

ARPA・K NEWS LETTER

地域計画・建築研究所

暑中御見舞申しあげます

昭和60年 盛夏



京都祇園祭山鉾巡行

アルパック ニュースレター もくじ

・駐車場づくりがなぜむずかしいか.....	2
・コミプラと下水道整備.....	7
・都市のイメージ：名古屋（その1）.....	10
・交通計画の精緻化にむけて	
新都市と臨海部の交通計画事例より.....	10
・まちかど	
○階段おぼけのスーパー.....	12

NO. 12

駐車場づくりがなぜむずかしいか

糸 乗 貞 喜

駐車場をめぐる問題

商店街などにいくと「駐車場がほしい」という言葉が“合ことば”のようになっていて、行政への注文の第1項に必ず上っている。われわれに対しても、この商店街は駐車場がないためにスーパーに負けてしまう……という話が延々と続く。たしかにアンケートなどを取ってみると、店主の駐車場に対する要求は高いが、消費者の要求はそれほど高くない。これは消費者は車に乗ってしまえば、少々の距離は関係なくなるので、駐車場のあるショッピングセンターにいつてしまうからである。

商店街が強硬に主張すると、行政もやむなく空地を借りるなどしていくらかの駐車場をつくる。ところが、この駐車場が意外に利用されていない。理由は簡単で、①まず駐車場の場所が、空地があったら、借りられたりするはずがないので、商店街の中心にあることが少ない、②客の側からみると駐車場に置いて買物をするには、長い商店街では歩行距離がありすぎるし、ちょいちょいと車を留めて買物をするぐらいの方が便利、であるからだ。

場所と客の要望を同時に満足させるには、坪100万円もするような場所を何ヶ所か借りねばならない。場所としても、1等地でなければならぬので、有力な店舗を誰かが閉店しなければならぬので「総論賛成、各論反対」の議論が続き、一応行政には注文を出しておくというような、主体性のない実りのない状態が続いている。

これは①駐車場というものの本質は何か、

②駐車場の運営費はいくらかかるか、③建設費はいくらかかるか、などについて十分整理されていないからだと考えられる。問題点の整理を行ってみたい。

駐車場は住宅並の面積を喰う

駐車場をつくるのは高くつく、ということが以外に知られていない。それはスペースを広く喰うからである。建設方式別1台あたりのスペースを例示してみると次のようになる。

更地の自走式	25 m ²
更地の置託型	10 m ²
駐車専用ビル自走式	30~35 m ²
一般ビルへの併設型	40 m ²
一般ビルの地下2~3階	50 m ²

(道路・駅広地下も同じ)

※この面積はおおよそのもので、建設方式や利用の仕方で相当のちがいはある。またこの面積には一応アプローチの部分の負担も含んでいるとする。

私が駐車場の企画(建設計画を運営計画)にたずさわったのは十数年も前のことであった。その3~4年前に住宅公団の「空家待ち募集」に当って割安で、当時のランクづけではいくらかイメージのいい(つまり中~上クラスの住宅とみられていた)団地住宅へ入った。それがいわゆる「2K」というやつで(今なら最低居住水準以下といわれているかもしれないが)、いくらかイメージのいい住宅の最下層には入れた……と思ってホッとした記憶がある。この「2K」という住宅が実質面積で11坪弱であった。

駐車場の企画を始めたとき、まず記憶がよみがえってきたのがこの「2K」のことである。「我が一世帯より車1台の方がスペースが広くいるのか」という思いに驚異を感じずにはいられなかった。

更地の場合でも、昭和45年頃までは、敷地面積10坪ぐらいの建売などザラにあった時代であるから、「駐車場は住宅並の面積がある」といっても、今でもあながち誇張だとはいえないと思う。

建設費も住宅1戸並み

スペースがきまれば建設費はきまってしまう。ちがいは立地条件=地価だけである。大体的見当を書いてみると次のようになる。

更地（郊外のS・C）

15万円/ m^2 \times 25 m^2 …… 375万円

更地（商店街）

30万円/ m^2 \times 25 m^2 …… 750万円

繁華街の置託式

100万円/ m^2 \times 10 m^2 ……1,000万円

駐車専用ビル（地価別）

10万円/ m^2 \times 30 m^2 …… 300万円

12万円/ m^2 \times 35 m^2 …… 420万円

一般ビルへの併設（地価別）

15万円/ m^2 \times 40 m^2 …… 600万円

地下駐車場（地価別）

20万円/ m^2 \times 50 m^2 ……1,000万円

あまりにも高いので誇張していると思われるかもしれないが、そうではない。もちろんいくら安くする工夫はあるし、その工夫が後で述べる運営に当って、極めて大きい差をもたらす。

十数年前の時点では、駐車場というのは更地か一般ビル併設であったから、当時の木造の住宅より高くつくという実態があったし、今でも「建設費も住宅1戸並み」ということ

を云っても差支えないと思う。

地下駐車場をつくるのは高くつくので、一般商店街などであれば、隣の土地を買う方が安い場合が多い。仮りに1,000万円を25 m^2 で割ると m^2 当り40万円の土地が買える（坪20万円）。そしてこれは更地であるので減価償却の必要はないし、維持費もはるかに少ない。場合によっては、土地は値上りすることさえある。したがって地下駐車場のコストを更地と同金額ですることもおかしいともいえる。このような検討は大切である。

金利が運営費の大半を占める

運営費は次の3つからなっている。これら

①金利

用地費の金利

建設費の金利

②減価償却費（建物及び設備）

③運営経費

人件費

物件費（消耗品・水光費等）

維持管理費（建物・機械の保守等）

の経費はほとんどが固定費で、売上げに連動するものは消耗品ぐらいのもので、問題にならない。利用率が高かろうと低かろうと、1回転でも5回転でも、運営費に差はない。

地価や建設条件によってちがうが、合理的に運営すれば上記の①②③の順で経費がかかる。

念のために変ったケースを上げてみると、盛り場で昼夜を分かたず、狭いスペースの駐車場で、かなりの人員を配置して、センチ単位の車間隔で置託式で運営している駐車場がある。地価が高いので自走式でゆっくりスペースを取ってはいやいけないので、人を増やして効率を上げようとしているのである。

このような場合でも、仮に1台当り1,000万円かかると8%の金利はなかなか払えない。

100万円/ m^2 × $10m^2$ 1,000万円

1,000万円 × 0.08 (金利・地代) 80万円

80万円 ÷ 12ヶ月 ÷ 25日 2,700円

金利消却分岐点(2,700/300円) 9回転
8分の金利(地代)を払うとすれば300円で9回転が必要になる。例えば30分300円としても3~5時間満杯でなければならない。

この金利(地代)と減価償却費が高くつくということがスペース賃業の特徴でもある。

駐車場はクルマのコインロッカー

「駐車場の建設費の限界は1台当り400万円だ」などといわれる。用地費と建設費合わせて400万円をオーバーするとやっていけないということである。

スペース賃業としての特徴を見るために、似た業種をとり上げて、比較しながら検討してみる。

〈借家〉スペースや建設費で住宅を引き合いに出したが、最もよく似ている。家賃は金利と減価償却費と維持管理費。しかし回転率を上げて稼ぐことはできない。

〈ホテル〉一種の日替り借家ともいえる。回転率を上げることができないので、他の部門……宴会・飲食でいかに稼ぐかが問題になる。

〈喫茶店〉これもスペース賃業。駐車場とのちがいは時間いくらではなく、1回当りの入場料のようなものと、人手によるサービス業(それに少しのコーヒー原料などの消耗品費)。回転率を上げて稼げがねばならない点は駐車場に似ている。

〈映画館〉これは目的からいうとスペース賃しとはいえないが、よく似た性格をもっている。

〈倉庫業〉駐車場はこれの一種であるが、駐車場の方が、次の行動、目的との継続性が強い。

〈コイン・ロッカー〉上記とほぼ同じ。

〈その他〉運送業に入るが営業上の性格としてよく似ているものに、航空輸送や汽車輸送がある。

以上が業種比較であるが、駐車場は借家、ホテル、喫茶店、映画館などと全く違った性格をもっている。駐車場や倉庫は、人間がスペースの中でスペースを利用することはなく、単にモノを置くだけである。それにひきかえ、他の4者は人間が利用する(借りる)スペースの中に居ることが前提となっている。そのことから「スペース利用それ自体が自ら目的化される」ので、シャンデリアをつけたり空調をしたり、カーペットを張ったりされる。またそれによって料金まで違ってくる。

駐車場は「次の目的の為の手段として置く為のスペース」であるから、車を置く場所のふんい気がよいからこの駐車場に置くとか料金が違うなどということはない。「向う横町のタバコ屋の、かわいい看板娘」というようなことがいづれ起るかもしれないが、今のところそんな話も聞かない。駐車場というのは、いうなれば「クルマのコイン・ロッカー」である。

これら2者の中間に位置するのが、汽車や航空輸送であろう。

駐車場経営の要素

いろいろなことを述べたが、経営という立場から要約すると次の2点になる。

(1) スペース貸し業であるから、用地費と建設費の金利と償却が大きく響くということ。

(2) 駐車自体が目的となることはなく、

次の行動の為の手段にすぎない。

このことから、投資を少なくし、金利を安くするということが必要になる。そのポイントを一般ビルへの併設駐車場の場合に当てはめてぬき出してみると、①用地費の負担を駐車場所分へあまりかけないこと（ビルにとって駐車場が必要なら、それは内部の公共スペース的意味をもっている）、②新規に用地買収した土地でなければ、地代は銀行金利並に見ずに、せいぜい固定資産税等の3倍程度＝5%ぐらいに見ておくこと、③むずかしいことではあるが、建設費を下げるために柱スパンや天井高なども工夫すること、などである。

もう1つの点「手段である」ということは、非常に大きく、経営上の問題をはらんでいる。

システムという言葉がある。この意味を、「各種の構成要素が有機的秩序を形成し、一定の投入（インプット）に応じた産出（アウトプット）をもたらす系のこと」とすれば、駐車場というものは、ひとつの系（システム）の完結ではない。完結させないかぎり、インプットとアウトプットのバランスシートを表現することはできない。つまり次のプロセス＝効用を組み込んだときはじめて、経営上のバランスシートに表わすことができる。

駐車場は、手段ということであれば、その効用が大きければ料金を払う気になることを意味する。街をぶらつくという目的の場合には、盛り場と場末では効用がちがうので、利用者もちがってくる。

また効用の受け手はクルマに乗っている人である必要はないし、料金の支払人もちがってもかまわない。これがデパートやショッピングセンターなどの駐車場のケースである。このような駐車場はいくらかの買物をすれば無料になっている。無料にした分は商品に転化して高く売っていると思われやすいが、決

してそうではない。

駐車場があると客が増えたり、客単価が上がったりする。当然それによって荒利も増える。ところがこの増加分に対する経費は、同じ率では増えないので、この部分は駐車場の経費に補填していいことになる。この部分が「効用側の負担限界」である。

このように考えると駐車場経営費には相当のフレキシビリティがあることがわかる。企画段階にこれをどう読むかが大切である。

駐車場効果をどうみるか

具体的な駐車場の外部効用をどうみるかについては、その効用を受け入れる場によってちがいが生じる。レジャー施設（例えばパチンコ）とか商業施設によって、あるいは商業施設でも百貨店や商店街、市場などで、回転率や料金などいろいろの違いがある。

ここでは簡単な条件設定をして、ケース・スタディを行ってみる。

〔場所〕 中・小規模の小売施設、ex 市場

〔方式・規模〕 小売施設との併設、100台

〔建設費〕 用地費 2,500千円/台

建築費 4,500 "

計 7,000 "

総投資額 100台分 700,000千円

〔運営費〕 金利 土地 5%とする

$2,500 \text{千円} \times 100 \text{台} \times 0.05$

12,500千円

建物 8%とする

$4,500 \times 100 \times 0.08$

36,000千円

減価償却

建物・設備込みで3%とする

$4,500 \times 100 \times 0.03$

13,500千円

経費 人件費はいろいろな勤務方法があるので、2人分程度をみる。実際は何人かの交替勤務となる。1人当り諸費を含めて7,000千円とする。

7,000 × 2人 14,000

合計 76,000千円

(収入) 時間当り単価 300円
 利用率 3回転/日
 営業日数 330日/年
 300 × 3回 × 330日 29,700千円

(収支) 収入 29,700 - 運営費 76,000
 △ 46,300千円

(駐車場による増収効果)

①現在の年間販売額 (設定)
 1,000,000千円

②荒利率 25%

③現施設による営業経費 ① × ②
 これによって人件費 250,000千円
 他の経費を利益がまかなわれている

④駐車場導入による売上げ増加率 30%

客数の増加、客単価の上昇をみて

⑤上記による荒利増加額 ③ × ④
 75,000千円

⑥売上増に伴う経費の増加額 ⑤ × $\frac{1}{3}$
 25,000千円

⑦駐車場運営にまわせる額 ⑤ × $\frac{2}{3}$
 50,000千円

1台当り700万円の建設費ということは、一般にいわれている駐車場コストをはるかにオーバーしている。通常では運営していけないと思われる。上記からみても(一応の仮定とはいえ)大巾な赤字となる。

この超過経費を補填するにただけの販売増加効果=ゆとりとなる荒利増が、駐車場によってあるかどうか問題となる。一応ここでは30%の売上げ増があり、そのうち3分の2を補填に充てることができるのであれば、上記の赤字は解消される。もしこうなれば、顧客には無料駐車場の提供というサービス向上をはたしながら、販売増加をもはかることができるわけである。

(いとりのさだよし)



店舗の上が駐車場

コミプラと下水道整備

小 泉 春 洋

下水道とりわけ流域下水道の整備が当初の計画どおりに進まず、本来は暫定的家庭污水処理施設として設置された住宅団地のコミプラへの対処が問題となってきた自治体が全国的に見られる。

このコミプラへの一般的対応は公共(流域)下水道が整備されそれに接続するまでの間、住宅団地開発事業者の責任において維持管理するものと開発指導要綱に定め、自治体は直接それにタッチしない場合が多い。しかし、現実には、団地の入居率が高まった時点で団地自治会へ維持管理が移され、団地住民がメンテナンス会社と直接料金値上げや修理料金の交渉などをせざるをえなくなり、住民の不満が高まってくるようになる。

大阪府南部のある市では昭和40年ごろより丘陵部の団地開発が進み、現在では十数の住宅団地が形成されているが、この中のいくつかの開発事業者が倒産したこともあり、コミプラを市が直接管理するよう住民の要望が強まった。これに対し市では次のような問題点をあげ慎重に検討していった。

- ①既存市街地の下水道整備が遅れている中で新興住民を優先させることには問題がある。
- ②暫定処理施設として設置しており、恒久的利用には処理能力や老朽化に伴う施設改善などの問題が発生する。
- ③各コミプラの現行料金はバラバラであり、さらに、大口修理のため基金の積み立ても無い団地もあり統一料金の設定などがむずかしい。

④施設改善のための費用をだれが負担するか。

ところで、このコミプラ対策に取り組んでいる都市もいくつかあり、それを紹介する。

①下水道整備を早めコミプラを下水道に取り入れてしまう。これは、流域下水道の整備が遅々として進まない状況の中で緊急処理対策事業として、いわゆる暫定処理場を建設する方策である。

②他の補助事業により処理場を建設し①と同様にコミプラをそれに取り入れてしまう。他の補助事業としては、下水道計画区域内でも正当な理由があれば導入可能な厚生省の地域し尿処理施設の制度を利用する。

③開発事業者によりコミプラのオーバーホールを行わせた後に市が管理していく。

④これは極端な例となるが、住民が維持管理者の資格をとり自治会で自主的な維持管理を行っていく。

以上のような方策をとりつつある都市もあるが、もう一つの策としてコミプラそのものを小規模下水道とみなしてしまう方策もありうる。日本の下水道普及率は低いといわれているが、コミプラなども下水道とみなせばその普及率はかなり高いものとなると思われる。例えば、先の大阪府南部の都市でも下水道普及率は現在のところ0%であるが、コミプラを下水道とみなせば普及率は約40%となる。

さて、コミプラを市が直接管理する場合、入居率が70~80%を越えている団地であれば使用料でその維持管理費をまかなえる。なら、下水道の処理原価約100円/m³のう

ち半分は管渠・処理施設建設費で残りが維持管理費に相当する。つまり、1世帯1か月1,500円程度使用料にて既設のコミプラの運営は可能といえる。

問題をかかえているのはコミプラよりも管渠の方であり、これが基準に合っていなかったり、地下水の浸入があったりで付替え工事をするようになれば多額の費用がかかることになる。実際、管渠を引き取ったものの地盤沈下で管渠が損傷し、補修工事には多額の費用がかかり手をつけることができず困っている都市もあると聞く。

以上、コミプラの対応策をいくつかあげてきたが、先の府南部の都市では、市内の十四の住宅団地のコミプラを市が直接管理する方針を決定している。実際にコミプラを引き取るまでにはまだ2～3年の期間を要すると思われるが、流域下水道の整備が遅れ、このようなコミプラの問題をかかえている都市も多く、今後の動向が注目される。

注) コミプラに対する明確な定義はないが、ここでいうコミプラとは、住宅団地の開発事業者が設置したし尿及び家庭雑排水を処理する家庭汚水処理施設で、処理能力は大きくても5,000人程度の小規模なものをさし、汚水管渠等も備えた実質的には下水道ともみなせるものであるが、

都市のイメージ

名古屋（その1）

尾 関 利 勝

写真の石造橋を見てどこのまちを想像されましたか。木造橋も含めてどちらも名古屋市内にある風景です。一般に名古屋といえば川や緑の少ない地域と受け止められがちですが、実際には水も緑も豊富にあります。なぜ名古屋が自然に乏しいイメージをもたれるのでしょうか。

名古屋の地形は①庄内川を中心とした沖積平野、②名古屋城から熱田に続く洪積台地、③その東に続く丘陵地の3つの部分に大別できます。①の沖積平野は古くから肥沃な農村地帯で、現在は住宅地、工場地になっていま

法的には下水道施設には含まれず、建築基準法の浄化槽として取り扱われているものとする。

(こいずみはるみ 大阪事務所)

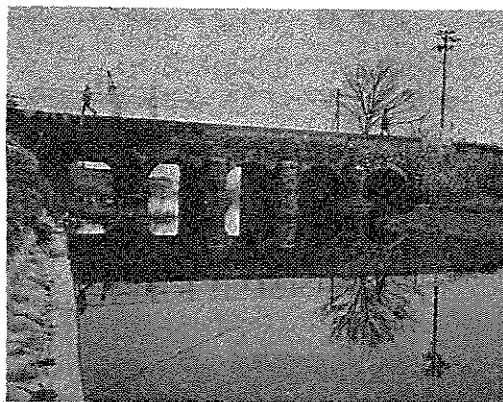
表. 下水道（広義）の種類

流 域 下 水 道		下水道法の「下水道」の定義を踏ましている	下水道（広義）
都 市 下 水 路			
公 共 下 水 道（狭義）		下水道法で類型化されている下水道	
特 定 公 共 下 水 道			
小規模下水道	A 特定環境保全公共下水道	下水道法の公共	
	B 農山漁村集落排水施設	その他の下水道等	下水道法で類型化されていないが、下水道と同等とされているもの
	C 地域採尿処理施設		
	D コミュニティ・プラント、その他		
灌 漑 排 水 施 設 等			
尿 尿 浄 化 槽			

す。国鉄東海道本線や新幹線は主にこのゾーンを通っています。②の台地はほぼ江戸時代の城下町を踏襲しており、市街地として約400年の歴史を持っています。南の熱田はそれよりもっと古く約1,500年の歴史がある所です。都心地域の大半は戦災で焼け尽されたため、戦災復興区画整理事業によって区画整然とした広い道路が整備されています。③の丘陵地はほぼ住宅文教地になっており、傾斜地の緑、緩やかな坂と曲線道路が特徴的で、代表的な四ツ谷・山手通りは緑の多い沿道環境とファッショナブルなお店の集積で最近全国的に知られるようになってきています。

ところで写真の橋はいずれも庄内川を中心とした沖積平野部分にあります。この一帯は古くは伊勢湾が奥深く入り込み、その跡をしのぶ貝塚などが市内各所に見られます。古代～中世にかけては荘園が発達し、庄内川下流部、現在の中川区、港区から南区にかけては江戸時代から盛んに新田開発が行なわれてきました。沖積平野はこうした歴史を持っていますから、今でも当時の面影をしのぶ旧集落が数多くあって、庄内川やその支流の各河川とともに水と集落景観が大変特徴的な地域です。最も典型的な景観は庄内川右岸にあたる中川区、港区西部地域で、庄内川、新川、芦田川、福田川、日光川など多くの河川が集中しています。戸田川と一体の富田の水郷的集落景観や庄内川と新川の合流点にある下一色の旧漁港と魚類加工業の集積する集落など水にかかわりの深い景観が数多くあります。ちなみに下一色のカマボコは知る人ぞ知るこの地域の名物です。機会があれば一度味わってください。そんな事をちょっと知って名古屋の町を見てみるとずい分奥行の深さがある事がわかってきます。(つづく)

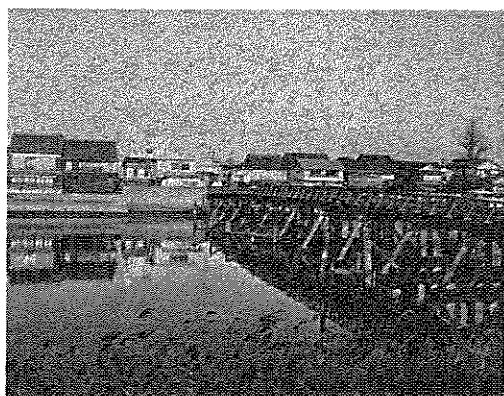
(おぜきとしかつ 名古屋事務所長)



戸田川河口附近の田園地帯にある石橋



庄内川の干場と木造橋（野鳥が数多く棲息する）



旧漁港と集落の町並のある
下一色の新川にかかる木造橋

一知半解

交通計画の精緻化に向けて
新都市と臨海部の交通計画事例より

杉原五郎

これまで何もないところに新都市（ニュータウン）をつくったり、あるいは新たに埋立地を整備したとき、どれほどの交通量が発生、集中することになるのだろうか。このような問題にチャレンジした事例を2つほど紹介し、交通計画のあり方について考えてみたい。

* * * * *

その1 新都市の交通計画。

文化・学術研究都市の建設基本計画を立案する中で、私達は、交通計画の分野を担当した。学研都市の交通計画においては、交通体系の基本理念、整備目標、整備方針などを明らかにしたわけであるが、具体的には、これらの考え方を固める上で「交通需要の予測」が重要な検討課題となった。

千里N.T、洛西N.Tなどいわゆる「住宅

都市」としての「新都市」であれば、土地利用計画が決まり、入居計画（人口計画）が確定すれば、居住者1人あたりの発生集中交通量というような比較的安定した原単位を用いて交通量を予測することは可能である。しかしながら、関西文化学術研究都市の場合には、通常の住機能に加えて、文化・学術・研究さらには産業等のさまざまな都市機能の集積を想定しており、新都市に現出するであろう交通の将来像は皆目不透明な状況にあった。

このような“未知”の問題に対して、我々は、パーソン・トリップ・データの独自の分析結果を踏えた予測方法を提案し、実際に予測・検討作業をおこなった。その方法とは、①新都市の土地利用計画（都市施設群の想定）→②従業者フレームの設定→③都市施設群ごとの従業者あたり交通発生原単位の設定（パーソントリップデータの分析・活用）→④発生集中交通量の予測→⑤分布交通量の予測→⑥交通機関分担の予測→⑦交通量の配分、評価というものであるが、このうち①から④に

表1 文化学術研究都市における交通発生集中原単位の設定例

施設分類	パーソントリップ調査 該当施設	着目ゾーン	着目属性	ベース指標	発生集中原単位
1. 大 学	4. 学校、教育、研究施設	大学立地ゾーン (注1)	・18歳以上 ・職業=学生、生徒、 園児	登校目的集中トリップ (学生数×登校率)	2.44
2. 研 究 所	「筑波研究学園都市交通施設整備計画に関する研究調査」(昭和49年3月)における独自調査結果より設定			出勤目的集中トリップ (従業者数× 出勤率)	2.87
3. 技 術 開 発	3. 事務所、会社、銀行 4. 工場・作業場		・職業=1.2.3.4. ・産業=製造業	同 上	2.86
4. 文 化 情 報 5. 都 市 サ ー ビ ス 6. 学 研 サ ー ビ ス	2. 官公庁 6. 宿泊・娯楽 8. 飲食店 15. 文化・宗教	5. 医療・厚生 7. 商店・デパート 9. 交通・運輸 16. 体育		同 上	15.37
7. 住 宅	1. 住 宅	千里、泉北、洛西の 各ニュータウンゾーン		夜間人口	2.37
8. 小・中学校、高校	4. 学校、教育、研究施設	千里ニュータウンゾーン	・6~17歳 ・職業=学生、生徒、 園児	登校目的集中トリップ (生徒数×登校率)	2.22

至るプロセスは、これまでの交通計画にはない、独自の方法論である。(表-1参照)つまり、土地利用(施設)と交通との関連づけを試みたところにこの方法論のオリジナリティがあると言えよう。

* * * * *

その2 臨海部の交通計画。

大阪港など大都市の臨海部においては、大規模な港湾施設が整備され、そこには、コンテナ、シャーン、フェリー利用の貨物車などいわゆる重交通が大量に発生・集中する。また、素材型産業などの集積も著しいため、各種の原材料及び製品が海あるいは陸から搬入・入されている。さらに、ポートタウン(大阪市南港)、ポートアイランド(神戸市)のように、最近では住機能をはじめ、ホテル、病院、スポーツ施設等さまざまな都市機能の計画的な配置もなされ、都市交通の発生・集中も無視し得なくなっている。

このような臨海部における交通体系のあり方を具体的に検討するには、その前提として交通発生メカニズムを解明し、交通量を予

測・検討する方法論を確立することが課題となる。我々は、この業務において臨海部の交通を、「港湾交通」「港湾関連交通」「都市交通」に類型化し、港湾交通については港湾貨物量、港湾関連交通及び都市交通については、事業所数と従業者数を、それぞれ説明変数とする予測モデルを作成し、予測・検討をおこなった。(図-1)

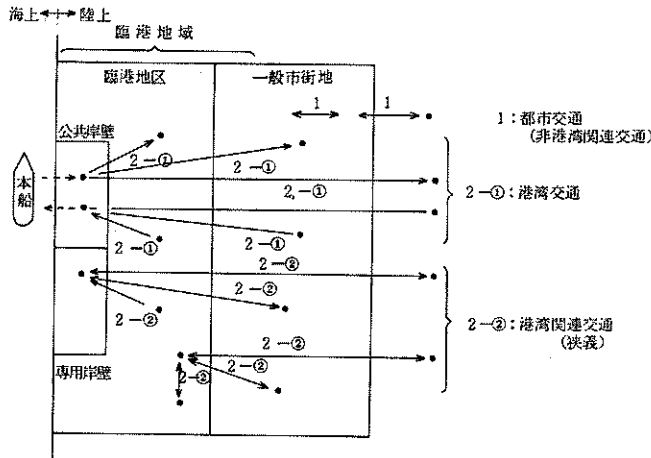
* * * * *

上記のように、交通計画を立案する際には、「交通量の予測」が重要な意味を持ち、(もちろん、予測が計画のすべてではない)、さらに、交通量の予測には「土地利用(計画)」との関連づけが課題となる。

これまでの交通計画体系化のプロセスを振り返ると、路側調査→OD調査→パーソントリップ調査→物流調査、といった一連の流れがあるが、より精緻な交通計画を立案するためには、土地利用調査(交通発生集中調査)の体系化が急がれる。

(すぎはらごろう 大阪事務所)

図-1 臨港地域に係わる交通の概念図



まちかど

階段おぼけのスーパー

山田 龍雄

この階段だらけのスーパーは、福岡ジャスコの飯塚店です。昭和51年に建設されました。昭和48年11月の熊本大洋デパート火災（104人焼死）の教訓で、建物の裏側を非常階段だらけにしたものです。安全設備も徹底的にやると、なにか独得のふん囲気が出るものです。顧客の安全第一を考えるとという姿勢を強調し、階段をひとつふたつふやすより、いっそ、階段だらけにして、建物のデザインをおもしろくし、話題を提供することにより、店の知名度を上げれば、階段による建設コストの増は、とりもどせるのではないのでしょうか。

(やまだたつお 九州地域計画研究所)

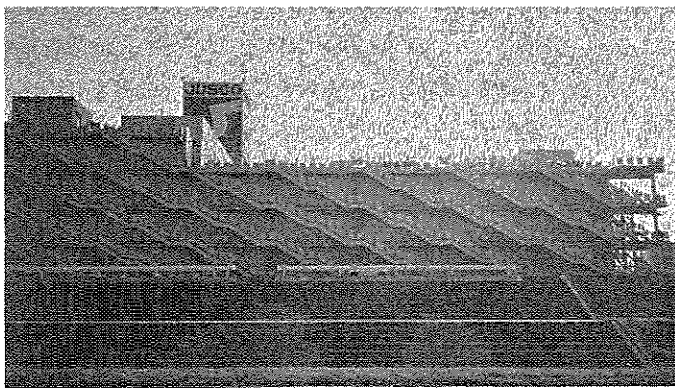


思わず目を向けるジャスコ飯塚店



店の裏側と横が階段だらけ

遊びの対象として見たく
なる建物です



ARPA・K (株)地域計画・建築研究所

ARCHITECTS, REGIONAL PLANNERS & ASSOCIATES, KYOTO

- | | | | |
|--------------|------|-----------------------|-----------------------|
| 本社 | 〒600 | 京都市下京区四条通り高倉西入ル立売西町82 | TEL (075) 221-5132(代) |
| 京都事務所 | | (大和銀行京都ビル8階) | |
| 大阪事務所 | 〒540 | 大阪市東区石町1丁目1番地 | TEL (06) 942-5732(代) |
| | | (天満橋千代田ビル2号館) | |
| 名古屋事務所 | 〒460 | 名古屋市中区丸の内3丁目18番30号 | TEL (052) 962-1122 4 |
| | | (ツボウチビル6階) | |
| 九州地域計画研究所 | 〒810 | 福岡市博多区中洲中島町3-3 児島ビル3階 | TEL (092) 281-2349 |
| 北海道地域計画建築研究所 | 〒047 | 小樽市色内1丁目2番19号 通信浜ビル3階 | TEL (0134) 29-1109 |