

[記念講演会]

持続可能な交通まちづくりと駐車政策
—附置義務と駐車マネジメント再考—

太 田 勝 敏

2013年4月

公益社団法人日本交通政策研究会

1. “日交研シリーズ”は、公益社団法人 日本交通政策研究会の実施するプロジェクトの研究
成果、本研究会の行う講演、座談会の記録、交通問題に関する内外文献の紹介、等々を印
刷に付して順次刊行するものである。
2. シリーズはAよりEに至る5つの系列に分かれる。
シリーズAは、本研究会のプロジェクトの成果である書き下ろし論文を収める。
シリーズBは、シリーズAに対比して、より時論的、啓蒙的な視点に立つものであり、
折にふれ、重要な問題を積極的にとりあげ、講演、座談会、討論会、その他の方法によっ
てとりまとめたものを収める。
シリーズCは、交通問題に関する内外の資料、文献の翻訳、紹介を内容とする。
シリーズDは、本研究会会員が他の雑誌等に公けにした論文にして、本研究会の研究調査
活動との関連において復刻の価値ありと認められるもののリプリントシリーズである。
シリーズEは、本研究会が発表する政策上の諸提言を内容とする。
3. 論文等の内容についての責任はそれぞれの著者に存し、本研究会は責任を負わない。
4. 本シリーズは印刷及び送料実費をもって希望の向きに頒布するものとする。

公益社団法人日本交通政策研究会

代表理事 金 本 良 嗣
同 原 田 昇

本シリーズの入手をご希望の向きは系列番号を明記の上、
下記へお申し込み下さい。

〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-12-6

守住ビル 4階

公益社団法人日本交通政策研究会

電 話 (03) 3263-1945 (代表)

F a x (03) 3234-4593

E-Mail : project@nikkoken.or.jp

日交研シリーズ B-156
講演会
刊行：2013 年 4 月

持続可能な交通まちづくりと駐車政策
—附置義務と駐車マネジメント再考—

**Parking Policies for Sustainable City and Transport
- Reconsideration on Minimum Parking Requirements and Parking Management Policy -**

太田勝敏（東京大学名誉教授）
Katsutoshi OHTA

要 旨

わが国では駐車監視員による違法駐車を取り締まりの制度ができて以来、駐車問題への関心が少なくなっているが問題は解決したのか、そして持続可能なまちづくりや都市交通に向けての駐車政策と課題は何か、について最近話題になっている日米の 2 冊の研究報告書、The High Cost of Free Parking(D. Shoup 著)と『駐車場からのまちづくり』(岸井隆幸ほか)、を手掛かりに議論した。

シャープ理論は従業員や顧客のために無料で提供されている駐車場は有用な土地資源の非効率な利用になりやすく、自動車依存性を高めて、社会全体としては高い費用となっているとして路上駐車についての適切な料金徴収、その収入は地区の公共サービス改善に使用、建物についての附置義務の廃止、などを提案している。東京での最新のデータと岸井等の研究成果などから、駐車問題は量的には局所化していること、そしてまちづくり・地域活性化・環境などの多様な視点からの検討が求められていることを明らかにした。政策面では、附置義務駐車場制度の見直し、路上駐車と路外駐車を合わせて地区交通全体から駐車マネジメントの必要性、路上駐車への性能料金制の適用、路上駐車管理の民間への一括委託など内外の最近の注目すべき動向について紹介し、わが国への適用についての課題にふれた。

議論は、はじめに持続可能な交通まちづくりの視点から賢い車の使い方における駐車的重要性を述べ、話題の 2 冊の資料を紹介した上で、以下の 6 章構成で進めた：①都市における駐車問題の現状と政策、②駐車と駐車施設：定義と分類、③まちづくりと駐車対策：中心市街地の活性化と駐車、④駐車施設の整備と管理・運用（マネジメント）、⑤欧米における駐車政策についての最近の動向、⑥まとめ：これからの駐車政策。

キーワード：駐車政策、交通まちづくり、駐車施設、駐車マネジメント、附置義務駐車場、駐車課金

Keywords : Parking Policy, Transport-Based Community Development, Parking Facility, Parking Management, Minimum Parking Requirement, Parking Levy

公益社団法人 日本交通政策研究会

記念講演会

持続可能な交通まちづくりと駐車政策

ー附置義務と駐車マネジメント再考ー

平成 24 年 5 月

拝啓 毎々格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当研究会は、来る 6 月 18 日の平成 24 年度定時社員総会開催に併せ、記念講演会の開催を準備しております。今回は、当研究会の代表理事 太田勝敏氏（東京大学名誉教授）より、持続可能な交通まちづくりと駐車政策についてご講演を賜ることになりました。

何かとご多用とは存じますが、ご出席賜りたくご案内申し上げます。

1. 講師 太田勝敏氏 東京大学名誉教授
2. 講演テーマ 持続可能な交通まちづくりと駐車政策
ー附置義務と駐車マネジメント再考ー（仮題）
3. 開催日時 平成 24 年 6 月 18 日（月）16:00～17:30
4. 開催場所 都市センターホテル（日本都市センター会館内）6F 601 号室
東京都千代田区平河町 2-4-1 TEL：03-3265-8211
アクセス：有楽町線「麹町駅」1 番出口（半蔵門方面出口）より徒歩約 4 分
有楽町線・半蔵門線「永田町駅」4 番・5 番出口より徒歩約 4 分
南北線「永田町駅」9 番出口より徒歩約 3 分
丸の内線・銀座線「赤坂見附駅」より徒歩約 8 分
JR「四谷駅」麹町口より徒歩 14 分
5. 参加費 無 料
6. お申し込み
会場の入場者数には限りがございますので、恐れ入りますが、WEB ないし電子メールにより事前にお申込みください。
*定員に達しましたら、締め切らせて頂きます。

お問い合わせ先
公益社団法人 日本交通政策研究会
〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-12-6 守住ビル 4 階
TEL：03-3263-1945 E-mail：office@nikkoken.or.jp
FAX：03-3234-4593 Website：<http://www.nikkoken.or.jp/>

目 次

はじめに	1
1. 都市における駐車問題の現状と政策	5
2. 駐車と駐車施設：定義と分類	7
3. まちづくりと駐車対策	10
4. 駐車施設の整備と管理・運用	12
5. 欧米における駐車政策のついての最近の動向	15
6. まとめ：これからの駐車政策	20
質疑応答	20
資 料	26

はじめに

太田でございます。ご紹介いただきましたが、内規によりたまたま今日の総会をもって代表理事を退任という形で、ちょうどいい機会だから何か話せということで、それだったら最近やっている、関心を持っている研究ということで今日のようなタイトルを付けさせてもらいました。

最初に、なぜこういうテーマでということになりますが、最近、研究ということでは個人的にはあまりやっていないことに深く反省の念も込めてということです。しかし、考えてみると駐車政策には昔から非常に関心を持っていて、また最近の動きでは、日本は数年前、駐車巡視員制度という形を取り入れ違法路上駐車の問題がかなり解決されました。そういうこともあって、皆さんの関心が少し薄れているのではないか、ただ駐車問題はやはり解決していないというのが主要な点で、本日のテーマでは、その辺の特に二つのこと（都市の駐車問題の課題は何か、持続可能な交通まちづくりから、駐車政策はどう考えるか）について再考するという形で進めていきたいと思います。

本日のテーマは「持続可能な交通まちづくり」です。私はこの 10 年ぐらい交通政策を通してまちづくりを考えてきました。住民、市民と一緒にやっていく姿勢を示すために「まちづくり」を平仮名で書いています。豊田都市交通研究所では、このテーマを研究所の方針にしています。豊田の場合は、日本の地方都市の問題を地方都市から発信する、豊田市をベースに研究したいと豊田市、トヨタ自動車、その他の支援を受けて財団法人化して、現在は公益財団になりました。そのようなことを踏まえながら今日のお話をさせていただきます。

考えてみると、この問題は日交研でも昔から研究していて、私も新谷先生の下でいろいろな形で駐車政策を勉強させていただきました。高田先生は現場に一番近い形でいろいろな提案をされています。それから同僚の高橋先生、原田先生、その他の皆さんと一緒にいろいろな研究をさせていただきました。ドクター論文で室町さんも駐車関係をやられていますし、そういう意味では古くからの研究テーマです。

しかし、日本はこれらの問題に関して、昔の制度のまま、ほとんど改革しないできている。それに対して、特にヨーロッパ、アメリカの最近の動きを見ると、実はもう少し新しい動きが出てきています。そこで皆さんにこれらの話題提供をしながら、今後若い人たちがこういった問題についてさらに深めるべきテーマがいろいろあるのだということについて思いつくまま今日ご紹介したいということです。

現在私は、いろいろな資料を整理していて、必ずしも全体をカバーしているとは思いませんが、この状況下で少なくとも重要だと思うことは、附置義務関係について新しく駐車場を

整備する方向だけでよいのか、これがやはり大きな転機になっているのではないかということが一つあります。そのマネジメントを新しい技術を使って効率的に管理すること、特に経済的なメカニズム、インセンティブをどう使うかに日本は非常に遅れているという意識です。その点を中心に話を用意してきました。

都市の駐車問題について、東京都の非常に新しいデータをいただけたので後でご紹介します。駐車問題という意味で、量的な問題は確かに全体的には解決しています。ただ、局所的にどうしても非常にシビアな場所が残っていて、地域差が非常に大きい問題であることを改めて感じています。それに対してはいろいろな附置義務の緩和、地域ルールのようなことが後から出てきますが、根本的なところでまだ考える必要があるのではないかと、ニューヨークの動きなどを含めてお話ししたいと思います。

次に持続可能な交通まちづくりについて、我々も 1990 年代から議論しています。やはり環境面と経済、社会面での持続可能性が都市あるいは国全体を含めて非常に重要という中で、従来は環境からの問題が一番大きかったと思います。その中で特に自動車については、現在のような電気自動車が出る前の時代からの排ガス問題が現在でも局所的に残っています

これからの問題は、電気自動車になればすべて解決するのかということを考えると、駐車の問題を例にとると、駐車はやはり空間を非常に使います。都市というのは、限られた空間の中でいろいろな活動を行う、そこで新しいいろいろな人たちが交じり合う、交流によって新しい価値が生まれる非常に重要な空間です。駐車によって大切な空間が長時間占有されてしまう。それが必ずしも合理的に使われる形になっていない点が、駐車との関係で非常に大きな問題として出てくるかと思っています。

将来の都市ビジョンと交通は持続可能な都市、特に今は歩いて暮らせるまちや健康の問題を含めて議論しています。車との関係では特に高齢化といった問題がありますから、車の利便性を活かしながら、その中で駐車をどう考えていくかということです。それが社会的に賢い車の使い方ということです。駐車がなくては車が使えないという、改めてそのことを多少議論したいと思います。

本日のテーマとしてすぐに頭に浮かんだのが駐車問題で、実は日米の新たな問題提起の書に触発されました。駐車政策に関する話題の書物を 2 冊紹介します（図 1）。一つは、アメリカで発行されたシャープ（D.Shoup）先生の『ザ・ハイ・コスト・オブ・フリー・パーキング（The High Cost



図 1 駐車政策に関する話題の 2 冊

of Free Parking)』。無料駐車は社会的に非常に高くつくという内容で、これは第2版の増補版です。初版は、学術書としてハードカバーでこの厚さですから、持ってくるだけでも大変です。それが売れに売れて、ペーパーバック版で出たという非常に稀有な書物の一つです。

「アメリカでは今まで無料駐車について。アメリカは車社会ですから、駐車は当然無料だ。しかしそれを誰かが負担してつくっているのです。その部分は消費者が結局払っているのです。社会的な費用としては随分無駄なところがあるのではないか。それから、できあがったものを十分に活用していない。そういう両方の面で非常にハイコストである。」

このあたりが非常に面白い。後で内容をかいつまんで紹介します。

シャープ先生は UCLA (ユニバーシティー・オブ・カリフォルニア・ロサンゼルス校) にいらっしゃいます。私は十数年前、文部省のお金でロサンゼルスに1カ月ほど滞在する機会があり、当時は交通研究所のワックス (M. Wachs) 先生にお世話になりました。そのとき、ワックス先生からシャープ先生を紹介されて、面白いことをやっていると思ったのです。シャープ先生はちょっと変わった人で、我々が普通考えないことを一生懸命に当時からやっていて、非常に面白いというか、聞いてみるとやはりロジカルです。

そのころから私はシャープ先生に注目していて、ぜひ日本にもお呼びしたいと思っていました。当時も、多分今でも来日していないと思いますので、機会がありましたらぜひ日本でも講演をしてもらいたいと思っていました。新しい本が出て、しかもそれがアメリカ全体で認められるようになった。私が行ったときは、まだ「あの人は変なことを言っているよ」ということで注目されていた時代です。ちょっとその辺ことを紹介します。

もう一つは『駐車場からのまちづくり』(岸井隆幸 他著) という本です。これは国際交通安全学会のプロジェクトでこの数年間やっていて、数回発表の機会がありました。それを聞いて、「面白いな、私の考えていることとかなり近いな」ということで注目していました。

この本の帯(図1右)にあるように「都心部面積の2、3割は駐車場」は、私がブルッキングス研究所 (Brookings Institution) の日本研究の中で都市問題をやったときに、「日本の地価の総額はべらぼうに高い。地価の総額をみると当時のアメリカの総額の数倍、これは何かおかしいのではないですか」ということを初めて言いました。そのときに併せて、「道路率とか駐車場の利用率という駐車も含めた交通空間で、ロサンゼルスは2/3以上が自動車のために使われている。人間が活動する場所がないのではないか」という空間の利用率の議論をしたことがあります。

岸井さん達の著書で一生懸命やっていたのは、アメリカのショッピングセンターの写真を持ってきて、その周りの駐車場の面積を見るとべらぼうな面積を占めているという話です。これは実感できます。ある意味ではそれだけ必要なものということです。必要なものですが、

やはり適切な配置とか密度、デザインが重要であるということで、「3D+M」（三つの D : Density（密度）、Disposition（配置）、Design（デザイン）と Management（マネジメント））という視点で彼らはまとめています。

皆さんにお配りした『自動車交通研究』（2011 年版）の中の駐車関係については、岸井さんたちのプロジェクトに参加していた日大の大沢先生がまとめていたと思います。そこで 3D+M について紹介していますので、それを参照していただければと思います。

駐車問題はやはりもう一度考えなければいけないということです。そこでシャープ先生の結論を言えば今日の私の役割は終わったかもしれません。シャープ先生は「無料駐車は高くつく」ということで、「企業の従業員向けや郊外ショッピングセンターでの顧客向けの無料の駐車場や路上駐車は社会全体から見れば非常に高い費用になる。それが今まで個人の意思決定の費用と比べて全然違うのではないか、十分にそれを考えなさい。」と述べています。これは要するに社会的費用という形で見ているわけです。

特に有用な土地資源の非効率使用と、これを通して車への依存性がますます高くなってしまって、渋滞、CO₂ 排出など環境への悪影響が起こる。適切な駐車場の整備あるいは有料化が重要ということです。

考えてみると駐車場はどれくらいあるのでしょうか。実はこういう統計はなかなかありません。一つは駐車場をどう定義するかがありますが、車庫みたいなところをどう含めるかが一つのポイントです。少なくとも日本は車庫法がベースになっていますから、車庫として 1 台分のスペースを占めています。そのほか、働くことになると必ず働く場所に、通常の意味で車を使うところには最低でも 1 台はありますし、買い物に行ってもショッピングセンターにもありますから、やはり 1 台当たり車庫分プラス、2 台分、3 台分ぐらいあっても不思議ではないというのが日本の状況です。

アメリカなどではいろいろな推計がありますが、高いもので言うと、車 1 台に対して 4 台分、5 台分の駐車スペースがある。1 台のスペースは通路とかを含めると、我々工学系で計画するときには 25 平米から 35 平米ぐらい必要だということになっていますから、30 平米と考えるとべらぼうな量になるわけです。ただ、それは一つの敷地の中にあって見えないとか建物の中に隠れていたりする場合など、いろいろな状況がありますのでなかなか把握しにくいのが現状です。

アメリカの都市では、特に都心部などの駐車スペースが外から見ても非常に明らかなほど圧倒的な量を占めている。都市活動をもっと有効にするために、それは問題ではないかということです。

シャープ先生の提案は主要なものが三つあります。第一には路上駐車に対して適切な料金の徴収。アメリカの場合にはこの辺の料金の徴収が非常に遅れて、無料のところがいっぱい

あります。特に地方都市です。大都市でもその料率が一律である。これは日本もそうですが、それより需要に合わせて駐車料金を時間帯で変えたらどうかということです。これは非常に新しい提案が具体的に進展しています。

第二に駐車料金収入は地区の公共サービス改善で使うこと。その収入はその地区そのものの公共的なことに使う。別にこれは交通のみに使うということではなく、清掃とかまちおこしなど BID (Business Improvement District) ということを含め、地元に還元するほうがいいのではないかと一つの提案です。

三つ目は建物についての附置義務を廃止したらどうかということです。これはすべて廃止するということではないと思いますが、局所的にはとんでもなく余っていて、使われていない。とにかく法律だけは生き残って、まだ一定の量を整備することになっていますが、本当に必要か。この問題は日本でも当てはまると思います。ですから、全体ではありませんが、場所によってそういうことも考えなければいけないという問題提起です。

以上が私の話のベースで、そういうものが日本ではどうかという議論です。

1. 都市における駐車問題の現状と政策

最初に都市駐車問題の現状ということで、これは一般論ですが、関係者が非常に多い。駐車はドライバーだけのことを考えていけばいいのではなく、駐車スペースを取ることで徒歩・自転車、近隣住民など、ほかの交通参加者のスペースを取ってしまうことがアメリカなどではよくあります。これは車庫法がないため、路上駐車が多いというのが非常に大きな要因です。また商工業者、市民全体、そして環境問題を通してなど、いろいろな形で関係者が非常に多い。つまり、自動車交通だけで見ても答えは出ません。都市交通全体の中で車をどういうふうにするか、そのまちの一番適正なやり方を考えなければいけない。まちづくりという視点も重要です。非常に視点が広く、多角的な検討が必要で難しいということです。

一方、駐車場の需給状況は、日本の大都市中心部については総体として余っているという問題も出てきています。この問題は、駐車政策等の仕組みが不備であることが原因となっています。現在、この問題をまとめるような政策担当者がいません。この辺は公共・民間の役割分担の境目にある政策で、駐車場は誰が責任を持ってやるかということについて非常にあいまいなのです。

図2は、都心部の駐車場整備状況（密度）に関する岸井さんの資料です。世界の駐車場整備状況、密度が重要だということで日本のいくつかの地域のデータも出ています。我々は、ポートランドがアメリカの中で非常に先進的な地域と言っていますが、少なくともこういったデータで見ると1ヘクタール当たり120台で、日本の3倍から4倍、もしくはそれ以上の

数をきちんと整備しています。その上で駐車場はこれ以上つくってはいけないという上限を設けている。

一方、車社会のダラスとかヒューストンとはとんでもない数です。200 台になっており、この辺は車社会とどう付き合うか、どういうまちをつくるかによってかなり違う。日本は現在でも、そういう意味ではそんなに密度が高いわけではありません。

図 3 は、東京都心部の駐車場の需給状況についての資料です。元のデータは、平成 20 年度の東京都の道路整備保全公社が東京の中の 40 とか 50 の主要地区を取り上げています。全数調査ではありませんが、その中で上から台数の多い 4 場ぐらいを取って、そのときの四輪の駐車場がピーク時にどうかということです。これを見ると平日は余っています。これはある意味ではびっくりするかもしれませんが、それぞれのところでももう少し駐車場の附置義務を緩和してもいいという検討は、このような状況下で議論になるわけです。

図 3 は、東京都区部における駐車需給状況（ピーク時四輪車）を取りまとめた最新のものです。6 月 13 日にいただいた資料ということで、東京都の公社がつい先日まとめたものですが、それを私が勝手に集計しています。注 4 は、「休日のピーク時収容台数はそれ以外より少ないが、平日と同じとして利用率を算出」としていますが、データのところで、収容台数、供給が休日は少なくなっています。これは一部の駐車施設について休日は使えずに減っているということです。

そういう意味で利用率は私が適宜概算したものですが、平日で 55.4%、休日で 62.1%、半分少々を使っている程度です。違法の割合が 76%、85%ということで路上は随分減っていますが、ある程度は当然残っているということです。

図 5 は東京主要地区でのピーク時需給バランス（四輪 2011 年度）という公社の資料です。これがちょうど容量と駐車需要がほぼ同じ、プラスマイナス 10%ということのようです。実際の運用から考えると、これはシャープ先生の持論ですが、利用率が 85%ぐらいで少し

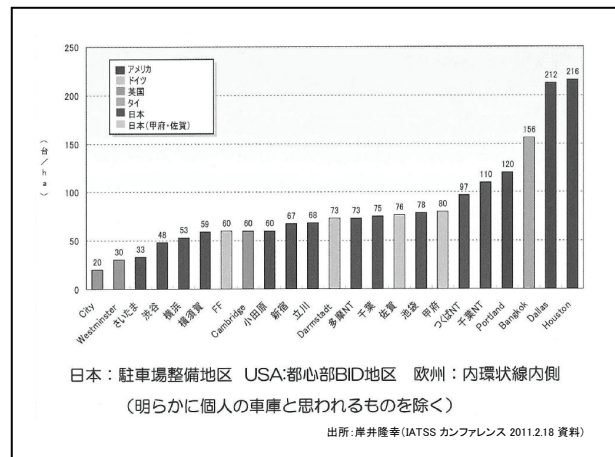


図 2 都心部の駐車場整備状況（密度）

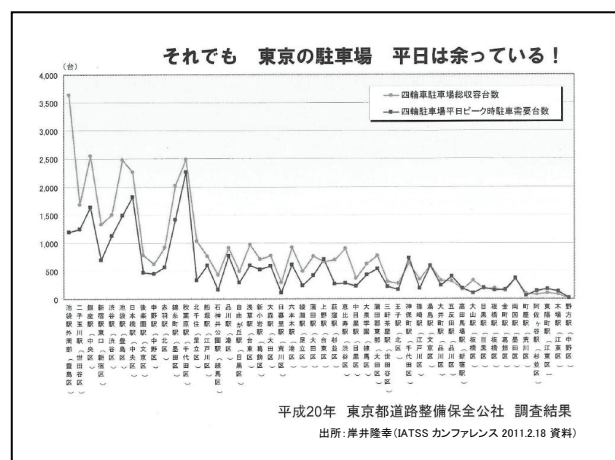


図 3 東京都心部の駐車場：需給状況

いずれにしても、全体から見るとそれはわずかです。平日のピーク時に、業務やその他で使う場合、本当に困っているところは銀座とかではなく、目黒駅とか押上駅でオーバーしている。逆に池袋とか渋谷駅といった主要駅周辺は、実は余っています。この辺をどう考えるかです。その辺はやはり実態に合わせて整備計画その他を見直してもいいのではないかということです。ただ、これは四輪車の場合の話です。

2. 駐車と駐車施設：定義と分類

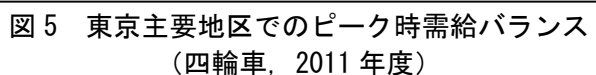
まず駐車施設の分類について。一つ目に路上と路外があります。都市計画の関係の建築基準法から都市計画の関係、駐車場法、交通警察にかかわる道路運送法の話など関連法規が多く複雑で、誰がどこまでやる責任があるのかという部分でまだあいまいなところがあります。

二つ目に公共用と専用の分類があります。公共用はむしろ公衆用、誰でも使えるというもので、専用はある特定の人しか使えない。この辺の区別と法整備、附置義務との関係が後から問題になってきます。

注: 1 都都区51地区の内、前回調査(20年度)から継続分48地区での状況。
2 前回調査と比べて、平日では供給3.1%減、需要9.4%減、休日では供給3.8%減、需要は5.3%減。利用率は減少。
3 路上駐車の内、違法の割合は平日76.8%、休日84.5%。
4 利用率の算出ではピーク時供給量は左側の供給量とした。

出所：以下の資料を基に作成。
東京都道路整備保全公社『平成23年度路上駐車実態調査 報告書』平成24年6月13日

図4 東京都区部における駐車需給状況
(ピーク時、四輪車)



そして整備主体と公共の関与については、公共の領域と私の領域の重なるところが非常に複雑だということと、都市活動と道路交通の結節です。これは両方からどこまでやるかということが非常にあいまいというか難しいところです。道路整備、都市計画、交通警察に加え産業政策、特にまちづくりで中心市街地、大店立地法の問題、観光、観光部局が関連して、非常に多岐にわたるということです。

図6は、移動行動と駐車関連施設・整備の原則についてです。これも当たり前のことかもしれませんが、トリップベースです。普通は車庫（保管場所）が出発地となり、そこから中継地を通過して目的地へ向かいます。中継地は休憩とか乗務員の交代、あるいは整備・点検、乗り換えを行うところです。ここには入れていませんが、乗り換えには「パーク・アンド・プール」とか「パーク・アンド・ライド」なども含まれます。パーク・

アンド・プールとは、車で行って、そこで相乗りの車に乗り継ぐようなことです。アメリカなどは必ず入っています。そういう種類のものもある種の駐車施設です。

目的地は、施設・建物側の責任において、附置義務という制度で一定の規模以上の建物、床面積を持つときには基本的には敷地内にそれを収容するというのが原則になっています。しかしどうもその原則では賄いきれない。あるいはその原則が一律すぎて適切でないというのが先ほどから出てくるような問題点です。

図7は駐車場所別による分類についての資料で、保管場所も入れています。駐車場所として路上と路外。保管場所として路外駐車場、路上駐車場、全体を駐車政策として見る必要がある。全体として交通の道路で受けていますから道路とのバランスをどうするか。その上で、都市交通全体で道路交通としてどう見るか。そういういろいろな体系の中で考えなければいけないということです。

ここで気を付けなければいけないのは、昔、新谷先生に聞いたのですが、路上駐車場は駐車場法の中にあり、これは道路管理者がつくってもいいというものです。ただ台数は、当時の1,500台程度から今では1,070台ということでこの制度はあまり使っていません。パーキングメーターは路上駐車場ではありません。時間制限駐車区域ということで決められているもので、法律体系が違います。この辺をうまく調整するのは非常に難しい。路上駐車場をう

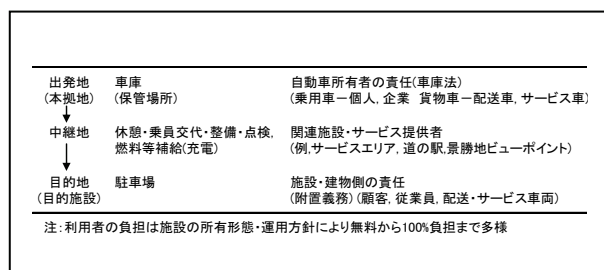


図6 移動行動と駐車関連施設・整備の原則

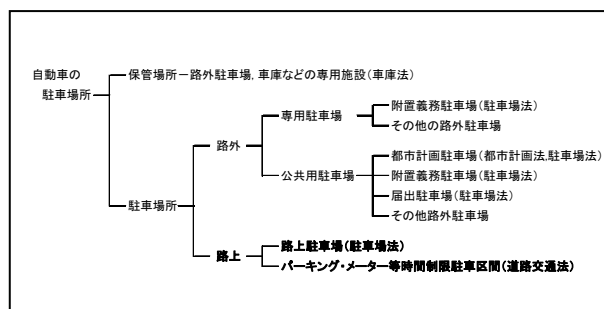


図7 駐車場所別による分類

まくやればまたいろいろな動きがあるのかと思いますが、それぞれいろいろな利害得失があると思います。

ここで言いたいことは、その中に出てくるのがさまざまな定義で、さまざまな法的なものがある、それが入り交じっているということです。一番大きいのは、やはり専用と公共用の分類で、車庫法で使うものは専用施設がかなり使われていますし、一般用、公共用は公衆用です。公共トイレと同じです。

岡野先生に昔、「公共交通という言葉を使うな、あれは公衆交通だ」と言われました。誰でも使えることが前提です。「別に『公共』が付くから重要なのではなくて、公共交通についても、自動的に『公共』という名前が付いていれば大事にしなければいけないということではない。中身をよく考えなさい」という注意を受けたことを思い出します。駐車場も同様です。

図8は駐車場施設関連法規の経緯についての資料で、これを見ると今までの経緯でどんな点が問題になって変えてきたか、よく分かると思います。

図8を大きな流れということで見ると、最初に駐車場法で附置義務制度、駐車場整備地区とが出てきたことがベースとなっています。このころは自動二輪車、軽自動車が入っていませんでした。その後トラック・バス・ターミナル法（自動車ターミナル法）ができました。保管場所、車庫規制というのは日本の特徴で、ほかの国ではありません。韓国で検討中ということを知りましたが、世界でも非常に珍しい。いろいろな意味で影響が大きいし、やはりそれなりに大きな役割を占めていると思います。

そこでこれらの駐車問題に頭を抱えた東京都や地方自治体は、大きな法改正の前に条例を幾つか始めています。これはちょっと注意してもらいたいことと、その後のいろいろな改正では軽自動車、荷さばき施設の問題がでてきて、それらも標準駐車場条例の中に入ってきています。

最近では2004年の附置義務の緩和で隔地駐車場、離れたところにつくってもいいとか、性能規定、地域ルールがいろいろな地域の実情に合わせて、今までの一律の形から、地域の状況に合わせてやってもいいということになってきたということです。

それから、2006年の駐車監視員という制度ができて民間委託が可能になりました。これは国際交通安全学会からもいろいろ提案しましたが、これが路上駐車・違法駐車に非常に効

1957年(昭和32年)	駐車場法	―駐車場整備地区、附置義務制度(自動二輪車、軽自動車を除く)
1958年(昭和33年)	自動車ターミナル法	―バス・トラック・ターミナル施設の整備
同	「東京都駐車場条例」	
1962年(昭和37年)	自動車の保管場所の確保に関する法律(車庫法)	―車庫規制
同	駐車場法の一部改正	―軽自動車を対象
1963年(昭和38年)	「標準駐車場条例」	―建設省通達
1971年(昭和46年)	道路交通法の一部改正	―パーキングメータの設置認可
1986年(昭和61年)	道路交通法の一部改正	―時間制限駐車区間規制の実施、パーキングチケットの設置認可
1990年(平成2年)	保管場所法改正	―軽自動車への適用
1991年(平成3年)	標準駐車場条例改正	―東京都区部、大阪市で軽自動車への車庫規制
1994年(平成6年)	標準駐車場条例改正	―荷さばき駐車施設の追加
2004年(平成16年)	標準駐車場条例改正	―附置義務の緩和、隔地駐車場、性能規定、地域ルールの導入
2006年(平成18年)	道路交通法改正	―放置違反金制度、違法駐車取締り事務の民間委託施行(駐車監視員)
同	駐車場法の一部改正	―自動二輪車の追加

図8 駐車施設関連法規の経緯

果を上げています。それから自動二輪車が駐車場法に入ってきたことで、ようやく対策が始まっている。

この変化を見ていくと、やはり問題を追っ掛けてどんどん変えていく。だけど変えていないところにも実は無駄が起こっているのではないかと、というのがシャープ先生の提案との関係です。

3. まちづくりと駐車対策

まちづくりと駐車政策の関係では、潜在的ツールとしての重要性、もろ刃の剣ということを書いておきました。しかし、今までは非常に不足しているので一生懸命整備しようという形でよかったのですが、やはり作り過ぎてもいけない。90年代以降、そろそろ作り方やつくる場所、あるいは量の場合によっては制限したほうがいいという傾向に変わってきたということです。つまり、この辺で実は対応が遅れているのではないかとということです。

さらに道路交通の安全と円滑化・効率化ということで路上駐車のマネジメントが非常に重要でこれについては先ほど述べたような新しい制度が入ってきている。

自動車交通抑制については、環境政策との関係で90年代以降、いろいろな交通手段の選択肢がないと、車だけでは問題だということです。これは都心部での渋滞緩和、特に渋滞の中には駐車場が少ないときに「うろつき交通」、駐車場を探すための無駄な動きがアメリカの調査では30%ぐらいというすごいデータもあります。日本はそれほどまではいかないとは思いますが、うろつき交通はいろいろな問題があります。情報、施設の両面での問題です。また、温暖化対策、あるいは環境、アメニティー、安全、最近健康の面からも、車については都心部ではもう少し減らしましょうという考え方です。

最近、都市再生、中心市街地活性化との関係でもう一度いろいろな議論が起こっています。特に最近のものを見てきたのですが、イギリスでは今までは「PPG13 (Planning Policy Guidance13)」という政策指針で、中心市街地が第一ということで、いろいろな小売り、商業とかレジャー施設、オフィスの新規立地について「シーケンシャル・アプローチ」という言い方で、まず都心部に立地させるようにしましょう、中心市街地を第一に考えましょうということでやってきました。それをやるために、商業などのためにはある一定程度、駐車場をつくったらどうかというのがごく最近の新しい政府の下で出てきて、今いろいろ議論をしているようです。いずれにしても、これは日本にとっても非常に重要なテーマです。

そこで、やはりバランスの話だろうと思います。特に地方都市では、ある程度の駐車場施設は、必ずしも中心部になくてもいいと思うのですが、近くには必要で、そこからアクセスしやすいという形のものが必要でしょう。しかしそれは適切なレベルで、作り過ぎるとま

た別の意味の誘発交通といえますか、いろいろな問題を起こしてしまう。逆にあまりつくとないと、今度は郊外のショッピングセンターに負けてしまうという種類の話です。これは非常に微妙な問題です。イギリスでもそのことで今いろいろな議論が進んでいるということです。この辺をどう考えるかというのが、地域ルールといえますか、地域でどうするかという中で議論しなければいけない。

特に日本では高齢化とか人口が減っている中では、やはり歩いて暮らせるという中で、しかも高齢者にとって一番便利なのは車をうまく使うということがあると思います。そうすると、超小型車であるとか、パーソナルモビリティと呼ばれているようなもの、あるいはむしろショッピングカートのモーター付きといえますか、タウンモビリティ、ショップモビリティをもう少し工夫して、そこにいろいろな情報を集めて、「どこで売り出しをやっています」とか、「何を買いたければどこの店の何階にあります」というようなことを案内してくれるような、これはインテリジェント・ショッピングカートということで実は豊田市で実験してもらったこともあります。

そういう種類のものを含めて歩行を支援する。駐車場は都心部のどこかに、1カ所に止まれば、そこをベースにあちこち動き回れる。車いすの人でも乳母車の人でも、そこにある種の貸し出し自由なものがあって、それで動き回ることに対応する。お店を替わるごとにまた駐車場を移動する、都心の反対側の駐車場までまた車を移動する、そんなことがなくていいようにということです。

もう少し大きい都市では公共交通とのバランスで、フリンジパーキングという、都心では特別な無料のシャトルバスのようなものが動いているとか、いろいろな姿があると思います。この辺は非常に今、課題の多いことと思います。

まちづくりとの関係で、「歩いて暮らせるまち」あるいは「コンパクトシティ」と書いてありますが、駐車場との関係では「ABCの適業適所政策」。これは私が無理やり「適業適所」と訳してしまったのですが、自動車による交通と公共交通による交通、それぞれの交通利便性により地区区分をしてそこにふさわしい都市活動の立地を認めるというものです。都市活動ごと車の使い方によって立地を認める場所を変えていきたいと思いますという考え方です。

この中に、Aという公共交通の至便なところでは駐車場の最大整備要件（上限）が決まっています。確か100人当たり10台程度でしたか、従業員ベースでそういう制限をします。それ以上はつくらせないということで、「公共交通で十分にお客さんが来る、あるいは従業員もそれで働けるものだけはA地区に入っているいいです。逆に車ベースのところはC地区ということで、特に上限がないところでやってください」。

まさに駐車場の整備水準の最大値・最小値、特に最大値と合わせて立地を決めるという新しいやり方です。これは、実はそのままイギリスのシーケンシャル・アプローチの基本にな

ったものです。そういったものが一つあります。

一般的には交通インパクト・アセスメント、あるいは開発許可制度の中でどのくらいの駐車場が必要かを議論していますが、それはそれぞれの地域での特徴によります。

駐車の特性と交通政策上の意味については、これまでと同じような話ですから簡単に進めますが、駐車場は車での移動に不可欠な要素であり、その意思決定に大きく影響するということです。出発地と目的地に必ず駐車施設が必要だということと、車のスペースだけではないということです。通路と出入路と、車と歩行者を分けましたが、両方ないと使えません。このスペースが結構大変で、特に徒歩距離みたいな通路のつなぎ方、歩く時間の抵抗は乗車時間の2倍とか2.5倍というような、これは交通行動の分析から出てくることです。徒歩でのアクセス時間の負担は、単に乗っている時間よりも大きいという種類のものと、それぞれの施設での出入車両ということで道路網とつなぐ。それから場内で動くことも結構大変です。このスペースを含めると平均して1台当たり30平米ぐらい必要になるという話です。

移動の意思決定に非常に大きく影響することは、駐車場の有無、時間と費用、快適性、セキュリティ、これによって「じゃ、あそこで買い物をしようか」というようなことが全部決まってきますから、交通行動にかかわる政策にとっては非常に重要な要素だということです。

駐車施設整備、量と配置と利用条件と、ツールとしての重要性和難しさがあります。これは路上や路外、それから専用や公衆用もあるので、そういった状況と需要の地域差を考えなければいけない。また駐車場整備による誘発交通が増え過ぎると、逆に大問題になるということです。

図9は、駐車が非常にパワフルな交通政策手段ということを示したもので、駐車だけでも五角形が描けるほどいろいろな施策があります。日本で使っていないものがいっぱいいろいろとあるのではないかと思います。意味で、基本的には現在でも同じです。

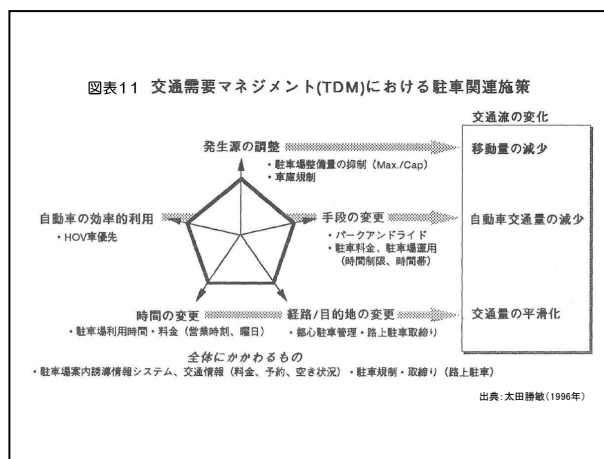


図9 駐車はパワフルな政策手段

4. 駐車施設の整備と管理・運用

整備と管理・運用の中で、整備が特に附置義務に関連することです。最近ではさらにそれが環境・福祉など総合的に考えなければいけない。路上の使い方と路外を合わせて検討する。

車庫と一般公衆用を合わせて整備するということを含め、路上の使い方と路外駐車場の整備・運営については合わせて地区全体の駐車マネジメントで行うということです。つまり、これは地区交通計画をきちんと整備しなければいけないということと、路上駐車スペースについては性能料金制があります。これはシャープ先生の言う、「適切な料金で路上駐車料金を課することによって非常に貴重な路上のスペースを社会的に最もいい形に使う。」を実践することで、どこがどう使われているかという満空情報、一台一台の路上駐車、あるいは駐車場内のものを地区全体として把握して料金体系を考え、お金を徴収する。そのための技術革新はいろいろな方法が出ています。これを使うということです。そういうことで動きがあるということです。

附置義務についてはいろいろな議論がありますが、特に車庫規制と密接に関係しています。海外では車庫規制がないので、住宅地の附置義務が非常に高い基準になっています。1世帯当たり2台とか3台とか、そんな形で高くなっていますが、これは車庫規制との関係で見なければいけないということです。

いろいろな動向がありますが、もともと附置義務は建物を新たにつくるときが中心で、大きくするとか用途を転換するときですから、その建物に関連するお客さんあるいは従業員、住んでいる人のための専用という形で考えたものです。実際は、専用はあまり使われていなくて、必要なのはむしろ公共用の駐車場です。隣近所が昔の建物で駐車場がないとか、ニューヨークなどはまさにそうです。例えば銀座なども、附置義務で新しいところは何かつくらなければいけないからつくるけれども、足りないのはむしろ公共用、ほかの人たちのもので、これを地域ルールである程度やってくれないかという種類の議論が進んでいます。

また、都心部はやはり作り過ぎが困るということに対して、むしろ下限値はなくてもいい。本当に必要なものは建設や施設側でお金をかけてもつくるもので、そこにいちいち規制をかけるのはおかしいし、今、特に日本はあまり用途を細かくしないで設定していますから、非常にラフな、荒っぽいものしかありません。これはむしろ廃止してしまったほうがいいということがあるかと思います。

それから面的計画の必要性ということで既存土地利用への対応。また、附置義務は敷地面積なり床面積が一定のある程度大きいものだけに適用されるため、小規模のものが問題となります。既存土地利用については適用されず、既存不適格ということだけで、新築するときだけに適用されます。古い市街地の中、とりわけ商店街などはこのことで非常に困っています。

図10は事務所の附置義務駐車場基準（1台当たりの床面積）についての資料で、日本について線上の点は各年次の車保有率です。基準値についてオフィスの場合に250平米当たり1台ぐらいとか200平米／台とか、一番厳しいと150平米／台ぐらいです。現在は実際の車の保有率が500台ぐらいになっているのですが、基準値はそのままです。このように国によ

って附置義務制度がかなり違うということです。車の先進国とヨーロッパはちょっと違うとか、アジアでもまた違うという議論が当時行われていました。

図 11 は、商業用と業務用の駐車場の共同利用の事例ということで、横浜市の中心駅の周辺を調べてみると、現在でも 40% ぐらい駐車場が余っています。そこに附置義務をそのままやったら本当に無駄なものをつくってしまうため、大店法と附置義務をうまく組み合わせて、いろいろな使い方が始まっています。

ここでは挙げていないのですが、有名な大丸有地域とか銀座地区では、さまざまな地域ルールが出ていて、いろいろな研究成果もあります。特に高田先生あたりが大丸有地域などで実際に指導されています。ここでは特に取り上げていませんが、地域で附置義務を徐々に緩和する方向に動いているということです。

ただ、緩和できないところもあり、例えば荷さばきのものや障害者用の駐車場はある程度必要です。ただ、それもそれぞれの建物につくるのは大変ですから、まとめていいのではないかという議論です。

銀座では、確か小規模のものでも一定程度整備させることをルール化しています。例えば自分のところで整備できなければ隔地駐車場としてちょっと離れたところの一般駐車場や共同でつくる集約駐車場に確保するようにしています。そのためにはお金を 1 台当たり 200 万円までは出すので実行してくださいというルールができました。少なくともそういった各地域のルールでやっていいのではないかということです。

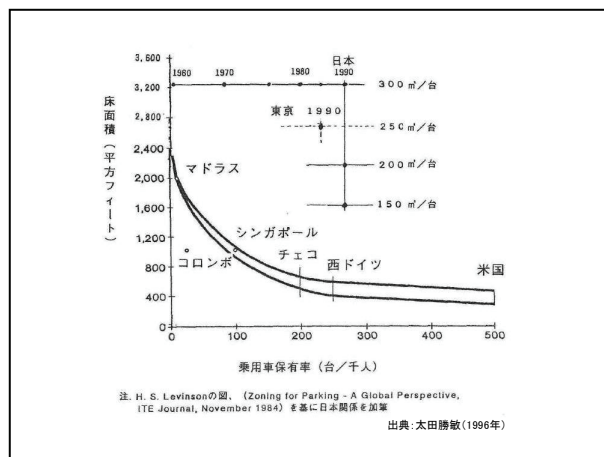


図 10 事務所の附置義務駐車場基準
(1 台当たりの床面積)

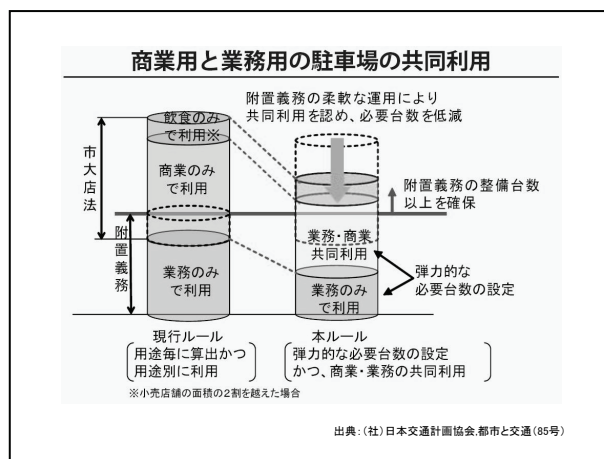


図 11 商業用と業務用の駐車場の共同利用
— 横浜市 (エキサイトよこはま 22 地区)

5. 欧米における駐車政策についての最近の動向

図 12 は私が 1996 年の日本交通学会年報で発表した論文で紹介したのですが、1980 年当時、米国都市では現在問題にしているような都心部での駐車場整備について最大値（上限）の設定とか、最小値（附置義務）をなくしてしまうという種類の話が既に始まっていました。80 年代の段階で、有名なボストンとかロサンゼルス、ポートランド、サンフランシスコ、シアトル、ワシントン DC ではいろいろな形で最大、CBD（中心業務地区）では上限を設定する。逆に附置義務のミニマムをなくしているのです。この後、当然ヨーロッパ、ロンドンなどは上限だけにしています。場所に依じて、特に中心市街地、都心部では附置義務をなくす、あるいは緩和するという方向が大きな流れで進んでいるということです。逆に上限をつくった事例も、既に 80 年代で幾つか出ていることが分かります。

また、料金関係が非常に多様なやり方で、「パーキングタックス」という駐車税を当時でもサンフランシスコやワシントンでは入れています。この辺が私は非常に注目すべきことかと思っています。

ニューヨーク市での駐車政策は最近の事例です。ニューヨーク市の検討で、1982 年に今まであった附置義務をなくすとか上限の設定をやっています。その効果をもう一度見直して、新たなゾーニングをすべきかどうかを検討する資料として出てきたものです。

ニューヨークでは 87 年から日本ではないような自転車駐輪施設をやっています。駐輪施設が附置義務の一部に入っていて、最近では確か貨物用のエレベーターのあるところは必ず自転車の収容施設をつくりなさいとか、ちょっとロジックがはっきりしませんが、カーシェアリングに対する駐車場整備の考慮もされています。

附置義務の上限の台数設定は、地区の総量、個別の建物ではなくて地区全体で行われています。これはニューヨークで非常に大きい割合を占めています。また低所得者、高齢者のための様々な公営住宅等があって、そこにはある程度つくらなければならないという規定が残っているようです。その辺を見直さなければいけない。

さらに公共交通指向型開発で緩和する。性能料金制は料金で変えるという事例です。そんなものを含めて検討すべきものがいろいろあるということです。

施策	実地中 都市数	計画中 都市数	備考: 主要実施都市	施策	実地中 都市数	計画中 都市数	備考: 主要実施都市
路上駐車場の供給				駐車料金			
・居住市街地駐車証	11	市	B, W等	駐車料金値上げ	2	1	ボストン, M
・相乗り車優先駐車	2	0	P, SL	差別料金制			
・TSM計画での対応	2	0	SF, SL	一時時間駐車有利	4	0	セントポール, P, SF
・中心市街地の限外駐車場の供給				・地区別差別	1	0	M
・CBDと活動中心での供給				・相乗り車	4	0	M, P, SF等
・ゾーニングによる付置義務				・都心部無料駐車	2	0	セントポール
・最小付置義務の緩和	3	0	P, SF, SL	駐車券	2	0	SF, W
・共用	3	1		・ピーク時入庫車の上乗せ	0	1	マディソン
供給増の抑制				加給しと減額			
・CBDと開発促進	2	0	B, P, ロアルト	・駐車場のスキップ	7	0	
・相乗り・公共交通機関により	3	1	アーリントン, シカゴ	・車輪止め	2	0	B, W
・駐車専用ビルの制限	3	0	シカゴ, SF, SL	・レンタカー移動	3	0	B, P, W
市営駐車場の新設				・差別率削減	1	0	W
・CBD	3	0	BT, ミルウォーキー	HOVレーン取得	4	0	
・近隣ショッピングセンター	3	0	LA, ミルウォーキー, SF	・マニピュレーション			
相乗り車優先駐車場	6	1	BT, SF, SL, 等	・ステッカー	2	0	
周辺部・交通路沿いの駐車場				広告(マスコミ, 小冊子, 地図)	3	0	
・パークアンド・ライド施設	5	0					
・相乗り用駐車場施設	0	0					

※調査員の駐車料金値上げ 注: M, ボストン, BT, バルチモア, LA, ロサンゼルス, M, モントリオール, P, ポートランド, SF, サンフランシスコ, SL, シアトル, W, ワシントンDC
出所: US DOT, STUDY OF PARKING MANAGEMENT TACTICS Volume 1/1980 (都市名の一部省略)

出典: 太田勝敏(1996年)

図 12 主要な駐車マネジメント施策の適用状況
—1980 年、米国 26 都市—

ニューヨーク市の駐車場整備についての動向については簡単に説明しますが、駐車場整備を 30 年来やっています。この 30 年間で世界都市としてニューヨークの都心部は人口も増え、雇用も増え、渋滞は解決していませんがそんなに悪くなっていません。交通は公共のほうにかなりシフトしているということで、ゾーニングの改正は基本的にはうまくいっています。

ただ一部、最近、ジェントリフィケーションというかなり所得の高い人が戻る現象が起きています。そこでは駐車場が欲しいという議論があつて、見直しが必要だということです。施設関係者専用の附置義務という考え方ではなく、近隣住民を含めた使い方、公衆用駐車場ということで考えるべきで、この辺が法改正、条例改正のポイントです。

次に駐車マネジメント施策のタイプについては、ビクトリア交通政策研究所（Victoria Transport Policy Institute）という有名なコンサルタントのリットマン（T.D.Litman）先生が駐車場関係、駐車マネジメントという言い方でいろいろな提案をしています。

主な内容は駐車施設の効率化、駐車需要の削減、支援施策です。

まず駐車施設の効率化を測るために駐車規制について優先順位をきちんと決めること。第一に配送・サービス車、第二に障害者、バス・タクシー、相乗り車。相乗り車が出てくるのはアメリカ的です。第三にお客さん・来訪者、従業員・住民。最後に車庫といった優先順位をきちんと決めてそれに合った規制をしましょう。

次に駐車場需要の削減についても、いろいろ提案されていますが、車以外の交通手段についてもきちんと整備することが必要であることも挙げられています。

そして一般的な支援施設については、この中に取締りや規制の改善があるということです。イベント時やあふれ出し駐車への対応などもまた考えなければいけないということです。

私に関心を持っているプライシング関係では駐車関連税ということで、こういうことは古くからいろいろな都市でやっています。アメリカはそれぞれの自治体が権限を持っていますから、国が決めるということではなく、かなり自由にいろいろな発想でやっているということが一つです。

まず米国都市での駐車税（パーキングタックス）について、サンフランシスコの事例では、営業収入の 25%を課税しているということで、一般財源に使ったり、公共交通整備に使ったり、高齢者の基金に使っています。年間 5000 万ドル、100 円とすると 50 億円ぐらいで、かなり大きい税収です。

シアトルの事例では、パーキングチケットの収入と駐車税の収入が同じぐらいで、非常に大きい。これをどう使うか。現在、アメリカはどこでも財政難に見舞われていますから非常に狙われるということです。そのほかにバルセロナ、ロサンゼルス、ニューヨーク市も導入しています。

また、オーストラリアのパース、シドニーでは駐車場課金（パーキング・レビー）という

ことで、パースは有名ですが、いろいろな都心の公共交通、無料のシャトルバス、循環バスをやっています。そこでそれなりの駐車場課金をしている。オートバイからも取っています。

以上のことを踏まえて私どもが前から気になっているのはイギリスのワークプレイス・パーキング・レビー（workplace parking levy:職場駐車場課金）です。これは 2000 年の交通法で、混雑課金（コンジェスション・チャージ）と同じときに自治体でやってもいい、この収入は 10 年間交通整備に使ってもいいということで自治体が非常に関心を持ったことです。ただその後、導入するとなるとなかなか難しいとか、自分の自治体だけやると、郊外にショッピングセンターやオフィスが取られてしまうなど、いろいろな問題で止まっていたのですが、実はノッチングラムが 2012 年の 4 月から始めました。ノッチングラムだけが生き残っていたのです。

図 13 は提案当初のものですが、大体これと大きく変わっていないようです。交通渋滞の緩和、公共交通の促進とか整備の財源確保など、いろいろな目的がありますが、財源目的が重要です。収入の使途はトラム（路面電車）の延伸、バスサービスの改善、中央駅の改修などです。対象は従業員あるいは業務目的の来訪者用の駐車スペースを 11 台以上持っている雇用主、大学も入ります。大学も入っているということで、かなり数が限られることから地元からはものすごく反対意見があったのですが、最終的に GO ということで 4 月から始まりました。

ただ当初、1400 万ポンドぐらいの収入見込みに対して、登録が残ったのはごくわずかで、ほかのところは小さくしてしまったり、郊外にオフィスを移したりといういろいろな問題があるようですから、本当に効果があるかどうかは要注意です。ただ、世界で本格的な駐車場課金の導入は、オーストラリア以外で初めてということでしょうか。そういうことで注目すべきものかと思います。

図 14 はサンフランシスコのインテリジェントな管理の事例です。SF パークということで、実験を行って、いよいよ今年から市全体に適用しようということで始まっています。ここで、路上と路外を一体的に、路外というのはサンフランシスコが持っている公営駐車場のことですが、需要に合わせて料金を変動しましょうという大変すさまじいことをやっています。

図 15 はホームページから持ってきた最近の SF パークの料金変更状況（2012 年 2 月現在市役所周辺地区）です。そこでブロックごとに空いているスペースが大体 85%になるよう

目 的	道路交通渋滞の緩和、公共交通利用の促進、公共交通整備・改善の財源確保
手 法	WPL(Workplace Parking Levy:職場駐車場課金)、2000年交通法
対 象	従業員および特定範囲の業務目的来訪者用の駐車スペースが11台以上をもつ市内の雇用主
除外(100%割引)	10台以下の雇用主、救急サービス事業者、その他本質的な医療関連
除外スペース	障害者、顧客、オートバイ、業務用車両、荷さばき用、職場居住者用駐車スペース
課 金 額	年185ポンド(2010年より徴収、2015年までには年350ポンドに値上げ)
反 則 金	課金額の最大50%
収入の使途	トラムの延伸、バスサービスの改善
得 失	道路利用者課金と比べ適用が容易で、費用も少ない。 道路利用者全体でなく通勤者に照準。

注: 2007年秋 市民協議、2008年 市議会承認、2009年 政府承認、2012年4月1日より実施。
主な修正は課金額 年288ポンドで2015年には381ポンド。
当初の年1400万ポンドの収入見込みに対し、大削減の模様。

図 13 英国ノッチングラム市の職場駐車場課金
(2007 年提案)

に、ある一定程度空いていれば安くします。85%、90%を超えたら高くします。それを25セントずつ上下するということで年に何回か見直しているわけです。最近は2月に、その前は11月でしたか、3カ月ぐらいで料金を見直しているということです。

仕組みは、非常にハイテクなセンサーがそれぞれ駐車場施設の一台一台のスペースについて、使っているかどうか分かるようになっています。もちろんこの状況をスマートフォンで確認することができます。この状況をチェックしながら料金を定期的に見直すという形をとりながら、いつ行ってもうろつき交通をしないで収容できる範囲に料金を決めましょうというのが原則です。

この管理方法はニューヨークなどでもスポット的に実験しています。ニューヨークの場合、リアルタイムの情報を流すと、どんなことが起こるかという、パーキングオークションというのが始まったようです。

「おれはあと5分でこの路上駐車スペースから出るから、その後使いたい人は手を挙げろ。10ドル払えばあなたが来るまで待っている」。こういうのは商売ではないと思いますから、一応ソーシャルネットワークでしょうか。こういうのが始まったというのはちょっとびっくりしました。

少なくともリアルタイムの情報が流れているというのはある意味では合理的で、法律적으로는問題はありませんが、駐車政策としてはちょっとどうかとは思いますが。そんなことが始まるぐらい、需要が最も多いニューヨークは非常に高い路上駐車料金ですから、その中でなかなか見つからないとなると、「とにかくあのビルの近くで路上駐車ができるなら、今だったら50ドルを払ってもいい」という人もいるかもしれません。公共空間を入札の対象にしてしまうパーキングオークションのサイトがあるようですから、関心のある人はまた見てみるといいと思います。少なくとも路上駐車管理は非常に大きな問題でいろいろな対応策ができてきているということです。

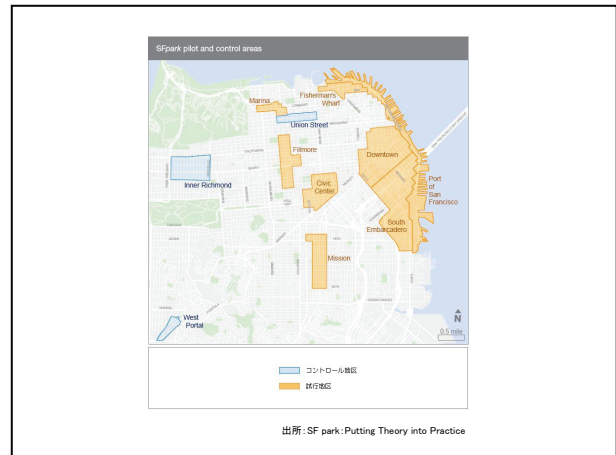


図14 SF パーク（サンフランシスコ）での対象地区



図15 SF パーク（サンフランシスコ）の料金変更状況（2012年2月現在、市役所周辺地区）

次はアメリカ都市部での路上駐車管理の民間委託についてです。理由はどこでも同じですが、目的は時代遅れの路上駐車革新をしたいということです。アメリカでは、パーキングメーターをぶっ壊して中の現金を取るという事件が沢山起こっています。とてもメンテナンスが大変だということで、新技術によって、支払は現金だけではなく、カードでも支払いが可能ということを含め、一括して民間に委託する方法を模索しています。実は 10 年以上前から特にロッキード・マーチン社など、いろいろメーカーがこれらのシステム開発を行っていました。

今ではあまりよくない事例とされていますが、シカゴでは 2008 年に 3.6 万台分の路上駐車管理を 75 年の一括契約（116 億ドル）で民間業者に委託しました。当時のシカゴは財政危機の対応のため、とにかくお金が欲しいということで駐車場管理を民間に委託したのです。中心部の駐車場利用料金が民間への委託前は 3 ドルだったのが、委託後の現在は 5.75 ドル、そして 2013 年には 6.50 ドル、それ以降はインフレの部分だけを上げてもいいという契約です。

ただ、この利用料金は委託を受けた会社が勝手に決めたわけではなく、実は料金改定前に市がこういうことでいいですかということで一応市民の了解を得ているはずですが、利用者は「そんなことは知らない、忘れた」ということで、「民間委託になったら急に高くなった、それはよくない」という変な批判がある。

この事例に対してのシャープ先生の批判ですが、契約内容は 75 年を一括してやるのではなくて、やはり数年ごとに見直して性能料金的なほうがもっとよかったのではないかということです。その後、ピッツバーグ（中断）、インディアナポリスなどで、検討または実施されています。

先日インターネットを見たら、「オハイオ州立大学全体の駐車を一括して民間委託する。」という記事を見つけました。これもやはり大学の財政危機で、3.5 万台分というからキャンパス全体でしょう。それをまとめて民間に一括委託ということを出したら、何と 48 億 3000 万ドルとか…数値が桁外れですが、非常に莫大な金額で引き受けてもいいというところが今出てきています。ただ、入札の決定は 6 月 22 日ということで、ちょっと待てということのようです。

今までのいろいろな仕組みで、古いものは変えにくいとかそういうのは沢山あるわけです。そのときに人を含めて一緒に入れ替える形でやるということと、一括で、一時点でお金をもらってしまうというのがありますが、毎年改訂するほうがいいのかというシャープ先生からの意見が出ています。そういう種類の新しい PFI（Private Finance Initiative）、PPP（Public Private Partnership）が出ているということです。この辺も要注目ということでしょうか。

6. まとめ：これからの駐車政策

これからの駐車問題は量から質へ。これは IATSS（国際交通安全学会）の研究でもそういう言い方になっていましたが、社会問題、要するに高齢者・障害者が増えていく中でどういうふうにするかということは、交通、自動車の運転者だけの問題ではありません。駐車問題はかなり多様化・局所化しているということで、その地域に合ったやり方が必要です。

それを補足する意味で、社会的に賢い使い方でやることと、マルチモードの交通システムということいろいろなものを組み合わせて使うということです。自転車も使うし、車も使うし、都心へ来たらどこかに駐車して、ショッピングモビリティでもパーソナルモビリティでもいいですが、乗り換えていろいろなものを組み合わせて使う。そのためには保管したり移動するところが必要です。それもきちんと空間配置をしなければいけない。通る空間、車道空間再配分をしなければいけない。それから、電気自動車についても新しい要求がありますから、充電施設などの整備をしなければいけない。いろいろな意味で設置の仕方と効率的マネジメントです。

そのためには非常に多面的な議論をしなければいけないということで、社会的な公平性、包摂性（インクルーシブネス）ということ考えた形で議論しなければいけないということです。時間がオーバーしてしまいましたので、質問がありましたらどうぞ。

根本 太田先生、どうもありがとうございました。

■質疑応答

根本 それでは、まだ時間もありますので会場から質問していただければと思います。質問のある方は挙手をお願い致します。所属と名前を最初に言ってください。

寺田 東京海洋大学の寺田と申します。お話をどうもありがとうございました。

質問ですが、附置義務の逆で整備上限をということに大変感銘を受けたのですが、そのやり方について、ちょっとイメージがつかみにくかったのでご説明をお願いします。例えば附置義務ですと床面積等にくっつけて規制することができると思います。一方で整備上限とか、あるいは駐車場の総量規制みたいなものになると、駐車場課税のような形はイメージがわくのですが、そうでない形で何か実行することができるのか。あるいはそのやり方によっては必要でない車がまちを走行して、必要な車が使えないということが起きるような気がしたのですが、その辺をもし教えていただければと思ったのですが、よろしく願い致します。

太田 ありがとうございます。個別の建物はやはり附置義務と同じです。ベースが従業員1人当たりとか、あるいは床面積当たりで何台以上はいけないという形となっています。ですから新しく建築許可、開発許可を受ける段階でのチェックはきちんとしています。そのと

きに小さい建物とか例外がいっぱいあると思いますが、基本的には附置義務と同じ形で新設する建物・施設毎での執行と理解しています。

地区の総量については難しいです。全体の総量を届け出させているところがあります。そうすると総量を決めて、その中で容積率の移転みたいに、私のところではできないけれども、余っているのだったら買いましょうということを認めるような形です。銀座の地域ルールはまさにそういうふうにとらえてもよいと思います。全体計画がきちんとできればということになりますが、一応そんなことをやっていると思っています。

いずれにしても、そのためには現在どのくらいあるかというデータと、それが公共用なのか専用なのかという区別があって、その上での話です。もちろん駐車ビルそのものは禁止しているところがいっぱいあります。都心部では既に営業してはいけないというのは 80 年代から出ています。新築のものについては基本的に附置義務と同じように建築許可、あるいは開発許可が必要で、そのときに全体の総量から見てどうか。ただ、早い者勝ちでやってしまうと問題になりますから、ある種の計画がないと地区のアンバランスなどが起きると思います。確かにその辺はもう少し研究というか、勉強してみる必要があると思います。

寺田 どうもありがとうございました。

根本 よろしいですか。ほか、いかがでしょうか。

苦瀬 東京海洋大学の苦瀬です。大変貴重なお話をありがとうございました。

先生のご主張に共感するところが多く、特に地域に合った方法でという話は大変そうだなと思いました。そこで、それに関しての質問ですが、私は大丸有、高田先生たちのお手伝いをしていて思っているのですが、規制を緩和するのは重要ですが、地域に合った方法を考えるときに、それを実際に行う自治体や地域の人が実態を認識していないと、実は地域に合っていないことをやっているという可能性があるのではないかと思います。

具体的に、例えば新宿のあるビルではものすごく大道具の搬入があったりするので、大きなトラックが多分 70 台ぐらい入れるように工夫をしています。これは確かに地域に合っている方法です。一方で、新宿の別の地域では標準条例で駐車スペースが 10 台分しかないのです。多分実態とは全く合わないという議論になってしまうと思います。

そうすると、自治体や地域の人たちが、実は地域に合ったと思っているのに漏れがあるときがあるのではないかという心配をしていて、そういう意味では地域に合ってやるのはすごくいいことだと思うのですが、やはりどこかで標準条例みたいな、ガイドラインみたいなものを誰かがつくっておかなければいけないのかなと時々思います。それに関して先生はどんなふうにお考えか、教えていただければありがたいと思います。よろしくお願いします。

太田 実態はよく知らないのですが、いろいろなものを見たりする範囲では、おっしゃるとおり地域の意味で、それは時代によってどんどん変わるということです。それを追っ掛け

ていくのは、日本は標準化しすぎてしまって、全国一律的な形とか、よくご存じだと思いますが、附置義務はいろいろな業種をそんなに細かく分けていないのです。

アメリカは本当にいろいろ細かく分けて、それを実態のベースとしています。ただ、その実態のベースがずれているというのがシャープ先生のご指摘で、非常に細かくやっているのはいいのだけれども、そこに出てきたのは最近の、特に郊外部の新開発です。車を使っているところでの基準を使っているから、それを全国に持ってきてしまう。

例えば日本の交通工学会みたいなアメリカの機関が、一つのマニュアルをつくっています。そのデータが 20、30、あるいは 10 ぐらいしかサンプルがないのに無理やり直線で回帰分析して、そこで全国に通用してしまう。「元のデータが非常に実態から離れているのではないか。そこまで含めて地域のことを考えろ」という言い方をされています。その辺は日本でも同じような話が起これるかと思います。そういうことを含めて、シャープ先生はむしろ廃止してしまえと。本当に必要なものはお金がかかってもつくるし、そのほうがいいのではないかというのも一つの考え方です。

逆に自由競争の中で自分が本当にそれだけ大きな駐車施設を持てますか、なければどこかと契約するわけです。それを民間に任せてしまう。それも一つのやり方かと思います。その辺も含めて今後の検討課題ということで、ぜひ誰か勉強してほしいと思います。

根本 よろしいですか。ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

高橋 一つ質問です。先ほどサンフランシスコの料金政策のお話がありましたが、これは駐車場をバランスよく使うという意味では分かるのですが、例えば道路のロードプライシングなんかだと、道路の混雑なども問題になります。それから、ある意味では地域の商業政策とかそういうものに対するインパクトもあると思うのですが、その辺はここではどういうふうに考えていますか。

太田 サンフランシスコはもともとかなりそういうことをベースに、総合的に考えるところでは。そこの中でやっていますから、当然これは先ほど言った路上と路外の駐車場も一体的にやっています。そこで荷さばきの話とか、それも全部一体的に地域をどう持っていくかという、ゾーニングがベースになっています。ゾーニングはまさに都市計画の分野です。その中でこの地域はどういうふうに使っていて、そこにどういう駐車場を路上と路外で振り分けるか。一定の施設の中をどういうふうによく効率的に使うかという、本当に短期的なマネジメントです。ご質問はむしろ長期のものとどうかという話なので、それは基本的にはそういうフレームワークで考えていると理解しています。

根本 先生、私から質問をよろしいですか。上限の規制ということが着目されているというか、それがどちらかというと評価されるようになったというお話が、どうしても一つ私には分かりにくいところがあります。民間企業が路外に大きな駐車場をつくる、自分の責任で

つくる。例えば自分のところの売り上げとか、そういった中でショッピングセンターが大きな駐車場をつくったり、従業員のための駐車場をつくったりすることは、その面では人に迷惑を掛けているわけではない。

ただ、そこを利用している車が道路を使うときに、道路の使用に対してあまりちゃんとお金を払っていない。だから、そこで人に迷惑を掛けているという話だとすれば、それは道路使用に対してお金を取ればいい話であって、駐車場の側で規制するのはお門違いというか、駐車場はつくりたいだけつくらせれば、その責任というか、適正な、先程の新宿のあるビルの例ではありませんが、いっぱいつくりたい人もいるわけだし、ショッピングセンターも大きいのをつくりたい人もいます。それをつくってはいけないというのは、かえって市場の足を引っ張るのではないかと思います。

今、路上駐車場に関してかなりきめ細かいダイナミックプライシングみたいなものができる。それと同じように、道路の利用もダイナミックプライシングができるわけですから、駐車場の上限規制をするのは過去の政策になっているのではないかと思います。

太田 ここは理論と実数のずれでして、経済学的にはまさにそういう指摘があるわけです。ただ、実際問題としてやはり車利用そのものに対する社会的費用の話となります。今、政治的に決められるから、実際に導入できるかといったときに、どうもコンジェスション・チャージは非常に難しいというのが一般的な経験です。

欧米では路上駐車関係は伝統的に自治体の責任です。これは日本とは違います。ですから自治体で一番できる TDM 施策というのは駐車を通してです。そういう権限の違いがあるし、セカンドベスト、サードベストということになると思いますが、それをファーストベストが受け入れられない場合に他部門でどうしようかという議論、それはまさに現実論の話です。

根本 英国ノッティンガム市の職場駐車場課金の事例も、まさに地方自治体でコントロールしやすい、なかなか反対が出にくい課金政策だということで、今後それがずっと続いていくのか、やはり評判が悪くてやめることになるのか、その辺は本当に注目に値する新しい動きだと思います。

ほかにいかがでしょうか。

では、私からもう一つ質問です。太田先生、サンフランシスコの SF パークの事例は、リアルタイムで随時変更しているのですか。

太田 これは一番のベースの金額を変えたときに最近の見直しがこうだったということです。このままでしばらくやってみて、そこで非常に利用が少ないとか多すぎたら、また次に変更しましょうと。その場で一回一回変えているわけではありません。ある期間、要するにシンガポールのコンジェスション・チャージと同じです。

根本 ある期間は一緒なんですよね。

太田 3カ月ごとに見直すとか、そういう種類のものです。

根本 どうぞ。

鹿島 中央大学の鹿島と申します。大変面白い話をありがとうございました。一点、お伺いしたいのですが、最初にお話になったと思いますが、日本の場合には車庫法という非常に伝統的なものがあって、こういうものがあることにより考えなければいけないことは、日本の都市で考えるときにどういうふうに先生はお考えになっていらっしゃるのでしょうか。何かお考えがあれば教えていただければと思っています。

太田 特にこれということはありませんが、車庫法ということで少なくとも保管場所についてはある程度保証されている。二輪車は対象外であったり、軽自動車は地方都市でまだ除外されていることが多いなどの課題はありますが、いずれにしても所有者の責任である程度保障されています。車庫法で確保されているから、通常の場合は住宅、あるいはもちろんオフィスで持っている場合もありますが、それについて1台分はちゃんと確保されていますから、それはいいです。目的地のもの、あるいは中継地点のもの、これをやればいいということで、政策として政府関係者がしなければいけない負担は随分軽減されているのではないかと思います。だから、それをどのレベルまでつくるかというのが、今のことを含めて、交通渋滞やその他を含めた社会的費用全体の中でということでしょう。

鹿島 もう一つお伺いしたいのですが、例えば車庫法がないところだと、利用する側としては一般的に車を持っている人も駐車するわけです。車庫法の場合だと、そこは昼間、例えば都心部で住んでいて、空いていても誰も使わないということが起こるわけです。そういうところも含めて全体のコントロールをするとか、あるいはプライシングも含めてやるとかという話はちょっと行き過ぎだと思います。要するに車庫法の車庫とかの時間貸しとか、車庫法だと駐車場の月決めだと使えてしまうわけです。だから月決めも含めて、自由というのはおかしいですから、ある程度弾力的にするとか、あるいは、逆にもっと言えば車庫まで自由にするということは時期尚早だと感じていらっしゃると思いますか。

太田 少なくともニューヨークの例は、車庫法はもちろんない状況で、住民用で隣の建物に住む住民にも附置義務のものを開放するというか、使うのが当たり前になって特別な問題が起きていないのです。ただ、法律の建前はあくまでも付属施設ということで計算していますから、そのずれを今後どう解決するかというのが今議論になっています。

日本においては、実態として車庫で空いているところの何割かを使わせるというのは、実務上、私は十分にあり得ると思っています。特別それで問題はないと思います。その辺はどの程度までというのは車庫として使っている車の使用状況による違いですから、かなり個別のものが需要ですが、昼間というか、ある程度の統計がはっきり出てきたら、そのうちの例

えば半分ぐらいまでは自由に使わせてもいいのではないかという議論があってもいいと思います。ということは、警察の車庫規制でもそういう場所を車庫として認めますという種類の話です。そういうことが全部一体的にないと思うが、ないですけれども。私は現実論から言うとなんかということかと思えます。

鹿島 ありがとうございます。もしあればですが、仮に今そういうことをしようとしたときに法律的な問題とかというのはどういうところが引っ掛かるとお考えでしょうか。

太田 ちょっとその辺は、私はあまり詳しくないので。

鹿島 分かりました。すみません、ありがとうございます。

太田 そういうことが十分考えられるので、むしろ法制度の運用、あるいは法制そのものについて考えたらどうですかという提案までにさせてください。

鹿島 ありがとうございます、すみません。

根本 いかがでしょうか。だいぶ時間が迫ってまいりましたけれども、どうぞ。

原田 久しぶりに質問させていただきます。東京大学の原田です。既存不適格の部分は小規模なところのものについて先生はどういうふうに、先ほど面的な全体の管理というようなことをおっしゃいましたが、その中で何か扱われることになりますでしょうか。

太田 期待を持っているのは銀座ルールで、あれは小規模のものも新築であれば入るわけで、問題は既存建物のもので、これは、実はいろいろなところで自転車の附置義務を具体的に議論しているのですが、やはり決め手はないです。むしろ駐車税的な何かは当然全部にかかるから、それを共同駐車の整備にするとか、やはり面的な計画と合わせる。そのためのたがをはめる何かをつくらなければいけないということぐらいで、ぜひ若い人たちに頑張って研究していただきたいと思えます。

根本 それは原田先生の宿題。

原田 若い人たちに。

根本 大体予定した時間になりましたが、よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、今日は駐車場に関して非常に包括的なお話、あるいは最近の政策動向、研究動向について詳しく勉強することができました。改めて太田先生に感謝の拍手をお願いします。

【拍手】 どうもありがとうございました。

配 布 資 料

持続可能な交通まちづくりと駐車政策

ー附置義務と駐車マネジメント再考ー

(公財)豊田都市交通研究所 所長
東京大学 名誉教授
太田 勝敏

(2012.11.25 田交研発表)

1

目次

はじめに: 持続可能な交通まちづくり
賢い車の使い方と駐車

1. 都市における駐車問題の現状と政策
2. 駐車と駐車施設: 定義と分類
3. まちづくりと駐車政策: 中心市街地の活性化と駐車
4. 駐車施設の整備と管理・運用(マネジメント)
5. 欧米における駐車政策についての最近の動向
6. まとめ: これからの駐車政策

2

はじめに:

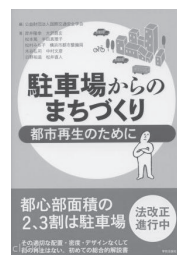
- ・都市の駐車問題は解決したか?
ーNO.局所化, 地域差で異なる問題(量から質へ)
- ・持続可能な交通まちづくり
ー将来の都市ビジョンと交通
ー社会的に賢い車の使い方と駐車的重要性
ー日米で新たな問題提起(話題の2冊)

3

図表1 駐車政策に関する話題の2冊



D. Shoup 教授
(改訂増補版2010年)



岸井隆幸他著
(学芸出版社2012年)

4

図表2 シャープ理論:「無料駐車は高くつく」(文献1)

企業の従業員向けや郊外ショッピングセンターでの顧客向けの無料の駐車場や路上駐車は社会全体からみれば高い費用となる。

- ー有用な土地資源の非効率使用
- ー車への依存性を高め、渋滞、CO2排出などの環境への悪影響など

- 提案
- 1 路上駐車に対して、適切な料金の徴収
 - 2 料金収入は地区の公共サービス改善に使用
 - 3 建物についての附置義務の廃止

出所: 太田勝敏「米州都市交通事情」、『人と車』2012年2月

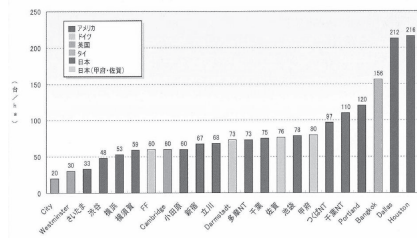
5

1. 都市における駐車問題の現状と政策

- ・多様なステークホルダと視点
一車利用者(運転・同乗), 歩行者・自転車,
バス・タクシー利用者, 近隣住民, 商工業者, 市民
一自動車交通, 都市交通, まちづくりなど
- ・駐車施設の需給状況
一路外は余っている(大都市中心部)
- ・課題: 問題への対応ー駐車政策とその仕組み不備
一公・民の役割分担とガバナンス不在

6

図表3 都心部の駐車場整備状況(密度)

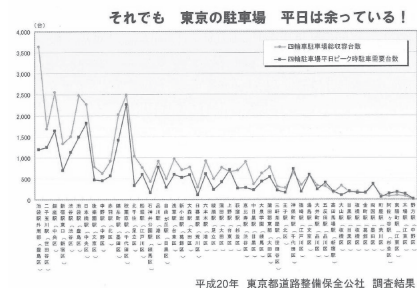


日本：駐車場整備地区 USA：都心部BID地区 欧州：内環状線内側
(明らかに個人の車庫と思われるものを除く)

出所：岸井隆幸(IATSSカンファレンス 2011.2.18 資料)

7

図表4 東京都心部の駐車場：需給状況



平成20年 東京都道路整備保全公社 調査結果

出所：岸井隆幸(IATSSカンファレンス 2011.2.18 資料)

8

図表5 東京都区部における駐車需給状況(ピーク時、四輪車)

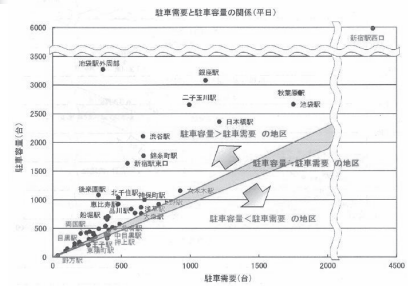
	供給(収容台数)			ピーク時需要(利用台数)			利用率%
	駐車場	PM/PT	計(A)	駐車場	路上	計(B)	
平日	41,104	2,071	43,175	20,133	3,803	23,936	55.4%
構成比%	95.2%	4.8%	100%	84.1%	15.9%	100%	—
休日	40,906	1,092	41,998	22,537	3,562	26,099	62.1%
構成比%	97.4%	2.6%	100%	86.4%	13.6%	100%	—

- 注：1 都区部51地区の内、前回調査(20年度)から継続分48地区での状況。
2 前回調査と比べて、平日では供給3.1%増、需要9.4%減。休日では供給3.8%増、需要は5.3%減。利用率は減少。
3 路上駐車の内、違法の割合は平日76.8%、休日84.5%。
4 利用率の算出ではピーク時供給量は左側の供給量とした。

出所：以下の資料を基に作成。
東京都道路整備保全公社「平成23年度路上駐車実態調査 報告書」平成24年6月13日

9

図表6 東京主要地区でのピーク時需給バランス(四輪、2011年度)



出典：東京都道路整備保全公社報告書(2012年)

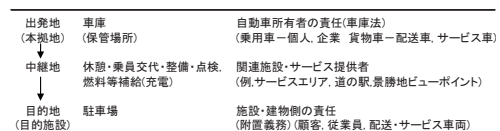
10

2. 駐車と駐車施設：定義と分類

- ・駐車、停車(待機)、保管と荷さばき・客扱い(停留場)
- ・駐車施設の分類
 - ― 路上と路外：関連法規が多く複雑
 - ― 公共用と専用
- ・整備主体と公共の関与
 - ― 公・私領域の重なり
 - ― 都市活動(施設・土地利用)と道路交通との結節部
 - ― 道路整備、都市計画、交通警察に加え
産業、観光、環境部局が関与

11

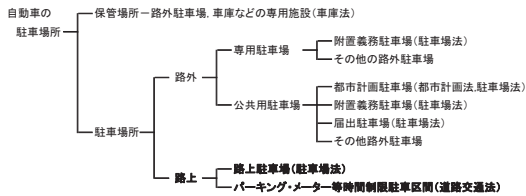
図表7 移動行動と駐車関連施設・整備の原則



注：利用者の負担は施設の所有形態・運用方針により無料から100%負担まで多様

12

図表8 駐車場所別による分類



13

図表9 駐車施設関連法規の経緯

1957年(昭和32年)	駐車場法	一 駐車場整備地区、附置義務制度（自動二輪車、軽自動車を除く）
1958年(昭和33年)	自動車ターミナル法	一 バス・トラック・ターミナル施設の整備
同	「東京都駐車条例」	
1962年(昭和37年)	自動車の保管場所の確保に關する法律（車庫法）	一 車庫規制
同	駐車場法・一部改正	一 軽自動車を対象
1963年(昭和38年)	「標準駐車場条例」	一 建設省通達
1971年(昭和46年)	道路交通法・一部改正	一 パーキングメーターの設置認可
1986年(昭和61年)	道路交通法・一部改正	一 時間制限駐車区間規制の実施、パーキングチケットの設置認可
1990年(平成2年)	保管場所法・改正	一 軽自動車への適用
1991年(平成3年)	標準駐車場条例・改正	一 東京都、大阪府で軽自動車への車庫規制
1994年(平成6年)	標準駐車場条例・改正	一 荷さばき駐車施設の追加
2004年(平成16年)	標準駐車場条例・改正	一 附置義務の緩和、隔地駐車場、性能規定、地域ルールを導入
2006年(平成18年)	道路交通法・改正	一 放置違反金制度、違法駐車取締り事務の民間委託施行（駐車監視員）
同	駐車場法・一部改正	一 自動二輪車の追加

14

3. まちづくりと駐車対策

- ・潜在的ツールとしての重要性 両刃の剣⇒適切な量と質を！
- ・道路交通の安全と円滑化・効率化
 - 一 路上駐車マネジメントの高度化
- ・自動車交通抑制
 - 一 都市部の渋滞緩和・温暖化防止
 - 一 都市の環境アメニティ・安全・健康改善
- ・都市再生/中心市街地活性化
 - 一 産業・経済活動の効率化
- ・望ましい都市構造の誘導「歩いて暮らせるまち」コンパクトシティ
 - 一 ABC 適業適所政策（オランダ）
 - 一 交通インパクト・アセスメント（TIA）と開発許可制度
 - 一 ソーニング（附置義務など）

15

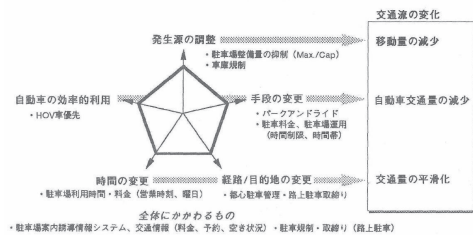
図表10 駐車施設と交通政策上の意味

- 移動・輸送サービスに不可欠な要素（ノード）
 - 一 出発地と目的地に必ず駐車施設が必要
 - 一 都市施設（住宅、建物など）とのリンク（道路）と道路網とのリンク（出入路、場内・場外）が必要
- 車による移動の意思決定に大きく影響
 - 一 駐車施設の有無・利用しやすさ（入出庫・アクセスの距離・時間・料金、快適性、セキュリティなど）
- 政策ツールとしての重要性とむづかしさ
 - ・ 駐車施設整備（量、配置）と利用条件
 - 一 需要の地区差大、時間帯別変動大
 - 一 誘発交通（短期、長期）への対応
 - 一 管理・整備主体の多様性（公共、民間）

16

駐車はパワフルな政策手段

図表11 交通需要マネジメント(TDM)における駐車関連施策



17

4. 駐車施設の整備と管理・運用

- ・都市づくり・環境・福祉など総合的視野が前提
 - 一 路上・路外での整備と管理・運営-駐車マネジメント
- ・地区交通計画での駐車政策と駐車場
- ・路上駐車スペース：性能料金制、技術革新
- ・路外駐車施設の整備
 - 一 地区の特性に応じたマネジメント
 - 一 附置義務駐車場の制度

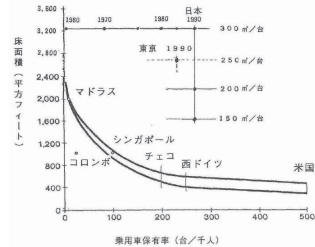
18

附置義務制度の課題

- ・附置義務制度の目的、経緯、内容
 - －車庫規制との関係
- ・必要性和制度の見直し
 - －欧米の動向、日本での動向・提案
 - －附属専用施設から共用施設へ
 - －下限値の廃止、上限値の設定（都心部）
 - －面的計画・管理の必要性（既存土地利用・小規模建築物のニーズ、路上駐車場との一体管理）

19

図表12 事務所の附置義務駐車場基準（1台当たりの床面積）

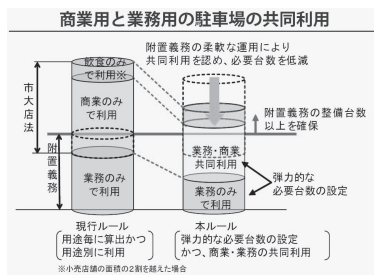


注: H. S. Levinson の説, 『Zoning for Parking - A Global Perspective, ITE Journal, November 1984』を基に日本関係を加算

出典: 太田勝敏 (1996年)

20

図表13 商業用と業務用の駐車場の共同利用一機浜市(エキサイトよこはま22地区)



出典: (社)日本交通計画協会 都市と交通 (85号)

21

5. 欧米における駐車政策についての最近の動向

- ・附置義務の見直し
 - －ニューヨーク市の都心コア公共駐車場調査
 - －日本での運用柔軟化、地域ルール、隔地駐車場
- ・駐車マネジメントのベスト・プラクティス (T. Litman)
 - －多様な政策選択肢が展開
- ・経済的インセンティブによるマネジメント
 - －路上駐車のパフォーマンス料金制 (SF パーキング)
 - －路上駐車管理の民間一括委託

22

図表14 主要な駐車マネジメント施策の適用状況
－1980年、米国26都市－

施策	実施中 都市数	計画 都市数	備考	施策	実施中 都市数	計画 都市数	備考
路上駐車の見直し	11	市	市 B, W 等	駐車料金制	2	1	市ノルム, M
短時間駐車券	2	0	P, SL	差別料金制	4	0	セントポール, P, SF
・TSM計画での対応	2	0	SF, SL	一時特設駐車場	1	0	M
中心街での路外駐車の見直し	3	0	P, SF, SL	一地区別差別	4	0	M, P, SF 等
・ゾーニングによる付帯要件	3	1		一地区別差別	2	0	セントポール
一最大のみの規定(最小なし)	3	0	P, SF, SL	駐車券	2	0	SF, W
一共同	3	1		ピーク時入庫車の上乗せ	0	1	マディソン
供給増の抑制	2	0	B, H, D, A, F, N	数値以上の制限	7	0	
・CBD上層階	2	0		建築的違反の罰金	2	0	B, W
一商業・公共交通機関により	3	1	アーランドン, シカゴ	罰金止め	3	0	B, P, W
最小付帯要件の緩和	3	0	G, D, SF, SL	レンタカー移動	1	0	W
一駐車場周辺の地域	3	0	G, D, SF, SL	歩行者専用	4	0	
市営駐車場の新設	3	0	BT, M, K, O, K, K, K, K	HOVレーン(車線)	2	0	
一CBD	3	0	LA, M, K, O, K, K, K, K	・ステッパ	2	0	
一近隣ショッピングセンター	3	1	BT, SF, SL 等	広敷(マスコミ、小幡子、地蔵)	3	0	
短時間駐車券	6	1	BT, SF, SL 等				
・中心街周辺駐車場	3	1	BT, SF, SL 等				
・パークアンドライド施設	6	0					
短時間駐車券	0	0					

*調査委員の駐車料金制: 1. 市 B, W 等; 2. 市 B, W 等; 3. 市 B, W 等; 4. 市 B, W 等; 5. 市 B, W 等; 6. 市 B, W 等; 7. 市 B, W 等; 8. 市 B, W 等; 9. 市 B, W 等; 10. 市 B, W 等; 11. 市 B, W 等; 12. 市 B, W 等; 13. 市 B, W 等; 14. 市 B, W 等; 15. 市 B, W 等; 16. 市 B, W 等; 17. 市 B, W 等; 18. 市 B, W 等; 19. 市 B, W 等; 20. 市 B, W 等; 21. 市 B, W 等; 22. 市 B, W 等; 23. 市 B, W 等; 24. 市 B, W 等; 25. 市 B, W 等; 26. 市 B, W 等

出典: 太田勝敏 (1996年)

23

図表15 ニューヨーク市での駐車政策(選択肢と現状)

① 先進的駐車マネジメント・システム	11 駐車マネジメント計画
② 自転車駐輪施設	12 居住者用駐車許可制
③ 乗用車制限の開発 (カーフリー、上限付住宅)	13 (近隣施設との) 共用駐車場
④ カー・シェアリング	④ 特定利用用途での緩和 (低所得者、高齢者)
⑤ 代替支払 (駐車場整備負担金)	15 駐車場整備権の移転
⑥ 土地先行取得 (ランド・バンキング)	⑥ 公共交通指向型開発 (TOD)
⑦ 附置上限数設定	17 公共交通利用便地区での附置軽減
⑧ 駐車場キャップ制 (地区総量)	18 交通改善・便益地区制 (収入の地元還元)
⑨ 駐車場データベース	19 建物と駐車場の分離価格制
10 駐車場凍結	20 交通需要マネジメント計画
	② 可変/性能駐車料金制

注: ニューヨーク市のほか、ボストン、シカゴ、ミルウォーキー、ミネアポリス、フィラデルフィア、ポートランド、サンディエゴ、サンフランシスコ、シアトル、ワシントンDC (以上米国内都市) とロンドンにおけるゾーニング規制・政策についての成功事例分析結果に基づく政策選択肢。
○で囲んだものは現在ニューヨーク市で採用している政策。

出典: NY市都市計画局資料 (PARKING BEST PRACTICES, 2011)

24

図表16 ニューヨーク市の駐車場整備についての動向

目的：1982年のゾーニング法改正（大気汚染の防止、自動車交通量の抑制のための
 附置義務の廃止、整備上限値の導入）、以来30年での見直し検討

調査結果：①都心部の路外駐車場供給量は10.2万台と約2割減少（対1987年）
 ②車保有率は市全体の半分と低いが、近年増加傾向
 ③新規増分は、建物関係者以外に近隣住民が広く利用

総括として、世界都市の心臓部としての都心では人口・雇用が増えたが、
 交通は公共交通にシフトし概ね成功。しかし、今後とも経済活力を支え、
 住民にアメニティ提供のため、一定レベルでの駐車場整備は不可欠。

現在：ゾーニング法全体の改革の一環として見直し中

出所：次の報告書を基に作成へ
 NYC Department of City Planning, MANHATTAN CORE PUBLIC PARKING STUDY 2011

25

図表17 駐車マネジメント施策のタイプ

- I 駐車施設の効率化
- ・共用（近隣施設との）駐車施設－平日と休日、日中と夜間での使い分け
 - ・駐車規制－利用者/車種、駐車許容時間、従業員/顧客/住民限定など。
 ー優先順（配送・サービス車、障がい者、バス・タクシー、
 合乗り車、顧客・来訪者、従業員・住民、車庫利用）
 - ・適正で柔軟な標準－地区特性に合った効率的基準
 - ・整備台数の上限設定
 - ・遠隔地駐車施設とシャトルバス運行
 - ・スマート・グロース（成長管理）政策の実施
 - ・徒歩/自転車の利用環境改善
 - ・既存駐車施設の収容台数増強－二段式など

出所：Todd Litman (2006)

26

図表17 駐車マネジメント施策のタイプ(続き)

- II 駐車需要の削減
- ・交通需要マネジメント施策
 - ・駐車料金制－有料化、駐車税の導入
 - ・料金支払い方式の改善－定期券、最新機械の導入（カード受入れなど）
 - ・金銭的誘因の付与－パーキング・キャッシュアウト（通勤者に現金支払）
 - ・不動産取引での建物と駐車場の分離
 - ・駐車税の改革
 - ・自転車施設の整備－建物の駐輪、荷物用ロッカー、シャワー、着替え施設
- III 支援施策
- ・利用者向け情報とマーケティング改善
 - ・取締りと規制の改善
 - ・交通需要マネジメント組織TMAと駐車場料徴
 - ・イベント時の駐車対策
 - ・あふれ出し駐車への対応（近隣住区）
 - ・駐車施設のデザイン・運用の改善

出所：Todd Litman (2006)

27

図表18 駐車関係税の適用状況

- 1 英国の職場駐車場課金 (Workplace Parking Levy)
- ー2000年交通法、現在ノッティンガムで実施（2012年4月）
 混雑課金と同様、都心部交通渋滞対策、公共交通整備促進目的で。
- 2 米国都市での駐車税 (Parking Tax)
- ーサンフランシスコ・有料駐車場営業収入の25%課税。一般財源・
 公共交通・高齢者基金に使用、年間約5000万ドルの収入。
 ー他にバルセロナ（11～14%）、ロサンゼルス（10%）、
 ニューヨーク市（18.5%、マンハッタン住民 10.5%）など。
- 3 オーストラリア（パース、シドニー）の駐車場課金 (Parking Levy)
- ーパース・都心部で公共交通改善に使用。歳入額820万豪ドル/年。
 短時間用155豪ドル/年/台、長時間（通勤）用180豪ドル、
 オートバイ77.5豪ドル。

出所：Todd Litman (2006)などを基に作成

28

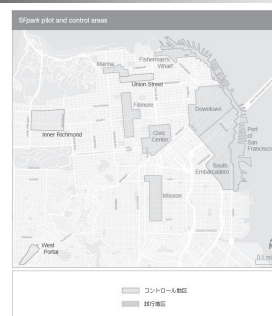
図表19 英国ノッティンガム市の職場駐車場課金(2007年提案)

目 的	道路交通渋滞の緩和、公共交通利用の促進、公共交通整備・改善の財源確保
手 法	WPL(Workplace Parking Levy: 職場駐車場課金)2000年交通法
対 象	従業員および特定範囲の業務目的来訪者用の駐車スペースが1台以上をもつ 市内の雇用主
除外(100%割引)	10台以下の雇用主、救急サービス事業者、その他本質的な医療関連
除外スペース	障害者、顧客、オートバイ、業務用車両、荷さばき用、職場居住者用駐車スペース
課 金 額	年185ポンド(2010年より徴収、2015年までには年350ポンドに値上げ)
反 則 金	課金額の最大50%
収入の使途	トラムの延伸、バスサービスの改善
得 失	道路利用者課金と比べ適用が容易で、費用も少ない。 道路利用者全体でなく通勤者に照準。

注：2007年秋、市民協議、2008年、市議会承認、2009年、政府承認、2012年4月1日より実施。
 主な修正は課金額、年285ポンドで2015年には381ポンド。
 当初の年1400万ポンドの収入見込みに対し、大市減の模様。

29

図19-1 SFパーク(サンフランシスコ)での対象地区



出所：
 SF park- Putting Theory into Practice

30

図19-2 SFパーク(サンフランシスコ)の料金変更状況
(2012年2月現在,市役所周辺地区)



31

図表20 米国都市での路上駐車管理の民間委託

・シカゴ市:2008年に市内の約3.6万台分の路上駐車管理を
75年契約で民間業者者に委託(116億ドル)

ー目的は時代遅れの路上駐車対策の新技術導入による革新
と財政危機への対応

ーPM料金(ドル/時) 都心コア(ループ内)

	車前	現在	2013年
都心のコア地区	3	→	5.75 6.50
CBD地区	1	→	3.50 4.00
CBD以外	0.25-0.75	→	1.75 2.60

ー批判は契約内容(目先の利益を優先)

・その後、ピッツバーグ(中断)、インディアナポリス、サクラメントなどで検討中、実施

出所:太田勝敏「米州都市交通事情」『人と車』2012年4月

32

6. まとめ:これからの駐車政策

ー持続可能な交通まちづくりー

- ・駐車問題は「量から質」へ
 - ー交通問題、そして社会問題へ
 - ー多様化と局所化(地域差大)
- ・駐車政策は次世代“車”の社会的に賢い使い方がカギ
 - ー社会的全体コストの視点
 - ーマルチモード交通システムでのモビリティ・アクセシビリティ確保を
 - ーインフラ整備の改善(車道空間再配分、自転車・歩行者の利用環境改善-完備型街路)
 - ー車両(EV、超小型車、PM など)とITS など
 - ー先進技術を活用した効率的マネジメントの仕組み
- ・新たに社会全体の視点からのアプローチを
 - ー環境、経済再生、健康福祉、防災など
 - ー多角的視点からまちづくり全体を視野に
 - ーすべての市民に向けた生活保障の一環として
 - ー公平性・社会的包摂性を考慮
 - ー地域性を重視した参加マネジメント体制

33

参考文献

- 1 Donald Shoup(2005), THE HIGH COST OF FREE PARKING, American Planning Association 改訂増補版2010
- 2 国際交通安全学会編、岸井隆幸他著、『駐車場からのまちづくりー都市再生のために』、学芸出版社、2012年
- 3 Todd Litman(2006), PARKING MANAGEMENT BEST PRACTICES, American Planning Association
- 4 太田勝敏、「都市の駐車問題と駐車対策」、『都市における駐車問題と駐車政策の動向に関する研究』(主査 新谷洋二、日交研シリーズA-150、2章、9-22頁、1992年2月)
- 5 太田勝敏、「都市における駐車マネジメント政策についての考察」、『交通学研究ー1995年研究年報』日本交通学会、77-86頁、1996年

34

日交研シリーズ（平成23年度～）

本シリーズは昭和47年度より随時刊行されております。
既刊分目録につきましては当会宛にご照会下さい。

〈平成23年度〉

- A-516 （保険金の不正請求に対する保険法と実務の対応プロジェクト）「保険金の不正請求に対する保険法と実務の対応」（実費300円）
- A-517 渡邊 徹「ドイツの地域交通政策に関する研究－連邦補助制度を中心に－」（実費300円）
- A-518 力石 真「定点観測データを用いた交通需要構造変化の簡易モニタリング」（実費300円）
- A-519 （集約型都市構造に向けた立地誘導プロジェクト）「集約型都市構造に向けた立地誘導に関する研究」（実費800円）
- A-520 （自動車の社会的費用推計プロジェクト）「自動車の外部費用の推計」（実費1,600円）
- A-521 （中山間地域における交通困難集落の実態を踏まえた世帯間送迎サービスの検討プロジェクト）「中山間地域における交通困難集落の実態を踏まえた世帯間送迎サービスの検討」（実費500円）
- A-522 （地方都市の交通政策と新たな公共交通のあり方プロジェクト）「地方都市の交通政策と新たな公共交通のあり方」（実費800円）
- A-523 （交通まちづくりプロジェクト）「交通まちづくり－都心活性化に資する交通計画の理論と実践」（実費800円）
- A-524 （高速道路に未完成路線評価プロジェクト）「高速道路の未完成路線の評価に関する問題－方法論と需要予測」（実費500円）
- A-525 （バスを活かしたまちづくりに関する基礎的研究プロジェクト）「バスを活かしたまちづくりに関する基礎的研究」（実費500円）
- A-526 （ネットワーク、混雑および財源調達の限界費用を考慮した効率的な区間別高速料金水準プロジェクト）「ネットワーク、混雑および財源調達の限界費用を考慮した効率的な区間別高速料金水準プロジェクト」（実費1,000円）
- A-527 （モーダルシフト政策による環境外部費用の削減プロジェクト）「インターモーダル輸送の促進政策に関する研究」（実費800円）
- A-528 （基礎理論研究プロジェクト）「自動車交通と環境・エネルギー問題の経済分析」（実費300円）
- A-529 （ストレス計測研究プロジェクト）「ストレス計測に基づく道路交通環境の交通主体別評価」（実費500円）
- A-530 （流通チャネル分析に基づく物流施設の役割と交通ネットワークの将来変化研究プロジェクト）「流通チャネル分析に基づく物流施設の役割と交通ネットワークの将来変化研究の研究」（実費500円）
- A-531 （低炭素交通研究プロジェクト）「低炭素社会を目指した都市道路網における道路交通運用方策の研究」（実費800円）
- A-532 （都市政策と交通政策の相互連関プロジェクト）「都市政策と交通政策の相互連関」（実費800円）

- A-533 (高齢者の自動車事故と補償対策プロジェクト)「高齢者の自動車事故と補償対策」(実費800円)
- A-534 (シニア社会のよりよい交通環境づくりの研究)「シニア社会のよりよい交通環境づくりの研究—その3—」(実費800円)
- A-535 (インフラ・ファイナンスの研究プロジェクト)「インフラ・ファイナンスの研究」(実費500円)
- A-536 (子育て世帯の多様なライフスタイルを支援する都市・交通施策に関する研究プロジェクト)「子育て世帯の多様なライフスタイルを支援する都市・交通施策に関する研究」(実費800円)
- A-537 (過疎地域における公共交通と自家用交通の共存に向けた取り組みプロジェクト)「過疎地域における公共交通と自家用交通の共存に向けた取り組み」(実費800円)
- A-538 (交通安全研究プロジェクト)「交通事故分析に基づく交通行動特性の把握手法に関する研究」(実費800円)
- A-539 (自動車事故の損害賠償問題についての考察プロジェクト)「自動車事故の損害賠償問題についての考察」(実費500円)
- A-540 (広域行政を通じたモビリティ確保に関する研究プロジェクト)「広域行政を通じたモビリティ確保に関する研究」(実費800円)
- A-541 (地域・都市の総合交通政策研究プロジェクト)「都市圏構造を考慮した交通施策の研究」(実費300円)
- B-146 [シンポジウム]「生活道路の交通安全と面的速度マネジメント—次期交通安全基本計画の主要論点から—」(実費2,000円)
- B-147 大森宣暁 [講演会]「移動中のアクティビティを考慮した交通システムに関する考察」(実費500円)
- B-148 大西 隆 [講演会]「創造的復興への道—東日本大震災と復興計画—」(実費1,100円)
- B-149 [講演会]徳山日出男「「東日本大震災」の対応について」(実費1,300円)
- B-150 森田哲夫 [講演会]「過疎・高齢地域における集約型地域づくり—災害をキーワードに—」(実費1,000円)
- B-151 [日交研フォーラム]「地方・地域社会におけるモビリティの確保」(実費1,300円)
- B-152 河野達仁 [講演会]「道路料金基準の構築に向けて—財源調達・環境・混雑等による厚生損失を考慮した効率的料金—」(実費800円)

〈平成24年度〉

- A-542 (運輸部門における政策的CO₂排出量削減施策のポテンシャルに関する研究プロジェクト)「運輸部門における政策的CO₂排出量削減施策のポテンシャルに関する研究」(実費500円)
- A-543 (社会資本整備重点計画の財源問題プロジェクト)「社会資本整備重点計画の財源問題—地方分権と経済活性化、社会保障—」(実費500円)
- A-544 (地方都市の交通政策と新たな公共交通のあり方プロジェクト)「地方都市の交通政策と新たな公共交通のあり方」(実費800円)
- A-545 (オールド・ニュータウンとモビリティプロジェクト)「オールド・ニュータウンにおける高齢者のモビリティと社会的排除」(実費500円)
- A-546 (集約型都市構造における土地利用変化の実態研究プロジェクト)「集約型都市構造における土地利用変化の実態に関する研究」(実費800円)
- A-547 (「車の保有と利用」プロジェクト)「わが国の自動車交通需要の動向に関するマクロ統計分析—誘発需要とリバウンド効果に着目して—」(実費500円)
- A-548 (物流ビジネスにおけるハブ・アンド・スポーク・システムプロジェクト)「宅配ビジネスにおけるネットワーク構築方法に関する研究」(実費800円)

- A-549 (環境と福祉に配慮した都市バス輸送計画プロジェクト)「環境と福祉に配慮した都市バス輸送計画」(実費500円)
- A-550 (自転車事故と補償問題プロジェクト)「自転車事故と補償問題」(実費800円)
- A-551 (交通まちづくりプロジェクト)「交通まちづくりー都市交通戦略のビジョン構築と合意形成ー」(実費800円)
- A-552 (外部費用推計プロジェクト)「日本における自動車の外部費用の推計」(800円)
- A-553 (物流システムの変化による物流施設と交通ネットワークのあり方研究プロジェクト)
「物流システムの変化による物流施設と交通ネットワークのあり方の研究」(実費500円)
- A-554 (道路交通事故の事故統計と保健統計の融合利用に関する研究プロジェクト)
「道路交通事故の事故統計と保険統計の融合利用に関する研究」(実費500円)
- A-555 (大規模災害時の物資輸送を考慮した道路整備計画研究プロジェクト)
「大規模災害時の物資輸送を考慮した道路整備計画に関する研究」(実費800円)
- A-556 (インフラ・ファイナンスの現状とその分析プロジェクト)
「交通インフラ事業のコンセッションとレベニュー債」(実費500円)
- A-557 (子育て世帯の多様なライフスタイルを実現する都市・交通施策に関する研究)「子育て世帯の多様なライフスタイルを実現する都市・交通施策に関する研究」(実費800円)
- A-558 (集積の経済を考慮した都市、交通分析プロジェクト)
「集積の経済を考慮した都市、交通分析」(実費1,000円)
- A-559 (生体ストレス指標を用いた道路交通環境の評価手法プロジェクト)
「生体ストレス指標を用いた道路交通環境の評価手法に関する研究」(実費800円)
- A-560 (自動車保険研究プロジェクト)
「自動車保険の支払い保険金構造から見る高齢者補償問題ー高齢者の自動車事故と補償対策ー」(500円)
- A-561 (都市圏総合交通政策研究プロジェクト)
「都市圏総合交通政策を反映した効率的交通体系の整備と運営の研究」(実費500円)
- A-562 (政府間補助金研究プロジェクト)「政府間補助金が地域交通政策とモビリティ確保に与える影響」(実費800円)
- A-563 (環境負荷を考慮した都市交通政策の定量的評価に関する研究プロジェクト)「環境負荷を考慮した都市交通政策の定量的評価に関する研究」(実費800円)
- A-564 (基礎理論プロジェクト)「環境税の効率性と二重の配当についてー環境税の「便益」と「費用」ー」(実費500円)
- A-565 (運輸部門における地球温暖化緩和策、適応策、およびそれらの共同便益に関する研究プロジェクト)「運輸部門における地球温暖化緩和策、およびそれらの共同便益に関する研究」(実費300円)
- A-566 小澤茂樹「線路使用料とダイヤ配分から見た鉄道貨物輸送の問題」(実費1,000円)
- A-567 (交通安全研究プロジェクト)「地域特性に着目した高齢者の交通事故分析」(実費800円)
- B-153 橋本成仁「講演会」「住宅地内の交通安全対策に関する展開と課題」(実費800円)
- B-154 「シンポジウム」「より効果的な高齢運転者の高齢運転者の交通事故対策」(実費1,300円)
- B-155 「道路課金シンポジウム」「効率的で持続可能は道路財源制度」(実費¥1,300円)

〈平成25年度〉

- B-156 〔記念講演会〕太田勝敏「持続可能な交通まちづくりと駐車政策－附置義務と駐車マネジメント再考－」（実費800円）

日交研研究双書

- 双書1 大石泰彦・磯前秀二訳 A. K. ディキシット著「経済理論における最適化」勁草書房（2,000円）
- 双書2 鈴木辰紀 他訳 コッカレル、ディッキンソン共著「自動車保険と消費者」成文堂（2,500円）
- 双書3 大石泰彦 他訳 P. ネイカンブ著「環境経済学の理論と応用」勁草書房（3,800円）
- 双書4 折下 功訳 J. V. ヘンダーソン著「経済理論と都市」勁草書房（3,600円）
- 双書5 金沢哲雄・藤岡明房訳 P. ネイカンブ、ヴァン・デルフト、P. リートヴェルト著「多基準分析と地域的意思決定」勁草書房（3,090円）
- 双書6 萩原清子著「水資源と環境」勁草書房（2,060円）
- 双書7 大石泰彦 他訳 J. ティンバーゲン著「最適社会秩序の探究」第三出版（3,900円）
- 双書8 門 駿爾訳 王立オーストララシア外科学会編「二十一世紀の交通安全 ― 交通傷害削減へのグローバルな挑戦」勁草書房（2,678円）
- 双書9 鈴木辰紀監訳 ドーフマン著「保険入門」成文堂（6,000円）
- 双書10 井原健雄編著「瀬戸大橋と地域経済 21 世紀への架け橋の軌跡と課題」勁草書房（3,708円）
- 双書11 大石泰彦・磯前秀二訳 A. K. ディキシット著「経済理論における最適化 第2版」勁草書房（3,360円）
- 双書12 森杉壽芳編著「社会資本整備の便益評価 一般均衡理論によるアプローチ」勁草書房（2,940円）
- 双書13 金沢哲雄・三友仁志監訳 K. A. スモール著「都市交通の経済分析」勁草書房（3,360円）
- 双書14 榊原胖夫・Nelson C. Ho・石田信博・太田和博・加藤一誠著「インターモーダリズム」勁草書房（2,940円）
- 双書15 山田浩之編著「交通混雑の経済分析 ロード・プライシング研究」勁草書房（3,990円）
- 双書16 井原健雄編著「本四架橋と地域経済 制度分析と整備効果・政策課題」勁草書房（3,885円）
- 双書17 鹿島茂他著「地球環境世紀の自動車税制」勁草書房（2,940円）
- 双書18 高橋洋二・久保田尚著「鎌倉の交通社会実験 市民参加の交通計画づくり」勁草書房（3,675円）
- 双書19 鈴木辰紀抄訳 シモン・フレデリック著「現代危険と傷害被害者の補償 ― 民事責任拡張の代替物：実損填補型傷害危険 ― 」成文堂（3,150円）
- 双書20 寺田一薫編著「地方分権とバス交通 規制緩和後のバス市場」勁草書房（3,360円）
- 双書21 太田和博・加藤一誠・小島克巳著「交通の産業連関分析」日本評論社（5,250円）
- 双書22 苦瀬博仁・高橋洋二・高田邦道編著「都市の物流マネジメント」勁草書房（3,360円）
- 双書23 關哲雄・庭田文近編著「ロード・プライシング 理論と政策」勁草書房（3,675円）
- 双書24 根本敏則・味水佑毅編著「対距離課金による道路整備」勁草書房（3,570円）
- 双書25 井原健雄・正岡利朗編著「交通安全教育の意義と役割―香川県交通安全教育推進会議の活動を踏まえて―」勁草書房（3,885円）

15周年記念論文集

- 今野源八郎・大石泰彦編著者（1993年12月）「わが国道路交通革命期の政策論」勁草書房（5,356円）

30周年記念出版

杉山雅洋・太田勝敏編者（2001年11月）「交通政策研究の展開 ― 人とその歩み ―」

特別号 「今野源八郎先生の足跡」

特別号 「創立30周年記念シンポジウム 交通政策の課題と新たな挑戦」

自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2000
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2001
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2002
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2003
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2004
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2005s
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2006
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2007
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2008
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2009
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2010
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2011
自動車交通研究	― 環境と政策 ― 2012

B-156 〔記念講演会〕

「持続可能な交通まちづくりと駐車政策
—附置義務と駐車マネジメント再考—」

太田勝敏

平成25年4月30日発行

公益社団法人日本交通政策研究会（実費800円）