



駐車場コラム



■ まちづくりに資する駐車場の質的改善策

國學院大學観光まちづくり学部 准教授 大門創

1957年に駐車場法が制定されて以降、道路交通の円滑化のために駐車場の整備が進められてきた。特に、駐車場附置義務制度では、一定規模以上の建物の新築・増築において、定められた台数の駐車場を設置することが義務付けられるようになった。これによって、駐車容量の量的確保は50年を経て概ね達成されたといえる。その後、駐車場政策の主眼は、駐車場の量的確保から質的改善へと転換した。駐車場の質的改善を実現するための主な施策は、①附置義務駐車台数の低減と②駐車場の隔地・集約化である。

附置義務駐車台数の低減とは、駐車場附置義務条例に基づき整備される駐車場供給が駐車需要に対して過多となっている場合が多いため、それを低減しようとするものである。駐車場整備は、建物用途や建物規模に応じて必要となる駐車場供給量が決定されるが、それ以外にも、立地特性や時間帯によってもばらつきがあるため、必要となる駐車場供給量を見定めるのが困難である。このような状況下で、事業者は、建築物内の空間を有効活用するために必要最低限の駐車場を整備したいと考えるが、自治体や警察は、自動車が路上に溢れないようにするために、安全側で駐車場を整備してもらいたいと考える。

駐車場の隔地・集約化とは、地区全体や特定エリア・路線の駐車場の出入口を抑制するために、当該建築物で整備すべき駐車場を他の建築物で確保したり、複数建築物で整備すべき駐車場をひとつの建築物にまとめて確保したりすることである。事業者は、駐車場を隔地することで駐車場に囚われることなく建築物を設計したいと考える。自治体は、街の賑わいの連続性を確保したり、歩行者優先のまちづくりをしたり、歴史的街並みを保全したい場合に、駐車場を隔地・集約化したいと考える。

このように、駐車場整備はまちづくりと密接に関係しており、事業者と自治体の異なる思惑をうまく捌きながら、目指すべきまちづくりへと誘導していく必要がある。そのための手法は主に2つある。第一に、①地域貢献協力を課す方法(事業者のニーズを受け入れる代わりに地域貢献協力を課し、それを原資として地域内のまちづくりに活用する方法)である。第二に、②地域貢献策を課す方法(地域貢献協力を課すことなく、事業者に直接地域貢献策を実施してもらう方法)である。

地域貢献協力を課す方法と地域貢献策を課す方法には、メリット・デメリットがある。①地域貢献協力を課す方法は、協力をプールして事業者単体では困難な施策が実施可能であるが、用途は駐車場やそれに関連する施策に限られてしまう傾向にある。一方②地域貢献策を課す方法は、駐車場以外の施策(歩行者・自転車・公共交通など)も実施可能であるが、事業者

単体でできる施策に限定されてしまう可能性がある。

東京23区の地域ルールでは、②地域貢献策を課す方法も受け入れているものの、実質的には①地域貢献協力を課す方法で運用されている⁽¹⁾。一方、道府県下の基礎自治体の附置義務駐車場条例においては、②地域貢献施策を課す方法で運用がなされている。地方都市では、地域貢献として公共交通利用促進策を講じた場合に、附置義務駐車台数を低減するなどしている⁽²⁾。

このようにして駐車場の質的改善を図ろうとしているが、いくつかの問題や課題もある。第一に、地区全体で駐車場の容量と配置をマネジメントしたい一方で、駐車場附置義務制度は、建築物単位の審査となっている点である。第二に、今後訪れるであろう自動運転社会によって、自動車を一定時間保管する駐車施設の需要は減り、道路上で短時間で乗り降りするための乗降スペースの需要が増加するなど、ドラスティックな変化に対してどう対応するかである。第三に、駐車場には、上述の駐車場法に基づく附置義務駐車施設以外にも、都市計画法に基づく都市計画駐車場、大規模小売店舗立地法の指針に基づき設置者が配慮して設ける駐車場などがあり、異なる法律で異なる目的の駐車場が都市内には混在しており、それらの役割分担に留意する必要がある。

これまでは、高度成長期に施行された法律を上手に運用して対応してきたが、令和期の新たな課題に対応するためには、新しい枠組みが必要になるかもしれない。

【参考文献】

- (1)大門創, 松本浩和: 駐車場地域ルール策定の目的とその運用実態・課題, 実践政策学, Vol.10, No.1, pp.99-108, 2024.06.
- (2)松本浩和, 大門創: 公共交通利用促進策による附置義務駐車台数低減制度の現状とその考察, 土木計画学研究・講演集, No.69, CD-ROM(全7頁), 2024.05.