

# 都心部街路の路上駐車に関する法的施策と市民意識について

The law concerning the access function of the street in downtown\*

堂柿栄輔\*\*・井上信昭\*\*\*

By Eisuke DOGAKI\*\*・Nobuaki INOUE\*\*\*

## 1. 研究の動機と背景

都市内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、トラフィック機能との調整や、自転車及び歩行者交通との空間配分等の問題もあり、具体的な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、街路のアクセス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必要と考えた。

## 2. 大都市と地方都市でのアクセス機能の違い

表-1に、街路のアクセス機能に関する大都市と地方都市での考え方の違いを示す。

表-1 都市規模による路上駐車規制の違い

分類	必要性	可能性
大都市		
地方都市	?	×

\*キーワード 街路、アクセス、法律、市民意識

\*\*正員、博士(工学)、北海学園大学工学部社会環境工学科、〒064-0926札幌市中央区南26条西11丁目、Tel011-841-1161(内7733)、Fax011-551-2951、E-mail dohgaki@cvt.hokkai-s-u.ac.jp)

\*\*\*正員、博士(工学)、福岡大学工学部社会デザイン工学科、〒814-0180福岡市城南区七隅8-19-1、Tel092-871-6631(内6483)、Fax092-865-6031、E-mail nobuaki@fukuoka-u.ac.jp)

ここで「必要性」とは、法的な取り締まりの必要性である。大都市では街路のアクセス機能とトラフィック機能が、既に両立し得ない交通密度に達しており、トラフィック機能の確保のため厳格な駐車規制が必要とされる。一方、地方都市の道路空間では適度な管理のもとで両者の機能が両立しうるものとする。また「可能性」とは、厳格な法的規制実施の可能性である。大都市では例えば荷さばき交通に関し、荷主や運送業者の費用負担で適当な路外荷さばき施設を設置し運用することが経済的にも可能であるが、地方都市ではその可能性がほとんどないのが現状である。我が国の多くの地方都市の商工業活動は、地先の路側空間の長時間無料占有を前提に成り立っているものであり、従って路上駐車規制の厳格な実行は、現在の都市機能を著しく損なうことになる。

## 3. 街路のアクセス機能についての法的言及

街路のアクセス機能に関わる法律として、ここでは、道路法(昭和27年公布)、駐車場法(昭和32年公布)及び道路交通法(昭和35年公布)を取り上げ、各々の法律の目的、記述されている路上駐車施策の内容、法律相互の関連及び施策実施上の問題点等を考察する。

### (1)各法律のアクセス機能の記述

道路法(道路構造令第九条)での停車帯の設置や、道路交通法(第九節)での駐車禁止場所での停車の容認は、街路のアクセス機能に関する一般的な配慮であるが、それら以外には各法律で以下のような記述がある。

#### 自動車駐車場(道路法)

道路法第二条第2項第六号では、道路の附属物としてこの施設が、「自動車駐車場が道路上に、又は道路に接して…道路管理者が設けるもの」(以下法律の記述を

教科書体で記すと説明されている。また法第二十四条の二及び三では、駐車料金の設定方法が説明されている。道路構造令では第三十二条にこの用語が示されており、その記述の内容は「安全かつ円滑な交通を確保し、又は公衆の利便に資するため必要がある場合においては、自動車駐車場、自転車駐車場・設けるものとする」となっている。令においても具体的な施設の形態はイメージしにくい。法の中での記述も、機能に関する言及がなく、料金設定だけの説明となっている。

#### 路上駐車場(駐車場法)

駐車場法第二条でこの用語が定義されている。また駐車整備計画を説明する第四条では、路上駐車場と路外駐車場整備の関係が、第三章(第五条～第九条)では、路上駐車場設置の手続きや料金、またその用途が説明されている。この法律では路上駐車場に関する次の2つの記述が重要である。

#### (駐車場整備計画)

イ)第四条 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、…その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画(以下「駐車場整備計画」という)を定めなければならない。  
ロ)第四条第2号第四項 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要な

ものの…。

つまり駐車場整備地区内での路外及び路上駐車場の整備計画では、路上駐車場の計画は路外駐車場の補完施設ととらえられている点が重要である。

#### 時間制限駐車区間(道路交通法)

道路交通法第四十九条(法第四十九条～法第四十九条の四)に示される時間制限駐車区間は、パーキング・メーターやパーキング・チケットの設置により路上駐車場の秩序を確保する仕組みである。しかしこの法律の第一義の目的は交通安全であり、これと時間制限駐車区間との関わりは読みとりにくい。

また道路交通法施行細則では、特定の者に対し、申請により駐車禁止除外指定の標章や駐車許可証も発行している。

#### (2)3施設の関連について

これら3つの法律に示される用語の関係を図-1に示す。道路法の自動車駐車場と駐車場法の路上駐車場の関係は、駐車場法第二条により、駐車場整備地区内の自動車駐車場が路上駐車場であると理解できる。時間制限駐車区間と自動車駐車場の設置場所は駐車場整備地区の内外にかかわらず設置可能であるが、この2つの路上駐車施設の機能分担は不明である。

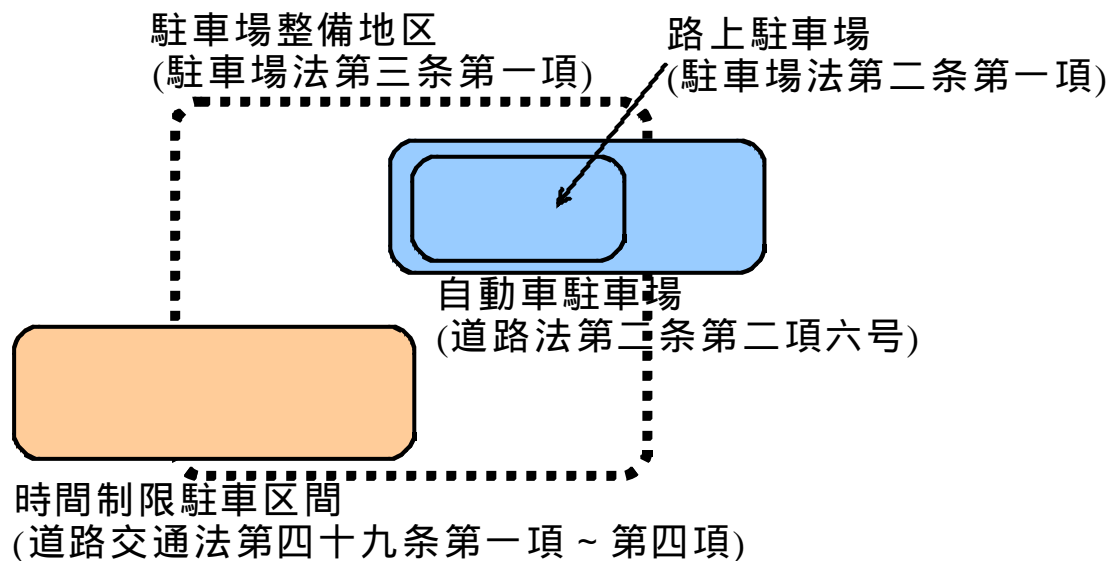


図-1 街路のアクセス機能に関する法律の記述



写真-1 札幌市の路上駐車場

#### 4. 街路のアクセス機能に関する市民意識

ここでは街路のアクセス機能(路上駐車)に関する意識調査の結果を示す。

##### (1) 意識調査の概要

意識調査の概要を表-2に示す。意識調査は下記 a) ~ c) の3つを行った。a)の調査の被験者は学生であるが、b)及びc)の調査被験者は、質問時に路上駐車を行った一般ドライバーである。b)現地路上1の調査は近隣商業地域において、c)現地路上2の調査は商業地域での調査である。各調査での質問項目は一部異なる。

表-2 意識調査の概要

調査場所	属性	人数	調査時間帯
a)大学(教室)	学部 2年生	74	日中
b)現地路上1	一般人	84	日中
c)現地路上2	一般人	94	日中

##### (2) 違法行為に対する意識

図-2は調査b)の結果である。自身の路上駐車行為について、「違反の経験の有無」と「違法意識」のクロス集計の結果である。設問は「駐車違反をしたことがあるか(ある、ない)」、路上駐車をするとき、駐車違反の意識があるか(ある、ない)」である。路上での駐車行為に対する違法意識は、過去に違反経験がある場合は強くその割合は62.5%、一方違反経験がない人の違法意識

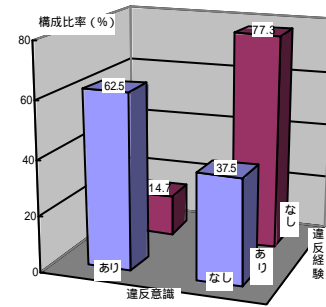


図-2 違反経験の有無と違法意識

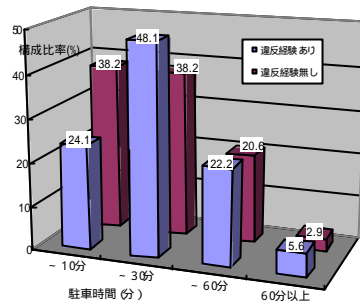


図-3 違反経験の有無と通常の路上駐車時間

は14.7%であった。つまり違反経験のない人では、約85%が路上駐車について違法意識を持っていないことになる。

##### (3) 駐車時間に関する意識

図-3も調査b)の結果である。普段路上駐車をするときの駐車時間の長さを、過去の違反経験の有無で分類した。違反経験の有無による駐車時間分布に大きな違いはなかった。両者ともに、駐車時間は30分までが72%~76%であり、街路のアクセス機能として、30分程度の駐車時間が期待されていることが分かる。一方少数ではあるが、違反経験の有無にかかわらず60分以上の路上駐車を普段から行っているケースも2.9%~5.6%ある。これらは交通管理者による取り締まりが、局所的、限定的なものであることを意味する。

#### 5. 路上駐車場の有用性と課題

駐車場整備地区内での街路のアクセス機能実現策の検討では、路上駐車場によるか時間制限駐車区間によるかが検討課題となる。ここではいくつかの点で、路上駐車場が特に自治体では受け入れやすい施設と考えるが、その点について以下に説明する。

## (1) 有用性について

### a) 料金設定について

時間制限駐車区間での手数料設定についての規定はないが、ほぼ一律に1時間単位、荷捌き等の目的に限って20分単位の設定になっており、手数料額は付近の路外駐車場の料金と同等である。一方路上駐車場では、例えば最初の30分までを無料とする様な、地域の実情に合わせたより柔軟な料金設定が可能である。

### b) 駐車料金の使途について

公安委員会の設置する時間制限駐車区間では、手数料は全てが都道府県の収入となり、自治体や地元には還元されない。従って路側の優先的な使い方が制限されるだけのこの区間の設置には、地先の商工業者は同意しにくいのが現状である。一方駐車場法第七条では、路上駐車場の料金の使途を「・・・路外駐車場の整備に要する費用に充てるように努めなければならない。」と説明しており、料金収入の地元還元が可能で、地元からもより受け入れられやすい施設となっている。

## (2) 普及上の課題について

### a) 路上駐車場の機能について

路上駐車場計画での大きな問題は、それを路外駐車場の補完機能と考えている点にある。主たる駐車施設である届出駐車場や附置義務駐車場は民間の経済行為であり、将来の駐車供給施設として確かなものではない。さらに市街地開発が途中段階にある多くの地方都市では、地区の将来駐車需要自体も非常に未確定なものである。その上で、路外駐車場では満たされない駐車需要に対し路上駐車場を位置づけることは、計画の立案自体をかなり困難なものとしている。

### b) トラフィック機能について

道路管理者による路上駐車施設の設置では、交通容量の確保が常に問題となる。そもそも道路は、隘路打開つまり将来の交通需要に対し容量を確保することを根拠に整備されてきた。従って明らかに交通量が減らない限り、容量の減少を伴う路上駐車場の設置は、従来の道路管理の視点では難しい。それに対して、道路管理上容量の視点を無視できないにしても、例えば交差点容量とのバランスを考慮することなど、路上駐車場設置の積極的な理由付けを考える必要がある。

### c) 公安委員会との調整

駐車場法第五条第二項では、路上駐車場の設置に

あたり都道府県公安委員会の意見を聴かなければならないとされている。この時、公安委員会が設置する時間制限駐車区間と、道路管理者が設置する路上駐車場の機能の違いが問題となる。当該箇所の路上駐車施設の設置を、路上駐車場で行うか、時間制限駐車区間で行うかを判断するために、両者の設置基準はなんらかの形で必要である。

## 6. まとめと課題

街路のアクセス機能に関し、法律のレビューを行った本研究でのまとめを以下に示す。

(1) 道路法、駐車場法及び道路交通法での街路のアクセス機能に関する配慮は、現在の法律でも十分な内容である。しかし例えば停車容認時間5分なる値は、法の中でその数値が示されているため、全国一律に基準値となっている。例えばこの数値が同法施行細則に示されるのであれば、地方や地域の実情を考慮した基準値と成り得よう。

(2) 路上駐車場の機能を路外駐車場の補完機能と考えることは、多くの地方都市都心部での路上駐車対策に強い制約を課するものである。従って、アクセス機能とトラフィック機能の両立が前提となる都心地区での道路管理には、交通容量の確保だけではない従来とは異なった視点が必要となる。

(3) 道路管理者による施策と交通管理者による施策の関係を整理する必要がある。例えば形態上は、道路管理者が設置する路上駐車場と、交通管理者が設置する時間制限駐車区間は全く同じものであるが、管理者が異なれば、料金(または手数料)設定等も異なる。

(4) 実務上の施策の実施では、法律の運用による部分も大きく、必ずしも法律文書に限定されるわけではない。この点については行政上の事情もあろうと思うが、可能な範囲で明らかにしていきたい。

## 参考文献

1. 小口浩、大澤健治、杉原直樹「駐車施設の分類方法に関する考察—都市内駐車場整備計画調査のために—、交通工学pp.55～pp.61、Vol.24No.6、1989
2. 発行社団法人 立体駐車場工業会、監修国土交通省都市・地域整備局街路課：「自動車駐車場年報」、平成15年11月30日発行
3. 交通制度研究会編集、警察庁交通局監修：平成15年版交通小六法、大成出版社、2003年2月15日