

IV-141

世帯の成熟と社会変化に対応した住宅団地駐車場の計画と運用に関する研究

○埼玉大学 学生員 浪川 和大

埼玉大学 正会員 久保田 尚

アプル総合計画事務所 正会員 中野 恒明

長谷工総合研究所 山本 理

1. 研究の背景と目的

様々な社会変化の中で自動車社会は劇的な発展を遂げた。それに伴い駐車場の必要性は以前よりも強く問われるようになった。従来、住宅団地駐車場の設計には、入居開始時を想定した基準が用いられてきた。だが、入居開始以降、住民の持つ属性は、子供の誕生や独立などによって世帯として成熟するために変化するばかりでなく、住み替えによって居住世帯そのものが変化する場合も生ずる。よって、時間経過と共に入居開始以降の駐車場需要と設計に用いられた基準との間に微妙な差が生ずる可能性がある。本研究では様々な社会変化や世帯の成熟が住宅団地駐車問題に与える影響を考察し、設計基準、実際の需要間の差への対応の可能性に関して知見を得ようとするものである。

2. 研究の方法

駐車問題の実態を探るために千葉県浦安市の住宅団地を対象として管理組合・自治会アンケート（18 団地対象 19 配布 17 回収）、住民アンケート（8 団地対象、各団地 50 世帯無作為抽出、401 配布 354 回収）を行った。

両アンケートから駐車場事情を整理すると共に、住民アンケート回答世帯を独自に設定したライフサイクルステージ（表-1、以下 L.C.S.と略）によって分類し、世帯の成熟と駐車場需要の関係を分析した。また、9 年前の調査結果¹⁾と比較することによって、駐車場確保事情の変遷に関して分析した。

3. 分析結果と考察

(1) 駐車場設置問題：新規建設住宅団地においては駐車場設置基準を高めるなどによって駐車場対策がとられているが、既設の住宅団地においては入居以降の柔軟な運用策によって駐車対策が図られてきた。その結果、住宅団地における駐車場の確保事情は、9 年前の調査結果と比較すると、1 世帯に対して駐車スペース 1 台分という条件が概ね満たされるようになったといえる（表-2）。

(2) 来客車問題：来客車への駐車対策が以前よりも頻繁に注目視されるようになった。来客用駐車場を設置している団地は自治会・管理組合アンケートで回答のあった 17 団地中 6 団地であった（表-3）。但し、いずれにおいても来客用駐車場の供給状況が良いとはいえない。駐車問題の改善において、多くの団地で駐車場設置率の向上が目標とされ

表-1 本研究で設定したライフサイクルステージ

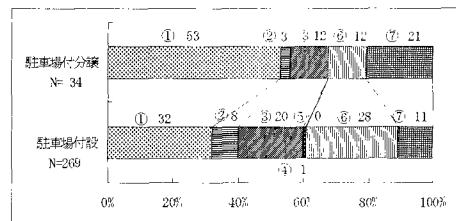
L.C.S.	各ステージの説明
1	一人暮らし
2	子供がいない夫婦
3	長子が未就学で 5 才未満の世帯
4	長子が 18 才未満で末子が 5 才以上、独立した子供はいない世帯
5	末子が 18 才以上、独立した子供はいない世帯
6	18 才以上の独立した子供がいる夫婦
7	18 才以上の独立した子供がいるが配偶者がいない世帯

表-2 9 年前と現在の駐車場確保状況の変遷

	駐車場確保世帯(1986)	駐車場確保世帯数(1995)
美浜西エース	11(73% / n=15)	34(90% / n=38)
京成サコボ(中層)	29(76% / n=38)	27(100% / n=27)
入船西エース	31(86% / n=36)	32(100% / n=32)
全体	71(80% / n=89)	93(96% / n=97)

表-3 来客用駐車場設置団地数と過不足状況

来客用駐車場の有無	来客用駐車場の過不足状況	団地数
有	不足している	3
	繁忙期（正月、盆など）のみ不足	2
	特に過不足ない	1
無	-----	11



(選択肢)

1. 路上駐車で対応
2. 空いている駐車場を一時的に使わせてもらう
3. 団地内に来客用として駐車場を確保している
4. 団地外の民間の時間貸し駐車場を借りる
5. 月極駐車場を借りている
6. 車では来ないようにしてもらう
7. 泊り客車対策

図-1 駐車場付分譲団地別にみた泊り客車対策

てきたが、近年では駐車場付分譲を行う団地もみられる。だが、駐車場確保問題が改善される一方、駐車場が個人の資産価値を持っているために保有者がいても未使用の駐車場に対して柔軟な運用策が取りにくく、路上駐車などを誘発する可能性をはらんでいる（図-1）。多くの住宅団地において、来客車対策として、来客カードなどの活用によって対応しており、現状ではソフト的な運用策が有効に活用されている。

(3)L.C.S.別にみた駐車問題：入居以降、住民は時間と共に成長し、世帯として成熟する。それに伴って高齢化や、子供の独立などによる別世帯の形成が生ずる。特に独立した子供などの来訪は習慣的であり、そのような来訪者を多く持つのはL.C.S.別に分類したところのL.C.S.6、7に属する世帯であるが、来客車対策として、子供などの親族による来客車に対しては、車利用を自粛してもらうようなことは比較的難しい傾向がある（図-2）。結果的に、L.C.S.6、7に属する世帯は、来客用駐車場の確保を望む傾向を強く示す（表-4）。

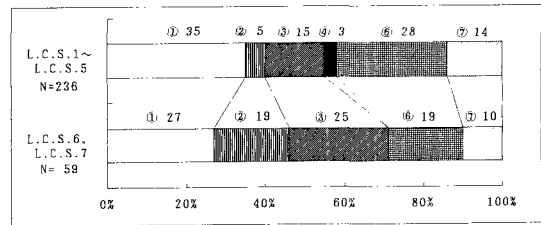
(4)駐車問題におけるRVとL.C.S.：自動車市場において、近年のアウトドアブームに伴うRVの進出が顕著にみられるようになった。RVの中には車高が高いものも少なくなく、立体駐車場屋根付き部分において駐車不可車両となりうる。RV保有は比較的若年層の運転者によってなされる傾向があると考えられるが、L.C.S.別にみてもそれを反映した結果を示している（図-3）。自動車運転者の年齢層が比較的低いと予想されるL.C.S.3などにおいてRV保有率が高いだけでなく、世帯の成熟によってL.C.S.6、7に進化した世帯においても、子供が自動車運転者となる可能性を持つためにRV保有率は高い。

4. 結論

自動車複数保有・RVの市場への進出などにみられる自動車社会の多様な進展に伴って、住宅団地における駐車場対策も様々に変化してきた。従来の基本的な駐車対策として、駐車場設置率の向上が図られてきたが、実際には、住宅団地の持つ固有の属性、周辺の交通環境、社会変化による住民意識の動向などによって生ずる複雑な駐車場需要に対して、適切な方策を一義的に求めることは難しい。但し、これまでの積極的な駐車対策によって、「1世帯に対して駐車スペース1台分」という状態になりつつあることは大きな成果といえる。住宅団地設計は入居開始時を想定して行われるが、特に分譲団地においては、入居後に生ずる需要と設計基準との間の差に対して様々な運用方策がとられる。運用方策を重ねることによって、敷地的制約や住環境への意識の高まりなどによって、運用の「余地」が厳しい条件を持つものとなる可能性がある。従って、計画・設計段階においても入居以後の運用方策を見据え、十分な運用方策を行う「余地」を備えたものであることが望ましいといえる。

なお、本研究は平成8年浦安まちづくり研究の一環として行われた。ここに浦安市、及び(財)地域開発研究所の協力に深く感謝する。

1)「住宅団地の駐車問題改善に関する研究」(1988、久保田尚、土木計画学研究 講演集 NO.11 pp.213～220)



(選択肢)
 ①路上駐車に対応
 ②空いている駐車場を一時的に使わせてもらう
 ③団地内に来客用として駐車場を確保している
 ④団地外の民間の時間貸し駐車場を借りている
 ⑤月極駐車場を借りている
 ⑥車では来ないようにしてもらう
 ⑦その他

図-2 L.C.S.別にみる来客車対策
 表-4 L.C.S.別にみた来客用駐車場確保意向

	L.C.S.1～5	L.C.S.6～7
来客対策の必要性	77.4%	83.6%
来客駐車場の個人的な確保	3.2%	10.8%
全サンプル数	265	61

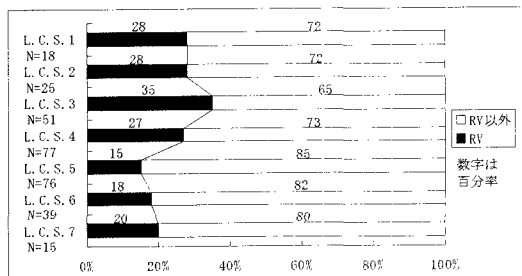


図-3 L.C.S.別にみたRV保有状況