

工. 路上駐停車の対策検討

1) 路上駐停車の収容可能性検討

■ 検討の流れ

- 御堂筋全体の路上駐停車台数が多い平日において、停車帯の設置と周辺の時間貸し駐車場の活用により、現状の緩速車線の路上駐停車車両を収容できるか、収容可能性を検討する。

[STEP1] 路上駐停車台数の設定 ⇒ 対策を図るべき路上駐停車台数は何台あるのか？

[STEP2] 停車帯への転換台数の算定

⇒ 停車帯には、何台収容できるのか？

まずは、路上駐停車と同じ側の停車帯に収容

同じ側に収容できなければ、次に、路上駐停車と反対側の停車帯に収容

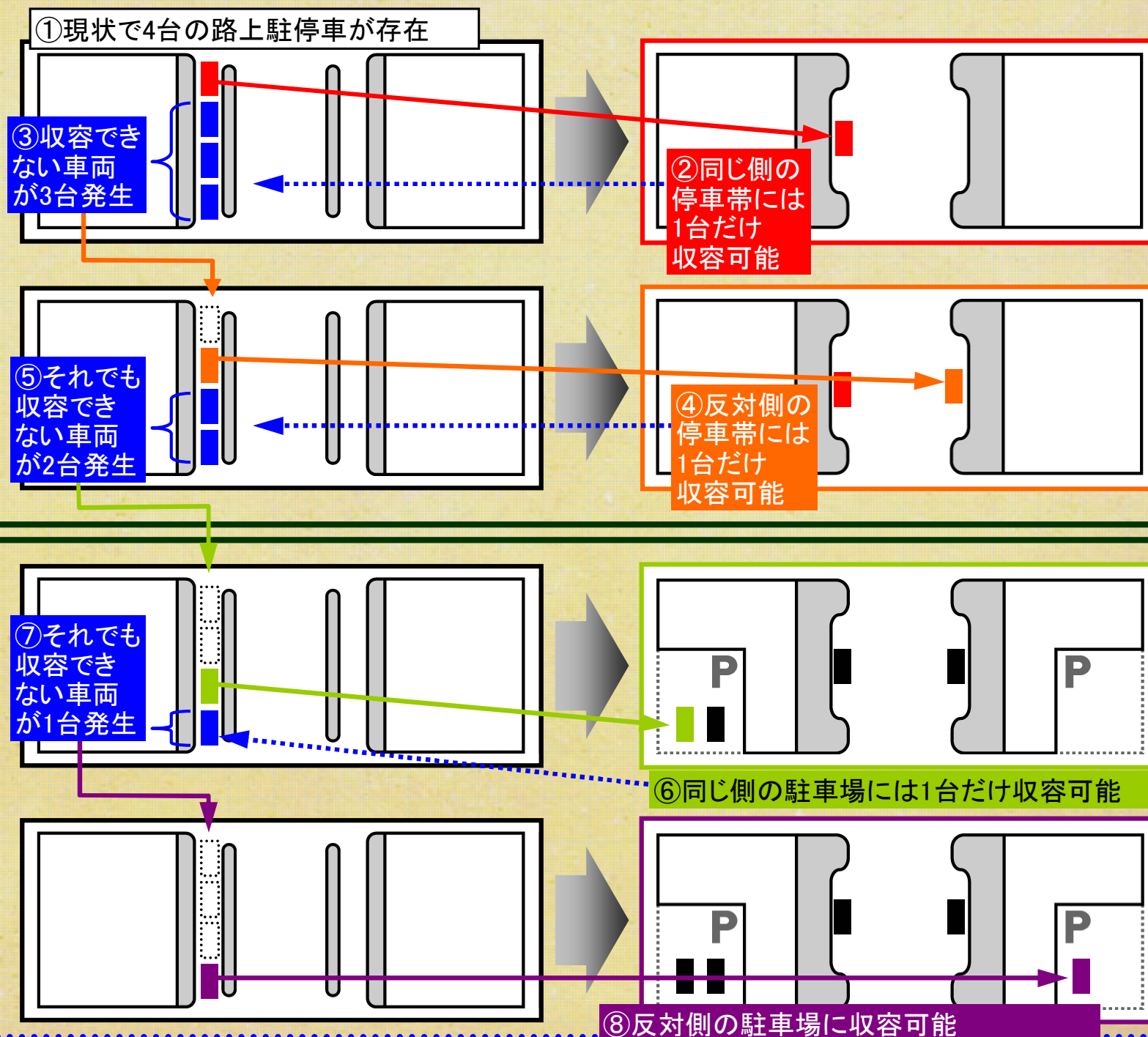
[STEP3] 時間貸し駐車場への転換台数の算定

⇒ 残りを時間貸し駐車場に収容可能なのか？

停車帯に収容できなければ、路上駐停車と同じ側の街区の時間貸し駐車場に収容

同じ側に収容できなければ、次に、路上駐停車と反対側の時間貸し駐車場に収容

検討イメージ(例)

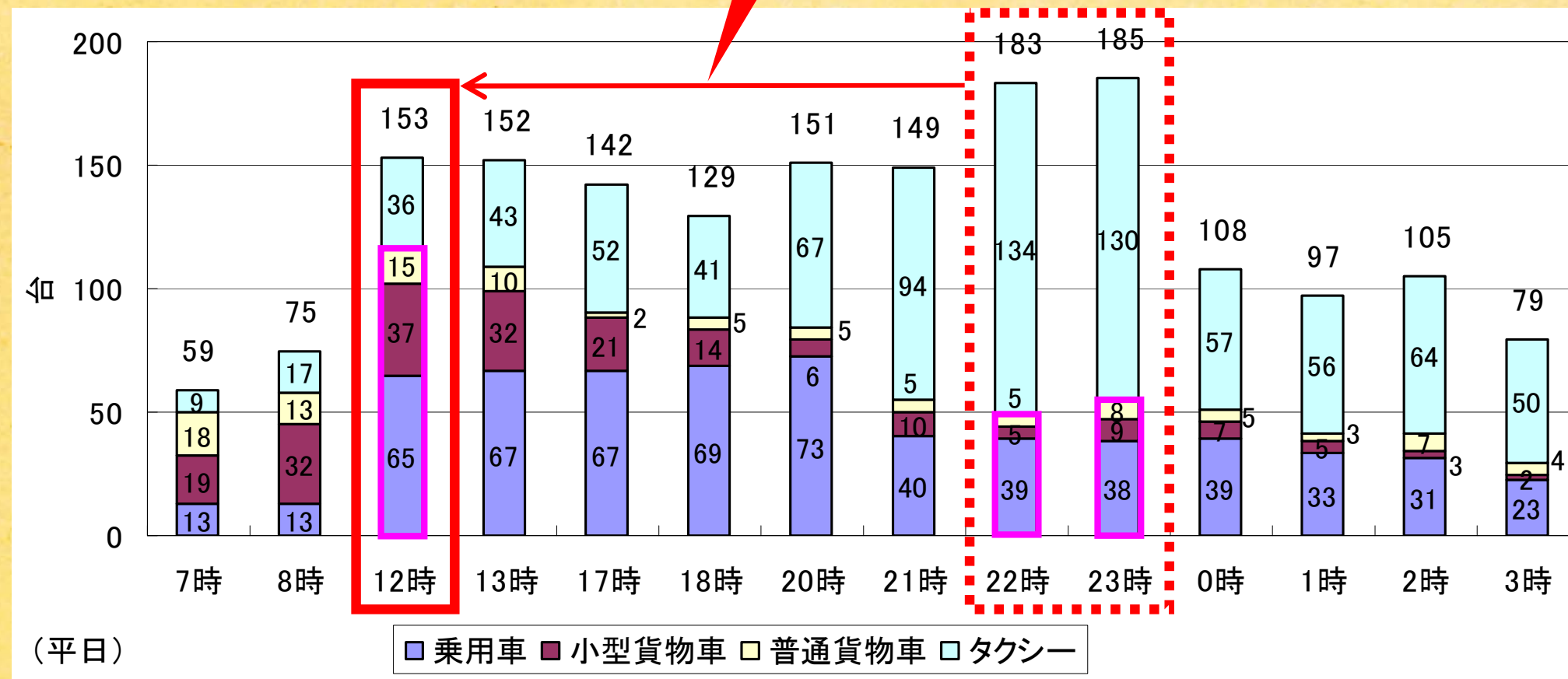


エ. 路上駐停車の対策検討

STEP1: 路上駐停車台数の設定

- 御堂筋全体の路上駐停車台数のピークは、昼間は12時台の153台、夜間は23時台の185台。
- 夜間はタクシーの客待ちの影響が大きいため、昼間のピークである12時台を対象に検討。

夜間はタクシーの客待ちの影響が大きいため、
昼間のピーク(12時台)を対象に検討
⇒12時台はタクシーを除いて路上駐停車が最も多い



資料:平成21年度駐車状況調査

御堂筋全体の現状の路上駐停車台数: 153台(12時台)

工. 路上駐停車の対策検討

STEP2: 停車帯への転換台数の算定

① 停車帯設置可能延長の算定

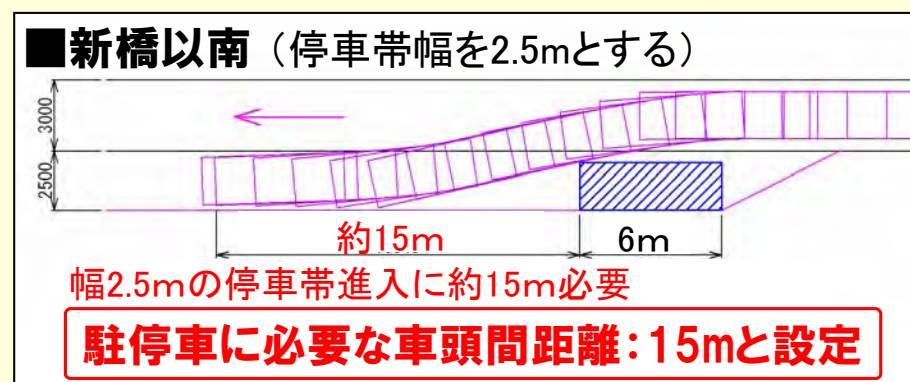
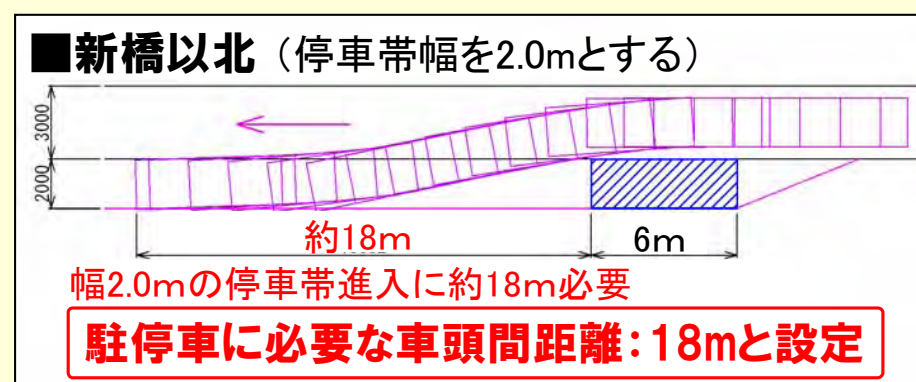
- タクシーベイ活用箇所、右左折レーン設置箇所(本町3、新橋、難波交差点の隣接北側街区)を除く、停車帯の設置可能な延長を算定。

② 停車帯における駐停車可能延長の算定

- 「停車帯設置可能延長」のうち、交差点流入部と流出部(各5m)を除いた延長を算定。

③ 停車帯における収容可能台数の算定

- 停車車両の長さ(6m)、停車帯での駐停車に必要な車頭間距離(停車帯進入に要する延長:下図参照)に基づく、街区ごとの東側、西側における収容可能台数を算定。



(例) 高麗橋3~伏見町3の街区(新橋以北)の場合、停車帯(東側)の駐停車可能延長が44.5mであることから、収容可能台数は2台と算定できる。

(対象車両の長さ6m×2台+車間距離18m=30m<駐停車可能延長44.5m)

※街区ごとに算定

④ 停車帯への転換台数の算定

- 路上駐車アンケート結果から、「利用してもよい駐車場から目的地までの平均距離」が約200mであることを踏まえ、現状の路上駐車的位置に対し、東西方向の反対側の停車帯並びに隣接する南北1街区内の停車帯を転換可能な範囲と設定し、転換台数を算定。

(参考:1街区あたりの南北距離は約80~90m)

区間	停車帯				収容できなかった台数(台)
	幅(m)	①設置可能延長(m)	②駐停車可能延長(m)	③収容可能台数(台)	
淀屋橋~本町3	2.0	104.5	96.0	6	42
本町3~新橋		192.0	149.5	9	31
新橋~難波	2.5	943.5	795.0	44	24
御堂筋合計		1240.0	1040.5	59	97

STEP3:
時間貸し駐車場への
転換可能性にて検討

工. 路上駐停車の対策検討

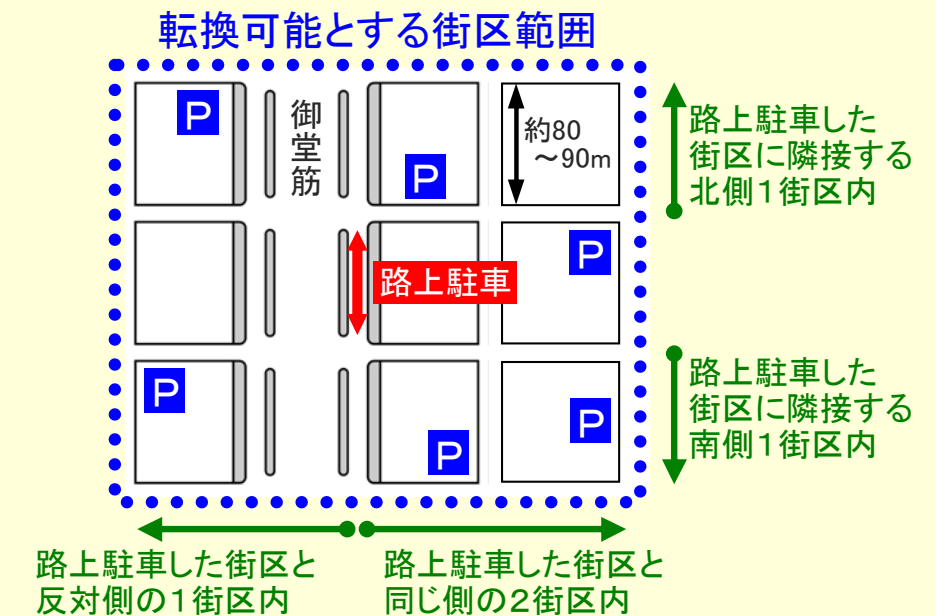
■STEP3: 時間貸し駐車場への転換台数の算定

① 収容可能台数(空き台数)の算定

- 御堂筋全体の路上駐停車台数のピークである12時台を対象に、周辺街区の時間貸し駐車場の収容可能台数(空き台数)を算定。

② 時間貸し駐車場への転換台数の算定

- 路上駐車アンケート結果から、利用してもよい駐車場から目的地までの平均距離が約200mであることを踏まえ、路上駐停車車両について、路上駐車した街区から200mの範囲内(右図)にある時間貸し駐車場の空き台数に対して、転換(収容)できるかを確認。
- 全ての街区について、路上駐停車車両の時間貸し駐車場への転換可能性を確認のうえ、時間貸し駐車場への転換台数を算定。



区間	時間貸し駐車場	
	①収容可能台数 (台)	②転換台数 (台)
淀屋橋~本町3	299	42
本町3~新橋	311	31
新橋~難波	834	24
御堂筋合計	1,444	97

時間貸し駐車場の
収容可能台数に
余裕があるため、
停車帯で収容できなかった
97台を転換(収容)可能

工. 路上駐停車の対策検討

■路上駐停車の収容可能性検討結果の総括

【STEP1】 御堂筋全体の現状の路上駐停車台数:153台
(平日ピーク時:12時台)



【STEP2】 御堂筋上に設ける停車帯での収容可能台数:56台



【STEP3】 残り97台については、周辺の時間貸し駐車場へ転換可能



現状の緩速車線の路上駐停車車両は、停車帯の設置と周辺の時間貸し駐車場の活用により、これらへの転換が可能

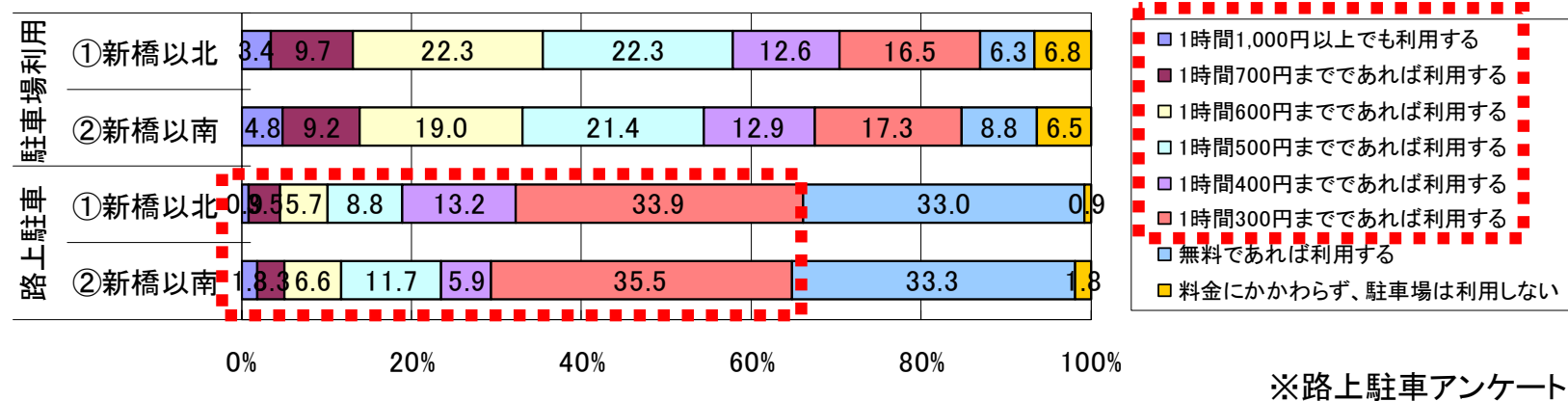
工. 路上駐停車の対策検討

2) 料金抵抗を踏まえた場合の対応方針

- 前述の距離抵抗を考慮した検討に加えて、実際には料金抵抗の影響も大きいものと考えられる。
- そこで、ここでは料金抵抗を踏まえた課金単位の短縮等の対応方針を検討する。

料金に関する条件について

- ・ 路上駐車をしているドライバーについて、駐車場の料金が1時間あたり300円～1,000円以上であっても利用すると回答したドライバーの割合は、合計で約2/3を占める。



現状の駐車料金

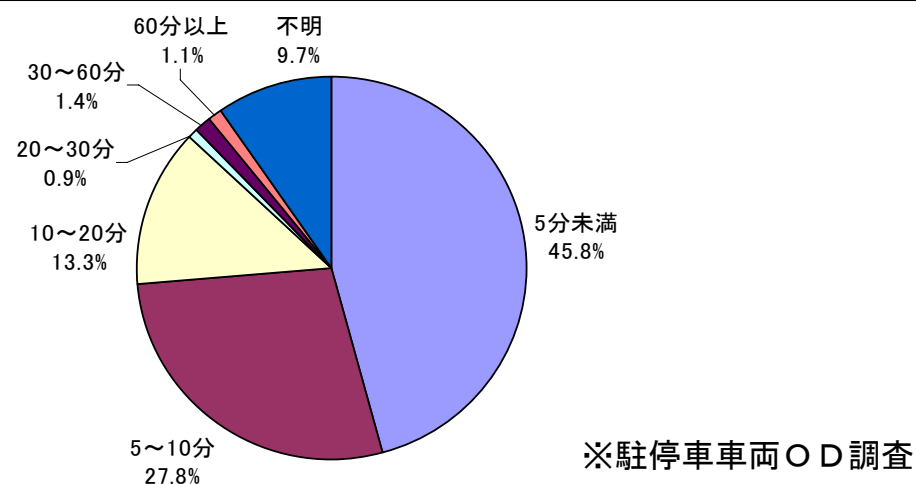
- ・ 御堂筋周辺の時間貸し駐車場の料金は、30分200～300円の箇所が多く、1時間あたり400～600円になってしまう。

<時間貸駐車場の料金の例>

① 30分 200円 夜7時～朝9時 800円	④ 1時間 500円、以後30分毎 250円 泊まり 1,000円
② 30分 300円、1日 2,500円	⑤ 7～21時 45分 700円 21～7時 60分 100円
③ 8～24時 30分 300円 24～8時 30分 100円	

路上駐車の駐車時間の分布

- ・ 路上駐車の駐車時間は10分以内が73.6%で、全体の4分の3を占める。



工. 路上駐停車の対策検討

2)料金抵抗を踏まえた場合の対応方針

課金単位の短縮

- ・実態としては、10分未満の短時間の路上駐車が多いが、現状の駐車場の料金設定では30分単位の課金が多い。そのため、駐車料金を割高に感じて、駐車場の利用を敬遠する方もいると考えられる。
- ・課金単位を10分、20分と短くすることで、短時間の駐車の場合には、安い料金で利用できるように各駐車場に働きかけることが必要。

以上