

集合住宅団地の駐車実態に関する研究

九州大学 学生員〇林 基榮 九州大学 正会員 樽木 武
九州大学 正会員 辰巳 浩 九州大学 正会員 李 相光

1. はじめに

都市の住宅地における自動車の保有には、「自動車の保管場所の確保等に関する法律」（通称「車庫法」）が適用されており、本来すべての自動車が車庫を路外に持っていることになっている。しかしながら、現在では自動車保有台数の増加と土地の狭化に伴う車庫不足により、不法路上駐車が増大し、深刻な社会問題となっている。

ところで、保管場所問題としての駐車問題は住宅地の特性により大きく異なるが、高密度な住居形態である集合住宅団地では、地価および土地不足により空間的に保管場所の確保が困難であること、集合住宅を供給する機関の多くが保管場所としての駐車場供給を抑えてきたこと、駐車場設置基準が自動車保有率を下回る低い水準にとどまっていることなどから今日なお問題が先送りにされている。

そこで、本研究では、福岡市における集合住宅団地の駐車実態調査を行い、その整備のあり方について検討するもので、その第一報として、集合住宅団地の特性の違いによる駐車の実態を把握するものである。

2. 調査対象および調査の概要

調査対象は、福岡市内の集合住宅団地の中で、都心（天神）からの距離と、団地の境界が隣の住居地とはっきり区分されているか否かとを考慮して選定した。その概要を表一1に示す。基本的には都心周辺部、副都心周辺部、郊外の3地域に区分し、それぞれから一団地を選んだ。また、団地の規模は210～342世帯の中規模のものであり、世帯当たり駐車場設置率はいずれも50%を越えている。

表一1 調査対象地域の概要

団地名	所在地	都心（天神）からの距離	世帯数（世帯）	駐車場台数（台）	駐車場設置率	調査日
堅粕	博多区堅粕2丁目	約2キロ	342	173	51%	（平日）94.4.25 （休日）94.4.29
香椎南	東区若宮5丁目	約7キロ	245	190	78%	（平日）94.4.7 （休日）94.4.3
唐の原	東区唐の原2丁目	約11キロ	210	130	62%	（平日）94.4.27 （休日）94.4.17

また、団地の規模は210～342世帯の中規模のものであり、世帯当たり駐車場設置率はいずれも50%を越えている。

全調査対象団地に対して、平日と休日とに分けて6時から24時まで1時間ごとに、また駐車場を路外駐車、路上駐車の2つに区分し、ノンプレート断続方式で全駐車車両台数を記録した。なお、調査日の天候はいずれも晴れまたは曇りであった。

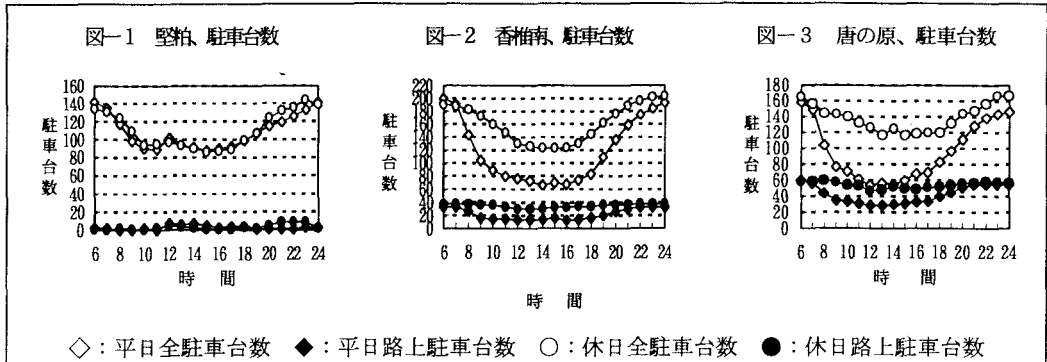
3. 駐車実態分析

3.1 団地別駐車台数とその時間分布

各団地の駐車場所別に、平日と休日とに分けてその結果をみると、当然のことながら、休日の駐車台数が平日のそれを上回っている。また、駐車台数の変動は休日よりも平日の方が概ね大きい。堅粕団地の場合は、平日と休日の駐車台数がほぼ同数であるが、これは、平日の都心部の不法駐車の取り締まりの厳しさや、住民の月極駐車場などによる駐車場の確保の難易などによるものと考えられる。ここで、時間を7時以前黎明期、8時から10時までの朝間、11時から17時までの昼間、18時から22時までの夜間、23時以後の深夜に分けることができる。図より明らかなように、3つの団地のすべてが平日と休日とで、深夜から黎明

明期にかけての駐車台数がほぼ同じであるが、昼間に大きな差があるといえ、しかも、その差は都心から郊外に行くほど大きい。夜間に対する昼間の駐車台数の比率を昼夜率とすれば、図上の昼間の11時から17時台の平均駐車台数を23時から7時台のそれで割ることにより算定できる。それにもとづけば、休日は65～75%であり、平日は37～67%である。

以上から、全体として駐車場利用は夜間は平日と休日に差異がないが、平日より休日の方が昼夜率が大きいといえる。



3. 2 路上駐車の実態について

各団地の路上駐車発生場所について説明すると、堅粕の場合団地内ではほぼ発生せず、団地の回りの道路または歩道に発生している。香椎南は周囲を普通の住宅地で囲まれていることから、団地の回りに路上駐車が発生しないが、その代わりに、団地内の駐車場への進入道路に路上駐車が発生している。唐の原の場合は、団地への入り口がいくつかあることから、回りの道路に発生している。ただし、一般の自動車を利用できる道路が狭い(2車線)ことから、これら路上での駐車は発生せず、ほぼ住民のみが利用すると思われる道路に発生している。

路上駐車の時間分布に関しては、平日、休日を問わず、ほぼ一日中路上駐車が発生している。堅粕については、全体的に駐車台数が少なく、平均すれば数台の駐車があるのみである。香椎南は、夜間では、平日と休日とともに30～40台の駐車があり、昼間では休日に30台程度の駐車がある。しかし、平日は15台前後である。また、唐の原はこれら両団地に比べてより多くの駐車があり、休日は1日を通して50～60台の駐車が、平日は夜間60台程度、昼間30台程度の駐車している。

路上駐車発生は都心からの距離によって平日と休日の路上駐車発生率が違い、また、郊外に行けばいくほど路上駐車の発生が大きいといえる。さらに、既にみたように、平日より休日の方が路上駐車の発生が多いことはいうまでもない。

4. 終わりに

(1) 各団地共に、駐車台数は夜間が多く、昼間が少ないが、その変動特性は平日と休日で異なるものの、団地間に大きい差異がある。都心から離れるほど、昼間においての平日と休日の駐車台数の差が大きい。なお、具体的には昼夜率は休日65～75%、平日37～67%の変化である。

(2) 路上駐車発生は平日と休日間には差があるものの、郊外に行けばいくほど路上駐車発生が多い。

今後の研究課題として、もっと異なる環境の集合住宅団地の駐車実態の調査と、車庫代わりの駐車需要を予測するための自動車保有に関して分析するとともに、自動車の利用目的による平日と休日の自動車利用に関しての分析が必要である。

<参考文献>

- 1) 土木学会：地区交通計画、国民科学社、pp. 150～153、1992