

# 都市と交通

通巻102号

## 巻頭言：街・駐車・自動運転

～名古屋大学 未来社会創造機構 教授 森川 高行 …… 1

## 特集：駐車場を活かしたまちづくり

1. 路外駐車場の配置適正化・駐車施設の集約化について …… 2

2. 駐車場とまちづくり〈日建設計総合研究所〉 …… 5

3. 駐車場の配置適正化の取組みについて〈横浜市〉 …… 8

4. 京都市における付置義務駐車場特例制度  
～「歩いて楽しいまち」を目指して～ …… 11

5. 東京都内の駐車場地域ルール …… 13

6. 駐車場ビジネスの可能性〈パーク24〉 …… 16

トピックス …… 19

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



元町ショッピングストリート（横浜市）

瀬谷駅周辺の集約駐車場（横浜市）

# 巻頭言

## 街・駐車・自動運転



名古屋大学 未来社会創造機構  
教授  
森川 高行

### 1. 街と駐車

街、とくに多くの人が集まる中心市街地と車の関係は悩ましいものだ。何しろ車は場所を取る。走っていれば車線幅と車間距離から1台当たり80～100㎡、駐車中でもマスと通路で1台当たり20～25㎡は取ってしまう。街の中心へのアクセスを車に頼るのはもとより不合理なわけである。

でも人は車で街に来たがる。途上国の都市の大渋滞を見れば明らかだ。東京やニューヨークなど、公共交通で来ることが普通の街の方が例外である。

渋滞は、自分の車がそれを助長して他の多くの車に迷惑をかけているのに、自分は自分に降りかかってくる分しかコストを払わないという、「外部不経済」をもたらしている。つまり、うまくコントロールすればみんなが得する可能性がある。そのコントロール施策の代表が「混雑課金」（通称、ロードプライシング）で、シンガポール、ロンドン、ストックホルム、ミラノなどで導入され、渋滞緩和に成功している。

ただしロードプライシングは、世間から受けの良い政策とは限らない。とくに課金される都心部エリアで商売をしている事業者からは「お客が減るので反対」という声が強い。そこで筆者は、「(都心部の) お客さんからはお金を取らないが、通過するだけの車には課金する」という「駐車デポジットシステム (Parking Deposit System, PDS) を提案している。これは、エリアに流入するすべての車にいったん課金するが、それをデポジット金と考え、そのデポジット金はエリア内での当日の駐車料金の一部として使える仕組みだ。

国土交通省新道路技術会議の助成金を受けて行った筆者らの研究によれば、詳細なシミュレーション及びモニターベースの社会実験の結果、PDSは都心部への来訪者を減らすことなく通過交通を激減させ、エリア内の渋滞を解消する効果があることがわかった。ただし国内でロードプライシングやPDSを導入するためには、道路課金のための条例を定める必要がある。

その他、附置義務駐車場設置基準の緩和や、コインパーキングの規制など、駐車車のマネジメントによって都心部の環境を改善する動きが出始めている。

### 2. 駐車と自動運転

ここ数年、交通の世界では自動運転の話題が賑やかである。高速道路上での追従、追い越し、停止などを自動で行う高度運転支援システムを搭載した車は、数年のうちには市販されるであろう。SFでの定番であった完全自動運転車、すなわちドライバーレスカーの出現はもう少し時間がかかるであろうが、やがて普及してくることに疑いはない。

ドライバーレスカーは交通システムを一変させるであろう。ここでは「駐車」ということに焦点を絞って考えてみたい。

車を運転して目的地に着くと、当然、駐車することを考える。しかし、自分で駐車しなくてもよい世界はずっと前から欧米にはあった。Valet Parkingである。たとえば、高級ホテルの車寄せに到着するとすぐに駐車係 (Valet) が出てきて彼らが駐車してくれる。帰りも玄関まで車を持ってきてくれるというごく一般的なサービスだ。このValetの仕事を手動運転でやっしまおうというのがAuto Valet Parkingだ。専用通路・駐車場で低速走行、ということなら自動運転の技術的ハードルは低くなる。

このシステムを拡張していくと、建物内の駐車場だけでなく住宅団地や都心部エリア全体で駐車の手間が要らなくなる。駐車場も人が集まる一等地ではなく遠隔地に設けられるし、駐車マスも小さくできる。

さらに、このような便利なシステムがあるならマイカーでなくても構わない、という考えになってくる。シェアリングカーが、どこでも呼び出し可能になったり、自動回送されたりする。乗車後の運転も自動でやってくれるならば、いわゆる「ロボットタクシー」である。マイカーの場合も、街で用事をしている間、駐車せずに「その辺りを自動運転で適当にまわっておいて」などという横着な人も増えるかもしれない。

こうなると、車がますます便利になり、どこに行くにも車ということが助長されるであろう。しかし、冒頭に述べた専有面積の話が解消されたわけではない。街と車、自動運転時代にはますます悩みは増えそうだ。

## 1

# 路外駐車場の配置適正化・ 駐車施設の集約化について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

## 1. 駐車場を活かしたまちづくりとは？

皆さん、“駐車場”と聞いてどのようなことを思い浮かべられるでしょうか？

自宅のガレージ、大型商業施設の広い駐車場、コインパーキング、サスペンスドラマに登場する地下駐車場、子供の頃野球をした遊び場、スケートボードの練習場……。

そんな駐車場を活かしたまちづくりと聞いて、ほとんどの方はそのイメージが湧かないのではないのでしょうか？

でも、ここで一度考えてみてください。自動車で移動するとき、目的地の近くまで来て最初にするのは何でしょうか？ まず、自動車を駐車場に駐めることですよね？ その次に自動車から下りて、歩いたり、公共交通や自転車に乗り換えたりして目的地に向かいますよね？

しかも、この行動は、すべての自動車利用者において、自動車を利用する度に発生しています。

この行動の中で、目的地に対して適切な位置に適切な収容台数の駐車場がなかったり、まちの中心部にたどり着くのに迷うようなところに駐車場があったり、駐車場から目的地までの移動手段や移動ルートがなかったりした時のことを考えてみてください。

自動車の利用そのものが不便になるだけでなく、まちなかで駐車場待ちの路上駐車が発生したり、駐車場を探す自動車がまちなかをウロウロすることにより歩行環境の安全・安心が脅かされたり、またこれらの結果、まちなかで排出された排気ガスにより空気環境が悪くなったり、余分な燃料を消費したりと、いろいろな問題が発生します。

このような観点から改めて“駐車場”というものを見つめ直してみますと、駐車場がまちなかの“交通施設”として担う役割はとて大きなものであることに気付くのではないのでしょうか？ つまり、駐車場の配置がまちなかでの人の行動パターンや回遊ルートを決定的なものであり、これからのまちづくりにおいてこの配置についての議論は必要不可欠な要素であるということに気付かされます。こうして考えてみますと、「駐車場を制する者はまちづくり

を制する！」「これからのまちづくりは、駐車場の時代だ！」と言っても過言ではありません。そして、従来のように路上駐車対策として駐車場の整備を考えるのではなく、まちの魅力を高める施策として駐車場のあり方を考えていくという発想の転換が重要となります。

本稿では、この重要な交通施設である駐車場の配置適正化について、必要性の背景、手段及び目的等を紹介いたします。

## 2. 駐車場法とは？

駐車場に関する法制度として、駐車場法があります。

この法律は、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関して必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として、昭和32年（1957年）に制定されました。

制定の背景には、当時、自動車保有台数が急速に増加する中で、都市部では慢性的な駐車場不足、路上駐車、交通渋滞等の問題が発生しており、駐車場整備に対する社会的要請の高まりがありました。つまり、駐車場の絶対的な量が不足していた時代において、駐車場の量的整備を目的に制定された法律と言えます。

特にこの法律における駐車場整備地区、駐車場整備計画及び附置義務制度については、まさしく量的整備を目的として規定された制度と言えます（注：附置義務制度…地方公共団体が定める条例に基づき、一定規模以上の建築物の新築・増築を行う建築主に対し、駐車施設の附置を義務付ける制度）。

## 3. まちづくりにおける駐車場配置の課題

近年、まちづくりにおける駐車場の配置について様々な課題が顕在化しています。たとえば、まちなかにおける附

置義務駐車施設の敷地内立地や小規模な路外駐車場の立地等が挙げられます。これは、駐車施設が敷地内に立地することにより、1階部分の有効な空間利用を阻害するといった課題を生じさせていますが、この附置義務制度が自己敷地内への附置を原則としていることに起因したものとも言えます。また、小規模な路外駐車場の立地については、まちの賑わいにとって重要な、歩行者の往來を優先させるべきまちなかにおいて、駐車場の出入口が不規則に設けられることになり、自動車と歩行者との交錯を発生させるといった課題を生じさせています。

これらに加え、統一性を欠いた駐車場の立地により、まち並み景観に影響が生じる等の課題も生じています。

さらに、市街地の再開発等で大規模な集客施設が建設される場合においては、敷地の接道状況や周囲の道路交通状況等から、再開発エリア内に駐車施設を附置することが物理的に不可能になるといった課題も生じています。

これらのことから、量的整備が求められてきた駐車場に対し、新たに“質的な整備”が求められる時代になったと言えます。

#### 4. 目指すまちの姿

それでは、どのようなまちづくりを進めていけばいいのでしょうか？

ここでは、「路外駐車場の配置適正化」と「駐車施設の集約化」の2つをキーワードに、目指すまちの姿について説明します。

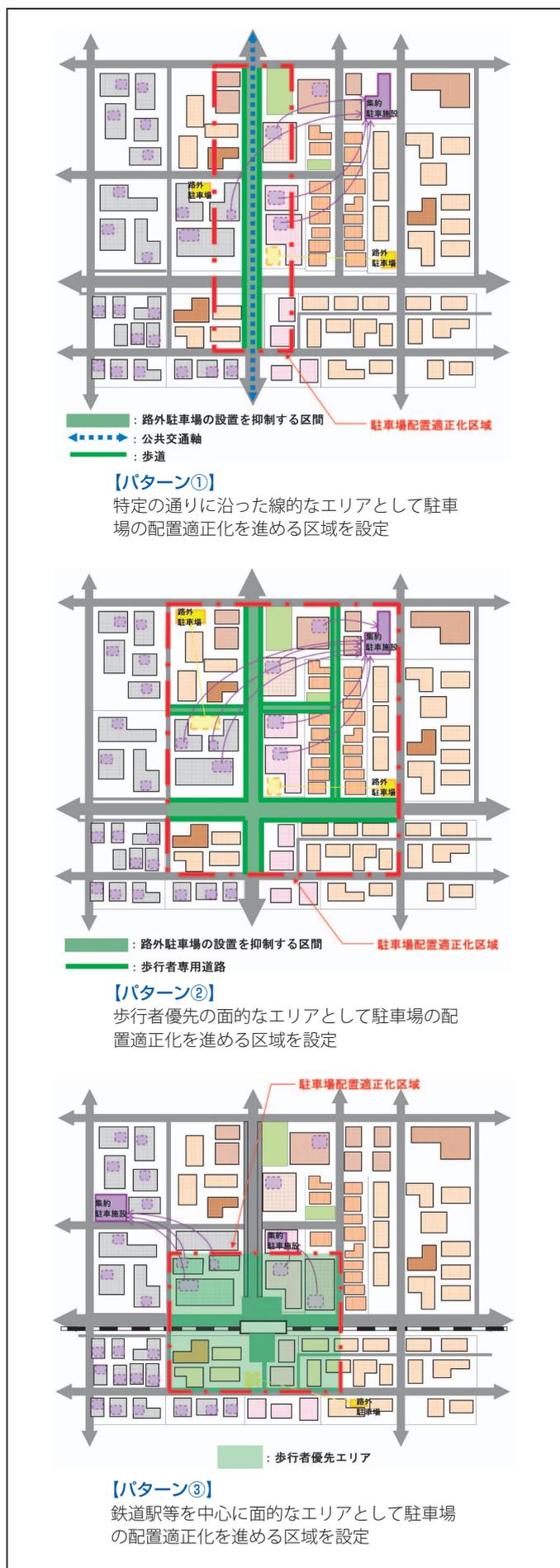
3で挙げた課題を解決する施策として、現在、都市局では、路外駐車場の配置適正化と附置義務制度下で設置される駐車施設の集約化を推進しています。これは、まちなかの路外駐車場を適正配置し、都市の周縁部（フリンジ）に駐車施設を集約化することにより、歩行者等にとって利便性・安全性の高い「健康に歩いて暮らせるまちづくり」を実現し、まち並みの連続性確保、賑わいや都市の魅力創出を期待するものです。

そのようなまちづくりにおける駐車場の配置については、図-1のようなパターンが考えられます。

#### 5. 施策の推進手段

4で説明したまちづくりを進めていくには、主に以下のような手段が考えられます。

図-1 まちづくりにおける駐車場配置のパターン



- (1) 現行の駐車場法制度の活用  
隔地による附置等
- (2) 駐車場法以外の法制度の活用  
都市計画法、景観法、道路交通法等
- (3) 自主条例の制定  
駐車場配置適正条例、まちづくり条例等
- (4) 都市の低炭素化の促進に関する法律  
駐車場法の特例措置
- (5) 都市再生特別措置法  
駐車場法の特例制度

### (1) 現行の駐車場法制度の活用

駐車施設の附置については、標準駐車場条例において昭和32年の策定当初より特例として隔地による附置についての条文を設けていましたが、これはやむを得ない場合において限定的に運用される傾向がありました。

しかし、隔地による附置は、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して駐車施設の配置を戦略的に誘導する上で有効な手段であり、都市局では、その積極的な活用を推進しています。

たとえば、大阪市の「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」では、規定された基準を満たす駐車場を共同駐車場として指定することを可能としており、対象となる建築物については、自己敷地内または共同駐車場への隔地による附置が選択できる制度となっています。

### (2) 駐車場法以外の法制度の活用

駐車場法以外の法制度により、駐車場配置をコントロールしていくことも可能です。

たとえば、都市計画法に規定される地区計画や景観法に規定される景観計画の各制度の適用により駐車場の立地を抑制することが可能であり、これらの制度と連携させて、(1)の隔地による附置を推進する手段もあります。

また、道路交通法に基づいて一般車両の通行を禁止すること（トランジットモールの導入）により、結果として駐車場の立地がコントロールされる場合もあります。昨年4月に導入された姫路駅北側のトランジットモールでは、駅前のコアエリアにおいて駐車場の設置ができない状況となっています。

### (3) 自主条例の制定

地方公共団体が制定する自主条例については、金沢市の「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」や横浜市の「横浜市地域まちづくり推進条例」等の事例があります。

これらは、地方公共団体が地域の実情・課題に対応し、目指すまちの姿の実現に向けて独自の制度として制定された条例です。

### (4) 都市の低炭素化の促進に関する法律

平成24年に施行された「都市の低炭素化の促進に関する法律」において、駐車場法の特例措置として、「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設」が規定されています。この制度は、条例によって、自己敷地内への駐車施設の附置を規制し、集約駐車施設への隔地による附置のみに限定することも可能としています。

制度の詳細や導入方法については、「都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく駐車施設の集約化に関する手引き」を国土交通省のホームページ ([http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000040.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html)) において公表していますので、是非ご活用いただければと思います。

### (5) 都市再生特別措置法

平成26年に改正施行された「都市再生特別措置法」において、駐車場法の特例制度として、「駐車場配置適正化区域」、「駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設」が規定されています。

これは、(4)で説明した集約駐車施設に加え、条例で規定された規模以上の路外駐車場について、その配置等基準を規定することを可能としています。

制度の詳細や導入方法については、「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き」を国土交通省のホームページ（URLは同上）において公表していますので、是非ご活用いただければと思います。

## 6. おわりに

駐車場の配置適正化については、現行の駐車場法制度の活用や他の法制度の活用、自主条例の制定等、いろいろな推進手段があり、どの手段を採用するのかは地方公共団体の方針次第です。

駐車場を活かしてどのようなまちづくりを進めていくのか？ まず、この部分をしっかりとイメージしていただくことが重要であり、その実現にはどの手段をとれば効果的であるのか検討していただければと思います。

本稿がその施策・取組みの推進において、少しでも参考になれば幸いです。

## 1. はじめに

我が国では、高齢化を伴う人口減少局面に突入するとともに、地方から東京を代表とする大都市への人口流出も続いており、まちづくりの命題もより一層、持続性や活性化に焦点があたることとなる。そして、これらへの対応の包括的な方針として打ち出されているのがコンパクトシティであり、取組みの戦略が「施策のパッケージ」と「連携」である。

駐車場整備の議論においても、これら社会経済環境の変化による影響や問題を踏まえ、まちづくりの視点に立って駐車場自身の課題に対処しつつ、戦略的な整備と活用を行うことが望まれ、それを支える施策が必要と言える。

## 2. 駐車場を取り巻く環境と課題

### (1) 余剰感がある路外駐車場

駐車場やそれを取り巻く環境変化のうち、直接的に影響するものとしては、自動車の保有台数や交通量が増加傾向から横ばいもしくは減少傾向に転じていることがある。すなわち総体的には駐車需要の圧力は緩和される方向にあるが、この背景には昨今の若年層の自動車離れや、カーシェアリングの普及なども影響していると考えられる。

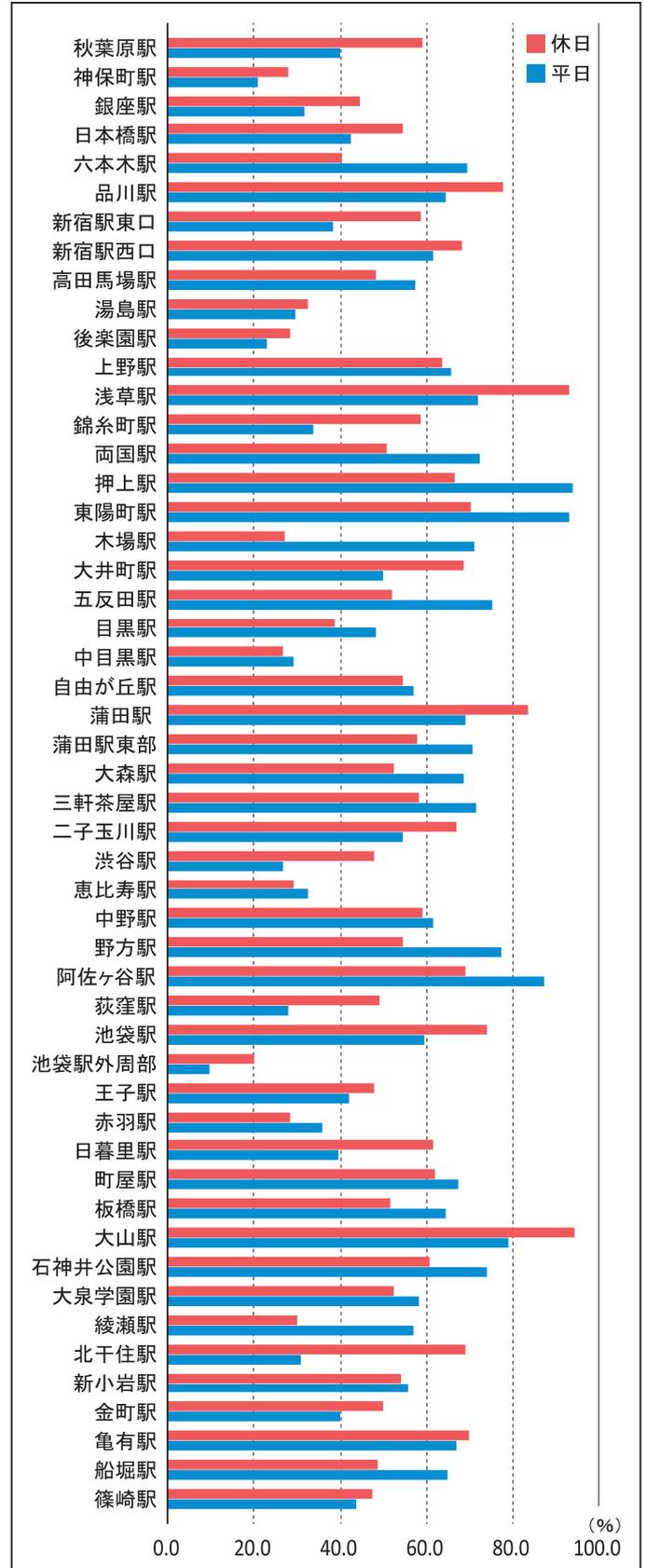
一方、駐車場の供給側に目を向けると、駐車場法に基づく附置義務制度による路外駐車場整備に加え、暫定的な土地利用としてスタートしたものの、急速にその数を増加させているコインパーキングの台頭もあり、ストックとフローの両面で駐車容量は増加している。

ちなみに東京23区内の主要駅周辺の路外駐車場を対象とした(公財)東京都道路保全公社の調査結果によると(図-1)、多くが平日、休日ともにピーク時利用率は70%以下である。すなわち、量的な充足が主眼である時代は過ぎたといえ、実態に即した供給を行うと同時に、既存の余裕施設を有効活用することも必要になっている。

### (2) 小規模駐車場の増殖

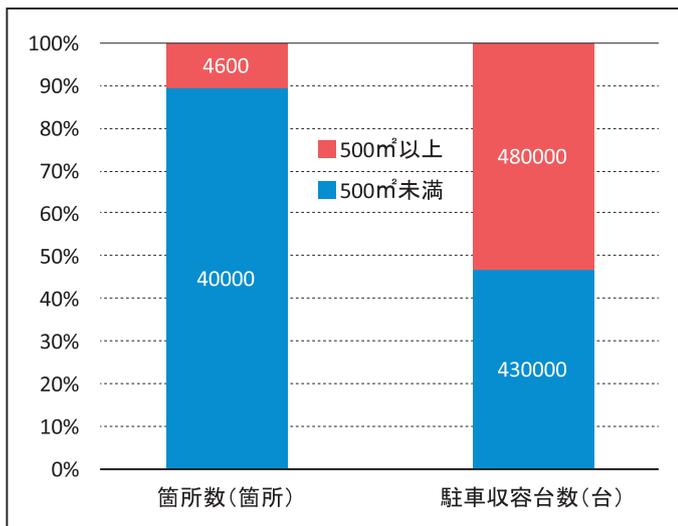
我が国の路外駐車場のほとんどは500㎡未満の小規模駐車場であり、(一社)日本パーキングビジネス協会の調査結果によると(図-2)、平成23年時点で全体約11.5万箇所のうち約10万台、90%を占めており、しかもそのうちの約4万箇所はコインパーキングである。

図-1 ピーク時駐車場利用率



出所：「平成23年度路上駐車実態調査」(公益財団法人東京都道路保全公社)を基に作成

図-2 駐車場箇所数と収容台数



出所：「コイン式自動車駐車市場に関する実態調査～500㎡未満の小規模自動車駐車場の分析～」(一般社団法人日本パーキングビジネス協会、平成23年)を基に作成

市街地に小規模な駐車場が数多く立地することは、土地利用や景観の面、入出庫する自動車と歩行者のクロスなど交通処理と安全性の面でも懸念され、ひいては都市の魅力や賑わいを阻害することにもなる。

しかしながら、今やコインパーキングによって一定の駐車需要がまかなわれている実態と、土地オーナーと事業者によりビジネスモデルとして確立された土地活用事業である事実からは、駐車場施策やまちづくりにいかに貢献できるかという視点で捉えなおすことも必要であろう。

### 3. まちづくりの課題認識

駐車場を戦略的にまちづくりに活用するためには、まちづくりの問題や課題を、駐車場整備との関連で具体的に把握、整理する必要がある。

いくつかの機会を通じて把握されたこれらの課題を挙げると次のとおりであり、駅周辺や商店街でのものが主体にはなっているが、住宅地でも小規模駐車場の侵入により、類似の課題が生じていることは想像に難くない。

#### ①再開発の促進

- 敷地集約して一体的再開発を行うと、附置義務が発生し、再開発の事業性が低下するおそれがあり、結果的にまちの更新などが進まない(郊外駅周辺)
- 駅直近の再開発などで附置義務に対応する場合、駅周辺地区には大規模駐車場を整備する余地が少ない(大都市ターミナル駅周辺)

#### ②自動車交通の流入抑制

- 駐車場の立地が、混雑する中心市街地へ自動車交通の呼び込みを生じさせている(大都市ターミナル駅周辺)

#### ③歩行者の安全確保

- 小規模駐車場の乱立により、入出庫の自動車と歩行者の安全性が阻害されている(大都市ターミナル駅周辺)
- 買物客などが快適に回遊できるよう、歩行者空間が連続した歩きやすい環境整備が必要である(商店街)

#### ④中心市街地の活性化

- 駐車場の増加により商店街としての連続性が損なわれるなど、賑わいづくりを阻害している(商店街)

#### ⑤景観の向上

- 景観的配慮の無い駐車場が、美しいまち並みを持つ商店街づくりを阻害している(商店街)

## 4. まちづくりに向けた駐車場施策の展開

このような課題は、都市と自動車交通を取り巻く外部環境の変化や実態と、駐車場法(昭和32年)に基く附置義務制度などの運用にギャップが生じていることも一因と考えられる。

ただし、国は「標準駐車場条例の改正」(直近：平成26年8月1日)、「都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく駐車施設の集約化に関する手引き(改訂版)」(平成27年3月)、「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き(改定版)」(平成27年3月)などにより、地方公共団体の取組みを支援する一方、地方公共団体でもこれらの活用に加え、条例やまちづくり協定などによる独自の取組みを実施している例もあることに留意すべきである。

これらを踏まえて、今後の駐車場施策として検討が望まれる点を挙げ、参考となる海外での取組みを整理しておくものである(表-1、図-3)。

表-1 海外の駐車場施策の概要

対象都市		施策
イギリス	ノッティンガム	・駐車場の集約化 ・公共交通サービスの財源確保
	ケンブリッジ	・駐車場の立地及び規模の誘導
ドイツ	ブレーメン	・公共交通の利便性向上 ・交通結節点としての駐車場
	フライブルク	・公共交通機関の利用促進 ・交通結節点としての駐車場
フランス	ストラスブール	・公共交通及び車の動線に合わせた駐車場の確保
	モンペリエ	・駐車場の運営・維持・管理の仕組み ・公民連携
アメリカ	サンフランシスコ	・デザインコントロールにより地区別・用途別に台数を細かく設定 ・ICTの利活用
	ポートランド	・駐車場の立地及び規模の誘導

図-3 サンフランシスコ附置義務設定



出所：サンフランシスコウェブサイト

①集約化と配置適正化

- 現行でも附置の特例として、やむを得ない場合に隔地での附置義務駐車場の整備が認められているが、まちづくりの視点で、柔軟にかつ広く配置範囲を設定すること
- 既存ストックの活用や効率的な土地利用のために集約化を目指す一方、担保性確保を前提にコインパーキングを含めた駐車場集団での附置受止めを可能とすること

②整備原単位の的確化

- これまでも附置義務原単位の緩和や、実情に応じた地域ルール適用が実施されているが、集約化の判断と根拠に資するための確な原単位を設定すること

③多面的な駐車場マネジメントの確立

- 駐車場は自動車交通に極めて影響する施設であるが、空間・機能・料金でのマネジメントにより、歩行者空間拡

充、公共交通利用促進などを誘導すること

- この場合、ICTの活用により効率と効果を高めること

5. おわりに

今回は主として乗用車に関わる駐車場の議論であったが、駐車場需要としては、都市内における物流交通と荷捌き、昨今のインバウンドと観光立国政策により、さらなる増加が見込まれる観光バスの駐車課題にも取り組んでいく必要があることを付記し、本稿のおわりとしたい。

なお、本稿の作成にあたっては、国土交通省都市局街路交通施設課のご協力をいただいたことに感謝する次第です。

## 1. はじめに

横浜市では、昭和38年に横浜市駐車場条例を制定し、一定の要件を満たす建築物を新築等する際に駐車場の設置を求めてきました。

一方、平成初期には、自動車交通が大幅に増加し、駐車場不足が違法な路上駐車の一因となって交通渋滞を引き起こすなど大きな課題となっていました。

そこで、平成8年に横浜市駐車場整備基本計画を策定するとともに平成10年には駐車場整備地区ごとに具体的な駐車場整備計画を定めるなどして、駐車場整備を推進してきました。

その結果、平成20年頃の実態調査では、各駐車場整備地区で整備目標量をおおむね達成し、駐車場の供給量が需要量を上回る状況となりましたが、地区の特性に応じた駐車場整備などが課題となってきました。

## 2. 敷地内に駐車場を設置することの弊害

横浜市では、横浜市駐車場条例により、駐車需要を発生させる建築物に対し、敷地内に駐車場を設置することを義務付けています。しかし、平成19年頃には、駐車場やその出入口がまちづくりや道路交通と無関係につくられ、景観や交通の円滑化に悪影響を与えている場合があることが課題となっていました。

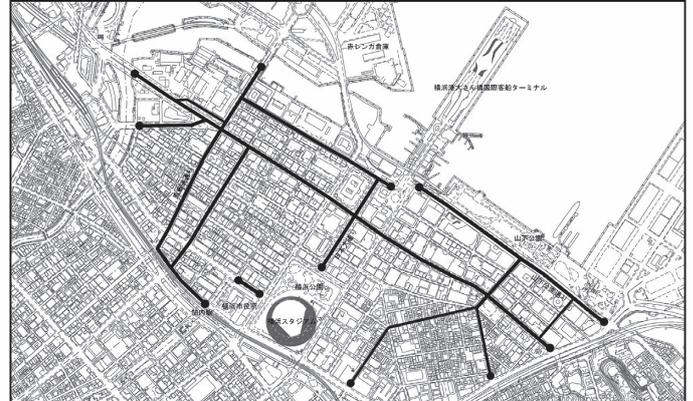
## 3. 敷地外での駐車場確保の推奨

平成16年には、国が示す標準駐車場条例が改正され、駐車場の出入口が随所に設けられることは、交通阻害や土地の効率的な利用の観点から問題が多いことから、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、敷地外に駐車場を効果的に確保することが推奨されるようになりました。

また、横浜市でも敷地内に駐車場の設置を義務付けることが、良好な景観やまちの賑わいを阻害する場合があることから、平成19年に改正した横浜市駐車場整備基本計画では、敷地外駐車場の設置を柔軟に認めていく必要があるとの方針を示しました。

この改正を受け、平成19年に改正した横浜市駐車場条例では、「交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に

図-1 関内地区で指定している道路図



資するものとして市長が認める場合」に敷地外に駐車場を設置することを認める規定を追加しました。

具体的には、横浜市駐車場条例取扱基準に定めており、地区計画や景観計画などのまちづくり方針の中で、駐車場やその出入口の設置を避けることが明確に規定されている道路について、図に示し、その道路に敷地が接する場合に敷地外駐車場の設置を認めています。

## 4. まちづくり方針と連携した駐車場配置の誘導

### (1) 大口通地区

大口通地区では、マンション等の建築によりビルの1階部分が店舗ではなく住居や駐車場となることによって、商店街の連続性が損なわれるなど、賑わいのある商店街づくりにとって問題が起きるようになってきました。

そこで、商店街の賑わいを壊しかねない建築やテナント等について、大口通商店街らしさを壊すことのないよう誘

図-2 大口通地区周辺図





写真-3 集約駐車場



#### (4) 横浜駅周辺地区

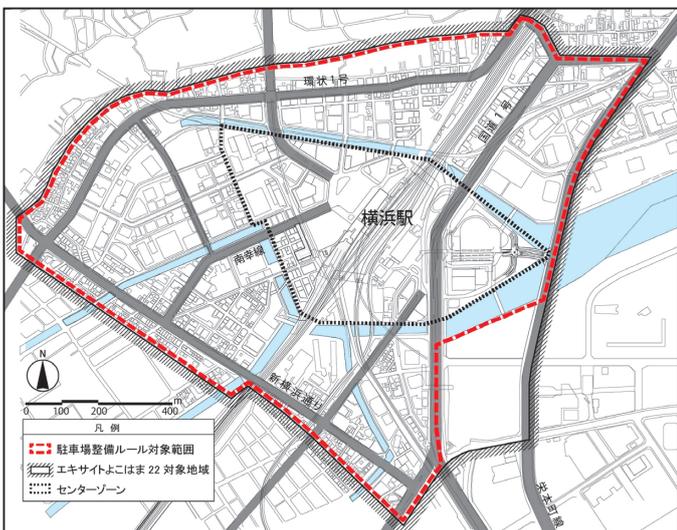
横浜駅周辺では、国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題を解消し、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるためにエキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）を平成21年に決めました。

その中で施設整備の基本方針を示しており、駐車場についても方針を定めています。具体的な内容については、「エキサイトよこはま22駐車場整備ルール」を定め、取り組んでいます。

駐車場の配置の方針では、横浜駅周辺に定められたセンターゾーン内は、附置義務駐車場も含めた駐車場をセンターゾーン外に設けることを認めています。センターゾーン外は、敷地内駐車場を原則としますが、集約化に資する場合は敷地外駐車場も認めています。

また、開発に併せて「駐車場整備」「駐車場連携」「公共交通利用促進等」の項目ごとに適切な駐車場マネジメントに取り組んだ開発者に対して、大規模小売店舗立地法に基づく必要駐車台数の緩和や敷地外駐車場の設置などを認めています。

図-5 横浜駅周辺図



## 5. 横浜市駐車場条例の改正

平成19年以降、駐車場の配置については、地区計画等に駐車場やその出入口の設置を避けるなどの規定がある場合に敷地外駐車場の設置を認めていますが、附置義務基準は、条例適用地域に均一に適用していました。

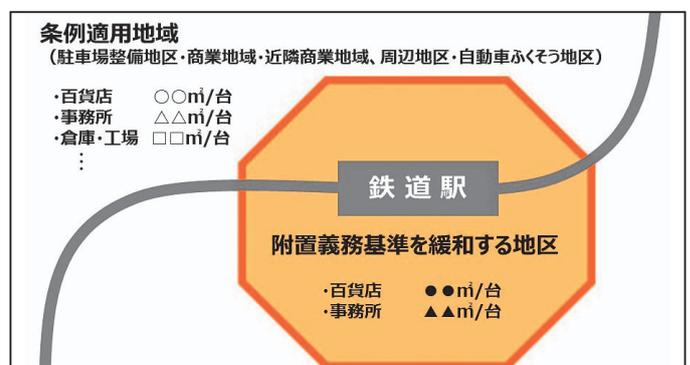
しかし、都心部では鉄道やバスなどの公共交通機関が充実し、駐車需要が減少している地区が見られるなど、条例適用地域に均一に基準を適用する方法では、地区ごとの駐車需要に適切に対応することが難しくなってきました。

平成16年以降、国が示す標準駐車場条例や技術的助言において、地域の駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応について示されていることも踏まえ、平成28年3月施行の改正した横浜市駐車場条例では、事務所の附置義務基準の緩和と併せて、地区の駐車需要を踏まえた附置義務基準の緩和ができるように規定を追加しました。

この規定は、都心部の鉄道駅周辺などの地区について、鉄道やバス等の交通機関の利用状況や駐車需要の実態を踏まえつつ、市長が別に附置義務基準を定めることができるようにしたものです。

具体的な地区や附置義務基準は、今後、横浜市駐車場条例取扱基準に指定する予定となっています。

図-6 附置義務基準を緩和する地区のイメージ



## 6. おわりに

横浜市では、これまでも地区計画等のまちづくりの方針と連携して駐車場の配置について誘導を行ってきましたが、今回の条例改正により、駐車場の整備量についても地区の駐車需要を踏まえて戦略的にコントロールすることが可能となりました。

附置義務基準を緩和する地区の指定はこれからになりますが、地区の特性を生かした歩行者や公共交通機関を中心とするまちづくりなどをこれまで以上に推進していきたいと考えています。

# 京都市における付置義務駐車場特例制度 ～「歩いて楽しいまち」を目指して～

京都市 都市計画局 都市企画部 都市計画課

## 1. 京都市の駐車場施策

昭和30年代の高度経済成長期以降、経済の発展や人口増加、自動車保有台数の上昇に伴い、自動車交通量や駐車需要が増加し、駐車場が不足するという情勢が続きました。

京都市では、昭和35年の京都市駐車場条例の施行により、都心部の駐車場整備地区とその周囲に限定した付置義務制度を創設し、主に都心部で駐車施設の整備推進を図ってきました。平成3年には駐車場条例の改正を行い、付置義務の強化やほぼ市内全域への対象拡大を図りましたが、駐車需要の急増に対して駐車場の供給が追いつかず、依然として路上駐車により生活環境等が悪化している状況を踏まえ、平成8年に「京都市駐車施設に関する基本計画」、平成9年に「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」を策定しました。これらの計画に基づき、それまでの付置義務制度による駐車場施策に加え、行政による大規模な路外駐車場の整備促進等を図っていきました。

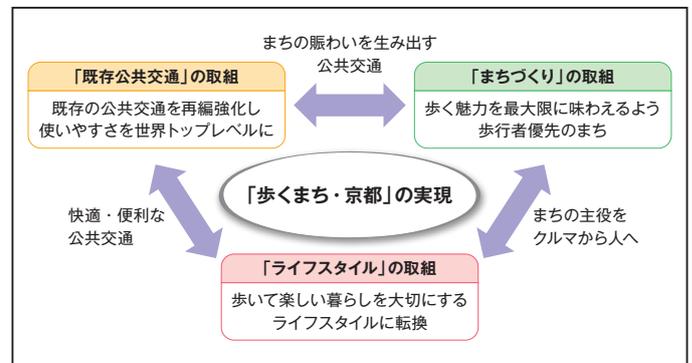
その後、時代が進むに連れ、駐車場整備に反比例して、自動車保有台数・交通量や駐車需要が減少傾向となっていく、駐車場が供給過多となっていきました。そして、このような情勢の変化を踏まえ、本市の駐車場施策は大きな転換期を迎えることとなります。

平成22年にこれまでのクルマを重視したまちと暮らしから「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに力強く転換し、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を通じて、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指して、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し、「既存公共交通」「まちづくり」「ライフスタイル」の3つを柱として取り組みを展開していくことを掲げました（図-1）。その後、本戦略の理念を踏まえ、「京都市駐車施設に関する基本計画」及び「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」を改正し、駐車場施策についても「歩いて楽しいまち」を目指した方針に転換しました。その一環として、必要な駐車需要等を踏まえた駐車施設の有効活用と将来の適切な配置を促し、公共交通利用の促進と自動車利用・流入を抑制するため、平成23年の京都市駐車場条例の改正により、付置義務対象の用途細分化や付置義務台数を緩和するとともに、公共交通利用促進措置による付置義務台数の引下げ特例制度を創設しました。

さらに、平成24年には引下げ特例制度の対象を拡大し、平成26年には自動二輪車の付置義務制度を創設しました。

また、その他の駐車場施策としても、パークアンドライドにより郊外の既存駐車施設を有効活用し、都心部への自動車交通を抑制する施策を拡大しており、公共交通の利用を促進するモビリティマネジメント等の全市的な自動車流入抑制策に取り組んでいます。

図-1 「歩くまち京都」総合交通戦略 3つの柱の相乗効果



## 2. 駐車場施策に関連する近年の取組み経過

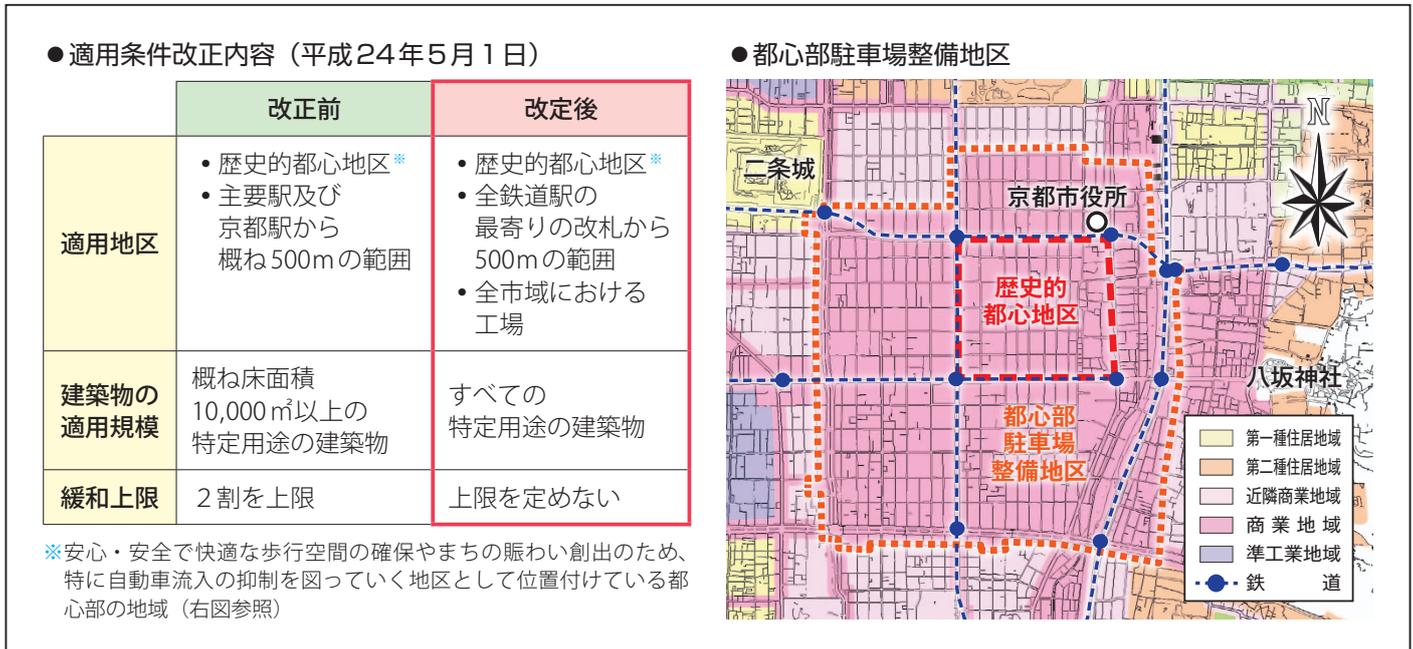
- |          |   |
|----------|---|
| 平成22年1月  | 「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定  |
| 平成22年6月  | 「京都市駐車施設に関する基本計画」及び「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」の改正   |
| 平成23年5月  | 改正京都市駐車場条例及び施行規則の施行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物用途区分の細分化と、用途区分毎の付置義務基準を緩和</li> <li>・駐車場整備地区における隔地制度の緩和（距離制限を200mから500m）</li> <li>・公共交通利用促進措置による付置義務台数引下げ特例制度の創設</li> </ul> |
| 平成24年5月  | 改正京都市駐車場条例施行規則の施行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用促進措置による付置義務台数引下げ特例制度の対象拡大</li> </ul>  |
| 平成26年10月 | 改正京都市駐車場条例及び施行規則の施行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動二輪車の付置義務化</li> </ul>  |

### 3. 公共交通利用促進策による付置義務台数の引下げ特例の適用条件改定について

平成23年5月1日に施行した改正駐車場条例において、都心部駐車場整備地区内で特に公共交通の利便性の高い歴史的都心地区とその四隅にある主要な駅及び京都駅周辺において、「歩くまち・京都」の実現に寄与する公共交通利用促進策を実施する特定用途の大規模建築物（述べ床面積10,000㎡以上）に対しては、付置義務台数の2割に相当する台数を上限に付置義務台数を引き下げる特例制度を開始しました（図-2）。しかし、対象外の規模・地域の建築物への適用相談を受けたことや、付置義務対象となる商業施設での利用者アンケートや市内各地の鉄道駅周辺での駐車実態再調査の結果を踏まえ、「歩くまち・京都」の着実な推進を目指してクルマから公共交通機関への利用転換をより一層促進するため、翌年の平成24年5月1日には、適用地区を全鉄道駅の周辺に拡大し、引下げ限度を撤廃する等、制度のさらなる拡大を行いました（図-2）。

その結果、マイカー通勤禁止の社内規定化や公共交通機関で利用可能な一律料金乗車券の宿泊オプション付与等により、ホテルを中心に一年間で7件程度に本特例制度を適用し、公共交通利用を促進しながら自動車流入の抑制等を図っています。制度適用建築物の供用後には、実施状況報告を義務付けるとともに、現地確認を行い、制度適用による影響の経過観察を行う等、制度の補完をしながら、継続して運用できるよう取り組んでいます（図-3）。

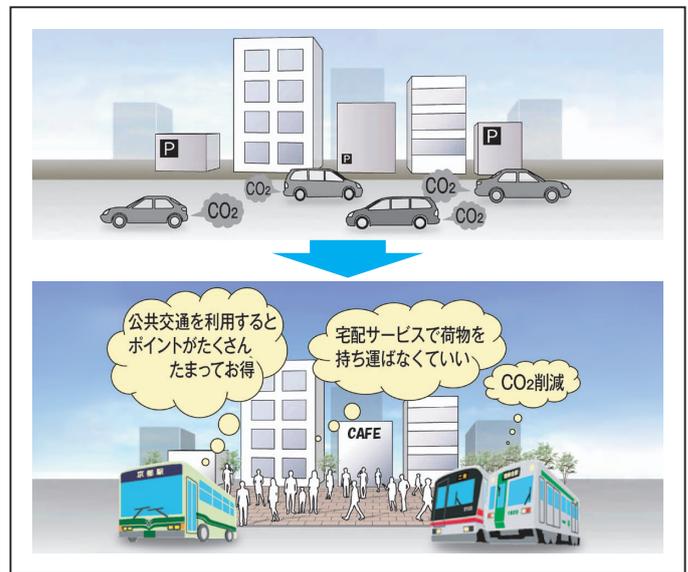
図-2 引下げ特例の適用条件



### 4. 今後の取組み

京都市は、1200年を越える歴史を積み重ねてきた歴史都市であり、また、米国「Travel + Leisure」誌において、読者投票により世界の人気都市を決める「ワールドベストシティ」ランキングで2年連続1位になる等、世界から注目が高まる「国際文化観光都市」でもあることから、市民をはじめ、海外からの観光客にとっても、京都に住んで良かった、来て良かったと思っただけのまちづくりが求められています。今後も、「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念のもと、京都にふさわしい駐車場施策により、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を推進していきます。

図-3 公共交通利用促進のイメージ図



## 1. はじめに

昭和33年10月1日に公布された東京都駐車場条例（以下「都条例」という）には、東京都が設置する駐車場法第2条第2号に規定する路外駐車場及び道路附属物駐車場の設置、管理及び駐車料金について定められているほか、同法第20条第2項に基づく駐車場整備地区に接続する周辺の区域の指定、同条第1項に基づく大規模の建築物に附置する駐車施設の台数や規模等についても定められています。

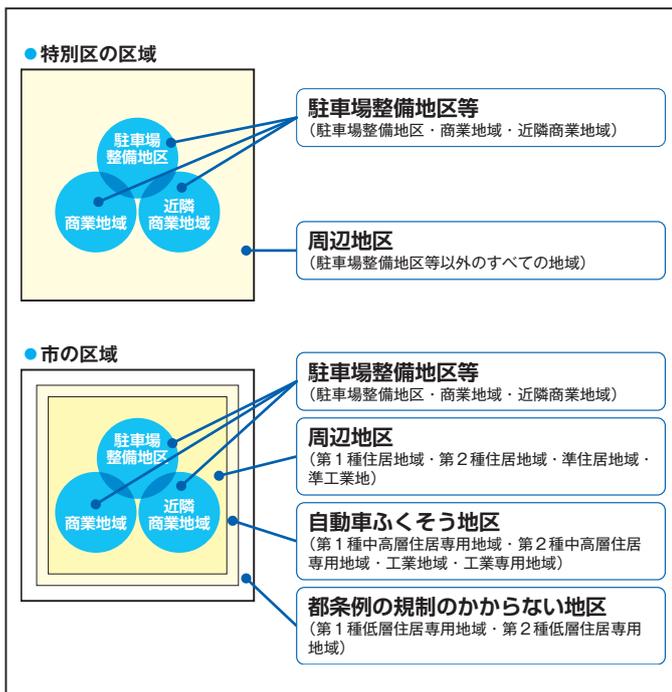
このうち、駐車場法第20条及び第20条の2に基づく附置義務駐車施設の規定に触れつつ、地区特性に応じて策定される附置義務基準、いわゆる「地域ルール」について、その制度内容及び都内で策定されている各地域ルールを紹介していきます。

## 2. 都条例に基づく附置義務駐車施設

## (1) 適用地区

都条例は、特別区及び市の区域内に限り、適用されます。また、都条例において、特別区及び市の区域において、適用される地区を以下のとおり定めています（図-1）。

図-1 適用地区



## ①特別区の区域

全域が対象となり、「駐車場整備地区等」または「周辺地区」に分類されます。

## ②市の区域

「駐車場整備地区等」「周辺地区」「自動車ふくそう地区」及び都条例の規制のかからない地区に分類され、前3地区に規制がかかります。

## (2) 対象建築物の用途及び規模

都条例においては、建築物の用途を、特定用途（劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場またはこれらの2以上のもの）と非特定用途（特定用途以外の用途）の2つに分類し、各用途について、都条例の適用対象建築物となる規模を定めています。

## (3) 附置義務基準

附置義務台数は、原則、用途地域等や建築物の用途により定められた床面積の数値で、建築物の床面積を除いて算出します。なお、延べ面積が6,000㎡未満である場合や延べ面積が6,000㎡を超える大規模事務所の場合は緩和措置があります。

また、荷さばき駐車施設や障害者用駐車施設についても、一定の台数の算出方法や、駐車施設の規模が定められています。

## 3. 地域ルール制度

上記で述べたとおり、都条例による駐車施設の附置義務制度は、原則として、建築物単位に一律の基準によって駐車施設の設置を義務づけるものです。しかし、地域によっては、基準どおりに駐車施設を設けることが不合理な場合があります。

このため、平成14年3月29日に条例を改正し、「駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られていると認める場合」に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集約設置等、地区特性に対

応した駐車施設の整備基準（以下「地域ルール」という）による駐車施設の設置を可能にしました（平成14年10月1日施行）。

地域ルールの対象地区は、都市計画法第8条に基づく駐車場整備地区内にあって、①公共交通機関が集中する業務地区で、駐車施設の供給が過剰であることが明らかな地区、②高密度の商業地区で、街並みの形成上、建築物単位よりも街区単位で駐車施設を集約配置することが望ましい地区のいずれかに該当する地区としています（表-1）。

また、地域ルールを策定するためには、駐車場整備計画において地域ルールの適用地区等を位置づけるとともに、区市、学識経験者、地区の住民組織、交通管理者、都で構成する地域ルール策定協議会を設置した上で、適用地区の調査及び分析を行うこと等が必要です。

現在、都内には、5つの地域ルールが策定されており、そのうち4つの運用が開始されています。

### (1) 銀座地区（中央区）

駐車施設を適切に確保することにより、銀座のまちづくりにふさわしい駐車環境の改善を図ることを目的として、「中央区附置義務駐車施設整備要綱」が平成15年9月に策定され、平成15年12月に施行されました。

#### ①適用地区

銀座一丁目から八丁目が適用地区となります。

#### ②駐車施設の附置義務基準

事業区域（都市計画法第4条第12項の開発行為及び建

築基準法第6条第1項の規定による建築で、都条例が適用される事業を行う区域）が500㎡未満の場合、都条例に規定する附置義務台数を事業区域内または集約駐車場内に確保することとしています。

また、事業区域が500㎡以上の場合、都条例に規定する附置義務台数に1.2を乗じて得た台数を事業区域内に確保することとしています。

なお、事業区域が500㎡以上の場合、事業区域の周辺において荷さばき時間の指定やローディングベイの設置等、駐車施設等の設置に代わる有効な処置がとられていると区長が認める場合、荷さばき駐車施設や障害者用駐車施設についての特例措置があります。

### (2) 大手町・丸ノ内・有楽町地区（千代田区）

都心地区として相応しい交通環境を作り出し、安全で、安心して快適に過ごせるまちとするため、地域特性を踏まえた適切な附置義務駐車場の整備と、交通の円滑化と安全性を確保することを目的として、「大手町・丸の内・有楽町地区の附置義務駐車場整備の特例に関する地域ルール」が平成16年9月に策定、施行されました。

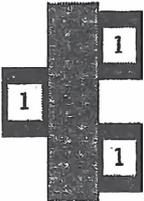
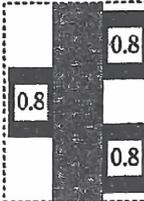
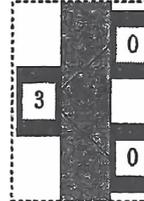
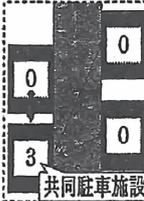
#### ①適用地区

大手町一丁目、二丁目、丸の内一丁目から三丁目、有楽町一丁目、二丁目が適用地区となります。

#### ②駐車施設の附置義務基準

対象建築物の用途別駐車需要台数、都条例に規定する附置義務台数に一定の緩和係数を乗じて算出した台数または

表-1 地域ルールのパターン

	一般型	公共交通が発達した地区		
		都心公共交通型	街並みの形成に重点をおく地区	
		街並み形成型	集約立地型	
地区のイメージ	 <p>一般地区</p> <p>設置台数 = 附置台数 × 1</p>	 <p>駐車施設過剰</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通充足</li> <li>自動車分担率(少)</li> </ul> <p>設置台数 = 附置台数 × 0.8等 (緩和できる)</p>	 <p>駐車施設設置困難</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高容積率</li> <li>小規模敷地</li> <li>都心商店街</li> </ul> <p>設置台数 = 附置台数 ± α (大型建築物に集約)</p>	 <p>駐車施設設置不可</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>モール商店街等</li> </ul> <p>設置台数 = 附置台数 × 1</p>
附置例の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般の附置義務基準</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車施設の需要調査等に基づき、附置義務基準を緩和</li> <li>共同化等も可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>床面積6,000㎡以上の建築物に集約整備</li> <li>一方、6,000㎡未満の建築物は附置義務免除</li> <li>ただし、負担金あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務を免除し、地区全体の附置義務台数を共同駐車施設で整備</li> <li>ただし、負担金あり</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象建築物に駐車施設が整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体に対応する駐車施設の整備が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体に対応する駐車施設の整備が可能</li> <li>駐車施設の出入口の集約化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体に対応する駐車施設の整備が可能</li> <li>歩行者専用道路の整備による、荷さばき駐車施設等の集約化</li> </ul>

大規模小売店舗立地法による商業施設駐車場整備台数のうち、最大の数値となります。

また、台数を決めるにあたっては、乗用車、貨物車、自動二輪車の利用状況の違いにより、それぞれ個別に検討する必要があります。

### (3) 渋谷地区（渋谷区）

地区特性や将来のまちづくり、駐車施設の需給バランス等を考慮し、地区全体での総合的な取組みにより、駐車施設の適切な確保と運用を図り、利用者の利便性の向上及び交通環境の改善に資することを目的として、「渋谷地区駐車場地域ルール」が平成23年6月に策定され、平成23年12月に施行されました。

#### ①適用地区

渋谷駐車場整備地区が適用地区となります。

#### ②駐車施設の附置義務基準

対象建築物の需要台数に、駐車施策に伴う台数（周辺の路上駐車状況等を勘案し、地域貢献として確保すべき駐車スペース等を踏まえて設定する台数）を加算した数値となります。

なお、地域貢献として確保すべき駐車スペース等には、荷さばき駐車施設や障害者用駐車施設、自動二輪車駐車施設、駐車場ネットワークの形成、一体的運営などが挙げられます。

また、駅直近地区については、地区外からの隔地を抑制し、地区外への隔地を促す考えとなっています。

### (4) 新宿駅東口地区（新宿区）

地域特性、まちづくりの方向性、駐車施設の整備及び活用に関する課題等を踏まえ、地域と行政が一体となり総合的な取組みを行うことにより、駐車施設の適切な確保と運用を図り、もって駐車施設利用者の利便性の向上及び交通環境の改善に向けたまちづくりの実現に資することを目的として、「新宿駅東口地区駐車場地域ルール」が平成25年3月に策定され、平成25年11月に施行されました。

#### ①適用地区

新宿三丁目が適用地区となります。

#### ②駐車施設の附置義務基準

延べ面積が50,000㎡を超える百貨店については、都条例に規定する附置義務台数となります。

その他の建築物については、繁忙期における類似建築物の駐車実績に基づき算出した駐車需要台数となります。なお、類似施設の駐車実績がない等の場合は、別途定められた駐車原単位等に基づき算出した台数となります。

駐車施設については、適用地区外縁部（外周道路（靖国

通り、環状5の1号線及び甲州街道）の沿道）または適用地区外への隔地・集約化による確保を積極的に進める方針です。

### (5) 新宿駅西口地区（新宿区）

地域特性、まちづくりの方向性、駐車施設の整備及び活用に関する課題等を踏まえ、地域と行政が一体となり総合的な取組みを行うことにより、駐車施設の適切な確保と運用を図り、もって駐車施設利用者の利便性の向上及び交通環境の改善に向けたまちづくりの実現に資することを目的として、「新宿駅西口地区駐車場地域ルール」が平成27年3月に策定されました（未施行）。

#### ①適用地区

西新宿一丁目、二丁目、三丁目及び六丁目の一部が適用地区となります。

#### ②駐車施設の附置義務基準

附置義務台数は、繁忙期における類似建築物の駐車実績に基づき算出した駐車需要台数となります。なお、類似施設の駐車実績がない等の場合は、別途定められた駐車原単位等に基づき算出した台数となります。

また、特定空間（新宿駅西口駅前地区及び4号街路）のうち、新宿駅西口駅前地区の外周道路に面しない敷地における駐車施設については、新宿駅西口駅前地区の外周道路に面する敷地または適用地区内の敷地で特定空間外のものへの隔地・集約化による確保を積極的に進める方針です。

## 4. おわりに

上記で述べたとおり、従来の地域ルールは、区市が一律の基準によらず、地域の実情に応じた独自の設置基準を制定するもので、駐車場整備地区でのみ定めることができました。

しかし、都市の低炭素化の促進に関する法律が施行されたことを受けて、平成25年12月20日に都条例を改正し、区市が「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づいて低炭素まちづくり計画を策定し、駐車場を集約する区域を位置付けた場合には、都条例とは異なる内容を区市の駐車場条例として制定できるようになりました。

これにより、駐車場整備地区に限らず、全区市で、区市がより柔軟に地域の実情に応じたルール（駐車場の集約化や台数の低減等）を定めることが可能となりました。

今後は、区市の目的や実情に合わせた駐車施策の実現を目指し、まちづくりが行われると考えます。

## 1. はじめに

都市部の駐車場の集約化と隔地化が進む中、クルマを運転していて出先で駐車場の空きがなくて困った経験をしたことはないだろうか？ 特に東京や大阪、名古屋など大都市圏の中心街では駐車スペースが足りていない所もまだ多く、目的地には着いたものの近くに駐車場が見つからない、もしくはどこも満車で立ち往生するといった状況も見受けられる。こうした問題に対応するため、駐車場サービスは日々進化するとともに多様化も進んでおり、今回はその中から最近注目されているサービス事例について紹介したい。

## 2. 進化する駐車場ビジネスの事例

### (1) 街で丸ごとバレットサービス 「銀座バレットサービス」

パーク24が本年2月より実験的に東京・銀座エリアで取り組んでいるサービスを紹介する。このサービスは利用者が指定の日時・場所でクルマを預け、帰りの際に好きな時間に指定の場所でクルマの受け取りができるバレットパーキング\*サービスである。高級ホテルや百貨店などの施設単体で提供されることの多いバレットパーキングであるが、パーク24では銀座エリア全体を使ってこのサービスを提供している。利用者から希望の日時・場所を指定されると、高い運転スキルを持つスタッフが利用者のクルマを受け取りに行き、周辺のタイムズ駐車場に駐車した後、指定の時間・場所にクルマを配送するというサービスだ。クルマを「預ける」「届ける」は銀座エリアであればどこでも好みの場所に対応するため、利用者は「停めたいところに駐車場がない」や「駐車場の空き待ちで時間を浪費する」といった駐車に関するストレスを感じる事がなく、銀座でスマートにショッピングや食事を楽しむことができる。

このサービスは、日本有数の繁華街である銀座エリアおよびその周辺において多くの駐車場を運営管理しているタイムズのメリットを最大限に活かし、エリア全体の駐車場の位置と満空情報を使って効率良く管理運用することで、路上駐車や駐車場を探してうろつき運転するクルマをなくす仕組みである。混雑緩和と道路空間にスペースを生み出

図-1 銀座バレットサービス

#### ① お電話にて時間と場所を予約



#### ② お好きな場所にてクルマをお預かりいたします



#### ③ ゆっくり銀座をお楽しみください



#### ④ お時間になりましたら、おクルマをお届けいたします



\*バレットパーキング (Valet Parking) : ホテルなどのエントランスで従業員にクルマの鍵を渡して駐車してもらうサービス

しエリア全体の駐車場マネジメントを行うことで、日本一の商業エリアである「銀座」に付加価値サービスを提供し、街のブランドイメージを高めるとともに銀座の賑わい創出に役立つことを目指している。

## (2) 大型商業施設の店舗POSと外部の駐車場を連動させるバーチャル店舗駐車場

多くのテナント店舗が入居しているようないわゆる大型商業施設においては、一般的に店舗での買上げ金額が一定額に達した場合は駐車料金が無料になる。来店客はクルマから駐車券を持って買い物をした後で、店舗もしくは施設のサービスセンターなどで駐車料金の割引処理をすることが多い。利用者が駐車場料金が無料となるあるいは割引されるといったサービスを考慮した上で、商業施設を利用することとなる。

このような大型商業施設の駐車場においてしばしば問題となるのが、来店客が最も多くなる土日祝日などに駐車場が満車になる場合である。大事な来店客の満足度を下げただけでなく、入庫待ちの渋滞列が交通の流れを妨げたり、アイドリングによる排気ガスなどで近隣周辺環境悪化の原因になっている事例もある。駐車場の満車対策として商業施設自体の駐車場に加えて近接する複数の時間貸駐車場と提携している事例もあるが、割引機での対応やサービス券の管理など煩雑になる割引処理の方法に、人的な負荷がかかることは否めない。

こうした負荷を軽減するため、商業施設の駐車場と周辺

の時間貸駐車場をネットワークで結んでしまう取組みを紹介する。施設内駐車場の料金割引と外部の駐車場を店舗の駐車場と同じように割引処理するために、POSシステムと時間貸駐車場事業者の精算システムを連携させる仕組みを構築することで、商業施設外の駐車場の駐車料金を買上げ金額に応じた店舗内の駐車場と同じ優待を受けられることになる。

利用者は時間貸駐車場で発行したバーコード印刷の駐車券を商業施設に持参し、買い物時に提示する。この駐車券をPOS端末で読み込むことで店舗ごとの買上げ金額情報がPOSシステムに蓄積されるが、そのデータベースと駐車場事業者のネットワークサーバを連携させることで、自動で割引処理を行うことが可能となる。

このシステムを利用すれば、商業施設側では敷地外にも多くの提携駐車場を増やすことができる上に、POSデータで集計することにより、個々の店舗での割引対応や、サービスカウンターでの処理といった人的業務も軽減できる。

また、周辺の提携駐車場における個々の割引時間も柔軟に設定できるため、たとえば施設から遠い駐車場や稼働の低い駐車場での割引時間をより長く設定することで、駐車車両を効率的に配置し周辺道路の混雑緩和も可能となる。さらに副次的な効果として、提携駐車場から店舗まで歩いて入店することになるので、近隣の商店街への回遊も自然に促すことも可能になる。これによって、大型商業施設と地元商店街との協調体制をもたらす取組みへと進化させることも可能だ。

図-2 大型商業施設の店舗POSと外部の駐車場を連動させるバーチャル店舗駐車場のイメージ

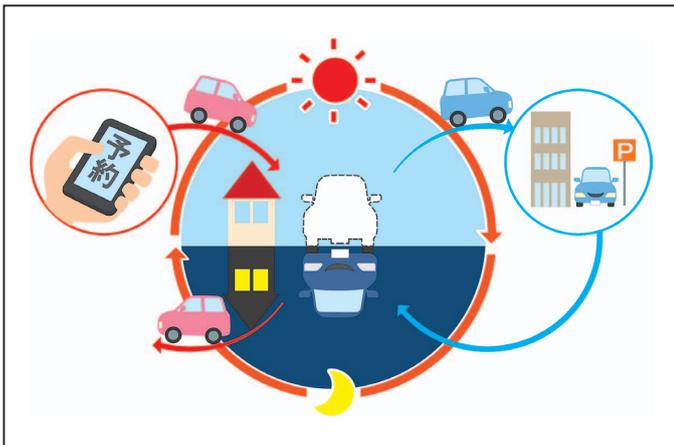


### (3) 「使っていない空きスペース」を適宜レンタル 予約できる駐車場を出現

普段使っていないスペースやモノを必要な人に貸し出すなど、多様な個人間レンタルサービスが立ち上がっている。以前は家族や友人の間で細々とやり取りされていた個人間レンタルが、インターネットの普及、さらにはスマートフォンやタブレット端末のアプリケーションの普及によって、不特定多数の利用者間でのレンタルサービスへと拡大しつつある。その中で駐車場における有望なサービスとして注目されているのが、自宅やオフィスなどの「使っていない駐車スペースのレンタルサービス」だ。休業している店舗やオフィスの前にある駐車スペース、月極め駐車場の空きスペース、マンションや個人宅の空き駐車場が対象となり、時間貸利用者にとっては「空いているあの場所に停められたらいいのに……」と感じているスペースである。

事業モデルはシンプルである。まず、保有する駐車スペースを貸したいオーナーが駐車場仲介サイトに登録する。毎日貸し出すこともできるし、1日単位で貸せる日付や時間帯を好きに選ぶこともできる。たとえば、クルマを利用しているため空いている平日昼間の時間帯だけ自宅駐車場を

図-3 使っていない時の駐車場を貸し出す



貸すことや、店舗が休業日だけ駐車場を貸すということもできる。料金はオーナーが設定できるが、周辺の相場などから仲介サイトと相談して決めることが多いようだ。

「普段使っていない駐車場を一時的にでも貸し出したい」という要望が増え、このようなインターネット上の仲介サービスが自然発生的に出現してきた。一方、利用者にとっても、このサービスにより駐車場を事前に予約することが可能となるということが最大のメリットとなっている。

### 3. おわりに

今回紹介したサービスは、いずれもICTを最大限に利用し、駐車場に関する「困った」問題を解消するため、スペースと時間を有効活用し「貸す側」と「借りる側」をうまくマッチングさせる駐車場シェアリングエコノミーの新しい形のサービスと言える。

駐車場のビジネスモデルは、ある意味「プラットフォームビジネス」である。そのプラットフォームとは、駐車場自体が最終目的地となり得ないという特性からも、「他のプレイヤーと一緒にになってこそ価値が生まれるサービス」と言えるのではないだろうか。「遊休の土地やスペースを持つ地主やビルオーナー」「利用者（自動車の運転手やそのスペースを使用したい者）」、そして「周辺施設」という三者をうまく結ぶことで初めて成り立つビジネスだからである。

こうした時間や空間をうまく活用することで新しいアイデアが生まれやすいのが駐車場サービスでもあり、今後もICTと融合し、より社会的意義があるソリューションが出てくるだろう。特に駐車場（空きスペース）の予約や決済自動化、他のソリューションとの統合も進み、今後も空間利用として駐車場ビジネスはより進化し続けることになるだろう。

## トピックス

シンポジウム「コミュニティサイクルを活用した  
放置自転車対策の未来をさぐる!」について

先般（平成28年4月17日（日）10時から：秋葉原UDXビル）開催されました千代田区役所主催によるシンポジウム「コミュニティサイクルを活用した放置自転車対策の未来をさぐる!」に、当協会交通計画研究所企画室が参加。「コミュニティサイクルの可能性～全国や都心での傾向～」と題して企画室長が講演を行いました。

また、石川雅己（千代田区長）、室谷恵美（ライフクリエーションスペースOVEマネージャー）の両氏とともに、「コミュニティサイクル活用で放置自転車をなくせるか」をテーマとしたパネルディスカッションにも参加いたしました。概要につきましては下記URLよりご覧いただけます。

当協会は、交通計画研究所における都市交通に関するさまざまな研究成果をもとに、これからもこうしたイベント等への参加を通して情報発信するとともに、関係機関や有識者の方々とより広範な交流を目指してしております。今後もこのような機会に参加させていただけるよう鋭意活動してまいりますので、ご支援・ご指導のほど、よろしくお願い申し上げます。

<https://www.city.chiyoda.lg.jp/koho/kuse/koho/pressrelease/h28/h2804/h280413.html>

（※上記リンクは予告なく削除される場合がありますのでご了承ください。）



## 報告：エッセンシャルセミナー（当協会主催）のご案内

当協会では、公益事業の一環として「エッセンシャルセミナー」と銘打ったミニセミナーを年4回程度開催し、広く皆様への最新の情報や知識の提供、また交流の場の創出に取り組んでおります。都市計画・交通計画・その他幅広い分野の有識者、専門家、行政担当の方々に講師を迎え、毎回有意義な学びの機会として好評を得ております。講師と受講者の距離を縮めるため、1回あたりの受講者を30名程度とさせていただき、質疑応答等の時間を十分に取って、活発な議論の場となることを目指しております。

第7回（平成28年6月24日）は当協会の会議室を会場とし、「バルセロナにおける総合的な都市交通の計画思想と取り組み」と題して開催しました。今年4月にスペイン・バルセロナへの視察調査を実施された平安女学院大学国際観光学部准教授の井上学氏をはじめとする調査団の方々をお招きし、バルセロナにおける総合的な都市交通戦略の理念や取り組み状況等についてお話をいただきました。質疑応答・意見交換の場では、我が国における都市交通の課題等を踏まえて活発な議論がなされました。

当協会では、大きく変わる社会環境の本質をとらえ、今後もこのような企画を鋭意実施してまいりますので、皆様の積極的なご参加をお願い申し上げます。

