

IV-26 地方都市の中心商店街の駐車需要特性と対策課題

福岡大学 正 ○井上 信 昭
 ” 正 堤 香代子
 ” 正 吉田 信 夫

1. 序

地方都市の中心市街地に立地する商店街は、今日のモータリゼーション社会への対応が遅れがちである。そして、“郊外部に整備されたバイパスなどの沿線に大規模容量の駐車場をもって新しく立地するショッピングセンター等に客を奪われ、地盤沈下を余儀なくされている”というのがこれらの商店街に共通する図式である。一方、大規模小売店舗法の運用緩和により今後は大型店の開店ラッシュも予想され、既存商店街の前途には更に厳しいものがある。このため各商店街では“商業近代化地域”計画を策定して競争力の強化を行い、再生に努めている。このような計画の中では当然のことながら交通施設、特に駐車場の整備が重要課題としてとりあげられることが多い。以下、福岡県久留米市で平成2年度に行われた「実施計画策定作業」を例に、中心商店街の駐車場に関連するデータ特性と、その分析に基づいて知見された駐車場整備の課題について報告する。

2. 駐車場に関連するデータ特性

(1) 駐車場の現状

当該地域には34ヶ所の時間貸駐車場があり、その総収容規模は約3,300台である。これを経営主体や立地場所で分類し、開業時期、収容規模などで整理したものが表-1である。古くからの中心商店街は表-1の西部と中央の二地区を中心とするものであるが、そこにある駐車場は総じてその開業時期が古く規模も小さい。そして需要は減少傾向が強く、従って将来への拡張意

欲は乏しい（これは中心商店街の衰退をそのまま物語っている）といった結果になっている。これに対し大規模小売店舗付設の駐車場は全く逆の特性を示している。

(2) 駐車需要の日変動特性

買物中心の商店街の駐車需要を分析するには、その年間の日変動特性から見ておく必要があると判断し、8ヶ所の駐車場について日変動特性を分析した。表-2は最近1年間（平成元年11月～同2年10月）の日駐車需要を大きいものから順番に並べたデータを整理したものである。

当然のことながら順位一番は歳末商戦たけなわの12月末であり、A.A.D.T.に対する比率は1.98にも達する。又、50番目の日需要でさえその比率は1.46であり、一般の道路交通の場合の比率に比べて変動の大きいことが明らかである。次に、50番目日需要までの曜日を集計すると、日祭日40、土曜日9と平日1（仕事初めに当たる日）で構成されている。この点でも一般の道路交通の示す特性とは大きな違いがみられる。従ってA.A.D.T.の考え方を基本とするパーソントリップ調査やカーOD調査のデータを商店街関連の駐車場計画に適用する場合には、十分な注意を要するものと思われる。

表-2 駐車需要特性
 (その1) 50番目までの日需要の曜日構成

曜日	データ 駐車需要	常観データ
日 祭	40(80.0)	1(2.0)
月 ～ 金	1(2.0)	35(70.0)
土	9(18.0)	14(28.0)
合 計	50(100.0)	

(その2) M番目日需要の対A.A.D.T.比率

データ M	商店街 駐車需要	常観データ
1 (番目)	1.98	1.19
10	1.70	1.11
30	1.53	1.07
50	1.46	1.06

表-1 駐車場属性の概要

区 分	ヶ所数	開業時期 S.49以前 S.50年代 S.60年代 計	収容規模				合計規模 (台)	平均規模 (台)	利用増 減	変動 変化 無 減	今後の計画 拡張 現状 縮小 計	
			0 49	50 99	100 以上	200 以上						
大規模小売店舗付設	7	4	2	1	5	1,796	257	6	—	—	4	2
西部地区	7	4	1	5	—	1,478	68	2	1	2	2	—
一般民間	8	4	3	1	—	275	34	1	1	5	6	1
	6	3	2	1	—	348	58	1	3	1	1	4
	3	1	2	—	—	228	76	—	1	2	1	2
	24	12	8	2	—	1,329	55	5	6	10	5	16
小計	3	3	—	1	2	216	72	—	—	3	—	—
公営	34	12	15	6	16	6	5	3,341	98	10	6	13
合 計											9	18

(注) 未回答のものがあるので合計は必ずしも一致しない

(3) 駐車場利用における利用者の行動特性

駐車場利用時のサービス状況や利用者の駐車場選択行動を調べるために、利用者アンケート調査を実施した。この調査は(2)のデータ特性から考えてその実施時期が重要となるのであるが、スケジュールの問題もあって、平日調査を9月21（金）、休日調査を9月23日（日）に実施した。表-3にはこの調査結果の一部を、そして表-4には合わせて行った利用台数、利用時間のデータを示す。なお9月23日（日）の日需要は年間順位では60～70番くらいに位置するものである。規模別に見た駐車場の回転率は同じであり、平均駐車時間にも大きな差はない。日駐車需要の年間順位からみて入庫時における待ち行列の発生もそれほど顕著ではない。しかし駐車場規模別に見た場合には、中小規模の駐車場の待ち行列発生率が高い。更に一旦これが発生した後の待ち時間をみると、大規模駐車場では比較的短い時間で入庫できているのに対し、中小駐車場ではかなり長い待ち時間が生じている。又、利用した駐車場の決め方をみても、大規模駐車場では最初から利用場所を決めていた人が殆どであるのに対し、中小規模駐車場では（他の場所を考えていたのに満車だったので）仕方なくそこを選んだ割合が4人に1人で、かなり高い割合となっている。

表-3 駐車場利用に伴う利用者の行動

区分	サン プル 数	待ち時間（分）					場所選択	
		0	5 以 内	6 1 0	1 1 以上	他考 え をた えた	他考 え をた えた	他考 え をた えた
大規模	201	90.5	8.0	1.0	0.5	1.0	99.0	
中小規模	167	80.2	6.0	9.0	4.2	24.0	73.9	

(注) 不明分は含まず

(駐車場利用者アンケート調査より休日データについて)

表-4 駐車場の回転率と駐車時間

区分	平日 (9/21.Fri)		休日 (9/23.Sun)	
	回転率	平均駐車時間	回転率	平均駐車時間
大規模	1.7 (859)	90	3.3 (1,645)	135
中小規模 (3ヶ所)	2.0 (441)	97	3.3 (723)	126
合計	1.81 (1,300)	92	3.3 (2,368)	132

(注) ()内は利用台数

3. 駐車場整備計画策定のための課題

このようなデータ特性を考慮して、商店街の駐車場計画を策定していく場合の課題を整理すると以下のとおりである。

①小規模分散型から大規模集約型への転換

久留米市に限らず都心商店街の中やその近傍にある駐車場は、小規模分散型の立地をしていることが多い。しかし来街者に“あそこに行きさえすれば確実に駐車できる”という安心感を与えるためには、2-(3)のデータ特性からみても、大規模集約立地型を指向することが必要であろう。

②計画需要（交通量）の定義

商店街への来街者の駐車場であるから、計画交通量も休祭日を対象とするべきである。ただ休祭日に限定しても買物客等の変動は非常に大きいので、計画需要をどのレベルに設定するか（年間で何番目くらいに大きい日需要を対象とするか）を決定することが必要である。

③需要量予測手法の検討と必要データの入手

計画需要の大きさを決定する要因には次のように多様なものが考えられる。

- ・商店街の商圈の拡大による誘発需要
- ・来街者の商店街内での行動変化による増加需要（滞在時間の伸び）
- ・違法駐車規制強化による増加需要

これらの需要変化を分析するデータはこれまで行われてきたいろいろな交通実態調査系列ばかりでなく、商業近代化調査の策定作業のデータ群の中にも殆ど無いので、新しい視点からの実態調査が必要であろう。

④行政との役割分担と支援の在り方

買物を中心とした駐車需要は変動が大きく、駐車場経営も不安定なものになりがちで、計画需要もそれほど大きなものに設定することは困難である。一方で既存商店街の近辺には業務機能の集積も多く見られ、それに関連する駐車需要への対応は別の行政課題として存在する。従って多様な駐車需要について商店街を中心とする民間で対応すべきもの、自治体が対応すべきものなどの役割分担の考え方を明らかにしていくことが必要である。又、計画需要を超える需要（盆暮の時期など）への対応方法についても検討を進める必要がある。