

違法駐車等防止条例の制定とその内容

乙 部 哲 郎

一 はじめに

1 平成四年中の交通事故による死者数は一一四五一人であり、四年連続して一一〇〇〇人をこえ、昭和四九年以降、最悪となった。平成四年末には、運転免許保有者が六四〇〇万人を越え、自動車保有台数は、毎年、二〇〇万台ていど増えつづけ、平成四年末には六五〇〇万台近くになった。¹⁾平成三年の警視庁・大阪府警の調査では、瞬間路上駐車は東京都二万五千台、大阪府三五万二千台にのぼり、そのうち違法駐車は東京都で一八万八千台、大阪府で二九万六千台占める。都市における違法駐車は、交通渋滞の激化、交通事故の増大、緊急車両の交通の阻害、中心商業市街地の活力の低下等の原因の一つになっている。²⁾

2 そこで、政府も違法駐車等の防止対策を講じてはいる。また、道路交通法（以下「道交法」という）や自動車の保管場所等の確保に関する法律（以下「保管場所法」という）なども近時たびたび改正され、順次、違法駐車等の規制、とりわけ権力的規制も強化されていった。しかし、取締りを強化してもそれほど違法駐車等は減

らないのが実情である。⁽³⁾ 他方、違法駐車等の防止対策の要望は各地の市民アンケートでも上位を占め、違法駐車等の防止条例が各地であいついで制定されることになった。違法駐車等の防止対策は、権力的規制ばかりでなく駐車場の整備そのほか総合的な視点から行う必要があるが、右の条例はいずれもソフト的手法による防止対策として位置づけることができよう。

本稿は、これらの条例のほか、規則・実施要綱（要領）をも参考に、条例等の制定状況・内容についてその概要の紹介を意図するものである。⁽⁴⁾

(1) 警察庁監修・平成五年改正道路交通法の解説（平五）三頁以下。

(2) 建設省監修・改正道路法・駐車場法の解説（平四）二、二六一、二八三頁以下。

(3) 道交法違反取締件数では、平成三年に駐車車違反が三二二万件余りとなり、これまでの最高速度違反に代わりトツブとなった（村井謙「駐車規制の沿革と今後の課題」警察学論集四五巻五号（平四）九二頁）。翌年には、道交法違反検挙件数の三五％が駐車違反であり、駐車違反検挙件数の二〇・五％はレッカー移動したという（前掲平成五年改正道交法解説六頁）。なお、政府の対策や道交法・保管場所法・道路法・駐車場法の改正の動向については、別稿（本号掲載）で触れる。

(4) 本稿の作成にさいしては、神戸市市民局市民生活課より各市等の条例などの資料の提供を受け、有益な示唆も得た。また、同市の関係部局の課長で構成される条例制定検討委員会でも有益な示唆を受けた。これらの方々には厚くお礼申し上げる。

二 条例の制定

1 武蔵野市条例の制定

平成二年九月二六日制定の「武蔵野市違法駐車等の防止に関する条例」は、違法駐車等の防止対策を求める市民の強い要望に答えようとした最初の条例であった。⁽¹⁾翌年六月二一日には、警察庁も、武蔵野市条例を参考に「〇〇市違法駐車等の防止に関する条例」（以下「モデル条例案」という。後記一五五頁以下参照）を作成して、都道府県警察本部・警察署より市等に違法駐車等の防止条例の制定を要望するようになった。

モデル条例案の内容は、武蔵野市条例とほとんど同じであるが、武蔵野市条例では規制対象を道交法違反の駐車のみ限定しているのと異なり、「違法駐車等」といい、道交法違反の駐車のほか、保管場所法一条違反の自動車をも規制対象に含めたこと、公安委員会・警察署長への違法駐車等の取締りなどの要請を定め、市等と警察等との機能分担をより明確にしようとしたことなどの点に特色がある。

2 モデル条例案の作成以後

モデル条例案の作成後では平成三年一二月四日制定の丸亀市、近畿では平成四年三月二七日制定の箕面市、政令指定都市では平成五年三月二五日制定の川崎市が、それぞれ最初にモデル条例案にならった条例を制定することになる。平成五年九月末現在で、四一市三区一〇町でもっぱらモデル条例案にならった条例が制定されるにいたった。

条例制定（議決）順に市等の名称を掲げるとつぎのようである（市については「市」の表示は省略。以下、同様）。①武蔵野、②丸亀、③熊本、④箕面、⑤国立、⑥秋田、⑦浦安、⑧成田、⑨盛岡・茨木・宿毛、⑩金沢、

⑬江戸川区、⑭春日、⑮新宿区、⑯市原、⑰葛飾区・高松・大牟田、⑱武生・長崎、⑳鳴門、㉑赤坂町、㉒松田町、㉓開成町・大井町、㉔中井町、㉕山北町、㉖与野、㉗南足柄・大垣・高山・大和高田、㉘富山・四日市、㉙八戸・川崎、㉚下呂町、㉛亀岡、㉜多摩・豊中・糸満、㉝三鷹、㉞徳島、㉟摂津、㊱南陽、㊲青森、㊳志木、㊴横浜、㊵日生町・下蒲刈町、㊶酒田・新座、㊷能登川。

その後の各地の条例制定状況は不明であるが、平成六年三月には神戸市も条例を制定している。^②

(一) 武蔵野市条例の制定経過・内容等については、澤田昭治「違法駐車防止に関する条例制定とその実践」都市問題八二巻四号(平三)三九頁以下。

(二) このうち、条例も規則・実施要綱等もいっさい参照できなかったものとして、秋田、盛岡、武生、糸満、志木、新座。条例は参照できたが規則・実施要綱等は参照できなかったものとして、熊本、宿毛、市原、鳴門、開成町・大井町、八戸、下呂町、摂津、下蒲刈町、酒田。

三 目的・規制対象等

1 目的

すべての条例が第一条においてその目的を宣言する。武蔵野は「違法駐車を防止することによって道路交通の適正化を図り、もって市民の安全で快適な生活環境を確保することを目的とする」といい、モデル条例案とは若干、表現が異なる。どちらかといえば、「道路交通の適正化」(酒田も同じ)というかぎりでは武蔵野は道交法よりであり、「道路が公共の施設として広く一般交通の用に供されることを確保」というかぎりではモデル条例案は道交法よりのようにも解される。「道路交通の円滑化」(高松)というのも前者の系統に近い。

ほとんどの条例は文言上もモデル条例案にならった目的規定をおいている。ただし、違法駐車等を防止することにより、「交通環境の整備を図り、もって安全で快適な市民生活に寄与すること」(国立)や、「市民の安全で快適な生活環境を確保すること」(大和高田)、「都市機能の低下を防止」して「市民の安全で快適な生活環境の保持に資すること」(横浜)を目的とするものもあり、これらは、順次、道交法・道路法の目的からは離反するものとも解される。ただ、国立を除いて、市民等の安全で快適な生活環境に資することを究極の目的とする点では、すべての条例は共通する。このほか、都市機能の維持をもこれに付加するものもある(高松、横浜)。なお、目的規定のなかで、市・事業者・市民の相互協力をも宣言するものもある(横浜)。

2 規制対象等

すべての条例が第二条等に定義規定をおき、しかも「自動車等」・「違法駐車等」・「駐車施設」の定義づけをするものが多い。右の三つにくわえて「町民等」の定義規定をおき町民のほか来町者も含むとするもの(下呂町)、逆に、前二者のみ(一四四頁参照)または違法駐車のみ(日生町)を定義するものもある。

まず、「自動車等」の定義づけをするものが多い。自動車等は条例の規制対象をも意味し、また、後記の事業者の責務や市長等のとりうる措置のなかの駐車施設の確保等にも関係することから、この定義規定をおいたのであろう。自動車等とは道交法にいう自動車と原動機付自転車であるとする。「自動車」⁽³⁾についてのみ同様の定義づけをして、原動機付自転車を外すところもある(箕面、茨木、高松、四日市、下呂町、三鷹、日生町・下蒲刈町)。

つぎに、「違法駐車等」の定義づけをしている。違法駐車等という用語は、条例の規制対象としても重要であるほか、ほとんど各条で使われていることなどから、この定義規定をおいたのであろう。①まず、ほとんどの条

例は、モデル条例案にならって、「違法駐車等」といい、道交法違反の駐車のほか、保管場所法二一条違反の自動車も含める。保管場所法二一条を明示しないで同法に「規定する保管場所としての道路の使用の禁止に違反する行為」というものもある（江戸川区）。単に「違法駐車」といい、道交法違反の駐車および保管場所法二一条違反の自動車をいうもの（茨木、三鷹）、同一の表現でしかも内容的にも同様の意味ではあるが、保管場所法二一条を明示しないで同法の「規定に違反し、道路上の場所に自動車を保管する行為または駐車する行為」というものもある（高松、日生町もほとんど同じ表現）。②「違法駐車等」といい、道交法違反の駐車のほか停車をも含めるもの（金沢）、これらに保管場所法二一条違反の自動車を付加するものもある（摂津、長崎）。③これに對して、「違法駐車」といい、道交法違反の駐車のみに限定するものがある（武蔵野）。④逆に、「迷惑駐車」といい、これを「道路に自動車を駐車することにより、一般交通又は市民の日常生活に支障を及ぼすおそれがある自動車の駐車をいう」と定義づけ（箕面）、必ずしも道交法違反の駐車や保管場所法違反の自動車に限定しないと解しうるものもある。「迷惑駐車等」といい、道交法違反の駐車を明示するほか、同様の定義づけを行うものもある（下蒲刈町）。

最後が「駐車施設」の定義ということになるが、武蔵野、箕面、江戸川区、南足柄など、この定義規定をおかないところも二〇自治体ほどある（長崎と横浜は事業者の責務の規定中で簡単に駐車施設の定義を行う）。このなかには、駐車施設に代えて「道路」（多摩）、「事業者」（横浜）の定義規定をおくところもある。駐車施設の定義規定をおかないままで、①後記の事業者の責務の一つとして駐車施設の確保をいうもの（浦安、金沢、新宿区、葛飾区、富山、亀岡、多摩）、②市長が重点地域でとりうる措置の一つとして駐車施設に関する広報をいうもの（徳島）、③この両者をあげるもの（高松、長崎、豊中、摂津、南陽、日生町、酒田）もみられる。

(1) 生活環境の意味については、公害対策基本法二条二項参照。生活環境の確保ということは、環境保護関係条例の目的規定のなかでは多くみられる。ジュリスト新条例集覧(平五)など参照。

(2) 都市機能の維持・増進ということばは、駐車場法一条や一部の条例(前掲新条例集覧七七頁参照)のほか、平成三年三月に中央交通安全対策会議(会長は内閣総理大臣)が策定した交通安全計画のなかの「総合的な駐車対策の推進」のなかでも、みられる。

(3) その理由は、一般に、原動機付自転車の駐車スペースは自動車のそれよりかなり狭い場合が多いことを考慮したのか、それとも別条例により放置自転車とともに原動機付自転車の規制もしているためであろうか。

(4) 違法駐車は道交法違反の駐車のみ限定して、保管場所法一条違反の自動車をも規制対象に含める意味で「違法駐車等」としたのであろうか。それとも、保管場所法一条二項違反も同法違反の違法駐車であることにより変わらないが(同法二条五号参照)、同一一条一項違反は必ずしも駐車違反ではないから、後者を規制対象に含めるために「違法駐車等」としたのであろうか。また、原動機付自転車は、「自動車等」のなかには含まれるが、保管場所法一条の規制対象は自動車(二輪の小型自動車等は除く。同法二条一号参照)に限るから、原動機付自転車については同法条違反は成立せず、したがって、「違法駐車等」にもあたらないことになろう。なお、保管場所法にいう「自動車」は道路運送車両法にいう自動車を指しており、同じ自動車・原動機付自転車という用語であっても、道交法と道路運送車両法・保管場所法とは多少の差異もあることに注意する必要がある。

四 市長等の責務・重点地域等

1 市長等の責務

ほとんどの条例は、武蔵野・モデル条例案にならって、第三条以下等で、「市(町・区)長の責務」、「市(町

・区) 民の責務」、「事業者の責務」を定める⁽¹⁾。市民の責務にいう市民のなかに滞在者も含むことを明示するものもある(横浜)。

市(町) 長の責務に代えて、「市(町) の責務」(大牟田、開成町・大井町、四日市、横浜) というものもある。「市(町・区) 民等の責務」といい、このなかに事業者・自動車等運転者(江戸川区、徳島。このため事業者の責務規定はおかない)、自動車等運転者(葛飾区) や来町者(下呂町) の責務をも含めるものがある。市民の責務に代えて、「自動車使用者等の責務」を定めるところもある(箕面)。これらの規定によれば(横浜も含めて)、当該自治体の住民のほか、他の自治体から来訪の運転者等も、当該自治体の違法駐車等の防止に努めるとともに市長等の施策に協力すべき責務を有することになる⁽²⁾。

責務の内容は、市長等は市民等・事業者その他の関係者の協力を求めるための広報等の施策の策定・実施義務、これについての市民等・事業者の協力義務、事業者の駐車施設の確保義務などである。市長等の施策の内容をとくに明示することなく、単に違法駐車等の防止に関する「必要な施策」(武蔵野、箕面、茨木、江戸川区、葛飾区、大和高田)、「総合的な施策」(横浜) というにすぎないもの、市民・事業者等の協力を求めるためという定めをおかないもの(右のほか、浦安、八戸) もある。市長等の義務は努力義務であることを明示するものもある(浦安、江戸川区、新宿区、葛飾区、富山、八戸・川崎、亀岡、多摩、青森)。いずれにしても、これらの義務は理念的・抽象的である。

2 重点地域等

すべての条例は、武蔵野・モデル条例案にならって、第六条等において、市長等は違法駐車等防止「重点地域」等を指定することができる⁽³⁾と定める。重点地域等の指定の要件は、モデル条例案にならって、①違法駐車等が著

しく多いため、市民等の日常生活又は一般交通に重大な支障が生じており、かつ、②緊急に助言等の措置をとる必要がある地域とするものも少数はある（春日、大垣、下呂町、川崎、日生町、神戸）。条例の多くは、②の要件は掲げない⁽⁴⁾。このなかでは、右の①と同一の表現をするものが多いが、単に違法駐車等が著しく多い地域等（武蔵野、箕面、茨木、高山・大和高田、亀岡、多摩、酒田）、「違法駐車等を防止する必要がある」道路等（浦安、横浜）、「生活環境に重大な支障が生じている」地域（新宿区）と表現するものもある。

地域ではなく、迷惑駐車が著しい路線を「重点路線」（箕面）、特に違法駐車等を防止する必要がある道路を「重点道路」（浦安）として指定できると定めるものもある。地域の中には複数の路線もありうるし、一つの路線が地域を越えるところもありえよう。そこで、違法駐車等が多いと認められる区間の存する区域を「防止区域」、この区域内で違法駐車等が著しく多いと認められる区間を「防止区間」として指定できる（多摩）とか、「地域又は道路」を重点地域（横浜）として指定できるとして、面と線を組み合わせるところもある。

重点地域等（多摩の場合は防止区間）の指定またはその解除にさいしては、武蔵野・モデル条例案にならって、地域住民や団体の意見を聴き、警察署長など関係行政機関と協議すべきことを定めるものが多い。地域住民や団体に代えて審議会の意見を聴くべき（赤坂町）とか、警察署長など関係行政機関との協議だけを定めるもの（江戸川区、横浜、日生町・下浦刈町）、これらの手続規定をいっさいおかないところ（多摩）もある。

重点地域等の指定とは別条に、重点地域等の変更・解除の規定をおき、指定の場合と同様の手続を定めるものもある⁽⁵⁾（大牟田、松田町、中井町、山北町、川崎、横浜、神戸）。

(1) 広義では事業者の多くも市民等に属するはずであるが、違法駐車等防止対策におけるその重要性からみて、事業者の責務として独立の定めをおいたものと解される。この種の規定のしかたは、公害対策基本法・自然環境保全法な

どの法律や他の条例にもみられる。前掲新条例集覧参照。

(2) これに対して、ほとんどの条例は、モデル条例案にならって、他の自治体から来訪の運転者等の責務を明示していない。当該自治体の住民と同様の責務の宣言を明規することがはばかれたのであるか。もつとも、市長等の責務のなかには違法駐車等防止施策の策定・実施について関係者にも協力を求めるという定めがあり、この関係者や重点地域等とりうる措置の相手方のなかには他の自治体から来訪の運転者等も含まれること、条例の属地的効力などを考えれば、他の自治体から来訪の運転者等の責務を明示しないことにより、違法駐車等防止施策の策定・実施にとくに支障がでるとは考えられない。

(3) 重点地域等の指定にあたっては、違法自動車等の多くを収容できる駐車場が近辺にあることが望ましい。神戸では、発足当時は、駐車場法三条に定める駐車場整備地区を重点地域として指定するようである。

(4) ただ、別条において、助言・啓発等の措置は重点地域等で行うとしているから、「緊急に」ということばはないものの、モデル条例案方式よりも指定要件を特に緩和したということにはならないであろう。

(5) これらの条例は、重点地域等を指定したときに市長等は助言・啓発等の措置をとると定める。変更のなかに追加指定も含まれるとしようであり、そうすると、文理上は追加指定の地域等では必ずしも市長等は助言・啓発等の措置をとる必要はないと解しうる余地もないではない。また、指定のなかには追加指定、解除の中には一部解除をも含みうること、指定・変更要件の相違と後者の抽象性をも考慮すれば、モデル条例案方式の方が適切であると思う。

五 規制方法等

1 助言・啓発等

多数の条例は、モデル条例案にならって、第七条等において、重点地域等では、市長等は、①違法駐車等をし

ないように助言・啓発等、②駐車施設の設置状況・位置等に関する広報や表示施設の設置、③そのほか必要と認める措置をすることができると定める。①のみ（武蔵野、宿毛、八戸、亀岡、酒田）または①・③のみ（箕面、市原、横浜）を定めるもの、条例では①のみ定めるが、規則（葛飾区）・実施要綱（富山）・実施要領（金沢）でこれを具体化して結局③をも含めるところもある。多摩は、防止区間では①～③すべて、防止区域では広報活動等のみを定める。

これに対して、条例ではなく規則中で①～③を定めるところもある（日生町）。条例・規則中にはいっさい定めないうところもある（江戸川区。ただし、規則中で区長の責務の内容として①・③を定める）。

多数の条例は、武蔵野・モデル条例案にならって、右の措置をとろうとするときは警察署（長）その他関係行政機関と協議すると定める。警察署長その他関係行政機関と「連携」して右の措置をとるところもある（四日市、神戸）。これに対して、協議などの手続規定をおかなくともある（金沢、葛飾区、富山、八戸、横浜、酒田）。

2 公安委員会等への要請

ほとんどの条例は、モデル条例案にならって、第八条等において、重点地域等では、市長等は、公安委員会や警察署長に対して、違法駐車等を防止するための施設の設置や市内のほかの地域に優先して違法駐車等の取締りをするなどなどを要請できると定める。重点地域のほか、「周辺地域」（金沢）、「違法駐車等追放推進地域」（神戸）でもこの要請を行いうるところとあるところもある。なお、周辺地域の指定の要件・手続は明規していないのに対して、違法駐車等追放推進地域の指定の要件は、市民の生活環境に支障が生じ、かつ、「地域住民が自主的に違法駐車等の追放運動に取り組もうとしているもの又は現に取り組んでいる」地域とし、指定の手続は重点地域の

それと同じとしている。防止区間でのみ、かつ、前項の助言・啓発等の措置をとったにもかかわらず違法駐車等が減少しない場合に、この要請を行いうるとするところもある（多摩。右の要請を補完的のみに認めるという点では八戸も同じ）。

公安委員会等への要請を規則中に定めるところもあり（日生町）、条例（酒田）でも規則でも（武蔵野）定めないところもある。

3 標章制度

これまでに制定された条例の中では、横浜がもっとも実効的な規制方法を定めるようである。横浜は、まず、違法駐車等の運転者が現場にいないときは、駐車禁止場所以外への移動を要請する標章を当該自動車等に取り付けることができ、運転者および当該自動車等の管理責任者はこの移動をしようとする時まで標章を取り外してはならないと定める。神戸も同旨の規定をおく。そして、横浜・神戸は規則中に標章の様式を定めているが、これによれば、ともに市の名前で取り付けることになっている⁽¹⁾。

4 事業者に対する措置

横浜は、違法駐車等の反復防止のために、事業者に対して適切な措置をとるよう勧告することができるが、事業者は規則で定める事項を報告しなければならず、勧告に従わずまたは報告を怠った事業者についてはその公表をすることができると定める。公表にさいしては、原則として理由を通知して弁明の機会を付与すべきこととしている⁽²⁾。これらも他の条例・規則等には明規されていないものである。

5 規制日時・規制時間

規則により、規制日として、土曜日・日曜日・祝日を定めるもの（徳島。春日は実施要領により）、これにく

わえて、市長の指定する日（箕面、高山）、ノーマイカーデー（箕面）をあげるものもある。これに対して、規則（高松）・取扱要領（金沢）により、月曜日から金曜日までと定めるものもある。規制時間は、午後一時から午後六時（箕面、高松）、午後一時から午後五時（高山）、午前一時から午後五時（徳島）、三時間程度（春日）とさまざまである。このほかは、武蔵野・モデル条例案を初めとしてとくに規制日・規制時間を明規しない。

（１）違法駐車等の規制の実効性を高めるために、条例または規則中に標章の様式として、たとえば神戸市と兵庫県警察のごとく市と県警の連名を表記すべき旨の規定をおくことができるであろうか。県警は県の機関であるから、このような規定をおくのは適切ではない。もっとも、徳島市公安条例は、デモ行進等を行うときは市警察長を行うじて市公安委員会に届け出ることを命じ、これに違反するときは罰則を科しており、昭和二十九年の警察法の改正による自治体警察の廃止後は、徳島県公安委員会に届け出ることになっているようである。いわば市条例により県の行政機関に事務処理を命ずるかたちになるが、これは警察法施行令附則一九項の定めに基づく特例的措置であり（なお、小田健司・法曹時報、二八巻五号（昭五一）八二九頁注（二）参照）、右の場合には当てはまらないように思う。

（２）公表には制裁的機能もあるため、できるかぎり相手方の立場を考慮した事前手続をおくことが望ましく（同旨、北村喜宣「条例の遵守確保のための手法」成田編著・都市づくり条例の諸問題（平四）一〇三頁）、この意味では横浜方式は適切であるように思われる。

六 助成・組織体制等

1 公共的団体等への助成

多くの条例は、武蔵野・モデル条例案にならって、第九条等において、市長等は、違法駐車等防止活動を目的とする「公共的団体」等⁽¹⁾に対して、予算の範囲内で助成を行うことができると定める。規則中で同旨の定めをす

るところもある（高松、徳島）。

そして、武蔵野を初めとして、規則中で、助成の対象となる公共的団体の名称またはその活動を具体的に指定するところが多い。たとえば、名称としては、交通対策協議会、地域交通安全活動推進委員協議会、交通安全協会、安全運転管理者協議会などをあげるものが多い（例、丸亀・大和高田）。活動例としては、①違法駐車等防止のための広報活動、②事業者の責務に関する啓発、③市長等が重点地域等で行う措置への協力をあげるものが多い（例、武蔵野、丸亀、国立、茨木）。活動例として、規則（成田）または条例（開成町）により、①・③のみを定めるところもある。

条例（八戸、青森）および規則等（金沢、江戸川区、大垣、富山、三鷹、横浜、日生町）にも、公共的団体等への助成についての規定をおかないところもある。

2 委任

条例の半数以上が、武蔵野・モデル条例案にならって、条例の施行について必要な事項は市長等が別に定めるとする。市長等に代えて規則をあげるものも一五自治体でいどあり、市長等が規則で別に定めるとするものも若干ある。いずれも、ほとんど内容的には差異はないといえよう。

3 組織体制

市長等は、重点地域等における助言・啓発等の権限の行使を指導員等にも委任・委託しうることを定めるものが少なくない。名称は「交通指導員」とするものがかなり多い。武蔵野を初めとして、具体的には、条例本体ではなく規則中で、警備業法により警備業者の認定をうけた者に委託、しかも警備業者は「警備員等の検定に関する規則」（国家公安委員会規則）に所定の交通誘導警備の検定合格者に助言・啓発等を行わせるべきことを定め

るものが多い（ほかに、箕面、高松、三鷹）。委託先としてこれに付加して、やはり規則中で、駐車対策を専門に行う公共的団体等（茨木）、地域交通安全活動推進委員協議会・交通安全協会（大垣。ただし、検定合格者に行わせるべきとはいわない）を定めるものもある。委託先として、やはり規則中で、地域交通安全活動推進委員（国立）、地域交通安全活動推進委員協議会・交通安全協会等（成田）、路上駐車整理指導員と称する「違法駐車等の防止について総合的知識を有する者」（多摩）、「違法駐車対策に関する活動を行う公共的団体」等（豊中）をあげるものもある。規則中で、単に、市長は「違法駐車防止指導員」をおくことができる（江戸川区、葛飾区）とか、「交通安全指導員に協力を求めることができる」（春日）と定めるにすぎないものもある。

条例中に、「第一条の目的を達成するため必要と認める者又は団体」に委託しうる（徳島）とか、市職員の中から「監視員」を任命してこれに助言等の権限を行使させる（横浜）と定めるものもある。設置要綱により、市職員の中から「婦人交通指導員」を任命して、これに助言・啓発等の権限を行使させる（大和高田）とか、実施要綱により、単に、市長は「駐車指導員」をおくことができる（富山）とするものもある。このほか、事实上、警備業者等に委託して助言・啓発等の権限を行使させるところもあるという。⁽²⁾

以上のほか、三鷹は、条例により違法駐車対策機関として「自動車駐車対策協議会」をおき、その組織・運営等は規則で定める。赤坂町は、条例により、重点地区の指定・解除や違法駐車対策等について審議するための「審議会」をおくが、構成メンバー等は明らかでない。横浜は、条例により市長の諮問機関として「違法駐車等防止委員会」をおき、構成メンバーや任期を定め、さらに規則により細目を定める。このほかは、武蔵野・モデル条例案にならって条例や規則中に協議会等の定めをおかないが、ただし、実際には協議会等をおくところもあるようである（例、新宿区）。

(1) 「公共的団体」とは、公共的な活動を行う団体の意味であり、必ずしも法人格を有すべき必要はない。地方自治法二四四条の二第三項にいう公共的団体について同旨、松島淳吉「公物管理権」現代行政法大系九巻(昭五九)三〇二頁。

(2) 地方自治法は、長の権限の補助機関への委任を一般的に認める規定をおいているから(同一五三条など)、市長等が補助職員である交通指導員・監視員に助言・啓発等の権限の行使を委任しうることに問題は無い。私人に対する委託はどうか。私人に公権力の行使を委託することはできないと解されている。私人への公金取扱の委託(同二四三条)、公の施設の管理の民間公的団体への委託(同二四四条の二第三項以下)、租税の徴収収納事務の私人への委託(地方税法一条一項九号・八二条・八三条など)を認める規定があるが、これらも公権力の行使の委託を承認するものではない。もっとも、助言・啓発等や標章の取付けは公権力の行使にはあたらないから、契約方式により私人にこれらの権限の行使を委託することも許されよう。

七 おわりに

1 ほとんどすべての条例が市民等の「生活環境」の保護を目的としたことは重要な意義があるように思われる。これにより、道交法や保管場所法などに定める規制対象や規制方法に拘束されることなく、これを越える規制対象・方法を条例中に盛り込みうると考えるからである。⁽¹⁾しかし、ほとんどの条例は、武蔵野・モデル条例案にならつて、規制対象は道交法違反の自動車等の駐車のほかは保管場所法一条違反の自動車に限定し、とりわけ違法駐車等の規制方法としては、運転者や使用者に具体的な義務づけを課すものではなく指導的なものである⁽²⁾。もっとも実効的な規制措置を定めるように見える横浜の場合も、この域をほとんどでるものではない。⁽³⁾

2 生活環境の保護を条例の目的としたことの意義、条例の定めるソフト的手法も違法駐車等の防止対策とし

てそれなりの意義をもつが限界もあること、これまでの条例にない実効的な規制方法の模索などにも言及する必要があるが、これらはすべて別稿（本号掲載）において触れることにしたい。

(1) ただし、重点地域等の指定・解除や助言・啓発等の措置を行うさいの警察署長等との協議や取締り要請など、市長等と警察との機能分担を示す規定をどのようにみるかという問題もないではない。

(2) ほとんどの条例・規則では、市長等は違法駐車等防止のためにその他「必要な措置」をとると定める。この種の規定のしかたは各種の条例中にもよくみられるが（前掲新条例集覧参照）、その内容は必ずしも明確ではない（北村「前掲」一一三頁参照）。必要な措置としては、それまでに列挙の助言・啓発等に準じた指導的なものに限定すべきであると思う。したがって、たとえば、駐車場の設置命令などはこのなかには含まれず、この種の権力的規制措置の発動にはそのための授權規定が必要であろう。

(3) なお、ほとんどの条例・規則は、法令の通例の表記法にならって、「若しくは」、「又は」、「及び」とするが、「もしくは」、「または」、「および」とするものもある（金沢、高松、大牟田、大井町）。後者の表記法が望ましいように思う。西ドイツの法律等の和訳のかたちではあるが、すでにこのような表記法をとるものもある。南編・注釈行政事件訴訟法（昭四七）四〇六頁以下〔南博方〕、乙部「西ドイツ社会法典草案における行政行為の取消撤回」神戸学院法学一〇巻二号（昭五四）九二頁以下など参照。

「〇〇市違法駐車等の防止に関する条例」（モデル条例案）

（目的）

第一条 この条例は、市民の日常生活に重大な支障を及ぼすおそれがある違法駐車等を防止することにより、道路が公共の施設として広く一般交通の用に供されることを確保し、もって市民の安全で快適な生活環境の保持

に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自動車等 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号。以下「法」という。）第二条第一項第九号に規定する自動車及び同項第十号に規定する原動機付自転車をいう。

二 違法駐車等 法第四十四条、第四十五条第一項若しくは第二項、第四十七条第二項若しくは第三項、第四十八条若しくは第四十九条の第二第三項の規定に違反して自動車等を駐車する行為又は自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和三十七年法律第百四十五号）第十一条第一項若しくは第二項の規定に違反する行為をいう。

三 駐車施設 自動車等の駐車のための施設（法第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間に係る道路標示によって区画された道路の部分を含む。）をいう。

(市長の責務)

第三条 市長は、違法駐車等の防止に関して広く市民、事業者その他の関係者の協力を求めるため、広報に関する施策その他必要な施策を策定し、及び実施しなければならない。

(市民の責務)

第四条 市民は、違法駐車等の防止に努めるとともに、市長の実施する違法駐車等の防止に関する施策に協力しなければならない。

(事業者の責務)

第五条 事業者は、その事業に関し違法駐車等を防止するため、その使用する自動車等及び事業所を訪問する者の使用する自動車等のため必要な駐車施設を確保するとともに、市長の実施する違法駐車等の防止に関する施策に協力しなければならない。

(違法駐車等防止重点地域)

第六条 市長は、違法駐車等が著しく多いため市民の日常生活又は一般交通に重大な支障を生じさせていると認められる地域であつて、緊急に次条第一項に規定する措置を採る必要があると認める地域を、違法駐車等防止重点地域(以下「重点地域」という。)として指定することができる。

② 市長は、重点地域における違法駐車等が減少したため当該重点地域の指定を存続させる必要がなくなつたと認めるときは、重点地域の指定を解除することができる。

③ 市長は、重点地域を指定し、又は指定の解除をしようとするときは、当該地域住民の意見を聴き、及び当該地域を管轄する警察署長その他の関係行政機関と協議するものとする。

④ 市長は、重点地域を指定し、又は指定の解除をしたときは、その旨を公表しなければならない。
(重点地域における措置)

第七条 市長は、重点地域を指定したときは、当該地域について、次に掲げる措置を採るものとする。

一 当該地域において違法駐車等をしようとする者又は現にしている者に対する違法駐車等をしないことについての助言及び啓発活動

二 当該地域又はその周辺地域における駐車施設の設置状況及び当該駐車施設の位置等に関する広報又は表示施設の設定

三 前二号に掲げるもののほか、当該地域における違法駐車等を防止するため必要と認める措置

② 市長は、前項各号の措置を採ろうとする場合には、当該重点地域を管轄する警察署長その他の関係行政機関と協議するものとする。

(公安委員会等に対する協力要請)

第八条 市長は、重点地域を指定したときは、都道府県公安委員会又は警察署長に対し、当該地域において、パーキング・メーター若しくはパーキング・チケット発給設備又は違法駐車等を防止するための施設の設置、違法駐車等の取締りその他違法駐車等を防止するため必要な施策を市内の他の地域に優先して講ずべきことを要請することができる。

(公共的団体等に対する助成)

第九条 市長は、法第百十四条の六第一項に規定する地域交通安全活動推進委員協議会その他市の区域において違法駐車等の防止のために活動することを目的とする公私の団体に対し、予算の範囲内において、助成その他の援助を行うことができる。

(委任)

第一〇条 この条例の施行について必要な事項は、市長が別に定める。

附則

この条例は、公布の日から施行する。