

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

On the Residents Permit System and Situation of On-Street Parking
in Large-Scale Housing Estate

山 川 仁 ・
by Hitoshi Yamakawa

The purpose of this study is to research the situation of on-street parking in large scale housing estate and to consider the possibility of Residents Permit system. We surveyed two big estates Yasio and Hikarigaoka in Tokyo.

Results are 1) only 50% of car owners can park at garage in the estate. 2) the gap between parking demand and supply is estimated about 1600 in Yasio and 5000 in another estate. 3) on the physical possibility, 50~60% residents think it possible but the approval and disapproval for actual introduction of that system is very dispersed.

From the standpoint of impartiality and the law of garage in Japan, there are several problems to be solved.

1. はじめに

路上駐車は交通容量を圧迫し、自動車のみならず歩行者や自転車への安全上の悪影響が大きい。近年これに対する取り締まりが追付かない場合が多く、大量の違法駐車が日常化している。

昼間の路上駐車は、大都市地方都市を問わず見られるが、十数分の荷扱い駐車から通勤先での長時間駐車にいたるまで駐車目的は多様である。これに対し住宅地においては車庫代りの夜間の長時間駐車が多く、特に集合住宅地区においてこの傾向が強い。

従来この分野については、集合住宅地における路上保管（夜間の長時間駐車）の発生量分析¹⁾、団地内区画道路のボンエルフ化と駐車状況の変化²⁾などの研究がなされている。

我が国では「自動車の保管場所の確保等に関する

法律」（通称：車庫法）によって、保管場所の確保が自動車の保有、登録の前提条件となっている。しかし外国には車庫法に相当する法令はないとされている。

またロンドンなどでは、レジデント・パーミット (Residents Permit) という制度により、道路の一部を個人が駐車スペースとして有料で利用し、車庫の代わりとして夜間の駐車もできる。その量は数万台分に達すると言われる。

本研究は、レジデント・パーミット方式のわが国への導入の可能性と問題点を検討する基礎にするため、夜間の路上駐車が多くの都内の大規模住宅団地を対象にして、駐車スペースの現状、路上駐車の実態、レジデント・パーミットに対する居住者の意向を調査し、この方式に関する需要側の問題について考察したものである。

* 正会員 東京都立大学土木工学科
(〒158 世田谷区深沢 2-1-1)

2. 調査対象と調査の概要

2-1 対象地区

対象地区は人口規模の大きい二つの住宅団地（品川区八潮団地、練馬区光が丘団地）運営主体は公団、公社、都営の三者があり、それぞれ分譲と賃貸がある。鉄道駅からは比較的離れており、公共交通の利便性は高いとは言えない。（表-1）

表-1 調査対象団地の概要

	八 潮			光 が 丘		
	分譲	賃貸	計	分譲	賃貸	計
戸 数	1869	3306	5176	3850	6820	10,670
都心から	11 Km			17 Km		
最寄駅へ	2.1Km (バス 10分)			2.6Km (バス 15分)		
周辺状況等	都立公園・鉄道基地・倉庫／高層棟 1985年完成埋立地			大規模公園・一般市街地／高層棟 1989年ほぼ完成		

2-2 調査方法と内容

調査は、①世帯アンケート調査と②路上駐車実態調査の2種類である。①は世帯の自動車保有、駐車場の現状、レジデント・パーミットに関する意見等を調査した。1団地につき1500票を戸別に配布（郵便受）し郵送回収した。回収率等を示す（表-2）

②の調査は団地内の道路を一定時刻（午前0時と昼間の12時）に自動車で行き・停車し、路上駐車車両の位置、ナンバーを記録する。観察対象道路は幹線から区画道路に至る団地内部の全道路である。

表-2 世帯アンケート調査の回収率

	八 潮			光 が 丘		
	分譲	賃貸	計	分譲	賃貸	計
全体戸数	1869	3306	5176	3850	6820	10,670
配布枚数	958	542	1500	540	960	1500
回収枚数	94	101	195	115	121	236
回収率	9.8%	18.6%	13.0%	21.3%	12.6%	15.7%
回収数／全戸数	5.0%	3.1%	3.8%	3.8%	1.8%	2.2%

3. 調査結果

3-1 自家用車の保有・利用と駐車状況

世帯人数構成は両団地とも類似しており、平均人数は約3.5人である（表-3） 自動車保有世帯の割合は約73%と差はないが、複数保有に関しては八潮は9.7%で光が丘より多い。都市の集合住宅地で

表-3 世帯人数別世帯数構成比（%）

	1人	2人	3人	4人	5人	6人	平均
八 潮	6.2%	18.6	18.5	40.2	12.4	4.2	3.50
光が丘	2.6%	19.5	25.1	38.1	13.0	1.7	3.46

表-4 自動車保有台数分布（世帯当り）

	1台	2台	3台	小計	なし	合計	平均
八 潮	63.1	8.2	1.5	72.8	27.8	100%	0.84
光が丘	66.7	5.6	0.8	73.1	26.9	100%	0.80

ありながら1割に近い世帯が複数台の車を有している。（ただし会社等からの持ち帰り自動車をふくめている）世帯当りの台数は0.8台程度である。

（表-4） また1/4の世帯が自動車をもっていないという事実は、団地の駐車問題を考える場合には重要である。

表-5 自家用車の利用頻度

	八 潮	光が丘
次に自動車の利用頻度は、約半数が毎日利用しているが、週に1～2日以下も3～4割に達している。		
ほとんど毎日	57.2%	43.6%
週に3～4日	11.4	12.5
週に1～2日	27.1	37.4
月に1～2日	3.6	5.3
少しだけ利用	0.7	1.2
計	100 %	100 %

（表-5）

表-6 利用駐車場の種類別分布

	八 潮			光 が 丘		
	1台目	2台以降	計	1台目	2台以降	計
当地区駐車場	63.5		55.9	60.9	6.3	56.0
他地区駐車場	7.9		7.1	2.0	12.5	3.0
周辺の民間P	8.5	36.0	11.4	29.3	50.2	31.0
団地内路上	11.0	27.0	12.9	6.0	18.7	7.0
その他	9.1	37.0	12.6	3.3	12.5	4.0
合 計	100%	100%	100%	100%	100%	100%

現在保有している自動車の駐車場所（表-6）

団地の各居住地区内に設置されている駐車場に入っているのは56%にすぎない。残りは団地周辺の民間駐車場（特に光が丘の場合：31%）やその他（団地入居前の駐車場など）そして団地内の路上駐車である。路上駐車は、12.9%（八潮）7.0%（光が丘）とな

っているが、八潮の場合周辺民間駐車場への依存が11%で光が丘より20%も少なく、そのぶん路上やその他の割合が高い。

駐車場所までの徒歩所要時間は、約半数は2分以下だが11分以上かかる人が1割前後いる（表－7）

表－7 駐車場までの徒歩所要時間（分）

	八 潮		光 が 丘	
2 分 以下	49.6		52.4	
3 ～ 5 分	31.2	80.8	24.2	76.6
6 ～10 分	6.4	87.2	17.1	93.7
11～20 分	6.3	93.5	4.0	97.7
21～30 分	3.1	96.6	1.2	98.9
31分以上	3.4	100	1.1	100
計	100 %		100 %	

駐車場所の種類別の所要時間を示す。

（図－8）居住地区内の駐車場までは2分以下だが周辺民間駐車場は約10分とかなりかかる。また路上駐車はかならずしも近い場所のみでおこなわれているとは言えない。

住宅の建設主体が計画した駐車場の設置率を示す（表－9）

近年この設置率はしだいに高くなってきて70%をこえる団地もあるが、今回の場合、八潮の分譲の50%が最大、光が丘は全般に低く都営ではゼロとなっている。

前述のサンプル調査結果の数値から、両団地の駐車場の需給関係を見してみる（表－10）

大規模団地なので駐車場の容量を実測するのは容易ではないので、計画設置率より計算した。また世帯当りの平均保有台数から需要の台数を求めた。

表－8 駐車場別平均所要時間

種 類	分
当地区駐車場	1.9
他地区駐車場	3.1
周辺の民間P	9.8
団 地 内 路 上	5.0
そ の 他	19.9
平 均	4.8

表－9 駐車場設置率
（駐車場／戸数）

	八 潮	光が丘
公 団	分譲	50
	賃貸	43
公 社	40	15
都 営	23	0

表－10 地区内駐車容量と保有台数（推定値）

		八 潮			光が丘		
		戸数	駐車容量	保有台数	戸数	駐車容量	保有台数
公 団	分譲	1357	678	1801	6510	2604	4680
	賃貸	1148	494				
公 社		860	344	624	1510	227	1258
都 営		1353	311	1014	2650	0	1857
合 計		4718	1827	3439	10,670	2831	7795
			53%	100		36%	100

前述の設置率の低さから予想されることではあるが、保有台数を駐車需要（保管場所としての）と見なすと、設置率から推計した供給量を大きく上回っている。

八潮では保有台数の53%、光が丘では36%しか団地内の駐車場では収容できない。需給のギャップは八潮で約1600台、光が丘で約5000台である。これらは、路上駐車または団地周辺の民間駐車場等に入っていると推定されるが、八潮団地のように周辺に一般民有地が少なかったり、また最近では民間による駐車場供給自体が十分ではないなどにより、大規模団地においては路上駐車に向かう潜在的な圧力が、相当地に大きいといえよう。

3－2 路上駐車状況

夜間それも午前0時の路上駐車は車庫代わりと考えられる。下の表－10における*印、すなわち実測台数249台（八潮）、629台（光が丘）は、前述の需給ギャップ（表－11）＝駐車場不足数のそれぞれ15.4%、12.7%に相当している。

表－11 路上駐車観測台数

		昼 間	夜 間	全 日
八 潮	分 譲	19(100)	66(347)	3
	賃 貸	73(100)	183(250)	16
	計	92(100)	249(271) *	19
光が丘	分 譲	175(100)	185(106)	32
	賃 貸	303(100)	444(147)	73
	計	478(100)	629(131) *	105

3-3 レジデント・パーミットに関する住民意識

(1) レジデント・パーミットと路上駐車

わが国における道路上の合法的駐車としては、駐車場法による路上駐車場、道路交通法にもとづいたパーキングチケット等による時間制限のある路上の駐車スペースとがある。

レジデント・パーミットと上述の我が国の有料路上駐車との最大の相違は、前者では公共の路上スペースを保管場所として認めるという点である。

わが国でも、一般市街地の道路ではなく集合住宅地区のいわゆる団地内道路で、交通量が少なく安全等で問題がないと考えられる場合に、住民

✓ 全体の合意にもとづいて 地区住民の駐車場（夜間の車庫にも）として、地区内道路の一部を使っている例がある（浦安市今川団地等）

(2) レジデント・パーミットに関する意識調査

今回の調査表はレジデント・パーミットに関する項目が中心になって構成されている。回答者は「レジデント・パーミット」なる用語はもちろん、その概念にもなじみがないと考えられるので、以下に示すような説明の文章を付け加えた。

レジデント・パーミットについて

- ・沿道居住者のみ車庫としても利用できる路上駐車スペースである。
- ・駐車場不足を補うための制度で、ロンドンで現在実施されている制度である。
- ・利用者は区役所などに申請して料金を支払うことにより、許可証が発行され指定の場所に駐車できる。

(3) レジデント・パーミットに関する住民意識

1) 当該団地への導入の物理的可能性については、「よく検討すれば」という条件付きを含めて全体の5-6割が可能、2-3割が不可能とし、団地による差異はないが（図-1）、自動車の非保有者では不可能が可能を上回っている。（図-2）

2) レジデント・パーミットのスペースを得るための3種類の方策への賛否は、「広い道路の車道狭小化」の場合、優先的にスペースを取ってよい、が約10%、安全等の問題がおこらないところのみ約40%で、両者を合せると反対(47%)を越える。しかし「一方通行化」では賛否は逆転し、「歩道の狭小化」に対しては反対が賛成の5倍に達する（図-3）

3) 自動車の有無による違いは、例えば「一方通行化」について保有者は賛否ほぼ同数だが、非保有では反対が30%近く賛成を上回る。他の方策でも非保有において反対の割合が高くなっている。（図-4）

4) 仮にレジデント・パーミットを導入したときの運用については、「全日利用可」が多いものの、「全日と夜間のみを分ける」がほぼ同数。また「夜間のみ」の意見も20%ある（図-5）

八潮	分からない				全く不可能
	導入可能 25.3%	良く検討すれば可能だろう 37.9	6.8	不可能 24.2	5.8
光が丘	22.8	31.9	5.6	31.9	7.8

図1. レジデント・パーミット導入の物理的可能性（団地別）

自動車保有	分からない				全く不可能
	導入可能 25.6%	良く検討すれば可能だろう 37.2	6.8	不可能 24.9	5.5
自動車非保有	19.6	27.7	5.5	38.4	9.8

図2. レジデント・パーミット導入の物理的可能性（自動車保有・非保有別）

車道の狭小化	駐車スペース優先確保		分からない	
	9.9%	安全性等の問題のないところ 40.2	反対 47.1	2.8
一方通行化	6.4	38.1	52.2	3.3
歩道狭小化	5.4	11.1	79.0	4.5

図3. レジデント・パーミット導入のための方策に対する賛否

自動車保有	駐車スペース優先確保			分からない
	7.5%	安全性等の問題のないところ 40.6	一方通行にするなら反対 48.7	3.2
自動車非保有	3.5	31.6	61.4	3.5

図4. 一方通行化による導入に対する賛否

利用可能時間	その他 反対		
	全日（夜間＋昼間）利用 38.8%	夜間のみ 16.5	全日利用と夜間のみ利用を分ける 34.9
利用可能時間	5.2	4.7	

図5. レジデント・パーミットの利用可能時間帯

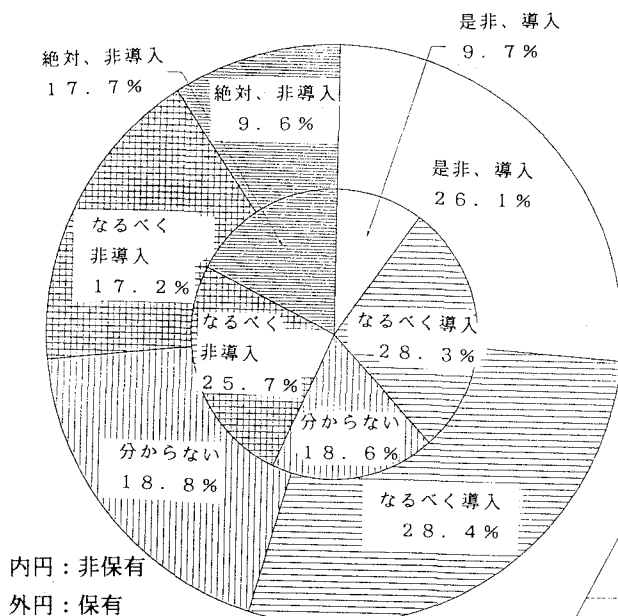


図-6 レジデント・パーミット導入への意向
(自動車保有・非保有別)

次にレジデント・パーミットの物理的可能性の判断と導入意向との関連を見る(図-7)物理的可能性があると判断している人は導入に積極的であるが、逆に困難視する人は導入に反対の意向が強い。

導入については「わからない」が2割弱にもなる。道路の一部を特定のものが駐車スペースとして使うレジデント・パーミット方式に対する戸惑いがうかがえる。

導入意向と現在の駐車形態との関係では、路上駐車や民間駐車場利用者は導入に積極的である。しかし団地内に駐車場を確保できている人では、導入賛成がやや多いものの3割以上の反対がある(図-8)

全体としてレジデント・パーミットへの関心は高いと思われるが導入については住民の意向は分散している。なじみの無さに加えて、道路空間の私的利用という問題の複雑さを反映していると思われる。

(4) レジデント・パーミット導入の意向

導入に関する総括的な意向について5段階でたずねた。全体として住民の意向は多様であり「なるべく導入」29%「ぜひ導入」21%、逆に「なるべく非導入」19%「絶対に非導入」12%で賛成側(前二者)が半数、反対側(後二者)は約3割であった。

団地間の差はないが、分譲より賃貸のほうが積極的である。自動車の有無別では、保有世帯の人に賛成論が強いが、非保有では反対論43%が賛成論をこえた。(← 図-6)

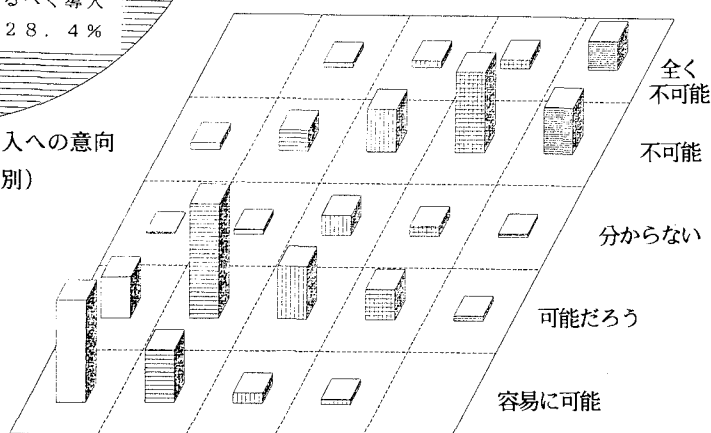


図-7 レジデント・パーミットの可能性判断と導入への賛否
← レジデント・パーミット

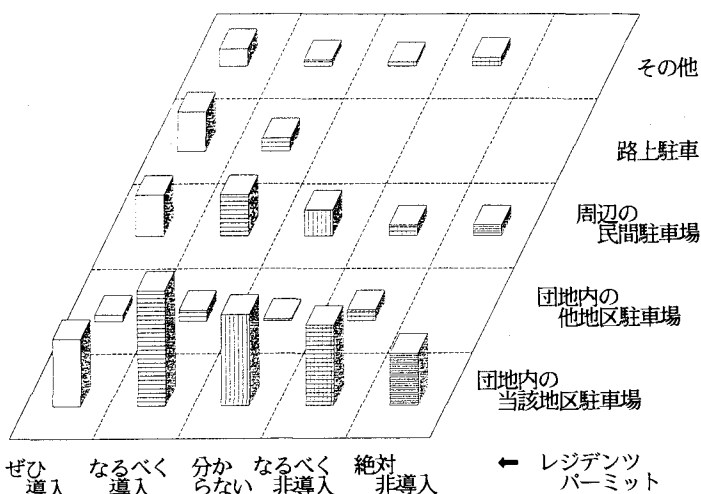


図-8 レジデント・パーミット導入への賛否と現在の駐車スペース
← レジデント・パーミット

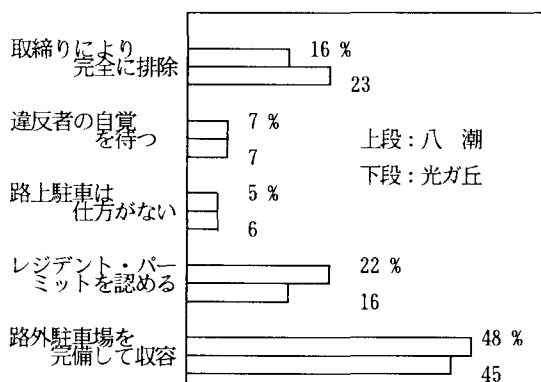


図-9 大規模団地の重点的駐車対策

(5) 団地内の路上駐車対策について

両団地とも路外駐車場整備が第1位である。これに次いでほぼ同じ割合で、違法駐車徹底排除と、路上駐車形態の容認ともいえるレジデント・パーミットの導入がある。八潮ではレジデント・パーミット導入が22%で取締まり強化の16%より多く、光が丘の場合と対称的であるが、八潮では駐車場設置率は光が丘より高いものの所詮需要に追いつけず、近辺に民間駐車場が確保しにくいという立地条件を反映しているように思われる(図-9)

路外駐車場の空間を、どこに求め、誰が整備するかが、現実の難題であるが今回はこれに関する質問は行なわなかった。

なお路上駐車やむなしとする意見は約5%であるが、この程度でも実際に路上駐車が行なわれると大規模団地では軽視できない台数になる。

今回示された約2割のレジデント・パーミット容認の考えが、路外駐車場整備や取締まりに具体的な進展がないまま路上駐車が増加していった場合に、どのように変化するかが注目される。

4. ま と め

調査結果の主な点は以下の通りである。

- 1) 団地内の駐車場利用は約半数で、路上駐車は7～13%である。実測された夜間路上駐車台数は、駐車場の需給ギャップの推定値の15%程度である。
- 2) 当該団地でのレジデント・パーミットの物理的可能性については、条件付きを含めて全体の5～6割が可能、2～3割が不可能と判断。自動車の非保有者では不可能が多い。

3) レジデント・パーミットの導入に関する賛否の意見は分散しているが、大別すると約半数が賛成、3割が反対である。わからないとする回答が2割あるが、なじみの無さと問題の複雑さの反映と考えられる。

5. 考 察

調査結果を踏まえて、レジデント・パーミットと関連させて、住宅団地の駐車について考察する。

第一に、住宅団地計画では駐車需要をあと追いつめるかたちでの駐車場整備が行なわれている。通過交通排除のための道路計画が皮肉にも路上駐車を容易にしており、特に大規模団地の場合に問題が大きい。駐車に関する計画・設計論を変えることが必要と考えられる。

第二に、自動車保有者は住棟により近いところに駐車場を求め、非保有者は緑を削るよりはまし(自動車を持たない人にとって駐車場の増設は環境の悪化以外のなにものでもない)ということで、レジデント・パーミット導入への賛成がある程度見られるが、反面子供の安全や緊急時の障害等の問題も予想され、しかも我が国には事例も無いため、住民の意見はまだ相当に分散した状態と考えられる。

第三に、路上駐車は駐車場不足だけではなく、団地の場合、駐車場を有していても住棟からの距離が遠いと発生しやすい。適切な駐車場配置計画が重要である。

第四に、レジデント・パーミットは、道路という公共の空間を、有料とはいえ特定の個人が専用する形態である。したがって公平性の観点からの問題があり、また我が国の場合車庫法という保管場所となりうるかも問題になろう。

■ 参考文献

- 1) 窪田陽一、大滝裕之(S62)
自動車の市街地路上保管の実態に関する研究
日本都市計画学会学術研究論文集
- 2) 中野恒明、山本理、久保田尚、新谷洋二(S63)
地区交通改善における実験的アプローチの有効性
—事前実験を踏まえた住宅団地へのボンエルフ導入—
日本都市計画学会学術研究論文集