

大都市郊外部における世帯向共同住宅の駐車特性

大阪大学工学部 正 員 新田保次

大阪大学工学部 学生員 ○坂本裕志

1. はじめに

近年の自動車の急速な普及に伴い、自動車の保有と駐車場整備の不均衡から、住宅地域、商業地域、工業地域などあらゆる所で路上駐車が発生している。特に大都市郊外部における世帯向共同住宅では、自動車の保管に関わる駐車問題が深刻である。本研究では大都市郊外部として枚方市を取り上げ、世帯向共同住宅の駐車問題の把握と実態の分析、ならびに今後の対策についての検討を行なう。

2. 調査の概要

調査の対象としては、枚方市内にある戸数が10戸以上の世帯向共同住宅455カ所を対象とした。まず駐車場整備の実態を把握するため全共同住宅について、駐車場台数と路上駐車台数を調査した。次に現地調査を基に、各供給主の賃貸・分譲別に路上駐車発生率（＝路上駐車台数／戸数）が大きいものからを23カ所抽出しアンケート調査を行なった。アンケート票は2004枚配布し、有効回収票は1552枚で回収率は77.4％であった。

3. 駐車場の整備状況と路上駐車発生状況

駐車場の整備状況の指標として駐車場整備率（＝駐車場台数／戸数）、路上駐車発生率（＝路上駐車台数／戸数）を取り上げる（図-1）。全共同住宅での駐車場整備率は0.44台／戸、路上駐車発生率は0.09台／戸である。賃貸・分譲・給与住宅別では、路上駐車発生率は駐車場整備率とは順序が逆になっている。なお、路上駐車台数は昼間のデータであるので夜間は増加するだろう。

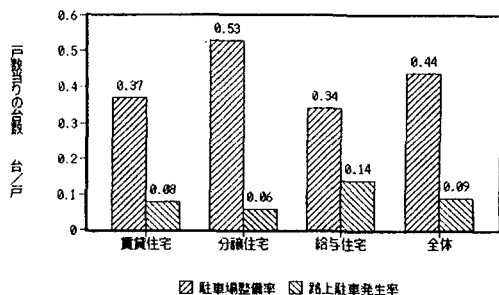


図-1 駐車場の整備状況と路上駐車発生状況

4. 路上駐車発生要因

アンケートの路上駐車経験に対する質問では、「いつもしている」が13％を占めており現地調査より得られた路上駐車発生率0.09台／戸より大きくなっている。これは先ほど述べた路上駐車台数が昼間の台数によるものと思われる。路上駐車している人の特徴を明らかにするため、外的基準を路上駐車経験の3グループに分け、要因アイテムとして各個人属性（性別、年齢、職業、家族の人数、住宅の所有形式、暮らし向き、駅までの徒歩時間）、自動車保有台数、軽自動車の有無の9要素を選択し数量化Ⅱ類分析をおこなった（表-1）。寄与の大きいものから、回答者の年齢、軽自動車の有無、住宅所有形式であった。カテゴリースコアを見ると年齢は若いほど路上駐車している傾向があり、軽自動車は保有しているほど路上駐車している傾向が強い。また官舎は他に比べてその傾向が特に強い。

表-1 数量化Ⅱ類分析による路上駐車発生要因分析
外的基準・路上駐車を「いつもしている」、

「時々している」、「していない」

要因アイテム	カテゴリー	偏重グラフ		偏相関係数
		していない	している	
年 齢	29歳以下			0.307
	30～39歳			
	40～49歳			
	50～59歳			
	60～69歳			
	70歳以上			
軽自動車の有無	保有			0.243
	非保有			
住宅所有形式	持家			0.205
	借家			
	住宅			
	官舎			
	その他			
	その他			
職 業	会社員			0.123
	会社員			
	自営業			
	専業主婦			
	パート			
	その他			

相関比 0.457 サンプル数 889

5. 車の保有状況と将来の保有動向

将来の保有動向について、自動車保有者の意識は、「ぜひ持ち続けたい」と「できたら持ち続けたい」を合計すると96%の人が将来も自動車を保有したいと考えている。自動車非保有者は「持ちたい」（43%）と「持ちたくない」（43%）に分かれるが、自動車を一旦保有したら手放せなくなる傾向がある。

自動車の保有を世帯でみた場合約73%の世帯が自動車を保有している。自動車の保有台数で保有率をみると1世帯当り0.81台となった。将来の保有動向については、現在の保有者は将来も現状の状態で保有し続けると仮定し、自動車非保有者については将来自動車を保有したいと回答した人が1台自動車を購入したとして、将来の自動車保有動向を予測すると、保有世帯率は84%となり、1世帯当りの保有台数は0.92台となった（図-2）。自動車非保有者の将来の保有動向について数量化Ⅱ類分析をおこなう。外的基準として非保有者の保有動向を3グループに分け、要因アイテムとして回答者の各個人属性（4章に示す）を選択した（表-2）。寄与の大きいものから順に回答者の年齢、最寄り駅までの所要時間、住宅所有形式、家族の人数、性別、暮らし向きとなり、各カテゴリースコアから年齢では若いほど保有の傾向が強く、最寄り駅までの時間では速くなるほど、家族の人数では少なくなるほど保有の傾向が強くなる。

6. 駐車場増設のための方策についての市民意識

「路上駐車を減らすために駐車場を増やそう」という意見には8割の人が賛成している。それでは駐車場増設のための各方策（図-3に示す②～⑤）についての賛否意識は図-3に示すように、駐車場増設に今まで比較的多用されてきた「緑地カット」は好まれない傾向にあり、費用はかかるものの駐車場の立体化、地下化のように環境の破壊が少ない対策が求められていることが分かった。

7. まとめ

今回調査した世帯向共同住宅では、駐車場の整備率と自動車保有の間には大きな差があり、新規建築される共同住宅では地理的な条件によっても異なるが、駐車場整備率1台／戸を目標に駐車場を設置することが望まれる。また既存の共同住宅でも、この値を目標に駐車場を増設しなければ駐車問題の根本的な解決はできないだろう。

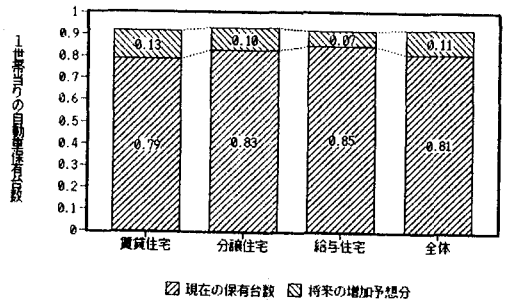


図-2 1世帯当りの自動車保有台数

表-2 数量化Ⅱ類分析による

自動車非保有者の保有動向の要因分析

外的基準・将来自動車を「ぜひ持ちたい」、

「できたら持ちたい」、「持ちたくない」

変因アイテム	カテゴリー	偏負グラフ	偏相関係数
年齢	29歳以下		0.454
	30～39歳		
	40～49歳		
	50～59歳		
	60～69歳		
	70歳以上		
最寄り駅までの徒歩での所要時間	1.0分以下		0.184
	1.1分～2.0分		
	2.1分～3.0分		
	3.1分～4.0分		
住宅所有形式	持ち家		0.174
	借家		
	社宅		
	賃貸		
	その他		
家族の人数	1人		0.160
	2人		
	3人		
	4人		
	5人		
	6人		

相関比 0.591 サンプル数 285

- ① 路上駐車を減らすために駐車場を増やす
- ② 緑地をつぶして駐車場をつくる
- ③ 道路の一部分を駐車場にする
- ④ 公園の下に駐車場をつくる
- ⑤ 立体駐車場にして駐車場を増やす

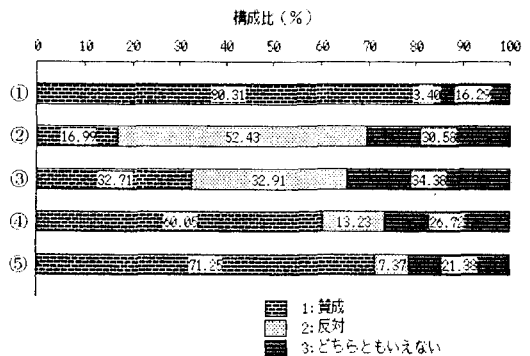


図-3 駐車場増設のための各方策の賛否意識