

環境認知とイメージ

Environmental Cognition and Image

ひとはどのように環境を認識し記憶するか？

How people recognize and memorize their environment?

1. 認知地図 Cognitive map (Image map): E. Tolman, 1948

2. 都市のイメージ The Image of the city

都市のパブリックイメージを構成する5つの要素(K.リンチ)

Lynch's five elements of the "Public image" of the city

- | | |
|------------|---------|
| • path | 通路 |
| • edge | 境界線 |
| • landmark | 目印 |
| • node | 結節点 |
| • district | まとまった地域 |

アップルヤードの研究: どんな建物が覚えられやすいか？

Appleyard's image study: Why buildings are known?

- ・ 独特な物理的形態
- ・ 都市景観の中での見やすさ
- ・ 個人的な活動や利用、その他の行為に関係のあること
- ・ それが文化的に重要な意味を持っていること

3. 都市構成の文化差 Cultural difference in structuring the city

一貫性のある構成(宇宙観) A city with a coherent image

地番のつけ方 How address is organized

4. 経路探索の方略 The strategy of way-finding

イメージマップの構成法: 継起的・空間的

Methods of structuring mental map: Sequential / Spatial

認知距離・知覚距離 Cognitive/ perceptual distance

方向感覚 Sense of direction

広告の案内図の特徴

5. 場所の記憶要因としての身体運動感覚

Kinesthetic memory as a factor of place identification

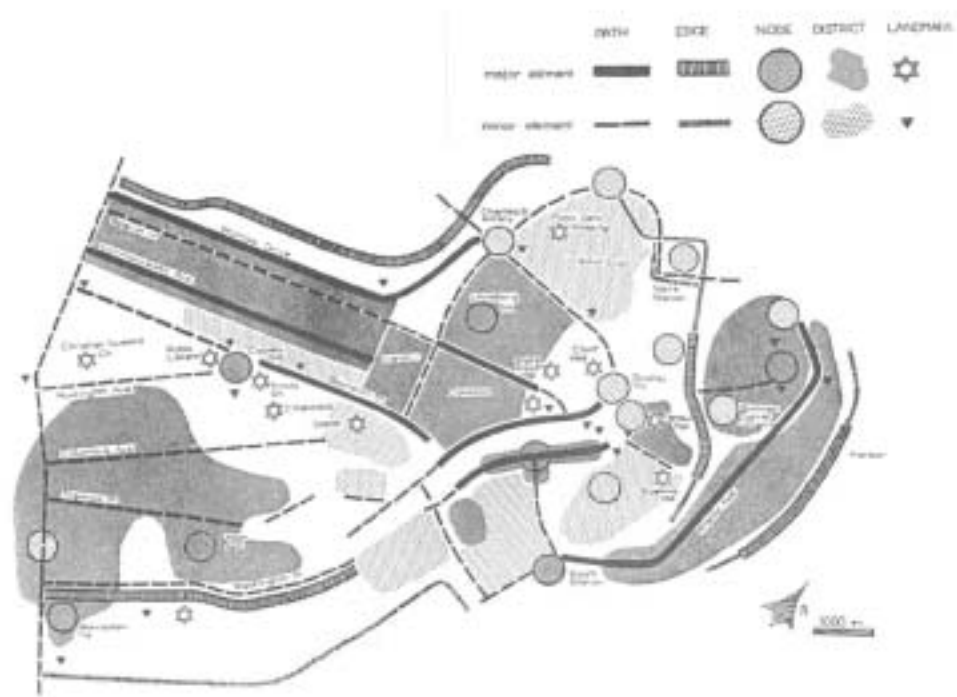


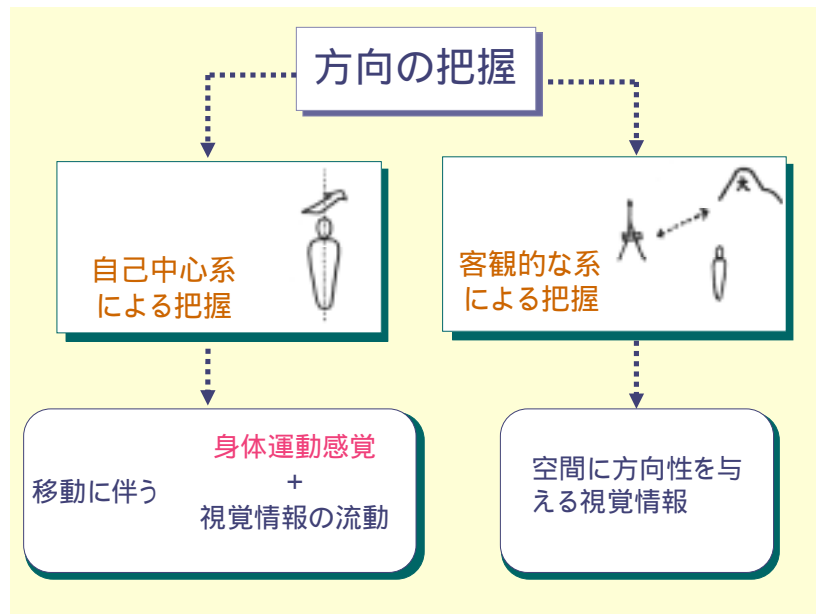
FIG. 3. The visual form of Boston as seen in the field

K. リンチの都市のイメージを構成する要素

| 研究対象 影響要因 | 研究対象 | 影響要因 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------------------------|----------------|------|---------|----|-----|---------|---------|---------|-----------|---------|------------|--------|--------|----------|----------------|------------|-----------|
| | | 被験者中心 要因群 | | 刺激中心要因群 | | | | | | | | | | | | 被験者刺激 中心要因群 | | |
| | | 対象場所 移動スケール | 移動手段 | 年齢 | 性別 | 所得差 | 歩行時間が短い | 歩行速度が速い | 坂・階段がある | 空間に広がりがある | 視覚情報が多い | 曲折・交差点数が多い | 分節数が多い | 混雑している | 道路や地形が複雑 | 目的地の視認性がある | 目的地に親近感がある | 目的地の知識がある |
| 著者 | Sadalla (1979 ~ 1980) | 室内：9 ~ 30m | 歩行 | | | | | | | + | + | + | | | | - | | |
| 羽生 (2000) | 廊下や階段：46m、30m | 歩行 | | | | - | | ± | | | | | | | - | | | |
| 柳瀬 (1999) | 廊下：50 ~ 144m | 歩行 | | | | | | - | + | | | | | | | | | |
| Okabe (1986) | 公園：98m | 歩行 | × | | | | | + | | + | | | | | | | | |
| Nasar (1985) | 大学キャンパス：60 ~ 480m | 歩行 | × | | | | | | | | | | | | - | - | | |
| Lee (1970) | 都市の街路：260 ~ 1300m | 歩行 | | | | | | | | | | | | | | | - | |
| Allen (1981, 1985) | 都市の街路：1km | 歩行 | | | | | | | | | | + | | | | | | |
| Appleyard (1970) | 都市全域：23km程度 | 車 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Briggs (1973) | 都市の街路：15km程度 | 車 | | | | | | | | ± | | | | | | | + | |
| Canter (1975) | 東京など7都市：16 ~ 42km | 車/電車 | | | | | | | | | | | + | | | | + | |
| Thorndyke (1981) | 架空の2 1 都市：150km程度 | 車/電車 | | | | | | | | + | | + | | | | | | |
| Dornic (1967) | 東京など10都市：数千km | 飛行機 | | | | | | | | | | | | | | - | | |

+：距離を過大評価，-：距離を過小評価，±：過大および過小両方の評価がされる，：影響あり，x：影響なし

主な既往研究と距離知覚に影響する要因



方向把握の2つの方略



砺波平野の耕地整理による変化