

1. はじめに

昨今の自動車交通の急激な増加に伴い、地方都市において都心部での駐車場問題は深刻化しつつある。これは駐車需要に対して駐車施設の足りないことによる。この駐車場問題解決のためには、限られたスペースを最も効率良く利用して適正配置計画を立てなければならぬと考える。本研究は郡山市の都心部を対象とし、有料駐車場の利用実態の把握を試み、歩行圏域による駐車場の適正配置問題について考察を行なうものである。

2. 郡山市における有料駐車場の利用実態

本研究ではゾーン区分、土地利用状況、道路条件等を考慮して4駐車場を調査対象とし、利用者の利用目的、料金、駐車理由、歩行距離等をアンケート調査により利用実態の把握を行なう。また、同時に調査時間帯の30分毎の実駐車台数と観測した。調査は昭和58年11月4日(金)と11月6日(日)の2日間の8:00から15:00までとした。

表-1に調査結果の一部を示す。まず利用目的に着目すると、A駐車場は通勤・通学及び業務・商用の業務的目的の約40%、買物、食卓・喫茶、レジャーの私的目的の約50%であり、業務・商業立地の混合型駐車場と言える。B、C駐車場は業務的目的のそれぞれ約30%、20%、私的目的の両方とも約65%と準商業立地型駐車場となっている。D駐車場は私的目的の約80%と商業立地型駐車場である。休日では4駐車場とも商業立地型となる。

駐車理由についての集計結果からは、Aは駐車料金が安いことが最も多く、Bはデパートの契約駐車場である点、Cは地理的条件が良い点、Dは駐車容量

が大きくサービスユインの利用で多くの点より便利であることが過半数を占めている。したがってこれらの駐車場はA; 料金が安い混合型駐車場、B; デパートと契約のある準商業立地型駐車場、C; 地理的条件に恵まれた準商業立地型駐車場、D; 大規模な商業立地型駐車場の性格を有している。

3. 駐車場の適正配置

駐車場の配置計画に際しては、各地区毎の駐車需要量、歩行圏域、道路網形状などと考慮する必要がある。本研究では、利用実態調査結果による駐車集中指数により、需要量に周する検討を行ない、更に目的地までの歩行距離指標として、郡山市の各区域における駐車場適正配置問題に対する考察を行なった。

図-1は4駐車場の11月4日(金)における30分毎の駐車集中指数を示す。これによると、C駐車場に際して駐車集中指数の7以下であり、平日においては各地区の需要量とほぼ一致していると考えられる。

表-1 駐車場利用実態

駐車場	利用目的	A		B		C		D	
		台数	%	台数	%	台数	%	台数	%
利用目的	通勤・通学	6	10	6	6	2	1	3	2
	業務・商用	17	28	22	23	21	19	10	7
	買物	21	34	58	64	71	63	106	79
	食事・喫茶	4	7	3	3	3	3	1	1
	レジャー	3	5	1	1	0	0	0	0
利用時間	その他	10	16	6	6	16	14	15	11
	料金が安い	25	41	1	1	1	1	1	1
	便利である	19	31	59	62	101	88	95	71
	安心である	2	3	4	4	3	3	4	3
	他に駐車場がない	2	3	6	6	3	3	6	4
利用理由	契約駐車場	7	12	23	24	2	2	18	13
	だから	6	10	3	3	3	3	11	8

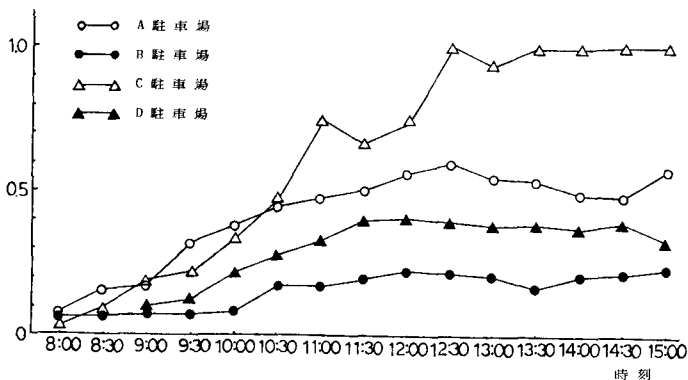


図-1 駐車集中指数の時間変動 (11月4日(金))

次に駐車場利用者の歩行時間の調査結果を用いて各駐車場の平均行動半径の算出を行なった。この場合歩行速度は60m/分として平均行動半径を求めた。図-2に4駐車場の平日と休日の平均行動半径を示す。利用者の平均行動半径は各駐車場によって違いが出ており、行動半径の最大値はA駐車場(平日)の約340mであり、最小値はB駐車場(休日)の約180mである。

駐車場の種類別に見ると、平日において混合型駐車場であるA駐車場は料金が安いので利用者の行動半径が最も大きくなり、次いで、同じ準商業立地型駐車場であるB、C駐車場は行動半径もほぼ等しい。それ商業立地型駐車場のD駐車場は収容台数が多く2番目に大きな行動半径を有している。

休日においては、平日と同様にA駐車場の料金が安いので行動半径が最も大きく、B、D駐車場は契約テナントを含むほぼ同じ半径となっており、C駐車場は地理的条件の良いので商店街全域を含む平日より大きな行動半径となっており、このことから、すなわち利用者の行動半径の違いを生じさせている要因は、料金が安い、テナントの契約駐車場である、地理的条件が良い、駐車容量の大きさなどであることが推測される。

したがって、以上4つのタイプに全駐車場を分類し、それぞれに利用者の行動半径を当てはめれば、歩行圏域による駐車場の配置問題に言及できるものと考えた。図-3以上の方法で平日において郡山市の都心部に適用した結果である。ここで、業務立地型と考えられる月極め契約駐車場については、出勤時にふける駐車場所、夜間における車庫代りの2タイプに分け、契約者の住所より平均行動半径を算出し分類を行なった。それと同じタイプの駐車場の連立している場合にはそれらの重心位置を中心として平均行動半径を幅とした。これにより利用者の行動半径が都心部のほぼ全域を覆っており、行動半径の及ばない地区は4、5、6ゾーンの一部である。これらの地区は学校あるいは専売公社等に利用されており、独自の駐車場によって需要を満たしていると考えられる。つまり郡山市都心部における駐車場の配置は、利用者の行動半径から見ると適正な配置となっておりと推論できる。休日において同様に適用した結果、駐車場の商業立地型となることが考えられ、都心部における商店街全域を包んでおり、適正な配置であると考えられる。

今後の課題は、駐車場に若干の偏りが見られるため、ゾーン毎の駐車需要量の算定及びそれに見合、各駐車場の配置計画について検討することにあると思われる。

〈参考文献〉

1. 福島県工部部：昭和49年度全国街路交通情勢調査報告書(郡山都市部) 1975
2. 高田邦道他：交通調査マッピング、鹿島出版会、1976、pp.196



図-2 駐車場利用者の平均行動半径



図-3 駐車場分類による平均行動半径の予測 (平日)