

都市交通と都市開発：100年間の歩みの光と影

Light and Shadow of Urban Transportation, Land Use and Urban Development

矢島 隆 公益財団法人区画整理促進機構 理事長
Takashi YAJIMA

聞き手：菊池 雅彦 国土交通省 都市局

1. 矢島隆氏の略歴

——都市交通施設関係の行政経験が長く、研究、学会活動にも多くの経験をされている矢島隆氏を迎え、行政・研究・学会の3つのそれぞれの立場から、都市計画行政の歩みについての証言を頂きたいと思います。まず、自己紹介をお願いいたします。

矢島：略歴はご覧のとおりですが、67年に大学を卒業して当時の建設省に入りました。当時は、まさに現行の都市計画法をこれから施行しようという時でした。それから50年、都市の土地利用・開発と都市交通の係に携わってきました。所属した組織の名前が都市や街路と付くのが多い。都市計画街路の計画整備、あるいは都市交通の調査・計画を僕は50年間やってきたのかなと、感じているところです。

略歴

| | |
|-------------|---|
| 1945年 | 東京都生まれ |
| 1967年 | 東京大学工学部都市工学科卒業後、建設省入省 都市局都市計画課、街路課等で勤務 ※この間、石川県、茨城県、千葉県に出向 ※米国留学（MIT：工学修士課程修了（1970年）） ※アジア開発銀行（フィリピン国派遣（1976年）） |
| 1995年 | 建設省大臣官房技術審議官（都市局担当） |
| 1997年 | 建設省退官。帝都高速度交通営団理事 |
| 2003年 | （財）計量計画研究所常務理事・シニアフェロー |
| 2005年 | 日本大学上席客員研究員・客員教授 |
| 2015年 | （公財）区画整理促進機構 理事長 |
| ■研究・学会活動 | |
| 1996年 | 都市計画学会石川賞受賞 |
| 1998年 | 学位取得（工学博士） |
| 1996年～2003年 | 日本都市計画学会理事 |
| 2003年～2005年 | 同 副会長 |

2. 著書「鉄道が創り上げた世界都市・東京」

(1) 研究のきっかけ：海外での注目

——最近、海外の方からもよく日本のTOD（公共交通志向型の都市開発）について質問を受けるのですが、その際は、いつも著書の「鉄道が創り上げた世界都市・東京」の内容を紹介しています。これを研究して本を書かれようと思ったきっかけとポイントについてお聞かせいただければと思います。

矢島：きっかけは2つあります。1つは70年の米国留学のときの友達が米国の交通コンサルタントに勤めていて、彼が来日したときに、「何で東京はこんなにうまく鉄道と都市の連携できているのか？東京以外の大都市もこんなにうまく鉄道を使いこなしているのか？」と聞かれたことです。僕は答えに詰まって、何でかな、というのがずっと引っかかっていた。

もう1つは、2006年3月に東アジア交通学会が台湾で会議を開催されたのですが、その会議の冒頭の基調講演として、鉄道や道路について都市の観点から包括的な話をしてほしい、という依頼を受けたことです。それで、先ほどの友達の話とも結びついて、なぜこのような鉄道網ができたのかというテーマを紐解いていったらば、都市と交通が大きな社会のトレンドに支配されて変わってきたことが分かってきて、これが研究・執筆を考えたきっかけです。

(2) 戦前の都市化の時期における都市開発と鉄道

—東京はなぜ便利な鉄道が機能しているのか

矢島：都市と鉄道を考える上で、歴史的に大づかみに見ると、20世紀の2つのメガトレンドがあります。1つはアーバンゼーションという人口と産業が都市に集まってくる都市的土地利用のトレンドで、もう1つはモータリゼーションという自動車の使用が一般化された交通面のトレンドです。この2つのメガトレンドの時間的關係と強弱によって都市交通が決まってきて、

その結果日本の大都市にとって鉄道が利用しやすい方向に作用して都市が形成されてきた、言ってみると僥倖という側面があった、と思っています。

日本のアーバンゼーションは今まで、戦前(1920-35年)、戦後(1955-70年)、80年代(1980-95年)の3回あったと思っています。戦前のアーバンゼーションは、戦後に比べるとゆるやかでした。さらに戦前に、東京都市圏にしても京阪神都市圏にしても、単線非電化でしかたけれど鉄道のネットワークはほぼ完成していて、これに沿って市街地が拡大していきました。また、鉄道と沿線開発の一体整備も開始されました。戦前は、自動車は極めて珍しいものでしたから、あまり考えなくてもよかったです。ということで、戦前のアーバンゼーションによる郊外市街地は、当時の鉄道ネットワークを骨格としてうまく都市が形成されたと言えます。

(3) 戦後の都市化とモータリゼーション

—鉄道と沿線開発の一体的整備

矢島：これに対して、戦後のアーバンゼーションは急激でした。1960年から70年の間、東京都市圏に毎年30万人前後集まる時期が10年ぐらひ続きました。この当時、鉄道については既にネットワークはできており、これに沿って市街地が急激に拡大したので、鉄道側は輸送力増強を必死になって行い、その結果集中した人口を鉄道沿線で受け止め通勤通学を始めとする需要に応えることができたわけです。さらに、この時代にモータリゼーションが重なってやって来たので、もう片方で道路整備をものすごい勢いで進め、鉄道駅から離れた郊外市街地が拡大することが可能になりました。

今申し上げたように、2つのメガトレンドがうまく作用して、鉄道が利用しやすい方向に都市が形成されたのはラッキーであったと感じますが、やはり先人が努力した部分があると思っています。戦前の鉄道は主に貨物輸送のために整備したのですが、その鉄道が徐々に旅客転換して今の姿になっているわけです。鉄道を少しずつ整備して、その際に沿線開発をしながら鉄道を同時に造る、これがいわば今で言うTODということになるのでしょうか、このように鉄道と沿線開発とを一体的に整備するということを大々的に行ったというのが素晴らしいことであったと思います。

(4) 海外のTODと日本型TODの違い

—海外の各国でもTODの取り組みが始まっていますが、海外で定義されているTODと日本の鉄道と沿線開発の違いは何でしょうか。

矢島：もともとTODは、1990年代初頭にアメリカ人

のピーター・カルソープが著書の中で提案したのですが、それは郊外のトランジットステーションの周りに小規模な商業を配置して、その周囲に、駅に近いところは中密度、遠いところは低密度の住宅開発をするという複合土地利用ダイヤグラムだったのです。ですから、自分の国でもTODを行っているという話は各国で聞くのですけれども多くの場合は、駅周辺開発と公共交通整備との関係は薄いことが多いのです。

そもそもTODは明確な定義はないと思っていますが、その前提で日本と海外を比較すると、日本の特徴が3点ほど挙げられると思います。

①計画と財務の一体性：開発利益の適切な還元

まず、日本のTODは単なる土地利用ダイヤグラムではなくて、それを実現するだけの計画の一体性に加えて事業・財務の一体性、この2つが付いている、そこが他国と違う、と私は考えております。

事業・財務が付いているという意味は、特に民鉄の場合は区画整理事業等の手法を活用して、土地所有者と開発利益を分け合いながら、その区画整理事業地区の中に鉄道用地も生み出していくことを実際やってきたわけです。よく事例に挙げられるのは東急電鉄の田園都市線の沿線です。沿線の土地所有者から各々20~30%の土地を東急が買収して、その後、東急が事務局を務めて組合区画整理事業の立ち上げを調整し、調整ができた地区に鉄道や駅を計画・配置して組合区画整理事業を行う方式で3,000haを開発しました。東急はバラ買いたした土地を鉄道用地等としてまとまった換地を受け取り、他の整備された宅地は地権者に渡したのです。

②鉄道経営の観点

次に言えるのは、鉄道経営の観点があった点です。田園都市線の沿線開発でもそうですが、住宅だけではなく、学校や研究所を誘致して働き場所あるいは学生が集まる場所を用意しています。もし住宅だけの郊外開発であれば、朝は都心に行く電車ばかりが混んで、反対方向は空になります。都心から帰ってくる方向に学生や研究所に通勤する人を乗せることを意図的に行い、非効率な片荷輸送を避け往復とも効率的に運行できるようにしたことは鉄道経営上非常にうまいやり方です。また、都心ターミナル駅にはデパート等も開発しました。

このような一体整備は阪急の前身の会社が発明したやり方ですが、民鉄経営という目で見ると民鉄の良いビジネスモデルとなっていて、その結果、関東の民鉄

各社の全収入のうち大体30%から50%ぐらいは鉄道運賃収入以外、不動産収入や広告収入、商業販売額の収入であるというのが現状です。いわば民鉄のビジネスモデルとして機能したからこそ20世紀を通して、80~90年民鉄は存続することができたわけです。

③鉄道に乗るというライフスタイルの提供

最後は、鉄道に乗るというライフスタイルを提供したという点です。東南アジアに行ってこの話をし、最後に、「実は、TODは郊外に住み鉄道に乗るという人々の新しいライフスタイルを創ったんだ、私も鉄道に乗って通勤していますよ。」と言うとすごく驚くのです。このライフスタイルを提供したというのが、日本のTODのもう一つの特徴だと思います。

(5) 日本型TODの光と影

——光の部分のお話をお聞きしましたが、併せて影の部分もお聞きしたいと思います。

矢島：影の1つ目は郊外部にまとまった緑地を確保できなかったことで、特に東京はそうです。首都圏整備計画の中でグリーンベルト構想を出して、法律でも近郊地帯を定め、それによって郊外開発を規制して緑地を保全しようとしたけれども、その政令は当時の政治事情で葬られてしまった。今の都市計画法が出来る前までは、何の開発規制も出来なかったわけです。

もう1つは、一気に開発して一気に住まわしたことに起因する問題です。当時は、1年間に30万人という人が猛烈な勢いで東京圏になだれ込んできた時代ですから、住宅地供給というのは大変な社会問題でした。大量に住宅地を供給するために大規模ニュータウンというやり方を採ったのですが、そこには同年代の人がほぼ同時期に入居するので、今になってみると一気に高齢化しているというのが問題になっています。

(6) 今後の方向性：鉄道を基軸にした沿線の再生が鍵

——今、お話しされた影の部分について、今後どのように取り組んだらよいのでしょうか。

矢島：これは難問ですが、既存の鉄道を基幹とした公共交通のネットワークは代えがたい財産です。この財産をうまく生かし、鉄道を基軸にして街を少しずつ作り変えていけば良いと思います。東京圏では、鉄道各社は気付いていますが、意識的に既に始めているのは東急だけで、他の会社はまだ十分に手が付いてない状態です。焦点はやはり駅の近くあるいは沿線ということで、この沿線価値どう高めていくか、自治体の協力を得ながら沿線の再生をしていくことにより、いろいろな問題が解けていくのではないかと、思っております。

3. 新都市計画法の制定

——次に都市計画法の話をお聞きしたいと思います。この新法の特徴は、どこにあると思われますか。

矢島：日本の都市計画法は旧法も現行法も都市計画事業制度を持っていて、これは恐らく、他の国の法令と比較をしても日本の都市計画法の特徴と言えると思います。

先進国の仲間入りを果たすために、近代都市としてのインフラを整えるのが旧法の大きな狙いでした。この狙いがずっと現行に至るまで引き継がれているわけでした、このことから、日本の都市計画制度は事業的な都市計画だと言う人もいます。現行の新法は土地利用と施設整備、面整備事業が一体で、土地利用とインフラ整備の両輪で都市計画を進めていくことが現行法の特徴だと思います。この土地利用面の根幹の1つが線引き制度であり、もう一つが容積制度になります。

①線引き制度の特徴：土地利用とインフラ整備

当時から、土地利用とインフラ、あるいは土地利用と面整備は両輪だという話が語られていました。市街化調整区域は開発を抑制して、その代わり一定規模以上の計画的な開発については、計画的な整備、例えば区画整理事業を行うのであれば、市街化区域に編入をして市街化を図ることを行いました。これは、一定規模以上の計画開発については、うまく機能してきたと思います。

一方で法律では、「市街化区域はおおむね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する」と書いてあり、既に市街地になっているところを含めて10年で整備をするという、かなり高い目標を掲げていました。実際は実現できなかったのですが、その原因は財源と地価です。都市計画法は旧法も新法も都市計画特定財源はないのです。もう一つは地価が急激に上がったことです。人が都市に集まってきて、限られた土地をいろんな用途で争い使うわけだから、地価が上がるのは当然です。結局はいくら予算を付けても用地費に使われてしまいます。特に大都市の市街地においては、これが大きく効いていたと思います。

②県への権限移譲とその運用

それまでの旧法は、地方の都市計画といえども全て内務省が決定するというものでした。新法では、大部分の都市計画は都道府県が決めることとなり、市町村も決定権限がありましたが、それについても都道府県が認可をする仕組みになり、都市計画行政の中核は都道府県になったわけです。

東京都とか大阪府のような都府県であれば良いのですが、地方に行くと、当時の県の都市計画課は、それほど強力ではありませんでした。私は茨城県と石川県で勤務をしたのですが、そのときの印象は、県の土木部で一番偉いのは河川課と道路課。都市計画課は希望者も少ないという感じでしたが、その後都市計画法の価値が知れ渡ってだんだんと人気が上がってきました。

(3) 新法の光と影

——新法の影の部分もお話いただけますか。

矢島：線引き制度は市街化区域内にも市街化調整区域にも影があります。

市街化区域については、全般的に区域を広く設定し過ぎたということがあると思います。市街化区域の指定については、特に地元の政治レベルにおいて、広く設定しろ、という圧力を各県は受けていて、結果的に広めの市街化区域としたことによって、今度はその中がスプロールするという現象を生んでしまいました。市街化区域の中では小規模なものは開発許可が不要ですから、ミニ開発が横行するということがありました。さらに、建築基準法の問題もあります。建築基準法では、私道を位置指定するとそれで建築ができてしまいます。それが連続とつながっていくと、幅4mしかない道路に沿って市街地ができてしまうわけです。実際にそういう市街地は大都市近郊にたくさんありますが、火事があっても消防車も入ることが難しい。

都市内の道路は幹線道路、補助幹線道路、区画街路が段階的に構成されるのが理想です。幹線道路は都市計画決定して道路整備を行い拡幅します。建築基準法では、最低幅員の区画街路の用地確保はできるのですが補助幹線または主要な区画道路の用地は確保されません。結果として、消防活動の役に立つ補助幹線道路等が存在しない市街地が市街化区域に出来てしまった。以上が市街化区域の問題だと思います。

次に、市街化調整区域については、計画的に開発した地区はよいのだけど、いろいろな抜け穴がありミニ開発が横行したことが挙げられます。典型的には農家の次三男は市街化調整区域であっても家を建てるための開発をしてもよいわけですが、実際に県行政を行ってみると、次三男の為の住宅・宅地がいつのまにか転売されたりするケースがあるわけです。

さらに制度的に問題であったと思うのは、市街化調整区域内の周辺集落を正当に評価して位置付けていなかった点です。このような周辺集落は健全に機能していたのです。現在は、コンパクトで持続可能なまちづ

くりという考え方のもとコンパクトな市街地を中心に造って周辺に小さな拠点を造ることが大きな目標になっていますが、旧来の農村集落をうまく育てていけば小さな拠点になり得るわけです。市街化区域の制度において、周辺の集落はもう少し正当な位置付けを与えるべきところを、何か農住的な部分が抜けてしまっていたのではないかと思います。

4. 県と市の都市計画行政について

——県の行政のお話が少し出ましたが実際に3つの県での勤務経験を踏まえて、県と市の都市計画行政の特徴についてお話いただければと思います。

矢島：県行政には国と市町村の中間にあることが、メリットにもなり得るし、デメリットにもなります。うまく使えば、県という権限は非常にうまく動きますが、使わないでいるといくらでもサボれるということになります。

都市計画について言うと、地方分権一括法ができる前の都道府県は、都市計画行政においては非常に強力な専門能力があったし、そのような人材がずっと育ってきたという感じがいたします。このような「インハウスの専門家集団」がいた上で、さらに外部のコンサルタントと随契などで一緒に仕事をするという仕組みが機能していました。

地方分権一括法で権限が市町村に移譲されたわけですが、現在の市町村は都市計画に関する専門性が育ちにくい環境だという気がいたします。私は市区の都市計画審議会の会長を経験していますが、都市計画担当の職員は、それまで税務や保健に勤務をしていた人も多いのです。幅広い人事ローテーションをしているからそうなるのですが、都市計画に必要な専門性を市区が持ち得るかが非常に大きな問題です。その専門性を養っていくのは時間がかかりますし、育てるような人事配置や人事ローテーションの仕組みになっていません。では、外部コンサルタントの力を使えるかということ、今は、随意契約は駄目だということになっていて、いいコンサルタントが次の年に引き続いて仕事をしてもらえる保証は何もないのです。コンサルタントに能力のある方は育っていると思うけれども、その人たちがちゃんと仕事をしていただけるような仕組みに市区がなっていないということで、大変危機的な状況にあると思います。

5. 本省における都市政策の企画立案

——建設省の本省において様々な都市施策の企画立案をされておりますが、特に思い入れがある施策についてお話を頂ければと思います。

矢島：いろいろとありますが、この場でお話ししたいのは、「歴みち事業」です。これは街路事業の一形態で、歴史的地区環境整備街路事業といいます。歴みち事業は、開発か保全かの対立ではなく、街路整備と歴史的地区の保存の両立を目指した事業であるのが特徴です。

まず地区の外周道路を整備し、歴史地区内の街路幅は狭いままとし、旧来の鍵型の交差点もそのままにし、舗装は旧来の土色に近い材料で整備する。それにより沿道の歴史的建築物が保全され、街並みと街路空間が調和することを目指します。今日では当たり前に見えますが、制度の立案当時はとても斬新で柔軟な発想と評価され、その後の全国展開の実績も考慮され、1996年度の都市計画学会石川賞を受賞しました。

実際に現場で歴みち事業に携わったなかで、奈良県橿原市今井町が一番思い出が深いところですが。当時は町並みを保存すべきと文化庁や建築の方々が言われていたのですが、その際、街路事業は街並みを壊すのではないかと随分批判を受けました。開発と保存、どちらを選ぶのかという話でしたが、でも、両方ともやらなければならないのです。歴史的な建物を保存するために重要伝統的建造物群保全地区（重伝建地区）の指定を受けると建築物の改造に大きな制約がかかりますので、住民の方々は規制を受けるだけだと反対していました。

そこで、この今井地区では、歴みち事業を平成元年から先行導入して、いろいろ工夫しつつ整備を実際に少しずつ進めていきました。その結果、この歴みち事業のようなやり方をして地域の環境を良くしてくれるのなら、伝建地区の指定を受けます、という合意が得られ、結果的に街並み保存のための環境を整えるような事業になりました。この歴みち事業を制度化して、かつその後、いろいろな方のご尽力で全国展開ができたというのは、大きな思い出の1つです。

6. 研究の世界：大規模開発地区関連交通計画マニュアル

(1) 研究のきっかけと特徴

——今度は研究の話をお聞きしたいと思います。1998年に学位論文を書かれています。内容は大規模開発に

伴う交通対策で、国土交通省の大規模開発地区関連交通計画マニュアルのもとになった内容です。全国の大規模な都市開発、例えば、六本木ヒルズなどもこの研究の成果に基づいて、発生する交通を予測して対策を取っていますが、どういうきっかけで研究をしようと思われたのですか。

矢島：1989年の建設省都市局都市交通調査室長のころ、各地で工場跡地や国鉄の貨物ヤード跡地で大規模な土地利用転換が起こる時期だったのです。このような大規模都市開発に対して、どのような交通対策をしたらいいのか、それは誰が計画を作り、誰がその負担を負うのか、という議論が盛んに行われていた時期に、私は都市交通調査室の責任者でした。ですから、研究をある程度やらざるを得ないし、研究する傍らでそれを実務上制度として実現しないといけないという、両方の立場にありました。

——実務と研究、その中のポイントや苦勞された点はこういったところでしょうか。

矢島：都市の枢要な場所で大規模な開発関連交通量が発生するわけだから、交通量を予測した上で交通計画を作成・実施して、開発後に想定以上の交通量が出てきたというわけにはいきません。交通施設は後から追加投資をして簡単に整備できるものではないのです。交通量予測という観点からいくと、予測値を過少に推計するわけにはいかない。だから、安全度をみて交通量予測をして、その結果に基づいて交通計画を立てた上で、負担をどうするのかということになるわけです。過少推計を避けながら、行政からみても開発者がみても納得できる合理的な予測方法を探る、というのが一番難しかったように思います。

(2) 研究が活用された要因

——実際に、このマニュアルができて、その後全国1,000カ所以上の行政の現場で適用されてきました。このように広く使われた要因は何だと思われますか。

矢島：実際にマニュアル公表後も、データをずっと集め続けて、データが集まったならばまたそれを統計的に処理して、その数値にマニュアルを変更してきました。そのような常に客観的データに基づき見直しを続けるということが、開発者側の方々からも恐らく評価をしていただいているのではないかと思います。

(3) 行政担当者や研究者へのアドバイス

——実際に実務と研究の両方をやられた立場から、研究者へのアドバイスを頂きたいと思います。

矢島：最近の研究についてどうかということですが、

都市計画というのは、結局は実務、実用、実学だと思
うのです。実務側から見るとやはり実用に役に立つ研
究が欲しいなという感じがします。

7. 学会活動

(1) 都市計画学会の活動を振り返って

——都市計画学会において、理事・副会長として活動
されてきました。実際に都市計画学会の活動をされて
いて振り返って思われることはありますか。
矢島：今、お話ししたように、都市計画は結局実務で、
実用、実学だと思うのです。私が学会活動している
ときも、行政の人たちを勧誘するのですが、なかなか学
会員になってくれない。学会に行けば、こういう論文
があり実務に使えるというところが不足しているの
ではないかと私自身は感じています。

もう一つは、学・官・民間の連携が重要だと思うの
です。元々都市計画学会ができたときは行政主導で作
られました。当時はまだ大学にも都市計画を専攻する
学科がなかったから当然そうなったわけですけど、そ
の後、学・民間が育ってきて、今は逆に学に傾斜し過
ぎているかな、という印象です。他の学会と比較をし
ても、もう少し学・官・民間のバランスがあった方が
よいのではないかと思います。

(2) 新都市計画マニュアル(2002)の出版

——当時、学会の理事としていろいろと活動された中
で、「実務者のための都市計画マニュアル(全10巻)」
の作成に関して中心的に活動されておりましたが、そ
もそもマニュアルを作ったきっかけはなんだったの
でしょうか。またこのマニュアルでぜひ読んでおくべき
というお薦めの部分はどこでしょうか。

矢島：これは地方分権と関係がありまして、平成10
年に地方分権一括法が成立して、さらに平成12年に
都計法の大改正を行っています。地方分権に伴い、
国からの通達を全部運用指針という技術的助言に作り
直しました。出来上がった運用指針を読んだだけで
は、都市計画の策定や決定手続きの実務ができるかと
いうと難しく、それで都市計画学会でマニュアルを作
るということになりました。私はこの中で総合編のマ
スタープラン部分と、都市施設部分を担当しました。

マニュアルの総合編の中に、「第1部 都市計画の意
義と役割」という部分があります。ここは、各先生に
分担して書いていただいたのですが、この意義と役割
の部分は、都市計画とは何かを理解するには非常に重

要なものであると思いますので、これはぜひお読みい
ただいて、各論の部分はそのときのお仕事に応じて参
照していただければいいのではないかと思います。

8. おわりに

——この会では、必ずお聞きすることが2つあります。
まず、ぜひ後輩が読んでおくべき本をご紹介します。
矢島：本は、2冊ありまして、1冊は、シュライバー博士
の『道の文化史』(1962年)です。内容は題名のとおり、
道と都市や文化との関係について、ローマの文化や、そ
れ以外の様々な国の町が出てきて、大変私は興味深く
読みました。役所で都市計画に携わって、この本を読
んでからこの仕事を続けるのが行くべき途かなと思
いましたし、歴みち事業などを始めたのは、道と文化につ
いて、この本の薫陶を受けたからと思っています。

もう1冊は、梅棹忠夫氏の『文明の生態史観』(1967
年)です。これは全く道路とか都市とかいうことは書
いていなくて、東南アジア的な稲作文化とモンゴルの
騎馬民族文化はどう違うとかそんな文明史的な本で
す。しかし、いずれにしても都市計画みたいな仕事っ
ていうのは、文明とか文化とかとは切り離せないもの
ですから、読むことをお勧めします。

——では最後に「矢島さんにとって都市計画とは？」
を一言で頂きたいと思います。

矢島：学生の頃から土地利用と交通の話に興味があ
ったのですが、今改めて「都市計画とは」と言われま
すと、「都市活動の密度分布を静的にも動的にも整序化
すること」であると思います。都市活動の密度分布と
いうのは、夜飛行機で飛んでいるとき窓から見下ろす
と、点々と町があり、そこは光り輝いて、その中には
車も動いていたりする、そのようなイメージです。こ
のような都市活動の密度分布を、静的が土地利用で、
動的が交通という感じになるのですが、静的にも動的
にも整序化するのが都市計画なのかなと思います。

——確かに、最近都市計画の対象は土地利用や交通の
ほか、様々な分野に広がっていますが、都市活動の密
度分布のバランスが悪くなっていて、それを補い整序
化するために様々な取り組みを行っていると考えたと
理解ができます。ありがとうございました。

(2016年12月7日 都市計画学会事務局にて)