

計画における地物の男性性・女性性の計量化に関する考察

A Measurement of Masculine or Feminine Image in Regional Planning

佐佐木 綱 *By Tsuna SASAKI

西井 和夫** Kazuo NISHII

井上 亮*** Akira INOUE

Abstract The purpose of this paper is to try to measure the masculine or feminine image of subjects in regional planning. We can easily imagine that Kyoto is feminine, but Osaka is masculine. It may be difficult for us to give a rational explanation of this feeling because it concerns with the unconsciousness of our psych. The results of the questionnaire for masc./fem. image of noun are reported as follows: 1) A classification of frequency distributions. 2) Relations between images of nouns and individual attributes such as sex difference, age and occupation. 3) A factor analysis of images of nouns categorized into each of genres such as road, facility, color, design and proper noun.

1. まえがき

本研究は、都市あるいは地域の構成要因をその男性性あるいは女性性の側面から眺めることにより、地域全体としての性的感覚に対して計量化しようとすることを目的とする。

これは、これまで漠然と『都市の性』(gender of cities) というものについて考えてきたことに対して、都市の性格の尺度として計量的に把握したいという地域計画における風土分析の一つとしても役立つものである。

日本人の繊細な感覚を生かした都市の性格の把握ができれば、その都市にふさわし男性化あるいは女性化のための事業を考えることも可能となり、また土地利用や景観の創造にも大きな役割を担うことも期待できる。

そこで以下では、まず本研究の中で『都市の性』をどのような観点からとらえようとしているかを明らかにするとともに、以降の具体的な分析の枠組みについて述べる。その中では、都市の性は、男性原理・女性原理という2大原理に根ざすものであり、都市の性格を設計していくときの設計原理の中心をなすことが強調されている。そして分析的視点としては、都市の性の階層性が注目されており、都市全体を地域に分割したときに、当該都市の性感覚の地域別の階層構造を仮説している。

そして、本論文の後半は、男性性・女性性の計量化の第一歩として、名詞の性感覚に関する調査とその分析結果の紹介である。

* 正会員 工博 京都大学教授 工学部交通土木工学教室 (〒606 京都市左京区吉田本町)

**正会員 工博 京都大学助手 工学部交通土木工学教室 (〒606 京都市左京区吉田本町)

*** 学生会員 京都大学大学院 工学研究科土木工学専攻 (〒606 京都市左京区吉田本町)

2. 都市の性

(1) 男性原理・女性原理¹⁾

名詞の性を考えるとき、ドイツ語やフランス語にはそれぞれ男性・中性・女性あるいは男性・女性というようにいずれかに割当てられているが、日本語や英語にそのような名詞の性はない。日本語の名詞の場合、たとえば『山』であっても男性の山と女性の山と呼称においてもまた宗教上の意味としても区別されていることがあり、普通名詞を大胆に性別に分けることが難しかったのかもしれない。そのことは、また日本人の自然に対する感性の繊細さにも起因するとも考えられる。

しかし、このように対象物を男性か女性かに識別しようとする心的エネルギーは、ドイツ人やフランス人に劣らず日本人においても強いものがあつたに違いなく、むしろ古代から私達の心の無意識層に潜んでいたものと考えられないだろうか。日本の仏教の自然観あるいは密教における胎藏界・金剛界という概念（女性原理と男性原理という2つの世界によって宇宙をとらえようとする）を見ても、その機能的側面において、女性原理は慈悲にあふれ、やさしさ、寛容、やすらぎを与える女性的機能、一方男性原理は理性・知恵が強調され、秩序、きびしさ、強さを与える機能が重視されている。このような考え方は、古代においては宗教やあるいは陰陽五行説の中にも現れており、また現在ではユングの心理学の中でも母性原理・父性原理として説明がなされている。

以上のように考えてみると、古代から現代に至るまで、事物を陰と陽で把握しようとする心的エネルギーが継続しており、それが機能的な側面での合理性にもとづいたものとはいわないまでも、あらゆる現象を女性と男性もしくは陰と陽という2大要因によって説明しようとする素朴な感情が私達の心の中に脈々としてひき継がれているように思われてならない。ここに私達の住む『町の性』について考えていこうとする立場が生まれるのである。また女性原理・男性原理の2大原理は都市の性格を設計していくときの『設計原理』の一つをなすものと考えている。今日、機能的・経済性・効率性の追求という男性原理を生かした町づくりの中に、やすらぎ・うるおいを求める女性原理の復権が要請されている。

(2) 都市の性とその階層構造²⁾

名詞の性を考える上で普通名詞と固有名詞の場合の差異については、とくに重大な関心を払う必要がある。たとえば、普通名詞で『都市』は、日本語においても母都市という言葉があるように、一般的に女性であろう。しかし、具体的な都市名としての京都・大阪・東京となると女性的・男性的と話が変わってくる。

一般的に言えば、生産的都市は男性的であると感じ、消費的都市は女性的であると感じるのが普通であり、それは機能的に見れば、生産性・経済性・効率性・迅速性・耐久性といった合理的機能を目指す町が男性的であり、静寂さ・芸術性・居住性・安全性・象徴性といった非経済的機能をも求める町ほど女性的と感じるようである。またそれは、工場とそれに伴う煙突、中枢管理機能と経済的支配力を表わす高層ビルによる高度の土地利用にも現われてくる。いわば『筋肉隆々たる裸の男性』を連想させる町と公園や緑の多い静かな低層住宅のある『着物を着た女性』を連想させる町との相違ともいえる。

しかしながら、多くの町は明確に性別をつけ難くむしろその町をいくつかの地域に分けて、地域毎の男性性・女性性を把握することによって全体の性別度を判断していく必要が生じてくる。そこに男性性・女性性（あるいは陰陽）の『地域別の階層構造』をとらえる必要がある。さらに、都市内の種々の施設の中には、細かな施設の集合体として機能する施設がありそれらに対してもやはり性別度を考えていく必要もある。たとえば、公園などは多くの人が女性的施設と答えるであろうが、その公園内にある施設によってその女性度は異なり、もし運動公園的色彩が強ければ男性度も増すことになる。したがって、ここにも男性性・女性性の『施設の階層性』を考える必要があるといえる。

以上のような考え方を基本として、次節では、名詞の性感覚に関するイメージ調査を実施することにより、本研究の目的の第一歩である男性性・女性性の計量的把握を行い、さらにそれがどのような規定因子によって説明されるかを検討することにする。

(参考文献) 1) 佐佐木 綱：地域コンプレックスの概念と計画、風土分析と地域計画、地域・交通計画研究所、p1～p22, 1985

2) 佐佐木 綱：都市の性—都市の性格の尺度として—、国際交通安全学会誌、vol. 11, No. 3, pp176～180, 1985

3. 名詞の性感覚に関する調査とその分析

(1) 調査の概要

本調査は、計画における地物の名詞についてその男性性・女性性（以下では単に性感覚と呼ぶときもある）の度合を問うもので、被験者はその名詞が非常に男性的と感じたとき+3、逆に非常に女性的と感じたとき-3とし、-3から+3までの7ランクのいずれかを記入する。（表-1参照）

表-1 名詞の性感覚の度合とその評点

度合	評点
非常に男性的	3
かなり男性的	2
やや男性的	1
どちらでもない	0
やや女性的	-1
かなり女性的	-2
非常に女性的	-3

なお、調査対象名詞は、自然地物や都市交通計画に関係する普通名詞および都市名や京都に関する地物の固有名詞など、総数で279個である。その主な内訳は、普通名詞が221個でそのうち、自然・気象81、都市・交通施設116、色・デザイン24であり、一方固有名詞が大阪・東京などの都市名8個と京都に関するもの50個の計58個である。また、被験者は、大学・官公庁関係を始めとして学生・主婦まで今回の報告では162名（男性98、女性64名）である。

(2) 名詞の性感覚の分類

ここでは、本調査で得られた279個の名詞に関する性感覚の評点にもとづき各名詞の評点の度数分布の特徴と性感覚の度合から分類したものを表-2に示す。この分類では、まず正規分布や指数分布もしくはその中間型とみなすことができるか否かによって、次いで性感覚の度合を最頻値や平均値によって判断しており、その結果14種類に類型化できている。表-2の中で分布形が特殊な型(No.1～No.5)は、U字型、男女両立型、O凹型のように当該名詞の性感覚を規定するイメージが両方の性を有するものとO凸型のように男性的女性的のどちらでもないとあえて評価される中性型そして矩形型のような不定性な性感覚（描いたイメージのばらつきの大きさにも起因しようが）のタイプと3種類に大別される。その中で両性のイメージが最も強いU字型に属する名詞は、すべて自然界の唯一の存在感の強いものであり、それらの意味するところも「太陽」や「海」に代表されるように男性原理・女性原理の両者の側面を有するものといえる。これと同様に男女両立型（中両性）についても「山」「山道」「ゴルフ場」のようにその形状や線形に関して描くイメージや意味空間に両性の側面をもつものと考えられる。これに対して、分布形が正規分布や指数分布もしくはその中間型(No.6～No.14)は、そのピークの位置によって分類されているが、それらの特徴点を以下に列挙する。

表-2 名詞の性感覚の分類結果

No	分布形	性感覚	特徴	主な名詞（固有名詞を除く）	個数
1	U字型	強両性	-3, +3にピーク	原始林、太陽、大河、海、大地	5
2	矩形型	不定性	ピークなし	歓楽街、商店街、市場、環状道路、宇宙	15
3	O凸型	中性	0が突出	十字路、火葬場、学校、墓地、点	5
4	O凹型	弱両性	0が極端に小	谷、坂道、木、森、沼、バイク、モノレール	33
5	男女両立型	中両性	+にも-にも山	火、山、ゴルフ場、山道	8
6	正規分布・ 指数分布 もしくは その中間型	強男性型	+3に大ピーク	ロケット、雷、津波、火山、地震、台風	8
7		準強男性型	+3にピーク	崖、警察署、高速道路、タワー、高層ビル、工場地帯	17
8		中男性型	+2にピーク	滝、飛行機、ダム、高架道、橋梁、トンネル、半島	27
9		弱男性型	+1にピーク	車道、電車、下水処理場、堤防、岬、古墳	33
10		中性型	0にピーク	空、新交通システム、図書館、神社、ニュータウン	31
11		弱女性型	-1にピーク	街路樹、歩道、盆地、住宅街、広場、バス	60
12		中女性型	-2にピーク-3小	植物園、公園、丘、湾、川、並木道	17
13		準強女性型	-2にピーク-3大	曲線、草原、スーパーマーケット、噴水	17
14		強女性型	-3よりにピーク	花、泉、月	5

①強男性型には、自然気象のうちでも活動性や力量感の強い「地震」「雷」「津波」が属し、次いで準強男性型は、「高速道路」「工場地帯」「幹線道路」といった機能的に特化しているものあるいは「鉄塔」「高層ビル」のような形状に特徴的な名詞が属している。

②中男性型から中女性型までのグループは、それに該当する名詞が数多く見られる。その中で自然地物では「滝」「本流」「半島」「山脈」「夏」「冬」などが比較的男性的イメージが強く、逆に「池」「支流」「湾」「盆地」などは女性的イメージが強い。また都市施設についても「自転車」「飛行機」「運動競技場」「役所」「バイパス」など機能的ないし活動的なイメージは男性的に、逆に「船」「自転車」「公園」「並木道」など静的でやすらぎを感じさせる名詞は女性的に評価されている。③そして準強女性型は、「春」「秋」「湖」「緑道」など情緒的イメージの強いもの、あるいは「円」「曲線」「小川」など形状的にソフトな感じの強いものが属し、強女性型には、「花」「泉」「月」のように女性的イメージの最も典型的なものが属している。

④なお都市名や京都に関する固有名詞に関しては準強男性型に「名神高速道路」「東京」次いで中男性型に「国道1号線」「京都国際会議場」「大阪」「福岡」が属している。都市名ではそれ以降「名古屋」が弱男性型、そして女性的イメージに移り「神戸」「奈良」が続き、やはり「京都」は「祇園」とともに固有名詞としては2つだけ強女性型となっている。また京都にある有名な寺院・城などは0凹型あるいは弱女性型に多く、歴史的・文化的イメージの強い町並み・地区名詞（「嵐山」「先斗町」「嵯峨野」「祇園」）は中女性型あるいはそれ以上に女性的イメージの度合いが強い。

（3）個人属性の差異と性感覚

名詞の性感覚を見ていく上で、個人属性の差異がどのように有意に関係づけることができるか否かは重要な問題である。そこで、本調査での個人属性関係の項目を用いて、いくつかの属性（性別、年齢別、有職・無職別、現住所の位置別）に関して平均の差の検定を試みることにし、本報告ではその中で特に性別にみた場合を以下で詳しく触れてみたい。性差と性感覚の度合との関係を平均の差の検定から眺める際に、まず分散の差の検定を行うことによって、分散に有意な差があると判断されない場合には通常のt検定を用いることにし、一方分散に有意な差があると判断される場合には、「母集団分散が未知、 $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$ の場合の平均の差の検定」として近似法を用いている。その結果、分散の差の検定において有意水準5%で有意な差があると判断された名詞は56個あり、そのうち近似法（有意水準1%）によって平均の差も有意となったものは、表-3の左欄にある14個である。また、通常のt検定によって平均の差が有意であると判断された名詞は表-3の右欄の34個である。なお、表-3は、男性の平均値が女性のそれより上回る名詞を上段に、またそうでない名詞を下段に示しているが、上段に属する名詞の多くは、男性的イメージの比較的強いものであり、男性はそのような名詞に対して強調的に反応する傾向をもつといえるかもしれない。一方、女性の方は、これらの上段に名詞群に対しても度数分布形がそれほど偏ったものとなっていない。また、下段の名詞群は、いわゆる性感覚が弱男性あるいは弱女性の型に属するものであり、性差に起因する名詞のイメージ形成の差異が微妙に性感覚の度合の差となって現われているものと考えられる。さらに仮説的ではあるが、名詞の性感覚を判断する際、男性は最も男性的イメージの強いものをベースに、しかも比較的明確に、逆に女性は最も女性的なものをベースに持ちながら、行う傾向があると言える。

表-3 男女の平均に有意な差があると判断される名詞

	分散に有意な差があると判断される名詞		分散に有意な差があると判断されない名詞			
男性の方がより「男性的」と判断した名詞	高架道	放射道路	煙突	点	京都タワー	伏見桃山城
	城	高層ビル	橋梁	火山	タワー	冬
	火	噴水	碑	ブランコ	車道	春
	夏	歩道橋	堀川通	自動車専用道	霊山	烏丸通
女性の方がより「男性的」と判断した名詞	船	博物館	沼	牧場	谷	太秦 緑色
	駐車場	地下道	モール	潜水艦	宝が池	映画館 バス
	原始林	球	新交通システム	病院	水族館	海 疎水
			魚釣場	老人ホーム	水田	

(4) 因子分析の適用

ここでは、本調査の対象名詞を道路、都市施設、色、デザインといったようないくつかのカテゴリーに分け、それぞれの名詞群に対する因子分析を適用することによって、各カテゴリーごとの名詞の性感覚を規定する因子の抽出ならびにその構造を明らかにしていく。

そこで以下では『道路』『都市施設』『京都に関する固有名詞』の3ケースについての結果を示す。

a)『道路』に関する名詞(32個)の場合

表-4は、道路に関する名詞(32個)に対する因子分析(バリマックス法)の結果の一部である。なお、前述の性による性感覚の度合が有意な差をもつ

と判断される名詞の中で、「自動車道」「高架道」

「放射道路」「車道」などは男性がより男性的評価を、また「地下道」「モール」などは女性がより男性的に評価しており、『道路』の性感覚を規定する因子構造にも有意な差異がみられる可能性があるため、表-5(その1)(その2)に男女別データによる結果を示す。

これらより ①全体的にみて因子構造としては、各因子間の直交性の高い単純構造をなしていることがわかる。すなわち、表-4より各因子の解釈をすれば、第1因子は、道路の車利用に関する名詞群から成り機能性・可動性の軸であり、一方第2因子は道路の歩行者に関する施設・形態の名詞群で街路空

表-4 道路に関する性感覚の因子分析

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	32.6%	17.4%	11.5%	7.8%	7.0%
固有値	5.48	2.92	1.92	1.32	1.18
因子負荷量の絶対値が大きい主な名詞	幹線道路 0.94 自動車専用道 0.58 高架道 0.53 高速道路 0.51 バイパス 0.51 車道 0.48 放射道路 0.42	緑道 0.77 街路樹 0.69 田舎道 0.61 並木道 0.51 歩道 0.51 モール 0.43	環状道路 0.69 地下道 0.67 トンネル 0.65 インターチェンジ 0.64	裏通り 0.76 表通り -0.65 路地 0.45 袋小路 0.28	自転車道 0.69 参道 0.40 歩道橋 0.39 歩道 0.35

表-5(その1) 道路に関する性感覚の因子分析(男性データ)

因子	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子
寄与率	34.6%	19.2%	10.4%	9.1%
固有値	7.04	3.90	2.11	1.84
因子負荷量の絶対値が大きい主な名詞	幹線道路 0.78 高速道路 0.71 車道 0.68 自動車専用道 0.65 バイパス 0.52 高架道 0.43	街路樹 -0.76 緑道 -0.73 並木道 -0.70 歩道 -0.50 モール -0.48 歩道橋 -0.43	放射道路 0.82 インターチェンジ 0.81 環状道路 0.70 地下道 0.54 高架道 0.52 トンネル 0.43	街路 0.70 辻 0.69 十字路 0.53 裏通り 0.51 路地 0.74 袋小路 0.73 表通り -0.45

表-5(その2) 道路に関する性感覚の因子分析(女性データ)

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	29.7%	16.6%	12.5%	9.4%	7.2%
固有値	5.13	2.86	2.16	1.63	1.24
因子負荷量の絶対値が大きい主な名詞	緑道 0.74 街路樹 0.71 田舎道 0.70 歩道 0.61 並木道 0.44 モール 0.41	地下道 0.76 トンネル 0.71 環状道路 0.65 インターチェンジ 0.55	裏通り 0.78 路地 0.51 表通り -0.62	高架道 0.58 歩道橋 0.46 舗装道 0.45 バイパス 0.42 車道 0.41	幹線道路 0.72 高速道路 0.53 自動車専用道 0.47

間のやすらぎ・静寂性、第3因子は道路の線形に関する名詞群で形態を、そして第4、5因子は第2因子と類似して「みち」の居住性やゆとりの軸とみることができる。

②一方、男性・女性のそれぞれのデータに対しての結果をみると、性差による因子構造の差異を読み取ることができる。すなわち、男性の場合、第1因子と第2因子が重なって含まれており、車利用にかかわる機能性や可動性と歩行者系に関する静寂性・安全性などが明確な形で対応づけられている。一方、女性の場合、「幹線道路」「高速道路」といった男性的イメージの強い名詞群が第5因子まで登場せず、逆に女性的イメージの典型的な名詞群によって第1因子が構成されている。したがって、少し言い過ぎかもしれないが、女性にとっての道路の性感覚は、女性的評価の視点としての静寂性・安全性・居住性を基本に置きながら判断しており、逆に男性は男性的に對する女性的といった構図の中であくまで合理的な判断を愛好する傾向を有するのかもしれない。もちろん、道路の場合には、とくに車利用において女性は男性に比べてあまり身近に体験することがないから、そのような点も因子分析の結果に影響していると考えられるかもしれない。

③なお、第2因子に関しては、男女とも道路の構造に関する名詞群で形状の軸であるが、個々の名詞は「インターチェンジ」「環状道路」が不定性である以外は中男性型であり、男性的イメージが強いといえよう。そして第3因子も男女の差はなく女性的イメージが強い居住性あるいは象徴性の軸と解釈できるかもしれない。第4因子以降は、第1因子の男女間の違いを反映してそれぞれ異った名詞群から構成されている。

b) 「都市施設」に関する名詞の場合

次に都市施設に関する名詞(118個)のうちから61個を選び、それらを対象した因子分析を行った。その結果の一部として、第5因子までの主な名詞群を表-6に示す。これより、

①「道路」に関する名詞のときと同じく、各因子間の直交性が高く、同質な名詞群が整理された形で因子を構成しているのが特徴である。

②因子軸の解釈であるが、第5因子までで累積寄与率55.3%、第10因子までで75.9%と多面的な構造をしている。その中で第1因子、第2因子は機能性・活動性を意味し、とくに第1因子では「道路」に関する名詞のうち車利用にかかわる機能とともに女性的な「児童公園」「住宅街」といった居住性・安全性が対応づけられる。

③第3因子は、形態に関する因子軸と解釈できる。これは、「道路」に関する因子分析においても主な因子の一つとして得られたものであり、性感覚を規定する上で大きな役割を担うともいえる。このことを物語るように、『デザイン』に関する名詞群の因子分析結果においても第1因子に「球」「楕円」「円」「曲線」が、第2因子に「角柱」「角錐」というような単純構造を示している。

④第4因子は、「公園」「広場」「庭園」の名詞群で静寂性、芸術性を表現しており、第1因子、第2因子とは逆に女性的イメージの評価視点といえよう。なお、第5因子以下については、都市施設の中で同様の機能や形態を有するものが同一因子を構成しており、それらの性感覚イメージが類似していると判断できる。

表-6 都市施設に関する性感覚の因子分析

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	19.0%	14.7%	8.9%	6.9%	5.8%
固有値	6.78	5.24	3.18	2.46	2.07
因子負荷	幹線道路 0.74	消防署 0.62	タワー 0.78	公園 0.83	病院 0.72
量の絶対	バイパス 0.66	警察署 0.59	鉄塔 0.52	広場 0.65	植物園 0.60
値が大きい	自動車専用道 0.65	運動競技場 0.52	煙突 0.52	庭園 0.55	老人ホーム 0.42
主な	高速道路 0.54	動物園 0.47	高層ビル 0.47		歩道 0.35
名詞	児童公園 -0.44		教会 0.41		
	住宅街 -0.25				

c)「京都に関する固有名詞」の場合

ここでは、京都に関する固有名詞（50個）を対象とした因子分析の結果を考察する。表－7は第10因子までの主な名詞をまとめたものであるが、これより、①各因子の寄与率のばらつきや第10因子までの累積寄与率78.3%などより、代表的な因子軸によって単純に記述できる構造となっていないといえる。ただし、これまでの「道路」「都市施設」のときと同じく各因子間の直交性は高いと考えられる。

②第1因子は、道路に代表される機能性・可動性の軸といえ、それに対して第2因子から第5因子までは、女性的イメージに深く関係する情緒的評価性あるいは歴史・文化施設に関する名詞群のもつ芸術性そして繁華街のもつ町の顔としての象徴性、さらに公園に代表される静寂性・やすらぎといったものであると理解できる。

③第6因子以下は、明確な形で各因子の解釈をすることが難しく、『都市施設』に関する名詞のときと同様に類似の機能・形態をもつ名詞から構成されている。そして、この傾向は、『自然・地勢』に関する名詞（58個）についての因子分析結果からも同様のことがいえる。（なお、『自然・地勢』の場合に、第1、第2因子は静寂性、包み囲むような評価性、第3因子は落着いた、大きな存在感、そして第4因子は形態となっている。）

4. おわりに

本論文は、男性性・女性性の計量化のための実態分析を、アンケート調査結果データを用いて評点付けを行うことにより、その度数分布とピークの位置から14種類に分類できたことを報告した。次いで、名詞の性感覚を規定するものとして、男女の性差に代表される個人属性との関係、そして因子分析の適用による規定因子の抽出が検討された。その中で男女の性差と性感覚については、男性がより合理的に性感覚の度合を判断したがる傾向をもち、逆に女性は、あくまで女性の目を通した（女性的評価視点を前提とした）判断をする傾向にあることが示唆できる結果を得た。しかしながら、この点についてもどの程度実証的に検証できるかが今後の課題であり、より詳細な分析が望まれる。そして因子分析の適用結果については、各カテゴリーとも比較的直交性の高い因子軸から成る単純構造であること、名詞の性感覚を大きく規定する因子では、男性性評価の側面で機能性、可動性、効率性といった合理的積極因子があり、また女性的評価の側面で静寂性、芸術性、居住性といった非経済的そして情緒的因子そして地物の形状に関連する形態因子の3つがあげられよう。今後は、本論文の第2節で触れたように、普通名詞の中で集合名詞的意味を有する名詞とそれを構成する名詞群との性感覚における対応関係ならびに京都に関する固有名詞の性感覚をもとにしそれらの地域別階層構造の分析記述を行う必要がある。

表－7 京都に関する固有名詞の性感覚の因子分析

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	13.5%	12.5%	8.7%	8.0%	7.7%
固有値	4.30	4.01	2.78	2.57	2.45
因子負荷量の絶対値が大きい主な名詞	烏丸通 0.72	先斗町 0.88	伏見桃山城 0.78	河原町 0.91	円山公園 0.79
	国道1号線 0.70	木屋町 0.70	二条城 0.68	河原町通 0.69	嵯峨 0.70
	堀川通 0.83	祇園 0.58	南座 -0.53	阪急河原町駅0.48	宝が池 0.44
	嵐山 -0.52	京都大学 0.40			
			下鴨神社 -0.47		

因子	第6因子	第7因子	第8因子	第9因子	第10因子
寄与率	7.0%	6.1%	5.8%	5.2%	3.9%
固有値	2.25	1.95	1.85	1.85	1.20
因子負荷量の絶対値が大きい主な名詞	京都競馬場 0.87	御所 0.85	桂川 0.89	西陣 0.72	八坂神社 0.65
	西京極スポーツセンター 0.78	同志社大学 0.49	宇治川 0.73	太秦 0.58	平安神宮 0.62
		宝が池 0.44		桂離宮 -0.43	延暦寺 -0.42