

高度経済成長期に試行錯誤しつつ基礎を固めた

日本の駐車場の夜明けを語る

ゲスト

にいたに ようじ

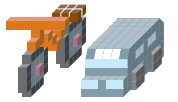
新谷 洋二 (東京大学名誉教授)

今回お迎えしたのは、半世紀以上にわたってわが国の自動車と自転車駐車場の技術基準、法律作成、改正に関わってきた新谷洋二氏である。今でこそ法整備がなされ、多様な先端技術が採用されていることで、駐車場は快適に利用できるようになってきたが、新谷氏が仕事を始めた頃は「混乱期」だったという。今回の対談では、時計の針を50数年ほど巻き戻し、日本の駐車場が今の姿に至る前の“礎”を再確認してみたい。



新谷洋二
東京大学名誉教授

森井博
『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人
(サイカパーキング株式会社代表取締役)
NPO法人 日本パーキングビジネス協会理事長
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事



日本の駐車場の法律は ほとんど“ザル法”だった!?

新谷 この対談に出席するにあたって久しぶりに自分の論文を読み直し「ああ、こんなだったっけ」と思い出しましたよ(笑)。

森井 先生の論文には、我々が仕事としている自動車、自転車の駐車場の基盤が詰め込まれていますからね。すべて新谷先生の頭の中から出てきたことばかりです。先生が駐車場に関わるようになったのはいつ頃だったのでしょうか。

新谷 昭和30年3月に東大大学院の土木工学専門課程を修了し、旧建設省に入省しました。北海道開発局を経て昭和32年6月に東京に戻り、配属された都市局での初仕事が駐車場法施行令の作成でした。駐車場法は5月に公布されていて、まず駐車場整備地区を指定し、路外(都市計画)駐車場、路上駐車場、大規模建築附置義務駐車場、届出駐車場によって、駐車対策を行うこととしたものです。私はその続きの施行令、つまり技術基準の作成を係の人達とやれと

いわれたのです。

森井 駐車場の技術基準というのは、学生時代から学んでいたのですか?

新谷 いえ、学生時代は、駐車は実態調査を研究した程度でしたから、都市局に入った当初は、技術的なことは余り分かっていなかったんです(笑)。そこで、アメリカの技術書などを勉強しながら仕事に取り組みました。その後、大分たってから抜け落ちていた箇所が判明しました。

森井 抜け落ちていたものという?

新谷 前述した駐車場法施行令では、乗用車を対象としましたが、基準の最低を使用する駐車場が多かったため、バンやマイクロバスが斜路のところに入りにくいことが分かったのです。一方、昭和34年に旧運輸省はバスとトラックを対象に自動車ターミナル法をつくりました。しかし、法律施行後に調査してみると、つくられたトラックターミナルはほとんど業務用で、個人所有のトラックは対象になっていないことが判明したのです。

森井 残念ながら、まだ抜け落ちがあったわけですね。

新谷 そうです。いわゆる“ザル法”だったわけですね。これについては、東大法学部の行政学の大家、雄川一郎先生が建設省にいらっしゃって話して下さいました。雄川先生いわく“日本の行政法はほとんどザル法”とのことでした。

森井 それはまた随分手厳しい表現ですね。

新谷 雄川先生は“行政法は行政官の裁量によって決まるところに特徴があり、行政官の手腕が問われるもの



日本の都市交通計画における駐車関連の事象についてまとめられた新谷氏の論文集。現存する部数は希少であり、極めて貴重なものになっている

新谷洋二氏が関わった駐車問題の主要年表

■自動車関係 ■自転車関係

1957 (S32)	駐車場法・同施行令
1959 (S34)	自動車ターミナル法
1962 (S37)	自動車の保管場所の確保等に関する法律
1965 (S40)	東京都で駐車場法の路上駐車場撤廃
1970 (S45)	自転車道の整備に関する法律

である。良くもあり、悪くもある。行政法には技術的な問題がある。技術は日進月歩で進歩する。そうすると陳腐化し、価値観も変わってくる。そこで行政法は運用の幅があるので、有能な役人がいれば運用限界ギリギリに判断して対応することができる”と言われました。

森井 なるほど。

新谷 “だから運用の限界がきたら法律改正を考えなければいけないよ”と雄川先生は諭されました。工学部出身の私にとって法律は縁が薄かっただけに、雄川先生のこの話から学ぶことは多かったですね。

駐車場を撤廃しました。それから違法駐車がまかり通る時代になってしまったのです。

森井 そもそも日本には、それまで駐車場に関する法律がなく、前例もなかっただけに、いろいろな問題が生まれてしまったのは仕方がなかったのかもしれない。

新谷 駐車場の附置義務についても問題があったんです。当初はビル床面積5000㎡を超す600㎡毎に1台の割合で駐車場を附置するという義務を設けていました。

森井 現代に比べるとかなり小さい数字ですね。

新谷 昭和32年の自動車保有台数は、1000人に20台くらいの割合でしたから、その程度の附置義務で十分だと考えられていたわけです。ところが、昭和30年代から40年代後半にかけての高度経済成長によって、急激に自動車保有台数が増加し、前述した附置義務では不足することが分かりました。

森井 自動車保有台数は、具体的にはどのくらい増えていったのですか？

新谷 昭和37年には1000人当たり45台、47年には150台、飛んで60年には400台に増加しました。

森井 昭和60年までの約30年間で

闇市の処理を契機に登場した都市の地下駐車場

森井 それからどんなことがあったんですか。

新谷 路上駐車場についても問題が生じました。東京都は駐車料金未払者から料金を徴収することに難渋し、かつ駐車計が壊される被害も続出したため、悩んで昭和40年に路上



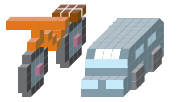
新谷氏(左)は、旧建設省を経て、東京大学工学部教授、日本大学理工学部教授、(財)日本開発構想研究所理事長などを歴任している

新谷洋二氏が関わった駐車問題の主要年表

■自動車関係 ■自転車関係

1972 (S47)	道交法一部改正 (パーキングメーター)
1973 (S48)	建設省・消防庁・警察庁・運輸省の4省庁通達「地下街の取り扱いについて」 交通安全対策室長他、警察庁・文部省・運輸省・建設省(道路・都市)・自治省の各局長申し合わせて自転車駐車場の整備を推進
1975 (S50)	◎自転車道路協会「都市内の自転車道及び自転車駐車場の整備方法報告書」(都市局街路課委託)
1978 (S53)	自転車駐車場整備事業の創設(街路事業補助)
1979 (S54)	◎日本道路協会「自転車駐車場設置基準の作成」 ◎都市局都交調査室「都市における自転車駐車場整備計画策定のあり方」

◇著作 ◎委員長 ○委員



20数倍とは飛躍的です。

新谷 ええ。そこで昭和47年に警察が主導して道路交通法の改正が行われ、パーキングメーターが登場し、違法路上駐車を取り締まりに乗り出したわけです。

森井 なるほど。

新谷 一方、建設省が都市計画で道路・公園・駅前広場の地下を利用してつくったのが地下駐車場です。地下駐車場の出発点になったのは、戦後、都内各地にあった闇市、不法商店街の処理問題でした。強制的に不法商店街を排除することが難しかったため、当局は地下に商店街をつくることを許して地上のスペースに駅前広場をつくったのです。その後、地下街の申請が多くなり、地下駐車場と併設することを条件に許可したのです。これは地下駐車場の経営の採算を計るためでした。結果、八重洲などに地下駐車場を併設した地下街が生まれました。

森井 今も八重洲などは商店街と地下駐車場が共存して利用されていますよね。



東京駅八重洲地下街がオープン。地下2階には520台収容の駐車場も完成した。(昭和44年2月 毎日新聞社)

新谷 ところが、そこでまたしても問題が起きたのです。昭和40年代の半ばあたりまでに大阪や静岡、熊本などの各地で、地下街に埋設されたガス管の爆発事故が発生しました。これによって、地下街の安全性が問われはじめたのです。遂に“地下街建設は厳に慎むべし”となって、昭和48年、建設、消防、警察、運輸の4省庁の通達によって地下街は厳重に監視されることになりました。以降10数年、地下街はもちろん、地下駐車場がつくれなくなったのです。

森井 地下がダメなら地上につくる、

ということになりますね。しかし建設コストが高く、当時は国の補助もなく、駐車料金の設定が高かったために敬遠される傾向が強かったと記憶しています。

新谷 しかしこの頃、前述のとおり、自動車保有台数はうなぎのぼりに増えていました。警察の人員不足もあり、違法駐車問題は深刻化していったわけです。

森井 警察の人員不足とは？

新谷 昭和40年代中頃に増え始めた大学紛争に多くの警察官が割かれていたのです。

1980 (S55)	◎ 自転車駐車場整備センター「機械式自転車駐車場設置基準に関する調査」(都市再開発課委託) 自転車法
1981 (S56)	○ 東京都自転車駐車場問題等協議会「自転車問題の位置付けと駅前駐車問題解決の方向」(中間報告) 建設省都市局長通達「標準自転車駐車場附置義務条例」
1982 (S57)	○ 東京都自転車駐車場問題等協議会「東京都の自転車駐車場対策の推進」(本報告)
1984 (S59)	◎ 「都市内駐車場のための体系化に関する調査」(中間報告)、(国土開発技術研究センター、建設省都市局) 自転車駐車場整備の補助対象拡充(原付自転車の追加)
1985 (S60)	◎ 「都市内駐車場のための体系化に関する調査」(国土開発技術研究センター、建設省都市局) ◇ 「都市の駐車対策をめぐる問題点」(新都市、39巻2号)

◇ 著作 ◎ 委員長 ○ 委員



森井 ああ、そうでしたそうでした。
新谷 また、車が増えたことで各地の交差点が大混雑し、信号を守らないドライバーも増えていました。銀座、京橋あたりの交差点もほとんど無法地帯でしたね。
森井 確かに今では考えられないデタラメな状況でした。信号の赤、黄色、青が今とは解釈が違う。特に黄色は“まだ行ける”“急いで進め”というサインだと考えられていましたから(笑)。

新谷 しかし警察官は大学紛争に数を割かれて不足している。そこで機動隊を交通取締りに充てられるようにし、さらにイギリスの交通ルールに倣って、青信号になっても交差点内に残留する車があれば進入してはならないと定め、交通処理の正常化を図ったのです。現代に比べると隔世の感がありますね。

地道な調査活動が奏功し 混乱から秩序の時代へ

森井 自転車に携わるようになったのはいつ頃からですか。
新谷 本格的に関わり始めたのは昭和50年です。建設省都市局街路課の委託で委員長に就任し、自転車道路協会「都市内の自転車道及び自転車駐車場の整備方法報告書」作成を行いました。自転車駐車場の既往の資料を集め、分析して、基本的な研究をしたのです。昭和53年には、自転車駐車場整備事業が創設され、街路事業補助を受けて公的な自転車駐車場づくりが始まりました。

森井 私が自転車に携わるようになったのが、昭和53年でした。
新谷 昭和54年には「自転車駐車場設置基準の作成」ということで、自転車駐車場の技術基準案を作成しました。当初は自転車だけを扱い、原付、自動二輪は扱わないことになっていたのですが、それでは、近い将来、原付、自動二輪の駐車場が不足するはずだ、自転車だけを収容するのと原付、大型自動二輪を収容するのでは構造的にまったく異なるから、将来、それらを駐車させることとなった場合を考慮すると、しっかりした構造の駐車施設にしておくべきではないか、といった諸意見も出て、検討を重ねました。
森井 確かにそれは、自動二輪の駐車場が不足している現状を見越した意見でしたね。
新谷 そこで自転車だけに限定せず、大型の自動二輪も収容できる構造にしよう決めました。消防庁からの“自動二輪は転倒してガソリンが漏れる危険性があるため、消防対策も必要だ”という要望もクリアした技

新谷洋二氏が関わった駐車問題の主要年表

■自動車関係 ■自転車関係

1986 (S61)	◇「都市内駐車対策の歴史的考察と駐車場整備の課題」(交通工学21巻増刊号) 道交法の一部改正(駐車対策強化開始・パーキングチケット導入) ○「新しい路上駐車の秩序を求めて」国際交通安全学会	
1987 (S62)	◎「高崎市総合都市交通施設整備計画調査」(高崎市)共通駐車券と駐車場案内システム実施計画	
1988 (S63)	高崎市駐車場案内システム暫定開業(建設省街路事業) 交通対策本部「大都市における道路交通円滑化対策」の決定 ◇「地区交通改善における実験的アプローチの有効性」(都市計画論文集、23号)	◎自転車駐車場整備センター・日本サイクルラック協会「二段式サイクルラック技術基準」
1990 (H2)	◇「路上駐車対策のための駐車場整備の課題」(交通科学研究会資料31集) 交通対策本部「大都市における駐車対策の推進」の申し合わせ 都市局長通達「標準駐車場条例」の一部改正 住宅局長通達「自動車車庫に関する建築規制(集団規定)」の通達	
1991 (H3)	「道交法の一部改正」「自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正」、「駐車場法の一部改正」	

◇著作 ◎委員長 ○委員



術基準をつくったのです。

森井 なるほど。

新谷 この技術基準については、後に自転車駐車場整備センターから役に立ったと感謝されました。徹底的に議論して、法律に入っていない部分もチェックしておいたのが今につながったと思います。昭和55年には自転車駐車場整備センターの要請で「機械式自転車駐車場設置基準に関する調査」を行いました。当時は国鉄の協力がなかなか得られないため、駅前の自転車駐車場設置スペースが不足していたんですね。

森井 旧国鉄との歩み寄りには難しいものがありましたからね。

新谷 以降は、東京都自転車駐車場問題等協議会「自転車問題の位置付けと駅前駐車問題解決の方向」の中間報告と本報告に委員として参画したり、建設省都市局長通達の「標準自転車駐車場附置義務条例」に関わるなど、尽力させていただきました。

森井 その後、自治体レベルで自転車駐車場整備に取り組むようになったり、原付の駐車場も補助対象に含ま

れるようになるなど、自動車に倣って、自転車のほうも整備されていったわけですね。

新谷 今日は、主に自動車・自転車の駐車場づくりの混乱の時代のお話でした。昭和58年以降、私達は地道な調査からさらに問題点を抽出し、関係省庁に報告と提言を行いました。その結果、平成3年以降から現代の駐車場につながる改正が進んだのです。目下の課題としては、旧国鉄用地の問題が挙げられます。これが改良され、JR駅前に自転車駐車場が増えれば、自動車から二輪、自転車までの総合的な都市計画が進むはずですよ。

森井 とどのつまり、自転車はどこを走るのが究極の課題になってくるでしょうね。

新谷 自転車の走行環境を整備する上では、道路をどのように広げるか、広げられなければ自動車と自転車、歩行者をどう住み分けさせるかなどを検討しなければなりません。そしてそれに応じて、使いやすいように自動車・自転車駐車場、カーおよびサイクルシェアリングなど配置し、



公共輸送機関とも連携させる。こうした諸問題を解消し、理想に近づけられれば、成熟した総合的な都市計画の完成に近づいていくわけです。

森井 本日の対談では、自動車・自転車駐車場の法整備に関わる黎明期のお話をいただきました。ただし、昭和60年代以降は時間の関係でやや早足となってしまいました。続編については別に機会を設けさせていただきます。本日は貴重なお話をいただき、ありがとうございました。 PP

1992 (H4)	○交通安全対策室、自転車基本問題研究会「放置自転車対策調査」 自転車駐車場整備の補助対象地域の拡充(中心市街地の追加)
1994 (H6)	改正自転車法施行
1995 (H7)	○都市局長通達「貨物車の荷捌き施設の駐車場附置義務条例」
1998 (H10)	◎日本サイクルラック協会「サイクルラックの技術基準」
2006 (H18)	「駐車場法の一部改正」(自動二輪車)
2007 (H19)	◎日本サイクルラック協会「サイクルラック技術基準及び自転車搬送コンベア技術基準(案)」

◇ 著作 ◎ 委員長 ○ 委員