

新しい路上駐車 of 秩序を求めて

——路上駐車政策に関する提言——

(財)国際交通安全学会／路上駐車政策に関する提言委員会*

昨今の都市における路上駐車 of 秩序の乱れは目に余るものがあり、都市内道路交通を良好な状態に導くためにも、駐車に対する政策を確立すべきである。道路交通法が改正され、違法駐車 of 取締り手段の強化、都市内 of 全面駐車禁止 of 緩和が図られるのを機会に、国際交通安全学会では「路上駐車政策に関する提言委員会」を設置し、表記 of 提言を去る10月末に、警察庁、建設省に対し行った、その全文を掲載する。

In Search of a New On-Road Parking System

——Proposal Concerning a New Policy for On-Road Parking——

The Committee for the Proposal on Improvement of

On-Road Parking,* IATSS

Nowadays the confusion in on-road parking in cities (the city?) has become inexcusable. The establishment of a parking policy (parking policies?) is /are necessary to bring the city road traffic situation back to a satisfactory state. We submitted proposals to the police Department and the Ministry of Construction concerning the following: the revision of traffic law, steps to strengthen the control of illegal parking, opportunities to arrange for amelioration of the problem by creating large scale no-parking zones in cities, establishment of our committee at The International Traffic Safety Conference. All of the above is included in this manuscript.

委員長 越 正毅 東京大学生産技術研究所教授 (本学会会員)

Masaki KOSHI*: Professor, Institute of Industrial Science, University of Tokyo, Member of IATSS

委員 赤羽弘和* 東京大学生産技術研究所助手
Hirokazu AKAHANE*: Assistant, Institute of Industrial Science, University of Tokyo

犬丸令門 (財)日本自動車連盟専務理事
Reimon INUMARU: Executive Director, Japan Automobile Federation

生内玲子 評論家

Reiko UBUNAI: Transport Critic

太田勝敏* 東京大学工学部助教授 (本学会会員)

Katsutoshi OHTA*: Associate Professor, University of Tokyo, Member of IATSS

岡 並木 西武百貨店、都市・交通部門担当顧問 (本学会理事)

Namiki OKA: Senior Advisor of Urban and Transport Affairs, The Seibu Department Store, Ltd., Director of IATSS

岡野行秀 東京大学経済学部教授 (本学会会員)

Yukihide OKANO: Professor, University of Tokyo, Member of IATSS

栗山定幸 日刊自動車新聞社論説室長

Sadayuki KURIYAMA: The Editor in Chief, Nikkan Jidosha Shinbun (Motor Vehicle Daily Journal)

黒川 洸 筑波大学社会学系教授

Takeshi KUROKAWA: Professor, University of Tsukuba

高羽禎雄* 東京大学生産技術研究所教授 (本学会会員)

Sadao TAKABA*: Professor, Institute of Industrial Science, University of Tokyo, Member of IATSS

新谷洋二 東京大学工学部教授 (本学会会員)

Youji NIITANI: Professor, University of Tokyo, Member of IATSS

森地 茂* 東京工業大学工学部助教授 (本学会会員)

Shigeru MORICHI*: Associate Professor, Tokyo Institute of Technology, Member of IATSS

山川 仁 東京都立大学工学部講師

Hitoshi YAMAKAWA: Lecturer, Tokyo Metropolitan University

*執筆担当者

1. 路上駐車に対する本提言の基本的立場

1-1 新しい路上駐車政策の必要性と目的

昨今の違法路上駐車は横行には目に余るものがあり、交通に大きな混乱をもたらし、多数の人々の迷惑となっている。大都市では交通規制上はほとんどの道路が駐車禁止となっているが、実態は違法駐車であらゆる埋めつくされている所が多い。取締りもこれほどに多量の違反を前にあまり効を奏していない。重点的に取締るべき交差点やバスレーンなどでの駐車すら十分に排除されておらず、かなり無秩序な状態に陥っている。路上駐車違反の取締りが緩やかなために有料の路外駐車場が整備されていながらこれが十分に利用されず、路外駐車場整備の意欲を減殺しているという場合も多い。

これらのことから、違法駐車取締りを有効に実施することがまず急務であり、そのための新しい方法が必要である。しかし取締りの強化だけでは問題の解決は困難であり、路上駐車規制自体の見直しが必要である。現代の都市においてはその都市活動の維持発展のためにはある程度の駐車容量が必要なのであるが、現実には多くの都市においては、路外駐車場の整備が遅れていて、必要駐車スペースのかなりの部分を路上駐車であまなっているのが実状である。このような場合には、現行の全面的な駐車禁止規制をそのままにして取締りを強化すると、地域や都市の活性を阻害する結果となりかねない。規制と実態の乖離による現在の無秩序状態から脱却するためには、実害の少ない場所では時間を限って路上駐車をある程度認める方向で、駐車規制自体を見直して地域や都市の活動を阻害せず、かつ交通の円滑と安全を保てるような現実的に実行可能な規制としなければならない。路上駐車規制が自己目的化して、都市や地域の活性をそぐようなことにはならない。

新しい路上駐車政策の目的とするところは、したがって次の2つである。

(1) 路上駐車秩序回復

迷惑違法駐車排除、交通の円滑と安全の確保

(2) 都市道路交通政策の一環としての駐車政策の推進 都市活動の維持発展を目的とする総合交通管理の一環としての路上駐車政策

1-2 都市道路交通政策としての駐車政策

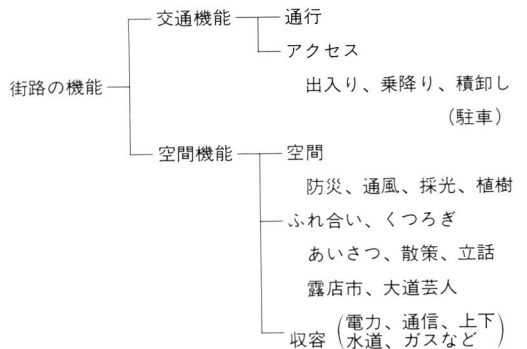
我が国も含めて世界各国の多くの都市は、自動車の出現以前に形成されたものであって、人々の自動

車利用欲求に完全に応ずるだけの道路および駐車容量を備えていないことが多い。このために、世界のいずれの都市においても、効率の良い道路交通を維持するために、野放図な自動車利用を制御するような何らかの交通管理政策が必要となっている。この交通管理に失敗すると、激しい渋滞が日常化して都市内道路交通は麻痺状態となる。これによる時間、燃料の浪費や公害の増大など、都市の様々な活動や人々の生活に与える損失は甚大である。

駐車管理は自動車利用と道路交通施設との間の需給の均衡を保ち、自動車交通に秩序をもたらすための最も有効で、かつ往々にして唯一の政策手段である。都市の持つ道路の容量と自動車利用需要と丁度均り合うように、都市内で受け入れる車両の駐車容量を調節することが必要である。ことに無秩序な路上駐車によって交差点やバス路線などでの交通容量が阻害されているような場合には、これらの路上駐車を排除すると道路網の交通容量が回復することに加えて、このような路上駐車による自動車利用需要も同時に削減されるので、円滑化効果は大きい。

1-3 街路機能の中における路上駐車的位置付け

街路は、次のように多様な機能をもっている。



つまり、街路の機能は交通だけではないし、また交通機能といっても通行だけではない。街路は、みんなが黙々と足早やに通りすぎて行くだけの施設ではない。したがって、通行機能を阻害するような街路の使い方は、即無条件に不相当であるとはいえない。特にアクセスは街路の交通機能の重要な一部である。建物や駐車場などの沿道施設と道路の出入りはもちろんのこと、通常の乗降りや積卸しも街路の機能の一部として一般に認められており、仮にそれが通行の多少の障害となることがあっても、路上で行われる。それは各戸が個別に路外での乗降・積卸

場を備えることは現実的ではなく、また必要でもないと考えられるからである。しかし、大規模なビルになると街路への負担が過大になるので乗降りや積卸しの施設を敷地内に設けていることがあるし、またそうすべきである。

一方都市内における駐車に関しては、ことに都市中心部では、街路の利用需要密度が高いので、路上での駐車を許容するとそのために貴重な街路スペースが占有されて他の街路機能を著しく損なうことが多い。しかも地域の駐車需要すべてを路上駐車できまかなうことは普通できないので、どのみち路外駐車施設が必要である。したがって、街路利用の公平性、効率性および路上スペース利用の優先度という観点から、駐車は路外を原則とすべきである。

1-4 路上駐車の基本的事考方

駐車は路外で担うことが大原則であるべきことは前述の通りであって、必要な路外駐車場を整備することが駐車政策の基本でなければならない。しかし、路外駐車場の整備が遅れている地域においては、その地域の活動をかなりの程度路上駐車に依存しているのが現実である。このような地域においては速やかに路外駐車場の建設を促進すべきことは当然であるが、必要な路外駐車場が整備されるまでの間の過渡的措置として、他の交通の通行や乗降り・積卸しなどへの障害が最少限に抑えられる限りにおいて、駐車の場合および時間に関して選択的、限定的に、ある程度の路上駐車を合法的に許容することが現実的であり、また地域および都市の活動を維持発展させるという都市交通の本来の目的に照らして妥当でもある。この路上駐車の合法化政策は、すでに現在違法状態で存在している路上駐車の手単なる追認であってはならない。実害を及ぼすいわゆる迷惑駐車を厳正に排除し、かつ他方で路外駐車場の補完としての路上駐車の手位置付けを明確にすることによって、実際に路上に駐車される車両の数を現状よりはかなり減少させるようにしなければならない。

なお、本提言の対象とする合法的な路上駐車とは、単に道路利用者からみて路上に合法的に駐車することを意味しており、改正道路交通法による時間制限付き路上駐車規制によるものと駐車場法による路上駐車場とのいずれであるかを問わない。

路上駐車の手選択的容認は以上のような考え方に基いてなされるものであるが、さらに実施に当たっては次に述べるようないくつかの条件を満たすことが必要である。

1-5 路上駐車実施上の条件

〈適切かつ厳正な違反取締りがなされること〉

違法駐車に対して厳正な取締りがなされていることが、第一に重要な条件である。有効な取締りを欠いてはすべてが画餅となる。一旦違反者数と取締りの能力のバランスを失ってしまうと、蠅が蠅取紙を占領するのたとえとなって收拾がつかない状態となる。つまり、厳正な取締りによって違反者を十分少ない数に保つことが、厳正な取締りを実施するのに必要であるという循環関係がある。この循環が望ましい方向に回り始めるためには、まず路上駐車規制そのものが適切妥当でなければならない。駐車場所、駐車時間、駐車料金の設定が十分に現実の需給を反映しており、人々の納得を得られるものであることが必須である。

〈路外駐車場の整備を阻害しないこと〉

路上駐車実施上の条件の第二は、路上駐車の手許容が路外駐車場の整備を阻害してはならないということである。したがって、路外駐車場が未整備の地域であっても路上駐車の手料金は、将来整備されるはずの路外駐車場の料金よりも安くはならない。もし安ければ、路外駐車場を整備しようとする意欲をそぐ要因となる。

また、すでに整備されている路外駐車場がある場合には、その利用度を減殺することのないように、路上駐車を許容する際の手場所、料金および制限時間を選ばなければならない。このことは、既存の路外駐車場の収入を増やすといった短期的、経済的目的のためではなく、できるだけ速やかに必要な規模の路外駐車場の整備がなされるように誘導するための長期的、政策的な目的のためである。

〈路上駐車の手機会が公平に与えられるようにすること〉

路上駐車の手機会が公平に広く与えられるようにすることが、第三の条件である。路上駐車の手料金と制限時間とを適切に定めて、希望者のできるだけ多くが利用できるようにすべきである。料金と時間の設定値が寛大に過ぎると、路上駐車の手スペースは常に少数の人々によって特典的に占有されて常に満車状態となってしまう、多くの利用希望者は駐車できずに仕方なく違法駐車する羽目になりがちである。料金を高く、制限時間を短く設定し過ぎると、利用希望者自体が減って、駐車スペースの多くが空車状態となり利用度が低下する。料金と制限時間はいずれの極端にも陥らないように、常に適度の空車スペース

スのみを残した状態で運用されるような水準を目指すべきである。

〈地域の人々の利用に供されるようにすること〉

路上駐車第四の条件は、路上駐車場所の付近あるいはその地域内に目的地を持つ人々の用に供するようにすべきことである。路上駐車車両は沿道に住む人々の乗降り・積卸しの便、窓外の眺めなどを妨害するものであるから、沿道の人々にとっては決して歓迎すべきものではない。その近隣や地域に用のある人々の駐車ならば路上駐車に伴う多少の不便や不快を受認できる。したがって、地域に無関係な人々が駐車することのないよう留意しなければならない。特に駐車制限時間を長く設定すると、遠くの目的地まで歩いていくことができるようになる。また歩行範囲内に駐車需要と駐車スペースとの需給関係の不均衡や駐車料金の大きな違いがあると、有利な場所に駐車して遠くの用務地まで歩いて行くということが生じやすいので好ましくない。

1-6 駐車時間と料金についての基本的考え方

今後の路上駐車を合法的に許容するとしても、路上の駐車可能台数は、現在実際に路上に駐車している台数よりは減ることになる。それは現在では乱雑に所かまわず路上駐車がなされているのを、これからの新しい政策の下では少なくとも実害のある場所での駐車を排除することになるためである。場合によっては、路外駐車場の利用率が上昇するという形で路上から排除された駐車需要の一部が吸収されることもあろうが、いずれにせよ路上ですべての駐車需要を吸収するという事はない。

このような場合に、路上ではどのような駐車需要を優先して受け入れるかについて3つの選択がある。すなわち、

- (1) 駐車制限時間を駐車需要全体から見て総合的に短めに設定して、駐車時間の短い方の需要を路上に受け入れる。この場合駐車料金はことさらに高くする必要はない。駐車時間制限により、長時間の駐車需要は路外駐車場に回るか、付近に利用可能な路外駐車場がなければ、その地域への自動車利用をあきらめなければならない。
- (2) 駐車料金を高めに設定して、高い料金を支払っても駐車したいという需要を受け入れる。この場合は制限時間はあまり短くする必要はない。路上駐車をあきらめる人々は、もし路外駐車場が付近にあってそのほうが安ければそちらに駐車するし、そうでなければ、その地域への自動車利用をあき

らめることになる。

- (3) 比較的安い駐車料金と比較的長い駐車制限時間とを設定する。この選択はともすると人々の素朴な希望に合致する。しかし、その結果の利用実態としては、おそらくいつも満車状態となり、たまたま空席に巡り合った運の良い人だけが利用することができ、大多数の人々は利用できないということになろう。料金次第によっては、特定の人々が組織的に車を移動させて終日駐車に使うかもしれない。利用しようとしてそこまで来たのに空席を見つけれない人々は、もし路外駐車場が付近にあればそちらに行くか、そうでなければ駐車可能なところまで行き公共交通機関で出直して来るか、あるいは付近に違法駐車をするかいずれかの選択をしなければならない。近くに路外駐車場がなければ、取締りを余程厳しくしない限り、おそらく大多数の人々が付近での違法駐車を選ぶことになりがちである。

以上の3つの選択のうち、良い結果をもたらす、かつ人々への説得力を持つのは第一の選択、つまり駐車時間の短い需要を優先することである。この場合にも、料金については路外駐車場に比べて割安とならないような水準は保たなければならない。駐車料金と駐車時間とは以上のように駐車需給を調節し、公平性を保つための手段である。ことに料金を徴収するのは営業を目的するものではない。しかし我が国のように高地価の状況においては、路外駐車場の料金相当額以上の料金を路上駐車に課せば、特定の地域や期間に限れば経費より多額の収入となつて、結果的に利益をも生むかもしれない。もしこのような利益が生じた場合には、直接にせよ間接にせよ、これが長期的、広域的に路外駐車場の整備を促進するために使われるのが利用者の利益にかなうことであり、納得を得られやすいであろう。

1-7 駐車時間と料金の多段設定

駐車制限時間がある程度以上長い場合には、制限時間より短い時間で済む駐車需要に対しては、低額の駐車料金となるようすべきである。たとえば40分で200円のパーキング・メータの場合には、20分までなら100円で駐車できるようにすることが利用者の利便にも常識にも沿うものであり、また諸外国で広く行われている運用方法でもある。ことに駐車制限時間が長い場合には、料金上限はその制限時間に応ずる路外駐車場料金相当額以上の水準に設定しなければならないので、いきおい高額となる。この場合

には、料金多段設定でなければ短時間駐車にとっては事実上禁止的に高額となってしまう、結果的にはこれら短時間駐車需要を違法駐車へ誘導しかねない。時間制限付き路上駐車手数料の弾力的な解釈あるいは駐車場法による路上駐車場の運用のいずれかを問わないが、硬直的な一段設定にとらわれずに済む方策を採るべきである。

1-8 都市活動と多様な交通需要

都市活動とは業務ばかりでなく、食事、観劇、社交、娯楽など広く都市生活全般を含むものである。都市とは単に人々が働いて利益を上げ、収入を得るためだけの仕事場ではない。都市はそれ以上に文化を生み育てる場である。都市には利益や収入を得るための活動も重要であるが、それと同じかそれ以上に、消費をするための活動が重要である。消費なくして業務だけでは都市は都市たり得ない。

往々、業務交通は必要止むをえない交通需要であり、消費のための交通は不要不急の交通であると位置付けられがちである。現行のパーキング・メータによる路上駐車規制においては、夕刻（19時）までは料金を支払うことによって一定時間内の駐車が許されるが、19時を過ぎると料金を支払っても駐車は許されない。昼間が主体の業務交通にとってはこれでもあまり困らないが、夕刻以降がむしろ主体となる業務以外の交通にとっては、駐車が困難となり、差別的な扱いを受ける結果となっている。一般には都市中心部の大部分では、業務時間終了後遅くなるにつれて交通量が低下し、道路には路上駐車のための余裕が増すので、路外駐車場との関連に支障がなければ路上駐車禁止を解除するのが原則であってよ

い。しかし、この場合でもいわゆる車庫法の適用を受けることは当然であって、車庫代り駐車を認めることを必ずしも意味するものではない。

2. 現状分析

2-1 路上駐車の実況

Table 1によれば、東京都における日中の瞬間路上駐車台数は約18万台と推定されている。現在都市内において路上駐車がほぼ全面的に禁止されているため（東京都内の規制率は約96%）、このうちの大部分の約16万台が違法駐車とみなされている。1日当たりの延べ違法駐車台数は、この数倍に上ると推定

瞬間路上駐車台数		18万台 (23区内15万台)
瞬間路上違法駐車台数		16万台 (23区内15万台)
駐車規制状況	駐停車禁止規制延長 (60.3現在)	1万km
	規制率 (規制延長/改良済道路延長)	96%
	パーキング・メータ設置状況 (60.3現在)	特別区内
	設置基数	7,700基
駐車取締状況	駐車違反取締件数 (60年中)	45万件 (1日当たり1,200件)
	違法駐車移動保管件数 (60年中)	21万件 (1日当たり580件)

注：いずれも概数
 出典：「道路交通法改正案の解説」昭和61年第104回国会
 監修：警察庁交通局交通企画課

Table 1 路上駐車の実況(東京都)
 Current conditions of on-road parking (Tokyo-to)

目的	駐車時間別トリップ数の構成比の累計[%]							合計	
	～9分	～19分	～29分	～39分	～49分	～59分	～2時間	トリップ数	構成比[%]
出勤	5.3	12.4	15.6	18.4	20.4	23.5	34.8	39,512	4.1
登校	20.4	31.0	35.4	37.0	38.6	38.6	49.6	11,782	1.3
業務A	11.4	28.3	40.5	50.7	56.7	61.7	76.3	271,043	28.3
業務B	19.7	40.8	51.6	60.8	65.5	68.4	80.3	472,729	49.3
家事・買物	16.1	31.7	44.2	54.3	60.2	63.7	79.0	47,086	4.9
社交	6.5	13.7	18.8	25.2	31.8	35.3	56.8	53,169	5.5
帰社	3.8	7.1	12.3	16.0	17.9	20.5	33.0	33,550	3.5
帰宅	6.4	11.8	13.9	15.1	15.4	17.2	20.0	30,211	3.1
合計	14.9	31.9	42.0	50.6	55.4	58.9	71.9	959,082	100.0

注：業務A—物の運搬を伴わない業務
 業務B—物の運搬を伴う業務
 出典：オーナーインタビュー調査（自家用車類）、建設省、昭和55年

Table 2 路上駐車の実況時間分布(東京23区)
 Time distribution of on-road parking (Tokyo's 23 wards)

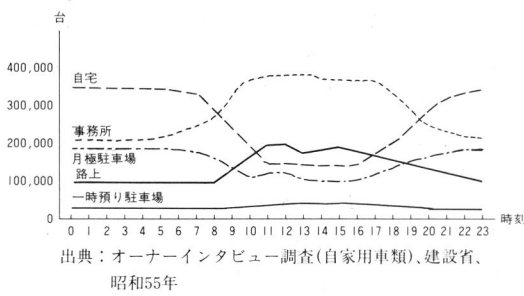


Fig. 1 駐車需要の時間変動(東京23区)
Fluctuations in parking demand by time
(Tokyo's 23 wards)

される。これに対して、駐車違反の取締りは1日当たり約1,200件(年間45万件)にとどまっている。

一般公共の用に供される合法的な路上駐車スペースには、主としてパーキング・メータによる駐車時間制限区間、駐車場法による路上駐車場がある。これらの設置数は全国合計でもパーキング・メータが14,000台分、路上駐車場が1,900台分程度である。

Table 2 によれば、東京23区内における路上駐車は全体では42%が30分未満、59%が60分未満と、短時間駐車に占める割合が大きい。特に路上駐車トリップ全体のほぼ8割を占める業務目的トリップの駐車時間は短く、物の運搬を伴わない業務(業務A)で40%、物の運搬を伴う業務(業務B)では50%が30分未満である。社交目的トリップの駐車時間は60分未満の割合が35%であり、業務目的トリップと比較すると長い。

Fig. 1 は駐車需要の時間的変動の様子を示しており、路上駐車台数および一時預り路外駐車場における駐車台数は、業務時間帯外にはかなり減少することがわかる。

2-2 路外駐車場の現状

「自動車駐車場年報」などの一般統計資料からは、一時預り路外駐車場全体の供給状況を全国的に把握することはできない。それは、一定規模に満たない一時預り路外駐車場が含まれていない、あるいは前置義務駐車施設において一般公共の用に供される部

都市計画 駐車場	一時預り駐車場		計
	届出 駐車場	その他	
40台 1.2%	1,424台 45.6%	1,661台 53.2%	3,125台 100%

出典：「水戸市駐車場整備計画調査」
水戸市都市計画部 昭和59年3月

Table 3 水戸市の駐車容量(路外駐車場)
Mito City's parking capacity (off-road parking lots)

分と専用部分とが区別されていない等が主な理由である。Table 3 に示した水戸市における全数調査によると、一般統計資料から把握できる同市の路外駐車場(一時預り駐車場および都市計画駐車場)の駐車容量は、全体の約47%であった。

名古屋市中心部における調査(全数調査)の結果をまとめたTable 4を見ると、一時預り路外駐車場と専用駐車場の合計駐車容量は約166,000台である。これに対し同地区における総駐車需要は、平日のピーク時においても約109,000台であり、合計駐車容量の3分の2程度である。

2-3 駐車場の誘致圏

Fig. 2 は、駐車場から目的地までの歩行距離の分布を示しており、駐車場利用者のほぼ半数の歩行距離が名古屋市では200m以内、富山市では150m以内であることがわかる。したがって、駐車場の誘致距離は高々200m程度であると考えられる。

2-4 路外駐車場の活用の可能性

Table 4 によると名古屋市中心部の一時預り路外駐車場の利用率は、平日の駐車需要ピーク時においても60%程度であった。この利用率を100%にすれば、さらに9,000台の駐車需要を路外に吸収できる計算になる。しかし、これでは目的地からかなり離れた駐車場まで利用されるとみなすことになり、実情にそぐわない。Table 4 の調査では、駐車場の誘致距離を考慮して中心部を平均面積が約20haのゾーン

駐車場所 需給状況	路上	一時預り 駐車場 ①	専用駐車場		合計
			大規模専用 50台以上 ②	50台未満 ③	
駐車需要	20,512	12,584	12,413	63,191	75,604
駐車容量		21,651	25,473	118,925	144,398
利用率		0.581	0.487	0.531	0.524
100ゾーン中路上 駐車を総て吸収 できるゾーン数		①の利用率を100% としたとき	25		
		①②の利用率を100% としたとき		55	
		①②③の利用率を 100%としたとき			99

注：駐車需要量は名古屋市中心部(2,000ha)を100ゾーン(徒歩圏を考え、1ゾーン平均20haとした)のそれぞれの自動車の滞留ピーク時のものを合計したものである。

出典：「名古屋市駐車実施調査(昭和58年実施)」名古屋市計画局

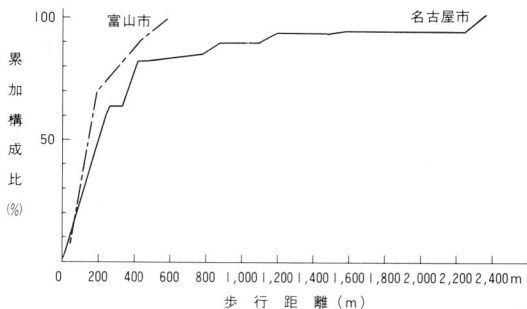
Table 4 名古屋市中心部(2,000ha)の平日における駐車状況と駐車需給の関係
Downtown Nagoya's (central 2,000 hectares) weekday parking situation and the effects of parking supply and demand

に分割し、各ゾーンごとに一時預り路外駐車場の利用率を100%にした場合の路上駐車吸収の可能性を検討している。その結果、路上駐車を全て吸収することができたのは、全100ゾーン中25ゾーンのみであった。

一時預り路外駐車場は、現状では十分に活用されているとはいえ、その利用率を向上させる余地は大いにある。しかし、都市中心部における路外駐車場の容量そのものが駐車需要と比較して相当に不足しており、またその配置も駐車需要の分布に対応できる体制とはなっていない地区が多い。

同じくTable 4によると、名古屋市中心部における専用駐車場の利用率はピーク時で約52%と一時預り路外駐車場と同様に低く、またその容量は一時預り路外駐車場の容量を上回っている。同地域において収容台数が50台以上の専用駐車場を一時預り路外駐車場に転換し利用率100%とした場合には、全100ゾーン中55ゾーンで路上駐車を全て吸収することができるかと試算されている。

平日は通勤、業務などのための駐車需要にあてられている専用駐車場を休日に一般利用者に解放すれば、買物交通などに対して有効な駐車スペースを提供できる。実際に市役所の駐車場を、休日に一般に解放している例もある。また、月極め駐車場を一括して借り上げ、一定金額以上を購入した買物客に一時預り路外駐車場として提供し、成果をあげている商店街もある。このように専用駐車場を一時預り路外駐車場に転換することにより、比較的短期間に一時預り路外駐車場の容量を増加させられる可能性がある。ただし、この場合にも専用駐車場において常



注 名古屋市については徒歩時間がわかっているので、歩行速度を1.25m/秒として換算した。

出典：「名古屋市駐車実態調査(昭和58年実施)」
名古屋市計画局
「富山市駐車場調査報告書」
富山市都市開発部 昭和57年3月

Fig. 2 駐車場から目的地までの歩行距離
Walking distances between parking lots and destinations

に確保されているはずの専用利用者の利用機会を保証しなければならず、また利用者が不特定となるための保安・管理を担当する人員を配置する必要があるなどの問題もある。

3. 路上駐車が交通流に及ぼす影響

3-1 交通容量

3-1-1 交差点付近の駐車車の交通容量への影響

交差点付近の路上駐車は、交差点の交通容量を著しく低下させる。都市道路網における日常の交通渋滞のほとんどが交差点の交通容量不足に起因していることから、交差点付近の路上駐車を排除して交差点容量を回復させれば、交通状況をかなり改善することができる。

信号交差点の交通容量は、路上駐車ほかに信号制御の方法、道路幾何構造、車種構成などの道路・交通条件によって影響を受ける。以下では、標準的な交差点について、流入部の交通容量に対する路上駐車の影響を評価してみる。

路上駐車のために交差点流入部においても左端の車線を走行できない場合には、ひとつ内側の車線を直進車と左折車とが混用することになる。左折車は、転向行動のために速度が低下し、また交錯する横断歩行者によって停止させられることも多いため、直進車の進行をしばしば妨げる。これに対し、停止線から十分な長さにわたって駐車が排除されている場合には、左折車は左端の車線を利用することができ、直進車への走行妨害は生じない。

交差点付近の路上駐車を排除することによる、交差点流入部の交通容量の改善率を試算した結果をTable 5に示す。駐車が無い場合の計算においては、

単路部車線数 (駐停車帯を除く)	交通容量[台/時]		駐車排除による交通容量の改善率 [%]
	駐車あり	駐車なし	
1	600	1,000	+ 67
2	1,200	1,700	+ 42
3	1,900	2,350	+ 24

注：設定条件

- ・右左折率：各々10% ・大型車混入率：10%
- ・縦断勾配：0% ・横断歩行者：多(20人/サイクル以上)
- ・サイクル長：90秒 ・損失時間：10秒/サイクル
- ・現示設定：直進、左折現示および右折現示の計4現示
- ・直進、左折現示のスプリット：有効青時間の40%
- ・交差点の飽和度：0.8 ・右折専用付加車線：あり

Table 5 交差点流入部の交通容量の比較
Comparative capacities of flow into intersections

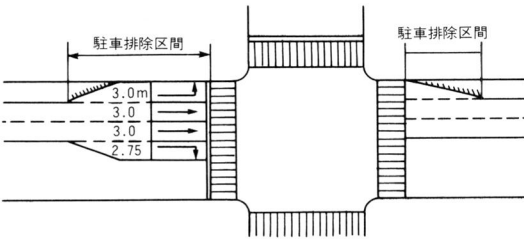


Fig. 3 交差点付近での駐車排除の原則
General rules for the control of parking near intersections

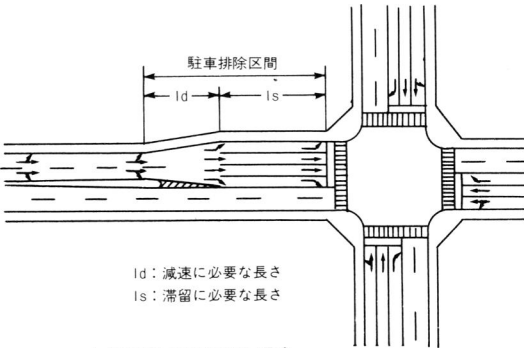


Fig. 4 左折車線を確保する場合
The case for maintenance of left turn lanes

直進車が左端を通ろうとしても、この車線が横断歩行者と左折車との干渉で停滞していることや、交差点通過後に再び本線に戻らなければならないことなどから、直進車は左の車線を利用しないと仮定している。また、交差側の交通量は、ほぼ同規模としている。

交通容量の改善率は車線数により異なるが、およそ25~70%にもなる。路上駐車が交差点付近にある場合、左折車の影響を受ける直進車の割合は、車線数が少なくなるほど大きくなる。したがって、車線数が少ないほど、路上駐車排除による改善率も大きくなる。

3-1-2 交差点付近において駐車を排除すべき区間

1) 一般原則

単路区間において合法、違法を問わず駐車がなされている道路であっても、交差点においては、交差交通や歩行者への見通しの確保と自動車の円滑な車線変更のために、Fig. 3 に示すように流入部、流出部ともに一定区間について駐車を排除すべきである。駐車を排除すべき区間の長さは、それぞれの交差点における幾何構造、実勢速度、交通量、その他の条件によって異なる。

2) 交通容量上のボトルネックとならないために必

要な駐車排除区間長

交通量が多い交差点では、路上駐車によって交通容量が減少してボトルネックとなる。これを防ぐために、交差点付近の駐車排除区間を長く採らなければならない。

a. 左折車線確保により容量低下を防ぐための区間長

Fig. 4 に示すように、停止線の手前に左折車の滞留に必要な長さおよび減速に必要な長さを確保するため、駐車を排除する必要がある。

Table 5 の計算例と同じ標準的な交差点について駐車排除区間長を概算した結果、Table 6 に示した。左折車の滞留長の算出にあたっては、左折交通量のランダム変動を考慮するため、サイクルあたりの平均左折交通量を1.5倍¹⁾している。また、減速に必要な長さは、減速に必要な長さであると同時に左折車を直進車線から左折車線へシフトさせるターバー長の役割をもっており、この例ではおよそ20mが必要となる。

Table 6 の結果によると、単路部車線数が1車線の場合で、停止線から概ね50~60mは駐車を排除しなければならない。ただし、サイクル長が長くなると、各サイクルごとに、より多くの左折車を滞留させる必要があるため、駐車排除区間もより長くとならなければならない。また、単路部の車線数が増すと、左折率が一定の場合であっても、捌くべき左折交通量が増加する。したがって、駐車排除区間もより長くとならなければならない。

Table 6 に示した数字は、標準的な交差点について概算した結果であるので、たとえば左折交通量がこの例より多い交差点では駐車排除区間をより長くするなど、実状に合わせて調整することが必要である。

b. 左折車線を設けるために本線をシフトさせる場合の区間長

サイクル長〔秒〕	単路部車線数（駐停車帯を除く）		
	1	2	3
60	35	50	60
90	45	60	80
120	55	75	100

注：設定条件
Table 5 の条件に加えて
・交差点付近における実勢速度：40km/時
・左端の車線の幅員：3.0m

Table 6 駐車排除区間長の計算例
An example of calculating restricted parking segment length

Fig. 5のように、右折車線を設けるために本線をシフトさせる場合には、停止線から本線シフトのすりつけ始点までの区間において駐車を排除する必要がある。

駐車を排除すべき区間の長さは、それぞれの交差点における幾何構造、実勢速度、その他の条件によって異なる。

3-1-3 単路部の交通容量

Fig. 3のように、交差点の直進車線と同数の車線が単路部においても確保されていれば、単路部がボトルネックになることは少ないと考えられる。ただし、車線幅員が3.25m未満となったり、あるいは二輪車、自転車の通行空間を圧迫することになる場合には、交通容量が低下するので、路上駐車によってこのようなことが生じないようにしなければならない。また、路上駐車によって交通容量が低下することは確かであるから、交通容量のボトルネックとはならなくても、サービス水準が悪化することは避けられない。特に駐車密度があまり高くなり過ぎると、駐車車両の出入りが頻繁になることや、荷捌きのための二重駐車が発生する恐れがあるので、十分に留意する必要がある。

バス路線における路上駐車は、交通量を著しく低下させ、あるいはバス運行に支障を生じさせる要因となっており、特に交通量が少ない路線以外では路上駐車を排除しておく必要がある。

3-2 交通安全

路上駐車は

- (1) 通行空間を狭め、通行の障害となる
- (2) 駐車車両の出入り及び駐車車両からの乗員の出入りが発生する
- (3) 見通しを悪化させる

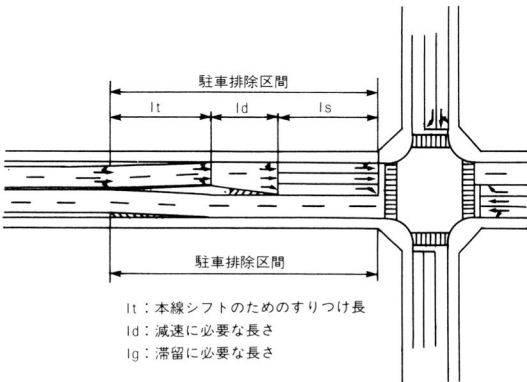


Fig. 5 本線をシフトさせる場合
Thru-traffic lane shift cases

という側面もっており、交通安全の面からも決して好ましくない。特に交差点においては、交通事故の約60%（人口集中地区では約70%）が発生しており、最も安全に配慮を要する場所であるので、路上駐車を優先的に排除する必要がある。

また、二輪車および自転車の安全な通行という面からも、本線と駐車帯との間にこれらの車両の通行のためのスペースを確保する必要があり、たとえば左端の車線幅員を広めにとるなど、車線幅員の設定に配慮しなければならない。

4. 路上駐車の手続き

4-1 運用手続きの検討プロセス

これからの新しい路上駐車政策を具体的な地区に適用する場合には、対象地区の交通動態、駐車需要、道路及び駐車場施設、土地利用等を調査して、適切な駐車政策の下に運用していかなければならない。

路上駐車の手続きを計画、実施していくプロセスの基本的ステップはFig. 6に示すように7段階が考えられる。

第1ステップは、都市全体の視点から、新たに路上駐車を導入すべき対象地区を選定する段階である。違法路上駐車の問題が大きく、それを解決して対象地区の道路交通環境を大幅に改善し、地区の社会経済文化活動の発展に寄与し、まちづくりに貢献しようとする効果の大きい地域を選び、その中から特に地元の要望が強く、理解と積極的協力の得られ易い地区から優先的に導入していくのが得策である。ま

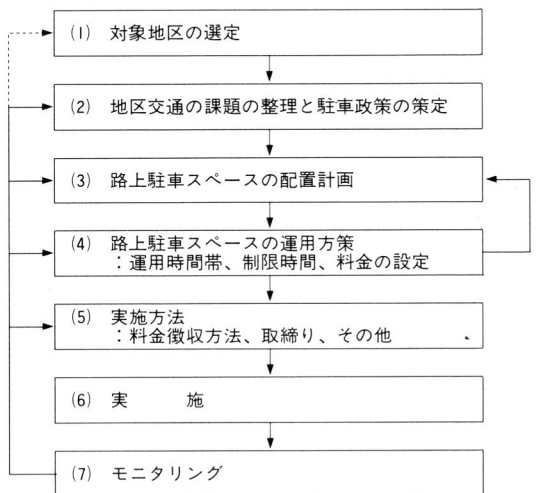


Fig. 6 路上駐車政策の計画・実施プロセス
The process of planning and putting through on-road parking policy

た、対象地区の具体的設定にあたっては、交通、土地利用の一般的条件の判断に加えて、人員、予算を含めた実施体制の中で有効な実施が可能である大きさに対象を限定すべきである。

第2ステップは、対象地区の道路交通上の課題を調査分析して整理し、地区の駐車問題への対応について基本的な方針（駐車政策）を策定する段階である。対象地区およびその周辺の道路・交通・駐車場施設の整備状況と将来の計画や動向の分析を踏まえて、対象地区のまちづくりの中で交通上の問題を整理して、駐車政策を検討する。

地区の駐車政策の策定にあたっては、地区の都市活動にふさわしい交通環境づくりに向けて公共交通機関と乗用車との関係、歩行者・自転車交通の役割、通過交通の処理、物流への対応等からみて道路交差施設の整備と利用方法、路外駐車場、荷捌き施設の整備方針との関連の中で、地区交通の課題に有効に対応するための駐車政策の基本的方向を明らかにする。この場合、対象地区周辺部に与えるインパクトを検討し、周辺部への影響が大きい場合には対応策を工夫する。また、地区の長期的交通環境整備との関連において、路上駐車を含まない駐車政策の役割を位置付けておくことが必要である。

第3ステップは、路上駐車スペースの配置計画であり、具体的な路上駐車スペース設置箇所と数量を道路条件、沿道土地利用条件、駐車需要等より設定する段階である（具体的な方法は4-2参照）。

第4ステップは、路上駐車スペースの運用方策の検討の段階であり、個々の路上駐車スペースの運用時間帯・路上駐車制限時間・料金を設定する（具体的な方法は4-3参照）。この運用方策は第3ステップの配置計画とうまく組み合わせられてはじめて有効な地区駐車対策となりうるものであり、対象地区の交通施設整備状況と駐車需要の実態に対して提案された路上駐車方策が効率的で効果的な対策となっているかどうかを事前に評価しておく必要がある。

Fig. 6の中でステップ4からステップ3へのフィードバックが、路上駐車スペースの配置計画とその運用方策とを相互に検討する必要があることを表している。

第5ステップは、提案された路上駐車方策の実施にあたって考慮すべき料金徴収方法、取締りその他の事項についての検討である（具体的な内容は、4-5、4-7参照）。この実施方法の検討の結果、路上駐車方策の具体的な内容を再検討する必要があると

ステップ3ないしステップ4に戻って修正を加えることになる。

第6ステップは、提案された方策について地元を含む関係者の調整と合意を得た上で、路上駐車の新しい駐車方策を実施する段階であり、第7ステップは、その適用結果についてのモニタリングである。

このような路上駐車方策は、新しい施策であることから、地元住民・自動車運転者をはじめ関係者の反応について計画的に調査して、初期の計画通りに方策が機能し、効果を上げているかについてチェックし、必要に応じて駐車方策の具体的な内容を再検討をして修正を加える体制を予め整えておく必要がある。また、その経験を記録・整理して、他地区での駐車方策の適用に当たって有用な情報にすべく、意識的な努力が求められる。

4-2 路上駐車を許容する場所の選定

4-2-1 路上駐車対策重点地区の選定

第一段階として、各都市の中で違法駐車が多くのかつ駐車不便地区（路外駐車場が近くに無いか、容量が不十分な地区）を抽出し、その中からさらに緊急度や住民の要望なども考慮して路上駐車対策重点地区を選定する。このような地区をまず設定するのは、次のような事項を意図してのことである。

- (1) 同地区内を、駐車に関する無秩序をなくすモデル地区とし、この中では現在より合法的に駐車し易くし、かつ違法駐車を厳しく排除する
- (2) 広域的な違法駐車蔓延状態を同時に解消することは難しいので、目標とする状態の実現可能な重点地区に当面限定して対処する
- (3) 重点地区内の新しい状態に市民の理解が得られたら、次に重点地区を増加させていき、ひいては駐車に対する市民意識の改革を図る

導入地区の広さは、200m～500m四方程度が適切と考えられる。なぜなら駐車場所から目的地までの距離（歩行距離）がこの程度であること（第2章参照）と、余り広域をとると違反取締りの徹底が難しくなると考えられるからである。

4-2-2 路上駐車を許容する場所の決定

上で選定された重点地区の中で、現在すでに合法、非合法を問わず連続して路上駐車がなされている道路区間およびその周辺の道路区間を選び出す。路上駐車を許容するのはこのような道路区間の一部であり、他の道路区間では路上駐車を許容しない。

上で選び出された路上駐車連担区間およびその周辺の道路区間の中で、駐車を排除すべき場所を次の

基準によって設定し、ここを「路上駐車を禁止すべき場所」とし、他を「路上駐車を許容する場所の候補」とする。この候補場所の中から、現地の交通、沿道土地利用状況等により、具体的場所を決定する。この結果、たとえば幹線道路の路上駐車を排除する代りに、現状では駐車が無いような付近の区画街路での路上駐車を許容するという場合も起こりうる。

1) 路上駐車を排除すべき場所の基準

a. 法定駐停車禁止場所

b. 交差点付近で交通の円滑と安全を阻害するような場所

c. 単路部で交通の円滑と安全を阻害するような場所

- ・ 駐車によって交通混雑をもたらす恐れのある場所

ことに幹線道路においては、交通渋滞の影響は大きいので路上駐車の許容が混雑を悪化させることがないことを十分確認すべきである。幹線道路では、一般に荷捌き駐停車需要も大きいので、交通安全の観点からも二重駐車等が生じないよう十分配慮すべきである。

- ・ 駐車によって対向交通のすれ違いが困難になるような場所

路線では十分な車道幅員の確保が必要である。

- ・ 歩道非分離区間で歩行者交通のためのスペースが確保できない場所

- ・ 二輪車交通量が多いにもかかわらず駐車帯と走行車線との間に適切な余裕スペースが確保できない場所

d. 路外駐車場と競合する場所

- ・ 路外駐車場の容量に余裕がある場合には、その利用度がある程度の水準を保つようにするために路外駐車場の誘致圏内、またはその一部では路上駐車を認めない。誘致圏内の駐車需要が路外駐車場容量を越えており、路外駐車場もすでにかなり高い利用率となっている場合には、誘致圏内での路上駐車も許容する。しかし、この場合に駐車制限時間は短く設定し、路外は長時間駐車、路上は短時間駐車を分担することを前提とする。

- ・ 荷捌きのための貨物車は寸法上路外駐車場に入場できないことが多く、また目的地の間近で荷扱いをしたがために付近に路外駐車場があるにもかかわらず荷捌きのための路上駐停車需要が生じがちである。このような場合は、従来

からの「貨物車の荷捌きのための短時間駐車(5分以内)は停車とみなす」とする運用によって対応するか、もしくは極力路外駐車場を利用させるよう工夫すべきである。

e. 道路の機能、構造からみて好ましくない場所

- ・ 大震災時の避難路など緊急時に機能を確保すべき道路

- ・ 勾配の大きい所、トンネル、橋梁の前後

2) 駐車スペースの減少とその効果

第一段階で路上駐車政策重点地区を選定する際に、すでに駐車不便地区(路外駐車場が近くにないか、容量が不十分の地区)を抽出しており、その中でさらに上述のような基準で路上駐車を許容するのであるから、総路上駐車可能台数は現状より必ず減少することになる。

この減少分については、

(1) 違法路上駐車に対する取締り強化あるいは駐車場情報の提供などにより、路外駐車場の利用率が向上する

(2) 路上駐車の有料化により駐車時間および荷捌き駐車時間が短くなり、路上駐車スペースの回転率が高くなる

(3) 違法路上駐車に対する取締り強化などにより、駐車需要の一部が駐車需要のピーク時間外へシフトする

などの効果により部分的には吸収できると期待されるが、その効果を定量的に把握することは現状では困難である。吸収できない部分については、駐車料金、時間制限および違法駐車に対する取締りによって、その駐車需要自体を抑制しなければならない。

逆にいえば路上駐車の料金および時間は、許容可能な路上駐車スペースができるだけ多くの人々に利用されるような水準に設定されることが必要である。

利用可能性(%)	ひとつの駐車場の容量(台数)				
	3台	5	10	20	30
70%	67%	79	89	94	98
75	63	76	87	93	95
80	58	72	85	92	95
85	53	68	83	91	94
90	46	63	79	89	93

注：・ 利用可能性とは、駐車希望者がそこに来た時に空席がある確率。
 ・ 平均利用率とは、各駐車スペースに駐車車両が存在する確率。
 たとえば平均利用率50%とは、1時間のうち延べ30分の間駐車車両によって占められていることを表わしている。

Table 7 駐車場所の容量と平均利用率
 The capacity and average rate of use of parking areas

3) 路上駐車場の容量

路上駐車スペースはいつも空席という状態ではないように、利用率はある程度以上に高く保つようにしなければならないが、かといって利用率が高過ぎて常に満車状態となって、駐車しようと思ってそこに来ても空席が見当たらず当惑することが多くてもいけない。この両方の要求を満たすためには、ひとつの駐車場の容量を大きくする方がよい。

各駐車マスの平均利用率（単位時間のうち、駐車車両が占有している時間の割合）を r 、ひとつの駐車場の容量を n 台とすると、その駐車場所に随時やってきた時に空席の見つかる確率（利用可能性） P は $P = 1 - r^n$ と表わされる。Table7はこれの数値例である。容量5台の小規模駐車場所は、利用可能性を90%に保とうとすれば施設の平均利用率を63%に下げなければならないが、容量10台の中規模駐車場所では同じ利用可能性を保つのに平均利用率を80%にまで上げられる。

ひとつの路上駐車場の定義は明確ではないが、道路片側（1車線一方通行なら道路両側）1ブロック程度としてよいであろう。

4-3 路上駐車を許容する時間帯、駐車制限時間および料金

4-3-1 運用時間帯

1日のうちの時間帯によって路上駐車場の運用が異なることは諸外国でも通常見られることである。朝夕のピークは駐車禁止、夕刻以降は無料駐車可といった運用も多い。休日は終日無料駐車可とするのも普通である。

我が国においても、日中においては駐車禁止または有料による時間制限付路上駐車可、夜間や休日は駐車可という運用が利用者の常識とも合致すると思われる。ただし、夜間の駐車については、いわゆる青空駐車の問題もあり、深夜の時間帯は駐車禁止にするなど路外駐車場の営業時間や地域の性格を勘案して、路上無料駐車可の運用を大幅に取り入れる方向で検討すべきである。

また、たとえば都市中心部の商業地や大規模レジャー施設の周辺などでは休日には駐車場容量が不足するが平日には容量に余裕があるという場合もある。このような場合には、平日は駐車禁止、休日は駐車時間制限付きで駐車可といった運用が考えられる。

4-3-2 路上駐車制限時間

1-6で述べたように、路上駐車を認める制限時間に関しては、路上駐車場の機会を広く公平に与える

という考えから、地区の駐車需要の特性に合わせてやや短めに設定し、利用効率を上げ、長時間駐車はできるだけ路外駐車場に誘致すべきである。

路上駐車場の方が路外駐車場よりも最終目的地の間近で駐車できることが多い、徒歩距離が短い、車両の出入れが容易である等のために、同一の目的に対して短時間の駐車で済むことを考えると、周辺の路外駐車場での最低料金で許される時間よりも、10分程度短く制限時間を設定してもよいし、また競合を避ける意味からその方が望ましい。

4-3-3 料金水準

料金水準は、まず現存のあるいは将来設置されるはずの路外駐車場の料金水準より高くなければならない。付近に採算を無視した低料金の路外駐車場（たとえば公営など）があっても、その場合はむしろ営利駐車場の料金水準を基準とすべきである。これは路上駐車場の許容が路外駐車場の整備を阻害する事がないようにするためである。この条件を満たした上で、料金水準は駐車制限時間との組み合わせによって、駐車スペースの利用率と利用可能性とが適切な水準になるように定められるべきものである。料金があまり高過ぎては利用率が低下し過ぎるであろうし、料金が低過ぎるといつも満車となって、利用可能性が低下する（いつ来ても満車で駐車できない）ことになる。

適切な料金の設定法は今のところ確立していない。今後経験を蓄積しながら確立しなければならない。もし付近にパーキング・メータがあれば、その利用状況からある程度の目安は得られるであろう。

短時間駐車には低料金であるようにするのは、諸外国で広く行われている運用方法でもあるし、利用者の利益にも常識にも沿っている。駐車制限時間が短い場合は別にして、料金と時間を多段設定すべきである。駐車制限時間が長い場合に、その制限時間に応じた料金を短時間駐車にも一律に課すと、結果的には短時間駐車が割高となり、利用者の共感を得にくい。

4-4 貨物車の荷捌きの扱い

現在の駐車場附置義務は、荷物の積卸し場所を対象としていないが、毎日定期的に荷物の積卸しのある事業所などは、本来各自の所有地にそのためのスペースを確保すべきである。

道路の交通容量の不足している地域において、そのような自己のスペースを確保し得ない事業所などは、道路空間を使用する際、そのための料金を負担

するかまたは限定された時間帯に道路空間を使用するなどの制限を受けることが、公平性および路外積卸し場所の整備のうえからも妥当である。

現在まで荷物の積卸しに関しては、路上を原則としてきたことを考えればその慣習を急に変更することには無理があり、また新たな路上駐車許容地区とそれ以外の地区の公平性の上でも問題がある。したがって、路上駐車を合法化した結果、路側に荷捌きのためのスペースがなくなることはないように、現地の状況に合わせて延長割合を定めて荷捌きのための駐停車スペースを残すべきである。5分以内の短時間駐車なら荷捌きに限って路上駐車スペースの無料使用を認めることも当面やむを得ない。ただし、5分以上は有料とすべきである。

荷捌き駐車の場合に、目的地の直前で荷扱いをしようとするあまり、二重駐車、ときには三重駐車すらなされているが、これは厳に排除すべきである。路上駐車を許容する場合にも料金と制限時間を適切に設定することによって駐車スペースの利用率を適度な水準に抑え、荷捌きの車が停車できるようなスペースを適当な間隔で確保するようにする。その上で、荷捌きの車に対しては目的地と駐車位置との間のある程度の距離は許容し、その間の距離は手押し車などで荷物を運搬することを求めるべきである。目的地の直前でなければ荷捌きをせず、そのためには二重駐車もまったく意に介さないという現状は是正しなければならない。

4-5 料金徴収方法

料金徴収方法としては、これまで用いられてきたパーキング・メータの他に、駐車開始時間を明記したパーキング・チケットの発給設備を置くこともできる。これらの設備を設けるに当たっては、料金の支払・徴収の便ばかりでなく、時間制限駐車時間が制限範囲内にあるかどうかを確認し、これに違反する行為があったときに適切な処置がとれるかどうかという点も考慮しなければならない。

パーキング・メータは、従来の実績からも、国際的な事例からも、広く用いられる方法であり、今後、時間制限駐車区域を拡大するに当たっても、主として用いられることとなる。

パーキング・チケットによる方法は、当面はパーキング・メータによる方法が適当でない判断される場合、すなわち

- (1) 道路構造上、パーキング・メータの設置が困難であるか、あるいは美観を損ねる恐れのある場合

- (2) 路外駐車場設置のすう勢からみて、路上駐車が可能な規制の解除が将来予想され、パーキング・メータを設置しても取り外しの必要を生ずる恐れのある場合

- (3) 交通状況等からみて、時間制限駐車区域の適用を柔軟に行う必要のある場合などについて適用することが望ましい。

この場合、パーキング・チケットの発給設備の設置間隔は、利用者が駐車後、パーキング・チケットを購入・掲示するまでの時間が十分短くなるように配慮する必要がある。

両方法のいずれを取るかについては、たとえば数台分ずつの駐車スペースが分散して置かれるような場合にはパーキング・メータによる方法を主とし、見通しの良い直線区間に十数台分の駐車スペースがまとまって取れるような場合には、パーキング・チケット発給設備の設置を主とするのがよいと思われる。

また、パーキング・チケット発給設備によれば硬貨がなくても紙幣でチケットを購入でき、しかもこのチケットが領収書を兼ねることができるといった利点もあるので、いずれの設備をどのように使い分けるかについては今後の運用実績を見ながら、利用者、管理者双方にとって良い方法を検討することが必要である。また社会の情報化を反映し、車両番号認識装置やICカードなどの電子的な方法で機能の高度化と監視の省力化を図る方法も検討に値するであろう。

4-6 路外駐車場との関連

駐車は本来路外駐車場を原則とすべきものであり、その確保は都市計画に極めて重要である。路上駐車の運用に際しては、路外駐車場との関係を十分に考慮することが必要であり、これを路外駐車場経営者の利益擁護として批判すべきではない。路上駐車を認めることによって、それまで路外駐車場を利用していた車両が路上駐車に転移することがないようにという短期的要件のみならず、路外駐車場を整備する意欲を減退させないという長期的要件をも考慮して、路上駐車箇所の選定や駐車時間制限及び料金設定がなされるべきである。したがって、路上駐車は、周辺の路外駐車場の容量とその地区の駐車需要とを勘案して、その設置を慎重に決定すべきである。

またこのとき、路外駐車場の容量に余裕のある地区においては、違法駐車取締りを強化すべきである。これは路外駐車場の経営に利することを目的とするのではなく、駐車場の確保されている地区にお

ける路上違法駐車を減らし、既存路外駐車場の利用率を高めることによって、官民による新たな路外駐車場の整備を促進し、それが結果的に市民全体の利益につながるからである。しかし、一方で路外駐車場の適正な料金水準を保ってサービス向上の努力を行うことも、当然ながら重要であり、特に短時間駐車に限っては競争条件を付けることも考えられる。ここでは、路外駐車場の営業時間延長なども検討すべき事項といえよう。

路外駐車場だけで地域の駐車需要に応じられない場合には、路上駐車と路外駐車とが併存して相互に補完的に機能することが必要となる。このとき、原則として短時間駐車を路上で長時間駐車を路外でそれぞれ負担することが望ましいので、路上駐車の駐車制限時間、料金および許容場所を適切に設定して、路外駐車場の利用率が満足すべき水準に保たれ、かつ短時間駐車需要も路上駐車と適度に満たされるようにする必要がある。

また短時間駐車でも沿道事業所の保有車両など、駐車の種類が高く延べ時間が長い場合には路外駐車場を利用される方向で指導し、路上駐車スペースは来街者など不特定多数の需要に公平に利用されるようにすべきである。

路上駐車の実施に当たっては、路外駐車場の整備促進等のための以下のような方策を合わせて推進することが望まれる。

- ・ 附置義務基準の見直し
- ・ 中小ビルの共同附置義務の制度化
- ・ 助成制度の拡充
- ・ 荷捌き駐車施設の附置義務化
- ・ 駐車場の有効利用の促進

専用駐車スペースの一時預り化

駐車場情報の提供

4-7 駐車案内システム

路外駐車場はもちろん、路上駐車スペースを含めた総合的な駐車案内システムの整備が強く望まれる。空席のある駐車場所へ路上の要所で誘導するシステムをはじめ、駐車施設をわかりやすく記載した市内地図も重要な手段である。

4-8 駐車違反取締りの運用

路上駐車政策を有効に機能させるには、違反に対する適正な取締りの裏付けがなければならない。路上駐車を許容する区間としては、それに隣接する区間に比して交通の円滑と安全に対する障害が比較的小さい区間が選ばれるであろうが、有効な取締りを

実施しないと、まず隣接区間に違法駐車が行われ、その余地がなくなるとはじめてパーキング・メータ等を利用した駐車が行われるというように、逆効果となる恐れがある。この矛盾を避けるには、隣接区間での強力かつ有効な取締りが必要となる。

また、同区間内での時間制限を超えた駐車は、直接交通の円滑を阻害はしないが、他の車両の利用機会を奪う点では公平性を欠き、また駐車需要に対する充足度を低下させて違法駐車を誘発することになるので、やはり適切な取締りによって排除しなければならない。

駐車違反の取締りを有効なものとするには、単に法的強制力に頼るのみではなく、その合理性を明確にして社会的支持を得ることが必要である。その基準としては、道路本来の機能である交通の円滑性の阻害要因を排除することを第一義とし、同様に道路利用の公平化と地域社会の活性化に配慮したものでなければならない。

4-9 新しい路上駐車政策適用の手順

新しい路上駐車政策の適用に際しては、まず我が国の大都市における駐車政策が、交通需要の抑制を意図した全面的駐車禁止に始まり、社会活動の必要性から生じた違法駐車という現実に圧倒されて無秩序な状態にあることを率直に認識する必要がある。

このような局面を開閉するには、まずこのような無秩序状態の弊害とその改善の必要性についての社会的認識を深め、採るべき対策についての支持階層を広げた上で、その実施に入ることが望ましい。

また、法的強制力を維持するのに必要な手続が量的に制限されている現状を考慮し、このような方策の実施に当たっては、重点地域を定めて、集中的に施策を実施し、その効果を明確にすることが望ましい。

重点地域の選択例としては、すでに違法駐車横行が交通の円滑を著しく阻害しており、さらに地域社会の活性化に悪影響を与えている地域を選び、たとえば東京都内であれば新宿地区、渋谷地区周辺といった規模での適用をはかることがよいであろう。このようにして実施された重点地域での施策の効果を明確にしたうえで、その効果のキャンペーン等を通じて社会的認識を広げ、次の地域に順次適用してゆくという方法を採用することがよいと思われる。

5. 今後の課題

〈路外駐車場の整備促進〉

我が国の都市においては、一部の例外を除いて大

部分の地域で路外駐車場が絶対的に不足している。在来よりも格段と路外駐車場の整備に力を注ぐ必要がある。公的な整備事業も含めて促進を図るべきである。この時、建物用途、土地利用、駐車場の整合を図ることが必要である。

現行の法制度下では、床面積3,000㎡以上の大規模ビルには附置義務駐車場の規定が設けられているが、これより小さなビルやそれらが集積した地区では何らの法的規制が無いために路外駐車場が不足しがちである。路外駐車場のものは、特に地価の高い都心部においては単体では経営的に成り足らないのが普通なので、共同附置義務といった形で義務化するなどの法制度上の対策を講ずる必要がある。路外駐車場のうち貸切専用となる部分を減らし、一般時間貸しのスペースを増すような方策も検討に値する。

〈路外荷捌き施設の整備促進〉

荷捌き施設については現在附置義務規定はなく、そのためかなりの規模のビルでも路上で荷捌きを行って周辺に交通混雑をひき起こしている例が多い。本来は荷捌きもその規模や頻度によっては路外を原則とすべきであるが、在来、荷捌きを路上で行ってきたという経験を踏まえて、本提言では短時間の荷捌き目的に対しては、当面の措置として路上無料駐車を認めるのも止むを得ないという立場をとっている。

しかし、これからの課題としては、駐車場と同様に、大規模ビルや中小ビルの集積に対しても荷捌き施設の附置を義務付けるなどの法制度上の対策が必要である。

〈在住者の路上駐車許可制度〉

都市居住者に対して、彼ら自身の自動車の保有や親族・友人などの自動車による来訪の自由を制限することにならないように、居住地付近の路上に車庫代りに駐車や来訪者の一時駐車をすることを認めるといふ制度が実施されている国（アメリカ、イギリス等）がある。

日本にもこのような制度を取り入れるかどうかについては、これまで真剣に討議されたことはないようだが、土地地区画整理などによって良好な住宅地街路の整備が済んだ地域などにおいては、少なくとも一度は検討に値する事柄である。

〈二輪車および自転車の駐車〉

駅前や商店街などの交通の輻輳する場所において、二輪車や自動車の駐車が交通の混乱を招いている例も多い。これらの問題への対処については個別の事情を考慮したきめ細かな方策が必要であり、画一的な方針を立てることが難しいこと、および目下の問題としては四輪車の駐車問題の方が大きいことの2点から、本提言では触れることを避けた。この問題は、今後の課題として残されている。

参考文献

- 1) 交通工学研究会『平面交差の計画と設計—基礎編』昭和59年7月
- 2) 交通工学研究会『交通信号の制御技術』昭和58年5月
- 3) 道路協会『道路の交通容量』昭和59年9月