

標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

1. 都市の低炭素化の促進に関する法律の駐車場法の特例措置について

(1) 低炭素化の実現に向けた基本的考え方

都市内の低炭素化を進めるために、過度な自動車による移動の抑制を図ることは重要であり、本法律においては、都市機能の集約化とともに駐車場法の特例措置を設けているところである。

現在、駐車場法は、原則として対象建築物内又は敷地内での駐車施設の附置を義務付けており、これにより駐車施設の充足を図っているが、一方で駐車施設が分散的に配置されることによって駐車待ち車両や駐車場出入口付近における歩行者動線との交差等により非効率な自動車交通の発生も見られるところである。今般の駐車場法の特例措置は、現在の附置義務を前提に、概ね以下の考え方により低炭素化を図ることを想定しており、各市町村における駐車機能集約区域及び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、これらの考え方を踏まえて検討されたい。

なお、本特例措置は、自動二輪車の駐車場や荷捌きのための駐車場も対象としており、これら駐車場の集約化に活用することも可能である。

また、駐車機能集約区域及び集約駐車施設を低炭素まちづくり計画に記載するに当たっては、都市計画マスタープラン等における地域のまちづくりの方針を踏まえ、駐車需給の実態等、地域の交通状況を十分に調査の上で立案することが適当である。また、併せて既存の駐車場整備計画等についての必要な見直しを実施することが適当である。

①自動車交通の整序

集約駐車施設の整備により、駐車場に向かう自動車交通が集約され、歩行者交通等との交錯による非効率な自動車交通を低減し、低炭素化を図ることが可能となる。

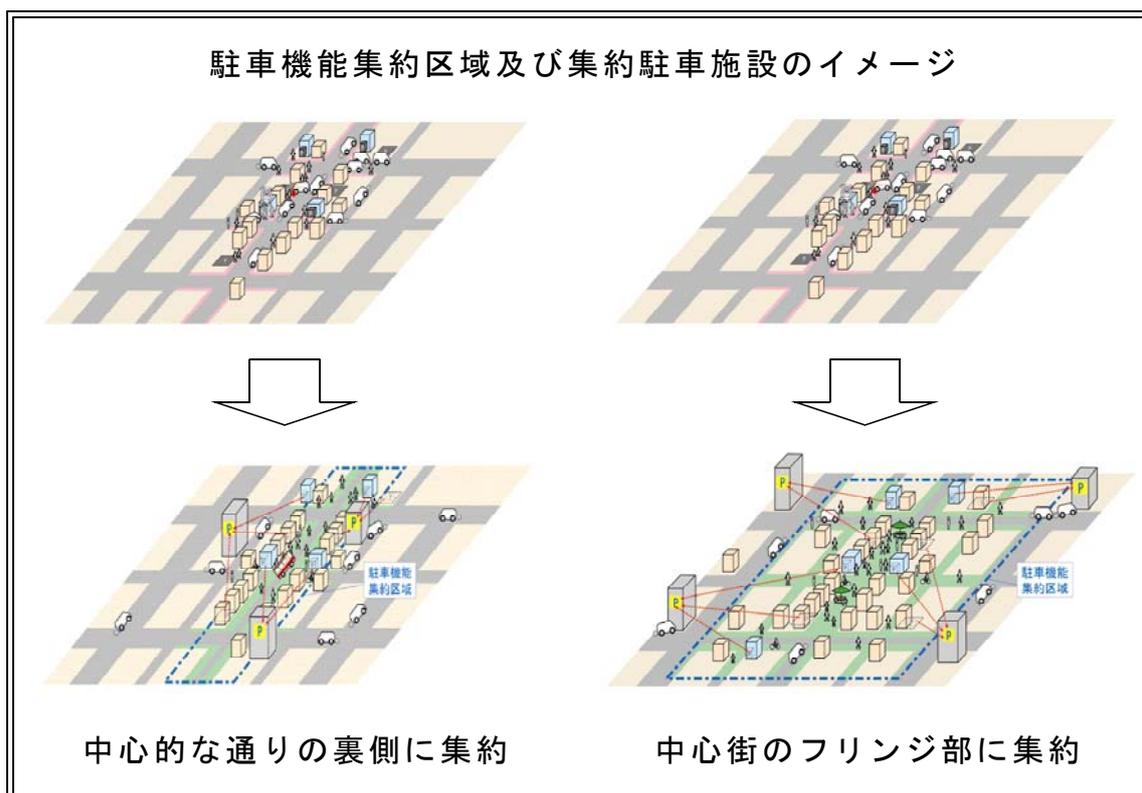
具体的には、例えば中心的な通りの裏側に集約駐車施設を整備することにより、中心的な通りにおける歩行者交通等との交錯を低減し、低炭素化を図ることが可能となる。

②自動車による移動距離の減少

集約駐車施設の整備により、集約駐車施設から目的地までの自動車交通自体が徒歩や公共交通機関等に代替され、低炭素化を図ることが可能となる。

具体的には、例えば駐車機能集約区域の外周部分に集約駐車施設を整備することにより、区域内における自動車による移動の抑制を図ること

が可能となり、低炭素化を図ることが可能となる。



また、附置義務駐車施設の集約は、低炭素化以外に、自動車交通と歩行者交通等との交錯を低減することによる交通安全の向上や、駐車施設の出入口が集約されることによる街並みの改善、街のにぎわいの向上、快適な歩行空間の確保等の効果も見込まれるところである。

(2) 駐車機能集約区域について

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。

(3) 集約駐車施設について

集約駐車施設については、以下の点を考慮の上で設定されたい。

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つ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。

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

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。
- ・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。

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。
- ・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。
- ・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な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)

(4) 駐車機能集約区域及び集約駐車施設に関するその他の事項について

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）

集約駐車施設に係る標準駐車場条例第 29 条に規定する駐車のために供する部分の規模（駐車ますの大きさ）等については、施設全体を一つの駐車施設と考え、同条で規定する駐車のために供する部分の規模・等を確保されたい。（第 29 条の 2 関連）

各市の駐車場部局は、集約駐車施設における駐車施設の附置の受け入れ状況が、当該施設の規模を超えた受け入れとなっていないことについて確認をされたい。（第 30 条の 3 関連）

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）

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。

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）

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、その時々々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、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。

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。

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。

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となる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。

また、地下に集約駐車施設を設ける場合は、駐車場利用者の出入口を地下道等の地下ネットワークに接続することが有効である。

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。

2. 駐車場法の特例措置以外の事項について

(1) 充電設備関連

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、電気自動車利用者へ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。

(2) 地域の駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応について

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)

(3) 附置義務の原単位見直しの既存建築物への適用について

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)

以 上