

Quality of Lifeと駅前イメージ

岡山大学 山田 正人

1. はじめに

Quality of Lifeを生活の質と訳すことがある。私はあえて生活様式と訳すことを提案したい。

Quality of Lifeはたしかに生活の質をあらわしている。ただ、生活の質は、大きな前提のもとに成り立っている。つまり、この前提が満たされないと、この質は手に入らない。この前提を満たそうとするか否かは選択の問題である。この選択如何によっては、質の向上の方策はまったく異なった方向の上にその解を見いだすことになるかもしれない。

われわれの議論におけるQuality of Lifeの中には、この選択による部分が少なからず影響している。選択の結果の集合をもってQuality of Lifeを生活の質ではなく、生活様式として再認識することから始めようというのが、この提案の主旨である。Lifeを生活と訳したところまでは上出来であった。工学的な意味あいにおいて、Qualityが量に対して質をあらわすことに依存はない。よりよく活(い)きる術(ず)を考えようという主旨にはまったく賛成である。

ここでは、都市システムにおける公共交通と自動車交通のバランスについて考える。地方都市においては自動車交通を主流とする考え方が定着している。一方で、道の駅といった本来、公共交通系を前提としたネーミングのソフトウェアが紹介されている。都市・地域の計画を考える際、自動車交通を主流と考えたがために忘れられかけた本来、鉄道を中心とした駅の持つ意味を再考する。

駅が町の第一印象を与える機能を有したことから論を始める。

ここで主な対象とするのは駅施設・駅前広場ではなく、駅前の町並みである。駅前の町並みは、初めてその地を訪れる人にとって、その地の直接の第一印象を形成する。いつもその地に暮らし、働いている人にとっては、最も身近な風景の一つであり、毎日接する風景である。人が集散する場所であり、その町を代表する風景の一つである。このような意味

でよく町の玄関や顔といった言い方をされる。

ここでは、写真により大阪市内の駅前市街地のイメージを、女性的な-男性的な、陽気な-陰気な、庶民的な-威厳のある、の3軸で訊ねた調査(1*)及び大阪のターミナル駅についての男性性-女性性調査(2*)について見た後、駅前の機能、空間構成に関するイメージを、D/H(奥行き・高さ比:仰角)の分布、色彩構成について検証する。

2. 男性性-女性性、3軸評価にみる駅前の町並み

大都市の駅前ほど利用者数が大きく、判断の材料が多く、イメージのばらつきが大きいと考えられる。判断の材料、すなわちこれらの形態や配列にいたるまで様々あり、駅や町の判別のためのアイテムや仕組みは複雑である。一方、判断の基準は、先/後天的経験あるいは記憶を参照しつつ、眼前の風景に対して、特性あるいは属性として内/外挿され定位されると考えられる。

大阪市内のイメージを計量するために抽出された3軸による調査についてみる。町並みの写真は性格上、建物を判断の材料として、3軸による評価を下したと答えたものが多い。陽気な-陰気な、の軸に対しては空や遠景群、照明や広告看板群が判断の材料となるケースが多い。女性的な-男性的な軸上で偏差が大きいものは川や曲線、緑樹といった女性的に感じられる頻度の大きいものと、道路等の男性的に感じられる頻度の大きいものが両方写っているものである。

大阪のターミナル駅について男性的な-女性的な軸で訊ねたところ、AHP法を用いることによりターミナル駅のイメージはターミナル街、プラットホームの雰囲気について駅前のイメージが影響していると報告されている。

3. 都市の規模と駅前の広場感

中小都市の駅前の町並みは、その都市のイメージを、いかに反映しているか。D/Hについて調べた。

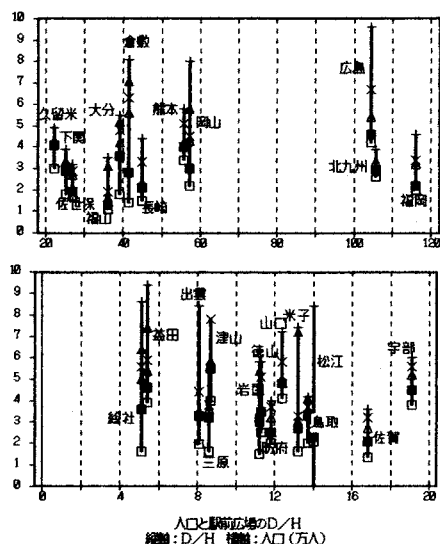


図1

この結果Hは、都市規模に比例して大きくなる。また、規模に応じた駅前の利用形態があり、都市の発展段階に応じて特徴的な構造物が出現すること。

D/Hは、概ね4程度を中心に分類することができ、4以下の所を広場型、4以上の所を解放型とすると、広場型では、みやげ物店、コンビニエンスストアと旅館、パチンコ店に特徴を見いだせるもの、大規模なスーパーマーケットやシティホテルのような容積重視型の建物に特徴を見いだせるもの、高層のオフィスビル等に特徴を見いだせるもの等に分類される。解放型では市街地の中心から離れた立地が見られ、比較的低層の狭い広場を特徴とする型、広すぎるようにも見える広場を有する型等見られる。

概して解放型の駅前の町並みを持つ都市ではD/H人口比率が小さく、1次産業従業者数が多いなど、低密度の空間利用が想像され、空間に関する考え方、交通手段に関する考え方が、結果的に駅前の町並みにも反映されているといえる。

4. 駅前の町並みの色彩構成

大きな町の駅前はカラフルである。しかし、地方の駅前の配色は比較的单調で、識別のためのアイテムが少ないように思われる。4色のカラータイルを用い分類を試みた。およそパターンで説明できることが見いだされた。これらをA～E類型とすると、

Aは、mGトンの地面に、1Gトンの中景赤系V iトンのアクセントの鮮やかな配色で市町村の中心集落の中心に位置する駅に多い。Bは、Aのアクセントが青・緑系の配色でAに比べ落ちついた配色といえる。中心集落をはずして位置する駅に多い。Cは、中景

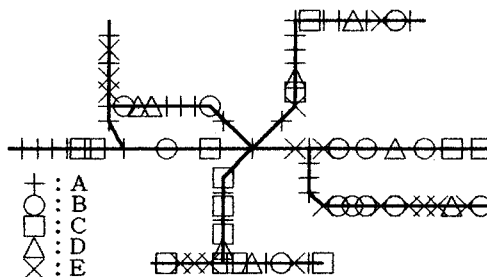


図2 駅前の配色類型

に茶・緑系または1G rでアクセサリは赤系V iトンでさびの浮いたような古い集落の中心駅に多い。アクセサリが寒色系で落ちつきがあり、集落から離れた駅に多い。Eは緑系の配色で比較的新しい駅に多い。

都市内の駅において、アクセサリ色のバリエーションは認められるものの、基調色は概ね白っぽいとして間違いなく、それ故、アクセサリの配色が効いている。地方の駅前に、都市的な配色をそのまま持ち込むことは無理がある。しかし、地方の駅にも色を出すことは、大いに効果が期待される。

5. まとめ

大都市の大きな駅から、地方の小さな駅まで様々の顔がある。地域の玄関である駅前の町並みには、地域のQuality of Lifeが滲み出している。

①大都市のターミナルのイメージは駅前のイメージに大きく依存する。②中小都市の駅前の広場感はその都市の産業構造に結果的に依存している。③駅前の色彩構成は、駅周辺の成り立ちに依存する。都市と地方の色彩構成の違いは背景色の影響が大きく、背景色の単調な都市部においては、結果的にさまざまな配色が試みられている。

- 1) 山田：都市空間のイメージ構造に関する分析、修士論文、1987.3
- 2) 木下、佐佐木：階層分析法による鉄道とターミナルのイメージ構造分析、土木計画学研究・講演集10
- 3) ケン・リンチ：居住環境の計画-すぐれた都市形態の理論-1984.4. 彰国社