

第1回都市施設ワーキンググループにおける主なご意見

<駐車場施策のあり方に関する視点・論点>

- 今回の議論の対象は、附置義務駐車場のみにになっているが、都市計画駐車場、届出駐車場も含めた役割分担やそのあり方の議論が必要ではないか。
- 現在の駐車場法は、主に大都市の駅中心のエリアを念頭においたものかと思う。一方、観光地等の駐車需要が集中するエリアでは、駐車場施策がとられていない。駐車場法を観光地など問題のあるところへも展開していくことが重要。
- 民間同士で自発的に駐車場整備が行われる領域と政策誘導が必要な領域では考え方が異なる。自発的な行為として個別最適がうまくいかなっている部分があるなら、公的な関与により全体最適を考えた方がよいケースもあるのではないか。
- 今後、カーシェアや自動運転等の進展により、駐車需要は減少すると考えられるので、駐車場施策については、中長期的な視野で考えていく必要がある。

<附置義務制度に関する課題等>

- 超高層ビルのある大丸有のようなエリア以外では附置義務駐車場に空きがあっても路上駐車をしてしまう。こういった路上駐車にどう対処するかを考えるには、都市空間をどう考えるのかを含めもう少し細かく考える必要がある。附置義務駐車場だけ考えても難しいのではないか。
- 繁華街の小さなビルの前なんかでは自動二輪が道路まであふれている状況が見受けられる。自動二輪の附置義務が十分足りているのかを検討する必要がある。
- 従来の敷地単位での附置義務の考え方には限界があると思う。立地適正化計画の特例等を活用し、地区レベルで附置義務を考えることができるが、駐車場法本体としても同様のことを考えるべきではないか。
- これまでは、附置義務で下限値を定めているが、地区レベルで考えるときは適正な範囲内で駐車場を整備するために上限値を定めるという考え方が必要ではないか。

○現行の附置義務制度は歩行者優先の道路であっても十分な立地規制ができていない。街全体を考えたときに、歩行者中心の道路の沿道には駐車場の出入り口あるいは駐車場そのものは作らせないという考え方を検討することは非常に重要。

○現状の制度では何のために駐車場を集約するかの大義名分がない。ドライバーにとってのわかりやすさ、歩行者への配慮等が大義名分になり得る。街のために集約していると言うことをしっかりと言う必要がある。

○附置義務の原単位は人口規模や用途により異なっているが、同じ人口規模でも自動車への依存状況などが異なるので、ライフスタイルの違いなどもう少し細かく見ていく必要があるのではないか。

○容積率を移転するように、駐車容量が不足している附置義務駐車場と駐車容量に余裕がある附置義務駐車場の駐車容量をトレードする仕組みは考えられないか。

<その他>

○駐車需要は場所によって異なるので、需給を把握することは非常に大事。また、需給をしっかりと把握するため、路上・路外の別、時間帯等、どう把握したかをきちんとみていく必要がある。

○周辺に空いている駐車場があっても、気付かずに目的地に向かった結果、交通渋滞となるケースが見受けられる。どこに空いている駐車場があるかを案内するなど情報の格差を埋めることが重要ではないか。

以 上