

パーソントリップ調査の意向票に基づく都市施設の利用実態

徳島大学工学部 正 員 青山 吉隆
徳島大学工学部 正 員 ○近藤 光男

1. はじめに

都市施設の整備計画を立案するためには、その第一段階として、施設が住民にどのように利用され、またどのように評価されているかを把握する必要がある。本稿は、昭和58年度から徳島広域都市圏で実施されているパーソントリップ調査結果から都市施設の利用実態を明らかにするものである。

2. パーソントリップ調査と意向票

徳島広域都市圏を対象としたパーソントリップの実態調査は昭和58年9月に行われた。調査内容は交通実態調査票と交通アンケート票（これを「意向票」とよぶ）から構成されている。このうち意向票における質問は通勤交通に関するものと都市施設の利用に関するものに大別できるが、ここでは後者の調査結果に対して分析を行う。調査は施設の利用回数、主な利用交通手段、および交通の利便性の3項目から成る質問に対して、それぞれカテゴリーで回答させる方法で行っている。対象とした施設は総合病院、文化施設、大規模商業施設等に関する15施設である。

回 数 (送迎を含む)					主な利用交通手段							交通の利便性				
1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	1.	2.	3.	4.	5.
ほとんど毎日	週に数回	月に数回	年に数回	行かない	自動車	バス	鉄道	タクシー・ハイヤー	バイク・オートバイ	自転車	徒歩	非常に便利	便利	普通	不便	非常に不便

図-1 質問項目

3. 施設の利用回数

施設の利用回数に関する質問の各カテゴリーの回答比率を図-2に示す。また、各カテゴリーに相当する利用回数を「ほとんど毎日」を0.8回/日、「週に数回」を0.4回/日、「月に数回」を0.2回/日、「年に数回」を0.02回/日、「行かない」を0回/日として1年間の平均利用回数を算出した。図よりまず大規模商業施設を除いて、利用回数が0回の人が非常に多いことがわかる。病院やターミナル施設に関しては利用するための必要条件が存在するため、この結果は1つの現象として理解できるが、文化施設や観光・レクリエーション施設の利用度の低さは施設整備

上の問題を暗示していると考えられる。一方、大規模商業施設を1年に数回以上利用している人は過半数を占めている。駅前商店街と東新町商店街の1年間の平均利用回数はそれぞれ22.2回と28.5回であり、これを施設の選択という面からみると、1年間で人口1人に対し6.3回の差は徳島広域都市圏の夜間人口だけを用いて単純に計算したとして、1年間で延べ約250万回以上の差となる。商業主体側からみるとこの差には大きな意味があると思われる。徳島市の中心市街地にはこのような2つの商業の核があるが、効果的な交通施設整備等によって相互にメリットがあり、かつ全体として調和のとれた発展が望まれる。

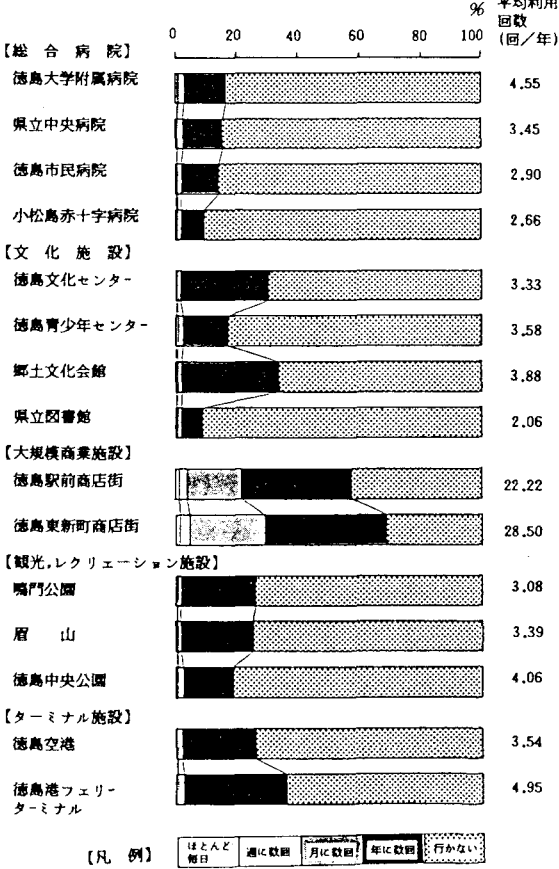


図-2 施設の利用回数

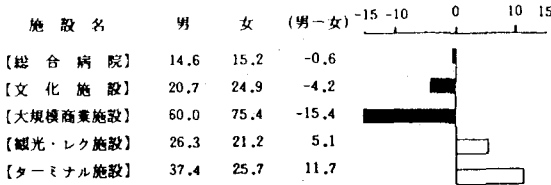


図-3 男女別の施設利用率(%)

図-3と図-4には総サンプル数に対する「年に数回」以上施設を利用する人の比率を施設利用率として、施設の種別別に男女別の利用率と年齢別の利用率を示した。男女別では、大規模商業施設において女性の利用率が男性より約15%高く、ターミナル施設では男性の利用率が女性より約12%高い。また、年齢別では、施設の種別によって利用率に特徴がみられる。共通な特徴として高年齢層では利用率が低下していることがあげられるが、施設別では、文化施設は16~19才の若者の利用率が、大規模商業施設は16~29才の年齢層の利用率が比較的高いことがわかる。

4. 利用交通手段

施設利用における交通手段の利用率を図-5に示す。また、各交通機関の速度を自動車25Km/h、バス15Km/h、鉄道40Km/h、タクシー25Km/h、バイク30Km/h、自転車10Km/h、徒歩5Km/h、待ち時間をバス10分、鉄道20分、タクシー5分として都市圏において施設までの平均所要時間を算出した。全体的な傾向として自動車の利用率が高いことがわかる。この理由の1つとして公共交通機関の利便性の低さが考えられる。文化施設や商業施設は公共交通機関の利便性の高いところにあることから、他の施設に比べて自動車の利用率が低く、バスや鉄道の利用率が高くなっている。所要時間の比較的最長い鳴門公園、徳島空港やフェリーターミナルは交通の不便なところがあり、おのずから自動車の利用率が高くなっていると考えられる。

5. おわりに

パーソントリップ調査の意向票をどうして得られた都市施設の利用回数や利用交通手段について述べてきたが、施設の種別や利用者の属性によっていくつかの特徴がみられることがわかった。都市施設や交通施設の整備計画のためにはさらに詳しい分析が必要であると思われる。

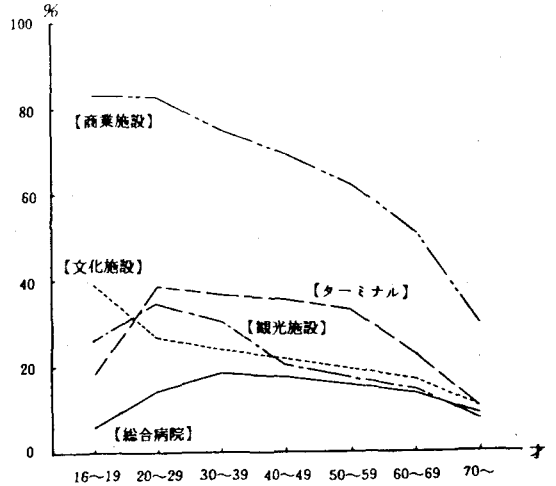


図-4 年齢別の施設利用率(%)

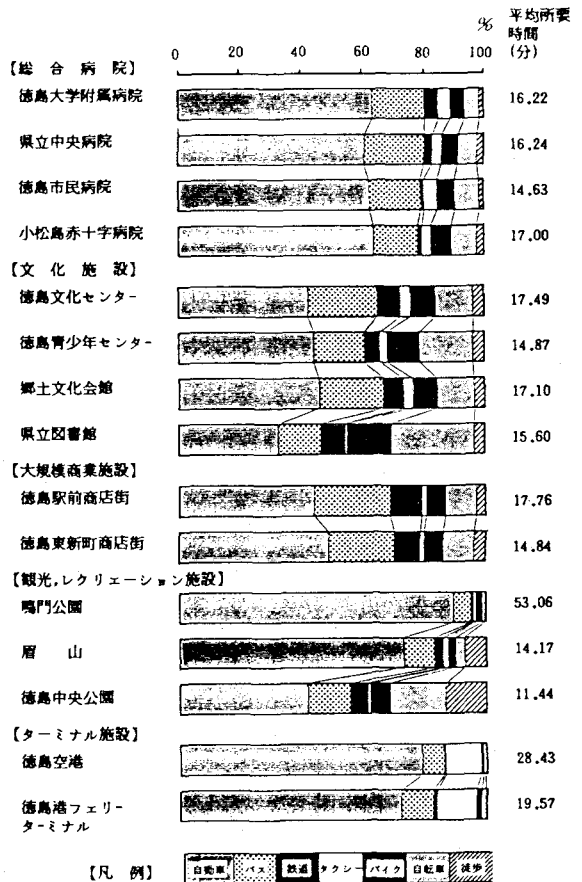


図-5 施設利用における利用交通手段