

# 都市と交通

通巻85号

## 巻頭言：街づくりのための駐車場政策 3D+M

～日本大学理工学部教授 岸井隆幸 …………… 1

## 特集：駐車場施策について

- 1. 駐車場施策を取り巻く最近の状況 …………… 2
- 2. 海外の駐車場の動向  
——自動車社会が進展する世界を見据えて …………… 5
- 3. 事例紹介（4地区）  
渋谷地区駐車場地域ルールによる交通環境の改善について …… 7  
エキサイトよこはま22駐車場整備ルールについて …………… 9  
「京都市駐車施設に関する基本計画」の改定について …………… 10  
まちづくりの視点に立った駐車場政策の展開（金沢市） …… 12

## トピックス

- 「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための  
充電設備設置にあたってのガイドブック」について …… 14
- 「低炭素都市づくりガイドライン」について …………… 15

## 社団法人 日本交通計画協会

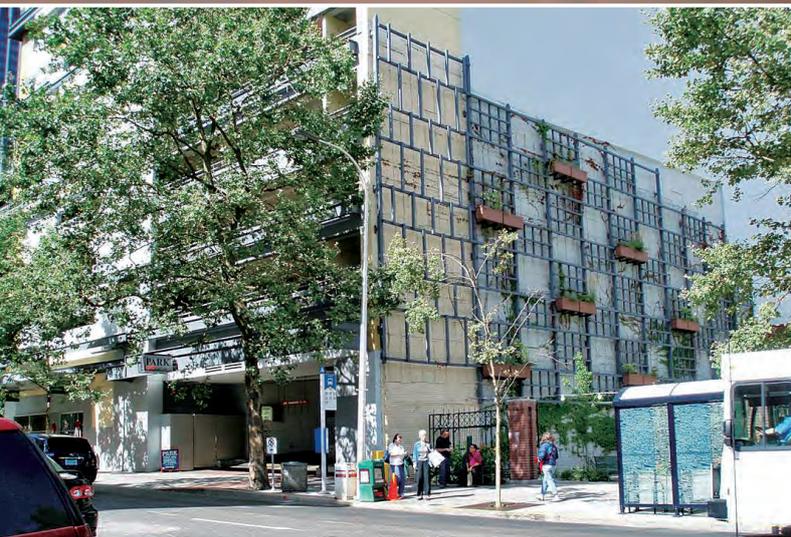
編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課



仙台駅西口駐輪場



ほっほ町田パーキング：町田市



壁面緑化駐車場：ポートランド



立体駐車場：フランクフルト

# 巻頭言

## 街づくりのための駐車場政策

### 3D+M



日本大学 理工学部 教授  
岸井隆幸

#### 街の重要な要素としての駐車場

今、我が国一人当たりの住宅延べ床面積は、借家で15㎡/人、持ち家で23㎡/人程度しかない。一方で、自動車は1台当たり25-30㎡の駐車スペースが必要とされており、出発地と到着地の両方に設置が要求される。つまり、人間居住用の空間と比しても極めて大きな空間が自動車用に求められるのであり、自動車が普及する前の都市空間のあり方と自動車社会の都市空間のあり方が大きく異なるのは必然であるといえよう。

街として駐車に要するスペースはどのくらい必要だろうか。先ず住宅地では、仮に125人/haの住宅地区で、800台/千人の保有水準（アメリカの平均、日本の地方部の水準）を想定すると、100台/haの車庫が必要で、全て平面で処理すれば都市空間の25-30%となる。つまり、車庫用地だけで通常の道路用地を上回る土地が必要とされていることになる。

また、商業業務地では来街者用の空間が重要であり、アメリカのショッピングセンターでは敷地面積全体の2/3程度が駐車場となるような基準を適用している。駐車場の海の中に、建物が浮いているような状況にあるといえよう。

#### 「附置される駐車場」と「とりあえず駐車場」の増加

現在、全国で合計419万台弱の駐車場ストックがあるといわれているが、その多くは附置義務駐車場で、約243万台分に及ぶ。また、一方、最近は中心市街地の疲弊で「とりあえず駐車場」が増加している。

こうした結果、多くの地域で、当初、駐車場法が強く意識していた駐車場の量的不足は解決の方向へ向かっている。実際、(財)東京都道路整備保全公社が2008年（平成20年）に行った路上駐車実態調査によれば、東京23区内で特に路上駐車が多い地区（43地区）であっても、常に路上の違法駐車台数を収容するに足るだけの空き駐車場スペースが地区内に存在している。

#### 駐車場と街の新しい関係

今や駐車場は単に「建物に付随して必要となる量」が問題ではない。自動車社会において、駐車場とは「重要な都市の玄関」であり、しかもかなりの空間を占有して街の環境イメージを左右するような「卓越した土地利用要素」なのである。駐車場を付属物として捉えるのではなく、都市の重要な計画要素として見つめ直す必要がある。

従来から都市の重要な公共施設であると考えられてきた「道路・公園」については、密度・配置・デザインなど様々な観点から、その計画論・設計論が議論されてき

た。しかし駐車場に関しては、公共的施設という意識も薄く、十分な目配りが施されていない。今こそ「駐車場と街の関係」を洗いなおし、都市の空間構造と駐車場の計画論・設計論を結びつける議論を進める必要がある。

現在は、街の顔となる人々が集うメインストリートであってもその沿道に営業用駐車場が立地して自動車の通行を規制することができない、街の賑わいの連続性を分断するように無味乾燥な小規模平面駐車場・無粋な冷蔵庫状の

立体駐車場が無秩序に出現する、一般車用の駐車場で空が目立つにも関わらず車椅子利用者向けの駐車マスや物流用あるいは二輪車用の駐車マスを見出すことは難しい、駐車場から街へつながる道路

には歩道も緑もなく、路上には堂々と駐車車両が横たわっている、など未だに様々な問題を抱えている。

都市の重要な交通基盤・大きな土地利用要素である駐車場について、適切な量を、適切な場所に、適切にデザインし、適切に管理運営する姿勢が求められている。



無味乾燥の駐車場の箱  
(ヒューストン、著者撮影)

#### 次の時代の駐車場施策 3D+M

我が国は1960年代から急速なモータリゼーションを経験したため、当初の問題は道路空間の不足であり、駐車場の不足であった。そして1970年交通事故死者数が最大となり、交通安全が大きな課題となる。その後は自動車の騒音・振動・大気汚染といった環境問題が重視され、今や地球環境問題への対応が前面に出るようになった。そして、既に都市は人口減少・高齢者多数派の時代に入っている。しかも自動車自体も大きく変わろうとしている。排気ガスの問題は徐々に改善が進んでおり、自動車が一種の家庭電気製品として取り扱われるような時代がすぐそこまで来ている。

結局、最後まで残る問題はその空間占有の大きさと土地利用・都市構造との関係である。

都市の全体構造を意識しつつ、どういう自動車を対象に、どこに、どういう規模で、どのような設計上の工夫を施した駐車場を用意するのか、そしてどのような料金で、どう運営するのか、都市と駐車場の新しい関係を築くために、駐車場の3D+M（Density密度、Disposition配置、Designデザイン、Managementマネジメント）を意識した施策を充実させることが必要である。

## 1

## 駐車場施策を取り巻く最近の状況

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

## 1. はじめに

昭和32年に駐車場整備の推進による道路交通の円滑化を目的とし、駐車場法が制定されました。これにより、駐車場整備地区の指定及び都市計画駐車場の整備促進、駐車場の構造、設備の基準を設けるとともに届出制度を義務化、また、大規模建築物の新築等の際に地方公共団体の条例により駐車施設の設置を義務付ける制度が設けられました。

その後、各地方公共団体による都市計画駐車場の整備、附置義務駐車場条例に基づく民間による駐車場や届出駐車場の整備が進み、駐車場の量的確保は一定程度確保されてきました。ここでは、今後の駐車場施策の課題及び方向性について紹介します。

## 2. 駐車場施策の課題

## (1) 自動二輪車駐車対策

不足している自動二輪車用駐車場の確保を図るため、平成18年に駐車場法を改正し、自動二輪車を対象に含め、駐車場整備計画及び附置義務駐車場条例への位置づけが出来るようになりました。平成22年3月末時点では、自動二輪車の駐車対策を位置づけた駐車場整備計画は渋谷区及び京都市の2都市で策定されており、附置義務駐車場条例は5都市で改正されていますが、一層の取組が必要です。

また、自動二輪車の駐車対策として既存の駐車場及び自転車等駐車場への受け入れの取組が重要です。特に、自転

写真-1 仙台市の自転車等駐車場での自動二輪車の受入



車法に基づき整備されてきた自転車等駐車場については、これまでも、125cc以下の自動二輪車は受け入れられているところではありますが、今後、条例に定められた管理規則を改正し、125ccを超える自動二輪車についても受け入れを進める取組が重要となっています。

この他にも、路上駐車場で自動二輪車を受け入れている取組も進められています。仙台市では、自転車、原動機付き自転車及び自動二輪車で料金設定を変えると同時に、短時間利用は無料で長時間利用は料金が増える設定にすることにより、路外駐車場と利用方法が区分されています。

また、この他にも、自動二輪車の駐車場の位置や営業時間をホームページやチラシ等で情報提供する取組も進められており、今後はこうしたきめ細やかな対策が必要と考えます。

写真-2 路上自転車駐車場での自動二輪車の受入



図-1 東京都道路整備保全公社のホームページ

地図の中心の「+」マークから近い順に表示  
1~20/29件を検索

**都庁オートバイ専用駐車場**  
中心からの距離: 240m(直線距離)  
料金: (0.00~22.00)60分100円 最初の1時間無料

**新宿駅西口駐車場**  
中心からの距離: 307m(直線距離)  
料金: (0.00~24.00)30分200円 車両制限: サイドカー不可

**新宿国際ビルディング駐車場**  
中心からの距離: 347m(直線距離)  
料金: (0.00~24.00)30分250円

**西新宿第四駐車場**  
中心からの距離: 394m(直線距離)  
料金: 1日1回600円 車両制限: 制限無し

**エコステーション21あおい通り自転車・バイク駐車場**  
中心からの距離: 577m(直線距離)  
料金: (0.00~24.00)120分100円 51cc以上、最初の30分無料 車両制限: 排気量51cc 4台

**シグマパーキング歌舞伎町**  
中心からの距離: 717m(直線距離)  
料金: (0.00~24.00)60分200円

**新宿サブナード駐車場**  
中心からの距離: 753m(直線距離)  
料金: (0.00~24.00)30分210円

図-2 札幌市の自動二輪車駐車場一覧図



下記の駐車場では、自動二輪車の受入をしています。  
なお、料金や満車・空車の確認は、各駐車場に直接お問い合わせください。

No	駐車場名	住所	電話番号	受入台数	営業時間
1	レールパーク札幌駐車場	中)北5条西1丁目2	207-5088	10台	8:00~19:00
2	第2タキカワパーキング	中)北2条西3丁目	222-5432	3台	平日7:00~22:00 日祝日8:30~20:30
3	札幌市北1条駐車場	中)北1条西1丁目	251-3841	34台	24時間
4	北1条地下駐車場	中)北1条西5丁目1-2	290-5908	※1	7:30~22:00
5	カービスパーク1・1	中)南1条西1丁目	218-6710	※1	7:00~24:00
6	カービスパーク1・4	中)南1条西4丁目	231-2000	※1	8:00~20:00
7	遠藤パーキング南2東2	中)南2条東2丁目18-1	221-7447	5台※1	8:10~21:30
8	ミカタパーキング	中)南2条西1丁目8	221-2958	5台※1	8:00~23:00
9	遠藤パーキング南2西4	中)南2条西4丁目18	221-4481	5台※1	8:00~23:00
10	遠藤パーキング南2西7	中)南2条西7丁目3	231-8366	3台※1	8:30~21:30
11	遠藤パーキング南3西7	中)南3条西7丁目2	272-7447	4台※1	8:30~21:30
12	遠藤パーキング南4西2	中)南4条西2丁目9	241-0456	4台※1	8:30~23:00
13	旭パーキング6条	中)南6条西5丁目	531-8607	30台※1	24時間
14	カービスパーク7・4	中)南7条西4丁目	533-3317	※1	24時間
15	北欧パーキング	中)南7条西5丁目	511-6311	7台※1	24時間

※1 : 駐車スペースは自動車と自動二輪車で併用

この情報は「さっぽろパークナビ(札幌市駐車場案内システム)  
URL: <http://parking-info.jp/sapporo/>」でも、ご覧いただけます。

お問い合わせ先:  
札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課  
電話:011-211-2275 E-mail:sogokotsu3@city.sapporo.jp

さっぽろパークナビ

さっぽろ市  
02-F00-10-505  
22-2-75

## (2) 荷捌き駐車対策

荷捌き駐車施設の不足に対応するため、平成6年、標準駐車場条例に荷捌き駐車施設の附置に関する条項を追加し通知しており、平成22年3月末時点では、附置義務条例の適用のある197の地方公共団体のうち、86の地方公共団体において荷捌き駐車施設に関する条項が設けられています。荷捌き駐車施設の確保は、道路断面の再構築にあわせて

路上荷捌き駐車施設を確保する方法や附置義務の対象とならない規模の商店街等については、地域の方々と関係機関が連携し、社会資本整備総合交付金を活用し共同の荷捌き駐車スペースを確保する方法があります。

まちづくりにおいて、快適でにぎわいのある歩行空間を確保するためにも、荷捌き駐車対策を進める必要があります。

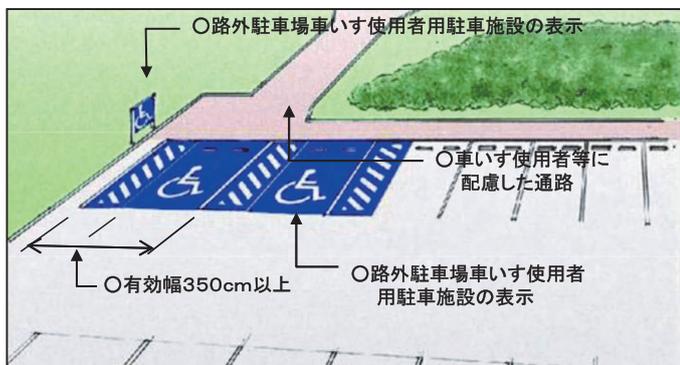
写真-3 町田市の共同駐車場（ぽっぽ町田）



### (3) 路外駐車場のバリアフリー化

平成18年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行され、路外駐車場も法律の対象となっています。新設の路外駐車場については、移動等円滑化基準への適合義務があり、既存のものについては、基準適合への努力義務があります。特定路外駐車場における車いす使用者駐車施設については、その整備を進めるとともに、その施設が適正に利用されるよう民間駐車場経営者や市民に対して啓発を進めることが必要です。

図-3 バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



## 3. これからの駐車場施策の方向性

これまで、駐車場整備を推進してきた結果、総量として駐車場はある程度充足してきている都市が多く見られます。一方で、附置義務駐車場を建築物又はその建築物の敷地内で確保してきたことや、まちなかで小規模駐車場が立地してきていることにより、まちなみやにぎわいを重視するまちづくりに影響が生じてきています。具体的には、「駐車場として利用するため、建物の1階部分において有効な土地利用ができない」「歩行者を優先させたい道路で駐車場の出入口が規制できない」また「駐車場の立地により、街並みの景観に影響が生じる」といったことが生じてきています。

これらの課題に対し、様々な手法により公共団体で取組が進められています。

駐車場の出入口を設置することに関しては、横浜市の馬車道地区では、地区計画において「車の出入口は、原則として設置しない」「建築物の1階及び2階部分は、馬車道に面してまちなみににぎわいをもたらし、物販・飲食・サービス業などの用途とする」とし、名古屋市は久屋大通では、景観計画の都市景観形成基準において「駐車場の出入口は、原則として久屋大通に面して設置しない。ただし、駐車場の設置が必要で、久屋大通以外に出入口が設けられない場合は、まちなみの連続性やにぎわいを損なわないように配慮する」とし、規制・誘導が図られています。

また、金沢市では「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」により、駐車場法の対象外となる50㎡以上の小規模駐車場も対象とし、中心部の一定区域において、駐車場の適正配置のため、指導、助言に取り組まれています。

今後は、市街地のコアエリアにおいてまちなみやにぎわい、景観等を重視した空間を形成するため、都市施設から土地利用にわたる詳細計画レベルの「総合的な交通・空間計画」を踏まえた駐車場の配置・運用の検討が必要となってきています。

総合的な交通・空間計画には、

- 道路機能の性格付けや区分の明確化
- 沿道の土地利用（まちなみの連続性）と道路の性格付けの整合
- 駐車場に関し「整備」の観点のみならず、立地「抑制」の観点
- 駐輪場の配置方針、駐車場の集約化の方針
- 附置義務駐車場制度の方針（弾力化、隔地制度の運用）
- 交通規制の方針

等を含めた計画として検討・策定する必要があると考えます。こうした計画を策定するにあたっては、地方公共団体のみならず、道路管理者、交通警察、公共交通事業者、地域住民（商工会等）等が参画した協議会において検討し、計画の実効性を担保することが必要と考えます。

## 4. さいごに

駐車場は自動車と徒歩・自転車・公共交通機関等の他の交通手段を転換する、いわば交通の結節点の役割を果たすものです。人が移動、活動するまちが有する機能として駐車場の存在は必要不可欠であると同時に、その配置、運用のあり方は、まちのにぎわいの確保、まちなみの保全のため今後ますます重要になってくると考えます。各都市の地域特性、交通特性を踏まえた駐車場のあり方を検討する必要があると考えます。

# 海外の駐車場の動向

——自動車社会が進展する世界を見据えて

日本大学理工学部土木工学科 専任講師 大沢昌玄

## 1. はじめに

自動車の保有率が先進国のみならず、世界で増加の一途を辿っている。特にBRICsと呼ばれる、ブラジル、ロシア、インド、中国での自動車販売台数が爆発的に増加し、都市の中に自動車が増え続けている。経済成長を続ける中国の自動車販売台数が、2009年にはアメリカを抜き世界第1位となった事実は、今後も自動車が増え続ける証左ともいえる。この自動車というのは、常に人を乗せて動いているのではなく、駐車場に待機している時間の方が圧倒的に長く、そのため自動車を駐車するための施設である駐車場が非常に重要となってくる。さらに、駐車場は道路交通の円滑化の機能を有し、自動車からまちへの乗換え拠点でもある。それらを踏まえると、駐車場は単なる施設として考えるのではなく、都市構造のハブとして捉える必要がある。日本では、1957年（昭和32年）に駐車場法が施行され、道路交通円滑化を目的に附置義務制度を中心に展開することで量の確保は推進されてきたが、都心部では余剰が見られるなど大きな岐路にある。

そこで本稿では、日本の駐車場のあり方を議論する前段として、海外の自動車保有、駐車場政策と実態をレビューする目的として、アメリカ、イギリス、ドイツ、タイにおける駐車場整備実態と駐車場基準を報告する。なお、本内容については、(財)国際交通安全学会研究調査プロジェクト「安全・快適な都心歩行環境を支える駐車場のあり方研究」(平成19～21年度)で行った研究を一部参照している。

## 2. 自動車保有状況

2008年の世界各国の自動車保有率を図-1に示す。

アメリカは795台/千人と概ね800台/千人である。イギリスは579台/千人、ドイツ536台/千人、日本594台/千人と、ヨーロッパや日本は概ね600台/千人である。中国38台/千人、インド16台/千人と50台/千人に満たないが、自動車保有率は爆発的に伸びており、ヨーロッパや日本の600台/千人規模で止まるのか、あるいはアメリカ水準の800台/千人規模まで上昇し続ける可能性も否めない。自動車保有率が上昇するという事は、自動車を停めるスペース、駐車場が必要となる。またタイは国全体で見ると144台/千人であるが、バンコクでは527台/千人と、都市別に見るとドイツの自動車保有台数に近く、実は都市レベルではヨーロッパや日本の保有率と同じであり、注視する必要がある。

## 3. 駐車場整備実態

アメリカ、イギリス、ドイツ、タイ、日本の駐車場整備実態について、駐車台数密度より比較する(図-2)。日本の都心部の駐車台数密度は極端に少ない都市があるものの、概ね60～80台/haであり、つくばや千葉ニュータウンなどの大都市のニュータウンセンター地区でも100台/ha前後となっているのに対し、自動車社会のアメリカ

図-1 世界各国の自動車保有率

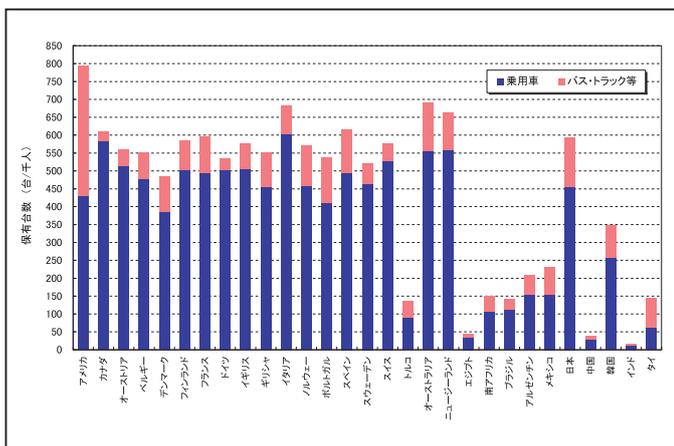
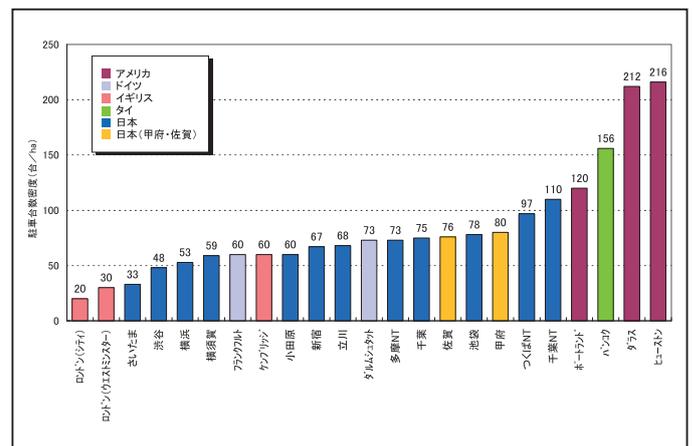


図-2 アメリカ、イギリス、ドイツ、タイ、日本の比較



(ヒューストン)では200台/ha以上であり、公共交通政策を積極的に展開しているポートランドでも120台/haとなっている。ドイツは日本とほぼ同じ整備水準であるが、イギリスのロンドンは極端に少ない状況にある。

バンコクの駐車場整備の状況は、156台/haと日本の大都市及び地方都市中心市街地の駐車場整備量を上回り、アメリカの各都市の整備量に匹敵するものがある。しかしながら、中心部では駐車場待ちが発生し駐車需要を満たしているとはいえず、駐車場が不足している。大型の事務所ビルの場合には、駐車スペースの不足から、駐車スペース以外に無理に駐車するなどの駐車場利用の混乱も見られる。

#### 4. 駐車場設置基準

次に国ごとの附置義務基準を見ると(表-1)、ポートランド、ロンドン、ケンブリッジ、フランクフルトは附置義務台数の上限値を定めているのに対し、ヒューストン、タイ、日本は下限値を定め、国によって大きく異なっている。

表-1 附置義務基準 法令比較(事務所・商業施設)

都市名	附置義務		
ヒューストン	下限	事務所	269台/ha
		商業施設	431～538台/ha
ポートランド	上限	事務所	75台/ha
		商業施設	180～358台/ha
ロンドン	上限	7台/ha	
ケンブリッジ 都心部は Controlled Parking Zone内	上限		CPZ内 CPZ外
		事務所	100台/ha + 移動制約者用 250台/ha + 移動制約者用
		商業施設	移動制約者用のみ 200台/ha
フランクフルト	上限	事務所	286台/ha
		商業施設	333～666台/ha
タイ	下限	事務所	167台/ha
		商業施設	167～500台/ha
日本	下限	33～50台/ha	

ロンドンは非常に厳しい駐車場抑制政策がおこなわれている。駐車場設置基準である「Unitary Development Plan 2007」は、公共駐車場も含めて全数を減少させる方針である。一方で移動制約者用駐車スペースは、1台もしくは全体の20%の多い方で用意するとされており、積極的な整備が推奨されている。ケンブリッジ都心部では、移動制約者用駐車スペースの設置を除き、駐車場をほとんど設置できない(事務所:100台/ha+移動制約者用、商業施設:移動制約者用のみ)。都心部は、ライジングボラードによってバスとタクシーだけが進入できる構造となっている。一方で、CPZ外は、アメリカ(ヒューストン)基準並みであり、大きな差が見られる。フランクフルト都心部では附置義務量の9割が金銭処理の対象ともなっており、

実際に整備されている駐車場は日本の1/10程度となっている。タイでは、1974年に駐車場設置に関する規定が制定され、駐車場附置が義務付けられている。当時の自動車保有率は非常に低かったものの、日本と比較すると、事務所では約3倍、商業施設では約10倍の駐車場整備を義務付け、日本を上回る附置を義務付けていた。このように、海外の附置義務駐車台数から見ても、日本の附置義務基準は必ずしも大きいわけではない。

附置義務制度は、量として駐車場を確保するものであるが、フランクフルトのように設置基準の9割を金銭で処理し、実際に駐車場を設置していないものや、ポートランドのスマートパーキングシステム(都心部入口及び最も賑やかなゾーンに隣接する形で公共駐車場を7箇所、約4,000台)など、量を定めていても、質(配置)は日本と大きく異なっている。

#### 5. おわりに

余談であるが、当研究室は書類が山積され、あふれ出ている。これらの書類(自動車)を収納する本棚(駐車場)も一杯で、結果、部屋(都市)が乱雑となり、常に雪崩警報が発令されている。山積みの言い訳としては、部屋が狭く収納する本棚がないのである。都市も同じことが言えるのではないだろうか。では量をただ確保すればよいのか。しかしヒューストンの216台/haが示すように、土地利用の多くを駐車場が占めるような度を越した駐車場の供給量では都市を破壊してしまう。「量」があれば、何でも良いという発想から「質」重視への転換が必要である。同じ「量」でも「質」が問題であり、同じ密度でも配置が異なれば駐車場の利用形態は変わる。さらに、優れた駐車場デザインは駐車場を魅力的なものにする。駐車場が都市にあることによって、その都市全体が良くなる仕組みを考える必要がある。

アジアで最初に自動車社会となった日本の駐車場政策は、海外への技術移転は可能なのか、東南アジアに適した駐車場政策となっているのか、欧米追従型の駐車場政策が展開されるのか。世界各国の駐車場政策や整備実態を踏まえ、これからの日本の駐車場政策のあり方をどのように考えていくのか真剣に検討する時期にある。

#### 補注

1) 公益社団法人日本交通政策研究会、「自動車交通研究環境と政策2010」,pp.94,平成22年10月より作成

#### 参考文献

- (1) 岸井隆幸・大沢昌玄、「欧米における駐車場政策と駐車場整備実態」,都市計画289号,(社)日本都市計画学会,pp.65～68,平成23年2月
- (2) 日野祐滋・木下瑞夫・大沢昌玄・岸井隆幸、「タイ国バンコク都の駐車場政策と駐車場整備に関する研究」,土木学会土木計画学研究・講演集Vol.42,平成21年11月

# 3

## 事例紹介（4地区）

### 3-1 渋谷地区駐車場地域ルールによる交通環境の改善について

渋谷区 都市整備部 地域まちづくり課

#### 1. はじめに

東京都駐車場条例（昭和33年東京都条例第77号～以下「都条例」という）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したが、地域によっては基準どおりの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、都条例が改正され、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が可能となりました（平成14年10月1日施行）。

#### 2. 渋谷地区の特徴

渋谷地区は、6駅8線の鉄道路線が結節し、更に都内第1位の乗降客数を誇るバスターミナルを抱える全国有数の

公共交通ターミナルである渋谷駅を抱えています。また、公共交通機関の分担率が73.5%（H20PT）と高く、逆に自動車の交通分担率が4.6%（H20PT）と非常に低い地区です。

#### 3. 渋谷地区駐車場地域ルールの特徴

本地域ルールでは、建物単体での駐車施策というより、地域の面での総合的な駐車施策に重点を置いています。

##### （1）附置義務台数の緩和

本地区の特長である自動車分担率の低さでも解るように、現状でも付置義務駐車場の利用率が非常に低く、十分に利用されていない状況を踏まえ、附置義務台数を緩和することで、施設に駐車場を整備する必要が無くなり、空いたスペースを活用し、公共貢献として地域荷捌き場や四輪及び自動二輪車の公共駐車場など、地域に必要な施策を講じることが条件となっている。

図-1 地域ルール適用地区

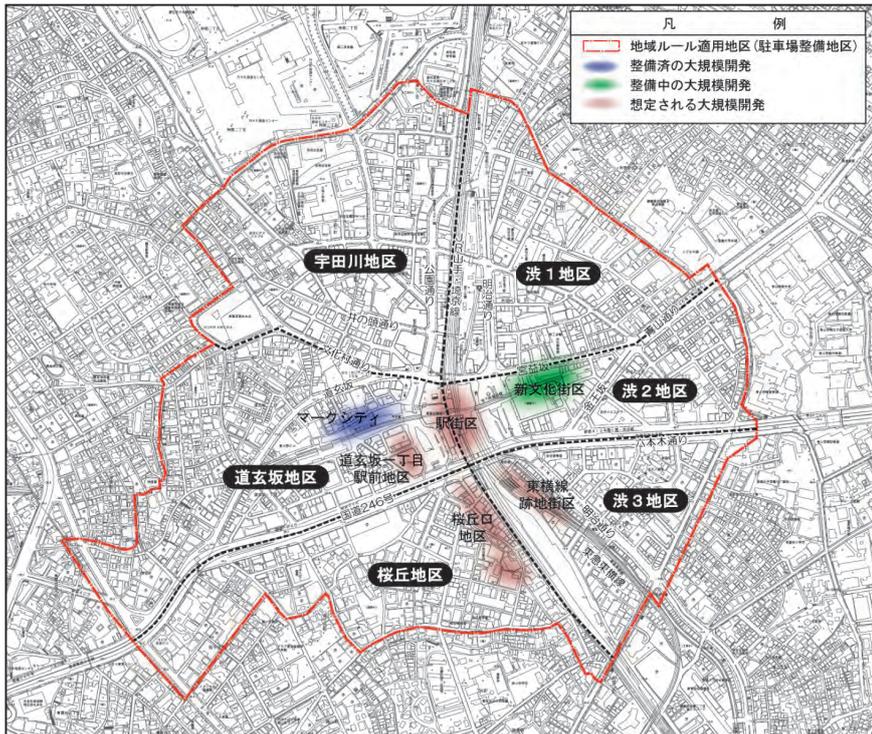


写真-1 公共貢献施策のイメージ

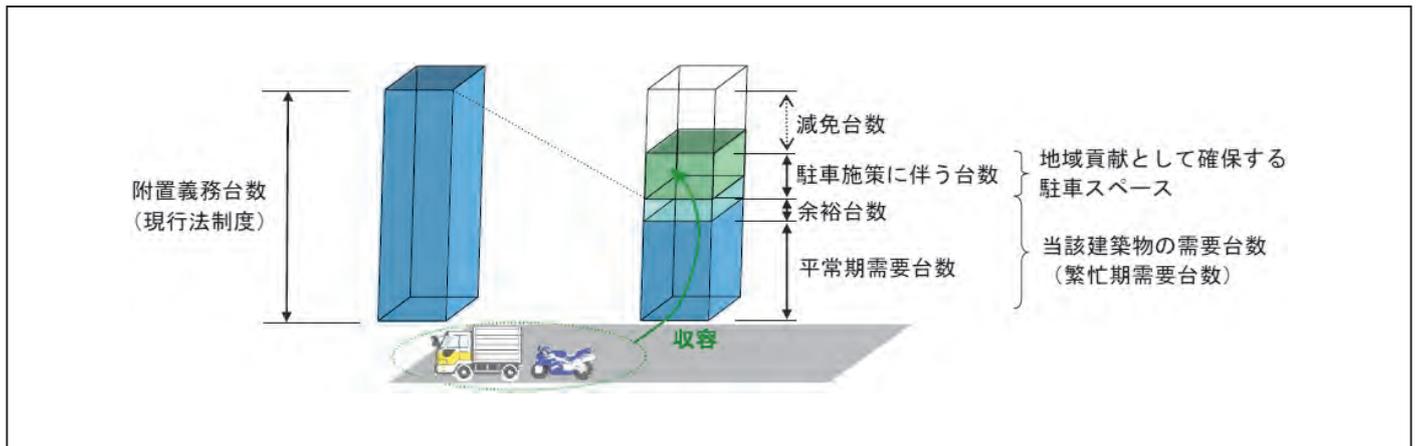


自動二輪車駐車場



荷捌き対策協力駐車場

図-2 附置台数の緩和の考え方



また、緩和した台数に応じて地域貢献協力を徴収し、物流共同化の促進や路上駐車対策、また、路上駐車を排除したスペースを歩行者のための空間として拡幅するなど、歩行環境改善等の費用に活用することで、地域全体で駐車問題の改善を図ることを目的としています。

## (2) 駐車場の集約化

本地区のもう一つの特徴としては、中小規模の建物が多く、路面店がまちを形成する重要な要素となっており、そのため小規模な駐車場が多く立地している状況があります。

沿道に多くの駐車場の出入口が出来ることで連続した路面店の形成が出来なくなることや、まちを散歩する多くの来街者の通行を妨げ、回遊性が大きく阻害されることから、まちのにぎわいが低下するとともに、安全性や区内交通処理にも大きな影響を及ぼしています。

そうした課題を解決するために本地区では、小規模な駐車場については積極的な隔地を推奨することで、駐車場の出入口を減らし、まちの回遊性と安全性を向上させることを目的としています。

また、渋谷駅直近の地区は、国道246号線と明治通り（環5）の交差点部分にJR渋谷駅があるため、交通渋滞が発生しています。現在、計画されている大規模開発により、多くの駐車場が整備され、多くの自動車が流入することは更に渋滞に拍車をかけることとなるため、渋谷駅直近の地区から外への隔地は推奨することとし、中への隔地は抑制することとしています。

図-3 集約化による快適な歩行環境の形成イメージ

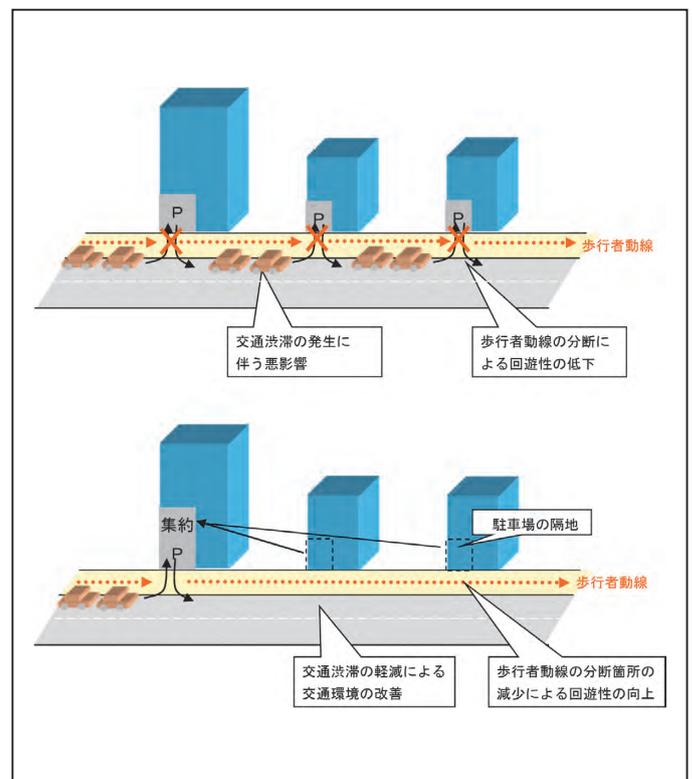
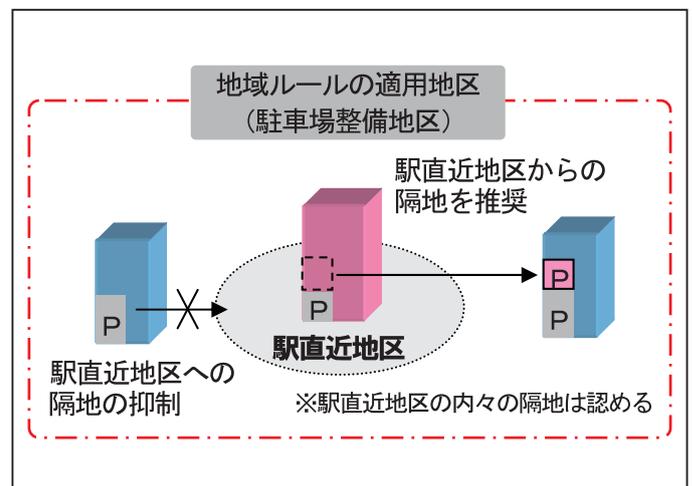


図-4 駅直近の隔地駐車場イメージ



## 4. さいごに

本地域ルールは、平成23年度早期に地域組織で運用を行うことを目指しており、駐車に対する施策の検討を行うことで、地域の駐車場に対する意識の向上にも繋がるものと考えております。

## 3-2 エキサイトよこはま22 駐車場整備ルールについて

横浜市 都市整備局 都心整備・みなとみらい21推進部 都市再生推進課

### 1. はじめに

「エキサイトよこはま22」は、横浜駅周辺の概ね20年後のまちの将来像を見据え、羽田空港国際化への対応・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』を進めるための指針となる計画です。学識経験者や地元協議会、事業者、関係行政機関などで構成される「横浜駅周辺大改造 計画づくり委員会」等を開催し議論を重ね、平成21年12月に策定されました。

### 2. 駐車場施策の考え方について

交通施策の基本的な考え方として、対象範囲のセンターゾーンを中心として「人中心・公共交通優先のまちづくり」を実現していくことを掲げています。まちの将来像を実現していくためには、地域特性にあわせた独自の駐車場整備

ルールが必要となることから、横浜駅周辺の地域ルールとしてエキサイトよこはま22駐車場整備ルールを策定し、平成22年8月から運用を開始しました。

この駐車場整備ルールの考え方は、横浜駅周辺で行われる特定の大規模開発の際に、まちの将来像の実現に寄与するような適切な駐車場マネジメントに取り組む開発者に限って、弾力的かつ効率的な駐車場整備ルールの適用を認めることとなっています。

まず、駐車場整備ルールの適用条件となる駐車場マネジメントの取り組み例を紹介します。

一つ目は「駐車場の適正配置」です。センターゾーンに流入する駐車目的交通の抑制や人と車の錯綜を解消する目的で、センターゾーン外側に、方面別に駐車場（フリンジ駐車場）・駐車場出入口を配置すること、区域内の駐車場需要の平準化を促進するためのフリンジ駐車場からセンターゾーンまでの円滑な歩行環境の整備などがあげられます。

二つ目は「個々の駐車場施設の機能向上」です。現在、横浜駅周辺の特定の商業施設の駐車場出入口付近では、入庫を待つ車で混雑し、しばしば渋滞が発生しています。

理由としては、特定の駐車場に利用が集中することや、駐車場の処理能力不足があげられます。渋滞調査の結果から、駐車場が満車になる前に、渋滞が発生することが確認できます。こうした課題を解決するために、自走式を基本とし、入庫の処理能力の向上や入庫待ち滞留スペースの確保、場内のうろつき対策などを求めています。

三つ目は、「周辺駐車場との連携強化による効率的な駐車場整備・運営」です。既存の周辺駐車場との連携強化により、地区全体の駐車場利用の平準化、効率化を促進することを目指しています。連携強化の事例には、連携先の駐車場との発券システムの統一、駐車場稼働率を踏まえた利用料の弾力的な設定、連携先駐車場への案内や誘導の充実などがあります。

図-1 対象範囲

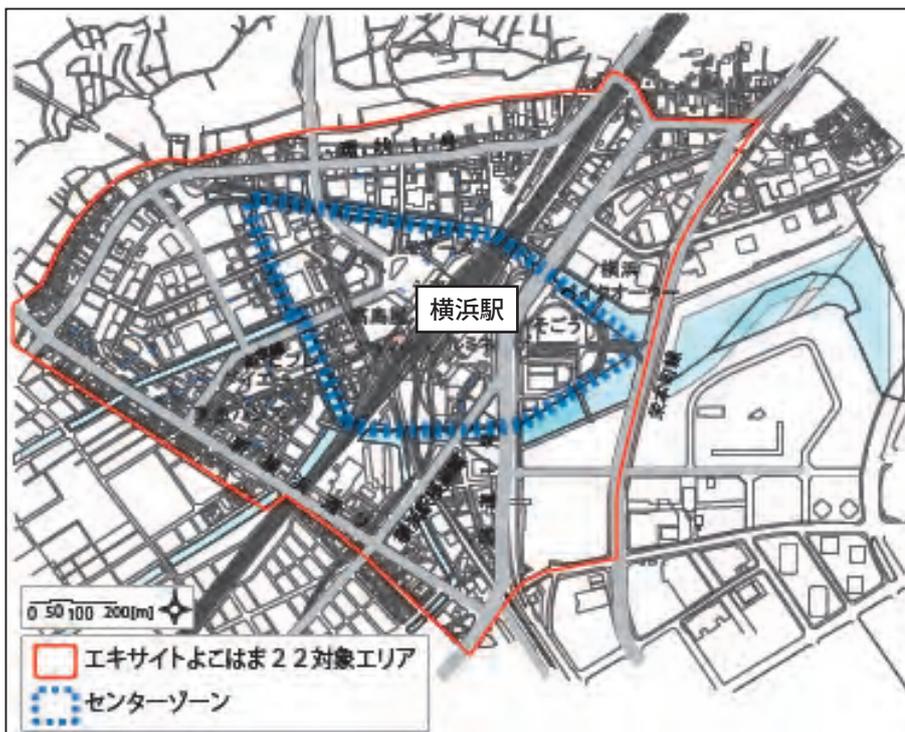


図-2 商業用と業務用の駐車場の共同利用

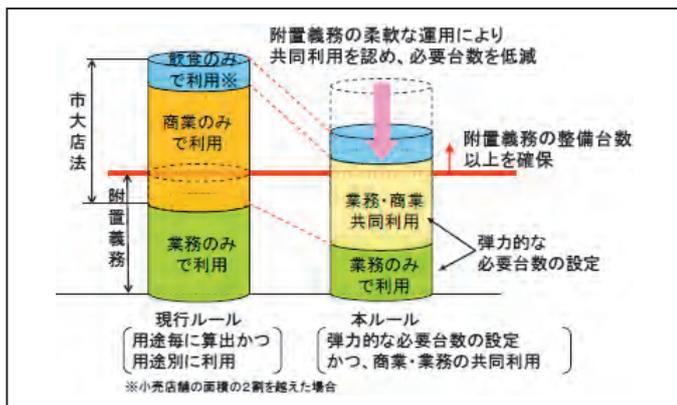
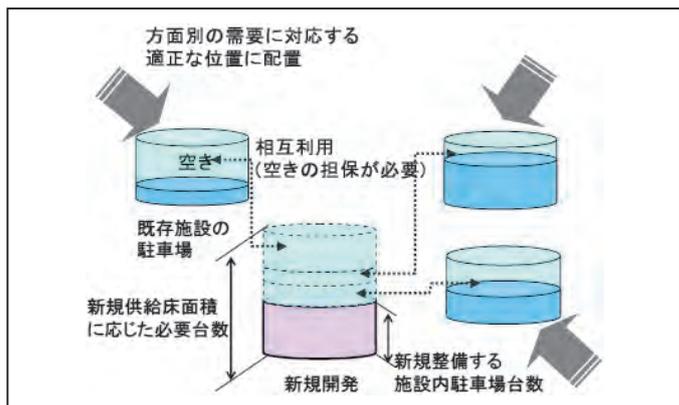


図-3 空き駐車場との連携による施設内駐車場の整備台数低減



### 3. 駐車場整備ルールの概要

次に、駐車場整備ルールの概要を紹介します。対象範囲は、原則として横浜駅周辺地区のセンターゾーン内としています。対象施設は、新築（新規計画）のもので、横浜市大規模小売店舗立地法運用基準（以下「大店法横浜市基準」）の適用を受ける店舗及びその店舗を含む複合施設となります。ルールの内容については四つの特徴があります。

一つ目は「必要駐車台数の弾力的な設定」です。これは大店法横浜市基準の緩和を目的として、算定式に大規模開発地区関連交通計画マニュアルの使用を可能とするものです。

二つ目は「商業用と業務用の駐車場の共同利用」です。曜日やピーク時間帯など利用特性の違う商業と業務の駐車場の相互利用を可能とすることで、全体の駐車台数の適正化を図っていくものです。

三つ目は「周辺駐車場との連携による空き駐車場の有効

活用」です。エリア内には待ち行列が発生している駐車場もあれば、比較的空いている駐車場も点在しています。こうした、周辺の空きスペースを有効活用することで駐車場整備台数の低減を認めるものです。

四つ目は「附置義務駐車場の隔地配置」です。まちづくりの計画・方針と連動し適切な駐車場マネジメントを行う場合に敷地外駐車場の設置が可能となります。

### 4. おわりに

このように、現在のルールは大店法横浜市基準の緩和と附置義務駐車場の隔地配置まで到達しています。今後もまちづくりの進捗状況にあわせて駐車場整備ルールを更新し、附置義務駐車場の整備原単位の低減や既存施設へのルール適用など充実化を図っていきたいと考えています。

## 3-3 「京都市駐車施設に関する基本計画」の改定について

～脱「クルマ中心」社会の実現に向けた新たな駐車施設施策～

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室

### 1. はじめに

京都市では、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」こと中心へと転換し、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」を推進するため、「歩くまち・京都」総合交通戦略を平成22年1月に策定しました。

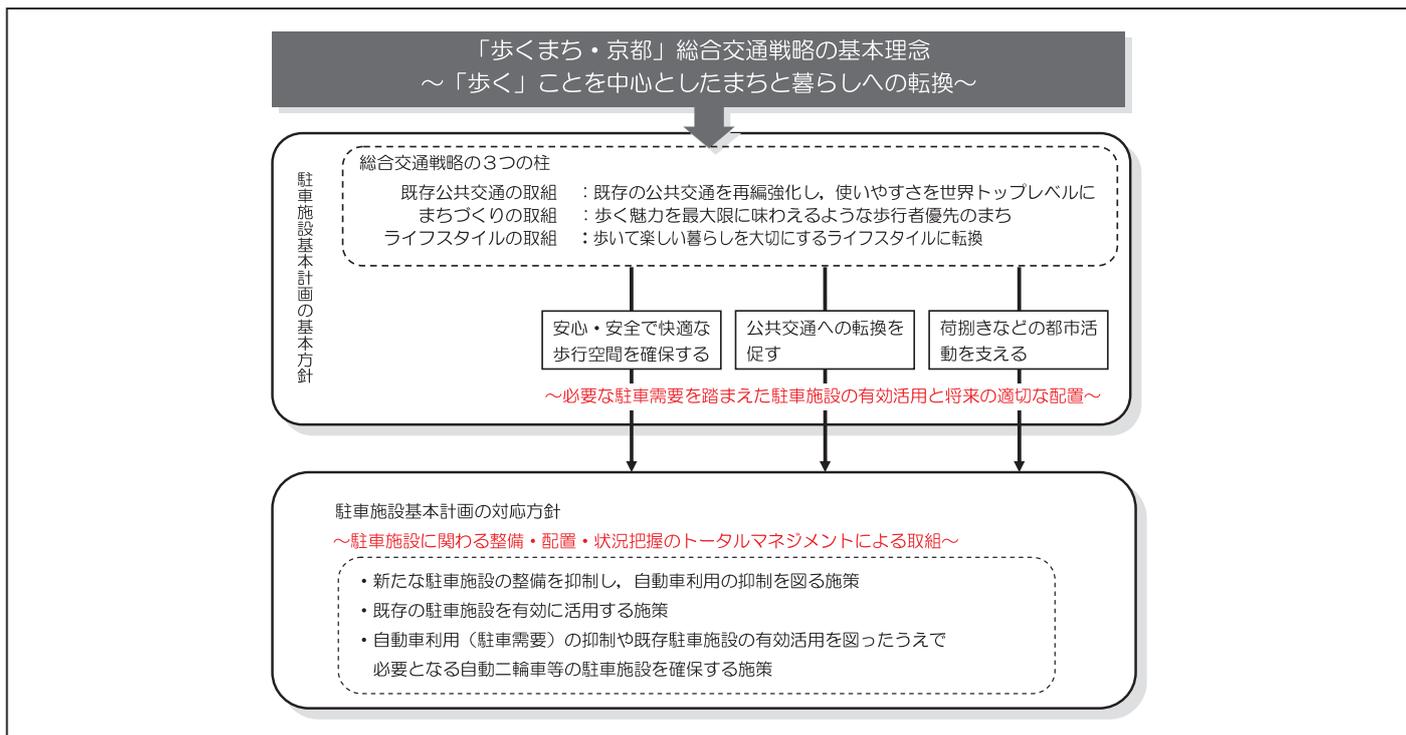
この理念に基づき、脱「クルマ中心」社会の実現に向け、これまでの自動車駐車需要に供給を合わせていた駐車施設

に係る計画を、自動車利用抑制の観点に立った計画へと見直すため、「京都市駐車施設に関する基本計画」（以下「駐車施設基本計画」という）を改定しました。

### 2. 駐車施設基本計画の改定方針

駐車施設施策が安心・安全で快適な歩行空間の確保やまちの賑わい創出に寄与するため、必要な駐車需要に配慮し

図-1 駐車施設基本計画の基本方針及び対応方針



ながら、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等に繋がる駐車施設の抑制と既存の駐車施設の有効活用を行います。

整備、配置、状況把握等の駐車施設に関わる施策は、駐車施設問題に対し個別に対応するのではなく、継続的に計画・検証・見直しを行いながら、施策全体をマネジメントすることによって、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換を促します。

### 3. 駐車施設基本計画に掲げる施策の概要

#### (1) 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策

##### 附置義務制度における建築物の用途区分の細分化

建築物の立地条件や用途、周辺の交通状況、まちづくりの方針に対応させるため、附置義務制度における「建築物の用途区分の細分化」を推進します。

##### 公共交通利用促進策の計画・実施に対する附置義務の引き下げ

「歩いて楽しいまち」の実現を目指すまちづくりの方針や立地条件を考慮したうえで、公共交通利用促進策の計画・実施に対し、附置義務の引き下げを図ります。

##### 地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準等の策定

交通手段の分担状況やまちづくりの方向性などを踏まえた地域特性に柔軟に対応するため、地域特性に応じた駐車施設整備に関する基準や仕組みの策定を検討します。

##### 小規模駐車施設の現状把握及び整序化

駐車施設の整備状況を把握し、現状に即した取組を迅速

に実施できるよう、小規模駐車施設の現状を把握するとともに、地域全体の需給バランスの調整や駐車施設の配置誘導等の整序化を促すシステムの構築を図ります。

#### (2) 既存の駐車施設を有効に活用する施策

##### 既存駐車施設から自動二輪車駐車施設への転用

自動二輪車の駐車需要の抑制を図ったうえで、必要となる駐車施設を確保するため、既存駐車施設を有効活用し、自動二輪車駐車施設への転用を図ります。

##### 駐車場案内システムの高度化

駐車施設を効率的に利用できるよう、利用者にとって使いやすい駐車場案内システムの高度化を推進します。

##### 共同荷捌きスペースの確保

既存の駐車施設の有効活用等により、荷捌きの実態に応じた荷捌き車両対策を検討します。

##### パークアンドライド 観光バス対策

都心部や観光地周辺に流入する自動車を抑制するためのパークアンドライドの推進や、観光バスの予約システムの拡充や駐車スペースの確保等を図ります。

#### (3) 自動車利用（駐車需要）の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策

##### 附置義務制度による配置誘導

附置義務制度における隔地制度の緩和を図ることで、確保される駐車場の選択肢を増やし、自動車流入を抑制する地区からその周辺へ、駐車施設の適正な配置誘導を促します。

## 景観に配慮した駐車施設の推進

駐車施設の緑化や、駐車施設の優良デザインの普及を図り、京都らしいデザインの駐車施設を創出します。

## 自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用

### 荷捌き駐車施設の附置義務制度の検討

駐車需要の抑制を図ったうえで、必要となる駐車施設を確保するため、自動二輪車の駐車施設の附置義務制度の適用や、荷捌き駐車施設の附置義務制度について検討します。

## 公共による駐車施設整備の再検討

必要な駐車施設が、既存の駐車施設の有効活用や附置義務制度の適用を図っても不足する場合は、公共の駐車施設の整備を検討します。

## 4. おわりに

駐車施設基本計画の改定を踏まえて、駐車場条例について、「歩くまち・京都」に寄与する附置義務基準の見直し等の施策を盛り込む改正を行いました。また、大規模小売店舗についても、法が求める必要最小限度の駐車台数を引き下げる、本市独自の運用基準について検討しています。

今後も、「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる施策を推進することにより、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指します。

# 3-4 まちづくりの視点に立った駐車場政策の展開

金沢市 都市政策局 交通政策部 交通政策課

## 1. 金沢市の現状と課題

### (1) 駐車場問題に関する取組の流れ

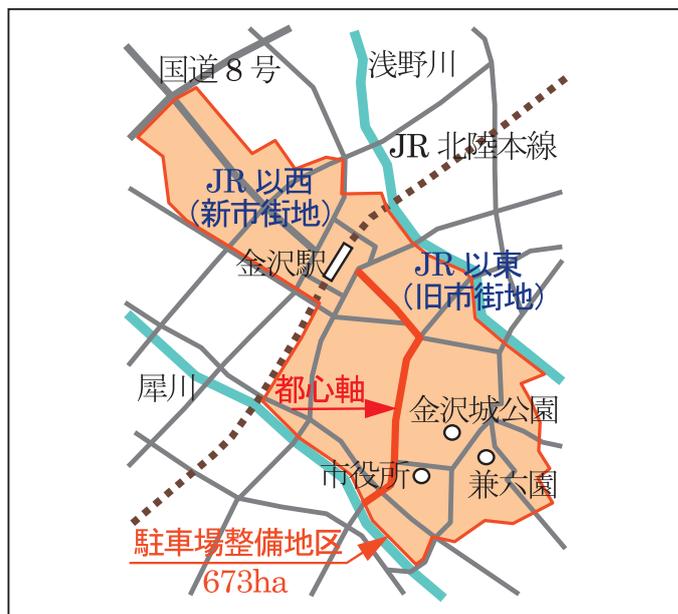
非戦災都市である金沢市は、加賀藩に由来する歴史的構造物や文化を今に残す日本海側の中枢基幹都市です。

金沢市は、平成6年に673haの駐車場整備地区（図-1参照）を都市計画決定し、基本計画、整備計画を策定し、それまでの民間主体の駐車場整備から官民協働による整備を進めました。しかし、近年においては、中心市街地の空洞化の進展とともに建物除却をとまなう駐車場化が進行し、この「とりあえず駐車場」という流れは、都市の活力の低下や都市環境の悪化など多くの問題につながっていると考えられます。特に、金沢市の都心部はその歴史的構造から道路容量が小さく、過度な自動車の流入は交通渋滞等の要因ともなるものです。このような背景のもと、金沢市では、平成14年に「まちなかの駐車場のあり方基本方針」を策定し、まちづくりの視点に立った駐車場政策の展開に向けて着手しました。その後、平成18年に駐車場適正配置条例を制定し、平成21年に駐車場附置義務条例の一部緩和を行い、平成22年に新しい基本計画を策定し、現在、新整備計画の策定を進めています。

### (2) 駐車場整備の現状と課題

平成6年の駐車場整備計画では、約16,000台の増加を目指すこととしていました。平成21年の現状は、当初想定した平成22年の建物床面積を大きく下回っているにも

図-1 駐車場整備地区の範囲



関わらず、目標台数を概ね達成しており、想定以上の駐車場化が進行したことが分かります。

この結果、平成21年の現況台数は、平成32年の推計必要台数を大きく上回り、総量としては足りていると考えられます（表-1参照）。しかし、最大の駐車需用の発生源である商業・業務施設が集積する都心軸周辺では不足すると推計されており、これら、商業業務施設の駐車需用は住宅を主とする背後の地域に波及し、需給状況に偏りがみられます。この背後の地域では、居住者の自家用車の想定台数を上回る駐車場が整備され、この月極駐車場の余裕台数の多

くは、自動車通勤の駐車需用等の受け皿となり、住宅地の生活環境の悪化や歩行者の安全性低下につながっています。

また、主要商店街では、休日などに特定の駐車場に利用が集中し交通渋滞が発生する一方、空いた駐車場もみられることをはじめとして、個々の駐車場の利用状況にも偏りがみられます。

このように、量的には一定の確保がなされた状況にありますが、駐車場の配置の適正化や既存駐車場の利用の効率化など多くの課題があります。

表-1 現況台数と推計必要台数\*

	JR以东	JR以西
H21年現況台数	約43,000台	約23,600台
H32年推計必要台数	約31,200台	約10,700台

\*効率よく利用されることを前提に、需用に対応するために必要な目安となる駐車台数

## 2. 駐車場適正配置条例の制定

これらの課題に対応するために、交通渋滞の緩和と歩行者の安全性の向上を目的に、中心部への過度な自動車の流入を抑制することを基本理念として、「駐車場適正配置条例（H18独自条例）」を制定しました。この条例は、まちなかの駐車場やパーク＆ライド駐車場などに関する規定や援助等の項目で構成されています。

まちなか駐車場に関する事項の中で、駐車場の届出制度を導入しています。これは、自己敷地等に設ける自家用車の駐車場と小規模な駐車場を除き、月極・専用・時間貸しを問わず金沢市への届出を義務付けたものです。届出に際して、市の駐車場政策への理解・協力や駐車場以外の土地利用の検討のお願い、緑化等の構造改善などを指導しており、あわせて案件周辺の駐車場の立地状況等の情報提供も行っています。この届出には、設置禁止等の強制力はなく、

未届け案件への対応などの問題はありますが、今後も駐車場の適正配置を目指した取組を進めていく予定です。

## 3. 駐車場附置義務の緩和

駐車場附置義務は、交通の円滑化を図ることが目的であることから、ケースによっては自己敷地に駐車場を整備することが必ずしも最善の手法とはいえません。

そこで、地区要件として、公共交通の利便性が高いエリア（多方面に行けるバス停の200m範囲）又は駐車場の設置がふさわしくない場所（歩行者専用等の通り沿い）であること、取組要件として、バス待ち空間の提供などの公共交通利用促進の取組を行うことの2つを条件として、附置義務台数を低減できることとしました。事前協議により緩和の適用が決まれば、附置義務台数は0台まで低減可能となります。なお、車いす用駐車場と荷捌き駐車場は緩和の対象外となっています。

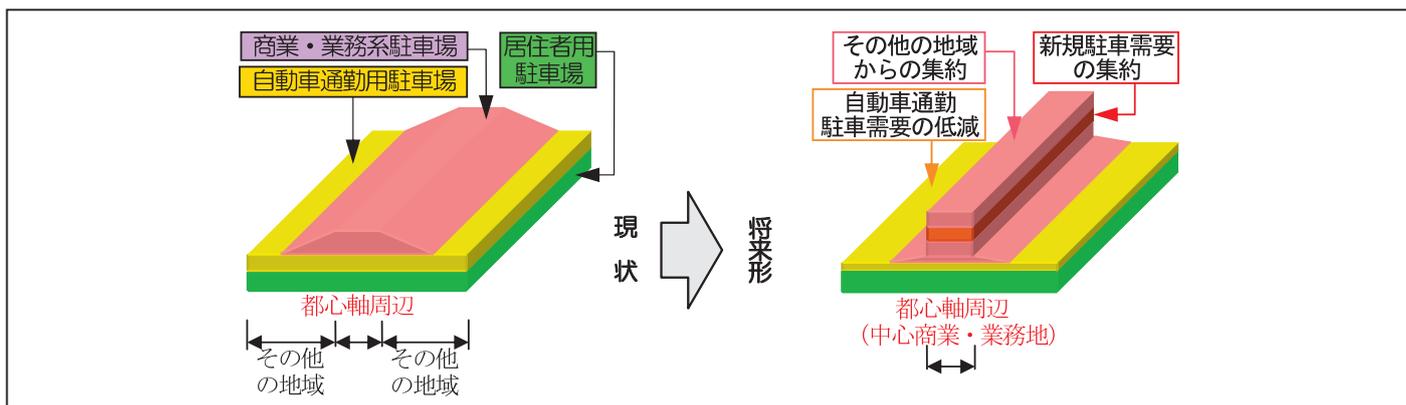
## 4. 新しい基本計画の策定

平成6年の基本計画が目標年次を迎えることから、その後の社会情勢の変化や各種取組を踏まえて、平成22年10月に新しい基本計画を策定しました。

平成32年を目標年次とし、目標量は平成21年の約67,000台を基本とするとしています。その上で、『量的な駐車場整備から、質的な整備を目指した駐車場施策の展開』を基本方針として、駐車場の適正な配置や既存駐車場の効率的な活用を図ることなどを位置づけています。

駐車場の適正配置の取組には、まだまだ解決すべき多くの課題がありますが、この計画等に基づき、市民の理解を得ながら、必要な場所に必要な駐車場が配置され、効率よく使われるという、よりよい街と駐車場の関係（図-2参照）の構築に向けて取組を進めていきます。

図-2 将来的に目指す駐車場配置のイメージ



# 「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置にあたってのガイドブック」について

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

## 1. はじめに

地球温暖化対策の観点から、エネルギー効率やCO<sub>2</sub>排出量で優れた性能を持つ電気自動車やプラグインハイブリッド自動車は世界中で注目されています。日本国内においても、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車を導入されてきており、これらの自動車を外部電力で充電することが必要で、充電設備を設置する必要があります。

充電設備を新たに設置する場合には、その建物の形態（マンションや戸建）や設置場所等によって検討すべき事項や注意事項が異なります。

このため、経済産業省と国土交通省は、関連省庁や関連業界等からの情報をもとに、充電設備の設置に関する現時点での情報を取りまとめ、充電設備を新たに設置しようとされる方が参照すること出来る「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置にあたってのガイドブック」を作成したので、ここでその概要を紹介します。

## 2. 充電設備の種類

充電設備には普通充電（100V・200V）と急速充電の方

表 設置場所、駐車場のタイプと充電設備の種類

	場 所	駐車場タイプ	充電タイプ
プライベート充電	戸建	平置	普通充電
	マンション	平置・自走式	普通充電
		機械式	普通充電
	ビル	平置・自走式	普通充電
		機械式	普通充電
屋外駐車場	平置	普通充電	
パブリック充電	商業施設 ディーラー コンビニ 公共施設 SA・SS 時間貸し駐車場	平置・自走式	普通充電
			急速充電
	機械式	普通充電	



普通充電器  
(コンセントタイプ)



普通充電器  
(ポールタイプ)



急速充電器

式があります。また、駐車場には場所により、平置駐車場、自走式立体駐車場、機械式駐車場などのタイプがあります。

本ガイドブックでは充電設備の利用者が特定の者か不特定の者かに応じて、プライベートとパブリックに分類して設置要件などを整理しています。充電設備が特定の利用者や関係者に限られる場合（プライベート）と不特定の方の利用が想定される場合（パブリック）では注意すべき点異なるため、それぞれについて掲載しています。

## 3. 充電設備設置にあたっての主な注意点

普通充電用のコンセントには200Vと100Vの2種類があります。200Vコンセントにおいては、電気自動車の車種によって、対応できるコンセントの形状が異なるので注意が必要です。今後、コンセントタイプは統一されていきます。

また、充電用コンセントについては、1つの分岐ブレーカーから複数のコンセント・電灯を接続する一般回路でなく、1つの分岐ブレーカーから1つのコンセントを接続する専用回路としなければなりません。

充電設備の設置場所は、駐車場区画近くが基本となります。壁面等における100V・200Vコンセント設置や、ポール型普通充電器の設置が考えられます。コンセントの設置位置については、導入する電気自動車の充電口の位置やケーブルの長さを考慮した上で決定することが望まれます。

マンションの駐車場における充電設備の設置にあたっては、管理組合の総会の決議や管理規約の変更が必要となります。設置場所、設置数及び利用方法等について合意形成が必要と考えられます。

パブリック充電の設置を促進するため、地方公共団体による公的補助が用いられる場合は、「誰でも利用できること」と「充電施設の位置情報を提供すること」の2点が必要と考えられます。また、充電に対する課金の有無は制約条件にしないことが望まれます。

## 4. さいごに

電気自動車の普及に伴い自動車の駐車場所において充電設備の設置の必要性が高まります。本ガイドブックは設備面等の技術的情報を取りまとめたものであり、今後の充電設備を設置する際の参考資料となっております。本ガイドブックが充電設備の設置の一助になれば幸いです。

URL <http://www.mlit.go.jp/common/000130845.pdf>

# 「低炭素都市づくりガイドライン」について

国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課

## 1. はじめに

近年、政府レベルの様々な計画等において、集約型都市構造、コンパクトシティ形成等がCO<sub>2</sub>削減施策として位置づけられるなど、地球温暖化対策において、「低炭素都市づくり」に期待される役割は、ますます大きくなっています。

本稿では、地球温暖化と都市の関係性を述べた上で、昨年8月に策定した「低炭素都市づくりガイドライン」の概要について紹介します。

## 2. 地球温暖化と都市の関係性について

### (1) 都市活動とCO<sub>2</sub>排出量の関係について

地球温暖化問題は、人類の生存基盤に関わる重要な環境問題の一つであり、人間活動から排出される温室効果ガスが原因となっています。温室効果ガス排出量の大部分は、CO<sub>2</sub>が占めています。わが国における総CO<sub>2</sub>排出量のうち、都市における社会経済活動に起因することが大きい家庭部門及びオフィスや商業等の業務部門と、自動車・鉄道等の運輸部門における排出量が全体の約50%を占めています。(図-1)

### (2) 都市構造とCO<sub>2</sub>排出量の関係について

温室効果ガスの大幅な削減を実現するためには、部門別の単体対策(ハイブリッドカー、高断熱住宅など)に加え、都市・地域構造や社会経済システムの変革が重要となります。

例えば、都市構造とCO<sub>2</sub>排出量の関係性として、日本の都市における市街化区域人口密度と1人当たりの自動車CO<sub>2</sub>排出量を見ると、高い相関関係があることが分かります。(図-2)

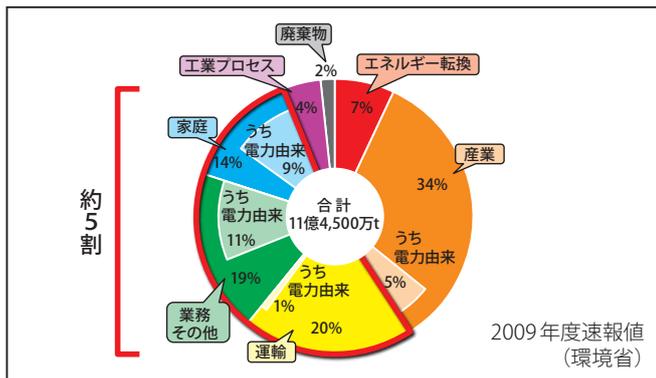
## 3. 低炭素都市づくりガイドラインの概要

### (1) ガイドラインの目的

国土交通省では、本ガイドラインにおいて以下の考え方を示し、地方公共団体の取組を支援しています。

- ①低炭素都市づくりに関する基本的な考え方
- ②低炭素都市づくりに関する対策効果の把握に必要な方法論、数値情報

図-1 二酸化炭素排出量の内訳



なお、本ガイドラインでは、CO<sub>2</sub>削減に資する都市づくりに関連する交通・都市構造、エネルギー、みどりの各分野のハード・ソフトの幅広い施策を対象としています。

### (2) ガイドラインの活用場面

- ①都市計画マスタープランの改定等に際して低炭素都市づくりを都市全体で検討。
- ②都市・地域総合交通戦略等の計画の策定や都市交通施設整備、再開発事業、都市計画施設の整備等を促進していく際に低炭素化への配慮を行う。
- ③新実行計画策定時に都市づくり施策を検討。
- ④低炭素都市づくりのための対策の効果分析を実施。

### (3) ガイドラインの全体構成

ガイドラインは、「第I編 低炭素都市づくりの考え方」「第II編 低炭素都市づくりの方法」「第III編 低炭素都市づくり方策の効果分析方法」の3部で構成され、PDCAサイクルによる低炭素都市づくりの推進に活用されることが期待されます。

### (4) 「新実行計画」との関係

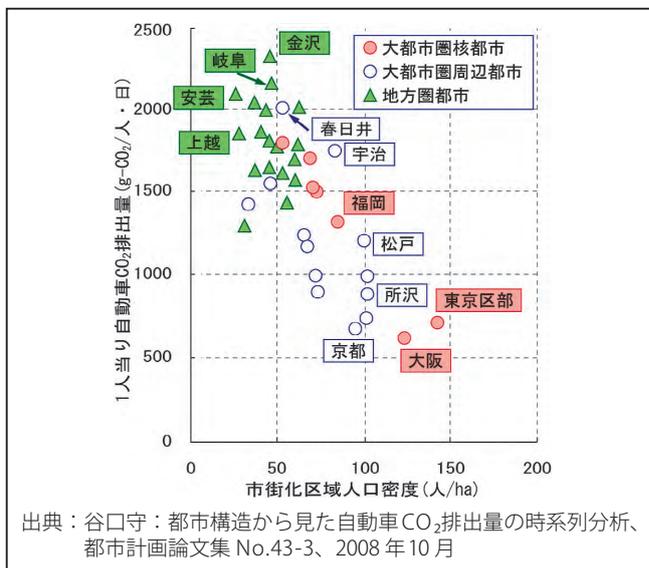
本ガイドラインに基づく成果は、「新実行計画策定マニュアル」に基づく成果を踏まえつつ「新実行計画」へ積極的に盛り込まれることを想定しています。

## 4. おわりに

本ガイドラインは今後の知見の蓄積に応じて順次改訂を行うこととしており、低炭素都市づくりに関する情報や、本ガイドラインへのご意見などをお寄せいただければ幸いです。また、国土交通省HPにおいて本ガイドラインに関する情報提供を行っているのでご参照ください。



図-2 人口密度の違いにおける自動車のCO<sub>2</sub>排出量について



出典：谷口守：都市構造から見た自動車CO<sub>2</sub>排出量の時系列分析、都市計画論文集No.43-3、2008年10月