

街路の停車機能の現状と施策の課題
Curb-Parking Regulation and the Conditions
and the Assignment of Policy

堂柿栄輔*・柳沢吉保**

Eisuke Dogaki*, Yosiyasu Yanagisawa**

1. はじめに

街路の停車機能は、走行機能とともに必要不可欠であることに異論はない。しかしそれが具体的に如何にあるべきか、また必要かという点については実験・模索の段階である。

本研究は、違法路上駐車で問題とされる街路の停車機能の実態と、これに関する法制度や施策の現状から、わが国の路上駐車政策のいくつかの課題と対応の基本的考え方を示すものである。

2. 道路交通に関する法制度と施策

道路交通に関する法制度の中で、路上駐車に関わる記述を、交通小六法から示す。

(1) 道路交通法

(a) 駐車と停車

駐車と停車については、道路交通法第二条第一項第18号及び19号に示されている。この法律の目的は、道路における危険防止、交通の円滑化及び交通に起因する障害の防止であり、昭和35年公布以来平成5年までに29回の改正がなされている。ここで駐車については以下の二つの例外規定をもうけ、それらを即ち停車としている。

①貨物の積み卸しのための停止で、5分を超えない時間のもの

②人の乗降のための停止

ここで興味深い点は、①は停車の継続性が5分と定められているのに対し、②は人の乗降が続いてい

①交通管理、交通行動分析、自動車交通計画

②*正員、工博、北海学園大学工学部（〒001札幌市中央区南26条西11丁目、Tel 011-841-1161, Fax 011-551-2951）

**学生員、工修、北海学園大学工学部（〒001札幌市中央区南26条西11丁目、Tel 011-841-1161, Fax 011-551-2951）

る限り停車とみなされることとなる。従って、5分以上の客待ちのタクシーは駐車であり、観光バスの駐車は停車となる。このような規定の矛盾は、走行機能確保のために停車機能をできるだけ排除しようとする事と、一方都市機能の維持のため、停車機能を確保することの二面性から生ずる。この規定では、人の交通に対し、荷さばきはあまり配慮されていないといえよう。また二重駐車に関する特別の規定はないが、停車禁止および駐車禁止の場所については、同法のなかで細かく具体的に数値が示されている。

また放置行為（同法51条の4）は、平成2年に追加されたものであり、運転者以外の使用者に対する指導や処罰をおこなうことを主な目的としている。

(b) 時間制限駐車区間

道路交通法第49条では、時間を限って駐車することができる道路の区間に、パーキングメーターを設置することとしている。これは昭和46年の法改正で導入されたものであり、短時間の駐車需要への対応を意図している。さらにパーキングチケットの設置は、昭和61年の同法の改正で示されたものである。パーキングチケットとパーキングメーターの選択は、同法で「道路の構造その他道路または交通の状況から判断して、パーキングメーターを設置することが適当でないとき」とには、パーキングチケットを設置することとしている。ここで二つのことが問題となる。一つはパーキングメーターとパーキングチケットの機能の違いである。また一つは道路および交通条件に関する具体的な判断基準である。

(2) 大都市における道路交通円滑化対策について

これは昭和63年、交通対策本部（昭和35年閣議決定、総務庁に置く）決定であり、道路交通容量の増大対策、道路交通需要軽減対策、交通円滑化に関する広報及び交通円滑化に関する調査研究を主な内容としている。ここで街路の停車機能に関わる内容では、路上駐車管理運用は、既存道路の有効利用を、

主に短期的視点でとらえていること、また近年の道路交通計画の目標が、容量の増大を第一としながらも、需要抑制に関する施策に重点を移しつつあることが示されている。

(3) 大都市における駐車対策の推進

道路交通円滑化対策の中で、特に駐車対策についての具体的な施策が、平成2年交通対策本部の申合せとして示されている。この内容の特徴は次のとおりである。

①駐車情報の提供を基本的な交通サービスと捉えていること。例えば駐車場案内システムの設置に、違法路上駐車削減効果のみを期待するとは適当ではない。

②路上駐車施設の設置を交通秩序の向上と捉えていること。仮に路上駐車による路側の占有が、都心の道路網全体で容量低下の原因であるとしても、その回復が最終の目的ではない。問題は、交通秩序の低下による都心の魅力の喪失と、それに伴う施設・機能の郊外への移転により、都心が中心核としての機能を失うことである。特に業務管理機能の集積力の弱い地方都市では、駐車規制に伴うこれらのマイナス効果の不安が大きい。

③都市の実状に応じた駐車管理構想の提示。法律に定められる全国一律の規定ではなく、各都市で、実状に応じた駐車管理を考えることにより、実態とあるべき姿との乖離を埋めることができる。

(4) 駐車場法及び駐車場法施行令

同法は、昭和32年に公布され、平成5年までに14回の改正が行われている。全六章よりなるこの法律の第二章では、用途地域を考慮した駐車場整備地区とそこでの整備計画の基本方針が示されている。また第三章には路上駐車場が、第四章では路外駐車場の設置基準等が示されているが、昭和32年当時、路上駐車場が路外駐車場と同程度に評価されていたことは意外である。この理由は、いくつか考えられるが、一つは駐車場所の確保を、路上駐車が一般に行われている欧米諸都市のそれに準じたこと、一つは自動車の数がごく少なく、路上駐車を認めたとしても街路の走行機能を著しく妨げなかったこと、また一つは当時の自動車の普及状況を考えたとき、営利事業としての路外駐車場の供給に不安もあったと思われる。しかし道路交通法に、駐車時間制限規制の

表－1 目的別車種別駐停車台数

分類	乗用	商用	トラック	タクシー	他	計
業務	682 50.7 36.1	480 35.7 30.2	64 4.8 10.1	24 1.8 4.0	94 7.0 30.4	1344 100. 26.7
配達	103 7.6 5.5	786 57.8 49.4	448 32.9 70.7	17 1.2 2.8	7 0.0 2.3	1361 100. 27.1
工事	16 12.2 0.8	60 45.8 3.8	52 39.7 8.2	1 0.8 0.2	2 1.5 0.0	131 100. 2.6
私用	560 84.6 29.6	75 11.3 4.7	15 2.3 2.4	7 1.1 1.2	3 0.0 1.0	662 100. 13.2
その他	528 34.5 28.0	190 12.4 11.9	55 3.6 8.7	556 36.3 91.9	201 13.2 65.0	1530 100. 30.4
計	1889 37.6 100.	1591 31.6 100.	634 12.6 100.	605 12.0 100.	309 6.2 100.	5028 100. 100.

考え方が示されたのは昭和46年であり、路上駐車施設の具体化は14年後のこととなる。

3. 駐停車行動の現状と施策の課題

従来の研究から、都心部での路上駐車行動の特性はおおよそ明かとなってきたが、その実態から路上駐車管理の要点をまとめる。

(1) 路上駐車規制と管理の視点

(a) 交通目的について

表－1は札幌市都心部での路上駐停車の車種別目的別分類である。上段に実台数を、中断に横欄構成比を、下段に縦欄構成比を示す。ここで目的別の構成では、業務（荷無し）が26.7%、配達が27.1%、私用13.2%であり、荷捌きを伴わない業務交通と配達目的がほぼ同数である。一般に違法路上駐車削減を意図する都心交通対策では、物流の観点から荷捌き交通を重視する傾向が強いが、荷捌きを伴わないこの業務交通が他の目的に優先し路側を占有する理由はない。また車種別分類では、乗用車が全体の37.6%を占めており、トラックは12.6%である。またタクシーとトラックの比率がほぼ同数であることを考えると、タクシー対策は、トラックによる荷捌き交通の対策と同程度に考えられなければならない。無秩序な駐停車や周回行動による交差点での右左折を繰り返すタクシーは、混雑対策

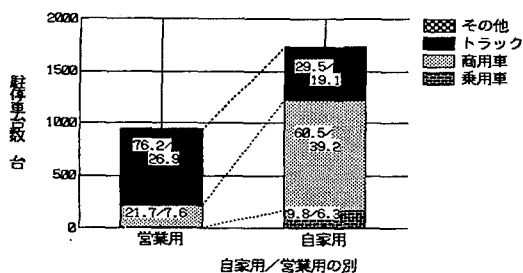


図-1 自家用営業用別車種別構成

表-2 違法駐車率

分類	合法割合	違法割合	計
施設箇所	543 47.0%	612 53.0%	1155 100.
一般路側	1381 33.3%	2771 66.7%	4152 100.

の視点からは最も排除すべき交通である。

(b) 荷捌き駐車について

営業用と自家用の分類による荷捌き交通の実態については、近年いくつかの研究例があるが、ここでは車種別の分類も加え、その現状を示す。図-1は自家用/営業用別車種別の荷捌き交通台数である。図中上段の数値は、営業用、自家用別に占める各車種の割合であり、下段はその別によらない荷捌き全体に占める各車種の割合である。荷捌き交通がトラックのみによらないことは、表-3にも示されたが、約2/3は自家用車でなされ、その60%が商用車によるものであることがわかる。この自家用商用車による荷捌き交通は、全体の40%を占める。従って荷捌き交通対策の主点は、自家用の商用車である。

(2) 法規制と施設計画の相互補助

例えばドライバーや同乗者のいる駐車は、駐車時間長にかかわらずその規制が難しい。このような違法行為の排除は、交通管理者のマンパワーによる規制だけでは限界がある。従って路上駐車管理では施設計画を含めた規制の順守効果を利用すべきである。

(a) 施設設置による路上駐車管理

表-2は駐車または停車禁止となっている都心部の路側（一般路側）と、パーキングゾーンの区画線が設定されている単位道路区間（施設箇所）での、タクシー、バスを除いた違法駐車率の比率である。表中合法割合とは、5分以下の停車である。ここで施設箇所では、合法割合が全体の47.0%であり、一般路側での33.3%に比べ高い値となっている。一般にア

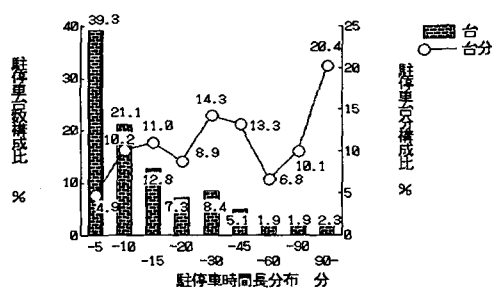


図-2 駐車時間長による路側の占有状況

ンケート調査等による違法駐車行為の理由では、駐車場が近くに無いまたは場所が分からないといった理由が多数を占めるが、この結果は路上駐車施設の設置による違法行為の自粛効果を示すものである。また料金を支払わないパーキングゾーンの不正利用も、台分単位の集計では10%程度であり、施設利用と一般駐停車の間でドライバー同士のルール順守意識も強い。

また図-2は、一般路側での路上駐停車の各駐車時間長の台単位の構成比をヒストグラムに、台分単位のそれを折れ線グラフで示したものである。ここで、左の縦軸を単位とするヒストグラムは、横軸の駐車時間長に該当する駐停車の全体に占める割合である。一方右の縦軸を単位とする折れ線グラフは、台分単位の集計結果である。例えば90分以上の違法駐車は、台単位では全体の2%程度であるが、台分単位では20%を占める。ここで注目すべきことは、路上駐車施設の設置されていない地区でも、30分～45分の駐車時間をもつトリップの台分の占める割合がピークを示すことである。路外駐車場が60分以上の駐車機能を有するのに対し、この時間長の駐車機能が街路の駐車機能に要求されていることがわかる。従って施設運用の料金設定ではこれを考慮する必要がある。

(b) 新たな停車容認基準

図-3にパーキングゾーンの設置地区での、駐車分類別の駐車時間長分布を示す。縦軸は駐車台数(台/1時間)、横軸は駐車時間長である。ここで施設利用はパーキングゾーンの利用者である。ここで5分ないし10分程度の短時間駐停車では一般駐停車が多いのは当然であるが、施設利用の利用数が一般駐停車数を超えるのは20分の時間長である。この20分なる値は、駐車料金を支払う行動に変化する意識の時間長であり、これ以下の駐車時間での料金の支払いには抵抗が大きいことを示す。また不正利用と一般駐停車の

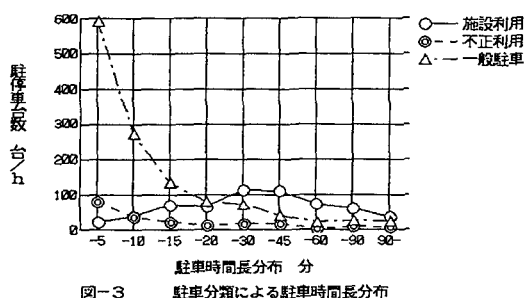


図-3 駐車分類による駐車時間長分布

数は10分を境に逆転する。この10分なる値は、それ以上では駐車施設を利用すべき行為であり、それ以下では停車として認められるであろうとする意識の行動への表れとみることができる。つまり10分以上が駐車行為であり、20分以上が料金を支払う必要のある駐車行為であることを意味する。従ってこれら10分ないし20分なる時間は、駐停車時間長とパーキングチケットの料金制度を考える上で重要な値である。

(3) 現象説明と施策の問題点

(a) 現象説明の問題点

都心部での路上駐車施設の設置を考えたとき、道路管理者は交通容量の低減による走行機能の障害を指摘する。しかし高密度の信号機による交通管制がなされる都心地区では、単路部の交通容量には意味がない。また交差点の交通容量についても、横断する歩行者や、右左折車による容量低下の程度は明確ではないし、先詰まり現象も常時見られる。さらに、常時街路を周回するタクシーの影響や、路外及び路上駐停車目的のうろつき交通の現象分析等も十分ではない。

(b) 特約駐車制度と公共施設の駐車サービス

都心部の商業施設では、個別にまたは共同で特約駐車場を設け、来店者に対し駐車サービスを行っている。多くの場合、それはある金額以上の商品等の購入に対し、2時間または3時間等の時間を限った駐車料金無料化の形をとっている。これは駐車施設の整った郊外型店舗に対する都心商業者側のサービス向上策であるが、これは次のような弊害を有する。商業主側からは特約駐車場への駐車料金の支払いが大きな負担となり、さらなる駐車場容量の確保が難しい。利用者側からは、入庫待ち行列で長時間の待ちを強いられる。また交通管理の面からは、交差点にまたがる長い待ち行列により、交通混雑を増長されることとなる。この対策は例えば特約駐車場の有

料化である。大人一人が都心を往復しても400円程度の費用を要する。従って家族での来店者から、400円/2時間程度の料金をとることは著しいサービスの低下とはならない。同時にこの収入で特約駐車場を拡大することができれば、3者の立場での問題の多くは解決できる。

また地方都市での市役所や区役所等公共施設の無料駐車サービスが、周辺道路に待ち行列をつくる現象も多くみられる。いくつかの都市では有料化により待ち行列の解消をはかった例もあり、代替交通手段のある地域では、無料化による自動車利用サービスは見直したほうがよい。身障者等への配慮は別途行えばよいし、なにより自動車抑制を一方で提唱しながら、無用の利便を図ることは矛盾がある。

4. まとめ

路上駐車の現状と施策の要点について、以下にまとめる。

①道路交通円滑化対策に示される駐車政策には、路上駐車対策の基本方針が示されているが、施策の実行では業務、荷捌き、私用等の目的別に、また商用車、タクシー等の車種別に、およそ都心機能に関わる全ての要因を考慮する必要がある。

②現在わが国では停車の容認が、駐車と停車の分類のみで示されているが、ドライバーの駐車意識や、路側の占有に対する料金支払い意識の識いきも考慮した新たな規制基準が必要である。この時新たな規制は、その順守方法が問題となるが、路上駐車施設の設置によるドライバーへの遵法意識の誘発も一つの方法である。

③路外、路上を問わず、ドライバーの駐車特性は都市規模や地区により異なる。従って路上駐車や路外の駐車サービスのあり方については、各市、町、村の提案により、交通秩序の回復と同時に都心の活力を維持しうる駐車管理構想が必要となる。

参考文献

- 1) 警察庁交通局編集：交通小六法（平成6年度版），大成出版社，1994年8月
- 2) 交通法令研究会：道路交通法実務50のポイント，真正書籍，平成5年2月