

都市の機能としての 駐車場：土地利用と 交通の要

日本大学理工学部土木工学科
大沢昌玄

本日の内容

- ▶ 駐車場：まち・施設への乗り換え拠点
- ▶ 駐車場：土地利用と交通の狭間
- ▶ 都市における駐車場政策の変遷と現状
- ▶ 駐車場のこれから・未来：3D+M
 - Density（密度）
 - Disposition（配置）
 - Design（デザイン）
 - Management（管理）
- ▶ おわりに：駐車場からのまちづくり

駐車場の目的

- 道路交通の円滑化
- 自動車を交通手段として使うと必ず目的地で駐車場を使う
- 駐車場：目的の施設、まちを訪れた時に一番最初に目にする場所
 - 駐車場が利用しづらい（量だけでなく質が重要）
 - 質の悪い駐車場は利用したくない（使い勝手、デザイン）

駐車場：施設・まちへの乗り換え拠点であり顔

下手な駐車場は施設・まちの魅力を削ぐ

市街地内の駐車場の動向

- 中心市街地疲弊：空き家・空き地の発生
 - 土地利用転換：駐車場への転換
（街区の分断、自動車の侵入）
- 土地利用転換してまで駐車場は必要か？
 - 交通の観点
 - 必要である：恒久的駐車場として必要
 - 必要ではない：暫定的駐車場（一時駐車場）
 - 土地活用の観点
 - 次の土地活用までの暫定処置（土地保有）
 - 資金回収のため（第三者へ土地売却し駐車場）

駐車場：交通の視点

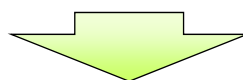
- ▶ 恒久的駐車場：交通需要の観点から必要
 - 駐車場整備の推進：量の確保
 - どこでも何でもよい？ ⇒ 配置と規模の確認
- ▶ 暫定的駐車場：交通需要の観点から不必要？
(駐車場供給量が需要を満たしている)
 - 土地・資産活用の観点から駐車場が乱立
 - 小規模駐車場がゴマ粒状に乱立
 - 地区レベルに自動車が入り込み（侵入の許可）
⇒ 駐車場の制限も必要：立地制限の導入

我が国の駐車場の展開

1957年(昭和32年) 駐車場法制定

都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もつて公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

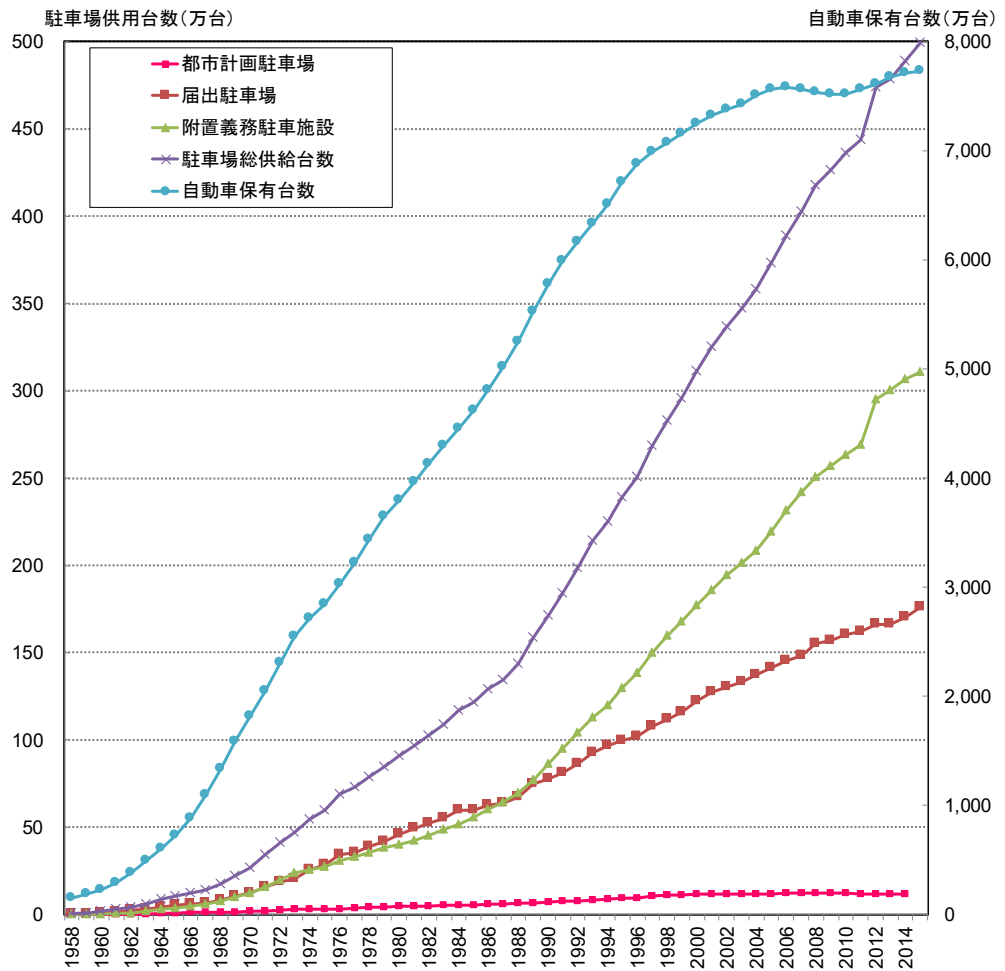
駐車台数を確保し駐車容量拡大
確保された量を過不足なく利用：駐車案内システム



重点：駐車場の「量の確保」と「量への誘導」

自動車保有台数と駐車場供用台数の推移

出典：国土交通省都市局(2016)、「平成28年度版自動車駐車場年報」より著者作成、2015年度末実績 ※駐車場総供給台数＝都市計画駐車場＋届出駐車場＋附置義務駐車施設＋路上駐車場



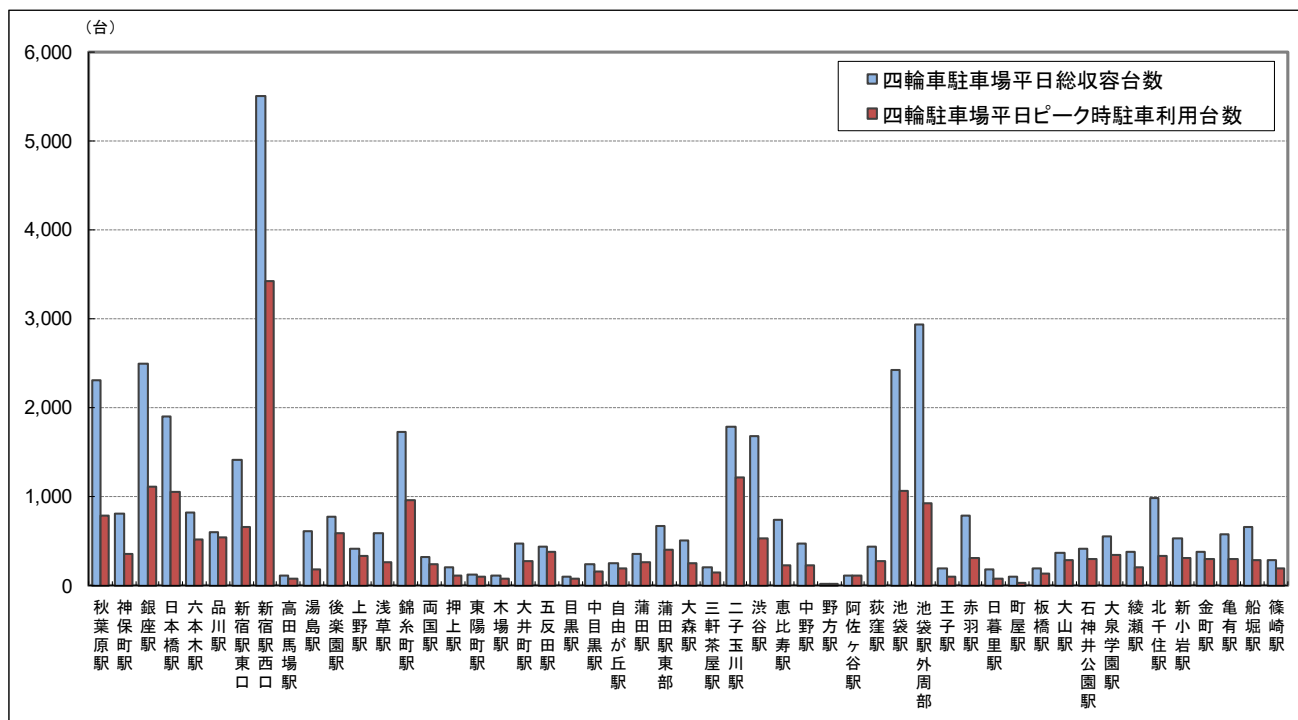
駐車場法に基づく駐車場整備状況等（全国）

	台数	構成比
都市計画駐車場	119,872	2%
届出駐車場	1,762,050	35%
附置義務駐車場	3,106,853	63%
路上駐車場	601	0.01%
計	4,989,376	100%
自動車保有台数	77,301,798	
自動車1万台当たりの駐車台数	645	

平成27年度末現在 出典：国土交通省都市局街路交通施設課、「平成28年度版(2016年)自動車駐車場年報」

駐車場整備の多くは、附置義務駐車場が支えている

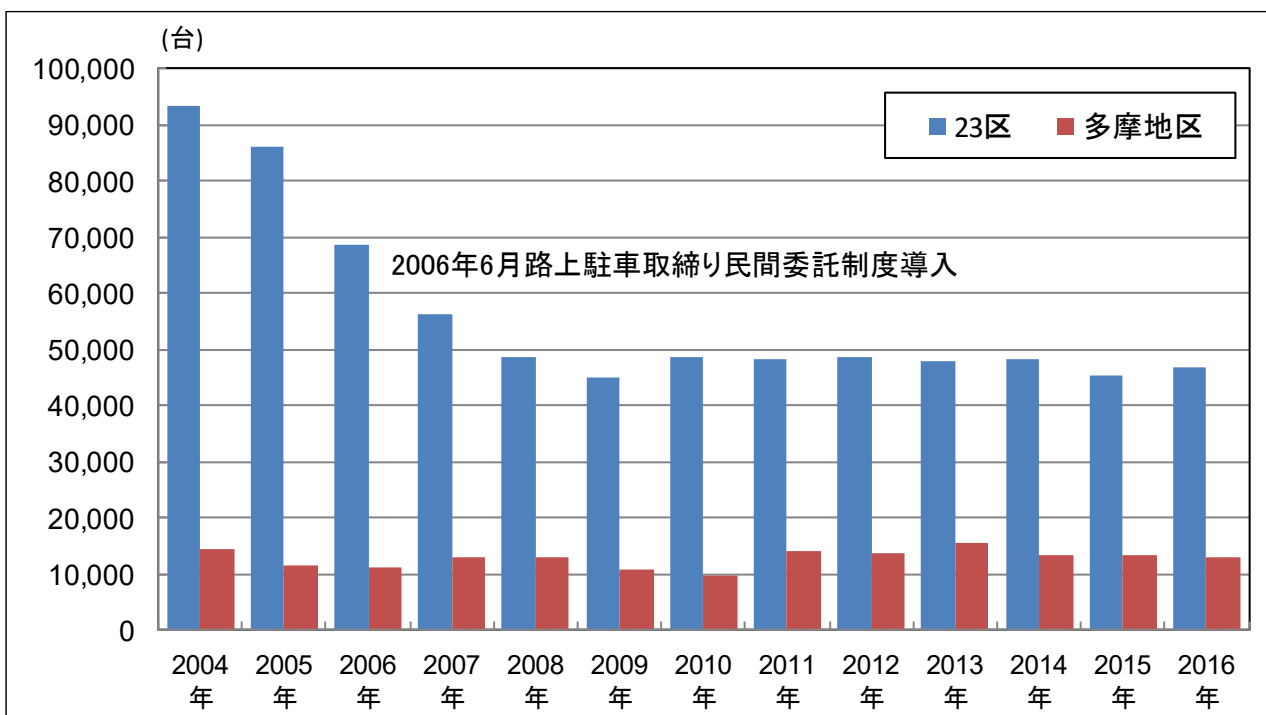
東京23区に2014年秋における平日の駐車場供給量（供給）とピーク時利用台数（需要）



出典：公益財団法人東京都道路整備保全公社(2015)、「平成26年度路上駐車実態調査」より作成

四輪車の瞬間路上駐車(違法)台数

➤ 駐車場は増え続けても路上駐車は横這い：限界？



出典：警視庁<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/genin/chusha/houchitaisaku.html>

駐車場が終着地でなく出発地

- コインパーキングを活用したカーシェアリング
 - ⇒ 駐車場発の新たな自動車の使い方
 - ⇒ 自動車に対するライフスタイルの変化
(所有からシェアへ：その拠点が駐車場)



都市の中の駐車場整備の現実と課題

自動車保有台数及び自動車利用者が年々増大
それに見合う駐車場の量を早急に確保せざるを得ない



駐車場整備が進んだ結果・・・
大都市駅周辺部：駐車供給 > 駐車需要

駐車場が都市機能として持つ意味
「自動車」から「まち」への「乗換え口」
「都市の顔」「都市への入口」

駐車場について真剣に考える必要あり

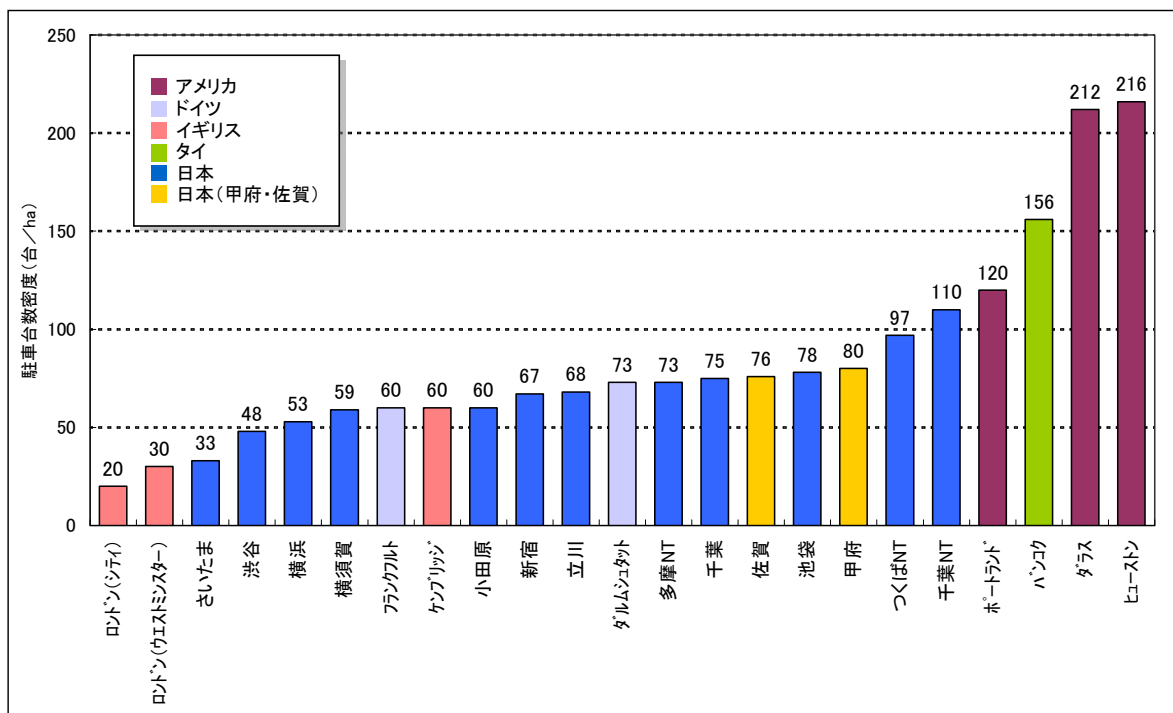
駐車場のこれから・未来

駐車場政策重要キーワード 3D+M

Density
Disposition
Design
Management

Density 密度

- 日本と欧州：60～80台/ha 日本NTセンター：100台/ha
- ポートランド：120台/ha、ヒューストン：200台/ha以上



都市の中の駐車場空間は？

- 計画的に整備された都市
 - 公共施設 30%程度 (宅地70%程度)
 - うち道路 25%程度
- 駐車場：60台/ha (業務核都市の平均値)
 - 25~30m²/台 1,500~1,800m² (0.15~0.18ha)
 - 15~18%駐車場

道路25%+駐車場18%=43%
自動車のための空間 (土地利用)

駐車場が「まち」に及ぼす影響大

10 板橋 (高島平)

道路24%、公園8%、その他1%



概要	
事業名称	東京都計画事業 板橋土地区画整理事業
所在地	東京都板橋区
施行者	住宅・都市整備公団
施行面積	332.4ha
計画人口	60,000人
計画戸数	17,000戸
事業施行期間	昭41~昭46年度

主要経緯	
地区決定	昭38.10.11
買収開始	昭38.11~昭39.6
都市計画決定	昭40.6.7
事業認可	昭41.12.28
仮換地指定	昭43.12.12
使用収益開始	-
第1回分譲	昭45
第1回入居	昭47.1
換地処分	昭47.3.31

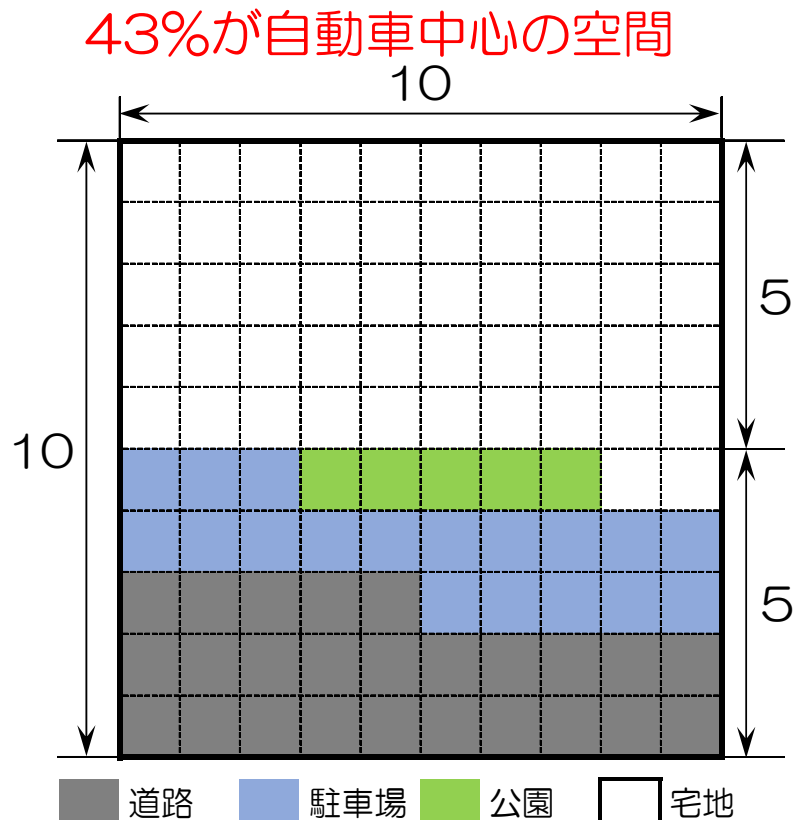
土地利用計画表		
種別	面積(ha)	割合(%)
公園	79.5	23.9
公園、緑地	26.6	8.0
河川等	1.6	0.5
計	107.7	32.4
住宅用地	34.8	10.5
一般住宅用地	110.9	33.3
小計	145.7	43.8
教育施設用地	18.1	5.5
行政商業等施設用地	4.7	1.4
式の公共的施設用地	28.8	8.7
流通業務用地	27.4	8.2
小計	79.0	23.8
計	224.7	67.6
合計	332.4	100.0



自動車の都市の占有イメージ

100haの構成(概念)		
公共用地	30%	
	25%	道路
宅地	70%	
	18%	駐車場

駐車場1台
 25-30㎡
 平均駐車台数密度
 60台/ha
 =1,800㎡/ha
 100haのうち18%

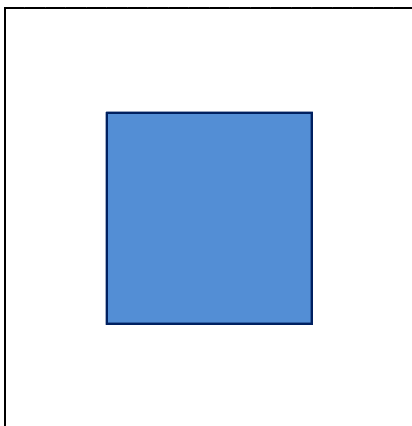


Disposition 配置

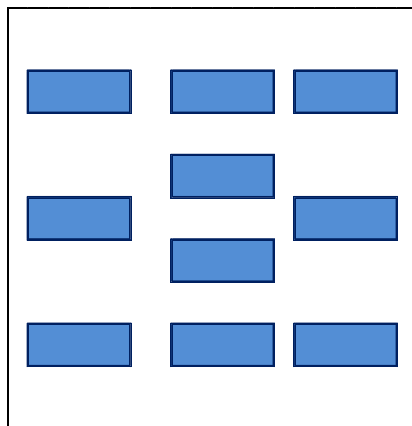
- ▶ 中心市街地：空き地空き家の土地利用転換
 →暫定的に駐車場とする「とりあえず駐車場」
 →量としては一時的に確保？
 →区画道路に多数の小規模駐車場が接道し街並みを分断
 →地区レベルに自動車に侵入を促す
- ▶ ある地域の駐車場供給（収容）台数：1,000台
 1,000台/箇所×1箇所=10台/箇所×100箇所

配置：地区内の交通と土地利用への影響大

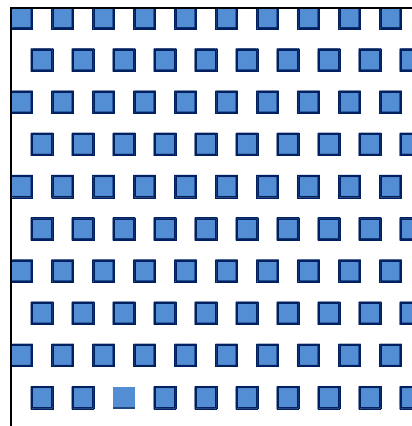
台数×箇所数＝台数×箇所数



駐車場収容台数
1,000台×1箇所
＝1,000台



駐車場収容台数
100台×10箇所
＝1,000台



駐車場収容台数
10台×100箇所
＝1,000台

配置：地区内の交通と土地利用への影響大

Design デザイン

- 優れた駐車場デザイン（今までは・・・？）
 - 駐車場を魅力的なものとする
 - その駐車場が都市にあることによって、都市全体が良くなる



ドイツ フランクフルト

駐車場のこれから・未来

- ▶ 大都市駅周辺部：駐車供給 > 駐車需要
→ 今ある駐車場を如何に有効利用するのか
- ▶ 余剰がある場合の駐車場
例：一般車用駐車スペースの移動制約者用駐車スペースへの転用
例：女性専用の駐車スペース（車庫入れが苦手な人への幅広めの駐車マスの提供）
例：自動二輪車、自転車駐輪場への転換
- ▶ 荷捌きとの役割分担（もっと考える必要あり）
- ▶ 地域として駐車場を再考する(On Site → In Area)
⇒適切な管理運営（マネジメント）の必要性



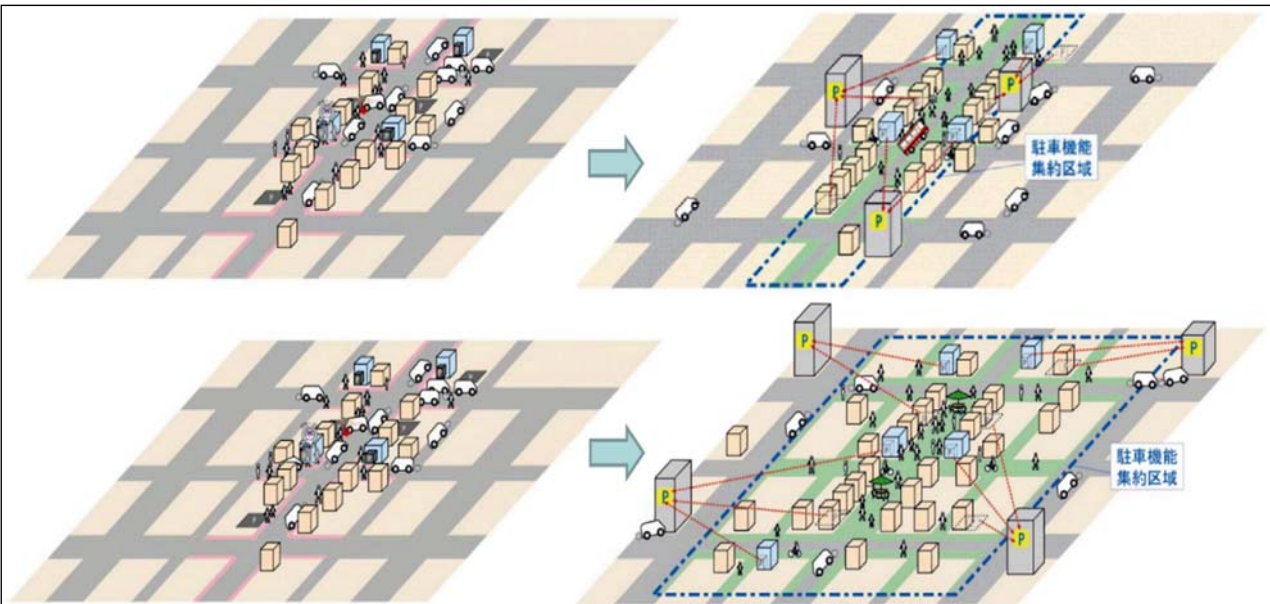
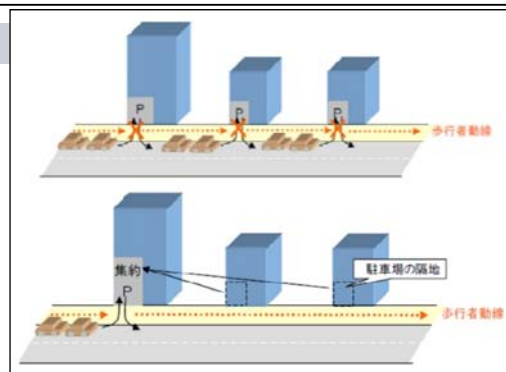
ドイツ ドレスデン



駐車場の集約化と隔地

- On Site から In Area へ
地区全体で考える

出典：国土交通省<http://www.mlit.go.jp/common/000986721.pdf>を著者編集



都市の機能としての駐車場を再考する

- ▶ 駐車場の機能
 - 交通機能だけでなくまちを支える機能であること
 - 交通機能としての評価からの脱却
 - ⇒ 「量」だけでなく「質」を考える時代
- ▶ 都市の土地利用に占める駐車場割合が高い
 - 都市空間における駐車場の影響が大きい
 - ⇒ 駐車場を真剣に考えなければまちは良くない
 - 「3D+M」を踏まえた展開

駐車場が新たな都市空間を創造する

駐車場：都市空間の重要構成要素

- ▶ 単なる自動車の駐車場所としてからの脱却
- ▶ 歩行者の安心安全の観点・土地の有効利用など包括的なまちづくりを見据える
- ▶ 駐車場法制定時の「道路の混雑緩和」に追加して、今、駐車場が「まちに対して何ができるのか」を考える
- ▶ 中心市街地内で駐車場：附置義務からの転換
 - 「施設内の附置」から「地域内の附置」へ
 - 公共交通、歩行者軸を踏まえた附置義務の再考
 - 駐車場の上限値の導入（現行は下限値）

駐車場がまちにある意義を再考する

- ▶ 単なる駐車施設としての駐車場からの脱却
 - 自動車から自転車、自動二輪車へ
 - 駐車マスの多目的利用（イベント利用）
- ▶ 空間としての駐車場
 - まとまった空間であること/まちの中にあること
 - イベント時の中心核としての利用
 - 災害時の一時避難場所としての利用
（平時は駐車場、緊急時は避難場所）
- ▶ 駐車場があることが、まちにいい影響を与える存在であること（付属物ではないことの認識）

自動運転が都市空間に与える衝撃

- ▶ 自動運転システムのインパクト（衝撃）
 - 夢が実現化：革命である！ガババルト-列ゼ-ソソ
 - ⇒家から目的地まで移動できてしまう（かも？）
 - ⇒自動運転システムが安価になったとき・・・
地方の公共交通システムの崩壊??????
- ▶ 自動運転は、自動車を増加させる?????
 - ⇒再び都市空間は自動車が占めることになる？

自動運転社会の駐車場のあり方を
今から創造する（準備する）

ひとが快適に乗り降りできる場所が重要となる