

東京都立大学工学部 正員 秋山 哲男
 東京都立大学工学部 正員 山 川 仁

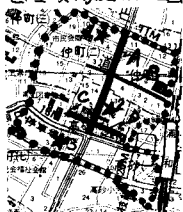
1. はじめに

商業地域における交通対策は恒久的歩行者専用道の計画や特定時間の車輛通行止等により、商店街に発着する自動車のアクセスが益々不便になってきている。また施設計画の面でも駅前広場や都市計画道路の建設の遅延、あるいは駐車施設として使われていた空地が他の用途に転用されるなど、自動車のアクセスに有利な条件はほとんどみあたらない。本研究ではこうした状況下におかれた自動車交通、とくに駐車車輛に対する施策を立案する基礎的研究として、路外駐車施設の実態、並びに路上駐車と路外駐車との特性の比較を通して駐車に関する問題点を明らかにすることを目的とした。

2. 調査の方法

調査対象地区は、東京都心より25kmに位置する埼玉県浦和市浦和駅西口の商店街5.4kmに囲まれた地区である。(図-1) 調査項目については、①建物延床面積、②路外駐車施設の分布特性、③路外駐車(但し時間極)の利用実態調査——対象としたのは★1~3の3箇所、観測及びヒアリング調査、④路上駐車の利用実態調査——対象は——A~Dの4本の道路、観測及びヒアリング調査、の4点である。

図-1 対象地区位置図



3. 路外駐車施設の特性

駐車施設の容量(表-1、表-2)は住宅及び店舗附置駐車場とも極めて少なく5~6軒に1箇所であり、一軒当りの駐車容量も1.68台(住宅)、2.48台(店舗)と狭小である。また店舗の床面積が全体の36.7%を占めるのに対し、店舗附置の駐車施設は全駐車容量のわずか12%しかない。駐車場の稼働状況についてみると、不特定多数に用かれた駐車施設は満車状態であるのに対して、月極め事務所の駐車施設は66%が駐車しているにすぎない。以上の点から店舗を目的とする車輛は駐車施設の利用がしにくい状況にあることが窺える。

表-1 路外駐車施設

	駐車施設数	駐車容量	建物延床面積	建物延床面積	建物延床面積
	数	実数	%	利用実態	稼働率
住宅附置	48	81	6	1.68	1.31
店舗	50	124	12	2.48	1.11
大規模	1	33	33.0	—	33.100
時間極	3	18.5	14	6.16	—
月極	272	483	37	10.6	6.85
事務所附置	248	409	31	10.6	27.2

注)稼働率=瞬間存在台数/総駐車容量

表-2 延床面積と駐車容量

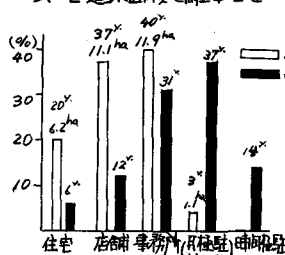


表-3 車種別駐車台数

車種	乗用車	トラック	バス	その他
路上	442	223	103	252
路外	712	84	26	26

4. 路上駐車と路外駐車の実状

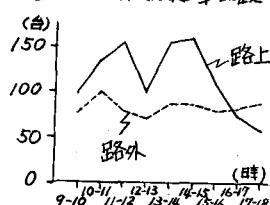
①車種別駐車台数(表-3)——路外駐車は乗用車特化型利用がされているのに対して、路上駐車は各車種が混じった駐車形態である。

②目的別駐車台数(表-4)——路外駐車は買物が多く、業務の荷扱いは極めて少ない。路上駐車は、業務、とりわけ荷扱いが多い。

表-4 目的別駐車台数

目的	乗務	買物	その他
路上	246	345	591
路外	24	33	57

図-2 時刻別駐車台数



③時刻別駐車台数(図-2)——路上駐車は午前と午後2つのピークが顕著に現れているが、路外駐車については絶えず満車状態が持続しているため、終日それほど大きな変化はみられない。

④駐車時間(図-3、表-5)——路上駐車は平均駐車時間は9分48秒、駐車時間別駐車台数の内訳は違法駐車が全体

の45%を占めるが、その大部分が15分以内(全体の85%)の駐車である。路外駐車についてみると平均駐車時間は9分12秒と路上駐車に比べはるかに長く、駐車時間別駐車台数も30分から180分が比較的多い。

車種別駐車時間(平均)は路上・路外駐車ともボンゴタイプが長く、駐車時間の短い車種は路上でトラック、路外でライトバンであるがいづれも大きな差はない。目的別平均駐車時間については、路上・路外駐車とも買物が短く、業務の荷扱いかある場合が長い。

⑤ 歩行距離(図-4)——路上駐車の場合、平均歩行距離は6.5

メートルとかなり短く、7割も車が店舗の前に駐車することになった。また大半が50m以内の歩行距離で30mを越えるものは極めて少ない。

路外駐車の場合平均歩行距離は99mであり、路上駐車に比べて長いが最大歩行距離でも50mを越えない。

5. 路上駐車の実状と問題点

① 目的店舗の業種別駐車台数(表-6) 全路上駐車台数のうちとくにスーパー、金融業、家具・建具、雑貨店等小売業の占める比率が高く約50%である。また駐車原単位からみると各々38.0、19.3、14.3とその他の小売業5.1に対して3~6倍である。

② 駐車場を使わない理由(表-7)——路上駐車車両のなかで常時路上駐車しないものが全体の54%を占める。また、これらの人が路外駐車場を使わない理由として、駐車時間が長い・荷扱いかがある(8割)など路上駐車にはデメリットがある点をあげている。

③ 車両進入禁止規制に関する意見(表-8)——は全く反対×全面的に賛成する人は少なく、規制時間によっては賛成という条件つき賛成が非常に多い。

④ 駐車時間の長さ(図-5、表-9、表-10)——は交通混雑が激しい道路ほど駐車時間が短い。業種別には金融、織物、衣類小売業の駐車時間が短く、家具・建具小売業、その他の小売業の駐車時間が長い。目的別には買物が短い。

6. まとめ——中心商業地域の駐車対策を考慮すべき点

① 駐車施設(路外計画)は時間別駐車施設、とくに小売店舗の小規模な共同駐車場を多数分散して計画、また現行月極駐車場を昼間時に時間別駐車場として転用を図る。② 路上駐車対策は取締り強化、専用路上駐車場を確保、また発生駐車台数の多い業種に時間別駐車場の整備を指導③ 車両進入禁止に当り、これは路上駐車は路外に転換しにくい事を考慮、また歩行距離も考慮することが望ましい。

図-3 駐車時間別内訳図

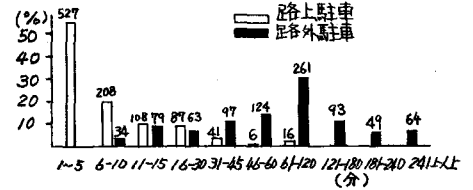


表-5 車種別平均駐車時間 表-7 目的別平均駐車時間

	乗用車	7人バス	5人バス	トラック	軽トラック	貨物車	買物	その他
路上駐車	10'6"	9'42"	11'54"	8'36"	9'44"	11'6"	7'16"	11'36"
路外駐車	9'6"	8'9"	12'24"	12'36"	12'0"	9'36"	8'0"	10'56"

表-6 業種別駐車台数

業種	台数	(%)	台数	原単位
スーパー	114	13.3	3	38.0
金融業	193	22.5	10	19.3
家具・建具	114	13.3	8	14.3
雑貨店	33	3.9	2	16.5
その他小売業	402	47.0	69	5.8
合計	856	100.0	92	9.3

(注) 原単位=店舗前10mの駐車数

表-7 駐車場を使わない理由

駐車場を使わない理由	台数	%
駐車時間が長い	31	53
荷扱いかがある	16	27
駐車場が遠い	6	10
知らない	3	5
知らない	2	3
知らない	1	2
サンプリング数	59	100

表-8 車両進入禁止の意見

意見	台数	%
終日でも良い	6	13.6
昼間のみ良い(10-15時)	6	13.6
午後のみ良い(16-18時)	8	18.2
午後のみ良い(18-20時)	17	38.6
許可証があれば良い	1	2.3
終日ダメ	6	13.6

(注) ドラッグストアへのアンケート

表-9 業種別平均駐車時間

業種	平均駐車時間
織物・衣類の小売業	7分12秒
飲食料品の小売業	9'36"
飲食店	10'36"
家具・建具・器類小売業	13'00"
その他小売業	15'24"
銀行・生命保険業	5'54"

表-10 目的別駐車時間分布

目的	5分以下	5-30分	31分以上
荷扱いか(業務)	49	39	12
荷扱いか(個人)	51	42	7
買物	61	37	2
その他	54	35	11

(注) 台数は台数