

道路交通法改正による駐車場利用の実態と変化

パーク 24 (株) 正会員 ○吉本 ゆかり
パーク 24 (株) 正会員 青木 新二郎

1. はじめに

わが国はモータリゼーションの進展に伴い世界第2位の自動車大国となり、自動車交通が急激に増加した。しかしその一方で、自動車を停める「駐車場」は置き去りとなり、慢性的な供給不足という現状が残ってしまった。駐車場の需要供給バランスは、地域によって大きな差があると考えられる。特に、大都市圏は遊休地が少ないため、平面駐車場のみでは供給が出来ない実状にある。その解決策として、自社では立体駐車場（以下、タイムズステーションと呼ぶ）の運営も行っている。

そこで、本研究では駐車場企業であるパーク 24 (株) が管理・運営している「タイムズ」駐車場のデータを元に、東京 23 区・大阪市・札幌市における、駐車場利用に影響を与える要因を把握し、地域差の検証を行なう。また、平成 18 年 6 月から始まった駐車取締りの民間委託以前（平成 18 年 3 月～5 月）と直後（平成 18 年 6 月～8 月）を比較し、利用者にどのような変化が現れたかを導くこととする。

2. 「タイムズ」の形態

自社は、全国に 6,568 箇所 174,276 台の駐車場を管理・運営している。(2007 年 2 月現在)

「タイムズ」駐車場は大きく分けて、図 1 に示した 4 パターンに分類される。

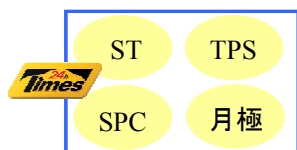


図1 「タイムズ」の形態

まずST（スタンダード・タイムズ）とは、自社の最も一般的なコイン駐車場で、遊休地を地主様からお借りし運営するシステムである。次に、TPS（タイムズ・パートナー・サービス）とは、店舗や施設の来客用駐車場を「タイムズ」として管理するシステムの駐車場である。また、SPC とは、資産流動化のスキームを活用し、駐車場を購入・運営する事業である。さらに、自社ではマンスリーという、月極駐車場の管理・運営も行っている。

3. 対象地域の駐車場管理・運営台数と選定理由

(1) 対象地域の駐車場管理・運営台数

3 地域における駐車場管理・運営台数を表 1 に示した。

表1 対象地域の駐車場管理・運営台数

	ST	TPS	SPC (内、タイムズステーション)	マンスリー	計
東京23区	1712件 15,854台	23件 6,297台	22件 419台 (1件) (287台)	143件 1,650台	2,000件 24,220台
大阪市	768件 12,449台	73件 6,552台	6件 292台 (0件) (0台)	29件 527台	876件 19,820台
札幌市	37件 605台	24件 1,909台	4件 1,072台 (2件) (824台)	1件 3台	66件 3,589台

※ST・TPS・SPCは平成19年2月実績である。マンスリーは平成18年10月実績である。

(2) 対象地域の選定理由

東京 23 区と札幌市は、過去に平面駐車場として運営し、その後タイムズステーションとして営業している駐車場がある。また、大阪市にも平面駐車場をタイムズステーションに転換させる予定の物件がある。3 地域以外にもタイムズステーションはあるが、平面駐車場で運営した実績または計画のある「タイムズ」はこれら 3 地域に限られる。そこで、本研究ではタイムズステーションが存在する東京 23 区・札幌市と、建築予定の大阪市を対象とする。

表2 平面からステーションへの収容台数変化

	平面駐車場		タイムズステーション
東京23区	65台	⇒	298台
大阪市	200台	⇒	現在検討中
札幌市	123台	⇒	427台

4. 影響要因の把握と地域差の検討

(1) 算出方法

最寄駅への「距離」「乗降者数」データとタイムズ駐車場周辺（200m 圏・300m 圏・500m 圏）の外部データ、さらに平成 18 年 6 月～8 月の「ST」と「SPC」として営業したタイムズの売上関連データをSPSS社の統計ツール AnswerTree のCHAIDを用い分析を行う。

表3 タイムズ駐車場周辺の外部データ

1 小売業店舗数	13 屋間人口男	25 一般診療所数
2 小売業従業員数	14 屋間人口女	26 歯科診療所数
3 小売業販売額	15 生徒・学生総数	27 人口総数
4 小売業売場面積	16 生徒・学生数男	28 人口総数男
5 小売業駐車台数	17 生徒・学生数女	29 人口総数女
6 百貨店店舗数	18 第2次・3次産業従事者数	30 18歳以上人口総数
7 百貨店販売額	19 中夜間人口差総数	31 18歳以上人口男
8 百貨店売場面積	20 全産業事業所数	32 18歳以上人口女
9 総合スーパー店舗数	21 小売業事業所数	33 世帯数
10 総合スーパー販売額	22 食料品店事業所数	34 労働力人口総数
11 総合スーパー売場面積	23 飲食店事業所数	35 労働力人口男
12 屋間人口総数	24 病院数	36 労働力人口女

(2) 因果関係の地域差

分析を行なった結果、東京においては、500m圏内の昼夜間人口差総数が駐車場利用に最も因果関係が強いことが言える。また、大阪市では、500m圏内の百貨店店舗数（百貨店の有無）が一番影響を与えるという結果を得た。また、札幌市はサンプル数が41件と少ないため因果関係を把握することが出来なかった。

5. 道交法改正が与えた駐車場利用実態と変化

3地域の影響要因と道交法改正が与えた売上の変化を表4に示した。改正以前を基準とし、改正後の変化を売上増加率としている。また、図2は3地域における日売りの変化である。ここではそれぞれ3月の日売り平均を基準とし、その変化を示している。

表4より、影響要因が異なることと、3地域とも売上が増加していることがわかる。東京23区では、500m圏内の昼夜間人口差総数が「AnswerTreeのCHAID」にて表4の人口差に分類された。また、大阪市では500m圏内の百貨店店舗数の有無により分類された。大都市圏は取締りが比較的厳しい状況にあり、ドライバーの駐車場利用意識が高まっていると考えられる。特に、大阪市では13.5%の売上増加となった。自社では大阪市の取締り重点区域のタイムズにおいて、「この駐車場の周辺は駐車違反取締重点地域になっております。当タイムズ駐車場をご利用ください。」と書いてある垂れ幕を設置している。さらに、取締りの厳しい大阪難波や梅田のMAPを自社独自で発行している。このような施策が、ドライバーの路上駐車に対する意識改革へ繋がったと考える。

さらに、図2を見ると、道交法改正の6月に大きく売上増加している。道交法改正の影響が6月・7月には持続しているものの、8月になると効果が薄れる傾向が3地域から見て取れる。また、基準とした3月に比べ5月の売上が2地域で減少しているのは、ゴールデンウィークがあり、ビジネス立地のタイムズの利用が大きく減少しているからである。

表4 影響要因と道交法改正による売上変化

			売上増加率(%)
東京23区	全データ		107.9
	500m圏内 昼夜間人口差 総数	14,971以上	112.2
		1,981人以上14,971人未満	108.2
		-678人以上1,918人未満	106.3
		-678人未満	105.0
大阪市	全データ		113.5
	500m圏内 百貨店店舗数	有	112.6
		無	113.7
札幌市	全データ		111.8

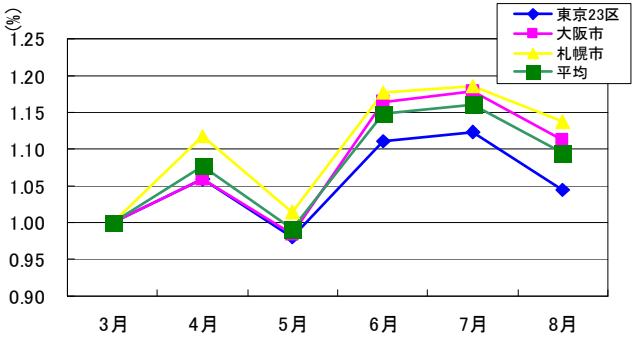


図2 3地域における日売り変化

6. まとめ

- 本研究では以下の知見を得ることができた。
- 東京23区では500m圏内の昼夜間人口差総数が影響を与えていることが言える。大阪市では、500m圏内の百貨店店舗数の有無と駐車場の因果関係が強いことがわかった。各地域によって、駐車場利用者にもたらす影響要因は大きく異なることが考えられる。
 - 改正以前と直後と比較すると、東京23区では7.9%、大阪市では13.5%、札幌市でも11.8%の売上増加が見られ、売上は全てにおいて増加していることがわかった。ドライバーの駐車場利用意識が向上したのは間違いない。しかしながら、道交法改正をきっかけとして料金値上げを行なった駐車場があるため、道交法改正のみが与えた影響とは考えにくい。
 - 改正が行なわれた6月は駐車場利用も確実に増加したが、テレビや新聞等報道機関での宣伝が薄れるにしたがって、効果が薄れている傾向にある。

7. 今後の課題

- 本研究の分析結果は、まだ信頼度が低い（標準偏差が大きい）ものである。
- 他社の駐車場台数や自社も含めた料金設定、稼働状況データなどを加えることで、精度を上げる必要がある。
 - 道交法改正以前と直後と比較したが、改正前と1年後など比較し、アナウンス効果の検証を引き続きおこなっていく。
 - 取締り重点区域に面したタイムズとその他のタイムズの比較を行い、自社として取締り重点区域以外のタイムズでどのような取組みが出来るかを検討する。
- この3点を、今後の課題としていきたい。