

違法駐車取り締まり民間委託制度導入後の路上駐車車両の特性*

The Characteristics of On-Street Parking after the New Enforcement of Illegal Parking*

長谷川大悟**・小早川悟***・高田邦道****

By Daigo HASEGAWA**・Satoru KOBAYAKAWA***・Kunimichi TAKADA ****

1. はじめに

路上における駐車車両は、交通渋滞、交通事故、街路景観悪化、緊急車両の走行妨害などの要因として大きな問題となっていた。このようななか、平成18年6月1日より違法駐車を取り締まりに関する改正が盛り込まれた改正道路交通法が施行され、より能動的な違法駐車取り締まりが可能となった。警視庁によれば東京都内主要10路線(約32.1km)の放置車両、すなわち路上駐車車両は施行12ヶ月後には65.5%減少しており、渋滞長も施行後10~12ヶ月で24.7%減少していることが報告されている¹⁾。局所的にみても、路上駐車は駐車台数が導入前後で減少し、駐車時間も全体的に短時間化の傾向にあることが判明している²⁾。

このように東京都内の主要路線では路上駐車が減少していることが判明している。しかしながら、全ての路上駐車がなくなったわけではなく、依然として路上に駐車している車は存在している。そこで、本論文では、違法駐車取り締まりの民間委託制度の導入後の現在も、路上駐車をを行っている車両の特性を把握することで、今後の駐車対策の検討を行うことを目的とする。

2. 違法駐車取り締まり民間委託制度の導入について

平成18年に施行された改正道路交通法による駐車関連の大きな改正点は、放置車両確認事務における民間委託制度導入と、放置車両の運転者が未出頭時の責任を車両の主たる使用者に課せられることの2点である³⁾。こうしたことを受けて、民間委託を受けた駐車監視員による定期的な路上駐車を取り締まりが可能となった。この制度の導入した直後は、東京都内では都心部を中心とした12区43署で駐車監視員の活動が行われた。その後、導入されたエリアで効果があがっていることもあり、警視庁では平成19年8月に5区9署、平成20年4月に東京23区全域へエリアを拡大し、駐車監視員の活動する

*キーワード：駐車実態、交通管理、駐車特性

**学生員、学(工)、日本大学大学院理工学研究科社会交通工学専攻(〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1、TEL&FAX 047-469-5242)

***正員、博(工)、日本大学理工学部社会交通工学科

****フェロー員、工博、日本大学理工学部社会交通工学科

範囲を広げている。

3. 違法駐車取り締まり民間委託制度導入による路上駐車実態の変化²⁾

(1) 調査概要

違法駐車取り締まり民間委託制度導入による路上駐車実態をみるためにアンケート併用式連続路上駐車調査とノンプレート式断続駐車調査を実施した。調査対象地域の選定は、

- ① 平成18年6月1日施行の改正道路交通法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ること、
- ② 同警察署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なっている路線でかつ多数の路上駐車が存在すること、
- ③ 都心部、近郊部、郊外部と地域特性が異なることを条件とした。その結果、調査地域は図-1で示す都心部(靖国通り：東京都千代田区九段下交差点~小川町交差点)、近郊部(京葉道路：東京都墨田区江東橋交差点~松代橋交差点)、郊外部(蔵前橋通り：東京都江戸川区上一色橋東交差点~柴又新道口交差点)の3地域が選出され、地域ごとに4区間の連続調査区間を設定した。調査日時は表-1に示すとおりである。



図-1 調査地域図

表-1 調査日時一覧

地域名	調査時期	調査日	調査時間	断続調査区間長(往)	連続調査区間長
都心部 (靖国通り)	導入前	平成18年5月23日(火)	9時~19時	2592(m)	341(m)
	1年後	平成19年6月21日(木)			
近郊部 (京葉道路)	導入前	平成18年5月25日(木)		1899(m)	350(m)
	1年後	平成19年6月14日(木)			
郊外部 (蔵前橋通り)	導入前	平成18年5月18日(木)	1741(m)	394(m)	
	1年後	平成19年6月7日(木)			

(2) 駐車台数

図-2は、調査地域全体での増減をみるために断続駐車調査による1時間断面での1日の延駐車台数を経年変化で示したものである。これを見ると3地域ともに導入前後で48~65%の大幅な減少があることがわかる。

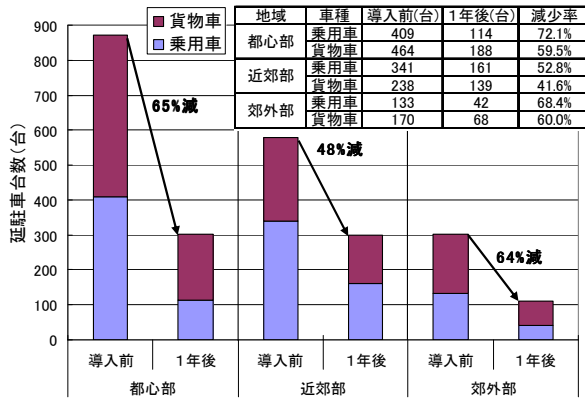


図-2 駐車台数の変化

図-3は、民間委託制度導入前と1年後における路上駐車に占める乗用車・貨物車の割合を示したものである。これをもみてもわかるように、民間委託制度導入後はどの地域においても貨物車の割合が増加していることがわかる。図-2および図-3より乗用車・貨物車ともに路上駐車台数が大きく減少しているものの、貨物車は依然として、路上に駐車を依存せざるを得ない状況が続いているといえる。

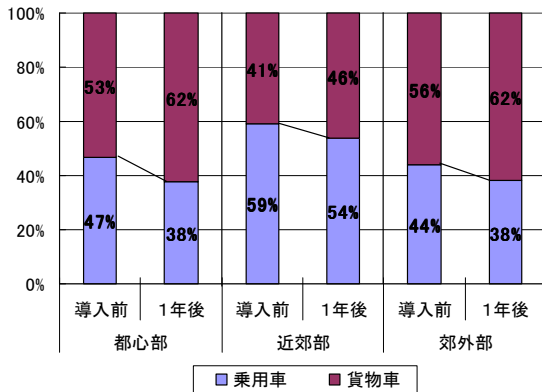


図-3 車種構成割合の変化

(3) 駐車時間の変化

表-2は違法駐車取り締まりの民間委託制度導入前と1年後の平均駐車時間を示したものである。郊外部の乗用車を除いて、ほとんどの地域で平均駐車時間は減少している。また、地域や車種によって差があった平均駐車時間が、7~8分程度の時間帯に同じように集約されつつあることがわかる。この傾向は各地域における車種別の標準偏差が小さくなっていることと、20分以内に占め

る路上駐車割合が平均で92.6%であることからうかがえる。

表-2 駐車時間における平均値と標準偏差の一覧

地域	車種	平均値(分)		標準偏差(分)	
		導入前	1年後	導入前	1年後
都心部	乗用車	11.5	7.0	15.1	12.1
	貨物車	13.1	8.1	18.3	13.8
近郊区	乗用車	9.4	7.1	17.8	12.6
	貨物車	10.2	8.7	14.6	13.4
郊外部	乗用車	5.9	6.1	6.4	8.4
	貨物車	13.0	8.2	28.4	12.2

図-4は乗用車、図-5は貨物車における駐車時間割合の変化を示したものである。ここで、5分未満の駐車に注目したのは道路交通法での駐車例外条項である「貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く⁴⁾」による実態をみるためである。

図-4の乗用車では、どの地域でも5分未満の路上駐車割合は増加しており、取り締まりの対象外となる短時間の駐車が増加している。しかしながら、路外駐車場へ収容するべきとされている30分以上の駐車も10%弱ではあるが、1年後においても依然として残っている。

図-5の貨物車では、5分未満の割合は導入前に平均で40%台であったの対し、10%近く増加している。また、

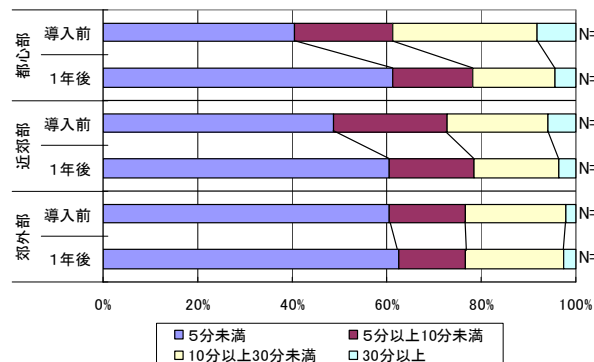


図-4 乗用車の駐車時間割合

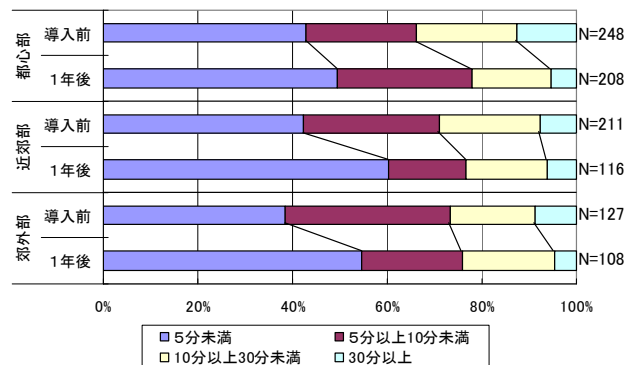


図-5 貨物車の駐車時間割合

30分以上の駐車割合も全地域で減少傾向にあるが、乗用車と同様に依然として残存している。

次に、地域別にみると、路上駐車台数の違いもあるが、都心ほど駐車時間の長い駐車車両が減少している。これは、都心ほど駐車監視員の投入量が多く、取り締まり頻度が高い点が効いているといえる。しかし、前述したように10分以上の駐車は乗用車、貨物車ともに20%以上残存しているのは、いわゆる2人乗車が取り締まりの対象にならないためと考え、以下にその解析を行った。

4. 有人無人別路上駐車特性

(1) 有人無人別駐車状況

現行の民間委託制度では、ドライバーのいない無人状態の駐車（放置駐車）は駐車監視員が取り締まることができるが、有人状態の駐車は取り締まりの対象としない運用をしている。そこで、有人無人別路上駐車特性の解析を行った。ここで有人状態とはドライバーは車両から離れているが、助手席等に乗車しているものと、運転者が客待ち、荷待ち等で待機している状態をいう。

表-3は民間委託制度導入後における有人無人別の駐車台数と平均駐車時間を示したものである。都心部では有人無人別の駐車台数はほとんど変化していない。しかしながら、近郊区と郊外部では無人状態のほうが多いことがわかる。また、平均駐車時間は有人無人のケースどちらでもあまり変化しないことがわかった。また、図-6に駐車時間別の有人無人の割合を示すと、30分以上の駐車は有人状態が37.5%~77.8%を占めていることがわ

表-3 有人無人別の駐車台数・平均駐車時間

地域	状態	駐車台数(台)	平均駐車時間(分)
都心部	有人	195	7.5
	無人	198	7.6
近郊区	有人	118	7.9
	無人	137	7.8
郊外部	有人	85	6.0
	無人	128	8.1

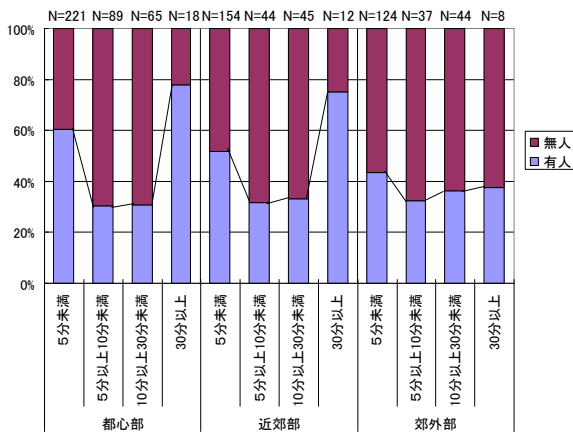


図-6 有人無人別の駐車時間割合

かる。貨物車については日本路線トラック協会が実施した民間委託制度導入による実態調査のアンケート結果によれば、民間委託制度導入の対策として一番多く挙げられているのが2人乗務であり、その回答率は50%を超えている⁵⁾。本調査でも、都心部と近郊区の30分以上の駐車に占める有人状態の割合が50%以上である。2人乗務は取り締まりをうける放置駐車でないため、駐車時間に関係なく従来と同じように路上において駐車を行っていると考えられる。

(2) 短時間駐車における有人状況

図-7は図-6に示したもののうち、5分未満の駐車を抜き出し、車種別に示したものである。これを見ると全ての地域で乗用車は有人状態が多く、平均値は67.8%である。これは、客の送迎目的で客待ち駐車と考えられる。逆に、貨物車は無人状態の割合が多い。これは、短時間で荷物の積みおろしができる貨物車すなわち小物のデリバリー車と考えられる。

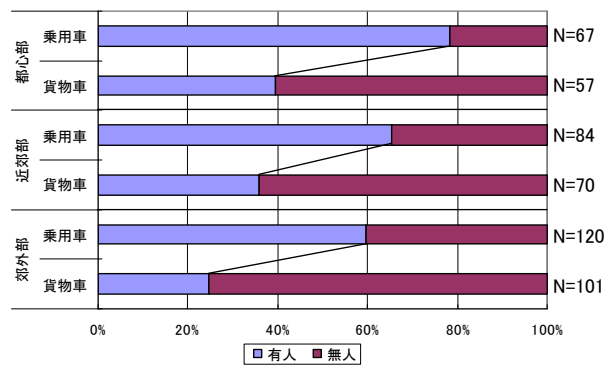


図-7 5分未満の駐車の有る無人割合

(3) 長時間駐車における有人状況

図-8は図-6より30分以上の駐車を抜き出し、その車種別の有人無人割合を示したものである。これを見ると乗用車は30分以上の駐車は有人状態のものが大半を占めており、近郊区にいたっては全てが有人状態の駐車である。

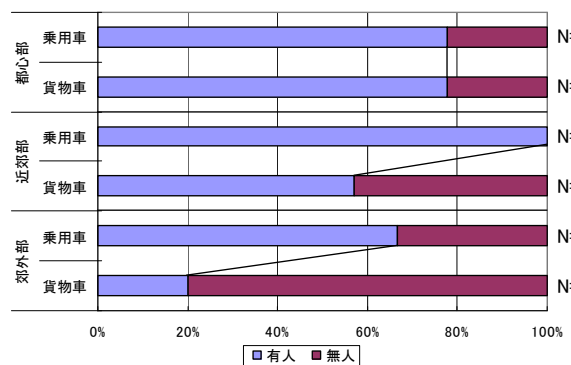


図-8 30分以上の駐車の有る無人割合

ある。これは、ショウファー (chauffeur) のいる車両の長時間駐車と考えられる。逆に、貨物車は2人乗務による有人状態での駐車は、都心部と近郊部で50%以上ある。この駐車は荷物の受け渡しや荷物の積みおろしに時間のかかる作業を伴う貨物車である。

このように有人状態の長時間の駐車車両は、路外駐車場で、これらの作業を行うべきである。しかし、こうした駐車車両は現状では駐車監視員による取り締まりを受けることはなく、路上で活動しているのである。

(4) まとめ

以上のことをまとめると、30分以上の長時間の駐車のうち、37.5%~77.8%の車両が有人状態である。しかしながら、郊外部の貨物車は無人状態が80.0%を占めており、地域・車種による特性が出ている。このことは都心部・近郊部と郊外部における駐車監視員の投入量に影響があるのではないかと考えられる。

5. ローディングベイにおける駐車の特性

次に、都心部に設置されているローディングベイ（路上荷さばき施設）における民間委託制度導入前後の駐車特性をみる。このローディングベイは民間委託制度導入1年後に貨物車用の時間制限駐車区画（40分200円）に変更されている。表-4は車種別に有人無人状態別の台数と平均駐車時間を示したものである。駐車台数は導入前と比べて乗用車貨物車共に10台前後減少しており、車種構成の割合にあまり変化はない。有人無人状態別の割合をみると、乗用車は61.5%が有人状態であり、貨物車と比べて逆の傾向を示している。また、平均駐車時間をみてもベイが時間制限駐車区画になったこともあり、導入前よりも増加している。有人無人状態別では有人状態の貨物車が比較的駐車時間を要しており、このことはベイの有無に関係なく長時間の駐車を求めていると考えられる。

以上のことより、路上においてローディングベイを設置し、そこを時間制限駐車区画としても車種別の有人無人別平均駐車時間等から見る限り、適正な利用はされて

いないと考えられる。これは、パーキングチケットの巡回と放置車両の確認作業が異なる組織によるためである。

6. 結論

本論文では、違法駐車取り締まりの民間委託制度の導入後において存在している路上駐車車両に着目し、その特性を分析した結果、民間委託による特性は次のようである。

- ① 民間委託制度の導入により、乗用車・貨物車ともに路上駐車台数は大きく減少しているが、貨物車の占める割合は増加している。
- ② 乗用車・貨物車ともに駐車時間が短時間の傾向にあるが、30分以上といった長時間の駐車車両が依然として存在している。
- ③ 民間委託制度導入後も存在している路上駐車は、乗用車の多くが有人状態での駐車であり、貨物車も都心部においては有人状態での路上駐車が多い。
- ④ 有人の駐車特性は次のように整理できる。
 - a. 乗用車の5分未満の駐車で有人状態の占める割合は平均で67.8%である。
 - b. 30分以上の駐車で有人状態である駐車は最大でも77.8%存在し、最小でも37.5%存在する。
 - c. 郊外部の貨物車は30分以上の駐車のうち、有人状態の割合が20.0%であり、駐車監視員の投入量が影響していると考えられる。
- ⑤ ローディングベイでは貨物車の有人状態の駐車が多く、平均駐車時間をみても制限時間よりはるかに短い駐車時間となっており、適正な使用がなされているか疑問である。

以上のように民間委託制度導入後は路上駐車台数が減少し、平均駐車時間も短くなってきているが、有人状態での駐車車両の取り締まりや貨物車のための荷さばき用駐車施設の設置やその適正な運用など多くの課題が残されているといえる。すなわち、新しい対応策を作り、その上で公正・厳格な監視が必要であり、ドライバーの自主性に任せるやり方では十分とはいえない。

参考文献

- 1) 大原克則：新たな駐車対策法制の施行状況について，JPOニュース，Vol. 57，pp. 10-14，2008
- 2) 小早川悟・長谷川大悟・高田邦道：違法駐車取り締まり民間委託制度導入前後の路上駐車実態分析—東京都内の幹線道路を対象として—，交通科学，Vol. 38，No. 2，pp. 26-33，2007
- 3) 松林高樹・大原克則・堂前康：新駐車対策法制の施行準備及び施行状況について，月刊交通 2006-8，pp. 1-38，2006
- 4) 道路交通法第2条18項，2004
- 5) 日本路線トラック協会：道路交通法改正に伴う違法駐車取締り実態把握に関するアンケート調査，2006

表-4 ローディングベイにおける車種別駐車特性

		乗用車		貨物車	
		有人	無人	有人	無人
駐車台数(台)	導入前	75		74	
	1年後	65		62	
割合(%)		40	25	20	42
		61.5%	38.5%	32.3%	67.7%
平均駐車時間(分)	導入前	6.2		9.8	
	1年後	8.4		12.1	
		7.0	10.7	20.2	8.2
標準偏差(分)	導入前	8.1		13.9	
	1年後	13.7		19.4	
		15.7	9.1	30.1	9.0