

第5回小委員会における主な意見

(駐車場の現状と課題)

○必要最低限度の水準で駐車場を作っていくという時代は終わったと思うが、どこまでそう言い切れるか、消防法との関係で整理が必要。

○既に整備された駐車施設が新たに発生する外部性(駐車需要)を吸収しており、附置義務という手法自体に合理性がなくなったというのが現状。

○都市のコンパクト化を進める上で、公共交通が無いような地方都市においては、特に駐車場の配置(ディスポジション)を適切にコントロールすることが重要だが、その点に関する都市計画の政策メニューが不足している。

○都市施設の決定については、20年後の姿を見据えて考える必要があることを踏まえたときに、自動運転など将来のモビリティの変化についても含め、今から20年後のあり方を考えておかないと手遅れとなるのではないかと。

○駐車場に関する地域ルールに関して、モビリティ側のソフトの変更に伴って、受け側となるまちのシステムも臨機応変に変更していく必要があるのではないかと。

○エリアの将来像と必要な駐車場の機能は密接に関係している。定量的に一律規制がかけられてしまうと、マーケットの意向と乖離してしまう。

○附置義務制度によって確保されたストック(面積)を社会経済状況に応じて転用していくといった観点が重要。

○特に都区部の集合住宅では駐車場が附置されているものが多いが、自動車の所有からシェアへの流れは思いのほか進んでいて、できることなら駐車場のスペースをコミュニティのスペースやドッグヤードガーデンなど生活のバリューを上げる用途に使いたいというニーズはある。

○地方都市においては、中心市街地の商店は、個別の敷地の中で駐車場の問題を解決しようとしているため、まちの空間として非常に魅力が無いものになってしまっている。コンパクトシティに向けて集客力のある施設をまちなかに整備する際も、常に駐車場の問題が出てきて、「それだったら郊外に建てれば良いのではないか」という意見が出る。

○駐車場の需要と供給について計画的な予測ができなければ、かなり場当たりの誘導策でしか、駐車場政策、運営ができないのではないかと。

○駐車場の需要がある程度読めるのであれば、規制や誘導、地域ルールなどによって適切な量の駐車場を整備、あるいは減らすことで、スポンジ化の抑制につながられる。駐車場の需要が読めないのであれば、駐車場を多機能化・多用途化することで、スポンジ化に対応した対策になるのではないかと。

○駐車場に係る需給の予測は非常に難しいため、たとえば、路上駐車場などのバッファになるようなものがあつたほうが良い。

○駐車場需要予測は非常に難しいと考えている。幅を持って、その幅の中の駐車マスを、パークレットや荷さばき場等の他用途に転換できるという前提で推計せざるを得ないのではないかと。

○自動運転の普及に伴って、みんなが自動車に乗るようになり、道路整備が必要という議論が出てくる可能性がある。であればこそ、一定のところまで自動車で移動し、そこから先については公共交通を使うといった役割分担をすることが重要。ただし、公共交通が無く、そのような役割分担ができない地方都市もあるため、その場合は、駐車場の配置といった点が重要になる。

○大丸有の地域ルールについて、駐車需要の発生という外部性自体は存在するので、緩和を加速するだけでなく、負担金といった地域ルールを定め、緩和の見返りに他の貢献を求めるといった制度設計には一定の合理性がある。

○パーク・アンド・ライドについて、大丸有では、例えば新幹線のチケットと駐車券をセットにする、エリアで無料循環バスを展開するなど、なるべく駐車場からの結節性を高めて、人がスムーズに次の交通手段に移っていけるような方策を実施している。また、バイク・アンド・ランに対応して、高級自転車を駐車できるスペースの確保や、ランニング用のシャワーブースを設けるといった駐車場の多目的利用も行っている。

(都市計画道路の見直し)

○都市計画道路の見直しについては、自治体側にインセンティブがないとなかなか進まないのではないかと。

○都市計画道路の見直しにおける都道府県と市町村の関係で、都道府県が熱心に見直しているところは、市町村も同様の傾向がある。同地区を対象にした見直しを行うことから、横並びの意識や、また府や県からノウハウが身近で伝授されるといったことが影響しているのではないかと。

○法制度の面でどこまでできるということが示されなければ土木部局はなかなか見直しを進められないのではないかと考えられるが、そういったことへの対応をどのように考えるか。

○適時適切に見直しを行い、権利制限の必要性の説明をできるようにしておくことに加え、一方で権利制限の緩和を行うことも必要である。

○見直しの結果、事業着手が必要な道路も出てくる。その際に発生する膨大な事業費に対して、国や都道府県はどのような備えがあるか。

○都市計画道路の見直しを行わない自治体に対して、国として何ができるかということでは、補助制度による誘導というやり方や、見直しを実施している自治体・していない自治体の情報を公表するといったやり方が考えられる。

○自動運転やカーシェアリングが普及したとき、公共交通が成り立たなくなるということのほかに、総数として車は減るものの、回送交通が増え、現状であれば駐車場にいる車が道路にいるという状況になり、駐車場は不要になるが道路は必要になり、都市計画道路を廃止していいのかという議論が発生しうる。需要をコントロールして、公共交通を利用する仕組みをつくらないと、道路自体が破綻するということが起こり得る。

○道路計画の見直しを行わずに裁量的に建築制限を緩和する場合、補償費の支払いを回避できる点以外で積極的な意味はあるのか疑問。見直しのインセンティブをそぐことになるのではないかと。

○交通需要がなくなるとすぐ都市計画道路の見直しができるかというと、すでに空間のセットバックが進み、オープンスペースが生み出されている場合、歩道を拡幅すべきといった要望が市民から出てくるなど、合意形成が難航する場合もある。

○見直しに際して、道路は要らないけど安全対策は必要、という意見はよく出てくる。

(公共的空間の一体的整備・管理)

○中心市街地を拡幅などの街路事業で整備しようとする、既存の商店がそれを契機に撤退してしまい、まちが壊れる場合がある。

○民による公共的空間の整備・管理に域外の資本が入る可能性については、四番町スクエアの場合は、商業施設以外のもので組み立てを考えるとということにしたので、それに見合うデベロッパーが現れず、地域の地権者等で自らやることになった。