

特集1

アーバンデザインの課題

アーバンデザインと自治体

田村 明〈企画調整局長〉

1——人間生活とデザイン

人間はホモ・ファーベル（作る人）といわれる。全くこれまで人類はさまざまな物を作ってきた。最も原始的な旧石器時代の人類でも、石をうちかいた石核石器や、剝離された剝片石器を作っていたし、現代では、ついに月を訪れる宇宙船まで作りあげてしまった。おそらく、これからも人間はさまざまな物を作り続けてゆくであろう。

ところで、物を作る人間は、物をいきなり仕上げていったのではない。中には偶然に生まれたものもあるが、ほとんどすべての場合に、人間はまず作ろうとするものを頭の中に描き、次にそのイメージを実体化しようとするためスケッチをし、図面を描き、材料をえらび、加工をし、組立て、作りあげてゆくことになる。

たとえば、椅子を考えたとする。これはひっくりかえったり倒れたりしないで腰かけられる物というイメージが生れる。それを椅子といおう。しかしそれだけでは、どういう材料か、どういう大きさか、どういう形かは分らない。椅子というイメージを物質化し、実体化することによって初めてわれわれは、これを知覚することも、利用することもできる。このように、デザインとはイメージを実態化することであり、イメージに形態性と物質性を与える行為である。

たった一つの椅子を作るなら、デザインはすなわち椅子の製作であり、また椅子の製作はすなわちデザインであったといえる。多くの民衆の手によってそのようなデザインがされた。そして、よりよく生きるために、よりよき形や色彩が与えられていった。デザインは芸術のように、とくに個性を強調し、形や色を与えることだけを目的としたのとは異なり、生活それ自身の中の必要性から必要なイメージを具体化する中に生れてきたものである。したがって一般には「ものいわぬ」無名

目次

- 1——人間生活とデザイン
- 2——アーバンデザインの意味
- 3——都市自治体とアーバンデザイン

のデザインとして続けられてきている。われわれは無名のデザインの歴史を民衆の農具や日用品の中に見ることができる。

ところで、中世では、せいぜい親方の作るものを見よう見まねで弟子がまねしたり、先代の形を受けつぎながら、少しづつの改良が加えられるていどであったが、近世になってからは、量産が始まる。産業革命による大量生産の過程では、形を与え実体化しようとする人と、実際に与えられたおりに工作し、製作する人々とは分れてくる。そこにデザイナーが分離し、いままで取りたてて感じられなかったデザインという仕事が増え、独立したものとなり、製作それ自体は、もっと狭い技術の問題になり、製作それ自体の問題になっていった。このような分離の中で製作が商業化する傾向を是正しようとしたのがウィリアム・モリスである。モリスのような流れは、しばしば過度の生産主義や商業主義に対する抵抗としてこころみられてきている。しかしとにかく現代の大勢では専門化がすすみデザインは、実態化させ形態化させる行為そのものではなくてきている。

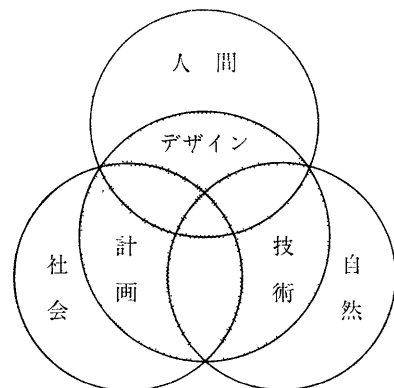
したがって、現代のデザインとは、「イメージに形態性を与えることによって、物質化させ、実態化させようとする行為」であるということができよう。しかし、さらに、何のために形態性を与えるのかといえば、これらのイメージは、すべて人間生活にとって必要なもの、日常の中に生れたものだからであり、また、たんに人間や人間生活とかかわりがあるという程度ではなく、デザインとは、人そのものに直接うったえかけ、すぐれて人間的なつながりを持つとする行為である。

人間を意識しない、人間と離れたところにあるデザインは考えられない。たった一人孤島に住むロビンソン・クルーソーにとっても、物をつくるには、物と自分とのコミュニケーションがあり、ひとつのデザインがあろう。それは、さらに広が

って人間と人間をむすぶコミュニケーション・デザインにまですすむのである。

産業革命はデザインを分離独立させていったけではない。「計画」という仕事も独立の位置を与えられてくる。物を作るイメージは、以前は日常生活の必要上、水やお茶を飲む入れ物がほしいとか、土を耕すものがほしいとかいう形で生みだされる。それが茶碗や鋤というイメージを生みだしてきたのである。ところが、現代では日常の必要がイメージにつながり、すぐデザインされ製作されるのではない。それはバラバラにとぎれている。そのとぎれたものをつなげ、必要性をしらべあるいは必要性をつくりだし、これに要する諸手段をととのえ、目的に従って生産し、消費に至る全過程をコントロールしようとする。これが「計画」という考え方である。さらに社会の全体システムを「計画」に乗せようというのが社会主義国であり、いっそう徹底した「計画」化を行なっている。

しかし、資本主義国であっても、もちろん「計画」化が行われている。すでに混合経済といわれる中で、社会システムの担当の部分を「計画」化に乗せている国々も多い。さらにそれ以前であっても一つ一つの企業体、事業体は、計画を行っていたし、官庁も計画を行っている。とくに「都市」



という複雑な集合体の中では、その計画化は、かなり古くから考えられてきたのである。

これまでの問題を図式的に整理すれば、人間に必要な道具や機械、建築、都市などの「もの」を作るのに、これをとりまく諸々の条件があるわけであるが、まず、自然の法則や天然の性質という広い意味の「自然」と「もの」の関係の中に生れたものが「技術」であり、社会的需要や、政治的・経済的・社会的諸関係の力学を含めた広い意味の「社会」と「もの」の関係から生れたものが「計画」であり、さらに、五感をそなえ、感性や抒情を有する「人間」と「もの」の関係に生れたものが「デザイン」なのである。

原始時代には、ひとつの道具をつくることは、「計画」であり「技術」であり、「デザイン」でもあるという未分化の状態にあった。現代ではそれぞれが独立の位置を与えられてきているのである。

2 --- アーバンデザインの意味

現在、デザインは各方面で行われている。われわれは、家具のデザインや、ポスター、自動車などをすぐに思いうかべるであろうし、建築もまたデザインされている。さらに今日では、都市のような錯雑した集合体や、さらに広げて国土のデザインといういい方もあり、また、より広い意味で厳密な意味では物質化、形態化をもたらさない社会システムのデザイン、日本経済のデザインなどという語法さえある。

このようなデザインは、その広がりによって、およそ次の四つに分けてみることができる。

- (1) 個体のデザイン
- (2) 複合体のデザイン
- (3) 環境のデザイン
- (4) 社会のデザイン

(1)はポスター、コップ、机、タイプライターなどもっとも普通のデザインである。(2)は、個々のデザインを統合した複合体のデザインで、建築などは、個体のデザインであると同時に、多くは、その中にさまざまな他の個体デザイン、すなわち壁面や、照明や、インテリアなどをとりこみ、複合的なデザインとなる。したがって建築家は、あるいみでは個体デザイナーだが、反面には、個々のデザインの総合演出家という役割りをもつことが多い。また、一つの団地のデザインや、集合建築のデザインも、複合体のデザインといえるだろう。この場合には、個々の建築物や広場などが個体デザインになる。

(4)は、デザインという用語をやや拡大したもので、政治形態や、経済システム、社会機構などすべての面に、観念や、システムの抽象的形態化の意味で用いられる。このいみのデザインという語法は、今後とも多く用いられるであろうが、比喩的な意味であり、本来のデザインとはやや次元を異にする。

問題は(3)の環境のデザインである。人間は自然に働きかけながら、さまざまな環境をつくりあげてきた。その作りあげた中で、最たる環境は「都市」である。

人類は、道具から機械、装置を作りあげ、それらを集積し、蓄積して都市を作った。人類は、物を作り続けてきたが、都市はそれらの物を作りあげる重要な場であり、また作りあげたものを応用し、集積し、利用する場であった。都市は、たんなる個々の、物の集合体ではなく、それ以上のもの、つまり、人類にとっての新しい環境となったのである。もちろん、人類にとっての環境とは都市ばかりではない。村落もあれば、もっと自然の度の強い保養地や、自然そのものもあるだろう。しかし都市はそのもっとも典型的な環境である。この都市を対象にしたものが、アーバンデザイン

である。さらに地域を広げ、国土レベルになれば国土デザインということになる。国土レベルでは社会デザインを伴うマクロで抽象的な部分がより多くなる。そこで環境のデザインとしては、もっとも集中的、集積的に環境を構成している都市を対象とするアーバンデザインが、最も典型的な環境デザインである。

ここでは環境デザインの典型であり、代表としてアーバンデザインをとらえたが、それでは他のデザインとはどのような関係にあるのだろうか。アーバンデザインが、(1)の個体のデザインと異なることは論をまたない。都市という錯雑した複合体の構成要素は多すぎるぐらいに多い。そして各要素は互に影響しあい、からみあいながら存在しているのである。神のような全体的総合者がいないかぎり、都市を個体化はできないし、また、もともと現代都市は枠のない広がり動きを持っているものであり、およそ個体的に考えることには無理がある。

しかし、個体デザインであっても都市とかかわりあいのあるデザインは多い。都市のシンボルタワーや、モニュメントはアーバンデザインの重要な要素のひとつだろうし、さらにストリート・ファニチャーや広場のデザインもそうであろう。かつて道路をつくるのは、まず「技術」の問題であり、せいぜい「計画」の問題としてしかとりあげなかった。しかし、今や道路でさえ、デザインの要素は多くとり入れつつある。

これらの都市の個別要素のデザインは、たしかにアーバンデザインと重要なかかわりあいをもつデザインであり、またアーバンデザインの重要なエレメントでありうる。しかし、そうであっても道路、広場、公園、モニュメント、ストリート・ファニチャーのデザインがそのままアーバンデザインにはならない。それらは個体のデザインか、せいぜい複合体のデザインであっても、それひ

とつひとつだけで環境のデザインではない。道路や、公園などひとつひとつだけでは都市の構成要素にすぎず、都市そのものとも都市環境という集合体といえないからである。

しかし、このように都市のエレメントになる種々のデザインは、また個体デザインの側からだけで周囲の環境に無関係に存在するのではなく、アーバンデザインの側から取上げる対象でもある。それらを都市という総体的な環境の中でとらえたときには個々のデザインではなく、アーバンデザインの内容の一部にもなる。つまり、このような都市の構成要素であるものは、盾の両面のように、それだけを個体としてみれば個体のデザインであり、反面のより広い環境からみれば、アーバンデザインの側から考えることができる。したがって、これらの諸要素のデザインそれ自体がアーバンデザインではないにしても、アーバンデザインの視点から取り上げ、公共物デザインとして見なおしてみなければならぬだろう。

このいみでは、建築物も極めて重要な二面性もっている。設計の課題に与えられるように、建物の周囲をすべて白紙に考えて、そこに個体としてのデザインを行なうことが建築には多かった。しかし、建築は、個人や私人の所有であっても、都市の重要な形態的要素であることにまちがいはない。したがって、建築デザインには必然的にアーバンデザインの素養が必要になってくる。ヨーロッパの諸都市は建築物の高さや屋根、壁の色まで統一し、少くとも相互的な関係の中に建てられている。アーバンデザインを強く主張する前に、建築そのものを慣行か法規で都市全体の中に位置づけているのである。

これに反し、アメリカ的な比較的に自由な建築デザインをゆるしているところでは、ニューヨークや、シカゴのように摩天楼の大群が無秩序に生れだした。このような建築物にある種の自由度が

多いところに、よけいアーバンデザインの必要性が生れだしたように見える。

つぎに(2)の複合体のデザインとアーバンデザインとの関係である。一個の建築物を個体のデザインと考えれば、すでにのべたとおりである。しかし、一個の建築物だけでなく、群、あるいは複合した建築物や、道路、広場、橋なども取りこんだ複合体のデザインが多く生れてきた。これらはもともとキャンパス計画や、広い公園計画にはこれまでもあったのだが、再開発計画や、ニュータウンのデザインが建築家たちの手で提案され一層活発化してきた。昭和30年代の後半には、より積極的に都市の全体像についてのさまざまなイメージが示された。丹下健三の東京計画—1960はその最も代表的な例であるが、他にも多くの提案がある。また海外でも数多い都市イメージが示されている。これらはたしかに都市の全体を対象にしたひとつの具体的な形態の提案であるが、それはここでいうアーバンデザインそのものではない。

なぜ都市を対象にしているのに、アーバンデザインではないのだろうか。それが実現しなかったからとか、実現するためにはデザインとしてラフすぎるからというわけではない。粗いデザインをすだいに詳細化してゆくことは、当然に行われるからである。私のいう環境デザインとしてのアーバンデザインは、環境を構成しているさまざまのからみあった多数主体の存在を前提にしたデザインであることである。環境とはけっして一元的に機械のスイッチをひねれば自動的に機械的に動いてゆくものではない。そこには、それぞれ行動し、運動している様々の主体があり、ひとつの変化が、他に微妙な変化を与え、けっして機械的には変らない。現代都市とは、このような存在であり、アーバンデザインとは、そのような多元的な主体に関するデザインなのである。したがって個体のデザインや複合体のデザインのように一

つの主体によってはデザインを実体化できないのである。住宅の団地か、学校のキャンパスには多数の建築が建つだろう。そして、それらは都市の一部分ではあるだろう。しかし、住宅公園とか、何々大学という一元的主体の下に行われるものは複合体のデザインであって、ここでいう環境のデザインではない。前にのべた建築家のさまざまな都市提案も、このような多元主体の前提に立つのではなく、都市を一元的主体の下の総合デザインとして取扱っているところが、私のいうアーバンデザインとは異なっているのである。

しかし、このような都市に関する諸提案もまたアーバンデザインと関係がないわけではない。それらはアーバンデザインを実際にやってゆく場合のエスキスでもあり、具体的提案はアーバンデザインのためのイメージづくりになる。さらにアーバンデザインのための原型をつくりだすことまでは可能であろう。

建築家たちは、このような都市イメージをつくりだすことによって、もういっぺん建築デザインを見なおすことを行っている。そして建築そのもののデザインを都市とアナログ的に相互変換させることにより、よりすぐれた建築デザインを生みだそうとし、あるいは先にのべたようにアーバンデザイン的な側面からの建築設計を考えるスタディを行っている。それらは建築デザインを外から照らしたす光になる。しかしこれらのイメージをそれだけでなくさらに具体的な都市環境の中にあてはめてゆこうとすれば種々の官庁、企業、法人などにぶつかり、そこからアーバンデザインという次元のちがった局面に移ることになる。

アーバンデザインのように、デザインが、かんじんの実体化の段階で多数の主体の手にゆだねられてしまうようなところで、いったいデザインは可能であろうか。しかし、可能か否かを問うまえに、まさに現代都市はそのような複雑な運動を行

っているものであり、またそのように、他のグラフィックデザイン、インダストリアルデザイン、そして建築デザインなどとも異なる次元に立つゆえに、アーバンデザインの確立が望まれているのである。

アーバンデザインは、道路、公園という個々のものではなく、そのような公的な施設と、通常は個々の主体にゆだねられている各区分ごとの建築的、構造物等のアンサンブルとして成立つのである。アーバンデザインで個々の建築のデザインを論じ、道路や橋の形質を論じ、緑や広場を論ずるのは、当然そのひとつひとつにあるデザインをこえて、たんに、個々の建築や、橋や、広場ではなく都市という全体のイメージがあるが故に、そのイメージの実体化を求めるのである。そこでは個々のものの実体化とのぶつかりあいがある。その緊張関係の中でアーバンデザインは実現されてゆくものなのである。

都市は大きく分ければ、都市の骨組となりかつ不特定多数に用いられる公的空間（道路・公園・河川・湖沼等）と、都市の構成要素になる個別空間（建築、構造物のスペース）に分れる。後者はさらに、不特定多数に供する公的な個別空間と、特定者に限られた私的な個別空間に分れよう。公的空間は通常はインフラストラクチャーとなり、個別空間はエレメントストラクチャーとなる。

アーバンデザインは、実際には、(1)公的空間の相互関係、(2)個別空間の相互関係、(3)公的空間と個別空間の関係、の3つの問題についてデザインすることになる。公的空間そのもののデザインは、たしかに極めて都市的なデザインである。しかし、先にものべたようにひとつの橋や、ひとつの広場、ひとつの公園だけのデザインでは、都市に関するデザインではあり、アーバンデザインの視点は必要であっても、ここでいうアーバンデザインとはいえない。

たとえば、ここでいう(1)は、道路と公園や広場の関係がデザインであり、(2)は建築物相互関係、色彩の統一とか、高さの統一などのデザインである。(3)はアーバンデザインの最も典型的な問題となるもので、広場と周辺にたちならぶ建築物のように別個な主体だが、都市のあるべきイメージの中で、建築物に働きかけ、また広場に応える建築物として両者の全体とその関係をデザインすることがアーバンデザインである。

アーバンデザインは、グローバルな全体的デザインであるが、全体とは別々の関係で動き働こうとするもの相互を包みこむ意味であり、したがってまたそれらの「相互関係のデザイン」だともいえよう。

とくに都市の重要な骨格をつくる道路、水道、広場などとこれに接する建築物等と、都市の大半を構成する建築物相互の関係はアーバンデザインにとっての重大なテーマになっており、そのような公的施設を作り管理している都市自治体にとって、これまでアーバンデザイン的な視点から計画し、事業をしてきたかどうか問われることになる。しかし、アーバンデザインの主体は、また都市と総合的にかかわりあおうとする都市自治体にしか求められないだろう。

3 都市自治体とアーバンデザイン

市民にとっては、現代都市を自分たちの最善の環境にしてゆかなくてはならないし、また、その主体となるべき者も、市民自らでなければならぬ。しかし、現実の都市は、さまざまな都市問題をひきおこしており、未だ市民が主体になってきたわけではない。

残念ながら、我国では、きびしい試練の中で市民意識や市民そのものを生み出す機会がなかった。そのため都市は、たんに物的な集合体にすぎ

ず、都市づくりの目的は、市民のためのものであるよりも、国家的目的である産業、軍事の強化や、海外諸国への威信の高揚といったものに向けられ、市民生活は、従たる目的しか与えられてこなかった。

市民が中心になってまず自らの生活のために町をつくらうとするなら、そこに自覚した責任と権限を有する市民がおらなければならず、またそのような市民の信託を受けた本当の自治体が存在しこの自治体が都市づくりの中心にならねばならない。我国ではそのような市民を生みだす革命もなく、自治の伝統もなかった。したがって戦前の自治体は全く名ばかりであったし、戦後になってからも、地方自治が憲法でもうたわれ、法的な立場が確立しかけたというものの、あいかわらず主体性に乏しい弱い自治でしかなかった。

このような中では、たとえば都市計画法などは都市の環境を作る重要な法律ではあるべきだが、自治体に十分自主性のないところでは、法律内容も、実際の運用もバラバラで、都市を十分にひとつの目的をもって計画してゆくことにならず、けっきょく、個別な事業だけが行われてゆくことになった。その中心におかれたのは街路事業で、都市計画とは主として街路計画のことであり、都市づくりとは街路事業にすぎなかったのが実体であった。

都市の土地利用に関する地域地区制等も極めて不十分なものであり、都市環境を形成する有効な武器には最近までなっていない。

このように都市環境形成に関しては、その主体についても、方法手段についても極めて脆弱な状況にあったのである。最近になって、ようやく、都市の「計画」化が計られてきたが、これまでの長い空白の中ではまだ有効には働いていない。

しかし、一方、現代都市が多くの問題をかかえているのは洋の東西をとわぬ。とくに我国では

都市を乱雑なまま放置してきたためその問題は一層深刻である。そこで何とか環境を保持し、あるいは向上させ、問題を解決しようという動きが出てきたことは当然である。

このようななかで、まず自治体が本来の自治体としての自主性を確立し、市民の手によって運営されてゆくことが当然の前提で、そこに自治体行政が改めて新しい次元をむかえることになる。

そこで自治体は、従来の都市計画のようなたんなる手続きや事業の計画だけではなく、もっと広い意味で、都市を総合的存在として「計画」化を計ることが必要だし、またその中で、必要な公的空間の造成や、公的施設の設定というさまざまな「事業」を行わなくてはならない。さらに、都市で活動する多くの主体が、市民全体のものとして生きるための「規制」という手段も必要だし、一方に、よりよい方向に動かしてゆく「誘導」という手段も必要であろう。

このように、「計画」「事業」「規制」「誘導」といった諸手段はいずれも自治体行政としての有力な手段であり、それなくしてはよりよい都市環境は期待されないことは当然である。そしてこれらの前提として都市についてのフィロソフィを持ちそれをひとつのイメージとして持つこともまた必要である。これらは都市の基本構想やヴィジョンといわれるが、これらを総称して「構想」といっておこう。我々は都市環境をよりよきものにする手段として、自治体を通じて「構想」「計画」「事業」「規制」「誘導」という手段をもつことになった。

これらの諸手段は、環境としての都市をつくってゆく上に、都市のあらゆる土地・海面・水域にわたり、また、その上に築造される公共施設や私的施設にまでおよぶのである。公共施設の場合は「計画」「事業」とつながり、私的施設では、「計画」だけでは不十分な働きしか得られないので、

「規制」や「誘導」がこれに加わってゆく。

さらに物的環境としての都市は、社会的存在として生きてゆき、働いてゆかねばならないから、「運営」「管理」がこれにむすびつき、さらにこれがまた「計画」にフィードバックされるのである。

ところで、このように多くの手段と、多方面にわたるコントロールをする中心にあるものは「計画」であり、これは先にものべたとおり、単なる事業の計画ではなく、これら全体的手段と対象を総合するより次元の高いみの「計画」が生れなければならない。それは従来の都市計画ではなく「都市」の「計画」という幅広いものにならない。

このような「計画」はまだ十分確立していないし、それを運営できる自治体も、今後の課題である。しかし、それらが仮にすべてうまく成立したとしても、環境としての都市をつくる手段にまだ足りない。都市は、目に見えないイメージとしての都市であり、また社会的存在としての都市であり、さらに、実体としての都市である。物的環境という実体をそなえる以上、そこに「デザイン」が必要である。

さらにいうなら、「計画」や「規制」「誘導」はそれぞれ有効な手段ではあるが、より直接に「人間」に接する手段のための内容が必要である。抽象的理念や、構想やイメージから、また機能や、需給関係を示す数量、将来予測から、「計画」「規制」「誘導」「管理」を行なうことができるかもしれない。しかし、たんに経済人や社会人といった抽象的人間ではなく、もっと「生身」の人間が、環境をどう受けとるかの問題を解かねばならない。それに応えようとするのが「アーバンデザイン」の課題である。

アーバンデザインは都市の質の問題であるといわれる。数量的配列か、機能上の合理性を骨子に

しながら、人間の側からの「気持よさ」「好ましさ」「たのしさ」「美しさ」「すばらしさ」などから、それらを人間的に一層引きつけるものである。もちろん「計画」も質の問題を考えないわけではない。量の成長をおいもとめた「計画」に代って福祉が叫ばれるのは、「計画」により多く質をもちこもうというものである。しかし、「計画」はより多く「社会」にかかわり、そこで言いつくせない、もっと直接的な「人間」側の質を向上しようというのが「アーバンデザイン」である。

機能主義というデザイン運動があった。「機能的なものは美しい」とか「形態は機能が決定する」という考えである。もちろんアーバンデザインも都市の機能をその中に内包している。しかし、機能そのものは、都市の中の抽象的イメージにすぎない。機能主義とは「機能」的なものを中心をおこうとする「主義」であり、「機能」そのものではない。狭いみの「機能」はデザインより「計画」の問題であろう。アーバンデザインは機能を包みながら、狭い機能以上であり、機能以外であるところに人間に関して存在意義があるのである。自治体が都市づくりの主体になるさまざまな努力はすでに始まっている。法律や通達、国の補助金や指導にふりまわされた中からぬけだそうとしている。そのために「計画」が新たな意味をもつはずであり、主体的に都市環境をつくり経営しようとするれば、「規制」や「誘導」が大きな手段になってくる。

しかし、自治体は、国とちがいで、より市民に近い、「人くさい」場所に位置している。その中で無機的になりがちな自治体運営や、自治体の環境づくりに、もっともっと人間的な内容を与えるのがアーバンデザインである。そしてアーバンデザインの観点に立ち、その内容をもった「規制」や「誘導」が用いられ、私的建築にもよりよき観点が加えられるし、公的施設のデザインも、この

視点から白紙の上ではない都市の中の存在として他と総合的に存在していることを自覚したデザインがされなくてはならない。

たとえば道路をたんなる道路と考えれば、現代のクルマ社会では、車がいかに速く邪魔されないで走るかにだけ焦点が当てられ、それだけが都市の「機能」として強調され、「計画」や「技術」がこれに従ってきた。しかし、道路をイメージの実体化として考え、そこに直接の「人間」を道路にかかわらせてきたとき、それは車を運転し、車に乗っている人間だけではないはずである。道路をデザインとして取り上げ、これを実体化しようとするときには、「歩く」という姿が基本であり、「人間」にとって気持のよい植樹や標識やペイジメントも問題になるはずである。そして楽しい歩道や、歩行者空間デザインが逆に道路の「機能」にもはねかえり、これの反省を求めることにもなるし、さらに周辺の建築物や広場との調和という「規制」や「誘導」に働き、また、この周辺の人々にとって自分の目の前の道路をどう都市の中で好ましく「管理」するかという問題に広がる。そしてこのようにして都市という全体像の実体化が行われるのである。狭い意味の「機能」に発し、それが機能としてとりあげられた「歩く」とか「たのしい」とか「分りいい」とか「きれいだ」とかのデザインに展開することは、機能以上であり、また考えによっては、それこそが現代都市に要求される広い意味の新しい「機能」を作ってゆくことになるのである。

自治体は、たんなる法律の執行者でもなく、市民と対立する「お上」でもなく、機械的、無機的な「役所」でもない。自治体は、より市民的で人間くさい存在であろう。アーバンデザインは、これまでの都市行政に欠けていた「人間」をふくむ環境づくりを強調するものであり、また自治体そのものを人間のために改革してゆくテコにもなる

のである。