

四 国 学 院 大 学 正 会 員 植 原 正 博
明 建 技 術 コ ン サ ル タ ン ツ （ 株 ） ○ 正 会 員 角 谷 利 哉
明 建 技 術 コ ン サ ル タ ン ツ （ 株 ） 正 会 員 下 谷 英 靖
サ ン コ ー コ ン サ ル タ ン ト （ 株 ） 末 松 正 直

道路景観の評価は、観測的な方法、景観特性の抽出による方法、差分評価モデルを用いる方法、点数加算法による方法、主観点客観点の相関による方法、イメージの抽出による方法などさまざまな方法があげられる。

これらの評価の方法のうち、「情緒性」にかかわりあいがあるものとして、複数の評価尺度によるSD法（Semantic Differential method）がある。

我々は、テストシートを用いたSD法により、京都と滋賀を結ぶ「山中越え道路」の道路景観の調査を行い若干の知見を得たので報告する。

1. 調査方法

調査時期 平成6年6月
調査者 10名（男性7名、女性3名、年齢21～23歳）
調査方法 テストシートを調査者に配り、出発点より前方道路方向を眺望し、シートの項目毎に点数を記入する。
シートの項目を記入後200m前進し、前方と後方を眺望し、同様の記入をする。
以後、同じ動作を繰り返し、2kmの調査を行った。
現地調査 周辺地形図と住宅地図を参考に現地調査を行い、眺望の対象となる主要な事物を記載した現況マップを作成した。

2. 調査結果と考察

調査終了後、それぞれの眺望地点毎に平均点を算出した。

本路線の景観を代表する区間として、一般住宅街と一般商店街があり（図-1, 2）さらに、特異な区間として高架橋下がある。（図-3）

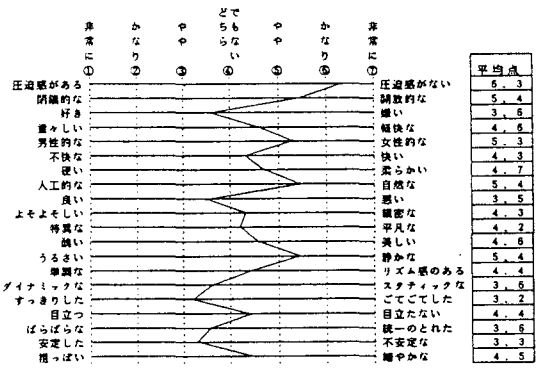


図-1 一般住宅地付近

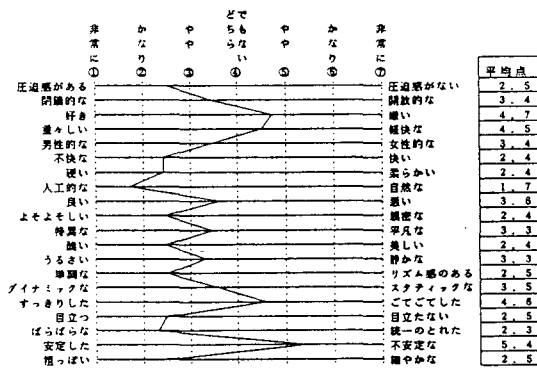


図-2 一般商店街付近

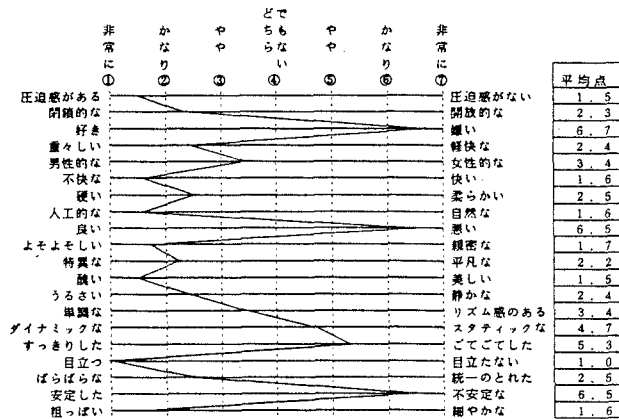


図-3 高架橋付近

景観の評価性の高い「好き－嫌い」「不快な－快い」「良い－悪い」「醜い－美しい」「ばらばらな－統一のとれた」「安定した－不安定」の6項目について考察を行えば、一般住宅地では、全項目についてバラツキが少ないのに対して、一般商店街では不快感、美感、安定感などで評価が低い結果となっている。

この原因は無造作に立てられた看板や広告類、さらに電柱、交差する電線等、また、一般住宅地でみられる生垣や樹木類の不足などが考えられる。

特異地点としての高架橋下は、評価点が全区間中で最も低い結果となった。

この原因は、高架のクリアランスが少なく圧迫感と閉鎖的なイメージによることが考えられる。

以上のことから、道路景観の評価は、路線全体で評価されるものではなく、位置する地区によって、その評価性が変化することから、きめ細かな修景の必要性が考えられる。