

景観整備された街路空間の 地域認識特性と地域愛着の関係 -松山市ロープウェイ通りと花園町通りを対象に-

片岡 由香¹・川東 祐季²・白柳 洋俊³

¹正会員 工博 愛媛大学 社会共創学部 環境デザイン学科 (〒790-8577 愛媛県松山市文京町3番,
E-mail:kataoka.yuka.kq@ehime-u.ac.jp)

²非会員 香川大学 (〒760-0016 香川県高松市幸町1番1号, E-mail: absolutely-invaluable-
love[at]outlook.jp)

³正会員 工博 愛媛大学大学院理工学研究科 生産環境工学専攻 (〒790-8577 愛媛県松山市文京
町3番, E-mail: shirayanagi@cee.ehime-u.ac.jp)

景観整備に際して地域性を把握し生かすことは、住民の地域への愛着を深め、地域の活性化に資すると考えられている。本研究では、松山市ロープウェイ通りと花園町通りを対象とし、地域性と地域愛着の関係性、景観要素の構成因子と地域愛着の関係性を明らかにした。結果、地域性と地域愛着は密接に関係していることが明らかになった。本研究で得られた結果より、対象地の歴史やランドマークなどの地域特性を考慮したデザイン要素が地域愛着に繋がることが明らかとなった。

キーワード: 街路景観, 景観整備, 地域性, 地域愛着

1. はじめに

(1) 研究の背景・目的

近年、全国各地で景観整備が行われており、地域の個性や潤いのある生活環境と密接に関わる景観をより良くしたいという気運や活動が高まっている。また、地域の個性を把握し生かすことは、観光資源としての地域の価値を高めるだけでなく、住民の地域への愛着を深め、総じて地域の活性化に資すると考えられている¹⁾。そのため、景観の構成要素である建物のファザードやストリートファニチャー等に擬古的意匠を取り入れ、地域性や歴史性を演出する例が各地で見られる。

地域の景観は、その土地の気候風土と住民の営む生活とが結びついて形成されるものであり、日常生活を通じて景観に直接的な変化をもたらす住民の景観認識を把握することは、景観整備を進めていく上で必要不可欠である²⁾。住民の景観認識を扱った研究は多く、地域の時間的変化に対する地域住民の景観認知の把握を行った既往研究には、北本ら³⁾や森信ら²⁾の研究があり、地域の景観の特性に対する住民評価を行った既往研究には、高田誠ら⁴⁾や林ら⁵⁾の研究が挙げられる。これらの既往研究では、地域性が歴史や文化とつながりがあることは明らかにされているが、地域性として捉えられている景観要素を具体的に明確にしている研究はない。また、

地域性と地域愛着の関係性を実証的に明らかにした研究についても見られない。そこで本研究では、景観整備された空間において、どのような景観要素が地域性として捉えられるのか、またその景観要素と地域愛着の関係を明らかにし、どのような意見や景観要素を参考にして景観整備を進めていけば、地域愛着を育むようなデザインになるのかについて示唆を得ることを目的とする。

(2) 地域性の定義

本研究では、「地域性」(locality)について、黒崎らの論文⁶⁾より、「物理的特性だけでなく、人々が地域資源を通して実感する当該地域の地域らしさであり、人々が地域資源ブランドに対して抱く期待としての地域らしさをも含むもの」⁶⁾と定義する。

2. 研究の方法

(1) 調査対象地概要

本研究における対象地として、愛媛県松山市の中心市街地に位置する「ロープウェイ通り」と「花園町通り」の2つの景観整備が実施された街路を選定した。ロープウェイ通りは、松山市の中心的商店街の北側に位置し、沿道には松山城ロープウェイ乗り場を擁する観光拠点と



図1 調査対象地位置図 (国土地理院1/1000)

しての性格を有する街路である。整備以前の歩道部分には、老朽化したアーケードがかけられていた。ロープウェイ通りの整備事業は、平成11年の電線共同溝整備道路の指定という行政主導の整備計画を契機に始まった。商店街の活性化等を図るため、歩行者優先の道路空間の再配分を実施し、アーケードの撤去や電柱地中化、沿道建物のファサード整備など景観整備を行った。街路全体の空間デザイン、照明柱やポラードなどのデザインには専門家が関わり、統一的な景観整備が実施された。整備後には、歩行者交通量が約3.5倍に増加し、空き店舗率の減少や地価の上昇などの変化が見られた。

花園町通りについては、松山市の中心駅である松山市駅と堀之内を結び、市内で最も広い道路の幅を持つ通りである。ロープウェイ通りのように観光拠点に面していないため、利用者は地域住民や周辺のオフィスに勤務する従業員が多く見られる。整備以前には、通行量の減少や空き店舗の増加に加え、歩道に並ぶアーケードの老朽化など、商業活性化や安全・景観面での課題があった。花園町通りの整備事業は、都心地域のまちづくり方針に「花園町通りの道路空間再配分と無柱電化」が盛り込まれたことから始まった。整備を行うにあたって、地元説明会や商店街が主催する会合に加え、有権者、地元代表者、交通事業者、行政などが参画する懇談会や地域住民や学生などによるワークショップを開催し、意見交換をする場が数多く設けられた。主な整備内容は、道路の再配分や無柱電化、沿道建物のファサード整備や人々が滞留する憩いの場の創出などである。ロープウェイ通りと同様に、街路全体の空間デザイン、照明柱やポラードなどのデザインには専門家が関わり、統一的な景観整備が実施された。整備後は、歩行者の交通量は約2倍に増加した。

(2) 調査方法

a) 文献調査及びヒアリング調査

本研究では、対象街路において景観整備された景観要素を抽出し、その景観要素に対して住民(商店主)や利用者が地域性を感じているかどうか、また地域愛着との関係について明らかにするために、アンケート調査を実施した。まず、景観整備が施された要素を抽出するため、住民(商店主)、行政、専門家の3者による意見を調査した。住民・行政が提案し実際に景観整備に取り入れられた景観要素については、景観整備時の協議会やワークショップの内容を記録した資料をもとに文献調査を行った。ロープウェイ通りに関する文献調査では、「松山市総合的まちづくり計画報告書⁷⁾」を参照し、「一方通行の自転車道」と「車道、自転車道、歩道の3つが併用する道路」、「バリアフリーの道路」、「蛇行形状の道路」の4つの景観要素を、行政が提案した景観要素として抽出した。また、「電柱地中化」と「イベントの開催」の2つの景観要素を住民が提案した景観要素として抽出した。

花園町通りにおいては、「花園町通り及び市駅前広場の公共空間活用等に関するワークショップ運営業務委託報告書⁸⁾」を参照し、「イベント」と「店舗のテント」、「ベンチ」、「花壇」の4つの景観要素を、住民が提案した景観要素として抽出した。

次に、専門家が提案し実際に景観整備に取り入れられた景観要素を把握するため、設計者などの専門家を対象としたヒアリング調査を実施した。ヒアリング調査は、「設計のコンセプト」、「設計をする際に感じた課題」、「街路の特徴」、「設計に取り入れた地域性」の4テーマに沿って10項目で実施した。ロープウェイ通りに関しては、小野寺康氏と南雲勝志氏の2名に、花園町通りに関しては、吉谷崇氏と南雲勝志氏の2名にヒアリング調査を行った。また、設問に対する回答に加えて、筆者自身が通りを実際に回って抽出した景観要素に関して、それらが整備された過程についての回答を得た。ヒアリング調査より、ロープウェイ通りにおいては、「ポラード」、「照明柱」、「車道のアスファルト」、「煉瓦と自然石を使用した道路」の4つの景観要素について、設計者が提案した景観要素として抽出した。また、「ロープウェイ通りのゲート」、「店舗の外観」、「看板」、「(オーニング)テント」の4つの景観要素を、住民が提案した景観要素として抽出した。

花園町通りについては、「いちょう並木」、「自然石を用いた歩道」、「イベント」、「芝生」、「子規の俳句」、「駐輪場」、「花壇」、「段差のない道路」、「目立たないように設置されている車道照明」、「店舗のテント」、「歩道照明」、「看板」、「ポラード(車止め)」、「ベンチ」の14個の景観要素について、設計者が提案した景観要素として抽出した。また、「広い

歩道」，「車道、自転車道、歩道の3つが併用する道路」，「自転車道（相互方向に通行が可能）」，「電柱の地中化」の4つの景観要素を、行政が提案した景観要素として抽出した。さらに、「いちよう並木」，「イベント」，「看板」，「店舗のテント」，「部分的に自動車乗り入れ可能となっている歩道」の5つの景観要素について、住民が抽出した景観要素として抽出した。

以上の文献調査およびヒアリング調査により作成したアンケートシートをもとに、各街路の住民（商店主）と利用者を対象にアンケート調査を実施し、それらの結果を相関分析・因子分析・共分散構造分析を用いて分析し、地域性と地域愛着の関係性を考察した。

b) アンケート調査

各街路の利用者が地域性を感じる景観要素の把握、および地域性と地域愛着の関係性を把握するために、利用者と店舗の店主を対象としたアンケート調査を実施した。アンケート調査概要は表1の通りである。調査はロープウェイ通り、花園町通り共に2019年11月上旬から下旬にかけて実施した。利用者へのアンケートについては、愛媛大学の学生を対象に実施し、店主については、調査シートを配布した上でアンケート調査を実施した。質問項目は、認知度（再認法）、地域らしさ（記述式）、地域らしさ（選択式）、愛着（選好・感情・持続願望）の3つのテーマに沿ったものである。認知度については、調査対象者の街路の認知度を把握するために、対象地の街路とその他の街路を混ぜ合わせた9枚の写真を見せ、正解数によりその街路の認知度を測る再認法を用いた。また、文献調査とヒアリング調査から抽出した景観要素の写真を撮影し、地域らしさを感じるかどうかを「とても感じる」から「全く感じない」の5段階評価にて回答を得た。また、文献調査やヒアリング調査から抽出できなかった景観要素を把握するために、対象地の地図を示し、地域らしさを感じる箇所について自由記述での回答を得た。加えて、それぞれの街路への愛着について、表-2で示す地域愛着（選好）・地域愛着（感情）・地域愛着（持続願望）の3尺度13項目で構成された既存の地域愛着尺度を用いて、「とてもあてはまる」から「あてはまらない」の5段階評価にて回答を得た。

表-1 アンケート調査概要

	ロープウェイ通り	花園町通り
調査対象	愛媛大学の学生 121名 店舗の店主 59名	愛媛大学の学生 121名 店舗の店主 41名
調査時期	11月上旬から下旬	11月上旬から下旬
回収率（回収数）	175部（97%） 学生121部 店舗54部	156部（96%） 学生121部 店舗35部
質問項目	認知度（再認法） 地域らしさ（記述式） 地域らしさ（選択式） 愛着（選好・感情・持続願望）	

表-2 分析に使用した尺度の構成⁹⁾

地域愛着
地域愛着（選好）
地域は住みやすいと思う / 地域にお気に入りの場所がある / 地域を歩くのは気持ちよい / 地域ではリラックスできる / 地域の雰囲気や土地柄が気に入っている / 地域が好きだ
地域愛着（感情）
地域は大切だと思う / 地域に自分の居場所がある気がする / 地域にずっと住み続けたい / 地域に愛着を感じている / 地域は自分のまちだという感じがする
地域愛着（持続願望）
地域にいつまでも変わって欲しくないものがある / 地域になくなってしまうと悲しいものがある

3. 街路の景観要素と地域愛着の関係

(1) ロープウェイ通りの景観要素と地域愛着の関係

ロープウェイ通りを対象としたアンケート調査の結果から相関分析を行った。分析対象は利用者と沿道店舗の店主の合計である。表3から「電柱地中化」，「店舗の外観」，「看板」，「煉瓦と自然石を使用した道路」，「ロープウェイ通りのゲート」，「車道のアスファルト」，「照明柱」，「ポラード（車止め）」の8項目の地域性の評価が、地域愛着（選好）・地域愛着（感情）・地域愛着（持続願望）の3尺度においていずれも正の相関を示していることが分かる。したがって、これら8つの景観要素のもつ地域性は、利用者の地域愛着と関係があると言える。また、「照明柱」は、地域愛着の3尺度すべてにおいて他の景観要素よりも相関係数が大きいことから、ロープウェイ通りにおいて「照明柱」のもつ地域性が地域愛着と関係していることが分かる。また、「車道、自転車道、歩道の3つが併用する道路」，「テント」，「蛇行形状の道路」，「バリアフリーの道路」，「イベントの開催」の5項目については、地域愛着の3尺度のうち2つの尺度に正の相関を示している。したがって、5つの景観要素それぞれの地域性が、地域愛着と関係があると言える。「ベンチ」については、地域愛着（感情）にだけ正の相関を示しており、他の地域愛着の2つの尺度には相関を示していないので、地域愛着とあまり関係がないと考えられる。「自転車の一方通行」に関しては、地域愛着の3項目のいずれに対しても正の相関を示していないため、地域愛着と関係がないことが分かる。

これらの結果から、ロープウェイ通りの15項目の景観

表3 ロープウェイ通りの相関分析

景観要素		地域愛着 (愛好)	地域愛着 (感情)	地域愛着 (持続願望)
車道、自転車道、歩道の3つが併用する道路	Pearsonの相関係数	.183*	.224**	0.028
	有意確率(両側)	0.015	0.002	0.71
	度数	175	174	176
一方通行の自転車道	Pearsonの相関係数	0.143	0.071	-0.009
	有意確率(両側)	0.059	0.352	0.905
	度数	174	173	175
電柱地中化	Pearsonの相関係数	.276**	.363**	.195**
	有意確率(両側)	0	0	0.01
	度数	175	174	176
店舗の外観	Pearsonの相関係数	.286**	.292**	.224**
	有意確率(両側)	0	0	0.003
	度数	175	174	176
看板	Pearsonの相関係数	.303**	.327**	.228**
	有意確率(両側)	0	0	0.002
	度数	175	174	176
テント	Pearsonの相関係数	.346**	.362**	0.128
	有意確率(両側)	0	0	0.09
	度数	175	174	176
ベンチ	Pearsonの相関係数	0.142	.219**	0.136
	有意確率(両側)	0.06	0.004	0.073
	度数	175	174	176
蛇行形状の道路	Pearsonの相関係数	.196**	.312**	0.085
	有意確率(両側)	0.009	0	0.263
	度数	175	174	176
バリアフリーの道路	Pearsonの相関係数	.318**	.374**	0.131
	有意確率(両側)	0	0	0.082
	度数	176	175	177
煉瓦と自然石を使用した道路	Pearsonの相関係数	.325**	.338**	.312**
	有意確率(両側)	0	0	0
	度数	176	175	177
ロープウェイ通りのゲート	Pearsonの相関係数	.379**	.273**	.182*
	有意確率(両側)	0	0	0.016
	度数	175	174	176
車道のアスファルト	Pearsonの相関係数	.304**	.291**	.202**
	有意確率(両側)	0	0	0.007
	度数	175	174	176
照明柱	Pearsonの相関係数	.461**	.417**	.376**
	有意確率(両側)	0	0	0
	度数	175	174	176
ポラード(車止め)	Pearsonの相関係数	.334**	.327**	.300**
	有意確率(両側)	0	0	0
	度数	175	174	176
イベントの開催	Pearsonの相関係数	.174*	0.124	.193*
	有意確率(両側)	0.021	0.104	0.01
	度数	175	174	176

要素のうち13項目が地域愛着に正の相関を示しており、13項目それぞれの景観要素のもつ地域性が、ロープウェイ通りに対する地域愛着と関係があることが分かる。

(2) 花園町通りの景観要素と地域愛着の関係

花園町通りのアンケート調査の結果から相関分析を行った。分析対象は、利用者と沿道の店舗店主の合計である。表4から「店舗のテント」、「いちよう並木」、「電柱の地中化」、「目立たないように設置されている車道照明」、「歩道照明」、「ポラード車止め」、「ベンチ」、「芝生」、「花壇」、「段差のない道路」、「看板」、「自然石を用いた歩道」、「広い歩道」の13項目の景観要素の地域性については、地域愛着の3尺度すべてに正の相関があり、これらは利用者の地域愛着と関係があると言える。また、「いちよう並木」は、他の景観要素と比べて地域愛着の3尺度すべてに強い正の相関を示している。この結果から、「いちよう並木」のもつ地域性は、他の景観要素と比べて地域愛着と密接に関係していることが分かる。また、「電柱の地中化」、「看板」についても、地域愛着の3尺度すべてにおいて双方とも相関係数が0.3を超えており、地域愛着と密接に関係していることが分かる。

また、「部分的に自動車乗り入れ可能となっている歩道」、「車道、自転車道、歩道の3つが併用している道路」の2項目については、地域愛着の3尺度のうち2つの尺度に正の相関を示しており、これらの景観要素がもつ地域性は、地域愛着と関係があると言える。

「駐輪場」、「自転車道(相互方向に通行が可能)」、「イベント」の3項目に関しては、地域愛着の3尺度の

表4 花園町通りの相関分析

景観要素		地域愛着 (愛好)	地域愛着 (感情)	地域愛着 (持続願望)
店舗のテント	Pearsonの相関係数	.319**	.247**	.183*
	有意確率(両側)	0	0.002	0.024
	度数	151	150	152
いちよう並木	Pearsonの相関係数	.488**	.400**	.412**
	有意確率(両側)	0	0	0
	度数	151	150	152
部分的に自動車乗り入れ可能となっている歩道	Pearsonの相関係数	.307**	.229**	0.094
	有意確率(両側)	0	0.005	0.245
	度数	151	150	152
電柱の地中化	Pearsonの相関係数	.393**	.384**	.319**
	有意確率(両側)	0	0	0
	度数	151	150	152
目立たないように設置されている車道照明	Pearsonの相関係数	.278**	.280**	.266**
	有意確率(両側)	0.001	0.001	0.001
	度数	152	151	153
歩道照明	Pearsonの相関係数	.335**	.238**	.338**
	有意確率(両側)	0	0.003	0
	度数	152	151	153
ポラード(車止め)	Pearsonの相関係数	.269**	.233**	.272**
	有意確率(両側)	0.001	0.009	0.001
	度数	152	151	153
ベンチ	Pearsonの相関係数	.399**	.238**	.341**
	有意確率(両側)	0	0.003	0
	度数	152	151	153
芝生	Pearsonの相関係数	.356**	.169*	.248**
	有意確率(両側)	0	0.038	0.002
	度数	152	151	153
子規の俳句	Pearsonの相関係数	0.126	0.015	0.091
	有意確率(両側)	0.121	0.856	0.261
	度数	152	151	153
駐輪場	Pearsonの相関係数	.322**	0.151	0.141
	有意確率(両側)	0	0.065	0.082
	度数	152	151	153
花壇	Pearsonの相関係数	.379**	.247**	.381**
	有意確率(両側)	0	0.002	0
	度数	152	151	153
段差のない道路	Pearsonの相関係数	.327**	.236**	.270**
	有意確率(両側)	0	0.003	0.001
	度数	152	151	153
看板	Pearsonの相関係数	.388**	.320**	.339**
	有意確率(両側)	0	0	0
	度数	152	151	153
自転車道(相互方向に通行が可能)	Pearsonの相関係数	.259**	0.079	0.142
	有意確率(両側)	0.002	0.334	0.08
	度数	152	151	153
自然石を用いた歩道	Pearsonの相関係数	.365**	.235**	.263**
	有意確率(両側)	0	0.004	0.001
	度数	152	151	153
広い歩道	Pearsonの相関係数	.434**	.250**	.246**
	有意確率(両側)	0	0.002	0.002
	度数	151	150	152
車道、自転車道、歩道の3つが併用する道路	Pearsonの相関係数	.330**	0.135	.211**
	有意確率(両側)	0	0.098	0.009
	度数	152	151	153
イベント	Pearsonの相関係数	.170*	0.061	0.058
	有意確率(両側)	0.036	0.459	0.474
	度数	152	151	153

うち1つの尺度にしか正の相関を示していない。したがって、これら3つの景観要素がもつ地域性は、地域愛着と関係があるとは言えない。また、「子規の俳句」は、地域愛着の3尺度のいずれにも正の相関を示しておらず、地域愛着との関係が見られなかった。

これらの結果から、花園町通りの19項目の景観要素のうち15項目が地域愛着に正の相関を示していると言えることから、15項目それぞれの景観要素のもつ地域性が、利用者の花園町通りに対する地域愛着と関係していることが分かる。したがってロープウェイ通りと同様に、花園町通りにおける景観要素の地域性は通りへの愛着に関係があると言える。

4. おわりに

ロープウェイ通りと花園町通りは共通して約8割の景観要素において、地域愛着と正の相関がみられた。行政・設計者・住民の3者が提案したそれぞれの景観要素において、地域愛着との関係がみられた。

また、ほとんどの景観要素と地域愛着に正の相関がみられたことに加え、地域性と地域愛着の関係を表した散布図からも、地域性と地域愛着には正の相関があることが分かった。この結果から、地域性と地域愛着が密接に関係していることが分かる。この結果より、景観整備の際の地域性への考慮が、その後の地域愛着の醸成に重要

であることが明らかとなった。

謝辞：本研究では、ロープウェー商店街の渡部元吾氏、設計者の小野寺康氏、南雲勝志氏、吉谷崇氏、松山市役所の関係者、ロープウェー商店街および花園町通りの店主様や住民の皆様に多大なご協力を頂いた。厚く謝意を表す。

参考文献

- 1) 黒崎優美, 小澤享平, 佐藤南, 澤京子, 山本隆晴：京都と奈良はなぜ違うのか～ピオンの観点に基づく地域性の規定要因に関する試験的研究～, 奈良大学大学院研究年報 No.23, pp.13-23, 2018年3月
- 2) 森信秀一郎, 荒井歩：埼玉県八潮市における景観変遷と住民の景観認識に関する研究, ランドスケープ研究, 73巻5号 pp.755-758, 2010年
- 3) 北本英里子, 山田悟史, 宗本晋作, 大内宏友, 及川清昭：神戸の震災による環境変化に対する地域住民の景観認知について, 日本建築学会計画系論文集 第81巻 第720号, 357-367, 2016年2月
- 4) 高田誠, マルセル, 城所哲夫, 大西隆：テーマ型まちづくりにおける創出景観の歴史的連続性と空間特性に対する住民評価に関する研究-彦根市における異なる2テーマによる景観創出事例を対象として-, 日本都市計画学会 都市計画論文集 No.45-3 2010年10月
- 5) 林匡宏, 中原宏：時間軸を用いた市街地景観の再価値化—大都市近郊地域のエリア価値向上を見据えたシークエンス景観の特性評価, デザイン学研究, 64巻 1号 pp. 1_59-1_68, 2017年
- 6) 黒崎優美, 小澤享平, 佐藤南, 澤京子, 山本隆晴：京都と奈良はなぜ違うのか～ピオンの観点に基づく地域性の規定要因に関する試験的研究～, 奈良大学大学院研究年報 No.23, pp.13-23, 2018年
- 7) 松山市総合的まちづくり計画報告書, 松山市, 平成17年3月
- 8) 花園町通り及び市駅前広場の公共空間活用等に関するワークショップ運営業務委託報告書, 松山市・愛媛大学・松山アーバンデザインセンター, 平成29年2月
- 9) 鈴木春菜, 藤井聡：地域愛着が地域への協力行動に及ぼす影響に関する研究土木計画学研究・論文集, 25(2), pp. 357-362, 2008年