鉄道沿線に関する映像広告にみる東京の都市生活のイメージ形成の枠組み

Framework of Urban Life Image through Advertising Videos of Railway Lines in Tokyo

奥山研究室　15M30346　宮村 萌子 (MIYAMURA, Moeko)

keywords: 鉄道沿線、生活のイメージ、東京、映像メディア
Areas along a Railway Line, the Image of Urban Life, Tokyo, Visual Media

1. 序

東京では、かつて猪瀬直樹が著書「ミカドの肖像」[注1)]で指摘したように、鉄道会社が都心部のデパートと郊外の観光開発およびそれらを結ぶ鉄道沿線の住宅開発を連携させた事業モデルを展開し、鉄道沿線を基盤とした生活のイメージが形成されてきた。山手線と郊外を結ぶ放射状路線において用いられたこのモデルは、その後相互直通運転の拡充および他社路線との差別化を目的とした多様な鉄道沿線開発の影響を受け、現代ではその生活のイメージは輻湊化しているものと考えられる。車内や駅で放映される鉄道路線の映像広告には、路線を活用した暮らしの描写が示されており、こうした東京特有の鉄道沿線における生活のイメージを読み取ることができる。そこで本研究では、放射状路線[注2)]を有する鉄道会社の映像広告[注3)]を検討することで、東京の都市生活のイメージ形成の枠組みの一端を明らかにすることを目的とする。

表1. 対象となる鉄道路線

鉄道会社名	資料数	登場する路線数
JR 東	5	総武本線 (JB) 中央線 (JC) 横須賀線 (JO) 京浜東北線 (JK) 埼京線 (JA)
小田急電鉄	12	小田急線 (OH)
西武鉄道	16	西武新宿線 (SS) 西武池袋線 (SI)
東急電鉄	11	田園都市線 (DT) 東横線 (TY) 目黒線 (MG) 大井町線 (OM) 池上線 (IK)
京急電鉄	3	京急本線 (KK)
京王電鉄	5	京王線 (KO)
京成電鉄	1	成田ｽｶｲｱｸｾｽ線 (KS)
東武鉄道	5	東武東上線 (TJ) 東武ｽｶｲﾂﾘｰﾗｲﾝ(TS)
東京ﾓﾉﾚｰﾙ	2	東京ﾓﾉﾚｰﾙ(TO)
埼玉高速鉄道	2	埼玉高速鉄道線 (SR)
東京メトロ	18	千代田線 (C) 東西線 (T) 南北線 (N)
都営地下鉄	26	都営新宿線 (S) 都営三田線 (I) 日暮里舎人ﾗｲﾅｰ(NT)
合計	106	

資料について
車内ﾃﾞｼﾞﾀﾙｻｲﾈｰｼﾞ　駅内ﾃﾞｼﾞﾀﾙｻｲﾈｰｼﾞ
鉄道会社のｱｰｶｲﾌﾞ → YouTube 動画共有サイト

2. 映像広告における鉄道沿線の描写内容

2-1. 描写領域と表現形式の分類　資料とした映像広告からは、都市生活の舞台となる鉄道沿線の空間を読み取ることができる。ここではまず図1の分析例のように、描かれる領域の切り替わりから映像広告をシーンとして分節し、これを分析単位とする。これらの各シーンにおける領域（以下、描写領域）の内容とその描写の形式（以下、表現形式）を検討する。

描写領域の内容は、そこで行われる活動の性格から捉え、デパートや高層ビル群といった〈商業・オフィス〉、住宅街や公園といった〈日常生活〉、テーマパークや温泉施設といった〈レジャー施設〉、山並みや海といった〈自然〉、及び博物館や神社仏閣といった〈文化・宗教〉に分類した（表2）。

次に描写領域の表現形式に関しては登場人物の描写の有無に着目し、登場人物が示されないものを〔背景〕、示されるものを〔目的〕と大別した（表3）。〔背景〕は描写領域の情景や雰

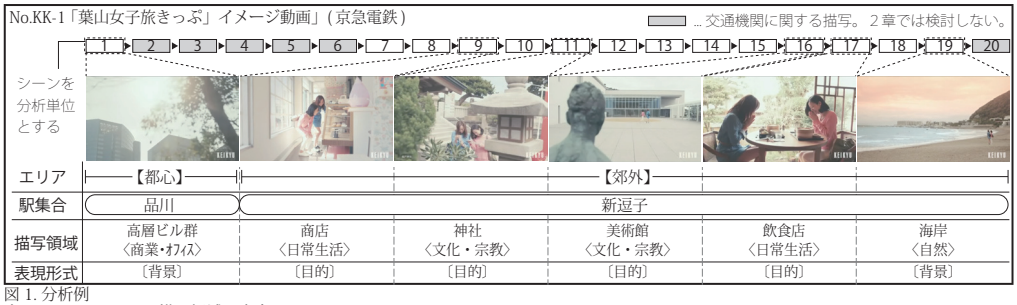

図1. 分析例

表2. シーンにおける描写領域の内容

〈商業・オフィス〉 Co	〈日常生活〉 Li	〈レジャー施設〉 Le	〈自然〉 N	〈文化・宗教〉 Cu
デパート	住宅街	テーマパーク	山並み	博物館
オフィスビル	商店街	プール	海、海岸	神社仏閣
高層ビル群	幼稚園	温泉	湖、滝	史跡
繁華街 67	都市公園 209	旅館 27	自然公園 132	邸宅 104

表3. 描写領域の表現形式

登場人物が示されない	登場人物が示される
〔背景〕●	〔目的〕○
港の日常的な風景	港で船釣りを体験する様子
描画領域：港，表現形式：背景 333	描画領域：港，表現形式：目的 234

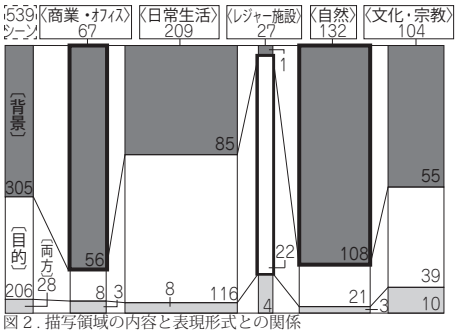

図2. 描写領域の内容と表現形式との関係

囲気に焦点を当てた描写と捉えられ、〔目的〕はそこで行われる人々の活動に焦点を当てた描写と捉えられる。

シーンごとに描画領域の内容と表現形式との関係をみると（図 2）、〈商業・オフィス〉及び〈自然〉では〔背景〕が、〈レジャー 施設〉では〔目的〕の割合が高く、〈日常生活〉及び〈文化・宗教〉では双方同程度ずつみられた。〈商業・オフィス〉と〈自然〉という対極的な内容が〔背景〕で描写されることから、都心部と郊外部という放射状路線が結ぶ性質の異なる地域の特徴が情景として提示される傾向にあるものと考えられる。

2-2. 表現形式と描写領域の組合せによる描写内容のタイプ

前節で検討した映像広告の描写内容について、路線ごとの表現形式の比率を図 3 左に、描写領域の内容の組合せを図 3 中央に示し、それらの対応関係から、《背景・多種型》《背景・少種型》《混合・日常 / 文化中心型》《目的・多種型》《目的・少種型》のタイプを見出した。もっとも多くみられたのは、描画領域の組合せの種類数が中間に位置付くタイプであり、その内訳から〈日常生活〉と〈文化・宗教〉を中心として構成されていることがわかった。

〔背景〕の割合が高い 2 つのタイプをみると、《背景・少種型》より《背景・多種型》の路線が多くみられたことから、情景や雰囲気に焦点を当てて領域を描写する路線では、多様な領域によって街や自然環境の全体像が示されることがわかった。少種型の路線は、羽田空港を終点に持つ東京モノレール及び川越を終点に持つ東武東上線であり、こうした特徴のある街や施設を持つ路線において限られた種類の領域の情景が描かれている。

〔目的〕の割合が高い 2 つのタイプをみると、《目的・多種型》より《目的・少種型》の路線が多くみられた。描画領域の組合せから、南北線や東急目黒線などの少種型の路線は、美術館への訪問や喫茶店での飲食などの日常の生活に関わる体験的な内容が提示されやすいことがわかった。

3. 鉄道を利用した移動描写にみるネットワーク

映像広告には、図 4 の分析例における新宿駅で電車に乗るシーンから、走行中の列車のシーンを経て、高尾山口駅で降車するシーンが示されるもののように、都心や郊外といったエリア同士のネットワークが表現されるものがある。こうしたネットワークを検討するために、都心のターミナル駅周辺及び山手線内エリア（【都心】）、郊外のエリア（【郊外】）、その二つのエリアに挟まれる中間のエリア（【中間】）を地理的要因や鉄道路線開通当時の状況を考慮した上で定義し[注 4)]、それらのエリアのつながりから映像広告に提示される鉄道沿線空間のネットワークを検討する（図 5）。

3-1. 移動描写の内容　前章で検討した描写領域は、映像の前後関係から付近の駅を特定することができる[注 5)]。これより図 1 の分析例のように、複数のシーンを同一の駅周辺が描かれるものとしてまとめることができる。これを駅集合とし、本章の分析単位とする。これらの駅集合の前後に挿入される鉄道を利用した移動に関する描写を移動描写として、駅舎の外観、ホームにおける電車の乗り降り、走行中の列車などを映像で示すも

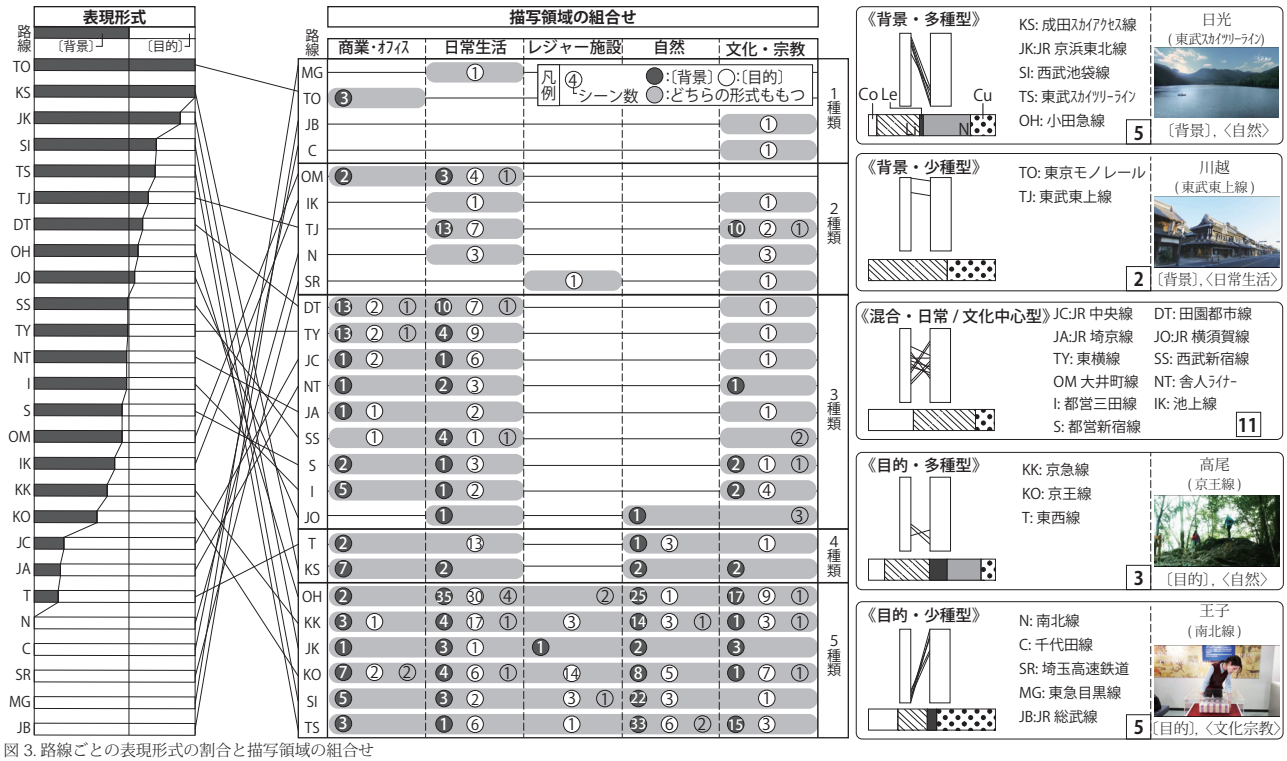

図 3. 路線ごとの表現形式の割合と描写領域の組合せ

のと、路線図や駅間の所要時間の文字情報から捉えた（図６）。

3-2. ネットワークのタイプ　駅集合間の移動描写及び駅集合の属するエリアとの関係を映像広告ごとに検討したものが図７である。移動描写のあるものは、単一のエリアにのみ駅集合がみられる『単一エリア内ネットワーク』と、複数のエリアにまたがる『都心 - 郊外ネットワーク』及び『複合型ネットワーク』で捉えた。『単一エリア内ネットワーク』では【中間】に属する駅集合がみられたが、『都心 - 郊外ネットワーク』及び『複合型ネットワーク』では【都心】と【郊外】が中心となって提示されており、浅草から日光、新宿から箱根などかつての鉄道沿線でのライフスタイルが踏襲されていることがわかる。さらに『複合型ネットワーク』の映像広告では、西武池袋線の【郊外】から京急線の【郊外】への移動描写が示されるなど、他社路線の駅を含んだネットワークになっており、鉄道沿線空間のネットワークが拡張していることがわかる。

4. 描写内容とネットワークにみる都市生活のイメージ

4-1. 路線ごとにみる鉄道沿線空間のネットワーク

前章で検討したネットワークを路線ごとにまとめたものが図８左である。同じ駅周辺の駅集合が複数の映像広告で繰り返し示されるものや、一つのエリア内で異なる駅集合が複数提示されるものがみられ、これらを特定のエリアが強調されるものと捉え、強調されるエリアごとに路線の内訳を示している。その結果、単一のエリアを強調するものと複数のエリアを強調するものがみられた。JR 総武線 (JB) や東京モノレール (TO) のように単一のエリアが強調される路線では、駅集合が一つしか提示されないものや、エリア間のネットワークを示しながらも特定の駅集合を繰り返し示すことでエリアを強調するものが多くみられた。小田急線 (OH)、京王線 (KO)、西武池袋線 (SI) のように【郊外】と異なるエリアを同時に強調する路線に関しては、【郊外】を複数の異なる駅集合で示すものが多くみられることから、広いエリアで多くの駅周辺の領域が描写される場合には特に【郊外】の鉄道沿線の多様性が示されることがわかった。

4-2. 描写内容とエリアにみる各鉄道沿線イメージ

前節で検討した鉄道沿線空間のネットワークと２章で検討した描写内容を地図上に図示した（図８右）。まず描写領域の内容による路線のタイプの分布に着目すると、世田谷区と目黒区周辺を走行する田園都市線や東横線などの路線には《混合・日常 / 文化中心型》が多くみられ、日常生活の空間となりやすい住宅街や文化施設などを多様な側面から提示する鉄道沿線が集中し、一つの地域としてのイメージを作っていることがわかる。次に、《背景・多種型》《背景・少種型》《目的・多種型》の路線に着目すると、【郊外】が強調される路線が多く、また異なるエリアや他社路線のエリアへの移動を示すネットワークが強く描かれる一方で、《混合・日常 / 文化中心型》《目的・少

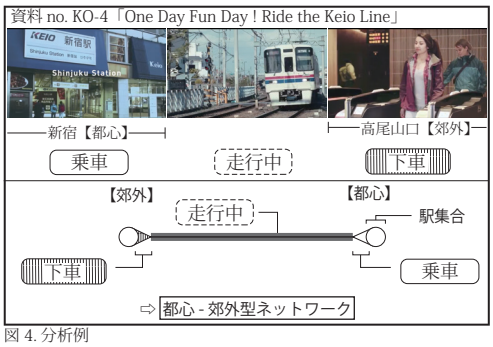

図 4. 分析例

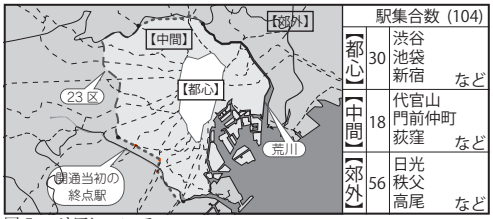

図 5. エリアについて

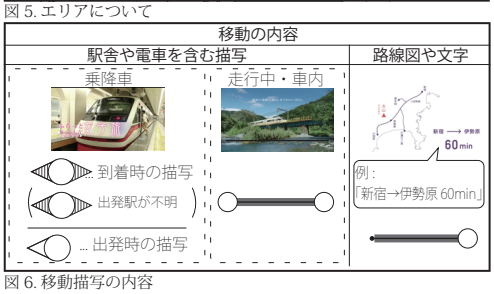

図 6. 移動描写の内容

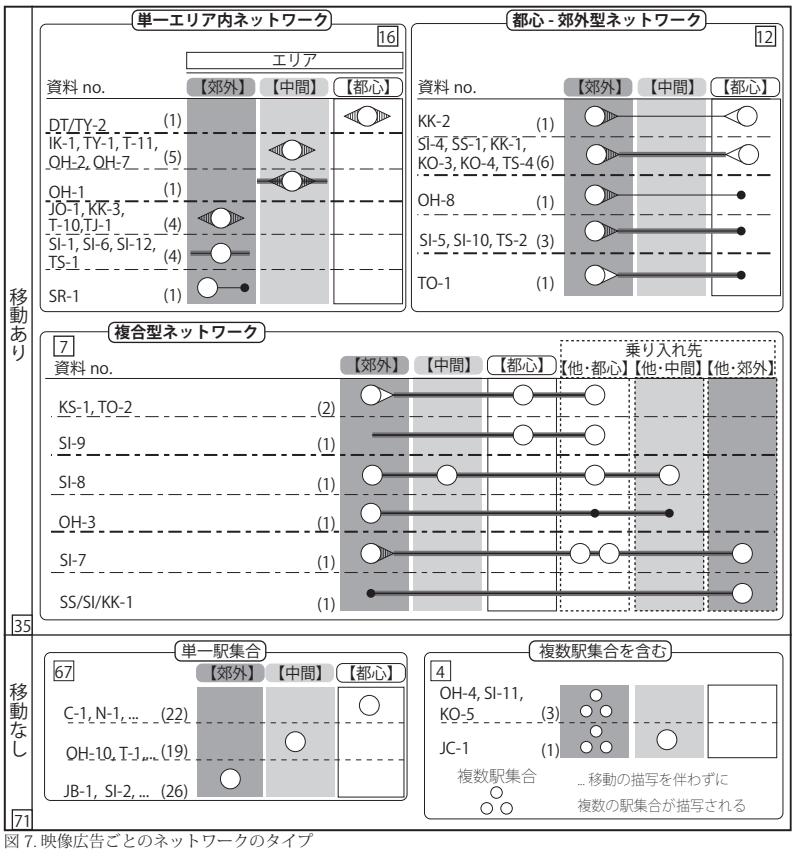

図 7. 映像広告ごとのネットワークのタイプ

種型》の路線では、強調されるエリアに偏りはなく、移動のネットワークもほとんどみられなかった。前者の路線はかつての放射状路線の沿線生活を元に、相互直通運転による広域的なネットワークの中で、それぞれのエリアの街並みなどの描写や、人々の活動を伴う多様な領域が提示されており、後者の路線ではかつての放射状路線の特徴はみられず、特定の鉄道沿線の街に注目し、主にそこでの暮らしの魅力を路線の一部に取り込むことで鉄道沿線の価値を高めていると考えられる。

さらに描写領域の内容については、〈商業・オフィス〉は【都心】に、〈レジャー施設〉及び〈自然〉は【郊外】にほぼ集中していたのに対し、〈日常生活〉及び〈文化・宗教〉は全エリアでみれらた。【郊外】でも住宅街や都市公園の描写がみられたことは、かつての一般的な都心部周縁での暮らしと比較し、住環境の領域が拡張したと考えることができる。さらに都営新宿線、京急線、横須賀線では【郊外】に〈商業・オフィス〉があり、限られた路線では放射状路線のエリアの特性が煩雑化していることがわかる。

5. 結

以上、映像広告における描写内容と鉄道を利用したネットワークから、東京の都市生活のイメージ形成の枠組みを検討した。その結果、開通当初からの放射状路線の特性を元に、場所の描き方や他路線との結びつきによって価値を高める路線沿線と、路線の地理的特徴ではなく街単体の魅力の集合から鉄道沿線全体の性格付けを行う路線沿線という二つを位置付けた。また、住居地域の拡大や商業地域の拡散、鉄道移動の領域の拡張から、現代の輻湊化した東京の状態を読み取ることができた。

注 1)「ミカドの肖像」(猪瀬直樹 ,1986, 小学館)
注 2) 研究の対象となる放射状鉄道路線は、山手線の駅もしくは相互直通運転により山手線の駅とつながる都心部の駅と郊外の駅を結ぶ鉄道路線のうち、車内もしくは駅構内にデジタルサイネージ(電子看板)の設備がある 26 路線である。
注 3) 放射状鉄道路線を有する鉄道会社が公式ホームページ上や動画共有サイトにおいて 2017 年 8 月時点で公開している映像広告のうち、過去に車内もしくは駅構内のデジタルサイネージで放映されたことが確認できたものを資料とする。
注 4)【郊外】は、①開通当初の郊外の終点駅、②荒川、③東京 23 区の三条件を組み合わせた境界線に位置する駅から都心部と反対側の終点までの各駅とする。
注 5) 映像の途中に描写される駅名の表示や、キャプションで表示される駅名から駅集合が属する駅を判断する。

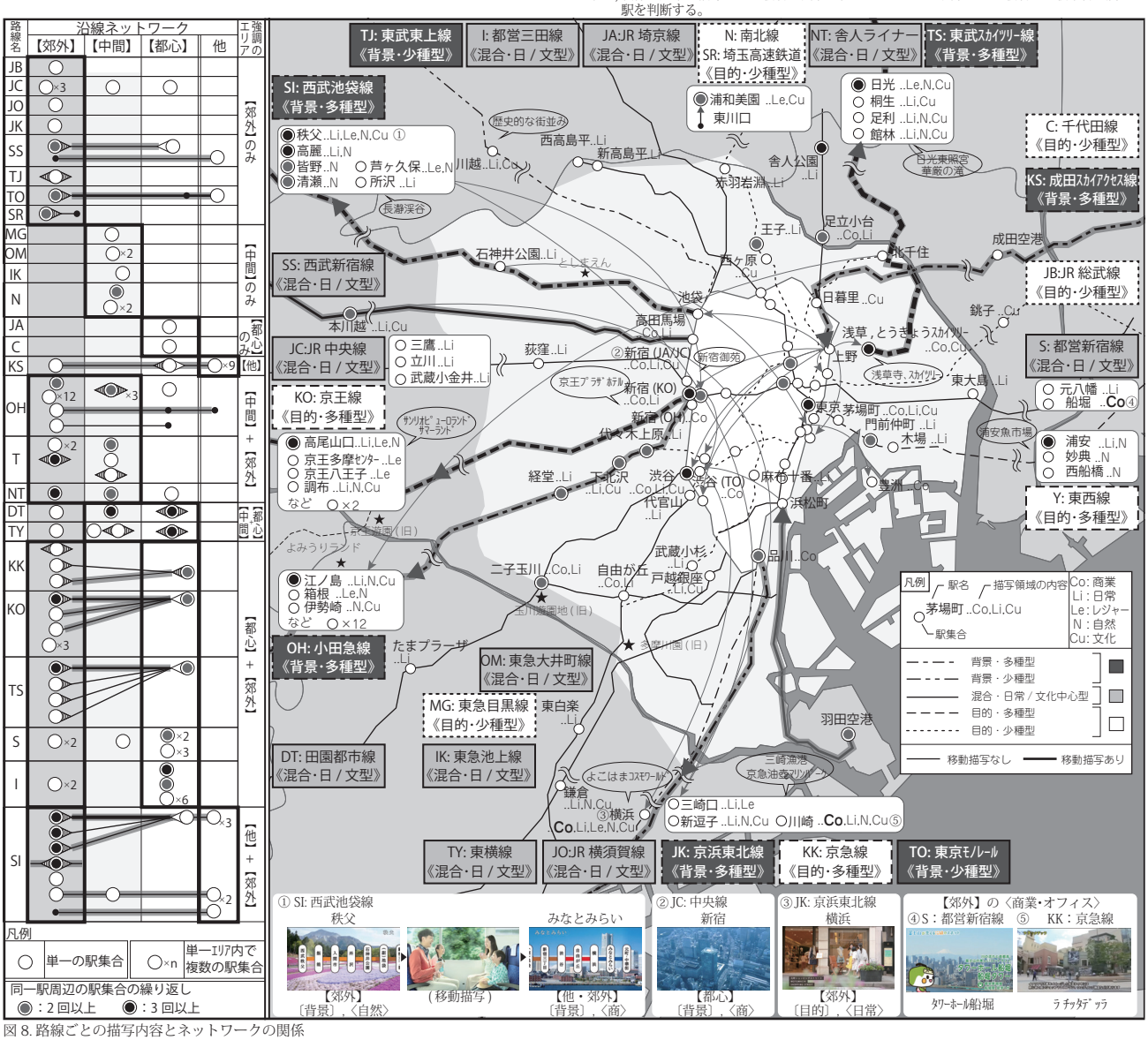

図 8. 路線ごとの描写内容とネットワークの関係