

新しい駐車規制の課題

林 清 隆
(株)国際都市政策研究所長

1. はじめに

平成18年6月より道路交通法が改正され、新しい駐車規制が始まった。従来は警察官により違反駐車をチョークでチェックし、10-20分程度の時間的猶予を見て取り締まっていたが、取り締まり能力の不足により十分な成果を挙げていなかったようである。強制的にレッカー車で撤去したり、移動できないように車輪をロックして取り締まる方法が取られてきたが、圧倒的に多かったのは違反駐車のラベルを運転席の窓ガラスに張り、警察署への出頭を通告するものであった。しかし、この方法では違反者の半数ほどが警告を無視し、正直者が馬鹿を見るのが実態であった。

数十回も無視したツワモノには一罰百戒の戒めも含めて時々逮捕するイベントを行っているが、一般的には警察の事務処理能力の圧倒的な不足によって逃げ価値であったのも事実であったことが明らかにされてもいる。大都市の市街地のほとんどの道路には駐車禁止の標識が立っており、多くの自動車は駐車されているのが現実である。厳格に言えばかなりの違法駐車が存在しているわけで、その中から駐車違反を摘発されることは不運であると言う心理が働くのは一般的な感情であろう。違法駐車が円滑な交通の妨げになったり、事故を誘引することにもなり決して容認できるものではないが、車が日常生活の中に密接なかかわりを持ち、ある程度の路上駐車も不可欠な状況では闇雲な駐車規制は都市活動に大きな影響を生み出すことになる。

ついでに都市内道路の速度違反についても言えば、規定の速度を越えて走っている車が結構多く、全体で見れば速度違反として摘発されるものは何万分の1と言う確立になると考えられる。道路交通法の規制は安全面から見てかなり厳しく規制し事故防止を狙っているが、厳しくすればするほど違法状況が発生する度合いが多くなる。規制を緩和すれば、その規制を超えて走る車が出ることは明らかである。規制する立場からすれば、出来るだけ厳しい条件にしておいて違法状況が発生しても結果的には事故減少になるものと信じられている。

今回の改正により駐車時間の猶予が無くなり、即座に規制対象になることである。ただ、取り締まりに写真を取ったり、車の登録番号を入力するのに5分程度かかるため、その取締り入力時間内に運転者が車に帰れば免除されるという運用らしい。この辺が法の建前と運用面のあやふやな取り扱いと言える。従来は警察官が直接担当していたものが、アウトソーシングと言うことで、その業務が民間に委託され、公権力の行使まで民活と言うことになったのである。膨大な違法駐車を取り締まるには警察の陣容だけでは手が回らず、行政改革の中では民間への外注に頼らざるを得なかったのである。今回の道交法の改正は違法駐車を追放しようと言う大義名分とその余波は余りにも大きいものがある。

規制は比較的簡単にはじめられるが、十分な駐車場の確保や短時間の配達業務など路上駐車が合理的な場合が多いが、まちづくりのインフラ整備は殆どなしで規制が先行したことになる。この新しい駐車規制対策にまつわる諸問題を以下に検討してみたいと思う。

2. 新規制への反応

新しい駐車規制に対する市民の反応も賛否両論と言える。慢性的な違法駐車が横行する都心部では、新規制の実施によってかなり違法な路上駐車が減り、道路空間も心なしかすっきりした感がある。あまり車を使わない人や車を使っても自分の駐車場を持っていたり、あるいは都心部に来て駐車する機会の無い人にとっては歓迎すべき傾向と言える。違法駐車が減少することによって、建前どうり渋滞解消や交通事故の減少が進めば、それなりの成果を達成することになる。確かに道路を車庫代わりに利用する長時間駐車をする者には厳しく対応する必要があるが、今回の規制で大きな問題になってきたのは宅配などのルート配送業務など短時間の駐車も取り締まりの対象になることである。

確かに配送業者の車で短時間とは言え幹線道路に駐車すると円滑な交通の流れに障害をきたし、交通事故の原因を発生させている事例も多い。郵政公社の車や外向公館の車は規制の対象外になっているが、民間の配送業者への例外は無いようである。規制初日には運転手が食事に出かけたのか違法駐車のステッカーが貼られたタクシーもあった。それまでは殆ど駐車違反として取り締まられなかったタクシーも運転手が車を離れば取締りの対象にされてしまうことになる。マイカーの違法駐車は規制すべきであると言う合意は取れそうだが、宅配や配送業務のための短時間駐車については例外的に容認すべきであると言う声も多い。どの範囲の車を容認するかとなると技術的には非常に厳しいものとなるであろう。

市民レベルから見れば立場により賛否両論に分かれるが、宅配や配送業者にとっては致命的な取締り強化であり、苦悩に満ちた対応に迫られている。こういう業者もその業務遂行に苦悩しながらも、この新しい駐車規制に対し大きな反対の声を上げづらい状況である。政治的に反対できるぐらいの業界の力はあるが違法駐車と言うことに反対しづらい要素もある。十分な駐車場が近くであれば費用面の負担だけで済む面もあるが、全国的な市街地の状況は千差万別であり、苦しい対応を迫られることになる。

車に人が乗っておれば規制対象外になるので人を乗せるのが対応策になるが人件費がかさむことになる。大手業者なら流通コストとして転嫁できる面もあるが、下請け的な個人レベルでやっている配送業者にとっては対応することが出来ないものである。近くに駐車場があっても名古屋の都心部だと 30 分 300 円と言うのが相場であり、5 分の配送のために駐車場を毎回借りることは大変な負担になる。極端に言えば数百円の宅配便のために 300 円の駐車料金を払うことは常識から見ても不合理なものである。そのため、一旦駐車すれば、そこから手押し車に荷物を載せて数百メートル圏内を走り回ると言う珍現象も起きている。駐車規制を遵守するために運転手にとっては余分な労力が必要となる時代となってきた。このような現象はあまりにも異常と言える光景である。長続きできる方法で無く、少し時間がたてば近くの路上に駐車して配達したくなることは道理とも言える。規制される側も、そのうちに監視員の動向を監視し、居ない間に荷物の配送をし、監視員が来れば運転席に座って監視員が過ぎ去るのを見過ごせば良いことになる。ただ、コンビニなどの路面店では可能だが高層ビルやマンションへの配送では時間がかかり、監視員の動向も把握する余裕が無いので摘発されてしまう可能性は高い。

本来なら十分な駐車場を確保し、規制を強化するならばそれなりの成果を挙げることが出来るが、現実の市街地の状況を見捨てずして駐車違反の解消と言う大

儀を掲げて公権力を強化することは色々な面で問題が発生することになる。基本的には各店舗やオフィスビルに配送専用の駐車スペース作るまちづくりを行ってから規制を強化すべきだが、市街地整備は一朝一夕にはいかないため、実情を無視した画一的な規制強化は規制する側と受ける側の双方にとって途方も無いエネルギーを課しているようにも思われる。

3. 規制の新しい手法

前にも述べたように今回の道路交通法の改正により大きく変わったのは時間的な猶予がなくなったことその他、その取締り方法である。駐車監視員制度の導入により警察官でなく民間会社に所属する監視員が直接規制を担当することになったことである。全国で三百数十社の法人が受託し、1,800人ほどの監視員が採用されたと言う。警察からの受託金が80億円と言うことで一人当たり単純平均約444万円になる。受託会社の管理経費や利益を考えれば監視員の月給は20万円前後になるのかと他人の懐具合も推察したくなる。この受託会社にはすでに半数の法人に警察からの天下りの人がおり、警察との密接なつながりが発生する組織になっている。そしてこれらの組織に駐車監視の仕事が委託されていくことになる。うがった言い方をすれば警察の2007年問題（団塊世代の大量退職）への布石だと言う指摘もあり、違法駐車対策と言う大義名分をかかげて警察の領域を拡大しているのでは無いかと言う推察も取りざたされている。制度として本来の目的を十分に達成すればそれで良いと思われるが、武士の商法と言われるように、うまくことが運ばなくなると警察権限の行使によって利権だけがはびこる状況になる懸念もある。

発足当初は全国でも1,800人程度の総数のため取締りも集中的に限られた地域のみで実施されている。1,800人と言っても2交代制のため実務についているのは一部夕方時間帯で重複する以外は900人が勤務し、2時間監視に当たり1時間休憩を取ると言うローテーションであるため実質的な監視業務は600人だけである。さらに監視業務は2人1班の体制のため300班だけである。全国でこの数字であるから当面は制度確立の準備期であり実質的な効果を挙げるには最低でも10倍ぐらいの陣容が必要になってくる。必要経費も1000億円ぐらいのオーダーになり、それなりの仕事になり利権も発生することになる。その原資も交通違反金であることからドライバーの懐が狙われることになる。これは警察からの委託金であるため、一旦出来た組織を存続するために駐車違反金を取り続けなければならない宿命でもある。

この駐車監視員は俗に言うみなし公務員であり、その身分が民間会社に所属してそこから給料を得ていても業務執行に関しては公務員並みの扱いを受けることになる。公共事業の受託業者が建設工事を行う場合とは違い監視業務の適正化と業務妨害への対抗措置として公務執行妨害で妨害者を逮捕できるという警察側の論理がまかり通っている。ある面では警察行政の延長上で業務を担保しながら、雇用関係については民間委託と言う割り切りをしながら駐車規制が旨みのある利権になる素地がある。受託業者の中には運送業者からの参入もあり、自社や同業者の駐車違反に何らかの裁量の余地が働くのでは無いであろうか。規制と言うのは行政が中立的立場で行うのが最も望ましいのであるが、建築確認業務と同じように民間に委ねると色々と問題が発生する懸念がある。民間の効率性を求めると言う一般的なことは理解できるが、中立的な立場から公正な判断が出来る業務執行が望ましいものと考えられる。

4. 監視業務の状況

監視業務の影響がどのような状況になっているかを確認するために名古屋市中区錦三丁目（錦三）地区を実施2日目の6月2日に踏査した。この地区は名古屋の中心街で昼は商業、ビジネス業務地区、夜は飲食街にと変貌する賑やかな地区で違法駐車についても悪評のあるところである。この地区は戦後の区画整理事業で昔の城下町の道路網を骨格としてすべての道路が歩車道に分離され、最低でも15メートルの幅員を持つ整然とした市街地を形成している。殆どの区画道路が一方通行になっており、恒常的に両側に駐車車両が張り付いたり、夜間には歩道に乗り上げて駐車しているものも見受けられる。

当日は取締りが強化されていることもあって違法駐車は殆ど見られず、監視員も手持ち無沙汰でゆっくりと散歩している状況である。駐車しているのは路上メーターの付いた路上駐車場か、大型配送車で車の周辺で荷卸をしているか、乗用車などでは良く見ると人が乗っているものだけで、規制の対象にはならないものばかりである。監視員に今日は何台ぐらい捕捉したのかと聞いても明確な答えは無く、十分に周知されているようなのであまり無いと言う。錦三地区が集中監視地区になっているようなので数組の監視員が蜂あわせをする状況で、街角で固まって話し込んでいる光景も異様なものである。鶯色の鮮やかなユニホームであるので遠くからでも一目瞭然で街角に立てば200メートル位は見渡せるので短時間であれば捕まらないコツを取得するのもそんなに難しく無いと思われる。監視員の歩く早さも普通の歩行者の半分以下であるので駐車をしたら周辺を見渡すことも必要になってきた。

監視員は定年後の高齢者が多いのかと思っていたが、結構若い人が従事しており、最近の雇用状況の厳しさを反映して若年層への雇用機会の創出に寄与している面もあることを感じた。春夏秋冬の季節の中で路上を回遊しながら駐車規制を監視することは大変厳しいものであり、高齢者では肉体的にもとても耐えられない勤務体制と言える。若い人も一時的な仕事をするには良いとしても長年、勤め続ける仕事としては将来的にも不安が残る仕事のようにも見える。

あれだけ監視員が巡回していても、中には違法駐車として摘発される車が所々にあり、監視員もそれなりの成果を上げている。中にはメーター付きの路上駐車は1時間に限られており、制限時間を越えているものがあり、駐車違反となっているものがある。可笑しなことに駐車監視員は違法状況になった車に新しい方法で駐車違反のラベルを張るだけで駐車メーターの料金超過は無視している。たまたま、もう一人の違った制服を着た人がもう1枚駐車違反のラベルを切りフロントガラスに貼り付けているのを目撃した。黒い作業服のような目立たない制服で腕には「監視員」と言う腕章が付いていた。新しく出来た「駐車監視員」とどう違うのですかと聞いてみたら、駐車メーターの違反車を従来からやっているもので、新しい制度の監視員とは違うとのことであった。警察の人ですかと聞いてみたら、外郭団体の「交通安全協会」の監視員で警察からの業務委託で違反車両の摘発を行い、駐車違反のラベルが貼られていた。結果的には2種類の駐車違反のラベルが貼られ、二重の取締りが行われている事実が明らかになった。

新しい監視員制度は全国一律で行われ、同じ制服、二人1組の巡回取締り、デジカメにより違反車両をセンターに送信し、登録してから摘発をするのに対し、従来からの監視員は一人で車の登録番号や車種を既存の用紙に記入し、その複写されたラベルが車に張られるのである。この監視員はかなりの高齢者で

あり、警察官の OB なのかもしれないが、目立たない服装で一人で駐車違反を摘発している姿は新しい駐車監視員の鮮やかなユニホーム姿とは対照的であった。

5. 抜本的な駐車政策の必要性

何はともあれ、新しい駐車規制制度が動き出した。規制の本拠の警察は黙って成り行きを見守り、実働部隊の駐車監視員は慣れ無い仕事に戸惑いながらも生活の手段として駐車規制の仕事に真剣に取り組んでいる。デジカメで車両を写し、本部に登録することによって現場での取引を排除しようとするハイテク技術も当初は名古屋市内はじめ各地でトラブルが発生した。勿論、新制度により駐車場の需要が高まり関連業界の期待や違反駐車が減り、まちが多少スッキリしてきたということもメリットと言える。ただこの現象は力で抑え込み、配達ドライバーのある程度の犠牲の上に維持されている面もある。無理な規制は長続きしないものである。

駐車場業者は大喜びであるかと言うとどうもそうでは無い面もある。勿論、今まであまり入らなかった駐車場では、規制強化により収入が増えているかもしれない。錦三地区の駐車場経営者は、この規制に批判的で短時間の利用者が増え、断るのに困る上、日頃の長時間固定客が駐車できないため苦情が殺到していると言う。公共側はもっと駐車場を作ってくれないと困ると言う意外なことを聞くことが出来た。

今の市街地に厳しい駐車規制を持ち込んでも、ある程度の成果は上げてもアチコチでドライバーの悲鳴と落胆と悔しさだけが残り、根本的な解決策にならない。車の効率的な利用を考えた市街地への再開発が待たれるが、都市構造の改革はそんな簡単に行うことは出来ない。そのため短期的、中期的、長期的な視点に立って取り組む必要がある。

当面の処方としては宅配、配送サービス車については 5 分とか十分の時間に限って規制を免除することである。都心部の長時間違法駐車は、駐車場に追い込むためにも今回の規制強化は順当であるが、ルート配送車まで取り締まるのは基盤整備を進めてからすべきであろう。ブロックごとに広い歩道を一部切り込んだり、あるいはメーター付きの路上駐車場を廃止して配送車のための駐車スペースを確保すべきである。確かに錦三地区では一部が貨物用と表示されているが、料金さえ払えば他のメーター駐車場と同じように 1 時間以内であれば乗用車でも OK であるようだ。事実、貨物用のスペースは乗用車によって占拠されていた。錦三地区に限れば、乗用車の駐車は民間の駐車場に追い込むか、便利な地であるため地下鉄等の公共交通機関に転換させていくことは交通政策上からも意義のあることである。路上のメーター駐車場はすべて配送貨物車に限定し、10 分を超えれば自動監視カメラで撮影し、罰金を徴収すれば良い。

韓国ソウルの幹線道路では完全な遠隔カメラ装置によって駐車規制を監視し大きな成果を挙げていると言う。人間が現地で取り締まると、色々とトラブルが発生することになり、ハイテク技術を駆使することが賢明な策と言える。トラブルがあった時ある国では銃器で殺されるより逃げた方が得と言うことで深追いはしないことを鉄則にしていると言う。日本もその線に沿って監視員は無駄な抵抗をしないように教育されて居るようだ。中には神戸市であったように裁判所の駐車許可証を私用に使っていることを執拗に追求してその不正を暴いたと言う新米監視員の快挙も報じられているが、反面、監視員の権限を振り回

すしつこさに脅威を感じる面もある。

根本的な解決策は、市街地を再整備して違反駐車ができない構造に改革して行くことである。今のように種々雑多な大小の建築物が道路に面して建ち、道路接面からの動線を利用することは極力無くしていくことが重要である。そのためにはスーパブロック方式の建築方式にするか、最低でも 1000 m²以上の建築敷地にし、地下駐車場やバックヤードに配送用の駐車場を確保し、公道にむやみに駐車しない都市構造にすることである。それまでの過渡期としては、前に述べたように現在の道路構造を改造することによってかなりの成果を挙げることが出来る。

また、業務活動も変革を迫られることになる。現在のようにトヨタのジャスト・イン・タイムに代表されるように少量の納品を毎日何回にも分けて納品させる親元優先の配送システムを根本的に変革する必要がある。親元優先の納品システムは納品業者に過大な負担を課し、公共空間にも無駄な負荷がかかることになる。コンビニについても 1 日に何回も小分けして納品をそれぞれ業者別に要求することになるため、結構無駄な交通が発生している。出来るだけまとめて配送する、あるいは郊外の集配センターで多種少量のものをまとめて都心に配送すれば効率的な流通が出来る。また、早朝、深夜の時間帯に配送を集中させれば昼間の駐車規制時間帯を排除できる。

新しい駐車規制が今後のまちづくりの方針を変革して行くと共に、流通システムの改革も緊急の課題として取り組んで行く必要がある。そういう意味で、今回の道交法の改正は世間に一石を投じたものである。

駐車規制の現地踏査写真

錦三地区の光景：

片側が駐車規制されすっきりしている



民間駐車場