

特集3

アーバンデザインの課題

都心部強化事業における アーバンデザイン

高橋正宏〈企画調整局企画課企画第1係長〉

1—はじめに

近年世界の経済は、大きな変動期を迎えつつあるように見える。こうした大きな社会の変動をみるにつけ痛感するのは、先進国と呼ばれる国々の中で、日本くらいこうしたことが直接的に市民生活に影響を及ぼす国はないのではないかということである。その原因としては色々考えられるが、我々の携わる都市づくりのレベルでいえば、まず日本の都市の西欧都市と比較しての歴史の浅さを指摘し得る。このため、日本の都市は、自治力が弱く、また、西欧都市が長い歴史の中で蓄積してきた生活環境施設とこれを維持し改善していくソフトな技術等もほとんど持っていないのである。後者の点に関していえば、今後予想される低成長時代における都市計画の中でアーバンデザインの果たす役割はかなり重要と思われる。それは、機能主義都市計画への反省の中から蘇ったアーバンデザインが、前者の、量を中心とした、市民不在のインターナショナルな都市計画ではなく、その地域に合った、市民本位の、質を目指すものであるからである。そしてこれは、デザインの概念である、諸々の要素や条件を総合的に検討、調整してひとつの実体としてまとめあげる、ということにも示されているように、機能主義のいわば縦割りの性格にたいして、その横結び的な地域主義の性格に由来するともいい得る。

アーバンデザインを都市づくりに適用させる場としては、主に次の2つが考えられる。ひとつは巨大化し複雑化して全体像が把握し難くなり、市民に対して疎外感しか与えなくなってしまった都市について、その構造を形態的に明確にして、市民にわかりやすく親しみやすいものにするのである。具体的には、都市の軸となる公共空間を、主に歩行者領域として視覚的、心理的に結んでいきネットワーク化することである。もうひとつは、

目次

- 1—はじめに
- 2—アーバンデザイン行政のための体制
- 3—横浜駅西口周辺地区再開発計画
- 4—大通り公園周辺地区環境整備計画
- 5—くすの木広場整備計画
- 6—都心部プロムナード計画
- 7—山下公園周辺地区再開発指導要綱(案)
- 8—馬車道商店街整備計画
- 9—おわりに

このネット・ワークと組み合わせて、自律的な集団領域の形成を図り、その中で歩行者領域を拡大しつつ、それを魅力あるものにするのである。

しかし、アーバンデザイン行政は、本市においてもまだ本格的に取り組みはじめたばかりであり、街づくり行政の中で明確な位置づけを与えられているわけではない。したがって、その手法や手段もそのほとんどが従来の街づくりの中で蓄えられてきたものを使いかえているだけで、独自のものの開発は今後に残されている。また、アーバンデザインは、独自の事業として成立しているのではなく、一般には、計画を調整する役割の中で実現される。しかし、沢山の計画をアーバンデザイン面からチェックする権限やシステムは、まだ十分に整えられてはいない。したがって、当面は、諸計画を調整する機会を少しでも多くすること、ならびにその際にアーバンデザイン的目的を実現するための手法およびこれを現実化するための企業的採算等も考慮した手段をより多く持つことが決定的に重要となる。

そこで、ここでは本市における最近の都心づくりの中で、アーバンデザイン的側面から、重要と思われるいくつかの施策や計画をとりあげ、それらの中で上記のようなことがどう取り組まれているか記して、今日の都心部強化事業におけるアーバンデザイン行政の状況の紹介としたい。

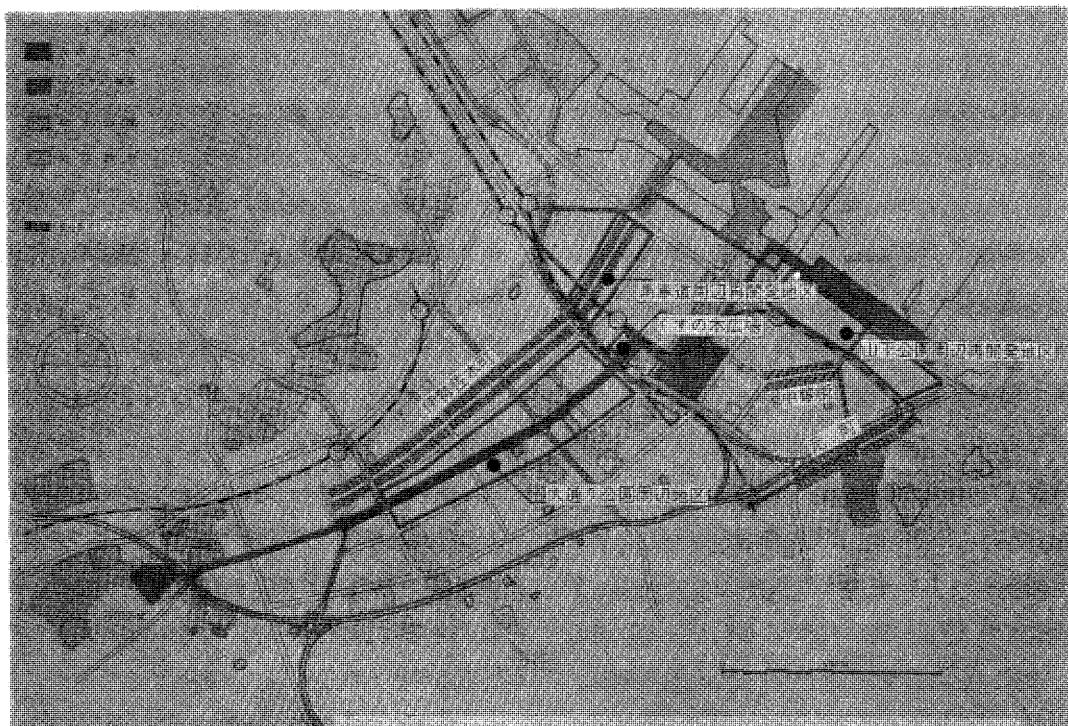
2 アーバンデザイン行政のための体制

アーバンデザインの実現のためには、行政内部にいくつかの面で体制が準備されなければならない。たとえば、上位計画の確立、担当局部の設置、街づくり行政の積み重ねとその中でアーバンデザインに関する制度や手段の蓄積等である。

まず「街づくり」の蓄積についていえば、それは昭和20年5月29日の大空襲による当時の市街地

の42%の焼失と、その後の連合軍による主要施設の接収という状況からはじまった都市としての横浜の戦後が、今日みられるようにまでその姿を整え得るにいたった過程の中にすべてが示されている。ここではその中から紙数の関係もあり、重要なものをいくつか挙げるに留めたい。戦後の都市計画は、昭和21年8月の戦災復興院の「横浜復興都市計画告示」にもみられるように、広幅員街路の整備と戦災地への土地区画整理事業の実施がその中心であった。しかし、市街地の形態をある程度整え、今日の都心の基礎をつくりあげたのは、昭和27年に施行された「耐火建築促進法」による防火建築帯造成計画であり、同法が廃止されるまでの10年間に間口延長にして実に6km余が耐火建築物で整備された。伊勢佐木町、吉田町、馬車道等の商店街、関内・関外の事務所街、長者町、山田町の市街地住宅等はこれにより、造成されたといえる。これとともに昭和31年の最低限高度地区の指定、昭和30年の元町の壁面線指定、32年の福富町建築協定ならびに市建築助成公社および住宅金融公庫の融資、県住宅公社（現在の住宅供給公社）および日本住宅公団によるゲタパキ住宅の建設等も重要であった。昭和36年に都市再開発事業が前面に押し出した防災建築街区造成法と市街地改造事業法が制定され、本市も関内駅前地区等に防災建築街区を指定し造成を行なったが、街づくり上の意味よりも税制や権利変換等の手法的成果の方が大きかったといえる。むしろ特筆すべきは、昭和30年前後からはじまった横浜駅西口の急激な繁華街形成である。周辺各区の急激な開発と乗換え駅としての地の利から、またたく間に横浜駅西口は、本市のもうひとつの都心を形成するにいたった。ここではこの高い開発ポテンシャルを利用して、様々な街づくりの手法が試みられているが、このことについては後にふれる。また、制度としては「市街地環境設計制度」の確立

図一 1 みどりの軸線構想と都心部強化事業



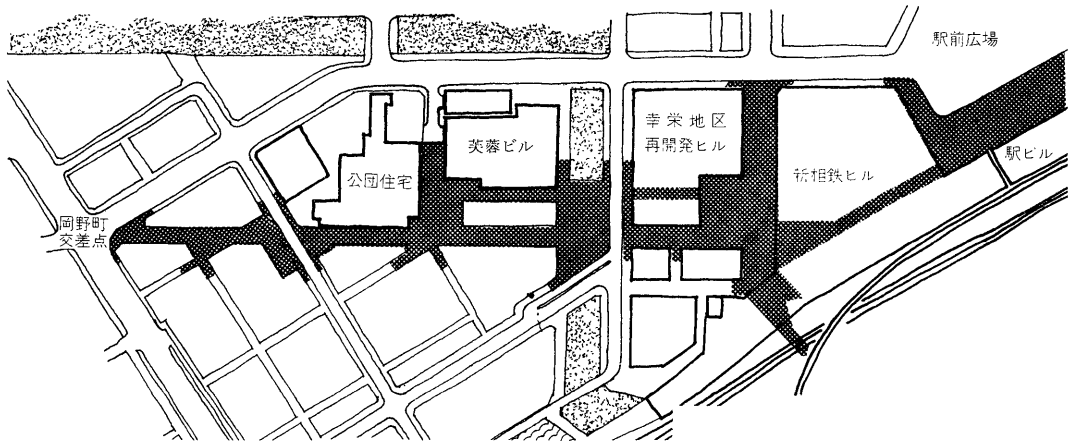
が重要であるが、これについては、他の論文の中でふれられることと思うので、ここでは省略する。

次に上位計画の確立についてであるが、このことについては、これまでに色々といつくされている。そこでここでは、昭和40年頃の6大事業の確立、都心部のカスガイ化構想、「みどりの軸線」構想および11の重点再開発地区の指定等によって、都心部およびその強化事業の構造は、相当明確化されてきている、という点を指摘するに留める。

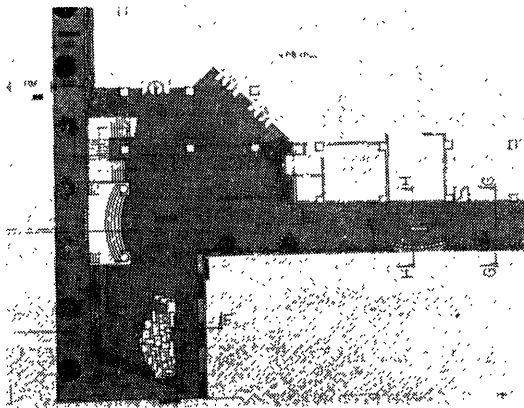
組織体制に関しては、アーバンデザインは、その総合的、地域主義的性格の故に「局際的」であることを求めている、いわゆる縦割り行政の中では実現しがたい要素を持っている、ということが出来る。各局間の連繫、調整が不可欠なのである。こうした面から本市の組織体制をみると、主に2つの流れの中から今日のアーバンデザインは生れ育ってきたことがわかる。ひとつは市街地再

開発を分掌してきた流れであり、現在の組織でいえば都市開発局内陸開発部である。とくにここに最重点再開発地区である横浜駅西口、野毛、本牧、大通り公園周辺をそれぞれ担当する副主幹が置かれたことは画期的であったといえる。すなわち、特定の地区について、地区住民とふかく接し、関係局と調整しつつ総合的な街づくりをすすめる中で、アーバンデザイン行政も徐々に探りだされてきたのである。もうひとつは、都市づくりを総括している企画調整局の流れであり、「誰でも住みたくなる都市づくり」のブレーク・ダウンは、その主要なテーマである。昭和49年5月、ここにアーバンデザイン担当の副主幹を置き、各局の事業の中でアーバンデザインの側面に参画するだけでなく、自らも後述のように都心部プロムナード計画を企て、関係局や沿道関係者等と調整しつつ事業化している。また、昭和40年7月に市長の諮問機関として「都市美対策審議会」が設置されているが、ここでは紙数の制限もありその存在を指摘

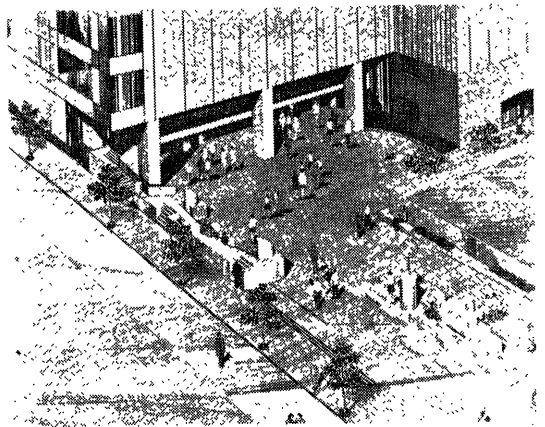
図一 2 横浜駅西口南幸商業軸構想



図一 3 南幸商業軸における広場計画の例（芙蓉ビル）



図一 4 同広場計画の透視図



するにとどめる。

3 横浜駅西口周辺地区再開発計画

横浜駅西口は、前述のように昭和30年頃から開発がはじまり、短期間のうちに急激な発展をとり、いまや売上高では伊勢佐木町商店街をはるかに引き離し、新宿や渋谷と対抗する商業核にまで成長した。この間の経緯や状況については『調査季報・第28号』に寺内孝氏が書かれた「横浜駅西口の再開発」にくわしいので、ここではその後の街づくりの中でアーバンデザインにかかわるものについてとり上げることとする。

この地区の特長は、対象エリアが55.4haと非常に広く、それが駅を中心に扇状に広がっているこ

と、土地利用的には駅付近に局部的に集中している商業核、北幸地区の工場群および南幸、鶴屋町の飲食・娯楽施設と住居の混在した裏町の3つで構成され、業務施設が各々の中に散在していること、等である。したがって、ある程度開発がすすみ、将来動向が見通せるまでは現実的なマスタープランの作成をすることは至難といえる。

このため、街造りの進め方としては、一方で調査を行いつつ、他方では公共事業、事業再開発および誘導再開発（積極的行政指導）の3つを相互に関連させながら実施し、その動きの中から少しづつマスタープラン（将来のあるべき姿）をまとめる、という方法がとられてきた。具体的には、何本かの歩行者路を中心とした軸の導入を図ることと、これと併せて将来は車を通す道を限定し、

歩行者専用道を増やすことが目標とされた。このため、効率的な車道網計画が想定され、これに基づいて建築計画にたいする壁面後退や駐車場の隔地化、共同化等の指導がなされている。

歩行者のための軸としては、現在駅に直交し北幸地区にいたるもの2本、端部でこれらと交差し北幸地区を貫く業務軸、駅から鶴屋町に向う軸および南幸地区に向う商業軸の計5本が構想されている。駅に直交する軸としてはダイヤモンド地下街中央通路の1本と、南口駅、高速鉄道コンコース、第2バス発着所とむすぶ各1本で、第2バス発着所計画の実施によりほぼ完成する。北幸業務軸は2、3の建物への壁面後退指導がなされただけでまだ眠っている。駅から三越横を通過して鶴屋町にいたる軸は、歩道拡幅と壁面後退の実施によってすでに半ば以上完成している。南幸の商業軸は新相鉄ビル内に旧名品街を拡幅し復活させて基礎をつくり、「ダイエー」にいたる間については幸栄地区の再開発事業と芙蓉ビル計画の中に組み込ませることにより具体化を図っている。とくにここでは既存の歩道と併行して民地内に歩行者専用路をとり、約100m毎に広場を設けて両道をむすぶ計画がすすめられている。

これらを実現するため、建築計画等についてすでにのべたもの以外にもデザインに関することなどいろいろと行政指導が行なわれている。これは、行政指導の存在について地元関係者に説明済みであることや行政指導の過去の実績から、建築計画についてはほとんど事前協議がなされるようになってきていることによる。

しかし、こうした方法はやはり過渡的なものであり、今日ではこの地区のあり方や構造が客観的にも明らかになりつつあり、行政内部としても調査の実施等により蓄積をかさねていることから、早期にマスタープランと再開発指導要項をまとめて公けにすることが要請されているといえる。

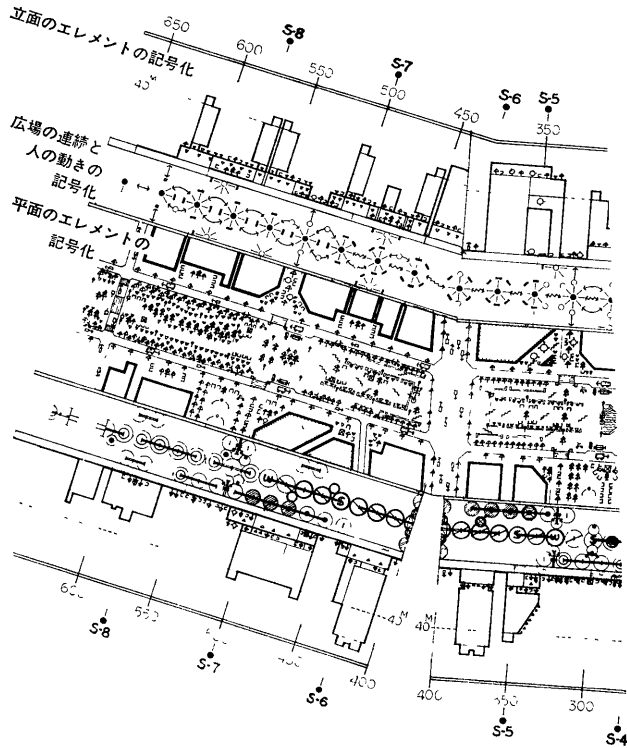
4 大通り公園周辺地区環境整備計画

この計画は、大通り公園計画と周辺の再開発とが一体となって、都心の「みどりの軸線」を構成するというアーバンデザイン上きわめて重要な意味を持つ点と、そのために再開発構想がアーバンデザインの手法を中心にまとめられている、という点に特色がある。大通り公園の内容や意味については、すでに『調査季報』第28号に三木馨氏が「都心部のなかのみどりの軸線構想」としてくわしく書かれているので、ここではその後の計画の進展状況と再開発構想の内容を中心に述べる。

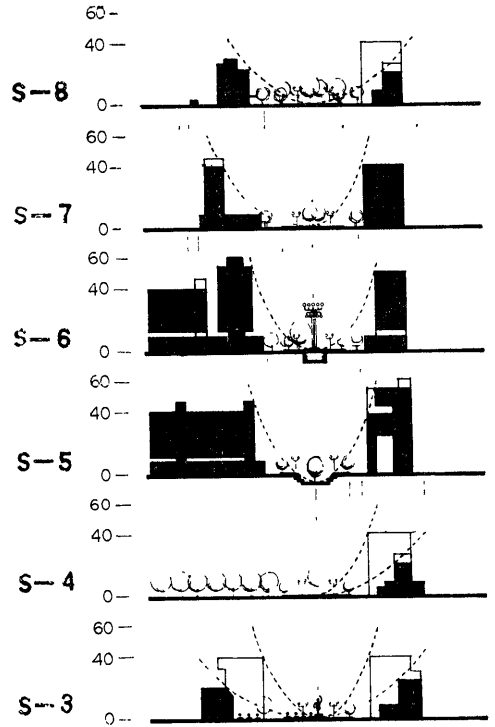
大通り公園の計画は、昭和47年に横山光雄、浅田孝、進来廉他の各氏による大通公園設計委員会の手で基本設計がまとめられた。その後、これに基づいて実施設計が行われ、高速鉄道工事の完了後、昭和49年度に「緑の森」の部分から着工され51年度中には「サンクン・ガーデン」・「水の広場」・「石の広場」のすべてが完成の予定である。さらに現在は、そこで祭や催しなどを積極的に行ってゆくためのソフト・ウェアが検討されている。

周辺の再開発についても、大通り公園担当副主幹を中心に地元関係者との接触が行われ、構想の浸透が図られている。その中で特筆すべきことは、昭和48年8月の蓬萊橋から千秋橋にいたる道路の両側に壁面線の指定を行ったことと、その内容が諸般の事情からやむを得なかったとはいえ、市の原案から大きく後退したものになったことである。今後は計画的に再開発をすすめて、市街地環境設計制度の適用を図り極力原案に近い形で街をつくり上げることになるが、このためには、地元住民と市の構想について十分議論するとともにいくつかの拠点を選んで再開発し、早期によりモデルをつくりだすことが肝要である。この点で教育文化センターを建設したことは重要な意味を

図一 大通り公園周辺の記号化のデザイン



図二 大通り公園周辺の断面構成案



持つが、さらに市は、県の協力もえて再開発構想上要地にあった消防署と警察署の用地を、再開発への積極的協力を条件に、民間所有の土地と交換することも実現している。

周辺再開発構想は昭和49年度の調査によりまとめられたが、アーバンデザイン的手法を中心に部分改造や暫定改造を含む、現実的な内容となっている。すなわち、基本構想は、従来の街造りの中で蓄えられたアーバンデザインの手法と手段の活用によって現実化への途が与えられているが、それらは通りに対するもの、広場に対するもの、およびゾーンに対するものに分けて整理され、最終的にはブロック別に再整理されている。したがって、どの街区の再開発の動きに対しても、建物の用途、高さあるいは共同化、敷地の開放、緑化あるいは公開空地ならびに駐車施設計画等の項目について、あるべき姿を指示し得る。また、4つの拠点開発計画がつけられ、さらに広場の連続と人

の動き、平面と立面のエレメントおよび場等が記号によりデザインされ、断面構成やイメージ・プランと共に提案されている。しかし、これらを実現するためには、先にも書いたように地元住民とさらに十分な協議を重ねていき、その理解を得ることが不可欠である。このため、現在、大通り公園担当副主幹の手で再開発構想を基にした指導要項の作成が急がれている。

5 ぐすの木広場整備計画

計画敷地は、市庁舎と関内防災建築街区の間の東西長さ約125m、南北幅約45mの広さの土地で、従来は市庁舎側が道路、その北側が市の駐車場であった。しかし、ここは内陸方面には大通り公園へ、臨海方面へは都心プロムナードのそれぞれ起点となる、緑の軸線構想上きわめて重要な位置にある。そこでこの下を通る高速鉄道の掘削工事の

復旧の際、ここを緑の軸線構想の第一着手としてそれにふさわしい、そしてアーバンデザインのひとつのモデルとなるような魅力ある歩行者のための広場をつくるのが計画され、昭和49年2月から6月にかけて施工された。従来道路であった部分は歩行者専用道として広場化されるとともに駐車場は狭められ、残地はタクシー溜りと車道に開放された。デザインに際しては、広場空間にリズムを持たせること、歩行者から車を視覚的に分離すること、敷地と周辺ビルの一体性を保たせること等が考慮された。東西の流れをもつデザインは、それ自体質の高いものとなっているうえ、ここを利用する人も多く、結果的にも成功したといえるが、これと前後して、ここから事務所街に延びる街路について歩道と街路樹の整備を行ったこ

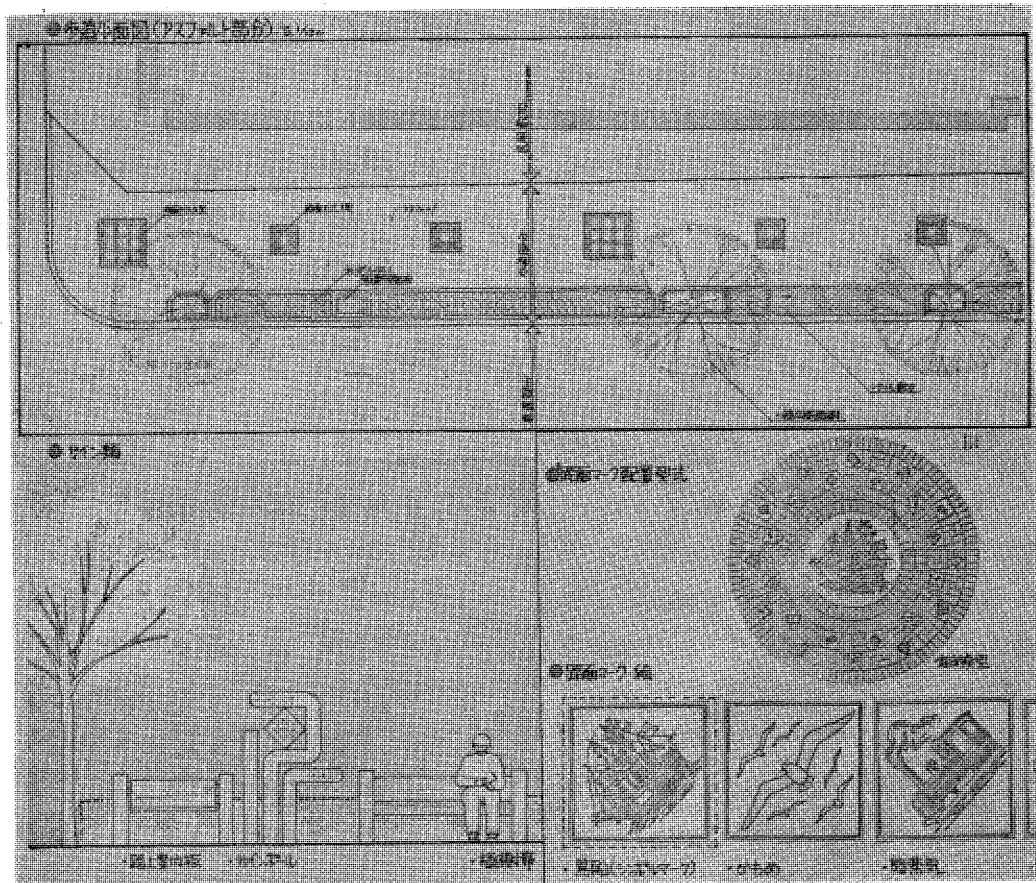
とも適切であった。しかし、くすの木広場の管理や帰属については内部的に未調整の点があり、今後の課題として残されている。

なお、これに合わせて関内駅との間の通路を再整備して歩行者専用路化し、大通り公園と容易に連絡できるよう、現在準備がすすめられている。

6 都心部プロムナード計画

この計画は、山下公園を中心とした関内地区が明治初期に骨格を形成して以来、独特の都市景観や雰囲気を作りあげて、もっともヨコハマらしい地区として親しまれていることから、市内外からここを訪れる多くの人々のために、都心にある国鉄の桜木町、関内、石川町の各駅から山下公園に

図一 都心部プロムナード計画詳細



いたる、わかりやすく快適なブロムナードを整備しようとするものであり、「くすの木広場」と同様にアーバンデザインの観点から発想されたものである。昭和49年度にはこのうち桜木町ルートが事業化された。ルートは、極力景観が良く、旧跡もたどれて、かつ距離も短く歩きやすいものが選ばれている。歩道には、整備の上、一定のリズムと間隔をおいて黒船や西洋館等の絵を焼き込んだタイルが赤レンガと組み合わせられて埋め込まれるとともに、車道との間に植樹帯が設けられ、さらに要所には彫刻的にデザインされた歩行者のための標識や案内板がたてられている。これらのデザインは粟津潔氏の手になるが、事業的には企画調整局が企画して道路局、緑政局と調整し、両局がそれぞれの分野を施工している。これとあわせて沿道建物所有者にも働きかけて、前庭の整備や路上駐車場の移転等について協力を得るとともにブロムナードの今後の管理、環境保全のため環境整備委員会の結成を図っている。

また、馬車道や中草街等の繁華街を通るサブ・ルートについても、沿道商店街の協力により順次整備していくことを考えている。

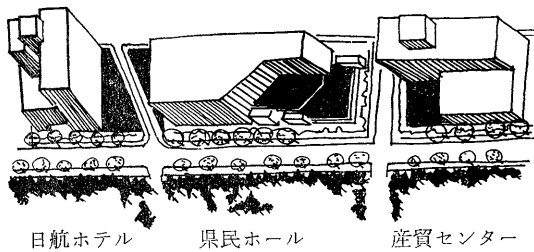
これらが完成すると、大通り公園と組み合わさって緑の一大ネット・ワークが構成されることになるが、これらが周辺商店街等に刺激を与えて、環境の整備、改善や再開発の誘導、促進に徐々にでも結びつくなら、この計画のもうひとつのねらいが達成されることになる。

また、アーバンデザインにおいては過去との融合ということは重要なテーマのひとつであるが、そのひとつとして、こうした計画と関連づけながら、歴史的な建築物等の保存も図っていく予定であり、その手ははじめとしてシルクセンター前にある旧英国領事館を買収し、これを大仏次郎記念館とすることとし、現在、浦辺鎮太郎氏に改修計画を依頼中である。

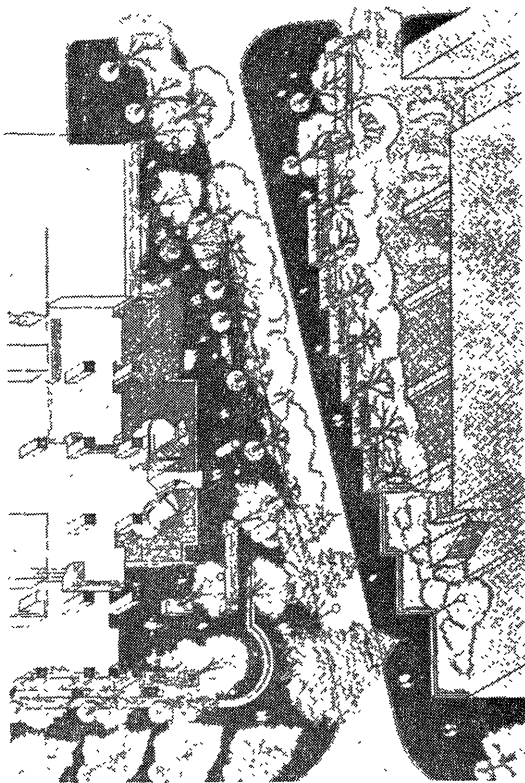
7 山下公園周辺地区再開発指導要項(案)

ここは市街地が海に接して、市民がミナトに触れることができる、もっとも横浜らしい地区である。そこで今後もこの特長を保存、強化するためいくつか調査を行い、これを基に再開発指導要項(案)を作成した。指導内容は、山下公園に面するパブリック・ゾーン、本町通りに面するビジネス・ゾーンと両者の間にあり、両者を補佐するショッピング・アミューズメント・ゾーンにわけ、それぞれについて歩行者路整備のための壁面線設定、最小限空地率、駐車場とそのアプローチおよび建物形態等についての規定を設けている。たとえば、山下公園に面するパブリック・ゾーンについては、ここにはホテルニューグラウンド、シルクセンター、マリントワー等この地区を象徴するような施設が多いので、ここに建てる建物の用途はこれらに共通する公共性、国際性、文化性といった性格を持ち、かつ、夜もアクティビティを持つようなものに限定している。また、歩行者路整備のための壁面後退距離は山下公園側3m(拡幅後の歩道幅員8m)、反対側1m(同3m)とする。このゾーンは宅地割りも大きいので最小限定地率を30%とする。駐車場は極力ビルに内蔵しアプローチは山下公園側にとらない。建物形態については、山下公園やイチョウ並木への日照を確保するため、極力塔状または海岸線にたいして直角方向にながい長方形をとるようにする(このことにより他のゾーンについてもオープン・スペースを保障し、風通しのよい街とし得る)。このため建物の高さ制限についても積極的に緩和を図っていく、等である。

すでにこれまでもこれに基づいていくつかの建物について行政指導等を実施してきている。たとえば、県民ホールと産業貿易センターの場合には、両ビルが道路を挟んで並んだ敷地に建つこと



図一9 道路を挟んだ広場の例（県民ホールと日航ホテルの間）



から、広場をペアで設けることや、駐車場計画、建物外部のデザイン等について相当細部にわたり指導している。また、郵政省に空地を斡旋し貯金会館の誘致を図り、これを実現している。

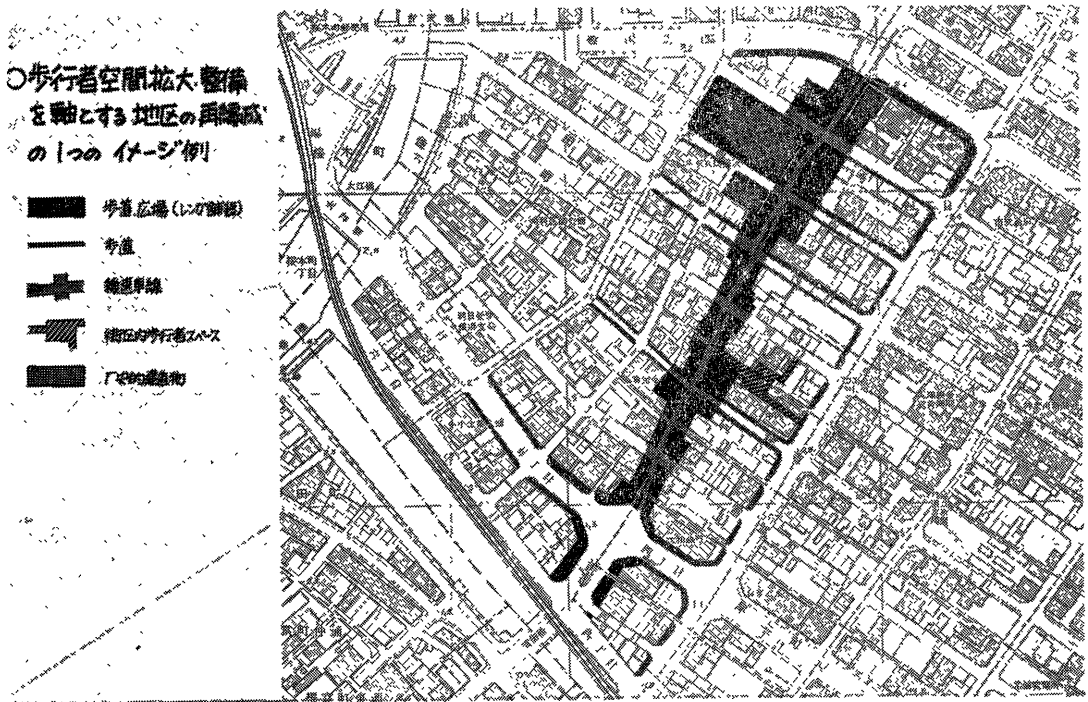
なお、この指導要項（案）は、近くPR版をつくり、地元関係者等に広く配布する予定で現在準備が進められている。

この商店街整備の特長は、まず地元商店街の街づくりをしたい意識がたかく、自ら協定をむすぶほど主体的であることである。つぎに、このため整備計画の内容が、商店街のテナント編成から各種デザインの調整、プロムナードの整備、ミニ再開発まで多種多様にわたっていることである。そして市サイドも経済局が中心となり、企画調整局、道路局、都市開発局等が必要に応じて協力しあい、地元をバック・アップする体制が整えられていることもこれに加え得よう。

馬車道商店街は、むかしから市内有数の繁華街であったが、近年関内が業務機能の集積度をたかめてくると、これに押されて金融機関の進出が目立ち、商店街自体もこれに依存した経営の店が増え、都心型商店街としての魅力を失う傾向にあった。しかし、地元では高速鉄道駅や中央地下街の建設の動きをとらえて商店街再建を決意すると、経済局に働きかけて昭和48年7月本市第1号のモデル商店街としての指定をうけた。経済局はこの指定に際して、地元の主体的努力をつよく要求するとともに、前記のような多面的な対策を打ちだし、関係局へ協力要請を行ったのである。

まず、歩道のプロムナード化が検討された。市が車道を狭めて歩道を1mづつ拡幅する一方、地元も2.5m程度の壁面後退を行う。こうして拡幅された歩道は、赤レンガで舗装され、かつ、植込みや各種のストリート・ファニチュアも整備される。レンガやストリート・ファニチュア等の工事費は地元の負担で、ちかく専門家にデザインを依頼する予定である。テナント編成上からは、金融機関に主営業室を2階以上にうつし、1階を商店に開放するよう働きかけており、現実に関心所か再開発にからませて具体化を図っている。また、老朽化した建物の並ぶ街区については、共同建築

図-10 馬車道商店街整備計画



を中心としたミニ再開発をすすめており、これにより商店街の立体化、ポケット広場の整備、駐車場の共同化等が考えられている。しかし、なによりも重要なことは、地方商店街が自主的に会員全員の同意の下に昭和50年4月「馬車道商店街街づくり協定書」を締結し、かつ、市にその実行を約束しつつ指導の要請を行っているという点である。協定書は、「街づくり憲章」として位置づけられ、「文化色豊かな街づくり」、「緑と太陽のあふれる歩行者空間創造の街づくり」および「都心型商店街として魅力的な街づくり」を3つの基本方向としてまとめられている。協定の内容は、建築行為を行う場合の事前協議制およびその協議事項ならびに舗道等の清掃、維持管理等についての規定等である。事前協議事項については、建物形態に関する事項として建物の色、看板、広告物等も具体的にあげられ、建物用途に関する事項として「建物1階の用途は極力物販、飲食、サービス店とし、事務型店としての利用は避け、商店街に

ふさわしい店舗づくりを行うこととする。」と明記されている。

この協定内容を完全に実施することは、金融機関が商店街の正会員でないこと等のため、なかなか困難と思われる。しかし、地元には有力なリーダーもいるのでさらに一致協力して努力するならば、今後ユニークな商店街が再建される可能性も大きく、アーバンデザインの上からも興味深い試みといえる。

9 おわりに

以上述べてきた街づくりは、従来のものつぎのような点で大きな相違がある。すなわち、従来の再開発は駅前広場等の公共施設の整備や商店街改建のためのビル建設を目的としたきわめて事業的かつ局部的なものであり、そのため地元権利者のすべてに大きな飛躍を要求した。しかし、これまで述べてきた街づくりは、街全体の環境の改善

を目指した、それ故に改良的、修復的な性格がつよいものに変えられている。こうした中でアーバンデザイン行政は、試行錯誤的面をもちながらも街づくり行政の中にしっかりと根を下ろしつつある。

しかし、アーバンデザインを行う環境としては、日本、とりわけ横浜は条件がわるいといわざるを得ない。たとえば、土地にたいする私権がつよく社会的共存のための制約がうけいられにくいこと、木造建物とコンクリート造や鉄骨造の建物との間のデザインの調和を図ることはきわめて困難であること、ほとんどの街が独自の街のイメージを持つほど成熟していない上、多くの場合、開発と再開発と修復が挟み中で混在していること、住民の移動がはげしく、街への意識がうすいこと、わずか100年足らずの都市の歴史の中で2度も壊滅的打撃を受けており、公共施設等の歴史的蓄積がほとんどないこと、などである。

反面、だからこそアーバンデザインの重要性も高い、ということもいえる。都市計画の問題はつまるところ、全体と個の矛盾の問題であるといえるが、アーバンデザインは、形態化という過程にかかわる技術であるが故に、この矛盾を多少とも緩和し、調整する機能を持つからである。

さいごに、今後より高度なアーバンデザイン行政を行い、よりよい環境の街づくりをすすめていくために重要と思われることを3点あげて結びにかえたい。

まず、公共施設の整備と諸ルールの変更を積極的に行うことである。とくに現在のようにきびしい財政状況の中で街づくりをすすめるには、既存の道路、公園あるいは学校等の公共施設を、それが存在する地域の立場からみてもっとも効果的であるよう整備し直し、また、その使い方、管理、運営の方法等のルールを変更することが重要である。

つぎに、都心にたつ建物にたいする、いわゆる「計画許可制度」の確立である。都心は、その住民にとっての生活環境としての機能とともに全市を対象とした機能を持っている。この意味で都心にたつ建物、とくに都心立地性の建物は、全市民に対して責任を負っている訳で、それなりの制約を受けるべきであるといえる。

本市では、容積率を他都市より低めに抑え（それでも欧州都市、たとえばコペンハーゲンの2倍以上の容積率が許されている）、商業地域にも高さ制限を残す一方、市街地環境設計制度を設けて、建築計画を極力「許可」の対象としてアーバンデザイン面からの指導を行い得るようにしているが、なお不十分といえる。

さいごに、住民主体の街づくりを行うことである。それはアーバンデザイン行政を行うための法制度上の欠陥を補うためばかりでなく、街がより良い環境を保ち、繁栄を維持することは、まさに住民の力、自治にかかっているからである。