

令和7年度 不動産再生研究会
2026.1.28 | 不動産適正取引推進機構

「成熟社会の共感都市再生ビジョン」 の論点と今後の課題

村山 顕人

博士（工学）

東京大学 大学院工学系研究科 都市工学専攻 教授

東京大学 気候と社会連携研究機構（兼務）

<https://up.t.u-tokyo.ac.jp/murayama/>



村山 頸人（むらやま あきと）

博士（工学）

東京大学 大学院工学系研究科 都市工学専攻 教授（都市計画研究室主宰）

東京大学 気候と社会連携研究機構（兼務）、東京大学 キャンパス計画室 室員（兼務）
慶應義塾大学大学院 システムデザイン・マネジメント研究科 非常勤講師

専門分野：都市計画（土地利用計画・市街地整備）、公共政策としての
都市デザイン、計画策定技法（方法と技術）
最近は、都市計画分野の気候変動緩和・適応策に関心がある

1999.03：東京大学工学部都市工学科卒業

2001.03：東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻修士課程修了

2004.03：東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻博士課程修了、博士(工学)学位取得
(都市計画（大方・小泉）研究室所属)

2004.04：東京大学大学院工学系研究科国際都市再生研究センター研究拠点形成特任研究員
(21世紀COEプログラム「都市空間の持続再生学の創出」) (~2006.09)

2006.10：名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻助教授/准教授
(工学部社会環境工学科/環境土木・建築学科、減災連携研究センター兼務) (~2014.03)

2014.04：東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授

2021.04：慶應義塾大学大学院デザインマネジメント研究科非常勤講師

2022.08：東京大学気候と社会連携研究機構（兼務）

2024.04：東京大学 キャンパス計画室 室員（兼務）

2024.07：東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻教授

現在、千葉県都市計画審議会会長職務代理、横須賀市都市計画専門委員・都市計画審議会会長、鎌倉市都市政策専門委員・都市計画審議会会長、西東京市都市計画審議会会長、芝山町都市計画審議会会長・都市計画マスター・プラン策定委員会委員長、千代田区都市計画審議会委員、豊島区環境審議会委員、世田谷区環境審議会委員、一般財団法人建築環境・省エネルギー機構CASBEE街区認証委員会委員、一般社団法人いきもの共生事業推進協議会(ABINC)理事・認証委員会委員、一般社団法人カーボンニュートラル・ウェルビーイング・ラボ理事、公益社団法人日本都市計画学会理事などに就任中。

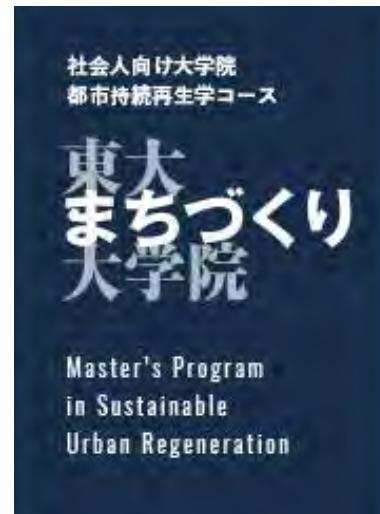
<https://up.t.u-tokyo.ac.jp/murayama/index-j.html>



Urban Planner and Cyclist

都市空間を持続的に再生する - 私の都市再生/リジェネラティブの原点

2003-2007年



Departments of Urban Engineering, Civil Engineering and Architecture,
School of Engineering, The University of Tokyo

東京大学21世紀COEプログラム
都市空間の持続再生学の創出
工学系研究科都市工学専攻・社会基盤学専攻・建築学専攻

csUR

The 21st Century Center of Excellence Program

2004.4-2006.10
特任研究員



2007年・彰国社

日本やアジアを含む世界の都市づくり・
まちづくりの現場において持続的な都市
の形成・再生を実践・主導する高度専門
職能人を養成する

現代的都市再生課題に焦点をあてた
段階的な教育プログラム

2007年設立

<https://www.due.t.u-tokyo.ac.jp/mps/>

国土交通省 都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会

2002年に制定された都市再生特別措置法の改正を見据えた懇談会
2024.11から2025.4まで全8回開催

【委員】 (○: 座長、敬称略)

○野澤 千絵 明治大学政治経済学部 教授

有田 智一 筑波大学システム情報系社会工学域 教授

石山 千代 國學院大學観光まちづくり学部 准教授

上野 美咲 和歌山大学経済学部 准教授

大沢 昌玄 日本大学理工学部 教授

三浦 詩乃 中央大学理工学部 准教授

村山 顕人 東京大学大学院工学研究科 教授

山村 崇 東京都立大学都市環境学部 准教授

【関係省庁】

国土交通省 総合政策局 地域交通課

国土政策局 総合計画課

住宅局 市街地建築課

観光庁 観光資源課

内閣府 地方創生推進事務局 参事官（都市再生担当）

参事官（地域再生担当）

参事官（中心市街地活性化担当）

文化庁 文化資源活用課

【事務局】

国土交通省 都市局

【オブザーバー】

一般社団法人 不動産協会

独立行政法人 都市再生機構

一般財団法人 民間都市開発推進機構

日本商工会議所

全国都市再生推進協議会

全国エリアマネジメントネットワーク

中間取りまとめ
「成熟社会の共感都市再生ビジョン」
(2025年5月16日)

成熟社会の共感都市再生ビジョン（都市再生の方向性）

目指すべき都市再生の方向性

- 我が国は、人口増加局面で量的拡大を追求する成長社会から、精神的な豊かさや生活の質、価値の向上に重きを置く成熟社会に移行。
- 建築費の高騰による影響、人口減少等による需要の不確実性を踏まえ、都市の個性と質や価値に着目し、大都市と地方都市とが連携しながら、中長期的に持続可能な都市の再生を図る必要。

引き続き、都市の普遍的的魅力を向上させるとともに、画一化することなく固有の魅力を一層高めていくため、官民連携の創意工夫を促し、これを評価することで、都市に人々の「共感」を呼び込む施策を推進。



子どもから若者・高齢者まで多世代が共創し、多様な価値観を包摂するインクルーシブなまちづくりを進めつつ、両方の魅力をともに高め、育てることが、人や投資を呼び込む都市の磁力の強化に繋がっていく。

必要な視点のポイント

- ①「経済的価値」と「公共的価値」を官民連携で両立するために計画段階からの協働を促進
- ②都市の固有の魅力に着目し、地域資源である既存ストックの活用を促進
- ③まちを「育てていく」という視点により、将来の可変性・柔軟性を許容する「余白」の創出を促進



成熟社会の共感都市再生ビジョン（取り組むべき施策）

1. 協働型都市再生によるウェルビーイングの向上

- 事業環境の変化を踏まえ、限られた事業費の中で収益を最大化する観点から、**魅力的な施設の整備及び管理運営に課題**。
- 脱炭素化等による環境負荷の低減、地域固有の文化の振興等に対応する**都市再生の理念を構築し、ウェルビーイングの向上**を促進。
- 持続的なエリアマネジメント、地方創生、アフォーダビリティの確保等、**ソフト面を含む多様な工夫を講じる公共貢献の評価**を促進。

2. 余白を楽しむパブリックライフの浸透

- 都市に将来の可変性・柔軟性を許容する「余白」を残すことで、パブリックスペースにおける多様な活動を創出する視点を重視。
- ウォーカブル政策とほこみち・交通政策との連携、民地も含むパブリックスペースの更なる利活用、事業初動期の準備段階の充実を促進。

3. 地域資源の保全と活用によるシビックプライドの醸成

- 登録有形文化財、地方指定文化財、昭和期に建てられた魅力的な建造物など、**毀損・滅失の危機にある地域資源をまちづくりに活用**。
- **シビックプライドの醸成による域内への磁力の強化、国内外の観光客の誘客による域外から稼ぐ力の強化・保全への再投資**が必要。
- 関係省庁で連携して、歴史まちづくりの裾野の拡大、将来的な活用を前提としたエリア価値を高める地域資源の保全を促進。

4. 業務機能をはじめ多様な機能の集積による稼ぐ力の創出

- 都市は、創造的活動を活性化する「共創の場」として、ヒト・コト・アイデアが集い、出会い、新たな価値やイノベーションを創造・創出する舞台。
- 立地適正化計画に業務機能はじめ様々な機能を位置付ける等により、居住機能との近接性の確保による居住者の利便性向上を促進。

5. 共創・支援型エリアマネジメントによる地域経営

- エリアマネジメント団体は、主体的に地域に関わり合いながら、居住者や来訪者等と新たな価値や営みを共創し、地域経営を担う存在へ。
- 計画段階から将来的な管理運営を見据えた仕組みづくりや、エリアマネジメントの官民協調領域を位置付けた活動計画の策定を促進。



懇談会全体に対する12のコメント（第7回懇談会・村山顕人）

人口減少の本格化や建築費の高騰、SDGsへの貢献等の社会経済情勢を踏まえ、これからの都市再生の目的・理念は何か。

1. 持続性の環境的・社会的側面を重視し、「循環型経済」を実現
2. 再開発・修復・保全を組み合わせた都市再生へ
3. 「賑わい」偏重のウォーカブル政策やエリアマネジメントからの脱却を

確立すべき都市の個性や、向上させるべき都市の質や価値とは何か。

4. 「質」や「価値」の向上のためには、まず、「量」の時間・空間的マネジメントを
5. 環境的・社会的側面の持続可能性の高い、人々のウェルビーイングの向上に資する都市開発を
6. 文化的活動のサポートや地域資源の保全・再生を

これまでの懇談会での議論を踏まえて、都市の個性の確立と質や価値の向上に向け、今後、国として講すべき支援策や、改善すべき制度は何か。

7. 制度の対象の空間的拡大を
8. 「ウォーカブル」から多様なモビリティと生活を支えるみちとまちの空間づくりへ
9. 再開発・修復・保全に総合的に取り組む開発事業者やエリアマネジメント団体に支援を
10. 大規模都市開発事業に対する戦略的環境アセスメントを重視する
11. 都市再生政策と環境政策を連携させる
12. 自治体の立地適正化計画を「都市再生デザイン戦略」へと刷新する

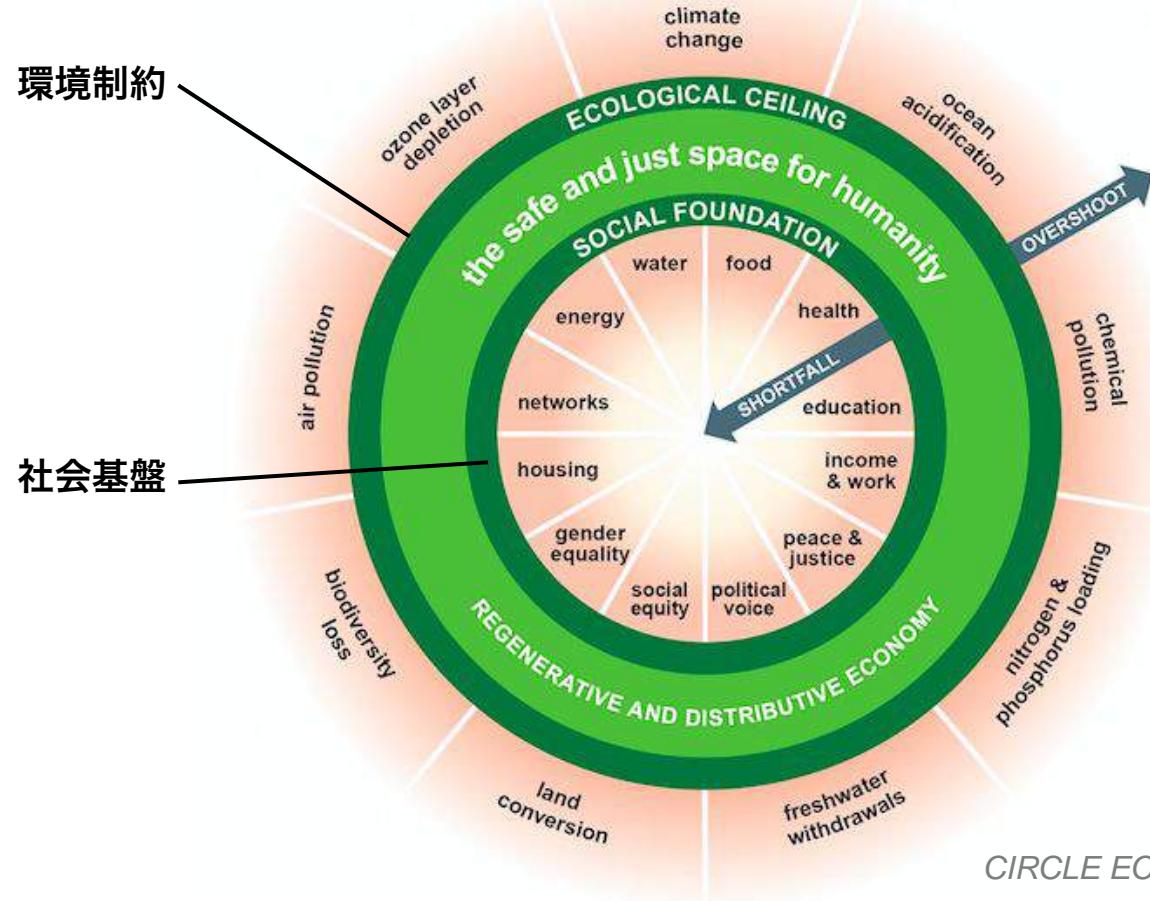
1. 持続性の環境的・社会的側面を重視し、 「循環型経済」を実現

- 2002年に制定された**都市再生特別措置法**は、日本の経済の活性化を目的とする「特別措置法」。その使命は既に終了し、現在はむしろ、その副作用が顕在化。経済活性化を第一目的としているため、この20年に変化した環境及び社会の状況に対応していない
- 気候変動の進行とそれに対する世界的な対応、社会格差の広がり、世界の地政学・地経学的観点からの食糧自給率の課題などが重要な
- 大都市でも地方都市でも、**都市再生の第一目的を環境及び社会の持続性の向上に置き**、経済はこうした都市再生の取り組みの中で、環境・社会の制約の下、循環するものと捉えるべき。つまり、「**循環型経済(circular economy)**」を実現
- **都市計画**は、本来、**市場経済の力で進む開発から環境・社会を守る役割**を果たしてきたが、2002年以降、都市計画は経済活性化のために規制緩和を行う道具になってしまった。本来の形に戻すべき

理想：環境制約と社会基盤の間で経済を回す

Doughnut Economics ドーナツ経済

C

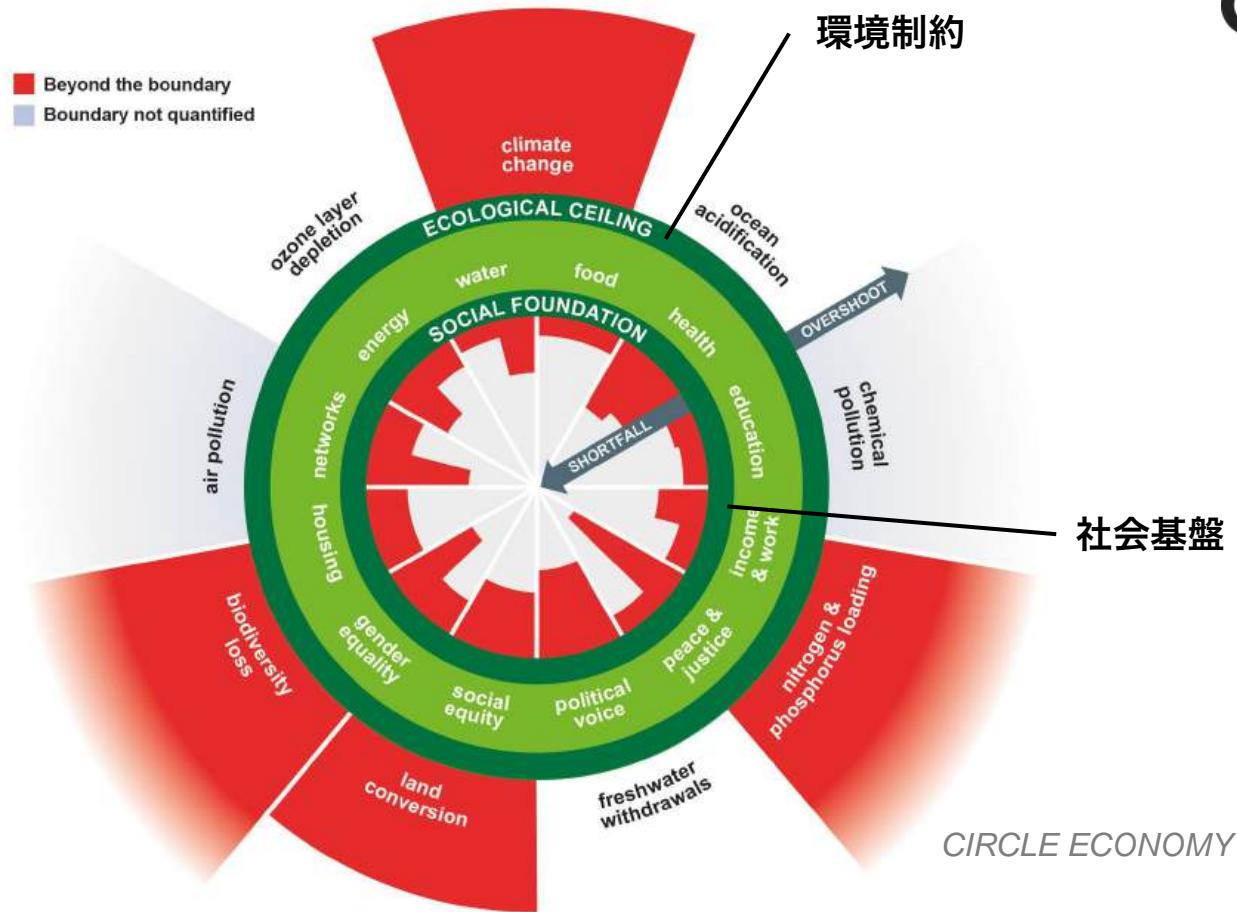


気候変動、生物多様性の喪失、自然的土地利用から都市的土地利用への転換等の環境課題に悪影響を与える、水、食料、エネルギー、住宅、健康、所得と仕事、社会的公正等の社会基盤を守ることができる範囲で、再生的・配分的な経済を回す。

CIRCLE ECONOMY 資料

現実：環境に大きな負荷を与え、社会基盤を脅かしている

C



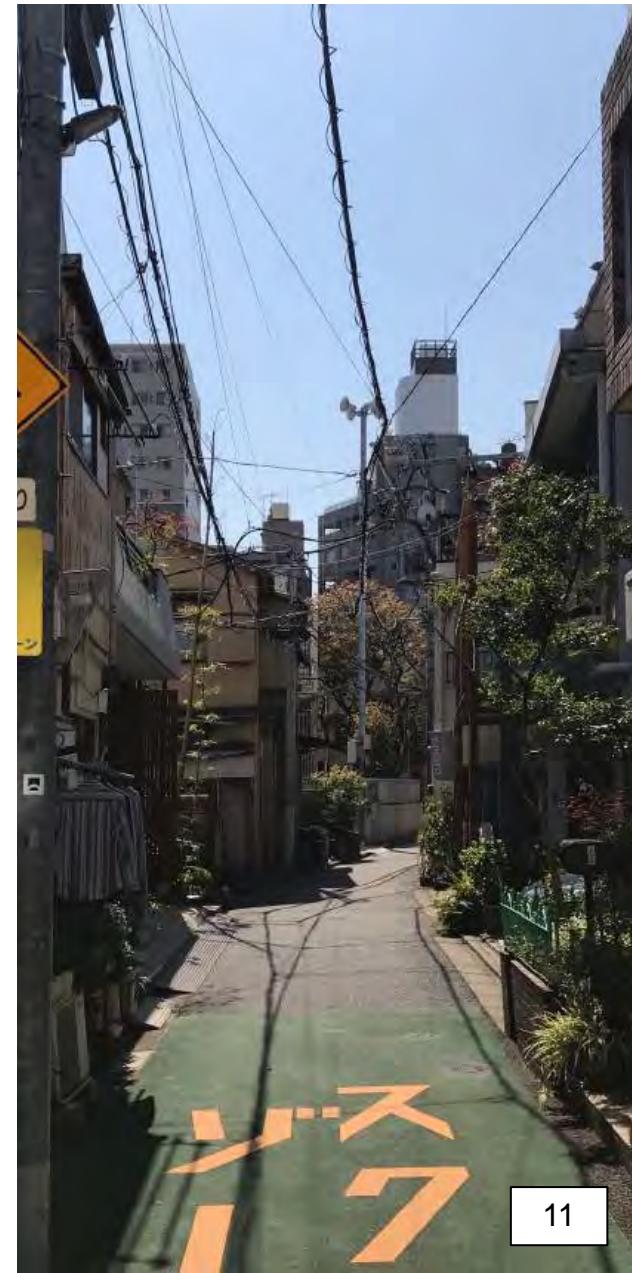


DOUGHNUT
ECONOMICS
ACTION
LAB

この状況を適正化するビジョンとアクションが求められている

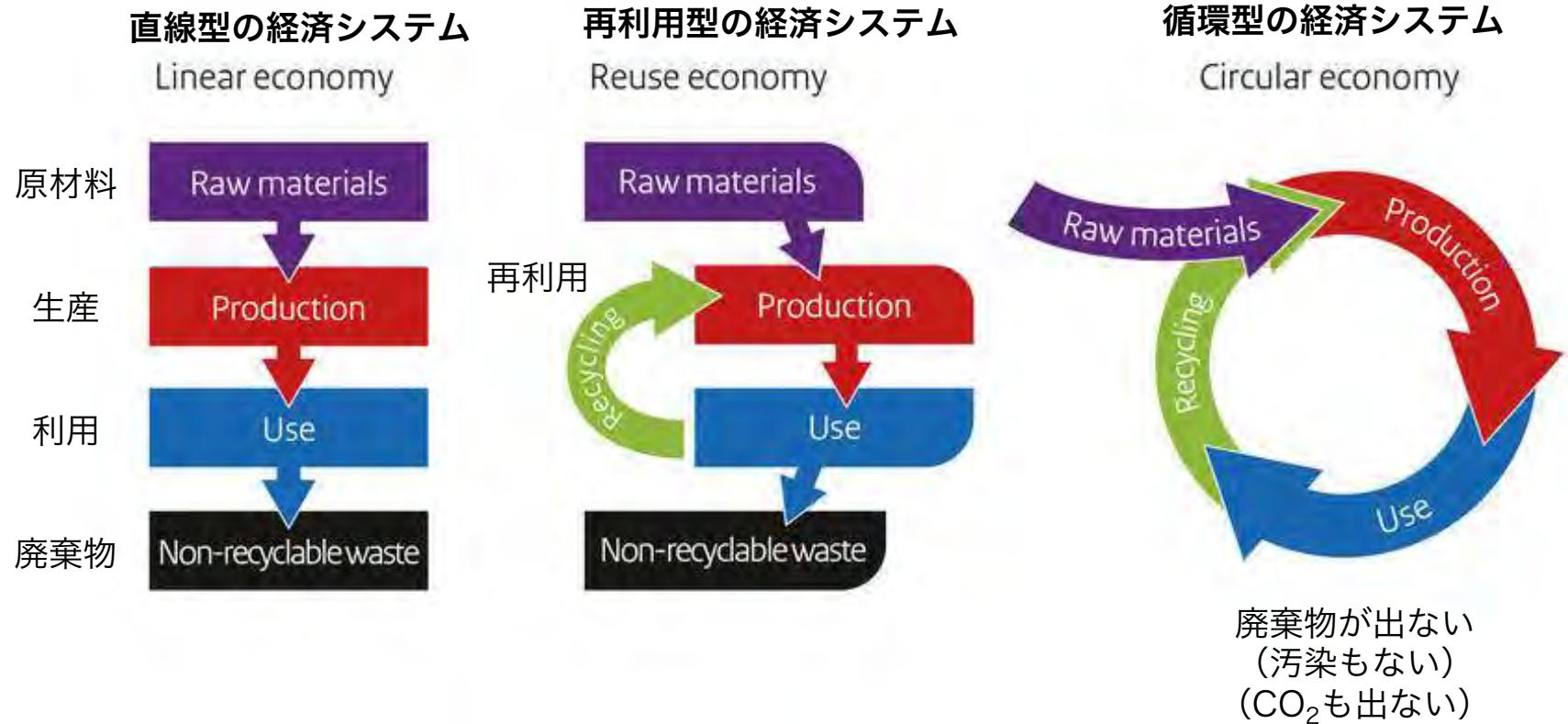
2. 再開発・修復・保全を組み合わせた都市再生へ

- 都市再生 (urban renewal) は、本来、再開発 (redevelopment) 、修復 (rehabilitation) 、保全 (conservation) の3つの異なる手法で構成される。日本では、再開発が重視されてきたが、今後はむしろ、環境・歴史・文化の保全の観点から修復と保全を重視すべき
- 例えば、外国人観光客からも人気のある東京の谷中・根津・千駄木エリアの歴史的・文化的界隈を保全する仕組みはなく、マンション建設や市街地再開発によってそれが失われる可能性があり、これは国際競争力の低下にもつながる
- こうしたエリアでは、コミュニティ・ベースの小規模な修復事業や保全事業が実施され、その積み重ねと面的広がりが、市街地の物理的・社会的環境の再生へと展開するような状況をつくることが求められている



循環型経済へ

From a linear to a circular economy



オランダ政府 *From a linear to a circular economy* より引用
<https://www.government.nl/topics/circular-economy/from-a-linear-to-a-circular-economy>

<https://ideasforgood.jp/glossary/circular-economy/>

建物、外構、公共空間、都市基盤にも「再利用」が求められている。建て替えは廃棄物を発生させる。

3. 「賑わい」偏重のウォーカブル政策やエリアマネジメントからの脱却を

- 「ウォーカブル政策」は、今一度、政策の目的と手段を整理して、再検討。政策の目的が多様化する中、国としては、「**公共空間の再整備や利活用に関する手段あるいはツール**」を提供すれば良く、「ウォーカブル」が**単一目的化してしまうのは良くない**
- 公共空間の再整備や利活用の目的は多様化。具体的な目的は各地域で設定。従来の賑わい、商業活性化といった経済的な目的の他に、**雨水マネジメント、暑熱対策といった環境的な目的やインフォーマル・パブリック・ライフの充実といった社会的な目的**がある
- エリアマネジメントは、**総合的なエリア経営の担い手**となり、**様々な社会課題**をも解決していく「エリアマネ3.0」に展開。「個々の主体や開発事業でできないこと、あるいは、行政が単独ではできないことを、一定のエリア内で官民連携で取り組み、エリアの価値向上を目指す」という根本に立ち戻る必要がある



エリアマネジメント組織が地区の性能・価値を上げる



19th Street Rain Gardens

エリアマネジメント組織が行政と連携して都市内水害を軽減し、生物多様性を確保するための雨庭（グリーンインフラ）を整備

ワシントンD.C. (2025年9月)

エリアマネジメント組織が地区の性能・価値を上げる



ワシントンD.C. (2025年9月)

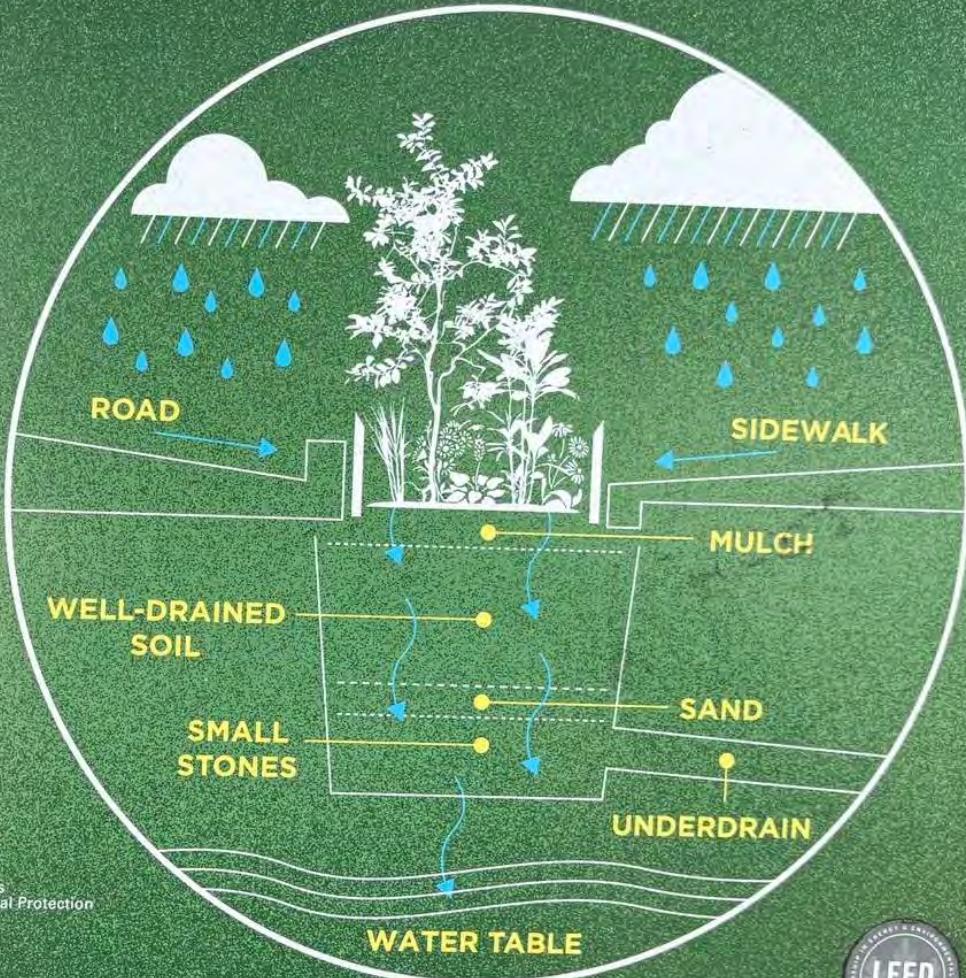
19TH STREET RAIN GARDENS

This rain garden captures stormwater runoff from surrounding roads and sidewalks. It reduces flooding and helps keep pollutants from entering waterways, especially during heavy storms. The plants create a habitat for native pollinators, such as butterflies. This rain garden shows that a concrete sidewalk can be retrofitted to contribute to the beauty of the city and the sustainability of the region.

GOLD IS GREEN



ADDITIONAL SPONSORS:
Pepco, Tower, Rockrose, Carr and
other neighborhood sponsors.



「周辺の道路や歩道からの雨水流出を受け止める。豪雨時に水害を減らし、汚染物質が下水道に入る
ことを防ぐ。植栽は蝶などの生息地となる。都市の美化と地域の持続性に道路再整備が貢献する。」



GOLDEN TRIANGLE ARTS

Foon Sham

Swing II

2020

Local artist Foon Sham created these sculptures as part of the Golden Triangle BID's 19th Street Rain Gardens. Eight artworks line two blocks of 19th Street extending from K to M Streets and symbolize the function of rain gardens to collect, hold, and filter stormwater.

This artwork was installed by the DC Office of the Arts and Humanities, Penn Art Building Community Support Program, and the Golden Triangle BID. Financial support was provided by Share Food.



While abstract, Sham's sculptures evoke the movement of water, using curved and organic forms to echo the shape of rivers and streams. Stitched together from small wooden blocks, the sculptures rise to heights of 13 feet tall. The works are geometric and precise, but also lyrical and organic, serving as beacons, marking space, and engaging passersby.

This project demonstrates the Golden Triangle BID's efforts to build green infrastructure projects that create green space, filter rainwater, and reduce pollution to DC's rivers. It reflects the BID's commitment to weaving vibrant arts and culture initiatives and environmental sustainability throughout the neighborhood's public spaces.

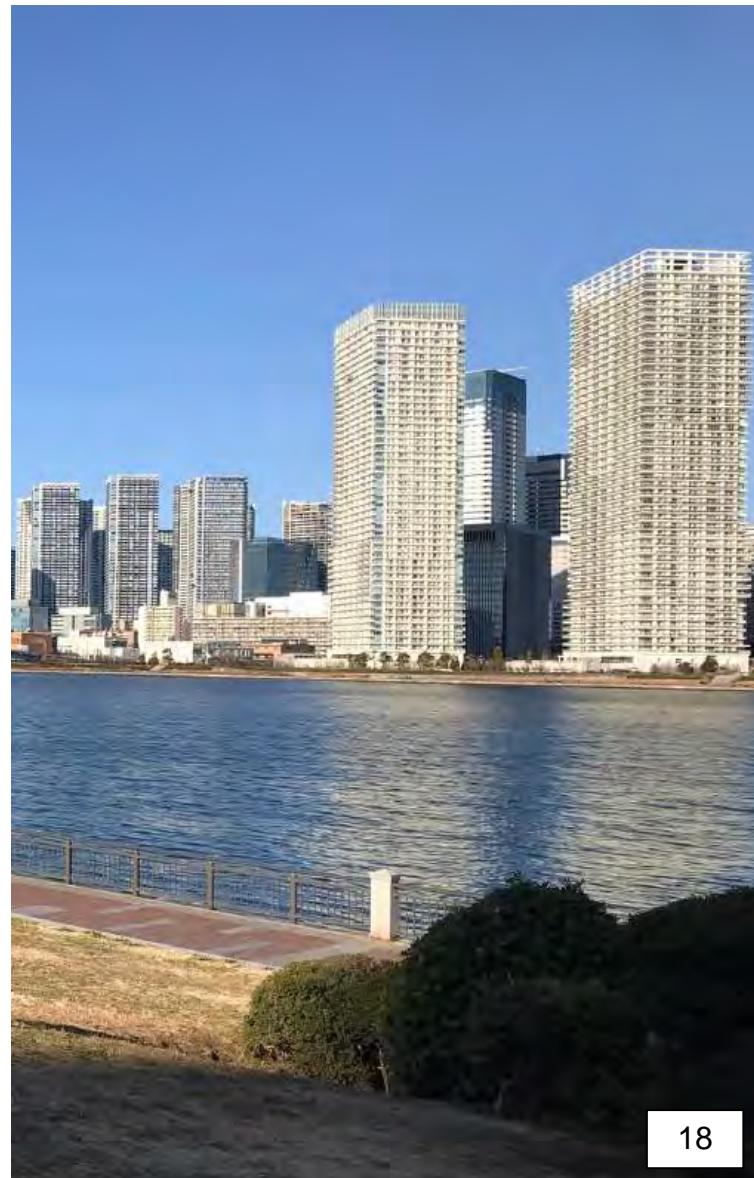


[@GOLDENTRIANGLEDC](#)
[#GOLDENTRIANGLEDC](#)

水の流れを表現するアート作品

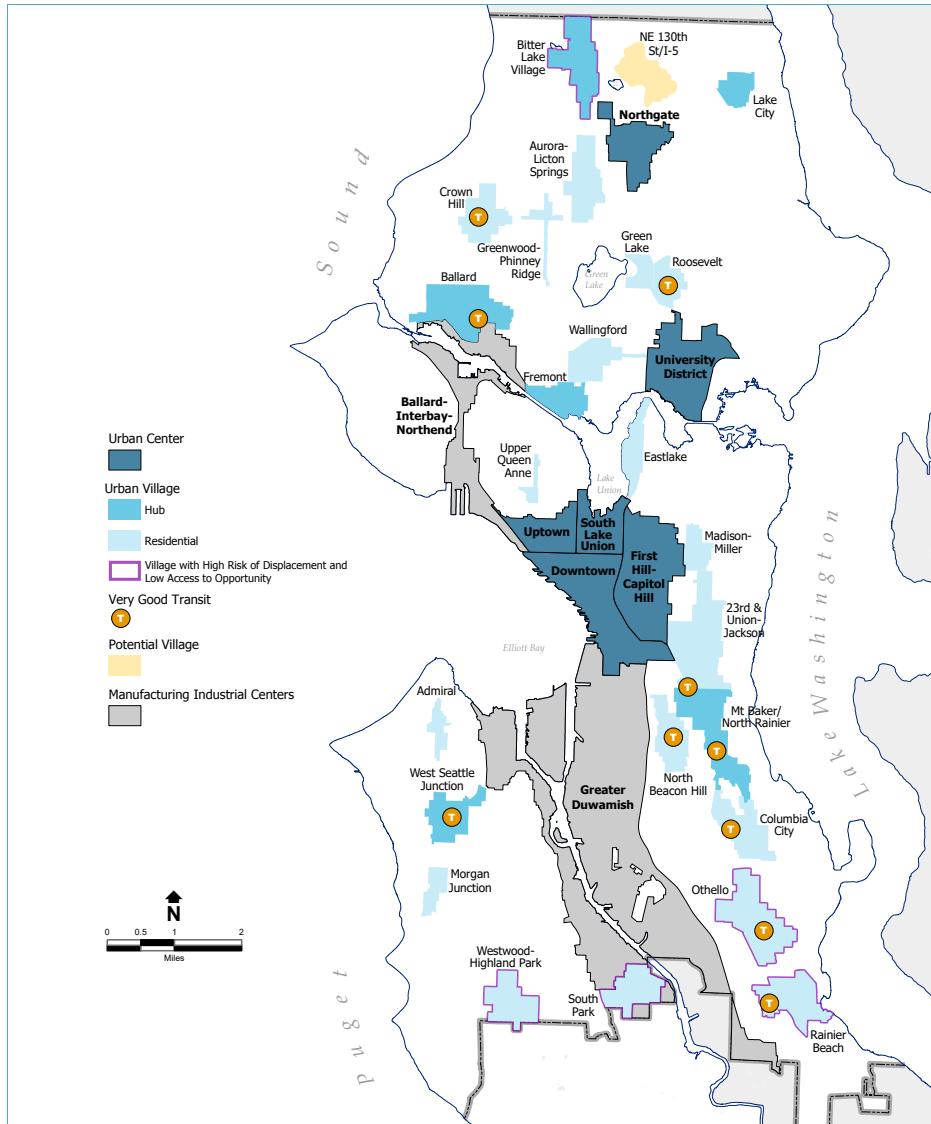
4. 「質」や「価値」の向上のためには、 まず、「量」の時間・空間的マネジメントを

- まず、「質」や「価値」を向上させるには、**インフラへの負担、余裕のあるインフラの有効活用、環境負荷・カーボンニュートラル、広域的な成長・縮退マネジメントの観点から「量」のコントロール**も必要。
- 全体と部分を見ながら、**都市開発の場所・質・スピードをコントロール**する。人口減少時代では、どこかを開発するとどこかが空洞化するので、都市のある部分で開発を検討する際には、それが都市の全体にどのような影響を及ぼすのかを考える必要がある。郊外の空洞化を抑制するには、もうこれ以上、大規模な再開発や新規開発は行わない方が良いのかも知れない。**都市開発の「量」の時間・空間的マネジメントが必要。**

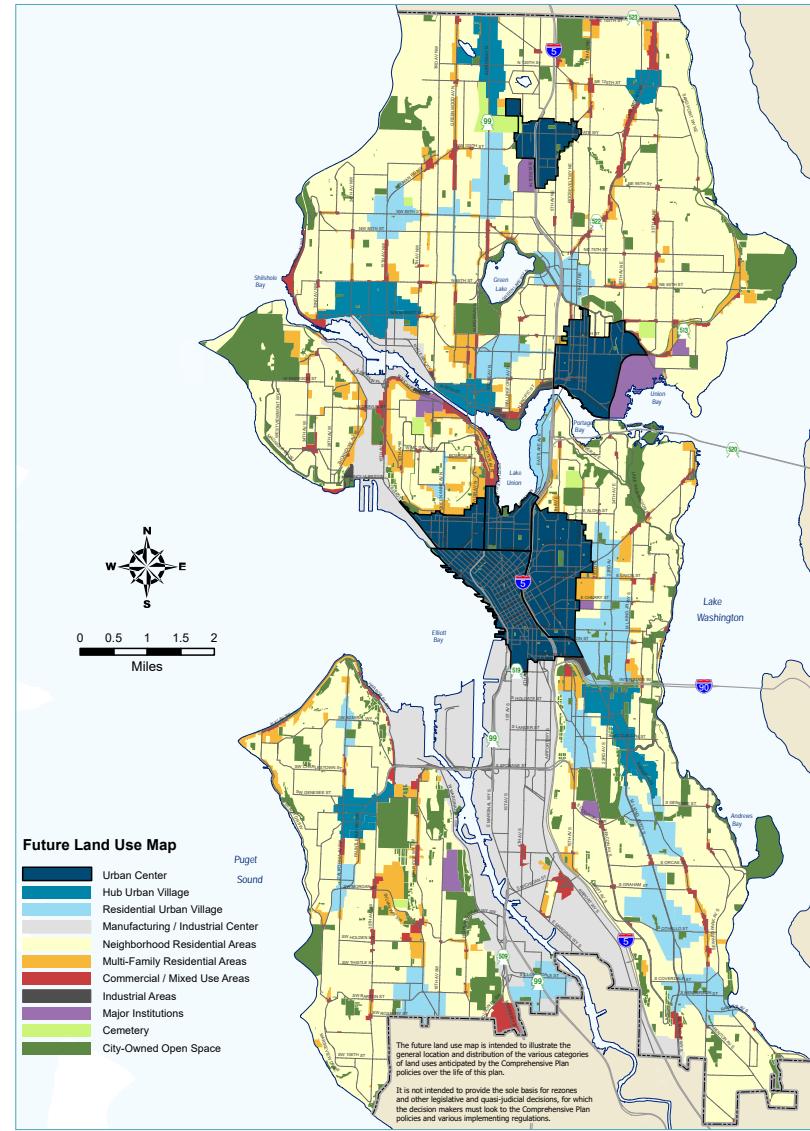


シアトル市総合計画 (2022)

成長戦略：都市拠点、アーバンビレッジ、産業拠点

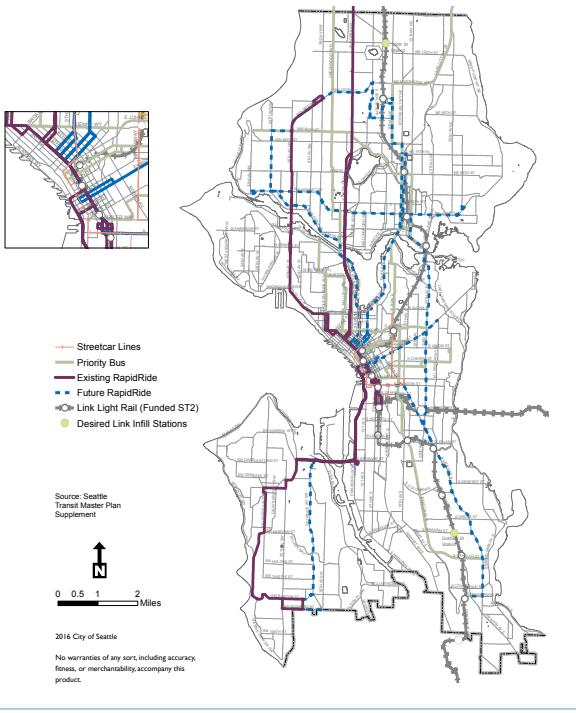


将来土地利用図

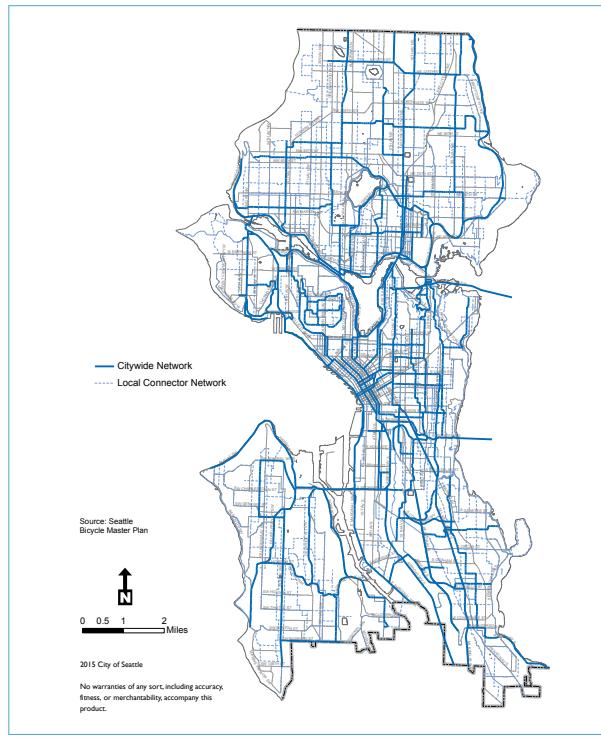


シアトル市総合計画（2022）

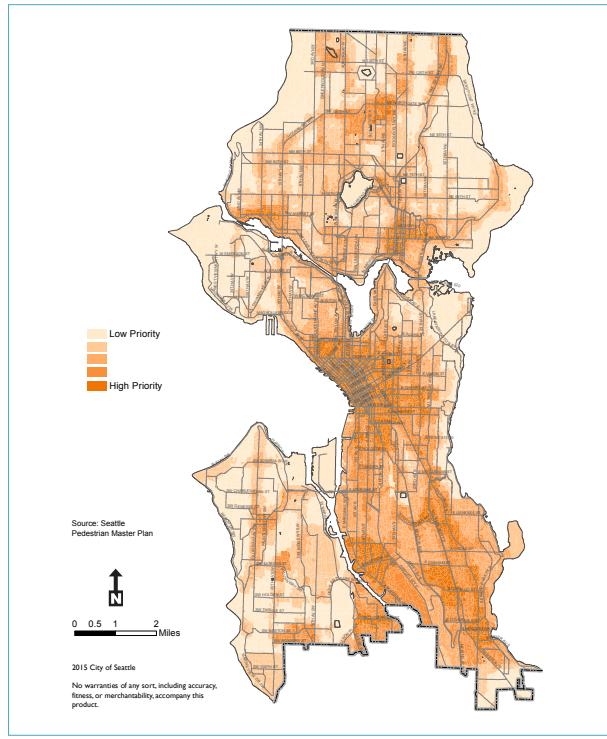
公共交通投資の優先路線



自転車ネットワークの計画



歩行者優先投資エリア



- 環境問題・交通問題を背景とした1990年代からの成長管理/スマート・グロース政策に基づき、居住人口と就業者人口を都市拠点やアーバンビレッジに誘導し、それらを公共交通でつなぐ成長戦略
- 自転車ネットワークは公共交通が行き届かないエリアを含め、広範囲に計画
- 歩行者優先投資エリアは、都市拠点だけでなく、郊外のアーバンビレッジの周辺にも設定
- 統合された土地利用と交通の戦略が明快→公共・民間の投資が進みやすいのではないか

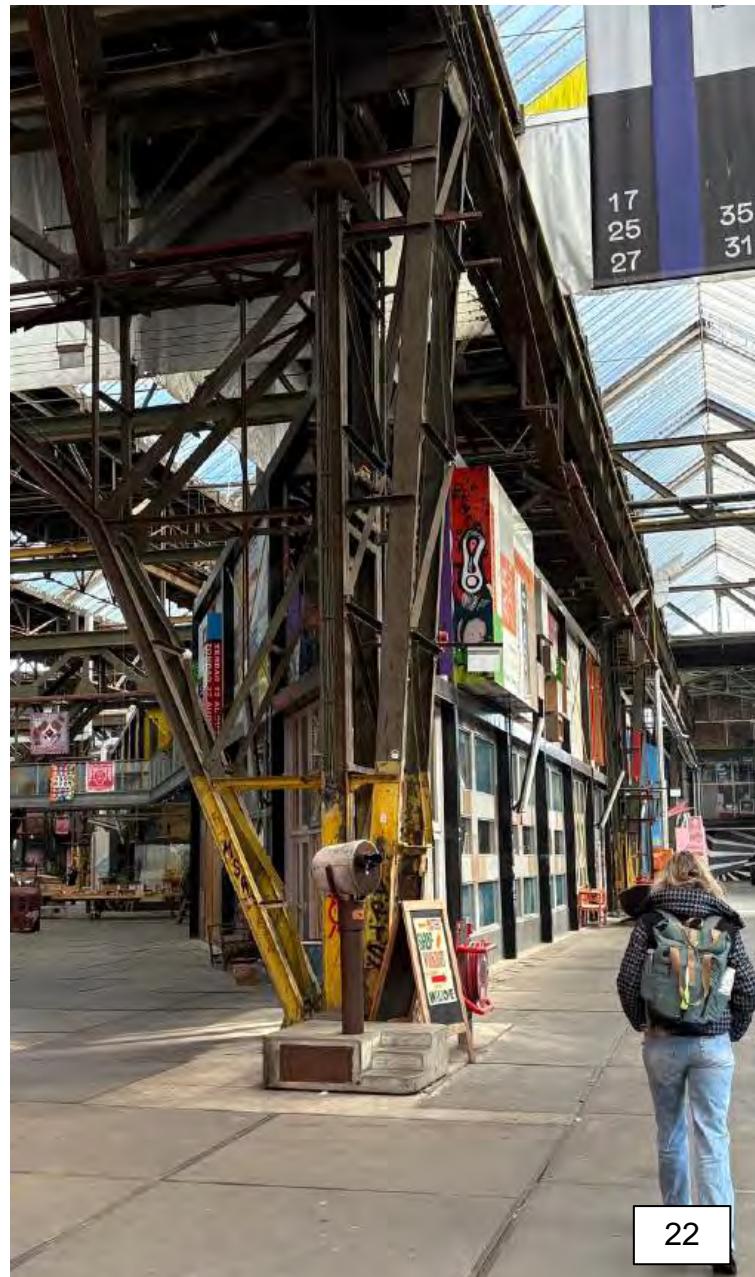
5. 環境的・社会的側面の持続可能性の高い、人々のウェルビーイングの向上に資する都市開発を

- 国際競争力の観点からは、ハイグレードなオフィス・業務機能だけでなく、**ESG投資が集まる環境的・社会的側面の持続可能性の高い、そして、人々のウェルビーイングの向上に資するような都市開発**が求められている
- 大規模な都市開発プロジェクトである必要はないし、むしろ、環境的・社会的側面でのデメリットがある大規模都市開発プロジェクトよりも**中小規模の都市開発プロジェクトの方が良いという見方も**
- 環境的側面にはカーボンニュートラル、気候変動適応、資源循環など、社会的側面にはオフィスや住宅や移動手段のアフォーダビリティ（ジェントリフィケーションの回避）、職住近接、全体的な都市空間・移動空間の質の向上（歴史的・文化的界隈の保全、公共交通の混雑の緩和）などが含まれる



6. 文化的活動のサポートや地域資源の保全・再生を (1/2)

- 文化は何かの手段ではなく、都市で活動する人々が醸成していくもの。よって、都市再生側としては、**人々の文化的な活動の動向を見つつ、それをサポートする舞台（都市・建築空間）を再開発、修復、保全を通じてしっかりとつくっていく姿勢を**とるべき。なお、文化的活動の多くは、経済的な利益を生まないので、再開発ができる高価な空間ではなく、**修復や保全を通じて創出されるアフォーダブルな空間**がもっと必要
- 地域資源の保全に関する施策は、「建築物等」、「自然・緑」、「歴史文化」の3つで整理されるが、そのうちの**「自然・緑」に関する検討が不十分**。「建築物等」と「歴史文化」のベースには地形、水と緑のネットワーク、道路ネットワークや町割りがあり、こうしたインフラも保全や復元の対象になり得る





立体的な利用、ここでも路地空間



風呂桶の再利用

6. 文化的活動のサポートや地域資源の保全・再生を（2/2）

- 都市の物的環境をレイヤーで捉えると、まずは地形や自然があり、次に我々が整備したグリーン・インフラやグレー・インフラがあり、その上に、建築物や構造物、さらにはコンテンツがある。都市再生を検討する際には、**自然物や人工物のインフラの容量の中で（自然に関してはエコロジカル・シーリング（ecological ceiling）の下で）建築物のボリュームを考える**
- どの地域にも個性があり、それぞれの歴史がある。過去から将来に渡って保全すべき要素と改変・創造すべき要素があり、それらを意識的に峻別しつつ、地域の将来像を検討する
- 江戸時代・明治時代からの地域資源はもちろん重要だが、例えば、**1960年代・1970年代に整備されたニュータウンや計画住宅地も、もう50年以上も前に計画・整備されたわけで、良質な都市ストックとして保全の対象なのか**も知れない



7. 制度の対象の空間的拡大を

- この20年で民間都市開発プロジェクトが実現されるような市街地のローカルな環境は向上したので、今後は、**プロジェクト周辺の市街地の漸進的更新、歴史的・文化的界隈の保全、老朽化したインフラの更新さらには遠隔の森林や農地の保全を公共貢献・地域貢献として位置づけるべき**
- 都心、中心市街地、商店街といった「まちなか」だけでなく、**郊外鉄道駅の周辺、住宅系密集市街地、宅地と農地が混在するスプロール地区、計画住宅地（戸建・集合）でも公共空間は重要**であり、その再整備や利活用が地域課題の解決につながる場合がある
- 特に住宅系市街地では、子育て・教育、健康・医療・介護、インクルージョン等をテーマとしたまちづくりを展開できるよう、人材面・財政面から支援することが望まれる



8. 「ウォーカブル」から多様なモビリティと生活を支える みちとまちの空間づくりへ

- 重要なのは歩き（ウォーク）だけではない。歩行者を守るためにも車、自転車、電動キックボード、その他乗り物の制御が必要。**異なるスピードで動く多様な交通手段を取り扱い、道路をはじめとする公共空間のあり方を検討すべき**
- 都市計画道路に関わる具体的なアイディア：**
 - 1) 都市計画道路整備中（特に拡幅中）に発生する柵に囲まれた空間をみんなの庭や菜園として使えるように
 - 2) 長期末整備都市計画道路の建物セットバック部分を公共的に利用
 - 3) 昔からの道路網とは関係なく碁盤目状に都市計画道路網を整備する場合（そのこと自体に賛否両論があるが、それを逆手にとる）、自動車交通量が新しい都市計画道路網へとシフト。昔からの街道等が空いてくるので、それを生活道路化。一方通行化して車道を狭くし、歩行者や自転車その他乗り物のための空間を拡大するなど



安全性・利便性・快適性の問題



夕方のピーク時に混乱する道路

ワシントンD.C. (2025年9月)

大胆な交通施策・環境施策



自動車を減らすために自転車利用
を促進、道路の空間再配分が進む

ワシントンD.C. (2025年9月)



路面電車と自転車を中心にデザインされた道路



再整備されたヴォンエルフ（生活の庭）



再整備されたヴォンエルフ（生活の庭）

9. 再開発・修復・保全に総合的に取り組む開発事業者や エリアマネジメント団体に支援を (1/2)

- 名古屋市錦二丁目のエリアマネジメントでは、7番地区の**再開発事業によりエリアマネジメント会社の活動基盤を整えた上で、周辺地区の建物や公共空間の修復や保全に資する取り組みを展開。**再開発・修復・保全の3つの手法を組み合わせて総合的な地区の再生に。都市の木質化プロジェクト、長島町通りの再整備などが代表例
- エリマネジメント会社あるいは開発事業者が関係多主体と協議しながら、一定の広がりを持つ地区的再生戦略をつくり、それに基づき再開発・修復・保全の事業を展開し、地区の防災性能・環境性能・ウェルビーイングを向上させていくような総合的な都市再生の取り組みを支える制度**ができるだろうか
- その中で、アフォーダブル住宅の供給なども。**再開発街区を超えた地区に責任を持つことになれば、必要な公共貢献も明確に**



9. 再開発・修復・保全に総合的に取り組む開発事業者や エリアマネジメント団体に支援を (2/2)

- 一部の開発事業者は市街地を持続的に更新していくエリアマネジメントを本気で考え、開発事業を具体的に検討するかなり前の段階から開発対象地区とその周辺のエリアのまちづくりに取り組んでいる。
- これには相当のコストがかかるので、それを支援する仕組み（エリアアラットフォームの構築や未来ビジョンの策定を含む現行の「官民連携まちなか再生推進事業」など）を拡充する必要がある。コストを民間で負担しようとすると、開発事業がどうしても大規模化し、新たな問題が発生してしまう
- 開発事業単体の採算性ではなくエリアの価値向上をもたらす開発を行った事例の多くは、法定容積率に比べてかなり低い容積率の開発で、水と緑のある公共空間が豊かである。「容積を使わないとボーナスを提供する」仕組みはできないか。
- 容積を使わない開発は、二酸化炭素排出量を含め環境負荷が低く、また、周辺のインフラへの影響も小さい。そのことを公共貢献として捉えて、税制優遇など容積割増以外のボーナスを提供することはできないだろうか。ここは環境政策・まちづくりGXと連携すべきところ

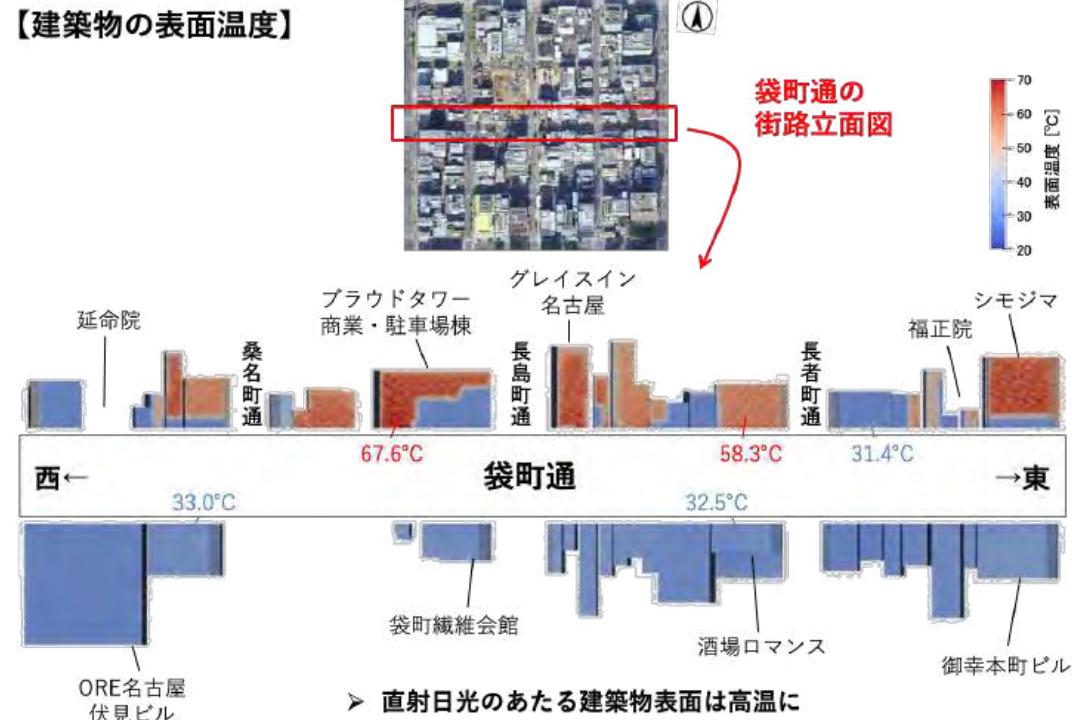
10. 大規模都市開発事業に対する戦略的環境アセスメント を重視する

- 大規模都市開発事業の周辺地区や都市圏への影響は大きく、大規模都市開発事業への否定的な意見が多い
- 経済的価値の向上に加え、環境的・社会的側面の持続性の向上を図るためにも、複数の大規模都市開発事業の累積的な影響を環境的・社会的側面から評価し、望ましくない影響があるとしたら、それを代替措置によって低減する戦略的環境アセスメントの枠組みを導入すべき。代替措置の提供を公共貢献として捉える
- ローカルな都市基盤への負荷、公共交通機関の混雑、郊外・遠郊外における空き家・空き地の増加、地価の上昇（ジェントリフィケーション）が代替措置の必要な望ましくない影響の例



11. 都市再生政策と環境政策を連携させる

- ・ 気候変動対策における都市の責任は極めて大きい
- ・ 名古屋の錦二丁目エリアマネジメントは、**市役所の住宅都市局**だけでなく**環境局、大学や企業**とも連携しながら気候変動の課題に取り組んでいる。
国レベルでも、国土交通省に新設された**都市環境課**の取り組みに期待するほか、環境省の政策とも連携できると良い
- ・ 財源確保のために**ESG投資**をエリアに誘導する方策も考えたい



名古屋市 緑政土木局 路政部 道路利活用課 / 名古屋市 環境局 環境企画課 / 錦二丁目まちづくり協議会 / 錦二丁目エリアマネジメント株式会社 / 空間デザイン:名古屋市立大学芸術工学研究科 大野聰彦研究室



極端気象下の公共空間の改善

Public Realm Improvements in Climate Extremes



- ・ 気候変動は都市に大きな影響を与えており：水害、夏の暑熱、暖冬、山火事…
- ・ 極端気象：公共空間の快適性低下やイベント開催の経済的リスクに直結
- ・ 気象をコントロールすることはできないので、適応するしかない
→公共空間のデザインの改善

気象は共同デザイナーである

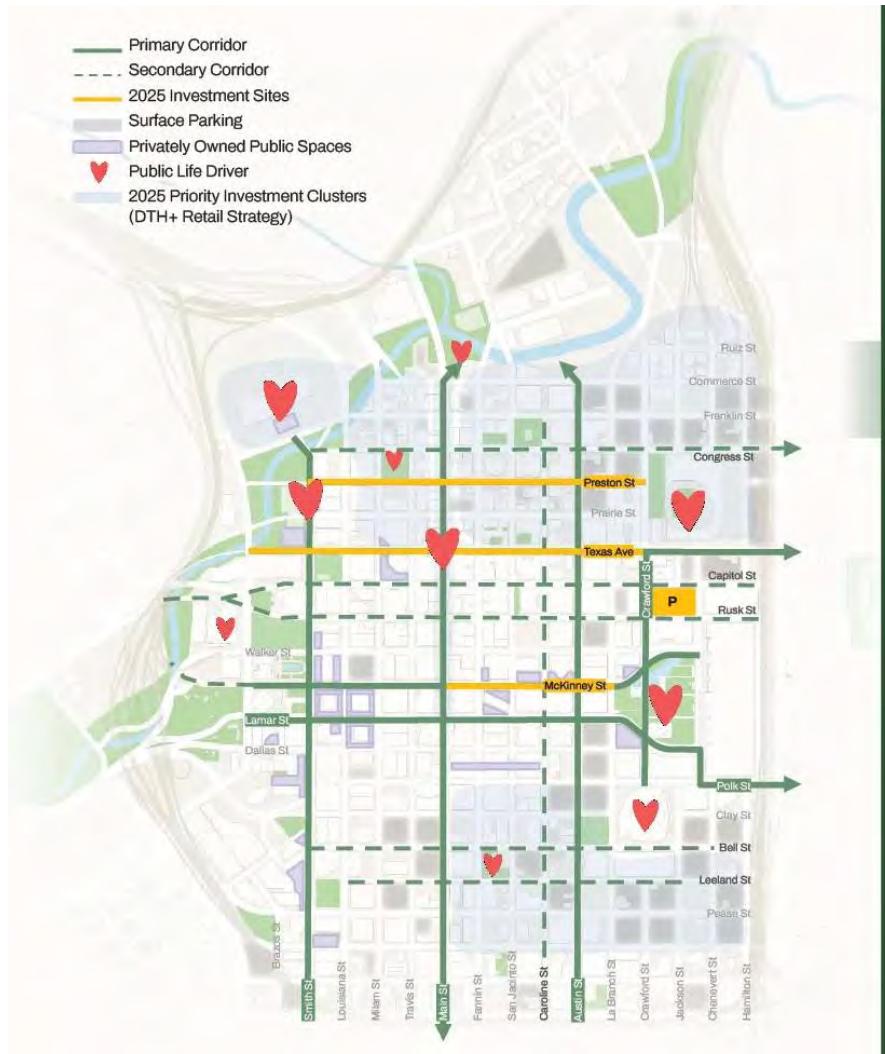
Weather is a Co-designer



- 熱波、集中豪雨、寒波はもはや極端現象ではなく当たり前
- 「固定化された計画」から「デザインと運営の『生きたシステム』の操作」
→村山注：都市システムデザイン/Urban Systems Designの考え方

大きなアイディア：涼しい歩行者空間のネットワーク

The Big Idea: Cool and Connected Corridors



Corridor Toolkits



戦略的な公共空間の改善とビジネスサポートにより、マッキニー通り、テキサス通り、プレストン通りに、魅力的で日陰のあるアクティブな歩行者体験を創出する。

Create inviting, shaded, and active pedestrian experiences on McKinney, Texas, and Preston Streets with strategic public realm improvements and business support.

Downtown Houston, Texas



<https://downtownhouston.org/about/dth-builds/main-street-promenade>

MAIN STREET PROMENADE

FINAL DESIGN

DOWNTOWN HOUSTON

Urban Climate Resiliency Authority
DESIGN WORKSHOP



STRUCTURE



TREE CANOPY



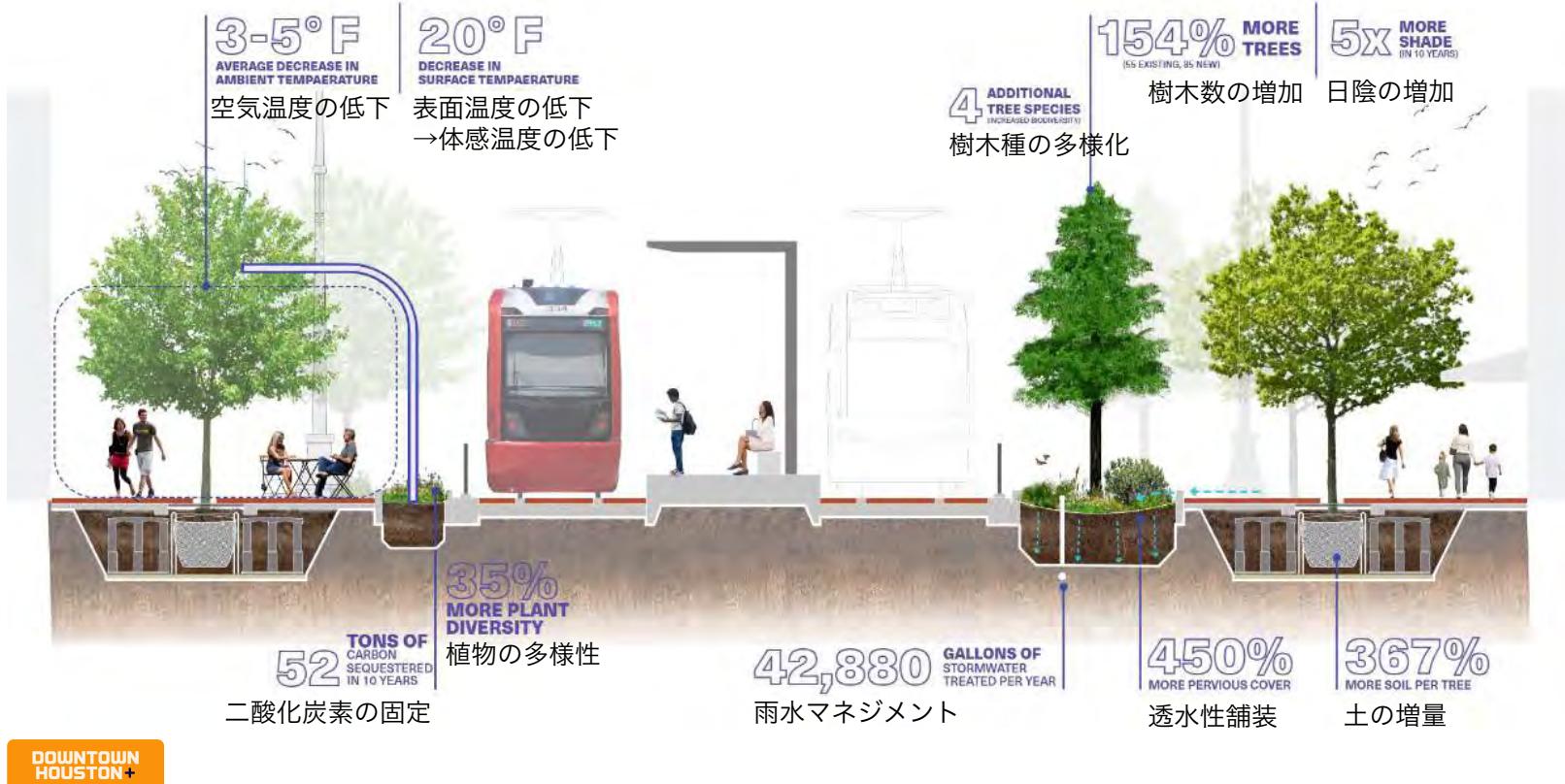
AWNING PROGRAM

TARGET: REDUCE AMBIENT TEMPERATURES BY 10° F

SUMMER

WINTER

DOWNTOWN HOUSTON



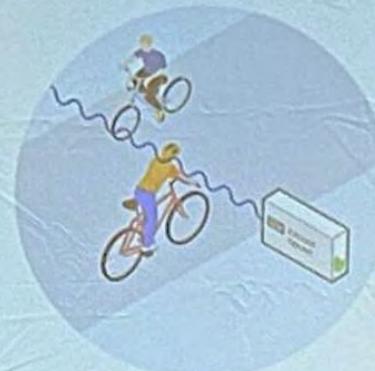
DOWNTOWN
HOUSTON

公共空間における技術を計画する

Planning for Technology in Public Realm

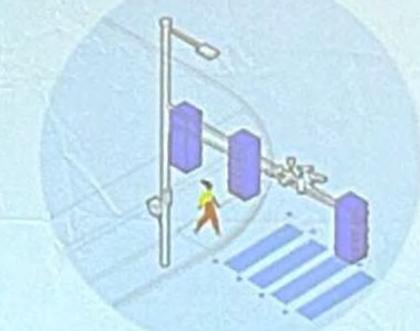
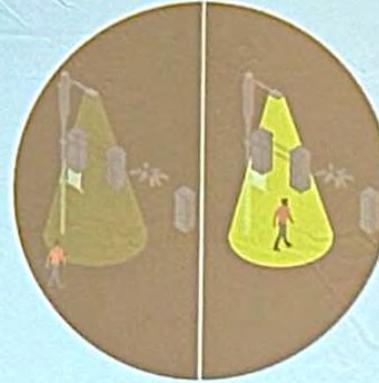
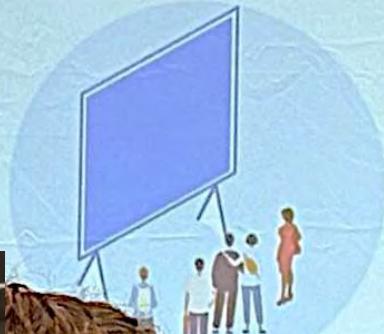
Aspirational Technology Use Cases

野心的な技術の事例



Responsible Monitoring
応答性の高い監視

Visitor Counting
訪問者のカウント



Infrastructure

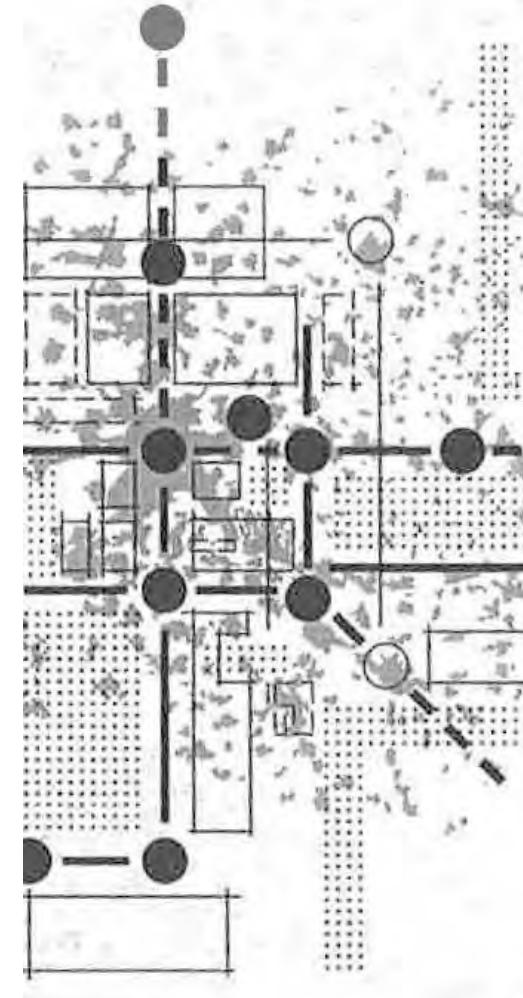
Responsive & Enhanced Lighting
応答性のある照明

Traffic and Pedestrian Safety
交通・歩行者安全



12. 自治体の立地適正化計画を「都市再生デザイン戦略」へと刷新する (1/2)

- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」は本来、**多様な都市構造・都市形態 (urban and regional structure and form) を許容**しているはずだが、駅や旧市街地を中心とする中心市街地に都市機能と居住を誘導し、中心市街地を活性化し、公共交通を維持しなければならないと誤認識している自治体が多い
- こうした方向性が適している自治体も多いが、中心市街地や公共交通の衰退が著しく、郊外部に活気がある都市は無理にこうした方向性を採用する必要はない
- 重要なのは、**環境及び社会の持続性が高い都市構造・都市形態 (目指すべき将来像) を丁寧に検討**すること、また、**現状から目指すべき将来像に移行するプロセスの環境・社会・経済的コストを考慮**すること。ここで言う「環境」には、カーボンニュートラルや気候変動適応に関する内容（環境対策）のほか、地震・津波・台風等の自然災害に関する内容（防災・減災対策）を含む



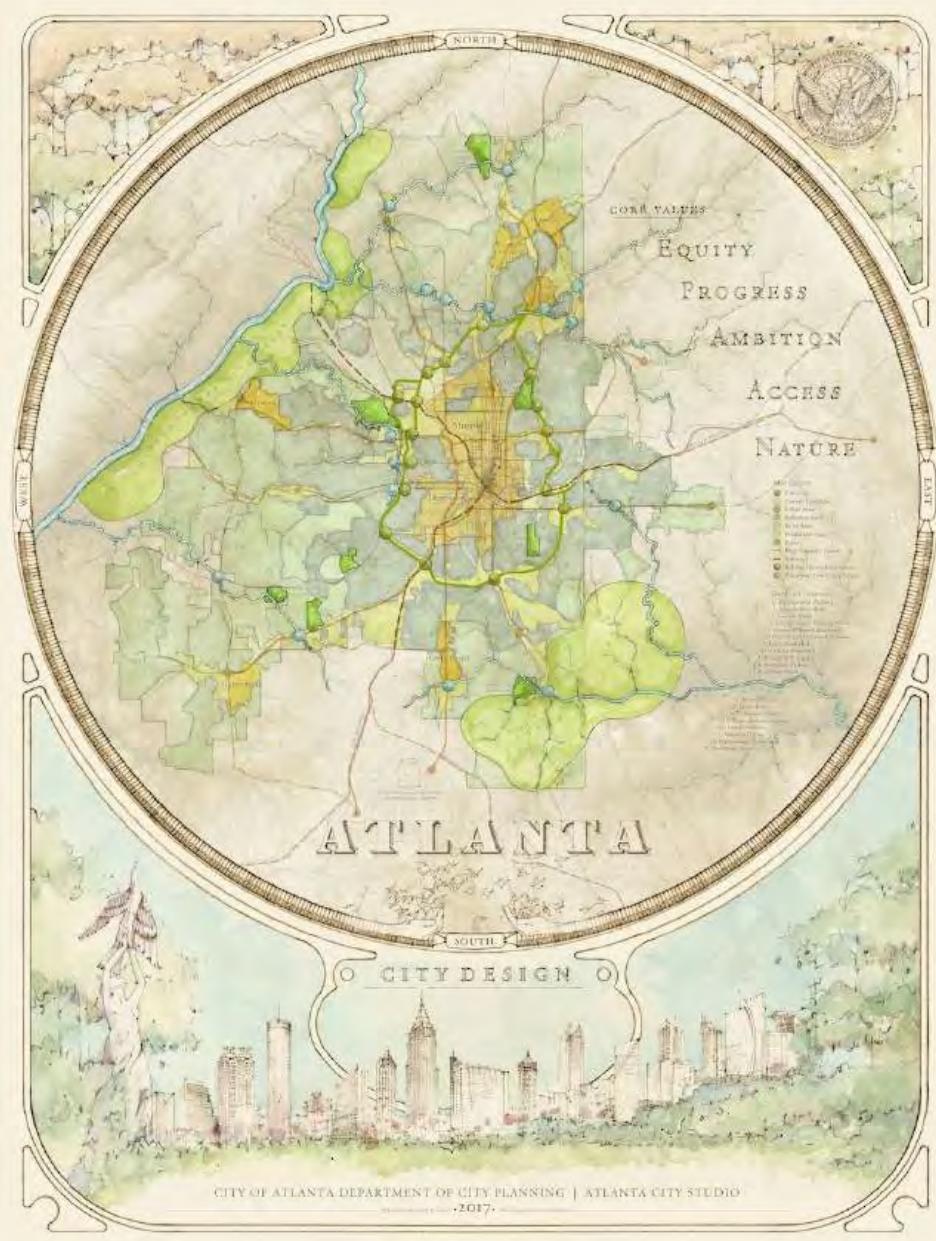
トマス・ジーバーツ著、蓑原敬監訳：
「間にある都市」の思想：拡散する生
活域のデザイン、水曜社

12. 自治体の立地適正化計画を「都市再生デザイン戦略」へと刷新する (2/2)

- ・ パブリックライフのあるパブリックスペースをつくり、つなぐ。中心市街地だけでなく郊外を含む都市内の複数の都市再生エリア（何らかの理由で市街地の物的環境が大きく変わるエリア）を鉄道、幹線道路、河川等の線的なインフラの更新に合わせて有機的につなげ、都市全体の質や価値の向上を
- ・ 市町村が策定する立地適正化計画を、都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定等を通じたコンパクトシティの実現を目指すものから、都市の物的環境に適切に介入していくための「都市再生デザイン戦略」のようなものにアップグレード



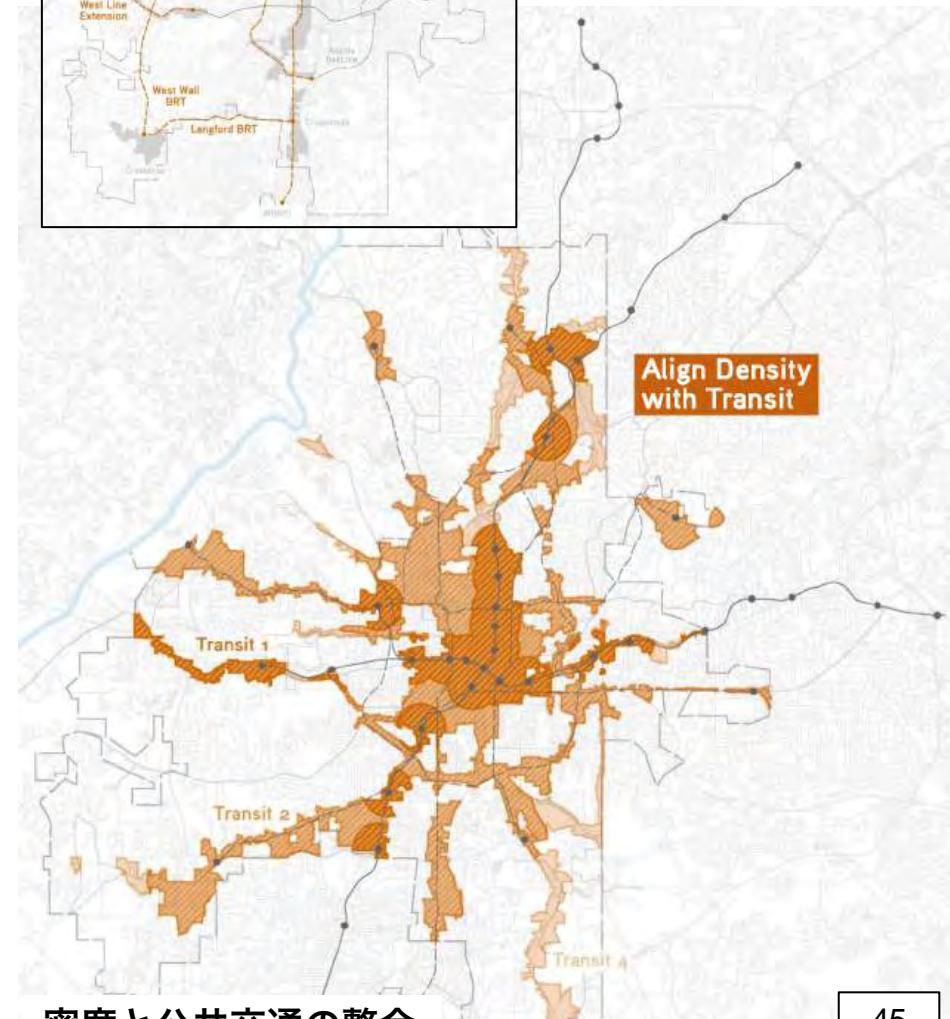
アトランタ市の都市デザイン (2017)



西部地域への投資



Align Density with Transit



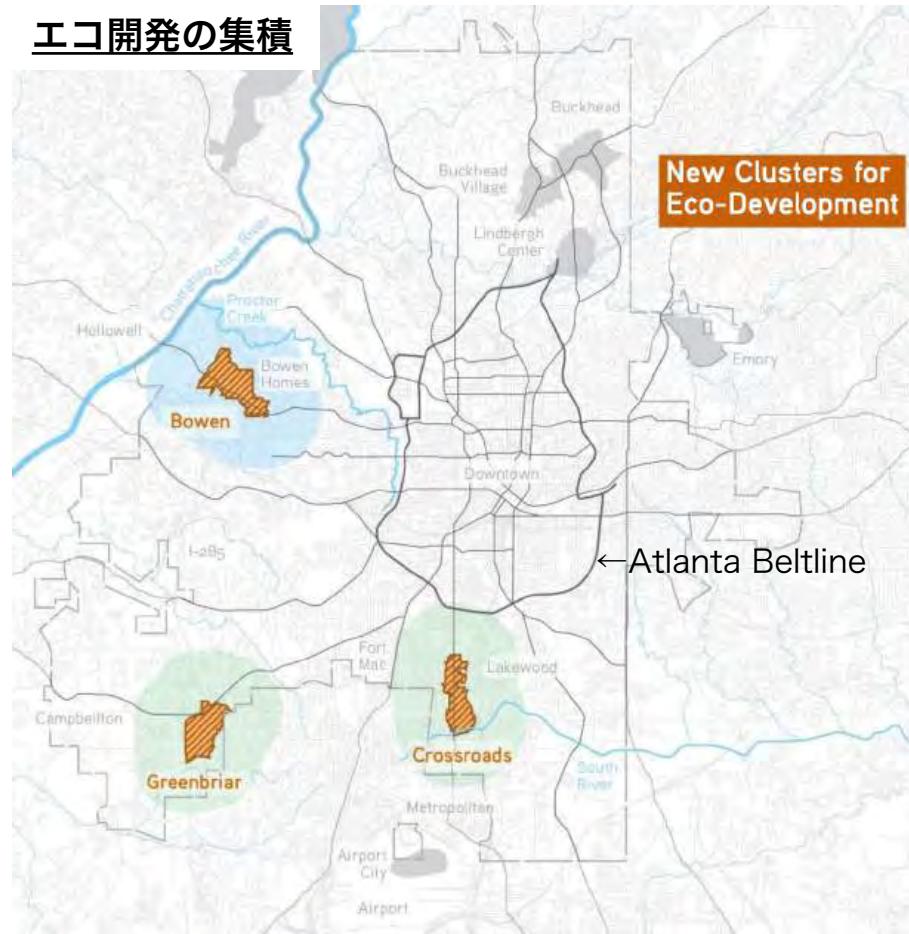
密度と公共交通の整合

アトランタ市の都市デザイン (2017)

生活と川の接点



エコ開発の集積



- ・社会的公正 (Equity) 、進歩 (Progress) 、野心 (Ambition) 、アクセス (Access) 、自然 (Nature) に価値を置く都市デザイン戦略
- ・既存の公共交通ネットワークの拡張とAtlanta Beltlineの整備 (使われなくなった鉄道の跡地をトレインに転換し、その周辺の更新 (再開発・修復・保全) を進め、近隣地区や公園緑地をつなぐ大規模プロジェクト)
- ・生活と川の接点、エコ開発の集積は新しい視点

物流拠点 + 貨物線跡地



貨物線跡地の遊歩道化と周辺地区の再生



落書き→アート



電動キックボード、電動アシスト自転車のシェアリング



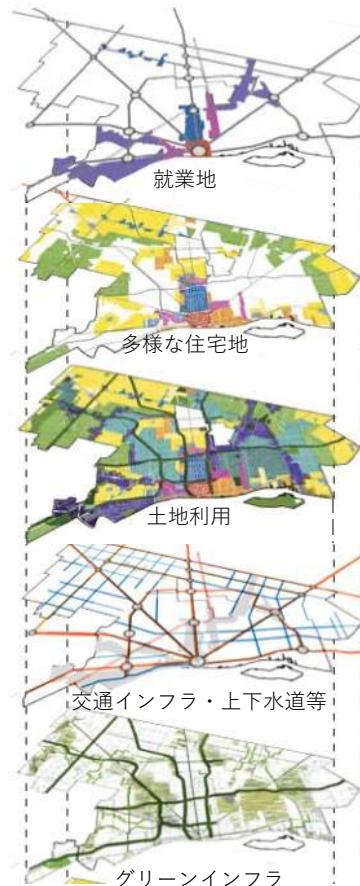


商業・住宅の複合開発

周辺の住宅地から人が集まる



都市を「インフィル＋サポート」で捉える



1

インフィル

多様な市街地。そこで展開される都市活動に応じて土地利用・建物・外構・公共空間が変化。

都心部や拠点市街地、その周辺に残る歴史的・文化的界隈、面的に都市基盤整備が実施されたインナーシティ・臨海部埋立地、住宅系密集市街地、スプロール地区、計画住宅地（戸建住宅地）、計画住宅地（集合住宅地、団地）、ロードサイド型市街地、工業系団地、大規模工場等跡地、自立的な農山漁村集落など
社会・経済・環境の変化に柔軟に適応

3

都市を支える 交通・物流システム

2

サポート

道路・鉄道・上下水道・公園・緑地などの都市施設。
大きくは変化しないが維持・更新・適正規模化する。

従来のグレーインフラ、ブルー/グリーンインフラに加え、スマートインフラ
(エネルギー、情報通信、各種センサー・カメラのインフラ)

都市の安定性や防災・環境性能を維持

大きなシステム+小さな自立分散型のシステム

Detroit Works: 2020 Detroit Strategic Framework Plan,
p.210の図を加工
(<https://detroitfuturecity.com/strategic-framework/>)

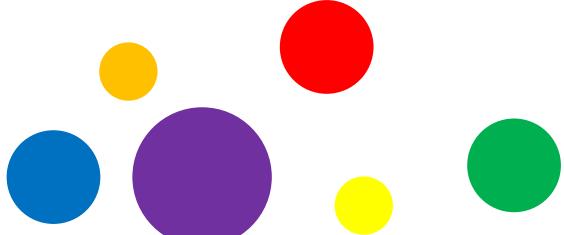
日本建築学会：サイズ/アフターコロナに適応する建築・都市に関する特別調査委員会報告書 (2023.3)
https://www.ajj.or.jp/jpn/databox/2023/y030_2023.pdf

村山顕人：都市圏：循環共生型の都市構造をつくる、浅見泰司・小泉秀樹・東和司+東京大学サステイナブル未来社会創造プラットフォーム研究会編著：ミライ・ハビタット：2050年の生活圏を構想する、pp.53-70、学芸出版社、2026.1

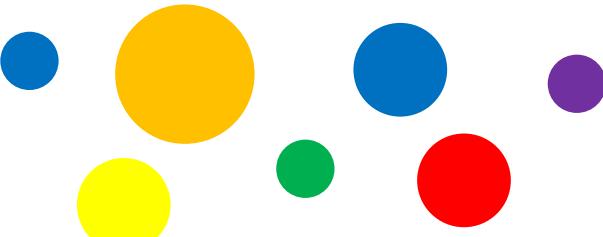


短期的なアクションと中長期的なプランニング

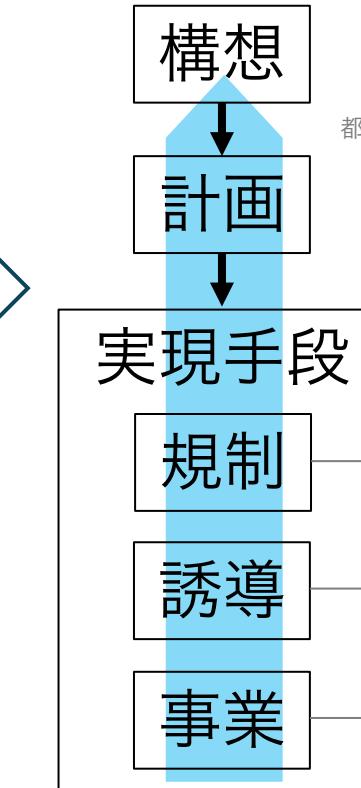
実験的アプローチで閉塞的な
都市計画に風穴を開ける



タクティカル・アーバニズム



- 都市の部分（特定の都市空間）における小さなアクションから取り組む
- 「意図的に」長期的な変化を触媒する、短期的で低コストかつ拡大可能なプロジェクトを用いたコミュニティ形成のアプローチ
- 段階的プロセス：短期的イベント（1日～1ヶ月）→実験（1ヶ月～1年）→暫定的デザイン（1年～5年）→長期的で大きな投資（5～50年）



都市マスターplanなど

- 話が大きすぎる！
- プロセスに時間がかかる！
- 実現手段まで到達しないことが多い！

実現手段

土地利用・建築規制、交通規制、公共空間の使い方ルールなど

デザインガイドラインやそれに基づく協議、ボーナスシステム、補助金制度など

都市施設・市街地開発の事業、民間企業や個別地権者の事業、NPOや社会的企業の事業

様々な基準や手続き、様々な考え方が現代の二一
順位などそもそもその考え方方が現実の優先
に合っていないことも少なくない

人口減少、超高齢化、国や自治体の財政状況の悪化、地球温暖化などの進行性ストレスに応答し、都市全体の安定性や防災・環境性能を確保（引き継ぎ必要）

