

街路の景観整備に関する研究

熊本大学工学部 学生会員 ○ 川野奈美子
 熊本大学工学部 正会員 北園 芳人
 熊本大学工学部 学生会員 後藤 正浩

1. はじめに

道路景観整備においては、様々な問題点が残されており、それぞれの道路の性格に応じた整備が最も重要である。都市部における住宅地区や市街地区の街路においては、歩行者が多く通行すると思われるため、より繊細な質的景観の配慮が望まれる。本研究では、歩行者が多く行き交う道路として、商業地の細街路に着目し、どのような要素が街路の景観により強く影響しているかを把握することを主な目的とする。なお、ケーススタディとして熊本市の、商業地における細街路をとりあげる。

2. 研究概要

本研究では以下の手順に従って、良好な商業地の街路景観構成要因について分析を行った。

- ①これまでの利用者からの評価や通行人数などを参考にして、“良好な景観を形成していると考えられる街路”（以下街路A），“普通の景観を形成していると考えられる街路”（街路B），“良好ではない景観を形成していると考えられる街路”（街路C）の3街路を選択し研究対象とした。各街路とも比較的道路幅員が狭く、歩行者を主体とした商業地の街路である。
- ②各街路についてアンケート調査票を作成し、アンケート調査を実施する。アンケート調査は、被験者を選定し各街路80名で行った。アンケート調査票は、景観評価に関する5段階評価、道路構成要素の印象度に関する5段階評価から構成した。項目数は各街路につき24～28個である。
- ③街路景観に対する景観評価は、どのような要素によって、より強く影響を受けているかを明らかにするために、景観評価を外的基準、道路構成要素を説明変数として数量化Ⅱ類による分析を行い、各説明変数の影響の度合いを調べることを主目的とした。なお説明変数の影響の強さは数量化Ⅱ類のカテゴリースコアより求められるレンジの大小によって判別可能である。レンジが大きいほど、より景観評価に影響を与える項目といえる。

3. 分析結果及び考察

アンケートによって示した説明変数間には、互いに相関関係が存在するものと予測される。よって説明変数を数量データとして扱い、相互の偏相関係数をもとに、互いに相関のある説明変数を集約した。その結果、街路A,B,Cはそれぞれ15項目、13項目、10項目の説明変数に集約された。

次に対象とした3つの街路の景観評価に影響を及ぼす要素を求めるために、説明変数を質的データとして扱い数量化Ⅱ類による分析を行った。街路ごとに得られた結果を表-1に示す。示した数値は第1軸、第2軸における各説明変数のレンジである。

各アンケートに用いた説明変数を①道路本体に関する項目 ②付属・占有物に関する項目 ③道路全体に関する項目の3つに分類して、数量化Ⅱ類の結果から街路の景観評価に対す

表-1 説明変数のレンジ

●街路A

説明変数(項目)	第1軸	第2軸
沿道建築物全体の雰囲気	2.5412	0.7336
スロームの存在	1.9777	1.1389
街路の個性	1.5155	1.2334
看板の量	1.2787	1.2148
沿道建築物と道路の調和	1.1741	1.4413
車道幅員	1.1158	1.0208
違法駐輪の存在	1.0041	0.7079
ベンチの存在	0.8442	2.4065
看板の統一感	0.8413	0.8762
街路樹の存在	0.8165	2.0603
歩道舗装	0.7603	1.5249
歩道幅員	0.6822	0.8215
沿道建築物の統一感	0.4847	1.3670
ベンチの数	0.4797	1.0409
街路樹の高さ	0.3010	0.5820
相関比	0.8106	0.7044

る考察を行う。

①道路本体に関する項目について。

街路Aは、車道と歩道が低い段差で分離されており、車道は自動車の速度が抑制されるようスラロームとなっている。ここでは、スラロームの存在、車道幅員、歩道舗装が高いレンジとなった。街路Bは、車道と歩道が段差で分離されておらず、幅の狭い側道が存在するのみでほとんどの歩行者は車道部を通行している。ここでは、車道の美しさ・舗装・幅員と側道幅員が高いレンジとなった。街路Cは歩道が存在せず、歩行者と自動車は同じ場所を通行している。ここでも、道路の舗装、道路の美しさがやや高いレンジとなった。3つの街路に共通する項目として、歩行者が通行する部分の道路舗装は景観評価に強く影響を与えることがわかった。

②付属・占有物に関する項目について。

看板はすべての街路に共通して、景観評価に影響が強い。看板の量が多すぎたり、まとまりのない場合には街路景観を低下させられると思われる。街路Aでは、既に電柱・電線が地中化されているため項目にないが、電柱・電線の存在する街路B,Cにおいては高いレンジとなった。また違法駐輪も高いレンジとなった。違法駐輪は、景観評価を低下させるだけでなく、実際に歩行を阻害するため、駐輪場の整備等により路上から排除することが望ましい。

③道路全体について

沿道建築物全体の雰囲気、沿道建築物の統一感、街路の個性は共通して高いレンジとなった。やはり、沿道建築物の存在は街路の景観評価に著しい影響を及ぼし、沿道建築物によって街路は大きく印象づけられるといえる。街路Aは歩車道境界部に街路樹が植えられている。街路B,Cには植栽はないが、街路Cにはアイストップとして神社があり、通行する人には神社の樹木が見える。項目にある緑の存在とはこのことである。緑の存在も景観評価に影響を与えることがわかった。

数量化Ⅱ類の結果得られたサンプルスコア群として、図-1に街路Bのサンプルスコアの散布図を示す。街路Bを好きとした人、嫌いとした人は1軸により大きく分類される。2軸と共に表すことによって、より明確な分類が可能となる。

●街路B

説明変数(項目)	第1軸	第2軸
沿道建築物全体の雰囲気	2.3567	1.4864
看板の量	1.9207	1.2904
違法駐輪の存在	1.7111	1.5801
車道の美しさ	1.5849	0.7389
車道の舗装	1.4444	1.5870
側道幅員	1.2664	1.5790
沿道建築物の統一感	1.1864	1.8662
街灯の存在	1.1547	0.7700
側道の舗装	1.0545	1.2869
電柱・電線の量	0.8971	2.1537
看板の情報量	0.8475	1.2956
街路の個性	0.8373	1.8547
車道幅員	0.6264	2.1324
相関比	0.8647	0.7803

●街路C

項目	第1軸	第2軸
沿道建築物全体の雰囲気	1.9817	0.9435
看板の量	1.3849	0.8542
看板の統一感	1.0116	1.1169
沿道建築物と道路の調和	0.9281	1.1730
電柱・電線の量	0.9168	0.6884
道路の舗装	0.4640	1.0239
緑の存在	0.4623	1.0452
道路幅員	0.4296	0.6147
沿道建築物の統一感	0.3946	1.2305
道路の美しさ	0.3827	1.1826
相関比	0.8076	0.6760

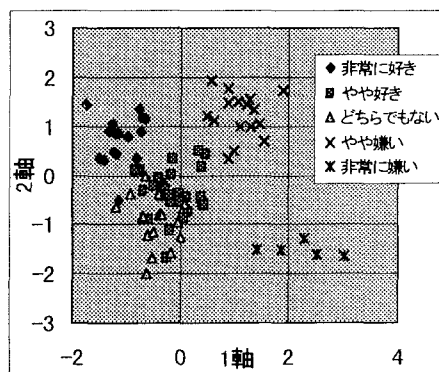


図-1 サンプルスコアの散布図

4. 今後の課題

数量化Ⅱ類を用いて分析することにより、どのような道路構成要素が街路景観評価に、強く影響を及ぼすかを把握することができた。ここでは、3つの街路を対象として分析を行ったが、共通して得られた項目は、歩行者の多い商業地の細街路において、街路景観に影響を及ぼす要因であると考えられる。今後、得られた要素の具体的な対策案の検討や、商業地とは異なるタイプ(住宅地区等)の街路での分析を課題としたい。

【参考文献】景観用語辞典 彰国社、すべてがわかるアンケートデータの解析 現代数学社