

第2回まちづくりにおける駐車場施策のあり方検討会 施設デザインWG 議事要旨

1. 日時

令和6年1月16日(火) 午前9時30分から午前12時まで

2. 場所

中央合同庁舎3号館6階都市局議室

3. 出席委員 (※はWEB参加。★は委員代理))

(有識者)

座長 大沢 昌玄 日本大学工学部土木工学科 教授
小嶋 文※ 埼玉大学工学研究科環境科学・社会基盤部門 准教授

(関係団体)

善本 信之 一般社団法人全日本駐車協会 専務理事
岡部 達郎 公益社団法人立体駐車場工業会 事務局長
亀村 幸泰※ 一般社団法人日本自走式駐車場工業会 専務理事
山本 稔★ 一般社団法人日本パーキングビジネス協会 事務局長
谷川 浩 一般財団法人日本自動車研究所新モビリティ研究部 研究主幹
荻津 和良 社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 理事
松田 妙子※ 特定非営利活動法人子育てひろば全国連絡協議会 理事
特定非営利活動法人せたがや子育てネット 代表理事

(地方公共団体)

小島 朋己★ 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長
前田 美知太郎★※ 千代田区 環境まちづくり部 景観・都市計画課長
近藤 陽介※ 金沢市 都市政策局 担当局長(兼)交通政策課長
津島 秀郎※ 神戸市 都市局 都心再整備本部 事業推進担当部長
吉田 哲雄※ 和歌山市 都市建設局 都市計画部長

4. 議事

(1) 事業者・地方公共団体からの情報提供

- ① ボッシュ株式会社 町田氏より「ボッシュ Automated Valet Parking への取り組み」について情報提供
- ② さいたま市 田場氏より「さいたま市 シェア型マルチモビリティの取組と交通政策」について情報提供

- (2) 事務局説明
- (3) 意見交換

5. 主な意見

【まちの装置として駐車場に必要な機能について】

(総論)

- 駐車場が増加する中で、今後はより優れた機能を持った駐車場が選ばれるのではないか。他方、優良な駐車場は、料金が高額になってしまう懸念もある。利便性も重要であるが、安全性や障害者・高齢者が利用しやすいスペースの十分な確保、障害者割引の充実も図っていく必要がある。ビジネス面だけではなく、ライフスタイルの観点からの検討も必要。
- 単に駐車ができればいい場合もあるが、都市の規模や特徴（郊外部、居住誘導区域、中心市街地等）によって備えるべき機能が変わるのではないか。また、道路容量が限られている都市では、中心市街地への車の流入抑制、公共交通利用促進が必要。郊外店との競争関係にある商業地など、地域によっては車での利用者を取り込める駐車場が必要。都市部・地方部など地域の違いも考慮してガイドラインに示して欲しい。
- 都市公園の機能分担の例も参考に、まちの装置としての駐車場に必要な機能を考える際に配置のあり方を議論すべきではないか。ハブの規模に応じて、配置の際の場所・誘致距離の目安を検討してもよいのではないか。
- 機械式駐車場を活用する場合は、出入庫の時間を考慮すると、都市の周辺部で設置して、中心部へは徒歩等で入る形が想定される。
- 駐車施策は効果が出るまで時間が掛かるため、即効性のある短期施策と併せた段階的な対応について、時間軸も考慮した検討が必要。社会の変化を踏まえた段階的な対応についてもガイドラインに示して欲しい。

(交通の結節点としての機能)

- 公共交通との乗継機能も入ってくるのではないか。公共交通の待ち時間が長い地域では、快適に待ち時間を過ごせることが乗換・乗継抵抗を下げるのに重要
- モビリティハブを都市に実装するには用地確保の課題があり、道路空間の活用にも限界があるため、（路外）駐車場を活用していくのは重要。
- モビリティハブには、自家用車の駐車場も必要ではないか。
- 都市部の駐車場は、地下や立体構造の場合が多く、シェアサイクル導入のためには構造上の対応が必要になるなどの課題がある。また駐車場事業者から見て、シェアサイクル設置は収益性に疑義があったり、メリットが理解いただけないことも多く、インセンティブや好事例を示すことが必要。
- シェアモビリティは公共交通の競合ではなく、いかに公共交通とシェアモビリティが連携して相乗効果を挙げるかが重要。

- 子育て世帯の場合、車を借りる際に、オプションのチャイルドシートの料金や、予約の容易性等の課題がある。
- 今後新たなモビリティサービスが出て来るときに、その担い手も必要となる。 公民が連携して、また、ノウハウを持っている者と連携して施策を実現していく際のソフト面の支援も考えていく必要がある。
- 目的地に近いところに駐車場がある日本の特徴も活かす必要がある。一定規模以上の駐車場には車椅子駐車マスを1つ以上設けることが義務づけられているが、対象を広げたバリアフリーの規格があれば、対応したコインパーキング等の小規模駐車場も活用できるのではないか。

(都市のにぎわい創出拠点としての機能)

- 案内について、利用者をまちなかに誘導する機能と目的地側でのアクセス情報の提供が相互に連携されるといいのではないか。
- 駐車場の情報提供について、停めてからの経路の情報も重要。 医療的配慮が必要な子供がいる家庭では、停めてからの経路も含めて事前に調べていくことも多いが、遠回りとなることも多い。
- 都市の賑わい創出拠点の機能は、観光地であれば重要かもしれないが、単に駐車ができればよい地域もあるなど、地域の性質によるのではないか。

(都市施設としての機能)

- 駐車場に必要な機能の分類として、荷さばきは交通結節点ではなく、都市施設としての位置づけになるのではないか。
- 防災に関して、屋根があって雨が凌げて、給水車等の車両が入れる高さの立体駐車場であれば、支援物資の集配や炊き出し等の場所として活用可能であることも盛り込んでいただきたい。
- 地面を緑化した、ロックレス・フラップレスのコインパーキングもある。駐車場として使わない時に蚤の市としての活用や、パーキングデイのようなにぎわい創出に資するイベントでの活用も可能。

【自動バレーパーキング等における駐車場のあり方について】

- 自動バレーパーキング（以下「AVP」と記載。）のメリットや課題を一般の方向けにわかりやすく伝える必要がある。 ドアの開閉が不要で駐車密度を高めることができ、管制の指示に従って何度も止め直しが可能であることなど、資料にあるようなメリットの背景も資料に盛り込んで頂きたい。
- プライベート利用と業務利用では AVP 導入の課題は異なる。限定空間での業務利用については課題が少ないが、だからといって業務利用から AVP 導入が進むわけではない。業務利用は採算性が課題で、単独には進まない。むしろ、プライベート利用が抱える多くの課題が解決し商品化の目途が立ちそれを前提に業務利用が進むという順序ではな

いか。

- AVP 実用化の主な課題は、AVPに必要な車の機能と駐車場の機能を並行して普及させること。自動運転に向けた運転支援機能の高度化に伴って AVP に必要な機能の実装が進むことを考慮して、駐車場の情報化を積極的に進める施策を展開するとよいのではないか。
- 駐車場内での移動について、特に子供や高齢者等の歩行者や車椅子利用者は大変危険であり、運転者としても緊張する。これらが解消され安全性が向上する効果には期待したい。他方、駐車料金が高額にならないか不安がある。
- 機械式駐車装置においても、人が装置に入らないことは最大の安全対策になる。他方、機械式駐車装置に自動運転車を入れる際の入出庫の向きや車高・重量制限の判断など、懸念もある。
- AVP を地域で検討していくにあたっては、合意形成や施設整備、実用化などの各プロセスにどの程度時間がかかるのか等のデータも示して欲しい。
- AVP で高密度駐車を行う建築物は防火の観点も留意が必要。
- AVP により駐車場の空間が削減可能となり、その空間を活用していくことができるとい期待もある一方、既存の建築物の場合、柱等を考慮すると、あまり容量が増えない可能性もある。
- 自動運転レベル 5 が実現して公道走行が可能になれば、まちの中にある広範囲に散在した駐車場を活用して駐車するような、日本らしい AVP が出てくる可能性もある。

以上