

大都市商業地における駐車問題とその解決策

高田邦道*

この論文は、都市をトータルシステムとして考えたときの駐車場のありべき姿について、自動車を疎外しては成り立たなくなっている現代の商業地域の実例をもとに述べたものである。商業地を都市の核として位置づけるならば、駐車対策は商業地の基盤として位置づけられなければならないとし、その解決策として交通環境アセスメント、荷役スペースの確保、共同駐車場の提案を行っている。

Resolving Parking Problems in the Business Districts of Large Cities

Kunimichi TAKADA*

This paper discusses parking as it relates to the total urban system, and is based on a study of modern business districts, which are no longer capable of functioning without automobiles. It assumes that if the business district forms the central nucleus of a city, parking policies must have their foundation in meeting the needs of the business district, and suggests traffic environment assessments, the provision of loading spaces and joint parking spaces as potential solutions to parking problems.

1. 緒言

自動車の普及は、最寄品、買回品、専門品のいずれの買物においてもその交通手段として自動車の利用率を高めた。そのため、道路が整備されていると、行動半径が広範となり、アクセス道路と駐車場の整備が商業地の浮沈のカギを握ることになる。すなわち、買物交通における自動車の利用は地区、地域の壁を取り払ってしまった。このことは商業上の競争を生み、消費者にとっては安価な商品を手に入れる好都合の結果になった。しかし、一方では都市の核が希薄になり、コミュニティが破壊された。そのうえ、流通形態だけが先行して変革していくので道路や地区としての駐車場整備が遅れ、道路交通混雑を引き起こす原因にもなった。

そこで、本論文は、今日の都市における駐車問題を商業地に絞り、流通形態の変革に伴う駐車対策の

あり方を論じるものである。

2. 流通形態の変革と自動車交通

産業革命で大量生産が始まったが、大量流通の幕明けもほぼ時期を同じくしている。封建時代以来続いた商売の方法は、商人達が特定少数の得意客だけを相手に、駆け引きで売り値を決め、時には法外な儲けをとることもあった¹⁾。さらに商人達は、その儲けを守るために組合をつくり他からの進入をさえぎっていた。このような方法に反抗して、アリストイド・ブーシコー(Aristide Boucicaut)は1852年(嘉永5年)パリに一軒の新しい形式の衣料品店を開業した。これが、今日の百貨店(Department store*)の始まりであるといわれている。

この百貨店は、

- ① 品質の確かな商品を安く売る
 - ② 面倒な駆け引きをなくし、手続きを単純化する
 - ③ だれでもどこでも同じように商品が売れるように標準化する
 - ④ 大衆を相手に商売する
- を流通の原則²⁾として、都心にその居を構え、現在ま

*日本大学理工学部助教授
Associate Professor, Faculty of Science and
Engineering, Nihon University
原稿受理 昭和61年3月18日

でその勢力を継続してきた。しかし、自動車の普及に伴って、「百貨店」としての流通形態は存続するものの、その立地場所、商業地における地位に大きな変化がみえはじめた。すなわち、百貨店の郊外化、ディスカウントセール化などである。百貨店は、近代都市において都市あるいは地区の核として機能してきたが、工業生産がオートメーション化された時点から流通形態に大きな変化が生じた。

流通形態の変遷は、「安価」すなわち「大量」と「便利さ」の追求に終始している。そして、これを媒介しているのが、立地場所と交通手段である。特に、自動車交通の普及以来、店舗の勢力範囲が拡大されたので地価の安い場所を求めていった。1930年代は廃止工場、1950年代は郊外の住宅地、1960年代は幹線道路沿いの郊外地に変化していった。この安価な土地に立地可能ならしめたのは自動車交通の発達である。特に、1960年代の主役となったショッピングセンター(Shopping center**)、ハイパーマーケット(Hyper market**)は自動車交通に完全依存した物流の一貫形式をもつ倉庫型の大型小売店であり、安価な品物を消費者に供給した。

これらの流通形態は確かに多品種で安価な商品を顧客に提供したが、

- ① 少量あるいは単品種購入のために遠くまで自動車で行かねばならない
- ② 夜間・早朝あるいは休日における時間帯に買物ができない

といった場所的、時間的便利さが欠如していた。このような場所的あるいは時間的便利さを補うためにコンビニエンスストア(Convenience store)が誕生した。すなわち、場所的な便利さを追求したコンビニエンスストアは住宅地域に近接した徒歩圏域に、時間的な便利さを追求したコンビニエンスストアは年中無休、深夜、早朝営業で幹線道路沿いに立地した。この流通形態は、旧来からある雑貨食品店ではあるがスーパーマーケットなどの大型小売店舗の値段に近いことが要求されるため、チェーンストア形式で****展開された。

このように、小売業は企業化の方向に動き、伝統的な市や家族経営を駆逐する瀬戸際に追い込んでいく。また、小売業の企業化は大型店を生み出し、その大型店は需要の集約を必要とし、交通面からみると、地域の核として位置づけられる。したがって、集約された交通の運用、いいかえると良好な交通環境の確保が大型店に求められる。これまでは交通変

化に応じて小売店舗は立地してきたが、自動車交通による買物客が増加した今日、道路整備さえ進んでおれば、どこでも立地し得る条件を揃えている。それだけに自動車利用により集中する交通の処理が経営上、地区の交通安全および環境保全上いずれを考えても重要になってきた。しかしながら、流通形態の変遷、店舗の建設に道路や駐車場の基盤施設が追従せず、都市内のあらゆる商業地で交通問題を惹起するに至った。

3. 現代の駐車対策の問題点

前節で述べたように流通形態の変革は自動車利用を前提とした場合が多い。そして、欧米では商業地が郊外化し、都心商業地の荒廃という問題を引き起こした。一方、わが国では、欧米に10~15年遅れて類似な流通形態が展開した。しかし、欧米のような自動車完全依存型の流通形態への展開は比較的少なく、既存の商業地、あるいは住宅地に隣接して展開していった。そのため、わが国では駐車対策が十分でなく、次のような問題が生じている。

- 1) 新しい流通形態であるスーパーマーケットやコンビニエンスストアは、自動車利用者を主たる顧客にしているにもかかわらず駐車施設の準備が十分でない。スーパーやコンビニエンスでの買物は、その性格上比較的短時間である。したがって、床面積が広く、顧客の多いスーパーは駐車場の真中に店舗があるような配置が望ましい。しかし、わが国の大部分のスーパーにおける駐車場は、地下、屋上、店舗と離れた場所となっている。したがって、短時間の買物のためにわざわざ駐車場まで行くこととせずに路上駐車をするケースが多い。床面

*専門店(Speciality goods)や買回品(Shopping goods)を中心とした極めて多種類の商品を、部門別組織で販売する大規模小売業。

**開発者が計画的に作って管理する人工的な商業システムとその機能、百貨店やスーパーマーケットなど大型小売業が核店舗となり、各種専門店が入居、広い駐車場、家族ぐるみで利用できるレジャー施設を備え、ワン・ストップ・ショッピング(1ヶ所でのまとめ買い)の機能と、文化的・社会的・娯楽的機能を兼ね備えている。

***欧州、特にフランスを中心に発達した大型小売業の形態、スーパーマーケットを越えて大型化した販売店の意。郊外立地、広い駐車場、売り場面積が1万㎡以上、セルフサービス中心(一部対面販売)、品揃えの巾が広く、ディスカウントで安さが売り物という特色をもつ。

****業種や業態とは無関係に、多数の店舗を本部が統一的に管理する小売業の経営形態。国際チェーン・ストア協会の定義は単一資本で、11店舗以上の店舗を直接管理する小売業、または飲食店の形態である。

積の小さいコンビニエンスも前面に駐車場があるのが望ましいが、側面、道路をはさんだ対面などで店舗の前に路上駐車が多いいのは見なれた光景である。また、駐車場をもたないコンビニエンスも数多い。スーパーやコンビニエンスは、このように周辺道路における路上駐車問題を抱えている他に、特に住宅地に立地する場合が多く、これらの駐車が住宅地内に侵入し、歩行者との交錯、住環境の悪化などを引き起こしている。

2) 都心部の商業地では、次のような駐車問題を抱えている。

- ① 路上駐車需要が多く、商品の搬入出などの活動を阻害している。特に、二重、三重駐車による荷役作業、搬入先から離れた地点での駐車が目立つ。前者は、交通流を阻害するとともに荷役作業の安全性に問題がある。後者は、荷役作業に時間を要するため駐車時間が長くなって回転率が下り、悪循環する。基本的には、荷役用の駐車スペースが路外、路上ともに不足していることである。
- ② 路上駐車の中でも、消火栓付近、交差点内など道路交通法で規制されている箇所、バス停のマーキング内、病院の出入口付近などの駐車、およびパーキングメーター設置場所の二重駐車が目立っている。また、歩道乗り上げ駐車、一方通行の両側駐車など路上駐車禁止区間の中でも特に、ドライバーのモラルを疑うような駐車違反が多い。
- ③ タクシー乗り場が設置され、乗車位置はかなり厳しく監視されている。しかし、これが路上混雑の原因にもなっている。乗車に対しての安全性は確保されるが、待機スペースがないため、長い待機列になるとともに、路上駐車がある時は二重駐車をうむ元凶となっている。
- ④ 路外駐車場の配置には、片寄りがある。そして、ビルによっては駐車場を保有しているが、十分に活用されていないケースも多い。
- ⑤ 路上に駐車しているドライバーの路外駐車場を利用しなかった理由を新宿商業地のアンケート結果でみると、「(付近の駐車場が) わからなかった 平日8.2%、休日5.1%」「混んでいると思った 平日6.2%、休日17.1%」となっている。すなわち、駐車場への誘導システムが十分でなく、また駐車場の利用率についての情報提供が十分でないことが窺える。また、「駐車場か

ら目的地まで遠すぎる」が平日6.2%、休日4.5%で、駐車場の配置に関するサービス水準の不足地区が存在することを裏付けている。

- ⑥ これからの流通形態は、単に商品を売るだけでなく、買物にプラスして家族で食事をしたり、娯楽に興じるようにしくまれている*。しかし、商業地の路外駐車場の料金は高い上に長時間割引きもない。したがって、新しいスタイルの商業地を支える駐車料金の体系をとっていないといえる。

3) 商業地問題の一つに、大型店と地元零細商店の共存の問題がある。この問題は、流通ルートや資本力など商店経営上の問題として議論されているが、現代商業の基盤施設としての駐車場の有無も大きな原因であると考えられる。零細商店は、路外駐車場を保有する経済力をもっていない。したがって、同じ土俵で競争させるためには、地区としての駐車対策を検討しなければならないであろう。

——以上三項は、商業地における具体的な駐車問題である。この他に駐車対策の方法についての問題点が挙げられる。

- 4) 駐車対策には、駐車スペースの確保、駐車規制、駐車場(あるいは地区、路線)への誘導、駐車場に関する情報提供などが考えられる。また、駐車する行為は、交通流の末端であり、駐車対策と交通流のコントロールとを一体と考えなければならない。しかし、現状は個々に取り扱われている。
- 5) 駐車特性は、地区の特性でもある。隣接商業地との関連、地形、土地利用、現在の駐車整備度、地区の歴史、周辺の交通網、地区住民の生活習慣、乗用車の普及度などによって駐車特性は異なる。しかし、駐車料金、駐車規制、指示標識などをみると地区毎の対策が行われていない。また、自動車社会において地区における占有スペース、占有時間の確保は、地区の基盤施設であり、基盤サービスである。にもかかわらず、駐車対策に地区の個性はみられず、沿道の建物用途、道路幅員、路外駐車場の整備度合など考慮せずに駐車禁止規制を地区全体に一律に適用したり、パーキングメーターを設置することを目的にその場所を探索し、

*堤清二の「マージナル産業論」³⁾にみられるように、これからの流通産業は、社会変化と深く関わり合い、知識集約型産業として発展していくことになろう。買物時間にプラスされるため、商業地での滞在時間は当然長くなる。

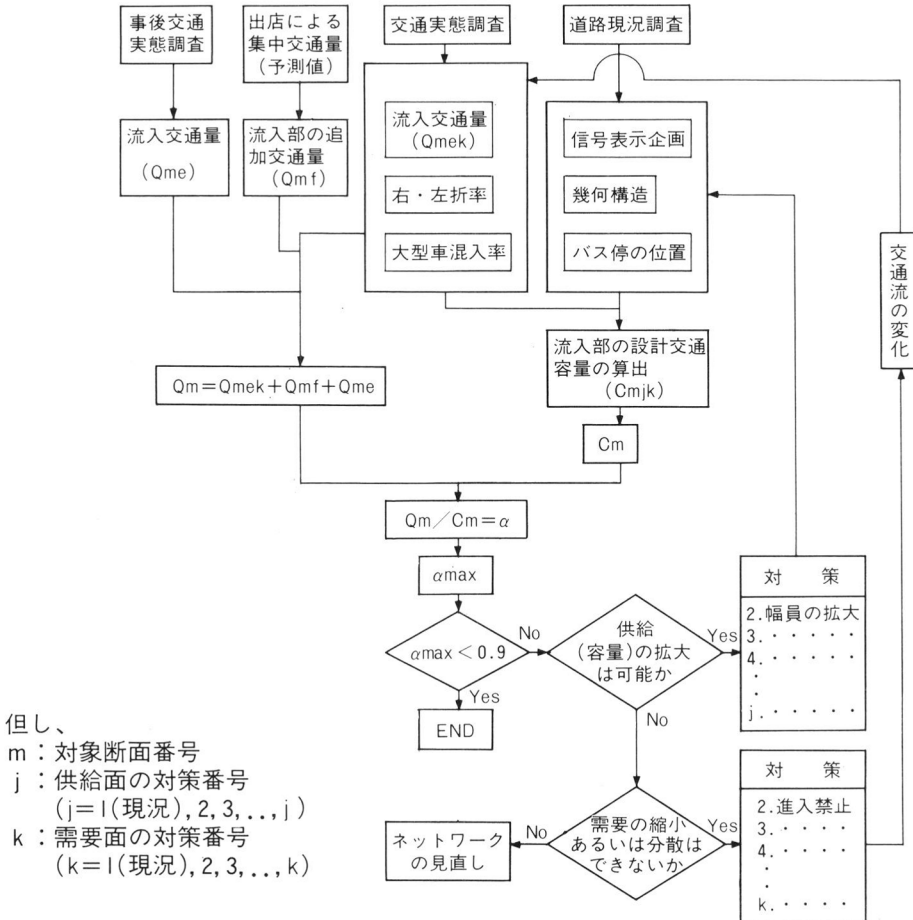


Fig. 1 交通環境アセスメント手法の手順
 The flow-chart of the environmental assessment of traffic flows

設置する。すなわち、地区全体の駐車問題を解決するためにどのような手段が必要かといった発想ではなく、各々の駐車対策手段があって、それを各々に適用していく方式である。地区全体の駐車問題をトータルで取り扱う組織、地区毎に駐車対策が樹てられる専門家がいない点にも問題があると考ええる。

4. 解決策の提案

商業地域および流通変革による駐車問題の解決策

は、個別の対策から全体の対策まで数多く存在する。ここでは、駐車問題をトータルシステムの中で解決していく考え方について紙数の関係もあるので、大型店の出店の際の交通環境アセスメントの手法と商業地の駐車計画について提案し、考察する。

4-1 交通環境アセスメント手法

Fig. 1は、アセスメント手法の手順の流れを示したものである。基本的な考え方は、大型店の出店によって生じる交通需要の周辺道路への影響を、需要-供給のバランスで評価することである。評価値は

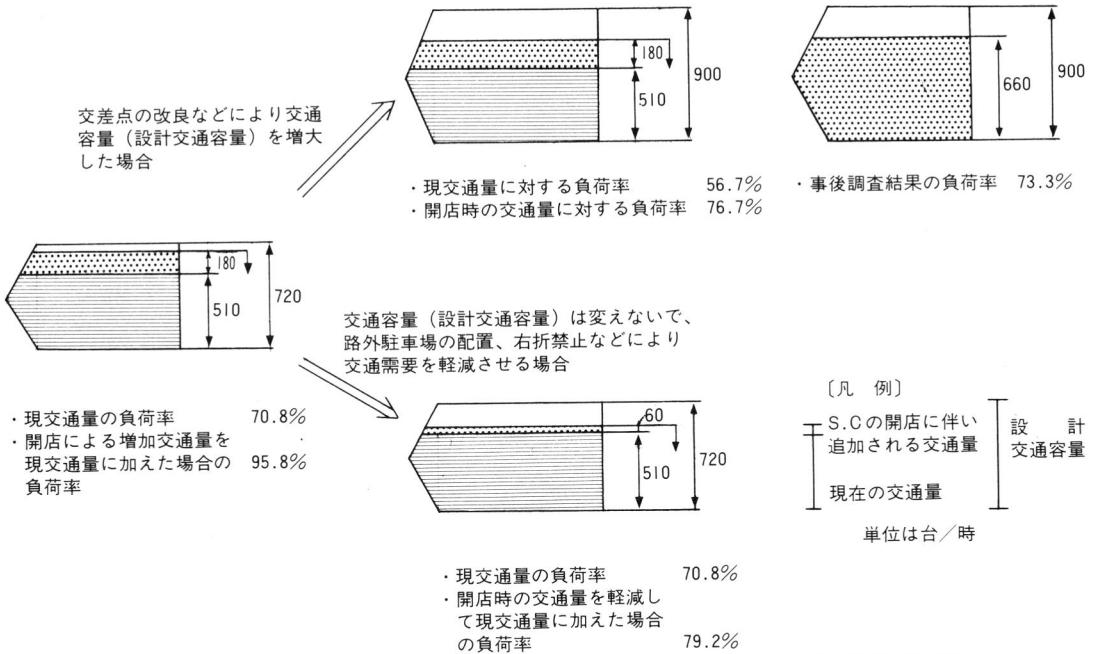


Fig.2 交通容量と交通量の関係例
An example of traffic capacity and traffic volume

注) 数値は例示的に示したもので、実際の値とは関係ない。

交差点あるいは駐車場入口*の流入断面(m)をピーク1時間に通過する交通量と設計交通容量の比で表わす。この比を負荷率と呼ぶ。店舗周辺の主要な交差点における流入部でのピーク時負荷率を計算し、負荷率の最も高い値を評価する。負荷率のサービスレベルは、地域特性・周辺の道路網、沿道施設などによって異なる**。このシステムは、このサービスレベルを全ての流入部の負荷率が基準を満足するまで、供給量(設計交通容量)を拡大するか、需要量の削減か分散の対策を繰り返すように構築されている。そして、大型店の出店によって生じる交通量を現況交通量に追加して、事前の対応策が立てられるよう仕組みられている。この対応策は、まず、供給量(ここでは交差点の流入部における設計交通容量)の拡大、次善の策としては道路上の需要の分散、時間的需の転移などによる交通需要の縮小を想定している。そして、この対応策に従って交差点の流入部における交通需要量と設計交通容量を算出し、そのバランスがみられるようシミュレーションしていく。この交通量と設計交通容量の関係例をFig.2に示す。また、開店後の事後交通実態調査によって、事前事後の評価から出店による交通環境の評価と問題箇所の発見が可能で、その対策と責任の帰属が明確にで

きるよう仕組みられている。なお、供給量の拡大のための主要な対策と需要量削減のために考えられる主要な対策はTable 1に示すとおりである。

4-2 商業地の駐車計画

商業地の駐車計画は、次の前提条件をもとに作成されるべきものであろう。

- ① 自家用乗用車の利用は商業地の地位確保の水準までは認める***
- ② 商業地内は歩行者優先の策をとり、路上駐車を極力減少させる
- ③ 商業地内の無駄な通行を排除する駐車施設の配置を考える

*その他ネックになる箇所として踏切、道路の未整備箇所(例えば2車線道路が途中から1箇所になっている地点や橋梁・トンネルなど幅員が狭くなっている箇所)も場所によって対象になる。

**混雑が生じない値としては0.9程度であるが、住宅地など交通量を抑えたい場合は0.6~0.7程度に抑えることが必要である。

***都心部への自動車の流入を抑制しようとする都市計画、交通計画に背反する条件ではあるが、前述したように都心商業地の地位を維持するためには、自動車利用による買物客の確保は必要である。そのため、自動車の利用は認めるが、トリップを最短にし、商業地内では秩序ある利用をさせることでこのマイナス条件を克服しようとするのがこの計画の意図である。

供給量拡大 のための 主要な対策	2	幅員の拡大
	3	信号現示の最適比率
	4	左折車線の設置
	5	右折車線の設置
	6	時差式信号の採用
	7	バス停の移動
	8	駐停車禁止
	・	・
	・	・
	J	・
需要量削減 のための 主要な対策	2	店舗外駐車場の設置
	3	進入禁止
	4	一方通行
	5	右折禁止
	6	左折禁止
	7	・
	・	・
	・	・
	・	・
	K	・

Table 1 供給量の拡大と需要量の削減のための主要な対策
The main measures for magnifying the traffic capacity and reducing the traffic volume

④ 駐車施設の費用は利用者負担を原則とする

商業地が繁栄すれば交通需要は増加するわけで、これらの条件はトレードオフの関係にある。しかし、これらの条件が全て満足するための計画が望まれており、その達成には地区の駐車問題をトータルシステムとして捉えなければならない。したがって、道路の交通機能のうちアクセス機能がトラフィック機能を優先する路線および車線については、荷役活動等に路上駐車スペースを積極的に提供させることが商業地内の交通秩序を保つことになるであろう。しかし、それには前提条件が必要である。一つは、荷役活動を優先させるためにそれを担保する取締り、罰則規定が伴わなければならない。さらにもう一つには、路上スペースは公共空間であり、駐車、荷役行為はこの空間を一定時間占有し、そのうえ、本来は建物内に内蔵すべき空間ということも考慮するならば有償でなければならない。このような付帯事項付の荷役スペースの確保計画をまず提案する。次いで、この計画を実行するためには自家用乗用車等を路外駐車場へ誘導しなければ効果が上がらないであろう。そのため計画のいくつかを提案し、最後に地区のトータルの駐車計画を実現するために共同駐車場の計画を提案する。

〔荷役スペースの確保〕

貨物車および貨客車の荷役のための駐車スペース

レベル	駐 車 場 所	取締りの駐車時間長	罰金
A	交差点内、消火栓、余裕巾3.5m以内など道路交通法による駐車禁止区間	0	高額 ↑ ↓
B	病院、消防署、駐車場などの入口 バスストップ 荷役用駐車スペース ハンディキャップ用駐車スペース	0	
C	バスルート	0	
D	A B C以外	路外駐車場の整備水準によって10~30分の駐車を対象とする。	低額

Table 2 路上駐車場所による駐車取締り、罰則のレベル (私案)
The level of parking violations on the road (my private plan)

の確保は、本来建物の中で行われるべきであるが、最近建築された建物を除いて建物内に荷役用のスペースをもっていない。また、新しい建物も定期にかつ大量に供給される物流に関してのスペースは準備されているものの、例えば路線トラックによる宅配便、少量の配達など常時ではあるが不定期な需要などのための駐車スペースは用意されていない。商業地の路上駐車車の現況はというと、自家用乗用車がまず駐車し、次に貨物の積卸しをするための貨物車が二重駐車するのが特徴的である。このように路上駐車による物流活動が多く、現在の土地利用と建物用途を与件とするならば、これらの活動のために路上スペースを提供せざるを得ない。したがって、路上駐車対策としては、自家用乗用車をできるだけ路外駐車場へ追い込み、荷役用の駐車スペースを確保することが基本となろう。

荷役スペースを確保すべき空間は、道路幅員、道路機能の段階的分類、沿道の建物用途、路外駐車場の整備度、路上の現況利用度によって決定される。

この計画は、駐車を許可するための計画であるから、対象外の車両に対して厳しい取締りで臨む必要がある。わが国の現在の駐車取締りは諸外国に比べて、比較的緩やかな取締りであると思われる。それには、駐車スペースの不足が背景にある。そのため、必ずしも路上駐車を必要としなくともよい種類の駐車を認める結果となっていることも否めない。そこで、対象地区内の全路線が路上駐車禁止になっているが、取締り、罰則をTable 2に示すような4段階に分けて行うことを提案したい。これらを実行するためには、専門の駐車取締り官の常駐が必要であろう。

また、前提条件④に従うならば荷役用スペースの

利用者の費用負担が望まれる。荷役スペース利用者からの負担金を得、路外駐車場や誘導標識など路上駐車を排除するための駐車施設を整備するために循環させる必要がある。

さらに、荷役スペースを駐車スペースとして考えるわけだから、荷役時間帯以後も他の駐車需要の用に供しても交通流に与える影響は同じである。しかし、自家用乗用車は路外駐車場の利用を原則とするのであるから、当然これと均衡のとれた料金設定が必要である。ただ、パーキングメーターを使用すると荷役作業等に支障があるのでパーキングディスク*の利用が望まれる。あるいは、夜間においてはタクシーの待機スペースとして活用してもよい。この時、この路側スペース活用の費用をタクシー料金に負荷するような仕組みが必要である。

〔路外駐車場への誘導計画〕

路外駐車場への誘導計画としては、次の諸々の計画が考えられる。応急策としては単独の採用も可能だが将来的にはトータルでの併用が望まれる。

① 駐車場マップの作成

現在、タウンガイド等が作成されているケースもあるが、大部分が店舗、バス停の位置などの表記が主である。交通規制を加えた駐車場専用のマップを作成することは、利用者が最短距離で目的地に到達できる情報を提供できるので、利用者の便と共に商業地内の無駄なトリップを相当数排除することが可能である。

② 指示標識の統一

駐車場へのスムーズな誘導、さらには商業地の美観を考慮し、指示標識を統一、連続性のあるものにする。

③ 可変式誘導標識の設置

駐車場の利用数をコンピューターで直結した可変式駐車場案内誘導標識システムができれば、商業地内の駐車場に需要の最適配分が可能である。駐車場の需要まで組み込まなくても「時間帯別の交通規制」、「経験的なデータを用いたコントロール」のためにシステムを導入することは可能であり、有効である。

④ 「空きスペース」の情報提供

キャプテンシステムなどの情報技術の発達は、「駐車場の空きスペース」の情報提供を容易にするであろう。「空きスペース」の情報提供は、顧客にとって長時間の駐車場前での待機を避けることになり、一方、地区の交通問題から考えると駐車需要

や周辺交通需要を平準化することによってメリットが大きい。ただ、考えられる問題点としては「空きスペース」が少ないという情報は他の場所の商業地に顧客を奪われるという懸念が残る。しかし、長期的に考えれば、長時間駐車待ちをしていて悪印象を残すよりは商業地自体が空いた時間帯まで待ってもらえるサービス、企画力を身につけることが必要かと考える。

⑤ 地区内および周辺駐車場の利用調整

地区内の駐車場の利用は、立地条件によってバラツキがある。また、商業地から若干離れた場所の方が駐車場を確保し易い場合がある。そのうえ、問題点でも述べたように変革する流通形態は顧客を長時間商業地に滞在させることであり、そのためには長時間駐車をしても滞在できる料金体系が必要である。また、長時間滞在のためには若干のアクセス時間の割り増しは許容されるので地区全体の路外駐車場を有効に利用させる計画が必要である。そのために、位置および駐車時間を調節できる弾力的な料金体系を設定し、これによって離れた駐車場と目的の店舗までの距離の克服に駐車場と商業地を結ぶシャトルサービスあるいは巡回サービスのためのミニバス等の運行が必要となる。

⑥ 専用駐車場の解放

商業地の駐車需要の平・休日比は大きい。また、買物客のアンケート調査による要望などでも駐車場の増設の声は大きい。そして、流通形態の変遷をみても路外駐車場を増設することが必要とされるが、地価の高い商業地区では困難な場合が多い。したがって、地区全体を駐車スペースを供給することを考えるならば市役所などの公共施設の駐車場、その他銀行などの専用駐車場の解放が望まれる。この場合、勿論、無料解放するのではなく、地区に見合った料金の徴収は必要である。

⑦ 道路一駐車場一歩行者用道路の連続性

商業地での交通計画は、自動車一駐車場一徒歩のつながりが基本となる。まず、幹線道路から駐車場までのアクセスができるだけ短く、わかり易く、歩行者の動線と交わらないことが必要である。駐車場の配置は、このように幹線道路からのアプローチのよい位置でかつ歩行者が目的地まで最短距離

*駐車時刻を自己申告する制度である。有料の場合は自動販売機で駐車時間に見合った料金を払うと駐車できる駐車時刻が刻印されたディスクがでてくるので、これを自動車の前面ガラスの内側に見えるように置いて、駐車できる権利を示す方法。

離で結合することが望まれる。商業地では、安全に、快適に歩ける空間を確保するためには歩行者専用道の設置が必要である。この三者を最適に結びつけるためには、駐車場を商業地の外周に置くよりはむしろ地区内に深く呼び込み、歩行者、自動車の動線の分離計画をしっかりとつくる必要がある。

[共同駐車場計画⁴⁾]

これまで述べた諸計画を実効あるものにするには、商業地の駐車場計画を一元化し、経営を共同化し、独立採算がとれる体制が必要である。

顧客を一人でも多く呼び込みたいとする商業地側と、安全で、円滑な交通流を望む交通管理者、道路管理者側ではその利害に背反関係をもつことになる。この両者を満足するためには、これまで述べた方策を全て実施することが前提となる。すなわち、将来的にはできるだけ多くの路外駐車場施設を建設し、この施設が使い易いソフトづくりが必要である。そのためには地区全体の協力、負担金や収益金、違反金などの施設整備への還元が必要である。すなわち、管理主体が一元化された共同駐車場による経営である。

ここで、共同駐車場を定義しておく、商業地における諸店舗とその諸施設から発生する駐車場需要に対応するために設置され、かつ地区全体で一元管理される一般公共の用に供する駐車場施設をいう。そして、共同駐車場の利点⁵⁾を列挙すると次のとおりである。

- ① 駐車場需要の調整を、駐車料金、統一された指示標識、可変式誘導標識、駐車場情報の提供などで行うことができる
- ② 顧客のアプローチを最短トリップで止めることができる
- ③ 駐車場は立地条件により回転率等採算条件に差があるが、全体として経営採算を成立させることができる
- ④ 路上と路外の駐車システムを一元的に機能させることができる

⑤ 駐車場施設をもたない地元零細商店も同じ基盤で競争することができる

⑥ 駐車場によって曜日変動、時間変動が異なるがこれを調整できる

一方、問題点としては、

① 独立採算ができることが前提となる

② 地区内に非協力者がいると困難である

などが挙げられる。①については、共同駐車場は、需要の調整から料金の調整まで実施するので独立採算で運営できないと、公正な判断ができない。②については、対象地区が広い場合や歓楽地区を多く抱えている場合は困難が予想される。しかし、全ての商業地にいえることだが、長期ビジョンに立つならば、5年あるいは10年計画で共同駐車場化へ進むべき時期にきているものと考えられる。

5. まとめ

以上、今日の大都市における駐車問題の解決策について、商業地を中心にトータルシステムとしての駐車対策についての考え方を提案という形式でまとめた。方法論については、紙数の関係で説明を端折ったので十分理解して戴けない点もあるが、別の機会に詳説したい。また、いくつかの方策については、実際に適用した経験もあるので別の機会にその効果を実証するつもりである。

参考文献

- 1) 渥美俊一『これからのチェーンストア経営(改訂版)』実務教育出版、pp.59—64、1972年1月
- 2) 前掲1)
- 3) 堤清二『変革の透視図—流通産業の視点から—』日本評論社、1979年10月
- 4) 高田邦道『商業地域の自動車交通抑制について』『第13回日本道路会議論文集』pp.387—389、1979年10月
- 5) 住宅・都市整備公団南多摩開発局；都市計画協会『大規模ニュータウンにおける駐車場整備に関する調査報告書』pp.24—31、1985年3月