

駐車場・駐輪場の「質」を追究し まちづくりと連携した施策を推進



本誌編集長

山本 稔

国土交通省 大臣官房技術審議官（都市局担当）

菊池 雅彦

【プロフィール】

菊池 雅彦（きくち まさひこ）

1988年3月埼玉大学工学部建設工学科卒業。同年4月建設省（現国土交通省）入省後、都市行政を中心に、道路行政、国土政策、震災復興等に携わる。2009～2012年都市・地域整備局街路交通施設課企画専門官として駐車場・自転車駐車場施策を担当。2019年国土政策局地方振興課長、2020年都市局市街地整備課長、2022年6月より現職。博士（工学）、一級建築士、技術士（建設部門）。

去る5月8日、新型コロナの感染症法上の位置付けが5類に移行し、日本社会は本格的な「アフターコロナ」の時代に入った。多方面でさまざまな制約や経済的損失を被ったパーキング業界にとっても、反転攻勢の大きな契機になるはずだ。

今号は、対談ゲストに国土交通省大臣官房技術審議官の菊池雅彦氏を迎えた。菊池氏が担当する都市局の取り組み、とりわけ駐車場や駐車を所管する同局街路交通施設課が発信する施策の最新情報や展望をお聞きし、業界が注視すべき方向性を探していきたい。

収録：2023年5月17日

聞き手：本誌編集長 山本 稔

ウォークブルなまちづくりと駐車場のあり方

山本 本日はお忙しい中、ありがとうございます。菊池さんと初めてお会いしたのは2009年頃だったでしょうか。

菊池 はい、当時、街路交通施設課で駐車を担当している時にお会いしました。後に都市計画課に異動してコンパクトシティに携わり、復興庁、地方振興課、市街地整備課を経て、再び都市局全体の立場で駐車場に携わっております。

山本 今日はいろいろと聞きたいことがあるのですが、まずは都市政策・まちづくりについてです。国土交通省で取り組まれている「ウォークブルなまちづくり」の意義や成果を教えてください。

菊池 コンパクトシティは拡散した市街地を集約していく施策ですが、その核となる中心部「まちなか」に、ゆとりとにぎわいを取り戻すため、官民の連携でウォークブルな空間をつくる取り組みを進めています。具体的には、歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分などの官民空間を、エリア一体でリノベーションする取り組みです。公共空間に人が集まり、にぎわいを生むだけでなく、沿道の店舗、施設が活性化し、

そのエリアの価値が向上することを目指しています。2023年4月30日時点では、全国の351都市が「WEDO※」の考え方に共鳴し、政策実施のパートナーとして、ともに具体的な取り組みを進めています。また、東京都豊島区や熊本県熊本市、広島県福山市など、計73都市がウォークブル区域(2020年6月の改正都市再生特別措置法による滞在快適性等向上区域)を設定しておりまして、確実に全国に浸透しています。

※WEDO：Walkable(歩きたくなる) Eyelevel(まちに開かれた1階) Diversity(多様な人の多様な用途、使い方) Open(開かれた空間が心地よい)

山本 ウォークブルなまちづくりにおいて、駐車場、駐輪場はどのような形で配置されるべきだとお考えですか。

菊池 歩行者が安全かつ快適に歩くことができ、居心地のよいまちなかを形成するためにも、駐車場の適正配置、集約化を、まちづくりと連携して進めることが大切です。そのため、滞在快適性等向上区域での事前届出制度を導入する、駐車場の出入口を規制する、附置義務駐車場の集約化を図る、といった施策を講じることが必要な場合もあるかと思えます。駐車場は、まちと交通の結節点、ハブの役割を担うので、本来の「駐車」とまちづくりとの「調和」、この2つの機能を兼ね

備えることが理想です。

山本 その2点を実現しつつ、目的に応じた駐車場をつくるのが求められますね。改めて、量の時代ではなく、質の時代に入っていることを再認識しました。

菊池 そうですね。駐車場を考える上では2つの側面があります。ひとつは車を駐める場所という「交通」の側面、もうひとつはまちなかの環境やにぎわいという「土地利用」の側面です。特に、土地利用の面から見ると、駐車場が過剰な状態はまちなかにぎわいを失わせ、さらには駐車場自体の収益率も下がり、まちなかを衰退させてしまう可能性もある。駐車場はいわば新たな土地利用の「ゆりかご」ですので、暫定利用は認めつつ、過剰な駐車場は次の段階へ向けて適正な用途の施設に転換していく必要があります。また、駐車する車種も自動二輪、原付が多かったり、あるいは荷捌きスペースのニーズが強かったり、さらには新しいモビリティの駐車スペースが必要など、多様なケースが想定できます。そういったことにも対応できるように施策を進めていくことが大切です。

山本 「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」でも、いまおっしゃった内容を議論されていたということでしょうか。

菊池 2022年10月より立ち上げた検



居心地が良く歩きたくなるウォークブルなまちづくりの取り組み推進のため、国土交通省は全国の担当者の参考となるようなウォークブルポータルサイトをオープンしている。トップページでまちが徐々に変遷していくイメージをイラストで表現しているほか、制度や事例集、ガイドライン等のとりまとめ、自治体担当者の声等が紹介されている(国土交通省提供)

<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/>





カブルに関する法律改正もあったことから、検討会でも改めて内容についてご議論をいただき、今年5月、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)」の発出に至りました。検討会の議論は今後も継続して深めていきます。

「ガイドライン」を参考に 地域に応じた駐車場づくりを

討会では、適正配置、転用に向けた仕組みづくり、附置義務制度の在り方、GX/DX、公民の役割分担などについて意見交換を行いました。もともと2018年の「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)」においても、一定程度これらの考え方は示されていますが、それ以来、時間が経過し、ウォー

山本 では続いて、いまお話しがあった「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)」について、狙いなどをおうかがいできますか。

菊池 はい。ご存じのとおり、駐車場施策は量的充足から質的充足へシフトしています。そうすると、駐車場を担当する部局だけでなくまちづくりに関係する部局全体が連携し、さらに公民の連携がより重要となります。第2版ではこれらのいろいろな事例を盛り込んでいます。具

体的には改正都市再生特別措置法に関する駐車場の特例、エリアマネジメントに関わる地域ルール、荷捌き、観光バス、バリアフリー、自動二輪駐車などに関する事例などになります。このガイドラインで、道路交通の円滑化のみならず、まちなかづくりや土地の有効活用等より包括的なまちづくりを見据え駐車場施策の方向性を知ることができますので、公共団体や各駐車場団体、運営事業者の方々には、地域特性、まちづくりの状況を踏まえながらぜひご活用いただければと思います。

山本 私としては、都市における物流の重要性から、荷捌きに関する内容が気になるところです。

菊池 本来、荷捌き施設は建物ごとに設けるのが基本ですが、小さい建物ですとそれが難しいので、近隣に設けて共用することが求められます。しかし、導入事例はまだ少ないため、第2版では参考となる先事例、方策を掲載しています。

また、特に荷捌き需要の多い地区では、荷捌き駐車場の集約整備や動線の確保、運用面など総合的な対策を行うことが必要で、その事例も載せています。

山本 渋谷で行っている地域荷捌き場はその好例ですね。

菊池 ええ。一般的に、荷捌き活動に伴う駐車は、通常車両に比べ駐車時間が短く、目的地までの

まちなかウォーカブルの事例



① 愛媛県松山市の事例。片側3車線あった道路を片側1車線に減らし、歩行空間を拡大するとともに、沿道と統一的なデザイン整備を行うことで、街路空間を「居心地がよく歩きたくなる」ウォーカブルな空間へと再構築。

② 兵庫県姫路市の事例。車道中心だった姫路駅前とそれに続く大手前通りの一部をトランジットモール化するとともに、ゆとりある歩行者空間に再整備。駅を中心とした環状道路等を整備することで、円滑な都市交通は引き続き確保。(いずれも国土交通省提供)

距離も短いため、地域の実情に応じて活用しやすい荷捌きを実現することが重要です。渋谷駅前の商業施設・フクラスやプラザ通りの取り組みは良い事例のひとつだと思います。

山本 運営事業者、関係者の皆さんは、この渋谷の例に加えてほかの好事例も見てください、地域の実情に応じて取り組みを進めていただきたいですね。もうひとつ、国内観光の盛り上がりに伴って需要がますます上昇すると思われる、観光バス

菊池 各地域の地方公共団体や関係者などで協議を行い、観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進める「観光バス受入計画」など総合的な取り組みが肝心だと思っています。大切なのは、観光バス駐車場の整備といったハード面での対応にとどまらず、どう計画し、運営していくかというソフト面の準備です。ガイドラインでは、観光バスに関する先進的な取り組み例を多数掲載しており、日帰り旅行客対象の駐車場確保に向けた取り組みとして、2022年12月、デジタル技術、予約駐車場を活用した米子市の皆生温泉エリア経営実行委員会とakippaの交通混雑の解消を目的とした連携なども掲載しています。

駐車場4団体の貢献に感謝 今後も連携体制を継続

山本 続きまして、昨今の駐車場関連4団体 ―― (一社)全日本駐車協会 / (公社)立体駐車場工業会 / (一社)日本自走式駐車場工業会 / (一社)日本パーキングビジネス協会 ―― それぞれの取り組みについてはどんな感想をお持ちですか。

菊池 すべての団体の皆様には常日頃から大変お世話になっております。先ほどお話しした「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」にも4団体から委員として参画いただき、ご意見をいただいております。団体別にお話ししますと、全日本駐車協会については「PARKING」の発行、多様な研究会開催、駐車場整備の在り方など、多分野の情報発信にご尽力いただいております。立体駐車場工業会については、登録認証機関として機械式駐車装置の安全性に関する審査業務、さらには適切な維持管理指針の解説の発行、JIS規格の改正に向けた対応など、さまざまな安全対策に取り組んでいただいております。日本自走式駐車場工業会は、大臣認定自走式駐車場の普及、付加価値の増進、各種認定の支援を通して駐車場施策全般に対してご支援いただいております。



日本パーキングビジネス協会については、コインパーキングに関する調査研究、各種駐車場施策にご貢献いただいております。4団体いずれも役割は非常に大きく、引き続き連携しながら駐車場施策を進めていければと考えております。

山本 立体駐車場工業会のJIS規格に関しては、かつて菊池さんもお尽力されたことと承知しています。さて、では次に自動運転に話題を移します。今年はレベル4の自動運転車両が認可されるなど、大きな転換点になりそうですが、自動運転時代の都市のあり方について、どのような見解をお持ちでしょうか。

菊池 2017年に「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」を設置し、意見交換を重ねてまいりました。検討の観点は2点で、ひとつは自動運転技術が都市にもたらす影響を抽出、整理すること、もうひとつは、今後の都市交通に関する課題を踏まえた自動運転技術の活用についての検討です。後者については、ニュータウンにおける高齢者の移動の円滑化や、公共交通(バス、BRT等)、端末交通等におけるサービス向上について議論をしてきました。

山本 なるほど。
菊池 今後、自動運転技術が進展、普及することにより地域の課題を解決できる可能性があります。例えば、ニュータウンでは地域の端末交通サービスをどう確保していくかが課題として挙げられます

地域の荷捌き駐車場の集約整備事例

■渋谷中央街・地域荷捌き場

渋谷マークシティ
ウェブの広場
1 貨物用パーキングメーター(3台)
三菱UFJ銀行 渋谷支店
2 ESSA 渋谷フクラス(地下2階7台)
渋谷中央郵便局
渋谷スクエアB
渋谷スクエアA
地域荷捌き用EV
入口 出口
国道246号

地域両側き場利用対象エリア

■渋谷フクラス地下2階 地域荷捌き駐車場
7台分(20分まで無料、以降20分300円)

■プラザ通り 貨物用パーキングメーター
3台分(40分200円)

2020年1月から始まった東京・渋谷中央街の荷捌きルール。「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)」より抜粋。 出典：フクラスHP <https://www.shibuya-fukuras.jp/essa/>

が、この確保のための体制、運営の仕組みを検討していれば、将来の自動運転技術の活用がスムーズになるのではないのでしょうか。また、現在、自動運転の早期実装に向けて具体的な検討をしていくフェーズに移っており、全国で行われているスマートシティの実証実験でも様々な取り組みが行われています。昨年の検討会ではこれらの動きを踏まえ、自動運転バスだけでなく、自動集配送ロボット、自動バレーパーキングの実証実験における課題の把握、検証活用などを行っています。自動運転はいわば、ロボットが空間を認知して動いていく仕組みです。それを道路空間で自動車が行うと自動運転ですし、歩道や建物内で集配ロボットが行うと自動集配送となり、駐車場内部なら自動バレーパーキングとなります。いずれも仕組みは似ていて、サービスとして連続するものなので、共通点を見ながらシームレスにつなげていくことが大切だと考えており、スマートシティや3D都市モデルの検討などと連携しながら進めていければと考えております。

山本 駐車場業界としては自動運転時代に対して、何か準備しておくことはあるのでしょうか。

菊池 今後の自動運転技術の活用状況を見ながらになると思いますが、自動運転ではどこを走行しているのかを把握するための地図情報が必要です。3D都市モデルの整備のためプロジェクトPLATEAUの取組を進めていますが、駐車場の設計データを活用した地図情報の整備を一緒に取り組めたらと思います。

全国に普及したシェアサイクル“成功の要因”は

山本 ここからは自転車に話題を移したいと思います。自転車活用推進法および自転車活用推進計画に関連し、自転車活用やシェアサイクルについて直近の取り組みを教えてください。

菊池 ご指摘のとおり、現在、政府に

よって自転車の利活用の促進が図られており、そのなかでは、駐輪場整備やシェアサイクルの普及も重要な項目に位置付けられています。駐輪場整備で言いますと、2016年に「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）」を公開しています。ここでは、利用者のニーズに応じた整備がポイントで、従来、駅を利用する通勤・通学客の放置自転車対策が主流だったのですが、それに加えて商店街での買い物客、業務ビルの従業員、飲食店のアルバイトにきている学生等、利用特性に応じた駐輪場所の対応の考え方を示し、整備主体、関係者を明確にして駐輪場整備を進めていこうという方向性を打ち出しています。

山本 第2版が出てからかなり時間が経ちましたので、その整備方針は全国に浸透していそうですね。

菊池 はい。いろいろな事例が増えており、いずれもきめ細かい対応がなされていると思います。この第2版においては、現状把握の方法も提示しております。一部の自治体では放置自転車をしている利用者に対して「ここに自転車を放置した後、どこに行き、その間、何分くらい自転車をここに駐めておくのでしょうか？」と

いった、なかなかヒアリングしづらい調査にも果敢に取り組んでいただきまして、そのような事例を載せて放置自転車の実態把握と対策の視点を提示しています。

山本 地道な調査によって駐輪施策がつくられてきたわけですね。自治体の駐輪場関係部署のご担当者様に、改めて敬意を表さなければなりませんね。

菊池 シェアサイクルについては、第1回目の全国シェアサイクル会議を開いたのは2011年です（当時は「全国コミュニティサイクル担当者会議」。2018年度から「全国シェアサイクル会議」に会議名を変更）。それが昨年末で13回目を数えるまでになりました。第1回目のころ、国内では富山のシェアサイクル「アヴィレ」等がありましたが数は少なく、全国的な展開には至っていませんでしたが、2021年度末では、269の都市に本格導入されるまでに至りました。加えて現在も、社会実験中であつたり、導入を検討していたりする都市が多数あり、さらに着実に増えていくことが期待できると思います。

山本 日本でシェアサイクルがここまで普及した背景をどうお考えですか。

菊池 計画段階で「シェアサイクルを何のために導入するのか」という政策的な

シェアサイクルの活用事例——公共交通との連携



富山市（JR富山駅前）



那覇市（県庁北口バス停）



荒川区（町屋駅前）



愛知県名古屋市（オアシス21バスターミナル）

公共交通との連携として、駅・バス停留所近くへのポート設置のほか、駅構内へのサイン設置、統合的な情報提供などが進められている。第13回全国シェアサイクル会議資料から抜粋。

導入目的や役割を整理して臨んだことが、ひとつの要因だったと考えられます。例えば、観光戦略を推進する、公共交通の機能を補完する、まちなかの移動量を増やしてにぎわいを創出することを目指す、などです。この「政策目的・役割を明確にする」ことにより、連携する関係機関も明確になりますので、シェアサイクル会議の第1回目から、一貫して重視してきました。

山本 なるほど。

菊池 さらにもうひとつ、シェアサイクルの拠点となるポート設置が着実に進んでいることも、普及を後押ししています。ポートの設置を進めやすくする施策を展開しており、引き続き適切な場所に設けられるよう、取り組んでまいります。シェアサイクルは生活利便性向上、社会的課題の解決などに寄与するものですが、まだ日本では歴史が浅いため、ノウハウ、専門的知識を有した人材が不足していますので、担当者会議も活用しつつ、積極的に情報提供を進めていこうと考えております。現在、自転車活用推進本部が事務局となって「シェアサイクルの在り方検討委員会」においてもさまざまな議論をしておりますので、こちらの委員会とも連携しながら普及を進めてまいります。

山本 本当にシェアサイクル導入当初に比べると隔世の感がありますね。現在に至るまでは海外資本の大規模なシェアサイクルが参入・撤退するなど紆余曲折もありましたが、全国に普及している現状は非常に喜ばしいです。

菊池 大規模に展開をしていた海外事例に比べると小規模な導入からスタートしたのですが、一方でトラブルは比較的少なく、着実に導入が進んできたのは評



ソフトで分かりやすい語り口で、最新の駐車場・駐輪場施策を教えていただいた。

価してよいと思います。シェアサイクルはひとつの社会インフラですので、無くなってしまえば安定性に欠けます。利用者様には継続して使っていただき、「便利な移動インフラである」としっかり認識していただいていることが、普及を後押ししていると思います。

山本 個人的には東京都心をはじめ各地で展開してきたドコモ・バイクシェアの功績も大きいと思っています。もちろん、各行政区のご担当者様の尽力なくしては語れませんが、当初千代田区、中央区、港区、江東区だったのが、いまでは13区まで拡大していて、都心であの赤いドコモバイクを見ない日はありませんからね。さらに横浜、川崎、仙台、大阪、奈良、広島など全国の主要都市での展開や、そのほかの都市、地域へのシステム提供なども行っています。日本のシェアサイクル普及に尽力した存在といつてよいと思います。さて、では最後の質問です。この7月より新たな車両区分である「特定小型原動機付自転車」が設けられ、新たなモビリティが登場します。特に電動キックボードについてはシェアリングを

中心にさらなる普及も想定され、通行空間や駐車のある方も問われることとなります。この新たなモビリティへの対応についてどのようにお考えでしょうか。

菊池 都市におけるモビリティが多様化しており、その利用環境の整備が重要だと考えています。電動キックボードについては、改正道交法が施行される一方で、従来の原動機付自転車としての扱いが変わるわけではありませんので、現状の原付と同様に、駐輪場あるいは駐車場管理者に適切にご対応いただき、駐車スペースの確保を進めてまいりたいと考えております。

山本 分かりました。パーキング業界各社の対応を見ると、新たに電動キックボード対応のラックを新設するといった動きにまでは至っていないようです。まずは既存のスペースで受け入れ、新たなサイン表示で誘導するといった対応が主流になるかもしれませんね。本日は幅広い話題について、国土交通省の最新の取り組み、今後の展開などをお話いただき、大変収穫の多い時間になりました。ありがとうございました。 **PP**

聞き手：本誌編集長 山本 稔（やまもと みのる）

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする（有）サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

