

F1-1

ウォークアブルシティ形成に向けた駐車場法の特例制度の特徴の比較

－駐車場集約・適正化関係制度に着目して－

Comparison of the features of the “Special Regime of Parking Law” for the formation of Walkable City

-Focus on systems related to parking consolidation and optimization -

○川尻雄貴¹, 橘奏絵¹, 染矢嵩文², 泉山墨威³*Yuki Kawajiri¹, Kanae Tachibana¹, Takafumi Someya², Rui Izumiyama³

As the transition from a car-oriented society to a people-oriented society is being promoted to create a walkable city, it is also necessary to review parking facilities. Therefore, this study focused on the unique exception systems under the Parking Law: the Urban Revitalization and Parking Development Plan, the Parking Arrangement Optimization Zone under the Location Optimization Plan, and the Parking Function Concentration Zone under the Low Carbon City Development Plan. These three systems were compared, and the key points that make each system easy to introduce were clarified.

1-1. 背景及び目的

近年、車社会から歩行者中心のウォークアブルシティが推進されている^[1]。一方、駐車場の散在で歩行者中心の空間に車が流入するため、ウォークアブルシティには駐車場の配置の見直しが必要である。

駐車場法の特例制度として、都市再生特別措置法で制定された都市再生駐車施設配置計画（以下、都市駐車計画）、立地適正化計画における駐車場配置適正化区域（以下、駐車場配置区域）、都市の低炭素化の促進に関する法律で制定された低炭素まちづくり計画における駐車機能集約区域（以下、駐車集約区域）が定められている^[2]。

これらの制度は地域特性を考慮して適用する必要がある。しかし、適用済みの自治体は各制度を独自の手法で実施している。そのため、制度の違いが不明確である。

本研究では、段階的に各地域で適用済みの駐車場特例制度の内容を比較することで、各制度の特徴を明らかにする。

1-2. 研究対象及び研究方法

研究対象は都市駐車計画を策定した千代田区（内神田一丁目）、駐車場配置区域を指定した松本市・和歌山市、駐車集約区域を指定した港区・小諸市の5地域とする。

研究手法は、国土交通省や各自治体発行の資料を基に文献調査により各制度の特徴を分類し、19の項目を整理し（Table1）、運用主体、制度制定の目的、政策項目の観点から共通点・相違点を比較する。

2. 各制度の適用事例の比較

2-1. 運用主体の分析

各制度を策定・指定する際の運用主体について分析する。駐車場配置区域と駐車集約区域は各自治体が主体となって進める。一方、都市駐車計画は各自治体に加えて都市開発事業を施行する民間事業者・既存建築物の所有者等^{[3]注1)}が配置計画を作成する都市再生緊急整備協議会の構成員となり公民連携で進める。そのため、都市開発が活発な地域でも構想に合わせた計画を作成することが可能である。また、建築物所有者等の地域住民が協議会に参加することにより、住民の意思も反映しやすいと考える。

2-2. 制度制定の目的の分析

都市駐車計画について、手引き^[3]によれば「多くの歩行者や自転車、自動車が通行する道路に面した場所に設けられた駐車施設による安全かつ円滑な交通を阻害する等の課題の解決を図る」^{[3]注2)}と記述されている。また、駐車場配置区域や駐車集約区域の目的にも「歩行者の利便性及び快適性」「快適な歩行環境の創出」とあり、各制度は歩行者にとって快適な環境を創出するという意図があるため、本来の目的とは別に、ウォークアブルシティ形成に資する制度でもあると考える。

2-3. 政策項目の分析

各制度の政策項目について、共通点・相違点を基に特徴を分析する。政策項目として、都市駐車計画では附置義務駐車場の位置及び規模を適正化することが目的であるが、千代田区（内神田一丁目）では駐車場附置義務緩和に加え、集約駐車場の設置や協力金の納付を

1：日大理工・学部・建築 2：日大理工・院(前)・建築 3：日大理工・教員・建築

義務づけている。駐車場配置区域では、駐車場出入口設置制限・駐車場面積の制限・緑化が可能であり、松本市では駐車場出入口設置制限・駐車場面積の制限・緑化が行われている。また、和歌山市では駐車場出入口設置制限のみが行われている。駐車集約区域では、集約駐車場の設置・荷捌き駐車施設の集約・フリンジパーキングの誘導・パークアイランド推進が可能であり、港区では集約駐車場の設置と荷捌き駐車施設の集約が行われている。また、小諸市では集約駐車施設の集約の他に、フリンジパーキングの誘導・パークアイランド推進が行われている。

Table1 から集約駐車場の設置は3地域で導入済みである。都内は公共交通の発達により自動車の利用は少なく、駐車場の利用率は低い。しかし、人口は多いため歩行者数は多いと考える。そのため、快適な街をつくるためには歩行者が快適・安全に過ごすための施策や制度を制定する必要がある。実施済みの2/3地域が首都圏の事例であることから、駐車場の需要が低く、歩行者が多い地域では集約駐車場が必要であると考えられる。Table1 から駐車場出入口設置制限を実施するのは2地域であり、いずれも駐車場配置区域を指定する地域である。これより、駐車場配置区域は駐車場出入口付近での歩行者と自動車の接触の低減により歩きやすい街を目指している制度であると考えられる。

3. まとめ

本研究では都市駐車計画、駐車場配置区域、駐車集約区域の制度内容を比較した。都市駐車計画は、公民

連携で組織された団体が主体であるため、民間事業者や建築物の所有者等、まちを使う側の人の声を取り入れやすいことが明らかになった。また、駐車場配置区域は駐車場出入口設置制限を推進しているため、駐車場出入口付近での歩行者と自動車の接触を抑えることに重点を置いた制度であると明らかになった。さらに、駐車集約区域は集約駐車場の設置を推進しているため、駐車場需要が低い地域や歩行者優先の空間創出を目的とする地域に導入しやすいことが明らかになった。

全ての制度において背景や法律・計画等は異なるが、各制度の目的に歩行空間の安全性や快適性の向上が部分的に記されているため、これら3つの制度は「ウォークアブルシティ形成」に寄与するものと考えられる。

今後は各制度が適用する地域の特性や自治体へのヒアリング調査等を実施し、制度の適用実態を把握する。

参考文献

- [1] 国土交通省都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室「官民連携まちづくりポータルサイト」
https://www.mlit.go.jp/toshi/system/(最終閲覧日:2022年9月21日)
- [2] 国土交通省都市局 街路交通施設課「駐車場施策の最近の動向」p15
- [3] 国土交通省 都市局「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き」,(平成30年7月)

注釈

- [1] 参考文献[3]のp.2より引用
- [2] 参考文献[3]のpp.1-2より引用

Table1. 事例から見る各制度の共通点及び相違点

制度	都市再生駐車施設配置計画	駐車場配置適正化区域		駐車機能集約区域		計	
法律	都市再生特別措置法			都市の低炭素化に関する法律(エコまち法)			
背景	附属義務駐車施設による交通の阻害	都市機能の誘導に伴う自動車自動車流入量の増加		都市・交通の低炭素化の合理化の推進			
計画	都市再生駐車施設配置計画	立地適正化計画		低炭素まちづくり計画			
適用区域	都市再生緊急整備地域	駐車場配置適正化区域		駐車機能集約区域			
適用年	2018	2014		2012			
目的	都市再生緊急整備地域内に置く附属義務駐車施設の位置及び規模を適正化する	歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上		自動車のCO ₂ 排出量削減、安全・快適な歩行環境の創出、公共交通機関の運行の円滑化、連続する街並みの形成及び土地の有効利用			
適用自治体	千代田区	松本市	和歌山市	港区	小諸市		
運用主体	秋葉原・神田地域都市再生緊急整備協議会	松本市建設部	和歌山市都市建設局	港区街づくり支援部 都市計画課	小諸市		
届け出の対象	既定の条例の適用を受ける建築物を新築、増築、用途の変更をする者	30㎡~500㎡	50㎡~				
策定年	2020	2019	2021	2019	2016		
駐車場附属義務緩和	●	-	-	-	-		1
協力金の納付	●	-	-	-	-		1
駐車場出入口設置制限	▲	●	●	-	-	2(3)	
駐車場面積の制限	-	●	-	-	-	1	
緑化	-	●	-	-	-	1	
集約駐車場の設置	●	-	-	●	●	3	
荷捌き駐車施設の集約	▲	-	-	●	-	1(2)	
フリンジパーキングの誘導	-	-	-	-	●	1	
パークアンドライド推進	-	-	-	-	●	1	

●: 実施 ▲: 検討中