

IV-52

ニューヨーク市の路側駐車管理について

北海学園大学工学部 正員 堂柿栄輔
 北海学園大学大学院 学生員 柳沢吉保

1. 研究の視点

我が国の都市交通管理には、道路管理者や交通管理者さらに他の多くの関係部局がそれに関わるが、その対応は個別的であるため、問題解決のための施策が効果的になりにくい面がある。都市交通管理の目的の一つは、高密度な空間利用の下で、より快適な交通環境を創出することにある。この時交通主体が意識する快適な交通環境とは、よりスムーズな交通の流れであり、同時に各交通主体に対し公平な施策がなされることである。道路交通についての例では、前者はより高い表定速度の実現であり、後者は道路交通法に示される自他の交通主体の共存の工夫である。ここで、主要幹線道路の多くが出入り制限を設けていない我が国では、表定速度の向上策には限界があることを考えると、道路空間を共有する交通主体に、公平な施策を行うことがより重要な課題となってくる。

このような観点から、米国の都市交通管理の現状を、主に路側駐車管理の規制と実態について示し、我が国のこれらの問題点を考察した。

2. 研究の方法

ニューヨーク市の交通管理の内容は、参考文献1に示す“Traffic Regulation”を参考とした。これはニューヨーク市 Department of Transportation(以下NYC DOT)の Parking Division の施策に関するものである。また路側駐車の実態については、“An Inquiry on the Traffic Congestion Impacts of Parking and Pricing Policies in the Manhattan CBD”²⁾を引用とした。これはニューヨーク市立大学の交通研究所が、マンハッタン地区における路側駐車の実態を、ドライバーへの質問等を中心に調べた報告書であり、1995年2

月にまとめられたものである。

路側駐車管理については、街路空間の利用及び交通主体の共存策について、我が国と欧米都市で最もその考え方が異なる施策の一つである。従って両者の比較は、社会背景を含め、都市交通管理の考え方の違いを端的に示すものと思われる。

3. ニューヨーク市の路側駐車管理

(1) “Traffic regulation” について

表-1に参考文献1の目次を示す。これはニューヨーク市に適用される「道路交通法」と理解できるが、記述の範囲は、我が国の道路交通法の範囲に限定されず、駐車場法や道路運送法及び道路運送車両法の内容と、これらの施行規則の内容をも含んでいる。この中で“Section 4-08”に、“Parking, Stopping, Standing”の詳細が記されている。都心部での我が国の路側駐車規制は、原則「駐車禁止」であり、必要に応じ「駐車禁止」区間を設定するかたちをとっている。この駐車禁止箇所は、道路交通法第44条に、交差点や横断歩道及びバス停留所の周辺5mないし10mと示されている。これに対しニューヨーク市のそれは、交通目的や車種区分等により非常に細かい駐車規制がなされており、その種類は数千とおりの分類がある。これらの施策の可能性は、NYC DOT職員による厳格な取り締まりの実行に裏付けられている。ニューヨーク市以外の欧米諸都市でも路側駐車はほぼ全ては合法的なものであり、日常的な違法行為はまれである。道路交通法に限らず、法律の順守に対する基本的な考え方が、欧米と我が国とは異なっているのかもしれない。法律に対する我が国での理解は、厳格な規則というより目標値と考えたほうが分かりやすい。これについては、土木工学の範囲を超えた歴史的な背景を考慮しなければならないが、ここでは言及しない。以下路側駐車管理の基

Traffic Regulation in the Manhattan CBD
 by Dogaki, Eisuke Yanagisawa, Yoshiyasu

表-1 ニューヨーク市Parking Divisionの路側駐車管理

Traffic Regulation
NYC Parking Division

Section 4-01 Words and Phrases Defined

- (a) Vehicle and Traffic Law definitions apply
- (b) Definitions

Section 4-02 Compliance with and Effect of Traffic Rules

- (a) Applicability of rules
- (b) Suspension of rules
- (c) Dangerous driving
- (d) All persons are required to comply with traffic rules
- (e) State law provisions superseded

Section 4-03 Traffic Signals

- (a) Traffic control signals
- (b) Blinking traffic control signals
- (c) Pedestrian control signals.

Section 4-04 Pedestrians

- (a) Pedestrians subject to traffic rules
- (b) Right of way in crosswalks
- (c) Restrictions on crossings
- (d) Operators to exercise due care
- (e) Hitch-hiking and soliciting prohibited

Section 4-05 Turns

- (a) Compliance with turning restrictions
- (b) Limitations on turning around

Section 4-06 Speed Restrictions

- (a) Maximum speed limits and basic rule

Section 4-07 Other Restrictions on Movement

- (a) Yield signs
- (b) Obstruction of traffic
- (c) Restrictions on crossing sidewalks
- (d) Restrictions on backing
- (e) Play streets
- (f) Restrictions on learners
- (g) Following emergency vehicles prohibited
- (h) Driving on divided highways
- (i) Towing of vehicles
- (j) Yearly and single issue permits for use of roadways
- (k) Express lanes on limited access highways
- (l) Temporary Special Use lane

Section 4-08 Parking, Stopping, Standing

- (a) General provisions
- (b) Violation of posted no stopping rules prohibited

- (c) Violation of posted no standing rules prohibited
- (d) Violation of posted no parking rules prohibited
- (e) General no stopping zones
- (f) General no standing zones
- (g) General no parking zones
- (h) On-street and off-street metered zones
- (i) Municipal off-street parking facilities
- (j) Standing or parking vehicles that violate registration and inspection rules, are covered or have the VIN obscured
- (k) Special rules for commercial vehicles
- (l) Blue zone, midtown, and other special zones
- (m) Additional parking rules
- (n) Special restrictions on parking
- (o) Permits
- (p) Engine idling

Section 4-09 Equipment

- (a) Brakes
- (b) Lights while driving
- (c) Colored lights prohibited
- (d) Lights on horse-drawn vehicles and pushcarts

Section 4-10 Buses

- (a) Franchise regulations
- (b) Designated routes
- (c) Bus stops and layovers
- (d) Approved bus terminals
- (e) Routes
- (f) Required inspection of buses
- (g) Leased and rented buses
- (h) Limitation on backing buses
- (i) Bus parking on streets prohibited

Section 4-11 Taxis and for-Hire Vehicles

- (a) Standing
- (b) Cruising Prohibited
- (c) Pickup and discharge of passengers by taxis and for-hire vehicles

Section 4-12 Miscellaneous

- (a) Compliance with directions of law enforcement officers
- (b) Passengers in vehicles
- (c) Getting out of vehicle
- (d) Fire drill line
- (e) Operator's hand on steering device
- (f) Unbridled horse
- (g) Peddlers

- (h) Reporting accidents by operators of other than motor vehicles
- (i) Horn for danger only
- (j) Commercial advertising vehicles
- (k) Snow emergency
- (l) Emergency repairs
- (m) Bus lane restrictions on city streets
- (n) Work affecting traffic
- (o) Use of roadways
- (p) Bicycles
- (q) Transportation of radioactive materials
- (r) Restricted use and limited use streets

Section 4-13 Truck Routes

- (a) General provisions
- (b) Truck routing rules for the Borough of Queens
- (c) Truck routing rules for the Borough of Staten Island
- (d) Truck routing rules for the Borough of Manhattan
- (e) Truck routing rules for the Borough of Brooklyn
- (f) Truck routing rules for the Borough of Bronx

Section 4-14 Parkways and Parks

- (a) Parkways
- (b) Restrictions on vehicles
- (c) Restricted areas of parks
- (d) Projecting articles
- (e) Driving off pavement
- (f) Parking

Section 4-15 Limitation Upon Dimensions and Weights of Vehicles

- (a) Definitions
- (b) Dimensions and weights of vehicles
- (c) Enforcement, measurement and weight of vehicles
- (d) Responsibility for damages
- (e) Special concrete plant
- (f) Annual overweight load permit
- (g) Crane permits
- (h) Vehicular weights on F.D.R. Drive

本的な考え方を示す。

(a) 駐停車の分類と規制場所について

駐車及び停車は、米国では "Stopping", "Standing", "Parking" の3分類に区分される。Standing は我が国の停車に、Paking は駐車に相当するものである。また Stopping は、例えば踏切での一時停止のような意味と理解できる。Section 4-08 (a) ~ (g) に示されている、この一般原則は次のとおりである。

- "General no stopping zone" - Traffic lane, Hydrants (消火栓), Sidewalk (歩道), Intersection, Crosswalks (横断歩道), Street excavations (穴), Tnnels and elevated roadway (高架道路), Divided highways, Bicycle lanes, Restricted use and limited use streets, Major road ways

"Stopping" の定義は、"Any halting even momentarily of a vehicle, wheter occupied or not" であり、ドライバーの乗者の有無を問わない。ドライバーの乗車した状態での長時間駐車と、その排除の困難性は我が国でも問題となっており、この定義は参考になる。

- "General no standing zone" - Double parking, Drive ways, Parks, Bus lanes, Railroad crossing, Safty zones

Parks に関する記述が興味深い。日没後90分間と日出前90分間の公園周囲での Standing を禁じている。犯罪行為に対する措置と考えられよう。ここで Stand-ing のより強化または緩和の特例を以下に示す。

"Snow emergency, Taxi stand, Bus stop, Except authorized vehicles, Hotel loading zone".

この中で、降雪時対策である "Snow emergency" は北海道では参考になる。また、"Taxi stand", 及び "Hotel loading zone" は特定の車種及び施設に対する配慮であり、特にホテル機能への配慮は検討に値する。

- "General no parking zone" - Emergency sites, Vacant lots, Marginal streets and waterfronts

ウォーターフロントを共有の財産と考え、これに接する路上での駐車を禁じている。土地や建物の機能と街路機能の関連は、我が国ではあまり考慮されない。さらに規制の強化または緩和の特例として、以下のものがある。

"Street cleaning, Taxi stand, Except huncicappet permits, Official marking, Except authorized vehicles, Hotel loading zone"

これらの中では、"Street cleaning" が我が国には例がない。これは通り毎に、曜日と時刻を決めて道路清掃を行うため、路側駐車を排除する規制である。米国でこの様な規制が可能な理由は、その実行が保証されていることによるが、この保証は、米国の警察制度によるところが大きい。米国では、例えば道路清掃で障害となる行為に対しては、"Sanitary Police" が違法な駐車行為を排除する。つまり各々の組織が警察権を実行できるシステムとなっている。N

An Inquiry on The Traffic Congestion Impacts of Parking and Pricing Policies in the Manhattan CBD
for
The New York City Department of Transportation, Division of Parking,
and the University Transportation Reserch Center, Region II
by
Polytechnic University Transportation Training and Research Center
John C.Falcocchio With Jose Darsin and Elena Prassas
February 1995

Table of Contents

Executive Summary	2.1 Duration of Parking
Aknowledgments	2.2 Trip Purpose
I Introduction	2.3 Search Time
1.0 Purpose of Study	2.4 Reasons for Not parking Off-Street
	3.0 Off-Street Parking Patterns
II Method of Analysis	3.1 Trip Purpose
1.0 Study Area	3.2 Duration of Parking
1.1 Selection of Study Locations	3.3 Search Time
1.2 Characteristics of Off-Street Parking Supply	3.4 Reasons for Not Parking On-Street
1.2.1 Size of Facilities	III Analysis of Results(cont.)
1.2.2 Parking Fee Structure	4.0 Commercial Vehicles
1.3 Characteristics of On-street Parking Supply	4.1 Trip Purpose
1.3.1 Metered Parking	4.2 Duration pf Parking
1.3.2 Permitted Parking	4.3 Search Time
1.3.3 Reserved Spaces	4.4 Reasons for Not Parking Off-Street
1.3.4 No Parking/No Standing	5.0 Congestion Impacts of the Search for a Parking Space
1.3.5 No Parking - Except Trucks Loading and Unloading	5.1 Passenger Cars
2.0 Parking Surveys	5.1.1 On-Street Parking
2.1 Design and Testing of the Survey Instrument	5.1.2 Off-Street Parking
2.2 Sample Size	5.2 Commercial Vehicles
2.3 Scheduling of parking Surveys	IV Conclusion and Recommendations
III Analysis of Results	1.0 Existing Conditions
1.0 Why Are Automobile Drivers not Using Transit	2.0 Possible Plicy Options
1.1 Trips Purpose	2.1 On-Street Parking
1.2 Gender	2.2 Off-Street Parking
1.3 Trip Origin	3.0 Transit
1.4 Reimbursement of Parking Cost	
2.0 On-street Parking Patterns	Appendix: Survey Forms

YC DOT 職員が路上駐車を取り締まりを行うことが可能なこともこの理由による。また例えば河川敷を車庫代わりスペースとするような行為に対しては、河川管理者がその排除を行う。我が国の警察制度はドイツを模範としており、従って路側駐車 of 違法行為に対する対応は両国で共通点があるように思える。

また米国では停車と駐車 of 区分に、「5分」なる基準を設けていない。この判断は取り締まり of 場

で行うことになる。法律社会 of 米国で、このような基準が現場 of 判断にまかされていることは興味深い。我が国ではむしろこのような基準値が街路 of 停車機能 of 具体化 of 障害になっているように思える。

一方、走行空間 of での停車または駐車を禁じ、それらが守られている背景には、それが原因となる事故 of 過失責任 of 問いかたによるものと思われる。我が国では走行車線 on 上 of での不必要な停車でも進路妨害と

は見なされず、従って停車行為は排除されにくい面がある。事故時の過失責任の考え方は、日常のドライバーの交通行動を強く規定し、法律とは別の交通ルールをつくる。

(b)"Commercial vehicles"の特例について

Section 4-08(k)に荷捌き駐車に対する路側駐停車の特例が示されている。"Commercial vehicles"は我が国の4（貨物の運送の用に供する小型自動車）及び1（貨物の運送の用に供する普通自動車）ナンバーに相当する車種の分類であり、ナンバープレートにこの区分が記されている。この分類が我が国のそれと異なることは、自動車の物理的特性によらない点である。従って、乗用車であっても"Commercial vehicles"であることも多い。この荷捌き駐車に対する特例は、Manhattan Midtown地区内の大半のAvenueとStreetの路側で"No standing except trucks loading and unloading"となっていることである。つまり荷捌き駐車は、特別な他の規制がない限り、路側での駐車が合法的に可能である。しかも駐車時間長に関する規制もほとんどなく、あっても3時間ないし4時間以内のような長時間の規制である。これは荷捌き作業の短時間化を促さないが、米国でのこれに従事する労働費用の安さとも関連する問題である。

(2) 路側駐車の現状

参考文献2より、ニューヨーク市での路側駐車の現状を示す。この調査では、路外及び路側に駐車した自動車利用者に対し、公共交通を使わない理由や路外と路側の駐車時間長、交通目的、車種分類等多くの質問調査をしている。以下にそのいくつかを示す。

a) Why Are Automobile Drivers not using Transit

この様な質問は、我が国でも一般的である。ドライバーに対する複数回答の結果を以下に示す。なお表題と番号は、参考文献2に準ずる。以下同様であ

Table III-1 Why Not Transit Use?

Totals	On-Street	Off-Street
Safety	99(27%)	121(29%)
Cost	44(12%)	26(6%)
Reliability	80(22%)	122(29%)
Inconvenience	268(74%)	275(66%)
Total Answers	361	416

る。質問項目は我が国の同様の調査に比べ端的である。この中で、"Inconvenience"であることの評価は我が国と同様であるが、"Safety"に関する不安が1/3であること、公共交通の"Reliability"の低さの指摘が顕著である。

b) Search Time for a Metered Parking Space

パーキングメーターに空きがない時、空き場所を探す時間の聞き取り結果を、午前と日中について示す。

Table III-9 Average Search Time

Period	Average Search Time
A.M. Peak Period	7.3min
Mid Day Peak Period	10.6min

短時間駐車では、路外駐車場よりパーキングメーター利用（25セント/15分）のほうが安いと、空きスペースを探す行動となる。その時間はおよそこの程度であることが示されたが、むしろこの様な質問項目があることが興味深い。"Mid Day"でのこの内訳は、5分以下が全体の48%、5～10分が14%、10分以上が38%となっている。また路側の"Occupancy"と"Search Time"の関係も回帰分析により示す分析もなされている。

c) Reasons For Not Parking On-Street

この結果を、午前と日中の別、及び公共と私営の駐車場利用別に以下に示す。上記の様に10分以上のSearch Timeを費やしパーキングメーター利用にこだわる層がある一方、路外駐車場利用の90%以上は、路側の駐車場所と路外駐車場の選択を考えていない。その理由は、路外駐車場を利用する大半が、路側に空きが無いことを知っていることによる。また"Vandalism"(破壊)及び"Safety"の質問項目が興味深い。

Table III-16 Reasons for Not Searching an On-street Parking Space

Did not Search	A. M.		Mid Day	
	Public	Private	Public	Private
	96%	96%	90%	94%
No Curb Space	80%	50%	85%	76%
Vandalism	6%	4%	4%	1%
Safety	6%	12%	2%	2%
Convenience	6%	25%	8%	13%

交通主体の安全性についての意識は、米国の交通行動を理解する上で考慮しなければならないことである。

4. まとめ

我が国の流通システムは道路交通法の順守を前提としない。走行速度然り、路側駐車然りである。違法行為による恩恵を社会全体が受けながら、トラブルに対してはドライバー個人の責任となる交通環境は、快適な交通環境とは言えない。交通事故対策では、いつもドライバーの交通マナーが問題となるが、交通マナーは道路管理者、交通管理者がつくるものである。従って我が国でのこの問題は、即ち交通管理と道路管理の方法の問題でもある。一方、路側駐車に関して、非合法の交通行動が黙認され、違法者が得をするような現在の交通運用がなされ続ける理由は、結果としてそれが最善だからである。法制度を含めたこれらの問題について、今後考えていきたい。

参考文献

- 1) NYC Department of Transportation, Parking Division: *Traffic Regulation*, May 1994
- 2) John C. Falcochio, Jose Darsin and Elena Prassas: *An Inquiry on the traffic Congestion Impacts of Parking and Pricing Policies in the Manhattan CBD*, The New York City of Department of Transportation, Division of Parking, and the University Transportation Research Center, Region II, February 1995
- 3) U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration: *Manual on Uniform Traffic Control Devices*, 1988 Edition
- 4) 警察庁交通局：道路運送車両法（交通小六法），別表第二（第十三条関係），pp988，大成出版社，平成6年版
- 5) James L. Pline: *Traffic Engineering Handbook Fourth Edition*, Institute of Transportation Engineering, Prentice Hall, 1992
- 6) H. Douglas Robertson, Joseph E. Hummer, Donna C. Nelson: *Manual of Transportation Engineering Studies*, Institute of Transportation Engineering, Prentice Hall, 1994