

## 都心交通を支える骨格形態とまちの再生

佐藤 滋\*

我が国の大部分の都市は、近世初頭に城下町として建設され、あるいは既存の都市が近世城下町に再編成された。城下町という都市類型は世界的にも特異な計画都市であるが、その形態は多様かつ個性的であり、現在の城下町都市の中心部もその多様性を引き継いでいる。さらに、幕末から明治にかけて開港都市がヨーロッパ型の計画思想を取り入れて建設され、北海道には古代の都城に通じるグリッド形態の都市が建設された。近代の都市の変容は基本的に起源としての多様な都市の骨格形態に強く規定され、中心街の再生のためにもその個性を生かす都市空間の再編成が必要である。ここでは、地方の城下町都市を中心として、五つの都市の骨格形態の類型を抽出し、それぞれがどのような都市のアクティビティとイメージを創造し固有の都市像を創出しているかを検討する。

### Urban Morphology and Transformation of Japanese Local Cities

Shigeru SATOH\*

In this historical survey of Japanese castle towns, there are three key findings. First, Japanese castle town cities, although having individually unique spatial structures landscaping, can be grouped into five categories. Secondly, the various schemes that have been devised and implemented at each critical stage during the modern period been able to control each urban transformation and gradually improve the structure of each city. Finally, these schemes have been fundamentally affected by the existing urban patterns. Every recent transformation has been found to be a distinct process in which a variety of schemes and efforts to change the environment have been integrated with each original urban pattern.

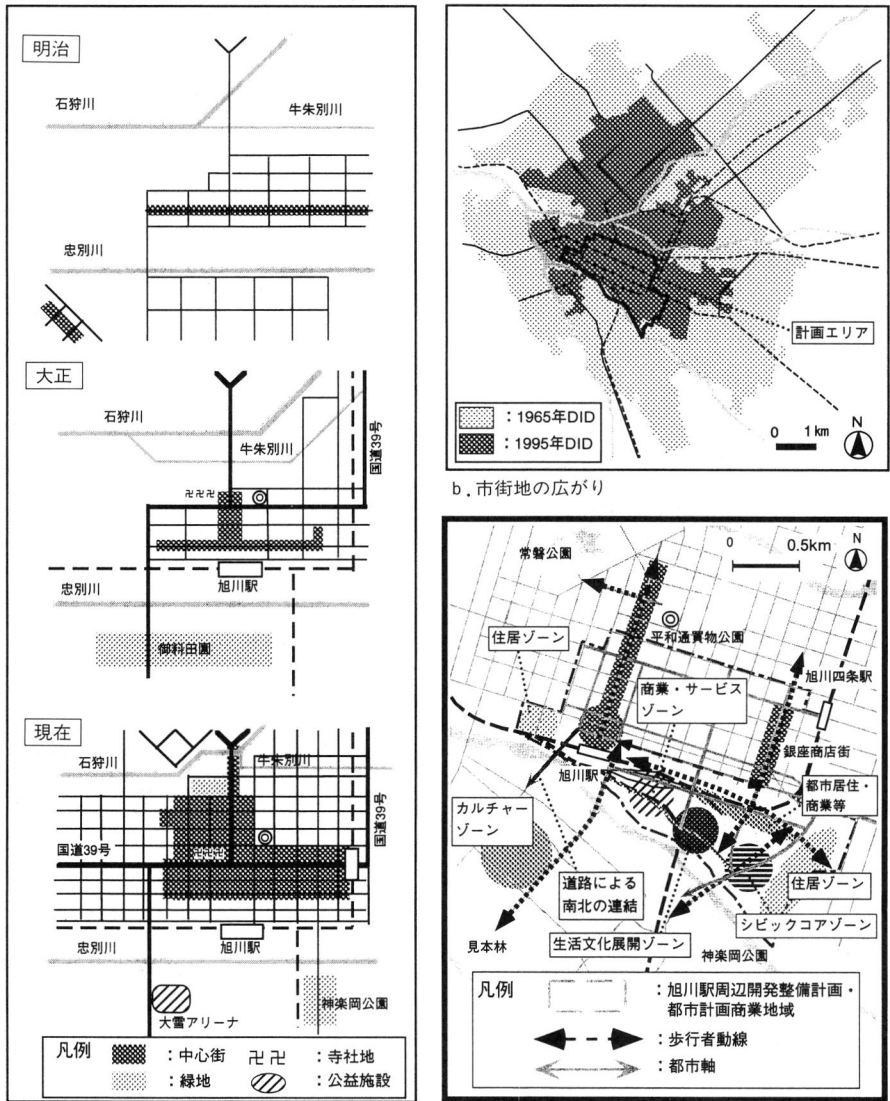
#### 1. 城下町都市など日本の都市形態の多様性

近代の都市計画は我が国の城下町都市を中心とした都市形態の多様性を考慮に入れてこなかった<sup>3)</sup>。昭和初期に旧都市計画法が施行されると多くの地方の中心都市で街路網の都市計画が決定された。昭和10年前後に各地で指定された都市計画街路の計画では、城下町都市でクランクやカギの手の道路がある

ことを近代都市に生まれ変わるための障害とみなして、機能的なグリッド状の街路骨格を形成することが目指された。また、外周部にループ状の都市骨格を形成しようとしたものもある。これらはいずれも近代都市の理想のモデルを適応しようとしたものであり、必ずしも城下町都市から引き継いだ多様な都市基盤と整合するものではなかった<sup>4)</sup>。

日本の都市形態の多様性は、それぞれの場の自然風土との応答や、周辺の山々や城郭などのランドマークへの眺望など、固有の計画意図の結果として生み出されたのである<sup>1)</sup>。しかしこのことが忘れられ、その多様性を尊重することなく、近代都市計画は決

\* 早稲田大学理工学部建築学科教授  
Professor, Urban Design, Dept. of Architecture,  
Waseda University  
原稿受理 1999年1月6日



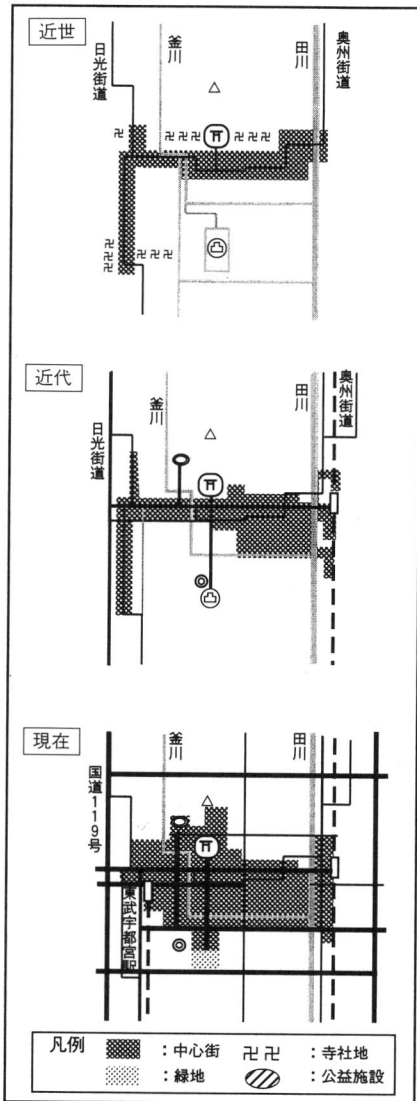
a. 都市骨格の変遷  
Fig.1 スーパーグリッド構造：旭川市

定されたのである。一方で現実の都市形成は、これらの強い個性的な基盤に強く規定され、戦災復興事業が行われた都市においても、基本的な都市骨格は変更されずに街路の拡幅や新しい骨格をこの上に重ねていく方法がとられている<sup>2)</sup>。

このように計画の理想と現実との乖離が問題なのである。現在でもそれぞれの都市が個性的な空間構成を持つがゆえに価値があるという現実と、それを無視したモデル的な計画とが乖離をしていて、この狭間を埋めなければ本当の都市の質を演出しデザインすることにならない。筆者は城下町を中心とした多様で個性的な地方都市の基盤から出発した都市形

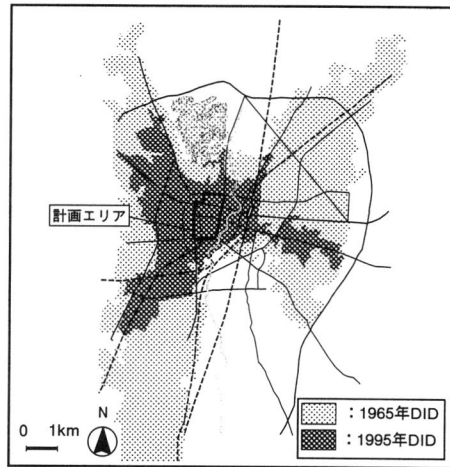
態と、近代の都市計画がその上に重ねられた重層的な構造が価値あるものと考えている。基盤となる城下町は多様であるが合理的に計画されていて、その形態は典型的にとらえることができる<sup>5)</sup>。そして、その上に機能的な近代の都市骨格が重なった現在の都市空間システムは、以下に示す五つの都市形態の類型を形成している。この都市形態から空間システムを読みとることができ、その分析から計画課題と可能性、そして目指すべき都市像が明らかになる。

第一はスーパーグリッド構造である。旭川市など北海道の諸都市はこの典型で、高知市、高松市、米沢市などの城下町都市は端正な矩形をもとにした城

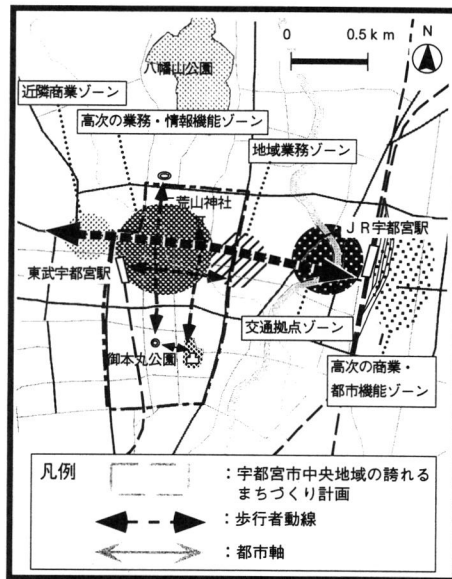


a. 都市骨格の変遷

Fig.2 井桁構造：宇都宮市



b. 市街地の広がりと大型店舗の出店状況



c. 中心街での空間形成ビジョン

下町構成の上に広幅員の幹線道路が500mから1km間隔で建設された(Fig.1)。高知市、高松市などのように戦災復興事業によってこの構造が完成されたものが多い。業務や都市の中核機能が立地する幹線道路がスーパーグリッドを形成し、その内部に旧来の商業地が維持され、旧城郭がそのスーパーグリッドの内部に取り込まれる形態である。合理的な都市構造であるが、自動車交通に便利な構成であるため都市が拡散しやすく、都市の求心性を維持することが課題である。

第二は井桁構造である。宇都宮市や静岡市などが典型で、何本かのそれぞれ個性豊かな街路が井桁を組

むように構成され、それぞれの都市の資源を活かしながら組み立てられている都市がこの類型である(Fig.2)。もともとの城下町域の境界付近に近代の都市拠点形成され、これらと歴史的な中心核を結合し縦横に都市軸が形成されている。この都市軸はそれぞれ端部に各種の都市核が立地しているため回遊性を持ち凝縮的な都心を形成している<sup>6)</sup>。

例えば宇都宮市では二荒山神社と県庁が旧城下町の北の山裾に立地し、東西に鉄道駅、そして南側に旧城郭跡があって、この南の城郭が市役所や市民公園の立地場所になっている。それぞれの街路は象徴的機能をそれぞれの端部に持っていて、個性的な機

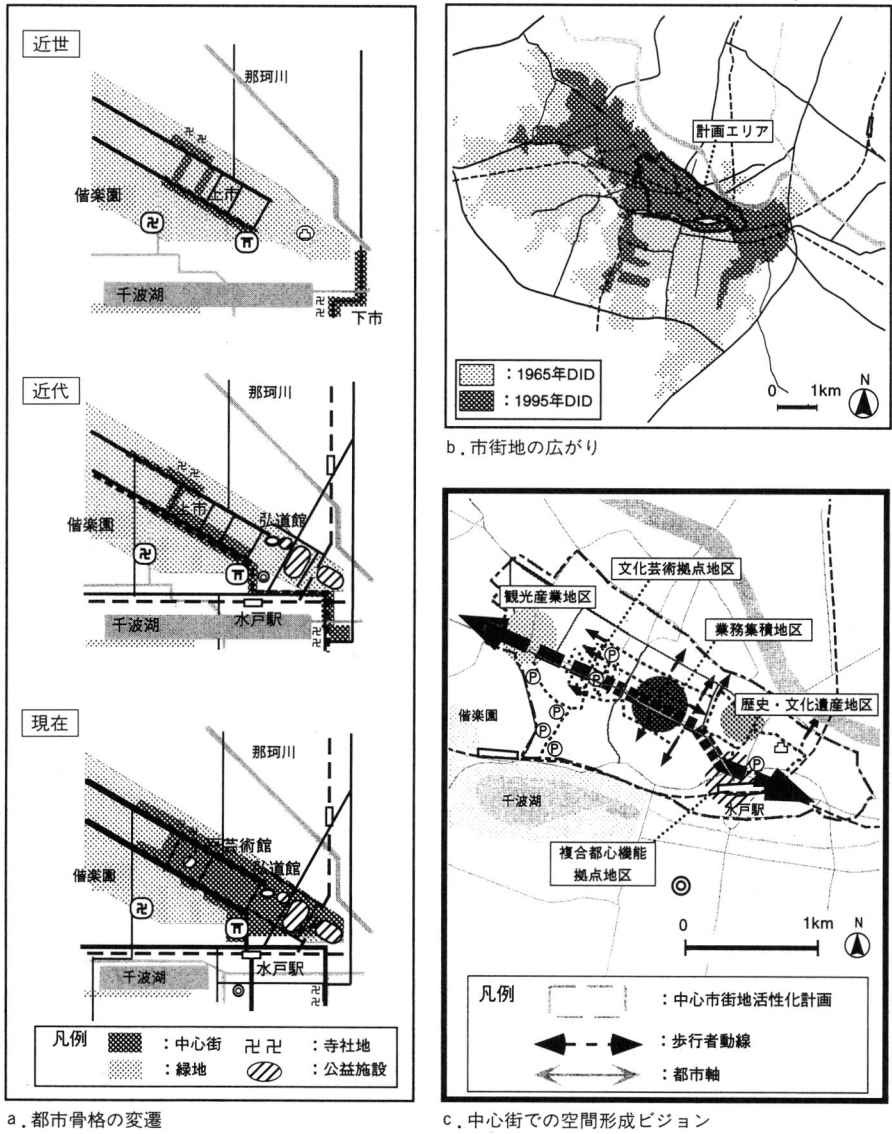


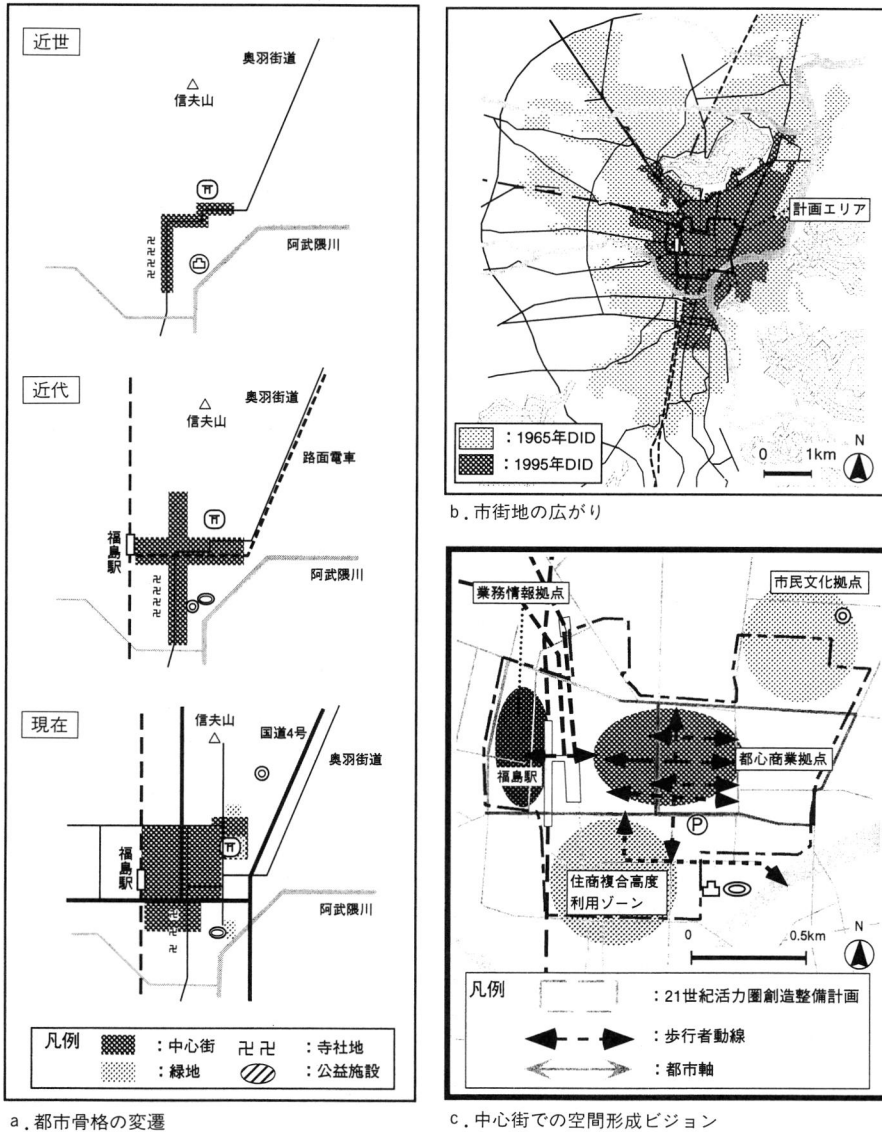
Fig.3 軸状骨格構造：水戸市

能と役割が与えられる。県庁と市役所を結ぶ軸はこの都市の行政文化の中心のシンボル街路であり、旧街道が駅に行き着く大通りは商業業務の中心、さらに二荒山神社と旧城郭を結ぶ軸は伝統文化の中心軸という具合である。静岡市も基本的には北側に位置する広大な城郭と東側の駅、そして南側には城下町を区切る公園などが整備され、宇都宮市ほど明確な形ではないが井桁の形の構造で組み立てられている。

第三は軸状骨格構造で、一本の強い都心軸が中心市街地を支える構造である。その典型は水戸市で、もともと馬の背状の台地に城下町の主要部分が形成されて、その細長く飛び出した台地の突端に城郭が

あり、連郭式の町割りで構成された。城郭に向けて街道が向かい、全体としてももとの軸状の都市骨格が形成されていた。戦災復興区画整理事業により細長い台地上の中央に広幅員道路が骨格として建設され、歴史的な都市形態基盤に近代の都市構造が整備された(Fig.3)。

第四には都心矩形リング構造である。これは通常、都心環状といわれる矩形の街路が都心を囲み、その中を歩行者中心に計画するパターンである。ヨーロッパの歴史的都市の城壁跡に建設された環状道路と異なり、グリッド状の街路の一部を切り取って矩形の道路骨格を都心環状と言っており、ここではその



形態を正確にイメージさせるため、あえて都心矩形リング構造と名付ける (Fig.4)。

第五には都心遊動構造である。松本市、鶴岡市、倉吉市など小規模な城下町がこれにあたる。歴史的な構造をあまりいじらずに、それぞれが歴史的に培った個性的な街路を活かし、その上に現代的な都市活動を重ね、歩行者が自由に都心を遊動できる空間構成が見えてきている。この最も典型的な例は松本市である。松本市は駅からと大手門からの二つの道路が強い骨格となっていて、これとともにそれからはずれたところにある歴史的な小空間、街路や商店街などが個性的な構造を持ち、都市全体が遊動空間

となっている (Fig.5)。大きく都市構造を改編するのではなく、必要な軸は通すが、それに過度に依存することなしに、さまざまな歴史的に形成された街路の特質を活かしながら、全体としての遊動的な構造を目指すのがこの型である。

以上の五つの都市形態は、そこで生み出されるアクティビティーの質が全く違うのであり、都心での暮らし方、活動の仕方も異なり、目指すべき将来像をも強く規定している。以下にそれぞれの都市の骨格形態と中心市街地の再生戦略の関係を考察しよう。

なお、Fig.1~5はそれぞれの典型都市の歴史的な形成過程と空間戦略を図化したものである。

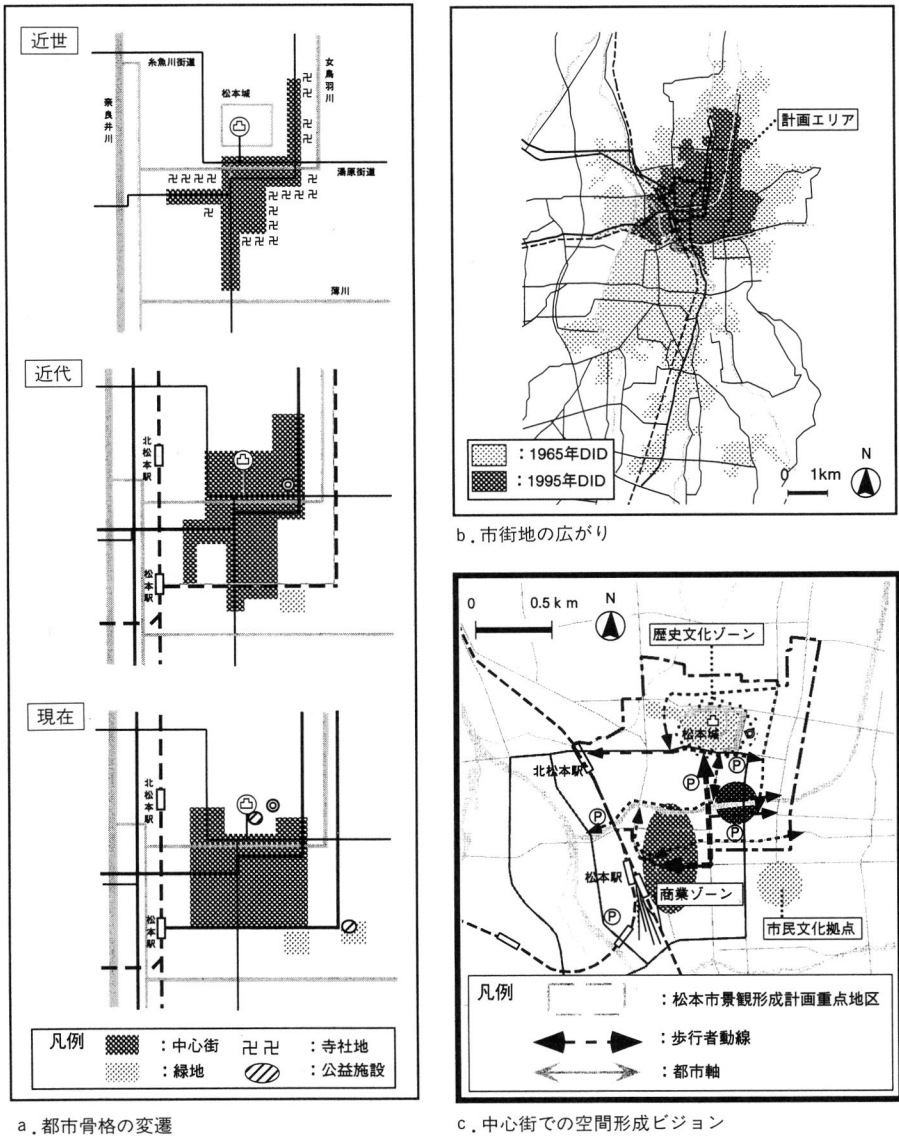


Fig.5 都市遊動構造：松本市

## 2. 多様な都市構成要素を組み立てる スーパーグリッドの都市

第一のスーパーグリッド型の都市は高知市、旭川市、高松市、山形市など、平地の河川沿いに立地し、城下町都市であれば平山城が一つのスーパーグリッドの中に取り込まれる場合が多い。合理的な構成ではあるが市街地全体が均質化する傾向があり、強い求心的な事業を成功させないと拡散的な都市構造となりかねない。

高知市はスーパーグリッドの内部に、丸亀町などの軸的な歩行者優先の商店街を持ち、車中心の幹線

道路沿いの表通りと、その内部の歩行者中心のショッピングストリートが共存をしている。このようなパターンは岡山市・前橋市などでも見られ、主要道路であった旧来の商店街に幹線道路を計画せず、これに並行させて通したために商店街が保存されたのである。しかし前橋市などで典型的に見られるように、スーパーグリッドの内部に形成されている商店街が時代の流れから立ち後れて、特にアーケードなどで覆われた商店街の雰囲気や現代の消費者の感性とずれて、商店街の衰退が引き起こされている場合が多い。一時車に邪魔されない歩行者中心のアーケード街としてたいへんな賑わいを見せたものである

が、現在は深刻な状況になっている。

一般にこの形態では、スーパーグリッドにより四方に市街地は拡散し、しかもこれを取り囲む環状のバイパスが整備され、その周辺に工業団地、大型店の集積、そして新しい住宅団地などが形成されている。このように都市が拡散する傾向を基本的に持っているスーパーグリッドの都市は、都市空間は均質化し、面白さに欠ける都市構造となる。

この類型にとってはアメリカのグリッド都市の例が参考になろう。例えばオレゴン州ポートランドは均質なグリッドで成り立ち、60m角のグリッドが基盤の目のように引かれている。この都市も深刻な都心の荒廃を経験したのであるが、ここは公共交通の導入とトランジットモールを中心とした街路の個性化の戦略が成功して全米一の魅力的な都心が成立している。

技術革新された最新の路面電車を導入し、一つの街区幅を取り囲む細長い環状リングで都心部をカバーし、これと直行するようにバスのトランジットモールを形成し、この二つの交通システムで広域から人を都心部に呼び寄せる戦略を進めたのである。特に都心部では公共交通の乗り降りを無料としたこと、あるいは乗り換えシステムやバスの制御システムなどがコンピューター化されたことで、利用のしやすい交通システムが確立されたのである。

またこれと並行してアーティスティックな公園や水を使ったランドスケープ・プラザをこの均質な60m角の街区の中に埋め込んだり、ポートランドのリビングルームと呼ばれるパイオニアスクエアを中心に置いて、人々が都心性を楽しめる場所にデザインした。こうして均質な都市空間の中にさまざまな仕掛けをちりばめて個性的な街路を演出し、ダウンタウンを復興させる空間戦略が成功したのである。

日本のスーパーグリッド都市の場合には、商店街がその内部に入っていることだけで成功していたのであるが、深刻な事態に直面している事例が多い。郊外に広がる交通利便性の高い街路に沿って公共施設は安い土地を求めて立地するし、商業施設も同様の立地決定がされる。要するにこの構造では本来、町中に人が賑わう構造を持つこと自体が困難なのである。都心に集中する公共交通システムを整備しない限り、スーパーグリッドの骨格形態で中心市街地が賑わいと活気に満ちて再生することは難しい。つまりこれを自覚し、公共交通を整備するなどすれば、このスーパーグリッドの構造はたいへん有利な資源

なのであり、都市がそれほど高密ではなく余裕を持った空間構成で都心部を構成することが可能になるう。

例えば旭川市の買い物公園の初期の成功も都市の基盤条件としてのスーパーグリッドの有利性を活かしたものである。公共交通と歩行者の空間の完全分離により他の都市ではできないような都市づくりが可能なのである。また、山形市では旧来の七日町の中心商業軸の外側に街路整備が現在進んでおり、この幹線道路がスーパーグリッドとして完成すれば、七日町を歩行者優先のトランジットモール化することは十分可能である。そのようなポテンシャルを秘めた都市がこれらのスーパーグリッド都市である。

スーパーグリッドの構造ではそれが結合する広域の構造の中に多様な都市機能と周辺の緑地や河川などの環境資源と一体となった大きな構造を組み立てる都市像をデザインしようとしたとき、豊かな地方都市のイメージが出来上がるであろう。城下町という狭い範囲の封建都市の階級的ゾーニングから解放され、自由な都市のあり方がこの構造の場合には可能なのである。

例えば郡山市では、駅周辺の核的な商業中心と明治以来の農地開拓事業によって創出された周辺の河川や用水、緑地とを結びつけ広い中心市街地を再構成するプランを中心市街地活性化計画として進めている。中心のショッピングストリートと周辺にある豊かな自然と一体となった都市像を追求しているのである。同様な条件を持つ都市は多く、例えば長岡市では、駅前からまっすぐ伸びる中心街路はいずれトランジットモール化され、整った都市基盤が周辺に立地する公共施設とリンクして、全体として低密であるがさまざまな環境要素を取り組み、大きな土俵の上にスーパーグリッドがこれらを結合するという質を実現するだろう。

### 3. 街路の個性化戦略と有機系による回遊空間を強化する井桁構造

井桁構造は、それぞれの街路が個性を持ち歩行者が回遊する構造を実現するのに適している。例えば宇都宮市では県庁と市役所を両端に持つ街路では都市公園などを付属させてシンボル道路としての性格を明快に打ち出している。このように特色のある街路が組み立てられているのであり、前述のポートランドのような街路の個性化戦略が成功すれば、歩行者にとって選択性の高い都心回遊空間が実現する。

さらに宇都宮市ではこの井桁構造を蛇行しながら斜めに横切る釜川が地下部分に放水路を持つ親水空間として整備されている。当初期待したような効果をこの釜川親水空間はまだ発揮することができずにいるが、井桁の骨格を結びつける自然系の歩行者空間として、有効に機能するはずである。他の都市軸との交点に公共空間を整備するなど小さなプロジェクトを埋め込み、それぞれを个性的にデザインすることで井桁の構造を強化し歩行者に魅力ある中心街に整備が可能である。

静岡市は江戸時代以来の呉服町の商店街とこれにクロスする都市軸、市役所を北において昭和の大火後にグリーンベルトとして形成された南北の軸が都心的なアベニューとして再デザインされ複数の都市軸が交差する構造が維持されている。この十字の井桁の軸を中心に濃密な都市的な空間が演出され、凝縮したアーバンティが井桁の都市構造の中に実現するのである。

問題は、井桁の構造で構成されている中心部と、その外に整備されている外周道路とを結ぶ交通アクセスの整備である。それぞれの井桁の骨格は独立した構成で、公共交通による周辺からの交通アクセスの改善やトランジットモールにより井桁の都市軸を結合する必要がある。

すなわち井桁の都市骨格のそれぞれの個性化と、有機系の導入、交通アクセスの改善によって、井桁の都市構造の特色を上手に活かすことができれば多様な都市空間の演出が可能になろう。

#### 4. 都市骨格の人間化戦略

##### ——軸状骨格構造の場合

軸状骨格構造で成り立つ水戸市、津市、金沢市などの中心市街地は、鉄道駅から市街地の中央を貫く1本の広幅員道路が整備され、この街路にあらゆる商業活動、文化活動、交通などの都市のアクティビティが集中している。これを現代の都市活動に対応できるものに転換しないと、広幅員道路により中心部が分断されるという結果になりかねない。

このような事例としてイタリア中部の都市ペルージャがある。

1990年の夏、私が最初に訪れたときペルージャでは恒例のジャズフェスティバルが開かれていた。へんな賑わいであった。典型的なイタリア丘上都市(ヒルトップタウン)で、歴史的都心にアプローチをするために長いエスカレーターを乗り継いで行く。

そしてこの丘の上に水戸市などと同様に、中心に広幅員の道路が1本通っている歴史的都心がある。夕方になると人々はここを行き来しながら、知人を見つけ話の輪を作り、行き交う人たちの小さな渦がこの完全に人間に解放された軸状の街路を満たす。

この街路を少し横道に入ると個性的なホテルやレストランがあり、この軸に全ての施設が結びつけられている。その両端には宮殿と教会が位置している。

もともと日本の都市にはこのような大路、あるいは広小路を都市の広場とする伝統があった。都市の中心にある広幅員の道路が都市を分断する役割ではなく、つなげる役割をすべきなのである。

例えば川越市は「蔵のまち」で有名な一番街があるが、昭和になってこの江戸期以来の商店街から市街地の南の鉄道駅につながる道路が直線的に開削され、1本の都市軸を中心に近代の市街地が形成された。当然の事ながら戦後、この都市軸を広幅員に拡幅する都市計画がされていた。しかし、一時衰退していた一番街を拡幅して自動車交通に開放するのではなく「人が行き交う歴史的な街並みとして、文化や都市活動の中心となる歩行系のまちを再生しよう」という共通イメージが「蔵の会」などを中心に形成され、自動車交通の幹線はこの軸を取り囲む周辺に計画しなおされたのである。こうして都市の中心軸は歩行者中心の街路となり、都市軸が本当の意味での都市の文化とアクティビティを享受できる場に転換できたのである。

川越市とは対照的に、津市や水戸市では中心軸が自動車交通と人との激しい流動の軸である。これが歩行者に解放されれば、さまざまな文化施設と都市機能が付随する真の都心軸が形成される。そしてこれから一步離れたところには対照的な閑静な住宅地や崖沿いの斜面緑地などが取り囲み、メリハリの利いた都市構造と質を楽しませてくれることになろう。

すなわち、軸状骨格の都市形態では、中心軸を人間化することにより都市的な活動軸とそれを取り囲むバッファゾーン、そして閑静な住宅地という明快なゾーニングと構造を作り出すことが可能になる。

#### 5. 求心的な拠点を作り込む都心矩形リング構造

ウィーン、ポローニャなどのヨーロッパの歴史的城壁都市が近代化する過程では都心環状の都市構造が生まれた。19世紀に中央集権国家の成立に伴い、防衛的な都市構造が必要でなくなり、このときに歴史的都心を取り囲む環状の城壁を取り払いリング道



路としたのである。求心力を持つ広場やシティーホール、教会などを中心に、そこからの放射状街路とリング道路という構造が出来上がったのである。リング道路の沿道には緑地が整備され交通幹線であると同時に都心を区切るグリーンベルトとしての役割を担っている。そしてリング道路内の都心は自動車交通を規制して、公共交通中心とし、都心の広場とそれに付随する広幅員の街路は歩行者に開放されさまざまなイベントや商業・文化活動の中心となっている。この形態はグリッド都市とともに近代都市計画の理想のモデルであった。

しかし我が国の都市の中心部にこのようなリング状道路を形成するというのはその基本形態からも無理があり、グリッド状の都市計画道路に矩形のリング道路が重ねられ、基本的にはスーパーグリッドの一部を都心リング、すなわち内環状道路として位置づけるのである。地方都市にリング道路を持ち込むとすると、周辺の市街地と都心地区の「きわ」にリング道路を作って通過交通を処理することは、それなりの成功をおさめている。しかし、環状道路はグリッドの一部であり全体としては拡散的な構造で、その中心にヨーロッパの歴史的な都市が持っているような求心力のある施設はなく、さらにリング道路に沿ってさまざまな施設が拡散的に集積することになり、求心性を失った都市構造になりかねない。

福島市の場合、中心に早くからパセオ通りなどの歩車融合のショッピングストリートやコミュニティ道路の整備を進めているが、中心部の空洞化は深刻である。つまり強い求心性がないところにリング道路を位置づけ、その内部を自動車が自由に通過する構造では、本来の意味でのリングと放射の求心構造とはかけ離れたシステムになる。

このモデルがヨーロッパ都市の放射環状構造であるとするならば、中心に強力な磁場を形成する必要がある。今、福島市では商業中心地で空き店舗になっていたデパート跡地を「まちなか再生事業」を用いて市民プラザとして整備する計画が進んでいるが、これと同時に集客力のある文化施設や商業施設を整備し、中心街の磁場を形成することが是非とも必要である。さらに、路面電車のような公共交通を導入することにより、整備された都市骨格を生かすことが可能である。いずれにしても都心が凝縮された焦点を持つものとして考えるのか、あるいは矩形リング街路にさまざまな施設が立地してこれらを公共交通がつなぐ構成を考えるのか、明確な戦略の構築が

必要となる。

## 6. 小規模プロジェクトの連続展開による 都心遊動構造の強化

都心遊動構造は、基本的な都市構造は動かさずに、既存の街路のそれぞれの特色を生かしたデザインによって都市の中を歩行者が遊動できる都市構造である。城下町都市であれば鉄道駅と城郭周辺を改造し、この二つの拠点の間を多様な質を持った各種の都心空間でつなぎ、歩行者にとって選択性の高い遊動できる構造を整備するのである。

松本市は駅前再開発事業が進んだ時点で商業ポテンシャルが駅周辺に吸い取られて城下町時代の歴史的な中心部が衰退した。しかし近年に追手門からの新しい都市軸、小規模な都心部の区画整備事業、核店舗の誘致、歴史的な雰囲気を残す路地空間のデザイン、橋詰め広場のデザインなど、小規模であるが歴史的に培われたそれぞれの街路や地区の個性を表に出したプロジェクトが連鎖して、全体として都市の中をさまよい歩く楽しみができる中心市街地になってきた。もちろん観光的な要素、高原都市松本というイメージも支持され、郷土の地場産業、伝統工芸など複合的な魅力を持つ都市に再生している。アメリカの都市でいえば中西部のファインアートのメッカ、サンタフェのような都市になりつつあるといえよう。

サンタフェはスペイン植民地時代にインディー都市法によって忠実にデザインされた。ルネッサンスの理想都市の設計手法としてギリシャ時代の建築十書の中にある理想都市のデザイン方法を復活させたのがインディー都市法であり、初期の南北アメリカのスペイン植民地は基本的にこれによって設計されている。矩形の中心広場とそこから四方に伸びる街路、その街路の突き当たりには教会がおかれ、単純なアメリカのグリッドというよりも、ヨーロッパの歴史的な都市が持つ放射状の求心的な構造をグリッドの上にデザインしたのである。このサンタフェがヨーロッパの歴史的都心の迷宮的な構造と異なるのは、計画的に都市をデザインする意図が明確にあったことである。そこに都市活動が重なり、有機的な空間構成を作り出しているのである。

日本の城下町都市の都心遊動構造も同様である。鶴岡市の場合も中心に内川があり、これに面する地

\* 近年の都市ビジョンと再生戦略について都市構造との関係を分析したものが文献7)である。

区と旧来からの商店街、旧城郭に接する地区などが個性的な環境によって成り立っており、人々がこの都市の中を自由に遊動できることがこの都市の質を保証している。このスケールの都市の場合には都心に住み生活をする魅力を多様に備えているのであり、交通計画も、人と車が自然に共存できるような構造を整備することが望ましい。市内をサービスするミニバスのルートや小さな駐車スペースが町の中に点在すれば、人と車が共存する生活都市、そして人々が町の中を遊動できる都市構造が成立する。

この場合は、小さなプロジェクトを次々に演出することや、地域から盛り上がるまちづくりのプロセスを支援する仕組みを作ること、あるいは継続的なまちづくりを演出し支援する組織や仕組みを作ることが大切である。例えば長浜市における「まちづくり会社黒壁」の存在は、都心遊動構造を維持し発展させるのに最適な仕組みである。それぞれ小さな資金で小さなプロジェクトが、遊動空間に面して起きてきたとき、それらをオルガナイズして演出し、財政的な支援をすることが必要なのである。このように都市が新陳代謝を続けながら、常に新しいものを訪れる人たちに与えることができるのが都心遊動構造が持つ可能性なのである。

### 7. 都市のかたちと環境の質

以上のように、都市の骨格形態が生み出す都市のアクティビティと都市の居住空間としての質、すなわち都市性は相当に異なっただろう。都市の中心部は、ここで述べたような特色のあるプロトタイプを形成しうるのであり、これをうまく活用する空間戦略が実行できている都市では再生の萌芽が見えてきている。

中心街の活性化が国家的な課題になりつつあるが、いずれもここに述べたことは簡単に達成できる内容のものではない。城下町をベースにして、120年もの間、近代都市計画というモノクロニックなモデルを日本の諸都市の上に描き続けてきたのである。これ

をこれまで述べたような多様な空間の条件に適した仕組みに作りかえていくには、都市計画自体の根本的な見直しがそれぞれの都市で必要とされる。

具体的には空間的なビジョンとともに都市づくり組織の再構築、そしてこれらを実現していく仕組みの再建が必要なのである\*。都市は人間が作るものであり、近世初頭に意識的にデザインした城下町が無意識の計画の中で姿形の見えないものになりつつあるのが現在の姿である。そのことが市民から飽きられ、都市が捨てられようとしている基本的な要因なのである。都市はデザインするもので、姿形をはっきりさせていくことで都市のかたちに対応した質が生み出されるのである。

### 参考文献

- 1) 佐藤滋『城下町の近代都市づくり』鹿島出版会、1995年
- 2) 佐藤滋研究室「城下町の都市デザインを読む」『造景』12号、1997年12月
- 3) 野中勝利、佐藤滋「城下町都市の戦前の街路計画に関する研究」日本都市計画学会学術研究論文集28号
- 4) 野中勝利、佐藤滋「城下町を基盤とする最初の都市計画街路の計画手法」日本建築学会計画系論文集464号、pp.121~131、1994年
- 5) SATOH, Shigeru: The morphological transformation of Japanese Castle-town cities, *Urban Morphology—Journal of the International Seminar on Urban Form—*, No.1, pp.11~18, 1997
- 6) 佐藤滋他「三島通庸の城下町改造とその後の都市骨格の形成—山形と宇都宮を事例に—」日本都市計画学会学術研究論文集第28号、pp.235~240、1993年11月
- 7) 佐藤滋研究室、久保勝裕「地方都市中心街再生戦略」『造景』16号、pp.67~84、1998年