

道交法改正による中心市街地の駐車実態に関する検討

前橋工科大学 ○学生会員 本柳 康弘
前橋工科大学 正会員 湯沢 昭

1. はじめに

これまでの道路交通法(以下、道交法)では、駐車違反者の特定が困難であるため、検挙するのに多大なコスト(時間・労力を含む)が掛かるなどの問題があった。また、全国で年間150万件以上もの駐車違反が発生していたにもかかわらず、実際の取締りでは駐車違反の検挙が追いついていないという現状があった。これにより、東京のような大都市だけでなく地方都心部においてまで違法駐車が常態化するなどの問題が見られた。この違法駐車の常態化は、交通渋滞や交通事故を発生させる要因の一つとなっている。このような問題への対応策として、平成18年6月1日に道交法改正が行われた。改正された条文の内容としては、民間の参入による検挙率の向上と、違反者に対する罰則の厳重化である。今回の改正により、今後は都心部を中心に駐車特性が大きく変化すると考えられる。

そこで本研究では、群馬県前橋市を事例とし、道交法改正による違法駐車量の変化や駐車場利用状況の変化を把握し、道交法改正による影響について検討を行うことを目的とする。

2. 前橋中心市街地

前橋中心市街地付近には、市営・民営の駐車場が計33箇所ある。その内、前橋市営の駐車場は中央駐車場・五番街駐車場・城東駐車場・千代田駐車場の4箇所である(図-1参照)。また、五番街駐車場と千代田駐車場は国道17号線をはさんで立地し、地下通路を通じて連結されているという特徴から、どちらの駐車場からも入庫できる仕組みになっている。ここで、各駐車場の収容台数は、城東駐車場が415台、千代田駐車場が200台、五番街駐車場が441台、中央駐車場が120台となっている。

3. 調査概要

(1) 違法駐車量調査

道交法改正による違法駐車量の変化を明らかにするた

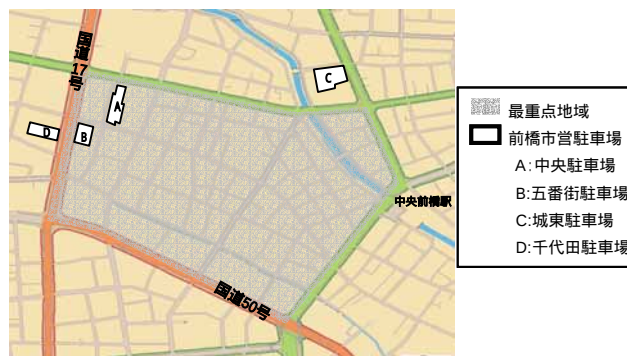


図-1 前橋中心市街地

め、最重点地域における道交法改正前後での違法駐車量の比較を行う。ここでいう最重点地域とは、警察署長が地域住民の意見・要望等を踏まえた上で制定した、常時駐車取締り規制を行う区域のことである。図-1に前橋市における最重点地域を示す。調査日は、平日と週末では来訪者数・来訪目的が異なることを考慮し、平日・週末の両日で実施した。改正前として平成18年5月27日(土曜日)5月30日(火曜日)の2日間。改正後として6月27日(火曜日)7月1日(土曜日)の2日間の計4日間を対象とした。また、道交法改正による効果が一過性となっていないかを把握するため、5ヵ月後にも同様の調査を行った。調査日は、11月14日(火曜日)12月2日(土曜日)の2日間とした。

(2) 駐車場利用実態

道交法改正前後における前橋市営駐車場(城東・千代田・五番街)の利用実態の変化を把握するため、各駐車場の利用台数データをもとに比較を行う。調査日は、平成18年5月27日(土曜日)5月30日(火曜日)6月27日(火曜日)7月1日(土曜日)とした。

4. 調査結果

(1) 道交法改正前後の違法駐車量

図-2は、計測時間毎の瞬間的な違法駐車量を比較したものである。図より、平日・週末ともに道交法改正後における違法駐車量が大幅に減少しており、特に、20時

キーワード：道交法、中心市街地、駐車特性

連絡先：〒371-0816 群馬県前橋市上佐鳥町460-1 前橋工科大学工学部建設工学科

TEL / FAX : 027 - 265-7362 E-MAIL : yuzawa@maebashi-it.ac.jp

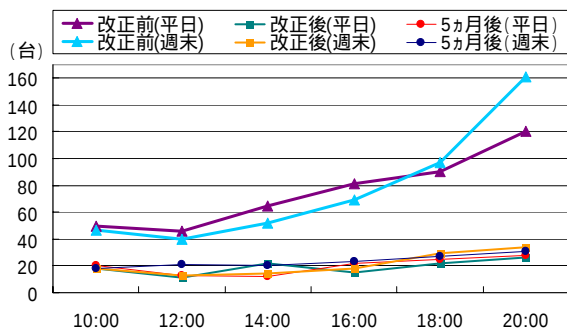


図-2 計測時間毎の瞬間違法駐車台数

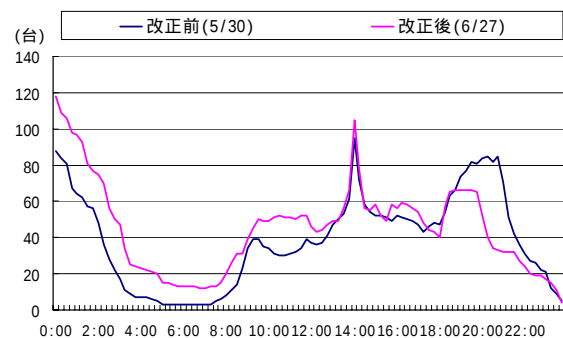


図-3 城東駐車場の時間別駐車台数(平日)

における違法駐車台数が最も減少していることが分かる。道交法改正前において、夜間営業の飲食店周辺では従業員または来訪客による違法駐車が常態化していたことが要因であると考えられる。また、道交法改正から5ヶ月経過した後も道交法改正による効果が継続されていることが確認された。

(2) 駐車場利用実態

図-3は、城東駐車場における平日の1日の時間別駐車台数を道交法改正前後で比較したものである。ここでいう時間別駐車台数とは、入・出庫時間や料金等が記録された駐車場データを基に、出庫時間を基準に0時から24時までのデータを抽出し、15分区分で瞬間駐車台数を示したものである。図より、夜間(0時以降)の駐車場の利用者が増加したことが分かる。城東駐車場周辺では、夜間営業の飲食店が数多く立地しているため、道交法改正によって従業員または来訪客の駐車場利用が増加したのではないかと考えられる。次に、昼間(14時頃)における駐車台数が増加していることが分かる。これは、城東駐車場周辺にある幼稚園の特別定期による利用者が、送迎の時間に集中したことが要因であると考えられる。ここでいう特別定期とは、送迎時(各1時間)のみ利用可能な定期である(1000/月、日・祝日を除く)。図-4は、平成18年4月から12月までの特別定期利用者数の推移を示したものであり、毎月100人程度いること

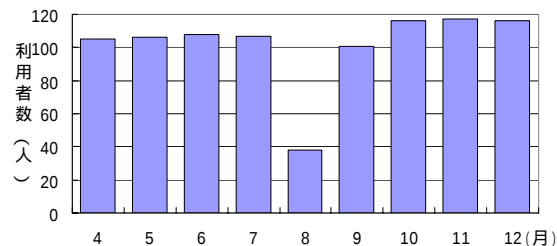


図-4 特別定期の利用者数

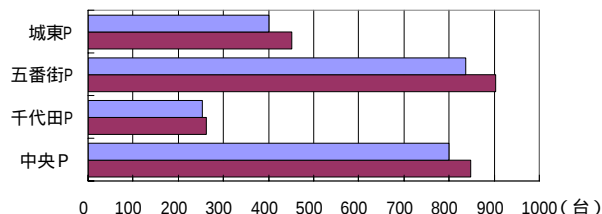


図-5 1日あたりの平均駐車台数

が分かる。

道交法改正前後における前橋市営駐車場(城東・千代田・五番街・中央)の1日あたりの利用台数の変化を把握するため、平成18年5月1日から平成18年6月30日までの利用台数データをもとに、道交法改正前後での比較を行った(図-5参照)。図より、各駐車場とも道交法改正後において駐車場の利用台数が増加していることが分かる。また、各駐車場の利用状況においては、収容台数が最も少ない中央駐車場(収容台数:120台)では1日あたり800台以上の利用者がいるのに対して、中央駐車場の3倍以上の収容台数を有する城東駐車場(収容台数:415台)の利用者数は中央駐車場の約半分であることが分かる。他の駐車場においても同様に中央駐車場に比べて駐車場の利用率が低いことから、十分に駐車スペースがあるといえる。

5. まとめ

本研究では、違法駐車量の変化や駐車場利用状況の変化から、道交法改正による中心市街地の駐車実態を把握した。今回の道交法改正後によって違法駐車量が大幅に減少しており、特に、夜間の違法駐車台数が減少していることが把握できた。それに伴い各駐車場の一日あたりの利用台数が増加しており、周辺に夜間営業の飲食店が数多く立地している駐車場では夜間の利用者が促進されていることが把握できた。しかし、中央駐車場を除く各駐車場において駐車スペースがあることが分かった。このことにより、今後の課題として、駐車スペースを有効利用し駐車場の利便性を向上させる駐車場管理方策について検討することが必要であるといえる。