

IV-171

事業所からみた密集市街地における交通環境の評価に関する考察

神戸商船大学大学院 学生員 前野 達也

神戸商船大学 正員 小谷 通泰

1. はじめに

スプロール化の進展した住商が混在した密集市街地では、道路網形状が不整形なうえ幅員もきわめて狭小であるため、地区内に立地する事業所は、事業活動を行う上で種々の制約を受けているものと考えられる。そこで、本研究は大阪府内の典型的な密集市街地を取り上げて地区内の事業所を対象に意識調査を行い、事業所への人と物の出入り状況を明らかにするとともに、道路交通環境への評価を尋ね、事業所活動からみた道路整備の方策を探る。

2. アンケート調査の概要

調査対象とした地区は、図-1に示した大阪府門真市と寝屋川市にまたがる、石原・大倉地区（面積58ha）である。アンケート票の配布・回収は1993年8月24日～27日にかけて調査員による戸別訪問方式によった。配布総数は204票、回収総数は181票であった。アンケート調査の内容は、表-1に示す通りである。

回収結果より得られた事業所の属性には以下の特徴が見られた。業種は小売業が半数（49%）を占め、次いでサービス業（22%）飲食店（15%）製造加工（11%）が見られた。開業時期は、昭和40年代（45%）が最も多く、次いで50年代（28%）となった。規模については、94%が従業員数5人以下で61%は家族従業員のみであり、総床面積30坪以下が91%を占めるなど、大半が小規模事業所であった。1事業所当りの自動車の平均保有台数は1.60台（乗用車0.66台、軽貨物車0.36台、ライトバン0.28台、貨物車0.24台、その他0.06台）であった。これに対して駐車場の合計台数は平均2.1台であったが、事業所の敷地内に駐車場を保有している所は28%に過ぎず密集市街地における確保の難しさがうかがえる。

3. 事業所への人と物の出入り状況

人の出入りについて、1日当りの来客者数は10人以下という事業所から200人以上の大規模な店舗まで開きがあった。来客の集中する時間帯は10,11時頃と17,18時頃の2回ピークがあった。図-2は来客者の主たる利用交通手段の比率を表したものであるが、これより自動車が14.2%、二輪車・原付が5.0%で、それ以外は駐車場の必要の無い徒歩と自転車合わせて80.7%であった。

一方、物の出入りについて図-3は荷物の搬出入手段を表したものである。これによると、搬出入とも自動車の利用が最も多く7～8割を占めている。しかし搬出については4分の1程度が自転車で行っておりこの地区の貧弱な道路条件を反映している。また荷物の搬入は取引先が行う形態が多く、搬入は自店が行う形態が一般的であった。時間帯については搬入は午前中に集まり、搬出は終日にわたって分散している。荷さ

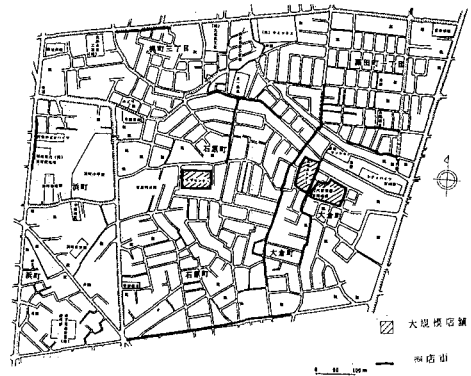


図-1 調査対象地区

- <表-1 アンケート調査の内容>
1. 事業所の属性
 2. 事業所の車両の利用状況
 3. 事業所への人と物の出入り状況
 4. 前面道路と駐車場についての意見
 5. 今後の事業所活動方針
 6. 事業所の位置・搬出入経路・駐車場の位置を地図に記入
 7. 地区の骨格道路についての意見

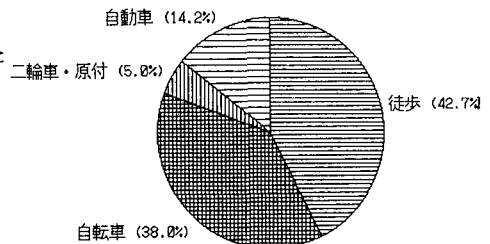


図-2 来客者の主たる利用交通手段

ばきについては、38%が周辺の路上で行っている。

4. 事業所活動の継続意志

事業所活動を行う上で、49%が現在の場所は都合がよいと答えており、その理由は「顧客が得やすい(58%)」が最も多く、次いで「搬出入が容易(24%)」などであった。また一方、困っていることがあると答えた事業所は65.2%あり、理由は「顧客が減少している(65%)」が最も多く、次いで「後継者が不足(28%)」、「拡張が困難(24%)」、「搬出入が困難(21%)」、「駐車・荷さばき場が不足(19%)」などであった。業種別にみてもサービス業や製造加工業では都合がよいとするものが多く、反対に小売業と飲食店では困っていることがあると答えた所が多かった。継続意志を尋ねると57.1%が、「この場所でこのままの状態で経営を続けていきたい」と答え、「他の場所に移転したい」の14.7%を大きく上回った。図-4は継続意志と業種のクロス集計結果であるが、これによると、いずれの業種も「続けたい」または「拡張したい」と答えた事業所は半数を越えている。また、困っていることがあると答えた比率が他の業種より高い小売業では、継続意志も低くなっている。

5. 道路交通・駐車場の評価と改善方策の必要度

交通環境について、前面道路や道路交通の状況に対する評価を尋ねたところ、「交通の錯綜が多く危険」と感じる事業所が87%と最も多く、次いで「路上駐車が多い(75%)」、「幹線道路からの出入りが不便(67%)」、「前面道路が使いにくく不便(65%)」など全般的に厳しい評価をしている事業所が多いことがわかった。そこで表-2は、

列挙した改善方策に対して「ぜひ進めるべき」または

「進めるべき」と答えた比率を示したものである。これ

によると「路地や曲がり角を広げる」や「道幅を広げる」

など車を通行しやすくするという意見が多い一方で、歩

行者交通を考慮した「歩道をつくる」などの改善方策も多く指摘されていた。しかし「歩行者天国とする」

ことに対しては否定的な意見が多く、事業所活動にとって車は欠かせないものとなっていることがわかる。

また、路上駐車についても「取締りや管理を厳しくする対策」に賛成する事業所が多く、共同駐車場の整備

に対しても約半数が賛意を示している。さらに、この地区では自転車交通量が多いことを反映して駐輪場の

整備を要望するものも多かった。しかしながら、これらの前面道路や共同駐車場・荷さばき場の整備に対し

ては45%が協力すると答えているものの、そのための費用を負担してもよいと答えたのは25%であった。

6. 今後の課題

今後は事業所属性による人と物の出入り状況の違いや、立地場所からみた交通環境に対するの評価意識の違いを明確にするなど、さらに詳細にわたって分析を進める必要がある。また、本調査では地区内に出入りする車をまとめて通行させる「骨格道路」の整備の必要性についても尋ねており、その配置等について考察を行いたい。本調査は、文部省科学研究費補助金（試験研究（B））代表中部大学教授竹内伝史）を受けて行ったものである。またアンケート調査の作成・実施にあたっては住区内街路研究会の各員の協力を得た。感謝の意を表する次第である。

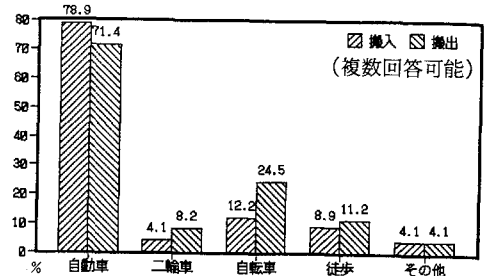


図-3 貨物の搬出入手段

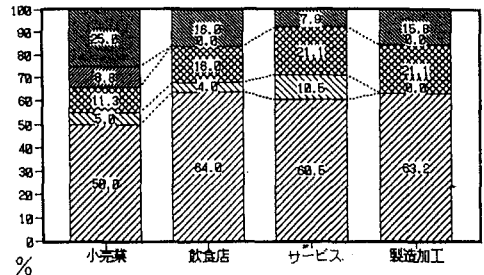


図-4 業種別にみた事業の継続意志

表-2 交通環境の改善方策についての必要度

