

IV-237 都市・街路空間の女性性・男性性イメージに関する国際比較分析

山梨大学工学部 正 員 西井和夫

北 野 建 設 正 員 ○丸山 譲

1. はじめに

本研究は、地域別の風土特性がどのように都市・街路空間の女性性・男性性イメージを規定するかを、国際イメージ調査データを用いた比較分析によって行うことを目的とする。

本調査は、昨夏の風土分析ワークショップ（1990）の中で、従来の名詞の女性性・男性性イメージ調査（1985）に基づき、日本、中国、欧米等の9カ国（12地域）に共通の調査票を依頼し実施したもので、そのうち本分析では、個人データの分析が可能な、日本（3地域）、米国（デビス）、デンマーク、フランス、中国の5カ国のサンプルを取り上げる。

なお、具体的な調査対象名詞は、自然地物に関する名詞53個、都市・交通施設60個、色・デザイン23個、そして都市名30個の合計166個で、被験者は、これらの名詞の女性性・男性性イメージについて、これまでの調査と同様に-3から+3までのいずれかで評価する。

2. イメージ規定因子の国際比較分析

名詞の女性性・男性性イメージ調査の基礎集計分析からは、各国の自然観をはじめとする風土の相違を読み取ることができた。図-1は、これより女性性・男性性イメージの決定要因を、意味的および構造的空間に分けてまとめたものである。

次に、『道路』『都市施設』に関する名詞群のイメージに着目し、各名詞群に因子分析を適用することにより、国別の女性性・男性性イメージ因子の比較分析を行う。

表-1は、『道路』（16個）『都市施設』（44個）に関する名詞群の中で、特に結果が特徴的な名詞に関する国別平均値の結果である。歩行者系に関する名詞や居住性といったものを表す名詞は、どの国においても女性的評価を受けている

ことが、共通である。一方、車利用に関する名詞のイメージの中には、その国の道路事情や整備水準に影響されているものがある。（例えば、「バイパス」は、中国のみが女性的評価（-0.49）となっている。）

因子分析の適用結果例として、甲府の『道路』に関する結果を表-2に示す。これより、第5因子までの累積寄与率が約70%で、全体として比較的直交性の高い因子構造を持っている。第1因子は、車利用に関する名詞群で構成されており道路の機能性、第2因子は、歩行者系に関する名詞群で街路空間のやすらぎ等の道路環境因子、そして第3因子は、線形等の道路構造因子と解釈でき

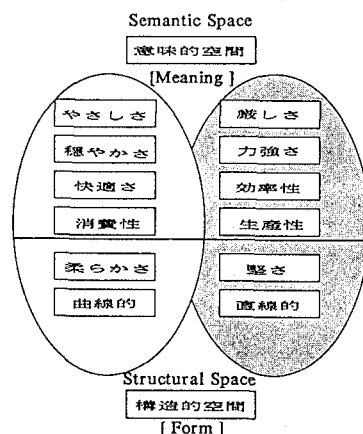


図-1 女性性・男性性イメージの決定要因

表-1 平均値による国際比較

	道路に関する名詞				都市施設に関する名詞			
	自動車専用道	バイパス	歩道	街路樹	住宅街	警察署	駅	公園
日本（甲府）	+1.11	+1.11	-0.71	-0.98	-0.69	+1.92	+0.02	-1.15
日本（福山）	+0.62	+0.62	-0.67	-0.06	-0.77	+1.89	-0.20	-1.03
日本（豊後）	+0.86	+0.86	-0.69	-1.33	-0.81	+2.12	-0.48	-1.17
米 国	+0.51	+0.51	+0.16	-0.16	-0.80	+1.94	+0.45	-0.90
デンマーク	+1.52	+1.52	-0.38	-0.28	-0.62	+1.65	+0.43	-0.90
フランス	+1.13	+1.13	-0.17	-0.01	-0.75	+1.33	-0.38	+0.36
中 国	+1.58	+1.58	-0.48	-0.80	-0.66	+2.10	+0.73	-1.52

表-2 因子分析結果(甲府-道路)

因 子	第 1 因 子	第 2 因 子	第 3 因 子	第 4 因 子	第 5 因 子
寄与率 固有値	33.0 % 5.39	15.4 % 2.46	7.7 % 1.23	7.3 % 1.17	6.3 % 1.00
因子負荷量 の絶対値が 大きい主な 名詞	環状道路 -0.86 幹線道路 -0.85 バイパス -0.83 自動車 -0.78 専用道 放射道路 -0.70	モ ー ル 0.87 歩 道 0.82 自転車道 0.81 街路樹 0.70 街 路 0.43	橋 梁 -0.75 トンネル -0.73	砂 利 道 -0.80 街 路 -0.33 舗 装 道 0.33	裏 通 り -0.79 表 通 り 0.68 砂 利 道 -0.34

る。同様の方法で、各国データにも因子分析を適用したが、日本の3地域、デンマークとフランスが同じ傾向の結果を示したので、以下では日本(甲府)、米国、フランス、中国の『道路』『都市施設』のイメージの因子構造の比較結果を示す。

表-3は、『道路』に関する因子分析結果の国別プロフィールである。これより、米国と中国が特徴的な因子構造を持っている。米国では、イメージ評価において、歩行者系に関する因子軸は出現せず、逆に道路の車利用に代表される機能性の軸(第1因子寄与率29.4%)が中心となっている。一方中国は、歩行者系に関する名詞群で構成された因子が、第1因子として出現する唯一の国であり、道路整備水準やモビリティを反映した結果となっていることがわかる。

表-4は、『都市施設』に関する因子分析結果の国別プロフィールである。①どの国についても、第7因子までで累積寄与率約6割程度で、全体として多面的な因子構造となっている。②米国は、第1因子が都市の交通機能・都市活動の基本的な空間要素に対する名詞群から成り、これらは都市イメージの中心核を象徴するような地物であると考えられる。第2因子以降では、都市の消費性・都市の空間環境・文化、芸術などがつづいている。一方、中国では、米国でみられたような都市機能・都市活動の基本的な空間要素からなる因子軸は大きな規定力を持たず、「神社」「寺院」など文化性・芸術性が第1因子となり、次いで「噴水」「公園」「自転車道」「街路樹」といった都市街路空間のやすらぎ、うるおい性がつづいている。

3. おわりに

本研究は、名詞の女性性・男性性イメージ調査の中から特に『道路』『都市施設』に関する名詞群に着目し、性感覚の評価の度合と因子分析の適用によるイメージ規定因子の国際比較分析を行った。中では、各地域の都市・街路空間のイメージが、文化・社会的な面を含めた風土特性によって規定されていること、さらに都市や国土形成における「都市構造」や「街づくり」の考え方の差異も、イメージ評価に対して異なる視点を与えていることがわかった。

(参考文献)

1. 西井, 川崎(1990): 国際イメージの集計結果, 風土分析国際ワークショップ, vol.2, 206p.
2. 佐佐木, 西井, 川崎(1991): 風土分析による新しい都市地域計画を求めて, 阪神ハイウェイ, No.103, pp2-9.

表-3 (因子分析の) 規定因子の国際比較(道路)

	第1因子	第2因子	第3因子
日 本 甲 府	機能性・線形	歩行者系 (街路環境)	形 態
米 国	機能性	形 態	ネットワーク形状 (機能面)
仏 国	機能性・線形	街路形状	歩行者系 (街路環境)
中 国	歩行者系 (街路環境)	街路形状	ネットワーク形状 (機能面) (幾何設計面)

表-4 (因子分析の) 規定因子の国際比較(都市)

	第1因子	第2因子	第3因子
日 本 甲 府	都市空間の やすらぎ うるおい	消費性 居住性	都市基盤機能
米 国	都市の機能性 道路機能中心	都市空間の やすらぎ 街路形状	消費性
仏 国	街路形状 (情緒面)	都市基盤機能	都市空間の やすらぎ うるおい
中 国	歴史性 文化性 芸術性	都市空間の やすらぎ うるおい	消費性