

# 路上駐車に関連する諸制度についての一考察\*

## A study on institutions related to on-street parking \*

田中伸治\*\*・桑原雅夫\*\*\*・Edward CHUNG\*\*\*\*

By Shinji TANAKA\*\*・Masao KUWAHARA\*\*\*・Edward CHUNG\*\*\*\*

### 1. はじめに

路上駐車は、道路の交通容量を減少させて都市内の道路交通渋滞の一因となっているが、物流など路上駐車に依存している交通は少なくなく、都市の経済活動を支える役割を果たしていることも事実である。現在、都市部ではほぼ全面的に駐車禁止規制が行われているが、実態として規制は必ずしも遵守されておらず、秩序ある道路交通が実現しているとは言い難い状況である。

駐車は自動車交通の発着点で必ず生じるものであり、当然それに伴い駐車場所も必ず必要となる。しかし現実には、都市内では空間的な制約から十分な量の駐車場を確保することは難しい。その結果、路上はドライバーにとって目的施設の目の前にある最も便利な駐車場所として広く利用されているのが実状である。これらを現行の法規制に従って一掃することは、取締り能力の面、社会的受容性の面からも簡単な話ではない。逆に、現行制度の妥当性も検討されて然るべきである。

そこで本稿では、駐車の中で路上駐車が果たす役割に着目し、路上駐車に関連する制度と課題を再整理し、海外の制度との比較を通じて、今後の路上駐車のあり方について展望を行う。

### 2. 路上駐車の実状と諸制度

#### (1) 路上駐車の実状

まず路上駐車の実状<sup>1)</sup>を概観する。図1に東京都内の瞬間路上駐車台数とそのうち違法駐車台数を示す。路上駐車のうち8割近くは違法駐車、すなわち駐車禁止場所に停められていることが分かる。これは見方を変えれば、いかに多くの道路で駐車が規制されているかを示している。経年的には漸減傾向であるがほぼ横ばいとな

っている。

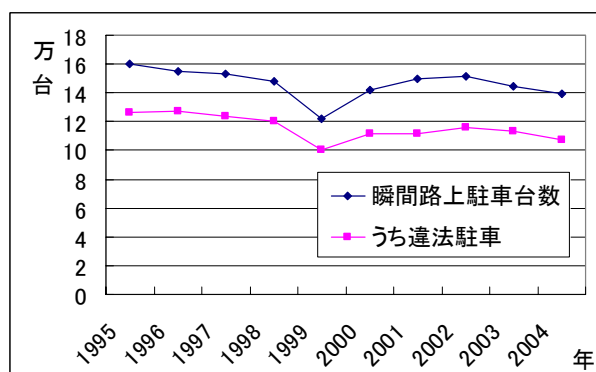


図1 瞬間路上駐車台数の推移 (東京都)

一方、全国の年間の駐車違反の取締り件数の推移は図2のように、近年減少傾向にある。このことから、取締りの強度は相対的に低下しつつあると考えられる。

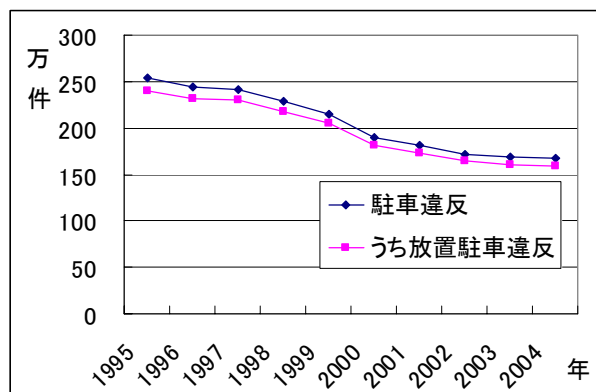


図2 駐車違反取締り件数の推移 (全国)<sup>1)</sup>

表1には東京と外国の都市の取締り件数を比較している。日本の総取締り件数の3分の1弱を占める東京も、人口規模から見れば世界の中では最も取締りが少ない都市であると言える。次節からは、このような現状の背景にある法制度についてレビューを行う。

表1 諸外国との取締り件数の比較<sup>2)</sup>

	東京	ニューヨーク	ロンドン	ブリュッセル	ソウル
人口(万人)	1200	800	700	100	1000
駐車違反取締り件数(万件)	50	1000	400	13	280

\*キーワード：路上駐車、交通計画

\*\*正員、工修、東京大学生産技術研究所

(東京都目黒区駒場4-6-1、TEL03-5452-6419、FAX 03-5452-6420)

\*\*\*正員、Ph. D、東京大学国際産学・共同研究センター

\*\*\*\*正員、Ph. D、スイス連邦工科大学ローザンヌ校

## (2) 道路交通法

道路交通法では道路上における駐車・停車の定義、駐車禁止場所、時間制限駐車区間、違法駐車に対する措置などが規定されているが、駐車規制についてはいくつかの問題点が指摘されてきた。

その最も重要なものとして、現行制度では駐車違反は他の違反と同様運転者に責任があり、取り締まるためには運転者を特定する必要がある。しかし、図2で駐車違反のほとんど全てが放置駐車違反であることから明らかなように、通常駐車違反の運転者は取締りの現場にいないものである。そのため、もし運転者が自主的に出頭しない場合、運転者の特定には非常に労力を要し、これが迅速な取締りの妨げや取締りの不公平感につながってきた面がある。

道路交通法は2004年に改正され、違法駐車対策として使用者責任（いわゆる所有者責任にあたるもの）<sup>1</sup>の拡充、取締り事務の民間委託が盛り込まれた。施行は2006年からの予定であるが、使用者責任の拡充により従来のように運転者を特定する労力が軽減すること、民間委託により監視員が増加することにより、今後は駐車取締りの執行力が向上し、駐車秩序の回復に寄与することが期待される。

しかし諸外国で一般的となっている、駐車違反の非犯罪化については今回の改正では扱われなかった。さらには、駐車定義の基準として用いられている5分という時間についても、その妥当性を検討する必要があると思われる。現行の駐車取締りに手間がかかる一つの原因は、この5分以上の継続的な駐車を確認する必要があるためである。こうした点について今後さらに議論が継続されるべきであろう。

## (3) その他関連法令

その他、路上駐車に関連する法令として、保管場所法では自動車の保有者に保管場所の確保を義務付けるとともに、道路上を自動車の保管場所として利用してはならないとして、道路上の同一の場所での長時間駐車を禁止している。すなわち、道路交通法での駐車禁止場所だけでなく、路上の長時間駐車は取締りの対象になる。

また、駐車場法および道路法では路上駐車場を定義して

いる。駐車場法では、路上駐車場を「駐車場整備地区内にある路外駐車場によつ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」として計画すると記しており、これは路上駐車施設があくまで「路外の駐車場が整備されるまでの暫定的な措置」と位置づけられていることを意味する。

## (4) 路上駐車に関する施設

### a) パーキングメーター・チケット

パーキングメーターは1971年、パーキングチケットは1986年の道路交通法改正において、「時間制限駐車区間における駐車適正を確保するため」導入された。各都道府県の公安委員会が設置区間を決定しており、平成16年度末時点で、全国108都市に34,992台分設置されている<sup>3)</sup>。

パーキングメーター・チケットを利用する際には100～300円の手数料を支払うことになっており、実質的には駐車料金に相当するものとして捉えられている。図3はこの手数料と単位時間の関係を示したものである。これから明らかなように、手数料300円・制限時間60分の組合せが圧倒的に多く、9割近くを占めている。これに対して路上駐車時間の実態は15分未満が45.1%、30分未満が65.4%という調査結果<sup>4)</sup>もあり、この乖離がパーキングメーター・チケットに対する利用意思の低下、あるいは路上スペースの有効利用の妨げになっていると考えられる。多くの人に駐車機会を与えるというパーキングメーター・チケット本来の趣旨からしても、単位時間の設定をより細かくすることが必要であろう。

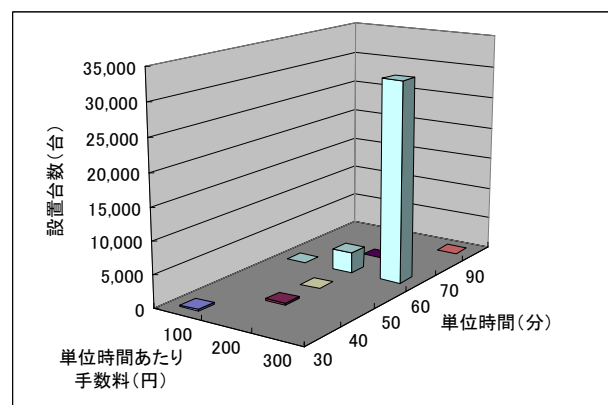


図3 パーキングメーター等の手数料と単位時間<sup>3)</sup>

### b) 路上駐車場

路上駐車場は道路法または駐車場法に規定されており、設置主体は道路管理者または地方自治体である。パーキングメーター・チケットと異なり、「駐車料金」を徴収することができる。また、通常は最大の駐車時間も制限されていない。なお、料金徴収は徴収員が人手で徴収す

<sup>1</sup> 日本では、運転者一車両を運転するもの、使用者一車両を使用する権原を有しその運行を支配し管理するもの、所有者一車両の所有権を有するもの、と定義されている。通常使用者と所有者は一致するが、例えばローンで父が購入した返済完了前の車を息子が運転するような場合、所有者は販売会社、使用者は父、運転者は息子となる。

改正道交法では車両の運行を実質的に管理するものとして「使用者」に責任が課されているが、本稿ではより一般的に使われる概念として、以降の諸外国との比較等の記述では「所有者」を使用する。

る場合や、パーキングメーターとほぼ同様な機器を使用する場合がある。

ただし、図4に示すように、路上駐車場は近年縮小の一途をたどっており、現在国内で運用されているのは表2に示す7都市に過ぎない<sup>3)</sup>。この減少の要因としては、駐車場整備計画に定められた整備量が充足しつつあるという面もあるが、維持管理費用に対する採算性の悪化が大きな理由としてあると考えられる。

料金設定については、料率が固定のパーキングメーター・チケットとは異なり、時間によって料率が大きくなる累進的な課金を行っている自治体もあり、路上駐車において長時間駐車を抑制するような料金設定が可能であるといえる。

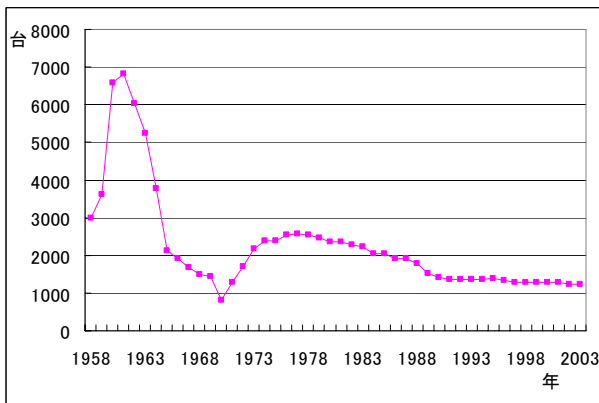


図4 全国の路上駐車場数の推移<sup>3)</sup>

表2 路上駐車場設置自治体<sup>3)</sup>

	設置台数	利用時間	料金	区分
札幌市	27	8:00-19:00(5-10月) 8:30-19:00(11-4月)	¥150/30min	駐車場法
青森市	68	9:00-19:00	¥210/1hr	道路法
水戸市	56	終日	無料(30minまで) →¥100(1hrまで) →¥300/1hr	道路法
朝霞市	12	終日	¥200/30min	道路法
福井市	67	終日	無料(30minまで) →¥100/30min	駐車場法
広島市	903	9:00-22:00	¥150/30min (2hrまで) →¥170/30min	駐車場法
鹿児島市	95	9:00-22:00	¥100/30min	駐車場法
計	1,228	-	-	-

### 3. 諸外国の状況

こうした日本の状況と比較するため、諸外国の路上駐車に関する制度についてのアンケート調査を実施した。対象としたのはアメリカ、イギリス、ドイツ、オランダ、イタリア、イスラエル、韓国、タイの8ヶ国であり、各国の交通を専門とする研究者に回答を依頼した。質問項目は、路上駐車管理にかかわる主体、制度、規制の種類と方法、課金の方法、取締り、駐車政策、ITS技術の有無などである。特徴的な項目について、以下に述べる。

#### (1) 駐車の定義

駐車の定義については単純に車両が停止した状態を指すのが一般的だが、ドイツでは日本と同様に基準となる停止時間(3分間)により判断し、アメリカではドライバーが運転席に座っているかにより判断している。

#### (2) 取締り主体

大半の国で警察以外にも自治体あるいは民間業者が取締りを行っている。警察が全く取締りを行わない国(ドイツ)、自治体に駐車取締り専門の部局がある国(アメリカ、オランダ)もある。役割分担としては、自治体や民間業者はメーターの料金徴収とあわせて料金不払いに対する違反切符を発行し、警察はより悪質な駐車禁止場所での違反を取り締まる、という形態が一般的である。自治体が取締りを担当する場合、一般的に罰金は自治体の収入となり一般財源として使用されるため、自治体は取締りに積極的であるとみなされている。

#### (3) 所有者責任

日本以外の全ての国が所有者責任を導入している。すなわち、放置駐車車両の運転者が特定されない場合は、その車両の所有者に罰金の支払い義務が生ずる。その際、第一義的には運転者に責任がありそれが特定されない場合のみ所有者が責任を負う国(アメリカ、オランダ、韓国)と、最初から所有者に責任を課しどちらが実際に支払うかは問わない国(イギリス、ドイツ、イタリア)の2通りが存在する。

#### (4) 非犯罪化

多くの国で駐車違反はその他の交通違反とともに非犯罪化されている。すなわち、他の刑法犯と同じような犯罪を意味する「crime」ではなく、行政上の違反「offense」として扱われている。国によってはこのことが警察以外の自治体や民間業者による取締りを可能にしている。

#### (5) メーター最小時間単位

30分や1時間といった時間単位が多いが、アメリカでは非常に細かく、15、30、60、120分といったものに加えて荷捌き用に5分という時間単位も設定されている地域もある。このようなきめ細かい設定は、無駄な路上駐車を減少させるために有効であると考えられる。

#### (6) メーター料金設定

各国の一般的な路外駐車場の料金と、路上のパーキングメーターによる標準的な料率、それが時間帯、都市内の場所によって変動するかの比較を表3に示す。これによると、日本の路上駐車の課金額(手数料)は諸外国

と比較して特に突出した値ではないが、特に都心では路外駐車場よりも安い額となっており、結果として駐車を路外へ誘導する役割を果たせていないと言える。アメリカのように路外駐車場の料金よりも高く設定することで、真に必要な駐車以外は路外へ誘導することが可能になる。

このことは日本の料率が一つの都市内でほぼ一律であることに起因している。多くの国では料率が場所や時間帯により異なる設定がされており、需要の変動や周辺路外駐車場との関係から効果的な料金設定をすることが可能である。

さらにこの表には記されていないが、イギリス、オランダなどでは長時間駐車ほど料率が割高になる累進的な料金設定を採用しており、これも長時間駐車は路外へ誘導し、路上はより多くの短時間駐車のために提供されることを可能にする方策の一つである。

表 3 料金設定の比較

国名	アメリカ	イギリス	ドイツ	オランダ
路外	\$2-3(¥220-330)/hr 25cents(¥28)/hr(郊外) \$4(¥440)/hr(都心)	£1.5-3(¥300-600)/hr	1.50EUR(¥200)/hr	4EUR(¥533)/hr
路上	曜日、時間、場所	曜日、時間、場所	場所	(一律)
日本	イタリア	イスラエル	韓国	タイ
¥600/hr	1EUR(¥133)/hr	\$4(¥440)/hr	500KRW(¥54)/30min	50THB(¥134)/hr
¥300/hr	1EUR(¥133)/hr	\$1.2(¥132)/hr	500KRW(¥54)/30min	10THB(¥27)/hr
(一律)	場所	(一律)	場所	(一律)

#### (7) メーター運用時間

メーターの運用時間は日本と同じように午前8時前後から午後8時前後の時間帯の国がほとんどである。一方、メーター休止時間帯の駐車について、ほぼ全ての国で無料駐車が可能なのに対し、日本では駐車禁止規制となっている場合がほとんどである。夜間は交通量が少なくなるため、その時間をあえて駐車禁止にする必要性はないと考えられる。

#### (8) 保管場所の確保

日本では保管場所法に基づき、車を保有する際には保管場所を確保することが必要であるが、今回調査した国々に同様の制度を持つ国は存在しなかった。これらの国々では住民の車で住宅地の路上は埋め尽くされているのが通例であり、美観の面や道路管理の面からあまり優れた光景とは言えない。日本のこの法律は1962年に制定されており、非常に先進的なものとして今なお評価できるものであると思われる。

### 4. まとめ

以上、日本の路上駐車に関連する制度と課題を、諸外国の制度と対比しつつ整理した。

第2章で述べたように、日本の現在の都市交通政策の上では、駐車は路外で処理すべきものとされてきた。しかし、全ての駐車を路外で処理しようとするのは現実的

な対応策とは言い難い。用地確保の面からはもちろん、荷物の集配のように短時間で移動する車両をその都度路外に駐車するのは非効率であるし、現状を見ても明らかのように、そのような短時間駐車までを確実に取り締まる執行力を警察だけで確保することは難しい。民間委託が導入され取締り能力が上がったとしても、単なる取締りの強化だけでは社会的に受容されるのは難しいであろう。

やはり、路上駐車には路上駐車の役割があると認め、必要な駐車には時間と場所を限定して、路上にも駐車できるスペースを提供することが必要であると考えられる。そこで重要なのは、渋滞の原因となる交通流への影響を適切に評価した上で、停めてよい/停めてはいけない時間・場所を明確にした、メリハリのある規制を設定し、ドライバーにとっても受け入れられる駐車管理方策を提示することである。また、それを制度面・構造面から担保することである。これらを通じて、現在失われている駐車に関する道路交通の秩序を確立することが可能になるのではないだろうか。秩序ある交通環境は、安全性の向上にも貢献するはずである。

そのための手段として、時間と場所を考慮した柔軟かつ累進的な料金設定などをうまく利用することが必要であろう。現行制度の枠組みの中でも、近年縮小傾向にある路上駐車場の制度などを活用すれば、十分に実効性のある路上駐車管理方策を提示することは可能なはずである。

駐車はドイツなどでは「静止交通」と定義され、走行車両の交通と同様に大きな配慮がなされている。その中で、路上駐車は決して不足する路外駐車場を補うだけの暫定的な措置ではなく必要に応じて提供されるべきものと位置づけられている。日本の駐車政策も、時代の変化に応じて現状に即した見直しを行い、より受容性が高く実効性のある管理方策を提示することが求められているのではないだろうか。

#### 参考文献

- 1) 警察庁：「警察白書」、1996～2005
- 2) 警察庁：「違法駐車問題検討懇談会」資料、2003
- 3) (社)立体駐車場工業会：「自動車駐車場年報 平成16年度版(2004年)」、2004
- 4) 千代田区：「千代田区駐車場整備地区指定等に関する調査」、1994.3