

繁華街における街路の性格類型

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

繁華街の魅力を考察する上で、重要な要素の一つが、街路構成から生まれる空間の多様性や奥行きである。しかし、現在行われている計画は、補助幹線道路・区画道路等の「道路の交通機能」に着目した街路類型を計画単位としており、多様な空間は創造しえない。今後は、人の感覚を基準とした計画単位も重要であると考えらる。

このような繁華街の街路類型については、篠原¹⁾による街路の「格と階層構造」の研究がある。しかし、街路類型が「街路の規格」と「沿道建築の用途」のみで決定されている点、それぞれの要素をどのように組み合わせているのかを説明していない点に問題がある。また、窪田²⁾は住宅地を対象に街路類型についての研究を行っており、本研究ではこの研究を参考にしている。

2. 本研究の目的と位置づけ

人がある対象を認知する際、パターン認識していることがよく知られている。これは、街路を認知する際にも当てはまる。本研究は、魅力ある繁華街構成を考察するための第一歩として、繁華街構成の基礎単位である街路を、人がどのように類型化し・認識しているのかを明らかにすること、つまり誰もが潜在的に持っている繁華街街路認識のパターンを、分類試験によって、明らかにすることを目的とする。

3. 分類試験

1) 対象地域

繁華街面積が広いほど多種多様な街路サンプルの収集が可能である・地の利があるという理由により、仙台市内の繁華街（JR 仙台駅西口～国分町・一番町周辺）を対象地域とした。

2) サンプル

対象地域内の全ての街路（本研究では交差点間を1街路と定義する）について撮影を行なった。この際、撮影位置は街路の中央部とし、高さはアイレベル（概ね 150cm）、レンズは 50mm を使用した。撮影場所は、その街路の特徴を最も表わしている地点

とし、1街路1写真とした。ただし、街路イメージは時間帯により変化するので、沿道建築の営業時間帯により昼と夜の街路を区別し、1月20日の14～16時（昼）と19～21時（夜）の間に撮影を行なった。

また、サンプル数については、事前に類似した街路をまとめ、昼夜各々20サンプルとした。

3) 被験者

東北大学土木工学科4年・同大学院1年の男子学生とし、昼7名・夜6名とした。

4) 試験方法

被験者に昼・夜別にサンプル写真を見せ、自由にグループ分類を行ってもらった。作業時間・分類の組数・1組当たりのサンプル数については特に制限は設定しなかった。この際、参考として「何を基準としたか」「各グループからどのようなイメージを受けるか」を記入してもらった。

5) 分析方法

同時出現確率 n/N （あるサンプルを、総数 N 人の被験者中 n 人が同一グループに入れる確率）で表される行列を作成し、数量化Ⅳ類による分析を行った。

4. 分析結果

数量化Ⅳ類の結果、昼・夜共に第3固有値以下では明確な布置を示さなかった。そこで、第1・第2固有値による結果のみ図-1・図-2に示す。この結果、昼夜共に図のような3類型の存在が明らかとなった。

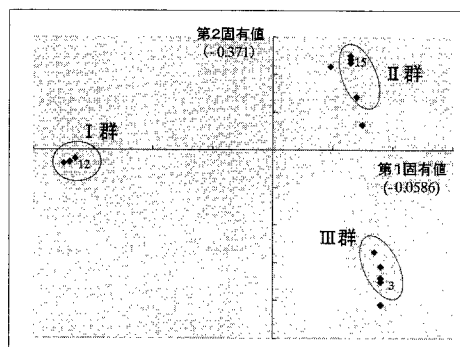


図-1 街路分類の布置図（昼）

* () 内は固有値

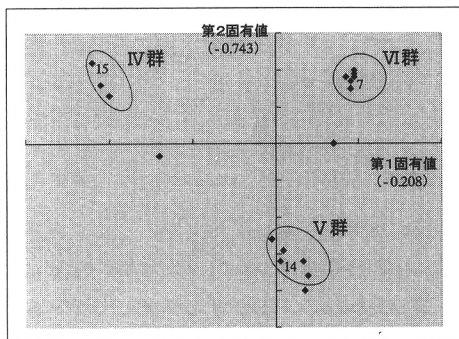


図-2 街路分類の布置図 (夜)

* () 内は固有値



写真-1 (I群・昼サンプルNo.12)



写真-2 (II群・昼サンプルNo.15)



写真-3 (III群・昼サンプルNo.3)

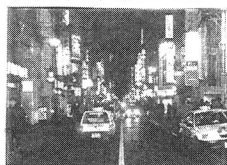


写真-4 (IV群・夜サンプルNo.15)



写真-5 (V群・夜サンプルNo.14)



写真-6 (VI群・夜サンプルNo.7)

5. 考察

1) 各類型の特徴

① I群 (昼の中心街)

写真-1 に代表される街路。大きな街路空間はアーケード・パターン舗装で統一。店舗の発信情報は多いが、空間の統一性により程良く抑制されていると考えられる。歩行者専用化され人通も多く、繁華街の中心となるような雰囲気がある。

② II群 (昼の消極的街路)

写真-2 に代表される街路。I群と比較して街路幅員・店舗の発信情報が減少しており、華やかさに欠ける。なにか消極的な雰囲気がある。

③ III群 (生活密着型街路)

写真-3 に代表される街路。街路幅員がかなり狭く、街路空間が小さい。ただし、圧迫感よりもむしろ親

近感を感じさせる。店舗の発信情報は実物商品 (特に生活用品) が多く、生活臭が漂う。

④ IV群 (夜の中心街)

写真-4 に代表される街路。街路の両側に無数のネオンが輝き、自動車のヘッドライトと相まって明るい。派手さと華やかさを併せ持ち人通りも多いことから、繁華街の中心的存在になりそうである。

⑤ V群 (夜の消極的街路)

写真-5 に代表される街路。IV群と類似した空間構成であるが、ネオン量が少なく寂しい感じがする。

⑥ VI群 (大衆飲食街)

写真-6 に代表される街路。幅員が小さく、沿道建築は低層の個別店舗が多く、街路空間が小さい。光量の柔らかい看板が中心で、庶民的な雰囲気がする。

2) 固有値軸の意味

上述のような各類型の特徴から、固有値軸の意味を考察する。まず昼の第1固有値軸において、分類がI群とII群・III群とに二分しており、これは「空間デザイン性 (仙台市では、アーケード・パターン舗装の有無)」を表していると考えられる。また、第2固有値軸は、I群・II群が分布する正の領域で文字看板が多く、III群が分布する負の領域では実物商品が多いことから、「沿道建築が発信する商品情報の形態 (実物と文字看板のどちらが多いのか)」を表していると考えられる。

一方、夜の第1固有値軸において、分類がIV群→V群→VI群と変化しており、これは「空間の大きさ (幅員×沿道建築の高さ)」を表していると考えられる。第2固有値軸は、IV群とV群がほぼ同じ空間構成であるにも関わらず、その値が大きく異なることから、「街路の明るさ (ネオン看板・沿道建築物からの透過光・自動車のヘッドライト・街路灯による)」を表していると考えられる。この際、IV群とVI群が同じ値を取るの、VI群の街路空間が小さいために少量の光でも明るく感じるからであろう。

6. 結論

本稿実験により、仙台市において、人の感覚では少なくとも昼3・夜3類型の存在が明らかになった。

<参考文献>

- 1) 篠原 修：繁華街における道の格と階層構造，東京大学工学部紀要 A-28, pp8-9, 1990.
- 2) 窪田 陽一：街路景観の類型に関する構造分析，昭和 58 年度第 18 回日本都市計画学会学術研究発表会論文集，pp331-336, 1983.