

IV-44

「好きー嫌い」、「善いー悪い」から見た街路の造景・修景要素について

岩手大学工学部 正 員 安藤 昭

岩手大学工学部 正 員 赤谷 隆一

岩手大学工学部 ○学生員 伊藤 克紀

1.はじめに

近年の景観設計及び修景計画における景観シミュレーションは、パース等の設計技法に変わり、コンピュータグラフィックスでのフォトモンタージュ作成による技法が普及している。コンピュータグラフィックスによる景観設計は、建設後の現場の景観を客観的に予測でき、それが周囲の景観にどれだけの影響を与えるかを把握できるという利点がある。

本研究で行う街路の造景・修景作業は、「街路の格(類型)と街路空間の造景・修景要素」(植野崇直、鶴田恵一：平成5年度岩手大学卒業論文)の研究結果に基づくものである。被験者34人(盛岡市在住の建築専門家)を対象とした調査より「大通り、繁華街、表通り、裏通り、路地」の5つに分類した街路の、それぞれに対し、「街路をより善くするため、また、より好きにするために、それぞれに必要な造景・修景要素と手法」を求め、造景・修景を行った。

2.対象街路の概要と評価

対象街路は、大通りとして中央通り、繁華街として大通り（以下盛岡市大通り）、表通りとして中の橋通り、裏通りとして鉾屋町通り、路地として八幡町路地（以上盛岡市）の5街路を選定した。

（以下、各街路は、中央通りは大通り、盛岡市大通りは繁華街、中の橋通りは表通り、鉾屋町路地は裏通り、八幡町路地は路地として説明する。）

大通りは、官庁街にあり、盛岡市役所をアイストップとし、4車線の車道と両側に並木を持つ格式高い盛岡市のシンボルロードで、空間的にまとまりのある街路である。

繁華街は、盛岡市の中心商店街にあり人々で賑わう街路である。車道部分は、一方通行で緩やかに蛇行しており、車道部分以外の一部は、自転車道と歩道に分離され、パーキングメーターによる駐車帯が左右交互に設置されている。歩行者の通行が多いが、自転車の駐輪状態が悪いため、歩行が困難な場所がある。

表通りは、国道106号の都市幹線街路で街路の修景が進んでおらず、特に電線や電柱が、街路全体

を雑然としたものになっている。自動車交通量が多く（18,864台/12時間）、パスターミナルがありバスの集中する場所である。（この街路は、その後修景事業が行われ現在進行中である）

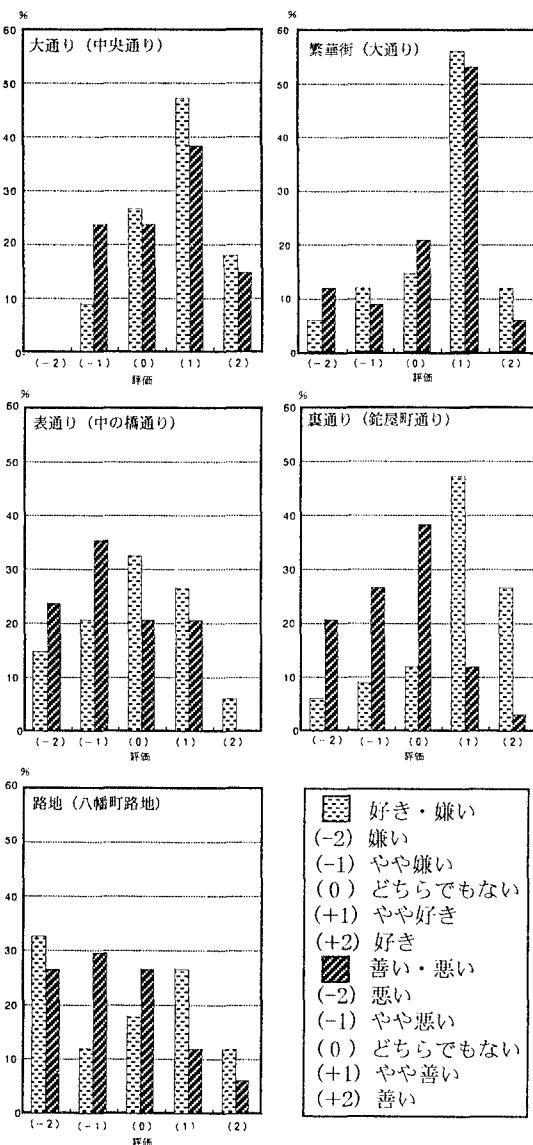


図-1 街路の評価

裏通りは、昔ながらのたたずまいが随所に残っている街路である。幅員が狭いにも関わらず通勤時の抜け道として利用されており、自動車交通量が多い（5,409台/12時間）ため、歩行者が歩きにくく危険な街路となっている。

路地は、夜の盛り場として賑わう一方、昼は、鉢植えや洗濯物がある生活感あふれた場所として、二面性を持った街路である。

これら、5街路の評価を示す。（図-1）

大通りと繁華街は、似た分布をしており、「好き-嫌い」・「善い-悪い」共にまずまず良い評価を得ている。修景の進んでいない表通りの評価はともに低くなっており、特に「善い-悪い」の評価は低い。裏通りは、「好き-嫌い」と「善い-悪い」の評価の分布に大きな差があり、好かれる反面、悪い街路とされる。路地は、「好き-嫌い」では、「嫌い」と「やや好き」の2つの分布あり、「善い-悪い」では、「悪い」という評価が多い。

次に、この評価を基に各街路ごとに「街路をより善くするため、また、より好きにするために、それぞれに必要な造景・修景要素と手法」を調査し、その結果をまとめ、多く選ばれたものを上位からいくつか紹介する。（表-1-1～5）なお、修景要素は、「より善くするため」が、「善い-悪い」、そして、「より好きにするため」が、「好き-嫌い」のそれぞれの調査結果から求めた。

3. コンピュータグラフィックスによる造景・修景作業手順

本研究の対象となった5街路の写真をスキャナによりコンピュータに読み込ませ、それをコンピュータグラフィックス用のソフト(Adobe Photoshopを使用)を用いて、景観シュミレーションをそれぞれに行った。なお、このソフトでは、構造物のモデリングは行えないので、コンピュータグラフィックス作成にあたっては、舗装材などの街路構成要素を他の街路空間の写真から選出して、それらに、色彩・明暗調整、拡大・縮小等の加工を施しながら合成した。

各街路の造景・修景は、表-1-1～5の調査結果をもとに、まず「より善くする」、次いで「より好きにする」ための造景・修景を行った。その結果は、講演時に発表する。

4. 今後の課題

はじめにも述べたように近年の景観設計は、コン

表-1 各街路の造景・修景要素

表-1-1 大通り（中央通り）			
より善くするための修景要素	%	より好きにするための修景要素	%
たまり場の演出をする	32.4	歴史的な建造物の保全をする	52.9
車道の幅員を広くする	30.9	道路植栽を増やす	44.1
バスベイを設置する	29.4	広告・看板の色彩感の調和統一をする	33.8
歩きやすい舗装材にする	27.9	建築物の外壁の色彩感の調和統一をする	32.4
自転車道と歩道に分ける	27.9	広告・看板を撤去する	29.4

表-1-2 繁華街（大通り）			
より善くするための修景要素	%	より好きにするための修景要素	%
自転車の収容整理をする	61.8	道路植栽を増やす	57.4
たまり場の演出をする	61.8	現代的・未来的なデザインを行う	39.7
賑わい感の演出をする	44.1	広告・看板の色彩感の調和統一をする	35.3
通過交通を減らす	33.8	建築物の壁面線を揃える	32.4
歩きやすい舗装材にする	32.4	広告・看板の大きさを揃える	32.4

表-1-3 表通り（中の横通り）			
より善くするための修景要素	%	より好きにするための修景要素	%
歩道の幅員を広くする	61.8	道路植栽を増やす	72.1
電柱を撤去する	48.5	歴史的な建造物の保全をする	55.9
自転車の収容整理をする	47.1	広告・看板の色彩感の調和統一をする	51.5
車道の幅員を広くする	42.1	建築物の高さの調和統一をする	47.1
歩きやすい舗装材にする	41.2	建築物の外壁の色彩感の調和統一をする	45.6

表-1-4 裏通り（鉦屋町路地）			
より善くするための修景要素	%	より好きにするための修景要素	%
歩道を設ける	60.3	歴史的な建造物の保全をする	75
電柱を撤去する	57.4	広告・看板の色彩感の調和統一をする	45.6
通過交通を減らす	45.6	建築物の外壁の色彩感の調和統一をする	42.7
進入車両の規制をする	41.2	建築物の外壁の材質の調和統一をする	41.2
車道の幅員を広くする	30.9	道路植栽を増やす	38.2

表-1-5 裏通り（鉦屋町路地）			
より善くするための修景要素	%	より好きにするための修景要素	%
歩きやすい舗装材にする	48.5	広告・看板の色彩感の調和統一をする	38.2
賑わい感の演出をする	35.3	建築物の壁面線を揃える	36.8
たまり場の演出をする	30.9	建築物の外壁の色彩感の調和統一をする	33.8
街灯を設ける	23.5	広告・看板の位置を揃える	29.4
街路照明を設ける	23.5	広告・看板の大きさを揃える	27.9

ピュータグラフィックスでのフォトモンタージュ作成による技法の普及により、建設後の現場の景観を客観的に予測できるようになったが、それは、視覚的な面だけでの造景・修景でしかなく、本研究で造景・修景要素として取り上げた、「賑わい感の演出をする」や「たまり場の演出をする」等の場合は、街路が造られてからの人間の自然な活動からくるものであるため、この要素を造景・修景するのは困難なことであることが分かった。しかし、これらの要素について造景・修景できるなら、街路空間をよりリアルに景観シュミレーションでき今後の街路景観造りがより質の高いものになるであろう。

【参考文献】

安藤昭・赤谷隆一・佐川義弘(1995)：コンピュータグラフィックスによる街路空間の造景・修景について、土木学会東北支部技術研究発表会講演概要、PP.532～533