

都市と交通

通巻91号

巻頭言：駐車政策推進への期待と課題

～日本大学総合科学研究所 教授 高橋 洋二…………… 1

特集：都市の低炭素化の促進に向けて

～駐車政策等からの展開

- 1. 駐車政策の展開…………… 2
- 2. 改正標準駐車場条例及び技術的助言の概要について…………… 6
- 3. 条例で定められている附置義務の状況…………… 9
- 4. 新宿区における駐車場地域ルールへの取り組み…………… 12
- 5. 自転車等駐車場の整備のあり方に関する
ガイドラインについて…………… 14
- 6. コミュニティサイクルについて…………… 18

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



長野市TOiGOパーキング



上野中央通り地下駐車場



金沢市公共レンタサイクル“まちのり”



新宿駅新南口路上自転車等駐輪場



天神地区路上駐輪場 (福岡市)

巻頭言

駐車政策推進への期待と課題



日本大学総合科学研究所
教授
高橋 洋二

都市の再生や低炭素化に果たす駐車政策の役割

平成24年12月、「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行され、市町村は単独または共同して市街化区域内（または用途地域内）において、都市内で排出される二酸化炭素を削減するための「低炭素まちづくり計画」を策定出来ることとなった。

我が国の二酸化炭素排出量のうち約2割が運輸部門、そのうち8割強は自動車に起因しているから、運輸分野の低炭素化を実現する鍵は自動車利用を効率化または削減することにある。「低炭素まちづくり計画」の施策メニューとしては都市機能の集約化・公共交通機関の利用促進等・建築物の低炭素化・緑エネルギーの面的管理利用の促進が挙げられているが、運輸分野からの二酸化炭素排出量を削減する方策として駐車政策が柱の一つになっていることに注目したい。

平成10年6月に施行された「中心市街地の活性化に関する法律」においても中心市街地の外側に駐車場を整備し、そこを結節点として徒歩・自転車・公共交通機関に乗り換える都市構造・交通体系が提案されている。つまり「都市の低炭素化の促進に関する法律」によって導入された「駐車機能集約区域」や「集約駐車施設」は、都市内の低炭素化を実現する政策手段であるだけでなく、中心市街地を活性化し都市を再生する基本的役割を果たすよう期待されている。

広域都市圏を対象とする駐車政策の実施

これまでの駐車政策は、違法路上駐車が蔓延し道路渋滞が深刻な中心市街地などで、路上駐車を抑制し不足している路外駐車場・附置義務駐車施設を整備することを目的としており、周辺地区や関連市町村と連携した広域的・総合的な駐車政策にはなっていなかった。今後は広域都市圏を構成する地区や市町村が共同して「低炭素まちづくり計画」を策定出来るようになり、中心市街地への自動車の集中を緩和する方策を広域的・総合的に進めていく可能性が出てきた。すなわち中心市街地において「バス・鉄道などの公共交通機関の改善」・「歩行者・自転車交通の優先」・「自動車交通の削減」を進める一方、中心市街地の周辺都市・地区では「パークアンドライドの推進」・「バス・自転車利用の促進」などを進めることも考えられる。

これからの駐車場政策は「駐車場法」・「自動車の保管場所の確保等に関する法律」・「道路交通法」による

交通政策に止まらず、「中心市街地の活性化に関する法律」・「都市の低炭素化の促進に関する法律」などの都市政策・環境政策を視野に置き都市圏全体を対象とする広域的・総合的な体系としていくことが求められる。

附置義務基準の緩和と既存駐車施設の有効利用

これまで自動車保有台数や交通量は年々増加する傾向にあったが、人口の減少・高齢化・経済不況・石油価格の高騰・若者の自動車離れなどの様々な要因により、鈍化または減少する兆しが見えるようになった。鉄道・バスなどの公共交通機関が発達している大都市中心部においては、「附置義務駐車施設のストック」が「駐車需要量」を超えている地区も見られ、「渋谷」・「丸の内」・「銀座」地区などの商業業務地区では駐車需給の実態に合わせ、従来の附置義務基準の緩和が図られてきた。

平成24年12月に国土交通省から出された「標準駐車条例の改正に関する技術的助言」では附置義務基準の緩和と、それにより余剰となる既存の附置義務駐車施設を他の建築物の附置義務駐車施設として活用する方が示された。これによって既設の附置義務駐車施設を有効利用できるだけでなく、新たに建設される建築物の床を駐車スペース以外の目的に有効利用する道が開かれ、中心市街地の商業・業務機能の充実・地区の魅力増進に大きく役立つものと期待されている。

負担金制度をまちづくりの原資に活用

「渋谷」・「丸の内」・「銀座」地区では、自治体の条例によって附置義務駐車施設の緩和の他、建築主に独自の負担金を求めることとしている。「都市の低炭素化の促進に関する法律」にもとづいて「駐車機能集約区域」を設定しその周辺に「集約駐車施設」を整備する場合、両地区間を地域住民や来街者が安全・快適・便利に移動できるようまちづくりを同時に進めていく必要がある。具体的には「徒歩・自転車・公共交通システムの導入」・「地区内の商業・業務機能の魅力向上」・「沿道の環境やデザイン向上」などのハード・ソフト施策を実施していくことが求められる。地方自治体の財政が厳しいなかで、地区のきめ細かい交通環境整備や施設・システムの運営を行っていくためには、自治体本来の財源に加えて「地域の交通まちづくりのための基金」として有効に活用する道を模索すべきである。

1

駐車政策の展開

国土交通省 都市局 街路交通施設課 東 智徳

昭和28年11月首都建設委員会は、自動車の激増による都心部の駐車問題の高まりを受けて、駐車施設の附置が必要な建築物と、その所要量の標準を公告しました。

当時の建物種別を見ますと、一般事務所やデパートと並んで、新聞社、銀行、劇場とされており、また、劇場については、座席60につきタクシー駐車場1台分、座席70につき自家用車駐車場1台分としているなど、時代背景を反映したものとなっています。昭和32年駐車場法の成立により、附置義務駐車制度が法定化されました。現在、制度創設以来、60余年を経過し、全国に設置された附置義務駐車施設は約27万台、国内の駐車施設の約6割を占めています。

附置義務駐車制度は、地方公共団体の条例によって実質的な運用が行われる柔軟な制度であり、これまで法律自体の改正等が行われることはありませんでした。

今般、都市低炭素化法において、「低炭素」という文脈の中で新たな要素が追加されたことは、今後の駐車政策を考えるうえで大変意義深いと思っており、今後の駐車政策の展開に対する期待等を込めまして、幾つかの所見を述べさせていただきます。

1. 都市計画としての原点回帰

駐車場法の目的は、実に幅が広いです。駐車場法第1条は、「都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、(①) 道路交通の円滑化を図り、もって (②) 公衆の利便に資するとともに、(③) 都市の機能の維持及び増進に寄与する」となっています。

どうしても駐車対策＝自動車渋滞対策と捉えられがちです。注意が必要です。駐車政策としての最終的なターゲットは、都市機能の増進。渋滞が解消されれば、都市活動が円滑に行われるので、その程度の意味だろう、と思っははいけません。法律創設時の資料を見ますと、自動車の駐車というテーマに対して、「都市計画的見地からの総合的立法として検討」されていたことが記されています。

駐車施設は、自動車の交通処理に必要な都市施設としての性格と、文字通り車を駐める場所として土地利用としての性格を合わせ持っていると思います。法案を作成された当時の思いを想像しながら、都市計画的な見地から駐車施

設を総合的に見渡すことをお勧めしたいと思います。

また、少し着眼を変えて自動車の駐車を捉えた場合、「自動車はその寿命の約95%は走行していない、つまり駐車(停車)している状況にある」^(※1)とされています。

自動車の走行空間としての道路計画が重要であることと同じように、都市においては、駐車空間としての駐車施設計画が重要であることを、端的に表現されていると思います。

更に駐車施設は、移動手段として自動車利用の側面だけから検討をすれば良いというものではありません。都市において自動車を駐車するということは、そこから徒歩を含めて、他の交通手段に移動が転換されることを意味するのですから、言うなれば駐車施設は、利用者の多い「交通結節点」として変化します。このような見方から駐車施設を捉えますと、都市内の交通体系における駐車施設の位置付けや重要性も大きく変わるのではないだろうかと思えます。

ただ、公共主体よりも民間主体によって供給されることの多い施設です。計画、整備、利用の各場面において、公共側と民間事業者によるベストミックスを見いだしながら、「都市機能の増進」を目指すことが必要になります。

その際に、地域の方々や事業者の方々と議論を深めていくうえで、やはり納得を頂けるだけの客観的なデータに基づく説明というのは、必須です。

地域のニーズ、自動車交通の実態や将来予測、公共交通のサービス水準、都市開発の動向等など、都市計画基礎調査、パーソントリップ調査等といった既存の調査結果をフルに活用しつつ、必要に応じて追加的な調査、分析等を行うという、都市計画として通常行うことを、駐車政策についても当然のように行うこと、すなわち、都市計画としての原点回帰が必要です。

2. 附置義務であるからこそその柔軟性

近年、公共交通機関の利便性が高い地域等においては、附置義務基準を引き下げる都市が増えてきています。また、公共交通の利用促進に対する取組に応じて、附置義務基準の緩和を行っている都市も見られます。

そもそも駐車施設の附置の「義務付け」は、通常社会的な対応としての駐車対策では賄いきれない、新たな建築行為に伴って増加する駐車需要の解消を図るための措置です

ので、昨今の自動車利用実態を受けての対応として、また、駐車施設の供給コントロールを通じて、街なかへの過度な自動車流入の抑制を図ろうとするものとして、都市計画的駐車政策の観点から、特に注目をしていく取組と思っています。

国土交通省では平成16年の駐車場標準条例の改正時に、標準条例で示す附置義務基準は、「目安として参考」の数値であることを明確に宣言しています。実際に各都市の附置義務基準を調べてみますと、標準駐車場条例で示す目安値を使用していない都市は一定程度見られます(P.9～P.11参照)。各都市の特性が反映されており、画一的な取組にはなっていないことを示しています。

今回、都市低炭素化法の制定を受けまして、法関連規定に関する標準駐車場条例の改正を行う必要がありましたので、その施行の機会を捉えまして、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以下の2点を通知しました(標準条例の解説についてはP.6～P.9参照)。

1つ目は、前述の公共交通機関との交通手段分担を踏まえた、きめ細かな附置義務基準の設定です。中心市街地と呼ばれる一体的な地域であっても、その地域内の公共交通のサービス水準等は一律ではないのが現実です。そうすると、各都市の自動車利用状況等に大きく左右されますが、当該地域一体に同じような自動車需要を見込むことにも、限界があるのではないかと思います。どのあたりに合理的な附置義務基準があるのか等々、言うまでもなく客観的な調査等を積み重ねて、検討を深めることが大切です。

もう1つは、大規模な複合建築物に対する駐車附置台数の設定に関して、大規模開発地区関連交通計画マニュアル(以下、大規模開発マニュアル)等により求められる駐車必要台数と、附置義務条例から求められる駐車必要台数との関係の調整です。

附置義務条例は、不特定多数の建築物を対象に、建築確認手続きを通じて必要台数の確保を行うものとなっているため、基準の設定も一般的、包括的とならざるを得ない性格を有しています。そのため、例えば、複数の異なる建物用途が混在した建築物については、建築物全体としての駐車特性をより適切に評価するための措置がいるのではないかとといった指摘を頂いていたところでした。このため、今般の通知においては、大規模な複合的開発に係る建築物等について、大規模開発マニュアル等を活用して、建築物の駐車需要を総合的に評価することを推奨しています。

ただ、当然のことながら、附置義務条例の適用対象から外すということにはならないので、附置義務条例のなかに、大規模複合建築物等に対しては、条例の基準値を適用するのではなく、大規模マニュアル等により算定された駐車需要の値を適用する旨、条例改正のうえ、追加しておくことが必要となります。

この場合、建築物1件毎に個別評価を行うこととなりますので、建築確認手続きにおいて申請された必要駐車台数をどのように評価を行うのか、協議期間をどのように設定するのか等の対応を予め整理していくことが条例改正の前提となります。

体制整備を含めた対応が必要となりますが、附置義務基準の合理性をより高めるうえで是非前向きに検討を進めて頂ければ幸いに思っています。

3. 「既存ストック」の活用

地域の附置義務基準は、地域の交通特性の変化に応じて変わっていくべきものですので、既存の建築物のなかには、建築当時の附置義務基準と、現行の附置義務基準との間にギャップがあり、特に基準が緩和されている場合には、必要な附置義務駐車施設としては、計算上の余剰が生じている施設があるのではないかと思います。

これまで附置義務基準の見直しがあった場合に、既存の建築物に新基準をどのように適用させるのかといった点については、附置義務駐車施設の確認が建築確認手続きにおいて実施されていることもあり、建築確認手続きが必要な状況とならないことには、新基準の適用は出来ないのではないか、といった問い合わせを頂くことがありました。

前述の通り、附置義務基準は当該地域の交通特性等を踏まえて、各建築物の駐車需要として決まっておりますので、地域における附置義務基準が変更されたのであれば、それは当該地域の建築物自体の駐車需要が変化したことを意味します。建築確認手続きの有無といった行為と、当該建築物の駐車需要とは関係がありません。

一方、附置義務駐車施設に対しては、条例に基づき建築主に対して適正管理義務が課せられています。基準が変更された場合に、建築主の独自判断で義務管理台数を減じることは、合理的ではない面も見られますので、今回の標準駐車場条例の見直しにおいて、既存の建築物の新基準の適用に関する手続き規定を提示させて頂くことに致しました。

具体的には、新基準の適用に関する市長の認定という新たな条例行為を設けており、適用の結果、新基準とのギャップ(余剰)がある旧基準の駐車施設について、新基準の駐車施設として良いこととしました(当然のことながら、新たな建築確認行為が生じた場合には、この認定を必要とすることなく新基準が適用されます)。

ここで着目すべきは、この余剰となった駐車施設の取扱です。余剰の駐車施設を「既存ストック」という表現が馴染むかどうかといった指摘はあるかもしれませんが、今般の低炭素化の流れにおいて創設された集約駐車施設制度において、この「既存ストック」を有効に活用することを検

討頂きたいと思っております。

あくまで、将来の都市構造を見据えた際に、効果的な位置にこの「既存ストック」が位置していることが前提となります。行政において、集約駐車施設としての指定を行うことによって、施設を所有する民間事業者側から見ても、施設を大きく改変することなく継続かつ安定的な施設利用が見込めることから、メリットも高いのではないかと思います。

もちろん戦略的に、行政側で受け皿となる新たな集約駐車施設を整備することも大変有効ですが、「既存ストック」の活用方策も、是非ご一考を頂きたいと思っております。

4. 自動二輪、荷さばき、バリアフリー化

一方で、明らかに不足している駐車施設があります。自動二輪専用の駐車施設、荷さばき用の駐車施設、バリアフリー化された駐車施設です。

既に「都市と交通」85号において、駐車場施策の課題として取り上げておりますので、詳細については、こちらをご覧くださいこととしまして、ここでは、簡潔に触れさせて頂くこととします。

自動二輪車の駐車施設は、四輪と比較しまして、保有台数から見ても大幅に少ない整備水準にあります。平成18年の駐車場法改正により、自動二輪車は駐車場法の「自動車」となりました。都市計画駐車場や公共駐車場に駐車施設を設けることとあわせて、附置義務条例に自動二輪車を追加し整備を求めることを進めて頂きたいと思っております。

また、特に125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足しています。自転車駐車場においても管理条例の改正等により受入れは可能ですので、積極的な対応をお願いしたいと思っております。

荷さばき駐車施設が不足することによって、路上での荷さばきが行われますと、自動車交通のみならず、歩行者空間の快適性にも影響が生じます。

荷さばき駐車施設の設置を附置義務条例に位置付けていない都市も見られますので、地域特性にあわせた対応をお願いしたいと思っております。

駐車施設のバリアフリー化につきましては、「ダブルスペース」の導入を促進しています。施設出入口付近に安全な通路とあわせて、車いす使用者のための幅の広い(3.5m以上)駐車スペースとともに、広い幅を必要としない高齢者や障害者等のためのスペースを設けるものです。

駐車政策を担当される方々には、上記の3項目については、特段の対応を頂きたいと思っております。

5. 立地コントロールの探究

届出駐車場の対象外となる500㎡未満の駐車場や、店舗等で車庫として使われている駐車施設など、ひとえに駐車施設と言ってもその対象範囲は広く、民間主体による整備が中心となる施設でありますので、立地コントロールにどう取り組むかが最も思案するところです。

現在、先駆的な対応の考え方としましては、大きく2つのパターンに分かれます。1つは、駐車場の出入口と接続道路との関係からコントロールを行っているもの、もう1つは、駐車場と周辺の土地利用形成との関係によってコントロールを行っているものです。

1つ目の駐車場の出入口と接続道路との関係による立地コントロールですが、これは出入口を設ける道路の交通機能の確保に主眼が置かれています。

都市内道路ネットワークの段階構成を明確にし、各道路が担う交通機能(幹線交通、アクセス交通、歩行者交通等)の性格付けを行ったうえで、主として歩行者交通を担う道路については、安全な歩行空間を確保するためにも、駐車施設の出入口の設置を抑制する(抑制できるように行政の意志を明確にする)といった取組です。

新潟市では、都市・地域総合交通戦略において、都心部のまちなかの回遊空間を考慮し、道路の性格や交通ターミナルを整理・配置しており、道路の性格付けとして環境・景観道路、歩行者自転車道とされた道路については、駐車場の出入口を設けないといった取組を行っています。

もう1つの取組は、沿道も含めた空間の魅力づくりからのアプローチです。沿道土地利用の連続性や景観形成等を高めるために、沿道建築物の用途コントロール等とセットで取り組まれています。

例えば、横浜市では、地区計画における建築物等の整備の方針において、地区の目標とする街並みの実現を図るため、特定の通りに面した建築物の1階、2階は賑わいをもたらす用途としており、合わせて、当該通りに面しては、原則として、車の出入口を設けないこととしています。また、この地区計画で指定された通りについては、駐車場条例において隔地を求める道路として扱うことにより、相乗的な駐車施設の立地コントロールが進められています。また、名古屋市では、景観計画の都市景観形成基準において、指定した通りについては、通りに面して駐車場の出入口の設置を行わない、やむを得ず必要となる場合には、街並みの連続性や賑わいを損なわないよう配慮する、としています。

今般、市町村において低炭素まちづくり計画が策定される場合には、特定のエリアにおいて附置義務駐車施設の立地コントロールが可能となりました。ただ、地域において、

低炭素まちづくり計画を議論する際には、上述のような取組も参考にして頂きながら、是非とも議論の範囲を附置義務駐車施設に狭めることなく、都市内の駐車施設全体のあり方を対象に議論されることを期待しています。また、既に駐車場整備計画が策定されている都市においては、計画の見直しと連携して議論が進むものと思います。その際には、地域の工夫を活かした立地コントロールのあり方を探求して頂きたいと思っています。

6. 駐車場は街の交通結節点(となるように)

本表現については、そのまま賛同頂ける方も少ないのではないかと思います。交通結節点＝公共交通の乗り継ぎ地点というイメージから来るものと思われそうですが、異なる交通モードが同一のエリアで重ね合わされ、転換が行われるというシンプルな解釈からすれば、駐車場は、自動車から徒歩(当然、鉄道やバス等)への転換の場として、都市内に多く広がる交通結節点として捉えられます。

そう考えて頂けますと、昨今特に街を歩くことについての社会的な、また特に、人々の健康増進面からの重要性が高まるなかで、多くの徒歩活動の出発点となる駐車場の配置計画は、都市計画において大変重要なテーマとなります。

最終的な目的施設まで、街なかをどのように安全に、また快適に歩いてもらうのか、市民が歩きたいと思う街路をどのように形づくるのか等といった空間計画を考えることが大切です。また、その相対として、自動車は街のどの空間まで呼び込むことが適当なのか、駐車場に向かう自動車の動線と市民の徒歩等の動線の交錯をどのように処理するのかなどについて、駐車場からの目的施設までの移動距離等も考慮に入れながら、駐車場配置を計画することが必要となります。単に、駐車需要に対応した供給施設としての検討といった範疇では収まりません。

更に、低炭素化等に向けたまちづくりの展開において、一般の自動車の通行抑制領域をより広げようとする際には、駐車場からの移動をサポートする交通手段を検討することが必要となります。既に、コミュニティバスやコミュニティサイクル等を取り入れた取組が進められておりますので、大変参考になると思います。

駐車場の配置計画を考える際に、これらの検討を積み重ねることの大切さが増していると思います。駐車政策のマスタープランとして、多くの都市において駐車場整備計画が策定されておりますが、集約駐車施設という新たな立地手法も踏まえまして、駐車場が街の交通結節点となるように、今一度、新たな「駐車場整備計画」づくりに取り組んで頂けると良いのではないかと考えています。

7. コイン式駐車場に関する一考察

暫定的な土地活用としての印象の強いコイン式駐車場ですが、どうもそうではなくなっています。全体として投資の手控え傾向が続くなかで、表現は変ですが、長期的暫定土地利用が形成されつつあるように思います。そうなりますと、コイン式駐車場を都市計画的なフィールドに乗せてはどうかと考えるのが、自然な流れではないでしょうか。

まずはコイン式駐車場の実態をよく勉強するために一般社団法人日本パーキングビジネス協会が実施されている調査報告^(※2)が大変参考になります。

主要都市における統計となっておりますが、500㎡未満のコイン駐車場の箇所数は、約40,000箇所(2011年)で、年率5.7%で増加をしています(2013年までは年率3~4%で引き続き拡大傾向する見込み)。一方、供給量の増加にともなって、コイン式駐車場の市場環境は、稼働率(＝実売上/最大売上)の低下(40%台→30%台)が見られるなど厳しくなっているそうです。

そのようななか、コイン式駐車場の運営会社ではどう考えているかという点、カーシェアリングによる空車室の有効利用や、鉄道系電子マネーなどのキャッシュレスの普及を踏まえたパークアンドライドへの積極化など、積極策に取り組まれているとのこと。

規模的にも事業的にも発展を続けるコイン式駐車場ですので、都市機能の増進を図るために、どのように都市計画的に捉え、都市活動との関係を築いていくのか、今後の駐車政策のテーマにおける重要な要素の1つと考えています。

8. おわりに

都市を巡る社会的環境が大きく変わりゆくなかで、各都市において駐車政策を都市計画の視点から改めて見つめ直し、地域特性を踏まえたアイデアあふれる駐車まちづくりに取り組まれることのきっかけとなれば、この上なくうれしいかぎりです。

お読みになりましたのご意見、ご感想等については遠慮無くお寄せ下さい。どうぞ宜しくお願い致します。

参考資料

- ※1 「駐車場からのまちづくり(都市再生のために)」
公益財団法人国際交通安全学会編、岸井 隆幸 他著
- ※2 「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査～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24年7月)

改正標準駐車場条例及び 技術的助言の概要について

国土交通省 都市局 街路交通施設課 小林健典

昨年12月、「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行され、低炭素なまちづくりや低炭素建築物を促進するための施策が実施されました。低炭素なまちづくりは、都市機能の集約化、公共交通の利用促進、建築物の低炭素化、緑・エネルギーの面的管理・利用の促進等、多方面で都市の低炭素化に関する取組が促進され、この中で駐車場施策についても特例措置が盛り込まれました。

本稿は、この駐車場施策の特例措置について、その概要、地方公共団体が定める条例の雛形（標準駐車場条例）について本特例措置に関する改正及び技術的助言について説明するものです。

また、今日の標準駐車場条例の改正及び技術的助言には、昨今の駐車場を取り巻く社会状況の変化を踏まえた駐車場施策の運用についても盛り込まれているので、この点についても触れることとします。

1. 駐車場施策の特例措置

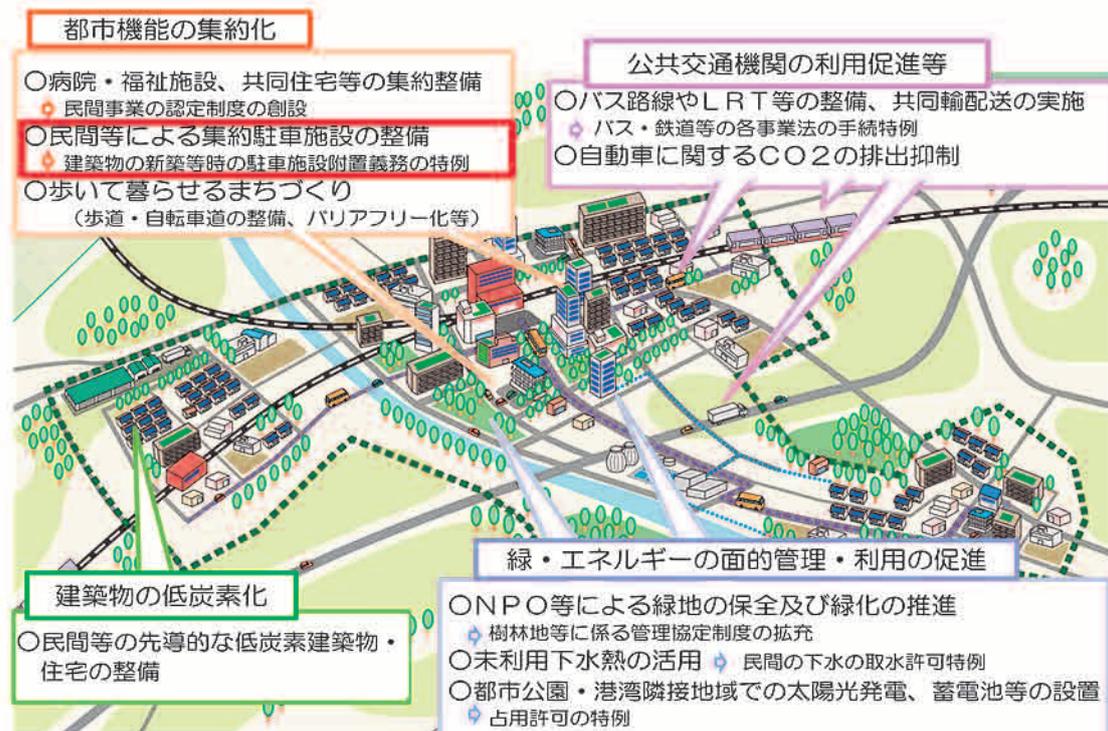
東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚を受け、「都市の低炭素化の促進に関する法律」が昨年9月に成立・公布され、同年12月4日に施行されました。

この法律では、市町村は低炭素まちづくり計画を作成することができ、当該計画に一定の事項を記載する等により、関係法律の特例措置が適用される仕組みとなっています。駐車場施策についても、低炭素まちづくり計画に一定の事項を記載したときは、同法第20条により駐車施設の附置に係る駐車場法の特例が適用される仕組みとなっています。

駐車場法の特例措置の具体的内容は以下のとおりです。

市町村が作成する低炭素まちづくり計画に「駐車機能集約区域」（駐車場法第20条第1項の地区若しくは地域内又

●低炭素まちづくり計画の策定（市町村）



は同条第2項の地区内の区域であって当該区域における駐車施設の機能を集約すべきもの)及び「集約駐車施設の位置・規模」(駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設)を記載したときは、駐車場法第20条を読み替えることが可能となります。読み替えにより、条例で定める駐車施設の附置義務の内容について、建築物(又はその敷地)内への駐車施設の附置の他に、集約駐車施設内への(選択的又は義務的な)附置を定めることが可能となるものです。なお、駐車場法第20条に基づく条例を都道府県が定めている場合、市町村は低炭素まちづくり計画に記載する事項についてあらかじめ都道府県知事に協議をする必要があります。

2. 駐車場法の特例措置に係る標準駐車場条例の改正及び技術的助言

地方公共団体に通知した標準駐車場条例の改正及び技術的助言のうち、駐車場法の特例措置に関する内容は以下のとおりです。

(1) 低炭素化の実現に向けた基本的考え方

附置義務駐車施設が各建築物(条例で定める一定規模以上の各建築物)に設けられている場合と集約駐車施設に集約されている場合を比較すると、集約されている方が駐車施設を探す車両の動きや出入口付近の駐車車両による渋滞が減少し、自動車交通の整序が図られ、これにより低炭素化を促進することができます。

また、まちの中心通りの裏側に集約駐車施設が位置する場合、歩行者交通等との交錯が減少し、低炭素化が図られることとなります。また、集約駐車施設が駐車機能集約区域の外周部に位置する場合、目的地までの自動車交通が

徒歩等に代替され、自動車交通自体が減少することによる低炭素化が図られることとなります。(次頁イメージ図参照)

附置義務駐車施設の集約は、低炭素化以外にも利点が考えられます。自動車交通の整序により歩行者の動線と自動車の動線が分離され、交通安全が向上することが考えられる他、各建築物の駐車場出入口が店舗等になれば街並みの改善、街のにぎわいの向上、快適な歩行空間の確保にもつながることが考えられます。

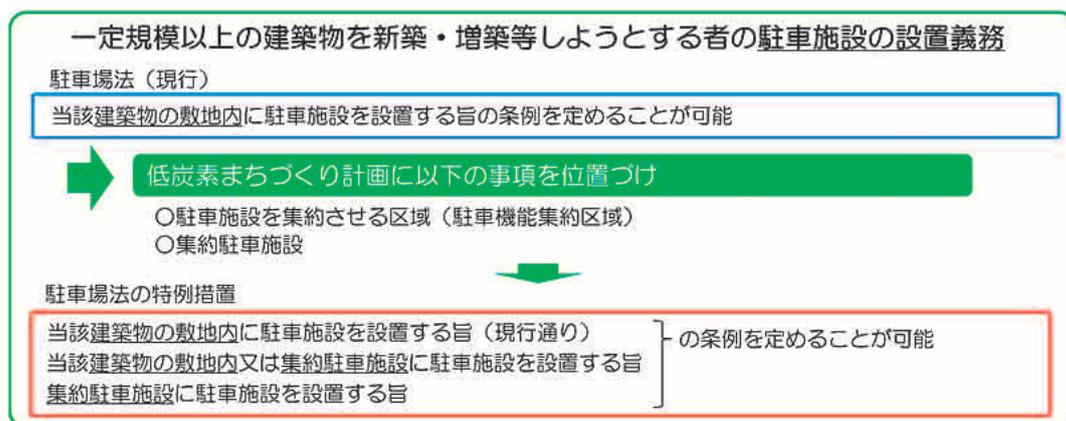
(2) 駐車機能集約区域について

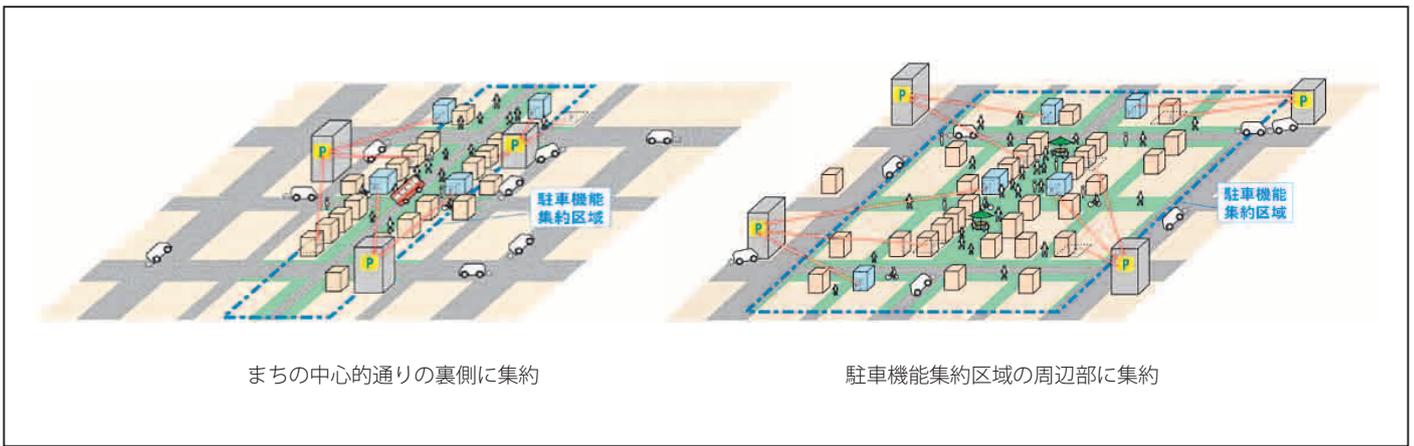
駐車機能集約区域は、区域内の附置義務駐車施設の集約を可能とする範囲です。このため、区域を設定するには集約の必要性・実現可能性の観点から区域内の都市機能の集約状況や地区の交通体系を踏まえることが重要となります。また、区域の大きさについては、集約の効果を出す観点から一定の大きさであるとともに、集約駐車施設から目的地まで等の移動環境の観点から適当な大きさであることが重要となります。

標準駐車場条例では、低炭素まちづくり計画に記載した駐車機能集約区域について、改めて条例に具体的に規定し、当該区域内の附置義務の内容を規定していくこととしています。

(3) 集約駐車施設について

集約駐車施設は、駐車機能集約区域内の附置義務駐車施設を集約するものです。この集約駐車施設の整備については、新規に整備することも考えられますが、既存の駐車施設(附置義務以上に設けられている駐車施設、附置義務原単位の見直し(下記3.(2)、(3))により生じる附置義務駐車施設の余剰分等)を活用することが現実的です。平面の時間貸駐車場については、土地所有者の臨時の土地活用として営まれている場合があり、集約駐車施設とする場合





には駐車場としての事業の継続性について確認することが必要です。

集約駐車施設の位置は、上記のイメージ図を参照しつつ、低炭素化が促進される位置に設定すること、また、集約駐車施設への出入りに伴う交通渋滞、周辺環境への悪影響、歩行者動線との著しい輻輳などが生じないような位置に設定することが重要であり、必要に応じ都道府県公安委員会、道路管理者と十分な調整を行うことが必要です。

駐車機能集約区域と集約駐車施設の関係については、一の駐車機能集約区域に複数の集約駐車施設を設定することは可能であり、集約駐車施設の位置は、駐車機能集約区域の内側とすることも外側とすることも可能です。

集約駐車施設の規模は、地域の自動車需要や建築物の立地動向等を勘案し、見込まれる附置義務駐車施設の台数を評価のうえ、概ねの規模を設定することが適当です。また、附置義務駐車施設は建築確認の対象であることから、仮に条例で附置義務駐車施設を集約駐車施設内に設けることが義務づけられる場合には、対応する集約駐車施設がないと建築行為に影響を及ぼすため、十分な駐車施設の規模を確保する必要があります。

(4) 集約駐車施設における附置について

建築主が附置義務駐車施設を集約駐車施設内に附置するに当たっては、駐車区画の分譲や長期間の賃貸借により行うことが望ましいものとなります。また、集約駐車施設内の規模を超えた附置が行われないよう、地方公共団体は、各集約駐車施設での附置の受け入れ状況について確認をすることが必要です。

また、建築主は、附置にあたり附置義務台数を複数の集約駐車施設内に分けて附置することも可能です。

本特例措置は、車椅子利用者の駐車施設にも適用され得るところ、車椅子利用者の移動を困難にしないような形で集約することが可能であれば、集約することも考えられます。この他、本特例措置は自動二輪車の駐車施設や荷捌きのための駐車施設についても適用され得ます。

(5) 附置義務駐車施設の隔地の取扱との関係

本特例措置と各地方公共団体がこれまで取り組んできた附置義務駐車施設の隔地の取扱との関係については、駐車施設を対象建築物（又は敷地）内に附置しないという意味では同じですが、隔地の取扱が個別の建築行為に際して個別に隔地先を決定するのに対し、本特例措置はまちづくり政策の観点から俯瞰的に決定される点で異なるものとなります。

(6) その他

駐車機能集約区域及び集約駐車施設の設定については、道路ネットワークの整備状況等に適切に対応するよう適宜見直すことが重要です。また、低炭素まちづくり計画に駐車機能集約区域及び集約駐車施設を記載する際には土地所有者等関係者の合意形成に努めることが重要です。

この他、集約駐車施設は、自動車交通から他の交通手段への結節点であることから、徒歩・自転車の利用環境、公共交通の利用環境の充実・創出に取り組むことが必要となります。

3. 昨今の社会状況の変化を踏まえた 駐車場施策の運用

地方公共団体に通知した標準駐車場条例の改正及び技術的助言のうち、昨今の社会状況の変化を踏まえた駐車場施策の運用に関する内容は以下のとおりです。

(1) 充電設備関連

昨今の電気自動車の普及を受け、駐車施設における充電設備の導入が進んできていることから、充電設備の使用・課金に関する規定を標準駐車場条例に盛り込むことしました。

(2) 地域の駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応

現在、駐車施設附置義務の原単位は、地域別・建築物の

4. 最後に

今般の標準駐車場条例の改正及び技術的助言は、人口の減少、高齢化などの社会の変化や集約型都市構造化という政策の方向性を踏まえ、道路交通の円滑化を図るための駐車施設の整備というこれまでの施策について、まちづくりの観点をより一層加味するとともに、一部地域における駐車需要の減少という状況を踏まえ、駐車施設整備から駐車施設適正化へ施策の方向性を一部修正するものと考えています。

今後、地方公共団体が、そのまちづくりの方向性や地域の交通の実態を踏まえ、本特例措置を含めた駐車場施策の適切かつ柔軟な運用がなされることを期待しています。国土交通省としても地方公共団体の取組を支援していきたいと考えています。

関連文書は、国土交通省のホームページから入手可能です。アドレスは以下のとおりです。

①都市の低炭素化の促進に関する法律

http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/eco-machi.html

②低炭素まちづくり計画作成マニュアル

http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/eco-machi-manual.html

③標準駐車場条例及び技術的助言

http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000022.html

用途別に、適用地域全域に均一に適用されている場合が多く見られますが、適用地域内では公共交通機関への近接性等により駐車需要に差異が見られることがあることから、この場合、附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位の適用をすることが適当です。

また、例えば大規模な建築物の開発事業に関し、開発の行われる地区の特性を踏まえ、周辺の交通対策を含めた総合的な計画の中で駐車需要量が予測され、必要な駐車施設の台数が算定される場合には、当該算定方法を活用することが適当と考えます。このため、今般の標準駐車場条例において、この考え方を反映する規定を盛り込むこととしました。

(3) 附置義務の原単位見直しの既存建築物への適用

地域の公共交通の整備状況や道路交通の状況等を踏まえ、附置義務の基準を緩和する場合、地方公共団体の認定等の手続きを設け、既存の附置義務駐車施設を有する建築物について、当該新基準を適用する規定を盛り込むこととしました。

3

条例で定められている附置義務の状況

国土交通省 都市局 街路交通施設課 小林健典

国土交通省は、駐車場法に基づき地方公共団体が条例で駐車施設の附置義務を課すことを可能とし、標準駐車場条例においてその基準の目安となる数値を定めています。この度、地方公共団体が実際に定めている附置義務の基準において、この国の目安がどの程度利用されているのかを調査し、整理しました。

本稿は、その主な内容を説明するものです。

1. 附置義務の対象となる建築物

附置義務の対象となる建築物は、駐車場法及び標準駐車場条例により、以下の内容が定められています。

①駐車場整備地区内又は商業地域若しくは近隣商業地域内

(非特定用途) 床面積が2,000㎡以上

(特定用途) 床面積が1,500㎡以上(人口50万人以上)

床面積が1,000㎡以上(人口50万人未満)

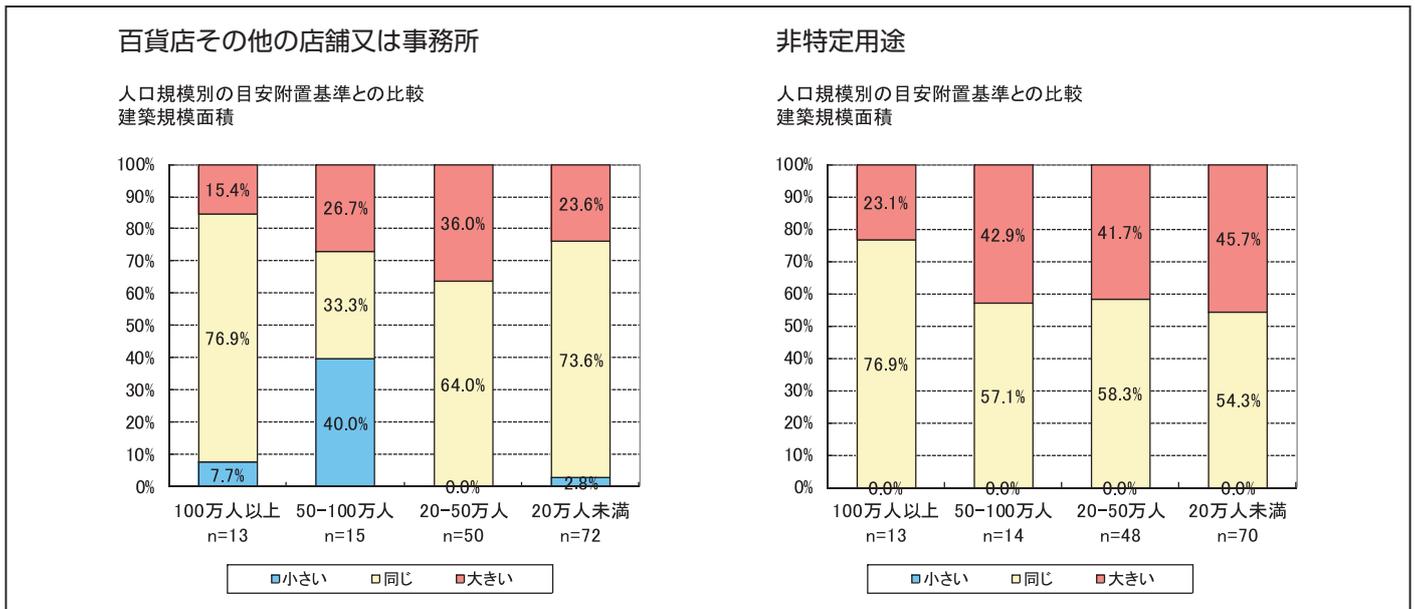
②周辺地域内又はふくそう地域内

特定部分の床面積が2,000㎡以上

この数値(以下、「国の目安」と表す)に関し、地方公共団体が実際にどのような数値を基準としているかを調査した結果は、図-1のとおりです。(誌面の制約上、ここでは駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域における「百貨店その他の店舗又は事務所の用途」及び「非特定用途」の建築物の例を掲載します。以下同じ。)

調査結果によれば、「百貨店その他の店舗又は事務所の

図-1



用途」の建築物については、人口50万人未満の都市において、国の目安よりも大きい（すなわち、緩い）床面積を基準としている都市が約3割存在しています。また、人口50万人以上の都市については、国の目安よりも大きい（緩い）床面積を基準としている都市がある一方、国の目安より小さい（厳しい）床面積を基準としている都市も見られます。特に人口50～100万人の都市においては、国の目安より厳しい都市が約4割となっています。

「非特定用途」の建築物については、全ての人口規模の都市において、約2～4割強の都市が国の目安よりも大きい（緩い）延べ床面積を基準としています。

- 上記以外の特定用途の建築物
 - 250㎡（人口100万人以上）毎に1台
 - 200㎡（人口50～100万人）毎に1台
 - 150㎡（人口50万人未満）毎に1台

- 非特定用途

450㎡毎に1台

②周辺地域内又はふくそう地域内

- 建築物の特定用途に供する部分
 - 250㎡（人口100万人以上）毎に1台
 - 200㎡（人口50～100万人）毎に1台
 - 150㎡（人口50万人未満）毎に1台

この国の目安について、地方公共団体が実際にどのような数値を基準としているかを調査した結果は、図-2のとおりです。

調査結果によれば、「百貨店その他の店舗又は事務所の用途」の建築物については、全ての人口規模の都市において国の目安よりも大きい（緩い）原単位を設定している都市が約3～4割存在しています。また、人口100万人以上の都市において、国の目安よりも小さい（厳しい）原単位を設定している都市が約1割存在しています。

「非特定用途」の建築物については、全ての人口規模の都市において、約3～5割の都市が国の目安よりも小さい（厳しい）原単位を設定しています。また、人口100万人以上の都市については、約1割強の都市が国の目安よりも大きい（緩い）原単位を設定しています。

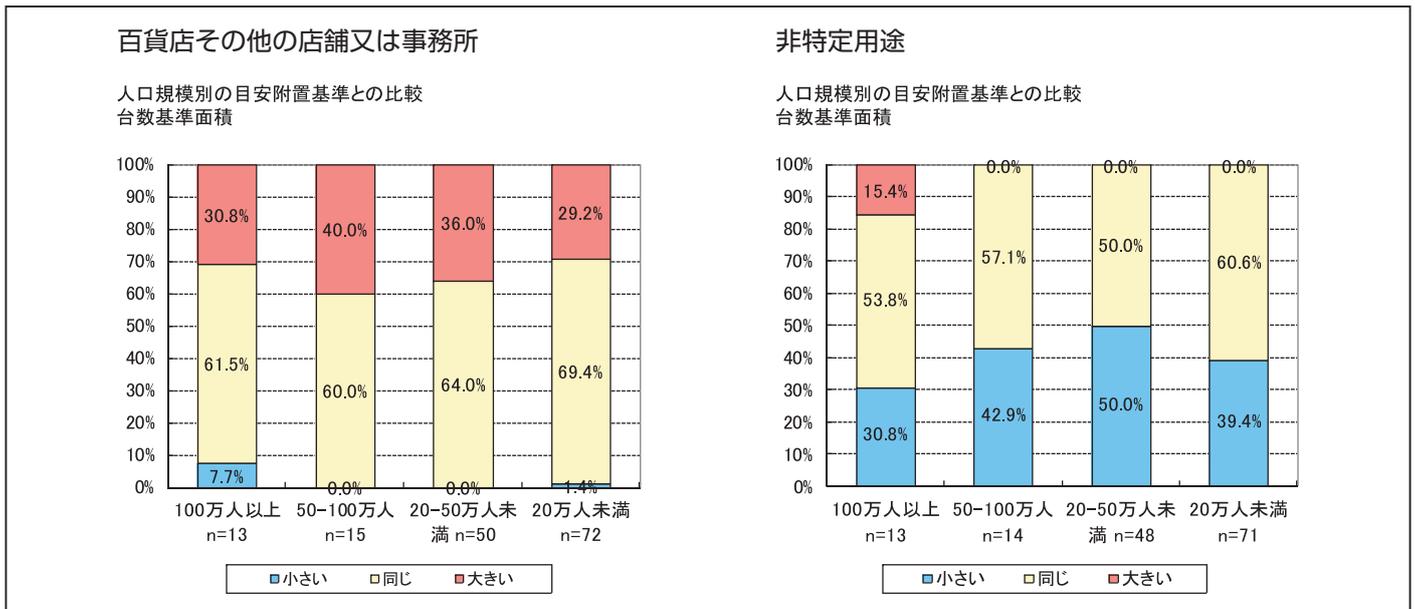
2. 附置義務の原単位 (駐車施設1台あたりの床面積)

附置義務の原単位に関し、国が目安とする数値は、以下のとおり定められています。

①駐車場整備地区内又は商業地域若しくは近隣商業地域内

- 百貨店その他の店舗又は事務所用途の建築物
 - 200㎡（人口100万人以上）毎に1台
 - 150㎡（人口50～100万人）毎に1台
 - 150㎡（人口50万人未満）毎に1台

図-2

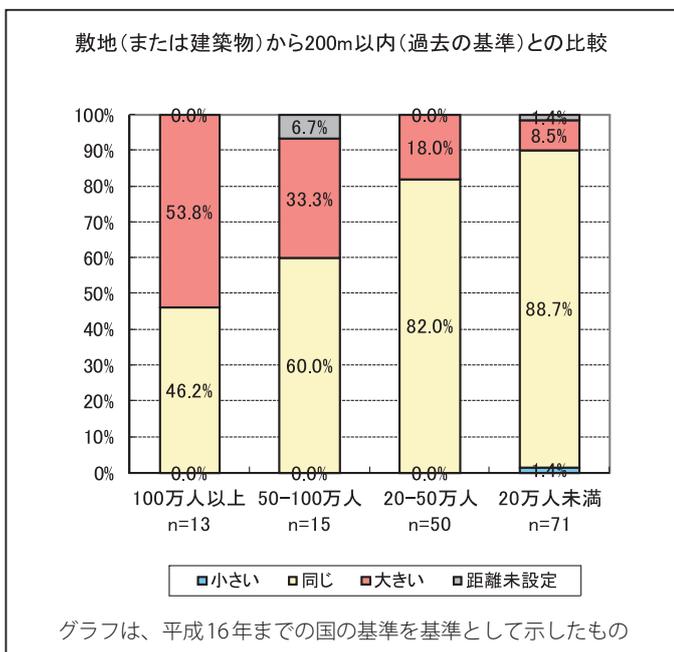


3. 隔地の許容距離

最後に、附置義務に関連して建築物の敷地外に駐車施設の附置を許容している場合に、その建築物の敷地から駐車施設までの距離の制限（隔地の許容距離）について調査を行いました。

この隔地の許容距離についての国の目安は、平成16年の標準駐車場条例の改正時に、それまで「概ね200m以内」と定めていた記述を削除し、隔地の取扱を柔軟に行えるようにしています。

図-3 隔地の許容距離



調査結果によれば、現行の国の考え方と同じく許容距離を定めない都市は人口50～100万人の都市及び人口20万人未満の都市において若干存在するのみであり、多くの都市で何らかの距離が設定されています。このうち多くの都市が、従来の国の目安である200mを定めていますが、都市の人口規模が大きくなるにつれ、許容距離を国の目安よりも長く設定している都市が増えています。

4. 考察

上記のとおり、現在、地方公共団体が設定している附置義務に関する数値の基準は、国の目安とする数値から一定のバラツキが見られます。

バラツキの傾向は基準によって異なり、附置義務対象建築物については国の目安より緩く数値の基準を設定している都市が多い傾向が見られます。附置義務の原単位については、非特定用途の建築物では国の目安より厳しい数値の基準を設定している都市が多く、百貨店その他の店舗又は事務所用途の建築物では国の目安より緩い数値の基準を設定している都市が多い傾向が見られます。

これは、国の目安が参考値として取り扱われ、地方公共団体が地域の駐車需給の状況を踏まえて適切に基準を設定していることの表れと考えます。

1. はじめに

新宿区では、駐車場整備がある程度の水準に達成しているとの認識のもと、平成23年4月に駐車場整備地区における駐車場整備計画を改定しました。この計画では、これまでの需要に対応した目標量を設定する需要追従型の目標ではなく、各地区の特徴を活かしながら、低炭素社会や歩行者優先といったまちづくりの方針を実現していく、政策誘導型の計画としました。その方策の一つとして地域の特性に応じた駐車場の整備基準（地域ルール）の導入検討を位置づけています。

東京都駐車場条例による駐車施設の附置義務制度は、建物単位に一律の基準によって設置義務が発生するもので、地域によっては基準通りの駐車場を整備することが不合理な状況も生じています。適切な地域交通を誘導しながらまちの更新・再生を誘導するためには、まちづくりの方向に即した駐車場附置義務に関する地域ルールの策定が求められる状況となっています。

こうした状況のもと、新宿区では、新宿区駐車場整備地区のうち、業務・商業機能が高度に集積し、公共機関分担率が特に高い新宿駅周辺地区を対象に、平成23年11月に「新宿駅周辺地区地域ルール策定協議会」を発足し、これまで東口地区の地域ルール策定に向けた検討を重ねています。その協議会での検討内容の概要をご紹介します。

2. 新宿駅東口地区の特徴

新宿駅は、一日の乗降客数が350万人を超える日本一のターミナル駅です。駅周辺においては、超高層ビルを中心とした大規模業務施設を有する西口地域や、百貨店や物販店・飲食店等様々な商業施設が存在する東口地域といったそれぞれ特色のあるまちを形成しています。地域ルールは、新宿駅周辺の中でも地域のまちづくり活動が活発に行われている東口地区において検討を行っています。本地区では、平成23年新宿駅東口まちづくり構想を策定し、快適で賑わいのある歩行空間を形成し、可能な限り区内への自動車流入を抑制した歩行者主体の回遊性の高いまちづくりを目指しています。

3. 地域ルールの基本的考え方

(1) 実態に即した附置義務台数の設定

本地区では、自動車分担率は5.6%（H20PT）と低く、また附置義務として整備された駐車場の利用率も低い状況にあります。こうした状況から、地域の交通特性及び将来の駐車需要供給バランスを踏まえたうえで、建物の駐車需要実態に即した適正な附置義務台数を評価し設定していくこととします。また同時に、集約駐車場や共同利用できる荷捌き・障害者用駐車場整備など、地域における駐車・交通施策への貢献に協力を求めています。

図-1 新宿区駐車場整備地区 — 新宿駅周辺地区

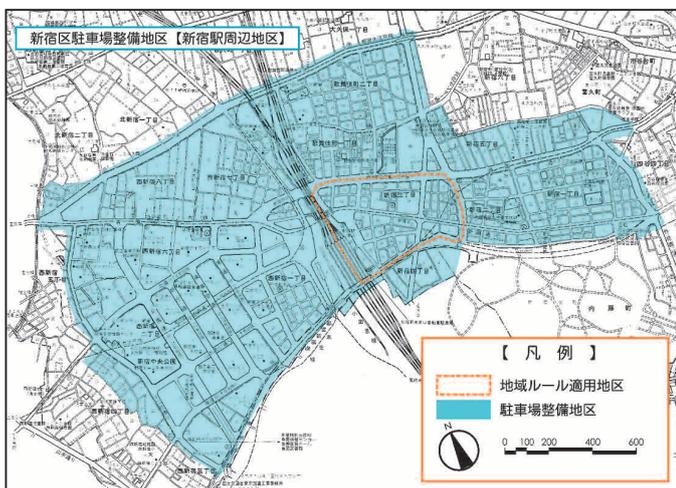


図-2 地域ルール適用地区 — 新宿駅東口地区

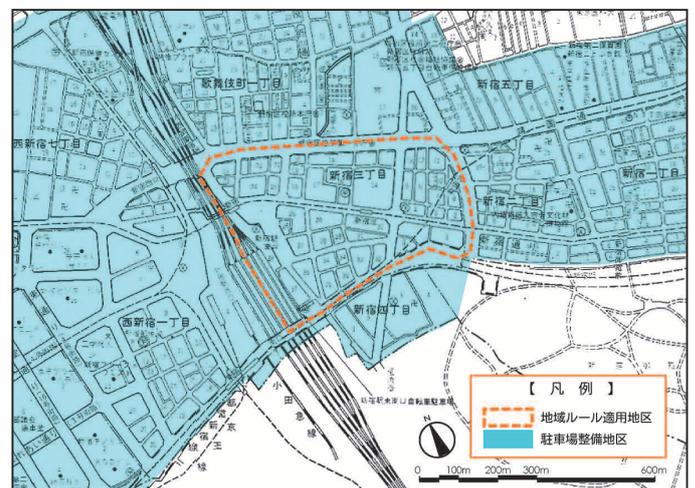


図-3 H20パーソントリップ調査による交通機関分担率

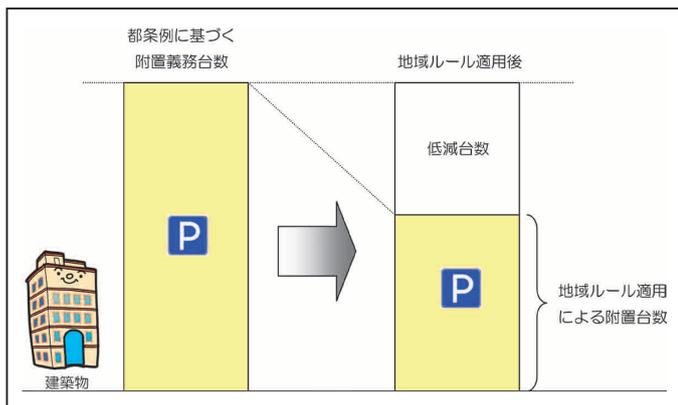


写真-1 新宿通りの歩行者天国



図-4 台数低減イメージ図

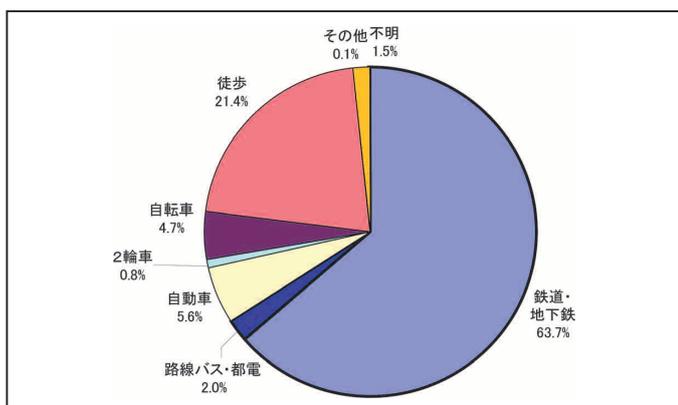


写真-2 モア4番街のオープンカフェ

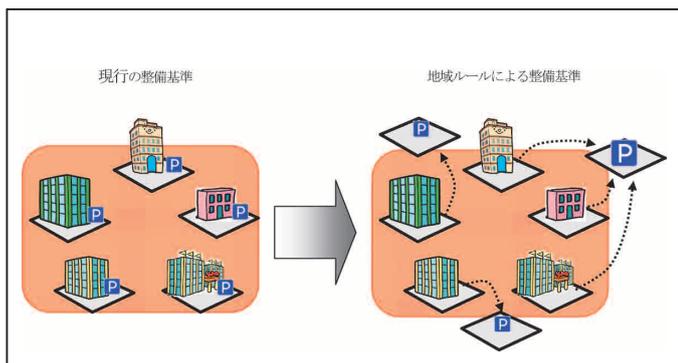


(2) 駐車施設の隔地・集約化

まちの回遊性を高め、歩行者中心のまちづくりを進めていくためには、個々の建築物において駐車場を設けると連続した街並みや歩行空間が阻害され、まちの賑わいや交通の安全性をも低下させるおそれがあります。

こうした問題を解決するため、一般車用駐車場に関しては原則、幹線道路に接する外縁部もしくは地区外への隔地・集約を積極的に推奨していくものとします。特に、休日は歩行者天国となっている「新宿通り」と、路上に設置した店舗で終日オープンカフェを展開している「モア4番街」については駐車場出入口を設けない路線として位置づけていきます。

図-5 駐車施設の隔地・集約イメージ図



(3) 地域まちづくり施策への協力

適切な駐車施策を推進していくためには、単に附置義務基準の緩和だけでなく、地区で課題となる共同の荷捌き駐車施設等の整備や駐車目的車両への案内・誘導といった駐車・交通課題に対して、地域ぐるみで継続した施策を行っていく必要があります。地域ルール導入に当たっては、こうした取り組みに対し事業者も協力する仕組みを構築する必要があります。

また、地域ルールを適切に運用し実効性を確保するため、地域の駐車実態等の定期的な検証を行い、必要に応じて適宜見直しを行っていくこととします。

4. おわりに

現在、早期の地域ルール策定とともに、地域ルールの運用に必要な組織の立ち上げを目指しています。また今後、新宿駅西口など東口地区とは異なる駐車問題を抱える地区における対応も課題であると考えています。

新宿区では、今後も地域が主体となったまちづくりと連携しながら、適切な駐車施策を展開することで、安全で快適な歩行者空間を創造し、「歩きたくなるまち新宿」を実現していきたいと考えています。

自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドラインについて

国土交通省 都市局 街路交通施設課 小山正人

1. はじめに

自転車は近年、環境負荷の少ない乗り物として地球温暖化対策の観点から見直されたり、健康志向の高まりを背景に、その利用ニーズが高まっています。都市内の重要な移動手段である自転車の利用増大が見込まれるなか、自転車通行空間の整備や自転車の通行ルールの徹底と併せて、自転車駐輪対策の推進が求められているところです。

当課では放置自転車の現状を踏まえ、自転車駐車場の整備の基本的方針や、各都市での自転車等駐車施策をガイドラインとして、とりまとめました。

2. 自転車等駐車施策の現状と課題

放置自転車が社会問題化していた昭和50年代において、ピークの昭和56年には日本全国で約98万台の放置自転車が存在していました。その後、自転車法が制定され、自転車等駐車場の整備や放置自転車の撤去等の取り組みが進むとともに放置自転車の台数は年々減少を続け、平成23年には約18万台となりましたが、依然として、駅周辺や中心市街地の歩道等には多くの放置自転車が存在しており、

図-2 自転車利用の目的〔駐輪場利用者〕（静岡市調査）

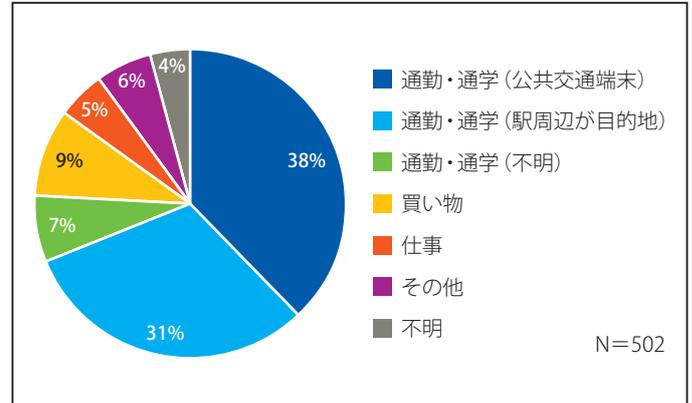


図-3 自転車利用の目的〔自転車放置者〕（静岡市調査）

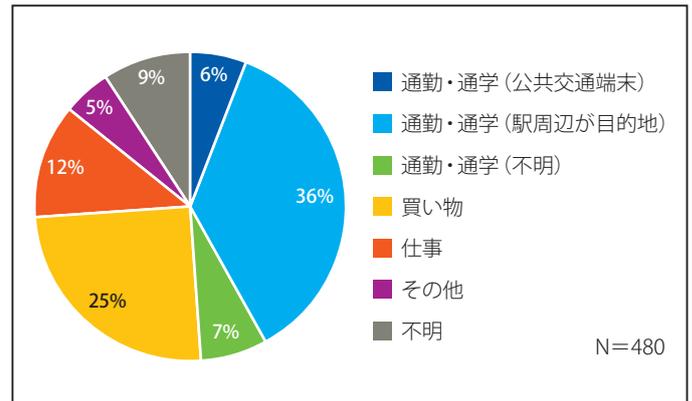


図-1 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成24年3月）

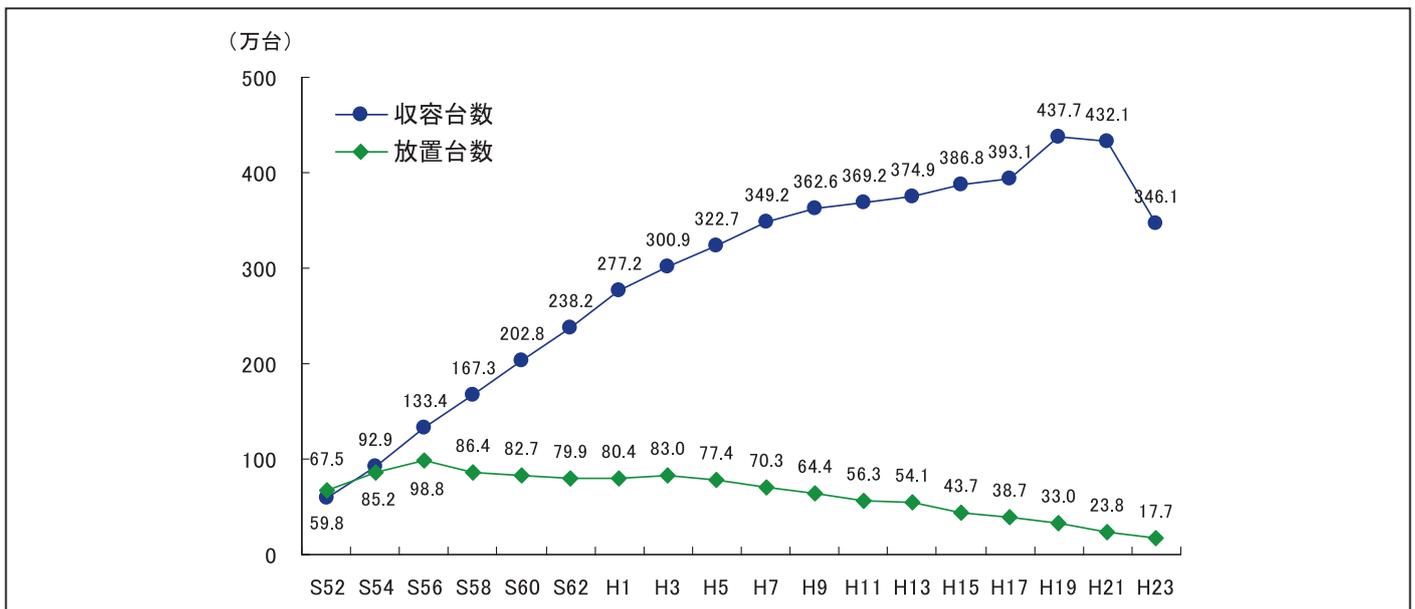
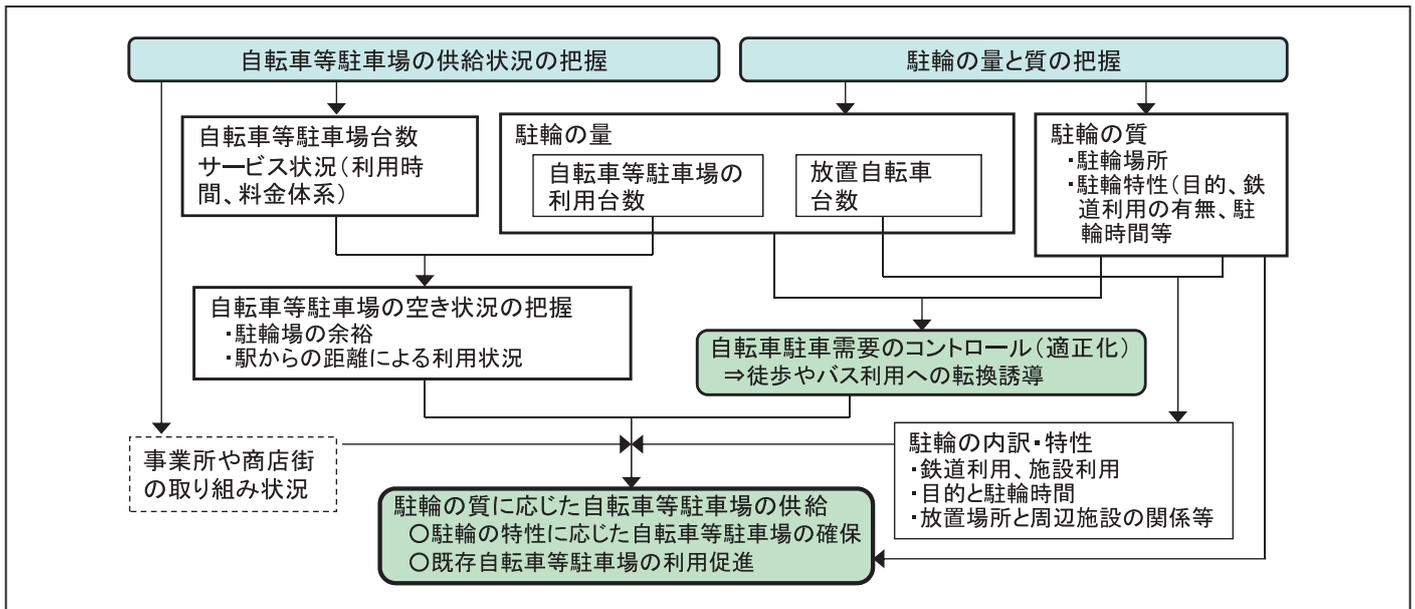


図-4 自転車等駐車施策の方向性



歩行や自転車の通行の妨げとなっています。

放置自転車の対策は、一般的に ①自転車等駐車場の整備 ②放置禁止区域の設定と放置自転車の撤去 ③附置義務条例による商業施設等への自転車等駐車場の設置 ④自転車利用者へのマナー・ルールの向上 といった対策が講じられています。

最近の各都市における放置自転車の状況を見ると、鉄道利用者の多くは自転車等駐車場を利用する傾向があり、放置自転車は買い物客などの短時間利用者や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向にあります。そこで、鉄道利用者や従業員、買い物客等、それぞれのニーズに合わせた自転車等駐車場の整備を進めることが必要と考えられます。

3. 自転車駐輪の現状把握に基づく駐車対策

自転車等駐車場の整備にあたっては、各地区の駐輪ニーズに対応するとともに、駐輪需要を発生させている関係者を明確にして役割分担のもとに取り組むことが重要であり、①自転車駐車需要のコントロール、②駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給の観点から、総合的な検討が必要です。駐輪実態調査についても、総合的な検討に対応できるよう、各地区の駐輪需要や利用ニーズを把握することが重要であり、「自転車等駐車場の供給状況」を把握するとともに、「駐輪実態の量と質」を把握することが必要です。これらの検討の流れを整理すると図-4となります。

(1) 供給状況の把握

自転車等駐車場の需要と供給のバランスを確認のうえ、供給量の不足を把握するため、地方公共団体等の公的主体

や鉄道事業者・商業者等が供給している公共の用に供する路外及び路上の自転車等駐車場の供給状況を調査します。また、放置自転車の中には、通勤や通学を目的とするものもあり、事業所等での従業員用の自転車等駐車場整備の必要性を確認するため、アンケート調査等により従業員用の自転車等駐車場の整備状況もできる限り調査することが望まれます。さらに、商店街での来客用の自転車等駐車場確保の取り組みや課題について把握することが望まれます。

(2) 駐輪の量の把握

対象地区の自転車等駐車場の必要台数を把握するため、地区内の放置自転車台数および自転車等駐車場の利用台数を調査します。併せて、自転車等駐車場の空き容量や立地による稼働率の違いも調査します。このとき、地区内のピーク時駐輪需要と空き状況を把握するため、時間帯別（1時間ごと、あるいは2時間ごと）に利用台数を調査することが望まれます。

放置自転車台数を調査するにあたり、放置されやすい場所や商業施設等の施設の立地と放置場所との関係を把握する観点から、ブロック内の場所別に調査することも有効です。

(3) 駐輪の質の把握

駐輪の質については、アンケート調査等により出発地の特性・駐輪場所・駐輪特性・自転車利用者の意向等を把握することが重要です。自転車等駐車場利用者と路上放置者の両者にほぼ同じアンケート調査を実施し、共通点や相違点を把握することが望まれます。例えば大阪市では、164の鉄道駅周辺で、自転車放置者及び自転車等駐車場利用者に対して、駐輪目的や駐輪時間といった利用実態調査と「自転車の利用理由」や「駐輪場を利用しない理由」といった意識調査が実施されています。

表-1 自転車の利用特性に対応した自転車等駐車施策の考え方

利用特性			対応の考え方		整備主体 ・関係者
目的地 (施設)	目的	駐輪 時間	駐輪場所	対応方策	
駅	鉄道 利用	長	・路外自転車等 駐車場	・駅周辺の自転車等駐車場整備 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒駅からやや離れている自転車等駐車場の利用率向上 ※料金施策による対応(距離、施設整備等による料金格 差の設定)	公共団体 鉄道事業者
会社・学校、 商業施設 等	通勤、 通学 等	長	・会社・学校等 における従業員 用の自転車 等駐車場	・附置義務の適用、強化 ・自転車等駐車場確保の働きかけ ⇒自転車駐車場の自転車等駐車場への転用等	会社・学校等 の事業所商業 施設
			・路外自転車等 駐車場	・従業員の路外自転車等駐車場利用の徹底 ・既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒不便な地域の自転車利用者を既存駐輪場に誘導 ※料金施策による対応(長時間の駐輪を安く設定)	会社・学校等 の事業所 商業施設 公共団体
商業施設 等	買い 物等	短	・商業施設等 の自転車等 駐車場	・附置義務の強化、充実 ・商店などにおける近接する自転車等駐車場確保 ⇒空地等への自転車等駐車場設置の働きかけ 商店街等の共同による自転車等駐車場確保	商業施設 商店街
			・路上自転車 等駐車場	・小規模で商店街などに近接な路上自転車等駐車場の 整備 ・自転車等駐車場の利用促進 ⇒短時間駐輪の利用誘導 ※料金施策による対応(短時間の駐輪の無料化、長時 間の駐輪を高く設定等)	公共団体 商店街等の 団体

(4) 駐輪の質に応じた駐輪場の供給

放置自転車の実態調査や駐輪特性を踏まえて、それぞれの地区の駐輪ニーズに応じた自転車等駐車場の整備を進めることが重要です。自転車の利用特性に対応した自転車等駐車施策の考え方をまとめると表-1となります。

4. 利用特性に合わせた 自転車等駐車場の確保と利用促進

(1) 駅周辺の自転車等駐車場整備

鉄道利用の通勤・通学客に対しては、従来から路外自転車等駐車場の整備を進めてきていますが、駅から離れた自転車等駐車場の利用料金を安く設定する等、既存自転車等駐車場の利用率向上の取り組みが求められます。

(2) 従業員用の自転車等駐車場整備

近年、放置自転車の要因として多くなっているのが、中心市街地等に通勤している従業員用等の駐輪です。このような通勤・通学等の目的に直行する自転車利用については、目的地となる会社や事業所において自転車等駐車場を確保することが基本となります。まず附置義務条例の制定により商業施設や事務所等の新築や改築時に、自転車等駐車場

の設置を義務付けることが必要です。一方、これには長期の時間を要するため、事務所敷地内でのデッドスペース活用や自動車駐車場の一部転用等による駐輪場所の確保に協力を要請することも必要です。また、小規模事業者や商業施設においては、共同での自転車等駐車場整備や公共自転車等駐車場の利用を図ることも必要となります。

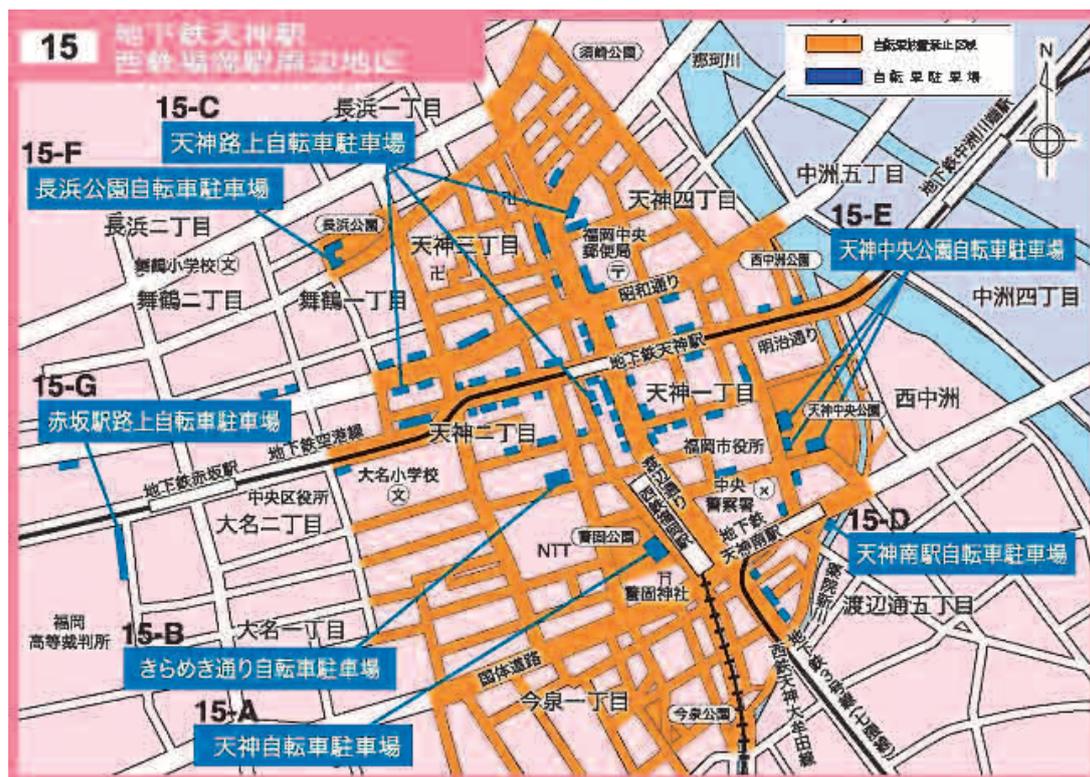
(3) 買い物客用の自転車等駐車場整備

買い物等を目的とする自転車利用者は、近年、中心市街地の放置自転車の多くを占めています。買い物客の自転車利用

写真-1 大型店舗の空地を利用した駐輪場



図－5 天神地区駐輪場位置図（福岡市）



は駐輪時間が概ね2時間程度で、目的とする施設の直近に駐輪する傾向があります。このような短時間で直近性が求められる駐輪需要に対応するため、以下のような取り組みが必要です。

買い物用の自転車等駐車場整備は、利用者の目的地となる施設の事業者による整備が望ましく、附置義務条例の制定による自転車等駐車場整備の義務付けが基本となります。一方、短期的には、商業施設内の空きスペースや空き店舗の活用、公開空地の活用など、事業者と連携した整備も必要です。公共団体においては、路上自転車等駐車場の整備を面的に実施し、小規模な自転車等駐車場を分散的に配置することが求められます。また、利便性の高い自転車等駐車場に短時間利用者を誘導し、通勤・通学利用者を長時間

用の自転車等駐車場に誘導するため、買い物客用の駐輪場について、短時間利用を無料にする一方で、長時間利用を割高にする等、料金体系の工夫が考えられます。

(4) 自転車等駐車場の利用促進

自転車等駐車施策を効果的に推進するためには、自転車等駐車場の機能を高め、利用促進を図っていくことが重要です。このため、自転車等駐車場の位置や料金等の施設情報を自転車利用者に提供することにより、自転車等駐車場の利用を誘導するとともに、利用することによる付加価値を高める取り組みも効果的と考えられます。また、自転車等駐車場の容量に余裕があっても放置自転車が発生していることから、自転車利用者の放置自転車に対する意識を高めていくことも重要です。なお、放置禁止区域の適切な設定により放置自転車が違法であることを明確にすることも必要です。

写真－2 天神地区路上駐車場（福岡市）



5. おわりに

本ガイドラインは、駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や方策について、各都市での取り組み事例を織り交ぜながらとりまとめたものです。今後適宜、改訂を行っていくこととしておりますが、各都市の今後の自転車等駐車施策の参考として活用頂ければ幸いです。本ガイドラインは下記HPに掲載しています。

http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html

1. はじめに

近年、海外の諸都市では都市内に複数配置されたサイクルポートで、自由に自転車を貸出・返却できるコミュニティサイクル（バイクシェアリング）システムが展開されており、我が国でも多くの公共団体で導入が検討され、富山市等一部の都市では本格導入も実現しています。

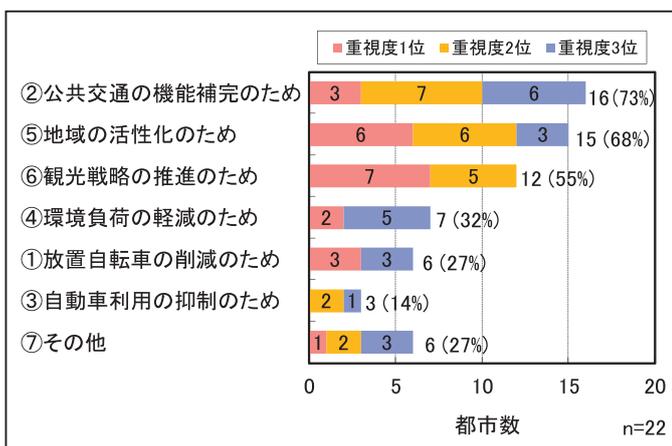
当課では、平成21年度から公共団体の動きと連携し、コミュニティサイクルの日本における適用可能性を検証してきました。本稿では、今年度に全国の市町村に対して実施したコミュニティサイクルの取組状況に関する調査のうち、本格運用に関する結果を報告します。

コミュニティサイクルの定義については、平成7年に発行された「要説改正自転車法」において示されています。ここでは、レンタサイクルとは「鉄道駅に隣接して設置された一つのサイクルポートを中心に往復利用の鉄道末端交通に供されるシステム」、コミュニティサイクルとは「相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム」とされており、さらに「①複数のレンタサイクルを結びつけるシステム」と「②生活交通の利便性を追求するシステム」に分けられています。

2. 取組状況

コミュニティサイクルの事業主体には、公共団体と民間のケースに大別されるほか、公共団体がシステム導入し、運営は民間であるケースなど、種々の運用がなされています。

図-1 導入のねらい〔人口10万人以上都市〕



す。昨年10月1日時点では、コミュニティサイクルに関わりを持つ公共団体が54都市であり、そのうち本格運用が40都市となっています。この40都市は東北から九州まで比較的均等に分布しています。北海道においては民間により実施されているものがあります。

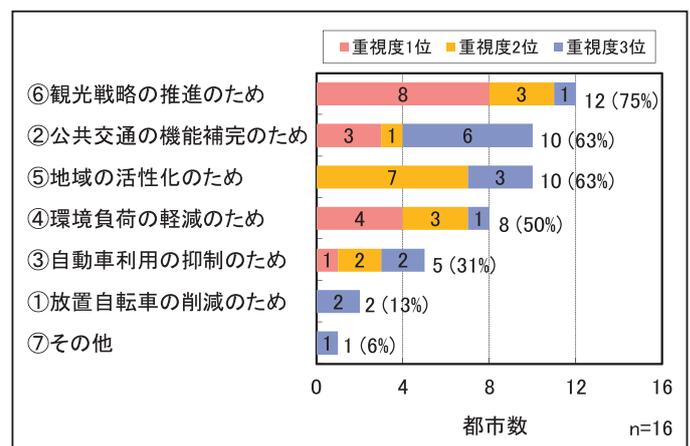
実施規模としては、自転車台数は最大1,600台で、ポート数においては最大19箇所となっています。自転車の貸出・返却やポート管理においては、約2割の都市で、システムによる無人管理やIC・磁気カードによる無人貸出・返却を行っています。利用状況としては、コミュニティサイクルで用いられる、自転車1台が1日に何回貸出されたかという回転率によると、回答のあった26都市のなかで最大は1.8回/台・日となっています。

3. 導入のねらいと効果

導入のねらいについては、各都市に重要視するものを3つまで回答していただきました。これによると「公共交通の機能補完」「観光戦略の推進」「地域の活性化」といった回答が多くみられます。人口規模でみると10万人以上都市においては、「公共交通の機能補完」が最多であるのに対して、10万人未満都市では、「観光戦略の推進」が最多となり、都市規模により重視するポイントが異なります。また、10万人以上都市では「自動車利用の抑制」との回答は少なく、10万人未満の都市では「放置自転車の削減」との回答が少ないことも興味深いです。（図-1、2）

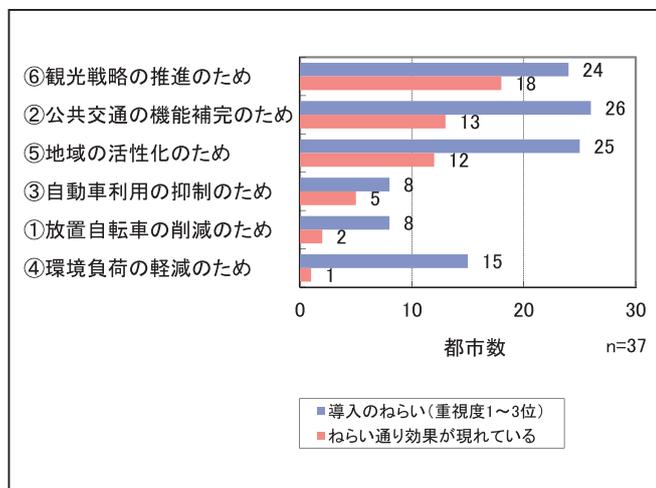
一方、導入のねらいに対して、効果が見られたとの回答が多かったのは、「観光戦略の推進」でした。例えば、従

図-2 導入のねらい〔人口10万人未満都市〕



来の観光では、主要スポットのみを訪れるものが中心でしたが、コミュニティサイクルの提供により、周遊型の観光スタイルが目立つようになってきました。また、「環境負荷の軽減」との回答は1都市のみでした。(図-3)

図-3 導入のねらいと効果



公共交通の機能補完を担う代表例として、世田谷区を取り上げます。世田谷区の「がやリン」は、複数のレンタサイクルを結びつけた代表例でもあり、区内の東西方向に走っている4路線を、コミュニティサイクルにより南北方向の移動手段を提供しています。(図-4)

観光戦略の推進事例としては、しまなみ海道におけるレンタサイクルの相互利用が挙げられます。尾道市・今治市においては、基本協定を結び、利用者の利便性に配慮したものとなっています。

図-4 公共交通の機能補完(世田谷区)



4. 課題と工夫事例

今回のアンケート調査においては、本格運用に向けた課題について記載いただきました。

事業実施における課題として、関係者との調整を挙げるのが最多となっています。また、ポート用地確保の困難さを指摘する声も多く、利便性を考えると交通結節点や商業施設への設置が重要となるが、費用等の面から困難との声があります。これに対して、駅構内にポート設置をしたり(写真-1)、既存の駐輪場を活用している事例があります。また有人ポートの場合には、地域との連携によりポート用地を提供してもらうとともに貸出・返却手続きについても、対応してもらうなどの事例があります。地域との連携は地域活性化に寄与する可能性が高く、まちづくりの一環として取り組むことが重要と考えられます。

写真-1 駅構内へのポート設置(金沢市)



5. さいごに

国や各都市におけるこれまでのコミュニティサイクルに関する調査の結果について、毎年「全国コミュニティサイクル担当者会議」を開催し、国及び地方公共団体等により発表しています。本稿も平成25年2月5日に開催された同会議の資料にもとづいています。詳細については、下記HPをご覧ください。

http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000016.html