

地域振興整備公団 正会員 ○木村 則彦  
日本工學理工学部 正会員 高田 邦道

## 1. はじめに

都市内では自動車交通のためのスペースが少なく、自ずから都心部からの自動車交通の締め出しという方策を講ぜざるを得ない。この締め出し策の間接的手段として駐車規制の強化と駐車料金の調節が広く行なわれている。さらに進んだ自動車交通コントロールとしては、地区単位の自動車交通の直接的排除があり、業務地区や小売商業地区において実施されている例は数多く見受けられる。このような手段が卸売商業地区にも実施されるのが予想されるが、卸売商業地区においては自動車交通への依存度が高い、荷役スペースが十分確保できない等の理由により、多くの問題点を含んでいると考えられる。

しかし、卸売商業地区の交通機能の向上を実現するためには、これらの方策の導入も考えられるが、前二者の土地利用とは交通特性を異にしている。そのため、交通実態を把握し、画一的な方策でなく卸売商業地区の事情に合った方策の導入が望まれるが、その詳細はわかっていない。そこで、卸売商業地区の交通実態解明の第1歩として、後述するように駐車対策の重要性を鑑み、東京都中央区馬喰町地区における駐車調査を行ない駐車特性を分析したので、ここに報告する次第である。なお、今回の調査は、①荷物の積み卸しを伴う業務を行なっている店舗の自動車利用に関するアンケート調査（ $n=237$ ）、②路上駐車の実態調査（ $n=437$ ）、③パーキングメーター利用の駐車実態調査（ $n=173$ ）である。

## 2. 卸売商業地区の自動車利用

卸売商業地区の交通はその目的によって、①商品の搬入・搬出、②顧客の来店、③従業員の通勤の3つに大別できる。商品の搬入・搬出を目的とする交通は、商品運搬の機能性の面で自動車以外の交通手段への転換は困難であり、自動車交通への依存度は高いと考えられる。顧客の来店は、商談のみを目的とする場合は公共交通機関への転換が可能であるが、卸売商業地区の多くの顧客は商談と同時に商品の仕入を行なうと考えられ、全ての自動車利用の顧客を自動車以外の交通手段に転換することは困難であろう。また、従業員の通勤は理論的には公共交通機関へ転換することが可能であるが、わが国では①従業員の待遇手段の1つとして、平日の通勤、休日のレクリエーション等多目的利用のための自動車賞与がなされている、②駐車スペースが不足している場合が多く、従業員の住宅に駐車スペースを求めるといった理由により自動車交通への依存度が高いのが現状である。

馬喰町地区においてもこの例にもれず自動車交通への依存度が高いと考えられるので、駐車施設の現状水準について分析してみる。店舗の自動車保有率は92.8%と極めて高く、平均保有台数は3.9台/店舗である。保有台数と駐車スペースとの比率は表-1に示すとおりであるが、平均で保有台数の55%の駐車スペースしか用意されておらず、駐車スペースが絶対的に不足している現状である。

また、営業時間帯に顧客用駐車スペース、店舗保有車用駐車スペースを用意している店舗はそれぞれ34%、45%である。このように、店舗保有車用の駐車スペースが不足し、その上顧客の自動車が増えるため、多くの自動車が路上に駐車スペースを求めることになる。

以上のように、卸売商業地区では自動車利用が必須であるにもかかわらず駐車スペースが不足していることから、卸売商業地区の交通計画を考える際には駐車対策がその基本となるのがわかる。

表-1 駐車スペースと保有台数の比率

| 駐車スペース<br>保有台数 (%) | 店舗数 | 構成率 (%) |
|--------------------|-----|---------|
| 0                  | 50  | 26.5    |
| 0 ~ 20             | 2   | 1.1     |
| 20 ~ 40            | 15  | 7.9     |
| 40 ~ 60            | 22  | 11.6    |
| 60 ~ 80            | 11  | 5.8     |
| 80 ~ 100           | 2   | 1.1     |
| 100                | 84  | 44.4    |
| 100 ~ 150          | 2   | 1.1     |
| 400                | 1   | 0.5     |
| 合計                 | 189 | 100.0   |

(平均 55.4%)

### 3. 路上駐車の実態

#### 路上駐車のうちパーキングメーター利用と非利用の積駐車指標

表-2に比較する。これによれば、パーキングメーター利用の平均回転率は非利用の約1.5倍、平均占有率は約3.1倍となっていることから、パーキングメーターの利用ははなまり多いことがわかる。

平均駐車時間は、パーキングメーター利用32分、非利用14

分である。パーキングメーターの料金支払率は48.3%である。パーキングメーター利用を料金支払と不払に分け、さらにパーキングメーター非利用の駐車時間の累加曲線図を示すと図-1のようになる。85パーセント値を比較すれば、非利用14分、料金不払22分とほぼ同様な値を示しているのに対し、料金支払は97分と著しく長い値を示している。これは、前者は比較的短時間でこなせる荷物の積み卸し等を、後者は長時間を要する商談等をそれぞれ目的としているためである。

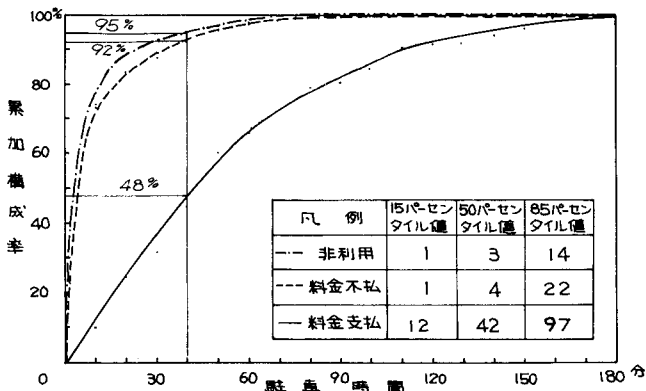


図-1 駐車時間の累加曲線図

表-3 他地区との比較

馬喰町地区の平均駐車時間および平均回転率を、業務地区である京橋地区、小売商業地区である八重洲地区と比較したものを表-3に示す。これによれば、平均駐車時間は卸売商業地区と業務地区とほとんど変わらず、小売商業地区は10分程下回っており、平均回転率は卸売商業地区が他地区の4分の3程度に留まっていることがわかる。

これより、馬喰町地区においてはパーキングメーター利用率が他地区より低いにも関わらず、駐車時間は比較的長いことが明らかになった。

#### 4. まとめ

以上の結果から、卸売商業地区の交通計画は駐車対策が基本であると考えられるため、まとめに代えて馬喰町地区の駐車対策について若干考察してみると次のようである。

- ① 馬喰町地区においては、自動車保有率が92.8%と極めて高いのに対し駐車施設の完備率は低く、駐車スペースが絶対的に不足している。このような馬喰町地区の自動車交通の効率化を図るためには、他の多くの卸売商業地に見られるような郊外移転も検討できよう。しかし、馬喰町地区の卸売商業店舗は都心部に集積立地しているという地理的条件を失うことが大きなマイナスと考えられるため、保有台数の削減の努力とともに区画整理、再開発等による駐車スペースの整備が長期的対策として必要であろう。
- ② 駐車の種類の違いから、パーキングメーター非利用および利用のうち料金不払のものは駐車時間が短く、パーキングメーター利用のうち料金支払のものは駐車時間が著しく長くなっている。パーキングメーターの有効利用という観点に立てば、長時間駐車を抑制してパーキングメーターの利用効率を向上させることが必要であろう。そのためには、パーキングメーターの料金体系を現在の40分まで一律200円から、例えば、20分まで100円、40分まで200円、60分まで400円のように時間料金制にするか、制限時間の異なるパーキングメーターを設置するなど弾力的に利用できる運用方法の導入が必要であろう。その際、駐車時間の分布、沿道の店舗の駐車施設の完備率等の条件を考慮して可能駐車時間を設定することが望ましい。