

街路の格とアメニティ

篠原 修*

街路のアメニティを論ずるに当っては、アメニティの内容を多様な側面から捉えると同時に、街路の性格と個性に対する認識が不可欠である。本論では、アメニティを感覚的快適性、知的・精神的充足感、礼的秩序感覚の3側面から捉え、目抜き通り、表通り以下10種の格の街路、プロムナード等の特殊な型を持つ街路の各々の特性に応じて、それらに要請されるアメニティが異なることを述べた。

Class of Street and Amenity

Osamu SHINOHARA*

When discussing street amenity, it is indispensable to look at the content of amenity from various aspects, as well as to gain an understanding of the nature and individual characteristics of a street. This paper discusses amenity from three different aspects: sensual pleasantness, intellectual and spiritual satisfaction, and feeling of civil order. The differences in required amenity according to the nature of ten classes of streets, which includes main thoroughfares, main roads, and streets with a particular configuration, for example promenades, are also explained.

1. 街路アメニティの誤解

アメニティあるいは景観を旗印に掲げた昨今の街路整備を見ていると、街路管理者や交通担当者、市民の間にはアメニティや街路空間のあり方に関して致命的な誤解があるように思われる。

誤解の第1は、アメニティが本来内包している豊かな諸側面を余りに狭く一面的に理解している点に由来する。次章に述べるように、アメニティには感覚的な快適性の外に、知的・精神的な充足感や礼的な秩序感覚が重要な柱としてある。しかし、多くの街路整備に具体的に現れている内容は、現在のアメニティ理解が感覚的な快適性（その内でも特にカラー舗装に代表される視覚的側面と、彫刻設置やデザインされたストリートファニチャーにたよった楽し

さの演出)にのみ偏っていることを明瞭に示している。

誤解の第2は、幅員、路線位置、沿道土地利用などの相違により本質的に多様、多層である筈の街路を一律に街路という言葉でくくって理解してしまう、つまり街路の格や型に対する認識不足から生じている。このような認識の浅さに前述の一面的なアメニティ解釈が重ねられると、街路はそれがどこに在ろうが、極端に言えば、カラー舗装と彫刻によるカラフルで楽しい道に変えられてしまうのである。

街路空間に、豊かで、深みのあるアメニティを実現する為には、アメニティ概念に対する幅広い理解と、街路の個性とその潜在的な可能性に対する深い洞察力が不可欠である。本論ではまずアメニティが内包する豊かな内容をアメニティの諸相として整理し、次に街路の個性を街路の格と型の視点から述べ、これらの2つの軸の交差する所に街路独自のアメニティが在ることを論じてみたい。

* 東京大学工学部助教授
Associate Professor, Faculty of Engineering,
University of Tokyo
原稿受理 1990年4月10日

2. アメニティの諸相

2-1 感覚的快適性

我国ではアメニティがもつばら感覚的な面で受けとめられているのは、それが「快適性」と翻訳されたことに由来するのだろう。それはその限りでは決して誤りではない。しかし、その翻訳は結果的にアメニティという言葉が持つ豊かな内容を余りに狭い一つの側面に閉じ込めてしまった。

アメニティの本国イギリスにおいても、感覚的な快適性は確かにアメニティを構成する第1の柱である。但しその内容は、我国の理解のように決して見た目の楽しさに限定されることなく、より五感的、全感覚的に快適である環境の状態を指している。彼らが具体的に思い描く感覚的なアメニティの内容とは、日照に恵まれ、緑豊かで空気のよい、静謐な住宅地である。勿論、そのような住宅地にそぐわない広告・看板類や電柱などはアメニティを視覚的に阻害するものとして排除される。

このような住宅地に現れた身体感覚的な快適性は、彼らの言う“The right thing in the right place”（然るべき所に然るべきものが在る）という極めて常識的な生活感覚の具体化に外ならない。これを今問題にしている街路にあてはめて考えれば、“The right thing in the right place”とは、まず第一に渋滞ない道路であり、安心してゆったりと歩くことの出来る歩道であろう。そしてその上に、容易に車をとめることの出来るパーキングスペースの確保、疲れを休めることの出来るベンチと緑陰の整備などが続く。このような最も基本的な身体感覚的な要求が満たされて初めて、歩道の上質な舗装、目を楽しませる彫刻、路傍のせせらぎなどが意味を持つ筈である。

身体感覚的な快適性の正当な欲求とは、このような順序である筈であって、その逆ではない。安全で使い勝手のよい道路であることが、アメニティの第1の柱である感覚的快適性を満足させる基本的要件であることを再確認しておきたい。

2-2 知的・精神的充足感

本国のイギリスが発明したアメニティの第2の柱は、自分達を育ててくれた歴史的環境、文化遺産を保存することによって得られる知的な満足感であった。その実践的な行為はシビック・トラスト運動に端的に現れている。このような環境の歴史性、遺産性に対する彼らの価値づけは、我々が想像するよう

な、いわゆる高尚な趣味から出たものではない。近代化、すなわち普遍性を持つ機械文明が、伝統的なイギリスの都市や田園の風景、環境を一掃しようとした時点で、自らの文化的存立基盤とは何かという切実な問いが発せられ、その結果、伝統的な風景、歴史的遺産こそが彼らが彼ら自身であることの証しであることを確認したのである。従って、歴史性、遺産性、更には地域性に対する配慮によって得られる知的満足は、決して単に頭脳や教養を満足させる知的ゲームの報酬ではなく、自らが自らの文化的存立基盤を保全し得た結果から得られる深い精神的な充足感なのであろうと理解すべきである。

このような精神的側面からのアメニティの捉え方は、残念ながら我国においては、国や県が学術的に価値を認めた、いわゆるお墨つきの文化財や遺蹟のあなたまかせの保存に例外的に見られるにすぎない。この第2のアメニティ概念を街路整備にあてはめてみれば、それが民芸調の照明柱や地域の特産品をストリートファニチャーに表現してみせる小細工にないことは明らかであろう。そのような、「まがいもの」が地域の文化的自己存立基盤を守り、市民に精神的充足感を与え得る筈はないからである。現代にも残る鎌倉以来の伝統的な街路や、我国の西欧化、近代化の生きた証人である明治以降の近代街路の保全、それが、今後我々の知的らわれている我国固有のアメニティ思想、環境への調和思想を再認識することこそが、今後我々の知的・精神的充足感をいかにして現代の街路に実現させ得るかの糸口となると思われる。

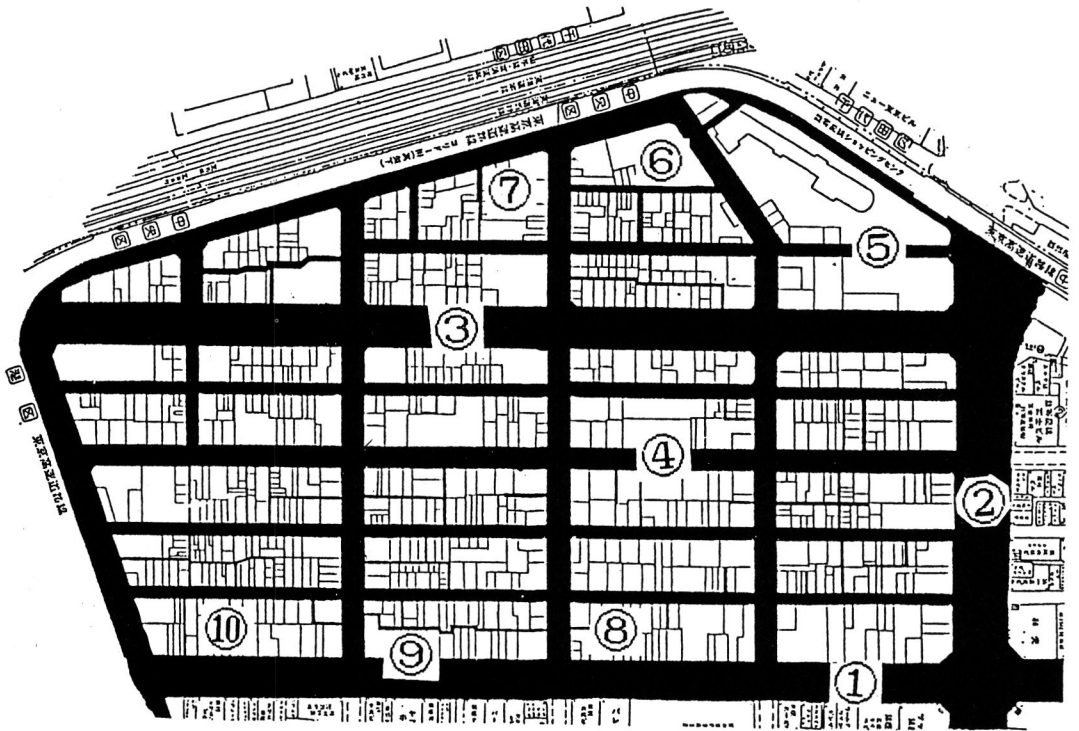
2-3 礼的秩序感覚

前述のアメニティの第1の柱である感覚的快適性は身体感覚から見た環境の質の問題である。第2の柱である知的・精神的充足感は環境の歴史的深みと地理的な固有性の問題であると言えよう。これらに対し、ここに述べる礼的な秩序感覚は、アメニティの対人的（社会的）側面を表す第3の柱である。アメニティには、amenitiesという礼儀、作法の内容が重要な要素として含まれるという中村良夫氏の指摘¹⁾は、特に我国を初めとする高密度居住社会の伝統的なアメニティの内容を解きあかしていく上での鍵と思われる。

このような礼節、空間的な秩序感覚は、かつての我国の街路ではむしろ常識であった。埃を押さえたり、涼風を呼ぶための門先への打ち水や落ち葉の清掃、路地に目を楽しませる鉢植を飾ることなどは、

Table 1 商業地、繁華街における街路の格³⁾ (西銀座、新宿歌舞伎町、浅草の調査から)

①目抜き通り	その繁華街のイメージを代表する通り。繁華街の名称を聞くとその街路イメージが反射的に脳裏に浮かぶような晴れやかな街路。	⑦抜け裏	正式の街路と街路の間を短絡する道。よく知っている人でないと使えない。路地と路地が繋がって出来ることも多い(これが元来の意味である)。なお、この抜け裏以下の道は基本的には私道である。
②表通りⅠ (ウィンドショッピング形)	沿道建物の商品、展示を見ながら楽しく歩くことのできる通り。若い女性を魅きつけることのできる表通りと言うことができる。	⑧路地	行き止まりの狭幅員の道。入口から両側に開口部のない建物の壁あるいは塀が続き、中にはいと別の世界が開ける。古い都市においては門で領域が画される伝統も残っている。
③表通りⅡ(盛り場型)	表通りとしての道路の規格は備えているが、沿道用途が飲食型に特化して、昼よりもむしろ夜に活気づく通り。	⑨底合 (シャーアイ、ヒアイ)	文字通りの建物と建物の底の合間の空間が通路に使われるようになった道。通常は単に通行にのみ供される道。
④裏通りⅠ(ショッピング型)	街路の位置、規格から表に対する裏と位置づけられるが、沿道の用途が衣服、小物類の販売に特化して、一寸しゃれた雰囲気を持つ通り。	⑩パッサージュ	両側の建物と天蓋によって内部空間化された道。厳密には完全に建物内に取り込まれてしまった場合は該当しないが、そのケースも含めてパッサージュとしておく。再開発等により従来の細街路の通行権が生き延びて誕生することが多い
⑤裏通りⅡ(場末型)	文字通りの裏通り。建物表層の表情や出入口のしつらえに装う風情が見られず、用途も混在した煩雑な街路。	⑪区画道路	広幅員、通過交通量の多さ、沿道建物の用途のコントラストなどによって、両側の街区を分けているだけの無性格な街路。
⑥横丁、突抜け	計画的に感じられる①～⑤の通りに較べて明らかに一段格の低い街路。この通りに入ると雰囲気はがらりと変わって、くだけた気分となる。沿道の片側、あるいは両側に道に向かって表を向けない建物も出現する。直線よりもむしろクランク状、曲線の形状を持つものが多い。		



注) ①～⑪はTable 1 参照。

Fig. 1 街路の格とその階層構造 (西銀座)³⁾

容易に思い浮かぶ端的な例である。

今日の無法なまでの路上への駐輪、落ち葉を理由にした樹木の伐採要求などに現れる公的秩序感覚の喪失と、その結果としてのアメニティの低下を考えると、礼的な秩序感覚は、再び高く評価されてよい

アメニティの重要な柱であると思われる。

以上の感覚的快適性、知的・精神的充足感、礼的秩序感覚を、多様なアメニティの諸相を集約する3本の柱と考える。次の問題はこのようなアメニティ理解の上に乗って、街路の個性とその潜在的可能性

に応じて、それらをどうバランスよく考慮し実現するかである。その為には街路の性格を格や型という視点から認識し、その格や型に応じたアメニティとは何かを考えねばならない。

3. 街路の格と型

3-1 街路の格

街路の整備を考える場合、景観研究者やアーバンデザイナーは、まず初めに、その対象としている街路を格の視点から位置づけようとする。何故なら、一口に街路とは言っても、その街路が置かれている位置と沿道土地利用、幅員、その街路を利用する車両や歩行者の特性などにより、街路の性格は様々に異なり、また、期待される姿も違うからである。つまり、その街路が持っている性格を診断し、その性格にそって潜在的な可能性を最大限に引き出そうと考えるのである。

街路には格があるという考え方は何ら目新しいものではない。何故なら街路の格とは、市民が日頃から街路に対して漠然と抱いている、表通りと裏通り、路地、横丁といった識別イメージを、より精緻に、又、体系的に整理しようとするものにすぎないからである。裏通りには裏通りの良さがあり、その良さの内容とそれを支える要因は表通りとは当然異なる²⁾。

このような考えに基づき、我々は西銀座、新宿歌舞伎町、浅草といった商業、繁華街を対象に、格に関するケーススタディを行った³⁾。その結果、商業、繁華街の街路には、目抜き通り、表通り、裏通り、横丁、突抜け、路地など10種の格があり、それらが階層構造をなして、街を形成していることがわかった(Fig. 1、Table 1)。このケーススタディの場合



Fig. 2 目抜き通り (表参道)

人々は晴れやかさを求めて集い、他人の眼を十分に意識しつつ気どって歩く。

では、街路の格づけに当たって街路の規格(総幅員、歩車分離の有無、歩道舗装の材質、街路樹の有無等)と沿道の土地利用特性(商業、飲食業、業務、住宅等)の2つの要因を用いている。

以上に簡単に紹介した景観的な観点からの街路の格とその階層構造という捉え方は、多少の相違は想定されるにせよ、アメニティを考える際にも適用されて然るべきであると思われる。何故なら、やはり景観と同様に、我々が求めるアメニティの内容も、街路の格により異なると考えるからである。

3-2 型を持つ街路

街路の中には前節に述べた格には位置づけにくい種類の街路がある。それらは、普遍的に存在して、階層構造を成す一般的な街路とは性格を異にするやや特殊な街路であり、それをここでは型(特殊型)を持つ街路と呼んでおく。具体的には、もっぱら歩行に供されるショッピングモールや緑道、プロムナード(散策道)あるいは、歴史的に由緒のある道などである。これらの街路は、その設置目的、使われ方、場所性、由緒などが明確である為、そこに期待されているアメニティの内容、その実現の為の要件はむしろ一般の街路よりも明瞭である。

以下、次章では、前節に示した格と、今ここに言う特殊型の街路のうちから代表的と考えられる街路を取り上げ、それらに期待されるアメニティの内容と設計上の要点を述べてみる。

4. 街路の格とアメニティ

4-1 目抜き通り (シンボルロード)

目抜き通りとは、そのまちを代表する街路である。



Fig. 3 表参道のカフェ

道に面したカフェは目抜き通りや表通りが見る、見られるの感覚にあふれた街路であることを示す典型的な仕つらえである。

銀座といえば、直ちに銀座通りを思い浮かべるといふ具合に、まちのイメージを決定する程のイメージ喚起力を持つ街路であると定義できよう。浅草における仲見世、原宿の表参道、札幌では大通り公園などがそれに当たろう。

このような通りにおいては、一般的な歩行の快適性を超えた高い水準のアメニティが求められる。求められる内容で最も重要な資質が晴れやかさである。人々は、日常の生活リズムにはないある晴れやかさを求めて目抜き通りに集まってくる。但し、その晴れやかさの内容は目抜き通りの性格により異なる。銀座通りや表参道のような商業地の目抜き通りでは、心を浮き浮きとさせるような華やかさが沿道の建物のデザインやストリートファニチャーに、更には見る見られるの視線の交錯により、人々に軽い緊張感を伴う気分の昂揚を覚えさせるような演出が空間の仕つらえに要求される (Fig. 2、3)。

一方、仲見世のような歴史性と雑踏に特色のある目抜き通りでは、歴史性を持つ浅草がいまだ健在であることを感じさせる、歴史感覚を踏まえた道と建物の表情が必要であり、又、ゆったりと歩けるという通常の快適性とはまさに逆の、ひしめき合うような歩行環境がむしろ浅草ならではの快適感覚となるのである。そして、我国には好例に乏しいのだが、霞ヶ関や丸ノ内、大手町のような官庁街や業務地の目抜き通りにおいては、格式と壮麗さが重要であり、沿道の建物には格の高い街路にふさわしい上質な折り目正しい形が求められる。

以上のような性格による違いはあるにせよ、目抜き通りに求められるアメニティは、総じて、身体感覚的なアメニティよりも目抜き通りが他ならぬ目抜き通りである由縁のアイデンティティを味わうことによる知的・精神的な充足感と、見る見られるの社交感覚や折り目正しい建物群による秩序感覚が重視されなくてはならない。

4-2 表通りと裏通り

目抜き通り程ではないにせよ、表通りにはやはりある種の緊張感を伴う礼節の感覚が求められ、裏通りには逆に精神的にリラックスすることの出来るアメニティが期待されている。前述したアメニティの3つの柱の全てにわたって、対照的にその違いを際立たせることが表通り、裏通りの特徴を伸ばし、その楽しさを増加させることになる。例えば、歩行的感覚的快適性は、表通りでは人の目を意識しつつ、さっそうと歩くりズム感に、逆に裏通りでは人の目



Fig.4 表通りを裏通り化する沿道の土地利用 (パチンコ屋、各種のゲーム、風俗産業/新宿歌舞伎町)

を気にせずブラブラと歩くその自堕落な感じにある。礼的な秩序感覚においてもその対照は同様である。沿道の建物やファサードの表情は、表通りでは些かよそゆきに、裏通りではむしろくだけた調子であることが望ましく、視線を交わす社交感覚も、表通りでは見ず知らずの他人であることを前提として、裏通りでは逆に顔みしりの気楽な挨拶であることが望ましい。

以上のような識別とメリハリの感覚をアメニティにおいても、景観においても失っているのが、現代の我国のまちと街路をつまらなく、画一化している原因であろう。表、裏に要求されるアメニティの質を考えれば、少なくとも街路の格を下げたパチンコ屋や自動販売機、歩道をさっそうと歩く際の障害となる路上占有物 (商品のワゴンや八百屋の張り出し台など) は表通りから排除すべきであろう。このような表、裏の混乱は沿道建物や占有物にとどまらず、歩道舗装の材質と色彩、植栽手法などにも現れている (Fig. 4)。

4-3 横丁と突抜け

横丁とは表通りにT字型に突き当たることを原義とする道路である⁴⁾。従って横丁においては突き当たりと両角地がとりわけて重要となるが、実際の利用においても表通りから曲がる角地の建物が目印となって印象に残ることが多い。

横丁に性格の似た道路に突抜けがある。横丁と同様、表通りに突き当たる、裏通りより更に格下の街路である。但し、横丁では前述の角地のみが要でその先はどうなってもよいのに対し、(行き止まりや、崖地の階段になってしまうことも多い)、突抜けは表通りや裏通りによって画される1つの街区を突抜けている道路であるという違いがある (但しその



Fig. 5 観光客が賑やかに行き交う表通り（京都清水）



Fig. 7 京都の函師（突抜けの一種）

奥に進んでいくにつれ住区に独特の領域感が強まる。更に進んで出口に近づくとき表通りの華やかさが再び匂ってくる。



Fig. 6 人影もまばらな横丁（京都清水）

ガラリと雰囲気が変わって、表通りを行き交う人々を舞台上の演技のように眺めることのできる、不思議な隔絶感。



Fig. 8 路地（京都）

特定の人々に共有された半私的空間。もはや自分の身体の一部となった感覚上の一体感が深い精神的な充足感を与えてくれる。

抜け方には一直線のものもあり、折れ曲がるものもある）。

このような裏通りより更に格下の街路におけるアメニティは、その街路を利用する人が限られるので、表通りのように一般化して考えることは誤りである。地域の実情に合わせたより即地的で柔軟な考え方をとらぬと、これらの街路から地区住民の生活が投影された陰影を奪うことになりかねない。平均的なアメニティ像を勝手に想定し、それを押しつけるような形での街路整備ならば、むしろ何もしない方がよいとさえ言える。

しかし、いかに個性が強いかといえ、横丁や突抜けに期待されるアメニティの一般的性格をある程度の幅で想定することはできる。その性格は次節に述べる路地ほど住宅に密着した完結性の強いものではなく、やはり突当たる表通りとの対比により特徴づけられる。

目印となる角を曲がって横丁に入ると、表通りとはガラリと雰囲気が変わるのが横丁の面白さであり、

その落差は表通り裏通りの対比より大きい。この落差を大切にすることが横丁のアメニティの尊重につながる。にぎやかに人々が歩く、華やかな表通りに対し、横丁は歩く人もまばらで、ひっそりとしている。横丁に入り込んで、後を振り返ると、表通りをいき交う人々をあたかも舞台上の人物を見物するのようになることが出来る（Fig. 5、6）。

一方の突抜けにおいては横丁程の鮮明さはないにせよ、横丁と同様の角地における落差の魅力に加え、奥に進むにつれ強まる領域感と、再び出口に近づくにつれ戻ってくる表通りの華やかな匂いという微妙な雰囲気のうちろいが、突抜け独特の魅力を構成していると言えよう（Fig. 7）。

つまり横丁や突抜けに求められるアメニティの内容は、楽しく歩けるといった一般的な快適性ではなく、日頃からなじんだ道路の肌ざわりを味わいつつ

ひそやかに歩く楽しみであり、又、都市の遺産といった大げさな歴史ではなく、成長の足跡の思い出につながるようなごく個人的な精神的充足感を満足させる樹木や石垣などの存在であろう。

4-4 路地

路地は、建物と建物のすき間が通路に使われるようになった庇合を除けば、最も格の低い、逆に言えばその路地を利用する住民にとっては最も親密な街路である。通常路地は、表通りにつながる裏通りや横丁、突抜けから更に枝分かれして、奥まって存在する家屋に到る道を意味する。

このような、住民にとって分身であるとも言える路地に求められるアメニティとはどのようなものであろうか。そこに求められているのは日頃からつき合いのある知り合い同士の中の細やかな礼感覚であり、その路地をあたかも自分の家の庭と感じられるような感覚上の一体感であろう。そのような感覚を得て、我々は環境に抱かれていると実感でき、そこに深い精神的充足感を味わうことができるのである (Fig. 8)。

5. 型を持つ街路のアメニティ

利用目的の特化や歴史性などにより、一般的な街路の階層構造にはおさまらない独特の型を持った街路が存在する。これらの型を持つ街路の中から、ここではプロムナードと歴史的な街路を取り上げて、そこに求められているアメニティについて考えてみる。

5-1 プロムナード (散策場、散歩道)

プロムナードという街路は、今日の我国では、散歩道、つまり快適に歩くことのできる道と理解されているが、発生学的には、上流階級の人々が着飾って社交を楽しむ為設けられた屋外の一定のスペースを意味していた。従って道と言うよりは広場に近いものであった。

このような発生学ならびにその伝統を受けつぐ西欧のプロムナードの実状を尊重するならば、プロムナードのアメニティは、前述した裏通りの気楽で自堕落なブラブラ歩きにあるのではなく、見る見られるという他人の眼を十分に意識した社交の場、よそゆきの場でのパフォーマンスにあったとすることができる。我々の考えるような単に自然に親しむための緑道や水辺の道とは明らかに違うのである。

とは言え、プロムナードのアメニティが目抜き通りのそれと同じわけではない。西欧においても水辺

や樹林といった自然の存在がプロムナードを都心のメインストリートとは違う独自の空間たらしめていたのであるから。このように考えると、プロムナードの整備に当たって考慮すべきアメニティとは、従来から考えられている水や緑に接することによる快適性に、アメニティの第3の柱である社交感覚を加えた広場的な空間の仕つらえということになるのであろう。

5-2 歴史的な道

歴史的な道に我々が求めるアメニティは、当然のことながら、かつての姿を偲ぶことのできる素材、空間から得られる知的・精神的充足感である。道の由来、位置を解説する碑は勿論必要であるが、それのみではやはり不十分である。出来ることなら、当時の舗装材、道路の空間構成が再現されていることが望ましい。

しかしながら道は、一般の文化財などと違って使わずにただ眺めるものとするというわけにはいかない。使われない道は既に道ではないからである。つまり、歴史的な道の場合には、歴史性を損なうことなく現代の実用にも供するかという点に難しさがある。かつてそうであったからと言って、舗装を土や砂利にしておくことは極く一部の例外を除いて実際には無理な相談である。ただ歩行の快適性(歩き易さ)を多少犠牲にしても、かつての姿に近い方がよいとはいえる (Fig. 9)。

又、当然のことながら、歴史的な道のアメニティにとっては道そのもの以上に、道近傍の要素とそれらがつくり出す風景が大切である。つまり野道における田畑や原、崖、樹林、街道における歴史的な街



Fig.9 歴史的な道 (高岡市八丁道)

参道であったという歴史性を踏まえ、中央に歩道を取り、松、燈籠などにより再整備された。但し、中央歩道は砂利道ではなく、実用性を考えた自然石舗装となっている。

並などの保全、再生が鍵を握ることになる。極論すれば、これらの沿道要素がよく歴史を伝えるならば、道の舗装そのものは歩き易い近代的な素材でもよいとさえ言えるのである。

6. 街路アメニティの実現に向けて

冒頭にも述べたような昨今の街路整備の画一性、奇抜さ、底の浅さは、ここまで述べてきたアメニティ理解の偏りと街路の格に対する認識不足もさることながら、歩き易い、使い易いといった街路アメニティの基本を忘れていた点に起因する所が多い。

戦後のまちづくりの歴史は、我々日本人がともすると目的と手段をとり違えること、ものごとのある側面にしか注意を払わないこと、短期間にせわしなく仕事をかたづけようとする、などの傾向が強いことを教えてくれる。都市内中小河川の暗渠化、都市内高速道路や新幹線の高架橋建設などはその代表例であり、昨今の街路整備も残念ながら、その例にもれない。本文に述べたアメニティの幅広い理解と街路の格に対する注意深い配慮はそう短期間に修得できるものではない。今後の整備に向けて何よりも求められるのは、歴史性、地域性の十分な調査と

それに基づく洗練された設計を可能にする時間と手間に対する保証であると思われる。そのような配慮なしにやみくもの整備が進めば、我々は後世に対してとりかえしのつかぬ愚行を、アメニティの名のもとにおかすことになり兼ねない。かつて我々が文明開化の折に、又、イギリスが産業革命時に経験したアイデンティティクライシス（文化的な自己基盤喪失）が真近に迫っていると恐れるのは筆者のみではないと思う。

参考文献

- 1) 中村良夫「『論語』に学ぶシビックデザインの心」Civic Design, No.2、1990年
- 2) 土木学会編『街路の景観設計』pp. 6～9、技報堂出版、1985年
- 3) 篠原修「都市環境の形成と交通空間設計」『第12回都市計画シンポジウム論文集』pp.26～34、1989年
- 4) 篠原修「語源から見た西欧と日本の道概念の比較」『第5回日本土木史研究発表会論文集』1985年