

地方都市都心商業地域での停車時間の設定に関する調査研究

Research based on investigation concerning setting of restriction time of on-street parking in midtown district*

堂柿栄輔**・井上信昭***

By Eisuke DOGAKI**・Nobuaki INOUE***

1. 研究の動機と内容

交通秩序の規範は、道路交通法と考えるのが一般的であろう。しかし例えば一般道路での自動車の最高速度（法第二十二条）60km/h（法施行令第十一条）なる値は遵守されないことも多いし、街中での路上駐車による路側の占有時間（法第二条）も5分を越えるものが多い。これら日常的に繰り返される違法行為に対し、法律が継続的、広域的かつ厳格に執行されることはあまりないし、またこのことに強い違和感を持つこともない。

路上駐車の問題では、「迷惑駐車」なる言葉が象徴的である。違法駐車が必ずしも迷惑ではないし、合法的な駐車でも強い不快感を与えることがある。ここではこれを、法律による交通規範と、日常の市民意識とのずれによるものと考え、前者を法規範、後者を市民規範と表現する。このずれが小さいとき、市民意識は法律規範を目標値としこれに近づこうとするが、大きなときは、市民意識は法律規範とは別の交通秩序を形成する。

本研究の目的は、路上駐車規制に関し、このずれの程度を明らかにすること、そして停車規制時間の実行可能な法律基準値を試算することにある。この試算値は、本研究での実態調査と意識調査から得られたデータに基づくが、対象地は札幌市であり、地方都市でのそれを想定している。従って、既に通行機能と滞留機能が共存し得ない交通密度に達している大都市圏域については別途の考え方が必要であろう。

*キーワード: 街路, アクセス, 法律, 市民意識

**正員, 博士(工学), 北海学園大学工学部社会環境工学科(〒064-0926札幌市中央区南26条西11丁目, Tel011-841-1161(内7733), Fax011-551-2951, E-mail dohgaki@cvi.hokkai-s-u.ac.jp)

***正員, 博士(工学), 福岡大学工学部社会デザイン工学科(〒814-0180福岡市城南区七隈8-19-1, Tel092-871-6631(内6483), Fax092-865-6031, E-mail nobuaki@fukuoka-u.ac.jp)

2. 法規範の役割

一般論ではあるが、法律には厳格な裁きの道具としての役割と、目標値としての役割がある。この二つの役割は互いに補完されることで、法律は実効性を持つものと思われる。路上駐車問題について、法律の役割を次のように考えた。

【現状の理解】

我が国の多くの都市部で、違法駐車が黙認され続ける理由は、停車容認時間5分なる基準が不適当だからである。つまり5分なる目標値が、都市の経済社会活動を維持し得ない、厳しすぎる値となっているため、この目標を達成できない多くの路上駐車が発生し、結果として厳格な裁きを行うことが出来ない状況を作り出している。さらにこれによる違法行為の黙認は、一部の違法駐車を常態化させることになる。この時、10分や15分程度の短時間駐車は黙認し、1時間を超えるような長時間駐車や、停車禁止場所である交差点内の駐車、さらにはバス停前後での駐停車に強い規制を行うことも考えられる。しかし交通管理者の判断基準はあくまでも道路交通法であり、5分を越える駐車は、10分も4時間も全て同じ違法行為となり、結果として一律の黙認とならざるを得ない。

【対策の考え方】

都市の経済社会活動を維持しうる新たな基準値を設定する。この基準値は、それを越える駐車トリップが少数であること、即ちその法律による規制が実行可能であることが条件であり、例えば停車容認時間を20分ないし30分とする代わりに、これ以上の駐車を厳格に排除することとする。

これに対しては、次のような疑問がある。つまり、「現在5分なる厳しい基準があるから、違法行為もこの程度で済んでいる。この基準を緩めることは、違法行為をさらに増長することになる。」しかしこれは、法律の役割を目標値としてのみ考える場合である。また法律の変更は大変難しい問題であるが、令、施行規則、施行細則等の各の役割分担を調整することで、より地域の実情にあった法令が実行可能なのではないか。

3. 路上駐車対策の目的変数

路上駐停車の積極的な容認については、道路管理の立場から、交通容量の確保について強い抵抗があろう。感覚的な表現ではあるが、この問題に関する交通管理と道路管理の立場を以下のように考える。

【道路管理】

道路は法令に従い計画設計されている。従って違法路上駐車の問題は、交通管理上の問題でありこの主体の責任で対応することになる。

【交通管理】

道路管理の考え方はその通りであるが、そもそも都市の経済社会活動の維持には、街路の滞留機能は不可欠であり、現行の法律基準により違法行為を一律に排除することには無理がある。我が国の都市経済活動の実態や、交通機関分担の現状からは、路上駐車が発生するのは分かっているのだから、もう少し道路の造り方に工夫は出来ないものか。

路上駐車対策でのこの様な主体間の立場の違いをここでは図-1の様に考えた。

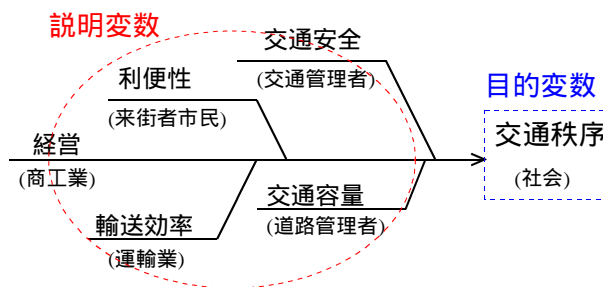


図-1 路上駐車問題の構造化

路上駐車に関わる主体は、交通管理者、道路管理者、運輸行政、運送業、来街者市民、地元商工業者であり、各々の主体にとっての目標をその上段に示す。各主体にとっての目標は、都心機能全体の中では説明変数であり、それらをまとめる目的変数を交通秩序と考える。

路上駐車対策の目的変数の設定は、そもそも路上駐車の何が問題かという根源的な問いに答えることであるが、少なくともそれは道路交通容量の確保だけではないし、交通安全だけでもない。しかし目的変数である交通秩序の計量化については、本研究で提案できる段階では無く、今後の課題である。

4. 調査の概要

市民規範と法規範のずれの程度を、実測調査と意識調査より求めた。また市民規範による新たな停車規制時間を想定し、その影響を試算した。分析データは以下の調査による。

実測調査

連続式調査により、都心部での路上駐停車時間を観測した。場所は札幌市都心部の、延長約300mの道路区間の両側路側であり、日時は平成15年及び16年の8月と9月の平日8:00～19:10、観測台数は2,280台である。各トリップの駐停車時間の他、車種や目的等いくつかの属性も記録した。これらには、タクシーの乗降等の短時間停車や、沿道施設の建設工事等に関わる長時間駐車等も含む。調査時の状況を写真-1に示す。



写真-1 調査時の状況（札幌市駅前通り）

意識調査

意識調査の対象は社会人と学生であり、調査は平成15年及び16年の10月に行った。対象年齢は20才～30才の男性であり、市民全体の意識となはならないが、少人数に直接面接し、主旨を十分に伝えられたこと、回答に適切な時間を配慮したことで信頼できる回答結果を得たと考える。サンプル数は111人である。

5. 長時間駐車の現状と市民意識

(1) 実測調査による長時間駐車の現状

図-2に長時間駐車の割合を示す。縦軸は構成比率(%),横軸は駐停車時間長区分(分)である。前列に台単位の集計値を、後列に台分単位の集計値を示す。例えば「～5分」に対する前列の数値48%なる値は、全観測台数2,280台中、5分以下の駐車1,095台の割合である。同様に後列7.4%なる値は、2,280台の総駐車時間29,452台分に占める5分以下の駐車1,095台の合計駐車時間2,188台分の割合である。

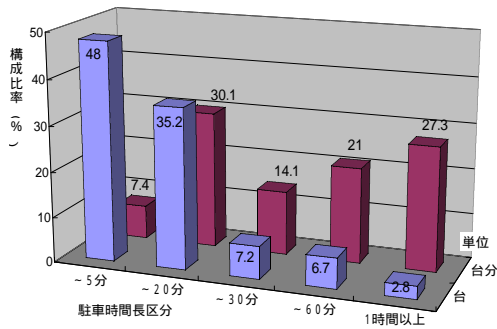


図-2 長時間駐車割合

この結果、5分以下の停車が全体の48%を占めており、全駐停車の約半数は合法的停車行為であることが分かる。また20分以下の駐停車は83.2%、30分以下では90.5%であり、9割は30分以下の路側占有で用務を達している。一方台分単位の集計からは、1時間を超える2.8%のトリップが、路側空間の27.3%を占有しており、1時間を超える長時間駐車の路側占有の様子が示された。これら長時間駐車が路側に与える負荷は従来からも指摘されており、特に新しい知見ではないが、停車時間の新たな規制値の設定では重要な値である。

(2)意識調査による駐車時間の認識

a)現状の認識・理解

新たな停車規制時間を設定し、それを厳格に守ることを想定したとき、規制値に対する市民合意が必要である。ここで、現状での路上駐車時間について、市民の現状認識を得ることを目的に、以下の問いに対する回答を得た。結果を図-3に示す。図-2での実測調査の結果から、短時間駐車の多いことが示されたが、一般には駐車時間はより長い時間である印象をもたれていることがわか

問)街中での路上駐車(写真-1)は、何分くらいの駐車が一番多いと思いますか。
 a)5分以下 b)5分~15分程度 c)15分~30分程度
 d)30分~1時間程度 e)1時間以上

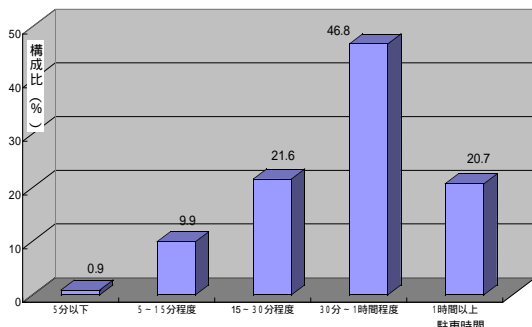


図-3 駐車時間の印象・理解

る。30分~1時間程度の駐車の割合は、実測では6.7%であるが、これが一番多いとした回答が46.8%であった。

b)長時間駐車とは

容認されるべき駐車時間について、以下に示す問いにより、回答を得た。

問)長い時間の路上駐車に強制的に料金が課せられるとしたら、その長い時間とは何分以上がよいと思いますか。
 a)5分以上 b)15分以上 c)30分以上
 d)1時間以上

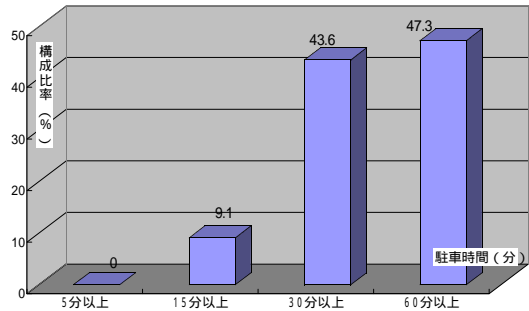


図-4 料金を科せられるべき駐車時間

この結果を図-4に示す。横軸は4つの選択肢の分類であり、縦軸は各回答の構成比率(%)である。これより「5分以上」は0%、「15分以上」は9.1%と少数である。一方「30分以上」は43.6%、「1時間以上」が47.3%であり、無料の路側占有に対する意識は30分以上または1時間以上でほぼ同率である。

6.新たな停車時間設定の評価

(1)試算値算出の考え方

新たな停車時間の設定による路側駐車量の変化を試算する。表-1に試算値算出の条件を示す。

【条件】

1) 規制時間以下の業務、配達、私用目的トリップの駐停車時間は、全て新たな規制時間(各々10分、15分、20分)まで延長となる。例えば、観測された2分の停車トリップは、新たな規制時間10分の下では駐車時間が10分となる。

2) 規制時間以上の業務、配達、私用目的トリップは、全て新たな規制時間までの駐車時間が短縮される。例えば現状で45分の駐車トリップは、新たな規制時間10分の下では10分となる。

3) 業務、配達、私用目的以外のトリップの駐車時間は、新たな規制時間の設定にかかわらず変わらない。これらの目的は運転者が乗車しているト

リップがほとんどであり、新たな規制の影響を受けにくいと考える。

4) タクシーの駐車時間は新たな規制時間の設定によらず変わらない。タクシーはドライバーが乗車しており、新しい制度による取り締まりの影響を受けないと考える。

(2) 試算の結果

現状の停車規制時間 5 分を含めた路上駐車量の試算値を表-2 に示す。この試算では排除されるトリップは無いと考えるので、全駐停車トリップ台数 2,280 台に変化はない。従って変化する統計値を台分単位で示す。

規制時間 5 分が厳格に守られたとき、台分単位の減少率は 15,800 台分、削減率は 53.6% であり、路上駐車は約半減する。規制時間 10 分での減少

量は 23.7%、15 分では 1.8%、20 分では 129.7% であり、規制時間約 15 分を境に、駐車密度は増加する。規制時間 20 分での駐車量の内訳を、規制時間以下のトリップと以上のトリップで比較したとき、20 分以上のトリップの駐車量が 30.0% (8,846 台分) 減少するのに対し、それ以下のトリップの駐車量が 59.7% (17,593 台分) 増加する。この数値は、規制時間の延長による短時間駐車の高時間の影響を示すものである。規制時間 15 分としたとき、規制時間以上のトリップの駐車量の減少分と、それ以下の駐車量の増加分がほぼ同程度であり、全体の増加が 1.8% となりほぼ現状と変わらない。路上駐車密度が現状と変わらず、規制時間が 15 分になることの意味は、違法行為の減少つまり交通秩序が守られることである。

表-1 試算値算出の条件設定

規制時間	規制時間以下のトリップ	規制時間以上のトリップ
5分(現行)	1)業務, 配達, 私用目的トリップは 規制時間まで駐車時間を延長する。 3)業務, 配達, 私用目的以外のトリップの駐車時間は変化しない。 4)タクシーの駐停車時間は変化しない。	2)左記3目的トリップの駐車時間は 全て規制時間まで短縮する。
10分		
15分		
20分		

表-2 試算値算出の結果 (現状の統計値 2,280 台, 29,452 台分)

規制時間	規制時間以下の トリップ(台分)	規制時間を越える トリップ(台分)	合計 t (台分)	減少率 (t /29,452)
5分(現状)	+ 1,741	- 21,124	- 15,800	53.6%
10分	+ 5,933	- 12,926	- 6,993	23.7%
15分	+ 11,021	- 10,488	+ 533	1.8%
20分	+ 17,593	- 8,846	+ 8,747	129.7%

7. まとめと課題

本研究は未だ試論の段階であるが、路上駐車に関する法規範と市民感覚のずれを確かめることが出来た。また試算値の推定では、新たな駐車規制時間の下での駐車量を試算することができ、およそ 15 分程度の規制時間が厳格に守られるなら、現状で路側駐車密度を維持できることが分かった。しかし停車規制時間の違いによる駐車行動の変化を簡単に仮定しており、実際の駐車現象を予測できるレベルにはない。その意味で最悪または最良の上下限值を示すことはできたと考える。

【参考文献】

- (1)交通制度研究会編：平成 16 年版交通小六法、大成出版社、2004 年 8 月
- (2)(社)日本道路協会：道路構造令の解説と運用 (改訂版)、平成 16 年 2 月 13 日、丸善株式会社
- (3)新谷洋二：都市内駐車対策の歴史的考察と駐車場整備の課題、交通工学、Vol.21増刊号、pp.220 - pp.227、1986。
- (4)堂柿栄輔：違法駐車及び交通事故の過失相殺についての市民意識、交通科学研究資料第 47 集、pp98 ~ pp101、(社)日本交通科学協議会、2006.5