

路上駐車管理方策に関する検討

田中 伸治

キーワード: 路上駐車、駐車規制、駐車管理

研究の背景

路上駐車は都市内の道路交通渋滞の主要な原因の一つである一方、物流の荷捌きなど都市の経済・社会活動を支える役割も担っている。
渋滞や事故といった問題を悪化させずに必要な路上駐車を認めるといった、適切な路上駐車管理方策が求められている。



目的

本研究では必要な路上駐車を適切な管理を伴って認めるべきという観点から、現状の路上駐車関連制度の課題を抽出し、新たな**メリハリのある路上駐車管理方策**のあり方を示すことを目的とする。

方法

- 我が国の路上駐車関連法制度を整理し、現状の課題を把握する。
- 諸外国の法制度や駐車管理上の工夫を整理する。

結果

我が国の制度

	路上駐車場	路上駐車施設	パーキングメーター/チケット
根拠法令	駐車場法	道路法	道路交差法
設置場所	駐車場整備地区	(限定なし)	時間制限駐車区間
設置主体	地方公共団体	道路管理者	公安委員会
支払い料金	駐車料金	駐車料金	手数料
設置数 (平成16年度末)	4都市/1,092台分	3都市/138台分	106都市/34,992台分

路上駐車場 路外駐車場の**補完的・暫定的**な位置づけ (駐車場法、H3都市局長通達より)

パーキングメーター 「時間制限駐車区間」という規制の一種 運用時間外は大半が駐車禁止

諸外国との比較

(例)パーキングメーター運用方法

国名	アメリカ(サンフランシスコ)	イギリス(リーズ)	フランス(パリ)	ドイツ(ザルツブルグ)	オランダ(ザルフト)
駐車時間単位	15, 30, 60, 120min	2, 4hr	なし	30min, 2hr	2hr
最長時間の乗降	曜日、時間、場所	不変	-	場所	曜日、場所
運用時間	8-18h	8-18:30, Mo-Sa	-	8-20h	8-20h
運用時間外の駐車	可	一部可	可	可	可
日本(東京)	イタリア(トリノ)	スイス(ローザンヌ)	イスラエル(ハイファ)	韓国(ソウル)	タイ(バンコク)
60min	30min	2hr	なし	なし	15min
不変	曜日	曜日、時間、場所	-	-	不変
8-20など	8-20h	8-12:30, 13:30-19(Mo-Fr) 8-12:30, 13:30-17(Sa)	7-17h	8-21h	9-17h
一部可	可	可	可	可	可

- 全ての国で所有者責任を導入
- 柔軟な駐車スペース設置、課金手段
- 路上駐車が**重要な役割**を占める

海外の事例



中央帯・歩道利用駐車スペース



荷捌き専用駐車スペース



駐停車禁止バスレーン



携帯電話での課金



CCTVカメラによる取締り



バスカメラによる取締り

我が国の現行制度の課題

- 車種や駐車目的が考慮されていない
- 駐車規制/課金額/罰則が時間・場所で**一律またはほとんど差がない**
- 規制の設定が実態と乖離
- 取締り強度が不十分

路上駐車管理方策の要点

- 優先すべき車両の選定
 - ①荷捌き車両、②身障者車両、③その他短時間駐車
 - 許可証などの識別手段も必要
- 路上駐車スペースの設置
 - 交差点間の単路部を利用し、現状より混雑を増加させない
 - 交差点からの**クリアランス距離**と**信号サイクル長**に依存
 - **ネットワーク**で考えることにより設置可能スペースは増加
- 駐車規制の再検討
 - 規制の観点一車種、駐車可能時間、再来間隔、課金額等
 - 都市内の位置、交通需要・駐車需要の時間変動、路外駐車場の分布等を考慮して**空間的・時間的な差別化**が必要
 - 需要が高い場所・時間ほど優先順位の高い車両かつ短時間駐車に限定
- 適切な強度の取締り
 - 取締り対象一①駐車禁止箇所における駐車、②目的外駐車、駐車時間超過、料金の未払い・不払い等
 - 罰則の大きさもこれに準ずる

