

駐車場法制定背景にある都心の駐車問題と駐車対策検討経緯

日本大学理工学部土木工学科 正会員 ○大沢昌玄
日本大学理工学部土木工学科 フェロー 岸井隆幸

1. はじめに

駐車場に関する法制度「駐車場法」が昭和32年(1957年)5月に制定されてから、今年で52年が経過しようとしている。この駐車場法は、道路交通の円滑化を目標に、量としての駐車容量確保を目的としているものである。駐車場法制定後も増え続ける自動車に対して積極的に駐車場の整備を行い、集中する交通に対し効果を上げてきたところである。しかしながら、量としての成果は上げてきたものの、需要以上に駐車場が供給されている地区もあり、さらに疲弊した中心市街地では空き店舗が無秩序に駐車場に用途転換される状況も見られ、都市構造を踏まえた駐車場の適切な配置と管理、さらには都市の魅力を高める駐車場デザインが必要となり、量の制限等の概念を取り入れた上で、配置とデザインを踏まえた新しい駐車場法制度を考える時期にある。新しい駐車場法制度を考える上でも、駐車場法制定当時の思想を探ることが重要である。

そこで本研究は、駐車場法制定に至った背景と経緯を解明することを目的とする。

なお駐車場に関する歴史的研究としては、新谷¹⁾の研究があるが、駐車場法制定前の交通状況と駐車場整備状況について詳細に述べ、さらに法制定上の経緯と課題について具体的に述べたものはあまり見られない。

2. 研究方法

駐車場法の制定に大きく関わっていた首都建設委員会(当時の総理府の外局、東京都内における重要施設の基本的な計画策定と計画実施の推進を目的に昭和26年4月に設立)の報告書「首都建設」と駐車場法起案省庁の建設省計画局(当時)所管である都市計画協会発行の都市計画専門雑誌「新都市」より駐車場法制定前の背景と思想を探る。併せて当時の交通のデータについては、東京都建設局が行ったわが国初のOD調査である「東京都に於ける自動車起終点調査」から把握する。さらに旧建設省及び東京都にて駐車場を実際に担当さ

れた当時の技術者にヒヤリングを行うこととする。

3. 駐車場法制定背景にある都心の交通問題

駐車場に関する法制度の策定の背景には、激化する丸の内、銀座での交通問題にあると言われている²⁾。図-1に東京都における自動車保有の変化を示すが昭和22年から自動車保有が急増していることが読み取れる³⁾。起終点調査では、都心(丸の内、京橋、日本橋、霞ヶ関、銀座、新橋)を終点としているものが乗用車では24,880台と全体の54%、貨物車が7,709台と全体の17%を占めていたという⁴⁾。

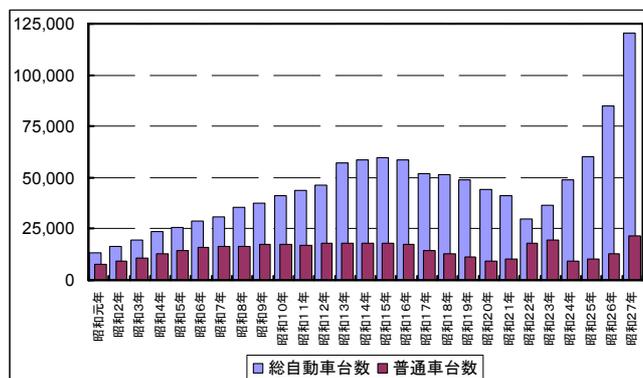


図-1 東京都における自動車保有の変化

さら当時の駐車は、路上駐車が主流で、交通容量拡大のため路上駐車の規制強化が検討されるものの、路外駐車場は、丸ノ内ガラーヂ(210台)、日活国際会館地下(140台)など数箇所を過ぎず、路上規制強化と集中する自動車交通が相まって深刻化の一途をたどったという⁵⁾。なお丸ノ内ガラーヂ(現在の大手町丸の内一丁目3に位置。昭和40年に取り壊され、現在新東京ビル地下にて営業中)は、当時の三菱地所と大倉財閥が出資して丸ノ内ガラーヂ株式会社を設立し、日本初の立体駐車場として昭和4年6月に竣工した。戦前は駐車場と言う概念がなくほとんど使われていなかったという⁶⁾。なお駐車場法制定前後、旧建設省及び東京都にて駐車場を担当された当時の技術者にヒヤリングを行ったところ、駐車場に関する制度制定の背景には、当時のGHQから丸の内の交通渋滞と駐車問題を解消

キーワード：駐車台数、駐車実態、交通問題、首都建設委員会

連絡先：〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8 日本大学理工学部土木工学科 TEL&FAX 03-3259-0679

するために策を講じるようにとの指導があったと言う。そのことを示すように、昭和27年11月1日現在の東京都における自動車の保有者区分では(表-1)、普通車に限っては全体の27%が駐留軍車、16%が外国人車と両方で43%を占めていた⁷⁾。駐留軍車数から見ても、GHQが指導する背景が読み取れる。

表-1 自動車保有区分

| | 国内用 | | 外国人車 | | 駐留軍車 | | 合計 | |
|-----|---------|------|-------|-----|-------|-----|---------|------|
| | 台数 | 率 | 台数 | 率 | 台数 | 率 | 台数 | 率 |
| 貨物車 | 58,202 | 100% | 118 | 0% | 0 | 0% | 58,320 | 100% |
| 乗合車 | 2,636 | 100% | 5 | 0% | 0 | 0% | 2,641 | 100% |
| 乗用車 | 49,775 | 82% | 4,202 | 7% | 6,429 | 11% | 60,406 | 100% |
| 普通車 | 12,237 | 57% | 3,390 | 16% | 5,746 | 27% | 21,373 | 100% |
| 特殊車 | 1,577 | 99% | 24 | 1% | 0 | 0% | 1,601 | 100% |
| 合計 | 112,190 | 91% | 4,349 | 4% | 6,429 | 5% | 122,968 | 100% |

4. 首都建設委員会における駐車対策方針

首都建設委員会において駐車場を議論する前段として、昭和27年3月と11月に路側駐車実態調査を実施した(表-2,3)。調査は、台数、占有時間、目的地、車種別台数に重点をおいた。

表-2 駐車実態調査結果の総括と銀行の例

| | 丸の内地区 | | | 銀座地区 | | |
|--------|-------|-------|-----|-------|-----|-----|
| | 総計 | 連合車 | 一般 | 総計 | 連合車 | 一般 |
| 最大駐車台数 | 2,093 | 1,225 | 868 | 1,047 | 203 | 844 |
| 許容台数 | 2,349 | - | - | 2,186 | - | - |
| 平均回転率 | 4.2 | - | - | 4.2 | - | - |
| 平均占有率 | 82.0% | - | - | 40.2% | - | - |
| 平均駐車時間 | 59分 | 115分 | 35分 | 29分 | 38分 | 27分 |

| 建物名 | 延床面積(坪) | 許容台数 | 最大駐車台数 | 延入車台数 | 平均回転率 | 平均占有率 | 平均駐車時間 |
|-----------|---------|------|--------|-------|-------|-------|--------|
| 日本銀行本店 | 15,486 | 106 | 99 | 1,057 | 10.0 | 67% | 36 |
| 東京銀行本店 | 4,635 | 42 | 38 | 374 | 8.9 | 42% | 35 |
| 千代田銀行銀座支店 | 121 | 3 | 2 | 11 | 3.7 | 46% | 37 |
| 千代田銀行京橋支店 | 271 | 3 | 2 | 10 | 3.3 | 31% | 28 |
| 富士銀行銀座支店 | 496 | 7 | 4 | 26 | 3.7 | 34% | 27 |

それら調査結果をもとに、昭和28年11月に首都建設委員会公告第13号として「首都における自動車駐車場整備に関する計画」が出された。その考え方は「都心部の路側駐車に対しては街路交通円滑化のため駐車制限を行う」「路上駐車規制後の受け皿として路外駐車を積極的に建設する」に軸がおかれていた。路上では、実態調査の結果、駐車時間が短く回転率が高かったことから、駐車時間制限(30分or60分)を設けることが提

表-3 駐車場法制定に至る経緯

| 年月 | | 備考 |
|----------|------------------------------------|--------------------------------------|
| 昭和26年11月 | 路側駐車実態調査の予備調査の実施 | |
| 昭和27年03月 | 路側駐車実態調査(丸の内、銀座、日本橋三越付近) | 都市計画協会(都市駐車施設研究委員会) |
| 昭和27年11月 | 路側駐車実態調査(丸の内、銀座、日本橋三越付近) | 東京都建設局 |
| 昭和28年11月 | 首都における駐車場整備に関する計画 | 首都建設委員会公告第13号 |
| 昭和29年11月 | 駐車場建設促進法要綱案 | 策定を首都建設委員会から建設大臣、運輸大臣に勧告 |
| 昭和30年04月 | 都市計画法施行令第21条改正 | 都市計画事業として決定された自動車駐車場の追加(権利制限、土地収用対象) |
| 昭和31年 | 第25国会 運輸省「自動車ターミナル及び自動車駐車施設整備法案」提出 | 未成立 |
| 昭和32年04月 | 第26国会 建設省「駐車場法案」提出 駐車場法閣議決定 | |
| | 第26国会 運輸省「自動車ターミナル等整備法案」提出 | 未成立 |
| 昭和32年05月 | 駐車場法公布 | 法律第106号 |

案された。また目的地の建築物の床面積と駐車台数の実態調査から、路外では附置義務として建築物種別に設置基準(一般事務所ビル:床面積3,000坪まで80坪に付き1台、銀行床面積75坪に付き1台など)が設定された。路外駐車場の配置については、誘致距離500m以内とし、広場、公園等の地下を利用することも述べられていた。さらに計画実施の上で、路上駐車に課金しその一部を路外駐車場整備資金に充てること、路外駐車場の設置により利益を得るものに対し受益者負担金を課すこととされていた⁸⁾。

それらを受け昭和29年12月に首都建設委員会より建設大臣に対し「駐車場建設促進法要綱案」を提示し法制化を勧告したが、建設省では「道路交通取締法管轄の駐車規制に対して建設行政が介入する根拠は如何に」「建築物に対する附置義務について、既存と新規の負担の不均衡」を法制化の問題点と捉えていた⁹⁾。その後、路上駐車について道路局と、建築物への駐車場附置義務について住宅局と検討し、国会にて審議された後、昭和32年5月に駐車場法が公布された¹⁰⁾。

5. まとめと今後の課題

本研究を通じ駐車場法制定以前の交通問題と駐車場整備思想について把握することができた。なお駐車場法公布までに当時の運輸省も駐車場に関する法制度を2回提出しようと試みたが成立しなかったことがわかった(表-3)。今後は建設行政と運輸行政の駐車場に関する考え方を把握し、比較することを予定している。

補注

- 1) 新谷洋二, 「都市内駐車対策の歴史的考察と駐車整備の課題」, (社)交通工学研究会, 交通工学, 第21巻増刊号, 1986年 等がある。
 - 2) 首都建設委員会事務局, 「首都建設1952-1953」, p. 27~30, 1953年
 - 3) 東京都建設局計画部都市計画課, 「東京都に於ける自動車起終点調査」, pp. 19~20, 1952年
 - 4) 東京都建設局計画部都市計画課, 「東京都に於ける自動車起終点調査」, pp. 12~15, 1952年
 - 5) 上記2)
 - 6) 三菱地所(株), 「丸の内百年のあゆみ三菱地所社史上巻」, pp. 322~324, 1993年
 - 7) 上記3)
 - 8) 首都建設委員会事務局, 「首都建設1953-1954」, p. 32~36, 1954年
 - 9) 首都建設委員会事務局, 「首都建設1954-1955」, p. 35~38, 1955年
 - 10) 京須實, 「駐車場法について」, (財)都市計画協会, 新都市, 第11巻第6号, pp. 7, 1957年
- 参考文献
 (1) 首都建設委員会事務局, 「首都建設」, 1952年~1954年
 (2) 東京都建設局計画部都市計画課, 「東京都に於ける自動車起終点調査」, 1952年
 (3) 京須實, 「駐車場法について」, (財)都市計画協会, 新都市, 第11巻第6号, pp. 7~11, 1957年