

中心市街地における違法放置自動車の民間取締り導入による

荷さばき駐車動向の変化に関する研究*

The study of influence on parking by strengthening management *

清水 真人** 兵藤 哲朗*** 奥村 繁樹**** 東 幸生** 高橋 淳一**

1. はじめに

平成18年6月の道路交通法の改正に伴い、違法駐車取締りが厳しくなった。これは、違法放置車両への認証取り付け業務が民間委託されたことにより、取締り機会が増加したためである。この結果、法律改正前に比べ劇的に違法路上駐車が減少し、道路交通の円滑性が改善されていることが、警察庁から報告¹⁾されている。全国の多くの地区では、平成18年6月と同時に民間委託が導入されているが、一部の地域では、同時に導入を行わず、徐々に対象地区が拡大しているところもある。

なお、法律の改正により、民間委託を導入していない場所においては、取締り基準を全国統一的に扱うことが必要なことから、認証発行に掛かる時間（3～4分）で駐車違反になる運用が適用されたため、違法路上駐車は減少しているものの、その効果は民間委託を導入している地区に比べると少なかったことが予想される。また、法律改正と民間委託導入までに時間差があった場所では、民間委託導入により、再度、違法路上駐車の減少の契機になっていることが予想される。

2. 研究の目的と方法

(1) 研究の目的

これまで、道路交通法の改正により、路上駐車車両の駐車特性がどのように変化したかを研究したものに、長谷川²⁾らや小早川³⁾らの研究がある。この研究では、平成18年6月に民間委託が導入された地域の特性変化に着目したものであるが、法律改正と民間委託の導入の影響を個別に捉えたものにはなっていない。

*キーワード：駐車需要、交通行動調査、物流計画

**非会員、工修、(株)日本能率協会総合研究所

(東京都港区芝公園3-1-22、
TEL 03-3578-7500 (代表)、FAX 03-3432-1837)

***正員、工博、東京海洋大学 海洋工学部

(東京都江東区越中島2、
TEL 03-5254-7386、FAX 03-5245-7366)

****非会員、町田市都市づくり部都市計画課、

(東京都町田市中町1-4-2、
TEL 042-723-3111 (代表)、FAX 042-709-0598)

そこで、本研究は、町田市中心市街地をモデル地区（事例）に、道路交通法改正による路上駐車への影響について、貨物車の路上荷捌き駐車に着目し、法律の改正前後のほか、民間委託の導入前後についても捉え、取締りが貨物車の荷捌き駐車に与える影響について明らかにすることを目的とする。

(2) 研究の手順

はじめに、①町田市における実態調査の概要として、道路交通法の改正前(H15)、改正後(H19)、民間取締りの導入後(H21)の3時点で実施した調査の概要を示す。次に、②貨物車の路上駐車実態を3時点で比較し、路上駐車に与えた影響を明らかにする。続いて、③地区内に存在する共同荷捌き駐車場の利用実態や地区周辺にあるコインパーキングへの荷捌き駐車等の影響、取締りが貨物車の路上駐車に与えた影響を明らかにする。最後に、④都心部での駐車動向と比較して、取締りの有無が荷捌き駐車に与える影響について明らかにする（図-1）。

3. 実態調査の概要

町田市は、東京都心（東京駅）から西南の方向へ約30kmの地点にある人口約40万人（平成20年4月現在）、商圏人口200万人の一大商業都市である。

中心市街地は、JR横浜線と小田急本線が交差する町田駅周辺に広がり、駅前通りと原町田大通りの2つの大通りと一方通行の細街路で形成されている。なお中心部の主要な商店街に面した通りは平休日11～19時の間歩行者天国を実施している。

また、地区内には市公社が運営する駐車場として、

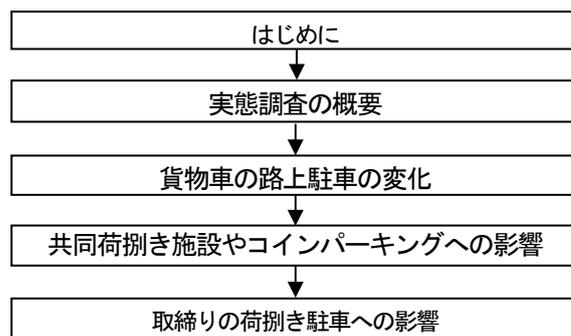


図-1 研究フロー

「ぼっぼ町田」があり、その1階部分には11台の貨物車が駐車可能な共同荷捌き施設を併用して運用されている。

町田市では、交通マスタープラン（平成18年2月）の策定など、中心市街地における総合的な交通対策について取り組んできた。その中において、中心市街地の魅力向上には、端末物流対策も重要との位置づけから、既に共同荷捌き駐車場（ぼっぼ町田）が開業するなど、その取組は、首都圏でも先行している。

そのような状況のなか、平成15年度に東京都市圏物流流動調査（調査の実施主体は、東京都市圏交通計画協議会⁴⁾）の地区調査のケーススタディ地区に選ばれ、地区の物流交通の調査を実施した。平成19年度には、道路交通法の改正による影響を加味し、交通マスタープランの施策推進のため、調査エリアを拡大し実態調査を行った。さらに、本年21年4月から町田市中心市街地が、違法放置車両の認証取り付け業務の民間委託が導入されることと、交通マスタープランに沿った社会実験の実施を見越して現状データを簡易的に捉える調査を実施した。

（1）東京都市圏物流流動調査の概要（15年調査）

平成16年1月に東京都市圏交通計画協議会により実施された。この調査では東京都市圏の5都市で同時に地区の物流実態を捉える調査を実施している。調査のひな型としては、地区の物流実態を捉える「路上駐車調査」「横持ち搬送追跡調査」、商店街や来街者の意向を捉える「アンケート調査」、地区内のインフラを捉える調査、物流以外の交通状況を捉える調査を実施している。但し、地区の物流実態は、その地区の実情にあわせた調査を実施する必要があることから、実際の調査や調査項目は5地区で異なっている。町田市では、荷捌き状況を捉える「路上駐車調査」と「横持ち追跡調査」「ぼっぼ町田利用状況調査」、「自動車及び歩行者通行量調査」、「来街者アンケート」、「周辺駐車場利用状況調査」が実施された。具体的には、1月29日（木）8～19時に図-2に示す範囲で「路上駐車のカウント調査」と「横持ち追跡調査」を実施した。また、周辺のコインパーキングについては毎正時の利用台数をカウントした。

（2）平成19年度町田市実態調査の概要（19年調査）

平成19年11月20日（火）の8～19時に町田市中心市街地端末物流対策調査として「路上駐車実態調査」と「横持ち追跡調査」、「共同荷捌き施設利用状況調査」の観測調査を実施した。併せて平成19年12月の中旬に商店街加盟店舗等を中心に「アンケート調査」を実施した。東京都市圏の調査に比べ、調査エリアを拡大し、また、より具体的な施策の検討ができるよう「アンケート調査」が追加されている。

また、共同荷捌き駐車場である「ぼっぼ町田」では東京都市圏の調査時の経験から、サンプル数が少ないことを考慮し、3日間連続して実施した。

（3）平成21年度簡易調査の概要（21年調査）

「町田市交通マスタープラン推進委員会（物流分科会）」の座長を務めている東京海洋大学兵藤研究室が主体となり、平成21年4月23日（木）の8～19時に実施した。調査は簡易的に30分ごとに地区内を巡回して路上駐車の実態を捉える調査と共同荷捌き駐車施設の利用実態調査（入出庫）を実施した。また、周辺のコインパーキングの利用台数について、乗用車と貨物車別に利用台数をカウントした。

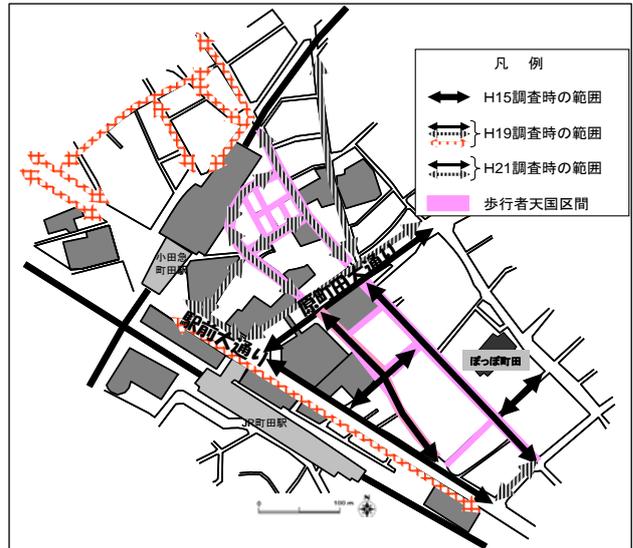


図-2 実態調査の実施区域

4. 貨物車の路上駐車への影響

（1）貨物車路上駐車台数の推移

3カ年の毎正時の瞬間駐車台数をみると、ピーク時間（10時）の駐車台数は変化ないが、11時以降の貨物車の路上駐車台数は減少している（図-3）。

（2）路上荷捌き駐車時間の推移（H15→H19のみ）

貨物車の路上荷捌きの駐車時間は、15年調査時の20.1分から19年調査時の16.7分に大幅に短縮している。この間、町田市のこのエリアで路上駐車した貨物車の台数は、延べ台数で492台から519台に増加している。路上駐車台数については増加しているが、1台の駐車時間は減少しており、これを路上駐車延べ時間（路上駐車台数×平均駐車時間）でみると15年調査時の9,889.2台分から19年調査時には8,558.4台分に減少している。

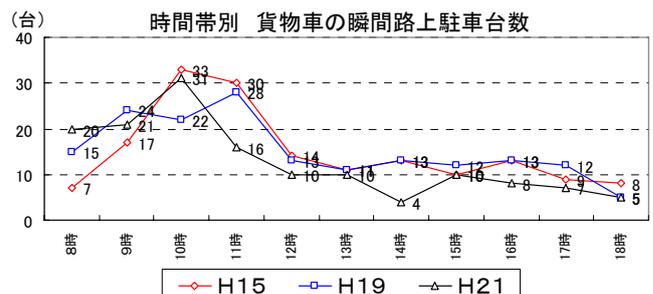


図-3 路上荷捌き駐車台数の変化

(3) 路上荷捌き駐車集中場所や時間の変化

ピーク時間の瞬間路上駐車台数を3時点の街区ごとに確認した。ピーク時間に貨物車の路上駐車が集中する街区に大きな変動はなく、配送先の直近に駐車し荷捌き活動を行う傾向は変わらなかった(図-4)。

4. ぽっぽ町田利用による荷捌き活動への変化

(1) 入庫荷捌き駐車台数の推移

入庫台数は順調に増加しており、15年調査時に比べ、21年調査時では約5倍に達している(図-5)。

なお、平成19年の段階でも利用台数の増加が激しいが、これは、ぽっぽ町田の利用登録台数が伸びたことのほか、月極利用をしている大手運輸事業者2社の、ぽっぽ町田の利用方法が変化していることも影響している。

21年調査では、A社が延べ46台、B社が延べ22台となっている。これらはA社とB社あわせて22台が入り出した延べ台数であり、同一車両がぽっぽ町田を拠点として出入りしている状況が確認できた。

(2) 利用時間の変化

入庫が集中するのは、11時以降になり、この傾向について大きな変動は見られない。利用時の駐車時間についても15年調査時は約30分、19年調査時は約33分、21年調査時は約38分と大きな変化は見られないが、徐々に長くなっている。

(3) 入庫貨物車の特徴

1日にぽっぽ町田を複数回利用している車両は、20台で延べ入庫台数の16%となる。1時間以上駐車した車両は17台(延べ20台)あった。なお、長時間駐車の上位3車は、観葉植物の運搬車両であった。その他、缶飲料等の運搬車両の長時間駐車が目立つ。A社の車両も9台と1時間以上の駐車をした車両の半数を占めている。

(4) コインパーキングの利用状況への影響

調査対象地区周辺には、比較的多くのコインパーキングが分散立地している。現在、(財)東京都道路整備保全公社が提供している駐車場情報サービス「S-park」では、検討対象エリア内には貨物車の駐車を受け入れている駐車場は1箇所もない。同様にワンボックス車が駐車可能なコインパーキングは2箇所しかない状況である。

しかし、15年調査時には、貨物車類(貨客車含む)の利用はほとんど見られなかったが、平成21年の調査では、主に4ナンバーの貨物車やワゴン車、軽トラック等多くの貨物車のコインパーキング利用が見られた。全体的には不景気の影響があり、利用率は約10%減少しているが、代わりに貨物車類の利用が増えていると見られる。特にコインパーキング利用の貨物車の特徴として、30分以上の利用が多かったように見受けられる。

(5) 取締りの荷捌き駐車への影響

道路交通法の改正では、運輸事業者が二人乗車を始め

たなどの行動変化が、報告されている。そのため、H21調査においては、駐車している車両の状況を、「運転手の在車」「アイドリング実施」「助手あり(2人乗車)」「ハザード点灯」の4つについて、確認した。

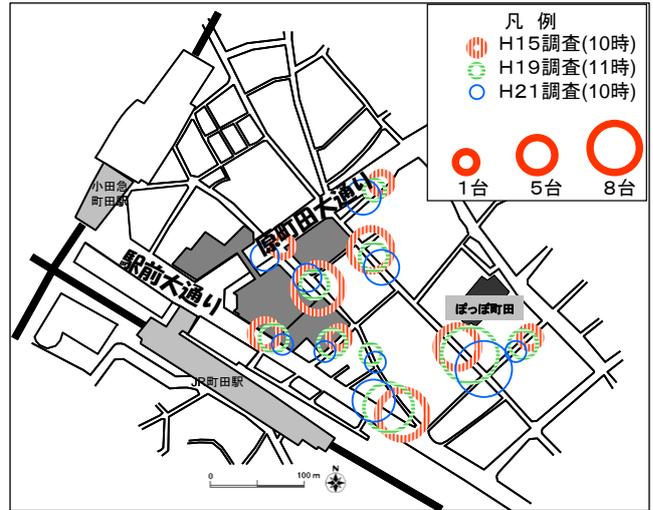


図-4 ピーク時間の路上荷捌き駐車集中場所

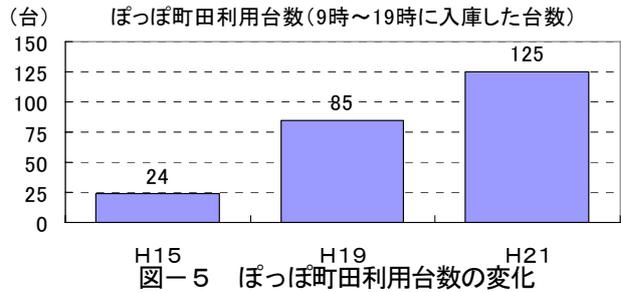
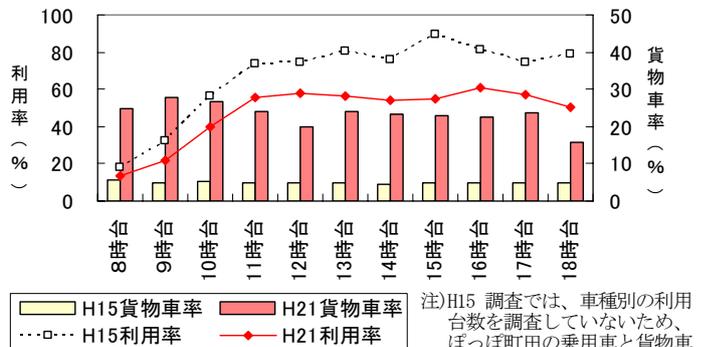


図-5 ぽっぽ町田利用台数の変化



写真-1 コインパーキング内の貨物車の駐車状況



注)H15 調査では、車種別の利用台数を調査していないため、ぽっぽ町田の乗用車と貨物車の収容台数の比を簡易的に代用して設定した。

図-6 コインパーキングの利用率

なお、4つの状況は複数当てはまるものもある。なお、運転手の在車については、助手が荷捌きを行っているのか、荷捌き等が終了あるいはこれから行うための準備をしている状況なのかについては判断できない。

4つの行動のいずれかをしていた貨物車は、全路上荷捌き駐車台数665台中、約3割の車両が該当した。特に、すぐに駐車をやめるといふ意思を示していると思われるハザードランプの点灯車両が多い。

助手席に助手を座らせるなどの対応をしていた荷捌き駐車は全体の4%であった。また、アイドリングについてもハザードと同じく、短時間駐車をアピールできる行動と思われるが、実際には約4%で環境意識の高まりや燃料コストの削減意識が働いているものと思われる。

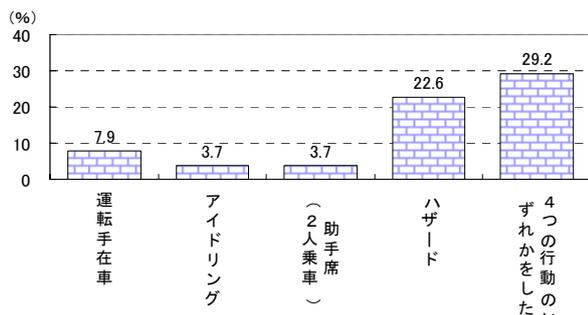


図-7 貨物車の路上荷捌き駐車時の状況 (複数回答)

5. 東京都心部との比較

警視庁発表資料を基に3時点での路上駐車台数の推移について、町田市のピーク時間(10時台)及び1日の平均台数と都心部の主要10路線(晴海通り、新宿通り、明治通りなど32.1km)の瞬間放置駐車台数(14~16時)の状況を比較した。

主要10路線において、道路交通法の改正により、路上駐車台数は大きく減少し、その後、減少傾向は鈍化する。町田市においては、道路交通法の改正時に民間取締りを実施していないこともあり、改正直後は改正前と変化はない。その後、民間取締りを実施したことにより、主要10路線と同程度の割合で減少している。

ただし、ピーク時は増加していることから、取締りの影響は駐車台数自体の抑制のほか、一部交通規制の緩和(9~11時の「駅前通り」の駐車禁止解除)によるピーク時間への荷捌き駐車集中、時間シフトの影響もあると見られる。

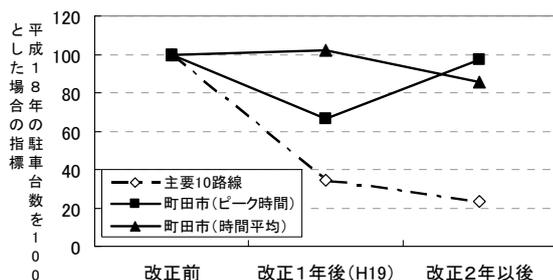


図-8 都心部の主要10路線の駐車台数の推移との比較

6. おわりに

同一地区で、道路交通法の改正前(H15)、改正後(H19)、民間取締りの導入後(H21)の3時点における荷捌き駐車状況の推移を捉えた。結果として、単なる法律改正(H18→H19)だけでなく、取り締まり頻度が高くなることで、路上駐車削減に有効であることが確認された。

これは、路上荷捌きを止めるという行動の他に、貨物車の場合、荷捌き駐車の必要性が高いことから、ドライバー心理として取締りに遭遇する確率が小さくなるピーク時などの特定時間帯に荷捌き活動時間帯をシフトするような行動をして、取締りを回避していることが想定される。また、21年調査を実施した際に、調査対象エリア内で、民間取締りスタッフと遭遇することは数少なかった。

なお、中心市街地では、荷捌き場所を確保するとともに取締りと連携して確実に路外に誘導していくことが、地区の交通改善及び環境改善に大きく寄与するものと考えられる。しかしながら、共同荷捌き施設の拡大・拡充は用地確保等の実現に中長期的な時間を要するため、取締り強化等を実施する際は、短期的には周辺の民間駐車場等の利活用や地区の荷捌き活動に関して地域住民・事業者と合意形成を図り、独自のルールを適用していくことが現実的と考えられる。

謝辞

本調査は、町田市交通マスタープラン策定時の実態調査及び「平成19年度町田市中心市街地端末物流対策調査」業務実施時の実態調査結果を使用した。中心市街地端末物流対策調査については、現在も継続して検討を進めている段階であり、データ使用を認めていただいた町田市都市づくり部都市計画課等及び町田市交通マスタープラン推進委員会の委員の方には、ここに記して謝意を表す。また、平成21年の実態調査について、施設内の調査にご協力いただいた㈱町田市まちづくり公社の方々にもお礼を表すものである。

参考文献

- 1) 新たな駐車対策法制の施行状況について(記者発表資料) 警察庁交通局 2007.6.14
- 2) 長谷川、宇多他: 道路交通法の改正に伴う路上駐車実態の変化について(第36回土木計画学研究講演会(2007))
- 3) 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、2008.4
- 4) 国土交通省、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、都市再生機構、中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株)から構成される任意の団体