

大阪大学 工学部 正 員 ○渡辺千賀恵
大阪大学 大学院 学生員 美比 勝正
大阪大学 工学部 正 員 毛利 正光

1. はじめに

近年、団地においては車の保有率が高くなり、駐車場容量の相対的不足に起因する路上駐車現象が発生し、それに付随していくつかの問題が起きている。路上駐車問題は、車の保有台数と駐車場容量とのアンバランスに直接の原因をもっているとはいえ、一方では単純に容量を増やすわけにはいかず、他方では生活的側面の強いマイカー保有を簡単に抑制することも難しい。本稿は、こうした認識にもとづいて、大規模団地における駐車場計画の原則を実態分析を通じて考察したものである。なお、実態把握のため、堺市新金岡団地でアンケート調査(全回収数1937世帯)と路上駐車実態調査を実施したが、詳細は省略する。

2. 対象地域の駐車場配置

この団地の道路網には、通過交通を排除するため進入路を4ヶ所に限定したウーバーン方式が採用されている。駐車場については、団地の北半分を分担する地区分散路に沿ってはかなり大容量の駐車場が整備されているが(図-1(a))、南半分には小規模のものがあるにすぎない(図-1(b))。詳細は口頭発表する。

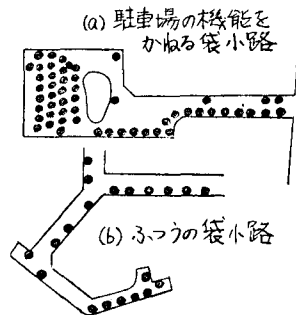


図-1 袋小路の形

3. 路上駐車の実態と問題点 小規模な駐車場しかない地区をみると、車は出入路・局地分散路にとどまらず、地区分散路まではみ出している。一方、袋小路(クルドサック)のなかに大規模な共同駐車場をもっている地区、あるいは実質的に駐車空間として流用できるスペースのある地区では路上駐車はほとんどみられない。詳細は口頭発表する。

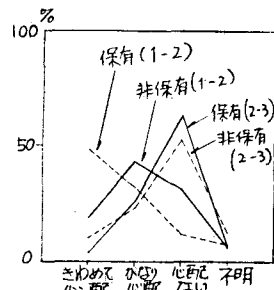


図-2 非常時の心配

路上駐車に関連してつぎのような一連の問題が発生している。1) 深夜・早朝の騒音問題、2) 道路通行時の危険、3) 非常時の心配、など。非常時に消防車・救急車などが入れないという3)の問題について調査結果を例示すると(図-2)、駐車場が十分でない地区で「心配」と答える割合が高いことがわかる。また、その場合、保有層と非保有層との間に意識の違いがでてくるのが特徴的である。

4. 考察 路上駐車問題は一般に、車保有の進行と原因とし、駐車場の相対的不足と条件とする現象である。以下、対策の視座から、現状の分析をおこなってみる。車は主として通勤・業務に利用されており(図-3)、車がないと困る状況にある(図-4)。また、非保有世帯の約20%は将来車を購入する可能性もあるため(図-5)、現状のままでは保有を抑制することには当面かなりの困難があろう。ただし、バスなどの「条件しだい」では転換可能とする層が通勤でかなりあり(図-6)、車の利用を抑制できる可能性はある。このことは、車保有層でさえ都市の車利用を制限すべきであると考えているとか

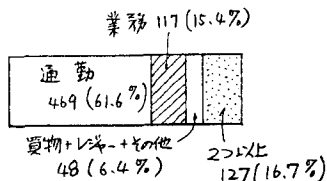


図-3 車の利用目的

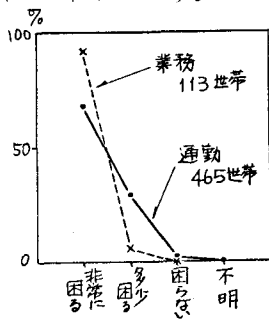


図-4 車がないと困るか

らもうかがえよう(図-7)。

このように、都市全体のモータリゼーションと方向転換させるに適した意識が車保有層にあらわれているといえ、そのことがそのまゝ個別の路上駐車問題に反映するとはかぎらない。したがって、長期的にはモータリゼーション方向転換をはかりつつも、過渡的には、団地の安全性を保証する観点から、一定量の駐車場整備は必要になると考えられる。

4-1. 保有率の限界 地区別に保有状況を集計してみると35～57%とバラツキはあるが、全体では42%とかなり保有は進行している(表-1)。ここで、将来、非保有世帯などの程度保有層へ移るか考えてみると、図-5に示されているように、非保有世帯のうちすでに購入の「予定がある」世帯が約8%、「予定はないが買いたい」世帯が約13%となっている。したがって、この両者が購入した時までの保有率は約54%になるであろう。また、「わからない」と答えた世帯が購入する可能性もあるので、それも含めれば約68%になる。結局、保有率の限界値は現時点で推定するかぎり54～68%と考えられる。ただし、この値は現状を放置した場合のものであるから、今後、車を使わなくてもすむような交通計画が実施されるとすれば、別の考察が必要である。団地における駐車場では、むしろ、こうした保有抑制の方策が先行されるべきであろう。その具体化は今後の課題である。

4-2. 駐車場の配置について 当団地のラドバーン方式は、通過交通の排除では機能しているがら、車保有の進行につれて内部から発生する交通が増えているため、かならずしも安全性確保という所期の成果をあげてはいない。これは、駐車場が袋小路内につくられているために、ラドバーン方式の道路が車の集束経路になってしまうからである。こうした難点を解決する一つの方法として、「団地外部での駐車場配置」が考えられる。この方法は、団地内部へのマイカー乗入れを実質的に規制して、面的な歩車分離を達成し、ラドバーン方式の利点をいかそうとするものである。そこで、乗入禁止に対する反応をみると(図-8)、保有層は非保有層にくらべて全体に反対傾向が強いが、それでも自宅から「徒歩5分」程度の距離(約400m)までなら禁止されてもやむをえないとする割合が相当あり、居住者サイドからは一定の実現可能性が示唆されているように思われる。

5. おわりに 路上駐車問題は、コミュニティーの分岐問題という側面をもち、また、対策の具体化に際しては行政的な諸困難もあり、表面上の単純とほうらばらに、複雑な諸相を含んでいる。いっそう精確な研究が必要であると考えている。なお、この調査は新金岡校区自治連合会との協同調査の形をとった。自治会各位に感謝する次第である。また、終始便宜をはかっていた堺市関係各位に謝意を表す。

参考文献 大阪府企業局「団地における自動車管理に関する調査研究」(住田昌二・他)1968.5

表-1 車の保有状況

地区名	1-2	1-3	1-7	2-1	2-2	2-3	2-4	2-5	2-6	計
保有世帯	234	73	93	44	60	120	19	71	51	765
保有率	44%	37%	50%	57%	39%	39%	35%	48%	36%	42%

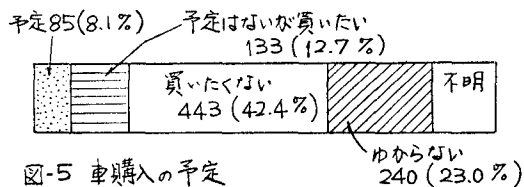


図-5 車購入の予定

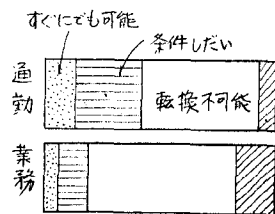


図-6 車からの転換可能性

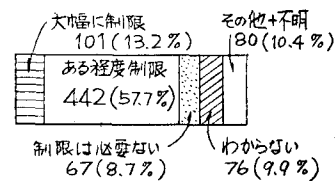


図-7 車利用の制限 (保有層の意識分布)

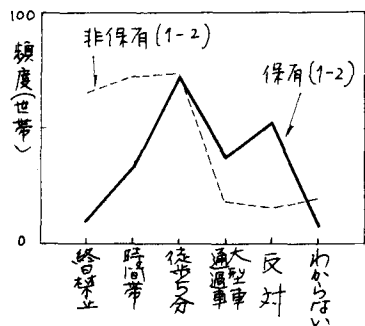


図-8 乗入禁止に対する反応