

都市と交通

通巻112号

巻頭言：駐車場がまちを変える

～筑波大学 システム情報系 社会工学域 教授 谷口 守 …… 1

特集：元気なまちづくりを支える駐車場施策

1. まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン
(基本編) について …… 2
2. 都市再生駐車施設配置計画の創設について …… 4
3. 地域ルールについて
～日本大学 名誉教授 高田 邦道 …… 6
4. 附置義務条例の改正について ～名古屋市 …… 9
5. 駐車場の暫定利用と使用権交換による地域価値の向上
～福井市「新栄テラス」～
福井大学 工学研究科 准教授 原田 陽子 …… 11
6. 福岡市における附置義務駐車場条例の改正について …… 13
7. まちづくりと公営駐車場の活用について ～和歌山市 …… 15
8. 駐車場事業を通じた地域貢献
～次世代型駐車場の取り組み～ …… 17

「全国シェアサイクル会議」開催のお知らせ …… 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



環境配慮型の駐車場（日本橋人形町通り）
〈写真：三井不動産リアルティ〉



駐車場の地下通路ネットワーク化により、地上を歩行者専用道路に向けて実験中（大丸有地区）〈写真：高田邦道〉



貨物車の需要予測に基づく駐車スペース（大丸有地区）
〈写真：高田邦道〉



駐車場活用広場「新栄テラス」（福井市）での周辺店舗との連携によるピクニックイベント
〈写真：原田陽子〉



上部が都市公園となっている、再開した大新地下駐車場（和歌山市）

巻頭言

駐車場がまちを変える

筑波大学 システム情報系 社会工学域
教授

谷口 守



「都市のスポンジ化」という言葉を最近よく耳にします。これは、本来高度な土地利用が期待されるまち中において未利用地が増加し、空隙だらけになっていることを意味します。実際のところ、そのような未利用空間の多くは暫定的に駐車場に転用され、最近のまち中は大都市から地方都市に至るまで、駐車場が乱立する状態となっています。これは個々の土地所有者側の都合によるもので、必ずしも駐車する側のニーズに基づいているわけではなく、この無秩序な状況はまちの賑わいにとってもマイナスで、都市景観としても望ましいものではありません。筆者の学生時代には、いかにまち中の駐車場が不足していて、その問題解決のために附置義務制度などの方策を使ってどれだけ多くの駐車場をまち中に供給できるかという講義を受けていたことを思い起こすと、まさに隔世の感があります。

まち中のどこにどれだけの駐車場を確保しておくかということは、そのまちへの来街者の行動に大きな影響を及ぼします。もちろん駐車場がなければ、自動車利用者をまちに招くことはできませんが、単にあればよいというものでもありません。たとえば1990年代の米国では、幹線道路沿いの各店舗が個別に店舗に面した駐車場を有していたのでは、まち中を歩くという行為自体が全く生じないということで、スマート・グロースと総称される手法によって駐車場を集約化することが行われました。また、英国の地方都市では、インターチェンジを降りるとシティセンターへの道標がわかりやすく整備されており、都心の大型駐車場に自動的に誘導され、あとは終日まち中をゆっくり散策して過ごせるような駐車場配置がなされているところも少なくありません。文字通り、駐車場はまちのあり方を変えるのです。

一方、「住宅」「工場」や「商店」といった様々な用途とは違い、「駐車場」はどの用途にも付随するものであるため、用途規制の中に明示的に書き込まれてはいません。つまり、既存の都市計画の流れの中ではコントロールが容易ではないのです。このため、まちづくりとの連動を明示的に考えながら、その再配置を地道に考えていく必要があります。単に駐車台数を増やすことのみを考えているとも解釈できる附置義務駐車場のあり方も、時代に応じて臨機応変に見直していく

必要があります。また、だからといって、必ずしもまち中のすべての場所で十分な駐車場が供給されているわけでもないため、その意味でも効果的な駐車場再配置のための仕組みを整える必要があります。

なお、冒頭の「都市のスポンジ化」という表現は既に一般化していますが、筆者はこの言葉遣いに違和感を覚えています。スポンジというのは比喩であり、それは都市を生物の「海綿」にたとえているということです。このように対象を生物の形態になぞらえたり、その機能から学ぼうとする行為は分野を超えて各所で行われており、それらはバイオミメティックス（生物模倣工学）と総称されています。他にも空気抵抗を減じるために新幹線の先端を鳥の嘴の形に似せるとか、風雨によごれない建材をかたつむりの殻の材質から学ぶとかいった多くの事例があります。実はバイオミメティックスの世界では海綿＝スポンジは学ぶべき対象であり、その評価は極めて高いのです。なぜなら、いかに少ない構造部材で体全体を支えるか、その最適設計を可能とした優れた生物とみなされているからです。また、まちづくりの分野でも、海外ではスポンジシティといえば、大雨が降っても都市内緑地などが十分に雨水を吸収して洪水を起こさない吸水性の高い防災性能に優れた都市の代名詞としてポジティブに使われています。どうも、このような専門用語の面においてもわが国はガラパゴス化してきているような気がしてなりません。

むしろ海綿に学ぶ形で、都市の空隙地をどうマネジメントすれば理想的な都市構造が実現できるのか、ポジティブな観点から構造的に効率が優れたゆとりあるスポンジシティのあり方を考える必要があります。人口減少時代において、未利用地・低利用地全体を駐車場配置も含めてどう考えるのか、あわせてコンパクト＋ネットワークの都市構造を目指す中で、各場所での交通手段分担をどうマネジメントしていくのか、これらはこれからの都市計画の中心的課題の一つといえましょう。効率的な構造を実現している海綿に対して恥ずかしくないよう、そしてスポンジシティという用語をわが国でも優れた都市の代名詞として用いることができるよう、駐車場のあり方を今後も考えていく必要があります。

1

まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)について

国土交通省 都市局 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課

我が国では、戦後における路上駐車増加と道路交通の混雑といった社会問題に対応するため、昭和32年の駐車場法の制定以来、駐車場の整備が鋭意進められ、公共、民間それぞれの取組みによる駐車場の整備が着実に進展してきたところです。その一方で、近年の人口減少あるいは自動車利用のニーズの変化等も相まって、自動車の保有台数の伸びが鈍化する中、駐車場施策も転換期を迎えています。

さらに、まちづくり政策も大きな節目を迎えています。都市の中心部の衰退が随所で見られる中、まちに人と賑わいを取り戻すため、街路空間を歩行者中心の都市空間へと再構築していくとともに、市民や民間のさまざまな活動が活発に繰り広げられるような場所にしていこうと取組みが求められています。

これらを踏まえれば、これからの駐車場は、自動車という重要な移動手段の結節点でありつつ、まちの賑わいを支え、人々の活動を育てるようなあり方が求められていると言えます。

そこで、まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、さまざまな側面からその考え方を整理して、本ガイドライン(平成30年7月)を取りまとめたところです。本稿では、その概要について解説します。

1. 駐車場施策に関する現状と課題

我が国においては、昭和32年に制定された駐車場法に基づき、「駐車場整備地区」及び「駐車場整備計画」といった仕組みのもと、都市計画駐車場等の整備、建築物の新築等に際して駐車場の附置を義務付ける「附置義務駐車場」の確保等が進められてきました。

一方で、現在では、パークアンドライド駐車場等といった引き続き高い駐車需要が見られ、あるいは、荷さばき・観光バスへの対応等、引き続き駐車場整備が求められる側面がある一方で、駐車場の過剰な供給が続いている箇所も散見され、駐車場の稼働率のさらなる低下、まちの魅力の

低下、これらに伴う市街地への投資減退とさらなる低未利用地の発生といった「負のスパイラル」の発生をも懸念される状況をも生じているところです。

さらに、駐車場の供給量のみならず、市街地のさまざまな場所へ無秩序に配置される駐車場による、まちなみの連続性の分断や景観の阻害、歩行者との錯綜等、駐車場の場所・配置といった「質」的な側面についても、課題が生じていると考えられます。

2. 駐車場施策の基本的考え方

そこで、本ガイドラインでは、まず、駐車供給量に関する課題に対応するため、需要と供給のバランスが適切に図られた駐車場の量的供給がなされることの重要性を解説しています。

特に、地方都市など、著しい駐車場の供給の過剰が生じているような地域における、新たな駐車場の供給量の適正化や、既存の駐車場の他の土地利用への転換、大都市部等における、適正な需要に見合った附置義務駐車場の供給の必要性を解説しています。

さらに、需要と供給のバランスを適切に図るためには、徒歩、自転車あるいは公共交通機関等の利便性の向上を図る施策を講じるなど、駐車場の供給面のみならず、駐車場に対する需要についてもその適正化を図ることが重要であるとしています。

そして、賑わいのある街路空間を創出していくためにも、駐車場の総量のコントロールだけではなく、新たに整備される駐車場の配置や規模、機能について一定の制限を設け、あるいは、隔地の附置義務駐車場を許容するような取組みを進めるとともに、既存の駐車場についてもその再配置や他の土地利用への転換を図るという、「質的なコントロール」の必要性を述べているところです。

3. まちづくりと連携した駐車場施策の全体像

このような、駐車場の供給量の適正化と、場所・配置と

いった質的な側面とをトータルで考えるためには、駐車場施策は、まちづくりの一環として取り組むべき施策であると考えられます。

そこで、本ガイドラインでは、このようなまちづくりと連携した駐車場施策の全体像について、以下の8つのポイントに整理しました。

～駐車場施策の検討～具体化のポイント～

【Point 1】 目指すべき都市像の検討

駐車場は、人と自動車との結節点であり、都市における重要な装置であることから、その供給量の側面からも、場所・配置という質的な側面からも、交通や賑わい等、まちづくりそのものを大きく左右するため、駐車場のあり方・施策の検討に際しては、まず、自らの都市が目指すべき都市像を明確にすることが大切です。

【Point 2】 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討

目指すべき都市像の具体化にあたっては、都心部等においては、来訪者が安心して快適に移動できるよう、ある一定のエリアを歩行者優先のエリアとして定め、自動車、公共交通、歩行者等のさまざまな交通が適切にコントロールされた上で、民間のさまざまなまちづくり活動が繰り広げられるような、歩行者中心の賑わいある街路空間を形成していくことが望ましいものです。

【Point 3】 街路ごとの「性格付け」

歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアでは、交通機能や土地利用状況、さらには沿道の建築物の景観や用途、当該地区で行われているさまざまな民間活動等を踏まえて、たとえば、歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、個別の街路ごとに将来の方向性、すなわち街路ごとの「性格づけ」を行うことが重要です。

【Point 4】 多角的な状況分析に基づく駐車場施策の検討

具体的な駐車場施策の検討にあたっては、駐車場の需給状況のみならず、土地利用、交通、社会経済動向や民間活動等の実施状況など、さまざまなデータを取得し、分析することが重要です。

【Point 5】 駐車場の配置の適正化

これらのポイントを踏まえた上で、具体的な駐車場の供給量と配置の適正化を図るため、たとえば、附置義務に係る「地域ルール」の活用、都心部周辺のフリッジ駐車場への集約化、さまざまな土地利用施策等との連携を通じた駐車場の立地誘導、出入口のコントロール等を進めるとともに、これらの取組みに応じた駐車場整備計画等各種計画の適切な見直しを図ることが重要です。

～駐車場施策からのまちづくりに向けて～

【Point 6】 歩行者中心の街路空間の構築に向けたさまざまなアプローチ

歩行者中心の街路空間の構築については、近年、民間による個別の自発的なイベントやまちづくり活動の積み重ねにより、街路の使い方や都心空間のあり方を変えていく、民間主導のアプローチの動きも見られる中、民間の取組みに対して公共が呼応するようなプロセス、地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方（地区ビジョン）を共有する仕組みの導入が考えられます。

【Point 7】 駐車場の有用性の検証

既存の駐車場については、今後も駐車場として活用するのか、あるいは他用途への利用転換を図っていくのかの検証を行い、良質な駐車場ストックについては有効活用し、有用性が少ないと判断される駐車場については、利用転換を誘導していくことが考えられます。

【Point 8】 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

有用性が少ないと判断された駐車場は、市街地における貴重な空間として、イベントスペースとしての提供等をはじめ、まちの賑わい創出へ活用できるよう、土地利用転換を促すことが望ましいものです。

4. 駐車場の適正化に向けたさまざまな施策

本ガイドラインでは、これらの取組みを進めるため、駐車場の需給調査の方法から、配置の適正化に資するさまざまな仕組み、荷さばき・自動二輪等さまざまなニーズへの対応についても、その考え方について解説しています。

5. おわりに

駐車場施策、そして、まちづくりの転換期において、本ガイドラインが、駐車場施策を検討する皆様のお役に立ち、さらには、全国各地におけるまちづくりに資することができればと考えております。

なお、本ガイドラインは「基本編」と題しております。今後、本ガイドラインを踏まえた各地でのケーススタディ等を経て、本年度内をめどに「実践編」を編纂、発出予定ですので、併せてご参照いただければ幸いです。

平成30年7月15日に施行された都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年法律第22号）により、駐車場法の駐車施設附置義務制度の特例として「都市再生駐車施設配置計画」制度が創設されました。すでに「都市の低炭素化の促進に関する法律」や「都市再生特別措置法」において、附置義務駐車施設の集約駐車施設への附置の特例が設けられていますが、新たな制度は、都市再生緊急整備協議会が定める計画により、都市再生緊急整備地域において、附置義務駐車施設の位置と規模（台数）の双方を柔軟に定められることが特徴です。本稿では、この新たな制度について解説します。

1. 既存制度について

（1）駐車場法における附置義務制度

駐車場法では、駐車需要を発生させる大規模な建築物の建築主に対して、地方公共団体の条例に基づいてその新築等に際して駐車施設の附置を義務付けることができる「附置義務制度」が定められています。国が条例の雛形として定める標準駐車場条例や実際に地方公共団体が定める条例では、附置義務台数の基準として、建築物の存する地区や建築物の用途等に応じて、附置を義務づける駐車施設1台当たりの建築床面積（原単位）を定めています。

（2）都市再生特別措置法と都市再生緊急整備地域

都市再生を強力に推進するため、平成14年に都市再生特別措置法が公布、施行されました。同法で定める都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域をいい、全国で53地域（特定都市再生緊急整備地域13地域を含む）が指定されています。同地域内では、一定の都市開発事業を行おうとする民間事業者への金融や税制の特例措置や、都市計画の特例制度（都市再生特別地区）の活用が可能となっています。

都市再生緊急整備協議会（協議会）は、都市再生緊急整備地域ごとに、当該地域における緊急かつ重点的な市街地の整備に関して必要な協議を行うために組織することができるもので、国、関係地方公共団体、都市開発事業を行う民間事業者等から構成され、特定都市再生緊急整備地域における整備計画の作成や都市再生安全確保計画の作成等を行います。

2. 都市再生駐車施設配置計画制度について

（1）背景

都市再生緊急整備地域においては、旺盛な民間開発に伴い、附置義務駐車施設の供給が多くなされてきたものの、公共交通機関の発達等により、駐車施設の稼働率が低く、余剰が発生しているような区域が存在しています。その一方で、商業施設等の集積により、商品等の搬出入のための荷さばき駐車施設については供給が不足しがちであるなど、駐車施設の種類ごとの需給バランスが偏っている区域も存在しています。

このため、すでに一部の地域では、地域の特性に応じた駐車施設の附置に係るルールを導入し、実態に応じた附置義務の基準を認め、これに基づく附置義務台数の算定、駐車施設の敷地外での確保（隔地）や集約駐車施設での確保を認めていますが、ルールの適用を受けるのは任意であるほか、建築物単位で附置義務台数の算定や隔地の判断を行うことが基本となっています。

このような状況を考えると、都市再生緊急整備地域においては、他の地域と同じ附置義務の基準を一律に適用するのではなく、当該地域の実態に応じ、附置義務駐車施設の位置と規模を区域単位で最適化する仕組みが必要となります。

そこで、本年7月に施行された都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により、「都市再生駐車施設配置計画」（配置計画）の制度が創設されました。この制度では、協議会が、一定の区域（計画区域）全体について附置義務駐車施設の位置と規模を定める配置計画を作成することができます。配置計画が作成されると、計画区域内において附置義務駐車施設を設ける建築主は、当該配置計画に即して駐車施設を設けなければならないこととなり、まちづくりと一体となった附置義務駐車施設の整備が可能となります。

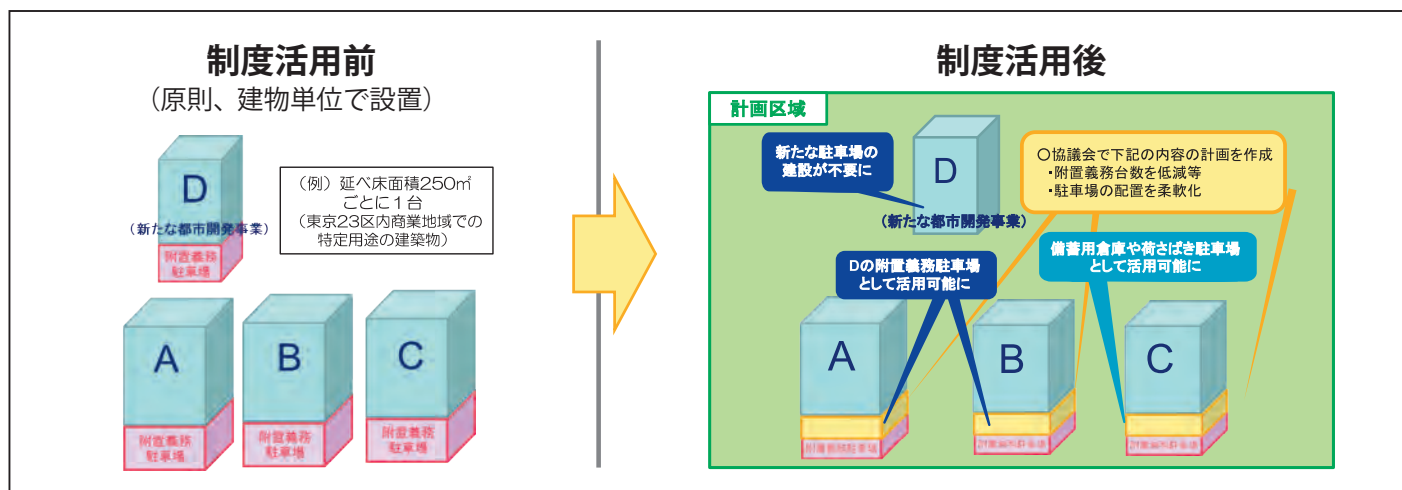
（2）制度の概要

配置計画について規定する都市再生特別措置法第19条の13及び第19条の14の概要は以下のとおりです。

①協議会は、都市再生緊急整備地域内の区域について、商業施設や業務施設等の集積の状況、当該施設周辺の道路の交通の状況、公共交通機関の利用の状況等の事情を勘案し、一般駐車施設や荷さばき駐車施設といった駐車施設の種類ごとに適切な位置及び規模で配置することが必要と認めるときは、配置計画を作成することができる。

②配置計画には、計画区域、設けるべき附置義務駐車施設

図 都市再生駐車施設配置計画のイメージ図



の種類、種類ごとの位置及び規模を定める。

③駐車施設の位置については計画区域における安全かつ円滑な交通が確保されるように、規模については計画区域における駐車施設の種類ごとの需要が適切に充足されるように定める。

④配置計画は、協議会を組織する国の関係行政機関の長及び関係地方公共団体の長の全員の合意により作成する。

⑤地方公共団体は、条例で、計画区域内において配置計画の内容に即して駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

(3) 運用に当たっての考え方

国土交通省では、配置計画を作成し、運用するに当たっての考え方をまとめた「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き」を7月に公表しています。ここでは、同手引きの主な内容を解説します。

①作成を行う体制

配置計画は、国の行政機関、地方公共団体、交通管理者や道路管理者などの行政のほか、都市開発事業を施行する民間事業者などから構成される協議会が作成します。

計画の作成に当たっては、駐車需給をはじめとする地域の交通実態を把握するとともに、地域整備方針等の上位計画等との適合や調和を図りながら、目指すべき都市の将来像と駐車施設のあり方を検討することが重要です。

②計画区域の設定

計画区域は、都市再生緊急整備地域の中で、公共交通の利用が多いために駐車施設の稼働が低水準に留まっている区域、都市機能の集積により荷さばき駐車施設の不足が生じている区域、歩行者の安全やまちづくりの観点から附置義務駐車施設の位置や規模を定めることが適切である区域が考えられます。

③駐車施設の位置の決定

区域内の街路について、歩行者中心とするのか、自動車交通を重視するののかといった性格付けを行い、それに基づ

いて駐車施設の位置を決定することで、まちづくりと一体となった附置義務駐車施設の設置が可能となります。

また、駐車施設は、建築物やその敷地以外において、隔地や集約駐車施設で確保することも可能です。

④駐車施設の規模（台数）の設定

附置義務駐車施設の供給量の適正化の観点から、駐車需要の実績や類似の事例から個別の建築物の附置義務台数を求められるようにすることが重要です。一方、建築主に対する附置義務の事前明示性を確保するため、計画区域内全域において適用される原単位を定めることが望まれます。

⑤条例の改正

配置計画に即して附置義務を課すためには、地方公共団体の条例において、その旨の規定を設ける必要があります。このため、国土交通省では、関連する規定を盛り込んだ標準駐車場条例の改正を行い、地方公共団体へ周知しています。

3. おわりに

都市再生駐車施設配置計画制度は、これを通じた余剰の駐車施設の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務駐車施設の整備量の適正化を通じた民間事業者による都市開発事業等の促進にも資するものであるのみならず、都市機能が集積している都市再生緊急整備地域において顕在化している荷さばき駐車施設等の不足や、多くの歩行者や自転車、自動車が通行する道路に面する駐車施設による安全かつ円滑な交通の阻害等の課題の解決を図ることにも資する制度と考えています。

また、附置義務駐車施設として設置されない駐車場等についても、協議会の場で扱いを取り決めておくことなどにより、まちづくりと連携した駐車場整備が可能になると考えられます。

1. はじめに

1970年代半ばから、車先進国である欧州諸国の都心部再生計画推進における駐車場整備を何度も見て回る機会に恵まれました。この成果を、バブル経済期の後半から取り組んだ建設省（現国土交通省）の駐車政策改定作業で反映させていただきました。この時、取り残された課題として、短時間の路上駐車対策と陳情のあった『大規模建築物（以下、ビル）の附置義務スペースの緩和』で、著者は、この2つの大きな課題をドッキングできる方法論を模索しました。その実践のモデルとしてスタートした大手町・丸の内・有楽町地区（以下、大丸有地区）の経験を通して、地域ルールについてまとめてみました。

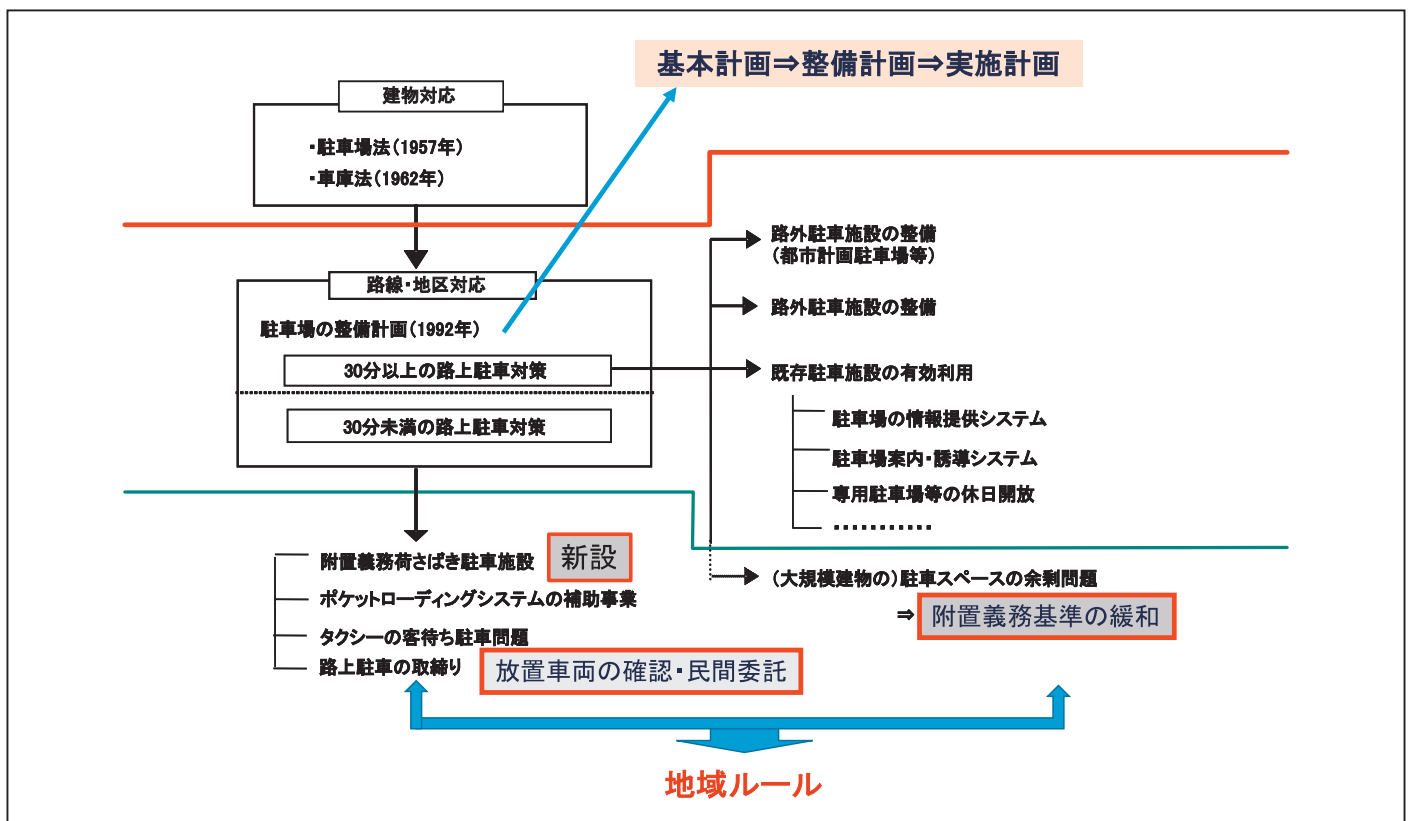
2. 地区特性に合致した駐車マネジメント

駐車政策の改定作業に、「駐車場整備とまちづくり」の関係を取り込んでいただきました。その成果と課題、それ

と地域ルールとの関係は、図-1のとおりです。「駐車問題はローカルな課題」なため、**基本計画**（それぞれの区市町村における駐車計画の進め方）、**整備計画**（おおむね30分以上の路上駐車は路外駐車場への誘導）、および**実施計画**（路外駐車場の整備と路外駐車場への案内・誘導）で、地域に落としとしていく整備手法をまとめました。この計画遂行のために補助金制度を創設、主要な業務・商業地で、銀行など専用駐車場の開放や駐車場案内システムの導入により、路上駐車は路外化には一定の成果がありました。しかし、貨物の積みおろしのための路上駐車対策とビルの附置義務スペース減免の課題は、先送りとなりました。

路上駐車対策は取り締まりが必要で、それには限界があり、ビル内に貨物車を入れる必要があります。「駐車スペース減免」による建設費の節減の一部を、貨物車が入れる桁高とタクシー等の車寄せの設置費用に充当すること、駐車場を一般有料で開放することなどを附置義務減免の条件にしました。また、減免による負担金の供出を求めて、旧制度による駐車場施設の整備、地域内のどのビルに止めてもどのビルへも行きやすい歩道の整備など地域貢献のための費用にすることを提案しました。

図-1 地域ルール（1992年時変更の駐車政策と課題との関係）



3. 大丸有モデルとの出会い

東京都で、附置義務駐車台数の緩和を先行事例として許可されそうなので、大手町地区に導入したい。ついては、以上述べたような研究の成果を、実際の場に活かしてほしいので、「その方法等を指導していただきたい」と(株)三菱地所の故・三武庸男氏より要請がありました。著者は引き受けるにあたって、次のようないくつかの条件を提示しました。

- ①千代田区の駐車場整備計画に読み込む改正手続きをすること
- ②住民参加型が取れること
- ③地域内では、新旧ルールが混在するため、
 - ・附置義務駐車スペースの減免審査の厳格化
 - ・緩和効果の一部の地域・社会への還元
 - ・建築後の附置義務駐車スペースの運用チェックができる組織をつくること
- ④地区内の路外および路上の駐車および関連事項の調査を継続的に実施すること
- ⑤路上駐車はの排除〈トラック（桁高）・タクシー（車寄せのビル内駐車）〉に協力すること

この要求に対し、「すべて可能であるとの見込みが立ったので引き受けてほしい」という回答を受け、当地区での導入計画が実質上スタートしました。

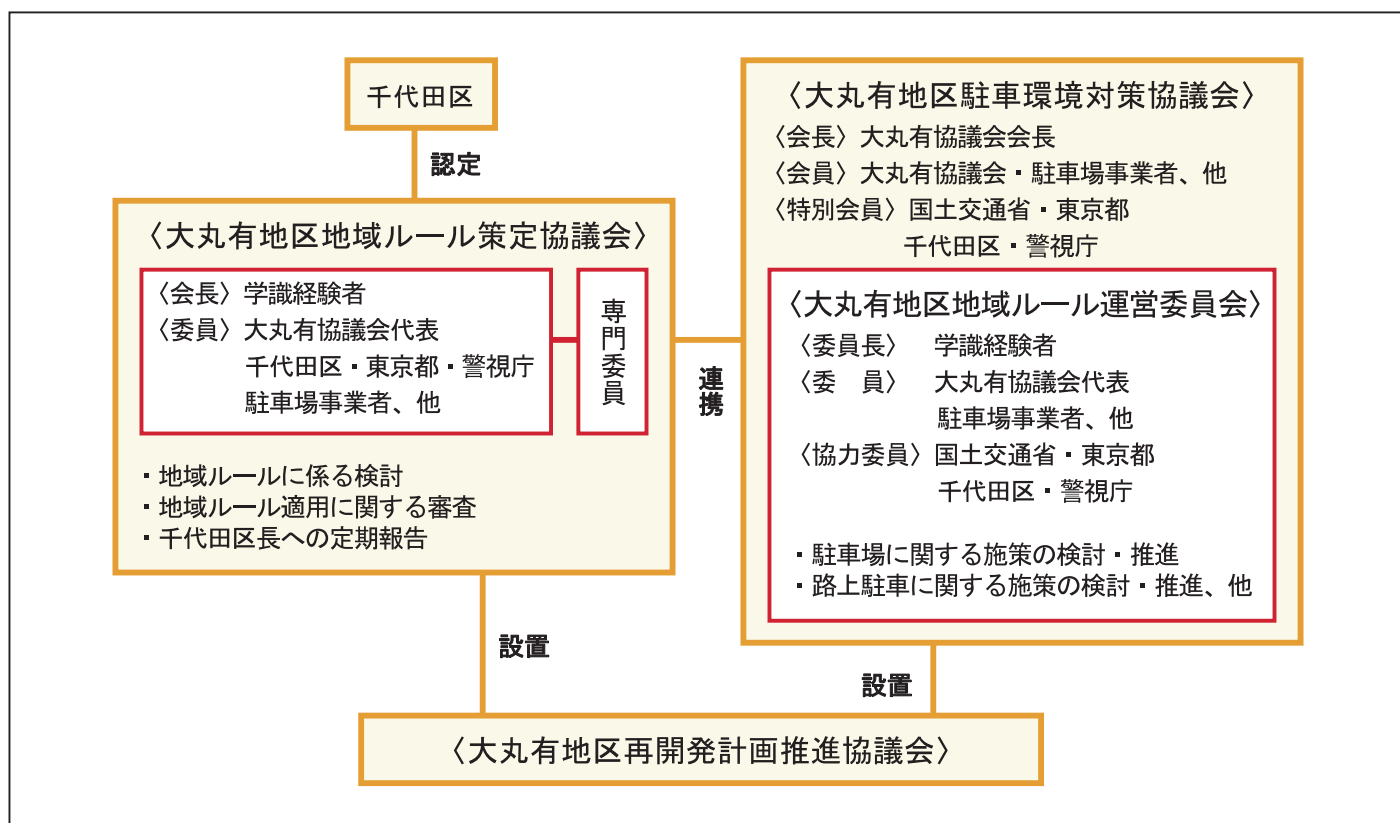
4. 大丸有駐車協議会

2004年に、千代田区の駐車場整備計画に係る地域ルール策定のための要綱が定められ、地域住民自治のひとつとして、地元発案による手法が認められました。大丸有地区には、地域住民自治組織として、地区再開発計画推進協議会が存在しており、その傘下として2006年に大丸有地区地域ルール策定協議会が認められました。その時点の協議会組織は図-2のとおりです。

著者が最も重視した点は、附置義務減免は新旧ルールが入り混じることになるので、需要予測が理に適い、対象ビルが立地する地域に如何に貢献できるか等の審査を、第3者機関に委託する仕組みでしたが、当局から受け入れられませんでした。そこで、会長の立場として、第3者の客観的評価がどうしても必要であるとし、会長付きの専門委員の設置を承諾していただき、会長と専門委員および事務局とで専門委員会を開催し、厳しい審査を実施するようにしました。

この審査では、対象の新ビルの需要予測からの最小駐車区画数をベースに、新ビルの運用の視点から申請者の判断による上乗せ駐車区画数が妥当か、などを判断し、附置義務駐車スペースを決定します。この際、集配送の貨物車がビル内で活動できるか、そのための通路計画（桁高や曲線部での曲率）、貨物の積みおろし時の作業空間、貨物のビル

図-2 地域ルールにかかわる大丸有地区の協議会組織



内のタテ・ヨコ持ち動線、歩行者との交錯における安全性などのチェックを行います。

また、駐車スペースの運用について、たとえば一般有料で開放するスペースと専用スペースの割合などのチェックをします。最大の課題は、駐車スペースを削減するために年に稀に発生するイベント時における特需対応が指摘されました。そのため、①一定の一般有料駐車場化を前提とし、②隣接ビルの駐車場の支援を受けるために地下通路で結ぶ、③地域内の駐車料金を均一化する努力をしているか、などの、総合的な判断を下すことにしています。

5. 大丸有駐車場協議会の将来と課題

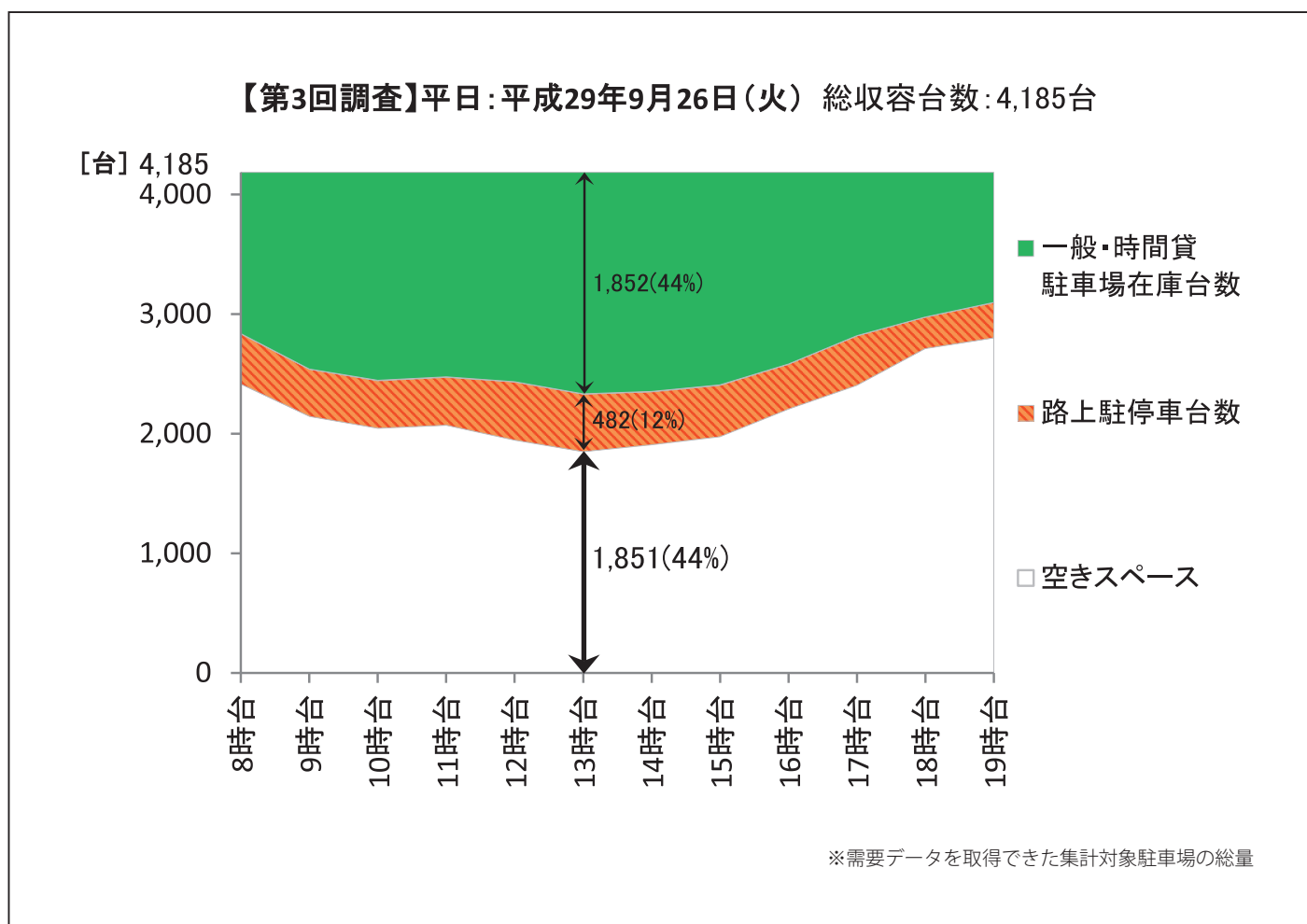
以上のような仕組みの中で、これまで21件のビルの審査を行いました。従来の制度では、最小限で8,612台の駐車スペースが必要でしたが、5,573台の整備となり、3,039台分の減免が実施されました。また、歩行者や車の地下ネットワークができつつあり、地上の交通量がかなり減少しています。したがって、歩行者専用道の可能性も生まれ、現在実験中です。

しかし、図-3に示すように、地区内の路上駐停車車両をすべて収容してもまだ44%の空きがあり、これに専用駐車場を加えると、さらに多くの空きスペースがあります。したがって、知恵と工夫でさらに削減可能と考えています。わが国では、マニュアルやガイドラインの中で設計することが訓練されているためか、新しい工夫の審査案件は極めて少なく、歯がゆい思いを抱いています。たとえば、専用と一般有料の駐車スペースを共有すれば、まだ多くの駐車スペースを削減できます。また、せっかくスーパーブロックの開発をしても、4面にある道路を効率よく使っていないため、車寄せの場所が使いにくく、タクシーの待機待ちの場所もなく、路上での車の乗降がなくなります。

具体的な地域ルールを運用を開始してから昨秋で10年目を迎えました。これまでは「建物の地域貢献」「地域の中の建物」として運用してきました。しかし、附置義務緩和を無条件に3割カットするなどの制度変更がなされ、大丸有モデルへの影響も大きく、今後の継続性が危ぶまれています。

いずれにしても、「ビルの地域貢献」「地域の中のビル」の思想の下での交通システムを構築しなければ、世界の大都市の業務地区に双肩できないと考えています。

図-3 大丸有地区の一般有料駐車場の駐車実態



1. はじめに

「名古屋市」と聞いた時に、まちづくりに携わられている方は、「区画整理のまち」「広い道路が整備されたまち」というイメージを持たれる方が多いかと思います。実際、市域の約7割に及ぶ約220平方キロメートルが耕地整理、区画整理によって整備されており、その際にできた道路の面積は市域の約18%と、道路空間に大変恵まれた都市となっています。中でも、都心部である中区においては幅員100mの道路が整備されていることもあり、道路率は約30%と、区域の3分の1の面積を道路が占めています。このような自動車が走りやすいインフラ環境とモータリゼーションの進展とが相まって、本市の代表交通手段構成における自動車の交通分担率は約41%という高い数値となっています。

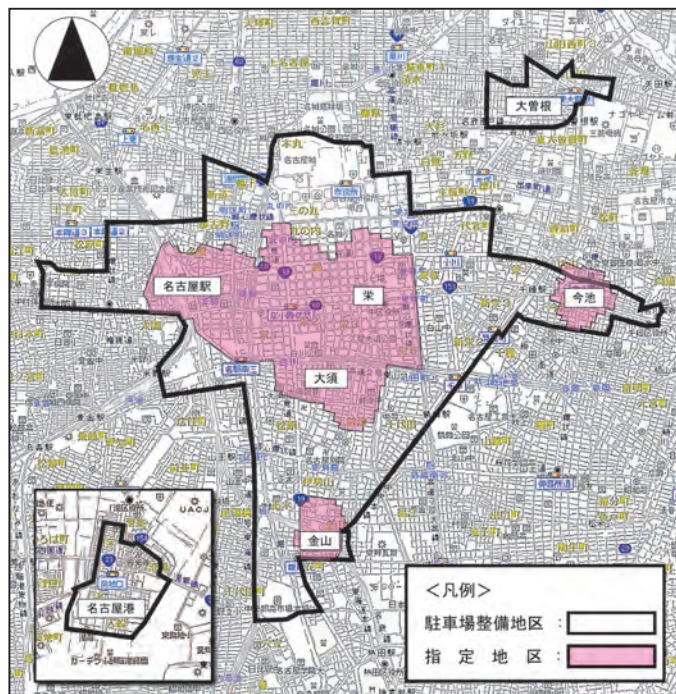
2. これまでの附置義務制度

上記のような都市において自動車交通の終着点である駐車場は、まちづくりを進めていく上で極めて重要な施設です。そのため、駐車場附置義務制度である名古屋市駐車場条例の制定をはじめ、都市計画駐車場の整備、附置義務における原単位の強化や対象となる建築物の延べ面積の引き下げ、駐車場整備地区の拡大等により整備を進めてきました。

駐車場附置義務制度については、昭和34年の制定以降、駐車場の整備促進を目的として強化し続けてきましたが、鉄道駅周辺のような自動車分担率が低いエリアに対しても一律の整備基準が適用されるなど、駐車施設整備に対する負担の適正化を図るため、平成17年の見直しにおいて初めて緩和する規定を追加しました。

緩和規定の具体的な内容としては、都心核地区または主要な鉄道駅周辺のエリアを「市長が指定する地区」（以下、指定地区）とし、指定地区内の①敷地面積が500㎡未満である場合は附置義務を免除、②「ホテル」、「事務所」、「学校等」の用途については床面積を6割で計算するというものです。

図－1 駐車場整備地区及び指定地区



3. 見直しの動機

指定地区制度の導入は、狭小敷地や自動車分担率が低いエリアの建築物に対して駐車施設整備の負担軽減につながるものでしたが、まったく同じ建物であっても道路を挟んで（指定地区の境界を挟んで）附置義務の負担が大きく異なってしまうといった課題も見られました。

また、各建築物に駐車施設が設置されることによって出入の際に歩行者と交錯が生じる、にぎわいの連続性が分断されるといったまちづくり上の課題や、前回の改正から10年が経過していることから、実態に合わせて原単位の適正化を図るとともに、まちづくりに資するような制度へ見直すこととしました。

4. 駐車場実態調査（平成27年度）

実態に即した附置義務制度に向けて見直すため、まずは駐車場の利用実態を把握することから始めました。供給量については諸事情により職員が実際に歩いて箇所・収容台数・構造等を調査しました。業務の合間をぬっての調査であったため半年近くかかりましたが、小規模なコインパー

キングが増えているといった状況を実感するとともに、エリアごとの料金相場等について感覚をつかむこともできました。

需要量については、より正確な数値を把握するため、駐車場事業者団体やコインパーキング事業者、ビル管理者団体等に「2時間ごとの駐車台数」をデータで提供してもらえよう依頼しました。さすがに全数を把握することはできませんでしたが、収容台数の32%（時間貸し駐車場は48%）と、かなりの駐車場について需給バランスを把握することができました。駐車場の利用状況は経営に関わる重要な情報であるにもかかわらず、市の施策のために協力いただけたことは大変ありがたく思っています。

5. 制度設計の考え方

原単位の設定にあたっては、これまではパーソントリップ調査から『目的地ごとの駐車需要』を抽出して原単位の計算に利用していましたが、休日の社用車のように“動いていない車は駐車需要として計上されない”ことから、より実態に即したものとするために実態調査のデータを用いることとしました。

また、建物用途別の駐車需要の算出にあたっては、駐車需要量のうち、施設に付随する駐車場に停まっていた台数を『附置義務として対応すべき駐車需要』として抽出し、それをパーソントリップ調査のデータの駐車目的別の比率で按分することにより、用途ごとの駐車需要を設定しました。考え方のイメージは図-2に示すとおりです。

なお、建築物の用途ごとの床面積については、従来どおり都市計画基礎調査のデータを利用しています。この結果、改正前の原単位と比較してほぼ2倍程度の数値が適正であると整理しました。

今回の改正においては原単位の適正化のほか、開発に係る個別事情に対して柔軟に対応できるような改正も行いました。具体的には、駐車場の集約化を図るために隔地要件

表-1 原単位の見直し結果

	エリア	特定用途			非特定用途
		事務所	劇場等	その他	
改正前	一般地区	200	250		450
	指定地区	333	250 〔ホテル〕 416		450 〔学校〕 750
改正後	全域	500	350	650	900

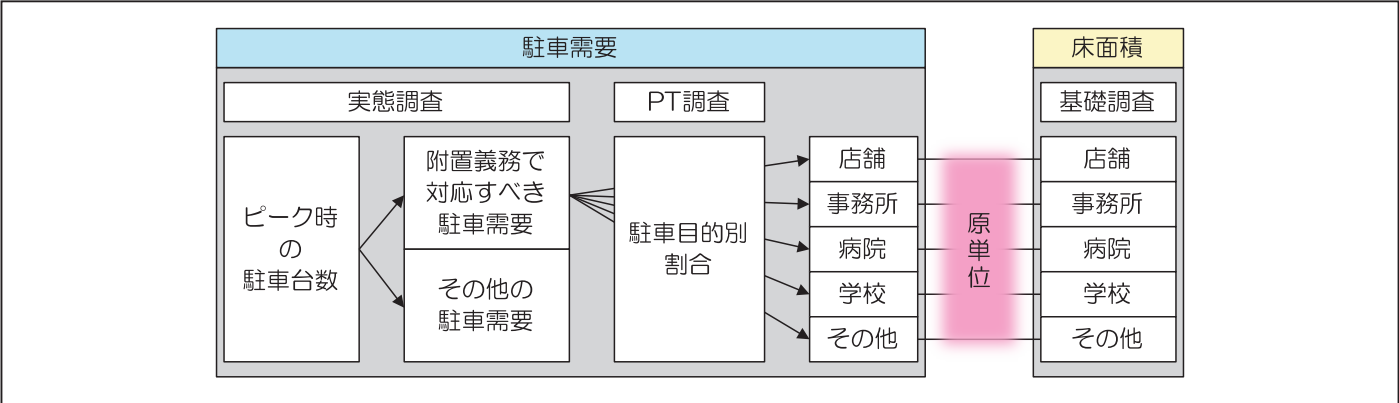
※劇場等：劇場、映画館、演芸場、結婚式場、料理店、飲食店、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞蹈場、遊技場、ボーリング場、百貨店その他店舗

を緩和するとともに、事業者からの公共交通利用促進等に資する提案に対して附置義務台数を緩和（最大2割減）する制度を導入し、併せて一部に対して緩和をしていた指定地区の廃止も行いました。さらに、見直しの効果を既存の建築物についても適用できるよう改正を行いました。

6. 今後の展望

駐車場実態調査を行った平成27年度は、名古屋駅地区において複数の大規模建築物の工事が行われていた時期でもあり、周辺のコインパーキングには工事関係者の車両の利用が多くを占めているという状況でした。現在、大規模な工事はひと段落しましたが、今後においても2027年のリニア中央新幹線開業に向けた開発は引き続き行われるものと考えられ、駐車場の需給バランスが大きく変わる可能性があります。今回の附置義務制度の見直しにあたっては、前述したとおり実態調査の数値を前提として大胆な見直しを行ったことに加え、多数存在する届出の対象とならないような駐車場の状況を把握していくために、本市では毎年モニタリング調査により継続して需給バランスを調査するとともにトレンドを把握し、今後の駐車施策に反映していく予定です。

図-2 原単位算定のイメージ



駐車場の暫定利用と使用権交換による 地域価値の向上 ～福井市「新栄テラス」～

福井大学 工学研究科 建築建設工学専攻 准教授 原田 陽子

1. 「新栄テラス」の事業背景と事業概要

福井県は世帯当たりの自家用車保有率が全国第1位であり、住宅・商業・公共施設などの郊外化が進み、自家用車に依存したライフスタイルが浸透しています。こうした中で福井市中心市街地では、近年、歩行者数や来店者数の減少など深刻な状況に陥るとともに、駐車場や空き店舗などの低未利用地が大量かつ無秩序に分布しています。

特に、福井市中心市街地の新栄地区は、JR福井駅から徒歩約3分の商業の中心部に位置していますが、簡易な木造建築物が4m未満の路地に面して密集し、2013年の調査時点では福井市中心市街地の中でも際立って駐車場や空き店舗が多い状況となっていました（図-1、写真-1）。

こうした状況の中、2013年度から新栄地区を対象に福井市と筆者の研究室との共同研究を開始しました。2013年度の地権者へのアンケート調査から、新栄地区では土地の権利関係が細分化し合意形成が難しく、これまでに再開発事業に何度も取り組んだもののすべて頓挫し、また地権者には高齢者も多く、この地区の大規模な改善については諦めている地権者が多いことがわかりました。

こうした調査結果から、暫定的であっても、今すぐできるところから改善していくのが現実的であると考えられ、まちなかの賑わいを創出し回遊性を高めることを意図して、2014年度は夏と秋の約2週間ずつ、2015年度は秋の約1ヵ月間、2016年度からは地元商店街主体で、新栄地区内のコインパーキングを暫定的に借りて駐車場活用広場「新栄テラス」を実施することになりました。

2. 「新栄テラス」の利用実態、事業評価と効果

新栄テラスではこれまでに周辺店舗と連携したピクニックイベントなど、さまざまな企画が行われました（写真-2）。

一方、2014年度と比べ2015年度の新栄テラスの来場者数は約5400人と約4倍に増加し、平日の来場者数も大きく増加しました（写真-3）。また来場者の年齢層は10～30代が約7割で、地元店主からはこれまで新栄地区に来なかった層が来るようになったという声も聞かれました。さらに2015年度の来場者へのアンケートでは、新栄テラスに来て

図-1 福井市中心市街地における低未利用地の分布

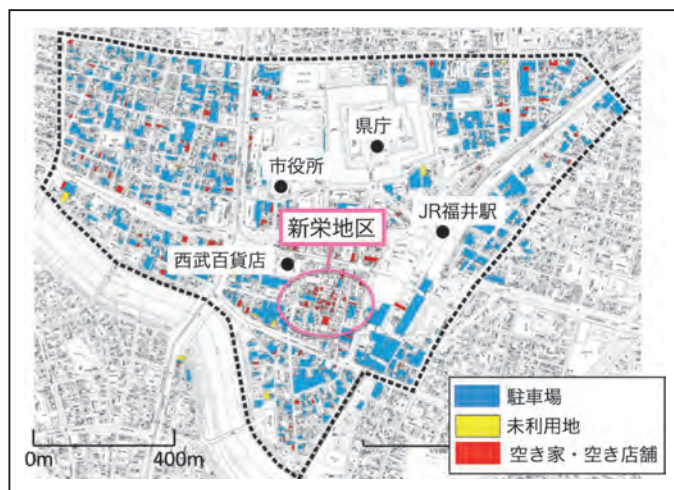


写真-1
新栄テラスになる前の駐車場の様子



写真-3 平日昼間の様子



写真-2 周辺店舗との連携によるピクニックイベントの様子



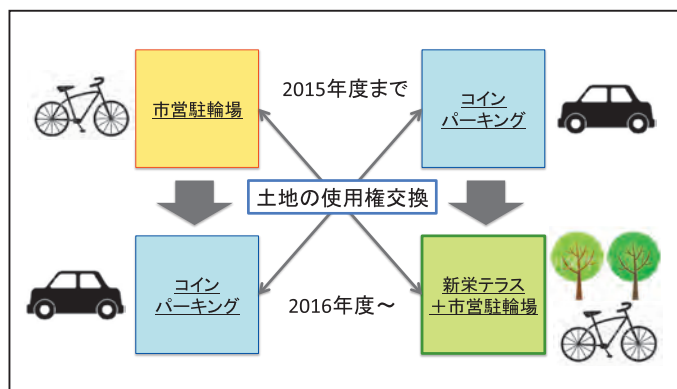
「まちなかのイメージが良くなった」と回答した人が86%となりました。なお、新栄テラスとの因果関係は明確ではないものの、新栄地区の空き店舗数は、2014年度の事業開始前の2014年7月時点では35件でしたが、2017年11月時点では15件に減少しています。

3. 土地の使用権交換による継続的展開の実現

一方、2016年4月末完成のJR福井駅西口再開発事業や2023年春開業予定の北陸新幹線など福井市中心市街地にとって非常に重要な事業が進められる中、福井市は2014年度の新栄テラス実施以前、新栄地区に対して何らかの改善が必要であると考えつつも地権者や地元店主等による合意形成は難しく、さらに市の財政難の中、新栄地区をどのように改善していけば良いのか手をこまぬいている状態でした。

しかし2014年度からの新栄テラスの取組みに対し、市民から高い評価を得た中で、福井市は新栄テラスの継続を実現するために駐車場の賃料をどう賄うのかという重要な課題に対し、JR福井駅近くに立地し利用者の少なく、新栄テラスの敷地規模と同程度の福井市所有の駐輪場と、新栄テラスとして使用している民営コインパーキングとの土地の使用権を実験的に3年半交換し、新栄テラスを継続するという画期的な手法を提案しました（図－2）。

図－2 市営駐輪場とコインパーキングとの使用権交換の概念図



4. 地元店舗との合意形成プロセス

一方、このように土地の使用権の交換によって新栄テラスを2015年度秋から3年半継続できる仕組みが考案されましたが、それには地元の商店街が主体となって行うことが市からの条件とされ、また一部の地元店主からは、駐車場がなくなることと客が減るのではないかと強い不安の声が上がりました。こうした中で、2015年度の秋からいきなり3年半、新栄テラスを継続するのではなく、2015年度は秋の1か月間実施し、その結果を踏まえて、再度、地元店主と意見交換を行い、次年度以降継続するかを決めることになりました。

その結果、2015年度の来場者の事業評価では、96%の人が駐車場よりも広場を求めていることなどから、駐車場

がなくなることへの不安の意見は次第に薄らいでいきました。また、2014年度の事業開始前は事業自体に半信半疑な地元店主が多かったのですが、さまざまな面で前年度の改善を試みた2015年の実施後には、事業の効果を実感した地元店主やNPOメンバーなど複数の有志が運営主体となることに手を挙げ、2016年度からは地元主体で当面の3年間「新栄テラス」を継続することになりました。

5. 低未利用地の「暫定利用」の意義と地域価値の向上

「新栄テラス」は、当初、駐車場がなくなることに対して地元店主から不安や反対意見が見られた中で、2週間、1ヵ月間、3年間と期間を少しずつ延ばして事業を定着させていったと言えます。逆に言うと、再開発事業など固定的で大規模な事業にこだわり続けたり、あるいは当初から長期間での新栄テラスの実施を目指していたら地元店主との合意形成は難しく、駐車場のまま何も実現できなかったことが予想されます。こうした意味でも特に人口減少時代の地方都市では、民間資本や行政による大規模な投資が見込みにくく、将来の空間像が不透明な中、低未利用地の「暫定利用」は重要な都市の再編手法であると考えられます。

さらに新栄テラスの存在が来場者のまちなかのイメージを向上させ、周辺の空き店舗が減少するなど、地域価値の向上にもつながったことは、駐車場が増加し続ける地方都市中心市街地での都市空間や生活の「質」の向上を考える上でも、重要な示唆を与えていると考えられます。

6. 低未利用地の創造的活用による都市の成熟化

以上、本稿で紹介したのは、地方都市中心市街地での駐車場活用の取組みでしたが、低未利用地は今後、地方都市に限らず、またまちなかや郊外を含めた都市全体で大量かつ無秩序に発生することが予想され、立地によって低未利用地の活用の仕方は工夫されるべきであると考えられます。

一方で、人口減少や空き地の増加は悲観的に捉えられがちですが、これは空き地発生に伴う空間的ゆとりや土地価格の低下が生じることを意味しており、工夫次第ではこれまで実現が難しかったような豊かな住環境や多様なライフスタイルの実現可能性を示しています。つまり、「人口減少する都市」においては、これまでの量的開発を目指してきた「拡大する都市」で実現しにくかった「住環境や生活の質の向上」、ひいては「都市の成熟化」を目指し、それを実現できる好機と捉えることが重要であると考えられます。

福岡市における 附置義務駐車場条例の改正について

福岡市 道路下水道局 管理部 駐車場施設課

1. はじめに

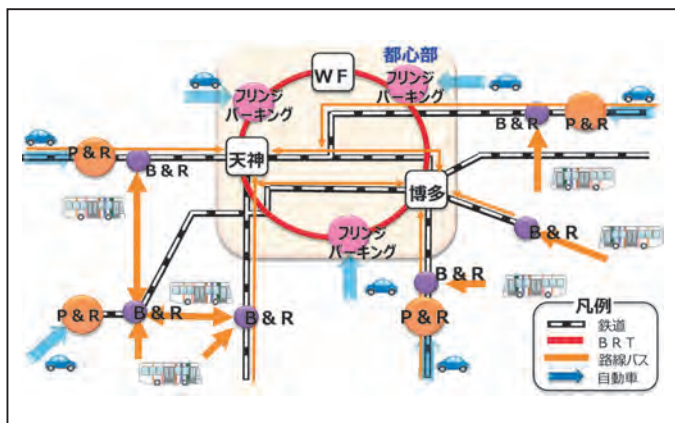
福岡市は、人口約158万人（H30.9現在）、政令指定都市の中で人口増加数・増加率はトップであり、恵まれた自然環境や豊かな食文化に加え、都市基盤や文化施設などの社会資本の充実や都市機能の集積などによって、豊かな自然環境と充実した都市機能が調和するコンパクトな都市です。

これまで、福岡市は、都心部（天神地区・博多地区）を中心にY字形に伸びる広域的な都市軸に沿って都市機能が集積してきましたが、福岡都市高速道路や福岡外環状道路などの幹線道路網や地下鉄などの鉄道網の整備により、放射環状型の都市軸が形成され、都市の骨格がより明確になってくるとともに、都心部通過交通の分散や、公共交通の利用促進などに取り組んできました。

しかしながら、今後も人口増加や都心部の機能更新に伴う交通需要の増加が見込まれており、都心部の交通混雑やバス交通の定時性・速達性の低下が予想されます。

そこで本市では、平成26年5月に策定した「福岡市都市交通基本計画」において、公共交通を主軸とした総合交通体系の構築を目指すこととし、特に都心部においては、「過度に自動車に依存しない、ひとを中心とした、歩いて出かけたくなるまち」を目指し、「道路混雑の緩和」や「都心拠点間の交通ネットワークの強化」を図るため、都心循環BRTをはじめ、フリンジパーキングの確保、バス路線の再編・効率化、交通マネジメント等を総合的に進め、マイカーから公共交通への転換促進や自動車交通を削減・抑制するさまざまな交通対策に取り組んでおり、その施策の一

図-1 目標とする交通体系のイメージ



つとして、都心部の駐車施設数を現状維持すべく「福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」（以下附置義務駐車場条例という）の改正を行い、平成29年4月1日から施行しています。

2. 条例改正の主な内容

①都心部における特例制度

- ・公共交通利用促進措置による附置義務台数の低減
- ・天神中心部における駐車場の隔地化と集約化

②荷捌き駐車施設を確保する対象地域の拡大

- ・対象地域を「駐車場整備地区」から「商業地域」へ拡大

③自動二輪駐車施設の確保

- 近年、自動二輪車の保有台数が増加しており、都心部などにおいては、違法駐車も見られることから、自動二輪車の駐車施設の設置を義務化

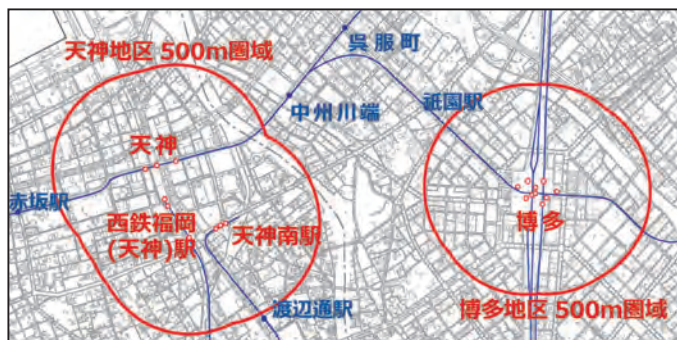
3. 新たに追加した2つの特例制度について

（１）公共交通利用促進措置による附置義務台数の低減

公共交通の利便性が高い都心部（天神地区・博多地区）において、交通混雑の緩和を図るため、公共交通利用促進策が実施される建築物に対して、附置義務台数の低減を行っています。対象エリアは、天神地区、博多地区それぞれ鉄道駅の改札口から500m圏域としています（図－2）。

公共交通利用促進措置の内容としては、公共交通利用者への割引サービスや運賃補助、鉄道駅への地下通路の接続などであり、低減できる台数は、附置義務台数の40%を上限

図-2 附置義務台数低減の対象エリア



1. はじめに

和歌山市では、昭和46年に和歌山市営駐車場条例を制定し、自動車保有台数の増大に伴う駐車場需要に応じるとともに、市街地における、道路の効用の保持及び道路交通の円滑化を図ってきました。

現在、市営の都市計画駐車場は5カ所（地下駐車場4カ所、立体式駐車場1カ所）、その他届出駐車場1カ所を合わせた6駐車場があります。

しかし、平成10年以降は、百貨店等商業施設の撤退や大学病院の移転、コインパーキング等の増加により、市営駐車場の収支が悪化、指定管理等の制度を導入し収支改善に努めましたが、経常収支の悪化から6駐車場のうち、平成23年度に1カ所、27年度に1カ所、合計2カ所の地下駐車場の休止を行いました。

和歌山市は、中心市街地を挟む形状で東西に和歌山駅、和歌山市駅といった鉄道や路線バス等の拠点がありますが、普通車のみならず軽自動車や二輪車の保有率が高く、公共交通機関の利用が低い状況です。

一方まちなかでは、来街者が減少し、需要を超えるほどのコインパーキングが増加し、空き家・空き店舗も増加したことで、歩行環境の悪化や景観の悪化を招き、そのことにより地域の魅力を損ない、さらに生活の利便性の低下を

招くといった悪循環が進んでおり、市として都市のスポンジ化に対する対策が喫緊の課題となっています。

2. 駐車場の配置適正化

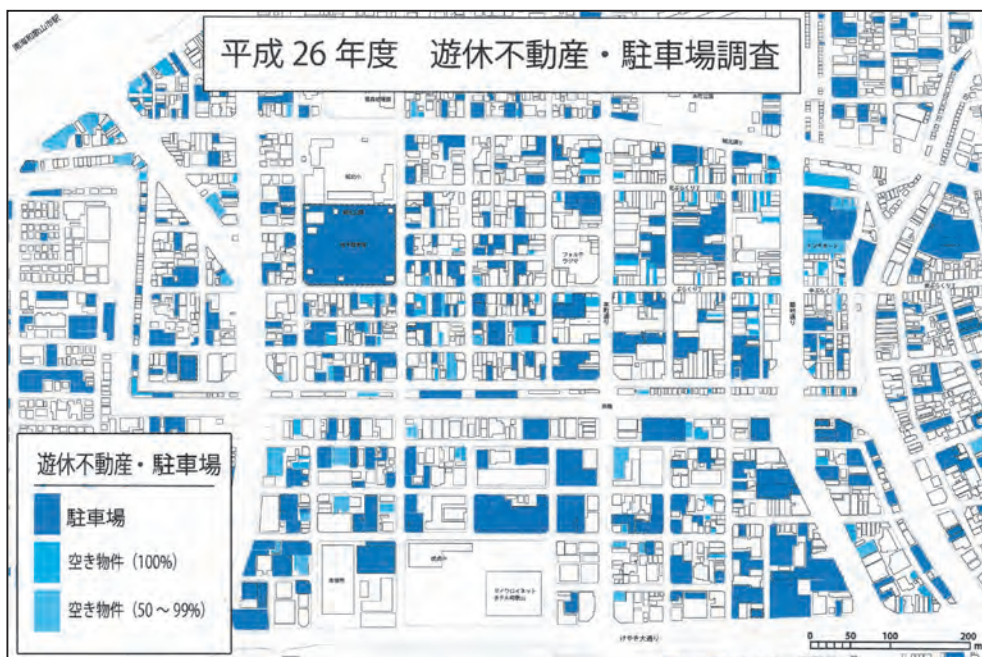
市営駐車場の多くは、中心商業地を取り囲む位置であることから、和歌山市では、休止を行った市営駐車場を施設の採算性を高めた上で再開し、各市営駐車場をフリンジ駐車場とすることができないか検討しています。

まず取り組んだのは、平成27年度から休止を行った市営大新地下駐車場の再開です。

写真－1 市営京橋駐車場



図－1 まちなかのポテンシャル



当該駐車場は、本市の繁華街に位置し、付近民間駐車場においても、日中に比べ夜間の駐車場利用率や駐車料金が低いところに特徴があり、日中は利用者・利益率とも低い状況となっていました。

このことから、賑わいの創出と日中の稼働率を上げる必要があり、駐車場の上部が都市公園であることを活用した駐車場の再開を目指しました。また、市がイニシャル・ランニングの両コストを一切投じず、民間による管理運営を模索しました。

平成28年度のサウンディング調査実施にあたり、事業説明会に十数社の参加はありましたが、調査にエントリーいただけたのは、コンソーシアムを含む数社に留まり、先行きは不安なものでしたが、調査を進めるなかで、少しずつ形が見え始めました。

最終的な公募条件としては、事業者のノウハウを最大限に活かせる利用料金制による権限の委譲、イニシャルコスト回収に要する一定年数以上の基本協定の締結、公園を一体的に活用できる共同事業体の参画に絞られました。

このことから、市として、利用料金制を導入するため駐車場条例の一部改正や、市のガイドラインでは通常5年である指定管理期間を10年+ α とできる制度設計を進めました。

平成29年夏にこのような条件をもとに利用料金制で公募を行い、申請事業者を得て、本年8月から駐車場の再開を果たすことができました。

上部の公園についても、賑わいの創出を図るため、本年10月20日に指定管理者が飲食や物販販売、フリーマーケット等、約30店舗が軒を連ねる、まちなかマルシェ（大新ピクニック）を開催しました。

3. 現在の取り組み

和歌山市では、大新地下駐車場の取組みを経て、中心市街地においてフリンジ化の取組みを進めています。

現在、既存市役所来庁者用駐車場を市営駐車場として拡張・整備を進めるとともに、平成23年度から休止を行っている市営本町地下駐車場についても、再開に向けた取組みを行っています。

本町地下駐車場については、大新地下駐車場同様、上部に公園が位置し、また、平成32年度には隣接地に4年制大学の開校や、認定こども園、こども総合支援センター等複合施設の開園も合わせて予定していることから、現在、サウンディング調査を行い、駐車場と公園の一体利用による相乗効果と採算性を高めた公募条件の選定や駐車場の再整備計画について協議を行っています。

この他、届出駐車場である京橋駐車場については、反対に市営駐車場を廃止し、京橋親水公園として、まちなかの

写真－2 市営京橋駐車場の社会実験（平成29年9～11月実施）



賑わい創出拠点の一つとして活用するため、P-PFI事業を念頭にサウンディング調査を実施するなど、市営駐車場全体での再編に向け、現在、取組みを進めています。

また、フリンジ化には民間動向が重要であるため、駐車場となっている低未利用地について、他用途への転用を促し、まちなかの賑わいにつなげる空間を創出できないか検討を行うため、まちなかの遊休不動産所有者に対して、駐車場・遊休不動産動向調査を本年度実施する予定です。

和歌山市では、平成25年度からリノベーションスクールを開催し、スクール提案により事業化されたのが7物件、受講生が携わり事業化されたのが10物件、合計17物件が事業化につながりました。現在、5社のまちづくり会社が立ち上がり、9法人が都市再生推進法人として指定を受けているところで、これらも推進法人に期待しているところです。

4. おわりに

一度、休止に至った公営駐車場について、事業の必要に際して、ただ再開を行うことは諸々の面から非常に難しく、またそれが適切であるとの判断も難しいものです。

休止するに至った原因の解消を含め、市街地において憂慮される、都市のスポンジ化問題の解消や遊休空間の活用を同時に進めることで、そこに事業の将来性や採算性は生まれるのではないのでしょうか。

都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行により、市が能動的に取り組める内容が広がったいま、立地適正化計画に位置付ける駐車場配置適正化区域、路外駐車場配置・規模の基準等の検討を進め、歩行者の移動上の利便性や安全性の向上を目指すとともに、まちづくりと一体となった駐車場施策が行えるものと考えます。

最後になりますが、現地視察の受け入れを随時行っていますので、皆様のお越しをお待ちしています。

● まちなみ景観課 担当：平林

E-mail : machinami@city.wakayama.lg.jp

駐車場事業を通じた地域貢献 ～次世代型駐車場の取組み～

三井不動産リアルティ株式会社 シェアリング事業本部

1. はじめに

三井不動産リアルティ株式会社は、「三井のリパーク」というブランド名で全国13,591ヵ所（2018年3月末時点）に駐車場事業を展開しています。当社は、駐車場を単に駐車スペースの提供に留まらず、交通渋滞の緩和による安全性の向上や物流の効率化をもたらす重要な「社会インフラ」のひとつと捉えており、駐車場利用者はもとより、駐車場周辺の地域コミュニティにも価値を提供していくことが重要であると考えています。

「三井のリパーク」では、「安心・安全」「先進性」「環境配慮」「災害時支援」の4つのキーワードを掲げ、このコンセプトに準じた「次世代型駐車場」を展開しています。

2. 4つのキーワード

駐車場は街に設置されることで、不正駐車や自動車の利用者の利便性向上等に寄与することができる一方、駐車場内での騒音や排気ガス、照明器具等による夜間の光害など、近隣住民にとってはややもすると嫌悪施設となり得る場合があります。

そのため、駐車場ができることにより地域コミュニティへ付加価値を提供し、調和を図ることで、嫌悪施設ではなく必要な施設として受け入れられる駐車場づくりを目指していく必要があると考えています。

また、「社会インフラ」としての駐車場の機能をより高め、さらなる地域社会への貢献を実現するためには、自治体と連携した取組みも効果的であると考えています。

(1) 安心・安全

「三井のリパーク」では、2016年より駐車場への防犯カメラの導入を本格的に開始し、以降、新たに開設する駐車場から標準装備として設置を行っています。

駐車場内の事故・犯罪に対する抑止力が向上することで、駐車場の利用者だけでなく、地域コミュニティにも安心感を提供することが可能となり、地域社会の安全性向上にも貢献できると考えています。

(2) 先進性

ICTを活用した取組みにも積極的に取り組んでおり、自治体との連携により駐車場に大型ディスプレイを設置し、

自治体が提供する観光情報等の配信を行っている事例があります。

また、無料公衆無線LANサービスの導入、駐車場利用方法の多言語翻訳機能導入等により、国内はもとより訪日外国人観光客への利便性の提供も実現しています。

(3) 環境配慮

2015年度に政府による「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」の補助制度を活用し、「三井のリパーク」駐車場に、NEC製のEV・PHV用充電器を設置しました。

今後、EV・PHVの普及に合わせて、充電サービスの利用ニーズが高まると見込まれますが、駐車場内に充電設備を導入することで、エコカーのさらなる普及促進にも貢献できると考えています。

そのほか、CO₂対策として、ハイブリッドソーラーシステムや緑化パネル、木材を使用した車止めの採用などの導入実績も増えてきています。

また、当社は、「景観」あるいは地域コミュニティとの「融和」についても、広義の「環境配慮」につながると捉えており、「街並み」との融和を意識した駐車場デザインやキャラクターとのコラボレーションによる地域の活性化策も積極的に実施しています。

(4) 災害時支援

昨今、地震や大雨などによる自然災害が頻発する中、駐車場を一時避難場所として活用できるような設備の導入を積極的に進めています。

たとえば、AEDや災害時救援機能を備えた高機能自動販売機、組立式簡易テントやかまどベンチなどを設置し、2016年4月の熊本地震の際にも課題となった、「車中泊避難」対策を念頭に置いて企画した「災害時支援」の取組みも全国に広がっています。

3. 次世代型駐車場

当社では、2015年度より前述した各コンセプトを反映した「次世代型駐車場」を全国に展開・推進しており、各地域におけるシンボルとなる駐車場にその地域の特徴やニーズに対応した設置物やデザインを取り入れた駐車場づくりに取り組んでいます。

現在、全国に20ヵ所を超える「次世代型駐車場」がありますが、本項ではその一部を紹介します。

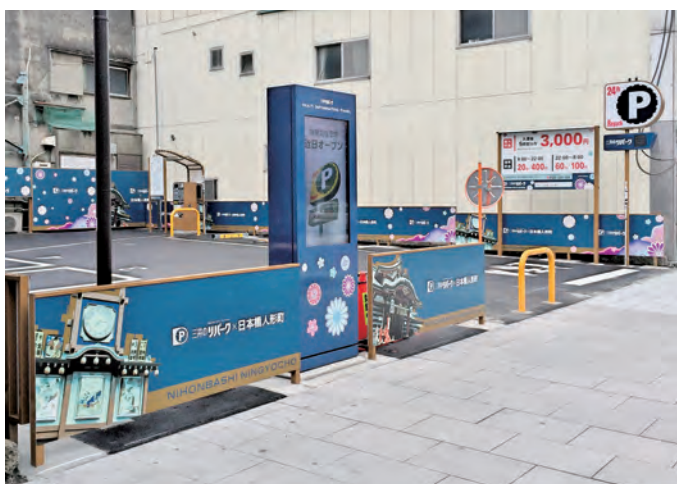
(1) 日本橋人形町通り（環境配慮型駐車場）

「三井のリパーク」では、駐車場内の機器および看板について、原則「黄色と緑色」の配色を使用していますが、一部のエリアにおいては景観を損ねてしまうケースもあり、特色による対応も行っています。

この駐車場では、近隣商店街と連携し、「歴史と伝統を持った粋な東京の下町」というイメージから、濃い藍色をベースに「和」を感じさせる花柄のモチーフを配した看板デザインとしました。

また、駐車場内に設置したタッチパネル式デジタルサイネージを活用して、街の魅力や歴史、おすすめの散歩コースやお買いものマップなどの情報を発信しています。

写真－1 リパーク日本橋人形町通り



(2) リパーク光明池駅前（災害時支援型駐車場）

当駐車場は、2017年7月にソーラーLED街路灯（AED、災害備蓄品タイプ各1基）、かまどベンチ、災害用簡易トイレ、組立式テント等を備えて開設した災害時支援型駐車場です。

駐車場内の中央部に並ぶ区画については、車止めを設置していないため、緊急車両など大型車が入場しても十分な取り回しができるレイアウトとしています。

複数の災害時対策アイテムを設置したことで、災害発生

写真－2 リパーク光明池駅前



時に一時避難および救護活動の拠点として活用できる機能を有した駐車場となっています。

同年10月には、駐車場が所在する大阪府和泉市と、災害時に駐車場を一時避難場所としての提供および駐車場内に設置した災害時支援設備の利用について盛り込んだ「災害時における支援協力に関する協定書」を締結し、官民協働で災害時の対応に取り組んでいます。

(3) リパーク京都タワー東（観光支援型駐車場）

京都という立地的な特徴を活かし、利用者だけではなく国内外の観光客にもやさしい駐車場を目指し、ユニバーサルデザインWi-Fi自動販売機や、通常よりも幅が広く駐車しやすい「おもしろ車室」（2車室）、点字対応近隣観光マップ、ユニバーサルベンチなどを設置し、子どもやシニア、車いすの方にも使いやすい環境を整えました。

また、国内外の観光客に便利な設備として、京都タワーや周辺の観光情報を配信するデジタルサイネージを導入し、周辺観光施設への誘客にも貢献することのできる駐車場としています。

写真－3 リパーク京都タワー東



4. おわりに

当社はこれまで、駐車場づくりを通して、交通渋滞の緩和による安全性の向上や物流効率の向上、違法駐車削減といったさまざまな社会的ニーズに応えてきましたが、車を停める場所という機能を超え、地域の価値向上やまちづくりに貢献することが、真に「社会インフラ」として求められる役割であると考えています。

今後の駐車場のあり方を考える上では、さらに多くの社会的ニーズを満たしながら、駐車場の存在によるマイナス面の影響をいかに低減できるかがポイントになるため、本稿で紹介した4つのキーワードに準ずる次世代型駐車場の展開をより推進し、今後も社会的ニーズに沿った駐車場を増やし、社会や地域に貢献していきたいと考えています。

[第9回] 全国シェアサイクル会議

開催のお知らせ

開催日：平成30年11月30日（金）

場 所：大田区産業プラザPIO小展示ホール（東京都大田区南蒲田1丁目20-20）
主 催：国土交通省 都市局 街路交通施設課
協 力：一般社団法人 日本シェアサイクル協会、公益社団法人 日本交通計画協会

世界各国で導入が進んでいるシェアサイクル（バイクシェアリング・コミュニティサイクル）は、都市の新たな移動手段として注目を集めています。国内におきましても、地域の活性化や公共交通の機能補完、観光振興等を目的に、多くの都市で本格導入が進められています。

今回で第9回となる本会議は、シェアサイクルに取り組む地方公共団体やコンサルタント、運営事業者、機器メーカー等が一堂に会し、情報交換を行うことを目的に開催するものです。また、シェアサイクルのさらなる普及促進に向け、今回は、日本シェアサイクル協会の協力のもと、官民による幅広い展示・情報交換を行う場を設けております。

※今年度より「全国コミュニティサイクル担当者会議」から会議名を改めて実施しております。

■会議次第

13:00～13:30	開場・受付
13:30～13:35	国土交通省都市局街路交通施設課長 挨拶
13:35～14:15	国土交通省からの話題提供 ●自転車活用推進について 国土交通省自転車活用推進本部 ●シェアサイクルの取組等について 国土交通省都市局街路交通施設課
14:15～14:45	自治体による事例報告 ●シェアサイクルの導入に当たっての事例報告 ●シェアサイクル導入後の今後の普及発展に向けた事例報告
14:45～15:00	シェアサイクルをめぐる新たな展開 ●MaaSを視野に入れた事業展開 ～mixwayについて～ 株式会社ヴァル研究所
15:00～16:00	休 憩
16:00～16:40	パネルディスカッション
16:45	閉 会
11:00～17:00	会場において展示・情報交換会を同時実施

参加申込方法

【会議参加申込み方法】

申込み方法 必要事項（団体名・所属・役職・氏名・連絡先〈TEL〉）を記載の上、参加者受付アドレス（hqt-share-cycle09@ml.mlit.go.jp）までメールを送付ください。

お問い合わせ先 国土交通省 都市局 街路交通施設課 山田（陽） TEL：03-5253-8416

※なお、参加申込については先着順とさせていただきます、申込み状況によっては締切らせていただくこともありますので、ご了承ください。