

# 基礎研 レター

## 駐車場とまちの未来

自動運転の時代に駐車場は社会に必要なインフラとなり得るか？

社会研究部 都市政策シニアリサーチャー 塩澤 誠一郎  
(03)3512-1814 shiozawa@nli-research.co.jp

### 1——完全自動運転の普及に伴う課題

完全自動運転が普及すると、人々はクルマを保有する必要性がなくなるため、個人の駐車場は必要なくなる。マンションやオフィスの機械式駐車場も、スーパーマーケットの自走式駐車場も不要になる。自動運転車は、需要に応じて待機したり、車両を整備したりする「自動運転ドック」と言うべき場所から出発し、利用者を乗せて移動して、目的地で降ろしたら、次の利用者のもとに移動していく。完全自動運転による移動サービスを使えば、誰もしが駐車場の有無を気にすることなく、必要なときに必要な場所に行くことができる。

このような社会の到来を前提にすると、今更、駐車場を議論するのは無駄と思うかもしれない。しかし、不要になる駐車場をどうするのかということと合わせて、自動運転ドックの導入を視野にいれたときに、今から、駐車場をどのように整備していくかということが、現実的にまちづくりの課題となってくる。

### 2——需要を超えて整備される駐車場

不要になる駐車場をどうするのかという点で言えば、実は既に考えなければならない状況を迎えている。

国土交通省の調べでは、過去約20年間で全国の駐車場台数は約2.6倍に増加した。その一方で自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている<sup>1</sup>。東京の区部に限れば、過去10年間で駐車場台数は約1.3

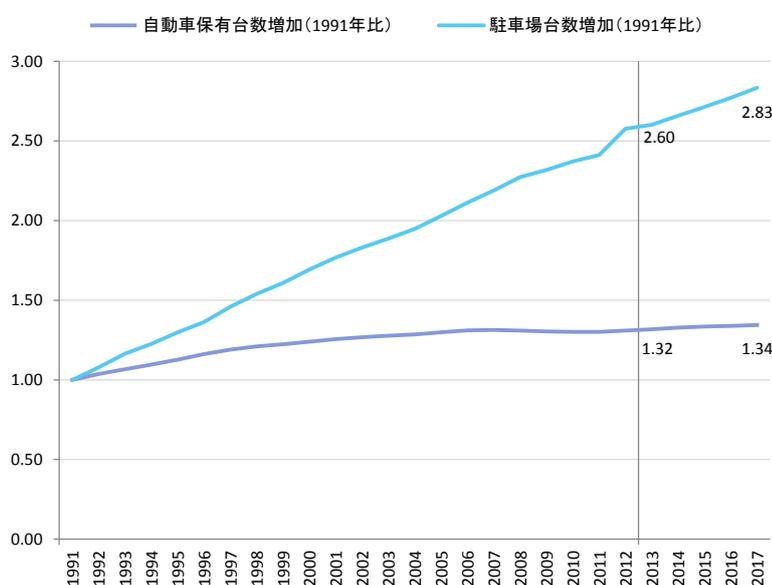
<sup>1</sup> 1991～2013年の23年間の経過。直近では図表1のとおり、駐車場台数2.8倍、自動車保有台数1.3倍とさらに広がっている。

倍の増加であるが、自動車保有台数は0.9倍と、むしろ減少している<sup>2</sup>。

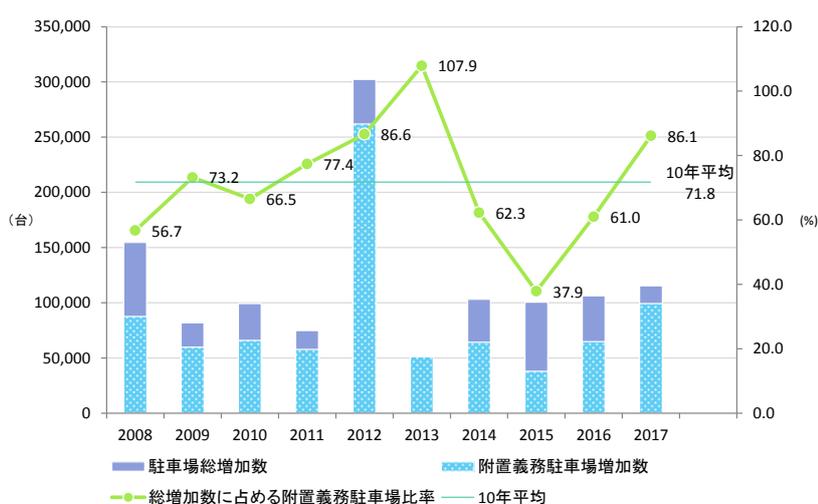
駐車場台数増加の主な要因は、附置義務である。商業地など駐車場需要が見込まれる地域において、一定規模以上の建築物に対し、敷地内に必要台数の設置を義務づけるもので、自治体が駐車場法に基づき条例で定める。年間の駐車場増加数に占める附置義務駐車場の割合は、直近10年間の平均が約72%となっており、大都市部では、建物にビルトインされた機械式駐車場が主になる。つまり、実際の駐車場需要以上に、建築需要に応じて駐車場が増えてきた可能性があるということだ。

戦後モータリゼーションの進展によって、駐車場も社会を支える施設として必要とされたが、公共による整備では需要に追いつかず、民間の建築行為の中での整備に多くをゆだねてきた。しかし、現在ではそれによって自動車保有台数の伸びを上回る勢いで駐車場が整備されている。(以上図表1、2参照)

図表1 自動車保有台数、駐車場台数の推移（1991年を1にしたときの指数）



図表2 附置義務駐車場増加数の推移



(資料) 図表1.2とも「平成30年度版自動車駐車場年報」国土交通省

2 「駐車施策の最近の動向」国土交通省都市局街路交通施設課平成30年2月2日より。2006～2016年の推移。

### 3— 駐車が散在することの弊害

附置義務駐車場には他の面でも課題がある。建物単位で設置する附置義務駐車場は、エリア内のあちこちに駐車場の出入り口をつくり出す。それによって店舗が並ぶ街並みを分断し、自動車が入り出す度に歩行者の通行を阻害する。まちの賑わい創出にとって悪影響を及ぼしている。

一方、地方都市では、中心市街地であっても平場の駐車場を目にすることが多い。建物を除却した後の暫定利用として駐車場にするが、相対的に建物需要が低いことから暫定といっても長期になることがしばしばある。平場の駐車場は低コスト、低リスクで運営できるため、土地所有者にとっては手っ取り早い方法だ。

しかし、中心市街地全体の活性化という点で見ると弊害が大きい。虫食的に発生した空き地を駐車場にすることから、この場合もエリア内に駐車場が散在することになり、さらにそこにパラパラとクルマが置かれている状態になって、まちの魅力を低下させる大きな要因になる。

### 4— 駐車場の集約化を通じたまちづくり

これらの状況を考えると、駐車場の集約化が重要となる。駐車場を建築単位、敷地単位で設けるのではなく、エリア内の一部に集約し、共同利用することができれば、このような弊害は解消できる。そのためには、エリア内関係者の共通理解のもとに、まちづくりの一環として進めなければならない。

集約化する場所は、エリアの縁辺部がよいだろう。そこまでクルマで来て、そこからは徒歩でまちを楽しむ。そこには歩行を阻害するクルマの出入りは無く、平場の駐車場だった場所は、定期的にマルシェが催されるなど、賑わいを創出する場所として活用される。不要になった駐車場は、物資の備蓄など他の用途に利用されるようになる。

また、集約化する駐車場は、そこに物理的に存在する以上、単なる駐車場ではなく、まちの付加価値向上に貢献することが期待される。例えば、防災性を高めたり、景観やアメニティを向上させたり、低炭素化に寄与したりといったことである。

つまり、建物に付随した設備としての駐車場や暫定利用としての駐車場から、今日的な、社会に必要なインフラとしての駐車場が求められているのである。

さらに、将来の自動運転社会においては、冒頭で説明したように自動運転ドックが必要になる。自動運転ドックは、移動サービスを提供するエリアの需要に応じた量の自動運転車が待機できればよい。それ以上のスペースはいらない。この点で、集約化した駐車場と求められる機能は一致する。

したがって、今から、駐車場の集約化に取り組みれば、いずれその駐車場が自動運転ドックに代替することも十分考えられる。そこまで視野に入れて駐車場の集約化に取り組みれば、完全自動運転が普及した社会にあっても、必要とされるインフラとしての存在意義を示していくことができるのではないかと思うのである。