

## 道路景観の評価に関する一考察

摂南大学工学部 正 銭谷善信

### 1. はじめに

一般に景観の評価は従来歩行者あるいは静止した一点から見て行なわれているが、本研究は運転者の観点から、一般市街道路、都市高速道路における運転のし易さと、道路に沿った種々の構造物が運転中に印象に残る割合との関係を解析したものである。

### 2. 対象道路とビデオテープの編集

対象とした道路を表1に示す。撮影は日中午前10時〜午後3時、晴又は雲りの天候

表1 対象道路と撮影場所

| 対象番号   | 道 路     | 場 所        |
|--------|---------|------------|
| No. 1  | 新御堂筋線   | 江坂付近       |
| No. 2  | 曾根箕面線   | 西線丘付近      |
| No. 3  | 国道171号線 | 芝 付近       |
| No. 4  | 中央環状線   | 万博記念公園付近   |
| No. 5  | 京都寺口線   | 八幡 付近      |
| No. 6  | 阪神高速    | 土佐堀〜中之島付近  |
| No. 7  | 阪神高速    | 本町付近       |
| No. 8  | 阪神高速    | 名神高速豊中IC付近 |
| No. 9  | 阪神高速    | 大阪空港走り井付近  |
| No. 10 | 阪神高速    | 大阪空港走り井付近  |

を選び行なった。(ビデオカメラ:ソニー 1710、ビデオ:ソニー D350)を使用。

つぎに表1の10カ所のテープを、画面が美しく明瞭で、停止や画面の振動のない所を選出して、10カ所に1つ1つそれぞれ1分間ずつのテープに編集した。

### 3. アンケート調査

前記のテープを用いて次のようなアンケート調査を行なった。

#### (1) 調査項目

テープに記録されている道路周辺の対象物を次のように分類する。

- ①進行方向車(大型・普通・二輪)・人
- ②反対方向車(大型・普通・二輪)・人

③建築構造物(高層ビル、一般ビル、家、鉄塔、電柱、看板)

④道路構造物(信号、中央分離帯、水銀灯、側壁、樹木)

⑤標識(左側、中央部、側壁、またがっている物と位置によって分類)

⑥景色(山、空、川)

これらの対象物の中で、1分間の画面を見て印象に残った対象物を、第1位から第3位まで抽出し、さらにその抽出理由を次の6つの項から1つ選ぶこととする。

A. 色彩が強いから

B. 飛び出しているから

C. 大きいから

D. 交通安全の観点から

E. 危険を感じたから

F. 気分をほぐすため

つぎに画面を1分間見た印象から、全体的に運転しやすく感じたかどうかを、次の5つの区分に分けて記入することとする。

1) 非常に運転しにくい

2) やや運転しにくい

3) 普通

4) やや運転しやすい

5) 非常に運転しやすい

#### (2) アンケート調査の実施

前記の項目について、昭和54年10月3日、摂南大学モータリビリティ室に於て、土木工学科3年生71人を対象にアンケート調査を実施した。このうち解答が不十分な6人を除き65人(内免許証保持者62人)から有効なアンケート結果が得られた。

ZENITANI YOSHI Nobu

#### 4. 調査結果の解析と考察

##### (1) 運転のし易さの評価

運転のし易さに関して、前述の対象道路10カ所についてそれぞれの評価の平均値を表2に示す。この表からNo.67を除けば、高

表2 運転のし易さの平均評価

| 対象番号  | 平均値    | 標準偏差   | 運転のし易さの順位 |
|-------|--------|--------|-----------|
| No.1  | 4.0767 | 0.7084 | 4         |
| No.2  | 3.1846 | 0.6793 | 7         |
| No.3  | 3.1538 | 0.8082 | 8         |
| No.4  | 3.7231 | 0.7768 | 5         |
| No.5  | 3.5000 | 0.8627 | 6         |
| No.6  | 2.9385 | 0.8204 | 9         |
| No.7  | 2.8154 | 0.7420 | 10        |
| No.8  | 4.5692 | 0.6317 | 2         |
| No.9  | 4.3077 | 1.7631 | 3         |
| No.10 | 4.6617 | 1.5343 | 1         |

速道路は運転しやすいことが分かる。

##### (2) 抽出項目と平均評価との関係

対象物の抽出割合と平均評価の関係の例を図1、2、3、4に示す。これらの図から以下

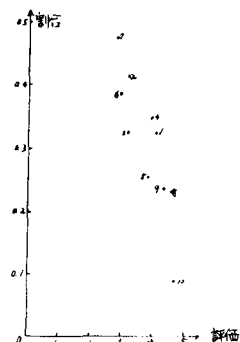


図1 進行方向の抽出割合と評価

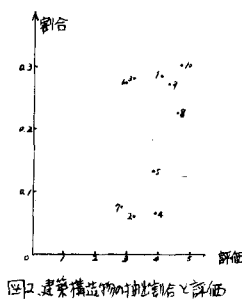


図2 建築構造物の抽出割合と評価

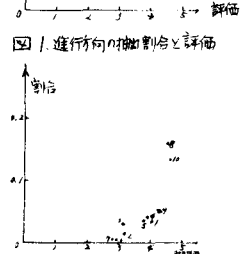


図3 景色の抽出割合と評価

のことが言える。

①「反対方向車」、「建築構造物」、「道路構造物」、「標識」との相関はあまりない。

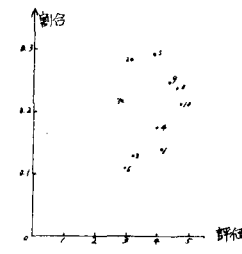


図4 道路構造物の抽出割合と評価

②「進行方向車」の抽出率と評価は負の相関、「景色」と評価は正の相関をしている。

##### (3) 抽出理由と平均評価との関係

印象の強い対象物を抽出した理由と平均評価との関係を解析すると以下のようなものである。

①理由A「色彩が強いから」、理由B「飛び出しているから」、理由C「大きいから」の3つは、運転のし易さの評価とあまり関係がない。  
②図5、6に示すように、運転のし易さの平均評価と、理由E「危険を感じたから」、理由F「気分をほぐすため」とはそれぞれ、負の相関、正の相関を示している。なお危険を感じる割合が低ければ、運転者は視点を他方に向けて気分をほぐすことから、これらの2つは互いに関連している。

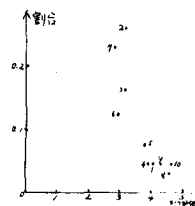


図5 理由Eと平均評価

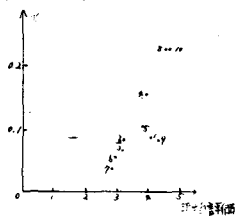


図6 理由Fと平均評価

③理由D「交通安全の観念から」と評価との相関はなかった。これは道路状況やその他因子が関係しているためと考えられる。

つぎに抽出理由と抽出項目との関連で以下のことが言える。

(1)「交通安全の観念」から選ばれた反対方向の大型車・普通車、信号、中央分離帯、側壁、標識の項目が多く抽出されるほど評価は下がる。

(2)「危険を感じた」から選ばれた進行方向車と反対方向の大型車の項目が多く抽出されるほど評価は下がる。

(3)「気分をほぐすため」から選ばれた一般ビル、家、鉄塔、看板、樹木、空、山の項目が多く抽出されるほど、運転に余裕がでるものと考えられるため評価は高くなる。