

# 駐車政策が与える駐車行動と地域経済への影響

田邊勝巳

TANABE, Katsumi

千葉経済大学経済学部講師

## 1—はじめに

2006年6月から民間の駐車監視員による路上駐車取締りが始まった。警視庁交通局(2006)が発表した「新たな駐車対策法制の施行状況について」によれば、東京都の主要路線32.1kmにおける14時から16時までの瞬間放置駐車台数は73.9%減少し、渋滞長が27.2%の減少、平均旅行時間が9.5%改善されるなど、制度導入による道路交通の円滑化が報告されている。警視庁の試算によれば、時間短縮便益と走行費用節約便益を合わせた経済効果は年間1,810億円に及ぶ。しかしながら、この効果は一部地域の自動車交通の移動速度の上昇という点での改善であり、取り締まり強化の前後比較に過ぎない。駐車行動や駐車政策は様々な経済活動や他の政策と相互に関連しており、規範的に言えば、駐車行動を分析した上で、本来あるべき駐車政策を論じることが必要である。今回、紹介するMarsden(2006)の"The evidence base for parking policies — a review"は、各国の駐車行動、及び駐車政策が与えた影響に関する実証分析を中心に整理したサーベイである。以下ではMarsdenの議論に従い、欧米諸国における駐車政策の目的を明確にし、駐車政策が与える駐車行動と地域経済への影響について紹介する。

## 2—駐車政策の目的

駐車政策は国や地域により多岐に渡るが、駐車場の供給や路上駐車規制がその代表例である。駐車政策は交通政策と土地利用政策を結びつける重要な政策の1つであり、単独ではなく、地域の空間・交通計画の一部として開発されることが求められる。駐車政策の目的は、力強く活気のある経済、より良いアクセシビリティ、清潔で高品質な都市環境、治安といった都市政策全体の目的に依拠している。駐車政策の具体的な目的として、自動車交通の抑制により、環境を改善し、公共交通の利用を促進すること、駐車スペースの増加により都心地域を再生させること、他の諸活動の資金源として活用する駐車経営の収入を確保することがある。こうした駐車政

策の目的は互いに対立する可能性があり、実際に対立関係にあるのか事実関係を確認するために、データと実証分析に基づく研究が必要になる。

駐車行動の分析で重要な指標の1つとなるのが需要の価格弾力性である。弾力性が大きければ、駐車課金政策は駐車行動に大きな影響を与えることができる。ただし、駐車需要の価格弾力性の解釈には十分な注意が必要である。需要の定義の違い(例:総自動車利用台数なのか、特定施設の駐車なのか)や、駐車需要を構成する諸要素間の代替性(例:長時間駐車と短時間停車)、駐車の新金銭的費用の考慮、競合する代替的な選択肢の存在、公共交通への補助などが弾力性の解釈をより困難なものにする。

米国TCRP(2005)の報告書によれば、駐車自動車台数の弾力性は地域によって異なるものの、 $-0.1$ から $-0.6$ の間にあり、最も多かった値が $-0.3$ であった。駐車する他の選択肢が利用可能な場所では弾力性が大きくなる。駐車行動はトリップ目的で大きく異なることから、以下では通勤とそれ以外の駐車行動に分けて議論する。

## 3—通勤時の駐車

自動車通勤に対する駐車政策の目的の1つは一人乗りを減らすことであり、各地で実施された駐車政策が一定の効果を挙げている。米国で実施されたパーキングキャッシュアウト(駐車補助の代わりに代替交通機関の利用者に現金を提供する制度)の企業8社での調査によれば、制度導入により自動車の一人乗り通勤者は17%減少し、カープール利用者が64%、公共交通利用者が50%、徒歩やバイクによる通勤が39%それぞれ増加した。またオレゴン州ポートランドでは、路上の駐車メーターによる課金とトランジットパスの割引というTDMの導入により、自動車の一人乗り通勤者が7%減少し、カープールの利用が38%増加した。TCRP(2005)も通勤者に対する課金の値上げがピーク時の駐車を減らし、長期的には20-50%程度の駐車を減らすことを報告している。1974年から導入されているスコットランドのエジンバラの駐車規制ゾーンの

拡張に関する調査では、中心部から最も近い非駐車規制エリアの28%が通勤のための駐車であり、0.5マイルの拡張による効果は限定的で、問題を0.5マイル外側に拡張するだけと論じている。これは、無料駐車場の便益を享受するために、長距離の徒歩移動を厭わない通勤者の存在を示唆している。

駐車供給や駐車価格の変化に対する運転者の反応を全て識別することは困難であるので、駐車時のトレードオフを測定するために表明選好法が用いられている。回答者に与えられる選択肢が限られるなど、手法やサンプリングの問題はあるものの、こうした研究結果の共通点として、第1に通勤者が直面する主要な選択肢が駐車場所、移動モード、あるいは出発時間の変更であること、第2に目的地までの徒歩時間、駐車場所の探索時間、乗車中のアクセス時間の順番で高い価値が置かれていることが挙げられる。駐車制約に対する通勤者の主な反応は駐車場所の変更であり、問題を他の地域に移転させないために幅広い地域戦略が必要である。少なくとも米国において、公共交通へのシフトはカープーリングがどの程度、現実的な選択肢であるかに依存している。

駐車制約政策は小売業を除く企業を中心市街地への立地を阻害するのだろうか。過去の研究によれば、立地選択に関しては駐車政策以外の様々な要因が影響を与える。例えば、物理的なインフラとビジネスインフラの水準であり、投入要素の費用と供給(特に労働力)、集積の経済、制度インフラ、企業家精神を支援する文化、犯罪や生活様式、イメージといった社会的な要因が挙げられる。英国のヨーク、ケンブリッジ、ノッティンガムの調査では、企業の立地選択に与える交通の要因の影響は大きなものではないことが報告されている。また、アムステルダムの調査でも、中心地域での厳格な駐車規制が企業を中心外に追い出す証拠は見当たらなかった。以上の分析結果から、企業立地の決定において駐車規制とその他の需要制約が与える影響は弱いという結論が導き出されている。

#### 4—非通勤時の駐車

Marsdenは既存研究の大半が都心部の業務地区内における通勤者の駐車行動に焦点を当てているのに対し、少なくとも英国の調査によれば、全駐車に占める通勤時の駐車は22%程度に低下していることを指摘している。ここでは、通勤交通以外の余暇や買い物といった自動車交通の駐車に関する研究についてレビューしてみよう。

シドニーCBDへの不定期訪問者に対する調査では、駐車場所に関する3つの選択肢(CBD近接、周辺、外縁)が回答者に提示され、駐車するかどうか、他の交通モードに変更するかどうか、あるいは移動するかどうかを選択させた。モード選択と駐車場所選択のネステッドロジット分析によると、駐車価格の弾力性(1時間あたりの駐車料金が1%上昇すると、当該エリア

に駐車する選択確率がX%低下する)はCBDの中心が-0.54、その他のCBDが-1.02、CBDの外縁が-0.48と推定された。料金の上昇はCBDから他の場所への移転を促し、より弾力的な運転手は更に遠くに駐車するか、あるいは公共交通にシフトする傾向が強かった。ただし、CBDに訪れる移動総数の減少はごく僅かである。ケンブリッジでの研究でも、駐車への利便性に対する支払意思がある一方で、自動車による移動を選択する個人の数に関する価格弾力性は低いことが報告されている。英国では駐車制約政策が「町や市の中心部の経済を支援し、開発の分散をもたらさない」方法によって導入されることが明示されていることから、駐車制約による目的地の変更や移動の減少が僅かという結果は政治的に重要と言える。注意すべき点として、駐車制約が土地利用に影響を与える現象は長期間でのみ観察されること、そもそも駐車制約政策が一貫性を持って長期間実施されたことが過去にない点を挙げている。

以上を要約すると、非通勤者の反応は、料金を一定内に収めるため駐車時間を変更できる通勤者の反応と本質的には類似しており、価格と利便性はトレードオフの関係にあると言える。そして、緩やかな駐車規制が経済成長を促進する、あるいは厳格な規制が経済成長を阻害する証拠を示すものは何も無い。

#### 5—まとめ

以上見てきたように、少なくともMarsdenのサーベイの範囲内では、駐車制約が駐車場所の選択に大きな影響を与えたとしても、駐車台数に与える影響は軽微で、同様に都市の活力が失われる明白な証拠が無かった。しかしながら、著者も再三言及しているように、駐車行動に関する実証研究の蓄積は十分ではない。今後、駐車行動における車両外費用(特に徒歩時間)の重要性、非集計レベルでの商業地選択に寄与する小売業のサービス水準、公共交通のアクセシビリティ、そして駐車政策の重要性に着目した研究の必要性が強調されている。こうした指摘の多くは我が国でも当てはまるだろう。表明選好法を用いた駐車需要分析は多いとは言え、駐車政策が与える地域経済の影響にまで踏み込んだ研究は少ない。新たな駐車政策の導入による交通流の改善で分析を終えるのではなく、それがもたらす企業立地や商業施設の集客への影響、地域全体の経済効果、そして公平性への影響などについても幅広く分析することが必要であろう。

#### 参考文献

- 警視庁交通局(2006)「新たな駐車対策法制の施行状況について」警視庁ホームページ
- TCRP(2005) "Parking Prices and Fees: Traveler Response to Transportation System Changes. Transit Cooperative Research Program Report 95" Transportation Research Board, Washington DC, (Chapter 13)
- Marsden G. (2006) "The evidence base for parking policies - a review", Transport Policy Vol.13 pp.447-457