

## フリーフロート型シェアリングサービスと 路上駐車の法的課題

高田実宗\*

本稿では、わが国の現行法上、フリーフロート型シェアリングサービスの導入を検討した場合の法的足枷が何処に所在するのか、どのような範囲におけるシェアリングサービスの導入は法的に可能か、さらには、その導入した場合における法的課題が何処に存在するのかを明らかにする。路上駐車の法的可能性を確認した後、歩道における駐車に触れ、公道における駐車空間の創設を取り上げてから、行政による乗り物の移動および撤去について論じていく。

### Legal Issues for Free-floating Car-sharing Services and On-street Parking

Sanemune TAKADA\*

In this paper, I will clarify the legal constraints faced when considering the introduction of free-floating car-sharing services under Japan's current law, the extent to which the introduction of such services is legally possible, and the legal challenges that will occur if such services are introduced. After reviewing the legal feasibility of on-street parking, I will touch on parking on sidewalks and the creation of parking spaces on public roads before discussing the relocation and removal of vehicles by authorities.

#### 1. はじめに

2022（令和4）年の通常国会において道路交通法が一部改正され\*1、「特定小型原動機付自転車」という新たな車両形態が盛り込まれ、いわゆる電動キックボードについて、その公道における走行の要件が定められた<sup>1)</sup>。もっとも、あらゆる事項が改正後の道路交通法において規律されたわけではなく、いまだ規律されていない事項あるいは明確には規律されていない事項が残されているように思われ、その一つが駐車に係る問題である<sup>2)</sup>。

欧州においては、ステーションに返却する必要がないフリーフロート型のシェアリングサービスが定

着し<sup>3)</sup>、それが電動キックボードの普及を後押ししてきた<sup>4)</sup>。公道上で見つけた電動キックボードに乗って、それを公道上の好きどころに乗り捨てることのできるため、利用者としては便利なサービスである。もっとも、こうしたフリーフロート型のシェアリングサービスは、公道空間における駐車を前提とし、その無秩序な放置が社会問題となってきた<sup>5)</sup>。

こうした放置問題が一つの要因となって、2023年4月2日に実施されたバリオ市の住民投票では、電動キックボードのシェアリングサービス継続に反対する声が約89パーセントを占めたという<sup>6)</sup>。しかし、この住民投票の投票率は約7.5パーセントに過ぎず、その利便性および環境への親和性から、こう

\* 駒澤大学法学部  
Faculty of Law, Komazawa University  
原稿受付日 2023年10月2日  
掲載決定日 2024年1月31日

\*1 令和4年法律第32号。

したシェアリングサービスに対し、肯定的な見解も存在することは無視できない。

さて、わが国において、フリーフロート型のシェアリングサービスは、その全国一律および全ての乗り物を対象とした容認は措くとしても、ある地域や乗り物に限った導入は交通政策上あり得るであろうし、それを検討する必要があるのかもしれない。本稿では、わが国の現行法上、フリーフロート型シェアリングサービスの導入を検討した場合の法的足枷が何処に所在するのか、どのような範囲におけるシェアリングサービスの導入は法的に可能か、さらには、その導入した場合における法的課題が何処に存在するのかを明らかにしたい。

フリーフロート型シェアリングサービスは、路上駐車を前提とする。以下では、路上駐車の法的可能性を確認した後（2章）、歩道における駐車に触れ（3章）、公道における駐車空間の創設を取り上げてから（4章）、行政による乗り物の移動および撤去について論じていく（5章）。

ここで、結論を先取りしてしまえば、わが国の現行法上、公道上の好きなところに車両を返却しても良いフリーフロート型のシェアリングサービスは、とりわけ需要が見込まれる都市部において、その導入が困難である。もっとも、あるステーションで借りて、同じステーションまたは別のステーションに返却する必要があるステーションベース型のシェアリングサービスでも、そのステーションを公道上に数多く設置できれば、そのサービスの利便性は向上しよう。わが国の現行法上、こうしたシェアリングサービスの導入は可能である。

## 2. 路上駐車の法的可能性

道路交通法44条1項と45条1項は、駐車または停車の禁止について定めているが、その対象は車両である。すなわち、自動車の他、原動機付自転車（特定小型原動機付自転車を含む）や軽車両にも、こうした駐車禁止の規制が及んでいる一方、歩行者とみなされる移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車、小児用の車または歩行補助車等は、その規制対象には入っていない。

こうした道路交通法に基づく駐車規制の対象とはなっていない乗り物は、別途の検討を要するにせよ、フリーフロート型シェアリングサービスの対象となり得よう。もっとも、多くの場合、その対象として道路交通法上の車両が想定されるから、以下では、

車両の駐車に対する規制を確認しておかなければならない。

駐車または停車の禁止について定めている道路交通法44条1項と45条1項は、そうした道路標識等がある道路の部分の他、同法が列挙する道路の部分において、車両の駐車または停車を許さない。2021（令和3）年度末の統計によれば、こうした都道府県公安委員会が行っている駐車または停車を禁止する規制は、その延長距離が約168,901キロメートルに及び、一般道路の実延長距離が約1,218,372キロメートル（2020（令和2）年3月31日現在）であるというから、その規制率は約13.9パーセントになる<sup>7)</sup>。

他方、駐車または停車を禁止する道路の部分として道路交通法44条1項と45条1項が列挙しておらず、かつ、そのような道路標識等がない道路の部分においては、車両の駐車または停車が可能である。先の統計を踏まえれば、約86.1パーセントの道路区間においては、駐車が許されており、こうした道路に限れば、フリーフロート型シェアリングサービス用の車両を駐車させておくことは可能であろう。

しかし、こうした駐車または停車が禁止されていない道路の部分でも、自動車の保管場所の確保等に関する法律\*2（以下、車庫法と呼ぶ）11条1項は、道路における自動車の保管を禁止しており、同条2項は12時間（夜間8時間）以上の継続した駐車を許さない。フリーフロート型のシェアリングサービスに伴う路上駐車は、12時間（夜間8時間）以上の継続が予想されるところ、そうした乗り物の公道における継続した駐車が、この車庫法に抵触しないかが問題となろう。

もっとも、車庫法2条1号によれば、その規制対象となる乗り物は、道路運送車両法\*3 2条2項が規定する自動車に限られ、かつ、二輪の小型自動車、二輪の軽自動車および二輪の小型特殊自動車が除かれている。そして、道路運送車両法施行規則1条1項によれば、二輪車でない場合、総排気量0.05リットルまたは定格出力0.60キロワットを超えると、道路運送法上の自動車に該当する。

したがって、そもそも二輪であれば車庫法の規制対象にはならず、二輪でなくても総排気量0.05リットル以下または定格出力0.60キロワット以下の乗り物であれば、自動車でないため、12時間（夜間8時間）以上の継続した公道における駐車が許されるわけで

\*2 昭和37年法律第145号。

\*3 昭和26年法律第185号。

ある。こうした車庫法の規制対象とならない乗り物に限れば、継続した駐車が禁じられていないため、そのフリーフロート型シェアリングサービスを導入する余地が法的には存在しよう。なお、二輪の自動車は、その車体が四輪車と比べて小さく、継続した駐車によって生ずる道路上の障害が小さいと考えられるため、車庫法の規制対象から外されているという\*4。

### 3. 歩道における駐車

くり返しになるが、フリーフロート型のシェアリングサービスは、公道空間での駐車を前提とする。欧州での様子を踏まえれば、そうした電動キックボードや自転車の多くは、歩道上に駐車されることが想定されよう。なお、ドイツでは、歩道上における自転車の駐輪は、道路交通法の規制対象から外れており<sup>8)</sup>、同旨を述べた連邦行政裁判所の判決\*5が存在する<sup>9)</sup>。

しかし、わが国では、歩道での駐車を禁止する明文の規定が存在しないものの、後で触れるとおり、実務上、歩道での駐車が原則として許されていない<sup>10)</sup>\*6。こうした歩道での駐車を原則として禁止する道路交通法の解釈が、フリーフロート型シェアリングサービスを導入する際の足枷になっていると思われるので、若干の検討を加えておきたい。

わが国の道路交通法44条1項および45条1項は、駐車または停車が禁止される道路の部分として、歩道を列挙していない。ひとまず実務上の見解は措くとして、こうした現行法の規定を踏まえ、都道府県公安委員会が駐車禁止場所として指定しない限り、歩道での駐車が可能であるとした裁判例\*7が過去には存在した。

しかし、この裁判例は控訴審\*8で覆る。すなわち、「元来道路交通法における駐停車の観念は車輛の通行を前提とするものであつて、通行し得ない場所における駐停車ということは予想されない」。道路交

通法17条1項本文は、車道と歩道等が分かれている道路において、車両は車道を通行しなければならないと規定する。したがって、道路交通法が「車輛の歩道上通行を禁止している以上、歩道上の駐停車をも否定」されるという。つまり、車両は歩道上を通行できないのであるから、歩道上には駐車できないという理屈である。

さて、駐車の方法につき、道路交通法47条2項は、旧道路交通取締法施行令33条\*9と異なり、単に「道路」の左側端に沿わなければならないと規定するにすぎない。もっとも、歩道等と車道の区別がある道路において、道路交通法17条4項が、その道路の意義は車道を指すと示していることに鑑み、車両は「車道」の左側端に沿って駐車する必要があると解されている。道路交通法47条2項は、歩道駐車の禁止を明示した条文ではないものの、以上の解釈から、わが国では、実務上、歩道での駐車が原則として許されていない<sup>10)</sup>\*10。

ただし、その例外という位置付けになるが、歩道での駐車が認められる場合がある。すなわち、駐車方法の特例を定める道路交通法48条に基づき、都道府県公安委員会が歩道において駐車の方法を指定することは排除されておらず、実務上、その対象には軽車両などが想定されている<sup>11)</sup>。

なお、道路標識、区画線および道路標示に関する命令\*11の規定により、並行駐車(327の11)、直角駐車(327の12)、斜め駐車(327の13)の道路標識等による交通規制が実施されている場合には、当該方法に従って駐車しなければならない。2021(令和3)年度末の統計によれば、道路交通法48条に基づく駐車方法の指定は、1,564区間に21,347台が存在し、その延長は251.8kmに及ぶが、この数字は歩道上に限ったものでなく、かつ、四輪、二輪、自転車の別は不明であるという\*12。

以上のように、実務上は、道路交通法48条に基づき、都道府県公安委員会が歩道上において駐車の

\*4 警察庁交通局へのヒアリング(2023年4月)。

\*5 VerwG, Urt. v. 29. 1. 2004, NJW 2004, S. 1815 (1816)。

\*6 最決昭和39年8月13日刑集18巻7号437頁。墨田簡判昭和37年10月30日刑集18巻7号440頁、その控訴審である東京高判昭和38年6月13日刑集18巻7号441頁、その上告審の最決昭和39年8月13日刑集18巻7号437頁。

\*7 広島簡判昭和37年6月13日判例時報304号34頁。

\*8 広島高判昭和38年3月4日判例時報336号41頁。

\*9 旧道路交通取締法施行令33条：駐車は、車道又は道路に幅三・四メートル以上の余地を他の車馬の通行のために残し、停車は、なるべく他の交通の妨害とならないように、

それぞれできる限り車道又は道路の左側端に進行の方向に向けて行わなければならない。但し、やむを得ない場合又は道路標識、区画線の表示若しくは警察官の指示に従うときは、この限りでない。

\*10 最決昭和39年8月13日刑集18巻7号437頁。墨田簡判昭和37年10月30日刑集18巻7号440頁、その控訴審である東京高判昭和38年6月13日刑集18巻7号441頁、その上告審の最決昭和39年8月13日刑集18巻7号437頁。

\*11 昭和35年総理府・建設省令第3号。

\*12 警察庁交通局へのヒアリング(2023年4月)。

方法を指定した場合に限り、歩道での駐車が可能となっている\*13。したがって、歩道における駐車の方法が指定されなければ、歩道での駐車を前提としたシェアリングサービスは認められないこととなる。

ただし、道路交通法において、歩道における駐車を禁じた明文の規定は存在せず、こうした実務は解釈から導かれているにすぎない\*14。わが国の歩道を観察すると、実際には、自転車等が駐輪されている光景が目につき、後に触れる移動および撤去の問題とも絡んで、こうした実務上は違法なはずの事象について、どのように法的な説明を加えるのが課題となる\*15。

#### 4. 公道における駐車空間の創設

くり返しになるが、道路交通法が駐車を禁じる道路の区間でなければ、車庫法の規制対象とならない乗り物に限ってではあるが、公道上における車両の継続した駐車が許される。しかし、わが国の場合、シェアリングサービスの需要が見込める都市部の道路は、その多くの区間において駐車を禁じる道路標識等が設置されており、かつ、先に触れたとおり、実務上、原則として、歩道上での駐車も許されていない。

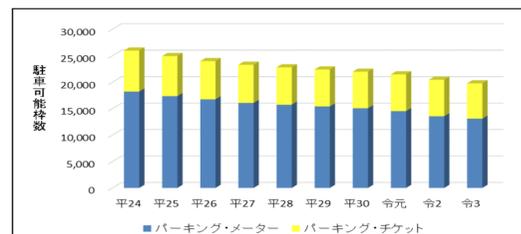
もっとも、道路交通法が車両の駐車を禁じている道路の区間であっても、その例外として駐車が認められている場所があり、道路交通法他、道路法\*16や駐車場法\*17に根拠となる規定が存在する。そして、こうした公道空間における車両の駐車を可能とする仕組みを使えば、都市部でも、公道空間を活用したシェアリングサービス<sup>13)</sup>につき、その法的可能性が開かれると思われるので、以下で概観しておこう。

道路交通法46条は、駐車禁止の特例について定めており、2021（令和3）年度末の統計によれば、

それは2,663区間に存在し、その延長は106.3kmに及ぶ\*18。この道路交通法46条に基づく駐車禁止の特例は、物流への配慮から講じられる場合がある他、二輪車の駐車需要に配慮し、二輪車に限定して駐車を認める例があるという<sup>14)</sup>。都道府県公安委員会が、この駐車禁止の特例を増やせば、都市部における公道空間を活用したシェアリングサービスの法的可能性は広がろう。

なお、道路交通法49条1項は、短時間の駐車需要に応えるため、時間制限駐車区間を用意する。2021（令和3）年度末の統計によれば、全国で約311kmの1,219区間に19,767台が存在し、パーキング・メーターは951区間に13,087台、パーキング・チケットは268区間に6,680台が設置されており、後者のうち4区間の64台は二輪を対象とする（Fig.1）<sup>14)</sup>\*19。もっとも、この時間制限駐車区間は、制限時間内の駐車しか認めないという規制であるため、公道空間を活用したシェアリングサービスの可能性を広げる法的仕組みとは言い難い。

道路法2条2項7号は、道路の附属物として、道路管理者が道路上または道路に接して設ける自動車



区分	年度	平24	平25	平26	平27	平28	平29	平30	令元	令2	令3
メーター基数		18,211	17,338	16,742	16,064	15,730	15,392	15,056	14,525	13,540	13,087
チケット基数		1,194	1,187	1,135	1,143	1,126	1,119	1,112	1,126	1,126	1,102
駐車可能枠数		7,746	7,584	7,229	7,209	7,057	6,992	6,910	6,940	6,907	6,680
基数合計		19,405	18,525	17,877	17,207	16,856	16,511	16,168	15,651	14,666	14,189
枠数合計		25,957	24,922	23,971	23,273	22,787	22,384	21,966	21,465	20,447	19,767

Fig.1 時間制限駐車区間の設置状況の推移

出典：警察庁交通局「駐車対策の現状」（令和4年11月）p6

\*13 警察庁交通局へのヒアリング（2023年4月）。

\*14 通行できないから駐車もできないという先の理屈を踏まえ、これは上記の実務に反する見解となるが、歩道上での通行を許される乗り物については、歩道における駐車の方法が指定されていなくても、その歩道上での駐車が許容され得よう。以上の見解を前提にすれば、特定小型原動機付自転車や軽車両は、歩道における通行を許されることがあるので、都道府県公安委員会による指定がなくても、その歩道での駐車は認められ、フリーフロント型シェアリングサービスの法的な展開可能性が生じよう。

\*15 なお、ドイツでは、歩道上における自動車の駐車が原則として許されていないにもかかわらず、行政が違法な歩道上

の駐車に対して措置を講じない例が珍しくないため、そうした法執行の欠缺（Vollzugsdefizit）が問題となっている。

\*16 昭和27年法律第180号。

\*17 昭和32年法律第106号。

\*18 警察庁交通局へのヒアリング（2023年4月）。なお、道路交通法45条の2が定める高齢運転者等標章自動車を対象として駐車を認める特例は、2021（令和3）年度末において、429カ所に1,290台が存在する。

\*19 なお、道路交通法第49条の2が定める高齢運転者等専用時間制限駐車区間については、4カ所に5台のパーキング・メーターが設置されている。

駐車場または自転車駐車場を挙げる\*20。加えて、道路法32条1項は、占用許可について定めており、同法施行令7条12号によれば、道路区域内の地面に車輪止め装置その他の器具を設けることができる<sup>15)</sup>。なお、こうした駐車器具に駐車できるのは、自転車、原動機付自転車または二輪自動車である<sup>16)</sup>。

道路管理者が、この道路の附属物である自動車駐車場または自転車駐車場を設けたり、道路区域内の地面に設ける駐車器具につき、占用許可を与えたりすれば、都市部における公道空間を活用したシェアリングサービスの法的可能性は広がっていく。もっとも、それらの箇所数や台数については明らかでないという\*21。

ところで、道路法に基づく公物管理権と道路交通法に基づく公物警察権の関係性については、公物法理論上の議論があり、両者を調整する規定が存在する<sup>17)</sup>。すなわち、道路管理者は、道路の附属物である自動車駐車場または自転車駐車場を設置する場合、道路法95条の2第1項に基づき、都道府県公安委員会から意見を聴取する必要がある。なお、自転車駐車場については、それが歩行安全改築に含まれるから、道路法47条の16に基づき、市町村が、その設置を道路管理者に要請することもできる<sup>18)</sup>。

これに対して、道路管理者は、道路区域内の地面に駐車器具を設けさせるため、占用許可を与えるに際し、法令上、警察署長との協議が求められていない\*22。かつ、都道府県公安委員会は、駐車禁止の特例を設けるに際して、法令上、道路管理者から意見を聴取する必要がない\*23。こうした場合、法令上は、公道における駐車空間の創設について、都道府県公安委員会なり道路管理者なりが、単独で判断することとなる。

ここで、駐車場法5条1項が定める路上駐車場についても触れておこう。すなわち、都市計画において駐車場整備地区が定められ、その路外駐車場で満たされない駐車需要に応ずるため、路上駐車場を含む駐車場整備計画が市町村により策定された場合、地方公共団体は、この計画に基づく路上駐車場

を設置する。公道における駐車空間の創設は、都市計画的な要素を含むから、本来は、こうした基礎自治体が策定した計画に則って決定される仕組みが重要であるように思われる<sup>19)</sup>。

もっとも、この駐車場法に基づく路上駐車場は、その位置付けが、路外駐車場によって満たされない自動車の駐車需要に応じるための暫定的なものであるという<sup>20)</sup>。1950年代後半（昭和30年代前半）に一時は急激に設置されたが、すぐに廃止され始め、一時は再び設置されるようになったものの、1970年代後半（昭和50年代前半）以降は減少を続け、2021（令和3）年度末においては、広島市の13カ所に533台のみが存在するにすぎない（Fig.2）<sup>21)</sup>。

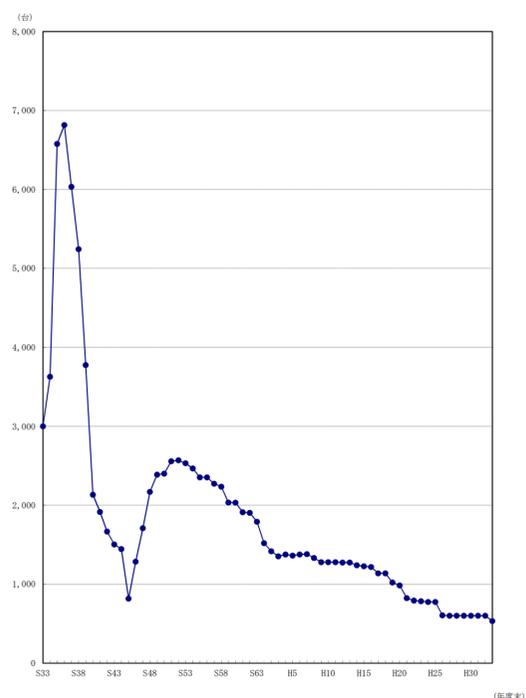


Fig.2 路上駐車場台数の推移

出典：国土交通省都市局街路交通施設課「令和4年度版（2022年）自動車駐車場年報（調査篇）」p.102

\*20 なお、駐車場の整備不足を背景とした1991（平成3）年の道路法改正（平成3年法律第60号）によって、道路上にも自動車駐車場を設けることができるようになり、2005（平成17）年の道路法施行令改正（平成17年政令第125号）および2007（平成19）年の道路法改正（平成19年法律第19号）によって、道路の附属物となる対象に自転車駐車場が加えられた。

\*21 国土交通省道路局へのヒアリング（2023年4月）。

\*22 道路交通法77条1項が適用される占用物件の占用を許可す

るに際しては、道路法32条5項に基づき、警察署長との協議が必要であるものの、道路区域内の地面に設ける駐車器具は、道路交通法77条1項が適用される対象でないため、その占用許可に際し、上記の協議は必要でない。

\*23 都道府県公安委員会は、時間制限駐車区間を設けるに際しては、道路交通法110条の2第3項に基づき、道路管理者から意見を聴取する必要がある一方、駐車禁止の特例を設けるに際しては、そうした意見聴取の必要がない。

## 5. 行政による移動および撤去

冒頭で述べたように、フリーフロート型シェアリングサービスが普及する欧州では、その無秩序な放置が社会問題となってきた。わが国においても、フリーフロート型シェアリングサービスの容認を検討する場合、その無秩序に放置または違法に駐車された乗り物への対策を考えておく必要がある。乗り物の無秩序な放置や違法な駐車は、フリーフロート型シェアリングサービス特有の問題ではないものの、以下、その移動および撤去する際の現行法における仕組みと課題を確認しておきたい。

警察官等または警察署長は、道路交通法51条3項・5項に基づき、違法に駐車された車両を移動させることができる<sup>22)</sup>。他方、地方公共団体の長は、自転車の安全利用の促進および自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律<sup>\*24</sup>を踏まえて制定された自転車条例に基づき、放置された自転車等を撤去することができる<sup>23)</sup>。なお、道路管理者は、道路法67条の2に基づき、長時間放置された車両を移動できるが、それは道路を維持するため緊急やむを得ない場合に限られる<sup>24)</sup>ため、実際、その出番は多くないと思われる。

道路交通法に基づくレッカー移動の対象となる車両は、原動機付自転車や軽車両も含む一方、自転車条例に基づく撤去の対象となる自転車等は、原動機付自転車も含む。したがって、電動キックボードや自転車などが違法に駐車または放置された場合、どちらの権限に基づいて移動または撤去されるのかが問題となろう。

もっとも、実務においては、放置自転車等の移動または撤去に関し、警察署長による移動と市町村長による撤去のいずれを行うかについては、法令の趣旨等を踏まえて個別具体的に判断されるという<sup>\*25</sup>。つまり、どちらの権限に基づき移動または撤去されるかは、明らかでない。こうした曖昧な権限の所在は、法執行の欠缺を招く大きな要因であるように思われる。

さらに、そもそも道路交通法上の車両でない乗り物については、その行政による移動または撤去の可能性につき、別途の検討が求められよう<sup>25) 26) 27)</sup>。例えば、道路管理者は、道路法44条の3に基づき、違法放置等物件に対する措置を講ずることができる

ものの、その要件は厳しい<sup>28)</sup>。なお、道路管理者は、道路法71条に基づく監督処分を行った後、道路法71条3項が定める略式代執行を実施できる場合があるものの、それには時間を要し、迅速な対応を期待することが困難であった<sup>29)</sup>。

## 6. おわりに

フリーフロート型のシェアリングサービスは、公道空間での駐車を前提とするため、本稿では、路上駐車の法的可能性を検討してきた。道路交通法が駐車を禁じる道路の区間でなければ、車庫法の規制対象とならない乗り物に限ってではあるが、公道上における車両の継続した駐車が許される。しかし、サービスの需要が見込まれる都市部における道路は、その多くの区間において車両の駐車が禁じられており、かつ、わが国では、歩道における駐車が原則として許されていない。

とはいえ、都道府県公安委員会は、道路交通法46条に基づき、駐車禁止の特例を認め、公道上に駐車空間を設けることができるし、道路交通法48条に基づき、歩道上において駐車の方法を指定し、歩道における駐車を認めることができる。かつ、道路管理者は、道路法2条2項7号に従い、道路の附属物である自動車駐車場または自転車駐車を設けることができるし、道路法32条1項に基づく占用許可を与え、道路区域内の地面に駐車器具を設けさせることができる。

現行法上、こうした手法を用いれば、その多くが道路標識等により駐車を禁じられている都市部の公道でも、車両の駐車が可能となる空間を創設できるため、公道空間を活用したシェアリングサービスの展開可能性が認められよう<sup>13)</sup>。もっとも、あくまで都道府県公安委員会または道路管理者の判断により、こうした公道上の駐車空間は創設され、かつ、それは道路の一部区間に限定されると思われる。

したがって、わが国の現行法上、公道上の好きなところに車両を返却しても良いフリーフロート型のシェアリングサービスは、とりわけ需要が見込まれる都市部において、その導入が難しいといえよう。他方、あるステーションで車両を借りて、同じステーションまたは別のステーションに返却する必要があるステーションベース型のシェアリングサービスについて、そのステーションを公道上に数多く設置していくことは可能である。公道上にステーションの数を増やすことによって、フリーフロート型のよう

\*24 昭和55年法律第87号。

\*25 警察庁交通局へのヒアリング（2023年4月）。

な利便性の高いシェアリングサービスが実現しよう。

電動キックボードや自転車のフリーフロート型シェアリングサービスは、欧州において、その無秩序な放置という社会問題を招いた。他方、わが国の現行法は、とりわけ需要が見込まれる都市部において、フリーフロート型シェアリングサービスの導入に対する足枷となっている。秩序ある公道空間の利用という観点を踏まえれば、わが国の現行法は、むしろ好ましい制度を提供しているのかもしれない。

さて、シェアリングサービスのため、どれくらいの駐車空間を公道上に用意するのか、それらを何処に用意するのかは、まちづくりと密接に絡む事柄である。住民の意見を反映した計画を基礎自治体が策定し、それに基づいて公物管理権および公物警察権が行使されるべきであろう<sup>30)</sup>。もっとも、インフォーマルな手続や一部に法定の手続が存在するにせよ、現行法上、その意思形成過程における不透明感は否めない。

さらに、公道空間を活用したシェアリングサービスを考えた場合、無秩序に放置または違法に駐車された乗り物への対策も忘れてはならない。とりわけ、電動キックボードや自転車などが違法に駐車または放置された場合、警察署長が道路交通法に基づき移動するのか、それとも市町村長が自転車条例に基づき撤去するのか、その権限の重複に伴う曖昧な役割分担から、法執行の欠缺が生じかねない。

本稿では、道路交通法上の車両を中心に、その路上駐車の法的可能性に関する考察を行ってきた。しかし、高齢化の進展に伴い、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車、小児用の車または歩行補助車等といった道路交通法上は歩行者としてみなされている乗り物も、今後は増えていこう。こうした道路交通法上の車両ではない乗り物についても、駐車に関する法的基盤を整備していかねばなるまい。

そもそも道路の通行は自由であり、そうした通行に付随する駐車も、公物法理論上は、許可が不要な一般使用（自由使用）であるが、その範囲を再検討するとともに、道路管理権と道路交通警察権との基本関係についても再検討する必要性が説かれて久しい<sup>31)</sup>。公道空間の利用は、いかに考えられるべきか。

※本稿は、IATSSプロジェクト（2008A、2108B、2208C）の一環として行われた研究成果である。

※本稿は、JSPS科研費（課題番号19K13499）の助

成を受けた研究成果である。

※本稿は、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団のECOMO交通バリアフリー研究・活動助成を受けた研究成果である。

## 参考文献

- 1) 宮城卓志「令和4年改正道路交通法による「特定小型原動機付自転車」の交通ルールの整備について」『IATSS Review』Vol.47, No.3, pp.180-186、2023年
- 2) 高田実宗「電動小型モビリティのシェアリングと公物法理論」『駒澤法学』Vol.21, No.3, pp.87-112、2022年
- 3) 内田晃「フリーフロート型カーシェアリングの展開可能性に関する基礎的考察」『都市政策研究所紀要』No.9, pp.79-82、2015年
- 4) 新添麻衣「電動マイクロモビリティブームとドイツにおける受容～電動キックボードを中心に～」『SOMPO未来研レポート』No.75, p.30、2019年
- 5) 柴山多佳児「欧州での電動キックボードを取り巻く課題と対策」『IATSS Review』Vol.46, No.3, pp.214-216、2022年
- 6) 毎日新聞2023年4月3日東京夕刊p.6
- 7) 警察庁交通局「駐車対策の現状」(令和4年11月)p.3  
▶<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/tyuusya/parking.pdf> (2023年9月30日閲覧)
- 8) Franz-Rudolf Herber, in: Kurt Kodal (Begr.), Handbuch Straßenrecht, 8. Auflage, 2021, Kap. 10 Rn. 80.
- 9) 高田実宗「電動小型モビリティのシェアリングと公物法理論」『駒澤法学』Vol.21, No.3, p.97、2022年
- 10) 道路交通法研究会編著『注解道路交通法〔第5版〕』立花書房、p.220、2020年
- 11) 道路交通法研究会編著『注解道路交通法〔第5版〕』立花書房、p.222、2020年
- 12) Jonas Höltig, Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken, NZV 2022, S. 220ff. ; Sarah Langstädtler, Nutzungskonflikte im Straßenverkehr: Der Streit um das aufgesetzte Parken, NordÖR 2022, S. 282ff.
- 13) 高田実宗「道路空間を活用したカーシェアリング

- と法的課題』『駒澤法学』Vol.18、No.2、pp.117-144、2018年
- 14) 警察庁交通局「駐車対策の現状」(令和4年11月) p.7  
▶<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/tyuusya/parking.pdf> (2023年9月30日閲覧)
- 15) 道路法令研究会編著『道路法解説 [改訂6版]』大成出版社、p.290、2023年
- 16) 国土交通省道路局路政課道路利用調整室「道路占用Q&A 自転車等駐車器具の占用について(その1)」『道路行政セミナー』Vol.17、No.10、p.25、2007年
- 17) 原龍之助『公物营造物法 [新版再版]』有斐閣、p.250、1982年
- 18) 国土交通省道路局路政課「道路法令関係Q&A 市町村による歩行安全改築の要請」『道路行政セミナー』Vol.18、No.11、pp.31-32、2008年
- 19) 高田実宗「都市の道路交通と法的枠組み」『行政法研究』No.39、p.109、2021年
- 20) 駐車場法研究会『駐車場法解説 [改訂版]』ぎょうせい、p.49、2005年
- 21) 国土交通省都市局街路交通施設課「令和4年度版(2022年)自動車駐車場年報(調査篇)」p.101
- 22) 高木光「大阪名物? 駐車違反-実効性確保、レッカー移動-」『法学教室』No.218、pp.110-111、1998年
- 23) 阿部泰隆『まちづくりと法』信山社、pp.127-174、2017年
- 24) 道路法令研究会・駐車場法令研究会編著『Q&A 付改正道路法・駐車場法の解説』ぎょうせい、p.41、1992年
- 25) 荏原明則「放置等物件と道路管理」『神戸学院法学』Vol.32、No.2、pp.463-508、2002年
- 26) 国土交通省道路局路政課「道路法令関係Q&A 道路上の違法放置車両の措置について」『道路行政セミナー』Vol.17、No.7、pp.34-36、2006年
- 27) 法理論上の鋭い考察につき、土井翼「公共用物上の不法占拠者の排除—公物管理権の法的性質試論」『東京大学法科大学院ローレビュー』No.9、pp.88-119、2014年
- 28) 道路法令研究会・駐車場法令研究会編著『Q&A 付改正道路法・駐車場法の解説』ぎょうせい、pp.23-26、1992年
- 29) 道路法令研究会・駐車場法令研究会編著『Q&A 付改正道路法・駐車場法の解説』ぎょうせい、p.23、1992年
- 30) 高田実宗「都市の道路交通と法的枠組み」『行政法研究』No.39、pp.87-110、2021年
- 31) 原龍之助『公物营造物法 [新版再版]』有斐閣、p.350、1982年