

シークエンス景観からみた 街路網イメージの分析

岐阜大学 学生員 服部 務

岐阜大学 正会員 秋山 孝正

1 はじめに

都市の幹線街路網は機能的な見地から建設が行われる。しかし都市街路網は人々の都市の活動において日常的に利用される土木構造物の一つである。

一般に街路上の自動車のトリップは連続的な路線を使って移動を行っている。自動車の走行時における断面での景観は独立ではない。連続的な景観として街路のイメージを想起するものである。¹⁾このことから街路の景観を考えるうえで断面を捕らえるのではなく連続的に捕らえることが重要となる。

そこで本研究では岐阜市を対象としシークエンシャルな景観について分析を行う。

2 街路景観のイメージ調査

ここでは岐阜市内の主要な街路について写真撮影された街路の景観を一般利用者に提示しアンケート調査を行った。

2-1 対象路線の選定

ここでは岐阜の代表路線を抽出するためにまず路線の選定にあたり都市の郊外から都心につながる路線を抽出した。

対象地とした岐阜市街には東西に長良川が流れている。都市と郊外を結ぶ路線は長良川を通るとき橋梁となっている。主要な街路というのは橋梁の名称に対応して存在している。そこで本研究では次の3つの路線を選定した。(図-1参照)

①長良橋通り ②金華橋通り ③忠節橋通り

それぞれ構造的、機能的違いが景観にもいえるのか。構造的機能的違いを各路線について整理する。

①長良橋通り

北は飛騨方面へとつながる交通の要所となっている。また、岐阜城が存在する金華山のすぐ横を走っている。

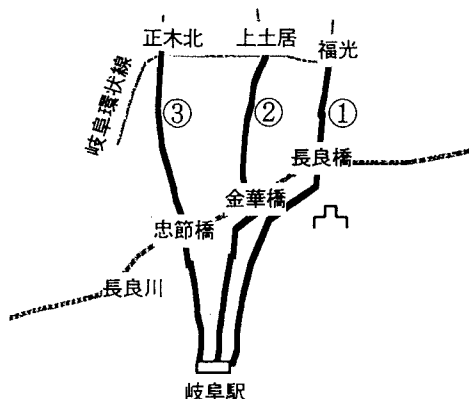
②金華橋通り

郊外部には、様々な競技場を含む多目的運動施設(メモリアルセンター)があり、活動の中心であるこ

とがわかる。道路構造的にはリバーシバルレーンを採用し、都心部では片側3車線で幅員が広い。

③忠節橋通り

小規模な商店が沿道に並ぶ。都心部では街路の中央に路面電車が走っている。郊外部には大きなショッピングセンターがある。



- ① 福光交差点-長良橋-岐阜駅 (長良橋通り)
- ② 上土居交差点-金華橋-岐阜駅 (金華橋通り)
- ③ 正木北交差点-忠節橋-岐阜駅 (忠節橋通り)

(図-1 調査対象路線)

2-2 調査方法の概要

次に具体的な調査方法の説明をする。

(1)刺激写真の収集

ここでは街路の景観をシークエンシャルに捕らえることを目的とする。実際は各路線の北端(岐阜環状線との交差点)から南向きの交通を考え、走行距離400mおきに各断面の写真を撮影した。

・撮影日時及び時間

平成7年11月8日(水)・11月17日(金)の二日間で午後1:30~3:00の間に撮影を行った。

・撮影方法

画面スケールを一定とするためにカメラを地上から1mの高さに固定した。また光軸を水平角、垂直角ともに0°となるように固定した。またカメラのレンズにつ

いては、人の画角に合わせ38mmを使用した。

以上の要領により長良橋通り14枚、金華橋通り13枚、忠節橋通り12枚の計39枚の写真が収集された。

(2) アンケート調査

アンケート調査について項目別に述べる。

・刺激写真の提示方法

写真のスライドの提示により被験者が街路の景観を体験するものとした。そのため全被験者に対して同時にスライドを提示した。また調査にあたって解答は写真の評価でなく街路の評価するものであることを被験者に説明した後にスライドを提示した。

次にスライドは路線を意識せず景観の評価を行わせるために撮影順序に関係なくランダムに提示した。また画面につき約80秒提示し質問項目に記入をさせる。質問項目は全部で3項目である。(具体的な調査用紙を図-2に示す)

質問 1		スライド No.		
かなり	やや	0	やや	かなり
自然な				人工的な
男性的な				女性的な
隠微な				隠微な
まとまりのある				ばらばらな
開放的な				閉鎖的な
快い				不快な
安全な				危険な
静かな				騒々しい
質問 2	質問 3			
点		点		

(図-2調査用紙)

・被験者

被験者は、岐阜大学の学生36人

(男性17人、女性19人)

・質問項目

質問1 イメージ評価(図-2 調査用紙参照)

形容詞対8個によるSD評価法。^{1) 2)}

質問2 得点評価

それぞれ街路の景観について道路状況、周囲の景観などを景観全体として0~100点の間で採点して下さい。

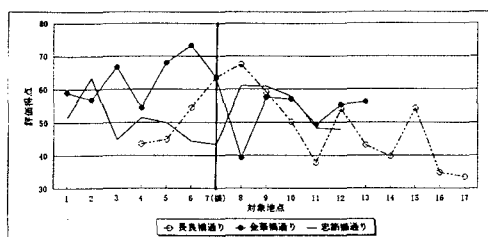
質問3 認知度調査

各街路景観が、それぞれの路線で撮影されたものか解答欄に記入して下さい。

3 アンケート調査の分析

本稿では簡単なアンケートの調査結果を載せる。

質問2における街路ごとの平均評価値を求めた。この平均値を街路の断面のシークエンシャルな順序に沿って並び変えたものが図-3である。各路線について橋の前後でイメージの変化が起きているので橋にあたる断面を7の地点に揃えた。数字の小さい方が北側に取った。各路線ごとの平均点は金華橋通りが一番評価が高く58.2、次に忠節橋通り52.1、長良橋通り48.6の順となった。



(図-3 3路線のシークエンシャルに並べた評価得点)

分析の考察

- ・全体的傾向として郊外から都心に向けて評価が減少。
- ・橋梁の辺りについて、長良橋通り、金華橋通りは得点のピークを取っているのに対し忠節橋通りは逆に評価が低い。

おわりに

本研究は岐阜市の主要な街路においてシークエンシャルな景観を評価するために調査を行った。各路線ごとの景観の変化が調査結果から分かった。アンケート調査の結果を用いて各対象街路におけるシークエンシャルなイメージの構成が分かった。なお詳細な分析結果は発表時に示すものとする。

参考文献

- 1) 川崎 雅史：都市景観のメディアイメージに関する研究、1992
- 2) 船越 徹・横田 洋：街路空間における空間意識の分析—街路空間の研究(その1)、日本建築学会論文報告集、第327号、pp. 100~107、1985、5
- 3) 佐々木 綱：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、土木計画学研究・講演集No. 9、1996年