

広島大学 正員 杉 恵 頼 亨
電々公社 正員 小 松 道 正

1. はじめに

都市交通問題を解決するためには、長期的な対策だけでなく当面の対策、すなわち自動車交通量の抑制策が不可欠に重要視されてきている。この自動車交通量抑制策の1つとして各都市で駐車対策が実施されているが、本研究は過去広島市で実施された路上駐車禁止規制の効果を調査・分析し評価する。すなわち、路上駐車禁止規制前後における「交差点交通量」、「駐車形態」の変化を比較検討した。また、アンケート調査によって「駐車料金政策」等の駐車対策に対する駐車場利用者の反応を調査した。

2. 交差点交通量の変化

広島市の路上駐車禁止規制は、細街路の路上駐車を禁止する面規制が昭和49年12月1日にCBD地区を占め旧市街地の1/2以上にわたる区域で実施されている。分析方法は、この規制日前1週、規制日後1週、2週の計3週間について日曜日を除いた時間交通量の各週平均値をCBD地区を中心に規制実施区域内の16交差点、52流入部において算出し各週の時間変動図を作成してこれらを比較した。

時間変動特性は午前8～9時にピークを持つタイプ(図-1)と、ピークらしいピークを持たない高原状にならされたタイプ(図-2)の2つがみられた。前者には規制後の交通量の変化はほとんどみられなかったが、後者では午前の交通量にわずかながら(3～4%)の減少がみられる傾向にあった。地区特性、道路状況などをみると、前者はピーク時における交通量が出勤目的によって占められており、後者はCBD地区の南北路線で、昼間、業務・私用目的によって占められていることがわかる。つまり、出勤目的は規制後も駐車スペースを路上以外に確保していたため規制の影響を受けなかったが、業務・私用目的は駐車スペースを路上に依存する割合が高かったため規制後これらの目的の自動車利用が抑えられたのではないかと考えられる。しかし、いずれにしても交通量の減少量は小さく、全般的にみれば規制前後の交通量の変化はあまりなく、地区の通過交通量を直接的に抑制する効果は少なかった。

3. 駐車形態の変化

図-3に路上駐車禁止規制前後における広島市に集中する自動車の駐車形態の変化を示す。全目的では昭和42年39.2%と最も多かった路上駐車が昭和49年17.5%、昭和52年18.5%と規制後減少し、これとは逆に路外駐車(自宅車庫・無料駐車場等を含む)は昭和42年55.2%であったものが、昭和49年65.1%、昭和52年65.1%と増加している。目的別にこの傾向はあり、特に帰宅、レクリエーション目的にこの傾向が強い。また、業務、食事目的等にもこの傾向はみられるものの、依然として路上駐車に依存する割合

図-1 北大橋交差点 南行き

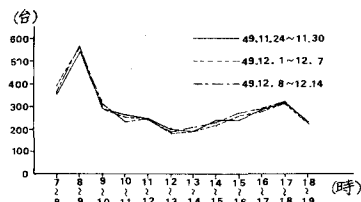


図-2 十日市交差点 北行き

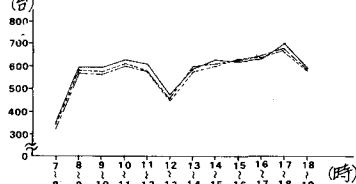


図-3 全目的の駐車形態構成年度比較

駐車地の路上		路外		総数
道路上	31.8	有料	21.2	204725
		路外	28.8	
S.42				
路上	17.5	無料駐車場	24.9	300805
	10.6	自宅車庫		
S.49				
路上	18.6	無料駐車場	20.3	364694
	11.4	自宅車庫		
S.52				

図-4 路上駐車形態目的構成年度比較

自動車		自転車・歩物	総数
通勤	46132	3063	80237
業務・帰社		13851	
S.42			
路上	43058	52555	
S.49			
路上	56708	67569	
S.52			

は高い。つづいて図-4に路上駐車形態をとる自動車だけに焦って、その台数変化、目的構成を示す。総数は昭和42年80237台であったものが、昭和49年には52555台と減少しているが、昭和52年には再び67569台と増加している。目的別には、業務目的を除いた各目的は昭和49年減少したまま横ばいを続けているのに対して、業務目的は昭和49年わずかながら減少したものの、昭和52年には再び増加して路上駐車形態全体の増加の原因となっている。これらの理由としては、各目的の内容や駐車時間によるところが多いと考えられるが、総括すると、業務を除く比較的駐車時間の長い目的は規制後路上駐車が減少して規制の効果をおくことが出来たが、業務目的については、このような効果をおくことは出来ず、規制の効果をおきあまり大きく期待することは出来ないと言える。

4. アンケート調査による駐車場利用者の意識分析

駐車対策として、前述の路上駐車禁止規制にとどまらず、「駐車場料金の値上げ」、「駐車場をなくす」といった駐車対策についても駐車場利用者にアンケート調査し、これら駐車対策に対する利用者の反応をみた。

調査対象駐車場はC B D地区にある駐車場で、駐車場形式別駐車許可台数構成にあわせてサンプル数に偏りが現れないよう操作し、15駐車場、550人に解答を得た。集計結果を表-1～3、図-5～8に示す。図-5～8は、「駐車場料金値上げ」、「駐車場がなくな

ったら」について、それぞれ有料・無料駐車場、目的、職業とクロスさせて%で表わしたものである。

利用者の反応は「駐車場料金値上げ」に対しては無料駐車場で100円を越えると69.4%、有料駐車場でも200円を越えると61.1%と半数以上の者がその駐車場を利用しないと答えている。また、「駐車場がなくなったら」に対しては、他の交通手段へ転換すると答えた者が全体で38.2%あり、目的別には社交・レクリエーション目的の46.5%が、職業別には主婦の44.8%が、近くに駐車場のあつて用を済ませる、と目的の変更を答えて、自動車利用の抑制・集中緩和に効果のある対策であることがわかる。

5. むすび

路上駐車禁止規制は、取締り方法自体多くの問題をかかえている上に、今回の結果をおる限りでは地区の交通量を減少させる効果はあまり大きく現れなかった。また、駐車形態の変化をおてき、通勤目的等の駐車時間の長い目的の自動車を抑制する効果はあったものの、本来の目的である、路上駐車をなくす、という効果は我々の期待したほどのものではなかった。その上路外駐車場の利用者が増加して、駐車対策に新たな問題のあることがわかった。したがって、以後自動車交通抑制として駐車スペースを云々する場合は、路外駐車スペースのコントロールが重要となり、特に付置義務駐車場等の付置基準のおきおしが必要であらう。また、これらのスペースコントロールと併用して、種々の問題はあつたが、料金対策の実施より効果的な駐車対策として自動車交通の抑制に役立つであらう。

表-1
駐車場形式

特定公共	204 (37.1)
民間専用	120 (21.8)
公営路上	36 (6.5)
公営路外	70 (12.7)
民営路外	120 (21.8)
計	550

表-2
目的

業務	275 (50.0)
荷物運搬	3 (0.5)
出勤・登校	66 (12.0)
帰社	0 (0.0)
帰宅	1 (0.2)
買物・食卓	144 (26.2)
私用	61 (11.1)
計	550

表-3
駐車場選択理由

無料・安い	35 (6.4)
指定されている	157 (28.5)
目的地に近い	301 (54.7)
駐車しやすい	23 (4.2)
他にない	22 (4.0)
その他	12 (2.2)
計	550

図-5
「駐車場料金値上げ」
× 有料・無料駐車場

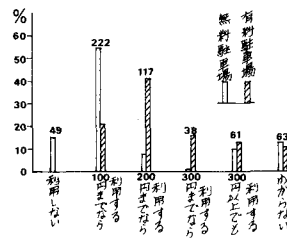


図-6
「駐車場料金値上げ」
× 目的

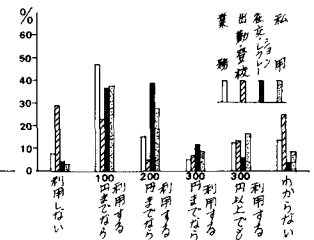


図-7
「駐車場がなくなつたら」× 目的

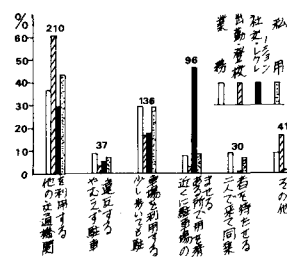


図-8
「駐車場がなくなつたら」× 職業

