

東京2020大会、まちの活性化、自動運転… 駐車場が担う大きな役割に期待



徳永幸久

国土交通省
大臣官房技術審議官(都市局担当)

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

【プロフィール】

徳永幸久(とくなが ゆきひさ)
1961年広島県生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業。1983年建設省入省。2009年千葉市副市长、2014年国土交通省国土政策局地方振興課長、2015年独立行政法人都市再生機構理事、2017年国土交通省都市局市街地整備課長を経て2018年7月より現職

新年最初の号のゲストにご登場いただいたのは、パーキング業界が日頃よりご指導いただいている国土交通省の技術審議官・徳永幸久氏である。今回の対談のきっかけは、同省が昨年2018年7月に策定・公表した「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)」だった。そのガイドラインの中に、

■ 歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの街路ごとに「性格づけ」

■ 駐車場の配置の適正化

■ 附置義務に係る「地域ルール」活用

■ フリンジ駐車場への集約化

■ 様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の立地誘導、出入口のコントロール

といった我々の業界に深く関係する項目が掲げられており、それについて尋ねたかったのである。対談ではこれに対する回答はもちろん、国土交通省が推進する「コンパクトシティ+ネットワーク」、自動運転、シェアサイクルなど直近の課題についても幅広いお話をいただいた。本特集は、今年のパーキング業界の方向性に対して価値あるアドバイスになったのではないだろうか。

(対談収録：2018年12月14日)

既存パーキングが 一般客を会場へ運ぶ 臨時拠点となることに期待

森井 まずはいよいよ来年、2020年に迫った東京オリンピック・パラリンピック大会に関連した都市交通についてお聞き致します。国内外から大量の観光客が訪れることが予想されるわけですが、どのような見解をお持ちですか。

徳永 言うまでもなく大会期間中は、臨海部をはじめとする多数の競技会場へ円滑に人を運ばなければならないわけです。交通体系、施設の整備が連動して進められる必要があります。我々も円滑な都市

交通の構築に向けて、東京都はじめ各地方公共団体と一緒に議論し、最大限支援していきたいと思っています。

森井 東京2020大会に関連した都市交通といえば、メインストリートになるであろう環状二号線の整備が欠かせません。

徳永 はい。環二を使ってBRTを走らせる計画があり、近くにBRTの拠点が設けられる予定の日比谷線新駅「虎ノ門ヒルズ」周辺の整備が進んでいると聞いています。さらに、こうしたハードに加えてソフトの対策も必要です。

森井 ソフト対策はどんなものですか。

徳永 例えば大会期間中は会場近くのエリアにおいて物流関係の輸送ルートを変更する、高速道路の料金を一時的に値上げして一般車両の乗り入れを抑えるなどが考えられています。

森井 パーキング業界として駐車場が東京2020大会期間中の渋滞緩和などに貢献できるとしたらどんなケースが考えられますか。

徳永 バスなのかBRTなのかは分かりませんが、いずれにせよ各会場に観戦に向かう人が集まり、あるいは各会場に向かう起点となる場所が必要です。その役目を既存のパーキングに務めていただけたりするとしたら有意義でしょう。

森井 そうですね。適切な場所に設けられていて、役に立てるようであれば業界としては対応も可能かと思います。

徳永 東京2020大会期間中、選手や関係者は東京オリンピック・パラリンピッ

ク事務局が手配するバス等の移手段で運ばれることになると思います。一方で、一般の観客にはマイカー等の利用は控え、公共交通機関を使っただくことになるでしょうが、ただ、それだけではおそらく不足します。となれば最寄り駅と競技会場を臨時のシャトルバス等で結ぶことになるでしょう。その際も既存パーキングが有効かもしれません。

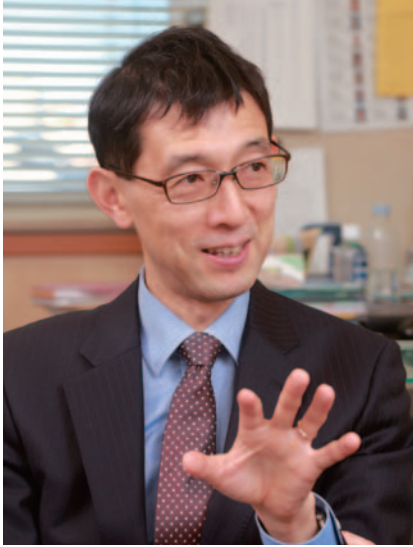
森井 以前、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員の森喜朗会長から、競技会場への移手段としてシェアサイクルも検討してはどうかという発言があったと聞いています。我々はシェアサイクル普及にも携わっていますので、ぜひシェアサイクルが東京2020大会の円滑な運営に貢献できるように支援したいと考えています。

徳永 東京2020大会を機にシェアサイクル普及が進むのは確かに良いことだと思います。本来は自転車道や専用レーンを設けてそこを走行できるようにすればいいのですが、容易でないので、おそらくは矢羽根を描いてそこを走っていただくといった対処になるかもしれません。いずれにせよシェアサイクルの活用が進むことに期待したいと思います。

森井 そういえば以前、サイカパーキングとして関わらせていただいた仙台のシェアサイクル「DATEバイク」の話思い出しました。当初、ポートのひと



東京2020大会の選手村建設が進む晴海。大会閉幕後は再開発され、分譲賃貸合わせて5,600戸超の住宅がつくられる計画だ。公共交通機関の整備も大きな課題に



つがプロ野球・楽天イーグルスのホームスタジアム近くに設けられ、数台レベルで置かれたそうですが、その後球場へ向かうファンが増え、比例してDATEバイクを駐輪できるラック数が飛躍的に増えたそうです。ちなみに現在東京9区で相互乗り入れが行われているシェアサイクルはサイクルポート520ヵ所、自転車5700台(注：2018年9月末時点)

にまで達していて、海外のシェアサイクル先進都市に追いつく勢いです。東京2020大会がひとつの起爆剤になってさらにシェアサイクル普及が進むことに期待したいです。

徳永 今後普及を進めるにあたっての課題は何が挙げられますか。

森井 やはりコスト、走行環境整備、ポートの確保の3つですね。これは当初から変わりません。

徳永 走行環境は時間はかかると思いますが、地道に進めていけば少しずつ改善していくと思います。コストは置いておくとして、問題はポートを理想的な場所に確保することではないでしょうか。やはり駅の近くにもっと増やしていかないとシェアサイクル本来の機能が活かせないのではと思いますし、より便利なシェアサイクルに向けて支援も続けていきたいと思っています。

森井 そうですね。地方都市、例えば香川県の高松市などでは駅のすぐそばに大規模な駐輪場が整備され、その一部

のスペースをシェアサイクルのポートとして活用している例もあります。

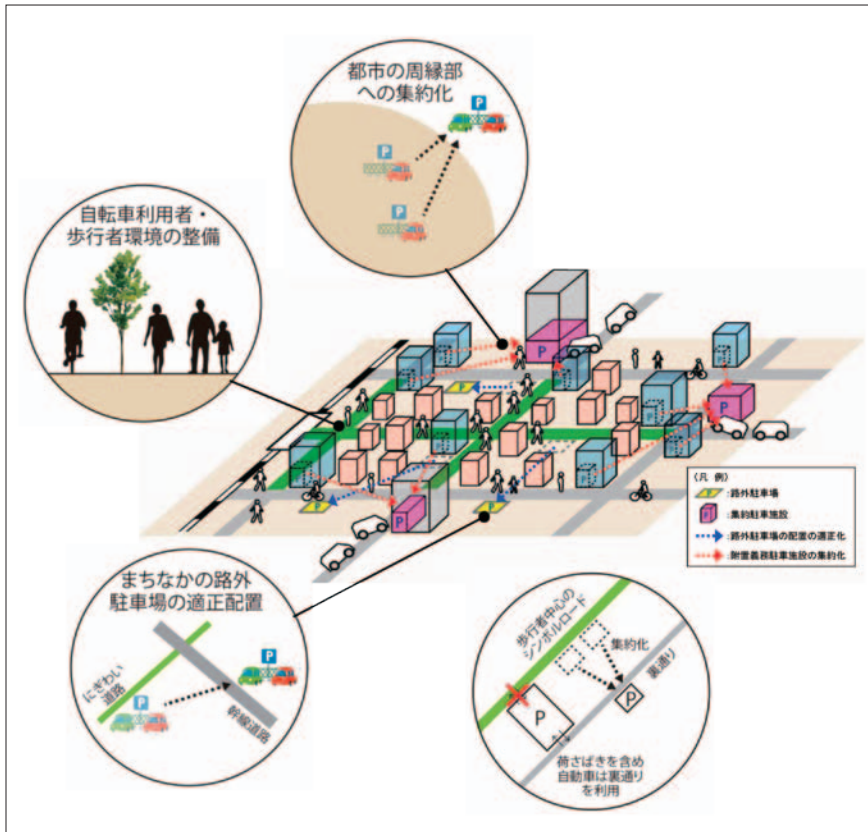
徳永 なるほど。そのような活用事例が増えると良いですね。

「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」で供給量、配置の適正化を

森井 続いて国土交通省が推進する「コンパクト+ネットワーク」についてお聞きします。この施策を進めるにあたり、駐車場はどんな役割を担うことが期待できますか。

徳永 コンパクトは、生活サービス施設や住まいを集約していくこと、ネットワークは、これら集約したエリアで公共交通のネットワークを構築することを意味します。高齢者も含め、過度に自動車に頼らなくても生活できる拠点を目指しています。駐車場は、こうした交通ネットワークの中でバス、自動車等で移動する人々の出発・到着の拠点として機能することが期待できます。駐車場を中心市街地等での位置に配置するか、出入口を歩行者の通行をできるだけ阻害しないようにどう設置するか等を考える必要があります。まちづくりの方向性、ユーザーの利便性や安全性の視点が大切です。

森井 そうですね。我々運営業者と行政が密に連携しなければなりませんね。では、コンパクト+ネットワークに関係するところで、続いて2018年7月、国土交通省が策定・公表した「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)」についてお聞かせください。このガイドラインには、来訪者が安心して快適に移動できるよう、歩行者優先エリア



「駐車場の配置の適正化」のイメージ。まちなぎわいを創出するため、歩行者中心の道路とは動線を分け、周辺部への集約配置などが示されている(「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)」より抜粋)。

を設定し、歩行者中心の賑わいある街路空間の構築／附置義務に係る「地域ルール」の活用／フリンジ駐車場への集約化／様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の立地誘導、出入口のコントロール、といった項目が載っております。こうした内容になった背景を教えてください。

徳永 高度経済成長期以降、日本ではモータリゼーションが進展し、多くの駐車場が供給されてきた歴史があります。しかし人口が減少する局面に入り、ドライバーも減るなかで駐車場の供給が過多になる地域も出てきました。今回のガイドラインはこの現状を踏まえて、ここで駐車場のあり方を見直してみても、という提案を意味しています。しかし、ならば減らせば良いのかといえどももちろんそうではありません。先ほどコンパクト+ネットワークの話でも触れましたが、まちづくりの中でそこをどんな性格のエリアにしていくのか、複数の移動手段がある中で、どのような交通分担が理想的なのかといった視点をふまえて議論していただき、最適な台数、最適な場所の駐車場を設けていく必要があります。そのためにはやはり、各自治体と運営業者とで議論を深めなければなりません。

森井 そうですね。もはや空いたスペースがあればそこにコインパーキングをつくっておけばいいという時代ではありませんし、そもそも増え過ぎれば当然収益性も悪くなりますからね。各自治体の担当者と十分に話し合いたいと思います。

スマートシティの実現に向けて 広く業界の意見を募集

徳永 駐車場の台数に直結する附置義務についてですが、本来は自治体が各地域の事情に応じて内容を変更するこ

とは可能だったのです。しかし慣例的に多くの自治体が標準条例に倣っていたため、ビル建設が進む中、地区によっては駐車場台数が過多になったケースが見られました。

森井 そうですね。超高層ビルなどでは極端な例では半分近く空いているケースもありました。

徳永 ええ。ただ、自治体側にしてみれば長期間倣ってきたルールを変えるのは簡単にできることではありません。そこで都市再生特別措置法の改正によって2018年7月、都市再生緊急整備地域では、他の地域と同じ駐車施設附置義務の基準を一律に適用するのではなく、実態に応じて、区域単位で位置と台数を最適化するような仕組みが施行されました。東京の銀座など既に地域単位で附置義務を変更しているケース（いわゆる「地域ルール」）が更に広がることを期待しています。今後、各地域、ビルの実情に応じて合理的に附置義務台数を決めていただければと考えています。

森井 駐車場の適切な場所に関連した意見なのですが、路上のパーキングメーターは運営業者の目線からはぜひ撤去してほしいものです。また、シェアサイクルや自転車の走行レーンを設置する点からも、率直に言って邪魔な存在です。しかし、ユーザーの目線からすると見方は180度変わります。駐車しやすい、出庫しやすい、路上パーキングメーターが目的地のそばにあればアクセスも良いということで利便性に優れた駐車場になる。要は非常に悩ましい存在ということです。

徳永 おっしゃるとおり、運営、利用者双方のバランスを取るのには難しいです。

森井 その解決策として有力なのがICTを活用した予約システムだと思います。昨年、我々はオーストラリアの駐車場事情を視察してきまして、現地では予約システムがかなり普及してお



り、感心しました。スマホを使って目的地に近い場所の空室を探し、希望時間帯をキープでき、決済ももちろんスマホでできます。非常に合理的ですし、予約しない人用には通常の早い者勝ちの駐車スペースもあります。つまりは指定席と自由席がある新幹線と同じ要領です。

徳永 ICTの活用は確かに駐車場の諸課題の有力なソリューションになり得ます。初期投資はかかるかもしれませんが、長期的には収益性が上がり、ドライバーにとっても大変便利になると思います。予約ができれば駐車場を探してうろうろする必要もなくなります。

森井 昨年あたりから日本でも都市部を中心に少しずつ予約制のコインパーキングは増えています。

徳永 ICTに関してさらに言えば、駐車場予約だけ、シェアサイクル予約だけではなく、複数の交通期間、交通機関がひとつにまとまったパッケージでICTが活用できると理想的だと思います。つまり、国土交通省や民間の鉄道会社、自動車メーカーでも研究が始められている「MaaS (Mobility as a Service: マース)」という考え方です。これは、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するな

ど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。利用者はスマートフォンのアプリを使って交通手段やルートを検索、利用して、予約～支払いを一括して行うことができます。既にフィンランドの事業者がそうしたシステムを完成させており、他国に広げようとしているという話も聞きました。国土交通省においても、2018年9月から有識者の懇談会を設け検討を始めています。

森井 なるほど。今年はMaaSに関連した話題がさらに増えそうですね。パーキング業界も注視していくべきですね。

徳永 MaaSは交通に特化していますが、ICTを活用して都市全体をどうスマートシティ化していくかも課題です。2018年7月、官房長官を議長に「統合イノベーション戦略推進会議」が設置され、まさに本日(2018年12月14日)行われている会議で、スマートシティが議論されています。

森井 その会議はどのような内容なのですか。

徳永 情報通信、知的財産、防災、環境、安全、安心、健康、医療などイノベーションに関連が深い分野を横断して、各省連携で議論していくものです。ただ、公共主導ではなく、積極的に民間事業者や有識者に参加いただき、官民一体で推進していきます。交通分野として、駐車場に関連した話題も含まれると思います。

森井 なるほど。

徳永 また、国土交通省では、各企業にどんな技術があり、どう展開できそうか、地方公共団体がICTを活用してどんな都市を実現したいのかについてアイデアを募集します。メ切は1月25日ですので、これを読まれている方はぜひ2018年12月14日付の報道発表資料(「Society5.0」の実現へ、スマートシティを加速!※)をチェックしていただければと思います。

過渡期にある自動運転 実験と議論の継続が大切だ

森井 ここからは話題を変えて、我々パーキング業界の活動についてお聞きしたいと思います。日本パーキングビジネス協会(JPB)、立体駐車場工業会などでは、ガイドラインの策定やJIS規格化など、駐車場や関連設備の安全性向上に向けた取り組みを続けております。また、日本自走式駐車工業会では、自走式駐車場が津波避難ビルとしての機能も併せ持つとして、全国の自治体に向けてその特性を訴求する活動を続けております。これらの取り組みへのご意見などをいただけますでしょうか。

徳永 ご存じのとおり我が国は自然災害が多く、2018年も西日本豪雨や北海道胆振東部地震などさまざまな災害が起きました。そうしたなか、全国の自治体に向けて自走式駐車場を用いた減災を訴求されていること、かつて痛ましい事故が発生した機械式立体駐車場の安全性を向上させるためのガイドブック策定などは本当にありがたい活動であると思っています。国土交通省としては、各駐車場団体と意見交換をし、皆様の活動を支援していきたいと考えています。

森井 ありがとうございます。今後とも積極的に安全安心の確保や減災への貢献などに取り組んで参ります。では続いて本日の最後のトピックである自動運転です。以前から公表されていた自動運転のレベル分けに加えて、2018年9月には国土交通省の自動車局がより具体的な「自動運転車の安全技術ガイドライン」を公表され、自動運転社会が近づいてきた感があります。ご意見を聞かせてください。

徳永 都市局でも2017年11月に早稲田大学の森本章倫教

授に座長を務めていただき「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」を開始しました。2018年度も継続して、都市交通における自動運転技術の活用方策を協議しています。都市局ではニュータウンでの自動運転の実証実験等も進めていきますが、やはりなかなか難しいものがあります。

森井 難しいと言いますと。

徳永 自動運転が実用化されれば免許を返納した高齢者でも車で自由に移動できる、移動中に運転から解放されて他の作業ができる、人的ミスが減少するなどのメリットが考えられます。

森井 そのとおりですね。

徳永 ただしその一方で、全ての方が自動運転車で外出されたらおそらく道路は大渋滞するでしょう。また、自動運転車が増加すれば駐車場がさらに必要になるとも考えられますが、目的地に人を送り届けた後にその無人車は一旦自宅に戻るとすると、極端な話、駐車場が不要になってしまいます。

森井 それは困りますね(笑)

徳永 しかし、すべての自動運転車が自宅に戻るのも現実的ではなく、その場合は一カ所に自動運転車を暫定的に駐車するスペースが必要になるとも予測できます。また、自動運転車の技術レベルが実際どの程度のスピードで進化していくのか明確になっていません。さらに、自動運転のバスやBRTが登場したら料金はどうなるかの問題もあります。バスは人件費が多くかかっている交通機



着々と進む自動運転の実証実験。これは2018年11月13日～15日に一般社団法人日本自動車研究所が公開した「自動パーキング機能実証実験」の様子

※「Society5.0」の実現へ、スマートシティを加速! : http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000130.html

関なので自動運転化したら料金が下がり、本数が増えてユーザーの利便性が格段に向上する可能性もあります。

森井 となるとマイカーではなくバスを選択する方が増えるかもしれませんね。

徳永 そうです。しかし、自動運転技術の進展によって利便性や料金がどう変わり、個人が何を選ぶか、現時点では見通せません。したがってバス専用レーンや駐車場など交通施設をどう整備すべきかも予測が難しい状況です。今は過渡期なので、技術の進展や実証の実験の結果を踏まえ、しばらく議論を続けることになるだろうと考えています。

森井 そうですね。今は議論を続けていくことこそが重要なのでしょうか。

徳永 できるだけ早く方向性を見い出そう、有識者や各分野の方々と意見交換を深めたいと思います。駐車場業界の皆さまにもいろいろなお意見をいただければありがたいです。

森井 2018年の3月から、全日本駐車



技術審議官室で対談。地図が壁や机に貼られた雰囲気のある空間だった

協会、立体駐車場工業会、日本自走式駐車場工業会、JPBの4団体が協力して、それぞれが持っている駐車場に関するデータや法令、最新事情などの各種情報を集約する「駐車場便覧(仮題)」を作成しておりますので、それもぜひお役立ていただければ幸いです。

徳永 それは非常に貴重な資料になり

そうですね。拝見するのを楽しみにしています。今後も変わらず連携を密にしていきたいと思います。

森井 こちらこそよろしくお願ひ致します。本日は新春号にふさわしい多様なテーマを取り上げることができ、実りある対談となりました。誠にありがとうございました。

PP

【パーキングプレス 発行人】 **森井 博** のプロフィール

- 一般社団法人 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 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モーリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役会長

【略歴】 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ80歳。
1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒
1961年(昭和36年)東京商船大学(現東京海洋大学)卒
1961~1979年 石川島播磨重工業(現:IHI)
1979~1991年 東芝
1991年~ 現職

【趣味】 現在: ゴルフ・車・自転車・歌・仕事
過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1~2回練習場通い。車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。自転車: マツダレベル、プリチストンモートルトン、プロンプトン他数台保有するも年齢を考え余り乗らない。歌: 六本木男声合唱団でロクに楽譜も読めないのに毎週練習に励む。昨年11月にはローマ、バチカン市国の大聖堂でミサ合唱。今年6月にはニューヨーク・カーネギーホールで14曲合唱。仕事: 健康のため平日は毎日9:00~17:00出勤、社員に迷惑をかけている。但し、土、日、祝日は絶対に出社しない。水泳: 漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学校に入る前から泳ぎは得意。ちなみに小学校の名前は延岡市立港小学校。野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・稲尾和久投手、完全試合投手 田中勉、元巨人 淡河弘捕手は友人。元巨人監督 原辰徳氏の父 故・貢氏も友人でボクサー犬を貰った仲。陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。東京陸協元会長でオリンピック3回出場の大串氏とは友人。テニス: 元テニ杯選手 本井満氏のコーチでかなりの胸前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でウィンブルドン出場(?)断念。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

