

---

# 駐車場からのまちづくり

## —都心部駐車場の密度の観点から

---

### 1. 背景と目的

現在、自動車は高齢者・障害者にとって極めて大切な交通手段で、わが国の地方部では人間1人に対して0.8台以上の自動車が存在している。そして、自動車は出発地と目的地の両方にそれぞれ1台当たり概ね8畳の駐車空間が必要である（持ち家の1人当たりの面積とほぼ同じ）。結果として、多くの街では既に中心部に地区面積の20～30%を占める駐車場が存在している。計画的な街でも公園は地区面積の3%、道路は25%程度なので、まちづくりとしてこの空間を無視することはできない。

### 2. 研究内容

本プロジェクトを進めるにあたり重視した着眼点は、3つの「D」と1つの「M」である。

「D」の1つ目は「density（密度）」で、都心部に駐車場がどれぐらい必要なのか。2つ目は「disposition（配置）」で、どこに駐車場を置くべきか。3つ目は「design（デザイン）」で、具体的にどのような駐車場を設けるか。加えて、駐車場をどう運用するかという「management（管理）」が「M」であり、これら4つが十分に検討されなければならないと考えている。

本稿では4つの着眼点のうち、最も根本的な「density（密度）」に関する研究調査の概略を紹介する。

#### 2-1. 都市部で必要とされる駐車場の水準

実際に都心部に必要な駐車場の規模はどれくらいなのか。その実態を探るため、日本・アメリカ・イギリス・ドイツで現地調査を行った（図1）。

1ha当たりの駐車台数は最大で200台以上（アメリカのヒューストン・ダラス）、一番少ないのは、イギリス（ロンドン中心部、ウエストミンスター）である。

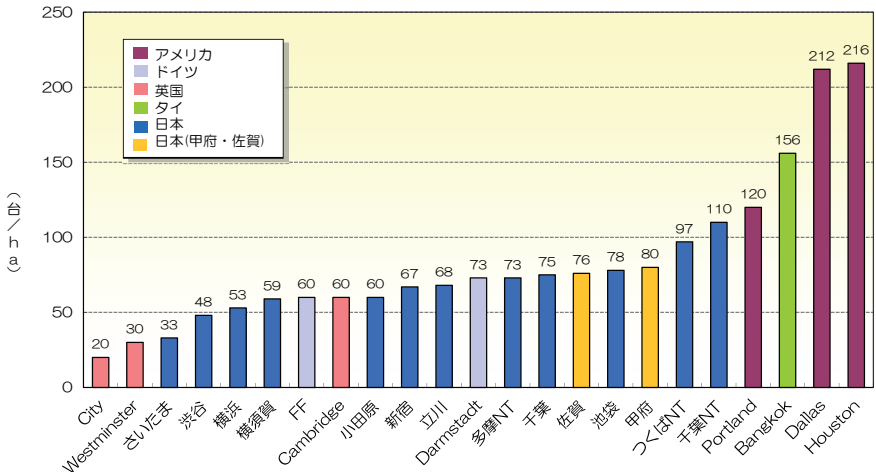


図1 駐車台数密度  
 日本:駐車場整備地区 USA:都心部BID地区 欧州:内環状線内側  
 (明らかに個人の車庫と思われるものを除く)

日本の都市を見ると、1ha当たり約50～70台のところ、横浜都心部、渋谷、横須賀、小田原、新宿、立川が並ぶ。千葉、甲府、佐賀がやや増えて約75～80台/haで、千葉ニュータウン、つくばニュータウン等、東京から離れた郊外ニュータウンで大規模な駐車場を十分に用意しているところでは100台/ha前後となっている。なお、約60～70台/haという水準が多いが、これはわが国の附置義務の水準がほぼ同一であるためと考えられる。

## 2-2. 駐車場の附置義務の法令比較

日本でこのような状況が生じるのは、業務床・商業床に対して何台以上の駐車場をつくるように定められた附置義務が存在するためである。では、こうした附置義務は諸外国ではどのようになっているのか、それを国際比較したものが表1である。最も台数が多いヒューストン等は下限値を定めている。また、ヒューストンでは都心部でも郊外ショッピングセンター並みの水準を定めており、さらに75%以上をオンサイト（敷地内に駐車場をつくる）とすることを定めているので、都心部に駐車場が大量に設置される状況となっている。

今回の調査結果で一番低い数値だったのは、ロンドンである。ロンドンは上限値、すなわち駐車場はこれ以上つくらぬという基準を設けている。一方、日本

表1 附置義務基準 法令比較(事務所・商業)

Houston (75%以上 On site)	下限	事務所 商業施設	269 台/ha 431~538 台/ha	
Portland (Core Area、NFA=0.6GFAで換算)	上限	事務所 商業施設	75 台/ha 180~358 台/ha	
Cambridge (都心部はControlled Parking Zone内)	上限	CPZ内 事務所 商業施設	100台/ha+身障用 身障者用のみ	CPZ外 250台/ha+身障用 200台/ha
FF (都心部、90%は金銭支払い)	上限	事務所 商業施設	286 台/ha 333~666 台/ha	
日本	下限		30~60 台/ha	
London	上限		7 台/ha	

は下限値で規定しているため、業務地、商業地で多少のばらつきはあるものの、附置義務は30-60台/haとなっている。その他、ポートランド・ケンブリッジ・フランクフルトの附置義務基準は、このヒューストンと日本の間に並ぶ状況である。

### 2-3. 海外の各都市の駐車事情

こうした各種の法令や基準の差が、今日の各国駐車場の状況となっている。そこで、次に本プロジェクトと関連の深い2都市について、その主たる特徴を紹介する。

#### ヒューストン

テキサス州ヒューストンは全米第4位の都市で、ヒューストン都心部は概ね2×2kmの範囲におさまっている。そのエリア内には約10万台の駐車場があり、駐車台数密度は216台/haで、これは郊外部の大規模小売店舗と同じ程度の駐車場サービス水準である。ガレージと呼ばれる立体駐車場ビルが90箇所あり、1カ所当たり約800台規模で、自走式で各階へと上がっていく。さらに平面駐車場も約300箇所ある。

## ポートランド

公共交通志向のポートランド都心部はおよそ2×1kmで、川と高速道路に挟まれた場所に位置する。ポートランド都心部もヒューストン同様、道路は概ねグリッドパターンであるが、これはアメリカの都市が開拓時代から計画的につくられたためである。その結果、道路だけで都心部土地利用の約4割を占めるに至っている。地区平均の駐車場整備状況を見ると約120台/haで、日本では公共交通を大切にしていると思われるポートランドだが、駐車場密度で言えば、日本をはるかに上回る水準となっている。

## 3. 結語

以上、わが国ならびに海外の主な都市の駐車場状況を見ると、一般に、駐車台数密度は完全な自動車社会では約200台/ha必要となるが、公共交通が整備されている都市では60台/haほどで十分間にあうことができる。その中間の90～120台/haが、アメリカの公共交通志向の都市や日本の地方都市等の状況であり、このあたりが踏ん張りどころだと考えられる。

しかし、附置義務水準と駐車場密度との関係式を導いた結果、わが国地方都市では、現在の附置義務基準で対応している限りはこの程度で済むが、自動車利用者の駐車需要に応じてつくるとなると、すぐに150台/haあたりまで膨らんでしまうことが明らかとなった。この場合、都心部の半分は駐車場となってしまう、駐車場の海の中にビルが建っているような状況となってしまう。そういう状態に至らないよう、魅力的で機能的な都市空間をつくっていききたいというのが本プロジェクトにおける私たちの想いでもある。

## 4. 今後の展望

既にわが国大都市の都心部では、違法駐車を全て収容したとしても駐車場が余るという状況となっており、附置義務駐車場に対する柔軟な取り組み（原単位の見直し、隔地駐車場活用の仕組み、負担金による代替措置等）や駐車場の集約に向けた積極的な取り組みが必要とされている。オンサイト附置台数に上限を設置できる規定を加える等、駐車場法の抜本的改正も視野に入れる必要があると思われる。

都心部の土地利用に大きな影響を与える駐車場の取り扱いに今後ともより注意を払うことが必要である。