

移動制約者の駐車需要特性を踏まえた駐車場マネージメントのあり方研究

研究代表者 日本大学理工学部土木工学科 教授 岸井隆幸
 研究分担者 日本大学理工学部土木工学科 専任講師 大沢昌玄

1. 研究背景と目的

社会の高齢化は着実に進み、街と自動車の接続点であり乗換口でもある駐車場では、今まで以上に高齢者を含めた移動制約者に配慮することが求められている。具体的には、2006年にバリアフリー新法が施行され、移動制約者用駐車スペースや階段、エレベーター等の移動経路に関して新たな規定が導入された。移動制約者用駐車スペース設置に関しては、路外駐車場は1台以上、建築物特定施設に関しては、200台以下は全体の2%で、200台以上の場合は全体の1%+2台以上という基準となっている。しかし、移動制約者用駐車スペースの確保に関しては、駐車場の新築または増築時に運用されるため、既存の駐車場には適用されない。そのため、現状では移動制約者用駐車スペースの設置数は極めて少ない状況にある。

そこで本研究は、まず、「移動制約者」を「障がい者手帳を所持している人」のみならず「妊婦、高齢者、一時的な病気・怪我人」まで含めた広い概念として捉えた上でアンケート調査を実施し、「移動制約者が乗車している自動車」の駐車ニーズと課題認識を明らかにし、アンケート調査対象の駐車場に設置されている移動制約者用駐車スペースの利用実態を現地で確認し、こうした利用状況から得られた結果を基にして、移動制約者用駐車スペースの設置基準のあり方を提案することとする。

なお、既存研究として、本研究の対象とする移動制約者用駐車スペースの利用実態や移動制約者の潜在的ニーズを詳細に調査したものは確認できなかった。

2. 研究方法

まず、移動制約者用駐車スペースを取り巻く状況を把握するために関東地方の駐車場に関する条例等を収集し、移動制約者用駐車スペースに関する設置基準、管理方法を比較した。

次に、移動制約者の駐車潜在ニーズを把握する目的で駐車場利用者に対するアンケートを実施した。アンケート実施駐車場は、都心部に立地する「渋谷区役所前駐車場」と「西新宿第四駐車場」の2箇所とした。渋谷は2009年11月5,6,7日(金,土,日)、新宿は2010年1月20,21,22日(木,金,土)のそれぞれ3日間実施し、配布時間は、10:00~17:00の7時間とした。アンケート配布は駐車場の事前精算機付近にて、精算を終えた利用者へ手渡しで行い後日郵送にて回収した。また、アンケート配布の際にそれぞれの駐車場に設置されている移動制約者用駐車スペースの利用状況を10分毎に写真撮影にて把握した。

表 - 1 移動制約者数

		渋谷	新宿
総人口(人)		203,334	317,041
A	障害者手帳所持者数 (人)	4,882	9,138
	(率)	2.4%	2.9%
B	妊婦数 (人)	1,547	2,410
	(妊婦届出数)	0.8%	0.8%
C	年少者数 (人)	21,995	32,241
	(18歳以下人口)	10.8%	10.2%
D	高齢者数 (人)	36,892	58,486
	(65歳以上人口)	18.1%	18.4%
E	後期高齢者数 (人)	18,639	28,285
	(75歳以上人口)	9.2%	8.9%
A + B + D	障害者手帳所持者数 + 妊婦数 + 高齢者数 (人)	43,321	70,034
	(率)	21.3%	22.1%
A + B + E	障害者手帳所持者数 + 妊婦数 + 後期高齢者数 (人)	25,068	39,833
	(率)	12.3%	12.6%
A + B + C + D	障害者手帳所持者 + 妊婦数 + 年少者数 + 高齢者数 (人)	65,316	102,275
	(率)	32.1%	32.3%
A + B + C + E	障害者手帳所持者数 + 妊婦数 + 年少者数 + 後期高齢者数 (人)	47,063	72,074
	(率)	23.1%	22.7%

3. 移動制約者の総数と内訳

バリアフリー新法や関東地方に存在する57箇所の駐車場整備地区に関連する条例を収集し、取り扱い基準の実態を把握した結果、附置義務台数に関しては、大半が全駐車台数の30%に1台で、松戸市、船橋市のみ駐車台数の10%に1台、横浜市のみが最低1台という基準となっていた。これまでの移動制約者用駐車スペース設置基準は全体の駐車台数の2.0~

3.3%程度のものが多いが、これは障がい者手帳所持者の割合から算出していると思われる。本研究では、潜在的需要を確認するという意味で、障がい者手帳所持者のみならず妊婦、高齢者、一時的な病気・怪我人などを移動制約者として人数を算出する。ただし、一時的な病気や怪我は統計的な数値が把握できないため、今回は、障がい者手帳保持者、高齢者、妊婦を移動制約者としてその数を把握した。その結果、高齢者を65歳以上とすると移動制約者率は対象とした2都市で21～22%、高齢者を75歳以上とすると12%の値であった(表-1)。ただし、重複している移動制約者も存在する可能性がある。移動制約者数から見ると松戸市や船橋市のように最低10%程度の移動制約者用駐車スペースの設置が望ましいのではないかとと思われる。

4. アンケートによる移動制約者用駐車スペースの潜在的需要の把握

渋谷は、3日間で174通配布し39通の回答(回答率22%)が、新宿は219通配布し80通の回答(回答率37%)があった(表-2)。アンケートでは、主に「回答者の属性や特性」、「駐車場に関連する質問」、「移動制約者に関連する質問」、「駐車後の行動」の4点について尋ねた。ここでは回答のうち、移動制約者車両の特徴に関

わる 駐車場利用目的、移動制約者車両比率、駐車場選択理由、移動制約者車両の駐車場所、移動制約者駐車スペースの問題点について、その結果を以下に示す。

駐車場利用目的

駐車場利用目的を見ると、渋谷はレジャー・業務の利用が(図-1)、新宿は業務の利用が多いことが判り(図-2)、利用目的で見ると、業務系の利用者が多い駐車場であるといえる。

移動制約者車両比率

アンケートによると、3日間で延移動制約者率は3.3%であり、移動制約者が乗車している確立は11%であった。ただし、アンケートの主旨からして移動制約者の回答率が高いことが予想され、その点は留意が必要である。また車両で見ると、渋谷10.3%、新宿11.3%であった(表-2)。なお、実際に駐車場を利用した移動制約者を移動の制約別に見ると、いずれの箇所においても手帳所持者、高齢者が共に高い値を示していた(図-3)。

駐車場選択理由

駐車場を選んだ理由を見ると(図-4)、移動制約者、健常者ともいずれも駐車場と目的地の位置関係が駐車場選択において最も重要視されていたが、移動制約者はその傾向が健常者よりも若干強いことが読み取れる。次いで重要視されていたのは駐車場の構造に関する項目であった。また、健常者は周辺店舗での買い物により駐車料金が割引になるサービス、駐車料金も駐車場を選択する際に重要視していた。一方、「駐車場の満空情報」についてはあまり重視されておらず、移動制

表 - 2 本研究における移動制約者数

	渋谷	新宿	合計
配布数 (通)	174	219	393
回収数 (通)	39	80	119
回収率	22.4%	36.5%	30.3%
運転者が移動制約者(人)	0	3	3
運転者移動制約者率	0.0%	3.8%	2.5%
同乗者人数(人)	57	61	118
同乗者が移動制約者(人)	6	8	14
同乗者移動制約者率	10.5%	13.1%	11.9%
延べ乗車人数(人)	231	280	511
延べ移動制約者数(人)	6	11	17
延べ移動制約者率	2.6%	3.9%	3.3%
移動制約者乗車車両(台)	4	9	13
移動制約者乗車率	10.3%	11.3%	10.9%

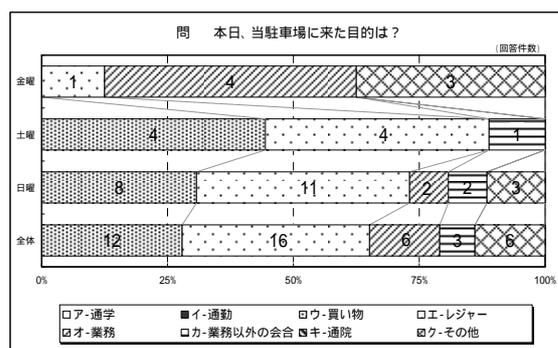


図 - 1 駐車場利用目的 (渋谷)

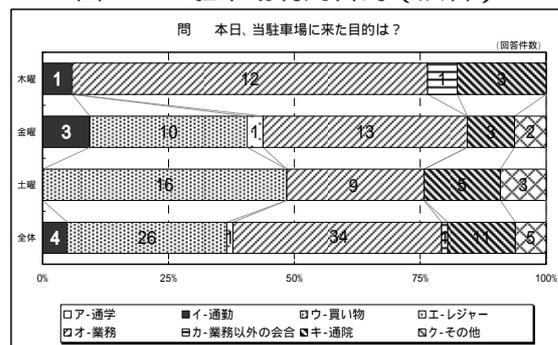


図 - 2 駐車場利用目的 (新宿)

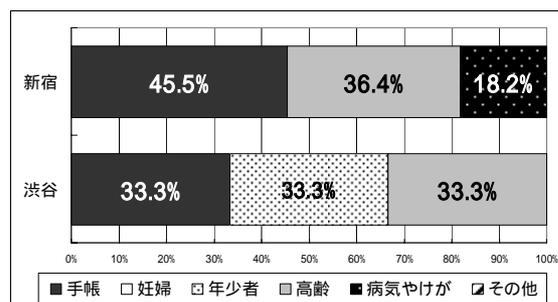


図 - 3 移動の制約別割合

約者であっても「移動制約者用駐車スペースが多数ある」または「空いていることを知っていた」ことを駐車場選択の理由としている方は少ない状況であった。目的地に近いことが駐車場選択の大きいウエイトを占めていることと考え合わせれば、多少待つことがあっても目的地に近いところに駐車したい意向が非常に強いと言えよう。

移動制約者車両の駐車場所

移動制約者が駐車したかった場所と実際に駐車した場所を確認すると(表-3)、移動制約者用駐車スペースに駐車したかったが空いていなかったと回答した利用者は少なく、実際に移動制約者用駐車スペースに駐車できた利用者(表中の「移制→移制」)が多かった。その一方で、移動制約者を目的地の途中で降ろして一般車用駐車スペースにとめたパターン(表中の「降ろす→一般」)もほぼ同数で、移動の制約別に見ると、障がい者手帳所有者以外はこの傾向が強い。このことを鑑みれば、移動制約者用駐車スペースが満車であっても、駐車場内に安心して乗降・待機できる場所があれば、多くの移動制約者が一般車用駐車スペースを利用する可能性があることを示している。

移動制約者用駐車スペースの問題点

移動制約者用用駐車スペースに関する質問では、設置数と誘導サインに関して改善の必要があると答えた移動制約者が多く確認された。また、誘導サインに関しての自由記述欄では10件の意見があり、いずれも分かりにくい、気づかなかった、小さくて見えない等の回答であった。

移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための改善点を聞いた自由記述欄では、移動制約者用駐車スペースに関係のない記述を除くと、駐車場内に関しては駐車許可者の明確化を求める意見が最も多く5件確認された。利用許可者を明確に表示することが出来れば移動制約者用駐車スペースの利用者が増加することが考えられる。また移動制約者用駐車スペースが駐車場内にある旨の表示が分かり

にくいなどの記述が最も多く7件確認され、移動制約者用駐車スペースを設置するのみでなく利用者、設置の表示が求められていることが明らかになった。駐車場選択理由の自由記述欄には障がい者手帳や許可書を所有していないので移動制約者用駐車スペースに停める際に抵抗がある、利用可能者が明確でないので毎回悩む、移動制約者用駐車スペースがあることに気づかなかった等の表示不足を指摘する記述が確認された。

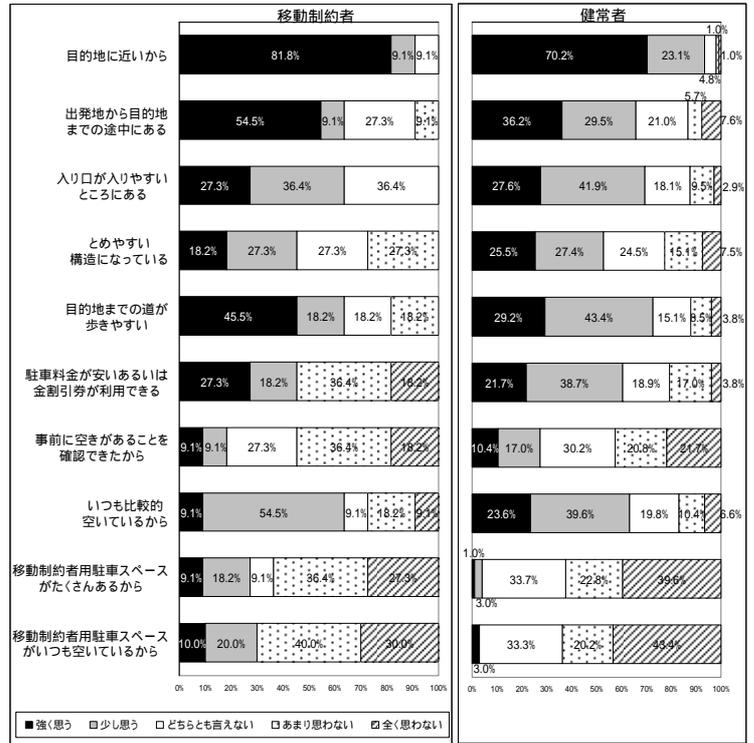


図 - 4 駐車場選択理由

表 - 3 駐車したかった場所と実際に駐車した場所

	移制	移制	移制	一般	移制	話	移制	降ろす	降ろす	一般
手帳		2		0		0		0		3
妊婦		0		0		0		0		0
高齢		2		1		0		0		1
病気やけが		0		0		0		0		0
その他		0		0		0		0		0
合計		4		1		0		0		4

表 - 4 移動制約者用駐車スペースに対する質問結果

質問事項	選択項目	手帳	妊婦	年少者	高齢	病気や怪我	その他	健常者
移動制約者用駐車スペースの数	多すぎる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	少なすぎる	71.1%	83.3%	57.1%	57.1%	16.7%	80.0%	68.2%
	適当	28.9%	16.7%	42.9%	42.9%	83.3%	20.0%	31.8%
移動制約者用駐車スペースの大きさ	広すぎる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%
	狭すぎる	32.4%	50.0%	57.1%	45.2%	50.0%	25.0%	60.0%
	適当	67.6%	50.0%	42.9%	54.8%	50.0%	75.0%	30.0%
移動制約者用駐車スペースの設置場所	不適当	0.0%	0.0%	5.6%	6.5%	0.0%	66.7%	37.5%
	適当	100.0%	100.0%	94.4%	93.5%	100.0%	33.3%	62.5%
移動制約者用駐車スペースから出口まで	危険	22.2%	100.0%	30.0%	14.3%	33.3%	100.0%	0.0%
	安全	77.8%	0.0%	70.0%	85.7%	66.7%	0.0%	0.0%
移動制約者用駐車スペースへの誘導サイン	判りにくい	67.7%	0.0%	45.5%	56.0%	66.7%	12.5%	83.3%
	判りやすい	32.3%	100.0%	54.5%	44.0%	33.3%	87.5%	16.7%

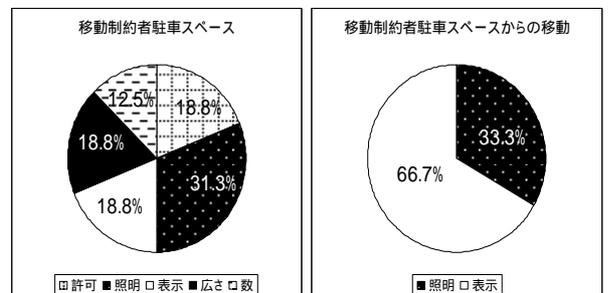


図 - 5 移動制約者用駐車に対する改善点

移動制約者用駐車スペースが駐車場内に存在していることを表示することにより利用を促進でき、利用者が増加する可能性がある。また、移動制約者用駐車スペースを増設しなくても安全に乗降できるスペースが確保されていれば問題ないとする記述も存在した。

5．移動制約者用駐車スペース利用実態調査

移動制約者用駐車スペース利用実態調査では、移動制約者用駐車スペースを対象に、車両の駐車時間、許可証の有無、移動制約者乗車位置などを調査した。今回は公安委員会の発行している許可証、障がい者マーク、高齢者マークの3種類を許可証とした。また、調査時刻はアンケート配布と同様に10時から17時とした。その結果、3日間の利用状況は渋谷4台、新宿3台のみであった。渋谷では3箇所全ての移動制約者用駐車スペースにコーンを設置し、スペースの不正利用を防止していたが、移動制約者が利用する際の手間や妨げとなり利用率が低下したことも考えられる。このように駐車場の立地により移動制約者用駐車スペースの利用実態は大きく異なることが明らかとなった。

6．まとめ

利用可能者の明確化

移動制約者用駐車スペースをより快適に利用するための意見(自由記述)では、駐車場内において駐車許可者の分かりにくさを指摘する意見が最も多かった。障がい者手帳保有者のみが移動制約者用駐車スペースに駐車許可されていると理解している駐車場利用者が多く、特に妊婦や高齢者は移動制約者の対象にならないと理解している割合が高い。また、駐車許可者を明確に表示できれば利用者が増加する可能性があることも明らかになった。各自治体の条例中でも移動制約者用スペースの大きさ、設置台数は細かく規定されていたが、表示については移動制約者用駐車スペースであることを表示する規定があるのみで駐車許可者に関する記載はなかった。そのため、移動制約者用駐車スペースの駐車許可者を明確に示すことが必要である。なお、この点について、各地の自治体では独自に「パーキングパミット制度」(2006年に佐賀県が始めたのが最初)として「移動制約者用駐車施設利用可能者の範囲」を「身体障がい者手帳保持者」から「妊婦などを含む」定義に広げてきていたが、2009年、警察庁が「道路交通法」の改正の中で「高齢運転者等専用駐車区間制度」を創設し、この制度に該当する者として「70歳以上の高齢者、障がい者、妊婦」という定義を明らかにした。当面は、この対象者の定義の周知を進めることが必要であろう。

移動制約者用駐車スペースの設置不足

移動制約者用駐車スペースは、移動制約者総数(10~20%)、移動制約者乗車率(16%)、表示の明確化による利用者の増加等を考慮すると、全体の最低10%程度設置することが望ましいと考えられる。しかし、利用実態は駐車場の立地によって大きく異なり、買い物目的の駐車需要を受け止める駐車場では多めに、今回2箇所の利用実態から見れば、業務目的の駐車場では比較的少なめでよいことが考えられる。また、1台分もしくは駐車場内の出入口付近に安心して乗降・待機できるスペースを用意できれば、移動制約者用スペースの設置台数を少なくしても対応ができることが予想される。なお、近年都心部では駐車場が余っている状況が見られることから、既設の駐車場で一般者用駐車スペースを振り替えることによって対応できる可能性がある。

移動制約者用駐車スペースの設置原則の確立

移動制約者用駐車スペース利用実態は、利用状況に大きな差が見られた。したがって地域全体の様々な需要を各駐車場が均等に受け持つという考え方ではなく、必要かつ望ましい場所に必要な数だけ配置するという原則を確立することが望ましいと考えられる。具体的には、移動制約者の利用が多いと考えられる医療施設・商業施設・駅近傍、駐車場の出口から街へ出て行く経路のバリアフリーが維持されている駐車場では、平均的な比率にこだわることなく多めに設置することが望ましいと考えられる。