

我が国における駐車場の集約化・配置適正化の状況と今後の課題

The Situation of Parking Aggregation and Placement-Optimization in Japan and Future Issues

松本浩和* 青野貞康* 加藤桃子** 須永大介*** 正木 恵** 石神孝裕****

By Hirokazu MATSUMOTO, Sadayasu AONO, Momoko KATO, Daisuke SUNAGA, Megumi MASAKI and Takahiro ISHIGAMI

1 はじめに

我が国の駐車場は、昭和32年の駐車場法制定以降、道路交通の円滑化を目的に、量的整備が着実に進められてきた。その一方、昨今、駐車場を取り巻く環境は大きく変化しており、駐車場の質的向上が重要な課題となっている。

駐車場は移動手段である「クルマ」から活動場所である「街」への乗換口としても位置付けられるため、各交通モードの動線をふまえ地区交通計画と一体となって整備・運用されることが求められる。その際には、歩行者との錯綜等の問題が発生するため、当然ながら交通安全の観点にも配慮が必要である。

さらに駐車場は都市空間の中でかなりの部分を占めることから、街並みの景観に与える影響が大きい。小規模な路外駐車場が乱立されると、有効な土地利用へも悪影響を与えることになる。従って、駐車施策は道路交通の円滑化という目的だけでなく、中心市街地活性化の観点からも重要な施策となりうる。

本稿では、日本における駐車施策に関する変遷として附置義務駐車場等の基礎的データ及び駐車場法制に関する近年の動きを概観したうえで、駐車場の質的整備方策の一つとして促進が求められている駐車場の集約化・配置適正化について、全国の自治体における取組状況を紹介するとともにその課題について考察を行う。

なお、本稿の内容は、当研究所が国土交通省都市局街路交通施設課から業務を受託したことを契機とし、業務内容もふまえ考察・整理したものである。

2 我が国のこれまでの駐車施策

(1) 駐車場の収容台数

国土交通省調べ¹⁾による各年度末時点の駐車場整備台数及び自動車保有台数を図-1に示す。平成10年以降は自動車保有台数が横ばいの傾向を示しているのに

対し、駐車場の収容台数は増加を続けており、駐車場総台数は平成27年度末で約499万台に達している。このうち附置義務駐車施設が約311万台と約62%を占め、次いで届出駐車場が約176万台と約35%を占めている。

路外駐車場のうち、規模が500㎡未満のものについては届け出の義務が無く、図-1の統計には含まれていないものの、近年では未利用地の暫定利用として、いわゆるコインパーキングの設置が進んでいる。日本パーキングビジネス協会²⁾によると、500㎡未満のコイン式駐車場の車室数は、平成23年の約43万から平

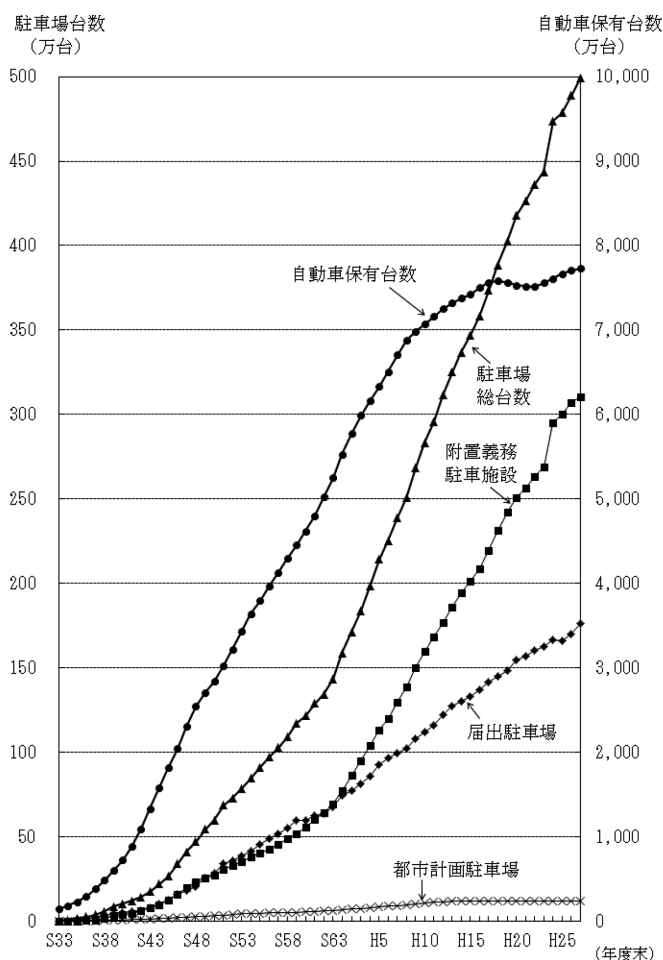


図-1 駐車場整備台数及び自動車保有台数の推移¹⁾

* 都市交通研究室 研究員 博士(工学) ** 都市交通研究室 研究員 *** 交通まちづくり研究室 室長 **** 都市・地域計画研究室 室長

成27年の約62万と、約44%（年率約13%）増加している。なお、ここでいうコイン式駐車場とは、賃借・自社物件を問わず、附置義務駐車場及びその他の駐車場においてコイン式駐車場運営会社が運営する駐車場を指しており、附置義務駐車施設等の一部も含まれている点に留意が必要であるものの、一般的に利用可能な駐車場の車室数は図-1に示す台数よりもさらに大きくなることは確実である。

(2) 駐車場法制に関する近年の動き

ここで平成以降の主要な駐車場法制に関する動きについて述べる^{3),4)}。

平成3年度には、駐車場法の改正がなされ、駐車場整備地区の対象区域の拡大や駐車場の整備計画の創設がなされた。その他、附置義務対象建築物の延床面積下限の引き下げが行われており、これは駐車場の量的整備促進を意味する。

平成6年度には、標準駐車場条例が改正され、荷さばきに伴い発生する駐車需要への対応として、荷さばきのための駐車施設の附置の義務付けが可能となった。

その後、駐車場の質的整備に関し、平成15年4月の社会資本整備審議会都市交通・市街地整備小委員会のとりまとめの中で、整備すべき駐車場の形態、位置、使われ方等に関する言及がなされた。このとりまとめを受け、附置義務駐車場の隔地・集約化を中心とした今後の駐車場施策のあり方が平成16年4月に提言されている。

平成16年7月には上記提言を受ける形で、「ローカルルール」の採用や「隔地駐車場の積極的な活用」等を盛り込む形で標準駐車場条例が改正された。

また平成24年度には、都市の低炭素化の促進に関する法律が制定され、低炭素まちづくり計画に駐車機能集約区域並びに集約駐車施設に関する事項を記載した場合には、駐車機能集約区域内で建築物の新築・増築をする際に集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を条例で定めることが可能となった。

平成26年には、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が制定され、立地適性化計画において歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域として「駐車場配置適正化区域」を定めることが可能となった。この中で、路外駐車場配置及び規模の基準を設定することで、条例で定める一定規模以上の特定路外駐車場を設置しようとす

る者は市町村長に届け出を行い、届け出の内容が基準に適合しない場合には勧告を行うことができるようになった。また集約駐車施設の位置及び規模に関する事項を設定することで附置義務駐車場の集約化の義務付けも可能となった。

以上より、昭和から平成まで一貫して進められてきた量的整備を主とした駐車施策は、質的整備の重要性が唱えられ始めた約10年前に大きく転換し、近年においては駐車場配置適正化区域等の具体手法を用いることが可能な環境整備がなされた段階にあるといえる。

3 駐車場の集約化・配置適正化の取組状況

(1) 取組状況の概要

国土交通省による駐車場の集約化・配置適正化等の取組状況に関するアンケート（平成28年10月実施）では、全国1,741の自治体に尋ね1,471の自治体から回答を得ている（回収率84.5%）。

このうち、取組を実施済みと回答した自治体は27自治体であり、全自治体のうち約1.5%となっている（図-2）。

今後取組を予定している自治体は、取組実施済みの6自治体を除くと22自治体（1.3%）のみであり、駐車場の集約化・配置適正化に取り組んでいる自治体は少ない状況にある。

取組実施予定の自治体は、実施済みの自治体と比べ、地方都市圏の自治体や政令指定都市以外の自治体が多い傾向が見られており、比較的都市規模の小さな自治体においても取組実施のニーズが高まっていることが窺われる（図-3）。

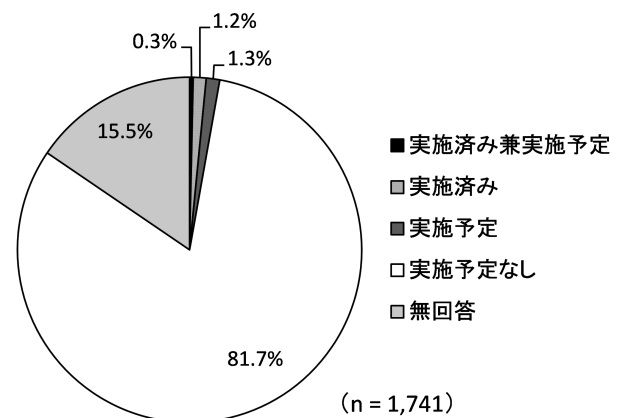


図-2 駐車場集約化・配置適正化の取組実施状況⁵⁾

(2) 取組内容の傾向

a) 取組内容の分類

実施済みと回答のあった27自治体の32事例に関して、取組内容の分類を行い整理した結果を表-1に示す。

最も多かった事例は歩行者の歩きやすさや景観への配慮から駐車場出入口の作成を制限するもの(15事例)であり、次いで特定エリアにおいて隔地駐車場を推進することで駐車場整備抑制エリアを作るもの(8事例)である。また、集約駐車場整備に関する事例数は2事例と限定的である。

駐車場出入口の作成を制限する方法としては、景観法を用いた手法がとられていることが多い。例えば名古屋市では、景観計画区域内(市全域)で、特に良好な景観の形成を進める地区として「都市景観形成地区」を指定して都市景観形成基準を定め、駐車場の出入口は原則として主要道路に面して設置しないものとし、街並みの連続性やにぎわいを確保している(図-4)。

b) 取組を実施する理由

取組実施済み事例における取組実施の理由について、複数回答で回答された結果を図-5に示す。「自動車との錯綜の発生に伴う歩行者環境の悪化を抑制(71%)」や「道路前面敷地に駐車場の出入口を確保することに伴う賑わいの喪失(52%)」が多く挙げられている。まちなかの歩行環境を整備し、回遊性の向上による賑わいを回復することが主要な動機となっており、まちづくりの観点から駐車施策が実施されているといえる。

表-1 取組分類別の事例数⁵⁾

分類	事例数
1) 出入口の制限:歩行者の歩きやすさや景観への配慮から、主要幹線道路沿線等の道路沿道において駐車場の出入口作成を制限するもの	15
2) 集約駐車場整備:集約駐車場を整備し、周辺の駐車場整備を抑制するもの	2
3) 隔地駐車場(抑制エリアの指定):集約駐車場は整備しないものの、特定エリアの隔地駐車場を推進することで駐車場整備抑制エリアを作るもの	8
4) 条例制定:駐車場整備地区の指定などにより、特定エリアの駐車場整備を促進するもの	5
5) その他施策:公共施設駐車場の適正配置、公共駐車場一般開放等	1
6) 詳細不明	1

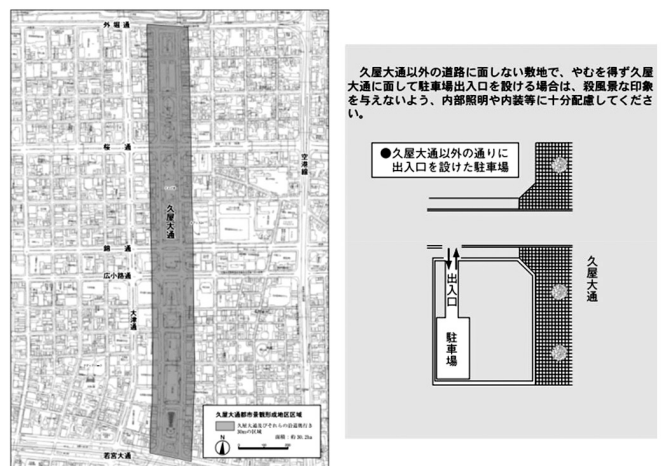


図-4 都市景観形成地区と駐車場設置方針の例⁶⁾

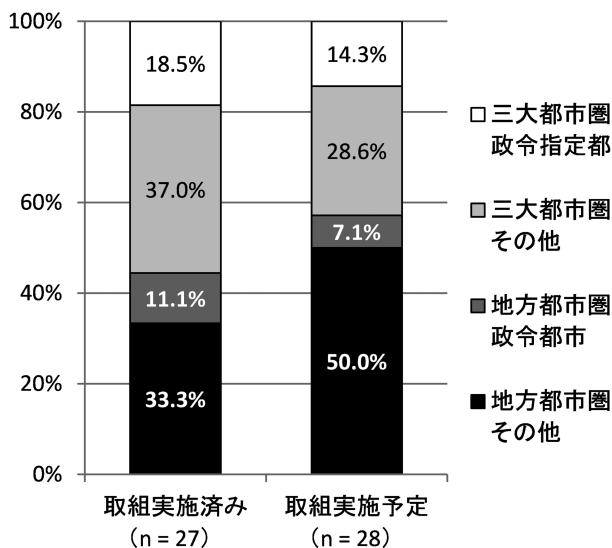


図-3 駐車場の集約化・配置適正化の取組を実施済み・実施予定の自治体の立地及び都市規模⁵⁾

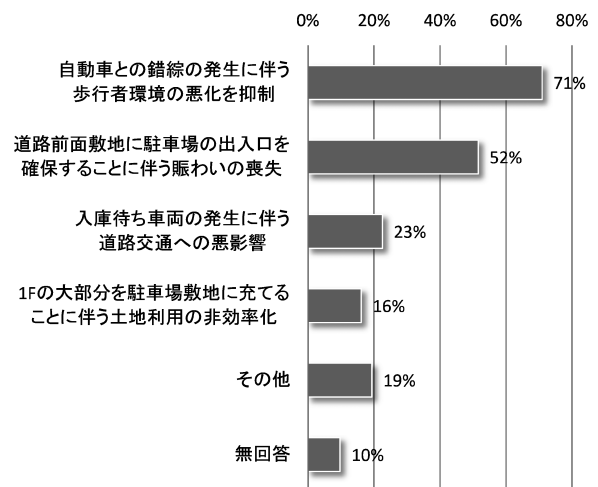


図-5 取組を実施する理由(複数回答)⁵⁾

また、自治体からは「都心部の駐車場が量的に充足してきたことで、質的な検討を行うことができるようになった」や「自治体として推進している『歩いて楽しいまちづくり』との整合が求められる」、「自動運転等の技術進歩により、都心部における土地利用や賑わい及び回遊性について大きな影響を与えるため、より一層のまちづくりとの連携が求められる」といった声が寄せられている。

c) 取組対象エリアの形状

駐車場の集約化・配置適正化の取組の対象範囲に関しては、特定の道路を対象とするような“線的なエリア”と地区全体を対象とするような“面的なエリア”とが想定される。これら対象範囲を考慮し取組を分類した結果を図-6に示す。

実施済みの自治体の取組内容としては、特定の道路を対象とした線的な取組の方が若干多くなっている。一方で取組予定の自治体では、方針未定を除くと、全ての自治体が面的な取組を検討しており、今後、線的な取組から面的への取組の実施が進むことが窺われる結果と考える。

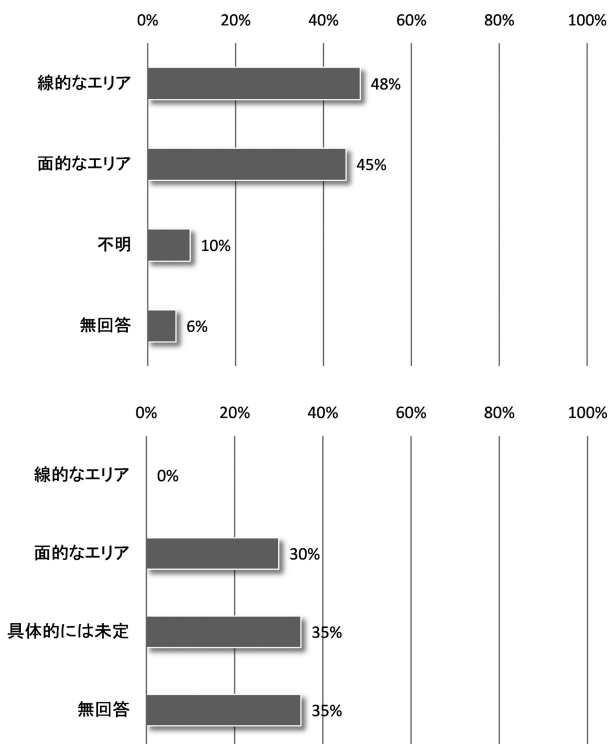


図-6 取組対象エリアの形状
(上:実施済み、下:実施予定)⁵⁾

4 取組実施における課題

前章において示した駐車場の集約化・配置適正化の取組状況および取組内容の他、自治体へのヒアリング結果もふまえ、駐車場の集約化・配置適正化の取組実施における課題を抽出した。抽出した課題のうち、主たる課題と考えられるものを下記に3点示す。

(1) 駐車施策の進め方に係る情報の共有と普及

集約駐車場を計画するための考え方や情報が少なく、具体的な検討を進めることが難しいという問題を複数の自治体が挙げている。特にこれまで附置義務条例を制定した経験の無い自治体にも集約化・配置適正化のニーズが生じていることをふまえると、駐車施策の進め方に関する情報の共有と普及を促進することが課題である。

例えば、集約駐車場の計画を検討中の自治体への情報の共有にあたっては「都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく駐車施設の集約化に関する手引き」⁷⁾等の整理された資料を活用することも可能である。また一方で、駐車施策を検討していない自治体に対しても駐車施設の集約化の意義等を共有・普及することで、駐車施策の充実を促進することが重要である。

(2) 駐車場法施行令の技術的基準見直し

駐車場法施行令における路外駐車場の構造及び設備の基準の各項目について、駐車場の配置適正化や集約化等に関する取組に際して支障となった事例(あるいは想定される事例)を尋ねた結果を表-2に示す。各自治体から様々な支障となった事例が示されているが、特に以下の3項目への指摘が多くなっている。

- ・道路幅員が6m未満の道路に駐車場の出入口を設置しないこと
- ・道路の曲がり角から5m以内に駐車場の出入口を設置しないこと
- ・前面道路が2以上ある場合、自動車交通に支障を与える恐れのない道路に出入口を設置すること

これらの技術的基準を緩和することにより配置適正化や集約等に関する取組が進むことが期待される。緩和する際の条件として、例えば歩行者のにぎわいの創出を検討する区間等として位置付けられた道路についてのみ限定するなど、一定の条件を設けたうえで技

表-2 駐車場施策実施に関する支障事例数⁵⁾

技術的基準	事例数
【駐車場の出口及び入口に関する技術的基準】(第7条)	
基準1-① 横断歩道・自転車横断帯(前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分を含む)	10
基準1-② 踏切(前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分を含む)	5
基準1-③ 軌道敷内	2
基準1-④ 坂の頂上付近	1
基準1-⑤ 勾配の急な坂	2
基準1-⑥ 道路のまがりかどから5メートル以内	18
基準1-⑦ 安全地帯(安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分を含む)	2
基準1-⑧ 乗合自動車の停留所、トロリーバス・路面電車の停留場(停留所又は停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分を含む)	6
基準2 横断歩道橋(地下横断歩道を含む。)の昇降口から5メートル以内の道路の部分	2
基準3 以下の施設の出入口から20メートル以内 (①幼稚園、②小学校、③義務教育学校、④特別支援学校、⑤幼保連携型認定こども園、⑥保育所、⑦児童発達支援センター、⑧情緒障害児短期治療施設、⑨児童館)	9
基準4 道路幅員が6メートル未満の道路	44
基準5 縦断勾配が10%を超える道路	3
基準6 前面道路が2以上ある場合において、歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるとき、その他特別の理由があるときを除き、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けること	16
基準7 駐車面積が6,000m ² 以上の場合の出入口を、10メートル以上とすること	5
基準8 自動車の出入口において自動車の回転を容易にするため必要がある場合に隅切りをすること	3
基準9 自動車の出口付近の構造について、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ60°以上の範囲において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること	1
【車路に関する技術的基準】(第8条)	
基準10 自動車の車路の幅員 ・一方通行の自動車の車路のうち、当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない部分:2.75メートル ・上記以外の一方通行の自動車の車路又はその部分:3.5メートル ・その他の自動車の車路又はその部分:5.5メートル	8
基準11 はり下の高さ2.3メートル以上	1
基準12 自動車を5メートル以上の内法半径で回転させることができる構造	0
基準13 縦断勾配は17%を超えないこと	0
【駐車場の用に供する部分の高さ】(第9条)	
基準14 自動車の駐車場の用に供する部分のはり下の高さ2.1メートル以上	0
【その他】	0
事例計	138

術的基準を緩和する等の見直しについて検討することが求められる。

(3) 抑制エリアでの小規模駐車場規制方策の検討

コインパーキング等の駐車場を含む低未利用地については、利活用方法を検討している自治体が一定数存在している。またその中には、駐車場整備を抑制するエリア内において小規模な民間駐車場が整備されてしまった事例も報告されている。

小規模コインパーキングが近年増加している要因の一つとしては、500㎡未満の駐車場については技術基準が無いことが挙げられるため、駐車場整備の抑制を図るエリアにおける民間の駐車場整備の規制方策の一つとして、全ての駐車場を技術基準の対象にすることも考えられる。こうした検討については、有識者会議等で、規制の是非や利害得失を含めた議論から始めることが考えられる。

5 おわりに

本稿では、これまでの駐車施策について概観したうえで、まちづくりの観点から求められている駐車場の集約化・配置適正化の全国の取組について現況を示し、取組内容の分類や取組実施の理由、取組対象エリアの形状の変化について紹介した後、駐車場の集約化・配置適正化に関する取組実施における課題について整理を行った。

ただし、これからの駐車施策を考えるにおいては、集約化・配置適正化に限らず幅広い検討が必要になると考える。

例えばフランスのアンジェ市では、自動車280台分の駐車スペースを時間限定で転用し大規模なマルシェが開催されている⁸⁾。またシンガポールでは、いずれ別の用途に転用することを考慮に入れたうえで大規模な駐車場ビル設計プロジェクトが進められており、床の水平化や天井高さを通常よりも高くするといった配慮がなされている⁹⁾。

またパリ＝シャルル・ド・ゴール空港においては、自動バレーパーキングシステムが導入されている。指定スペースに駐車した後は、ロボットが自動車を空いた駐車スペースまで自動で運ぶシステムとなっており、駐車場の利用方法が大きく変わる可能性を秘めている。

上記のような取組が海外で既に進められつつあることをふまえ、我が国においても駐車場の集約化・配置適正化だけにとどまらず、整備された駐車場をいかに柔軟に運用していくかについて、より検討が進められることが期待される。

さらに近年のICT技術の進化等より駐車施策はさらに多様化することが見込まれ、また先述したとおり駐

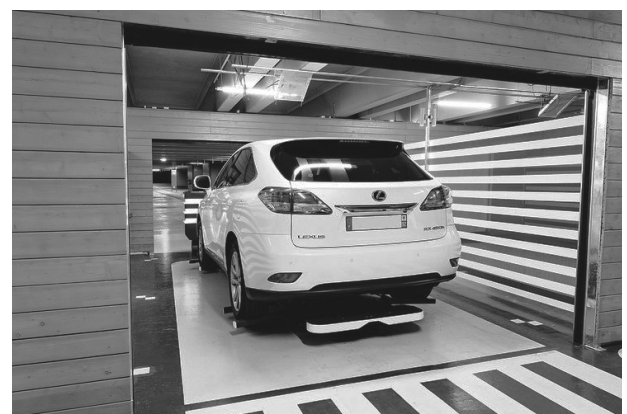


図-7 自動バレーパーキングシステム¹⁰⁾

車施策には中心市街地活性化や交通安全の観点も含まれることを考慮すると、我が国における駐車施策に関する制度全体を見つめなおす時期に来ているのではないだろうか。

参考文献

- 1) 国土交通省都市局街路交通施設課：平成28年度版自動車駐車場年報，2017.
- 2) 一般社団法人日本パーキングビジネス協会：コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版，2016.
- 3) 国土交通省都市・地域整備局街路課監修・財団法人駐車場整備推進機構編集：駐車場法解説 改訂版，株式会社ぎょうせい，2005.
- 4) 国土交通省都市局街路交通施設課：第30回全国駐車場政策担当者会議・資料3駐車対策の現状，2017.
- 5) 国土交通省都市局街路交通施設課：これからの駐車場施策のあり方に関する調査検討業務報告書，2017.
- 6) 名古屋市住宅都市局都市計画部都市景観室：久屋大通都市景観形成地区景観形成基準，2002.
- 7) 国土交通省都市局：都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく駐車施設の集約化に関する手引き，2014.
- 8) ヴァンソン藤井由美・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか，学芸出版社，2016.
- 9) Newsweek(ニューズウィーク日本版)2016年10/18号[自動運転 社会はどう変わるか] 人類の暮らしを変える自動運転という革命，2016.
- 10) Stanley Robotics：プレスリリースページ〈<http://www.stanley-robotics.com/press/>〉，2017.6確認.