

まちづくりと密接に連携する 駐車場マネジメントがカギに

山本 稔
本誌編集長

服部 卓也
国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局)

【プロフィール】

服部 卓也(はっとりたくや)

1991年4月 建設省(現・国土交通省)入省 2013年4月 国土交通省都市局街路交通施設課企画専門官 2015年4月 国土交通省都市局街路交通施設課街路事業調整官 2016年7月 千葉市都市局長 2018年7月 千葉市副市長 2020年4月 都市再生機構都市再生部次長 2021年7月 国土交通省都市局都市安全課長 2022年7月 国土交通省都市局街路交通施設課長 2024年7月より現職

2025年に予定されている国内の大きなイベントにおいて、広く注目を集めそうなのは、4月～10月開催予定の「大阪・関西万博」だろう。多様で魅力的なコンテンツが用意されている中、本誌が期待する取り組みは、レベル4の自動運転や走行中給電等の新技術を融合させた約100台のEVバス走行や、地域連携による約200台分もの大規模なシェアサイクルポート設置(いずれも2024年11月時点のリリース)などである。本年4月以降、これらのモビリティ、試みがパーキング業界にどんな影響をもたらすか、注視していきたいところだ。

さて、そんな本年年頭の対談ゲストは、パーキング業界に深く関わる国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局)の服部卓也氏。駐車場や駐輪場を所管する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、2025年に我々が向かうべき方向性を探していきたい。

対談収録：2024年2024年11月22日
聞き手：本誌編集長 山本 稔

ウォークラブルなまちづくりの本質はエリア全体の価値向上

山本 服部さんは、1991年に旧建設省に入省され、その後、全国の各自治体への出向を含め、多様なキャリアをお持ちです。特に印象に残っているお仕事はありますか。

服部 強いて挙げるならふたつありまして、ひとつは2011年に発生した東日本大震災に関連する仕事です。当時私は都市安全課で専門官を務めていて、東日本大震災での防災集団移転促進事業を担当しました。危険な地域から安全な場所に移動をしていただくという仕事で、場所は百数十箇所におよびました。もうひとつは都市安全課の課長時代、2021年に発生した、熱海市伊豆山の土石流災害に関連した仕事です。あの災害を受けて

盛土規制法を担当しました。都市安全課に配属された際、偶然にもふたつの大きな災害に対処した経験は、非常に大きな糧になったと思います。

山本 防災の分野でも大きな仕事をされていたんですね。現在は大臣官房技術審議官として、国土交通省の都市政策・まちづくりの方向性である「ウォークラブルなまちづくり」に取り組まれています。その意義や期待できる成果、現在までの手応えなどについて教えてください。

服部 令和元年、2018年から審議会等を通じた取り組みを行い、翌2年に都市再生特別措置法の改正に至りました。個人的には、2019年来日して講演をされた元NY市交通局長ジャネット・サディク＝カーン氏の話に感銘を受けましたね。

山本 サディク＝カーン氏は2024年5月にも来日され、講演されていましたね。

服部 ええ。おっしゃっていたことは極めて明解で、タイムズスクエアに存在しているのは人が9割、車が1割なのに、実際の空間は車に9割が割かれ、人には1割しか充てられていない。これはおかしいのではないか、ということなんです。人に対して適切に空間を配分すべきだと。

山本 言われてみれば、本当に当然のことですよ。

服部 日本でもウォークラブルなまちづくりは少しずつ進んでいるという手ごたえ

は得ています。ただ、ひとつ強調しておきたいのは「街路空間に車を入れず、歩行者が歩きやすくきれいにすること」がこの施策の目的ではないということです。重要なのは、このようなウォークラブルな空間の実現による、エリア全体の価値向上です。その結果としてエリアに人が集まるようになり、エリアに対する投資が活発化する。これこそが施策の目的だと考えています。

山本 人が滞留できるエリアであることに価値があり、さらなる価値をも生む、と。

服部 街路というのは行政が持つ財産です。まちの魅力を高めるためにこの財産を活用しようということです。

山本 一連の取り組みで気になるのは、駐車場の扱いや評価です。ウォークラブルなエリアからは駐車場が締め出されてしまうのではないかと、という懸念を持つ業界関係者もいます。

服部 おっしゃるとおり、人が集まるエリアの中心部に駐車場がある必要はないのではないかと、と思います。ただし、駐車場がまったく不要かという、もちろんそんなことはありません。人の移動を支える施設として、駐車場はなくてはならない存在です。そのため、人が滞留する中心部に接する外周エリアにフリンジ駐車場を適切に配置するべきだと考えています。人が滞留するエリアの真ん中で

ウォークラブルなまちづくりの先駆者、ジャネット・サディク＝カーン氏



2019年5月に続き、2024年5月に2度目の来日講演を行った元NY市運輸局長のジャネット・サディク＝カーン氏。日本のウォークラブルなまちづくり推進に大きな影響をもたらした。



はなくその周辺に、ということです。

山本 駐車場もまちづくりの観点から意図を持って配置されるべきということです。そう捉えると、むしろ業界としてはまちづくりに積極的に参加するチャンスと捉えるべきかもしれません。

服部 エリアごとに独自の地域ルールを設けるなど、地域に応じた最適なバランスを重視していくことになると思います。

山本 現在、各地で進められているウォークアブルなまちづくりの中で、注目している事例はありますか。

服部 2023年11月、車中心から人中心の道路空間へ再編する取り組みの一環「御堂筋チャレンジ2023」を実施した

大阪の御堂筋は、完成100周年にあたる2037年に、車道を廃止して人中心のフルモール化することを目指しています。また、これも大阪で、なんば駅前でもミナミにふさわしい人中心の歩行者空間へと再生する取り組みが進んでいます。他方、東京ではまだここまでの規模ではありませんが、「大丸有」の協議会が実験を継続している丸の内仲通りなどが代表的な例でしょうか。

山本 先ほどの駐車場の配置の話にも関連しますが、丸の内仲通りには駐車場が表立ってつくられてはいませんね。

服部 駐車場の出入口は仲通りにはなく、交差する道路のほうに意図的に移されています。この取り組みが示しているように、ウォークアブルなまちづくりに駐車場は不要ということではなく、車で来て、適正に配置・集約化された駐車場に駐車し、エリアに滞在して楽しんでもらえるような仕組みづくりが大切です。

対処すべき新たな課題 「マンションの荷捌き」

山本 続いて2024年6月18日、日本パーキングビジネス協会（JPB）本部研修会で服部さんが触れられていた「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」

についてお伺いします。今年度中に見直しを予定しているとのことで、改定の方向性を何点が挙げられていました。

服部 改定のポイントは駐車場マネジメントですね。かつての「ないものはつくる」という時代を経て、ある程度揃ってきた今は、供給過剰ならば別の用途に使えないかといった視点も含め、駐車場をどうマネジメントしていくかが大切だと考えています。

山本 駐車場マネジメントという視点では、人が集まるエリアやそのエリアに近接する時間貸し駐車場にバリアフリー駐車マスを設けることも、ひとつの要素になると思っています。ダイバーシティの考えに合致し、駐車場の社会的価値をより高めることにつながるのではないかと思います。

服部 時間貸し駐車場の価値でいうと、私は「タイムシェア」に関心があります。ひとつの時間貸し駐車場でも混む時間帯と空く時間帯は分かれるはずで、空いている時間帯は荷捌きスペースに転用するなどの打ち手が考えられます。既に一部で先行事例もあるようですが、もっと普及してしかるべき駐車場マネジメントの手法ではないかと思います。

山本 そうですね。リアルタイムでの満空情報の把握や曜日や時間帯ごとの利用状況の分析、AIを活用した入庫予測

////////// エリア価値向上が期待できるまちづくり事例 //////////



①御堂筋のフルモール化後の完成予想CG。路線延長約4.2km、再整備区間約3.0km ②人中心の空間に再編されたなんば駅周辺の完成予想CG。2018年には「なんば広場マネジメント法人設立準備委員会」を設立し、社会実験等の実施を検討しながらエリアマネジメントの実現を目指す。（出典：ウォークアブルポータルサイト）

などは実際に活用が広がっています。それらを用いれば、時間帯によって用途や料金体系をフレキシブルに変えることは難しくないと考えます。

服部 それが発行のプラスになることも期待できますし、前向きに取り組んでいただいてもよいのではないのでしょうか。これだけの数の整備が進んだ駐車場をどのように活用していくのかは、今後の最大の関心事になると考えます。

山本 では、駐車場関係4団体(全日本駐車協会/立体駐車場工業会/日本自走式駐車場工業会/日本パーキングビジネス協会)の最近の活動に関しては、どのように捉えていますか

服部 ご承知のとおり、我々が駐車場法に基づき執り行っている駐車場行政について、4団体の皆様に協力をいただいています。常々、積極的に皆様に応援していきたいと考えていますし、我々の考えももっとしっかりと伝えていかないと感じています。いずれにせよ駐車場行政を進める上で不可欠な存在ですので、我々の施策に理解をいただきつつ、手を携えていければと考えております。

山本 ありがとうございます。ところで現在、荷捌き駐車に関する問題が大規模マンション周辺で顕在化しているようですね。宅配便のドライバーが多くの住戸に荷物を配達するため、長時間にわたっ

てマンション前にトラックを駐車せざるを得ず、結果、渋滞の要因になっていると聞きました。

服部 確かに駐車場に関する検討会でもその問題は提起されています。宅配ドライバーが荷物を宅配ボックスに納め、そこで手が離せれば駐車時間は短縮できますが、住人の在宅時は原則的に住戸まで直接届けるため、どうしても時間がかかります。マンションではありませんが、かつて東京都渋谷区の渋谷中央街や東京都武蔵野市の吉祥寺駅前の商店街で、荷捌き駐車時間を短縮するための実証実験が行われました。宅配ドライバーは共同荷受け施設に荷物をまとめておき、その後は別業者が各店舗やオフィスなどに荷物を配達するという試みです。

山本 共同荷受け施設から荷物を運ぶ業者のコストはどうなるのですか。

服部 原則、宅配業者が負担します。新たな費用がかかりますが、それでも一箇所に停滞せず、さまざまな地域に荷物を運べるので捌ける荷物の量が増え、運送効率はかなり向上したそうです。

山本 コストや人手の課題をクリアするのは難しいかもしれませんが、先ほど服部さんがおっしゃった駐車場のタイムシェアに並ぶ、荷捌き問題のひとつのソリューションになるかもしれませんね。

服部 おっしゃるとおりです。



シェアサイクルの収益化を実現するために必要な取り組みは

山本 次に、自転車についてお聞かせください。まずはシェアサイクルです。先日開催された「第15回 全国シェアサイクル会議」(2024年10月28日)において、2024年3月末の速報値として本格導入都市数348、社会実験59、合計407都市に達していると発表がありましたね。

服部 特にここ数年は増加が加速している印象で、地方出張に行ってもシェアサイクルを見ないほうが珍しいくらいです。移動手段の選択肢が増え、自分で選

集約・フリンジ駐車場のイメージ

【参考】集約・フリンジ駐車場のイメージ 国土交通省

- 駐車場の配置について、街路やエリアの性格を踏まえ、歩行者中心の街路やエリアへの立地の抑制、広域的な移動を担う幹線道路沿線への集約・移転をすることで、区域内への自動車流入の抑制、自動車と歩行者の動線の分離等により、安全・快適で歩きやすいまちを形成することが可能。
- また、駐車場を集約することにより、出入口の削減による道路交通の円滑化や、需要のピークが異なる目的施設を集約することによる飽和量の抑制、既存駐車施設の有効活用等が期待される。
- これまでは、**前置義務駐車場**について、都再法やエコマチ法等の特例、条例による隔地等の対応により集約化を推進してきているところ、**前置義務駐車場**に限らず、**小規模平面駐車場**が抱えている駐車需要も含めて、**フリンジ駐車場**への集約化を図っていくことが望ましいのではないかと。

■ 駐車場のフリンジへの集約のイメージ(ワークパル特例の場合)

■ 集約による必要台数削減のイメージ

【参考】パーク&ライド、フリンジパークのイメージ (福岡市アレステラス)

【参考】集約駐車施設の配置検討事例(山口県駐車場整備計画)

フリンジ化によって、区域内への自動車流入の抑制、車歩分離等を図り、歩きやすいまちに。また、集約によって、出入口の削減による道路交通の円滑化や既存駐車施設の有効活用等が期待できる。

駐車場に付加することが望ましい機能

駐車場に付加することが望ましい機能について②(イメージ) 国土交通省

	中心市街地の駐車場	集約・フリンジ駐車場	パーク&ライド駐車場
特徴	目的地への近接が必要な駐車需要への対応(短時間中心)	歩行者安全・まちなか回遊促進等の観点で利用を誘導(一定時間駐車)	公共交通との乗継利用を誘導(長時間駐車)
特に必要な機能(例)	乗務員専用利用駐車場(コワーキング)	周辺案内・休憩施設(案内所)	電停からの入居(エレベーター)
共通して求められる機能(例)	緑地(緑化スペース)	シニアECサイトの整備(高齢者対応)	自転車専用スペース(駐輪場)

「中心市街地」「集約・フリンジ」「パーク&ライド」と駐車場の種別に望ましい付加機能を紹介(提供: いずれも国土交通省)

べる状況は歓迎すべきことと受け止めています。ただ、今は多くの都市が新規開業のフェーズにあると思いますが、いずれは頭打ちというか、供給が過剰になることも考えられます。そうした状況を踏まえて、運営業者の垣根を超えてポートを共通利用する方向性を今から探っておいてもいいかもしれません。ユーザー側の利便性も向上するでしょうし。

山本 そうですね。2024年7月にドコモ・バイクシェアとOpenStreetが一部のポートを共同利用することで合意し、業務提携するとの発表がありました。このような動きがもっと拡大していけば、と思います。現時点の課題は、収益化の強化でしょうか。自治体からの補助金ありきという時代ではなくなりつつあるようですし……。

服部 例えばシェアサイクルユーザーの行動範囲や目的地、トータルの利用時間などのデータ提供を行うなど、自治体側にとっても魅力を感じるような条件を提示すれば、自治体としてもサポートをしやすいかもかもしれません。

山本 実際の運営コストの面ではやはり電動アシスト自転車のバッテリー交換や自転車の再配置の費用がネックだと思うのですが、そのソリューションとなりそうな新しい技術も登場しつつあるようです。2024年には、走行中にモーターが発電・充電し、航続距離がかなり延びる自転車が登場したといったニュースも

ありました。そうした技術の進化がシェアサイクルの収益化の一助になればよいと思います。では、続いてサイクルツーリズムについてもお聞かせください。ナショナルサイクルルート認定を目指す各地の取り組みや、シェアサイクルを活用した観光振興が各地で行われています。

服部 「しまなみ海道」は本当に素晴らしいルートだと思います。日本ならではの風景や雰囲気を自転車で楽しむことができ、日本人はもちろん、インバウンドの方々にとっても魅力的ですね。ほかの地域でも、自転車は観光地巡りの際に効率的に移動できるという実用的メリットもあり、十分、観光振興に資すると考えています。

山本 2023年7月に施行された改正道路交通法で登場した、特定小型原動機付自転車が急速に普及しています。こちらにはどんな印象を持たれていますか。

服部 普及が加速している要因は、ヘルメットの着用が努力義務であり、着用しなくても乗れる手軽さにもありそうです。

山本 そうですね。ただ、電動キックボードは車輪径が小さく、ともすると走行時に不安定になる場合もあるようです。ともあれ、新しいモビリティが登場し、それが移動の新たな選択肢になっていることは歓迎すべきです。交通ルールの啓発を推進して、安全な移動手段として定着していくことを望みたいです。

服部 そのとおりですね。

道路を「空間」と捉えていた 大正8年制定「街路構造令」

山本 先に触れたJPB研修会等で、服部さんは現代の道路空間の在り方にも密接に関係する「街路構造令」についてお話しをされていました。非常に興味深い内容でしたので、この機会にもう少しお聞きしてもいいでしょうか。同法が制定されたのは大正8年（1919年）で、100年以上も前のかなり古い法律ということですが、どのような経緯でこの法律に興味を持たれたのでしょうか。

服部 平成3年に旧建設省入省後、奈良県庁に出向し、その後、街路課に異動したんです。その時、課名にある「街路」とはそもそも何なのか？ と思い立って調べたところ、かつて、街路構造令という法律があったことを知ったんです。大正8年に制定された旧道路法に伴い旧道路構造令が定められ、そこで街路構造令を設けることとされたのです。

山本 研修会では、街路構造令は歩車道の区分や歩道の幅員、広場や植樹帯などを規定した法律であった、というお話をされていました。

服部 そうです。街路の機能を説明する際に「リンク&プレイス」という言葉を使うことがあります。「リンク」は「繋ぐ」、つまり「移動」を意味し、「プレイス」は「滞在、空間」を指します。大正8年当時の道路構造令で定められた国道の幅員はわずか7mほどでした。単純に車両を通すためだけの幅ですね。一方、街路構造令の中で最も高い規格の幅員は44mもあったんです。街路構造令には「リンク」は当然として、「プレイス」という考え方がしっかり込められていたのだと思います。

山本 当時、日本国内を走る車は……。

服部 まだ7,000台にも満たなかった時代です。道路構造令の「国道幅員7m」が車両……実際は馬車や荷車が多かったのでしょうか、それらを通すことだけを考え



用意した多数の質問に対し、分かりやすい例を交えながら簡潔に答えていただいた。密度の高い対談となった。

ていたのに対し、「プレイス」を意識した法律が同じ時代に設けられていたというのは驚きです。街路構造令には歩道の幅員や広場の規定もあり、空間としての定義がしっかりとなされていたということです。しかしながら、昭和38年に今の道路法が成立した際、道路構造令だけが残り、街路構造令は廃止されました。

山本 街路構造令の現存例として名古屋の若宮大路、久屋大通り、広島市の平和通りなどを挙げられていましたね。

服部 それらに加えて、先ほどお話した御堂筋や、仙台の定禅寺通りなどもあります。今見て「良い道路だな」と思えるのは、ほとんど街路構造令に基づいてつくられた道路ですね。

山本 対して、首都東京にはそうした道路は残念ながらほとんど見当たりません。

服部 コスト的な問題もあると思いますが、東京は震災復興の際、道路を空間として捉える考え方があまりなく、車を通すことを優先した経緯があります。虎ノ門付近から築地に抜ける環状2号線は街路構造令の考え方に近い広い道路ですが、当初は幅100mとして設計されたので、今よりもっと開放的な空間になるはずでした。昭和通りや銀座の中央通りなども、街路構造令に即した規格だったのかもしれませんが、東京都内では広い道路の数は少ないですね。海外で広々とした道路空間を見ると羨ましく感じます。かつてペルーのリマ首都圏でBRT (Bus Rapid Transit : バス高速輸送システム) が導入された際、その通行帯は既存の道路空間を削ることで、比較的容易に創出することができたと聞きました。

////////// エリア価値向上に寄与する宇都宮ライトレール //////////



宇都宮ライトレール。県庁、東武宇都宮駅などがある駅西側への延伸は2030年代前半の開業を目指している。2024年12月6日には、福田富一栃木県知事が東武鉄道との接続案に言及した。(提供：宇都宮市)

エリア価値向上に大きく寄与
宇都宮LRTは
「シビックプライド」に

山本 「BRT」と聞いて思い出したのですが、宇都宮のLRT「宇都宮ライトレール」は近年の日本の新交通の中ではかなりの成功事例ですね。

服部 そのとおりです。元々宇都宮には軌道系の公共交通はなく、まったく素地のない所からスタートした点が特に評価できます。開業から半年が経過した2024年2月末の時点で、当初予測の1.2倍の利用があったそうで、平日は約13,000人/日、土日祝は約10,000人/日と堅調に推移しています。宇都宮市民の「シビックプライド」のような存在になっているのかもしれませんが。波及効果も出ているそうで、沿線の住宅地の販売実績や、ショッピングモールの集客数も上がっているそうです。

山本 「ウォークアブルな空間はエリア価値を向上させる」という指摘がありまし

たが、宇都宮ライトレールもエリアの価値を高めていますね。

服部 そうですね。また、三重県の四日市でも同様の事例があります。現在、近鉄四日市駅周辺とJR四日市駅周辺を結ぶ中央通りを、歩行者中心の空間につくり変える「中央通り再編事業」という整備が進んでいるんですね。これに呼応して沿道ではマンションやオフィス、ホテルの開発が進んでいるそうです。四日市でそうした再開発ができるのは、あの都市も震災復興で幅員の広い道路をつくったという歴史的経緯があり、空間があったからこそです。

山本 地方創生に直結するプロジェクトで、今後さらに注目を集めそうですね。翻って、東京のような物理的なスペースが不足している都市では、エリア価値の向上のためにはウォークアブルなまちづくりが大きなカギを握るのだと改めて感じました。本日は幅広いお話をうかがうことができ、とても勉強になりました。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 みのもる)

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工芸学部卒業。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

