

工業地域と名づけた。これらの地域を地図に表わしたのが図-3である。この結果は、現況の土地利用分布の中のものより典型的な性格をもつに地区が抽出されたと考えられ、交通施設の整備現況評価にとり、望ましい地域分類と思われる。

4 交通施設の整備現況の評価

前述の3つの地域ごとに、交通施設に関する6つの評価指標の分布形、および平均値、分散を示したのが、図-4～図-9である。(この分布形の横軸は評価指標値のグレード値を、縦軸は各レベルの度数(百分率)を表わす)各評価指標の分布形、および平均値から、交通施設の整備現況評価について次のようなことが言えよう。

- ①商業地域で最も便利であり、次いで住宅地域、工業地域の順に便利となる指標としては、鉄道駅へのアクセス、バスの運行本数の2つの公共輸送機関関係の指標があげられる。
- ②商業地域で最も便利であり、住宅地域と工業地域においてはほぼ同程度となる指標としては、幹線道路へのアクセス、高速度道路へのアクセス、道路面積の3つの個別輸送機関関係の指標があげられる。
- ③住宅地域で最も便利であり、商業地域と工業地域においてはほぼ同程度となる指標としては、細街路面積があげられる。

以上のことから、各交通施設の整備の必要性は、地域によってそれぞれ異なり、異なるものと考えられる。そこで各地域ごとに求められ平均値と、その地域での今後の交通施設整備のための目安として考え、各メッシュの評価指標値が平均値以下のメッシュは、その地域での平均に近づくように整備する必要がある。しかしながら、大阪市においてバスは鉄道の補助的な交通手段と考えられ、たとえバスの運行本数が平均値以下であって、鉄道の便がよければ、それほど問題はないと言える。しにバスター、バスサービスの向上については、常に鉄道との関連性において評価を行う必要がある。

5 おわりに、本研究では、おもに利用者の利便性の立場からの評価であった。しかし交通施設の評価は周辺住民の立場からも行う必要がある。しにバスター、バスサービスの向上については、常に鉄道との関連性において評価を行う必要がある。

1) 奥野忠一他「統計量解析法」

2) 橋本 龍「アーバンデザイン」日本建築学会論文報告集 第197号

図-4 鉄道駅へのアクセス

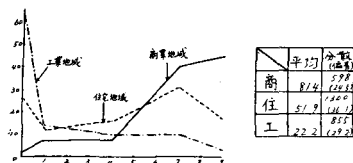


図-5 バスの運行本数

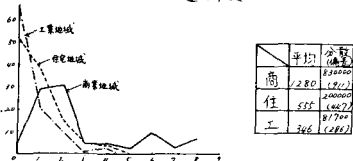


図-6 幹線道路へのアクセス

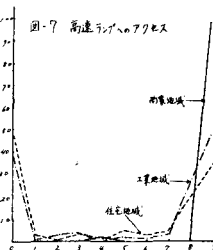
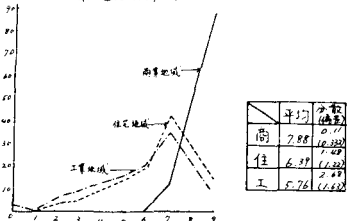


図-8 道路面積

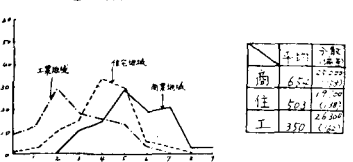


図-9 細街路面積

