

東京都立大学工学部 正員 山 川 仁
同 正員 秋 山 哲 男

1. はじめに

商業地区における交通上の課題としては、買物のための安全で快適な歩行環境をつくること、自動車による商店への物資の搬出入の合理化、および買物や商談のための車の駐車施設の整備などがあげられる。本研究では、日常の生活物資を中心に扱う小規模な近隣商店街よりも規模が大きい「地域型商店街」に関して、駐車や荷扱への状況を実態調査に基づいて分析し、駐車需要をコントロールするという観点から駐車対策を検討した。

2. 地域型商店街の駐車特性

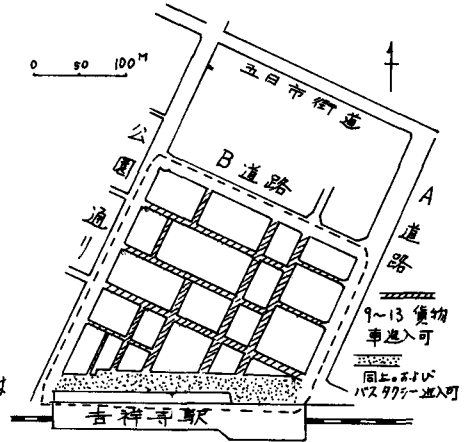
地域型商店街とは、量販店やデパートが核店舗となり、地区住民の徒歩圏を主たる商圈とする近隣型商店街に比べより大きな商圈と高次の機能を有する商店街である。調査は東京都心から10~30kmに位置するものうち、吉祥寺、溝の口、町田の3地区を対象に行なった。

(1) 地区の概況 — 3地区とも国鉄と私鉄の乗換え可能な2つの駅の周辺に発達している。「吉祥寺」は駅の北側の区画整理区域を中心に広がる商店街、「町田」は西駅の間隔が500Mもありその中間に発達した線状・無計画な商店街、「溝の口」は駅間が約100Mで前者の性格をあらわしている。道路や駐車場の整備は吉祥寺地区が最も進んでおり、町田地区はこれと対称的である。現在の交通規制は3地区とも、特定時間帯における地区内への進入規制が実施されている。3地区の概況と吉祥寺地区の図を下に示す。(表-1、図-1)

表-1 対象商店街の概況

地区	地区面積	店舗数	店舗面積	道路延長 (幅員30M以上)	規制道路 延長	交通規制
吉祥寺	5.4 ^{km²}	580	1,074,000	1,500 ^m	840 ^m	9~13 貨物車 進入可 12~19 早朝進入 禁止可 12~19 早朝進入 禁止可
町田	8.1	315	39	1,790	1,100	
溝の口	4.4	258	59	1,060	240	

図-1 吉祥寺地区



(2) 駐車台数 (表-2)

- ① 各地区とも路外よりも路上駐車の方が多く6~8割を占める。
- ② 地区面積当りの駐車台数は、吉祥寺が最大で4.21台/km²であるが、地区による差が大きい。
- ③ 店舗当り駐車台数は3.2~4.9台/店であるが、路上駐車にだけは溝の口が大きくなる。
- ④ 道路延長100M当りの最大駐車台数は4.0~4.6台で、ピーク時は地区による差はあまりない。

表-2 商店街における駐車台数

地区	駐車台数 (台/12R)			地区面積 別駐車台数	店舗数当り 駐車台数	同左 (路上駐車)	*平均駐車 時間	*最大瞬間 駐車台数	*最大瞬間 駐車台数
	路上	路外	計						
吉祥寺	1,331 ⁽⁵⁸⁾	940 ⁽⁴²⁾	2,271 ⁽¹⁰⁰⁾	4.21 ^{台/km²}	3.9 ^{台/店}	2.3 ^{台/店}	15分	100Mあたり 13.0 ^{台/km}	100Mあたり 4.6 ^台
町田	730 ⁽⁷²⁾	285 ⁽²⁸⁾	1,015 ⁽¹⁰⁰⁾	1.25	3.2	2.3	14	7.2	4.0
溝の口	1,008 ⁽⁷⁹⁾	264 ⁽²¹⁾	1,272 ⁽¹⁰⁰⁾	2.89	4.9	3.9	18	11.3	4.6

(注) *印 = 路上駐車について。

(3) 駐車目的など (表-3)

- ① 路上駐車では荷扱を目的とするものが全体の2/3を占め、このうち約8割は荷扱しのみを目的としている。
- ② 路外駐車では逆に買物目的が2/3を占める。荷扱しのみが13%であるが、大型店の地下駐車場の利用車である。
- ③ 駐車車輛の所属は、路上駐車の場合同乗やXカーが約5割、当該店舗の車は8割にすぎない。

(4) 駐車時間

- ① 路上駐車では平均15分で、10分以下が6割、30分以下ではほぼ9割に達する。
- ② 路外駐車では平均44分、10分以下は1割、30分以下では3割、60分以下で9割となる。
- ③ 荷役量をとらえることは困難が大きいが、駐車台数と並んで業種による差が大きいの。表-3 駐車時間 (吉祥寺)

(5) 近隣商店街との比較

- 店舗当り駐車台数では約1.3倍、路上のピーク時駐車台数では約2倍で、地域型商店街のほうが駐車需要が大きい。
- 路上の駐車時間は、地域型商店街のほうが平均で3~5分長い。

駐車目的	構成比		平均駐車時間	
	路上	路外	路上	路外
荷おろし	52.6 ⁹⁰	13.0	14 ⁴	42 ⁹
荷卸+商談	6.4	2.6	16	42
荷卸+荷積	3.8	0	18	44
荷積み	2.4	0	18	46
配達+入	1.3	3.9	22	52
商談	20.5	14.2	19	43
買物	13.0	66.3	14	47
計	100.0	100.0	15	44

3. 駐車需要のコントロール

①は駐車需要の量を抑制すること。②は地区に関わる量は変えずに駐車形態の変化や路外駐車施設の強化によって対応することが考えられよう。(図-2)

(1) 量の抑制

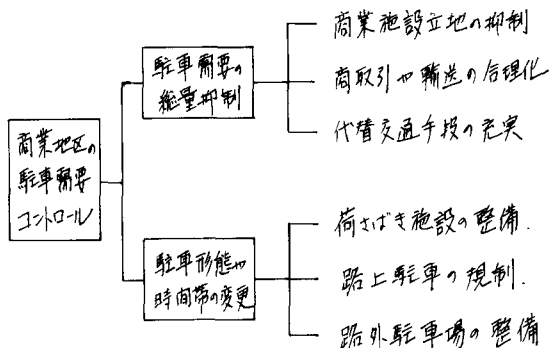
- ① 商業施設立地の抑制は駐車向度からだけでは考えられよう。
- ② 物流の合理化…倉庫等の施設の増強、商取引の合理化によって、輸送回数の減少とはかる。

図-2 駐車需要のコントロールの方策

③ 代替交通手段の充実

(2) 駐車方法や時間帯の変化

- ① 荷扱いのある車に対しては、地域状況に応じて荷さばき施設(地区内に集中型の荷さばきセンター、小規模の荷さばきコーナーなど)の設置。
- ② 路上駐車規制…荷扱車の駐車地点と店舗とはできるだけ近いほうがよい。したがって路上駐車による荷扱いを前提として、それによるマイナスを少なくするために、車種、駐車目的、時間帯規制することは有効である。また実現性も高い。



- ③ 路外駐車場の整備…買物や商談など駐車時間が長く、かつ荷扱いをともなわない駐車については、路外駐車施設によって処理されることのが desirable。

4. 吉祥寺地区における駐車対策について

表-4 路上駐車需要の抑制 (吉祥寺地区)

吉祥寺地区では路上駐車に関して、荷扱車の処理、歩行者への障害などの問題がある。ここでは、路外の駐車スペースは一定として、むしろ駐車規制や回数の減少などが実現したとして、その効果と問題点について検討を行った。(表-4)

	対策	効果 (路上駐車需要の減少)	問題点
1	路上駐車 の車種規制	① 乗用車の路上駐車禁止…路上 駐車は約2割減、路外へ受け入れ可 ② 乗用車以外の入庫を禁止…60%減 となり路外の容量を有効に使う	地区の内部道路に おいては、実地中。 実行しやうが、ライバル 店舗との問題は解決
2	路上駐車 の目的規制	① 荷扱車種と商談のみの車種 規制…13%減少、路外へ受け入れ可 ② 荷扱車種の駐車禁止…35%減 =乗用車=見込=17%	目的を特定するのは困難 したがって、高級車種… =乗用車=見込=17%
3	地区内道路 への進入規制 の強化	① 現行規制(9~13時貨物車進入可)を 9~11時=3割…12時時間=乗用車 と路上スペースを確保する ② 地区内道路進入禁止…地区外同 路上スペースに受け入れ可	地区外同、路上スペース は店舗から確保し、他 の交通への影響も出る。 駐車所要時間が増大。
4	配達回数の減 少による駐車需 要の抑制	① 飲食店+コンビニ業以外の業種が 配達=従前の1/2の回数に減らす… 8%減少 ② 上記業種の1/2に減らす…12%減少	規制の強化=取締り の厳しさにともなう結果 となるが、在庫を増加 させる傾向は弱まる

5. おわりに

今後は、① 路上と路外の駐車スペースの供給量のバランス、② 駐車規制/取締りの程度
③ 都市型商業地区との比較などを検討することが必要である。

<参考> 秋山, 山川「近隣商店街における自動車による地区物流の特性について」土木学会講演録要集 1977