

都市計画 教科書

第三版

都市計画教育研究会編

彰国社

都市計画教育研究会

企画・編集

川上 秀光 (東京大学名誉教授)
鈴木 忠義 (東京工業大学名誉教授)
戸沼 幸市 (早稲田大学教授)
広瀬 盛行 (TPI 都市計画研究所代表)

執筆

渡辺 貴介 (元東京工業大学教授)
川上 秀光 (東京大学名誉教授)
広瀬 盛行 (TPI 都市計画研究所代表)
石黒 哲郎 (芝浦工業大学名誉教授)
田畑 貞寿 (千葉大学名誉教授)
深海 隆恒* (東京工業大学名誉教授)
阪本 一郎 (明海大学教授)
内山 久雄 (東京理科大学教授)
鹿島 茂 (中央大学教授)
牛見 章* (埼玉県住宅防火対策推進協議会会長)
鈴木 忠義 (東京工業大学名誉教授)
保野健治郎 (元近畿大学教授)
森村 道美* (東京大学名誉教授)
尾島 俊雄 (早稲田大学教授)
戸沼 幸市 (早稲田大学教授)
相羽 康郎 (東北芸術工科大学教授)
川手 昭二* (筑波大学名誉教授)
日端 康雄 (慶應義塾大学教授)
小泉 允罔 (明海大学教授)
宮澤美智雄* (元社会開発総合研究所理事長)
長峯 晴夫* (元名古屋大学教授)
中出 文平 (長岡技術科学大学教授)
勝又 濟 (国土交通省国土技術政策総合研究所主任研究官)

(*印は編集分担者)

序 文

1984 (昭和 59) 年頃、建築学科だけでなく、土木工学科はじめ建設系の諸学科—公園・緑地系や都市工学科、社会工学科などの諸学科で共通して利用できる都市計画教科書を、現在、教育に携わっている人々がそれぞれ専門の立場から協同して編集、執筆する構想が浮かび上がった。それ以来 3 年程の間、東京大学・川上光秀、東京農大・鈴木忠義、早稲田大学・戸沼幸市、明星大学・広瀬盛行各教授が編集メンバーとして集まり、都市計画教科書構想の具体化を進めたのであった。初期の段階において内外から数冊の都市計画教科書を選び、比較・検討を試みたのである。その際、気がついたことを挙げると、まず著者の出身分野が土木・建築あるいは造園のいずれであるかにより、また、著者の学生が所属する学部・学科、さらに教科書利用の想定対象によって、当然のこととは言え、それぞれの教科書に見られる著しい特徴として内容のいわば偏りがあった。すなわち土地利用計画、交通計画および公園緑地計画の何れか一つを柱として選び、これに著者が必要と考えた類の都市施設の立地論、計画論と都市計画制度、事業論に、都市計画の沿革を加えて教科書を構成するのである。要するに著者の出身分野と関心によって柱と都市施設の選び方が異なるのである。とりわけ顕著に見られたのは、都市計画の歴史、制度・手法、公共建築物、住宅問題、住宅地計画、交通施設計画と環境計画に対する比重の置き方であった。大学教育では、著者の立場、思想が色濃く現れることは当然にせよ、都市計画の全領域をカバーしている教科書は見当たらないことに気がついたのである。現代社会の都市計画課題の必要に対応する教育には不十分の恐れなしとは言えない訳であって、改めてわれわれが都市計画教育の研究に関心を持たなかったことに気がついたのであった。このような観点からこの教科書の編集は企画されたのである。

この教科書は、都市と都市計画を知る (1～4 章)、人間生活・居住の場としての都市 (5, 6 章)、都市の仕組みと構造の計画 (7, 8 章)、都市設計 (9 章)、都市計画の制度手段 (10 章)、国土 (11 章)、第三世界の都市計画 (12 章)、の 12 章構成を取っている。原則として、16 ページを 1 単位とし、3 章 (1.5 単位)、8 章 (2.5 単位) 以外はすべて 1 単位の分量からなっている。

各大学における都市計画の講義は、半年間の場合と通年の場合があり、その学部・学科に応じて特徴があるのは当然であり、もとより必ずしも都市計画の全領域を講義する必要はない。しかしながら、講義担当者自身が得意とする領域だけにとどまってよいはずはなく、必要な分野についても正確な知識を伝授

する必要がある。この教科書はそれを意図して編集している。したがって講義の担当者はこの点に特に留意いただいて、専門領域とそれに近い分野は自分の学識と持ち味を生かした講義を、この教科書とは別に独自の内容にさせていただき、専門外の諸分野について、必要、重要と思われる部門・分野についてはこの教科書を十分に活用していただきたい。

またこの教科書は図表などの資料が豊富であるが、これらは努めて原典から直接引用することとし、かつ最新の資料を選択する方針を採っている。各章の執筆者は、専門領域についての確に把握した内容を平易に表現しており、本教科書は教養書として通読しても楽しく、編集の意図は、この意味では成功したと自負している。

この教科書が最初に刊行されたのは1987（昭和62）年の6月であった。その後都市計画法の改正等もあり、内容に不十分な点も生じてきたので、今回小改訂を行った。また改訂にあわせて年表・都市計画資料を新しく加え、参考文献にも解題をつけるなどの工夫をした。うまく利用して頂けたら幸いである。

1994年12月

都市計画教育研究会

第三版によせて

1987年に初版を刊行以来、好評を博してきた本書は、1995年に新規データの追加や都市計画法等の改正等の改訂を行い第二版を出し、今回2000年の都市計画法の改正に伴って関連事項の見直しを行い、ここに第三版として刊行する。

2001年1月

編集部

目次

1 都市論	10	・タウン 39/都市内開発 40/都市の マスタープラン 40
1.1 都市の時代	10	
都市の時代の到来 10/都市の基本的性 格、機能、立地 11/都市の範域 12/ 都市の分類 14		
1.2 都市化と都市問題	15	
近代の都市化と都市の変容 15/古典的 都市問題 15/現代的都市問題 16		
1.3 現代日本の都市と都市化	19	
日本の都市の形成課程 19/日本の都市 と都市化の特徴 21/現代日本の都市の 課題 23		
2 都市計画論	26	
2.1 都市の機能・構造と都市計画	26	
2.2 都市計画とその社会的役割	27	
都市計画とその基本的機能 27/都市計 画と地域社会の事象の物象化と空間化 28/都市像の発想・描出と情報伝達機能 28/自治体行政と国家政策の道具 29/ 調整と総合機能 29		
2.3 現代都市計画の思想、概念、方法の ルーツ	30	
オスマンのバリ改造 30/北海道開拓使 の函館街区改正 30/東京市区改正 31/都市拡張と区画整理 32/田園都市 32/工業都市 33/シティ・ビューティ フル運動 33/ゾーニングの思想 33/ 公園系統の思想 34/生物学、社会学的 視野に立つ都市計画の調査と表現 34/ 自動車交通への対応 35/アムステルダ ムの会議の7原則と大都市問題対策 36/ル・コルビュジェの300万人の都市 とアテネ憲章 36/ジードルング 37/ 近隣住区理論 37/都市の適性規模と配 置を求めて 38/国土・地方計画へ視野 の展開 38/大ロンドン計画 38/ニュ		
3 都市の構成要素	42	
3.1 道路とサーキュレーション	42	
都市と道路 42/道路の分類 42/道路 網の構成 43/道路の段階構成と居住環 境地域 46/住宅地における細道路網と 歩道車の分離 47/都心商業地における 道路網 49/各種道路の断面構成 50		
3.2 建築と敷地	50	
都市における建築の存在と作用 50/建 築の形態を決定する基本的要因 53/都 市の環境と建築 54/建築に対する都市 からの規制 57		
3.3 緑と都市オープンスペース	60	
緑地・オープンスペースの意味 60/緑 地・オープンスペースの機能 64/緑 地・オープンスペースの分類 65/緑 地・オープンスペースの段階的構成 67/緑地とオープンスペース計画 67		
4 都市の把握と解析	69	
4.1 都市計画の資料と情報処理	69	
都市計画の計画立案プロセス 69/都市 計画と情報 70/情報の収集と処理 71		
4.2 都市把握の理論	74	
都市の本質の理解 74/都市の分布と位 置付け 75/土地利用のパターン 76/ 土地利用のメカニズム 77/都市の内部 構造のあり方 78		
4.3 計画策定の計量モデル	79	
解析方法の種類 79/事象の計量的表現 80/数理統計解析 81/数理計画法 83/シミュレーション・モデル 83/計 量評価モデル 84		

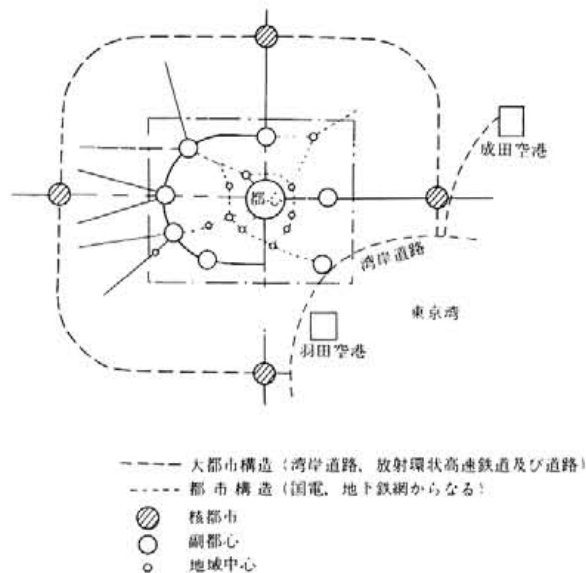
5	都市と居住	85								
5.1	都市化と住宅問題	85								
	地価高騰と住宅難	85	居住立地限定階層の住宅問題	86	日本の住宅事情と住宅問題	86				
5.2	居住環境と住宅水準	89								
5.3	住宅政策	92								
	住宅・宅地・都市政策の変遷	92	国の制度の一覧	94	行政組織	96	問題点	96		
5.4	住宅・宅地供給計画	97								
5.5	これからの課題	98								
	上からの住宅・都市政策の破たん	98	下からの住宅・都市政策への転換	98	新しい土地政策への転換	99	高齢社会における居住問題への対応	99	国際社会で果たす役割	100
6	都市の環境	101								
6.1	人間と環境	101								
6.2	人間・都市・環境	101								
6.3	都市環境を理解するためのキーワード	102								
	自然と文明	102	マクロとミクロ	102	公益と公害	102	公・共と私	103	ハードとソフト	103
	セルフサービス	103	過去と未来	103	学習と遊び	103	生産と消費	103		
6.4	都市環境と用・強・美	103								
	都市環境における“用”	104	都市環境における“強”	104	都市環境における“美”	104				
6.5	都市の安全	104								
	都市と災害	104	都市と火災	106	都市と公害	108	都市と自然災害	112		
7	都市の構成計画	120								
7.1	都市空間構成の実態	120								
	市街地規模	120	都市空間の捉え方	121	各種利用空間単位の構成	124	各種利用空間単位の立地パターン	125		
7.2	都市空間構成の計画	126								
	都市基本計画の立案プロセス	126	密度と密度計画	128	住区と住区計画	130				
7.3	都市空間構成の実現	135								
	実現の手法	135	実現につなぐ計画の形	135						
8	都市の構造計画	137								
8.1	都市交通計画	137								
	都市交通の特性と計画の課題	137	総合交通体系計画の内容と方法	138	都市交通調査	139	将来交通需要の予測	141	都市総合交通体系計画	145
8.2	緑地網計画	152								
	緑被地調査法	152	緑地構造の把握	154	緑地の計画基準	155	公園などの施設計画・設計	156		
8.3	都市水系計画	160								
	都市水系	160	利水計画	161	親水計画	162	上水道計画	162	下水道計画	164
8.4	情報システムとエネルギー供給計画	165								
	新しいインフラストラクチャーと地下利用	165	エネルギー使用量の増大と地域冷暖房	168	情報化社会の新基盤施設	168	ハイブリッド・システムの活用	169		
9	都市設計	170								
9.1	都市と形	170								
	現代都市の形の特徴	170	都市生活と形	172						
9.2	都市設計のためのキーワード	174								
	都市美と人間尺度	174	快適さ(アメニティ)とその場所らしさ(アイデンティティ)	175	私と公	176	風土と歴史	177		
9.3	都市設計の対象の大きさと内容	178								
	建築物と土木構造のスケール	178	都市の構成単位の階層性と場所の特徴	179	施設系の都市設計	182				
9.4	都市設計の道具と技法	183								
	発想を得るための道具と技法	183	設計のための道具と技法	183	表現の道具と技法	184				
9.5	都市設計の実例	184								
	新宿西口副都心	185	丸の内オフィス街	185	原宿表参道	186				
10	都市の基本計画を実現する手段としての都市計画法	187								
10.1	都市の基本計画とは何か	187								
	都市計画法の「整備・開発または保全の方針」	188	市町村の都市計画に関する基本的な方針	188						
10.2	都市計画規制	188								
	都市計画区域	188	市街化区域・市街化調整区域	188	地域地区	190	地区計画	196	開発行為の規制	197
	建築等の規制	198								
10.3	都市計画事業	199								
	新住宅市街地開発事業	199	土地地区画整理事業	200	市街地再開発事業	201				
10.4	都市計画事業の財源	204								
	事業主体と負担主体	204	各主体の事業費の財源	205						
10.5	都市計画決定手続	208								
11	都市計画と国土の利用	210								
11.1	国土の成立ちと国土利用	210								
	国土の成立ち	210	国土利用計画	211	土地利用基本計画	212	土地利用規制	213		
11.2	地域の計画	214								
	市町村の計画	214	都道府県の計画	215	広域生活圏の計画	215	特定地域			
11.3	大都市圏と地方圏の計画	218								
	首都圏整備計画	218	近畿圏と中部圏の計画	219	地方圏の開発計画	220				
11.4	国土の総合開発計画	221								
	国土総合開発計画の推移	221	三全総から四全総へ	222						
11.5	都市計画と国土の利用	223								
	国土利用の展望	223	国土政策の方向	224	都市計画の課題	224				
12	第三世界の都市と都市計画	226								
12.1	都市と都市化の実態	226								
12.2	都市開発政策	229								
	農村自体の開発整備計画	229	地方中小都市の総合開発	230	大都市の開発整備をめぐる重要課題	233	都市開発政策の今後の課題	238		
12.3	都市計画ならびに関連諸制度	240								
	都市計画年表	246								
	都市計画関連資料	248								
	演習問題	255								
	参考文献(解題)	258								
	図版提供・出典	265								
	索引	268								

2 都市計画論

都市像を、居住、生産、業務、レクリエーションなどの諸機能に対応する各種の土地利用と道路、鉄道、水路、空港などの組合せからなる骨格構造で表現するのが物的計画（フィジカル・プランニング）と呼ばれる手法である。一つの都市全体から、住宅地区、都心業務地区など都市の部分、農山漁村の集落などの都市部分、大都市圏などより広い地域にも物的計画の手法は適用されて、地域社会の過去・現状を分析し、把握し、将来を洞察して地域社会の将来の機能を設定し、構造を設計する。物的計画は都市を対象として、近代以降、人文・社会科学の成果をも取り入れながら、概念・方法・技術と制度が発達した。その実績の多くは都市を舞台として展開してきたので、「都市計画」と一般に呼ばれている。現代日本都市計画を構成する主な思想・概念・方法の起源を辿る。

2.1 都市の機能・構造と都市計画

対象都市の都市機能を設定しそれを支える仕組みすなわち都市構造を計画・設計するのが都市計画である。今少し解説を加えるならば、対象都市が国土の一部としての地域の中心として持つべき働き・役割と、当該都市および都市圏の住民の生活や、企業活動に対して及ぼす役割が都市機能である。これを設定するのは一般に都市政策と呼ばれる行為の任務である。その役割・働き、す



なわち都市機能の円滑な遂行を支え、可能とする仕組みが都市構造である。都市機能を担う企業、機関から個々の一般市民にまで及ぶ諸活動の場である土地・建物利用を活動体として組織する、道路、鉄道、河川、運河、橋梁、港湾、空港などの諸要素から都市構造は組み立てられる。これらはしばしば骨格と称せられることがある。さらにこれらの一般に都市基盤施設と呼ばれる都市構造の諸要素は、位置と形態が地形によって基本的な制約を受けている。したがって都市構造を形成する要因として地形が重要な意味をもつ。また、鉄道・道路など、都市の骨格に例えられる基盤構造に依存して、これらの上下空間を利用してエネルギー供給、水の供給・処理、情報通信などの施設が整備される。これらの諸要素群からなるシステムを総称して、都市構造と考えるべきである。放射環状型都市構造や多心型都市構造といった例を思い起こすと十分に納得できよう。都市計画を「都市政策が目標として設定する都市機能の、達成・実現・稼働を支える仕組みである都市構造の、規模、形態、システムを計画・設計する技術である」と定義することができる。計画の対象が地方圏であれ、都市全体であれ、あるいは都市の部分である地区であっても、対象空間の機能の高次化、合理化、効率化の目標が設定されれば、都市計画はその実現策として、

1. 都市構造の強化・拡充策を取り上げる。すなわち道路、地下鉄、空港、港湾、新交通システムなどの

都市交通施設やエネルギー供給、情報通信などの諸施設のシステムの強化・拡充、あるいは新システムへの高次化を計画する。従来、地方計画、都市計画におけるマスタープランは、主としてこの課題を担ってきたのである。

2. 都市構造の改変と転換を計画する。例えば、従来都市交通の大宗を担ってきた鉄道、とりわけ貨物輸送の機能が急激に低下し、あるいは港湾機能が変化しつつある。これら基幹施設の機能と共に、従来これらが使用してきた線路や駅、ヤード、港湾ならびに倉庫施設等が不要となる。面的跡地、およびそれらを結び合わせる道路や鉄道のネットワークのスペースは、沿道、沿線、沿岸の土地利用と共に一斉に転換を迫られる。これらの状況に加えて、とりわけ大都市では、都心部において都市機能の過集積が様々な弊害をもたらす一方で、広範な市街地に対して公共・民間の投資がままならず、改善の再開発事業が停滞するだけでなく、環境の維持・管理すら十分に行われない事態が発生する。これに対して都市全体を活性化するために、東京の場合は多心型都市構造への転換によって過集積問題の軽減と下町など停滞地区の再生を図るのである。このような際に、都市計画の課題は、道路、鉄道、港湾、空港、河川など基幹施設の仕組みを拡充しながら都市機能集積の場、すなわち副都心の候補地としての地区機能を転換整理することである。

地方、都市圏、都市の計画、あるいは都市の部分を計画する地区計画に共通して言えることは、地域・都市政

策は対象地域が持つべき機能を想定した上で、経済活動、社会活動、文化活動などの集積の質と量、およびそれらの活動範囲、つまり圏域の広がりを計測し計画する。そのような都市機能を支える構造の仕組みを対象として取り上げて、そのシステムを計画するのが都市計画である。

2.2 都市計画とその社会的役割

都市計画の社会的役割は地域社会像を図化して誰にでも分かるように提示する都市計画固有の基本的機能と、描き出した像の計画実施を遂行するための機能と、描いた絵が結果として果たす情報機能とに、大きく三分してとらえることができる。加えて、これらを総合化して国と自治体行政の道具としての都市計画が果たす機能を考えるのが適切である。

2.2.1 都市計画とその基本的機能

都市計画の定義は次節において多数の例で示されるように、都市を創り、あるいは発展・改造するために地域社会像を絵にして提示する行為であるといえる。これを基本的機能という意味は、まず、時代・国を超えて都市計画が社会において果たしてきた役割として普遍的であることが第一であり、ついで地域社会像を絵にして提示することは唯一都市計画のみが果たし得る社会的役割であるという点である。都市計画が帯びている役割、期待されている諸機能は、時代の変遷と共に様々に複雑化して現在に至っているが、これらのいわば派生した諸機能は、ここにいう基本的機能を遂行する前提として、ある



外中心を配置するパターン、およびストックホルムの郊外発展計画に採用されているように、現在の郊外発展地に連続して計画的に周辺地の開発を行っていくパターン、ならびに、都市から積極的に放射状の高速鉄道と道路を計画し、これを軸として適切な規模の郊外中心を育成するいわば放射回廊型などのいくつかのパターンを想定し、各案をいろいろな角度から比較検討した。その結果、ワシントンには最後の放射回廊型(図8.14)による開発が最も適しているとの結論を下し、この基本型に基づいて将来の大都市圏の構成計画が検討されつつある。

3) マニラ大都市圏の構成 1970年に約390万人であったマニラ大都市圏の人口は1987年には約750万人に増加すると予測されている。

1970~1973年に日本の技術協力によって策定された大都市圏交通計画では、このようにどのような交通体系を準備しながら計画的に誘導するかが重要な課題であった。

以上の点に関しては図8.15に示す比較案を想定し、いろいろな角度から検討されることになった。すなわち、a案は計画的スプロールともいえるべき案であって、小規模な開発を広範囲にスプロールさせている。b案は周辺地域に大規模な独立都市を育成するパターンである。c案の軸状開発のパターンであり、都心から周辺に伸びる高速鉄道を軸として、その沿線に住宅ならびに業務機能等を集中的に立地せしめている。

以上の各案はいろいろな角度から検討されたが、主として次の理由から、c案の軸状開発がマニラ大都市圏の将来に最も適していると判断された。

1. 将来における交通需要の増加のためには大量輸送交通機関が必要であるが、c案の軸都市開発は大量輸送交通機関の成立条件を高めることに大きく役立つ。
2. 大量輸送交通機関と沿線開発による住宅供給を一体的に行うために、マニラ大都市圏の住宅問題の改善に大きく寄与できる。
3. 周辺と都心を結ぶ通勤交通の混雑緩和に大きく役立つ。

4) イギリスの新都市カンバーノルド カンバーノルドは1955年に指定され、Sir Hugh Willsonによって計画された新都市であり、グラスゴーから15マイル離れた位置にあり、計画人口は70,000人で、人と自動車交通を徹底的に分離した実験都市として注目されている。

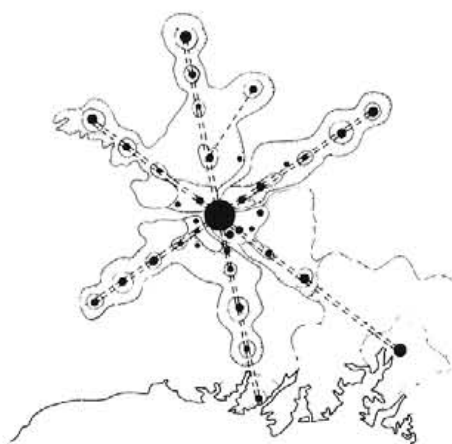


図8.14 ワシントン2000年計画構想図

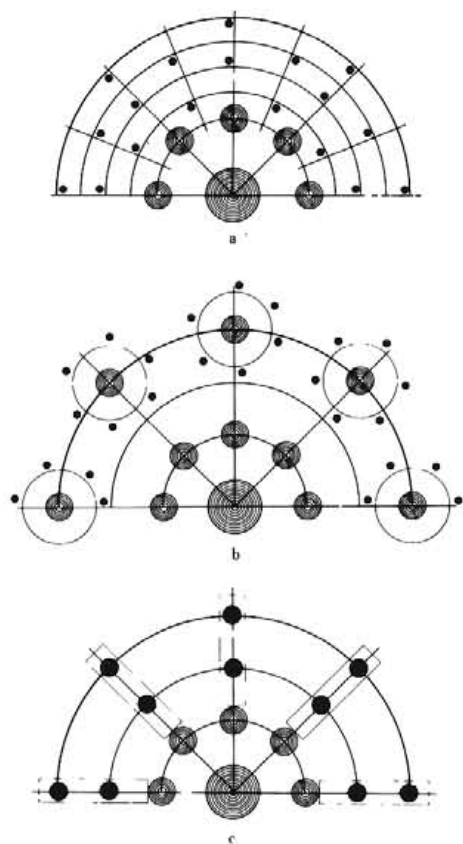


図8.15 マニラ大都市圏構成の比較案

都市構成は図8.16に示すように、線型の都市センターから徒歩で容易に到達できる範囲に住宅地を配置し、住宅地相互、ならびに住宅地と都心部は歩行者専用道路によって結びつけられている。

5) 西ドイツの新都市ケルン ケルンニュータウンは1958年に母都市ケルンの拡張都市として人口10万人を目標として計画されたものである。

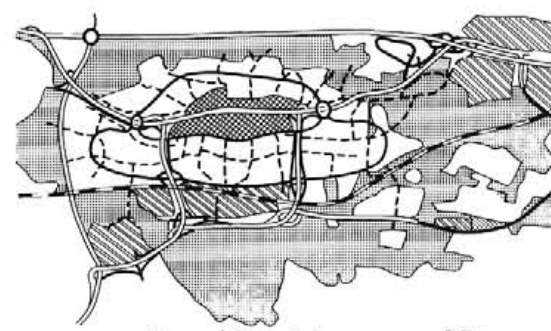


図8.16 ケルンニュータウンの都市構成

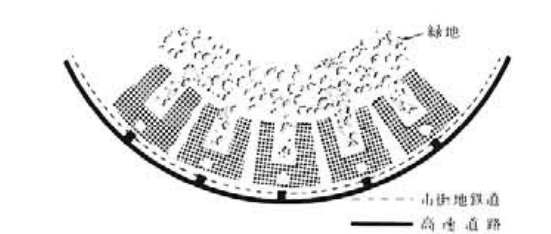


図8.17 新都市ケルンにおける都市構成

都市構成の基本的な考え方は図8.17に示すように高速道路と市街地鉄道を都市全体の軸とし、これに住区を並列せしめている。

各住区における道路網の構成は、図8.18に示すごとく、歩車分離の考え方を重視し、2方向に分けられた枝状の袋小路を配置し、これを軸としてさらに2次的な袋小路を伸ばし、住宅地への接近道路としている。

自動車によるサービス道路の裏側に歩道網を形成せしめ、その一部は中心地区にも導かれている。

6) イギリスの新都市ミルトンケインズ 1967年に指定されたミルトンケインズニューシティは、ロンドンから72kmに位置し、四つの既存都市を含む、計画人口26万人の大規模な新都市である。

この新都市の都市構成は図8.19に示すように、従来のイギリスにおけるニュータウンとは異なって、幹線道路網は自動車にとって最も便利で、しかも自動車が特定の路線に集中するのを避けるためにグリッドパターンを採用している。そして、土地利用面においては、都心部に集積せざるを得ない機能は別として、可能な限り多くの雇用を周辺部に分散させるように工夫している。

幹線道路網の構成は1km四方のグリッドパターンを基本とし、住区構成との関係は図8.20に示すような考え



図8.18 新都市ケルンにおける街路網



図8.19 ミルトンケインズの都市構成

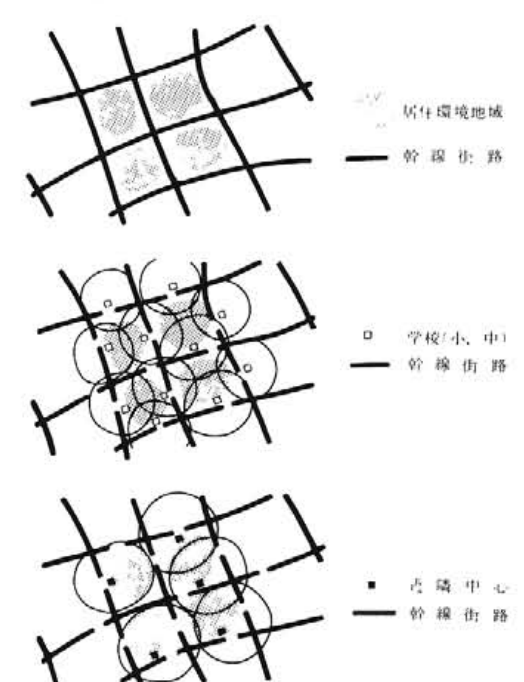


図8.20 ミルトンケインズにおける住区構成

9.1.2 都市生活と形

都市とは一定の定住人口を抱える居住地であるが、もともと人々の往来する場所であり、古来よく栄えた都市は、他国からも大勢の人々が集まり、文物が盛んに交換された所である。

しかし、国際化といわれる今日、現代都市に流れ込む異国の文物の量、交流交換の地域的広がり、そのスピードは過去の歴史に類例を見ないものであり、現代都市が提供する世界のファッションショーさながらである。

日本の形のデザイナーたち、建築家や土木技術者、造園家の手元には、巨匠の手になる造形、土着的な造形とを問わず、世界各地の建築や橋や庭園、公園、その他都市の形についての情報があふれ自由自在にコピーできるのである。

この都市における人々の生活、衣食住にわたる生活も和洋折衷とかではなく、世界の文化混合の最盛期のものであり、色とりどりで多様である。

しかし、日本の都市は国際化の激しい東京などの場合でも、人種と民族を越えた人々の集住を成り立たせているロンドンやパリやニューヨークのようなコスモポリスの経験がまだない。生活習慣も文化的背景も全く異なる

人々が一緒に平和裡に相互に信頼感をもって住むことがいかに難しいかは先輩コスモポリスの教えるところである。日本人という同質集合がファッションとしての世界の都市の形を楽しむだけではすまされない時期に入りつつある。異質な人間同士が相互に誤解がなく信頼をもって住むことのできる都市の仕組みとその表現する形——住宅、住宅団地、広場、公園、看板、標識その他の造形物のあり方や形とは一体どんなものであろうか。新しい居住者にも守りやすい形、交りやすい形、分かりやすい形といったものが、これからの日本の都市の造形の課題として浮かんでくる。

これからの都市の形を考えるに際し、高度経済成長期の後、日本に急速に迫りつつある人口の老齢化の動向にも注意を払う必要がある。今、起こりつつある日本のいわば長寿社会において、即物的には老人のための医療施設、福祉施設、あるいは社会、文化施設といったものの必要性はおおいに高まるであろう。また、老人向けに住宅、公園、墓地、宗教施設といった需要も今まで以上に増すであろうし、道や坂、階段などの街のディテールも強壯な者たちのためではなく、子供や老人、社会的弱者に配慮した、やさしさをもったもの、社会的公平と正義

が表現されているものが求められよう。

今までのエネルギー剥き出しの工業型社会に対して、人間と自然、人と人との生命的交流と交換を重視した情報型の都市に変ぼうしていくと考えられるのである。

これからの情報型の都市がもたらす風景は、エレクトロニクスによるさまざまな情報機器や情報網が都市の中に巧みに収納されるならば寺院や教会などの宗教施設を中心として造られていた近代以前の都市、建築と絵画と彫刻が一体であった芸術的雰囲気をもった古典時代の都市空間にいくらか似てくるかもしれない。結局は人間の生と死のドラマが演じられていく主要な舞台として、21世紀の人間の都市は騒々しく浅薄なものではなく、成熟した文化の雰囲気をもつものが探し求められてゆくと思うのである。

都市は高密度に人間が住む社会空間である。

ここでは老若男女、さまざまな背景と立場を持ちながら濃密に住み、働き、遊び、往来し、そして情報を交換し合って共住している。

時として、人と人が接触するなどの密接した距離に居住することが成り立つためには、社会的に、あるいは

物的にそれなりの要件が必要である。

東南アジアの都市では下水道などの脆弱な都市基盤の上に驚くほどの高密度居住を実現している場合が多いが、ここにおいて住民の守るべき最低限の社会的ルールは環境を清潔に保つことである。もし、ごみが散らかり、細菌が散らかり伝染病が発生すれば、この高密度社会は直ちに壊滅してしまうわけである。都市設計が実現しようとしている都市美は根本的には都市の衛生問題につながっているのである。

建物の一杯つまった過密な都市空間には防災上からも、ことのほか空地が必要である。この空地が水や緑を配し、快適で美しい風情を持っていれば、これはまた込み合った社会生活にどんなにか潤いをもたらすことか。

日本の都市の高密度性は単に空間的にそれを示しているばかりではなく、時間の中にそれが強く現れている。日本の都市は単位時間、単位面積当りの経済の生産性が世界的にみて抜群に高く、日本人は都市の中で非常に忙しいのである。これに関連して、日本の都市は容易に過去のを壊し、新しいものを受け入れてきたが、昨今はまた、民活や内需拡大からんで市街地における地区の再開発問題がクローズアップされている。



図 9・7 松江の武家屋敷



図 9・8 佃島



図 9・9 公団木場三好住宅の生活と形



図 9・10 シェイクスピア劇の劇場は都市の広場のようだ*



図 9・11 シェーナのカンポ広場では祭りの時競馬が行われる。広場はハレの舞台となる劇場のようだ*



図 9・12 香港の高層アパート



図 9・13 川崎河原町団地



図 9・14 アメリカ村の生活と形 (大使館宿舎)

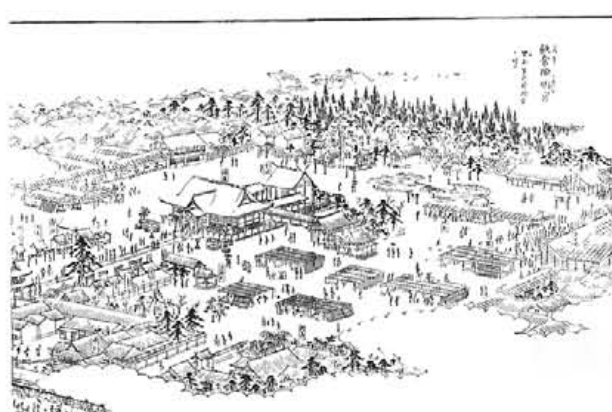


図 9・15 町中の広場に建つ飯倉神明宮(名所図絵)



図 9・16 町中の広場に建つ聖ステファン大聖堂*