

パーソントリップ調査からみたレジャー・レクリエーションの構造

後藤 清

長谷川尙男

小江 淑

<計画局都市計画課>

1——パーソントリップ調査

1・パーソントリップ

Parson Trip というのは人の動き<行動>のことであり、パーソントリップ調査というのはその人の動きを調査し集計解析することによって、都市活動の実態を知り都市計画の立案のための資料にしようというものである。たとえば、Aという人が通勤という目的で自宅から徒歩で鉄道の駅まで行き、会社最寄りの駅まで電車に乗って行った後、ふたたび会社まで歩いたとしよう。この場合、自宅から会社までのAの行程を1トリップ<Linked Trip>といい、パーソントリップ調査では、このAの通勤トリップについて、トリップの目的<この場合は当然通

勤>、利用した交通機関<この場合は徒歩と鉄道>、所要時間、トリップの起終点<この場合は自宅と会社>の所在地、Aという人の個人特性<居住地、性別、年齢、所得、従事している職種業種、自動車を持っているかどうか>について調査するのである。もちろん調査では単に通勤トリップだけをとりあげるのではなくて、業務、通学、買物、帰宅、レジャー・レクリエーション等、ある人が1日どういう行動をしたのか、すべてについて調べるのである。

都市計画とりわけ交通施設計画の立案にあたって、いままでもっとも基本的な資料として扱われ利用されてきたのは、自動車交通についての起終点<OD>調査資料であった。そして鉄道や、その他の交通機関については、必要に応じて別の資料を併用するという方法で、計画が組み立てられてきたのであった。しかし、今日のように交通機関が多様化しふくそう化してきている現状では、もはや自動車は自動車、鉄道は鉄道というように交通機関別に調査をし対策を考え計画を検討立案していたのでは、立てられた計画そのものの性格のかたよりが先立ち、交通流動状況全体に全的に対処することはできない。そこで考えだされたのが、パーソントリッ

プ調査である。つまり、鉄道も自動車もともに量的には人の動きと対応しているのであるから、都市交通の流動状況、平面的なひろがりをもとに全的にとらえるには人の動きをとらえればよいという考えにたつたのである。同様の発想から、1950年代以降今日までにロンドン、シカゴ、そして日本では富山県射水市、広島市、神戸市などでいくつかのパーソントリップ調査が行なわれ、それぞれ成果をあげている。

2・東京都市群パーソントリップ調査について

そうした機運のなかで首都圏でも、従来の自動車OD調査のみによりかかる方法論を再検討しようという声が出、いく度か検討した結果パーソントリップ調査の実施にふみきった。具体的には、東京23区への通勤人口がその行政区人口の5%以上ある地域<ほぼ東京駅を中心とする50km圏>で東京都、神奈川県、埼玉県の一部を調査対象地域とし、1968年の9月から11月の月曜日と土曜日をのぞく週日<祝祭日ものぞかれた>に実査が行なわれた。なにぶんにも調査対象地域に居住する人口が2,130万人<横浜市202万人>にも及ぶため、実際の調査としてその後の集計解析、将来推計、手法開発には、

建設省、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、横浜市が中心となって東京都市群会議を組織しその指導監督のもとに作業が進められた。サンプリングは、調査対象地域内に住んでいる5才以上の人口1950万人<横浜市185万人>を対象として、住民登録台帳によるランダムサンプル法により、相対誤差を15%内におさえるために約2%の抽出率で行なわれ、実査には連日600人の調査員を動員して家庭訪問調査方式によって行なわれた。その概要は、表1に示してある。なお、京阪神都市圏については今年10月、中部都市圏については来年以降に実施される予定である。

このように大きな規模で行なわれたパーソントリップ調査は世界でもはじめての試みであったため、当初予期されなかった障害がいくつか生じたが、それらを克服しつつ、道路、鉄道、港湾、各種ターミナルなどの交通施設計画、都市再開発計画、ニュータウン計画などの土地利用計画に応用すべく現在、集計、解析、技法開発の各種作業が都市群会議において進められている。なお、パーソントリップ調査をより完全なものとし、都市交通の実態を漏らすことなく把握するために営業用自動車<ハイヤー、タクシー、トラック、

表1—東京都市群パーソントリップ調査の概要

	総人口 <万人>	5才以上の推定人口 <万人>			1日中外出しない人の割合 C/A ×100 <%>	居住者による総トリップ数 D <方 トリップ/日>	1人当たり平均トリップ数 (トリップ/日)	
		A=B +C 計	調査日にトリップのあった人数B	調査日にトリップのなかった人数C			D/A	D/B
神奈川県	横浜市	202 <9.5>	185	162	23	12.4 <436 <9.0>	2.4	2.7
	神奈川県 <横浜市を除く>	294 <13.8>	267	232	35	13.1 <648 <13.4>	2.4	2.8
	計	496 <23.3>	452	394	58	12.8 <1,084 <22.4>	2.4	2.8
東京都	区部	870 <40.8>	805	699	106	13.2 <2,078 <43.0>	2.6	3.0
	市郡部	225 <10.6>	202	174	28	13.9 <497 <10.3>	2.5	2.9
	計	1,095 <51.4>	1,007	873	134	13.3 <2,575 <53.3>	2.6	3.0
埼玉県	333 <15.6>	300	256	44	14.7 <732 <15.2>	2.4	2.9	
千葉県	207 <9.7>	187	160	27	14.4 <440 <9.1>	2.4	2.8	
都市群計	2,131 <100.0>	1,946	1,683	263	13.5 <4,831 <100.0>	2.5	2.9	

<注> 埼玉県、千葉県は東京都市群域内の数値である。
以下の表、図についても同様。

貸切バス>の動きと量を調査する営業車調査と、本調査で得られた自動車交通量が正しいものかどうかをチェックする意味で多摩川と荒川を実際に横切る自動車交通量を観測するスクリーンライン調査が、パーソントリップの本調査と並行して実施された。

3・レジャー・レクリエーションの定義

パーソントリップ調査そのものは、前述したとおり、交通計画や、土地利用計画を定めるための基礎資料であり、調査結果を集計解析することによって現況を把握分析し、それにもとづいて将来予測を行なって都市施設計画をたてるのであるが、その

うち、レジャー・レクリエーション・娯楽など余暇時間の人の動きについての現況をピックアップしたものが、本レポートである。ここで注意しなければならないのは、本調査が休日を調査日からはずして行なわれたことである。したがってレジャー・レクリエーション関係のパーソントリップとはいっても週日の火水木金曜の人の動きである。

さて、本調査のなかで、人が行動する際の目的<目的カテゴリー>としてとりあげられたものは、表2のなかに示されている7つである。そして目的カテゴリーとしてレジャー・レクリエーションがもちいられる場合はレジャー・レクリエーション・

表 2—東京都市群パーソントリップ調査での目的施設交通手段の分類一覧

目的の分類	施設の分類	交通手段の分類
<ul style="list-style-type: none"> ・勤務先へ ・通学先へ ・帰宅 ・業務 ・買物へ ・レジャー・レクリエーション ・その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・住居 ・事務所施設<事務所銀行官庁等> ・教育・研究・文化・宗教施設 ・商店・デパート ・飲食店 ・宿泊・娯楽施設 ・医療・厚生福祉施設 ・交通・運輸施設 ・工場 ・倉庫 ・市場<青物市場等> ・供給処理施設<水道施設等> ・体育・レクリエーション施設 ・農林漁業施設 ・その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道<国鉄、私鉄、地下鉄モノレール> ・バス<路線バス、都電、市電、貸切バス> ・自動車<乗用車、自家用バス、貨物自動車> ・タクシー<タクシー、ハイヤー> ・二輪車<自転車、オートバイ、バイク> ・その他<飛行機、船、その他> ・徒歩

スポーツに行くことであり、散歩、パチンコ、ボーリング、玉つきをしたり、家族全員で食事に行くことまで含まれるが、買物が主目的の場合は、買物の項目に集計しており、レジャー・レクリエーションのなかには入っていない。また行き先<施設カテゴリー>として体育・レクリエーション施設がとりあげられる場合<表2参照>は、体育館、競技場、公園緑地、遊園地、広場、霊園等の施設をいい、その他の娯楽的要素の強いもの<たとえば、パチンコ店、競馬場、ボーリング場等>は、宿泊娯楽施設としてあつまっている。なお、横浜市分の集計では、調査時点でもまだ分区以前の10区であったため、そのまま集計してある。したがって緑区、旭区、瀬谷区、港南区については、それぞれ分区前の各区のなかに含まれている。また神奈川県集計には、横浜市分ははいって

ない。埼玉県、千葉県については、東京都市群域内の地域についてのみ集計してある。

2—横浜市は東京人より

お堅いか

表1をみると、一日中、家に出て外出しない人は、東京都の区部では、100人中13.2人であるのに対して、横浜市では12.4人である。この横浜市の数字は東京都市群域内の各都県のなかでもっとも低い、逆に外出した人がどういう目的で出かけたのかを知らうとしたのが表4である。これによるとつぎのようなことになる。

- ① 自宅からレジャー・レクリエーションに出かける人の割合は、横浜市、千葉県、埼玉県、東京都市郡部、神奈川県<除・横浜市>東京都区部の順に大きくなる。
- ② 自宅から買物に出かける人の割合は、埼玉県、横浜市、千

葉県、東京都市郡部、神奈川県<除・横浜市>、東京都区部の順に大きくなる。いずれの場合にも横浜市での割合は小さい。

③ 表3は、自宅から勤務先へ向ったトリップと、勤務先から自宅へ向ったトリップとの差の割合から計算した数値である。勤務先からまっすぐ帰宅しないという意味には、仕事で社外の得意先や現場に立ちよってから

表 3—サラリーマン100人のうちまっすぐ帰宅しない人の数

ゾ ー ン	左記のゾーン内に勤め先のある場合	左記のゾーン内に住んでいる場合
	人	人
西区	14.9	14.4
中区	16.5	14.3
磯子区	16.1	18.5
南区	16.3	13.7
金沢区	15.0	20.6
保土ヶ谷区	11.3	14.0
戸塚区	11.9	14.3
港北区	16.6	16.6
鶴見区	13.4	13.2
神奈川県	17.6	12.2
横浜市	15.1	14.7
<横浜市を除く>	14.0	14.8
東京都区部	16.7	16.8
市郡部	14.0	16.4
埼玉県	11.3	13.9
千葉県	11.1	13.1

表 4—自宅から各目的で出かけた人のトリップ数

自宅のある ゾ ー ン	5才以上 居住人口 <X>	レジャー レクリ ーション にゆ く人 のトリ ップ 数 <A>	買物にゆ く人のト リップ 数 	勤務先へ ゆく人の トリップ 数 <C>	業務へゆ く人のト リップ 数 <D>	通学先へ ゆく人の トリップ 数 <E>	<A/X ×100>	<B/X ×100>	<C/X ×100>	<D/X ×100>	<E/X ×100>
	人	トリップ	トリップ	トリップ	トリップ	トリップ					
西区	99,594	17,506	19,192	33,577	8,133	20,125	17.58	19.27	33.21	8.17	20.21
中区	120,061	22,430	22,158	42,706	9,530	25,325	18.68	18.46	35.57	7.94	21.09
磯子区	92,700	15,548	16,669	37,143	3,337	23,023	16.77	17.98	40.07	3.60	21.84
南区	252,169	36,886	51,550	93,488	17,105	53,442	14.55	20.44	37.07	6.78	21.19
金沢区	88,003	12,899	15,522	36,560	4,010	20,763	14.66	17.64	41.54	4.56	23.59
保土ヶ谷区	234,908	29,793	39,438	89,831	9,916	53,404	12.68	16.79	38.24	4.22	22.73
戸塚区	251,018	31,991	38,673	98,034	15,214	54,539	12.74	15.41	39.05	6.06	21.73
港北区	283,658	45,097	46,809	98,153	25,619	62,979	15.90	16.50	34.60	9.03	22.20
鶴見区	241,434	28,894	41,417	99,795	14,052	49,197	11.97	17.15	41.32	5.82	20.38
神奈川区	186,788	28,929	29,263	67,439	12,779	40,492	15.49	15.67	36.10	6.84	21.68
横浜市	1,850,333	269,988	320,691	696,690	119,695	403,289	14.59	17.33	37.65	6.47	21.80
神奈川県 <除横浜>	2,671,923	472,258	500,630	951,821	209,490	575,937	17.67	18.74	35.62	7.84	21.56
東京区部	8,050,263	1,675,032	1,655,780	2,548,710	825,602	1,648,461	20.81	20.57	31.65	10.26	20.48
東京市郡部	2,019,844	355,685	371,935	685,614	143,530	450,788	17.61	18.41	33.94	7.11	22.32
埼玉県	3,003,394	526,112	512,258	933,367	460,859	707,378	17.52	17.06	31.08	15.34	23.55
千葉県	1,868,207	312,437	337,550	581,383	233,584	414,869	16.72	18.07	31.12	12.50	22.21

帰宅するケースなどもはいつているが、当然、帰宅途中で買物をしたり一杯飲んだりすることもあらわれていると思われる。これによっても、横浜市に住んでいる人は、東京都区部に住んでいる人よりも自宅へ直行する人が100人中約2人だけ多い。勤務先が横浜市内にある人についても同じような傾向がある。

④ 本調査の精度が、この集計項目についてどれほどあるのかは完全にはつかみきっていないし、また横浜市人口の特性、所

得階層分布、可処分所得分布等がさまざまな影響を与えているので断定はできないが、以上の結果をみる限りにおいては横浜人は東京人より総体としてレジャー・レクリエーションに出かけることが少ないようである。

⑤ 横浜市内では、おおむね都心部に住んでいる人ほど、レジャー・レクリエーションに出かける割合が多いようである。勤務先の所在地別についても同様のことがいえそうである。

3——レジャー・レクリエーションにはなにに乗ってでかけるか

自宅からレジャー・レクリエーションに出かける場合、あるいは主に勤務先、業務、通学先からレジャー・レクリエーションに行く場合に、交通機関はなにを利用するだろうか。この集計はつぎのようにしてまとめてあるのでその点を考慮に入れておかなければならない。たとえば

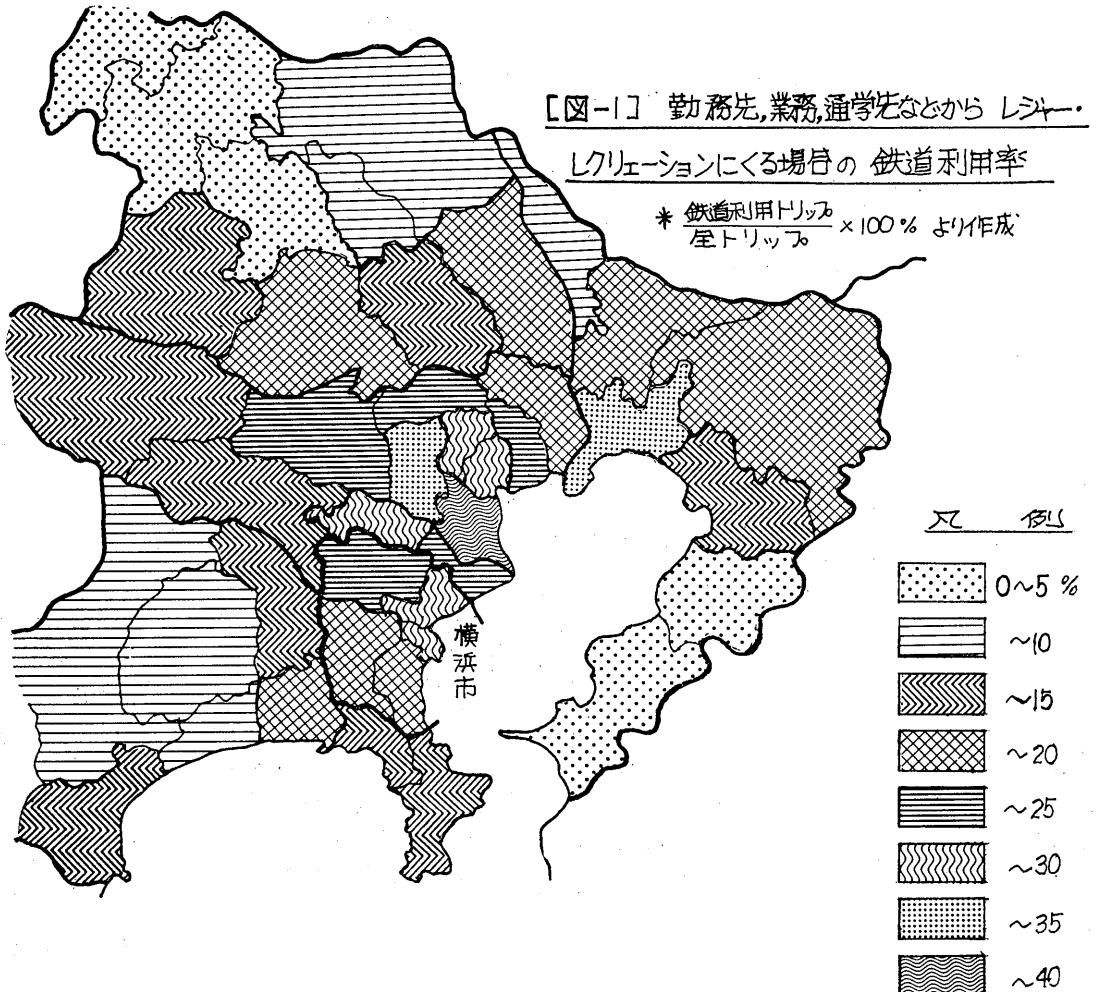


表 5—自宅からレジャー・レクリエーションにゆく場合、なにに乗って行くか

到着したゾーン	利用交通機関	鉄道	バス	自動車	タクシー	二輪車	その他	徒歩	計
西区 中区	トリップ 11,652 <21.4%>	トリップ 6,899 <12.7%>	トリップ 6,126 <11.3%>	トリップ 5,976 <11.0%>	トリップ 1,445 <2.7%>	トリップ 46 <0.1%>	トリップ 22,194 <40.8%>	トリップ 54,338 <100.0%>	
磯子区 南区 金沢区	トリップ 5,922 <10.4%>	トリップ 9,687 <17.1%>	トリップ 5,703 <10.0%>	トリップ 2,114 <3.7%>	トリップ 1,504 <2.7%>	トリップ 131 <0.2%>	トリップ 31,726 <55.9%>	トリップ 56,787 <100.0%>	
保土ヶ谷区 戸塚区	トリップ 7,378 <13.1%>	トリップ 9,018 <16.0%>	トリップ 8,707 <15.4%>	トリップ 900 <1.6%>	トリップ 2,110 <3.7%>	トリップ 0 <0%>	トリップ 28,425 <50.3%>	トリップ 56,538 <100.0%>	
港北区	トリップ 6,887 <17.5%>	トリップ 5,334 <13.5%>	トリップ 7,170 <18.2%>	トリップ 563 <1.4%>	トリップ 668 <1.7%>	トリップ 352 <0.9%>	トリップ 18,407 <46.7%>	トリップ 39,381 <100.0%>	
鶴見区 神奈川区	トリップ 8,174 <15.9%>	トリップ 5,152 <10.0%>	トリップ 4,689 <9.1%>	トリップ 1,668 <3.2%>	トリップ 1,640 <3.2%>	トリップ 0 <0%>	トリップ 30,157 <58.6%>	トリップ 51,480 <100.0%>	
横浜市	トリップ 40,013 <15.5%>	トリップ 36,090 <14.0%>	トリップ 32,395 <12.5%>	トリップ 11,221 <4.3%>	トリップ 7,367 <2.9%>	トリップ 529 <0.2%>	トリップ 130,909 <50.6%>	トリップ 258,524 <100.0%>	
神奈川県 <除、横浜市>	トリップ 50,812 <11.0%>	トリップ 55,969 <12.2%>	トリップ 78,654 <17.1%>	トリップ 10,032 <2.2%>	トリップ 39,649 <8.6%>	トリップ 373 <0.1%>	トリップ 225,249 <48.9%>	トリップ 460,738 <100.0%>	
東京都区部	トリップ 338,082 <19.8%>	トリップ 125,142 <7.3%>	トリップ 130,237 <7.6%>	トリップ 70,416 <4.1%>	トリップ 72,929 <4.3%>	トリップ 454 <0%>	トリップ 971,142 <56.9%>	トリップ 1,708,402 <100.0%>	
東京都市郡部	トリップ 39,779 <11.7%>	トリップ 33,516 <9.9%>	トリップ 56,935 <16.8%>	トリップ 5,196 <1.5%>	トリップ 36,200 <10.7%>	トリップ 284 <0.1%>	トリップ 166,867 <49.3%>	トリップ 338,777 <100.0%>	
埼玉県	トリップ 30,178 <6.0%>	トリップ 33,352 <6.7%>	トリップ 82,634 <16.5%>	トリップ 5,827 <1.2%>	トリップ 117,973 <23.6%>	トリップ 1,267 <0.3%>	トリップ 228,399 <45.7%>	トリップ 499,630 <100.0%>	
千葉県	トリップ 29,449 <10.0%>	トリップ 28,354 <9.6%>	トリップ 45,483 <15.4%>	トリップ 9,698 <2.3%>	トリップ 36,821 <12.4%>	トリップ 674 <0.2%>	トリップ 148,626 <50.2%>	トリップ 296,105 <100.0%>	

表 6—主に勤務先・業務・通学先からレジャー・レクリエーションにゆく場合、なにに乗って行くか

到着したゾーン	利用交通機関	鉄道	バス	自動車	タクシー	二輪車	その他	徒歩	計
西区 中区	トリップ 12,705 <25.5%>	トリップ 5,272 <10.6%>	トリップ 10,906 <21.9%>	トリップ 4,121 <8.3%>	トリップ 405 <0.8%>	トリップ 79 <0.2%>	トリップ 16,423 <32.9%>	トリップ 49,911 <100.0%>	
磯子区 南区 金沢区	トリップ 3,690 <17.2%>	トリップ 2,581 <12.0%>	トリップ 6,595 <30.7%>	トリップ 1,304 <6.1%>	トリップ 586 <2.7%>	トリップ 0 <0%>	トリップ 6,716 <31.3%>	トリップ 21,472 <100.0%>	
保土ヶ谷区 戸塚区	トリップ 2,713 <15.6%>	トリップ 1,625 <9.3%>	トリップ 5,727 <32.9%>	トリップ 313 <1.8%>	トリップ 247 <1.4%>	トリップ 0 <0%>	トリップ 6,816 <39.1%>	トリップ 17,441 <100.0%>	
港北区	トリップ 3,284 <23.4%>	トリップ 1,743 <12.4%>	トリップ 4,196 <29.9%>	トリップ 258 <1.8%>	トリップ 287 <2.0%>	トリップ 0 <0%>	トリップ 4,286 <30.5%>	トリップ 14,054 <100.0%>	
鶴見区 神奈川区	トリップ 5,837 <26.1%>	トリップ 1,723 <7.7%>	トリップ 4,121 <18.4%>	トリップ 1,416 <6.3%>	トリップ 702 <3.1%>	トリップ 0 <0%>	トリップ 8,569 <38.3%>	トリップ 22,368 <100.0%>	
横浜市	トリップ 28,229 <22.5%>	トリップ 12,944 <10.3%>	トリップ 31,545 <25.2%>	トリップ 7,412 <5.9%>	トリップ 2,227 <1.8%>	トリップ 79 <0.1%>	トリップ 42,810 <34.2%>	トリップ 125,246 <100.0%>	
神奈川県 <除、横浜市>	トリップ 28,395 <14.8%>	トリップ 29,577 <15.5%>	トリップ 48,071 <25.1%>	トリップ 5,520 <2.9%>	トリップ 12,900 <6.7%>	トリップ 867 <0.5%>	トリップ 66,085 <34.5%>	トリップ 191,415 <100.0%>	
東京都区部	トリップ 266,349 <28.8%>	トリップ 66,499 <7.2%>	トリップ 130,800 <14.1%>	トリップ 82,678 <8.9%>	トリップ 23,488 <2.5%>	トリップ 1,012 <0.1%>	トリップ 355,238 <38.4%>	トリップ 926,064 <100.0%>	
東京都市郡部	トリップ 23,092 <18.6%>	トリップ 15,955 <12.9%>	トリップ 32,812 <26.5%>	トリップ 3,604 <2.9%>	トリップ 9,770 <7.9%>	トリップ 108 <0.1%>	トリップ 38,727 <31.2%>	トリップ 124,068 <100.0%>	
埼玉県	トリップ 16,035 <11.5%>	トリップ 9,920 <7.1%>	トリップ 40,409 <29.0%>	トリップ 2,669 <1.9%>	トリップ 27,822 <19.9%>	トリップ 405 <0.3%>	トリップ 42,250 <30.3%>	トリップ 139,510 <100.0%>	
千葉県	トリップ 15,797 <17.9%>	トリップ 8,536 <9.7%>	トリップ 18,267 <20.8%>	トリップ 2,653 <3.0%>	トリップ 8,583 <9.8%>	トリップ 319 <0.4%>	トリップ 33,889 <38.5%>	トリップ 88,044 <100.0%>	

徒歩でバス停まで行き、そこからバスに乗ってでかける場合については、バスの方にのみ組み入れて集計してある。またトリップのなかで2つの異なる交通機関、タクシーとバスの両方をもちいた場合には、バスの方に集計してある。すなわち、表2に示されている順序で順位がつけてあり、異なる種類の交通機関が利用されたときには、順位の高い方にのみ入れて集計してある<代表交通手段別集計>。したがって徒歩の欄にある数字は、徒歩のみのトリップの場合、その他の欄の数字は、いくつかの交通機関をもちいた場合も含んでいる。また表5、表6は、ともに、到着したゾーンごとに集計してある<着ゾーン別集計>。以上の前提条件の上にならば数表をみると、つぎのようなことがいえそうである。

① どの地域へ出かける人も、自宅から出かける場合には、約1/2、主に勤務先、通学先から行く場合には約1/3が徒歩のみで行き、他の交通機関は利用しない。したがってウィークディのレジャー・レクリエーションには、自宅勤務先、通学先の徒歩圏内にある施設が利用されることが多い。この傾向は、とりわけ自宅から出かける場合に強い。

② 鉄道の利用率は東京都区部

いでいる。東京では鉄道網が発達しているうえ、盛り場がいくつもあり、しかもそれらがすべて鉄道で結ばれていることによるのだろう。

③ 鉄道利用のトリップ実数では、主に勤務先、業務、通学先からレジャー・レクリエーションに行く場合よりも、自宅から出かける場合の方が、どのゾーンでも多いのであるが、西区、中区だけが例外的に減少している。このことはトリップ総数についてもいえ、自宅から出かけてくる場合に他のゾーンではずいぶんトリップ数をのばしているのにかかわらず、西区、中区だけが少しの伸びにとどまっている。この意味については、つぎの項でくわしくのべる。

④ 横浜市ではバスの利用率が東京都区部よりも高くなっている。しかし実際の利用率が高いか低いかはこの代表交通手段別の集計ではいえない。むしろ、東京都区部では鉄道とバスの両方をもちいたトリップが多いためこういう数字となってきたと考えた方が妥当であろう。

⑤ 自動車の利用率も、横浜市の方が東京都区部全体よりも高い。買物をする人のパーソントリップの分析であきらかになっていることであるが、自動車は都心部と周辺部ではよく利用されるが中間地帯では利用率が落

ちる傾向がある。レジャー・レクリエーショントリップについても同様のことがいえそうである。横浜市内についてみると、なおその傾向がはっきり出ている。

⑥ タクシーの利用率は、やはり都心部が高い。

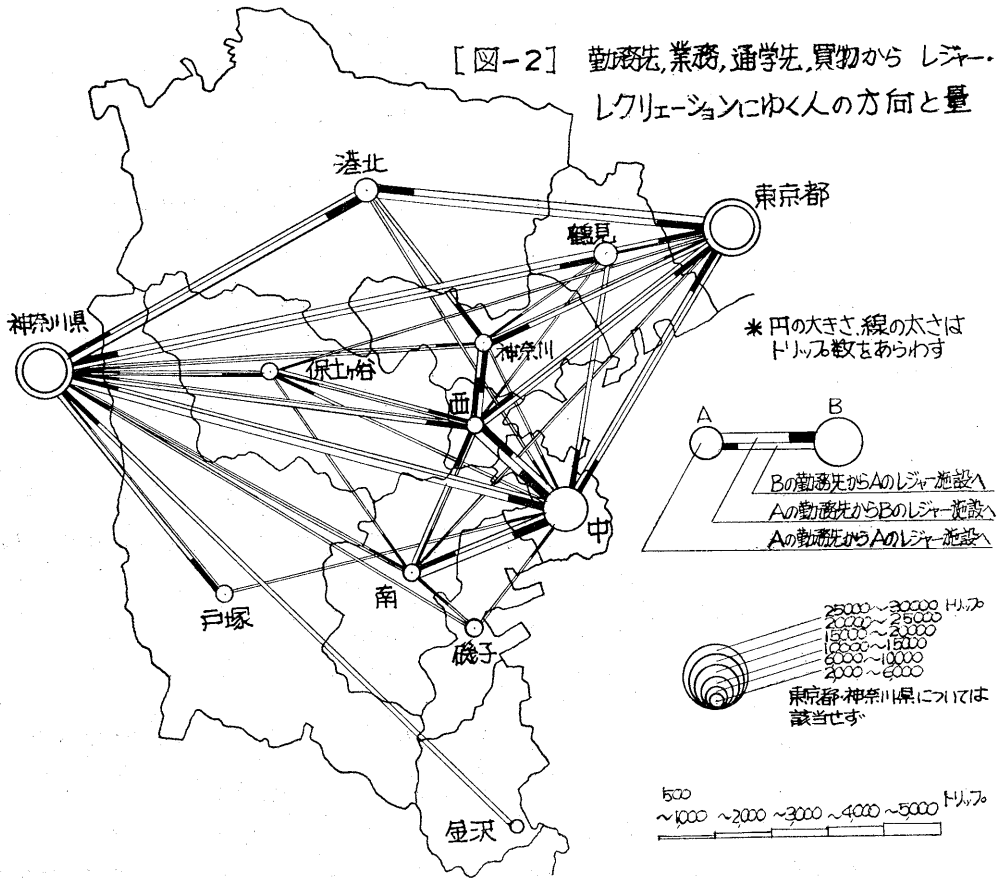
⑦ 二輪車の利用がとりわけ埼玉県で多いのは、レジャー・レクリエーションにかぎらず埼玉県の交通事情の構造を表わしている。

4——レジャー・レクリエーションにはどこへ行くか

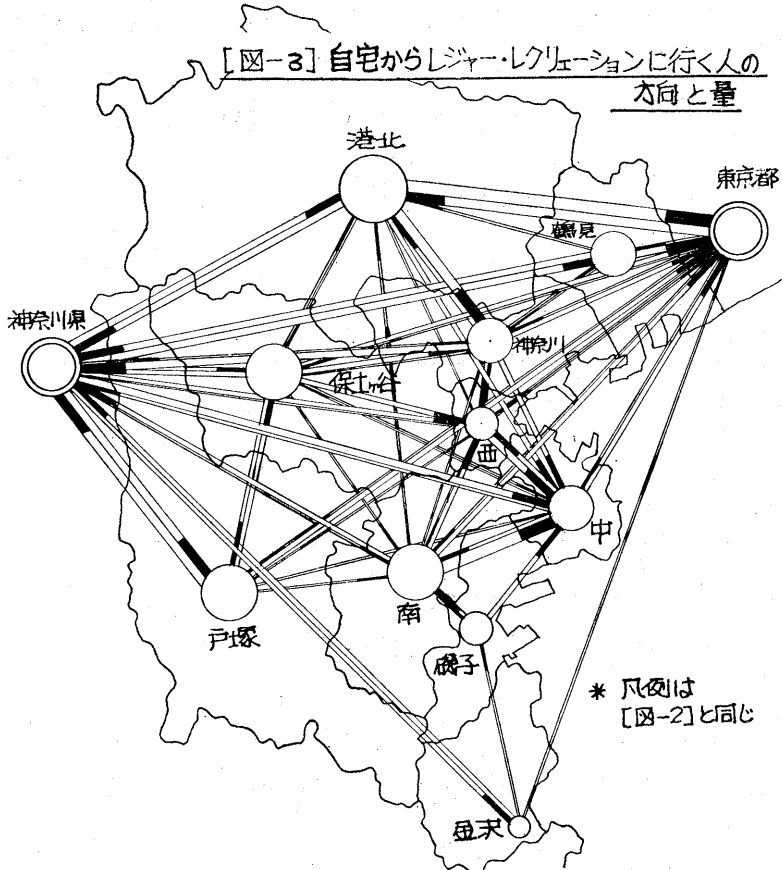
主に勤務先、業務、通学先からあるいは自宅からレジャー・レクリエーションに出かける場合には、どこへ行くだろうか。横浜市内について、区別に集計し図化したものが図2と図3である。これからつぎのようなことがいえそうである。

① 主に勤務先から行く場合も圧倒的に、勤務先および自宅の所在地に近いところが目的地として選ばれている。このことは前出の利用した交通機関の項での、徒歩で出かけて他の交通機関を利用しない場合が多いという結果と対応している。さらによく見てみると、主に勤務先などから行く場合にくらべて自宅

[図-2] 勤務先、業務、通学先、買物からレジャー・レクリエーションに行く人の方向と量



[図-3] 自宅からレジャー・レクリエーションに行く人の
方向と量



から出かける場合の方が、近くのレジャー・レクリエーション施設を多く選んでいることがわかる。これも利用交通機関の項と符合している。

② 主に勤務先から他のゾーンへレジャー・レクリエーションにゆく場合には、都心部の西区、中区がやはり多くの人を集めている<それぞれ13,500トリップ、13,600トリップ>が、横浜市内から東京都、神奈川県<除・横浜市>へ出かける人も多く<それぞれ8,600トリップ、10,300トリップ>。

③ さらに、自宅から他のゾーンへ出かける場合にはその位置が逆転し、西区、中区がそれぞれ10,800トリップ、16,600トリップ集めているのに対して、東京都は16,500トリップ、神奈川県は17,100トリップを横浜市から集めている。

④ この現象を具体的にになっている。つまり東京都、神奈川県とも極めて結びつきの強いのが、港北、鶴見、神奈川の3区である。これら3区では、とくに自宅から他のゾーンへレジャー・レクリエーションに出かける場合には、中区、西区よりも東京都、神奈川県<主に川崎市だと思われる>へゆくことの方が多い。金沢、戸塚両区もこれら3区に次いでその傾向が強い。

⑤ したがって横浜市中心地区

のレジャー・レクリエーション面での魅力度は低く、かろうじて西、中両区および南、磯子、保土ケ谷などの近隣区より人を集めてその位置を保っている。つまり、近くから来る人々が多いだけに鉄道の利用客も少なくこれが前項で鉄道利用者数の低迷となって表われているのであろう。

5——レジャー・レクリエーション施設はやはり都心が強い

表7および図4は、横浜市内において体育・レクリエーション施設、宿泊娯楽施設、商店・デ

パート・食堂施設、教育文化施設に集まる人びとの区別構成を集計したものである。これらからつぎのことがいえそうである。

① 体育・レクリエーション施設については中区が全体の1/4を占め、つぎに港北区が1/5、神奈川、西、戸塚各区がそれぞれ1/10となっている。逆に金沢区は1/50を占めているにすぎない。都心部で施設が充実しており人をよく集めている現況をあらわしているが、同時に、各區間に格差のつきやすい施設ともいえる。

② 宿泊娯楽施設については、やはり中区が全体の1/5とその強

表7——各施設にどれだけの人が集るか

ゾーン	施設名 体育レクリエーション施設	宿泊・娯楽施設	商店デパート 食堂施設	教育・文化施設
	トリップ	トリップ	トリップ	トリップ
西区	6,238 <10.1%>	7,986 <18.5%>	168,296 <12.1%>	45,143 <4.7%>
中区	15,251 <24.6%>	14,276 <33.1%>	209,469 <15.1%>	87,686 <9.2%>
磯子区	2,826 <4.6%>	3,029 <7.0%>	59,553 <4.3%>	50,922 <5.3%>
南区	2,954 <4.8%>	2,299 <5.3%>	201,364 <14.5%>	122,839 <12.8%>
金沢区	1,359 <2.2%>	533 <1.2%>	56,203 <4.1%>	62,349 <6.5%>
保土ケ谷区	3,492 <5.6%>	1,480 <3.4%>	134,293 <9.7%>	123,467 <12.9%>
戸塚区	6,194 <10.0%>	3,705 <8.6%>	126,635 <9.1%>	107,171 <11.2%>
港北区	11,681 <18.8%>	2,274 <5.3%>	153,356 <11.1%>	147,870 <15.5%>
鶴見区	5,095 <8.2%>	3,883 <9.0%>	161,102 <11.6%>	108,905 <11.4%>
神奈川区	6,904 <11.1%>	3,679 <8.5%>	116,859 <8.4%>	100,860 <10.5%>
計	61,994 <100.0%>	43,144 <100.0%>	1,387,130 <100.0%>	957,212 <100.0%>

さを発揮し西区が場とこれに次いでいる。あとの区はいずれも場に満たない。格差が激しい。

③ 商店、デパート、食堂については、中区、南区、西区、鶴見区、港北区が15~11%となっている。各地域のセンターが中区、西区の中心商店街に対抗する——少なくとも日用買回り品などの分野では対抗するだけのポテンシャルをもっていることを示している。百貨店、デパートに対して各地のスーパーマーケットが商品販売額の面で肉迫していることなどにも、このことはうかがわれる。

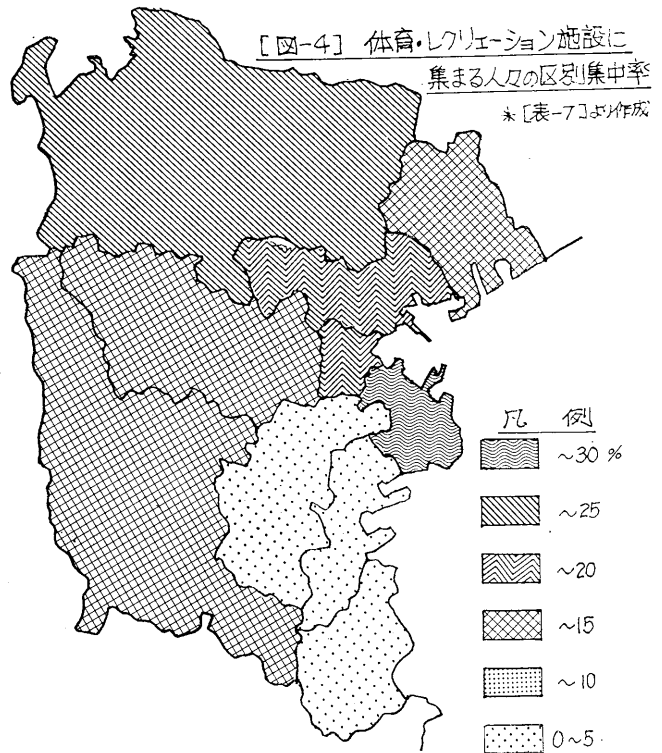
④ 教育文化施設については、都心部でかえってすくないのが目立つ。この教育文化施設のなかには義務教育施設が含まれており、人口のすくない都心部の割合に応じてすくなく出ているのであろう。

6——まとめ

都市計画、交通計画は、都市とはなにか、都市活動とはどういうものかという把握ときりはなすことができないのは当然である。したがって、過去からの都市計画の歴史過程は、すべて都市および都市活動についての認識の実践であったと考えてもよい。たとえ都市計画の歴史が技

術の発達史のなかに位置づけられようとも、技術そのものが時代性から自立しえない単なる「手続き」の問題であることを思えば、都市計画には時代的なたての糸がたづぬれていることが、さらに否定しがたい事実として総括されるであろう。ここでは単なる統計技術やモデル手法で処理しきれないたての糸とそれにまつわりつくさまざまな核が白昼のもとにひそんでおり、その存在を認識しないかぎり都市、都市活動は永遠に不可解なものとして終わるのであろう。あらゆる都市解析がその不明の領域に意識的にしろ無意識的にしろ一度は立たなければならぬのであるから、もちろん

パーソントリップ調査も例外ではない。例外どころか人間の恣意と律の区分をわきまえないなら、そして総体が個の集合であるから個が総体から逆規定されるという一面の真理のみを信ずるならば、パーソントリップ調査は、まさに統計学的な都市解析はできても都市そのものは、またぎ越しえない深淵の向うに相も変わらず存在しつづけ、計画として働きかける対象とはならないだろう。たとえばレジャー・レクリエーションについて分析レポートされたものが、現象としての人の動きはとらえていても、その因果律については、いささかもアプローチしえなかったことも、その埋められ



なければならぬにもかかわら
ず埋められなかった基本的な欠
陥および限界性として承知して
おかなければならぬだろう。
労働力を売って生活資料を得る
ことそのことが疎外するのは、
労働だけではない。日常生活感
覚そのものも疎外されているこ
とを思えばレジャー・レクリエ
ーションに関する人の動きの分
析は、その疎外態の分析にほか
ならなかったはずである。それ
は、都市計画がフィジカルなも
のである、あるいは都市計画が
疎外態を回復できるというのは
まったくの幻想である、という
短絡させたい方を許さない地
点で行なわなければならない作
業である。なぜなら、いまこ
そ、都市計画がなしうるのはな
にかという計画そのものの到達
点と限界性が明確で精緻な論理
性できわめられなければならぬ
いからである。