

鉄道沿線に関連する構成地物の言語イメージの空間布置にもとづく構造的特徴の把握：
普通名詞と固有名詞の差異に着目した LOGMAP 分析*

The LOGMAP Model for Image Positioning of Railroad Line Area :
Focusing on Difference in Linguistic Image between Common and Proper Nouns

西井 和夫**、棚橋 美佐緒***、土井 勉****、木内 徹*****

By Kazuo NISHII **, Misao TANAHASHI ***, Tsutomu DOI ****, Toru KIUCHI *****

1. はじめに

これからの魅力あるそして個性豊かな都市・地域づくりにおいては、地域イメージ構造を計量的に把握する方法が必要であると考えられる^{1) 2)}。著者らは、最近の研究事例として大都市の鉄道沿線に展開する地域イメージ形成に関して、言語イメージにもとづく知覚マップ手法 (LOGMAP) の適用を通じて地域イメージ構造分析を試みてきた。図-1 は、これらの地域イメージ構造分析のこれまでの研究経緯を示したものである。この図では、例えば風土分析的な視点からの地域イメージ研究の意義や位置づけ³⁾ (『問題の明確化』)、LOGMAP に代表されるイメージ構造分析の方法論⁴⁾ の議論 (『手法』)、具体的な手法の適用を通じた地域イメージの構造把握や規定因子の抽出 (『分析』)、さらにこれらの結果を踏まえた計画要素の抽出などの計画への『応用』といった4つの区分で仕切りをつけている⁽¹⁾。その中で、LOGMAP モデルの適用を前提とした場合の手法及び分析上の課題としては、以下の5つが中心的な課題といえる。

まず LOGMAP 適用に関する方法論的課題として、

1) 類似度データにもとづく

イメージ連結図表現^{5) 6)}

2) SD 法による沿線イメージ評価軸抽出^{7) 8) 9)}

3) LOGMAP における属性回帰方法¹¹⁾

があり、さらに地域イメージ構造把握の観点から

4) 地物イメージの集塊性に関する

空間布置分析¹⁰⁾

5) 属性軸上での地物イメージの空間布置分析¹²⁾
などである。

本研究は、これらの諸研究の延長線上に位置づけられるが、鉄道沿線イメージ構造の特徴、すなわち対象鉄道沿線イメージの個性 (固有性) を把握するための分析方法^{13) 14)} について実証的な検討を行うことを目的とする。

本論文の最大の特徴は、鉄道沿線地域を構成する地物の言語イメージのうち、普通名詞と固有名詞のそれぞれによるイメージの差異、あるいは共通性に着目する点にある。例えば、「鉄道」のイメージについて言えば、普通名詞としての「鉄道」という名

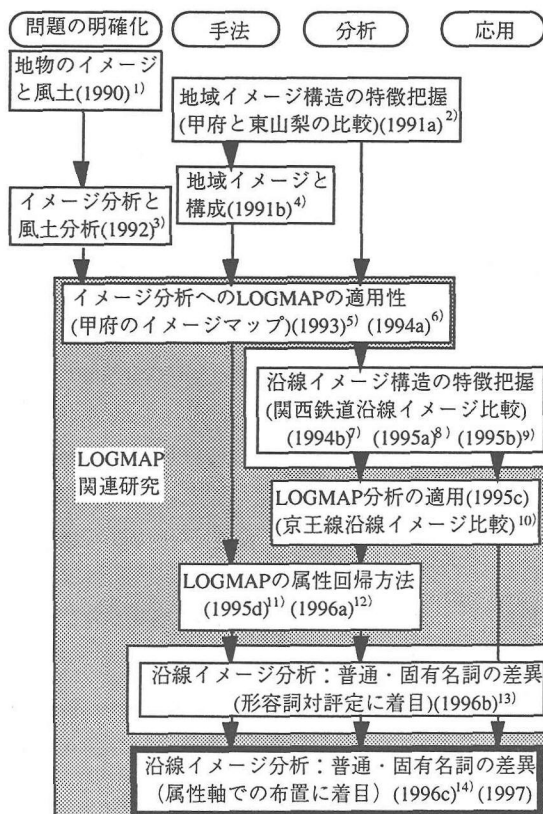


図-1 地域イメージ構造分析の研究経緯

* Keywords : 意識調査分析、イメージ分析

** 正会員 工博 山梨大学工学部土木環境工学科
(山梨県甲府市武田4-3-11、Tel & Fax. 0552-20-8533)

*** 学生員 山梨大学大学院土木環境工学専攻

**** 正会員 工博 阪急電鉄 (株) 創遊本部 創遊開発部

***** 正会員 工修 阪急電鉄 (株) 文化・技術研究所

詞のイメージと、「阪急」「近鉄」「南海」……といった固有名詞のもつイメージとは区別して考えることができる。この区別は、普通名詞の「鉄道」のもつイメージに、大まかに言って評価性・景観性・固有性の3つの要素が加わることによって、固有名詞としての「阪急」「近鉄」などの個々のイメージが形成されていると考えることによる。ここでいう評価性とは、環境（空間）イメージの付加、すなわち特定の地域性（locality）を付加させることを意味し、景観性とは、「形」「材質」「色」などの visible な要素を具体化することである。おそらく普通名詞のイメージとは、他の普通名詞との相対的な関係の中で、より一般的あるいは平均値的なイメージのとりえ方がなされる傾向にある。これに対して固有名詞のもつイメージの場合には、より具体的な対象を限定することにより、地物のもつ風土的な固有性（異質性）を象徴することができると考える。もちろん、普通名詞であっても、例えば「川」という名詞イメージは、日本と欧米では異なるイメージとなる可能性が大きく、その意味で必ずしも普遍的でない場合もある。したがってこれは、対象圏域内の普通名詞のもつイメージでさえも各鉄道沿線イメージの影響を受けている場合があり得ることを指し、この点は注意を要する。

図-2は、本研究の概略的な分析方法の流れを示したものである。上述のように、ここでは沿線構成地物に関する普通名詞と固有名詞レベルのイメージの差異に着目しながら、LOGMAPモデルを中心と

した空間布置分析を通じて沿線イメージの構造的特徴を明らかにしていくことにする。この中で、とくにイメージ連結図を用いた方法（分析Ⅰ）では、想起率とイメージ連結度にもとづき、イメージ形成上の集塊性の観点から個々の沿線イメージの特徴を把握する。また、LOGMAPモデルでの属性回帰分析（分析Ⅱ）では、属性軸上での着目構成地物の空間布置パターンを明らかにする。さらに、これら両者の結果を比較してその関連性を分析（分析Ⅲ）することにより、分析Ⅱの属性軸上の布置パターンの差異が生じるのはイメージ連結とどのような関係があるのかについても言及できるものと考えている。

2. 鉄道沿線イメージ調査の概要

（1）調査方法

本研究では、大阪市を中心に放射状に路線がある関西私鉄5社（阪急・近鉄・南海・京阪・阪神）の主要な沿線を調査対象地域とした。そして各鉄道沿線のイメージ構造を明らかにするために、各沿線に関係の深い固有名詞と5沿線に共通な普通名詞を抽出し、それぞれについて制限連想法による類似度データを得るとともに、それらの名詞のいくつかについては形容詞対による評定値データを収集する。

具体的な固有名詞の選定としては、自然・歴史・文化、産業・社会、都市施設、交通施設の5ジャンルについて当該沿線地域に関係するものを沿線ガイドブック・観光案内書・各種統計書などより、各々20～30個を網羅的に選び、各沿線別に合計130個前後のモノおよびコトに関する名詞を準備する。一方普通名詞は、まず都市の地物に関する言語イメージについての先行的な研究である佐佐木・西井（1986）¹⁵⁾らの研究で取り上げられた221個の名詞のうち、気象に関するものや原始林のような鉄道沿線という地域イメージを対象とした場合にスケールがあわないものを除いた。次に、その残りに関して、固有名詞のときと同様に5ジャンルに区分して合計121個の名詞を選定した。

本研究では固有名詞によって、各「沿線地域」の個別的なイメージを、一方普通名詞によってより一般的な「まち」のイメージをそれぞれ調査した。これは、両者の調査分析結果の比較を通じて、各「沿

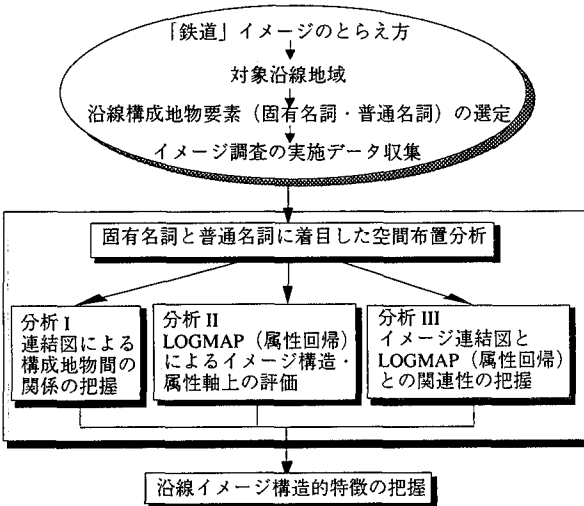


図-2 本研究の概略的な分析の流れ

線」イメージ形成において、一般的な「まち」イメージ形成との対比の中で何が強く象徴化されているか、あるいはその「沿線」のもつ固有性や共通性を浮かび上がらせたいと考えている。

本調査は1993年10月に阪急・近鉄・南海、1994年10月に京阪・阪神の調査を各沿線在住者を被験者として行ったが、その有効回答数は、上記5路線でそれぞれ122、112、93、62、60となっている。また回答項目としては、各ジャンルの名詞から沿線イメージ形成に深く関わる名詞を選択し、次いでその名詞に最もよく似たイメージをもつ名詞とその次に類似したイメージをもつ名詞を回答するという類似度調査、そして沿線イメージを規定する代表的地物に関して11個の形容詞対に関する7ランクの評定尺度によるイメージ評価を回答するというSD調査を行った。

(2) イメージ連結図

ここでは、前述の調査で得られた類似度データを用い、図-3、図-4に示すようなイメージ連結図を求めた。これによって、名詞相互の連想によるイメージの連結性を視覚的に把握できる。このイメージ連結図作成のためには、まず連結性を表す指標としての連想確率 R_{ik} を名詞の i 番目に対して連想された名詞の k 番目の名詞の出現回数 N_{ik} を用いて、次式から定義した。

$$R_{ik} = N_{ik} / \sum_{i=1}^I \sum_{k=1}^I N_{ik}$$

ただし、 $N_{ii} = 0$

ここで、連想確率とはある名詞から別の名詞への連想が全連想の中に占める割合である。

以下では、この連想確率より得られたイメージ連結図から各名詞間の連想の関連について具体的に考察を行う。この図の作成にあたっては、各名詞についてその想起率の大きさを円の大きさで、連結の強さを矢印の太さによって表すことにより描いた。ここで想起率とは、各名詞を「地域」のイメージに関連が深い名詞

として選んだ回答者の割合を指し、次式で定義し、想起順位とは想起率の大きさの順位を示す。

$$\text{想起率} = \frac{\text{各名詞を「地域」イメージに関連深い名詞として選んだ回答者数}}{\text{全回答者数}} \times 100$$

したがって、想起率の大きな名詞は、地域イメージ形成上主要な役割をもつ地物イメージを表し、また多くの矢印の出入りが認められる名詞は、他の多くの名詞との連想関係を示している。そして、このよ

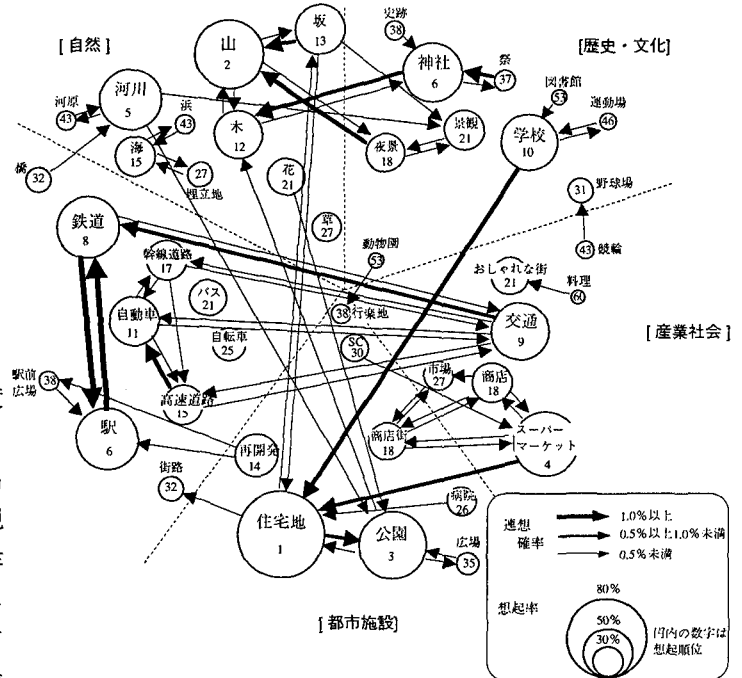


図-3 普通名詞のイメージ連結図（阪急）

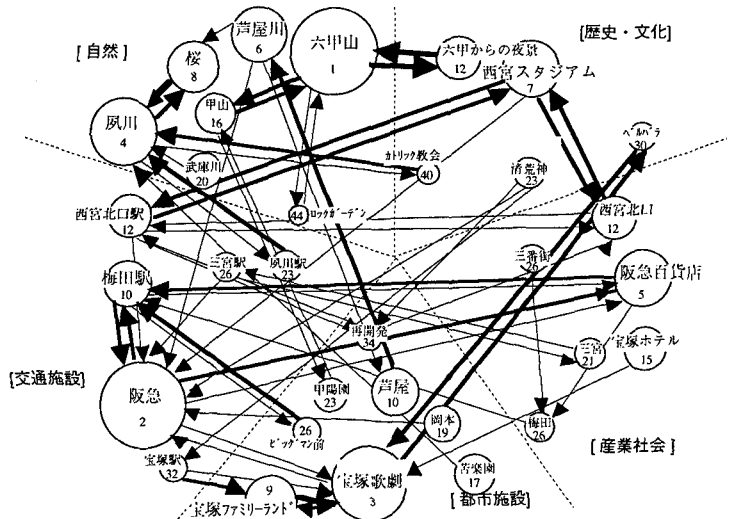


図-4 固有名詞のイメージ連結図（阪急）

うにできたイメージ連結図には、想起率の大きなものを中心にして幾つかの連想のグループ（集塊）を読取ることができる。なお、本論文ではこの図による矢印の数をイメージ連結度（連結数）と定義する。ここで取上げた5沿線のイメージ連結図に関しては、想起率やイメージ連結度の高い名詞の構成パターンは各鉄道沿線に共通しており、各沿線ともに普通名詞に関する主なイメージ連想構造の類似性は高いことがわかった。

図-3は、阪急沿線に関連する地物の普通名詞のイメージ連結図であり、図-4は阪急沿線に関する固有名詞のイメージ連結図である。図-3より、「住宅地」は想起率が第1位で、イメージ連結度も大きい。このように想起率もイメージ連結度も両方大きいものは、その地域にとってランドマーク的な役割をしていると考える。

「住宅地」以外の普通名詞については、「山」と「河川」のイメージ連結度が大きい。この「山」との結びつきでは「坂」や「木」の他に、「夜景」との結びつきが多いことがわかる。これは、図-4を見てもわかるように「六甲山」上には展望台があり、そこからの「夜景」が美しいことから連想されていると考えられる。一方、「河川」についてのイメージ連結度は「河原」に加えて「景観」や「公園」との連想が中心となっている。

想起率の高さとイメージ連結度の強さとの関係は、「住宅地」のように想起率（88.5%）およびイメージ連結度（連結数8）の両者とも高い値をとるのもあれば、「交通」のように想起率で約6割程度しかなくてもイメージ連結度が高いケースもある。このように、想起率の値が若干小さくてもイメージ連結度が大きい名詞は、他の名詞を連想の上で結びつける機能を持つ。これは、後述のLOGMAPモデルで示されるように地域イメージの構成地物の空間布置を決定づける際にもイメージ連結度のもつ影響が大きいためである。

次に図-4より、固有名詞については、まず「六甲山」は、普通名詞間のイメージ連結と同様に、「六甲からの夜景」との結びつきが大きい。逆に、「夙川」や「芦屋川」などの河川は、普通名詞間のイメージ連結とは異なり、「芦屋」「岡本」「苦楽園」などの住宅地と連結している。また「駅」につ

いては、「梅田駅」「西宮北口駅」「三宮駅」「夙川駅」のいずれも想起順位で見ても想起率では大きくないが、それぞれの駅のイメージ連結度が大きく、「梅田駅」は「阪急」、「阪急百貨店」との結びつき、「西宮北口駅」は「西宮スタジアム」、「西宮北口」との結びつきが特徴といえる。

3. LOGMAP の適用結果：阪急と近鉄の比較

このLOGMAP分析では、対象鉄道沿線に関する名詞イメージの類似度データから各名詞の知覚マップ上の空間座標値を求め空間布置をする Mapping 分析と、これより得られた座標値に意味づけするための属性回帰という2つのステップを行う。このうち Mapping 分析は、類似度データをランキングデータに置き換え、最尤法を適用して各名詞の3次元知覚マップ上の空間座標値を求める。一方属性回帰は、Mapping 分析によって得られた知覚マップの軸解釈のために、空間座標値を説明変数、形容詞対の評定値の平均を被説明変数とする重回帰分析を行う。

このように求められた軸を属性軸と呼び、その適合度から鉄道沿線イメージを規定する軸の抽出を行うとともに、軸上に布置された名詞の相互関係を解

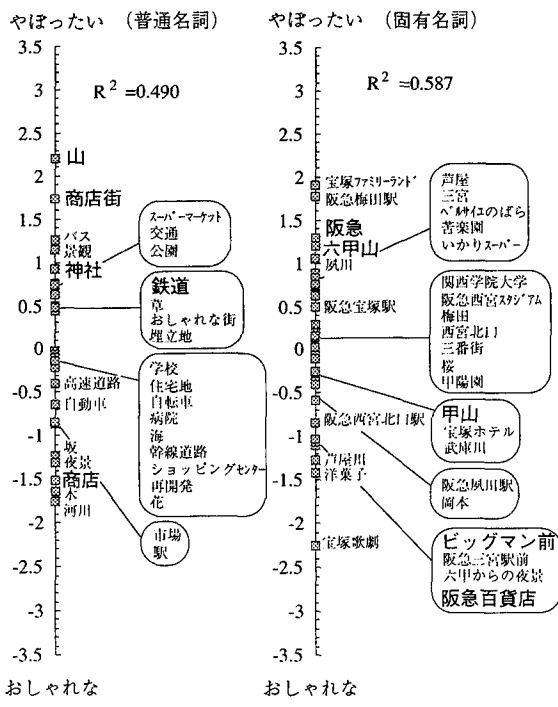


図-5 属性軸上への空間布置（阪急）

釈・評価する。なお、LOGMAP 分析における各名詞のイメージマップ上の座標値推定方法あるいはそれに続く属性回帰の結果の詳細については、西井他(1996)¹⁶⁾を参照されたい。

ここでは例として、阪急と近鉄の比較を取り上げ、属性回帰結果の適合度から両路線の比較検討が可能な、「おしゃれな-やばったい」軸について考察を加えていくことにする。

図-5および図-6は、阪急および近鉄のそれぞれについて、「おしゃれな-やばったい」軸における普通名詞と固有名詞に関する空間布置を示す(図中の R^2 は属性回帰における重相関係数である)。これより、属性軸上の名詞のばらつきの程度は、全体的には普通名詞より固有名詞の場合にやや広がっているといえる。これは、普通名詞の場合において形容詞対評定の中間値である「どちらでもない」イメージだったものが、固有名詞の場合においては、当該地域イメージ上の評定の中でより明確なイメージを持つことに依るものと推察される。以下では、各路線ごとに特徴的な結果を示す。

1) 阪急の普通名詞では、「山」が最もやばったいイメージ、一方「河川」が最もおしゃれなイメージを示している。

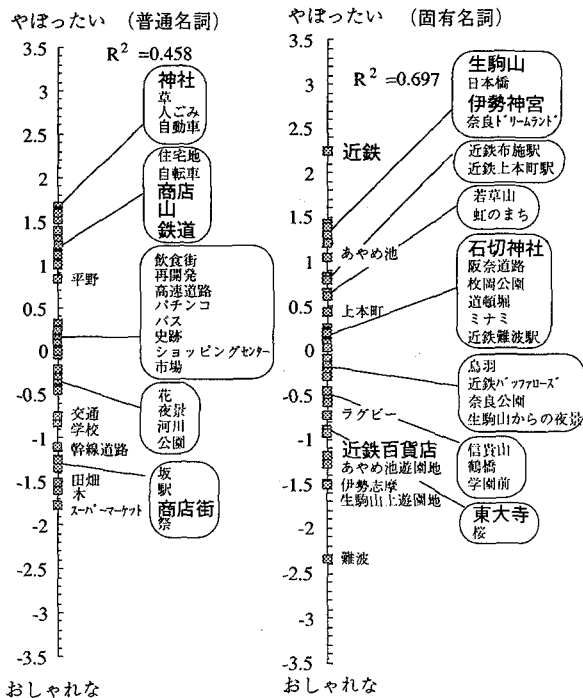


図-6 属性軸上への空間布置 (近鉄)

2) 阪急の固有名詞で、「山」に対応する「六甲山」はやややばったいイメージであるが、「六甲からの夜景」は逆におしゃれなイメージを代表している。またおしゃれなイメージが強いのは、「宝塚歌劇」、「洋菓子」、「芦屋川」などである。

3) 一方近鉄の普通名詞では、「神社」が最もやばったいイメージで、「山」、「鉄道」などもこれに続いている。逆に「スーパーマーケット」が最もおしゃれなイメージを示し、「商店街」、「駅」などがこれに続いている。

4) 近鉄の固有名詞では、「近鉄」が最もやばったいイメージを示し、「生駒山」、「伊勢神宮」などがこれに続いている。一方、「難波」は最もおしゃれなイメージ、さらに「生駒山上遊園地」、「伊勢志摩」などもおしゃれなイメージを示している。

次に、普通名詞と固有名詞のイメージの差異について詳しく考察するため、図-7に示すように「おしゃれな-やばったい」軸に関する空間布置のうち、「河川」、「山」、「駅」に関する結果とこれらに対応する固有名詞の結果を同一軸に表現した。これによると、阪急では「山」と「六甲山」、「甲山」とのイメージに若干の差異(隔り)が見られるのに対して、近鉄では「山」と「生駒山」、「若草山」との差はほとんどない。

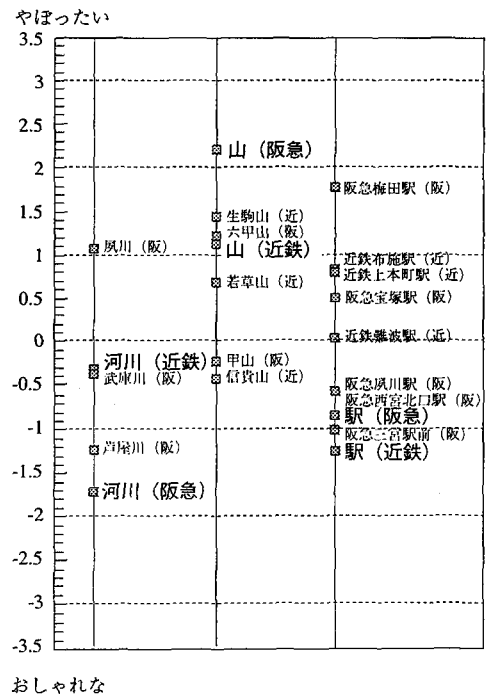


図-7 属性軸上への空間布置の比較 (阪急、近鉄)

また阪急では、「山」は最もやぼったく「河川」は最もおしゃれという両極端に布置している。一方近鉄では、「山」と「河川」のイメージがそれほど離れてなく、とくに「河川」についてはどちらでもないイメージになっている。これは、阪急には「河川」に対応するその地域の代表的な地物があるが、近鉄にはないことにも起因するかも知れない。

「駅」については、阪急、近鉄ともほぼ同一の位置にあり、ややおしゃれなイメージになっている。固有名詞においては、「阪急三宮駅」と「阪急夙川駅」がほぼ近いイメージだが、阪急のその他の駅あるいは近鉄の駅についてはやぼったいイメージになっている。

4. イメージ連結図と LOGMAP 結果の比較

これまではイメージ連結図や LOGMAP 適用結果について、個々に考察を行ってきた。ここでは特定の構成地物（普通名詞・固有名詞）として前節で取上げた「河川」「駅」に着目して、LOGMAPの属性回帰軸上での布置とイメージ連結図で示される名詞間の結びつきとの関係に言及する。これは、イメージ連結上の名詞間の結びつきの広がりを手がかりとして、属性軸上の布置の差異の理由を探し出すことを意図するものである。

ここで阪急沿線に関して、「河川」に着目したイメージ連結図を図-8（普通名詞）、図-9（固有名詞）に示し、「駅」に着目したイメージ連結図は、図-10（普通名詞）、図-11（固有名詞）に示す。

図-8、図-9をみると、「河川」において普通名詞の場合は、「河原」「景観」「公園」「橋」と連結しているのに対して、固有名詞では他の河川、「桜」や住宅地である「苦楽園」「芦屋」、駅である「夙川駅」などと連結している。これは、各河川の名称が単に河川の名前であるだけにとどまらず、その周辺の高級住宅地を中心とする地域の総称や、「阪急夙川駅」周辺の「お屋敷町」と呼ばれる地区にも夙川という名前が用いられていることと関係していると考えられる。このように、河川などで地物の名称であったものがエリアを表現する名称として使われる場合は、その連想構造をイメージ連結図を通して見るにより、それが波及するイメージ評価の意味上の範囲を知ることができる。

このことを踏まえて、図-7の「河川」の属性軸上への空間布置図を再度比較すると、阪急の普通名詞「河川」イメージでおしゃれな評価が高いのは、イメージ連結で「公園」や「景観」との結びつきの影響が出ているためと解釈できる。一方、固有名詞「夙川」と「芦屋川」は、やややぼったいとおしゃれなどにイメージ評価が分かれている。これは、「夙川」に関しては、「夙川駅」とのイメージ上の結びつきが強く、「芦屋川」の「芦屋」との結びつきの相違が影響しているものといえる。

次に図-10、図-11を見てみると、普通名詞「駅」の場合は、「鉄道」や「駅前広場」「再開発」と連結しているのに対して、固有名詞では「阪急百貨店」「ビックマン前」といった駅前の建物や「梅田」「三宮」といった駅周辺の地域全体との連結が大きい。

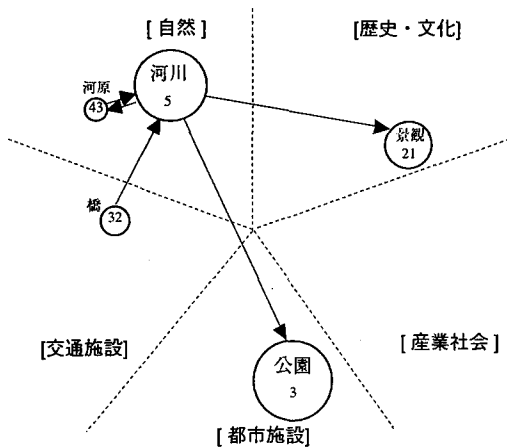


図-8 普通名詞のイメージ連結図（阪急・河川）

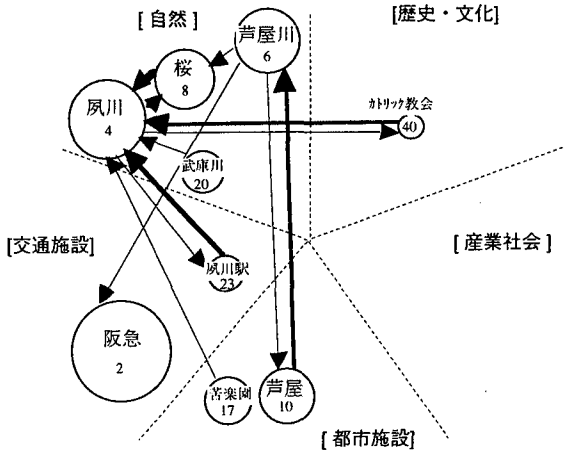


図-9 固有名詞のイメージ連結図（阪急・河川）

また河川の場合とは異なり、駅同士の結びつきが見られないのが特徴的である。これは、河川が自然地物であり、同一地域内でのイメージの類似性が高いのに対して、駅は人工的な構造物であり、当然のことながら駅そのものの形状・規模が異なり、駅そのものの個性が強くイメージされていることによるものと考えられる。

ここで、図-7の「駅」の属性軸上への空間布置に注目すると、前述のように、普通名詞での「駅」イメージ評価は阪急、近鉄ともややおしゃれな評価であるものの、固有名詞の評価にはばらつきを生じており、個々の駅はそれぞれ独自のイメージ形成パターンをもっているといえる。すなわち、図-11に示すように、「梅田駅」の「阪急」、「阪急百貨店」「ビックマン前」との結びつき、「西宮北口駅」の「西宮スタジアム」、「西宮北口」との結びつきなど、駅そのものとその周辺の地物全体とのイメージ連結による個性化がはかられ、その結果、属性軸上の布置の差異に現われたと解釈できる。

なお、図-7中の「山」に関しては、阪急における普通名詞「山」の布置と固有名詞「六甲山」と「甲山」の各々の布置が異なっている。普通名詞「山」はやほったいイメージ評価であるのに対して、「六甲山」はやややほったい、「甲山」はどちらでもない評価である。図-4で示したイメージ連結図で「甲山」と結びついている地物として「甲陽園」といったおしゃれな住宅地があり、こうした固有のイメージ形成要因との結びつきが空間布置に影響しているものと考えられる。

したがって、イメージ連結図と LOGMAP 適用結果を眺めることによって、地物間のイメージ類似パターンの違いを把握できるとともに、このようなイメージ構造的特徴を計画コンセプトとして反映させることを前提としたときには、代表的な構成地物を都市計画上操作可能な計画要素として活用することができると考えられる。

5. おわりに

本研究は、これまでの著者らによる LOGMAP 分析を用いて、各沿線イメージの固有な特徴を言語イメージにおける普通名詞と固有名詞との差異から読み取ることができるのではないかとという考え方に立ち、イメージ連結図および属性回帰による属性軸への空間布置を通じて沿線イメージ構造の特徴把握のため諸検討を加えてきたものである。

ここでは、以下のようなことが明らかになった。

- 1) 普通名詞を用いたイメージ連結図は、沿線間での類似度性が高い。
- 2) 固有名詞を用いたイメージ連結図からは、普通名詞間のイメージ連結とは異なるパターンを示すものが含まれており、これにより沿線のイメージの構造的な特徴を概略把握できた。
- 3) LOGMAP モデルで得られる構成地物の属性軸上での空間布置パターンからは、個々の沿線にある構成地物のイメージ評価の固有性を普通名詞レベルのそれとの隔たりとして読み取ることができた。

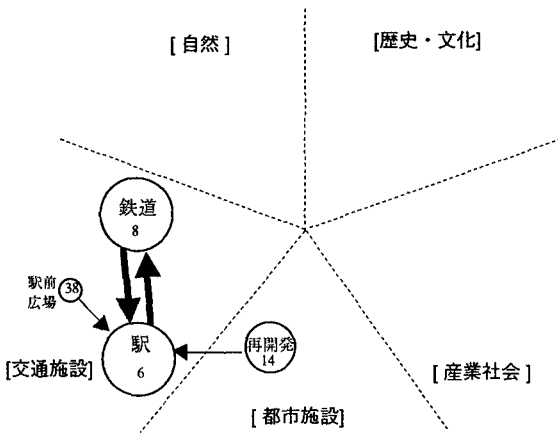


図-10 普通名詞のイメージ連結図（阪急・駅）

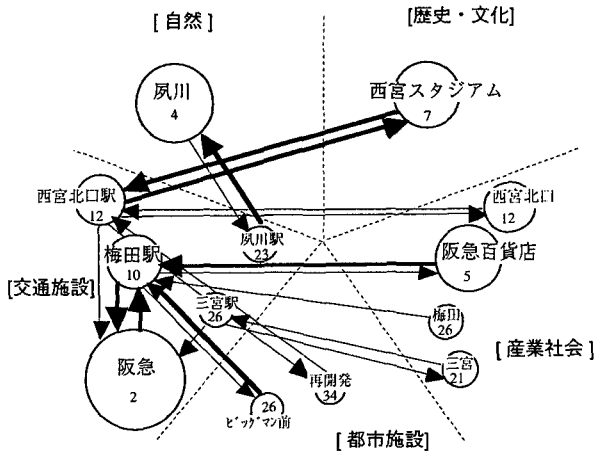


図-11 固有名詞のイメージ連結図（阪急・駅）

- 4) LOGMAP モデルの属性回帰結果の解釈を行う
上で、イメージ連結図との関連性に注目すること
が1つの有効な方法であることがわかった。

〔補注〕

- (1) なお、こうした著者による一連の研究と従来の既往研究との関係については、それぞれの研究課題（論文）の中で個別には触れてきているが、ここでは重複を避ける上で割愛した。しかし、これは地域イメージ研究の包括的なレビューをする際には重要であるので、機会を改めて議論していきたい。

〔参考文献〕

- 1) 西井和夫、川崎雅史：地物と都市名に関する女性性・男性性イメージ評価分析：概要と結果、vol.2、風土分析国際ワークショップ、pp.1～77、1990
2) 西井和夫、鈴木康仁、古沢経夫：地物の類似度に着目した地域イメージ構造分析：甲府と東山梨への適用、山梨大学工学部研究報告、No.42、pp.105～114、1991 a
3) 西井和夫、佐佐木綱：風土分析にもとづく都市・地域計画の新たな展開、土木計画学研究・講演集、No.15(2)、pp.143～147、1992
4) 西井和夫：地域イメージとその構成に関する風土分析手法、土木計画学研究・講演集、No.14 (1)、pp.213～220、1991b
5) 西井和夫、竹林幹雄、三浦啓江：イメージ分析におけるLOGMAPの適用性に関する研究、土木計画学研究・講演集、No.16(1)、pp.453～460、1993
6) 西井和夫、竹林幹雄、三浦啓江：LOGMAPモデルの童話イメージ分析への適用：「人魚姫」を対象として、風土分析国際ワークショップ論文集、pp.159～163、1994 a
7) 土井勉、三星昭宏、北川博巳、西井和夫：関西私鉄三沿線

- における地域イメージの構造把握に関する研究、第29回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.565～570、1994 b
8) 土井勉、木内徹、三星昭宏、北川博巳、西井和夫：鉄道沿線における地域イメージの構造に関する研究、土木計画学研究・講演集、No.17、pp.633～636、1995 a
9) 土井勉、木内徹、三星昭宏、北川博巳、西井和夫：鉄道沿線における地域イメージの構造に関する研究、土木計画学研究・論文集、No.12、pp.367～374、1995 b
10) 西井和夫、土井勉、木内徹、三浦啓江：LOGMAPモデルの鉄道沿線イメージ構造分析への適用：京王線路線間比較、第30回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.247～252、1995 c
11) 西井和夫、土井勉、木内徹、三星昭宏、三浦啓江：LOGMAPにおける属性回帰に関する実証的検討：鉄道沿線イメージ分析を例として、土木計画学研究・講演集、No.18、pp.27～30、1995 d
12) 西井和夫、土井勉、三浦啓江、棚橋美佐緒：鉄道沿線イメージ構造把握のためのLOGMAP：属性回帰に関する実証的研究、土木計画学研究・論文集、No.13、pp.49～56、1996 a
13) 土井勉、西井和夫、木内徹：鉄道沿線イメージの空間布置に関する評価方法：形容詞対による評定尺度データを用いて、第31回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.601～606、1996 b
14) 西井和夫、棚橋美佐緒、土井勉、木内徹：鉄道沿線に関する言語イメージの空間布置に関する基礎的考察：普通名詞と固有名詞の差異に着目して、土木計画学研究・講演集、No.19 (2)、pp.83～86、1996 c
15) 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、pp.227～233、1986
16) 前掲 12)

鉄道沿線に関連する構成地物の言語イメージの空間布置にもとづく構造的特徴の把握：

普通名詞と固有名詞の差異に着目したLOGMAP分析

西井 和夫、棚橋 美佐緒、土井 勉、木内 徹

本研究は、地域イメージ構造の計量的把握のための分析手法を開発することを念頭に置き、鉄道沿線の構成地物の言語イメージに基づく知覚マップ手法（LOGMAP）の適用性を検討する研究として位置づけられる。ここでは、言語イメージのうち普通名詞と固有名詞に着目することにより、LOGMAPで用いるイメージ連結図および属性軸上の空間付置における差異から鉄道沿線イメージの構造的特徴（沿線の個性・固有性）を把握する方法を検討する。その結果、具体的なケースとして取り上げた阪急と近鉄の沿線イメージを『やばったーおしゃれな』属性軸で評価した場合、各沿線ごとに代表的な地物を普通名詞及び固有名詞の各々について見い出すことができ、また『山』、『川』、『駅』などは各沿線のイメージの特徴を表わすような属性軸上のポジショニングがなされていること、そしてそれらとイメージ連結図との関係にも言及でき、本手法の有効性を確認できた。

The LOGMAP Model for Image Positioning of Railroad Line Area :

Focusing on Difference in Linguistic Image between Common and Proper Nouns

By Kazuo NISHII, Misao TANAHASHI, Tsutomu DOI and Toru KIUCHI

The purpose of this paper is to empirically examine an applicability of LOGMAP model to identifying linguistic image of railroad line area. The proposed model focuses on difference in image between common noun and proper noun ; it implies that an individual is expected to make a different response in image to a common noun, for example, "rail" comparing with that to proper noun such as "Hankyu" and "Kintetsu". In this paper, the reason why those different images are created is discussed through the results obtained from this LOGMAP model. As a typical finding, it is indicated that image of "mountain" as a common noun is different from that of "Rokko-mountain" in Hankyu area and that of "Ikoma-mountain" in Kintetsu area, because of peculiarity in image-connectivity between these mountains and their surrounding things.