

IV-99 都心部における駐車実態の分析と 駐車対策に関する一考察

大阪大学大学院 学生員○鄭 憲永

大阪大学工学部 正員 毛利正光

大阪大学工学部 正員 塚口博司

1. はじめに 最近、大阪都心部においては路上駐車が増加が大きな問題になっており、問題解決のための適切な対策に迫られている。路上駐車対策を考える場合には、行政からの一方的な規制等だけでは充分でなく、その背景に駐車問題を解決すべきであるという社会全体としての意思の存在が前提となろう。本稿ではまず路上駐車をしている当事者の意識を把握することとし、ドライバーが路上駐車を行った理由を明らかにするとともに路上駐車に対するドライバーの問題意識の有無を的確に把握し、実現性が高くかつ効果的である駐車対策の方向を検討することにした。本稿では、大阪都心部における路上駐車ドライバーを対象にして行ったアンケート調査の結果を用いた。

2. 路上駐車の実態と路上駐車理由 大阪都心部における路上駐車の実態を都心3区と準都心3区に分けて集計すると、表-1に示すように路上駐車は増加傾向をみせており、特に都心3区においては昭和57年には違法駐車が昭和50年の1.8倍、全体でも1.6倍となっており、路上駐車が徐々に多くなっていることがわかる。なお、PT調査結果によると大阪都心3区への自動車集中トリップは昭和45年と55年に大きな差はなく路上駐車は集中トリップの増加によるものではない。さて、大阪市東区船場周辺の路上駐車をドライバーに対するアンケート調査により駐車時間別に路上駐車理由の指摘率をまとめたのが図-1である。駐車料金が高いからの理由は短時間駐車から長時間駐車になるほど指摘が多くなっている。駐車時間が短いからに対しては20分以下駐車をしたドライバーの50%以上の方は自分が行った駐車が短時間駐車であると意識している。目的地までの距離と駐車時間にはそれほど顕著な関係は見られないが、駐車場が満車だったから、駐車場が見当たらない等駐車施設不足を表す理由は20分から1時間の駐車に多い。また、30分以下駐車は4割程度は荷物の運搬のために路上駐車をを行ったと答えたドライバーであるが、軽い荷物を持つドライバーまで考えれば都心部においては荷物の運搬に関わる短時間駐車はもっと多いかもしれない。路上駐車取締りが無いと思ったから、もともと駐車場を利用するつもりがないからという悪習慣のドライバーは短時間駐

表-1 大阪都心部における路上駐車

	北区	東区	南区	小計	西区	浪速区	天王寺区	合計
昭和50年	合法 886	1079	50	2645	2427	2506	4000	11578 台
違法 4187	3624	3064	10875	6541	3456	3054	23926	
計 5073	5333	3114	13520	8968	5962	7054	35504	
昭和53年	合法 1073	1813	54	2940	32	1754	98	4824
違法 6372	7239	3008	16619	4201	3841	4242	28903	
10月 計 7245	9052	3062	19559	4233	5595	4340	33727	
昭和57年	合法 1038	856	623	2517	994	537	566	4614
違法 6936	8135	4622	19693	9207	8889	6589	44378	
3月 計 7974	8991	5245	22210	10201	9426	7155	48992	

- ・幅員2.5m以上の全道路（高速道路を除く）
- ・午後1時から5時における瞬間駐車量
- ・上表は大阪府警交通部駐車対策課による。

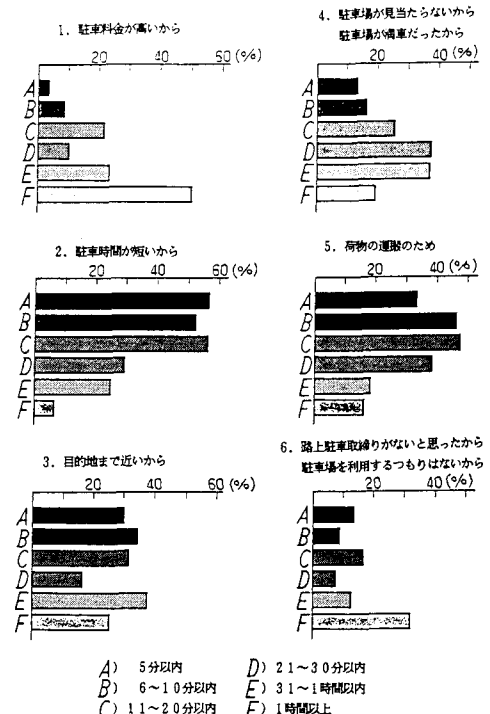


図-1 駐車時間別各路上駐車理由の指摘率

車より長時間駐車において多い。

3. 路上駐車の問題意識 調査結果によると都心部における昼間の瞬間駐車量の22.4%は出勤・登校目的、70.6%が業務目的、2.6 %が買物・レジャー目的の駐車であった。目的別に駐車時間を示したのが図-2である。都心部の瞬間駐車量の中で出勤・登校目的の92%、業務目的の34%、買物・レジャー目的の52%が1時間以上の駐車である。路上駐車に対するドライバーの考え方を路上駐車の大部分を占める出勤・登校目的と業務目的について見たのが図-3である。「路上駐車は交通渋滞の原因になるから何らかの対策を講じて路上駐車を減らさなければならない」という積極的な項目は全体では54%であり、業務目的で駐車したドライバーは出勤・登校目的の人に比べてかなり強い関心を表した。「路上駐車は今のままでやむを得ない」も全体で36%となってかなりの値を占めているが業務の方が出勤・登校に比べて低い値を示す。業務目的のドライバーに積極的な対策を指向する傾向が強いのは現在都心部において駐車の問題等によって経済活動を行うことが非常に難しくなっていることを表すものであろう。今後駐車問題の解決のために必要と考える対策について、各目的別に集計したのが図-4である。「交通に支障がない範囲で路上駐車を認めるべきである」すなわち道路上での自由な駐車を望む者は全体の41%であり、出勤・登校目的のドライバーの方が業務目的ドライバーより支持率が高い。「道路の特定区間では駐車ができるようにする」（駐車全体の35%）または「駐車場の整備及び案内システムの改善」（全体の19%）に対しては業務の方が支持が高い。

さて、駐車に対する考え方と駐車対策との関係をまとめて図-5に示した。路上駐車に対して何らかの対策を望んでいるドライバーが全体ドライバーの54%であったが、その中で42%は道路の特定区間の利用を考えているから道路の一部区間の利用も具体的に検討すべきであろう。また25%程度は駐車場の整備や案内システム等施設整備を希望しているから施設整備や運用の改善も考えなければならない。一方、今のままでよいと考えているドライバーの63%程度は路上駐車を認めるのを希望しているから適切な駐車取締りや意識変革を求めるためのキャンペーン等の実施も推進すべきであろう。

参考文献）毛利・塚口・鄭：都心部における駐車現況の分析、土木学会関西支部講演概要集、1986

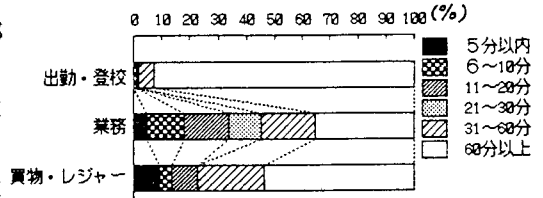


図-2 目的別駐車時間分布

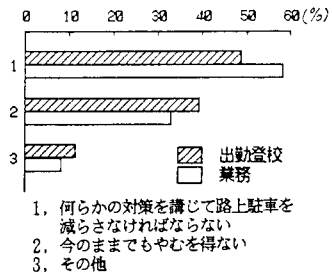


図-3 目的別路上駐車に対する考え方

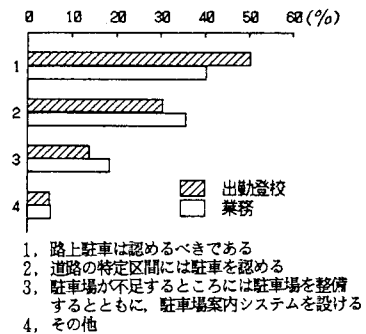


図-4 目的別に必要と考えている有効な駐車対策

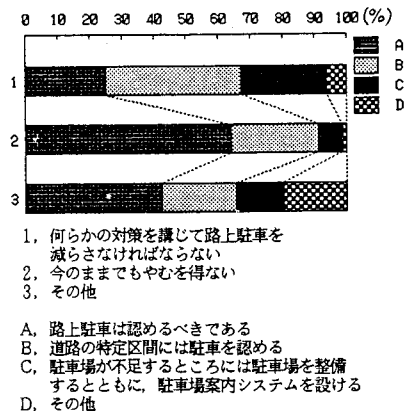


図-5 路上駐車に対する考え方と駐車対策の対応