

● 国外城市规划与设计理论译丛

CITY PLANNING & DESIGN THEORY

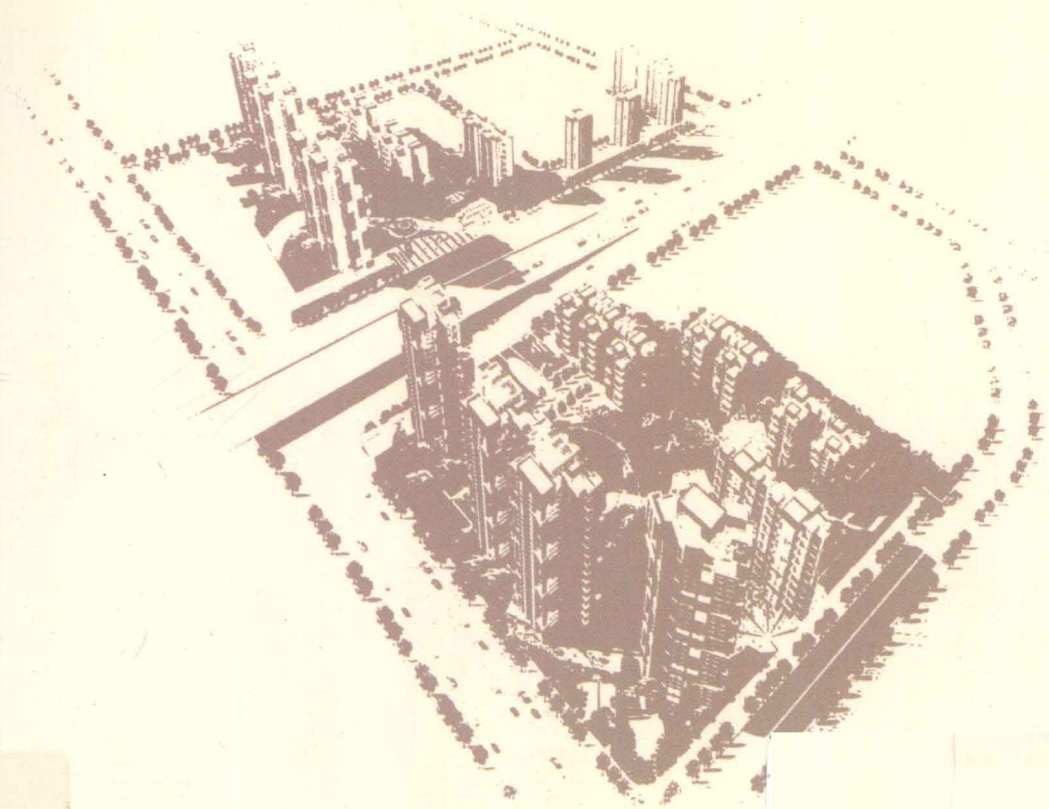
紧凑型城市的规划与设计

Planning and Design for Compact Cities

欧盟·美国·日本的最新动向与事例

[日] 海道清信 著

苏利英 译



中国建筑工业出版社

责任编辑：白玉美 刘文昕
封面设计：楚 楚

经销单位：各地新华书店、建筑书店

网络销售：本社网址 <http://www.cabp.com.cn>

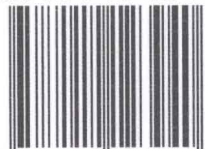
网上书店 <http://www.china-building.com.cn>

博库书城 <http://www.bookuu.com>

图书销售分类：城市规划·城市设计（P20）



ISBN 978-7-112-12394-0



(19670)定价：55.00元

国外城市规划与设计理论译丛

紧凑型城市的 规划与设计

[日] 海道清信 著
苏利英 译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2009-0354 号

图书在版编目 (CIP) 数据

紧凑型城市的规划与设计 / (日) 海道清信著; 苏利英译. —北京:
中国建筑工业出版社, 2010. 11

(国外城市规划与设计理论译丛)

ISBN 978-7-112-12394-0

I. ①紧… II. ①海…②苏… III. ①城市规划-研究 IV. ①TU984

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 165243 号

Title: Konpakutoshitei no Keikaku to Dezain

Copyright © Kiyonobu Kaido

Original Japanese edition

Published by Gakugei Shuppansha, Japan

本书由日本学艺出版社授权翻译出版

责任编辑: 白玉美 刘文昕

责任设计: 陈 旭

责任校对: 马 赛 赵 颖

国外城市规划与设计理论译丛

紧凑型城市的规划与设计

[日] 海道清信 著

苏利英 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京嘉泰利德公司制版

北京云浩印刷有限责任公司印刷

*

开本: 787 × 1092 毫米 1/16 印张: 17½ 字数: 420 千字

2011 年 3 月第一版 2011 年 3 月第一次印刷

定价: 55.00 元

ISBN 978-7-112-12394-0

(19670)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

前 言

本书根据欧美各国有关紧凑型城市建设的最新潮流以及日本的相关事例，就“什么是紧凑型城市？”“如何进行紧凑型城市的规划与设计？”等问题进行了整理与归纳，力求为关心和关注紧凑型城市建设发展的人们提供最基本的相关资料。

笔者曾经在2001年8月会同学艺出版社出版了《紧凑型城市——谋求可持续社会的城市形象》一书。该书作为最早用日语就有关紧凑型城市问题进行表述的资料文献，在如今的紧凑型城市指向的政策形成方面起到一定的作用。虽然本书是该书的续篇，但是，距前书的出版业已经过6年左右的时间，“紧凑型城市”的相关状况已经发生了很大的改变。现在，“紧凑型城市”这一理念在政府和地方自治体或者专家、市民间也逐渐得到了广泛的认知。特别是2006年5月有关城市规划建设的三部法律法规的修订，使得紧凑型城市作为理想的城市形象在政策上得以确立。同时，都市再开发事业等为实现中心市区活性化所作的积极努力已经取得了切实的成效，城市中心区人口恢复这一再都市化现象也越发显著。城市规划建设迎来了从以往的向郊外蔓延的城市扩张时代，向在有效利用现有的各种资源的同时，城市空间和城市生活都发生“从量变到质变”转换的成熟型、再生型的时代。

从新的社会经济状况、法律法规及政策导向来看，将紧凑型城市作为城市的目标形象正在成为人们共同的理念。但是，在规划和设计的具体实施方面，我们还将面临许多重大的课题。前书是以基本资料的归纳整理和介绍欧美的相关事例为中心，本书旨在通过对欧美的最新动向以及对日本的若干事例的探讨，提出更具操作性的“日本式紧凑型城市”的理想状态。

本书的序章部分是围绕2006年修订的有关城市规划建设的三部法律法规，就“什么是紧凑型城市”这一主题，进行基本思想的归纳和整理。书中的第一部分，根据近代城市的空间发展，对作为城市形象的紧凑型城市作进一步的研究和探讨，并从城市设计的观点出发，对其基本原则进行总结和归纳。本书的第二部分，从英国、欧盟（EU）及美国的最新城市政策、城市开发潮流的角度出发，就有关紧凑型城市的具体且广泛的相关事例及经验教训进行了整理和归纳。在本书的第三部分中，就建设“日本式紧凑型城市”这一课题进行了研究和探讨，并特别针对中心市区活化和市内居住的理想状态进行了论述。在本书的最后章节中，围绕建设日本式紧凑型城市以及今后日本的城市规划建设等方面的问题提出了意见和建议。

由于地球环境问题已经在世界上取得了政策共识，美国从城市蔓延式开发向精明增长政策的转换将会更加明确。始终推行重视环境的城市政策的欧盟（EU），在向东进行的加盟国的扩张中，追求可持续的、具有多样性的城市圈的理想状态。在城市再开发方面已经取得成效的英国，以工党为首，正在进行一场以实现公众参与和经济发展并存为目标的规划体系的改革。日本也正在从以往的应对城市化时代的扩张、扩大型的城市规划、城市建设，向成熟型、再生型的城市建设、城镇建设的方向转变。然而，在日本的城市社会中，“规划文化”尚不十分成熟，成熟型的规划设计手法正在不断地探索之中。同时，担负城市及地区的空间规划和城市设计的人才资源和社会的需求尚显不足。

虽然紧凑型城市具有一定的原则，但是尚无确切的定义。这是由于作为其对象的城市、城市圈的状况多有不同所致。中小城市和大都市圈其紧凑型城市或紧凑型城市空间的理想状态各不相同。不仅城市规模，而且历史、文化、自然条件等方面存在的差异，在理想的紧凑型城市的城市形象及规划理论方面也会有所不同。

经济学家宫本宪一先生运用城市经济、城市问题、城市政策三层结构对城市进行分析和研究。笔者则试图从“城市空间、城市问题、城市规划与设计”的关系入手，对课题加以深入理解和把握，力求使城市空间在更理想的方向上得到改善。

现在，在经济、社会、环境、生活等各个领域，我们正面临着时代的大转折点。紧凑型城市就是象征这样的时代新潮流的城市形象。虽然原理简单，但是在具体运用时所要求的从多方面进行深入思考和不懈努力这一点上，与以前的城市规划建设工作并无别样。或许答案并不是可以轻易地获得。然而，从日本近年来的新的城市建设、城镇建设的潮流中，人们感觉到实现紧凑型城市建设在很大程度上将会成为可能。本书努力采用世界各国和日本的最新潮流以及广泛的学术成果，并就其基本观点和理念进行深入的研究和探讨。如果本书确实能够对在各个领域和地区就人们所期望的、未来城市的理想状态进行摸索的市民、行政官员、专家和学者等有所助益，将使我们感到十分荣幸。

海道清信
2007年12月

目 录

前言 III

序章 有关城市规划建设的三部法律法规的修订与紧凑型城市 1

- 0·1 紧凑型城市政策的出台 1
- 0·2 在中心市区活性化方面以往对策的局限 5
- 0·3 有关城市规划建设的三部法律法规的修订与紧凑型城市理念的认同 7

第1部分 紧凑型城市的城市形象与设计 15

第1章 紧凑型城市的城市空间论 16

- 1·1 呈现无序蔓延状态的现代城市 16
 - (1) 美国城市的市区无序蔓延状况 16
 - (2) 欧洲城市的市区无序蔓延状况 17
 - (3) 日本城市的市区无序蔓延状况 18
 - (4) 市区无序蔓延导致的问题及主要因素的变化 23
- 1·2 城市空间紧凑度的价值 25
 - (1) 城市空间的形态论 25
 - (2) 城市形态与交通的关系 28
 - (3) 紧凑的城市空间的文化价值 31
- 1·3 有关紧凑型城市的论争 34
 - (1) 可持续发展与紧凑型城市 34
 - (2) 对紧凑型城市的期待与面临的课题 36

第2章 紧凑型城市的设计 43

- 2.1 城市空间构成的设计原理 43
 - (1) 西方城市的空间构成 43
 - (2) 日本的城市空间构成 45
- 2.2 紧凑型城市的城市形象 47
 - (1) 城市形象的变迁与三种模式 47
 - (2) 日本、美国及欧洲在城市、地区及居住指向方面的比较 52
- 2.3 实现紧凑型城市的城市设计 56
 - (1) 可持续的城市设计——欧盟（EU）的战略 56
 - (2) 在规划体系中得以确立的城市设计：英国 60
 - (3) 优秀的城市设计所带来的效益 61
- 2.4 紧凑型城市的空间构成与城市设计 63
 - (1) 紧凑型城市的空间形态 63
 - (2) 紧凑型城市与密度 65
 - (3) 以实现多样性为目标的城市设计 70
 - (4) 有效利用场所性的设计 74

第2部分 欧美的可持续城市建设 79

第3章 规划城市、地区的文化 80

- 3.1 城市成立的规则 80
- 3.2 规划过程的市民参与 85
- 3.3 以建立可持续的规划体系为目标的改革 90
 - (1) 工党进行的改革：英国 90
 - (2) 从统治向治理的转变 93

第4章 欧洲的可持续城市建设 96

- 4.1 建设紧凑型城市的英国的手法 96
 - (1) 设置绿带 96
 - (2) 可持续的居住区开发 100
 - (3) 住宅、住宅用地价格的上涨与住宅供给 105
 - (4) 抑制汽车交通的交通政策 108

(5) 以实现中心市区活性化为目标的努力	110
4·2 英国的城市再生	117
(1) 城市再生政策的战后发展史	117
(2) 世界城市的复合功能开发：伦敦	120
(3) 大城市的城市中心区再生：伯明翰	123
(4) 缩小城市的再生：曼彻斯特	126
(5) 拥有高品质生活的个性化城市：牛津市	132
4·3 欧洲的可持续城市圈规划	135
(1) 欧盟（EU）的城市圈战略	135
(2) 手指形态规划：哥本哈根	138
4·4 汽车依赖度较低的住宅区开发	141
(1) 无车化住宅区的理念	141
(2) 无车化住宅区的事例	143

第5章 紧凑型城市的美国模式 149

5·1 精明增长政策	149
(1) 以实现从城市无序蔓延的转换为目标	149
(2) 精明增长的事例	153
5·2 得克萨斯州中部地区的精明增长	154
(1) 得克萨斯州中部地区的未来设想	154
(2) 奥斯汀市的精明增长规划	158

第3部分 以实现日本式紧凑型城市为目标 161

第6章 城市生活的意义与价值 162

6·1 城市空间的形态与人们的生活	162
(1) 传统城市空间的价值	162
(2) 紧凑型城市的生活原风景：金泽	164
6·2 以实现市内居住的时代为目标	171
(1) 人口构成的变化	171
(2) 市内居住与郊外居住	174
(3) 以促进市内居住为目标	178
(4) 谋求实现可持续的郊外住宅区	184

6·3 中心市区的规划与设计	188
(1) 中心市区的价值与城市结构	188
(2) 繁华空间的设计	194
(3) 商店街的拱顶	198

第7章 以建设紧凑型城市为目标 204

7·1 城市再生与规划体系	204
7·2 以实现紧凑型城市为目标的规划与对策	208
(1) 制定紧凑型城市的构想及规划	209
(2) 中心市区的活性化、再生及城市功能的再集约	210
(3) 促进市内居住的发展	212
(4) 对郊外的无序化分散选址的限制	213
(5) 城市建成区开发优先,有效利用现有资源	215
(6) 抑制对汽车交通的过度依赖,大力扶植公共交通	216
(7) 以人为本,实施道路更新改造,建设依靠步行交通亦可满足生活需求的城市	217
(8) 对扩张型城市基础设施整顿建设的重新评价	218
(9) 传统的街道景观、建筑物及空间的继承	219
(10) 促进车站周边地区等据点式复合功能的开发	221
(11) 对邻近市区的农业空间和自然环境的保全与利用	223
(12) 采用市民参与及共同合作的方式,进行规划的制定与实施	225
(13) 综合运用多种手法,提高实施的效果	226
7·3 紧凑型城市的城市形象	227
(1) 日本、美国及欧洲各国的比较	227
(2) 大城市型、城市圈型:网络状的紧凑型城市	229
(3) 中等规模城市型:绿色的紧凑型城市	231

终章 营造适合成熟社会的城市空间 233

(1) 谋求实现城市空间的范式转换	233
(2) 以营造繁华、宽敞舒适的城市空间为目标	236
(3) 以建设适合成熟社会的城市和地区为目标	242

参考文献	245
日中对照词汇	259
后记——代答谢词	266

序章

有关城市规划建设的三部法律法规的修订与紧凑型城市

0·1 紧凑型城市政策的出台

★从欧洲到日本——紧凑型城市热的兴起

从某地方自治体职员那里听到“不知何故，从今年（2005年）6月开始，突然要在霞关等地推进紧凑型城市的建设？”在各地、各处都可以听到“我市将以建设紧凑型城市为目标”这样的发言和构想。一股“紧凑型城市热”正在日本城市规划领域兴起。

在笔者所著的《紧凑型城市——谋求可持续社会的城市形象》（学艺出版社，2001年）一书中，已经就日本对紧凑型城市也表现出极大的兴趣等方面的内容进行了介绍。但是，在当时这还是一个尚未被人们普遍认识的词汇。然而，近年来，“紧凑型城市”一词在日本的城市规划领域和城镇建设领域已经成为人们最熟知的语汇之一。在社会结构朝着人口减少、高龄化方向快速变化的过程中，紧凑型城市作为极其重要的城市规划建设的理念正在被人们所接受。

在美国，将以满足出售为目的的旧住宅重新翻建称作“更新改造”。由于经历了近百年的近代都市的扩张发展，现在日本的城市和地区也力求将紧凑型城市的城市形象作为未来发展的脉络，进行城市的更新改造。其主要课题是对过度依赖汽车交通的城市结构进行转换，抑制城市向郊外的无序蔓延，以及中心市区的再生。然而，如何将紧凑型城市的理念运用在具体的政策和规划之中？目前，对此的认识理解以及具体的事例尚显不足。

现在，让我们对紧凑型城市政策的形成过程作进一步的归纳和整理（图0·1）。正如我们大家所知道的那样，紧凑型城市一词来自英语，其起源在欧洲。如今的紧凑型城市政策与城市和地区的可持续性密切相关。最早证实

“在地球上，开发与资源、环境有着密切的联系，不可能存在无限制的成长”这一理论，并向世界发出呼吁的是罗马俱乐部发表的《成长的界限》（1972年）。虽然这是科学工作者经过不懈的努力得出的结论，但是，在世界上，从开发、成长和资源、能源的制约，以及环境问题的角度，提出理想的开发政策的是联合国布伦特兰委员会发表的《我们共同的未来》（1987年）中的可持续发展的理念。

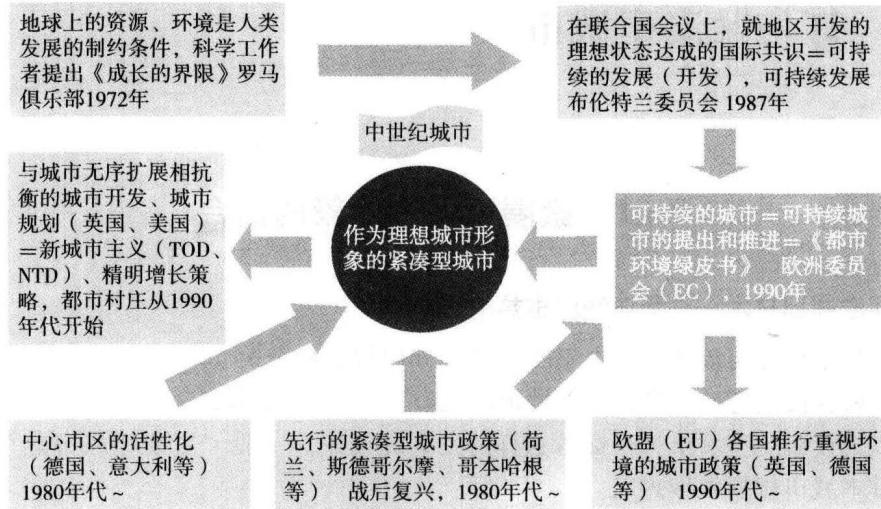


图 0·1 欧美各国紧凑型城市政策的形成

明确提出希望谋求紧凑型城市的城市形象的是欧洲委员会（EC）发表的《城市环境绿皮书》（1990年）。在该书中，尽管没有使用“紧凑型城市”这一词汇，但是，却提出了高密度、复合功能这样的传统的欧洲城市的重要性，在各国政府及研究者间引起了强烈的反响（冈部明子，2006年）。在标志着如今的欧盟的成立的《马斯特里赫特条约》（1992年）中，应用了可持续且不会对环境造成不良影响的增长原则。同年，有160个国家参加的联合国里约热内卢首脑会议通过了可持续发展的原则，从而，确定了各国政府环境政策的基本方向。英国决定将《可持续的开发——英国战略》（1993年）作为国家的方针，在城市开发政策等方面，运用可持续性和紧凑型城市的理念。

同前述的各国政府将联合国和欧盟（EU）制定的基本方针进行政策化实施的潮流有所不同，荷兰等国独自推行以紧凑的城市形态为目标的城市政策。譬如，直到20世纪80年代，阿姆斯特丹一直积极地进行郊外新城等的新开发，而在90年代以后，则以谋求实现紧凑型城市为目标，在城市建成区内进行高密度的开发建设（图0·2）。如同在中心市区进行步行者专用空间的整

顿与建设、力求实现城市中心区复兴的德国和北欧，对城市中心区的旧街区进行保全修复及整顿建设的意大利，以及进行独具特色的高密度空间整顿建设的西班牙那样，欧洲诸国正在为此进行着各自的不懈努力。

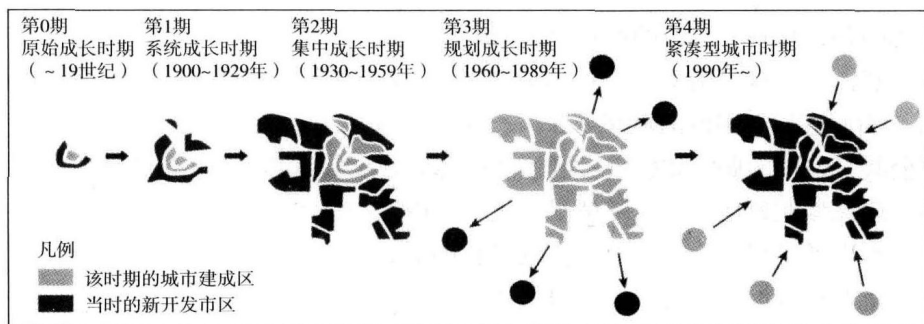


图0·2 阿姆斯特丹市区的不同时期扩张示意图（来源：角桥彻也，2003年）

紧凑型城市的理念之所以在欧洲被接受，中世纪城市的紧凑型历史空间被世人所继承，并成为易于理解的模式，也是其中的主要因素之一。在美国，可持续发展的城市和紧凑型城市的理念，作为城市及城市圈政策的精明增长策略，以及作为提倡进行符合人体尺度的高密度、复合功能开发的新城市主义，得到广泛的运用。

★什么是紧凑型城市

在欧洲，乃至日本，即使是以中世纪城市为起源的城市形态，现实的城市空间也都呈现出城市化和依赖汽车交通的市区不断向郊外扩展的状态。在世界各地都可以看到，由于大型商业设施等的郊外选址导致市区失去昔日繁华的现象。要将这样的现代城市规划建设成为紧凑型城市，需要对以往的低密度、向郊外无序蔓延的城市发展方向加以转换，将城市空间的整体结构（土地利用）改变成为整齐有序的（紧凑的）形态，维持并形成富有活力的城市中心区。紧凑型城市建设还可以表现为尽量维持城市所具有的历史传承的紧凑形态，进行保全、继承，并有效利用地区的空间资源及历史积存的城市规划与建设。

紧凑型城市应具有以下五个方面的空间基本要素：

- ①高密度，并力求使密度得到进一步的提高。
- ②从城市整体的中心（城市中心区，中心市区）到可以满足人们日常生活需求的邻里中心，进行不同层次的中心配置。
- ③避免市区无序蔓延，尽可能使市区面积不向外扩展。
- ④即使较少利用汽车交通，也可以满足日常生活（上班、上学、购物、

看病等)的需求,并且,能够利用邻近的绿地及开放空间等。维持循环型的生态系,并对城市周边的农田、绿地及滨水地带加以保全和有效利用。

⑤城市圈通过公共交通网络实现紧凑的城市群的连接。

作为城市政策目标的紧凑型城市建设,就是要努力进行尽可能接近上述状态的各种规划、政策的制定以及事业的实施。

然而,当将紧凑型城市作为具体的规划、政策运用时,对于所面临的诸如“如何进行高密度的城市开发?如何进行中心地区的规划与设计?如何促进公共交通的发展?如何使已经形成的郊外地区实现再生?”等各种各样的课题,应该参照各地区的实际情况,进行创造性的思考。

对于紧凑型城市的直接期待效果有如下五个方面:

①力求减少人们对汽车交通的依赖。

②能够有效地利用土地及空间资源。

③力求减少环境污染以及对自然、农田的破坏。

④能够维持并形成充满生机与活力的中心市区。

⑤能够提高城市基础设施和服务的效率性,实现低成本、高效率的行政财政运营。

在此基础上,对于紧凑型城市和紧凑型城市圈的期待效果有如下五个方面:

⑥公共交通实现性的提高。

⑦提高城市的魅力,采用观光、投资的吸引以及城市型产业的形成等手段,实现经济的活跃发展。

⑧通过公众对城市建设、街区建设的参与,促进地区自治和住民自治的发展。

⑨营造出任何人都可以轻松生活的社会生活环境,使不同人群的社会公平度得到提高。

⑩灵活有效地运用地区的个性、历史以及文化资源,使地区的居住稳定性和地区吸引力得到进一步的提高。

在日本,即使紧凑型城市的基本理念能够得到理解,在具体应用时也会感到某种的困惑。其原因之一就是如果真的要实施紧凑型城市政策,那么,就必须对以前的成长型、扩大型的城市政策进行彻底的转换,因此,这不是行政上可以解决的问题,需要由政治决策者作出决断。谋求对公共事业和划一旦宽松的限制诱导这样的规划体系进行变革。

再有,就是因为应该实现的城市形象,以及其规划和设计尚不明确。在许多场合,对紧凑型城市的城市形象的描述,我们经常所看到的是“郊区缩小,城市中心区呈现高层化”这样的画面,给人们以错误的印象。作为目标形象来说,目前,日本的城市规划尚不具有明确的空间形态。以前,

紧凑的、传统的城市空间大多被作为城市旧区改造的对象。在许多城市，市区无序蔓延不断发展，城市的边界呈模糊状态，建筑的更新也过快，不能形成良好的街道景观。即使城市形象得以明确，也缺乏使其成为现实的方法。或许可以说，要实现理想的空間形态，作为规划技术的城市规划技术和城市设计技法的不成熟，也是其中很大的缺陷。再有，就是缺乏紧凑型城市成功事例，以及不能制定出卓有成效的对策（图0·3）。

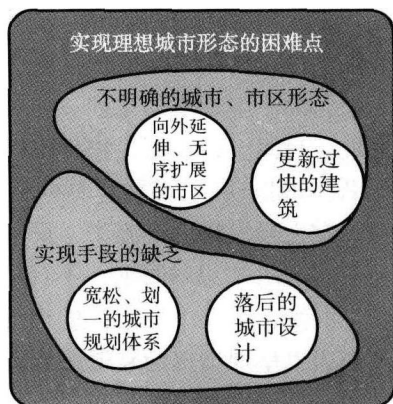


图0·3 妨碍实现理想城市形象的主要因素

0·2 在中心市区活性化方面以往对策的局限

★中心市区商业不断衰落的历史

中心市区活性化不限定在商业方面也是本次有关城市规划建设的三部法律法规修订的目标之一¹。然而，商业振兴及街道繁华度的丧失并不能说明中心市区的问题。如果将“超级商场”一词作为关键词，进行朝日新闻的新闻报道检索，那么，首先看到的就是1962年10月有关超级商场现状的调查报告。报告显示，当时，在日本全国，销售额在1亿日元以上的超级商场有380家，商场面积在500坪（1650m²）以上的有12家，从业人员在500人以上的有5家，现在读起这些数字，恍如隔世。在同年12月发表的社论《从超级商场谈起……》一文中指出，虽然各地超级商场的数量猛增，商店街和零售市场开展了反对其进入的运动，但是，由于对消费者有利，所以，不能一概地加以限制，在此，很重要的一点就是要力求实现超级商场与现有零售业的共存。在翌年6月的新闻报道中，提及“作为陶器商的父子对超级商场的攻势深感苦恼”这样的内容。

20世纪60年代，汽车的普及和城市郊区化现象发展迅速。大型商店与小规模商店街的竞争，起初是在市区内，接着在站前地区与旧有商店街（20世纪60年代，“东京映画”拍摄的、表现站前地区的系列片大受欢迎）、沿街型商业设施与现有商店街（1970年，每千人的汽车拥有量已经超过200辆）以及与地区的小规模商店之间的竞争基本上都取得了“胜利”（从20世纪70年代末，个人经营的零售商店数量逐渐减少），如今，在郊外的大型商店同业间的企业竞争使地区呈现混乱现象（从20世纪90年代末，大型零售商店的总占地面积达到最大限度）。

真正的“（烧去杂草、树木，然后种植农作物的）火田农业”是等待植被恢复的缓慢的农业形态，虽然生产效率低下，但是，在土地循环利用这一点上，满足生态学的原理。如今在郊外所看到的由企业间竞争所导致的开发、选址、封闭、再利用、再封闭以及搁置不动现象，被称为“火田式开发”（矢作弘，2005年）。然而，这样的循环只能造成土地资源和城市基础设施的浪费。在大规模集客设施中，商业设施及弹球盘游戏设施等娱乐休闲设施也成为最胡来的“只顾眼前、不计后果”式的开发。地区空间也使得人们的生活产生混乱，不仅中心市区的商业，就连居住地附近的商店街以及住宅区中的小商店也呈现出逐渐衰退的状态。

★以往对策的局限

在中心市区活性化法和城市规划法被修订的过程中，在《关于旨在实现中心市区再生的城市建设的理想状态——咨询会议报告书》（国土交通省，2005年8月）以及国土交通省、通商产业省的各种审议会答复意见、报告书、演讲会及专题研讨会中，就中心市区衰退的现状、原因及以往对策的局限等方面的问题展开了广泛的讨论。为了进一步地推进应对新的活性化政策的规划的制定及实施工作的进行，认定富山市、青森市（2007年2月认定）为率先实施的城市，此后，被认定的城市不断地增加²。然而，从目前的情况来看，中心市区活性化的成功事例受到局限，而且，其大部分似乎都限于奋斗中的商业振兴方面。或许在2006年开始实施的新政策的影响下，中心市区将会呈现出复苏的迹象。

据说，在进行中心市区活性化法（1998年）的制定时，是以滋贺县长浜市为样板的。由出色的指挥者进行的地区资源（历史的街道景观及传统文化等）的有效利用以及新价值（玻璃装饰等）的导入，在上述工作中起主导作用的城市规划建设会社“黑壁”取得了极大的成功。在此之后，城市管理组织（TMO）被认为是城市建设中所不可缺少的，各地依据法律规定，成立了城市管理组织。虽然“黑壁”似乎是通过城市观光化手段的运用，取得了极大的成功，使地区出现复苏的景象，然而，从另一方面来说，在各种形式的竞争及追求扩大规模的经营方针，或者同当地现有商店街的合作等诸多方面，尚存在许多亟待解决的课题，会社经营面临困难，并且，正在进行新的挑战。

大规模店铺选址法较先前的以保护现有商业者为宗旨的大规模店铺法在选址限制方面趋于缓和，这其中也存在着由日美结构协议所带来的美国方面的压力等方面的因素。尽管城市规划法修正案（1998年）在以前的功能分区条文中，增添了“特别用途地区”和“特定用途限制地区”这样的内容，但

是，这对于市区无序蔓延的限制几乎不具有实效性。另一方面，各地都在重点推进以中心市区活性化为目标的公共事业的发展。实际上，所谓有关城市规划建设的三部法律法规还包括从其他方面借鉴而来的诸如“城市建设补助金”这样的广泛对象，且运用灵活的补助制度，但是先前型的公共事业对于中心市区活性化的实现难于奏效。

现将以有关城市规划建设的三部法律法规为中心的先前对策的局限方面集中归纳为以下三点。

◇缺乏抑制包括大规模店铺在内的城市设施向郊外无序扩张的对策

由于对限制市区无序蔓延方面的强制力的软弱，以及尊重地方自治的方针及问题的复杂性、严重性等方面缺乏深刻的认识和理解，因此，在具有实效性的规划的制定、制度的运用以及实施的方式、方法等方面存在很大的缺陷。

◇公共事业和以 TMO 为主导的商业振兴成为主要的应对策略

虽然各地都在有重点地推进旨在实现中心市区活性化的公共事业的发展，但是，实际上多为先前事业的延伸。作为体现新运作手法的 TMO 也成为商工会会议所的主导，并在商业振兴中起着核心的作用。

◇目标设定、监控及规划更新等方面的欠缺

许多地区制定的中心市区活性化规划的实际效果并未得到充分的验证。

在英国，城市中心区管理人（TCM）在实现中心市区活性化的过程中，起着很大的作用。城市中心区管理人协会事务局局长萨蒙·科因先生曾经担任雷丁市的城市中心区管理人的工作（参照本书 4·1（5））。他在对日本的中心市区进行考察后指出，这些地区在城市管理、有成效的合作、综合对策、城市中心区的自我分析（景气状况调查分析）以及与政策相关的舆论等方面存在缺欠³。

0·3 有关城市规划建设的三部法律法规的修订 与紧凑型城市理念的认同

★从限制宽松政策开始的转换——英国

现在，让我们把目光转向海外。20 世纪 80 年代，英国在国际性的产业竞争中处于失败的境地，在北部的工业城市，失业者增加，城市中心地区呈现快速衰退的状况。此后，由于撒切尔政府采用城市开发公司方式进行的产业用地再开发，20 世纪 90 年代以后，城市中心区的再生取得了积极的进展（参照 4.2）。如今，许多老的工业城市都呈现出新兴城市的景象，城市的活力逐渐得以恢复。这充分证明了英国政府推行的“将撒切尔政府所采取的限制缓