

大同工業大学工学部 正会員 ○ 舟渡悦夫
 福井大学工学部 正会員 本多義明

1. イメージ研究の意図

Lynch, K.による「都市のイメージ」以来、環境心理学と呼ばれる領域において、空間の認知、イメージの解明の為に多くの研究がなされている。この種の研究の背景として、物と人のアンバランスという問題が考えられよう。物とは物理的施設であり、都市において蓄積が高い。その蓄積が拡大化する程、人の存在は相対的に小さくなると思われる。この時、人の存在は、自らの存在範囲を確保することにより、安定するであろう。しかし、今日の都市の社会的環境、特に居住環境は、この存在範囲を不安定にさせるインパクトとして作用しており、存在範囲が、血縁的なものから、地縁的、さらには組織的な範囲へと移行し、地域の地縁性を帯び込んだ範囲に変移しつつある。このような状況は、従来の計画理念の根柢と深い関係にある地域の為という含意性に関し、疑問を投げかけるであろう。今日、地域の為という住民の含意性行必ずしも得られていないことは、住民の意識の多様化、住居運動にみることでできる。

本考察においては、地域住民の含意性を測る一手法として、地域の骨格を構成すると思われる道路について、沿道住民が道路をどのように認知しているかを、個人属性別に検討し、認知の仕方にどのような傾向があるかを調べている。

2. 分析方法

名古屋市を東西に貫通する県道名古屋津島線はらばに県道名古屋長久手線は通称「広小路」と呼ばれ、名古屋市のシンボルの道路である。分析対象として、広小路に接する5地区を選び、アンケートにより道路イメージの質問を行なった。調査は、1977年3月に実施された。本分析で用いられた個人有効サンプル数は、全地区で2439サンプル(世帯原の有効回収率は90%)であった。道路イメージの質問形態はSD法で用いられる形容詞対20を選び、各々、5段階の反応のうち該当する段階を1つ選ばせている。

評価尺度となる形容詞対は表1に示すとおりである。

表1. 道路イメージのための評価尺度

1 古い——新しい	11 都会的——田舎的
2 明るい——暗い	12 自然的——人工的
3 単純な——複雑に富んだ	13 活気ある——ひっそりした
4 冷たい——あたたかい	14 好き——嫌い
5 調和した——不調和な	15 便利は——不便は
6 悪い——おおい	16 広い——せまい
7 ゆったりした——緊張した	17 静かな——うるさい
8 美しい——きたない	18 産業中心——生活中心
9 親しみある——親しみない	19 閉鎖的——開放的
10 快適な——不快な	20 豊かな——貧しい

分析内容としては、(1)5地区間の地区別の単純な集計(2)個人属性別の検討(3)評価尺度の多面的な取り扱われようの点である。なお、(2)、(3)については1地区のみの分析にとどまっている。また、評価尺度の数量化は、各形容詞に近いうちの段階をまとめ、(-1, 0, 1)と得点付けした反応の割合の総和を用いている。

3. 分析結果

(1)地区別の検討——まず、全地区共通の傾向として、「うるさい」「人工的」「単純な」「きたない」「便利は」「産業中心」の評価尺度が強く表われている。地区別には、都心型としての新栄、近隣商業型の本山、路線商業型の稲葉町、新興住宅型の本郷といった土地利用、ならびに、道路構造、自動車交通量などとの関連が十分反映された道路イメージ特性がうかがえる。(図1参照)

(2)個人属性別の検討——性別、年齢別、通勤通学別、日常生活パターン別、自動車運転特性別(免許、自由に使用できる自動車、運転頻度別)通勤通学時に広小路を通行するかどうかなどの個人属性別に検討を行う。ここでは評価尺度のうち、「静かなーうるさい」「便利はー不便は」「産業中心ー生活中心」「親しみあるー親しみない」に限り、その尺度値が高い「うるさい」「便利は」「産業中心」「親しみない」について検討してみた。

