

1. はじめに

近年、郊外都市を中心に、モータリゼーションの進展に伴う中心部へのアクセス環境の悪化、消費者行動の変化、高齢化の進行等により、中心部の空洞化が問題になっている。その一方で、路上駐車が増加が益々交通環境を悪化させていることから、公的な駐車施設の整備が進められてきたが、依然、改善の兆しはみられない。そこで本研究では、郊外都市中心部の公共駐車場の整備とその利用実態を把握し、これからの都心部の果たす役割を勘案しつつ、これら駐車施設整備のあり方を考えることとした。

2. 大阪府下都市中心部における交通実態

府下各都市の中心部での自動車分担率は、鉄道端末で4%（大阪市：1%、府下平均：3%）、集中交通の代表交通手段で25%（大阪市：17%、府下平均：23%）と相対的に高い。また、大阪府下の駐車需要約10万台/日は、既存の駐車容量約3万台に比べて大きい。

このように、郊外都市の中心部では自動車への依存傾向が強く、府下ではH6年から大阪府駐車場マスタープランに基づいて、府下中心部において51の駐車場を整備している（図-1）。この中で29施設の利用状況を見たところ、H9年～H12年の年間総駐車場利用台数は年々低下傾向にあり、駐車場整備の在り方について再検討が必要ともいえる状況にある（図-2）。

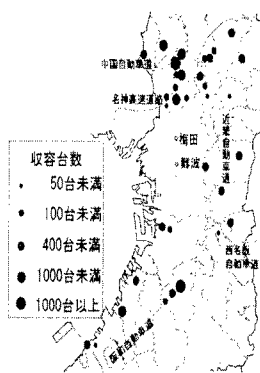


図-1 公共駐車場整備状況

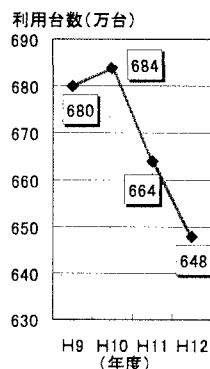


図-2 利用台数の経年変化

また、この間の利用変化率と回転率から、現状の駐車場を分類すると図-3のようであり、利用率、回転率

Yusuke KOBAYASHI, Yasuo HINO, Takashi UCHIDA, Nagahiro YOSHIDA

大阪市立大学工学部 学生員 ○小林 裕介
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 日野 泰雄
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 内田 敬
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 吉田 長裕

共に高くなっているグループⅢは35%足らずであるのに対して、共に低下しているグループⅠは51%もあった。これより府下の公共駐車場は必ずしも有効利用されておらず、むしろ悪化傾向にあるともいえる。

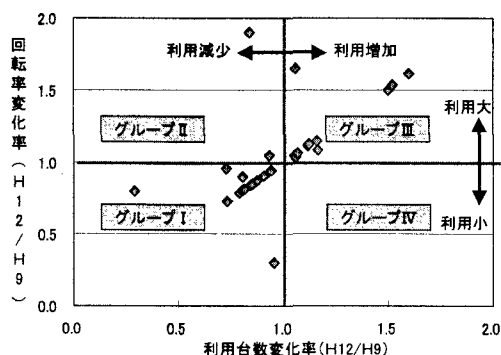


図-3 府下公共駐車場の利用台数と回転率の変化状況

3. ケーススタディー地区の駐車場整備利用とその実態

3.1 ケーススタディー地区の選定

大阪府の地理的条件から4つの地域（北部：A市、東部：B市、東南部：C市、南部：D市）を想定し、各々の都市を代表する鉄道駅周辺地区を抽出し、そこの公共駐車場の立地条件と利用状況を調査した。

3.2 調査地区の公共駐車場利用状況

各地区の駐車場利用状況（図-5）は概ね以下のようにとまとめることができる。

- 1) A地区：利用台数・修正回転率共に減少傾向にあるものの利用率は高い。
- 2) B地区：利用台数・修正回転率共にH11年以降横ばい状態になっている。
- 3) C地区：駐車場利用率は、H11年以降、低下に転じているものの利用率は高い。
- 4) D地区：利用状況は増加傾向にあるものの、その水準は他地区に比べてかなり低い。特に、回転率、修正回転率が共に低水準にあるのは、P&Rや月極めの利用の促進を図ったため、一時預かり利用については依然厳しい状況にある。
- 5) A、B2地区のH3年～H12年の商業活動量（年間販売額、店舗数）は、上昇傾向にあることから、公共駐車場利用台数の伸び悩みには、周辺の低料金民

間駐車場の進出が一因と考えられる。

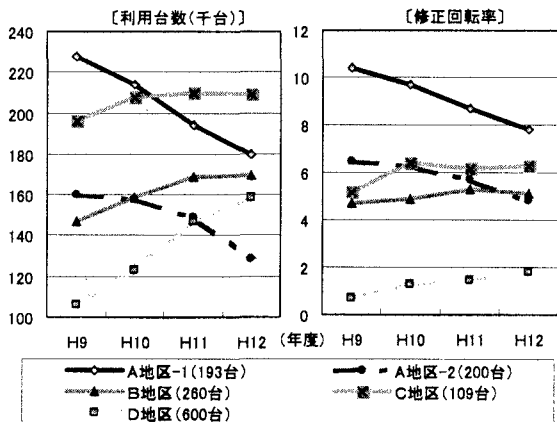


図-5 各地区の公共駐車場利用状況の推移

4. 駐車場利用者の意向

4.1 調査概要

対象4地区の公共駐車場利用者を対象に、自動車の利用意向と駐車行動および将来の都心機能や、そこでの交通施設のあり方等についての意見を調査した（サンプル数 553 枚、回収率 45.1%）。

4.2 駐車場利用実態

主な結果を以下にまとめる（図-6～8）。

- 1) A地区では、「仕事や商談での利用」や「通院」などの他が多く、多様な用途の一時預かりが多い。
- 2) B地区では、市役所など駅周辺施設の利用が多く、一時預かりの利用率も高い。
- 3) C地区では、買い物などの自由目的が多いだけに、駐車場の利用頻度は比較的低い。
- 4) D地区では、8割以上が通勤目的に特化しており、他の地区とその性格が大きく異なる。

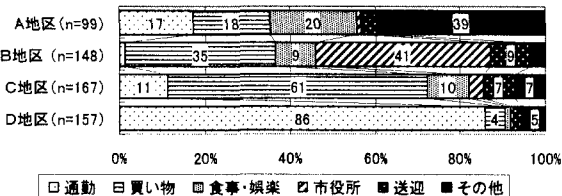


図-6 中心地区来訪時の目的

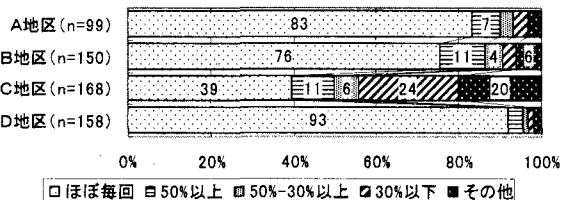


図-7 中心地区来訪時の駐車場利用頻度

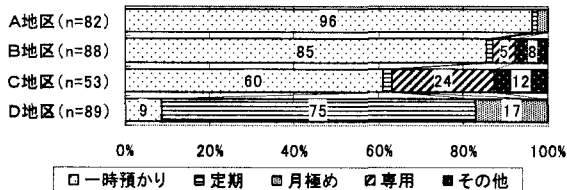


図-8 中心地区来訪時の駐車場形態

4.3 交通施設整備と中心地区来訪意向

駐車場の利用ができない場合、3～6割の人は中心地区への来訪頻度が低くなるものの、公共交通の整備・改善が来訪意向につながるということがわかった（図-9.10）。

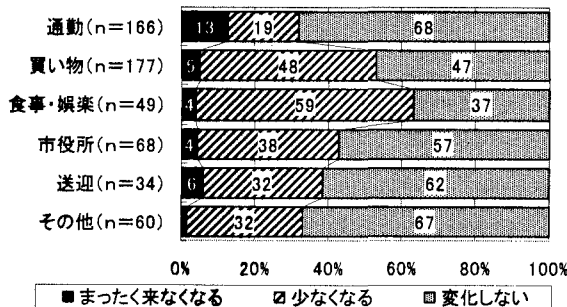


図-9 駐車場が利用できない場合の来訪頻度変化

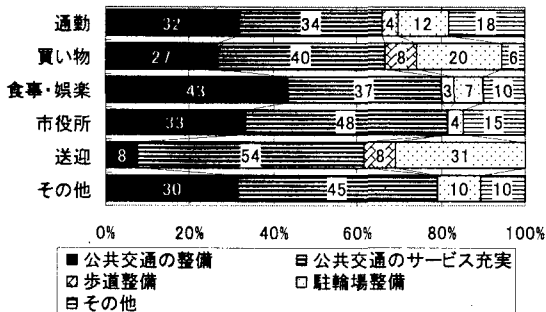


図-10 駐車場が利用できない場合の交通施設改善の割合

5. 研究のまとめと今後の課題

大阪府下各地域を代表する郊外都市の中心地区において、集客に対応するために公的駐車施設の整備が進められてきたが、必ずしも有効な利用がなされていないことがわかった。一方で、公共交通整備による都心来訪需要が期待できることから、今後は、都心機能を有効に活用し得るアクセシビリティの供給が重要になるといえる。

また併せて将来の都心機能とそこでの駐車施設を含む交通体系の在り方を考える必要がある。

謝辞

本研究の遂行に当って、貴重な資料や助言を提供いただいた大阪府交通対策課、調査に協力いただいた各市担当課各位ならびに、調査に回答いただいた方々に、記して感謝の意を表します。