

都市と交通

通巻 136 号

巻頭言：まちづくりのために「攻める駐車場政策」を
～一般財団法人計量計画研究所 代表理事 岸井 隆幸…… 1

特集：駐車場マネジメント

1. 総論

- ◆まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会
とりまとめ等について…………… 2

2. 各論 取組事例

- ◆ウォーカブルなまちづくりと駐車場施策の取組み…………… 5
- ◆公共交通の充実と一体で取り組む都心部における
駐車場の適正化…………… 7
- ◆なんば広場創出・なんさん南北通り歩行者空間拡大
のための駐車場立地対策…………… 9
- ◆地元との協働による荷さばき対策の取組み…………… 11

3. 駐車マネジメントを論じた海外文献…………… 13

～横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院 教授 田中 伸治

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



ライトラインを基軸とした公共交通と一体で取り組むまちづくり（宇都宮市）



ウォーカブルなまちづくりの取組事例：花畑広場（熊本市）



ドライバーへの荷さばきルール周知活動（豊島区）



なんさん南北通りの建築協定による駐車場規制（大阪市）
＜写真提供：(有)ハートビートプラン＞

巻頭言

まちづくりのために 「攻める駐車場政策」を

(一財) 計量計画研究所
代表理事

岸井 隆幸



現在の駐車場法が制定されたのは今から68年前(1957年)である。その頃、わが国の自動車保有台数はわずか109万台(1957年3月末現在、貨物車や軽自動車、三輪車を含み二輪車を除く数値、以下同様の整理)、12台/千人に過ぎなかった。その8年後の1965年には自動車保有台数が683万台と6.3倍になっていることからわかるように、まさに急速にモータリゼーションが進んでいた時代であった。したがってこの駐車場法では、「自動車交通が著しくふくそうする地区」で「道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要がある区域」を対象に「都市計画に駐車場整備地区を定める」ことができるとし、「条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築する者に対し、その建築物又はその敷地内に自動車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」としていた。いわゆる附置義務制度である。道路交通の円滑化のために、なんとか路上駐車をなくしたい、路外に駐車を受け皿を作りたいという考えに基づくものであったといえよう。ただ残念ながら、そこには地域全体をどう交通環境のもとに置くべきか、道路交通体系と駐車場配置の関係をどう考えるか、駐車場の配置や規模やデザインやマネジメントはどのようにあるべきか、といった観点はなく、単に駐車場の量を確保する、つまり通行車両の邪魔にならないようにしよう、迷惑をかけないようにしようという「守りの駐車場政策」であった。

しかし、今日、自動車保有台数は約7,862万台(2025年3月末現在)、保有率は637台/千人にまで上昇し、地方部では自動車によって移動する人々を引き付けるために附置義務量を超えて駐車場を確保する建築も増えているし、近傍の空き地を借りて関連駐車場を増やそうとする動きも活発である。結果として、都市の中心部では無骨な立体駐車場や大小さまざまな空き地のような駐車場が増え「殺伐とした風景」が広がるようになった。実際、国土交通省が行った自治体関係者へのアンケートによれば、すでに駐車場の供給が需要を上回っていると認識している自治体は70%にも及んでいる。その意味では、今は「駐車場の量を確保しよう」というより「適切な場所に適切な台数の駐車場を、適

切なデザインと適切なマネジメントで再配置する」ことが求められるようになったのである。

なお、現在自動車の年間平均走行距離は約1万km、仮に平均走行速度が30km/時(2021年道路交通センサスの一般道自動車走行速度の平均値は33.8km/時)とすれば、結果として年間333時間程度の走行時間にしかない。つまり、実は自動車は寿命のうちわずか4%程度の時間しか走行しておらず、96%の時間は「単に駐車している」のである。ちなみに国内にある7,862万台の車庫スペースだけ考えても、平均が普通乗用車の15m²だと仮定すれば1,179km²、全国用途地域面積の6%強に相当する。また、現在登録されている駐車場台数(都市計画・届け出・附置義務・路上の駐車場)は全国で556.2万台であるので、最低25m²必要(駐車場への出入りに必要な車路部分まで含めて)だと考えれば全体で139km²の空間となり、これは用途地域の商業地域と近隣商業地域を合わせた面積の約9%に相当する。今や自動車を留め置くためのスペースは土地利用の観点からしても非常に大きな要素となっているのである。わが国の人口は少子高齢の進展ですでに減少段階に入り、全国各地でコンパクトネットワークを目指した立地適正化計画の立案が進んでいる。こうした状況の中で都心部に多数点在する駐車場は今後の都市空間整序の鍵を握るといってもよいかもしれない。「交通渋滞を生み出さないための駐車場政策」から「まちづくりのための駐車場政策」への転換が強く求められている。

さらに今後も自動車そのものの進化は続くことが予想されており、自動運転を視野に入れた政策展開も求められている。少なくとも高速道路上や管理された駐車場内部での自動運転はそれほど難しくない。人々は最終目的地に近いところで下車、乗ってきた自動車は自動で駐車場所まで走行し、今より密度高く駐車することが可能となる。当然、車から乗り降りする空間こそが都市の玄関口、ロビー空間となる可能性が高い。こうした時代には「附置」の意味が大きく変わることになる。

今こそ、次の時代に向かって、まちづくりのための「攻める駐車場政策」が求められている。

1

総論 まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ等について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

令和4年に設置した「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」では、地域公共交通と連携した「コンパクト・プラス・ネットワーク」なまちづくりや「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用などを考慮したまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行ってきました。

本稿では、検討会の議論を踏まえて令和7年3月に改正した「標準駐車場条例」及び検討会としてとりまとめた同年5月に公表した「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」について紹介します。

2. 基本的な考え方

駐車場について、車種ごとの需給の不一致や、中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生しており、従来の「受け身の駐車場政策」を転換し、統合的な政策に基づき、積極的に駐車場をマネジメントして適正化し、目指すべき都市像を実現していくことで、持続可能なまちづくり・都市交通の実現につなげていく、「攻めの駐車場政策」に取り組んでいく必要があります。

図ー1 とりまとめの概要

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ 概要

～持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン～

国土交通省

- 従来の「受け身の駐車場政策」では、車種ごとの需給の不一致や中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生。
- 車優先から、歩行者、自転車、公共交通など持続可能な交通手段を優先した、人間中心の持続可能なまちづくり、都市交通の実現に向けた政策目的達成の手段として、統合的な政策に基づき駐車場をマネジメントしていく「攻めの駐車場政策」への転換が必要。

I はじめに

- 人間中心の持続可能なまちづくりを考慮した駐車場政策（コンパクト・プラス・ネットワーク、居心地が良く歩きたくなるまちづくり、ユニバーサルデザイン、GX・DX・防災）
- 交通の結節点、公共的空間としての駐車場の秩序ある整備・活用（産学官連携による地域でのマネジメント）
- 新技術の活用（自動バレーパーキング、事前予約制等）
- 物流や観光、多様化するモビリティへの対応
- 持続可能な交通手段とのバランス（幅広い世代の利用可能性、環境負荷の低減に資する自転車等のアクティブモビリティ、公共交通やシェアモビリティの活用）

本とりまとめにおいて、各主体に想定する役割

国	本とりまとめに基づく制度や各種支援施策の検討、個別の技術的助言
地方公共団体	本とりまとめを技術的助言（ガイドライン）として活用、計画や条例・施策の検討・見直し
民間事業者	本とりまとめを参考とした駐車場設置運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発

II 基本的な考え方

1. 駐車場政策のこれまでの経緯
2. 近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性
 - (1) 駐車場の需給等の実態（車種ごとの偏りや計画の未更新）
 - (2) 都市政策の動向（SUMP等の海外動向等）
 - (3) 駐車場をとりまく動向（交通・物流・観光等）

III 具体的な施策の進め方

1. 計画的な取組

- まちづくり、都市交通に係る上位計画を考慮し、適切な目標（駐車場供給・配置に加えて、交通分担率、土地利用等）を設定
- 需給の把握、定期的な見直し
- 産学官連携（エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等）
- マネジメントのための施策・手段（駐車場設置運営に係る規制、誘導等）

2. 施設の構造設備に係る施策

- 配置の適正化（路外駐車場配置等基準導入、駐車場集約）
- 質の向上（モビリティハブ化等の結節点機能の強化、まちの入口としての案内・機能の充実、景観等への配慮による魅力的な駐車場）
- 車両等の変化への対応（新基準原付、普通車や貨物車の大型化、リフト付福祉車両の高さ等への対応）

3. 駐車場の整備（供給）施策

- 附置義務の見直し（区域や建築物用途、車種毎の量の適正化）
- 交通施策との調和（公共交通利用促進措置による緩和）、配置の適正化（臨地・集約の推進）制度の柔軟な運用（既存附置義務駐車施設の振替・緩和等）
- 外部不経済への対応（土地利用の適正化、駐車場の質による量の適正化、量的規制等）

4. 各種政策課題への対応

- 都市内物流（荷さばき駐車場）・観光（観光バス乗降・駐車場等）
- 多様なモビリティの駐車環境の確保（自動二輪車、原付等）
- 安心・安全の確保（バリアフリー・ユニバーサルデザイン、こどもまんなかまちづくり、機械式駐車場の安全対策）
- GX（緑化、EV等）、防災、DX（AVP、駐車場情報等）

※ 太字は制度改正（政省令・標準条例）、下線は既存制度活用（法・予算）、その他は自治体による運用（参考事例の充実）や今後の検討による対応を想定。

（１）駐車場の需給等の実態

近年、地方都市を中心に中心市街地の小規模平面駐車場の供給増加に伴う土地の低未利用地化や、配置の適正化が課題となっている一方、駐車場整備に係るマスタープランである駐車場整備計画について、7割の自治体では2016年以降改定されていないなど、駐車場について調査や検討が十分に行われていない自治体が多くなっていると推察されます。

海外では交通需要マネジメント（TDM）の一環として駐車場政策に取り組んでいる都市もあり、上限を定める附置義務制度や、附置義務の金銭代替・当該金銭により共同駐車場整備等を実施している都市もあります。

(2) 都市政策の動向

コンパクト・プラス・ネットワークの取組みとして、599都市において立地適正化計画が策定されている（令和6年12月末時点）一方、駐車場法の特例等による配置の適正化に取り組んでいる都市は3都市に留まっています。また、ウォークアブルの取組みが進められている中で、102の都市で滞在快適性等向上区域が設定されている（令和5年12月末時点）一方、駐車場法の特例等の導入都市は1都市に留まっています。

海外都市の調査によれば、西欧の多くの都市におけるビジョンは、「クルマ中心の都市」から、「持続可能なモビリティの都市」を経て、居場所としての都市空間を重視する「プレイスのある都市」へ移行する傾向にあるとされています。

図-2 都市政策の動向



(3) 駐車場を取り巻く動向

交通分野では、持続可能な公共交通・物流・観光の実現が求められており、過度な自家用車利用の抑制や、適切な荷さばき駐車施設の確保、観光バス乗降場所・駐車場の確保等が必要です。

また、自動車産業においても、CASEをはじめとした、100年に一度の自動車産業の変化の時期とされており、自動運転技術の活用や、車両のシェア&サービス化、電動化

等に対応した駐車場が求められています。また、新基準原付や特定小型原付（電動キックボード等）の車両の多様化に対応した駐車場の確保も必要となっています。

3. 具体的な施策の進め方

（１）計画的な取組み

駐車場政策の検討に当たっては、まちづくり・都市交通に係る計画との連携や産学官の連携による検討が重要です。駐車場の需給を把握するとともに、立地適正化計画や都市・地域総合交通戦略などの上位計画を考慮し、「目指すべき都市の将来像」を検討し、交通分担率や土地利用などの適切な目標を設定した上で、駐車場整備計画等の他の計画と併せて、もしくは任意の計画としてマネジメントに係る内容を含む計画を策定して進めていくことが望ましいです。

また、計画の検討や実施に当たっては、学識者や交通管理者、道路管理者だけではなく、エリアマネジメント団体や駐車場設置運営事業者等と連携して取り組むとともに、定期的な進捗確認や見直しが重要です。

本ガイドラインでは、マネジメントのための施策や手段について、駐車場の設置運営に係る規制や誘導を含む各種制度や取組事例を紹介しています。

(2) 施設の構造設備に係る施策

歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの選定等、街路それぞれの性格づけを踏まえた上で、駐車場の配置の適正化を図ることが重要です。そのためには、路外駐車場配置等基準の導入や附置義務駐車施設等のフリンジへの集約等に取り組む必要があります。

また、質の向上に向けて、駐車場の交通結節点としての機能の向上やまちの入口としての案内等の機能の充実、景観への配慮等により魅力的な駐車場を目指していく必要があります。

また、新基準原付、普通車や貨物車の大型化、リフト付福祉車両の高さなど、車両の変化に対応して、駐車区画の規格の見直しなどの対応が必要です。

（３）駐車場の整備（供給）施策

荷さばき車両（貨物車）用や自動二輪車用など、依然として十分に整備されない車種の駐車施設もある一方、供給の増加や公共交通分担率向上等により供給が過剰になっている地域が多くなっており、交通施策との調和や配置の適正化を含めた附置義務条例の見直しや制度の柔軟な運用により、区域や建築物の用途、車種ごとの量の適正化を進めていく必要があります。

また、駐車場の設置に伴う外部不経済に対して、土地利用や駐車場の量の適正化の対応が必要な地域も見られます。本ガイドラインでは、地区内の有料駐車場の設置禁止や交通規制に取り組んだ白川村等の事例を紹介しています。

(4) 各種政策課題への対応

1) 都市内物流の効率化

近年の宅配需要の増加への対応や、道路交通の円滑化等の観点を踏まえれば、路外における荷さばき駐車場の確保の重要性が高まっており、共同住宅を含めた荷さばき駐車施設の附置義務導入や、地域連携による荷さばき駐車施設の確保等により、都市内物流の効率化に取り組んでいく必要があります。

2) 観光客受入環境（観光バス等）整備

近年の訪日外国人観光客の増加等による観光バス（貸切バス）の無秩序な駐車による歩行者の安全性の低下や道路交通の支障、地域住民への影響を踏まえれば、観光バス駐車場・乗降場所の確保等の対策が必要となっています。観光バスの駐車場や乗降場所の整備・確保といったハード面だけではなく、路上駐車対策や、適切な情報提供、事前予約制導入など、ソフト面も含めた総合的かつ計画的な取り組みが必要です。

3) 多様なモビリティの駐車環境確保

自動二輪車の駐車場について、大都市部を中心に不足しているという声もあるほか、令和7年4月の改正道路交通法施行規則の施行により、小型自動二輪車に車両の規格が近いと想定されている新基準原付が登場しています。自動二輪車駐車施設の附置義務条例の導入や自転車等駐車場における自動二輪車の受入等により多様なモビリティの駐車環境の確保を進めていく必要があります。

4) 安心・安全、GX、防災、DX

わが国において、今後さらなる高齢化の進展が見込まれていることや、移動等円滑化により、高齢者や障害者が自立した日常生活や社会生活を営むことができる社会の構築に向けた環境整備が求められていること、子育て当事者が安心・快適に日常生活を送れる「こどもまんなかまちづくり」の観点を踏まえれば、駐車場における車椅子利用者用駐車区画や移動等制約者向けの優先区画の設置、移動等円滑化経路の確保、精算機等のユニバーサルデザイン対応等を含むまちなかにおけるバリアフリー化の推進が必要です。

また、機械式駐車場において、一般利用者の不注意や維持管理の不足等により死亡等の重大事故が発生していることから、安全対策の推進が必要となっています。

2050年カーボンニュートラルや、GX（グリーン・トランスフォーメーション）が大きな政策課題となっている中、駐車場においても、緑化や暑熱対策、エネルギーの効率的利用の取り組み等を進めていく必要があります。

また、近年は地域の防災施策と連携した駐車場の防災機能強化や、駐車場データの取得や活用、フラップレス化等の新たな技術を活用した駐車場の需給の適正化や質の向上の取組事例もあり、こうした取組みにより、まちづくりや交通に係る課題の解決も期待されます。

4. 標準駐車場条例の改正について

近年の共同住宅への配送需要の増加等に伴う荷さばき駐車施設の不足解消や車種ごとの駐車施設の需給の偏り解消、車両の大型化等に対応するため、地方公共団体が駐車場法に基づき定める条例の参考である「標準駐車場条例」を改正しました。

主な改正事項としては以下の通りです。

- 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加（配送需要の増加、物流2024年問題等の対応）
- 公共交通利用促進措置による附置義務緩和規定の追加（公共交通施策との連携）
- 集約駐車場への隔地に係る規定の追加（駐車場集約による歩行者安全性確保等）
- 既存の附置義務駐車施設の振替・緩和に係る規定を追加（車種ごとの需給の偏り等への対応）
- 車椅子利用者駐車施設の車高に係る基準の追加及び規模の変更（ユニバーサルデザイン・バリアフリーへの対応）
- 荷さばき駐車施設の車高に係る基準の変更（車両の大型化への対応）

また、令和7年3月7日に公布された駐車場法施行令の一部改正により、これまで、駐車場法において特定用途ではなかった共同住宅を特定用途に追加することで、地方公共団体の条例により共同住宅に対して附置義務制度の対象とできる地域が拡大しました。（令和8年4月1日施行）

本改正に伴い、地方公共団体における条例において、「駐車場法第20条第1項に規定する特定用途」として附置義務制度の対象となる建築物の用途を定義している場合、令和7年度中に条例の改正をしないと、本政令の施行日以降、現行の特定用途と同様の対象・基準が共同住宅に対して適用されることから、各種政策課題への対応と併せて、条例の改正が必要となります。

5. おわりに

近年の駐車場政策を取り巻く状況の変化等に適切に対応するためには、統合的な政策に基づき、駐車場の量や配置の状況を適切に把握してマネジメントし、適正化していくことが必要です。そのためには、国、地方公共団体、民間事業者がそれぞれの立場で連携して取り組んでいくことが重要です。

今回とりまとめたガイドラインでは、参考資料を含めて、さまざまな事例や駐車場関係のデータを盛り込んでいくところであり、地方公共団体の条例の見直しを含めて、取り組みが進んでいくことを期待しています。

2 各論 取組事例

2-1 ウォーカブルなまちづくりと駐車場施策の取組み

熊本市 都市建設局 都市政策部 市街地整備課

1. はじめに

本市では、今後の人口減少、超高齢社会の進行を見据え、都市の骨格を形成する中心市街地及び地域拠点に、市民が日常生活を営む上で欠かせない都市機能等を維持・確保し、これらを利便性の高い公共交通で結んだ「多核連携都市」を都市構造の将来像として掲げています。

特に『中心市街地』は、熊本の象徴である熊本城を有し、商業・業務機能等が多数立地する『熊本の顔』であり、熊本都市圏全体の経済成長をけん引する重要な拠点です。活力の低下等他都市と同様の問題を抱える中、魅力と活力のある中心市街地の形成に向けて、人中心の「昼も夜も歩いて楽しめる、いつまでも魅力的なまち」の実現を目指し、ウォーカブルなまちづくりに取り組んでいます。

このような中で、駐車場を“車の流れ”“人の動き”“土地利用”に影響を与える、まちづくりの重要なパーツと捉え、駐車場の観点から人中心の都市空間の形成を推進するために、まちなか駐車場適正化計画を策定し取組みを進めています。

2. 熊本市中心市街地ウォーカブルビジョンの策定

中長期的な視点で目指すまちの姿と方向性を示したビジョンを共有しながら、市民の皆さまの興味関心を高め、官民連携してウォーカブルなまちづくりを進めるため、令和7年3月に「居心地のいい歩いて楽しめるまちなか未来図（熊本市中心市街地ウォーカブルビジョン）」を策定しました。

本ビジョンの対象区域は、熊本市中心市街地活性化基本計画に定める中心市街地の区域約415haです。「通町筋・桜町周辺地区」「熊本城地区」「新町・古町地区」「熊本駅周辺地区」の4つの地区で構成されています。

本ビジョンでは、本市が目指すウォーカブルなまちを実現させるため、対応の方向性と目指すウォーカブルなまちの姿を設定しました。対応の方向性は以下の3つです。

- ・「つくる」
安心して快適に過ごせるまちなか（ハード面）
- ・「つかう」
多様な過ごし方ができるまちなか（ソフト面）
- ・「つなぐ」
快適に移動できるまちなか（モビリティ）

対応の方向性に基づいた取組みを総合的、一体的に講じ、官民連携して本市の目指すウォーカブルなまちの姿である「多様な人々が開かれた空間で居心地よく快適に過ごせるまち」の実現を図ります（図－1）。

図－1 目指すウォーカブルなまちの姿



実現に向けた施策展開イメージとして、本市で進めている取組事例をご紹介します。

①歩行・滞在空間等の拡充（花畑広場周辺）

花畑広場は、市道を廃止し、歩行者空間に転換を行った先進的な取組みです（写真－1）。現在、広場と熊本城を結ぶ熊本市民会館前における歩行・滞在空間の拡充を検討しており、桜町・花畑周辺地区のデザインコンセプトである「熊本城と庭つづき『まちの大広間』」のもと空間づくりを進めています。

写真－1 花畑広場



②自転車活用推進

シェアサイクルの導入により、中心市街地の回遊性向上を図るとともに、交通結節点周辺へのポートを充実させることで、自動車から公共交通への転換を促進します。また、自転車走行空間や駐輪場の整備により、自転車が安全で快適に利用できる環境整備を進めます。

3. まちなか駐車場適正化計画（R4.3策定）

（1）基本方針と施策

これまでの駐車場を“つくる”施策により、現在は駐車需要に対応する、十分な量の駐車場を確保できている一方で、無秩序な量の整備により都市のスポンジ化等のさまざまな課題が生じています。加えて、小規模な駐車場（500㎡未満）では構造等に基準がなく、出入口で歩行者との交錯が多く生じるなど、安全性に課題がある駐車場が散見され、歩行環境の悪化等の課題が発生しています。これを踏まえ、駐車場をコントロール（量や配置等を適正化）し、まちづくりに活かすため、以下の3つの基本方針に基づき施策を推進しています（図－2）。

・基本方針①「土地利用」の視点

駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的な配置を促進し、地域経済の活性化等に活かす。

・基本方針②「交通円滑化」の視点

駐車場利用（自動車利用）の適正化を図り、交通円滑化に活かす。

図－2 まちなか駐車場適正化計画の概要イメージ



・基本方針③「使い方」の視点

駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす。

（2）近年の取組み

1）駐車場附置義務条例の改正（R4.10施行）

駐車場附置義務条例は、駐車場整備地区内において一定規模以上の建物の新築等を行う場合に駐車場の整備を義務付ける条例です。条例の改正により台数の緩和等（以下3点）を行い、土地・建物の有効利用や交通円滑化の促進等に取り組んでいます。

①附置義務台数の緩和

附置義務台数を従来の2分の1（例：特定用途:300㎡→600㎡ごとに1台）とするとともに、公共交通の利用促進措置に取り組む場合はさらなる台数の緩和を可能としました。

②設置位置の緩和

従来、建物の敷地から概ね200mとしていた隔地距離を500mに緩和しました。また、この緩和とともに、集約駐車施設の認定制度を開始しました。

③車椅子利用者や荷さばきのための駐車場の確保

不特定多数の方の利用や集配等が見込まれる、特定用途の建物（百貨店、事務所など）に、車椅子利用者や荷さばきのための駐車場の整備を義務付けることとしました。

2）小規模駐車場届出条例の制定（R4.10施行）

都市再生特別措置法に基づく駐車場整備の届出を義務付ける条例を制定しました。滞在快適性等向上区域内で駐車マスの合計面積が50㎡以上の駐車場を整備する場合は届出が必要であり、届出内容を基に市が基準（路外駐車場配置等基準）との適合を確認、指導等を実施し、歩行者の安全性に配慮した駐車場整備を促進することとしました。

4. おわりに

今後、ウォーカブルなまちづくりをさらに推進していくには、ハード・ソフトを含め、交通・経済・観光・文化・環境等を含む多分野にまたがるさまざまな取組みを面的に広げていく必要があります。ビジョンの実現に向けては、市民、事業者、行政がそれぞれの得意分野を活かし、役割分担しながら連携して取り組みます。

また、まちなか駐車場適正化計画策定後、条例の改正等を行いました。駐車場施策は効果の発現に期間を要するものも多く、粘り強く取組みを進める必要があります。今後の社会情勢の変化、技術革新による駐車場のあり方の変化にも対応しながら、今後も計画の推進を図ってまいります。

2-2 公共交通の充実と一体で取り組む都心部における駐車場の適正化

宇都宮市 都市整備部 NCC推進課

1. はじめに

宇都宮市は、東京から北に約100km、栃木県のほぼ中央に位置し、面積417km²、人口約51万人の中核都市です。

本市は、人口増加やモータリゼーションの進展に伴い、市街地の面積が約40年間で4,500haから11,500haへと約2.5倍に拡大してきました。代表交通手段分担率を見ると、1992年から2014年にかけて、自動車の割合が57.6%から72%まで増加している一方で、その他の交通手段の割合は減少しており、自動車依存が高い状況にあります。

このような急激な自動車社会の進展に伴う路上駐車増加などに対応するため、平成3年に「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」を制定し、一定規模以上の建築物に対して駐車場の附置義務を課し、適切に駐車台数を確保してきました。

こうした中、本市では人口減少や少子・超高齢社会の到来を見据え、持続的に発展し続ける都市の姿「ネットワーク型コンパクトシティ（以下、「NCC」という）」の実現を目指しており、特にNCCの核となる都市拠点（都心部）においては、ライトライン（LRT）を基軸とした公共交通と一体となった人中心の居心地の良いウォーカブルなまちづくりに取り組んでいます。

本稿では、NCCの実現に向けた公共交通の充実と一体となって取り組んでいる都心部における駐車場の適正化についてご紹介します。

2. NCCの形成に向けたまちづくり

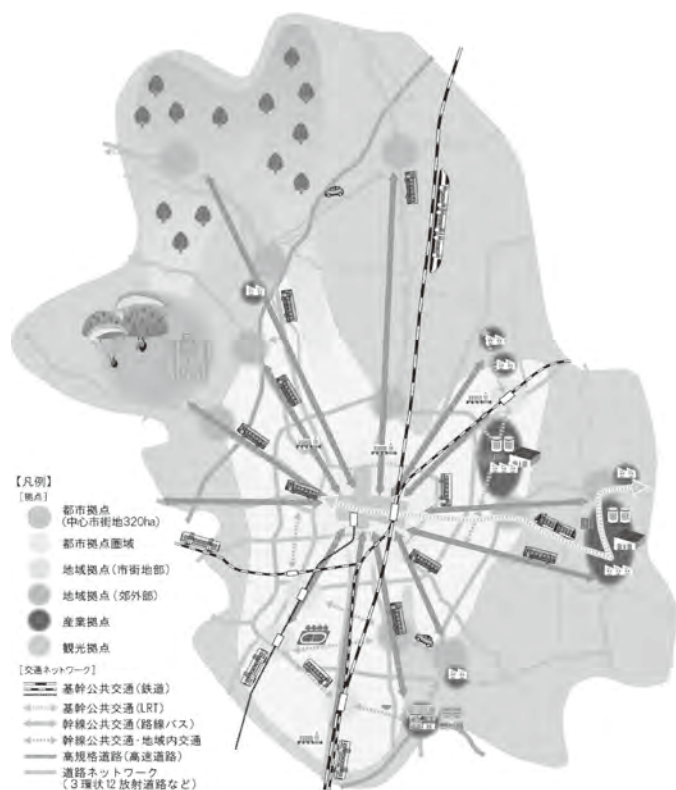
NCCの形成は、本市の成り立ちを踏まえ、都心部を核としながら、各地域の特性を生かした拠点を形成する『コンパクト化』と、都市の骨格となる交通網から日常生活の身近な移動を支える交通網に至るまで、階層性のある交通の『ネットワーク化』に取り組むものです（図-1）。

このNCCを支える公共交通の基軸として、南北方向の鉄道に加えて、東西方向には、高い輸送力や定時性、速達性を備え、鉄道との連携による広域的なネットワークを形成するとともに、沿線地域の活性化や産業の振興など、多くの効果が期待できるLRTの整備に取り組んでいます。

LRTの整備については、JR宇都宮駅東口から芳賀・高

根沢工業団地まで延長14.6kmを優先整備区間とし、令和5年8月に開業を迎え、現在は、JR宇都宮駅西側（以下、「駅西側」という）への延伸に向け、軌道事業の特許申請に係る調査・検討を行っています。

図-1 将来都市構造のイメージ



3. 都心部まちづくり

駅西側は宇都宮発祥の地として栄えてきた都心部が広がっており、ライトラインの延伸は、都心部の人や車の流れを変化させ、まちの魅力やポテンシャルを大きく向上させる好機であると考えています。

こうした好機を的確に捉え、市民・事業者・行政等が共にまちづくりに取り組むため、都心部の新たな将来像として「都心部まちづくりビジョン」を令和4年2月に策定しました。さらに、本ビジョンの実行計画として、市民の活動を支える多様なまちの機能充実や人中心の居心地の良いウォーカブルな空間づくり等を総合的に推進する「都心部まちづくりプラン」（以下、「プラン」という）を令和6年2月に策定しました。

本プランでは、道路と沿道の民地が一体となった居心地の良い『街路空間』の創出に官民共創で取り組むため、道路空間を人や自転車、自動車などがこく使い分ける「使い方」や、使い方に応じた「デザイン」、施設などの「都市機能」、駐車場などの「交通機能」といった視点ごとに、本市ならではのウォーカブルなまちの姿を示しました(図-2)。

図-2 本市ならではのウォーカブルなまちの姿



こうしたウォーカブルなまちの実現に向けては、環状道路などを「広域的な移動で使う道路」、沿道に商店街を有する道路などを「人の通行や滞在・活動で使う道路」と位置付け、道路空間の役割や使い方を踏まえたさまざまな施策を展開することとしました。

4. 公共交通の充実と一体となった駐車場の適正化

プラン策定時の調査で、都心部における附置義務駐車場の台数が約4,300台設置されているとともに、駐車場の密度が約100台/haと、他都市と比べても多く、供給過多となっていることが把握されました(令和4年4月時点)。

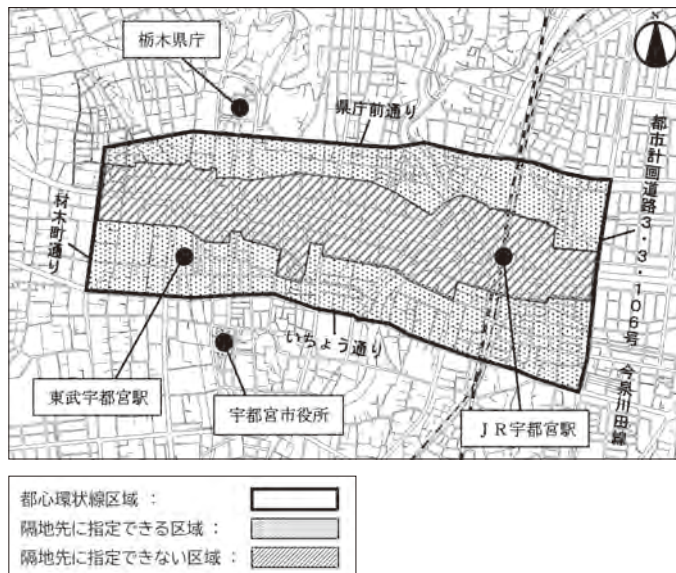
こうした現状からも都心部まちづくりにおいては、ウォーカブルなまちの素地を整えるため、街なかへの過度な自動車流入の抑制や民有地の有効活用につながる駐車場の量や配置の適正化を段階的に取り組んでいます。

この取組みの第一弾として、令和5年3月に都心部の骨格となる都心環状線の内側を「都心環状区域」とし、附置義務駐車場の設置基準の緩和・見直しを行いました(図-3)。

まず、設置基準の緩和については、本区域において、商業施設や病院など「特定用途」について、これまで150m²につき1台設ける必要があったところを半分の300m²につき1台に緩和するとともに、さらに、公共交通利用促進のPRや従業者のエコ通勤の実施などに取り組む事業者には台数緩和の上乗せを適用し、駐車場の量の適正化を図っています。

次に、設置基準の見直しについては、自己敷地内で設けることが基本の附置義務駐車場ですが、特例的に概ね200mまで隔地による設置を認めていた制度を見直し、隔地距離を撤廃しつつ、ウォーカブルなまちの中心となる大通り沿線に隔地先に指定できない区域を設定することで、都心環状線周辺へと附置義務駐車場の誘導を図っています。

図-3 附置義務駐車条例における区域設定



今後は、都心環状線周辺に附置義務駐車場を集約する駐車施設を整備・誘導するとともに、集約駐車施設周辺にシェアモビリティポートを充実させ、駐車場から街なかへの目的地までのアクセス性の向上に取り組む考えです。

さらには、まちのDX化や脱炭素社会の実現など都市全体の課題への貢献という観点から、満空情報の発信やEV充電施設の充実など駐車場の質の適正化など、施策の強化を検討してまいります。

5. おわりに

本市では、公共交通の基軸となるライトラインの整備により、市民等の移動の仕方が変容しつつある中、「駐車」という交通機能の在り方も転換期を迎えようとしております。

今後は、交通結節の要衝となる鉄道駅などでは、車から公共交通へ乗り換えるための駐車需要も増えることが予測され、エリアの特性に応じた需要の変化を見極めながら駐車場の適正化に取り組んでいくことも重要になってくると考えています。

ご紹介した取組みは、こうした駐車場適正化の第一歩となるものです。人中心のウォーカブルなまちづくりをいっそう推進していくためにも、その土台となる交通環境づくりに向け、引き続き駐車場の適正化に取り組んでまいります。

2-3 なんば広場創出・なんさん南北通り 歩行者空間拡大のための駐車場立地対策

(有)ハートビートプラン 岸本しおり

1. 民間発意で実現した「なんば広場」

南海なんば駅前に広がる「なんば広場」は、かつて車道とタクシープールとして利用されていた場所でした。それが今では、日常的に人々が滞留し、時にはイベントが行われる広場に生まれ変わっています。広場化する計画は、2008年に地元発意でスタートし、その後、2016年、2021年の社会実験を経て、15年かけて2023年に広場部分が先行完成しました。本プロジェクトの大きな特徴は、地元発意でスタートし、官民連携で実現された点にあります。

写真-1 なんば広場 ビフォー(左)とアフター(右)



駅前を広場化する構想は、2008年になんさん通り商店会より提案されたことがきっかけでした。なんば広場に接続するなんさん通り商店会は、駅前が広場になることで、エリア全体の回遊性が高まり、なんさん通りへ人の流れを増やせるのではないかと狙いを持っていました。その後、地域で開催された勉強会の中で、「広場北側に『なんさん通りへ抜ける南行き一方通行の車道』を残す計画であれば、周辺交通に大きな影響を及ぼさない」というシミュレーションの結果が出たことにより、構想はより現実的なものとなりました。これを受けて、2011年には地域の町会・商店街・企業など27団体が参加する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」(以下「協議会」という)が設立され、広場化に向けた本格的な検討が開始します(弊社は、協議会のコンサルタントとして、2011年よりこのプロジェクトに関わっています)。

現在はインバウンドなど多くの観光客が訪れるなんばエリアですが、当時はインバウンド旅行者も少なく、梅田のグランフロント大阪やあべのハルカスなど、大阪市内の他のエリアで大規模開発が進んでおり、エリア間競争に負けるのではないかと危機感が強くありました。元々、なんばエリアは、複数の商店街がネットワークされた、歩いて巡る楽しさにあふれたエリアでした。駅前を広場化するこ

とにより、その魅力をさらに強化し、回遊性を高め、他には負けない魅力的なエリアとなることが広場化の狙いの一つです。また、なんばエリアは治安面に課題を抱えており、街の玄関口である駅前の空間を広場化し、駅前に人々が憩う風景を創出することで、安全安心なエリアとしてのイメージを変えていくことも、目的の一つでした。

2. 一方通行化案から 完全歩行者空間化プランへ

シミュレーション上では問題ないと出ていた一方通行化の整備プランを検証するため、2016年に社会実験を実施しました。その結果、問題がないことが証明され、官民が合意した計画として「なんば駅周辺道路空間再編に係る基本計画」が策定されます。

しかし、2019年の警察協議により「広場北側に車道が残るプランだと歩行者の乱横断など安全性に課題がある」と指摘され、交通再編プランの再検討を求められます。強固な防護柵の設置や誤進入車が転回できるロータリーの設置など、警察の指摘をそのまま受け止めると、広場ができることで物理的にエリアを分断してしまうプランになり、広場化で目指している回遊性向上の逆効果になってしまうため、根本からの再検討が必要となりました。

再検討のポイントは「一般車の通行制限」と「荷捌きの再編」だったため、まずは、荷捌きの現状を理解するために、地元メンバーで荷捌き車両の調査を行い、停車位置・時間・納品先などのデータを取得し、警察から指摘される多様な条件を踏まえたシミュレーションを行うことで、実現に向けた課題を明らかにしていきました。その後、1年半かけてプランを見直し、なんさん南北通りを荷捌き車両限定とし、段階的な時間規制の運用を行うことで、広場部分を完全歩行者空間化する案となりました。

3. 一般車の通行規制実現のための 駐車場立地への対策

一般車の通行規制実現には、なんさん南北通りの既存の一般車向け駐車場の移転と新規の一般車向けの駐車場がで

①既存の附置義務駐車場の代替地移転

②建築協定による駐車場規制

4. 地元発意だからこそその丁寧な合意形成

また、なんさん南北
通りの建築協定につ
いては、なんさん通り商
店会が主体的となって
合意形成を進め、協定
締結につながりました。

このように、地元発意だからこそそのネットワークと熱い想いで、丁寧に関係形成を重ねたことが、広場化・歩行者空間の拡大の実現につながっています。

2021年に社会実験で新たな交通再編案を検証したのちに、2023年に広場部分が先行オープン。2025年3月末には、なんさん南北通りを含む全体が完成しました。

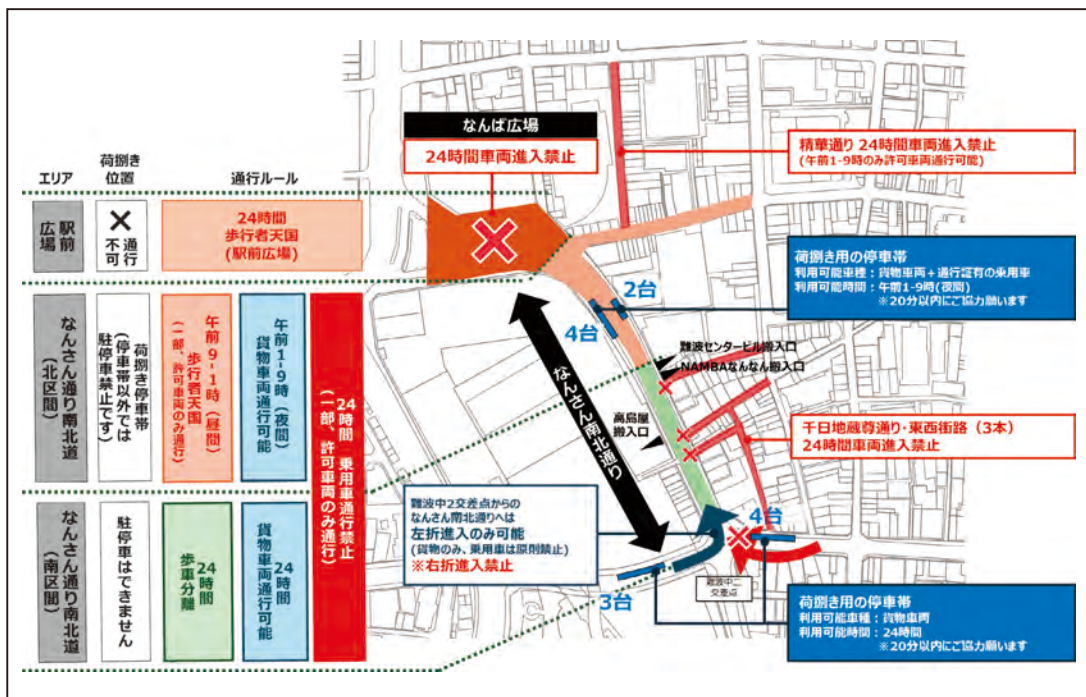
写真-2 なんさん南北通り ビフォー(左)とアフター(右)



なんば広場は、民間による管理運営を行い、広場の利活用（広場貸出や広告事業）で得られた収益を広場の維持管理（清掃・警備など）やエリアへの再投資に還元していくことを目指しています。今後、なんば広場・なんさん南北通りでは「歩行者利便増進道路制度」が導入され、歩行者空間化された道路の利活用がさらに進んでいく予定です。

広場が完成し、当初の想いを実現するスタートラインに
ようやく立つことができました。17年前からの熱い想いを
さらに昇華させ、次世代につなげられるように、魅力的な
運営・持続的な運営体制を、これから構築していきます。

図-1 なんば広場周辺 交通ルール



2-4 地元との協働による荷さばき対策の取組み

豊島区 都市整備部 都市計画課 足立 貴俊・井元 美月

1. はじめに

本区は、東京23区の西北部に位置し、面積は13.01km²、人口は294,644人（令和7年1月1日時点）で、日本一の人口密度を有しています。

本区において、首都東京の北西の玄関口であるとともに、多様な機能集積の一翼を担う副都心としての役割を担う地域が「池袋」です。池袋駅は、1日あたりの乗降客数が200万人を超える国内でも有数のターミナル駅であり、業務、商業、文化・交流など多様な機能が集積するだけでなく、居住エリアとも近接しており、年齢や性別、国籍を問わず、誰もが気軽に訪れることができる魅力を有しています。

平成27年に「池袋駅周辺地域」が特定都市再生緊急整備地域の指定を受け、都市再生事業の検討が進んできたことや国での「人中心のまちづくり」「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」に向けた各種制度の拡充を契機として、令和2年に「池袋副都心交通戦略（以下、「交通戦略」という）」を更新しました。

交通戦略の中で目標として掲げている「駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しいまち」の実現に向けて、さまざまな駐車・交通施策に取り組んでいます。

2. 池袋地区駐車場整備計画の策定（2018）

（1）計画策定の背景

交通戦略に示す「駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しいまち」を具現化するためには、池袋駅前に集中する自動車利用を駅前以外の場所に誘導していくなど、人中心の交通環境の実現に向けた対策を実施する必要があります。

これらの実施にあたっては、新たな駐車施設の適正な整備や既存の駐車施設の有効活用など、総合的な駐車対策を推進していく必要があり、駐車施設に関する基本方針となる「池袋地区駐車場整備計画」を策定しました。

（2）池袋地区における駐車施設の課題

池袋地区における駐車施設の課題として、「乗用車駐車施設の余剰」や「荷さばき対応駐車施設の不足」等があります。

乗用車の駐車施設については、現状で供給量が需要量を上回っており余剰が生じています。一方、貨物車の駐車施設については、供給量が需要量を下回っており不足が生じているのが現状です。

3. 池袋地区駐車場地域ルール策定の（2020）

（1）策定経緯

前述のように、池袋地区では、乗用車の駐車施設には余剰がある一方、貨物車の駐車施設については不足が生じています。このような状況から、乗用車の駐車施設が過剰に発生するとともに、違法路上駐車や路上荷さばき等から交通状況や歩行環境への悪影響も生じていました。

また、池袋地区内の歩行者を最優先にする道路においては、小規模敷地の個別建て替えに際し、駐車施設出入口を設けると、歩行者空間やまちなみの連続性を確保することが困難となるなどの課題があり、このような池袋地区の特性に応じた駐車施設整備のルールが必要でした。

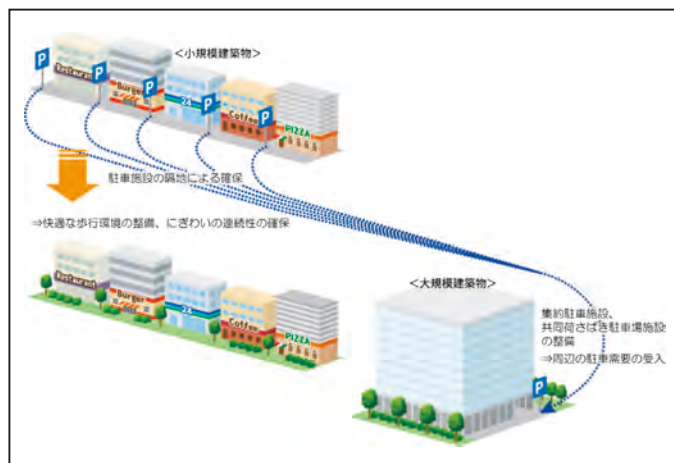
これらの背景を踏まえ、本地区独自の駐車施設の整備基準を有する「池袋地区駐車場地域ルール（以下、「地域ルール」という）」を策定しました。

（2）地域貢献内容

地域ルールの目的である歩行者優先のまちづくりを実現するためには、フリンジ・集約駐車施設整備の促進、荷さばき駐車施設の確保等の総合的な駐車・交通対策の実施が必要となります。

そこで、地域ルールを適用する事業者には、駐車施設の

図ー1 駐車施設の隔地・集約イメージ



附置義務を緩和する代わりに、共同荷さばき駐車施設の整備等の地域貢献に協力してもらいます。

4. 荷さばきルールの策定（2020）

（1）策定経緯

交通戦略で目指している歩行者優先のまちづくりを進めていくにあたり、「安全で快適な歩行者空間の創出」と「物流」の両立を図る必要があります。しかし、特に歩行者が多い区道とその周辺エリアにおいては、商業施設が立ち並んでおり、荷さばき車両等の路上駐車が常態化していました。

上記課題への対応として、学識経験者、地元関係者、貨物運送・商業・駐車場事業者、行政機関等で構成する協議会を立ち上げ、課題となっているエリアの荷さばきに関するルール（以下、「荷さばきルール」という）を策定しました。

（2）荷さばきルールの内容

- ・対象：歩行者が多い区道とその周辺エリア
- ・ルール1：荷さばきの曜日・時間帯の指定
➡特に歩行者の多い土日休日の昼間は荷さばきを避ける時間帯を設ける

図－2 荷さばきの曜日・時間帯の指定



- ・ルール2：推奨する荷さばき駐車場所の指定
➡路外の民間駐車場等やパーキング・メーターの活用促進

図－3 推奨する荷さばき駐車場所の指定

①路外の民間駐車場等*の活用



*時間貸し駐車場、共同荷さばきスペース等

②パーキング・メーター等の活用



（3）活動内容

荷さばきルールを守ってもらうために、春と秋に特定エリア内で荷さばきを行っているドライバーに対し、前述した協議会が周知活動を行っています。

写真－1 ドライバーへの荷さばきルール周知活動の様子



写真－2 南北区道周辺荷さばきルール運用協議会のメンバー



また、周知活動と併せて、共同荷さばき駐車施設の確保にも取り組んでいます。

たとえば、公共施設内に共同荷さばき駐車施設を整備することや、民間施設内に地域ルールの地域貢献策として共同荷さばき駐車施設の整備することを推進しています。

写真－3 共同荷さばき駐車施設の設置事例



5. おわりに

交通戦略の中で目標として掲げている「駅からまちなかへの人の流れを生み出し、住む人、訪れる人にとって楽しいまち」の実現に向けて、今後も地元や荷主、運送事業者と協働して荷さばき対策を進めていきます。

1. はじめに

本年2月、米国カリフォルニア大学ロサンゼルス校(UCLA)のドナルド・シャープ名誉教授が86歳でこの世を去りました。シャープ教授は、経済学の観点から駐車に関するコストを分析し、都市や交通におけるさまざまな問題がこれに起因していることを指摘しました。この成果をまとめ2005年に出版された著作『The High Cost of Free Parking』は多くの都市計画関係者に影響を与えました。当時路上駐車管理の研究に取り組んでいた筆者も、その広い視野と斬新な発想に、大きく刺激を受けた一人です。本書では附置義務駐車場をはじめとする駐車場政策にも多くの分析と考察がなされており、本号の特集テーマである駐車場マネジメントについても大きな示唆を与える内容ですので、本稿で紹介したいと思います。

2. 『The High Cost of Free Parking』

本書は3つのパートで構成されています。第1部では、都市計画の下で駐車場がどう整備されてきたかを検証します。モータリゼーションで自動車が増え路上駐車が増え、市民の不満を受けて1930年代に行政が土地開発者に駐車場整備を求め、附置義務制度が始まりました。これにより自動車を利用しやすい環境が整い、多くの移動で自動車利用が選択されるようになりました。しかし本来、増加する駐車需要への対応には駐車場を増やすか課金で需要を抑えるかがあり、前者を採用したことで対策が新たな問題の種になったとシャープ教授は指摘します。無料で駐車ができても駐車場整備は無料ではなく、その費用は商品価格や家賃に転嫁されています。UCLAの駐車場整備費用を元に試算すると、整備コストは1台あたり\$22,500、40年利用と仮定して渋滞や排出ガスなどの外部費用も加味すると1台1ヵ月あたり\$244かかっています。一方で運転者はその費用の4%しか負担しておらず、残りは財・サービスの価格として広く転嫁されています。米国の住宅統計を元に推計すると、附置義務が課された賃貸住宅の家賃は約17%高くなっており、自動車を持たない人もそれを負担しています。他にも事業の拡張や建物の再利用が困難になる、高密度な開発を妨げスプロール化が進展する、殺風景で魅力に乏しい景観を生み出す、など多くの負の影響があることを踏ま

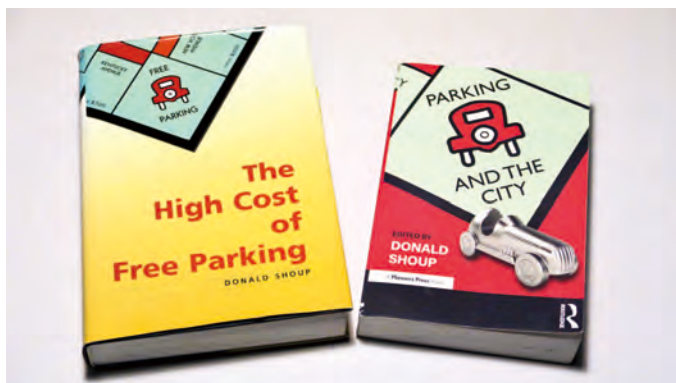
え、附置義務は自動車利用者への補助金に等しく、都市計画で最大の失敗であると批判しています。そして、この附置義務に代わる方法を2つ提示しています。1つは駐車場整備賦課金(In-Lieu Fees)で、開発者が駐車マス整備の代わりに行政に賦課金を納め、行政が公共駐車場を整備するというもので、より柔軟な整備が可能になります。もう1つは需要抑制で、例えば従業員用駐車場の場合は公共交通の通勤定期券を配布したり、駐車場を利用しない従業員に現金を支給する「Parking Cash Out」という制度を設けたりする方法を示しています。

第2部では、安すぎる路上駐車が多くの問題を引き起こしていることを述べています。米国内外の16都市を調査した結果、無料の空き路上駐車マスを探すためのうろつき走行は平均8.1分、交通流の約30%を占めていました。これにより運転者は駐車料金を支払わないかもしれませんが、代わりにうろつき時間を支払っています。しかも前者は自治体の収入として公益支出に使えるのに対し、後者は誰の収入にもなりません。他にも燃料の浪費、渋滞、大気汚染、地球温暖化などを生み出しています。路上駐車は純粋な公共財ではなく無料である必要もないので、これを有料とし常に15%程度空きマスがあるような、需要に応じて変動する市場価格を課金すべきとシャープ教授は提言します。そうすれば支払い意思額の低い人は車の利用を控えるので、うろつき走行はなくなり、路外駐車場整備も不要になります。ロンドンでは路上駐車課金を4倍にしたところ、用務の所要時間は66%減少したということです。ただ、課金は一般に有権者(≒運転者)には反対される施策です。

そこでこれを実現する方策として、第3部では、路上駐車に市場価格を課金すること、その収入をその地区に還元すること、附置義務を廃止すること、の3つの方策を提案しています。路上駐車課金はロードプライシングと同様に超過需要を抑え資源を配分するのに有効で、しかもより簡単な技術で実現できます。課金で得られた収入は、自治体の一般財源とし公共交通の整備などに充ててもよいのですが、よりローカルな歩道整備や植栽管理、電線地中化のような改善に充てる方が効果的だとシャープ教授は主張します。その方が効果が目に見えて、地域住民が課金を支持するのはもとより、違法な路上駐車に対する監視も働くというわけです。一方の附置義務制度については廃止してよいと述べています。そうすれば車利用者は徒歩や公共交通に転換し、開発者は土地を何に使うか選択でき、それまで転嫁されていた費用がなくなるので駐車以外のすべての財・

サービスの価格が低下します。仮に路上駐車課金額が上昇してもなお駐車したい運転者が増えれば、駐車場事業者が参入して駐車場共有を増やします。そして以上の議論をまとめ、コスト負担が不公平で自動車依存を助長し都市を衰退させる附置義務制度を続けるのか、駐車のコストを明示して分離し自動車利用や土地利用を各自に選択させ都市を再生する新たな方策を選ぶのかを問うて、本書の結びとしています。

写真－１ シャウプ教授の編著書



3. 『Parking and the City』

『The High Cost of Free Parking』の13年後、2018年に出版されたのが『Parking and the City』です。この本ではシャウプ教授が編者となり、前書で示された3つの提案に沿ったさまざまな研究報告や事例紹介が、総勢45名の著者により分担執筆されています。取り上げた事例は米国内にとどまらず、中米、欧州、アジアの都市も含まれています。本稿ではそのうち附置義務の廃止に関連するものを紹介します。

ロンドンでは2004年、それまでの附置義務制度を廃止し、代わって開発単位（例えば住宅1戸）あたり整備できる駐車マス数を制限する上限規制を導入しました。以降2010年までの204,181戸分の住宅開発事例を調査した結果、実際に整備された駐車マス数は上限値の68%であることがわかりました。これは、従前の附置義務により住宅開発者が望まない駐車場が多く整備されていたことを示すと同時に、開発者が住宅販売に有利だと判断すればある程度の駐車場は自発的に整備されることも意味しています。

メキシコシティでは1973年からすべての土地利用で附置義務駐車場が求められており、2009年から2013年の

251の開発事例を調査した結果、駐車場は他のどの土地利用よりも面積の伸びが大きく、開発面積の42%が駐車場として整備されていました。また、小売の場合は附置義務水準より平均で22%多く駐車場が整備されており、広い駐車場が集客に有利ということを表しています。2017年、メキシコシティは附置義務制度を廃止し代わって上限規制を導入しました。新たな上限値は、土地利用の種類に応じて、元の附置義務の下限値をそのまま採用したもの、若干上下させたものが使われています。これと並行して、ecoParqという路上駐車管理システムも2011年から導入されています。結果はまだ現れていませんが、さらに公共交通が便利な中心地区で上限値に近い駐車場を整備しようとする場合は、追加負担を求める制度も検討されています。

誌面の都合で紹介できませんが、本書には他にも路上駐車課金やその収入の還元についての実践例も多数報告されており、駐車マネジメントに関する世界の潮流を理解することができます。

4. まとめと日本への示唆

これらの書籍は、私たちが無意識に求めてきた「(無料の)十分な量の駐車場」が、いかに高いコストの上に成り立つかつさまざまな歪みを生み出しているかを明らかにしています。そして、その解決策を具体的かつ実用的な方法で示しています。それらは日本にも適用可能と考えられますが、その場合、路上駐車課金と取り締まりもあわせて適切に行う必要がある点には注意が必要です。実践された対策は長いものでも十数年程度であり、これまでに整備された駐車場の膨大なストックも考慮すると、自動車分担率を減少させたり都市構造を変化させたりするという結果にまでは至っていないように思われますが、今後そのような変化が次第に現れてくるのか、注目したいと思います。

日本は世界的に見れば公共交通の利便性が高く、自動車にそれほど依存していない社会と認識されています。しかし、附置義務制度を中心にこれまで駐車場整備を推進し、近年では駐車場が余りつつある一方で、公共交通の減便・廃止や中心市街地の衰退を招いている日本の状況は、シャウプ教授が指摘した問題とまったく同じ構造であると言えます。駐車場を単なる自動車トリップの受け皿として扱うのではなく、駐車問題を糸口に自動車利用のあり方や都市の望ましい姿を問うシャウプ教授の視点に、我が国の都市計画が学ぶ点は大いにあるものと考えます。

参考文献

- 1) The High Cost of Free Parking (2005) , APA Planners Press
- 2) Parking and the City (2018) , Routledge



駐車場が土地利用の多くを占める日本の地方都市
＜写真提供：田中伸治＞



米国のショッピングモールの駐車場＜写真提供：田中伸治＞



なんば広場・道路空間再編のビフォー（左）とアフター（右）（大阪市）＜写真提供：(有)ハートビートプラン＞



ライトライン（LRT）（宇都宮市）＜写真提供：日本交通計画協会＞



共同荷さばき駐車施設の設置事例（豊島区）



ウォークアブルなまちづくりの取組事例：花畑広場（熊本市）