

駐車問題と駐車政策

越 正毅*

現代の都市空間には、人々が好きなだけ自由に自動車を使うための、道路と駐車スペースは残念ながら確保されていない、都市は、選択的に駐車と自動車利用を受け入れざるを得ないのである。そのためには、もろもろの都市活動と車との関係を考慮し、駐車と自動車利用を規定する自律調整作用を応用した、都市交通政策全体の一環としての駐車政策を確立する必要があるとし、実状に即しメリハリのきいた駐車規制と取締りも期待される。将来的には都心部や行楽地では駐車場予約システムの導入も提案したい。

Parking Problems and Policies

Masaki KOSHI*

It is unfortunate that in modern cities not enough space has been provided for roads and parking spaces to enable people to use their automobiles freely as they choose. Cities must inevitably be selective when it comes to parking and automobiles. For this reason, it is necessary to formulate a parking policy as a vital link in an overall urban traffic policy which makes practical use of the relative degree of difficulty of parking as a self-regulating factor in the use of automobiles, and gives due consideration to the connection between cars and all types of urban activity. It is hoped that this will result in the development of parking regulations and enforcement practices modulated to meet currently existing needs. The introduction of a parking space reservation system for the central city area and entertainment and resort areas is also advocated.

駐車と自動車利用

自動車は常に走っているというわけにはいかない。走って目的地に着いたらそこに停まらなければ用務は達せられないし、次の移動の必要が出るまでは持主の近くに留まっていなければ自動車を使うことができない。したがって、駐車と自動車の難易度がその都市や地域への自家用自動車利用の水準をほぼ規定するといつてよい。このことが、駐車問題を都市交通政策の中の重要項目として取り扱う必要性の根拠である。ことに駐車と路上にもなされる場合には、限られた道路スペースを駐車と通行との間で取り合いになるので、都市全体の中での調整、最適化が必要である。貨物車による荷捌きのための駐車は、乗用車に

よる駐車と比較してこれまであまり大きく取り上げられなかったように思うが、現在の日本の状況からするとかなり重要な問題である。人の移動と違って、貨物の場合には自動車以外の代替移動手段が事実上存在しない。このために、駐車が困難なら自動車利用が抑制されるという自律調整作用が働かず、路上での二重駐車、時には三重駐車すらも行われて、交通流を甚だしく阻害している例が多い。

駐車と都市

好むと好まざるとにかかわらず、今や自動車の使用を拒否しては都市は存立し得ない。公共交通機関が不十分な中小都市はもちろんのこと、東京でもニューヨークでも北京でも、その事情は同じである。したがって都市内に駐車することを完全に拒否しては都市は成り立たない。しかし、かといって野放図に駐車と自動車利用を受け入れることもまた、必ずしも適切ではない。世界の都市のほとんどは自動

* 東京大学生産技術研究所教授 (本学会員)
Professor, Institute of Industrial Science,
University of Tokyo
原稿受理 昭和61年4月22日

車の出現以前に徒歩交通を前提にでき上がったものであり、都市の空間構成からいって現代の人々が好きなだけ自由に自動車を使うだけの道路と駐車スペースとがないのが普通である。自動車の自由な利用を前提に作られた新しい都市の例としてよくロスアンジェルスが引き合いに出されるが、都市面積の3分の2が道路と駐車場で占められ、残り3分の1に建物その他が配置されるという姿は、古くからの都市には真似のしようがない。

つまるところ、選択的に駐車と自動車利用を受け入れざるを得ないのである。たとえば路上駐車の時間制限や禁止の規制によって、通勤に伴う終日駐車の多くは路外有料とならざるを得ず、中小都市ならまだしも東京やニューヨークのような大都市では経済的に事実上自動車通勤が排除されることになる。

近年非常な勢いで普及しつつある歩行者モールも、この選択の一例と見ることができる。買物や憩いの場から自動車の走行や駐車を排除するのであるが、欧米の例は単にそれだけではない。周辺に駐車場を建設し、自動車で来るお客を惹き付ける努力をしているわけで、モール建設費のかなりの部分がこの駐車場に向けられているように思える。この場合の選択とは、自動車利用つまり駐車や走行そのものの抑制ではなく、その場所の秩序の変更ないし確立である。わが国の場合、周辺駐車場建設を伴わないモール化が多く見られ、憎き自動車を排除してせいせいたといった類の讚美論を耳にすることもあるが、大都市はともかくとして、中小都市においては周辺駐車場を持たないモールでは顧客の誘致に苦勞しなければならない。

駐車政策と駐車対策

駐車の難易が自動車の利用水準をほぼ規定するし、また自動車利用を制御する方策としては、事実上駐車政策以外に無いといってよい。したがって自動車時代に取り残されて街や地域が衰退するのを防ぐために駐車場を建設するとか、反対に過大な自動車利用圧力による交通混雑を軽減するために駐車施設を縮減するなどが都市交通政策全体の中の一環として実施される必要がある。

現在、付置義務駐車場や都市計画駐車場といった施策は、駐車施設の増大のための方策として機能しているが、自動車利用抑制のための方策、たとえば中小都市における自家用車による通勤交通を抑制するための終日駐車への累進料金制や駐車場税といっ

た施策はいくつかの理由もあって、まだ実施されていない。つまり駐車場不足への対策はあるが、もっと総合的な意味での駐車政策は確立しているとはいえない。

現在の日本の諸都市においては、おしなべて都心部における路外一時預り駐車施設が不足しており、ことに駐車場は付置義務の対象外となる中規模ビルや、小規模ビルの集積地域(商店街など)において不足が著しい。これからの積極的な整備が必要である。

路上駐車を禁止する規制は、現在は事実上日本中の全道路上に及んでおり、少なくとも結果的には画一的となっていて、一定の駐車政策に従って選択的に駐車可と駐車禁止とを使い分けるとい姿にはなっていない。

しかしつい最近の道交法改正案において、警察庁は選択的にパーキングメーターやパーキングチケットなどによって路上駐車を合法化しようとする新たな方針を打ち出して来ている。またこの一方で、目に余る違法駐車を取締るための効率的な方法も道交法改正案には盛られている。これまでの画一的な一律無差別禁止規制のもとで実際には一律無差別に違法駐車が存在していたという状況からは、一歩大きな前進と評価できる。もとより駐車は路外施設に収容するのが大原則ではあるが、路外駐車場の未整備、不十分な地区にあっては、それらが整備されるまでの間は路上駐車によって何程かの駐車需要をまかなわざるを得ない。路上駐車合法化に際しては、路外駐車場整備の意欲を損うことのないように十分留意すべきことは当然である。

許容する自動車利用目的を選別するという考え方がある。たとえば休日や夜間を通じての都心部の駐車禁止や、パーキングメーター設置の区間でも夜間19時以降駐車禁止になるといった規制がある。これらは、交通の障害には少なくともならないので、他のいかなる理由によってそのような規制がかけられているのかという政策目的が明らかにされていないことが不満の原因になっているのであろう。推測するに、業務以外の自動車利用をおしなべて抑制するという政策から出たものと思うが、もしそうならオイルショック直後はともかく、現在でもこのような政策が国民の日常生活と合致しているかどうか、再検討の要があるように思う。たとえば夕刻から始まるコンサートには車で行けるような駐車政策の方が文化的とはいえないであろうか。日本でのオペラやコンサートは、帰り路にお客が終バスに間に合うよ

うに、早く始まり早く終る。このため、夕刻に仕事を終える否や仕事カバンをかかえて会場にかけ込み、夕食をとる暇もあらばこそ、空腹をかかえてただひたすら終演を待つというのがいつもの私の経験である。これにひきかえ、ヨーロッパであれば夕方一度帰宅して食事をとり、着替えをして車で出掛け、帰りは車で午前様に近い時刻に帰宅するわけで、幕間も十分にゆとりがあり、また音楽を楽しむ雰囲気がある。駐車政策あるいは路上駐車禁止規則のみがこの日欧の相違の源だなどというつもりは毛頭ないが、駐車政策とは必ずしもおしなべて車の利用規制をはかることではないというもうひとつの例を挙げたかったまでである。その都市の業務活動、商業活動、文化活動、余暇、その他もろもろの活動と車との関わり合いを規定するものとして駐車政策を認識し、確立しなければならないと思う。

駐車取締り

路上駐車違反は今や目に余るものがある。中には違反ではあっても事実上交通の阻害になっていないものもあるが、他方では狭いバス通り、バスレーン、交差点やその真近、歩道の上など、大きな渋滞を惹き起こし、あるいは通行の障害になっているものも多い。現在、このような駐車違反に対する取締りは十分とは決していえず、むしろ放置されている感すら受ける。

この度の道交法改正がなされれば、取締りのための有効な手段が付加されることになるので、事態が大幅に改善されることを期待したい。有効な取締りなくしてはいかなる駐車政策も意味を持たなくなるであろう。

商店やスーパーマーケットなどが、自店の車や客の車のために店の前の道路を専用的に駐車に使っている例は多く見受けられる。これによってかなりの交通混雑をひき起こしていることも多い。厳正な取締りを期待したい対象のひとつである。

銀座通りを歩いてみると駐車（停車？）車両がき

びすを接するように並んでいる。これらの高級車の多くはおかかえの運転手がいてエンジンがかかっている。ご主人様の買物中の駐車と見受けられる。このような車両は法的に違反駐車とみなされるのかどうかは私にはわからないが、運転手なしで駐車している車より、エンジンをかけて大気を汚染している分だけ迷惑の程度は大きいわけであるから、排除されるべきであることには変りがない。駐車禁止区間がおかかえ運転手を持てる金持ち専用駐車場となるのではまずい。運転手が付いているだけに取締りも難しそうであるが、なんらかの対応を要する。

駐車場誘導情報提供と駐車予約

既存の路外駐車場を有効に利用することは何より増して重要である。空席のある路外駐車場に車両を誘導するシステムはこれまですでに内外にいくつかの例があるがこのようなシステムを大いに普及促進することが必要である。

行き先に駐車場があるかどうかわからずに出かけるのは不安である。うまく空いた駐車場が見つればよいが、そうでなければとどの詰まりは違法駐車する羽目になりがちである。駐車場誘導システムは空いている駐車場にうろうろすることなくたどり着かせるのに有効だが、駐車スペースが絶対的に不足して全部満車になってしまっただけは無力である。

行楽地での駐車場不足も往々にして交通大混乱の原因となっている。延々数キロの渋滞の先頭が駐車場の入場待ちの行列である場合は多い。

都心部や行楽地での駐車場予約システムといったものを導入できればこのような混乱を避けることができる筈である。行楽シーズンには宿の予約をしてから出かけるのと同様に、車の駐車場を予約してから出発するのが常識となればよい。予約なしの車はいくら待っても入場できないから待たないであろうし、その上違法路上駐車が厳格に取締まられば、大部分の人々が予約なしでは出かけなくなるであろう。