

都心部でのパーキング・チケット普及の課題

北海道大学

堂柿栄輔 (DOGAKI, Eisuke)

近自然工法アドバイザー - 山脇正俊 (YAMAWAKI, Masatoshi)

1. 研究の動機と目的

本研究は、調査に基づく普通貨物車専用パーキング・チケット利用の現状把握から、その設置意図と利用ニーズのずれを明らかにした上で、今後の同施設の運用策を考察することを目的とした。

街路の停車機能の実現施策の一つに、パーキング・チケット¹⁾やパーキング・メーターの活用がある。一般にこの施設は、交通目的や利用車種を限定せず供用されることが多いが、荷捌き用専用に設置される場合もあり、札幌市でも平成11年11月から、都心部の一部街路に普通貨物車専用のパーキング・チケットが設置された。

路上駐車対策に限らず交通秩序の維持全般についてそうであるが、従来から行政や交通管理者は、マナーやモラルに訴えることを問題解決の主な手段にしてきた傾向がある。しかし良心や道徳に訴えるこのような方法には必ずと限界があり、結果として法律によらない交通秩序が習慣化することとなった。このような状況の中で、例えば都心地区では、道路空間での違法駐車習慣化が、都心の魅力そのものを失わせる要因にもなっている。ここで必要なのは受けた恩恵に対し代償を支払うルールの確立である。その点で合法的路側車施策の実現は、我が国の都心部道路機能に見合った施策である。

2. 時間制限駐車区間²⁾について

2.1 パーキング・チケット設置の法的根拠

パーキング・チケット設置の法的根拠は、時間制限駐車区間として道路交通法第49条に、その目的、パーキング・チケットとパーキング・メーターの使い分け、情報提供のための必要措置及び施設の管理委託等の方法が示されている。また同施設の利用車種を限定する根拠は、道路交通法第4条³⁾に示されている。ここでこの設置目的は、通常行われている駐車禁止規制を当該区間において解除した時、その駐車適正化の確保にあると説明されている。

なおパーキング・メーターとパーキング・チケットの使い分けについて、北海道でパーキング・チケットを用いる理由は、冬期間の料金支払機の撤去や情報提供装置の移設作業等の都合による。従って北海道ではパーキング・メーターは設置されていない。

2.2 パーキング・チケット整備の現状

札幌市での同施設の設置は昭和62年が最初であり、平成7年現在供用台数は245台⁴⁾である。このうち荷捌き用のパーキング・チケットはここで調査対象とした16台分のみである。一方同市での届出駐車場台数は10,116台⁵⁾、都市計画駐車場及び附置義務駐車場等を

合わせた総供用台数は30,961台⁶⁾であり、路側での合法的駐車スペースはこれらの1%に満たない。従って、特に都心部街路の道路機能を考えるとき、合法的路上駐車スペースの量的拡大は不可欠である。

2.3 路側駐車の有料化について

(1) 各主体の対応

有料化による路側の占有は、代価を払わずに恩恵のみを受ける違法な路上駐車行為とは、質的に異なる。都心部での違法な路上駐車と路上駐停車待ち(うろつき)交通の発生は、恒常的な混雑現象の原因であるが、この時路側駐車の有料化は、街路の走行機能と停車機能の両立を図る効果的な施策となる。なぜなら路側の占有時間に応じ代価を支払う行為は、路上での駐車用務をより短時間で済ませる自助努力を促すからであり、これは結果として路上駐車台時間及びうろつき交通の削減を促すことになる。

しかし今のところこの施策は積極的に指示されていない。これについて、都心での経済社会活動に関わるいずれの主体からも明確な意思表示はないが、その理由を以下に推測する。

【商工会】

都心部での経済活動は物流機能と一体である。この時物資移動手段のほぼ全てを自動車が担っている現状では、トリップ終点での荷捌き業務には路上空間が不可欠である。そして従来からこの路上空間の占有は無償を前提としてきた。従って道路交通法の厳格な適用は、経済活動そのものへの阻害要因となる。つまり都心の商業活動は、物流機能と短時間用務の来客が必要とする駐車を、地先の道路空間を無料で使用することを前提に成り立っているわけである。ここで行政は、特に荷捌き駐車問題に対し、種々の施策⁷⁾⁸⁾を検討中であるが、商工会にとってはこのこと自体はあまり問題ではない。なぜなら物流業務の責任は、運ぶことを仕事とする主体が考えればよいのであり、荷主に直接の責任はないからである。ただ路上駐車による交通秩序の悪化が、都心のイメージ低下になることは危惧しているし、種々の施策に関連した都心への積極的な投資は期待している。

【道路管理者】

道路管理者の立場は明確である。自治体の道路管理者は上級官庁の示したマニュアルに従い計画・設計及び維持業務を行えばよいのであり、その使われ方を管理する立場にはない。

【交通管理者】

パーキング・チケットやパーキング・メーターの設置に対し、最も好意的なのは交通管理者であろう。その理由はいくつかあるが、主な理由は、その設置により

路側駐車管理がより現実的になることである。その理由は次の二つである。

一つは、道路交通法での停車容認時間 5 分なる基準値が実態に合わず、従って取り締まり自体が困難なことである。例えば 1 時間を超えるような長時間駐車や交差点付近での駐車を、他に優先して取り締まるべきという指摘がある。しかしこれは法的に全く根拠がない。規制の実施は、あくまで道路交通法第 2 条第 18 項に示されている 5 分なる基準値により、広域的、継続的にそして厳格に行わなければならない、これが交通管理者の義務である。従ってこれが出来ない以上、10 分の駐車も 6 時間の駐車も一律に容認することになる。時間制限駐車区間の増加は、駐車禁止区間の減少即ち無用な取り締まり箇所の減少となり好ましいことになる。

他方の理由は、道路交通法第 49 条第 4 項に示されていることであり、パーキング・チケット及びパーキング・メーターの管理業務を他に委託できることである。総理府で定めるこの委託先は通常交通安全協会であるが、この職員が定期的な見回りや集金業務を行うことにより、若干ではあるが交通秩序の維持効果が期待できる。また同施設の設置は、長時間路上駐車に対する警告的な意味も期待でき、取り締まり業務軽減につながる。

(2) 路上駐車施設普及の課題

パーキング・チケット等の普及の課題は次の 2 点である。

一つは技術的課題である。パーキング・チケット設置区間では、稼働時間外の深夜早朝は合法的に路上駐車が可能となる。しかし一般の感覚では、パーキング・チケットの稼働時間外は、周辺の街路同様駐車禁止となるのが自然であろう。これが出来ない理由は次のとおりである。

「そもそもパーキング・チケットが設置できたのは、路上駐車による車線の減少が、当該道路区間の交通需要に悪影響を及ぼさないからであり、従って、夜間の駐車を排除する理由もない。もし夜間の駐車を排除するのであれば、昼間でのパーキング・チケット自体が設置できないことになる」

つまり道路は常に走行機能を確保することが目的であり、停車機能はそれを阻害してはならないとする考え方である。しかし都心地区においては、停車機能確保のため交通容量を減少させることも止むを得ないし、また夜間の駐車禁止は防犯や道路利用の秩序維持として考えるほうがむしろ自然であろう。容量解析の点では、単路部の交通容量は交差点交通容量の 2 倍であり、単路部の 1 車線無くすことが、1 路線としての容量低下に与える影響も示されず交通容量確保を第一義とする考え方は理解しにくい。都心部での道路造りがこの様な考え方ではエンドユーザーの支援を得られない。

もう一つの課題は料金収入の地元還元である。設置場所が市道であっても、パーキング・チケットの料金収入は交通管理者の所属組織である北海道に入る。従って地元には還元されない。これでは路側の使い方に

ついて沿道商店街の自助努力は期待できない。自助努力に対する荷主及び物流業主体への見返りは必要である。また 300 円/時間なる料金設定も通常の路上駐車行動には受け入れにくい。

注 1) 「時間制限駐車区間」道路交通法

第 49 条 公安委員会は、時間を限って同一の車両が引き続き駐車することのできる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間（以下、「時間制限駐車区間」という。）について、当該時間制限駐車区間における駐車のを確保するため、パーキング・メーター（総理府で定める機能を有するものに限る。以下同じ）を設置し、及び管理するものとする。

2 公安委員会は、時間制限駐車区間について、道路の構造その他道路の交通の状況から判断してパーキング・メーターを設置することが適当でないと認めるときは、前項の規定に関わらず、パーキング・チケット（総理府で定める様式の標章であって、発給を受けた時刻その他総理府で定める事項を表示するものをいう。以下同じ）を発給するための設備で総理府で定める機能を有するもの（以下「パーキング・チケット発給設備」という。）を設置し、及び管理することができる。

3 前二項に定めるもののほか、公安委員会は、時間制限駐車区間において駐車しようとする車両の運転者に対する情報の提供、時間制限駐車区間において駐車する車両の整理その他時間中車制限区間における駐車のを確保するために必要な措置を講じなければならない。

4 公安委員会は、第一項のパーキング・メーター及び第二項のパーキング・チケット発給設備の管理に関する事務並びに前項に規定する措置に関する事務の全部または一部を総理府で定めるものに委託することができる。

注 2) 道路交通法第 4 条 (公安委員会の交通規制)

都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため…（以下略）
2 前項の規定による交通の規制は、区域、道路の区間又は場所を定めて行う。この場合において、その規制は、対象を限定し、又は適用される日若しくは時間を限定して行うことができる。

3 略（信号機の設置について）

4 略（信号機の表示の意味について）

5 略（道路標識の種類、様式、設置場所等）

注 3) 自動車登録規則第 13 条、別表第二、参考文献 1) pp.988

参考文献

- 1.警察庁交通局編集：「平成 11 年版交通小六法」、大成出版社、平成 11 年 10 月
- 2.建設省都市局都市再開発課監修：「自動車駐車場年報（1995 年版平成 7 年 3 月 31 日現在）」、(社)立体駐車場工業会、平成 8 年 1 月 10 日
- 3.警察庁交通局編集：大都市における道路交通円滑化対策について（昭和 63 年 7 月 28 日交通対策本部決定）、平成 11 年版交通小六法 pp.608 ～ pp.609、大成出版社、平成 11 年 10 月
- 4.警察庁交通局編集：大都市における駐車対策の推進について（平成 2 年 5 月 28 日）、平成 11 年版交通小六法 pp.610、大成出版社、平成 11 年 10 月
- 5.交通法令研究会編集：「道路交通法実務 50 のポイント」、真正書籍、平成 9 年 3 月
- 6.堀 克郎他：「交通調査マニュアル」鹿島出版界、昭和 51 年 5 月