

IV-213

駐車場の新設による駐車需要への影響の分析

(株)オリエンタルコンサルタンツ 正会員 武田 浩卓
正会員 高森 卓
正会員 万 小鵬

1. はじめに

市街地中心部での駐車待ち行列により、通過交通や治道環境に悪影響を与えているのみならず、路上駐車車の発生を招いている。また、このような待ち行列を嫌う人は郊外のロードサイド店を利用していると考えられる。しかし、需要が減少しているにも関わらず町中は混雑しており、慢性的な駐車場不足が、潜在需要の顕在化の障害になっていると考えられる。このような状況を踏まえると、駐車場新設の効果は、既存駐車場の混雑緩和はもとより、路上駐車車の減少に加え潜在需要の顕在化すなわち、市街地中心部の活性化につながる考えられる。これら、駐車場新設による効果を実際に新設された駐車場の利用状況から検討した。また、既存駐車場の混雑の緩和について、新設駐車場を利用した要因を合わせて検討したものである。

2. 調査の概要

α市において、新設された公共駐車場Bの整備前後の駐車実態および駐車場利用特性の調査を行った。調査概要を示すと表-1のとおりである。

表-1 調査の概要

調査エリア	新設駐車場Bの周辺200mのエリアおよびその周辺街区（既存駐車場Aを含む）	
対象駐車場	A駐車場（既存）	300台
	B駐車場（新設）	200台
実施調査内容	駐車実態調査	
	・ 駐車場入出庫調査	
	・ 周辺路上駐車実態調査	
	・ 周辺民間駐車場利用実態調査	
	駐車場利用者意向調査	
	・ A（サンプル数202票）	
	・ B（サンプル数176票）	

3. 駐車需要の考え方

新設した駐車場における駐車需要の内訳を以下のように考え、以下の検討を行った。

＜駐車需要の内訳＞

- ・ 路上駐車からの転換
- ・ 既存駐車場からの転換
- ・ 潜在需要の顕在化

4. 駐車場整備前後の需要の動向

駐車場B整備前後の対象エリアの駐車需要の状況を整理すると図-1のとおりである。なお、周辺民間駐車場では、整備前後とも利用状況に大きな変化は見られなかったことから、対象エリアの総駐車需要は、公共駐車場A、Bおよび周辺路上駐車台数の総和として、以後の検討を行うものとした。

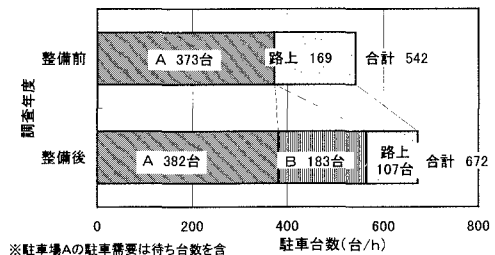


図-1 駐車需要の状況（ピーク時）

図-1より以下のことが言える。

- ① 駐車場Bの整備によって、対象エリアのピーク時駐車需要が672台/hとなり、整備前より130台（24%）の増加がみられた。これは、潜在需要が顕在化したものと考えられる。
- ② 路上駐車は62台/h（37%）減少している。
- ③ 駐車場Aの利用者は駐車場Bの整備によって減少していない。

5. 駐車場の選択による利用動向の検討

駐車場Bは駐車場Aと近接しているため競合関係があると考えられる。しかし、4の検討結果からみると、ピーク時間のAの駐車台数は減少していない。ここでは、駐車場B利用者に対する駐車実態アンケート結果から、「アクセス距離」と「待ち時間」に着目して、駐車場の新設による利用動向を分析した。

キーワード；駐車需要、所要時間、アクセス距離、待ち時間

連絡先；〒213-0011 神奈川県川崎市高津区久本 3-5-7 tel；044-812-8208、fax；044-812-8209

新設駐車場Bの利用者の整備前の駐車状況および、整備前に駐車場Aを利用していた利用者の駐車場を変更した要因を整理すると図-2に示すとおりである。

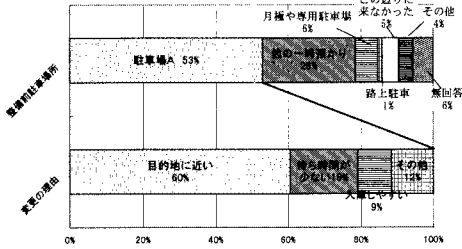


図-2 駐車場の選択状況

図-2に示すとおり、駐車場B利用者の約半数は、駐車場Aから駐車場Bへ利用駐車場を変更している。（以下、この利用者を「A→B利用者」とする。）

駐車場変更の理由として最も多いのは、「目的地に近い」ことで、A→B利用者の約60%を占めている。

これに関して、駐車場A、Bそれぞれの利用者の目的地の分布状況を示すと図-3に示すとおりである。

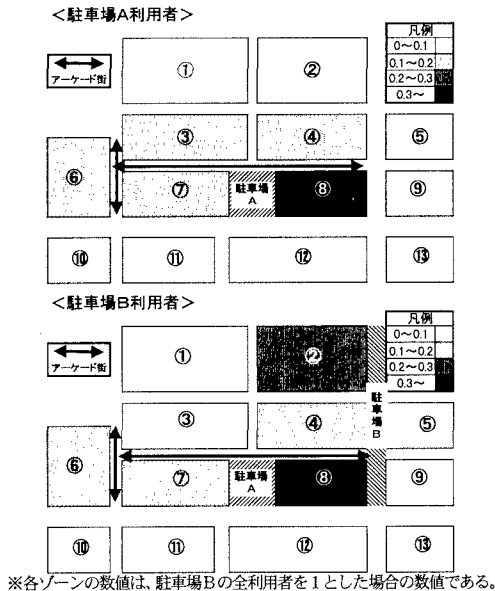


図-3 駐車場B利用者の目的地

図-3より、特に駐車場B利用者の目的地で、中心市街地（アーケード街）から離れたブロック②の利用が増えていることから、目的地に近いことが駐車場選択の要因として大きいことが伺える。

また、駐車場B利用者で⑥や⑦など駐車場から約250～300m遠くなるブロックを目的としている利用者

が駐車場Bの全利用者の10～20%みられる。これは、図-2にも示すとおり、A→B利用者の約20%が「待ち時間含む目的地までの所要時間の短縮」を駐車場変更の理由としていることによるものと考えられる。

駐車場Bの整備前後での、駐車場Aの待ち時間の状況を示すと表-2、図-4に示すとおりである。

表-2 駐車場Aの待ち時間、待ち台数の状況

(台/日)			(台・分)	(分/台)	
	待ち台数	全駐車台数	待ち 台数比	全待ち 時間	平均 待ち時間
H9	780	1,380	57%	11,085	14.2
H10	615	1,400	44%	6,895	11.2

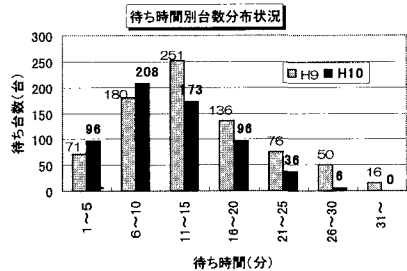


図-4 駐車場整備前後の待ち時間の状況

表-2に示すとおり総待ち台数は780台/日から615台/日、全駐車需要からみると57%から44%に減少している。また、図-4に示すとおり最大待ち時間も5分以上短縮されており、待ち時間11分以上の待ち台数が減少し、待ち時間10分以内の待ち台数が増えている。

以上の検討より、駐車場B利用者の1割は、10分以上待つことよりも片道5分程度歩くことにより、目的地までの総所要時間が短縮される方を選んだと考えられる。しかし、駐車場Bに若干の余裕があるにも関わらず駐車場A利用者の44%は、待ち時間を含む目的地までの所要時間の短縮よりも、アクセス距離が近いことを選んでいる。

以上より「待ち時間を含む目的地までの所要時間の短縮」よりも、「目的地までのアクセス距離が近いこと」を多くの利用者が選択していることがわかった。

6. おわりに

以上の検討結果より、複数の駐車場を選択する最も大きな要因は「目的地までのアクセス距離が近いこと」であることがわかった。しかし、「待ち時間を含めた目的地までの所要時間が短いこと」を選択する人もあるため、その原因を究明するため、利用目的を含めた駐車場選択要因の分析が必要と考える。