

駐車場対策シンポジウム

日 時：平成 20 年 9 月 24 日（水）14 時～16 時 30 分

場 所：兵庫県中央労働センター大ホール

プログラム：

1．駐車場整備計画ガイドプランについて

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課係長 一宮 大祐

2．基調講演

「情報インフラとしての共通ポイントカードの可能性について」

(株)社会システム総合研究所代表取締役 西田 純二 氏

3．パネルディスカッション

「神戸旧居留地における駐車・駐輪対策」

パネリスト：旧居留地連絡協議会都心づくり委員会委員長 車 和久 氏
旧居留地連絡協議会都心づくり委員会理事 佐藤 誠治 氏
(株)社会システム総合研究所代表取締役 西田 純二 氏

コーディネーター：神戸国際大学教授 土井 勉 氏

内 容：

1．駐車場整備計画ガイドプランについて

一 宮： 駐車場整備計画ガイドプラン（以下「ガイドプラン」）の着想段階にあった二年前を思い出しながら、策定の背景をまず説明したい。

駐車場法に基づく駐車場条例は、県下では神戸市をはじめ 8 市において制定されており、各市の駐車場条例に規定されている附置義務基準（床面積と駐車場設置台数の関係）を見ると、それぞれ若干の違いはあるものの、基本的には国の技術的助言「標準駐車場条例」に沿って基準が定められている。

本来は駅からの距離などに応じた交通特性や建物用途に応じて配慮がなされるべきであるが、細かく配慮されず、画一的な基準になっていること。標準駐車場条例が平成 16 年に改正された際に、ローカルルールや隔地駐車場等が推奨されたが、本格的な実践例がないこと。しかしながら、“歩きやすく人が集まる空間づくり”を進め、中心市街地を活性化させるためには量の確保だけでは不十分であり、エリアを指定して駐車場整備を制限する制度（欧州の都市で導入が見られる逆附置義務制度）を導入するとともに駐車場設置の代替として賦課金を徴収する仕組みを構築することにより、フリンジ駐車場の整備や公共交通の利便性向上を図るといような総合的な対策にしていく必要があるのではないかと。以上のような課題意識が背景となりガイドプランを策定することになった。

ガイドプランの策定に当たっては、建物用途によって駐車需要のピークとオフピークが異なるので、地区単位では量的に充足しているのではないかと。量的な充足が証明できれば、全体としては附置義務基準を緩和し、緩和によるメリットを公共交通の利便性向上などの施策へ還元してもらうことが可能となるのではないかと。こうした仮説に沿って準備を進めた。

実態調査の結果を踏まえ委員会で導かれたコンセプトが、「施設単位から地域で考える総合的な駐車場対策を目指して」であり、ガイドプランのサブタイトルになっている。ガイドプランの提案のうち柱となるのが「地域ルール」である。地域の関係者と行政により構成される策定協議会を設立し、駐車施策の具体化を図っていただく。地域の合意に基づく駐車施策を駐車場整備計画の中に明記し法的な位置づけを行うことにより、駐車場条例の一般基準を適用せず、駐車場附置義務基準を包括的かつ弾力的に運用しようというのが「地域ルール」である。

駐車・駐輪対策は課題を共有しやすいテーマ。これを切り口として、社会実験なども絡めながら、個々（施設単位）の最適から全体としての調和を図る総合的な面の政策を進めることにより、既存の駐車・駐輪施設の効率化を進め立地コストを縮減、回遊空間の創出・景観形成等により中心市街地を活性化、公共交通と自動車交通のバランス確保、につなげていけるのではないかと考えている。

2. 基調講演

西田氏： 現地写真の紹介。9月20日土曜日の旧居留地だが、パーキングメーターに整然と止められており、一見きれいな街並みに感じられるが、神戸の都心であるのに歩行者の数が少ない。商業施設の駐車場へ入庫する車で渋滞も発生している。まちなみがきれいなエリアでも放置自転車があり、景観を阻害している。一方で、三宮の駅前や南京町、元町商店街など地域によっては人通りが多く、活気に溢れている。回遊性が乏しいことが問題となっている。

駐車場対策は本来、路上に車両が溢れないようにということでスタートしているが、駐車場施策に対する社会的要請は多様化してきている。公共交通と駐車場の関係を私なりに整理すると、駅前の鉄道利用主体の施設などでも駐車場を作らなければならない、施設ごとに駐車場を作らなければならない、駐車場利用者のみ買い物金額に応じた割引サービスがあり、公共交通利用者には無いといった問題がある。

そのような問題を解決するため、「駐車場整備計画ガイドプラン」では、施設単位から地区単位で駐車場を確保するという施策を打ち出している。しかしながら、公共交通利用者にとっては、何ら意味のないものであるため、公共交通利用者にも還元できるような施策も提案している。さらには、複数の駅前地区、例えば加古川と三宮でポイントを運用することで、自由目的でのP & Rが実現することとなる。このようなことから、都市計画の事業手法として駐車場対策が有効になるのではと考えている。

（具体例の紹介）

最後に「にぎわいのある街」への駐車・駐輪対策として、

- ・ 地域の駐車場の共通利用
- ・ 公共交通利用券の発行
- ・ カードによるポイントシステムの導入
- ・ 他の駅前地区との共同化
- ・ 駐輪場の整備、レンタサイクル事業の検討

など、社会実験などをとおして取り組みを始めていくことが重要と考えている。

3. パネルディスカッション

司 会：（パネリスト、コーディネーターの紹介）

土井氏： シンポジウムの参加者を50人ぐらいと予想していたが、100人を超える参加者があると聞き、駐車・駐輪に加えて、まちづくりに皆さんの関心があるのだろうと感じた。

これまで駐車場の問題は、道路・車中心社会の中のおまけのようなものであった。都心の駐車場と郊外のショッピングセンターの駐車場は、自動車交通の円滑化という機能は同じだが、都市全体で考えると役割が全く異なる。郊外の駐車場はお客様の利便性向上ということで目的が単一化されているが、都心の駐車場は必ずしもそうとはいえない。今回の「駐車場整備計画ガイドプラン」は一步踏み込み、まちとして駐車場をどのように考えていくのかということに力点が置かれている。

違法駐輪はマナーの問題と思われがちだが、阪急岡本駅やJR摂津本山駅など駐輪があまり見られない地区もあり、マナーだけの問題とは考えにくい。西田氏から提案があったが、成功している地区からのヒントがあるかもしれない。そういったことを皆さんと議論していきたい。

まずは兵庫県より、旧居留地の駐輪状況を調査いただいたようなので、その報告からお願いしたい。

事務局：（旧居留地の駐輪状況について説明）

土井氏： ご紹介のデータを踏まえて議論を進めていきたい。

まずはお手元のパンフレットで壇上の4人の関係からご説明させていただく。「個々の悩みを地域で解決」とある悩みを持っておられるのが車さんと佐藤さんである。その悩みに対して西田さんと私がアドバイスするという構図で進めていきたい。

パネリストからお話をいただいたのちに、フロアーの皆様からもご意見、ご質問を賜りたいと考えている。最大の狙いの「地域の駐車場へ」の基本的な考え方は、点の対策から面の対策、まちづくりの政策として位置づけていこうということである。いかにして賑わいのあるまちをつくっていくかということと一緒に考えていきたいと思う。

私の問題意識をもう一つ言うと、神戸の都心はこれから頑張らないといけない状況を迎える。郊外のショッピングセンターに対して、2011年問題と言われる大阪の百貨店が新規出店・増床することに対してである。神戸の中心市街地のまちの魅力を高めていかなければならない。駐車・駐輪の問題は大きなファクターではないかということで、議論を進めていきたいと考えている。

それでは、車さん、佐藤さんから旧居留地のお話をいただきたい。

車 氏： 2011 年問題と土井先生から話題提供があったが、旧居留地では大阪からお客様を引っ張ることについて、すでに検討を始めている。それとともに、ビルに入居する事務所の誘致についても悩んでいる。一つ一つ問題を解決しているが、最近特に重要な問題は駐輪である。旧居留地協議会では、2ヶ月に1回まちの清掃活動を行っているが、その際に不法駐輪台数を数えている。居留地全体で自転車は510~520台、バイクは200台程度ある。ここ3年はほとんど数字が変わらない。事務所に勤務の方がそのうち7割ぐらいを占めると考えている。このシンポジウムで何か解決の術が見つければと考えている。

今年の秋から明石町筋の車線数を減じて、歩道を拡幅することとなる。そこに駐輪されると何のために広くしたのかわからないという状況になるため、明石町筋をゆったり歩けるような立派な道にしたいと考えている。

佐藤氏： 都心づくり委員のメンバーとして、大丸神戸店の周辺開発について、皆様に好かれるまちづくりを目指して活動している。車さんの方から旧居留地の駐車・駐輪問題として話があったが、もう少し絞って大丸の駐車・駐輪問題についてお話をさせていただく。

駐車場は、先ほど西田さんよりご紹介があったとおり、土日、祝祭日の状況と平日の状況は全く異なる。平日の駐車状況は、1,500台、2.5回転程度である。休日は、2,000台、3.3回転程度であり、駐車待ち車両が国道2号の関電ビルのあたりまで連なっている。解決策として、契約駐車場もあるが、コストバランスが悪い。休日の混雑緩和と平日の空きスペースの活用という2つの問題を抱えている。

駐輪については、居留地の中でも大丸の周りが多いのは周知の事実である。旧居留地の魅力はまちなみや景観であり、不法駐輪によって景観が阻害されるというのは大きな問題である。駐輪が増えてきているというのが悩ましい問題である。なぜ増えているのか当社のマーケティングの方で分析しているが、三宮・元町周辺の高層マンションの増加、電動機付き自転車などに代表される自転車性能の向上により、使いやすくユーザーが増えたことなどが要因としてあげられる。大丸前の歩道への駐輪により、通りにくい、衣服が破れたなどの苦情を数多くいただく。

土井氏： お二人からご紹介いただいた内容を踏まえて、西田さんの方からご意見を伺いたい。

西田氏： 私が見た以上に深い問題があるのだろうと感じた。冒頭に土井先生から2011年問題という話があったが、大変大きな問題である。これまでまちづくりを考えていく上で、駐車・駐輪は邪魔な存在であり、これ以上まちなかに駐車・駐輪を増やしたくないと考えていた。多くの都市が衰退していく中で、いかに来街者を増やしていくかということも重要になってきている。来街者を増やす、駐車・駐輪という2つの問題を同時に解決していかなければならない。

駐輪問題の背景にあるのは、都心居住が進んでいることがあげられる。神戸でも震災後、高層住宅が増え、都心から2~3kmの範囲での住宅供給が増えた。自転車が便利な距離であり、あらかじめ手を打っておかなければならない。大阪へ行かずに神戸で買い物を楽しんでもらう仕掛けが必要である。

それから、郊外からも利便性を感じて来ていただく仕掛けが必要である。自動車での来

街者の利便性向上は、ピーク時間の違う複数の駐車場がエリアで補い合えば実質的な容量は増える。来街者の滞留時間が長くなり、消費行動も誘発できる。滞留時間を増やすには、駐車場だけでなく居心地のいいまちを目指す必要がある。梅田を自転車で走る環境が整うのはもう少し時間がかかるであろう。排除の対象であった自動車・自転車での来街者を増やし、その環境を整えていくのがいいのではないか。

土井氏： 神戸はこれまでエコモーションとかエコショッピングなどいろいろな試みを実施してきた伝統・経験がある。車で来るお客さんが必ずしもいいお客さんではないということで、こうした取り組みがされたものとする。実際、大丸の駐車場に2時間停めていても、実は大丸の店内だけではなく、他所へ行っているということもあると聞く。それから、西田さんが言われたように来街者、滞留時間を増やす施策を行うことは重要である。

車 氏： 大丸の駐車場が一杯でも、当社が経営する駐車場がガラガラということがある。旧居留地内でも平日は一杯で休日が開いている駐車場もある。旧居留地のビル所有者は、休日の混雑時にいない場合が多く駐車場問題にあまり関心がない。磯上の駐車場に駐車して、自転車で旧居留地へ来ていただくというようなことになればおもしろいのではないか。居心地のいいまちを旧居留地も目指している。

土井氏： 実験的にでも、休日の駐車対策について融通をつけあうことができるかもしれない。居心地のいいまちづくりを考えると、道路に面したところに建物ごとに駐車場の入り口をつくらざるを得ない現状の対応ではなく、集約化することが重要なことではないか。

事務局から紹介いただいた駐輪の実態では、買い物だけでなく長時間の割合が多いとのこと。これをうまく捌くためのマネジメントの案など何かご意見があればいただきたい。

西田氏： パリではレンタサイクルを大々的に導入し、話題になっている。日本でもレンタサイクルを鉄道事業者が中心となって始めているところがある。自転車は目的地のすぐ近くに駐輪施設がないと不法駐輪されることとなり、駐輪施設の確保が大きな問題になってくる。しかし、都市部のレンタサイクルの本来の狙いは土地の効率性が高まるということである。都市部でレンタサイクルを行うことで、通勤・通学客と買い物客などが自転車を共同利用することができ、駐輪スペースが減少するという効果が期待できる。効率がいいため、都市部のレンタサイクルはビジネスになる。神戸で実施してもおもしろいのではないか。放置自転車が減り、不要な自動車がなくなるのではないか。

土井氏： まちの質を高めるために、駐輪対策はとても重要である。明石町筋の歩道を拡幅して、乱雑に駐輪されると意味がない。不要な自転車を無料の施設に放置するという問題もあり、コントロールされた施設をどこに、どのように作っていくかが重要となる。現状では自動車を抑制して自転車優先とするのは制度的に難しいので、駐車場の駐車スペースの一部を駐輪施設にしていくことを実験的にやってみると、効果を見ながら施策展開ができるのではないか。神戸でやっているという情報発信を行うことで、大きなインパクトを与えることができる。

車 氏： 磯上公園の南に一日500円の駐車場があり、そこから車に積んできた自転車に乗り換えて旧居留地周辺に来られている方もいる。レンタサイクルが効果的かもしれない。フラワーロードを挟んでとなるが、駐車容量に余裕がある磯上から、休日不足気味の旧居留地ま

でのエリアで一体的に対策できないか考えていきたい。

土井氏： 旧居留地だけではなくて、三宮、元町、南京町なども含めてレンタサイクルを実施することで、放置自転車がなくなり、人々の回遊性が高まり、滞留時間が長くなり、結果として消費金額も増えるのではないかと。「ちょいのりバス」の社会実験を行ったが、「ちょいのり自転車」も有効ではないか。みんながWin-Winになるような仕組みができれば素晴らしい。

西田氏： 自転車は安いので、駐車場の一角でレンタルされているところもある。市街地から遠い安価な駐車場に停めて自転車で通勤するというスタイルは、神戸だけではなく大阪市でもみられる。神戸市内でも荒田公園の駐車場で無料自転車の貸し出されており、いくつかのところで取り組みが始まっている。電動アシスト自転車の話題が出ていたが、8%ぐらいの勾配でも平気で上れる。神戸市内のほとんどの道路が上れることになる。坂の多い神戸で避けなければならない交通手段ではなく、前向きに取り組むとおもしろい交通手段になったのではないかと。

土井氏： 残り時間も少なくなってきたので、会場の皆さんからご質問、ご意見を賜りたい。

会場1： 京都でも7,000台の放置自転車をどうするかという話をしている。1ヶ月に2,000台撤去し、減ったといわれているが、もれている自転車もありなくなる。2000年の自転車分担率26%でそれ以後増えていると聞いている。京都ではある程度のインフラ整備が必要ではないかと感じている。旧居留地でも700台あるということだが、来街者の利便性を考えると駐輪場の整備や、歩道の駐輪場への転用などが必要ではないかと。

西田氏： 京都は神戸と違い、道幅が狭小であり難しい。神戸も自動二輪を含めて駐輪場は必要である。一つの案として、あまり美しくはないが、路上のパーキングチケットのスペースの転用が考えられる。荷さばきなどの短時間駐車用として必要とされているが、先ほど述べたようなエリア内で駐車需要を考えることで対応可能と考える。京都では別の施策があるのかもしれない。

車氏： 旧居留地では低木の緑地帯を撤去して、人が横断できる道ができないかと考えている。善し悪しは別にして、日本で初めての取り組みではないかと考えている。

土井氏： 京都でも事実上乱横断できる箇所は随所にあるだろう。7,000台のうち、実際使われているのが何台であるか把握すれば、対策が見えてくるのではないかと。インフラで対応するのと地域でお客さんも含めて対策を考えるのとがあり、一気に解決を図ろうとするとハードルが高く感じるのではないかと。

会場1： 7,000台というのはH18.5の京都市の調査結果であり、廃棄されたものを含んでいるかどうかはわからない。住まれている方との協議が欠けているように感じる。

土井氏： 撤去した自転車を引き取りにくる人は、全員ではないだろう。何回か撤去を繰り返すことで台数が把握できるのではないかと。

これからは、自転車の利用者の人たちと施設の人たちとの話し合いの場がなければ問題は解決しないと思うが、旧居留地では何か考えておられるのか。

車氏： 今日資料が間に合わなかったが、旧居留地の中の全ての駐輪場のロットを数えている。あわせて自転車の利用状況を調査し、規制をかけられないかと考えている。駐輪容量に余

裕がなければ、居留地の外周道路の車線を転用できないかと考えている。

土井氏： 調査結果がまとめれば、どこかでご紹介いただきたい。利用者の方々との接点の持ち方は難しいと思うが、西田さんのほうから参考になることがあればご紹介いただきたい。

西田氏： 不法駐輪の解決策については、少々施設があっても便利なところへ置くので、規制することも大事である。それから、禁止区域を明らかにして撤去を進めるという方法とあわせて、福岡では子供向けHPを開設し、保護者を含めて交通教育を行っている。旧居留地でも神戸市を含めた地域の人たちと一緒にマナー向上に向けた取り組みを進めることも大事ではないか。

土井氏： モビリティ・マネジメントの話を少しさせていただくと、環境配慮の観点から公共交通利用の促進という方法がよくとられている。「わかっているけどやめられない」けどやめる方法として何かないのかということで社会心理学的な手法を使って人々と適切なコミュニケーションを行うことで行動を変えてもらうものである。行動を変えてもらうためには、面倒くさいくないこと、社会規範を認識しあうこと、行動を変えることが実行できることという3点が大事である。

会場2： 歩行者から見て自転車は怖い存在であるが、これをどう考えていくのか。日本人は雨中の自転車の運転が慣れていないが、どのように考えるのか。最後に優先順位として自転車はどうあるべきか。自転車を優先することでのデメリットもあるはずである。

西田氏： 歩道をどれだけ自転車で走行していいのかという問題はある。自転車は軽車両であるので基本的には車道を走行することになるが、歩道を走ってもよいとなっている。本来はエリアで考え、車道を走る箇所、歩道を走る箇所を決める必要があると考えている。

雨の日の自転車利用者の多くがバスに転換する。バス事業者から見ると、自転車利用が促進されると雨の日しかバスに乗ってくれないという問題が生じる。神戸の場合は、バス通勤を自転車に転換するというのではなく、都心の買い回りへの利用のためにという方がよいのではないか。

優先順位の問題は、政策的なことでは何とも言えないが、神戸の場合は自転車の優先順位を上げて値打ちがあるのではないか。国土交通省、環境省などで自転車に対する補助制度があるが、まだ事業として成り立っているのは駅前の駐輪場しかない。パリでは道路上の広告収入をレンタサイクルの事業費に充てているが、こうした仕組みを官民共同で考えていき、「神戸モデル」を作ってもおもしろいのではないか。

土井氏： 非常にいい質問をいただいた。優先順位のご質問は、このシンポジウムの「駐車場からはじめるまちづくり」というテーマそのものである。歩行者、自転車、クルマ、バス・鉄道というような公共交通のどれを地域にとって優先するのかについて、行政・住民・交通事業者が、地域で考えていくことが大事である。まちがそれを選び最適解を求めていく。これが総合交通政策になっていくのであろう。「あれもこれも」を求めるのではなく、「あれかこれか」を選んでいかなければならない時代になってきたのである。

今年の6月に土木学会土木計画学研究発表会で発表し、好評を得ている。位置付けがはっきりしていなかった駐車場にスポットを当てたことで、評価をいただいたのではないかと考えている。

「ガイドプラン」は書き物としては完成したが、実践を踏まえたものではない。抽象的な内容を含んであるので、社会実験などを通して皆様とともにまずはやってみることから始めていきたい。長時間お付き合いいただきありがとうございました。