

二輪車用パーキングチケットの駐車実態に基づいた設置方策の検討

日本大学 学生会員 ○加藤 健太
 日本大学大学院 学生会員 外山 大地
 日本大学 正会員 小早川 悟

1. 研究背景と目的

現在、都市部では、四輪車用の駐車スペースの整備が進められてきているが、二輪車の駐車スペースが不足しており、路上や歩道に二輪車の違法駐車が発生し、交通機能や交通環境の低下を招いている。そのような中、2009年11月に表参道で二輪車用パーキングチケットが設置され、その後、他県においても運用が開始された。しかし、その利用率は高いとは言えず、利用者にとって使いやすいものになっているかは不明である。

そこで、本研究では、東京都内と千葉県内に設置された二輪車用パーキングチケットにおける駐車行動の分析を行い、二輪車用パーキングチケットの設置方策の検討を行うことを目的とする。

2. 調査概要

本研究では、二輪車用パーキングチケットの駐車特性と利用者の意識の把握をするため、東京都内にある二輪車用パーキングチケット（以下、表参道PT）と千葉県内にある二輪車用パーキングチケット（以下、千葉PT）の駐車実態調査を行った。さらに、パーキングチケットの認知度を把握するため、同じ地域内に存在する東京都港区南青山の路外駐車場（以下、南青山）において、アンケート併用プレート式連続駐車調査を実施した。表-1に駐車場概要と調査概要を示す。

表-1 駐車場概要と調査概要

駐車場名	収容台数	利用料金	最大駐車時間	駐車場所	営業時間	調査日	調査時間
表参道二輪車用パーキングチケット (以下表参道PT)	34台	100円	60分	車道 (路側帯)	9:00~20:00	10月2日(日) 4日(火)	9:00~23:00
千葉二輪車用パーキングチケット (以下千葉PT)	8台×2	100円	60分	歩道を切って 作ったペイ内	10:00~23:00	10月20日(木) 28日(土)	9:00~21:00
MBパーキング南青山(路外駐車場) (以下南青山)	10台	100円/45分	なし	路外	全日	10月20日(木) 29日(土)	9:00~21:00

3. 二輪車用パーキングチケットの駐車実態の把握

(1) 駐車台数

表-2はパーキングチケットの各調査日の駐車台数の合計と平均駐車時間を示している。千葉PTでは、休日の利用が平日の約2倍あるが、表参道PTでは平日休日ともに、駐車台数が収容台数に達していない。また、平均駐車時間は、平日の千葉PT以外は、駐車

キーワード 二輪車, 駐車実態, 二輪車用パーキングチケット
 連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1, TEL/FAX: 047-469-5242

可能時間の60分を超えている。

表-2 調査駐車場の駐車台数および平均駐車時間

駐車場名	調査日	収容台数(台)	総駐車台数(台)	平均駐車時間(分)
千葉PT	平日	16	15	49.8
	休日		28	63.8
表参道PT	平日	34	15	77.7
	休日		23	91.6

(2) 駐車時間

図-1は、パーキングチケットの駐車時間の累加曲線図を示している。千葉PTでは駐車可能時間である60分以内の駐車が69.8%であるが、表参道PTでは52.6%であり、表参道PTの半分が時間超過の違法駐車となっている。仮に、80%以上の駐車車両を駐車可能時間に収まるようにすると、千葉PTで90分(83.7%)まで、表参道PTで120分(84.2%)までの駐車を可能にする必要がある。

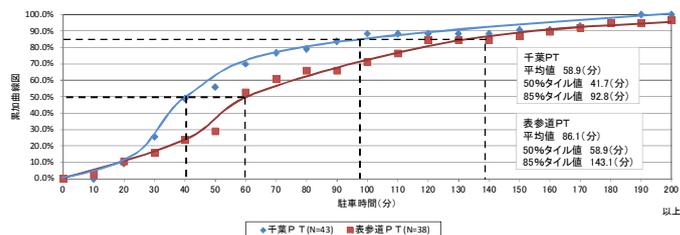


図-1 駐車場別駐車時間累加曲線図

(3) 時間空間占有率

図-2は、パーキングチケットの時間空間占有率¹⁾を示している。また、時間空間占有率の計算方式を式-1に示す。図より、両パーキングチケットは90%近くが非占有となっており、合法占有は千葉PTでは4.2%、表参道PTでは1.8%と、共に5%を切ってい

$$R = \frac{\sum_{i=1}^n P_i}{N \times t} \times 100 \quad \text{式-1}$$

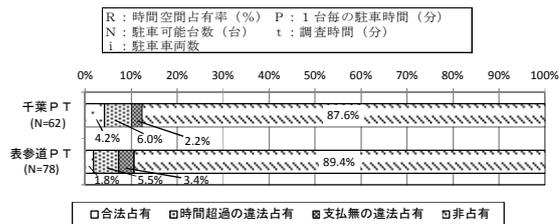


図-2 時間空間占有率

る。つまり、両パーキングチケットは利用率が低く、その利用者については違法駐車の高割合が高いことがわかる。

(4) 排気量構成

図-3は、パーキングチケット利用車両の排気量別の車種構成を示している。千葉PTでは「50 cc以下」が44.2%を示しているのに対し、表参道PTでは「125 cc超~250 cc」が42.1%を示しており、異なる傾向が見られた。

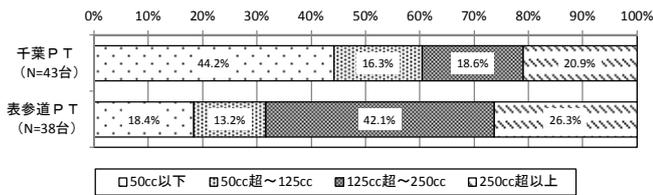


図-3 駐車場別排気量構成

4. 二輪車用パーキングチケットに関する意識

(1) パーキングチケットの利用理由

図-4は、パーキングチケットの利用理由を示している。両パーキングチケットで、「目的地に近い」が最も多く、「駐車料金が安い」についても15%を超える結果となった。

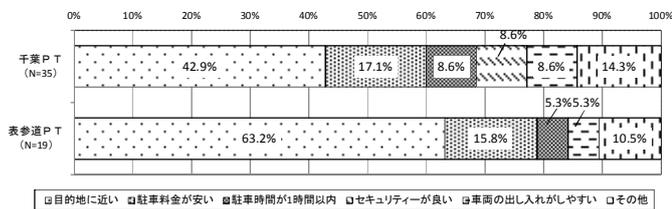


図-4 パーキングチケットの利用理由

(2) パーキングチケットの理想料金

図-5は、パーキングチケットの理想料金を示している。両パーキングチケットで、80%以上の利用者が料金に関して満足していることがわかる。図-4のパーキングチケットの利用理由で「駐車料金が安い」が15%以上を占めていることを併せて考えると、100円という料金に関して利用者は比較的満足していることがわかる。

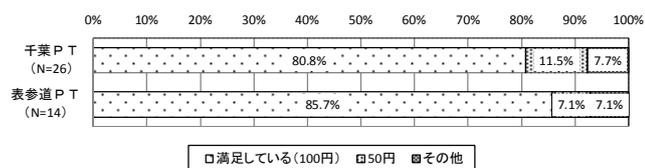


図-5 パーキングチケットの理想料金

(3) パーキングチケットの理想時間

図-6は、パーキングチケットの理想時間を示して

いる。約45%の利用者が1時間という駐車可能時間に満足しているが、約30%の利用者が2時間までの利用を求めていることがわかる。仮に2時間までの駐車を可能にした場合、千葉PTでは73.1%、表参道PTでは71.5%が満足することになる。

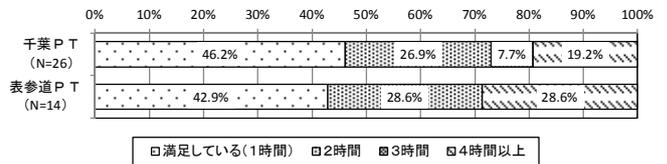


図-6 パーキングチケットの理想時間

(4) パーキングチケットの認知度

図-7は、パーキングチケットの認知度を示している。表参道PTから300mの場所にある南青山の利用者の50%以上が、パーキングチケットを知らないという結果となった。さらにパーキングチケットについて場所も料金も知っているのは全体の8%であった。

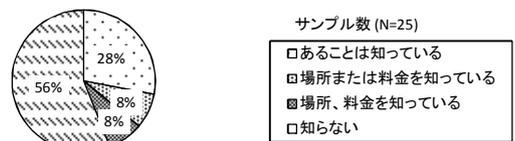


図-7 パーキングチケットの認知度

5. 二輪車用パーキングチケットの改善案の提案

本研究では、調査の結果、以下のような知見を得た。

- ① 現状の二輪車用パーキングチケットの利用率は低く、利用者も3割から5割が違法駐車である。
- ② 利用者の多くが目的地に近いことを理由としており、料金については約8割が満足している。
- ③ 二輪車用パーキングチケットの認知度は決して高くない。

以上のことから、パーキングチケット利用向上のための改善案を検討していくと、料金設定に関して利用者は比較的満足していることから現状のまま100円/hとし、時間設定は、パーセンタイル値の結果から、表参道では120分、千葉では90分とする。さらに違法駐車が多かったことから、監視員を設け、定期的に見回る形で、取り締まりを強化する。そして、案内標識を設置し、また駐車場検索サイトに情報を載せることで認知度向上を図る必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 長谷川大悟：取り締まり強化による路上駐車の特性変化に関する研究，日本大学理工学研究科，平成20年度修士論文