

都市における高齢化を踏まえた緑地及び公園計画に関する一提言

名古屋大学 学生会員 ○原納 悠
名古屋大学 学生会員 田畑 智博
名古屋大学 正会員 森杉 雅史
名古屋大学 正会員 井村 秀文

1. はじめに

平成 16 年 2 月、「都市緑地保全法等の一部を改正する法律案」の閣議決定により、都市公園法の一部が改正された。この法案には借地公園における契約期間満了時における公園廃止を明示し、地権者は安心して土地を貸与できることなど、今後の都市における公園の整備促進が期待される内容が含まれている。近年わが国においては都市設備がほぼ整備された感があるが、一方で急速な高齢化の波の中にあり、都市における生活環境面への政策的対応、都心回帰性を目指した中長期的な都市計画案の検討等は未だ十分とはいえない。

このような背景の下、本研究では都市公園を空間情報として整理し、都市において実際に生活を営む主体にとってのその価値を定量化し、また今後の緑地や公園計画を進める上での基礎材料を提供することを目的とする。具体的には名古屋市を対象として、図 1、図 2、図 3 のような人口、LANDSAT

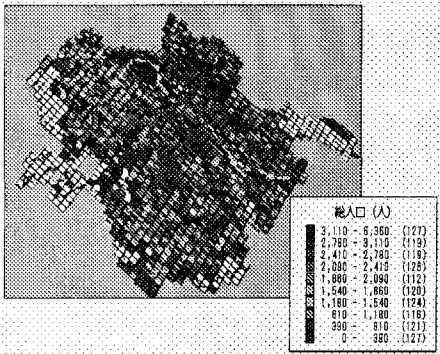


図 1 名古屋市500mメッシュ人口データ

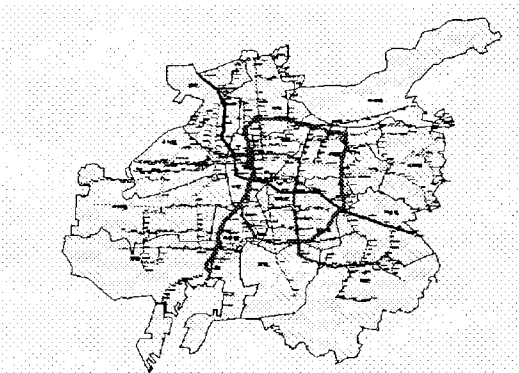


図 2 地下鉄バスマップ

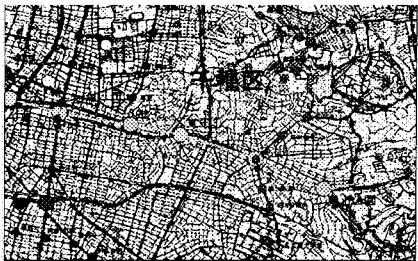


図 3 図 2 の拡大図

(衛星画像データ)からの土地被覆情報、各種公共交通データ、地図情報等による 500mメッシュの総合データベースを作成する。またアンケート調査を実施することで、住民のレクリエーション価値としての都市公園サービスに対する評価を試み、公園を基本にした「暮らしやすさ」という指標を居住地区ごとに算出する手法を提案する。

2. アンケート調査

アンケート調査の実施に際しては、以下の市の中心に位置する栄・久屋大通り沿いのセントラルパーク、並びに千種区の東に位置する平和公園を対象地とした。また対象地において実際に公園サービスを享受していた高齢者に対して口頭質問形式で回答を得た。日時は平成 16 年 12 月初頭 12 時～17 時、有効回答者数は各約 100 前後である。表 1 にはそれら回答者の外出時において占める目的別の割合を示している。これを元にクロス集計を行うと、買い物目的で外出を行う場合には公園、病院の占める割合も高い傾向が得られた。最新の PT 調査においても自由目的の動きに増加傾向が見られることから、回遊行動の一旦として公園が選ばれている可能性が強い。

表 1 高齢者の外出場所 (月 1 回以上出かけたとき)		
	60代	70代以上
1位 買い物	96.9	91.4
2位 学習、会合	74.7	71.4
3位 飲食	72.2	60.8
4位 公園	67.5	57
5位 病院	54.6	55.4

単位: [%]

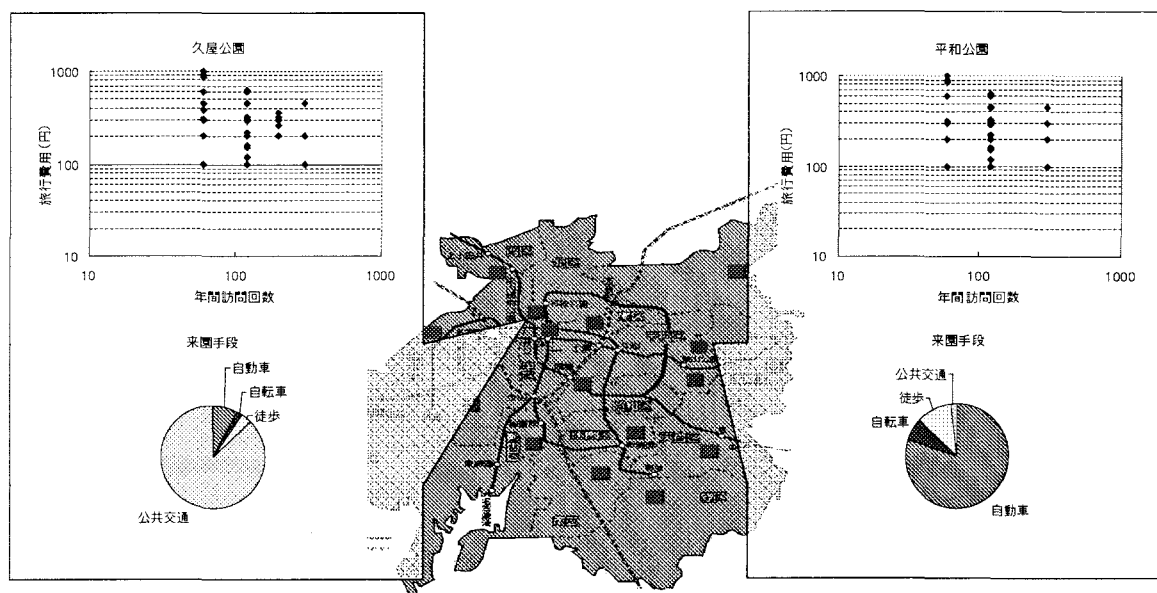


図4 久屋公園と平和公園 旅行費用一年間訪問回数グラフ、来園手段

3. 公園の違い

図4に久屋公園と平和公園に対する地図情報並びにアンケート結果を示す。同図には、その対象地に到着するまでに支出した交通費用支出額を縦軸に、また回答者がその対象地に訪れる年間当たりの回数を示している。交通費用支出額に関しては、ヒアリング項目における所要時間や利用した交通機関を元に、大野(2000)が用いた推計式に準拠し算出した。その平均値は、久屋公園で358円、平和公園で345円であった。

ここで、双方共に交通費用支出額が100円未満になるのは稀であり、交通費用が増加すると共にその訪問頻度数が減少することが見てとれる。現状に照らせば、両公園においては公共交通機関の利便性には相当な開きがある。柴には地下鉄東山線、名城線の駅が近接し、また共にバスターミナルが整備されている。一方で平和公園に代表されるような郊外になると、バスのみが交通手段となり、その反面として敷地利用として駐車場が支配的になる。アンケート結果においても、このような地域特性の影響は明らかであり、久屋公園への高齢者の来訪手段は80%が公共交通機関、これに対し平和公園では逆に80%以上が車を利用する。また久屋公園は名古屋市を代表する中心商店街であり、そのトリップ目的は公園のみであるケースは限定的であると思われる。その場合には、交通費用支出額には公園サービス以外への支払い意思額が含まれることも考えられるが、ここでは平均交通費用支出額において顕著な差は見受けられなかった。

4. まとめ及び今後の課題

ここでは平和公園と久屋公園を比べたが、来園手段の違いが顕著であった。各地区における都市公園の価値を算出するためには、それぞれの公園の面積、緑被率や付帯設備などの固有条件のみならず、交通発生地点を規定する居住人口の分布、及び都市公園まで移動する際の交通手段の整備状況がその値を左右しうる。発表の時点においては、各居住者年代層別の各都市公園に対する支払い意思額(旅行費用法)し、居住地区ごとにこれを集計して、名古屋市全域における公園サービスの価値分布図を形成する。合わせて、バスネットワークの再編や新たに公園を創設する際の指針となるべく、幾つかの代表的な政策シミュレーション結果を示す。

<参考文献>

- 1) 大野栄治:「環境経済評価の実務」、勁草書房(2000)
- 2) 井上裕:「まちづくりの経済学」、学芸出版社(2001)