

駐車場マネジメントと都市交通・まちづくり

横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院
田中 伸治



- 駐車場整備の経緯と課題
- 附置義務駐車場についての考察
 - － 文献紹介
- 駐車場供給量管理の取り組み
- 駐車場マネジメントの考え方

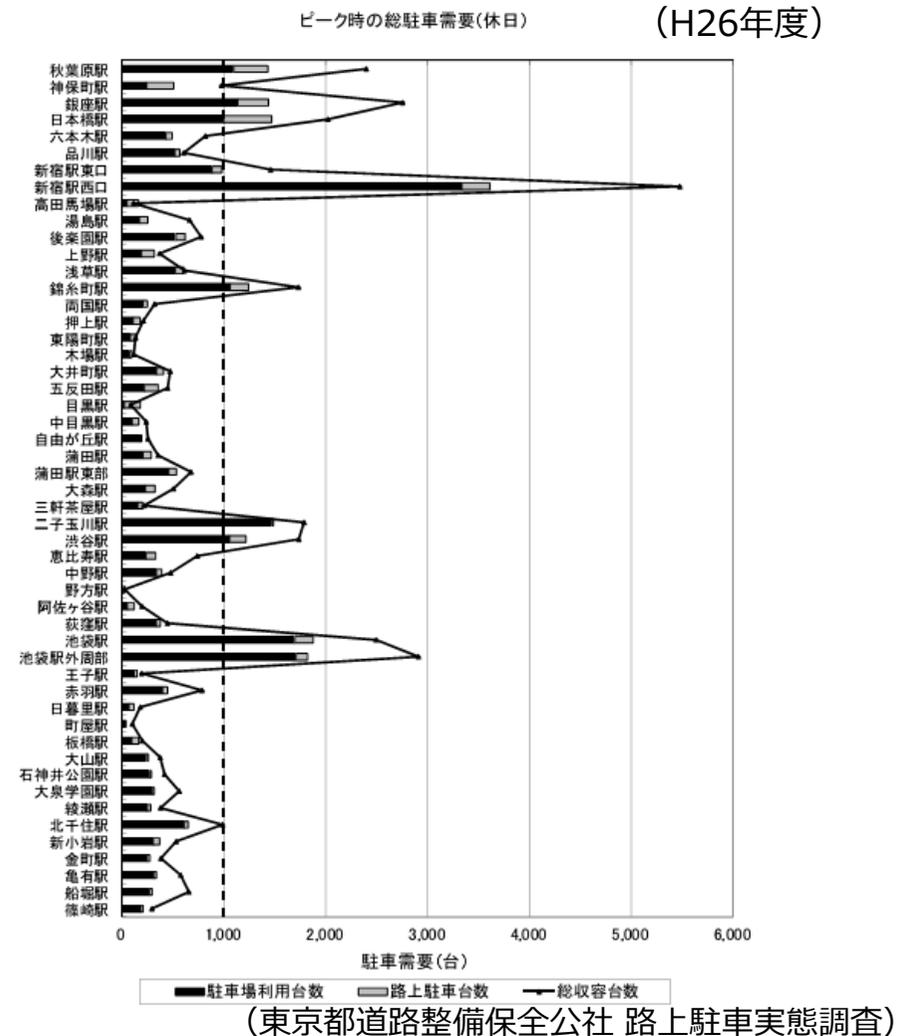
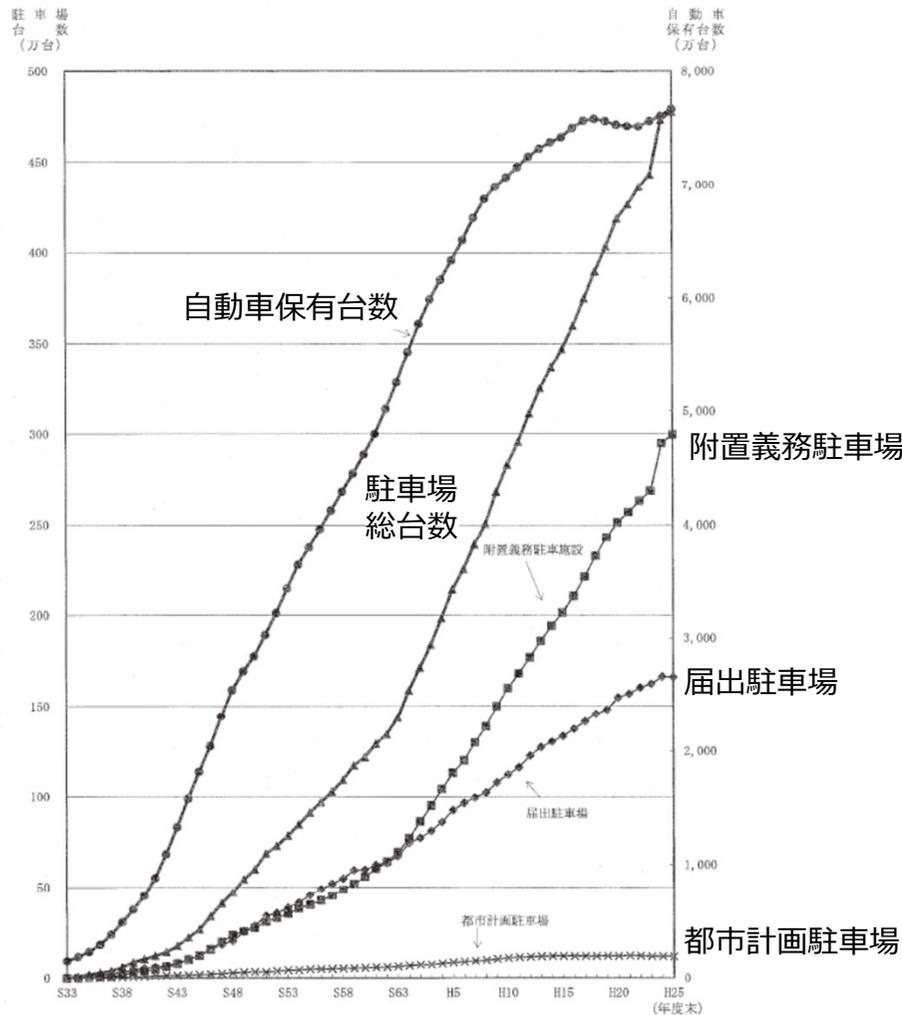
- 戦後のモータリゼーション
 - 当時は路上駐車が主流
 - 東京都心部の渋滞・混雑が深刻化
 - GHQが混雑改善指導
- 1953.11 首都建設委員会
「首都における自動車駐車場整備に関する計画」
 - 都心部の路側駐車を制限
 - 受け皿として路外駐車場を積極的に建設
- 1954.12 首都建設委員会
「駐車場建設促進法要綱案」を提示
- 1957.4 駐車場法閣議決定, 1957.5 公布



日本橋の道路混雑と都電（当時）（東京都交通局提供）

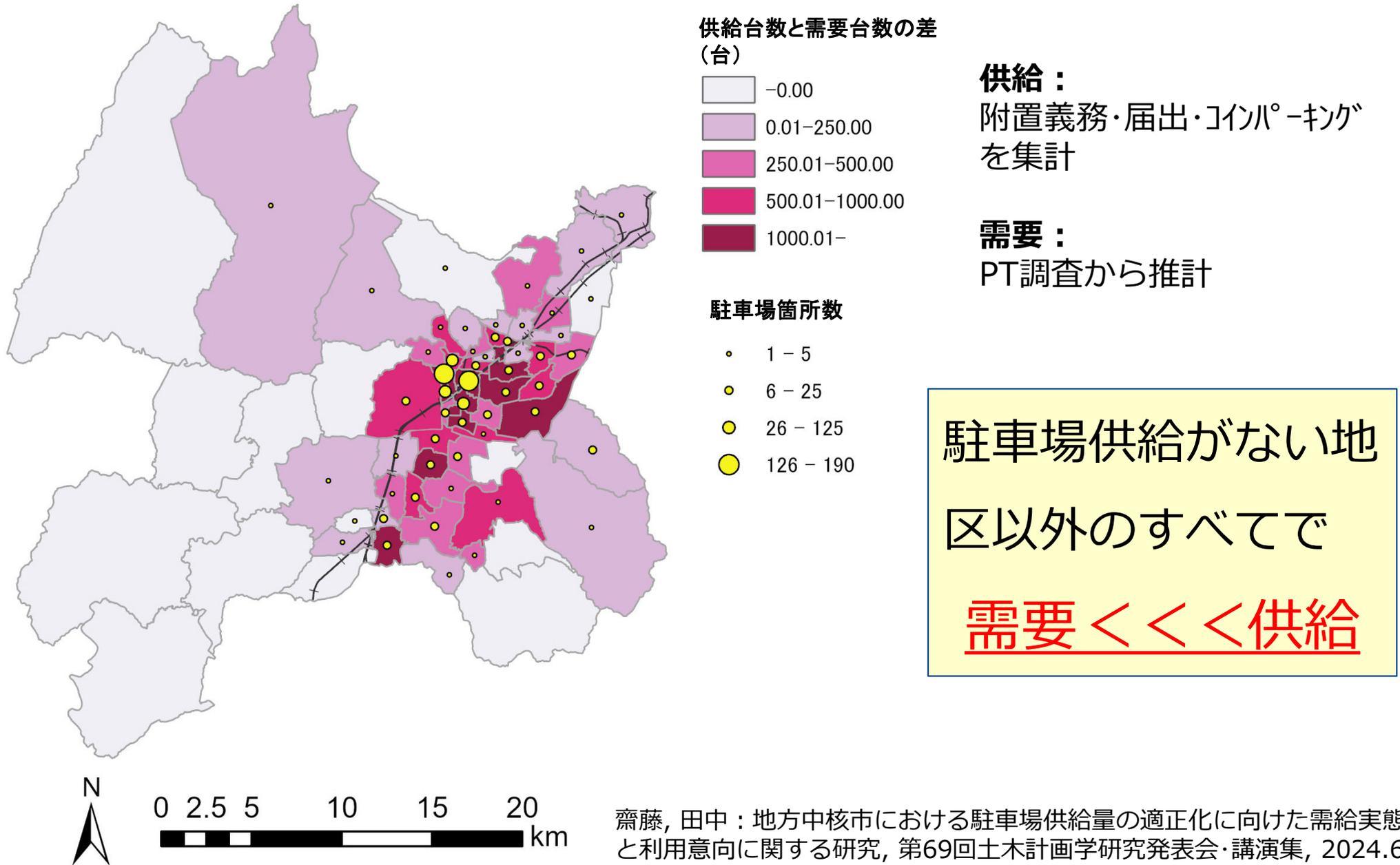
駐車場の整備状況

- 駐車場整備計画等による積極的な整備推進
- 現在では多くの地域でピーク時にも空きあり



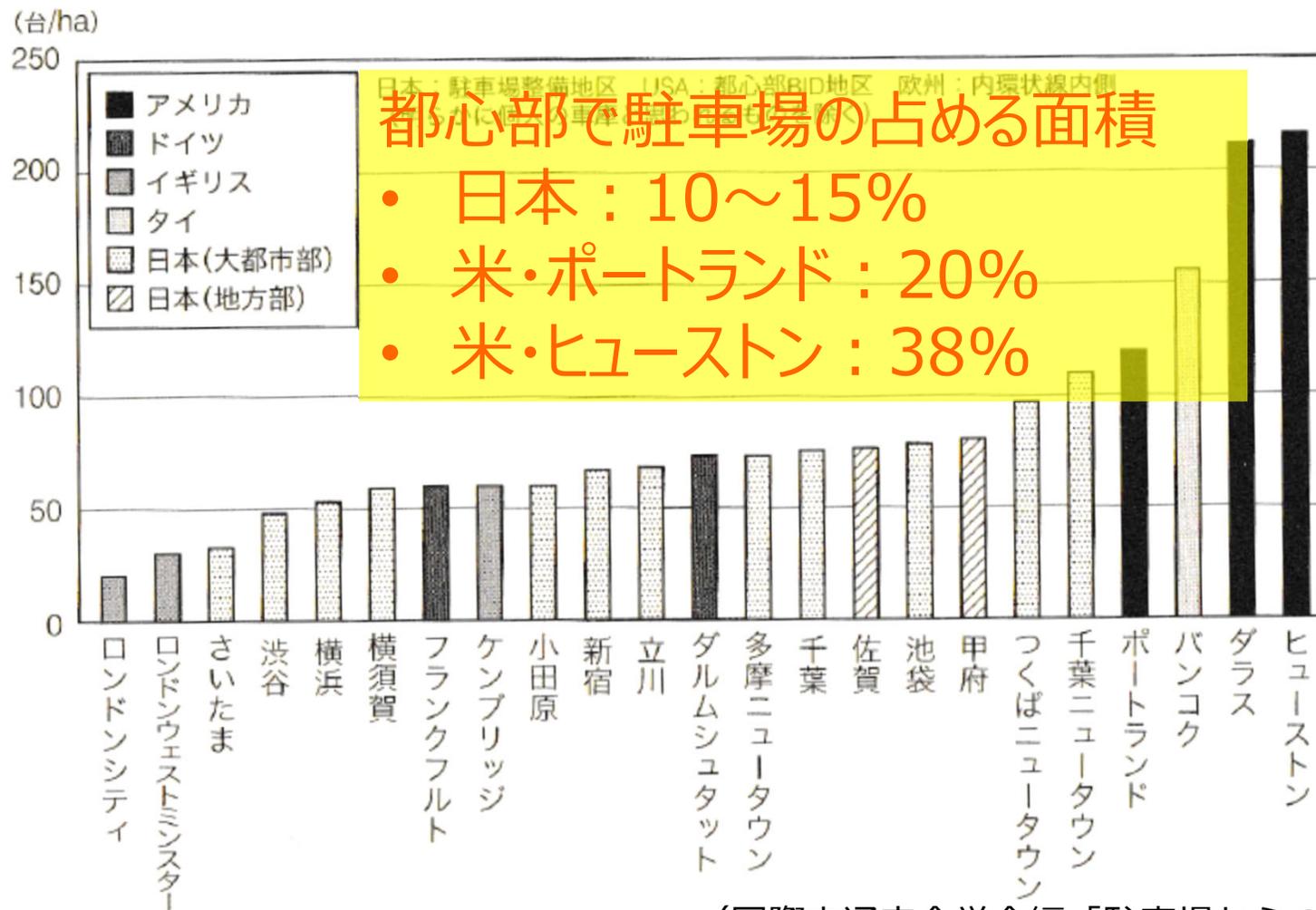
需給バランスの調査例

地区別の駐車場供給台数と需要台数の差（長野市）



都市内の駐車場の密度

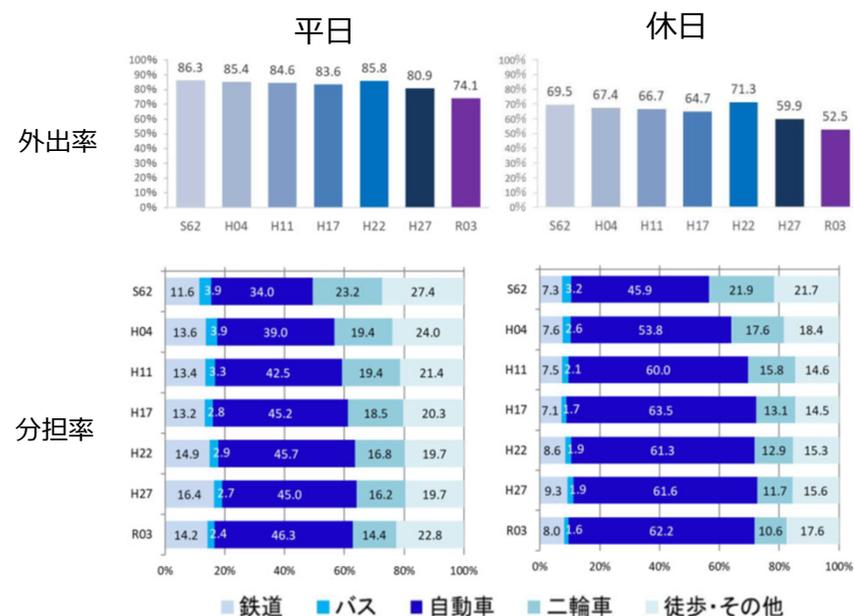
- 日本の多くの都市で50～60台/ha、ヨーロッパも同等
- ロンドン都心は20台/ha、アメリカは200台/ha以上も
- これらは各都市の附置義務基準でほぼ決まる



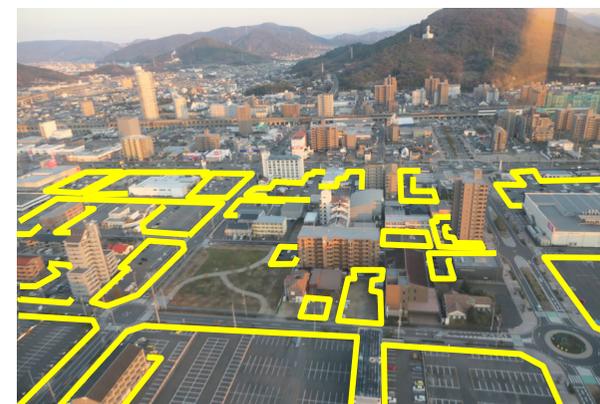
(国際交通安全学会編「駐車場からのまちづくり」)

駐車場に関する現在の課題

- 駐車場利用率の低下（余っている）
 - 一方で一部駐車場への偏り、待ち行列による渋滞
- 外出率の減少
- 自動車分担率の上昇（特に地方都市）
- 公共交通サービスの縮小
- 道路の容量は大きな変化なし
- 中心部の空洞化・スポンジ化
 - 殺伐とした印象、街のにぎわいを毀損
- 車の出入りと歩行者の錯綜
 - ウォーカブルなまちづくりの妨げ

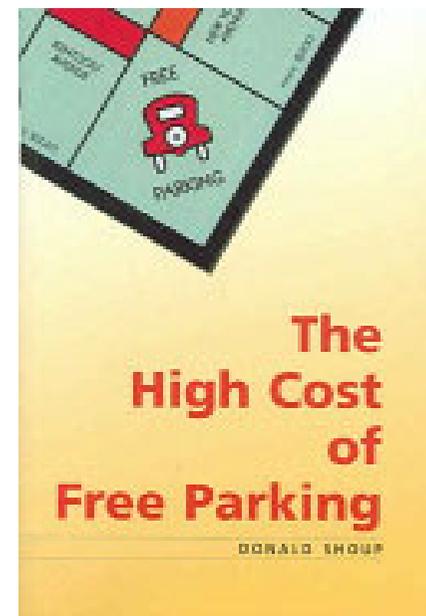


(R3年度 全国都市交通特性調査結果(速報版))



- 「過度な自動車依存」を避ける
 - 混雑、環境、エネルギー・・・
 - 適正な交通手段分担が必要
- 駐車やすさは自動車利用に大きく影響
 - 駐車しなければ移動の目的は達成できない
 - 車両は走行している時間より駐車している時間の方がずっと長い
- 都市の健全な交通体系とまちづくりのため、適切な駐車場マネジメントが重要
 - 容量／需要の管理
 - 実態に則した運用（課金など）

- “The High Cost of Free Parking”
(2005, APA Planners Press)
- 著者：Donald C. Shoup
 - 米カリフォルニア大学ロサンゼルス校 (UCLA) 教授
 - 専門：経済学、都市計画
- (利用者が無料で利用できる)
駐車の社会的なコストを考察



- 無料or不当に安い駐車場所は**多くの不経済**を生んでいる
 - 探索所要時間、走行距離、燃料消費、渋滞、事故
- (アメリカの場合)駐車場所を探すための**うろつき交通**が約3割
 - 無料駐車を探してそれ以上の燃料代・時間を失っている
- 駐車場所は路上駐車のみとし、占有率85%程度となる**市場価格を課金**すべき
 - 路上駐車場所は完全には公共財ではない(有料でもよい)
 - 15%の空きがあればうろつきせずに止められる
 - **路外駐車場を増やすよりも**、路上駐車に課金して需要を減らす方がよい

附置義務駐車場についての言及

- 附置義務は、「都市計画の最大の失敗」
 - 行政が開発者に対し、車利用顧客/住民/従業員への便宜を求めている = 自動車ユーザーへの補助金に等しい
 - 自動車通勤者のみへの福利厚生 (= 第二の給与)
 - 行政は開発者に対しては、駐車場ではなく顧客/住民/従業員の公共交通利用促進を求めるべき
 - せめて、個別整備を義務付けるより賦課金を徴収して集約駐車場にすべき
- 路上にせよ路外にせよ、都市内の貴重なスペースを駐車に使うのはもったいない
 - 「駐車」という行為は生産的ではない
 - その分、店舗や事務所面積に利用した方がよい

附置義務の意味を再考

- 元々は、道路の**通行機能を確保**するため
 - 特に、車が急増するモータリゼーション期には大きな役割
- しかし現在、**社会情勢が変化**
 - 路外駐車場整備が十分な水準に到達
 - 人口減少が始まり、総走行台キロも頭打ちの時代に、開発で床面積が増えても交通需要が増えるか？
 - 環境負荷の少ない交通の要請
- 附置駐車場が**車利用を促進**していないか？
 - 定めているのは「**下限値**」 = それ以上なら**いくらつくってもよい**
 - 目的地に駐車場があれば、安心して車で出かけられる
 - 広く快適な駐車場が集客手段になっている（義務ではなく権利）
 - 店にとっても、車で来る客は購買力が高い
 - 結果、公共交通が圧迫されていないか？
- **使われない駐車場は無駄**では？
 - 都市におけるデッドスペース = **社会的損失**

附置駐車場の上限値

- 世界には、附置駐車場の**上限値**（=これ以上つくってはいけない）を定めている例もあり
 - 都心への自動車流入を抑制するため
 - ただし、ロンドン以外はかなり大きな値

| 都市名 | 決め方 | 対象施設 | 基準値 | |
|--|-----------|-------------|--|--|
| ヒューストン (75%以上オンサイト) | 下限 | 事務所 商業施設 | 269 台 /ha 431 ~ 538 台 /ha | |
| ポートランド | 上限 | 事務所 商業施設 | 75 台 /ha 180 ~ 358 台 /ha | |
| ケンブリッジ (都心部は Controlled Parking Zone (CPZ) 内) | 上限 | 事務所 | CPZ 内 100 台 /ha + 身障者用 商業施設 身障者用のみ | CPZ 外 250 台 /ha + 身障者用 200 台 /ha |
| フランクフルト (都心部、90%は金銭支払い) | 上限 | 事務所 商業施設 | 286 台 /ha 333 ~ 666 台 /ha | |
| 日本 | 下限 | | 30 ~ 60 台 /ha | |
| ロンドン | 上限 | | 7 台 /ha | |

(国際交通安全学会編「駐車場からのまちづくり」)

アメリカの事例

● 複数都市で実施

A) メリーランド州モンゴメリー

- 駐車場数を減らすと追加の開発枠を得られる

B) ワシントン州ベルビュー

- 従業員に公共交通利用を奨励し従業員向け駐車場を削減

C) オレゴン州ポートランド

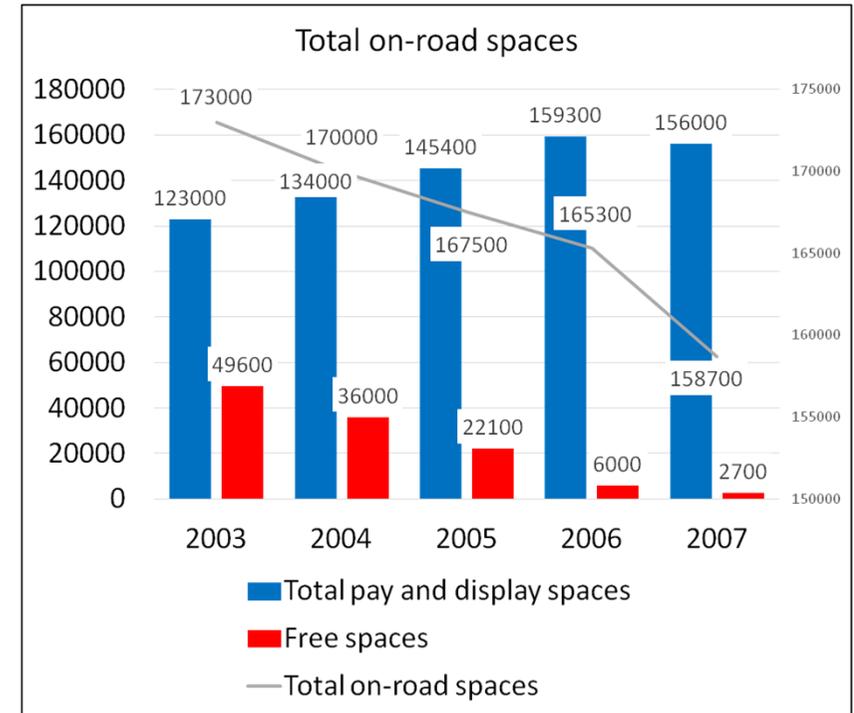
- 附置駐車場の最大値を規定
- 公共交通利便地域ではより厳しい値
- 公共交通利用率が43%→48%、相乗りが8.5%→17%に

D) ワシントン州シアトル

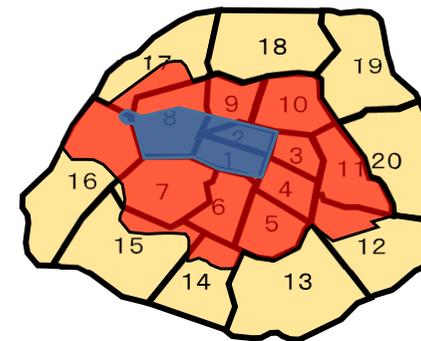
- 附置駐車場の最小値と最大値を規定
- 相乗り／公共交通通勤に補助



- 人口217万人
- 2003年から以下の**駐車抑制策**を実施
 - 路上駐車場供給を9%削減
(14,300台分)
 - 削減分のスペースに**サイクルシェアリング(Velib')**ステーション
1,451箇所、20,000台を用意
 - 他にも自転車・バイク・身障者用スペースに転換
 - **電気自動車シェアリング(Autolib')**
 - **自転車レーン**114km整備
 - **パーキングチケット**導入
 - 3ゾーン

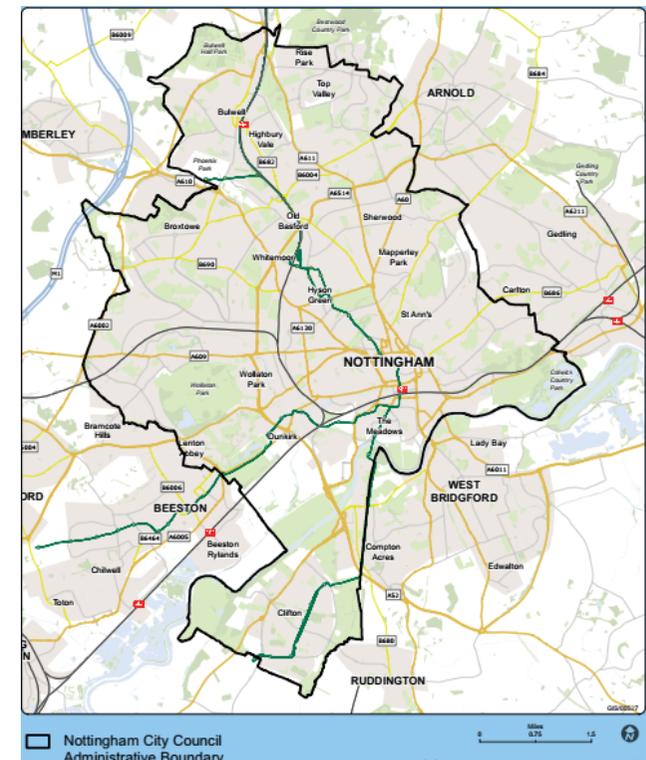
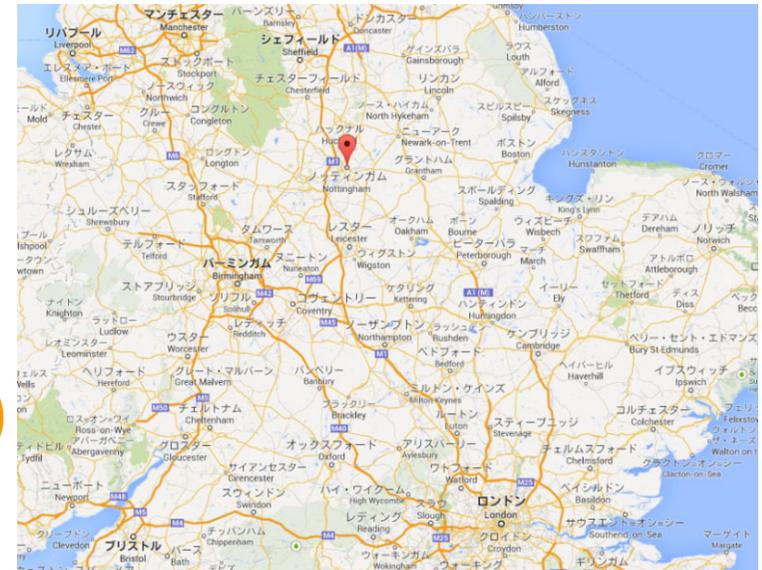


(Paris Transport and Travel Report (2007))

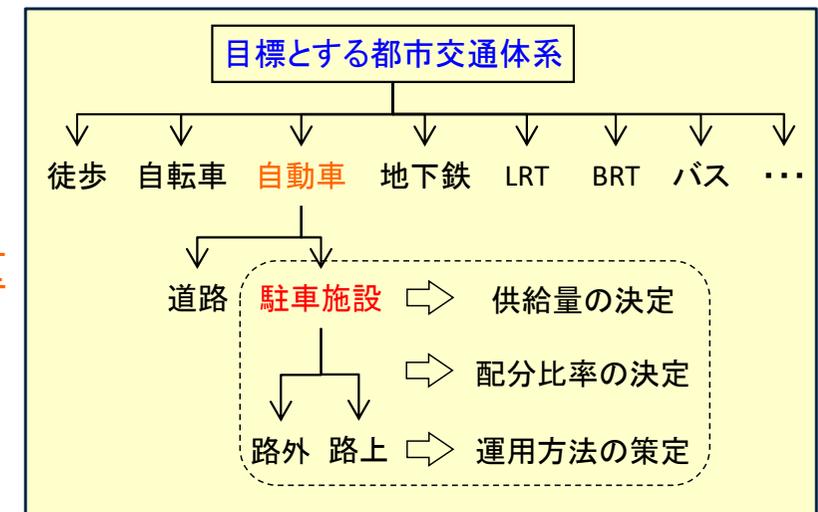


イギリス・ノッティンガムの事例

- 人口29万人(都市圏人口65万人)
 - 大半が自動車通勤・通学
 - 道路混雑が深刻
- 職場駐車場課金
(WPL: Workplace Parking Levy)
 - 2012.4導入
- 11台以上の従業員駐車場の持つ企業に課金
 - £ 362/年/台(2014)
 - インフレ率年3%で更新
- 通勤・通学者はWPL免許が必要
- 収入は公共交通整備に
 - ライトレールの延伸
 - バスネットワークの整備



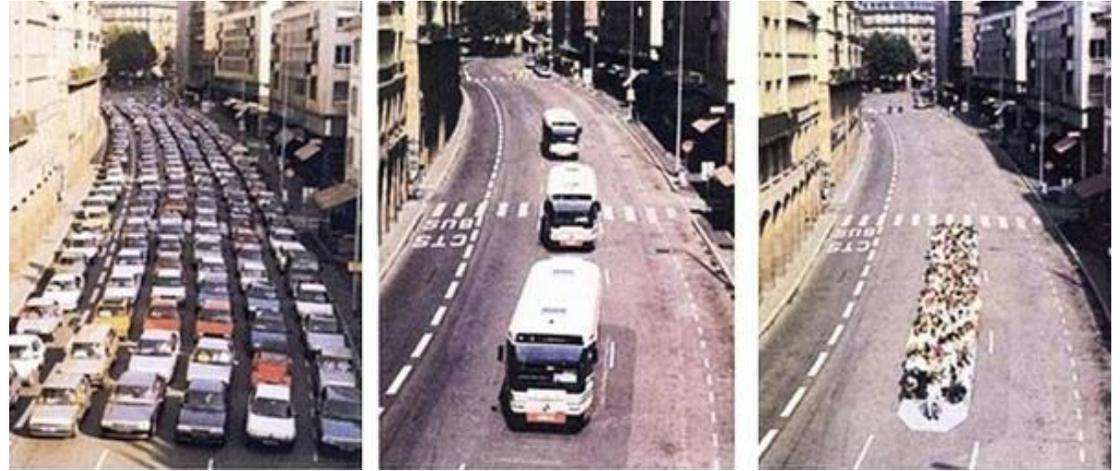
- 目的は、都市を有効に機能させ活力を向上させること
 - 道路ネットワークの機能維持（円滑面）
 - 公共交通ネットワークの機能維持（採算面）
 - 経済・社会活動を活性化
- 都市の望ましい交通体系・分担率から議論すべき
 - 目標自動車分担率に見合った供給量
 - 下限値（=附置義務）だけでなく、
上限値も
 - 都市あるいは地区ごとに、適正な範囲があるはず
 - 道路・公共交通整備水準に応じて
- 安易に附置義務緩和／廃止としてよいか？
 - 開発が周辺インフラに負荷をかけることは事実
 - これに対し相応の負担を求めるという枠組みは維持すべき



都市空間の観点

- 駐車場（および車を利用する行為）は**多くのスペースを消費**する

- スペース（土地）は**有限**、動かさない



（ストラスブール市資料）

- 「駐車」という行為は価値を生み出さない
 - 経済だけでなく、**交流・活気・文化**も価値
 - 景観的にも優れていない
- 都市経営において、「**空間**」という**有限な資源**を有効に活用できているかという視点が必要

課金について

- 供給量を管理した上で、それを適切に配分するために、駐車に対する課金は不可欠
- 需要に応じた市場価格を課金する
 - 過度な自動車利用を抑え、混雑を防止
 - 都心部／ピーク時は高く
- 「有料では使われない駐車場」は、そもそも不要
 - 都市内空間という資源を消費していることを再認識すべき

駐車料金割引について

- 「お買物金額2,000円以上で2時間無料」
- 特定駐車場への偏り、駐車場待ち列が渋滞の原因に
- 典型的な外部不経済
 - 店舗と顧客の利益 vs 周辺への迷惑
- 少なくとも公道に待ち行列を生じさせている場合、何らかの対策費を徴収すべき
- なぜ電車・バス運賃の補助はしない？
 - 車で来る顧客(=上客)の囲い込み
 - 開発者としては義務化で整備した資源を有効活用する試み
- 行政ぐるみで自動車利用者を優遇する仕組みになっていないか？

路上駐車との関係

- 運転者から見れば、「車を停める」という点では同じ
- 路上の方がスペースが少ない、利便性が高い
- 他^の交通に迷惑^をかけるおそれも

- 現状の課題
 - 依然として違法駐車が存在
 - パーキングメータ・チケットが路外駐車より安い
 - 路上駐車は「暫定措置」の位置づけ

- 路外駐車場政策が機能するよう、一体的な対応が必要
 - 違法駐車取り締まり
 - 路外駐車場より高い課金
 - 目的に応じた使い分け（荷捌き、身障者車両など）

自動運転との関係

- 自動運転により駐車場は増加するか/減少するか？
- (シェアリングとあわせて)1台の車両の稼働率が上昇すれば、**駐車需要は減少**する(総車両数も減少)
- 都市内空間を駐車場として利用する必要性がなくなる、またはフリンジ駐車で行くなる
 - 人は降りて車だけ回送
- 都市内**空間の再構成**の可能性
 - 建築物1階部に**車両乗入れ部が不要**に
 - 駐車場から**他の用途に転換**が可能に

新たな駐車場マネジメント

- 供給量に下限とともに上限を設け、適正範囲に管理を
 - 需要（と思っているもの）追従からの脱却を
 - 人口・保有台数減少の時代に、新規床面積 = 新規需要ではない
 - 目標交通体系・分担率から必要供給量を設定
 - 「駐車場整備地区」 → 「駐車場管理地区」
 - 小規模駐車場や専用駐車場も含めて管理
 - 道路交通の円滑を図る、という趣旨は変わらない
- あわせて、経済的方策の検討を
 - 実物（駐車マス数）でのコントロールには限界あり
 - 新規開発には附置義務整備相当の負担金を徴収
 - 単純に附置義務緩和や廃止、とすべきではない
 - 開発が周辺インフラに負荷をかける以上、負担を求めるのは妥当
 - 負担金支払い以上の利用が見込めるなら実物整備も可
 - 適正範囲からの超過分には課税
 - 供給量に対し需要をコントロールするため、柔軟な課金
- 集めた財源の用途
 - 他手段(電車・バス・自転車・歩行etc.)の移動性向上に投資
 - 都心の価値・まちの魅力を高めるための投資
 - MaaS活用の可能性

期待される効果

- 車両出入りによる交錯、無秩序な土地利用の減少
- **ウォークアブル**なまちづくり

- **自動車依存の抑制**
- 公共交通の利用促進・利便性向上
- 環境負荷低減、健康増進

- 駐車場用地を**他の生産的な用途に転換**
- 都市の賑わい・経済活性化

- 都市経営の**新たな財源確保**
- 他手段の移動性向上や都市の賑わい促進への投資

そうは言っても・・・

- 駐車場供給を減らすと混雑・渋滞が増えないか？
 - 供給を増やすと**潜在需要が顕在化**して混雑する、道路の容量は増えていない、供給を増やすのではなく**需要を抑える**
- 民間の自由な経済活動を制限してよい？
 - 公共に迷惑をかけてまで保護されるべきではない
 - 規制の根拠は「都市内の**空間は有限**だから」
 - 附置は義務化できるのになぜ課金は義務化できない？
- 市民の移動コストが増えるのでは？
 - 現在の自動車利用コストが低すぎる(ように見えている)、自動車を使えない層をないがしろにしている、課税・課金・負担金で得た財源で**他の移動手段や歩行環境改善を**
- 郊外の大型ショッピングモールに負けてしまうのでは？
 - 上記財源で**都心部をより魅力的に**すべき、立地では絶対的に優位なはず
- 自動車産業・駐車場産業を圧迫しない？
 - 現状、他の運輸産業が圧迫されている
 - 都市内空間は**誰のもの？**

- 都市交通、まちづくりのあり方を考える上で、**駐車および駐車場の考慮**は極めて重要
 - 従来の「駐車需要を満たせばよい」という発想からの転換
 - 自動車の利用可能性を規定
 - まちなみ形成にも影響
- **上位計画**からの議論
 - 望ましい交通体系・分担率から適正供給量を決定
 - 供給量・運用方法から需給コントロール
 - 路外と路上の包括的な管理
- 都市内空間は貴重な**資源**
 - 有限だからこそ、課税・課金・負担金が必要
 - 新たな**財源** → より魅力的な都心部への**投資**の可能性
 - **自動車を利用できない市民がいる**ことを忘れてはならない
- 「都市の**駐車場マネジメント**」の確立を