

商店街における路上駐車実態と交通実験による制御効果の分析

Analysis on Present Situation of On-street Parking in Shopping Street and Their Control Impacts by Experimental Study

山中 英生* 藤岡 啓太郎** 吉田 信博*** 釣田 浩司****

by Hideo YAMANAKA, Keitaro FUJIOKA, Nobuhiro YOSHIDA and Koji TSURITA

1. はじめに

近年、高齢者や女性を中心に自動車運転免許保有者数が増加を続けており、日常生活にも自動車利用が浸透している。このため、買い物や短距離の利用などでの自動車利用機会が増大し、大規模な駐車場を持たない都市中心部の商店街では無秩序な路上駐車に起因した問題が発生している。

奈良市の三条通りは奈良市中心部に位置する商店街で、現在は道路幅員 8 m のコミュニティ道路として整備されている。しかし、無秩序な路上駐車が歩行者や自転車の通行の安全性を脅かすなどの問題が生じており、その改善が求められている。

こうした中で、三条通りでは、地元商店主等で構成されるまちづくり協議会が自主的に三条通りの歩行者優先の整備計画案を提示するなど、こうした問題の解決に向けた取り組みがなされている。これに加えて、平成 10 年 9 月には、国・県・市・地元が一体となって交通実験を実施し、路上駐車のコントロールの可能性などについて検討した。本稿はその実験内容を説明するとともに、実験の成果について記述するものである。

2. 奈良三条通りにおける交通実験

(1) 奈良三条通りの概要

(a) 奈良三条通りについて

三条通りは、奈良市中心部に位置する商店街で、

キーワード：交通管理、交通制御、交通実験

*正会員 工博 徳島大学工学部教授

(〒770-8506 徳島市南三島町 2-1 TEL088-656-7350 FAX 088-656-7341)

**工修 奈良市都市計画部 (〒630-8580 奈良市二条大路南 1-1-1 TEL0742-34-1111 FAX 0742-34-4748)

***工修 建設省近畿地方建設局企画部

(〒530-0008 大阪市中央区大手前 1-5-44 大阪合同庁舎 1 号館 TEL06-6942-1141 FAX 06-6942-7463)

****正会員 中央復建コンサルタンツ(株) 計画設計部

(〒532 大阪市淀川区西宮原 1-8-29 TEL06-6393-1198 FAX 06-6393-1145)

古くから春日大社の参道であり、歴史的には平城京の時代の条里制に基づく三条線がそのまま残されている。

現在は、東向きの 1 車線一方通行であり、日曜・祝日は午前 11 時から午後 7 時まで歩行者天国となっている。

なお、三条通りは現在は道路幅員 8 m のコミュニティ道路として整備されているが、都市計画道路幅員 16 m に拡幅する計画である。

(b) 自動車交通量

三条通りの断面自動車交通量は、平日で約 2,000 台/12 h、土曜日で約 1,500 台/12 h となっている。日曜日は午前 11 時より歩行者天国となっているため、約 300 台/12 h となっている。

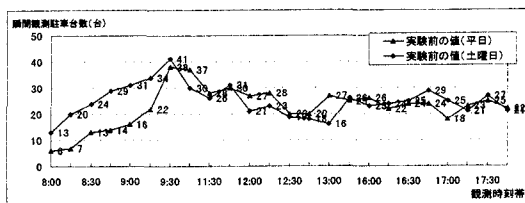
(c) 歩行者・自転車交通量

三条通りの歩行者・自転車交通量は、多い地点では平日で約 20 千人/12 h、土曜日で約 24 千人/12 h、日曜日で約 22 千人/12 h となっている。

(d) 現況の駐車実態

三条通り全体での路上駐車の実台数は、平日が 426 台/6 h、土曜日が 373 台/6 h であり、平日が土曜日より約 1 割ほど多い。

路上駐車台数を観測時刻別にみると、最大で平日が 38 台、土曜日が 41 台となっており、平日、土曜日とも午前 9:30 がピークとなっている。



図一 観測時刻別路上駐車観測台数(実験前)

駐車時間帯別の駐車台数では 30 分以上駐車した車両の割合は平日で 7%、土曜日で 11%程度であるが、駐車台数に駐車時間を乗じたのべ駐車台時に換算すると平日で 43%、土曜日で 54%を占めており、30 分以上などの比較的長時間の駐車車両が大きな影響を与えていることが分かる。

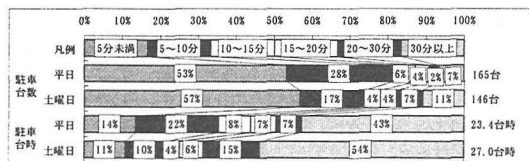


図-2 のべ駐車台時と駐車台数の駐車時間帯構成の比較

同様に駐車台数とのべ駐車台時で駐車目的構成をみると、平日、土曜日とも運転者の乗降が目的の大部分を占めているが、土曜日については荷捌き目的ののべ駐車台時で 43%を占めている。

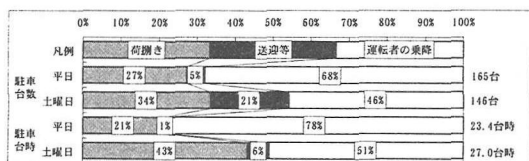


図-3 のべ駐車台時と駐車台数の駐車目的構成の比較

さらに車種・業態構成では、自家用乗用車が駐車台数では最も多いが、のべ駐車台時では自家用貨物車が最も多く、平日、土曜日とも約半数を占めている。営業用車は駐車時間が短いため、のべ駐車台時では僅かとなっている。

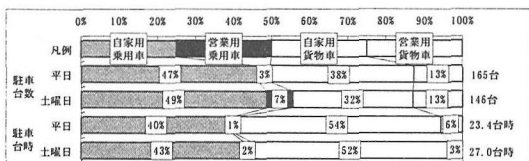


図-4 のべ駐車台時と駐車台数の車種業態構成の比較

(2) 駐車コントロールの必要性和目的

以上に示した三条通りの駐車実態をふまえると、以下にあげられる路上駐車車両が歩行者空間を阻害

していると考えられる。

まず第一に、駐車時間が 30 分を越えるなどの長時間駐車があげられる。

次に、のべ駐車台時の駐車目的構成と車種・業態構成によると、平日は自家用乗用車による荷捌きを伴わない運転者の乗降目的の駐車車両が、土曜日は平日同様の運転者の乗降に加え、自家用貨物車の荷捌き車両があげられる。

荷捌きについては、商店街に必要な商業活動であるが、無秩序な荷捌き活動は歩行者空間の阻害を招きかねないため、荷捌き活動の整序化は必要である。

そこで、交通実験における駐車コントロールは、荷捌き目的以外の駐車車両を排除し、荷捌き駐車についても整序化を行うことをねらいとした。

(3) 駐車コントロールの実験

荷捌き駐車の実験については、荷捌き場所の限定、荷捌き時間帯の限定、荷捌き時間の限定が考えられる。

荷捌き時間帯の限定については、歩行者空間を極力阻害しないためには、荷捌きを歩行者交通量の多くなる時間帯までに終了させておくことが望ましい。

そこで、三条通りにおける交通実験では、以下の内容の駐車コントロールを行った。

表-2 駐車コントロールの実験内容

① 駐車を荷捌き活動に限定
・ 荷捌き目的以外の自動車での来街者には、付近の一時預かり駐車場を利用してもらう。
② 荷捌き場所を限定
・ 三条通り全区間で、荷捌きスペースを 17 箇所設置し、荷捌きは荷捌きスペースでのみ行うように地元商店街とトラック協会に協力要請した。
・ 荷捌きスペース以外の場所については、三角コーンとプランターを設置し、駐車できないようにした。
・ 荷捌きスペースの間隔は標準的な荷捌きの横持ち距離より 50 m 間隔とした
③ 荷捌き時間帯を限定
・ 三条通りでは、午前 11 時を過ぎると歩行者交通量が急増するので、荷捌き時間を極力午前 11 時までには終わらせるように商店主に協力を要請した。
・ また実験では計 17 箇所の荷捌きスペースの内、7 箇所を午前 11 時の時点で閉鎖した。

(4)交通実験実施に関するPR

三条通りにおける交通実験では、実験の効果を向上させ、市民に交通実験への関心を高めるために、チラシを地元商店街へ配布したり、三条通りの入口に大段幕・看板を設置するなどのPRを行った。

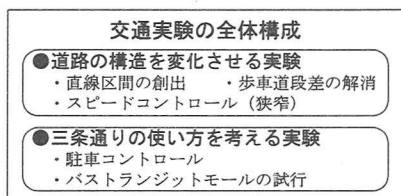
(5)交通実態調査および来街者ヒアリング調査・店主アンケート調査の実施

駐車コントロールの効果を把握するため、交通実験実施中に駐車実態調査や交通量調査等の交通実態調査を実施した。

また、三条通りへの来街者と地元商店主の交通実験に関する感想や意見を把握するために来街者ヒアリング調査と店主アンケート調査を実施している。

(6)その他の交通実験の項目

三条通りで実施された交通実験は、駐車コントロール以外にも以下の項目について実験が行われた。



図－5 三条通りで実施された交通実験の全体構成

3. 駐車コントロール実験結果の概要

(1)交通実態調査結果

(a)のべ観測路上駐車台数

駐車コントロールを行った結果、のべ観測路上駐車台数（ある観測時刻における路上駐車台数をのべ計算したもの）は、実験中の平日は428台、土曜日は323台であり、実験前と比べ、平日で約2割、土曜日で約半数に減少した。

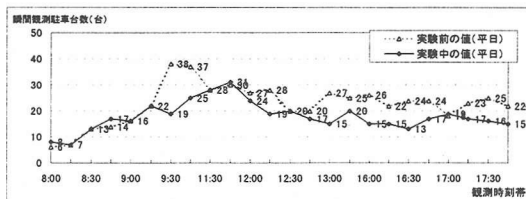
表－2 のべ観測路上駐車台数の変化

	平日	土曜日
実験前	542	597
実験中	428	323
	-21%	-46%

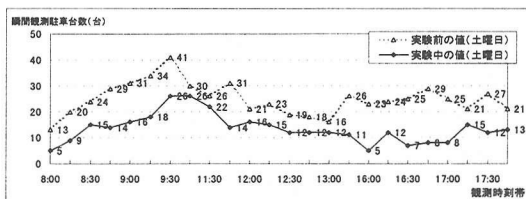
(b)瞬間路上駐車台数

路上駐車台数を観測時刻別にみると、実験中は最

大で平日が31台、土曜日が26台となっており、実験前の最大値（平日38台、土曜日41台）と比べると平日で約2割、土曜日で約4割減少していることが分かる。



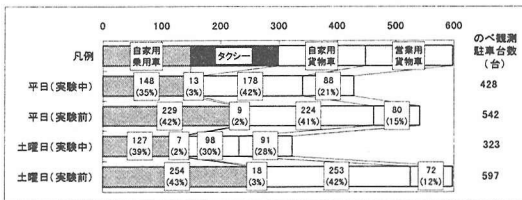
図－6 観測時刻別路上駐車観測台数（平日）



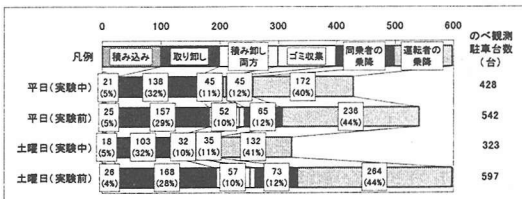
図－7 観測時刻別路上駐車観測台数（土曜日）

(c)路上駐車台数の車種・業態構成および駐車目的構成のべ観測駐車台数を車種・業態別にみると、自家用乗用車と自家用貨物車が大きく減少しており、特に土曜日の自家用貨物車の減少が著しい。

また駐車目的別では、運転者の乗降による減少が大きく、荷捌き目的の駐車は土曜日には減少しているが、平日はほぼ変化が見られない。



図－8 観測路上駐車台数の車種・業態構成



図－9 観測路上駐車台数の駐車目的構成

(2) 来街者ヒアリング調査結果

(a) 駐車コントロールの賛否

交通実験実施中に三条通りへの来街者に対して行われた来街者ヒアリング調査において、実験で行った駐車コントロールを今後実施することについての賛否を質問した結果、賛成意見が77%を占めており、反対意見は4%に過ぎない。

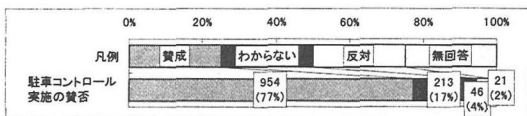


図-10 来街者による駐車コントロール実施の賛否

(3) 商店主アンケート調査結果

(a) 荷捌き時間の制限の賛否

交通実験実施後に三条通りの商店主に対して行った商店主アンケート調査において、荷捌き時間を制限することについての賛否を質問した結果、賛成意見が34%であり、反対意見は26%となっている。

反対意見には、搬出入時間は相手先の都合があり、時間制限は困難であるという回答が多い。

(b) 荷捌き場所の制限の賛否

また、荷捌き場所を制限することについての賛否を質問した結果、賛成意見が30%であり、反対意見は22%となっている。

反対意見には、荷捌き場所を制限すると、横持ち距離が長くなり不便であるという回答が多い。

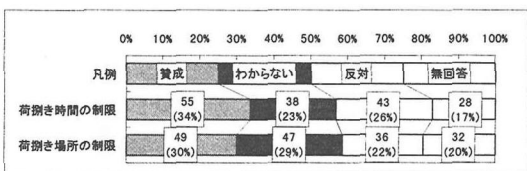


図-11 商店主による荷捌き時間および場所の制限に関する賛否

4. 実験結果の評価

交通実験において駐車コントロールを実施した結果、以下のような成果が得られた。

表-3 駐車コントロール実験の成果

・路上駐車台数が減少した（特に自家用車）
・最大瞬間路上駐車台数も減少した。（平日 38 台→31 台、土曜日 41 台→26 台）
・駐車コントロールの実施については、来街者を中心に賛意を示す人が多い一方、営業活動の影響があるため、商店街では慎重論も少なくない。

以上の交通実験の成果をふまえると、路上駐車に対しては三条通りの道路整備の方向は以下のように提案できる。

① 荷捌き目的の貨物車の駐車

駐車時間も短く、商店街の活動に必要であるため、基本的に駐車を認めるが、荷捌き場所、荷捌き時間帯、駐車時間は制限する。商店所有の貨物車の駐車も同様の制限下で認めるが、長時間に及ぶ場合は保管場所（庫車）を利用してもらう。

② 来街者の駐車（荷捌きを伴わない駐車）

運転者の乗降が目的である駐車は駐車時間が比較的長いので、基本的に路外駐車場等へ誘導し、路外駐車場から三条通りへのアクセス交通手段を確保する。

5. おわりに

三条通りの交通実験では、実験を通して地元住民と共に道路整備の方向性について考えるという貴重な機会を得た。

駐車コントロールの実施については、駐車ルールを遵守させるための方策や路外駐車場に誘導した自動車での来街者ための三条通りへのアクセス交通手段の確保など、実施に向けての課題は多いが、駐車が整序化され、歩行者空間が改善されれば商店街の魅力度も向上し、商店街の活性化されると考えられるため、実施に向けて検討を進めていきたい。

<参考文献>

- 1) 京阪神都市圏交通計画協議会：京阪神都市圏総合都市交通体系調査、平成9年3月
- 2) 小谷、藤岡、吉田、釣田：中心市街地の街路魅力化を目指した交通実験－奈良市三条通りにおける試み－、第22回土木計画学研究発表会（予定稿）