

## 商業地コミュニティによる 交通マネジメントの実態と課題

高辻秀興\*

鶴 寛\*\* 深海隆恒\*\*\*

商業地では来街車と搬入車の路上駐車の問題が特に大きい。来街車に対しては種々の形態で駐車場が供給されている。しかしその利用効率を高め交通改善を達成するにはなお共通駐車券の発行や駐車料金の設定に課題が残されている。搬入車のための駐車場の整備率は著しく低い。共同搬入システムなどと合わせて今後検討していく必要がある。その他、閉店時間のシフト、共同配送サービス、乗合バス等々の実施状況についても捉えた。概して販促と商店街活性化にねらいがあり交通改善という観点はまだ希薄である。

### Facts and Issues Concerning Traffic Management by Business District Communities

Hideoki TAKATSUJI\*

Hiroshi TSURU\*\* Takatsune FUKAMI\*\*\*

Roadside parking for visiting vehicles and delivery vehicles in business districts is a particularly large problem. The parking facilities for visiting vehicles are provided in various configurations. However, in attaining more efficient use of parking facilities and improving traffic, problems still remain concerning the issuing of parking voucher and the setting of parking charges. The number of parking spaces for delivery vehicles is considerably low. This will need to be studied in the future in conjunction with a common delivery system. In addition to this, other ways of alleviating the situation have been picked up. These include staggered shop hours, a common freighting service and shuttle buses, etc. Generally, however, traffic improvement pales beside stimulating sales and invigorating the business district.

#### 1. 研究の目的と方法

##### 1-1 背景と目的

商業地は多様な交通が輻輳するところであると同時に大部分の交通は効率を強く求めている。買物・商品搬入・業務的訪問などの交通が発生集中の時間的特性を持って存在している。またその量が多いこ

とが特徴である。特に買物客の自動車利用が増加したことや商品搬入の頻度が増加したことなどにより商業地の交通混雑はいっそう激しくなっている。これに対し来街車のための駐車場整備と駐車場誘導システム、あるいは商品の共同搬入による搬入車の削減など、個別の交通マネジメントの手法がいくつか提案されてきている。

そうした手法は経済的効率の観点からのみ評価されて立案されればよいのではなく、どのような地域コミュニティの協同とルールのもとで運営され得るのかという実行性の観点からの評価を経なければならぬ。逆に言い換えると、地域コミュニティが現に実行している交通対策の中に新たな交通マネジメント手法として検討に値するものがあるかもしれない。その萌芽をつかみ、手法として洗練していくた

\* 麗澤大学国際経済学科助教授  
Associate Professor, Intl. School of Economics  
and Bus Admin., Reitaku University

\*\* 東京工業大学大学院生  
Postgraduate,  
Tokyo Institute of Technology

\*\*\* 東京工業大学社会工学科教授  
Professor, Dept. of Social Engineering,  
Tokyo Institute of Technology  
原稿受理 1995年8月26日

めの課題を探るのも一つのアプローチである。

本研究はそうした観点から、商業地コミュニティが如何なる交通マネジメントの取組みを行っているかその実態を把握するとともに、そのうちのいくつかの事例をもとに一般的適用性へ向けての課題を探ることを目的としている。

1-2 研究の方法

商業地コミュニティの形態としては、商店街協同組合、商店街振興組合、商店街連合会、および商店会などがある。これらは昭和40年代の半ばから本格化した商業近代化事業などに地元の実行組織として関わりを持っている。それぞれの組織形態ごとに制度上の定義の違いがあるし、共同事業を行うときに受ける助成の範囲にも違いがある。しかし本研究ではそうした違いはさほど重要ではない。一つの意志決定のもとで共同ないしは協調して活動をしているという意味では特に区別する必要はない。以下ではこれらを総称して単に商業地コミュニティと呼ぶことにする。

研究の方法の第一として、全国の商業地の中から商業近代化事業などによりモールや駐車場などの施設整備が進んだところを抽出し、交通マネジメントの取組みの実態をアンケート調査により把握する。ここでの関心は施設整備の内容ではなく、施設整備が進行している商業地で如何なる交通マネジメントの工夫がなされているかを探ることにある。第二にアンケート調査の回答の中から興味深い取組み事例をいくつか取り上げ、地元商店会にヒアリングを行って具体的な実施内容を把握する。以上の結果をもとに、商業地コミュニティとして取組んでいる交通マネジメント手法を一般に適用する際の課題について考察する。

なお商業地の交通全般を考察の対象としたわけではなく、来街車と搬入車をめぐる交通問題への対処

に限定した。自転車や第三者交通（通過交通など）の問題は除いた。自転車問題は別途独立したテーマとして扱ひ得るであろうし、通過交通の問題は都市の交通骨格の問題としてこれも別のテーマであろうと考えたからである。

2. 商業地の交通マネジメントの考え方

アンケート調査に先立ってあらかじめどのような交通マネジメントの手法があるかを整理しておく必要がある。ここでの整理は、単に一般論として網羅的に手法を上げることがねらいではない。アンケート調査で漫然とどのような交通マネジメントを行っているかを問うても回答は得にくい。回答を引き出すためには想定し得る手法を並べてその実施状況を問い、それをきっかけとして関連して実施している取組みを回答してもらうのがよからう。ここでの整理は、想定し得る手法を仮説的に整理し質問項目を組み立てるための枠組みとすることがねらいである。

交通マネジメントの手法は、大きく流管理、量管理、および時間管理に分類できよう。流管理は経路制御つまり交通動線の制御である。量管理は発生集中量の制御である。時間管理はピーク時間のシフトを制御することである。それぞれ、車の滞留と流れという交通形態の制御に関わってくる。こうした観点から、商業地における来街車と搬入車を対象とした交通マネジメントの手法を仮説的に想定したのが Table 1 である。これをもとにアンケート調査の質問項目を組み立てた。

3. アンケート調査の実施概要

施設整備がある程度進んでいる商業地を選択するため、まず『商店街の街づくり百科 I・II』<sup>1,2)</sup>に記載されている商業地を母集団として用いた。この資料（以下『百科』と略する）には全国の商業地の

Table 1 商業地の交通マネジメントの枠組みと手法例（来街車と搬入車を対象として）

交通 の分類	管理の 枠組	交通マネジメント（交通主体の動きの制御）		
		流管理 （経路制御）	量管理 （発生集中量制御）	時間管理 （ピーク時間シフト）
車の滞留	駐車場	駐車場誘導システム	駐車料金システム、 共同搬入、	開店時間のシフト、 朝市・夜市、 搬入車の時間調整
人と車の流れ	モール、 歩道、 代替路	進入規制、 通行規制	消費者への共同配送、 乗合バスへの転換	時間規制

Table 2 アンケート調査を実施した商業地

商業地タイプ	件数(件)	回収率(%)
1. 近隣型(商圏人口1万人程度)	11	73.3
2. 地域型(商圏人口数万~20万人)	23	79.3
3. 広域型(商圏人口20万人以上)	22	42.3
全体	56	58.3

注) 実施期間は、平成6年11月~12月。

うち商業近代化事業などを通じてモールや駐車場などの施設が整備された商業地が上げられている。ただし、それらすべての施設が完全に整備されているという意味ではなく、少なくとも一つの施設の整備を商業地の共同事業として実施したということである。全国の商業地を網羅した意味での母集団ではないが、共同事業が実施されておりそれを通じて商業地コミュニティとして一つの意志決定のもとで共同ないしは協調して活動することを経験しているとみなすことができるものである。その延長でなんらかの交通対策を実施していることが想定され、本研究の調査の趣旨にかなうものと考えられる。

この中から96箇所の商業地を無作為に抽出し、商業振興組合あてに調査票を配布した(振興組合ではなく協同組合の場合もある)。なお空間的に連続したひとまとまりの商業地であっても通りが違うと別の商店会になるなど、商業地コミュニティの組織が分かれて存在することがある。その場合は商業地としての空間的なまとまりに合せて商店会連合会が築かれていることが多いので、そこに依頼して商業地全体を代表するかたちで回答してもらった。結果的に56箇所の商業地から回答を得た(回収率58%、Table 2)。

なお発生する交通問題と対策の内容は商業地の規模と立地特性によって異なると考えられる。『百科』では商業地を商圏人口にもとづいて超広域型、広域

型、地域型、および近隣型の4つに分類している。本研究でもこの分類を援用するが、超広域型と広域型は一つにまとめて広域型として扱う。主としてサンプル数の問題によるが、近隣型と地域型との区分ほどには超広域型と広域型との区分には本質的な意味がない。つまりいずれも十分大きな商圏人口を有し類似した交通問題をかかえていると考えられるからである。以下の章では商業地のタイプを次の3つに分類し、タイプ間の違いにも配慮しながらアンケート調査の結果を考察していくことにする。

#### ①近隣型

商圏人口1万人程度、住宅地域や農漁村に立地する。

#### ②地域型

商圏人口数万から10数万程度、中小都市の中心部に立地する。

#### ③広域型

商圏人口20万人以上、政令指定都市や県庁所在都市またはそれに準ずる都市の中心部に立地する。

回答のあった商業地の規模と業種構成は、Table 3のとおりである。近隣型と比べて地域型および広域型の規模が小さいように思われるが、これは都市中心部の全域を商業地としているのではなく、その中の商店会(またはその連合会)としてのまとまりを持った地区を商業地としているためである。業種構成では、広域型において「衣料・身回品」の割合が大きい点にタイプの特徴が表われている。

### 4. 来街車と搬入車をめぐる問題の実態

来街車と搬入車をめぐる交通問題として種々のものが指摘された(Table 4,5)。

第一に、来街車についても搬入車についても「違法な路上駐車」の問題が最も多く指摘されている点が注目される。来街車の「違法な路上駐車」を指摘

Table 3 調査した商業地の業種構成

	衣料・身回品	食料品	飲料・サービス	家具・日用品	その他小売	その他	合計
商店等の数(平均:件)							
近隣型	11.2	8.6	8.5	5.9	13.5	5.3	52.9
地域型	14.6	7.3	16.8	6.9	21.8	9.0	76.4
広域型	32.7	8.7	14.6	8.2	8.9	8.4	81.3
業種構成(%)							
近隣型	21.1	16.3	16.0	11.2	25.4	10.0	100.0
地域型	19.1	9.6	22.0	9.0	28.5	11.8	100.0
広域型	40.2	10.6	18.0	10.0	10.9	10.3	100.0

Table 4 来街車をめぐる問題

	回答率 (%)			
	近隣型 (N=11)	地域型 (N=23)	広域型 (N=22)	全体 (N=56)
1. 特に問題ない	27.3	17.4	27.3	23.2
2. 違法な路上駐車	54.5	78.3	50.0	62.5
3. 駐車場待ち行列	0.0	8.7	40.9	19.6
4. 歩行者と交錯	0.0	21.7	18.2	16.1
5. 交通渋滞	18.2	21.7	13.6	17.9
6. その他	45.5	4.3	13.6	16.1

Table 5 搬入車をめぐる問題

	回答率 (%)			
	近隣型 (N=11)	地域型 (N=23)	広域型 (N=22)	全体 (N=56)
1. 特に問題ない	36.4	34.8	45.5	39.3
2. 違法な路上駐車	54.5	47.8	27.3	41.1
3. 交通渋滞	9.1	39.1	31.8	30.4
4. 歩行者と交錯	0.0	13.0	22.7	14.3
5. その他	0.0	0.0	4.5	1.8

しているのは全商業地の約63%にもなる。搬入車についても約41%の商業地が問題として指摘している。なお広域型商業地に限り搬入車については「違法な路上駐車」の指摘が少なく「特に問題ない」という回答の方が多い。その理由の一つは、搬入車に対する進入規制にあると考えられる。アンケート調査の中で搬入車を対象とした進入規制（終日規制しているものも特定時間帯だけ規制しているものも両方合わせて）を実施しているかどうかを問うた結果を見ると、実施率は近隣型で27.3%、また地域型で21.7%であるのに対して広域型では72.7%と顕著に高い。つまり搬入車に対する交通流管理および時間管理が「違法な路上駐車」の発生をある程度防止していると考えられる。さらにもう一つの理由として、大規模店舗などで自らの敷地内に搬入車用の駐車場を整備していることから「違法な路上駐車」の発生が少なくなっているのではないかと推察される。なお搬入車用の共同駐車場の整備については、後の5-2で見るといづれのタイプの商業地においてもほとんど整備されていない。一方、広域型商業地では約41%が来街車の「駐車場待ち行列」を挙げている。休日に中心商業地の大規模店舗などの駐車場の入口で待ち行列ができる実態が反映されているのであろう。地域型や近隣型の商業地ではそうした指摘は少ない。

第二に、「交通渋滞」の指摘が多い。ここでいう「交通渋滞」は商業地内のものである。来街車がひきおこす渋滞については全商業地の約18%が指摘している。搬入車による渋滞については約30%が指摘している。特に広域型と地域型の商業地で搬入車による渋滞があるという指摘が多い。一般に交通渋滞は、信号現示や右折処理や路上駐車を原因として生ずる。

Table 6 違法な路上駐車による交通渋滞の発生率

	違法な路上駐車の有無	
	ある	ない
来街車について		
1. 近隣型	33.3	0.0
2. 地域型	27.8	0.0
3. 広域型	27.3	0.0
全体	28.6	0.0
搬入車について		
1. 近隣型	0.0	20.0
2. 地域型	45.5	33.3
3. 広域型	66.7	18.8
全体	39.1	24.2

注) 「交通渋滞の発生率」は、「違法な路上駐車」が「ある」「ない」のそれぞれのグループにおいて渋滞が発生していると回答した割合である。

実際の原因は現地を直接観察しなければわからない。しかしこのアンケート調査の結果からだけでも興味深い傾向が指摘できる。いま「違法な路上駐車」と「交通渋滞」とをクロスさせて集計すると、違法な路上駐車が「ある」場合の「交通渋滞」の発生率が、違法な路上駐車の「ない」場合より明らかに大きい (Table 6)。つまり路上駐車で車線がふさがれることが渋滞発生が無視できない原因になっている傾向がうかがえる。このことから「交通渋滞」はむしろ派生現象であり、「違法な路上駐車」の問題がかたちを変えて表われたものと解釈できよう。この点、回答者は「違法な路上駐車」と「交通渋滞」との間の因果関係を必ずしも意識的にはとらえていないかもしれない。それでも回答者の回答を予断のない観察結果であるとみなし、その間の相関関係に着目して上のように分析することは、方法としては許されるであろう。

第三に、「歩行者との交錯」が指摘されている。

Table 7 来街車の駐車場の整備状況

駐車場の種類 商業地タイプ	1. 商店街の共同 駐車場	2. 公共駐車場	3. 商店街で契約して いる民営駐車場	4. 休日に利用できる 他の施設の駐車場	5. 路上駐車場	合計
整備率(%) : 「整備されていると回答された件数」 / 「商業地総数」						
1. 近隣(N=11)	63.6	27.3	0.0	54.5	0.0	81.8
2. 地域(N=23)	82.6	43.5	26.1	39.1	8.7	95.7
3. 広域(N=22)	54.5	63.6	72.7	31.8	18.2	90.9
全体(N=56)	67.9	48.2	39.3	39.3	10.7	91.1
平均設置箇所数 (箇所/商業地)						
1. 近隣(N=11)	1.4	0.4	0.0	1.1	—	2.8
2. 地域(N=23)	1.7	0.8	0.3	1.1	—	3.9
3. 広域(N=22)	1.2	2.4	10.4	0.6	—	14.6
全体(N=56)	1.4	1.3	4.2	0.9	—	7.9
平均駐車台数 (台/商業地)						
1. 近隣(N=11)	54.5	10.5	0.0	15.5	0.0	80.4
2. 地域(N=23)	92.9	48.3	25.9	22.9	4.0	193.9
3. 広域(N=22)	162.5	301.9	858.8	91.3	11.4	1,425.9
全体(N=56)	112.7	140.5	348.0	48.3	6.1	655.6

歩行者交通量の多い広域型・地域型の商業地において指摘が顕著である。

以上を総括すると、来街車と搬入車をめぐる問題は大きく「違法な路上駐車」と「歩行者と車との交錯」の二つの問題に集約される。後者の歩車分離の問題は、モール整備や進入規制などいわゆる交通流管理が実施されることでかなり解消するように思われる。事態はむしろ前者の駐車問題の方が深刻で、交通量管理や交通時間管理など多様な手法の検討が必要領域である。

## 5. 駐車場の整備状況

### 5-1 来街車のための駐車場

駐車場の形態として①商店街の共同駐車場、②公共駐車場、③商店街で契約している民営駐車場、④公共施設または事務所ビル等の駐車場のうち休日に来街車が駐車利用できるもの、⑤路上駐車場、の5つを上げその整備状況を問うた (Table 7)。これらは共同で整備したり交渉したり計画に関与したりという、商業地コミュニティとしての何等かの活動が関わって実現するものである。

まず5つの駐車場形態のうちいずれかの形態で単に駐車場があるかないかという点から見ると、全商業地の約91%で駐車場が整備されている。整備率としては高いが、それでいて先に見たように「違法な路上駐車」が問題であるという指摘が多かった。①台数が足りない、②分散設置が適切でない、③利用効率が悪い、④需要管理が機能していない、などが理由として考えられる。この点は商業地ごとに技術

的な分析と評価を踏まえないと実際の理由の特定はできない内容のものである。そのためこのアンケート調査ではあえて回答を求めている。なお上の理由のうち特に交通マネジメントの観点からは③④の問題について改善の余地がないかどうかが課題となる。駐車場誘導システムや利用料金のしくみや代替手段への転換やピーク時間のシフトなどである。こうした観点からの課題を、整備状況をもう少し詳しく見ながら以下で考察してみよう。

第一に、駐車場の整備台数が増えればそれなりに効果はあるがそれにも限界があるという点である。Table 8は、違法な路上駐車が発生しているところと発生していないところとで、店舗数当たりの駐車場台数の差をみたものである。明らかに違法な路上駐車がないところでは、より多くの駐車場が供給されている。つまり駐車場の整備台数を増やせば違法な路上駐車は減少につながることを示唆される。しかし問題は需要されただけ供給できるという保証がないことである。いうまでもなく交通マネジメントの観点からは、需要を与件として供給を考える態度ではなく、整備したものの効率的運営と需要そのもののコントロールが課題となる。

Table 8 店舗当たり駐車台数と違法駐車に関連

	1. 違法な路上駐車なし	2. 違法な路上駐車あり
1. 近隣	2.5	2.1
2. 地域	8.0	3.3
3. 広域	31.8	20.7
全体	19.0	8.5

注) 数値は店舗当たり駐車台数(台/店)。

第二に、商業地の規模が大きくなり中心地に立地するほど商業地コミュニティ自身による駐車場の供給比率は減少し他の形態の駐車場の比率が増大して駐車場形態は多様になるのでそれらの駐車場の効率的運営の課題が強くなるという点である。商店街の共同駐車場の整備率を見ると全体の約68%の商業地が共同駐車場を整備しているに過ぎない(Table 9)。近隣型と地域型の商業地タイプでは整備率が高いが広域型では低い。共同駐車場がない場合、それ以外の形態の駐車場が補完的な役割を果たすことになる。広域型商業地の場合、中心地としての特性から買物交通以外の駐車需要が増えてくるため共同駐車場よりも公共駐車場の整備率が高くなっている。また民営駐車場が経済的にも成立可能となりそれらと契約して駐車場を供給する傾向がうかがわれる。その結果広域型商業地では駐車場の設置箇所数が、近隣型と地域型と比べて非常に多くなっている。こうした実態から商業地規模が大きくなるにつれ多様で多数の駐車場を如何に効率的に運営すればよいかという問題が生じてくる。共通駐車券や駐車場誘導システムの課題である。

### 5-2 搬入車のための駐車場

搬入車用駐車場の整備率は、来街車用に比べて圧倒的に低い (Table 9)。本研究ではアンケートの調査票の紙幅の都合により整備状況を把握するところまでを目的としたため、未整備の理由までは問うていない。この点は今後の研究の重要な課題である。この点を以下考察のかたちで補っておこう。理由として考えられるのは、①荷捌きの必要から店舗の前に駐車する必要がある、②駐車というより短時間の停車のため駐車場を要するほどではない、③搬入時間帯が限られているので駐車場を設けても利用効率が悪い、といった機能面での理由である。しかし先にも見たように「違法な路上駐車」が問題であると認識され「交通渋滞」の原因の一部であるにもかかわらず整備が進行しないのか。

そこには商業地コミュニティの利害集団としての行動特性が、もう一つの理由として存在しているよ

うに思われる。来街車用の駐車場を整備することは、費用を要しても集客につながり売上げの増大につながる。しかし搬入車用の駐車場を整備することは特に売上げの増大につながらない。顕著な物流コストの削減になると評価されているわけでもない。つまり自発的整備の動機が欠落していると考えられる。

仮にそうした行動特性のとらえ方が正しいとするならば、逆にその行動特性に沿ってさしあたり次の二つの対応が考えられる。第一は、搬入車用駐車場を整備することが結果的に交通渋滞をなくしたり来街客の歩行者空間を安全にすることにつながるという観点から、それが商業者にどれだけの効果をもたらすかを確認することである。従来より商店街の環境整備を実施してきているわけであり、これもその一環であって特殊なものではないはずである。第二は、単に搬入車用駐車場を整備するだけでなく、商品の搬入システム全体を見直し商業者にとってコスト削減などのような効果をもたらすかを確認することである。これは共同搬入システムなどの検討につながる。

## 6. 駐車場誘導システム—吉祥寺の事例—

### 6-1 アンケートの回答に見る整備状況

広域型商業地のように規模が大きくなると、駐車場の設置箇所数が多くなっていく。また駐車場の入口での駐車待ちの行列が問題となっている。駐車待ちの行列の問題は、駐車台数の絶対数が不足していることや敷地内に待ちスペースが整備されていないことが理由として上げられるが、さらにそうした整備がなされたとしても駐車場の利用効率を高めるには系統的な誘導システムが必要になってくる。アンケートの回答によれば、機械式の駐車場誘導システムを整備しているのは全体で6件(11%)に過ぎない(次頁 Table 10)。これらのほとんどは広域型商業地で実施されている。

### 6-2 吉祥寺(東京都武蔵野市)の事例

このうち吉祥寺の事例を取り上げて駐車場誘導システムがどのように機能しているかみてみよう。吉

Table 9 搬入車のための駐車施設の整備状況

回答率(%)

商業地タイプ	1. 共同の路上駐車場がある	2. 共同の路外駐車場がある	3. 特にない	4. その他工夫している
1. 近隣(N=11)	0.0	0.0	90.9	0.0
2. 地域(N=23)	0.0	17.4	73.9	17.4
3. 広域(N=22)	0.0	0.0	81.8	4.5
全体(N=56)	0.0	7.1	80.4	8.9

祥寺の駐車場の配置は次頁 Fig.1 のようになっている。全部で22箇所ある。駐車場案内表示板は、多摩地域からの来街車のアクセスに有効なように商業地にアプローチするかなり前方に配置されている (Fig.1 の左側に位置するが図の範囲外になる)。案内されている駐車場は、全駐車場ではなく駐車台数の大きいもの6箇所についてである。駐車場案内表示板には、これら6箇所の駐車場についての「満・空」が電光式で表示される。

さてこの駐車場誘導システムがうまく機能しているかどうかを確認するため、駐車待ちの行列を観測

した。結果をP.30の Table 11に示す。この中で駐車場に空きがある状態にもかかわらず、満車状態の駐車場で待ち行列ができていいる箇所がいくつか見られる。これらが必ずしも誘導システムが十分に機能していない点ではないかと考えられる。なお吉祥寺では「武蔵野市違法駐車防止に関する条例」にもとづいて交通指導員が駐車待ちのための駐車をしないよう指導しているので顕著な待ち行列にはなっていない。

この結果から次のような点が指摘できる。第一に、駐車場案内表示板の位置が特定方面からアクセスする来街車にしか有効でないこと、また商店街の中に

Table 10 商業地の交通マネジメントの多様な取組みの動向

調査票 No. 名称	都道府県市	商業地タイプ	開閉店時間	理由	朝市・夜市の実施状況	目的	交通量への影響	機械式駐車誘導システム	共同搬入	消費者への配送サービス	乗合バス(目的)
10 中町	宮城県栗原郡	地域	遅くまで開店	近くのコンビニの影響による	夜市	販促のため	交通量増加				
14 花輪大町	秋田県鹿角	地域	遅くまで開店	消費者ニーズがある	夜市	販促のため	変化なし				
26 川口銀座	埼玉県川口市	地域	遅くまで開店	大型店の時間延長に合わせて							
28 吉祥寺	武蔵野市	広域						ある			
31 熊野前	荒川区	近隣			朝市	販促のため	変化なし				
33 元町エスエス会	横浜市	広域							計画	実施	
34 桜木	川崎市	近隣			朝市、夜市	伝統行事として	変化なし				
37 古町通6番町	新潟市	広域						ある			
41 西中町	富山県中新川郡	地域			朝市	活性化事業として	交通量増加				
43 堅町	金沢市	広域							計画		
44 かすが	甲府市	広域						ある			
49 松本駅前通り	長野県松本市	広域						ある			
50 松川町大島	長野県伊那郡	近隣			朝市	販促のため	変化なし				
61 伊勢高柳	三重県伊勢市	近隣	遅くまで開店	郊外SCの時間延長に合わせて	夜市	伝統行事として	交通量増加	ある			
69 ぶらくり丁	和歌山市	広域								実施	
75 竹原駅前	広島県竹原市	地域			朝市	活性化事業として	交通量増加				
76 中市	山口市	広域			夜市	伝統行事	変化なし	ある			
83 鳥栖本通り筋	佐賀県鳥栖市	地域			夜市	伝統行事	交通量増加				
85 呉服町	佐賀市	広域			夜市	販促	交通量増加		計画		計画(集客のため)
91 妻駅西地区	宮崎県西都市	地域			夜市	販促	変化なし		計画	計画	
94 伊集院中央通り	鹿児島県日置郡	近隣	遅くまで開店	大型店対策のため						実施	
96 納屋通り	鹿児島市	広域	遅くから開店	客の出足が遅い							

入ってしまうと誘導機能が効かないことである。そもそも吉祥寺の駐車場案内表示板の設置意図は、大気汚染防止の観点から商業地への自動車の集中を抑制することがねらいである。つまり商業地の中で駐車場の空きがなくなった場合、なおアクセスしようとする来街車に駐車できないことを知らせて来街を抑制しようとするものである。その意味で空いている駐車場へ誘導するという機能は弱い。

第二に、交通指導員により駐車待ち行列が規制され、待ち行列に加われない徘徊車が発生している。しかし徘徊においてはリング道路上に右折禁止箇所があり必ずしもスムーズには他の駐車場へ移動できない。

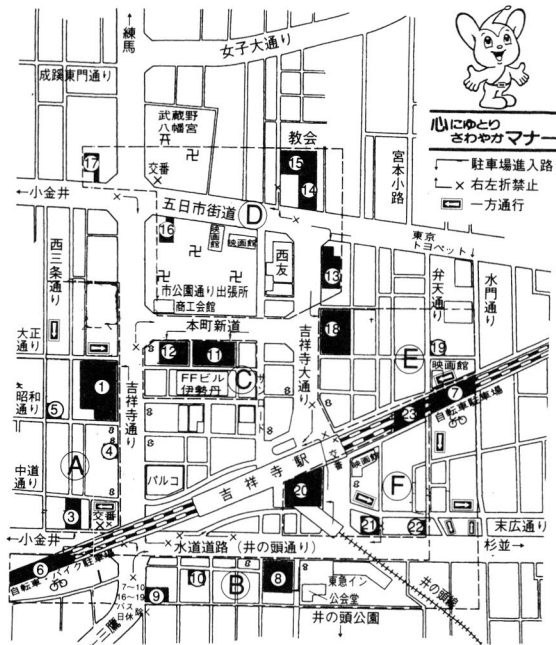
第三に、観測された待ち行列のムラが必ずしも誘導システムの不備だけによるとはいえない。吉祥寺のこれらの駐車場は全て民営駐車場であるが、実は共通駐車券で利用できる駐車場にはなっていない。よって消費者としては目的の店舗に関連する駐車場しか選択の余地がないという事態が発生し得る。こうなると仮に系統的な駐車場誘導システムがあったとしても、店舗選択と駐車場選択の自由度が小さく十分な効果が得られないであろう。

### 6-3 多様な駐車場形態のもとでの誘導システム

こうしてみると、駐車場誘導システムは単に機械式の設備だけがあればよいというものではないことが分かる。アンケートの回答にみるように商業地規模が大きくなった時、駐車場は共同駐車場や公共駐車場や民営駐車場など多様な形態で多数の設置箇所で供給される。当然それら全体に有効な誘導システムが必要になる。その時の課題は、誘導システムの物理的設計（案内表示板の配置、無線音声による案内、カーモニターによる案内表示など）だけではなく、道路上でのスムーズな回遊の可能性、駐車料金のしくみからくる移動障害の排除などが合せて解決されなければならない。

## 7. 駐車料金と駐車券—海野町の事例—

### 7-1 アンケートの回答に見る実態



地区	No	駐車場名	収容台数	営業時間	定休日
	①	東急地下	172	9:30~21:00	木曜
A	*③	東急パーキングビル	222	0:00~24:00	ナシ
	④	あけぼのモータープール	14	9:00~21:00	ナシ
	⑤	林屋駐車場	14	9:00~21:00	ナシ
	*⑥	ロンロン	87	9:30~21:30	第3水曜
	⑦	ロンロン山谷	25	9:30~21:00	ナシ
B	⑧	丸井	80	10:30~19:30	水曜
	⑨	パルコ第2	35	10:00~22:00	ナシ
	⑩	三浦屋井の頭店	13	10:00~20:00	ナシ
C	*⑪	F & F (伊勢丹)	125	8:00~24:00	ナシ
	⑫	いなりやビル	48	10:00~23:30	ナシ
	*⑬	パーキング・プラザ	286	0:00~24:00	ナシ
	⑭	有里寿駐車場	20	10:30~19:30	土・日・祝
D	⑮	西友駐車場	70	10:00~20:00	第3木曜
	⑯	パルコ第1	26	9:00~20:00	ナシ
	⑰	八幡前駐車場	10	7:00~19:00	ナシ
E	*⑱	近鉄	126	10:00~21:00	火曜
	⑲	上杉自動車駐車場	8	0:00~24:00	ナシ
	*⑳	ターミナル・エコー	101	9:00~19:00	火曜
F	㉑	ニッポンレンタカー	30	8:00~20:00	ナシ
	㉒	河田駐車場	11	0:00~24:00	ナシ
	㉓	ロンロン駐車	20	9:00~22:00	ナシ

注) \*印は案内表示板にある駐車場。

Fig.1 吉祥寺の駐車場の配置



Table 11 吉祥寺における駐車場待ち行列の調査結果

駐車場	12時	14時	16時	18時
1 東急地下	満 0台	満 5	満 0	閉店時刻
3 東急パーキングビル	満 1	満 2	満 4	満 5
6 ロンロン	満 0	満 0	満 2	満 4
8 丸井(左)タワー形式	満 0	空 4	満 5	空 0
同上(右)	—	満 5	満 2	満 0
11 F & F	満 5	満 5	満 6	満 6
13 パーキングプラザ	空 0	満 6	空 6	空 0
15 西友駐車場	満 2	満 1	満 0	空 0
18 近鉄	満 0	満 4	満 4	満 0
20 ターミナルエコー	空 0	空 6	満 4	入庫終了

注) 調査日時：平成7年1月29日(日曜日)12時～18時。

表中で、満とあるのは駐車場が満車状態であったことを意味する。空は空きがあったことを意味する。また数値は、駐車待ちの行列の台数である。

来街車用の駐車場の利用方法と料金について記述形式で回答してもらった (Table 12)。それによると駐車場の利用料金のしくみは(a)一切無料かまたは(b)買上げ金額に応じて駐車券を発行する (または割引) という方式 (以下買上げ金額方式と呼ぶ) に大別できる。概して後者の買上げ金額方式が多い。利用料金の問題は、①駐車場経営の採算、②集客への影響、③駐車場利用の向上による路上駐車削減効果、④利用料金の高価格設定による需要抑制効果、といった観点から論ずることができよう。

もともと④の需要抑制効果は理念的には考えられても、マイナス効果として消費者が他の商業地を選択する可能性を高めることになる。商業者がそうした策を選択するとは考え難い。事実、需要抑制をねらって利用料金を高価格に設定している回答は見当たらない。論点としては①②③が中心になる。

買上げ金額方式は明らかに次の意図を持っている。基本的に商業者としては駐車料金を低価格に設定して集客をはかりたい。しかし売上げにつながらない来街車が利用しては困る。よって売上げにつながる来街車は無料か割引として集客機能を維持し、それ以外の来街車は料金設定により排除する。商業者は駐車場経営の費用負担をしなければならず、そのとき関心は費用負担を上回る収益増が店舗での売上げ増から見込めるかという点にある。一方交通改善の観点からは、違法な路上駐車を削減できるかという点が関心事となる。つまり路上駐車が発生しないように駐車場の利用度を高めるには駐車料金のしくみをどのようにすればよいか関心となる。

駐車場の利用度という点から買上げ金額方式で問題となるのは、共通駐車券の問題と買上げ金額の扱いの問題である。消費者としては店舗選択と駐車場

選択とを消費者自身の判断で自由に行いたい。どの店舗で買物をして、どの駐車場でも通用する駐車券が入手できるならそれがかなえられることになる。これが共通駐車券である。しかし店舗によって駐車券の効く駐車場が限定されていると自由な選択ができない。特にある駐車場が満車の時に他の駐車場に廻ろうとした時、駐車券が共通でない廻る意味がなくなる。アンケートの回答からは、正確にはとらえられないのだが共通駐車券の実施は少ないように思われる。商業地規模が大きくなるにつれ駐車場の設置箇所が多くなるのだから、共通駐車券の必要性が高まるはずである。この点が今後の検討課題の一つとなろう。

買上げ金額方式の問題は、第一に一店舗での買上げ金額を評価して駐車券を発行するのではなく、複数店舗での買上げ金額の合計を評価して駐車券を発行できないかという問題である。一店舗方式だと複数店舗でそれぞれ少額購入する消費者が排除されることになる。第二に買上げ金額の基準を一律に設定することが適切かという問題がある。アンケートの回答では一律設定の例が比較的多い。しかしそもそも商品によって価格が全く異なる。重くてかさばる野菜の購入では買上げ金額が小さいので駐車券が発行されず、軽くて高額な身の回り品の購入なら駐車券が発行されるというのが果たして適切であろうか。こうした点も今後の検討課題の一つである。

## 7-2 海野町(長野県上田市)の事例

海野町商店街では商店街で整備した共同駐車場と商店街が契約している民営駐車場とがある。駐車料金のしくみは買上げ金額方式である。

共同駐車場の利用者には、買物をした商店でその商店が商店会から事前に購入しておいた駐車券が渡される。商店にとって駐車費用の事前負担である。一方契約民営駐車場の利用者には、買物をした商店でその商店名を押印した共通駐車券が渡される。駐車場で回収したそれら駐車券を商工会議所が整理して商店ごとの利用料金を清算し、後で商店にたいして駐車料金の請求がなされる。商店にとって駐車費用の事後負担である。

特徴的なのは、駐車券を渡す際の買上げ金額が一律基準ではなく各商店の裁量に任されている点である。これだと一律の買上げ金額による場合と比べて商品による価格の違いによる影響を受けない。つまり少額商品の購入者も駐車場を利用できる可能性が

ある。ただし複数店舗での買上げ金額を合計して評価する方式はとっておらず少額購入の問題が完全に解消しているわけではない。また駐車券は完全に共通ではない。駐車場の整備費用と運営費用が異なるためである。

## 8. 交通マネジメントの多様な取組み

### 8-1 アンケートに見る動向

共同搬入、時間シフト、消費者への共同配送、乗合バスの導入など、先に理念的に想定した交通マネジメントの手法に対し回答された結果をP.28のTable 10に示した。これらの手法は決して多数の商業地で実施されているわけではないが、それでも一部で実施へ向けての動向が窺える。

### 8-2 共同搬入の動向－吉祥寺の事例－

アンケートでは「商品の共同搬入」を実施している商業地はなかったが、計画している商業地が4件あった。搬入車の駐停車が引き起こす問題は少な

らずあるが、かといって搬入車用の駐車場の整備は進んでおらず極端に遅れていることを先に見た。共同搬入のシステムを考えることは、搬入車用の駐車場の整備につながる可能性があり単に商業者や物流業者のメリットにとどまらない。

吉祥寺では共同搬入を実施しているわけではないが、通産省のモデル事業の実験地区としての経験がある。ここではその実験結果をまとめた報告書<sup>3)</sup>から引用しながら動向を見ていこう。

当時、共同荷受けシステムのモデルとして次の三つが上げられている。

#### (1) 駐車場型

搬入商品の荷降しと個別商店への配送を、駐車場で集約的に行う。

#### (2) 駐車場プラス保管型

上と同様だが駐車場に一時的な保管場所を設けることで荷降しと個別配送との間に時間的なバッファを設ける。

Table 12 駐車料金のおくみについて（アンケートへの記述回答）

名 称	回 答
2 えりも	・ 駐車場は全て無料
3 静内	・ 1 商店で1000円以上、1 時間まで無料サービス。それ以降（以外）は1 時間毎200円で有料。
6 肴町	・ 駐車料金30分130円、30分超える場合毎130円加算。 ・ 駐車券～お買い上げ1000円毎30分無料券を進呈。組合店は駐車券1 冊2900円（33枚）を組合から購入。 ・ 指定駐車場～当組合発行の駐車券を取り扱う（駐車券、月単位で精算）。
9 一番町四丁目	・ お買い上げ3000円以上で1 時間（400円分）のサービスを実施。
11 台町	・ 各店にポスターを貼って駐車場の有無または駐車券のサービスを知らせるようにしている。
13 柳町	・ 買い物金額は不明であるが、組合が発行する30分まで50円の無料券を個店で上げている。
14 花輪大町	・ ステッカーの配布個店が買い上げ金額によりサービス。 ・ P 券の配布→利用した段階で請求、発生。
18 神明通り	・ 1 商店で2000円以上購入した場合、1 時間まで無料とする。30分ごとオーバーする毎に50円増しとなる。
22 本町	・ 1 商店で1000円以上買い物をした場合、割引駐車券を差し上げている。
25 本町（伊勢崎）	・ 商店（組合員）では無料駐車券を差し上げている。有料駐車の場合は30分100円。
32 伊勢崎町	・ 1 商店で3000円以上購入した場合1 時間まで無料のチケットを発行している。
33 元町	・ 2000円買い上げ毎に、駐車券（100円券）1 枚発行。限度10枚。
39 中央通りさんぽろ	・ 1 商店で2000円以上購入した場合、1 時間無料のチケットを発行、追加1 時間200円の無料券を発行。
40 福光町	・ 駐車料金は無料。
41 西中町	・ 駐車場の使用は一切無料である。ただし、2 時間以上の駐車には管理費を要する旨、掲示しているが、実際には徴収したことがない。
44 かすが	・ 個々の商店で1 時間までの無料チケットを発行している。
45 海野町	・ 上田市共通駐車券、及び海野町商店街駐車場無料駐車券を各商店で売り上げに応じて消費者へ発行している。
50 松川町大島	・ 当商店街の駐車場は全て無料。その維持費は会員の負担と行政（自治体）の助成により運営している。
53 銀座	・ 商店街で無料駐車場10台、商店街の金融機関の駐車場を無料で利用している。約20台。
54 藤が丘中央	・ 1 商店3000円以上買い物の時、駐車サービス券を発行している。駐車料金30分150円。
60 よいほホール	・ 駐車券1 枚30分100円または1 枚1 時間200円、ただし商店街の組合員がお客に利用してもらう駐車券は50%引きで売る。ほかに商店街店主などの月極め駐車場あり。
61 伊勢高柳	・ 利用方法、料金は駐車場入り口へガイドし、商店街で買い物金額に応じ駐車料金券を配布。
62 北中町	・ 民営駐車場のチケット（1 枚200円で30分まで）を買い個店が渡している。
70 本通り	・ お買い上げ2000円以上90分無料券進呈（以外の一般車 1 時間＝200円超30分毎100円）。
71 角盤町	・ 1 商店で2000円以上購入の場合2 時間無料のサービス券を発行している（2 時間超1 時間毎100円）。
77 東新町1 丁目	・ 1 商店で3000円以上購入した場合1 時間まで無料、商店が変わればその度1 時間無料。
83 鳥栖本通り筋	・ 加盟店のスタンプがないときは初めての1 時間は150円で、後、超過30分毎に100円加算。
85 呉服町	・ 1 商店で2000円以上購入した場合、1 時間無料駐車券の発行。
96 沖縄市センター	・ 2000円以上の場合、1 時間無料チケットを発行、それ以外20分毎に50円。

Table 13 商店街の開店時間

	1. 近隣	2. 地域	3. 広域	合 計
商店街数(件)				
8時から	2	2	0	4
8時30分から	1	1	0	2
9時から	3	8	3	14
9時30分から	1	2	1	4
10時から	4	10	16	30
10時30分から	0	0	1	1
11時から	0	0	1	1
合計	11	23	22	56
構成比(%)				
8時から	18.2	8.7	0.0	7.1
8時30分から	9.1	4.3	0.0	3.6
9時から	27.3	34.8	13.6	25.0
9時30分から	9.1	8.7	4.5	7.1
10時から	36.4	43.5	72.7	53.6
10時30分から	0.0	0.0	4.5	1.8
11時から	0.0	0.0	4.5	1.8
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

Table 14 商店街の閉店時間

	1. 近隣	2. 地域	3. 広域	合 計
商店街数(件)				
6時まで	0	1	0	1
7時まで	4	7	14	25
7時30分まで	0	5	3	8
8時まで	6	6	4	16
8時30分まで	0	1	1	2
9時まで	1	3	0	4
合計	11	23	22	56
構成比(%)				
6時まで	0.0	4.3	0.0	1.8
7時まで	36.4	30.4	63.6	44.6
7時30分まで	0.0	21.7	13.6	14.3
8時まで	54.5	26.1	18.2	28.6
8時30分まで	0.0	4.3	4.5	3.6
9時まで	9.1	13.0	0.0	7.1
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

## (3)店別保管機能付き共同荷受け場

上と同様だが一時保管ではなく店別の倉庫機能を備える。

吉祥寺では1980年に「駐車場型」モデルで実験をしている。実験結果に対する評価として、商店主からは決して反対の意見が多く出されているわけではない(賛成30%、反対13%、どちらともいえないおよび不明57%)。かといって賛成の気運が盛り上がっているわけでもない。その後今日に至るまで共同搬入は実現に移されていない。ヒアリングによると、やはり店舗の前の荷捌きのほうが便利である、駐車場が確保できない、商品や商業活動固有の難点があ

るといった理由があるようである。

ただ注目すべきは、近年になって地元のいくつかの商店会が共同して自発的に荷捌き車両の実態を調査し報告書<sup>4)</sup>としてまとめている。これは地元の商店街協同組合、商店街振興組合、商店会連合会、商店会が一緒になって「荷捌き車両問題研究会」を作り搬入車の実態調査を行ったものである。ヒアリングによれば、直接のきっかけは武蔵野市による「吉祥寺商店街来街者調査」(平成5年)で欠落している施設として駐車場が上げられ、来街車と搬入車が駐車場をめぐって競合していることが示唆されたことにあるようである。そこで搬入車に関する詳細な調査を始めたものらしい。また北口再開発に伴い大型の運送業者の車両のための駐車スペースを要望する上でも調査の必要があったようである。

いずれにしても共同搬入のテーマは駐車スペースの確保と一体となった問題である。実現へ向けての隘路となる要因は本研究の範囲では明らかにできないが、少なくとも商業者も必要性を感じているようであり今後追求すべき課題である。

## 8-3 時間シフトの動向

商店街の開店及び閉店時間はTable 13, 14のようになっている。近隣型商業地ほど閉店時間が遅くなっているのは、住宅地への消費者の帰宅時間に合せようとする配慮や、P. 28のTable 10に上げられているように中心地や郊外地での大型店の営業時間の延長に対抗してのものである。その他「開店閉店時間のシフト」を意識的に実施している商業地はいくつかあるが、その背景は交通対策ではなくやはり販促または大型店対策としてである。

朝市・夜市といった時間シフトも、地域の伝統行事としての背景や商店街の活性化を意図して実施されている。交通への影響は、ピークが分散されたというよりも新たな時間帯に交通量が増加してきているという問題の発生を見ている。

## 8-4 消費者への共同配送サービス

「消費者への共同配送サービス」を実施しているか計画している商業地が、わずかではあるが存在する(4件)。これが自動車での来街を減少させる効果を持つかどうか検討の余地があろう。

実施している商業地の一つである元町エスエス会(横浜市)の場合、たまたま全商店の9割近くが同じ運送業者であるS急便を通じて商品の搬入を行っていた。つまり自然発生的な共同搬入のようになっていた。そこで消費者への配送も同運送業者に依頼し

て行うようになった。ただし、これは決してまだ経常的なものではない。年2回の商店街のバーゲンセールの際に消費者が集中するので、その時だけ6日間ずつ実施している。配送料は消費者にとって無料というわけではない。商店会としては消費者が自ら持ち込む商品を運送業者が受付ける際の窓口を提供している。大型店が実施しているような配送サービスの段階にはまだ至っていない。

#### 8-5 乗合いバス

「商店街共同の乗合いバス」の計画のあるところが1件ある。計画のねらいは販促のためである。自動車からの手段転換の効果を持つかどうか検討の余地がある。

### 9. まとめ-商業地コミュニティによる交通マネジメントの課題-

(1)商業地規模が大きくなるにつれ多様な駐車場形態で多くの設置箇所数で駐車場が供給されるようになる。そうした背景からすると駐車場の利用効率を高めるため駐車場誘導システムが重要な検討手法となる。ただし駐車場誘導システムといった物的な整備だけを行えばよいのではなく、来街車がいずれの駐車場でも利用できるような駐車券と駐車料金のしくみをセットにして整備することが重要である。

(2)この駐車券と駐車料金のしくみについては、今後なお追究すべき課題が多い。以下にそれをまとめておこう。第一に、駐車券のしくみについては共通駐車券の実現が課題として残されている。どの店舗で得た駐車券であっても、いずれの駐車場でも利用できるというのが共通駐車券であった。消費者の立場からは店舗選択と駐車場選択とが独立に自由に行えることになり、このことが駐車場の利用効率を高め路上駐車を削減することが期待される。第二に、駐車料金については複数店舗での買上げ金額を評価したり同一商業地でのこれまでの買上げ金額の累積を評価して駐車料金を割引くことが考えられる。そのねらいは、料金の抵抗を減らして駐車場利用を促し路上駐車を削減することにある。反面、料金の抵抗を減らすことが新たな来街車を誘発するという逆効果の可能性も考えられる。さらに関連して言えば、駐車料金の割引きの代わりに、公共交通機関のチケットを発行して交通手段の転換を促すというオプションもあり得よう。いずれにしても駐車料金の設定と来街車の行動選択との関連を明らかにする研究課題が残されていることが指摘される。第三に、

駐車券と駐車料金のしくみは、異なる整備費と維持費を持った複数の駐車場の経費をどうまかなうかということに関連してくる。つまり個々の駐車場経営の観点から要求される料金水準とどのように整合させればよいかという課題である。第四に、商業者にとっては駐車場の経費の一部を負担することへの見返りとしてそれ以上の売上げの効果があるかどうか課題となる。このようにして、動機を異にする主体が登場し相互に関連を持つため、駐車券と駐車料金のしくみのあり方について本研究の範囲で容易に結論づけることはできない。むしろ追究すべき課題を明らかにした点が本研究の成果である。そしてこの駐車料金と駐車券のしくみは、商業地コミュニティ自身が合意し決定し実施できるコミュニティ支配の強い手段である。その点に商業地コミュニティに着目して交通マネジメントを考える上での意義がある。

(3)搬入車用の駐車場の整備は極めて遅れている。商業者自らが自然と供給するような動機づけに欠けている。共同搬入システムと合せて検討し、環境改善とコスト削減などの実質的效果を確認していく必要がある。

(4)商業地コミュニティでは自らが直接操作可能な手段(駐車料金、共同配送、共同搬入、時間シフトなど)について新たな取組みの動きがみられるが、それは主として共通利害としての販売促進及び物流コスト削減を背景として出てきているようである。必ずしも交通対策を明確に意識してのことではない。したがって今後は、こうした動機でなされる取組みをいかに交通マネジメントの実施体制に組込んでいくかが課題となろう。

なお本研究は財団法人国際交通安全学会の平成6年度の助成(H616プロジェクト、プロジェクト・リーダー東京大学太田勝敏教授)のもとに実施した。

#### 参考文献

- 1) 中小企業事業団企業共済会『商店街の街づくり百科I』1991年
- 2) 中小企業事業団企業共済会『商店街の街づくり百科II』1993年
- 3) 『共同荷受けシステムの実験に関する報告書』通産省委託事業、1980年
- 4) 荷捌き車両問題研究会『荷捌き車両調査報告書』1994年