

## 京都市御池通での景観構成要素の評価と街路景観について

Impression of streetscape from evaluation of landscape elements in *Oike-dori* street, Kyoto City

福井 亘\* 谷 桃衣\*\* 高林 裕\*

Wataru FUKUI Momoe TANI Yutaka TAKABAYASHI

**Abstract:** This study investigated rating of a streetscape maintained by a local administrative ordinance. A questionnaire survey was conducted to examine frequency of use and purpose of use on target respondents. The results of the survey were analyzed against the street impression goals set by Kyoto City. We considered whether the landscape elements of the streetscape as desired by the ordinance of the city stimulated intentional application and whether it had an influence on resident perception of the streetscape. The area of study was the *Oike-dori* street which is also a recommended walk space to town. From the results, the scene component of authority for *Oike-dori* street was found to be elements of Japanese zelkova row of trees and a flower bed, natural items such as shrubs and the artifact-like thing such as building. Harmony of features in the landscape scenery of *Oike-dori* street was the main reasons that contributed to strong identity of the study area. It is thought that sense of unity, at such a location within the streetscape will become important in future. The scene component of Japanese zelkova row of trees was the most preferable in this investigation. Through text mining, sense of seasonal changes such as fresh green was found to be critical. Therefore, it is necessary to perform investigation throughout the year. It is important to put into consideration problems associated with high stratification of buildings. The results of current analysis and the new knowledge generated can help towards maintaining space quality and identity of the streetscape.

**Keywords:** *landscape element, streetscape, impression evaluation, Oike-dori street, Kyoto*

**キーワード:** 景観構成要素, 街路景観, 印象評価, 御池通, 京都

## 1. はじめに

近年日本の都市再生の一環として、景観法や美しい国づくり政策大綱<sup>1)</sup>など良好な景観形成のための施策が展開され、人口減少や高齢化の進展する現代の社会状況下で地域ごとによる活性化や持続可能な管理、観光振興などが期待されている<sup>2)</sup>。それにとともに、地域ごとで自主的な景観の保全・整備が進められている<sup>3)</sup>。

都市の中での景観を構成する要素(以下、景観構成要素)は多くあるが、その一つである「街路」は、景観の重要な一部といえる。また、集約化が進む都市では、健康に暮らすために歩行空間を充実させるといった街づくりが求められており<sup>4)</sup>、地域に合った良好な景観整備として街路も着目され、歩行者中心のまち歩き空間の創出も重要視されている。歩行者に着目した空間創出の一例に東京の丸の内仲通りの歩行者を中心とした街並み活性に対する取り組み<sup>5)</sup>、名古屋市における実験的な歩行者中心の道路の取り組み<sup>6)</sup>や福岡市における街並み景観の向上と歩く楽しさを求めた道づくりの事例<sup>7)</sup>などがある。

こういった行政施策の取り組みの中で、整備された街路景観の評価についてみると、道路における沿道景観に着目し考察したもの<sup>8)</sup>、さらに、エリアマネジメント活動からの評価したもの<sup>9)</sup>や機能変容に与える影響<sup>10)</sup>、歩行者視点から歩道幅員<sup>11)</sup>、行政による街路樹管理について評価したもの<sup>12)</sup>、社会経済的指標から評価したもの<sup>13)</sup>など様々な報告がある。

そういった中で街全体を歩行者中心に進めようとしている都市として京都市がある。京都市は歴史や文化を中心に市街地景観の維持・整備に取り組んできた。これは街の特徴として「京都らしさ」を活かした空間を創出し、街に付加価値を与え、来訪者の増加と観光産業などへ付加を目標としている<sup>14)</sup>。この施策は「歩くまち・京都」として進められ、車利用を減少させ、歩く魅力を満喫できる街づくりを推進している<sup>15)</sup>。さらに「御池通シンボルロード」のような市民が憩い楽しめるような沿道空間を整備し、京都らしい街路景観の形成を目的とした施策<sup>16)</sup>もある。

街路景観の評価については、街路景観写真を室内にて投影し、被験者に対し提示をした後、SD法による印象評価から分析を行う報告が多く、印象評価と色彩の相関を分析した研究<sup>17)</sup>、街路緑化の手法の違いからの景観印象評価分析<sup>18)</sup>、印象評価と沿道建築物低層部の構成要素との関連性分析<sup>19)</sup>などがある。また、街路の景観構成要素を視覚的な纏まりと情緒的な親しみやすさ、総合評価である好みの3つの評価項目から写真を被験者に対して提示し、評価した報告<sup>20)</sup>もある。他には、街路写真を歩行者の視点から撮影し、景観構成要素の見え方を構成割合などから分析<sup>21)</sup>や、土地利用の観点から沿道景観特性を示し、資料から街路景観の特性を把握した報告<sup>22)</sup>もある。写真を使用した心理評価の実績と蓄積は、数多くあり、写真を使うことで再現性が可能であるといった点が調査をするにあたって、非常に利用しやすく、また活用性が高い。

写真での評価は、再現性といった利点が高いのは周知の事実であるが、写真内のみによる視覚的な情報の影響を受けやすいことも事実であり、既往研究でも動的性質、幅や高さなどの規模について評価が困難<sup>23)</sup>、樹高や道路の幅員などが現地での調査より心理評価へ過少評価される例もあると報告<sup>24)</sup>もされている。景観全体についても現地にて調査をした場合、周辺環境を把握して心理評価がされるが、写真実験では視覚的印象が強い要素の影響が強く、要素の重みなどの歩道幅員や樹高、樹形などといった認識度に差があると報告<sup>24)</sup>がある。さらには、使用写真撮影者による主観的な側面が払拭しづらい点もある。しかし、室内での写真実験は、被験者に対し、同一環境での実験として、気温や湿度など調節できる利点が高く、実験などの再現性がしやすいことから、室内による心理評価に加え、利点はたいへん高い。

しかしながら、写真のみでは伝わりづらい点についても考慮することも必要と思われる。そういった点を踏まえると、仮想現実(virtual reality, VR)技術を使った景観の印象評価実験<sup>25)</sup>もあり、さらに発展や進歩が進められていく研究といえるが、現段階においては今後の研究課題であるといえる。

\*京都府立大学大学院生命環境科学研究科 \*\*京都府立大学生命環境学部環境デザイン学科

よって、既往研究の事例蓄積の多い室内による写真での心理評価と事例蓄積が、そう多くない室外・現地での心理評価の蓄積を増やすことは、今後における調査の際での、両方の活用への判断材料になると考えられる。

以上の点を踏まえながら本研究では、行政施策によって整備された街路の景観形成要素とその景観の心理評価について、既往研究<sup>29)</sup><sup>30)</sup>を参考にし、その街路を利用している人に現地で評価調査をした。まずは、利用実態を把握するために利用の頻度や利用の際の目的、市が進めてきた整備事業での景観に関する印象についての設問、現地の利用者ならではの項目も含めて評価を分析した。

これにより街路整備を進めてきた行政施策による街路の景観構成要素が街路景観の評価に影響を及ぼせたのかを考察し、今後における街路景観の一助へ資すること目的とした。

## 2. 研究方法

### (1) 研究対象地

研究対象街路は、京都市中京区の御池通(堀川通～木屋町通)とした。御池通は、平安京造営以来の三条坊門小路という道幅の狭い小路だったが、先の大戦中、通り南側70mの幅で建造物除去の防空空地(建物疎開)がされた。戦後の昭和22年(1947)に幅員50mの都市計画道路として活用することになった<sup>27)</sup>。昭和30年代には、祇園祭の見物客増加に伴い、山鉦巡行ルートとして御池通に変更され、祇園祭と時代祭の巡行路となるなど、京都の「ハレ」の道として親しまれてきた<sup>28)</sup>。

また、京都市内には東西に一条通から二条通、四条通、姉小路通や六角通、南北では烏丸通、堀川通、千本通など数多くの通りがあるが、その中でも、御池通の堀川通～木屋町通の間は、御池通の整備と一体として市街地景観の整備が進められ、御池通沿道型美観地区に定められた<sup>29)</sup><sup>30)</sup>。平成8年(1996)から9年間にかけて「みち・にわ・ふたい」をテーマに「御池通シンボルロード整備事業」がされ、事業によって整備されたものの中には、沿道のケヤキ並木を中心にアジサイなどの花壇、建築物は高さを均一目標にデザインや色彩は統一されている。また、歩行者が楽しめるよう建物1階部分は歩き易く壁面後退がされている<sup>31)</sup>。このように施策によって存在する様々な景観構成要素が多くあり、それら自体を確認しやすいため、御池通を対象地に決定した。

### (2) アンケート調査

調査は初めに予備調査として平成30年(2018)6、7月に御池通で3回、現地踏査をした。御池通沿道全体の景観構成要素となる沿道植栽やサイン表示、建築物などの要素抽出や位置を地図上に記載し、把握した。予備調査で得られた景観構成要素やその要素の位置から、既往研究<sup>29)</sup>を参考にし、本調査に向けたアンケートの作成を行った。

本調査では、御池通の歩行者に対し、自己記述式による直接アンケート調査を実施した。予備調査にて最も多くの景観構成要素が確認された烏丸御池周辺(図-1)とし、そこを利用している歩行者を対象とした。利用している歩行者の全てに対しては不可能であるが、可能な限り声をかけ、調査の協力を依頼した。調査は、



図-1 御池通の位置と調査対象区間

平成30年10月から11月の10時～16時に5回実施した。天候は晴れ、湿度は60%前後である。調査人数は3人ないし2人で1組とし、1日当たり1～2組で実施した。

アンケート調査の項目については、御池通に関する利用実態をまず質問し、その後、京都市による施策による御池通シンボルロード事業によって整備された7つの景観構成要素である建築物、ケヤキ並木、低木、花壇、ベンチ、標識、自転車置き場に対しての印象評価項目の質問と、御池通シンボルロード事業の整備について魅力的な要素や直してほしい点、加えて御池通で行われた事業について質問し、最後に属性について回答してもらった。

利用実態に関する質問は、「利用頻度」、「利用目的」を回答してもらった。次に、御池通全体への印象に関する質問としては、京都市が目標として掲げている、「景観全体の美しさ」、「交通の利便性」、「愛着度」、「居心地の良さ」、「歴史・文化」、「歩く楽しさ」、「季節感」の7項目について、4段階(思う、やや思う、やや思わない、思わない)で評価してもらった。

さらに、整備された7つの景観構成要素に加え、歩行者固有の景観要素と考えられる歩行者の賑わいについて、「好感度」、「周りの景観との調和度」、「御池通らしさの創出への貢献度」<sup>29)</sup><sup>30)</sup>の3項目について5段階で評価し回答してもらった。次に、7つの景観構成要素と歩行者の賑わいについて、最も魅力的な要素を1つ選択すると共に、その魅力的な理由を自由記述してもらい、加えて御池通の景観で直してほしいところを回答してもらった。属性については、「性別」、「年齢」、「職業」、「住まい」の項目を設けた。なお、年齢や職業については京都市の統計<sup>32)</sup>に基づき、詳細に年齢を分け、職業を分類した。

回収したアンケートは各項目で単純集計を行った。次に、性別や年齢、職業といった各属性別に回答傾向を把握するためクロス集計を総当たりで行い、 $\chi^2$ 検定で各属性と各項目の有意差の有無を確認した。 $\chi^2$ 検定で、各属性と各項目の有意差が確認された項目に対しては、その項目間に関連があるのかを把握するため、残差分析を行った。自由記述で得られた回答は、テキストマイニング<sup>33)</sup>をし、自由記述した内容を名詞、形容詞、動詞などの単語や文節に分け、類以言語を分類することで、景観構成要素や歩行者の賑わいに対して、有益な情報を抽出できるのではと考え、実施した。

## 3. 結果と考察

### (1) 基本属性と利用実態と評価について

本調査の回答者数は、103人で、無効回答数が2であったので、有効回答数が101となり、有効回答率は98.0%であった。なお、回答者については、既往文献<sup>34)</sup>にて、回答者最低限の人数が100(母集団数から95%信頼の回答者数)を鑑みてこの回答数を越えたため、回答者数が担保できたと判断し、分析を進めた。表-1は属性、表-2は利用実態結果を示した。性別は女性が6割強、男性が4割弱で、年齢は40代が約3割と最も多く、次いで20代、50

表-1 属性結果(%) n = 101

性別		年齢							
女性	男性	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代～
62.4	37.6	1.0	15.8	10.9	29.7	14.9	12.9	12.9	2.0
職業									
自営業	会社員	公務員	主婦	学生	退職者	アルバイト・パート	その他		
12.9	32.7	3.0	18.8	8.9	6.9	5.9	10.9		
住まい									
京都市内			京都府内			その他			
61.4			5.0			33.6			

代が約1割強、10代が最も少なかった。職業は、会社員が約3割と最も多く、次に主婦が2割弱、自営業が1割強で、最も少ない割合は公務員であった。住まいでは、京都市内が約6割、その他が3割強を占め、内訳は兵庫県や大阪府などの関西地方や東京都、岡山県、北海道などの地域、ニューヨーク、チリなどの外国もあった。御池通は近隣居住者だけでなく、様々な地域による利用者も多いことが明らかとなった。

利用頻度の割合は、年数回が3割強を占め、次いで週5日以上が3割弱と、御池通を日常的に利用する人も多く占めているが、年数回・月1日程度といった、日常的に利用していない人も御池通の利用者には多いことが明らかとなった。利用目的では、通勤・通学利用が3割強、次いで、近くに住んでいる、観光が約2割で、様々な利用形態であることが分かった。

属性の違いで利用目的に差があるのかを確認するために、利用目的と属性で、 $\chi^2$ 検定を行った結果、利用目的と年齢において有意差がみられた。

利用目的と年齢で有意かを見るため、残差分析をし、結果を表-3に示した。これを見ると、御池通を通勤・通学の目的での利用が有意に高かったのは、40代で、有意に低かったのは、20代、70代であり、通勤・通学目的での使用については、20代、70代では別利用による目的が考えられる。また、近くに住んでいるが有意に高かったのは70代で、有意に低かったのは、20代、50代、60代で、観光での利用が他の利用目的より有意に高かったのは、60代であった。買い物での利用が有意に低かったのは、40代で、60代の利用者では、観光で利用の人の割合が有意に高かった。高齢者には時間的、経済的余裕があり、日常から離れたところで普段の自分を忘れて楽しむ非日常型レジャーの人気の高いと報告<sup>35)</sup>があり、本研究でも同様の結果を得られたと考えられる。

一方、40代の利用者では通勤利用の割合が有意に高かった。また、観光や買い物といった、娯楽活動目的で利用している人の割

表-2 利用実態結果 (%) n = 101

利用頻度					
週5日以上	週3~4日	週1~2日	月1回程度	年数回	
28.7	10.9	14.9	12.9	32.7	
利用目的					
通勤・通学	近くに住んでいる	観光	買い物	散歩	その他
32.7	21.8	19.8	12.9	5.9	6.9

表-3 利用目的と年齢との関係 (%) n = 101, p < 0.05

	~10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代~
通勤・通学	0.0	9.1↓	12.1	45.5↑	15.2	12.1	3.0↓	3.0
近くに住んでいる	0.0	4.5↓	18.2	36.7	4.5↓	0.0↓	31.8↑	4.5
観光	0.0	20.0	0.0↓	20.0	15.0	35.0↑	10.0	0.0
買い物	7.7	30.8	15.4	7.7↓	15.4	7.7	15.4	0.0
散歩	0.0	33.3	0.0	0.0	33.3	16.7	16.7	0.0
その他	0.0	28.6	14.3	28.6	28.6	0.0	0.0	0.0

※ ↑は有意に高いことを示し、↓は有意に低いことを示す

表-4 利用目的と住まいの関係 (%) n = 101, p < 0.01

	通勤・通学	近くに住んでいる	観光	買い物	散歩	その他
京都市内	38.1↑	28.6↑	6.3↑	15.9	3.2	7.8
京都市外	21.6↓	10.8↓	43.2↓	8.1	10.8	5.4

※ ↑は有意に高いことを示し、↓は有意に低いことを示す

合が30代~40代では有意に低かった。これらのことから、この世代の利用者は、御池通を通勤など通行するための空間として認識している可能性があると考えられる。

利用目的と住まいについて有意差があり、利用目的と住まいにどう有意か、残差分析をし、結果を表-4に示した。これより、御池通を通勤・通学の目的で利用する人のうち、住まいが京都市で有意に高く、京都府で有意に低い結果であった。このことから、市内での生活では御池通をよく利用することが明らかとなった。

図-2は御池通全体の各項目への評価である。図-2より、御池通の景観の美しさについては、思うとやや思うで9割以上とほぼ全員が御池通の景観を美しいと認識し、交通の便については、そう思うとやや思うで9割弱を占めていた。愛着については、思う

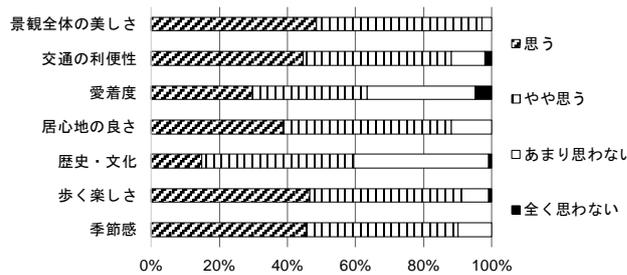


図-2 御池通の評価 (%) n = 101

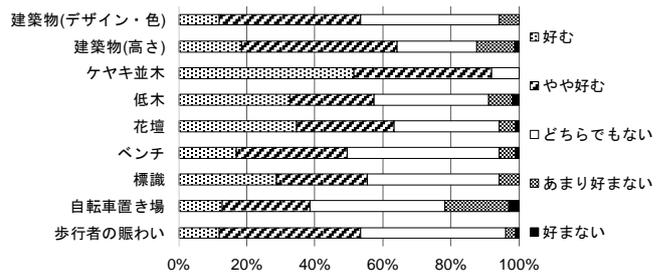


図-3 景観構成要素の好感度 (%) n = 101

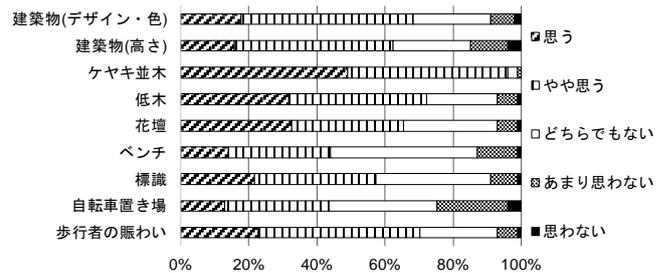


図-4 景観構成要素の周りの景観との調和度 (%) n = 101

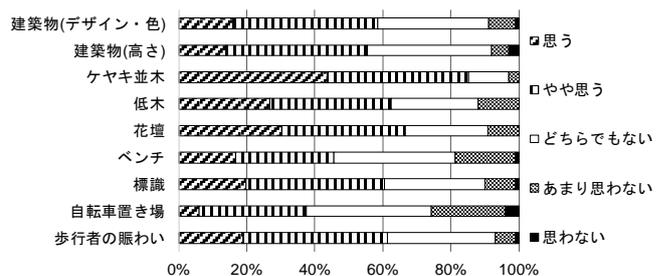


図-5 景観構成要素の御池通らしさについて (%) n = 101

とやや思うで約6割が肯定的な意見であったが、あまり思わないと全く思わないで3割強と否定的な意見であった。居心地の良さでは、9割弱が肯定的にとらえている結果であった。歴史・文化を感じられるかという設問では、思うとやや思うでこれも約6割の肯定的な意見であった。歩く楽しさについては、思うとそう思うで9割強を占め、季節感でも約9割を占める結果であった。

これについては、御池通が祇園祭と時代祭の巡行路として、既往研究<sup>36) 37)</sup>に記されているような観光振興も踏まえると、特定季節での開催によるこれら祭りの継続性から、歴史・文化や季節感と感知される人が少なからずいることによると推察される。

## (2) 景観構成要素の評価と魅力的な要素について

御池通シンボルロード事業において整備目標とされて進められた建築物、ケヤキ並木、低木、花壇、ベンチ、標識、自転車置き場、また、歩行者の賑わいについて、良好な景観に必要とされる好感度(図-3)、周りの景観との調和度(以下、調和度)(図-4)、御池通らしさの創出への貢献度(以下、御池通らしさ)(図-5)の3項目の評価結果を示した。

図-3～図-5より建築物・デザイン・色の好感度は、約半数強が好ましく思い、どちらでもないが約4割、調和度では、約6割が好ましく、どちらでもないが約2割であった。御池通らしさには、6割弱がそう思い、どちらでもないが約3割であった。同様に、建築物の高さの好感度では、6割強が好ましく、どちらでもないが約2割、調和度では、約6割がそう思い、どちらでもないが約2割、御池通らしさでは5割強がよく思い、どちらでもないが3割強を占めた。

京都市によるこの事業整備により、建築物の高さや壁面後退、ファサードなどへ配慮し留意する<sup>20)</sup>といった施策が進められていることが、御池通の魅力として、やや好む傾向を示したのではと推察されるが、どちらでもないがある程度示されていることから、意識されていない可能性も示唆された。

ケヤキ並木の好感度と調和度は、9割が好ましいとし、御池通らしさでは、8割がそう思う結果であったことから、ケヤキ並木が御池にとっての好ましく御池らしい空間を作り出している景観構成要素であると思われた。京都市は、ケヤキ並木を中心に、花と緑が溢れる散歩道を形成する<sup>30)</sup>ことを目指していることが評価されている可能性がある。また、同じ植物でも低木では、好感度と調和度が約6割、好ましく思われたのにもかかわらず、どちらでもないが約2～3割程度を占めた。

これはケヤキのような大きな樹木は、存在感があるのでと推察される。また、御池通を利用する人にとっては、高木のケヤキの印象があり、視点が低木にまで意識されない可能性も考えられるが、どちらでもないといった回答もあったことから、意識されない可能性も推察される。

御池通らしさについてでも同様の結果であるが、低木が御池通らしくないとの結果も1割程度あった。花壇の好感度と調和度はほぼ同じで、6割が好ましく、どちらでもないが3割で、御池通らしさでは7割弱がそう思い、どちらでもないが3割弱となった。このことから回答者の半数以上が低木と合わせて花壇の現状を好ましく認識しているといえる。

ベンチは京都市がバス停留所整備の際、案内表示や公衆電話などと共に設置したもので、ベンチの好感度では、半数弱が好まれ、どちらでもないが4割強と半分に分かれ、調和度と御池通らしさについても思うとやや思う、どちらでもないの二分し、思わないといった比率も2割弱を占めた。標識の好感度でも、好むとやや好むが半数の割合、どちらでもないが4割弱で、調和度や御池通らしさについても思うとやや思うなど同傾向の結果を示した。この結果からは、ベンチの設置に対する認識の可否が大きいのではと推察されるが、本研究結果からはそこまで説明できる材料はな

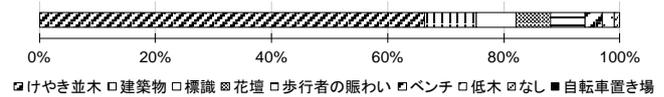


図-6 最も魅力的な要素について(%) n = 101

表-5 利用目的と魅力的な要素の関係(%) n = 101, p < 0.01

	建築物	ケヤキ並木	低木	花壇	ベンチ	標識	歩行者	なし
近くに住んでいる	0.0	44.4↓	5.6	22.2↑	5.6	5.6	16.7	0.0
その他	10.8	71.1↑	1.2	2.4↓	2.4	7.2	3.6	1.2

※ ↑は有意に高いことを示し、↓は有意に低いことを示す

表-6 住まいと魅力的な要素の関係(%) n = 101, p < 0.01

	建築物	ケヤキ並木	低木	花壇	ベンチ	標識	歩行者	なし
京都市	8.1	64.5	3.2	9.7↑	3.2↓	3.2↓	6.5	0.0
京都府	20.0	60.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0
他府県	8.8	70.6	0.0	0.0↓	0.0	14.7↑	5.9	0.0

※ ↑は有意に高いことを示し、↓は有意に低いことを示す

いことからあくまでも推察の域を出ない。

図-6は最も魅力的だと思われる景観構成要素についての回答結果で、ケヤキ並木が7割弱と最も多く、次いで建築物と標識が1割弱であった。京都市はケヤキを中心に、花と緑が溢れる散歩道を形成することを目指している。

市の整備事業で進められた景観構成要素について、好感度や調和度、御池通らしさが思う、やや思うの比率が高い、もしくはある程度高い評価を示していた。これは、御池通シンボルロード整備事業前で景観構成要素の設置、移設といった市による大きな整備事業の目標としての街路の賑わい、活性への結果が表れたのではと考えられる。

建築や標識も同様で、街並みと調和して魅力的な景観構成要素と認識していると考えられるが、自転車置き場の好感度や調和度が景観構成要素の中で余り思われていない事と、最も魅力的な要素について自転車置き場が回答されていなかったことは、御池通での自転車置き場が魅力的でないことも明らかとなった。

属性の違いにより、魅力的な要素として選択するものに差があるのかを把握するため、属性と魅力的な要素に関して $\chi^2$ 検定を行った結果、有意差がみられなかった。また、利用目的の違いから魅力的な要素として選択するものに差があるのかについて利用目的と魅力的な要素で $\chi^2$ 検定をした。近くに住んでいると魅力的な要素の項目間で有意差がみられた。その後、要素別に利用目的との関係をみるため、残差分析をし、表-5に示した。

これより御池通の近くに住んでいる利用者が魅力的な要素として選択した中で花壇が有意に高く、ケヤキ並木が有意に低かった。御池通の近くに住んでいない利用者では逆に、ケヤキ並木が有意に高く、花壇で有意に低かった。来訪者がケヤキ並木を意識し、近くの居住者は花壇の花などを意識していることを示していると考えられる。

住んでいる地域の違いから魅力的な要素として選択に差があるのかを把握するため、住まいと魅力的な要素に関して $\chi^2$ 検定を行った。表-6はその結果を示し、京都市・京都府・他府県と魅力的な要素の項目間で有意差がみられた。その後、要素別に住まいと

表-7 魅力的な理由のテキストマイニング出現言語

ケヤキ並木 n=53	季節感 (27) / きれい (9) / 紅葉 (8) / 並木, 調和 (4) / 自然, 景色, 道幅 (3) / 癒し, 手入れ, 色, 落ち着く, 街, 素敵 (2) / 車, 歩行者, 建築, 古い家, アジサイ, ススキ, 新緑, 豊か, 環境, 彩り, 立派, 予算 (1)
建築物 n=6	色彩, 落ち着き, 京都らしい, レトロ, かわいい, デザイン, 均一化, 高さ制限 (1)
標識 n=6	シンプル (2) / 分かり易い, 馴染む, 目立ちすぎない, おしゃれ (1)
歩行者 n=4	ビジネス, 観光, 地元人, 入り混じり (2) / 人が適度, 賑わい (1)
低木 n=3	歩道の広さ, きれい, 自然 (1)
花壇 n=3	季節感, 花, 美しい (2) / 植え替え (1)
ベンチ n=3	休息 (2) / 存在感 (1)

※ ( ) は回答回数

表-8 要素別の景観改善希望について n = 30

自転車	マナーに関すること (7)
建築	デザイン, 高さ制限, 民家保存に関すること (6)
ベンチ	管理に関すること (4)
ケヤキ並木	落ち葉, 植樹増加に関すること (3)
低木	植栽管理, 植栽増加に関すること (2)
歩行者	賑わいと利用者に関すること (2)
標識	夜間照明に関すること (1)
その他	ゴミや排水, 利用に関すること (9)

※ ( ) は回答回数

の関係をみるため残差分析をした結果、京都市在住者の御池通の利用者が魅力的な景観構成要素として花壇が有意に高く、標識が有意に低かった。反して、他府県に暮らしている人では標識が有意に高く、花壇が有意に低かった。

京都以外では現在地の確認としての標識確認をすることと推察される。対して、京都市在住者は既往文献<sup>38)</sup>にあるように、大まかに市内の通りの位置把握ができており、通りを表示している標識ではなく、花壇にある花などへ意識が向けられたのではと推察される。

魅力的だと思われた理由について、出現言語で2回以上出現し、項目ごとに分けたものを表-7に示した。これより、各項目をみるとケヤキ並木にて最も多く出現したのは、「季節感」で27回、「きれい」が9回、「紅葉」が8回、「並木」と「調和」が4回などで、中でも季節感と紅葉はケヤキ並木を季節演出装置として思われているようであった。

建築物では「色彩」、「京都らしい」、「レトロ」、「かわいい」というようにデザインを魅力的にとらえてられていた。また、「均一化」、「高さ制限」というような建築物の高さへの工夫も魅力的にとられ、市の施策の効果の結果が推察された。

標識では「シンプル」、「分かり易い」、「馴染む」、「目立ちすぎない」、「おしゃれ」とデザインが魅力的だと感じられていることから、標識も建築物と同様に市の施策の効果も推察されたものと思われる。

歩行者の賑わいでは「ビジネス」、「観光」、「地元人」、「入り混じり」というように、様々な利用目的で訪れている利用者の比率の良さが魅力的にとらえていた。

低木では「歩道の広さ」、「きれい」、「自然」が捉えられ、花壇で

は「季節感」、「花」、「美しい」、「植え替え」と季節を意識した植栽が魅力的だと感じられていた。このことから、市による整備の影響が考えられ、特に花壇については、市民による植え替えの活動があることから、結果が示したように意識されたのではないかと考えられる。

ベンチでは「休息」、「存在感」が挙げられて、これは、市が進めている施策<sup>29) 30)</sup>からも休息できる場の必要性和表-7の結果に出ているように存在感も認識されにくいのではないかと考えられる。

御池通の景観において改善してほしいところはあるかについても自由記述を設けた。回答者数は30で表-8へ簡易にまとめた。最も多かった意見は、自転車のマナーに関する点が多く、自転車通行帯の不順守、自転車の速度、街路上の駐輪場の不順守による街路景観が美しくなくなるといった回答があった。建築物に対してもあり、建物と街の統一感が無い、ビルの外観や看板の規制強化といった建築物のデザインに対しての回答があり、高層ビルは不要、ビルを低くすべきといった高さ規制の強化についても挙げられていた。ベンチについてもあり、汚れている、設置増加希望といった回答であった。

こういった改善については利用に関する点、視覚的な点が主に挙げられており、市の施策にある「歩く」ことでの安全性を意識していると考えられることに加え、快適に歩くための視覚的にもよい景観を求めている可能性があると思われた。特に利用に関する点では、利用に際しての規範を守るといった点を周知することにより、促すことの必要性を示す結果になったと思われる。

ケヤキ並木に対しては、落ち葉が多いといった管理に関することや台風で木が倒れたので増加を希望といった植樹に関する意見があった。低木では、きれいに整えてほしいといった剪定に関したことや低木植栽を豊かにといった意見もあった。このケヤキ並木や低木についても視覚的に良い景観を求めているのではと思われた。

標識では、夜に標識が見えにくいといった夜間照明に関する点があり、歩行者では、人のたむろを危惧することと、反して人の賑わいが少ないことを挙げる意見もあった。その他の要素では、共同溝要請やごみ、未バリアフリーであることなどを挙げる人もあった。これらの点についても利用に対する安全性を考えた意見と思われる。

#### 4. おわりに

近年、地域の印象にあった街路景観を整備し、自動車中心から歩行者中心のまち歩き空間の創出として、歩くことを主体に考える取り組みが重要視されている。その中で地方公共団体によって景観計画の策定や景観形成ガイドラインが活用されるようになり、地域ごとに自主的に景観の保全・整備が進められている。

しかし、利用者が漠然とした認識で進められるだけでは、整備や整備後の保守の在り方で、突然損なわれる可能性が高い。既に完成した街路の中で、整備までの魅力の要素が利用者に伝わっているのか、その項目は充実しているのかを見つめ直すことは重要な点であるといえる。そういった上で、実際の利用者の視点から評価した良好な街路空間の知見は、今後の地域イメージに合った歩行空間の充実や、良好な景観形成に役立つと考えられる。

本調査では街路整備された御池通をケーススタディに景観構成要素について、ケヤキ並木や花壇、低木などの自然的なもの、建築物や標識といった人工的なのものの要素について、それぞれ魅力的にとらえられていた。その理由としては、周辺との景観に調和をしているや御池通らしさ(地域らしさ)が挙げられていた。ただ、建築物については評価が分かれる結果であったことから、デザインや高さについて、更に街並みとの調和が意識されたことも明らかとなった。こういった点を踏まえることで、街路との一体感が

今後重要になってくると考えられる。

また、本調査ではケヤキ並木が最も好ましい景観構成要素であったが、新緑や季節の花などの秋以外での季節感についても抽出されており、秋以外での年間を通じての調査を行うことや建築物の高さに関する点を考慮することで、街路景観の維持に向けた新たな評価や知見が示されると考えられる。

本調査では行政施策による御池通での街路整備から、街路の景観構成要素が街路景観への評価に影響を及ぼしていた。行政施策によるこの整備は、ほぼ良い結果を示していたと言えるが、考慮する点についても示すことが出来た。今後は、季節といった時間的な要素についても考慮する必要があり、調査する際の検討課題といえよう。

謝辞：本研究の一部は、科研費、基盤研究 (C) 18K05711, 「官・民・市民協働による街路樹の多面的な価値創出と管理の可能性」の助成を受けました。ここに感謝いたします。

### 補注及び引用文献

- 1) 国土交通省 (2003): 美しい国づくり政策大綱: 国土交通省, 17pp
- 2) 国土交通省 (2015): 第二次国土形成計画: 国土交通省, 97
- 3) 加藤藤彦・後藤春彦・吉江俊 (2016): 繁華街の街路景観における屋外広告物に準ずる広告物の掲出実態と空間特性: 日本建築学会計画系論文集 81(730), 2741-2751
- 4) 国土交通省都市局 (2014): 健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン, 国土交通省, 33-41
- 5) 大手町・丸の内・有楽町地区エリアマネジメントレポート編集委員会 (2019): 大手町・丸の内・有楽町地区エリアマネジメントレポート: 大手町・丸の内・有楽町地区エリアマネジメントレポート編集委員会, 12pp
- 6) 名古屋都市センター (2017): 平成 28 年度 NUI レポート 歩行者空間整備の促進に向けて: 公益財団法人名古屋まちづくり公社/名古屋都市センター, 13pp
- 7) 福岡市道路下水道局 (2015): 福岡市道路整備アクションプラン 2016: 福岡市, 34pp
- 8) 山崎嵩拓・坂井文・越澤明: 主要幹線道路における沿道景観の特性分析に基づく施策に関する一考察: 国道 36 号線札幌・千歳間に着目して: 都市計画論文集 48(3), 1065-1070
- 9) 李三洙・小林重敬 (2004): 大都市都心部におけるエリアマネジメント活動の展開に関する研究: 大手町・丸の内・有楽町 (大丸有) 地区を事例として: 都市計画論文集 39, 125-125
- 10) 岡田忠夫・有田智一・大村謙二郎 (2008): 大規模都市開発プロジェクトが都心の機能変容に与える影響について—大手町・丸の内・有楽町地区における大規模都市開発プロジェクトを事例として—: 都市計画論文集 43(3), 469-474
- 11) 南正昭・青山佑介・安藤昭・赤谷隆一: 街路における歩行空間設計と有効職員に関する調査研究: 土木計画学研究・論文集 23, 417-422
- 12) 瀬古祥子・福井亘・濱田佳奈 (2016): 住民および事業者アンケートにみる街路樹二段階剪定の景観向上効果と課題: ランドスケープ研究 (オンライン論文集) 9, 58-63
- 13) 藤居良夫 (2007): 地方都市における商業地の街路景観整備に関する研究: ランドスケープ研究 70(5), 707-710
- 14) 京都市 (2018): 京都市景観計画: 京都市, 141pp
- 15) 京都市都市計画局 (2010): 「歩くまち・京都」憲章: 京都市, 11-14
- 16) 京都市 (2010): 京都市基本計画: 京都市, 26, 114-117, 134-137
- 17) 川角典弘・高木祐多 (2014): 街路空間の印象と色彩からみた景観構成に関する研究: 日本建築学会大会学術講演梗概集, 45-46
- 18) 藤田佳宏・吉田聡・佐土原聡 (2012): 街路空間の緑化が歩行者の景観印象評価に及ぼす影響に関する研究: 日本建築学会大会学術講演梗概集, 899-900
- 19) 山本琢人・嘉名光市・佐久間康富 (2015): 低層部が形成する街路景観の印象評価に関する研究: 日本建築学会計画系論文集 80(709), 661-668
- 20) 奥俊信 (1985): 街路景観構成要素の景観評価への影響について: 日本建築学会計画系論文報告書, 351, 27-36
- 21) 上田萌子・大平和弘・藤本真里・田原直樹・赤澤宏樹 (2017): 旧城下町の景観形成に向けた街路シーケンス景観の分析に基づく重点エリアの抽出: ランドスケープ研究 80(5), 593-598
- 22) 山崎嵩拓・坂井文・越澤明 (2013): 主要幹線道路における沿道景観の特性分析に基づく施策に関する一考察: 都市計画論文集 48(3), 1065-1070
- 23) 村川三郎・西名大作 (1988): 現地実験, スライド実験および住民意識調査による河川環境評価の比較分析: 日本建築学会計画系論文報告集 384, 1-11
- 24) 遠藤裕志・山田宏之 (2008): 街路樹のある街路空間における現地・スライド評価実験による心理評価の比較研究: ランドスケープ研究 71(5), 675-678
- 25) 小場則夫・岸本達也 (2009): 高層部がセットバックした超高層建築による街路景観の印象評価—VRを用いた丸の内仲通りにおける分析—: 日本建築学会計画系論文集 74(645), 2435-2442
- 26) 福井亘・佐竹裕理・濱田梓・疋嶋大作・瀬古祥子・高林裕 (2017): 京都鳴川の景観と春から秋の季節変化の魅力について: ランドスケープ研究 80(5), 609-614
- 27) 川口朋子 (2013): 「非被災都市」京都における建築疎開の戦後処理と法的規定: 京都大学人文學報 104, 113-136
- 28) 京都市都市計画局 (2005): 御池境界限今昔マップ: 京都市, 地図 3 枚
- 29) 京都市都市計画局 (2012): 御池通シンボルロード活性化ガイド: 京都市, 5 pp
- 30) 京都市都市計画局 (2013): 京の景観ガイドライン・建築物の高さ編: 京都市, 54pp
- 31) 京都市都市計画局 (2002): 御池通シンボルロード: 京都市, 6pp
- 32) 京都市統計書ポータルホームページ:  
<<https://www2.city.kyoto.lg.jp/sogo/toukei/>>: 2018.9.1 閲覧
- 33) 林俊克 (2002): Excel で学ぶテキストマイニング入門: オーム社, 237pp
- 34) 国立教育政策研究所社会教育実践研究センター編 (2008): 社会教育調査ハンドブック: 国立教育政策研究所 57-60
- 35) 原田隆・加藤恵子・小田良子・内田初代・大野知子 (2011): 高齢者の生活習慣に関する調査—余暇活動と生きがい感について—: 名古屋文理大学紀要 11, 27-33
- 36) 伊藤節子 (2014): 時代祭と観光—西村捨三の時代祭構想を中心に—: 観光研究 26(1), 61-68
- 37) 伊藤節子 (2010): 1956 年の祇園祭山鉦巡行路の変更に関する考察—京都市の政策動向に着目して—: 日本建築学会計画系論文集 75(658), 2837-2843
- 38) 鍛冶宏介 (2016): 京都の通り名歌と江戸時代の書物文化: 京都学園大学総合研究所所報 17, 21-33
- 39) 御池沿道関係者協議会 (2004): 御池沿道関係者協議会における検討最終とりまとめ: 京都市都市計画局, 17pp

(2019.9.28受付, 2020.3.30受理)