

○ (財) 大阪市土木技術協会 正 徳 本 行 信  
 大阪市土木局 佐 伯 博 孝  
 (財) 大阪市土木技術協会 田 中 正 治

## 1. まえがき

近年まちづくり、まちなみの美化、景観整備といった観点からの議論が多く行なわれている。中でも道路内での議論が盛んである。都市内道路の設計にあたっては、従前は交通をいかに円滑に流すかという機能設計を第一議に考えて、交通量の予測、設計速度の設定、道路線形、横断面の構成、舗装厚の決定といった客観的作業を行っていた。このような機能重視の観点から、地域の個性を考慮した美しさ、快適さの創出というどちらかといえば人間の主観が介在する設計 — いわゆる景観設計 — が重要視されてきている。景観設計とは、具体的には路面材料、色彩の選定、植木帯の形状、樹種の選定、道路照明灯の大きさ・形状の決定安全柵の型・色等を定めることに重きを置いた作業である。

しかし、景観を配慮した道路を作りあげても後々の道路の良好なメンテナンスなしには美しく、快適で親しみのあるまちなみを保つことは難しい。本論では景観設計は別の機会に譲るとして、実際の道路上に存在する種々の施設・物件が道路景観にどう係わっているのかを意識調査から明らかにしたものである。

## 2. 道路景観評価

### 2-1. 評価の方法

大阪市内の道路の中から道路の巾員、沿道の土地利用、道路整備の状況等を勘案して11路線を設定し、これらの道路の写真各4枚をスライドにより被験者に見せ、SD法により5段階評価を行ったものである。なお、被験者は44名、属性別には男29名・女15名である。対象11路線の特性は表-1に示すとおりであり評価シートは表-2に示す形容詞対によった。

### 2-2. 結果の分析

各路線の評価得点の平均値を図示したものが図-1、2である。

比較的评价の高い路線は南北線、大阪高槻線、大阪臨海線、区画道路(住吉区)といえる。沿道土地利用が商業系の路線(大阪枚岡奈良線、大阪環状線、阿倍野木津川線)はいずれも活力では評価されるものの、雑然としており、醜くまとまりがないと評価されている。また主成分分析を行ってみると

| 形容詞対        |         |
|-------------|---------|
| 1. 明るい      | 暗い      |
| 2. 美しい      | 醜い      |
| 3. 整然とした    | 雑然とした   |
| 4. 静かな      | 活気ある    |
| 5. 大規模な     | 小規模な    |
| 6. 近代的な     | 近代的でない  |
| 7. 居るべき     | 居るべきでない |
| 8. 居るべきでない  | 居るべき    |
| 9. 居るべきでない  | 居るべき    |
| 10. 居るべきでない | 居るべき    |
| 11. 居るべきでない | 居るべき    |
| 12. 居るべきでない | 居るべき    |
| 13. 居るべきでない | 居るべき    |

表-2

| 路線 |                   | 道路幅員<br>(m) | 歩道幅員<br>(m) | 車道幅員<br>(m) | 交通量<br>(9/8)<br>(6.37) |
|----|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|
| 1  | 南北線<br>(四つ橋線)     | 30.0        | 4.5         | 5           | 50000                  |
| 2  | 石切大塚線<br>(土佐川線)   | 22.5        | 2.5         | 4           | 28000                  |
| 3  | 大塚岡奈良線<br>(千日前線)  | 22.5        | 3.0         | 4           | 27600                  |
| 4  | 大阪高槻線<br>(東川線)    | 25.0        | 4.0         | 4           | 22000                  |
| 5  | 大阪環状線<br>(新大塚線)   | 18.0        | 1.5         | 4           | 35300                  |
| 6  | 大阪環状線<br>(新大塚線)   | 30.0        | 7.0         | 4           | 12900                  |
| 7  | 大阪環状線<br>(新大塚線)   | 25.0        | 2.5         | 4           | 38000                  |
| 8  | 阿倍野木津川線<br>(400m) | 15.0        | 2.5         | 2           | 11500                  |
| 9  | 区画道路<br>(東区)      | 5.7         | -           | -           | -                      |
| 10 | 区画道路<br>(西区)      | 9.5         | -           | -           | -                      |
| 11 | 区画道路<br>(住吉区)     | 6.5         | -           | -           | -                      |

表-1

第1、第2、第3主成分までではほぼ93%の説明度が得られる。各主成分の意味づけとしては、第1主成分は調和性、第2主成分は親近性、第3主成分は活動性と意味づけられる。この3軸での分布を見ると、A、B、Cの3つにグループ分けすることができる。

A …… 比較的整備の進んだ道路、もしくは整然とした感じのする道路であり、調和性に豊んでいる。

B …… Aに比べて調和性に欠け、かつ親近性も小さい。沿道の建物の形状等が不ぞろいで、歩道、車道のバランスもよくない感じがする。

C …… 活動性が高く、かつ調和性が低いという、商業系の典型的な性格を有する。

次に、道路内諸施設（道路照明灯、道路標識、信号灯器、街路樹等）の数量を実測し、単位道路延長当りに換算するとともに、先に述べた心理的評価との対応を行うべく表-3に示すように7項目に大別し分析を行った。

まず、「道路照明灯類」は（雑然とした $\longleftrightarrow$ 整然とした）という意識指標と相関が高い。「街路樹」は（現代的な $\longleftrightarrow$ 非現代的な）という意識と係わっており、「立看板・旗等」は、（大胆な $\longleftrightarrow$ 繊細な）という意識指標に関連がある。「駐車・駐輪」は（大胆な $\longleftrightarrow$ 繊細な）さらに、（落ち着かない $\longleftrightarrow$ 落ち着いた）という指標と係わっている。「突き出し看板率」は（雑然とした $\longleftrightarrow$ 整然とした）、（落ち着かない $\longleftrightarrow$ 落ち着いた）、（醜い $\longleftrightarrow$ 美しい）、（まとまりのない $\longleftrightarrow$ まとまった）といった意識指標と係わっている。「突き出し看板ブロック数」は（大胆な $\longleftrightarrow$ 繊細な）、（落ち着かない $\longleftrightarrow$ 落ち着いた）という指標と関連が深い。

以上のように、物理指標と意識指標との関係は概ね感覚と一致しており、駐車・駐輪・突き出し看板率・突き出し看板ブロック数などの物理指標が大きくなると落ち着かないと感じる度合が強くなっている。同様に立看板等が増えると、大胆さが大きくなりかつ落ち着かなくなる反面、逆に沿道に活力があると評価される傾向がある。

### 3. 道路景観整備の課題

以上見てきたように、道路景観は沿道の性格・道路の規格等によって異なるものであり、幹線道路と区画道路、住宅地の道路と商業業務地の道路でその評価は異っている。しかしながら基本的に道路景観を損ねているものとして、①道路本体や付属物のデザイン・色・設置位置に関するもの、②電柱や架空線等占用物件に関するもの、③屋外広告物に関するもの、④置看板・日よけテント・商品置場など沿道からのにじみ出しに伴う問題等があげられる。

今後、これらの課題をさらに詳細に分析し個々の課題に対する基本方針を探るとともに、個々の対策が複合して形成される全体景観を予測し評価する手法に発展させたい。

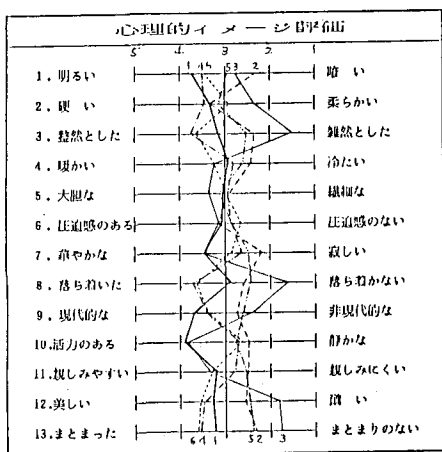


図-1  
No.1 南武線 No.2 有明大坂 No.3 大坂御堂筋 No.4 大坂御堂筋 No.5 大坂御堂筋 (住居系)

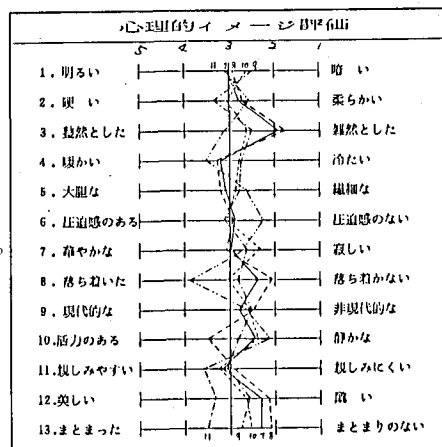


図-2  
No.7 大坂御堂筋 No.8 阿倍野新橋線 No.9 巴町通(商店街) No.10 芝公園 No.11 世田谷区 (住居系)

表-3 (物理量)

|                                       |
|---------------------------------------|
| 1. 道路照明灯 + 電柱・共同照明 + 電柱               |
| 2. 街路樹                                |
| 3. 立看板・旗 + 旗竿・商品置場 + はみ出し自販機 + その他占有物 |
| 4. 駐車 + 駐輪                            |
| 5. 突き出し看板                             |
| 6. 突き出し看板ブロック数                        |
| 7. 道路幅員 + 道幅員 + 道路管理施設 + 変圧器・配電箱      |

表-4

| 物理量 | 1      | 2      | 3       | 4      | 5       | 6      | 7     | 8       | 9       | 10    | 11     | 12      | 13      |
|-----|--------|--------|---------|--------|---------|--------|-------|---------|---------|-------|--------|---------|---------|
| 1   | -0.332 | -0.549 | [0.705] | 0.237  | 0.471   | 0.053  | 0.241 | -0.635  | -0.505  | 0.333 | -0.061 | -0.662  | -0.628  |
| 2   | 0.602  | 0.144  | 0.169   | 0.034  | 0.452   | 0.143  | 0.434 | -0.078  | [0.734] | 0.552 | -0.076 | 0.221   | 0.147   |
| 3   | 0.135  | -0.458 | -0.458  | 0.229  | [0.865] | 0.300  | 0.491 | -0.607  | 0.020   | 0.607 | -0.047 | -0.456  | -0.510  |
| 4   | -0.048 | -0.544 | -0.541  | 0.261  | [0.760] | 0.346  | 0.503 | [0.701] | -0.166  | 0.681 | 0.159  | -0.593  | -0.603  |
| 5   | -0.230 | -0.129 | [0.719] | -0.112 | 0.675   | 0.571  | 0.207 | [0.702] | -0.404  | 0.548 | -0.366 | [0.783] | [0.776] |
| 6   | -0.133 | -0.167 | -0.630  | -0.039 | [0.713] | 0.471  | 0.286 | [0.713] | -0.290  | 0.577 | -0.326 | -0.695  | -0.665  |
| 7   | 0.684  | -0.335 | -0.040  | 0.512  | 0.634   | -0.180 | 0.687 | -0.224  | 0.308   | 0.632 | 0.117  | 0.018   | -0.006  |

参考文献

- 大阪市：大阪市における都市景観についての世論調査報告書（1982）
- 大阪市：阿倍野再開発道路施設景観整備計画調査報告書（1984）
- 大阪市：道路空間の有効利用に関する調査（1984）