

# 都市・都市圏の駐車場のこれから

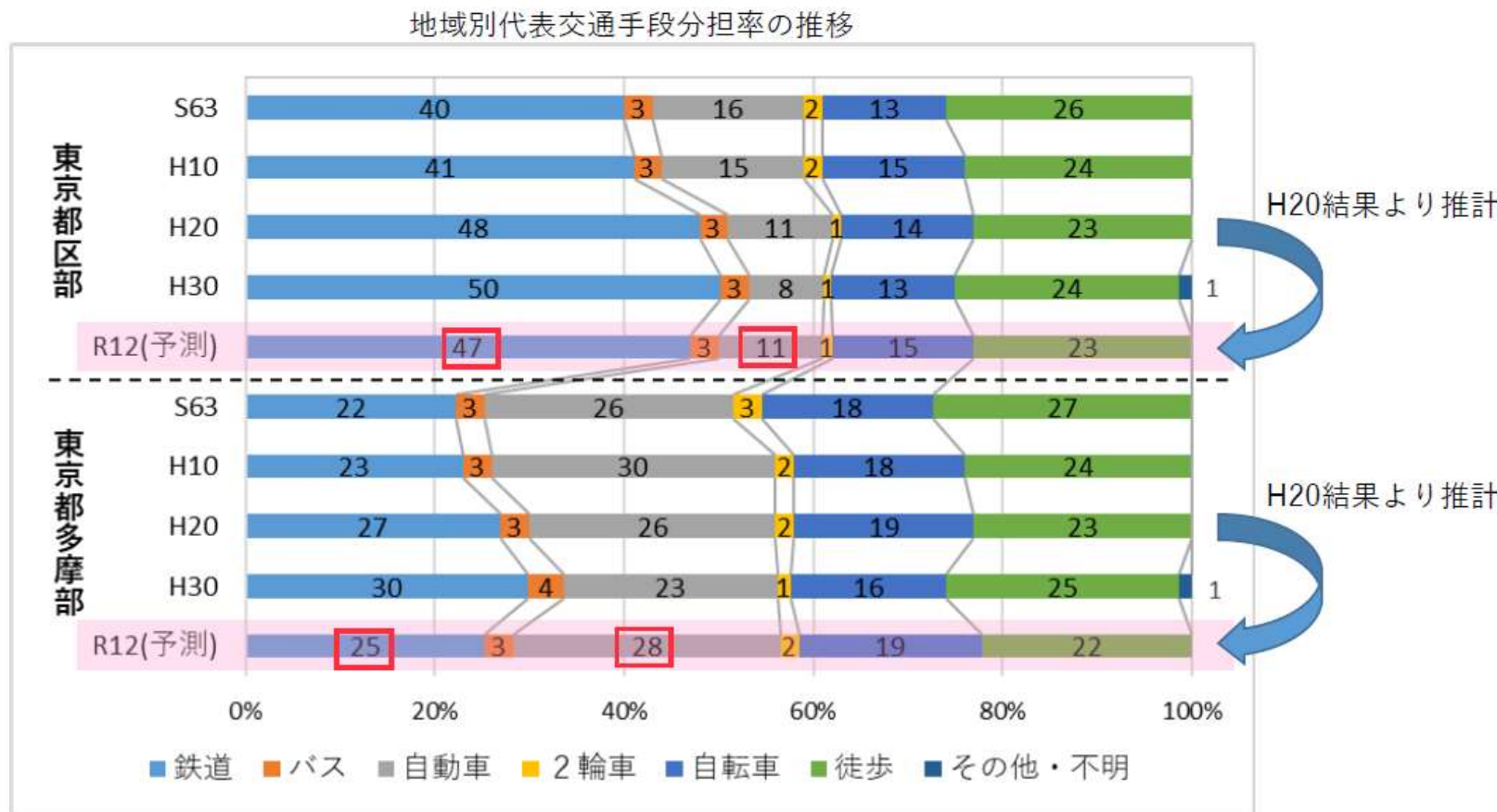
東京工業大学 環境・社会理工学院  
特定准教授 中道 久美子

# 1. 東京都・東京都市圏の交通の現状

- 東京都全体で見ると、区部・多摩部等の地域区分によって公共交通整備状況や地形が異なり、交通行動の特性も異なる。  
→自動車の使い方、駐車場の在り方も異なる。
- 新型コロナウイルスによる移動・生活時間の違いは注視しなければならないが、特に業務では以前から起きていた変化でもある。  
→「コロナ前に戻るか」の議論も、人によって捉え方の違いがある？

# 代表交通手段分担率の推移

- 昭和63年から平成30年までの推移をみると、東京都区部、多摩部共に、鉄道分担率は増加、自動車分担率は減少の傾向にある。
- 今後の高齢化の進展により、通勤目的のトリップが減少し、私事目的のトリップが増加することなどから、令和12年には区部、多摩部共に、鉄道分担率は減少、自動車分担率は増加すると推計



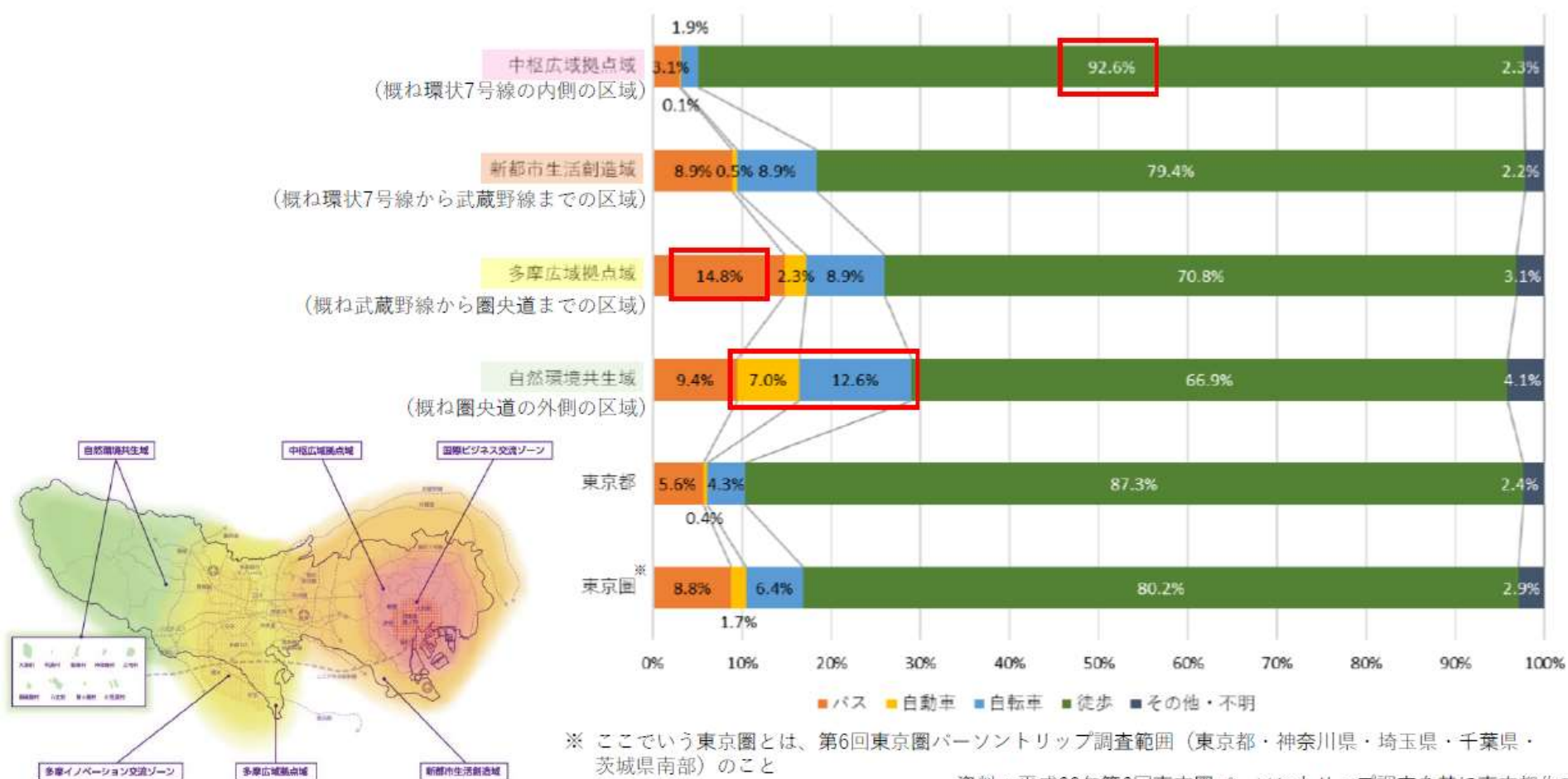
※R12の予測値はH20の結果を基に東京都市圏交通計画協議会が推計したもの

資料：パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性（平成24年/東京都市圏交通計画協議会）、平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

# 鉄道駅乗降別端末手段別分担率

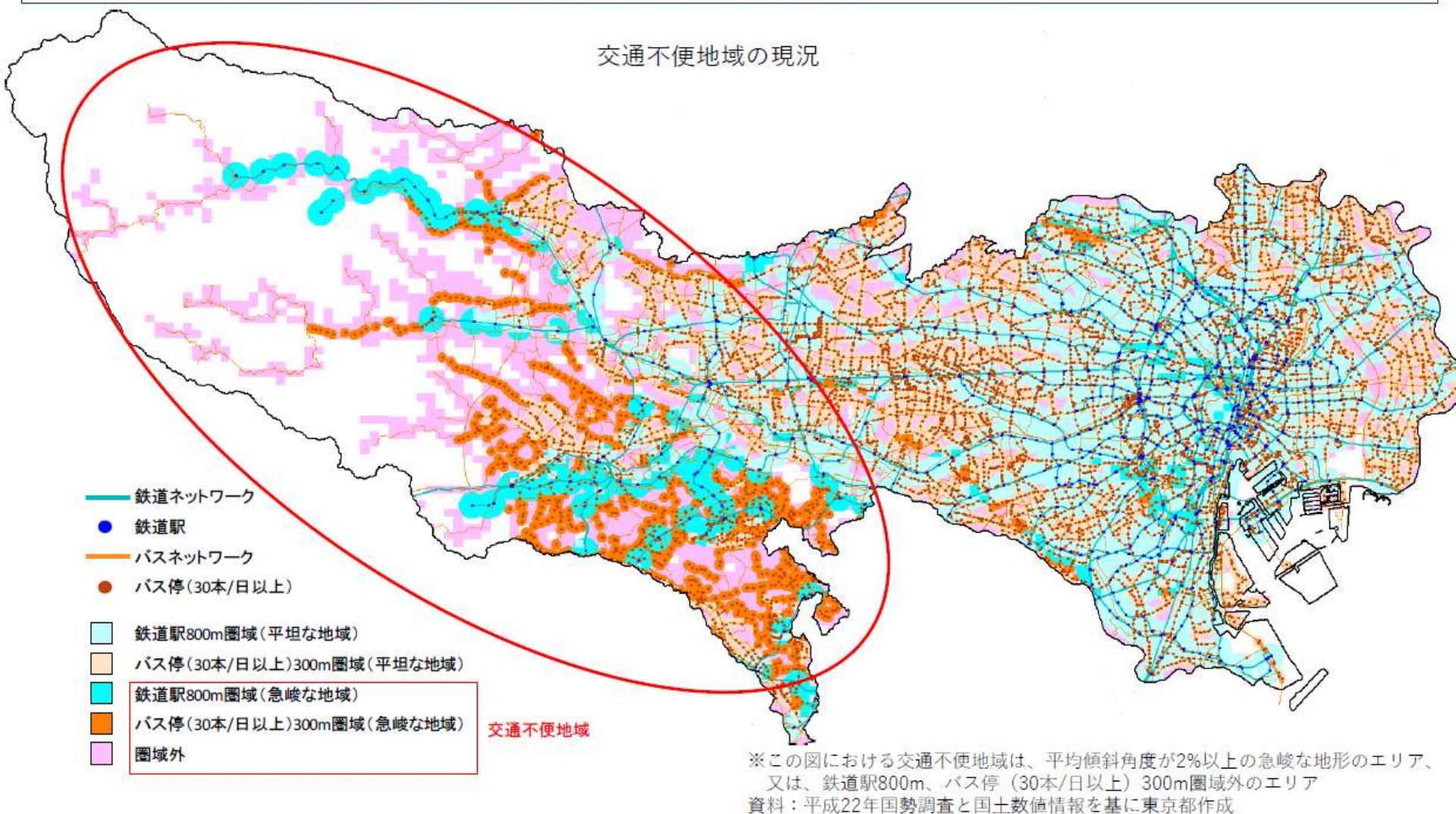
- 鉄道駅からのアクセス・イグレスを担う**端末交通手段**については、**中枢広域拠点域**で**徒歩**が**92.6%**と極めて高い割合になっている。
- 多摩広域拠点域**では端末交通手段として**バス**（14.8%）が選択される割合が高い。
- 自然環境共生域**では他の地域と比較して、**自転車**（12.6%）、**自動車**（7.0%）の割合が高い。

地域別端末交通手段別分担率



## (2) 交通不便地域の存在①

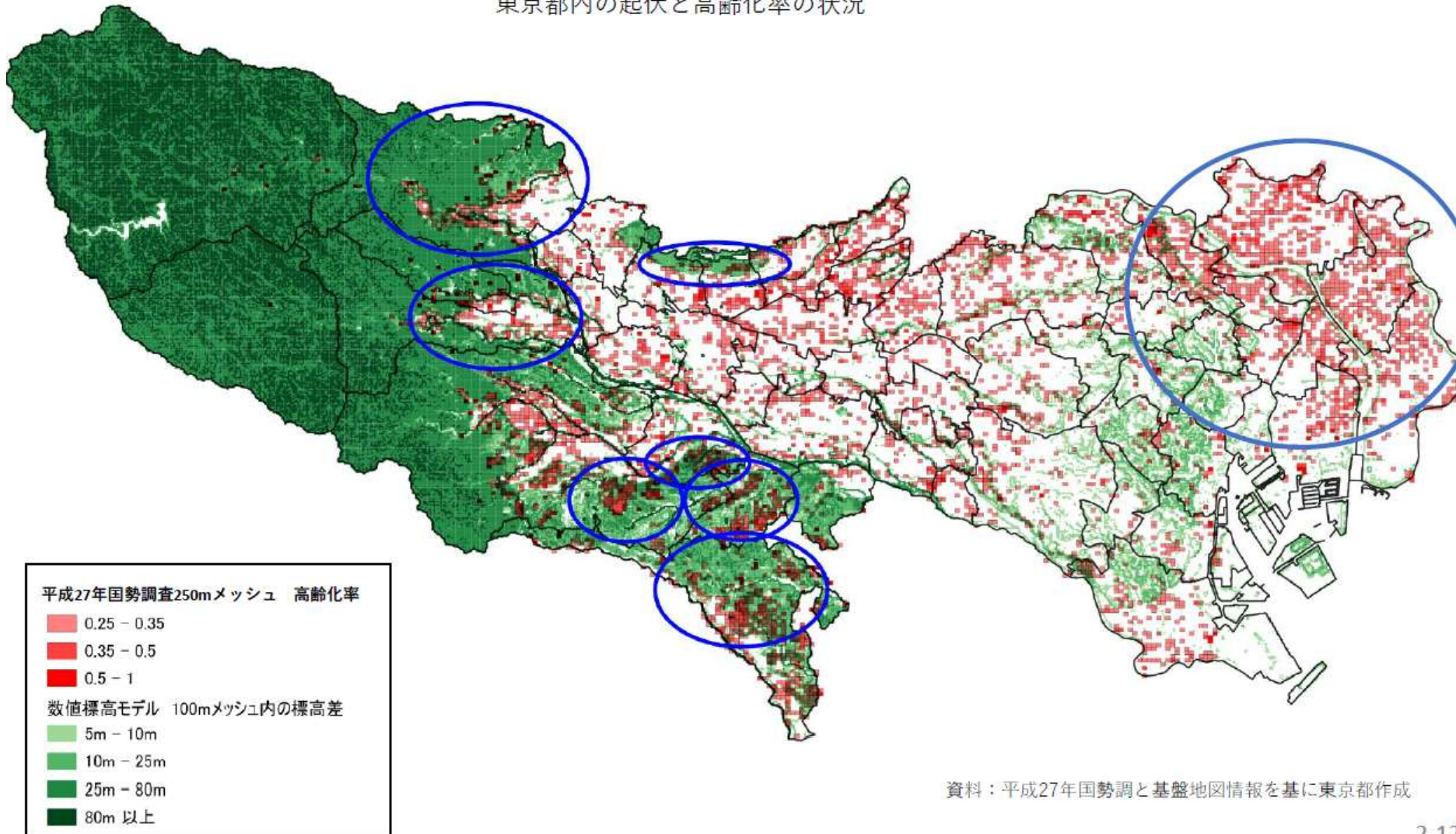
- 多摩広域拠点域の一部や自然環境共生域に、公共交通へのアクセスが不便な、**交通不便地域**の広がりが見られる。
- 交通不便地域内の人口は区部で66万人、多摩地域で145万人に上る。



## (2) 交通不便地域の存在②

- 区部北部東部に高齢化率が高いエリアが見られる。
- 多摩部において、**高齢化率が高い地域**と**起伏の激しい丘陵地**とが**重なるエリア複数存在**する。
- こうしたエリアの多くは交通不便地域になっており、高齢者の生活の足の確保が重要である。

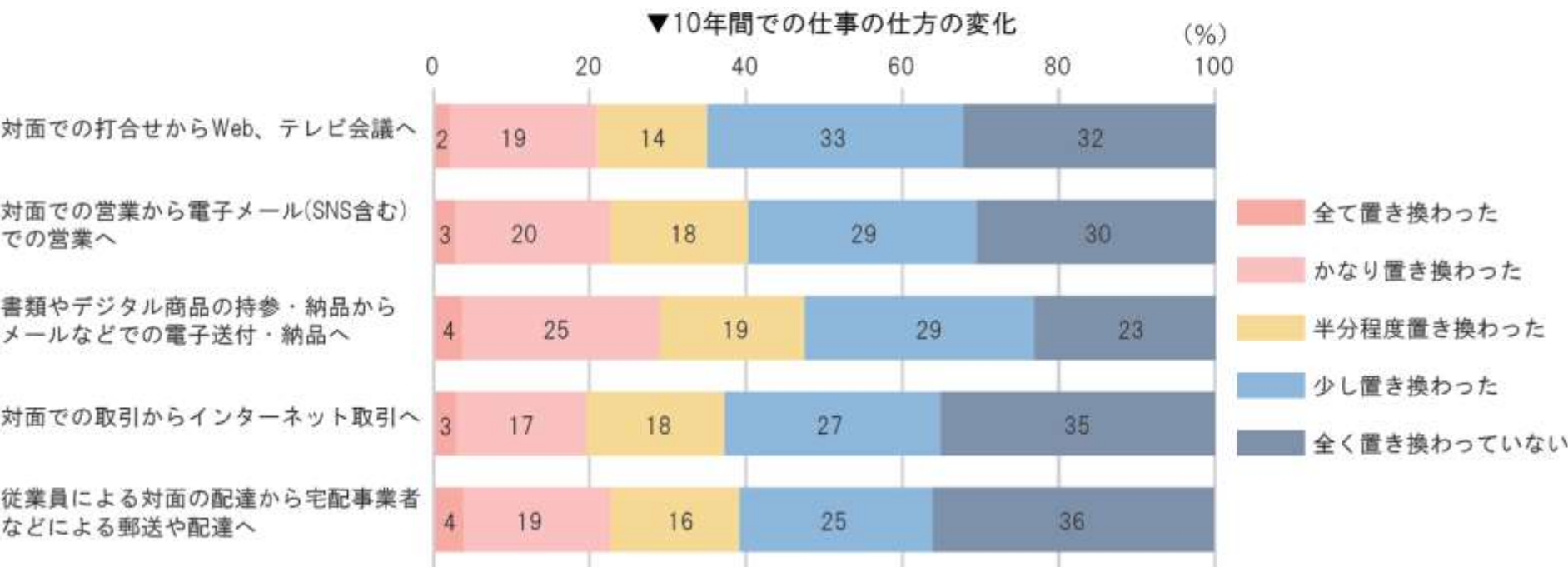
東京都内の起伏と高齢化率の状況



資料：平成27年国勢調と基盤地図情報を基に東京都作成

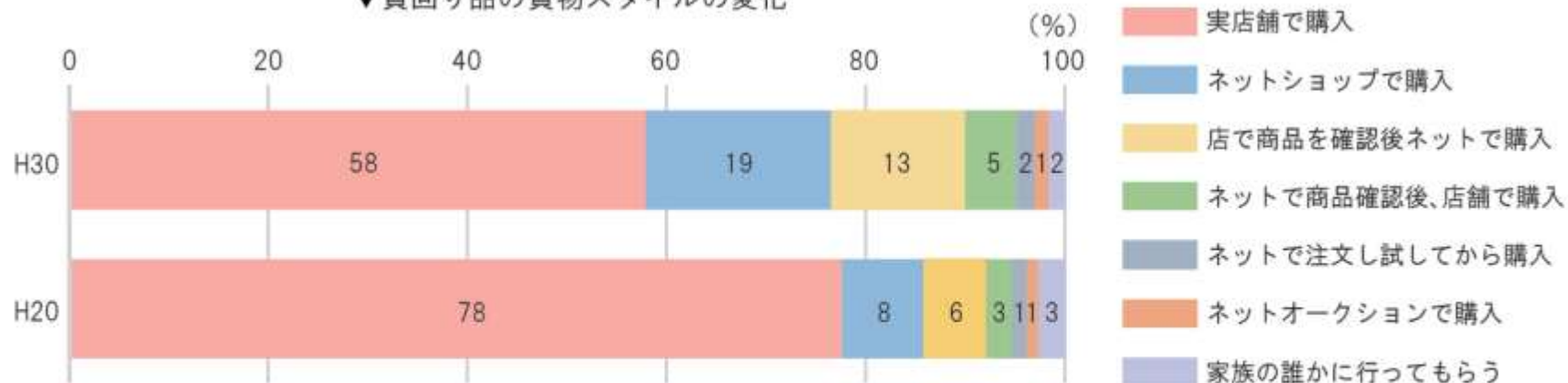
### ③移動の変化の要因

- この10年間で従来外出を伴っていた仕事、インターネット等を使った手段に置き換わっている傾向がみられます。
- 実店舗での買物行動が減少し、インターネットを使った買物が増加しています。
- 友人・知人や、面識がなくても共通の趣味などつながりのある人とインターネットを使ったコミュニケーションを図る人の割合が増加しています。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）

### ▼買回り品の買物スタイルの変化



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）

### ▼インターネットを使ったコミュニケーションの取り方の変化

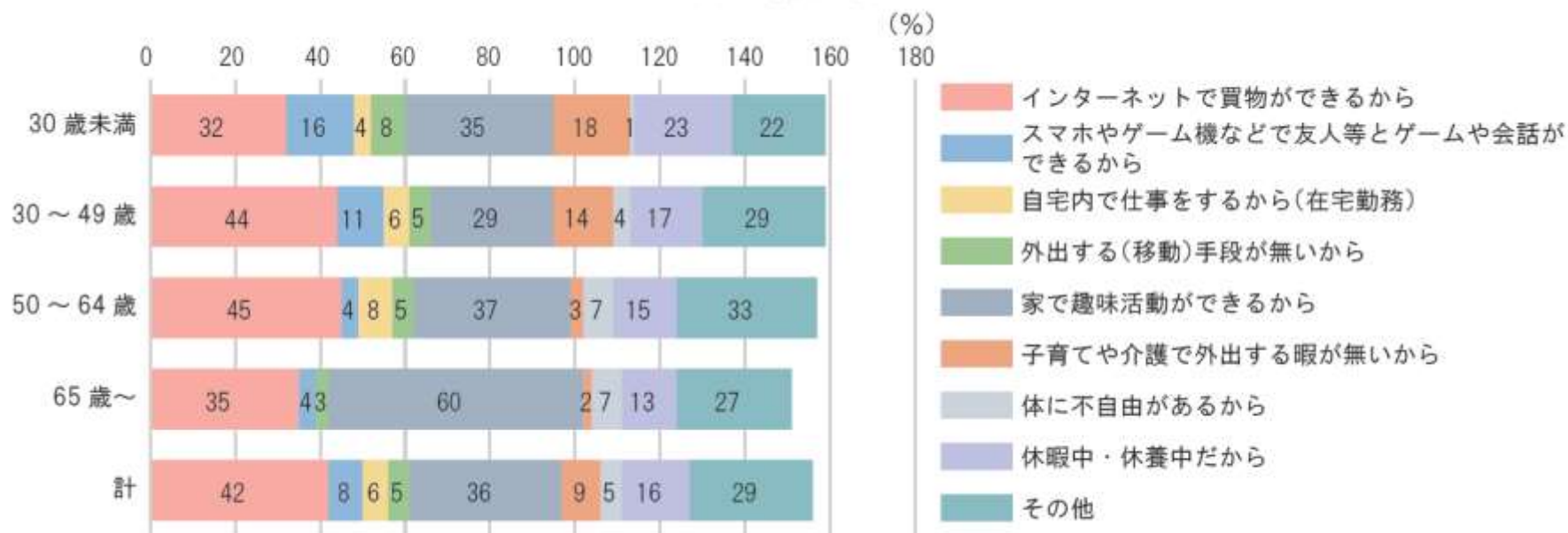


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）

## (7) 外出していない人の過ごし方

- 平日で週4日以上外出していない人は、16%となっています。また休日では、週2日とも外出しない人は13%となっています。
- 外出しない日数が週4日以上の方は、インターネットでの買物や家での趣味活動を外出しない理由に挙げる人が多くなっています。
- 週4日以上外出しない人の外出しない日の自宅での過ごし方をみると、子育て中の女性は全ての女性に比べてインターネットを使う時間やネット以外の自分の時間、睡眠時間が短くなっています。

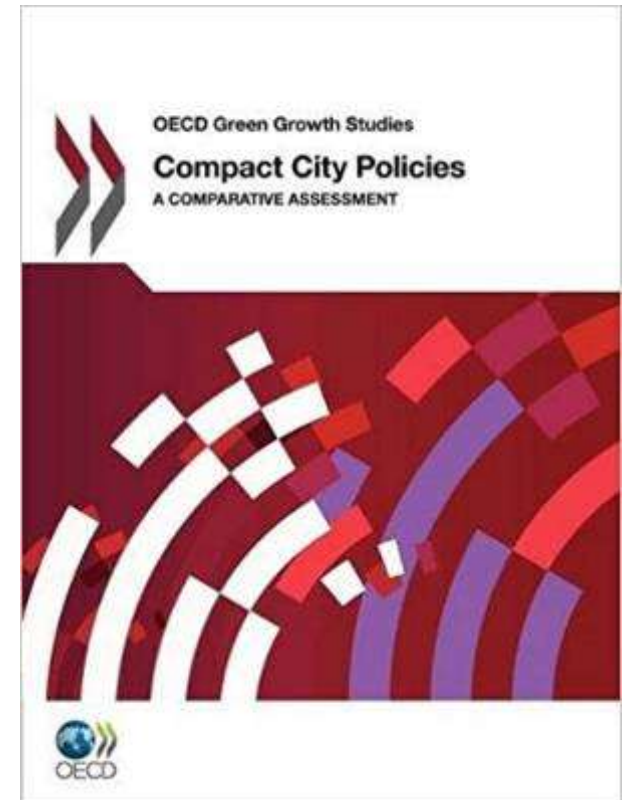
▼週4日以上外出しない人の外出しない理由（複数回答）



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）

## 2. 都市・都市圏構造と駐車場

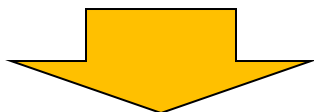
- 海外で「コンパクトシティ」という用語が初めて用いられたのは1970年代
- その後、世界では事例が蓄積され、OECD諸国のコンパクトシティ政策がまとめられた報告書が出版された。  
(日本の事例としては富山市が取り上げられている。)  
OECD (2012) Compact City Policies: a Comparative Assessment, OECD Green Growth Studies, OECD Publishing.
- この報告書の中から、コンパクトシティにおける駐車場の考え方、事例について抽出する。(仮訳)



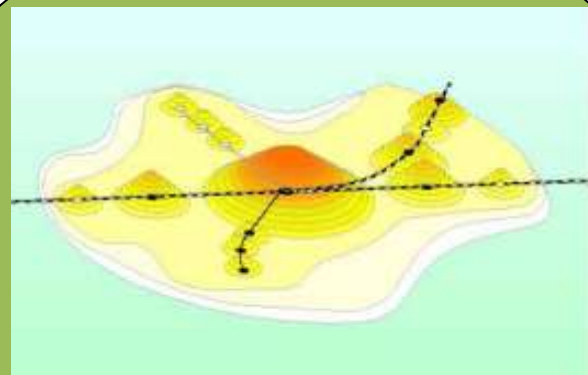
# 参考：コンパクトシティの発想と過去の動向

Danzig and Saaty (1974)

:コンパクトシティという用語を初めて用いる  
ただし現在とは異なる意味(24時間都市)



(コンパクトシティに関する議論は一度断絶)



出典・・・国土交通省都市・地域整備局:集約型都市構造の実現に向けて一都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開一

自然保護の分野  
(人間のテリトリーのコンパクト化)

建築・居住の分野  
(人間的な住まい方としてのコンパクト化)

～都市計画の分野でも議論がスタート～

日本では・・・国土交通省東北地方整備局や中国地方整備局,  
自治体レベル(青森市, 仙台市, 金沢市, 神戸市, 富山市等)  
→コンパクトシティ整備を推進していく立場を明らかに

中央省庁レベルでもコンパクトシティの導入を表明・推進  
(2010年国土交通省「低炭素都市づくりガイドライン」など)

# コンパクトシティと駐車場

Table 42. Major compact city instruments in OECD countries

| Type of intervention     | Name of instrument                                            | Purpose/mechanisms/how achieve the stated goal                                                                                                                                                                                                                               | Examples (country name indicates nationwide use)                                                                                                 |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Regulatory / informative | National urban development guidelines                         | To show the direction of urban policy and encourage regional/local governments to follow                                                                                                                                                                                     | Czech Republic, Korea, Japan                                                                                                                     |
|                          | Regional master plan                                          | To declare explicit compact city goals/instruments and guide public and private investment                                                                                                                                                                                   | Melbourne (Australia), Montreal (Canada), Paris (France)                                                                                         |
|                          | Urban design guidelines                                       | To reduce perceived density and increase quality of life in high-density neighbourhoods                                                                                                                                                                                      | Melbourne (Australia), Vancouver (Canada), Portland (United States)                                                                              |
| Regulatory               | Urban growth/containment boundary                             | A line drawn around an urban area to separate it from surrounding rural areas to limit urban development outside boundary                                                                                                                                                    | Melbourne (Australia), Vancouver (Canada), Japan, Portland (United States)                                                                       |
|                          | Greenbelt                                                     | A zone that divides an urban area from the surrounding rural areas, to limit urban development in the belt. Sometimes greenbelts are accompanied by public or non-profit acquisition of open space or development rights                                                     | Vienna (Austria), Ontario (Canada), Frankfurt (Germany), Budapest (Hungary), Rome (Italy), Barcelona (Spain), Korea, Switzerland, United Kingdom |
|                          | Urban service boundary                                        | Similar to urban growth boundaries, but beyond boundaries, certain urban services such as sewer and water are not provided. Often linked with adequate public facilities ordinances that prohibit development in areas not served by specific public services and facilities | Santiago (Chile), Maryland (United States)                                                                                                       |
|                          | Agricultural/natural land reserve                             | A zone in which agriculture/nature is recognised as the priority use, to ensure that agricultural/natural land is preserved and available for farm and natural uses both now and in the future. It often acts as an urban growth/containment boundary and greenbelt          | Vancouver (Canada)                                                                                                                               |
|                          | Minimum density requirement                                   | Zoning codes designate minimum density, in addition to maximum density, to ensure intensive use of land in specific areas                                                                                                                                                    | France, Portland (United States), Vancouver and Montreal (Canada)                                                                                |
|                          | Mixed use requirement                                         | Zoning codes designate mixed land use                                                                                                                                                                                                                                        | Paris (France)                                                                                                                                   |
|                          | A target of limited greenfield development                    | A target (e.g. 50%) of new development in greenfields. Sometimes combined with minimum density requirement                                                                                                                                                                   | United Kingdom, Melbourne (Australia)                                                                                                            |
|                          | Zoning deregulation for densification/mixed land use          | Zoning deregulation for additional housing units in existing residential areas or for mixed land use                                                                                                                                                                         | Vancouver (Canada)                                                                                                                               |
|                          | Restricted location of facilities causing high trip frequency | Stricter regulation of the location of large facilities that cause high trip demands: hospitals, stadiums, large retail stores, etc.                                                                                                                                         | Japan                                                                                                                                            |
|                          | Development tax/fee/charge                                    | To discourage urban sprawl by levying taxes/fees/charges on developers in order to fund services for new development or to capture the capital gains on land price appreciation                                                                                              | British Columbia (Canada), United States                                                                                                         |
|                          | Parking tax, fee, charge; congestion tax, fee, charge         | To discourage private car use and promote public transport usage                                                                                                                                                                                                             | London (United Kingdom), Stockholm (Sweden), Oslo (Norway)                                                                                       |
|                          | Parking tax, fee, charge; congestion tax, fee, charge         | To discourage private car use and promote public transport usage                                                                                                                                                                                                             | London (United Kingdom), Stockholm (Sweden), Oslo (Norway)                                                                                       |

# コンパクトシティと駐車場

Table 4.2. Major compact city instruments in OECD countries (cont.)

| Type of intervention | Name of instrument                                      | Purpose/mechanisms/how achieve the stated goal                                                                                                                                                                                                                                      | Examples (country name indicates nationwide use)                                                |
|----------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fiscal               | Amenity bonus                                           | Developers provide public amenity contributions as part of their urban development project (both as cash and in the form of libraries, parks, childcare, community centres, etc.) in exchange for allowing greater density                                                          | Vancouver (Canada)                                                                              |
|                      | Subsidies for densification                             | Incentive to households and developers to promote focused investment in growth priority areas (transport nodes, etc.)                                                                                                                                                               | Toyama (Japan)                                                                                  |
|                      | Incentives for renovation and preservation of buildings | Incentives for conversion of vacant houses and offices and for preserving historical heritage buildings in the form of subsidies, funds and public-private agreements                                                                                                               | Melbourne (Australia), Vancouver (Canada)                                                       |
|                      | Taxation of insufficient density                        | A sub-density tax is imposed for development which does not meet the requirements                                                                                                                                                                                                   | France                                                                                          |
|                      | Location efficient mortgage (LEM)                       | LEM increases the amount of money homebuyers in urban areas are able to borrow by taking into account the money they save by living in dense, walkable neighbourhoods close to public transit                                                                                       | Seattle, Chicago, Los Angeles, San Francisco (United States)                                    |
|                      | Use-value tax assessment in peri-urban areas            | Land is taxed at a lower agricultural or forestry value rather than the higher values associated with development uses. It provides farmer-landowners with an incentive to maintain agricultural use. Typically includes requirements that the owner be actively engaged in farming | Japan                                                                                           |
|                      | Split-rate property tax                                 | Proportionally higher taxes on land than on built structures. It is an incentive to develop brownfields by making it more costly to hold on to vacant or underutilised, centrally located sites                                                                                     | Sydney (Australia), Hong Kong (China), cities in Pennsylvania (United States), Denmark, Finland |
|                      | Public infrastructure investment                        | Major investments include: public transport system, streetscape, plazas, libraries and structured parking                                                                                                                                                                           | Portland (United States)                                                                        |
|                      | Purchasing land for natural reserve                     | Protecting open space in and around urban areas through acquisition. One of the most expensive tools but has a lasting impact on urban form. The location should be carefully chosen so as not to lead to leapfrog development                                                      | Portland (United States)                                                                        |
| Public investment    | Development agreement for dense/mixed-use development   | Public-private agreements often include higher density and mixed use in the public partner's requirements, along with floor-area bonus and financial support for developers                                                                                                         | Portland (United States)                                                                        |
| Partnership          | Public-private partnership                              | Public-private agreements for infrastructure investment such as public transport systems, streetscapes and plazas.                                                                                                                                                                  | Vancouver (Canada), Toyama (Japan), Portland (United States)                                    |

Source: OECD (2010a), *Regional Development Policies in OECD Countries 2010*, OECD Publishing, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264087255-en>; OECD (2010b), *Cities and Climate Change*, OECD Publishing, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264091375-en>; Bengston, D.N., J.O. Fletcher and K.C. Nelson (2004), "Public policies for managing urban growth and protecting open space: policy instruments and lessons learned in the United States", *Landscape and Urban Planning*, 69(2-3): 271-286.

COMPACT CITY POLICIES: A COMPARATIVE ASSESSMENT © OECD 2012

|                                  |                                                                                                           |                          |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Public infrastructure investment | Major investments include: public transport system, streetscape, plazas, libraries and structured parking | Portland (United States) |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|

## 1.2 コンパクトシティの定義

- (この報告書における)コンパクトシティの主な特徴
  - 密集し隣接している開発パターン
    - 市街地が集中的に使われている
    - 都市集積部は、一緒に隣接するか、間近である
    - 市街地と辺地の境界は明確である
    - 公共スペースが保障されている
  - 市街地が公共交通によって結ばれていること
    - 市街地の効率的な使用
    - 公共交通が市街地の機動性を高めている
  - 地域サービスや勤務先へのアクセシビリティ
    - 都市利用が混合である。
    - ほとんどの住民は徒歩か公共交通機関でサービスにアクセス可能

# 富山——旧富山港線からライトレール交通へ改修

- ・LRTの利用しやすさを改善
  - 駅へのアクセスの向上
    - 平日30分おき、週末60分おきにLRTと接続する
  - フィーダーバス体系を導入
  - 連携の駐車サービス**、駐輪場の設置

## ★効果

平日の利用者は2倍、週末は4倍増  
(内11.5%は自動車から、20.5%は新規利用者)  
特に高齢者をはじめ外出機会が大幅に増えていた  
公共沿線の建設地の増加率:  
31.3%(2003~2005) ➡ 38.0%(2006~2009)  
対象区域へ転居の増加率:  
6.7%(2003~2005) ➡ 10.6%(2006~2009)

## 5.1 はじめに

- それぞれの地域の実情が異なるので単一で包括的なモデルを全ての都市や大都市圏に適応できない(第4章)
- 多様なコンパクトシティの目標に対応するため、政策手段を多様化する必要

政策立案者はどうすればよいか？

- 5つの主要なコンパクトシティ政策戦略の提案
  - i) コンパクトシティの明確な目標設定
  - ii) 高密度で密接した開発の促進
  - iii) 既成市街地の改造
  - iv) 多様性と生活の質の向上
  - v) 有害な負の効果の最小化

以上の5つの戦略のもと、それに従う20の戦略を示す

# 5.1 はじめに

i) コンパクトシティの  
明確な目標設定

- ・コンパクトシティ政策を含む国の都市政策の枠組の確立
- ・大都市規模の戦略的計画の促進

ii) 高密度で密接した  
開発の促進

- ・規制手段の有効性の増加
- ・グリーンフィールドのコンパクトな都市開発
- ・新規開発における最低密度要件の設定
- ・利害衝突を調和させるメカニズムの確立
- ・都市と農村の連携の強化

iii) 既成市街地の改造

- ・ブラウンフィールド開発の促進
- ・産業政策とコンパクトシティ政策の調和
- ・既成住宅地域の再生
- ・既成市街地の公共交通指向型の開発の促進
- ・既成都市資産の「インセンシフィケーション」の促進

iv) 多様性と生活の質  
の向上

- ・混合土地利用の促進
- ・住民と地域サービスと雇用のマッチングの向上
- ・公共空間の集中投資の促進と「その場所らしさ」の助長
- ・徒歩と自転車環境の促進

v) 有害な負の効果の  
最小化

- ・交通渋滞の緩和
- ・低・中所得者向け住宅の供給の促進
- ・「体感」密度を低下させる質の高い都市デザインの推進
- ・市街地の緑化の促進

## 5.3 高密度で密接した開発の促進(ii)

### Box 5.4 パリの「環境地域(Eco-Quartier)」

- 「環境地域」は持続可能な資源管理、コンパクトな混合利用開発、持続可能な交通によって環境影響を最小限に抑えるように設計された都市近郊地域
- サンドニ島河岸「環境地域」はパリ市北部のセーヌ川に浮かぶ面積100ヘクタールのサンドニ島で現在開発が進められている河岸の環境区域
- この開発は環境区域として京都議定書の合意を順守し、フランスのグルネル法の環境目標を達成しなければならない
  - >> 具体的に、地域の住居目標を満たすエネルギー効率のよい住居の提供、土地混合利用や消費の制限、生物多様性の保全、持続可能な交通の促進、雇用の創出
- 設計者はこのようなものを達成する方法として、高密度、建物の垂直な混合利用、**駐車場やロータリーに必要な土地を減少させるための自家用車の制限をし、コンパクトな空間の構成を提案**

## 5.6 有害な負の効果の最小化(v)

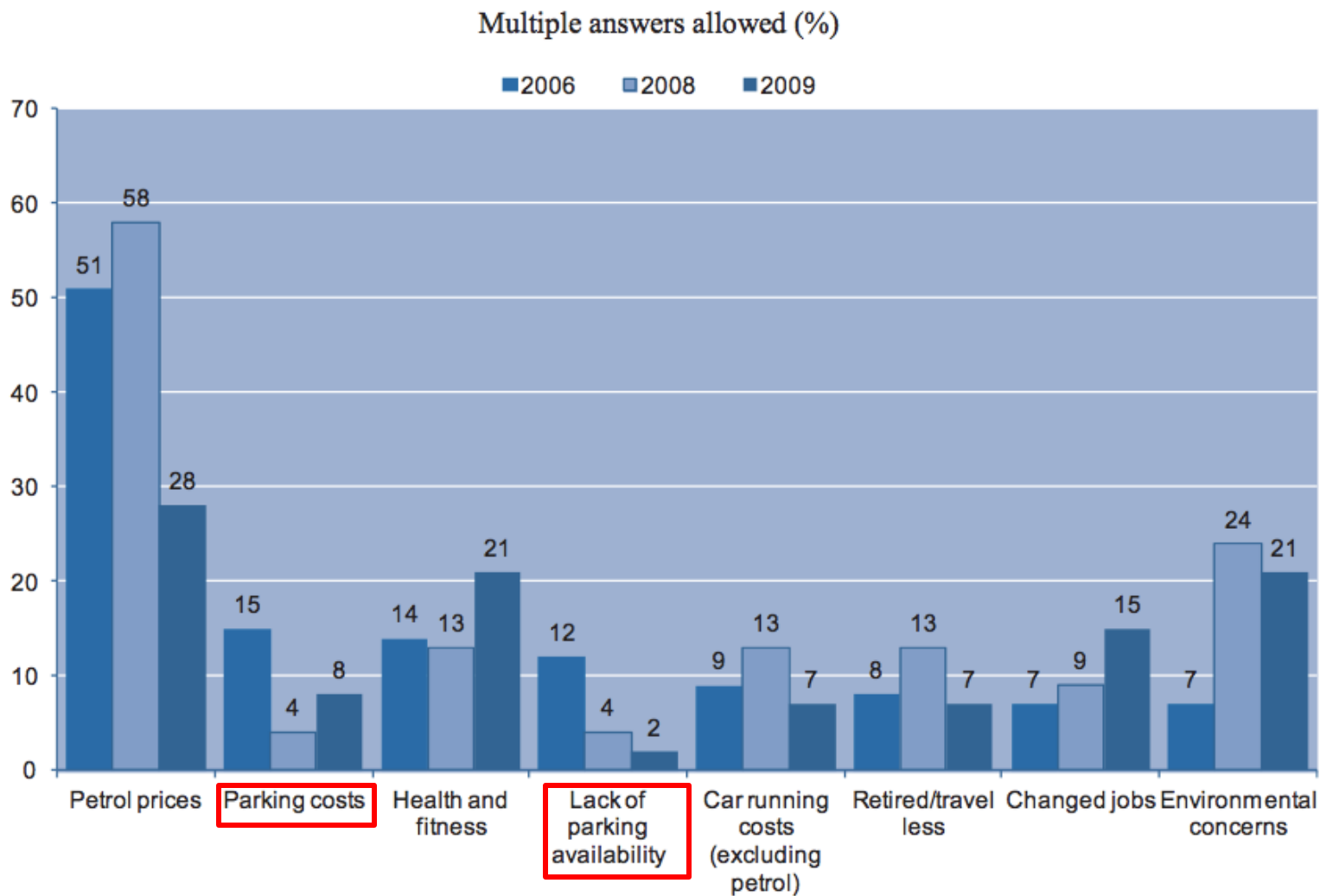
- 以上までの全ての戦略は、期待させる成果を無にする潜在的な悪影響を最小化する手段と組み合わせて議論すべき
- それは、交通渋滞の抑制、低・中所得者向けの住宅の供給の推進、都市デザインの促進と公共空間への集中的投資、グリーンビルディングの促進

### 交通渋滞の緩和

- 交通渋滞は最も重要な課題の一つ
- 自家用車に対する税/料金/課金は自動車利用の抑制につながる  
例えば、**駐車料金**、ガソリン税、渋滞課税システム、保有に対する課税
- メルボルンの住民に関するある研究によると自動車の利用を減らした主な原因はガソリン価格

# 5.6 有害な負の効果の最小化(v)

Figure 5.3. Main reasons for reducing vehicle use, 2006-2009



# 5.6 有害な負の効果の最小化(v)

「体感」密度を低下させる質の高い都市デザインの推進

- 住宅密度は近隣の満足度を下げ、生活の質を下げるとよく考えられている  
＞＞このような否定的な考え方を理解すれば、解決策を見つける助けになる

- 第一に、「体感」密度を低くする方法を考える事が重要  
ダブリン都心部の新たに開発された地区での調査：

全体の密度の数値よりも、密度の構成とデザインのあり方の方が重要である可能性が高いと結論づけている

米国の調査：

建物の形態と配置が住民による密度の感じ方に影響する。特に、i) 建物間のスペース、ii) 空地率、iii) 建物の高さと配置といった特徴による

Fouchier(1997):

植生量に応じて体感密度が減少することを示している

## 5.6 有害な負の効果の最小化(v)

- 第二に、高密度地域における近隣満足を高めることが重要
    - ＞＞近隣満足度の水準は物理的環境とその他の社会的環境、プライバシーに強く影響する
    - 物理的環境・・・ゴミ、汚染、植生の不足
    - 社会的環境・・・施設やオープンスペースの不足、安全な駐車場、良質な店、児童施設など
  - 高密度はしばしば生活の質の低下を伴う
    - ＞＞良質な都市デザインは高密度に伴う問題の多くを軽減する手段の一つ
- 近隣規模の場合には、以下のようなデザイン上の考慮が役に立つだろう
- ✓ 人は家の中の特定の空間を見られたり聞かれたりする可能性があるとして落ち着かない、台所やオフィスはそれほどプライバシーに気を使う必要がない・・・etc

## 6.2 成果を追求する上でのガバナンスと 資金調達の課題

### ④インフラコストと財政調整のばらばら加減 (財政面問題)

- 多くのプロジェクトは、地方や大都市圏レベルでの財政力不足のために十分に実施されてこなかったが、革新的な資金調達メカニズムや財政手段を用いれば、財政的格差に対処できることがある
- 人気が高まっているのは、民間セクターとの連携
  - 例: 官民パートナーシップ (PPP または P3) の協定。民間投資が進んで行われる環境を作り出すことは PPP の成功のために不可欠
- 同一の政府による足並み揃えも重要
  - 同一政府が、炭素に課税し、**駐車場に補助金**を出し、グリーンフィールド開発に人為的に低い値段をつけることもあり(ごた混ぜなシグナル)、これは**コンパクトシティの目標達成には悪影響**

# 6.3 コンパクトシティの効果を高める 戦略的アプローチ

## ④より効果的な資金調達

- 資金を単一レベル政府がすべて負担することは出来ないため、タテ方向の一貫性のある調整が重要。地方自治体には財政制約があるため、民間投資を促し、より少ない公的支出で結果を達成するための革新的手段が必要
  - 例1: 増加税収財源措置(TIF): 将来の税収増分を見込んで現在の整備の資金とする仕組み(公共投資→地域の資産価値の上昇→税収増)。米国では州法が地方自治体にTIF地区の指定管理を行う権限を与えている
  - 例2: メトロバンクーバーの都市圏高速鉄道「カナダライン」: PPP(P3)モデルを使ったインフラ事業(→民間セクターとの連携)
  - 例3: 富山市: LRT建設と連携した市場原理に基づく戦略(渋滞課金・駐車場の値上げ)

# カナダ

## ICES-持続可能な開発のための連邦政策

- 統合地域社会エネルギーソリューション(ICES)は全地域におけるエネルギー効率を改善する機会を促進している
- エネルギーが全部門(交通、土地利用、工業など)のうちどのように生産され消費されているか、また政府、州、地方政府の役割について扱っている。
- 持続可能な開発のためにコンパクトシティ、特に公共交通の改善と混合的利用による移動距離の短縮を目標としている。

# カナダ

## 地方、都市レベルでのコンパクトシティ政策

- オタワ市
  - 大都市規模におけるコンパクトシティ政策の好例
  - 都市の境界までの、自転車や歩行路、より有効な交通手段と混合的な土地利用の推進を含む開発の促進を通じた都市の生活の質の拡大を主な目標としている。
  - 駐車区画・空き地・未利用区画の再開発を通じた既往開発地の高密度化、メインストリート沿いの店の上でのアパートの開発、市民参加に特に注意を払っている。
- その他コンパクトシティ政策が見られる都市
  - ナナイモ、エドモントン、カルガリー、レジナ、ウィニペグ、トロント、ミシソーガ、モントリオール、ケベック、シャーロットタウン、セントジョン、イエローナイフ

# デンマーク

デンマークの国と地方では明示的なコンパクトシティ政策はないが多くの面でコンパクトシティ政策の概念を反映

- 計画法: デンマークの都市境界とゾーニング
  - 市街地と農村地域の分離及び交通構造と密接に関連付けられたそれらの地域の開発に関する拘束力のある指針を定める
- 都市境界: コペンハーゲン・フィンガープラン2007
  - コペンハーゲン大都市圏の都市空間戦略
  - 都市開発をプラン内の地域にとどめておく
- 計画と小売業: 市街地の強化
  - 1990年代には郊外の大規模ショッピングセンター発展
  - 都心部の生活活力と近代化を阻害
  - 1997年の計画法から「小・中規模の町や大都市の個別地区における小売店の多様な供給」の重要性が重視される
  - 小売業目的で指定された地域ではモビリティを確保するために「中心市街地または大都市の個別地区の中心に立地すること」と定める



# デンマーク

デンマークの国と地方では明示的なコンパクトシティ政策はないが多くの面でコンパクトシティ政策の概念を反映

- サイクリストのまちコペンハーゲン
  - 交通手段としての自転車の利用を長年推進
  - 自転車以外にも自治体計画の目標では「よりコンパクトな複数都市の開発」,  
「**中心市街地の自動車数低減につながる駐車場戦略**」
- オーフスー-4つの新都市：交通ネットワーク
  - デンマーク西部の主要都市
  - 重要課題として「生活する場所としての機能と魅力を維持しつつ、新しい雇用機会と住宅を生み出すための空間を見つけること」
  - 2009年の開発計画では中心市街地と交通網に近い戦略的に設定した区域に都市開発を限定するために4つの「新都市」を特定

# アメリカ

- 地域および自治体レベルのコンパクトシティ政策
  - アーリントン(バージニア州)
    - 都市圏回廊による公共交通志向型開発の実践例
    - 都市部路線駅周辺での高密度再開発の集中&近隣地区の低密度化、駅周辺の混合利用、良質の歩行者環境、住宅地の保全が目的
    - 複数の交通選択肢の提供、駅デザイン改良、歩行者環境の向上、官民パートナーシップが主な政策手段
  - ポートランド
    - 「2040年成長構想」
      - ほとんどの開発を既存の中心市街地と主要交通回廊沿いに引き寄せることによる効率的な土地利用の促進
      - 多様な交通選択肢に対応したバランスの良い地域交通システムと、完結型コミュニティの促進
  - シカゴ
    - 「GO TO 2040」
      - 都市の高密度化と公園・空地の拡大整備を進める「改装」メインの自然保護
      - ガソリン税引き上げ、渋滞課金、**駐車場戦略**、公共交通システムの近代化、財政健全性の改善、地上交通の支援なども含まれる

# 参考： 広域的駐車マネジメント(ドイツ)

## パークアンドライドの推進←需要誘導と財源確保

- 都心に近づくほど駐車料金が高くなるように
- 都心部の附置義務駐車場整備を駐車基金制度に置き換える
  - 都心での建設行為により基金が蓄積されパークアンドライド駐車場を建設できる。

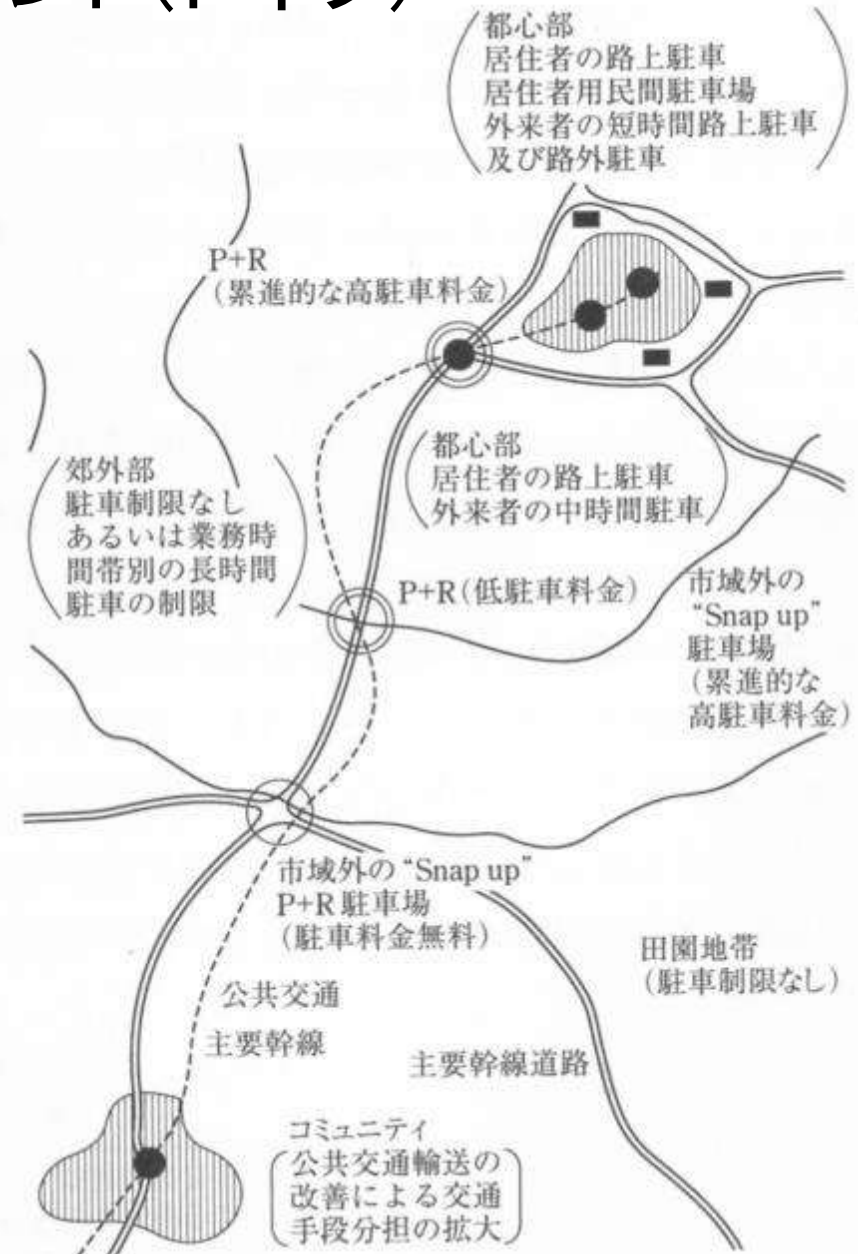


図-11.2 広域的な  
駐車場マネジメント

# 3. 都市・都市圏の駐車場のこれから

- 駐車場政策を考え直す目的は何か
  - 駐車需給状況の改善
  - 歩行者・自転車・公共交通中心のまちづくり
  - 街並みの連続性
  - 環境問題対策
  - 生活の質の向上
- 物流も都市の賑わいや都市機能を支えるために不可欠（物流事業者も安心・安全に荷捌きしたい）
- 例えばフリンジ、地下化もその先に目的（ビジョン）がある（「どういうまちにしたいか」から駐車場を考える）  
→国土交通省「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」（大都市と地方都市）の東京都版
- 2050年カーボンニュートラル宣言→エネルギー転換→駐車場も対応
- スマートシティの中での駐車場（台数→タイムシェアリング等）

## 1. 駐車場施策に関する現状と課題

駐車場供用台数が伸びる中、自動車保有台数は鈍化する等、駐車場施策は転換期

- ・ 適切な駐車場の整備が必要な地域がなお存在する一方、過剰な供給が生ずる地域もあるなど、様々な現状。
- ・ 特に、公共交通機関のアクセスが優れる大都市等においては、**附置義務駐車場の利用率の低下**が見られる。
- ・ また、地方都市では、駐車場の過剰な供給が、まちの魅力の低下、市街地への投資減退を起こすという、「**負のスパイラル**」の懸念。

## 2. 駐車場施策の基本的考え方

- ・ **適正な需要に見合った、量的なコントロール**が必要。また、総量のみならず、荷さばきや自動二輪車等、用途別の**適正化**も重要。
- ・ 公共交通機関の利便性の向上等、駐車場の**需要の適正化**も重要。
- ・ 都市空間の魅力減退、市街地の空洞化等に対して、駐車場の**位置・配置など「質」的なコントロール**が重要。

量的、質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべき

## 3. 駐車場の量的供給の適正化

きめ細かく需給量を把握

将来の需給バランスを予測

駐車場の供給量を適正化

- **附置義務駐車場の原単位の見直し** <地区別、用途別等で原単位を見直し>
- **地域ルール**の策定 <地域の特性に応じた特別なルールの導入、駐車場の集約整備>
- **都市再生駐車施設配置計画制度等**を通じた附置義務駐車場の適正化

## 4. まちづくりと連携した駐車場施策

### 1 目指すべき都市像

- 駐車場のあり方・施策の検討に際して、まず、自らの都市が目指すべき**将来の都市像を明確化**

### 2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア

- 来訪者が安心して快適に移動できるよう、**歩行者優先エリアを設定**し、歩行者中心の賑わいある街路空間を構築

### 3 街路ごとの「性格づけ」

- 歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの**街路ごとに「性格づけ」**

### 4 多角的な状況分析に基づく検討

- 土地利用、交通、社会経済動向のみならず、**民間活動等の実施状況など、様々なデータ**を取得し、分析

### 5 駐車場の配置の適正化

- 附置義務に係る「**地域ルール**」の活用
- **フリンジ駐車場**への集約化
- 様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の**立地誘導、出入口のコントロール**等

### 6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- 行政が計画に基づき街路空間を構築、民間事業者の建築等を誘導する<計画論的アプローチ>とともに、近年、**民間による個別の自発的なイベント・まちづくり活動の積み重ね**により、街路空間のあり方を変えていく<民間主導アプローチ>の動きも。
- 地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方(**地区ビジョン**)を公共・民間が共有する仕組みを導入

### 7 駐車場の有用性の検証

- 継続利用か、他用途へ転換か、**既存駐車場は検証**。
- 良質な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応
- 有用性が少ないものは、利用転換を誘導

### 8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- **有用性が少ないと評価された駐車場は、市街地における貴重な空間として、まちの賑わい創出に活用**する等、土地利用転換を誘導

## 5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み

- 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場 ○立地・出入口コントロール ○駐車場の再配置(リロケーション)
- 民間によるまちづくりの取り組みとの連携(社会実験ほかスタートアップへの支援) 等

## 6. 駐車場の多様なニーズへの対応

## 7. 荷さばき・自動二輪駐車場等への対応

現在実施中のケーススタディを踏まえた『実践編』を年度内発出予定

# 2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

## ◆意義・目的

災害や気候変動  
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス  
フォーメーション  
(DX)

ポストコロナの  
新しい生活様式

道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と  
政策の方向性を提案するビジョンを策定

## ◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標

➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」

- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題

➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決

- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場

➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



## ◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

### ①通勤・帰宅ラッシュが消滅

- ・テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- ・居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

### ②公園のような道路に人が溢れる

- ・旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
- ・道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

### ③人・モノの移動が自動化・無人化

- ・自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- ・eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

### ④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

- ・飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- ・中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

### ⑤「被災する道路」から「救援する道路」に

- ・災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できる  
モビリティサービス



店舗(サービス)の移動