

IV-21

ニューヨーク市の路側駐車規制の種類について

北海学園大学 正員 堂柿栄輔

1. はじめに

本研究は、主にドライバーからみた交通ルールの必要性について、欧米でのいくつかの交通管理施策を例に考察する。道路交通での交通管理の主要目的は、より円滑な交通状態を確保することであるが、同時に各交通主体に公平な施策がなされなければならない。この時、公平な施策の実施には、それぞれの交通主体の自己責任即ちルールの順守が前提となる。日本では、例えば"ドライバーが歩行者をいたわる"という言い方をする。また"お年寄りが交通事故の犠牲になった"とも言われる。しかしこの表現、考え方は基本的におかしい。ドライバーと歩行者は義務を果たした上で対等であり、ルールを守らなかった交通主体が、代償を払ったということである。これは歩行者であれトラックであれ同じである。これが研究の視点である。

交通事故対策として、ドライバーにより大きな責任を課すことの弊害は次の2点である。一つは、より多くの注意義務をドライバーに課すことにより、優良ドライバーのルール順守意識を削ぐことである。如何なる場合も安全運転義務違反を課せられてはたまらない。この結果ドライバーと歩行者、またはドライバー同士に敵対意識が生まれる。他の一つは事故対策の視点がぼけることである。例えばそれはマナー、モラルの低さに対する指摘である。しかし、本来マナーやモラルは道德に関することであり、この問題が解決されればそもそも法律が必要ない。幼児教育からの長期的対策としては理解できるが、それ以外では意味がない。

研究の内容は3つである。第2章では、我が国道路交通管理の問題点のいくつかをまとめた。第3章では我が国と異なる欧米での道路交通管理策と、それを可能とする欧米での交通管理の考え方を説明す

る。また第4章では、路側駐車に関して、ニューヨーク市での路側駐車規制種類と、その考え方を示す。

2. 我が国の道路交通管理の問題点

(1) モラルやマナーへの過度な期待

本来モラル・マナーは道德・倫理や行儀・作法の意味であり、行政主体が事故対策としてこれらに期待することにはならない。あり得るとすれば、長期的な視点での対策であり、幼児教育からの問題であろう。事故の発生は必然である。事故後の被害者、加害者の補償等経済的な問題を含めた対策も必要である。責任ある立場の人々や報道機関のアナウンサーまでが、在職中自動車の運転を控えるような行動は、日本独特のものである。事故は必ず発生するものであり、当事者は決して犯罪者ではない。一方犯罪的行為に対してはその代償を求めればよい。

(2) 公平な交通ルールの確立

重要なことは交通ルールの確立である。ルールは当事者同士が守るべき行動であり、守らなければ代償を払うことになる。例えば路上駐車に対する批判は、代償を払わずに路側を占有し恩恵を受け、かつそれが黙認されていることにある。違法行為が恩恵のみを受け代償を払う必要がなければ、ルールを守る必要はない。もちろん現在の停車容認基準値5分そのものに問題があり、厳格な実施が困難であれば、基準値そのものを変えればよい。法定速度についても同じである。

(3) 工学と法律の乖離

基本交通容量は2200(pcu/h/車線)である。しかし100km/hで走る車群が、求められる112 m¹⁾の車間距離をとって走行するとき、交通量は892(台/時間)となる。こらが交通管理の立場での基本交通容量であろう。一方2200(pcu/h/車線)の交通量と

On-street parking regulations in NEW YORK city

by Eisuke Dogaki

なるためには、車間距離は45mである。この値は、空走距離を0mとした上で、制動距離84mの約半分である。全くつじつまが合わない。車間距離の確保の義務については、昭和43年最高裁判決で法的にも確認されている。従って道路管理者が用いる交通容量そのものに問題があることになる。

3. 欧米での特徴的な交通管理施策

(1) フランスの3車線道路

これは以前、中央車線が往復共通の追い越し車線となっていた道路であるが、現在では約1km間隔で、交互に往路側と復路側の車線となり、その変更はゼブラゾーンで行っている。つまり空間的な中央線変移システムである。フランスの郊外地域はゆるやかな起伏のある見通しの良い地形であり、物理的にこの様な施策が可能と考えられる。しかし同時に対向車同士の事故が起きたとき、各々の責任が明確でないとこのシステムは機能しない。フランスでの交通事故の過失割合は100:0を基本とする。つまり過失責任の曖昧さをできるだけ排除している。これに対し我が国のそれは、例えば80:20とか、60:40を基本とする。住宅地内の見通しの悪い交差点での自己責任割合がこの典型的な例である。双方に注意義務があることは、即ち双方に注意義務がないことでもある。これでは事故の抑止効果はない。

この様な状況を積極的に変えるために、例えば見通しの悪い交差点での見通し確保のため、水平方向の建築斜線制限の設定を交通管理者が提案しても良いのではないか。交通事故対策が国家的施策の一つであるなら、そのくらいの施策が必要である。

(2) 欧州のロータリー交差点

ロータリー交差点は欧州では、ごく普通に見られ、郊外ではむしろ信号交差点よりも多いくらいである。これは交通量の少ない交差点ではよく機能しており、北海道でも除雪の技術的課題が解決すれば導入の効果は大きいと思われる。北海道でこの交差点が最も機能するのは、いわゆる十勝型事故への対応であろう。これは交通量の少ない見通しの良い交差点で、ほとんど減速せずに出会い頭に衝突する事故で、高速度での衝突のために死亡事故の発生率が高いことが特徴である。またこの事故は、信号機や一時停止

標識が設置されているにも関わらず発生する。この様な事故に対して、交差点のロータリー化によるハンドルとブレーキの必然的な操作は、少なくとも死亡事故を減少させる効果はある。しかしここで大事なことは、ロータリー交差点走行のルールを決めておくこと、同時に事故が起こった場合の基本的な過失割合を示しておくことである。マナーに期待してはこの交差点は機能しない。フランスでは常に右側の自動車が優先する。我が国でのロータリー交差点の評価は、この視点が欠けている。

(3) Resident Parking Only

パリやロンドンでは狭い裏通りでも、路側駐車に埋め尽くされてる。しかしこの様子が日本と異なるのは、それらがほとんど全て合法的な駐車による点である。路側駐車が行機能を妨げる点は、日本も欧米でも同じである。しかし異なる点は、日本のそれが代償を払わない違法行為であるのに対し、欧米ではパーキングメーター等により料金として代償を払っている点である。路側駐車をマナーやモラル、つまり精神論で規制しようとする日本に対し、それを積極的に街路の機能として認め、受けた恩恵の代償として料金を支払うシステムは、法律をルールとする合理的な考え方である。

一方都心部でのパーキングメーターの設置に対し、郊外では"Resident Parking Only"の制度がある。これは郊外の住宅地で、敷地内に駐車スペースが無いために、地先の路上を車庫代わりとして使用する制度である。これを希望する人は住所や本人を確認できる書類を管理者に提出し、年に2~3万円程度のお金を払い、証明書をもった上で路上を車庫代わりとする制度である。日本のように玄関先の路上で車庫代わり駐車を続けながら、罰則を受けない国とは法律の理解が異なる。

3. ニューヨーク市の路側駐車管理

(1) 路側駐車規制の基本的な考え方

New York 市 Midtown Mahattan 地区の街路網は、street と avenue を基本とする長方形が1ブロックを構成する。その様子を図-1に示す。street と avenue の機能は前者が主に停車機能を、後者が走行停車機能を優先させている。例えば off-street parking

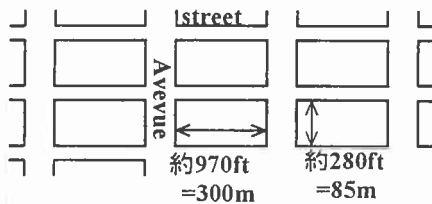


図-1 Manhattanの街路構成

の出入り口は street に面していない等の工夫がある。

New York 市に限らず欧米諸国の都心部では、一律の駐停車規制を行っていない。図-2に street での典型的な規制表示を示す。図の標識は2種類の標識の組み合わせの例であるが、多くがこの様にいくつかの表示板が組み合わせられた形式をなす。従って当該区間の規制内容は、この組み合わせの数だけできることになる。ここで上部の標識は、午後4時から7時までの3時間当該区間が駐車禁止であることを示す。ただし日曜日は除かれる。従って、この標識に関する限り、日曜日の路側駐車は合法である。矢印は規制表示の適用区間を示し、我が国と同様である。また下部では、車種(目的)による規制の除外対象が示されている。New York 市の多くの路側でこの表示が見られる。午前7時から午後4時まで駐車禁止であるが、トラックは除かれる。従ってこの時間帯でのトラックの駐車は駐車時間長に関わらず合法である。さらにこの道路区間にこれ以外の標識が無ければ、ここに示された以外の時間帯乃ち午後7時から午前7時までの12時間は、あらゆる種類の自動車合法的に駐車可能である。この規制は、DEPARTMENT OF TRANSPORTATION(交通局)により実施されている。

New York 市でこのような施策が可能な背景は2つある。一つは交通局に規制の厳格な実行体制があることである。米国では各行政機関が警察権を有している。例えば道路清掃を担当する清掃局は、sanitary police を内部組織にもっている。従って違法駐車を取り締まりは我が国よりはるかに容易である。他の一つは、治安の悪さである。一般市民の路側駐車行為は、取り締まりよりむしろ盗難に対する不安のため、路上を日常的な駐車場所に利用することにはならない。



図-2 交通標識の例

(2) 規制の分類

New York 市の on-street parking の規制は、交通目的及び時間帯等により多くのカテゴリーよりなる。表-1にこのカテゴリー分類を示す。

Midtown での規制種類をおよそ8つの要因について示した。これらはその組み合わせにより各々の地区に適した規制が行われることになる。

① 駐車車の分類

この分類については、前年度の研究発表でも示したが、我が国の"路上駐車"は standing に相当する。stopping は交通島等での規制であり、全くの瞬間的停車である。

② 車種分類は我が国とは異なる。"trucks" は我が国の1及び4ナンバー(自動車登録規則第13条)に相当する分類である。米国では形状は乗用車であっても trucks ナンバーであれば、これに相当する。

③ 自動車の大きさに対する規制。33ft は約 10 m である。

④ 目的に関する規制分類が最も多い。"HOTEL LOADING ZONE" は、我が国にはない。

⑤ 多くは平日と、土日の区分がなされているが、場所によっては、月、水、金の様な指定もされている。

⑥ 目的分類同様、規制はそのほとんどが時間を指定したものである。

⑦ 時間長に関する規制は少ないが、あったとしても1時間、2時間、3時間あるいはそれ以上の長時間規制である。

表-1 駐車規制の要因とカテゴリー分類

no	要因	カテゴリー分類
1	駐停車	1.STOPPING 2.STANDING 3.PARKING
2	車種	1.TRUCKS 2.TAXI 3.BIKE 4.BUS 5.TUOR BUS
3	車の形状	1.OVER 33FEET
4	交通目的	1.LOADING UNLOADING 2.HOTEL LOADING 3.EMERGENCY VEHICLES 4.LOCAL DELIVERIES 5.LICENSE PLATES
5	曜日	1.SUNDAY 2.MON-FRI 3.MON-SAT 4.MON,WED,FRI
6	時間帯	1.7AM-7PM 2.8-10AM,NOON-6PM 3.2AM-6AM 他
7	時間長	1.1 HOUR 2.2HOUR 3.3HOUR 4.6HOUR
8	その他	1.PARKING METER 2.FIRE LANE 3.SNOW LANE 4.RED ZONE 5.TOW AWAY ZONE

⑧ "FIRE LANE", "SNOW LANE" が特徴的である。

この様なきめ細かな規制の設定は、一方次のような長所と短所を有する。

- ・荷さばき目的の駐車が合法的に容認されていることは、実態に即した規制ではあるが、駐車時間が長くなり効率的な路側の利用が出来ない原因ともなる。この点わが国の停車容認5分は実態には合わないが、より短時間で荷さばきを促す目標値としての意味はある。従ってわが国の停車容認時間5分は、法的に規定(ルール)される値というよりも、目標(マナー)値として理解するほうが自然である。
- ・わが国同様、規制の種類に応じた取り締まりが難しいが、NewYork市DOT職員による取り締まりは、ほぼ毎日全域で行われており、車種や目的を問わない。

・NewYork市での路上駐車問題は、非合法な駐車行為に対する取り締まりの困難さではなく、街路の停車機能と走行機能の両立方法である。荷さばき駐車容認により、多くの street は裏通りの機能に片寄り、歩行者は排除された空間となっている。この様な実状に一致した規制は、逆に路側のより効率的な利用を促さない。この点わが国の路上駐停車に対する対策とは対象的である。

4. 結論と課題

NewYork市での on-street parking の運用と実態から明らかとなった課題をわが国のそれと比較し以下に示す。

・NewYork市での on-street parking 問題は荷さばき駐車容認の無制限な容認である。多くの要因を考慮した規制が行われているが、駐車時間に関しては6時間、時間等の大ざっぱな分類しかない。従って新たな時間規制の設定とその規制の実行が課題である。一方わが国では、荷さばきを伴わない業務交通の管理運用がこれに相当する問題である。

・街路の停車機能の運用は、NewYork市では実状追従であり、わが国では建て前優先である。いずれも長短はあるが、わが国の道路交通法が昭和35年当時の交通状況を想定したものであることを考えると、実態を考慮した管理運用の基準の設定が必要である。

参考文献

- (1)Lawrence Berman,Traffic Regulation, NYC Parking Division,1994
- (2)Robert A Weant,Herbert S.Levinson;Parking;Eno Foundation,1990
- (3)H.Douglas Robertson,Joseph E.Hummer,Donna C.Nelson;Manual of Transportation Engineering Studies;Institute of Transportation Engineering,1991
- (4)堂柿,佐藤,五十嵐,「都心部街路における駐停車待ち交通の特性とその対応策に関する研究」,土木学会論文集 NO458 /IV- 18,1993.1
- (5)NewYork Metropolitan Transportation Council;Regional Transportation Studies,1990