

大阪大学工学部 正 員 毛利正光
R&A総合計画研究所 正 員 松本隆二
大阪大学大学院 学生員 ○伊藤幸雄

1. はじめに 近年自動車交通問題が一層の深刻化をみせている大都市中心部において、今後駐車対策を講ずる場合、駐車場整備水準をどこに置かが最大の課題となろう。この場合、単に需要と供給のバランスをはかるといふ考えだけでは不十分であり、都市全体の交通運用や生活空間としての都市環境の保持といった観点からの判断も必要である。すなわち都心部の自動車交通需要を抑制する手段の一環として駐車場整備水準を位置づけなければならぬ。本稿はそのための第一段階として駐車現象の発生メカニズムを明らかにするとともに事業所の今後の自動車利用動向とを定めることを目的とし、大阪都心部を事例として昭和47年11月に実施した事業所に対する自動車利用状況調査と駐車実態調査の結果を上記の視点から分析したものである。

2. 事業所の自動車利用状況調査 調査の対象としたのは大阪市の駐車場整備地区およびその周辺である。そのほかから土地利用・マスターの利便性・街路構成等の地区特性を考慮して10ゾーンと選定し(表-1)、アンケート調査を実施した。

1) 業種別自動車保有状況(表-2参照) 2) 車種別自動車「使用目的」および「主たる使用者」(表-3参照) 3) 使用頻度は全車種とも「1日に2〜4回」が50%前後となっている。 4) 外出先の駐車場所は乗用車で「民間モータープール」が多く、ライトバン、トラックでは「路上」が多くなっている。 5) 今後の自動車の保有に関する意識(表-4参照) 6) 車種別の自動車から他機関への転換の意向(表-5参照)。ここで転換の意向「あり」と答えた理由としては、乗用車で「時間がかかる」、「駐車場

ゾーン No.	場 所	用 途
0	北区 大融寺	風俗営業、業務
1	北区 堂 廻	業務、商業
2	北区 天神筋	住居、商業
3	東区 淀屋橋	業務
4	東区 淡路町	業務
5	東区 本 町	業務、商業
6	東区 谷町四	工業、商業、住居、業務
7	南区 長 堀	業務、商業
8	南区 虎石衛門	風俗営業、商業
9	浪速区 大田町	住居、商業、工業

表-1 ゾーン特性表

業 種	乗用車	ライトバン	トラック
製造業	3.6	4.6	1.6
零售业	7.0	5.1	2.0
消費財販売	2.9	8.1	2.3
貿易	4.0	4.7	0.8
対事業所サービス	5.3	4.0	0.9
その他のサービス	17.1	2.9	0.6
運輸・郵便・公益	6.0	4.0	1.6
金融(銀行を除く)	4.5	0.3	0.4
その他	3.6	1.5	0.6
全業種	4.8	4.0	1.3

表-2 事業所床面積100㎡あたり
自動車保有台数

項 目	乗 用 車	ライトバン	トラック
全業種・打合せ	149(27.2)	41(9.6)	2(1.4)
使 販 売	118(21.6)	156(36.8)	32(21.9)
用 約品・集金	76(13.9)	165(38.6)	83(56.8)
目 接待・送迎	95(17.4)	10(2.3)	1(0.7)
的 調査・巡回サービス	39(7.1)	31(7.3)	7(4.8)
その他	70(12.8)	24(5.6)	21(14.4)
主 管 理 者	236(61.3)	16(5.5)	9(6.7)
主 事務系従業員	35(9.1)	39(13.4)	10(7.5)
主 技術系	15(3.9)	52(17.9)	27(20.1)
主 販売・サービス	81(21.0)	177(60.8)	72(53.7)
その他	18(4.7)	7(2.4)	16(11.9)

表-3 車種別自動車利用状況
(注) () 内の数字は全回答数に100をかけたもの構成比(%)

() 内の数字は構成比(%)		
非保有事業所	保有する	18(8.2)
	保有しない	199(90.9)
	わからない	2(0.9)
保有事業所	小 計	219(100.0)
	増やす	99(21.4)
	減らす	18(3.9)
	現状維持	305(66.0)
	わからない	40(8.7)
	小 計	462(100.0)

表-4 今後の自動車保有に関する意識

() 内の数字は構成比(%)			
転換意向	乗 用 車	ライトバン	トラック
あり	23(6.1)	12(4.2)	5(3.8)
条件は、(7)は別掲	87(23.1)	37(12.8)	13(10.0)
ない	250(66.3)	225(77.9)	109(83.8)
わからない	17(4.5)	15(5.2)	3(2.3)
合 計	377(100.0)	289(100.0)	130(100.0)

表-5 自動車から他手段への転換の意向

がないから、がいずれも30%前後であるのに対し、ライトバン、トラックでは駐車場がないから、「危険であるから」がいずれも20%強となっている。転換が条件によってはありうる」と回答したその条件は、全車種とも「交通混雑の激化」が50%前後と非常に多く、ついで「マスターの整備」が乗用

車、ライトバンでそれぞれ23%、32%である。「交通規制の強化は乗用車、ライトバンで15%前後である。転換しない理由として、乗用車では「立回り先が多い」が40%、「車の才が速い」が21%であるのに対しライトバン・トラックでは「荷物がある」がそれぞれ54%、72%であり、「立回り先が多い」がそれぞれ33%、20%である。

3. 駐車実態調査 2.の調査と同じ10ゾーンを対象とし、全街路について15分プレート連続式の路上駐車調査と路外駐車場のヒアリング調査を同時に実施した(表-6参照)

1)ゾーン特性: ゾーン1, 3, 4, 7は業務中心にあり、路上駐車規制が強く路外駐車場も整備されているため最も路上駐車台数は少く、駐車時間が短くなっている。歓楽街の多いゾーン0, 8は上のグループについて路上の占有率が高く、5PM以降も路上駐車台数が減らないのが特徴である。ゾーン2, 6, 9は駐車場整備地区外にあり、駐車規制は弱く、路外駐車施設も貧弱である。したがって路上の占有率は高く、駐車時間も長い。ゾーン5は卸売問屋街にあり、駐車規制が強く、路外駐車場も整備されているが業務の性格から路上の占有率は高くなっている。なお駐車時間は短く、回転率は高くなっている。 2)駐車規制の効果:

車種別では駐車路線でのライトバン・トラックの構成比が無規制路線に比べて顕著に高い。駐車時間でも規制の効果は乗用車の才が大きい。 4)路上駐車台数と路外駐車場容量の関連(図-1参照)

4. 調査結果の分析 1)事業所の業種によって自動車の保有・利用状況が異なる。したがってある地区の駐車特性はその事業所の車種構成によって変化する。 2)駐車規制は乗用車に対しては有効であるがライトバン・トラックについては乗用車程の効果は期待できない。 3)路外駐車場の整備は必ずしも路上駐車の効果的な減少につながらないと言えよう。

4)このままでは今後、自動車から他機関への転換に多くは期待できず、むしろ保有台数が新增する傾向にある。1か「条件によっては転換すると答えた事業所の転換がはかられば保有台数は現状維持程度になろう。

5. 今後の駐車場整備水準への提言 路外駐車場を整備しても必ずしも駐車問題の解決にならず、また自動車の抑制という観点からしても駐車場整備水準は必要最小限におさえ、同時にそれらの効果的な利用を促進するべきである。 そのためにはピーク時集中率が高く、駐車時間の長い通勤マイカーを路上駐車規制の強化、駐車料金の長時間割増制および都心部への流入規制、マストラの整備等によって転換させていくことが必要である。 つぎに業務目的の自動車のための駐車スペースと付置義務の強化、通勤マイカーの転換によって空いた駐車場スペースで確保し、新しい駐車場の中での増設は避けるべきであろう。 (1)か)駐車場の配置、デザインについては業務トリップの特性を充分考慮したうえで、効果的な利用がなされるようにすべきである。 さらにゾーン5のような卸売問屋街などでは、これらの対策だけでは駐車問題の解決は困難であり、流通機構の近代化とはならなければならない。 そのためには、再開発、集団移転等の都市構造面の改善もなされなければならないであろう。

ゾーンNo	駐車率(%)	路上				路外		
		平均占有率	平均駐車時間	乗用	ライトバン・トラック	一般	専用	計
0	53	0.82	0.26	115	58	49	6	55
1	100	0.18	0.13	62	39	45	26	71
2	40	0.70	0.52	180	74	4	7	11
3	100	0.50	0.54	80	52	55	20	75
4	100	0.14	0.09	41	35	62	3	65
5	66	0.25	0.32	47	35	55	4	59
6	58	0.32	0.51	58	40	19	1	20
7	100	0.22	0.40	55	46	36	0	36
8	39	0.96	0.41	160	67	7	5	12
9	20	0.30	0.29	71	44			
		0.16	0.27	51	34			
		0.31	0.20	99	38			
		0.14	0.14	45	27			
		0.62	0.64	130	88			
		0.24	0.50	58	52			

*ゾーン内総路外駐車容量(台)/ゾーン面積(ha)

表-6 駐車実態調査結果

