

# 木造密集地域における細街路の景観評価に関する研究

—金沢文庫 寺前・町屋地区を対象として—

富永 峻史   
Takashi TOMINAGA

東京近郊のベッドタウンには、昭和初・中期のスプロール化によって生まれた木造密集地域が多く存在する。そこに存在する細街路は、雑然・複雑として無個性な街路と判断され、画一的な拡幅整備が行われている。しかし、このような街路にも人々の生活によって育まれた貴重な街路景観は存在する。本研究では、以上のような細街路を対象としてSD法を行い、景観構成要素との相関を探った。ここから、細街路における居心地のよさの評価構造・街路の景観構成要素との関係性を明らかにした。

Key Words : 木造密集地域, 細街路, 景観評価, SD法, 街路整備

## 1 研究目的

木造密集地域の細街路整備は防災の面から重要かつ緊急な課題である。しかし、利権関係の輻輳から大規模な再開発は難しく、建て替えに伴ったセットバックなど、個人敷地単位での整備が主流となり、街区あるいは地区レベルでの景観形成につながらないことが多い。特に、東京近郊のベッドタウンに存在する木造密集地域は、昭和初・中期のスプロール化によって生まれ、雑然、複雑、無個性な街並みとなっており、伝統的建造物群保存地区にも認定されず、防災的な観点から行われる整備の際にも、特に現状の街路空間の評価が配慮されることはほとんどない。また、このような地域の街路景観を扱った研究もほとんど見られない。

しかし、このような地域にも古くから育まれてきたコミュニティがあり、人々にとって貴重な居心地のよい街路空間は存在すると考えられる。このような細街路において感じられる居心地のよさの要因を探ることは、今後の細街路整備を行う上で意義があり、防災を目的とした整備を、街路景観向上の機会として活かすことも考えることができるはずである。

本研究では、木造密集地域内に多く見られる細街路における居心地のよさの評価構造を明らかにし、さらに街路の景観構成要素との関係性を明らかにすることを目的とする。これによって得られた知見を基に、木造密集地域の細街路整備における景観の配慮事項を展望するものとする。

なお、本研究では街路景観を扱うため、道路要素（道路本体、植栽、占用物等）と沿道要素（建築物、看板、樹林、塀、フェンス等）を景観構成要素とし、さらに、駐車車両や自転車・洗濯物など一時的にでも沿道に存在するものは景観構成要素として捉える。ただし、遠景の要素は含まない。

## 2. 研究概要

### 2.1 研究の位置づけ

街路景観のイメージや評価構造に関する研究では、多くはSD法を用いているが、最近では新たな視点からイメージを捉えるものも出てきている。<sup>1)</sup>

また、評価と景観構成要素との関係性に関する研究では、物理量の捉え方にそれぞれの研究の特徴があると言える。物理量は、街路の景観構成要素、見通し、奥行、色彩、天空率、ゆらぎなど様々なものが挙げられるが、すべての項目を考慮することは難しく、どの側面からイメージとの相関を見るのかを、求めたい結果や仮説を考慮した上で選択する必要がある。

例えば、福井ら<sup>2)</sup>は街路の構成要素を粒（グレイン）として捉え、複数のグレインでグレイン群を作り、その単位長さ、面積当たりの個数とイメージとの相関性を探っている。例えば、中華街のイメージは、様々な要素から共通の属性を認めて「中華街的な要素」と認識しているのではないかという仮説から、中国風のファサードを持つ店舗や施設を一括し「中国風のイメージを与える要素」として捉えている。

また、船越ら<sup>3)</sup>は、空間の持つ雰囲気を見失わずに、空間をうまく記述するために、SYMBORIC ELEVATIONという手法を導入した。これは、街路の平面図と沿道の立面図からなるものを作り、建物・緑・車道等は面積として、電柱・ポスト等は装置として個数を捉え、空間とイメージの相関を探っている。

本研究では、評価構造については、蓄積の多いSD法を用いる。その際、街路に対するイメージは、その街路を歩いている際の物の見え方に影響されるという立場から、対象街路を連続写真として提示し、これをサンプルとして用いる。次に景観構成要素の物理量として、写真内の各景観構成要素の面積を連続写真分累計することで捉える。

## 2.2 論文の構成

本論文は全7章により構成されている。論文の流れを Figure-1 に示し、以下に各章の概要を示す。

第1章では、研究背景・目的を述べる。第2章では、既存研究の中での本研究の位置づけや論文構成を述べる。第3章では、文献調査から対象地域について述べ、現地調査から街路の分類・対象街路の選定を行う。第4章では木造密集地域の街路に対するイメージを、SD法を用いて形容詞対に対する7段階の評価値として把握する。第5章では4章で得られた評価値のデータを、クラスター分析や因子分析を通して考察する。第6章では、物理量を各写真内の景観要素の面積で捉え、第4・5章で得られたイメージとの相関性を分析・考察する。第7章では、得られた知見を整理しまとめる。

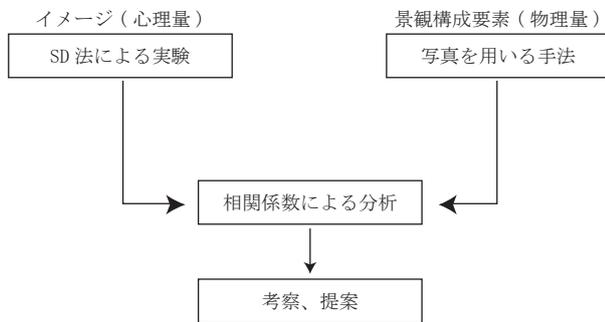


Figure-1 本論分の流れ

## 3 対象地域、対象街路

### 3.1 対象地域

本研究で対象とする地域は、横浜市主導で進められている「いえ・みち まち改善事業」(注)に指定された横浜市金沢区の金沢町、寺前一丁目、寺前二丁目、町屋町の中で、市道谷津橋 462 号線、市道町屋学校通り、金沢歴史の道、金沢海岸通り



Figure-2 対象地域

に囲まれた Figure-2 に示す地域とする。

この地域は、昭和8年に品川～浦賀方面の鉄道が開通し、沿線への企業進出が盛んになり、その受け皿としてスプロール化が進み、生まれた木造密集地域である。

この地域に存在する街路を現地調査した結果、本研究の目的に沿った幅員 4.0m 以下の街路 72 本を確認し、これを Table-1 の 3 種に分類した。

Table-1 対象地域街路の分類

私道型	
私道型の街路は、自転車の通行も困難な道も多い。街路全体がヒューマンスケールで成り立っており、生活感が感じ取れる。	
幅員	2.2m 未 満
本数	20 本
中間型	
中間型の街路は、私道型と公道型の中間の特徴を持っている。自転車の通行に支障はなく、車両の通行できる街路もある。	
幅員	2.2 ～ 2.9m
本数	24 本
公道型	
公道型の街路は、車両でも通行可能な街路である。家屋の玄関が多く、正面道路として使われていることがわかる。	
幅員	3.0 ～ 4.0m
本数	28 本

### 3.2 対象街路

72本の街路から以下の3点に留意し、本研究の対象と私道型5本、公道型5本の計10本を選定した (Table-2)。

- ① 対象街路は、突出したランドマークのない、比較的均質な要素が集合した街路を選択する
- ② 各形容詞対の度合いの高いものから低いものまでバランスよく含むようにする
- ③ 私道型と公道型の差を考察しやすくするため、中間型を除く

Table-2 対象街路の写真と分類



### 4. 景観評価心理実験

#### 4.1 実験方法

本研究では木造密集地域の街路に対する歩行者の抱くイメージを調べ、さらに、イメージと幅員・見通し・景観構成要素等の関係を調べていく。そのため、定量的であり、潜在的評価軸を明らかにすることのできるSD法を景観評価心理実験として用いる。

また、本研究では、街路のシーケンシャルな景観体験の特徴を残しつつ、同時に景観構成要素の特定が行いやすいよう、1枚の写真やVTRではなく、8枚の連続写真を各街路のサンプルとした。

実験は、街路毎に8枚の写真群をスライドとして流し、既存研究を参考にして作成したTable-3の17対の形容詞対に対し、7段階評価をしてもらった。

Table-3 実験で用いた形容詞対

① 明るい・・・暗い	⑩ 単純な・・・複雑な
② 落ち着く・・・落ち着かない	⑪ 暖かい・・・冷たい
③ 情緒ある・・・情緒のない	⑫ 安心な・・・不安な
④ 整然とした・・・雑然とした	⑬ なつかしい感じ・・・始めてみた感じ
⑤ 好きな・・・嫌いな	⑭ わかりやすい・・・わかりづらい
⑥ 開けていく感じ・・・奥まっっていく感じ	⑮ 個性的な・・・平凡な
⑦ 生活感のある・・・生活感のない	⑯ 親しみやすい・・・親しみづらい
⑧ 広い・・・狭い	⑰ 開放的な・・・圧迫的な
⑨ 快適な・・・不快な	

#### 4.2 実験規模

本実験は、学生と対象地域住民を被験者として行う。それぞれの実施時期、有効回答数、属性詳細、被験者数をTable-4に示した。ただし、5章以降の分析においては、既存研究に倣い、建築系の学生である35サンプルを用いた。

Table-4 実験規模

	学生	対象地域住民
実験日程	11月25, 27, 28日 12月23日	12月2日
属性詳細	早稲田大学理工学部 社会環境工学科及び 理工学研究科建設工 学専攻の学生	寺前・町屋地区 在住の方
被験者数	35	7
有効回答数	35	7

#### 4.3 実験結果

各形容詞対における全街路・私道型・公道型の平均値と、標準偏差を記したプロフィールをFigure-3に示した。標準偏差は、「開けていく感じ-奥まっっていく感じ」が1.512と最も高い。これは変化を尋ねる形容詞であったため、被験者が判断しづらかったからと考察できる。その他の値は概ね1.0前後であるため被験者間のばらつきは少なく、今後このデータを用いて分析可能であると判断できる。

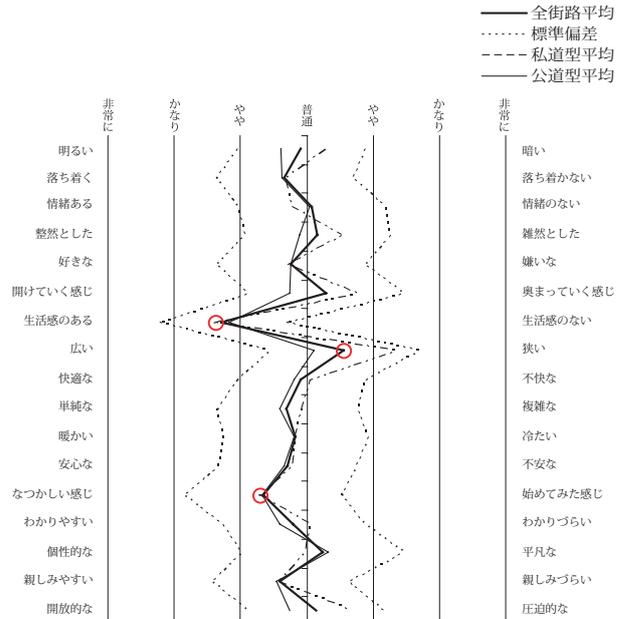


Figure-3 各形容詞対に対する評価値の推移

また、Figure-3から、目立った評価形容詞対としては生活感、狭さ、なつかしさがあることが分かる。また、私道型は公道型と比べ、暗い・雑然・奥まっっていく・狭い・圧迫的であるという私道型の特徴と一般的に考えられる傾向が現れている。

また、生活感については両型ともほぼ値が一致し、この値からは生活感は幅員に特に影響されるものではないという結果が示された。

### 5. 分析

#### 5.1 クラスタ分析

得られた7段階の評価値から因子分析を行うため、サンプル数の関係から変数（形容詞対数）を9つまで絞り込む必要がある。そこで、各形容詞対間の相関係数を求め、これを類似度としてクラスタ分析を行った。クラスタ分析により得られた樹形図をFigure-4に示した。

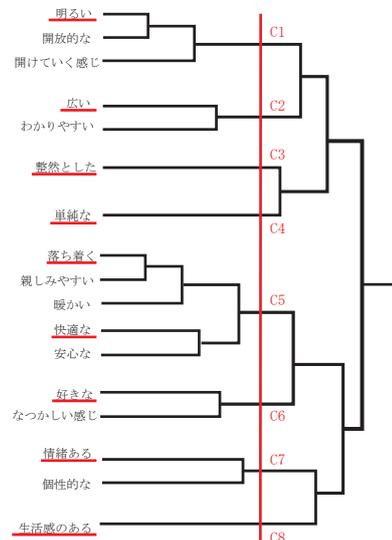


Figure-4 クラスタの樹形図

Figure-3 から、もっとも早く融合する形容詞対としては明るさに開放感が、落ち着きに親しみやすさが融合しており、さらに明るさには開けていく感じが、落ち着きには暖かさが融合し、これらが近い形容詞対であることが客観的に分かった。

また、生活感是最も遅く融合する形容詞対であり、他の形容詞対と異なる性格を持つと言える。

C1 ~ C8 までの分類は、概ね意味のとりやすい分類となっていると判断できたため、クラスター数を 8 とし、各形容詞対間の意味の独立性を考慮して、下線で示した 9 つの形容詞対を因子分析に用いることとした。

### 5.2 因子分析

5.1 で選定した形容詞対を用いて、因子分析法（直接バリマックス法）を行った結果、2 つの因子が抽出され、各形容詞対の因子負荷量及び寄与率を得た。（Table-5）

Table-5 形容詞対，因子負荷量，寄与率

形容詞対	因子1	因子2
落ち着くー落ち着かない	0.9861233	0.0762124
好きなー嫌いな	0.9573349	-0.008255
快適なー不快な	0.9208483	0.3333633
情緒あるー情緒ない	0.7993467	-0.335263
整然としたー雑然とした	0.1456736	0.9268340
単純なー複雑な	-0.136252	0.7972039
広いー狭い	0.2837868	0.7621886
明るいー暗い	0.5671666	0.6672667
生活感のあるー生活感のない	0.1115631	-0.266150
寄与率	0.4256	0.3134

二つの因子は共に固有値 1 以上であり、累積寄与率は 0.7390 となった。ここから、対象地域の街路のイメージはこの二因子によって表せると言える。

因子 1 は、「落ち着くー落ち着かない」「好きなー嫌いな」などの因子負荷量が大きいことから、街路に対する人の感情系のイメージを表すものと考えられるため、感情性因子と名づけた。

さらに因子 2 は、「整然としたー雑然とした」「広いー狭い」等の因子負荷量が大きく、街路の空間性を表していることから、空間性因子と名づけた。

また、一般的に生活感は特に細街路において特徴として挙げられるものであるが、「生活感のあるー生活感のない」の因子負荷量が両因子に対しても小さいことから、イメージへの寄与が少ない形容詞対であると言える。また、空間因子に含まれている「明るいー暗い」の形容詞対については、居心地因子に対しても因子負荷量 0.5671 と比較的大きな数値を示している。これはこの形容詞対が、空間性と感情性の二つの次元にまたがっていることを示しており、明るさが居心地のよさにも関わっていると解釈することができる。

次に、感情性因子を横軸、空間性因子を縦軸とした因子空間図上に各街路を私道型、公道型に分類し、さらに見通しが悪いもの、その他に分類しプロットしたものを Figure-5 に示した。

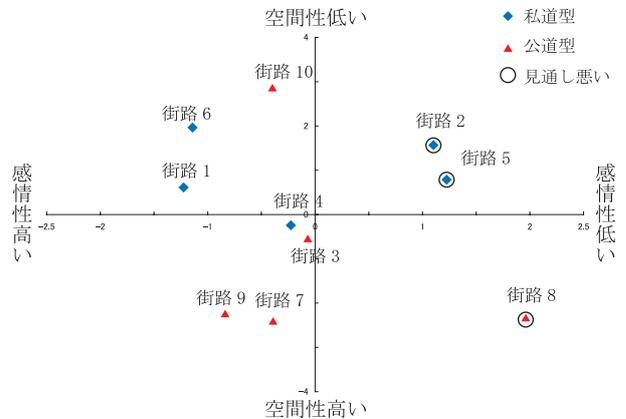


Figure-5 因子空間図

因子空間図上で、空間性・感情性の評価は何に影響されるのかを探る。

私道型と公道型を比較すると、まず私道型の街路は全体として空間性が低いことが読み取れる。これは Figure-3 から予測された結果であるが、私道型の街路は、複雑で雑然としており排他的で、迷路のように感じるということを支持している。

なお、サンプルの街路 10 は、公道型であるが最も空間性が低いという結果が出ているが、これは、倉庫・置物・植木・バイク・自動車と景観構成要素の種類が多いことが雑然とした印象を強く与えたのではないかと推察できる。

ここで、感情性が高い街路 1・6・9 を写真 1 に、感情性が低い街路 2・5・8 を写真 2 に示した。

見通しについては、街路 2・5・8 (写真 2) は見通しが悪く、街路 9 (写真 1) は見通しが良いが、街路 1・6 (写真 1) は良いとは言えないため、見通しの悪さが感情性因子・空間性因子ともに大きく関わっているとは言えない結果が得られた。

以上より空間性の評価には街路の幅員が大きく影響しているといえるが、感情性の高低には対応が見られないといえる。

また、街路 2・5・8 は見通しが悪く、あまり手が加えられていない街路という共通点があるが、街路 1・6・9 はそれぞれ感情性を高めているのではいかと予想できる項目はあるが、3 街路に共通する所は見られなかった。感情性を下げる共通の要因はいくつか考えられても、感情性を説明できる特定の要因は見当たらなかった。ここから、感情性の因子には、多くの要素・項目が複雑に絡んでいることがいえる。



写真1 感情性が高い街路 (街路 1, 6, 9)



写真2 感情性が低い街路 (街路 2, 5, 8)

## 6. 物理量との相関性

### 6.1 物理量把握手法の概要

本研究は、人が街路を歩いたときの物の見え方（街路のシークエンス景観）に着目しているため、物理量も見え方を重視した写真内の景観構成要素の面積を使用する方法を選定した。

この方法は、各写真を縦30、横40のメッシュ状に分割し、メッシュに最も写りこんでいる要素をそのメッシュの要素とし、要素の面積（メッシュの個数）を測る。この面積を連続写真である8枚分累計した値を、その街路における各要素の面積値として利用する。

要素は、船越ら<sup>3)</sup>の既存研究を参考に、「屋根、建物壁、窓、入口・ドア、フェンス、中の見えない扉、車両、自転車（バイク）、電柱、植木（鉢植えを含む）、道路、空」に分解する。

### 6.2 景観評価心理実験との相関分析

因子軸と各景観構成要素の相関関係を明らかにするため、因子分析により求められた因子得点と各景観構成要素の面積値の相関係数を求め、Table-8 に示した。

相関係数が0.4以上のものに注目すると、感情性因子においては、壁・窓・自転車・倉庫が感情性を低くし、道路・入り口・中の見えない扉が感情性を高めている。

また、空間性因子においては、空間性を低下させる要素は見受けられず、屋根・空が空間性を高めている。

次に、さらに詳しく景観構成要素の特徴を調べるため、17の形容詞対の評価値と景観構成要素の面積値の相関係数を求め、相関係数0.4以上のものについて読みやすいようにTable-9に示した。

#### 6.2.1 形容詞対別の考察

形容詞対別に見ると、感情性形容詞対と空間性形容詞対の傾向は大きく分かれており、評価と景観構成要素の物理量との間に関係性があることが示された。

また、生活感他は他の形容詞対とは異なる傾向を示しており、壁・入り口・窓・洗濯物との相関が高い。特に洗濯物との相関性が高いことがわかる。

#### 6.2.2 景観構成要素別の考察

景観構成要素別に見ると、道路・車・倉庫が非常に影響の大きい要素と言える。

それぞれについて見ると、道路の面積が広がることで、空間性・感情性共に向上するため、道路拡幅整備は概ね景観評価を向上させることにつながると考えられる。倉庫はほぼすべての形容詞対に対しマイナスの評価となっており、特に感情性を低下させる要素である。車は空間性因子すべてに対しプラスに働いているが、車自身が空間性を高めることは考えづらい。これは、本研究では私道型の街路は車の侵入が不可能な街路であり、車がある街路はすべて公道型で幅員が広いので、道路と同様の傾向を示したと考察できる。

最後に、影響をあまり与えない景観構成要素としては、屋根・電柱・ワイヤカバーが挙げられる。

Table-9 形容詞対と要素の相関表

	屋根	壁	植木	電柱	空	車	入り口等	フェンス	中の見えない扉	窓	自転車	道路	洗濯物	倉庫	ワイヤカバー
空間性形容詞対															
明るい-暗い	-	-	▲	-	▲	●		▲	-		-	●		▲	-
わかりやすい-わかりづらい	-	-	▲	-	▲	●		○	-		-	●		▲	-
開放的な-圧迫的な	-	-	▲	-	▲	●		▲	-		-	●		▲	-
整然とした-雑然とした	-	-	○	-	▲	●		○	-	▲	-	●	○	▲	-
広い-狭い	-	-	○	-	▲	●		▲	-		-	●		▲	-
開けていく感じ-奥まっけていく感じ	-	-	▲	-	●	●		○	-	▲	-	●	▲	▲	-
単純な-複雑な	▲	-	-	-	-	●		○	-	▲	▲	-	○	-	-
感情性形容詞対															
落ち着く-落ち着かない		○	▲	-	-	-	▲	-	●	▲	○	▲	-	○	-
情緒ある-情緒ない		○	-	-	-	-	▲	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
好きな-嫌いな	-	○	-	-	-	-	▲	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
暖かい-冷たい	-	○	-	-	-	-	▲	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
安心な-不安な	-	○	-	-	-	-	▲	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
なつかしい感じ-始めてみた感じ	-	○	-	-	-	-	▲	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
快適な-不快な	-	○	-	-	-	-	▲	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
個性的な-平凡な	-	○	▲	-	-	-	○	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
親しみやすい-親しみづらい	-	○	-	-	-	-	○	-	▲	○	▲	▲	-	○	-
生活感のある-生活感のない	-	▲	-	-	-	-	▲	-	▲	▲	-	-	●	-	-

負 正

相関係数 0.8 以上 ● ◎

相関係数 0.6 ~ 0.8 ● ○

相関係数 0.4 ~ 0.6 ▲ △

また、- は、負の係数であることを示す

Table-8 因子得点と要素の相関表

	屋根	壁	植木	電柱	空	車	入り口・ドア	フェンス	中の見えない扉	窓	自転車	道路	洗濯物	倉庫	ワイヤカバー
空間性因子	-0.4384	-0.0260	0.3164	-0.2394	-0.4662	-0.3812	0.3199	0.3266	0.3367	0.0147	-0.0786	-0.0836	0.2930	-0.0967	-0.5878
感情性因子	0.0902	0.4749	-0.2105	0.2014	-0.0434	-0.1409	-0.3514	0.1968	-0.4954	0.5625	0.3639	-0.6082	0.1864	0.7588	0.0985

### 6.2.3 空間性形容詞対・感情性形容詞対別の考察

#### 1) 空間性形容詞対に影響を与える要素

空間性形容詞対にプラスの影響を与えているのは道路・空であることがわかる。

道路の面積が広がることで「明るさ」「開放性」「広さ」が向上することが、高い相関性として現れている。また、他には「わかりやすい」「整然」「開けていく」といった印象を抱かせると言える。次に、空の面積が広いことで空間性はすべての形容詞対が向上することが分かる。特に「開けていく感じ」を印象として抱かせ、道路が広く空が広い街路空間は明るく開放感に包まれると言える。

空間性形容詞対にマイナスの影響を与えているのはフェンス・倉庫・植木である。

フェンスは「わかりづらい」「雑然」「複雑」といった印象を抱かせ、倉庫はすべての形容詞対にマイナスの印象を与えている。また、植木は「圧迫感」「暗さ」を感じさせ、特に「狭さ」を感じさせる。これは、私道型の街路に植木が多く、写真内でも面積が大きく写るため、私道型の特徴に似た印象を抱かせていると考えられる。

#### 2) 感情性形容詞対に影響を与える要素

感情性形容詞対にプラスの影響を与えているのは道路・入り口・中のみえない塀である。

道路は「安心」「快適」「親しみやすい」といった印象を抱かせている。また、入り口は「個性的」との相関性が非常に高く、ここから入り口の広さや種類によって個性的空間を作り出しているところが多いと言える。また、石塀は「情緒がある」という印象を抱かせる。マンション・アパートにはフェンスが多く見られる一方、石塀は昔からの一戸建ての外周に多く、見られるものである。ここから、対象地域の街路には、石壁のような昔からの一戸建てのスタイルが好まれることが言える。

これらから、感情性をプラスに影響させるのは、石塀のような昔ながらのスタイルと入り口の種類や広さ・道路の広さであると推察できる。

感情性形容詞対にプラスの影響を与えているのは壁・窓・自転車・倉庫が挙げられる。

壁は「情緒がない」「嫌い」といった印象を抱かせ、窓は「嫌いな」、自転車は「情緒のない」、倉庫は「落ち着かない」「情緒のない」「嫌い」「不安」「不快」「親しみづらい」といった印象を抱かせる。

これらから、感情性にマイナスの影響を与えているのは、人工物・建築物などであり、またそれらは情緒がなく、嫌いな印象を抱かせるとまとめることができる。

## 7. 得られた知見

本研究で得られた知見は以下の2点となる。

### ①歩行者の細街路に抱くイメージの評価構造

細街路をさらに幅員により分類し、イメージを探った。

この結果から、空間性は幅員に大きく影響されること、感情性は様々な項目が関わりあって評価されることがわかった。また、歩行者が細街路に抱くイメージは、様々な要因からつくり上げられるため、多面的な視点から評価することの大切さが再認識された。

### ②景観構成要素との相関

景観構成要素と歩行者の街路に抱くイメージとの相関を探った。この結果から、空間性をプラスにするのは空や道路の広さであり、マイナスにするのはフェンス等の人工物とせり出した植栽と言えた。

感情性をプラスにするのは、石塀と入り口の種類や広さ・道路の広さであり、マイナスにするのは人工物・建築物であると言える。

これらは今まで整備主体（事業者・施工者）の主観に任される部分であったが、データとして客観的に示せたことは大きな意義がある。

最後にこれらの知見から以下のような配慮ができるのではないかと考えられる。

#### ・拡幅整備の有効性

道路要素の両因子へのプラスの影響が大きいことから、細街路拡幅整備は、景観の観点から見ても意味のある整備であるといえるだろう。

#### ・隠す努力・見せる努力

居住者個人レベルでは、例えばフェンスの間から樹木を出すなどでフェンスを隠す努力が必要であるだろう。倉庫・建築物の壁面についても同様に、歩行者からの見え方を意識し、鉢・植木・石塀との配置で隠す努力をすることが、景観考慮の一步となる。

## 今後の課題

・本研究では、サンプル数の関係から各型毎の理想街路像を示すことはできなかった。今後街路のネットワークも考慮した分類を行い、理想像を探ることが課題である。

・SD法で求めたデータを因子分析する流れは、現在の街路の景観評価心理手法の主流であるが、分析者の操作性・恣意性がかなり高い。いくつかの手法を組み合わせることや、新たな手法の確立の必要性を感じた。

## 参考文献・補注

- 1) 例えば 平野勝也 (1999) : 「交通施設と都市景観 街路の雰囲気を探る - 街並メッセージ論という見方 -」 IATSS Vol. 28 No. 4 pp. 306-313
- 2) 福井恒明・篠原修 (2005) : 「グレイン論に基づく街並みの歴史的イメージ分析」 土木学会論文集 No. 800 2005 pp. 27-36
- 3) 船越徹・積田洋 (1987) : 「街路空間における空間意識と空間構成要素との相関関係の分析 (相関分析)」 日本建築学会計画系論文報告集 No. 378 1987 pp. 49-57
- 4) 景観・デザイン研究会 (1998) : 「景観用語辞典」 彰国社

注) いえ・みち まち改善事業

横浜市が立ち上げた行政と住民が協働となった防災対策で、住民自らの要求のもとで実行可能な部分から着実に成果を残す小さなプロジェクトを行い、住民の日常的な発意を促すと共に、事業後も維持管理、次の改善計画に至るまで持続的に地域をマネジメントしていく住民組織をつくりあげることが目標に掲げた事業である。