

路上駐車取締りの民間委託導入前後における路上駐車実態に関する研究

日本大学理工学部理工学研究所 研究代表者 岸井隆幸

1. 調査目的と方法

東京都 23 区においては、違法路上駐車対策として様々な施策が実施されているが、未だに多くの違法路上駐車が発生している。その対策の1つとして平成 18 年 6 月に道路交通法の一部が改正され、路上駐車取締りの民間委託制度が導入された。本調査では、路上駐車取締り民間委託制度導入前後の東京都区部における路上駐車状況を調査し、その実態を明らかにするとともに、問題点を抽出しその解決策を提案していく。

研究方法としては、民間委託制度の導入前後における路上駐車定点観測(1 週間)を行い、平均駐車時間などの比較を行うとともに、(財)東京都道路整備保全公社提供の都内駐車場案内サイト「s-park」を用いて駐車場利用状況を調査する。

対象地域としては、路上駐車が深刻かつスムーズ東京 21 に指定された区とし、今回は路上駐車可能延長密度が最も高い渋谷区を対象地域とする。そして路上駐車占有密度が高い値を示しかつ民間委託制度において駐車監視員が重点的に活動する取締り最重点地域に指定されている道玄坂通りの路上駐車を調査対象とする。

2. 調査事項

調査対象路線についてデジタルカメラで、10 分ごとに写真撮影を行い、路上駐車を観測する。調査概要は表-1 とし、それぞれの路線について、観測地点 A、B、C 点を設け(図-1)、そこから定点観測を行うことにする。

表-1 調査事項

民間委託	調査期間	車種	調査時間
導入前	平成17年9月12日(月)~17日(土)、25日(日)	普通車 商用車 (普通、中型、大型) タクシー	13:00~15:00
導入後	平成18年9月11日(月)~16日(土)、24日(日)		



3. 路上駐車観測及び駐車場混雑状況調査結果

図-2、3 に示すように、道玄坂通りの通算路上駐車台

数は、平均して、導入前より約 30%減少した。また、導入前は、普通車が路上駐車約 6 割を占めていたが、導入後は、商用車が 7 割以上になっていることがわかった。なお、調査期間中、民間委託の取締りを行っていた木曜日は、平日の中でも最も路上駐車が少なかった。

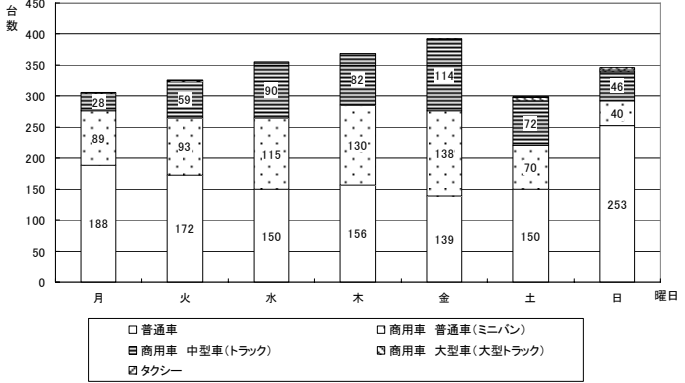


図-2 民間委託導入前の曜日変動 (道玄坂通り)

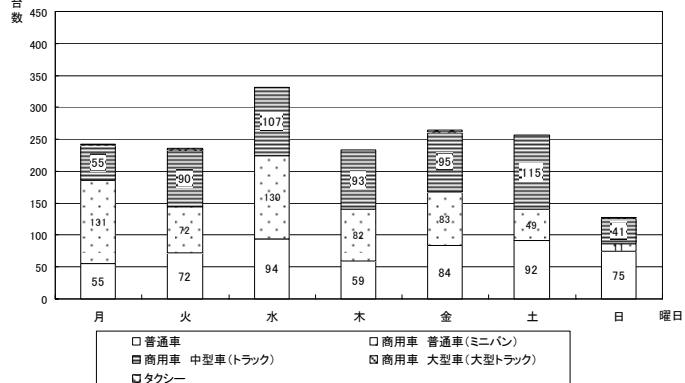


図-3 民間委託導入後の曜日変動 (道玄坂通り)

表-2 は、道玄坂通りにおける A~C 区間における路上駐車していた車両の平均駐車時間である。普通車・商用車ともに、全地点で減少しているが、特に B 区間の普通車の平均路上駐車時間が 17 分も減少している。

また、道玄坂通りにおける A~C 区間での純路上駐車台数を把握すると表-3 のようになる。A 区間、B 区間では普通車の路上駐車が減少しているものの C 区間では微増しているが、道玄坂通り全体で考えると、普通車の路上駐車台数は 21%も減少していることが確認できた。さらに、商用車の路上駐車台数について見ると、A~C 区間ともに増加しており、増減率で見ると、C 区間の商用車の増加が著しい。さらに道玄坂通り全体で見ると、34%も導入前と比較して、商用車が増加していることが判明した。

表-2 平均路上駐車時間 (道玄坂通り)

	普通車			商用車		
	A区間	B区間	C区間	A区間	B区間	C区間
導入前(2005年)	41	41	43	48	43	36
導入後(2006年)	30	24	29	26	32	33

表-3 純路上駐車台数(道玄坂通り) 単位:台

	普通車				商用車			
	A区間	B区間	C区間	合計	A区間	B区間	C区間	合計
導入前(2005年)	68	119	56	243	78	96	109	283
導入後(2006年)	61	71	60	192	91	100	188	379
増減率(%)	-10%	-40%	+7%	-21%	+17%	+4%	+72%	+34%

駐車場混雑状況について、民間委託導入前は、大規模駐車場の混雑はしなかったものの民間委託導入後は、大規模駐車場も混雑し始め、さらに小規模駐車場の混雑・満車状況を見ると、導入前は4箇所に対し、導入後では、新設された駐車場も含め、11箇所で混雑・満車状態になっていることがわかり、取締まり強化で、駐車場の利用率も上がっていることが推察される。

4. 提言(駐車場有効利用と荷捌き停車帯の整備の提案)

普通車による長時間駐車は減少したものの、特にC区間において短時間止めの繰り返し等により商用車が増加しており、具体の商用車対策が必要である。

4-1 商用車の駐車場有効利用

図-4は民間委託導入前後のC区間での商用車の駐車時間分布である。民間委託導入後は、30分未満の路上駐車頻度が増加していることがわかり、本調査ではC地点付近の駐車場において30分無料化駐車場導入を検討する。現地調査よりC地点付近にある駐車場は、6箇所あることがわかり、構造形式および高さ制限等を考慮すると30分未満無料化する駐車場としては、タイムズ道玄坂2丁目駐車場や渋谷マークシティ駐車場の活用が考えられる。

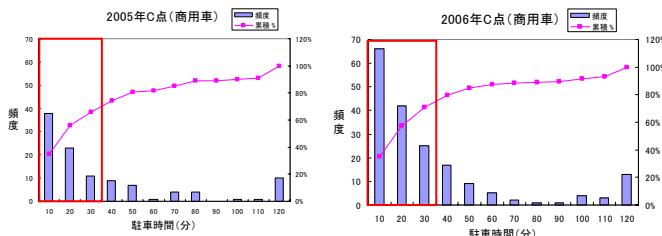


図-4 民間委託導入前後の商用車駐車時間(C区間)

4-2 荷捌き停車帯(ローディングベイ)の整備



図-6 物流調査地点

荷捌きを行う商用車の多いC区間付近に、荷捌き停車帯の整備を検討するため、道玄坂通りにおいて、物流調査を行った。調査日時は、平成19年1月24日(水)の13:00~15:00の2時間とした。主な調査事項は、商用車のピーク時の台数、荷捌き時間、作業の位置と配送・集荷先である。その結果(表-4)のとおり、各調査地点でのピーク時車両台数や平均荷捌き時間が把握できた。ま

た13:00~15:00の調査の中でも、ピークとなる時間帯は、14:00~15:00の1時間であった。また、調査地点①以外では、荷捌き時間は、10分~15分程度に対して、①は約30分であった(ほとんどの商用車がシブヤ109への配送・集荷であり、その量も多く荷捌きに時間を要すると考えられる)。

表-4 ピーク時の車両台数と平均荷捌き時間

調査地点	ピーク時の車両台数(台/h)	平均荷捌き時間(h)	平均長(m)
①	11	0.5	7.4
②	11	0.25	5.4
③	12	0.2	5.7
④	17	0.25	5.8
全地点平均	13	0.3	6.0

次に物流調査結果を使い、荷捌き停車帯数を算出する。荷捌き停車帯必要数は、

処理能力(台/h) ≥ ピーク時の車両台数(台/h)

から求めるが、ここで処理能力とは、同時作業可能な台数(台)を平均荷捌き時間(h)で除した値である。今回は、同時作業可能な台数(荷捌き停車帯数)を未知数xとして計算すると、調査地点①~④の台数は表-5のようになり、道玄坂通り上り(渋谷駅)方面では9台、下り(世田谷)方面では7台の整備がよいと考えられる。

表-5 荷捌き停車帯数 単位:台

調査地点	同時作業可能台数	合計(台)
①	上り方面	9
②	(渋谷駅方面)	
③	下り方面	7
④	(世田谷方面)	

最後に荷捌き停車帯の具体的な整備案を示す(図-6)。道玄坂通りC区間付近は、片側2車線の計4車線道路であるから既存の歩道を上下線ともに拡張し必要部分に荷捌き専用のローディングベイを整備することを提案する。



図-6 道玄坂通りC区間でのローディングベイ整備案

5. まとめ

路上駐車取締りの民間委託制度を導入することにより、ピーク時に10~30%の路上駐車が削減することが確認された。普通車に対しては高い効果が表れたが、一方で商用車は増加し、さらに商用車は民間委託制度を逃れるための対策を講じており、商用車の駐車行動が変わりつつあることも確認された。今後は規制強化と同時に、商用車を対象とした駐車場有効利用の検討やローディングベイの整備など複数の対策を講じる必要がある。