

НЕВЗГОДЫ БОЛЬШИХ ГОРОДОВ

М. ЛАТЫШЕВ

Доктор исторических наук

ВЕЛИЧАЙШИЙ город мира — Токио быстро меняет облик своих деловых и торговых кварталов. Появляется все больше новых, красивых зданий правительственных учреждений, банков и гостиниц, одетых в бетон, стекло и алюминий. Скоростные автомагистрали пробивают себе путь к центру города, то взмывая над крышами расступившихся под их эстакадами домов, то стремительно уходя в глубь туннелей, сверкающих голубыми люминесцентными огнями. Когда-то символом Токио были приземистые каменные стены императорского дворца, затем им стало похожее на египетскую пирамиду здание парламента, на смену ему пришла сестра-близнец Эйфелевой башни — Токийская телевизионная башня, затем на короткое время туристов и фотографов пленил импозантный 13-этажный отель «Отани», выросший на холме в центре города, и, наконец, сегодня венцом столицы стал первый токийский небоскреб — 36-этажное здание компании «Мицуи». Стремясь превзойти его по высоте, в различных районах Токио тянутся в небо еще несколько небоскребов.

Новые красивые архитектурные сооружения японской столицы — это наглядное свидетельство высокого мастерства ее архитекторов, инженеров и художников, их тонкого чувства пропорций, их умения находить простые и оригинальные решения, их вкуса при подборе цветовой гаммы для фасадов и интерьеров. Глаз ласкает ювелирная чистота работы японских строителей. Зодчество в Японии обладает, несомненно, большими потенциальными возможностями.

Однако умело конструируя отдельные детали городского пейзажа, японские градостроители оказываются пока бессильны преобразить архитектурный

облик города в целом. Город-гигант на всем своем протяжении выглядит далеко не таким прекрасным, как его центральные кварталы, представляющие собой лишь несколько живописных островков в море безликих, однообразных деревянных или бетонных построек.

И дело не только в зрительных ощущениях, которые в большинстве промышленных и жилых кварталов вызывают мало радостных эмоций, — еще более тяжкое воздействие производит этот город на все другие органы человеческих чувств. Режущий уши и не смолкающий ни на минуту рев и грохот поездов, грузовиков и мотоциклов, удушливая пелена дыма — смог, застилающий улицы и небо над городом, вечная толчея в районах вокзалов, магазинов и деловых учреждений, пыль и почти полное отсутствие зелени на центральных улицах, вонь помоек, выставленных прямо на пути у прохожих, переулки и улицы, без тротуаров, где пешеходам надо все время быть начеку во избежание столкновения с велосипедистами, мотоциклистами и машинами, мрак по ночам в жилых кварталах — результат экономии местных властей на электричестве и т. д. Недаром жизнь населения Токио и других крупных городов страны вызывает сегодня глубокое недовольство местной общественности, которая считает эту проблему одной из наиболее острых социальных проблем японского общества.

Первое, что вызывает тревогу жителей больших японских городов, — это непрерывное увеличение их населения, создающее в городах все большую скученность и тесноту со всеми сопутствующими этому жизненными тяготами. Население Токио, Осака, Нагоя, Китакюсю и других гигантских людских муравейников растет из года в год не столько за счет естественного прироста, сколько за счет притока приезжих из других районов страны: с западного побережья, с северной части острова Хонсю, с юга острова Кюсю, с острова Сикоку. Этот процесс концентрации населения в больших городах на тихоокеанском побережье тесно связан с нынешним экономическим бумом в стране и является результатом строительства здесь новых промышленных предприятий, способных обеспечить приезжим лучшие условия труда, чем в экономически менее развитых районах. Отвечая текущим интересам японских монополий, эти миграционные процессы порождают в то же время сложные общественные проблемы. Отлив населения ведет к резкому сокращению численности жителей многих провинциальных городов. Из 570 городов, имевших лет 10—15 назад население свыше 50 тысяч человек, около половины в настоящее время насчитывают уже менее 50 тысяч жителей, а население 26 из этих городов составляет менее 30 тысяч человек.

Резко убывает также в настоящее время и сельское население страны. В 1966 году оно сократилось по сравнению с предыдущим годом на 2,5 процента, в 1967 году — соответственно на 2,3 процента, а в 1968 году — на два процента. За один 1968 год в города переехало 790 тысяч сельских жителей, главным образом молодежь (68,1 процента переехавших были выпускниками школ). В том же 1968 году временно покинули свои дома для работы в городе еще 240 тысяч человек. В результате к концу 1968 года из 101 миллиона японского населения в сельских районах жило лишь 27 миллионов человек.

Отлив молодых людей из ряда провинций и сельских районов привел к застою в экономической жизни этих районов, что больно отразилось на интересах проживающего там населения. Отчаянные

попытки местных властей восстановить нормальную жизнь таких районов, как правило, терпят неудачу¹.

Иное положение сложилось в крупных городах, и прежде всего в Токио, население которого быстро растет. На 1 февраля 1969 года Токио насчитывал 11 358 966 постоянных жителей, что на 150 878 человек больше, чем год назад.

По предварительным подсчетам, дневное население столицы, то есть с учетом людей, приезжающих на работу в Токио из других городов и сельских районов, составит в 1975 году 13 637 тысяч, а в 1985 году — 14 806 тысяч человек.

Неуклонный рост населения столицы усиливает и без того большую скученность, углубляет жилищный кризис, нарушает санитарные нормы жизни, создает нехватку мест в школах и больницах, увеличивает транспортные трудности. Предотвратить этот явно нездоровый рост не в состоянии ни правительство, ни местные городские власти — объективные закономерности упрямо работают наперекор интересам населения, и совладать с ними правящим кругам не под силу.

Наряду с наплывом в крупные города все новых и новых контингентов населения большую тревогу у их жителей вызывают постоянно возрастающие масштабы необузданной деятельности ряда капиталистических предприятий, наносящей массовый ущерб здоровью и жизненным интересам населения близлежащих районов. Типичным последствием этой вредоносной деятельности является отравление воздуха гарью и ядовитыми веществами, порча вредными отходами производства воды в реках и водоемах, систематическое нарушение отдыха жителей шумом работающих на предприятиях двигателей и других механизмов. По сообщениям печати, в 1967 году по всей стране было зарегистрировано 17 446 подобных случаев причинения ущерба здоровью и интересам населения, в том числе 2606 — в Токио и 2293 — в Осака.

Отравление воздуха в зоне больших городов грозит сегодня японцам катастрофическими последствиями. В докладной записке, представленной специалистами губернатору Токио весной 1969 года, указывалось, например, что за три минувших года содержание ядовитой двуокиси серы в смоге, заволакивающем небо столицы, возросло в два раза. 26 марта 1969 года токийские муниципальные власти в 15-й раз с начала года объявили сигнал тревоги в связи с тем, что в воздухе над столицей было зарегистрировано угрожающее здоровью людей количество окиси серы. Патрульные полицейские машины со специалистами были направлены на 83 крупнейших предприятия столицы с предписанием провести проверку фабричных труб и приостановить их работу в случае выделения ими осадков сверх установленной нормы. По свидетельству газет, число таких сигналов тревоги в 1969 году было большим, чем когда-либо в предыдущие годы.

Пагубное воздействие на атмосферу больших городов оказывают все возрастающие потоки автомашин, которые в дневные часы буквально загромождают основные магистрали города. По данным на май 1969 года, по всей стране находилось в эксплуатации 13 600 тысяч машин, причем их число растет из месяца в месяц. В феврале 1969 года были приобретены, например, 190 224 новые автома-

шины, что на 11,2 процента больше, чем в том же месяце предыдущего года.

Львиная доля автомобильного парка страны принадлежит либо владельцам автотранспортных и таксомоторных компаний, либо частным владельцам, которые составили в 1968 году 11 процентов всех семей. В большинстве своем эти семьи принадлежат к буржуазной и чиновничьей верхушке японского общества. В центре столицы транспортные потоки временами бывают так густы, что поездками метро добираться туда становится гораздо быстрее, чем на машине, но это не останавливает владельцев большинства машин: машина в последние годы наряду с цветным телевизором и кондиционером комнатного воздуха стала в Японии символом принадлежности к состоятельной части общества, и это побуждает людей садиться за руль даже тогда, когда в этом нет разумной необходимости.

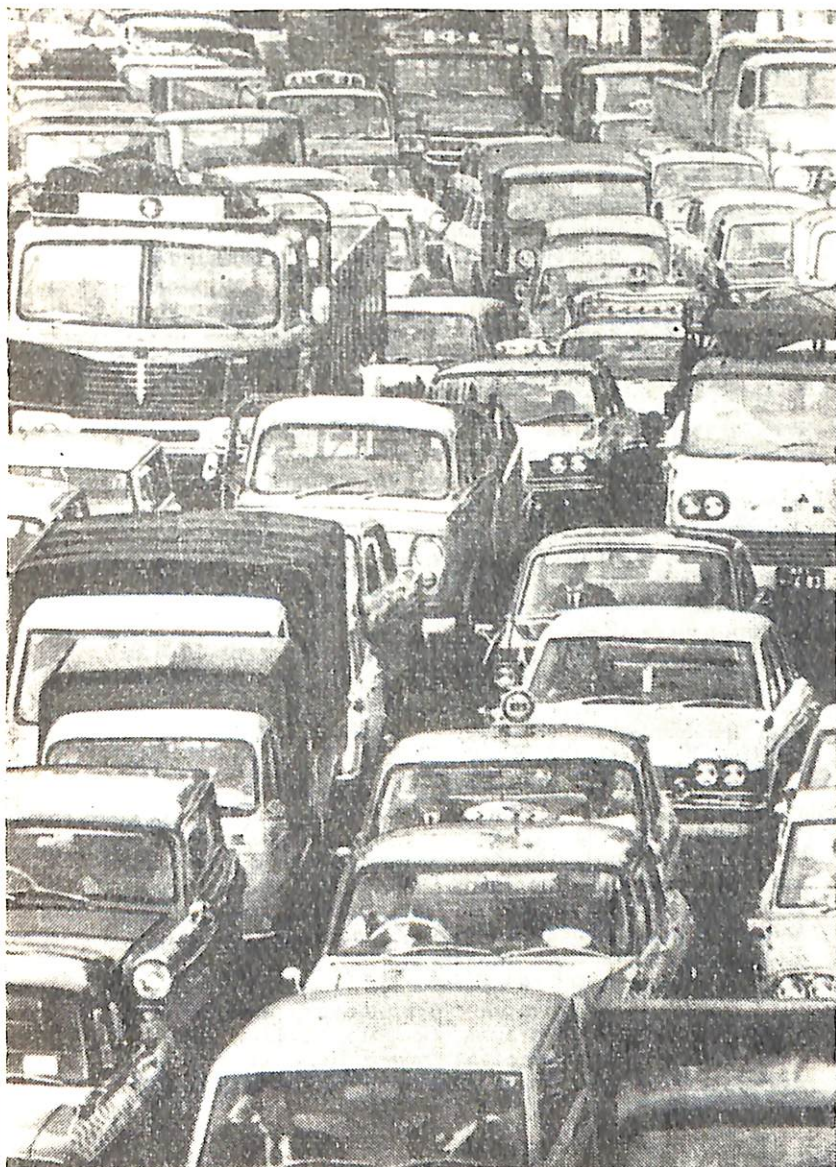
Конечно, рост числа машин и мотоциклов — это свидетельство технического и экономического прогресса страны. Само по себе стремление приобрести машину или мотоцикл обуревающее имущие слои жителей страны, объяснимо и не содержит в себе криминала. Но уже сегодня для пешеходов, идущих по улицам Токио и других городов, да и для самих водителей и пассажиров машин, потоки транспорта, захлестывающие улицы и превращающие их в какие-то адские ущелья, наполненные дымом и ревом моторов, представляются скорее социальным бедствием, чем радующим людей достижением современного общества.

Одним из печальных последствий «транспортного ада» — так называют в Японии весь комплекс трудностей, порожденных стихийным ростом автомобильного парка, — является огромное число катастроф на улицах городов и проселочных дорогах страны. Так, например, в течение одной декады — с 26 апреля по 5 мая 1969 года — в транспортных авариях погибло 477 человек, что на 24 процента больше, чем в ту же декаду годом раньше. Японская печать называет людей, пострадавших от уличных катастроф, «жертвами транспортной войны». Аналогично с войной проводят и полицейские власти. Комментируя неуклонный рост несчастных случаев на дорогах страны, председатель национального комитета безопасности Араки в своем докладе парламенту, представленном 2 мая 1969 года, сделал следующий пессимистический прогноз: «Число смертей от транспортных катастроф за год достигнет, по-видимому, 16 тысяч. Эта цифра превышает число американцев, убитых в прошлом году во Вьетнаме, а также японцев, погибших в годы японо-китайской войны».

Среди жертв транспортных катастроф большой процент составляют дети, и в первую очередь из беднейших семей, не имеющих в своих домах внутренних дворов. По данным обследования, проведенного муниципальными властями Токио, каждый десятый ребенок в столице играет на панели из-за отсутствия вблизи детской площадки или сквера.

О безотрадных условиях жизни большинства токийских жителей свидетельствует почти полное отсутствие зелени в пролетарских районах столицы, где постройки лепятся одна к другой, не оставляя пространства ни для дворов, ни для газонов, ни для тротуаров. На зеленые насаждения в Токио приходится в среднем на одного жителя лишь 0,7 квадратных метра площади. Это прямой результат системы частной собственности на землю, при которой каждый владелец стремится извлечь из своего земельного участка максимум выгоды и пускает его едва ли не целиком под застройку, не

¹ Примером попыток такого рода может служить решение муниципалитета маленького городка Накатоми в префектуре Яманаси выплачивать в виде вознаграждения из местного городского бюджета по пять тысяч иен каждому мужчине, берущему в жены девушку из других деревень и городов страны.



Главная улица Токио в часы пик.

Из журнала «Джапан иллюстрейтед»

заботясь об отрицательных последствиях такой практики для жизни окрестного населения.

Среди крупнейших городов мира Токио обладает, по-видимому, самыми тесными и неудобными улицами. Улицы шириной более 5,5 метра, на которых могут свободно разехаться две встречные машины, составляют около 23 процентов всех улиц. Общая площадь улиц по отношению ко всей городской площади достигает в Токио лишь 11 процентов, в то время как в Париже — 24, в Лондоне — 23, а в Вашингтоне — 43 процентов.

Еще хуже обстоит дело с санитарными сооружениями. Современную канализационную сеть имеет только 27,4 процента жилых кварталов Токио. Около 80 процентов помойных отходов вывозятся на судах и сбрасывается в воды Токийского залива вблизи его берегов, в результате чего морское побережье в районе столицы оказывается источником грязи и смрада.

Невыносимая сутолока, жажда свежего воздуха, солнечного света, тишины и простора порождают у японцев — жителей крупных городов стремление к поездкам в сельские районы страны. По воскресным дням миллионы японцев, обуреваемых желанием побыть на природе, бросаются к поездкам, автобусам, автомашинам, создавая при этом на вокзалах и шоссейных магистралях еще больший «транспортный ад», чем в будние дни. В конце апреля — начале мая 1969 года, во время так называемой золотой недели, когда в результате совпадения праздничных и воскресных дней у японского обывателя образовалось несколько дней отдыха, на вокзалах японской столицы царил подлинное столпотворение. Билетные кассы, осаждаемые тысячами толпами людей с рюкзаками на плечах, вынуждены были не раз прекращать продажу билетов, ибо ни платформы, ни поезда не вмещали уже пассажиров, в результате чего массе людей приходилось часами простаивать на подходах к вокзалам. За один только день 3 мая число пассажиров, проехавших на поездах государственных железных дорог страны, составило около 10 миллионов.

В те же дни десятки тысяч легковых машин, автобусов и мотоциклов загрохотали дорогами, ведущими к находящимся вблизи крупных городов морским и горным курортам. По подсчетам полиции, в предпраздничный день 3 мая 1969 года за 10 часов в районе Тёфу по дороге, ведущей из Токио к горе Фудзи, прошло свыше 10 тысяч машин, двигавшихся на замедленной скорости из-за повсеместных транспортных пробок.

Комментируя поведение обывателей, жаждущих общения с природой, тишины и одиночества, а попадающих в бурную человеческую лавину, газета «Джапан таймс» уныло ропщет на них за отсутствие здравого смысла. «Многие семьи, — сетует она, — направлявшиеся на экскурсии, возвращались домой измученные до предела, клянясь, что никогда этого не повторят».

Подлинный отдых и покой на лоне природы находят только богачи, имеющие загородные виллы в Каруидзава, Хаконэ, Кавана, Оисо и на некоторых других фешенебельных курортах. Что же касается рядовых обывателей, то современное японское общество ставит перед ними такую альтернативу: либо сидеть дома, либо слоняться толпами по заезженным и захоженным местам, взирая не столько на природу, сколько на себе подобных горе-туристов.

Специфические тяготы жизни в больших городах, вызывающих глубокое недовольство их населения, стали в последнее время темой широкой дискуссии в научных, журналистских и политических кругах. Огромную популярность среди японских читателей приобрела в этой связи книга известного японского ученого Горо Хани «Теория города», автор которой видит основную причину невзгод горожанина в социальном строе капиталистического общества. «Проблему урбанизации и трудностей жизни в больших городах, — пишет он, — как острейшую проблему современной Японии ни в коем случае нельзя разрешить, если подходить к ней поверхностно, не касаясь при этом происходящего за кулисами урбанизации и роста больших городов процесса усиления господства монополистического капитала... Господство монополистического капитала — вот причина того, что проблема больших городов становится все более тяжким бедствием». И с этим выводом японского ученого нельзя не согласиться: социальные недуги Японии неизлечимы в условиях существующего там капиталистического строя.