

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

A Study on Measurement of Masculine or Feminine Image of Street-landscape

佐佐木 綱 * By Tsuna SASAKI

西井 和夫** Kazuo NISHII

井上 亮 *** Akira INOUE

This paper aims at measurement of masculine or feminine image for urban streets, in which we may recognize its psychological landscape intuitively. Firstly, street-landscapes are analyzed by a Semantic Differential method, and the relationship between masc./fem.image and such emotional meanings is discussed. Secondly, the results of the questionnaire for masc./fem.image of urban streets in kyoto city are reported. From frequency distributions, in which masc./fem.image is scored from +3 to -3 for each of colour slides, urban street images can be classified into seven types from very strongly masc.to very strongly fem.. Also, interactions between the image of the street as a whole and the ones of its detailed subjects such as planting tree, roadway, and roadside are explored.

1. はじめに

本研究は、都市内の街路の空間イメージの中でその男性性・女性性に着目することにより、それらの計量化を主な目的としている。

これまで、計画における地物の男性性・女性性に関する調査あるいは都市の男らしさ・女らしさについての分析などがなされてきた。それらは、数多くの名詞についても短時間で解答が可能であり、このような地物に対する性感覚が容易にイメージできることを示すものであった。

また、『道路』に関する名詞調査において、非常に女性的(-3)から非常に男性的(+3)までの7ランクの評点付けでそれぞれの名詞の性感覚を問い、その度数分布を分類すると、「高速道路」(平均値+2.14)「幹線道路」(+1.91)は強男性型、「高架道」(+1.60)「バイパス」(+1.55)は中男性型、「車道」(+1.37)「放射道路」(+1.36)「表通り」(+0.96)は弱男性型、「環状道路」(+0.72)「十字路」(+0.41)は中性型、一方 女性型には、「並木道」(-0.63)「裏通り」(-0.65)「自転車道」(-0.76)「路地」(-1.01)「歩道」(-1.15)そして最も女性的と感じられた「緑道」(-1.49)となっており、またこれらは京都以外の北海道、関東、九州、沖縄といった全国データの場合でも同様な結果を得ている。またこれら『道路』の性感覚の規定因子として、車利用に代表される機能性・可動性、歩行者にとっての街路空間のやすらぎ・静寂性、幾何構造や線形による形態の因子があげられることがわかった。

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

**正会員 工博 山梨大学講師 工学部土木工学科 (〒400 甲府市武田4-3-11)

*** 正会員 工修 大阪市総合計画局 (〒530 大阪市北区中之島1-3-20)

そこで本研究では、このような男性性・女性性イメージの計量化的試みを踏まえ、『道路』という一般的な地物からもう少し対象を絞って都市内の個々の街路に関してより詳細な分析をすることにする。ここで前述の名詞調査と異なる点としては、本分析において街路は撮影されたカラースライドを通じて被験者に提示されることである。これは、街路がそれ自体単体としてでなく、沿道の植栽や付帯施設あるいは遠景とともに街路空間を構成するために、それらを一体的にとらえる必要があるからである。また、街路空間を構成する各要素のイメージと全体としてみたときのイメージとの関係などに関しても、スライド調査の中で検討可能と考えられる。

2. 街路空間のイメージ評価

(1) S D法によるイメージ因子の抽出

ここでは、街路空間に関する一般的なイメージがどのような因子によって規定されているかを、対象物の情緒的意味を明らかにするために主に心理学の分野で用いられているS D法(Semantic Differential Method)によって分析するとともに、それらの中で街路空間の男らしさ・女らしさがどのように位置づけられるかを考察していくことにする。

以下ではまず、本調査分析の概要を述べるが、これは、後述するように街路空間の『うるおい』概念の明確化とそのための街路環境整備の指針を得ることを目的とするものである。

調査は、主に京都市内の街路について沿道土地利用と街路幅員の差異を考慮して15路線を選び、それぞれの路線のスライドを被験者に提示することにより、感覚的なイメージ評価をそれぞれが7ランクの評定尺度をもつ18個の形容詞対について行うものである。(表-1 参照)

表-1 街路評価に用いた形容詞対

明るい——暗い	男性的——女性的
さびしい——にぎやかな	やわらかい——かたい
冷たい——暖かい	静かな——うるさい
弱い——強い	さらけな——好きな
新しい——古い	動的な——静的な
うるおいのある——うるおいのない	親しみやすい——親しみにくい
美しい——醜い	狭い——広々とした
陰気な——陽気な	京都らしい——京都らしくない

なお、本調査の被験者は京都市内在住の一般市民58名であり、男女ほぼ同数である。

S D法による因子分析結果の紹介に入る前に、ここで評定尺度として用いた18個の形容詞対についての平均値をもとに各スライドごとのプロフィールの特徴を眺めておこう。図-1は、沿道土地利用タイプ間の比較検討の一例として、中心商業地区街路と住商地区街路(狭い幅員)のそれぞれ3路線のプロフィールである。これより、①中心商業、専用住宅、歴史・観光・文化の3地区は、それぞれ対象として取上げた3路線のプロフィールにある程度の類似性がみられ、とくに中心商業地区の3街路はそのパターンの類似性が高い。②これに対して、住商地区街路(狭い幅員)では、寺町通がやや異なるパターンを示し、また住商地区で広い幅員の路線についてもそれぞれの街路空間構成が異なるためにプロフィールに類似性はあまりみられない。③そして、同じ沿道土地利用の地区でも各形容詞対の評価が幅員の大きさの違いによってどのようになっているかをみると、必ずしも幅員の順に評価されているとは限らず、むしろ街路空間構成上の幅員以外の要素によっても感覚的なイメージが左右されるといえよう。

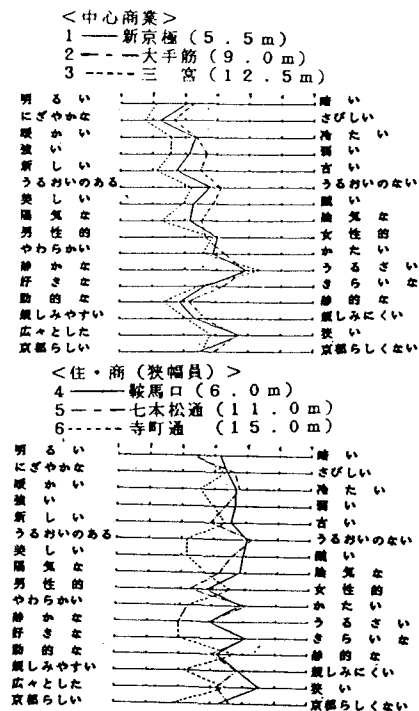


図-1 街路の形容詞対からみたプロフィール

さて、SD法によるイメージ因子の抽出は、16個の形容詞対から総合評価的な「京都らしいー京都らしくない」、「うるおいのあるーうるおいのない」の2つを除き、14個の評定尺度について行った。表-2は、因子分析結果であり、抽出された3つの因子軸は次のように解釈することができよう。

第I因子 評価性(Evaluation)--- 味わいの軸
第II因子 活動性(Activity)--- にぎわいの軸
第III因子 重量性(Potency) --- よそおいの軸

これらの因子軸は、SD法の適用においてしばしば使われる評価性(E) 活動性(A) 重量性(P) がそのままではめることができるとともに、街路空間イメージという分析対象により即した解釈を加えるとすれば、

第I因子は、街路の意味空間を表現する、いわゆる『味わい』の軸であるといえる。これは、「きらいなー好きな」「親しみにくいー親しみやすい」、「みにくいー美しい」といった何らかの意味や評価を前提とする形容詞対の因子負荷量が大きいこと、また「男性的ー女性的」「陰気なー陽気な」「冷たいー暖かい」など他の因子軸においてもある程度の規定力をもつ形容詞対が含まれ、それらはどちらかといえばより原理的な深い意味空間を表わすものといえるからである。

表-2 因子分析の結果

	第一因子	第二因子	第三因子
固有値	4.112	2.814	0.966
寄与率(%)	52.1	35.7	12.2
累積寄与率(%)	52.1	87.8	100.0
因子負荷量			
きらいなー好きな	0.809	0.158	0.240
やわらかいーかたい	0.759	0.003	0.097
親しみやすいー親しみにくい	0.755	0.046	0.149
美しいー醜い	0.709	0.078	0.325
冷たいー暖かい	0.597	0.475	0.110
さびしいーにぎやかな	0.172	0.793	0.124
動的なー静的な	0.223	0.737	0.141
静かなーうるさい	0.380	0.734	0.082
新しいー古い	0.056	0.527	0.449
狭いー広ろとした	0.108	0.027	0.638
明るいー暗い	0.224	0.283	0.621
弱いー強い	0.237	0.482	0.489
陰気なー陽気な	0.402	0.473	0.465
男性的ー女性的	0.342	0.073	0.376

一方、第II因子では、「さびしいーにぎやかな」と「静的なー動的な」の2つの形容詞対で代表されるように、街路空間の『にぎわい』や『やすらぎ』といった静・動で示される活動性の軸であろう。

第III因子は、因子寄与率はそれほど高くないが、「狭いーひろびろとした」「暗いー明るい」「弱いー強い」など街路空間の構造的特徴を示す軸といえ、『よそおい』と解釈できるかもしれない。

次に各路線に対して個人サンプルごとの因子得点を求め、それらをもとに3つの因子軸による街路の類型化を行った結果を表-3に示す。これより、①中心商業地区では、3路線とも同一のグループ(A:3軸とも平均的な因子得点をもつ)に属する。また専用住宅、歴史・観光・文化地区では、それぞれグループC,E,D,およびA,C,Dに区分され沿道土地利用が同じでも街路空間イメージの性格は異なる。なお、歴史・観光・文化地区では、第III因子の『よそおい』軸の得点が高く、街路の装飾性・演出性に優れている点からイメージが規定されるといえる。②住商地区では、前述のプロフィールのばらつきから推測できるように、各路線の属するグループは多岐にわたる。この中で幅員の狭い街路では、第I因子の『味わい』および第II因子の『にぎわい』の2軸が基調となるグループ(E:I,II軸;F:I軸のみ特化)である。幅員の広い街路は、グループA,B,D属し、I軸の『味わい性』を基本としながら、それ以外の因子で各路線の個性が現われている。

表-3 イメージ評価因子形態によるスライドの分類

グループ	構造形態	特徴	路線名(地区)
A		I, II, IIIの平均三軸構造	1. 新京極(中心商業) 2. 伏見大手筋(中心商業) 3. 三宮(中心商業) 7. 東大筋通(住商・広) 13. 清水神宮道(歴史・観光・文化)
B		I, IIIによる二軸構造	8. 白川通(住商・広)
C		IIのみが中心	11. 御膳通(専用住宅) 14. 九太町通(歴史・観光・文化)
D		II, IIIによる二軸構造	10. 上賀茂西通(専用住宅) 15. 烏丸通(歴史・観光・文化)
E		I, IIによる二軸構造	4. 船場口通(住商・狭) 5. 七本松通(住商・狭) 9. 北大路通(住商・広) 12. 鹿ヶ谷通(専用住宅)
F		Iのみが中心	6. 寺町通(住商・狭)

(2) 『うるおい』性とイメージ因子との関係

ここでは、街路空間における『うるおい』概念をどのようにとらえることができるかを、「うるおいのあるーうるおいのない」の形容詞対と他の形容詞対との関係あるいは上述のイメージ規定因子との関係から考えてみることにする。

そこで、この「うるおいのあるーうるおいのない」を外的基準として14個の形容詞対をアイテムとする数量化理論第Ⅱ類の適用を試みた。その結果を表-4に示す。これより、①偏相関係数の大きい順に各アイテムのカテゴリーウェイトを着目すれば、上位8位までについてはほぼ現実的な傾向を示している。なお、各形容詞対のカテゴリーは、サンプル数などを考慮して適宜設けている。②外的基準の判別に大きく寄与するアイテムとしては、「美しいーみにくい」「好きなーきらいな」などの形容詞対があげられる。これらは「うるおいのあるーうるおいのない」との相関係数(0.564, 0.889)も最も高く、『うるおい』性自体が総合評価的な尺度であることからすれば、同様の性質をもつ評価性の高い因子と結びついたことによるといえる。③『うるおい』性の判別結果と前述の因子分析で抽出された因子軸との関係を見ると、上位のアイテムは、第Ⅰ軸(味わい・評価性)および第Ⅱ軸(にぎわい・活動性)を構成する形容詞対が対応し、下位のアイテムにおいて第Ⅲ軸(よそおい・重量性)ならびに第Ⅱ軸が対応している。

表-4 うるおい性とイメージ因子

アイテム	数量化2類における 偏相関係数(大小順)	因子分析において高い 負荷量をもつ因子軸			
		第一因子	第二因子	第三因子	第四因子
美しいー醜い	0.356	○			
きらいなー好きな	0.156	○			
冷たいー温かい	0.111	○	○		
静かなーうるさい	0.077	○	○		
やわらかいーかたい	0.054	○			
楽しみやすいー楽しみにくい	0.052	○			
明るいー暗い	0.047				○
男性的ー女性的	0.046	○		○	
新しいー古い	0.043			○	○
強いー弱い	0.039			○	○
狭いー広々とした	0.031				○
さびしいーにぎやかな	0.031		○		
苗様なー緑のな	0.023			○	
無気なー風気な	0.013	○	○	○	

結局、『うるおい』概念とは、この判別分析において規定力をもつ上位の形容詞対によってある程度説明可能なものであるといえようが、因子軸との対応を眺めるまでもなく、ここでは「うるおいのあるーうるおいのない」が総合評価的な形容詞対や『味わい』軸と深くかかわることを示しているだけであり、こうしたイメージ評価を決定づけている街路空間の物的構成要素との関連を明確にすることが必要といえる。

3. 男性性・女性性イメージ調査分析

(1) 調査の概要

前節までの議論では、街路空間の一般的なイメージについてその評価因子の抽出ならびにそれにもとづく街路の類型化が中心であったが、ここでは、本論の主題である男性性・女性性に着目したより詳細な分析を行うことにする。前節の因子分析の結果からわかるように、「男性的ー女性的」という評定尺度は、抽出された因子軸の中では第Ⅰ軸の評価性あるいは第Ⅲ軸の重量性を構成するものであった。しかし、それほど高い因子負荷量を示しておらず、むしろ他の形容詞対に比較して評定のばらつきが小さくなってしまい、こうした調査形式では街路空間イメージと男性性・女性性との関係をうまく引き出し得なかったのかもしれない。

そこで、街路空間の性感覚の計量化を目的とした新たなスライド調査を実施することにした。この調査の主なねらいは、以下の3点である。

- 1) 街路空間の男性性・女性性イメージの類型化
- 2) 街路空間全体としての男性性・女性性イメージと街路空間を構成する各要素(植樹、車道、沿道建物など)のそれとの関係
- 3) 街路空間の男性性・女性性イメージの規定因子の抽出

調査の対象スライドは、分析項目にあるように街路空間構成要素が全体イメージにどのようにかかわっているかをみるために、それらの比較検討が可能のように植樹の緑量、沿道建物の種類、車線の数、自動車交通量の多寡、その他付帯施設の有無などを考え、最終的に30個所を選定した。

今回の調査の被験者は、京都大学土木の計画系の男子学生、OL、女子学生などでほぼ男女同数となり、総数71名であった。また、調査の実施にあたっては、上述の分析項目に対応する質問を設定し、各スライドごとに解答してもらう形式をとった。本調査の調査票の一例を図-2に示す。

スライド NO. 1

質問 1 このスライドに写されている街路に対して、あなたが抱く「男性的イメージ」「女性的イメージ」の程度はどれほどでしょうか。次の基準に従って-3から 3の数字で表してください。

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



質問 2 このスライドに写る街路の構成要素それぞれに対して「男性的イメージ」「女性的イメージ」を質問1と同様に-3から3の数字でお答えください。

	-3	-2	-1	0	1	2	3
1. 植樹類							
2. 車道							
3. 歩道							
4. 沿道建物（へい、看板も含む。）							
5. 車列							
6. 電柱、標識、街灯、信号機							

質問 3 このスライドに写る街路の構成要素に関して、質問1で答えられた「男性的イメージ」「女性的イメージ」の評価の判断に最も大きくかかわったものには◎を一つ、それ以外にも大きくかかわったものには○（複数可）をおつけください。

1. 植樹類	()
2. 専道	()
3. 歩道	()
4. 沿道建物（へい、看板も含む。）	()
5. 車阿	()
8. 電柱、標識、街灯、信号機	()

質問 4 このスライドに関して、質問1で答えられた「男性的イメージ」「女性的イメージ」がどのようなものかをお聞かせください。以下にあげる項目から、あなたのイメージを最もうまく表現しているものに◎を一つ、それ以外にも関係あるものには○（複数可）をおつけください。

1. 情緒のある ()
2. 整然とした－雑然とした ()
3. 落ちつきのある－活動的な ()
4. 力強い－弱々しい ()
5. スケール感のある ()
6. 重々しい－軽やかな ()
7. 静かな－にぎやかな ()
8. やわらかい－かたい ()
9. 単調な－複雑な ()
10. その他 ()

(2) 男性性・女性性イメージの分類

(a) 男女両立型の特徴

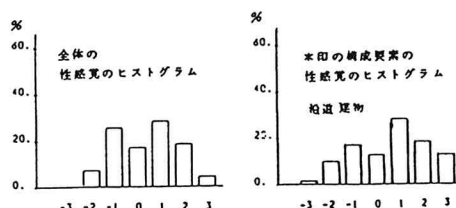
ここではまず、質問1の街路空間全体の性感覚について、非常に女性的(-3)から非常に男性的(+3)までの7ランクの評定のばらつきに着目し、男性的評価と女性的評価の両方に分布する男女両立型の特徴を明らかにしておきたい。

30箇所の対象街路のうち8街路が男女両立型の度数分布を示すことがわかった。このような全体の性感覚は、多分に個々の構成要素の影響を受けているものと考えられるために、これら8枚のスライドにおける構成要素の性感覚(質問2)および全体の性感覚との関連性(質問3)の解答結果とも併せて検討することにした。

表-5 構成要素の全体の性感覚とのかかわりの順位

スタイド NO.	競 成 果 実		
	1位	2位	3位
8	※重賞 (49)	ゴールドレーン (31)	※重賞 (35)
10	重賞 (43)	※雄傑限 (38)	重賞 (35)
11	※重賞 (58)	稲庭産物 (37)	雄傑限 (27)
16	※稻庭産物 (57)	重賞 (28)	石炭 (14)
22	※稲庭産物 (44)	※河 (24)	電柱、稲庭産 (24)
23	※雄傑限 (57)	川 (56)	重賞 (32)
25	※雄傑限 (46)	重賞 (29)	稲庭産物 (14)
26	※重賞 (52)	雄傑限 (52)	※石炭 (36)

ただし、※はその要項が男女両立であることを示し、括弧内の数字は質問3で○印及び△印をつけた人の人数を表わす。



スライドNO. 16

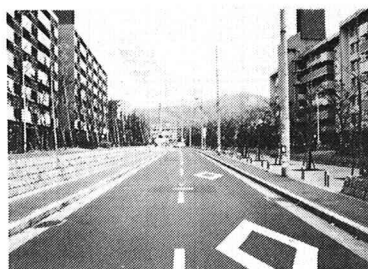


図 - 2 調査票の一例

図-3 街路全体の性感覚を規定する構成要素の例

表－５は、８枚の男女両立型街路に関してそれぞれの構成要素の性感覚と全体イメージとのかかわりの強さについてまとめたものであり、図－３は、具体的な男女両立型の度数分布の例である。これより、①男女両立型の街路では、それを構成する要素の中にやはり男女両立型であるものがあり、しかもそれが全体イメージに大きくかかわるために結果としてこのような分布型となっている。

②なお、質問２に関連して、個々の構成要素の性感覚の度数分布（３０街路で総数１７５個）を調べたところ、１７個だけが男女両立型であり、内訳は表－５にあるような全体イメージにも大きくかかわるものが１０個、全体イメージに関連していたものの男女両立にならなかったものが４個、そして残り３個はそれ自身だけ男女両立となっている。また、男女両立型の種類としては、植樹８、車道２、沿道建物４、遠景３、石垣１、ガードレール１であり多種類にわたる。そして、このような両立型となる原因の一つには、性差による影響が考えられる。

(b) 街路空間の性感覚の分類結果

表－６は、質問１の解答をもとに度数分布を求めて、性感覚による街路の分類結果である。

表－６ 街路の性感覚の分類とその構成要素の特徴

分類	スライド No.	平均値	植樹の 種類	車線数	沿道建物の 種類	車両	その他
強女性型	14	-2.10	●	1	なし	なし	
	1	-1.03	●	1	寺社系	駐車少	
	4	-1.78	●	1	なし	なし	
	11	-1.52	○	1	住居系	なし	
中女性型	9	-1.44	○	1	住居系	なし	
	19	-1.38	○	1	住居系	なし	
	28	-1.28	○	1	寺社系	なし	
	26	-1.15	●	2	なし	なし	
弱女性型	21	-0.93	○	1	住居系	駐車少	川
	23	-0.90	●	2	なし	なし	
	6	-0.69	●	4	事務所系	なし	
	7	-0.55	●	2	店舗系	なし	
中性型	17	-0.51	○	4	住居系	なし	
	24	+0.15	●	2	なし	走行多	川(23)と同じ場所
	10	+0.18	●	4	なし	駐車多	
	25	+0.19	●	4	店舗系	駐車多	
弱男性型	16	+0.28	△	2	住居系	なし	
	12	+0.52	○	4	事務所系	なし	歩道横あり
	13	+0.65	○	4	事務所系	なし	
	22	+0.70	×	1	店舗系	駐車多	
	20	+0.73	×	2	店舗系	なし	
	15	+0.73	△	4	店舗系	駐車多	
	2	+0.83	×	4	店舗系	駐車多	
中男性型	29	+0.98	×	2	店舗系	駐車少	
	8	+1.13	×	4	なし	なし	工場地帯 (28)と同じ場所
	18	+1.24	×	1	事務所系	なし	
	30	+1.35	×	2	店舗系	走行多	
強男性型	5	+1.48	×	8	事務所系	駐車多	
	3	+1.69	×	4	店舗系	走行多	(2)と同じ場所
	27	+2.23	△	4	事務所系	走行多	

● 非常に多い
○ 多い
△ 少ない
× なし

この分類方法は、名詞調査のときと同じく度数分布の平均値やそのピークの位置により行ったものであり、強女性型から強男性型まで７つのタイプに分類できた。なおここでは、前述の男女両立型の街路についてもその平均値などによりこれら７タイプのいずれかに分類することにした。

ここでこれら分類結果をそれぞれの街路空間要素の特徴を踏まえて眺めてみると、

①全体的傾向として、強女性型から強男性型までの評価の中で、植樹の緑量率が非常に多いものから植樹がないかあるいは非常に少ないものへの順に女性的から男性的に評価が分かれている。ただし、たとえば植樹が多いスライド(No.10, No.25)であっても、女性的評価が強くなく中性型に分類される場合がある。これは、中性型というよりも、前述の男女両立型のもので植樹自体もやはり男性的・女性的の両者の評価に分かれているためである。

②また、車線数に関しても、車線数の少ないほど女性的になり、逆に車線数が多くなれば男性的評価に傾く。そして沿道建物の種類では、寺社系・住居系は女性的に、一方店舗系・事務所系は男性的に評価される。なお、これらについては、次節にて詳細を述べることにする。

(3) 街路空間構成要素と全体イメージとの関係

上述のように分類された全体イメージは、当然その構成要素の性感覚によって大きく規定されるが、ここでは、それぞれの構成要素の物的特性とその性感覚イメージが街路空間の全体イメージにどのように関係するかを考察する。

(a) 植樹

図－４は、植樹の緑量を４ランクに分けてそれぞれの街路における植樹の性感覚の評点の平均値をプロットしたものであり、図－５は、同様に街路全体における平均値である。これらより、すでに述べているように、植樹は女性的評価因子としてとらえられ、その量が多くなるにつれて女性的評価が強くなる傾向をもつ。しかし緑量が多い場合でも男女両立的な評価や緑量以外の樹形・植栽位置などにより、その平均値のばらつきが大きくなっており、全体イメージとの関係ではさらにその影響が生じていると考えられる。

(b) 車道

図-6は、車線数ごとにみた各街路の車道に関する性感覚の平均値である。これより、2車線以上の車道はすべて男性的に評価され、一方1車線の車道に対しては総じて女性的であるがそのばらつきも大きい。これは、1車線の街路空間では沿道建物などの他の構成要素のイメージに影響されやすいことによると考えられる。またそのことは、質問3の解答においても強女性型(No.11, No.14)以外の街路では車道があまり全体イメージへ関連しないことからいえる。

(c) 沿道建物

図-7は、沿道建物と街路全体に関する性感覚の平均値の相関を示したものである。なお、図中で示したように、質問3にて沿道建物が最も全体イメージの評価にかかわったとされる街路では、両者の性感覚の相関は非常に高いことがわかる。

(d) 車両

本調査では、スライドを用いているため走行車両や交通量の全体イメージに与える影響を的確にとらえることは難しいが、今回の分析では同一の地点における走行車両の有無による性感覚への影響という形でこの問題を取り上げてみた。すなわち、沿道の土地利用や断面構成が異なる3街路において走行車両の有無によって2種類ずつスライドを準備した。

(具体的には河原町通No.2, No.3、賀茂街道No.23, No.24、国道山科No.28, No.30である。)

その結果、3街路とも走行車両が多い場合により男性的に全体イメージがシフトすることがわかった。

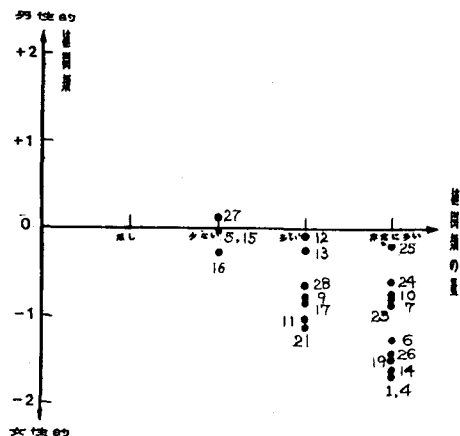


図-4 植樹量の量とその性感覚との関係

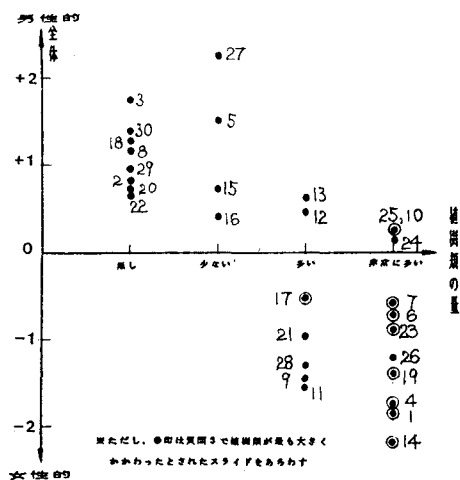


図-5 植樹量の量と全体の性感覚との関係

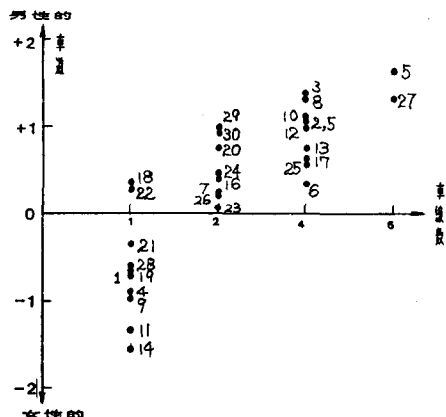


図-6 車線数と性感覚との関係

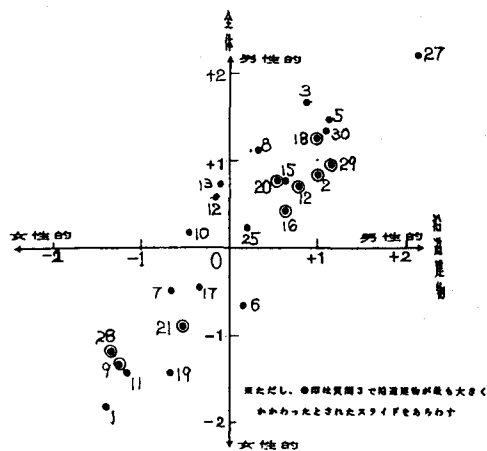


図-7 沿道建物の性感覚と全体の性感覚との関係

(4) 男性性・女性性イメージの規定因子

ここでは、質問4に関して男性性・女性性イメージを規定する意味空間上の因子構造とそれによる街路の類型化を分析目的としている。質問4の設定に関してはSD法の適用も考えられたが、調査時間も膨大となるために、ここでは、力量性、調和性、活動性、情緒性の4つの仮説的な基本軸をあらかじめ考え、それぞれに対応するわかりやすい言葉に置き換えて被験者に提示した。すなわち、

力量性 スケール感のある 重々しいー軽やかな
調和性 「整然としたー雑然とした」「やわらかいーかたい」「単調なー複雑な」
活動性 「落ちつきのあるー活動的な」「力強いー弱々しい」「静かなーにぎやかな」
情緒性 「情緒のあるー」

そこで、各スライドに対する被験者の解答をこれら4軸に集約してその組合せを行ったところ、図-8に示すように、力量性・調和性は男性的イメージに、情緒性・活動性は女性的イメージに深く関係する軸であることがわかった。なお、調和性と活動性の両者によってイメージが規定される街路については男性的にも女性的にもなる場合がある。また、紙面の都合で詳しく述べることができないが、これら4つの基準軸の構成パターンにもとづき対象街路を分類するとき、6グループになることがわかった。

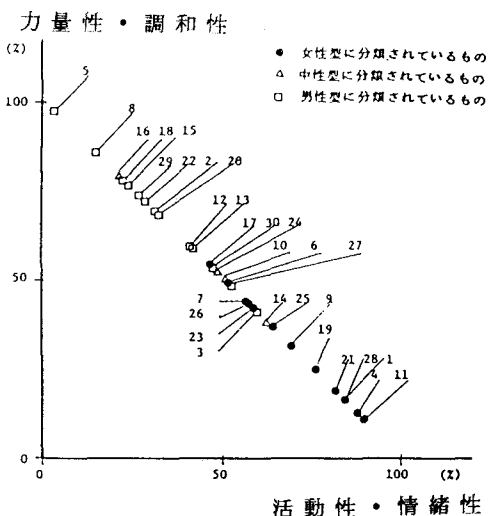


図-8 各街路の力量性・調和性と活動性・情緒性との関係

そして分類された6グループと全体イメージの男性性・女性性のタイプ分けとの照合をすれば、情緒性が特化していたりそれに活動性・調和性加わる3軸構造となっているグループは女性型街路であり、情緒性が少なくなり活動性・調和性の2軸が中心となるグループは弱女性型・中性型・弱男性型街路であり、情緒性がなくなり調和性を中心に力量性あるいは活動性が含まれるグループは男性型街路に対応している。

4. おわりに

本論文は、街路空間のイメージの計量化を目的として、とくにその男性性・女性性に着目した諸分析を行ってきた。ここでの特徴は、街路空間イメージの分析対象として、従来の名詞調査でなくカラスライドを用いたことである。これは撮影された街路の物的調整や諸量とイメージとの関係をとらえる意味で有効であるが、撮影方法やスライドの中でのイメージに限定されるなどの問題点を含み、このような点を分析過程で客観的にどのように処理できるかが課題といえる。

最後に、本論文中のSD法の分析で用いたデータ収集ならびに討議に際しては、京都市都市計画局、土井 勉氏の御協力を得ることができ、また分析・計算等には京都大学大学院生、川崎雅史君、岡大学学生、堀田 治君、秦 一宏君にも協力していただいたことをここに記し、感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 佐佐木綱：都市の性ー都市の性格の尺度としてー国際交通安全学会誌，Vol.11, No.3, pp176-180, 1985
- 2) 佐佐木綱，西井和夫，井上亮：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，土木計画学研究・講演集，No.8, pp227-233, 1986
- 3) 井上亮：計画における都市・地域空間のイメージ（男性性・女性性）に関する分析，京都大学修士論文，1986
- 4) 佐佐木綱，西井和夫，井上亮，堀田治：地物の男性性・女性性の計量化に関する二、三の考察，昭和61年度土木学会関西支部年次学術講演会，1986