

■ 都市部の駐車場の課題についての試論

東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村文彦

1. はじめに

本稿では、都市部の駐車場の課題について、日頃より気になっている点を述べる。都市交通と都市計画を専門としている立場から、都市の中での駐車場をどう考えるべきかを論じる。なお、日本の駐車場政策の現状については、参考文献1)に詳しい。また、内外の最近の動きや附置義務駐車場の考え方を含む施策の課題については、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教授の講演資料(参考文献2))を参照されたい。同講演資料では、米国で駐車研究者としてもっとも名高かった故ドナルド・シャープ教授の名著“The High Cost of Free Parking”(参考文献3))の紹介もされている貴重な講演資料である。

2. 前提条件としての交通手段分担

<駐車場が過多気味>

図1は、一般社団法人日本パーキングビジネス協会がとりまとめている駐車場便覧2022(参考文献4))に掲載されている駐車場台数と自動車保有台数の関係の変遷を示した図である。駐車場の需給関係を直接表したものではないが、全国レベルでは若干、東京23区に限れば、グラフの縦軸に注意が必要だが、自動車保有台数の変化と駐車場台数の変化の違いを理解できる。

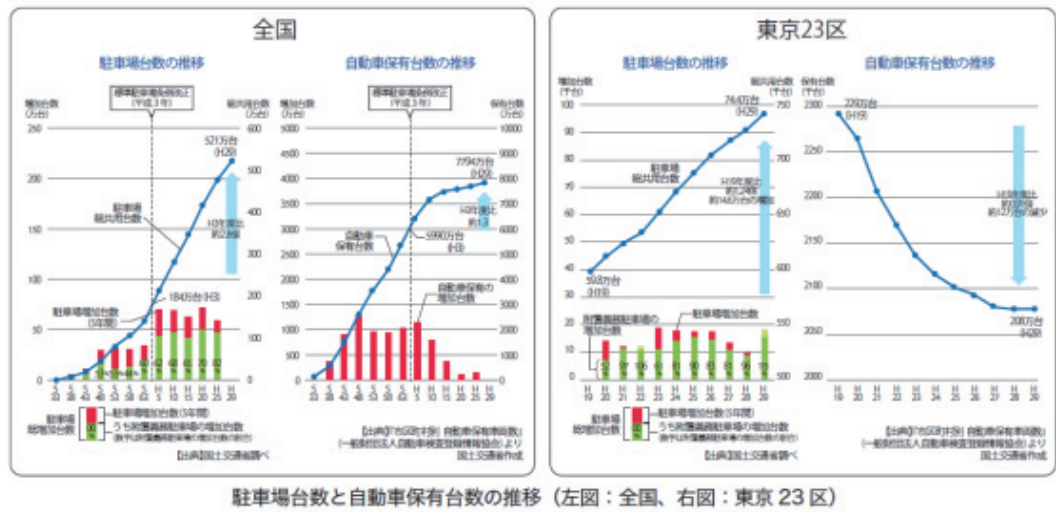


図1 駐車場台数と自動車保有台数の推移(出典：参考文献4)

＜減少傾向の自動車分担率＞

図2は、昨年10月に開催された横浜市駐車場政策検討懇談会で提示された資料(参考文献5))で、横浜市内での交通手段分担の平成10年(1998年)からの10年おきの変遷を示したものである。自家用車利用の分担率が時代とともに下がっている様子がわかる。但し、65歳以上の高齢者を抜き出すと、平成30年(2018年)は、平成20年(2008年)よりも、自家用車利用の分担率が微増になっている点は留意が必要である。

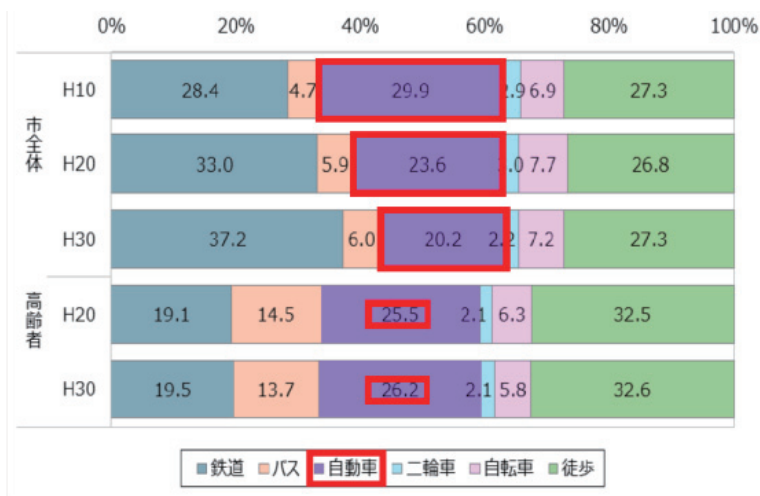


図 市内を発着する移動における代表交通手段

【出典】第4回-第6回(H10,H20,H30)東京都市圏パーソントリップ調査

図2 横浜市における交通手段分担率の変化(参考文献5)

＜交通手段分担の政策目標の必要性＞

この交通手段分担(modal split)は、都市交通を考える上での基本的な概念である。人々の移動にせよ、物流にせよ、どのような交通手段がどれだけの量を担うのか、政策という視点でいえば、どれだけの担うべきなのか、この前提に立って、自動車交通量も鉄道の輸送量も考えていく必要がある。

そして、政策においては、この交通手段分担は、ある条件下での交通需要予測の値を単純に用いるのではなく、さまざまな状況を踏まえて、都市のニーズ、起こり得る正負のインパクト、そして実現可能性を勘案して、政策的に交通手段分担を決めていくべきものである。

例えば、都市の中心の空間をもっと人間的なものにする、交通事故を減らす、大気汚染を緩和する、地球温暖化に影響する温室効果ガスを減らす、といった目標を設定して、交通手段分担の中の自動車の分担率を減らすという政策目標を立て、それを実現するための方策を立てて実行するという手順になる。

いずれにせよ、政策としての交通手段分担の目標値をもとに、適正な量の駐車場が供給され、それらが適正に利用される姿が理想である。この適正な利用を考える際の論点として、本稿では、量の問題と料金の問題の二つを以下取り上げる。

3. 多すぎる量の問題

＜駐車場の必要量の最低値規定だけでは不十分＞

適正な量の駐車場の供給が理想としても、それを誰がどのように調整するのかを決めなければならない。自動車需要が右肩上がりに増加する傾向が続き、それが政策的にも是であるという状況下では、駐車場の必要量の最低値を規定する、すなわち附置義務の最小値あるいは下限値を規定することでことが足りていたと思われる。しかし、現在は、1節で述べたように、必ずしも自動車需要が右肩上がりではなく、2節で述べたように、特に都市の中心部では、政策的に自動車需要を減らす流れがあるといえる。その場合は、附置義務の最小値あるいは下限値を規定することでは済まされない。

＜届け出駐車場以外の「駐車」＞

実際の日本の都市では、附置義務の下限值が、開発あるいは再開発時に義務付けられ駐車場が供給過剰になっている。そのことに加え、土地の有効活用策として、少なからずの土地所有者が、いわゆるコインパーキングを開設し、これも供給過剰に貢献してしまっている。さらに需要の中身として想定されている物流車両の荷捌きは、少なからずの場合、路上で行われている。結果として、駐車場に空きがある一方で、路上で荷捌きが行われるという実態が垣間見られる。

＜データに基づいた「駐車場政策」から「駐車政策」へ＞

これらの問題を解くための土台づくりとしては、①路上駐車と路外駐車場をあわせて、「駐車場政策」ではなく「駐車政策」として議論すること、②コインパーキングも規模に関わらず駐車場所としてカウントし管理すること（行政の駐車場政策担当者がコインパーキングの実態を把握していないのは言語道断）の2つが必要になる。交通手段分担の政策的な議論をもとにして、この土台の上で、駐車場の適正量を行政側で包括的にコントロールすることが求められる。

4. 安すぎる料金の問題

＜駐車場料金設定は需要量に影響＞

駐車場政策の際に、その料金が丁寧には議論されていない場面が多いように思われる。そもそも駐車場のうち、自分（土地所有者、駐車場管理者）で使用する部分と、開放する部分があり、開放する部分についても、月極で契約する部分と時間貸しをする部分がある。米国の英語表記では、この時間貸しの部分を、経営者が誰かに関係なく、public parkingと言っている。この時間貸し駐車場の料金については、需要との見合いで、駐車場管理者ごとに個別に設定されている。ここでの需要の見合いというのは、都市交通全体からするときわめて狭い意味と言わざるを得ない。自動車利用者がどこに駐車するかという選択行動だけをみているからである。考えるべき行動選択肢は、その地区にやってくる頻度とその際の利用交通手段を含む。そしてこのことは、2節で述べた適正な量そのものに関わってくる。料金の設定次第で、前提となって

いる交通手段分担が大きく変わり得る。逆に言えば、料金設定を工夫することで、政策目標の交通手段分担を実現できる。しかしながら、料金収入は各駐車場のビジネスである限り、行政による料金設定を強制できない。ビジネスを保証しつつ、需要をコントロールする料金設定を管理する仕組みが求められる。

＜駐車場料金の割引の不合理＞

時間貸し駐車場の料金については、上記の他に、割引の問題がある。商業施設駐車場等で、一定金額以上購入者の駐車場利用料金を一定時間無料にしている場合がある。若干屁理屈気味に思われるかもしれないが、無料利用者は駐車場施設の維持管理費用を負担していないことになる。駐車場施設の維持管理は、商業施設収入で賄われているとすると、徒歩や電車あるいはバスで商業施設を来訪した人たちの購買額の一部が、駐車場施設の維持管理にも充てられていることになる。短くいうと、自動車以外で来訪した人たちが、きわめて少額かもしれないが自分たちが利用しない駐車場の費用を負担している。これはきわめて不公平な実態と言わざるを得ない。自動車以外で来訪した顧客にも相応のサービスをする必要がある。さもなければ、自動車来訪需要を増やすばかりになる。どのような料金設定および割引設定にするべきか、これも、各駐車場管理者に任せるのではなく、地区全体で調整すべき要件である。

5. 今後の課題

以上、都市部の駐車場を念頭に、その総量と料金の2つの話題に絞って試論をまとめてみた。横浜市駐車場政策検討懇談会に参加し、また他の資料も読み込む中では、この2点以外にもさまざまな課題があることを認識した。根本的には、実態の定量的把握と現状の問題および今後起こり得る問題に対する客観的な診断が必要なことは言うまでもない。その際に、都市全体、その中の交通体系全体という視点を常に中心に据えた議論が展開されていくことを願っている。

参考文献

- 1) <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001577435.pdf>
- 2) https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000132.html
- 3) Donald Shoup, The High Cost of Free Parking, Chicago: Planners Press, 2005 and 2011. New York: Routledge, 2018
- 4) <https://www.gia-jpb.jp/blog/?type=detail&id=64>
- 5) <https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/toshikotsu/chusha-jo/tyusyazyokondankai.html>