

中心市街地における駐車場問題からみた代替交通に関する研究

正会員 金 貴煥^{*1} 同 佐藤誠治^{*2} 同 小林祐司^{*3}
同 姫野由香^{*4} 同 劉 作^{*1} 同 李 東熙^{*5}

駐車場 中心市街地 アンケート調査

1. 研究の目的

近年さまざまな都市で、モータリゼーションの発達に伴って、駐車場問題が中心市街地の衰退の大きな原因の一つであると考えられる。よって、駐車場の問題を解決することが最終的には中心市街地の活性化につながると考えられる。

そこで、本研究の目的は、駐車場のサービス一つとして、パークアンドバスライドやパークアンドサイクルを検証することで、その有用性を明らかにすることである。

2. 研究の方法

本研究では、大分市中心市街地における各駐車場の行っているサービスを抽出して駐車場を分類し、それぞれのサービスごとに駐車場の現況を把握する。そして、中心市街地を訪れた人が最も通行する可能性が高い、大分市中心市街地の中心部、トキ八大分店前のスクランブル交差点周辺で車を利用して中心市街地を訪れた人に対し、記入式のアンケート調査を行う。その結果から、中心市街地に存在する駐車場を利用してパークアンドバスライド及びパークアンドサイクルの有効性を見出す。

3. 中心市街地の駐車場の実態調査

3.1 駐車場の分類

既往研究¹⁾により、市内の駐車場は、「サービス重視型」、「代收容量低料金型」、「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」にわけられることがわかっている。

そして、中心市街地の駐車場の分類を利用して研究を進めていくため、大分市中心市街地で行っているサービスの現況と駐車場の分類別特徴を表-1と表-2に示す。

3.2 距離と分類する駐車場のサービス現況

大分市中心市街地の駐車場における各種サービスの現

表-1 中心市街地で行われている駐車場のサービス

24時間営業	管理人	提携	付帯施設	施設形式	駐車場形態
営業あり	管理人	無し	独立 パチンコ 商店	自走式 自走・機械 併用	地下駐車場 立体型 広場型
営業なし	警備員	1店舗と提携 複数店舗と提携	宿泊施設 パーキング メーター その他 飲食店	機械式	ピロティ型 その他

表-2 中心市街地の駐車場の各分類別特徴

分類名	収容台数	駐車料金	24時間営業	店舗との提携	他のサービス
サービス重視型			重視	重視	重視
大収容量低料金型	200台以上	250円以下			
中収容量低料金型	30~200台	250円以下			
コインパーク型			実施		
小収容量高料金サービス重視型	30台以下	300円以上	重視	重視	重視

況を営業時間の現況、管理員の存在の現況、店舗との提携の現況に対して駐車場の現況分析を行った。

その結果、中心部から200m以内にある駐車場は13ヶ所であり、24時間営業を行っている駐車場と「コインパーク型」の駐車場が存在しない。また、駐車料金の平均は、他の距離にある駐車場と比較して最も高い。しかし、提携サービスが多く駐車場と店舗との関係が密接である。

中心部から200m~400mの位置に存在している駐車場は42ヶ所であり、24時間営業を行っている駐車場の数と「コインパーク型」、「小収容量高料金サービス重視型」の駐車場が多い。また、管理人、店舗との提携のサービスも多く行われている。

中心部から400m~600mの位置に存在している駐車場は20ヶ所であり、「サービス重視型」の駐車場がほかのタイプの駐車場よりも極めて少なく、サービスよりも収容台数を重視している駐車場が多い。駐車料金に関しては、平均の駐車料金も低くなっている。

中心部から600m以上の位置に存在している駐車場は9ヶ所であり、中心部からかなり離れているため、「コインパーク型」が他の場所より最も多く、「サービス重視型」の駐車場が存在しないことから、サービスよりも駐車料金を重視していることがわかる。

4. アンケート調査の結果

実態調査は、平成14年11月7、10日の13時~17時に大分市のトキ八大分店前のスクランブル交差点で行った。(図-1)アンケート回答数は、平日135票、休日165票の合計300票である。その結果を以下に述べる。

4.1 回答者の属性について

回答者の年齢は20代がもっとも多く、中心市街地の利用

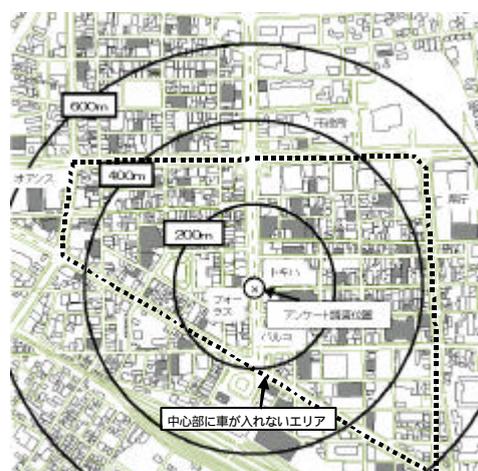


図-1 アンケート調査の対象地

利用現況は平日の場合、中心市街地の近辺の人が多く訪れ、休日になると郊外の来訪者が増加している。また、中心市街地を訪れる際の交通手段としては、圧倒的に自動車が多い。

4.2 駐車場の利用現況について

駐車場の利用距離による利用意思に対しては、中心部から距離が離れるにつれ、駐車場を利用しようとする人が減少している。希望駐車料金については、平日、休日のどちらの場合も、すべて距離で希望料金が200円以下に集中している。

希望サービスについては、来訪者が希望しているサービスは24時間営業と店舗との提携であり、貸し自転車の場合は、距離が400mあたりの駐車場に停める場合に利用するという回答が多くなっている。

また、買物カートに関しては、あまり有効であるとはいえないが、循環交通を希望している場合は、中心部からの距離が離れるにつれて多くなっている。特に600mあたりの駐車場に停める場合には、年齢が高くなるにつれて、希望者数が増加している。

5. 来訪者の駐車場評価の結果からみた中心市街地の抱える問題点

5.1 料金における希望と現況の乖離

表-3のアンケート結果から、希望料金と実際の料金との間には約77円から約121円の差があり、現在の駐車場は料金に関しては希望を満たしているとはいえない。

表-3 駐車場の料金と希望料金の現況

		希望料金				
		200m	400m	600m	太枠外	
平日 [円]	希望料金	159.14	146.58	147.32	158.15	
	実際の 料金の平均	サービス重視型	288.33	257.14	200	227.50
		大収容量低料金型	200	200	200	200
		中収容量低料金型	0	222.50	200	205
		コインパーキング型	0	208.33	233.33	223.08
		小収容量高料金サービス重視型	290	286	340	318.33
休日 [円]	希望料金	161.11	145.16	126.79	153.03	
実際の 料金の平均	サービス重視型	311.67	257.14	200	227.50	
	大収容量低料金型	200	240	200	200	
	中収容量低料金型	0	228.75	200	205	
	コインパーキング型	0	200	233.33	223.08	
	小収容量高料金サービス重視型	290	286	340	318.33	

5.2 距離によるサービスの希望と現況の乖離

中心部から200m以内にある駐車場について

管理人、店舗との提携は、実際にサービスが行われている駐車場が多く、24時間営業は、希望者の平日と休日の合計が77.56%と非常に高いのに対して、実際の駐車場ではまったく行われていない。(表-4)

貸し自転車と循環交通に関しては、希望者の割合が貸し自転車21.15%、循環交通12.18%であり、代替交通としては貸し自転車が有効であるといえる。

中心部から200m～400m以内にある駐車場について

駐車場の利用者に対して24時間営業、管理人、店舗との提携については、十分であるといえる。しかし、希望料金と実際の駐車料金は平均的に約93円としてもっとも大きな差を示している。

中心部から400m～600m以内にある駐車場について

管理人の存在は問題ないといえるが、24時間営業と店舗

表-4 サービスにおける料金と希望料金

		希望		実際にサービスを行っている駐車場の数(ヶ所)					
		平日(%)	休日(%)	サービス重視型	大収容量低料金型	中収容量低料金型	コインパーキング型	小収容量高料金サービス重視型	
24h営業	200m	68(73.12)	53(84.13)	121(77.56)	0	0	0	0	
	400m	55(75.34)	57(91.94)	112(82.96)	1	2	4	12	
	600m	42(75)	24(82.14)	66(78.57)	0	0	2	5	
	太枠外	79(58.52)	121(73.33)	200(66.67)	0	2	5	10	
	合計	26(27.96)	26(41.27)	62(33.33)	6	1	0	0	
管理人	200m	20(27.40)	19(30.65)	39(28.89)	7	5	5	1	
	400m	12(21.43)	7(25)	19(22.62)	1	4	4	3	
	600m	31(22.96)	56(33.94)	87(29)	4	5	5	6	
	太枠外	200m	66(70.97)	43(68.25)	109(69.87)	6	2	0	0
	400m	60(82.19)	43(68.36)	103(76.30)	7	4	3	0	
提携	600m	45(80.36)	16(57.14)	61(72.62)	1	2	3	1	
	太枠外	89(65.93)	99(60)	188(62.67)	4	3	3	0	
	合計	22(23.66)	11(17.46)	33(21.15)	0	0	0	0	
	400m	18(24.66)	10(16.13)	28(20.74)	0	0	0	0	
	600m	18(32.14)	6(21.43)	24(28.57)	0	0	0	0	
貸自転車	太枠外	42(31.11)	35(21.21)	77(25.67)	0	0	0	0	
	合計	10(10.75)	7(11.11)	17(10.90)	0	0	0	0	
	400m	8(10.96)	6(9.68)	14(10.37)	0	0	0	0	
	600m	4(7.14)	1(3.57)	5(5.95)	0	0	0	0	
	太枠外	6(4.44)	6(3.64)	12(4)	0	0	0	0	
買物カート	200m	8(8.60)	11(17.46)	19(12.18)	0	0	0	0	
	400m	14(19.18)	15(24.19)	29(21.48)	0	0	0	0	
	600m	17(30.36)	10(35.71)	27(32.14)	0	0	0	0	
	太枠外	48(35.56)	52(31.52)	100(33.33)	0	0	0	0	
	合計	48(35.56)	52(31.52)	100(33.33)	0	0	0	0	

との提携に関しては、少ない。

貸し自転車と循環交通に関しては、希望者の割合が貸し自転車28.57%、循環交通32.14%であり、この範囲に存在している駐車場は、中心部から見て国道の向こう側に多く存在しており、希望者の割合も加えて考えると循環交通が有効であると考えられる。

「中心部に車が入れない」という仮定を設けた場合の現状と希望について

店舗との提携と駐車料金については、利用者の希望は満たされていると思われるが、24時間営業に対しては満たされていない。

貸し自転車と循環交通に関しては、希望者の割合が貸し自転車25.67%、循環交通33.33%であり、中心部に自動車が入れない場合には、貸し自転車よりも循環交通のほうが有効であると考えられる。(図-1)

5. まとめ

本研究では、中心市街地に存在する駐車場を利用してパークアンドバスライド及びパークアンドサイクルの有効性を見出すことを目的とし得られた結果を以下に記す。

1. 大規模商業施設と提携している駐車場は、大規模商業施設からやや離れているし、商店街と提携している駐車場は、商店街の通りに沿って存在している駐車場が非常に多い。
2. 貸し自転車は中心部から400m以内に存在する駐車場でも有効であり、循環交通は中心部から400m以上に存在する駐車場でも有効であると考えられる。
3. 大分市の場合、大分駅前通りを循環交通のバス専用にし、中心部と公共施設等をバスで循環させることで、大分市におけるパークアンドバスライドは有効に機能すると考える。

<参考文献>

- 1) 姫野由香・佐藤誠治・小林祐司・巖井・金貴煥、「中心市街地における時間貸し駐車場の特性に関する研究」、日本建築学会・九州支部研究報告書第41号、2002.3、p.351

*1 大分大学大学院工学研究科博士後期課程

大学院生

*2 大分大学工学部建築コース

教授・工博

*3 大分大学工学部建築コース

助手・工博

*4 大分大学工学部建築コース

助手・工修

*5 大分大学工学部・日本学術振興会

研究員・工博

Graduate Student, Graduate School of Eng., Oita Univ.

Prof., Dept. of Architectural Eng., Faculty of Eng., Oita Univ. Dr. Eng.

Research Assoc., Dept. of Architectural Eng., Faculty of Eng., Oita Univ. Dr. Eng.

Research Assoc., Dept. of Architectural Eng., Faculty of Eng., Oita Univ. M. Eng.

Researcher, Faculty of Eng., Oita Univ. & JSPS Postdoctoral Fellowship Dr. Eng.