

IV-178 低レベル圏域のイメージ主観について

福井工業高等専門学校 土木工学科 正員 武井 幸久

1. はじめに

生活圏は階層性を持ち、その基盤は低レベル生活圏にある。居住者が環境の質を重視する傾向を強め、地区計画制度も7年を経た今、環境カルテ等による分析も進み、そうした小圏域の整備に関する具体的事例も少なくない。本研究はこれまでの検討結果のまとめとして、低レベル生活圏に関する認知・イメージ主観の重要性を示し、地方都市を対象とするその検討法と小学校を核とする検討システムについての提起を行う。

2. 地区とイメージ主観

2-1. 地区

低レベル圏域を模式化すると図・1が得られる。建築が道等のインフラ空間を含む形で近隣を構成し、近隣は各レベルのインフラ空間と共に街、地区、市町村へと組織化される。一般に、圏域は開放・閉鎖の二つの傾向をもつが、安定期では後者の特性が強く、特に、小圏域ではある程度の閉鎖性が評価されてきた。

例えば、リンチは居住地規範に関して閉鎖性を評価し、我国でもコミュニティ育成型の居住地が建設され、建築分野では近隣形態の社会性、土木分野でも歩車共存道路等の手法を中心に検討が進められている。

だが、現状の地区へと観点を移すと、建築と前面道路(接道義務)が圏域の基本要素となる。しかも、道路は「単独の道路は存在せず、全ての道路は唯一の道路」というパラドキシカルな施設である。この様式がイメージの根底を成し、モータリゼーションへの適合化が過度に進めば、街路、強いては低レベル圏域が均質な空間へと画一化される恐れがある。

2-2. イメージ主観の特性

人の行動はイメージ主観を基盤とする。図・2は主観の変遷を示すものである。歴史的にみると、(1)主観的なものが群の分節・統合に応じて事物を共同的なものへと分化させ、(2)主観は共同性Pと類的・身体的なものQ(全体性)

の二重性をもつことになる。他方成長では、他者(2)の支持の下で(3)環境を受動的に対象化する方法、(4)対象性と支持をPとするQとの二重性を学んで(2)へと成り込む逆立ちしたプロセスを辿る。

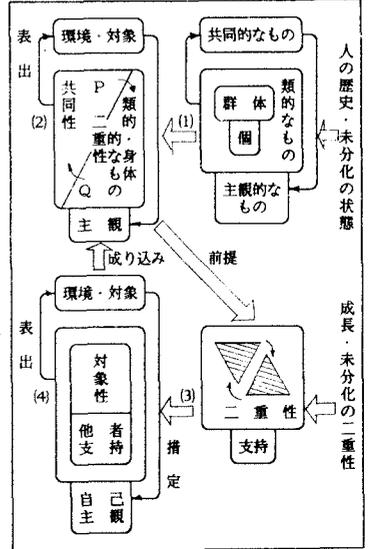
図・3は、この過程を圏域イメージの螺旋系列として示したものである。まず、(i)子供は他者の支持下で環境のイメージを受動的に形成し、その変換により現状肯定の主観を共有化

していく。一方、(ii)成人はほぼ確立したイメージを基に行動し、圏域の問題点を主観との乖離として意識化する。そして、環境の改造により両者を整合化する。

そのため特定モードが優勢になれば、共同性レベルの不明確化、先述の画一化が導かれることになる。

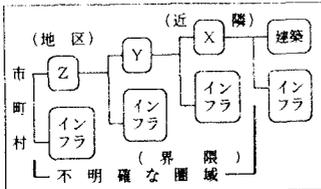
表・1 調査対象地区(小学校区)

1	成器西	勝山市中心街
2	順化	福井市中心街
3	旭	福井市中心部周辺
4	有終西	大野市中心街
5	武生東	武生市中心街
6	松岡	福井市近接町
7	宝永	福井市中心部周辺
8	惜蔭	鯖江市中心街
9	麻生津	福井市郊外



図・2 主観・共同主観に関する概略図

統合に応じて事物を共同的なものへと分化させ、(2)主観は共同性Pと類的・身体的なものQ(全体性)

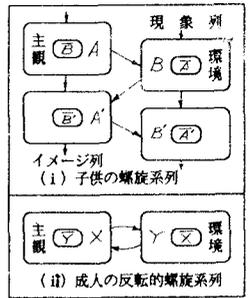


図・1 低レベル圏域の階層

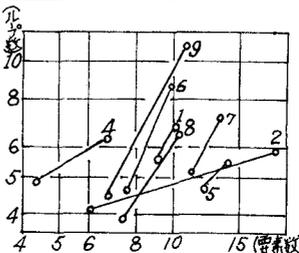
していき、(ii)成人はほぼ確立したイメージを基に行動し、圏域の問題点を主観との乖離として意識化する。そして、環境の改造により両者を整合化する。

表・1 調査対象地区(小学校区)

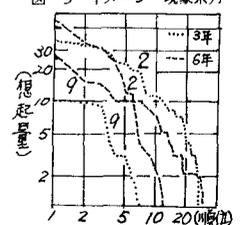
1	成器西	勝山市中心街
2	順化	福井市中心街
3	旭	福井市中心部周辺
4	有終西	大野市中心街
5	武生東	武生市中心街
6	松岡	福井市近接町
7	宝永	福井市中心部周辺
8	惜蔭	鯖江市中心街
9	麻生津	福井市郊外



図・3 イメージ・現象系列



図・4 認知マップのループ数と要素数



図・5 エレメント想起数とその順位

3. 調査分析と地区(小学校区)に関する考察

これまで、低レベル圏域の現状診断を目的として福井県内の小学校区(表・1)を対象に様々な調査を試みた。まず、主な結果についてまとめておくことにする。

(1)認知マップ: 低レベル圏域はいわば共同性の身体ともいうべきものであり、児童の描くマップは地区の特性を反映する筈である。図・4は、児童の地区内行動圏マップから要素とループ数(区画数+2)を数え、3,6年生の平均値を対数で表わしている。この差を各地区での成長差と考え、それを集団指標とみなせば、変化の傾向からある程度の類型が読み取れる。

- A. 安定型(伝統的市街地; 1,5,(4,7))
- B. 要素特化型(機能集中地区; 2,4,(5))
- C. ループ特化型(中心部周縁・郊外等; 6,7,8,9)

そして、地区 1,5に比べ 2,6,8,9の 3,6年の間には大きな差異がある。こうした地区では 3年以下の世代に対する認知の抵抗が強く、自らを包む面的な圏域の把握をしないまま経路的な意識を持つ事になる。しかも、その意識が主観的に地区を考える基盤となる。

(2)エレメント想起法: これは地区(情報空間)の情報量に関する調査である。図・5(想起量とその順位の対数グラフ)の代表例をみると、地区2(B)の6年生では想起が高レベルのエレメント群へと縮約され、地区9(C)の3,6年間には格差が目立つ。つまり、B地区では経路上の豊富な要素から低レベルのものを消し、Cでは地区を拡大して要素を取り込む傾向がある。

(3)地区の実態調査: 環境の重点では地区毎に大差がない。だが、子供と父兄の間には遊び場、前面道路の機能等で意識差があり、前者では子供の屋内志向、後者では、特にCで、通路へと一元化する父兄の意識が目立つ。地区内(外)交通も父母の3割(7割)が車で、子供も歩行から自転車・車への傾斜が見られる。

(4)環境評価に関する意識調査: 各地区の三世代を対象に約30項目の要因評価を調査し、数量化II類により分析した。表・3はその結果で、偏相関係数順位の高い要因を世代別にまとめた。これは主観的評価意識、環境に関する世代的意味を示すと考えられる。そして、一般的に道路への意識は高いが、その地区の状況に応じた差異も認められる。例えば、大人の車志向が、子供の意識を道路の安全から交通状況・通路(通学)の安全へと変換する傾向が見られる。この点は(3)の道路

表・3 偏相関係数に関する高順位位の要因(外的基準:総合評価)

武生東 (A(B):5)	若狭西 (B(A):4)	宝永 (C(A):7)	惟願 (C:B)	松原 (C:6)
1 近くの川の流れ	日買物の利便性	バス停の近さ	公園田舎の利便性	地区の行事
2 近所の協力性	車に対する備え	通学の安全	近所の協力性	近所の協力性
3 周辺道路の交通状況	公園利用のし易さ	子供の遊び場の広さ	小学校の近さ	家の建込み具合
4 家の近さ	公園の近さ	家の建込み具合	車に対する備え	車に対する備え
5 周りの通学の安全	日当たりの良さ	家の建込み具合	子供の遊び場の安全	ゴミの取扱
6 周りの通学の利便性	近所付き含いの良さ	家の利便性	公園田舎の近さ	近所付き含いの良さ
7 空気のきれいさ	公園の近さ	バス利用のし易さ	バス利用のし易さ	バス利用のし易さ
8 車に対する備え	周辺道路の交通状況	日当たりの良さ	日当たりの良さ	車に対する備え
9 アライバシー	子供の遊び場の近さ	アライバシー	アライバシー	周りの通学の利便性
10 遊樂場所の整備	用心の良さ	地区の行事	地区の行事	公園・バス利用の便

父		母	
1 駐車施設	公園施設の近さ	空気のきれいさ	家の建込み具合
2 近所付き含いの良さ	近所の協力性	周りの通学の利便性	近所付き含いの良さ
3 家車の車の入り易さ	近所付き含いの良さ	家車の車の入り易さ	周辺道路の交通状況
4 家の近さ	公園の近さ	子供の遊び場の広さ	子供の遊び場の広さ
5 舗装道路の近さ	通学の安全	地区の行事	近所付き含いの良さ
6 ゴミの取扱	大商店・商店街近さ	舗装道路の近さ	舗装道路の近さ
7 遊樂場所の整備	日買物の利便性	公園利用のし易さ	周りの通学の利便性
8 車に対する備え	家の建込み具合	家の建込み具合	家の建込み具合
9 小学校の近さ	用心の良さ	日買物の利便性	中心部への交通の便
10 舗装	アライバシー	公共施設の近さ	近くの流れのきれいさ

子		父		母	
1 アライバシー	近所付き含いの良さ	周りの通学の利便性	周辺道路の交通状況	公園田舎の近さ	公園・バス利用の便
2 周りの通学の利便性	周りの通学の利便性	子供の遊び場の広さ	家の建込み具合	近所付き含いの良さ	周りの通学の利便性
3 子供の遊び場の近さ	家車の車の入り易さ	家の建込み具合	近所付き含いの良さ	周辺道路の交通状況	アライバシー
4 周辺道路の交通状況	通学の安全	中心部への交通の便	中心部への交通の便	家車の車の入り易さ	近所付き含いの良さ
5 家の近さ	近くの川の流れ	家の建込み具合	家の建込み具合	子供の遊び場の安全	中心部への交通の便
6 バス停の近さ	近くの川の流れ	近所付き含いの良さ	近所付き含いの良さ	子供の遊び場の安全	公園田舎の近さ
7 周りの通学の安全	アライバシー	近所の協力性	近くの川の流れ	公園利用のし易さ	公園田舎の近さ
8 小学校の近さ	小学校の近さ	公園施設の近さ	公園施設の近さ	大商店・商店街近さ	公園田舎の近さ
9 駐車施設	大商店・商店街近さ	舗装道路の近さ	舗装道路の近さ	大商店・商店街近さ	公園田舎の近さ
10 公園・バス利用の便	日買物の利便性	空気のきれいさ	子供の遊び場の近さ	日当たりの良さ	公園田舎の近さ

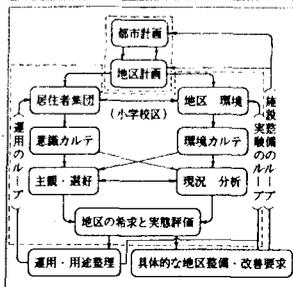
機能にも即応する経路化

の問題を示している。圏域の在り方は大人の主観に応じて変化する。だが父母の意識はインフラ空間・道を経路化する方向にあり、(1)(2)の問題を回避する為の調整を要する。

4. まとめと提起

低レベル圏域は道(インフラ空間)に対する主観の問題でもあり、その経路化が子供の認知や共同的な主観にも影響を及ぼしている。確かに、車の利便性を活かした通路・圏域の在り方は重要な要因である。だがその際節度、つまり、車にレベルを対応付け、その役割を制限する事が必要である。インフラ空間を含む低レベル圏域の閉鎖性、それは今後の高齢化と余暇の多様化に不可欠の特性であり、コミュニティー道路も成果をあげている。そして、本研究はその必要性を圏域的な観点から明らかにした。次は、それを地方の既存市街地に如何に達成するかが大きな課題となる。

そこで最後に、計画レベルに応じた小学校の機能拡充を提起したい。近隣と地区を結ぶ調査・運営機関のない事も、低レベル生活圏に意識が届かず、インフラ空間を一元化する一因である。今回の調査は低レベル圏域における子供、小学校の重要性を明らかにした。そこを核とする計画的な施策(実験・運用の変換・施設整備:図・5)が最も有効な意味を持つ筈である。(参考文献)(1)岡秀隆「都市の全体像」(2)K.リンチ「居住環境の計画」(3)村瀬学「初期期的現象の世界」(4)武井「低レベル生活圏の評価に関する考察」'86年講演(5)武井「低レベル生活圏の評価について」'87年講演



図・5 居住者集団と地区計画の関係