

道路交通法の改正施行に伴う路上駐車の変化

日本大学大学院 学生会員 ○長谷川 大悟
 日本大学 正会員 小早川 悟
 日本大学 フェロー会員 高田 邦道

1. 研究の背景と目的

東京都心部における路上駐車の慢性化は、外側一車線を占有することで走行車両の円滑な走行を妨げ、交通渋滞の原因となると同時に交通事故の要因にもなっている。このような中、平成18年6月1日より道路交通法が改正施行された。駐車関連の大きな改正点は、放置車両確認事務の民間委託導入と、放置車両の運転者が未出頭時の責任が車両の使用者に課せられることの2点である。これを受けて、違法駐車車両に対して民間委託を受けた駐車監視員によるより厳密な路上駐車取り締まりが可能となった。

そこで本論文では、道路交通法の改正施行前後において路上駐車実態を明らかにし、その影響分析を行うこととする。

2. 道路交通法の改正施行前後の路上駐車実態調査

(1) 調査概要

道路交通法の改正施行による路上駐車実態の変化を把握するため施行前後において路上駐車実態調査を行った。調査対象地区は今回の道路交通法の改正施行に伴う放置車両確認事務の民間委託が導入されている警察署管内であり、かつ、同管内の駐車監視員活動ガイドラインにおいて最重点路線と指定されている路線で実施した。図-1は、今回の調査対象路線を示したものである。調査は靖国通り（都心部）、京葉道路（都心外周部）、蔵前橋通り（近郊部）の3路線で実施した。

調査方法は、路線全体の駐車車両をみるノンプレート式断続路上駐車調査（調査区間長3路線平均0.9km）



図-1 調査地点図

キーワード：道路交通法の改正施行、路上駐車、貨物車

と、より詳細な特性を把握するアンケート併用型断続路上駐車調査（調査区間長平均90m）の2つの調査を行なった。なお調査日時は表-1に示すとおりである。

表-1 調査日時一覧

蔵前橋通り	施行前	平成18年5月18日(木)	9時~19時
	施行後	平成18年10月19日(木)	
靖国通り	施行前	平成18年5月23日(火)	
	施行後	平成18年10月24日(火)	
京葉道路	施行前	平成18年5月25日(木)	
	施行後	平成18年10月26日(木)	

(2) 断続路上駐車調査の結果

図-2は3路線の断続路上駐車調査の延駐車台数をまとめたものである。延駐車台数は3路線全てで大きく減少している。路線毎にみても3路線ともに施行前後で比較して減少しており、蔵前橋通りが最大で53%減少し、3区間平均でも51%減少している。

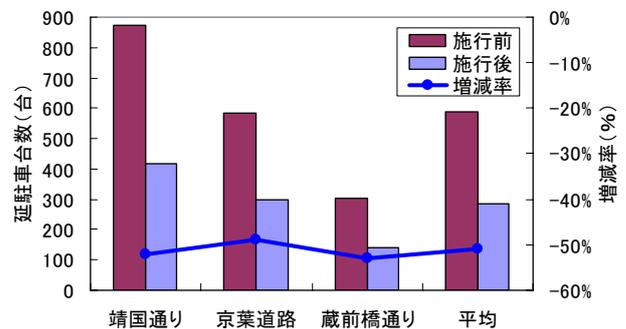


図-2 断続路上駐車調査・延駐車台数の増減

(3) 駐車時間に関する解析

図-3は連続駐車調査における駐車時間を路線別に累加曲線図で示したものである。図より施行後に全ての路線で50パーセンタイル値、85パーセンタイル値ともに減少していることがわかる。特に靖国通りでは85パーセンタイル値が10分も減少している。また、路線別では都心部に近づくにつれて50パーセンタイル値、85パーセンタイル値の減少が大きくなり、都心部の駐車時間が郊外部に比べて減少している。これは調査時における靖国通りの駐車監視員の回数が他の2路線と比較して2~7倍多いことが要因として挙げられる。

連絡先：〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1 7211

Tel&Fax：047-469-5242

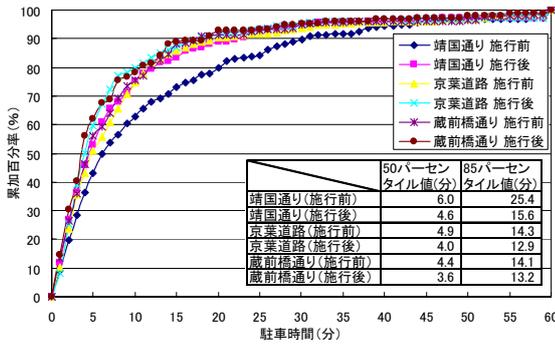


図-3 路線別駐車時間累加曲線図

(4) 連続路上駐車調査の結果

図-4は調査対象路線中の連続路上駐車調査を行なった結果である。全地点の平均は実駐車台数の変化でみると20%の減少、平均駐車時間の変化でみると16%の減少にとどまるが、平均駐車時間に駐車台数をかけた平均駐車台時でみると最大で37%、平均でも35%減少している。その一方で荷物の積みおろし率(荷おろし・荷台整理・積替え目的の駐車台数/調査対象駐車台数)が全ての路線で増加している。これは、乗用車と貨物車で駐車台数の減少に差があるためと考える。

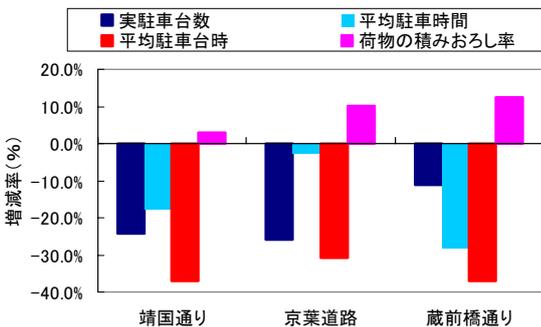


図-4 連続駐車調査・増減率一覧

3. 乗用車と貨物車の路上駐車特性比較

(1) 連続路上駐車台数

図-5は乗用車・貨物車別の連続路上駐車台数を路線ごとに示したものである。蔵前橋通りの乗用車は増減がなかったが、それ以外の場所では乗用車・貨物車

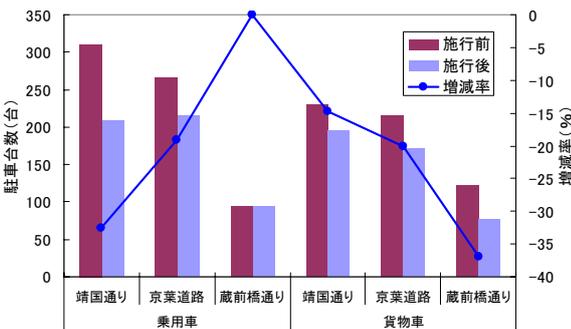


図-5 路線別路上駐車台数の増減

ともに路上駐車台数は減少している。特に、乗用車は都心部に近い場所で大きく減少している。反対に貨物車は郊外部よりも都心部の方が路上駐車台数の減少が少ない。これは、都心部での貨物車駐車需要は施行後も変化がなく、逆に乗用車は取り締まりの強化により外出を控えるようになったと考えられる。

(2) 累加駐車時間

図-6は乗用車貨物車別の駐車時間を施行前後別に累加曲線図で示したものである。これより乗用車、貨物車ともに50パーセンタイル値と85パーセンタイル値が減少している。また、乗用車・貨物車ともに85パーセンタイル値は5分減少しており、50パーセンタイル値もわずかに乗用車の方の減少が大きいものほとんど同程度減少している。

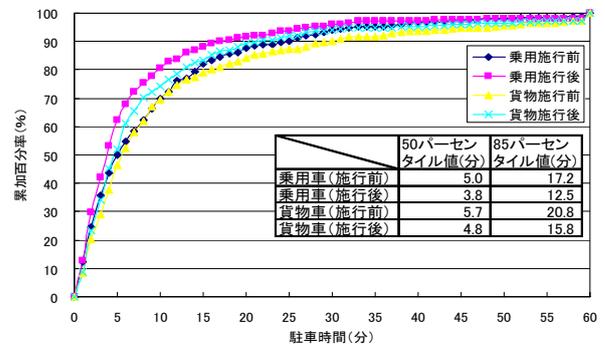


図-6 乗用車貨物車別駐車時間累加曲線図

4. 結論と今後の課題

本論文では、道路交通法の改正施行による路上駐車車両の実態変化を分析した結果、顕著な変化が見られたのは次のとおりである。

- ① 調査時間の路上駐車台数は最大で53%減少し、平均でも51%減少している。
- ② 乗用車は都心部に近い場所で大きく減少するのに対し、貨物車は反対に郊外部に行くほど、減少が大きい。
- ③ 乗用車・貨物車ともに累加駐車時間85パーセンタイル値・50パーセンタイル値がともに減少しているが、乗用車と貨物車の違いはみられなかった。

以上の知見から道路交通法の改正施行により、路線全体における路上駐車車両は減少したが、地点によっては変化があまり見られない。また、路線により効果に差があるが、駐車時間に限れば車種による差はない。

今後の課題として、より効果的な取り締まりのための巡回頻度や受け皿の確保などの検討を行う必要がある。