

IV-313

多摩ニュータウンのセンター地区における駐車場利用の特性

明星大学大学院 学生員 池田敏行
 （財）多摩都市交通施設公社 正員 長澤 隆
 T. P. I. 都市計画研究所 正員 島田義之

1. はじめに 近年の都市化とモータリゼーションの進展により、都市の自動車交通集中は著しく増加しているが、都市における基幹的な施設である駐車場の整備は立ち遅れており、望ましい都市活動に見合う十分な駐車場の供給は図られていない状況にある。このため駐車場計画は、都市交通計画の中でも重要な課題となっている。

そこで本研究では、実態調査により駐車場の利用状況を分析し、駐車場の利用特性を明らかにすると共に、都心部における駐車場配置の方法論の改善に資することを目的としている。

2. 調査対象地域 本研究で対象とした多摩ニュータウンのセンター地区（多摩センター地区）は、多摩ニュータウンのほぼ中央で、多摩センター駅の南北に位置する約70haの区域に当たり、多摩ニュータウンと周辺の南多摩地域一体の経済的、文化的、社会的中心となることを目標として整備が進められている。また、多摩センター地区に立地する施設は、表-1のとおりである。

表-1 多摩センター地区立地施設の延べ床面積

	商業施設	レジャー施設	文化施設	公共公益施設	業務施設	その他の施設	合計
延床面積 (㎡)	108,900	59,760	22,130	10,200	117,910	40,400	359,300
構成比 (%)	30.3	16.6	6.2	2.8	32.8	11.3	100.0

3. 駐車場の特性 駐車場利用状況の調査結果から駐車場の利用特性をまとめると表-2のようになる。各駐車場の容量は表中に示したとおりであり、多摩センター地区における合計では2720台である。次に、1台当たりの平均駐車時間に着目するとE1駐車場の駐車時間が目立って長くなっている。これは、レジャー施設に依存している駐車場であるということが要因として挙げられる。また、C3駐車場に関しては、平日の平均駐車時間が長くなっており、平日においては業務目的に使われている駐車場であることがわかる。

スーパー1への依存度が高いC2、E2駐車場は、1台当たりの平均駐車時間が短く、1日平均の回転率は非常に高い値を示している。これは、スーパー1では日常品が多く販売されており、比較的短時間で買物を済ませることができるということが要因として挙げられる。

また、E1駐車場のピーク率が、他の駐車場に比べ大きな値を示している。これは、1日の総駐車台数に比べ、ピーク時の駐車台数が多いためと考えられる。

表-2 駐車場の特性

駐車場名	C1	C2	C3	C4	E1	E2	E4	S1
収容台数	800台	180台	330台	140台	800台	120台	220台	130台
1日の総(平日)	1266台	1447台	557台	335台	709台	492台	328台	—
駐車台数(休日)	2850台	1250台	1130台	616台	878台	649台	831台	234台
平均駐(平日)	1.4時間	1.2時間	2.5時間	1.6時間	5.4時間	1.3時間	3.0時間	—
車時間(休日)	1.7時間	1.4時間	1.9時間	1.7時間	4.4時間	1.6時間	2.3時間	1.7時間
平均回(平日)	1.6	8.0	1.7	2.4	0.9	4.1	1.5	—
転率(休日)	3.6	6.9	3.4	4.4	1.1	5.4	3.8	1.8
修正回(平日)	2.3	9.4	4.3	3.9	4.8	5.2	4.5	—
転率(休日)	6.0	9.4	6.7	7.5	4.8	8.4	8.6	3.1
利用施設(平日)	デパート	スーパー	業務施設	商業施設	レジャー施設	スーパー	スーパー	—
依存度(休日)	72.1%	84.1%	41.6%	71.5%	71.5%	71.5%	72.6%	—
ピーク率(平日)	81.9%	74.5%	77.1%	60.7%	57.6%	65.9%	64.9%	41.5%
率(休日)	21.0%	12.4%	29.1%	26.6%	69.0%	23.4%	30.5%	—
率(平日)	25.9%	14.4%	27.6%	22.6%	54.8%	18.7%	27.2%	56.8%

※平均回転率：1日総駐車台数/駐車場収容台数

修正回転率：平均駐車時間×平均回転率

ピーク率：ピーク時の駐車台数/1日の総駐車台数×100

商業施設：デパート&スーパー1

4. 多摩センター地区における駐車場の配置状況(平成3年3月20日現在) 多摩センター地区において共通駐車券が利用できる駐車場は図-1に示すように配置されており、このうちC1駐車場とE1駐車場が立体自走式駐車場となっており、その他の駐車場は平面自走式駐車場となっている。

5. 駐車場と立地施設との関係 駐車場別目的地の利用割合をみると図-1のようになっており、目的施設から近い駐車場に駐車するという傾向がみられ、各駐車場と立地施設との関係が両施設間の距離に依存していることが分かる。

しかし、C3駐車場については、デパートとの距離は近いものの周辺の駐車場に比べデパートの利用率が低くなっているが、これはC3駐車場の位置とデパートスーパー1(26.1%)の位置との高低差によるものと考えられる。

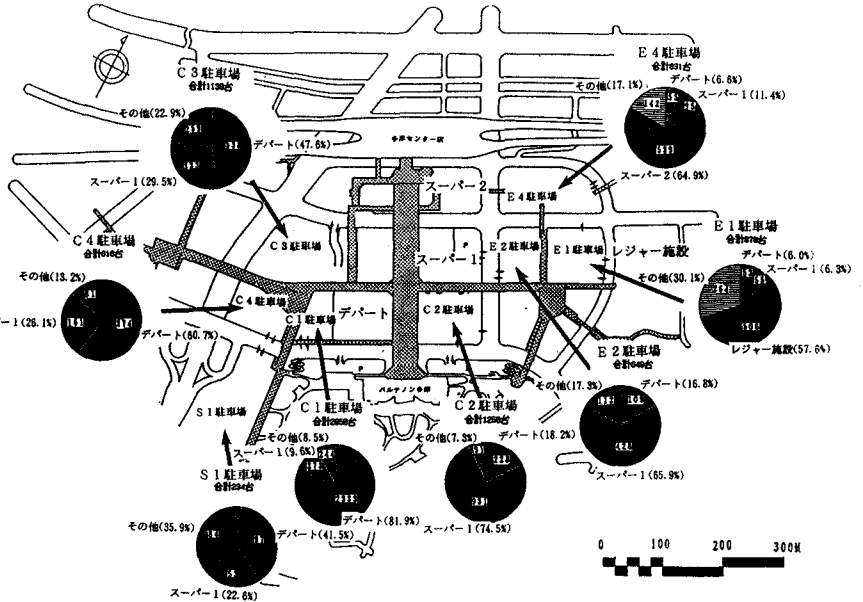


図-1 駐車場配置及び駐車場別目的施設の利用割合

6. 各駐車場における満車となる時間の分析 各駐車場における満車となる時間帯の変動をみると表-3のようになっており、目的施設に近い駐車場から満車になっていくという傾向がみられる。この傾向からも駐車場の位置と立地施設の位置の関係が明らかにわかる。

しかし、C1駐車場に関しては、この傾向と異なっており、その原因は立体自走式駐車場のため、車を降りてから目的施設まで歩行時間がかかるということ及び収容台数が多いことが考えられる。

表-3 駐車場別満車となる時間

目的施設	高低差を考慮した目的施設からの 近距離順位及び満車となる時間			
	1	2	3	4
スーパー1	C2 10:30	E2 11:30	E4 14:30	E1 15:30
デパート	C1 14:30	C4 12:00	C3 14:00	S1 14:30

7. おわりに 以上の分析により、駐車場利用の特性として、目的施設から近い距離にある駐車場が利用されやすいという点が明かとなった。また、駐車場の構造も自動車利用車が駐車場を利用する際の条件となり、これらの特性を踏まえて駐車場の配置計画を進める必要があると考える。

また、今後は、他の観点から駐車場利用状況を分析し、利用特性を明らかにすることで、駐車場計画の立案に寄与できることを期待している。