パーキング･チケットの手数料支払い行動について

北海学園大学　堂柿栄輔

1.研究の動機と目的

街路のアクセス機能の実現策の一つに，時間制限駐車区間(道路交通法第 49 条)の指定に伴うパーキング･メーターやパーキング･チケットの設置がある．これらは普通 1 時間を上限に，手数料を支払い路側の占有を認めるものである．しかしこの手数料支払いは，利用時間制限の約束も含め，その遵守率が低いのが一般である．都心部での路上駐車問題では，その何を問題と考えるかにより対策の考え方も異なるが，交通秩序の維持及び向上を問題と考えるなら，手数料支払い率の向上策もまた重要な課題である．本研究では，2 つの種類のパーキング･チケットについて，手数料の支払いの有無と，トリップ特性との関連を調査分析し示した．

なお，路側の駐車機能の具体化策として，駐車場法(第一章第二条,及び第三章)による路上駐車場の設置や，道路法(第一章第二条 2 項の六,及び第二十四条の二及び三)による自動車駐車場の設置もあるが，これらは全国的な事例も極少数であり，ここでは調査分析の対象としない．

2.調査の概要

調査は運用形態の異なる 2 種類のパーキング･チケット設置区間について行った．概要を表-1 に示す．2 種類のパーキング･チケットの一つは「貨物専用」パーキング･チケット(100 円/20 分)であり，他の一つは「一般」のパーキング･チケット(300 円/60 分)である．各々利用可能車種と利用可能時間が異なる．ここで「貨物専用」パーキング･チケットでの利用可能車種は普通貨物自動車に限定されている．設置個所は大型百貨店裏通りであり，一般者の通行はほとんど見受けられない道路である．また「一般」のパーキング･チケットの設置個所は，100m 程度離れた 2 カ所であり，一つはいわゆる駅前通りのメーンストリートに面して，他の一つは裏通りの一方通行にある．

3.手数料支払い行動と交通特性との関連分析

標示線(枠)を占有し路上駐車を行ったトリップについて，手数料の支払いといくつかの交通特性との関連を調べた．

1)パーキング･チケットの種類別の支払い率

図-1 に 2 種類のパーキング･チケットの手数料支払い率の比較を車種別に示す．

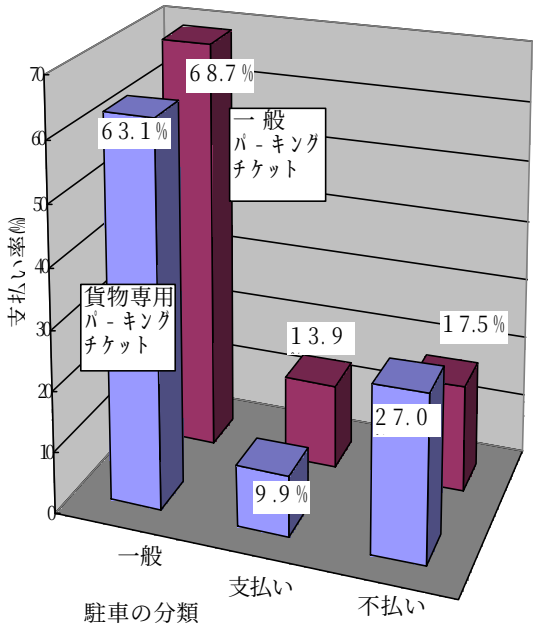

図-1　ﾊﾟ-ｷﾝｸﾞ･ﾁｹｯﾄ種類別の支払い率

これより以下のことがわかる．

①測量の結果，路側延長のうち標示線(枠)の占め割合は，「貨物専用」設置個所で 36.0%，「一般」で 34.7%であった．図より，「貨物専用」及び「一般」の標示線(枠)内の駐車トリップの割合は各々 36.9%，31.4%であり，これより路側の駐車密度は，標示線(枠)内外で同程度であることがわかる．このことは，標示線(枠)内外の各々の駐車希望者の割合が，たまたまこの割合に一致したと考えるよりは，路上駐車は標示線(枠)の設定と無関係になされていると考える方が自然であろう．

②「貨物専用」と「一般」とで，手数料の支払い率が異なる．支払い率は，「貨物専用」で 17.8%，「一

キーワード　パーキング･チケット，手数料支払い，調査
連絡先　〒 064-0926　札幌市中央区南 26 条西 11 丁目　北海学園大学工学部　TEL011-841-1161(内 733)
Email　dohgaki@cvl.hokkai-s-u.ac.jp

表-1　調査の概要

項　　目	一般ﾊﾟｰｷﾝｸﾞ・ﾁｹｯﾄ利用調査	貨物専用ﾊﾟｰｷﾝｸﾞ・ﾁｹｯﾄ利用調査
・運用形態	利用時間帯 8:30 ～ 19:00	利用時間帯　左に同じ
・調査日・時間帯	平 15/11/5 (火),12 (火),15 (金),25 (月) 8:30 ～ 19:30	平 15/19 (火),22 (金),26 (火),29 (金) 8:10 ～ 19:10
・調査台数	1,177 台/2 日間/2 カ所	1,823 台/2 日間/2 カ所
・調査箇所	2 単位道路区間 標示線(枠)の設置数　7 及び 8 計 15	2 単位道路区間 標示線(枠)の設置数　各々 8 計 16
・道路交通条件	箇所①表通り,延長約 100m 交通量 12,389(台/12 時間) 一方通行 6 車線(内ﾊﾞｽﾚｰﾝ 2 車線) 箇所②裏通り,延長約 100m 一方通行,車線区分無し	箇所①,②裏通り,延長約 100 × 2 カ所 車線区分無し,幅員 8.3m 一方通行,車線区分無し,通過交通ほぼ無し
・その他	駅前通り,主要ﾊﾞｽ路線(約 300 便/日)	大型百貨店裏通り,一般者の通行不適

般」で 44.2%であった．管理体制が同じであるならば，「貨物専用」パーキング・チケットは，設置の意図と現状での使い勝手との隔たりが大きいといえよう．なお，図-1 に示す統計値は，時間の超過及び車種の限定にこだわらない数値である．従って本来の合法的利用の割合は，「貨物専用」及び「一般」共にさらに小さな値となる．

2)駐車時間長別支払い率

図-2 に駐車時間長別の手数料支払い率を，「貨物専用」と「一般」について示す．

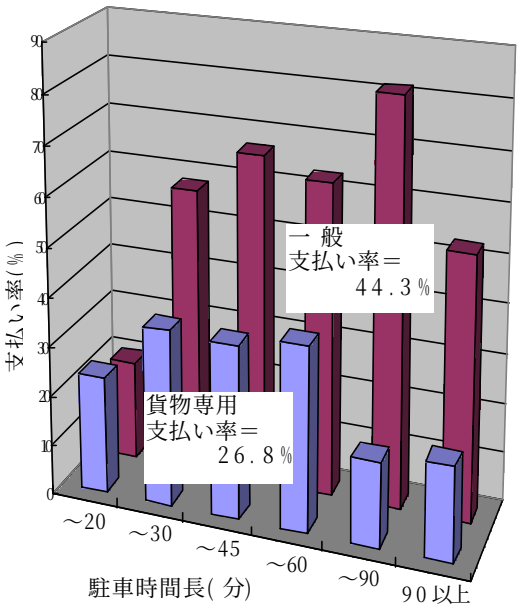

図-2　駐車時間長別手数料の支払い率

これより以下のことが分かる．

①「貨物専用」での支払い率は，「一般」の支払い率の 6 割程度である．この理由は 2 つ考えられる．一つは，荷捌き交通目的は手数料の負担力が小さいこと，他の一つは当地区固有の理由である．当道路区間での「貨物専用」パーキング・チケットの設置は平成 11 年であるが，この道路区間は従来から隣接大型百貨店の専用荷捌き場として使われていた．従って新たにパーキング・チケットが設置されても，従来通りの路側占有の習慣が続いていることである．またパーキング・チケットの設置後，取り締まりの強化も特に行われていない．

②「貨物専用」での 20 分以下の手数料支払い率は 23.7%であるが，20 分～ 60 分の駐車時間での支払い率は 34.6%～ 37.0%である．別途の集計では，この時間帯での支払い利用者が，支払い者全体の 43.4%を占めており，利用可能時間と手数料設定の工夫による「貨物専用」パーキング・チケット利用秩序の改善の可能はある．また「一般」での支払い率は，60 分～ 90 分の時間帯で 81.6%と最も高く，別途の集計ではこの時間帯の利用者は，支払い利用全体の 24.5%であった．さらに 20 分～ 90 分の利用者は，支払い者全体の 68.1%となっており，「一般」のパーキング・チケットについても制限時間の再考は必要である．

4.まとめ

本研究では，2 つの種類のパーキング・チケットについて，標示線(枠)の占有行動や駐車時間長による手数料支払い率の違いから，利用時間の設定や手数料の値について改善の可能性を示すことができた．今後は交通目的や自家用・営業用等他の交通特性との関連から,同様の分析を加えたい．

なお紙面の都合により，参考文献は割愛させて頂いた．