

大阪都心部における駐車実態について

大阪大学 大学院 学生員 ○伊藤幸雄
大阪大学 工学部 正員 毛利正光

1. はじめに

都市の駐車問題を解決するために従来、需要量に見あうように駐車施設を整備しようとする方策がとられてきた。しかし過密化が進み自動車交通問題がますます深刻化し、一つある大都市中心部においては、このような方策ではすでに根本的な解決は得られなくなっており、むしろ需要量をコントロールしなければならない段階にきていると考えられる。本稿ではこのような視点にたち、大阪都心部を事例として駐車実態を分析し、同時に駐車対策による自動車トリップ抑制の糸口を見出すことを目的としたものである。

2. 調査および対象地域の概要

大阪市の駐車場整備地区およびその周辺を対象として、その中から土地利用、駐車施設整備水準、マストラの利便性等を考慮してほぼ250m×250mの大きさのゾーンを10ヶ所選定した。各ゾーンの地区特性を表-1に示す。この10ゾーンについて8AM～8PMの12時間にわたる15分アレート断続式の路上駐車実態調査および路外駐車施設のヒアリング調査を実施した。

3. ゾーンによる駐車特性

調査で得られたデータをゾーンごとに集計したものを表-2、表-3に示す。

ゾーンは土地利用、駐車特性、路外駐車施設水準から以下の4グループに大別できる。

○グループⅠ（ゾーン1,3,4,7）：業務中心にあり容積率も高く、駐車施設も整備されている。また駐車規制は強くて路上駐車台数は少く、駐車時間は短い。

○グループⅡ（ゾーン0,8）：観音寺が多く5PM～1AMの駐車規制路線が多い。Ⅰよりも若干駐車台数が多く占有率も高い。5PM以降も路上駐車台数が残らないのが特徴である。

○グループⅢ（ゾーン2,6,9）：比較的人口は低密度で住宅、工場が他よりも多く、駐車規制は弱い。また路外駐車施設水準が低い。したがって路上駐車台数は多く、駐車時間も短い。

ゾーン No	場 所	用 途	ゾーン 面積(ha)	延床面積 (ha)
0	北区 大融寺	風俗営業 業務	8.1	14.7
1	北区 堂 島	業務 商業	10.3	16.5
2	北区 天神筋	住居 商業	3.5	3.4
3	東区 淀屋橋	業務	9.1	37.0
4	東区 淡路町	業務	6.3	10.3
5	東区 本 町	業務 商業	8.0	13.1
6	東区 谷町四	工業 商業 住居 業務	8.1	8.7
7	東区 長 堀	業務 商業	8.6	13.7
8	南区 虎石衛門	風俗営業 商業	9.9	14.3
9	浪速区 大田町	住居 商業 工業	8.2	7.9

表-1 ゾーン特性表

ゾーン No	路線延長 距離(10m)	駐車率 (%)	平均駐車 台数	実駐車 台数	平均駐車 時間(分)	平均 占有率
0	22	53	213	1,990	//	0.67
1	23	100	128	1,717	54	0.39
2	15	40	240	1,991	87	1.15
3	21	100	67	1,252	39	0.22
4	18	100	145	2,653	39	0.37
5	20	66	198	3,034	47	0.92
6	20	58	258	2,299	81	0.92
7	25	100	151	2,806	39	0.43
8	23	39	144	2,065	50	0.43
9	24	20	399	3,069	94	1.16

表-2 路上駐車特性表

○グループⅣ（ゾーン５）：卸売問屋街で駐車規制が強いかかわらずその業務内容上駐車台数は多いが駐車時間は短い。また路外駐車施設は整備されているが回転率が低く夜間に利用されているものと考えられる。

4. 駐車規制の効果

車種別にみると駐車路線での貨物・ライトバンの構成比が無規制路線に較べて顕著に高くなっている。駐車時間でも規制の効果は乗用車の才が大きい。ゾーン別にみると規制効果が大きいのは駐車台数が多く、駐車時間が長いグループⅢであり、逆にほとんど効果がないのはグループⅣである。

5. 路上駐車特性と路外駐車施設容量の関連

表-4に両者の相関分析結果を示す。これによると路上駐車特性は路外駐車容量とかなり強い相関がある。

6. 駐車原単位

各ゾーンの駐車原単位を表-5に示す。なお、駐車原単位＝（実駐車台数＋路外駐車場容量×回転率）／延床面積（ha）である。

7. 結 語

以上の分析を通してつぎのことが指摘できる。

(1) 駐車特性は地区特性とリわけ業種によりかなり異なる。したがってそうした特性を考慮した駐車場整備の才が独目に検討されなければならない。

(2) 平均駐車台数と路外駐車場容量との回帰係数が-0.31であることは路上駐車台数（時刻断面での）を1台減らすためには路外駐車場容量を約3台増やさねばならないことを示唆している。この点からも路上駐車を減らすために路外駐車施設を整備しようとするのは経済的にも空間的にも非効率であることを暗示している。

(3) 駐車規制は乗用車に対しては有効であるが貨物・ライトバンについては乗用車ほどの効果は期待できない。したがって乗用車を抑制するための対策として駐車規制は有効である。一方、業務活動と直接関連のある貨物・ライトバンに対しては事業所の業種と自動車トリップ目的、性格、発生原単位等との関連を把握した上でこの問題に別の検討を加えていく必要がある。

ゾーン No.	路外駐車場容量			回転率 (1日)	料金(小乗車)	
	有料	専用	合計		1時間	月極(円)
0	393	50	443	2.1	240	21
1	461	270	731	3.0	240	23
2	14	24	38	-	-	-
3	496	184	680	2.6	170	24
4	392	20	412	1.7	240	21
5	439	30	469	1.1	210	22
6	151	10	161	1.4	150	13
7	466	69	535	-	190	18
8	353	0	353	1.5	320	23
9	58	43	101	-	-	10

表-3 路外駐車施設概要

(Y)	(X)	回 帰 式	相関係数 r
平均駐車台数	A	$Y = -0.31X + 317$	-0.80
ピーク時駐車台数	A	$Y = -0.31X + 377$	-0.73
平均駐車時間(分)	B	$Y = -0.74X + 95$	-0.84
長時間(3hr以上)駐車率	B	$Y = -0.12X + 10.5$	-0.89
短時間(30分以内)駐車率	B	$Y = 0.26X + 56.2$	0.79

A：路外駐車場容量(台)

B：A / ゾーン面積 (台/ha)

表-4 回 帰 分 析 表

ゾーンNo.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
原単位 (台/ha)	198	260	629	105	359	277	327	283	185	427

表-5 駐 車 原 単 位