

IV-140

路上駐停車時間の短縮と街路の停車機能の施策について

北海学園大学工学部 正 員 堂柿栄輔
北海学園大学工学研究科 学生員 柳沢吉保

1. 現状認識と対策の考え方

都心部街路での走行機能と停車機能の両立を考えたとき、対策を考慮した問題解決の考え方は次の3通りがある。

（1）都心に到着する自動車トリップを減らす。

これは例えば、ロードプライシングやカーブール、バンプールなどによる方法である。即ち都心に入り込む自動車台数そのものを減らすための施策である。しかし欧州で提案されているロードプライシングなる制度は、都市と郊外部が連続的につながる我が国の都市では適用の方法には工夫が必要である。

（2）路上駐車を路外駐車場に誘導する。

近年多くの都市で導入されている駐車場案内システムはこれを目的としたものであろう。路外駐車場利用と路上駐車の駐車時間長分布を比較するとき、この可能性は小さい。

（3）一台毎の駐車時間長を減らす。

本研究ではこの施策を提案する。都心に発着するトリップ数を減らさずに、その駐車時間長を短縮することの意味を図-1に示す。横軸は時刻であり、実線は現在の路上駐停車時間を、点線は駐車時間が現在の1/2になったときの様子である。この時例えば10時00分に観察される路上駐車台数は、現在（実線）では3台、時間短縮後（点線）では1台となり、あたかも路上駐車が1/3になったように実感する。この効果は以下の2つである。

①路側空き空間の増加による走行機能の向上。

特に交差点付近での路上駐車の削減は、交通容量の隘路となる交差点交通容量の増加に寄与する。

②路上駐停車待ち（うろつき）交通発生削減。

路上駐車によりその目的を果たすトリップは、路側に空きが無い時、ある時間の範囲内で街路を周回するうろつき交通となる。路側の空き空間の増加は、この発生率を削減する。この効果は、上記の効果ともあわせ、交差点での右左折交通量の減少による交差点での実質的な交通容量の増加に寄与する。

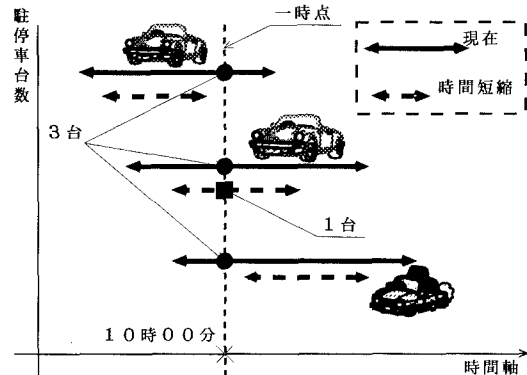


図-1 駐車時間の短縮の効果

2. 目的別、車種別路上駐車規制の強化と緩和策

以上の考察から、札幌市での目的別、車種別の路上駐車規制の強化と緩和策を表-1に、またこれらの街路網への適用の試案を図-2に示す。ここで表及び図の要点を以下に示す。

①荷無し業務に対しては、現在よりも長い時間、例えば10分～20分の駐車を合法化する。同時にそれ以上の駐車に対しては有料とする。料金徴収の方法は、例えばプリペイドカード等による非接触料金徴収システムがあらう。

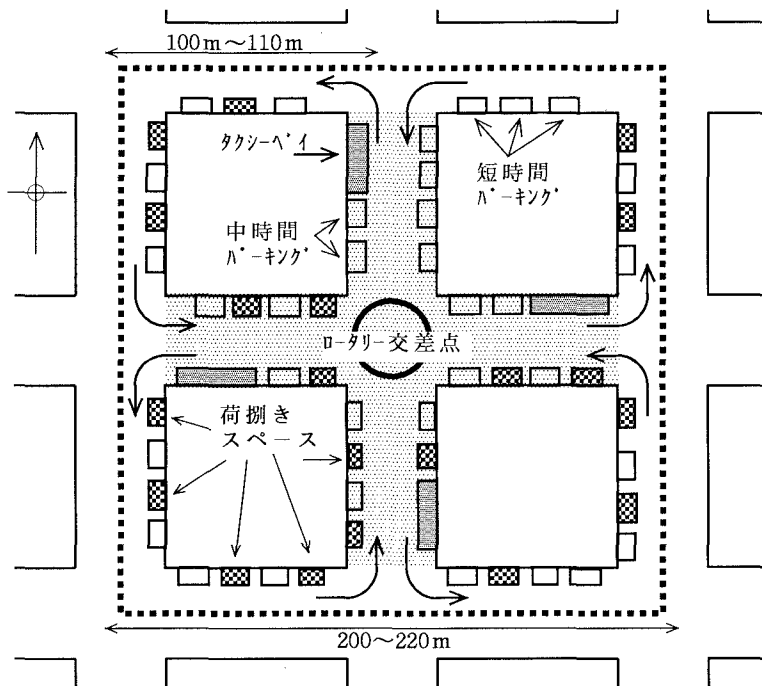
②荷捌き目的については、他の目的を排除した専用スペースを確保すると共に、長時間の荷捌きに対しては有料化とする。

③私用・買い物目的では特約駐車場制度が問題となる。特約駐車場の拡大は商業者の負担増により困難であるが、この原資を有料化により確保することは可能である。大人一人が都心を往復しても560円の費用がかかる。これを、例えば家族連れでの来街一台の自動車から、200円～300円程度の料金を頂くとして著しいサービスの低下となるのか、商業者が個別に実施することが困難であれば、皆で一緒に行えばよい。

④評価は多様であるが、街路の周回行動により都心部の混雑を最も増長させてるのはタクシーである。

表－1 路上駐停車の規制と容認

車種／目的		規制の緩和	規制の強化
目的 分類	業務目的 （荷無し）	・駐車の合法化	・原則有料
	荷捌き目的	・専用スペースの設定	・駐車場所の限定 ・長時間駐車の有料化
	私用買物	・特約駐車場の拡大	・特約駐車の有料化
車種	タクシー	・排除区間の設定	・タクシーベイの増設
種	路線バス	－	・専用レーンの廃止



図－2 街路の停車機能の具体策

これをなんらかの方法でコントロールする必要がある。タクシーのドライバーの立場からは、タクシーベイの少なさが指摘されている。ドライバーにとってのタクシーベイの機能は、客待ちと同時に休憩の場であり、タクシーが公共交通手段として機能している現状では、タクシーに対する駐車サービスは新たな問題である。

⑤交通信号機の削減による走行機能の向上

市街地街路網での交通容量は、交差点の容量と数で決められる。スーパーブロック化による信号機の減少は即ち表定速度の向上を促す。一方ブロック内

街路では、もっぱら停車機能を重視した管理を行うこととなる。

3. まとめ

実務レベルでのこれらの対策は、関係主体の利害調整を抜きに考えることはできないが、路上駐停車の実態調査からは、タクシーベイの設置基準の必要性や、その管理の重要性もが明らかとなってきた。今後はその様な問題も考えていきたい。