

IV-168 住宅団地の地区交通特性に関する基礎的考察

東京大学都市工学科 学生員 久保田尚

東京大学都市工学科 正会員 新谷洋二

東京大学都市工学科 正会員 太田勝敏

1. はじめに

住宅団地の大多数で生じている駐車問題は、面的な計画にもとづいた住宅地で生じている地区交通問題として、その意味は大きい¹⁾。一方で団地内の道路は、幅員が充分あることや通過交通を排除するパターンを実現していることなど、地区交通計画のゴールとしての意味は失っていない。本稿は、住宅団地の地区交通上の特性と問題点を、居住者の評価を通して、また一般の市街地と比較することによって明らかにしようとするものである。

2. 調査の概況

調査対象として、千葉県浦安市を取り上げる。浦安市は、埋立地に団地群が広がるほか、内陸には住宅の密集した旧市街地や土地改良事業によって成った市街地などがあり、団地と一般市街地の比較を行うのに好都合である。

意識調査は、世帯主を対象とする留置アンケートを昭和61年秋に実施した。調査対象地区として、埋立地の団地地区から6地区を選んだ。また一般市街地として内陸地の旧市街地と新市街地から各々1地区づつを選び、計8地区を調査対象地区とした。各地区とも50世帯づつを無作為抽出した。

各地区の概況を表1に示す。地区①～⑥が住宅団地である。入居年はほぼ同時期であるが、開発主体、所有形態、住棟タイプ、および規模については多様になるように選択した。どの団地でも、いわゆる通過交通はほとんど発生しない。一般市街地のうち、地区⑦は、狭あい道路を多く含む古い住宅地、地区⑧は、新しい市街地で基盤整備が完了しているが、道路の広さが、逆に路上駐車や通過交通などの問題を生んでいる。

3. 地区内のアクセシビリティ

3.1 アクセシビリティの評価意識

通過交通を排除し、ある場合には一般車両を完全に敷地内から締め出す道路パターンが、住宅団地の地区

表1 調査対象地区の概況

地区	特性	入居	開発主体	所有形態	住棟タイプ ^{a)}	7ヶセ	世帯数
①	集合団地	54	公団	賃貸	高層	×	910
②		53	民間	分譲	高層	×	1101
③		55	民間	分譲	中層	×	410
④		56	公団	分譲	高低	○	789
⑤		52	公団	分譲	低層	○	230
⑥	戸建団地	—	民間	分譲	戸建	○	480
⑦	一般・旧市街地						?
⑧	一般・新市街地						?

^{a)}7ヶセ：一般車両の団地内通行の可否

交通計画の特徴である。これによって団地内の環境を良好に保つことが期待されるが、その一方で、居住者自身のアクセスに何らかの不便が強いられていることが考えられる。

ところが調査結果では、引越し車両や緊急車の進入に関する不便・不安感は、実際には「ドアの前」までのサービスが受けられない場合が多いにもかかわらず、意識としては一般市街地と大きな差は見られない（ただし、団地による差は大きい）。最も注目されるのは、利用の多いタクシーのアクセシビリティについても同様の結果が得られている点である。タクシーを降りてから自宅までの距離が80mを超える世帯が3割以上ある団地も含めて、不便感を持つ人は1割程度しかない。対象団地のうち3つの団地は、路上駐車排除を目的として、住民自身の決定によって一般車両の全部または一部の締め出しを実施している。このことから団地住民は、団地内の安全・環境のためには、日常的に必要なアクセシビリティをある程度犠牲にする必要があることをある程度認めているものと考えられる。

3.2 アクセシビリティ問題としての駐車問題

アクセシビリティに関して、集合団地と一般市街地の間で実態や意識が最も異なるのは、自動車保管場所としての駐車場の問題である。図1は、駐車場保有世

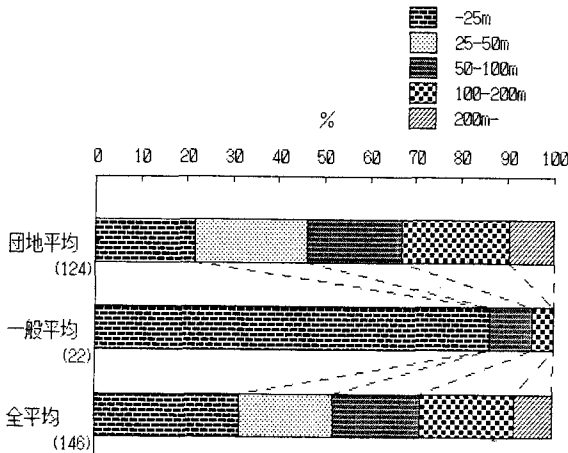


図1 地区内の専用駐車場から自宅までの距離
(対象：駐車場保有世帯の世帯主)

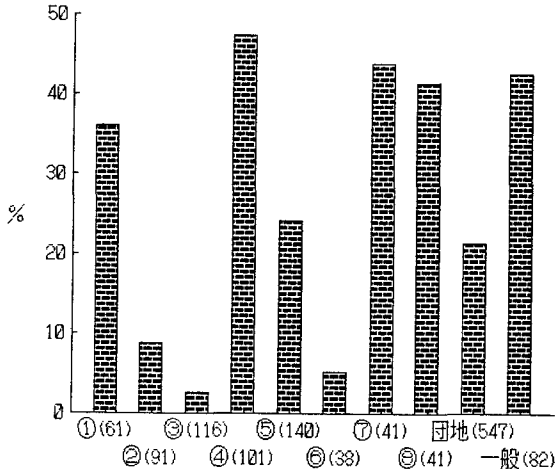


図2 地区内の路上駐車量が「非常に多すぎる」と感じる人の割合（対象：小学生以上の個人）

*「団地」「一般」は、各々の全平均を表す

帯について、駐車区画と自宅（集合団地の場合は住棟の入口）との歩行距離分布を示したものである⁽¹⁾。団地地区の中には、半数近くが100m以上という地区もある一方で、戸建団地（⑥）や一般市街地ではほとんどが自宅敷地内に駐車スペースを持っており、集合団地との差が歴然としている。また、団地によるばらつきが極めて大きいことも特徴的である。

一方駐車場の利用実態を見ると、距離が100m以上になると「常に専用の駐車場に駐車する」という人の割合が60%程度に落ちてしまい、「路上駐車する

ことがある」という人が増える。このことから、集合団地における駐車場の遠さが、路上駐車発生の一因となっていることがわかる。

4. 地区交通からみた地区内の住環境

一方、路上駐車が住宅地の環境に及ぼす影響についてみると、図2に示すように、全体として過半数以上が「地区内に駐車している自動車が多すぎる」としている。平均でみると、団地よりも一般市街地で問題を指摘する割合が大きい。この傾向は、地区内道路の自動車交通量に関する設問でも同様である。団地の道路パターンの長所がいちおう現れているといえる。しかし、団地地区では地区による差がかなり大きい。すなわち団地内から一般車両を締め出している地区②と③や、各戸に駐車スペースが設置してある⑥では不満が小さい一方で、地区①、④、⑤で不満が大きい（但しこのうち地区⑤は、団地内道路の「路上」駐車場での合法的な路上駐車である）。特に地区①は、禁止されているはずの団地内への車両の乗入れが後を絶たないことから住民の不満が大きいものとみられる。

5. まとめ

本稿は、浦安市の住宅団地と一般市街地の地区交通状況の基礎的な比較を、住民の評価を通して行ったものである。地区内の道路条件が大きく異なる割合には、住民の評価意識に絶対的な差が見られなかった。その理由として、・団地特有の道路パターンに団地住民が順応していること、・一般市街地が通過交通問題を抱えている一方で、団地も路上駐車問題を抱えている場合があること、などが指摘される。

本調査は、浦安市などのご協力のもとに、埼玉大学窪田研究室と合同で行ったものである。関係各機関にお礼申し上げる。

注

(1) 集合団地では、平均約80%の世帯が団地内に駐車スペースを確保している。図に示したのは、それらの世帯である。

文献

1) 久保田尚(1987)、「都市の部屋」としての住宅団地における駐車問題とその対策、都市計画第148号、pp. 58-64

2) 久保田、新谷、太田(1987)、ボンエルフ実験を通してみた団地住民の地区交通改善に対する意識とその変化、日本都市計画学会学術研究論文第22号、pp. 535-540

3) 新谷、太田、久保田他(1988)、自動車社会における住宅団地の地区交通計画、(財)道路経済研究所