

駐車政策に関する諸問題

大阪大学工学部 正会員 毛利正光

はじめに

交通問題は都市問題の中心的課題であつて、都市と交通体系のバランスを保つための対策は早急に確定されなければならない緊急な課題であるが、急激なモータリゼーションの進展によつて、道路交通の混雑、渋滞は年々激しさを増し、都市機能の低下と生活環境の悪化をもたらして来た。とりわけ最近では交通事故の問題を加へて、自動車交通による騒音、振動、大気汚染など、市民生活に重大な影響を招く社会問題として国民のびみびみする思いが向けられるようになって来た。

このよりの都市環境保全のための対策としては、自動車の改善を基本として、交通規制、交通取締りの強化、土地利用の適正化、都市再開発の推進などが考えられるが、一方道路側からの対策としては道路構造の改善、道路性能の強化、道路交通管制の適切な実施などの方法がある。

このよりの交通環境改善のための対策は早急に実行に移さなければならない緊急な課題であつて、その基本的な考え方は、交通の総量規制と都心への車の流入を抑制することにある。

車を減らしていく具体的対策としては、時間的規制、空間的規制、経済的規制などが考えられている。都心の一定の地域を区画して車の進入を禁ずる歩行者天国、買物広場のよりの歩行者専用区域を設定することが空間的規制であり、特定の時間帯だけ車を排除する方法が時間規制で、経済規制はガソリン税を高くするか都心乗入税を課すなどの方法であるが、その実行には困難な問題が多い。このよりの対策に加へて今すぐ実行可能な案としては、都心駐車場をコントロールして都心に持ちこめる車の台数を規制する方法であらう。

このよりの現状から最も有効な自動車規制の方法としての駐車政策立案のために基礎研究をここ数年にわたつて実施してきたがここではそれに関する二、三の問題について述べることにしたい。

1. わが国の自動車駐車場

わが国の駐車場は昭和32年に制定された駐車場法に基づいて整備されてきたのであるが、その状況を示したものが図-1および表-1であつて、法律制定当時の50万台であつた自動車保有台数が、昭和52年度末現在では約3220万台となつており、それに対して整備されている駐車スペースは約75万台分で、自動車保有台数1万台当り232.2台とあつてゐる。

表-1 駐車場整備状況

これを昭和33年度の駐車場使用台数の6000台と比較すると約1/25倍になつてゐるが、その間の推移を示すと図-2のよになつてゐる。

	昭和33年度末		昭和38年度末			昭和43年度末		
	台数	構成比%	台数	構成比%	前年度比%	台数	構成比%	前年度比%
都市計画駐車場	18	0.3	4543	7.6	255.7	14051	8.0	104.9
届出駐車場	3031	50.1	32810	54.8	134.6	81816	46.5	124.6
附置義務駐車場施設	-	-	17224	28.8	213.1	78562	44.6	125.4
路上駐車場	3000	49.6	5244	8.8	86.9	1585	0.9	88.7
合計	6049	100.0	59821	100.0	148.6	176014	100.0	122.7
自動車保有台数	1485110	-	4901146	-	127.7	13336387	-	121.8
自動車1万台当りの駐車場台数	40.7	-	122.1	-	116.3	132.0	-	100.8

これを3大都市圏についてみると、自動車保有台数については 東京:約271万台、大阪:約90万台、愛知:208万台であつて、保有台数1万台当り駐車スペースは 東京:745台、大阪:360台、愛知:224台とあつてゐる。すなわち、全国平均の232台に比べて 東京:約3.2倍、大阪:1.55倍、愛知:0.98倍とあつてゐる。

昭和48年度末			昭和52年度末		
台数	構成比%	前年度比%	台数	構成比%	前年度比%
29049	6.1	114.8	39395	5.3	106.1
204054	43.2	110.3	375306	50.2	109.7
236723	50.1	118.8	330680	44.2	106.6
2233	0.6	126.3	2543	0.3	103.4
472059	100.0	114.8	747924	100.0	108.1
25420524	-	110.2	32207027	-	106.3
185.6	-	104.2	232.2	-	101.7

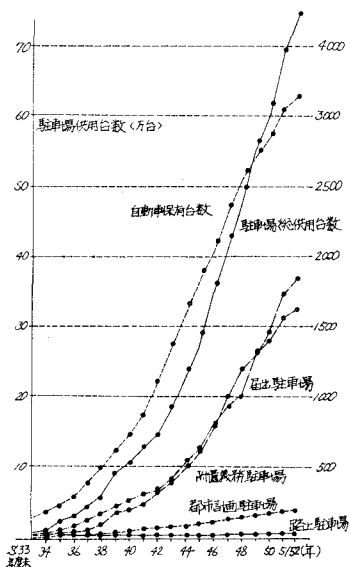


図-1 自動車保有台数と駐車場利用台数の推移

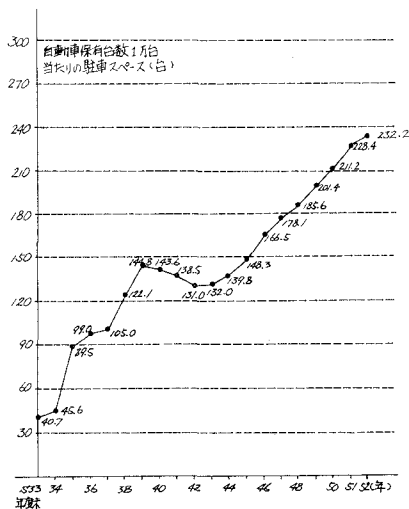


図-2 自動車保有台数/万台当たり駐車スペース(台)

表2 合法違法別駐(停)車台数

区 分	瞬間駐(停)車台数		
	総 数	合 法 駐 車	違 法 駐 車
昭和50年10月調査	125,094台 100%	64,355台 51.4%	60,739台 48.6%
昭和49年10月調査	151,594台 100%	66,849台 44.1%	84,745台 55.9%
増 減 率	△26,500台 (△17.5%)	△2,494台 (△3.7%)	△24,006台 (△28.3%)

(注) 1. 二輪を除く全駐車車両(貨物の積卸しのための5分以内の停車、人の乗降のための停車等を含む)について調査したものである。
2. 瞬間駐(停)車台数は、午後1時から午後5時までの時間帯に大阪市内を一週して調査したものである。

表3 駐(停)車密度(道路延長1,000m当たりの駐車台数)

区 分	大 阪 市 内			東 京 都 内		
	都心4区内	22区内	市内全域	都心3区内	23区内	都内全域
昭和50年10月調査	76.0	38.4	42.4	—	—	—
昭和49年10月調査	86.9	45.6	49.6	44.4	13.6	7.5
増 減 率	△10.9 (△12.5%)	△7.2 (△15.8%)	△7.2 (△14.6%)	—	—	—

表4 年度別(昭和48年～51年)駐車規制推進状況

年 度	大 阪 市 域		
	道路延長km	規制延長km	規制率 %
S48	2,818.6	1,107.2	39.3
S49	2,419.7	1,278.8	52.8
S50	2,952.2	1,829.5	62.0
S51(4月～12月)	2,952.2	2,123.0	71.9

(注) 1. 昭和49年度までの道路延長は、建設省道路年報1973年及び1974年版による幅員3.5m以上の道路延長である。
2. 昭和50年以降は、交通安全調査室(交通総務課)調べによる幅員3.5m以上の道路延長である。

また、建物の付置義務駐車場は全国で33万台分であるが、そのうち東京には約48%と約半分、大阪9%、愛知8%と全国平均をはるかに上まっている。このため東京や大阪では駐車場をむけて余っているのが現状で、この過剰投資が問題になっている。

2. 大阪における駐車問題

大阪市では交通体系の合理化を図るための資料として、パンフレット・調査及び駐車政策検討資料として昭和47年度から52年にかけて自動車の駐車状況の継続的な調査を行

ってきた。以下これを基に要点を述べたい。

2-1. 路上駐車

大阪府警察本部交通部駐車対策課が作成した資料に基づいて、路上駐車の実態を示すところのようである。

2-1-1 駐車実態

表-2は午後5時～5時の時間帯における大阪市内の路上駐(停)車の状況を示したもので、瞬間駐車車両台数は、昭和50年10月時点で、

総数約12万5千台、そのうち合法駐車が約6万4千台であり、違法駐車が約6万1千台である。

昭和49年10月時点に比べると合法駐車台数はほとんど減少していないのに比べ違法駐車が

2万4千台程度減少している。その原因の一つとして考えられることは、表-4に示すように、昭和49年から50年にかけて駐車禁止規制延長が大幅に増加し、取り締まりが強化されたことによる。

道路延長1,000m当りの駐(停)車密度をみると、市内全域では昭和50年10月で42.4(台/1,000m)である(表3参照)。都心4区(東・西・南・北)では76(台/1,000m)で、22区では38.4(台/1,000m)

区分 都府県別	運用基数	1基1日平均 利用回数	運用時間	手数料(円)	駐車制限時間(分)	委託先
大 阪	1,116	8.60	8~20(一部8~22)	100	40	大阪府交通安全協会
東 京	6,960	5.60	9~19(一部10~20)	200	40	東京都交通安全協会
愛 知	948	5.60	9~19	200	60	愛知県交通安全協会
神 奈 川	550	5.00	8~20	200	60	神奈川県交通安全協会
兵 庫	349	7.00	8~20	100	40	兵庫県自家用車連合協会
福 岡	230	10.30	9~19	100	40	福岡県交通安全協会

低い値に占めているのが特徴である。土地利用及び地味的地域性の差異も考えられるが、このような実態は大阪市のにおける路上駐車削減の1つの可能性を示すとも考えられる。

2-1-2 駐車禁止規制状況

表-4は年度別駐車規制推進状況を示したものであるが、道路延長で見ると昭和48年度から昭和51年12月にかけてほとんど増加していないのに対し、駐車規制延長は昭和48年度に大阪市内で約1,100kmであったのに対して昭和51年12月には約2,100kmに増加しており、約2倍の伸びがある。規制率で見ても、約39%から約72%と大きく増加している。このことが先に述べたように駅前路上駐車(停車)台数の削減に寄与しているものと考えられる。

2-1-3 パーキングメータ利用状況

表-5は全国の主要都府県のパーキングメータの運用状況を示したものであるが、運用基数で見ると東京都の6,960基が圧倒的に多く、ついで大阪の1,116基である。1基1日の平均利用回数では福岡の10.3回/日、ついで大阪が8.6回/日とよく利用されている。これは手数料が、東京、愛知、神奈川の200円に比べ、100円と半額であること一因であると考えられる。駐車制限時間は愛知、神奈川を除いて40分と占めている。大阪でのパーキングメータの手数料は昭和52年8月から200円に値上げされた。

2-2 附置義務駐車場

大阪市では駐車場の規定に基づき、昭和36年に「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を定め、建築物の新増築の際に駐車施設を附置することを義務づけている。

2-2-1 附置義務駐車場の設置状況

昭和52年3月末までの附置義務駐車場の設置件数は1,271件、設置台数は27,973台である。表-6は昭和4年~50年度までの間に新築で附置義務駐車場条例の適用を受けたものについて、附置義務台数、設置台数等について集計したものである。

表 6 附置義務台数、設置台数規模別一覧表 (昭和47年度~昭和50年度新築で建築確認申請のあったもの)

附置義務台数規模 (全設置台数のうち 附置義務台数をこえる設置台数)	1台～10台				11台～20台				21台～30台				計			
	0台	1～10台	11台～20台	計	0台	1～10台	11台～20台	計	0台	1～10台	11台～20台	計	0台	1～10台	11台～20台	計
(A) 延 床 面 積 (㎡)	74	34	288	68	41	33	142	22	24	10	56	270	139	77	486	625
(B) 延 床 面 積 係 数	6.92%	3.11	160	1,168	1,200	808	539	2,547	1,650	1,282	524	3,456	3,542	2,401	12,238	7,166
(C) 延 床 面 積 係 数	6.92%	3.11	160	1,168	1,200	808	539	2,547	1,650	1,282	524	3,456	3,542	2,401	12,238	7,166
(D) 1階あたり附置義務台数	3.85/坪	4.2	4.7	4.0	1.76	1.97	1.63	1.79	7.50	5.34	5.24	6.17	13.1	17.3	15.9	14.7
(E) 1階あたりの設置台数	3.85/坪	71	494	30	178	239	392	245	750	569	815	689	181	206	455	204
(F) 1階あたり余剰設置台数	0/坪	29	357	50	0	42	229	66	0	35	321	72	0	33	297	57
(G) 設置台数/附置義務台数 に対する倍率	1.0倍	1.7	8.6	2.2	1.0	1.2	2.4	1.6	1.0	1.1	1.6	1.1	1.0	1.2	2.9	1.4

附置義務台数は条例の基準により定められた最低値で、設置台数は実際に建築物内外に設けられた台数であり、余剰台数は設置台数から附置義務台数を差し引いた台数で

余分に設けられた台数である。計486件のうち、55.6%が附置義務台数と設置台数が同じで、残りの44.4%が義務台数以上の駐車台数を確保している。1ヶ所当たりの平均附置義務台数は1.47台で、平均設置台数は20.4台で1ヶ所あたり約14台を余分に設置していることになる。設置台数の義務台数に対する倍率は1.4倍で、平均して、40%余分に設置している。

2-2-2 施設別駐車発生台数

表-7は昭和45年パーソントリップ調査結果より施設別、施設別に延べ床面積(1,000㎡あたり)の1日の

であり、都心部での駐車(停車)密度が高くなっている。一方、東京都では都心3区では昭和49年10月時点で、44.4(台/1,000㎡)、23区内では3.6(台/1,000㎡)であり、都内全域では2.5(台/1,000㎡)である。これらの値は大阪市のものに比べると著しく

駐車発生台数を示している。(営業車及び当日動かない自動車は含まれていない。)

大阪市全域で見ると駐車発生台数の多い施設は、店舗・商店、1,000㎡当り 48台、運輸・交通 45台、事務所、銀行33台であり、少ないのが倉庫 2.6台、歓楽・旅館 7.1台、住宅 7.5台、文化・教育・宗教 9.4台である。官公署 24台、病院・厚生 24台、工場 14台、が中心的な値となっている。

地域別により違いのある施設もあるがこれらの違いは地域の交通サービスの良否や事業所などの規模、機能の違いによるものと思われるが、十分な解析は今後の研究にまかす。

2-2-3 施設別駐車需要

表 7 延床面積 1,000㎡あたり施設別駐車発生台数 (1日あたり) (単位: 台/1,000㎡)

	都心3区	準都心5区	周辺南	周辺東	周辺北	周辺西	計
1.住 宅	8.0	7.5	7.5	7.6	7.5	7.2	7.52
2.官 公 署	24.0	17.2	30.8	21.8	29.5	29.0	23.88
3.事務所・銀行	20.1	41.1	61.3	72.6	45.3	28.2	32.72
4.文化・教育・宗教	19.2	14.3	6.6	7.6	8.0	4.6	9.88
5.病院・厚生	25.7	16.6	33.1	26.2	26.1	15.8	23.99
6.歓楽・旅館	7.6	4.7	4.2	11.5	17.1	2.3	7.10
7.店舗・商店	24.3	85.3	75.7	89.8	47.9	78.3	48.03
8.運輸・交通	28.4	56.5	40.2	61.0	36.0	90.3	44.91
9.倉 庫	1.9	2.7	2.6	2.8	2.3	3.1	2.59
10.工 場	22.5	17.8	13.5	17.8	10.3	7.6	13.62
計	18.18	19.75	12.54	14.59	12.66	10.48	14.85

附置義務条例による基準は、駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域内で特定用途建築物を建てる場合には、床面積1,000㎡当り延べ床面積5,000㎡のとき2.0台、10,000㎡のとき2.7台、20,000㎡のとき3.0台の附置義務台数となっている。

施設別駐車需要を表す指標として、都心3区について時刻別滞留台数を示したものが表-8である。各ケースは、備考欄に示す値をとったものでケース4の試算値は必要最小限の自動車の駐車による時間別滞留台数の最大値をとった場合の値で必要最小限の基準と考えられる値である。

表 8 都心3区施設別延べ床1,000㎡あたりの駐車需要(時刻別滞留台数分布より算出) (単位: 台/1,000㎡)

施設 ケース	官公署	事務所・銀行	文化・教育・宗教	病 院 厚 生	歓 楽 旅 館	店 舗 商 店	運 輸 交 通	倉 庫	工 場	備 考
(ケース1) 最 大 値	7.3	8.5	6.8	5.0	2.8	7.0	6.9	0.8	7.5	時刻別滞留台数の最大値
(ケース2) 最 小 値	1.8	4.4	0.4	0.9	0.4	3.7	2.1	0.5	2.3	〃 の最小値
(ケース3) 昼間平均値	6.3	8.0	4.3	3.7	1.3	6.4	6.4	0.7	6.9	午前9時～午後5時の平均値
(ケース4) 試 算 値	2.0	5.0	1.1	2.3	0.6	3.8	2.8	0.4	2.9	試験による時刻別滞留台数の最大値

(注) 昭和45年パーソントリップ調査、昭和46年課税台帳、昭和45年非課税建物より算出

2-2-4 建物規模別自動車保有台数

表 9 用途別規模別・単位延べ床面積あたり自動車保有台数 (単位: 台/1,000㎡)

表-9に見られるようにどの施設でも規模が小さいほど、延べ床面積1,000㎡当りの自動車保有台数が大きく、逆に規模が大きくなるほど保有台数は小さくなっている。これは建物の中の事業所の規模に起因するものと思われる。

用 途	延床面積 1～1,000㎡	1,001～5,000㎡	5,001～10,000㎡	10,001～50,000㎡	50,001㎡以上
事務所・銀行・官公署	44.8	13.8	6.7	2.0	0.5
問屋・卸売店舗	26.0	11.5	5.0	1.6	—
小売・飲食・歓楽	23.4	8.6	4.0	—	—
工 場	24.8	6.7	3.9	0.9	1.0
その他(住宅含まない)	56.2	25.0	4.6	2.3	1.5

昭和50年アンケート調査

2-2-5 共同住宅の駐車需要

附置義務条例では、住宅は非特定用途となっているため、附置基準が低く、延べ床面積3,000㎡以上の場合に3,000㎡をこえる床面積に対して450㎡ごとに1台の割合で駐車場の附置が義務づけられている。これは戸数の10%程度に相当している。一方大阪市の区別自動車保有世帯数でみてみるとほとんどが20%以上の保有率となっている。住宅所有形態別にみてみると車の保有率は持ち家の場合30%をえ、借家でも20%程度である。昭和51年の住宅公団の市内4団地の調査によると車の保有率は20～30%に対して駐車場の設置率は戸数に対してかなり少ない。以上のように車の保有率と条例の附置基準、実際の設置率と間に隔りがあるため、周辺路上に違法駐車が多く、問題となっている。

参考文献: 1)大阪府総合企画局:大阪府における駐車対策の検討、昭和52年3月 2)大阪府総合企画局:大阪府における駐車対策調査報告書、昭和51年3月 3)建設省都市局:ビル 付属駐車場の設置基準に関する調査報告書、昭和52年3月 4)建設省都市局:駐車場に関する調査結果、昭和52年3月24日現在、昭和52年