

道路交通法における停車容認時間に関する一考察

北海学園大学 正員 堂柿栄輔

1. 研究の動機と目的

交通秩序の規範は、道路交通法と考えるのが一般的であろう。しかし例えば一般道路での自動車の最高速度（法第二十二條）60km/h（法施行令第十一條）なる値は遵守されないことが多いし、街中での路上駐車による路側の占有時間（法第二條）も5分を越えるものが多い。これら日常的に繰り返される違法行為に対し、法律が継続的、広域的かつ厳格に執行されることはあまりないし、またこのことに強い違和感を持つこともない。自動車の駐車問題では、「迷惑駐車」なる言葉が象徴的である。違法駐車が必ずしも迷惑ではないし、合法的な駐車でも強い不快感を与えることはある。従って我が国の交通秩序に対する市民感覚は、規範である法律とは少しずれたところにあるのではないか、このずれの一端を明らかにしたいと考えたのが、本研究の動機であり目的である。

2. 本研究の内容

路上駐車による停車容認時間について、上記で述べた「ずれの一端」を、意識調査と実測調査より求めた。道路交通法上駐車禁止区間での停車容認時間は5分である。この値について、札幌市都心部での路上駐車時間の実測結果と、学生を対象とした意識調査より市民感覚での停車容認時間を推測した。

3. 市民規範の重要性

一般論であるが、法律には厳格な裁きの道具としての役割と、目標値としての役割がある。この二つの役割は互いに補完されることで、法律は実効性を持つものと思われる。このことを路上駐車を例に以下に説明する。

【現状の理解】

我が国の多くの都市部で、違法駐車が黙認され続ける理由は、停車容認時間5分なる基準が不適当だからである。つまり5分なる目標値が、都市の経済社会活動を維持し得ない、厳しすぎる値となっているため、この目標を達成できない多くの路上駐車が発生し、結果として厳格な裁きを行うことが出来ない状況を作り出している。さらにこれによる違法行為の黙認は、一部の違法駐車を常態化させことになる。この時、10分や15分程度の短時間駐車は黙認し、1時間を超えるような長時間駐車や、停車禁止場所である交差点内の駐車に強い規制を行うことも考えられる。しかし交通管理者の判断基準はあくまでも道路交通法であり、5分を越える駐車は、10分も4時間も全て同じ違法行為となり、結果として一律の黙認とならざるを得ない。

【改善の考え方】

都市の経済社会活動を維持しうる新たな基準値を設定する。この基準値は、それを越える駐車トリップが少数であること、即ちその法律による規制が実行可能であることが条件であり、例えば停車容認時間を20分ないし30分とする代わりに、これ以上の駐車を厳格に排除することとする。

これに対しては、次のような反論があろう。つまり、「現在5分なる厳しい基準があるから、違法行為もこの程度で済んでいる。この基準を緩めることは、違法行為をさらに増長することになる。」しかしこれは、法律の役割を目標値としてのみ考える場合である。昭和32年の道路交通法の公布以来、約半世紀この様な考えを脱しきれないことが今日の現状を作り出しているのではないか。

4. 路上駐車についての市民規範

4.1 実測調査による停車容認時間

キーワード：路上駐車，停車，道路交通法

連絡先：064-0926 札幌市中央区南26条西11丁目 北海学園大学（工学部社会環境工学科）

tel 011-841-1161（内7733） Fax 011-551-2951 Email dohgaki@cvl.hokkai-s-u.ac.jp

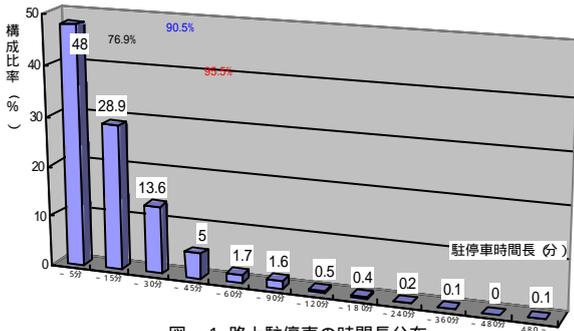


図-1 路上駐車時間の時間長分布

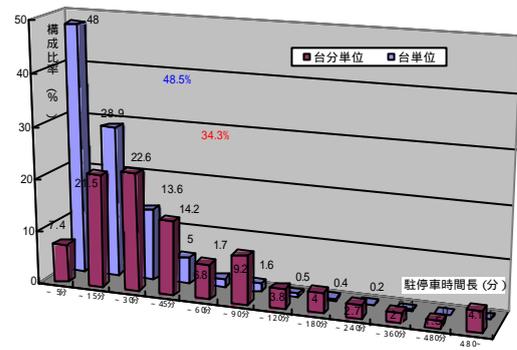


図-2 路上駐車時間の時間長分布(台と台分)

(1) 停車容認時間の提案

図-1 に札幌市都心部での路上駐停車の時間長分布を示す。縦軸は構成比率(%), 横軸は駐停車時間長(分)である。例えば、横軸「~15分」の数値28.9は、駐車時間が5分~15分のトリップが、全体の28.9%であることを意味する。調査は札幌市都心商業地域で、平成15年及び平成16年の8月と9月の計6日間、8:00~19:00の時間帯で、道路延長300mの両側の路側に駐停車したトリップを対象に行った。観測トリップ数は2,280台である。これにはタクシーの乗降等の短時間停車や、沿道の建物工事用務等の長時間駐停車全てを含む。

この結果、5分以下の停車が全体の48%を占めており、全駐停車の半数は合法的停車行為であることが分かる。また15分以下の駐停車は76.9%であり、全体の3/4が15分以下の駐停車である。さらに、30分以下の駐停車が90.5%、45分以下の駐停車は95.5%である。統計的には10%ないし5%が少数の目安であることを考えると30分程度が停車容認時間と考えられる。

(2) 停車容認時間の評価

常識的には、停車容認時間を30分ないし45分とすることには賛同を得にくいと思われる。そこで、それ以上の駐車を厳格に排除することを前提に、停車容認時間を30分ないし45分とした場合の効果を図-2に示した。この図の後列ヒストグラムは図-1と同じ値である。一方前列は、台分単位の集計結果である。つまり、台数単位の集計で48%を占めるトリップの総駐車時間は、この集計単位では全体の7.4%であることを意味する。また図には記していないが、台数単位ではわずか2.9%の60分以上の駐車が、台分単位では27.3%の構成比となる。

ここで先に示した30分なる停車容認時間の場合、

それ以上の駐車が全て排除されたとき、48.5%の路上駐車がなくなり、路上駐車は半減することになる。また45分の規制値としたときでも、34.3%の路上駐車はなくなり、その実施効果は大きい。

4.2 意識調査による停車容認時間

意識調査では次のような問いにより、回答を得た。回答数は55人である。

設問)長い時間の路上駐車に強制的に料金が課せられるとしたら、その長い時間とは何分以上がよいと思いますか。

- a)5分以上 b)15分以上 c)30分以上 d)1時間以上

この結果を図-3に示す。横軸は4つの選択肢の分類であり、縦軸は各回答の構成比率(%)である。結果は「5分以上」は0%、「15分以上」は9.1%と少数である。一方「30分以上」は43.6%、「1時間以上」が47.3%であり、無料の路側占有に対する意識は30分と1時間でほぼ同率である。この1時間なる値の高い選択率は、期待としての意識の反映であろう。

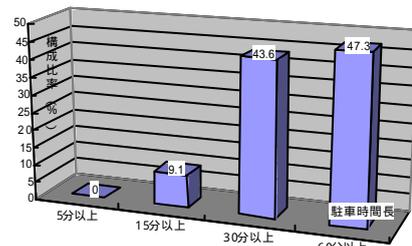


図-3 料金を科せられるべき路上駐車時間長

5.まとめと課題

本研究は未だ試論の段階であり、意識調査のサンプル数等も少ないが、道路交通法と市民感覚のずれを示すことが出来たと考える。今後は意識調査のサンプル数や、事例等の追加により、評価の信頼性を高めたい。