

IV-157

駅前商業地域における搬入施設の時間分離利用の可能性についての研究

東京大学大学院 学生員 ○佐々木 康治
東京大学工学部 正会員 原田 昇

始めに

今日、路上駐車問題は交通の円滑処理に対する大きな障害として問題化している。特に搬入車両は、車体が大きいこともあり交通への影響は大きい。ここでは搬入車両を効率よく捌くためにどのような施設が適切かを考えた。

1. 米国における施設

・地下搬入施設

例 ダラス、ロチェスター

・パーキングエリア利用

例 ダラス、サンフランシスコ

(ダラスでは終日、サンフランシスコでは午前11時までを搬入専用とする)

これは別な見方をするとサンフランシスコを除けば全て搬入の専用施設と考えられる。

専用施設を造る事の方が搬入側にとっては望ましいであろうが、地下に造る事は費用的に考えてどこにでもできるものではないし、といって設置費が比較的安いパーキングエリアを安易に専用施設とする事は他の路側利用者からの反発が予想される。

特に、日本は土地や道路幅員を考えると路上の専用利用よりも時間分離を使って有効に空間利用をはかるべきであろう。

サンフランシスコで11時までという時間分離が行われている事については、米国では10・11時は一般的に搬入車両が路側利用の大半を占めるといふ理由であった。しかし実際に調査すれば厳密に全てがそのようになると

は考えにくいので、地区毎に時間毎の特徴を調べてそれにあったものを選択することが適切であろう。

2. 日本への適用

まず東京都区内の商店街について東京都駐車場公社の行った調査を元に調べてみると図1のようになった。10・11時のピークがでてるのが分かる。この形では専用施設よりも時間分離を進めた方が適当であろう。ただし米国のものより14～16時のサブピークが強くでてるのが気になる。

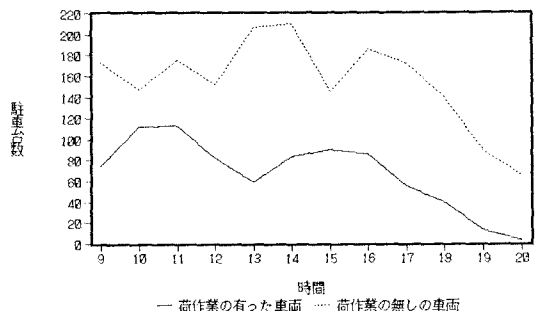


図1 路上駐車内訳-東京

次の例は神奈川県平塚市、同駅前のスターモール商店街についてである。この道路は本来4車線だった旧東海道をバイパスの完成によって交通量が減少したため1車線ずつ割りパーキングエリアや歩行者空間としたものである。この地区については私が自分で調査をしたためデータ的にはかなり貧弱な感じとなってしまっているが、図2を見れば分かるがこの場合は荷作業を行

った車両が9-13時に分散しており時間分離にはなじまないと思われる。特に一応のピークとなる10時は他の車両のピークと完全に重なってしまっていてこの時間帯での優先権を与えることが出来ない。この場合は時間分離にこだわらず専用施設を造った方がよいのではないだろうか。増設した歩行者空間の一部を割り1ブロック毎に運送会社の集配トラック専用の荷作業スペースを設ける事が適切であろうと思われる。理由としては、ペイとして切られたパーキングエリアはトラックが利用するには狭すぎる。バスの往来が激しいため、トラックが2車線しかないこの道で駐車すると1方向は完全に詰まってしまうこと。増設された歩行者空間が有効に活用されていないこと等があげられる。ここで運送会社の車に限定したのは特定の商店主による施設私物化を避けるためである。

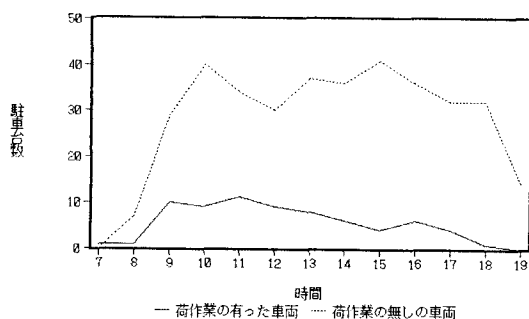


図2 路上駐車内訳—平塚

3. まとめ

グラフを見てピークの有無を考えて決める際、客観的な基準を導入することは件数が少なすぎると思われたので断念した。それでも専用・時間分離の2つの導入方法を決めるやり方としては無駄ではないと思う。さらに件数を

集め客観的基準を求めると良いであろうが、海外での事例の根拠を調べてみるのも興味深い結論が得るのではないだろうか。

また搬入車両自体ではなく交通施設の面では、一般に広く利用されている2モトトラックが利用できるように配慮されていないため無理を強いられている面が感じられた。特に平塚では警察の規制上では通行も停車も可能な通りであるのに駐車施設は対応し手おらず、一般の乗用車にさえ窮屈なエリアしか確保していない。このことからパーキングエリアを設定してもそれによって搬入トラックが秩序だった駐停車をするとは期待できず、期待するのなら現行2台分をトラック1台分に当てるなどの改善が必要であろう。

補. その他

今回の調査では搬入車両について上記の事以外にも以下のような結果が得た、詳しいグラフ等は省略して結果のみ記すと、

- ・パーキングエリアを避ける
- ・駐車時間は6割が10分以内
(乗用車では4割)
- ・裏道に幅員があると裏道に集中
- ・車両が大きいため交通に対して迷惑になる事が多い
- ・有料利用するものはない

特に運輸会社の集配車両では0台

参考文献

- ・ Urban Freight Practice
- An Evaluation of
Selected Examples
PHILIP A. HABIA
- 公共駐車場整備計画資料検討調査
財団法人 東京都駐車場公社