

集合住宅における青空駐車問題とその対策

(株)オリエンタルコンサルタンツ 正員 千葉 俊彦
同 正員 武田 浩卓

1はじめに

集合住宅におけるいわゆる青空駐車は、居住者の安全性や住環境の低下を招いている。さらには、昨年末にも事例が発生したように、消防車等の通行を阻害し、緊急活動に重大な障害を与えることもある。

本文は、東京近郊の幾つかの都市における実態調査結果を基に、集合住宅における青空駐車の実態を明かにすると共に、その対策について提案を行ったものである。

2集合住宅と駐車施設の変遷

表-1は集合住宅の駐車施設に対する考え方の変遷を纏めたものである。駐車需要はモータリゼーションの急速な進展に伴い昭和40年代から激増したが、駐車場整備は軽視され、青空駐車問題を惹起するに至った。

表-1 集合住宅と駐車施設に対する考え方の変遷

年代	時代背景	集合住宅の概況	モータリゼーション進展度	駐車施設に対する考え方
大正と戦後	戦災により420戸不足、黎明期	大正13年 両国会アパート（震災復興、戦国初の本格的なRC造アパート） 昭和22年 東京都高輪試作アパート（戦後の耐火構造公共住宅の原型）	-	-
昭和30年代	昭和30年日本住宅公団発足 昭和35年～高度経済成長 市街地地価高騰	団地 計画理念は「近隣住区」、公団住宅「団地」「2DK」ブーム。	S35:自動車保有台数 約300万台	車は一部の高所得者の持ち物 S37:自動車保管場所の確保などに関する法律施行 居住者の自動車保有率を考慮し、車庫の附置は30%程度とされた。
昭和40年代	大都市への人口流入 住宅需要が逼迫 S47:列島改造ブーム S48:オイルショック	大団地 市街地の地価高騰に伴う立地の遠隔化、団地需要の逼迫から集合住宅の大規模化、高層化が進む。 千里ニュータウン、多摩ニュータウン等、「田園都市」を意識。 集合住宅の「高、遠、狭」化が進む。	S40:自動車保有台数 約700万台 S45:自動車保有台数 約1,800万台 自動車の保有が急速に進む。マイカーブーム。	自動車による環境悪化の防止策としての駐車場抑制による需要コントロール。 公営住宅居住者では自動車保有不可能。等の考えがあり、保管場所の設置基準は需要とカイリ。 民間の集合住宅の中には、駐車場附置による競争力確保を図るものも出た。
昭和50年代	安定経済成長 居住環境 着目期	「量よりも質」の時代。 公共住宅の「高、遠、狭」批判。 集合住宅の小規模化、分散化、デザイン、居住環境重視	自動車による環境悪化が問題視される。 S50:自動車保有台数 約2,900万台 S55:自動車保有台数 約3,800万台	青空駐車が社会問題化。
昭和60年代	バブル経済 大都市住宅対策 地価高騰	昭和40年代の建築物を中心に立替の時期を迎えている。 スラム・クリアランス等居住環境整備が進められる。 地価高騰、大都市圏の住宅不足への対応、低・未利用地の有効利用が模索される。	S60:自動車保有台数 約4,700万台 H2:自動車保有台数 約5,800万台	H4:建築基準法改正により集合住宅への立体駐車 場整備が可能となる。

3青空駐車の実態

表-2に、東京近郊の集合住宅を対象とした駐車量の実態調査結果を示す。これを見ると、団地内の駐車場整備量は戸数の20～60%であり、昭和50年代以降のものの整備量が多い。また、団地内の駐車場を利用出来ず、団地外の月極駐車場を利用するケースが、戸数の30%～50%超になるものと推定できる。

青空駐車は、駐車場整備量などから差があるものの、多いところでは戸数の20%以上に及ぶ。

また、顕在化している駐車需要は、概ね戸数の80～90%と考えられるが、アンケートによれば駐車場の空き待ちや車両の複数所有の希望も多く、1戸に1台以上の整備が必要と考える。

図-1は、これらの集合住宅における駐車場充足率（駐車場整備量／戸数）と青空駐車の関係を示したものであり、駐車場の整備が進むにつれ、青空駐車が減る傾向にあることがわかる。

表-2 実態調査結果

団地名	供用年代 (昭和～年)	団地内 駐車場	戸数に対する 駐車台数の比率 (台/戸数)	団地外 月極駐車場 (駐車場数)	合計 (駐車場数)
1	30	21.8	5.7	69.2	87.7
2	40	36.4	20.8	42.4	83.5
3	40	38.3	18.9	28.1	85.2
4	40	42.8	9.9	24.4	68.0
5	50	50.2	8.7	27.2	86.1
6	50	53.2	7.7	4.5	65.3
7	50	55.1	16.0	4.4	75.6
8	50	58.7	6.8	19.4	84.3

(注) 団地外の値はアンケートによる推計値 (%)

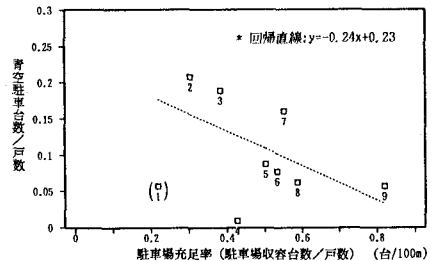


図-1 駐車場充足率に対する青空駐車の実生状況

また、青空駐車を戸数の1割以下に抑えるには、概ね戸数の60%以上の駐車場整備が必要と考えられる。ただし、戸数の50～80%の駐車場が整備されても5%程度の子空駐車が残存している。これから、駐車需要相当、すなわち戸数以上の駐車場が整わなければ、青空駐車を排することは困難であると考えられる。

次に、青空駐車の量と駐車位置の関係について分析を行う。

図-2は青空駐車の単位長さ当たり台数と、青空駐車の内、カーブや交差点近傍に駐車する比率との関係を示したものである。

同図から、青空駐車は心理的に駐車しやすい直線部分から止め始め、路上駐車の密度が増加するに従い、やむを得ずカーブ区間や交差点付近等の駐車影響の大きな地点に止める傾向が窺える。また、カーブ等の道路形状のかわりに、出入口近傍等を対象とした場合にも、同様の傾向がみられる。ただし、駐車位置は団地内の街路網構成に大きく影響を受けるようである。

さらに、駐車車両の側方余裕についても調査を行ったが、二重駐車が行われている箇所以外は大型車の通行が可能な3m弱の幅員が確保されていた。なお、二重駐車は幅員6m弱以上の街路において発生していた。

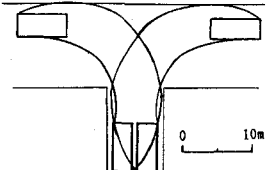
4 駐車対策

青空駐車問題には、駐車車両の前後からの飛び出し等による安全性の低下、景観の悪化、ゴミ収集等の生活インフラとしての道路空間の阻害もあるが、最も重要なことは緊急活動への障害となることである。

緊急車両の通行を確保するためには、その障害となるカーブや交差点への駐車を排除する対策が必要である。前述のように、駐車場所は青空駐車の量に影響されるため、駐車施設の整備により、そのような位置に駐車が発生しないレベルに青空駐車の量を減少させる手段が考えられる。また、他の手段として、それらの位置に物理的に駐車できないよう、何らかの施設を整備する方策も考えられる。

ここでは、青空駐車実態の分析結果を基に、以下の対策を提案する。なお、既存の集合住宅は、公共セクターが直接、施設整備や指導を行ったり、取り締まりを行うことは難しいことに留意する必要がある。

表-3 青空駐車への対策

団地	整備量に対して	緊急車両の通行	助成等
比較的 新しい 団地	・附置義務、建築指導、指導要綱等により指導。 ・拡戸に1台以上、さらに来訪者用も適宜整備することが望ましい。 ・暫定的には戸数の6割程度を確保する。	・団地内道路の整備は両側駐車が無理で、片側に駐車された場合でも大型車の通行が可能となる幅員とする。 (4.5～5.0m) ・下図にT字路における大型車の走行軌跡を示した。カーブや交差点においては、下図に示すような走行軌跡に側方余裕を取った空間には駐車できないよう可倒式ポールを設置するなどの物理的施策を行う。	・公共は、自治体等によるこれら施設の整備に対して、助成を積極的に行う。
古い 団地	・補助等による整備量の拡大の誘導 ・既存用地の立体的な利用 (多層化、地下式) ・戸数の6割程度の確保	 車両は長さ12.0m、幅2.5m の大型車を想定した	

5 おわりに

以上、青空駐車の実態と、それを踏まえた対策を提案した。このように、集合住宅では戸数当たり1台以上の駐車施設を整備すべきであり、既存の住宅においても施設量の拡大を推進すべきである。それと同時に、まずは、緊急車両の通行を物理的に確保する策を講じるべきである。

最後に、駐車場の少ない昭和40年代の公団住宅は建替え時期を迎えており、また、建築基準法の改正等により、駐車施設整備を行いやすい環境も整いつつあることから、今が整備の好機であることを付記しておく。