

IV-321

地域特性を考慮した都心交通対策に関する研究*

北海学園大学大学院 学生会員 村上 哲美
北海学園大学工学部 正会員 堂柿 栄輔

1. はじめに

近年、都市問題の一つとして、都心部における違法路上駐車によるさまざまな交通障害が多く指摘されている。この問題はその都市の規模や街路形態等によって異なって表出するにも関わらず、都市一律の都心交通対策を行っているのが現状である。施設計画の側面からの対策や法的側面からの対策が検討されているが、それらは現在の問題点を把握した上での対策となっているわけではない。これは、この問題に対する研究の多くは大都市において行われていて、地方の中小都市においてはあまり行われていないためである。

しかし、地方の中小都市には大都市とは異なった路上駐車の問題があり、路上駐停車行動の詳しい実態については、アンケート調査や道路交通センサス等による分析を除いては、現象そのものに不明な点が多く、対策の効果や基準との関連が曖昧である。しかし、これらに対する研究は札幌市において進められており、有用な成果が得られている。

そこで、本研究では地方都市として北見市を選定し、両都市における路上駐車の実態を比較分析することにより、両都市都心商業地域における都心交通対策への提案を行うことを目的とする。

2. 駐停車行動の実態調査

駐停車行動の実態調査には札幌市で行われた調査があるが、本研究においても札幌市と同様に北見市における路上駐車の実態調査を行った。

本研究で用いた調査方法は連続式調査法であるが、岡本博之の編著「道路交通の管理と運用」によると、この調査方法は、駐車している車両を駐車し始めたときから出発するまで連続して観測する方法であり、駐車時間がきめ細かく調査でき、きわめて質の高い調査データの収集が可能となっている。表1に調査の概要を示す。

表1 路上駐停車の調査概要

項目	北見市	札幌市
日時	1997年7月1日(火) 13:15~16:10	1995年11月8日(水) 13:20~16:20
場所	JR北見駅前	地下鉄大通駅周辺
調査方法	調査員の観察による 項目別記録用紙への記入	
調査対象	路線バス、タクシーを含む自動車 (項目に一部不明データを含む)	
調査台数	464台	4056台

3. 路上駐停車行動の特性

本研究では地域特性が、商業機能特性から影響を受けると推測して研究を進めた。ここに商業機能特性に関わる3つの路上駐停車特性を示すが、それぞれについての考察を行った。

3-1. 交通目的構成

路上駐停車の札幌市と北見市における交通目的の特徴を明らかにした。ここでタクシー、バスを除いた北見市と札幌市における交通目的の構成割合を図1に示す。

北見市と札幌市において、「荷物配達」と「私用買物」目的の差が著しく見られる。これは北見市と札幌市における買物行動の違いと考えられ、札幌市においては、商品の多様化や専門化が進み、店舗数や配送回数が多くなり、北見市においては、商品の多様化や専門化が進まず、店舗数や配送回数が少ないために、図のような結果になったと考えられる。

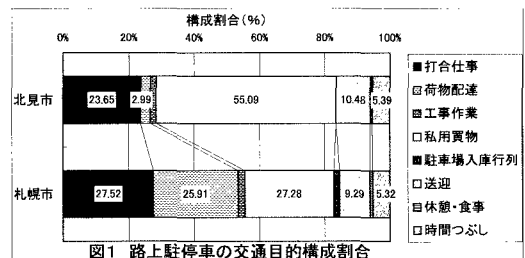


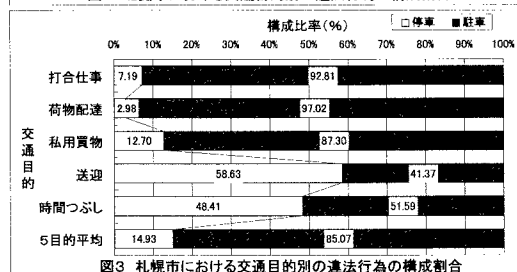
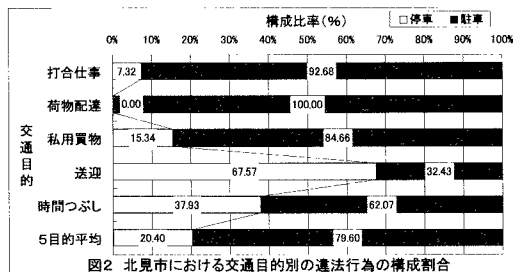
図1 路上駐停車の交通目的構成割合

* キーワーズ: 地域特性、駐停車特性、都心交通対策、買物行動

3-2. 違法行為割合

道路交通法第2条に示される「停車」と、それ以外の「駐車」の割合を交通目的別に、北見市については図2に、札幌市については図3に示す。ここで「停車」は、5分以下の停止でドライバーまたは同乗者がいる場合とし、「駐車」と区別し集計した。タクシー、バスは除いている。

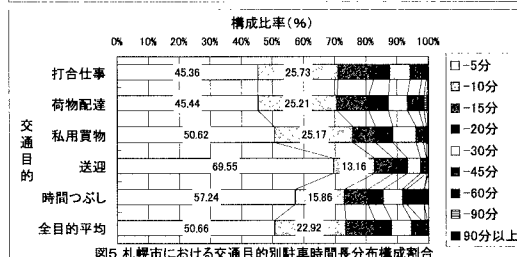
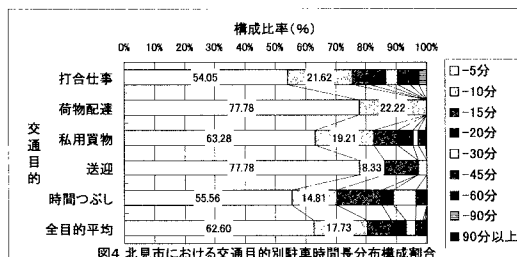
この結果から両市ともに、「送迎」や「時間つぶし」目的の違反率が低く、残りの「打合せ」「荷物配達」「私用買物」目的に関しては違反率が高かった。これにより買物行動における交通目的の違反率は高くなり、この交通目的においては利用者が自動車から離れ、自動車の移動が難しい状態にあるために、違反率が高くなったと考えられる。



3-3. 駐車時間長

各目的別の駐車時間長分布と駐車時間の統計値を北見市については図4に、札幌市については図5に示す。タクシー、バスを除き、全目的にはその他、不明目的を含んでいる。

ここで「荷物配達」目的について着目すると、札幌市における結果には長時間の駐車が見られた。このことは、札幌市における「荷物配達」行為は積み卸しに要する距離が長く、積み卸しの量が多いこと等から、比較的長時間の駐車時間が多くなり、北見市においては積み卸しに要する距離が短く、積み卸しの量が少ないこと等から、比較的短時間の停車が多い結果になったと考えられ、ここにおいても買物行動に大きく影響されていることがわかる。



4. 都心交通対策への提案

本研究では北見市と札幌市の現状からもわかるように、それぞれの地方によって路上駐停車には固有の問題点があることを示した。これにより、その地方に合わせた対策を行う必要があるため、本研究では、その地方による問題点や実状に適した、交通問題解決のための都心交通対策を行うことを提案する。

また、交通目的の割合を概観してみると、図1のように北見市と札幌市のデータからは、異なった結果が得られている。都市が変わるとそこに生じる路上駐停車特性も変わってくることから、その地域に合わせた都心交通対策が必要である。

5. おわりに

本研究においては北見市の現状を札幌市との比較によって考察したが、北見市には札幌市とは異なった路上駐停車特性が見られた。このことにより、今までのような都市一律の都心交通対策を、それぞれの地域特性に合わせたものへと、変えていかなければならないことがわかった。

今後は更に、路上駐停車と道路幅員や駐車場の関係について探求し、より具体的な都心の交通問題への提案をしていきたい。

参考文献

- 1) 堂柿栄輔、佐藤馨一 都心商業地域における荷さばき施設に関する研究 土木計画学研究論文集 No.9 pp.133-140 1991.11