

IV-126

駐車集中型住区内街路の問題点と整備方策に関する意識分析

—路線特性と住民属性に着目して—

京都大学工学部 正 員 山中 英生
 ○京都大学大学院 学生員 武田 豊
 住宅都市整備公団 正 員 中川 裕二

1. はじめに わが国の住区内街路には、限られた道路空間内に自動車・自転車・歩行者・駐車等の様々な道路利用が集中することで問題が生じている場合が多く見られる。本研究は、そのような街路の典型として”駐車集中型街路”を取り上げ、アンケートを用いて住民意識を調査し、住民の個人属性による意識の違いを分析することにより、望ましい整備方向を検討することを目的としている。

表1 調査路線の概要

	北 山	京 大 西	高 原 通	高 野	紫 明	加 茂 川	大 将 軍	修 学 院
幅 員 (m)	5.0	5.7	8.9	5.7	5.7	7.0	5.7	5.1
リンク長(m)	69.0	56.5	42.5	69.0	48.0	89.5	75.9	96.0
一方通行	なし	なし	なし	なし	あり	なし	あり	なし
規 制	なし	あり	あり	あり	あり	なし	あり	あり
駐 車	なし	なし	なし	なし	なし	時間	なし	なし
車両規制	なし	なし	なし	なし	なし	時間	なし	なし
交 通 量								
自動車	30	41	94	49	52	27	12	8
自転車	20	41	86	22	51	23	38	11
歩行者	10	41	51	29	25	24	19	13
駐車台数	7.5	11.0	12.7	2.5	3.1	4.2	5.3	1.7
サンプル数	25	27	19	27	28	25	20	28

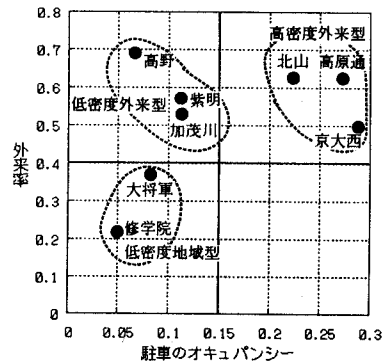
2. 調査の概要と路線タイプの設定 ここでは公園や長い塀があるなど、駐車が集中しやすい街路を対象とすることにした。具体的には、京都市北区・左京区の住宅地図を用いて、路線長が40m以上・幅員が5～8m・歩道およびガードレールがない街路の中から、連続した塀や空地沿いの区間が40m以上ある路線を選出し、駐車量・交通量の調査結果をもとに表1に示す8路線を選出した。これらの路線の道路・沿道状況を実測し各通行主体の交通量、自動車の発着量、自動車・バイクの区間速度を7時から18時まで断続的に計測した。また、沿道および周辺の住民に対して駐車による問題の有無、整備要望度、具体的な改善方策への賛否に関するアンケート調査を実施した。調査は訪問留置方式で行い計199サンプルを回収した。

次に、路上駐車に対する問題意識に関係すると思われる指標を用いて路線を分類してみる。ここでは指標として駐車車両が道路空間を占有している割合を示すオキュパンシーとアンケートで住民に質問した地域外駐車車両の割合（アンケート結果の平均を使い、外来率と呼ぶことにする）を用いることにした。この2指標を直交座標として図1のように8路線をプロットしてみると、8路線はおおよそ

3つに分けられ、それぞれ高密度外来型、低密度外来型、低密度地域型と名づけることができる。

3. 駐車による問題に対する住民意識 アンケートでは10項目の路上駐車による問題の有無を4段階のカテゴリー選択法で質問しているが、ここでは因子分析法を用いて問題意識を要約してみた。表2はその結果であり、2本の因子軸が抽出されている。因子負荷量から考えると、表2 問題意識の因子分析結果

各軸はそれぞれ「通行時の問題」「沿道での問題」と解釈できる。そこで、横軸に通行時の問題、縦軸に沿道での問題の因子得点をとって路線および路線タイプごとの平均をプロットしたところ図2のようになった。これを見ると、低密度地域型から高密度外来型になるにつれて全体として両方の問題とも意識が高くなる傾向がみられ



注) 外来率は以下のように沿道住民のアンケート結果から作成した。

外来率＝
 0.10×（駐車の大半が近所か沿道住民と答えた割合）
 ＋0.33×（3台に1台は関係ない人と答えた割合）
 ＋0.50×（半々と答えた割合）
 ＋0.66×（3台に2台は関係ない人と答えた割合）
 ＋0.90×（大半が関係ない人と答えた割合）

図1 路線の分類

	第1軸	第2軸
因子負荷量	車がすれ違いにくい (0.71) 自転車を通りにくい (0.80) 見通しが悪い (0.78) 走行車の近くを通らねばならない (0.83)	自宅前に駐車され不快 (0.73) 景観が損なわれる (0.64) 長期間放置されて困る (0.77)

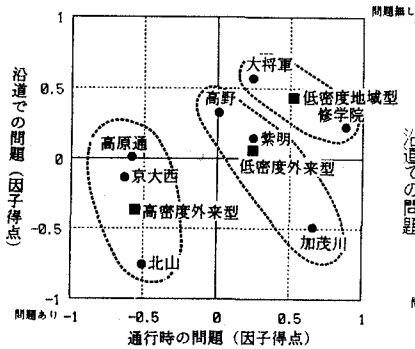


図2 路線別にみた通行時と沿道の問題

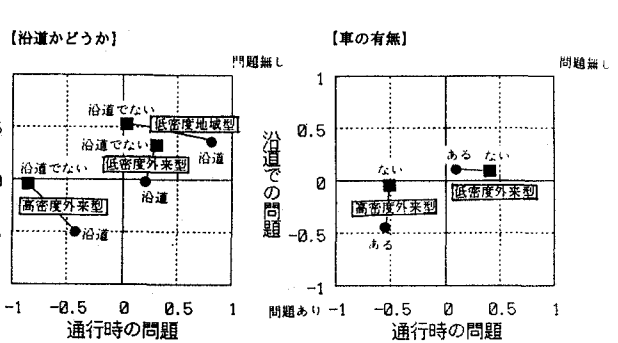


図3 住民属性別にみた通行時と沿道の問題

る。しかし、低密度地域型では通行時の問題意識が路線によって異なり、逆に高密度外来型では沿道の問題意識にばらつきがみられる。つまり地域型では、沿道の問題は全体として少なく、高密度型では通行時の問題がおしなべて高くなるということが言える。次に各道路タイプについて、沿道かどうか・自動車所有か非所有かの住民属性別にプロットしたところ図3のようになった。これを見ると、沿道の問題は沿道住民が、通行時の問題は沿道以外の住民が問題視しているが、低密度外来型では通行時の問題でも沿道住民が強く問題視しており、外来者の道路利用に対する反発が伺われる。また、車の有無については道路タイプによって異なるパターンを示しているが、高密度外来型では自動車所有者が沿道の車の出し入れなどが不便になることなどから沿道の問題を重視しているものと考えられる。

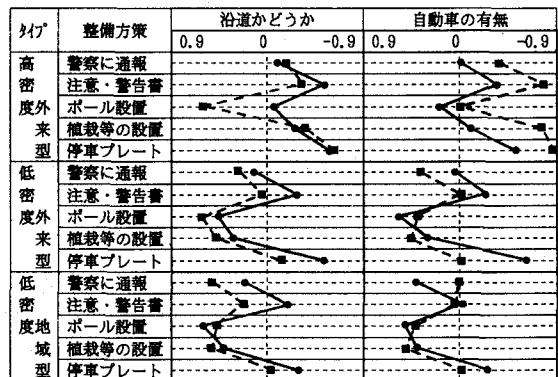
4. 整備方策に対する住民意識 アンケート

では具体的な5つの改善方策に対する賛否をカテゴリ選択法で質問している。これをリッカート評点総和法を用いて尺度化し、図4に示すように路線タイプ別、住民属性別にプロットしてみた。沿道住民はどの路線タイプにおいても沿道以外の住民よりも整備に対する賛成傾向が強い。特に高密度外来型ではハードな対策である駐車可能場所を限定するポール設置に対しても積極的である。自動車の有無については路線タイプによってかなり差が見られる。高密度外来型では車を所有していない人が積極的で、逆に低密度外来型では停車中の連絡先を明示する停車プレートの義務化などソフトな対策において自動車所有者の方が賛成傾向になっている。低密度地域型ではあまり差はみられない。

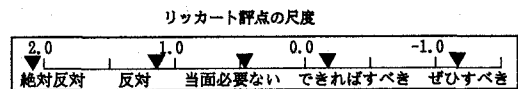
5. おわりに

以上のように駐車量と駐車

の地域性からみた路線タイプによって、問題意識や整備に対する意識がかなり異なることがわかった。しかも問題を含んでいる高密度外来型の路線では住民属性によって整備意向にかなり差がみられるなど、住民間の調整が重要なことが示唆できた。整備に対する意識をもとに住民グループを分類して、路線タイプ・住民属性との関連をも分析している。これについては講演時に発表する。



● — 沿道 ● — ある
■ - - 沿道でない ■ - - ない



整備方策	警察に通報	違法駐車について積極的に取り締まる
	注意・警告書	違法駐車に対して注意書や警告書をはる
	ポール設置	ポールを設置して無秩序な駐車をできなくする
	植栽等の設置	駐車されると困るところに植栽や車止めを置く
	停車プレート	移動必要時の連絡先を書いた停車プレートを配布

図4 整備方策に対する賛否