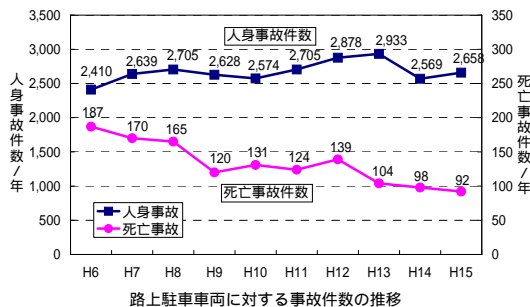


効果的な路上駐車対策による安全で円滑な道路交通の確保

交通容量の低下や事故の原因となっている路上駐車車両に対して、効果的な対策を実施することにより、安全で円滑な道路交通を確保。



(1)取組みの背景と必要性

路上駐車車両による道路交通の安全性・円滑性への影響

都市部における違法な路上駐車は、交通容量の低下による円滑な交通を阻害するだけでなく、安全性も阻害している。例えば、路上駐車密度が5台/km以上の場合と5台/km未満の場合とでは、事故発生状況件数が1.6倍違うなど、路上における駐車車両は交通事故発生に大きな影響を与えている。また、路上駐車車両に起因する人身事故の発生件数は、この10年間でほぼ横ばいと改善の兆しが見えない一方で、駐車車両との衝突による死亡率は事故全体の死亡率の約5倍もの高さとなっている。東京都特別区内の路上駐車台数のほとんどが違反車両であるため、道路交通安全性向上のために路上駐車対策の推進が必要である。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

路上駐車抑止(ハード・ソフト一体となった駐車対策)

違法駐車取締り、路外駐車場や荷捌き施設の整備及び違法駐車防止の啓発活動などの実施主体が異なる駐車対策について、道路管理者と公安委員会及び自治体等が連携して、ハード施策とソフト施策が一体となった総合的かつ集中的な駐車対策を実施してきた。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

ハード・ソフト一体となった駐車対策の全国展開

平成18年6月1日より改正道路交通法の施行に伴い、違法駐車取締りが強化されたことを受け、大都市圏内において違法駐車激しい路線等からモデル路線を選定し、関係機関と連携を強化し、その道路管理者として、駐車禁止区域の明示や荷捌き停車帯の設置等を検討する。併せて、地域の路上駐車に対するルール作りを支援する。

社会実験などによる推進

スムーズな物流を目的として、社会実験等により路上または路外の荷捌き施設を設置し、その効果を検証する。

既存駐車場の利用向上への促進

駐車場整備に関しては着実に実施してきているが、違法駐車数は変わらない状況である。道路混雑の緩和及び円滑な道路交通の確保を図るためには、既存駐車場の利用効率を向上させることが重要である。路上駐車車両及びうろつき交通の削減を目的として、IT技術を活用した駐車場情報システムを構築する。

担当： 道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 取組みの背景と必要性

都市部における違法な路上駐車は、道路交通容量を大きく低下させ、渋滞の発生や交通事故の増加等、円滑かつ安全な道路交通を阻害する要因となっている。路上駐車車両が交通容量に与える影響は車線数が少なくなるほど増大し、片側3車線の場合は19%、片側1車線（対面2車線）では40%の低下となる（図6-1）。また、路上駐車密度が1kmあたり5台以上ある場合と5台未満の場合とでは、事故発生状況件数が1.6倍違う（図6-2）。さらに、駐車車両に衝突する人身事故の発生件数は、平成14年に一時減少したものの、平成15年にまた増加する（図6-3）など、改善の兆しが見えない一方で、駐車車両との衝突による死亡率は、事故全体の死亡率の約5倍もの高さとなっている（図6-4）

なお、東京都特別区内の路上駐車台数のほとんどが違反車両であるため、道路交通安全性の向上のために一層の路上駐車対策の推進が必要である（図6-5、表6-1）

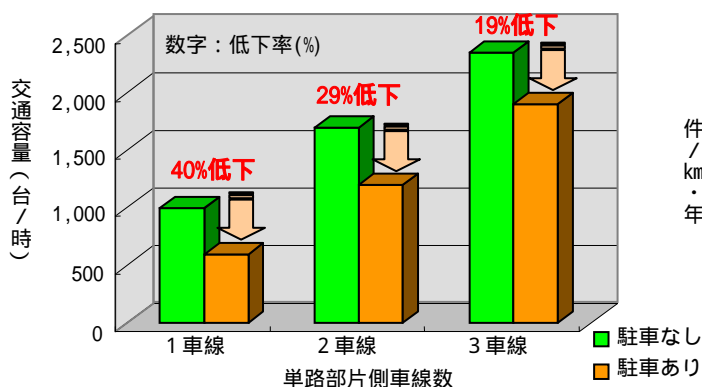


図6-1 路上駐車による単路部の交通容量低下

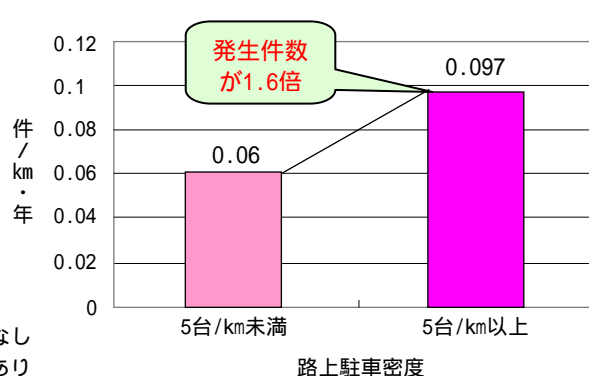


図6-2 路上駐車による事故発生

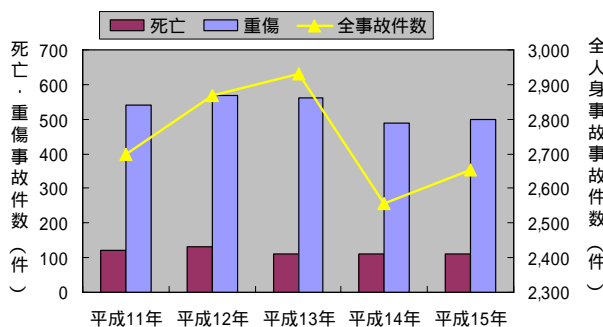


図6-3 駐車車両衝突事故の推移

出典：(財) 駐車場整備推進機構：JP0 ニュース, vol145

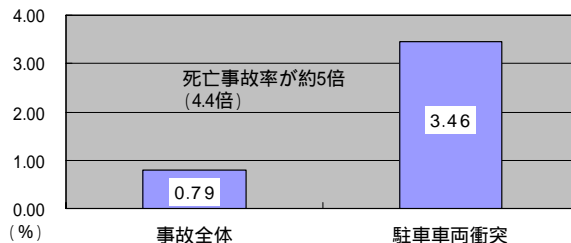


図6-4 事故全体と駐車車両衝突事故の死亡率比較

出典：(財) 駐車場整備推進機構：JP0 ニュース, vol145

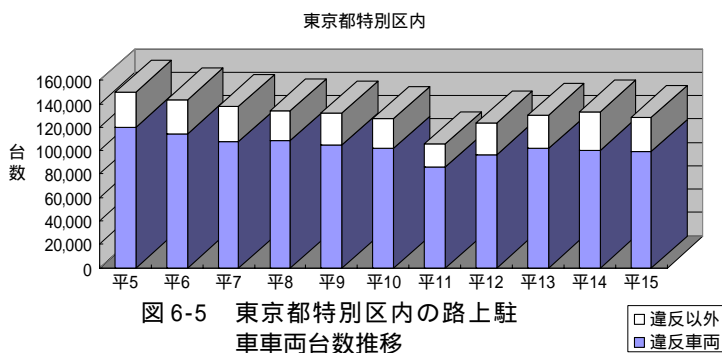


図6-5 東京都特別区内の路上駐車車両台数推移

出典：(財) 駐車場整備推進機構：JP0 ニュース, vol145

表6-1 東京都特別区内の路上駐車車両台数推移

区分	平5	平6	平7	平8	平9	平10
駐車台数合計	150,091	143,671	137,653	134,467	131,844	127,685
違反車両	119,699	114,548	107,785	108,955	104,553	102,063
違反以外	30,392	29,123	29,868	25,509	27,291	25,622

区分	平11	平12	平13	平14	平15
駐車台数合計	105,860	124,123	130,592	133,439	128,303
違反車両	86,309	96,146	101,577	100,272	99,214
違反以外	19,551	27,977	29,015	33,167	29,089

出典：(財) 駐車場整備推進機構：JP0 ニュース, vol145

【 1 . 供用中道路の安全・安心を確保する】

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

路上駐車への抑止(ハード・ソフト一体となった駐車対策)

違法駐車への取締り、路外駐車場や荷捌き施設の整備及び違法駐車防止の啓発活動などの実施主体が異なる駐車対策について、道路管理者、公安委員会及び自治体等がこれまで以上に連携し、ハード施策とソフト施策が一体となった、総合的かつ集中的な取組みを実施した。

これまでの取組みとしては、各種社会実験等により施策の効果を確認するとともに、大都市圏の違法駐車が多くなる路線をモデル路線に選定し、警察の取締り強化と併せた駐車対策の推進を図った。その結果、図 6-6 に示す例では、路上駐車は平均で 63%削減されるといった効果が見られた。



グレーは公安委員会が実施する対策

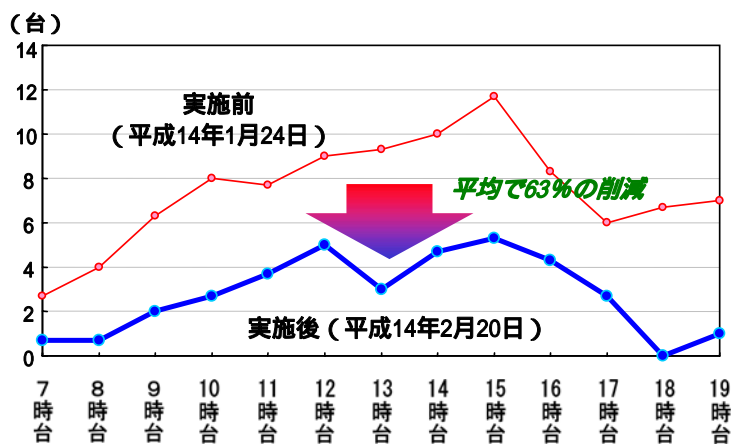


図 6-6 対策前後の路上駐車の状態 (靖国通り小川町交差点)

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

ハード・ソフト一体となった駐車対策の全国展開

平成 18 年 6 月 1 日より改正道路交通法が施行され、路上駐車車両への取締りが強化されたことを受け、大都市圏内において、違法駐車が多い路線等からモデル路線を選定し、警察・地方公共団体との連携を強化し、道路管理者として以下の対策について検討する。

- ・ カラー舗装による駐停車禁止区域の明示
- ・ 荷捌き駐車帯の整備及び既存駐車場の活用による荷捌きスペースの確保
- ・ 警察が実施するきめ細やかな駐車規制との連携
- ・ 地域のルール作りの支援 (荷捌きの場合、商店等地域主体のローカルルールの普及)

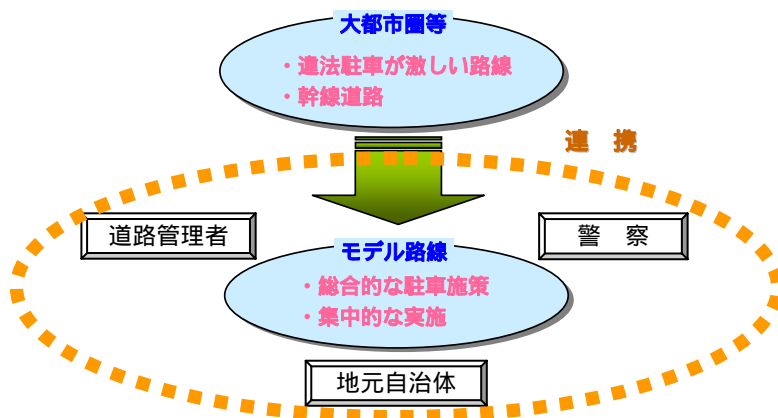


図 6-7 大都市圏内における駐車対策の基本スキーム

社会実験などによる推進

【渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合実験】

荷捌きスペース設置：利用時間は概ね守られ、物流ドライバーの大半が継続を希望

・路外荷捌きスペースでは1日80台、路上荷捌きスペースでは1日1,000~1,200台の利用があり、利用時間のルールについても路外で9割、路上で約7割遵守。

・荷捌きの平均横持ち距離（駐車場所から配送先まで荷物を運ぶ距離）は44mから39mに短縮。

荷捌きの所要時間には大きな変化なし。

既存駐車場の利用向上への促進

駐車場整備に関しては着実に整備を実施してきているが、例えば東京23区内における違法駐車は約10万台発生しており、道路混雑の緩和及び円滑な道路交通の確保を図るためには、既存駐車場の利用効率を向上させることが重要である。そこで、多様な利用者選好に的確に応え得る駐車場案内システムの普及を促進するため、個別駐車場への満空情報発信機の設置、インターネットや通信機能付きカーナビゲーション等を活用した駐車場情報収集・提供システムを構築する。

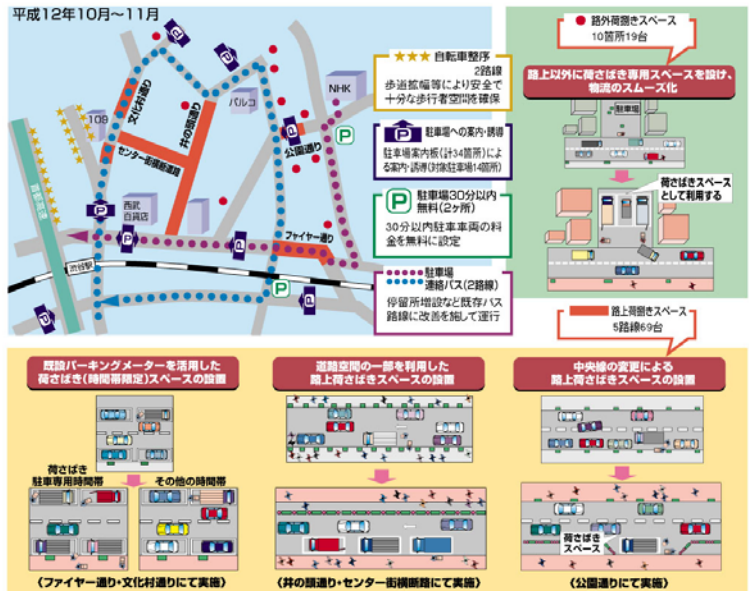


図6-8 渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合実験

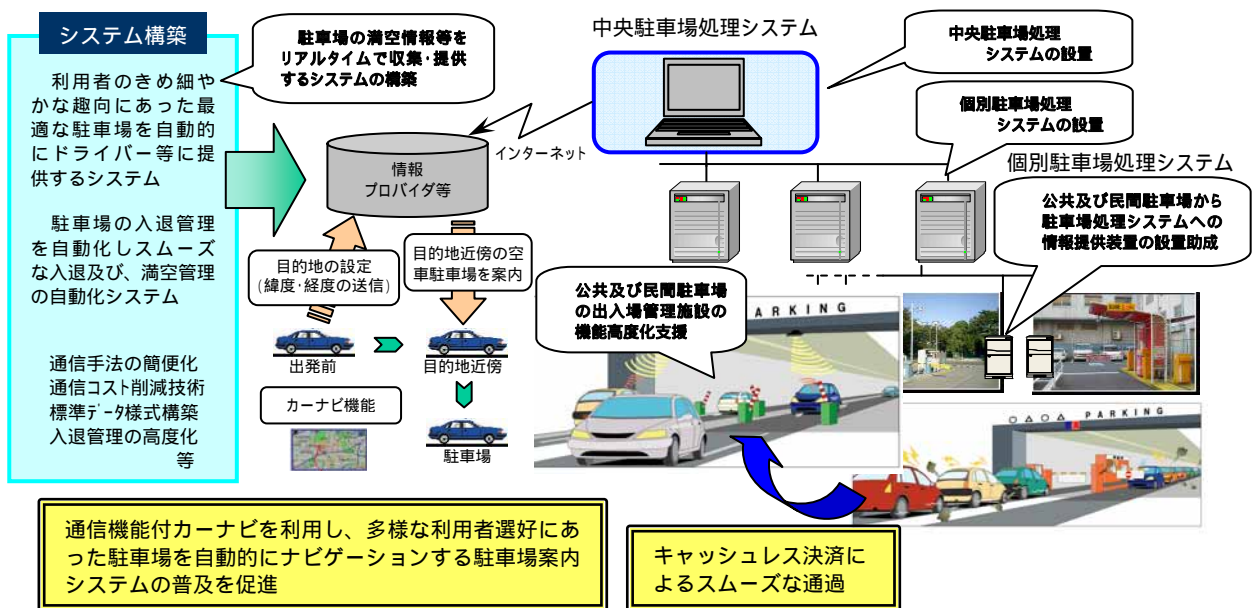


図6-9 駐車場情報高度化システムの一例

【関連する平成18年度の主な施策】

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
駐車場情報高度化システムの構築