

道路景観

——路側景観の視知覚構造の解析——

国際交通安全学会423プロジェクトチーム*

路側景観の構成要素が、運転者から見た場合の道路景観の視知覚構造に、どのような影響を与えるかを、瞬間呈示実験法を用いて解析した。道路景観は、単純ではあるが内容が豊かな自然景観に比べて、複雑であるにもかかわらず内容が乏しい。一般に、建物が目立つ景観は悪く、緑が目立つ景観は良いと評価される。道路景観において目立つ要素は、路面、街路樹・建物のスカイライン、路側の占有物件であり、この順に視知覚されるのが原則であるが、路側の占有物件が誘目性の上位を占めて原則を攪乱する場合がある。

Roadscape

—The Analysis of Visual Perception Mechanism—

IATSS 423 PROJECT TEAM*

This paper analyzed how the components of roadscape effect the driver's visual perception mechanism by momentary exposure experiments. Roadscape is complicated, but has very poor contents, while natural landscape is simple but has abundant contents. Generally, the roadscape where buildings are conspicuous is evaluated low, and where there is greenery, it is highly evaluated. The conspicuous factors of roadspace are road surface, skyline of roadside trees and buildings and other objects on the roadside. Usually, it is recognized in this order but there are some cases when this generalization is not applied, so that the objects on roadside rank high in conspicuity.

1. 緒言

本研究は、自動車を運転する人間と道路の環境との関係のうち、道路景観の問題を取り扱ったものであり、3年間にわたって実施されたものである。

一昨年度は、道路特性の評定基準に関する予備調査を実施し、それに引き続き昨年度は、道路景観の心理的評価が情緒性・活動性の2因子で代表されること、並びに道路特性の評定基準が道路景観の評価尺度として有効であることを明らかにした。

即ち、道路景観を構成する「緑」・「路側占有物」・「空」等の要素は情緒性因子と、また、「人」および「車」は活動性因子と各々相関が高く、さらに、これらの認知構造と道路空間の物理的特性を表す評定尺度との相関をみると、道路構造と関係する尺度群が深い関連を示すことが判明したわけである。

本年度は、これらの研究成果を踏まえ、道路空間を構成する諸要素、特に路側景観を形成する要素が、道路景観の視知覚構造の中でどのような影響関係を有するかを解明することを目的として、瞬間呈示実

*メンバーは次のとおり

中村良夫 東京工業大学助教授 (景観工学)
Yoshio NAKAMURA Associate Professor, Tokyo
Institute of Technology
浅井正昭 日本大学教授 (心理学)
Masaaki ASAI Professor, Nihon University
池田義雄 日本工業大学教授 (機械工学)
Yoshio IKEDA Professor, Nihon Institute of
Technology
漆原美代子 評論家 (環境デザイン)
Miyoko URUSHIBARA, Commentator
大久保堯夫 日本大学教授 (管理工学)
Takao OKUBO Professor, Nihon University
窪田陽一 (執筆) 埼玉大学助手 (建設工学)
Yoichi KUBOTA Assistant, Saitama University

鈴木昭弘 愛知医科大学教授 (眼科学)
Akihiro SUZUMURA Professor, Aichi Medical
University
中村英夫 東京大学教授 (土木工学)
Hideo NAKAMURA Professor, University of
Tokyo
野口薫 千葉大学教授 (心理学)
Kaoru NOGUCHI Professor, Chiba University
茅整三 国際交通安全学会事務局主査
Seizo KAYA Manager, IATSS Secretariate
吉田宏樹 国際交通安全学会事務局
Hiroki YOSHIDA IATSS Secretariate
原稿受理 昭和57年6月4日

験法を用いた研究調査を行った。

2. 分析視点と実験方法

2-1 視知覚構造の分析視点

景観に関する心理的過程は人間の視覚を通じて生起する現象であり、一般に感覚・知覚・認知の諸段階を経てひとつの視覚体験を構成すると考えられる。

ある景観場面そのものに関する心理的反応のうち、言語的イメージが関与する評価的段階についてはこれを認知構造に含めて考え、昨年度はSemantic Differential法による実験を実施し、道路景観構成要素や道路空間の物理的特性との関連性を分析した。これは景観現象という体験の構造を認知レベルにおいてカテゴリー的に把握したものであり、一般に景観と呼ばれている環境の透視変換像の構図的体制の問題より高次な段階に属する。

そこで、本年度の分析は道路景観の構図的体制の特質に焦点を絞り、視知覚構造を解明することにより、評価以前の段階において道路景観という視覚現象の体験を規定するものが何であるか、を把握することに主眼を置くこととした。この視知覚構造の分析のための実験を組む上で、視覚心理学におけるゲシュタルト理論に準拠した形で以下のような枠組を設定した。

自動車運転者から見た道路景観を視覚的ゲシュタルトとしてとらえた場合、まずどの構成要素が当該の景観場面を特徴づける「図 (figure)」となりうるか、さらに、それは構図的体制とどのような関係があるかを知ることが必要となる。換言すれば、道路景観であることを知覚させる契機となる、即ち「図」として記憶に残り、意味把握を可能にする手がかりを与える要素とは何か、そして、他の要素に対してそれはどのような「図」と「地 (ground)」の関係を構成するか、という問題となる。後者の問題をさらに別の言葉で表せば、現実の景観の知覚において特有と考えられる、「図」と「地」の階層的分節構造*が、道路景観においていかなる形で表れるか、ということでもある。以上の点は景観の構成要素の「誘目性」に関することであるが、要素の集合体としての景観場面全体は、それ自体ひとつの視覚的ゲシュタルトであり、道路景観として他の景観類型から弁別される、あるいはそのものとして同定または再認識される場合の契機もしくは手がかりを、総体的な構図的体制との関係において明らかにすることも課題のひとつとなる。

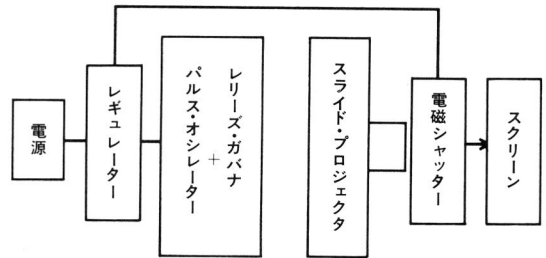


Fig.1 瞬間呈示実験装置の概要
Outline of devices for momentary exposure experiment

2-2 実験方法

上述した分析視点に対応した形で、瞬間呈示装置を使用した実験を行った。実験は、予備実験を3種類——自由想起法・スケッチ法（描出再生法）・再認選択法——実施し**、実験方法の有効性を確認した後、さらにスケッチ法・再認選択法の2種類について調査項目を追加したものを本実験とした。

瞬間呈示装置を使用したのは、認知以前の段階の視知覚像に関する調査研究を行うためである。

1) 実験装置

Fig.1に瞬間呈示実験装置の概要を示す。スライドプロジェクタのレンズの前に取り付けられた電磁シャッターを、所定の呈示露出時間に相当する矩形波パルスが発生させて電氣的に開閉させ、完全暗室内で被験者の眼前に景観場面のスライド写真を瞬間的に呈示する。露出時間はミリ秒単位で制御される。

2) 呈示対象および呈示方式

呈示対象とする景観場面は、昨年度の実験において用いた6類型9地点の道路景観カラーズライド写真***をそのまま使用し、これに比較参考のために自然景観（田沢湖）のカラーズライド写真を加え、合計10場面とした。(Table1)

完全暗室状態の実験室に被験者を入室させ、呈示画面を見込む視角と写真撮影時のレンズの画角とが一致する位置に着座させて、スクリーン上に映像を呈示した。ただし、自由想起法・スケッチ法は実験に長時間を要するので実験効率上、数名を同席させた (Fig.2, Fig.3)。

*ひとつの景観場面において、ある要素が、他の要素を「地」として、「図」となって見える状態の集合として考える。意識の在り方によって、「図」と「地」の反転現象を伴ったり、ある要素が他の要素の「図」の一部となって、「地」として吸収されてしまう場合などを含む。

**このほかに、ランドルト環を用いた模擬交通標識の読み取りに関する実験を行ったが、道路景観の視知覚構造に直接関わるような結果は得られなかった。

*** 諸元に関する詳細は、本誌 Vol.7 増刊号 p.20 を参照されたい。

3) 被験者

各実験の被験者構成は Table 2 に示す通りである。

4) 自由想起法

実験所要時間の関係から、景観場面を(1)、(3)、(4)、(6)、(8)、(10)の6つに限定し、10段階 (5、8、10、12、13、17、58、108、508、1008msec) の露出時間を与えて各段階毎に6場面をランダムな順序で呈示した。1回の呈示の後に、印象に残っているすべての事物を1分間以内に回答用紙に文字(言語)で書き出させ、露出時間が長くなるに従って、意味把握が可能な「図」として出現する要素の数・種類の变化を調べることにした。

5) スケッチ法(描出再生法)

存在は知覚されるが名称不明のものや、形状・位置の知覚状況を表現させ把握するために、絵画的な再生表現手段を採用する方法である。10景観場面*について、11段階の露出時間**を設定し、11色の筆記具を各段階に対応して使用させ、A4版用紙(横置き)に景観場面毎の絵を11色の重ね書き状に、1回の呈示の後1分以内に描出再生させた。また、本実験においては、各景観場面毎の11段階の瞬間呈示の後に、3分間映像を見ながら写生をさせ、描出過程が瞬間呈示のものとのように異なるかを調べたが、結果的にはほとんど大差のないことが判明した。

Table 1 呈示対象景観場面一覧
Spots of scenes presented in experiments

I 公園道路型	1. 外苑:港区北青山絵画館前通り 2. 代々木:渋谷区神南2丁目 代々木公園横
II 都市中心型	3. 上目黒:目黒区上目黒1丁目 中目黒付近 4. 柿ノ木坂:目黒区八雲4丁目
III 裏路地型	5. 深沢:世田谷区深沢6丁目
IV 繁華街型	6. 銀座:中央区銀座西4丁目 三原橋
V 郊外型	7. 恩田:横浜市緑区恩田町稲荷前
VI 高速道路型	8. 中央高速:高井戸付近 9. 東名高速:88KP
VII 自然景観	10. 田沢湖

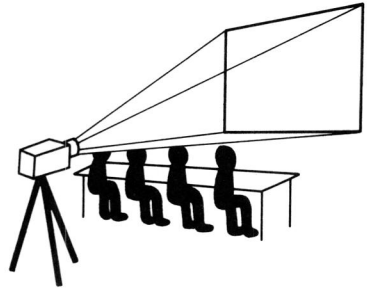


Fig. 2 自由想起法・スケッチ法における呈示方式
The way of presentation in free recollection experiment and sketch experiment



Fig. 3 再認識法における呈示方式
The way of presentation in identification experiment

この実験は、「図」の出現・分化の過程を調べることが目的とし、誘目性の構造を解明する中心的なものである。

6) 再認識法

ある景観場面が他の景観と区別される、あるいはそれであると分かるための手がかりは、その景観を特徴づける要素であるといえる。このような識別判断は極めて短い時間で行われるため、露出時間は5.5~6.5msec.の間の10段階***を設定した。10景観場面について、10×10=100回の呈示を完全なランダム配置として行い、各呈示の後20秒以内にパネル化した20枚の6ツ切大カラープリント写真(Fig.4)の中から

* 予備実験では自由想起法で用いた6場面。
** 自由想起法における10段階に2008msecを追加した。
*** 本実験では真ん中の8段階とした。

Table 2 各実験の被験者構成
Composition of subjects in each experiments

	予備実験	本実験
自由想起法	男 11人	—
スケッチ法	男 13人	男29人+女2人
再認識法	男 10人	男10人+女4人

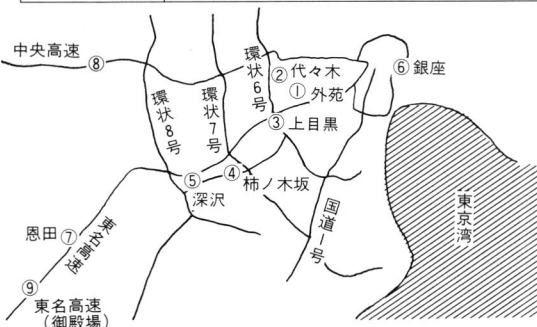




Fig. 4 再認選択法に用いた写真群
Photographs presented identification experiment

ら、同一場面であると思うものを選び出させた。本実験においては、さらに選択理由を言葉で話してもらい、これをカセットテープに録音した。

3. 結果の分析および考察

3-1 自由想起における道路景観構成要素の出現状況

予備実験の自由想起法において被験者が回答した要素の数（種類を問わない）を、各景観場面および露出時間毎に集計し*、平均値を算出した結果をFig.5に示す。また、被験者が回答した要素の種類

数について同様に集計**した結果をFig.6に掲げる。

この2つの図を見ると、名景観場面毎の要素数並びに種類数の出現状況は、露出時間の変化に対応して、それほど大差のない推移を示しているようにも思われるが、注意深く比較すると、景観場面間の要素数の多寡および種類数の多寡の上下関係が、Fig.5とFig.6では一部逆転していることがわかる。

*例えば「車が2台」と回答された場合は「2」とカウントする。

**上記の例についていえば「1」とカウントする。

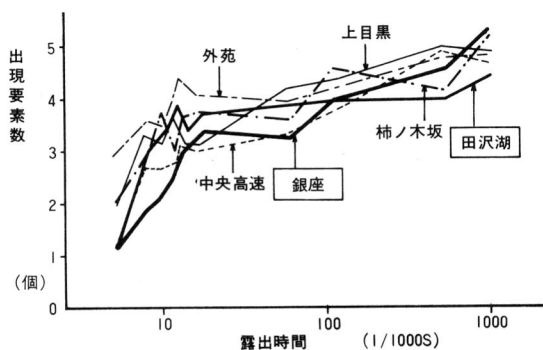


Fig. 5 自由想起における露出時間と平均出現要素数の関係
Correlation diagram of exposure time and number of elements emerged in free recollection

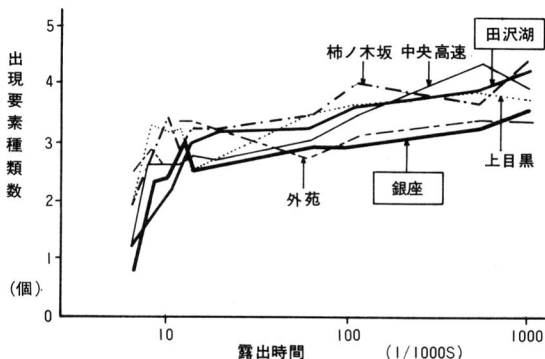


Fig. 6 自由想起における露出時間と平均出現要素種類数の関係
Correlation diagram of exposure time and number of the sort of elements emerged in free recollection

特に、自然景観を代表する「田沢湖」と街路景観を代表する「銀座」に着目すると、相対的に、前者は要素数は少ないが、種類数は多く、後者は要素数は多いが、種類数は少ないという関係にあることが読み取れる。

換言すると、自然景観では「図」の組み合わせは単純であるが、視覚体験の内容としては豊かなものを与えてくれ、他方、道路景観、特に都市の街路景観の方は、複雑に「図」が組み合わせられているにもかかわらず、内容の乏しい視覚体験しかもたらさない、といえる。

また、各景観場面毎に出現する要素は一定の傾向を示すことが認められたが、その詳細はスケッチ法による本実験の結果から検討することとした。

3-2 道路景観構成要素の誘目性

スケッチ法の本実験の結果より、各景観場面毎に、50%の被験者がその要素を知覚し、描出再生した時の場面呈示の露出時間を t_{50} とする時、* 誘目性の高さを表す指標として、

$$\text{出現速度指数} = T_{50} = \frac{1}{\log_{10} t_{50}}$$

とする。

Fig.7 は各構成要素についてこれを平均した値

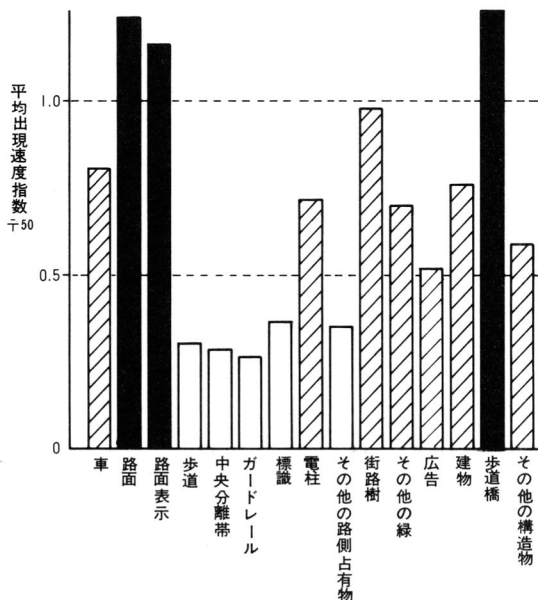


Fig. 7 道路景観構成要素の平均出現速度指数(スケッチ法)
Average emergence velocity index of roadscape components (sketch experiment)

\bar{T}_{50} を表示したものである。これを見ると、路面、路面表示、歩道橋が上位群を形成し、次に街路樹、車、建物、その他の緑(遠景の林等)、電柱(照明柱を含む)が出現し、広告、標識等は見えてくるのに時間がかかることがわかる。

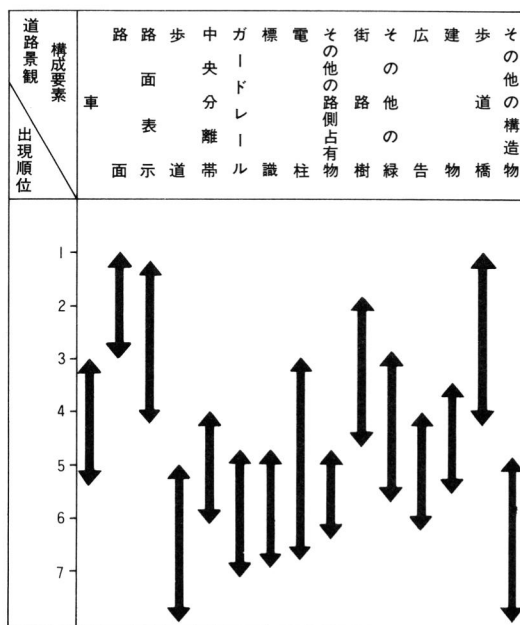
また、Fig.8 は各構成要素の誘目性の高さを順位とその標準偏差で表したものであり、標準偏差が大きいものほど、その要素の知覚が画面全体の構図的体制等の条件に左右されやすいことを示している。即ち、相対的に歩道橋や電柱は「図」としての現れ方が一定していないが、路面系や建物、街路樹はその出現順位がほぼ一定していることになる。

道路景観という視覚的ゲシュタルトは、建物、街路樹等スカイラインを形成する要素が路面系に続いて「図」となって見え、それらを背景(「地」として初めて路側系の要素が出現するという、階層的な分節構造を有していると考えられる。

3-3 構成要素の誘目性と道路景観の言語的評価

Table 3 は、昨年度実施したSD法による各景観場面に対する言語的評価の実験に用いた評定尺度(形容詞対)の評価値と、道路景観構成要素の誘目性(出現速度指数)との関係を、相関係数で表したもので

* Fig.9 (1)~(10)における描出再生率が50%の時の露出時間。



注) 矢印は順位の標準偏差の範囲を表す

Fig. 8 道路景観構成要素の出現順位(スケッチ法)
Order emergence of roadscape components (sketch experiment)

Table 3 構成要素の誘目性と道路景観の言語的評価の相関関係
Correlation between conspicuity of component and verbal evaluation of roadscape

道路景観 構成要素 形容詞対	車	路面	路面 表示	歩道	中央 分離帯	ガード レール	標識	電柱	その他の路 側占有物	街路樹	緑	広告	建物*	歩道橋	その他の 構造物
親しみやすい	-.111	.202	.292	.280	.323	-.112	.205	.031	-.166	.591	.764	-.121	-.739	.217	.257
静かな	-.577	.307	.256	-.398	-.168	-.199	.195	.280	-.042	.179	.733	-.469	-.463	-.523	.297
落ち着いた	-.311	.159	.425	-.000	.195	-.034	.281	.099	-.289	.452	.837	-.454	-.735	-.094	.293
安全な	-.099	.009	.419	.112	.382	.189	.356	-.370	-.285	.553	.710	-.510	-.794	.050	-.181
美しい	-.046	.083	.350	.155	.333	.033	.354	-.216	-.208	.615	.912	-.378	-.991	.063	.006
整然とした	-.259	-.178	.339	.005	.210	.208	.422	-.282	-.401	.471	.598	-.560	-.665	-.082	.025
新しい	.113	-.393	-.264	.354	.632	.473	.444	-.747	.150	.060	-.228	-.365	-.236	.355	-.385
さびしい	-.881	.468	.278	-.745	-.330	.013	-.169	.422	.060	-.378	.294	-.525	-.005	-.768	.193
静的な	-.613	.350	.090	-.605	-.353	-.287	.183	.286	.040	.048	.554	-.523	-.202	-.712	.252
開放的な	-.075	.122	.615	.347	.585	-.335	.020	-.202	-.128	.335	.650	-.166	-.834	.315	-.235
良い	-.071	.080	-.458	.170	.342	.077	.295	-.176	-.292	.606	.830	-.366	-.848	.090	.016
単調な	-.529	-.255	.071	-.460	-.274	.272	.210	-.213	-.045	-.103	-.001	-.414	-.080	-.547	-.019
すがすがしい	-.139	.140	.469	.126	.372	.174	.206	-.217	-.153	.495	.792	-.340	-.865	.049	-.100
伸び伸びした	-.144	.193	.552	.164	.478	.253	.110	-.247	-.107	.377	.713	-.335	-.813	.121	-.267
珍しい	-.099	-.075	.227	-.075	.166	.096	.424	-.485	-.206	.476	.549	-.545	-.543	-.152	-.418
SD因子分析I軸 スコアとの相関	-.037	.127	.494	.263	.462	.119	.238	-.174	-.23	.564	.816	-.318	-.875	.199	-.027

*防音壁を含む

ある。

絶対値が0.6以上のものに着目すると、昨年度の研究結果と同様に、情緒性因子を多く有する評定尺度群(親しみやすいー親しみにくい等)とは、「建物(防音壁を含む)」が負の相関が高く、「緑」「街路樹」は正の相関が高いことがわかる。また、活動性因子を代表する評定尺度群とは、「車」が高い相関を示している。

相関の高さは、当該要素の誘目性が高いことが、その要素が存在する景観の評価に強く影響する、ということを表す。従って、端的に言えば、路側の建物等が早く知覚されるような目立つ景観は評価が悪く、街路樹等の緑が目立つ景観は評価が良いといえることができる。これらの要素はいずれも空を画するスカイラインを形成するものであり、道路景観整備の鍵のひとつとして、スカイラインの整備が重要であることを示していることになる。

3-4 景観場面毎の各構成要素の誘目性のパターン

Fig.9(1)~(10)は、スケッチ法による本実験の結果を集計し、場面呈示の露出時間と、その時に各構成要素を描出再生した人数の率との関係を、道路景観

場面ごとに示したものである。

(1) 外苑 [Fig.9-(1)]

スカイラインを形成する街路樹が最も目立ち、路面および路面表示がそれに続く誘目性を有している。この景観が高く評価されることも納得できる。

(2) 代々木 [Fig.9-(2)]

街路樹が最初に出現してはいるが、歩道橋と路面がすぐ優位に立っている。これは、街路樹が(1)の外苑ほどには連続した「図」となっておらず、直線的で、強く硬い感じのスカイラインを形成する歩道橋と交差していることによるものであろう。

(3) 上目黒 [Fig.9-(3)]

横一文字に視界をさえぎる歩道橋が誘目性の最上位を占めている。路面表示、車、建物、(中央分離帯の)フェンス等の描写再生率は露出時間が2秒になっても100%に達しておらず、個々の要素を明確な「図」として知覚することが容易でないほどに、雑多な要素が錯綜していることがわかる。

(4) 柿ノ木坂 [Fig.9-(4)]

極めてシンプルかつ明瞭な輪郭を有する路面、路面表示が高い誘目性を示し、車、広告(画面左端の路側の立看板)がこれに続いている。歩道橋、街路

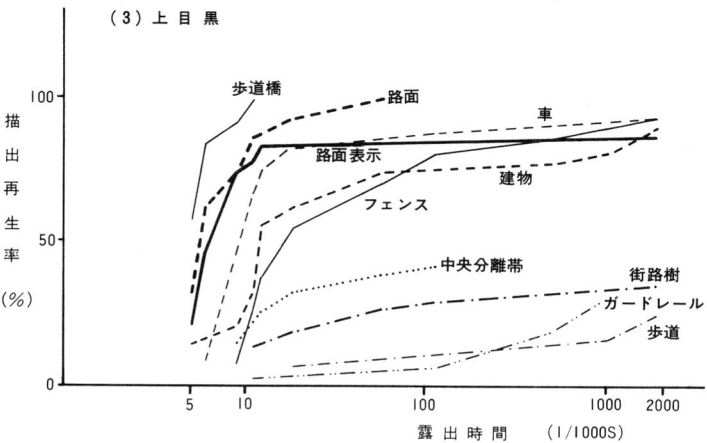
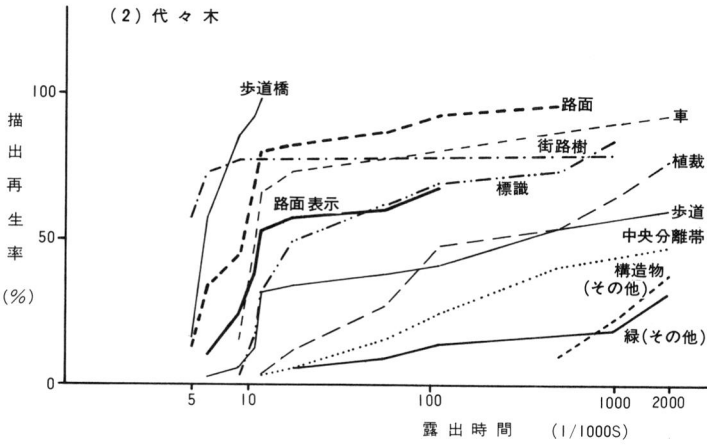
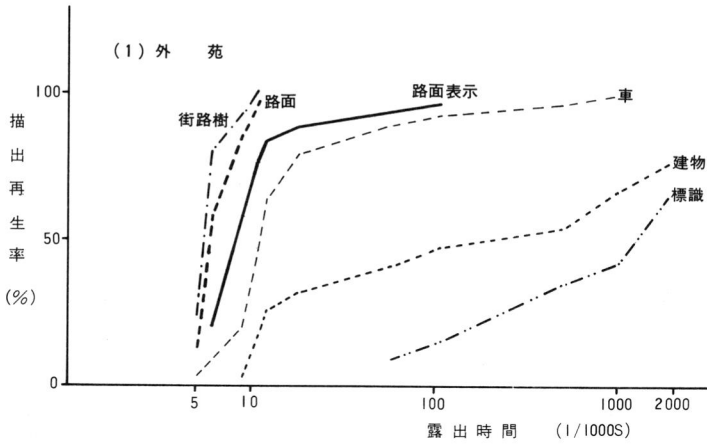


Fig. 9(1)~(10) 場面呈示露出時間と主要構成要素の再生描出率の関係
Correlation diagram of the exposure time for presentation of each scene and the percentage of sketch representation of major components

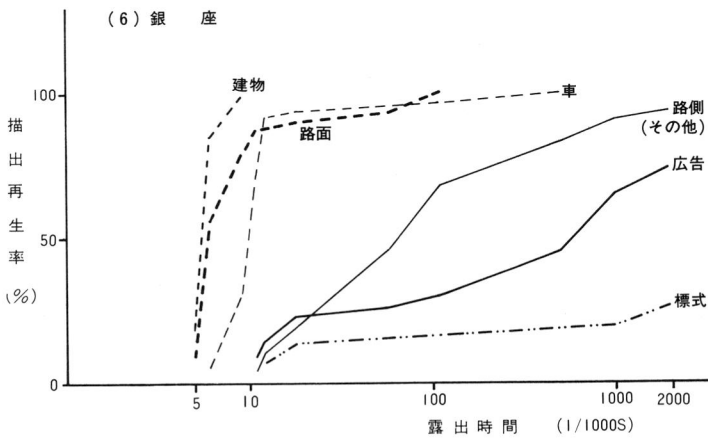
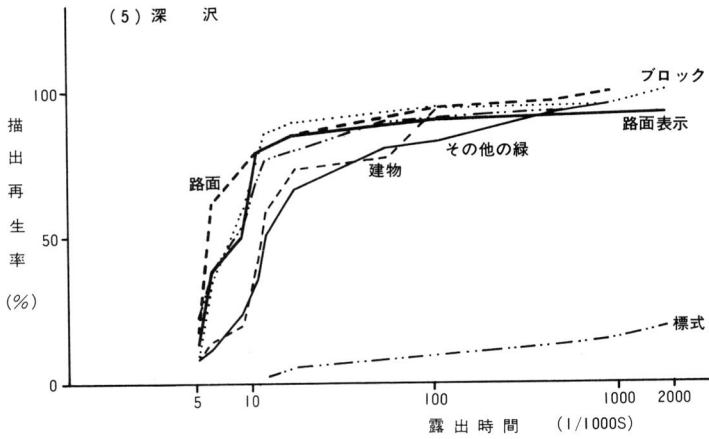
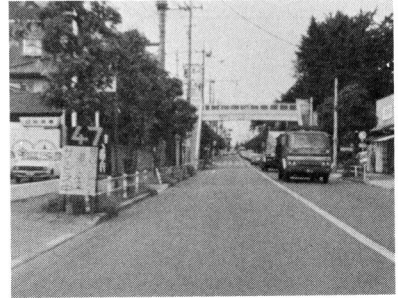
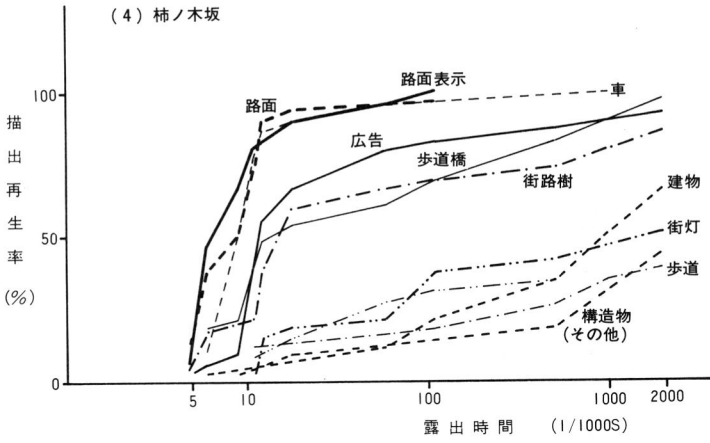


Fig. 9 (4)~(9)

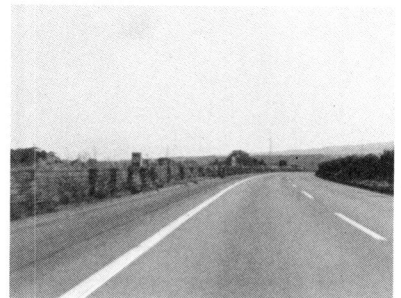
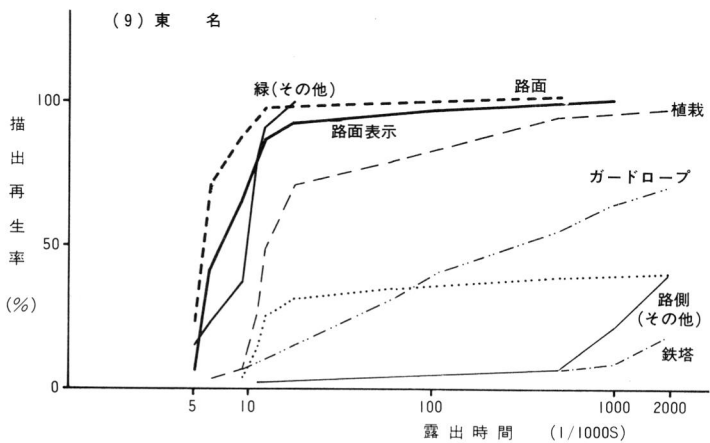
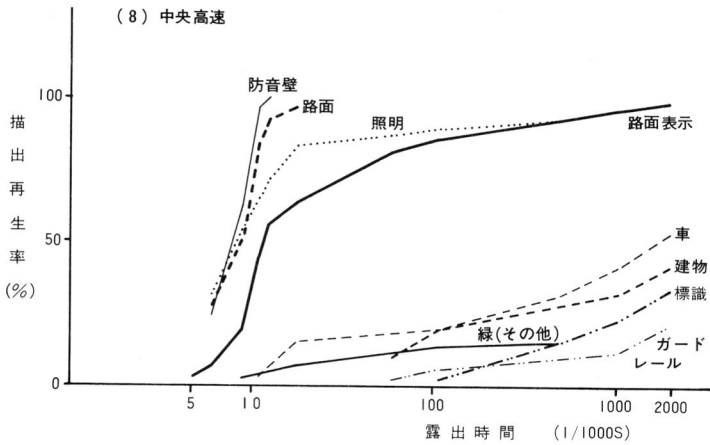
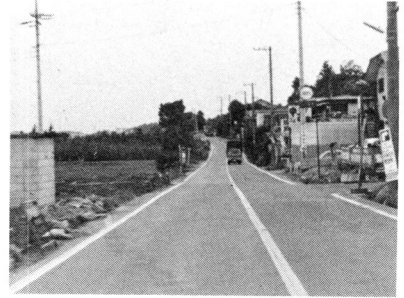
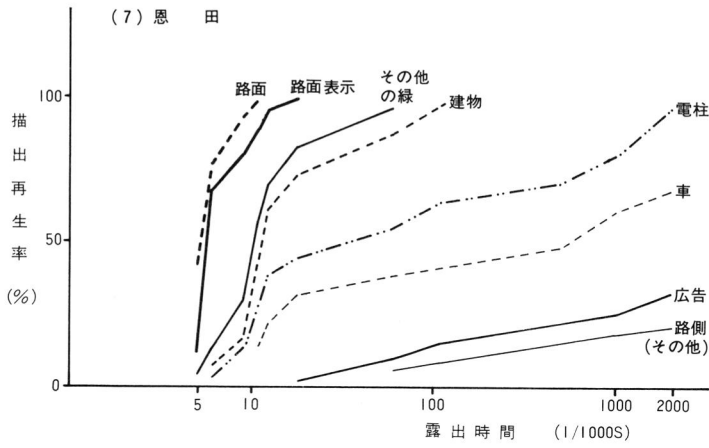


Fig.9 (7)~(9)

樹が比較的目立たないのは、それらがひとつの要素として明確な「図」になっていないことによるものと考えられる。これに対して、単独の立看板が目立つのは、距離が近くかつ明確な輪郭を有するからであり、たとえ小さく、また数少なくとも、この種の物件が路側を占有することの影響の大きさを物語っている。

(5) 深沢 [Fig.9—(5)]

現代日本の都市における住宅地域の道路景観の典型であるが、ブロック塀、電柱が路面、路面表示と同等の強い誘目性を有していることが特徴である。ブロック塀は奥行方向に路面系と同様の強く、硬い直線的な線遠近 (Linear perspective) を形成しており、また、電柱の方は頂部から根元まで完全に見え、上下方向に硬い直線が通った「図」となっている。路側の接道部分の構築物が景観の印象を決定していることを裏付ける実例といえよう。

(6) 銀座 [Fig.9—(6)]

細かな線や面が数多くあるように見えても、要素の種類は少なく、空間構成が極めて単純で、知覚内容が深まることのない景観である。建物が最上位に出現していることは、都市の街路景観において建築物、特にそのファサードと輪郭が重要なデザインの鍵となっていることを示していると考えられる。

(7) 恩田 [Fig.9—(7)]

わが国の大都市周辺部特有の景観の代表例といえるが、道路の幾何構造が比較的に良いためか、路面系が最上位にあり、続いて路側系の要素が目に入ってきている。その中で、量的には少ないにもかかわらず

らず、遠景の緑が比較的高い誘目性を占めており、乱雑なこの種の景観場面における緑の存在価値の高さを物語っている。

(8) 中央高速 [Fig.9—(8)]

極めて構成要素の種類が少ない道路景観であり、構図の体制も線遠近そのものである。防音壁の輪郭が鋭く強い線をなし、かつ明瞭なスカイラインを形成しているために、路面よりわずかながら誘目性が高くなっている。一方、路面表示の方は照明灯より後に出現している。高速走行時の運転行動に関わる情報よりも、直接関わりが少ない要素の方が目立つことは明らかに好ましくない。

(9) 東名高速 [Fig.9—(9)]

幾何構造設計が完全に施された道路景観の標準型といえるものである。まず最初に路面系が目に入り、次にスカイラインを成す植栽が見え、続いてそれらの「図」を背景(「地」)としてガードロープや中央分離帯等の路側系が出現する。誘目性がこのような階層的な分節構造を有することが、運転者から見た道路景観としては基本的なパターンであると考えられる。

(10) 田沢湖 [Fig.9—(10)]

自然景観は、自動車が走行する空間のような機能を前提として、意図的に作られたものではない。このため、路面系に相当する要素が先験的には存在せず、スカイラインを形成する「山」が最初に出現し、続いて「木」「湖(水面の輪郭)」が現れている。構図の体制は不規則で、個々の要素の「図」としての輪郭も多様であるが、いずれもが印象に残りやすい

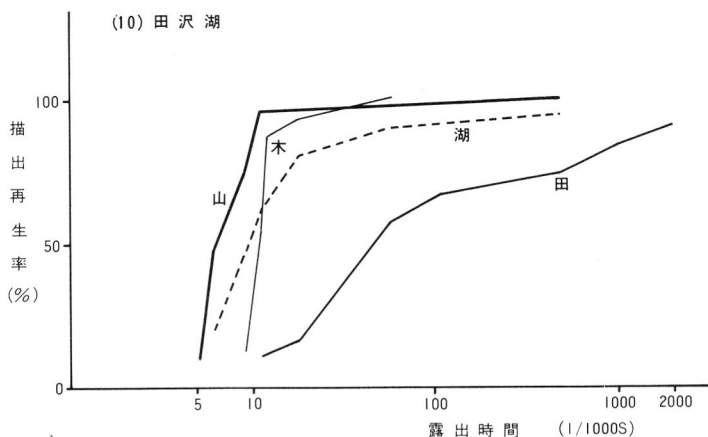


Fig.9 (10)

という点で、明らかに道路景観とは異なる視知覚構造を有していると考えられる。

3-5 構成要素毎の誘目性の変動傾向

以下の3要素について、Fig.9(1)~(9)よりFig.10(1)~(3)を作成し同種の道路景観構成要素が、異なる景観場面の中に存在している場合に、誘目性がどのように変動するか比較検討を行った。

(1) 電柱類 [Fig.10-(1)]

照明柱を含む電柱類が明確に知覚されているのは4場面であるが、構図的体制の違い(スカイラインから上への突出、樹木による隠蔽等)によって、目立ち方が異なることがわかる。

(2) 広告類 [Fig.10-(2)]

量的な問題ではなく、「図」と「地」の関係によって誘目性が異なっている。ただし、要素数が多いと、個々の要素の誘目性は低くなるが、景観全体としては評価が悪くなるのは当然である。

(3) 歩道橋 [Fig.10-(3)]

横一直線に「図」として成立し、あるいはスカイラインを形成する場合には特に目立つが、両端の階段部分が街路樹で見えないような場合には比較的目立たないことがある。

4. 結論

4-1 視覚的ゲシュタルトとしての道路景観

運転者の眼から見た道路景観は、一般に線遠近の形態をとり、構図的体制としては一見単純に思えるが、実際には数多くの構成要素が階層的に「図」と「地」の分節構造を形成して視知覚され、複雑な構造を有するために逆に、相殺的な影響が生じ、統一的印象を体験としてもたらしことが少なく、内容が乏しい場合が多いということが出来る。他方、自然景観では、構図的体制は複雑な様相を呈しているが、比較的単純な視知覚構造を有しており、かえて個々の構成要素の表情や内容の印象が明瞭で、全体として統一的で豊かな体験をもたらすことが多いと考えられる。

4-2 構成要素の誘目性と道路景観の評価

道路景観の中でも、構成要素の見え方の相違によって、その総体的な印象が異なる場合がある。特に、建物並びに形状が類似している防音壁やブロック塀等の誘目性が高い。即ち「図」としての輪郭が明瞭で、早く視知覚されて目立つ場合には、その景観の評価は悪いものとなり、他方、街路樹や周辺の緑が目立つ場合には、良い評価を得ることが判明した。

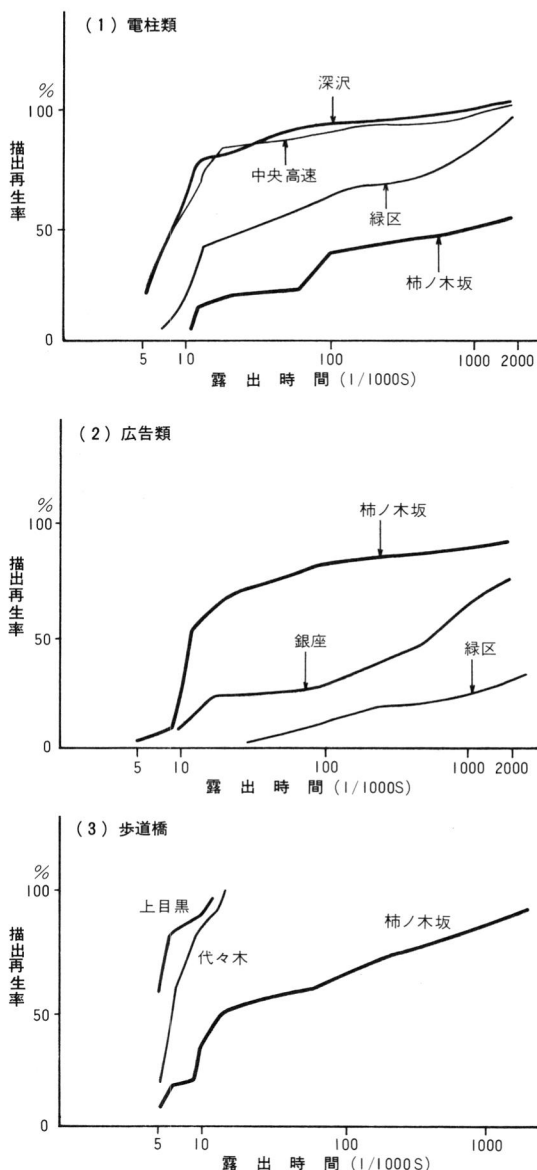


Fig.10 各構成要素の誘目性の変動パターン
Variation of conspicuity of each component

要言すれば、空を区切るスカイラインを形成する要素が景観の評価を左右することになる。

4-3 道路景観の誘目性の構造

基本的な原則として、運転者の眼から見た道路景観においては、まず最初に路面が「図」として知覚され、街路樹、建物等スカイラインを形成する要素がそれに続き、電柱、標識、広告等の路側占有物はそれに続き知覚されるという、階層的な分節構造を有する。しかし、この誘目性の秩序の原則を攪乱して、電柱、歩道橋、広告、防音壁等の路側占有物が誘目

性の上位を占める場合がある。それは、直線的で明瞭な輪郭を有する場合や、色彩・明度の対比、相対的な大きさ（スケール）等、条件は各様であるが、直接運転行動には関係しないこれらの要素が、第一に重要な路面や情緒性に関わる街路樹等より優位に知覚されることは、安全性や快適性の点から考えて好ましいことではないといえよう。

4-4 提言

以上の結果から、路側の占有物件が誘目性の上位を占めるような場合には、それらを整理統合し、「図」

としてではなく、道路景観の背景の中に「地」として融け込むように整備することが必要であると考えられる。

そのための手法としては、広告物や建物の規制、路上施設の共用化等様々なものが考えられるが、基本的には道路環境設計、交通管理、都市計画の協調が第一であり、安全かつ快適な道路環境の創出の目的に向けて、施策の統合をはかるべき時期に至っていると考えるべきであろう。