

ツアーによる空間イメージの共有化の可能性に関する研究*

The Possibility of Sharing the Image by Touring*

柿元淳子*・羽藤英二**

By Junko KAKIMOTO*・Eiji HATO**

1. はじめに

(1) 背景と目的

近年、まちづくりや環境改善などの活動において、行政と住民が協同行う住民参加型のまちづくりが積極的に行われるようになった。このまちづくりの過程では住民らが自らの町を歩き、問題点や魅力を発見する「まち歩き」を取り入れる事例が多く見られる。特に地域の防災まちづくりでは、「まち歩き」で得た知見をもとに防災まちづくりマップなるものを作成し、町の危険域などに対する共通認識を育んでいる。

こうした住民によるまちづくり活動が活発になる一方で、都市中心部など商業施設が多く立地する地域はこの「まち歩き」の範囲外となっているようだ。これらの地域は多様な主体が関わりをもち、まちづくりの核となる住民がいがないために、知らぬ間に開発が進み、無秩序な都市空間を形成してしまっているケースが多く見られる。これらの問題解決には、自分らのまちとしての認識が薄い周辺住民や開発事業者に対してまちづくり活動への参加を呼びかけ、これら多様な主体が協同していくことが求められている。しかしながら、まちづくりプロセスにおいて、いかに市民や関連事業者の共感を得ながらまちづくりのデザインを進めていくのか、共通認識の形成に対する有効な策が確立されていない。

そこで本稿では、横浜市中心部を対象地域として、ある主題をもって町をめぐるツアーを実験的にを行い、そこでの参加者の共通するイメージに着目し、「まち歩き」に代わるまちづくりプロセスとして、ツアーの実効性を検証することを目的とする。

(2) ツアーについて

ツアーは「観光または視察のために各所をぐるっと回って帰ってくる旅行」¹⁾と説明され、従来は観光に用いられることが多かったが、近年、環境保全、地域活性化の

*キーワード: ツアー、都市のイメージ、東横跡地

*学生非会員、東京大学工学系研究科都市工学専攻

(東京都文京区本郷7丁目3番地1号、

TEL:03-5841-1672、E-mail:kakimoto@bin.t.u-tokyo.jp)

**正員、工博、東京大学工学系研究科都市工学専攻(E-mail:hato@bin.t.u-tokyo.jp)

段としてエコツーリズムという形で取り入れられている。ツアーは何かを「見る」、「体験する」といった目的をもっている点で自由な散策の意味合いが強い回遊とは違った意味で捉えられる。また、ツアーの特徴として多様な主体が交わる機会を提供しているという点があげられる。ツアー研究においてツアーの効果については、地域活性化²⁾や地域の自然環境や文化の保全、地域のコミュニティ³⁾の強化等、様々な視点から評価されているが、ツアーで得た地域に対する「気づき」を今後どのようにまちづくりに活用していくか、まちづくり推進手法を実証的に確立することが求められていると言える。

そこで本研究では、ツアーの実効性を、今後のまちづくりへのデザイン言語の獲得という視点から検証していくこととする。

2. ツアー概要

(1) 対象地域

対象地域である横浜市西区は、高層ビルが立ち並ぶみなとみらいや、赤レンガ倉庫、馬車道や日本大通りなどの歴史ある街並みを持ち、休日には多くの観光客で賑わっている。その一方で、山側の傾斜地には、戸建住宅が密集する人気のない住宅街や反対に猥雑な雰囲気飲食店街が存在し、海側の街並みとかけ離れた雰囲気を持っている。この2つの地域の間には、JR根岸線、国道16号線が強いエッジとして存在しており、これが海側と山側を意識的・物理的に分断する要因となっている。

(2) 東横跡地

このような分断の境目に位置しているのが、東横跡地である。この高架構造物は、2004年のみなとみらい線と東急東横線との相互乗り入れに伴い地下化され不用となった、旧東急東横線横浜駅～桜木町駅間の廃線跡であり、1.8kmの線形空間が未利用のまま残されている。現在横浜市主導のもと、高架を自転車と歩行者用の道路にするべく再生が進められている。

しかし、この廃線跡地は、中心部に位置するにも関わらず、その両側をJR線と国道16号線に挟まれ、周辺地域と分断されているために市民による認知度は低い。分断された地域の境目に位置するこの土地をどう再活用していくか

は今後の横浜の将来像に大きく関わると考えられ、市民や行政、周辺企業が積極的にこの再生プロセスに関わっていくことが求められていると言えよう。

(3) 開催概要

こうした背景の下、CYCLE×CANALツアーは、横浜の移動ネットワーク上から東横跡地を眺め、その再活用への新たな視点を得ること、また普段見慣れぬ角度から新たな横浜の魅力を再発見しようという目的のもと行われた。ルートは大まかに設定してあり、土地に詳しい参加者が先導人として、自由にルートを変更して参加者を率いた。なお、ツアーの特徴として、①ツアー中にワークショップをゲリラ的に行い、トリップごとに参加者が東横跡地の再活用について意見を交わすという形式をとっていること、②一般市民と専門家が参加者という同じ立場で参加していることの2点があげられる。

3. 調査概要

(1) 調査手法

今回の調査で取り扱う空間認知とは、周りを取り巻く構築環境（客体）と人（主体）の間のやりとりで獲得されるものであり、同じものを見ても主体によって解釈は異なるとされている。しかしながら、大枠の中で人々はあるものに対して共通するイメージをもっており、それ故異なる主体間でのものの評価を語り合うことが可能となる。このような、人々が共有してもつ都市のイメージの調査手法として、北ら⁴⁾は、人の捉える都市空間を「様相」という概念で把握し、それらを言語データから解読する手法を構築している。ここで用いられた言語データは、歩行者に都市の様相をありのままに記述してもらうというプリミティブで容易な方法により得られたもので、本調査においても参考となる手法であると言える。そこで、本研究もツアー中に得られた言語データから、人が捉えた空間を分析した。また、独自の視点として、ツアー中の認知形成の過程には参加者自らの五感で獲得した情報と、他の主体からもたらされる情報があると考え、各主体の会話の内容についても分析を行う。

(2) 調査内容

調査は前述のツアーに際して行い(表-1)、ツアー中、大まかにルートを書き込んだ地図の中に、参加者がその時捉えた都市の「雰囲気」や変化を記入していった(自由表記)。また、まとまりのある「雰囲気」をひとつの領域として、ルートを分割する作業をし(領域分割)、その区切られた区間に対して、4指標【A:いい雰囲気だ/心地よいB:印象に強く残っているC:横浜らしいD:統一感がある】につ

表-1 調査内容

| 項目 | 調査内容 |
|------|--|
| 日時 | 2010年7月11日(日) |
| 参加人数 | キャンナル: 18名(回答13名, 有効回答72%) |
| | 自転車: 17名(回答10名, 有効回答59%) |
| 調査方法 | スケッチマップ |
| | 自由表記 |
| | 領域分割および領域評価 |
| ルート | 船: 【ルート1】 ぷかり棧橋~帷子川(約2.3km) |
| | 【ルート2】 ぷかり棧橋~大岡川(約3.8km) |
| | 自転車: 【ルート3】 桜木町駅~紅葉坂~野毛音楽堂~国道16号線~横浜駅~日産本社ビル(約3.3km) |

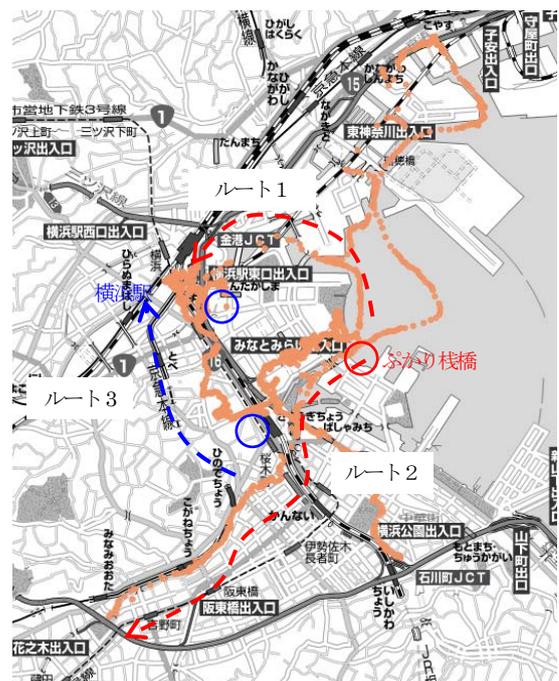
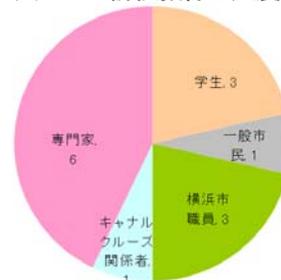


図-1 ツアールート

図-2 評価指標と尺度



いて5段階評価【5. とてもあてはまる, 4. ややあてはまる, 3. どちらでもない, 2. やや違う, 3. まったく違う】を行った(領域評価)。なお、領域分割と領域評価はワークショップごとに行った。また、参加者のもつ横浜のイメージを調査するため、ツアーの最初又は最後にA4用紙に横浜の街について自由に地図を描いてもらっている。

(3) 参加者の属性

参加者は一般市民、建築・都市計画に造詣が深い者(専

門家), キャンナルクルーズの関係者, 横浜市職員, 学生といった多様な主体で構成され, 18名中14名から回答を得た。また, 住民と住民以外の人数はそれぞれ半数ずつであった。

4. 分析

(1) スケッチマップ

スケッチマップの描画形式については, 縦に書いたもの(北上)が大多数を占めた。全般的な傾向として, 横浜市の中心部を走り街の骨格を成しているJR路線が地図の中心に描かれており, 横浜駅とみなとみらいの位置関係はおおむね正しく描画されていた。

次に, 描かれた要素をK. リンチが提唱した5項目⁵⁾(パス, エッジ, ディスクリクト, ノード, ランドマーク)に「方向」を加えた6項目に分類した(図-3)。横浜市住民と住民以外という分類別に集計したところ, 住民が描画した要素が平均34個(標準偏差 $\sigma=4.87$)であったのに対し, 住民以外は平均16個($\sigma=3.03$)であった。特に, 住民すなわち横浜の街を歩き慣れているものはイメージの中にランドマークを多く持っており, 野毛のあるいきつけの飲み屋や仕事場など小さなランドマークを多く持つことが把握された。7割以上が描いた要素を挙げると, JR線路の他に横浜, 桜木町といった主要駅, 横浜スタジアムや大さん橋等があった。これらはいずれも点の要素であり, これらをつなぐ線の要素がほとんど描かれていない。もしくは途中で途切れているなど, パス同士のつながりがあまり認知されていないようであった。また, 比較的多くの人が描いたパスが海側の地域に偏っていたこと, 東横跡地の桜木町駅~旧高島町駅間でJR線に垂直に伸びるパスを描いた者は1人と, この区間のパスが認識されづらいことを確認した。東横跡地については, 回答者の半数が描画していたが, その描画形式は線で描くものと固まりとして描く者にわかれていた。このことにより, 認知されている東横跡地は主体毎で異なった性質をもっていることが推測される。

(2) 自由表記

ツアー中に記述された自由表記から, その文または単語の指示対象を抽出し, ルート別にその発現頻度を調べた。ここでは指示対象の種類でおおよそ10種類に分類しており, キャンナルクルーズと自転車ツアーで現れた言葉が異なることから, それぞれ分類を変えている(表-2)。

キャンナルクルーズでは, 川沿いの街並や橋に関する記述が多く, また普段ならば気に留めない歩行者の行為にも意識がいていた。また, 自転車ツアーでは, 東横跡地沿いである1.3km~2.0km区間で駐車場や高架下空間に関する記述が多く, また, 空間全体に対して, 「ごちゃごちゃ」しているという表現が多く見られた。

次に, ツアーを通して自由表記の発現の密度分布(図-

3)を見ると, 横浜駅周辺, 大岡川の橋が連続して現れる地点で密になり, 多くの参加者にとって印象深い空間であったと考えられる。

以上のような自由表記によって, 参加者の空間認知がどこで何を対象として, どのような表現でもって発現したのかを大まかに把握した。今回場所ごとに抽出された言語が今後のまちづくりにおいてデザイン言語として活用されるのか, 継続して観測が必要である。

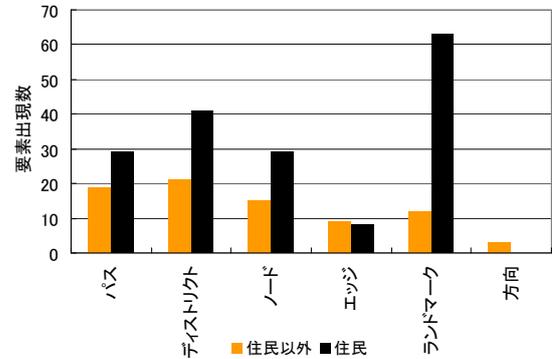


図-3 スケッチマップ要素出現数

表-2 指示指標の発現頻度

| 指示指標 | キャンナルクルーズ | | 自転車ツアー | |
|-------|-----------|--------|--------|--------|
| | 【ルート1】 | 【ルート2】 | 指示指標 | 【ルート3】 |
| 東横跡地 | 0.0% | 0.0% | 東横跡地 | 13.3% |
| 構造物 | 11.1% | 4.8% | 道路 | 7.2% |
| 街並・空間 | 31.5% | 37.1% | 街並・空間 | 34.9% |
| 建築 | 18.5% | 11.4% | 建築 | 14.5% |
| 人 | 5.6% | 14.3% | 人 | 1.2% |
| 自然・地形 | 0.0% | 1.9% | 自然・地形 | 9.6% |
| 乗り物 | 1.9% | 7.6% | 乗り物 | 6.0% |
| 物 | 7.4% | 2.9% | 物 | 1.2% |
| 橋 | 14.8% | 10.5% | 駐車場 | 6.0% |
| 川 | 9.3% | 9.5% | 高架下 | 6.0% |



図-4 自由表記の発現密度分布

(3) 領域分割と領域評価

a) 領域評価グラフ

得られた参加者各々の領域評価の値を平均し、領域評価値Vとした。図-5は、横軸にルートを直線化した距離をとり、これに対応するように縦軸にVをとっている。キャナルクルーズ、自転車ツアーそれぞれのルート沿いの都市空間を参加者がどのように捉え、領域がどのように変動するかを、(1)の自由表記と兼ね合わせて以下で分析した。

b) キャナルクルーズ

ぶかり棧橋～帷子川【ルート1】、ぶかり棧橋～大岡川沿い【ルート2】に分けてグラフ化した。【ルート1】はみなとみらい地区を左に見ながら、横浜駅へと続くルートであり、【ルート2】はランドマークや自動車道といった観光拠点を通り、日の出町や黄金町といった住宅エリアを行くルートである。

どちらのルートにおいても、橋によって領域を分割する傾向が見られた。また、海から運河に入るにつれ全体の評価が下がり、特に「統一感」は運河に入ると大幅に低下する。これは、海からみえるみなとみらいの表層が高層ビルの並ぶ、整然とした印象であるのに対し、運河内では、高層のビルに隠されて海からは見えていなかった中小様々な大きさの建物が両岸に立ち並んでいるためと考えられる。特に【ルート2】の北仲橋～都橋の橋が連続する区間において、「統一感」は急低下する。さらに遡ると黄金町などの住宅街に入り、「統一感」は上昇するものの、「印象に残る」評価が低くなっていく。自由表記においても黄金町を通過した後の発現頻度は低い。【ルート1】では曲がり角や橋ごとの領域が大きく変動しており、共通した領域変化を捉えていたようである。

c) 自転車ツアー

【ルート3】は住宅の立ち並ぶ戸部地区や東横跡地沿い、

横浜駅周辺といった性質の異なるエリアを横断するルートである。参加者の領域評価によってルート上は5つの区間に分割されており、また、グラフの変動傾向として2種類に分類すると、ひとつは評価値が平行に推移する、ある等質な性質をもつまとまりとして認識された区間と、グラフが安定しない、変化を感じた箇所が主体によって異なり、まとまりがない区間となることがわかった。後者として東横跡地沿い【旧高島町駅～万里橋】の区間が挙げられる。

自由表記の発現頻度の関係を見ると、領域評価が変わるとき、自由表記の発現頻度が高くなる傾向が確認された。

5. おわりに

本稿では、東横跡地を巡るツアーを通して、運河沿いや自転車ルート沿いの空間を参加者がどのように捉えたかを分析した。今後の課題として、今回のツアーで得られたデータの精査、デザイン言語となりうるキーワードの抽出を行い、東横跡地のデザインプロセスの展開の中でどのように用いられるのか、継続した調査を行うことが挙げられる。

参考文献

- 1) 溝尾良隆ほか:観光学全集第一巻 観光学の基礎,原書房,2009
- 2) 股張一男:長崎さるく博の事例 一まち歩き観光と「人おこし」,ランドスケープ研究, vol. 73, 2009
- 3) 吉田肇:沖縄モニターツアーによる地域発案型エコツアーリズムの可能性に関する調査研究,日本都市計画学会学術研究論文集, vol. 34, No. 59, pp. 349-354, 1999
- 4) 北雄介ほか:経路歩行実験による都市の様相の記述,日本建築学会計画系論文集, 第75巻, pp. 1159-1168, 2010
- 5) K. リンチ著 丹下健三・富田玲子訳:都市のイメージ 新装版,岩波書店,2007

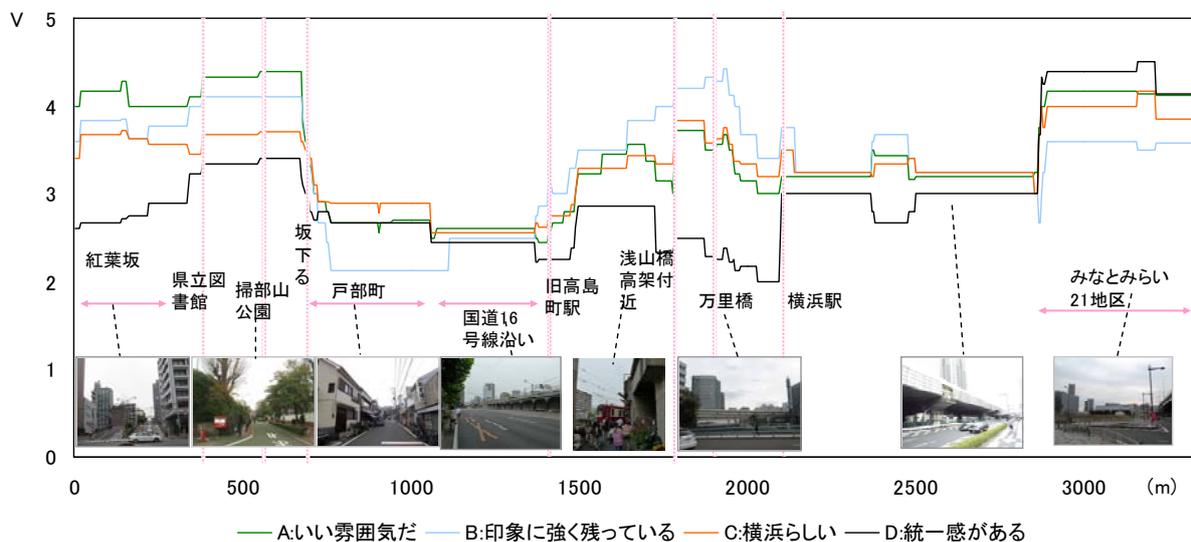


図-5 領域評価【ルート3】