

さらに、幹線や目的施設の位置の影響を詳細に把握するために対象地域を6つのゾーンに分割したうえで、それぞれのゾーンについての移動実態を捕えることにする。図-2、3は、これらのうちゾーン4、6での徒歩による移動実態を示したものである。これらの結果から、徒歩・自転車トリップは自動車交通の多い街路の影響を強く受けていること、特に徒歩トリップはそれらの街路による分断効果が大きいことがわかる。またゾーン間の移動は、目的施設の規模・位置に依存した形で行なわれていることがわかる。

3-2.意識分析

まず、住民が対象地域をいかに意識しているか区域内の10箇の主要施設(図-1参照)間の意識時間よりその地域を復元することによって分析する。図-4は、その意識時間(15人が回答した徒歩による時間の平均値)にMDS C A L²¹⁾とEwing²¹⁾の方法を用いて得られた結果を示したものである。この図から、主要施設の認知度による影響があると思われるが、対象地域の住民は比較的南北方向を強く意識していることがうかがえる。

次に図-5は、対象地域の住民(58サンリアル)が地域を分断させていると指摘した街路をリンク別に集計した結果を示したものである。この図から彼らの指摘が幹線街路ともいふべき広幅員街路に集中していることがわかる。

最後に、住民が意識した日常生活圏のエリアと幹線等の影響をみるために6つのゾーン別に102箇の小ゾーン単位で集計した結果について述べる。図-6、7はそれぞれゾーン4、6の集計結果と、それらの集計値をもとに得られた3次元傾向面分析³⁾の結果とも示したものである。これらの結果から、住民が意識している日常生活圏もまた幹線や目的施設の位置等に強く影響されていることがわかる。

4. 考 察

以上の分析結果から考察すると、日常生活圏はほぼ住民の移動実態と意識が一致する形でその存在が確認できたといえよう。しかもそれは、幹線街路や目的施設の位置等に強く影響されているようである。今後は、これらの結果をもとに日常生活圏設定モデルの構築に努めたいと思う。

<参考文献>

- 1) 斎藤克孝; 多次元尺度構成法, 朝倉書店, 1980.
- 2) G.O. Ewing, R. Wolfe; Surface feature interpolation on two dimensional time-space maps, Environment and planning A, Vol. 9, pp.429-437, 1977.
- 3) 奥野隆史; 計量地理学の基礎, 大明堂, 1977.

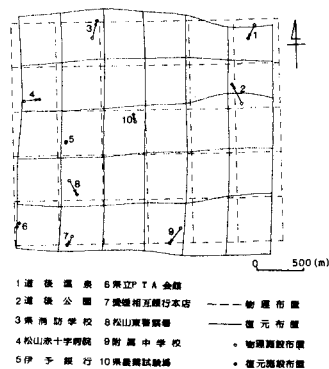


図-4 主要施設間の意識時間による対象地域の復元結果

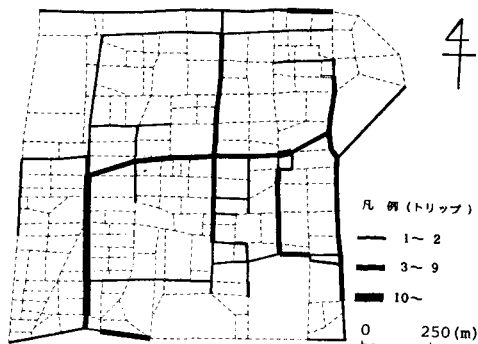


図-5 地域を分断している街路の指摘結果

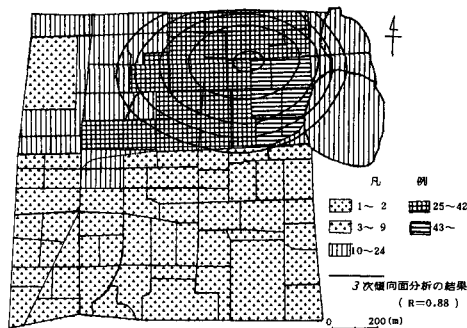


図-6 ゾーン4での日常生活圏の指摘と3次元傾向面分析の結果

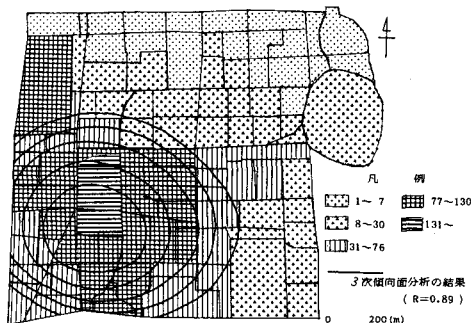


図-7 ゾーン6での日常生活圏の指摘と3次元傾向面分析の結果