

東京都立大学工学部 正会員 秋山哲男
 東京都立大学工学部 正会員 山川仁

1. はじめに

商店街において買物環境を安全かつ快適に保つために、買物時間帯や祝祭日等に車輛進入禁止による交通規制の実施は多くの地区にみられる。しかしながら、現在まで交通規制実施に関してその基準は明確ではなく、各商店街の地区条件に合うところが大きい。本研究ではこうした交通規制の実施に関する基礎的研究として、規制が商店主や住民、あるいは来店車輛のドライバーにどのように受けとめられているか、また、交通規制実施地区はどのような条件が整っているかは実施できるか等について調査研究を行な、たものである。

2. 調査対象地区と調査項目

調査対象地区は東京都世田谷区の86商店街、東京都北区の53商店街である。各地区の調査項目は表-1に示すとうりである。商店主へのアンケートは各地区毎に4-5票であり、北区並びに世田谷区的全商店街について行な、た。同様に、実態調査及び交通量調査(10分間)は両地区について行な、た。駐車実態調査(AM9~PM5)、ドライバーヒアリング、歩行者ヒアリングは北区の十数地区で行ない、住民へのアンケートは世田谷区で各々行な、た。

3. 地区の概要(実態調査結果より)

①道路幅員——対象地区は世田谷区の場合、南北2.5km×東西3.5kmの幹線道路に囲まれた地区で、道路網は迷路的に構成され、幅員も非常に狭い。北区の場合は、世田谷より幹線道路網が密に入り、かつ、道路網がわかりやすく幅員も相対的に広い。(図-2)

図-2 道路幅員累積曲線

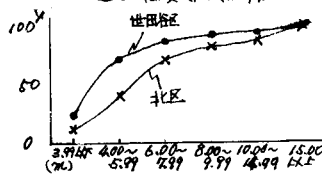


図-3 車輛進入禁止実施状況

	世田谷区	北区	総数
	件数	%	件数 %
未規制地区	50	57	36 68 86 63
規制地区	9	11	0 0 9 7
合計	59	68	36 68 95 70

図-4 規制の有無と満足(商店主-北区)

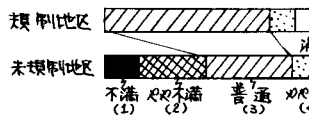
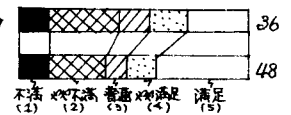


図-5 規制の有無と満足(住民-世田谷区)



②車輛進入禁止——両地区で約4割の地区が実施され、北区については規制実施地区は少ないが水準の高い規制が行なわれている。世田谷については規制水準は高くないが99%の地区で実施されている。(図-3)

4. 満足意識量と交通規制

商店街の交通上の満足度(5段階)と交通規制の有無の関係を表わしたものが、図-4、図-5である。商店主の場合、規制実施地区は、不満側はなく、普通並びに満足側にあるが、未規制地区は、不満側44%、満足側15%と、概ね規制実施の効果が大きいと考えられる。(北区)

しかし、住民の場合、規制実施地区と未規制地区との差はほとんどみられなかった。その理由として、世田谷の場合規制水準が低いこと、規制に対して商店主ほど関心が高くないこと等が考えられる。

表-6 規制の有無別平均満足度

規制	道路幅員10m以下	満足度	件数
なし	" 10m以上	2.56	28
あり	" 10m以上	2.60	10
規制地区		3.47	17

表-7 希望安全対策(世田谷)

希望対策	件数	%	住民
一歩通行	13	44	
駐車禁止	8	27	
進路時間	25	19	
進路時間	8	4	
歩行者専用	8	11	
歩行者専用	3	3	
歩行者専用	13	3	
歩行者専用	3	21	
歩行者専用	60	61	
歩行者専用	2	0	
歩行者専用	6	6	
歩行者専用	5	1	
歩行者専用	6	21	
歩行者専用	19	28	
歩行者専用	100	100	
歩行者専用	229	548	

注1 この場合の規制はすべて車輛進入禁止規制をいう

5. 希望安全対策（住民と商店主の比較）

住民・商店主とも車輛進入規制の希望は割合、施設整備についてはほぼ一致している。しかし、商店主の希望が高いのは、特定時間や大型車（除バス）の規制等の比較的安全性対策を希望したが、住民の場合は、特定時間の規制を除いて許可車輛以外、全車輛等とわずかしい規制方法を望んでいる。施設整備についても、比較的安全性が望ましい道路幅員の希望が住民に強く現れている。

6. 交通規制実施地区と未実施地区の駐車状況（北区）業務車輛

時間別到着台数を規制地区と未規制地区について比較すると規制地区の方が同一時間帯の場合約10%早く到着している。（表-8）また、規制地区の規制実施前の到着台数は、12時代は50%しか到着してないが、16時以降にはほとんど到着している。（表-9）

以上から、16時以後の進入規制はほとんどドライバーに影響を及ぼさないと考えられる。

7. 交通規制に対するドライバーの意見（北区）— 業務車輛

①交通規制実施地区の規制に対するドライバーの意見—全体として現状維持回答したものが92%とほとんど規制に対して容認していると考えられる。しかし、実施時刻が早い12時からの場合は、規制に対して短縮希望が33%もあり、規制の摩擦が多少でている。

②車輛通行止めへの不便さ—不便を感じない人が33%、不便を感じる人は57%である。不便を感じる人の内訳は、自動車の停車位置から店舗までの歩く距離が長くなる場合が最も不便な事として指摘され42%を占めている。その他の不便な事として、迂回距離が長い、路上駐車がしにくい等があげられている。以上から業務車輛は歩くことと極度に嫌う傾向がみられる。

③規制地区への来店理由— i)規制前に来店した理由—は、主として規制を避けるためが全体の48%、自分の都合43%、商店側の指定8%と概ね、「規制を避けるため」が大半の理由である。ii)規制中に来店した理由—は、他地区によるためが74%、注文がありこの時間になったが、その他16%の順である。この99%が、「他地区へ立ち寄りするため」をあげ、チェーンストアとの関係が深いことを物語っている。

8. 交通規制の要因分析

①交通規制—数量化II類により、外的基準を交通規制とし、アイテムは表-12に示す12種類について解析したものである。

その結果、相関係数が高い(1)0.820(北区)について、交通規制の影響要因として高い順(偏相関係数0.600以上)に、駅からの位置、道路延長、店舗数、道路幅員、自動車交通量、歩道の有無と考えられる。

②満足度—については、同様に、店舗数、道路延長、道路ランク、道路幅員、自動車交通量である。

9. まとめと今後の課題

商店主、住民、ドライバーの3つの立場と考慮した、交通規制の考え方を明確にすること

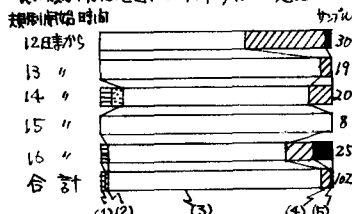
表-8 時間別到着台数比較

	規制地区	未規制地区
10	9.6%	10.1%
11	28.1	23.5
12	37.4	38.5
13	51.5	52.3
14	72.3	62.6
15	83.9	73.0
16	92.4	86.0

表-9 規制実施前の到着台数比較

時間	到着台数
12	57.0%
12	51.3
13	63.4
14	85.7
15	79.2
15	88.9
16	99.3
16	98.5

表-10 規制実施地区に対するドライバーの意見



(1)=規制時間延長 (2)=規制時間短縮 (3)=現状維持 (4)=規制時間短縮 (5)=規制時間延長

表-11 車輛通行止めへの不便さ

不便を感じない	33%
歩く距離が長い	42%
車の迂回距離が長い	8%
路上駐車	7%
その他	0%

サンプル数24

表-12 交通規制及び満足度の要因分析

	交通規制		満足度
	北区	世田谷区	北区
相対比	0.820	0.480	0.780
サンプル数	53	84	53
道路ランク	0.375 (8)	0.385 (3)	0.737 (3)
駅から位置	0.772 (1)	0.011 (9)	0.181 (10)
バス路線有無	0.271 (9)	0.077 (8)	0.466 (8)
道路幅員	0.720 (4)	0.469 (1)	0.677 (4)
歩道の有無	0.665 (6)	0.299 (6)	0.562 (6)
ガードレール有無	0.096 (10)		0.537 (7)
道路延長	0.769 (2)	0.203 (7)	0.768 (2)
店舗数	0.761 (3)		0.786 (1)
歩道の有無	0.572 (7)	0.011 (9)	0.227 (9)
自動車交通量	0.700 (5)	0.361 (4)	0.663 (5)
自転車		0.329 (5)	
歩行者		0.426 (2)	

(注) 数値は P.C. (偏相関係数) を、() 内はその順位を表わす。