

主要自動車国の駐車政策とその比較

鹿島 茂*

数年前に行われた国際協同研究、“The Future of Automobile”の中で、日本、アメリカ、イギリス、西ドイツ、フランス、スウェーデンの6ヵ国の研究者からそれぞれの国の駐車政策について報告された。

本論では、この報告を基に上記6ヵ国の駐車政策を、政策実施の経緯や目的、政策の内容、政策実施の実情、今後の政策の方向について整理し、比較検討している。

A Comparative Study of the Parking Policies of Major Automobile Nations

Shigeru KASHIMA*

As part of a joint international research project entitled “The Future of the Automobile” undertaken several years ago, reports were presented by academics from Japan, the United States, the United Kingdom, West Germany, France and Sweden on the policies of their respective nations for the parking of automobiles.

This study takes the form of a comparative investigation of the parking policies of the six nations listed above, based on the aforementioned reports. It examines the scope and objectives of policy implementation, the details of each policy, the conditions under which policies are implemented and the future directions of the policies.

1. はじめに

都市化とモータリゼーションの進展した国では、程度の違いこそあれ、駐車問題は大きな問題となっている。しかし、駐車で問題としている点や、その対応の仕方は、道路や駐車場といった公共的施設の整備状況や、住んでいる人々の習慣や考え方などにより、国やさらには都市により様々である。

本論では、日本を含め、アメリカ、イギリス、西ドイツ、フランス、スウェーデンの6ヵ国を対象にこれらの国々が駐車問題をどのように考え（政策の背景）、どのように対応しているのか（政策の内容）、対応がうまくいっているのか（実施の状況）、これからどうしようと考えているのか（今後の方向）、について整理すると共に比較検討する。検討は、1980年から約4ヵ月に渡って行われた国際協同研究“The Future of the Automobile”の中で、各国の研究者

から報告された論文を基にしている。

2. 各国の駐車政策

(1) 日本

a) 政策の背景と内容

日本での駐車政策の目的は、1960年代に入り急速に増加し始めた自動車需要を限られた道路施設で処理するため、大規模な構造物には駐車場を設けさせるなどして、路外駐車場の整理を積極的に進めると同時に、一貫して路上での駐車を可能な限り排除し、道路の交通容量と安全を確保することに置かれてきたと言える。

こうした駐車に対する考え方に沿い、1957年に駐車に関する基本的法律である駐車場法が、1962年に本質的には居住者の路上駐車を禁止する、いわゆる車庫規制法が作られ、現在の駐車政策の基本的枠組が決定されてきた。

路上駐車は、原則的には、全ての道路、特に大都市内の道路では禁止されている。駐車禁止の内容(区間、時間、対象車種等)は、各都道府県の公安委員会で決定される。路上駐車が禁止されていない道路

* 中央大学理工学部助教授
Associate Professor, Faculty of Science and Engineering,
Chuo University
原稿受理 昭和61年4月21日

Table 1 日本の駐車スペースの現況(1980年末)
The number of parking places in Japan (in 1980)

駐車スペースの内訳	駐車スペース(台)	備 考
パーキングメータ	13,500	
路上駐車場	2,400	
(小計)	(15,900)	路上での駐車スペース
附置義務駐車場	383,600	75都市で実施
届出駐車場	416,000	
都市計画駐車場	45,300	
(小計)	(844,900)	駐車場法による路外駐車スペース
車庫登録されている駐車スペース	8,730,000	車庫規制に基づく登録車庫数

についても、長時間駐車(日中12時間、夜間8時間)は、たとえ居住者の自動車といえども、認められていない。これは、一般に自動車を購入する場合には、誰でも自宅のガレージ又は自宅付近の路外駐車場に自分の自動車を保管するための場所を確保している事を証明することが義務付けられているからである。

原則的に禁止されている路上駐車を、路外駐車場の整理が十分でなく、短時間の駐車需要を満たす必要がある場合には、パーキングメータ等により一定時間認めている道路もあるが、その割合は非常に少ない。(Table 1 参照)

路外駐車については、駐車需要が恒常的で、様々な目的のために利用されるなどその利用が広い範囲に及ぶ場合には、公共的に駐車場(都市計画駐車場)が整備されるが、提供されている駐車スペースは、1980年度末で約45,300台と非常に少ない。私有の駐車場として、大規模な建物にその建物に関連する駐車需要を満たすために、義務として設けられた駐車場(附置義務駐車場)により約383,600台分の駐車スペースが提供されている。この他料金を徴収している民間駐車場が多数あり、その駐車スペース量は正確には把握されていない。

駐車場のうち、駐車用の面積が500㎡を越える駐車場(届出駐車場)は、必要な事項を地方自治体の長(都道府県知事)に届けることになっているが、届け出されている駐車スペースは、約416,000台*である。

附置義務駐車場としてどの程度の駐車スペースを設けなければならないのかを含め、駐車政策の具体的内容は地方自治体**によって定められるが、地方自治体によって直接コントロールできる駐車スペース

が都市全体の駐車スペースに占める割合は少なく、東京でさえもこの割合は約 $\frac{1}{3}$ である。

b) 実施の状況

路上の駐車規制の取締りは、警察官によって行われているが、パーキングメータが設置された場所については専属の監視員によっても行われている。路上駐車違反は非常に多く、毎年約180万件の違反が警察により取締まられているにもかかわらず、大部分の駐車違反が見逃されている。一般に、貨物車や業務用車両の駐車違反が多いとされている。路上駐車違反の自動車が多いのに対し、現状では場所にもよるが、一般に路外駐車場の利用率はそれほど高くない。勿論、これは駐車違反として取締まれる割合が低いのに加え、駐車料金が大都市は、都心部では勿論都心部以外でも400~500円/時、地方都市でも、200~300円/時と、比較的高いことも原因と考えられる。

違反車両の運転者に対しては、5,000円の罰金***が課せられる。悪質な違反車両は、レッカー等で路上から排除されるが、この場合には、移動代や保管代等が加算される。(違反運転者に対しては、罰金の他に、違反点数が1点加算される。)

c) 今後の方向

1970年代からの環境への関心の高まりと共に、駐

*届出駐車場のうち、附置義務駐車場及び都市計画駐車場の駐車スペース分は除いてある。

**我国では都道府県・市等がこれに相当するが本論では全ての国について地方の行政機関を地方自治体という言葉で表わす。

***本論では、法律的な意味ではなく、一般的な意味でこの言葉を用いる。

車対策により交通量を抑制し、都市環境の向上を図ろうとする考え方もあるが、現状では、今後もさらに路外駐車場の整備を進めていく方針である。特に今後整備していこうとしている駐車場としては、都心部での立体駐車場と、郊外部でのパークアンドライド用の駐車場である。

こうした駐車スペースの拡大と共に、地方自治体によって直接にはコントロールできない駐車スペースを含め、総合的な駐車対策を作るための検討が進められている。

(2) アメリカ

a) 政策の背景と内容

1970年代初期までのアメリカの多くの都市での駐車政策の目的は、急増する駐車需要に対し、民間の駐車場建設を促進するなどして、できるだけ少ない公共投資で、可能であれば若干の収入を得て対応しようということであった。主要道路については、ピーク時に通行の障害となる駐車自動車を排除し、交通容量を確保することも駐車政策の大きな目的であった。しかし、1970年代に入ると、連邦政府を中心に、都市の環境改善のための一手段として駐車政策を用いようという動きが出てきた。こうした考え方を反映して、実施には至らなかったが、都市内の一定の区域で朝のピーク時間の全面駐車禁止や通勤者の私有の駐車スペースの平均25%削減といった、かなり大胆な政策も提案された。この時期以後、多くの都市で交通を効率よく処理するという以外の目的のために、駐車政策が用いられるようになった。

駐車政策の権限は、州政府や地方自治体に属しており、政策の具体的内容は都市により異なっているがパーキングメータの設置、片側駐車、路上駐車禁止といった政策は、大部分の都市で長い間用いられてきた政策である。

路外駐車に対しては、建物の種類ごとに駐車スペースとして設けるべき基準を示し、新築したり、改築したりする場合には、基準を満たす駐車スペースを設けるようにしている。さらにいくつかの都市では、公共的に駐車場を新設する場合、その駐車場の誘致圏内にある不動産の所有者のうち、設けるべき駐車スペースを満たしていないものに、駐車場の整備費の一部を負担させている。負担は、原則として駐車場の整備によって便益を受ける程度に応じて決められている。

一般に、設けるべき駐車スペースの基準は、整備

すべき最低限の駐車スペースを示したものであるが、これに加え、整備できる最大限の駐車スペースを設け、駐車場の供給量を抑え、自動車から公共交通機関への転換を進めている都市もある。しかし、州政府や地方自治体が直接コントロールできる駐車スペースは、都市全体の駐車スペースの中のほんの一部分であるため、明確な形で成果が見られるまでには至っていない。

b) 実施の状況

路上駐車規制の実施は、都市によって異なるが、一般には、大都市ではメータ・メイドと呼ばれる人によって、小都市では警察官によって行われている。駐車違反者は、違反の程度に応じて5～50ドルを支払わなければならないが、たとえ取締りの対象になっても実際に罰金を支払う違反者はまれである。こうしたこともあり、最近、違反した自動車を動けなくしてしまう装置を導入するなどして違反を取締まっている。この装置を用いての駐車違反の取締りは効果を上げている。

1970年代から始まった駐車政策により交通量を削減しようという試みは、駐車違反車の取締りの仕方にもよるが、中心部の大部分の駐車スペースが民間の駐車場によって賄われることもあり、成功しているとは言えない。また民間の駐車場を税金を用いた料金政策によりコントロールしようとする政策は、これまであまり用いられたこともないため、直接規制を行う政策よりも、その導入が困難と考えられている。

c) 今後の方向

駐車政策が成功するか否かは、政策を実施しようという都市の性質によるので、都市の駐車実態や駐車場の整備状況等を十分踏えた総合的駐車政策の立案が検討されている。

路上駐車規制のための技術的改良策として、自動的に作動するパーキングメータや、移動可能なパーキングメータ、駐車料金や罰金をクレジットカードで支払えるようにするコンピュータ・システムの開発などが検討されている。

(3) イギリス

a) 政策の背景と内容

イギリスでの駐車政策の基本は、自動車を適切に使用させるということにあると言える。1950年代から60年代にかけては、路上駐車に対しては、市街地ではパーキングメータにより、住宅地では居住者用

の駐車許可証の発行により対応してきた。路外駐車に対しては、建物の種類に応じて駐車スペースとして確保すべき基準を示すことにより対応してきた。当初、建物の駐車スペースは、同一敷地内に設けることとされていたため、一定の地区を歩行者専用化した場合、その地区にある建物の駐車場へアクセスできないといった問題や、同一敷地内に駐車場があり、便利のため、通勤に自動車を用いる人々が増加してしまうという問題を生じた。

1970年代に入ると、自動車交通量の増加を抑えるために路外駐車場に対して、より強力にコントロールしていこうという動きが出てきた。従来は新しい建物の建設に伴って、最低限用意すべき駐車スペースの基準を定めていたのが、最高も定めるとか、都心部の私有の既存の駐車場を免許制度を用いて規制しようとか、非居住者の駐車を規制しようとかといった政策がロンドン都市圏を中心に盛んに議論された。駐車スペースの最高限度を定めるという政策は実施されたものの、免許制度の導入は駐車場所有者への損失補償が困難なために、非居住者の駐車規制は、自治体が熱心でなかったために、実際には実施されなかった。

今日のイギリスの駐車政策は、平等性と利益性を確保し、経済活動を支えることを基本的目的とし、路上駐車については、混雑時の自動車利用を減少させ、安全で効率の良い道路を作り出し、よりよい環境に改善していくことが目的とされている。

こうした目的を達成するための具体的手段としては、市街地では、有料のパーキングメータが最も一般的に用いられている。路外駐車に対しては、公共駐車場の整備と、料金を用いての管理、新築の建物の私有の駐車スペースの許可が用いられている。料金を用いての駐車政策は最も適用性が高く、また収入もあるため、地方自治体にも好まれ様々な形で用いられている手段である。例えば、ロンドンの中心部の多くの駐車場では、長時間駐車を規制するために、時間累進料金制を導入している。

b) 実施の状況

路上駐車規制は、警察官と特別の監視人によって行われる。違反者は、一般には10ポンドの罰金が課せられるが、悪質な違反で裁判になると、これ以上の罰金が課せられる。

路外駐車規制は、新設駐車場については計画担当者が権限を持っている。既存の私有駐車場に対しても地方自治体は免許制度により駐車スペースも規

制できる権限は持っているが、実際に行使されたことはない。

ロンドンでは、路上駐車している自動車の50%以上が違反車両で、しかも違反者のうち、罰金を支払うのは僅か2%程度である。しかし路上駐車規制策として、パーキングメータを設置すると交通量そのものは、ほとんど減少しないが、路上駐車が $\frac{1}{3}$ 程度にまで減少した例がある。

c) 今後の方向

これからの駐車政策の基本的方向としては、現在の規制を、適用範囲を広げるとか、さらに厳しくということよりは、むしろ現在の規制を可能な限り、遵守させていくことに重点が置かれる。この他検討中の課題としては、非居住者の路上駐車問題がある。

今後導入が考えられる装置としては、パーキングメータの機械式のものから電子式のものへの変更（これは進行中である）、及び違反車を動けなくするような装置の導入がある。

(4)西ドイツ

a) 政策の背景と内容

西ドイツでの駐車政策の基本的目的は、安全性を確保することである。このためタクシー乗場やバスの停留所、鉄道の踏切から240m以内の所、マンホールの蓋の上、交差点内や車両出入口などでは、駐車は禁止されている。道路上の他の場所では、原則として駐車が認められているが、都心部では、商業活動を支えると同時に、都心部への自動車によるアクセスを確保するため、駐車時間を規制している場合が多い。都心部では、駐車需要が多く、駐車場所を捜す車が数多く見られ、不必要な交通を発生させている。このため地方自治体は、パーキングメータや公共駐車場の駐車料金を値上げし、自動車から公共交通機関へ転換させようとしている。このため、現在比較的安い駐車料金が値上がり傾向にある。

b) 実施の状況

路上駐車規制の取締りは、婦人警官が主に行っている。違反者は、通常5～30マルクの罰金が課せられるが、高速道路での駐車や違法な場所での長時間駐車など悪質な駐車違反の場合には、50～80マルクの罰金が課せられる。

著しく交通を妨害する場合には、違反車両は移動させられる。この場合には、違反者は、勿論移動のための費用も負担させられる。違反車両がどの程度存在するかの正確なデータはないが、駐車違反は一

般的で、そのうちの数パーセントしか罰金が課せられていないのが実情である。

c) 今後の方向

基本的には、限られた駐車スペースを、駐車時間や料金によって、より平等に利用できるようになるかについて検討されている。これと同時に、著しい数の駐車違反車両を減少させる手段についても検討されている。

技術的な面では、駐車を規制するための一般的手段であるパーキングメータが景観的に好ましくないため、これをパーキングディスクへ変更することが検討されている（ミュンヘンでは一部実施）。

(5) フランス

a) 政策の背景と内容

現在のフランスの路上駐車政策は、混雑時の自動車利用を削減することにより、利用者の平等性とアクセシビリティを保つと共に、道路交通の安全性と効率性を向上させることを目的として行われている。このための具体的手段は、ある道路区間の駐車規制、次にゾーンの駐車規制、そしてパーキングメータによる規制と、変化してきている。料金による路上駐車規制も行われているが、居住者を中心に路上駐車に対し料金を支払うことに抵抗が強い。

路上駐車については、公共駐車場の整備と新たに建設される建物について必要とされる駐車スペースを示すという政策が用いられている。しかし、70年代に入ると、大部分の都市で、将来の交通需要の増加に対応するために、大きな駐車スペースを設けさせるという政策からむしろ、交通量を抑制するために設けることができる最大限の駐車スペースを規制するという政策に変わってきている。

b) 実施の状況

路上駐車規制の取締りは、警察官及び監視人によって行われている。罰金は、違反の程度に応じて定められているが、違反者は非常に多く、罰金を課せられても、ほとんど気にもしないし、支払う人はまれである。

都心部では路外駐車場が比較的多く、整備されてきたので、自動車の利用を削減するという目的は、その意味が薄くなってきている。

パーキングメータを設置した場所では、駐車場所が比較的容易に見つかるようになり、設置前より短時間駐車する車両が増加している。

c) 今後の方向

現在駐車政策には、特にこれと言った方針はない。技術的には、パーキングメータの機械式のものから電子式のものへの変換や、心理的効果を狙った違反車両を動けなくするための装置の導入などを検討中である。

(6) スウェーデン

a) 政策の背景と内容

スウェーデンの50年代から60年代にかけての駐車政策の基本方針は、急激に増加した交通量を安全性とアクセシビリティを確保した上で効率よく捌くために、駐車スペースを拡大することであった。このためにパーキングメータが導入され、料金が場所や時間に依りて、きめ細かく設定された。70年代に入ると、駐車政策の目的は、徐々にではあるが自動車の使用を削減する、特に都心部での交通量を削減することに向けられるようになっていった。しかし、最近では、駐車政策では交通量を削減することが難しいことが認識され始め、むしろ現在ある駐車スペースを有効に利用していくことに政策の重点が移ってきていると言える。

駐車政策の目的の一つに、障害者等の交通弱者駐車を確保することが挙げられ、これらの人々は無料で駐車することが認められる。路上駐車は原則として禁止し、効外に駐車場を設けると同時に、都心部には、パーキングメータを設置するという手段が多く多くの都市で用いられている。パーキングメータの料金は、一般に都心からの距離が遠くなるに従って安くなるように、また長時間駐車すると割高になるように設定されている場合が多い。

路外駐車については、公共駐車場の整備と、新設の建物に備えるべき駐車スペースの基準を設けることにより私有の駐車スペースのコントロールを行っている。政策の実施は、市街地での路上駐車規制と路外の公共駐車場の整備は地方自治体により、市街地外では、道路管理局の地方支部により行われている。備えるべき駐車スペースの基準は、国の計画担当部局によって決定されている。

b) 実施の状況

路上の駐車規制の取締りは、警察官及び監視人によって行われている。違反者は、違反の程度に応じて、50～500クローネの罰金が課せられる。駐車違反に対しては厳しい取締りが行われているが、パーキングメータの料金支払いを除いては、違反車両の数は多い。違反者を減少させるため、罰金の徴収に必

要となる裁判や行政手続きの簡素化、違反車両の強制移動、罰金の増額など、様々な工夫が試みられている。

路外駐車については、公共駐車場の整備を積極的に進めると同時に、新築や改築時に、一定の基準で駐車スペースを設けるよう規制してきたこともあり、かなりの駐車スペースが確保されてきている。特に商業地域での駐車スペースの増加は著しい。

c) 今後の方向

現在のところ、これまでと違った方向は、打ち出されていない。技術的な面では、罰金の徴収システムの合理化、磁気カードを用いた駐車場の予約及び料金支払いシステムの作成、運転者への駐車場案内システム作成などが検討されている。

3. 各国の駐車政策の比較

(1) 政策の背景と内容

自動車の駐車問題が大きな社会問題であることは共通しているが、駐車問題が取り巻く交通状況は、日本と他の5カ国では大きく異なっている。日本はまだ自動車交通が増加している過程で駐車問題に対処しているのに対し、他の5カ国は、急激に交通量が増加した時期が過ぎ、経済成長の低下や自動車保有の飽和化により、自動車交通がほとんど増加しない状況での対処となる。このため駐車政策の主眼も、日本では、交通の流れを著しく妨げる路上駐車を排除し、道路を効率的に使うことであるのに対し、他の5カ国では、都市の経済活動を支えると同時に、都市全体としての交通の効率化を行うことにある。具体的に言えば、混雑時の自動車交通量の削減とか、目的地でのアクセシビリティの確保とか、全ての人が平等に駐車できること、とかである。

交通量が増加している過程では、路上駐車を、交通を著しく妨げると考えられ、これを厳しく規制すると同時に、路外に駐車場を設けることが行われる。路外駐車場の整備は、建物の新築や改築時に、その建物の活動内容に応じて必要となる駐車スペースを整備することを義務付けることによって主に行われる。勿論、この他専用の路外駐車場も整備されるが、整備が主に民間によって行われるか、公共によって行われるかは、国によって異なる。アメリカでは民間中心であったのに対し、スウェーデンでは公共中心に整備が行われた。

こうした路上駐車規制と路外駐車場の整備は、路上駐車規制が厳密に実行されている場所では駐

車場が不足し、そうでない場所の駐車場は違反車両が多く存在するにもかかわらず利用されないという新たな問題が生じている。さらにヨーロッパでは習慣的に認められている居住者による路上駐車や、計画者が路上駐車を認めたい業務目的や買物目的の自動車の駐車、実際の駐車需要としては多い通勤・通学目的の自動車の駐車、といった目的の異なる駐車需要にどのような優先権を与えるかなども、日本ではほとんど議論されないが、他の5カ国では、大きな問題となっている。

路上駐車規制は、全ての国で何らかの形で行われているが、規制の程度は、日本が最も厳しいと考えられる。規制の内容は、全面駐車禁止、パーキングメータ等を用いた駐車料金や駐車時間の規制が一般的で、これらの決定は、全て地方自治体によって行われている。

路上駐車日本と他の5カ国と大きく異なっているのは、居住者の路上駐車に対する対応である。日本では原則として認めていないのに対し、他の5カ国では原則として認めている。

路外駐車に対する政策は、全ての国で基本的には二つである。一つは、建物の新築や改築の際に、建物の種類に応じて、言い換えれば、その建物で営まれる活動の内容に応じて、必要となる最小の駐車スペースを決め、これを設けることを義務付けるという政策である。もう一つは、公共が駐車場を整備することである。公共が十分駐車スペースを提供できない場合には、民間によっても駐車場の整備を認めるが、駐車場として備えるべき諸々の条件を規定している。この見返りとして、民間が駐車場を整備する場合には、公共が何らかの助成策を講じるのが一般的である。

地方自治体は何らかの形で駐車スペースをコントロールできるが、その利用までコントロールできるのは、路上駐車スペース及び公共路外駐車スペースのみで、これらが都市全体の駐車スペースに占める割合は、全ての国で比較的低い。日本を除く5カ国では、70年代に自動車交通量を削減するための手段として、駐車スペースの規制や駐車に対する課税といった駐車政策を用いたが、前述の理由のため、現在のところ、有効な結果は得られていない。

(2) 実施の状況

路上駐車規制は、全ての国で警察官によって実施されている。西ドイツでは専ら婦人警官が路上駐車規制の取締りに当たっている。パーキングメータの

監視は、地方自治体から委嘱された監視人によって行われている。路上駐車違反者に対しては、違反の程度に応じてTable 2に示すような罰金が課せられているが、罰金そのものはそれほど高いとは言えない。全ての国で非常に多くの違反車両が存在するが、これらのうち実際に違反車両として取締まれる割合は低いと考えられている。しかもアメリカやフランスなどでは、違反車両として取締まれ、罰金を支払うよう命じられても、支払う人はまれという状況である。

路外駐車場のうち、新築または改築等の際に、建物に設けるべき最小の駐車スペースについての基準は全ての国で設けられており、その内容は、原則として国の計画または建設担当当局によって定められているが、その具体的な運用は地方自治体に委ねられている。基準は、日本が大規模な建物について一律の基準であるのに対し、アメリカやイギリスでは建物の種類ごとに詳細に定めている。アメリカやイギリスでは建物に備えるべき最小の駐車スペースの基準に加え、都市内の自動車交通量を抑制するため備えられる最大の駐車スペースの基準が設けられるようになってきている。

公共路外駐車場の整備も、全ての国で実施されているが、その程度は異なる。スウェーデンの諸都市のように、パークアンドライドを推進するために郊外に積極的に公共駐車場を整備し、やや過剰と考えられる駐車スペースを提供している国もあるが、その他の国では、公共路外駐車場が都市全体の駐車スペースに占める割合は、それほど多くない。公共路外駐車場の整備を進める一手段として、アメリカの諸都市で実施されている、駐車場の整備によって便益を受ける土地所有者に整備費用の一部を負担してもらうことも行われている。

公共路外駐車場の料金やパーキングメータ等の料金のように、地方自治体が直接決定できるものにつ

いては、スウェーデンの諸都市で見られるような、中心地からの距離による距離通減料金制や、イギリスの諸都市で見られるような駐車時間による時間通増料金制など、地方自治体の進めている総合的な交通政策によって様々なものが見られる。

(3)今後の方向

駐車政策の主な方向は、日本はさらに一層路上駐車規制を厳しいものにすると同時に、郊外部にパークアンドライド用の駐車場を、そして都心部に立体駐車場をというように路外駐車場の整備を今後も積極的に進めていこうとしているのに対し、他の5カ国は、現在の規制や駐車場を総合的な交通政策の中で有効に活用していくことを考えており、今後、現在の規制をさらに厳しくしたり、適用地域を広げたり、積極的に路外駐車場の整備を行うということは考えていないと考えられる。

しかし、駐車規制の違反が多いことは、全ての国で大きな問題とされている。この問題が解決できれば、都市交通政策の中で駐車政策は有効な政策となり得ることも、全ての国で認められている。このため、パーキングメータのエレクトロニクス化、さらに磁気カードを用いた駐車場の予約や料金の自動支払い、さらには駐車違反の罰金の支払いまでの自動化、必要に応じて簡単にパーキングメータを設置するためのポータブル・パーキングメータの作成、簡単に違反車両を移動、または動けなくする装置の開発、総合的な駐車場案内システムの導入等の必要性が、ほとんどの国で指摘され、現に導入が検討されている。

参考文献

- 1) Inventory Strategy No.6, Parking Requirements (Japan, U.S., U.K., West Germany, France, Sweden), Future of the Automobile program Part D, working paper.
- 2) 水谷明大「都市内駐車場整備の体系化に関する調査」『新都市』1986年2月、pp. 38—50

国	金額
日本	5,000円
アメリカ	5～50ドル
イギリス	10ポンド
西ドイツ	5～30マルク
スウェーデン	50～500クローネ

Table 2 駐車違反の罰金額
The level of fines for violation of the parking regulation