

# 中心市街地における時間貸し駐車場の利用実態と駐車場の新設に関する研究 ～大分市をケーススタディとして～

Keyword 1. 中心市街地 2. 時間貸し駐車場 3. 最適駐車場立地範囲

正会員 荒瀬 透\*3 佐藤 誠治\*1  
小林 祐司\*2 姫野 由香\*2  
金 貴煥\*4

## 1. はじめに

近年、セカンドカーの普及などにより、自動車台数が年々増加している。特に都心部における駐車場不足は深刻であり、郊外に大きな駐車場を持つ大規模店舗の出現も、中心市街地の衰退を促進させたと言われている。そこで、本研究では大分市中心市街地における時間貸し駐車場の現況を把握し、駐車場利用者にアンケート調査を行った結果を用いて、大分市中心市街地に時間貸し駐車場を新設する場合の、最適駐車場立地範囲の導出を目的とする。

## 2. 研究の方法

本研究では、大分市中心市街地における時間貸し駐車場の実態調査を行い、その調査結果により、大分市中心市街地にみられる駐車場の特性によって分類する。そして、分類された駐車場群の中から代表的な駐車場を1つずつ選定し、実際の利用者に対し、記入式のアンケート調査を行う。その結果から、駐車場から目的地まで実際に歩いた距離、駐車場から歩いてもいいと思う距離の2つなどから、新設する場合の最適駐車場立地範囲を導出する。

## 3. 駐車場の実態調査とアンケート対象駐車場の選定

### 3-1 駐車場の実態調査

調査対象地は大分市の繁華街と呼ばれる地域で、そこを訪れる人が利用するであろう駐車場を含む、半径 450m の円で囲まれた地域である。この地域を調査対象地とする事で、中心市街地を利用する人々の時間貸し駐車場をほぼカバーできると考えられる。

実態調査は、平成 12 年 7 月 19・20 日に大分市中心市街地の時間貸し駐車場 84 ヶ所で行った。

調査内容	・位置	・駐車場名	・管理人の有無
	・付帯施設の有無	・施設形式	
	・駐車場形態	・営業時間	・収容台数
	・料金	・提携サービスの有無	

調査の結果から、大分市中心市街地の駐車場の現状を知るために、調査で得られた駐車場の特性により5つのグループに分類する。分類には数量化 類、クラスター分析を用いた。数量化 類の相関係数は、1軸が 0.32651、2軸が 0.17402、3軸が 0.12545 となり、2軸と3軸の差があまり大きくないため、本研究では2軸までを採用する。図-1より、1軸は「規模と料金」の軸、2軸は「サービス性」

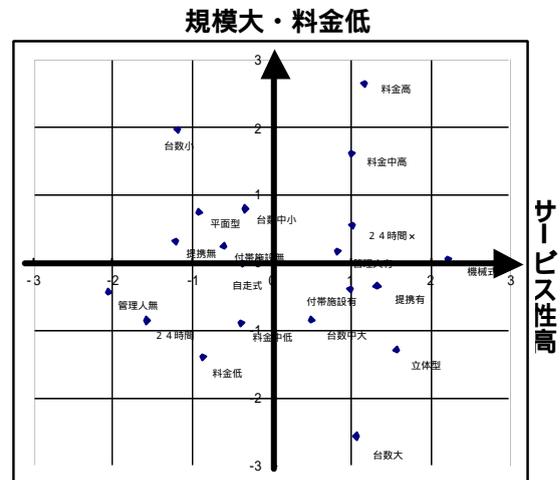


図-1 数量化 類のカテゴリスコアプロット図

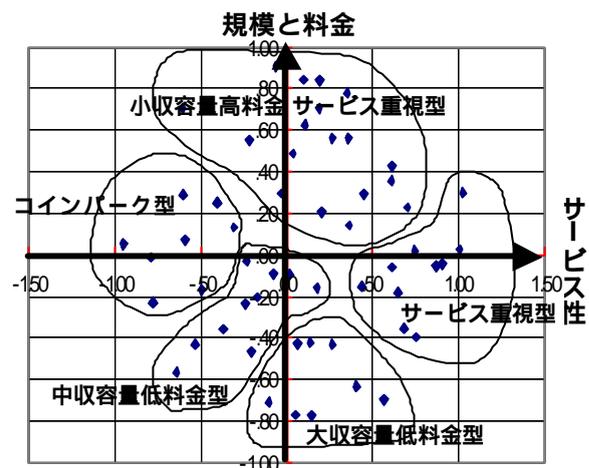


図-2 クラスタ分析のサンプルスコアプロット図

の軸であるといえる。また、2軸に対するサンプルスコアを用いてクラスター分析をかけ、駐車場を5つのグループに分けた。(図-2)

### 3-2 アンケート対象駐車場の選定

本研究では、アンケート調査をもとに結論を導くが、84ヶ所全ての駐車場でアンケートを行うのは困難なため、クラスター分析で分けた5グループから1ヶ所ずつ計5ヶ所を選び出し、そこでアンケート調査を行うことにした。グループの名前は、それぞれ「サービス重視型」、「大収容量低料金型」、「中収容量低料金型」、「コインパーク型」、「小収容量高料金サービス重視型」とつけることができる。

#### 4. アンケート調査の結果

アンケート調査は、平成 12 年 11 月 23、27、29 日、12 月 9 日にかけて実施した。回答票数は、合計 578 票である。以下に結果の要約を示す。

##### a) 「駐車場を利用する際に考慮すること」の調査結果

位置的に分かりやすいことや、平面型駐車場で面積が広く、駐車しやすい事を考慮する

##### b) 「駐車場の分かりやすさについて」の調査結果

「分かりにくい」という回答が多かった。小収容量高料金サービス重視型は、他の 4 つのグループとは違い、「非常に分かりにくい」の回答者は少なかった。これは、この利用者はより多くの時間貸し駐車場の存在をしているためだと考えられる。

##### c) 「駐車場から目的地までの距離について」の調査結果

どの駐車場の場合でも「歩いてもいいとおもう距離」よりも「実際に歩いた距離」のほうが短くなっていた。やはり、より目的地に近い駐車場にとめる人が多かった。

#### 5. 最適駐車場立地範囲の導出

最適駐車場立地範囲の導出に、「歩いてもいいと思う距離」から導出する方法と、「実際に歩いた距離」から導出する方法の 2 つを用いた。

アンケート結果から、複数の駐車場から回答されている目的地を起点として、前者は、目的地まで歩いてもいいと思う平均距離を半径とした円を、後者は、実際に歩いた平均距離を半径とした円をかく。そして、円の重なり具合から、それぞれ駐車場の立地範囲を導出し、2 つの範囲を比較して最適立地範囲を導出した。

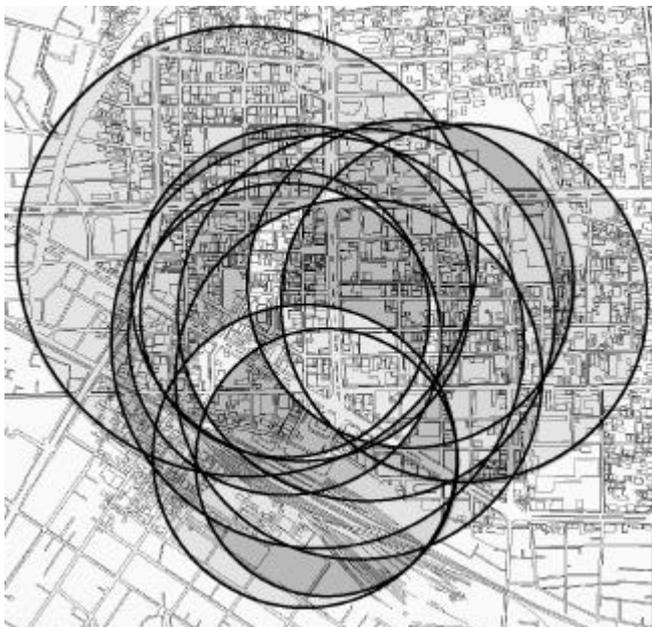


図-3「歩いてもいいと思う距離」から導出した  
駐車場立地範囲

それぞれ、駐車場立地範囲を導出したものが図-3、図-4 である。それぞれを比べると、円の重なる数の多い場所は、ともに駅前通りの部分になっている。この周辺には、デパートや複合商業施設等が多く、目的地としてあげていた人も多かった。

#### 6. まとめ

本研究での目的の 1 つである駐車場の現況の把握では、調査対象地域内には 84 ヶ所の駐車場が存在するが、アンケートをした結果では、あまり知られていないという事が分かった。これは、駐車場案内システムが無く、また、比較的小規模な駐車場が込み入った場所に点在しているためであると考えられる。

最適駐車場範囲立地では、「歩いてもいいと思う距離」、「実際に歩いた距離」ともに同じような結果が得られた( 印)。しかし、この周辺には駐車場を新設できるだけの土地がないため駅前通りに沿った形で地下駐車場として新設することが考えられる。他に考えられる立地場所としては、図中の 印の部分の地下であるが、周辺道路は一方通行が多いことや、道路が狭く、主要道路からの距離が長くなることから、大規模駐車場は新設しにくいと考えられる。

最適駐車場属性については、アンケート結果等から、商業施設等とのより一層の提携サービスの実施が時間貸し駐車場の有効利用につながると考えられる。

つまり、今後大分市中心市街地に時間貸し駐車場を新設する場合には、大分駅前通り地下が最適駐車場立地範囲であり、その際には、店舗間との提携サービス等の各種サービスを実施していく事が必要だといえる。

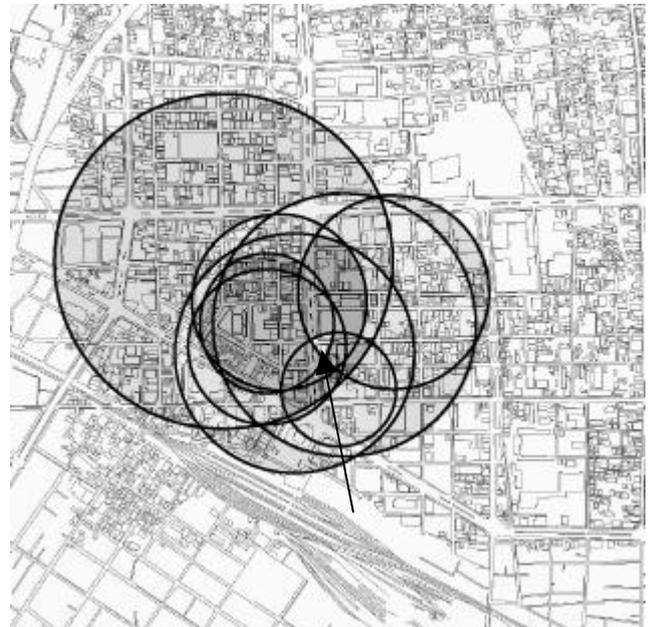


図-4「実際に歩いた距離」から導出した駐車場立地範囲

\*1 大分大学工学部建設工学科 教授 工・博

\*2 大分大学工学部建設工学科 助手 工・修

\*3 大分大学大学院工学研究科建設工学専攻博士前期課程

\*4 大分大学大学院工学研究科建設工学専攻博士後期課程

Prof., Dept. of Architectural Eng., Faculty of Eng., Oita Univ., Dr. Eng.  
Research Assoc., Dept. of architectural Eng., Faculty of Eng., Oita Univ., M Eng.  
Graduate School of Eng., Oita Univ.  
Graduate School of Eng., Oita Univ.