

宮崎大学工学部 正員 ○藤本 康
同 院生 洲内淳一郎
労働省 本山謙治

1. まえがき

道路の置かれた環境保全という認識に立って、その調査・計画・設計・施工そして管理という一連の計画学的プロセスを見ると、現在、最も手法の確立が遅れ、困難なものは、道路自体とその置かれた環境の景観をいかに評価するかということ、本来道路が有すべき機能性や安全性の並びに経済性との間にいかにして合理的なトレードオフ関係を見出すかということであろう。この点はすでに中村によって指摘されていることであるが、特に前者の問題については、最近、計量心理学的手法の導入が一般化されてきている。しかしながら、その研究上の方法論については批判もあり²⁾、また、評価対象(要因)が広範でバイエタリーに富み、しかも連続的な動的変動(時間的にも、場所的・空間的にも)を伴う道路の場合については、特にまだ未解決な問題点も多分に残っている。

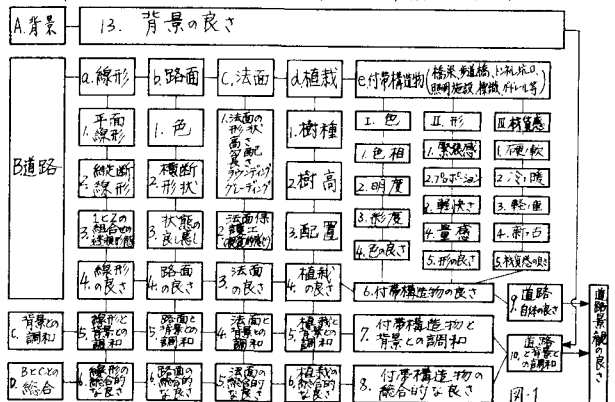
景観評価の方法論の確立が困難である最大の要因は、何と言ってもその評価の発想が主として個人の主観に基づくものであり、評価主体としての個人のアプリオリな美的感覚の相違や文化的体験の相違に由来するとみられる大であるからである。しかし、この点について、著者らは、現象論的にたとえ上記のような評価基準の相違があるとしても、人間性という共通基盤に立ってみると、そこに何らかの最低共通の評価基準が必ず存在し得るのではないかと、という日常的経験に基づく発想から、道路景観評価の方法論の一つとして敢えて上述の計量心理学的手法の導入を試みてみた。

本文では、上述の意図の下で試みた実験的研究の結果を数量化理論巨類によって一応分析し、道路環境とその評価要因との間の相関性を考察し、ついで著者らの道路景観論の一端を説明する。

2. 研究の方法

2-1. 評価要因の設定

ここで採用した研究の方法は、種原・石井が橋梁の景観評価に対して試みた方法を参考にして、それと、評価対象(要因)がさらに複雑でしかも時間的・空間的に連続的な動的変動を伴う道路の場合について適用し得るよう拡張したものである。すなわち、道路景観の評価と、その機能性と含んだ快適さが要求するという定性的価値に対する人々の心理的・主観的判断によるものとして、この評価と評価要因間の相関性を探究し、各評価要因に対する評価の総合に存在するであろうと考えられる最低共通基準を見出そうとするものである。そのために、まず、評価項目たる道路の評価要因を、最終的に総合評価に到達できるように系統的に分類・配列する。この図1に示す。ここで、評価項目は評価要因の総合として評価される事項である。本文では、まず、道路を含む景観全体に対する総合評価と評価項目としてあげ、この評価要因として、(A)道路の背景となつてゐる周辺の環境や自然状況の良さ、(B)道路自体の良さ、そして(C)道路と背景との調和の3要因を設定した。次に、さうに道路自体についてその2次の評価要因として、線型、法面、植栽および付帯構造物をあげ、さらに、そ



れらの二次的要素を構成する3次的要素を図-1に示したように夫々系統的に設定した。最終的な道路景観の総合評価は、図-1の(A)ならびに(B)と(C)の総合として行なう。

2-2. 評価実験

実験は、評価主体としての被験者22名に、写真-1に例示したような予め選定した評価対象としての道路のカラーライド(田園部、市街部、海岸部、山岳部、橋梁部およびトンネル坑口部等20種)を見せ、1枚毎に図-1から作った評価アンケート用紙に評定尺度法により、3段階のカテゴリ(良い、まあまあ良い、悪い)に対して個人の主観に基づく評価判断を記入してもらった。アンケートの評価項目は、図-1から大項目として、I:道路のある景観全体、II:道路と背景との調和、III:線型、IV:法面、V:植栽、VI:付帯構造物、VII:道路自体の7項目とし、この7項の夫々についてさらに複数の小項目を設け、計39項目とした。

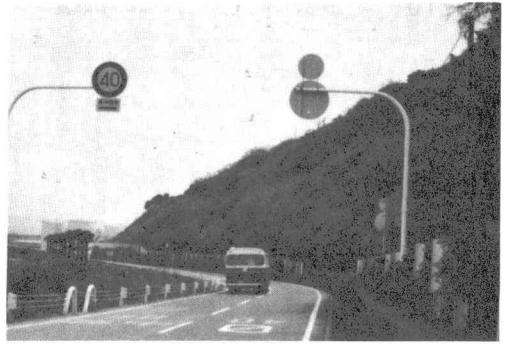


写真-1. 評価対象道路の一例

3. 分析結果と考察

3-1. 分析結果

評価実験によって得られた資料を数量化Ⅱ類によって分析した最終結果を表-1に示す。なお、表-1は写真-1に示した評価対象のものである。20種の標本についての評価結果を総合的に検討すると次のようになった。すなわち、レンジの大きな評価項目が順にならべると、「道路自体」、「線型」、「背景」、「付帯構造物」、「法面」、「植栽」、「道路を含めた景観」の順序となった。「法面」、「植栽」の影響は、それらに目立つ特徴が無い場合には小さく、視野に占める範囲に比例して大きく出てくるようである。

3-2. 考察

以上のことから、道路景観を評価する場合、大きな影響力をもつ要因は「道路自体」であり、さらに、道路自体の良否に大きな影響力をもつ要因は「線型」で、また、周辺の自然環境や市街地環境、つまり「背景」もかなりの影響力をもっていることが判った。この事実は橋梁に関する文献³⁾の結果とは対照的であり、注目される結果である。これは、道路を含む全景観的な視野から評価する場合、道路は橋梁などの構造物と違って景観構成要素の一つというよりも、むしろ景観を分断する傷跡のような印象を与える者からではないか、と考えられる。また、この実験に採用した評価対象のライドの殆んどは運転者に近い視点から撮影したものであるため、標本の景観全体の中で占める道路自体のスペースが大きいということも上記の評価結果に影響しているものと考えられる。つまり、本研究の対象は道路の内部景観の評価に限られている点、今後、外部景観の評価との対比が一つの課題となる。道路景観の重要な特性である連続的な景観変動の評価については現在その実験方法を検討中である。

4. あとがき

道路の内部景観的评价という視点に立つ限り、固定的な単体構造物と違って道路自体のもつ構造特性が強い影響力を示すことが本研究によって一応判明した。このことより、道路計画に当たって周辺環境にいかに関与し、設計とすることが常識的な結論であるが極めて重要な。

参考文献、1)中村良夫、道路景観、都市計画 No.83、1975年5月、2)例として村井俊治、第1回土木学会年次学術講演会総括Ⅱ-4～63、土木学会誌 Vol.61、No.12、1976年12月、3)柳原孝、石井康夫、橋梁景観の評価に関する考察、都市計画別冊(昭和46年度学術研究発表会論文集)昭和46年11月、

表-1. 写真-1の評価結果

評価項目	カテゴリ	スコア	レンジ(順位)
道路自体	良い	-1.457	2.614 (2)
	まあまあ良い	0.525	
	悪い	0.957	
背景	良い	-0.376	1.636 (5)
	まあまあ良い	-1.643	
	悪い	-2.012	
付帯構造物	良い	-2.205	2.064 (3)
	まあまあ良い	-0.473	
	悪い	-0.141	
植栽	良い	-4.407	1.691 (4)
	まあまあ良い	-3.084	
	悪い	-2.776	
法面	良い	-3.551	1.154 (6)
	まあまあ良い	-4.455	
	悪い	-4.705	
線形	良い	0.621	5.623 (1)
	まあまあ良い	-5.002	
	悪い	-2.997	