

日本大学理工学部 正会員 ○岐美 宗・高田邦道
日本大学大学院 学生員 石川貴一

1. まえがき

事業所が保有する白ナンバーの車両、業務用自家用自動車(以下業務用車と略)は事業所周辺における路上駐車の問題を起こしている。その背景には、地元事業所の使用本拠に専用車庫を持たない持ち帰り車の路上駐車、長時間駐車での商談といった業務スタイル、地区での一時預かり駐車場の不足等があげられる。

本稿は、業務用車が地区の路上駐車問題に関与していることに着目し、路上駐車管理策の実施されている日本橋横山町問屋地区での路上駐車特性を抽出することで、それに基づく路上駐車管理の検討を行った。

2. 日本橋横山町間屋地区の概要

地区交通の改善を狙って、業務用車の利用を安易に規制することは業務活動を阻害しかねず、地区交通における路上駐車管理の難しさを物語っている。日本橋横山町問屋地区では、図-1に示すように地区内の横山町大通り、仲通りの2路線で荷物の積みおろしのためのトラック専用時間帯と、買い物や仕入れ等の乗用車専用時間帯を設定し、路側のデュアル・ユース(二元的利用)を行う「トラックタイム・プラン(以下TPと略)」を95年6月より実施している。これは、朝夕の荷物の搬入出時に貨物車に駐車優遇措置をとっている方策で、車種別の駐車開始時刻をみると、昼間に到着していた営業用トラックが朝夕のトラック専用時間帯に

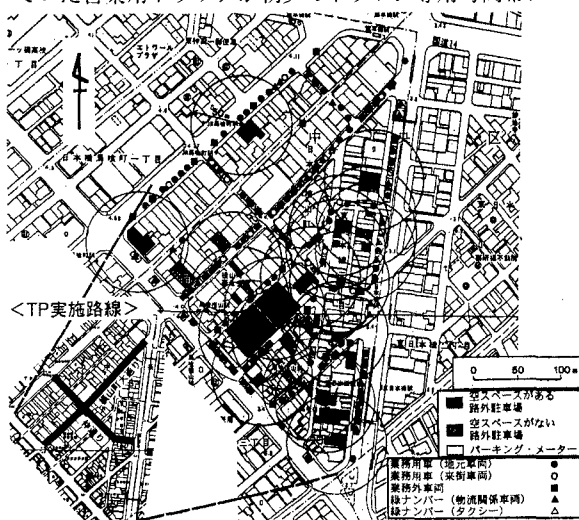


図-1 日本橋横山町問屋地区の概要

キーワード：業務用自家用自動車、路上駐車管理、
トラックタイム・プラン、デュアル・ユース
連絡先：〒274-8501 船橋市習志野台7-24-1
TEL:0474-69-5242、FAX:0474-69-2581

すみ分けされたものの、それ以外は量的な変化があまりみられない。これまで路上駐車利用に依存していた業務用車は、この施策によってどのような影響を受けたか業務用車の路上駐車特性から分析した。

3. 路上駐車管理策実施下での路上駐車特性

車両は白と緑ナンバー、駐車目的から業務用車と業務用車以外の車両(以下業務外車両と略)に分類した。分析は業務用車の変化が顕著と考えるトラック専用時間帯(7時～10時および16時30分～19時)で行った。

路上駐車台数は業務用車が直後に減少し、緑ナンバーは増加したが、事後に再び業務用車が増加し、緑ナンバーは減少した。事前が業務用車42.9%、業務外車両5.5%、緑ナンバー51.6%に対し、直後は業務用車33.7%、業務外車両8.0%、緑ナンバー58.3%、事後は業務用車41.7%、業務外車両10.7%、緑ナンバー47.7%である。また、図-2は時間空間的占有の割合を示したものである。事前では業務用車61.0%、緑ナンバー25.7%に対し、直後では業務用車41.1%、緑ナンバー44.1%と両者は逆転している。事後では業務用車52.1%、緑ナンバー29.8%と、業務用車の時間空間占有がTP施策の導入によって20%程度減少したが、事後では10%程度増加しており、元の状態に戻りつつある。

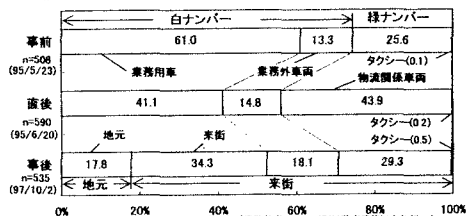


図-2 路上駐車車両の時間空間的占有の変化

図-3に示すように、平均駐車時間長は業務用車、業務外車両、緑ナンバーとも事前から直後に減少し、直後から事後に増加している。特に業務用車は事前29.8分、直後14.9分、事後29.8分と直後に14.9分減少し、事後に14.9分増加した。直後から事後にかけての業務用車の変化率は他と比べ最も高い。直後には平均駐車時間が半減(50%減少)し、TP施策実施当時は緊張感があり、短時間で移動させていたと考えられる。その後、事後には倍増(100%増加)を示しており、取り締まり、罰則規定がないなどが分かり、実施から2年が経過した事後は事前の状態に戻ったといえる。

また、図-4に示すように事後のTP実施路線、非実施路線別に地元・来街別の平均路上駐車時間長をみる

と、来街車両より地元車両の方が長く、特に実施路線では54.6分である。地元の業務用車はTP実施下においても、路上を利用した業務活動の実態が伺える。

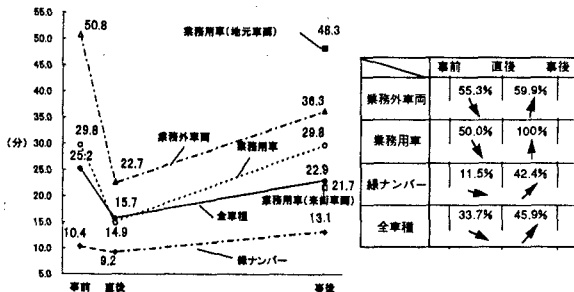


図-3 平均駐車時間長の変化

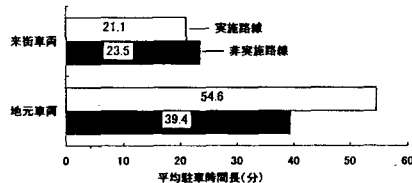


図-4 地元・来街別業務用車の平均駐車時間長

4. 路上駐車特性に基づく地区駐車管理の検討

事後では業務用車による影響がみられ、ドライバーの自粛や地元事業所の協力のもとに立脚してTPが永続的な効果を示していない。その理由に、TPは自粛規制であることからその限界が示され、効果を得るには交通管理型規制(法規制)の必要性がある。そのためには路外を含めた地区での施設整備が前提となる。そこで、まず長時間駐車を行う地元の業務用車は路外で受けとめ、短時間のトラックや来街車両のために限られた路上を提供していくことで秩序化されると考える。ここでは、トラック専用時間帯のピーク時(17時)の実路上駐車台数からタクシー、トラックを除いた業務用車85台について地区内の路外駐車場31箇所、空きスペース99台分での処理可能台数を図-1に示したように地図上で試算した。なお、試算の条件は次のとおりである。

- (1) 個人専用車庫は対象外
- (2) 30分以上の路上駐車車両を路外駐車場に処理
- (3) 業務活動を考慮して、路外駐車場の入口から半径50m以内に路上駐車している車両を処理
- (4) 50m以内に複数の路外駐車場がある場合は横移動のしやすさを優先し選択

図-5に示すように、地元の業務用車は路上駐車台数156台のうち66台(42.3%)を占め、そのうち駐車時間が30分以上は46台(69.7%)、さらに車両から50m以内にある路外駐車場の空きスペースでの処理可能台数は29台(43.9%)となった。しかし、個人車庫を除く全ての路外駐車場を対象と仮定しているため、一時預かりとして開放するには月極駐車場の契約車スペースの担保方

法など運用面での課題を検討する必要がある。また、30分未満の短時間駐車車両や路外駐車場が50m以上離れていたり、50m以内にあっては空スペースがないために処理不可能な車両については、パーキング・メーターを有効利用するためのTPでの管理を持続させながらも、路外駐車場の整備とともに、空地や既存駐車場の一面を利用したポケット・ローディング・スペースを散在させ地区全体でカバーできる管理・計画をたてれば、路上駐車は路外でも処理可能である。

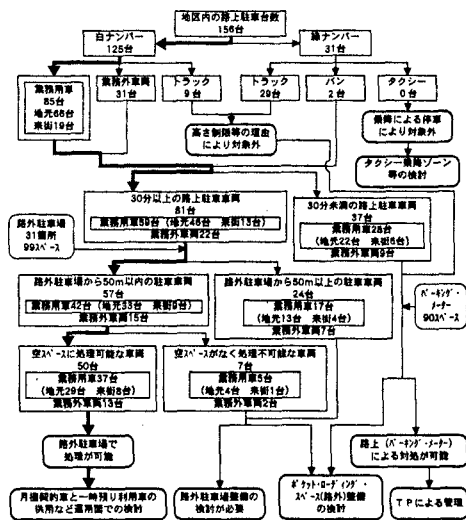


図-5 路外での処理可能台数

5. まとめ

調査・分析の結果から得られた知見を次に示す。

- (1) 業務用車の駐車時間が直後に減少したことから、TP実施当時は緊張感があり、短時間で移動させていたと考えられるが、その後2年経過した事後は事前の状態に戻ったことから、取り締まり、罰則規定がない等がわかり自粛規制としてのTPの限界が示された。
- (2) ドライバーや地元事業所の協力のもとに立脚しているTPの効果を上げるためにも、先ずは時間空間的占有に影響のある地元業務用車から協力する必要がある。
- (3) 地元業務用車の路外での処理可能台数について試算したところ、ピーク時の実路上駐車台数の18.6%という結果が得られたことから、路上駐車規制だけでは限界がある。TPの効果を上げるためにも交通管理型法規制の整備とともに路外を含めた地区での施設整備が必要となる。

今後は現在のTP施策を続けつつも、交通管理型法規制を整える上での路外駐車場の整備を含めた地区全体での供給量の検討や地元・来街車両特性を組み込んだ路上駐車需要を路外で処理するための支援施設計画とその管理運用の検討が必要である。

謝辞：路上駐車実態調査・分析に協力頂いた日本大学理工学部交通計画第二研究室の松本隆宏、古藤真治の両君には、この場をかりて御礼申し上げます。