

駐車調査からみた駐車場整備のマクロ的分析と駐車政策に関わる考察*

The macro-analysis of the parking survey and a study of the parking policy *

清水真人**・山向薫**・藤崎和久***・原岡充****

By Masato SHIMIZU**・Kaoru YAMAMUKAI**・Kazuhisa FUJISAKI***・Mitsuru HARAOKA****

1. はじめに

中心市街地における路上駐車対策については、これまで駐車場整備地区の指定、附置義務駐車場の確保とあわせて官民が連携して駐車場整備を進めてきており、着実に整備が進んでいる。また、近年では遊休地の有効利用策としてコインパーキング等の小規模な駐車場が増加し、その結果、都心部では地区全体として、駐車場容量が需要を上回る場所も出てきた。

一方、平成18年6月の道路交通法改正により民間駐車監視員制度が導入され、違法路上駐車取締りが強化されたことから路上駐車の一層の削減が進みつつある。

しかしながら、中心市街地では依然として荷捌き車両等の路上駐車がみられ、今後も取締りと駐車場整備の両輪で路上駐車削減に向けて取り組む必要がある。

また、まちづくりにおいては、人口減少・少子高齢化や地球温暖化へ対応するため中心市街地等を核とするコンパクトな都市構造への転換が必要となっており、このため中心市街地の交通体系も、総合的な交通戦略のもと自動車利用の適切な抑制・誘導を図りつつ公共交通・歩行者主体の交通体系へ転換することが求められている。この中で駐車政策についても、地区の交通戦略にあわせた駐車場整備や自動二輪車・荷捌き車両など新たな課題への対応が必要となっている。

2. 研究の目的と方法

(1) 研究の目的

本研究では、全国の駐車場整備動向が捉えられる駐車調査の過去3回の結果をもとに、今後の駐車政策を議論

するための全国的な駐車場整備の動向を明らかにすることを目的とする。

(2) 研究の手順

本研究では、まず中心市街地における駐車場整備の実態を捉えるため、駐車調査を活用し、対象都市約130市区を都市特性別に区分して、駐車場の箇所数・収容台数について経年変化を捉えた分析を行った。この分析結果を用いて現状の駐車場整備の課題を整理し、課題に対応した駐車政策について考察を行った(図-1)。

3. 駐車調査の概要

(1) 駐車調査の目的

駐車調査は、道路管理者が安全で円滑な道路交通を確保するために実施する駐車施策(駐車場整備等)を推進する目的で、国土交通省により平成6年度から実施している。第1回と第2回調査(平成11年)は、道路交通センサスの一環として実施されており、第3回調査(平成17年)は独立した調査として実施されている。第3回調査は、中心市街地の駐車場整備状況を把握する「駐車施設調査」と幹線道路の沿道の路上駐車及び駐車場利用の実態を把握する「駐車需要調査」の2つから構成され、駐車需給関係の分析や今後の駐車場計画、建設、既存ストックの有効活用及び違法路上駐車対策をはじめとした駐車政策の検討に活用可能なものとなっている。

(2) 駐車調査の対象と内容

駐車調査は駐車問題が深刻化している地方中枢都市及び地方中核都市等をはじめ、人口20万人以上の都市及び県庁所在都市等の約130都市を対象に実施している。

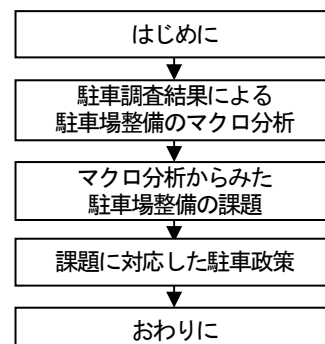


図-1 研究フロー

*キーワード：駐車調査、駐車場整備、駐車政策

**非正員、工修、(財) 駐車場整備推進機構

(東京都千代田区平河町2-7-4、
TEL03-5276-5775、FAX03-5276-5780)

***非正員、工修、(財) 自転車駐車場整備センター

(東京都中央区日本橋茅場町3-1-11、
TEL03-3667-4621、FAX03-3667-4623)

****正員 (財) 駐車場整備推進機構

1) 駐車施設調査

駐車施設調査の調査対象区域は、調査対象都市の商業地域全域と駐車問題が顕在化している地区となっている(表-1)。調査対象駐車場は、駐車容量が5台以上の規模のものである。但し、駐車区画が明確に仕切られていない駐車場やバスなどの営業車両用の車庫、展示場等として利用されているもの、臨時駐車場は除いている。主要な調査項目は、収容台数、駐車場の形式(形)等の他、駐車場位置の緯度・経度データも調査している(表-2)。

2) 駐車需要調査

駐車需要調査は、駐車施設調査の調査対象区域内のうち、直轄国道から概ね100m以内の範囲に立地する全ての一時的預かり駐車場と道路となっている(表-1)。これらの場所において1時間ごとの車種別の瞬間駐車台数を調査している。

(3) 分析における視点

本研究では、駐車場整備の特性を分析するにあたり、駐車調査対象都市(130都市)を都市特性(都市の規模や立地特性)に基づき6つに分類した(表-3)。分析では調査対象の駐車場数を駐車場箇所数、調査対象駐車場の収容台数を駐車場台数として特徴を捉えた。

また、本研究では、近年増加の著しいコインパーキングの動向を捉えるため、平面、自走式駐車場のうち、時間貸し駐車場でかつ駐車場台数が33台以下(駐車場面積が500㎡以下に相当)の小規模駐車場をコインパーキングとして分析を行った。

(4) 駐車場整備の状況

駐車場箇所数は全国ベースで平成6年から平成17年にかけて、1.17倍に増加しており、駐車場台数は、1.01倍に増加している。都市特性別にみると、地方中核都市での伸びが大きく、駐車場箇所数で1.49倍、駐車場台数で1.36倍の伸びとなっている(図-2、図-3)。

駐車場1箇所当たりの駐車台数は減少傾向にあり、平成6年には16.7台であったものが、平成17年には11.5台となっている。特に3大都市圏周辺都市や地方中核都市で減少幅が大きい(図-4)。

平成6年から平成11年にかけては、全国的に駐車場箇所数、台数とも伸びを示していたが、平成11年から平成17年にかけては、3大都市圏中心都市で駐車場箇所数、台数とも減少している。

駐車場の運営形態では、3大都市圏中心都市やその他政令市で時間貸し駐車場の割合が多く、地方中核都市や

表-1 調査対象

項目	調査対象	備考
駐車施設調査	対象都市	人口20万人以上および県庁所在地(全国で139区市)
	対象区域	商業地域(全域) + 駐車問題が顕在化している地区や前回調査の実施範囲等
駐車需要調査	対象駐車場	駐車容量5台以上の駐車場(一時貸し、月極、専用の全運用形態を対象)
	対象区域	駐車施設調査の対象区域のうち、一般国道の指定区間を含む区域(全国で309ゾーン)
	対象路線・区間	対象地区内の国道、都道府県道および市区町村道の全路線・区間(延長 約2,607km)(うち一般国道指定区間 約346km)
対象駐車場	対象地区内の全一時預り駐車場	駐車需給バランスを把握するため、一般公共の用に供する全駐車場を対象とする

表-2 施設調査の主な調査項目

項目	概要
①駐車場ID※	都道府県・市区町村・町丁目コード、地区コード、駐車場種別コード及びシーケンシャルコード
②位置座標	中心 駐車場中心位置の緯度・経度
	入口 駐車場入口位置の緯度・経度
③名称	正式名称、かな名称及び通称
④所在地	駐車場の所在地
⑤収容台数	運用用途(時間貸し、月極、専用、荷捌き)別駐車可能台数
⑥駐車場の形式	駐車場の構造・様式
⑦車両制限	入庫可能車両サイズ、重量等の制限事項
⑧駐車料金	単位時間あたりの駐車料金、時間別別の上限最大料金等
⑨営業時間・定休日	駐車場の営業時間及び定休日
⑩提携割引等	駐車料金割引等の提携店舗名・割引条件、提携店舗までの徒歩距離、パーク&ライド割引の有無・割引条件等
⑪駐車場の設備状況	身障者専用スペース、バリアフリー対応及びトイレの有無等
⑫電話番号	駐車場の電話番号
⑬決済手段	利用可能な回数券、プリペイドカード、紙幣等
⑭法的分類等	法的分類(都市計画、届出、附置義務)
⑮管理情報等	管理者・情報提供者の名称・連絡先、予約可否・予約時連絡先等
⑯付帯施設状況	駐車場の付帯する施設の状況を最大5つまで

表-3 都市特性による分類の基準

区分	区分の視点		
三大都市圏	①中心都市	四全総における首都圏、近畿圏、中部圏の主要都市	さいたま市、東京23区、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市
	②周辺都市	上記主要都市の周辺都市	船橋市、八王子市、東大阪市、豊田市など
③地方中核都市	四全総における地方中核都市圏の中心都市	札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市	
④その他政令市	三大都市圏、中核都市を除く政令指定市	千葉市、新潟市、静岡市、浜松市	
⑤地方中核都市	四全総における地方中核都市圏の中心都市	岡山市、熊本市、鹿児島市	
⑥その他地方都市	上記以外の都市	その他	

その他地方都市で専用駐車場の割合が多い。荷捌き駐車場台数は5%に満たない(図-5)。

また、駐車場の様式別では、地価が高く土地の高度利用が求められる3大都市圏中心都市などにおいて地下式の割合が高くなっている。このなかには、近年の大規模開発における附置駐車場等も含まれている。その他地方都市や3大都市圏周辺都市では平面式の駐車場が多い(図-6)。また、自動二輪車に対応している駐車場箇

一方、道路交通センサスのOD調査結果¹⁾によると、目的地での駐車需要（駐車場所が自宅・自社の車庫のトリップを除いた需要量）は、3大都市圏、地方圏とも平成11年以降減少（図-9）している。駐車場整備が今後も進むとすれば、地区としては需給バランスが取れていくことになる。また、中心市街地においては、地区の活性化のため、“歩きやすく人が集まるまちづくり”の必要性から、需給バランスの均衡だけを主眼とした駐車政策だけでなく、需要をコントロールする政策も重要となってくると考えられる。

さらに、対応が求められている荷捌き車両、自動二輪に対応した駐車施設の確保は大変遅れている状況になっている。

5. 課題に対応した駐車政策

（1）個別対応の駐車場整備から地区単位への駐車場整備への転換

全国ベースでは、駐車需要が減少するなか、駐車場整備は進んでいる。しかし、実際には、目的地への近接性や駐車料金割引の有無から、特定の駐車場に利用が集中するなどの状況も多く、同一地区内で駐車場の利用に偏りが見られる場合もある。このような地区では、利用率に著しい差がある駐車場間のバランスを改善するため既存駐車場有効活用方策の展開が重要になってきている。

これらの改善のためには、小規模駐車場も含めて既存駐車場のネットワーク化を図りつつ、共通駐車券の発行や駐車案内等により、地区全体をひとつの駐車場として運営して駐車需要を空き駐車場に誘導する必要がある。

（2）地区における総合交通体系を考慮した駐車場計画

地球環境の保全や誰もが集まりやすい中心市街地の整備のため、公共交通を活用した総合的な交通体系づくりが求められている。特に中心市街地のまちづくりにおいては、中心部に自動車の流入を抑制し、歩いて楽しいまちづくりを中心に据える都市や都心部で駐車場整備を抑制する都市²⁾³⁾も出てきた。一方で自動車は、ドアtoドアの利便性が高く、身障者や高齢者にとって代え難い機能を併せ持っている。今後は需要量に見合った施設の整備に止まらず、自動車の交通需要の抑制や利用者の利便性を考慮し、全ての人が使いやすい駐車場自体の機能の強化などバランスを持った駐車場計画を推進する必要性が高い。

（3）駐車場計画への小規模駐車場の組み込み

駐車場施設は、着実に増加しているが、この増加分は、土地の暫定利用等によるコインパーキングによるところも大きい。小規模な駐車場は、様々な場所に容易に整備することが可能であり、利用者からみても目的施設に近いなどメリットも大きい。但し、これらは景気の動向に

よるところも大きく、安定的な駐車場確保には必ずしも適しているとは言えない。今後は駐車場整備に関わる官民の分担を明確にし、自動車の抑制策などまちづくりと連携しつつ、小規模駐車場を駐車場計画に上手く取り込む仕組みづくり等についても検討が必要である。

（4）荷捌きや自動二輪車など多様な駐車需要への対応

道路交通法の改正による違法路上駐車取締り強化は、利用者の駐車場所の選択に大きな影響を与えているとみられる。車両サイズが標準的な乗用車については、コインパーキングを含め既存の駐車場を利用することが可能であるが、車両サイズが大きな貨物車等については、駐車場所不足が問題となっている。特に3大都市圏中心都市については、地価が高いことから用地の有効利用として、地下駐車場等の立体駐車場も多く（附置義務駐車場の多くも立体駐車場であると考えられる）貨物車の利用は制限される。また、駐車調査では十分な分析が出来ないが、駐車場法に新たに明記された自動二輪車等についても既存駐車場を活用していく仕組みづくりが重要である。

6. おわりに

今後の駐車施策の展開にあたっては、5章に示した駐車政策を推進していくほか、個別駐車場についても、乗用車と自動二輪車が共存できる駐車場整備や情報発信基地、防災拠点、タウンモビリティとの結節点など新しい駐車場機能の強化などの対応も重要である。さらには駐車場整備と地区のまちづくりとの連携強化を図る中で、高齢者・身障者等のための駐車施策の充実に取り組む必要がある。

謝辞

本研究は、（財）駐車場整備推進機構の内部で実施した自主研究の資料をもとに作成したものであり、議論に加わって頂いた（財）駐車場整備推進機構の他のメンバーの他、集計にご協力頂いた（株）交通総合研究所の荒田氏に対し、ここに記して感謝の念を表す。

参考文献

- 1) 駐車場ガイドブック、（財）駐車場整備推進機構編集、2007.11
- 2) 西田、土井他：公共交通利用とバランスした総合的な中心市街地駐車場施策に関する考察、第37回土木計画学研究、2008.
- 3) まちなか駐車場届出制度、金沢市、JPOニュース Vol. 53, 2007, pp. 40～pp. 43