

ニューアーバニズム会議は、中心市街地への投資放棄、場所性を喪失した際限ないスプロール、人種や所得による分裂隔離、環境破壊、農耕地や野生生物の消失、社会が築きあげた遺産の崩壊を、コミュニティ構築に対するひとつつながりの挑戦であると考えます。

私たちは立ち上がり、既存の都市の中心部や大都市圏内の町々を修復し、スプロールした郊外を本来のネイバーフッドのコミュニティや多様なディストリクトに配置し直し、自然環境を保護し、私たちが受け継いでいる遺産を保全する。

私たちは認識している、物理的な解決法はそれ自体では社会的な、経済的な諸問題を解決しえないことを。しかし経済的な活気やコミュニティの安定、環境の健全性は、いずれも強固で介助力のある物理的な枠組みなしには持続可能でない。

私たちは支援を惜しまず、公共政策を立て直し、以下の原則の実現に向けた開発の実践を進めるネイバーフッドは用途も住む人も多様であるべきだ。コミュニティは自動車にたいしてと同じように、歩行者と公共交通機関のためにデザインされるべきである。都市や町々は物理的な境界領域をもち誰もが利用できる公共空間とコミュニティ施設でかたちづけられるべきである。都市空間は、その土地の歴史や風土、生態系、培われた工作技法をたたえる建築や造園デザインでかこまれるべきである。

私たちは幅広い市民各層を代表する、公共および民間の指導者、コミュニティ活動家、多方面にわたる専門家で構成されている。私たちは市民を基盤にした参加型計画とデザインをつうじて、建築芸術とコミュニティづくりの密実な関係の再構築に自発的にかかわる。

私たちは自ら、私たちの家庭、街区、街路、公園、ネイバーフッド、ディストリクト、町々、都市、地域、環境の返還要求に身を投ずる。

私たちは以下に掲げる原則を、公共政策、開発実践、都市計画、デザインを導くものと明言する。

地域：大都市圏、都市、町々

1. 大都市圏は、地形や分水嶺、海岸線、農耕地、地域公園、河川流域に由来する地理的境界により限定された地域である。大都市圏は、都市や町々、村々など多彩な中心で構成され、それぞれが個性的な中心性と境界域から成立つ。

2. 大都市圏地域は現代世界の基礎的経済単位である。公共団体の協力、公共政策、物理的計画、経済戦略は、この新しい現実を反映しなければならない。

3. 大都市圏は、後背の農業地帯および自然風景と必要かつ微妙な関係をつくりだす、環境、経済、文化にかかわる関係である。農地と自然地は、大都市圏にとって庭が住宅にとってそうであるように、重要である。

4. 開発のありようは、大都市圏の境界域を曖昧にしたり冒すものであってはならない。既存の都市域内のインフィル型開発は環境資源、経済投資、社会構成を保全し、生産性の低くなった土地や放擲された地区に活力をとり戻す。大都市圏地域は、外周への拡張でないインフィル型開発を進める戦略をもつべきである。

5. 適切な場所があり、都市の境界域に連続する新規開発を行なうときは、既存の都市のありようと関連づけられたネイバーフッド、ディストリクトとして計画を編成すべきである。都市の境界域と不連続な開発の場合は、それ自体を境界域をもつ町々や村々として編成し、ベッドタウンにならぬよう就業と住宅の均衡を計画的に達成するべきである。

6. 町々や都市の開発、再開では、歴史的なありよう、先例、境界域を尊重しなければならない。

7. 都市や町々はその近在に公共、民間を問わずさまざまな階調の消費を発生させ、幅広い所得階層の誰もの収入につながるよう地域経済の支援をしなければならない。アフォードブルハウジングは就業の場所に近く、貧困を集中させぬよう地域に広く散在させるべきである。

8. 地域の物理的組織構成は、選択可能な多種の交通体系で支えなければならない。自動車だけへの依存をやめ、公共交通機関、歩行路、自転車路などの交通網により地域のどこかが到達しやすく、どこへでも移動しやすくしなければならない。

9. 歳入や財源の地域内への集中度をあげ、現状よりも一層協力的に公共団体同士で分配できるはずである。税収源の奪い合いを避け、交通やレクリエーション、公共サービス、ハウジング、コミュニティ施設が地域的に合理的に分布するよう、調整を促進する。

ネイバーフッド、ディストリクト、「回廊（コリダー）」

1. ネイバーフッド、ディストリクト、「回廊」は、大都市圏での開発や再開発の基本的要素である。これらの要素により地域を个性的にかたちづくり、市民が自ら進んで責任を持ち維持や改善にあたるようにする。
2. ネイバーフッドは、コンパクトで歩行者を中心とし、用途が混在していなければならない。ディストリクトは、特定の単一用途にやや特化した地区だが可能な部分はネイバーフッドのデザイン原理に従う。「回廊」は、地域のなかのネイバーフッドとディストリクトの媒介域である。大通りであったり鉄道線路敷、あるいは河川や公園道路（パークウェイ）などさまざまな状態が媒介域となりうる。
3. 日常生活の多くの行為が歩行距離の範囲で行なえるべきで、自動車の運転をしない特に老人や小中学生など子供たちが自発的に行動できるようにする。袋小路ではない相互に交差する街路により歩行しやすくし、自動車交通の距離や回数を減少させ、エネルギー消費を低減する。
4. ネイバーフッドのなかに、幅広い住宅タイプと家賃価格帯が用意されれば、多様な年齢階層、人種、収入階層の人びとの、日常的な行き来が発生し、真のコミュニティに不可欠な人のつながり、市民的絆が深まろう。
5. 公共交通機関の「回廊」は、正しく計画され相互調整がされていれば、大都市圏の構造を組織化し都市の中心街の再活性化を促す。反対に高速道路の「回廊」は既存の中心街からの投資の流出を阻止することはできない。
6. 公共交通機関から歩行圏内は適切な建物の密度の土地利用を計かり、生き生きした公共交通を自動車の代替物にすべきだ。
7. 町の活動や、行政的、商業的活動、の集積は、隔離された単一用途の複合建物としてでなく、ネイバーフッドやディストリクトに嵌めこまなければならない。学校は子供たちが歩くか自転車通勤できるように規模と位置を決めなければならない。
8. ネイバーフッド、ディストリクト、「回廊」の経済的に健全で調和のとれた発展は、変化の方向を図像として示してある都市デザインコードを手引きとし実現できる。
9. 小さな砂場や村の緑の入会地から、野球場やコミュニティの庭に到る、種類と規模がさまざまな公園は、ネイバーフッドのなかに分散して配

置されなければならない。保護地域や手つかずの自然地は、ネイバーフッドやディストリクトの境界域であり、かつ媒介域ともなっていないなければならない。

街区、街路、建物

1. 全ての都市建築とランドスケープデザインの基本的役割は、人びとが共通に利用する街路や公共空間を物理的に規定することである。
2. 建築の単体それぞれは、隣接建物と継ぎ目なく結び合わされていなければならない。このことは様式の違いを超越して、実践される。
3. 都市のなかの場所の再活性化は、安全と保安の実現なくして始まらない。街路や建物のデザインは安全な環境を強化するものでなければならないが、同時に人びとが利用しやすくまた誰にとっても開かれていなければならない。
4. 現代の大都市圏の開発は、自動車交通を十分に受け入れるべきである。しかも、歩行者の尊厳や公共空間のかたちを損なうようであってはならない。
5. 街路や広場は、歩行者にとって安全で心地よく、楽しいものでなければならない。そこで人びとが歩きたくなり、ネイバーフッドに住む人たちが互いに親しくなり、コミュニティが守られるようにつくられていなければならない。
6. 建築やランドスケープのデザインは、その地域の気候や地形、歴史やそれまでに培われてきた工作技法により生み出され、育てあげられたものでなければならない。
7. 市民の建物や、公衆が集まる場所は、コミュニティの個性、民主主義の文化を深めるような大事な場所に立地する必要がある。そして独特なかたちをもつことがふさわしい。なぜなら、都市を構成する一つひとつの建物や場所とは違う役割が与えられているからである。
8. 全ての建物は、ここに住む人々が、場所、天候、時間をはっきりと意識できるようにつくられていなければならない。暖かさや涼しさを生みだす自然の方法は、機械仕掛けの冷暖房よりも資源を効率よく利用していける。
9. 歴史的建造物、歴史的地区、およびランドスケープの、保全や修復は、都市社会の連続性や発展を確信させる。

(井出建訳)