

駐車集中型住区内街路の問題点と整備方策に関する意識調査分析

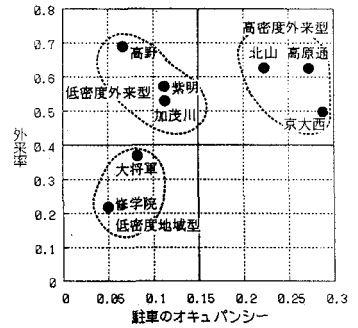
京都大学工学部 正 員 山中 英生
 ○京都大学大学院 学生員 武田 豊
 京都大学工学部 学生員 今岡 幸延

1. はじめに わが国の住区内街路における交通環境問題の多くは、限られた道路空間内に自動車・自転車・歩行者・駐車等の様々な道路利用が集中することで生じていると考えられる。本研究はそのような街路の典型として大規模施設周辺や長い塀・公園等に面しているような“駐車集中型街路”を取り上げ、周辺住民に対するアンケート調査を用いて住民の問題意識を分析し整備方向を考察することを目的としている。

2. 調査の概要 調査対象路線の選定は、京都市北区・左京区の住宅地図を用いて、「連続した塀が40m以上あり、かつ路線長が40m以上・幅員が5～8m・歩道およびガードレールがない」という規準を用いて候補路線を選出し、駐車量・交通量等を考慮して8路線を選出した。道路・沿道状況については実測・踏査を行い、交通状況は各通行主体の交通量、自動車の発着量、自動車・バイクの区間速度を7時から18時まで断続的に計測した。また、アンケートは各路線の沿道または周辺の住民に対し駐車による問題の有無、整備要望度、具体的な改善方策に対する賛否などの質問をした。調査は訪問留置方式で行い計199サンプルを回収した。表1に調査路線の概要を示す。

表1 調査路線の概要

	北山	京大西	高瀬通	高野	紫明	加茂川	大將軍	修学院
幅員(m)	5.0	5.7	6.9	5.7	5.7	7.0	5.7	5.1
リンク長(m)	89.0	56.5	42.5	69.0	48.0	89.5	75.9	96.0
一方通行	なし	なし	なし	なし	あり	なし	あり	なし
駐 禁	なし	あり	あり	あり	あり	なし	あり	あり
車両規制	なし	なし	なし	なし	なし	時間	なし	なし
自動車	30	41	94	49	52	27	12	8
自転車	20	41	86	22	51	23	38	11
歩行者	10	41	51	29	25	24	19	13
駐車台数	7.5	11.0	12.7	2.5	3.1	4.2	5.3	1.7
サンプル数	25	27	19	27	28	25	20	28



注) 外来率は以下のように沿道住民のアンケート結果から作成した。

外来率 =
 0.10 × (駐車の大半が近所か沿道住民と答えた割合)
 + 0.33 × (3台に1台は関係ない人と答えた割合)
 + 0.50 × (半々と答えた割合)
 + 0.66 × (3台に2台は関係ない人と答えた割合)
 + 0.90 × (大半が関係ない人と答えた割合)

図1 路線の分類

次に、路上駐車に対する問題意識に関係すると思われる指標を用いて路線を分類してみる。指標として駐車のおキュバンシーと外来率（アンケートの住民意識より算出）を用い、図1のように8路線をプロットしてみた。これによると、8路線は高密度外来型、低密度外来型、低密度地域型の3タイプに分類される。

3. 住民意識から見た駐車による問題 アンケートでは10項目の路上駐車による問題の有無を4段階のカテゴリー選択法で質問している。ここではカテゴリー選択の結果をリッカートの評点総和法で尺度化し、図2のように路線タイプごとに比較してみた。問題意識は高密度外来型、低密度外来型、低密度地域型の順に高い。外来型の2タイプを比べると、“自動車がすれ違いにくい”“車庫への出し入れがしにくい”など自動車利用上の問題意識で差が大きいことがわかる。低密度地域型の2タイプの差は大きくないが“景観が損なわれる”などの問題意識の差が大きくなっている。

次に、この問題意識に対して因子分析法を用いたところ、表2に示す2つの因子軸が抽出された。因子負荷量から考え

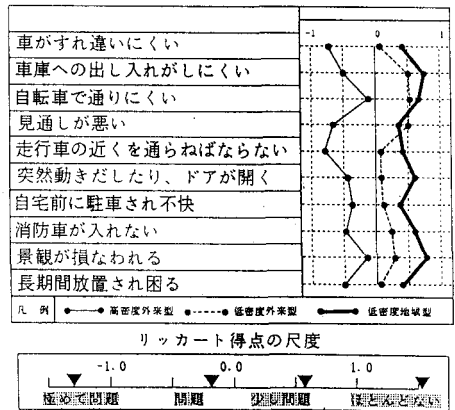


図2 問題意識の比較

Hideo YAMANAKA, Yutaka TAKEDA, Yukinobu IMAOKA

ると、各軸はそれぞれ「通行時の問題」「沿道での問題」と解釈できる。そこで、縦軸に通行時の問題、横軸に沿道での問題の因子得点をとって路線および路線タイプごとの平均をプロットしたところ図3のようになった。これを見ると、低密度地域型が通行時の問題より沿道での問題の方が高くなっており、通行時の問題は駐車量の多少、沿道での問題は外来型か地域型かに関係があると考えられる。

4. 住民の改善要望 図4は路線改善のためのなんらかの対策が必要かどうかの意識を路線別に比較したものである。外来型のタイプの路線で改善が強く望まれており、駐車量の多少よりも誰が自動車を止めているかということが整備要望度に強い影響を与えている。

また、アンケートでは具体的な5つの改善方策に対する賛否をカテゴリー選択法で質問している。これをリッカート評点総和法を用いて尺度化し、図5に示すように路線タイプ別にプロットしてみた。低密度型の2タイプは似たような傾向を示し、住民管理の方策に対して積極的であり、ポール設置のようなハードな対策には消極的である。一方、高密度外来型は他の2タイプに比べるとどの対策に対しても積極的であり、特にハードな対策についても積極的であることがわかる。

すなわち、外来型の路線は路上駐車による問題が多く生じており、整備要望度も高く、特に駐車抑制を望む声が高いといえる。そして駐車量が少ないうちはソフトな対策だけが望まれるが、駐車量がある限度を越えるとハードな対策も許容されるようになると思われる。一方、低密度地域型の路線は路上駐車による問題が少なく、「停車プレート提示」といった住民管理の対策を望み、駐車抑制型の対策には消極的になっている。このような路線は、画一的に駐車を排除抑制する法的・物理的方策よりも、住民自身が管理し合える環境を作ること、適切な住民の道路利用がはかれる可能性を持っているといえる。

5. おわりに 今回は住民の意識を道路タイプごとに見たが、駐車集中型街路の道路環境に対する住民の意識は、その路線の沿道かどうか・幼児の有無・車の利用の有無などの個人属性が大きく関係していると考えられ、その点についても分析を進めている。

表2 問題意識の因子分析結果

	第1軸	第2軸
因子負荷量		
車がすれ違いにくい	(0.71)	自宅前に駐車され不快 (0.73)
自転車を通りにくい	(0.80)	景観が損なわれる (0.64)
見通しが悪い	(0.78)	長期間放置されて困る (0.77)
走行車の近くを通らねばならない	(0.83)	

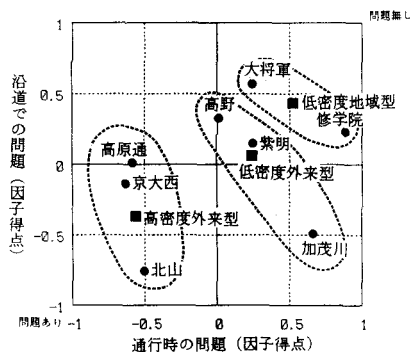


図3 路線別にみた通行時と沿道の問題

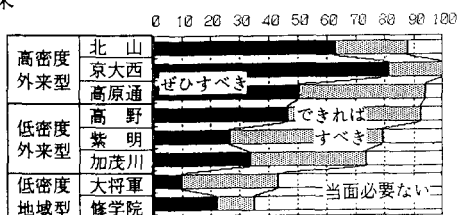


図4 路線別にみた整備要望度

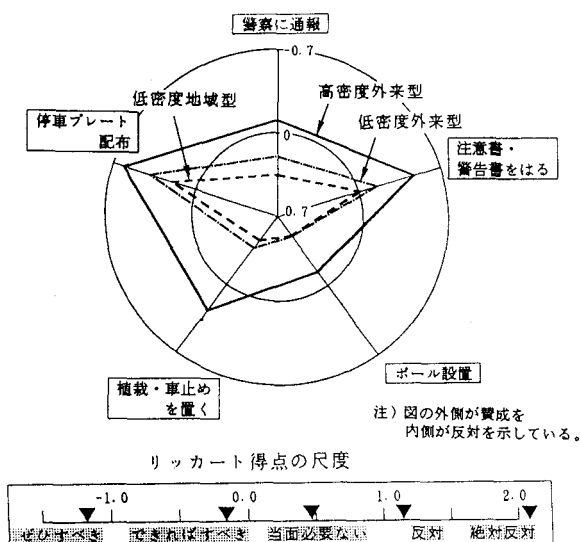


図5 改善方策に対する賛否