

IV-184

住宅団地における自動車の路上保管対策と住民意識

横浜市 正会員 戸谷 公朋
東京都立大学工学部 学生会員 ○辻 哲二
東京都立大学工学部 正会員 山川 仁

1. はじめに

団地における自動車の保有に対して車庫の整備が伴わないことは建設年次の古い団地において大きな問題である。本研究ではこのギャップの程度と対策について検討した。

2. アンケート調査の概要

公団住宅の中で最も駐車問題が深刻である昭和40年代に建てられた東京近郊の2つの団地（公団諏訪団地、公団鶴川団地）を調査対象とした。アンケート票は直接配布、郵送回収とし、有効回収数は533票（21%）であった。

3. 自動車保有と駐車場設置の現状

図1に2団地の自動車保有率（車保有世帯数/全世帯数）と駐車場設置率（団地内駐車場設置台数/全世帯数）を示した。

これによると両団地とも自動車の保有構造は類似したものであるが駐車場設置率と車保有率のギャップには大きな違いがある。

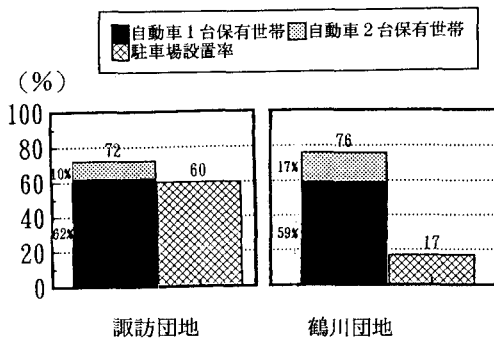


図1. 2団地の自動車保有率、駐車場設置率

また図2には両団地の自動車保有者の保管場所確保率（保管場所を確保している車の台数/全台数）と保管場所保管率（保管場所に保管している車の台数/全台数）を示す。図1の駐車場設置率が高い諏訪団地（60%）に比べ低い鶴川団地（17%）では団地外部の駐車場に大きく依存することになるが団地内外の保管場所の確保率は約92%で、諏訪団地と大差はない。しかし確保した保管場所に車を保

管（駐車）しているとは限らず道路上に駐車したりするため保管場所保管率は約85%と低くなっている。

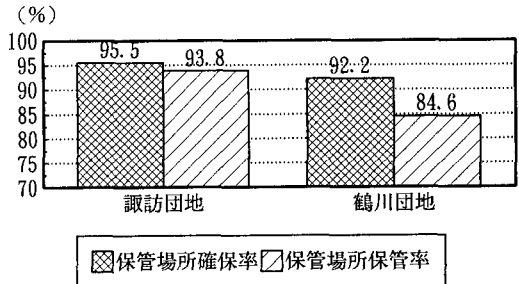


図2. 駐車場確保率と保管場所保管率

回答によれば団地内駐車場の利用者の徒歩所要時間は平均2.7分であるのに対し団地外駐車場のそれは、平均7.0分であった。更に保管場所は確保しているが現実には路上保管している世帯にいたっては10.3分であった。表1に駐車場への所要時間に対する不満度を示すが、6分以上では約8割が不満と回答していることから団地外駐車場利用者の不満は相当大きく、これが団地内道路での路上保管の発生に大きく影響を与えていると思われる。

表1. 駐車場徒歩所要時間に対する不満度

所要時間	不満に思う駐車場利用者
2分以内	3.5 (%)
3～5分	28.8 (%)
6～11分	79.3 (%)
11分以上	88.3 (%)

4. 緑地を削減しての駐車場増設策について

既存団地の駐車場不足を解決する方策として立体化、緑地削減による駐車場増設などが考えられるが、その場合車保有者対非保有者など立場の違いによる意見の対立が見られる。その中でもしばしば論議されるのが増設による緑地削減の是非である。

図3に緑地を利用した積極的または消極的な増設の

考え方に対する意見が属性別に得点化されている。これから全体的意向としては緑地保護を重視する消極的な駐車場増設が、緑地削減やむなしとする積極的増設の考え方より強い。また車非保有者では積極的増設に対しては反対意見のほうが強い結果となっている。

点数

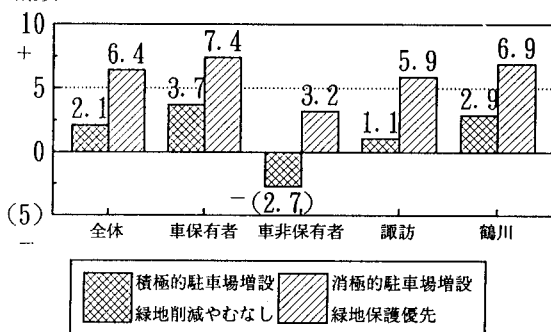


図3. 緑地削減による駐車場増設への評価

*点数化：各属性者に「駐車場増設優先策」、「緑地優先策」についての賛否を「賛成+10点」、「やや賛成+5点」、「どちらでもない0点」、「やや反対-5点」、「反対-10点」で全点数化しサンプル数で割ったものである。

5. レジデント・パーミット方式について

敷地内の緑地を削減することなく公道を沿道住民が有料で車庫として利用できるレジデント・パーミット方式の考え方に対する反応が図4に示されている。全体的に反対意見がやや多く車非保有者の反対が強い。諏訪団地より鶴川団地で賛成意見が比較的多いのは慢性的で無秩序な路上駐車から秩序だった路上車庫への消極的容認があるためと考えられる。

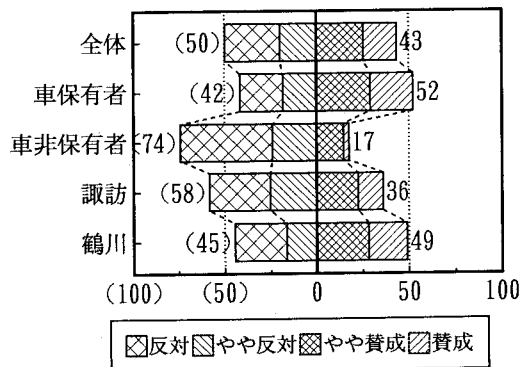


図4. レジデント・パーミット方式への意見

6. 団地レンタカーシステムについて

車保有者・非保有者別の将来の新たな車の保有

意向を表2に示す。現在の車保有者の1/5、車非保有者の1/3が車をさらに（新規に）保有したいとしており、これによる車増加が将来の新たな駐車場不足を引き起こす可能性が強い。従ってこれらの新規保有希望層を含めた保有抑制策が必要となろう。ここでは仮定の「団地レンタカーシステム」（マイカーとほぼ同等な利便性と経済性を備える）の導入による車保有抑制策に関する意見を求めた。

図5は表2で示した将来新規に保有したい人の仮想的な団地レンタカーシステムの利用意向を表したものである。車保有者の2/3、非保有者のほぼ100%が利用したいとし、それぞれ1/10、1/3が積極的に利用したいとしている。このことからレンタカーにより将来の車増加、とりわけ車非保有者の保有を抑制できる可能性があることがうかがえる。

表2. 車保有者・非保有者の新規保有希求

	車保有世帯	車非保有世帯
諏訪団地	20%	34%
鶴川団地	16%	37%

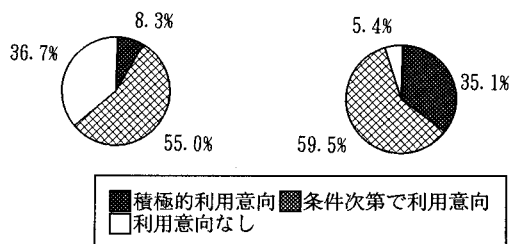


図5. 「団地レンタカーシステム利用意向」

7. まとめ

- ①路上保管は団地の駐車場設置率が低く、外部駐車場までの所要時間が大きいと生きじやすいが、車保有者の数%は保管場所を確保しないまま車利用を行っている。
- ②緑地削減による駐車場増設、及びレジデント・パーミット方式に対しては全体として消極的である。車非保有者と保有者の意見の差は大きいが設置率の低い団地の方が対策についてやや積極的である。
- ③将来の新規車保有意向は複数保有を含めてまだ強い。団地レンタカーシステムへの関心と利用意向は高い。

参考文献

- 1) 山川仁：大規模住宅団地における路上駐車の実態とレジデント・パーミット方式について、土木計画学・講演集、NO.13、1990年11月