

都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく
駐車施設の集約化に関する手引き

平成26年 7月
国土交通省 都市局

【目次構成】

1. 本手引きについて	1
2. 法律の背景とねらい	1
3. 駐車施設の集約化の意義	1
4. 駐車施設の集約化に関する手引き	3
《低炭素まちづくり計画（全体）》	4
(1) 駐車施設の集約化を検討するにあたって	4
(2) 目指すべき将来の都市像と駐車施設の集約化	5
(3) 低炭素まちづくり計画における駐車施設の集約化の位置付け	9
(4) 低炭素まちづくり計画の作成に必要な協議	11
《低炭素まちづくり計画（駐車施設の集約化に関する部分）の作成》	12
(5) 駐車施設の集約化の基本的考え方	12
(6) 低炭素まちづくり計画（駐車施設の集約化に関する部分）の作成フロー	18
(7) 駐車機能集約区域の設定	19
(8) 集約駐車施設の整備	24
(9) 集約駐車施設の位置の設定	27
(10) 集約駐車施設の規模の設定	38
(11) 車いす利用者等の駐車施設の取扱い	46
(12) 荷捌き駐車施設の取扱い	49
(13) 地域の関係者の合意形成	52
(14) 交通状況等に応じた見直し	52
《駐車場条例への反映と具体的運用》	54
(15) 駐車場条例への反映	55
(16) 集約駐車施設における駐車台数の確保	56
(17) 附置義務駐車施設の集約駐車施設への附置の確認	56
(18) 附置義務駐車施設に関する定期報告と附置継続の確認	58
(19) 集約駐車施設の維持管理	59
(20) 集約駐車施設の維持管理義務の継承	59
(21) 集約駐車施設に関する定期報告と供用できなくなった場合の対応	59

《有効性を高める工夫》	61
(22) 路外駐車場の立地抑制	61
(23) 附置義務以外の駐車場の集約駐車施設への集約	63
(24) 集約駐車施設を活用した環境負荷軽減	63
(25) 景観への配慮	65
(26) 集約化された駐車施設跡地の活用	68
(27) 地域の駐車需要に応じた柔軟な対応	69

1. 本手引きについて

本手引きは、『都市の低炭素化の促進に関する法律』（平成24年法律第84号）に基づき、市町村が駐車機能集約区域及び集約駐車施設について、低炭素まちづくり計画に記載し、また駐車場法に基づく駐車施設の附置に関する条例を策定する際の参考となるようにまとめたものであり、都市交通行政や駐車場行政を担当する自治体職員を主な対象として想定しています。また、本手引きの活用にあたっては、『都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針』、『低炭素まちづくり計画作成マニュアル』、『標準駐車場条例』及び『標準駐車場条例の改正に関する技術的助言』と併せて参照されることを推奨します。

2. 法律の背景とねらい

『都市の低炭素化の促進に関する法律』は、東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や、国民のエネルギー及び地球温暖化に関する意識の高まり等を踏まえ、民間投資等を上手に活用しつつ、都市・交通の低炭素化やエネルギー利用の合理化を図ることが求められていることを背景として制定されました。

市町村は、『都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針』に基づき、市街化区域等（※）において低炭素まちづくり計画を作成することにより、都市機能の集約化や公共交通機関の利用促進、建築物の低炭素化、緑・エネルギーの面的管理・利用の促進等のための施策を推進することが可能になります。

※ 「都市計画法第7条第1項に規定する市街化区域の区域（同項に規定する区域区分に関する都市計画が定められていない同法第4条第2項に規定する都市計画区域にあつては、同法第8条第1項第1号に規定する用途地域が定められている土地の区域）」をいう。

3. 駐車施設の集約化の意義

『都市の低炭素化の促進に関する法律』では、駐車施設の集約化を推進するため、低炭素まちづくり計画に「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」を記載することができる旨が定められており、併せてこれらを駐車場法に基づく駐車施設の附置に関する条例に定めることで、附置義務駐車施設の集約化を進めることが可能になります。

駐車施設の集約化を推進することには、以下のような意義が考えられます。

《駐車施設の集約化の意義》

- ・ 非効率な自動車の都市内移動の低減によるCO₂排出量の削減
- ・ 車両の出入口による歩道の分断箇所の減少による安全・快適な歩行環境の創出
- ・ 自動車交通の減少によるバス等の公共交通機関の運行の円滑化
- ・ 連続する街並みの形成及び土地の有効利用

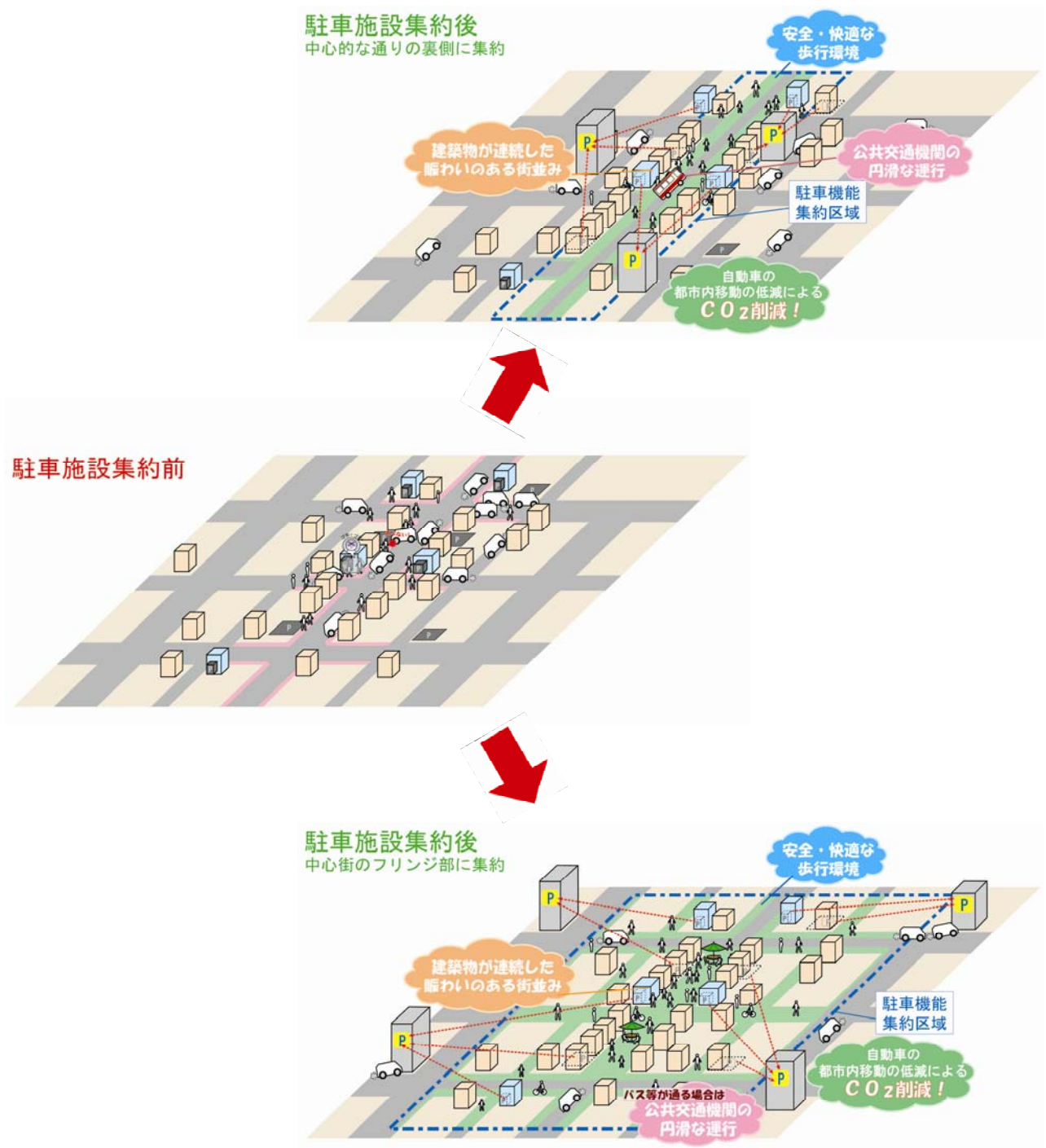


図1. 駐車施設の集約化の意義 (イメージ)

4. 駐車施設の集約化に関する手引き

本手引きは、4つの編から構成されています。

駐車施設の集約化を進めるため、低炭素まちづくり計画に記載する必要のある「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設の位置・規模」については、《低炭素まちづくり計画（駐車施設の集約化に関する部分）の作成》編で解説しています。また、駐車施設の集約化を義務づけるために必要な駐車場条例の改正・制定等については、《駐車場条例への反映と具体的運用》編で解説しています。

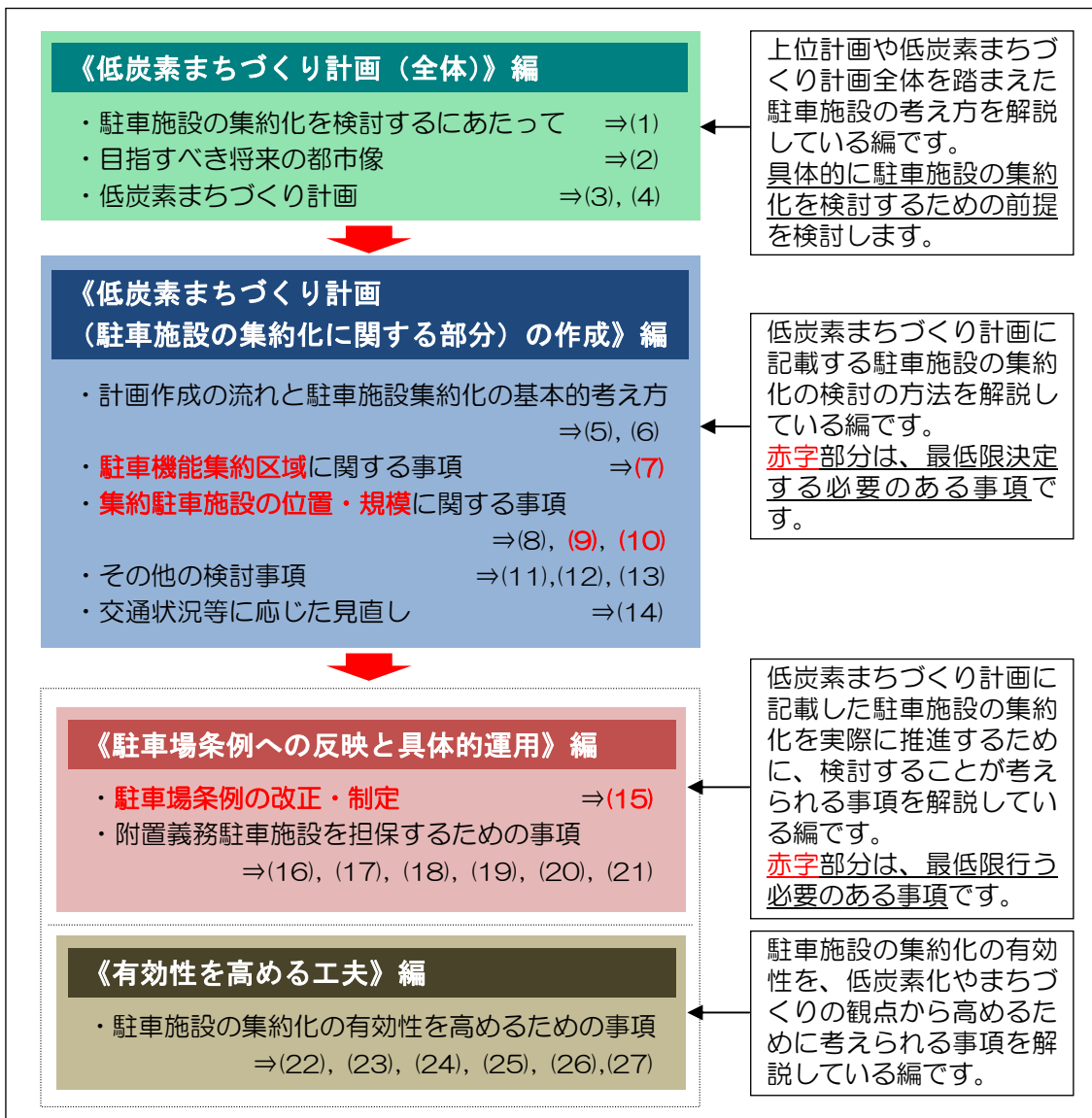


図2. 手引きの構成と各編の位置付け

《低炭素まちづくり計画（全体）》

「低炭素まちづくり計画（全体）」編では、総合的な観点からみた低炭素まちづくりの中での駐車施設の考え方、『都市の低炭素化の促進に関する法律』に基づき市町村が作成する低炭素まちづくり計画全体における駐車施設の集約化の位置付けについて解説します。

(1) 駐車施設の集約化を検討するにあたって

低炭素まちづくりを実現するためには、総合的なまちづくりの観点から、交通体系のあり方を整理した上で、駐車施設のあり方を考えていくことが重要となります。

低炭素まちづくりを支える交通体系のあり方を考える際には、第一に、環境負荷の小さな公共交通機関を軸としたまちづくりを検討することが考えられます。同時に、歩行者が歩きやすく、自転車の走行しやすい環境を整えることも、環境負荷の小さなまちづくりを進める上で大切な検討事項と考えられます。自動車交通については、このような他の交通手段との関係を十分に考慮しながら、そのあり方、役割を明確にしていく必要があります。

自動車交通分野における低炭素化は、車両に関わるものから都市の交通体系に関わるものまで多岐に渡りますが、本手引きでは、都市における駐車施設のあり方に関連する事項について整理を行います。



図3. 低炭素まちづくりにおける駐車施設の位置付け

(2) 目指すべき将来の都市像と駐車施設の集約化

ア 将来の都市像から駐車施設のあり方へ

『都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針』では、低炭素まちづくり計画の目標として、計画により実現を目指すべき将来の都市像を示すこととされています。

そして、低炭素まちづくり計画に記載する「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設の位置及び規模」は、このような将来の都市像に適したものとする必要があります。

「目指すべき将来の都市像」から駐車施設のあり方を導き出すためには、目指すべき将来の都市像における総合的な交通体系のあり方を検討し、その中で駐車施設のあり方を検討するなど、段階的に検討を進めていくことが考えられます。（「イ 駐車施設のあり方の検討プロセス」参照）

また、この検討を進めるにあたっては、都市・地域総合交通戦略や駐車場整備計画等を含めた「ウ 上位計画等との適合・調和」を図るとともに、「エ 交通に関する実態等の把握・調査」を行い、地域の交通実態を踏まえた実現性のある方針として整理、検討していくことが重要と考えられます。

また、本計画における低炭素まちづくりの方向性によっては、「オ 上位計画等へのフィードバック」を行うことも必要と考えられます。

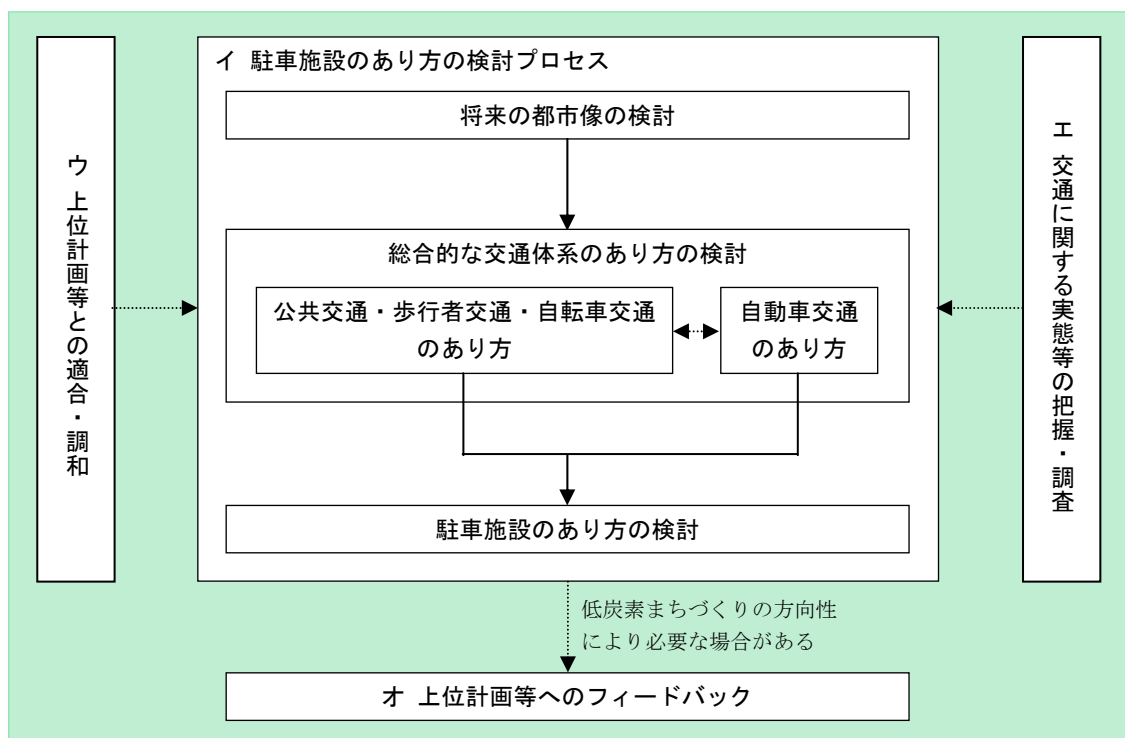


図4. 目指すべき将来の都市像と駐車施設のあり方の設定

イ 駐車施設のあり方の検討プロセス

将来の都市像から駐車施設のあり方を導く検討プロセスとしては、「将来の都市像」、「総合的な交通体系のあり方」、「駐車施設のあり方」の大きく3つの段階が考えられます。

各段階で検討する主要なポイントは、以下のようなものが考えられます。

〔将来の都市像の検討〕

少子高齢化、人口減少等の社会変化に適応しつつ、低炭素なまちとして具体的にどのような都市を目指すのかという観点から、都市計画区域マスタープランや市町村都市計画マスタープランをはじめとする各市町村に関する上位計画等を踏まえながら（「ウ 上位計画等との適合・調和」参照）、土地利用の方針や都市交通のあり方など将来の都市像について整理、検討を行います。

〔総合的な交通体系のあり方の検討〕

将来の都市像や、土地利用、都市交通の実態を踏まえつつ、環境負荷の小さな公共交通の利用促進、歩行環境や自転車の利用環境の整備などの視点を含めた総合的な観点から、総合的な交通体系のあり方（特に自動車交通の役割）を導き出していくことが求められます。

一方、都市交通の実態について十分な情報が得られていない場合は、交通実態調査（「エ 交通に関する実態等の把握・調査」参照）を実施し、低炭素まちづくりの観点から課題を整理した上で、総合的な交通体系のあり方について検討を行うことが考えられます。

〔駐車施設のあり方の検討〕

駐車施設のあり方の検討にあたっては、将来の都市像や総合的な交通体系のあり方を踏まえ、駐車施設を集約する場合の駐車施設の配置や規模の考え方、さらには駐車施設の運用方法等について検討を行うことが考えられます。検討の中では、中長期的視点から段階的な目標の設定や具体的方策についても、検討を進めていくことが考えられます。

本検討については、次の《低炭素まちづくり計画（駐車施設を集約化に関する部分）の作成》編において詳しく解説します。

ウ 上位計画等との適合・調和

『都市の低炭素化の促進に関する法律』では、低炭素まちづくり計画が適合・調和すべきものとして、以下の計画や方針が規定されています。

- ・地球温暖化対策の推進に関する法律第20条の3第1項に規定する地方公共団体実行計画（地球温暖化対策地方公共団体実行計画）

- ・都市計画法第6条の2第1項に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）
- ・都市計画法第18条の2第1項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村都市計画マスタープラン）

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第7条第6項

6 低炭素まちづくり計画は、地球温暖化対策の推進に関する法律第二十条の三第一項に規定する地方公共団体実行計画に適合するとともに、都市計画法第六条の二第一項に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針並びに同法第十八条の二第一項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれたものでなければならない。

また、駐車施設のあり方を検討する際に考慮すべき、交通体系や駐車施設のあり方に関する計画としては、以下のようなものが考えられます。

- ・都市・地域総合交通戦略
 - ・駐車場整備計画
- など

エ 交通に関する実態等の把握・調査

駐車施設のあり方を検討する際には、土地利用の動向、都市交通の実態や駐車施設利用の実態等を把握する必要があります。また、そのために必要な調査を実施し、地域の実態を踏まえた実現性のある方針として整理、検討していくことが重要と考えられます。

ここでは、駐車施設の集約化を検討するために必要と考えられる調査項目と、既存調査の活用も含めた具体的な調査手法について例示します。

調査項目の例		調査手法の例
土地利用	土地利用状況	都市計画基礎調査などの活用
	主要施設の立地・分布状況	現地調査などの実施
	開発動向	開発事業者へのヒアリング調査などの実施
交通	自動車交通量	道路交通センサス、交通量調査などの活用
	歩行者交通量	
	自転車交通量	
	公共交通の利用実態	パーソントリップ調査、乗降客数調査などの活用
	各交通手段の分担率	パーソントリップ調査などの活用
	将来の交通量、公共交通の利用量	パーソントリップ調査、道路交通センサスなどを活用した将来推計

	自動車と歩行者のふくそう状況	交通実態調査などの実施
	方向別の自動車流入量	交通実態調査などの実施
	自動車利用者の目的地	ヒアリング調査などの実施
駐 車 場	既存駐車場の設置状況	駐車場法第 12 条による届出の情報などの活用、現地調査などの実施
	駐車施設の利用実態 (入出庫時間分布、利用率、利用者の目的地)	駐車場事業者・管理者からの提供データの活用、実態調査(ナンバープレート調査、出口ヒアリング調査等)などの実施
	路上駐車状況	実態調査の実施
そ の 他	人口の動向	国勢調査、住民基本台帳などの活用
	高齢者の割合	
	児童の割合	

オ 上位計画等へのフィードバック

駐車施設のあり方を検討する際には、上位計画等を踏まえて低炭素まちづくり計画を検討することが基本となりますが、検討の結果、低炭素まちづくりの視点から上位計画等を見直すことが必要となることも考えられます。その場合、低炭素まちづくり計画の策定と併せて、または策定後速やかに、上位計画等を見直し(改定)等を行うことが望まれます。

(3) 低炭素まちづくり計画における駐車施設の集約化の位置付け

ア 低炭素まちづくり計画の記載事項

低炭素まちづくり計画は、『都市の低炭素化の促進に関する法律』第7条に基づき市町村が作成する計画であり、図5のBに示すような事項が記載されるものです。

イ 低炭素まちづくり計画における駐車施設の集約化の位置付け

「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」は、低炭素まちづくり計画に記載できる事項のうちの1つです。

駐車施設の集約化を行うためには、これらの事項を記載した低炭素まちづくり計画を作成し、その内容も含めた駐車場条例を制定（又は既存の駐車場条例を改正）する必要があります。

ウ 駐車施設の集約化以外の計画事項への配慮

低炭素まちづくり計画には、駐車施設の集約化に関する事項以外にも、公共交通機関の利用促進に関する事項や貨物運送の合理化に関する事項、緑地の保全及び緑化の推進に関する事項などを記載することができ、(1)、(2)で述べたような総合的なまちづくりを進めるための様々なメニューが用意されています。

したがって、低炭素まちづくり計画に「駐車機能集約区域」及び「集約駐車施設の位置及び規模」を記載する場合には、駐車施設の集約化以外の事項との整合性や一体性に配慮することも重要です。

【低炭素まちづくり計画の概要】

A. 低炭素まちづくり計画の作成主体・作成区域（『都市の低炭素化の促進に関する法律』第7条第1項）

《作成できる主体》…市町村（単独又は共同）

《作成できる区域》…都市計画法第7条第1項に規定する市街化区域の区域（同項に規定する区域区分に関する都市計画が定められていない同法第4条第2項に規定する都市計画区域にあっては、同法第8条第1項第1号に規定する用途地域が定められている土地の区域）であって都市の低炭素化の促進に関する施策を総合的に推進することが効果的であると認められるもの

B. 低炭素まちづくり計画に記載する事項（『都市の低炭素化の促進に関する法律』第7条第2項）

○ 計画区域（必須）

○ 低炭素まちづくり計画の目標

○ 低炭素まちづくり計画の目標を達成するために必要な事項

・都市機能の集約を図るための拠点となる地域の整備その他都市機能の配置の適正化に関する事項 → 「**駐車機能集約区域**」と「**集約駐車施設の位置及び規模**」を記載できる

・公共交通機関の利用の促進に関する事項

・貨物の運送の共同化その他の貨物の運送の合理化に関する事項

・緑地の保全及び緑化の推進に関する事項

・下水を熱源とする熱、太陽光その他の化石燃料以外のエネルギーの利用又は化石燃料の効率的利用に資する施設の設置のための下水道、公園、港湾その他の公共施設の活用に関する事項

・建築物のエネルギー使用の効率性その他の性能の向上による二酸化炭素の排出の抑制の促進に関する事項

・二酸化炭素の排出の抑制に資する自動車の普及の促進その他の自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出の抑制の促進に関する事項

・その他都市の低炭素化の促進のために講ずべき措置として国土交通省令・環境省令・経済産業省令で定めるものに関する事項

○ 低炭素まちづくり計画の達成状況の評価に関する事項

○ 計画期間

○ その他国土交通省令・環境省令・経済産業省令で定める事項

C. 低炭素まちづくり計画作成に必要な要件等

（いずれも低炭素まちづくり計画の変更に準用する。（『都市の低炭素化の促進に関する法律』第7条第8項））

○ 関係する管理者、**知事**、実施主体、**公安委員会**等との協議

（計画記載事項により協議相手が異なる。（『都市の低炭素化の促進に関する法律』第7条第4項、第5項）

駐車施設に関しては、交通規制が行われる場合の公安委員会と駐車場条例を定めている都道府県の知事

○ 公表（『都市の低炭素化の促進に関する法律』第7条第7項）

図5. 低炭素まちづくり計画の概要と駐車施設の集約化の位置付け

(4) 低炭素まちづくり計画の作成に必要な協議

ア 『都市の低炭素化の促進に関する法律』に定められた協議

『都市の低炭素化の促進に関する法律』では、低炭素まちづくり計画の作成にあたり記載する事項によっては、必要な協議が定められています（図5のC参照）。そのうち、駐車施設の集約化に関わるものとしては、「イ 都道府県公安委員会との協議」及び「ウ 都道府県知事との協議」があります。

イ 都道府県公安委員会との協議

低炭素まちづくり計画に記載する駐車機能集約区域並びに集約駐車施設の位置及び規模に関する事項の実施に際し、道路交通法第4条第1項の規定により都道府県公安委員会の交通の規制が行われることとなる場合には、関係する公安委員会に協議しなければなりません。

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第7条第5項第4号

5 市町村は、低炭素まちづくり計画に次の各号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、それぞれ当該各号に定める者に協議しなければならない。

(略)

四 第二項第二号イからハマまでに掲げる事項として記載された事項でその実施に際し道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第四条第一項の規定により都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）の交通の規制が行われることとなる事務又は事業に関するもの 関係する公安委員会

(以下略)

ウ 都道府県知事との協議

都道府県が、駐車場法第20条第1項もしくは第2項または第20条の2第1項の規定に基づき駐車場条例を定めている場合に、市町村が低炭素まちづくり計画に駐車機能集約区域並びに集約駐車施設の位置及び規模に関する事項を記載しようとするときは、その内容について当該条例に影響する可能性があるため、あらかじめ都道府県知事に協議しなければなりません。

なお、現在、都道府県が定めている駐車場条例は東京都のみであり、当該条例の対象となっている市及び区においては、低炭素まちづくり計画に集約駐車施設について記載する際に東京都知事との協議が必要になります。

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第7条第5項第1号

5 市町村は、低炭素まちづくり計画に次の各号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、それぞれ当該各号に定める者に協議しなければならない。

一 第三項第一号に定める事項 都道府県知事（駐車場法第二十条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定に基づき条例を定めている都道府県の知事に限る。）

(以下略)

《低炭素まちづくり計画（駐車施設の集約化に関する部分）の作成》

「低炭素まちづくり計画（駐車施設の集約化に関する部分）の作成」編では、低炭素まちづくり計画に記載できる内容のうち、特に駐車施設の集約化に関する部分について解説します。

(5) 駐車施設の集約化の基本的考え方

ア 低炭素まちづくり計画への記載事項

駐車施設の集約化を行うためには、次に掲げる事項を低炭素まちづくり計画に記載する必要があります。

- ・ 駐車機能集約区域
 - ・ 集約駐車施設の位置
 - ・ 集約駐車施設の規模
- } に関する事項

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第7条第2項第2号イ及び第3項第1号

2 低炭素まちづくり計画には、その区域（以下「計画区域」という。）に記載するほか、おおむね次に掲げる事項を記載するものとする。

（中略）

二 前号の目標を達成するために必要な次に掲げる事項

イ 都市機能の集約（計画区域外から計画区域内に都市機能を集約することを含む。以下同じ。）を図るための拠点となる地域の整備その他都市機能の配置の適正化に関する事項

（中略）

3 次の各号に掲げる事項には、それぞれ当該各号に定める事項を記載することができる。

一 前項第二号イに掲げる事項 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二十条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内の区域であって当該区域における駐車施設（同条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。）の機能を集約すべきもの（第二十条において「駐車機能集約区域」という。）並びに集約駐車施設（当該機能を集約するために整備する駐車施設をいう。）の位置及び規模に関する事項

（以下略）

イ 低炭素まちづくり計画への記載の効果

「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」を低炭素まちづくり計画に記載した場合、その内容を駐車場条例に盛り込むことにより、当該条例で義務として整備される駐車施設（以下「附置義務駐車施設」という。）の附置（設置）について、以下の3種類のいずれかの義務を制定できるようになります。

- ・ 建築物又は建築物の敷地内に設置（従来のパターン）
- ・ 集約駐車施設内に設置
- ・ 建築物若しくは建築物の敷地内若しくは集約駐車施設内に設置

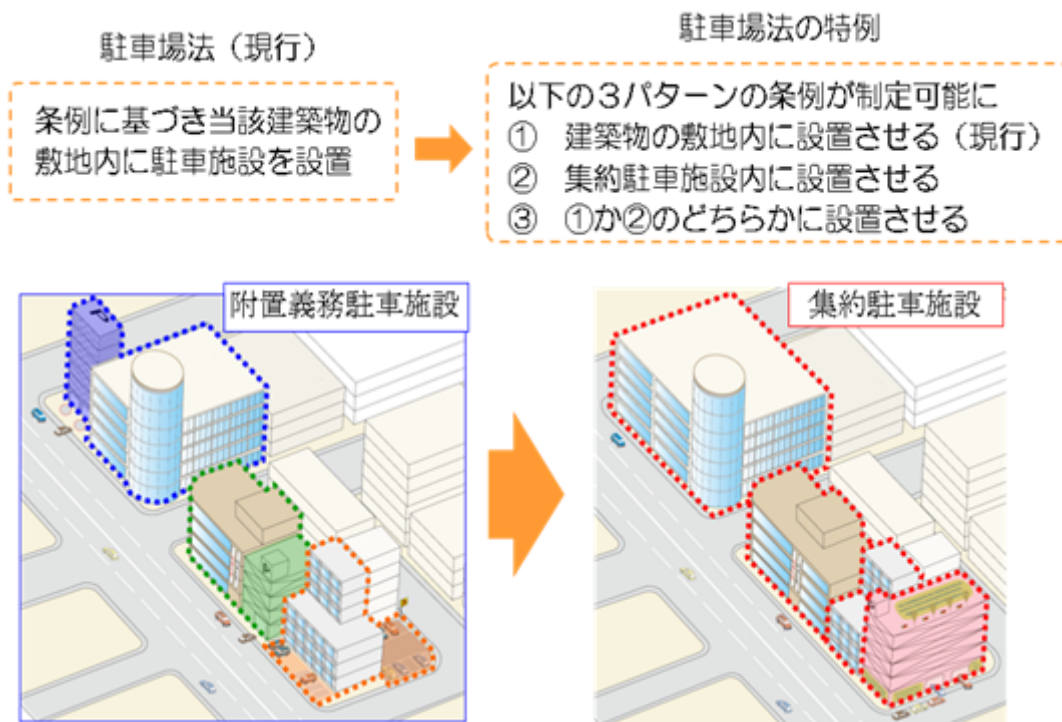


図6. 附置義務駐車施設の設置パターン

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第20条

第二十条 低炭素まちづくり計画に第七条第三項第一号に定める事項が記載されているときは、当該事項に係る駐車機能集約区域内における駐車場法第二十条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定の適用については、同法第二十条第一項中「近隣商業地域内に」とあるのは「近隣商業地域内の駐車機能集約区域（都市の低炭素化の促進に関する法律（平成二十四年法律第八十四号）第七条第三項第一号に規定する駐車機能集約区域をいう。以下この条及び次条において同じ。）の区域内に」と、同項及び同条第二項並びに同法第二十条の二第一項中「建築物又は」とあるのは「建築物若しくは」と、同法第二十条第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設（同号に規定する集約駐車施設をいう。以下この条及び次条において同じ。）内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、「駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の」とあるのは「駐車機能集約区域の区域内の」と、同条第二項中「地区内」とあるのは「地区内の駐車機能集約区域の区域内」と、同項及び同法第二十条の二第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、同項中「前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内」とあるのは「前条第一項又は第二項の駐車機能集約区域の区域内」と、「地区又は地域内の」とあり、及び「地区内の」とあるのは「駐車機能集約区域の区域内の」とする。

ウ 駐車機能集約区域の設定と集約駐車施設の配置

「(2) 目指すべき将来の都市像と駐車施設の集約化」で検討した「将来の都市像」及び「総合的な交通体系のあり方」を実現する観点から、駐車機能集約区域を設定し、集約駐車施設の配置を検討することが望まれます。

駐車機能集約区域の設定及び集約駐車施設の配置のイメージとしては、例えば次のようなものが考えられます。

- ① 歩行者優先の面的なエリアとして駐車機能集約区域を設定する場合
⇒集約駐車施設は、駐車機能集約区域の外縁部に配置

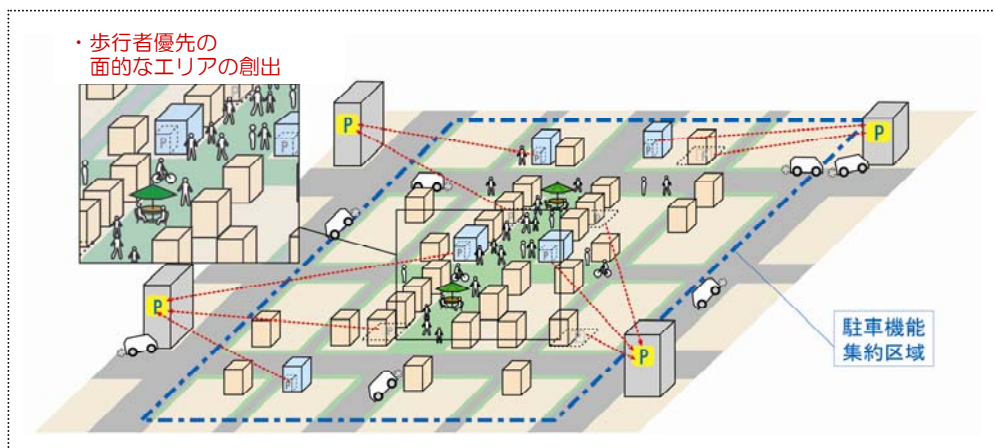


図7. 面的な広がりのある駐車機能集約区域

- ② 特定の通りに沿った線的なエリアとして駐車機能集約区域を設定し、その通りを歩行者専用道路や歩行者優先道路、トランジットモール（※）として整備する場合
⇒集約駐車施設は、通りに面さない後背地に配置

※ 一般の自動車交通を排除し、バス・路面電車などの公共交通機関のみが通れることにすることで、歩行空間と交通手段の双方を確保した通り。

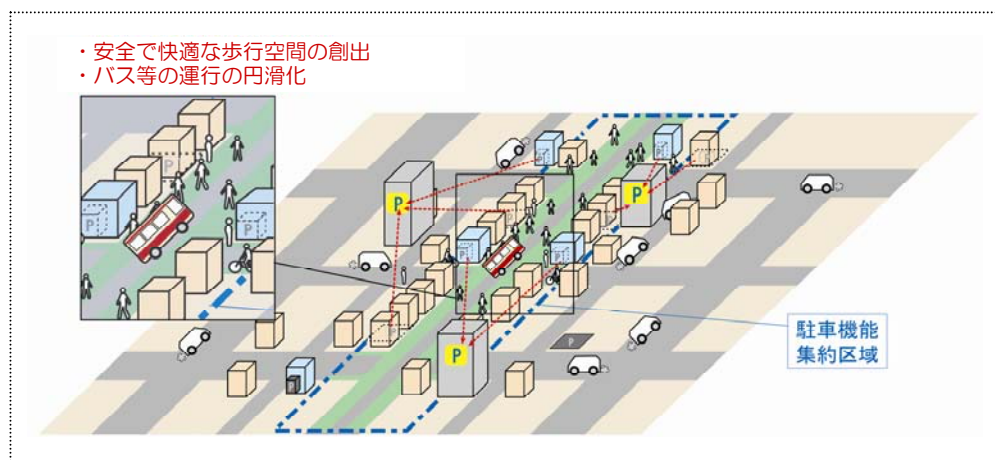


図8. 通りに沿った線的な駐車機能集約区域

【事例：面的なエリア設定の例①—フライブルク（ドイツ）】

ドイツ南西部に位置する人口約 21 万人の都市、フライブルクでは、①トラム（路面電車）及びバスの運営、②ゾーンと時間による中心市街地への車乗り入れ規制、③外縁部への駐車場整備、④郊外環状道路整備、⑤自転車の利用環境整備といった政策メニューを複合的に組み合わせて実施しています。

駐車施策としては、市街地の外縁部に、地上 3 階、地下 2 階からなる 600 台収容のフリンジパーキングの整備や、駐車場料金が中心部ほど高くなる価格差の設定による自動車の流入抑制などが行われています。



歩行者専用エリアの外縁部に配置された駐車場

（国土交通省(社会資本整備審議会

都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会HPより

引用・加工)

【事例：面的なエリア設定の例②—ケンブリッジ（イギリス）】

イギリスのケンブリッジでは、都心部を取り囲んでいる環状道路に沿うような形で 3～4 箇所の駐車場が設置されており、一般車の都心部への進入・通行は認められていません。（都心部にはタクシーとバスだけが進入可能）

駐車場設置基準は、駐車規制区域（CPZ：Controlled Parking Zone）の内外で大きく異なり、都心部が含まれる CPZ エリアでは、商業床に対しても身障者用の駐車施設しか設置が認められていません。



ケンブリッジ都心部の
駐車規制区域と駐車場

出典：久保田尚『静岡市の都心地区における交通まちづくり』（2011）

【事例：面的なエリア設定の例③—金沢市（駐車場適正配置条例）】

金沢市では、駐車場の適正な配置により、交通渋滞の緩和と歩行者の安全性の向上を図り、住みよい都市環境の形成に寄与するため、『駐車場適正配置条例』を定めています。本条例では、いたずらな駐車場化の抑制と適正配置の推進を目的として、『まちなか駐車場区域』（中心商業地区、中心業務地区等）における駐車場の新設・変更について届出を義務づけており、市では地区毎に設定された『まちなか駐車場設置基準』への適合性を審査し、必要に応じて助言・指導を行うこととされています。

□まちなか駐車場設置基準

◎まちなか駐車場区域共通に適用する事項

- ・まちなかへの過度な自動車の流入を助長しないこと
- ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
- ・歩行者の安全性を阻害しないこと
- ・周辺のまちなみ景観に配慮すること

●中心商業地区に適用する事項

- ・駐車場に出入りする自動車が買い物客の回遊動線を阻害しないこと
- ・店舗の連続性が確保されること
- ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

●中心業務地区に適用する事項

- ・原則として国道 157 号からの出入りを行わないこと
- ・近隣の業務需要を超えたものでないこと
- ・立体化により土地の高度利用がなされること

●その他まちなか駐車場地区に適用する事項

- ・周辺地区内の需要の範囲内であること
- ・地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
- ・前 2 区の利用者のための駐車場ではないこと
- ・地域のコミュニティに配慮しているものであること

まちなか駐車場区域
(金沢市)

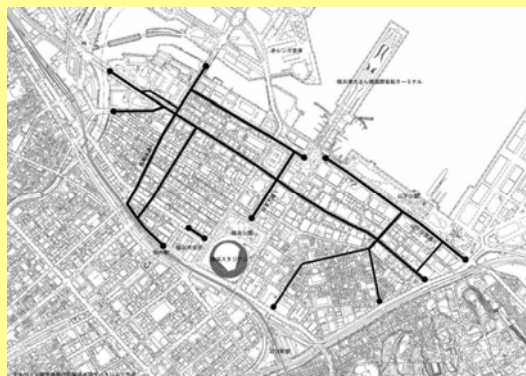


【事例：線的なエリア設定の例—横浜市（隔地駐車場）】

横浜市では、地区計画、景観計画、地域まちづくりルール、街づくり協議指針等に、通りや街路、モール等に面して駐車場の出入口の設置を避ける旨の規定があり、『駐車場条例取扱基準』に定める路線に敷地を接する建築物については、附置義務駐車施設を隔地により確保できることとなっています。

この路線には、馬車道、伊勢佐木モール、元町通りなどの横浜を代表する通りが指定されており、特定の通り沿いから駐車場をなくすエリア設定の参考となると考えられます。

関内・山下地区における路線指定の状況
出典：『横浜市駐車場条例取扱基準』（2012）



エ 附置義務駐車施設の集約化と隔地の取扱との違い

集約駐車施設における附置義務駐車施設の確保と、これまで運用されてきた附置義務駐車施設の隔地での附置の取扱は、附置義務駐車施設をその建築物内または敷地内以外の場所に附置するという点では同じです。

しかし、前者は都市の将来像や総合的な交通体系のあり方などのまちづくりの視点から駐車施設のあり方を検討し、附置義務駐車施設の集約化を図るものである一方、後者は個別に附置義務駐車施設の隔地の取扱を認めるものである点で、両者は性格が異なります。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(4)-⑥

⑥駐車施設の隔地での附置との違い

駐車機能集約区域及び集約駐車施設は、駐車施設を対象建築物内又は敷地内に附置しないという意味では、これまで行われてきた附置義務駐車施設の隔地の取り扱いと同じであるが、隔地の取り扱いが個別の建築行為に際して個別に隔地先を決定するのに対し、駐車機能集約区域及び集約駐車施設は当該都市のまちづくり政策の観点から俯瞰的に決定される点で、異なることに留意されたい。

(6) 低炭素まちづくり計画（駐車施設の集約化に関する部分）の作成フロー

低炭素まちづくり計画における駐車施設の集約化に関する部分の作成の流れをまとめると、図9のようになります。このうち「(7) 駐車機能集約区域の設定」、
「(9) 集約駐車施設の位置の設定」、「(10) 集約駐車施設の規模の設定」が、計画を作成する上で決定する必要のある事項となります。

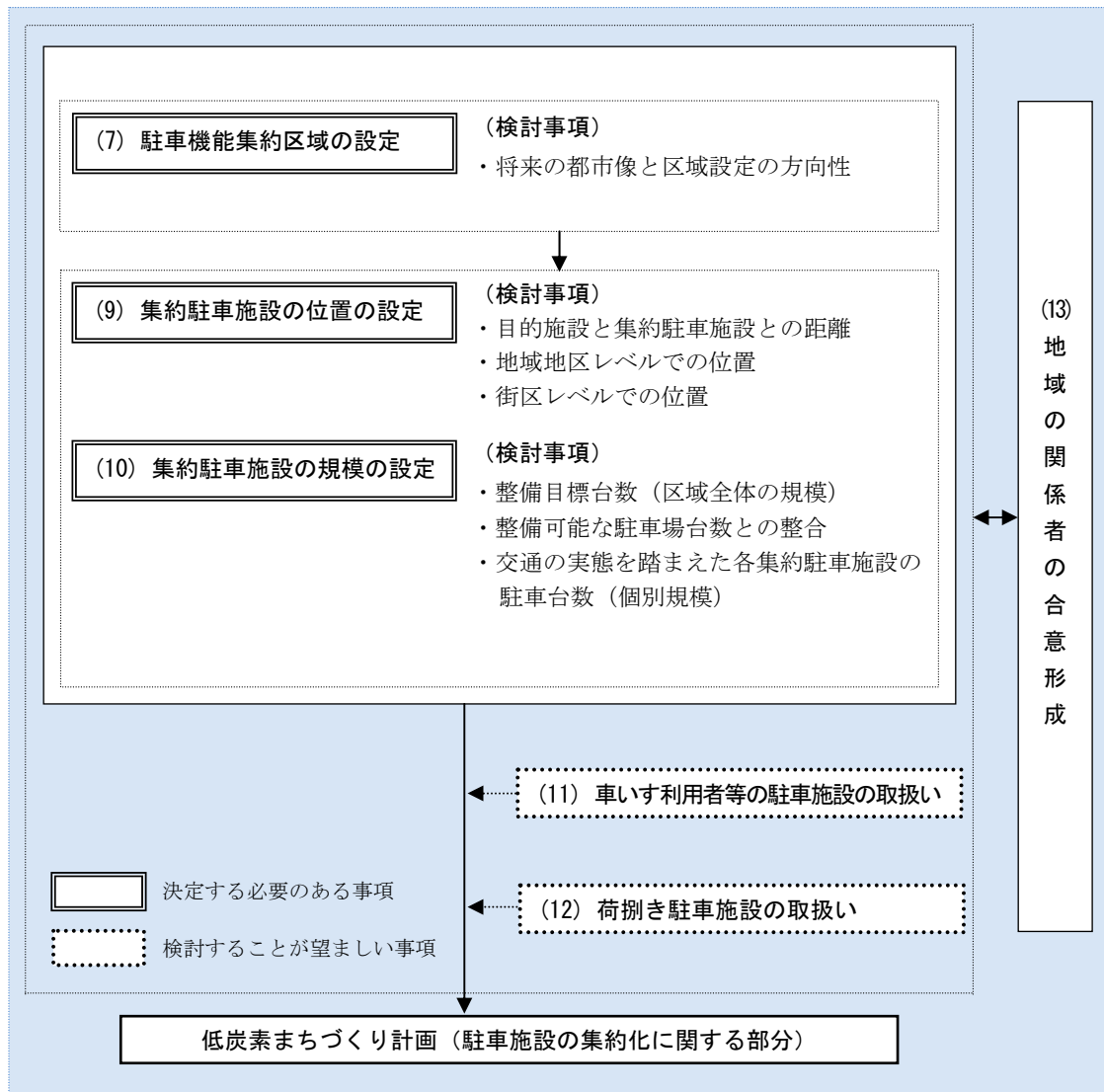


図9. 低炭素まちづくり計画（駐車施設の集約化に関する部分）の作成フロー

(7) 駐車機能集約区域の設定

ア 駐車機能集約区域の定義

駐車機能集約区域とは、駐車場法第20条第1項の地区若しくは地域内又は同条第2項の地区内の区域（※）であって、当該区域内における附置義務駐車施設の機能を集約すべき区域として定義されます。

※ 駐車場法第20条第1項または第2項の地区・地域とは

- ・ 駐車場整備地区
- ・ 商業地域
- ・ 近隣商業地域
- ・ 駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域の周辺の都市計画区域内の地域（以下「周辺地域」という）内で条例で定める地区
- ・ 周辺地域、駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域以外の都市計画区域内の地域であって自動車交通の状況が周辺地域に準ずる地域内若しくは自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区

（参考）駐車場整備地区とは

都市計画法の以下の地域内において、自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について、都市計画に駐車場整備地区として定めた地区。

- ・ 商業地域
- ・ 近隣商業地域
- ・ 特別用途地区で政令で定めるものの区域内にある第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第7条第3項第1号

3 次の各号に掲げる事項には、それぞれ当該各号に定める事項を記載することができる。

- 一 前項第二号イに掲げる事項 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二十条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内の区域であって当該区域における駐車施設（同条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。）の機能を集約すべきもの（第二十条において「駐車機能集約区域」という。）並びに集約駐車施設（当該機能を集約するために整備する駐車施設をいう。）の位置及び規模に関する事項

（以下略）

イ 駐車機能集約区域の検討手順

駐車機能集約区域の設定により、駐車施設の集約化の対象範囲が決定します。このため、商業施設、業務施設等の立地・分布状況や道路交通の状況などの地域特性を踏まえ、必要に応じて地元関係者との調整も行いながら、一定程度のまとまりのある区域として設定することが重要になります。

駐車機能集約区域は、将来の都市像を踏まえ、区域設定の方向性（「ウ 将来の都市像と区域設定の方向性」参照）を決めた後に、区域設定にあたり必要と考えられる事項について把握・検討（「エ 区域設定のために必要な事項の把握・検討」参照）を行い、最終的に設定することが考えられます。

なお、地域の状況によっては、「オ 隣接する市町村に跨る区域設定」についても検討することが考えられます。

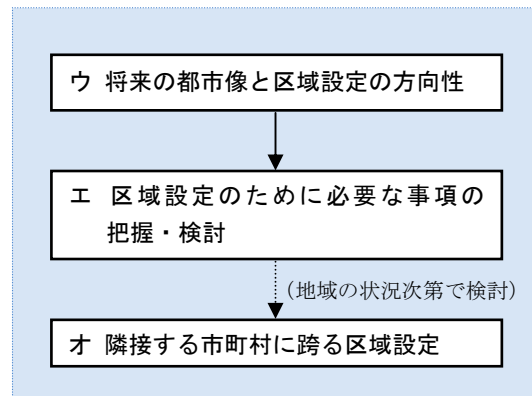


図 10. 区域検討の手順例

ウ 将来の都市像と区域設定の方向性

区域の設定は、「(2) 目指すべき将来の都市像と駐車施設の集約化」で検討した目指すべき将来の都市像を踏まえ、例えば以下の区域において設定することが考えられます。

- ・歩行者・自転車を中心としたまちづくりを内容とする計画が既に策定されている、または策定が予定されている区域
- ・歩行者専用道路や歩行者優先道路、トランジットモールが計画されるなど、歩行者が快適・安全に歩くことのできる空間を含む区域
- ・現状で歩行者交通量が多く、賑わいが形成されている街区を含む区域

エ 区域設定のために必要な事項の把握・検討

低炭素まちづくりを実現するための効果的な区域設定を行うため、例えば次の事項のうち必要と考えられるものについて状況を把握し、駐車施設の集約化を行った場合の影響や効果を分析した上で、区域を設定することが考えられます。

[土地利用に関する検討事項]

検討事項	検討の視点
土地利用の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域はどのような土地利用がなされているのか ・検討する地域への来訪者などにより、どの程度の駐車需要が発生しているのか ・仮に附置義務駐車施設が集約される場合、地域の土地利用にどのような影響が予想されるか
主要施設の立地・分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域内の主要施設はどのようなものがあるのか ・主要施設への来訪者数、主要施設の駐車需要はどのようなものがあるのか ・仮に附置義務駐車施設が集約される場合、主要施設内の駐車施設を集約駐車施設とすることは可能か
開発動向	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域内で開発の動きはあるか ・将来的にどのような地域になるのか

[交通に関する検討事項]

検討事項	検討の視点
自動車交通、歩行者交通、自転車交通の状況及び将来の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域の各種交通の量（現状及び最近の増減傾向）、目的地、通過交通、各種交通の交錯はどのようなになっているのか ・検討する地域の各種交通の将来予測はどのようなになっているのか ・仮に附置義務駐車施設を集約する場合、地域内の各交通にどのような影響があるか
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域の公共交通の運行状況、利用状況（利用者・混雑率）、今後の公共交通施設の開発予定はどうなっているのか ・仮に附置義務駐車施設を集約した場合、公共交通にどのような影響があるか

[駐車施設に関する検討事項]

検討事項	検討の視点
既存駐車施設の設置状況（届出を要しない小規模駐車場（※）を含む）	・検討する地域内には、どのような駐車施設がどの程度存在するのか、また、利用状況（利用率、利用時間等）はどうか
路上駐車の状態	・路上駐車の状態はどうか

[その他の検討事項]

検討事項	検討の視点
人口の動向	・検討する地域内の住民や来訪者はどのような人口分布構成となっているのか
高齢者の割合	

※ 駐車料金を徴収する路外駐車場のうち、都道府県知事（市の区域内にあっては、当該市の長）への設置の届出義務のない、自動車の駐車のために供する部分の面積が 500 ㎡未満のもの。（駐車場法第 12 条）

オ 隣接する市町村に跨る区域設定

例えば、駅周辺の商業地域が複数の市町村に跨っている場合など、隣接する市町村に跨って区域を指定することが望ましいと考えられる場合には、隣接する市町村の間で、駐車機能集約区域や集約駐車施設の配置等の考え方について調整を行い、各々の低炭素まちづくり計画において一体的に区域を設定することが望まれます。

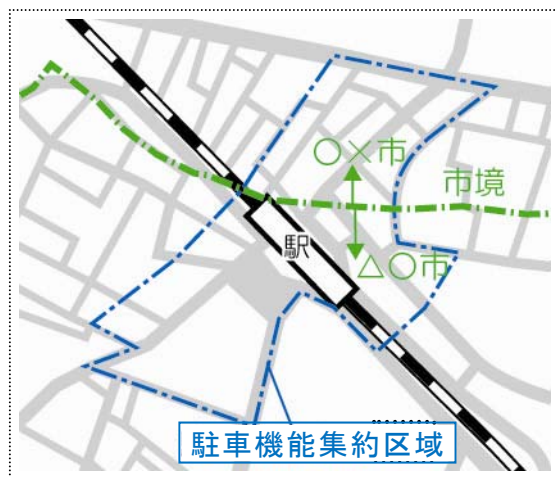


図 11. 隣接する市町村に跨る区域設定

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(2)

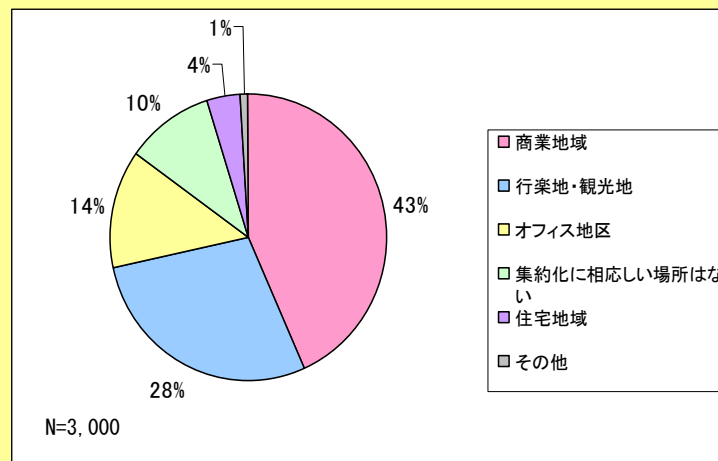
駐車機能集約区域については、都市機能の集約化や公共交通の利用促進等の地区交通体系の方向性を踏まえるとともに、以下の点を考慮の上で区域を設定されたい。

- ・ 道路交通の円滑化や快適な歩行空間の確保等の実現に必要な一定のまとまりをもった区域とすること。
- ・ 集約駐車施設と駐車機能集約区域内の目的地との間の移動環境や、駐車機能集約区域内における移動環境等の観点から適切な規模であること。

【アンケート調査結果：駐車施設の集約化にふさわしいエリア】

本手引きの作成にあたり、一般利用者に対してアンケート調査を行っています。この中では、一般利用者が駐車施設の集約化にふさわしいと考えるエリアについて質問をしています。

回答の中で最も多かったのは「商業地域」で 43%となっており、「行楽地・観光地」が 28%と続きます。一方、「オフィス地区」は 14%、「住宅地域」は 4%となっています。



駐車施設の集約化にふさわしいと考えるエリア

カ 建築物の敷地が駐車機能集約区域以外の区域にわたる場合

附置義務対象建築物の敷地が駐車機能集約区域の内外にわたる場合、当該敷地の過半が駐車機能集約区域に属するときは、当該建築物は駐車機能集約区域内にあるものとみなすことが考えられます。

「標準駐車場条例」第 28 条第 2 項

- 2 建築物の敷地が駐車機能集約区域の内外にわたる場合においては、当該敷地の過半が当該区域内にあるときに限り、当該区域内に当該建築物の敷地があるものとみなして前六条の規定を適用する。

(8) 集約駐車施設の整備

ア 集約駐車施設の定義

集約駐車施設は、駐車機能集約区域内の附置義務駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設として定義されます。

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第7条第3項第1号

- 3 次の各号に掲げる事項には、それぞれ当該各号に定める事項を記載することができる。
- 一 前項第二号イに掲げる事項 駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二十条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内の区域であって当該区域における駐車施設（同条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。）の機能を集約すべきもの（第二十条において「駐車機能集約区域」という。）並びに集約駐車施設（当該機能を集約するために整備する駐車施設をいう。）の位置及び規模に関する事項
(以下略)

イ 集約駐車施設の整備主体

集約駐車施設の整備主体としては、以下の者と、その組合せが考えられます。

① 民間事業者

- ・ 駐車施設の附置義務を負う建築主等による共同整備
- ・ 附置義務台数以上の駐車施設を整備して余剰分を貸し出す建築主等
- ・ 附置義務を負わない民間の第三者（駐車場事業者）

② 公的主体（地方公共団体、まちづくり会社等）

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」1-(3)-①の2点目

①集約駐車施設の整備に関する基本的考え方

- ・ 新たに集約駐車施設を設置する場合には、駐車機能集約区域内の建築主等による整備だけでなく、公的主体が受け皿として集約駐車施設を先行的に整備することも考えられること。

ウ 集約駐車施設の整備方法

集約駐車施設の整備方法は、「既存駐車場の利用」と「新規整備」に大別されます。どちらの整備方法とするかは、既存駐車場の利用状況や新規整備のための適地の有無などを考慮して判断することが適当です。

集約駐車施設として活用することが考えられる既存駐車場としては、以下のよう
なものが考えられます。

- ・ 附置義務台数以上の駐車可能台数が整備されている駐車施設
- ・ 附置義務の原単位見直しにより余剰分の台数が生じる附置義務駐車施設
(「(27) 地域の駐車需要に応じた柔軟な対応」参照)
- ・ 路外駐車場で利用状況に余裕のあるもの（都市計画駐車場を含む）

また、複数の建築敷地に附置された駐車施設（附置義務以外の駐車場を含む）を地下ネットワーク等で繋ぐことで、集約駐車施設を複合的・一体的に整備し、周辺の建築物の附置義務駐車施設を受け入れることも考えられます。この場合、駐車施設の出入口を統廃合すれば、歩道の分断箇所が減り歩行環境の向上が図られるとともに、自動車の入出庫動線が整序化し、円滑な入出庫が図られることが期待されます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-①の1点目

①集約駐車施設の整備に関する基本的考え方

- ・集約駐車施設は、既存の大規模な駐車施設を集約駐車施設として活用することが現実的に想定される。この場合、附置義務の台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位見直し（下記2（3）参照）等により生じる附置義務駐車施設の余剰分を集約駐車施設とすることが考えられる。また、附置義務以外の駐車施設との連結路等を設けること等によって駐車場の一体化を図り、合わせて駐車場出入口を集約することによって集約駐車施設とすることも考えられること。

【事例：地下で道路につながる駐車場の例—ダルムシュタット（ドイツ）】

ダルムシュタットは、ドイツのやや南西寄りにある人口約 14 万人の都市です。街の中心部はルイゼン広場とその周辺のエリアですが、この広場は、歩行者と路面電車、バスのみが通行可能とされています。一方、東西、南北から広場につながる幹線道路は、広場の直前で地下へ潜り込む構造とされています。

ルイゼン広場に面する再開発された街区では、地下に駐車場が設けられ、地下へ潜り込んだ道路からアクセスできるようになっています。



広場の手前で地下へ潜る幹線道路

ルイゼン広場の周囲に配置された駐車場

出典：岸井隆幸 他著『駐車場からのまちづくり』（2012）

【事例：地下で道路につながる駐車場の例—もとまちパーキングアクセス】

もとまちパーキングアクセスは、広島市の中心部、県庁や広島城、平和記念公園に囲まれた一角の地下にあります。5つの地下駐車場（計 1,345 台）が延長 820 mの地下車路（市道）で結ばれており、平成 6 年 3 月から供用されています。地下車路への入口、出口は、ともに2ヶ所ずつにまとめられています。



もとまちパーキングアクセスの設けられた地区

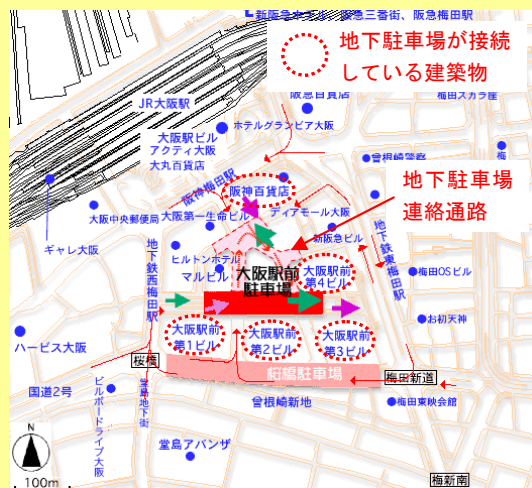


地下車路に接続する地下駐車場

出典：パセーラホームページ

【事例：地下で道路につながる駐車場の例—大阪駅前の地下駐車場連絡通路】

大阪駅などの鉄道駅が集まる繁華街である梅田地区では、地下に駐車場連絡通路が設けられています。公共によるものから民間によるものまで、複数の駐車場が接続しており、駐車場の出入口が集約されています。



連絡通路に接続する複数の駐車場

出典：大阪市道路公社ホームページ

(9) 集約駐車施設の位置の設定

ア 集約駐車施設の位置の検討手順

集約駐車施設の位置の検討にあたっては、まず、「イ 駐車施設を附置する建築物（目的施設）と集約駐車施設の距離等による位置の検討」により大まかな位置を決めた後に、「ウ 地域地区レベルでの位置の検討」及び「エ 街区レベルでの位置の検討」と位置を絞り込む手順で検討することが考えられます。

また、必要に応じ「オ 公安委員会・道路管理者との調整」を行うことも考えられます。

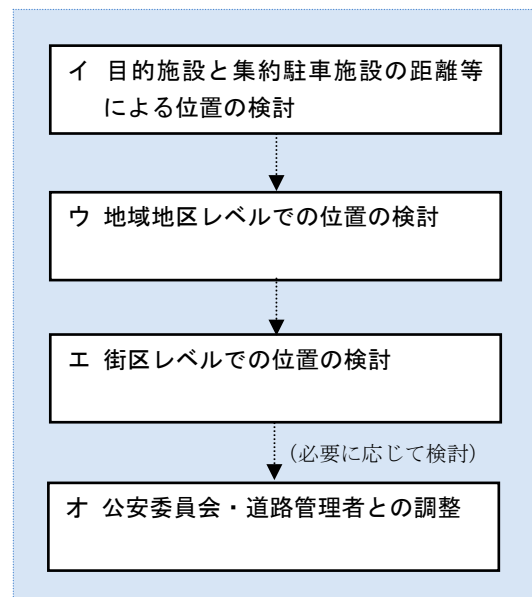


図 12. 位置の検討手順例

なお、集約駐車施設の位置は、駐車機能集約区域の内側とすることも、外側とすることも可能です。

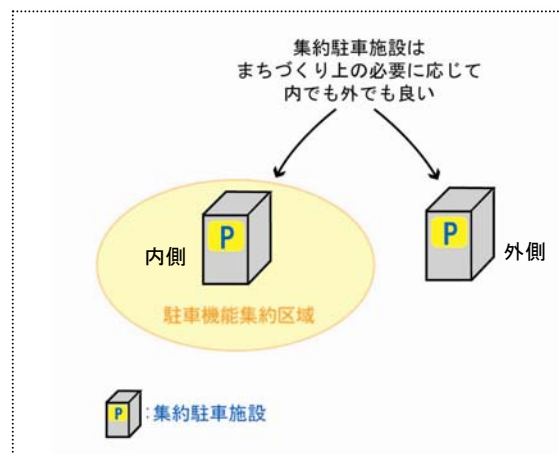


図 13. 駐車機能集約区域と集約駐車施設の位置関係

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-②の1点目

②集約駐車施設の位置

- ・上記「駐車機能集約区域及び集約駐車施設のイメージ」を参照しつつ、低炭素化が図られるよう、駐車機能集約区域の交通需要を踏まえた位置とすること。必要に応じ、同区域の外に位置することも可能であること。

また、集約駐車施設は、一つの駐車機能集約区域について複数設定することが可能であり、その場合、一つの建築物の建築主が複数の集約駐車施設に附置を行うことも可能です。

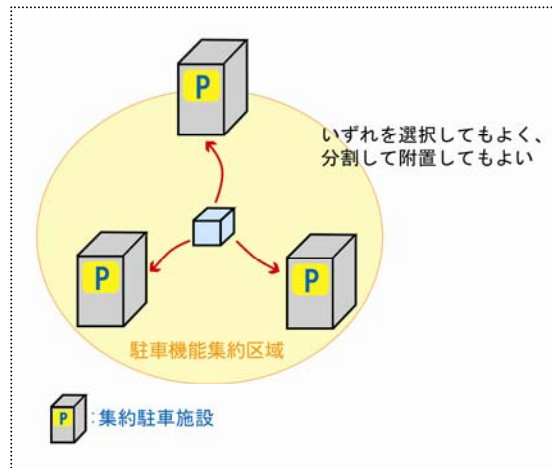


図 14. 複数の整備と附置先の選択

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-①の4点目

①集約駐車施設の整備に関する基本的考え方

- ・一つの駐車機能集約区域に対して、複数の集約駐車施設を設定することが可能であること。また、建築主は、複数の集約駐車施設の中から、当該建築物への自動車交通の実態を踏まえて附置先を選択する（複数の場所に分割することを含む）ことも可能であること。

イ 駐車施設を附置する建築物（目的施設）と集約駐車施設の距離等による位置の検討

集約駐車施設は、目的施設の附置義務駐車施設であることを踏まえれば、目的施設との関係で適切な位置であることが重要です。仮に集約駐車施設が適切な位置に無い場合は、目的施設の周辺で路上駐車を誘発することが懸念されます。

このため、集約駐車施設の位置は、当該目的施設の利用者の利便性も含めて検討する必要があります。

具体的には、目的施設と集約駐車施設の距離、その間の交通手段（徒歩、自転車や公共交通）の利用環境等を考慮することが重要となります。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(4)-⑤の第1段落

⑤集約駐車施設からの交通手段の充実

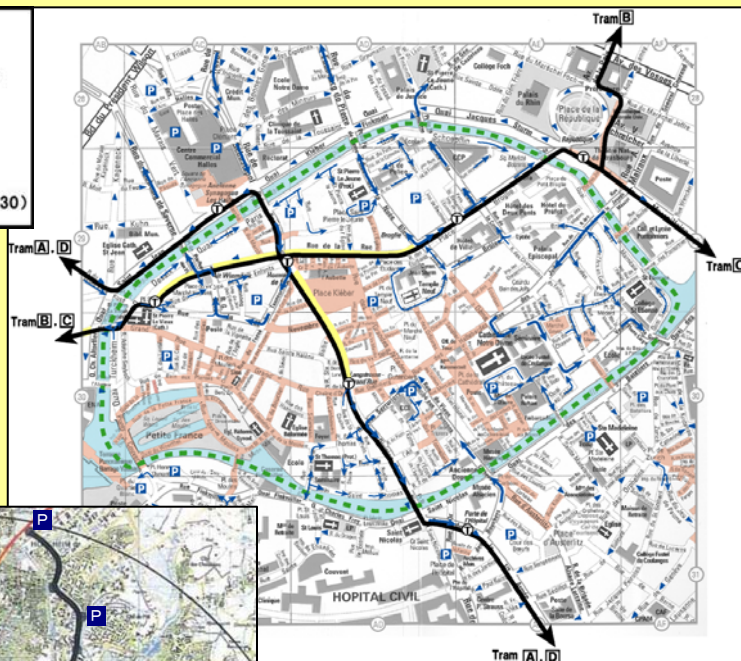
自動車利用者にとって集約駐車施設は、徒歩等を含めた他の交通手段との交通結節点となることから、交通結節機能を高めるため、目的地への移動に必要な歩行や自転車の利用環境、公共交通の利用環境の充実・創出に取り組むことが必要である。

【事例：駐車場と交通手段を組み合わせた整備例—ストラスブール（フランス）】

ストラスブールは、フランスの北西部、ライン川左岸に位置する都市で、人口は約27万人です。ここでは、次の3つの戦略に基づく整備により、都心通過自動車交通の抑制を図っています。

- ① 環状道路の整備（1992年完成）
- ② 中心市街地からの自動車交通排除（環状道路整備と同時）
- ③ 新しい路面電車システムであるトラムの導入（1994年開業）

中心部の主要道路は、自動車が入れない歩行者専用路にしており、駐車場に関しては、都心の駐車場を廃止することと併せて、郊外のLRT駅近くにパーク・アンド・ライド駐車場を設置しています。同時に、都心部の歩行者専用路やトランジットモールの周縁には、フリンジパーキングも整備しています。



都心部の交通規制とLRTおよび駐車場



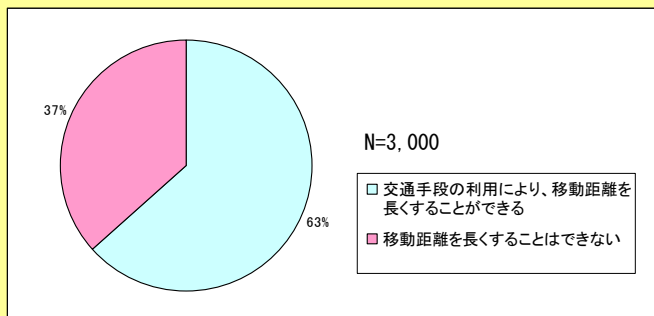
トランジットモール

LRT路線とパーク・アンド・ライド駐車場

(国土交通省(まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス)HP、日本交通計画協会HPより引用)

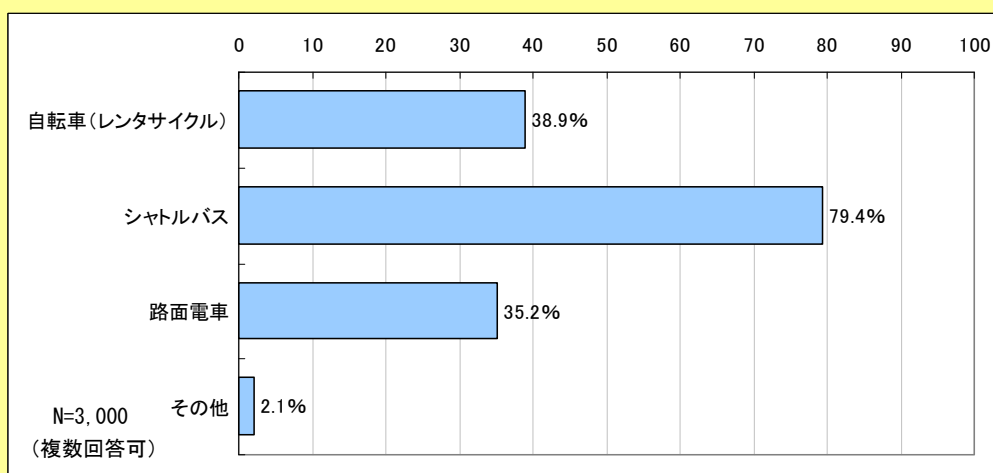
【アンケート調査結果：移動支援方策の有効性と許容される移動時間】

本手引きの作成にあたり一般利用者に対して行ったアンケート調査では、シャトルバスなどの集約駐車施設からの移動支援方策（交通手段）が用意された場合、移動距離を長くすることができるとした回答者は約 2/3（63%）を占めました。



駐車施設からの交通手段と移動距離の関係

移動距離を長くできると回答した人が、移動支援方策としてふさわしいとした交通手段を見ると、「バス」が最も多く、約 4/5 の支持を得ています。「自転車」、「路面電車」はバスに比べると支持率は大きく下がりますが、1/3 強の支持を得ています。



移動支援方策としての各交通手段の支持率

さらに、各交通手段を支持した人の、その交通手段による目的地までの許容移動時間の平均値を見ると、「自転車」が 8.55 分、「バス」が 10.28 分（待ち時間含む）、「路面電車」が 10.82 分（待ち時間含む）となっています。集約駐車施設から目的地までの距離や交通手段・運行頻度を検討する際の参考になると考えられます。

【事例：駐車場からの移動支援の参考例—レンタサイクル】

自転車は環境にやさしい移動手段であり、都市の低炭素化の面からも利用が促進されることが望まれます。レンタサイクルは、手軽に買い物や観光などに利用することができ、集約駐車施設にその貸し出し拠点を併設すると効果的です。

駐車施設とレンタサイクルの拠点を併設した例として、以下のような取り組みがあります。

□鳥取市営片原駐車場

- ・市営の駐車場（136台）にレンタサイクルの拠点を併設（平成23年春より）。
- ・普通自転車5台、電動自転車10台を配置。
- ・鳥取駅および鳥取砂丘の拠点と合わせた3ヶ所の拠点で相互乗り捨てが可能。
- ・駐車場利用者の利用料金は普通自転車無料、電動自転車100円。その他利用者への貸し出しもしており、料金はそれぞれ500円、1,000円。



鳥取市におけるレンタサイクルと市営片原駐車場
(鳥取市 HP ほかより引用)

【事例：駐車場からの移動支援の参考例—路面電車】

路面電車は電車よりも小回りが利き、また電気で走り排気ガスを出さないことから、低炭素のまちづくりと相性のよい移動手段といえます。

長崎市では、停留場近くの駐車場をパークアンドライド駐車場とし、路面電車による長崎の都心部までのアクセスを促進する取り組みを行っています。

□長崎市営松山町駐車場ほか

- ・長崎電気軌道松山町停留所（長崎駅まで約2.7km）に近い松山町駐車場、平和公園駐車場、県営野球場駐車場をパークアンドライド駐車場としている。
- ・3駐車場の合計駐車台数は、普通車530台、バス47台。駐車料金は、普通車600円/日、バス2,000円/日、マイクロバス1,000円/日。



P & R駐車場の位置と路面電車の路線図（長崎菱興サービスHP及び長崎電気軌道HPより引用）

【事例：駐車場からの移動支援の参考例—バス】

バスは、例えば百貨店における店舗と専用駐車場を結ぶシャトルバスなどのように、駐車場からの移動支援として比較的多くの事例があります。

こうした中、長野市では、中心市街地の基幹的駐車場に位置付けられた駐車場と、中心市街地を巡るコミュニティバスとを組み合わせた取り組みが行われています。

□TOiGO（トイーゴ）パーキングとぐるりん号

- ・TOiGO パーキングは再開発事業により建設された駐車場で、2つのビルの附置義務駐車施設（計175台）のほか、時間貸し駐車場が入っている。周辺の商業施設、ホテルの契約駐車場（附置義務外）としても利用されている。（合計431台）
- ・利用者は、TOiGO パーキングに駐車することで、「中心市街地循環バスぐるりん号」の乗車サービス券を受け取れ、市内を回遊することができる。バス停は併設されていないが、近い位置にある。
- ・駐車場1階には店舗が入り、賑わい創出も意図されている。



TOiGO パーキング（長野県長野市）

ウ 地域地区レベルでの位置の検討

集約駐車施設を整備することで、付近に自動車交通の集中、道路混雑や騒音といった影響を引き起こす可能性があります。このため、集約駐車施設の適切な位置を地域地区レベルで検討し、街区を特定することが適当です。

地域地区レベルでは、以下のような要素について検討することが考えられます。

検討事項	検討の視点
道路ネットワークの整備状況	・集約駐車施設を設置した場合の自動車交通の増加を許容できる道路容量となっているか
駐車機能集約区域への主要道路別の自動車流入量	・どのような経路で駐車機能集約区域に自動車が流入しているのか ・経路別にどの程度の自動車交通が発生しているのか
付近の土地利用状況	・付近はどのような土地利用が行われているのか ・将来的な開発予定などはないか

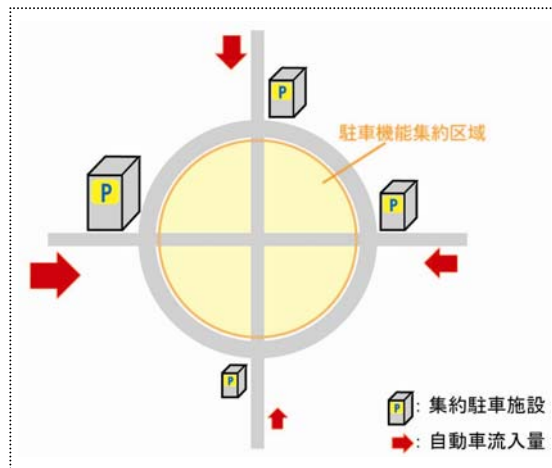


図 15. 自動車の方向別流入量に応じて設置

エ 街区レベルでの位置の検討

街区レベルでの集約駐車施設の位置の検討にあたっては、交通渋滞などの非効率な自動車交通を極力生じさせないように、出入口の配置、入出庫動線、案内・誘導等に配慮することが重要です。また、集約駐車施設が駐車場法上の路外駐車場で駐車面積が 500 m²以上となる場合は、同法施行令の定める技術的基準への適合が求められます。

「駐車場法施行令」第7条第1項第1号及び第2項

第七条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口（路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路（道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。）の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）及び入口（路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）に関するものは、次のとおりとする。

一 次に掲げる道路又はその部分以外の道路又はその部分に設けること。

イ 道路交通法第四十四条 各号に掲げる道路の部分

ロ 横断歩道橋（地下横断歩道を含む。）の昇降口から五メートル以内の道路の部分

ハ 幼稚園、小学校、特別支援学校、保育所、児童発達支援センター、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園又は児童館の出入口から二十メートル以内の部分（当該出入口に接する柵の設けられた歩道を有する道路及び当該出入口に接する歩道を有し、かつ、縁石線又は柵その他これに類する工作物により車線が往復の方向別に分離されている道路以外の道路にあつては、当該出入口の反対側及びその左右二十メートル以内の部分を含む。）

ニ 橋

ホ 幅員が六メートル未満の道路

ヘ 縦断勾配が十パーセントを超える道路

（中略）

2 前項第一号の規定は、自動車の出口又は入口を次に掲げる道路又はその部分（当該道路又はその部分以外の同号イからヘまでに掲げる道路又はその部分に該当するものを除く。）に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。

一 前項第一号イに掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの

イ 交差点の側端又はそこから五メートル以内の道路の部分

ロ トンネル

二 橋

（以下略）

〔入出庫動線〕

集約駐車施設の入出庫動線は、当該集約駐車施設へ向かう交通の方向を踏まえ、非効率な動線とならないよう工夫することが重要です。具体的には、以下のよう
な方法が考えられます。

- ・入出庫に際して対向する交通の流れとの交錯を避けるため、集約駐車施設への入出庫を左折イン、左折アウトとする（図 16）
- ・道路の両側に向かい合う形で駐車施設を配置し、それらを地下通路や上空通路で結ぶことで、左折イン、左折アウトを可能とする（図 17）

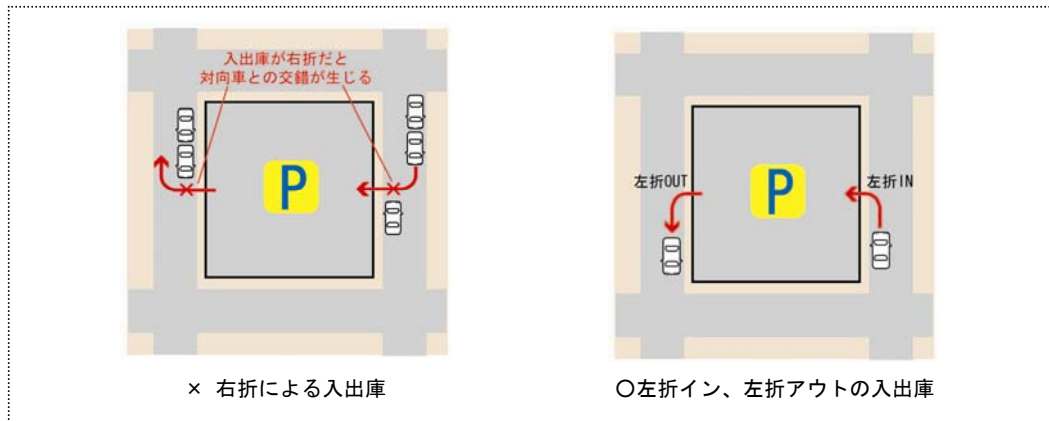


図 16. 左折イン、左折アウトの出入庫

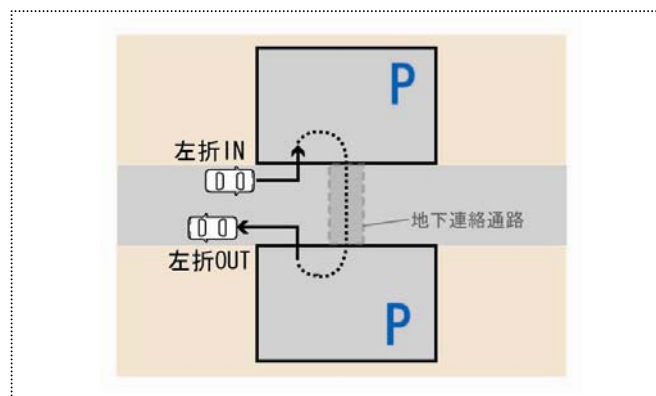


図 17. 向かい合う駐車施設を地下（または上空）で結ぶことによる左折イン、左折アウト

[案内・誘導等]

目的施設と集約駐車施設の間に一定の離隔を生じる場合には、集約駐車施設の利用者に対して、その位置を十分に周知することが望まれます。具体的には、目的施設内外での案内標示などのほか、自動車流入動線の案内・誘導を広域的に行うことや、チラシやホームページを活用して情報提供を行うことなどが考えられます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-①の5点目
 ①集約駐車施設の整備に関する基本的考え方
 ・利用者の利便性を確保するため、集約駐車施設への案内・誘導方策を講じることについて、併せて検討すること。

【事例：交通量の多い幹線道路沿いへの配置を避けた例】

東急田園都市線二子玉川駅前の二子玉川ライズでは、周辺道路の中で最も交通量の多い国道246号（玉川通り）への交通影響を最小限とするため、駐車場（P1、P2）の入口を玉川通りから極力離れた位置に設置しています。

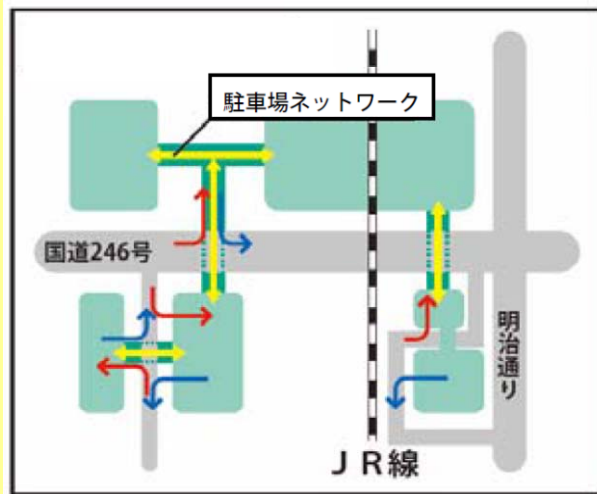


出典：二子玉川ライズのホームページより抜粋

【事例：左折イン・左折アウトを可能とする構造の例】

渋谷地区駐車場地域ルールでは、駐車場を地下の道路ネットワークで結ぶことで、方面別の自動車受入を可能とすると同時に、左折イン・左折アウトを実現し、周辺道路交通の整序化を図る計画としています。

【駐車場ネットワークのイメージ】



出典：渋谷地区駐車場地域ルールより抜粋

オ 公安委員会・道路管理者との調整

集約駐車施設の設置にあたり、交通規制の実施、交通安全施設の整備等が必要となることが想定される場合には、計画・構想の初期段階から、都道府県公安委員会や道路管理者と十分な協議、調整を行うことが望まれます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-②の2点目

②集約駐車施設の位置

- ・地域の道路ネットワークの整備状況、沿道土地利用や道路交通の状況等を勘案し、集約駐車施設への出入りに伴う交通渋滞、周辺環境への悪影響（騒音、排ガス）、歩行者動線との著しい輻輳が生じないよう、適切な位置とすること。また、交通規制の実施、交通安全施設の整備等が必要となる場合には、都道府県公安委員会、道路管理者（交通安全施設の整備に限る）と十分に調整を図ること。

(10) 集約駐車施設の規模の設定

ア 集約駐車施設の規模の検討手順

低炭素まちづくり計画に記載する集約駐車施設の規模は、駐車機能集約区域内で見込まれる附置義務駐車施設の台数を適切に評価した上で（「イ 集約駐車施設の規模（区域全体の規模）の検討」、当該集約駐車施設における個別の駐車需要に適切に対応するものとする必要があります（「ウ 集約駐車施設の規模（個別の規模）の検討」）。規模の設定にあたっては、建物の用途毎の利用ピークの違いに着目して、「エ 異なる建物用途の組み合わせによる附置義務駐車台数の削減」を併せて検討することも考えられます。

また、集約駐車施設が大規模なものとなるような場合には、「オ 入出庫の円滑性の確保」や「カ 出入口の安全性の確保」、「キ 沿道景観上の工夫」についても配慮することが望まれます。

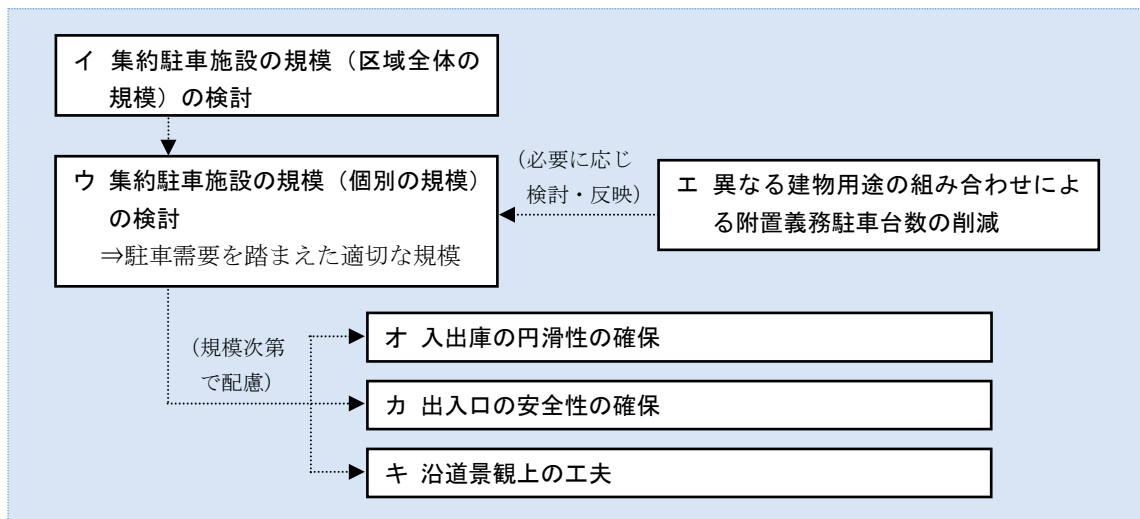


図 18. 集約駐車施設の規模の検討手順例

イ 集約駐車施設の規模（区域全体の規模）の検討

駐車機能集約区域全体の附置義務駐車施設の台数は、低炭素まちづくり計画の記載事項ではありませんが、当該区域における集約駐車施設の個別の規模を検討する前提として、あらかじめ把握する必要があります。

区域全体の集約駐車施設の規模は、当該区域の想定される土地利用等に基づき算定される附置義務駐車施設の総体規模（合計台数）であり、当該区域の開発などに合わせて段階的に整備されるものです。具体的には、当該区域の土地利用に関する上位計画等の内容、将来の開発動向や自動車利用の動向を踏まえて算出することが適当です。

なお、駐車機能集約区域全体の附置義務駐車施設の台数が、既に整備されている又は整備が予定されている集約駐車施設の台数を上回る場合、附置義務の受け入れ先が不足することから、当該区域において新築・増築することができない建築物が発生する可能性があります。このような状況が発生しないよう、集約駐車施設の規模の設定にあたっては、将来の開発見通しも含めて検討を行うことが重要です。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-③の2点目

③集約駐車施設の規模

- ・仮に集約駐車施設の規模が不足すると、駐車機能集約区域の建築行為に支障を及ぼすこととなるため、集約駐車施設の規模については、あらかじめ十分な規模を確保し、集約駐車施設の利用状況を見つつ仮に不足が見込まれる場合には集約駐車施設の追加等の対応を行うこと。

ウ 集約駐車施設の規模（個別の規模）の検討

集約駐車施設の規模については、駐車機能集約区域全体で必要とされる附置義務駐車施設の規模を前提に、自動車交通の状況等を踏まえて個別の施設毎に検討することとなります。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-③の1点目

③集約駐車施設の規模

- ・地域の自動車需要や対象建築物の立地動向等を勘案し、駐車機能集約区域内で見込まれる附置義務駐車台数を適切に評価のうえ、概ねの駐車施設の台数を定めることが適当であること。

エ 異なる建物用途の組み合わせによる駐車台数の削減

駐車施設を附置する建築物（目的施設）には、様々な用途があり、その用途によって駐車施設の利用のピークが異なるものが存在します。例えば、事務所と商業施設では、一般的に平日と休日で駐車需要のピークが異なります。このような駐車施設の利用状況の違いに着目し、駐車施設の附置義務台数を低減することが考えられます。

具体的には、駐車機能集約区域全体で想定される建築物の用途別の附置義務駐車施設の規模を算出した上で、当該区域の建築物の用途別・曜日別の駐車施設の利用台数の平均を調査し、それらを集約駐車施設において組み合わせることにより、必要とされる附置義務台数を求めることが可能となります。

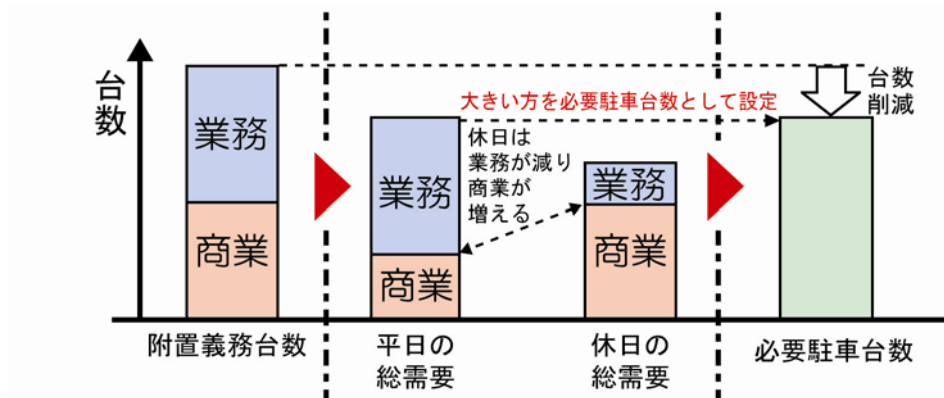
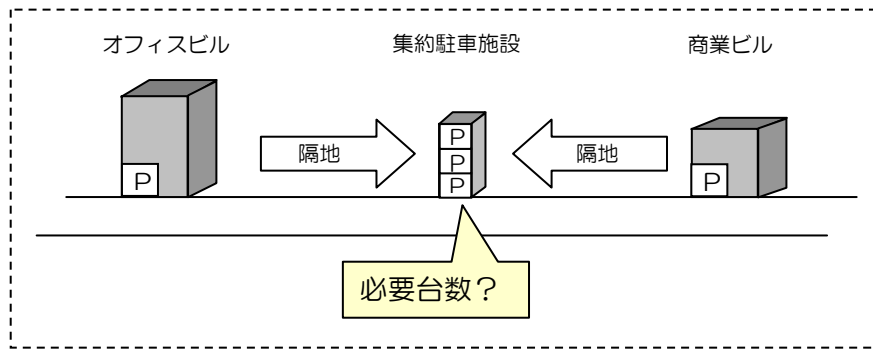


図 19. 平日、休日の総需要の算出による必要駐車台数設定

上述の考え方により附置義務台数の削減を行う場合には、駐車場条例でその旨の規定を追加する必要があります。標準駐車場条例では、削減後の附置義務駐車台数は、削減がない場合の附置義務駐車台数に対して一定の数値（割引率）を乗じた台数とするものとしており、割引率は駐車機能集約区域ごとに規定することとしています。

□試算例（駐車施設の集約による附置義務台数の削減可能性）

ここでは、駐車施設の集約により附置義務台数の削減を可能とする割合の算出方法について説明します。

なお、ここに記載した内容は、あくまで例示であり、他の考え方により附置義務台数を削減することも可能です。

1. ステップ1：基礎情報の収集・整理

駐車機能集約区域における以下の情報を収集・整理します。

- ・ 駐車機能集約区域内の用途区域の状況、建ぺい率、容積率
- ・ 駐車機能集約区域内の建築物の総床面積（建築物の用途別）
- ・ 駐車機能集約区域内の附置義務駐車施設の利用状況（平日・休日それぞれのピーク時利用割合）

2. ステップ2：駐車機能集約区域内の附置義務台数の削減割合の算出

2.1 考え方

- ・ 駐車機能集約区域内の建築物について用途別に総床面積を算出し、用途別の総附置義務台数を把握。
- ・ 建築物の用途別に附置義務駐車施設の利用状況（平日・休日それぞれのピーク時利用割合）を把握。
- ・ 駐車機能集約区域内の用途別建築物の総床面積の割合に比例した集約が行われると仮定し、その場合のピーク時のズレと利用割合から、融通できる割合を算出。

2.2 必要駐車台数の試算例

<前提条件>

① 駐車機能集約区域内の総附置義務台数の算出

駐車機能集約区域内の総附置義務台数について、各用途別の総床面積に基づき、以下の結果が得られたものと仮定します。

用途A	用途B	合計
1,500台	1,000台	2,500台

② 附置義務駐車施設の利用率の算出

用途の異なる複数の駐車施設に対して、利用状況に関する実態調査を実施し、用途・曜日（平日／休日）別のピーク時利用率を算出します。

ピーク時利用率は、各用途・曜日のピーク時利用率のうち、最も利用率の高い数値を採用することが考えられます。

ここでは、実態調査により、以下の結果が得られたものと仮定します。

表 駐車施設のピーク時利用率

	用途A	用途B
平日	90%	60%
休日	30%	90%

<試算例>

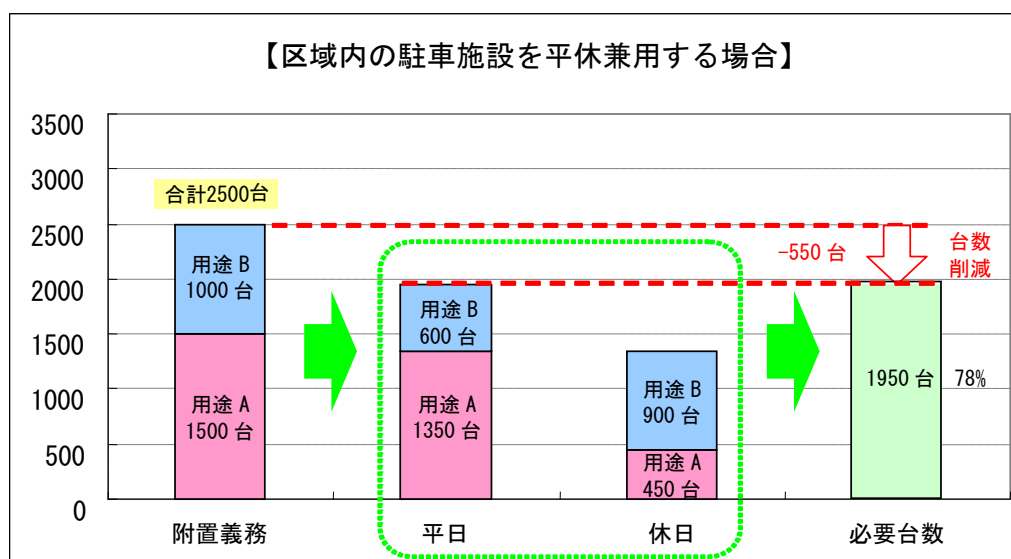
③ 駐車機能集約区域内の附置義務駐車施設の利用台数の算出

附置義務駐車台数に用途・曜日別のピーク時利用率を乗じることにより、駐車施設の利用台数を試算します。

表 駐車施設の利用台数

	用途A	用途B	合計
平日	1,350台	600台	1,950台
休日	450台	900台	1,350台

④ 駐車機能集約区域内の駐車施設利用率の算出



以上の結果から、駐車機能集約区域内の附置義務駐車施設の利用率が、78%であると推定されます。

⑤ 駐車機能集約区域内における駐車施設の削減割合の算出

以上の整理から、当該区域内においては、22% (= 100 - 78) の附置義務駐車施設台数を削減できる可能性があるものと考えられます。

なお、本削減割合は、あくまで駐車機能集約区域内における平均的な駐車台数削減割合と捉えることができます。このため、実際の附置義務駐車施設の整備にあたっては、駐車場整備計画等の上位計画の駐車施設の配置に関する考え方を踏まえつつ、駅からの距離や周辺駐車施設の整備状況等の個々の交通条件、地理的条件、さらには施設利用需要の季節変動等を踏まえた十分な検討が必要と考えられます。

「標準駐車場条例」第26条の2

第26条の2 次の駐車機能集約区域において、第25条から第25条の3までの規定に基づき駐車施設を集約駐車施設内に附置する場合にあつては、これら規定により附置しなければならない台数に次に規定する数値を乗じた台数（小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。）を附置しなければならない台数とみなして、これら規定を適用する。

(1) ◎◎駐車機能集約区域 ○○

(2) ▲▲駐車機能集約区域 ○○

(注) 本条文は、異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合等、各々の駐車需要の変動が時間帯・曜日によって異なる場合に、附置義務台数を適切に減じる数値（1未満の数値）を設定の上、規定されたい。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」1-(2)-③の3点目

③集約駐車施設の規模

- ・集約駐車施設において異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合には、各建築物の駐車需要のピーク時間帯や曜日が異なることが想定されるため、駐車施設を融通することにより各建築物について個別に必要となる附置義務台数を低減させることも考えられること。(第26条の2関連)

オ 入出庫の円滑性の確保

前述の街区レベルでの入出庫動線の配慮の他に、集約駐車施設内でも、円滑な入出庫の流れに配慮することが重要です。

駐車施設内では、入出庫時にすべての入出庫車両が停車するため、利用者が多い状況では渋滞が発生することも予想されます。このため、特に駐車台数が多い集約駐車施設では、入出庫車両が前面道路等で滞留しないように配慮することが必要です。具体的には、発券機を複数レーンに設置したり、入口から発券機までの間に十分な滞留スペースを確保する等の対応が考えられます。

カ 出入口の安全性の確保

集約駐車施設の出入口については、道路交通に支障を生じないよう配慮して設置することが重要です。例えば、デザイン上の工夫等により出入口部分の視認性を高め、歩行者の注意喚起を促すことや、歩行者の安全性を高めるため出口においてドライバーの視野を確保するなど、出入口部において様々な安全対策を講じることが考えられます。

「駐車場法施行令」第7条第1項第5号

第七条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口（路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路（道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。）の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）及び入口（路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）に関するものは、次のとおりとする。

（中略）

五 自動車の出口付近の構造は、当該出口から、イ又はロに掲げる路外駐車場又はその部分の区分に応じ、当該イ又はロに定める距離後退した自動車の車路の中心線上一・四メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かつて左右にそれぞれ六十度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること。

イ 専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。以下「特定自動二輪車」という。）の駐車のための路外駐車場又は路外駐車場の専ら特定自動二輪車の駐車のための部分（特定自動二輪車以外の自動車の進入を防止するための駒止めその他これに類する工作物により特定自動二輪車以外の自動車の駐車のための部分と区分されたものに限る。） 一・三メートル

ロ その他の路外駐車場又はその部分二メートル

（以下略）

キ 沿道景観上の工夫

集約駐車施設の規模が大きい場合、建物の外観が沿道景観へも影響を及ぼすことが考えられます。

このため、建物のボリュームや高さ、デザイン等について、街並みの観点からも十分な検討を行った上で、建物ファサードの工夫や、建物配置上の工夫を行うことが考えられます。（「(25) 景観への配慮」参照）

(11) 車いす利用者等の駐車施設の取扱い

ア 基本的な考え方

駐車施設の集約化にあたっては、車いす利用者の利便性に十分配慮する必要があります。

車いす利用者の駐車施設を集約することは、駐車施設から目的地までの離隔を生じさせることとなるため、車いす利用者の利便性の低下につながる可能性があります。しかし、駐車施設の一部を集約することで自動車と歩行者の交錯が減り、歩行環境が大幅に向上する等の効果も考えられることから、車いす利用者の利便性に最大限配慮しつつ集約の可能性を検討することも考えられます。

検討にあたっては、車いす利用者の移動が困難にならないよう、移動の動線、集約駐車施設の配置、構造等について、福祉部局等と連携し、地域の車いす利用者団体や視覚障害者団体等の意見を聴取した上で、十分検討、調整することが望まれます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(4)-②の第1段落

②車いす利用者の駐車施設

車いす利用者用の駐車施設は、これを集約の対象から外すと各建築物又はその敷地内に駐車施設の出入口が設けられ、駐車機能集約区域内の自動車交通の整序や歩行環境に影響を与える場合も考えられることから、地域の障害者団体等と相談の上、車いす利用者の移動を困難にしないような形で集約することが可能であれば、集約することも考えられる。

イ 集約する場合の工夫

車いす利用者の駐車施設を集約する場合、安全・円滑な動線の確保とともに、目的地までの移動距離や時間を短くするための施設配置や移動支援手段の導入などの工夫が望まれます。

[安全・円滑な動線の確保]

集約駐車施設から駐車機能集約区域内の主要な目的地までの動線については、歩道の幅員、勾配、歩道と車道との段差、舗装等の状況が車いす利用者の移動に際し安全・円滑なものとなるようにすることが望まれます。

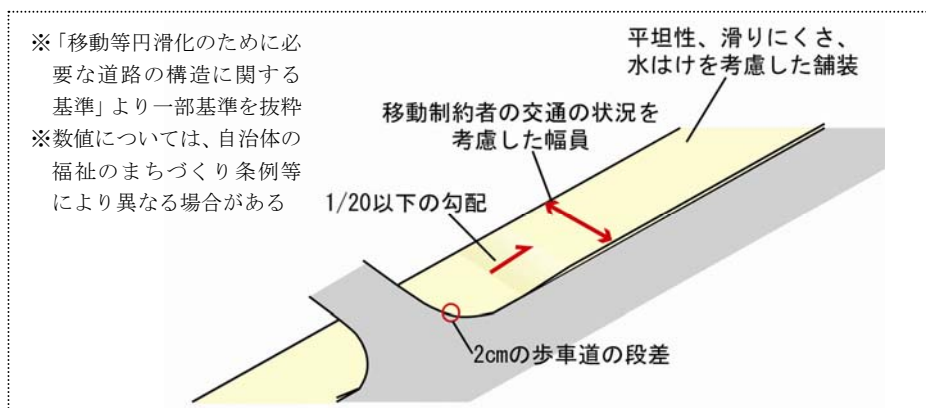


図 20. 安全・円滑な動線のイメージ

〔配置や移動支援手段導入の工夫〕

また、集約駐車施設の配置や集約駐車施設から目的地までの移動支援手段については、以下のような工夫が考えられます。

- ・車いす利用者専用の駐車施設を、目的地により近い位置に集約して設置（図 21）
- ・集約駐車施設から目的地まで、低床シャトルバス等の移動支援手段を導入

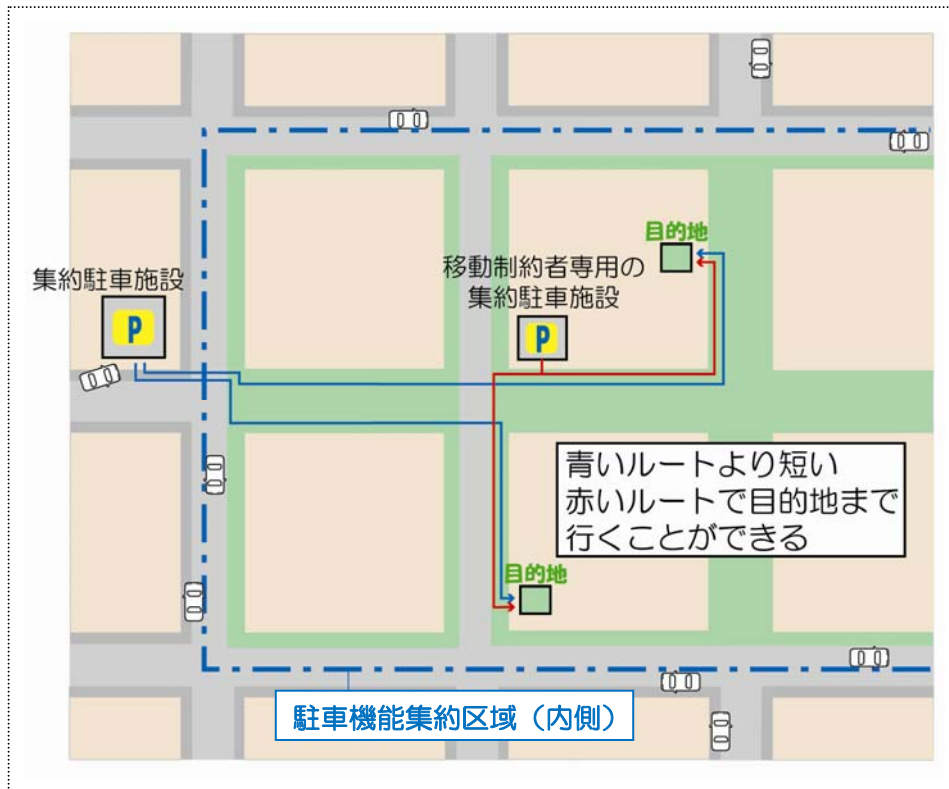


図 21. 移動制約者専用の駐車施設の配置イメージ

ウ 駐車スペースの考え方

集約駐車施設内に車いす利用者用の駐車施設（幅 3.5m 以上）を設置する際には、車いすを使用しない障害者や高齢者、妊婦等のための通常幅（2.5m 程度）の駐車施設についても併せて導入すること（いわゆる「ダブルスペース」(※)）が望まれます。

※ ダブルスペースについては、『障害者等用駐車場の適正利用のために』（国土交通省パンフレット、<http://www.mlit.go.jp/common/000143891.pdf>）を参照。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(4)-②の第 2 段落

②車いす利用者の駐車施設

また、集約駐車施設を含む附置義務駐車施設内に車いす利用者用の駐車施設を設置する際には、車いすを使用しない障害者や高齢者、妊婦等のための通常幅の駐車スペースをも併せて導入すること（いわゆる「ダブルスペース」）が望ましい。（第 29 条の 2 関連）

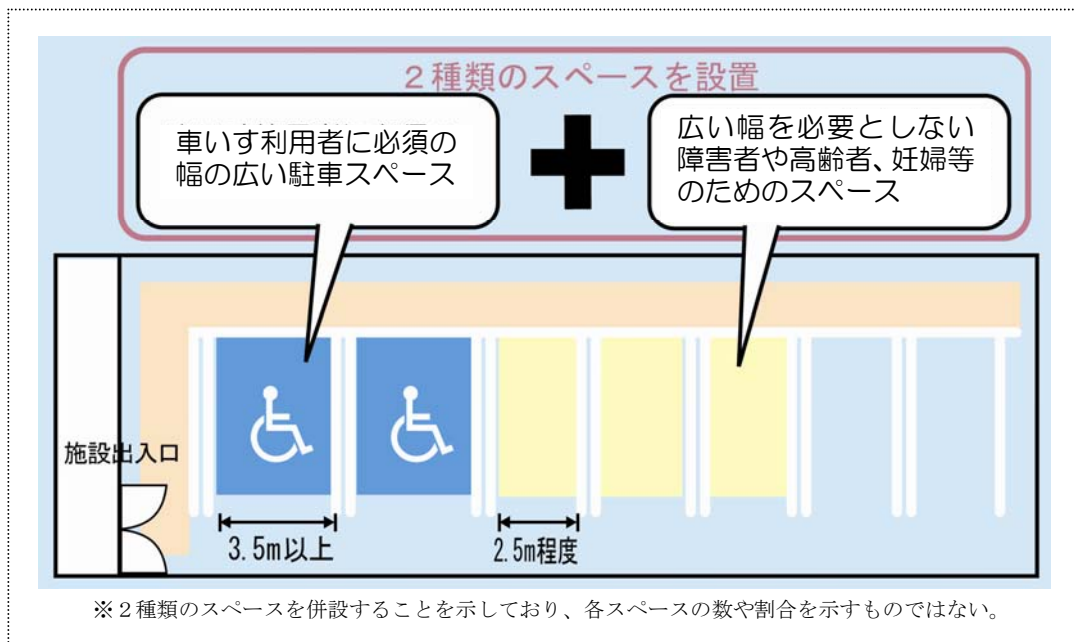


図 22. ダブルスペースの考え方

【事例：ダブルスペースの例—長野市 TOiGO パーキングのレディースゾーン】

長野市にある TOiGO パーキングは、再開発により建設された駐車場で、中心市街地の基幹的駐車場に位置付けられています。

場内には、車いす利用者用の駐車スペースに加え、通常よりも駐車スペースの広い「レディースゾーン」が設けられており、女性や障害者が優先的に使うことができます。

レディースゾーンの駐車スペース
(長野県長野市)

(12) 荷捌き駐車施設の取扱い

ア 基本的な考え方

荷捌き駐車施設の附置が条例で義務づけられている場合、荷捌き駐車施設についても、集約駐車施設に集約することが可能です。

但し、荷捌き駐車施設を集約することは、駐車施設から目的地への運送距離が増加し、作業性の低下につながる可能性があります。一方、駐車施設の一部を集約することで、自動車交通の円滑化や、自動車と歩行者の交錯の減少により、道路環境が大きく改善される等の効果も考えられます。したがって、地元商店街の協力体制や道路、荷捌き駐車施設の整備状況等の地域の実情に合わせ、可能であれば集約化を検討することが考えられます。また、集約する場合は、目指すべき将来の都市像に適い、かつ沿道で事業を営む者や物流事業者の事業性にも配慮した適切な位置・方法で行う必要があります。

イ 集約する場合の工夫

貨物輸送の距離や経路を考慮し、集約荷捌き駐車施設から台車等で運搬できる範囲内の荷捌き駐車施設を集約することが考えられます。

また、低炭素まちづくり計画では、貨物の運送の合理化を通じ物流の効率化を実現するために貨物運送共同化事業^注について記載することも可能となっています。この場合、荷捌き駐車施設の集約化と連動した仕組みを導入することで、効率的な集配送を実現できる可能性があると考えられます。

注) 貨物運送共同化事業: 二以上の事業者が集貨・配達等の共同化を行うことにより、貨物の運送の合理化を図る事業

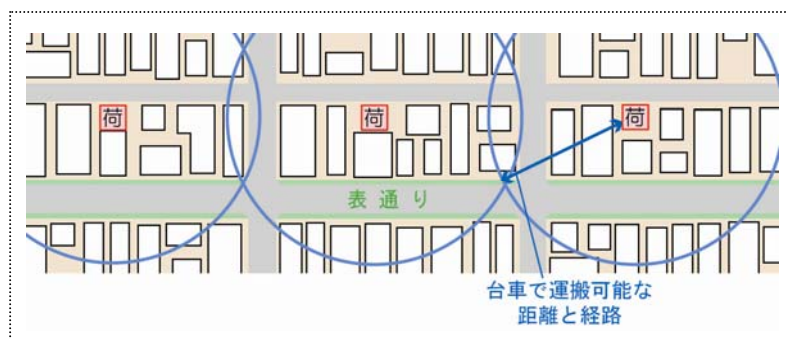


図 23. 裏通り沿いへの共同の荷捌き駐車施設の設置

【事例：共同集配送事業の例—横浜市元町商店街】

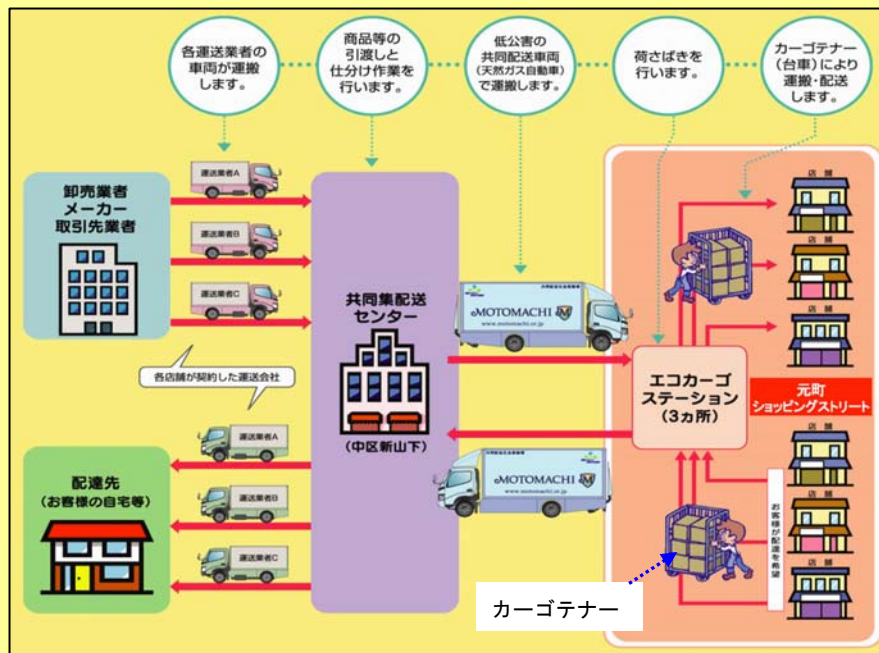
□ねらい

- ・ 効率的な集配送の実現
- ・ 商店街に来る顧客が安全で気持ちよく買い物ができるための環境の実現（大気汚染・騒音等の環境対策、違法駐車・渋滞対策、交通安全対策）

□実施主体 協同組合元町 SS 会

□業務概要

- ・ 商店街から5分程のところに共同集配送センターを設置。
- ・ センターに全ての荷物を集約し、仕分け（町名別等）し、カーゴテナー（かご台車）へ積み込む。
- ・ 共同配送車輛（天然ガス自動車）で「エコカーゴステーション」（商店街に並行する裏通りに3カ所設置）へ運搬し、各店舗へは台車で運搬・集配送を行う。宅配便等は各店舗へセンターから配達。
- ・ 本取り組みは、平成16年より開始。



出典：横浜元町ショッピングストリートホームページ

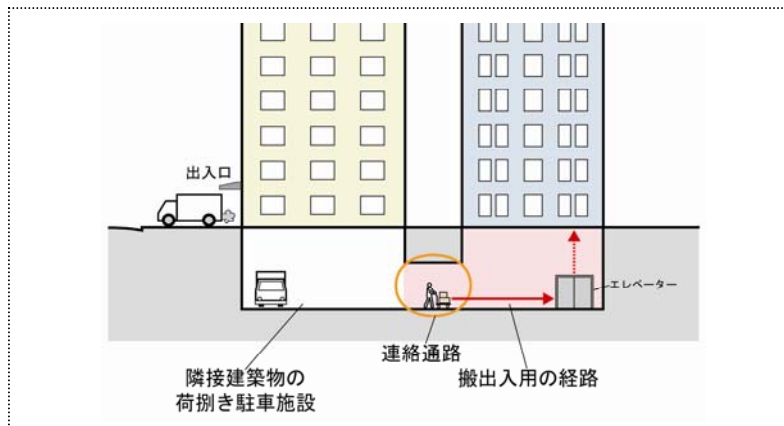


図 24. 地下における既存建築物の荷捌き駐車施設との接続

【事例：地下でネットワーク化した荷捌き駐車施設の例—品川インターシティ】

JR品川駅の東口にある品川インターシティでは、3棟ある超高層棟のそれぞれの地下2階に荷捌きのための駐車施設が設けられており、一般車輛の駐車場や車寄せとともに地下車路によってネットワーク化されています。

地下でネットワークされた荷捌き駐車施設 出典：品川インターシティホームページ

(13) 地域の関係者の合意形成

駐車機能集約区域や集約駐車施設の位置・規模を低炭素まちづくり計画に記載する場合には、関係する土地所有者、民間事業者、地元商店会や商工会議所、集約駐車施設の利用者となる住民等の意見を踏まえ、地域の関係者の合意形成に努めることが大切です。

具体的には、地元の関係者から成る協議会（低炭素まちづくり計画の作成に関する協議及び低炭素まちづくり計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会）を立ち上げ、都市の将来像やそれを実現するプロセスについて、十分に意見を聴きながら計画策定を進めることが考えられます。

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第8条

第八条 市町村は、低炭素まちづくり計画の作成に関する協議及び低炭素まちづくり計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- 一 低炭素まちづくり計画を作成しようとする市町村
- 二 低炭素まちづくり計画及びその実施に関し密接な関係を有する者
- 三 その他当該市町村が必要と認める者

3 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」1-(4)-④の第1段落

④関係者の合意形成

駐車機能集約区域や集約駐車施設を低炭素まちづくり計画に記載する際には、関係する土地所有者、民間事業者等の意見を聴くなど、地域関係者の合意形成に努められたい。

(14) 交通状況等に応じた見直し

ア 都市の交通状況等の変化に対応した見直し

都市は、土地利用や都市内の交通インフラ、交通の流れ等が常に変化しています。このため、駐車機能集約区域の範囲や集約駐車施設の位置・規模についても、定期的に見直しを行うことが望まれます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」1-(4)-③

③交通状況等に応じた見直し

駐車機能集約区域及び集約駐車施設の設定については、その時々道路ネットワークの整備状況、沿道土地利用や道路交通の状況、公共交通機関の整備状況等に適切に対応するよう、適宜必要な見直しを行われたい。

イ 低炭素まちづくり計画変更時の必要事項

上記見直しにより、低炭素まちづくり計画を変更する必要がある場合には、他の計画や方針との適合・調和を図るほか、改めて都道府県公安委員会及び知事との協議、公表といった手続きが必要となります。

また、駐車場法第 20 条に基づく条例や規則についても、上記の変更内容を反映させる必要があります。

「都市の低炭素化の促進に関する法律」第 7 条第 8 項

8 第四項から前項までの規定は、低炭素まちづくり計画の変更について準用する。

《駐車場条例への反映と具体的運用》

「駐車場条例への反映と具体的運用」編では、低炭素まちづくり計画に記載された駐車施設の集約化に関する事項を条例に反映し、実効ある制度とするための方法や、この制度を実際に運用していく上で、併せて整備されることが望ましいルールや手続きについて解説します。

なお、ルールや手続きを課す対象には、「(附置義務駐車施設を受け入れる) 集約駐車施設の所有者」と「(附置義務駐車施設を集約駐車施設に附置する) 附置義務を負う者」の2者があります。ただし、ルールや手続きの段階によって適切な表記が異なるため、本編では、前者に該当する対象には「(附置義務駐車施設の受け手)」、後者に該当する対象には「(附置義務駐車施設の出し手)」と併記しています。

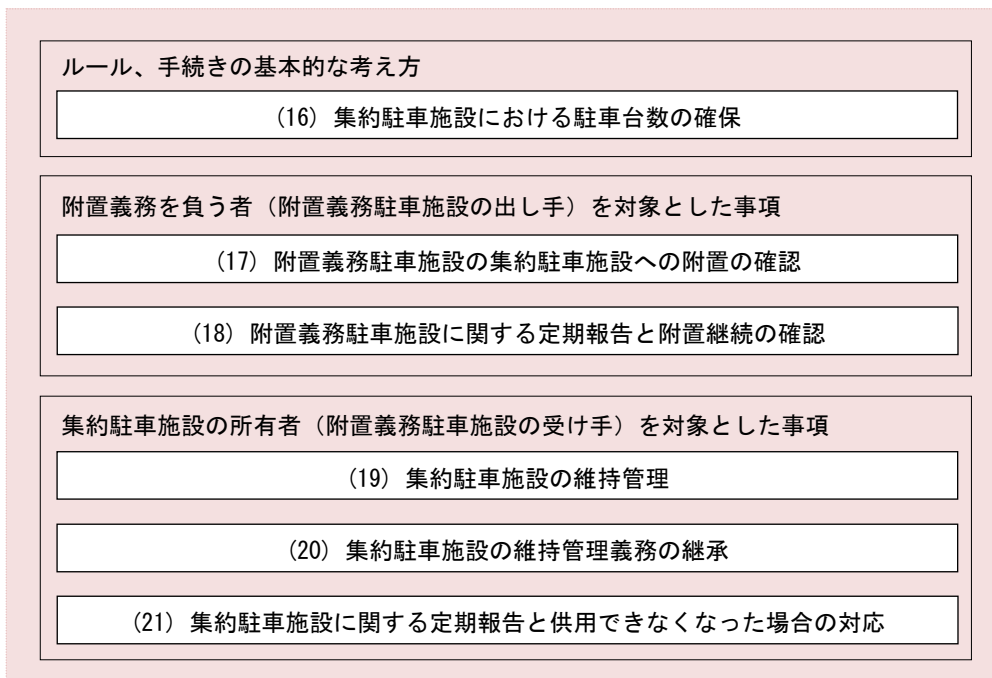


図 25. ルールや手続きを課す対象とそれぞれに該当する事項

(15) 駐車場条例への反映

低炭素まちづくり計画を作成し、駐車施設の集約化に関する事項を記載した場合、その具体的な実施のためには、駐車場法第20条に基づく条例（駐車場条例）に、当該計画で定めた駐車機能集約区域及び集約駐車施設の位置・規模に関する内容を反映させるとともに、附置義務条項について所要の読み替えを行う必要があります。条例が制定されていない場合には、低炭素まちづくり計画の作成と併せて、条例を新たに制定する必要があります。

標準駐車場条例では、低炭素まちづくり計画に記載した駐車機能集約区域は条例に、集約駐車施設の位置・規模は条例の規則に位置付けるものとされています。

上記の反映を行うことにより、駐車機能集約区域において一定規模以上の建築物の新築等を行う者に対して、集約駐車施設内への駐車施設の附置等を義務づけることが可能になります。また、民間の開発事業者等に対して広く情報提供を行い、見可能性を与えることにもつながります。

「標準駐車場条例」第24条の2

第24条の2 都市の低炭素化の促進に関する法律（平成24年法律第84号）第7条に基づき作成した低炭素まちづくり計画において記載した駐車機能集約区域に関する事項は次のとおりとする。

駐車機能集約区域	
名称	区域
◎◎駐車機能集約区域	○○町○○番地から××番地まで
▲▲駐車機能集約区域	△△町▽▽番地から□□番地まで

2 前項の低炭素まちづくり計画において記載した駐車機能集約区域に係る集約駐車施設に関する事項は、規則で定める。

「標準駐車場条例」第25条

4 前条第1項に規定する駐車機能集約区域のうち、◎◎駐車機能集約区域においては、第1項の規定にかかわらず、同項中「当該建築物又は当該建築物の敷地内」とあるのは〔⑤〕と読み替えて、同項の規定を適用する。

5 前条第1項に規定する駐車機能集約区域のうち、▲▲駐車機能集約区域においては、第1項の規定にかかわらず、同項中「当該建築物又は当該建築物の敷地内」とあるのは〔⑥〕と読み替えて、同項の規定を適用する。

（注1）〔⑤〕（1）「当該建築物若しくは当該建築物の敷地内又は前条第1項に規定する◎◎駐車機能集約区域に係る集約駐車施設内」

（2）「前条第1項に規定する◎◎駐車機能集約区域に係る集約駐車施設内」

〔⑥〕（1）「当該建築物若しくは当該建築物の敷地内又は前条第1項に規定する▲▲駐車機能集約区域に係る集約駐車施設内」

（2）「前条第1項に規定する▲▲駐車機能集約区域に係る集約駐車施設内」

(16) 集約駐車施設における駐車台数の確保

駐車機能集約区域内の附置義務駐車施設について、集約駐車施設への附置が義務づけられる場合、集約駐車施設の駐車台数が不足すると、附置義務駐車施設の附置ができなくなり、附置義務を負う者（附置義務駐車施設の出し手）がその義務を果たすことができなくなります。このため、集約駐車施設の駐車台数は、あらかじめ十分な台数が確保される必要があります。

特に平面の時間貸駐車場を集約駐車施設とする場合には、当該駐車場が土地所有者の一時的な土地活用である場合が想定されることから、当該駐車場が継続的に駐車場として活用されるか否かを事前に確認することが重要です。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(3)-①の3点目

①集約駐車施設の整備に関する基本的考え方

- ・平面の時間貸駐車場を集約駐車施設とする場合には、当該駐車場が土地所有者の臨時の土地活用である場合があることから、当該駐車場が継続的に駐車場として活用されるか否かを事前に確認すること。

(17) 附置義務駐車施設の集約駐車施設への附置の確認

ア 附置の確認手順

集約駐車施設に附置義務駐車施設の附置を行った事実の確認は、建築主の申請に基づき、各市町村の駐車場部局等において確認を行うことが考えられます。具体的には、以下の手順で行うことが考えられます。

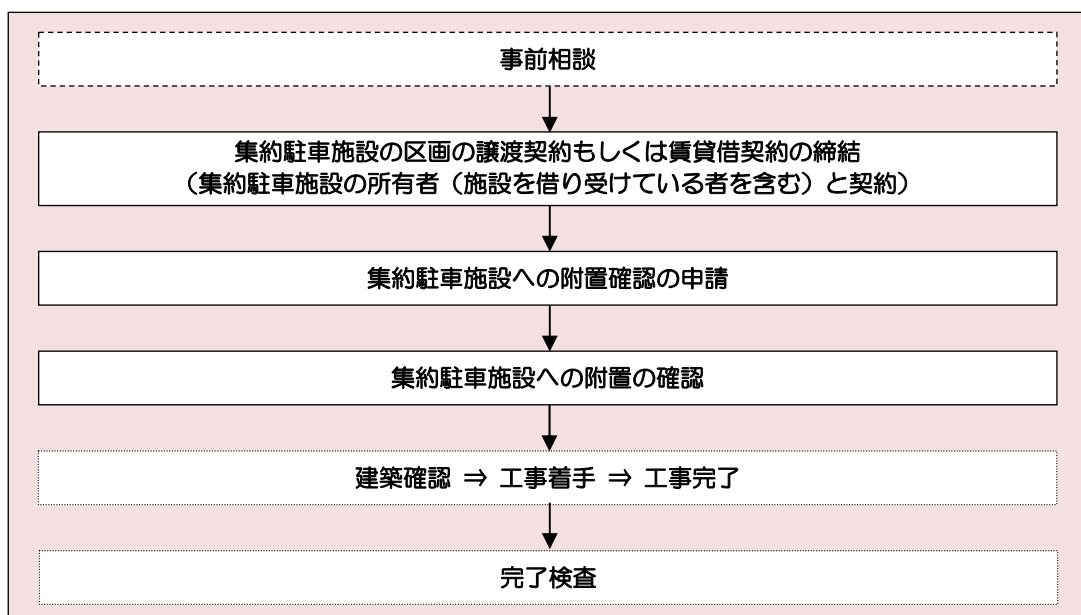


図 26. 集約駐車施設への附置の確認手順の例

イ 事前相談

建築主（附置義務駐車施設の出し手）が附置義務対象となる建築物を建築し、その附置義務駐車施設を集約駐車施設に附置しようとする際、市町村が、低炭素まちづくり計画との整合性（例えば、目的施設と集約駐車施設の距離など）を確認し必要に応じて修正を求められるよう、建築主が集約駐車施設の所有者と区画の譲渡あるいは賃貸借の契約を締結する前に、相談を行う過程を設けることも考えられます。

ウ 集約駐車施設への附置の確認

集約駐車施設に附置義務駐車施設を附置することの確認の申請は、建築主（附置義務駐車施設の出し手）が、集約駐車施設の所有者（施設を借り受けている者を含む。附置義務駐車施設の受け手）との間に区画の譲渡もしくは賃貸借の契約を締結した後、その譲渡契約書もしくは賃貸借契約書の写しの提出とともに行うものとし、市町村は、申請内容を審査し、基準を満たしている場合には確認を行うという仕組みが考えられます。

また、各集約駐車施設の台数を超える附置の受け入れがなされないことについても確認することが必要になります。

「標準駐車場条例」第30条の3第1項

第30条の3 第25条から第27条までの規定により集約駐車施設内に駐車施設を附置しようとする者は、規則で定めるところにより、集約駐車施設内に駐車施設を附置していることについて、市長の確認を受けることができる。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」1-(4)-①の第3段落

①集約駐車施設における附置義務駐車施設の受け入れ（建築主が自ら集約駐車施設を建築する場合を除く）

また、当該受け入れは駐車区画の譲渡又は賃貸借により行うことが望ましく、賃貸借とする場合には、附置義務が対象建築物の存続と一体であり長期間に亘ることに鑑み、長期間の賃貸借契約とするものとするのが望ましい。また、賃貸借契約終了後にも引き続き駐車施設の附置が必要な場合は、必要な駐車施設が附置されていることを各市の駐車場部局において確認されたい。（第30条の3 関連）

(18) 附置義務駐車施設に関する定期報告と附置継続の確認

ア 附置義務駐車施設に関する定期報告

駐車施設の附置が継続的に行われるようにするため、集約駐車施設で附置義務駐車施設を確保した者（附置義務駐車施設の出し手）に、定期的な報告を求め、変更が生じた場合には速やかに報告させることが考えられます。

【事例：附置義務駐車施設の出し手側の報告の規則】

横浜市の敷地外駐車場（隔地した駐車場）では、その所有者または管理者が、毎年度（工事完了時および翌年度以降毎年1回）、適切に維持管理している状況について、定期報告書により報告することを定めています。

また大阪市では、敷地外駐車場または共同駐車場のいずれかに附置義務駐車施設を設置した場合、毎年1回、当該駐車施設等の現況を報告することを定めています。

出典：横浜市『附置義務駐車施設等の設置基準について』（2012）

大阪市『建築物における駐車施設の附置等に関する条例の取扱について（手引書）』（2012）

イ 賃貸借の場合の附置継続の確認

附置義務駐車施設を賃貸借契約により確保した者（附置義務駐車施設の出し手）は、当該契約期間が満了する場合、駐車施設場所の変更等に関する特段の申出がない限り、契約の更新を行うものとし、同時に、駐車施設を附置していることについて、更新した賃貸借契約書の写しにより市町村長の確認を受けることを求めることが考えられます。

また、契約を更新せず、新たに別の集約駐車施設において附置義務駐車施設を確保する場合には、「(17) 附置義務駐車施設の集約駐車施設への附置の確認」と同様の手続きを行うことが考えられます。

「標準駐車場条例」第30条の3第2項

2 前項の規定により市長の確認を受けた者は、確認を受けた駐車施設の附置の内容に有効期間があり、当該有効期間の満了後も第25条から第27条までの規定により駐車施設の附置をしなければならない場合には、駐車施設を附置していることについて市長の確認を受けなければならない。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」1-(4)-①の第3段落

①集約駐車施設における附置義務駐車施設の受け入れ（建築主が自ら集約駐車施設を建築する場合を除く）

また、当該受け入れは駐車区画の譲渡又は賃貸借により行うことが望ましく、賃貸借とする場合には、附置義務が対象建築物の存続と一体であり長期間に亘ることに鑑み、長期間の賃貸借契約とするものとするのが望ましい。また、賃貸借契約終了後にも引き続き駐車施設の附置が必要な場合は、必要な駐車施設が附置されていることを各市の駐車場部局において確認されたい。

（第30条の3 関連）

(19) 集約駐車施設の維持管理

集約駐車施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）は、本制度の趣旨及び目的に沿って、集約した各建築物の附置義務台数が常時適正な状態で利用できるように維持管理することが求められます。例えば、駐車施設が他の用途（物置きや荷捌きスペースなど）に転用されることのないよう注意する必要があります。

(20) 集約駐車施設の維持管理義務の継承

ア 譲渡する者のすべきこと

集約駐車施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）が、当該駐車施設を譲渡し、しようとするときは、当該駐車施設を譲り受けようとする者（附置義務駐車施設の新たな受け手）に対し、集約駐車施設としての維持管理義務を伴う駐車施設である旨を予め説明することが望まれます。

イ 譲り受ける者のすべきこと

集約駐車施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）から当該駐車施設を譲り受けた者（附置義務駐車施設の新たな受け手）は、集約駐車施設に係る権利義務を継承するものとすることが望まれます。

(21) 集約駐車施設に関する定期報告と供用できなくなった場合の対応

ア 集約駐車施設に関する定期報告

集約駐車施設の安定的な確保のため、低炭素まちづくり計画に記載した内容（集約駐車施設の位置・規模）について、所有者（施設を借り受けている者を含む。附置義務駐車施設の受け手）に定期的な報告を求め、駐車台数等に変更が生じた場合には、速やかに報告させることが考えられます。

【事例：附置義務駐車施設の受け手側の報告の規則—大阪市の共同駐車場の例】

大阪市においては、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例施行規則」で、共同駐車場の所有者に、共同駐車場としての指定に係る駐車施設等の現況について、毎年1回、市へ報告（報告書と付近見取図を提出）することを定めています。なお、この報告は、共同駐車場としての指定条件の1つともなっています。

出典：大阪市『建築物における駐車施設の附置等に関する条例の取扱について（手引書）』（2012）

イ 供用できなくなる場合の事前申出

集約駐車施設が供用できなくなる場合には、附置義務を負う者（附置義務駐車施設の出し手）が代替駐車施設を確保するために必要と考えられる時間を十分に考慮し、当該施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）は附置義務を負う者に対し、供用できなくなる旨の申出をするものとする考えられます。

《有効性を高める工夫》

「有効性を高める工夫」編では、駐車施設の集約の効果をより高めたり、集約駐車施設をより有効に活用したりするために考えられる工夫について解説します。

(22) 路外駐車場の立地抑制

附置義務駐車施設の集約の効果を高めるためには、駐車機能集約区域内の路外駐車場についても立地を抑制することが重要となります。路外駐車場の立地が抑制されない限り、駐車機能集約区域への自動車交通の流入は低減せず、都市の低炭素化が図られないこととなります。

このため、土地所有者や開発事業者、駐車場事業者、地元自治会等に対して、路外駐車場の設置の抑制や出入口の位置の調整、緑化・景観への配慮等の協力を求め、関係者の合意形成を図っていくことが望まれます。特にコインパーキングについては、住宅跡地等の暫定的な土地利用として比較的容易に導入される傾向がありますので、本施策の趣旨について土地所有者や駐車場事業者の理解と協力を得ることが重要です。

【事例：コインパーキングの立地対策例】

コインパーキング増加の理由として、「固定資産税相当の収益が可能」、「固定的な契約関係が発生しない」、「土地の即時転用が可能」といった点が挙げられます。

コインパーキングは、暫定的土地利用として最も適した事業モデルともいわれており、土地所有者の自主性だけに立地抑制を期待するのは難しい面があります。

こうした中、以下のような取り組みが行われています。

□立地させない取り組み—横浜市大口通商店街

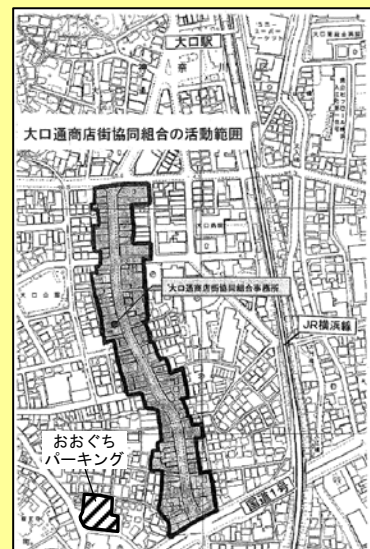
- ・商店街が主体となり、住宅、駐車場、コインランドリーその他商店街の連続性を損なうものを設けさせないために「まちづくり協定」を策定（平成 19 年）。
- ・商店街から少し離れた場所には「おおぐちパーキング」という商店街が経営する駐車場が設置されている。



大口通商店街の様子



おおぐちパーキング



大口通商店街と駐車場の位置

（大口通商店街 HP、横浜市商店街総連合会 HP、横浜市 HP より引用）

【事例：条例によるコインパーキングの修景例】

コインパーキングを立地させないという方法のほかにも、修景を行わせるなど、そのあり方を規制・誘導する方法も考えられます。

こうした方法の例として、鎌倉市における取り組みがあります。

□『鎌倉市特定土地利用における手続及び基準等に関する条例』（平成 24 年）

- ・『鎌倉市コインパーキングの設置等に関する指導要綱』、『墓地造営等に関する指導要綱』などの運用のため必要な手続と基準を定めており、コインパーキングを、これらの手続・基準の対象となる土地利用（特定土地利用）の1つとしている。
- ・市長との事前相談・協議や近隣住民への説明、市長による適合審査等のルールを規定。
- ・適合審査では、立地基準（自然環境保全地域、歴史的風土保存区域等への立地規制）及び設置基準（出入口の見通し、景観への配慮等）に基づき審査。
- ・適合審査に関わらない基準として、屋外広告物・精算機等の色彩等、緑化についての市長との協議、出入口の交通安全上の措置、管理運営上の措置など。

出典：『鎌倉市特定土地利用における手続及び基準等に関する条例』（2012）

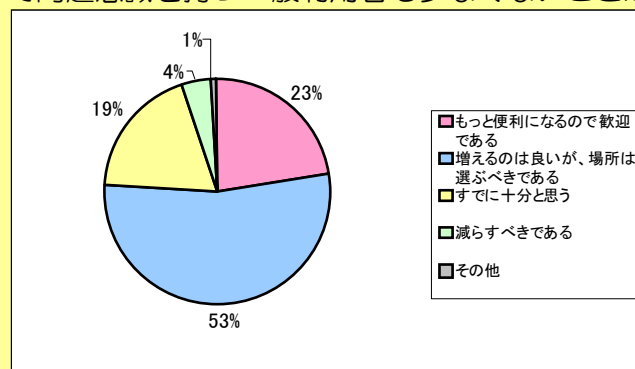
【アンケート調査結果：コインパーキングなどの増加の受け止められ方】

本手引きの作成にあたり一般利用者に対して行ったアンケート調査では、コインパーキングなどの駐車場が街なかが増えることに対し、次のような意見が得られました。

・「歓迎」との回答は 23%である一方、「すでに十分」、「減らすべき」を合わせた回答も 23%ありました。

・「増えるのは良いが場所は選ぶべき」という回答が過半数を占めています。

こうした結果より、コインパーキング等は便利さが評価されている一方、その立地場所について問題意識を持つ一般利用者も少なくないことが分かります。



コインパーキングなどの増加に関する意見

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 1-(4)-④の第2段落

④関係者の合意形成

合意形成にあたっては、駐車施設の集約により自動車交通を整序等するという施策目的に鑑み、駐車機能集約区域内では路外駐車場の設置抑制や出入口位置を調整する等の協力を得られるよう、土地所有者や民間事業者に協力を要請し、施策効果を高めることについて留意されたい。

(23) 附置義務以外の駐車場の集約駐車施設への集約

集約駐車施設に集約化される対象は、附置義務駐車施設に限定されません。例えば、時間貸し駐車場（コインパーキング等）で、歩行者中心のまちづくりを進める等の観点から移設が望ましいと考えられるものについても、土地所有者等の合意の下で、集約駐車施設に集約化することが考えられます。

(24) 集約駐車施設を活用した環境負荷軽減施策

『都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針』においては、電気自動車の充電施設の整備等を進め、電気自動車等の環境対応車が普及するまちづくりを進めることとされています。電気自動車の普及を見据えて、集約駐車施設に電気自動車の充電設備を導入したり、集約駐車施設の一部を電気自動車等によるカーシェアリングの基地とするなど、集約駐車施設を効果的に活用することで、利用者にとっても魅力的な機能の導入を積極的に図ることが考えられます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」 2-(1)

昨今の電気自動車の普及を受け、駐車施設における充電設備の導入が進んできていることから、充電設備の使用に関する規定を盛り込んだところである。（第15条の2、第21条関連）

各規定の趣旨は以下のとおりである。なお、充電施設に関しては、本年6月に「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」をとりまとめ、公表したところである。については、当該ガイドラインの内容も適宜参照されたい。

- ・充電施設の利用は、駐車空間の提供とは異なるサービスであり、電気自動車利用者にのみ提供されるものである。このため、充電施設の導入費用について、広く一般駐車場利用者の負担を求めるのではなく、充電施設利用者の負担を求めることが適当であることから、新たに規定を追加することとしたものである。
- ・課金方法については、当省の過年度の調査により、使用電気容量に基づく課金、使用回数に基づく課金、使用時間に基づく課金が考えられることから、課金方法はこれらの考え方の中から地域の路外駐車場の状況も踏まえ適切に決定することが適当と考えられる。なお、国土交通省としては、使用電気容量に基づく課金は計算が複雑になること、使用回数に基づく課金では使用度合いの違いが反映されないことから、使用時間に基づく課金が適当と考える。
- ・充電は、ガソリン車の給油とは異なり、駐車場利用者が駐車と兼ねて充電を行うのが通常である。この場合に、充電施設利用者が必要以上に長時間に亘り充電施設を占有する状況が生じる可能性があり、充電施設数が比較的少ない現状においては他の充電施設利用者の利便を損ねることとなる。このため、路外駐車場の禁止行為として充電施設を必要以上に占有することを追加することとしたものである。

【事例：北九州市 電気自動車（EV）充電ネットワーク】

北九州市では、地球温暖化対策の一環として、公用車への低公害車の普及を進めています。

市内には、平成24年3月31日現在で、急速充電器9箇所、倍速充電器46箇所の55箇所が整備されています。

北九州学術研究都市学術情報センター
駐車場に設置されたEV充電器
(北九州市HPより引用)



(25) 景観への配慮

集約駐車施設も、街並みや沿道環境を形成する一要素であることを踏まえ、街並みに融合するデザインや緑化に留意するなどの配慮を行うことが望まれます。

駐車施設の街並みや沿道環境に対する工夫として、例えば、以下のようなものが考えられます。

- ・通常の建築物に見えるようなデザインとする（図 27）
- ・沿道の低層部分を商業用途として、賑わいの連続性を作り出す（図 28）
- ・沿道や壁面に植栽を行うことで、街並みと調和させる（同時に低炭素化の効果も高める）（図 29）
- ・長い壁面を避け、適度に分節化（※）することで、親しみやすいスケール感にする（図 30）

※ 建築物の壁面などを単一の形態とせず、凹凸や区切りなどを入れることにより、デザインに変化を付けること。

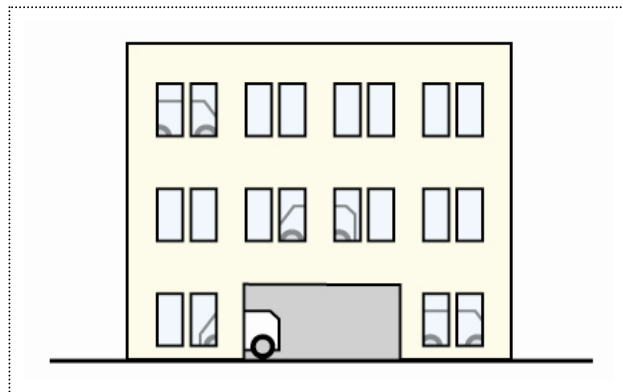


図 27. 建築物のようなデザイン

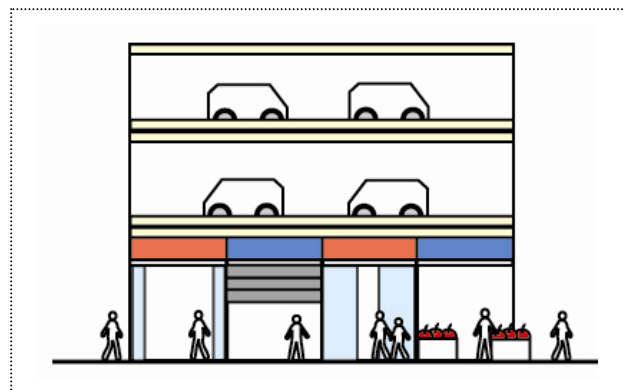


図 28. 1階の道路沿いの店舗化

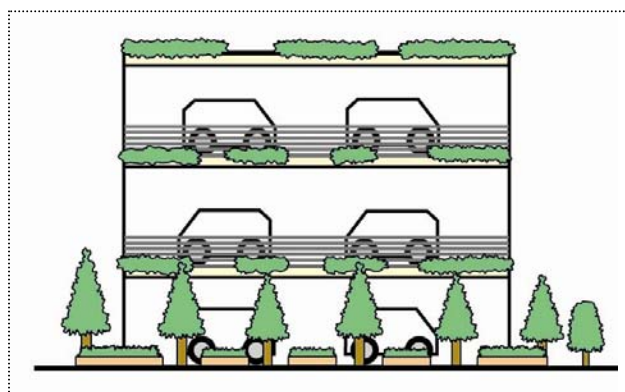


図 29. 植栽による緑化・修景

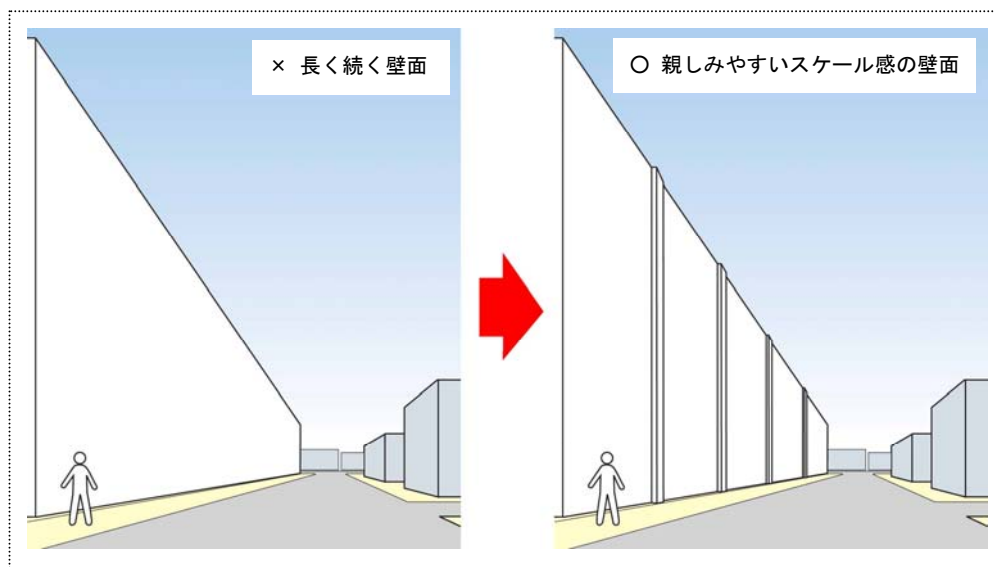


図 30. 壁面の分節化

【事例：複数の景観配慮が取り入れられた駐車場の例】

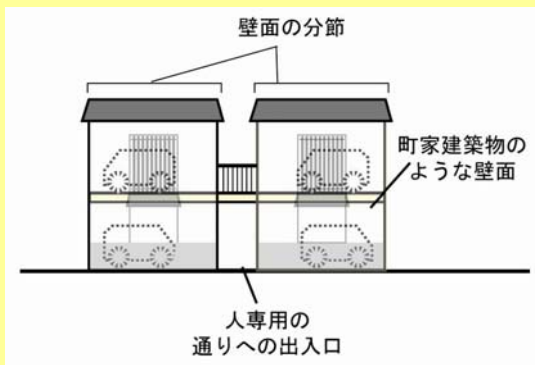
景観配慮の工夫は、複数の手法を上手に組み合わせて取り入れることで、より高い効果を生み出すこともできます。

写真は、長野市の善光寺の門前町に、TMO（まちづくり会社）によって建設された商業施設に付帯する駐車場で、以下のような景観的な工夫が施されることで、歴史のある街並みにも調和するデザインとなっています。

- ・ 壁面のデザインは、土蔵づくりの町家建築物のようなデザインとされています。
- ・ 壁面が分節され、周囲の建築物に調和し、親しみのわく適度なスケール感が生み出されています。
- ・ 前面に植栽が施され、通りに彩りを添えています。



複数の景観的な工夫が取り入れられた
駐車場（長野県長野市）



配置図

壁の裏側が駐車場になっている

(26) 集約化された駐車施設跡地の活用

駐車施設の集約化を推進し、またその効果を高めるため、附置義務を負う者に対して、既存の駐車施設を集約駐車施設に集約した場合に生じる跡地の魅力的な活用方法を示すことも有効であると考えられます。

例えば、街並みや賑わいの創出につながるような跡地活用を促進することが考えられ、具体的な活用例としては、建築物の増築やまちづくりの拠点となる空間整備（仮設店舗やオープンカフェの設置等）などが考えられます。ただし、この場合、同時に建築基準法や食品衛生法など、関係法令との整合にも十分留意する必要があります。

【事例：街なかの空間を活用したまちづくり拠点の例】

建築物の前面に附置されていた駐車施設が、駐車施設の集約化によって除去された場合、建築物を増築する以外にも、街並みや賑わいをつくる空間として活用し、まちのイメージや集客力を上げる拠点として整備することも考えられます。

実際に整備する上では、設置・運営のための資金計画や具体的な事業内容などを十分に検討する必要がありますが、街なかの遊休地を活用してまちづくり拠点とした事例などを参考に、そうした跡地活用の可能性を検討することも考えられます。

街なかにおける遊休地活用の例としては、静岡県富士宮市において空き店舗となっていた場所に建設・運営されている「お宮横丁」や、愛知県豊田市のまちづくり会社によるコンテナを用いた「チャレンジショップ」（平成21年より空き店舗利用に変更）などがあります。



賑わいを集めるお宮横丁（富士宮市）

コンテナを使用したチャレンジショップ（豊田市）

出典：静岡県ホームページ及び豊田まちづくり会社ホームページ

(27) 地域の駐車需要に応じた柔軟な対応

現在、駐車施設の附置義務の原単位は、駐車場条例の適用地域全体で建築物の用途別に均一に適用されている場合が多く見られます。しかしながら、同一適用地域であっても、駅への近接性などにより、街区レベルで駐車需要が大きく異なる場合があります。このように附置義務の対象地域内で実際の駐車需要と附置義務条例により算出された駐車台数に大きな差異が見られる場合においては、実際の駐車需要に合わせ、異なる原単位をきめ細かく適用することが考えられます。

また、附置義務台数の基準を緩和する場合、既存の附置義務駐車施設についても、建築主が市町村の駐車場部局へ届出等を行うことで、新たな算定基準による附置義務台数まで低減することを認めることが考えられます。

「標準駐車場条例」第25条

3 第一項の規定により駐車施設を附置しなければならない者は、次の各号のいずれかにより駐車施設を附置する場合には、第一項の規定により駐車施設を附置したものとみなす。

- (1) 市長が特に必要と認めて、別に駐車施設の附置に係る基準を定めた地区において、当該基準により駐車施設を附置する場合
- (2) 規則で定める面積を超える建築物を新築する場合に、当該建築物の周辺における交通の特性等を踏まえ、規則で定める方法により算定された台数の駐車施設を附置する場合

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」2-(2)

現在、駐車施設附置義務の原単位は、地域別・建築物の用途別に、適用地域全域に均一に適用されている場合が多く見られるが、適用地域内では公共交通機関への近接性等により駐車需要に差異が見られる場合がある。この場合、附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位の適用をすることが適当と考える。(第25条第3項第1号関連)

また、例えば大規模な建築物の開発事業に関し、開発の行われる地区の特性を踏まえ、周辺の交通対策を含めた総合的な計画の中で駐車需要量が予測され、必要な駐車施設の台数が算定される場合には、当該算定方法を活用することが適当と考える。このため、今般の標準駐車場条例においては、第25条第3項を改正して新たに第2号を追加したところ、第2号の「規則」には、この考え方を踏まえた建築物の規模及び駐車施設数の算定方法(具体的には、国都調第12号(平成19年3月30日)により通知している「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を想定)を記載されたい。(第25条第3項第2号関連)

「標準駐車場条例」附則

3 この条例による改正前の第25条から第27条の規定に基づき建築物に駐車施設を附置した者は、市長の認定を受けて、改正後の第25条から第27条の規定(次項において「新基準」という。)を適用することができる。

4 前項の規定により市長の認定を受けようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところにより、新基準の適用を受けようとする建築物の位置、駐車施設の台数その他必要な事項を記載した申請書を市長に提出しなければならない。申請書に記載した内容について変更しようとする場合も、また同様とする。

(注) 第3項及び第4項の規定は、第25条から第27条において規定されている附置義務の原単位を緩和し附置義務台数を低減させた場合に、既存の建築物に新基準を適用する際に必要な手続の規定として、必要に応じ規定されたい。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」2-(3)

地域の公共交通の整備状況や道路交通の状況等を踏まえ、附置義務の基準を緩和する場合、既存の附置義務駐車施設に対して当該新基準を適用し、既存の附置義務駐車施設の保持・管理の義務付け基準を緩和することは可能である。この場合、新たな附置義務基準の適用状況を把握する観点から、建築主から駐車場部局への届出等の手続を設けることが適当であり、当該手続を条例改正時の附則として規定することが適当である。(附則第3項及び第4項関連)

【事例：鉄道駅への接続・近接を勘案した駐車場条例】

駐車場条例の中には、鉄道駅に接続していることや近接していることを条件に附置義務台数の緩和などを規定している例もあります。

□大阪市建築物における駐車施設の附置等に関する条例

鉄道駅への接続が条件とされ、以下のように手引書に記載されています。

「鉄道駅と地下通路又は上空通路等で接続する建築物で市長の承認を受けたものについては、条例第3条第3項の適用により当該建築物の延べ面積に0.8を乗じて得た値で附置義務台数を算出することができます。」

出典：大阪市『建築物における駐車施設の附置等に関する条例の取扱について（手引書）』（2012）

□福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例

鉄道駅への近接が条件とされており、附置義務台数の算定法を示した条文内に、以下のようなただし書きがなされています。

「第3条 次の表の(あ)欄に…(略)。ただし、駐車場整備地区等における鉄道の駅(都市計画の決定がされているものを含む。)の乗降客用出入口から150メートル以内の区域にある建築物及び義務教育諸学校その他規則で定めるものの用に供する建築物で、市長が特に認めるものについては、この限りでない。」

□京都市駐車場条例

自動車利用の抑制を図るため、建築物の来訪者に対して、公共交通機関の利用促進に資する取組を行う建築物を対象に、附置義務台数を自動車利用者数の減少に見合った駐車台数まで引き下げる制度を設けています。

適用要件

- ・ 特定用途の建築物
- ・ 歴史的都心地区及びすべての鉄道駅から500mの範囲内に位置する建築物
(工場用途の建築物は全市域に適用)

【事例：既存建築物について附置義務台数低減を認める駐車場条例】

東京都駐車場条例は、平成26年4月に改正され、区部の共同住宅及び大規模事務所について算定基準を見直し、附置義務台数を低減するとともに、既存建築物についても、利用実態に応じて見直し後の附置義務台数まで低減することが可能となっています。