

# 都市内自動車交通の特性と課題 —大阪の路上駐車を中心に—

伊藤 友佑

キーワード: 道路, 交通, 自動車, 駐車違反, 警察庁, 道路交通法, 駐車監視員,

民間委託

## 1. はじめに

現在の日本において自動車は、社会経済的にも個人生活の面でも必要不可欠な存在である。しかし昔は、自動車を所有する人はきわめて稀で、馬車や鉄道、路面電車やバスなどの公共交通機関を利用するのが主流であったが、時代とともに人々の経済状況は次第に豊かになり、自動車社会が徐々に発展してきた。それにより、道路が整備され、自動車本体の性能も向上し、便利で日本全国どこでもスムーズに移動できるようになった。しかし、負の効果も目立つようになり、地域社会で解決しなければならない課題となってきた。自動車交通は、交通事故死亡者の増加、大気汚染や騒音、振動などの公害を引き起こし、とくに都市内部では、迷惑な路上駐車や交通渋滞など、地域や都市の機能を阻害する要因ともなっている。

本研究では、都市における自動車交通の現状を踏まえ、とくに路上駐車(違法駐車)の動向を調査して、その現状と対策や将来について考察し、都市における自動車交通を展望する。また、私自身が生まれ育った大阪府および大阪市に関して、自動車交通の現状を把握し、具体的にどのような取り組みや対策が行なわれているかを調査し考察する。

## 2. 道路交通を所管する行政組織と制度

道路交通というと「道路」や「自動車」、「運転免許」、「道路交通法」などがすぐに思い浮かぶが、一言に道路交通といっても、道路建設、道路管理、都市環境、自動車交通、関係法規、交通規制などさまざまな要素が密接に関係し、それにとまらぬ多くの関係機関によって役割が分担され、網羅されている。

まず、道路を計画、建設し、自動車などの車両がスムーズに走行できるように管理している行政機関として、中央では国土交通省、各地方では都道府県や市区町村などの地方自治体がある。国道は国土交通省、府県道、市町村道は各地方自治体が管理している。また、それぞれの出先機関として、国土交通省には近畿地方整備局や近畿運輸局、各地方自治体には国道事務所がおかれている。

次に、道路交通を管理・運営している関係機関として、道路を利用する自動車などの車両の規制や具体的な運営をしているのが警察庁で、各府県に管区警察局(その下に各府県警察本部)がある。

また、道路交通において多くの道路の種類があり、それぞれに法律が規定されている。現在の自動車に関する法令はおもに次の3つに代表される。

「道路運送車両法」は旧運輸省の管轄で、車両の大きさ、重量の制限、登録に関することや保安基準などが規定されており、車検証に記載されている車両の分類はこれによる。代表的な分類を見てみると、小型車とは長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下、燃料がガソリン・天然ガスのものは総排気量が20以下などとなる。

「道路法」は旧建設省の管轄で、道路の管理に関する制限を規定している。これに関しては、高速道路と一般道路などに分類される。

「道路交通法」は警察庁の管轄で、運転免許や交通ルールに関することを規定しており、この車両の分類は運転免許証の種類と同じである。大型車は車両総重量8t以上、最大積載量5t以上、乗車定員11名以上、大型第一種免許が必要などが、例にあげられる。

### 3. 路上駐車の状態

表1 駐車違反の点数と反則金の額

種類	点数	酒気帯び点数		反則金の額(千円)			
		0.25未満	0.25以上	大型	普通	二輪	原付小特
放置駐車違反	3点			25	18	10	10
駐停車禁止場所等駐車禁止場所等	2点			21	15	9	9
駐停車違反	2点	7点	14点	15	12	7	7
駐停車禁止場所等駐車禁止場所等	1点	7点	14点	12	10	6	6

・駐車違反をした場合に酒気を帯びていたときは、「酒気帯び点数」の点数になる。

左側が呼気10中のアルコール濃度検出量0.15mg以上0.25mg未満時、右側が0.25mg以上時を指す。

・「放置駐車違反」の欄の「大型」は、重被牽引車を含む。

出所:警察庁交通局(2004):『交通の規則-運転者用-』,全日本交通安全協会,全日本指定自動車教習所協会連合会,pp.89より作成

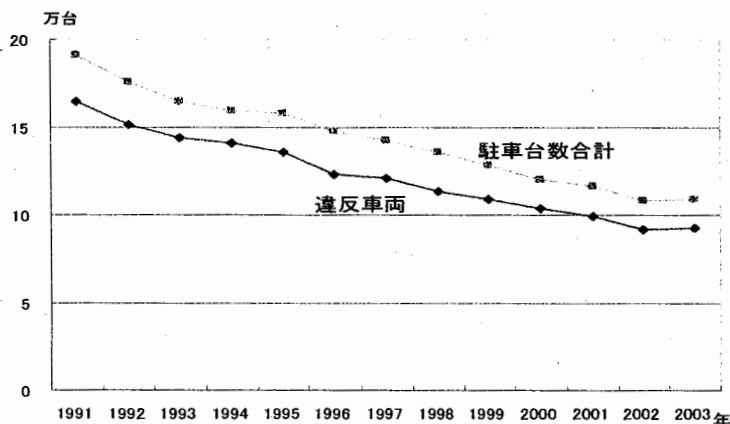


図1 大阪市における瞬間路上(違法)駐車台数の推移

出所:警察庁交通局ウェブページより作成

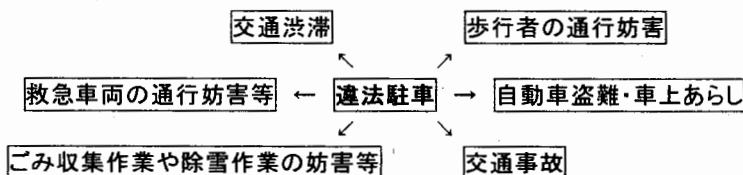


図2 路上駐車が及ぼす弊害

出所:筆者作成

「路上駐車」とは、車両が路上に駐車している状態をいい、「駐車違反」は、駐車禁止区域に駐車することで「違法駐車」とも言う。「迷惑駐車」は、「違法駐車」と同じ意味で考えている人が多いが、駐車禁止区域であれば迷惑な違法駐車となる。ではそもそも駐車とはどういう状態なのか。

「駐車」とは、道路交通法第2条第1項第18号で定められており、「車などが客待ち、荷待ち、貨

物の積卸し、故障などで継続的に停止すること(貨物の積卸しのための停止で5分を超えない時間内のものや人の乗降のための停止を除く)、または「車などが停止し、運転者がその場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。ちなみに「停車」とは、「駐車にあたらぬ短時間の車の停止」(道路交通法第2条第1項第19号)のことをいう。

駐車禁止、停車禁止の場所は以下のように決められている。「車両は、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。」(道路交通法第45条)すなわち、駐車も停車もしてはいけない場所(駐停車禁止区域)は、以下の場所である。ただし、赤信号や危険防止のために一時停止する場合などはその限りではない。

- ・駐停車禁止の標識や標示がある場所
- ・軌道敷内
- ・坂の頂上付近やこう配の急な坂
- ・トンネル内
- ・交差点とその端から5m(おおむね普通自動車1台が停止できる長さ)以内の場所
- ・道路の曲がり角から5m以内の場所
- ・横断歩道、自転車横断帯とその端から前後に5m以内の場所
- ・踏切とその端から前後10m以内の場所
- ・安全地帯の左側とその前後10m以内の場所
- ・バス、路面電車の停留所の表示板(表示柱)から10m以内の場所(運行時間中に限る)

また、駐車してはいけない場所(駐車禁止区域)は、以下の場所である。ただし、警察署長の許可を受けたときは別である。

- ・標識や標示によって駐車が禁止されている場所
- ・火災報知機から1m以内の場所
- ・駐車場、車庫などの自動車専用の出入口から3m以内の場所
- ・道路工事の区域の端から5m以内の場所
- ・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から5m以内の場所
- ・消火栓、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5m以内の場所

その他、駐車してはいけない場合として上記以外でも、道路幅が狭い場合などは駐車が禁止されている。「駐車した場合、車の右側の道路上に3.5m以上の余地がなくなる場所」では駐車してはいけない。また、「標識により余地が指定されているときには、その余地が取れない場所」も駐車禁止である。とはいえ例外もあり、荷物の積み下ろしで運転者がすぐ運転できる時、傷病者の救護のためやむを得ないときや、駐停車禁止や駐車禁止の場所であっても、標識によりとくに認められる場合は駐車や停車をしてもいいことになっている。

停車や駐車の方法についても道路交通法で定められている。

- ・歩道や路側帯のない道路では、道路の左端に沿うこと。
- ・歩道や路側帯のある一般道路では、車道の左端に沿うこと。
- ・路側帯の幅が広い場合には、路側帯に入れるが、0.75m以上の余地は空けておかなければならない。(ただし、路側帯の幅が広い場合でも、白の実線と破線の標示や、白の2本線の標示があ

るところでは路側帯に入れない。)

- ・高速道路では歩行者の通行が禁止されているので、路側帯に入って、道路の左端に沿うこと。
- ・道路に平行して駐停車している車と並んで駐停車しないこと(二重駐車)。
- ・標示により駐停車の方法が指定されているときにはその方法に従うこと。

駐車違反の反則金と点数は道路交通法に基づき、表 1 のように定められている。

図 1 のように、違法駐車車両の数は減少傾向にあるものの依然として厳しい状況が続いている。大阪市における瞬間路上駐車台数は、警察庁が 2003(平成 15)年に実施した調査によると、10 万 8,804 台(前年比 0.7%増加)であった。

路上駐車は、図 2 にまとめたように、交通渋滞や交通事故などの要因となり、深刻な弊害をもたらす。国土交通省近畿地方整備局の調査によると、渋滞による経済的損失は全国約 12 兆円/年で、近畿地方では約 2 兆円/年にもなる。時間的損失は国民一人当たり約 42 時間/年となり、経済的損失と関連させると、1人当たり約 10 万円/年のロスとなっている。

駐車違反に起因する交通事故がとくに大きな問題となっている。警察庁警察白書によると、2003(平成 15)年駐車車両衝突人身事故の発生件数は 2,658 件で、同年駐車車両衝突死亡事故件数は 92 件、死者数は 98 人にもおよぶ。人身事故全体の死亡率が 0.79%であるのに対して、駐車車両衝突事故の死亡率は約 3.5%で、約 5 倍もの高さとなっている。

また、2003(平成 15)年中の全国の 110 番通報のうち、駐車問題に関する要望・苦情・相談の件数は約 20 万件で、駐車問題が占める割合は約 23.5%となっており、全国的に駐車違反は大きな問題で国民の間で強く意識されていることがわかる。

#### 4. 新たな駐車対策とその法制(駐車取締りの民間委託)

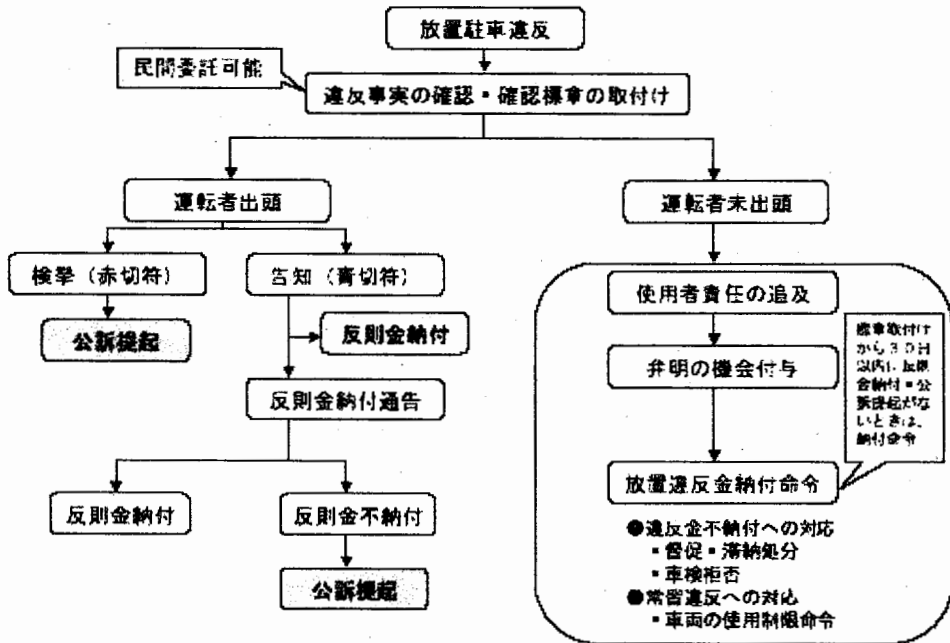


図 3 新制度における放置駐車違反取締りの手続き

出所:警察庁交通局ウェブページ

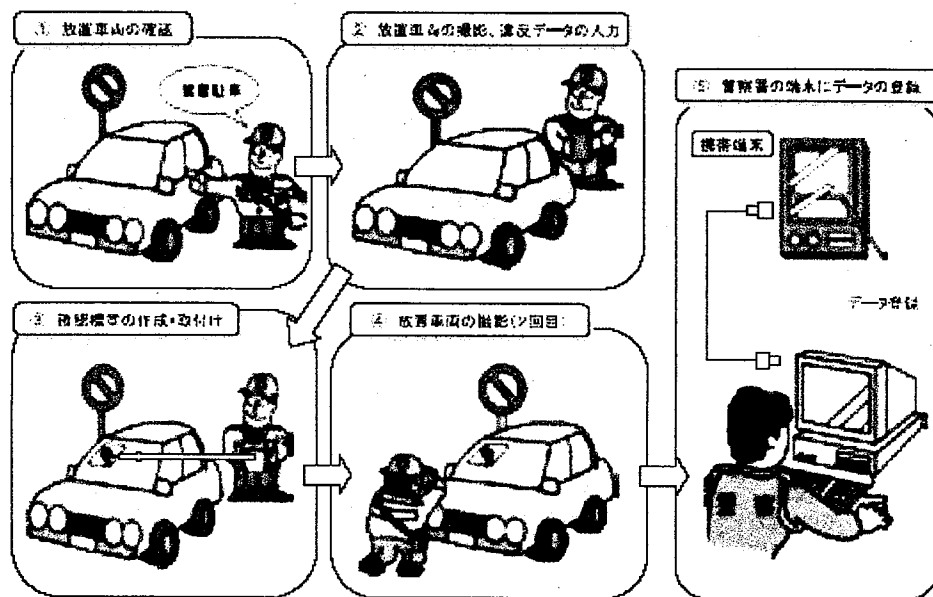


図4 放置車両の確認と確認標章の取り付け

出所:警察庁交通局ウェブページ

2004(平成16)年6月3日「道路交通法の一部を改正する法律」が可決・成立し、同年9月に公布された。改正の内容は、「運転中の携帯電話使用に対する罰則の強化」などがあるが、なかでも「違法駐車対策の推進にかかる規定の整備」はとくに重要なポイントとされている。その背景に次の4つの点があげられる。

- ・駐車違反車両が自動車交通の弊害となっている。
- ・現場に違反者がいないので違反者の特定が難しく、「逃げ得」の発生が問題視されている。
- ・大量の違法駐車により治安情勢が悪化し、違法駐車に対応する警察力の不足が指摘される。
- ・総合規制改革会議において、小泉純一郎内閣総理大臣(当時)のもと、「民にできることは官から民へ」という規制改革の流れに沿って答申が出され、駐車違反取締り業務の民間委託を可能とすべきという指摘がある。

そこで今回、違法駐車対策として、2006(平成18)年6月1日から改正道路交通法が施行されることとなった。新たな駐車対策法制については、良好な駐車秩序の確立と警察力の合理的再配分を目指すものであり、大きく分けて二本柱となっている。

一つ目は、「放置駐車についての使用者責任の拡充」である。つまり、車両の使用者の責任を強化し、放置駐車違反について運転者が反則金の納付をしないときは、公安委員会が車両の使用者に対して放置違反金の納付を命ずることができる「違法駐車に対する使用者への放置違反金の導入」のことである。

車両の使用者とは、「車両を使用する権原を有し、車両の運行を支配・管理するものであり、車両の運行について最終的な決定権を有する者(=車両の運行管理を通じて駐車違反を防止できる立場にある者)」となっており、通常は車検証に記載されている使用者が該当する。つまり、割賦販売による車両、リース車両などの例外を除いて、多くの場合車両の使用者は車両の所有者と一致する。

二つ目は、「違法駐車取締り関係事務の民間委託」である。放置車両の確認と標章の取付けに関する事務および放置違反金に関する事務を民間に委託することができることとなるなど、違法駐車取締り関係事務の民間委託の範囲が拡大される。新たな駐車違反取締りがどのように行なわれるのかは図3と図4に示している。

民間委託によって駐車違反の確認事務が公正かつ適確に遂行されるためには、まずきちんとした法人の登録が必要で、事前に公安委員会の登録を受けて、暴力団関係者や公正事務が期待できない法人は排除されるとともに、確認事務を実際に行なう駐車監視員について資格者証制度が設けられている。駐車監視員は公正活動事務を前提に、誰が取締りを行っているかわかりやすくするために記章・制服の着用の義務や、秘密を保持する義務、みなし公務員(刑法その他の罰則の適用に関しては、公務員とみなされる。)の権利が保障される。その上、取締り活動ガイドラインに沿った巡回活動を行ない、活動範囲などは各警察署で設定され、一般に公表される。住民の要望も繁栄され、警察署長による日常の監督も行なわれる。

このように、今回の駐車違反對策における法改正では、放置車両と確認できれば、駐車時間の長短に関わらず、確認標章の取り付け対象になる。これは、良好な駐車秩序の確立と不公平感の排除が目的である。従来の運用の問題点であった、「短時間なら駐車してもよい」といった誤った認識による、危険性・迷惑性の高い短時間駐車者の横行、短時間駐車者の反復による恒常的な交通妨害、1回目のチョークチェックまでは大丈夫という悪質な違反者を更正させることが重要課題である。

実際の駐車違反對策として、違法駐車抑止システム(スピーカによる警告)、張り出し型バス停留所、ポールによるブロック、駐車案内システム、路外駐車場(パーキングチケット)や既存駐車場の利用促進、ノーマイカーデーやパークアンドライドなどの社会実験が行なわれている。

## 5. 大阪府大阪市中央区御堂筋(新橋交差点～難波交差点)の路上駐車の実態と分析

大阪市の中心部を南北に走る御堂筋は、梅田(通称キタ)と難波(通称ミナミ)を結ぶ全長約4km、幅約44mの大通りで、銀杏並木のグリーンベルトによって中央の4車線部分と、両端の1車線の部分とに分けられる6車線をもつ、南方向への一方通行の街路である。1937(昭和12)年完成当初は中央部分が「高速車道」、両端のいわゆる側道部分が「緩速車道」として設計され、緩速車道は牛馬車や荷車、自転車、人力車などの軽車両の通行に供されていた。2006年現在の交通量は大阪国道事務所によると7時～19時の間で、平日は自動車28,000台～38,000台で、休日にはビジネス街である北部の交通量は減少するが、海外ブランドショップ、大手百貨店、アメリカ村、道頓堀商店街、宗右衛門町商店街、大阪松竹座などが集中する心斎橋などの南部は、歩行者数が38,000人(平日の約1.5倍)となり、多くの人が行き交い、にぎわいをみせており、平日休日を問わず道路は混雑し、違法駐車も蔓延している。

大阪府警察によると、施行前後の御堂筋の駐車台数は表2に示すとおりで、駐車監視員の活動時間帯(8:00～22:00)では一定の効果を発揮している。

表2 御堂筋における改正道路交通法施行前後の瞬間放置駐車台数の推移

2006年5月25日(施行前)	2006年6月27日(施行後)	2006年8月25日
543台	→ 236台(-56.5%)	→ 145台(-73.3%)

注・調査範囲は、阪急前～難波～新歌舞伎座前の約4.0kmとする。

・調査時間は、14時台、17時台、21時台、3回の合計

・( )内は、2006年5月25日との比較である。

出所:大阪府警察ウェブサイトより作成

表 3 御堂筋の新橋交差点～難波交差点における駐車車両の種類とナンバー

種類	台数	ナンバー	台数
軽自動車	10	なにわ	17
セダン	8	大阪	11
1BOXカー	8	和泉	7
コンパクトカー	7	神戸	5
ステーションワゴン	6	京都	2
外国車	5	奈良	1
RV車	3	姫路	1
貨物自動車	1	和歌山	1
合計	48	所沢	1
		沖縄	1
		多摩	1
		合計	48

注:調査車両は、確認できたものに限る。

出所:実地調査(2007年1月5日)により作成



写真1 駐車監視員の様子

大阪市中央区心斎橋付近、御堂筋、緩速車道  
(2006年12月23日撮影)



写真2 駐車違反の実態

大阪市中央区心斎橋付近、御堂筋、高速車道  
(2006年12月23日撮影)

そこで、夜間早朝(駐車監視員の活動時間外)では、違法駐車はどのように変化するか実地調査してみた。2007(平成19)年1月5日午後10時から11時にかけて、御堂筋の中でも心斎橋(新橋交差点)からなんば(難波交差点)までの区間(約800m)を調査範囲とした。

この区間は「めいわく駐車追放モデル地区」であり、駐車取締り最重点路線にも指定されている。高速車道は駐停車禁止区域、緩速車道は駐車禁止区域となっている。

駐車監視員が活動していない夜間、高速車道はスムーズに流れていたが、あわせて100台ものタクシーが緩速車道を完全に封鎖していた。乗用車に関しては、合計48台が駐車違反をしており、種類の内訳とナンバーの内訳は表3のとおりである。駐車違反車両は、駐車場に入庫できない規格外の車両ではなく、どこでも気軽に止められる軽自動車やコンパクトカーが目立った。

駐車監視員の活動時間帯に限ると駐車車両がほとんどいなくなるが、それ以外の夜間早朝の時間帯では駐車が目立ち、その上タクシーの台数が急増するので、緩速車道に大混雑を起こす。駐車場を利用する車両も多いが、路上に駐車しているマナーの悪い運転者もいまだに数多い。規格外の大型乗用車や他府県ナンバーが路上駐車をしているわけではなく、むしろ地元ナンバーが

目立つ。大阪市内の駐車マナーは、大阪府民が自ら意識を高め、自分たちの街を自分たちで美化して住みよい街をつくってほしいと努力しないことには、改善しないのではないかと痛感した。

## 6. おわりに

私自身、違法駐車で見苦しい街を住みよくしたいと思って始めた本研究であるが、その過程で一筋縄ではいかない駐車問題の裏側が見えるようになってきた。はじめは、違法駐車ができないように法律や規制を強化すればいい、行政は一体何をしているのかと思っていたが、公文書などを収集・分析するうちに、警察や行政などのさまざまな機関が交通関係に従事し、各々が駐車対策に積極的に取り組んでいることがわかった。

一見、駐車対策は各機関によってすべて網羅されているかのように思えるが、現実には駐車問題は解決していない。その原因は色々と考えられるが、重要なことは「法律を立案する立場の人間が、路上駐車をする側の事情をよく理解していないからではないか」と考えることがある。「どのようにすれば違法駐車がなくなるのか」ではなく、「駐車禁止場所にもかかわらず、なぜ駐車をしてしまうのか」という発想の転換が必要である。答えは単純なことで、わざわざ繁華街から遠い駐車場まで行って、お金を払ってまで駐車することが面倒だからである。この欲求を満たすためには、店が多く集まる繁華街の道路沿いに無料の駐車スペースを確保する必要がある。公営駐車場や路外駐車場は利用を促進すればいいが、駐車場が設置されていない区間は新たに駐車スペースを確保しなければならない。ただし、無料駐車スペースを常時設置しているようでは、交通量との関係で渋滞が発生することは避けられない。このことから、交通量が減少し駐車違反車両が増加する夜間早朝の時間帯に限り規制を緩和するなどの臨機応変な対応が行政に求められる。

また、たとえ駐車場を増設したとしても、運転者自身の違法駐車に対するモラルが低下し続ける以上、この問題は解決されない。よって運転者側も、違法駐車がさまざまな弊害を起していることを自覚し、自分だけがよかったらそれでいいという自分勝手・自己中心的な考えを改め、きちんと駐車場を利用するように心がけなければならない。

違法駐車問題は、官民両方がすすんで取り組み、行政機関は「縦割り行政」に甘んじたり 1 か所だけに重点をおいたりするのではなく、連携して街全体を総合的に改善することが必要である。一方、そこに暮らす人々も、都市環境を守るために積極的に街の美化に取り組む行動を起こさなければならない。

このような駐車問題が、都市における重要な問題にならうとは、自動車が入ってきた当初、誰が想像できただろう。都市を開発・維持・発展するためには、違法駐車問題への対策は切っても切れないといってもよいだろう。本研究により、私は駐車違反問題についてますます関心が深まった。これからも路上駐車問題のよりよい改善を願いたい。

## 7. 参考文献

大阪国道事務所ウェブページ([www.osaka.kkr.mlit.go.jp](http://www.osaka.kkr.mlit.go.jp))

大阪府警察ウェブページ([www.police.pref.osaka.jp](http://www.police.pref.osaka.jp))

警察庁ウェブページ([www.npa.go.jp](http://www.npa.go.jp))

警察庁(2003):『警察白書』,警察庁

警察庁交通局(2004):『交通の教則－運転者用－』,全日本交通安全協会,全日本指定自動車教習所協会連合会, pp. 89.

警察庁交通局(2005):『JPO ニュース NO.45 2005. 新年』,(財)駐車場整備推進機構

国土交通省近畿地方整備局ウェブページ([www.kkr.mlit.go.jp](http://www.kkr.mlit.go.jp))

法令データ供給システムウェブページ 道路運送車両法([law.e-gov.go.jp](http://law.e-gov.go.jp))

法令データ供給システムウェブページ 道路交通法([law.e-gov.go.jp](http://law.e-gov.go.jp))

法令データ供給システムウェブページ 道路法([law.e-gov.go.jp](http://law.e-gov.go.jp))



# Property and Problem of Automobile Traffic in Urban Area

## —Investigation of Parking on Streets in Osaka—

ITO Yusuke

Key Words: Road, Traffic, Automobile, Illegal parking, the National Police Agency, the Road Traffic Law, Parking inspectors, Consignment into private sector