

態度・行動変容施策に基づく景観改善

藤井聡

正会員 工博,東京工業大学大学院理工学研究科,教授

本稿では、良好な景観のためには、ひとり一人の行動変容が不可欠であること、そして、その行動変容を導くためには、ひとり一人の意識に働きかける心理的方略が重要であることを指摘した。そして、「景観改善」あるいは「景観変容」を導くために必要な行動変容にはどのようなものがあるのかを、3つのレベル（掃除・整理整頓レベル、調度品の改善レベル、部屋の構造改善レベル）に分類しつつ整理した。そして、それぞれのレベルにおける一つ一つの行動変容は、それが集積することで、社会的な構造変革を導きうるものである、という点、ならびに、より高次のレベルの行動変容を期待するためには、それより低次のレベルの行動が適切なものでなければならない、ということも指摘した。そして最後に、これまでの景観研究において、「行動変容」に着目した諸研究が未だ十分に行われていない点を指摘した上で、今後、景観改善、経験変容を意図した行動変容研究の展開の必要性を主張する。

キーワード: 態度変容, 行動変容, 心理的方略, 景観変容

1. 景観と行動

(1) 美しい人と醜い人

例えば、人間の容姿について考えてみよう。生まれもった目鼻立ちや体躯など、その人の「容姿の良さ」に影響を及ぼす先天的な要素があることは間違いないとしても、その人の服装や髪型などは言うに及ばず、立ち居振る舞いや話し方や身のこなしなど、その人の「容姿の良さ」に抜本的な影響を及ぼす「後天的」な要因が存在していることは、誰しもが認めざるを得ないだろう。

ここで例えば、目鼻立ちや体躯の「良さ」が、考えられ得る最高の水準の人物を、仮に想定してみよう^[1]。この人物が、例えば、風呂に何年も入っていないとしてみよう。そして、髪の毛も何年も洗っておらず、かつ、切ったこともなく、歯を磨いたことも、そして、顔を洗ったことも何年もないと考えてみよう。服装も適当なものを着続けており、洗濯など何年もしていない。話し方も表情も卑しく、姿勢はいつも前かがみで、上目遣いにも他人から何かを奪い取る事ばかりを考えている。はたしてこの様な人物を、「美しい」と呼ぶ人がいるであろうか。おそらくは、こういう人を、われわれは「醜い人」と呼ぶのではなかろうか。

一方で、目鼻立ちや体躯は何の変哲もない、極めて平均的な平凡な人物を考えてみよう。この人物は、風呂にも入り、髪の毛も定期的に手入れし、服装も過剰に華華でも豪華でもないが、TPOにあわせたきちんとしたものを身につけている。話し方も品よく姿勢もきちんとした人物であり、他者との社交の中でも常に感じよく振る舞う。こういう人物は、仮に、その目鼻立ちや体躯が平凡

であったとしても、先に述べた人物よりも、「美しさ」という点においてより高い評価を得ることは、おおよそ万人が認めるであろう。

(2) 美しい人と醜い人を分かつもの

さて、以上に述べた思考実験は、単なる思考実験にし過ぎないが、この思考実験が意味するのは、次の一点である。それはすなわち、「容姿の美的評価における、後天的な要素の重要性」である。

さて、こうした「後天的な要素の相違」はどのようにして生ずるのであろうか。例えば、この思考実験の両者における相違は、風呂に入るか入らないか、髪の毛を切っているかどうか、洋服を洗濯しているかどうか、洋服を時と場所に応じて着替えているかどうか、他者とのつきあいのなかでどのようにつきあうか否か、という点であった。この相違は、結局は、いずれも、「行動の相違」と言えるものである。「風呂に入る」「髪を切る」「洗濯をする」「洋服を着替える」「社交をする」といった諸点はいずれも「行動」なのである。

この点を踏まえるなら、美しい人と醜い人を分ける重要な相違は、その個人の「行動の相違」なのだということができるであろう。

(3) 景観と行動

さて、以上に述べた思考実験が意味するところは、人物の美的評価における、物理的な体躯や目鼻立ちという先天的な要素以外の、その人物の「行動」によってたらされる後天的要素の重要性である。

こうした行動の重要性は、街路景観の美的評価におい

ても成立しうるものである。

例えば、如何に美しい街路やが設計されたとしても、そこに住まう人々が、はではでしい「のぼり」や「看板」を好き勝手に設置し、ゴミも散らかし放題にし、食べ物の残るかすも放置し放題にし、それが至る所で腐敗し腐臭を放ち、そして、至る所のガラスを割り、あちこちに落書きばかりをしているような「行動」をとり続けていけば、その景観はどのように評せられるであろうか。あるいは、その街の中には朝も夜もなく酔っぱらいがたむろし、先の思考実験に登場した様な「醜い人」があちこちに腰掛け、あれこれをわめきちらしているような街路の景観は、どのように評せられるであろうか。言うまでもなく、多くの人々²⁾は、その景観をして「醜い景観」と評するのではなかろうか。

その一方で、特に何の変哲もない街路であったとしても、そこに住まう人々が、ゴミ一つ散らかさず、毎日きちんと掃除をし、かつ、看板も全体の調和を検討しつつ設置し、木や花を植え、それを日々大切に手入れしているという「行動」をとり続けているとしよう。このような街路の景観は、先の街路よりも格段に「美しい景観」と評せられるのではなかろうか。

すなわち、景観の善し悪しは、その景観に関わる人々の暮らしという「行動」に直接的に依存しているものと考えられるのである。

(4) 行動による景観へのより長期的・本質的影響

この様に、特定の景観に関与している人々の行動が、その景観の善し悪しを規定しているものと考えられるが、長期的な時間を考えれば、その影響はより抜本的なものである可能性が浮かび上がる。

まず、「醜い街路」の住人は、ゴミを散らかし放題にしたり落書きをしたりするほどに街路そのものに全く配慮していないのだから、各自の収入をその街路や街そのものの改善のために利用することがあるとは考えられない。一方で、木や花を公共的な街路に植え、その手入れを行う「美しい街路」の住人は、各自の収入の一部を、街路や街そのものの改善に利用する可能性が十分に考えられる。したがって、「醜い街路」の住人は、仮に、最初に美しいデザインの街路や建物を与えられていたとしても、そして、如何に彼らの収入が高い水準であっても、その所得を全て自らの利己的な目的のために使い果たし、自らの生活には直接は関係しない建物の「外観」に配慮することはないのである。そしてその内、外観の事など全く気にせずに機能性だけを考えた建物に作り替えたりする可能性も十分に考えられることとなる。そして当然ながら、彼らが「優秀なデザイナー」³⁾を雇う可能性は極小化されてしまうと共に、街路景観についての「自

主的ルール」を設定することなども到底考えられないということとなる。

一方で、「美しい街路」の住人は、仮に建築物のデザインも、街路のそのもののデザインも平凡なものであり、また、必ずしも収入が高い水準でなかったとしても、その収入の一部を、街路や街の改善に使用することもあり得るであろう。そして、改築の際には、全体の調和に配慮しつつ自らの建物の外観を検討することであろう。それ故、彼らが「優秀なデザイナー」を雇う可能性は、先の醜い街路の住人よりも格段に高いのであり、そして、場合によっては、街路景観についての自主的ルールを設定することもあり得ることとなるのである。

このように、長期的な時間を視野に納めれば、「行動の相違」は、より抜本的、本質的に、景観の善し悪しに影響を及ぼしうるものと考えられるのである。

2. 景観変容と行動変容

(1) 景観変容

以上、人間の容姿の良し悪しと行動との関連についての比喩を用いつつ、景観の善し悪しには、その景観に関わる人々の行動が決定的に重大な影響を及ぼしている可能性を論じた。以上の議論では、一例として、「街路」について論じたが、こうした「行動」の景観に対する本質的影響は、純粋な自然景観を除く全ての景観において存在しうるものであると考えて差し支えなかろう。

さて、こうした議論は、一見自明の因果関係であるとも言えるが、この因果関係は、「景観の改善」を目指すにおいて重大な含意をもっている。それは、景観の改善は、その景観に関与する一人ひとりの人間の行動が変容することによってもたらされる、という含意である。このことはすなわち、もし仮に先に述べた「醜い街路」の住人の行動が、「美しい街路」の住人のそれへと「変容」していくことがあるのなら、その景観もまた、より美しい方向へと「変容」していくであろう、ということの意味しているのである。より簡潔に言うなら、行動変容が景観変容を導くことを意味しているのである⁴⁾。

しかし、本当に人々の行動が、変容することはあり得るのであろうか。上述のような「醜い街路」に住まう人々の醜い行動が、「美しい街路」に住まう真っ当に健全な行動へと変容することはあり得るのであろうか。

無論、そうした行動変容は、一足飛びには難しいであろう。しかし、それは必ずしも不可能なことではないことが、従来の心理学研究から、明らかにされている。以下、本稿では、心理学の知見を援用しつつ、景観改善をもたらす行動変容を導きうる具体的な方略について、議

論をするめることとしたい。

(2) 良質な景観のための処方箋：心理的方略

一般に心理学では、行動変容を導く方法は、しばしば「構造的方略」(structural strategies)と「心理的方略」(psychological strategy)の二つに分類されている²⁾。以下、この二つの方法について説明することとしよう。

まず、一人一人の行動は当人の「内面」と「環境」の双方で規定されている。ここに、「内面」とは、知識、認知、意識、あるいは、社会心理学上の術語を用いれば“態度”と呼ばれるものである。一方で、「環境」とは、物理的な環境に加えて、法律的、制度的、あるいは、経済的な環境も含まれる。それ故、人びとの行動変容は「環境の変化」か、「人びとの内面的な変化」のいずれかによってもたらされる、ということになる。そして、「環境の変化」を通じて行動の変容を誘導、あるいは、強制する方法が、環境の構造に変化を加える方法であるという意味から、「構造的方略」と呼ばれる。一方で、「人びとの内面的な変化」を通じて、自発的な行動の変容を期待する方法が、「心理的方略」と呼ばれる。

ここで、構造的方略と心理的方略の相違の一例を説明するために、景観に関わる行動の中でも、最もシンプルな次元の行動として、「放置駐輪をするか否か」という行動を取り上げてみよう。この時、便利かつ低料金(あるいは、無料)の駐輪場を整備したり、撤去頻度を高めることを通じて放置駐輪の削減を目指していく方法が、「構造的方略」と呼ばれるものである。一方で、放置自転車は景観や歩行者の歩きにくさに及ぼす影響についてのメッセージや駐輪場の場所についての情報を提供し、ひとり一人の意識に働きかけることを通じて、放置駐輪の削減を目指していく方法が、「心理的方略」と呼ばれるものである。

(3) 心理的方略の必要性和有効性

さて、上記の様な構造的方略が、有効な手法であろうことは、ほぼ自明であろう。たとえば、駅前での放置駐輪を削除するにあたって、駅のすぐ横に、無料の駐輪場を設置すれば、多くの放置駐輪が削除されることは明らかであろう。しかし、人びとの要求水準に「完全」に答える駐輪場を整備することは、ほぼ不可能である。なぜなら、自転車利用者は、どこにでも行こうと思う可能性があり、そして、それにこたえるためには、町中駐輪場にしなければならないからである。こうした事態を回避するために、たとえば、「撤去」という手段を講じてみることも考えられるが、全ての地点で、常に監視し、撤去することは現実的に不可能であるし、それに近づけよ

うとすれば、膨大な予算が必要となる。それ故、「構造的方略」だけでは、放置駐輪問題を解消することは必ずしも可能ではないのである。

ところが、「心理的方略」の実施を考えることではじめて、放置駐輪問題の解消の糸口が見いだせることとなる。なぜなら、人びとが、「自転車を駐輪場に駐めるのは、当たり前である」と考えていたり、あるいは、「多少歩くのは、別に苦にはならない」「駐輪場がどこにあるのか、よく知っている」と考えているとするなら、駐輪場の整備水準が有る程度の水準であるのなら、放置駐輪は基本的に無くなるのが予想されるからである。逆にいうなら、「放置するのは当たり前」「歩くのは面倒だ」と皆が考えているのなら、いくら巨額な投資を行い、駐輪場を整備したところで、放置駐輪は無くなることはあり得ないのである。

だからこそ、景観の改善のためには、「心理的方略」を実施することが、極めて重要となるのである。

近年、こうした点に着目して、交通の分野をはじめとして、上記のような「心理的方略」によって、都市計画、交通計画上の諸問題を解消しようとする行政施策が、広範に実施されてきている。行政においては、そうした取り組みは「モビリティ・マネジメント」³⁾と言われ、主として自動車利用の抑制を訴えかける、適切なコミュニケーションを展開することで、おおよそ2割前後の自動車利用が、削減できるということが、様々な実験や実務の取り組みによって明らかにされている⁴⁾。また、こうした方法を、上記に例として引用した放置駐輪対策にも援用し、コミュニケーションのみで駐輪台数を削減したという事例もいくつか報告されている⁵⁾。

すなわち、人の行動は、「コトバ」だけでも変わりうるのである。

3. 良好な景観のための持続的取り組み

(1) 景観改善の3つのレベル

さて、以上、本稿では、良好な景観のためには、ひとり一人の行動変容が不可欠であること、そして、その行動変容を導くためには、ひとり一人の意識に働きかける心理的方略が不可欠であり、かつ、それが有効であることを論じた。

その中でその一例として、「放置駐輪」についての具体的な内容を解説したが、言うまでもなく、放置駐輪が一掃されただけで、景観が良質なものとなるわけではない。

ここで、表1を参照されたい。この表は、「街」における景観改善施策としていかなるものがあり、そして、それぞれがどのような行動変容と関連し、かつ、それを

表-1 街の景観改善方策の分類とそれを導くための心理的方略，ならびにそれによって誘導される構造的方略¹⁾

レベル	「街」における景観改善方策	心理的方略	→	構造的方略
(レベル1) 掃除・整理整頓	ゴミ・たばこのポイ捨て行為の削減	ポイ捨て自粛意識の活性化	→	罰則規定制定
	定期的な清掃	自発的清掃意識の活性化	→	定期的な清掃義務制度の導入
	放置駐輪・路上駐車削減	放置・路上駐車自粛意識の活性化	→	撤去制度の導入
	都市内での自動車利用削減	自動車利用自粛意識の活性化	→	自動車利用規制の実現
(レベル2) 調度品の改善	景観悪化をもたらしている看板・のぼり等の、景観にとって望ましくないものの撤去・改善	看板の撤去・改善意識の活性化	→	看板規制の導入
	植林・ランドアート等の、景観にとって望ましいものの設置	景観の向上を図る事物設置の必要性意識の活性化	→	植林・ランドアート等設置の義務化
	個別の建築物の改善	建築物改善意識の活性化	→	建築規制
(レベル3) 部屋の構造の改善	街路空間の再配分	街路空間再配分の必要性意識の活性化	→	街路空間の再配分プランの策定
	公共施設・公共空間の創出と改善	公共施設・空間の創出と改善の必要性意識の活性化	→	公共施設・空間の創出と改善プランの策定

↑ マネジメント的対策

↓ デザイン的施策

導くための心理的方略には如何なるものがあるのか，をとりまとめたものである¹⁾。また，この表では，それぞれの景観改善施策を，3つのレベルに分類している。

レベル1：掃除・整理整頓レベル

レベル2：調度品の改善レベル

レベル3：部屋の構造の改善レベル

である。ここにレベル1の「掃除・整理整頓レベル」とは，例えば，「部屋」を想定するなら，日々，部屋をきちんと掃除し，不要なものを棄却しつつ，部屋の中にある各種のものを整理整頓していく，という行動に対応したものである。レベル2の「調度品の改善レベル」とは，部屋の中の各種の調度品（ランチョンマット，皿，花瓶，椅子，机，ソファ，本棚等）を，一つずつ，良質なものと変えていくという行動に対応している。最後の「部屋の構造の改善レベル」とは，部屋の構造を，より暮らしやすいものとするために，抜本的に改変したり，家屋を新築したりする行動に対応している。

以下，この表1に対応して，それぞれのレベルの景観改善方策について，文献1)を参照しつつ述べることにしよう。

(2) 掃除・整理整頓レベル（マネジメントのレベル1）

このレベルにおいて想定される各種の行動変容は，レ

ベル2，レベル3における各種の抜本的な行動変容よりも概して実現可能性が高く，それ故，その心理的方略は，いずれも比較的“やりやすい”ものである。ただし，それらはいずれも，一度限り実施すれば事足りるというのではなく，日々繰り返していくことが重要となる「マネジメント」である。なぜなら，こうした「マネジメント」は，レベル2やレベル3の各種施策によって実現化した街路空間や，その中の各種の事物が持ちうる景観の「潜在的な美しさ」を引き出すために不可欠なものであるからである。そして，いかに潜在的なる美を持ちうる空間でも，そのマネジメントがおざなりにされていれば，その潜在的なる美が発揮されることはあり得ないからである。しかもさらに重要となるのは，こうしたマネジメントを日々繰り返す“態度と行動”こそが，レベル2やレベル3の各種施策を支える“態度と行動”へと繋がっていくからである。この意味において，このレベル1のマネジメントは，景観の改善活動のすべての“基本”とすら言うことができる，重要な取組みなのである。

a) ぽい捨て行為の自粛

掃除・整理整頓レベルにおける街の景観改善施策としては，「たばこやゴミのポイ捨ての削減」が考えられる。これを誘発するための心理的方略は，ポイ捨て行動の自粛意識を活性化である。この点については，これまでに

も新聞やテレビのコマーシャルやポスターなどで繰り返して公衆に訴えかけられてきているものである。こうした取組みは、地道で、ほとんど効果がないように見えるものの、日本以外の都市に出かけたときに、日本の街におけるゴミの少なさには驚かされることはしばしばであり、長期的にみれば、そうしたマスコミの影響は一定程度存在している可能性が考えられる。また、最近では、路上の喫煙を禁止する条例を採択する自治体も現れ始めている。こうした現象は、表1に示したような心理的方略による意識の活性化が構造的方略に繋がった一つの事例と見なすことができよう。

b) 定期的な清掃

街の清掃は、たとえば税金や協力金などの形で費用を集めて、清掃業者に依頼するという形が典型的なものであるが、日々のこまめな清掃を逐一業者に依頼することはしばしば困難である。そういった場合、こまめな清掃は、その街の住人が行うという対策が、現実的である。こうした清掃は、たとえば、京都の市街地では一般的に行われてきたものであり、家の前の街路は、日々自らが掃除するという習慣がかつては存在しており、現在でもなお、その習慣は続いている。こうした習慣を形作っているのは、家の近くの公共空間を清掃するのは、その家の責任である、という「意識」に他ならない。こうした意識を活性化するための行政プログラムは明示的には存在していないものの、特定の日の特定の時間に、全国で一斉に、家の前に水をまく（＝打ち水をする）、という「打ち水大作戦」（<http://www.uchimizu.jp/>参照）等の運動は、定期的な清掃を目指した行政施策と類似したものと考えられる。

c) 放置駐輪・路上駐車削減

放置駐輪については、先の節で簡単に触れた通りである。なお、放置駐車については、これまでは、「規制の強化」が語られることが多く、心理的方略については、十分な事例が蓄積されていない。放置駐輪削減と類似した問題であるため、放置駐輪削減のための心理的方略の各種の技術と政策を参照しつつ、今後、そのための行政施策の展開を検討していくことが必要であると考えられる。

d) 自動車利用の削減

自動車利用の削減は、レベル1の各種の行動変容の中でも、景観に対して最も抜本的な影響をおよぼすものであると同時に、最もその実現が困難であるものである。自動車利用が景観に及ぼす影響は多岐にわたるものであり、まず第一に、街路における自動車利用が無くなれば、上述の路上駐りに伴う景観の悪化を回避することができる。第二に、自動車利用が無ければ、自動車に占有されていた道路上の空間が、レベル2やレベル3における各種のデザインやマネジメントのために活用可能な資源と

して供給されることとなる。たとえば、その空間をカフェにすることも、樹木を植えることも、歩行空間に改変することも可能となる。しばしば、「美しい街並み」として紹介される、フライブルグやストラスブール、あるいは、イエテボリといった欧州の街路空間が良質な景観を醸し出している主要な原因は、この点に求められるといて過言ではなからう。

自動車利用削減を目的とした心理的方略は、先にも引用した通り、「モビリティ・マネジメント」と呼ばれ、1990年代後半から、日本各地で実施されはじめている。

なお、こうした心理的方略を通じて、都市部における自動車に対する関心・意識の高揚は、表1に記載したように、「自動車規制」へと繋がりをうめるものである。たとえば、日本を代表する商店街の一つである東京の自由が丘商店街において、「自動車」が歩行者心理に及ぼす心理的影響を及ぼす分析を行ったところ、自動車によって、歩行者は、歩きにくく感じ、雰囲気が悪いと感じそして、それらの結果として歩いていて楽しくなくなってしまう、という因果関係が統計的に存在していることが明らかにされた。そして、この結果をわかりやすいチラシ一枚にまとめ、各商店主に情報提供したところ、自由が丘における「歩行者天国」の時間帯の延長を求める声が大きくなった、ということが、心理データから明らかにされている⁶⁾。すなわち、自動車利用が望ましいものではないという意識の高揚は、自動車規制という構造的方略を促進する帰結をもたらすことが、実証的に示されたと言える。

(3) 調度品の改善レベル（マネジメントとデザインの中間に位置するレベル2）

このレベルにおける各種の行動変容は、レベル1よりも、より「ハード的」なものであり、レベル1の各種行動変容よりも街の構造に働きかけることを通じて景観の改善を図るものである。ただし、このレベルよりもレベル3の方がより抜本的な対策であり、レベル3に比べれば、レベル2は比較的ソフト的な対策群であると言えることができる。その意味において、お皿や置物、あるいは、種々の家具、場合によっては壁紙などの改善に対応する「調度品の改善レベル」は、レベル1の様な「インフラストラクチャーのマネジメント」と、レベル3の様な「インフラストラクチャーのデザイン」の、ちょうど中間に位置するレベルであると位置づけられることができる。

a) 看板・のぼり等の撤去・改善

この行動変容は、レベル2の中でも最もマネジメント的要素が強いものである。ただし、看板やのぼり等は、容易に設置・撤去できる一方で、その景観に及ぼす影響

は決して小さなものではない。それ故、看板や上りなどを、景観に悪影響を及ぼしている種類のものは撤去しつつ、景観に対する負荷が小さいものに、あるいは、良質な景観に資するようなものに変えていくことによる景観の改善効果は、決して些細なものではない。この点については、例えば、その基礎的研究として、看板やのぼりを撤去することが、どの程度の主観的な景観改善効果を持つかについての統計分析が行われている。そしてその研究では、そうした統計データを活用しながら、景観改善の方途を探り、それに基づく「加工写真」を作成し、それをさらに人々に提示する等を通じて、看板やのぼりを撤去、改善しようとする動機を活性化することが試みられている⁷⁾。

b) 植林・ランドアート等の設置

以上に述べた取組みは、景観に否定的影響を及ぼす要素を除去するための行動変容であったが、それとは逆に、景観に肯定的影響を及ぼしうる要素、たとえば、植林や花壇、場合によってはランドアートを設置していくという種類の「行動変容」も考えられる。この取組みは、北海道で展開されている、シーニックバイウェイの一連の取り組みの中で実施されており、特に植林や花壇の整備などは、住民主体で実施されている⁸⁾。

c) 個別建築物の改善

この取組みは、「調度品の改善」のレベル2の中でも、最も抜本的な対策である。「部屋」のメタファーで言うならば、これまでに述べた各種行動変容は皿やテーブルクロス、壁に掛ける絵画、といった調度品の改善に関わるものであった一方で、個別建築物の改善は、タンスやテーブルや壁紙等の改善に対応するものと言えるであろう。これに関連する事例としては、「田園調布住宅地」の取組みが挙げられる。

言うまでもなく、田園調布は日本を代表する高級住宅地である。そして、それが「高級住宅地」である主要な原因は住宅地の「街並み景観の良質さ」にあるのだが、その街並み景観の良質さは、相当程度、住宅地内のひとり一人の居住者の「協力的行動」によって成立していることが、坂野・堂免⁹⁾の分析により、明らかにされている。さらには、そうした一人ひとりの協力的な行動を背景として、景観を保持するための「住民協定」が自発的に発生したことも分析的に示されている。このことは、一人ひとりの個別建築物の改善を行う意識が集積することで、それをルール化、制度化することへとつながり、さらに、より一層良質な景観が保持されるようになる結果へとつながり得ることを意味している。

(4) 部屋の構造の改善レベル（デザインのレベル3）

このレベルは、これまでのレベルの中でも最も実現しにくいレベルである。このレベルにおける景観施策とは、

表1に示したように、「街路空間の再配分」や「公共施設・公共空間の創出と改善」等が挙げられるが、いずれも膨大な財源が必要だからである。膨大な財源は、結局は“税金”から支払われることを考えるなら、“納税者”の理解が得られることも必要である。しかも、まったく新しい場所に都市を築き上げるのならばいざ知らず、これまで論じてきたように、既存の景観の“改善”を論ずる場合には、その街に住む人びとにおける社会的合意も不可欠なものとなる。

これらの重大な障害の中で、現代社会においてとりわけ重大な障害となるのが、その街の住人の社会的合意、であろう。もしも、街路空間の再配分や公共施設、空間の創出が“景観の改善”のために行われるとするなら、その社会的合意が形成されるための絶対条件は、その街の大多数の住人達が“景観の改善”を求めている、という条件である。しかし、景観になどまったく興味が無く、ただ、“おもしろおかしく生きて行ければいい”と考える住民ばかりであるなら、そうした社会的合意が形成されることはあり得ないであろう。

だとするならば、レベル3の景観施策を実施するための最大の近道は、多くの人びとが“景観に配慮する”という状態となることを期待することなのである。

そうした状態は、いかにしてもたらされるのであろうか？

その答えは、本章において、既に繰り返し論じたところである。それは、日々の“掃除と整理整頓”（レベル1）をきちんと行い、それを踏まえつつ“調度品の改善”（レベル2）を少しずつ行っていく、という地道で持続的な取組みを延々と続けていくことに他ならない。そうした地道な取組みを繰り返すことではじめて、景観に配慮する態度が、住人の中に徐々に芽生えることとなるのである。それが長らく続けられたなら、その住人は自ずと、より良質な景観を求めて、より抜本的な対策を志向するに違いないのである。

4. おわりに

以上、本稿では、良好な景観のためには、ひとり一人の行動変容が不可欠であること、そして、その行動変容を導くためには、ひとり一人の意識に働きかける心理的方略が重要であることを指摘した。そして、先の章では、「景観改善」あるいは「景観変容」を導くために必要な行動変容にはどのようなものがあるのかを、3つのレベルに分類しつつ整理した。

その中で明らかになった重要な特徴は、それぞれのレベルにおける一つ一つの行動変容は、それが集積することで、社会的な構造変革を導きうるものである、という

点である。例えば、自動車利用を控える方向への態度変容は、それが集積することで、自動車利用を排除する規制的手法（構造的方略）へとつながるのであり、一人ひとりの景観改善努力が、集積することで、地域の景観改善保持のためのルールや協定につながり得ることを指摘した。そしてさらには、より高次のレベルの行動変容を期待するためには、それより低次のレベルの行動が適切なものでなければならないことも指摘した。例えば、美しい街路が整備されていても（レベル3）、その看板やのぼり、そして、建築物が醜いものであるなら（レベル2）、景観は良質なものとは言えないのであり、仮に建築物や看板等が適切であっても（レベル2）、ゴミだらけであったり、放置駐輪、違法駐車だらけの通りであるなら（レベル1）、それもやはり良質な景観とは言えないのである。

このような、景観変容の特徴を一言で言うとするなら、一つ一つの小さな行動変容の蓄積が、より大きな、より高レベルの行動変容を導き、それに伴って、より抜本的に景観の改善が達成せられるのだ、と言うことができるであろう。その一方で、抜本的な景観改善を強制的にもたらそうとしても、それを支える行動が存在していない限りにおいては、その強制的景観改善は功を奏し難いのである。

かくして、よりより抜本的な景観変容を期待するのなら、「急がば回れ」の謂われの通り、焦らずに、地道に、一つ一つの行動の変容を実現していくことが求められているのである。そうした行動変容の積み重ねによって、ある時、大きく、ドラスティックに、急激に景観が改善することもあり得るかもしれない。そして、そうした急激な改善が、さらなる行動変容をもたらし、次の段階へと、当該地域の景観変容が向かうことになることもあることであろう。しかし、そうしたドラスティックな変化をもたらすためには、さながら火山の噴火の前のマグマの蓄積の様に、潜在的な一人ひとりの意識、あるいは、態度、あるいは、行動の変容の蓄積が、重要な役割を担うものと考えられるのである。

いずれにしても、繰り返すように、「景観」は、その地に関わる人々の様々な行動によって規定されているものに他ならないのであり、本稿で概観したいくつかの種類以外の様々な行動が存在することを踏まえるなら、数十、数百という種々雑多な様々な種類の行動の集積として、立ち現れるのが「景観」なのである。それ故、景観を改善するためには、それら膨大な数の種類の行動のそれぞれにおいて、「行動変容」を期待することが不可欠なのである。

しかしながら、自動車利用の削減や放置駐輪の削減などの一部の例外を除いて、景観の改善を意図した行動変

容研究は、未だ十分に蓄積されているとは言えない状況にある様に思われる。そうである以上、もしも「景観の改善」を真に希求するのなら、これまでに行われてきた様々な景観・デザイン研究に加えて、「景観改善を目的とした態度・行動変容研究」を、さまざまな角度で推進していくことが、強く求められているのだと言わざるを得ないのではなかろうか。

脚注

- [1] 無論、どのような目鼻立ちや体躯が良いのかという点は、多分に文化的な影響を受けるが故に、具体的にどのような人物であるかを論ずることにはさして意味はない。これは単なる思考実験なのであるから、ここで意味を持つのは、とにかく、その人物が「最高の目鼻立ちを体躯を所持する人物なのだ」という一点である。
- [2] ここに言う多くの人々とは、日常用語でいうならば「よほどのへそ曲がりを除く多くの真っ当な人々」は、と言う意味である。この点をより厳密な議論については、文献10)を参照されたい。
- [3] 上記の脚注[2]と同様、「良いデザイナー」とは何かについての議論は別項に譲ることとしたい¹⁰⁾。

参考文献

- 1) 藤井聡：土木と景観—1章 風格ある景観と「行動変容」—、学芸出版社、2007。
- 2) 藤井 聡：社会的ジレンマの処方箋：都市・交通・環境問題のための心理学、ナカニシヤ出版、2003。
- 3) 土木学会：モビリティ・マネジメントの手引き、土木学会、2005。
- 4) Fujii, S. & Taniguchi, A. (2006) Determinants of the effectiveness of travel feedback programs—a review of communicative mobility management measures for changing travel behavior in Japan, *Transport Policy*, 13 (5), pp. 339-348
- 5) 萩原 剛・藤井 聡・池田 匡隆：心理的方略による放置駐輪削減施策の実証的研究：東京メトロ千川駅周辺における実務事例、*交通工学*, 42 (4), pp. 89-98, 2007。
- 6) 香川太郎・谷口綾子・藤井聡：商店街自動車抑制施策についての合意形成を意図とした商店主と歩行者の意識分析、*景観・デザイン研究講演集*, CD-ROM, No. 2, 2006。
- 7) 香川太郎・谷口綾子・藤井聡：街路景観についての簡易評価モデルを用いた景観改善施策の定量的評価とその活用、*景観・デザイン研究講演集*, CD-ROM, No. 3, 2007。
- 8) シーニックパイウェイ支援センター：シーニックパイウェイ北海道～“みち”からはじまる地域自立～、ぎょうせい、2006。
- 9) 坂野達郎、堂免隆浩：セルフ・オーガナイズド・コレクティブ・チョイス理論から見たまちづくり協定の正当性及び実効性に関する研究、*都市計画論文集*, 37, pp. 331-36, 2002。
- 10) 藤井 聡：風景の近代化とニヒリズム—宗教性無きデザインの破壊的帰結について—、*景観デザイン論文集*, No. 1, pp. 67-78, 2006。