

ゲスト

松井直人 国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当)・北海道大学大学院工学研究科 客員教授

駐車場の“モビリティステーション”化が パーキング業界に新たな役割を創出する

昭和37年2月に創刊された本誌は、半世紀近くの歳月を経て、600号というひとつの節目を迎えた。この記念すべき号の巻頭対談のお相手として、満を持してお招きしたのが、国土交通省の松井直人大臣官房技術審議官(都市局担当)である。駐車場・自転車駐車場行政をひとつの核としてコンパクトシティづくりを推進するキーパーソンが思い描く「駐車場の将来」とは？ 2010年4月号の本誌リニューアルから始まったこの巻頭対談のメインテーマ「パーキング業界の明日」に直結する話を、存分に語っていただいた。(収録：10月5日)



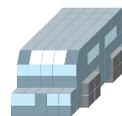
松井直人

国土交通省 大臣官房技術審議官(都市局担当)
北海道大学大学院工学研究科 客員教授



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



地下共同溝、 まちづくり交付金… 礎となる多彩なキャリア

松井 まずはこの対談が掲載される号で創刊600号をお迎えとのこと、お慶び申し上げます。

森井 誠にありがとうございます。今日は駐車場、自転車駐車場にとどまらず、国土交通省が推進しているコンパクトシティ構築など、幅広くお話をおうかがいできればと考えています。初めに、松井さんのキャリアについてお聞かせいただけますか。

松井 大学の土木工学科を卒業後、1980年に旧建設省に入省し、土木職に就きました。最初は沼津で直轄国道の事務所に2年間勤務し、その後兵庫県で道路づくりや都市計画に従事。後に建設省の都市局へ異動し、区画整理や都市河川の整備、そして街路課で市街地道路に携わった…というのが大まかな来歴です。

森井 約30年の長く多様なキャリアの中で、特に思い出深い仕事は？

松井 1994年～95年にかけて携わっていた電線、情報通信網の地中化ですね。95年1月の阪神・淡路大震災で数多くの電柱が倒れ、改めてその危険性が指摘されて早く進めるべきだという要請が高まりました。

森井 地中化の主要目的は防災の観点からだったと？

松井 それもさることながら、街の景観を美しくすることも大きな目的です。当時は、ファイバー・トゥー・ザ・ホーム (FTTH) が現代のように発達していなかった時代で、国内に光ファイバーのネットワークインフラを整えていかなければならないとい

う国家的な目標がありました。しかし、そのケーブルを電柱に加えると、地上はそれこそ蜘蛛の巣に覆われたようになるのでは？と危惧する声もありました。それを避ける意味でも地中化は急務であったわけです。ところで森井さん、実はかつての日本で、電線の地中化がかなり進んでいたことをご存じですか？

森井 え、そうなんですか？ いや、それは知りませんでした。

松井 当時、仕事を進めていく上で文献を調べていて発見したのです。例えば東京の練馬区など主な住宅地では、裸の電線に麻のテープを巻き、その上にコールタールなどを塗って地中に埋めていました。街のどこどころには大きなゴミ箱のような容器に入ったトランスがあり、地中の電線を各家庭に経由していたそうです。ちなみにその容器の表には「さはるべからず」と書かれていたとか。

森井 何故、電線は地上に上がってしまったのでしょうか？

松井 戦後の復興が進むに連れて、急いで電線や電話線網を張り巡らさなければならず、やむなく工事コストの低い電信柱を使って整備する方法が採られたわけです。その後、国力が回復して予算的には好転したのですが、木製の電信柱をコンクリート製にする方向へ“進化”してしまった経緯がありました。

森井 コスト的には、地中と地上でどのくらい差があるのですか？

松井 もちろん地中化の方がはるかに高く、10倍は違いますね。したがって電力会社がすべて自力で地下共同溝をつくるのは大変なので、それを公共事業で負担するわけですが、や

はりこのハイコストがネックで…。

森井 道路工事の初期段階から同時に地下共同溝もつくってれば安くつきますよね。中央のセンターラインの地下に共同溝をつくり、その上に自転車の走行レーンをつくるとか。

松井 私がこの仕事に携わっていた時に考えていたのが、当時登場してきたオフィスのOAフロアのように共同溝をつくれませんか、ということでした。ビル新築時にフロアを上げ底にして生まれた空間に通信ケーブルを這わせるOAフロアはレイアウトの自由度が高く、非常に機能的でした。あの仕組みを地下共同溝にも反映できないかというわけです。そして、その上に森井さんが言うように、自転車や歩行者の専用レーンをつくれれば、当然、自動車よりも地下共同溝へかかる負荷は低くなり、長寿命化にもつながりますね。

森井 現在の整備状況は？

松井 法制度が整えられ、徐々に進展はしています。わが国はまだ他の先進諸国に比べると遅れていますが、それでも国土交通省では、防災力が高く、美しいまちづくりのために粛々と事業を進めています。

森井 そのほかに印象深い仕事として何が挙げられますか。

松井 平成16年に都市局のまちづくり推進課で携わった「まちづくり交付金」の創設ですね。

森井 地方自治体を補助する助成金制度はそれまでにもありましたが、まちづくり交付金の特徴は、その使い勝手の良さにありますよね。

松井 そのとおりです。まちづくり交付金の目的は、ひと言で言えば、全国の自治体のカスタマイズを支援す

ることにあります。従来の補助金は道路の拡幅、河川の管理、下水道、公共施設など、部分的なモノに対する補助でしたが、まちづくり交付金は街全体のバックボーンを活かし、魅力、価値をさらに高めるアイデアに対して助成するスキームです。

森井 各自治体の特色、伝統や歴史を活かして、魅力的な街づくりをしてもらうためのバックアップですね。

松井 画一的だった助成内容も見直しました。例えば、従来なら一定の規模以上でなければ補助できなかった施設について、その規模以下でもその地域にとって適切であれば補助できるように改良したのです。さらに、単年度内で使い切るのではなく、計画内で使うなら翌年度に繰り越せる形態にしました。

森井 以前に比べると、かなり弾力的に運用できるようになったと。

松井 はい。平成22年度から、まちづくり交付金は社会資本整備総合交付金に統合され、社会資本整備総合交付金の基幹事業に位置づけられています。「まち交ネット」で全国で行われてきた事業が閲覧できますよ。

課題対応型から脱却 結節点としての役割を鮮明に

森井 では、ここからは、まちづくりと未来の駐車場の在り方に話題を移していきましょう。松井さんは、これまでにわが国の駐車場について、どんな感想を持たれてきましたか。

松井 私は、これまでの駐車場施策は「課題対応型」であったと思っています。放置された自転車、違法に停められた車両を収容する場所として駐車場をつくってきたといえるでしょう。最近では自動二輪もそうですね。自動車、自転車に比べて駐車場が不足しているので、国土交通省からお願いして受け入れ場所を増やしてもらっています。しかしこれからは、駐車場の大切な役割がさらにクローズアップされていくと思います。

森井 具体的にはどんな役割を担うとお考えですか。

松井 人々が、そこでいろいろな乗り物に乗り換えるための結節点としての機能を鮮明にしていくとい

うことです。パークアンドライド、サイクルアンドライド、自動車から電車、自転車から電車、そして自動車から自転車や徒歩。違うモードに入る前の交流の場とも位置づけられます。

森井 既に駐車場はたくさんありますから、その候補地もまた膨大に存在することになりますね。

松井 そうです。そしてその場所は、街の景観を美化してくれる存在になっていけばなお理想的です。JPBさんでグッドデザイン賞を創設されたのは、その意味で非常に有意義な取り組みであると思っています。

森井 ありがとうございます。

松井 そういえば、長野県の小布施町に「森の駐車場」というユニークな町営駐車場がありましてね。全面的なアスファルト敷きではなく、緑をふんだんに配しており、街の名所となっています。また、トヨタ自動車さんからは先日『スマート・グリーン・パーキング』という駐車場緑化商品も発売されました。街の駐車場がすべからく緑化されれば、景観は今まで以上に美化されるはずですよ。

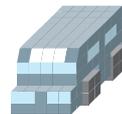
森井 今年の第1回のJPBグッドデザイン賞でも、緑化され、地域の景観美化にも貢献した駐車場が選ばれて表彰致しました。

松井 なるほど、それはいいですね。ぜひそうした駐車場がもっと増えて欲しいものです。樹木や植物に彩られた駐車場は街の潤いになりますからね。ちなみにキューバには、菜園を備えた駐車場もあるんですよ。

●自動二輪車駐車対策



平成18年6月より、改正道路交通法の本格施行に伴う民間による駐車監視員制度の導入により、違法駐車を取り締まりが強化された。これを受け、平成18年5月に駐車場法の対象に自動二輪車を追加した改正駐車場法が公布され、11月に施行。各自治体で、自転車駐車場や既存の駐車場へ、自動二輪車の駐車を受け入れる取り組みが始まっている(国土交通省提供)



緑に覆われた小布施町立の「森の駐車場」。環境への配慮はもちろん、街の景観美化にも貢献している（小布施町提供）



松井さんご自身もロードレーサーを所有し、自転車生活をアクティブに楽しんでいるという

幸福度の高い 社会構築のために シェア社会の進展に期待

森井 では、あえて駐車場とその周辺の問題を挙げるとすれば。

松井 都市部の若者を中心に自動車に対する価値観が変わり、車の所有に執着しない人が増えていきますよね。しかしながらかつての日本、いや、世界的にもそうですが、自動車があることを前提にした社会が構築されてしまっている。特にこの傾向は地方で顕著ですよ。自動車がなければ快適な日常生活が送れない。これは深刻な問題だと考えます。

森井 その解決策がコンパクトシティであると。

松井 そのとおりです。コンパクトシティにはいろいろな定義があるのですが、ひとつには、徒歩や自転車などできるだけ小さな交通負荷で移動でき、大きな活動量を創出できる街という意味があります。とすれば、家や公共施設が分散してはダメで、ある程度集約されていないと。

森井 車を単独で所有する必然性が小さくなりそうですね。

松井 ええ。今まで以上にカーシェアリングが存在感を増すでしょう

し、もしかしたら、いずれは家をシェアするという考え方も普及するかもしれません。ともあれ、コンパクトシティ構築の流れの中で、駐車場の重要性は失われないでしょう。カーシェアリングの拠点として大切な場所になっていくでしょうから。

森井 一部の企業では、実際に始めていますよね。

松井 はい。そして私は、これからの駐車場はカーシェアリング用の車両だけでなく、自転車、電動シニアカー、さらにはセグウェイなど、さ

まざまなモビリティが集まる“モビリティステーション”として機能していくことに期待しているんです。

森井 当然、そのモビリティステーションには、EV充電インフラが整えられているわけですよ。例えば、パリで壮大なEVのカーシェアリング実験が行われます。

松井 オートリブですね。3000台ものEVがシェアされ、しかもEV充電設備を備えたポートが6000台も用意され、会員が自由に使えるということですよ。

●附置義務駐車場の敷地内立地による弊害



街中で1Fに駐車場の出入口を設けるため、1Fの有効な土地利用ができない、歩行者を優先させたい道路で駐車場の出入口が規制できない、街並みの景観に影響が生じるなどの問題が生じている。これを受け、国土交通省は附置義務駐車施設の隔地整備化を促進している（国土交通省提供）

森井 これですらフランスでのEV普及は急速に進むでしょうね。

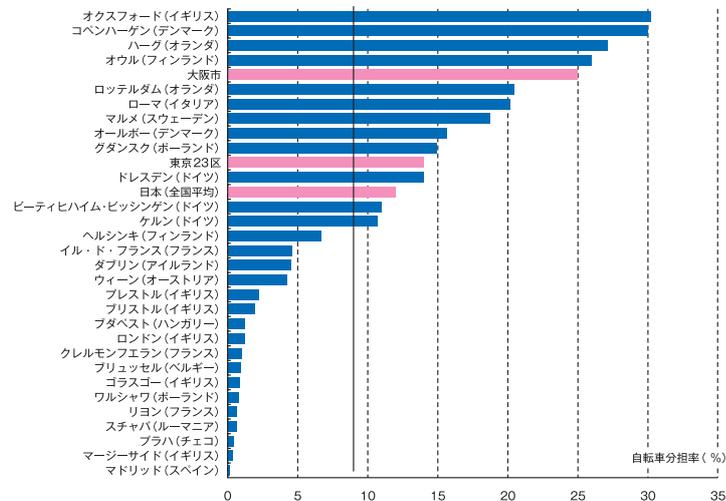
松井 そうですね。日本は現在有数のEV先進国ですが、今年を境にフランスに抜かれてしまうでしょう。

森井 そのように世界のEV分布が変わっていくのは興味深いです。日本も遅れをとらないようにしないと。ところで先ほど“家のシェアも普及するかもしれない”との話がありましたか？

松井 昨今、日本各地で、その土地にそれほど強い縁をもたないまま、マイホームを建ててそこに暮らしている人が増えています。かつては祖父母、子ども夫婦、孫と何世代にもわたる大家族が同居していたのですから、大きな家は必然性のあるものでした。しかし核家族化が進んだ現代では、子どもたちが独立した後に残るのは高齢化した親のみというケースが珍しくありません。そうなるとマイホームはシニア世代だけで暮らすには広過ぎます。そこで、高齢者が寄り合って家をシェアして暮らすという新しい居住形態が生まれるか



●世界から見た日本の自転車分担率



大阪市は欧州の分担率が高い都市と同等の分担率。東京23区は、大阪市より低いものの世界各国の都市と比べると比較的分担率が高い(※)(国土交通省提供)

もしれない、というわけです。かつて日本には講や結といった互助組織がありましたが共同で物事に対処するという意識は日本人に馴染むものだと思います。

森井 私が子どもの頃に暮らしていた金沢には講があり、母が加入していましたね。講のメンバーの一軒の家から娘を嫁に出すので、必要な資金を皆で均等に負担したりといったことを行っていました。

松井 現代の日本は、結婚、居住、車の所有、子育てなど、すべてを個人個人で負担しなければならない仕組みになってしまっています。シェアという考えが多分野に普及すれば、この事態は少しずつ打開できるのではないのでしょうか。

森井 所有と聞いて思い出しましたが、年齢を重ねてくると、これまでに自分で集めたモノをどうやって処分しようかということに頭を悩ませるようになるものです。私の子どもたちは皆都心部で暮らしていて、郊外の家は要らないから処分してくれ

て構わない、などと言いますし。

松井 確かに森井さんは多くの財産を所有していそうですね(笑)

森井 いや、そんなことはないですよ(笑)

松井 でも、森井さんのような悩みを持つ方は、現代の日本に相当数いらっしゃると思います。例えば、ある人が非常に価値の高い釣り道具をお持ちだったとしましょう。釣りをする方にとっては垂涎の品ですが、しかし全く興味のない人にとっては無意味なアイテムになります。ならば同好の士の間で共有した方が、釣り竿の価値は失われませんし、効率的に使われるようになります。こうしたケースも、私がシェア社会に期待することです。

森井 なるほど。

松井 車や家、土地などにも同じことがいえますよね。共有する方が合理的ですし、同時に各自の負担率も低減して、経済的な余裕も生じます。

森井 講のように、ですね。

松井 ええ。一定規模の人々が参画してシェアする枠組みができれば、

※海外の都市における調査年次:2003年、但しマドリッド(1996)、ワルシャワ(1998)、ローマ(1999)、ロッテルダム(2001)、ダブリン、スチャパ、ヘルシンキ、ケルン、(2002)、コペンハーゲン(2004)

※日本:国勢調査(H12)

出展:Urban Transport Benchmarking Initiative Year Two Annex A1 Common Indicator Reportを元に作成



もっと暮らしやすい、快適な社会になると思います。そうした制度を設計するにはさまざまなハードルを越えていかなければなりません、少なくとも、交通の分野はその端緒になり得るのではないのでしょうか。なかでも重要な要素になるのが駐車場です。そこをモビリティステーションに変えて、多くの人が移手段をシェアしたり、情報交換できる場所にしていくことは、比較的取り組みやすいと思います。

コンパクトシティを被災地につくろうという動きも

森井 最後にもう一度、コンパクトシティのメリットとパーキング業界がそこにどのように関わっていくべきか、松井さんの考えを聞かせてください。

松井 車ではなく、歩いて、あるいは自転車に乗って目的地に行き、用を足せる街というのが、コンパクトシティのひとつの在り方です。その街の住人は日常的に運動をするようになり、健康の維持、向上も実現していくでしょう。となれば医療費ではなくレクリエーション活動にもお金を回せるようになり、住人が感じる幸福度は上昇するはずですよ。

森井 政治家は消費税増税を論じるだけでなく、コンパクトシティ構築の推進もしっかりと考えていかなければなりませんね。

松井 そのとおりです。ところで、生活の幸福度を測る指標には経済、文化、教育などいろいろありますが、以前に聞いて素敵だなと思ったのは「死因」でした。高齢者の死因の上

● これからの駐車場施策の方向性



総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ。集約型都市構造を目指し、基幹的な公共交通を軸とし、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適切な分担による総合的な都市交通システムの構築が重要 (国土交通省提供)

位すべてが「老衰」だとしたら素晴らしいというのです。老衰で死ぬということは、ほとんどの住民が本意な長思いをせず、天寿を全うできたということですよ。皆が移動のために歩いたり、自転車に乗ったりして健康的に暮らせるコンパクトシティづくりは、こうした理想的な街の創出につながるかもしれません。

森井 なるほど。実現のために国土交通省ではどんなアクションを起こしているのですか。

松井 全国の自治体と連携して、総合交通戦略の立案を進めています。LRT、コミュニティサイクル、パークアンドライドなど自動車に依存せずに済むような公共交通システムを整備し、集約型の都市構造をつくろうというわけです。実は、このようなコンパクトシティを東日本大震災の被災地につくろうという動きがあります。実現すれば、コンパクトシティへの認知度、理解度は全国で高まるはずですよ。

森井 被災地にコンパクトシティのモデル都市が生まれれば本当に理想的です。阪神・淡路大震災が電線の

地中化を促進するひとつのきっかけになったように、今回の震災をバネに、コンパクトシティづくりが進むといいですね。

松井 そうですね。そしてそのコンパクトなまちづくりのためには、パーキング業界が担う役割もますます重要になってくると思います。

森井 その期待に応えるため我々は不断の努力を重ねていかなければなりませんね。本日はお時間をいただき、誠にありがとうございました。これからもよろしくお願い致します。 PP

