令和 3 年度前期アーバンデザインスクール第 1 回実績報告書

1. 開催日時

令和 3 年 6 月 2 日（水） 18 時 30 分～20 時 00 分

参加人数: UDCBK での視聴: 2 名、オンライン: 19 名＝計 21 名

※オンライン会議システムと UDCBK のオープンスペースでの視聴を併用

2. テーマ

「アーバンデザインの歴史と系譜」

- 令和元年度アーバンデザインスクール（前期）『アーバンデザイン講座』の講師が再び登壇し、多角的な視点からアーバンデザインについてさらに深く学んでいく全 5 回シリーズ「アーバンデザインの探求」の第 1 回目である。
- 第 1 回目の本スクールでは、近代を軸としながら、調和のとれた多様性を都市にもたらす手法として誕生したアーバンデザインの歴史と系譜をたどり、その今日的な意義について、講師の前田英寿氏に話題提供いただきながら、及川清昭氏（UDCBK センター長、立命館大学理工学部特命教授）のコーディネートのもと展望していく。

3. 話題提供者

- 前田 英寿 氏

  芝浦工業大学 建築学部 教授

4. 話題の概要

前田氏による講演

ア. 「アーバンデザイン」という言葉について

- 「アーバンデザイン」という言葉は、日本においては東京大学の北沢猛先生が千葉県の柏の葉にアーバンデザインセンターを立ち上げた時に、再び、前面に出てきたのではないかと思う。古くは「都市設計」、それまでは「都市デザイン」という言葉がよく使われていた。
- 「デザイン」という言葉は、市街地再開発事業の計画設計といった物的なもの以外にも、企画や構想、或いは制度や組織設計のようなことも含む。ただ、現在の日本で、都市や地域にコミットする時に用いる言葉としては「まちづくり」が圧倒的に多い。
- まちづくりの一部門に都市デザイン或いは狭い意味での都市計画が位置付けられているのが日本の構図であるが、まちづくりという言葉に日本の強みも表されている。
- アーバンデザインとは、基本的には「快適で豊かな都市空間を形成するための諸行為」ということができる。それは、近代都市計画が排除してきた多様な価値観や重層的な環境を見直し、色々な人たちが関わることがよいのだ、という立場で都市に関わろうとすることである。
- なお、今日において「都市デザイン」という言葉は普及しており、自治体や建築設計会社の部署名としても使用されている。

イ. 近代都市計画の見直し アーバンデザインがなぜ必要になったか

- 近代都市計画は、物を分離する計画といえる。18 世紀後半までのヨーロッパの都市では、住むところも働くところも混在していた。それを工業化の進展に伴い、住居と工場を分離し、近代的な計画で都市をつくっていった。
- 日本においても、近代都市計画を導入し、都市の基盤をつくっていった。例えば、分離してできたそれぞれのまちを繋げるための鉄道網の整備などに代表される。また、関東大震災後の復興は、まさに近代的な都市設計によるものである。他にも、集約的な超高層ビルや効率的で快適なニュータウンなどは近代都市計画が上手くいった例と言える。
- しかし、近代都市計画の限界も露呈される。例えば、米国のある都市では、働きに来る都心と暮らしている郊外が完全に分離してしまい、週末には都心に人がいなくなるという問題も起こっている。ただ、所得水準が相対的に低い層は都心の狭い住居に住まざるを得ない。また、都心では確率的に犯罪の発生割合が高くなっているということもあるため、ますます人々が都心に近づかなくなってしまい「空洞化」が起こる。
- 日本でも 1964 年のオリンピック前には、都市が過密化して、建物が高層化してくる。そのことにより、日照権やビル風の問題も起こってくる。また、交通量が増えて、交通事故なども多く発生するようになる。

- 近代都市計画は大きな空間に適切にものを配置するということは得意だったが、限られた空間に多くのものを混ぜるということは不得手であった。しかし、混ぜることで、高密度に色々なものを回せ、多様性が生まれて面白いまちができるのではないか、という発想がアーバンデザインの出発点になる。

ウ. アーバンデザインの模索とポストモダニズム 建築家によるアーバンデザイン

- 「建築家なしの建築」（1964 年）という観点で、バーナード・ルドフスキーは自然発生的な集落の美しさ、地形に従った建築に着目した。
- ほぼ同時期（1963 年）に日本では、若手の建築家が『日本の都市空間』の中で、日本の古いものは非常に洗練されて美しいということに着目した。
- また、黒川紀章らはこれまでの建物を中心とした建築から、建物と建物との間の空間、道の重要性を指摘した。
- さらに、丹下健三が 1960 年に提唱した「東京計画」では、都市の高度利用を目指して、建物よりも道を優先し、都市の背骨をつくっていくことを考えた。
- 建物 1 個 1 個ではなく、建物がくっついた構造体こそ建築家のフィールドであるとして、それをメガストラクチャーと呼んだ。
- 槇文彦は「群造形」という考え方から、メガストラクチャーとは異なり、小さな要素が集まり大きなまちになる、と提唱した。一つ一つは違うけれども、遠くから見ると群を成す、というもので、日本の代官山ヒルサイドテラスなどに見られる。
- 「都市形態学」は、ケビン・リンチが提唱した都市のイメージで、都市は漠然としたものではなく形があり、地区、境界、移動路などの要素から成り、それらを配置していくものであるとした。
- クリストファー・アレグザンダーは、「都市はツリーではない」として、都市は部分で完結していると提唱した。

エ. 歴史的環境の保全 日本のアーバンデザインの原点 環境保全

- 米国ではアーバンデザインは、格差問題や公民権運動と結びついて、住民参加やコミュニティ再生として発展していった側面があるが、同時期に日本はまだ高度成長期だったので、成長にブレーキをかける或いはバランスをとるという側面から日本のアーバンデザインは始まっている。
- 「町並みの保存」については、地区の環境を文化財として認めていこうという趣旨から伝統的建造物群保存地区に関する法律が 1975 年に文化財保護法の中で制定された。
- この法制度はもともと金沢や倉敷、高山といった、地方都市の住民運動に端を発しており、地方自治体の条例から始まっている法律である。
- 「営みの保存」については、2005 年に文化財保護法の中に文化的景観を保存しようということが盛り込まれた。例えば、滋賀県にも「高島市海津・西浜・知内の水辺景

観」という文化的景観地区がある。

- 日本のアーバンデザインの原点として伝統的建造物群保存地区があり、それが発展して文化的景観となった。一方で、法律ではなく、もう少しアクティブに歴史的景観を守る方法もある。
- 「保全による開発と持続」という観点から、例えば、山形県金山町は、林業と大工技術で有名なまちであるが、伝統工法を建物に採用すると町から助成金が出る。そのことにより、林業を絶えさせることなく、大工技術の継承に貢献することができる。景観が、地域の生業を成り立たせている。また、東京の都心部などでは、容積率の移転を用いた開発によって古い建物を保存している。
- 日本のアーバンデザインは、歴史的或いは自然的な環境を高度経済成長の中で守ろう、ということから始まっていった。いわばボトムアップ的な要素がある。

オ. アーバンデザイン行政 公共政策としてのアーバンデザイン

- アーバンデザインは、都市全体に関わることなので、行政の公共政策として進めていく側面がある。
- まずは、アーバンデザインを進める上で、「アーバンデザインチーム」というものが作られる。先進的な自治体の中には、アーバンデザインに関する部署を持っているところが多く、そういった自治体ではまちのデザインの運営が上手くいっている。世界の都市では、1960 年代、70 年代につくられ始めた。
- 例えば、サンフランシスコ市は、1968 年に 「シティデザイン・グループ」というチームをつくり、景観規制や高さ規制を実施していった。また、ニューヨーク市では、1967 年に 「アーバンデザイン・グループ」という部署をつくり、市が指定した区域において業者が公共的な建物を建設すると開発事業にインセンティブを得られる、「インセンティブゾーニング」という手法を行った。この手法をリードしたジョナサン・バーネットは、一つ一つの建築をデザインするのではなく、都市をデザインする、という考えを述べている。
- 日本においては、ほぼ同じ時期（1968 年）に、横浜市が「都市デザイン室」を設置する。60 年代、横浜市は、夜間人口の方が昼間人口よりも多いベットタウンだったが、この点を改めていこうという思いを持っていた。
- 横浜市は、戦後に連合国軍に接収されていたこともあり、古い建物が多く残っている。そういった遺産も生かしながら、まちづくりを行うため、市長直轄の部署に外部の専門家を直接登用するなどしてアーバンデザインを進めていった。
- 横浜市は、今、ケーブルカーなども設置しているが、こういったことは 50 年前の取組みからつながっている。開始 20 年目頃から成果が出始めて、ようやく成熟している段階である。
- シンガポール政府は、 ‘Lee Kwan Yew World City Prize’という賞を設け、世界各国の

素晴らしい都市デザインで成功した都市を表彰しており、これまで、ニューヨーク市やソウル市などが受賞している。

カ．歩行者空間と密集市街地 生活空間を改善するアーバンデザイン

- アーバンデザインは都市開発ということにも役立つが、市民目線で生活空間を改善するという側面にその要素技術が発揮される。
- まずは、「歩行者の復権」ということで、都市の中に歩行者天国をつくろうという動きが 1970 年に東京の銀座で始まった。また、日本初の歩行者専用道路は 1972 年に旭川市で誕生した。
- 英国の交通研究者であるブキャナンは、1963 年に政府に対して、まちの中に自動車が入ってこない「セル（細胞）」を作り、その周りを自動車が走るようにすることを求める提言を行った。
- ヨーロッパの古い歴史的地区では、自動車を侵入させないようにする「ボンエルフ」という仕組みが導入されている。また、公共交通だけは入れる空間をつくる「トランジットモール」というものも生み出された。日本では、「コミュニティ道路」という方法により、自動車が通行できる道路とそれ以外を区別した。
- また、「修復まちづくり」という観点では、日本においては密集市街地の問題がある。東京都の墨田区では、空き家になった建物をコンクリートの不燃建築に建て替え、そこに住民に移ってもらい、空いた空間を道路や公園に変えていく政策を行っている。また、世田谷区では、水路の上を緑道として整備し、そこに防災・減災の機能を持たせる取組みを実施している。こういった取組みにより、歩行者空間を拡大し、密集市街地を壊すのではなくて、リハビリしながら、防災性を高めていく。

キ．地区計画 市民参加と地区スケール アーバンデザインの法的根拠 1

- 都市計画法の中に地区計画というものが定められている。地区計画とは、都市の一部分を区切って、詳細に内容を定めることであり、建築基準法や都市計画法で定めた以上のことが、地区計画においては、地権者住民の合意さえあればできる。

ク．景観 アーバンデザインの法的根拠 2

- 2004 年にできた景観法では、見え方としての外部空間とシルエットを法律で規制することを意図している。
- もともと、高山市や倉敷市のように早い段階で各自治体が定めていた景観条例があったが、バブル期に開発が進み、まちなみが劇的に変わってしまったことにより、景観条例を定める自治体が増えた。例えば、神戸市は 1987 年に条例を定め、市域全体を景観保護の対象とした。
- 国土交通省によると、景観法の適用できる範囲は広く、開発型の場所や重要な単体の

建物などにも使え、各自治体が自ら各メニューから景観計画を作成し、運用できるようになっている。建築基準法や都市計画法のように命令するのではなく、自治体の裁量に委ねられている。

- 景観法は、それぞれの自治体がオーダーメイドできるという点がアーバンデザインに適したところであり、デザインをサポートしてくれるものである。
- 『日本の風景計画』および『都市の風景計画』という著書は景観を学ぶ上で、今でも参考になる内容が記されている。

ケ. 団地から都市へ アーバンデザインの揺籃・実験場

- アーバンデザインでは、いいものを作る、いいものを守る、いいものを育てるという点が大切である。その意味で、作る、そして技術を育てるということに関しては、住宅団地建設がその一つの典型となる。高度経済成長期に建設されたニュータウンでは、大学院生などの若手も参加して設計に携わっていた。
- 団地の建設に当たっては、建物をどうやって集めていくか、そしてそれらをどのように地形になじませ、人々の生活に対応させていくかという課題があった。現在、ニュータウンを改めて見ても、緑地がしっかりあり、プライベートな空間とパブリックな空間が分離されており、素晴らしい計画であることが分かる。
- 茨城県営住宅（1976 年）に関わった藤本昌也は、昔の集落の風情を再現したような「街並み形成型」の住宅群をつくった。
- 「マスターアーキテクト方式」のニュータウンでは、全体をコントロールする単一事業者と建築家のもと、別の複数の建築家に建物を自由に設計させた。そうすることにより、一つ一つは個性を持っているが、全体として、まちになっているという、まさにアーバンデザインが目指しているものが出来上がる。
- また、昔のまちの風景に合わせながら、開発を進めるにはどうしたらよいかという「コンテクスチャリズム（文脈主義）」の考え方もニューヨークのバッテリーパークシティなどを例として出てきた。
- 千葉県の幕張ベイタウン（1994 年）においては、「プロジェクト調整型」のアーバンデザインが採用され、マスタープランとデザインガイドラインのもと、複数の民間事業者が開発に参加した。そして、設計者とは別に計画設計調整者が存在し、全体を統一していった。

コ. 大規模再開発と官民協働 アーバンデザインの政治経済

- 初期の再開発は、1964 年の霞ヶ関ビルに見るように、超高層ビルの建設に始まる。そして一定の地域にビル群ができていく。
- また、「土地利用転換」という観点から、造船所の跡地を再開発して、住宅地や学校、商業施設などを建設した大川端リバーシティは、まちの空間をデザインした例と言

える。一方、倉庫をオフィスや商業施設に転換させながら、昔の倉庫も営業を続け、両者をフィットさせていく「天王洲アイル」は、まちの時間をデザインしていると言える

- さらに、一度開発された地域を「再再開発」する事例も、東京の丸の内や日本橋、渋谷などに見られる。

サ. 自然環境との共生 アーバンデザインに可能なこと

- 「緑」という観点から、新規に公園をつくることは難しいかもしれないが、建物を建て替える時や市街地を変えていく時などに、どのように緑や生物が住める環境を確保していくか、ということが大切になってくる。
- また、「コンパクトシティ」は、低酸素化社会を実現する上でも大切である。建物単体で行うよりも、まちの形全体を変えることでより大きな成果が期待できる。住宅地や商業、働く場所などを駅の周りに集積させたTOD (Transit oriented development)をつなげたスリムなまちづくりは富山市などで成果を上げている。
- 立地適正化計画は良い制度であるが、気を付けて運用しないと飛び地で市街地ができるといったことがあり、逆に市街地が広がってしまうこともある。まち全体を俯瞰的に見て、どこに力を入れて、どこを抑えるかといったことをデザインしていくことが大切になる。

5. 質疑応答

(1) Q: ネットワークとしての公共交通網は都市計画またはアーバンデザインのどちらに当てはまるか。

A: 交通に関しては、その結節点に関して、例えば駅だけでなくその周りの広場なども再開発する際には、アーバンデザインが担う部分がある。また、モビリティ（移動手段）は、その都市のかたちを決定する上で非常に重要になるので、そういった分野で交通関係の技術者とともにアーバンデザインを進めていくことが重要になる。

(2) Q: 地区計画の地区という概念に規模はあるか。

A: 地区計画の規模に制約はない。非常に大きいものから小さいものまで様々あるが、都市計画分野では、500m×500 m の規模が地区の基準となる。およそ幹線道路に囲まれる範囲である。一方、もう少し小さく、100m間隔にすると、歩行者優先のエリアを設定できる。

(3) Q: 歴史的風致維持向上計画で地区を指定して町並みや人々の営みを守ることもアーバンデザインの例となるか。また良い事例があれば教えてもらいたい。

A: 営みというのは非常に大きな課題だと考える。伝統的建造物群保存地区に指定さ

れると、建築基準法を緩和することができる。ただ、構造的な補強や採光が必要になるなど、元来の営みから他の営みに変えていく必要はある。その時は、観光利用など建物の用途も変わってくる。営みを当時のまま固定して守らなければいけないと縛ってしまおうとすると、逆に地区指定を拒否される場合もある。なお、以前は江戸時代の城下町や宿場町を指定する計画が多かったが、最近は、明治以降の新しいまちについても計画が提出される傾向にある。

(4) Q:リハビリしながら防災性を高める修復まちづくりについて、この考え方は立地適正化計画でコンパクトな都市に進もうとする時にも使えるか。

A: 先述した駅周辺にまとめるという計画はひとつのモデルに過ぎない。日本のまちのように低層住宅地が面的に広がっているようなところでは、スポンジ型のコンパクトシティになっていくと考えられる。色々な場所に、リハビリ型で穴をあけていき、防災空地や緑地にする。コンパクトと言うと、形や規模のコンパクトをすぐに想起するが、もう少し違ったかたちのコンパクトを日本の場合はイメージしていかないといけない。

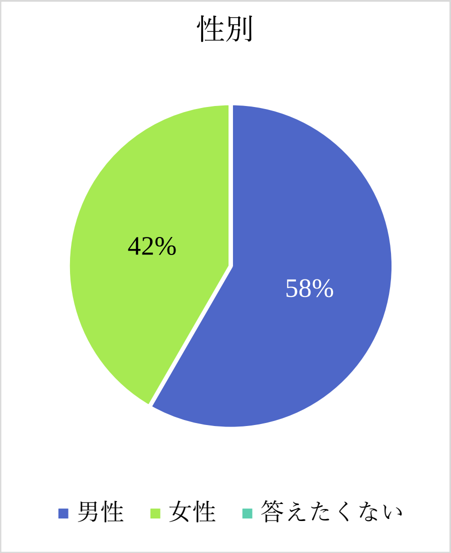
6. まとめ

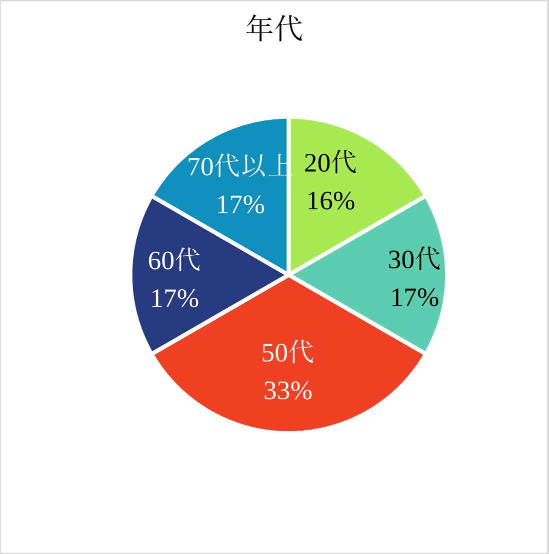
- 近代化の中で現れてきた諸課題に対応するために誕生したアーバンデザインは、国内外において歴史的積み重ねの中で試行錯誤が行われ、多様な実績を上げている。
- 海外のアーバンデザインの歴史と系譜を参照しながらも、日本のアーバンデザインにおける歴史的環境保全の流れや日本のまちの特性を考慮して、新しい時代における課題（環境や人口減少など）を乗り越えていくことが重要になる。
- まちの空間とともに、まちの時間をデザインするということを意識しながら、UDCBK においても、まちの在り方を考え、アーバンデザインに取り組んでいく。

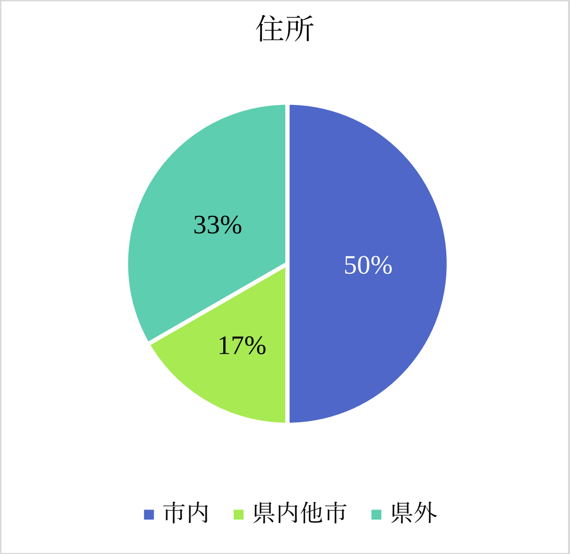
7. アンケートまとめ

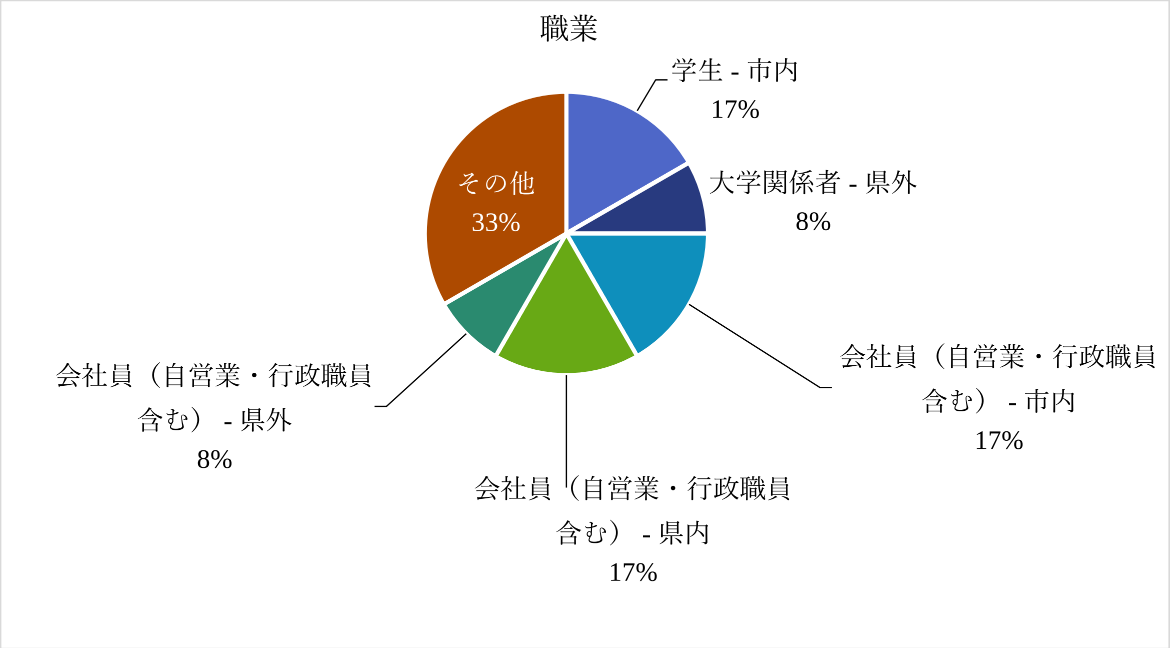
(1) 参加者属性

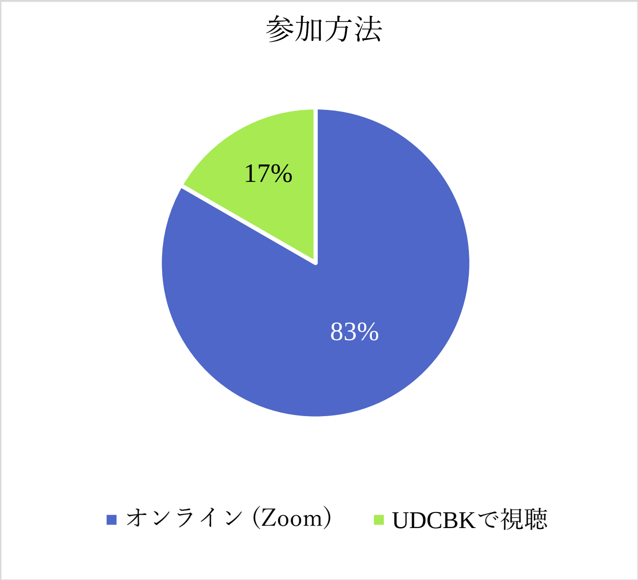
参加者 21 名のうち、アンケートに回答いただいた方は 12 名、回答率は 57%だった。



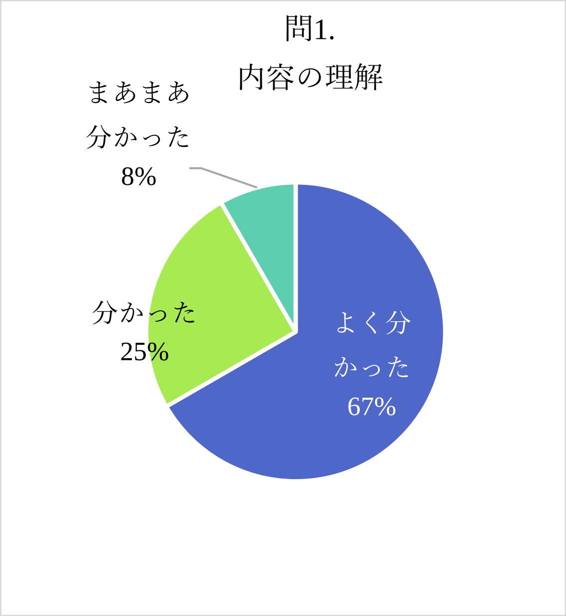


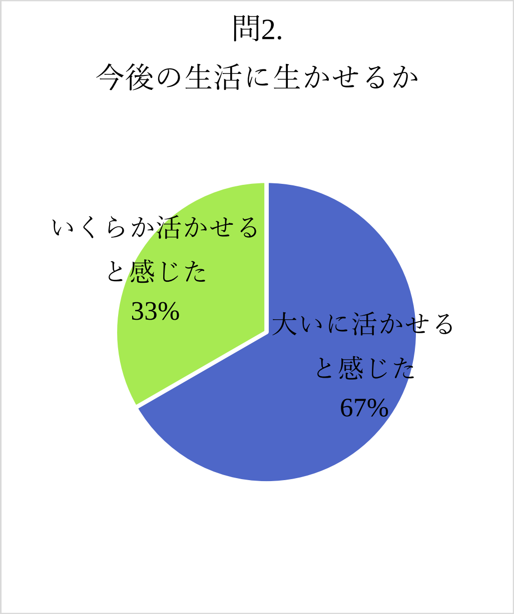


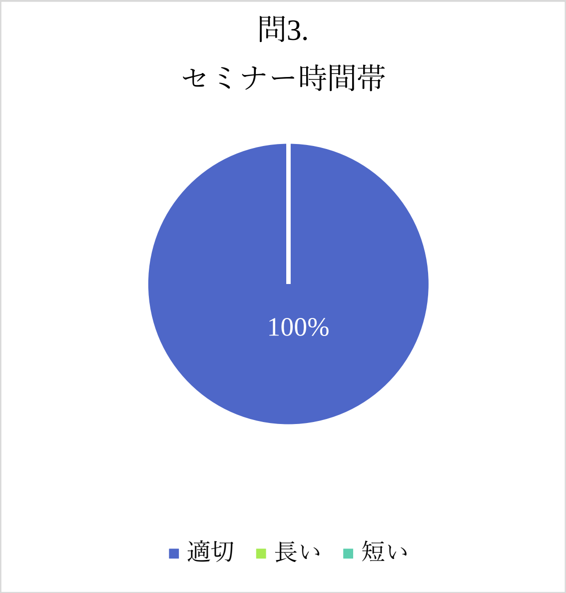

職業
学生 - 市内
17%
大学関係者 - 県外
8%
会社員（自営業・行政職員含む） - 市内
17%
会社員（自営業・行政職員含む） - 県内
17%
会社員（自営業・行政職員含む） - 県外
8%
その他
33%

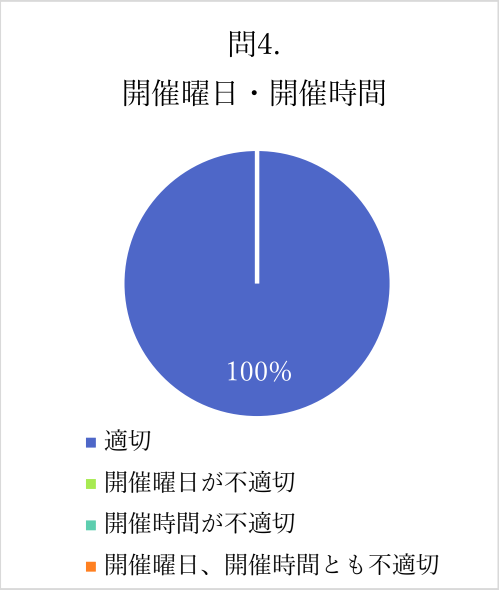

参加方法
17%
83%
オンライン（Zoom）
UDCBKで視聴

(2) 内容について









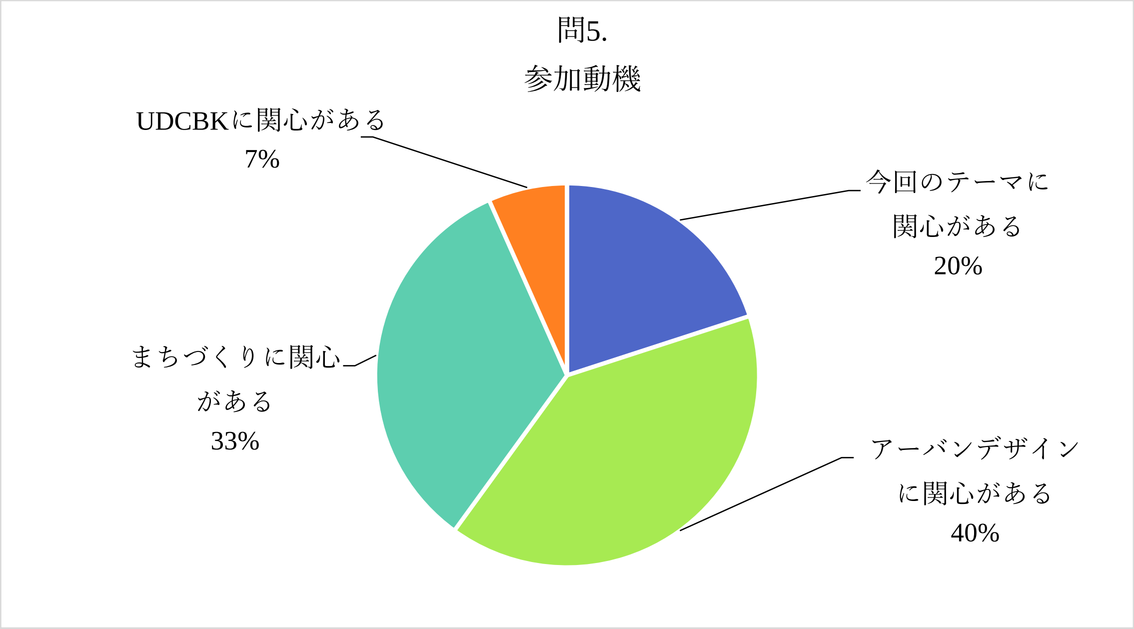
【自由記入欄回答】

問 3. 時間はどうでしたか。

回答なし

問 4. 開催曜日、開催時間は適切でしたか。

回答なし



【自由記入欄回答】

問 6. それぞれに関心のあるテーマについて御自由に記載ください。

- 都市計画、まちづくり（20 代男性）
- 今回のスクールテーマが、まさに関心のある部分です。アーバンデザイン、都市計画、景観計画、まちづくりなど、とても勉強になっています。(30 代女性)
- 滋賀県で鉄道、バス路線、および新たな移動手段をどのように維持・向上させてゆくか。アフターコロナの都市の在り方について（60 代男性）
- 都市デザイン、都市景観、土地利用、公共政策（20 代男性）
- 最近興味が出てきたのが、「産官学民（金）」連携についてです。おそらく草津市においては UDCBK がその先端を担っていられる部署ですので、具体例も合わせてお話をお聞き出来たらと思っています。(50 代女性)

【自由記入欄回答】

問 7. 今回、印象に残ったこととその理由をお聞かせください。

- アーバンデザインは近年始まった取組みという意識があったが、古くからは 1960 年代にアメリカでその兆しがあったのには驚いた。また、景観法の成り立ちの最初のキッカケがバブル時代での景観による差別化からというのも意外でした。未来を創造するにあたって、過去の成り立ちをきちんと把握することは大事であると気づかされたセミナーでした。(30 代男性)

- 講義の中で、たくさんの事例の紹介があった。それらをどうやって草津市に反映できそうか考えながら参加して楽しかった。草津市の地区計画を調べてみようと思う。ありがとうございました。(20 代男性)
- ポストモダニズムにおける都市計画の歴史が印象に残っています。時代と共に、アーバンデザインの考え方も変化する中で、現在の状況、すなわちコロナ禍や Society 5.0 など社会状況が変化する中で、ポスト「ポストモダニズム」はどのようになっていくのか、非常に興味が湧きました。(30 代女性)
- 一般人の素人ですのでアーバンデザインが何ものか　いままでよくわからないまま貴市のセミナーを受講してきました。今夜は　目からうろこです。大変勉強になりました。ご紹介いただきました図書を読んでみたいと思います。歴まち法と立地適正化計画で腑に落ちないことがありましたが　今夜のセミナーでのご回答でよくわかりました。地元のボランティアや地域の活動での参考になりました。(60 代男性)
- アーバンデザインとは快適で豊かな都市空間を形成するための諸行為という定義。人に聞かれて明快に答えられずいつも口ごもっていました。印象に残った言葉は「いい法律はボトムアップでできている」「地形に従って」「都市を総合的にとらえよう」「アーバンデザインは市民目線で」「アーバンデザインはまちを俯瞰的に見る」「元来の営みを維持するのは難しい。用途を変えないとできない」などたくさんありました。教科書として出版された『アーバンデザイン講座』、早速、注文しました。(70 代以上女性)
- 都市計画を勉強している学生であるが、あえて意図しない街（=自然発生的な街）の方が良いという発想には、面白さを感じた。(20 代男性)
- アーバンデザインの歴史や海外でのことなど、分かりやすくお教え頂きありがとうございました。昔の海外では工業化に伴い、給与の少ない方は工場近くに居住し、そうでない方は郊外で暮らすというところが興味深く、交通網の発達もあり現在との違いも感じました。横浜のまちづくりの先進性にも触れさせて頂き、知らないことが多く、早速著書を注文し、次回からの予習をしておこうと思いました。今後の講座も楽しみにしています。(50 代女性)
- 今回、印象に残ったのは「自然環境との共生」の話だった。理由は、草津市の未来を考えた時、最も重要なものだと感じたから。(60 代女性)
- 様々な施策（景観・交通・自宅など）の課題はデザインの作り方で解決できるということが良くわかりました。ありがとうございました。(50 代男性)