

駅前イメージ（町の玄関）

Image of the Town from the Station (Gateway of the Town)

山田 正人*

By Masahito YAMADA

Scenery from the station represents the town in many cases, so as they are often called as the Faces of the Gateway. By analyzing panorama photos of view from station, some of the aspects that how the view represents the town can be pointed out,

(i) By senses of Masculine-Feminine order, it can be pointed out that an image of the town or city compose from scenarios of parts of the town or city.

(ii) Using Distant/Height Ratio to the scene in front of the station, density of the population of the city is related with this ratio.

(iii) Color coordination of scenery from the station can closely related with facilities of the town.

1. はじめに

ここで主な対象とするのは駅施設・駅前広場ではなく、駅前の町並みである。駅前の町並みは、初めてその地を訪れる人にとって、その地の直接の第一印象を形成する。いつもその地に暮らし、働いている人にとっては、最も身近な風景の一つであり、毎日接する風景である。人が集散する場所であり、その町を代表する風景の一つである。このような意味でよく町の玄関や顔といった言い方をされる。

ここでは、写真により大阪市内の駅都市街地のイメージを、女性的な-男性的な、陽気な-陰気な、庶民的な-威厳のある、の3軸で訊ねた調査¹⁾及び大阪のターミナル駅についての男性性-女性性調査²⁾について見た後、駅前の機能、空間構成に関するイメージを、D/H（奥行き・高さ比:仰角）の分布、色彩構成について検証する。

2. 男性性-女性性、3軸評価にみる駅前の町並み

大都市の駅前ほど利用者数が大きく、判断の材料

*正会員 工修 岡山大学工学部助手 土木工学科
(〒700 岡山市津島中3-1-1)

が多く、イメージのばらつきが大きいと考えられる。

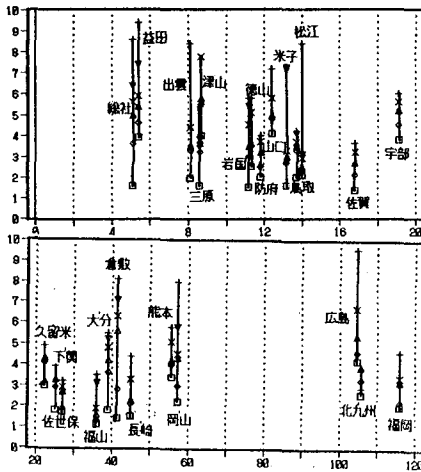
判断の材料、すなわちこれらの形態や配列にいたるまで様々あり、駅や町の判別のためのアイテムや仕組みは複雑である。一方、判断の基準は、先/後天的経験あるいは記憶を参照しつつ、眼前の風景に対して、特性あるいは属性として内/外挿され定位されると考えられる。

大阪市内のイメージを計量するために抽出された3軸による調査についてみる。町並みの写真は性格上、建物を判断の材料として、3軸による評価を下したと答えたものが多い。陽気な-陰気な、の軸に対しては空や遠景群、照明や広告看板群が判断の材料となるケースが多い。女性的な-男性的な軸上で偏差が大きいものは川や曲線、緑樹といった女性的に感じられる頻度の大きいものと、道路等の男性的に感じられる頻度の大きいものが両方写っているものである。

大阪のターミナル駅について男性的な-女性的な軸で訊ねたところ、AHP法を用いることによりターミナル駅のイメージはターミナル街、プラットホ

ームの雰囲気について駅前のイメージが影響していると報告されている。

3. 都市の規模と駅前の広場感



縦軸：D/H 横軸：人口（万人）
図1 人口と駅前広場のD/H

中小都市の駅前の町並みは、その都市のイメージを、いかに反映しているか。D/Hについて調べた。

この結果Hは、都市規模に比例して大きくなる。また、規模に応じた駅前の利用形態があり、都市の発展段階に応じて特徴的な構造物が出現すること。

D/Hは、概ね4程度を中心に分類することができ、4以下の所を広場型、4以上の所を解放型とすると、広場型では、みやげ物店、コンビニエンスストアと旅館、パチンコ店に特徴を見いだせるもの、大規模なスーパーマーケットやシティーホテルのような容積重視型の建物に特徴を見いだせるもの、高層のオフィスビル等に特徴を見いだせるもの等に分類される。解放型では市街地の中心から離れた立地が見られ、比較的低層の狭い広場を特徴とする型、広すぎるようにも見える広場を有する型等見られる。

概して解放型の駅前の町並みを持つ都市ではD/H人口比率が小さく、1次産業従業者数が多いなど、低密度の空間利用が想像され、空間に関する考え方、交通手段に関する考え方が、結果的に駅前の町並みにも反映されているといえる。

4. 駅前の町並みの色彩構成

大きな町の駅前はカラフルである。しかし、地方

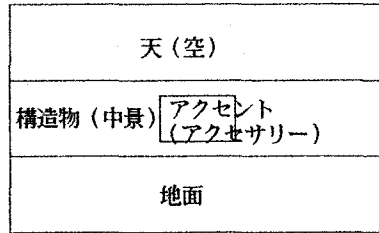


図1 カラータイル

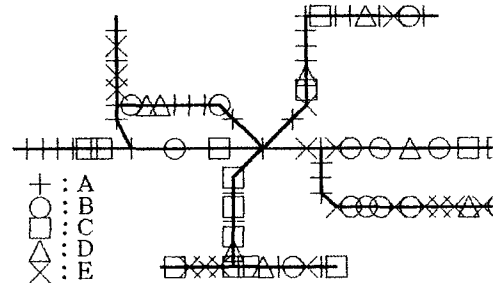


図2 駅前の配色類型

の駅前の配色は比較的単調で、識別のためのアイテムが少ないように思われた。4色のカラータイルを用い分類を試みた。およそパターンで説明できることが見いだされた。これらをA～E類型とすると、Aは、m Gトーンの地面に、l Gトーンの中景赤系V iトーンのアクセントの鮮やかな配色で市町村の中心集落の中心に位置する駅に多い。Bは、Aのアクセントが青・緑系の配色でAに比べ落ちついた配色といえる。中心集落をはずして位置する駅に多い。Cは、中景に茶・緑系またはl G rでアクセサリーは赤系V iトーンでさびの浮いたような古い集落の中心駅に多い。アクセサリーが寒色系で落ちつきがあり、集落から離れた駅に多い。Eは緑系の配色で比較的新しい駅に多い。

比較のおとなしい配色がめだつだけに、各駅に独自の色を割当て、いつでも、どこからでも分かりやすくすることが考えられる。

5. まとめ

大都市の大きな駅から、地方の小さな駅まで様々の顔がある。地域の玄関である駅前の町並みには、地域の様子が滲み出している。

1)山田：都市空間のイメージ構造に関する分析、修士論文、1987.3

2)木下、佐佐木：階層分析法による鉄道とターミナルのイメージ構造分析、土木計画学研究：講演集10