

・まえがき 生活の場に関するイメージは、実際の空間配置を厳密に反映するものではなく、かなり歪んだ不均質な特性をもつ。我々はそれを基盤に行動し、その過程で得た情報に応じてイメージを強化もしくは変換していく。但し、情報としては、イメージが恣意的に選択するものだけが認知される。こうした点から、「人の行動を論ずるためにはイメージをこぎ採るべきではないか」という問題提起が可能になる。しかし、地域や交通に対する従来の計画はこのことを重視してきたとは思えない。それは、現状を我々のイメージから独立した外的事態と見なし、そこから切り取るに社会的・物理的問題へと還元する、さらに、その対処についても技術的な操作手段を一元的に適用する。例えば、『ある道路区間の自動車交通が飽和状態にある』という提起がなされたとする。その際、既に切り取り自体が作意的である点は除くとしても、問題の多義性(論点の中心が、1.道路、2.自動車、3.交通全般、4.それらの相関性、5.他の問題との関連、6.問題提起の視点と主観的評価、などにあるという観点群)のうち、発展=増加の方向を促進する読み方が優先されすぎてはいないだろうか。簡単に言えば、道路(1)の増設・整備を技術的に推進する政策により、(2,3,4)の増加傾向が現状肯定の欲求-動機として一まとめに括られると共に、(5,6)の意味を覆い隠してしまう。つまり、人々が抱くイメージは、問題としても変換すべき対象としても論じられることがなく、むしろ、他力的な場が、身勝手なイメージ強化に依する条件反射の形で変化させられていく、そうした逆立ちした適応の様相が見えてくる。そこで今回は、生活の場に関するイメージとその強化に繋がった方策の結果を概観し、実際の問題が何処にあるのかを洗い出してみたい。

1. イメージの検討 我々が生活の場と感ずるものは、日常生活を通して構成したイメージにすぎない。そこで本論に入る前に、イメージに関するこれまでの考察¹⁾をまとめておく。まず、生活の場(現象)とそのイメージが相互に強化・変換していく通時的な図式を螺旋系列(図1)でモデル化し、共時的特性をレベル(近隣・町市などの段階的な層構成:図2)と、各層の断面を示すネットワーク(施設や圏域の関係性パターン:図3)によって枠付けした。次いで、ネットワークを配置型マップ(A)と経路型マップ(B)の二重性をもつものと見なし、特に前者について、認知距離比等の指標を基に検討を進めた。その結果、ある集団に共有される集団的イメージの存在や、その集団が帰属する圏域の輪郭はある程度明確化できることがわかった。

1.1. イメージ調査 さて、今回の調査も対象は配置型マップであるが、若干観点を換え、福井県内各市(福井、武生、鯖江、大野、敦賀)の居住者が、集団として、各市域にある施設のうろどのようなものを強くイメージしているかを調べた。調査は、各市の繁華な場所(福井・鯖江は二ヶ所、その他は一ヶ所)で、男既婚、女既婚、女未婚、男未婚の各60名、合計240名についてアンケートするもので、方法は、次示す志水²⁾のアンケート調査法によった。

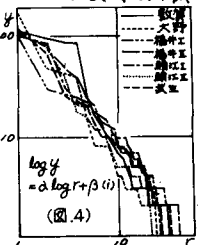
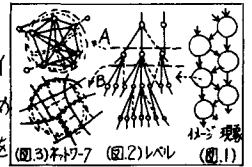
(1)…市で、知っているもの、思い出るものを挙げて下さい。(想起されたものを、その順序に従って記録する。)

① 何でもいいのですが… ② 場所とか、建物とか、店舗とか… (1)で想起されない場合の補助的質問)

(2) 想起が終れば、地区街路パターンのみを示した白地図上に想起されたものの位置を記入してもらう。(確認のため。)

(3) 次の項目を聞きとる。1.性別、2.未婚既婚の別、3.居住地の町名、4.米街頻度、5.通常の交通手段、6.年齢直、(調査場所調査日)は、福井(駅前通り、1980.10.3(金))、Ⅱ(丸根地、1980.11.16(日))、武生(駅前通り、1981.9.12(土))、鯖江(島崎野、1981.2.29(火))、Ⅲ(丸根地、1981.8.29(土))、大野(駅前通り、1979.12.26(金))、敦賀(和歌山通り、1981.11.3(火))で、各10人の調査員を動員した。

1.2. 結果 イメージ量を被験者1人当りの平均想起数で示すと、福井Ⅰ:1.8、Ⅱ:1.9、鯖江Ⅲ:1.9、Ⅳ:1.6、武生Ⅰ:1.8、大野Ⅰ:1.7、敦賀Ⅰ:2.4でかなり少ない。次に、イメージ量(y)を各要素毎に集計し、両対数グラフを用いて順位(i)別に並べたものが、(図4)である。これは、「ジップの順位法則」³⁾、式(i)を図示したもので、パラメータ α 、 β は分布の偏度・集中度、分散力⁴⁾を表す。例えば、 $|\alpha|$ 、 $|\beta|$ 大であ



れば、統合力の強いイメージを意味し、逆の場合はその多様化を示す。また、図5~11は、想起確率($p = \frac{\text{要素のイメージ数}}{\text{被験者数} \times N}$)の高い要素を各市の概略図に記入したものである。

1.3. 考察 まず、各市の集団的イメージは、全般的に統合性が強く、特に個人的なばらつきを表わす後半部分は、減少が急勾配で、平均想起数の少なさと共にイメージの貧困さを物語っている。更に個別的にみると、大野は、大野城の想起確率が1/2を越え、101/3とも最大でイメージの統合力が最も強い(福井も似た傾向を示す)。一方、敦賀は、4つの強力な要素への分散により前半部で多様化の傾向が強い。他の4つの調査結果は、上記2つの中間的な特性を共通にもっている。(図4) 次に、図5~11から幾つの特徴を挙げてみよう。1.生産的施設は殆ど想起されず、消費生活的な意味合いが強い。2.ハレ(非日常的)とケ(日常的)の2極をもち、前者が自然歴史祭(節)的な場、後者が大型店舗として表散される。(大野、敦賀では前者が、武生は自然歴史の施設で為人形が強く、福井・鯖江は後者が強い) 3.敦賀は海、大野も城を基盤に比較的要素が分散しているのに対し、他の3市では、要素が集中もしくは中心化を競合する傾向がある。4.福井・鯖江では、イメージにおける1本の軸(ルート)が明確に現われている。そして、大野敦賀と比べるとハレ的なものが後退し、大型店舗とそのイベントを核とする商圈:消極的で均質(一元的な消費者の場へと塗りかえられてきたことが推定される。(武生も同様の傾向が窺えるが、その市で駅や官庁が強く意識されている点は興味深い)しかし、この傾向は福井からの距離に応じて進展しているようで、大野敦賀の結果も積極的意識の反映とは考え難い(現に敦賀でも、その種の施設がかなり強く、新たな計画が進んでいる。とり、居住者は政策的・消極的である。生活の場が、特定の軸(ルート)を基盤に大型店舗の商圈として均質化され、通時的に存在してきた工着の要素がイメージされなくなる)ことへの不安、このことを一つの考察結果として提起しておきたい。

2. 問題の明確化 従って現状の方策を眺めると、1つの事態が見える。道路網と車:生活の場と欲求-費用便益-成長(増加)を前提とする施策(商業・交通・観光・投資)がある。またがきに示した通り、それは問題を車の増加=欲求への一元化し、場を顔のずに道路化を進める特定の読み方に基づく。そして、このことが家庭-企業-二極構造(5. 駐車施設:家庭・車庫、職場・駐車場、大型店舗の大駐車場)を現出させ、低レベル圏域(集団)を不明確にしたいと言えないだろうか。即ち、孤立施設としての道路は存在しない=全ての道路は唯一の道路(道路の汎用性)によって、場が均質化され、配置型マップや関係性の輪郭はイメージされえず、ルート型マップだけが強く意識される。しかも、特定の軸や中心的なものが強くなると、福井市のような形態が現われる。この点を追認する意味で、福井市を10地区に分け(図12)、各地区にホートンの第一法則(

例目尺:1/2.5万の地図で道路の図数は1.幅員25~5.5m, 2.5.5~11m, 3.11m以上と区画され、ある区画以上の道路で区画数(区画数)を適用

した。その結果(図13)をみると、③②④の3地区は他区に比べて区画数がかなり多い。このことは、中心となる③地区(図10に対比)と③の軸(図11に対比)及び④のバイパス地区に集中する車への対策として、道路建設が促進された結果を示すと言える。実際、③は車が多く、人口もドーナツ化の徴しをみせているようだ。一般に土地の価値は質的差異を含み、居住価値(I)と(企業)商業的価値(II)を取り出すと、地価に対して不連続に反応する(図14)。そこで、道路が地価を上げるとするなり、価値の意味・イメージをも変えうる点まで十分考慮すべきだろう。

・あとがき 本報告はイメージの検討によって地域を論じるための準備である。

諸賢の御叱正を。直、調査に当り、福井高専の既に卒業した学生 乾、石黒、山崎君他多数の協力を得た。ここに感謝の意を表したい。(文庫) 1) 福井市(福井市都市計画課) 2) 福井市(福井市都市計画課) 3) 福井市(福井市都市計画課)

