

非放置路上駐車行動に関する調査研究

北海学園大学 正員 堂柿栄輔, 東海大学 正員 梶田佳孝, NPO タウンコンパス 非会員 井上信昭

1. 研究の目的

道路交通法¹⁾では駐車と停車の区別は厳密に定義され、平成 18 年以降は民間の駐車監視員制度を創設し特に放置自動車の規制を行っている。この法律は昭和 35 年に公布され約半世紀を経たが、交通管理者による取り締まりは日時や場所を限定したものであり、我が国の路上駐車問題はなお問題であり続けている²⁾。この理由は本文中にて説明するが、平成 18 年以降重点的に行ってきた放置自動車の取り締まりは、結果として非放置自動車の増加と駐車の高時間化を促し、取り締まり自体をより困難なものとしている。本研究ではこの問題について、札幌市都心地区での実態調査からその現象を統計的に分析した。

2. 道路交通法の駐車と停車の理解

改めて記すまでもないが、我が国の路上駐車規制は道路交通法第二条第十八号にて「駐車 車両が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。」と説明されている。この記述は前段の「車両が…」と後段の「又は車両は…」の二つの2つの内容からなっており、いずれかに該当すれば駐車である。停車については、第十九号にて「停車 車両等が停止することで駐車以外のものをいう。」と示されている。従って、
【例①】「5 分を超えない貨物の積卸しで運転者が車両を離れた」→運転者が直ちに運転できない状態なので「又は…」(後段)に該当し駐車となる。
【例②】「運転者が乗車した状態で 60 分(長時間)継続的に停止した」→「車両が…その他の理由により継続的に…」(前段)に該当し駐車となる。

なお昭和 39 年の最高裁判決では「自動車を運転中、電話をかける用件が生じたのでエンジンを止めたうえ、七メートル離れた店頭の赤電話のところに行き、まず電話

帳をめくって先方の番号を調べ、次いで電話をかけようとしたときは、「運転者がその車両を直ちに運転することができない状態」にあったといえるから、道路交通法二条十八条後段に定める「駐車にあたる。」³⁾と同法の条文を解釈した。つまり一般的な表現では、5 分を超えず運転者が乗車している状態が停車であり、「5 分を超える」か、または「直ちに運転できない」状態であれば駐車となるのである。

3. 調査の概要

調査の概要を表 1 に示す。調査は平成 20 年と平成 22 年及び平成 23 年に延べ 17 日間行った。調査方法は、8:00 ~ 19:00 の時間帯での連続時間(ナンバープレート)調査であり、計 5,875 台の記録を得た。対象は路上に駐車した全ての四輪自動車である。札幌市の駐車場整備地区は都心部を中心に約 1.6 km²の方形(PT 調査での都心小ゾーン 2 つ)であり、調査地区はほぼその中央に位置する。用途別床面積等は算出していないが、平成 20 年及び平成 23 年度は主に業務系、平成 22 年は商業系地区での調査である。

表 1 調査の概要

項 目	内 容
日時	平成 20 年 6 月 ~ 10 月 平日 平成 22 年 9 月 平日 平成 23 年 8 月 平日 調査時間帯 8:00 ~ 19:00
場所	札幌市都心部:駐車場整備地区 街路延長 約 1,300m 平成 20 年度 業務系地区 平成 22 年度 商業系地区 平成 23 年度 業務系地区
調査 台数	平成 20 年度 2,181 台 平成 22 年度 1,312 台 平成 23 年度 2,382 台 計 5,875 台

4. 分析結果

4.1 違法駐車の種類

道路交通法の定義による路上駐車の種類を図 1

に示す。分類基準は、駐車時間（5 分以下と 5 分超）と運転者（同乗者含む）の有無であり、タクシーを除き集計した。また道路交通法では「5 分を超えない」となっているが、集計では「5 分以下」と「5 分を超える」（6 分以上）とした。図の縦軸は実数（台）であるが、図中の構成比（%）は全体に対する割合であり、4 つの構成比の計は 100%である。これより、

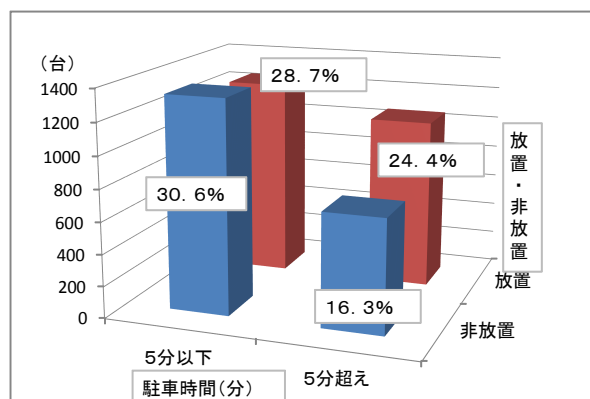


図-1 路上駐車の種類別の台数と構成比

①道路交通法による停車の割合は 30.6%であり他約 7 割は違法駐車である。ここで民間の監視員により排除可能な駐車は、「5 分超え」の「放置」であり、この割合は 24.4%である。一方、「5 分超え」の「非放置」16.3%は現状では排除の難しい違法駐車である。また「5 分以下」の「放置」の割合も 28.7%あり、実務上は排除が困難である。従って違法駐車全体の $64.8((28.7+16.3)/(28.7+24.4+16.3)) \times 100\%$ は取り締まりの対象とはなりにくい駐車である。

②駐車監視員による違法駐車の確認作業は都道府県の公安委員会により運用が少しずつ異なり、北海道ではおよそ 10 分～ 15 分程度の時間を要している。確認手続き自体は 2 分～ 3 分で終わることができるが、あえて時間をかけ厳格な取り締まりを行っていない。これは公安委員会による、「自動車交通を前提とした都市機能の維持」と「交通秩序の両立」の折衷案である。

4.2 放置自動車の目的分類

主要 4 目的の非放置率を台及び台分単位で図-3 に示す。調査時の目的分類は 8 つを観測したが、内これら 4 分類で全体の 87.9%を占める。「送迎」目的の非放置率は他の目的に比べ高いことは予測されたが、その結果、

①台単位で「送迎」目的の 94.2%(図-2)が非放置で

ある。また台分単位では放置率が 5.8%低下するが、これは駐車時間の長い一部の駐車が放置となるためである。

②駐車時間長分布(図-3)では、5 分以下の駐車が 71.6%(台単位)であり、時間増加とともに単調減少するが、台分単位では 30 分～ 60 分の送迎交通が 27%と高い値を占める。「送迎」交通のうち、「送」は降ろすだけの用務であり 1 分～ 2 分程度のごく短時間の駐車であるが、「迎」では時間が不確定であり 60 分を超える駐車も発生し、交通管理上の問題となる。

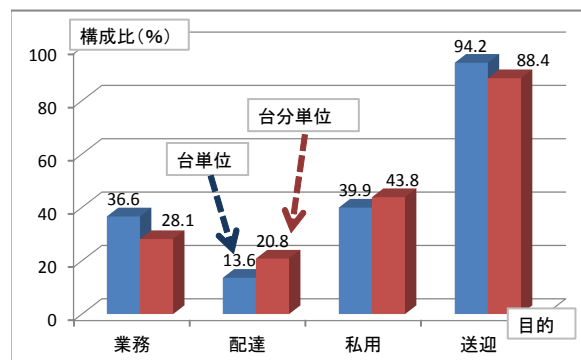


図-2 目的別放置率

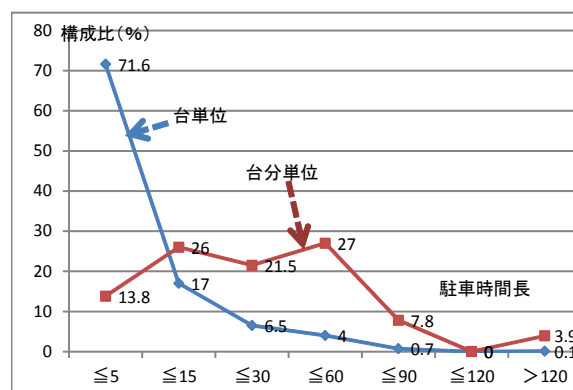


図-3 「送迎」目的の駐車時間長分布

5. まとめと課題

ここでは放置・非放置の分類から路上駐車の違法行為の現状を示した。路上駐車は都市機能と一体であり、必ずしも法に従い厳格に管理する必要はいるが、であるなら現行法の修正も検討の必要があろう。

参考文献

- 1)交通関係法令研究会編：交通小六法（平成 23 年度），大成出版社
- 2)堂柿栄輔・井上信昭：駐車監視員制度の創設による路上駐車行動の変化に関する研究，土木学会論文集 DVol.65No.3，373-385，2009.9