# 6 貨物車の駐車実態に基づいた荷さばき駐車スペース確保の方策

日本大学教授
小早川 悟

わが国の都市では荷さばきを行う貨物車が利用可能な建物内の駐車施設が不足しており、その駐車需要を補うために荷さばき貨物車向けの路上駐車施設を運用していく必要がある。これまでも時間制限駐車区間やローディングベイといった様々な形で荷さばき貨物車が利用可能な路上駐車施設が設置されている。また、近年は手数料を取らずに一定時間荷さばき駐車を認める路上荷さばき施設の運用がはじまっている。そこで、本プロジェクトでは、異なる運用の路上駐車施設の駐車実態を分析することで、荷さばき車両に対する駐車施設の運用として適しているものを把握することを目的とした。

自主研究「貨物車の駐車実態に基づいた荷さばき駐車スペース確保のための分析」（日交研シリーズ A-821）

## 1．はじめに

わが国では違法路上駐車対策として、路外駐車施設の整備や駐車監視員による放置車両の取り締まり強化などが図られてきた。これによって路上駐車の台数は減少してきたが、荷さばきを伴う車両の違法路上駐車台数は下げ止まりとなっているのが現状である。その理由として、乗用車のための路外駐車施設の整備が進んできた一方で、荷さばき車両向けの路外荷さばき施設はその需要に対して受け皿が少なく、やむを得ず路上で荷さばきを行う車両が多く存在していると推測される。これまでは、ローディングベイや貨物車優先のパーキングメーターなどによって荷さばき車両に対する路上駐車施設の運用が行われてきたが、近年は手数料を取らずに一定時間荷さばき駐車を認める路上荷さばき施設の運用がはじまっている。

そこで、プロジェクトでは、運用の異なる貨物車用の路上駐車施設の駐車実態調査を行い、それぞれの駐車実態を分析することで、荷さばき車両ための駐車施設の運用として適しているものを把握することを目的とした。

## 2．路上駐車施設の利用実態調査

本プロジェクトでは、従来から運用されてきた 20 分 100 円で運用されている貨物車用パーキングチケット（以下、PT）と 5 分間無料で駐車できるローディングベイに加え、近年に運用が開始された無料で 20 分間駐車できる荷さばき貨物車用の路上駐車施設において利用実態調査を実施することとした。表 1 に調査対象とした貨物車用の路上駐車施設を示す。地点 1 は、ローディングベイとして設置してある路上駐車施設であり、貨物車は 20 分以内であれば無料で利用できるが、時間制限はあくまで協力要請である。地点 2 は、路上に白線で駐車枠を確保してある形態で、運用は地点 1 と同様に貨物車は 20 分以内（協力要請）であれば無料で利用できる駐車枠である。地点 3 は、貨物車用の PT で路上に白線で駐車枠が確保されており、20 分 100 円で利用可能な空間である。そして、地点 4 は、貨物車用のローディングベイであるが、時間制限は道路交通法上の 5 分以内の貨物の積み下ろしの条項に基づいて運用されている。

図 1 調査対象地区の一覧

## 3．路上駐車施設の利用実態の分析

### 1）ルール内利用の割合

図 2 は、各路上駐車施設の枠内に駐車した全車両のうちルール内駐車車両の台数割合を示したものである。図より、20 分無料ベイの運用が最もルール内駐車車両の割合が高い一方で、20 分 100 円で運用されている PT ではルール内駐車の割合は 4.9%にとどまっておいることがわかった。

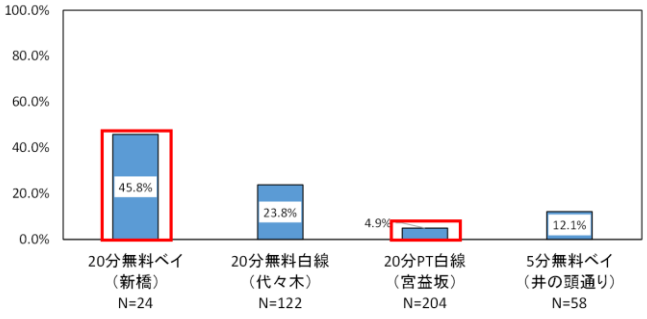


図 2 ルール内駐車車両の台数割合

2）ルール外利用の割合

図 3 は、図 2 とは反対にルール外利用をしていた車両が、どのようなルール違反を行っていたのかを示したものである。20 分無料の運用ではベイと白線枠ともに車種違いや荷さばき無しによるルール外が多かったのに対し、20 分 PT 白線枠では手数料未納が最も多く、5 分無料ベイでは時間超過が 86.3%に達していることがわかる。このように PT の手数料未納や 5 分無料ベイの時間超過が多い実態に対し、20 分無料の運用はルールを守りやすくなることを示していると考える。

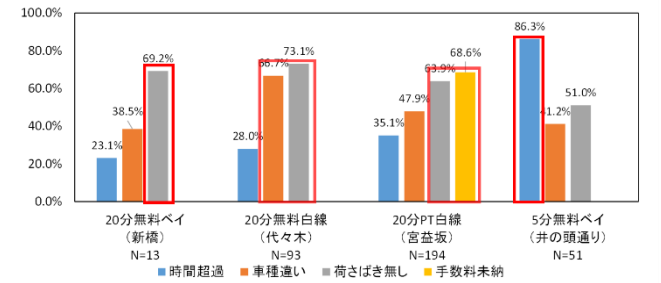


図 3 ルール外駐車の内訳別台数割合

3）車種別の駐車利用割合

図 4 は、枠内に駐車した全車両を対象に車種別および荷さばき有無別の割合を示したものである。図より、ベイの形態を有している路上駐車施設は荷さばき有の貨物車の駐車が多くなる傾向がわかる。一方で、白線で枠を描いただけの区画では、乗用車が駐車する割合が高く、運用対象外の車両の混入が多くなる可能性がある。

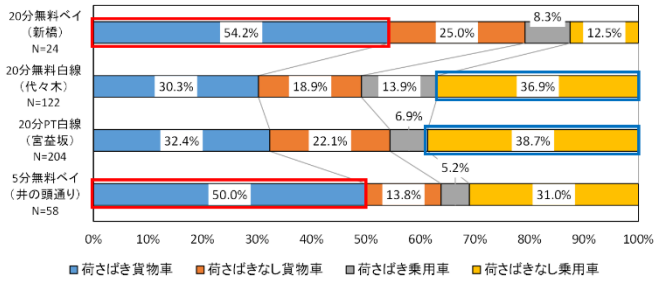


図 4 枠内駐車車両の車種別台数割合

## 4．荷さばき貨物車の利用実態

1）荷さばき貨物車の駐車時間

今回調査対象とした各路上駐車施設の運用対象は荷さばき貨物車であるため、駐車枠を利用した車両のうち荷さばき貨物車に着目し、その駐車実態を明らかにする分析を行った。図 5 に枠内駐車した荷さばき貨物車の駐車時間を示す。これをみると、各運用とも半数近くの車両が 10 分以内に駐車を終えている。また、手数料を取らず、駐車ルールを法的規制ではなく協力要請として運用している 20 分無料の運用でも、PT に比べて時間を超過するような車両が極端に多くなるような結果とはなっていないことがわかった。全体として、荷さばき貨物車の駐車時間は運用の違いによってあまり変化しない可能性が高いことがわかった。

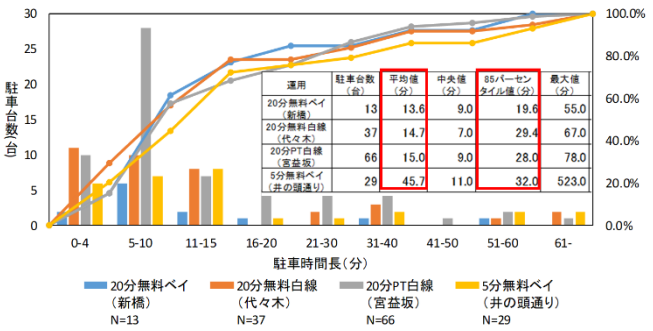


図 5 荷さばき貨物車の駐車時間

2）荷さばき貨物車のルール内利用の割合

図 6 は、駐車実態が変化しなかったと仮定し、全ての路上駐車施設を 20 分無料の運用に変更したときにルール内に収まる荷さばき貨物車の割合がどの程度占めているかを示したものである。これをみると、20 分 PT や 5 分無料ベイにおいてもルール内駐車が 75%以上となり、現在こうした運用がなされている路上駐車施設でも運用方法を変更することで荷さばき貨物車の実態に合った運用に変更できる可能性を示している。

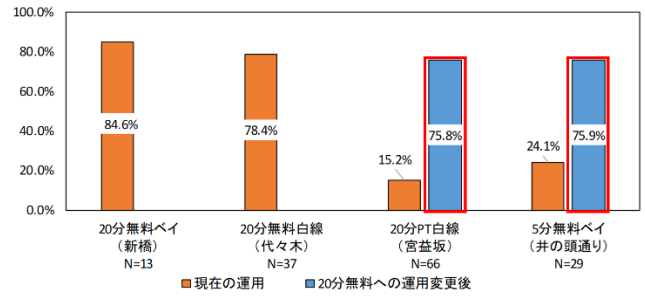


図 6 荷さばき貨物車のルール内利用の割合分析

## 5．まとめ

分析結果より、無料で 20 分までの駐車を認める路上駐車区画は、ローディングベイおよび白線枠のいずれの場合でも、荷さばき貨物車の 80%近くがルールを守って利用していることが明らかとなった。一方で、PT や 5 分間まで無料のローディングベイは法的規制でありながらも荷さばき貨物車のルール内駐車の割合が低いことがわかった。このように異なる路上駐車施設の貨物車の路上駐車実態を比較分析することで、荷さばき車両のための路上駐車施設として好ましい形態を明らかにできたと考える。今後は、ルール外駐車車両に対する対応策の検討や、荷さばき貨物車が路上駐車施設をより利用しやすい環境を整備していく必要がある。