

第IV部門

違法駐車取締りの民間委託に伴う駐車行動の変化に関する研究

立命館大学理工学部 学生員 ○水谷 泰裕
立命館大学理工学部 フェロー 塚口 博司

1. はじめに

違法駐車は都市部において常態化し、交通渋滞や交通事故の原因となるなど国民生活に著しい弊害をもたらしてきた。これまでも駐車施設の整備、駐車需要の軽減、駐車マナーの向上等の対策が行われてきたが、依然として問題は解決していない。また、他の重大な犯罪が増加するなかで警察の取締りにも限界がある。そこで、良好な駐車秩序の確立と警察事務の合理化を図るため、放置車両の運転者責任追及がなされていない場合には車両の使用者に対して放置違反金の納付を命ずることが出来るようにするとともに、放置車両の確認および標章の取り付けに関する事務等を民間組織に委託することが出来るとする道路交通法の一部改正が行われ、平成18年6月1日より施行された。これで駐車問題が一挙に解決されるわけではなく、今後も違法駐車対策を地道に進めていく必要があるが、今次の違法駐車取締りの強化策によって違法駐車減少が期待されている。

本研究では道路交通法の一部改正に伴う違法駐車取締りの強化によって、路上駐車状況がどのように変化したかを把握することを目的とする。本稿では、道路交通法改正前の2003年11月ならびに改正後の2006年11月に同一地区において全く同一の方法で実施した路上駐車調査結果を比較することにより、違法駐車取締りの民間委託による駐車行動の変化について分析する。

2. 駐車対策の現状

大阪市における瞬間路上駐車台数は、大阪府警察本部の資料によると平成16年には約10万8千台(前年比0.5%減少)となっており、年々減少傾向にあるものの、依然として多くの路上駐車車両が存在し大きな問題となっている。

また、違法駐車取締り状況を諸外国と比較すると、日本では違法駐車取締りが圧倒的に少ないことが分かる。例えば、東京とニューヨークを比較すると人

口が東京の約0.8倍であるニューヨークの取締り件数が約20倍となっている。

3. 路上駐車状況調査

15分間隔のプレート断続式調査により路上駐車状況を調べた。調査対象地区は図1に示す大阪市船場地区である(点線で示す)。船場地区は商業・業務活動の中心地域であり集配送貨物車が多く、一般の交通量や駐停車も多いために日常的に交通混雑が生じている。

調査対象地区においては、図1に示すように、御堂筋が取締り最重点路線、堺筋と中央大通が取締り重点路線に指定されている。

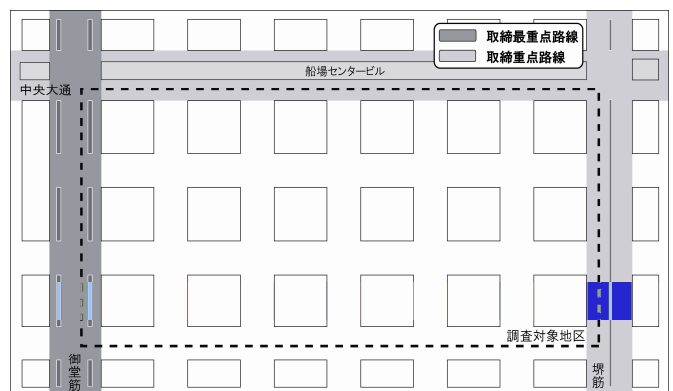


図1 調査対象地区

4. 路上駐車状況の変化

調査対象地区内における一般車両の瞬間路上駐車台数は図2に示すとおりである。

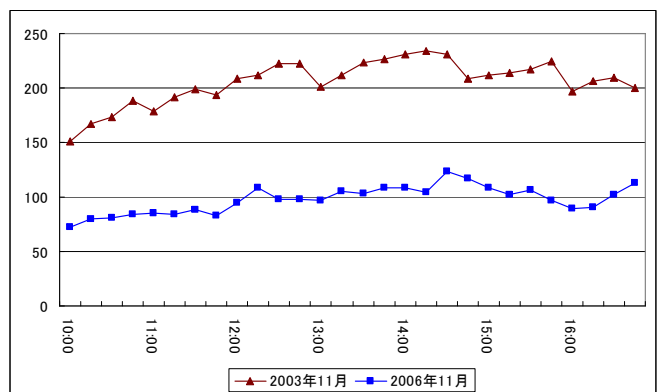


図2 一般車両の瞬間路上駐車台数

調査対象地区内における貨物車両の瞬間路上駐車台数は図3に示すとおりである。

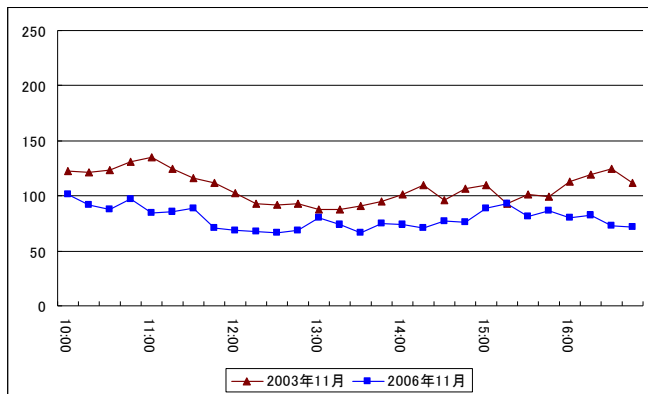


図3 貨物車両の瞬間路上駐車台数

道路交通法改正前後の路上駐車台数を比較すると、一般車両が約53%減少し、貨物車両が約21%減少している。一般車両と比較して貨物車両の減少が小さいのは、貨物車両は荷物の積み降ろしのために、目的地の近くに停めようとする傾向が強いためであろう。

駐車監視員活動ガイドラインに定められている取締り頻度別に駐車台数の変化を示すと表1のようである。なお、表1においては時間制限駐車区間規制が行われている路線を除外している。取締りの緩い細街路（その他路線）において路上駐車車両が増加するのではないかと懸念されていたが、重点路線と同程度あるいはそれ以上に路上駐車が減少しており、細街路においても路上駐車抑制効果が生じていることが確認できる。

表1 取締り頻度別路上駐車台数

取締り頻度	車種	調査時期	延駐車台数
最重点路線	貨物車両	2003年	128
		2006年	60
	一般車両	2003年	420
		2006年	137
重点路線	貨物車両	2003年	140
		2006年	81
	一般車両	2003年	318
		2006年	201
その他路線	貨物車両	2003年	2436
		2006年	1105
	一般車両	2003年	4091
		2006年	674

なお、観測時間間隔に観測回数を乗じて貨物車両の推定駐車時間を求めると、平均駐車時間は2003年の23分36秒から20分18秒へと短縮されている。

5. 道交法改正後の駐車行動

調査対象地区内の一部路線においては時間制限駐車区間が設けられている（60分制限のパーキングチケット）。この路線における駐車台数を図4に示す。

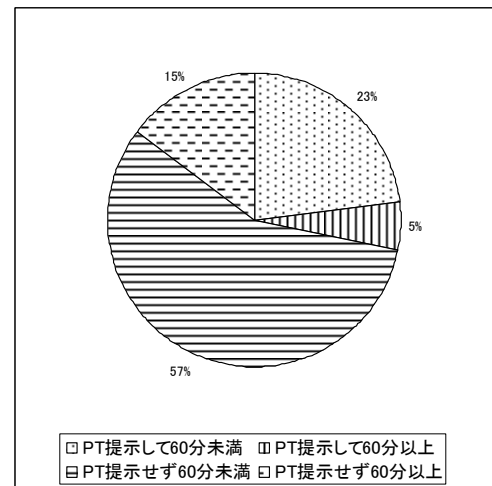


図4 時間制限駐車区間における駐車行動

全駐車車両のうち適正な方法により駐車を行っていた車両は全体の4分の1以下であった。効率的な駐車管理を行うという時間制限駐車区間の本来の目的から考えると、適切な利用が行われるような管理方法が検討されるべきであろう。

次に調査対象地区内における路上駐車を放置車両（無人駐車）と運転者が乗車中の車両に区分して表2に示す。放置車両は最重点路線では4割弱、重点路線ならびにその他路線では7～8割程度であった。放置駐車と有人駐車は道交法では明確に区別されるが、道路交通に与える影響としては有人駐車の影響も大きいことから、これを如何に扱うかも課題となる。

表2 無人駐車割合

	有人駐車	無人駐車	無人駐車割合
最重点路線	124	73	37%
重点路線	417	895	68%
その他路線	847	2665	76%
合計	1388	3633	72%

6. おわりに

本研究では道路交通法改正前後における路上駐車状況調査の比較を行うことにより、違法駐車取締りの民間委託による駐車行動の変化の分析を行い、違法駐車取締りの民間委託が路上駐車削減に大きな効果があったことを示した。

違法駐車取締りの民間委託は路上駐車削減効果だけでなく、走行時間の短縮や駐車場利用の増加など様々な影響をもたらしている。そこで、今後は違法駐車取締りの民間委託がどのような主体にどのような便益をもたらしたかを整理し、民間委託の総合的な評価を行っていくことが必要となろう。