

IV-281

路側空間の有効利用方法に関する考察

東京大学大学院 学生会員 高橋勝美

東京大学工学部 正会員 原田 昇

東京大学工学部 正会員 太田勝敏

1. はじめに

大都市中心部では無秩序な路上駐車が氾濫しており、交通渋滞や交通事故を引き起こすなど、大きな問題となっている。それら顕在化された需要の中には、荷役のための駐停車や短時間駐車など、路外駐車場の整備だけでは、短期的あるいは現実的に対応が困難な需要が存在している。

路上駐車車両の受け皿として路外駐車場整備を原則とする一方で、短時間で終了する荷役や一般駐車については、街路や交通の状況によっては全面的な駐車規制を改め、路内で対応することも求められており、政策当局でも検討されつつある。

本論文では、まず、警視庁及び東京都の路上駐車調査データを用いて実態を示す。次に交通政策の中で路側空間の利用を積極的に設定している海外の事例を取り上げ、我国との比較を行ない、我国における路側空間の利用方法について検討する。

2. 路上駐車の実態

警視庁の平成3年の調査によると、4.5m幅員の道路上（約11,500m）の瞬間路上駐車台数は約21万4千台で、その内約9割が違法駐車車両である。

表1は東京23区内における地区種類別路上駐車構成を示している。

- ①全地区合計で見ると、「荷さばき駐車」と「30分間以内の短時間駐車」を合わせると全体の路上駐車約5割を占めている。路側空間での対応を

表1 東京23区内における地区種類別路上駐車構成

		荷さばき短時間駐車(30分以内)		その他	合計
全地区計	平日	15.0%	38.6%	46.4%	100.0%
	休日	7.2%	37.7%	55.1%	100.0%
商業地区	平日	14.2%	39.7%	46.1%	100.0%
	休日	7.1%	39.1%	53.8%	100.0%
業務地区	平日	17.7%	36.6%	45.7%	100.0%
	休日	—	—	—	—
住宅地区	平日	18.8%	28.8%	52.4%	100.0%
	休日	8.9%	17.8%	73.3%	100.0%

（東京都の調査資料をもとに作成〔文献1〕）

検討すべき路上駐車割合が高いことが明らかである。

- ②また、平日と休日を比較すると、休日に「その他の割合が増加し、一方で「荷さばき」の減少する傾向が見られる。さらに、地区種類別で見ると、住宅地区で平日と比較して休日では「その他」の増加が著しい（20.9%増加）。平日休日別、地区別によって、路側空間での柔軟な対応方法を検討する必要があると考えられる。

3. 海外における路側空間利用方法

1) 駐停車行動の分類と規制の実施

表2は我国とイギリス、アメリカの3ヶ国における駐停車行動の分類と規制の種類についてまとめたものである。日本では5分以内という基準で駐車と停車を分類しているが、イギリスとアメリカでは駐停車行動を「駐車」、「荷役」、「人の乗降」の3つの行動内容によって分類している。

また、駐車規制について見ると、イギリスとアメリカでは上記の駐停車行動の分類を用いて状況に応じたきめ細かい設定が行なわれている。

2) 路上利用の優先順位の設定

ニューヨークでは限られた路上空間の利用について、次のような優先順位を設定して空間を割り当てている。

- ①緊急車両の利用：駐車禁止。
 ②交通安全対策：歩行者の横断や他の交通等に支障が無いように駐停車禁止にする。
 ③バス：主要道路ではバス優先レーンを設置する場合もある。他の道路ではバス停を設置する。
 ④荷役：荷役以外は停車禁止。
 ⑤タクシー：タクシー乗場の設置。
 ⑥通過交通：混雑する道路では、交通量の円滑化量を確保するために駐停車を禁止にする場合もある。

表2 我国と海外の駐停車定義と規制の種類

	日本	イギリス	アメリカ
駐停車定義	・駐車：すぐに運転することが、できない状態。5分以内の荷物の積卸は駐車にならない。 ・停車：駐車以外の短時間の停止	・Parking ・Loading/unloading ・Set down/pick up 行動内容で区分	・Parking（駐車） ・standing（停車） ・Loading/unloadingを含む ・stopping（一時的な停止） ・Dropoff/pickupを含む
規制の種類	①駐停車禁止 ・事故防止の観点から（交差点や曲り角、踏み切り付近） ・他の交通との関係から（停留所や軌道敷付近） ②駐車禁止 ・防災の観点から（火災報知器や消火栓付近） ・駐車場、車庫などの自動車専用出入口付近 ・車の右側に3.5m以上の余地がなくなる場所	状況（道路の段階構成や周辺の土地利用）に応じて上の三つの行動を組み合わせる。 ①P、L、Sを規制 ・横断歩道上と横断歩道付近 ・事故防止や防災、他の交通の円滑化の観点から必要な場所（bus stop clear way等） ②P、Lを規制 ・幹線道路（Urban clear way） ③Pを規制 ・Yellow line ④L、Sを規制 ・Yellow kerb mark	状況に応じて次の規制を路上に設定。 ①no stopping - あらゆる車両の停止を禁止 - 安全性、交通流確保。 ②no stopping or standing - 消防署、トコ、橋、信号交差点付近 ③no standing - 人の乗降は可 ④no parking - 荷役、人の乗降は可。

（文献1）、2）をもとに作成）

⑦特殊車両：外交官用車両や通信社の活動用、医者の医療活動用。

⑧自家用車両：有料制にして回転率を向上させ、効率的な利用を行なう。

駐車行動を規制するべき区間を設定した後、利用可能な残りの空間を駐車やその他のスペースとすることにより、むしろ積極的に空間の有効利用を行っている。一方、我国では東京都において幅員4.5m以上の道路の約97.3%で何らかの駐車規制が行なわれている。ほぼ全面的な規制となっており、取締りの難しさや無秩序な路上利用の原因となっていると考えられる。

4. 我国の路側空間利用方法の検討

我国の路側空間の利用方法の改善方向について検討した結果を次に示す。

(1) 駐車行動の分類

駐車行動の内容による分類を行なう。駐車時間長については、地区の需要特性を考慮し、実態に則した規制内容を設定する。

(2) 路側利用項目の設定

①駐停車等の禁止区間の限定

交通流や安全性を確保すべき場所を設定する。

②許容空間での利用項目の合理的割り当て

バス、身障者、タクシー、短時間荷役駐車、短時間一般駐車の利用項目を公共交通と弱者優先で路側空間に割り当てる。原則としては次の表3のように道路機能の段階別に設定できると考えられ

るが、路外駐車場との分担や交通状況、土地利用状況に柔軟に対処する必要がある。

5. 終りに

本論文では路上駐車特性に対応した駐車政策を実施するための1つの手段として認識されつつある路側空間の有効利用方法について、海外の事例を参考に我国における方向性を示した。

今後の課題としては、多様な状況に対応した規制内容を設定するための基礎的なデータの収集が不可欠であると考えられる。また、規制の実効性を確保するための効果的な取締り方法についても検討する必要があることが考えられる。

最後に本論文をまとめるにあたり、貴重な御助言を戴いた(財)国際交通安全学会・H398プロジェクトのメンバーの方々に、感謝の意を表します。

表3 道路の段階構成と路側利用項目

	バス	身障者	タクシー	荷役	一般車
主要幹線道路	×	×	×	×	×
幹線道路	○	×	○	×	×
補助幹線道路	○	○	○	○	○
区画道路	—	○	—	○	○

<参考文献・参考資料>

- 1) (社)交通工学研究会「駐車対策・道路空間の有効利用」第47、48回交通工学講習会テキスト
- 2) 東京都都市計画局「駐車場整備地区等の再検討調査報告書」平成3年10月。
- 3) THE DEPARTMENT OF TRANSPORT(1984) "THE HIGHWAY CODE"
- 4) INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS(1992) "TRAFFIC ENGINEERING HANDBOOK 4TH EDITION"