

1. 研究の視点

我が国の都市交通管理には、道路管理者や交通管理者さらに他の多くの関係部局がそれに関わるが、その対応は個別的であるため、問題解決のための施策が効果的になりにくい面がある。都市交通管理の目的の一つは、高密度な空間利用の下で、より快適な交通環境を創出することにある。この時交通主体が意識する快適な交通環境とは、よりスムーズな交通の流れであり、同時に各交通主体に対し公平な施策がなされることである。道路交通についての例では、前者はより高い表定速度の実現であり、後者は道路交通法に示される自他の交通主体の共存の工夫である。ここで、主要幹線道路の多くが出入り制限を設けていない我が国では、表定速度の向上策には限界があることを考えると、道路空間を共有する交通主体に、公平な施策を行うことがより重要な課題となってくる。

この様な観点から、米国の都市交通管理の現状を、主に路側駐車管理の規制と実態について示し、我が国のそれと比較考察した。路側駐車管理では、街路空間の利用及び交通主体の共存策について、我が国と欧米都市で最もその考え方が異なる施策の一つである。従って両者の比較は、社会背景を含め、都市交通管理の視点の違いを端的に示すものとする。

2. ニューヨーク市の路側駐車管理

ニューヨーク市の交通管理の内容は、参考文献1に示す“Traffic Regulation”を参考とした。これはニューヨーク市 Department of Transportation(以下NYC DOT)の Parking Divisionの施策に関するものである。

参考文献1は、ニューヨーク市に適用される「道路交通法」と理解できるが、記述の範囲は、我が国の道路交通法の範囲に限定されず、駐車場法や道路運送法及び道路運送車両法の内容と、これらの施行

規則の内容をも含んでいる。この中で“Section 4-08”に、“Parking, Stopping, Standing”の詳細が記されている。都心部での我が国の路側駐車規制は、原則「駐車禁止」であり、必要に応じ「駐車禁止」区間を設定するかたちをとっているのに対し、ニューヨーク市のそれは、交通目的や車種区分等により非常に細かい駐車規制がなされており、その種類は数千とよりの分類がある。これらの施策の可能性は、NYC DOT 職員による厳格な取り締まりの実行に裏付けられている。ニューヨーク市以外の欧米諸都市でも路側駐車はほぼ全ては合法的なものであり、日常的な違法行為はまれである。道路交通法に限らず、法律の順守に対する基本的な考え方が、欧米と我が国とでは異なっているのかもしれない。法律に対する我が国での理解は、厳格な規則というより目標値と考えたほうが分かりやすい。これについては、土木工学の範囲を超えた歴史的な背景を考慮しなければならない。

(1) 駐停車の分類と規制場所について

駐車及び停車は、米国では“Stopping”, “Standing”, “Parking”の3分類に区分される。Standingは我が国の停車に、Parkingは駐車に相当するものである。またStoppingは、例えば踏切での一時停止のような意味と理解できる。この一般原則は次のとおりである。

・ “General no stopping zone” - Traffic lane, Hydrants (消火栓), Sidewalk(歩道), Intersection, Crosswalks (横断歩道), Street excavations(穴), Tunnels and elevated roadway(高架道路), Divided highways, Bicycle lanes, Restricted use and limited use streets, Major road ways

“Stopping”の定義は、“Any halting even momentarily of a vehicle, whether occupied or not”であり、ドライバーの乗者の有無を問わない。ドライバーの乗車した状態での長時間駐車と、その排除の困難性は我

キーワード：ニューヨーク市、路側駐車、規制

が国でも問題となっており、この定義は参考になる。

・ "General no standing zone" - Double parking, Drive ways, Parks, Bus lanes, Railroad crossing, Safty zones

Parks に関する記述が興味深い。日没後90分間と日出前90分間の公園周囲での Standing を禁じている。犯罪行為に対する措置と考えられよう。ここで Stand-ing のより強化または緩和の特例を以下に示す。

"Snow emergency, Taxi stand, Bus stop, Except authorized vehicles, Hotel loading zone".

この中で、降雪時対策である "Snow emergency" は積雪寒冷地では参考になる。また、"Taxi stand", 及び "Hotel loading zone" は特定の車種及び施設に対する配慮であり、特にホテル機能への配慮は検討に値する。

・ "General no parking zone" - Emergency sites, Vacant lots, Marginal streets and waterfronts

ウォーターフロントを共有の財産と考え、これに接する路上での駐車を禁じている。土地や建物の機能と街路機能の関連は、我が国ではあまり考慮されない。さらに規制の強化または緩和の特例として、以下のものがある。

"Street cleaning, Taxi stand, Except huncicappet permits, Official marking, Except authorized vehicles, Hotel loading zone"

これらの中では、"Street cleaning" が我が国には例がない。これは通り毎に、曜日と時刻を決めて道路清掃を行うため、路側駐車を排除する規制である。米国でこの様な規制が可能な理由は、その実行が保証されていることによるが、この保証は、米国の警察制度によるところが大きい。米国では、例えば道路清掃で障害となる行為に対しては、"Sanitary Police" が違法な駐車行為を排除する。つまり各々の組織が警察権を実行できるシステムとなっている。NYC DOT 職員が路上駐車の取り締まりを行うことが可能なこともこの理由による。また例えば河川敷を車庫代わりスペースとするような行為に対しては、河川管理者がその排除を行う。我が国の警察制度はドイツを模範としており、従って路側駐車の違法行為に対する対応は両国で共通点があるように思える。

また米国では停車と駐車の区分に、「5分」なる基準を設けていない。この判断は取り締まりの場

で行うことになる。法律社会の米国で、この様な基準が現場の判断にまかされていることは興味深い。我が国ではむしろこの様な基準値が街路の停車機能の具体化の障害になっているように思える。

(2) "Commercial vehicles" の特例について

"Commercial vehicles" は我が国の4（貨物の運送の用に供する小型自動車）及び1（貨物の運送の用に供する普通自動車）ナンバーに相当する車種の分類であり、ナンバープレートにこの区分が記されている。この分類が我が国のそれと異なることは、自動車の物理的特性によらない点である。従って、乗用車であっても "Commercial vehicles" であることも多い。この荷捌き駐車に対する特例は、Manhattan Midtown 地区内の大半の Avenue と Street の路側で "No standing except trucks loading and unloading" となっていることである。つまり荷捌き駐車は、特別な他の規制がない限り、路側での駐車が合法的に可能である。しかも駐車時間長に関する規制もほとんどなく、あっても3時間ないし4時間以内のような長時間の規制である。これは荷捌き作業の短時間化を促さないが、米国でのこれに従事する労働費用の安さとも関連する問題である。

3. まとめと課題

我が国の流通システムは道路交通法の順守を前提としない。走行速度然り、路側駐車然りである。違法行為による恩恵を社会全体が受けながら、トラブルに対してはドライバー個人の責任となる交通環境は、快適な交通環境とは言えない。従って我が国でのこの問題は、即ち交通管理と道路管理の方法の問題でもある。一方、路側駐車に関して、非合法の交通行動が黙認され、違法者が得をするような現在の交通運用がなされ続ける理由は、結果としてそれが最善だからである。法制度を含めたこれらの問題について、今後考えていきたい。

参考文献

1) NYC Department of Transportation, Parking Division: *Traffic Regulation*, May 1994