

大阪南港ポートタウンの違法駐車による住環境変化のプロセスに関する一考察

大阪大学大学院工学研究科 学生員 森田卓志
大阪大学大学院工学研究科 正 員 松村暢彦

1. はじめに

高度成長期、住宅難を克服するために郊外に建設された多くのニュータウンでは、経済成長に伴い急激にモータリゼーションが進展したため、特に団地を中心に駐車場の不足し、公園やオープンスペースに駐車場が建設され、住環境の悪化を招いた。駐車場の建設にも関わらず、違法駐車は依然として発生しており、安全面や景観面での住環境の悪化や住民同士の争いの原因になるなど、深刻な社会問題になっている¹⁾。

住宅地での違法駐車は、ある程度閉じた空間で、同一の住民が繰り返す行為であり、都心部で実施されている駐車場の新規建設や経済的手法には限界があり、取り締まりが対策の中心になる。しかし、駐車禁止地域でなければ車庫法（自動車の保管場所確保に関する法律）違反を中心に取り締まる労力と、住宅地内の多くの道路が私道であることから、警察では、住宅地を取り締まる余裕がない。また、行政には、住民の自主的な取り組みにより解決すべきであるという姿勢があるが、住民には法的な力がなく、問題解決には至っていない。このように、住宅地では違法駐車に対して有効な解決策が存在していない状況である。

本研究では、大阪南港ポートタウンのノーカーゾーンという住環境の向上を目指した取り組みに着目し、一度は違法駐車が増えたまちが良好な住環境を取り戻した過程と要因を探る。

2. ノーカーゾーンの経緯

大阪南港ポートタウンは、自動車による交通公害を排除し、安全で緑豊かな住環境を維持することを目指して、77年にまち開きされたニュータウンであり、約1km²に現在約3万人が暮らしている。

駐車場は住宅地の外周部分に設置し、住民でさえ住区内は原則として車両通行禁止とする「ノーカーゾーン」を実施し、ゾーン内への出入りを1箇所限定し終日ガードマンにより監視した。

ノーカーゾーン導入当初、ゾーン内の交通は静穏化し、安全であり、目標が達成されたと思われた。一方、ゾーン外では、駐車場が空いているにも関わらず、違法駐車が増えたが、ポートタウン周辺が未開発で影響が小さかったため、一般の住宅地と同様に、取り締まりは頻繁には行われなかった。

その後、入居者の増加とモータリゼーションの進展に伴い駐車場は立体化され、駐車場設置率は完成当初の15%から94年度には約60%に増加した²⁾。しかし、警察によるゾーン内の取り締まりがなくなり、またガードマンに法的な権限がないことから、徐々にゾーン内に進入する車両が増加し、ゾーン内に違法駐車が増え出した。

ついにはゾーン内の道路が縦列駐車であまり、火事の際に緊急車両が通れないなど、危険な状態に陥った。このように違法駐車が増えたことから、南港のノーカーゾーンは失敗事例と評価されることが多い。

この事態を打開するために、2001年秋、行政は自動ゲートを導入し、許可なく進入する車両の排除に成功した。また、警察を平日（10時～17時）配置し、ゾーン内の違法駐車を取り締まりを再開し、同時にゾーン内に進入するための手続きを簡略化した。その結果、ゾーン内の違法駐車は一掃され、交通量も減り、現在は良好な住環境が取り戻されている。

3. 問題の解釈

本研究では、ゾーン内の自動車交通量と違法駐車を増減に伴う住環境変容過程とその要因を捉えるため、ハーディンの共有地の悲劇に着目した³⁾。

3.1. 共有地の悲劇理論

共有地の悲劇とは、共同で利用するあらゆる資源は、各個人が自分の利益を追求するため、共有資源の過剰利用に陥り、荒廃を招くという理論である。つまり共有地では個人の利益は集団の利益に反することを明らかにした。この事態を回避するためには、各個人が相

キーワード：ニュータウン、住環境問題、違法駐車問題、共有地の悲劇

連絡先：大阪大学 交通システム学研究室（〒565-0871 吹田市山田丘 2-1, TEL06-6879-7610）

互協力の必要性に合意すること、あるいは相互規制の必要性に合意することが有効であると提言されており、実際に多くの共有資源は、多様な制度によって持続的な資源管理を行っている。

3.2. 共有資源の定義と特徴⁴⁾

共有資源とは、排除が難しく、共同で利用するさいには、控除性をともなう一群の資源、あるいは、単純に共同利用の資源と定義される。

南港の場合、ゾーン内の共用空間（道路）は、公的に所有され、誰もが利用でき（排除性が低い）、また過剰利用に陥ると適正な利用ができなくなり（控除性が高い）、共有資源と言うことができる。

3.3. 南港ノーカーゾーンの解釈

南港ノーカーゾーンは、共有地の悲劇から、次のように解釈することができる。

ノーカーゾーン導入当初、他の住宅地同様、取り締まりは十分でなかったが、ゾーン内に違法駐車が見られなかった。これはノーカーゾーンを守るという合意、つまり良好な住環境の維持のために相互に協力するという住民の合意が存在したためである。

その後、個人の利便性を追求する住民による違法駐車が蔓延し、共有資源である道路空間の過剰利用と、それによる致命的な住環境の悪化をもたらした。この経過はハーディンの指摘した通りであり、住民の相互協力の合意が薄れたことが原因である。この合意が薄れた要因として、モータリゼーションの進展とそれに伴うライフスタイルの変化、警察による取り締まりの消滅、ガードマンの無力化などの外的要因と、ノーカーゾーンであることが住宅の資産価値の減少に繋がることを恐れた不動産業者が、特に賃貸住宅の新規入居者に対して、ノーカーゾーンについて説明をしていなかったため、ノーカーゾーンに合意していない住民が発生したという内的要因が挙げられる。

ところが、南港では、違法駐車の一掃に成功した。他の住宅地では、通常の取り締まりを行うだけでも困難であり、ましてゲートを改良し、ガードマンと警察による取り締まりを実施することは不可能である。このような特別な対策を実施できたのは、住民の相互協力の合意が根底に存在し、さらに規制が必要だという合意が生まれたためである。

このように、ノーカーゾーンに対する合意が、ノーカーゾーン導入当初、違法駐車の蔓延、ゲート改良の

各段階で、影響を与えていた。

これは、相互協力、相互規制に対する合意によって、共有資源を持続的に利用できるという共有地の悲劇が与える知見と合致する。

4. まとめ

共有地の悲劇を通して問題を捉えることで、住民の合意の重要性が見出され、得られた知見から今後のニュータウンの交通計画に対し提案を行う。

4.1. 住民の合意の重要性

住民が既に生活しているまちで、統一した交通政策のために、新たな住民の合意を取り付けることは非常に難しい。一方、ニュータウンでは、交通計画にビジョンがあれば、それに合意した人だけが集まるため、そのビジョンを実現するための交通政策に合意が得られやすい。よって、交通計画に対する初期の（入居時の）合意が重要である。

4.2. ニュータウンの交通計画への提案

例えば、ドイツを中心に欧州では、入居時に自動車を保有しないことを契約しなければならないカーフリーハウジング（マイカー放棄のまちづくり）が実施されている。ここでは、良好な住環境を享受することができ、自動車交通のための土地が必要ないことから、安く住宅が提供されている。

南港の場合でも、ノーカーゾーンを遵守する「契約」によって、入居時の合意がより強化されていれば、違法駐車の蔓延はなかったかもしれない。

今後、多くのニュータウンは立て替えの時期を迎えるが、違法駐車や自動車公害による住環境の悪化は重大な問題である。交通計画のビジョンと入居時の住民の合意や契約を結びつけることで、有効な政策が実施できると提案する。

最後に、大阪市港湾局から多くの情報提供を頂きました。深く感謝しております。

1) 関原明，星野輝雄，公団新規建設住宅の車庫問題とその対策，都市計画，vol.171，1991，p.66-69

2) 海上都市の変容と住民意識に関する研究 その2，日本建築学会大会学術講演梗概集，1993，p.575-576

3) Garret Hardin, The Tragedy of the Commons, Science, vol.162, p.1243-1248, 1968.12

4) D・フィーニー，F・パークス，B・J・マッケイ，J・M・アチェソン，「コモンズの悲劇」—その22年後，エコソフィア，vol.1，p.76-87，1998