

4. 利用者への行動記録調査と分析結果

図1と図2の結果を踏まえて、施設内容・面積・アクセシビリティといった各条件が異なるように対象地18ヶ所の中から城ヶ島・保土ヶ谷・三ツ池・東高根森林の4ヶ所を選び、98年11月の休日に聞き取り調査方式で各地約100のサンプルを得た。分析に当たっては、本研究の最大の特徴である利用者側の情報として得た交通手段、出発地からの直線距離を軸とし、それらに影響する要因を追究する形で進めた。

(1) 自動車の分担率に影響してくる要因（図-3）

郊外型立地の特徴として、周辺人口の低密度や駅からの距離の長さがあると考え、人口分布と利用者分布、図-2の18ヶ所について駅からの距離とPT調査の分担率を分析したところ、割合・総数ともに本調査の分担率に関与していた。

また、自動車は運転技術を要することや複数の人を同時に運べるという特性があることから、年齢層と利用人数を4種類に分けた結果、若者のグループ利用者が関与していた。

これらから、自動車への分担率に直接影響するとされた要因の数値を取り出してまとめ、調査地の並びは、左から自動車の分担率の低い順とした。他に、利用者の分類を誘致距離5km毎、利用頻度、滞在時間、利用施設として分析したが、全体に大きく影響する結果は得られなかった。また、距離による交通手段の選択が行われなかった地点もあった。

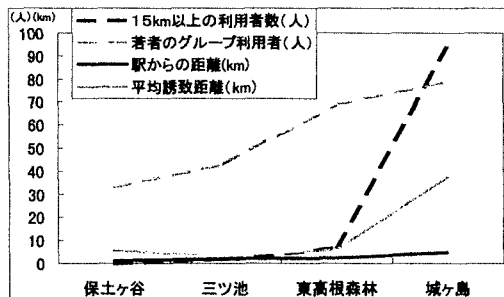


図-3 自動車分担率への影響要因

(2) 誘致距離に影響する要因

利用者が行動を起こす際には何らかの制約があり、それを踏まえた公園の選択理由があるはずである。その理由が誘致距離にどのような影響を及ぼすかを分析した。選択肢は5つ重複回答とし、各公園

で来園の理由として答えた選択肢毎に利用者の平均誘致距離を算出し、全利用者の平均値と間に差が認められるかどうかについて95%の有意水準でt検定を行った。

結果、表-2のとおり各地で異なった。

表-2 t検定の結果

	城ヶ島	三ツ池	東高根	保土ヶ谷
公園の魅力	+	×	×	×
家からの距離	-	×	-	-

+: 平均値より長い - : 平均値より短い

×: 差はない

公園の魅力によって誘致距離が伸びる可能性が確実となった。また、3地点で、公園までの距離が適当であると感じて来園した人の平均誘致距離が、全体の平均値よりも下回っていることが調査結果から得られた。

これは、利用者が懸念することは、やはり距離の問題であることを示している。家からの距離が適当であることを回答した割合が、各地点で最も高いことから裏付けられる。そして、様々な様相の都市公園が造られてはいるが、実際に利用者が足を運べる範囲は限られている。都市公園の整備が進むなか、現状ではまだ利用者のニーズに追いついてはいないことがうかがえる。

5. まとめ

今回得られた調査データは調査地点やサンプル数も少なく、都市公園全体に広げられる結論を導くことはできなかった。しかし、利用者のカウントだけではなく実際に発地情報を調査したことによって、公園の内容、利用者層、利用形態等に交通需要の関係を見いだしたことは、意義深いことといえる。その関連性から、交通需要を管理する際に有効な要因や各特性も浮き彫りとなった。

本研究から発展し、今後新たな公園計画における交通施設整備の方向性が示され、より行き届いた都市公園が造られることを望む。

<参考文献>

- 1) 石田・堀口(1995) 北海道における公園立地特性に関する研究 土木学会第50回年次学術論文 pp.922.923
- 2) 都市計画マニュアル 公園緑地編 日本都市学会