

II-10 大阪市における大規模建築物周辺の駐車実態について

大阪市計画部 正員 八木健二
 大阪市立大学 正員 毛利正光
 大阪市計画部 正員 北村正也
 “ 正員 ○久保晴茂

§1 自動車の増加と交通量

最近の都市における交通量の増加には驚くべきものがある。大阪市においても、自動車の増加とともに交通量が増加し、大阪府警察本部の実施している交通量調査の推移(図-1)によっても、その激増ぶりが伺える。この調査で、昭和32年と昭和33年の交差点交通量の分布をみると表-1のとおりである。この表に示すごとく5万台以上の交差点では増加をみせず、2〜4万台の二次幹線での増加が目立っている。このことは、中心部の主要幹線の交通量が限界点に達したことを、物語っているものである。また交通量の増加に附随して駐車需要も急激に増加してきた。その結果、都心における幹線街路はもちろん殆んど全ての道路において路上駐車があらわれ、道路の多くが自動車によって占有されている。そのため通過する車は、ますますスピード、ダウンを余儀なくされ、駐車しようとする車はその場所を見付けるのに多くの時間を費さねばならなくなってきた。

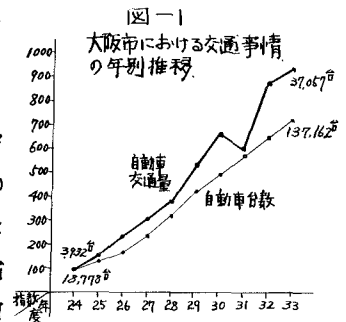


表-1 交通量別交差点数

年度	7万台以上	6~5	5~4	4~3	3~2	2~1	1万台以下	計	備考
32	1	5	6	13	26	23	8	2	84
33	1	5	7	19	24	18	7	1	82

§2 調査の目的と方法

2-1 調査目的

一般に自動車の駐車現象には地域的な特性があり、建築物周辺においても、その建物の規模および用途により非常に異った駐車現象を示している。まづ自動車をよく吸引する大規模建築物の周辺における自動車の滞留処理に關する問題点を究明することとした。

2-2 調査要項

- 調査ビル数 1,2ビル ○ 調査の期間 昭和33年8月〜昭和33年10月
- 調査ビルの用途 事務所、商社、倉庫、通運、百貨店、官公庁、放送、ホテル、新聞社、病院

2-3 調査事項

- 駐車台数(時刻別、車種別) ○ 駐車による路外駐車場および路側の利用状況
- 駐車許可台数(路外および路上) ○ 玄関における乗降台数(時刻別、業態別)
- ニ輪車(原動機付自転車、軽自動車の類)の駐車台数および利用状況
- ビルの概要(ビル人口、ビル保有自動車台数、建築延面積など)

2-4 調査の方法

調査の方法としては、連続プレート式(5分単位記入法)を採用した。この方法は駐車した車のナンバープレートのナンバーを記入し、駐車した時間を棒線で結ぶ方法(表-2)で、車種については、自動車登録規則第31条

表-2 調査表

名称	時間	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00
車名							
3-1234							
3-4567							
6-3333							

第2項により分類した。また玄関における乗降台数の調査は10分単位で行った。

§3 調査結果の概要

この調査が、駐車現象に次のような差異のあることがわかった。

3-1 自動車の使用目的によるもの

大規模建築物に関連する自動車も完全に把握することを目標とし、駐車を一応無理なく実測し得るとき建築物を調査対象として選定したため、各々駐車場所による性格の差異のあることが知れた。以下その性格により次の4系列に分けることができよう。

1. ガレーヂ 2. パーク 3. サービスヤード(2輪車の系列) 4. 玄関の乗降

すなわちビルが自動車を保有する以上、ガレーヂ的性格の駐車が生じ、これとは別に外來車を主とした駐車が存在する。前者をガレーヂ、後者をパークとするならば、ガレーヂとパークの最も大きな違いは平均駐車時間で、ガレーヂはパークの2~3倍の時間を要している。また駐車台数累加曲線の山の出方に違いがあり、パークでの山の出る時刻にガレーヂでは谷が現われている。この両者を一緒にすれば相殺されてピークの出方が少くなる。

ガレーヂは当然のことながら保有台数に左右されるが、調査対象となった事務所系統の3ビルの保有台数と建築延面積の関係は、平均630%とな

表-3 ビル保有自動車1台当り床面積

年数	調査日	30年9月	32年11月	33年10月
延面積	保有台数	830.5%	6640%	630.0% (32年)

り、これを過去の資料(29ビル)から同じ係数を求めたのが表-3で、大きく減少してきている。このうち52%の

ビルは600~400%であつて、このまゝの傾向をたどるならば平均400%となるのも間近く、これを收容するガレーヂは当然設けねばならない。しかしこれだけではなく、外來車のためのパークも考慮し、その必要面積はピーク時における同時駐車台数によって算定されねばならない。この外來車のピーク時同時駐車台数は当然ビルの性格および規模により相違するものであり、個々に観測する必要がある。次に二輪車の系列では一般に駐車時間は短く、多くは荷物の取扱いが含まれていることから特にサービスヤードとして自動車の駐車場とは別に考慮するのがよい。またオーナードライバーによる長時間駐車が增加すれば駐車現象に非常な変化をきたし、駐車対策を根本的に変える必要のあることを予想しておかねばならない。以上の外かに玄関への自動車の乗付けが問題となるが、この場合最もスムーズに降車が実施された100例について平均225秒を要したことから、大体25秒を一応考えるものとして、10分間に1玄関で捌き得る範囲は25台が限度とみられ、それ以上になれば1カ所の玄関では混雑が起るものと考えねばならない。

3-2 建物用途によるもの

この調査が、建物の用途別に駐車現象をみれば、事務所、百貨店、官公庁などは、建築延面積を所要スペース算出の相関数とみることができるとが、病院、ホテル(大きい宴会場をもつ)、通運業などにおいては各々、ベッド数、席数、稼働自動車台数など、建築延面積とは別の関数を考える必要がある。

駐車場計画において考慮すべき問題点を、いくつかあげてきたが、この種調査を更に続けることにより、合理的な大規模建築物に附属する駐車場の計画基準を決めたい。

本研究は昭和33年度文部省科学試験研究の補助を受けたことを記して深謝の意を表する。