the past ten years in particular, the spatial distinction between station and market has become increasingly vague, and the two have been melded into a continuous, interacting unit.

THE STRUCTURE OF THE SHINJUKU MARKET (Box)

The Shinjuku market has a “dual structure,” divided between four mammoth department stores and about three thousand small retail stores and places to eat and drink. The four department stores--Isetan, Mitsukoshi, Keio, and Odakyu--account for over 45% of the total commercial floor space in Shinjuku, and together have average monthly sales of over ¥8 billion (1967 figures).

The three thousand stores of the small-scale sector are distributed in these categories:

Eating and drinking: about 1800 shops. These can be divided into three types: 1) places to drink 60%, 2) places to eat 30%, and 3) coffee shops 10%. Of the “places to drink,” about three-fourths are western style (bars, clubs, cabarets) and one-fourth are Japanese style (*nomiya*, *yakitoriya*). Estimations from statistics provided by the Yodobashi Tax Office and by the Shinjuku branch of the Tokyo Retail Liquor Merchants Union show that one evening in Shinjuku sees the consumption of an average of 85,000 bottles of beer, 100,000 bottles (*tokkuri*) of sake, and 115,000 shots of whisky.

Retail sales: about 900 shops. The average floor space of these shops is under 100m², compared to an average of over 600,000m² for each department store. The major categories are: foodstuffs 27%, sundries 11%, shoes 10%, clothing 10%, furniture and household items 7%, drugs and cosmetics 6%, kimonos and bedding 6%.

Entertainment: about 150 establishments, of which 20-odd are movie theaters, and the rest pachinko parlors, ~ and ma4jon~ clubs, and so forth.

Hotels: about 150. If one includes the outlying areas of the central commercial core, however, the total is closer to 300, providing over 4000 rooms.

LAND PRICES IN SHINJUKU (Box)

The price of land at the center of Shinjuku is the highest in Japan and in fact in the world. The land at Tsunohazu 1-chôme (to the east of the station, near Takano Fruit parlor) was officially assessed (for tax purposes) in 1973 at ¥12 million per *tsubo* (3.3 m²). This is 10% higher than the center of the Ginza, which Shinjuku surpassed in land price two years ago (although it should be noted that in Shinjuku the gap between land facing the main streets and that on the back streets is much greater than in Ginza).

One must add that the actual selling price of land is about twice the assessed value, as indicated by a recently publicized land deal, where the fifty-*tsubo* (1650 m²) lot of the Mitsumine building was sold by Ozu Kinosuke (the boss of the former black market on the site) for ¥20 million per *tsubo* (\$100 million per acre).

The rate of increase in the land price is also very high. The increase over the past year alone was 43%; the average annual increase over the past decade has been 27%.

Rents in Shinjuku are comparatively low, but the deposits required to rent land or property are correspondingly high. In the case of rented building space, the deposit is about ¥200,000-¥400,000 per *tsubo* with a monthly rent of ¥4000-¥6000 per *tsubo*, depending on location and floor. Rents for the newly constructed underground shopping malls are far higher. It is reported that the use of space in the new underground area beneath Yasukuni-dôri requires a ¥2,210,000 deposit per *tsubo* and a monthly rent of ¥25,200 per *tsubo*.

4. Shinjuku is a Fairyland

“Station” and “market” describe no more than the economic functions of Shinjuku. It is rather in the intensely human quality of Shinjuku activity (suggested in the term “*sakariba*”) that its true urban quality is to be found.

The trains that bring people to Shinjuku are mechanical and efficient: they are very “real.” People are tightly packaged into metal capsules with scant allowance for human comfort: a Shinjuku rush hour is inhuman. Passing through the train station wicket, however, one emerges into an “unreal” world, what we would call a “fairyland.” Here one moves at random and at ease, free to choose among a tantalizing assortment of individualized services and settings.

This “fairyland” remains of course very “real.” It is not like Alice’s Wonderland, since it really exists. Nor is it a Disneyland, a contrived fairyland that quickly palls. Shinjuku is rather a “daily-life fairyland” that serves a crucial function in the routine, day-to-day rhythm of contemporary Japanese life. Lying geographically between place of residence and place of work, Shinjuku serves to compensate for the various inadequacies of both home and office.

The place of residence of the average Japanese urban dweller tends to be small and cramped, located in an area in which a sense of community is either absent or wanting. This is particularly true of the inhuman, beehive-like public housing complexes (*danchi*).

From such a home the Japanese travels a great distance, under inhuman rush-hour conditions, to his place of work. The office is typically devoid of color and decoration,

dominated by uniforms, stacks of paper, gray steel furniture. This barren working space reflects the rigid hierarchy of modern Japanese organizations: all behavior is prescribed by minute formulae according to rank, and little leeway is offered for spontaneous and individual behavior. The thoroughly communal, open nature of the Japanese office allows no one his personal place.

The situation is similar but worse for young Japanese who have not yet become full-fledged members of salaried society, the university students and young women who work as secretaries and clerks. For these groups, the place of residence tends to be either run-down cheap apartments or colorless dormitories with virtually no privacy. The Japanese universities--the "place of work" for the nation's vast urban student population--are on the whole even more barren and run-down than company and bureaucratic offices.

It is in the context of such adverse conditions that the role of Shinjuku becomes apparent: it offers a setting, both physically and psychologically, for the sort of relaxed, spontaneous behavior that is prohibited elsewhere. It is the only place where the daily human need for play can be satisfied. In short, it is here that one can be fully human.

One scarcely need mention that this function is neither unique to Shinjuku nor new to Japan: Shinjuku is important precisely because it is so typical and so Japanese. Other urban "*sakariba*" serve the same general function of release, but at the present time Shinjuku is the most successful. In terms of Japanese tradition, Shinjuku provides an atmosphere of release and spontaneity very similar to the traditional festival (*matsuri*). The difference is that Shinjuku is less restricted, having no religious establishment to impose a formal order (the contrast with Asakusa is clear here). Nor are there any limitations on frequency in Shinjuku; the *matsuri* is periodic while the *sakariba* is constant.

The spatial character of Shinjuku can be described as a dense assembly of connected living rooms (the English "living room" is perhaps more appropriate, a place to "live"). The activity spaces in Shinjuku are typically close and intimate in scale, as befits a living room. It is here that the Japanese conduct the functions of entertainment and free social interaction that would be carried out in the home in most Western countries. Those who go alone (in virtually all cases men, given the present structure of Japanese society) are provided with sociable companionship, often under the homey sponsorship of a substitute mother, the bar "mama-san." The increasing number of young couples can find any level of privacy they wish, from the crowded beer hall to the couples' hotels.

In individual cases, the choice of these establishments will not be totally at random, for one is most normally "introduced" by an acquaintance. Hence each shop (especially the small-scale drinking establishments) has a "set clientele" (*jôren*). This means that each person feels a sense of personal attachment to his favorite place, compensating for the communal and impersonal character of the office.

The shopping facilities as well offer a similar kind of small-scale, personalized character. Shinjuku is basically an assembly of tiny "shops." This is true even in the case of the seemingly mammoth department stores, which are increasingly fragmented into boutique-like counters that are operated directly by manufacturers or as branches of famous stores. Hence the department store itself is breaking down into an assembly of tiny shops.

At the same time, the new shopping arcades (particularly those underground, which require far greater expertise to construct) tend to be occupied by branches of famous Tokyo

specialty stores or of American-style chains. In this way the retail trade of Shinjuku is maintaining its small scale while at the same time working to break down the old “dual structure.”

It is this continued fragmentation into small, personalized units that sustains the quality of Shinjuku. Economically, it stimulates competition and hence the colorful and imaginative use of display techniques that are central to successful competition. At the same time the ceaseless growth of Shinjuku creates a spirit of co-prosperity and limits such cut-throat techniques of competition as price-cutting.

The underground area is particularly important to the “fairyland” and “living room” qualities of Shinjuku. Structural and economic considerations demand that the underground area be to an exactly human scale: anything less would be unsafe and anything more would be uneconomical. The absence of external facades precludes any temptations to be monumental: undergrounds are wholly interior, as befits a living room function.

The fairyland character of Shinjuku is likewise enhanced by the labyrinthine character of the underground. The lack of external landmarks assures constant disorientation that enables the visitor to “lose himself in fairyland,” to detach himself from the excessively ordered world “outside.” Lacking orientation on conventional physical axes, one is free to orient oneself by the imagination. Precisely because one is “nowhere,” it becomes possible to be “anywhere.”

We thus find it surprising that Japanese critics often cite labyrinthine character and psychological “instability” as negative features of the underground area. We were, for example, interested in the justification of the huge opening in the underground area on the west side of the station as a “landmark” for pedestrian orientation. The dedication of this hole in the ground to the exclusive use of the automobile makes it a very ironic kind of landmark for the pedestrian to begin with. But the real point is, why any landmark? As for the allegedly unsettling psychological effects of being underground, our subjective impression is quite simply that the tens of thousands of people moving through Shinjuku underground seem totally at ease.

We also found slightly ironic the justification of the same hole in the ground as an opportunity “for the introduction of fresh air and sunlight.” The “nature” that comes into the underground through this hole in fact is highly polluted, and the underground area itself provides cleaner air than above ground because of its required ventilation facilities.

Of course nature is essential to the contemporary city-dweller, but in fact nature itself has already been destroyed inside the city. Hence more meaningful uses of nature in Shinjuku are to be found in symbolic references--such as vinyl flowers decorating streets and shops--or in the spontaneous appearance of gardens and gardening sales areas on the department store rooftops.

5. Historical Tradition in Shinjuku

Shinjuku has enjoyed a basic continuity since the Edo period in its function as a combination of station and entertainment market. The dynamics of this combination have remained essentially the same since the founding of Naito Shinjuku in 1698: the station generates people, which in turn stimulates a market for goods and pleasure. The market then takes on a life of its own and a new clientele is generated for the station. Through mutual stimulation of station and market, the area thrives.

The groups that made use of Naitô Shinjuku in the Edo period thus have their counterparts today. The post station facilities served both the entourages of the daimyo traveling the Kôshû Highway and the local farmers carrying their produce into the city in the morning. So today one finds a combination of local commuter traffic--now carrying clerical and managerial talent as “produce”--and long-distance traffic of those returning regularly to their native villages. Naitô Shinjuku also had a constant flow of samurai sneaking out in the evening to enjoy the pleasures of the brothel. So today many students and lower-ranking salarymen make evening excursions to Shinjuku for its bars and cabarets.

While enjoying this long continuity of function, however, Shinjuku has shown a unique ability to adapt to the rapidly changing demands of modern society. Rapid change itself is in fact the Shinjuku “tradition.” There are two major reasons.

In the first place, no serious governmental attempts have ever been made to impose a particular character on Shinjuku. In the Edo period, Naitô Shinjuku was free of the severe controls imposed within the “Gofunai” (the limits of the city of Edo), since it was located just outside of the Yotsuya Barrier. Since the Meiji Restoration as well, Shinjuku had been left free to develop on its own, corresponding to no administrative unit and dominated by no public institutions. The only official interference has been in negative restraint of occasional excesses of prostitution and other matters of public morality.

The other factor that has enabled Shinjuku’s astonishing power of adaptation is its “anti-local” character. While there are of course landowners and shopkeepers of long local standing in Shinjuku, on the whole it is an area that has been operated *for* outsiders, *by* outsiders. This contrasts strongly, for example, with the domination of Ueno and Asakusa by the culture of the old Edo artisan class. As the “native place” of no particular group, Shinjuku has the potential to become a substitute native place of *any* group. The lack of a parochial local culture gives Shinjuku its modernity.

The roots of this “anti-local” character are doubtless to be found in Shinjuku’s position geographically between Edo and the Musashi Plain, belonging to the cultural sphere of neither. The very post town function of Shinjuku encouraged a high mobility of the population. In the modern period, still another crucial factor was the total destruction of Shinjuku on two separate occasions, the Kantô Earthquake of 1923 and the air raid of April 18, 1945. These disasters forced large turnovers in population and helped further to impede the development of a powerful local class.

Shinjuku in the Edo Period

Naitô Shinjuku was established as a “new post-town” (*shin-juku*) on land given over by the Naitô family along the Kôshû Highway because Takaido, previously the first stop out of Edo, was too far for a comfortable one-day journey. The spatial arrangement of the town was a traditional linear one stretching from the Yotsuya barrier to the junction of the Kôshû and Ôme Highways about one kilometer to the west. An illicit pleasure trade developed spontaneously within the inns and teahouses, where the waitresses were thinly disguised prostitutes. So great was the success of Shinjuku in this respect, in fact, that the Edo government closed down the post station in 1718 to control the prostitution. Naitô Shinjuku remained closed until 1772, where

it was reopened in response to local pressures and has for two hundred years since grown by leaps and bounds.

The Edo period character of Naitô Shinjuku survived into the late Meiji period. The abolition of the “alternate attendance” system (*sankin kôtai*) was only a minor setback to Shinjuku, which had always enjoyed heavy local traffic. The increasing demands of Tokyo for the products of the Musashi Plain assured continuing growth. At the same time, the pleasure district was given legal recognition in 1874, assuring another major element in Shinjuku’s success. But until the end of Meiji, Shinjuku remained basically a rural settlement, dominated by horse traffic. In the words of Meiji haiku poet Naitô Meisetsu: “Ah Shinjuku/ On the packhorse droppings/ Morning frost.”

But already in the Meiji period the foundations were laid for the transformation of Shinjuku. The first and most critical step was the building of the Nihon Tetsudô (now the Yamanote Line) in 1885 as a freight line to link the Tokaido Line at Shinagawa and the Tohoku Line at Akabane. Efforts were made to avoid all settled areas, so that the railway passed some 300 meters west of Naitô Shinjuku’s western limit at Oiwake (the junction of the Kôshû and Ôme Highways). The points where the railway intersected the two highways formed a triangular area within the fork, creating a clearly defined form into which the modern Shinjuku could expand. [See map.]

The Nihon Tetsudô was shortly followed by the Kôbu Tetsudô (now the Chûô Line) from Shinjuku to Kofu, and eventually extended east into the center of Tokyo. Both the Yamanote and Chûô lines were intended initially for freight, and began to carry passengers only in response to a gradual demand. The Chûô Line was slow to extend into the center of town, and passenger service from Shinjuku east was provided mainly by the trolley routes set up beginning in 1905. All of these early rail facilities were slow and of small capacity and did little to alter the continuing rural character of Shinjuku.

The Taisho Transformation

A profound change in Shinjuku in the Taisho period was caused by a basic population shift in Tokyo. The first signs of this shift appeared from after the Russo-Japanese War in 1905, as an increasing number of intellectuals settled in the pleasant hills of the Yamanote area and occasionally used Shinjuku for shopping and entertainment. This clientele supported a growing number of stores of Westernized middle-class character, the most famous being Nakamura, which moved to Shinjuku from Hongô in 1907 and soon became the center of the celebrated literary and artistic salon of Sôma Aizô and Kokkô.

At the same time, small elite settlements of intellectuals, high government officials and businessmen began to spring up west of Shinjuku as the beginnings of Japan’s modern suburbs. In response to this early movement, plans for private commuter lines were laid, the Keiô Line being the first completed (1915), with its terminal station located at Oiwake and its first stop to the west at Shinjuku Station. The early trickle of suburban emigrants, however, suddenly became a flood in the wake of the Great Kantô Earthquake in 1923, as thousands of families sought the safety of the high, sparsely settled land to the west of the city. A huge western movement began, stimulating the further development of the private suburban lines and greatly heightening the importance of Shibuya, Shinjuku, and Ikebukuro, which served as “terminals.” The rail network around Shinjuku assumed its final form in this period with the completion of the Odakyû Line in 1927 [see drawing].

Thus population movements gave Shinjuku its geographical position midway between place of work and place of residence that has been responsible for its growth ever since. Since the bulk of those moving to the suburbs were of the westernized middle class, Shinjuku saw a rapid development of all the basic institutions of modern urban Japan. By 1932, Shinjuku was thriving with four department stores, seven movie theatres, and dozens of *kissaten* and bars.

Postwar Shinjuku

The Pacific War delayed the development of Shinjuku for over fifteen years, but from about 1952 there began a period of rapid rebuilding and improvement that is continuing today. Much of this postwar development had in fact been envisioned in the early 1930's. For example, a scheme to build an underground shopping mall linking the station at Oiwake had appeared in the mid-1920's and persisted for over a decade. There was also a plan to clear out a state cigarette factory and the Yodobashi water works west of the station to make room for high-rise development [see photograph of 1936 plan]. The war put an end to all such plans, which nevertheless clearly foreshadowed postwar developments.

The postwar growth of Shinjuku has been sustained by an escalation of the earlier movement of residential population to the west, so that Shinjuku has now become the population center of gravity of Tokyo.

The major change in the spatial character of Shinjuku has been the appearance of a vast underground area, in response to the limits imposed on surface expansion by rapidly rising land prices (particularly after about 1960). The underground city began with the completion of the Marunouchi Line subway in 1959, with stations both at Shinjuku and Oiwake (Shinjuku Sanchôme), linked by a pedestrian promenade. Thus the early Showa vision of an underground pedestrian link between the station and the old entertainment center around Oiwake was finally realized and provided the backbone for the amoeba-like expansion of the underground area that has proceeded ever since.

Although still free of both official imposition of character from above (with the major exception of the yet unfinished "Fukutoshin" area) and local conservatism from below, postwar Shinjuku has been occasionally subjected to the image-imposing powers of the mass media. This was particularly true in the image of Shinjuku in the 1950's as a dangerous town of gangsters and in the ensuing image of the 1960's as a town of young hippies and "*fūten*." Both in fact were minor (although very interesting) sub-cultures within the vast variety offered by Shinjuku, which has remained a showcase of the entire range of contemporary popular culture. The pace of change in Shinjuku denies a monopolization of its image by anyone group, and it remains a city where tradition lies in its very ability to thwart any set tradition.

6. Unplanning the Future of Shinjuku

Shinjuku has never been exposed to conscious overall planning. Its physical development has rather been the accumulated result of many separate development projects, which often are overlapping and that are subjected to the constant necessity to make concessions and trade-offs. Even at the level of a small project, end results are often very different from initial expectations. An appropriate term for this process might be "unplanning," a word that suggests both "de-planning" (the revision or abandonment of plans once made) and "non-planning" (the simple

lack of an overall plan). This process contrasts sharply with the Western tendency to develop areas with reference to grand ideas.

There are many reasons for this peculiar process. Among the most important is a land situation that prohibits large-scale projects by a single authority. The fragmentation of land holding, strong emotional attachment to land in general, extremely high and rapidly rising land prices, and a complex system of land rights have all combined to discourage overall planning.

Another major factor is the historical absence of concern by official agencies for the Shinjuku area. Shinjuku corresponds to no administrative unit, and the bailiwick-ism of the Japanese bureaucracy discourages any attempts at horizontal coordination of agencies responsible for discrete aspects of Shinjuku. Many organizations, both public and private, are constantly making plans for Shinjuku, each from its own special viewpoint, but largely in ignorance of the plans of the others. The penchant for unnecessary secrecy makes the situation even more confused.

Finally, Shinjuku has never been planned because it has changed far too rapidly to permit any long-range plans. It is said that it is common for a body working on a "secret" plan for some part of Shinjuku to realize suddenly that the project has already been launched by a different agency. While there is often much inefficiency in this structure, it has probably in the end permitted Shinjuku to develop far more rapidly than otherwise, since "unplanning" offers flexibility and necessitates quickness of response.

Beneath this seemingly chaotic process there are clear principles working to give Shinjuku a strong internal order. These can best be brought to light by a brief description of the current state of future planning for Shinjuku.

Public Transport Planning

The expansion of the station is the primary dynamic giving order to Shinjuku. Transport planning is basically unconcerned with Shinjuku in any other sense than as a transport node, and hence few efforts are made for open and regular consultation with local interests. A considerable degree of coordination is necessary among the separate transport authorities themselves, however, on purely technical matters of how to insure the safety and efficient transfer of passengers. Such actual coordination is done under the auspices of the Economic Planning Agency, which on a regular basis assembles representatives of the transport planning bodies in the Tokyo Metropolitan Government, the Japanese National Railways, and the various private lines, as well as planners from the major government ministries involved (the Ministries of Transport, Construction, and Finance).

Informal talks with various representatives of these groups indicate that a vast expansion of the transport node at Shinjuku will take place over the next ten to fifteen years and probably beyond. The drawing of "Shinjuku 1984" is one idea of what Shinjuku might look like a decade from now. Many complex problems of jurisdiction and political opposition at many different levels will force constant alterations in these plans, some being cancelled and new ones being introduced from time to time.

But while the precise form of Shinjuku a decade from now is by the very nature of "unplanning" impossible to predict, it seems certain that Shinjuku will continue to grow at a very rapid pace, and that a total transformation of the present Shinjuku will occur. It will be a Shinjuku even more dense and complex than in the past.

The underground area in particular will grow at a rapid pace since almost all of the new transport planning is for underground lines connected by underground corridors. The rapidly rising expense of fire prevention and pollution exhaust facilities will necessitate underground development in partnership with private commercial interests, and consequent expansion of underground shopping areas.

Competition for Space

The further growth of the station will, in the traditional pattern, generate new demands in the marketplace, which will expand to create a larger number and greater variety of services in Shinjuku. It should be noted, of course, that the long-distance passengers of the Shinkansen lines will be of a relatively small consequence in this process.

The growth of the market will in turn have a feedback effect on the precise placement and pace of transport expansion, forcing modifications of present plans in ways that are impossible to predict. One critical element in this process will be the continuing inflation of the price of land, which will place additional strains on public transport agencies already in financial straits, and will aggravate an already serious political issue.

In turn the general "competition for space" will intensify a variety of recent trends. For example, there may arrive a point, at least near the center of Shinjuku, where the expense of land limits the profitability of retail trade in everyday goods and leads to the Ginza pattern of luxury boutiques and showrooms of major national manufacturers. At the same time, the cost of surface land will encourage the search for "manmade land," and one can envision a proliferation of "sky towns" by connecting different buildings above street level. Such a conception, by which separate buildings are merged into an interpenetrating space, would in effect be the application of underground design concepts to above-ground areas.

The competition for space between the pedestrian and the automobile will also intensify. Recent trends suggest that the tide is turning in favor of the pedestrian, who by the continued expansion of the station will have an increasingly large impact in numbers and purchasing power.

A Case Study

The combination underground parking lot and shopping mall on Yasukunidori that will open next month (September 1973) offers an interesting case study in the dynamics of "unplanning" in Shinjuku.

This project was initially conceived in response to the needs of the automobile, which in the mid-1960's during the construction of the elevated highway network seemed to have a bright future in Tokyo. In Shinjuku as elsewhere, plans were laid by the city government to solve the problems of automobile congestion and parking. The Yasukuni-dôri underground project was intended to solve both problems at once: three underground passages would shunt pedestrians from the road above and ease congestion, while parking space for several hundred cars would be constructed at the same time. The city would incidentally gain by the simultaneous improvement of antiquated water and sewer lines in the area.

It seemed a good plan, but it soon became apparent that the project was economically unsound. The parking lot would accommodate 350 cars, a negligible number in terms of any benefit to the economy of Shinjuku. Nor could the parking fees begin to cover the construction costs of such a project, which was thus turned over to an independent organization, the Shinjuku Underground Parking Lot K.K. Legally organized as a private corporation but operating in a

semi-public manner, this company was given permission to build an underground shopping center as a way of making the project economically sound. The city government, in return, would incur no expenses for either the parking lot or the improvements in municipal facilities.

Next came a difficult and protracted period of negotiation with the local merchants associations on either side of Yasukuni-dôri, who were naturally fearful of competition from the underground shopping mall. The above-ground shopkeepers were finally persuaded that the future growth of Shinjuku station would insure more prosperity for everyone, and the opposition relented.

At this point, a further crucial revision to the initial plans was made: pedestrians would be allowed to cross Yasukuni-dôri above as well as underground. This change was forced both by the sheer growth in the number of pedestrians crossing north to Kabuki-chô, and again by the opposition of the above-ground merchants.

Thus a plan that began as a political concession to the automobile by the city government was in a series of modifications and “unplanning” transformed into what in effect is a victory for the pedestrian and the local market. One hundred new retail stores will add to the variety of Shinjuku. The pedestrian will gain a vast new underground street and access to Kabuki-chô underground, while losing nothing at ground level. In this way, a long-range plan that was unrealistically conceived was subjected to the spontaneous, piecemeal needs of the station and market to produce a result more in keeping with the basic character of the area.

One peculiarly Japanese aspect of “unplanning” deserves emphasis: the lack of a strong sense of competition or antagonism between the public and private sectors of the sort that often paralyzes Western urban development. This enables cooperative efforts for the public good rather than a clear-cut staking out of independent claims and the jealous defense of personal interests at all costs. An organization like the Shinjuku Underground Parking Lot K.K. is a good example. The contrast with the West may only be one of degree, but it is an important element in assuring not only the efficiency of “unplanning” but also the high quality of the results.

The Fukutoshin in the Future of Shinjuku

It will surprise some that no mention has yet been made of the “Fukutoshin”^{*} complex of super-highrise buildings now being constructed on the former site of the Yodobashi water works. This is not to deny that the Fukutoshin will play a conspicuous role in Shinjuku’s future. But at the moment the interest of the project lies mostly in the contrast that it provides with the patterns of development of Shinjuku in the past. The Fukutoshin is an anomaly in Shinjuku because it has not (or at least not yet) been exposed to “unplanning”: it is a classic case of the flaws of unrealistic and one-sided overall planning.

The first anomaly of the Fukutoshin is one of function: it was not a spontaneous response to the needs of the people generated by the station, but rather an artificial technique of dispersing the heavy concentration of business facilities in the Marunouchi center. As a result, the Fukutoshin will become for tens of thousands a simple place of work, out of character with the basic “fairyland” quality of Shinjuku.

^{*} The term “Shintoshin” (“New City Center” rather than “Sub-Center”) is also used, but in fact an official name remains to be chosen, perhaps a reflection of the still uncertain nature of the project.

This occurred basically because the disposition of the land for the Fukutoshin was conducted within the context of the internal politics of the Tokyo Metropolitan Government with little direct participation of indigenous Shinjuku commercial or residential interests. In the first place, the area is too distant from the current station-market complex to be of interest to local developers. In the second place, the lots were too large to be purchased by local capital with the one exception of the private railroads (Keiô and Odakyû). In a sense, the Fukutoshin project was the victim of the financial plight of the city government, which could not afford to develop the land for public use nor even to wait and allow spontaneous private needs to emerge. Not surprisingly, the lots were purchased slowly and reluctantly.

In order to sell such a large piece of land quickly and at high prices, it became necessary to develop a “grand design,” both for the function and the physical planning. The very terms “Fukutoshin” and “Shintoshin” suggest this attempt to impose a character on “Shinjuku.” One problem in this connection is the proposal to move Tokyo City Hall to Shinjuku. This idea has considerable merit as one way of bolstering the precarious autonomy of the Tokyo Metropolitan Government, but it is politically unrealistic. The final decision, to be made next year, will probably be negative.

The physical planning of the area was left to bureaucratic planners. The result, closely resembling the half-century old “City for Three Million” of Le Corbusier, is a classic case of formal mid-20th century planning principles. Since the basic plan was made in the 1960’s when the automobile showed promise, it is a city made for the automobile rather than pedestrians. This is seen both in the heavy reliance on pedestrian bridges and in the long tunnel leading to the station in which pedestrians are harassed by the noise and exhaust of automobiles. The entire area was planned almost exclusively for the needs of certain mechanical systems; human beings, where considered at all, are simply another impersonal system. This is clear in the “Three Fundamental Principles” of the Fukutoshin design: “1) Complete Separation of Automobiles and Pedestrians, 2) Adoption of Regional Heating and Cooling System, and 3) Establishment of Public Parking Lots.”

There were of course more imaginative plans for the Fukutoshin, developed privately by some architects, such as that of Isozaki Arata (1960). Yet these plans were really not so different from the end result, since they were preoccupied mainly with systems and with overall form: people were fitted in only at the end. Isolated from the realities and complexity of Shinjuku and from an understanding of the dynamics of its historical development, such plans treated Shinjuku as little more than an instrument for advancing “grand designs.” The real question to be asked is why any such grand plans are necessary at all.

The Fukutoshin is not completed, of course, and there is a possibility that during the next ten years it will be gradually subjected to the forces of “unplanning.” This is already apparent in a new concern for the lack of pedestrian convenience, such as the planning of pedestrian decks that will link at least some of the buildings. A solution to the long tunnel is also being urgently sought.

Yet it is doubtful that the Fukutoshin can really ever become an integral part of the historical Shinjuku. More likely it will remain a separate business district merely appended to the station-market complex. In that case it will be a little different from Marunouchi. Yet much will depend on how much adaptation is made to the spontaneous forces of pedestrian consumer demand that have molded the rest of Shinjuku. The progress of the Fukutoshin over the next

decade will be of great interest in showing how the forces of “unplanning” work to humanize the initial design. It will be fun to see.

Illustrations

- p. 147 Upper right: Airplane on roof of Joypack Building
Bottom: “Playmap” from Shinjuku Monthly (no. 11)
- p. 148 Upper left: Nature on the roof of Isetan
Bottom left: Hole for automobiles on west side of station
Right, from top: Donzoko (drinking and singing), Ezo Goten (drinking and eating), and Submarine (drinking)
- p. 149 Upper left: Matsuzaka-jo (sukiyaki); upper right: Ojo (*kissaten*); lower left: Shirakawa-go (provincial cuisine); lower right: Suehiro-tei (*yose*).
- p. 150 Upper left: Naitô Shinjuku, by Hiroshige
Upper right: Naitô Shinjuku, from *Edo meisho zue*
Bottom: Map of Shinjuku in 1883 (Cut, upper right: Shinjuku station in the Meiji period)
- p. 151 Top: Prewar transport network in Shinjuku
Second from top: Map of places to eat and drink in Shinjuku in 1931, from Kon Wajiro’s *Modernology*
Bottom group: left, from top to bottom: Cigarette factory and waterworks to west of station (1936); Plan for west side of station (1936); Shinjuku after wartime bombing; right, from top to bottom: In front of Niko (1903); Nakamura in the Taisho period; Bar district behind Mitsukoshi (1931); Postwar rush hour (1961).
- p. 153 The automobile wins.
- p. 154 Top: Corbusier’s hand.
Bottom: Corbusier’s “City for Three Million” and Isozaki’s 1960 plan for Shinjuku
- p. 155 Top: The Fukutoshin
Bottom: Tunnel from Fukutoshin to Shinjuku station

Assistance:

Photography: Hora Ryûsabrô

Translation: Ôwa Masanori

Drawings: Horiuchi Takashi

Historical photographs: Haga Zenjirô

Bibliography:

Shimizu Keihachirô, ed., *Shinjuku fukutoshin kenkyû* (1964)

Kôgakuin Daigaku Toshi keikaku kenkyûshitsu, ed., *Shinjuku no genjô to shorai* (1968)

Haga Zenjirô, *Shinjuku no konjaku* (1970)