

本書の構成

— 都市計画を基礎から学ぶために —

本書は12の章から構成される。2章では、「都市」の概念を国際的・歴史的観点から概観するとともに、現在に至る都市計画の理論・思想の基礎を学ぶ。3章・4章では、日本の都市計画制度を体系的に学ぶ。5章から10章では、都市計画を地区スケールの計画、交通、自然環境、防災、景観・観光の観点から取り上げ、それらが抱える社会課題と都市計画に求められる役割、人々の生活を支える空間・施設の計画や、整備手法について講じている。11章では、目指すまちづくりを実現するための体制として、自治体、市民、民間などの参加と協働について学ぶ。12章では、将来計画としての都市計画を構想し、達成度を評価するために必要となる調査・分析手法を取り上げる。最後に13章では、前章を通じた学びを総合的に取り上げ、近年の社会課題に対応するこれからの都市計画について展望する。各章が目指す学びについて下記に紹介する。

2章 都市の成り立ちと都市計画

都市計画を学ぶにあたって、まず都市とは何かその概念を理解すると共に、都市形成の歴史的経緯を学ぶ必要がある。本章では、都市の概念と語源、学術的定義を紹介し、続いて古代文明（メソポタミア、エジプト、インダス、黄河）や古代ギリシャ・ローマ、日本の古代から近世に至る都市の歴史的発展を概観している。さらに、明治以降の近代都市と戦後の都市の発展過程を通じて、都市計画の制度的整備と人口増への対応を整理している。後半では、都市の構造（都心・郊外・衛星都市など）と分類（行政区画、広域圏など）、さらに都市計画区域制度の概要を示し、計画の枠組みを解説している。最後に、田園都市や機能主義、近隣住区論、多様性の都市、メタボリズムなどの都市計画理論を紹介し、現

代のサステナブルシティやコンパクトシティといった新しい理念にも言及している。

3章 都市計画の体系と土地利用計画

都市計画に関する制度は、都市計画法を中心として、関連する各種法律によって規定されている。本章では、都市計画に関連する法体系を整理した上で、都市計画制度の主要な構成要素である、マスタープラン（都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープラン）、区域区分（市街化区域と市街化調整区域）、開発許可制度、用途地域をはじめとする地域地区、都市施設等について解説する。

また、2014年に導入された立地適正化計画に関して、制度導入の背景、計画の内容、2020年の法改正、策定事例等について紹介する。

4章 建築物の形態のコントロールによる都市づくり

経済活動のなかで建築物は適切なサイクルで建替えが徐々に進んでいく。このように都市は更新されていくが、土地や建築物に対して適切なコントロールを行わないと秩序あるバランスのとれた都市には必ずしもならない。

そこで、建築物や敷地の用途（用途地域）、密度（建ぺい率、容積率、敷地面積）、高さ（絶対高さ制限、各種斜線制限、日影規制など）、配置（外壁の後退距離など）を適切に誘導することが重要となる。

本章では、目指すべき都市像の実現に向けて、敷地や建築物について適切にコントロールするさまざまな手法について学ぶ。

5章 地区スケールの計画と安全・安心なまちづくり

地区スケールの計画・ルールと、安全・安心なまちづくりの2つのテーマを学ぶ。まず、地区スケー

ルの計画・ルールについては、建築協定や地区計画制度を取り上げる。用途地域などによる土地利用規制のように、市街地の大きな土地利用の方向を典型的な類型としてゾーニングし、建築などを規制するルールとは異なり、局所的なエリアの特徴を際立たせたり、地域ごとの課題に対応したきめ細やかな土地利用を調整したりする手法である。

次に、安全・安心なまちづくりでは、防犯まちづくりを取り上げる。高い開放性を持ち、さまざまな人々で賑わいのある都市空間は理想的である一方で、犯罪などの治安低下にもつながりやすい。本節では、都市計画の視点から、市街地の類型別に地区の防犯対策について学ぶ。

6章 都市交通計画

交通は、都市における人々の活動と密接に関連している。通勤・通学、買い物等の日常の活動は、目的地までの移動を伴う。交通とは、人や物の移動を意味し、これらの移動を支えるのが道路や公共交通等インフラである。都市交通計画では、交通需要を予測した上で、インフラの整備や運用に関する計画を立案する。

本章では、交通に関する歴史や都市交通計画に関する計画体系を概観した上で、交通計画の調査や立案手法について学ぶ。また、公共交通の体系整備やウォークブルなまちづくり、交通結節点を核としたまちづくり等、都市交通計画の近年の動向についても学ぶ。

7章 都市と自然

都市の自然は、地形や地質、動植物、気候・気象といった「自然環境」を土台として、生産や消費、建設、開発、文化的な活動など、「人間活動」によって形成され、さまざまな用途や形態を成している。都市緑地は、公有か私有かに問わず、公共のための空気を担保し「つくる」ことで量を充足する時代から、「つかう」時代へと転換し、その役割は低炭素でコンパクトなまちづくりにとっても重要な位置づけを持ちつつある。本章では、都市緑地に焦点

を当て、18世紀に始まった公園の概念とその整備手法から現代に至るまでのさまざまな緑地の法的な枠組みの変遷を、その背景となる社会課題とともに学ぶ。

8章 市街地開発事業とこれからのまちづくり

市街地開発事業は良好な市街地を形成するための代表的な手法のひとつである。例えば、郊外に新たな住宅地を建設する場合、土地所有者が協力して自分たちの土地を出し合い、道路を整備し土地の形状を整え建物を建てやすくしたり、公園やインフラなどを整備する。また、駅前広場や公園などが無く建て詰まりによる環境や防災の課題がある場合は、土地や建物の所有者が権利を共同化し、不燃化・高層化した建物をつくり公園やインフラなどを整備する。

このように市街地開発事業は土地買収でなく、みんなの資産を持ち寄り、豊かな公共空間を持った市街地に変えて、その恩恵を地域全体に与える全員参加型の総合的なまちづくりと言える。

本章では、市街地開発事業のしくみや関連するさまざまな開発手法について学ぶ。

9章 都市と防災

火災、震災、高潮・津波、土砂災害、洪水、雪害等の災害に対する都市の脆弱性をどのように低減し、活力ある都市の持続と発展を目指すべきか、議論が重ねられている。あわせて、復興を踏まえた都市計画のあり方についても、注目されている。

地域住民主体による防災まちづくりについても進められ、都市計画という、いわばハード対策に加えて、住民の生活や経済活動といったソフト対策との整合も問われるようになってきている。

本章では、都市防災に関わりの深い災害の種類と現象について述べるとともに、防災の視点から考える都市計画について、ソフト対策とあわせて学び、理解を深めることを目指す。

10章 景観と観光によるまちづくり

景観はそのまちで生活する人々の文化を表し、ま

ちに個性を生み出し、人々の心を豊かにし、愛着と誇りを持たせてくれる。

2004年に景観法が制定され、自治体が主体となり、建物が守るべき形態・意匠・色彩などのガイドラインや条例をつくり、地域の特性に応じた良好な景観の形成や保全、活用を総合的に行えるようになった。また、観光まちづくりの推進の視点からも景観整備の重要性が高まってきている。

本章では、景観を活かすことで生活環境を快適にするとともに、景観を観光資源として活用するまちづくりについて学ぶ。

11章 さまざまな主体の参加と協働によるまちづくり

都市計画の計画立案及びその実行は、政府から都道府県へと移り、さらに近年画一的な都市計画でなく、社会が地域の多様性や特徴のある都市空間を求めように変化したことから、意思決定しやすく、きめ細かな都市計画を行うことができる市町村がその役割を担うようになった。

その後社会が成熟し、民間企業や市民も多くの経験を積んだことから都市計画を担えるようになった。近年は都市計画の規制を緩和し、民間や市民の自由な活動を促し、創意工夫による都市計画を誘導するように変化している。

本章では、自治体、市民、民間などが参加し、協働によるまちづくりについて学ぶ。

12章 都市計画のための調査・分析方法

実際に都市計画の実務を行うためには、そのための調査・分析方法をマスターしなくてはならない。本章では、まず都市の現況を把握するために資料や地図の収集方法について解説する。またその基本的

な調査項目として、人口・土地利用・交通・環境・経済・福祉などの分野が挙げられ、これらを網羅的に収集・整理することが示される。次に、これらの調査結果をもとにした分析方法として、統計解析・GIS・空間分析など、多様な手法を理解する。また、住民意識やニーズを反映した調査の重要性にも触れられており、合意形成を重視した計画策定との関係が強調される。さらに、近年ではビッグデータやAIを活用した先進的分析も登場しており、都市計画の方法論における新たな展望として位置づけられる。本章は、計画の基礎となる調査と分析の重要性を実践的に理解するための導入的内容となっている。

13章 これからの都市計画

本書の最終章では、2章から11章までの都市計画の基礎を前提とし、現代的な都市課題として認識されている人口減少や環境の問題を踏まえ、日本において21世紀初頭から進められてきた集約型都市構造への転換（土地利用や都市施設の再編・再生）に焦点を当てる。比較的新しい都市政策のキーワードとともに、人中心のウォークアブルなまちづくりや、それを支える交通政策、地球環境問題に対応する緑地や低炭素なまちづくりを題材にその施策を解説する。

また、近年急速に進展する情報技術を活用した都市計画技術としてデジタルツインを取り上げ、その取り組み事例とともに都市計画への導入について紹介する。

みなさんが、都市計画の知識をより効果的に習得して頂くために、これらの12章をできれば2章より順に学習して頂きたいと考えている。

それでは早速、楽しく学んでいくことにしよう。

都市計画を学ぶにあたり、まず都市の基本概念や、これまで都市計画がどのように行われてきたかを理解することが必要である。そのため、古代文明の都市形成、中世・近世の都市の発展、日本の都市史をたどりながら、近代以降の制度化と現代的課題に至るまでの展開を整理する。また、大都市圏構造や行政区の枠組み、都市計画区域といった都市の空間的範囲の捉え方を紹介し、さらに田園都市、機能主義、近隣住区論、ジェイコブスの多様性の都市、メタボリズムなど代表的な都市計画思想を解説する。最後に、持続可能性やコンパクトシティ、スマートシティといった近年の理念にも触れ、都市計画の歴史的展開と現代的意義を理解するための基礎を学ぶ。

2.1 都市の概念と成り立ち

2.1.1 都市の概念

「都市」とは何か。一般的には、多くの人々が集住し、政治、経済、文化などの中心としての機能を有している地域と認識されるが、さまざまな分野で多様な概念や定義が存在する。

例えば、日本語の「都市」は、「都：みやこ」と「市：いち」の合わさった単語であり、「都」からはにぎわいのあるところ、「市」からは財やサービスの交易の中心地が連想される。つまり、「人々の密な集住と交流があり、財・サービスの交易の中心」と理解される。

また、マックス・ヴェーバーは、『都市の類型学』で、都市の要素として、定住集落であること以外に、非農業者が多数を占めること、市場が存在すること、要塞が建設されていること、自立権を持った団体が形成されていることなどを挙げている。

しかし、都市には誰もが想像できるようにさまざ

まなタイプがあり、どの要素が揃っていることが「都市」であるといった一義的な解釈は困難である。なお、日本建築学会編『建築学用語辞典』は、「都市 city : town 地域の社会的、経済的、政治的な中心となり、第二次、第三次産業を基盤として成立した人口、施設の集中地域。行政区分上は郊外を含む場合も多い。」と定義している。

行政区分上の「市」が都市の類義語として用いられることがあるが、これは1888年に市制が布かれて確立された概念であり、非都市的地域を含む場合もある。

日本の地方自治法第8条では、市の要件として、①人口5万人以上であること、②中心市街地を形成している区域内にある戸数が全戸数の6割以上であること、③商工業その他の都市的業態に従事する者及びその者と同一世帯に属する者の数が全人口の6割以上であること、④上記の3項目の他、当該都道府県の条例で都市的施設その他の都市としての要件を具えていること、を示している。

2.1.2 都市の成り立ちと世界の古代都市

(1) 大河周辺に発展した古代文明

都市は、非農業的な土地利用が支配的で人口が密集した地域と言えるが、その起源を遡れば、その原初的な姿は農耕を基盤としたわずかな人が集住した地域を想像できよう。そこから人間が生きるための食糧と安全性や快適性を確保することにより集住が拡大し、文明の成立と共に政治、経済、文化などが根付き都市が形成されていった。

世界四大文明で知られる「メソポタミア文明」「エジプト文明」「インダス文明」「黄河文明」の共通点は、どれも大河の周辺で発展した点である。これらの文明が起こった時代は紀元前5000年から

1000年頃であるが、神殿や住居が築かれ、農耕が盛んに行われた（図2.1）。古代文明は大河のほとりて発展したが、都市があった場所は川から離れた場所であったと言われている。雨が降れば川は大量の水と共に栄養を含んだ土壌を運んでくれるが、洪水が起きる地域は農業に不向きため、川から離れたつてもその恵みを楽しむ場所に都市が形成されていった。その際、灌漑農業のための水路を作るなど一種の都市計画が行われていった。

四大文明の代表的な都市としては、メソポタミア文明のウルク、エジプト文明のメンフィス、インダス文明のモヘンジョ・ダロ、黄河文明の殷などが挙げられる。



図 2.1 四大文明の位置と主要都市

(2) メソポタミア文明

メソポタミア文明では、世界最古の都市ウルク（現在のイラク・ワルカ近郊）が建設された。この地には紀元前 5000 年に人の集住が始まったとき、紀元前 3500 年から 3100 年には都市国家として繁栄した。紀元前 3100 年の人口は約 4 万人にも上り、都市を守るため周囲 10km の煉瓦による城壁が造られた。都市の中央には神殿を配置し、周囲には学校など公共建築物が建てられた。当時から都市計画がなされ、用途別に住宅地域、宗教施設地域、商業地域などを指定し、道路や広場も整備された。

城壁に囲まれた中心都市が周囲に農地を有し、独立した政治権力を形成した小国家を都市国家と呼ぶが、シュメール人はウルクの他、チグリス・ユーフラテス川沿いにウル、ラガシュなどの都市国家を建

設し、それらの都市は都市神を祭る神殿を核に形成された。

バビロニア帝国の首都であったバビロンでは、大規模な計画都市が建設された。市の中央をユーフラテス河が流れ、架橋によって市街地を連絡し、居住地には下水溝が設けられた。このメソポタミアの都市建設はギリシャ以降のヨーロッパの都市建設に影響を与えた。

(3) エジプト文明

エジプト文明の代表都市メンフィス（現在のエジプト・カイロ南部ミト・ラヒナ付近）は、ナイル川河口付近のデルタ地帯に形成された。古王国時代（紀元前 2700 年頃～紀元前 2200 年頃）の首都で、行政や宗教の中心地だった。この都市にはピラミッドや神殿など宗教的建造物が多く、神官階級が都市運営に大きな役割を果たした。

(4) インダス文明

インダス文明の都市は、計画的な都市設計が特徴で、モヘンジョ・ダロ（現在のパキスタン・シンド州ラルカナ県）は、城壁と城塞で囲まれた市街地からなり、紀元前 2500 年頃～紀元前 1800 年頃に発展した。都市は東西南北に走る大通りを中心にして、碁盤目状に区画された。中央には集会場や浴場などの公共施設が配置され、煉瓦造りの建物や高度な下水道システムを備えていた。

(5) 黄河文明

黄河文明の代表的な都市は、鄭州商城（ていしゅうしょうじょう：河南省鄭州市）と殷墟（いんきょ：河南省安陽市）が挙げられる。これらの都市は殷王朝時代に栄え、農耕を基盤に発展した。殷墟は紀元前 14 世紀に殷王朝最後の都として築かれ、堅固な城壁が設けられ、東西南北に直交する大路が延び、行政区、居住区、工房区などが明確に区分された。

計画的な都市として日本を含むアジアの都市に影響を与えたのは、唐の都、長安（現在の西安）や 9

つの王朝の首都となった洛陽である。長安は漢の武帝が築き、その後唐の都として中華文明の繁栄の舞台となった。図 2.2 に見られるように、市中心の北面に宮城・皇城を置き、皇城の正面より南へ幅 60 m の朱雀大路を通し、都市の周囲を囲んだ城壁と交わるところに明德門を置いた。外側は城壁で囲まれ、城郭は東西 9.5km、南北 8.5km、高さ 5 m にも及んだ。都市の内部は、朱雀大路を中心にして、東西南北の大路によってほぼ左右対称の区画配置がなされ、市場も東部と西部の 2 か所置かれた。

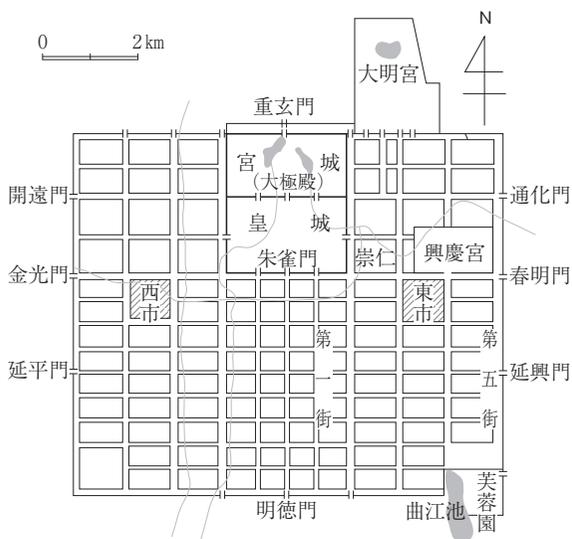


図 2.2 長安の配置図¹⁰⁾

四大文明以外に古代ギリシャとローマ帝国の都市も重要である。

(6) 古代ギリシャ

古代ギリシャも紀元前 8 世紀ごろに都市国家（ポリス）を誕生させた。地中海やオリエントなどの先進の都市文明を継承しつつ、宗教、芸術、文化面で高度な思想・技法を取り入れヨーロッパ型都市の原型を築き上げた。城壁で囲まれた市街地とその周辺の丘に建てられた荘厳な神殿からなり、市街地中心には広場（アゴラ）を設けて、その中にギリシャ型列柱をもった美しい市場を置き、その周辺に野外劇場や競技場が配置された。古代都市アテネは、神域として神殿を中心に構成されるアクロポリスに有名

なパルテノン神殿があり、市街地を見下ろす位置にある。市街地は城壁で囲まれており、アゴラ（広場）、ストア（商店街）が配置されていた。

(7) ローマ帝国

ローマ時代の都市ローマ（現在のイタリア・ローマ）もその後の都市建設に大きな影響を与えた。ローマは紀元前 8 世紀ごろにイタリア半島中部部のティベル川沿いに建設された都市国家であったが、ローマ時代の紀元 1 世紀には地中海全域を支配するローマ帝国の首都として、また政治・経済・文化の中心地として栄えた。人口は推定 100 万人を超え当時世界最大級の都市であり、ギリシャ初期の都市建設手法を継承しつつ、神殿、広場、競技場、野外劇場を配置し城壁で囲んだ。ローマはこの時代の代表的な都市であり、水道を整備するなど生活関連施設の充実が図られた。しかし、コロセウム（円型競技場）やバシリカ（元来は公会堂、キリスト教普及後大聖堂）が荘厳な建築物であったのに対して、一般市民の住宅は密集した多層共同住宅であった。ローマ時代にはローマ帝国の支配下にローマ植民都市が多く建設され、これらの都市では、ローマ型都市の特徴であるフォーラム、バシリカ、コロセウムなどを市の中心部に集め、幹線街路も中心部で T 型交差し、他は区画街路として碁盤状の都市構成を成した。

2.1.3 日本の古代都市

日本の古代都市は、飛鳥時代から平安時代にかけて形成され、主に政治や宗教の中心地として機能した。

飛鳥時代の 6 世紀末から 7 世紀末にかけて発展した飛鳥京、飛鳥時代末期に日本最初の本格的な計画都市として形成された藤原京の他、奈良時代の平城京、平安時代の平安京が代表的な日本の古代都市であるが、ここでは特に平城京と平安京を概説する。

平城京は、藤原京に続く都として現在の奈良県奈良市に建設された。平城京も藤原京と同様に唐の長安をモデルとし、碁盤目状の道路網や区画を特徴としている。中央部に大極殿や朱雀門が位置し、政治

や行政の中心地となった。東大寺や興福寺、薬師寺など、多くの寺院が建設され、仏教文化が隆盛を迎えた一方、豪族や商人が集まり、商業都市としても発展した。

平安京は、現在の京都府京都市に位置し、平城京に続く都として桓武天皇が遷都した。平安京も唐の長安をモデルにしつつ、日本の地形に合わせて設計された。基盤目状の区画が特徴で、中央には宮城（大内裏）が置かれ、朱雀大路を中心に南北が区分された（図2.3）。平安京は平安時代を通じて政治・文化の中心地であり、貴族文化の発展とともに長く繁栄した。

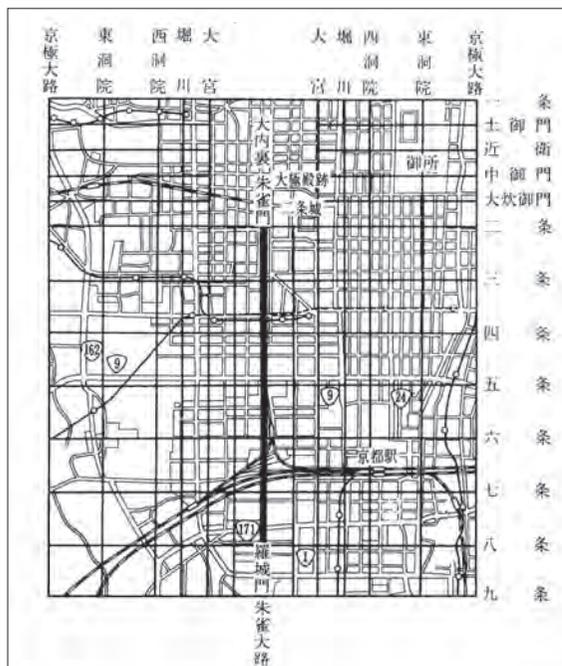


図 2.3 平安京の配置図⁴⁾

平城京や平安京に代表される日本の古代都市は、このように中国、特に都城制（唐の長安）の影響を受けながら独自の発展を遂げた。それぞれの都市は、その時代の政治的・文化的な中心であり、現在の日本の都市構造にも影響を与えている。これらの日本の古代都市の特徴をまとめると、①天皇や貴族、皇族が居住する族政治的中心地、②仏教の広がりとともに、寺院が都市の重要な施設となり、文化の発信地ともなるなど宗教的要素、③中国の都城制

を基にした基盤目状の都市計画が特徴で、都市の中心に宮殿や寺院を配置していった特徴がある。

2.1.4 日本の中世の都市

中世になると、応仁の乱（室町時代 1467 年から 1477 年まで続いた内乱）以降、政治的な統一が崩れる中で、地域ごとに独自の都市形成が見られた。港の近くにできた「港町」、一向宗（浄土真宗）の寺を中心とした「寺内町」や寺や神社の門前に発展した「門前町」、戦国大名による「城下町」などである。

港町の代表例としては、蝦夷との交易の拠点となった陸奥の十三湊（青森県五所川原市）、会合衆によって運営された大きな経済力を持つ自由都市（自治都市）としての堺（大阪府堺市）、同じく年行司によって運営された自由都市、博多（福岡市博多区）などがある。

城下町は大名の家臣の集住によりさまざまな店や商人が城下に集まり発展した町であり、代表的な町として北条氏の小田原、今川氏の府中、朝倉氏の一乗谷などが知られている。城下町の始まりは戦国時代だが、当時は山の頂上に山城を築き、その麓に居館や政庁をはじめとした街が形成された。城下町は敵の侵入を防ぐ防衛拠点としての役割を果たすための堀、土塁、袋小路、城戸などが作られた。

戦国時代の武将織田信長は、居城の変遷の中で城下町の形成に力を注いだ。信長は父・信秀の死後に家督を継いでからは清州城を居城としたが、1563年に小牧山城を築城し、南側に広がる平坦な洪積台地に城下町を建設した。この城下町は、複数の街路を縦横に配置し長方形街区を形成し、その中に短冊型地割の町屋を展開させたもので、近世城下町の始源的なものとして評価されている。1567年には信長が稲葉山城を奪取し岐阜城に改称する共に城下町の井口も岐阜と改称し城郭・城下町の再整備を行った。信長は川湊の材木問屋の商人に独占営業権を与え、ある種の「経済特区」として長方形街区が設定されたことが特徴である。

寺内町、門前町は、どちらも仏教など宗教施設を

中心とした都市であるが、寺内町は言わば寺と町が合併して一体化した都市であり寺院の敷地の内部に都市があるイメージである。一方、門前町は寺や神社の門前に発展した都市であり、参拝客を迎え入れるように門前に広がってできた都市である。寺内町の例として富田林寺内町（大阪府富田林市）があるが、今から約450年前、戦国時代の最中に興正寺別院（一向宗・浄土真宗）を中心に宗教自治自衛都市として開発され発展した。今も戦国時代の東西南北の碁盤目状の町割を留めており、土居で周囲を囲み、四方の出入り口に門を構えている。街路のほとんどは直行しておらず、角で少しずらされた「あてまげ」によって、真つすぐの見通しが妨げられている。

門前町は、伊勢神宮（三重県伊勢市）、善光寺（長野県長野市）が有名である。伊勢神宮の門前町は宇治と山田の2つがあり、それぞれ伊勢神宮の内宮と外宮の門前町として発展した。この2つの町は、神宮参拝者を迎えるための宿泊・商業施設が集中した地域であり、日本の門前町の典型例として知られている。

2.1.5 日本の近世の都市

江戸時代は、徳川幕府が全国を統治し平穏な時代になり、商工業が発達した都市が形成された。江戸、大阪、京都は三都と呼ばれ、江戸は日本の政治の中心地、大阪は蔵屋敷の並ぶ経済の中心地、京都は西陣織や京染などの工芸都市であると共に多くの神社仏閣が集まる宗教都市として発展した。

また、城下町、港町、門前町の他、**宿場町**も発展し、現在の日本の都市群が形成された。城下町は、戦国時代には軍事目的で発展し、城を防御するための施設や城主の家臣団を配置する拠点として機能していたが、江戸時代になると、戦乱がほぼなくなり、城下町は政治・経済・行政の中心地として発展した。江戸（現在の東京）は徳川家康により、城を中心に外堀・内堀を設け、武家地、町人地、寺社地といった区分が明確化された。また、参勤交代制度と五街道の整備により江戸は日本の中心地として大きく発展し17世紀に100万人の人口を誇る大都市

となった。街道沿いの宿場町も賑わい、全国規模での都市間ネットワークが形成された。

近世における徳川家康による城下町は、単なる防衛の拠点ではなく、政治・経済・社会の中心としての機能を持ち、江戸時代の都市形成の原型となった。家康が整備した代表的な城下町には、江戸と名古屋がある。江戸は、豊臣秀吉が北条氏を滅ぼした後、家康が移封された地であり、江戸城を居城と定め、大規模な城の改修と城下町の建設が進められた。当時の江戸は湿地が多く発展途上であったが、日比谷入江の埋め立てや神田山の切り崩しなどの大規模な治水・干拓事業により低湿地を広大な市街地に変えた。区画整理も計画的に行われ、江戸城を中心として、その周辺に武家地（大名屋敷）、その外側に町人地、さらにその外縁部に寺社地が配置された。交通網の整備が進められ、日本橋を起点とする五街道（東海道、中山道、日光道中、奥州道中、甲州道中）が整備され、全国交通網の中心として発展した。また、江戸の生活を支える上水システムも整備され、神田上水の整備は江戸城や武家屋敷、町人地への安定した飲料水の供給を可能にした。併せて下水道の整備も進められ、都市の衛生環境に大きく寄与した。

一方、名古屋城下町は、熱田台地（名古屋台地）に沿って名古屋城の南部に計画的に整備された（図2.4）。家康は名古屋城の築城を命じ、1610年に着工、1612年に完成させた。城下には清州の町をまるごと移転する「清州越」により、築城関係者、武士、刀や鉄砲の職人たち、さらに、社寺、町人、呉服・米・塩・瓦などの商家、質屋まで約60,000のひとと約100の寺社、67の町が、すべて名古屋へと移された。城下町は碁盤目状に道路が整備され、城郭を中心に武家屋敷や町人地、寺社が計画的に配置された。特に堀川の整備により、物資の流通が円滑になり、経済活動の活性化につながった（図2.5）。

家康の城下町づくりの特徴は、単なる軍事拠点の整備にとどまらず、政治・経済の中核機能を集約し、流通や市場経済の発展を促した点にある。城下町は防衛のための都市であると同時に、幕藩体制を



図 2.4 熱田台地と城下町の位置³⁵⁾



図 2.5 名古屋城下町の配置³⁶⁾

支えるための政治都市であり、経済都市でもあった。家康の築城と城下町形成の手法は、江戸時代を通じて各藩に広がり、全国の城下町の発展に大きな影響を与えた。

2.1.6. 日本の近代の都市

明治時代から戦前にかけて、日本の都市は都市計画の導入を通じて近代化を進めた。明治政府は、西洋の都市計画思想と制度を取り入れながら、都市機能の整備と発展に取り組んだ。この時期、都市計画の目的は主に経済活動の基盤整備、衛生環境の改

善、防災の強化にあった。

この頃には、東京、大阪、横浜、名古屋、神戸などの主要都市で道路網や港湾施設が整備され、これらの都市は商業・工業の拠点として成長した。特に、鉄道の敷設は都市間の人流及び物流を促進し、都市の経済活動を支える重要なインフラとなった。明治期の日本において、鉄道網の整備は近代化の象徴であり、国家の発展に不可欠な基盤として推進された。その中でも、東海道本線と中央線は、日本の東西を結ぶ大動脈として、また内陸部と太平洋側を結ぶ重要な路線として、富国強兵と殖産興業の中で整備が進められた。1872年（明治5年）の新橋-横浜間（現在の東海道本線の一部）の開通をもってその幕を開け、日本列島の東西を結ぶ幹線として最優先で進められた。1880年代後半には名古屋以西の区間の建設が急速に進められ、1886年に名古屋駅（現在の駅南）が開業し、1889年（明治22年）に新橋-神戸間が全線開通した（図2.6）。中央線は、1911年に名古屋（笹島）-塩尻-八王子-飯田町（現在の御茶ノ水）間が開通したが、名古屋では既成市街地化していた栄・大須を避け、大曾根、金山を経由するルートになった。

都市計画においては、1919年の「都市計画法」と「市街地建築物法」の制定が都市の形成に大きな

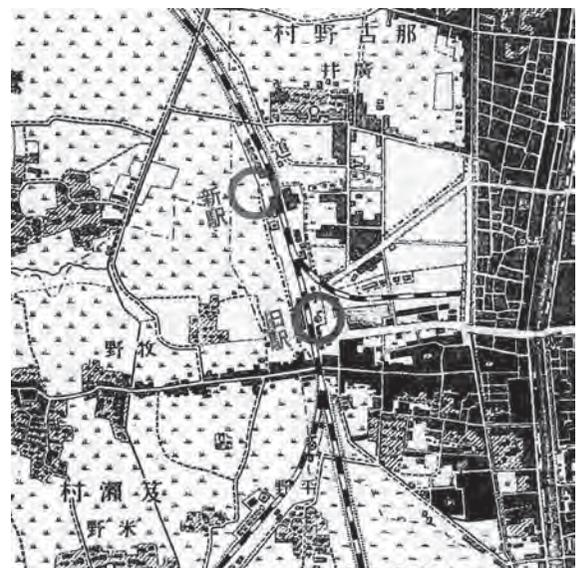


図 2.6 明治期の名古屋駅と市街地³⁷⁾

役割を担った。これらの法律は、日本で初めて都市のゾーニングや建築規制を導入し、計画的な都市の発展を目指した。これにより、住宅地や商業地、工業地の用途が明確化され、無秩序な都市拡大を防ぐことが可能になった。また、防災の観点から、広い道路や公園の設置が進められ、大規模な火災に対する備えも強化された。

昭和初期には、鉄道沿線開発が進み、都市中心部と郊外を結ぶネットワークが形成された。これにより、郊外に住宅地が広がり、都市の構造が中心市街地と郊外を含む広域型へと変化した。この時期の都市計画は、日本の近代都市形成の基盤を築く重要な役割を果たした。また、関東大震災（1923年）後の復興都市計画（帝都復興計画）や、戦後の復興都市計画（戦災復興都市計画）は、近代日本の都市構造に大きな影響を与えた。

名古屋の都市計画は、明治末期から大正初期にかけて、全国的な都市計画の機運が高まる中、名古屋もその流れに乗った。1918年には、東京で先行していた**市区改正条例**が他の都市にも準用されることになり、近代的な都市計画手法が導入される素地ができた。1919年に都市計画法と市街地建築物法が公布されると、名古屋市区改正委員会が設置され、具体的な都市計画策定に着手した。都市計画区域が「中心から1時間圏（約7.9km）」と定められ、土地利用の制限や公共施設の配置を定める「**用途地域**」なども決定された。さらに、1921年には周辺16町村を編入し、都市の行政区域を大幅に拡大した。昭和に入ると、都市の美観や環境保全にも目が向けられるようになり1939年には、**風致地区**の指定が行われ、特に八事など約2500haという広範な地域が指定された。これは、宅地開発の進展に伴う自然環境の破壊を防ぎ、都市の良好な景観や緑地を保全しようとするものだった。

2.1.7 戦後の都市の発展

戦後における日本の都市の発展は、戦災復興と高度経済成長の影響を強く受け、急速に進化した。第二次世界大戦で多くの都市が壊滅的な被害を受けた

ため、復興計画が都市計画の第一歩となった。終戦直後は都市機能の再建と住宅不足の解消が主要課題となり、「戦災復興都市計画」の基本方針となる「戦災地復興計画基本方針」が1945年12月に策定された。翌年1946年には特別都市計画法が制定され、これらを元に各都市で具体的な復興計画が策定された。特別都市計画法は、関東大震災復興の際の特別都市計画法（1923年（大正12年））と同様、土地区画整理事業を行うための特別措置や戦災からの防火・防災性の向上のため、幅の広い幹線道路や公園の整備を義務付けた。

戦後、焦土と化した名古屋は、壮大な復興計画を推進した。1945年12月には、将来人口200万人を見込んだ「大中京再建構想」が策定され、都市の骨格を形成する二本の100メートル道路（久屋大通、若宮大通）の建設や、市街地墓地の平和公園への集約移転が計画された。100メートル道路は、防火帯、避難路、交通幹線、そして都市の美観を兼ねる多機能な空間として位置づけられた。翌1946年6月に、約4,407haに及ぶ大規模な戦災復興土地区画整理事業が決定された。この事業により、道路率は13.6%から28.9%へと大幅に向上し、公園も18箇所から215箇所へと飛躍的に増加した。これは、無秩序な市街地を整理し、近代的な都市基盤を確立する上で極めて重要であった。

復興の象徴として、1954年には当時日本一の高さを誇るテレビ塔（約180メートル）が完成し、都市のランドマークとなった。交通インフラの整備も進み、1957年には名古屋初の地下鉄（名古屋・栄間）が開通し、同時に名古屋地下街も開業して、商業活動を活性化させた。そして、1959年には名古屋城天守閣が再建され、市民の精神的な支柱として、また観光の核として復活を遂げたのである。

1950年代半ばから始まる高度経済成長期には、地方から都市部への人口流入が急増し、住宅地の拡大や交通インフラの整備が加速した。1960年代に開発された多摩ニュータウン（計画人口約30万人）、千里ニュータウン（計画人口約15万人）、高蔵寺ニュータウン（計画人口約9万人）などの大

規模住宅地は、大規模ニュータウンの代表例として知られ、それぞれ東京、大阪、名古屋における住宅需要の受け皿として整備された。

一方で、人口の過密化や都市環境問題といった新たな課題も生じ、これに対処するためには工場等の分散、副都心の整備、流通業務地の再配置、都市施設の整備、新市街地の開発等の諸施策と共に、新たに都市における再開発を強力に推進するための制度が必要として、1969年に「都市再開発法」が制定された。これにより全国で市街地再開発が進み、都市基盤が整備されるようになった。具体的には、老朽建築物が密集する地区などで、地権者の権利を保護しつつ、共同化・高層化を促進し、道路や公園などの公共施設を一体的に整備する「市街地再開発事業」の法的枠組みを定めた。

戦後日本の都市計画は、復興から高度経済成長、そして持続可能な都市づくりへと段階的に進化し、現代の都市構造の基盤を形成した。

近年は人口減少社会に入り、特に地方においては都市の衰退が懸念されている。現代においては、人口減少や少子高齢化の課題に対応するため、持続可能な都市計画や地方創生が重視され、コンパクトシティの推進やデジタル技術を活用したスマートシティの導入など、新たな都市計画が展開されている。

2.2 都市の構造と都市の分類

2.2.1 大都市圏の構造

都市の構造は、都心部から郊外へ広がる空間的な特徴と、それぞれのエリアが持つ機能に基づいて形作られている。特に大都市圏では、図2.7のように、**中心業務地区**（Central Business District：CBD）を核とし、周辺地域との連携によって都市機能が維持されている。都市の構造は、中心業務地区（CBD）を核に、内縁部、郊外、**衛星都市**、さらには**エッジシティ**へと多層的に広がっている。このような都市構造は、都市の発展や社会経済の変化に応じて進化し、同時に課題も生じている。都市計画においては、都市の構造を的確に把握し、持続可能な発展を目指す施策が求められている。以下では、大

都市圏の構造を都心から郊外に向けて説明し、その特性を解説する。

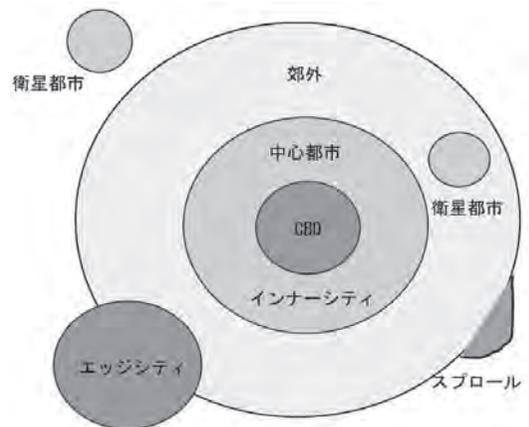


図 2.7 大都市圏の空間構造

① 都心部（CBD：中心業務地区）

都市の核となる都心部（CBD）は、商業や行政、金融などの機能が集約されるエリアである。例えば名古屋では栄から名古屋駅あたりのエリアをイメージできるが、高層ビルやオフィスが密集しており、都市全体の経済活動を牽引する役割を担っている。典型的には、企業の本社や主要な金融機関、行政機関が集中し、日中の人口が多いのが特徴である。

②内縁部（インナーシティ）

都心を取り囲む内縁部（インナーシティ）は、商業施設や中層の住宅地が混在するエリアである。ここでは、都心の機能を補完する形で商業施設や小規模なオフィスが配置される一方、住民が多く居住することから、学校や病院といった生活施設も見られる。

内縁部は都市の古くからの住宅地であることが多く、都市再開発による高層マンション建設が進む一方、老朽化した建物や空き家問題が発生する地域もある。

③郊外

郊外は、都市構造の中で最も広がりを見せるエリアである。低密度の住宅地が広がり、都心からの通勤圏内に位置するため、ベッドタウンとして機能し

ている。都市の拡大とともに、無秩序な開発による「スプロール現象」が問題となることもある。この現象は、交通網やインフラ整備が追いつかず、生活環境や土地利用の効率が低下する要因となる。一方で、郊外には大規模なショッピングモールが整備されることが多く、居住エリアとしての利便性が向上している地区もある。

④衛星都市

大都市の周辺には、都心を中心に回る衛星のように形成される「衛星都市」がある。衛星都市は、ニュータウンのように大都市圏の通勤者を受け入れる住宅地のみだけでなく、商業施設や産業を持つこともある。名古屋都市圏では、桃花台ニュータウン、高蔵寺ニュータウン、菱野団地など大規模団地が1970年前後に整備されたが、これらは衛星都市の典型例である。

⑤エッジシティ

「エッジシティ」は、従来の都心に依存せず、商業施設やオフィス、住宅地が一体化した新しい都市構造の形態である。これにより、郊外においても自立した都市機能が整備され、働く場所と住む場所が近接するライフスタイルが可能になる。代表的な例として、アメリカのタイソズコーナーや、日本の筑波研究学園都市や幕張新都心が挙げられる。

2.2.2 行政区域と広域圏としての都市

都市を行政区域として捉える際には、基本単位である市区町村だけでなく、広域的な視点を加えた生活圈や地域圏の概念がある。我が国では、地方生活圈、広域市町村圏、定住自立圏、連携中枢都市圏などの枠組みが提示されている。さらに、国土計画や地域計画における圏域の考え方も都市理解に欠かせない要素である。

①市区町村（基本的な行政単位）

市区町村は、都市を構成する基本的な行政単位である。市・町・村は一定の要件により区分され、市

は都市的な自治体として機能し、町村は農村部や過疎地に多く見られる。特に政令指定都市や東京都の特別区（例：東京23区）は、大都市圏の中心部としての役割を果たしている。これらの基本単位は、都市計画や住民サービスの提供のための枠組みとなる。

また、都市や地域の機能は、市区町村を超えた広域的な枠組みで捉えられることが多く、これには以下のような概念がある。

①地方生活圈

都市と農山漁村を一体として捉え、地域住民の生活環境を総合的、体系的に整備するために1969年に設定された。全国に179の地方生活圈が設定され、地方生活圈計画に基づき圏域整備が行われてきた。1990年には140の地方生活圈に新地方生活圈計画が策定された。

②広域市町村圏

中心都市を核に周辺自治体が連携し、ひとつの広域圏として捉えられ、交通網や経済活動の連携が行われる。戦後の高度経済成長期には、都市化が進む一方で、人口や産業が周辺自治体へと広がる現象が見られた。このような状況を背景に、国土計画や地方行政の効率化を目的に、1970年代以降この「広域市町村圏」の概念が導入された。

③定住自立圏

中心市と周辺自治体が協力して、過疎化対策や地域の活性化を図る制度であり、2009年に制度化された。地方創生の取り組みの一環として進められ定住促進に重点が置かれている。

④連携中枢都市圏

連携中枢都市圏とは、地方創生を目的に、経済や文化の中核となる都市（連携中枢都市）とその周辺自治体が連携して形成する広域的な圏域のことである。この制度は、人口減少や地域間格差の拡大に対応するため、2015年に導入された。連携中枢都市は、圏域内の経済成長を牽引する役割を担い、周辺

自治体と協力して行政サービスの効率化や圏域全体の活性化を目指しており、連携の具体例として、公共交通の整備、医療・福祉サービスの共有、産業振興、観光推進などがある。

⑤国土計画と地域計画における圏域概念

国土計画では、全国を広域的なブロックに分け、それぞれの地域の特性を活かした発展が目指される。例えば、東北圏、北陸圏、中部圏といった圏域ごとに、広域地方計画が策定されている。これらは交通インフラや産業振興が計画され、また、多極分散型国土の考え方では、東京一極集中を是正し、地方圏が独自の機能を持つことを目指している。

⑥地域生活圏

地方の中心都市を核とした「地域生活圏」は、市町村界に捉われない、日常的な生活・経済の実態に即したエリアである。広域地方計画等の策定範囲としての中核中核都市等を核とした広域圏より小さなエリアを想定している地方の中心的な都市でも人口が減少し、生活サービスの提供機能が低下していることを受け、サービスが持続的に提供される地域生活圏の形成が謳われている。

⑦集落生活圏

自然的社会的諸条件からみて一体的な日常生活圏を構成していると認められる集落およびその周辺の農用地等を含む一定の地域をいう。地域再生法の規定による地域で、その区域は地域再生土地利用計画において定められる。例えば、昭和の大合併以前の旧市町村や旧小学校区程度の範囲が想定され、市街化区域または区域区分に関する都市計画が定められていない都市計画区域内の用途地域以外の地域について定めるものである。地域再生法では、集落生活圏の維持を目的として、その中に地域再生拠点を形成することを促進しており、具体的には、診療所、保育所、公民館、商店、ガソリンスタンドといった生活サービス施設や、地場製品の加工・販売所、観光案内所など、就業機会を創出する施設が集約され

る場所として位置づけられる。

2.2.3 都市計画上の都市の範囲

都市計画上の「都市」の範囲は、都市計画区域という法的概念により定義される。具体的な解説は3章(3.3)に譲るが、都市計画区域とは、都市計画法に基づき、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために指定された区域である。この区域は、都市の成長や土地利用の調整を目的としており、一定の地域的特性を踏まえて設定される。

都市計画区域はさらに、市街化区域と市街化調整区域に分けられる。市街化区域は、すでに市街地を形成している区域またはおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域として定められ、市街化調整区域は、原則として市街化を抑制すべき区域とされ、無秩序な市街地の拡大を防ぐため、住宅や商業施設の建設が制限される。このような区域区分は、1968年(昭和43年)の都市計画法改正時に導入され、日本各地の都市の成長管理の基本的な枠組みとして機能している。

一方、都市計画区域外において、一定の開発行為が見込まれる地域については、準都市計画区域が指定される場合がある。準都市計画区域は、都市計画区域には含まれないものの、都市的土地利用が進む可能性が高い地域を対象としており、建築物の用途制限や一定の開発規制が設けられることで、無秩序な開発を防止する役割を果たしている。

愛知県においては、県全体を対象に6つの都市計画区域が設定されており、これらが都市の計画的整備の基本単位となっている。具体的には、名古屋都市計画区域、尾張都市計画区域、知多都市計画区域、豊田都市計画区域、西三河都市計画区域、東三河都市計画区域の6区域である(図2.8)。これらの区域設定は、地域の産業構造、交通体系、自然条件を考慮して行われており、例えば名古屋都市計画区域は県庁所在地である名古屋市を中心とし、周辺12市4町1村の自治体を含む広域的な都市圏の形成を意図している。また、西三河都市計画区域は自動車関連産業の集積を背景に岡崎市の一部と安城

市、刈谷市、西尾市など7市1町で構成されている。

愛知県では、新東名高速道路の新城インターチェンジ開通による無秩序な開発を抑制し、集落地の生活環境や自然環境を保全するため、新城長篠準都市計画区域が指定されている。

このように、都市計画上の都市の範囲は、都市計画区域の設定を通じて、都市の持続可能な発展を促進し、無秩序な開発や環境破壊を抑制するための重要な枠組みとして機能しているのである。都市計画区域の適切な設定と運用は、地域の特性を活かした計画的な都市づくりの基盤であり、今後の地域社会の発展にとって不可欠な制度である。



図 2.8 愛知県の都市計画区域³³⁾

2.3 都市計画の理論・思想

2.3.1 田園都市

田園都市 (Garden City) は、イギリスの都市計画家エベネザー・ハワードが1902年に著した『明日の田園都市』で提唱された理念である。ハワードは、産業革命後の都市の過密化や生活環境の悪化を問題視し、都市と農村の長所を併せた理想的な都市モデルを提示した。彼の田園都市構想では、土地6,000 エーカー (2,400ha)、居住者3万2,000人を計画単位とし、市街地 (1,000 エーカー) に3万人、これを取り囲む農村地帯 (5,000 エーカー) に2,000人が居住する。市街地の中心には広場が配置され、それを公共施設 (市役所、コンサート

ホール、劇場、図書館、博物館、病院等) が囲み、その外側に広大なセントラル・パークとクリスタル・パレスと呼ばれるガラス・アーケードで囲まれる。さらにその周辺に住宅地とグランド・アベニュー (学校、教会等) が同心円状に配置され、さらに外側に各種の工場や倉庫が置かれる (図 2.9)。これにより、都市の利便性と農村の自然環境の両立を目指したのである。

この思想はイギリスのロンドン郊外に建設されたレッチワースやウェリン・ガーデンシティといった都市に具現化され、のちのニュータウン計画に大きな影響を与えた。日本でも戦後の住宅不足解消策として田園都市的な要素を持つ郊外住宅地が開発され、多摩ニュータウンや千里ニュータウンなどにその理念の影響が見られる。

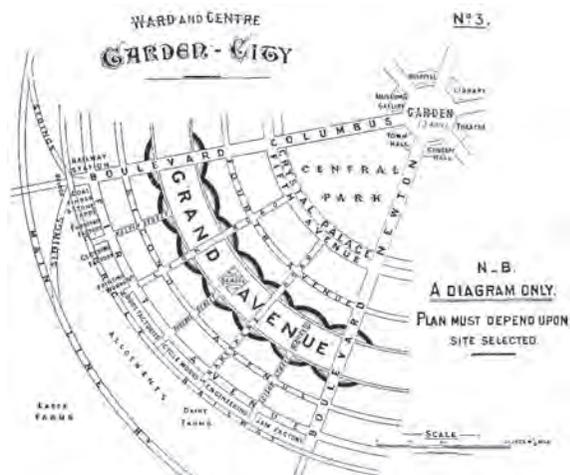


図 2.9 ハワードの田園都市モデル⁹⁾

2.3.2 機能主義都市計画

機能主義都市計画は、近代建築の巨匠ル・コルビュジェが提唱した都市計画思想である。彼は1920年代から1930年代にかけて『人口300万人の現代都市』、『ヴォアザン計画』、『輝ける都市』構想を発表し、ハワードの田園都市構想とは反対の立場で、都心に超高層建築物を建設し、緑地などオープンスペースを確保する大都市論を展開した。『人口300万人の現代都市』は、1922年にパリで開催されたサロン・ドートンヌ (毎年開催される美術展

覧会)で出展され、都市の全体計画は、都市のエリート層100万人が住む中心地区とこれを取り巻く緑地帯、その外側に200万人が住む工業地域と衛星都市で構成されている。さらにシティセンターの中心には十字型に交差する2つの高速道路に加えて、都心と衛星都市を結ぶ郊外通勤者用の地下鉄、都市間鉄道、航空機の滑走路としての高架プラットフォームをつなぐ多層輸送複合施設が設けられる。

1930年に提案された『輝ける都市』は、『300万人の現代都市』で欠いていた都市の拡張性に対応するため中心軸に沿ってその両側に都市が拡大できるように改善を加えた。コルビジェは、この計画理念をアルジェ、アントワープ、ストックホルム、バルセロナなどに適用して提案したがいずれも実現しなかった。しかし、1933年の第4回CIAM会議では「アテネ憲章」においてコルビジェの構想が盛り込まれ、都市を「住む・働く・楽しむ・移動する」という4つの機能に分けて合理的に配置すべきであると主張した。

この思想はブラジリアの計画や、フランスのユニテ・ダビタシオンに反映され、日本においても高度経済成長期の都市再開発や団地計画に大きな影響を与えた。しかし、画一的で大規模な開発をもたらす都市の没個性化や人間的なスケールの欠如といった批判もあり、後のポストモダン都市計画への反省材料ともなった。

2.3.3 近隣住区論

近隣住区論は、アメリカの都市社会学者クラレンス・アーサー・ペリーが1929年に提唱した居住単位の計画概念である。彼は自動車交通の発達による都市の無秩序な拡大を防ぎ、子どもや高齢者が安全に暮らせる住宅地の形成を目指した。近隣住区(Neighborhood Unit)の基本単位は、住区の中心から半径1/4マイル(400メートル)で日常生活に必要な機能が完結する範囲とされ、中心には小学校を置き、商業施設や公園などの生活施設を配置する。また、外部道路と住区内部の道路を分離し、外周道路にはバスや自動車を走らせ、住区内は歩行者

を中心とする計画が特徴である。

<近隣住区の原則>

1. 規模

小学校が1校必要な人口に対して住宅を供給し、その実際の規模は人口密度に依存する。

2. 境界

住区は通過交通の迂回を促すのに十分な幅員をもつ幹線道路で、周囲をすべて取り囲まなければならない。

3. オープンスペース

住区の需要を充たす小公園とレクリエーション・スペースを計画する。

4. 公共施設用地

学校その他の公共施設用地は、住区の中央部か公共広場のまわりに適切にまとめられていなければならない。

5. 店舗

サービスする人口に応じた商店街地区を、1か所またはそれ以上つくり、住区の周辺、できれば交通の接点か隣の近隣住区と同じような場所の地区に配置すべきである。

6. 地区内街路体系

幹線道路は、予想発生交通量に見合っつけられ、次に住区内は循環交通を促進し、通過交通を防ぐように、全体として設計された街路網が作られる。

この考え方は戦後の日本の団地計画やニュータウン開発、特に高蔵寺ニュータウン(愛知県春日井市)や菱野団地(愛知県瀬戸市)などにおいて採用され、歩車分離型の安全な居住環境づくりの基盤となった。今日でも都市のコンパクトな再編や地域コミュニティの再構築を考える際に重要な視点を提供している。

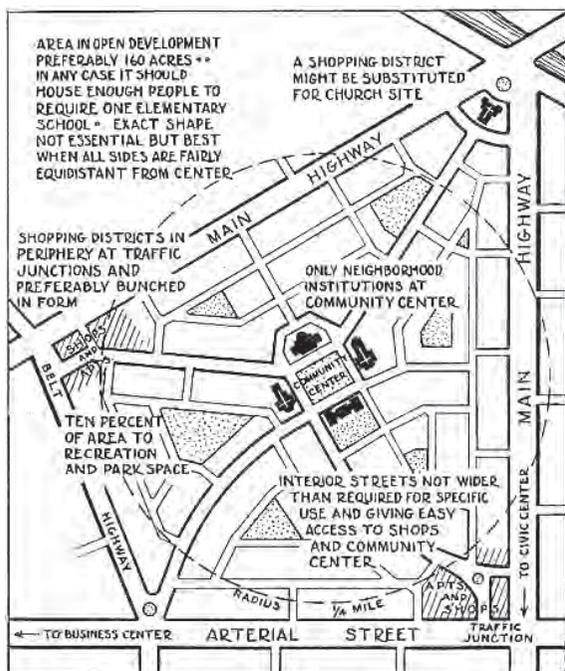


図 2.10 近隣住区の原則³⁴⁾

2.3.4 多様性の都市

多様性の都市は、アメリカの都市思想家ジェイン・ジェイコブスが1961年の著書『アメリカ大都市の死と生』で提唱した理念である。彼女は、都市の活力は多様な用途や人々の交流によって生まれると考え、当時の都市再開発で進められていた大規模で画一的な開発に反対した。

ジェイコブスは「短い街区」「古い建物と新しい建物の混在」「多様な用途」「高密度の人口」という4つの原則を都市の持続的発展の条件として掲げ、歩行者中心のにぎわいと住民による「目のある街路 (Eyes on the Street)」の重要性を説いた。彼女の思想は世界中の都市再生やまちづくりの原則に影響を与え、日本でも都市の多様性や地域コミュニティの価値が再評価される中で再注目されている。

2.3.5 メタボリズム

メタボリズムは、日本の建築家・都市計画家である黒川紀章らが1960年に提唱した都市計画理論である。「都市は成長し続ける生命体であり、その変化に柔軟に対応できる構造を持つべきだ」という考え方が基盤であり、この思想を具現化した都市開発

に湘南ライフタウンと菱野団地がある。黒川は都市の更新・増殖を前提とするメタボリズム思想を通じて、従来の静的で固定的な都市計画に対抗し、変化を受け入れる都市像を提示した。

愛知県瀬戸市の菱野団地は、約174haの土地に計画人口3万人規模で1967年に愛知県により開発された。黒川の開発コンセプトでは、「良い環境」「交通安全」「便利な生活」が謳われ、良い環境のために、特に①住宅の日照条件を良くする、②通過交通のない道路計画とする、③変化のある住宅配置と静かな空間の構成、④各住区の中央部にある自然の保存を極力図ること、⑤交通安全のために交通量を大幅に減少すること、⑥交差点は全て優先順位が明確にされたT差路とした。更に、便利な生活のために、⑦ワンセンター方式による合理的配置、⑧安全な教育施設配置がコンセプトとなった。

2.3.6 近年の都市計画理念

近年の都市計画理念では、環境問題や人口減少、少子高齢化といった社会的課題に対応するため、従来の拡大型の都市計画から持続可能性を重視する方向へ転換が進んでいる。

サステイナブルシティは、環境への負荷を低減し、再生可能エネルギーの活用や資源循環を通じて持続可能な社会を実現する都市のあり方を追求するものである。サステイナビリティの概念は、1972年のローマクラブのレポートで示され、また同年に国連の人間環境会議がストックホルムで開催され、その中で開発と環境を調和させる言葉としてサステイナビリティが用いられた。さらに、1987年に国連の環境と発展に関する世界会議「通称：ブルントランド委員会」が出した報告書『我々共通の未来』に Sustainable Development として「将来世代が自らのニーズを充足する能力を損なうことなく、現在世代のニーズを満たすような発展」の理念が示され、都市においても持続可能な都市 (Sustainable City) が定着した。持続可能な都市に必要な要素は経済 (Economy)、環境 (Environment)、衡平 (Equity) の3つのEとされ、環境に負荷を与えず、

経済を安定的に自立させ、社会基盤を整え、精神的に豊かなまちを形成していくことが必要であるとされている。

コンパクトシティは、都市機能を集約し、公共交通を活用して効率的な都市運営を目指す理念である。また、スマートシティは ICT や IoT 技術を活用し、都市の効率化、利便性向上、環境負荷軽減を図る計画理念である。これらの理念は互いに関連し、富山市のコンパクトシティ、北九州市のサステイナブルシティ、豊田市のスマートシティなど、日本各地での先進的な取り組みに具体化されつつある（第 13 章参照）。

今後の都市計画においては、これらの理念を総合的に取り入れ、地域の実情に応じた柔軟な実践が求められるであろう。

2.4 近代の都市計画

2.4.1 近代都市計画の成立と制度化

近代都市計画の成立は、19 世紀の産業革命以降の急激な都市化とそれに伴う社会問題への対応として発展した。とりわけイギリスとドイツにおける都市計画制度の確立は、現代の都市計画制度の基礎を形作ったものである。

イギリスでは、19 世紀半ば以降、産業都市における衛生環境の悪化や住宅問題への対応として、都市改良運動が盛んになり、これが後の都市計画法制定へと繋がった。特に 1909 年に制定された「住宅および都市計画法 (Housing and Town Planning Act)」は、地方自治体が開発計画を立案し、住宅地の区画や用途を規制する権限を初めて法的に認めたものであり、世界初の包括的な都市計画法とされる。

ドイツでは、19 世紀末から 20 世紀初頭にかけて、ベルリンやフランクフルトを中心に都市拡張計画が進められた。ここで重要な概念となったのが F プラン (Flächennutzungsplan) と B プラン (Bebauungsplan) である。F プランは道路や広場など公共空間の位置を定める土地利用計画であり、B プランは建物の用途や形態、高さなどを詳細に規定する地区詳細計画である。この二層構造の都市計

画体系は、都市空間の秩序ある発展を目指すものであり、後の日本の都市計画制度にも強い影響を与えた。これらの国々における都市計画制度の確立は、都市の持続可能性と公共福祉の実現を目指す近代都市計画の理念を具体的な法制度として制度化した初の試みであり、今日の都市計画の基盤を成すものである。

2.4.2 日本の近代都市計画制度の沿革

日本における近代都市計画制度の起源は、明治維新後の西洋文明の導入と近代国家建設の中で位置づけられる。明治時代の日本は急速な都市化と人口増加に直面し、特に首都東京では街路の狭隘、衛生環境の悪化、災害への脆弱性といった問題が深刻化していた。このような背景のもと、1888 年に公布された「東京市区改正条例」は、日本における都市改造計画の嚆矢として位置づけられる。同条例は、主に東京市の道路改修や区画整理を目的としており、従来の無秩序な都市構造を近代的な市街地へと再編することを目指した。これにより、銀座煉瓦街や日本橋界限の近代化が進められたが、その対象は限られた地域にとどまり、全国的な都市計画制度の整備には至らなかった。

日本における本格的な都市計画法制の確立は、1919 年に制定された「都市計画法」および「市街地建築物法」によって実現した。これらの法律は、当時のドイツの都市計画制度を参考にしつつ、都市の用途地域制度や道路、公園の整備計画を法的に位置づけ、市街地の健全な発展を図ることを目的としたものである。都市計画区域の指定制度も導入され、名古屋市においても名古屋都市計画区域を設定し、道路、公園、緑地、河川敷などの整備が進められた。この制度は、戦前・戦後を通じて日本の都市開発の基盤として機能し、戦災復興事業や戦後の住宅不足解消のための都市再編成にも大きな役割を果たした。

その後、1968 年には「都市計画法」の全面改正が行われ、都市計画の対象を都市の物理的整備にとどまらず、環境保全や都市機能の調整といった広範

な分野へと拡張した。用途地域制度の強化、開発許可制度の導入、都市計画区域の見直しなどが行われ、戦後の高度経済成長期における都市の急激な拡大と開発行為の適正化に対応する制度改革であった。その後も、都市計画法および建築基準法の改正は繰り返されており、1992年の改正では土地利用調整機能の強化、2000年には都市計画マスタープランの義務付け、準都市計画区域の創設などが盛り込まれ、さらに2014年には都市再生特別措置法との整合性確保が行われるなど、社会情勢の変化に応じた制度の進化が続いている。

このように、日本の都市計画制度は、時代の要請に応じて逐次改訂が行われ、地域の個性と持続可能な発展を目指すための法制度として発展してきたのである。

2.5 戦後の都市計画と人口増への対応

2.5.1 戦災・災害復興と土地区画整理事業

日本における近代都市計画の実践において、戦災や災害からの復興は重要な契機となった。特に1923年の関東大震災は、都市の脆弱性を露呈させ、都市計画の必要性を広く認識させる契機となった。同年の帝都復興計画は、震災で壊滅的被害を受けた東京の再建を目指し、後藤新平を中心に進められた大規模な都市改造計画である。この計画では、幹線道路網の整備、防災公園の設置、不燃化建築の推進が重視され、約400キロメートルに及ぶ新たな街路網が整備された。さらに、土地区画整理事業が復興手法として積極的に活用され、土地の再編成を通じて公的空間の確保と街区の改善が行われた。

戦後においても、1945年の終戦直後、日本の主要都市は空襲による甚大な被害を受け、都市再建が急務となった。これを受け、戦災復興土地区画整理事業が各地で展開され、都市の復興計画の柱となった。

名古屋市では「大中京再建構想」が掲げられ、戦災で焼け野原となった市街地の再編成が図られた。特に土地区画整理事業を通じて幹線道路の拡幅、新たな街区の創出、防災空間の確保が行われ、名古屋駅前や栄地区の都市基盤整備が進められた。これら

の経験は、戦後日本の都市計画の実践力を高め、土地区画整理を中心とした市街地整備の手法を定着させる契機となったのである。

2.5.2 大規模ニュータウンの背景と必要性

日本における大規模ニュータウンの建設は、戦後の急速な人口増加と住宅不足という深刻な課題への対応として進められた。

特に高度経済成長期においては、地方から大都市圏への人口集中が進み、都市の過密化、住宅不足、環境悪化といった問題が顕在化した。この状況に対応するため、政府は大規模な住宅供給政策としてニュータウン建設を位置づけ、公共主体による開発を推進した。代表的な事例が多摩ニュータウン（東京都）、千里ニュータウン（大阪府）、高蔵寺ニュータウン（愛知県）である。これらのニュータウンは、計画的な土地利用、公共施設の配置、道路網や公園の整備、歩車分離の導入を特徴とし、近隣住区論や田園都市思想を反映したモデル的な都市開発が行われた。

また、民間主導によるニュータウン開発の例としては、千葉県佐倉市のユーカリが丘が挙げられる。ユーカリが丘は、山万株株式会社が一体的な土地利用計画と街づくりを進めた先駆的な事例であり、地域コミュニティの形成や高齢者対応型住宅の整備など、時代の変化に応じた柔軟な対応が特徴である。このニュータウンでは徹底した成長管理がなされており、分譲供給戸数は年間200戸に抑えられている。そのため他の公共主体によるニュータウンが一気に分譲する分譲撤退型であるのに対して、ユーカリが丘は成長管理型とされ、居住者の年齢層が偏らない人口構造を保ち、持続可能な都市となっている。

ユーカリが丘のような一部のニュータウンを除く多くのニュータウンでは、開発から数十年を経て高齢化や施設の老朽化、空き家問題といった課題に直面している。今後のニュータウン再生においては、地域住民の主体的な参画を促しつつ、既存ストックの有効活用と持続可能な都市運営を目指すことが求められているのである。

2.6 地域計画と国土計画

2.6.1 地域計画とその変遷

都市計画が特定都市あるいは都市内の特定地区を対象とするのに対して、市町村を跨ぐ特定地域、都道府県、地方ブロック（中部圏など）といった、より大きな空間スケールでの計画を**地域計画**という。地域計画は、単独での自治体では解決できない広域的課題に対応するためのものであり、対象地域内の合理的な土地利用、資源の有効利用、産業配置、環境保全などを盛り込み、当該地域の特性を多面的に捉えて策定される。

海外では、ドイツにおいて早くから取り組まれ、第一次大戦後の1920年にルール（Ruhr）地方で関係市町が組合をつくって広域的都市計画を立てた。その後ドイツ各地方で地域計画が立案されるようになり、連邦レベル、州レベル、地域レベルの地域計画（空間計画）が策定されている。例えば、ニーダーザクセン州では州全体の計画（Landesraumordnungsprogramm: LROP）において、持続可能で調和のとれた空間構造を形成するための、土地利用・都市機能・環境保全・産業立地を包括的に誘導する方針が示されている。ドイツではこのように、国家の空間計画（連邦空間計画）と連携しながら、州レベル、地域レベルの計画が位置づけられている。

日本では、明治時代に作られた北海道開発計画が最初の地域計画であるが、法律に基づいた地域計画は1950年に国土総合開発法が制定されてからである。この法律に基づく最初の段階の地域計画は、1950年代から1960年代初頭にかけて経済的に立ち遅れた地域など特定の地域において策定された特定地域総合開発計画（特開）である。これらの計画は、北海道、北陸、九州、紀伊半島、山陰、四国、沖縄などを対象として作られ、均衡ある発展の先駆的な試みであった。しかし、これらの個別地域計画は、国全体の一体的・総合的視点に乏しく、計画間の連携や戦略性に課題があった。そのため、次に解説する全国総合開発計画（全総）の策定に至ること

となった。

2.6.2 日本の全国総合開発計画

戦後の日本において、急速な経済成長と都市化が進む中で、地域間格差や都市への人口集中、公害の発生などが深刻な社会問題となった。こうした背景から、国は国土計画として、全国レベルでの土地利用や地域開発の基本方針を示すべく、1962年に「第一次全国総合開発計画（全総）」を策定した。以後、全総は4回にわたり改訂され、それぞれの時代の課題に応じた国土のあり方を示してきた。

第一次総合開発計画は、東京・大阪といった大都市への人口・産業の集中、道路・港湾・下水道などの社会資本の整備の遅れを背景として、過大都市の防止と地域格差の縮小を目的として策定された。そこで目標達成の手段として採用されたのが拠点開発方式である。拠点開発方式は、東京・大阪・名古屋などの大都市圏から離れた地域に大規模な開発拠点を設け、特定の産業に特化した中小規模の開発拠点を各地に配置し、交通網で有機的に連結させる開発方式である。開発拠点として、新産業都市と工業整備特別地域があり、前者は大規模な工業の集積を造って周辺の開発を促進するものとして15地区が指定された。後者は太平洋沿岸地域で大都市の中間に位置し、大都市の外部経済のメリットを利用しながら地域の発展を促すものとして6地区が指定された（図2.11）。

全国総合開発計画が進められた1960年代の高度経済成長期には、地域格差は意図したように是正されず、大都市の集積は一層高まり、地方における過疎化も進行した。一方、日本はアメリカに次ぐ経済大国となり、産業構造も脱工業化社会、情報化社会の段階に入った。そのような中、新全国総合開発計画（新全総）が、1969年に策定され、人間生活の豊かな環境を創造することを究極的な目標とし、その下で、長期にわたる人間と自然の調和、開発可能性の全国土への拡大、地域特性に応じた独自の開発整備の推進、安全で快適な環境条件の4つの目標が示された。特に国土利用を日本列島全域に拡大する