

商店主及び利用客の意向に基づく商店街の駐車対策の方向性と課題に関する研究

—埼玉県熊谷市星川通りの改修計画をめぐる—

Parking Policies in Shopping Streets based on the Preference both of Shop Keepers and Customers

Case Study of Hoshikawa Streets in Kumagaya City

杉浦孝臣*,久保田尚**,小宮秀彦***

Takao SUGIURA*, Hisashi KUBOTA**, Hidehiko KOMIYA***

1.はじめに

都市内における様々な駐車問題が増加し続ける中、路上駐車に関する問題はボトルネックとなり交通渋滞を引き起こしたり、交通安全の面においても非常に重大な社会問題となっている。実際に、路外駐車場の駐車スペースの供給量は圧倒的に不足しており、大都市、特に運送の荷捌きや車での利用客が多い商業系地区においては違法な路上駐車が氾濫をしている。

そこで、本研究では実際に駐車問題を一つの論点として道路の改善計画が具体的に進行している地方中核都市の商店街を対象として、そのような地域における路上駐車の実態及び地元商店街住民と一般市民といった主体の違いによる路上駐車に対する意識の違いを明らかにし、路上駐車問題への対策が将来の地元密着型の商店街のあり方、新しい道路空間のあり方を考える上での一つの論点となることを目的として本研究を進めていく。

2.調査概要

(1)調査対象地域

本研究を行うにあたって、典型的な地方中核都市として挙げられる、埼玉県熊谷市の中心的繁華街である星川通りをケーススタディの対象地域とした。星川通りでは以前より川まわりの景観整備と駐車問題を主な動機とした改善計画が進められており、現在既に歩車共存道路の整備、架空線の撤去・地中

化等を整備目標とした事業が開始されており、実際に計画の一部の施工が始まっている。

(2)調査内容

本調査は1992年3月に路上駐車の実態を把握するためのビデオ調査、路上の駐・停車のあり方に関するアンケート調査、といった2種類の調査を行った。

(a)ビデオ調査

ビデオ調査は、星川通りの実際の路上駐車状況を把握するためのものと星川通りに仮にパーキングチケットを設置した場合を想定する目的で、周辺道路のパーキングチケットの利用状況を把握するためのものの2通りを行った。

(b)アンケート調査

アンケート調査は、駐車・停車の現状及び方針に関するものを中心として、地元商店街及び一般市民を対象として行った。ここでいう地元商店街とは、星川通り及び隣接道路の商店街で営業する商店の店主及び住民を指し、一般市民とは星川通り商店街に來客する熊谷（一部隣接市町村を含む）郊外の一般市民を指している。アンケートの配布・回収状況は表1の通りである。

表1 アンケート回収状況

	配布数	有効回収数	有効回収率
地元商店街	220	139	63.2%
一般市民	436	373	85.6%

3.商店街における路上駐車の実態

(1)星川通りにおける路上駐車の実態

ビデオ調査によって観測は、平日、休日の各々について午前、昼、夕方の各2時間ずつ、星川通り沿道のビル3箇所から撮影を行った。図1に3箇所の観測結果のうち平日1地点の結果を示す。（ここで

キーワード 駐車、交通調査

*学生会員、埼玉大学工学部建設工学科

(埼玉県浦和市下大久保 255, TEL&FAX048-855-7833)

**正会員、工博、埼玉大学工学部建設工学科

(埼玉県浦和市下大久保 255, TEL048-855-3554)

***正会員、住宅都市整備公団、関東支社

(東京都新宿区西新宿六丁目5番1号, TEL03-5381-1298)

言う業務者と非業務車のとの区別はビデオにより車種や車体に書かれている文字から判断したものである）。

結果を見ると、業務・非業務とも、3 分間以下の停車（あるいは短時間の駐車）が多いことがわかる。ただ、一部に長時間の違法駐車も見られ、中には 2 時間に及ぶものも見られた。これより、一般的に星川通りのような商店街においてはほとんどが短時間駐車であり、こうした短時間の駐車（停車）にどのように対処するのが問題のひとつとして挙げられる。

また、隣接する道路のパーキングチケットの利用状況を見ると、正規にパーキングチケットを利用している人の方がかえって長時間駐車(停車)をする傾向があり、短時間の路上駐車対策としてパーキングチケットが有効であるとは言い難い。

4. 商店主と利用客の路上駐車に関する意識の違い

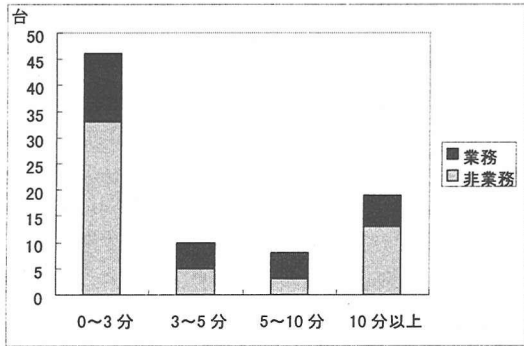


図 1 星川通りにおける路上駐車(停車)状況

次に、地元商店街及び一般市民の星川通りの路上駐車に関する現状認識と、その改善の方向性についての考え方の比較を行った。まず買い物・飲食等の来店客の短時間の路上駐車については、路上駐車合法化を求める意見が全体として多数を占めている(図 3)。また、意外な結果として、より厳しい取り締まりをもとめる意見は、地元商店街よりもむしろ来店客のほうに多く、地元商店街の中には来店客の路上駐車に対して、「短時間だから構わない」と考えたり、「合法」と捉えている人さえ見られる。これは自分の店の専用の駐車場を持つことのできない地元商店街にとって目の前の道路はまさしく駐車

場の代わりとなりうるものであり、こうした点で地元商店街と来店客との意見の一致が見られる。

次に、星川通りの将来のあり方については、「車で来店しやすい商店街づくりを目指す」、「来店客に限らず、一般的な路上駐車が合法的にできる道路にする」といった意見が 7~8 割を占めており、車社会に対応した商店街作り、という点で意見がほぼ一致している。

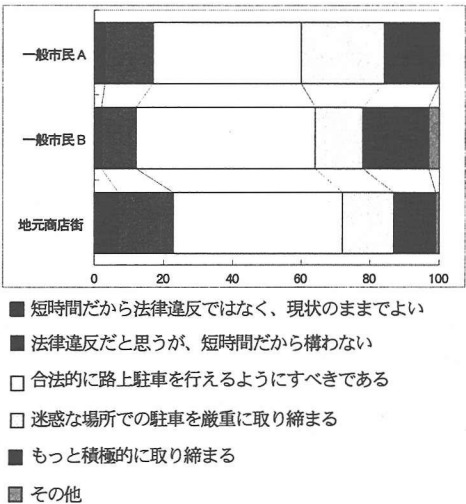


図 3 来店客の短時間駐車について

5. 将来の改善案への意見

前節までの検討を踏まえて、商店街の駐車問題を緩和することが期待される様々な対策の中から、7 つの仮の提案を行い各々についての賛否及びその理由を尋ねた。7 つの提案は交差点など「迷惑度」の高い場所での路上駐車・停車を抑制するための方策(a)、荷役買物などの短時間路上駐車を容認し、併せて長時間駐車を抑制するための方策(b)、荷役に商店を絞った優先方策(c)、の 3 種類からなる 7 提案を示した。どの提案についても、一般市民と地元商店街の意見はほぼ一致していた。

また、以上の提案内容を考慮しつつ駐車・停車の観点から 5 つの改善代替案を仮に作成し、コンピューターシミュレーションを用いた景観予想写真(図 3)を提示しながら、各案の選好調査を行った。

結果を見ると、代替案Ⅰ①(駐車スペースをなるべく多く店側に設置)、代替案Ⅴ①(景観に配慮して植

方針	断面形態	停車(注1)		駐車(注2)		特色	駐停車台数 (モデル区間124m 下り車線)	各案の予想写真
		配送車 車道	人の乗降 車道	配送車 車道	買物・食事 車道			
現状	0		○	○	×	×	「可能」台数 (注3) 15台程度 実調査 4~5台程度	
	I	①停車帯を店側に設置 	○	○	×	×	10台程度	
・デザイン面から現状の改善をする ・配送車両の乗降のための停車のみ可能とする		②停車帯を川側に設置 	○	○	×	×	15台程度	
・歩行環境を最優先にする ・配送車両の乗降のための停車のみ可能とする	II		○	×	◎	×	5台程度	
	III	①駐車スペースを店側に設置 	○	○	×	×	5台程度	
		②駐車スペースを川側に設置 	○	○	×	×	10台程度	
・車で来店客を積極的に迎える ・買物のための駐車を可能とする	IV	①駐車スペースを店側に設置 	○	○	◎	◎	10台程度	
		②駐車スペースを川側に設置 	○	○	◎	◎	15台程度	
	V	①駐車を店側に設置 	○	○	◎	◎	5台程度	
		②駐車を川側に設置 	○	○	◎	◎	10台程度	

上に示した各案は、以下の点を前提に作成しました。
 ①車道幅員は、5.0m（現状）と3.5mの2段階のみを考えました（実際の設計に際しては、これ以外のものもありうると思われます）。
 ②歩道幅員等のための川側への張り出しは考えないものとします。
 ③実際の設計に当たっては、近接家の組合せ（例えば、店側と川側の交互駐車など）もありうると思われます。
 (注1) 駐車台数については、○……許可 ×……禁止 とします。
 (注2) 駐車台数については、◎……無料または低料金で可能とする △……可能ではあるが料金を必用にする ×……禁止 とします。
 (注3) 「可能」台数とは、法規を考えた物理的に確保できる台数（ただし、車体の出入口を除く）を示します。

図3 提示した景観予想写真図

裁を行いながら、駐車スペースを店側に配置)などの選好が多くなっている(図4)。いずれの結果も、来店客の路上利用を可能にする「駐車可」の代替案を選択したものである。しかし、地元商店街と一般市民との大きな違いとして「現状」を選択している層が地元商店街に多く存在している。また、代替案の選考基準をみてみると配送車の荷役のしやすさよりも利用者の車で来店のしやすさの方が重要視されている(図5)。この結果からも商店主にとって店前の路上空間は事実上「駐車違反」を前提とした利用者のための駐車空間としての意識が強いといえる。

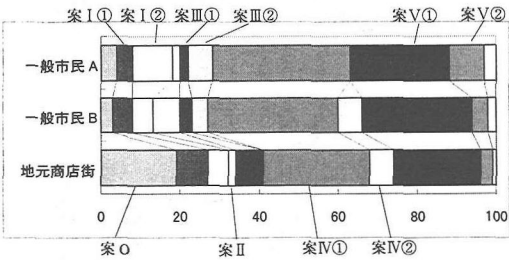


図4 代替案選考結果

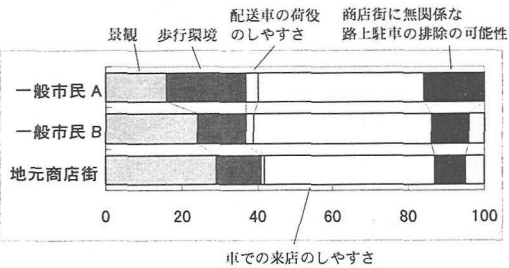


図5 代替案選考にあたって最も考慮した点

6.利用客の買い物目的での駐車場所の選択

最後に、星川通り商店街に来店する立場の一般市民を対象として、星川通りにおける路外駐車場と路上駐車(パーキングチケット利用)の選択モデル作成し、どういった要因が駐車場選択に強く影響しているのか検討を行った。

アンケートにおいて、5分未満、5～20分、20～60分の3つの時間帯(買い物や飲食等による時間)に分けて仮想質問を行った結果、現状においても5分未満では77.2%の人が路上駐車を選択しており、逆に20～60分では22.8%の人しか路上駐車を選択し

ていない。こうした結果をもとにモデルを作成しパラメーターの推定結果(表3)から、どの時間帯においても駐車料金が最も選択に影響していることが確認できる。しかしながら、そのような傾向は短時間の駐車の方がより顕著に見られ、買い物や飲食との時間が長くなればなるほど駐車料金のみでなく様々な要因が影響してくると考えることができる。

表3 パラメーター指定結果

		5分未満	5～20分	20～60分
共通変数	駐車料金	-0.0234 (-10.36)	-0.0174 (-14.29)	-0.0064 (-4.073)
	徒歩時間	-0.7592 (-1.347)	-1.3527 (-2.105)	-2.5691 (-3.126)
個人属性	居住地域	-0.0514 (-0.580)	0.0085 (0.084)	0.2968 (2.481)
	来店頻度	0.0151 (0.036)	-0.4008 (-0.842)	-2.1983 (-3.733)
	交通手段	-0.2544 (-0.882)	-0.4783 (-1.447)	-0.5907 (-1.101)
	滞在時間	0.1400 (1.037)	0.0752 (0.496)	-4.6940 (-2.200)
	1000円以内の買い物頻度	-0.0618 (-1.136)	-0.0649 (-3.181)	-0.0007 (-0.0067)
	サンプル数	570	570	570
	尤度比	0.1907	0.3887	0.0596
	的中率	72.63%	84.21%	89.64%

0内はt値

7.まとめ

地方中核都市の商店街の活性化方策として、「車で来店しやすいまちづくり」を目指すという点で地元商店街と一般市民意見は一致していると見える。しかし、具体的な実現の方法についての考え方には相違がみられる。地元商店街にとっては現状のままであっても、事実上来店客が短時間路上駐車を行うことに対してなんの支障がないために問題意識が薄く、かえって一般市民の方が現状の改善に対して前向きに考えているといえる。法的な面での解決策に加えて、今後こうした地元と一般市民との現実的な部分での意見の違いの調整が商店街における駐車問題解決への大きな足がかりになるのではと思う。

謝辞

本研究で用いたデータは、現在施工が始められた改修計画の立案段階(平成3年度)に実施された国際交通安全学会 H398プロジェクト(主査東京大学太田勝敏教授)の一環として行った調査に基づいている。

また、改修計画自体は熊谷市において設置された検討委員会(委員長埼玉大学窪田陽一教授)において具体的検討を行ってきたものである。

関係者の方々に感謝の意を表する次第である。