

IV-8

情報伝達形態に着目した繁華街の街路構成分析

東北大学 学生員 ○資延宏紀
東北大学 正 員 平野勝也
東北大学 F 会員 稲村 肇

1. はじめに

近年、郊外型商業地開発よりも、既存の市街地及び駅前等の繁華街における再開発の重要性が叫ばれている。繁華街の魅力は、街路構成から生まれる空間の多様性や奥行きに依るところが大きいため、まず、既存の繁華街の街路構成を十分に理解する必要がある。

そこで、本研究は以下の3点を目的とする。

- 1) 街路イメージを反映した、新たな街路分類の提案を行う。
- 2) ケーススタディーとして、1)を用いて、実際の繁華街における街路構成を分析する。
- 3) 2)の結果を用いて、都市規模の相違による繁華街における街路構成の実態を明らかにする。

2. 街路イメージ分類の提案

人は、「イメージ」に基づき、街を捉え評価する。そこで、イメージを反映した街路分類が必要となる。

著者ら¹⁾は、店舗が発信する商品情報である「情報伝達形態」に着目することで、店舗単位の雰囲気の違いを説明することに成功した。そこで、本研究は、「街路は各店舗の集合体である」との考えに従い、著者らの研究結果を応用する。

そもそも、街路イメージは、「街路空間」と「沿道建築物のイメージ」の組み合わせにより生まれる。また、街には、「昼」と「夜」の顔があることも忘れてはならない。以上のことから、以下の3項目に着目し分類を設定する。

1) 空間の規格

今回は、調査の簡便性から、街路幅員のみ調査する。

2) 店舗の商品情報伝達形態

各店舗が発信する商品情報には、「直感的記号(実物等)」と「論理的記号(文字等)」がある。この2つの記号が、「どの記号が、どのくらいの割合で、どのように組み合わせられているのか」を基準に分類する。

3) 沿道建築（店舗）の主な営業時間

「店舗の営業時間」がいつなのかを基準に、昼型(～19時)・夜型(19時～)・昼夜型の3分類とする。

ただし、分類は2)・3)から行い、1)は分類には考慮せず、考察時に用いる。また、本稿では紙面の都合上、3)についてのみ考察する。

著者らの研究により、店舗イメージは、情報伝達形態を用いると、論理的記号が増加するにつれ「派手・狼狽」なイメージとなり、直感的記号が増加するにつれ「庶民的」なイメージとなることがすでに分かっている。そこで、著者らによる店舗分類を考慮に入れ、軸を設定すると図-1となる。これを基に分類を決定し

たものが、図-1の①～⑦である。

ただし、店舗の場合は「絶対量」を用いたが、今回は「相対量」を用いる。各街路情報を「絶対量」で扱うと、例えば、④・⑤分類のみの繁華街というように分類に偏りが生まれ、本研究の目的である各都市毎の繁華街構成が見えてこない。よって、「相対量」を基準に分類を決定する。

また、街路全体としてどのような記号が多いのかを分類の基準とするので、当然、店舗正面方向の情報だけでなく、袖看板等の街路軸方向の情報も考慮する。

これに、昼と夜の2分類を考慮し、 $7 \times 2 = 14$ つまり、昼の分類①～⑦、夜の分類⑧～⑭の計14分類とする。以下、表-1に分類の定義を、表-2に分類の名称を記す。ただし、紙面の都合上昼型のみ示す。

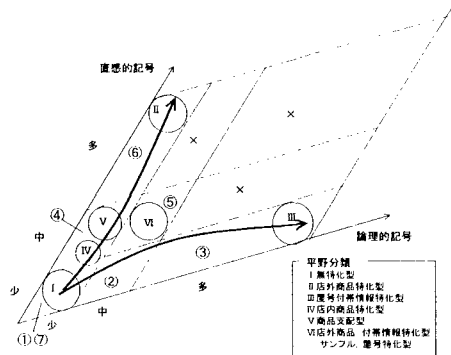


図-1 平野分類の分布と街路イメージ分類

表-1 街路イメージ分類の定義

分類	定義
①	相対的に、Iの店舗が中心の街路。商品・サインの両情報量をほとんど出していない街路。
②	相対的に、IIの店舗が中心の街路。また、IとIIの店舗が同様に存在した街路。
③	相対的に、IIIの店舗が中心の街路。サインなどの論理的記号が多量にある街路。
④	相対的に、IV・Vの店舗が中心の街路。また、IとIIの店舗が同様に存在した街路。
⑤	相対的に、VIの店舗が中心の街路。また、IIとIIIの店舗が同様に存在した街路。
⑥	相対的に、VIIの店舗が中心の街路。商品など直感的記号が多量にある街路。
⑦	相対的に、Iの店舗が中心の街路で、商品・サイン両情報量をほとんど出していない街路。ただし、①とは異なり意識的に情報量を抑制しているわけではない。占びた看板や薄汚れた店舗が目立つ。

表-2 分類の名称

分類番号	分類名
①・⑧	情報抑制型
②・⑨	論理的記号傾向型
③・⑩	論理的記号特化型
④・⑪	直感的記号傾向型
⑤・⑫	直感的記号・論理的記号混在型
⑥・⑬	直感的記号特化型
⑦・⑭	きびれ型

3. 対象地域の選定

都市の形成過程には、歴史的要因が強く影響している。この影響による差異をできる限り小さくするため

に、①東北地方②城下町③メインストリートがアーケード街等の理由により、仙台・盛岡・会津若松市を対象都市とする。

対象範囲は、現地踏査の結果により、商業密度が高い地域を対象繁華街とする。

4. 調査方法

本研究では、「各交差点間を一街路」と定義する。

分類は相対量を基準にしているため、現地に入った後、対象範囲内の全ての街路（一般人が、何の抵抗もなく普通に歩行できる街路で、沿道建築が、商業目的に利用されている街路）をくまなく踏査する。その後、分類表と照らし合わせて各街路を分類する。ただし、対象範囲内であっても、沿道に店舗がない場合や極端に少ない場合は分類外とする。

調査は、昼（12～14 時頃）と夜（19～21 時頃）の 2 回行い、その結果を 1/2500 都市計画基本図に記入する。

図-2 に調査結果を示す。ただし紙面の都合上、仙台市のみ掲載する。

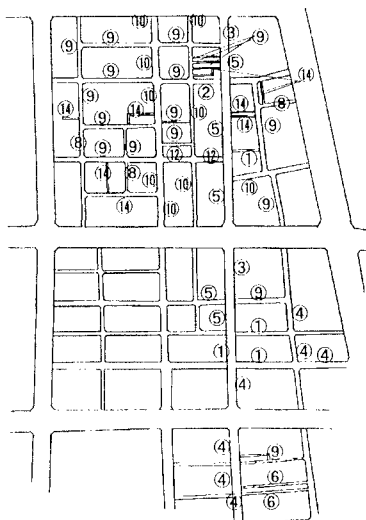


図-2 仙台市の街路分類

5. 分析及び結果

分類地図を基に「街路の隣接性・交差性・広がり・形状」に着目し、幾何学的特徴を抽出した。以下、その結果の一部を示す。

- ・3都市の昼夜のメインストリートは、各々⑤・⑩
- ・仙台・盛岡では、昼夜のメインストリートが平行、かつ⑨・⑫により連結
- ・2本の⑩は⑫と交差、さらに、⑫は⑧・⑭と交差
- ・仙台・盛岡では、昼のメインストリートをはさんで⑨・⑩中心の街と⑧・⑭中心の街
- ・仙台・盛岡では、昼のメインストリート上の⑤から④に変わる場所付近の横丁に⑨・⑭
- ・仙台では、昼のメインストリートが2本

- ・仙台では、⑥は横丁に
- ・会津では、⑤と平行な街路に②・⑥、かつ④・⑤等により連結
- ・会津では、⑥の街路が多い
- ・会津では、夜のメインストリートが分離、かつ④により連結
- ・会津では、昼夜のメインストリート間に平行に②が、かつ⑤・⑥や⑧・⑨によって連結
- ・会津では、⑫は②・⑤の連結に

6. 街路構成についての考察

各都市において、以上のような分析結果から、以下のことが推察できる。

規模の小さな繁華街は昼の街が広がり、一部、昼夜の街が混在した繁華街構成となる。しかし、ある規模以上の場合、昼夜の区別が生まれる。その構成は、昼夜のメインストリートが隣接し、平行に位置する。夜のメインストリートが2本ある場合は、2本とも同じ側にあり、昼のメインストリートををはさんで両側に位置することはない。しかし、夜のメインストリートの逆側にも、格は劣るが夜の街ができる。メインストリート1本の直線的な昼の街に対し、夜の街は⑩に⑧・⑨が絡み、⑨に⑧・⑭が絡んだ平面的な街となる。

また、昼のメインストリート上で⑤から④に変化する位置にも、小規模ながら独特の雰囲気を持つ夜の街ができる。

以上により、図-3のようにモデル化できる。

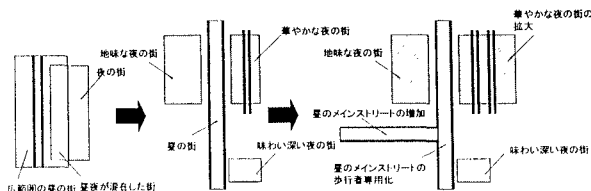


図-3 都市規模の相違による繁華街構成の変貌

7. 結論及び今後の課題

本研究の結論は、以下の通りである。

- 1) 街路イメージを反映した分類の提案を行った。
- 2) ケーススタディーとして、1)を用いて、実際の繁華街における街路構成を分析した。
- 3) 2)の結果を用いて、都市規模の相違による繁華街における街路構成の実態を明らかにした。

しかし、今回は対象が3都市と少ないため、都市規模の相違による変貌が荒いものとなってしまった。今後は、それぞれの間に入る規模の都市を調査することが必要である。また、本研究では街路の分類を定性的に扱っているが、これを定量的に扱うことにより、更に客観的な街路分類が可能になると思われる。

<参考文献>

- 1) 平野勝也、高梨充、高森秀司：情報伝達形態から見た店舗イメージ分析手法、土木計画学研究・講演集 No20(2)、pp679-682、1997。