

# 千里ニュータウン新規入居者の車所有の実態と駐車場確保に関する研究

大阪大学大学院工学研究科 賀満田 将悟

熊本県立大学環境共生学部 柴田 祐

大阪大学大学院工学研究科 澤木 昌典

## 1 はじめに

千里ニュータウン（以下、千里NTと表記する）は、昭和37年(1962年)のまちびらきから50年が経過し、その間、緑が育ち、人々が暮らしを営み、様々な地域活動や市民活動が展開されるなど、まちとして大きく成長してきた。

しかし一方で、少子・高齢化の進展など様々な課題がみられるようになり、さらには、老朽化した住宅の建て替えがはじまり、その動きが本格化する時期を迎えている。こうしたことは、千里NT固有の問題ではなく、全国のニュータウンに共通した問題でもあり、特にわが国で初めて本格的なニュータウンとして建設された千里NTは、全国に先駆けて第2段階のまちづくりを進める時期にさしかかっている<sup>1)</sup>。

現在、多くの老朽化した公的集合住宅の建て替えが進み、その余剰地<sup>2)</sup>を利用して民間分譲マンションが多く建てられた。それに伴い千里NTへの新規入居者が増加している。しかし、それらの新規入居者の実態はまだ十分に把握できていない。

一方で、今日、我が国では「車<sup>3)</sup>」離れが進んでいる。高度経済成長期には、自家用車を手に入れることは、暮らしの豊かさの象徴でもあり、モータリゼーションの進展は都市部で多くの駐車場不足を発生させた。千里NTにおいても、かつてはモータリゼーションの進展を予測できず、例えば、公的集合住宅の敷地内の緑地を駐車場の増設に転用せざるを得なかった。

しかし、今日では都心志向や、地球温暖化をはじめとした環境問題、ガソリン価格の高騰などにより、「車」を持たないライフスタイルが広がりつつある。インターネットの普及、また個人を対象とした宅配システムの発達、移動・運搬手段として車を利用する必要性をなくし、若者だけではなく、高齢者や中高年層にも「車」離れをもたらしている。

こうした「車」離れというライフスタイルの転換は、集合住宅に必須であった駐車場のニーズを低減させている。千里NTでは、新規に建設されるマンション駐車場は、原則全戸数の100%以上を確保することが、吹田市、豊中市から示されている<sup>4)</sup>が、千里NTは公共交通機関も整備され、車がないと不便な地であるとは言いがたい。特に現状では、民間の分譲マンションは鉄道駅の近くに立地することが多く、戸数の100%以上というマンション駐車場の確保の方針は果たして適切であると言えるのかどうか疑問である。

そこで、本研究では、千里NTの近年の新規入居者の属性を明らかにした上で、車所有とマンション駐車場の実態を調べ、今後の千里NTにおけるマンション駐車場の確保について考察することを目的とした。

## 2 研究の方法

本研究では千里NTに平成17年(2005年)以降<sup>5)</sup>に建設された民間分譲マンションを対象とし、アンケート調査と現地調査を行った。民間分譲マンションを対象とした理由は、公的集合住宅などの賃貸マンションには建て替え前からの戻り入居者や、千里NT内の他地域の公的集合住宅の建て替えに伴い転居してきた入居者が多く、千里NTへの新規入居者が少ないと考えられるためである。建て替え前後における居住者属性の変化を取り上げた、近藤らの研究<sup>6)</sup>では、アンケート調査を実施した千里NTの建て替え後の公社賃貸住宅居住者のうち、約77%は戻り入居者または住み替え入居者であり、新規入居者は少数であった。

千里NT内の民間分譲マンションの内、マンションの管理会社及び管理組合により調査協力を得ることができた8つの民間分譲マンションを対象とした。

アンケート調査はポストイングによる配布、郵送回収により実施した。全2,278戸に配布し、回収率は32.3%(736票)であった。また、マンションの駐車場の利用状況について、各マンションの管理人、またはコンシェルジュへのヒアリング調査を行った。

## 3 調査対象マンション

本研究で調査対象とした8カ所の民間分譲マンションの建築年、戸数、所在地を表1に示す。

対象とした各マンションはいずれも鉄道駅近くに立地しており、最寄駅までは徒歩で10分以内である。

表1 対象マンションの概要

マンション名	建築年	戸数	所在地
新千里桜ヶ丘メゾンシティ	H17	524	豊中市 新千里東町
ディーグラフォート千里中央	H19	587	豊中市 新千里西町
千里中央プライムステージ	H22	157	豊中市 新千里西町
新千里東町アーバンライフ	H18	59	豊中市 新千里東町
ジオ千里桃山台	H20	571	豊中市 新千里南町
ジオ千里竹見台	H23	243	吹田市 竹見台
ジオ北千里古江台	H20	141	吹田市 古江台
ウェリス・ジオ千里佐竹台	H19	163	吹田市 佐竹台

## 4 調査結果

### (1) 回答者の分類

回答者に以前の住まいを尋ね、回答者を千里 NT 外部から入居した「新規入居者」、建て替え前にあった公的集合住宅に居住していた「戻り入居者」、千里 NT 内の別の場所から入居した「住み替え入居者」の3つに分類した。

千里 NT 外部からの新規入居者の割合は 65.1%であり、建て替え前からの戻り入居者は 8.7%、千里 NT 内の住み替え入居者は 26.2%であった。

### (2) 回答者にみる新規入居者の属性

回答者のうち男性は 42.2%であり、女性は 57.8%であった。図 2 に回答者の年齢を示す。戻り入居者には高齢者が多い。新規入居者と住み替え入居者には若い世代が多いが、新規入居者の方が 30 代の割合が多く、住み替え入居者よりも年齢層が少し低いことが分かる。

図 3 に家族構成を示す。戻り入居者は「夫婦・カップル」や「一人暮らし」が多いことから、夫婦または単身の高齢者が多いと考えられる。新規入居者と住み替え入居者はほぼ同じ家族構成の割合を示した。

世帯の最少年齢（図 4）では、戻り入居者では 15 歳未満の子供のいる世帯は少なく、そのほとんどが 60 歳以上の高齢者であった。新規入居者には 15 歳未満の子供のいる世帯の割合が 42.0%と多い。千里 NT 内からの住み替え入居者は新規入居者と同じような構成分布であるが、新規入居者に比べ 15 歳～19 歳の割合が高かった。これは、新規入居者は子供が生まれる、あるいは生まれたのを機に入居してくる世帯が多いのに対し、千里 NT 内からの住み替え入居者は、公的賃貸集合住宅の建て替えを機に、新規に分譲マンションを購入して入居する世帯が多いという「入居の動機の違い」が要因となっていると予想される。

### (3) 車所有の実態

車の所有率は、新規入居者が 77.7%、戻り入居者が 43.5%、住み替え入居者が 71.1%であった（図 5）。車の一世帯当たりの所有台数は新規入居者が 0.855 台、戻り入居者が 0.468 台、住み替え入居者が 0.784 台であった。

世帯の最少年齢別に車の所有状況を見た場合、15 歳未満の子供がいる世帯では車の所有率は 90.0%を超えており、子供を連れた外出には車が多く利用されていると考えられる。30 代～60 代では 50 代で所有率が若干低いものの 70%前後であった。世帯の最少年齢が 70 代以上の高齢者世帯では所有率が大幅に低かった。

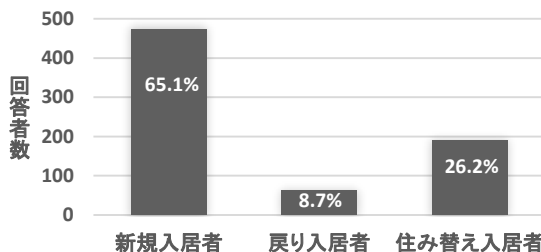


図 1 入居者の分類別割合

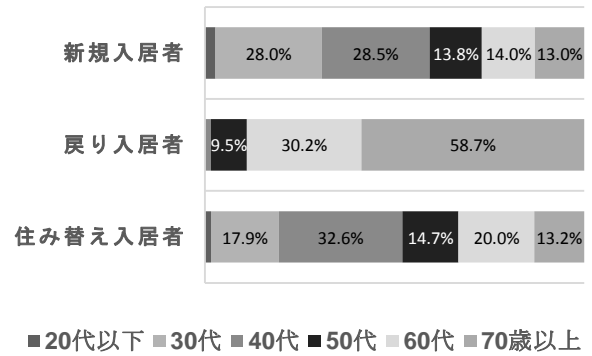


図 2 回答者の年齢

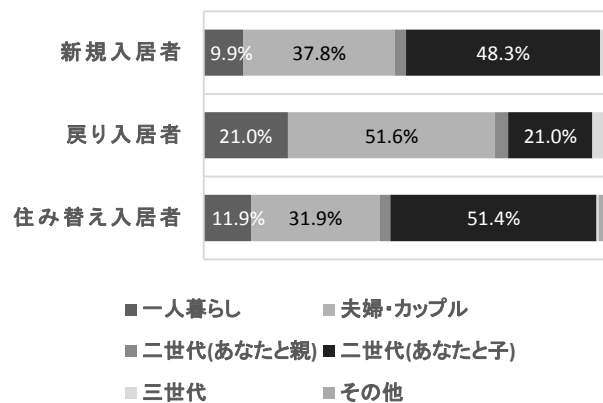


図 3 家族構成

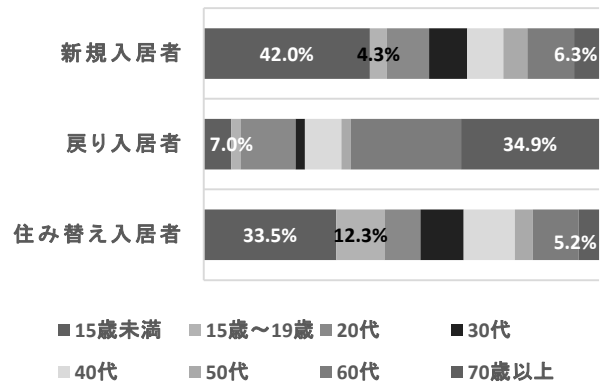


図 4 世帯の最少年齢

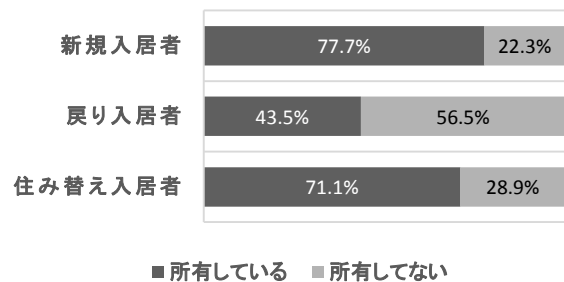


図 5 車の所有率

#### (4) 車所有者の実態

車の所有理由（複数回答）で最も多かったのは「いつでも好きな時に利用できるから」で約70%が回答しており、次に多かったのは「車でしか行けない場所に行く必要があるから」で約40%が回答していた。前者のような車の所有に積極的な理由の回答者が多かったが、後者のような消極的な理由も目立った。

車の利用目的（複数回答）は、「遊び・行楽」が一番多く、回答者の60%以上が回答している。新規入居者には「帰省」に利用する世帯が多く、半数以上が車を利用して帰省している。戻り入居者には高齢世帯が多いことなどから「通院」に利用する世帯が多く、逆に「外食」に利用する割合は低かった。住み替え入居者では「家族の送り迎え」、「日常の買い物」の利用が多かった。これは子供の年齢層の違いが影響していると考えられる。

図6は将来どのようなことが起これば「車を所有しない暮らし」を選択するきっかけになるかを尋ねたものである（複数回答）。80%近くの人が「年を重ね、運転することが苦痛に感じるようになったら」を選択しており、多くの世帯が高齢になるまで車の所有を続けていくつもりであることがわかる。40.1%が「維持管理費の負担が大きくなったら」を選択しており、将来的にガソリン価格の高騰や増税などが起これば車を手放す可能性がある。また、23.9%が「マンション内でのカーシェアリングシステムが導入されたら」を選択しており、マンション内でカーシェアリングが導入されれば、車の所有率の減少に一定の効果が得られることが予想される。

#### (5) 車の非所有者の実態

車を所有していないと答えたのは199世帯で、全体の27.3%であった。そのうち約60%は過去に車を所有していたことがあるとの回答であった。

車を所有していない理由として、「徒歩や自転車、公共交通機関で十分だから」と答えた人が一番多く、車を所有することに対して消極的な回答が多い傾向が見られた。「車は維持管理費がかかるから」が次に多く、「欲しい車が見つからない」や「車の購入資金がない」など車の所有に比較的に積極的な理由の回答は少ない傾向が見られた。

車の購入意欲について尋ねたところ、「購入するつもりはない」と回答した人が大半で、「いつかは購入したい」といった積極的な意見は戻り入居者には見られず、新規入居者、住み替え入居者でも7.0%程度にとどまった（図7）。

#### (6) マンション内の駐車場について

いずれのマンションも駐車場の確保台数は、市の方針及び規則の最低ラインである戸数あたり100%の台数であった。

マンション敷地内の駐車場を利用していると答えたのは全体の72.9%であり、所有率よりもわずかに多かった。これは車を所有していない世帯でも来客用に駐車場を確保していることがあるからである。駐車場の使用率について、各マンションの管理人またはコンシェルジュにヒアリングをしたところ、ほぼ100%使用していると答えたマンションは2カ所で、その他のマンションは80%~90%であった。いずれのマンションも余剰駐車スペースがあるため2台目の利用も受け付けており、以上のことを考慮すると、戸数の100%という駐車場の台数は過剰気味であると言える。

#### (7) 駐車場の必要台数についての試算

表2に以下の3種類の想定に基づき算出した駐車場の想定台数（世帯数に対する割合）を試算して示した。「2台目の使用を許可」は車の所有率に2台以上車を所有する世帯率を加えたものであり、「非所有者の購入意欲を反映」は2台目の使用を許可したものに、非所有者のうち車を「いつかは購入する」・「必要になれば購入する」と回答した世帯率を加えたものである。「カーシェアリングの導入」は1世帯1台のみの使用とし、車の所有率から、所有者のう

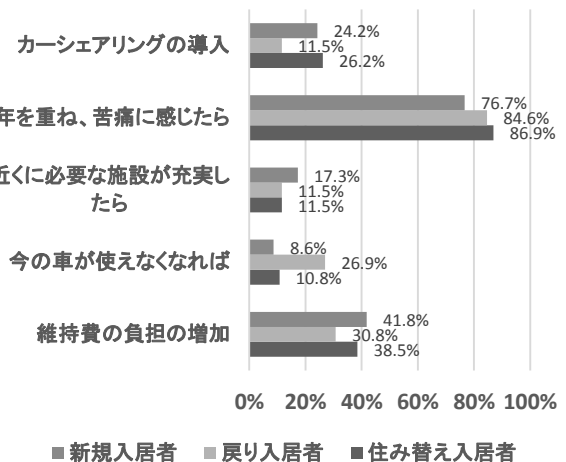


図6 「車を所有しない暮らし」のきっかけ

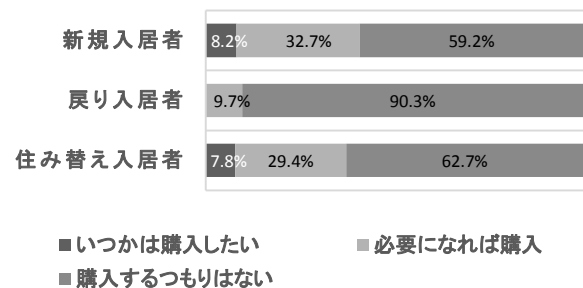


図7 非所有者の車の購入意欲

表2 車の所有率と駐車場の必要台数（世帯数に対する割合）の試算

	新規入居者	戻り入居者	住み替え入居者	全体
車の所有率	77.7%	43.5%	71.1%	72.7%
2台目の使用を許可	85.3%	46.7%	77.9%	79.7%
非所有者の購入意欲を反映	94.4%	52.2%	89.0%	88.9%
カーシェアリングの導入	58.9%	38.5%	52.5%	55.3%

ち「マンション内でのカーシェアリングシステムが導入されたら」車を所有しない暮らしを選択するきっかけになると回答した世帯率を減じたものである。

以上のことから、現状の居住者属性の構成であれば、千里ニュータウンにおけるマンション駐車場の「原則戸数の100%以上の台数を確保しなければならない」といった指針は大きすぎると言え、戸数の80%~90%が妥当であると考えられる。また、カーシェアリングを導入した場合、マンションが確保すべき駐車台数を60%以下にできる可能性がある。

## 5 まとめと考察

### (1) 調査結果のまとめ

千里NTに近年建てられた民間分譲マンションの住民の約60%~70%は千里NT外からの「新規入居者」である。残りは千里NT内からの「住み替え入居者」であり、マンションによっては、建て替え前にあった公的集合住宅に居住していた「戻り入居者」が存在する。

新規入居者には、比較的年齢の低い子供を持つ子育て期前半の世帯が多く、住み替え入居者は、比較的年齢の高い子どもを持つ子育て期後半の世帯が多かった。戻り入居者は高年齢世帯が多く、その家族構成から夫婦または単身の高齢者が多いことがわかる。

車の所有率は新規入居者が77.7%、戻り入居者が43.5%、住み替え入居者が71.1%であった。車の一世帯当たりの所有台数は新規入居者が0.855台、戻り入居者が0.468台、住み替え入居者が0.784台であった。

将来どのようなことが起これば「車を所有しない暮らし」を選択するきっかけになるかを尋ねたところ、「マンション内でのカーシェアリングシステムが導入されたら」については、車の所有者の23.9%が選択しており、マンション内でカーシェアリングが導入されれば、車の所有率の減少に一定の効果が得られると考えられる。

車を所有していないと答えたのは199世帯(27.3%)で、車の非所有者には車を「購入意欲するつもりはない」と回答した人が多くを占め、「いつかは購入したい」といった積極的意見は戻り入居者には見られず、新規入居者、住み替え入居者でも7.0%程度であった。

マンション駐車場の使用状況は、使用率がほぼ100%のマンションは2カ所だけであり、残りの6カ所のマンションの使用率は80%~90%が多かった。1世帯に2台目の利用も受け付けていることを考慮すると、駐車場の台数は過剰気味であると言える。

### (2) マンション駐車場の確保台数に関する考察

本研究の対象マンションの駐車場利用の現状は、使用率がほぼ100%のマンションが2つで、残りは80%~90%であった。住民の意見にも空き駐車場が多いことに対する不満が見られた。現在、千里NTでマンション建設を行う場合、豊中市では原則戸数の100%を、吹田市では敷地面積3,000m<sup>2</sup>を超えるマンションでは同じく戸数の100%以上

を確保するよう指針が定められている。

マンション駐車場の確保台数を減少させることができれば、その空きスペースを別の形に有効活用できる。例えば、緑地などのオープンスペースを整備したり、コミュニティスペースや子供を対象とした施設などに利用することで、マンション内外でのコミュニティの活性化や子育て環境の充実に繋がると考えられる。このように、駐車場の確保台数を適正なものにする、または確保台数を減少させるような工夫をすることは重要であると考えられる。

マンション内でのカーシェアリングの導入はマンション駐車場の確保台数の減少に効果が期待できるため、行政がマンション内にカーシェアリングシステムを導入するマンションに対して駐車場の確保台数を緩和する(基準以下の台数を認める)などの方策をとることが有効であると考えられる。

## 6 今後の課題

今後は、駐車場の確保台数の少ないマンションの調査、及びカーシェアリングシステムを実際に導入しているマンションを調査し、問題点や課題についてさらに分析を重ねることが必要である。

さらに、調査対象マンションを広げ、建設年別、地域別の特性を見出し、より具体的かつ定量的な研究結果を導く必要がある。また、車の必要のないまちづくりを実現するために、車を公共交通で代替したり、徒歩や自転車で済むように、施設配置や都市構造を変え、車が要らないまちをつくるためには何が必要であるかといった視点の調査検討が必要である。

### 補注

- (1) 建て替え後の公的集合住宅の容積率の増加により、生じた余剰地。建て替え前の公的集合住宅は60%程度の容積率であり、建て替えに伴い集約化された。余剰地で民間に売却する部分を、公社住宅の建替では再生地、府営住宅の建替で活用用地と呼んでいる。
- (2) 自家用四輪車を指す。二輪車は含まない。
- (3) 豊中市千里ニュータウン地区住環境保全に関する基本方針 平成4年(1992年)7月 策定、吹田市開発事業の手續等に関する条例施行規則(3000m<sup>2</sup>以上) 平成16年(2004年)6月 策定
- (4) 平成17年以降としたのは、民間の分譲マンションが多く建てられた豊中市内のニュータウンにおいて平成17年から人口が増加に転じていること、大阪府の自家用乗用車の世帯あたりの普及台数は平成17年から減少が続いていることが主な理由である。
- (5) 成人以上である年齢が20代~30代の世代を指す。

### 参考文献

- 1) 「千里ニュータウン再生指針」より抜粋 2007年10月 策定
- 2) 近藤民代、佐々木静香、室崎千重：「ニュータウンの居住者の多様化に住宅更新が果たした役割に関する研究—千里ニュータウンにおける建て替え後の公社賃貸住宅を事例として—」, 日本建築学会近畿支部研究報告集, 計画系 (50), 685-688, 2010-05-25