

違法駐車のない道路を目指して¹

東京 23 区における駐車環境整備

都市交通政策 B 分科会²

明治大学 生田保夫研究会

伊東達也³、岡本真和⁴、加藤亮治⁵、古賀誠⁶、

坂本隆太郎⁷、本橋亮拓⁸、油下宜紀⁹、

2006年12月

¹本稿は、2006年12月16日、17日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2006」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、生田保夫教授（明治大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。（タイトルに脚注をつけてください。脚注は、「挿入」→「脚注」→「脚注」「自動脚注番号」、フォント8、脚注のフォントに関しては、以下同じ。）

²所属、連絡先（E-mail アドレス）を記入してください。（名前に脚注をつけてください。）複数人数いる場合は、それぞれについて、つまり人数分脚注をつけてください。

³明治大学生田保夫研究会 ikuta-hp@hotmail.co.jp

⁴明治大学生田保夫研究会 ikuta-hp@hotmail.co.jp

⁵明治大学生田保夫研究会 ikuta-hp@hotmail.co.jp

⁶明治大学生田保夫研究会 ikuta-hp@hotmail.co.jp

⁷明治大学生田保夫研究会 ikuta-hp@hotmail.co.jp

⁸明治大学生田保夫研究会 ikuta-hp@hotmail.co.jp

⁹明治大学生田保夫研究会 ikuta-hp@hotmail.co.jp

目次

はじめに

第1章 違法駐車の定義

第1節 (1. 1) 違法駐車とは

第2章 問題意識

第1節 (1. 1) 違法駐車問題

第1項 (1. 1. 1) 四輪車の場合

第2項 (1. 1. 2) 二輪車の場合

第3章 現状分析

第1節 (1. 1) 四輪車の駐車に関する現状と現行の対策

第1項 (1. 1. 1) 四輪車の駐車に関する現状

第2項 (1. 1. 2) 改正道路交通法とそれに伴う駐車監視員制度の導入

第3項 (1. 1. 3) ハード面から見た東京都 23 区における駐車対策

第2節 (1. 2) 四輪違法駐車の原因分析

第3節 (1. 3) 二輪車の駐車に関する現状

第4節 (1. 4) 二輪違法駐車の原因分析

第4章 政策提言

第1節 (1. 1) 駐車スペースの整備

第1項 (1. 1. 1) 政府の役割

第2項 (1. 1. 2) 自治体の役割

第3項 (1. 1. 3) その他の関係者

第2節 (1. 2) 駐車場案内システムの構築

第3節 (1. 3) 運転者のモラル向上

第4節 (1. 4) 各政策の効果的な施行にあたって

第1項 (1. 4. 1) 予想される問題点

第2項 (1. 4. 2) 施行手順

参考文献・データ出典

はじめに

本論文では、違法駐車が起こる原因を分析し、その原因に対して行われている現行の違法駐車対策を分析することで、どのような課題を解消しなければならないのかということ进行明らかにし、違法駐車を減らすための政策を提言したいと考えている。

まず、私達は、本論文における違法駐車とはどのようなものであるかということ进行明確にした。そして、違法駐車の車種を四輪車と二輪車に大別した上で、違法駐車問題が現代社会にどのような影響を与えているのかについて調査したところ、四輪車による違法駐車が原因で起こる問題の代表として交通渋滞・交通事故・緊急自動車の妨害の三点が挙げられた。二輪車による違法駐車では、歩行者の通行妨害・マフラーによるやけど・放置されたバイクが盗難され、ひったくり等に悪用されるといった問題が発生していることが分かった。これらの違法駐車問題対策に関して、2006年6月1日からの新駐車対策法制の施行による違法駐車に対する罰則・取締りの強化が、最も大きな動きとして挙げられる。

次に、違法駐車問題が起こる原因であるが、四輪車に関しては、乗用車・貨物車双方の駐車に対する需要に対応できる供給がなされていないこと、ドライバーのモラルの欠如が違法駐車の原因となっていることが指摘できた。その問題への対応として、民間による路外駐車場建設、警察による罰則・取締り強化など多数の違法駐車対策が行われてきており、一定の成果は上がっているが、依然として多くの違法駐車車両があるのが現状であった。その一例としての新駐車対策法制の施行は、違法駐車台数の減少・道路交通の円滑化・駐車環境の変化に貢献したという効果が確認されているが、宅配業者に代表される路上駐車が必須となる業務に路上駐車を認めざるを得ないという状態が続いている。それは、駐車場や荷捌きスペースに代表される駐車スペースの需要量に対する供給不足を放置したままの制度施行となった為だと考えられる。一方、二輪車に関しては、法整備の不備によって十分な駐車環境が提供されていないことが原因となっていた。法整備については、2006年5月31日に公布された改正駐車場法によって一応の解決がなされたが、未だに駐車スペースの供給不足という状態が続いている。

これらのことを根拠として、私達は、四輪車・二輪車双方に対しての駐車場の利用の促進・駐車スペースの設置を行なうことにより、駐車に対する需給関係の均衡を図るというハード面での対策を行ない、ハード面での対策に限界が生じた場合には、ドライバーのモラルを向上させる等のソフト面での対策を講じることにより、ハード・ソフト両面のバランスのとれた政策の提言を目指していく。

第 1 章 違法駐車の定義

この章は、違法駐車とはどのようなことを指すのかということについて述べることにより、この論文における違法駐車の意味の混乱を防ぐことを目的とする。

第1節 違法駐車とは

まず、四輪車・二輪車・原動機付自転車・自転車といった車両（以下、車）が停止することは、駐車と停車の二つに大別される。駐車とは、客待ち・荷待ちによる停止や、5分を超える荷物の積み下ろしのための停止、故障などによる停止といったように、車が継続的に停止すること、または運転者が車から離れていて、すぐに運転できない状態で停止することを指す。対して、停車とは駐車に当たらない車の停止ことを指す。次に、駐停車及び駐車禁止の場所について述べる。車は、「駐停車禁止」・「駐車禁止」の標識や標示のある場所、路面電車の軌道敷内、坂の頂上付近や勾配の急な坂、トンネル、交差点とその端から5メートル以内の場所、横断歩道や自転車横断帯と、その端から前後5メートル以内の場所、踏切とその端から前後10メートル以内の場所、安全地帯の左側とその前後10メートル以内の場所、バス・路面電車の停留所の標示板（標示柱）から10メートル以内の場所（運行中に限る）、火災報知機から1メートル以内、駐車場・車庫等の自動車専用の出入口から3メートル以内、道路工事の区域の端から5メートル以内、消防用機械器具の置場、消防用防火水そう、これらの道路に接する出入口、消火せん、指定消防水利の標識が設けられている位置や、消防用防火水そうの取り入れ口から5メートル以内の場所、駐車した場合に、車の右側の道路上に3.5メートル以上の余地がなくなる場所では、駐車してはならない。ただし、荷物の積み下ろしを行なう場合で、運転者がすぐに運転できるときや、傷病者の救護のためやむを得ないときは例外として駐車が許可されている。

つまり、上述の駐車禁止となる場所での駐車が、違法駐車ということになる。

第2章 問題意識

この章では、四輪車・二輪車に分けて現在どのような問題が存在しているかということ考察している。四輪車においては、最も違法駐車問題が深刻となっている東京 23 区に焦点を当てており、違法駐車による様々な問題点に加え、新駐車体制の導入とその影響について触れている。二輪車においては、法的な問題から駐車場整備が遅れている。また、四輪車と異なる点として歩道への違法駐車が発生が挙げられ、歩行者の通行の妨げとなっていること等が問題となっている。

第1節 四輪車の場合

関東地方の路上駐車の実態は、平日で 54 万台（休日 36 万台）となっており、そのうち東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県で全体の 75% を占めている。さらに幹線道路上の駐車台数は 26、500 台で東京 23 区だけで 64% を占めているなど都心部に集中していることがわかる。このことから、本論文では、都心部特に東京都の違法駐車を減らすための政策を提言することで、他の地域でも有効になると考えた。

違法駐車は、国民生活全般に大きな影響を及ぼしている。幹線道路等においては、交通渋滞を発生させる要因となる。そして、交通事故の原因ともなる。また、救急車に乗務している救急隊員の走行阻害および危険要因についての意識調査を目的として名古屋市救急隊（全 31 隊）を対象にアンケート調査を実施したところ、路上駐車が特に救急車の走行阻害要因として考えられていることがわかった。

2004 年 11 月 1 日に改正道路交通法が施行されたことに伴う 2006 年 6 月 1 日から路上駐車に対する罰則の強化と民間駐車監視員の導入は、違法駐車問題ではここ最近でもっとも大きな動きといえる。2006 年 6～8 月の駐車実態では改正前の 5 月と比較した結果、違法駐車台数が減少したなど効果が上がっているとの報告もある。

しかし、この法律施行によるマイナスの影響を受ける人もいる。駐車スペースの確保をしないまま制度を導入したため、宅配業者に代表される様な業務は、様々な場所での路上駐車が必須となるため「仕事に支障がでる」といった不平不満の声もある。

この例からも分かる通り、違法駐車問題の大きな原因の一つとして駐車場や荷捌き施設の不足といった駐車スペースの需要量に対する供給量の不足が挙げられる

第2節 二輪車の場合

東京都と警視庁は、これまで違法駐車や交通渋滞の解消に向けて、「交通需要マネジメント」や「スムーズ東京 21・拡大作戦」を展開しているところであるが、近年、大型スクーター等の自動二輪車が都市部の繁華街や商業施設の付近の路上に放置され、交通渋滞や歩行者の通行の妨げになっており、都市景観や治安の悪化の一因となるなど、安全・安心の街づくりの阻害要因と

なってきた。

この自動二輪車の現状に対して、すでに一部の区・市の自治体や民間駐車場事業者では個々の取り組みを進められている。そして今後は、自動二輪車に対する駐車施設の確保に関する補助・助成制度の創設といった体系的で効果的な施策の展開が求められている。

また、自動二輪車のライダーのモラル向上に対する啓発活動や行政と自治体など一体となった地域ぐるみの取り組み並びに警察の取り締まりとの的確な連携といったソフト面の対策の充実も必要となっている。

そこで、本論文では、自動二輪車の駐車空間の確保や整備促進活動等に向けて、何が現状において支障となっているかについて明確に分析し、課題等を整理するとともに、関係行政機関や業界関係などに新たな施策等に資する情報を提供することを目的としたものである。

第3章 現状分析

この章では、四輪車・二輪車双方の駐車に関する現状と違法駐車の原因を分析している。第1節においては、四輪車の駐車に関する現状と現行の対策を述べ、第2節においては、それらを踏まえた上でなぜ違法駐車が起こるのかということ进行考察した。第3節では、現在の二輪車の駐車に関する現状を述べ、第4節において違法駐車の原因の分析を行っている。その結果、駐車に関して、需給関係が不均衡である点、駐車場の案内が十分に行われていない点、運転者のモラルの欠如が主な原因として共通していることが分かった。

第1節 四輪車の駐車に関する現状と現行の対策

以上に述べたように、違法駐車は交通活動の障害となるだけでなく、一般生活にも支障をきたすことは明白であることがわかる。以下の文では四輪車の駐車に関する現状と、こうした違法駐車問題に対して国・自治体が行っている対策を紹介する。

第1項 四輪車の駐車に関する現状

駐車に関する現状について、我々は、東京都内の駐車場利用率、国土交通省が行った荷捌きスペースの設置という社会実験の結果、一般ドライバーへのアンケート調査の結果の3点に注目する。

第一に、東京都内の駐車場利用率であるが、ピーク時に満車と成る駐車場は平日で約22%、休日では約40%というデータがある。また、株式会社パーク24の調査によると、今年六月の改正道交法施行後の利用率が約50.7%であった。この数値は五年前にパーク24が全国展開して以来初の50%を超えるものであった。これらのデータから、既存の駐車場が完全には有効利用されていないということが見てとれる。

第二に、国土交通省が行った荷捌きスペース設置社会実験の結果である。この実験は、路上の一部や既存駐車場、デッドスペースを活用した路上・路外荷捌きスペースの設置（路上荷捌き：5路線69台、路外荷捌き：10箇所19台）、駐車車両の駐車場への案内、短時間駐車無料等施策等による路上駐車削減効果の検証を目的として行われた。結果は、路外荷捌きスペースでは1日80台、路上荷捌きスペースでは1日1,000台～1,200台の利用があり、利用時間のルールについても9割方まもられた、というものであった。東京都内の違法駐車台数における車種別の割合は、乗用車が約57%、貨物車が43%である。宅配業者に代表されるような業務の営業車は、様々な場所での路上駐車が必須となるため、荷捌き施設への需要が高いのである。また、今年十月、武蔵野市は荷捌き用の駐車場の確保などに取り組む組織、「吉祥寺荷捌き協議会」（仮称）を官民共同で設置する構想を地元事業者や運送業者らに提案している。この事例からも営業車用の荷捌き施設への需要が高いということがわかる。

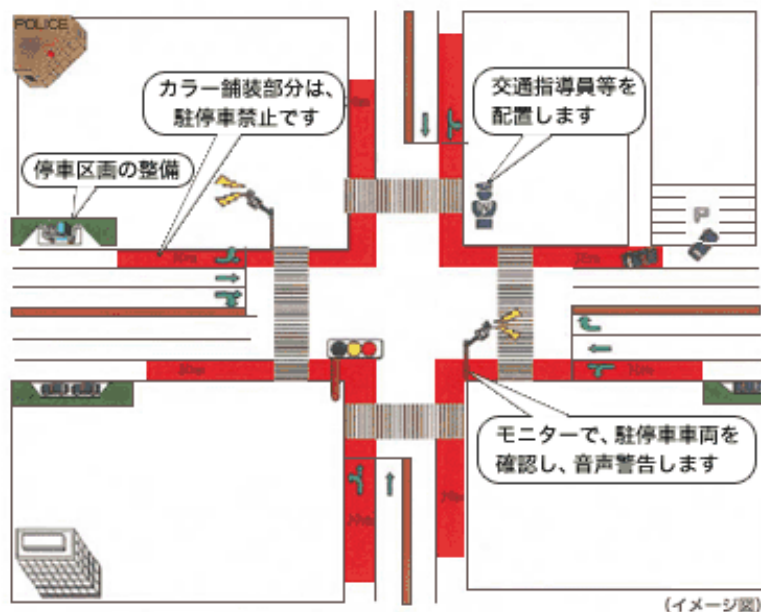
第三に、一般ドライバーへのアンケート調査の結果である。このアンケート結果（日本自動車工業会アンケート）によると、ドライバーが路上駐車をする理由の半数を占めるものが、「目的地に近いから」、「駐車時間が短いから」、「適当なスペースがあった」というものであった。これらの理由はどれもドライバーの自己中心的な意見ばかりであり、他への迷惑をかえりみていない。ドライバーの基本的モラルが欠如しているということが言えるのではないか。

第2項 ハード面から見た東京都 23 区における駐車対策

東京都、特に23区は違法駐車問題が全国で最も深刻な地域である。その東京都において近年行われた対策としてこれまでに、東京都駐車場条例の改正による荷さばき駐車施設の附置義務化や、スムーズ東京21による集中的な渋滞対策、s-parkによる駐車場検索システム、ITカーナビによる駐車場案内誘導などの駐車対策を実施してきた。

都内の慢性的な交通渋滞は、都民の日常生活や企業活動に時間的・経済的損失を与えるばかりでなく、排気ガスの増加など環境悪化の原因ともなっており、渋滞対策は喫緊の課題となっている。渋滞の解消に向けては、環状道路等のネットワークの整備や、交通需要の管理が不可欠であるが、即効性という観点から、既に整備されている道路等のさらなる有効活用を通じた渋滞解消のための施策の拡充が一層重要となっている。そういった都内の交通事情を背景にしてスムーズ東京21という対策が実行された。これは交通渋滞解消のための違法駐車対策で、都内でも特に交通が集中し、違法駐車による渋滞が著しい主要幹線道路及び繁華街地域を対象に、東京都・警視庁が連携協力して、平成13年度から平成15年度までの3ケ年にわたり、総合的かつ重点的に違法駐車対策に取り組み、渋滞解消を図っているものである。その具体的な対策内容は道路施設等の改善・道路施設等の改善・道路施設等の改善・道路施設等の改善があげられる。対象地域は、幹線道路の場合明治通り（池袋六ツ又～並木橋）、靖国通り（市ヶ谷駅前～浅草橋）、春日通り（厩橋～台東四丁目）、山手通り（要町一丁目～富ヶ谷）で、繁華街の場合新宿・渋谷・池袋となっている。この対策の主な内容は、ギラギラ舗装を行って駐停車禁止区域を明示すること、路外荷さばき場や荷さばきパーキングメーターを設置すること、駐車抑止テレビシステムの整備、信号表示及び区画線の変更、交通指導員等の配置、違法駐車取締りの強化があげられる。また、同時に駐車場への案内誘導の拡充やタクシープールの受け皿対策も合わせて実施された。（図1-1）

図 1-1



スムーズ東京21が実施されたことによる効果は、交差点周辺の路上駐車への減少・渋滞の緩和・旅行時間の短縮がそれぞれ2～3割程度減少したことがあげられる。靖国通りの12時間平均旅行時間は、スムーズ東京21実施後において、年々短縮されていて、市ヶ谷駅前～浅草橋間においては、両方向平均で平成13年の約22分から、平成15年には約17分まで短縮されており、大きな効果が認められている。

s-parkとは、パーク24株式会社、三井不動産販売リパーク事業本部、アイポスネット株式会社、三菱重工パーキング株式会社、アマノ株式会社の民間会社の協力から、都内約4,200箇所の駐車場とそのうち約700箇所の空き状況をインターネット・携帯電話などで検索できるシステムである。またITカーナビは双方向通信機能を有するカーナビを用いて、駐車料金や車両サイズ等、ドライバーの希望に応じた駐車場に案内誘導するシステムで、どちらも利用率があまり良くない都内の駐車場利用を促進する狙いがある。

違法駐車が行われる都内においてこういった対策が実施され、また前述した通りある程度の効果を上げたことは非常に評価され、平成15年以降はスムーズ東京21—拡大作戦—が実行されている。これはその名が示す通りスムーズ東京21をさらに強化・拡大したもので、新たに各対策区間において事業の実施による目標として、旅行時間をピーク時で20%、平均で10%減らすとしている。また対策箇所地域をスムーズ東京21での対策地域に加えて中原街道（中原口～丸子橋）、明治通り（並木橋～古川橋）、蔵前橋通り（妻恋坂～蔵前一丁目）、都道415号（六本木二丁目～古川橋）春日通り（春日町～元浅草一丁目）としている。

第3項 その他の違法駐車対策

その他の違法駐車対策は大きく分けて2つのパターンが見られる。1つ目には警視庁や警察庁による駐車対策、2つ目に市区町村といった各自自治体が主となり取り組んでいるものである。

警視庁が推進している違法駐車対策は、地域交通安全活動推進委員会や地域住民、そして関係機関や団体と協力して違法駐車追放活動を実施し、それとともに危険性・迷惑性の高い駐車違反について重点的に指導取締りを実施しているというものである。また、ドライバーに対しては、東京都道路整備保全公社の駐車場総合案内の利用で行き先地の駐車場の確認や駐車場・パーキングメーター・パーキングチケットの利用、そして同様に運送業者に対しては駐車施設や荷捌き場・荷捌きパーキングメーターの利用、指定場所でのタクシーの客待ちを促進している。又、商業施設関係者に対して、荷受け時間集中の回避、荷捌き場所や来訪者用の駐車場所確保、工事関係者へは事前の資材搬送車両の運行調整による搬入待ちの回避と工事関係車両の駐車場所の確保を呼びかけている。以上のように効率性と安全性を考えた道路利用の促進活動が行われている。

しかし、この対策においては、違法駐車を取り締まり追放することが主とされている。そのため新駐車対策法制と同等の効果のみが見込まれる。更に、個々のドライバーや事業者へは駐車施設の利用設置を促進するに留まり、明確な基準に基づく活動ではない。また、現状は一般的に認知されていない。

次に、自治体による対策には、幹線道路や駐車スペースの整備、地区住民や団体と連携しての取り締まりといった共通点が見られる。これについては、東京都のスムーズ東京21や駐車対策法制の取締り強化のプラスアルファとしての対策といえる。また、取り締まりにおいては各自自治体の違法駐車等の防止に関する条例に基づき取締り重点地域を指定し、違法駐車等防止指導員により違法駐車防止チラシの配布、運転者に対する口頭による指導啓発活動を行い、重点的に取締りが行われている。例として中央区においてのこれらの活動内容を挙げると、条例施行と同時に銀座地区を違法駐車等防止重点地域と定め、違法駐車防止のための指導や駐車場の活用の案内など広報・啓発活動を重点的に推進している。条例及び規則に基づき選任された違法駐車等防止指導員が週1回、違法駐車等防止重点地域を広報車とともに巡回しながら、違法駐車警告ステッ

カーの貼付、駐車場利用呼びかけのための駐車場マップの配布などの指導・助言活動を実施している。この活動により重点地域における違法駐車台数は下記のとおり施行前に比べ平均で約20%の減少という結果が出ている。

また、市街地においては例えば歌舞伎町ように路上駐車車両の一掃を目的として、ボラードやカラーコーンを設置するケースもある。結果として設置場所では路上駐車が可能な場所が減り、効果が上がっている。

しかし、これらの対策も一般への認知度は低い。更に、駐車スペースの整備よりも取り締まりが先行しているという現状である。

第2節 四輪違法駐車の原因分析

以上の点から違法駐車の原因について考察すると、駐車場の案内システムの不備、乗用車・貨物車双方の駐車に対する需給関係の不均衡という問題が原因として指摘でき、また、ドライバーのモラルの欠如がうかがえる。

これらの原因に対して、先ほど述べたスムーズ東京 21 が行われた。対策箇所地域に限っては効果が認められるが、この対策が実施された平成 13 年度の都内全域の瞬間違法駐車台数は 118,216 台であり、その 4 年後の平成 17 年度は 97,591 台と約 2 万台の減少を見せたが、都内全域の違法駐車数は依然多いと言える。

このことから、駐車場の案内システムの整備の不徹底、駐車場や荷捌き施設の不足といった駐車スペースの需要量に対する供給量不足のまま施策を行ったためこのような状況になったと考えられる。

第3節 二輪車の駐車に関する現状

次に、二輪車の駐車に関する現状について述べる。平成 17 年 3 月の財団法人東京都道路整備保全公社の資料によると、東京 23 区及び多摩 4 市（八王子市、町田市、多摩市、武蔵野市）における自動二輪車駐車場の供給量は、全体でわずか 1,017 台である。しかし、平成 18 年 3 月末の東京 23 区及び多摩 4 市における二輪車の保有台数は約 360 万台に上る。また、ライダーに対するアンケートの結果では、路上駐車をする理由として、目的地の近くに駐車場が無いという意見が 4 割を占めることから、需給バランスの不均衡が生じているといえる。そして、年間違法駐車台数は平成 12 年から 16 年の間で約 15,000 台のまま変わっておらず、効果的な対策は施されていない状態が続いている。（図 2-1）

以上は、二輪車の駐車環境の現状である。

ライダーの意識について調査した結果、ライダーに対するヒアリング調査の結果から、被験者の過半数が取締まりの経験が全く無いと回答している。また、実際に「かぎ付きの標章の取付け」や「レッカー移動」を伴う取締りを経験したライダーは、全体の 15%程度であった。そのため、路上駐車に対する危機感や警戒感が生じにくく、駐車場が整備された場合でも入庫習慣にはつながらない恐れがある。（図 2-2）

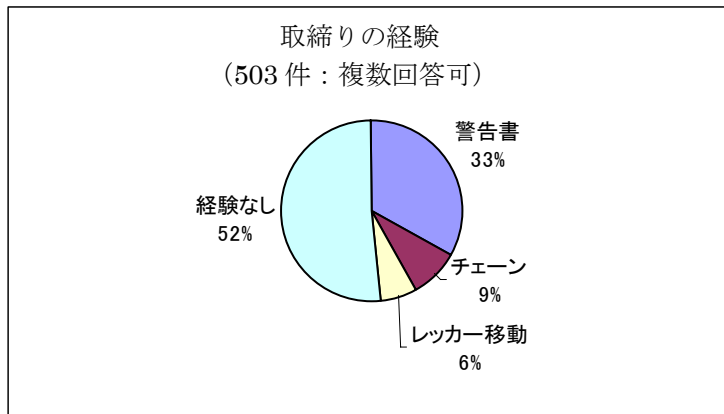
しかし、月極駐車場の利用者数の増加や、一部の時間貸駐車場における整備後の利用状況から、適正な駐車料金を支払い駐車している行動も多く見られる。

これらのことから、ライダーの駐車に関する意識は決して低くは無いと考えられる。ただ、二輪車駐車場付近においても二輪車が放置されている現状があり、違法路上駐車の原因としては、駐車場の供給量が不足していることのほかに、ライダーの入庫習慣や支払い習慣が成熟していないことなども考えられる。以上がライダーの意識についてである。

図 2-1

		箇所数	駐車台数
公営	専用駐車場	7	364
	自動車駐車場の一部開放	14	219
	自転車駐車場の一部開放	11	152
民間	専用駐車場	3	82
	自動車駐車場の一部開放	9	105
	自転車駐車場の一部開放	6	95
合計		50	1,017

図 2-2



また、東京 23 区及び多摩 4 市・政令市・その他の市町村へのアンケートによると、二輪車の放置による問題発生状況について、問題は生じていないと回答した割合が、先述の 3 つの対象で 2%・20%・94%となっている。このことから、二輪車の駐車問題に対する認識には地域によって大きな差があり、法制度を整備することによる全国的な問題として解決するのではなく、地域固有の問題として独自の取組みを行う必要があり、特に東京 23 区は解決の重要性が高い。(図 2-3・図 2-4)

図 2-3

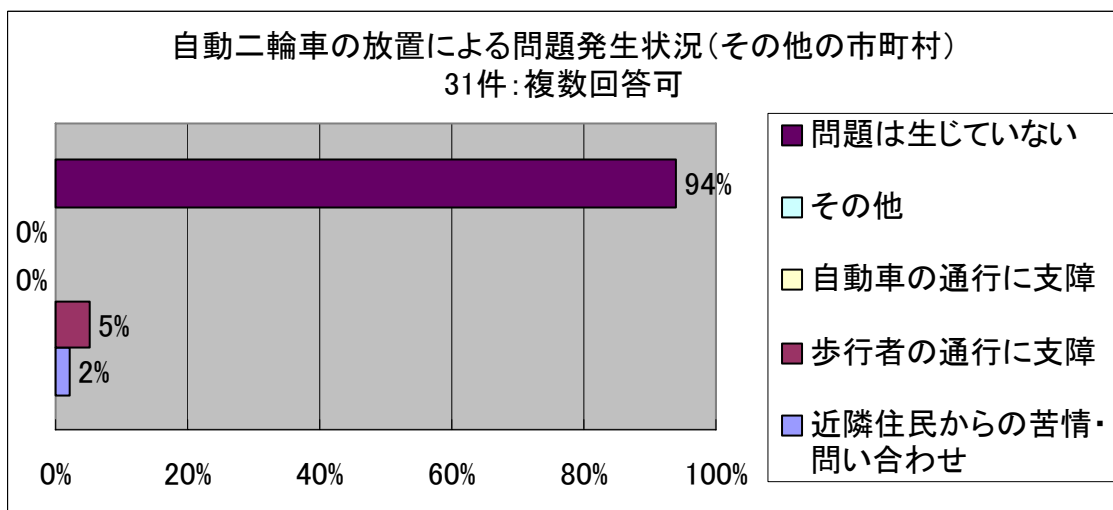
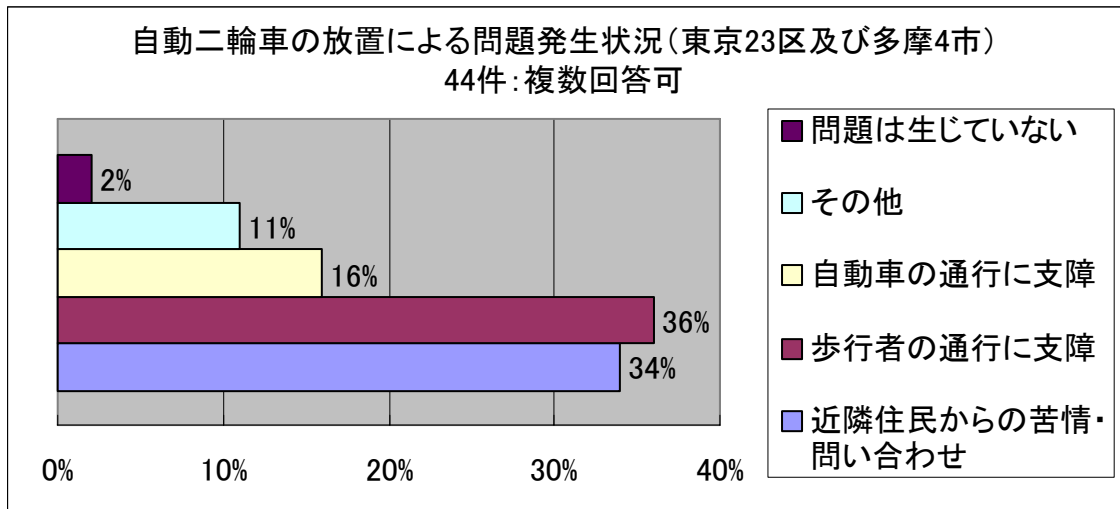
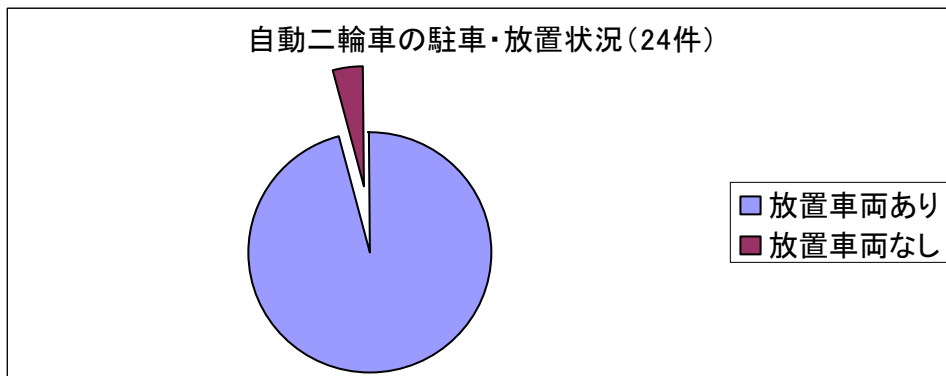


図 2-4



東京 23 区及び多摩 4 市に行ったアンケート調査では、全体の 96%の区市において二輪車の放置車両があると回答している。(図 2-5)

図 2-5



また、住民からの苦情や歩行者の通行に支障をきたすなど、具体的な行政課題も生じている。(図 2-3)

しかし、二輪車の駐車施設を区市において整備している例は少ない。(図 2-6)

二輪車の路上駐車が多く発生している都市の 1 つに町田市があるが、独自の工夫によって二輪車駐車を整備している。これらの都市では、自転車対策の延長として実施しているのが特徴である。(図 2-7)

このように自転車対策の延長として二輪車を捉えると、その対策の中心は自治体であるため、民間市場の形成は難しいと考えられる。また、仙台市のように条例によって原付と同様の撤去を可能としている都市もあるが、撤去や保管等自転車と同様の対策を二輪車に実施するためには、その費用や人員の点で限界があり、十分な展開ができない都市のほうが多いことも想定される。その実例として、2006 年 10 月 2 日から、多発する二輪車駐車違反に対して仙台市で取締りが強化されるという事態が発生した。先進的な二輪車の駐車対策を行っていると評価されていた仙台市においても、完全な対策は難しいということの表れである。

図 2-6

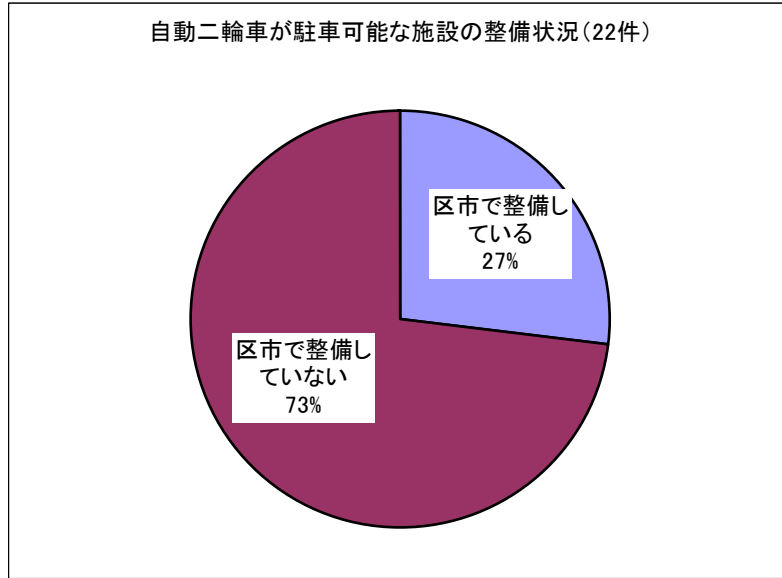
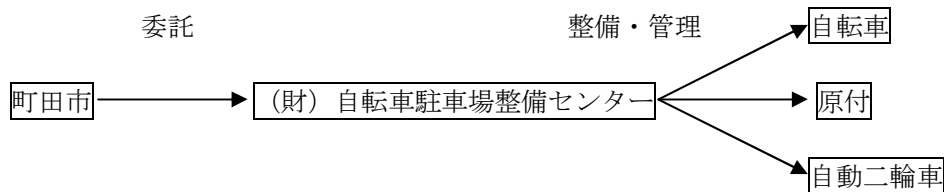


図 2-7



そのため、乗用車と同様に駐車場対策として実施し、附置義務駐車場の整備や公共駐車場の整備等を進めることが期待されるが、こういった取組みができなかった理由として、駐車場法における自動二輪車における自動二輪車の記述が障害となっていた。この問題については、2006年5月31日に改正駐車場法が公布され、一応の解決が見られそうであるが、二輪車駐車場の供給不足という現状はあまり改善されていない。

第4節 二輪違法駐車の原因分析

以上の分析から、二輪自動車の違法駐車が発生する原因には、第一に駐車容量の不足が挙げられる。二輪駐車場の整備が遅れたのは法整備がなされていなかったことが主因となっていたが、駐車場法の改正によって法的な課題が解決された現在、ライダーの駐車需要を満たすだけの駐車容量の確保が求められる。第二には、ライダーのモラルの低さが挙げられる。月極駐車場が整備されていれば有料でも利用するという実態はあるが、まず案内システムの不備によってライダーが駐車場を見つけることができないうえ、取り締まられた経験が少ないため、安易に路上駐車をしてしまうのである。

第4章 政策提言

この章では、これまで述べてきた内容を踏まえ、具体的な政策を提言する。政策提言にあたっては、四輪車・二輪車双方の原因分析から、駐車に関して、需給関係が不均衡である点、駐車場の案内が十分に行われていない点、運転者のモラルの欠如が主な原因として共通していることが分かった。そこで、まずは四輪車・二輪車双方の違法駐車に対する包括的な対策を行い、個別に対策が必要だと思われる点についてはそれぞれに提言を行う。

第1節 駐車スペースの整備

我々は、違法駐車問題の解決には、第一に駐車スペースの確保が必要だと考える。そのためには、まず駐車に関する各関係者がどのような役割を担う必要があるかということを明確にする必要がある。

第1項 政府の役割

二輪車の駐車スペースの確保における障害が法整備の不徹底であったことから分かるように、駐車スペースの整備には、法的な取り決めが必要不可欠となる。そこで、政府は駐車場の附置義務を徹底させなければならない。現状においても、駐車需要が見込まれる施設に対して附置義務が課せられてはいるが、施設周辺に違法駐車が発生していることから、附置義務台数の算定に不備がある可能性が指摘できる。このことから、徹底にあたっては、駐車場を確保させることへの現状に即した基準と附置義務台数を算定するためのシステムを確立させなければならない。また、自動二輪車が法的に明確に位置づけられていなかったことに対しては、改正駐車場法の確実な施行を行い、関係者による解釈の統一を図る必要もある。

第2項 自治体の役割

本論文においては東京 23 区と多摩 4 市となるが、各自治体は公共施設や公有地の開放、デッドスペースを駐車場のスペースに割り当てるといった役割を担うべきである。また、必要に応じて既存施設の附置義務の検討・台数の見直しを行い、駐車需要を満たす努力が必要である。

第3項 その他の関係者

その他の関係者としては、建物の設置者・民間駐車場事業者・駐車機器メーカーが考えられる。まず、建物の設置者は、建物のデッドスペースの駐車スペースへの転用を検討することに加え、附置義務を遵守し、駐車供給量の確保に努めなければならない。民間駐車場事業者は、既存の四輪駐車場に自動二輪車を受け入れる体制を整え、自動二輪車の駐車スペースを確保する。その際、駐車機器メーカーは既存の四輪駐車場に自動二輪車を駐車できるようにするための機器の開発を行うことにより協力する必要がある。

第2節 駐車場案内システムの構築

十分な駐車スペースの確保が行われても、運転者が駐車場を発見できなければ違法駐車は減少は望めない。駐車場の案内システムを構築することは、駐車スペースの整備の効果を十分に発揮させるために不可欠である。政府は、駐車場案内システムの開発に対し補助金を提供し、規格の統一によって多様なカーナビゲーションシステムでの情報提供が行えるようにする役割を担うことが期待される。また、駐車場の案内板が店舗の看板等によって見えづらくなっているという現状に対し、法的な対処の徹底を進めていくべきである。

第3節 運転者のモラル向上

四輪車・二輪車双方に共通している問題として、運転者のモラルの欠如が指摘できた。この対策として、二輪車のライダーに対する意識調査から、警察による取締りの強化が最も運転者のモラル向上に対して効果的であると思われる。しかし、駐車スペースの整備が不十分なまま取締りの強化を行っても、停める場所がなくやむを得ず違法駐車をした運転者は、取り締まられたことに対して運が悪かったと考え、違法駐車は違法性を感じることなく、遵法意識の形成は望めないと思われる。このことについては、違法駐車の確認標章の取り付けから一定期間を経ると、罰則の対象が車両の運転者から使用者に移行し、運転者は免許証の減点がされなくなるという改正道路交通法の内容からも、運転者の遵法意識の形成が図られていないのではないかとすることが感じられる。そのため、十分な駐車環境の整備を行った後には、車両の運転者と所有者の双方が同程度の処罰を受けるというように法改正を行うことも必要とされる。また、現在行われている「スムーズ東京 21」は、局所的な施行にとどまっているため、23区内全域での施行へと拡大していくことで、効果を発揮できるようになるだろう。

違法駐車は法律違反なのだという意識を形成させるためには、関連雑誌・メディアが、違法駐車問題・駐車場の整備状況の掲載に加え、運転者への啓発活動の推進をすることも必要とされる。また、車両メーカーが販売時に消費者への指導を行い、違法駐車は違法性を認識させる努力が求められる。

第4節 各政策の効果的な施行にあたって

以上 3 点の政策の施行により、違法駐車は削減が達成できるものと思われるが、各政策には施行に際していくつかの問題点がある。この節では、どのような問題点が予想されるかということと、その問題点を回避するためにはどのようなことが必要とされるかについて述べる。

第1項 予想される問題点

まず、駐車スペースの整備においては、民間の駐車場事業者に新規駐車場の整備や四輪車の駐車スペースの二輪車への転換等を要請することになるわけであるが、駐車場の利用率の低さから分かるように、駐車場への需要が見込めない状態では整備への動機が十分に引き出せないという懸念がある。しかし、前述の通り、十分な駐車スペースの整備が行われないままでは、取締りの強化を行ったところで運転者の遵法意識は形成されないと思われる。それにより、駐車場の利用という動機が生まれず、駐車場の低利用率という現状の打開は望めない。つまり、違法駐車 of 減少に繋がらないという悪循環の構図が展開されているのである。

第2項 施行手順

以上の問題点を回避するためには、各政策の施行手順を誤らないということが極めて重要である。現状では、改正道路交通法による取締りの強化のみが先行しているために先ほどの悪循環が形成されているのであるが、我々は、最初に十分な駐車スペースの整備を行うことが重要であると考え。利用率が低い段階では、民間に対して駐車場の整備を促進するような要請には無理があるため、初期段階においては国や地方自治体を中心とした駐車場の整備が求められる。その具体的な方法としては、前述の通り、現状の駐車需要に即した附置義務化の徹底、台数の算定、自動二輪車の法的な位置づけの統一、公共施設や公有地の開放、デッドスペースの駐車スペースへの割り当て、既存施設の附置義務の検討・台数の見直しが挙げられる。これらが十分に行われれば、取締りの強化による運転者の遵法意識が形成され、駐車場の利用率が向上し、駐車場への需要増による民間駐車場事業者の整備に対する動機が生まれ、駐車スペースの安定した供給が確保できるという好循環が期待できる。

参考文献

《参考文献・データ出典》

- ・天野光三・中川大（1992）
「都市の交通を考える—より豊かなまちをめざして」（技報堂）P70～P81
- ・大口敬（2005）「交通渋滞」徹底解剖（交通工学研究会）P90～P99
- ・国土交通省道路局地方道・環境課（2003）「社会実験事例集 - 道路施策の新しい進め方 - 」
- ・東京都都市整備局都市基盤部交通企画課（2006）「駐車施設対策の基本方針（案）」（雄久社）
- ・警察庁交通局（2004）「交通事故統計年報」
- ・建設省（2005）「自動車駐車場統計年報」
- ・尾島俊雄・高橋信之（2001）「都市と車の共生」
- ・ベターライフ出版『ベタータイムス』2006年2～9月号

【ウェブ】

- ・小竹忠（2005）「路上駐車の実状と対策」「自動車交通研究 2005」
「<http://www.nikkoken.org/JK2005J/PDF/j/10.pdf>」（2006/09/23 アクセス）
- ・名古屋工業大学社会開発工学科 小池則満・秀島栄三・山本幸司
「救急車の走行阻害要因分析と走行支援方法に関する一考察」（1999）
「<http://aitech.ac.jp/~i-p/paper2.htm>」（2006/09/19 アクセス）
- ・東京都ホームページ「<http://www.metro.tokyo.jp/index.htm>」（2006/09/24 アクセス）
- ・警視庁ホームページ「<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/>」（2006/09/24 アクセス）
- ・警察庁ホームページ「<http://www.npa.go.jp/>」（2006/09/23 アクセス）
- ・国土交通省道路局ホームページ「<http://www.mlit.go.jp/road/>」（2006/9/24 アクセス）
- ・財団法人東京都道路整備保全公社ホームページ
「<http://www.tmpc.or.jp/>」（2006/10/29 アクセス）