

東京都心部の業務地区における路上駐車問題とその背景

The Problem of Parking on the streets in the CBD of Tokyo, and Its Background

岐美 宗* 高田 邦道** 呉 承 勲*** 高柳 賢一****

by Tsukasa MICHIOYOSHI, Kunimichi TAKADA, Seunghwoon OH and Kenichi TAKAYANAGI

In recent years, the parking conditions in the centers of the major cities in Japan have become so worse as to be taken up as a serious social problem. Particularly the problem of parking on the streets, brought to the fore in the Central Business District (CBD), involves diverse aspects including not only the phenomenon of street utilization for convenience of business operations, but also the style of multi-purpose utilization of automobiles for business use, lack of parking lots as well as of unloading and loading facilities at many enterprises, absolute insufficiency of public parking areas in the CBD, management and operation of on-street parking facilities, etc. It is therefore necessary to find best measures to correct these as soon as possible. However, the actual parking conditions in the CBD still remain unclear, so people are at great pains to take such measures.

In view of the foregoing, we made it our primary object to make the parking mechanism clear in the CBD, and investigated measures to be taken for the improvement of the parking conditions. For this, we conducted an on-the-spot survey of parking on the streets in some representative places in the CBD of Tokyo as well as a hearing survey at the enterprises located there to grasp how the automobiles for business use are being utilized there and to solve the problem of parking on the streets and the background thereof.

1. はじめに

近年都心部の駐車問題、特に路上の違法駐車は、社会問題として取り上げられるほど深刻化してきている。なかでも、業務地区においてクローズアップされている路上駐車問題は、ただ単に、業務目的における利便性としての路上利用という現象面だけでなく、業務用自動車の多目的利用スタイル、専用駐車場さらには荷捌き施設を持たない事業所の問題、業務地区における公共駐車場の絶対的不足、路上駐車施設の運用問題、等多岐にわたっており、早急にその解決に工夫のいるところである。しかし、今日まで業務地区の駐車実態は解明されておらず、地区としての対応に苦慮している。

そこで、本研究では路上駐車を中心として、業務地区の駐車問題を構造的に明らかにすることを目的

として、特に路上駐車問題を中心にその発生機構を追求することを目的とした。そのため、本報は、①会社付近に車庫を持たない持ち帰り業務用自動車の路上駐車、②自社ビル内さらには付近に月極駐車場を持っていない小・零細企業の業務用自動車の路上駐車、③荷役施設の未整備からくる業務作業での路上駐車、に焦点を当てて、東京都心部における代表的な業務地区の実態調査結果をまとめたものである。

2. 調査概要

表-1は、調査概要を一覧表にまとめたものである。

3. 駐車時間分析からみた業務地区の路上駐車特性 (路上を車庫としての代替について)

路上駐車実態調査より駐車車両の駐車時間を要素別・視点別に分析することによりその特性をまとめると、業務地区の路上での駐車は比較的短時間である。しかし、駐車時間が30分以上の車両は23.0%、

* 正会員 工修 日本大学助手 理工学部交通土木工学科
** 正会員 工博 日本大学教授 理工学部交通土木工学科
*** 学生員 工修 日本大学大学院 理工学研究科
**** 学生員 日本大学大学院 理工学研究科
(〒274 千葉県船橋市習志野台7-24-1)

表-1 調査概要一覧

内 容	業務地区における駐車実態調査	
項 目	路上駐車調査	事業所聞き取り調査
調査内容	アンケート併用・プレート式連続路上駐車調査	事業所に対する事業所アンケート調査 業務用自動車利用社員に対する社員アンケート調査
調査方法	調査員によるアンケート項目を使用した路上駐車車両の駐車時間記入方式	調査員の訪問によるアンケート用紙留め置き方式
調査対象地区	主に、付置義務による駐車場を有さない3,000㎡以下の事業所建築物が密集している業務地区を特定し、そのうち地価情報と踏査による建物形式、周辺の路上駐車状況等によって業務用自動車の保有が考えられる事業所建築物の密集地区を特定した。	建物に入居しているおおよそ床面積3,000㎡以下の事業所建築物を特定し、そのうち地価情報と踏査による建物形式、周辺の路上駐車状況等によって業務用自動車の保有が考えられる事業所建築物の密集地区を特定した。
調査対象者	調査区域内の全駐車車両を対象としてそのドライバーにアンケートを行った	事業所アンケート調査は、事業所の責任者（社長もしくはその代理人）を、社員アンケート調査は、その事業所の会社所有（名義）の車を使用している社員（同一の車を使用している複数の社員も含む）を対象とした
調査場所	浅草橋（8区間）、日本橋（4区間） 銀座（4区間）、虎ノ門（4区間）	浅草橋、日本橋、虎ノ門、銀座、神保町（調査場所は路上駐車調査を含む）
調査時間	平成元年9、10月における各地区平日1日の計4日間（いずれも8時30分～10時30分までの1時間調査）	平成元年9月～2年1月までの各地区平日2～3日、いずれも6時間程度の調査
調査実績	駐車車両の合計 2,938台のうちアンケートの有効数は 1,323台で、回収率は 44.6%であった	事業所件数について 全事業所 14,531件 調査対象事業所 2,845件（19.4%） 業務用自動車保有 1,212件（42.5%） 持り帰り車両有り 467件（38.5%） 有効アンケート回収 287件（61.5%）

さらに60分以上は12.7%も存在しており、これらの占有率は大きく、路外駐車場への収容が望まれる。この種の車両は自家用の乗用車に多く、目的が「商談・セールス」、「打合せ・会議」である。また、「通勤」、「帰社」目的の駐車時間が長く、理由は「（駐車位置の）目の前が自社」で、さらに調査地区内に拠点のある車両すなわち地元車両の方が来街車両より長い。これらのことから路上を車庫・駐車場代わりに利用していることが推定される。

さらに、路上駐車施設すなわちパーキングメータの利用特性についてまとめてみた。今回の調査地区におけるパーキングメータは4地区合計で62基設置されている。これを利用した車両の実駐車台数は、803台であった。図-1は、設置されている区間にお

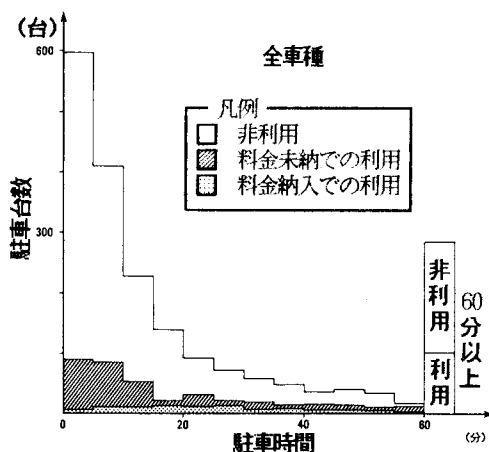
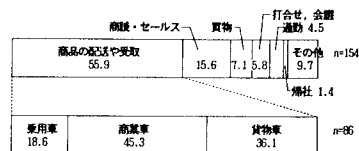


図-1 駐車時間別パーキングメータの利用分布

いてパーキングメータを利用している車両と利用していない車両について駐車時間5分毎の頻度をまとめたものである。駐車時間は、非利用車両の方が利用車両よりも短い。また、駐車時間5分以内の分布でみると、非利用車両が目立って多く、合計で86.6%を占めている。利用車両について車種別にみると、乗用車49.5%、商業車34.3%、貨物車16.2%の順に多く、逆に非利用車両は乗用車、商業車、貨物車ともにほぼ同数で30.7%、39.0%、30.3%である。さらに、利用車両について、調査区間におけるパーキングメータの制限時間の60分を境にして、駐車時間60分未満の車両について、駐車開始時に料金を納入した場合と、料金未納の場合についての内訳をみると、全体では短時間未納駐車が多く、これを車種別にみると納入した場合に乗用車が多く41.3%である。逆に、未納の場合に商業車、貨物車が多くなっている。さらに、これら未納車両の駐車目的は、図-2に示すように「商品の配送や受取など荷役を伴う業務のため」が55.9%を占めており、この傾向は乗用車より商業車、貨物車の方が顕著に表れている。しか



注 1) 図中の数値は%である。
2) 複数回答を含む。ただし空白は除く。

図-2 料金未納車両の駐車目的とその車種構成の割合

し、乗用車で18.6%が物流であることは注目に値する。さらに、この駐車目的について車種別・駐車時間別に分析すると、図-3により次のような点が明らかとなった。

- ① 乗用車の15分未満の短時間未納駐車は、商談・セールス等の荷役を伴わない業務目的が70.3%と多く、長時間駐車についてより顕著である。
 - ② 商業車、貨物車の15分未満の短時間未納駐車は、商品の配送や受取等の荷役業務目的が72.5%、85.2%と多く、長時間駐車より顕著である。
- すなわち、路上駐車調査の分析結果から業務地区の路上駐車特性について表-2に示すように駐車場を確保していない地元企業が保有する業務用自動車、さらには駐車スペース、荷役スペースの不足からくる業務目的中の業務用自動車は路上を駐車場として

の代替として利用していることが明らかとなった。さらに、この調査において「その車両を通勤にも利用するか否か」というアンケートを行ったところ、実駐車台数 2,968台のうち12.5%に当たる 370台が「通勤にも利用する」と回答しており、この傾向は特に地元車両に顕著であり、裏付けとなる貴重な知見が得られた。次節では、この通勤利用に用いる業務用自動車の多目的な利用特性について浮き彫りにすることとした。

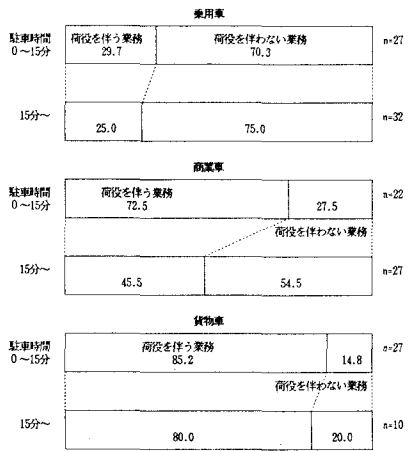


図-3 料金未納車両における車種別荷役業務の割合

表-2 路上駐車車両の駐車特性のまとめ

	駐 車 特 性
駐車時間が短い車両	① 営業用車および貨物車種に顕著である。 ② 商品の取引に伴う配送、受取という業務目的に顕著であり、路上利用者は定常化しており駐車位置と目的地が極めて近い。 ③ 目の前が取引先という駐車理由に顕著である。 ④ 地区への来街車両にこの傾向は顕著である。
駐車時間が長い車両	① 自家用車および乗用車種に顕著である。 ② 商談・セールス、打ち合わせ・会議という業務目的に顕著である。さらに業務目的以外では通勤・福祉という目的も現れており業務の合間に企業の社用車を自社の目の前に駐車させ路上を車庫あるいは駐車場代わりに利用している。 ③ 地区の地元車両にこの傾向は顕著である。
パーキングメータの利用車両	① 乗用車にパーキングメータの利用率が多く、長時間駐車である。逆に、商業車、貨物車は利用率が少なく短時間駐車である。 ② 商業車、貨物車に商品の配送、受取という運搬業務目的での短時間利用が顕著である。 ③ 乗用車に商談・セールス、打ち合わせ・会議という運搬業務目的外での長時間利用が顕著である。 ④ 商業車、貨物車に短時間利用における料金未納での利用が顕著であり、その目的は荷役を伴う業務である。また、乗用車に未納での長時間利用が顕著であり、その目的は荷役を伴わない業務である。

4. 通勤利用に用いる業務用自動車の諸利用特性

4-1 通勤利用される業務用自動車の分類

表-3は、通勤利用される業務用自動車を業態別、車種別に分類したものである。業態別では、その殆どが自家用車である。また、車種別では、乗用車が

56.3%で最も多く、ライトバンとワゴンを商業車として表現すると36.3%、さらに小型トラックと大型トラックを貨物車として表現すると7.4%である。

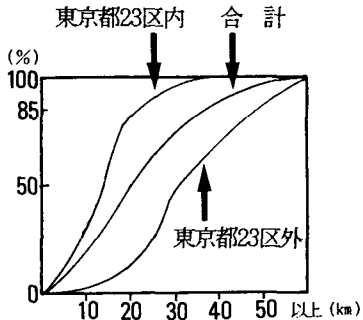
表-3 通勤利用される業務用自動車の分類

分類 地区	業 態 別		車 種 別		
	自家用	営業用	乗用車	商業車	貨物車
浅 草 橋	94.6	5.4	39.7	49.3	11.0
日 本 橋	100.0	0	59.0	38.5	2.5
虎 ノ 門	100.0	0	75.7	21.6	2.7
銀 座	100.0	0	70.6	29.4	0
神 保 町	89.2	10.8	58.7	30.2	11.1
合 計	94.1	5.9	56.3	36.3	7.4

注1) 表中の数値は%である。
 2) 業態別は n=233, 車種別は n=230である。ただし拒否は除く。

4-2 社員の通勤範囲

図-4は、持ち帰りを行っている社員の通勤範囲を累加曲線図で示したものである。10～20kmの通勤範囲が最も多く、32.7%を占めている。また、50パーセンタイル値は20km、85パーセンタイル値は37kmである。さらに、全体を東京都23区内、23区外に分けると前者の50パーセンタイル値は14km、後者のそれは31kmである。23区内では外周部、隣接県では市川、船橋、川崎、浦和、越谷、浦安、草加市等の構成比が大きい。また、自宅を出る発時間帯の最も多いのは、7～8時の43.3%、会社を出る発時間帯は「一定していない」と回答した社員は46.9%である。次に、通勤所要時間は60～90分が36.3%、帰宅所要時間も60～90分が35.6%を占め最も多い。これを通勤途中に業務で立寄る場合と立寄らない場合に分けてみると、表-4に示した値になり、出社・帰宅のいずれも業務で立寄る場合の方が所要時間は比較的長い。



注) 東京都23区内:n=121, 23区外:n=102である。
 ただし、拒否は除く。

図-4 業務用自動車の持ち帰りを行っている社員の通勤範囲

表－4 通勤所要時間の最大時間帯

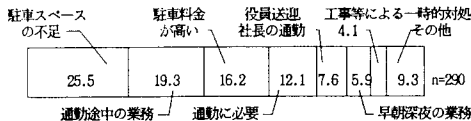
業務 所要 時間	出 社 途 中		帰 宅 途 中	
	立寄り	立寄りなし	立寄り	立寄りなし
～ 30	4.5	12.7	13.3	9.0
30～ 60	27.7	28.2	31.1	38.8
60～ 90	40.0	28.2	31.1	29.8
90～120	20.7	22.5	20.0	14.9
120～	7.1	8.4	4.5	7.5

注) 表中の構成比は％である。

4－3 持ち帰り実態と帰宅先での駐車

業務用自動車を持ち帰る社員のうち通勤に利用する業務用自動車は「常に一定している」と回答している社員は87.8％、「だいたい一定している」と合わせると97.2％である。さらに、持ち帰りの頻度は、「ほとんど毎日」に「週2～3日」を加えると89.4％を占めている。すなわち、持ち帰り車両イコール通勤目的車両ではほぼ定常的な利用がされている。

図-5は、事業所が業務用自動車を社員に持ち帰らせる理由について示したものである。「駐車スペースの不足」が最も多く25.5％を占め、次いで、「通勤途中の業務の必要性」の19.3％、「(都心部の)駐車料金が低い」の16.2％となっている。



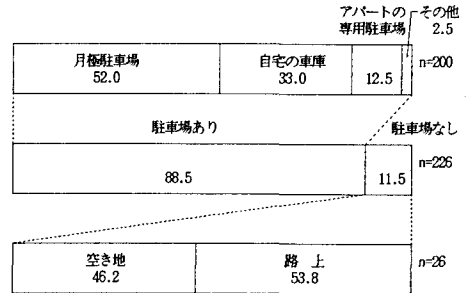
注 1) 図中の数値は％である。
2) 複数回答を含む。ただし拒否は除く。

図－5 事業所が業務用自動車を社員に持ち帰らせる理由

図-6は、帰宅先での駐車場所を示したものである。駐車場所を確保している社員は88.5％で、逆に車庫等を確保していないケースも11.5％ある。この「駐車場あり」と回答した人の駐車場所は、「月極駐車場」が最も多く、52.0％と半数を占めている。また、「駐車場なし」と回答した26名のうち、「路上駐車」と回答した人は14名で53.8％を占めている。

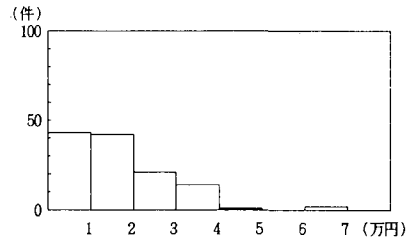
図-7は、帰宅先の月極駐車場およびアパート・寮の専用駐車場について、駐車料金の分布を示したものであるが、2万円未満の占める率が69.1％と多い。また、3万円以上は郊外の主要都市に3件ほどみら

れるものの他は全て都内である。その駐車料金については、会社が全額負担しているケースが75.6％、一部負担は4.6％である。また、自宅の車庫を含めて駐車場までの徒歩距離は50m未満が54.0％で、徒歩時間は5分未満が87.0％を占めている。



注 1) 図中の数値は％である。
2) 拒否は除く。

図－6 帰宅先の駐車場所

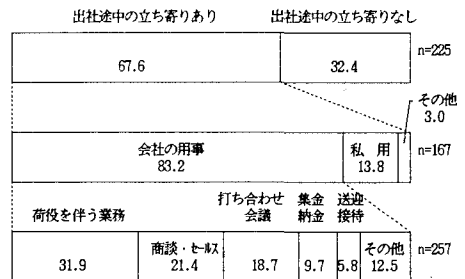


注) n=123である。ただし拒否は除く。

図－7 帰宅先の駐車料金

4－4 出社途中の業務

図-8は、出社途中の業務内容を示したものである。「出社途中に立寄り」の回答は67.6％である。その目的は「会社の用事」が殆どで83.2％、また、「私用」についても13.8％を占めている。さらに、会社の用事での業務内容は商品の配送、受取などの「荷役を伴う業務」が最も多く31.9％を占めている。さらに、出社途中の業務を行う頻度は、「週2～3回」まで含めた定常的な利用が44.2％を占めている。

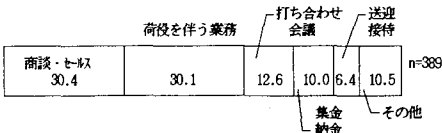


注 1) 図中の数値は％である。
2) 複数回答を含む。ただし拒否は除く。

図－8 出社途中の業務内容

4-5 通勤先の業務と勤務先での駐車

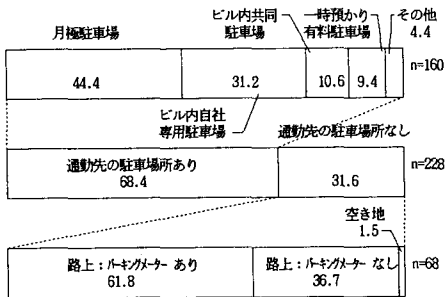
通勤先での業務用自動車を用いた業務頻度は「週2～3日」を含めた定常的な利用が94.6%を占め、その業務の内容は図-9のように、「商談・セール」が30.4%、「荷役を伴う業務」が30.1%である。



注 1) 図中の数値は%である。
2) 複数回答を含む。ただし拒否は除く。

図-9 通勤先における業務内容

図-10 は、通勤先での駐車場所を示したものである。「駐車場あり」との回答すなわち通勤先に駐車場所が確保されているケースは68.4%である。その場合の駐車場所は、「月極駐車場」が最も多く44.4%で、次いで「ビル内自社専用駐車場」が31.2%となっている。また、「駐車場なし」との回答も31.6%ある。これらの駐車場所は、パーキングメーターの有無にかかわらず「路上駐車」と回答した人が、98.5%を占めている。この路上駐車をしている道路に何らかの駐車禁止規制がかけられている割合は、78.7%と回答している。さらに、会社所有の業務用自動車以外の社員の通勤用自家用車のための駐車スペースを確保している事業所は13.4%にすぎない。



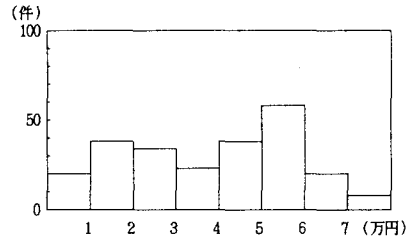
注 1) 図中の数値は%である。
2) 複数回答を含む。ただし拒否は除く。

図-10 通勤先における駐車場所の確保状況

また、図-11 は、勤務先の月極駐車場の料金の分布を示したものであるが、5万円台が最も多く24.3%を占めている。また、低額の場合もみられるが、これは空地进行駐車場としたり、古くから借用している場合等がそのケースであると考えられる。

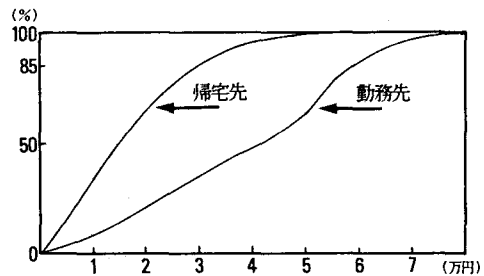
図-12 は、帰宅先の駐車料金と勤務先のそれを累加曲線図で比較してある。帰宅先の50パーセン

タイル値は約 1.4万円、勤務先は約 4.2万円であり帰宅先の約3倍である。さらに、勤務先の駐車料金について地区別に50パーセンタイル値をみると、浅草橋 4.1 万円、日本橋 3.5万円、虎ノ門 3.8 万円、銀座 5.3 万円、神保町 4.8万円であり、地区による差がみられる。また、月極駐車場までの徒歩距離は50m未満が23.0%で、徒歩時間は5分未満が75.9%を占めている。さらに、路上駐車を行っている場合についての駐車位置と徒歩距離は、50m 未満が63.2%で、徒歩時間は5分未満が84.4%を占めており、なかでも目の前の駐車がこのうち36.8%を示している。



注) n=239である。ただし拒否は除く。

図-11 勤務先の駐車料金



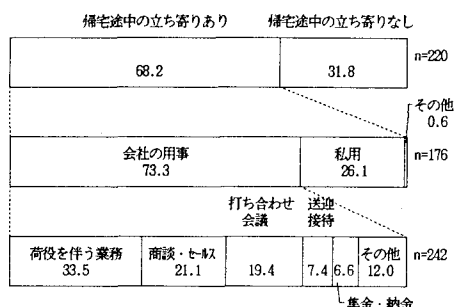
注) 帰宅先: n=123, 勤務先: 239 である。ただし、拒否は除く。

図-12 帰宅先と勤務先の駐車料金

4-6 帰宅途中の業務

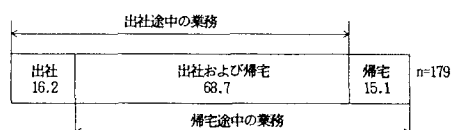
図-13 は、帰宅途中の業務内容を示したものである。「帰宅途中に立寄る」の回答は68.2%である。その目的は「会社の用事」が殆どで73.3%を占めている。また、「私用」についても26.1%を占めており、出社途中に比べると高い比率を示している。さらに、会社の用事での業務内容は、商品の配送、受取などの「荷役を伴う業務」が最も多く33.5%を占めている。さらに、帰宅途中の業務を伴う頻度は、「週2～3日」も含めた定常的な利用が45.3%である。また、図-14 に示すように、出社および帰宅途中の両方に業務を行う社員は、68.7%である。その

内容は、「荷役を伴う業務」がいずれも 1/3を占めており、業務における時間節約と利便性がうかがえる。



注 1) 図中の数値は%である。
2) 複数回答を含む。ただし拒否は除く。

図-13 帰宅途中の業務内容

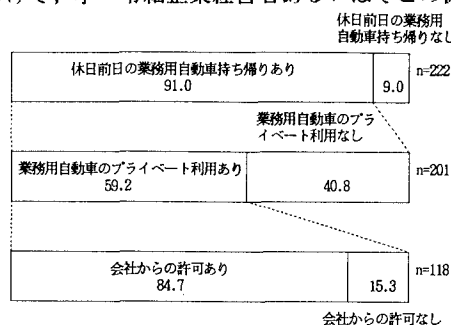


注 1) 図中の数値は%である。
2) 拒否は除く。

図-14 出社および帰宅途中の業務

4-7 プライベート利用実態

業務用自動車を利用している他は自分の車を持っていないと回答した社員は62.8%である。社員に業務用自動車をプライベートに利用することを許可している事業所は全事業所のうち36.8%である。さらに、図-15 は、社員がプライベートに利用しているかについて示したものである。休日の前日に持ち帰る社員のうち59.2%の社員がプライベートに利用している。この場合、会社の許可が出されている率は84.7%である。このプライベート利用でのガソリン代等の経費を会社が負担しているケースが49.0%もある。この経費負担は当然必要経費として処理されるわけで、小・零細企業経営者あるいはその従業



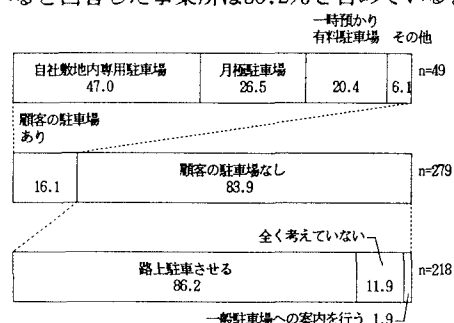
注 1) 図中の数値は%である。
2) 拒否は除く。

図-15 社員による業務用自動車のプライベート利用

員がサラリーマンに比べて負担なく車を利用できる構造ができ上がっている。これは、「厚生費」ともとれる科目であるが、小・零細企業の多いわが国におけるモータリゼーションの関係をここにみることができる。駐車問題にしても、渋滞問題にしてもただ単に交通現象として捉えて対策を樹てることができない原因がここに潜んでいることがいえる。

4-8 事業所の駐車管理の実態

図-16 は、顧客に対する駐車管理の実態を示したものである。顧客用の駐車場を備えた事業所はわずか16.1%に過ぎない。一方、「自社敷地内専用駐車場」がある場合もその駐車スペースの台数は、2台以下が50.0%を占めている。駐車場を備えていない事業所では、ほとんどが路上駐車に依存しており、その率は86.2%である。さらに、一般駐車場への案内を行っている事業所はわずか 1.9%であり、残りの11.9%は顧客の駐車場所については何ら全く考えていない。また、社員の使用している業務用自動車のガソリン代、修理代、通行料金、駐車料金等の維持費全般を全額負担している事業所は87.7%である。逆に全額社員の負担となる事業所はみられず、一部社員負担となる場合もその負担する比率は、40%未満となっている。最後に、最近話題となっている業務用自動車のオフィス化についてみると、「車両に何らかの通信機器を備えている」と回答した事業所は17.8%でその内訳は、車載電話91.8%、車載無線6.2%である。また、社員にポケットベルを持たせると回答した事業所は36.2%を占めている。



注 1) 図中の数値は%である。
2) 拒否は除く。

図-16 顧客の駐車場所

5. 業務地区の路上駐車問題点とその背景の整理

以上の調査結果から業務地区における路上駐車の問題点を対象となる現象別にまとめたものが表-5である。特に、路上駐車の問題特性を整理してみると

表-5 業務地区における路上駐車問題とその背景調査結果のまとめ

対象となる現象	実態調査による知見	問題点
駐車問題	① 事業所が業務用自動車を持ち帰らせる理由 { 都心部の駐車スペースの不足: 25.5% } { 都心部の駐車料金の高さ: 16.2% } ② 勤務先付近で駐車場が確保できていない率: 31.5% (95 路上駐車依存率: 98.5%) 確保できている場合の月毎駐車場利用率: 44.4% 月毎駐車場の月額 4 万円以上の比率: 51.5% 月毎駐車場と会社間の距離 50m 以上の比率: 77.0% ③ 300m 以下の床面積 1 坪の比率 { 都心 3 区における床面積から算出: 40.7% } { 都心 3 区における建物件数から算出: 92.2% } ④ 事業所で顧客の駐車場が確保できていない率: 83.9% (95 路上駐車依存率: 86.2%) ⑤ 短時間駐車率の比率 (駐車時間の 50パーセンタイル値: 10.0分) 「 の車種別比率 (50パーセンタイル値: 貨物車 6.0分, 商業車 9.5分) 「 の自営業別比率 (50パーセンタイル値: 営業用車 6.2分) 「 の駐車目的別比率 (50パーセンタイル値: 商品配達 8.6分, 受取 7.0分) 「 の駐車理由別比率 (50パーセンタイル値: 駐車位置の「 目筋が取り先」: 10.0分) 「 「 目筋が取り先」の路上駐車率: 60.0% 「 の地元・来街車両別比率 (50パーセンタイル値: 来街車両 11.0分) ⑥ 短時間駐車車両の比率 (5分以内: 36.8%, 10分以内: 53.9%) 「 車両の駐車位置と目的地の距離 (50m 未満の比率: 自家用 89.6%, 営業用 82.6%) ⑦ 長時間駐車率の比率 (50パーセンタイル値: 費用車 16.1分) 「 の自営業別比率 (50パーセンタイル値: 自家用車 11.8分) 「 の駐車目的別比率 (50パーセンタイル値: 通勤 42.0分, 打合せ・会議 27.5分) 「 の駐車理由別比率 (50パーセンタイル値: 「 目筋が自社」の路上駐車率: 13.4% 「 の地元・来街車両別比率 (50パーセンタイル値: 地元車両 18.0分) ⑧ 長時間駐車車両の比率 (30分以上: 23.0%, 60分以上: 12.7%) ⑨ 持ち帰り業務用自動車の会社の場所 (調査地区内: 浅草橋 57.1%, 銀座 53.8%) ⑩ 路上駐車率 (12 人と毎日: 46.3%, 週 2 ～ 3 日: 18.5%) ⑪ パーキングメータの設置率: 53.5% (4 地区平均) ⑫ パーキングメータの車種別利用率 (費用車: 49.5%, 商業車: 34.3%, 貨物車: 16.2%) 「 の長時間 (60分以上) 利用 (費用車: 19.6%) 「 の短時間 (15分未満) 利用 (商業車: 60.5%, 貨物車: 76.0%) ⑬ パーキングメータ料金未納駐車車両の駐車目的別比率 (商品配達 55.9%, 商談・接客 15.6%) 「 の車種別比率 (商業車: 45.3%, 貨物車: 36.1%) ⑭ パーキングメータ料金未納の短時間駐車車両の車種別別乗務目的の比率 (15分未満: 費用車 23.7%, 商業車 72.5%, 貨物車 55.2%)	路外駐車場の不足 駐車料金の高騰 車庫なしの車、路外駐車場の不足 駐車料金の高騰 路外駐車場の配置の片寄り 荷役業務駐車場の不足 路外駐車場の不足 基盤施設の不足 荷役施設の不足 案内情報の不足 違法駐車、危険駐車 二重、三重駐車の原因 業務目的以外の長時間駐車 路上が自社専用の車庫代り 路外駐車率の不足 長時間の路上占拠 定期的な路上駐車 路上駐車施設の未整備 路上駐車施設本来の機能不足 路上駐車施設利用の矛盾 路上駐車施設利用の非効力性
持ち帰り車の自宅付近での駐車	① 自宅およびその付近で駐車場が確保できていない率: 11.5% (95 路上駐車依存率: 53.8%) ② 月毎駐車場の月額 2 万円未満の比率: 69.1% 持ち帰りの駐車料金は勤務先の約 1/3 (駐車料金の 50パーセンタイル値) ③ 持ち帰り業務用自動車の自宅の場所 (東京都港区: 53.8%, 東京都港区: 46.2%)	持ち帰り車の住宅地における車庫不足による路上駐車 都心と郊外の駐車料金の格差
通勤・業務目的交通	① 事業所が社内に業務用自動車を持ち帰らせる理由 (通勤途中の業務の必要性: 19.3%) ② 出社途中の立ち寄り率: 67.6% (業務: 83.2%, 業務の準備を伴う業務 31.9%, 私用: 13.8%) ③ 帰宅途中の立ち寄り率: 68.2% (業務: 73.3%, 業務の準備を伴う業務 35.5%, 私用: 26.1%) ④ 出社および帰宅途中の業務立ち寄り率: 68.7% 長時間駐車率の路上駐車目的 (帰宅目的: 15.0%, 駐車時間の 50パーセンタイル値: 21.5分) ⑤ 業務用自動車のオフィス化 (通信機器設置率) : 17.8%	時間と費用の節約と利便性 業務用自動車の多目的利用 業務における時間的利便性 路上が自社専用の車庫代り 業務における利便性
通勤目的交通	① 業務用自動車の通勤利用 (持ち帰り) 率 (路上乗用車台数に占める比率: 12.5%) ② 長時間駐車率の路上駐車目的 (通勤目的: 3.6%, 駐車時間の 50パーセンタイル値: 42.0分) ③ 持ち帰り業務用自動車台数の比率: 63.6% ④ 持ち帰り業務用自動車台数の分類 (自家用車の比率: 94.1%, 費用・商業車の比率: 92.6%) ⑤ 持ち帰り業務用自動車の通勤範囲 (50パーセンタイル値: 20km) ⑥ ピーク時間帯 7 ～ 8 時の自宅発着率: 43.3% 最大通勤所要時間 60 ～ 90 分の比率: 出社 36.3%, 帰宅 35.6% (さらに通勤途中に業務で立ち寄る場合の方が通勤所要時間より長い) ⑦ ピーク時間帯 7 ～ 8 時の通勤率: 76.4% (東京都内) ⑧ 持ち帰り業務用自動車と同一車種の比率: 97.2% ⑨ 持ち帰りの頻度 (ほぼ毎日: 89.4%) ⑩ 社員が持ち帰ることに「賛成」の比率: 79.2% (精神的負担により「反対」の比率: 9.3%)	路上が自社専用の車庫代り 自家用車・バス会社所有の車 (規制の難しさ) ピーク時混雑の一因 業務用自動車の多目的利用 (利便性) 持ち帰り車両は通勤目的車両 利便性とは反対の要請
プライベート目的交通	① 休日前日の持ち帰り業務用自動車のプライベート利用率: 59.2% ② プライベート利用についての会社許可率: 84.7% ③ プライベート利用についての経費会社負担率: 49.0%	業務用自動車の福利厚生性、多目的利用 自家用業務用自動車への促進 小・零細企業の経営面、雇用対策面

次のとおりである。

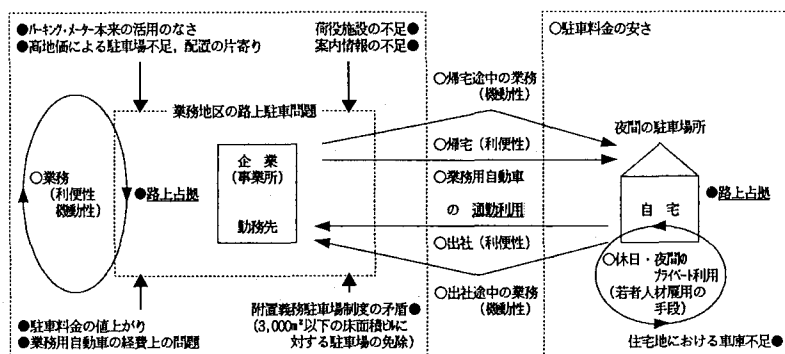
- (1) 車庫なし、駐車場なし業務用自動車による路上占拠
- (2) 商品の搬入出などの荷役作業を阻害する二重、三重駐車
- (3) 路上駐車施設本来の機能不足
- (4) 歩道乗り上げ、両側駐車、規制重点箇所での駐車等悪質な違法駐車
- (5) 持ち帰り業務用自動車による郊外住宅地における車庫なし路上駐車

いずれも、交通流を阻害するとともに荷役作業者の安全性に問題がある。さらに、荷役作業等に時間を要するために駐車時間が長くなり回転率が下がるという悪循環の傾向にある。基本的には業務用自動車でありながら業務の本拠に駐車スペースをもって

いないことによる。さらに、荷役用の駐車スペースもなく物流を扱える環境でない場所で物流を扱っていると問題がある。要するに路上駐車を誘導できるような路外駐車場がないという極めて深刻な実態である。

さらに、図-17 に示すように業務用自動車の利用・保有と駐車場所を軸にした駐車に関する問題メカニズムと利用効果を整理してみると、「車」がオフィスであり、生活の道具である。路上駐車問題がただ単に路上だけの問題として片づけられない奥の深い原因を抱えている。この業務用自動車の多目的利用の構造を次のように整理してみた。

- (1) 基本的には、業務用自動車は本来自動車としての利便性を活かした業務に最適である。また、個々の企業が持つ得意先は、無数にあるうえ時



注) 図中の○はメリット、●はデメリットを示している。

図一17 業務用自動車の保有・利用と駐車場所を軸にした駐車問題のメカニズム

間的サービスが要求されており、顧客との交流に重きを置いている場合が多く営業車への委託は避けられる傾向にある。さらに、業務をする立場からは持ち帰ることにより出社、帰宅途中に配達やセールスの業務ができ、時間と費用の節約が可能となる。また、社員に休日や夜間のプライベート利用を認めることは福利厚生の意味をもつ。すなわち、自動車の購入費や維持費等の経費負担は当然必要経費として処理されるわけで、税制上からも自家用の業務用自動車に対しては優遇されている。小・零細企業の多いわが国の社会構造とモータリゼーションの関係がここにある。また、雇用対策の一環として車を持っていない若者を雇用する際の魅力ある条件になるとも考えられている。すなわち、このような多目的な複合利用は、企業サイドからみると効率的な利用となっている。

- (2) 企業の保有する業務用自動車をとりまく環境をみると、都心の事業所においては日中、業務に利用している業務用自動車の夜間の車庫が不足している。すなわち、都心の事業所は、高地価による都内の駐車場の不足、駐車料金の値上がりから、郊外にある社員宅に車を持ち帰らせ、夜間の車庫スペースの確保と駐車料金の負担の軽減を図っている。しかし、この種の車が通勤目的として都心部へ流入することにより、ラッシュ時の交通混雑に拍車をかけ、日中の業務中に駐車場のない事業所周辺では路上駐車の一因となっているという見方がされている。

- (3) 都市内の交通事情の悪化のため、企業では1台の車を多人数が利用するような使用内容から社員各個人の移動手段として複数台を企業が保有するような内容に変化してきている。現在、自動車は、業態別には営業用と自家用に分けられており、その比率は1:29である。

このなかで、年々深刻

化を増している渋滞対策の一手法として都心乗り入れ規制でマイカーの処置が大きな焦点となっている。一般にマイカーイコール自家用乗用車と考えられている。しかし、これまで述べたように、自家用車といいながら会社保有の車両も多い。さらに業務用自動車は、その性格上自家用車と営業車の中間的な位置を占めているため、都市交通管理サイドからみると交通渋滞による自動車交通の抑制や、路上駐車 of 徹底取り締まりを困難にしている。

6. まとめ

今回の調査で明らかのように自家用登録の会社保有の車両は保有・利用面ともに複雑であり、多目的による複合利用は中小・零細企業にとっては効率的な物流・営業活動であり、社会経済的にも間接的に物価上昇を抑制する役割を果たしていると考えられる。したがって、企業の保護育成の観点にたつならば一概にこれらの交通をただ単に交通現象として抑制することは困難であろう。したがって、路上荷役駐車スペースの確保、違法あるいは迷惑駐車 of 取締りなどの路上での管理的対応を急がねばならないことは当然必要であるが、地区さらには都市経営問題として総合的に対処しなければならないと考える。

調査は、佐川交通社会財団の助成研究の一部であり、関係各位には積極的な調査協力を戴き、実際の調査は本研究室の卒業研究生およびゼミナール生によった。ここに記して謝意を表する次第である。