

## 時間制限駐車区間での駐車行動に関する東京(新橋)と札幌の比較

北海学園大学 正会員 ○堂柿栄輔  
 東海大学 正会員 梶田佳孝  
 足利工業大学 正会員 築瀬範彦

## 1. 研究の動機と目的

本研究では時間制限駐車区間での駐車特性を札幌と東京(新橋)で調査し、その利用行動の違いを示した。都市内での路外及び路上駐車施設は、路外については附置義務駐車施設(駐車場法第4条)、都市計画駐車場(都市計画法)、届出駐車場があり、路上については自動車駐車場(道路法第2条)、路上駐車場(駐車場法第4条)及び時間制限駐車区間(道路交通法第49条)がある。ここで時間制限駐車区間ではパーキング・メーター及びパーキング・チケットにより駐車を管理する。

## 2. 調査

## (1)調査の方法

調査の方法はプレート式連続調査である。信号管理されている交差点間(約100m)の片側を1単位道路区間として調査員を配置した。この調査方法は、路側に駐停車する自動車の駐車開始時刻や終了時刻、車種、目的等を調査員の継続的な目視により記録するものである。記録には予め作製した調査票を用い、調査員一人に対し30m～50m程度の区間に駐停車する最大6～7台の4輪自動車の駐停車特性を記録する。

## (2)調査概要

調査概要を表-1に示す。調査は2017年4月～7月の平日に行った。調査地区は東京は新橋二丁目、札幌市は中央区北1条である。観測数は新橋二丁目144台、札幌市が586台である。時間制限駐車区間での駐車管理方法は、新橋地区はパーキング・メーター、札幌市はパーキング・チケットであり、手数料は両地区とも300円/時間である。両地区街路の状況を写真-1及び写真-2に示す。沿道地区の延べ床面積等は測っていないが、市街地密度はかなり異なる。また新橋地区では目視の範囲で周辺に路外駐車場は確認できなかった。

表-1 調査概要

項目	東京(新橋)/札幌(中央区)
調査方法	プレート式連続調査
調査日	2017年4月～7月平日
対象地域	新橋二丁目/中央区北1条
観測数(台)	東京 144/札幌 586

表-2 主な記録項目

項目	内容
駐車時間	到着と発時刻の記録
目的	駐車の目的(業務、配達等8分類)
車種	車種分類(乗用、トラック等8分類)
アイドリング	アイドリングの有無
荷捌き程度	荷扱いの程度(量により3分類)
放置非放置	放置と非放置の区別

写真-1  
新橋写真-2  
札幌市中央区

キーワード 路上駐車, 時間制限駐車区間, 駐車特性

連絡先 〒064-0926 札幌市中央区南21条西11丁目 北海学園大学 TEL011-841-1161

### 3. 分析

#### (1) 駐車行動の分類

駐車行動を「(A)標示線(枠)の利用」と「(B)手数料の支払い行動」により4分類し集計値を図-1に示す。

①最も大きな特徴は、「一般駐停車」の割合の違いである。「一般駐停車」は標示線(枠)以外の路側での駐停車であり、手数料の支払いを伴わない。この割合は新橋の24.3%に対し、札幌では60.9%である。時間制限駐車区間では、道路交通法(以下法)上の駐(停)車禁止区間外に標示線(枠)(写真-3)を設定するが、例えば交差点内等の駐停車禁止区間での路上駐停車はまれではなく(写真-4)、これらは一般駐停車となる。この割合が札幌では新橋の2.5倍である。これらはほぼ全てが駐(停)車禁止区間での駐車行為である。

②次に大きな差は「枠内不払い」の割合であり、新橋で

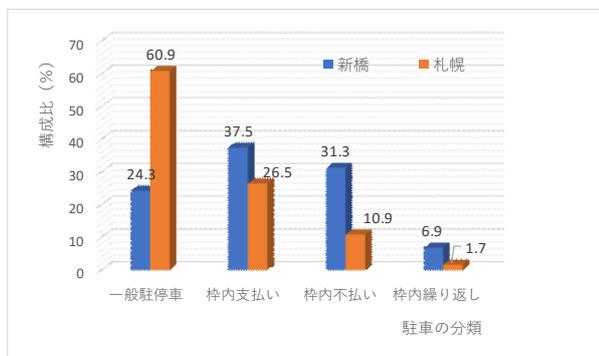


図-1 駐車の種類と構成比

はこの割合が札幌の3倍である。枠内不払いは、手数料の支払いと伴わない標示線(枠)の占有である。この駐車は5分以内であれば合法である。

③「枠内繰り返し」は標示線内の駐車で、手数料を繰り返し支払う駐車である。この駐車は厳密には違法行為である。その理由は、道路交通法での時間制限駐車区間の設置は、短時間の駐車に対応するものだからである。図-1での新橋のこの割合は6.9%であり問題が無いように見えるが、同様の集計を台分単位で行った結果を図-2に示す。この結果新橋では手数料の繰り返しの支払い駐車が最も大きな割合35.7%を占めることがわかる。図-1での6.9%は10台であるが、この10台の駐車時間の合計は2270分であり、平均227分(3.8時間)の駐車時間である。新橋地区では観察できる範囲に路外駐車場はなく、必要に迫られた長時間駐車への対応の結果であろう。

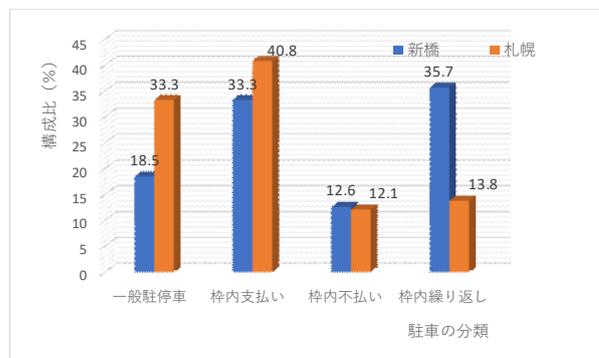


図-2 台分単位による路側の占有



写真-3  
標示線(枠)

写真-4  
交差点内の  
駐車



#### (2) 駐車時間の統計値

駐車行動の4分類について、新橋と札幌の平均駐車時間の比較では「一般駐停車」及び「枠内不払い」の駐車時間の違いが特徴的である。ここで新橋での一般駐停車の平均駐車時間15.6分に対し、札幌は33.7分であった。札幌のこの値は「枠内支払い」の平均駐車時間39.2分に近い値である。特に毎日の繰り返しである業務交通では駐車時間や非放置駐車に対する取り締まりの実情を心得ており、それに対応した行動の結果と考えられる。また地方都市では手数料支払いに対する抵抗も大きい。

### 4. まとめと課題

時間制限駐車区間は法に示されるものであり、その点で全国一律である。一方大都市及び地方では路上に求められる駐車機能は異なり、時間制限駐車区間も運用方法の工夫も必要であろう。