

IV-376 都市内街路のシークエンス景観についての研究

岐阜大学工学部 学生員 服部務

岐阜大学工学部 正会員 秋山孝正

1. はじめに

人々が都市活動において利用する街路網は、その日常性から都市イメージを形成する重要な要素といえる。一般に自動車トリップは連続する路線を使って移動を行っている。自動車の走行時における景観断面は連続的に変化していき、全体として街路のイメージを想起するものである。本研究では岐阜市を対象としシークエンス景観を景観断面の連続として捉え視覚的影響によるイメージ変化について分析を行った。

2. 街路景観のイメージ調査

本研究では、まず写真撮影によって主要街路の景観を収集する。さらにこれらの写真を資料としてアンケート調査を行い、街路景観に対するデータを収集した。

ここでは岐阜市の幹線街路網より次の3路線を選定した。すなわち図1に示すとおり①長良橋通り②金華橋通り ③忠節橋通りである。

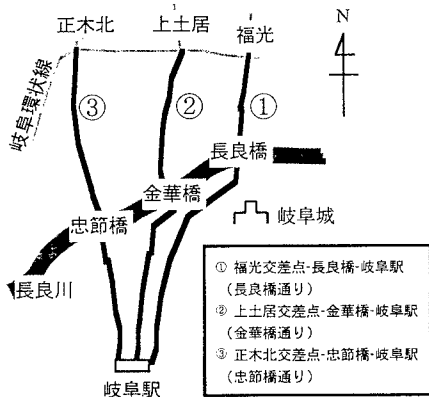


図1 対象路線

(1)街路景観の収集

写真の画面については、通常のドライバーからの視点を想定している。ここでは交通を各街路の北端から南向きとし、走行距離400mごとに写真を撮影した。

実際には平成7年11月8日（水）・11月17日（金）午後1:30～3:00の間に撮影を行った。その結果、3路線合計39地点の景観が収集された。

(2)アンケート調査

ここでは多角的に景観イメージを抽出するため3項目についての質問を行った。調査はスライドの提示により、回答者に街路景観を疑似体験させるものとした。スライドの提示順序については、撮影街路、撮影地点のつながりを意識せず景観の評価を行わせるためにランダムに行うものとした。被験者は、岐阜大学の学生36人（男性17人、女性19人）である。

(3)質問項目

(a)SD法によるイメージ構造

形容詞対8個を用いたSD法により街路景観に対するイメージ構造を調査する。形容詞は街路走行時に受けるイメージを考慮すると共に、関連研究を参考に選定を行った。^{1), 2)}

(b)街路の総合評価

それぞれ街路の景観について、各被験者が考える「良い景観」の程度を評価値とし、具体的に0～100点の間で採点してもらった。

(c)街路の認知度

各街路景観が、それぞれどの街路で撮影されたと予想するか質問した。これは視覚的な意味での各地点の認知程度を問うものである。

3. 因子分析によるイメージ分析

アンケート調査で得られたデータを用いて因子分析（バリマックス回転）により、共通因子の抽出を行った。その結果4因子を抽出しそれぞれ「緊迫性」「分散性」「開放性」「情緒性」と命名した。

(1)街路のシークエンスイメージ

街路のシークエンスイメージの変化を見るために各因子ごとの因子得点（回帰法により算出）を各街路の撮影順序にしたがいプロットした。これを図2に示す

(a)長良橋通り

都心部に向かうにつれ、「圧迫感」が上昇し、「開放性」が減少する。また、「分散性」は都心部に流入するにつれ減少するが「情緒性」は変化が少ない。

(b)金華橋通り

「緊迫性」についてみると都心部に向かうにつれ緊

迫性が上がっている。「情緒性」についてみると郊外部で高く、都心部では低い。

(c) 忠節橋通り

「緊迫性」についてみると他の2路線のように都心部での「緊迫性」の上昇はみられず、郊外部で上昇している。「分散性」についてみると郊外部の方が「分散性」が高くなっている。また「開放性」についてみると、変化の幅が大きい街路となっており、橋梁付近と、駅近傍で「閉鎖的」となっている。

このことから、「忠節橋通り」は郊外部で雑然としたイメージが強いといえる。これは、郊外部では街路樹が整備されていないが、都心部には整備されていることによると考えられる。

4. クラスター分析による景観分類

次にクラスター分析により街路景観を幾つかのグループに分類する。結果から39の景観を5種類に分類した。各クラスターの内容を整理したものが表1である。

(1) 街路の構成

各街路景観について、地点順に並び変えてシーケンスなイメージを表現した。以下の構成となる。都心部と、郊外部とを境となる橋梁の地点を他の地点と区別した。

(a) 長良橋通り

A-A-C-B-E-C-A-A-D-A-D-B-B-B →

都心部と郊外部ではAのクラスターが多く、また駅近傍では、この街路特有のBが現れている。これらのことより「長良橋通り」は橋梁付近については開放的だが、全体的に閉鎖的イメージを持っている。

(b) 金華橋通り

A-A-C-D-C-C-B-D-D-E-E-D-D →

この街路は橋梁部の前後でイメージ構成が分かれている。橋梁の手前（郊外部）では、AとCの景観が多い。橋梁より後（都心部）については開放的イメージを持つDとEで構成されている。これは都心部では広幅員に起因するものと思われる。

(c) 忠節橋通り

D-D-D-D-A-A-B-C-E-D-A-A →

都心部と郊外部で、それぞれ「開放的」から「閉鎖的」にイメージが変化している。また橋梁付近を除くとDとAで構成され、街路全体では雑然としたイメージを持つ。このように忠節橋通りの景観はイメージの二層構造を持っている。

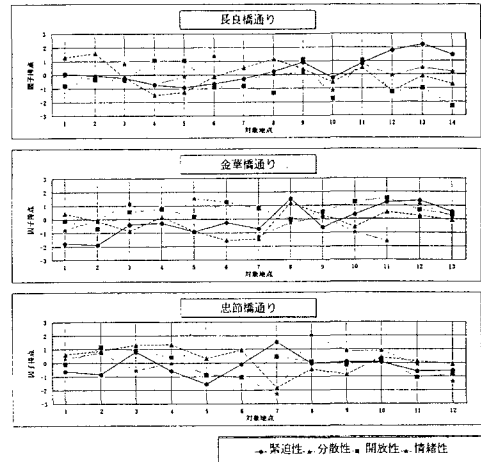


図2 シークエンスイメージ

表1 景観の分類

クラスター	地点数	景観の特徴
A	11地点	・市街地の町並みの様子→雑然 ・郊外の景観段風景→しんみり ⇒閉鎖的イメージを有するグループ
B	3地点	・ショッピングモール→閉鎖的 ・路上駐車→緊迫感 長良橋通りの駅前に限られたグループ
C	7地点	・街路樹による緑地→情緒性 郊外部でみられるグループ
D	12地点	・電柱→雑然 ・広幅員→開放的
E	6地点	・眺望が良い→開放性 橋梁上の景観を含むグループ

5. おわりに

本研究では、街路のイメージ構成をとらえるために景観断面のイメージを抽出し、地点ごとのつながりからイメージ変化を捉えた。この分析結果から街路のシーケンシャルなイメージを捉え、各街路の特徴を導いた。今後の課題として、①どういったイメージ構成が好ましいのか、街路全体でのイメージ構成の評価方法について研究を進める。②街路を構成する物理的要因とイメージの関係について分析する。があげられる

参考文献

- 1) 佐佐木 綱・西井 和夫・井上 亮：街路空間のイメージ（男性性・女性性）の計量化に関する考察，土木計画学研究・講演集N°9, PP. 155-162, 1986年
- 2) 川崎 雅史：都市景観のメディアイメージに関する研究, PP. 11-66, 1992年