

第 部門

京都市の細街路における商業集積と交通量の特性に関する研究

大阪工業大学工学部 学生員 南 光祥
 大阪工業大学工学部 学生員 倉森 右安
 大阪工業大学工学部 正会員 岩崎 義一

1.はじめに

京都市では、高齢者や身体に障害のある人をはじめとするすべての人が安全で快適に、歩き、移動できる「歩くまち・京都」の実現を目指してTDM施策（交通需要管理施策）に積極的に取り組んでいくことになっている。

本研究では細街路に面して老舗が集積している地区に現代的な店舗の進出が目立ってきている東洞院通、三条通、御幸町通の三通り(図 1)を対象に 商業施設の立地状況、自動車交通量、通過交通量（その地域を目的とせず、抜け道等として利用している車両）の割合、歩行者交通量（自転車を含む）を把握して、商業集積と交通量の特性を明らかにすることにより、細街路における商業施設と前面道路の空間的な有効活用のあり方を検討する基礎的な資料の形成を目的とする。

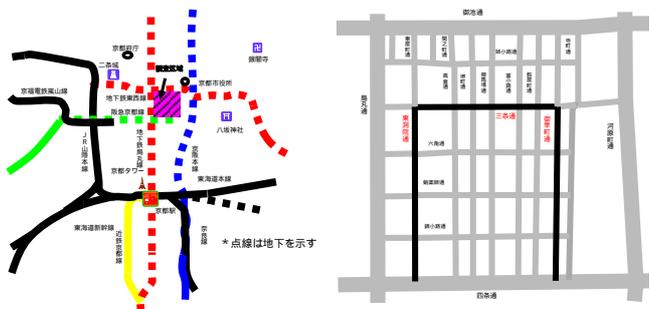


図 1, 調査区域

2.都市部の商業施設の状況

調査対象の三通りにおいて、一階に店舗を構える商業施設の立地状況を調べる。そして、簡単な地図を作成した。三条通にある現代的な店舗（=若者向け店舗:18-29歳が主な客層であったことを確認し、このように定義する）の割合は50.85%であった。同様に、御幸町通は59.62%、東洞院通は41.94%であった。

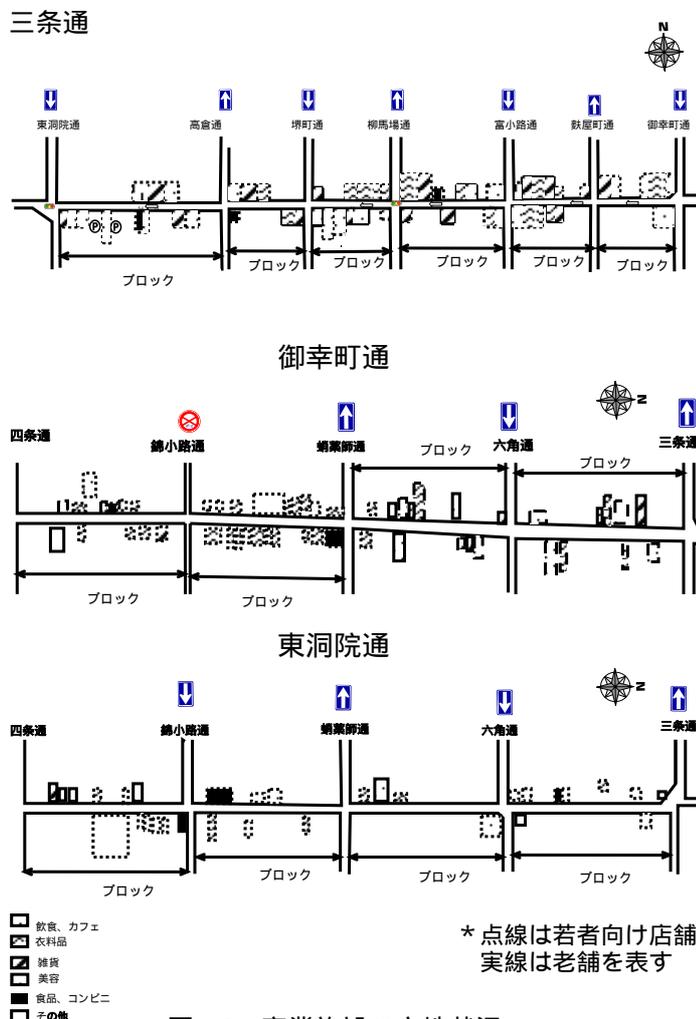


図 2 商業施設の立地状況

3.交通量特性

三条通 平均通過率（通過交通量/総自動車交通量）82.19%

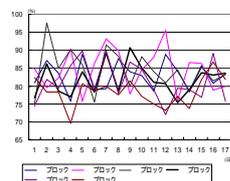


図 3、通過率

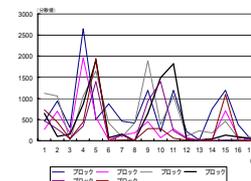


図 4、総自動車交通量の分散

御幸町通 平均通過率 81.81%

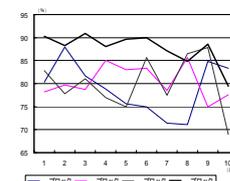


図 5、通過率

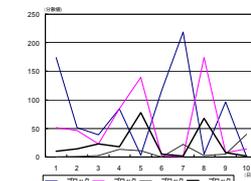


図 6、総自動車交通量の分散

東洞院通 平均通過率 86.19%

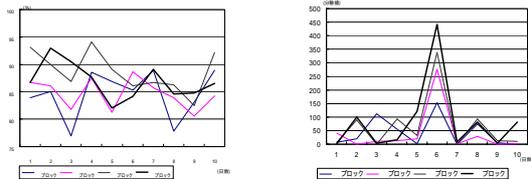


図 7 通過率

図 8、総自動車交通量の分散

下記の図 9、10における5、10日は三条通において上記の図3におけるN(日数) = 3、5、9、11、15
御幸町通において上記の図5におけるN(日数) = 1、6、10
東洞院通において上記の図7におけるN(日数) = 1、4、6、9に該当

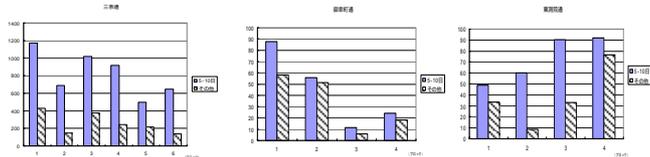


図 9 5、10日との関係(分散)

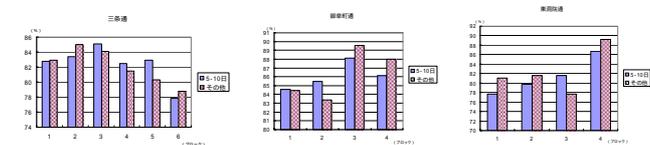


図 10 5、10日との関係(通過率)

通過率の点だけで見れば、東洞院通がとても高い。それはすぐ西側に烏丸通が通っているため、その抜け道として利用されているからだと考えられる(図1、7)。また、5、10日(一般的に、店舗の集金等で自動車交通量が増えると言われてい)の方が他の日に比べて総自動車交通量のバラツキが大きい(図9)。しかし、通過率で比較すると差が余りない事から調査区域への集金等は比較的に少ないものと思われる(図10)。つまり、比較的に自動車交通量が増えると言われる5、10日での車両規制も可能だと考えられ、細街路の空間的な有効活用のために車両規制の検討が求められる。

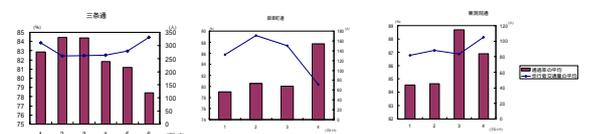


図 11、通過率と歩行者交通量の関係

図 12、若者向け店舗と駐停車の関係

通過率の高いブロックは歩行者交通量が少ない傾向が見られた(図11)。平日と祝祭日の交通量を比べると、自動車は平日の方が、歩行者は祝祭日の方が多い傾向があった。

そして、図12より若者向けの店舗が60%以上を占めているブロックでは駐停車率が高い傾向が見られた。つまり、若者向けの店舗の方が積荷等で自動車を頻繁に利用している。または、そのブロック内の店舗を利用する目的で店舗の従業員や利用客による駐停車が多いことが考えられる。実際、若者向けの店舗とそれ以外の店舗(特に、着物関連の店)が混在するブロックでは、総自動車交通量にバラツキが大きい。また若者向け店舗の比率が低いにも関わらず、駐停車率が高い三条通の、ブロックは駐車場や住宅地等が、東洞院通の、ブロックはコインパーキングや百貨店が存在するからだと考えられる。

4.まとめ

歩行者や自転車の通行者すべてが買い物等で商業施設を利用するわけではないが、歩行者交通量が多いことは来店客数を増やす必要条件であり、自動車交通量の増加は歩行者交通量を減少させ、来店客数の減少につながる要因であると考えられる。中でも若者向けの店舗が60%以上を占めているブロックに関しては、衣料品や食材等の比較的に軽いモノを運搬していることから、車両規制による影響も少なく抑えることが出来ると考えられる。通過交通量を規制により軽減することで、歩行者交通量・来店客数・売り上げの増加に繋がると考えられる。つまり、規制による近隣の商業施設の売上げ等への影響も少なく抑えることにつながると言える。そして、調査区域全体を規制するわけではないので、規制による渋滞等も最小限に抑えることが出来ると考えられる。

これらの車両規制により歩行者の安全が確保され、細街路の空間的な有効活用がなされ、「歩いて楽しいまち」を実現することが出来るのではないだろうか。また、交通規制した細街路沿いにあるコインパーキングを放置自転車対策向け駐輪場やベロタクシーの停留所などとして用いることも細街路の空間的な有効活用と考えられる。

【参考文献】

- 1) 「歩くまち・京都」交通まちづくりプランホームページ：
http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/tm/tm_5.html
- 2) 京都市交通局：<http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>