

- 2 調査の実施

《平成 11 年度》

1. 研究方法

(1) 基礎調査

商店街における交通環境改善対策メニューを立案するため、必要と考えられる基礎調査を表 - 1 のとおり実施した。

表 - 1 基礎調査

調 査 名	主 な 調 査 項 目	備 考
商店街及び周辺 状況調査	・ 商店街の状況 ・ 立地環境 ・ 交通環境（公共交通機関，道路，駐車場）	
交通量等調査	・ 交通の状況（自動車，歩行者，自転車） ・ 路上駐車状況 ・ 商店街通過所要時間及び旅行速度 ・ 周辺主要駐車場の利用状況	○ 調査日 平成 11 年 6 月 8 日（火） 7 時～21 時（14 時間）
商店街 アンケート調査	・ 商品等の搬入について （手段、頻度、時間帯、運送業者等） ・ 商品等の配送について （配送品目、手段、頻度、量、費用、時間帯、運送業者等） ・ 商店街の自動車交通環境対策について （自動車交通に対する意識、対策メニュー等） ・ 商店街店舗について （位置、営業形態、営業時間、業種、従業員数、自家用車通勤、名称等）	○ アンケート票による調査 ・ 配布数 292 票 ・ 回収数 146 票 （回収率：50.0%）
運送会社 アンケート調査	・ 事業所について （名称、所在地、配送センター、規模、営業管轄、取扱量等） ・ 元町商店街での営業状況について （商店街へのルート、扱い荷物、対応する車両、時間帯、駐車場所等） ・ 商店街の自動車交通環境対策について （自動車交通に対する意識、対策メニュー等）	○ アンケート票による調査 （主要 5 社に対して） ・ 配布数 5 票 ・ 回収数 4 票 （回収率：80.0%）
来街者 アンケート調査	・ 回答者属性について（性別、年齢、住所） ・ 来街目的・頻度・手段について （来街目的、来街頻度、滞在時間、来街手段等） ・ 商店街の自動車交通環境対策について （自動車交通に対する意識、対策メニュー等）	○ ヒアリング及びアンケート票による調査 ・ 回答数 1203 票

(2) 対策メニューの立案及び社会実験のための内容調整

元町商店街における交通環境改善対策メニューを、基礎調査により得られた知見のほか他都市の類似の取り組み事例も参考にして立案した。また、立案した対策の中で、すみやかに（3 年間で）導入を目指すものについては、平成 12 年度に実験的な導入（社会実験）を行うための内容調整を行った。

(3) 研究体制

調査・検討や対策の実施を円滑かつ着実に進めていくためには、関係者の情報共有と連携した行動が重要であり、商店街及び関係団体から成る「元町商店街における交通環境改善プロジェクト」を設置した。

2. 研究結果

(1) 基礎調査

商店街及び周辺状況の調査

1) 商店街の状況

元町商店街は、東西に長い3本の通りとそれに直角に交わるいくつかの通りで構成されている。3本の真中、東西約600mの通りがメインの元町通りであり、山手側に走る仲通り、元町通りを挟んで反対側にある堀川沿いの河岸通り、そして、直角に交わる代官坂にも商店がある。それぞれの通りごとに商店組織が設けられており、元町商店街全体の商店数は約300店である。



元町商店街位置図

2) 立地環境

商店街のある元町は、丘陵地となっている山手地区と平坦で海に面した山下公園地区の間にある。この地域は、横浜でも人気のある観光地や施設が集まっており、元町商店街には買い物を目的とする来訪者以外に、観光を目的とした人や、山手地区や山下公園地区にある観光地の往来に元町に立寄るなど、様々な人の流れがある。

3) 交通環境

元町への公共交通機関によるアクセスは、鉄道とバスがある。鉄道の最寄駅はJR根岸線の石川町駅で、元町商店街までの距離は約200mである。また、バスは市営・民間バスの路線があり、横浜・桜木町駅方面から本牧方面への路線がある。

道路アクセスは、近くに首都高速道路の出入口があり、多方面からのアクセスが便利な状況となっているが、商店街への出入口は約600mの商店街の中に3カ所あるのみで、道路の幅員も狭い状況である。また、商店街内の通り（元町通り、仲通り、河岸通り）は一方通行となっており、複雑な動線となっている。

商店街内の駐車スペースは、元町通りにあるパーキングメータと、その他に商店街の直営、提携の駐車場が各 1 ヲ所ある。

交通量等調査及びアンケート調査

商店街における交通環境改善対策メニューを立案するため、交通量等の基礎調査を実施した。結果の概要は以下のとおりである。

1) 交通量等調査

- ・商店街内の 3 本の通りは一方通行で、元町通りの自動車交通量は約 2000 台/8 時~20 時(うち貨物車類約 500 台/8 時~20 時)である。

- ・貨物車両の通行は午前 10 時頃が多くなっている。次いで午後 3 時頃に多く、この時間帯は一般車や歩行者の多い時間帯と重なっている。

- ・元町通りでは、パーキングメータの不適正使用も含め違法な駐車が多くなっている。また、河岸通りは長時間駐車車両が目立っている。一方、周辺駐車場は空車が多い状況である。

2) 商店街店舗アンケート調査

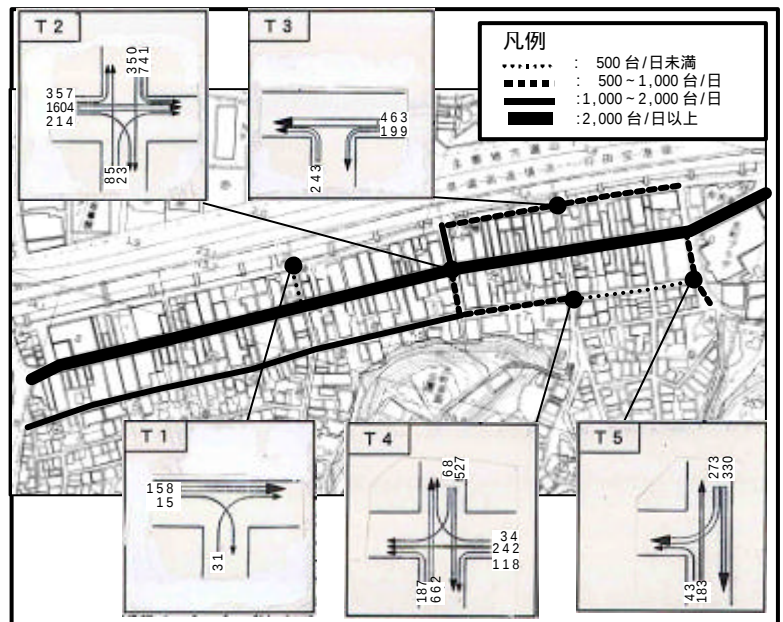
- ・元町商店街の商店数は約 300 店で、衣料品、靴・カバンなどを扱う商店の割合が高くなっている。
- ・メーカー等からの搬出入車両、宅配業者の車両、商店保有車両が商店街の物流を担っている。このうち、宅配車両は業界大手の 5 社がほとんどを占めている。
- ・集荷の頻度は過半数の商店で毎日となっている。
- ・アイドリング・ストップ、違法駐車の排除などに取り組みたいという回答が多い一方で、買い物客に対する自家用車自粛要請には取り組みたくないとするものが多くなっている。

3) 運送会社アンケート調査

- ・回答のあった 4 社の中では、1 社 1 日あたりの荷物の持ち込み量は 40~600 個、持ち出し量は 10~45 個となっている。
- ・元町商店街に出入りする運送車両は、1 社 1 日あたり 1~3 台で、積載量はすべて 4 t までとなっている。
- ・共同配送などの物流対策への取り組みに対しては、会社により判断にばらつきがみられる。

4) 来街者アンケート

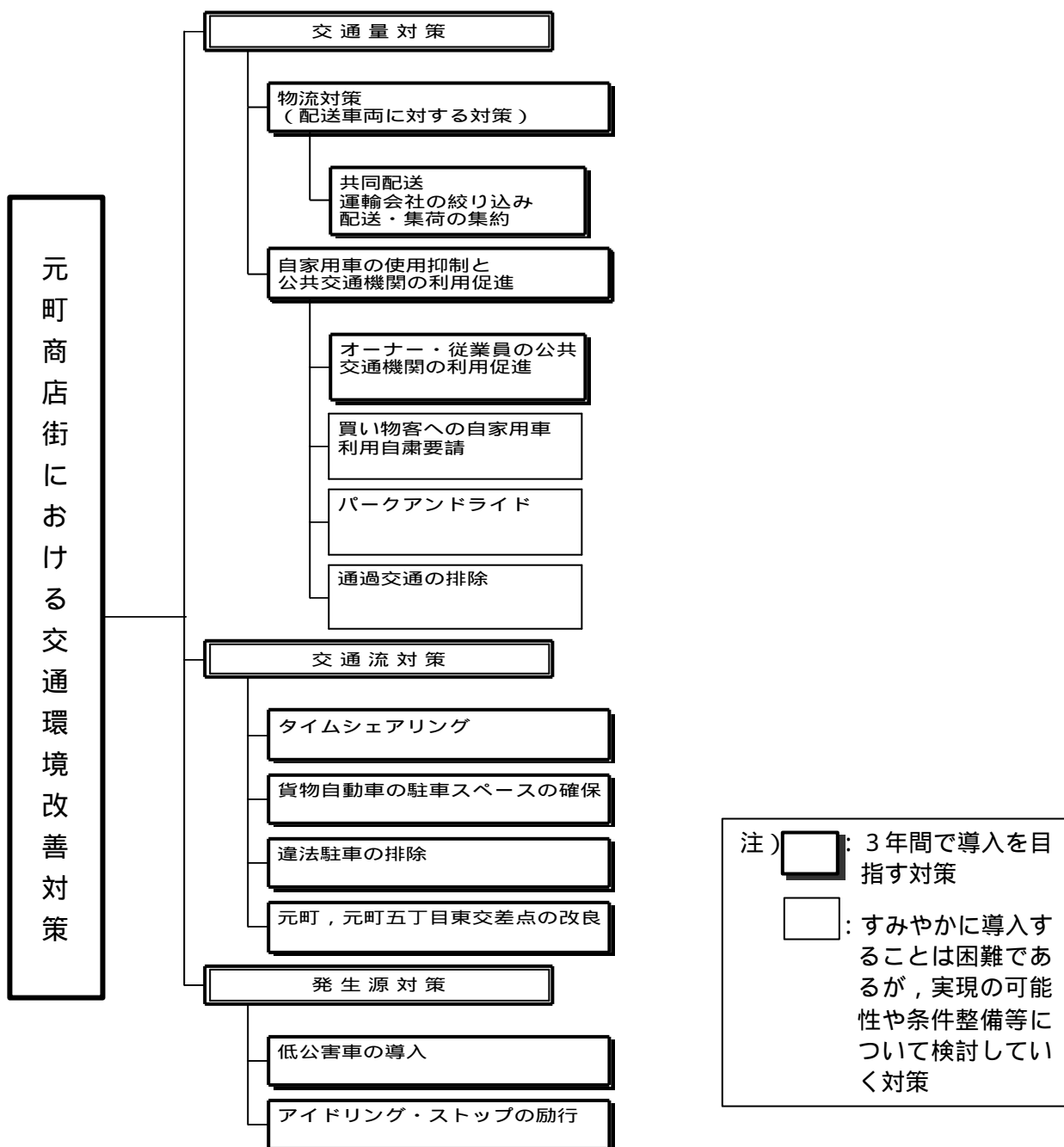
- ・来街交通手段は J R 利用者が約半数で最も多く、自動車利用者は約 15%である。
- ・交通環境の評価として、路上駐車の多さ、歩行時の危険、交通混雑を指摘している。
- ・路上駐車の解消に取り組んで欲しいという回答が約半数で最も多く、買い物客の自動車使用自粛を望む回答は約 15%となっている。



(2) 対策メニューの立案

基礎調査により得られた知見等に基づき、元町商店街として取り組む交通環境改善対策メニューを立案した。なお、元町商店街は休日（土曜日、日曜日、チャリングセール期間中など）には昼間歩行者天国となることから、平日における交通環境改善を目指した対策を検討した。

基礎調査（交通量調査やアンケート調査）から得られた事項に基づいて、導入の可能性を判定した内容を対策メニューごとに表-1に示す。元町商店街としてすみやかに（即時かつ資本投資がより少なく）導入することが可能な対策と、ハード面の整備や関係者との協議、詳細な現状分析が必要であって、すみやかに導入することが困難と思われる対策に区分した。なお、すみやかな導入が困難な対策に関しては、元町商店街における街づくりの中で実現の可能性や条件整備等を引き続き検討していくことにしている。



交通環境改善対策メニュー体系図

表 - 1 交通環境改善対策メニューの立案

凡例 ○：3年間で導入を目指す対策
：すみやかに導入することは困難であるが実現の可能性や条件整備等について検討していく対策
なお、ゴシック体は対策の必要性を示す事項

対策メニュー			交通量調査により得られたこと (現地観察を含む)	商店街アンケートにより得られたこと	運送会社アンケートにより 得られたこと(回答4社)	来街者アンケートにより 得られたこと	速やかに導入可能な対策の抽出	
交通環境改善対策	物流対策	共同配送		・約8割が取り組みたいと答えているが、そのうち6割以上は実現は困難と答えている。	・会社により判断のばらつきがみられる。		○	
		運送会社の絞り込み		・約8割が取り組みたいと答えているが、そのうち半数は実現は困難と答えている。	・1社は是非取り組んでほしいと答えているが3社は実現は困難あるいは取り組んでほしくないと答えている。 ・1社は平均1日2台で対応している。			
		配送・集荷の集約		・約7割が取り組みたいと答えて、そのうち実現が困難と答えているのは約3割である。	・1社ができれば取り組んでほしいと答えているが、2社が実現は困難と答えている。			
	公共交通機関の利用抑制と 自家用車の使用促進	オーナー、従業員の公共交通機関の利用促進	・河岸通り、元町通りには、また、従業員のものと思われる車両の長時間駐車も見られる。	・約半数が取り組みたいと答えている。 ・回答した商店の従業員等の約1割が自家用車で通勤しており、ほとんどが店所有又は店指定の貸し駐車場に駐車していると回答している。	・会社により判断のばらつきがみられる。		○	
		買い物客への自家用車利用自粛要請	・元町通りの交通量は約2,000台(12時間合計(8時~20時))であり、乗車類が1,500台、貨物車類が500台である。	・約半数が取り組みたくないと答えている。 ・自家用車で気軽に利用できるのが元町の魅力であるとの指摘あり。	・会社により判断のばらつきがみられる。	・来街者の約半数が鉄道を利用しており、自動車を使用する比率は約15%である。 ・買い物客の自家用車利用自粛に取り組んでほしいと回答した人は約15%である。		・車との共存を掲げる元町商店街のイメージもあり、支持が得られにくい。
		パーク・アンド・ライド		・駐車場から商店街まで、トラムウェイやカートなどのエンターテインメント性の高い乗り物で移動させるなどの提案あり。 ・鎌倉市を引き合いに実験的導入について提案あり。	・2社ができれば取り組んでほしいと答えている。			・パーク・アンド・ライドを望む意見もあるが、駐車場や輸送手段を確立する必要がある。 ・来街者の動向、交通の流れ等を把握した上で、関係者を含め検討する必要がある。
		通過交通の排除	・代官坂方面など、商店街内を横断する道路を中心に通過交通が多いと推測される。	・平日の時間帯を決めた車両進入規制について提案あり。 ・約4割が商店街内の自動車交通に対して歩行時の危険性を感じている。	・各社とも商店街内の自動車交通に対して歩行時の危険性や交通混雑を感じている。			・広範囲の道路・交通実態を踏まえる必要があり、また、多くの関係者との調整を要する。
	交通流対策	タイムシェアリング	・貨物車両が多く走行する時間帯は午前10時前後が多く、次いで午後3時前後である。また、午後3時前後は、一般交通や歩行者が最も多くなっている。 ・元町通りの通過所要時間は、午後3時前後に長くなっている。	・商店への搬入のピークは午前10時前後、午後3時前後、配送のピークは午後5時前後である。 ・平日の時間帯を決めた車両進入規制について提案あり。 ・約4割が商店街内の自動車交通に対して歩行時の危険性を感じている。	・2社が取り組んでほしくないと答えている。 ・1社はほぼ終日商店街内に入る。他社は1日2回以上商店街内に入る。 ・2社の持ち込み量が持ち出し量を上回っている。(1.3倍から10倍程度)	・車による歩行時の危険を感じる人が約20%、交通混雑を感じる人が約20%である。 ・貨物車の進入規制を望む人は約15%である。	○	
		貨物自動車の駐車スペースの確保	・元町通りでは午前中を中心に貨物車両が長時間駐車され、配送員は、そこから台車等を用いて比較的広い範囲を配送している。 ・河岸通りの駐車スペースは、長時間の駐車車両で占められている。 ・商店街を横断する道路で、貨物車両の駐車が多い。	・約9割が取り組みたいと答えている。 ・運送業者用の共同駐車場について提案あり。	・2社がぜひ取り組んでほしいと答えている。 ・商店街への進入は各社とも元町通りを利用しているが、退出するルートは異なる。 ・運送会社により駐車する場所が異なる。 ・1社平均1日2台で対応している。		○	
		違法駐車の排除	・河岸通りは長時間駐車車両がほとんどを占めている。また、元町通りは長時間駐車(2時間以上)の割合が1割程度である。営業用車両の割合は小さい。 ・調査当日の周辺駐車場は空車ありの状態であった。	・約9割が取り組みたいと答えており、そのうち約6割は是非取り組みたいと答えている。 ・4割以上が違法駐車を営業上の支障と考えている。 ・駐車車両のフロントガラスに連絡先を明示するなどの対応策の提案あり。	・2社ができれば取り組んでほしいと答えている。 ・2社が違法駐車による営業上の支障を指摘している。	・路上駐車解消を要望する人が約半数である。	○	
		元町、元町五丁目東交差点の改良	・仲通りから本牧通りへ進入する車両が、横断する歩行者により通行が遮られている。				○	
発生源対策	低公害車の導入			・約半数が取り組みたいと答えている。 ・個別配送に電気自動車の導入について提案あり。	・2社ができれば取り組んでほしいと答えている。		○	
	アイドリング・ストップの励行		・ほとんどの駐車車両が、現状でもアイドリング・ストップを行っている。	・約9割が取り組みたいと答えており、そのうち約7割は是非取り組みたいと答えている。	・3社が是非取り組んでほしいと答えている。	・アイドリング・ストップの励行に取り組んでほしい人は約15%である。	○	