

実態調査に基づく休日の都心部路外駐車場の 選択行動に関する研究

九州大学工学部 学生員○上谷 康晴 正 員 梶木 武

正 員 辰巳 浩 学生員 林 基栄

1. はじめに

都市化とモータリゼーションの進展にともない、都心部交通の混雑は年々深刻化の一路を辿り、数多い交通問題の中で今日クローズアップされているのが駐車問題である。すなわち、都心部における駐車難は道路混雑をいっそう激化させ、都市機能の低下を引き起こしている。したがって早急な駐車場の整備が求められているが、そのためには綿密な計画に基づいて、利用者の立場からの施策を講じることが重要である。

本研究は、以上の認識のもとに、アンケートによる調査結果をもとに、福岡市天神地区での駐車場利用特性と利用者の行動実態を把握するものである。

2. 研究の枠組み

利用者の交通行動は(図-1)に示す行動概念図にしたがうものと考えられる。



図-1 行動概念図

アンケート調査結果をもとに①出発点の分類と、各出発点ごとの都心部エリア進入口構成比、②都心部エリア

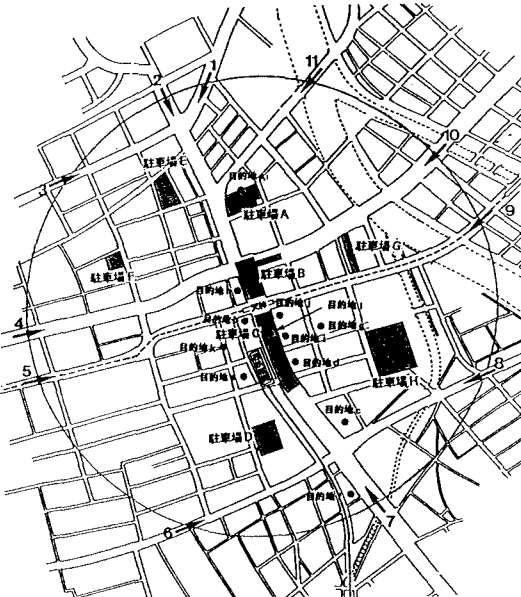


図-2 都心エリア入り口、対象駐車場、目的地分布

進入口と利用駐車場の関係、③利用駐車場と目的地の関係をそれぞれ明らかにし、各ノード間の行動と駐車場利用特性を把握するものである。

なお、天神地区に進入する際の主要な幹線道路から11個の都心エリア入口を設定した。(図-2参照)

3. アンケート調査の概要

平成3、4年の7月下旬から9月上旬の日曜日に、福岡市天神地区の収容台数100台以上の主要な8ヶ所の駐車場でアンケート調査を行った。配布部数は5552部、回収部数は5028部、回収率は90.6%であった。

アンケートの方法は各駐車場の入口でアンケート表を配布し、出口で回収した。また、主な項目は、表-1に示すとおりである。

表-1 アンケート調査の主な項目

- | | | |
|---------------------------|-------------|-------------|
| 1. 性別 | 2. 年齢 | 3. 職業 |
| 4. 出発点(住所) | | |
| 5. 都心エリア進入口(地図上に記入) | | |
| 6. 目的地(以下のものから重要なものを1つ選択) | | |
| a. ショッピング | b. 岩田屋 | c. 大丸 |
| d. イムズ | | |
| e. ソラリア | f. ジークス天神 | g. ベスト電器 |
| h. 天神ビル | i. 天神コア・ビブレ | j. 福岡ビル |
| k. 新天町 | l. 天神地下街 | m. マツヤレディース |

4. 利用者の行動分析

利用者の行動意識について考えると、まず目的地が決まり、それに応じて駐車場が決定すると考えられる。しかし、日曜日の都心部の交通状況を考えると目的地に最も近い駐車場に全ての利用者が駐車することは難しく、都心部の交通混雑を避け、都心エリア入口付近、もしくは進入経路沿いの駐車場を選択することも考えられる。

このことから都心エリア入口を考慮して、駐車場と目的地の関係を調べる必要がある。

(1) エリア入り口の構成からみた出発点の分類

出発点はアンケート調査で住所を答えてもらう形式をとっているため、本研究では各地区の都心エリア入口の構成割合相互の相関係数を求め、クラスター分析を行えば、中央区・西区型、博多区型、東区型、南区型の4つに分類でき、このときの各分類のエリア入口構成比は図-3のとおりである。また4つの分類それぞれの主な構成地域を表-3に示す。

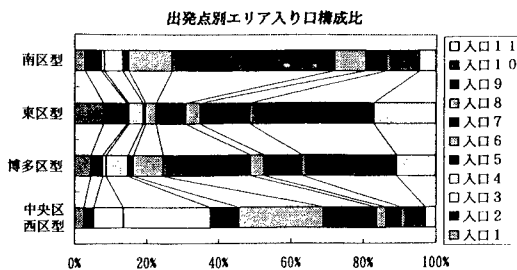
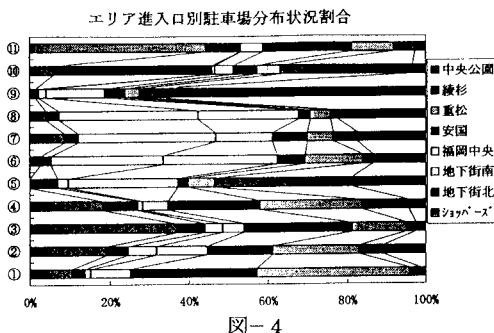


表-3 各分類の構成地域

分類	構成地域
中央区・西区型	中央区, 西区, 城南区, 早良区 糸島郡, 前原市等
博多区型	博多区, 嘉穂郡, 田川郡, 直方市, 飯塚市, 行橋市, 中間市等
東区型	東区, 粕屋郡, 宗像郡, 宗像市, 甘木市, 北九州市等
南区型	南区, 春日市, 大野城市, 太宰府市 久留米市, 小郡市, 筑紫郡等

(2) 都心エリア入口と利用駐車場の関係

11個の都心エリア入口ごとに各駐車場の分布割合を示したものが図-4である。

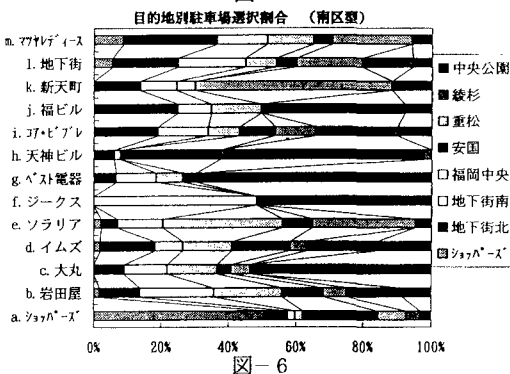
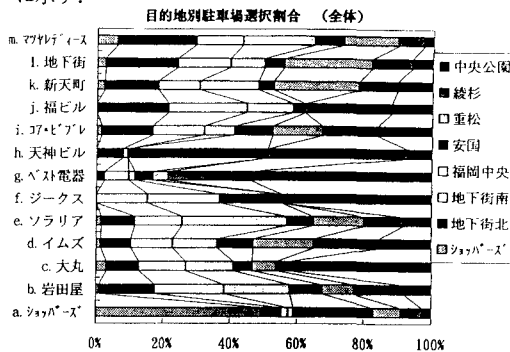


この図から、利用者は、各都心エリア入口に最も近い駐車場だけでなく、進入経路沿いに入口を持つ駐車場を選択している割合も高いことがわかる。このことから目的地以外にも駐車場の選択には都心エリア入口が重要な意味を持つことがわかる。ただし進入経路沿いに入口を持つ駐車場よりも距離的に近い駐車場の選択割合が低い場合があるのは、利用者が都心部での走行に際してみだりに右折、左折を行わず、混雑を避けて直進したいという意識に起因していると思われる。

(3) 利用駐車場と目的地の関係

目的地と利用駐車場の関係を分類した出発点ごとにクロス集計を行い、利用者全体の目的地と利用駐車場の関

係と比較してみると、第一に目的地に最も近い駐車場が選択され、第二に各出発点固有の都心エリア入口構成比と(2)で述べた都心エリア入口と利用駐車場の関係から推測される駐車場が選択されているという特性が見られる。また、目的施設に対して駐車割引がある駐車場(例: 大丸、ベスト電器-中央公園駐車場)が選択される割合がかなり高く、このことについては、利用者の意識における駐車料金、買い物割引に対する関心の高さが見受けられる。目的地別駐車場選択割合をここでは紙面の都合上、利用者全体と南区型についてのみ図-4、5に示す。



4. おわりに

本研究では、駐車場利用者の行動実態と駐車場利用特性について、各ノード間相互の関係と特徴を明らかにすることができた。今後は複数の目的地を持つ利用者の回遊性の評価と、買い物割引、駐車場と目的地間の徒歩距離、各駐車場間の料金差、駐車待ち時間等の駐車場選択要因を考慮した駐車場選択モデルの構築につなげていきたいと考えている。

【参考文献】

辰巳・樗木・外井: 中心商業地における駐車場選択行動に関する研究, 日本行動計量学会第21回大会発表論文抄録集, pp. 254-257, 1993