

街路の駐停車機能に関する諸法律の言及について

北海学園大学 正員 堂柿栄輔

1. 研究の動機

自動車交通での街路のアクセス機能の重要性はよく指摘されるが、現状では、走行機能との調整や、自転車及び歩行者交通との空間配分等の問題もあり、具体的施策はごく限られたものとなっている。この研究の動機は、例えば違法な路上駐車が常態化し問題が指摘されながら、有効な解決策が提示できない背景を、街路の駐車機能に関する法的整備の面から考察することにある。

より円滑で合理的な交通管理を求め、道路管理者や交通管理者の工夫の無さが指摘されることも多いが、そもそも規制や事業の管理主体は法律に基づいて行動するのであり、その意味でも法律の趣旨を理解することは改めて重要と考えた。

2. 研究の内容

自動車の駐車機能に関わる法律として、ここでは、道路法、道路交通法及び駐車場法を取り上げ、各々の法律の目的、記述されている駐車施策の内容、法律相互の関連及び施策実施上の問題点等を考察する。

3. 各法律の目的

道路法や道路交通法は、駐車機能の実現を第一義の目的としてつくられた法律ではないが、法律目的の理解から、駐車機能に関する施策の可能性と限界を知ることができる。

3.1道路法(昭和27年施行)

法律の内容は専ら道路事業遂行上必要とする事項を定めたものである。従って道路法を法律として定めた第一義の目的は、「道路の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分に関する事項を定め」ることにある。法律

全体からは、道路管理での道路管理者の強い権限が読みとれるが、内容では、第三章に示される道路の管理主体(国、都道府県及び市町村の役割)の権限と責務、第四章の費用、収入及び公費負担負担に関する記述が多い。なお目的の条文に"事業"なる言葉はないが、この内容は"管理"として表現されている。道路法においては管理することが即ち事業である。

3.2駐車場法(昭和32年施行)

駐車場法の目的は明解である。この法律の目的は都市機能の維持及び増進であり、その方法は、駐車施設の整備によって、道路交通の円滑化を図り、公衆の利便に資するとともに、と説明されている。第四条に示すように、この法律は、路上と路外についての駐車場計画の考え方や手順を分かりやすく示している。しかしこの法律はあまり実行されていない。施行後 45 年を経たこの法律が、一部でも実行されていれば、都心交通の様子は現在とはかなり違ったものになっていたはずである。道路法が、それが関わる行政主体によりかなり厳格に実行されてきたことを考えると、この法律の実行がほとんど無視されてきたことは興味深い。

3.3道路交通法(昭和35年施行)

道路法の 8 年後に施行された道路交通法の目的は 3 項目よりなる。一般的な理解では、"危険を防止すること"は"交通の安全を図る"ことの例示とされており、従って道路交通法の目的は、"交通の安全と円滑を図ること及び云々"であると説明されている。しかし、交通の安全を図ることと円滑を図ることは両立しない場合があり、その様な時我が国の交通管理者は安全を図ること、つまり道路における危険を防止することを第一義と考える。従って交通管理者が対応する路側の駐車管理は、危険防止の結果得られるものである。

キ - ワ - ド 法律, 駐車機能, 街路

連絡先 〒 064-0926 札幌市中央区南 26 条西 11 丁目 北海学園大学(工学部土木工学科) Tel011-841-1161(内 7733)
Fax011-551-2951 E-mail dohgaki@cvl.hokkai-s-u.ac.jp

4. 各法律の駐車機能に関する言及

4.1道路法

道路法では、第4種の道路で停車帯の設置が停車サ・ピスとして考慮されている。しかし既存市街地の多くの街路で、停車帯の設置は優先度の低い施策となっている。優先されるのはまず必要な車線幅員の確保である。また駐車機能の施策では「自動車駐車場」が道路の付属物として第二条に示されている。しかしここでの説明以降、第二十四条の二で、自動車駐車場の駐車料金及び割増金の説明があるまで同施設の機能等についての説明は全くない。一般的感覚では、付属物を含む道路の機能を示すことがまず必要と考えられるが、道路管理者にとって法的に明確にしなければならないことは、駐車料金とその収入の帰属主体に関するもののように思われる。道路法には他の項目についてもこの様な表現が見られる。その理由は、この法律では、公共の福祉の増進と道路機能との関連が意識されていないからである。結果として道路を造ることが即ち公共の福祉の増進となり、道路管理者の権限と責務が強調されることになる。従って道路法では街路の駐車機能に関する施策の実現は難しい。

4.2駐車場法

先にも述べたように、駐車場法は現在我が国の多くの都市で問題となっている駐車問題への対応の方法を的確に示している。街路の駐車機能を積極的に認めるこの法律は、路上と路外の各々の駐車サ・ピスを明記していることが特徴である。この法律が行政の実務でほとんど実行されない理由は不明であるが、特徴的な2つの内容を以下に説明する。

1) 第七条(駐車料金等の用途)

駐車料金の使い道についての説明である。その収入を、路上駐車場の管理及び地方公共団体の設置する路外駐車場の整備にあてるとしている点は、エンドユーザである駐車場利用者には理解しやすい。道路法でこれに相当するものは道路管理者の収入であり、道路交通法では都道府県の収入となる。

2) 第十七条二号(助成措置)

施設整備に必要な資金についての説明である。国の地方公共団体に対する立場は、資金の融通又は斡旋で

あり、道路法に比べ予算措置は心許ない。この法律が実行されない理由の一つは、法律の中で予算の裏付けがされていないことであろう。

4.3道路交通法

道路交通法でのアクセス機能への配慮は、道交法第2条に示される駐車と停車の定義と、道交法第49条に示される時間制限駐車区間の設定である。

時間制限駐車区間の設定は、パ・キング・メ・タ・(PM)やパ・キング・チケット(PT)の設置により、路側駐車を合法的に可能とする。PM及びPTの数は全国で約40千あるが、内約6割が東京都に設置されている。我が国での都市計画駐車場、届出駐車場、付置義務駐車施設及び路上駐車場の総数(平成11年3月末)は約2,800千であり、PM及びPTはこの1.4%とごく少数である。PMやPTが普及しない理由は、同法第百条二の六に示されている。この条文では同施設を設置しようとする場合、公安委員会は市町村の意見を聴かなければならないとしているが、建物または土地を所有する多くの市民・事業者は、地先にPMやPTを設置することを好まない。例えば札幌市で時間制限駐車区間が設置されている街区の多くは、公共又は半公共的性格の施設の立地場所である。さらに同施設の設置が地先に受け入れられない理由は、手数料が都道府県(第百十三条)の収入となり地元還元されないこと、同区間での時間を超過した駐車行為が罰金刑(第百十九条の三)になることにもよるであろう。

5. まとめ

都心部での路上、路外の駐車機能に関する施策について、3つの法律の適用可能性を考察した。ここで駐車場法には、現在我が国の多くの都市が直面している駐車問題を解決する手だてが示されているが、実行のための予算措置の法的裏付けが十分ではないこと、道路法はこの逆の性格を持つこと、また道路交通法は施策の実施に当たり、市民・エンドユーザとの合意形成の手続きが難しいこと等の問題が示された。しかし各法律の中で路上及び路外に対する駐車機能実現のメニューは示されており、運用次第で現行の法律でも施策の実施は十分に可能である。