

平成 18 年度 提案公募型研究「道路空間を活用した適切な荷捌き・自動二輪車管理」 研究成果 概要書

§ 1. 研究の目的

近年の道路政策においては、経済活動の面から道路上に駐車することが合理的なケースも存在することを勘案し、路上空間を効率的効果的に活用する動きが活発化している。しかしながら、中心市街地等においては、確保できるスペースに制約があるため、限られた道路空間を適切に管理し、回転率を高めることが必要となる。

本研究では、以下の点から荷捌き車及び自動二輪車を対象として、利用者意向及び法制度を踏まえ、道路空間を利用した駐車スペースにおける適切な管理方法及び実践的な駐車システムについて研究した。

- 乗用車は附置義務駐車場をはじめ、中心市街地等においても駐車場の整備が進んでおり、また、路上駐車に関して貨物車ほどの経済的合理性がみとめられない
- 乗用車においても、短時間駐車等、路上で駐車の方が効率的な場合もあるが、それは荷捌き車両の路上駐車管理方法を研究することで、代替できると考えられる
- 自動二輪車は駐車需要及び必要駐車スペースが小さいため、大規模な路外駐車場を整備するよりも分散した小規模な駐車スペースを整備することが効果的であると考えられる
- 身障者のための路上駐車施設等については、日常の駐車管理とは異なり、別の対策が必要である



図 1 研究フロー

§ 2. 研究成果

2-1. 関連法令の整理・分析

路上に駐車スペースを設けることに関して、道路法、駐車場法、道路交通法に規定があり、これに基づいて整備が可能である。各整備手法のメリット・デメリットを比較すると、短時間無料化やその後の高い料金設定が可能であり、かつ乗用車等の混在を避けることができる道路法（路上駐車施設）での整備が適していると考えられる。また、自動二輪車については、道路法に基づく道路付属物や占用も効果的である。

表 1 路上駐車スペース整備における自動二輪車・荷捌き車両に対する適応性

| | メリット | デメリット | 自動二輪車の適応性 | 荷捌き駐車場の適応性 |
|-------------------------------|--|--|---|-----------------------|
| 路上駐車施設 (道路法) | <input type="checkbox"/> 料金の設定が可能であるため、長時間駐車 の抑制が可能 <input type="checkbox"/> ゲートの設置等が可能であるため、荷 捌き以外の駐車を抑制できる | ◆警察庁との覚書により、本来の趣旨で の整備がされていない ◆道路付属物であるため、不特定多数に 対応する必要がある | ○ ・料金政策により短時間駐車での利用が可能 ・車止め装置の設置が可能 | |
| 路上駐車場 (駐車場法) | <input type="checkbox"/> 料金の設定が可能であるため、長時間 駐車抑制が可能 | ◆本来暫定駐車場であるため、周辺の駐 車場整備とともに削減される ◆車止め装置の設置ができない | × | ・暫定駐車場のため、都市の機能とはならない |
| 時間制限駐車区画 (道路交通法) | <input type="checkbox"/> 既に荷捌き専用で整備事例がある <input type="checkbox"/> もともと路上駐車が可能な区画を定 めただけであるため、料金を支払わな い場合や長時間駐車では、路上駐車と しての罰則が適用できる | ◆手数料であるため、料金政策は不可能 ◆荷捌き専用であっても乗用車が駐車し てしまう ◆実態として、車道幅員が減少する ◆車止め装置の設置ができない | × | ・料金政策が実施できない |
| 道路占用・付属物 自動二輪車駐車場 (道路法) | <input type="checkbox"/> 建築限界外であるため、料金徴収機 器、車止め装置等の設置が可能 | ◆歩道に整備することから、広幅員の歩 道に限定される | ○ ・料金政策が可能 ・車止め装置の設置が可能 | — |

2-2. 自動二輪車の路上駐車管理

(1) 自動二輪車駐車場の現状

自動二輪車関連の法制度については、平成 18 年 6 月道路交通法改正により路上駐車取締りが強化され、平成 18 年 11 月には改正駐車場法が施行された。法制度の改正等に伴い平成 18 年 1 月から平成 19 年 2 月

までの間に、自動二輪車駐車が区部全体で 59 箇所 1,544 台（うち都心 8 区で 47 箇所 1,309 台）増加している。

したがって、自動二輪車駐車場の整備は進捗しつつあり、道路上を利用する緊急性は低くなっていると考えられる。ただし、整備は公共主体で進められており、民間事業としての市場性はそれほど高くない。

(2) 自動二輪車の駐車特性

自動二輪車利用者アンケートでの「路上駐車場」整備希望は 16.9% であり、いたずらや盗難等を防ぐ面から「街中の公共駐車場 (34.8%)」などの路外駐車場のニーズが約 8 割を占める (図 3 参照)。

駐車場所の選択モデルによる分析では、「駐車料金」が選択の主要因になっており、駐車場と目的地からの距離が 100m 離れることは、料金に換算すると 50 円程度であることから、路外時間貸し駐車場は目的地の直近に立地していなくても、料金設定次第では十分に利用される可能性がある。

(3) 自動二輪車の路上駐車における望ましい駐車管理・運用システム

既往調査からは自動二輪車の多くが違法路上駐車であり、この実態からは料金の未払いの発生や駐車場所での無秩序な駐車が懸念されるため、駐車車両を整序化する機器と料金精算機器の一体化が必要である。このことを踏まえ、望ましい駐車管理・運用システムの構成としては、図 4 に示すものが考えられる。

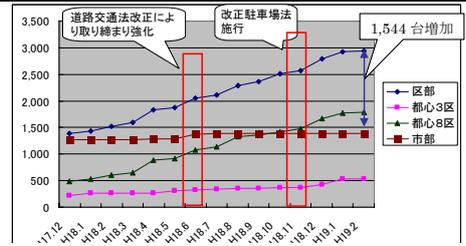


図 2 都内自動二輪車駐車場推移

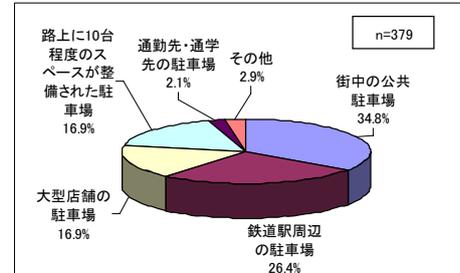


図 3 整備を希望する駐車場

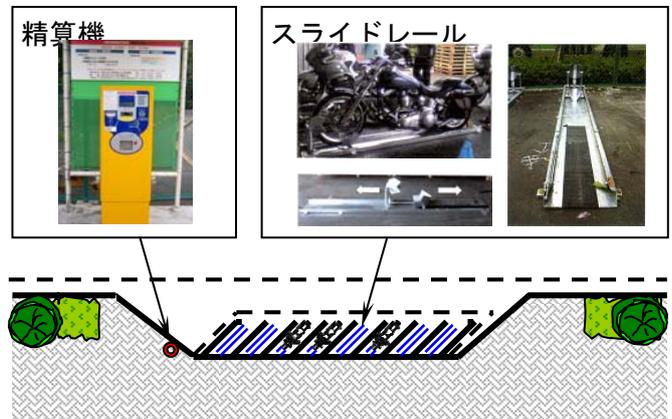


図 4 望ましい路上での駐車方式 (自動二輪車)

2-3. 荷捌き貨物車の路上駐車管理

(1) 荷捌き駐車の現状

荷捌き駐車について、平成 6 年の駐車法改正により荷捌き附置義務化が図られたが、平成 18 年 6 月道路交通法改正による路上駐車の取締り強化以降も制度的な変革はない。一方、路上に整備される荷捌き用時間制限駐車区画 (パーキングメーター、パーキングチケット) は、近年増加しており、東京都内の繁華街等を中心に全体で 386 枠整備されている。これらの多くは、一般用区画からの変更である。

しかしながら、パーキングメーター等は、時間を区切って路上駐車を認めているだけであるため、貨物車用パーキングメーター等を「貨物車専用利用」に限定することはできない。そのため、貨物車用区画に乗用車が駐車して荷捌き車両が駐車できないという状況が発生し、駐車のスペース確保に繋がっていない。

(2) 荷捌き車の駐車特性

都市内における荷捌き従事者へのアンケートでは、「路上荷捌きスペース (26.0%)」とともに、「路外荷捌き場 (49.9%)」の整備希望が高い (図 5 参照)。

また、料金体系は「短時間無料」であれば周辺駐車場より高くても良いとの意見が 36.0% (n=389) を占める。

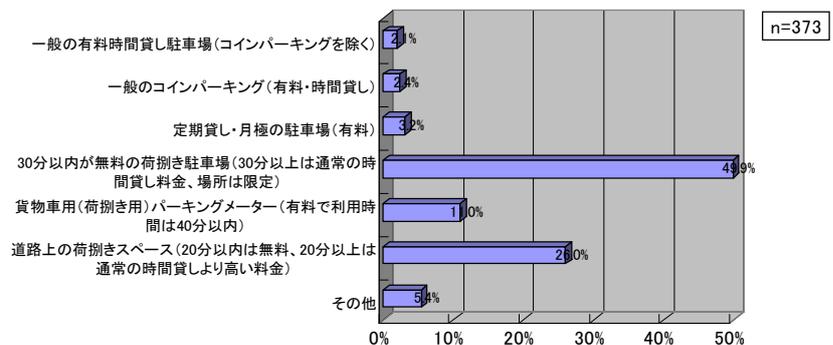


図 5 整備を希望する駐車場 (荷捌き)

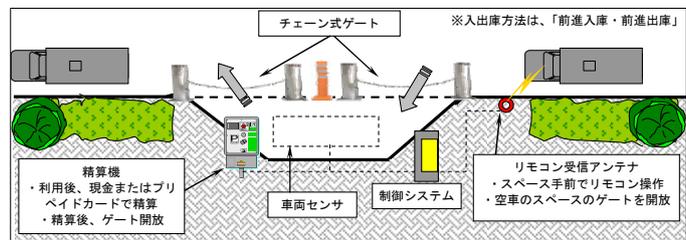
(3) 荷捌き車の路上駐車における望ましい駐車管理・運用システム

アンケート調査における荷捌き駐車ニーズに対しては、以下の2つの対策が想定される。

- ①一般車と区別した荷捌き専用の駐車スペースを、短時間無料で整備する
- ②路外共同荷捌き場の整備

これらの対策を実施した場合、①の対策が多くのアンケート結果の不満点や要望と一致する。また、都市内の場合、路外に専用の荷捌きスペースを確保することは困難な場合が多い。しかしながら、路上での長時間駐車は、道路利用の効率性の観点からも好ましくないことから、①のような路上での対策を主としながらも、可能な限り②のような路外荷捌きスペースも確保し、長時間の荷捌き需要に対しても対応することが必要である。

このことを踏まえ、路上においては、一般車の駐車や特定の車両が長時間駐車することを防ぐ



「入出ゲート」「チェック装置」「料金課金装置」等を備えた、図5に示すような短時間優先のスペースを整備することが必要と考えられる。

このような駐車管理・運用システムは既往の駐車場機器を利用して構築可能であるが、運用は前例がないことから、渋谷区・公園通り及び井の頭通りなど、既に荷捌き対策として切り込み式の荷捌きスペースが整備されている路線・箇所を対象として実際に試行運用し、詳細を検討する必要があると想定される。

図6 望ましい路上での駐車方式（荷捌き）

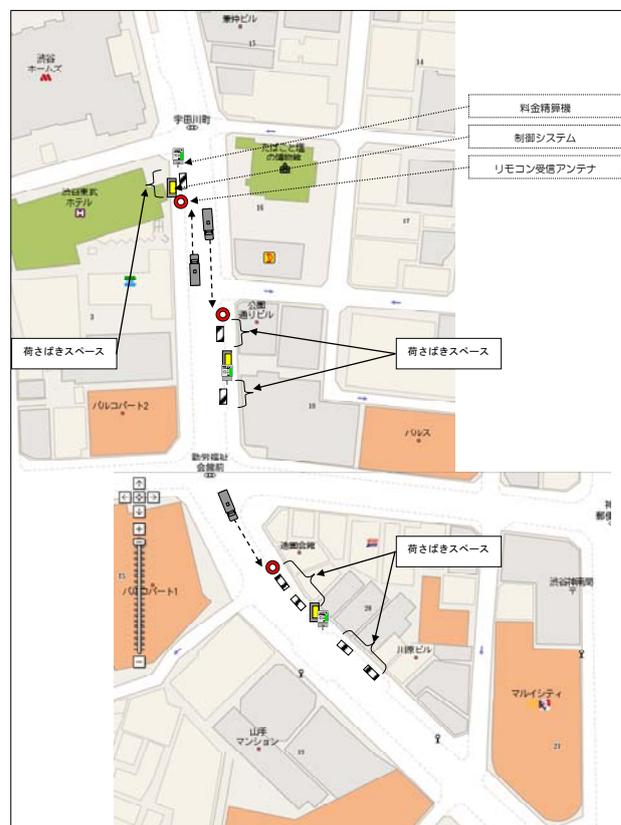


図7 システムケーススタディ（渋谷公園通り）

2-5. 研究課題

(1) 適地に関する検討

道路交通を阻害せず、かつ歩行者や自転車の安全性を確保できる場所に整備する必要があるため、整備可能であるかを判断するための基準「適地選定基準」を検討することが重要である。

(2) 管理主体及び費用負担に関する検討

特に荷捌きについては、地域の経済活動上不可欠な交通であるため、費用負担を荷捌き車両にのみ求めるのではなく、公共、荷受者、配送業者で負担することが適当であり、管理主体と共に適切な費用分担について検討が必要である。

(3) 案内誘導に関する検討

道路上での案内誘導が効果的と考えられるが、駐車場案内システムのように高価なものではない実用的な方策について検討する必要がある。

(4) 短時間駐車全体での対応の必要性

自動二輪車と荷捌き車両についての対応が整った場合でも、乗用車については十分な対策が図られないことから、乗用車の短時間駐車も含めて、全体での対応策について検討する必要がある。

(5) 路外駐車場との連携と支援方策

附置義務駐車場整備においても、ある一定規模未満の建物には義務化されておらず、不特定多数の需要として取扱われ、駐車場整備計画等において公共駐車場の整備が計画される。荷捌き交通についても、同様の負担による整備、交通安全施設等整備事業など具体的な支援方策の立案が求められる。