

住宅地での青空駐車問題の理解と対策の考え方^{*} On-Street Parking Problem from Residential Quarter^{*}

堂柿栄輔^{**}

By Eisuke DOGAKI^{**}

1. 合法的青空駐車対策の難しさ

住居地域での、道路上の日常的な車庫代わり駐車を、ここでは直感的に青空駐車と表現する。

商業地域での路上駐車問題が、主に経済活動を中心とした街路のアクセス機能とトラフィック機能の共存策の検討であるのに対し、住居地域でのそれは、快適な居住環境の確保と、自動車の利便性を享受する生活維持との両立の難しさにある。この時、両地域の問題共に、法律の厳格な実効が、問題解決の有効な手段にならないことが共通の問題であり、この様なことは、我が国では交通以外の様々な分野でもよく見受けられる。例えばこの問題について、商業地域での路上駐車への厳格な排除は、即ち多くの都市での都心機能の著しい衰退を意味するし、住宅地域での青空駐車への排除は、自動車産業を重要な基幹産業とする工業立国としての国家運営にとって望ましいことではない。従ってこのような施策の実行には人々の合意も得られない。つまり交通に限って言えば、法律は現状の社会システムや目標とはあまり関係なく設定されており、従ってその厳格な執行は、はじめから想定されていないことになる。宅配便は、離島を除く全国 72 時間以内を目標に配達されているが、これに代表されるように、我が国の流通システム自体が道路交通法の遵守を前提としなないことは否定のしようがない。

現行の法律、基準によりこれらの問題が解決できないとすれば、新たに法律やそれを補完する令・規則を変えることが検討されなければならないが、ここではその立場をとらない。その理由は次節にて説明する。違法な路上駐車行為から生まれる多くの問題が、法律

で解決できないことを前提に、実効性のある解決策の考え方を本研究で示した。

2. 我が国の法律理解の特殊性

(1) 法律理解の欧米との違い

これについての一般論は、法学、社会学の専門分野でも多くの議論がなされており、解釈の違いも多々ある。本研究ではそれらを総合的に評価し、まとめることはできない。従って、交通行動に関する直感的、感覚的な理解を示すこととする。

市街地の道路を時速 80km/h で走行しても、めったに違法行為をとがめられることはないし、街中で 30 分～1 時間の路上駐車をしても、違法行為として処罰されることはほとんどない。もちろん欧米でも、全ての違法行為が法律基準により厳格に処罰されるわけではないが、我が国とはその実効性の違いは顕著である。ここで、本研究が法律にたよらない青空駐車対策を考える理由として、欧米と比較した我が国での法律理解の特殊性について示しておく。

直感的に言えば、法律は集団で生活する人々の間で争いが起こった時の裁きの道具である。同時に争いが起こらないようにするための抑止力でもある。従って、皆が一様に道徳的な人間であれば、争いは起こらないし法律も必要ない。マナーに訴えることで問題が解決するのであれば、そもそも道路交通法も交通管理者も必要ないのである。欧米ではこの裁きの道具を積極的に活用するが、我が国では別の手段により解決することが多く、法律はむしろ精神的目標としての意味合いが強い。このため我が国では法律の抑止力も働きにくいことになる。ここで欧米と我が国で法律の理解が異なる理由は、主にその歴史の違いによるものと思われる。互いに言語や宗教の違う民族同士が混在して生活する状況では、争いの仲裁を、共通する道徳に頼るこ

^{*}キルズ：計画基礎論，市民参加，交通管理
^{**}正員，博士（工学），北海学園大学工学部土木工学科
（〒064-0926 札幌市中央区南 26 条西 11 丁目）
TEL011-841-1161 (733) FAX011-551-2951
E-mail dohgaki@cvl.hokkai-s-u.ac.jp

とは出来ない。従って、白黒明確な基準を以てその仲裁を行うことになる。その点で法律の価値は高い。一方、我が国では短期間での広域的な人の移動もなく、言語も共通であった。国家運営の近代化と対外政策の必要性から多くの法律を整備してきたが、もともと法律は、精神的目標値の意味合いが強かった分けである。法律に、裁きの道具を期待するか、精神的目標を期待するか、欧米と我が国の違いはこの様に理解できよう。

(2) 法律改正の抵抗理由

この理由は上記に記したように、法律を厳格な基準値とせず、精神的目標値とすることによる。つまり我が国では、法律を変えることは即ち、それが目標とする理想社会を否定することを意味する。また目標値は出来るだけ高く設定することが望ましいのであり、現実的な目標の再設定は、目標達成の努力行為をそぐことになる。従って、例えば優しい交通環境の実現を目標とする交通管理者が、法定速度を上げるような提案をすることは絶対にあり得ないし、また許されない。その提案の意図が、ゆとりある交通社会の否定であり、暴走行為の増長と見なされるからである。

ここで停車容認時間5分を例に、その変更の困難性を問答形式で考える。道路交通法第2条には、駐車と停車の定義があり、停車容認時間として5分なる数値が示されている。ここで、この5分なる値は実状にあわず、他の妥当な基準値を提案することを考える。この背景には、むしろこの基準値があるが故に、取り締まり自体が困難になっていること、従って10分ないし15分程度の値を設定することにより、秩序ある路上駐車管理ができることを想定している。

【問い】

皆が守らず、また罰則も希である法律の改正がなぜ実現しないか。

実際に、法律を遵守しては、日本の道路交通システムは機能しないことが分かっているのに。またドライバーの違法行為により、我々の生活が成り立っているのに。

【停車容認時間5分の趣旨説明】

法律で示された時間を越えたからといって、直ちに罰則を科すつもりはない。しかし、私たちはその値を目標に、秩序ある交通環境を作るべく努

力しているし、またそれが我々の願いである。将来は、その位の時間を上限とすることで、日本の道路交通システムが機能することを目指し、交通管理者、道路管理者は努力を続けている。だからドライバーにも自助努力をお願いしたい。そして一緒に快適な交通環境を作っていきます。

【問いへの反論】

上記で述べた趣旨に対して、なお停車容認時間を増加させるような提案には、次の様な反論が起こる。

あなたは、目標値と考えている時間を延長することで、更に無秩序な路上駐車が発生することを望んでいるのか、皆で快適な都心空間、交通環境を作ることに協力しないのか。その様な意見は、とても責任ある提案とはいえない。

この様な意見に対してはどの様な弁明も受け入れられないのが現状である。繰り返しになるが、法律を欧米流に解釈すると、この様な結論にはならない。

この背景を考えると、交通安全運動での標語の重要性が理解できる。標語が交通事故防止にいかなる実効性があるのかという疑問は、即ち交通事故の増加を望む不道德な意見と見なされ、公的な場でその様な意見が取り上げられることはまずない。標語は目標値を示すことが暗黙の了解となっているからである。そして交通安全に関わる組織の評価では、この様な努力をすることが、即ちその責務を果たしていると見なされることになる。

3. 住宅地での青空駐車問題の理解

(1) 青空駐車の問題が

一般に青空駐車が問題となる住宅地域の道路は、その多くが駐車禁止となっていない所が多い。従って、いわゆる迷惑駐車排除には、対象道路を駐車禁止とすることで規制が可能である。しかし、住民による青空駐車対策の討議では、住宅地域での全面的な駐車禁止施策の必要性はほとんど提案されない。その理由は、規制地域の拡大に積極的でない交通管理者の立場と共に、青空駐車を問題視する良心的な市民の多くが、法的な規制を望んでいないことによる。例えば札幌市内の多くの地域で、青空駐車問題が地域の生活上の重要

な問題として取り上げられる直接の動機は、積雪時の交通の確保であり、通常時での路上駐車完全排除ではない。このような場所では、道路幅員が確保されていれば駐車は可能である。

一方、"自動車の保管場所の確保等に関する法律"によれば、夜間 8 時間以上、昼間 12 時間以上連続して道路を占有することは法律に違反する行為であり、法的な取り締まりは可能である。但し、法律の実行には不公平があってはならず、従って取り締まりは、広域的に継続的に、そして厳格に行われなければならない。この合意が得られない以上、現状での法律の実効性は期待できない。これは交通管理者の責任ではない。地域の合意が得られないからである。

(2) 青空駐車問題の情緒的側面

先に記したように、路上駐車を問題視する模範的な地域住民の多くが、道路交通法やその他の法律を厳格に守っているわけではない。また守るべきとも思っていない。しかし、自分たちは法律を遵守する良心的な市民であると思いこんでいる点に、問題解決の難しさがある。

地域住民による青空駐車問題の討議の中で、迷惑駐車具体例として、例えば次のような意見がある。

・"車庫はある。しかし、そこを物置として利用し、自動車は道路に止める。その人は、町内の活動にも一切参加しない"

・"冬になると、玄関先の道路を、市内の他の地域に住んでいる息子さんの自動車置き場ににする。しかも 2 台も。鍵は息子さんが持っていつてしまうので、町内での排雪時に移動もできない"

・"なぜ私の家の前にいつも駐車するのか。私に用事のある人が来ても駐車できないじゃないですか。非常に困る"

これらの意見は、住宅地での青空駐車の問題点をよく示唆している。これに対し、客観的な立場から幾つかの疑問はあり得よう。例えば始めの意見については、「その人が、町内の活動に参加する人なら、その様な行為は許されるのか」、「車庫があろうとなかろうと、青空駐車は違法である。では、はじめから車庫がなければ、青空駐車は許されるのか」。また二番目の意見については、「1 台くらいならいいのか」、「排雪の時移動できればいいのか」。これらの疑問に対する

解答は一律ではなく、また情緒的なものである。また、法的には何ら問題の無い行為であるにもかかわらず、最後の意見に賛同する人も多い。しかしこの意見は、隣接する路側を使うことを、自分が優先するという暗黙の了解を前提としている。この意見は、日本人の生活道路・地域生活圏に対する特殊な感情に基づくものである。町内会や自治会による、季節毎の地域内道路の草刈りや清掃作業は多くの地域で行われている。全員が参加するわけではないが、特に不自然とも思わず、多くの住民がこれらの行事に参加する。また個人の行動でも、玄関先の掃除のついでに道路のゴミ拾いをすることは自然の行動である。つまり、我々は生活道路を完全な公共空間ではなく、地域、個人に強く関わる場所として意識しているのである。だから、私の空間である玄関先の路上を外来者が占有し続けることに不快を感じるのである。

これらの意見は、青空駐車対策を法的に考える限界を具体的に示されており、従って青空駐車対策の出発点もここにある。

(3) 問題点の整理

ここで図-1 に住宅地域での路上駐車問題を簡単に整理した。青空駐車の何が問題であるか、この問題点を地域の共通の理解にすることができれば、問題は解決することになる。

結論的には、青空駐車で最も問題になる路上駐車行為は、図中の非礼・非常識駐車であるが、これらについて以下簡単に説明する。ここで、"非礼・非常識駐車"なる表現は、北海道大学の高野伸栄先生の発案による。

step1 は、当該道路が駐車禁止か否かの分類である。これにより駐車対策は当然異なる。今問題となっている多くの地域は駐車可能な所であり、これを中心に説明する。

step2 は、自動車の持ち主が敷地内に自動車の駐車スペースを持っているか否かの分類である。ここでは、敷地内に駐車場所が無い、あっても 2 台目、3 台目の駐車場所が無い"車庫無"が特に問題となる。法的にはこれらの路上駐車はほぼ一律に違法行為であるが、"謙虚な駐車"は許され、"非礼・非常識駐車"が迷惑駐車となる。"謙虚な駐車"と"非礼・非常識駐車"の別は、情緒的、感情的意味合いが強く、一律の分類はできない。

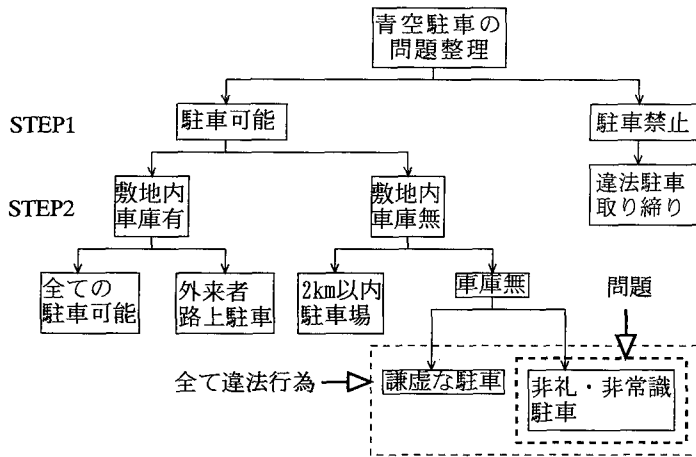


図-1 青空駐車現象の整理

いが、例えば次の様な例を挙げることができる。

「謙虚な駐車」：駐車場所が自分の敷地と路上にまたがるような時、出来るだけ自分の地所に寄せて駐車する。そのため、自身は玄関の出入りに窮屈な思いもするし、自転車を置くスペースにも苦勞することになる。

「非礼・非常識駐車」：自分の敷地内には十分に広い空間を確保して上で、道路上を占有する。

つまり、前者はそれなりの自助努力を伴うが、後者は恩恵を一方的に受けるだけである。「違法ではあるけれど、皆で気を使いながら、節度を持って道路空間を使っている。そして快適に暮らす努力をしている。なのに、度を越えたあなたの行為は、地域の生活の和をみだすものだ」、これらが住民感情であろう。先に述べた、車庫を物置とし道路を駐車場所とする行為は、だから感情的に許されないことになる。さらに非礼・非常識駐車が許し難い理由はもう一つある。それは自分たちも共に違法行為をしているが故に、これらの非礼・非常識駐車に対し法的強制措置をとれないことの苛立ちである。駐車禁止区間に設定すれば皆が一様に困る。どうしようもない苛立ちが、道路管理者や交通管理者、そして行政への苦情となって表れる。

4. 住民主導による運動の必要性

地域の実情にあった対策とは、つまり路上駐車規制の基準が、地域毎に異なることを意味する。この様な規制は、現在の道路交通法では許されることではない。

例えば条例では可能かもしれないが、それも現実的ではない。従って、町内会や他の様々な交通安全運動に関わる組織が地域単位で行うことになる。この時、直接または間接に行政や交通管理者がこれらを支援することになるが、ここで問題となるのは、地域毎に異なる規制基準による自主的な取り締まり活動を、交通管理者等が支援することの問題である。これについては次のように考える。各地域での自主的な取り締まり活動の最終目標は、道路交通法の遵守である。しかし、地域には多くの土地利用種類や社会資本充実度の違いがあり、また居住者の属性も様々である。従って、現状つまり活動の開始時点で、青空駐車の状態は皆異なる。一律の基準で強制的な排除を行うことは皆の同意が得られにくいので、青空駐車が少ない地域ではより高い目標を、多い地域では低めの目標を設定し、とりあえず活動を開始する。状態が少しずつ良くなれば、更に高い目標値を設定していく。これも法的には許されることではないが、少なくとも市民の賛同は得られよう。

参考文献

- 1) 塚口博司：住区内街路における駐車現象の分析と街路運用に関する研究。土木計画学研究・論文集 4, pp.245 ~ pp.252, 土木学会, 1986.10
- 2) 窪田陽一, 大滝裕之：自動車の市街道路上保管の実態に関する研究, 第 22 回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.517 ~ pp.522, 日本都市計画学会, 昭和 62 年度