

タイトル	路上駐車管理での自動車の法的分類について
著者	堂柿, 栄輔
引用	北海学園大学工学部研究報告, 34: 11-19
発行日	2007-02-20

路上駐車管理での自動車の法的分類について

堂 柿 栄 輔*

Classification of Car for On-street Parking Management

Eisuke DOGAKI*

要 旨

公安委員会が指定する道路区間での我が国の路上駐車規制は、一律5分なる停車の容認時間を除いては、全目的全車種の駐車禁止が一般的である。しかし、例えば荷捌き交通については、都市の経済活動に必要不可欠な交通であること、またそれを担う車種がトラックを中心とする貨物自動車であることから、路外駐車場への誘導施策の他に、路上での駐車機能を積極的に容認する考え方もある。この時間問題となるのが、交通管理者による交通規制の方法である。一般に荷捌き交通のための規制標識は、車種を限定して行われるが、都心地域での荷捌き活動の主役は、ライトバンやワンボックス形式の商用車であり、普通貨物車（トラック）に限定した従来からの規制の方法には限界があることが分かっている。本研究はこの点について、車種分類に関わるいくつかの法律の車種分類の仕組みを示し、交通目的に対応する、本来あるべき規制の方法を調査、分析することにある。

1. 研究の動機と背景

写真-1は、札幌市中央区に設置されている、路上での荷捌き交通に対する貨物専用パーキング・チケットの規制標識及び補助標識である。この規制はパーキング・チケットの利用において車種を限定することを意図しており、その根拠は道路交通法第四条（公安委員会の行う交通規制）にある。路外駐車場への誘導が難しい荷捌き交通の路上駐車対策として、これは有効な規制ではあるが、問題はここで示されている「普貨」なる表現である。常識的には、「普貨」は普通貨物自動車を意味すると考えられるが、正式には「普通乗用自動車以外の普通自動車」であり、この分類基準は「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和三十五年十

* 北海学園大学工学部社会環境工学科

* Department of Civil and Environmental Engineering, Faculty of Engineering, Hokkai-Gakuen University



写真—1 パーキング・チケットの規制標識

二月十七日総理府・建設省令) に示されている。ただしこの政令には普通乗用自動車の定義が示されておらず、従って「以外」の定義も曖昧である。例えば取り締まりの現場において、ドライバーが、ライトバンや乗用車を「普貨」と主張したとき、その適否は司法の判断によることとなろう。

法律とは本来厳格なものであるが、各人で解釈が異なる規制標識は、交通の管理においては扱づらい。昭和35年に公布された道路交通法は、その第一義の目的が交通安全であり、現在の交通状況下でのより積極的な交通管理を守備範囲としていない。それでは他の法律での自動車分類による路上駐車管理は可能なのだろうか。

この研究の目的は、以上のような疑問を背景に、道路及び交通、運輸に関わる自動車の分類を、関係する法律について概観することにある。

2. 自動車分類に関する法令の体系と分類基準

自動車の分類に関する法律として、ここでは道路運送車両法、道路法及び道路交通法を取り上げた。これらの法律は、各々施行令や施行規則等を有しており、目的や主旨等の説明のため

の文章記述が中心となる法律の内容は、数値表現による施行令や施行規則等により、実務での運用が可能なものとなる。対象とした3つの法律と、これらに關係する令及び規則等を表-1に示す。

(1) 道路運送車両法 (昭和26年公布)

この法律の目的は、第一条において「…所有権についての公証を行い、…環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に…」とある。つまり、①車両の所有者を特定すること、②車両の整備技術の向上、③これに関する技術集団の育成がこの法律の目的である。このための自動車の種別は、法第三条において、「自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として」とある。具体的分類基準及び種別は、法施行規則第二条別表第一に「普通自動車」、「小型自動車」、「軽自動車」、「大型特殊自動車」、「小型特殊自動車」の5種が示されている。

表-1 車両の分類に関する法律の種類

法律	道路運送車両法 (第三条)	道路法 (第二条)	道路交通法 (第三条)
法施行令 法施行規則等	・道路運送車両法施行規則 (第二条) ・自動車登録規則 (第十三条) ・自動車抵当法 (第2条ただし書き)	・道路構造令 (第四条) ・車両制限令 (第三条)	・道路交通法施行規則 (第二条) ・道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 (第二条)

ここで法第三条での①「自動車の大きさ」は、長さ・幅・高さの物理諸元であり、これより小型自動車、軽自動車及び小型特殊自動車が定義される。②「構造」では、建設機械や農業用機械の車名 (ショベル・ローダー、ホール・クレーン、農耕トラクター等) を挙げ特定している。更に③「原動機の種類」は燃料の種類であり、④「総排気量または定格出力」は2.00, 0.66, 0.25 (リットル以下) の区分となっている。この法律では、二輪自動車は、排気量により小型自動車または軽自動車に分類される。また貨物や乗用等の用途の分類基準はない。

また法第四条では、「自動車…は、自動車登録ファイルに登録したものでなければ、これを運行の用に供してはならない」とあり、登録のための手続き等が自動車登録令で示される。具体的な自動車登録番号の分類は自動車登録規則第十三条の別表第一、別表第二及び別表第三に示される。このうち別表第二は規則第十三条第二項に示され、「自動車の種別及び用途による分類番号」を説明する。これを表-2に示す。例えば「1貨物の運送の用に供する普通自動車」の「分類番号」は「10から19まで及び100から109まで」のアラビア数字で表現され、管轄する運輸監理部又は運輸支局を表示する文字や、自動車運送事業の用に供するか否かの別等を表す文字と共に、自動車登録番号標に示される。この分類は、自動車のおよその用途を特定することが可能であるが、あくまでも登録のための分類であり、交通規制では適用しにくい。

表一 2 「自動車登録規則第十三条別表第二」による自動車の範囲

自動車の範囲	分類番号
1 貨物の運送のように供する普通自動車	1、10から19まで及び100から199まで
2 人の運送のように供する乗車定員11人以上の普通自動車	2、20から29まで及び200から299まで
3 人の運送のように供する乗車定員10人以下の普通自動車	3、30から39まで及び300から399まで
4 貨物の運送のように供する小型自動車	4、6、40から49まで、60から69まで、及び400から499まで及び600から699まで
5 人の運送のように供する小型自動車	5、7、50から59まで、70から79まで、及び500から599まで及び700から799まで
6 散水自動車、広告宣伝用自動車、霊きゅう自動車その他特殊の用に供する普通自動車及び小型自動車	8、80から89及び800から899まで
7 大型特殊自動車（次号に規定するものを除く）	9、90から99まで及び900から999まで
8 自動車抵当法第2条ただし書きに規定する大型特殊自動車	0、00から09まで及び000から099まで

（2）道路法（昭和27年公布）

この法律の目的は法第一条で、「この法律は、道路網の整備を図るため、…、路線の指定及び認定、監理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、…」とある。同法での自動車の分類は明確であり、道路構造令第四条で4つの設計車両の物理諸元が、長さ、幅、高さ、前端オーバーハング、軸距、後端オーバーハング、最小回転半径について示されている。これらの数値は道路運送車両法や道路交通法の車種区分のように、以下や以上の範囲を示すものではなく、数値そのものである。設計車両の分類は小さい順に、「小型自動車」、「普通自動車」、「セミトレーラー連結車」であり、これらの通行の用に供することを目的に従来まで普通道路が設計されてきた。さらに平成15年度からは、「小型自動車等」のみの通行の用に供すること目的に小型道路が定義されている。この法律では自動車の用途は問題とならないが、制定から半世紀を経た現在、特に都市部での道路管理において、自動車の用途区分の考え方はあるほうが自然である。

（3）道路交通法（昭和35年公布）

法第三条において、「大型自動車」、「普通自動車」、「大型特殊自動車」、「大型自動二輪車」、「普通自動二輪車」、「小型特殊自動車」の6つの分類が示されているが、平成16年度より、「中型自動車」が加わり7分類となった。ここで「中型自動車」は、貨物車の大型化に伴う事故の抑止と、交通騒音や振動等の交通公害に対応するため新設されたものである。その分類基準は法施行規則第二条で、「車体の大きさ及び構造並びに原動機の大きさ」と示されている。これは道路運送車両法の分類基準とほぼ同じであるが、原動機の種類即ち燃料の種類による分類は

ない。

一方、交通規制での車種の特定は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(備考一本標識板(六)車両の種類)の略称)の中で、交通規制の対象となる車種分類が全部で23種類示されている。これを表-3に示す。この分類の内容は、「普乗」や「大貨」等主に機能を表すものであるが、定義は示されていない。

表-3 「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」による車両の種類

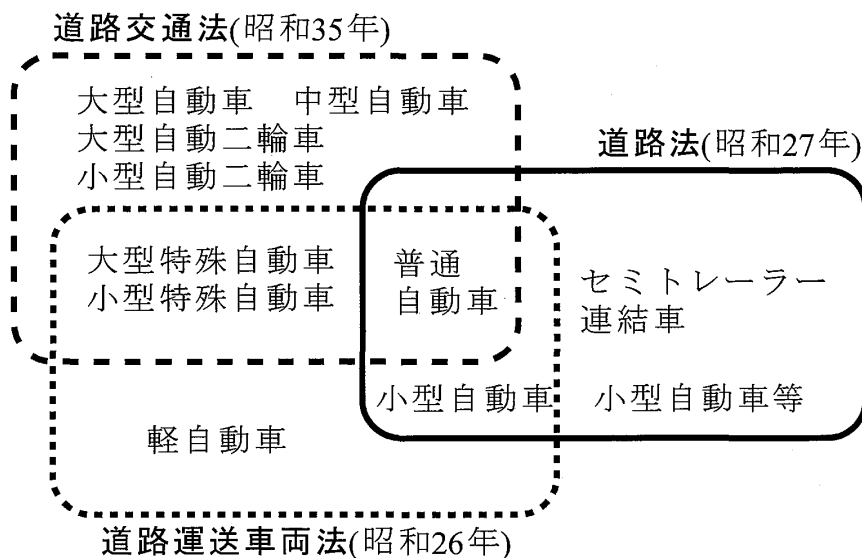
車 両 の 種 類	略 称	車 両 の 種 類	略 称
大型自動車	大型	大型バス以外の大型乗用自動車	マイクロ
普通自動車	普通	道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十三号)第三条第一号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車	路線バス
大型特殊自動車	大特	普通乗用自動車	普乗
大型自動二輪車及び普通自動二輪車	自二輪	道路運送車両法第三条第一号ハに規定する一般旅客乗用自動車運送事業の用に供する自動車	タクシー
長さが3.40m以下、幅が1.48m以下、高さが2.00m以下の普通自動車(内燃機関を原動力とする自動車にあっては、総排気量が0.660リットル以下のものに限る。)	軽	大型乗用自動車以外の大型自動車及び普通乗用自動車以外の普通自動車	貨物
小型特殊自動車	小特	大型乗用自動車以外の大型自動車	大貨
原動機付自転車	原付	大型乗用自動車以外の大型自動車及び大型特殊自動車	大貨等
二輪の自動車及び原動機付き自転車	二輪	普通乗用自動車以外の普通自動車	普貨
普通自転車	自転車	重被牽引車を牽引している牽引自動車	けん引
トロリーバス	トロリー		
専ら人を運搬する構造の自動車	乗用		
大型乗用自動車			
乗車定員が三十人以上の大型乗用自動車	バス 大型バス		

(4) 法律間の車種分類の関係

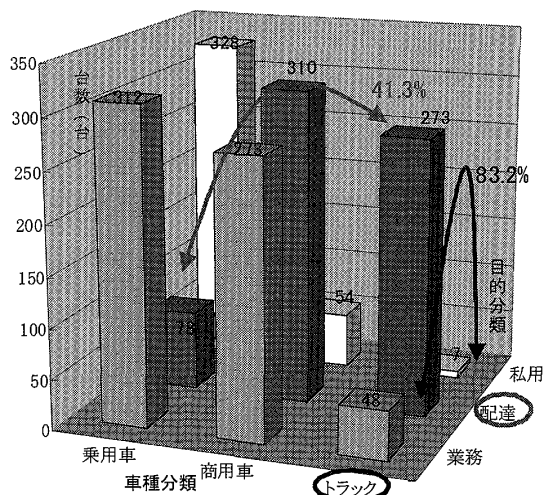
3つの法律での自動車分類の関係を図-1に示す。ここで「普通自動車」は3つの法律に共通する車種分類であるが同じものではない。道路法と道路運送車両法での「普通自動車」は物理的大きさが異なるし、道路交通法では、そもそも物理的寸法以外(車両総重量、最大積載量及び乗車定員)の定義となっている。

3. 路上駐車目的と車種との関係

図-2に路上駐車目的と車種分類の関係を示す。これは、札幌市駅前通り約300mの区間における、路上駐車目的と車種分類の観測結果である。調査は平成15年8月の3日間8:00~19:00の連続観測形式で行ったものであり、観測台数は1,683台である。車種は乗用車(RV系も含む)、商用車(ライトバン・ボンゴ等)、トラックの3分類とし、目的は業務(荷無し)、配達、私用(買い物娯楽等)の3分類とした。車種分類及び目的分類は調査員の目視判



図一 各法律による自動車の分類



図二 路上駐停車トリップの車種・目的分類

断による。この結果から以下のことが分かる。

- ①配達目的661台の内、商用車によるものが310台（46.9%）であり、トラックによるものが273台（41.3%）である。従って、配達（荷捌き）駐車の主役は商用車といえる。
- ②商用車全637台の駐車目的は、業務が273台（42.9%）、配達が310台（48.7%）であり、この車種は業務と配達に均等に使われている。
- ③従って、駐車規制を自動車の形態や現行の車種分類で行うことは難しい。数は少ないが、乗用車での配達目的や、商用車での私用交通もある。
- ④目的別車種別の駐車台数は、乗用車による私用目的が最も多く328台（19.5%）、次いで乗用車による業務目的312台（18.5%）、商用車による配達目的（18.4%）、商用車による業務目的とトラックによる配達目的が同数で273台（16.2%）となっている。都心商業地域の路上駐車

表—4 高速道路の料金車種区分

料金車種区分 (車種区分番号)	自動車の種別名称	ナンバープレート		(参考) 法令による自動車の構造基準等								特殊用途 自動車の 有無	
		大きさ	車種番号 (上の桁 の数字)	色	自動車の大きさ			最 大 積 載 量	車 両 総 重 量	乗 車 定 員	内 燃 機 関		速 度 表 示 灯 ※
					長さ	幅	高さ						
軽自動車 (車種⑤)	二輪自動車 (側車付含む)										126cc 以上		有
	軽自動車 (三輪含む)	小板									360cc 以下		有
		普通板	(4・5)	黄地に 黒文字 黒地に 黄文字	3.4m 以下	1.48m 以下	2.0m 以下					660cc 以下	
普通車 (車種①)	小型自動車 (三輪含む)	普通板	4・5・ 6・7		4.7m 以下	1.7m 以下	2.0m 以下				ガソリン車 は2000cc以 下		有
	普通乗用自動車	普通板	3							10人以下			
中型車 (車種④)	普通貨物自動車 (3車軸以下)	普通板	1					かつ 5 t未満8 t未満					有
	マイクロバス	普通板	2					かつ 8 t未満11~29人					有
	普通貨物自動車(トラ クタ車体で2軸)	大板	1					(第5輪荷重 5 t以上)				有	
大型車 (車種②)	普通貨物自動車(3車 軸以下)	大板	1					又は 5 t以上8 t以上				有	
	普通貨物自動車(トラ クタ車体で3軸)	大板	1					(第5輪荷重 5 t以上)				有	
	普通貨物自動車(単体 4車軸で車両制限例限 度以下)	大板	1		12.0m 以下	2.5m 以下	3.8m 以下		20~25 t 以下			有	
	路線バス(掃省バス含 む)	大板	2					又は 8 t以上30人以上					
	バス(路線以外で車長 9 m未満かつ乗車定員 29人以下)	大板	2		(9 m未満)				8 t以上	(29人以 下)			有
特大車 (車種③)	バス(路線以外で車長 9 m以上または乗車定 員30人以上)	大板	2		(9 m以上)				又は8 t 以上30人 以上				有
	普通貨物自動車(車体 4車軸で車両制限例限 度以下)	大板	1 (特車ワッペン提 示)		(12.0m)	(2.5m)	(3.8m)		(20~25 t)			有	有
	普通貨物自動車(車体 5車軸以上)	大板	9									有	有

対策において、乗用車（マイカー）対策と、荷捌き交通対策がよく指摘されるのは、以上のような駐車の実情を背景としている。また荷捌き交通対策が即ちトラック交通対策となっているのは、営業用トラックがトラック協会等の窓口組織を有するのに対し、商用車の多くが自家用であることによる。

4. その他の自動車分類

(1) 自動車税の税率区分

自動車税の標準税率は、地方税法第百四十七条に示され、①総排気量や②最大積載量及び③乗車定員により、平成18年度現在134に区分されている。車種区分の大分類は、乗用車、トラック及びバスであり、「地方税法の施行に関する取り扱いについて」(昭和二十九年五月十三日自乙府発第百10九各都道府県知事宛自治省次長通達)の中で、表-2に示した自動車登録規則の分類との対応が記されている。この区分での乗用車、バス、トラックなる分類は、一般にはわかりやすいが、地方税法で初めて定義されるものである。バスは、先の道路交通法での車種分類中、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」でこの用語が示されているが、トラックなる車種分類は地方税法で初めて示される。また地方税法では、自動車が営業用と自家用に分類されるが、道路運送車両法では事業用と自家用の分類用語となっている。

(2) 高速道路の料金車種区分

分類の基本は道路運送車両法であるが、部分的に道路交通法、道路法の基準も用いている。料金負担の公平性、利用者にとっての分かり易さが重要である。高速道路の料金車種区分を表-4に示す。料金車種区分は普通車、中型車、大型車、特大車、軽自動車の5区分であり、料金もこれで決まる。一方これらはさらに自動車の大きさ、最大積載量、車両総重量、乗車定員、内燃機関(排気量)等の構造基準により15区分に分類される。貨物自動車の分類が多いのが特徴であり、15分類中7つが貨物自動車の分類となっている。

(3) 交通裁判での車種分類

司法での車種分類は体系的なものではない。事故の状況を示すための一般的な車種分類の表現で、参考文献4からの抜粋を表-5に示す。表中「分類」はこの研究での分類であり、司法で用いられる用語ではない。また参考文献5での自動車に関する説明記述は、「自動二輪車及び原動機付き自転車は含まれるが、自転車は含まれない」とあり、自動二輪車を軽車両として扱う道路交通法の考え方に準拠している。一方、この研究の分析の意図ではないが、司法では「歩行者」が細かく分類されているのが特徴である。その定義は「通常の歩行者のほか、路上作業員、路上遊戯者、路上佇立者、路上横臥者だけでなく、車椅子又は小児用の車を通行させている者、自動二輪車、原動機付自転車、ないし自転車を押して歩いている者も含まれる(道路交通法2条3項1, 2号)」となっている。さらに、幼児(おおむね6才未満の者)、児童(おおむね6才以上13才未満の者)(道路交通法第14条3項)、老人(おおむね65才以上の者)も分類されている。

表-5 司法における車種分類

分類	自動車の名称
乗用車系	普通自動車, 普通乗用車, 乗用車, 乗用自動車, 普通乗用自動車 ファミリーカー, マイカー, 四輪車 自動車, 軽四輪自動車
貨客車 貨物自動車	ライトバン, 貨客兼用自動車 ダンプカー, 大型貨物自動車, 牽引式貨物自動車, 貨物自動車, 普通四輪貨物自動車, 普通貨物自動車, 大型貨物車, 小型貨物自動車 大型トラック, ニトン貨物車 普通貨物車,
バス	マイクロバス, バス
タクシー	タクシー
二輪車	自動二輪車, 原動機付自転車 自転車, 単車, スクーター 原付自転車,
電車	路面電車,
特殊車	ブルドーザー, フォークリフト, トラクターショベル車, コンクリート運搬用自動車 タンクローリー
その他	パトカー, 救急車, 警察用自動車,

5. まとめ

この研究は未だ試論の段階であり、研究上の興味の対象と実務レベルでの問題意識との関連は小さいかもしれない。今後は実務上の問題のより一層の理解と共に、法律に関する正確な理解を進めたい。

なおこの研究は、平成18年度北海学園大学学術研究助成一般研究の補助を受けて行われた研究である。ここに記して謝辞としたい。

参考文献

- 1) 交通法令実務研究会：平成17年度版交通小六法，2005年9月，大成出版社
- 2) (社)日本道路協会：道路構造令の解説と運用（改訂版），平成17年7月，(株)丸善
- 3) 日本道路公団：高速道路の料金車種区分研修用テキスト
- 4) 西野康樹・津田憲司編：別冊ジュリスト152号交通事故判例百選 [第四版]，1999. 9，有斐閣
- 5) 東京地裁民事第27部（交通部）編：別冊判例タイムス十五号民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準，1997. 11，判例タイムス社