

都心部一般街路における路上駐車の実態調査と考察

九州大学○学生員 李 相光 正 員 橋木 武
正 員 辰巳 浩 学生員 大石剛史

1. はじめに

ドライバーにとっての最良の駐車場は目的施設の目の路上であり、そのため、目的施設に近いところへ短時間、路上駐車しがちである。その量は取締りの程度に大きく左右されるが、路上駐車を完全に排除すると、大きな打撃を受ける商業・業務施設も多々あり、都心地域の活力が失われることにもなりかねない。

そこで本研究は、路上駐車の実態調査について実態調査を行い、その特性を把握するとともに、駐車時間の長短と沿道土地利用の特性などとの関係を検討するものである。その上で、今後の路上駐車の利用上の課題を明らかにし、路外駐車場整備が進むまでの暫定的な措置として、都心活動への実害が最小限に抑えられる限りにおいて選択的に路上駐車を合法化できるような施策を考え、駐車規制のあり方、路上駐車の実態調査の概要を考察するものである。

2. 路上駐車実態調査の概要

路上駐車の実態調査と沿道土地利用調査を実施した。路上駐車の実態調査では10分間隔のプレート式断続調査法を採用した。沿道土地利用調査では、区間別の沿道土地利用、一時預り駐車場の有無、街路の種類、駐車禁止標識の有無、車線数及び歩道の有無などを調査した。調査日時は1992年4～6月の平日(水)と休日(日)の9～18時の時間帯である。

調査対象地域は、福岡市の都心商業地域の駐車場整備地区の中で、防火地区になっている天神1丁目と天神4丁目のほとんどの道路である。これらの道路区間では、限定された時間帯に大型車の通行止めが行われ、また、主要幹線道路から入り込む道路は一方通行、あるいは車両通行止めなどの規制が多い地区である。

3. 駐車時間分布および平均駐車時間

平日と休日における路上駐車の実態調査は図-1のように街路の種類にかかわらず20分前後がピークで、30分以内の駐車が大半であり、そうした中で休日は平日に比べるとやや少なく、30分以内の駐車の実態調査は図-1

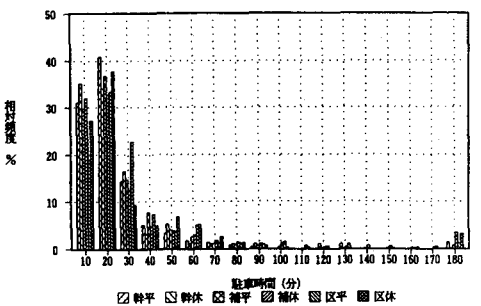


図-1 駐車時間の頻度分布

は、幹線道路、補助幹線道路、区画道路の順に高い。

街路種類別に見れば、幹線道路では平日・休日間で特に極立った差はないが、補助幹線道路と区画道路では平日・休日間に有意の差があり、表-1のように補助幹線道路では休日の、区画道路では平日の平均駐車時間が長く、30分を超えている。また、車種別には、貨物車と非貨物車の大きな差はないが、貨物車の場合、休日の幹線道路と補助幹線道路は、非貨物車よりも平均駐車時間は長くなっている。

表-1 車種別の平均駐車時間

区 分	非 貨 物		貨 物		全 車 両	
	平 日	休 日	平 日	休 日	平 日	休 日
幹 線 道 路	22.5分	22.4分	24.0分	37.1分	24.5分	24.7分
補助幹線道路	26.8分	30.3分	23.3分	36.3分	26.3分	33.7分
区 画 道 路	32.6分	30.2分	31.5分	23.0分	32.3分	27.9分
全 体	27.6分	30.0分	26.3分	32.1分	27.1分	32.2分

一方、流入時間帯別の駐車時間は、幹線道路では平日の11～12時と15時以後、休日の12～13時と15時以後の時間帯が長い。補助幹線道路では、平日の14～15時、休日の12時以後、区画道路では、平日の14～15時と16～17時、休日の10～11時と16～17時の時間帯に流入する車に長時間駐車傾向がみられる。

平日と休日の駐車時間を区間別にながめながら、特徴的なところを考察すれば、産業・建設関連ビル、公共施設および病院、ホテルや大規模商業施設の側面、銀行ビルや市役所の裏面、商業施設と離れた業

務施設、小規模業務施設や飲食店などと接した区間、建物の出入り口が少ない区間などで駐車時間が長くなっている。以上から、同じ用途の建物においても出入り口が接近しているか否かで差があり、建物の前面よりも側面や裏面で駐車時間が長くなっているといえる。

4. 駐車時間の長短に影響する要因分析

前章の諸内容を踏まえながら、平日・休日および車種別の駐車時間の長短を外的基準に、また、沿道の土地利用、交通規制、駐車場の整備状況、および道路施設の状況等を説明変数に数量化Ⅱ類を適用し、駐車時間に影響している要因を分析した。その結果は表-2、3に示すとおりであるが、平日における非

貨物車と貨物車の駐車時間に影響する主要な要因として、非貨物車の場合は車線数、歩道の有無、街路の種類が挙げられ、また、貨物車では、車線数、歩道の有無、一時預り駐車場の有無が挙げられる。さらに、道路施設面からみると、車線数と歩道の有無が駐車時間の長短に影響していることがわかる。

一方、休日における影響要因としては、非貨物車の場合、街路の種類と車線数、駐車禁止標識の有無が、貨物車は車線数、歩道の有無、一時預り駐車場の有無が大きく影響している。また、沿道の土地利用も平日に比べて、駐車時間の長短に関係するといえる。

5. 路上駐車対策に関する考察

1) 路上駐車規制のあり方

長時間の駐車区間について、道路施設面から考察すると、車線数や街路の種類との関係が高く、多車線よりは1、2車線の方が、幹線道路よりは補助幹線や区画道路の方が、また、建物出入り口の前面よりは側面や裏面道路の方が多く存在する。また、流入時間帯・街路種類別に1～2時間の差はあるが、どの区間でも平日の11時付近と15時以後、休日の12時付近と16時以後に流入する車両に長時間駐車傾向が見られる。このことから、不法駐車取締りは、無計画に人材を投入するよりは、休日・平日の別や区間、時間帯の違いを考慮して人員を配置することがより合理的である。

2) 路上駐車可能区間

都心の路上駐車の中では、一般業務用の荷さばき・宅急便・共同集配システムなど必要不可欠な短時間の駐車需要が多く、路上で発生する駐車需要への対応が要求される。

したがって、路外駐車場が満車になる可能性が高い午前11時以後は、駐車誘発施設と距離が多少離れても、休日には活動が少ない業務施設などに隣接する補助幹線道路や区画道路を利用したり、また、商業施設と隣接した区間でも、銀行・公園および大規模建物の裏面道路や2車線の一方通行道路の1車線分などを利用して駐車可能区間を設置すべきである。その上で、各区間の建物用途を考慮し、やむを得ない貨物車や一部の非貨物車の短時間駐車需要に対応させるなど、応急的路上駐車を認める方針で解決策を模索し、合法的な路上駐車を考えることもできる。

表-2 駐車時間の影響要因の分析結果（非貨物車）

アイテム	カテゴリー	平 日			休 日		
		例数	カテゴリ-量	総 回 数 標準化回次数	例数	カテゴリ-量	総 回 数 標準化回次数
沿 道 土地 利用	商業施設中心 商業施設中心	253 310	-0.12488 (0.06180)	0.12268 (0.06180)	136 284	0.41133 -0.19697	0.69630 (0.12567)
一時預り 駐車場有無	なし あり	219 344	0.18012 -0.10194	0.26206 (0.06302)	188 232	-0.24892 0.20252	0.45245 (0.13339)
付帯設備利用 種 類	幹線 道路 補助幹線道路 区画 道路	40 431 32	0.47557 -0.24300 0.93179	1.17482 (0.20350)	36 311 73	-1.85578 -0.24795 1.99122	3.88700 (0.44580)
駐車禁止標 識設置有無	標 識 ある 標 識 なし	515 48	0.03582 -0.32214	0.41776 (0.05085)	375 45	-0.18144 -1.51202	1.69346 (0.28040)
車 線 数 (注記)	1 車 線 2 車 線 4 車 線	182 293 108	1.36138 -0.07363 -1.94223	3.20271 (0.39544)	155 134 151	-0.98190 0.48011 0.79288	1.63487 (0.31528)
歩道 設置 有 無	あり なし (片側含む)	405 158	0.20082 -2.10389	2.92481 (0.46741)	316 104	0.20063 -0.61024	0.81024 (0.16256)
外的 基準 係数(時間)	平均値以下 平均値以上	462 101	-0.24297 1.11140	相関係数0.2700	271 149	-0.40553 0.78004	相関係数0.3371
約 中 係 数(時間)	平均値以下 平均値以上 計		53.0% 97.0% 60.0.9%			64.2% 91.3% 73.83%	
平均 駐 車 時 間		27.9分			32.2分		

表-3 駐車時間の影響要因の分析結果（貨物車）

アイテム	カテゴリー	平 日			休 日		
		例数	カテゴリ-量	総 回 数 標準化回次数	例数	カテゴリ-量	総 回 数 標準化回次数
沿 道 土地 利用	商業施設中心 商業施設中心	40 63	-0.26394 0.16758	0.43152 (0.18170)	47 56	-0.51074 0.38371	0.87445 (0.18204)
一時預り 駐車場有無	なし あり	38 65	-0.95022 0.95551	1.95574 (0.31831)	40 73	-0.63907 0.93017	0.88324 (0.22352)
付帯設備利用 種 類	幹線 道路 補助幹線道路 区画 道路	13 58 32	1.01789 0.30230 -0.78023	1.78822 (0.29483)	13 65 35	0.17391 0.80863 -0.40451	1.47842 (0.16982)
駐車禁止標 識設置有無	標 識 ある 標 識 なし	85 18	0.12355 -0.58344	0.70899 (0.09775)	92 21	0.10147 -0.44452	0.54589 (0.08130)
車 線 数 (注記)	1 車 線 2 車 線 4 車 線	45 39 19	0.77676 -0.46119 -0.101820	1.78286 (0.28114)	53 41 19	0.81122 -0.50809 -0.16648	1.97770 (0.27871)
歩道 設置 有 無	あり なし (片側含む)	94 39	0.47844 -0.76513	1.26358 (0.23812)	80 53	0.51076 -1.28820	1.74896 (0.38571)
外的 基準 係数(時間)	平均値以下 平均値以上	75 28	-0.28530 0.78536	相関係数0.2303	82 31	-0.28864 0.78995	相関係数0.2359
約 中 係 数(時間)	平均値以下 平均値以上 計		68.7% 78.6% 69.9%			65.9% 80.6% 70.0%	
平均 駐 車 時 間		26.3分			32.1分		