

都市と交通

1997

特集・都市内交通と駐車場

No.41



建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通 No.41 Feb. 1997

C・O・N・T・E・N・T・S

巻頭言	総合的な都市交通施策の取り組み ・宇都宮市長 増山道保	5
随想	動物たちの道 ・麻布大学獣医学部動物応用科学科動物人間関係学 増井光子	7
特集	テーマ●都市内交通と駐車場	
1	今後の駐車場計画のあり方 ・東京商船大学流通情報工学課程 高橋洋二	10
2	総合的かつ計画的な駐車場整備に向けて ・建設省都市局街路課 宮武晃司	14
3	大阪府における路上駐車対策の総合的な取り組みについて ・大阪府土木部都市整備局交通政策課 堀江保清 吉田宏司	18
4	東京都における附置義務制度について ・東京都都市計画局建築指導部調査課 鈴木繁康	22
5	駐車対策の現状について ・警察庁交通局都市交通対策課 野口眞治	27
6	宇都宮市の駐車場の有効活用について ・宇都宮市企画部交通対策課 池田英夫	30
7	駐車場整備等による中心市街地の活性化について ・高松市都市開発部都市再開発課 今井邦郎	35
シリーズ 〈まちづくりと街路〉	大曽根地区の総合整備 —名古屋市の副次拠点をめざして— ・名古屋市計画局大曽根都市改造事務所 山内一昭	40
トピックス	VICSのしくみ及び初期の反響 ・財団法人道路交通情報通信システムセンター 鶴丸松根	46
海外事情	欧州都市交通事情見聞録 ・宇都宮大学工学部 古池弘隆	49
協会だより		52

表紙……機械式駐車装置（エレベータ方式・旋回式・上部乗入式）。高知県の公共駐車場に導入が予定されている。

国内における駐車場整備事例と駐車施設



◀「なまこ壁」を活用したデザインの静岡
県庁青葉駐車場
(静岡市)

▼洗練されたデザインの民間駐車場
(大阪市)

周辺との調和を図りたい……
景観に配慮した駐車場の事例



▲下関市の新都市拠点地区“海峡アイランド21”内の駐車場。「帆をなびかせた白い船」をイメージ。右は夜間のライトアップ。(下関市)

利用しやすいものをめざして……
最近の機械式駐車施設の工夫事例



◀▲これまでの固くて冷たいイメージを一新し、内装のデザイン性の高い最新の駐車施設。もちろん全自動入庫タイプで気軽に利用できる。



入庫を全自動で
おこなう駐車施設



▲利用者は決められたスペースに車をとめるだけ。



◀▲機械が自動的に車を出し入れするので、誰でも気軽に利用できるになっている。



◀▼連続立体交差事業とあわせて新駅舎上部に整備された岸和田駅駐車場（岸和田市）



空間を有効に活用し、乗り換えの利便性も高めたい……
鉄道と一体的に整備された駐車場の事例



◀▲阪急宝塚駅の屋上駐車場。（宝塚市）





▲現在運行中のレトロ調ループ・バス。懐かしいデザインが利用客に人気。

「目的地まで歩かずに行きたい…」
 そんな利用者のニーズに答えたい……
駐車場と中心市街地を結ぶ
四日市のループ・バス

▶市営駐車場前のバス停



▲中心市街地への買物客を乗せて、駐車場と中心市街地の複数の拠点を周回する。

総合的な都市交通施策の取り組み

宇都宮市長 増 山 道 保



1. 宇都宮市のあらまし

宇都宮市は、首都東京から北へ約100km、栃木県のほぼ中央に位置し、恵まれた自然と古い歴史に支えられ、栃木県の政治、経済、文化の中核機能を担いながら、現在、面積312km²、人口43万人を擁する北関東の中核都市として着実に成長、発展を続けております。

今日では、東北新幹線により、東京都心と約50分で結ばれているほか、東北自動車道も首都高速道路に連結しており、鉄道と道路のいずれの面でも南北の高速交通軸が整備されております。また、北関東自動車道も一部工事が着手され、東西交通軸につきましても整備が進んでおります。

このような中で、今年、本市は、市制100周年という歴史の節目を迎え、さらに、4月1日から「中核市」へ移行いたしました。

この記念すべき100周年の年に、「中核市」としてスタートできますことは、まさに二重の喜びであり、新しい時代に向けての大きな飛躍の源となるものであります。

「中核市」への移行に伴い、都市計画、福祉、保健衛生など、多くの事務事業が県から委譲されました。こうした、市民生活に身近な事務を通して、より一層潤いのある環境づくりと、真に豊かな市民生活の確保をめざし、個性豊かな魅力あるまちづくりを進めていくことができると確信しております。

2. 交通の現状と課題

本市は、全国でも有数の車社会であります。

1世帯当たりの自動車保有台数や免許保有人口は高い水準にあり、平成4年度に実施した第2回

宇都宮都市圏（本市を中心とした4市6町）のパーソントリップ調査によりますと、代表交通手段としての自動車利用率は約58%を占め、通勤目的に限定すれば実に7割を超え、反面、公共交通機関、特に、バスの利用率は2.4%と、第1回調査（昭和50年）の3分の1以下に落ち込んでおります。

本都市圏は、従来より、本市中心部に都市機能が一極集中しているため、道路網は都心部を中心とした放射状に形成されており、こうした車社会の進展により、市内中心部や幹線道路において慢性的な交通渋滞が発生しております。

また、一方で、本市の人口集中地区（DID地区）の拡大がDID地区内の人口の伸び率を大きく上回り、低密度市街地の拡大化が進みつつあり、公共交通サービス圏外への人口の外延化が、自動車交通の増加に拍車をかけている状況にあります。

こうした、都市構造の変化に加えて、高齢化の進展、都市環境への配慮、テクノポリス計画や宇都宮駅東口地区の周辺整備をはじめとした主要プロジェクトの推進など本市を取り巻く社会環境、交通情勢は大きく変化しており、この変化に対応した交通体系の整備が求められております。

3. 本市の取り組みについて

本市の道路網整備につきましては、都市の骨格をなす基幹道路、すなわち、都心、内、外の3つの環状道路と都心部を中心とした放射状道路、これら幹線道路を補完し、良好な居住環境を創出する補助幹線道路の体系的な整備促進を図ってまいりました。

特に、外環状線は全国で初めて都市の外縁部を

一周する道路として、今年4月に全線開通し、地域交通の円滑化や市民生活の利便性向上などの効果をもたらすとともに、本市の発展基盤となると確信しております。

車依存型の本市の交通問題解決のために、各種ハード整備を進める一方、既存の交通施設の有効利用や需要サイドへのアプローチなどの、ソフト施策にも積極的に取り組み、総合的な都市交通施策を展開しております。

多くの自動車が集まる都心部においては、路上駐車、駐車場への待ち行列による交通機能の低下が深刻化し、こうした駐車問題を一因として、都心部の商業機能の相対的な低下が見られます。

このため本市では、都心部における駐車場の有効利用施策として、平成4年度に駐車場案内システム・共通駐車券システムを導入し、さらに平成5年度には、全国でも初めて「駐車場有効利用促進計画」の建設大臣承認を受けて、銀行等の専用駐車場の休日開放を実施し、一体的な駐車施策を展開しております。

これら施策の計画、実施にあたりましては、施設面での民間企業の協力や、運用面での地元商店街や商工会議所の参画をいただき、行政と民間の連携した取り組みを行ってまいりました。

また、本市の通勤目的の自動車利用率の高さは、前述のとおりであります。通勤時の慢性的な交通渋滞の緩和と、公共交通機関の利用促進を図る

ための有効な施策である、パーク・アンド・バスライドの導入について検討しているところであります。

平成6年度には、建設省、運輸省、警察庁の合同施策である「総合渋滞対策支援モデル事業」の実施都市として指定を受け、導入可能性を探る調査の一貫として、平成7年11月にシステムの実験を行い交通渋滞緩和効果や、利用者評価を把握し、今年度は、この実験結果を受けて、システム成立の基本条件や、費用効果などを検討し、実現化への模索を行っております。

4. 今後の方針について

平成7年度に、栃木県や近隣市町とともに「宇都宮都市圏の都市交通マスタープラン」を策定し、北関東の中核都市圏にふさわしい、住みやすく快適な都市づくりを進めていくため、その基盤となる交通体系のすがたを提案いたしました。

今後、交通ネットワークの適切な配置、交通手段の連携、交通需要の適正化を都市交通施策の基本方針として、道路整備の積極的な推進や、公共交通ネットワークの充実、交通需要マネジメントの推進などマスタープランで提案した施策の具体的内容について、さらに検討を深め、関係機関や住民の方々の理解と協力を得ながら、実現化に向けて取り組んでまいりたいと存じます。

随 想

動物たちの道

◆麻布大学獣医学部動物応用科学科動物人間関係学
教授 増 井 光 子

人の住む所道が出来る。山の中の杣道から大都会の整備された道まで、様々な道がある。道は地上にあるばかりではない。空にも空路なるものがあり、海にも航路がある。人の生活に道が欠かせないように、動物たちにとっても道は大切だ。山野には所謂けもの道が縦横に走り、川筋には魚道がある。

生活に必要なけもの道

私たちは生活に便利のように、通りに名前をつける。大勢の人が住み、ある目的のために足しげく通うようになると、次第に道は広く大きくなってゆく。動物たちの道はどうだろう。動物たちも、彼らなりに道に印をつける。

それは排出物であったり、特殊な腺からでる分泌物であったりするし、時には爪による引っ掻き痕だったり、齧り痕だったりする。

野生動物たちは、空間をどこでも好きなように歩いていると思っている方がいるかもしれないが、そんな事はない。動物たちも一定の通い馴れた道を歩く。その方が、楽で安全であるからだ。動物の生活圏の大きさは、食糧事情に影響される。食糧が豊富でかつ入手が容易であるならば、その生活圏は小さくて済むが、入手が困難な場合は、広大な土地を徘徊しなくてはならない。

時間差活動

生活圏は独立して全く他の侵入を許さない場合もあるが、大抵の場合その周辺部は他の生活圏と重複している。人の社会にも盛り場があるように、動物の生活圏にも食べ物が豊富な場所や水飲み場がある。そんな場所には大勢の動物が集まってくる。複数の動物が集まるとどうしても競争が起こるが、その争

いを動物たちは時間をずらす事で避けている。例えば、アフリカの国立公園内の水場を観察していると、まずやって来るのはゾウだ。

この地上最大の動物は、狩りをする人間以外は無敵である。他の動物たちは、ゾウがやって来ると場所を譲るか、待機する。アフリカまで行かなくとも、都会の中でも場所の時間差利用は観察できる。

ネコたちがそうだ。イエネコはイヌ類のような群れは作らないが、自分の生活圏内にどんな仲間がいるかは重々承知している。ネコたちはちゃんとネコ道をもっていて、そこで他のネコと鉢合わせして喧嘩が起こらないように、気を付けている。その時に役にたつのが、マーキングなのだ。銘々のネコが行うマーキングには、そのネコの独自の臭いが残るので、歩いていて他のネコの臭いを嗅ぎつければ、状況に応じて脇道に入れば顔を会わずに済む。

また熱帯雨林では季節ごとに果実のなる木が決まっていて、その季節になると動物たちが集まってくる。有蹄類は地上性だが、サル類やリスたちは三次元的に空間を利用する。一本の果樹に離合集散する動物たちには、樹上にも地上にもけもの道が出来ているのである。そして一日の様々な時間帯に異なる訪問客で賑わっている筈である。

通路に物を置かない事

動物たちは一旦けもの道を作り上げると、大抵そこを利用する。何度も歩いているうちに、細い道も踏み固められ次第に歩き易くなってくる。野生の動物にとって危険回避は重要である。危険が迫って逃げる時不案内な土地では、どこが安全なのか判断がつかなくて、それこそ危ない。

動物たちは例えば食べ物が手直にあっても、必ず生

活圏を一巡する。それは、自分の住んでいる所の様子を把握するためである。どこに何があるのか、通り道は塞がっていないか調べて廻っているのである。長年ある地域に居住する動物は、居住区の地形をすっかり記憶してしまっている。

私たちが決まった通りを歩くとき、一々通り名を確認しなくても、足が覚えているように、動物たちも記憶の中の地図によって活動する。それが嵩じて、近道すればいいような時にも律義に普段どおりの道を通ろうとする。たとえばあるタヌキは、喧嘩相手を追いかけている時、直線的に追いかけたほうが早いのに、自分のタヌキ道に固執してわざわざ迂回して追いかけていったものである。

相手を追い払うにしろ、逃げるにしろ通り道に邪魔があってはいけない。自然は常に変化している。草は伸びるし風水害などで地形が変わってしまう事も、珍しくはない。通り道に支障がでると、動物はそれを取り除こうとしたり、新たに迂回路を設けたりする。たとえば、アメリカに棲息するワタオウサギは夜ゆっくりウサギ道を跳ねながら草をたべるが、このときウサギ道を遮るような蔓草などをかみ切るそうである。ウサギが安全確保のために意図的に整地するのかどうかは判らないが、結果としてウサギ道は通り易くなる。

動物を捕獲しようとする場合、決まった道を歩くという習性が、利用される。罠で相手を捕まえる時、無闇やたらと罠をしかけても効果はない。罠漁師は先ず動物が何処を毎日通るかを調べる。けもの道は何本もあり、最もよく利用されているところに罠を仕掛けるのだ。罠にはいろいろな型があるが、蔓草に似せたくり罠もあるから、ワタオウサギがウサギ道をきれいに保とうとする行動は、生存上価値が高いといえよう。

動物の捕獲といえば、コウモリの捕獲にネットが利用される。樹間にネットを張っておくと、それに小型のコウモリが引っ掛かるのである。小型コウモリといえば飛びながら超音波を発し、そのエコーを利用して虫を捕食する。超音波をだしていながら、何故ネットが避けられないのだろうか。それはコウモリが勝手知った空間を飛ぶときは、一々超音波に

頼っていないためである。コウモリの頭の中には、空中のコウモリ道の地図ができていて、それに従って飛ぶために不意のネットについ引っ掛かってしまうのである。

楽に歩きたい

私たちが歩くとき、不整地を歩くのはつらい。道を楽に歩きたいという思いは、人も動物も同じである。林道や山中の舗装道路なども動物たちに利用されている。野生動物の写真撮影に出掛けた時、冬の雪山でラッセルしながら山を下ってくるニホンザルは、恰好の被写体である。豪雪地帯にある野猿公園などでは、この光景を目にする事があるが、いざ撮影しようとするとなかなか旨くゆかない。

サルたちは雪中を歩くのを嫌がって、容易に樹上から降りてこないのだ。公園の餌場にゆけば食べ物がある事は判ってはいても、肩まで埋まりそうな深い雪をかき分けて行くのは億劫である。誰かが先に行った跡をついてゆけば、ずっと楽だという事を皆



写真一 1、2 雪中を歩くニホンザル。長野県地獄谷温泉にて。



写真一 車道を歩くニホンカモシカ。
秋田県太平山麓にて



が知っているので、ラッセルしてくれる者がでるのを待ち構えているのである。他人の踏み跡の利用においては、別に仲間のものでなくても構わない。人の踏み跡も利用され、撮影者の歩いた跡をサルが付いて来る事もある。

けもの道の分断

人の経済活動の拡大につれて、野生動物たちの生活圏が脅かされる。私たちは自分たちの便宜のために山野を切り開き道をつくるが、そのために従来あった動物たちのけもの道を分断してしまう事がある。山間部に自動車道が出来ると、野生動物の交通事故が増える。動物たちはあくまで自分たちの道を通ろうとするからである。これは陸の動物ばかりではない。河川にあっても同じである。高い堰ができれば、魚やオオサンショウウオなどは、遡上できない。

道路脇の側溝もヒキガエルにとっては命取りである。産卵期に特定の水場に向かうカエルが溝に落ちて這い上がれなくなってしまうのだ。側溝はまたコジュケイの雛にとっても危険である。やはり落ちた雛が上がれなくなってしまうのだ。

幸いにも最近では自然希求や動物愛護思想の高まり

につれて、けもの道をつけたり魚道を設けたり、側溝にスロープをつけたりするようになってはきている。問題は動物の利用率であろう。新けもの道を作っても、当分は事故が続くかも知れない。動物が新けもの道の意味に気づくまで時間がかかるからだ。何処へどんな形のけもの道を作ればよいのか、は大きな課題である。動物の希望を聞くのは難しい。折角作ったけもの道や魚道がさっぱり使われなかったのでは無駄である。作ってしまえば終わりではなく、是非その後の利用状況の調査も行っていたきたい。

自然の回復は早い場合もあるが、時間のかかる事も多い。一つの目安は繁殖がうまく再開されたかどうかではなかろうか。工事終了後再定着は認められても、再繁殖が認められない場合は、動物がその環境を完全には受け入れていないのだと、思われる。数年の観察に終わらず、長期にわたる事後調査を実行され、事業の成果を検討していただきたい。人と野生動物の共存は今後益々大きな問題と成ってゆくと思われる。河川の改修にしろ、道路新設にしろ動物生態学や行動学の知識が更に求められる事になるだろう。日進月歩する施工技術でもって、人は言うに及ばず動物にとっても、支障のない道ができる事を切望する。

1. 今後の駐車場計画のあり方

◆東京商船大学流通情報工学課程
教授 高橋 洋 二

1. はじめに

駐車場政策が法律として制定されたのは、自動車の保有台数がわずかに127万台（うち乗用車27万台）にすぎなかった昭和32年であり、駐車場政策の基本がこのように早い時期に定められた点は注目に値する。しかし、これまでは駐車場は個人や商店・企業等が必要に応じて整備すべき施設であって、公共セクターが都市全体の駐車場の整備目標や水準を定め、積極的に整備を図るべき都市の社会資本とは認識されてこなかった。街づくりにとって駐車場が不可欠であると認識されるようになったのは最近であり、駐車場を道路と同様に重要な都市施設と考え、駐車場計画を都市交通計画の一部に位置づけるようになったのはここ10年のことである。

筆者は昭和61年から63年までの2年間、都市局都市再開発課の専門官として駐車場法に係わる業務を担当していたが、本稿では駐車場行政が大きく転換した最近10年を簡単に振り返り、今後の駐車場計画のあり方について考えてみたい。

2. 駐車場政策の転換

昭和57年に建設大臣は都市計画中央審議会に「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその整備方策はいかにあるべきか」について諮問し、昭和58年には中間答申も出されたが、最終答申に向けて昭和61年から62年にかけて再び審議会を開催することとなった。

都市計画中央審議会を開催するにあたって、事務局である都市局の関係者がまず自由に議論するという通常の手順に従い、審議の中心テーマを何にするかについて各課からいくつかの提案がなされた。駐車場法を所管している都市再開発課からは駐車場政

策をこの際見直し、より積極的に駐車場の整備を促進出来るように答申に盛り込むべきであるという提案を行った。しかし都市局内の議論では、駐車場問題は民間の役割が大きく複雑であり、実態も明らかでないので審議会のテーマとしては取り上げにくいという意見が大半であった。

例えば駐車場は料金収入を見込めるから、民間による経営に任せれば良く、公的セクターが介入する必要がないという考えが強かった。まして、駐車場を都市の社会資本としての位置づけ、公的セクターが整備計画を策定したり、駐車場を整備したりすることは大蔵省はもとより建設省も考えていなかった。実際に、民間駐車場に対する支援としては日本開発銀行の融資があったがあまり良い条件ではなかったし、有料道路無利子貸付金が有力な制度であったが道路管理者しか利用できないというきらいがあった。

このような状況下で、一応、駐車場問題を審議会の一つの柱として取り上げることとなり、都市局の専門官・補佐・係長にコンサルタントが入り駐車場政策について議論が始められた。駐車場整備を積極的に支援するという新たな国の方針を確立するためには、道路局の応援や大蔵省との合意が必要であったが、当初、駐車場整備の必要性を理解してもらうことは容易ではなかった。ところが、折しも違法路上駐車をはじめとする駐車場問題が、社会問題として新聞やテレビ等のマスコミにより取り上げられるという追い風を受け、それまで困難であった駐車場に係わる制度の設立に関して大蔵省との折衝が大きく前進したことを思い出す。

昭和62年8月に都市計画中央審議会において、駐車場の社会資本としての位置づけ・整備目標・公共セクターの役割・駐車場整備計画策定の重要性等が答申され、都市計画の一環として駐車場整備を積極

的に推進する方向に国の政策が大きく転換した。また、NTT株売却による新たな財源が確保され、第三セクターが整備する公共性の高い駐車場に対して無利子貸付制度が実現するに至った。

3. 駐車場計画指針の作成

都市計画中央審議会の答申を受けて地方公共団体等に具体的に駐車場計画を策定してもらうためには、計画のたて方に関する指針が必要となる。そのため駐車場整備のあり方・整備水準・整備に関する官民の役割分担・計画のたて方等について、都市局内で議論が徹夜も含め何日も続けられた。当時は、学会等でも駐車場に関する研究は限られていて参考になる文献は極めて少なかったので、駐車場整備計画を策定する総合的な手法については、既存データを用いて試行錯誤的にまとめていかざるを得なかった。

特に、市町村の限られた人材・資金・データのもとで、全国各都市が如何に合理的で市民や財政当局に説得力のある計画を作成するかという点が課題であった。結局データとしては、全国ベースで利用できる自動車OD調査と大都市のパーソントリップ調査を利用することとし、どうしても必要な駐車場のストックや路上駐車数の把握を目的に簡単な実態調査を行うこととした。

これらの結果は、駐車場の意義・必要性・計画のたて方・整備目標・官民の役割等に関するマニュアルの形にまとめられ、全国の都道府県・市町村に配布された。この指針は、駐車場に関するデータや研究の少ない現状においてやむを得ずまとめた暫定的なものであり、今後データの蓄積にあわせて改善していくべきものという前提条件付きの指針であった。しかし、この種のマニュアルの弊害として常にそうであるように、地方公共団体はそこに書かれていることを忠実に守ることしか行わなくなっていく。

現在では駐車場の整備が各都市で進められており、駐車場や駐車場利用者に関するデータも次第に蓄積されてきているだけでなく、駐車場に関する実態調査を実施することも当たり前となっている。従って、データがなく実態を把握することが困難な状況における駐車場計画のたて方を踏襲するのではなく、より実態に即した合理的で総合的な駐車場計画作成の方法論を確立すべき時期に来ていると判断される。

駐車場は道路のような一般に誰もが自由に利用できる公共財と違って、料金を徴収したり民間により建設運営されることが多いので、その合理的計画を作成することはかなり複雑で難しい面がある。例えば将来需要にしても駐車料金の水準により大きく変化し、違法路上駐車にしても規制のレベルや罰金の多寡により増減することは良く知られている事実である。言い換えれば、駐車場計画の作成は通常の道路計画よりある意味で難しいとも言え、合理的計画を作成するためには一層詳細な調査を必要とする。少なくとも今日通常実施されている駐車場関連調査では不十分と言わざるを得ない。

4. 駐車場計画の今後の方向

現在のところ駐車場の計画については都市交通計画の一環として一体的・総合的に考えるのではなく、既存の都市計画や交通計画を前提に付加的に考えられている段階である。都市交通計画が単に自動車交通をできるだけ効率的に処理するという目的であれば、道路計画が主で駐車場計画は付属的な検討対象とすることも当然であろう。しかし、都市交通計画が土地利用計画と一体となった総合都市交通計画と呼ばれる由縁は、交通を捌くという観点だけではなく、例えば都心の発展・都心と郊外拠点の機能分担・商業や工業の振興等の都市政策と密接に係わる都市の基幹的計画であるからである。

欧米各国では、駐車場は都市の経済的活動および社会的活動にとって必要欠くべからざる基本的施設として重要視されている。また駐車場が都市の自動車交通全体をコントロールする最も有効な都市施設として位置づけられており、駐車政策が都市交通需要管理施策の中心と考えられている。もちろん都市の構造や公共交通機関の違いにより、各都市の駐車政策は異なっており、都心の広場の地下等に駐車場を積極的に整備しつつある都市もあれば、都心の駐車場整備を抑制し公共交通機関やP&R駐車場整備に努力している都市も存在する。

まずはじめに認識すべきことは、わが国では駐車場が決定的に不足していて、その増大が当面の課題にならず欧米と同様な施策をとることは出来ないことである。都市の人口密度や建築物の形態だけではなく、インフラとしての道路整備水準も異なるので

どの程度の駐車場整備が望ましいかは一概には言えないが、欧米の駐車場整備の現状と比較してわが国の整備水準は余りにも低いことは明らかである。

それでは具体的にはどのように都市の駐車場計画はたてられるべきであろうか。駐車場に関するデータも増え、都市計画や交通に関する学会での駐車場に関する研究事例も大変増加してきている。しかしそのほとんどは駐車場や駐車に関する極めて限られた現象を対象とするもので、計画論や体系的議論はほとんど見られない。学会の持つ本質的な限界であり、筆者もその一員として内心じくじたるものがあるが残念なことである。結局、駐車場計画については、これまでもそうであったように建設省が他に先駆けてリーダーシップをとるべきであり、総合都市交通体系調査の一環として考えて行くことが必要である。

5. 今後の駐車場計画のイメージ

大都市における現在の都市交通計画では、まずパーソントリップ調査に基づき人流主体の都市交通計画を策定し、次に物資流動調査による貨物車の補正による交通体系の修正を行っている。さらに、これらの道路計画を前提に駐車場の需給バランスを実態調査に基づき推計し駐車場整備計画を作成したり、長期計画が実現されるまでの間、ソフト施策を中心にした交通需要管理政策(TDM)の導入を図る例が多い。

いずれにしても従来の都市交通計画ではマストラ・乗用車について、人流のデータに基づき計画することに主眼が置かれており、都市商業業務機能のあり方・道路と駐車場整備水準の整合性・貨物車の荷捌きや集配送施設等について十分に検討されているとは言い難い。これらの調査や計画は各部分が個別・独立した計画とならないように、フィードバックされることになってはいるが、実態として余りに幹線交通系の計画づくりに偏っている。パーソントリップ調査・物資流動調査・駐車場調査が同時に行われるわけではないので、ある意味でやむを得ない面もあるが人と物・自動車とマストラ・道路と駐車場・公共と民間・ハードとソフト等を一体的・総合的に計画していくことが必要と考える。

そのためには、幹線道路系を検討する際に、商業

	従来の都市交通計画	今後の都市交通計画
計画の手順	段階的・追加的	一体的・総合的
主要課題	交通を捌くという立場からの幹線交通計画	交通体系と同時に都心計画・駐車場計画・物流計画も課題とする
計画範囲	広域から次第に地域や地区に降ろしていく	都心をはじめとする地域・地区の位置づけや役割を同時に検討する
データ	パーソントリップが中心で、他のデータは補足的	パーソントリップ以外に物資流動・駐車場調査も重視

政策・駐車政策・物流政策等を代替案も含めて検討し、道路体系に繁栄することを考えて行くべきである。駐車場計画においても駐車場のストックや路上駐車台数の観測・需給バランスの推計・駐車場の配置等にとどまるのではなく、商業地の魅力の評価・駐車場の都心活性化への効果・道路網計画の対応・周辺都市や郊外商業との競争・荷捌き対策と都市内集配送計画等について検討できるような調査・計画体系にしていくことが必要となる。

近年TDMが話題として大きく取り上げられ、行政だけではなく学会でも盛んに報告や研究が進められている。TDMはインフラが完備ないしはこれ以上整備出来ない欧米では最も推進すべき施策であるが、21世紀に向けてインフラ整備をさらに推進すべきわが国では部分的な意義を持つに過ぎない面がある。インフラ整備には多大な時間・労力・費用がかかるから、ソフトを中心に既存の施設を活用するという考え方は一見魅力があるかもしれない。しかし、昨日までインフラ整備の必要性を説いていた交通専門家が、今日はTDMだけを唱えるということにならないよう自戒すべきであろう。

6. 今後対処すべき駐車問題

最後に、都市交通問題の観点から重要と思われる駐車問題を考えてみよう。ここではこれまで残された駐車問題のうち重要なものとして、以下の3つの課題を挙げたい。

第1は都市の中心市街地における駐車場不足である。近年、都心の既存商店街が郊外型大型店との競

争に破れ、都心の衰退現象が深刻な話題になっている。モータリゼーションの進展・郊外部における道路の整備促進・流通機構の変化・規制緩和等により、この傾向は今後一層高まることは確実と考えられている。都心の商業機能が空洞化し中心性を失った都市は、賑わいや人との触れ合いのない魅力のない街となるのが容易に想像される。

地方都市の全てが、次の時代においても活力を維持し続けることが出来るとは考えられないが、都心の活性化を如何にして実現するかは、これからの都市政策の最大の課題となっていこう。既存商店街を郊外型大型店に負けないようにしていくためには、商品やサービスの質・種類・価格等の様々な点で商業施設としての魅力が優ていなくてはならない。そのこと自体が大変難しい課題であるが、その重要な条件の一つとして十分な駐車場の整備が挙げられる。商店街に魅力があっても駐車場の不足していたり、利用しにくければ顧客は郊外店に流れてしまう。都心の活性化・商店街の近代化は、駐車場整備と一体的に進められる必要があることを銘記しなければならない。

第2に物流車の荷捌き問題を挙げなければならない。都市内自動車交通の約半数は貨物車であり、その総走行台キロは自家用車のそれを上回っている。都市内の端末交通は現在のところ自動車に頼らざるを得ないから、物流車の円滑化、整流化は大変重要なテーマである。物流車の荷捌きは駐車でもあるが物流車の駐車問題を解決するためには都市の物流メカニズムの理解が不可欠になる。物流のメカニズムは複雑で解明されていない部分が余りにも多く、都市交通の研究対象としても人流に較べて研究が少なく方法論も確立していないが、その事は都市交通計画における重要性や緊急性が低い事を意味しない。

物流は流通の一つの機能として都市の発展にとつ

て必要不可欠なものであるが、物流施設等の規模・配置・機能・形態等を都市計画の枠組みの中で位置づけられないとすると、個々の経済的動機で乱開発が進行し期待すべき都市の形成は不可能となる。都市内物流問題を分析し計画につなげる調査研究手法のうち、駐車場関連調査と都市内物資流動調査に勝るものはなく、今後もこれらの調査を改善することにより方法論を改善して行くことが可能と確信している。

第3の駐車に係わる問題として車庫の整備促進施策の必要性を挙げたい。わが国では駐車場と車庫は法的に明確に分けて考えられていて、車庫の設置は自動車を保有しようとする者の責任としている。しかし、自動車が都市の社会生活・経済生活の基本的交通・輸送手段となっている今日、車庫問題の改善なくして市街地環境の向上・交通利便性の向上を図ることは出来ない相談である。車庫と駐車場をまったく異なる都市施設とし、その一方の車庫について都市政策の埒外におくなど、世界の常識では考えられないことと言える。例えば土地区画整理事業は市街地の面的整備として最も重要な事業手法であるが、これまで事業を完了した地区において車庫問題が同時に解決されたケースがどの程度あるであろうか。市街地の道路体系は改善されても従前から車庫用地のない区画は相変わらず車庫不足で路上駐車を余儀なくされている。将来の望ましい市街地にするため多大の時間・人力・資金を投入して事業を行っても、相変わらず自動車に対処出来ないような市街地にとどまっている場合が多いのではないか。自動車が国民の足となっている現在では、車庫問題は駐車場政策・交通政策の一部として考えて行くべきであり、自動車保有者の責任は明確にする一方で、公的セクターの役割と責任も改めて認識されるべきであろう。

2. 総合的かつ計画的な駐車場整備に向けて

◆建設省都市局街路課
係 長 宮 武 晃 司

1. はじめに

世界でも類を見ない、日本の急激な高度成長は全国的なモータリゼーションの進展を引き起こし、このため大多数の都市で路上駐車が蔓延し、交通渋滞、交通事故、都市環境の悪化を引き起こし、都市の魅力と活力を低下させ、いまなおこの都市問題は都市行政の最重要課題として解決されず残っている。

駐車場問題について行政をあげての対応が本格化したのは最近である。当時年々その状況が悪化する違法路上駐車問題に対し、平成2年6月に「道路交通法の一部を改正する法律案及び自動車の保管場所の確保に関する法律の一部を改正する法律案」が可決・成立し、平成3年7月に施行され、規制面での駐車対策が強化された。一方駐車場整備については平成3年3月「都市計画中央審議会 中間答申（自動車の駐停車施設整備のあり方と整備推進方策）」が建設大臣に建議され、不足する駐車施設を計画的に整備していくことが極めて重要であるとの見解が出された。これを受ける形で、駐車場法が改正され、地方公共団体の責務を明確化し、総合的かつ計画的な駐車場整備の推進を図ることとなり、ややもすると後追いの、民間任せであった駐車場整備を行政主導で実施していくという大転換が図られたわけである。

現在駐車場法による重要施策として、地方公共団体は駐車場整備地区の指定、駐車場整備計画の策定さらに附置義務条例の制定を適宜進めており、平成8年3月末において表1に示すような状況である。

総合的かつ計画的な駐車場整備の実現に必要な不可欠な駐車場整備計画の策定状況についてみると、駐車場法第4条により駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては必ず駐車場整備計画

を定めなければならないとされているにもかかわらず、駐車場整備地区を指定している110都市に対し駐車場整備計画が定められているのは、32都市と低い策定状況にある。

ここでは、平成3年の駐車場法の改正内容を再確認し、総合的かつ計画的な駐車場整備の必要性について述べたい。

2. 平成3年の駐車場法の改正

平成3年の駐車場法の改正の主な内容は、国及び地方公共団体の責務の明確化、駐車場整備地区の対象区域の拡大、駐車場整備計画の策定の義務化そして附置義務制度の充実の4つであり、どれも総合的かつ計画的な駐車場整備の実現のためには必要不可欠なものであった。

(1) 国及び地方公共団体の責務の明確化

従来、駐車場の整備については、原則として、駐車需要発生の原因者である民間（建物建築者等）にその責があるとされ、行政責任については不明確であったのみならず、その行政も都市計画行政、道路行政、交通取締行政等と多岐にわたるため、その総合性に欠け、また一般的に駐車場が都市構成上の重要な都市施設として位置づけられていなかったこともあり、その対策も場当たりの計画性を欠くものが少なくなかった。このため一向に解決されない駐車場問題に対応すべく、思想を転換し、国及び地方公共団体が責任をもって総合的かつ計画的に駐車場

表1 駐車場整備地区等制定状況

駐車場整備地区	137地区（110都市）
駐車場整備計画	32都市
附置義務条例	142公共団体（169都市）

※東京23区については、23区で1都市としている。

問題に取り組むことを明確に法律に位置づけ、法律の性格・内容も、従来の規制法規的なものから、駐車施設の整備・計画を推進・支援するものに様変わりしたのである。

(2) 駐車場整備地区の対象区域の拡大

重点的な駐車場整備を行うべき地域である駐車場整備地区は、従来、商業地域、近隣商業地域という商業系地域を核とし、それと併せてその周辺を含めて都市計画法に基づき指定し得るとされてきた。しかし、最近の違法路上駐車問題は、商業系地域及びその周辺のみならず、住居系の地域等にも及んでいるので、駐車需要を発生させる程度の高い商業地域及び近隣商業地域と同様に第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域及び準工業地域についても駐車場整備地区の核となりうる地域に追加された。なおこれら追加された地域に駐車場整備地区を指定することについては、従来からの関連法令（車庫法）との関係から駐車需要が高いと予測される小売店舗地区、事務所地区、特別業務地区等都市計画上位位置づけられた特別用途地区に限定されている。

(3) 駐車場整備計画の策定の義務化

駐車場問題は極めて地域性の強い問題であり、かつ今後の都市開発やこれに伴う交通事情等都市の構造変化の影響を強く受けるものであるため、前述の地方公共団体の責務に基づき、各市町村が長期的な見通しを踏まえて、駐車場整備地区において総合的かつ計画的な駐車場の整備の促進に関する計画を定めることを義務づけた。

なお駐車場整備計画に位置づけられた駐車場を整備する場合、税制上の優遇措置が受けられるなど民間との連携が十分図られるような支援施策も同時に整備されている。

(4) 附置義務制度の充実

附置義務制度については、以下の理由からその適正化を図るために、駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内における特定用途（百貨店、事務所等駐車需要を生じさせる程度の大きい用途）以外の建物について附置義務を課すことのできる床面積規模の引き下げ（3,000㎡を2,000㎡に引き下げ）を行った。

- ① 人口規模の小さい都市では大半が附置義務のかからない小規模建築物であるため、現行のま

ま3,000㎡以上の規模の建築物の新增築に駐車施設の附置義務を課するのであれば、その効果を十分期待し得ないこと。

- ② 駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域内の特定用途の建物について駐車施設の附置義務を課することのできる床面積規模については、標準駐車場条例の平成2年6月の改正により、それまでの2,000㎡から都市の人口規模に応じて1,500～1,000㎡に引き下げていたので、それと非特定用途の建物にかかる附置義務基準との均衡をとる必要があった。

3. 総合的かつ計画的な駐車場整備に向けて

(1) 駐車場整備計画調査の実施

駐車場整備計画の策定に際しては、総合都市交通体系・まちづくりの観点に立った望ましい自動車交通のあり方に関する検討を踏まえ、地域の交通事情に応じた計画となるよう事前に調査を実施する必要がある。

調査については、各都市における駐車需要の実態や駐車施設の整備状況について把握する必要があり、また市街地整備基本計画等既存計画との整合を図ることが不可欠である。

このため「都市内駐車場整備計画調査マニュアル」等に基づき駐車需要の将来予測等所要の調査を実施するとともに、必要に応じて物流調査や周辺開発動向調査などを対象地域の特性に応じて適宜に組み合わせる行うことが肝要である。

なお総合的な調査を行うにあたっては総合都市交通体系調査費補助などの支援制度があり、活用することを奨める。

(2) 駐車施設整備に関する基本計画の作成

駐車場整備に関する基本計画は、各市町村が都市全体を見通して駐車施設整備の基本方針や総合的な駐車場施策を定める包括的な計画で、都市交通体系のマスタープランとして位置づけられるものであり、具体的な駐車場の整備予定やそのために講じられる諸施策等を内容に盛り込む駐車場整備計画とは異なるものである。建設省では、駐車施設整備に関する基本計画の策定を通達により促しており、各市町村はその方針に基づき基本計画の策定の積極的推進に

努める必要がある。

駐車施設整備に関する基本計画には、少なくとも次に掲げる事項について定めることとされている。

- ① 駐車に関する問題への対応の基本方針
- ② 駐車施設整備に関する基本方針
- ③ 駐車施設の整備推進方策に関する事項
- ④ 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区

(3) 駐車場整備地区の指定

駐車場整備地区は、重点的に駐車場整備を行うべき地域に関して定めるものであり、同地区に関する都市計画が定められた場合、市町村に対する駐車場整備計画の策定義務、路外駐車場に関する都市計画決定及び整備努力義務並びに附置義務条例の策定推進といった効果が生ずるものであり、駐車施設整備に関する基本計画の「駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区」等を参考に定められる。

従って、総合的かつ計画的な駐車場整備を推進するため、平成3年の駐車場法の改正内容も十分考慮した上で、自動車交通のふくそうが著しい地区など駐車場整備の必要性等が顕在化している地区を中心に、積極的に駐車場整備地区を定める必要がある。

(4) 駐車場整備計画の作成

駐車場整備計画の作成については、都市計画で定められた駐車場整備地区において都市内の交通状況を十分把握した上で、将来の交通状況も想定して、以下の内容を定めることとしている。

① 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

当該駐車場整備地区における駐車需給の概況、駐車特性を示すとともに、駐車場不足を背景として発生している都市機能の低下、交通混雑及び安全性の低下等の駐車場問題の実態を示し、これを踏まえた今後の駐車場整備の基本方針を内容とする。なお、必要に応じ、総合的な都市交通計画の一環として実施される駐車需要を削減する方策や低利用駐車場を有効活用する方策、さらに専用駐車場を休日開放する方策等駐車場整備以外の方策も含めた内容とすること。さらに路上荷捌き駐車車両の対策についても附置義務制度の活用等対応策を内容に取り入れることが重要である。

② 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

目標年次はおおむね10年後程度とするが、必要に応じ、中間目標年次として5年程度、長期目標年次として20年程度を加えることができる。

③ 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策

駐車場の整備に関する施策については、目標年次までに当該地区内で実施されることが見込まれる施策全般について盛り込むこと。従って附置義務制度や駐車場案内システムの導入をはじめ、駐車場整備等各種施策を支援する国、都道府県、市区町村等の助成制度についても積極的に盛り込むことが重要である。

④ 地方公共団体の設置する路上駐車場の配置、規模、設置主体

路上駐車場は、道路の路面上に設置される関係から、駐車場整備地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に暫定的に応ずるためのものとして位置づけられている。

駐車場整備計画には、設置する路線名及び区間、設置主体、規模並びに共用予定年を記述することとなっている。

⑤ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

主要な路外駐車場については、駐車場名、整備主体、位置、規模及び供用開始予定年等を記載することとしている。

なお、主要な路外駐車場に位置づけられることが不動産取得税、固定資産税の軽減措置の適用条件となっており、駐車場の整備促進の観点から民間が整備する駐車場についても公共性が高いと判断されるものを能動的に把握し、積極的に当該計画に記載することが重要である。

なお、駐車場整備計画については一般に公表することとされており、これは駐車場整備に係る地方公共団体の姿勢を住民に明らかにすることにより計画の実施を担保するとともに、税制の特例措置に関する客観性を持たせるなどの効果がある。

また駐車場整備計画については、刻々と変化する都市交通構造に配慮し、概ね5年間の計画とされており、適宜見直しを行う必要がある。

さらに駐車場整備計画は都市交通の円滑化の観点のみならず商業振興などの観点も含むこと、都道府県、道路管理者、都道府県公安委員会の協力も得て、総合的に定める必要があることなどから、各市町村毎にこれらの関係者を構成メンバーとした「駐車場整備連絡協議会」を組織し、駐車場整備計画の総合性の確保を図るとともに円滑な計画の策定、実施を図ることを通達により指導しているところである。

4. 総合的かつ計画的な駐車場整備の重要性

総合的かつ計画的な駐車場整備については、駐車場整備地区において駐車場整備計画に基づき実施される訳であるが、これらの手続きを踏まずに駐車場整備を行った場合、駐車場政策としての一貫性に欠けることが最大の問題となり、この結果例えば以下の様な弊害が生じることが予想される。

- ・ 将来的予測も含めて、駐車需要が高く駐車場が不足しているか又は不足することが確実な地区が示されていないため、単に駐車場用地確保の容易性や建設コストのみにより駐車場の整備計画が立てられ、その結果低利用、低採算性の駐車場を整備してしまう。
- ・ 特定の駐車場への駐車待ち行列や空き駐車場を探すうろつき交通が多く地元からの駐車場整備の要望は高いが、周辺に低利用駐車場があり容量の面からすれば駐車場は充足している場合においても、既存駐車場の有効活用施策を計画に位置づけていないため、本来必要のない新たな駐車場供給がなされてしまう。
- ・ 駐車場整備計画では計画の目標達成のために今後整備される公共性の高い駐車場を「主要な路外駐車場」として定め、特に民間による事業の推進を支援するために主要な路外駐車場として計画に位置づけられたものについては、不動産取得税及び固定資産税の軽減措置を用意している。しかし駐車場整備計画の策定がなければこ

れらの優遇措置を民間事業者は受けることができず、駐車場問題の解決に向けた官民一体の対策がままならない状況になる。

なお現行制度では駐車場整備計画の策定について、市町村に対し国の承認も国への提出も義務づけておらず、地方の自主的策定に委ねているが、他都市の事例や個々都市の特質に応じた内容に関する相談については、建設省都市局街路課担当者が適宜これを受け付けており、積極的に活用していただきたい。

5. さいごに

前述のとおり、平成3年の駐車場法の改正を契機に駐車場対策の総合的かつ計画的な取り組みを徹底してきており、その中心となる駐車場整備計画の策定については一層の促進を図ることが重要である。しかしながら、駐車場法に義務づけされているにもかかわらず駐車場整備地区が指定されている110都市のうち駐車場整備計画が策定されている都市はその30%の32都市（平成7年度末現在）にとどまっており、残り78の都市では駐車場整備計画が策定されていない。建設省の調査ではこの78都市のうち51%に当たる40都市が平成9年度までに駐車場整備計画を策定することとしているが、残りの都市は平成10年度以降の策定又は予定すら定めていない状況となっている。これらの地方公共団体には即刻計画策定の作業着手と駐車場整備計画の早期策定について強い呼びかけを行うとともに、計画策定の支障になっている問題等の有無及びその詳細をヒヤリングなどにより把握し問題解決に向けての対策を検討することも必要である。

駐車場問題は駐車需要を的確に把握し、計画的に対処すべきものであり、これなくしては駐車場の過不足が生じるばかりか、都市機能のマヒにもつながりかねない。

各地方公共団体のご理解と速やかな対応に期待するところである。

3. 大阪府における路上駐車対策の総合的な取り組みについて

◆大阪府土木部都市整備局交通政策課

駐車場対策室 室 長 堀 江 保 清

主 査 吉 田 宏 司

1. はじめに

テレビコマーシャルで有名となった「大阪名物違法駐車」は、大阪特有の感覚、すなわち、「なんで駐車するのに金を払わなあかんねん、なんで俺だけ止めたらあかんねん」など、駐車マナーの低さが全国1の違法駐車の一因となっている。

また、五日ごとの集金慣習「五・^と十^の払い」による集中的な車利用の増加が、さらに違法駐車に拍車をかけている。

言うまでもなく、違法路上駐車は、交通渋滞の増加、交通事故の誘発、居住環境の悪化、中心市街地の活力低下等を招き、より安全で快適な都市環境を創造するためにも、早急な対策が望まれている。

大阪府では、このような状況の中、路上駐車対策を総合的に行うため、平成4年4月、土木部の都市整備局交通政策課内に「駐車場対策室」（現在、室長以下9人、図-1参照）を設けるとともに、平成6年1月、駐車場施策のバイブルとなる「大阪府駐車場整備マスタープラン」を策定した。

ここでは、大阪府の駐車場対策について、このマスタープランの取り組みを中心に、トピックスを交えながら報告します。

なお、大阪市については、府と協調しつつ、独自に駐車場対策を展開されているが、ここでは最小限の報告とします。

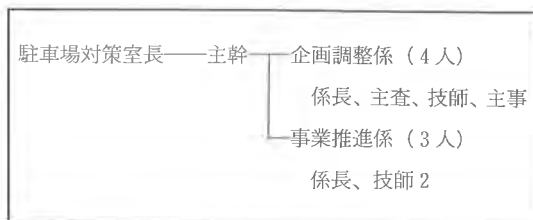


図-1 駐車場対策室の組織構成図

2. 大阪府における違法駐車状況

大阪府下全域の瞬間路上違法駐車は、図-2に示すとおり、平成8年4月現在、約209千台にも及び、平成4年度（約270千台）に比べて8割弱と年々、減少しつつあるものの、未だ、高い水準にある。

また、東京都のそれを上回り、全国最悪の状態となっている。

（大阪府警察調べ）

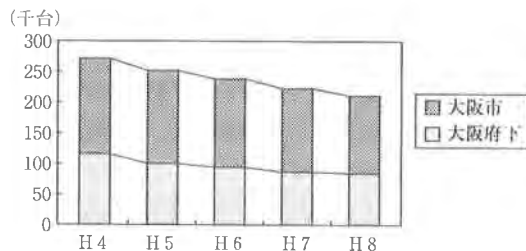


図-2 大阪府の違法駐車状況の推移

3. 大阪府駐車場整備マスタープランについて

3-1 目 的

マスタープランでは、21世紀初頭には市街地における違法路上駐車を概ね解消することを目標に、必要な駐車場施策を明らかにし、総合的な駐車場対策の確立及び駐車場整備の計画的な推進を図ることを目的としている。

3-2 駐車施策の基本方針

駐車場問題の解消にあたっては、大阪府警による「駐車規制・取締り」及び「マナーの向上のための啓発活動」との連携を強化しつつ、以下の4つの基本方針のもと、積極的に駐車施策を展開することとしている（図-3参照）

- ① 駐車場対策に関する計画等の策定
- ② 駐車施設の確保
- ③ 駐車施設の有効利用
- ④ 駐車需要の適正化

3-3 具体的な取り組み内容

マスタープランの各基本施策に関して、大阪府及び大阪市を除く市町村（以下「府下」という。）における具体的な取り組み内容を紹介しします。

マスタープランでは、中期目標（平成17年度）時には、駐車施設として、大阪府全域で46,000台、府下で23,000台確保することとしており、現在の整備率は以下のとおりである。

施行者 区 分	中期目標 (平成17年度)	整備済台数 (平成8年12月末)	整備率
大阪府	3,000台	937台	31.2%
市町村	8,000台	2,590台	32.4%
民間	9,000台	3,160台	35.1%
※	3,000台	682台	22.7%
大阪府下	23,000台	7,369台	32.0%

※既存駐車場の有効利用で確保

3-3-1 駐車場対策に関する計画等の策定

大阪府では、市町村における駐車場整備計画の策定を促進するため、国庫補助の他に、府独自の計画策定補助制度「大阪府駐車場整備計画策定調査事業」を平成4年度に創設した。

6市が国庫補助、14市が府補助、4市が市単独事業で、駐車場整備計画調査を実施しており、人口10万人以上の市においては概ね調査を完了したため、平成7年度末を以て本制度を廃止した。

また、駐車場整備地区の指定や駐車場整備計画の策定状況は堺市のみである。各市の事情や単発的に駐車場を整備していることなどから、思うようには整備計画策定市が増加しないが、今後とも大規模な市を中心に策定を働きかけていきたい。

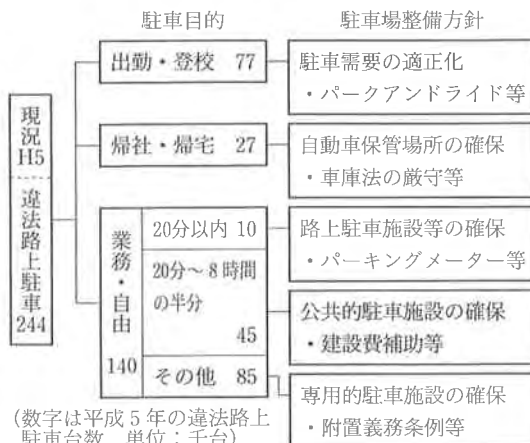


図-3 駐車目的別の駐車場整備方針

3-3-2 駐車施設の確保

駐車施設の確保に関して、公共（府、市町村）、民間毎にそれぞれの役割を明確にした上で、各整備目標量（公共11,000台、民間12,000台）を定め、積極的に施策展開をしている。

① 駐車施設の確保（大阪府）

駐車場整備は、第1義的には市町村にあると考えており、「市町村に対する財政的支援」を行うとともに、府自身も「広域的駐車需要への対応」及び「府管理道路の機能確保」の観点から駐車場整備の必要性を認識し、マスタープランでは3,000台の駐車場整備目標を設定した。

この計画により「新石切立体駐車場102台」「服部緑地立体駐車場145台増設」等の整備を図ってきた。



写真-1 ストラップ外壁パネルが美しい高架下の大阪府江坂立体駐車場

マスタープラン策定以前には、平成3年度の道路法改正に伴い、道路管理者による有料の自動車駐車場の整備が可能になったのを受け、特定交通安全施設等整備事業を活用して国道423号（府管理）の高架下を利用した「江坂立体駐車場193台」を整備した。

これは、全国で初めての道路区域における有料駐車場となった（写真－1参照）。

しかしながら、昨今の財政難により、建設費の高額となる地下駐車場の建設や駐車場用地の確保が困難な状況で、さらなる駐車場整備候補地の選定が難しくなっている。

② 駐車施設の確保（市町村）

市町村における駐車場建設を促進するため、「大阪府自動車駐車場整備事業」を平成2年度に創設している。補助率1/2、補助限度額150万円/台で、平成7年度までに、5件、約20億円の補助を行っている。中でも、岸和田市はNTT－C型融資と共に、本制度を活用し、連続立体交差事業との合併事業で、南海電鉄岸和田駅舎上に3層600台もの駐車場を整備した。

なお、駐車施設の確保については、府と同様に用地確保等に、各市とも多大な労力を費やしており、公共施設（例えば教育施設）の建て替えに伴って駐車場整備を計画している市もある。

③ 駐車施設の確保（民間）

民間の駐車場建設を促進するため、平成4年度「大阪府民間駐車場整備促進事業」を創設した。

建設借入金に対して、初年度5%、次年度4.5%、と5年間で合計最高20%相当の利子分を市町村と折半して民間に補給するものである。

平成7年度末迄に、11件、1,286台分約5,200万円の給付がなされている。

また、民間に対して駐車場の附置を義務付ける条例の制定を働きかけており、現在、堺市、東大阪市をはじめ、府下32市中7市で制定されている。

しかしながら、開発指導要綱とのからみもあり、順調に制定市が伸びているとはいえない状況である。特に荷捌き条項を盛り込んだ市はなく、今後の課題である。

3-3-3 駐車施設の有効利用

既存駐車施設の有効利用策として、以下の代表的な施策を展開している。

① 駐車場案内システム

駐車場探しのための「うろつき交通」を排除し、円滑な交通を確保するため、駐車場案内システムを導入している。

府下では、茨木市で平成6年12月に供用したのを皮切りに、堺市で本年度工事着手、枚方市、高槻市で9年度末の供用を目指して、実施設計中である。

茨木市の効果測定結果によると、周辺駐車場の回転率は20%上昇し、周辺路上駐車も5%減少した。

② 専用駐車施設の一般開放

枚方市の大型店舗（6店）や豊中市など3市の銀行駐車場（3店）では、専用駐車場の看板を降ろしてもらい、だれでも駐車できるよう一時預かり駐車場として開放してもらっている。

③ 公共施設附帯駐車場の休日一般開放

北河内府民センター（枚方市）では、閉庁日、附帯駐車場を一般開放しており、今後、他の府民センターも逐次開放していく予定である。

料金は短時間駐車にも配慮し、最寄り駅から500mという地理的要件をも勘案して、20分100円（1日最高600円）と利用し易いものになっている。

また、市役所駐車場については、八尾市他3市で計529台の駐車場を有料で休日一般開放している。

④ 共通駐車券制度の導入

京阪枚方市駅周辺では、7年度から市と商工会議所が中心となって、12箇所の駐車場（内公共3カ所）で利用可能な共通駐車券制度の導入をしており、参加店舗は約60店にまで広がってきている。

3-3-4 駐車需要の適正化

① パークアンドライド

吹田市の「江坂駐車場」（府外郭経営）では、地下鉄への乗換者に対し低料金（8,240円/月）に設定した定期制の駐車枠を50台確保しており、絶えず空き待ちの状態となっている。

また、民間の京阪樟葉駅周辺のくずはモール駐車場では回数券を20回分14,000円で販売しており、1日800台程度の利用がある。

今後は、都心への流入を抑制し、地球環境保全の観点から排気ガスの抑制と公共交通機関の利用促進のため、交通結節点の道路高架下や大型店舗の平日空き駐車スペースなどを有効利用したパークアンドライドの導入を検討していきたい。

② ノーマイカーデーの実施

平成2年度よりドライバーの自主規制により自動車の利用を抑制する日（毎月20日）を定め、車通勤の自粛や商用車の持ち帰り自粛など府民と一体となった運動を展開している。実施前との比較では、乗用車で7～10%の利用減となっている。

③ めいわく駐車防止条例の制定

めいわく駐車防止条例は平成8年8月現在、府下10市2町で制定されており、意識の高揚や指導取締り等との有機的な連携により、吹田市などでは約45～70%の違法駐車減の成果を得ている。

来年度にはさらに2市が施行予定である。

4. 質の高い駐車場づくり

4-1 身障者等に優しい駐車場

平成4年度制定した「大阪府福祉のまちづくり条例」では、駐車場法第12条の規定による届出駐車場に対して、身障者用駐車枠の設置を規定しており、駐車施設を設置する際の「事前協議」や整備基準不適合の場合の「勧告」等を盛り込んでいる。

・整備基準（条例に基づく基準）

最低1台以上の車椅子駐車場（幅3.5m以上）を設けること。駐車台数20台以上は1台以上の専用駐車場を設けること。

・誘導基準（条例に基づかない基準）

駐車場の規模	必要数
～100台	2台
100台～200台	3台
200台～	4台

因みに、「大阪府江坂立体駐車場193台」では身障者用スペースを6台分確保し、身障者用専用トイレを男女別に設置している。

また、身障者に対しては積極的な社会参加を促進するため駐車料金を免除すべきとの意見もあるが、一般利用者との公平感や車庫代わりの利用防止のため、3時間までは免除としている。

4-2 質の高い駐車場確保

府営駐車場については、周辺環境に配慮して、植栽を施し、腰擁壁やストライプ外装パネルを採用するなど、排ガス・エンジン音の軽減を図っている。

また、駐車場法に基づく届出について、構造及び設備の技術的基準（駐車場法施行令第6条）に適合しているか、事務職、技術職各1名で書類審査、現地確認（主に建築物）を行っており、少しでも安全で質の高い駐車場が建設されるよう努力しているところである。

しかしながら、駐車場法には罰則規定があるにもかかわらず、届出制度のPR不足等によって、届出対象駐車場の把握は完全ではなく、関係団体等を通じて啓発活動を行っている。

5. さいごに

平成8年5月に行われた行政監察庁による監察で、担当者から以下のコメントを頂いた。

「大阪府の駐車場対策は、自らマスタープランを策定し、駐車場整備にも取り組んでいる。市町村に対しては建設費補助、民間に対しては利子補給制度を設け、ソフト対策でも駐車場案内システム及び府有施設附帯駐車場の休日一般開放など様々な施策を展開している。」

総じて「まる」を頂いたと理解しているが、次期駐車場適地も少なく、各援助制度も十分とは言えない状況ではあるが、今後、安全で快適な都市「大阪」を目指して、駐車場対策に積極的に取り組んで行きたい。

4 東京都における附置義務制度について

◆東京都都市計画局建築指導部調査課
建築企画係長 鈴木 繁 康

1. 附置義務制度の成立

附置義務制度は、交通の発生源である建築物に一定の割合で駐車施設の設置を義務づけ、路上駐車を防止し、交通混雑の緩和を図ることを目的とする駐車場法に基づく制度である。

駐車場法は昭和32年に公布され、翌33年2月1日施行された。当時の交通事情について京須實氏は「新都市」昭和32年6月号掲載の「駐車場法について」の中で「自動車保有台数は、全国で160万台に達し、しかも毎年30万台ずつ増加している」と、当時の危機的状況を述べている。

当初、建設省では都市局が都市計画法による駐車場整備地区、道路局が道路構造令による路上駐車場、路外駐車場、住宅局が建築基準法による附置義務を個別に検討していた。しかし、道路構造令と建築基準法の改正が法的に困難であったため、これらを統合して駐車場法を制定したという経緯がある。

現在、東京都の駐車場法の所管は駐車場整備地区は都市計画局施設計画部、路外駐車場は建設局道路管理部、附置義務は都市計画局（昭和35年までは建築局）建築指導部に分かれているが、これは駐車場法の成立の過程によるものである。

2. 東京都における附置義務制度の変遷

東京都が東京都駐車場条例（以下「都条例」）に附置義務を制定したのは昭和33年10月のことであり、まもなく40年になろうとしている。

都内における附置義務の設置状況であるが、平成7年3月末現在までに1万4,600箇所、39万2,590台箇所が整備されてきた。これは全国の整備量のおおむね4割にあたる。しかし、自動車保有台数も400万台を超えており交通混雑も相変わらずである。

先般実施された駐車場行政に関する行政監察の地方ヒアリングでは「附置義務駐車施設の設置で交通混雑が緩和された具体例を挙げてほしい」との質問があり、回答に窮したところである。

ここでは東京都の附置義務制度の変遷について述べると共に、今後の課題である隔地駐車施設の取扱いと荷さばき附置義務についても考えてみたい。

(1) 駐車場法以前の検討

東京都が附置義務制度の検討を始めたのは、昭和26年のことである。戦後、進駐軍の車両が日比谷、丸の内、銀座地区等の都心部にあふれはじめ、やがて朝鮮戦争（1950～）による特需景気（神風景気）によって交通混雑は急激に増加し、駐車場の必要性が強く認識されるようになってきたためである。

昭和26年から29年にかけて、都は附置義務を建築基準法の体系に組込むために、建築基準法を根拠とする東京都建築安全条例に「建築物附属駐車場」の項目を新設することを検討していた。

しかし建設省住宅局から駐車場附置義務は建築基準法の「建築物の最低基準を定める」という目的になじまないという判断が示された。このため都では建築安全条例の改正案を断念し、引続き駐車場条例の策定を検討し、29年に附置義務制度の案ができあがった。

この案では地域・地区に関係なく、23区内に建築される建築物で特定用途に供する床面積の合計が3,000㎡を超える全てを対象にしていた。

(2) 駐車場法の成立と都条例

昭和32年に公布された駐車場法の附置義務制度では、対象は「駐車場整備地区」と「周辺地区」内の特定用途に供する建築物で、延べ面積3,000㎡を超えるものであり、附置義務台数算定についての詳細は各自治体の条例で定めるとされた。

これを受けて都は昭和33年10月1日東京都駐車場条例を公布し即日施行した。

基準床面積については駐車場法と同様に、対象面積を超えた部分の床面積を附置義務対象とし、適用区域は23区のみとした。

対象は駐車場整備地区、周辺地区内において特定用途3,000㎡（事務所、店舗は5,000㎡）を超える部分について400㎡（事務所、店舗は600㎡）に1台と定めた。

同年、市部では八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市が条例を制定している。ちなみに、全国的には33年に名古屋市が、35年には京都、大阪、神戸が、36年には川崎市が条例を制定するなど、駐車場問題が全国規模で深刻化してきた状況がうかがえる。

翌37年10月、駐車場整備地区の区分に商業地域を加え、周辺地区の区分には自動車ふくそう地区を加えて適用区域を拡大した。また対象面積3,000㎡を2,000㎡に、1台あたりの床面積400㎡を300㎡に引下げて対象建築物の拡大を図っている。

昭和38年8月、建設省は都市局長名で「標準駐車場条例について」を通達した。これはそれまで駐車場法の詳細規定を自治体の条例に任せていたものに、建設省としての全国基準を示した画期的なものであった。しかし都条例とは基本的な考え方や基準となる数値はほぼ同じであったため改正の必要性はなかった。

その後、都では昭和46年に爆発的ブームだった「ボーリング場」を特定用途に加えるなどの改正を行ったが、その後十数年間都条例の改正は行われないうまま経緯してきた。

3. 都条例の大改正に向けて

(1)【駐車場整備地区等の再検討調査の実施】

昭和60年代になると自動車保有台数は400万台に増加し、路上駐車台数も20万台を超えるなど、交通事情は悪化の一途をたどっていた。

東京都は駐車場整備の総合的かつ具体的な施策を策定するため、昭和63年から平成2年までの3年間にわたって「駐車場整備地区等の再検討調査」を実施した。

調査項目は、駐車場整備地区の見直し、駐車施設整備計画ガイドプランの策定、附置義務基準の見直

し、集合住宅に対する車庫設置の検討など多岐にわたるものであった。

(2)【標準条例の改正】

建設省都市局都市再開発課は「附置義務駐車場整備のあり方に関する調査（平成元年度実施）」を受けて、平成2年6月11日標準条例を改正（建設省都再発第59号）した。

この改正のポイントは次のとおりである。

① 附置義務対象建築物の拡大

附置を義務づけられる建築物の延べ面積の規模を引き下げ対象範囲を拡大した。

② 附置義務台数の強化

a 「足切り制度」の廃止。従来は、対象建築物の延べ面積が3,000㎡（特定用途は2,000㎡）を超える部分について附置義務を課していたが、これを廃止し全延面積に対し附置義務を課することとした。

b 足切り制度の廃止に伴い延べ面積6,000㎡までの建築物に対しては激変緩和措置を設けた。

c 延べ面積が1万㎡を超える事務所ビルについては、従来の基準によって設置された駐車場がフル活用されていないことを考慮して、1万㎡を超える部分に対する附置義務台数の緩和措置を設けた（大規模低減）。

③ 駐車スペースの合理化

これまでの駐車マスの規模は普通車（大型乗用車）に対応するものが求められていたが、実態に合わせて小型車対応の駐車マスを基準とすることとした。

また、車イス使用者の利用に配慮して身障者スペースの設置が義務づけられることとなった。

(3)【駐車場整備地区等の再検討調査報告】

平成3年10月、東京都で行っていた「駐車場整備地区等の再検討調査」の結果がまとまった。内容については下記のとおりである。

① 駐車場整備地区の拡充に当たっての考え方を提示した。

② 区市町村が駐車施設整備計画を策定するためのガイドプランの作成とその内容を提示した。

③ 附置義務基準が駐車場需要の実態にそぐわないため、対象建築物の規模及び附置義務台数の強化等の見直しを提案した。

- ④ 集合住宅の車庫不足に対応して、居住世帯あたりの整備目標値を提案した。
- ⑤ 休日に公共施設の駐車場を一般開放する検討が必要であるとした。

(4) 【都条例の改正】

これらを受けて都は平成4年3月31日駐車場条例を改正した（同年7月1日施行）。

① 適用区域の拡大

適用区域を、現行の23区及び八王子市、立川市、武蔵野市及び三鷹市から、23区と27市の全域に拡大した。

② 地区指定方法の変更

周辺地区及び自動車ふくそう地区の指定方法を、告示による方法（図面表示）から都市計画法で定める用途地域による方法に変更した。

③ 対象建築物の規模の強化

附置義務の対象となる建築物の規模を、駐車場整備地区等においては、特定用途については1,500㎡、非特定用途については2,000㎡を超えるものとそれぞれ強化し、周辺地区等においては、特定用途部分の床面積が2,000㎡を超えるものと強化した（表一1参照）。

なお、駐車場整備地区等における特定用途と非特定用途の複合建築物については、特定用途の床面積に非特定用途部分の4分の3を加えた面積が1,500㎡を超えるものを対象とすることとした（表一1参照）。

④ 附置義務台数算定の基準の強化

附置義務を課す1台当たりの建築物の床面積については、特定用途を①百貨店その他の店舗と②その他の用途に分類し、算定基準面積を引き下げた。また、市街地の特性を考慮して区部と市部についてそれぞれ異なる基準を設けた（表一2、3参照）。

⑤ 駐車マスの規模の合理化

従来の駐車マスは幅2.5m以上、奥行き6m以上であったが、これは昭和38年の標準駐車場条例制定時

表一2 附置義務台数算定の基準面積（区部）

	用 途	従 来	改 正
駐 車 場 整 備 地 区 等	特定用途①	300㎡/台	250㎡/台
	特定用途②		300㎡/台
	非特定用途		300㎡/台
周 辺 地 区	特 定 用 途	400㎡/台	300㎡/台

表一3 附置義務台数算定の基準面積（市部）

	用 途	従 来	改 正
中 心 地 区	特定用途①	300㎡/台	200㎡/台
	特定用途②		250㎡/台
	非特定用途		300㎡/台
周 辺 地 区	特 定 用 途	400㎡/台	250㎡/台

のキャデラック62年型を対象にしたものであり、一般的な車の大きさに比べて厳しい基準になっていた。また、都内の乗用車の9割は小型乗用車であり、普通乗用車は1割に過ぎない。しかし、普通乗用車は漸増傾向にあり、初心者ドライバーに対する配慮も必要であるため、駐車マスの割合は、小型車用7割未満、普通車用3割以上とすることとした。

また、車イス使用者用駐車スペースを最低1台分附置することとした。

⑥ 隔地駐車場の設置距離の緩和

車庫法の改正等を勘案し、隔地駐車場の設置距離を従来200mであったものを300mに拡大した。

⑦ 集合住宅駐車施設附置要綱の制定

都内におけるマンション等の駐車場の整備状況は、旧住居専用地域では7割が確保されているが、旧住居地域では3割程度であり、さらに環状6号線以内の区域では2割程度に低下する。

また、集合住宅は特定用途ではないため駐車場整備地区等以外の区域では附置義務の対象にならない。このため都は集合住宅駐車施設附置要綱を制定し、23区内の周辺地区に建築される延べ面積が5,000㎡を超える建築物で共同住宅の部分が2,000㎡を超える集合住宅には、住戸数の30%以上の駐車台数を確保することを定めた。

4. 隔地駐車場の取扱いについて

駐車場条例は、当該建築物内または敷地内に駐車施設を設置することを原則としている。しかし狹隘

表一1 附置義務対象建築物の規模

	用 途	従 来	改 正
整 備 地 区	特 定 用 途	2,000㎡	1,500㎡
商 業 地 域	非特定用途	3,000㎡	2,000㎡
周 辺 地 区	特 定 用 途	3,000㎡	2,000㎡

化した街区では、敷地の間口が狭い、駐車施設の位置が他の法令に抵触する、前面道路の交通規制等によって、駐車施設の設置が極めて困難な場合もある。

そこで都では、敷地からおおむね300mの距離に附置義務駐車施設を設ける特例を認めている。

敷地外に駐車施設を認める場合には、将来、建築物の存続する間存続すること、または永続的に確保されることの担保性をいかに確実にするかが問題である。

したがって、建築物以外の駐車施設(野天駐車場、工作物の駐車場等)は、他用途への転用が容易であるので認めていない。また身障者用車室を隔地駐車場内に設けることは、その本来の主旨に反するので認めていない。

隔地駐車場は、附置義務を生じた建築物と別の状態で利用されていくので、実際の運用に当たっては慎重に取扱うべきである。

5. 荷さばき駐車施設について

(1) 荷さばき駐車施設の附置義務化

陸上輸送の中心は鉄道輸送からトラック輸送へと変わり、他頻度、多品種、小口化といった物流の変化によって、貨物輸送の90%を占めるまでになっている。

商業地区や業務地区では、荷さばき駐車によって生じる道路交通混雑は著しく、道路機能・都市機能が阻害されている。昭和60年の道路交通センサスによれば、路上駐車目的の約4割は荷物の積卸しを伴うものとなっており、路上駐車目的の中で最も大きい割合を占めている。

平成3年、都市計画中央審議会は「自動車の駐車施設整備のあり方とその整備推進方策」において、「道路における荷さばきのための駐車は、道路の交通機能の低下を防ぐために最小限のものに限定すべきである」と答申した。これを受けて建設省は、平成6年に標準駐車場条例を改正し、荷さばき駐車施設の附置制度を策定した。

特定用途に供する部分の床面積が2,000㎡を超える建築物を対象とし、用途区分に応じて2,000㎡から7,000㎡につき1台の荷さばき駐車施設の設置を義務づけるものである。

(2) 荷さばき附置義務の課題

都の「駐車場整備地区等の再検討調査」においては、荷さばき駐車施設の附置義務化の必要性は認めるものの、「建築物が発生させる荷さばき等の駐車需要を推定することがまだ困難であるため、実態を把握した上で、附置の方法等について検討を進める必要がある」とし、条例化に至らなかった。

また、幅3m、高さ3m、奥行き7.7mという駐車マスの大きさから、狭小敷地に建つ対象建築物に対する特例措置のあり方が大きな問題となっている。

延べ面積2,000㎡の建築物はどういうものかという、例えば容積率400%、建ぺい率80%の地域では敷地面積500㎡、建築面積400㎡の5階建てのビルである。建築面積が400㎡ということは20m四方の平面であり、ここに幅3m、奥行き7.7mの荷さばきスペース、立体駐車場のシャフトとターンテーブル、階段、エレベーター、トイレ等を配置することになる。商業施設であれば1階部分の設計が難しくなり、建築主の理解を得にくくなる。

また、大規模建築物に対して荷さばき附置義務を課しているが、附置義務の対象外の店舗の集中する商店街等の荷さばき問題やコンビニエンスストアの路上荷さばき問題なども指摘されており、多角的な検討が必要になっている。

(3) 条例化に向けて

現在、荷さばき附置義務を都駐車場条例に取り込むための調査を実施していますが、対象建築物の規模を定めるとともに附置義務の特例についても基準を設けておく必要があります。(ちなみに荷さばきについては原則として隔地駐車場で設置は考えられないため、附置義務の免除になる。)

また、敷地内又は建築物内に設置することを免除する条件として、トラックベイの設置、共同荷さばき施設の設置、あるいは共同集配システムの構築等建築主又は地域が対応できる選択肢を準備することを考えている。

6. 今後の附置義務条例のあり方

駐車場問題は、建築物への附置義務強化のみによって解決されるものではない。附置義務条例は、経済状況に対応した他の諸政策と一体となって効果を生ずるものである。

テナントビルの空室が目立つ昨今、附置義務駐車場に対する関心と理解を高め、社会活動の活性化と都市機能の向上を促進する条例と、諸政策の整備が望まれているところである。

附置義務基準は単に床面積で考えるだけでなく、用途区分、立地条件等によって基準のあり方を考えるべきだとの意見もある。例えばホテルのベッド数

や劇場の座席数、公共交通機関からの距離などを勘案し、実際の駐車需要に即した基準値を設定することも検討すべき課題であろう。

また、現在の個別附置義務のほかに、商店街等における地域附置義務を取り入れることにより、街ぐるみの駐車場整備計画の立案なども今後必要なことではないであろうか。



5. 駐車対策の現状について

◆警察庁交通局都市交通対策課
係長 野口 眞 治

はじめに

自動車の保有台数は、昭和50年に約3,000万台、平成7年には、約6,900万台と飛躍的な増加を示しており、自動車は日常の社会経済活動に不可欠なものとなっている。

一方、路外駐車場の整備は関係機関等の努力により進められているものの、増加する自動車台数に質量ともに追いつかないのが現状であり、必然的に都市内における路上駐車が増加をもたらしている。

違法駐車は、幹線道路等の交通渋滞を悪化させるばかりでなく、交通事故の原因にもなっており、また、住宅地においては生活環境を害し、緊急自動車の活動に支障を生じさせるなど国民生活全般に大きな影響を及ぼしているところから官民一体となった総合的な施策を推進している。

その結果、違法駐車問題は、徐々に改善の兆しが見られ、駐車対策が効果を挙げつつあるも依然として情勢は厳しい。

以下、違法駐車をめぐる現状について紹介する。

1. 駐車に関する交通規制の実施状況

(1) 駐（停）車禁止規制

駐車に関する交通規制は、交通の安全と円滑を確保する観点から、規制の必要性、対象車両について、路線、区間、時間帯ごとに検討して実施し、車両保有台数の増加、都市化の進展とともに年々強化されてきたが、最近では、道路及び交通の状況に応じ、駐車を認めても交通の安全性と円滑性に支障がない場所については、駐車禁止規制を解除するなどの見直しを積極的に行い、駐車実態に応じた駐車規制を実施している。

その主なものは、次のとおりである。

(2) 週末等における駐車規制の解除

官公庁、学校、グランド周辺など、日曜、休日等において交通量が著しく減少する等、駐車を認めても交通の安全性と円滑性への支障が少ないと認められる場所については、規制を解除するなど駐車規制の見直しを進めており、全国の実施状況は、平成8年3月末現在、全国で約790区域・約300キロメートルに達している。

(3) 時間制限駐車区間規制の拡大

商業地域など、短時間駐車需要が多いにもかかわらず、路外の駐車施設が不足しており、かつ、駐車を認めても歩行者及び車両の通行、沿道の利用に支障を生じるおそれが少ないと認められる道路においては、パーキング・メーター、パーキング・チケット発給設備による時間制限駐車区間規制を行って、必要かつやむを得ない短時間の駐車需要に応えることとしている。

また、貨物自動車の駐車需要の高い地域については、貨物自動車専用パーキング・メーターを設置している。

時間制限駐車区間規制における平成7年12月末現在の駐車可能台数は、約4万台である。

2. 駐車対策のための各種システムの整備とその効果

(1) 違法駐車抑止システム

違法駐車抑止システムは、交差点に設置したテレビカメラで違法駐車車両を監視し、必要に応じて音声で警告することにより、違法駐車を抑止を図ろうとするシステムである。

平成8年6月末現在、665箇所において運用されており、次表のとおり、違法駐車に大きな効果を挙げている。

(2) 駐車誘導システム

駐車場の位置、満空状況、誘導経路等の情報を交通情報板、路側通信設備、電話等によってドライバーに提供し、車両を空き駐車場に適切に誘導することにより、駐車場の有効利用を図るとともに、駐車場探しの無駄な走行を削減しようとするシステムである。

平成8年6月末現在、全国52市区において運用されており、次表のとおり、違法駐車に減少に大きな効果を挙げている。

表一 違法駐車抑止システムの運用効果（路上駐車台数）

整備都市名	整備前	整備後	増減数	増減率	調 査 日
水戸市	32	16	-13	-40.6	平成8年6月
高崎市	29	7	-22	-75.8	平成8年6月
岐阜市	42	30	-12	-28.5	平成8年5月
姫路市	55	35	-20	-36.3	平成8年6月
那覇市	65	36	-29	-44.6	平成8年3月

注) 平成6年以降に整備された地域におけるサンプル調査結果である。

表二 駐車誘導システムの運用効果（路上駐車台数）

整備都市名	整備前	整備後	増減数	増減率	調 査 日
水戸市	44	37	-7	-2.6	平成8年6月
岡山市	153	128	-25	-16.3	平成8年6月
大阪府	56	44	-12	-21.4	平成8年6月
北九州市	1,464	1,340	-124	-8.4	平成7年2月

注) 平成6年以降に整備された地域におけるサンプル調査結果である。

3. 違法駐車取締り状況

(1) 駐車違反取締り及びレッカー移動の状況

幹線道路の交差点やその周辺、横断歩道、バス停留所付近における違反、二重駐車等悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて、「一点集中、大量投入、巡回」

方式等による強力な指導取締りを効果的に推進している。

平成7年中の駐（停）車違反取締り件数は約254万件で、道路交通法違反総検挙件数の約30パーセントを占めている。

また、交通の危険を生じさせたり、交通の妨害となる車両のうち、現場に運転者等がないものについてはレッカー移動に努めており、平成7年中に約57万台を移動した。

(2) 車輪止め措置の運用

平成5年の道路交通法の一部改正により、レッカー移動等の事後的措置によっては、違法駐車行為の解消を図ることが困難な違法駐車行為が常態的に行われている道路の区間を、都道府県公安委員会が「車輪止め装置取付け区間」として指定し、その区間の違法駐車車両に対しては「車輪止め装置」を取り付けることができることとされた。

車輪止め装置取付け措置は、駐車違反車両のドライバーに対し直ちに発進できないという不利益を課

すとともに、他のドライバーに対し、違法駐車行為に対する強い警告を与えることにより、その後の違法駐車行為を未然に防止するものである。

平成7年中は、2万4,865台の車両に対して車輪止め装置の取付けによる取締りを行った。

なお、車輪止め装置取付け区間では、違法駐車台数が約60パーセント減少するなど、大きな効果が挙げられている。

(3) 使用者責任の追及

ア 放置行為の下命・容認事件の検挙状況

車両の管理について責任を有し、かつ、運転者に対する業務上の指揮監督等の権限を有する自動車の使用者及び安全運転管理者等が、運転者に対し放置行為を下命又は容認している事件の背後責任の追及に努めており、平成7年中は274件を検挙した。

イ 指示、使用制限処分の実施状況

業務遂行上の車両の駐車違反を防止するための車両の適正な管理を行っていないと認められる使

用者に対しては、公安委員会の指示及び自動車の使用制限処分を行って、車両の使用者の駐車に係る運行管理の適正化に努めており、平成7年中1万8,620件(1万8,654台)の指示、265台に使用制限処分を実施した。

4. 駐車モラルの向上

ドライバーには、「目的地の直近で駐車したい」、「車を止めるだけでお金を払いたくない」という意識があり、このような意識が無秩序な駐車誘因となっている。

このようなドライバーの駐車に関するモラルを向上させるためには、地域の基本的な行政主体である自治体が主体となり、違法駐車防止条例等を制定し、あるいは地域の交通安全活動のリーダーとして都道府県公安委員会の委嘱を受けた地域交通安全活動推進委員が中心となって、当該地域の住民とともに広報・啓発活動等の地道な活動を積極的に推進することが必要である。

(1) 違法駐車防止条例の制定

平成2年10月、東京都武蔵野市において「武蔵野市違法駐車防止に関する条例」が制定され、自治体には違法駐車防止に関する必要な施策を策定及び実施、市民には自ら違法駐車防止に努めるとともに、自治体が行う駐車対策への協力がそれぞれ義務付けられるなど、駐車問題への取り組み姿勢が鮮明にされた。

その後、全国各地の自治体において同様の条例の制定が相次ぎ、平成8年6月末現在、308の自治体において制定されている。

なお、全国の条例が施行されている都市における路上駐車車両は、条例制定(施行)前に比較して全国平均で約23.6パーセント減少している。

(2) 地域交通安全活動推進委員による活動

平成2年の道路交通法の一部改正により、都道府県公安委員会が地域における交通関係ボランティアのリーダーとして「地域交通安全活動推進委員」を委嘱することができること、委嘱を受けた地域交通安全活動推進委員は適正な車両の駐車を含めた交通の安全と円滑に資するための活動を実施することとされ、平成3年1月から運用が開始された。

平成8年6月末現在、全国で約19,000人が委嘱を受けて、広報啓発活動、協力要請活動、相談活動等を行っている。

(3) 道路使用適正化センターによる活動

都道府県公安委員会の指定を受けた道路使用適正化センターにおいては、駐車に起因する交通事故の実態、交通渋滞の状況等違法駐車危険性、迷惑性についての情報の提供を積極的に行うなど、違法駐車抑止のための広報・啓発活動を行っている。

おわりに

違法駐車問題の原因は、基本的には駐車需要と駐車容量のアンバランスにあり、より根源的にはドライバーの意識、マナーに係るものが主たる原因となっている以上、

- 駐車容量を拡大するための施策
- 駐車需要を軽減するための施策
- 駐車モラルの向上を図るための施策

が総合的かつ効果的に推進されることが必要である。

警察としては、悪質・危険性、迷惑性の高い駐車違反に重点を指向した取締りの強化、違法駐車抑止システム等各種システムの整備のほか、関係機関、団体等による駐車マナーの向上対策、路外駐車場の整備等の総合対策を効果的に推進することとしている。

6. 宇都宮市の駐車場の有効活用について

◆宇都宮市企画部交通対策課

課長補佐 池 田 英 夫

1. はじめに

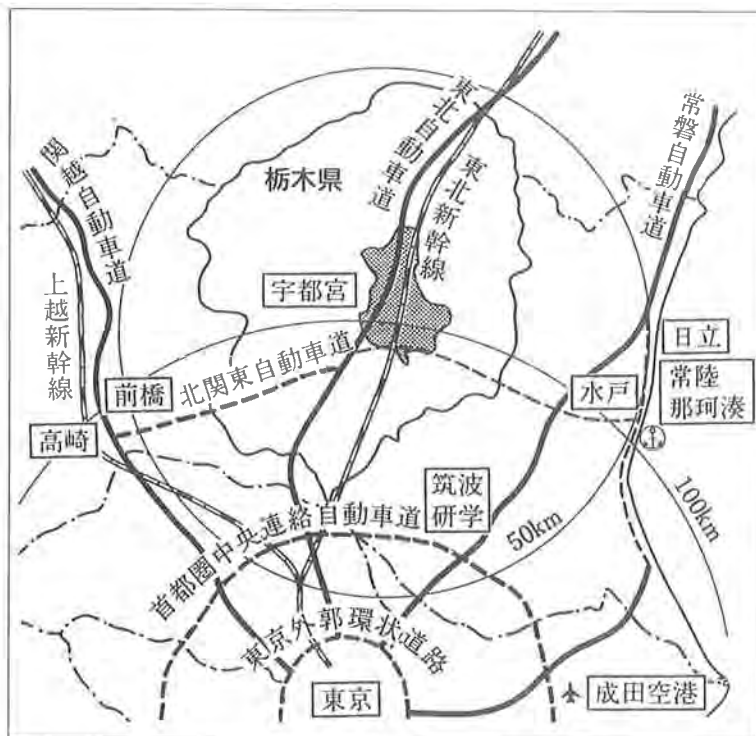
宇都宮市は、首都東京から北へ約100km、栃木県のほぼ中央に位置し、人口43万人余、北関東地域で最大規模の都市である。交通としては、市の西部を東北縦貫自動車道が走り、国道4号線や国道119号線（日光街道）など、5つの国道と、多数の県道・市道によって周囲の市町村と放射状に結ばれている状況にある。鉄道は、南北にJR東北新幹線・JR宇都宮線、東西方向にJR日光線、そして南方向には東武宇都宮線が通り、新幹線を利用すると東京都心と約50分で結ばれている都市である。さらに、宇都宮、水戸、高崎、前橋といった北関東3県の主要都市を結

ぶ北関東自動車道の整備が着々と進み、これが完成すると主要都市間相互のアクセス機能が高められる等、本市の立地的な優位性がさらに増すものと期待されている。本市はこのような、恵まれた立地条件や交通条件、各種都市機能の集積などによって、栃木県の政治・経済・文化の中心地として発展してきたが、同時に、本年4月に中核市へ移行したことにより、首都圏の北の拠点都市としてさらなる発展が期待されている。

また、本年は、市制施行100周年という大きな歴史的節目の年にあたり、夢あるまちづくりを目指した様々な事業に取り組んでいるところである。

本市の都市内交通は、マイカーをはじめとする個

別交通機関の利用の増大が顕著であり、道路の渋滞、交通事故の多発、沿道環境の悪化など、様々な交通問題を引き起こしている。とりわけ各種都市機能の集積する都心部では、駐車場利用交通の増大と相まって、道路の渋滞、駐車場の不足の問題が深刻化している。このような状況の中で、平成4年度に建設省都市局の所管する「駐車場有効利用システム事業」の補助事業としての採択を受け、全国でも初の試みとして「駐車場有効利用促進計画」を策定し、金融機関等民間企業の専用駐車施設の休日開放（愛称・ホリデーパーキング）を実施してきたので、その実施状況や概要について紹介をしたい。



図ー1 宇都宮市位置図

2. 駐車問題の概況

(1) 駐車対策への取り組み

中心市街地地区では、特に休日の買い物交通による駐車問題が顕著であり、その対策の一環として、市営中央駐車場の建設(昭和58年)を始めとして、平成2年度には市役所本庁舎駐車場の休日開放(145台)、平成3年度には民間駐車場建設への低利融資制度の創設や附置義務条例の制定を行ってきた。さらに、平成4年7月から駐車場案内システムと共通駐車券制度を導入しており、改善の効果が現れつつあるが(図-2)、依然として大型店の附属駐車場に集中する傾向があった。

このため、ピーク時には待ち行列が発生し、幹線道路では、バス交通、自動車交通の阻害といった道路機能の低下を引き起こしているほか、細街路では歩行者・自転車交通を阻害し、安全性・快適性を損ねている。また、路上駐車の状態をみると、平日・休日ともピーク時には約500台の路上駐車が発生している。

凡 例
 ■ 駐車場案内システム導入前
 (平成4年3月22日)
 ● 駐車場案内システム導入後
 (平成4年10月4日)

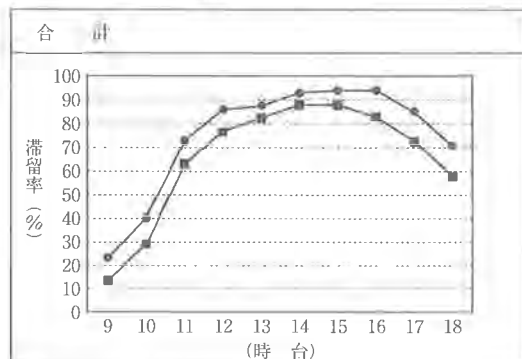


図-2 駐車場案内システムの効果

(2) 一時預かり駐車場の不足する地区

中心市街地の駐車需給バランスをみると、特に休日の15・16ゾーンでは10台/ha以上の不足量密度を示しており、17ゾーンについても高い不足量密度を示している。よって15・16・17ゾーン及びこの地区の不足量を解消するために、直近ゾーン(2・5・



図-3 駐車場有効利用システムの対象区域

6・7・10・12・13・18・19・20)も含めた休日での不足量約350台を解決する必要に迫られている(図-3)。

3. 「駐車場有効利用促進計画」の概要

(1) 駐車場有効利用の必要性

本市では、中心部の駐車需要が平日よりも休日の方が高いこと、また、駐車場案内システムが稼働したとはいえ、まだ駐車需要の施設的・地域的偏りがあるなど、地域全体としては既存の駐車場が効率的に利用されているとはいえない状況にある。加えて、休日等に未利用となっている金融機関等の専用駐車場があることから、増加する駐車需要に早急に対応するには、既存駐車場ストックの有効利用を図るための方策を確立することが急務となっている。このため、休日に利用されていない専用駐車場の開放による駐車施設の量的拡大を図りながら、駐車料金の共通割引制度や空き駐車場の情報提供などの、既存駐車場の有効利用方策を、ハード、ソフトの両面から実施し、交通渋滞の緩和、地域商業の活性化に寄与しようとするものである。

(2) 駐車場有効利用システム

① 駐車場案内システム

都心部では、時間貸駐車場の不足や道路網整備の遅れから、路上駐車や駐車場待ち行列による道路機能の低下など、交通問題や駐車場問題が深刻化し、特に休日には、買物交通が特定の駐車場に集中し、

一方では周辺駐車場に余裕が見られるなど、駐車場利用状況のバラツキが見られた。

そこで、平成4年7月に駐車場案内システムを導入した。駐車場への経路や満車・空車情報を提供することで、路上での入庫待ち車両や駐車場探しのうろつき交通を減少させ、中心市街地における道路交通の円滑化を図ることをねらいとしたものである。

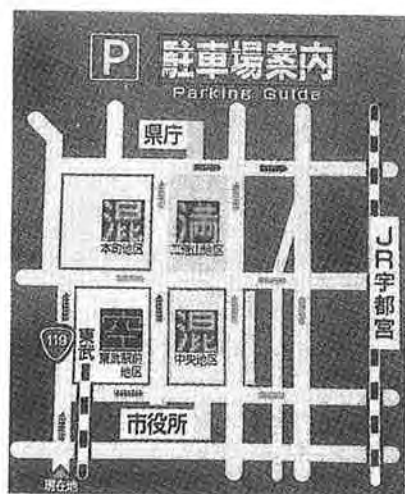
② 共通駐車券システム

宇都宮中心商店街連合会では、中心商店街地区の活性化を目的に、駐車場案内システムと同時期に共通駐車券システムを導入した。このシステムは、買い物などで加盟駐車場を利用する客に対し、買い上げ金額3,000円を目安に1枚(150円)の割で共通駐車券を発行し、客は、駐車場での料金清算時に金券として利用、駐車場側は、駐車料金として毎月1回まとめて請求するという仕組みである(図-4)。

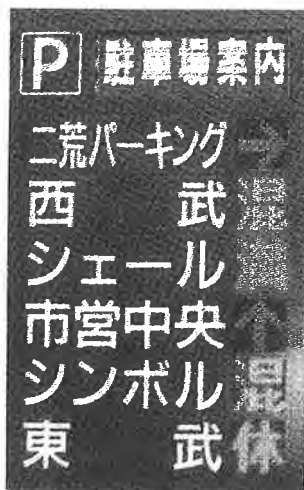
これにより、買い物客の駐車場選択の幅を広げることとなり、駐車場案内システムと併せて運用することで、より一層駐車問題の改善が期待できる。

③ 専用駐車場の休日開放(ホリデーパーキング)の実施

開放箇所の位置、規模等を勘案して、開放効果の高いと考えられる22カ所を休日開放の検討対象とした。そのうち、10～15カ所の約350台分の開放容量を確保するために、施設管理者と協議を進めこのうち3カ所(足利銀行伝馬町支店、県産業会館、富士銀行宇都宮支店)で実験開放を経て開放し、さらには



ブロック案内板



個別案内板



入口表示板

写真-1 駐車場案内システムの表示形式

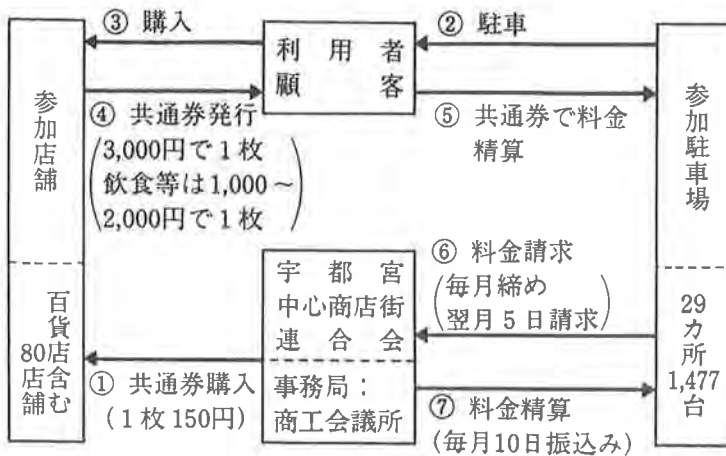


図-4 共通駐車券システムの仕組み

3カ所（東京海上火災宇都宮支店、群馬銀行宇都宮支店、市中央公民館駐車場）を開放し計6カ所で現在に至っている。

○休日開放対象駐車場の選定の考え方

- ・開放の効果が強く、採算面でも有効となる30台以上の駐車場を対象とする。
- ・駐車場の不足が特に大きい、15・16・17のゾーンは10台以上の平面式駐車場まで範囲を広げて対象とする。
- ・立体自走・機械式と平面式では、管理運営面から有利な平面式を優先的に対象とする。

○段階的整備によるシステム構築

- ・休日開放駐車場は、比較的小規模で空き地利用が主であるため、その存続期間が不明なことや、施設所有者側の意向等によって開放の安定性が欠ける面が大きいことなどから、当面は人手による施設管理を中心とした仕組みとする。

○開放事例の紹介

銀行等の専用駐車場を一般開放することは、全国的にも先行的な事業のため、施設管理者の理解と協力を得られるかがポイントとなる。実際に開放するためには、実施方法（施設整備や管理運営方法等）を施設管理者側にどこまで理解していただけるか、また、実施主体側が施設管理者側の意向をどこまで汲み取れるかなど、様々な問題点があった。

これまでに本市で実施してきた開放内容について、その概要をご紹介します。

なお、以下の事例は、銀行等での開放事例であり、直営事業である市役所開放は除いている。

開放内容

- ・名称 駐車場有効利用促進事業
(愛称：ホリデーパーキング)
- ・運営主体 宇都宮商工会議所
- ・開放日 土曜・日曜及び祝日
- ・駐車料金 30分150円（共通駐車券利用可）
- ・営業時間 正午～午後6時
(～6年度)
午前11時～午後

7時（7年度～）

- ・管理運営 警備会社及びシルバー人材センターに委託（有人管理各1名）
- ・運営経費 駐車料金収入及び市補助金
- ・損害保険 自動車管理者賠償保険ほか2種類
- ・残車防止 ① 管理人から口頭でのお願い
② 閉鎖時刻の注意チラシ配付
③ 看板による周知
- ・残車対応 利用者からの電話連絡により、警備会社が対応
- ・駐車区分 専用利用者（銀行のCD利用者等）区画の設置および管理人の現場対応
- ・管理施設 ① 管理人室（レンタル施設又は施設側の物件を借用）
② 電気設備（照明等）・机・椅子
③ プラスチックチェーンによる施設側への立入制限
④ 必要に応じ駐車区画のライン引き
- ・看板等 入口看板
- ・その他 駐車施設使用貸借契約の締結（施設側と商工会議所）

以上が開放内容の概要であるが、開放箇所と利用状況は（表-1）のとおりである。

4 有効利用施策の効果

利用者へのアンケートによると、「休日開放を今後とも続けて欲しい」や「開放施設の企業へのイメージアップになる」との回答が9割を超えており、こ

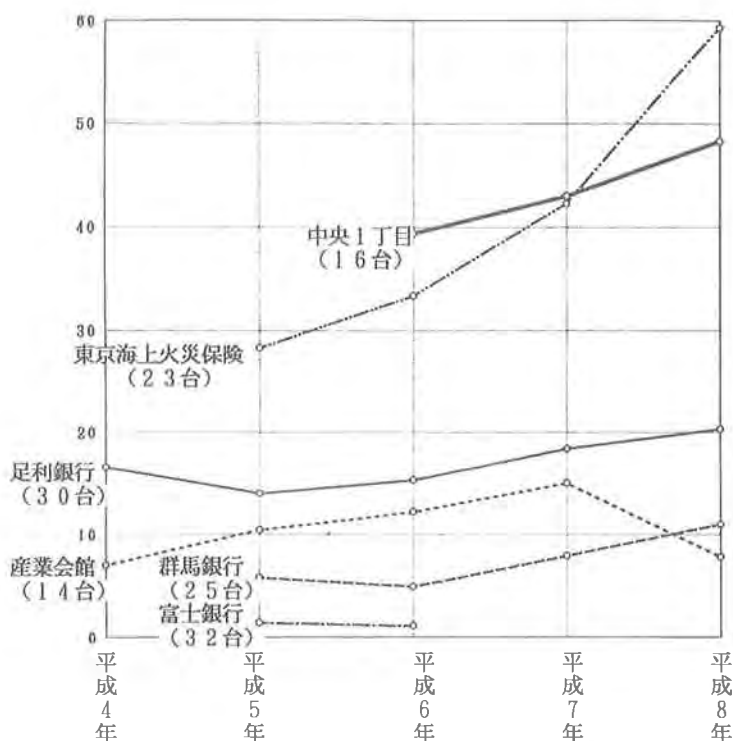


表1 ホリデーパーキング利用状況
(1日平均駐車台数)

の事業への好感をもっていることが伺える。

また、駐車場有効利用システムには、「導入効果」と「参加することの効果」の2つの効果が期待できる。

(1) 導入効果

- ・駐車場不足問題解消の経済的、かつ即効的な対応
- ・道路交通の円滑化（路上駐車、待ち行列の減少）
- ・都市における合理的な土地利用

(2) 参加することの効果

- ・商店街等で自前の駐車場を整備したのと同様の効果
- ・大型店付属駐車場の待ち行列による道路交通への悪影響及び、付近への迷惑駐車の解消
- ・駐車施設の提供により、企業等の社会貢献とイメージアップ

5 おわりに

本市では、計画策定の中で駐車場ストックを有効に活用する方策を検討しながら、この機会を捉えて、問題の大きい休日の駐車場不足に早急に対応するため、銀行等の休日開放を実施してきた。これにより、即効的にしかも格段に安い費用で駐車場が整備でき、この事業の有効性を証明できたと考えている。しかしながら、利用率の偏りが見られるなど十分な成果が発揮されているとは言えない状況もある。

この理由としてはPR不足や、駐車場と商店街との距離、営業時間、料金など様々な問題が挙げられるが、地元商店街自らが積極的にこの仕組みを利用することが、利用促進の鍵となる。また、休日開放駐車場は、将来的には土地利用の高度化に伴い、平面式駐車場が他用途に転換し、減少することから、駐車需要や駐車施設の整備の動向を見守りつつ、柔軟に対応していく必要があり、それが可能なシステムであると考えている。

7 駐車場整備等による中心市街地の活性化について

◆高松市都市開発部都市再開発課
事業係長 今井 邦 郎

1. はじめに

高松市は、四国の陸海交通の玄関に位置する地理的優位性を生かし、行政、経済、交通の拠点を形成し、四国の中枢管理都市として発展してきた。

しかしながら、今日、瀬戸大橋や四国自動車横断道の開通、新高松空港の開港等によって本格的な高速交通時代が到来し、さらに、今後、瀬戸内海三橋時代を迎える中、本市を取り巻く社会経済環境は大きく変化しようとしており、新たな都市間競争も激しくなってくることが予測されている。

このような新しい時代に対応するため、本市は、21世紀を展望した都市像を「やさしさと豊かさ、そして活力のある瀬戸の都・高松」に置き、東瀬戸内海広域経済文化圏の中核都市として、新たに飛躍発展することが課題となっている。



図一 1 高松市の位置

なかでも中心市街地は、本市が目指している高次都市機能拠点の中枢として、高松港頭地区（サンポート高松）、瓦町駅周辺地区、片原町駅周辺地区、丸亀町商店街地区の都市再開発事業等により、今後、その中心性はさらに強まることが予想される。

このような状況の中、自動車交通の増大により、特に中心市街地においては、駐車場不足から派生する路上駐車や駐車場探しの交通が、慢性的な交通渋滞や交通事故を増大させており、中心市街地における都市環境の悪化等の原因の一つになっており、駐車場整備は、中心市街地の活性化に必要な不可欠な条件となっている。

2. 駐車場整備に関する基本方針

駐車場整備は、駐車需要と供給の差を埋め、需給バランスを保つことであり、道路交通の円滑化、都市機能の維持・向上、新しい都市拠点の形成、都市環境・アメニティの向上を図るなど、都市交通やまちづくりの観点からも重要な役割を担うものである。

特に道路、公共交通等の交通施設が集中している中心市街地においては、駐車場整備が自動車交通をコントロールする重要な施設と言え、本市が目指す「やさしさと豊かさ、そして活力のある瀬戸の都・高松」の実現に向けた「第三次高松市総合計画」の中で重要な施策として位置付けている。

このような本市の都市交通施策における駐車場の重要な役割と現状を踏まえ、大きく次の4点を高松市の駐車場整備に関する基本方針としている。

- (1) 駐車施設供給量の確保
- (2) 駐車場の有効利用
- (3) 駐車意識の改革
- (4) 駐車需要の抑制

3. 駐車施設供給量の確保

自動車交通における駐車場整備とは、保管空間（発生側）と、目的地滞在空間（集中側）の整備を指すこととなり、これらの整備を誰が行うべきかを考えてみると、原則的には原因者負担であるといえ、発生側については、その原因者である自動車所有者であり、集中側では、自動車を集中させる原因者であると考えられる。

そこで、公的整備の観点から考えると、発生側についての原因者負担は、比較的徹底しており、公的整備の必要性はないものと考えられる。しかし、集中側については、原因者による整備が事実上不可能となっている中心市街地の建て詰まり状況などから原因者負担が徹底しておらず、これを補完する第三者（公共および民間）に依存しているのが現状である。

本市においては、駐車場整備地区の都市計画決定をはじめ、これまで市立駐車場の整備を図るとともに、民間駐車場の整備に対する助成制度の創設、商店街振興組合に対する、さらには、大規模建築物に対する附置義務条例の強化等に努め、駐車施設の確保を図ってきた。

(1) 市立駐車場の整備状況

① 供用中駐車場の概要（表一）



図一 2 駐車場整備地区

② 整備中駐車場の概要（表一 2）

③ 計画中駐車場の概要（表一 3）

(2) 民間駐車場整備に対する助成制度の概要

- 対象地域 駐車場整備地区内
- 対象駐車場 一時預り駐車場（ただし、専用駐車場、附置義務駐車場は除く。）

表一 1

名 称	中 央 駐 車 場	市役所立体駐車場	南 部 駐 車 場	美術館地下駐車場	仙 場 川 駐 車 場
供用開始 年 月 日	昭和58年 4 月 1 日	昭和52年 2 月 1 日 平成 9 年 1 月 6 日 予定	昭和62年 1 月 14 日	昭和63年 4 月 8 日	昭和63年 4 月 8 日
収容台数	321台	60台→68台（予定）	415台	144台	バス38台、乗用車113台
構 造	RC造地下 1 階 1 層	SR造	SRC 5 階 6 層	RC造地下 2 階 2 層	平面式
形 式	自走式	機械式	自走式	自走式	自走式
延床面積	12,862㎡	550㎡	8,846㎡	5,924㎡	7,442㎡

- 駐車場規模 収容台数30台以上で駐車場法施行令に適合する駐車場。(なお、自走式駐車場は延面積600㎡を超える駐車場。)
- 助成金の額 駐車場に利用される土地、建物および償却資産にかかる固定資産税相当額。(なお、土地については設置形態により制限有り)
- 助成期間 駐車場に係る固定資産税が賦課される最初の年度から5年間

(3) 附置義務条例の経過と概要

本市では、昭和56年に駐車場整備地区が都市計画決定されたことに伴い、「高松市建築物における駐車施設の附置に関する条例」を制定し、平成3年に対象建築物の規模の下限を引き下げるとともに、駐車台数の基準を引き上げる改正を行い、さらに平成7年には荷さばきのための駐車施設を附置させるために条例改正を行った。

- 対象地域 駐車場整備地域内
- 対象建築物 特定用途の床面積と非特定用途の床面積(2分の1)の合計が、1,000㎡を超える建築物。
- 附置台数 特定部分の床面積を150㎡で、非特定部分の床面積を400㎡でそれぞれ除して得た数値の合計(小数点以下切り上げ)以上の台数。

ただし、概要については、基本的事項であり、特例、ただし書および荷さばきのための駐車施設の附置については除いている。

4. 駐車場の有効利用

駐車施設供給量の確保とともに、既存駐車施設の有効かつ効率的な利用を図ることは、駐車施設に関する需給の不均衡を解消し、駐車施設の不足による諸問題を解決するうえで、速効的な効果を期待できる。

このため、次の施策について、ハードおよびソフトの両面に関する方策を効果的に組み合わせその総合的な推進を図る必要がある。

- 情報の提供 (駐車場案内システム等)
- 駐車場の総合運用

表-2

名 称	高松市立瓦町駅地下駐車場 (仮称)
整 備 手 法	街路整備に併せた駐車場整備 (特定交通安全施設整備事業)
整 備 年 度	平成7年度～平成8年度
収 容 台 数	184台
構 造	鉄筋コンクリート造地下2層 自走式

表-3

名 称	高松駅前広場地下駐車場 (仮称)
整 備 年 度	平成9年度～平成12年度 (予定)
収 容 台 数	380台 (予定)
構 造	鉄筋コンクリート造地下2層 自走式

(1) 情報の提供

本市では、駐車場案内システムを供用しておりここでその概要について示す。

- 対象区域 駐車場整備地区を中心とした区域
- 対象駐車場 対象区域内の概ね30台以上の一時預り駐車場
- 参加駐車場 49場 (公営6場、民間43場)
- 案内方式 2段階方式
- ブロック数 9ブロック
- 整備期間 平成5年度～平成6年度

(2) 駐車施設の総合運用方策

- 複数の駐車施設の物理的な統合化

地下連絡車路等により複数の公共的駐車施設を連絡して一体化することにより、駐車容量が全体として拡大され、駐車施設利用の利便性と効率性の向上、出入口や車路の供用化による駐車スペースの拡大、さらに、人員削減による運営コストの低下等の効果が期待できる。

- 複数の駐車施設の運営等の統合化

複数の公共的駐車施設の一体的な管理・運営面での統合化により、駐車施設間での格差是正、時間変動による需給の不均衡の緩和、さらに、小規模駐車場の経営基盤の強化等の効果が期待できる。

本市においても、駐車施設の総合的運用例として、

現在整備中の高松市立瓦町駅地下駐車場(仮称)は、他の公共的駐車場との間に地下連絡通路を設け、出入口を共用し、一体的な管理運営を図ろうとしている。また、今後整備する駐車場についてもこれらを踏まえ計画する必要がある。

5. 駐車意識の改革

違法駐車の解消を進めるためには、駐車施設の確保や有効利用の展開、規制・取締りの強化とともに、住民をはじめ企業、ドライバーのマナーの向上を図る必要がある。

そのため本市では、関係機関・団体等との連携の下に、「高松市違法駐車防止に関する条例」を平成4年に制定し、中心市街地における特定3路線を重点路線とし、定期的に交通指導員が巡回して、啓発用チラシ・駐車場マップ・口頭指導を活用しながら街頭啓発活動を実施するとともに、悪質なものについては、所轄警察署へ通報し対応する等、条例施行

により、特に重点路線では施行前に比べて違法駐車が65%減少している。しかし、街頭啓発活動だけでは抜本的な解決とにならないことから、交通マナー習得を学校教育の中で取り入れる等、違法駐車が多くの人々に迷惑となることの認識と交通マナーを守る社会人を育てていく必要がある。

6. 駐車需要の抑制

駐車需要は自動車そのものの存在に起因することから、駐車需要を抑制することは、自動車交通需要を抑制することといえる。したがって、公共交通機関への転換を図り、総合的な交通体系の中で、今後、交通結節点の整備、公共交通機関へのアクセス機能の向上等を図る必要がある。

7. おわりに

近年、本市も他都市と同様、自動車利用の利便性の

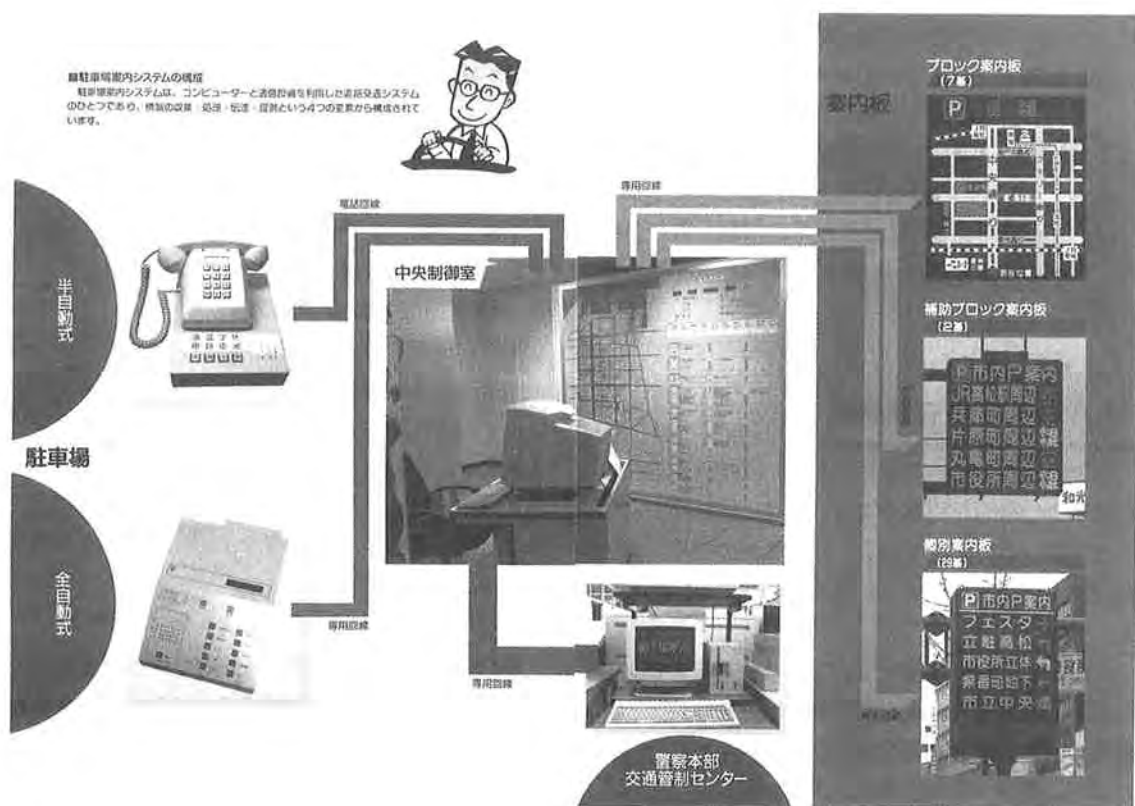
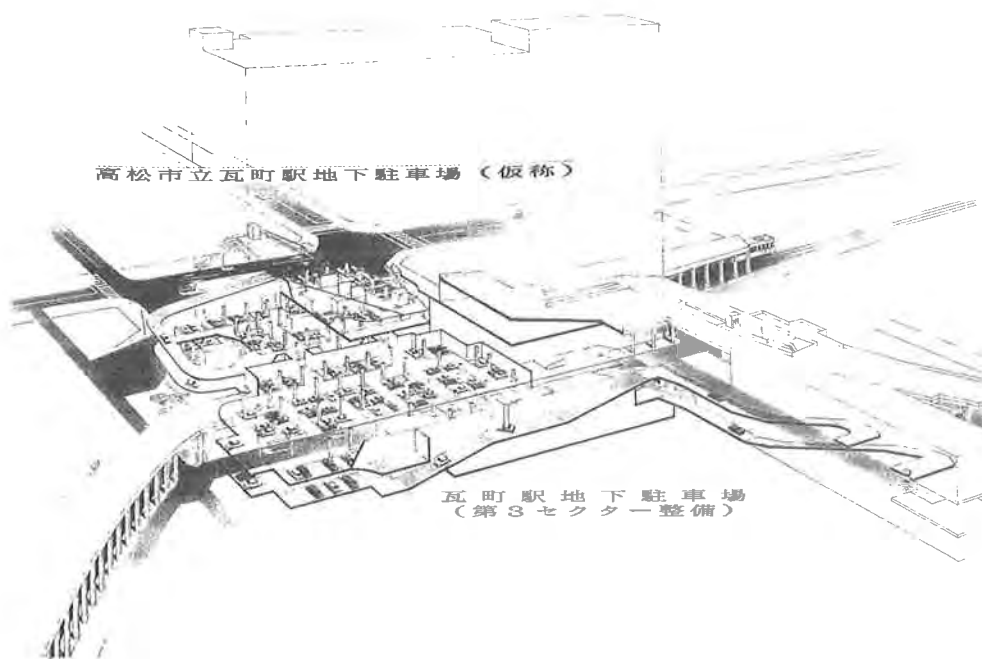


図-3 駐車場案内システムの構成



図一4 高松市立瓦町駅地下駐車場（仮称）イメージ図

高い郊外型店舗の進出により、市街地中心部における商業機能の低下が表われており、活力の低下が危惧されている。

このような状況の中、官民の役割分担を図りながら、駐車場整備等の推進に、公共側が積極的に関わっていく必要があると思われる。

シリーズ まちづくりと街路

大曽根地区の総合整備

—名古屋市の副次拠点をめざして—

●名古屋市計画局大曽根都市改造事務所
調査設計係長 山 内 一 昭

はじめに

大曽根地区は新たな顔に変貌しようとしている。小さな宿場町であったこの町も明治期に国鉄中央線、名鉄瀬戸線の大曽根駅が開設され、人が集まり、住むようになって町が形成されたのである。大正期に入り耕地整理が行われ、三菱電機、三菱重工等の大規模工場の進出、市電の開通もあって、大曽根は企業城下町の様相を持つようになった。昭和期には陶器工場や絵付け工房が軒を連ね、一層工業が盛んとなった。また、第2次大戦の戦災から免れたこともあって、昭和40年代までは駅前の商店街は大変な賑わいだったと地元の人は言う。

しかしながら、社会情勢の変化は大曽根に打撃を与えることとなる。自動車交通の発達、市電の廃止や名鉄瀬戸線の都心乗り入れなど鉄道網の再編によって、人の流れは都心部や他の地区へと移り、町

の活力がなくなったのである。

まちづくりのきっかけがここから始まるのである。事業に反対していた地元にも計画的なまちづくりの必要性が芽生え、区画整理を契機としたまちづくりが花開くこととなる。

1. 大曽根地区の概要

大曽根は都心部栄から約5km、名古屋駅からは約9km東北の位置にある。現在、JR中央本線、名鉄瀬戸線、地下鉄名城線が大曽根駅を形成し、また主要幹線道路である国道19号、名古屋環状線などが集中する交通の要衝にある。

そして、大曽根駅を発着とする新交通システム・ガイドウェイバス志段味線が建設中であり、環状ルートの地下鉄4号線が大曽根以東に延伸されようとしており、交通結節点としての期待が一層高まっている。

さらに、近傍ではナゴヤドーム（平成9年3月オープン）が建設されており、まちづくりのもう1つの核が姿を現わそうとしている。

さて、大曽根地区の開発の中心的役割を果たしている大曽根駅周辺の開発は、昭和39年に土地区画整理事業（面積約73ha）として都市計画決定され、昭和42年から事業を進めている。今日では大曽根駅前の工事を残し大部分が整備され、平成12年度の完了をめざし工事が進められている。

事業の目的は、副都心的な発展を期待して、隣接の復興土地区画整理事業と整合させるとともに、国道19号など10路線の都市計画道路（幅員16～50m）の整備、鉄道の高架化及び駅前商店街の近代化・高度化が主なものである。

この商店街の近代化はOZモール（西地区）として



図—1 名古屋都心周辺地区の主要交通網概要

既に整備したところもある。残るは駅前商店街（東地区）のみとなっており、建築物整備に関して市街地再開発事業（組合施行）等の導入を検討しているところである。

一方、近隣のナゴヤドームの周辺は街並み・まちづくり総合支援事業等により文化スポーツ施設や人工地盤、多目的広場等の質の高い基盤施設を整備しており、隣接の大曽根北土地区画整理事業においても住環境整備事業を導入するなど住宅地の高度化が進められ、副次拠点域の一角を担っている。

名古屋市は、大曽根地区のようにまちづくりをトータルにとらえ、土地区画整理事業だけにとどまらず街路事業等の様々な整備手法を複合的に組み合わせ、その地区に見合った建築物整備の誘導を図りながら総合的な面的整備を進めている。

2. まちづくりを支える街路

まちづくりは街路の整備にはじまることは言うまでもないが、名古屋は市内の3分の2が土地区画整理事業により街路を生み出している。

区画整理であるが故にまちづくりに時間がかかり、道路の広さが目立つ時期もあったが、沿道の土地利用が進むにつれ、都会的街並みが形成されてきた。

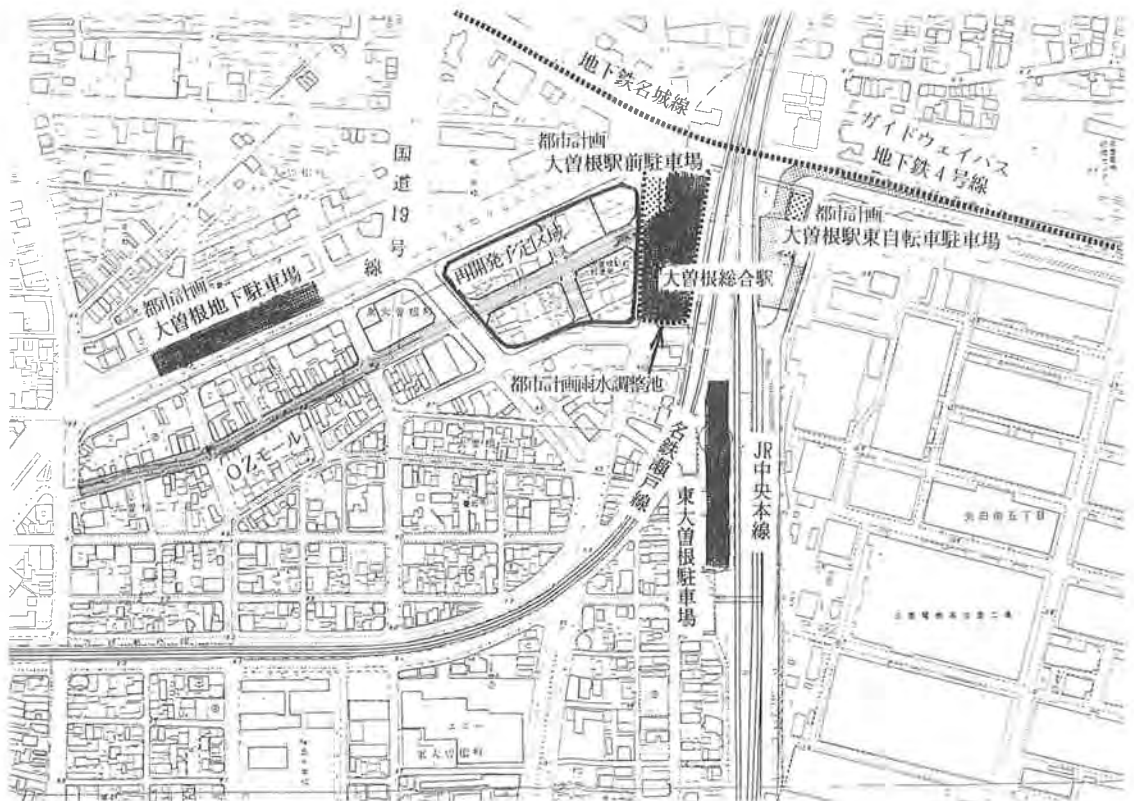
大曽根地区は、事業発足時はこの広幅員道路に対する反対運動が起こり、特に駅前商店街地区においては事業開始から20年間は地元に入ることもできなかった。

しかしながら、街の様相が変わるにつれ、一転してもっと広い道路であった方がいろいろ演出できていいと言われたこともある。

OZモールがそうである。11m道路が狭いということで両側を1.5mずつ建築協定でセットバックして、道路に様々な演出を施している。そうすることによってトータルに建築物のデザインが生かされ特色を出している。

また、駅前商店街（東地区）においては、16m道路（従前は6～7m）であるがゆえに市街地再開発事業等の建築物の高度化が期待できるのである。

さらに、駅前広場にはもっと広いオープンスペースがあった方が地区の魅力にもなるので何とかなら



図一2 大曽根駅周辺地区の開発現況

ないかという意見もある。区画整理実施前には駅前広場はなかったが、その意義が判ってくると新たな展開に期待を寄せてくるのである。

道路の広さや性格は地元まちづくり活動を大いに喚起するのである。

時間がかかっても将来のことを考え、こつこつと着実に仕上げていける区画整理という街路整備の手法は名古屋の風土にあっているのかもしれない。

(1) 総合駅の整備

大曽根には現在JR中央本線、名鉄瀬戸線、地下鉄名城線の3つの駅があり、さらにガイドウェイバス志段味線の発着駅が設けられ4つの交通機関が集中する。

個々に位置する各駅も、区画整理により生み出される東西の駅前広場整備の具体化によって駅のあり様が課題となってきた。

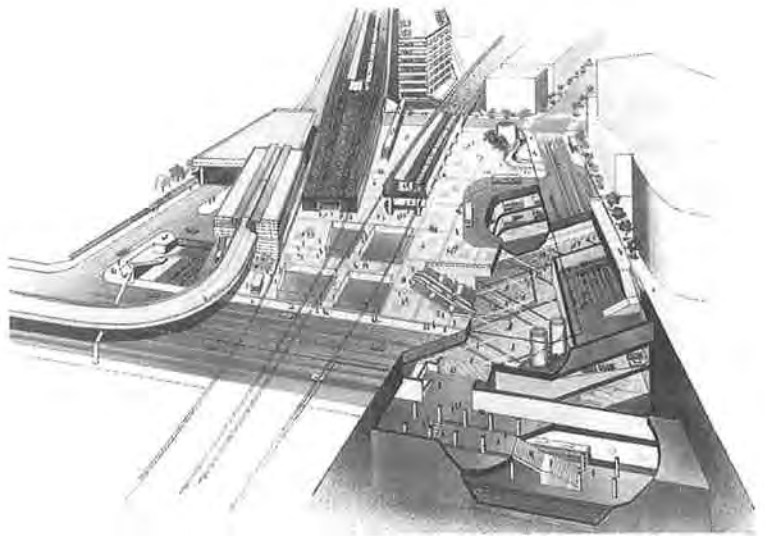
特に、ナゴヤドームの建設が具体化し、ドームの玄関口になることやガイドウェイバスが導入されることによって総合駅の整備水準が問われている。

ナゴヤドーム開業後は1日15万人の乗降客が見込まれ、ピーク時には3.7万人が利用する。

地区の顔にふさわしい魅力的な駅になれるかは、各駅間の連絡の利便性と快適性の水準にかかると。

名古屋市としても駅前広場の整備を総合的に検討する必要があるため、関係者による総合駅検討会を設置し、現在検討を加えている。

しかし、各駅は既に1度設備投資されており、新たな投資は頭の痛いところであるが、駅の改良はまちづくりに大いに影響を与えるだけでなく、駅前広場内に設置される地下駐車場、地下駐輪場、ガイド



図一3 大曽根総合駅完成予想図

ウェイバス、地下通路及び東大曽根駐車場（仮称）などと各駅との連絡方法いかんで総合駅としての評価がくだされる訳で各鉄道企業者の協力がなくてはできない問題である。

今後、こうした問題を解決する手法を市としても早期に整備していかなければならないと考えている。

現在、その解決策の1つとして街並み・まちづくり総合支援事業による連絡施設などの整備を検討している。

また、「駅内外歩行者快適化作戦推進協議会（運輸省、建設省）」から「駅内外歩行者快適化作戦」のモデル地区に選定され、建設省、運輸省連携による各種施設整備の支援を受けることができるようになった。

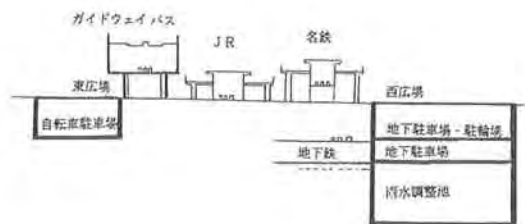
なお、東広場（4,000㎡）にはガイドウェイバスを2階部に、地下に駐輪場を計画している。

一方、西広場（6,800㎡）はできるだけオープンスペースをとり、地下に駐車場、駐輪場、雨水調整池を設ける計画である。

(2) ガイドウェイバスシステムの導入

ガイドウェイバスシステムは、バスの車輪に案内装置をつけ、渋滞区間は高架の専用走行路を走り、それ以外は一般の道路をも走るという新たな交通システムである。バスと従来の新交通システムの中間の交通需要に対応するために開発されたものである。

従来の新交通システムを整備するほどの需要が見込めず、バスだけでは十分に需要に応えることがで



図一4 大曽根駅断面図

きない地域において適するものである。

コンパクトな高架専用走行路と一般道路の双方を連続して走行でき（デュアルモード）、定時性の確保ときめ細かなサービスが提供できる建設コスト（約40億円/km）の低い経済的なシステムである。

また、将来的に需要が増大すれば輸送力がさらに大きい新交通システムに転換でき、開発の進捗に合わせた段階的な整備ができる利点がある。

このシステムを大曽根と志段味ヒューマンサイエンスタウン（守山区志段味）を結ぶ約11.3kmの区間に導入することとなり、現在建設中で平成11年度の完成をめざしている。

高架区間は大曽根～小幡緑地間の約6.8kmで、そこから先は一般道路を走行することになる。

現在建設が進められている大規模なニュータウン（約800ha）と都心への玄関口である大曽根との間の交通需要に適した将来性のあるシステムであり、現在の道路ストックを活用し、交通混雑の緩和に寄与するものである。

このシステムの導入も、ストックされた広い道路のお陰であり、ニュータウンやその他の沿線地区でのまちづくりに貢献するものと思われる。

(3) 駐車場の整備

名古屋の自動車事情は東京、大阪に比べ格段に違う。鉄道網の未熟さもあって、公共輸送機関の分担率が低く、自動車依存の都市構造になっている。

道路事情や住宅事情の良さによって自動車の保有台数も多く、便利な自動車を利用する者が年々増加している。

通勤通学はもとより、ちょっとした買い物でも自動車を利用するのである。このため、都心部への自動車流入は多く、路上駐車は飽和状態にある。

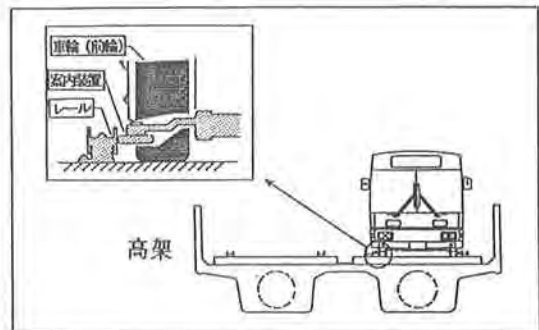


図5 ガイドウェイバス概念図

名古屋市は都心部（1,720ha）と大曽根地区（86ha）及び築地地区（112ha）を駐車場整備地区として定め、駐車需要に応えるとともに路上駐車を減少を図り、道路交通の改善を図ることとしている。

大曽根地区は、駐車場整備目標を1,400台とし、都市計画駐車場として約400台の駐車場を建設することとしている。

さらに、大曽根地区の駐車需要はもちろんナゴヤドームの駐車需要にも応えるため、約500台の立体駐車場―東大曽根駐車場を第三セクター（予定）で整備する計画である。

都市計画駐車場は、200台収容の駐車場を2カ所（国道19号の地下と駅前広場の地下）に設けることにした。いずれも交通安全施設等整備事業によるものである。国道部は建設省が、駅前広場の地下は名古屋市が受け持って整備することとしている。

国道部は現在建設中で平成8年度中に完成する予定になっており、駅前広場地下は他の施設（駐車場のさらに下に雨水調整池を8年度から着手）との関連もあり、平成12年の完成をめざしている。

一方、東大曽根駐車場は共同駐車場整備事業により整備する計画である。

(4) 自転車駐車場の整備

大曽根地区周辺には住宅団地や学校があつて、通勤通学の交通手段として自転車の利用率が高い。

大曽根駅周辺には、放置自転車が約1,000台あつて、駐輪場から道路にあふれている状態である。

放置自転車禁止区域になっているものの自転車の需要は年々増加し、駐輪場の整備が期待されているところであるが、場所の確保が困難な状態にある。

自転車利用者のマナーに期待する一方、自転車駐車場をできる限り整備していくことも行政課題の1つと考えている。

現在は暫定の駅前広場内に約1,000台分の駐輪場を確保しているが、将来整備する駅前広場に放置される危険性がある。

そのため、景観上のことも考慮し、駅に最も近い駅前広場の地下に、都市計画駐輪場として整備することとした。

西広場の地下には約750台分を、東広場の地下にも約630台分を確保する計画である。

東広場の駐輪場は今年度から着工し平成9年度完

成予定である。

一方、西広場の駐輪場は、雨水調整池や自動車駐車場との関係で平成12年の完成をめざしている。

(5) 地下空間の有効利用と浸水対策

大曽根地区周辺は都市化が予想以上に進み、排水能力が不足している。

特に、大曽根地区の大雨時の排水は、下流部での排水能力が不足しているため、下水管への雨水の流入が悪く、時折大曽根駅周辺は浸水する騒ぎが起きている。

そのため、上流部からくる排水を一時的に貯留し、50mm/hの大雨にも耐え得る雨水調整池(34,000m³)を駅前西広場の地下(地下駐車場のさらに下部)に設けることにした。

この雨水調整池は、都市計画事業として本年度から建設するもので、地元にとっても大いに期待されているが、駅前の交通が集中する市街地に地下35mの深さで駐車場や駐輪場の下に設けるため、難事業が予想される。

しかし、直面する浸水を防止し、21世紀に向けたまちづくりの装置を構築するには、工事完成予定の平成12年まで待つ忍耐もまちづくりにとってかせないものである。

もし、駅前広場がなかったら、地下利用ができなかったらもっと深刻な事態になったと思われる。

ここにも、街路の広さがまちづくりを支えている。



写真一 OZモール

3. 生まれ変わる商店街

大曽根駅から西に延びる延長600mのアーケード商店街も区画整理という大手術によって近代的な商店街に生まれ変わり、また生まれ変わろうとしている。

昭和39年、土地区画整理事業の都市計画決定の際には大反対をうけ、その代償としてアーケードが建設された。このアーケードは時代の象徴であり、当時としては雨の時でも買い物が出来るということで、地下街に匹敵するほどの繁盛だったという。

昭和47年には仮換地指定をしたものの、まだ当時は商店街としての賑わいがある、まちづくりに目はいかなかった。仮換地に不満を持った者もいた。

しかし、時代の流れとともに古びた駅前商店街には人が集まらなくなったのである。

昭和50年代半ばから周辺の整備が進むにつれて区画整理という勢いに勝てず、逆にその力を利用してこうという考えに切り替わることになる。

昭和57年、東西の商店街振興組合と行政が商店街を如何に立て直すかの勉強会を始め、毎日深夜までも激論を交わす中、地元と行政との信頼関係が生まれ、まちづくり活動が培われていった。

地主や建物所有者だけでなく借家人や商店街振興組合以外の人達の加入がなくてはまちづくりが出来ないという認識に立ち、昭和58年に東地区において大曽根近代化推進協議会が、翌59年に西地区において大曽根街づくり協議会が設立された。

その59年に商店街地区の基本構想を策定、同時に商店街の軸になる幅員11m~16mの道路をショッピングモール(歩行者自転車専用道)として都市計画決定をした。そして、「村の掟」であるまちづくり申し合わせ書を東西共通して定めたのである。

モールがいくら立派であっても、建物が全体として調和したものでないと何にもならないという認識から、基本理念と実施のための最小限の建築ルールを定めることにしたのである。

このうち、西地区の大曽根まちづくり協議会は昭和63年に一斉に建物（170戸）を取り壊し、平成元年に僅か14カ月ですっかり新しい商店街「OZモール」として生まれ変わった。ふるさとの顔づくり土地地区画整理の第1号である。

OZモールは、戸建て志向もあって建築のデザインコントロールに力を注ぎ、建築協定により三角屋根をモチーフに取り入れるとともに1階部分を1.5mセットバックして公共空間をより充実させている。

一方、駅前に近い大曽根近代化推進協議会は建物の共同化意向が強く、市街地再開発事業の準備組合を設立して区画整理事業と再開発事業との同時施行を検討してきているが、バブル崩壊によるテナントの出店表明の撤回など経済情勢の悪さから、規模縮小を含めて計画案の見直しを行っている。

現在、駅前の4街区の建物移転が残っているだけになっているが、平成8～9年度において建物を一斉に除却する方針を地元とともに定め、移転の準備に入っている。

今後、ふるさとの顔づくり土地地区画整理事業と街並みまちづくり総合支援事業によって建物と街路が

一体となった魅力的な整備をめざすとともに、駅前広場等との同時オープンをめざし、地元及び関係機関との調整を進めていきたい。

おわりに 

土地地区画整理事業にしろ街路事業にしろ、そこで生み出される街路は単に通行する者の考え方だけでなく、沿道に住む人たちの利用を十分考えていかねば、いくら良い街路を整備しても生きた街路にならない。

街路整備は言うまでもなく、沿道との一体的土地利用が計画当初から考慮されていて、地元を押しつけることなく、地元の創意と協力のもと官民一体となって進めていかなくてはいいまちづくりは期待できない。

大曽根は地元と行政が一体となってまちづくりを行っている例である。

残された商店街の再開発の出来上がりの如何でその良し悪しが評価されると思われる。今日の経済情勢の中では苦しい展開となるが、何とか成就させたい気持ちでいっぱいである。

トピックス

VICSのしくみ及び初期の反響

●財団法人道路交通情報通信システムセンター

企画事業部長 鶴 丸 松 根

1. はじめに

VICSは世界に先駆け本年4月23日に道路交通情報提供を開始したので、その概要及び反響について説明する。

(1) 道路交通情報提供の必要性

8年連続で交通事故死者が1万人を超え、都市では慢性的な交通渋滞が生じている。増加する車に見合う道路を増やすことは事実上不可能である。そのような中でドライバーに道路交通情報を提供し安全性の確保と渋滞の緩和を図ることが考えられた。

(2) 整備されたインフラ

既に、

- ① 日本道路公団や首都高速道路公団等の道路管理者が高速道路の情報を、都道府県警察が一般道路の情報を多量かつ、体系的に収集している。
- ② 情報提供メディアについては道路管理者の電波ビーコン、都道府県警察の光ビーコン及びNHKのFM多重放送があり、全国を結ぶ通信網も整備されている。

- ③ 日本デジタル道路地図協会が作成したデジタル道路地図データベースが整備されており、これを利用したカーナビゲーションが普及している。

(3) VICSセンターの設立と目的

これらを活用して道路交通情報を提供することに警察庁、郵政省、建設省が合意し、学、官、民の協力のもと平成7年7月1日(財)道路交通情報通信システムセンター(VICSセンター)が設立された。

VICSはドライバーに的確な道路交通情報を提供することにより、安全で快適な道路交通環境の確立に寄与し、もって潤いのある国民生活の実現と社会経済の発展に寄与することを目的にしている。

2. VICSのしくみ

(1) VICSシステムと情報伝達

VICSシステムは〈情報収集〉〈情報処理・編集〉〈情報提供〉〈情報活用〉の4つの機能で構成される(図-1参照)。

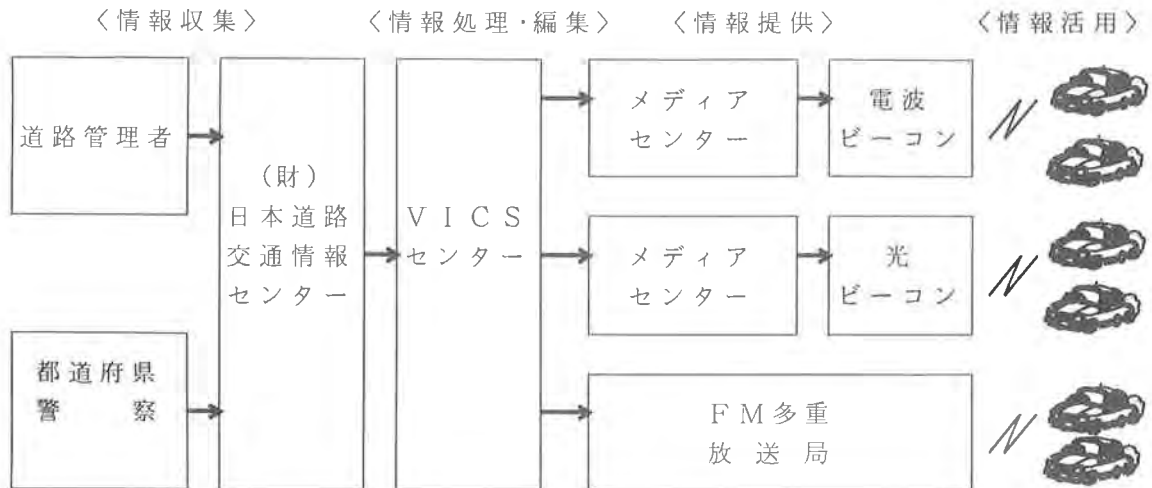


図-1 VICSの機能と情報の流れ

〈情報収集〉道路管理者及び都道府県警察によって収集された情報が(財)日本交通情報センターを経由してVICSセンターへ送られる。

〈情報処理・編集〉集められた情報をVICSセンターで、処理、編集しメディアセンターへ送る。

〈情報提供〉ビーコンセンターで個別ビーコンが提供する情報に再度編集し、ビーコンへ送り提供される。また、FM多重放送はNHKのFM放送を利用して提供される。

〈情報活用〉車に搭載された車載機が受信しディスプレイに表示することで活用される。この分野は車載機に任されており、車載機の工夫次第でユーザーの使い勝手に大きな差が出る。

(2) 3メディアで提供

情報は3つのメディアの特長を生かして提供される。電波ビーコンは主に高速道路に設置され、車の進行方向の広い範囲の情報を提供する。また、高速走行中に受信可能なため高速道路に合った特徴を

持っている。光ビーコンは一般道路に設置され進行方向周辺の情報を提供する。FM多重放送は自車位置に関わらないが広い範囲の情報を提供する。

(3) 3レベルで提供

ユーザーの多様なニーズに応えるため3レベルで提供される。レベル1は文字表示型と呼ばれ1つの情報が30文字以内である。レベル2は簡易図形表示型と呼ばれ背景となる簡易図形に情報を重ねたもの、レベル3は地図表示型と呼ばれナビゲーションのデジタル地図に情報を重ね合わせるタイプである。

(4) 情報提供エリアと今後の展開

VICSは3期に分けて全国展開を図る予定である。第1期は平成7年からの7年で計画しており、既に東京、神奈川、埼玉、千葉の4都県と東名、名神全線及び東京を中心に100km以内の高速道路でサービスしている(図-2参照)。

8年度中に大阪府、9年度初めに愛知県、続いて京都府、兵庫県に拡大する。第2期以降、全国へ拡大

図-2
情報提供開始時
(H8.4)のサー
ビスエリアメー
ジ



する予定である。

(5) 駐車場情報の提供

渋滞状況、区間旅行時間、工事、規制等に関する道路交通情報のほかに駐車場情報があり、道路公団のSA・PA及び羽田、新宿、幕張、横浜中心街、相模原で駐車場情報を提供しており、今後充実が期待される。

3. 反響

(1) ナビゲーション及び車載機の動向

VICSを利用するためにはVICS対応ナビゲーションとディスプレイにVICS車載機を追加するのが一般的な方法である。本年のナビゲーションは各社ともVICS対応可能を目玉にしており、4～6月の3カ月間で前年比70%増の18万5千台が出荷された。

VICS車載機は7月末で13社が発売または計画している。その出荷台数は4～6月の3カ月間に2万台を数え順調に推移していると言える。

(2) ユーザー反響及び問い合わせ

サービス開始してからの期間が短くまだ車載機が少ないため纏まったものではないが、道路交通情報

が入手できるため大変役立っているとの声が大半である、主な内容として

- ① 情報を利用して渋滞を避けることができた。
- ② 渋滞にまき込まれても何処迄が渋滞してその先はスムーズに走ることができるのか分かるのでイライラが解消される

等がある。

また主な問い合わせには、車載機の扱い方が分からない、受信できない、大阪、愛知、全国展開はいつかなどがある。また情報内容充実の要望もある。これに対応してVICSセンターはメーカーと協力して対応の改善、内容周知に取り組んでゆくと共にユーザーの声を関係機関に伝え、より良い情報提供を実現したいと考える。

4. おわりに

VICSは情報提供開始したばかりで足りない点も多いが、今後、インフラ車載機が充実し、サービスエリアは拡大する。VICSを大きく育て、所期の目標達成のため引き続き皆様のご協力をお願いします。



欧州都市交通事情見聞録

◆宇都宮大学工学部
教授 古池 弘 隆

去る1996年6月、フランスのパリにおいて、第5回APM（新交通システム）国際会議が開催され、我が国からは、(社)日本交通計画協会が組織した、「第5回APM（新交通システム）国際会議と欧州公共交通調査団」の30名をはじめ、約40名が参加した。筆者は、本会議の運営に携わっていたが、会議終了後、同調査団に同行し、欧州の数都市の公共交通事情を見聞する機会に恵まれた。今回、本誌上にその報告をさせていただくにあたり、与えられたページ数にも限りがあるので、調査団として公式訪問を行い、先方の担当者からつぶさに取材することができた、ドイツのベルリンと、オーストリアのウィーンの二都市について、その最新の話題をまとめてみたいと思う。この両都市は、いずれもLRT（路面電車）を活性化させて都市内交通に役立てることに力を入れており、最新技術を駆使した新型車両を導入する等、様々な努力を続けている。

○ベルリンのLRT

ベルリンの都市交通は、過去の東西分裂の経緯から、旧東側ではトラムが、旧西側では地下鉄とバスが中心となっている。第二次大戦後、旧西側は、地下鉄とバスによる交通体系が整備されたのに対し、旧東側は、財政的理由から、路面電車の整備が進められてきた。統一後は、これらにエス・バーンと呼ばれる郊外電車を加えた各交通機関に、一定時間内は自由に乗降できる共通の乗車券を発売する等、公共交通利用促進のための施策を行っている。また、旧東側の住民の生活を圧迫しないよう、旧東側については、旧西側より運賃が安く設定されているとのことである。現在トラムは27路線、342kmの営業延長があり、6つの車両基地に計755両の車両を保有し、平均速度17.4km/hで運行している。

ベルリンのトラムは、いまだに昔ながらの車両がほとんどであるが、1994年8月から新たに、1編成中全部の床が低床となっているタイプの車両を導入し、今回訪れた時点においては、その新型車両が53台運行しているとのことであった。この低床式車両は今までの鉄道車両の常識を破り、低床化のさまたげになっている車輪の車軸を取り外し、台車枠にそれぞれの車輪を支持させる独立車輪方式を採用している。このため、線路上面から床面までの高さはわずか30cmで、プラットホームの高さを考えれば、乗降する際の段差は10cm程度になり、高齢者・身障者や乳母車等の乗降の円滑化のみならず、全体的に乗降に要する時間の短縮が図れる等の効果も期待できるとのことである。この車両は、2両の先頭車と1両の中間車の3ユニットで1編成を構成し、各ユニットの車体中心に、独立車輪台車を1つずつだけを有する独特な構造となっている。車輪を駆動するモーターは車体床下に装架され、台車との間はプロペラシャフトとギアで接続され、車輪を動かす仕組みになっている。車両の幅は2.3mと、従来の車両より10cm程度広く造られている。従来タイプの車両と違い、台車と車体の間に特殊な緩衝ゴム材を挿入し、



写真－1 ベルリンの新型LRV

騒音・振動を低減しているそうである。その他、軽量化を図ったり、加減速性能を高めたり、ゆったりとした座席配置を行う等の様々な工夫により、経済性・快適性を高めるとともに、メンテナンスコストの低減化にも役立っているとのことである。また、昨年2月からはこの新型車両による連結車両が運行をはじめ、1編成あたり300人を輸送できるようになり、これは乗用車に換算すると100台分の輸送力にあたるとの説明を受けた。

今後の計画については、30km程の新線建設の予定があり、今世紀中に10km程度を完成させたい意向で、その他にも、現在抱えている課題を解決すべく、改善を検討している点がいくつかある。そのうち大きなものとしては、速度向上と環境対策で、速度向上については、平均速度を高めて時間短縮を図るとともに、利用者にわかりやすいダイヤ編成で、しかも正確な運行により、信頼性を高めたいとのことであった。また、環境対策としては、軌道部の舗装の上に土を覆い、さらに芝生敷として、騒音・振動防止を図る等の工夫を考えているとのことである。また、今後の新線建設部分においては、なるべく専用軌道部分を多くして、事故防止にも役立てたいと話していた。

○ウィーンのLRT

ウィーン市内の公共交通機関としては、市電、地下鉄、国鉄、バスがあり、これらが網の目状に走っており、交通の便は非常に良い。これら交通機関は運輸連合を組織しており、ベルリンと同様に乗車券はすべての機関に共通で、一定時間に一方向に限り乗り継ぎが自由である。特に路面電車は世界でも有数の路線網を有しており、35路線総延長約180km、駅数は約950にもものぼる主要な輸送網である。中心となるのは、リンクと呼ばれる環状道路を一周する路線である。リンクとは、旧市街地を囲んでいた中世の城壁を、1860年に取り除いた後に整備された、幅57m、延長約4kmの道路である。そして、この環状線から各地へ向け放射状に路線が伸びている。

ウィーンのパノラマ写真は、一部が地下鉄としても活躍している。現在ウィーンには地下鉄が5路線（延長約45km）ある。ウィーンの地下鉄の歴史は比較的新しく、1976年に4号線が開通したのが最初である。



写真-2 ウィーンのシュッテントール広場付近の地下区間ランプ

これら地下鉄路線のうち、6号線（延長約10km）は、いわゆるLRTの形態をしている。元々は普通の路面電車として運行されていたものを、全線を地下と高架の専用軌道に改良し、1989年に開業したものである。路線の仕様としては他の地下鉄路線と同様だが、使用している車両は路面電車そのものであり（普通の市電に使っている連接車両を4両連結して1編成としている。）、従って、他の地下鉄路線が最高速度80km/hで走っているところ、この6号線だけは、全線専用軌道を走行しているにもかかわらず、最高速度が60km/hに抑えられている。このため、5つの地下鉄路線の中では特異な存在であり、市交通局の資料上も区別して記述してあるが、実際には地下鉄としての系統番号が付されており、一般的には地下鉄として扱われているようである。

ウィーンのパノラマ写真は、かつて路面電車であった路線を地下化したものや、路面電車の地下区間であった部分を地下鉄の線路に利用したものがある。日本でもかつて自動車が急増し、路面電車が廃止されていった経緯があるが、ウィーンにおいても同様な事情があり、路面電車の定時運行が非常に困難になった時期があった。しかし日本と異なっていたことは、路面電車の利用者が相当量あり、廃止することはできなかったことである。そこで、1960年代に、都心部で部分的に路面電車を地下化する試みがなされたのである。その後前述したように、地下鉄化された区間もあるが、現在でも、市役所近くのシュッテントール広場付近と、国鉄ウィーン南駅付近の2か所が地下区間として存在している。そのうち、シュッテントール広場付近はちょうど折り返し

駅にあたるところで、地上から約60%で地下に下った線路は、広場の真下で単線でループ状に敷設され、電車は方向転換することなくそのまま折り返すようになっている。地下部分は一層構造で、単純に折り返し機能だけでなく、地下鉄との乗り換え駅として、交通結節点機能も有している（特にプラットホームは造られていない）。また乗客の利便のために若干の店舗も設置されている。

車両については古いものが多い（すでに40年近く使用している車両もある）、決してきれいとはいえないが、古いウィーンの街並みにはとてもよくマッチしているように思える。しかし、車両の低床化は国際的な傾向にあり、交通局の話では、今後すべての車両を低床式の新型車両に更新し、市民に親しまれる、利用しやすい乗り物を目指してゆくとのことであった。現在、前述した地下鉄6号線では、すでに、初めての本格的な低床式車両との触れ込みで登場した新型車両が導入されている。ただしこれは最近話題となっている、いわゆる全面低床形車ではなく、路面電車が低床化へ向けて歩んでゆく過程で登場した部分低床形車である。低床化をしようとした場合にネックとなるのは、左右の車輪をつなぐ車軸である。これを解決するためには、台車の位置を工夫したり、車輪の直径を小さくすることが考えられるが、近年欧州で取り入れられている方法は、ベルリンの項でも述べたように、車軸を取り払って独立車輪にし、その分だけ床を低くするものである。地下鉄6号線の車両は3車体連接車で、両端の運転台の部分に駆動台車があり、そこだけは床が高くなっているが、中間の車両にある車輪は独立車輪になっており、1編成中の約65%の床を低床化している。残りの約35%の部分は、これより約10cm高くなっているが、緩勾配の床面となっているため、全体にわたって低床車であるような印象を持つ。

これとは別に、一般のトラム用の低床車の導入にもかなりの力を入れている。これはつい最近開発され、現在試験的に使われているのだが、他都市で走っている低床車に比べても格段に低い床を持った、超低床車である。その高さは軌道面から約20cmで、プラットホームがなくても、道路上から楽に乗ることができるくらいである。さらに驚くことには、車高可変機能を持っており、車いす等が乗車する場合



写真-3 ウィーンの新型LRV

には、さらに車体全体を約10cm下げ、ステップを出すことができるという。車体のデザインはポルシェ社が担当し、路面電車とは思えないほどの斬新なデザインでまとめられている。おそらく、今世界中で最も注目されているLRVのひとつではないだろうか。この車両は、先頭車と中間車、それをつなぐ連接部の3つのユニットから構成されている。そのため、それぞれを適宜組み合わせることにより、自由に編成を組成することができる利点があり、今後、5車体連接車を100編成、7車体連接車を50編成投入する計画だということである。予定では今年度から量産にはいるが、すべてを置き換えるには、最低でも10年程度はかかるだろうとのことである。技術面での特筆すべき事項は、独特な駆動装置を採用したことであろう。今まで述べてきたように、低床車には、台車や駆動装置に工夫が必要である。この車両の場合にも、独立車輪を採用し、車軸を取り払っているが、ベルリンと異なるのは、連接部分に、1軸の独立車輪を配置し、さらにその上部に縦型のモーターを組み込んだことである。このことにより台車の部分を非常にコンパクトにすることができ、その分車内も余計な凹凸がなくなり、すっきりとしている。従来はどうしても台車部分のために、一部を低床化できなかったり、車内に、バスのタイヤハウスのような出っ張りができ、それが通路の幅を狭めたり、デッドスペースを生じさせたりしていたのである。

なお、この車両はウィーン市交通局とメーカー各社との共同開発だが、開発にあたっては、オーストリア政府から、開発費の20%について助成金を受けたとのことである。

【協会だより】

○協会より発行図書のお知らせ

歴史のまちのみちづくり —— 歴史的地区におけるまちづくりの理論と実践 ——

体 裁 A 4判・並製カバー付・188頁
(カラー95頁)・写真214点
頒 価 6,000円(送料別途)
※当協会員、地方公共団体は特価4,800円

監 修 建設省都市局街路課
編 著 歴みち研究会
発 行 社団法人日本交通計画協会

■歴史的資産を活かしたまちづくりとは何か、建設省都市局街路課監修により「歴みち事業」を中心に、歴みち事業の制度、計画立案方法から事業実施までの手順、実施上の留意点等を解説。これからの歴史のまちづくりに取り組みされる、都市計画や街路事業担当者にも必携のマニュアル書。

■歴みち事業を中心とした19地区事例を一挙に掲載。各地区の計画や事業実施の工夫と課題、景観への取り組みなど、豊富なカラー写真・図面・資料で分かりやすくビジュアルに収録。さらに参考資料には文化財保護等に関する最新の情報、その他を掲載。都市計画や街路計画コンサルタントのみならず、景観の研究者、まちづくり・みちづくり研究者、並びに歴史の街並みや郷土のまちづくりに興味ある一般の方にも、お奨めできる必読の1冊。

【目次内容】

■口絵カラー写真／推薦のこのとば／まえがき

第I部 歴史を活かしたまちづくり・マニュアル編

- 第1章 歴史的地区におけるまちづくりの課題とあり方
 1. 歴史的地区における都市計画
 2. 歴史的地区におけるまちづくりの課題とあり方
- 第2章 まちづくりの計画立案・事業実施へのプロセス
 1. 歴史的地区におけるまちづくり制度
 2. 歴史的地区におけるまちづくりの調査・計画立案方法
 3. 歴史的地区におけるまちづくりの事業手順
 4. 歴史的地区における環境整備の設計指針
 5. 歴史的地区における事業実施上の留意点
- 第3章 歴史的地区におけるみちづくり計画の課題とその対応
 1. 歴史的地区の交通計画の考え方
 2. 地区交通のマネジメント
 3. 考慮すべき計画要素
 4. 歴史的地区における道路整備のあり方と工夫事例(事例1 萩市堀内地区 事例2 益田市旧益田地区 事例3 姫路市姫路城周辺地区 事例4 下関市長府地区)

第II部 歴みち事業・事例編

- [1] 函館市西部地区 [2] 日光市二社一寺地区 [3] 足利市ばんな寺周辺地区 [4] 川越市旧城下町 [5] 八尾町八尾地区 [6] 金沢市兼六園周辺地区 [7] 橿原市今井地区 [8] 尾道市山手地区 [9] 柳井市古市金屋地区 [10] 下関市長府地区 [11] 長崎市出島南山手地区 [12] 有田町有田内山地区 [13] 知覧町中央地区 [14] 那覇市首里金城地区

歴史の まちの みちづくり

歴史的地区における
まちづくりの理論と実践

監修 建設省都市局街路課
発行 社団法人日本交通計画協会
編著 歴みち研究会



【その他の事業による事例】

高岡市八丁道／金沢市東山地区／松本市宮瀬新橋上金井線／伊勢市おはらい町／宇治市宇治橋周辺地区

第III部 歴みち関連・論文編

- [1] 歴史的地区におけるまちづくり・みちづくりをめざして
- [2] 歴史的地区におけるまちづくりの課題と方向
- [3] 歴史的地区におけるまちづくりの方法

【参考資料】

1. 歴史的地区環境整備街路事業の調査及び事業実施地区一覧
2. 歴みち事業地区におけるアンケート調査結果
3. 歴史的地区における都市計画関連方策の概要
4. 伝統的建造物群保存対策調査実施地区一覧
5. 重要伝統的建造物群保存地区一覧
6. 文化財保護の仕組み
7. 歴史的地区における主なまちづくり事業手法まちなみのタイプ分類

【お問合せ・お申込先】

社団法人日本交通計画協会
TEL. 03(3816)1791 FAX. 03(3816)1794

〒113 東京都文京区本郷2丁目15番13号
〔書籍担当：佐藤、武藤〕

〈都市と交通〉

通巻41号

平成9年2月28日発行

発行人兼
編集人

田 川 尚 人

発行所

社団法人 日本交通計画協会
東京都文京区本郷2-15-13
お茶の水ウイングビル10F

電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所

勝美印刷株式会社

