

**都市再生駐車施設配置計画の
作成と運用に関する手引き**

平成30年7月
国土交通省 都市局

1. 本手引きについて

本手引きは、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第19条の13に定める都市再生駐車施設配置計画（以下「配置計画」という。）を活用して、都市再生緊急整備地域内における附置義務駐車施設の位置及び規模を適正化するため、都市再生緊急整備協議会における配置計画の作成等を行う際の参考として作成したものである。

2. 都市再生駐車施設配置計画制度の背景と概要

(1) 背景

都市再生緊急整備地域においては、旺盛な民間開発の増加に伴い、駐車場法（昭和32年法律第106号）第20条の規定に基づく駐車施設附置義務制度により多くの附置義務駐車施設の供給がなされてきた一方で、公共交通機関が発達していること等により、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっており、その結果、駐車場の余剰が発生しているような区域が存在する。

一方で、すでに一部の地域では、地域の特性に応じた駐車施設の附置に係るルールを導入し、地域の実態に応じた附置義務の基準を認め、これに基づく附置義務台数の算定、駐車施設の隔地や集約駐車施設での確保を認めているが、ルールの適用を受けるのは任意であるほか、建築物単位で附置義務台数の算定や隔地の判断を行うことが基本となっている。

このような状況を鑑みれば、都市再生緊急整備地域においては、その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、当該都市再生緊急整備地域の一部の区域の実態に応じ、附置義務駐車施設を建築物単位でなく区域単位でその位置と規模を最適化するような、特別な仕組みが必要となる。

そこで今般、新たに「都市再生駐車施設配置計画制度」が創設されたところ、この配置計画では、都市再生緊急整備地域の整備に関し必要な協議を行い、かつ、地域の実態を把握する都市再生緊急整備協議会が、建築物単位でなく配置計画の区域（以下「計画区域」という。）全体で附置義務駐車施設の位置と規模を最適化する配置計画を作成するとともに、計画区域内において附置義務駐車施設を設ける建築主は、当該配置計画に即して駐車施設を設けなければならない、まちづくりと一体となった附置義務駐車施設の整備が可能となるものである。

加えて、この配置計画制度は、これを通じた余剰の駐車場の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務施設の整備量の適正化を通じた民間事業者による都市開発事業等の促進にも資するものであるのみならず、都市機能が集積している都市再生緊急整備地域において顕在化している荷さばき駐車施設等の不足に対する対応や、さらには、多くの歩行者や自転車、自

動車が通行する道路に面した場所に設けられた駐車施設による安全かつ円滑な交通を阻害する等の課題の解決を図ることにも資する制度であることから、エリアマネジメント等の取組と連携しつつ、社会的貢献もあわせて実施されることが望ましい。

(2) 概要

- ①都市再生緊急整備協議会は、都市再生緊急整備地域内の区域について、商業施設や業務施設等の集積の状況、当該施設周辺の道路の交通の状況、公共交通機関の利用の状況等の事情を勘案し、一般駐車施設や荷さばき駐車施設といった駐車施設の種類ごとに適切な位置及び規模で配置することが必要と認めるときは、配置計画を作成することができる。
- ②配置計画には、計画区域、設けるべき附置義務駐車施設の種類、種類ごとの位置及び規模を定める。
- ③位置については計画区域における安全かつ円滑な交通が確保されるように、規模については計画区域における駐車施設の種類ごとの需要が適切に充足されるように定める。
- ④配置計画は、国の行政機関等の長（※）の全員の合意により作成するものとする。
- ⑤地方公共団体は、条例で、計画区域内において配置計画の内容に即して駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

（※）国の行政機関等の長とは、国の関係行政機関の長のうち都市再生本部長及びその委嘱を受けたもの並びに関係地方公共団体の長をいう（都市再生特別措置法第19条）。

3.配置計画の作成及び運用の体制

(1) 配置計画作成体制

配置計画は、地域の民間事業者の建築活動等に影響がある一方で、地域の駐車場の供給量や交通の状況にも影響を与えるものであることから、民間事業者の都市開発事業等が促進されると同時に、地域の駐車需要を確実に充足し、安全かつ円滑な道路交通を阻害することのないものとするのが求められるため、配置計画を作成する都市再生緊急整備協議会を組織するに当たっては、国の関係行政機関、附置義務条例を制定する地方公共団体を含む関係地方公共団体に加えて、都道府県公安委員会や道路管理者を含む関係行政機関を始め、都市開発事業を施行する民間事業者、既存の建築物の所有者等の計画を適切に定めるために必要な関係者を構成員とするとともに、その作成にあたっては、十分な時間的

余裕を持って検討、協議及び調整等を行うべきである。

また、駐車施設の不足により違法な路上駐車などの駐車問題が発生する等、安全かつ円滑な道路交通を阻害するようなことのないよう、専門的な見地からの駐車需要等の把握・分析に基づく配置計画の作成が必要であることから、配置計画の作成に当たり、学識経験者等の専門家の参画を得るべきである。

なお、都市再生緊急整備協議会は、配置計画のほか、整備計画及び都市再生安全確保計画を作成する役割も担っていることから、これらの計画の作成を円滑に行うために、都市再生緊急整備協議会のもとにこれらの計画を作成する部会等をそれぞれ設置することが考えられる。

また、配置計画の運用状況を確認し、必要な対応について検討、協議及び調整等を行うため、計画作成後も体制を継続するべきである。

(2) 配置計画に対する民間事業者からの提案について

配置計画を通じた附置義務駐車施設の供給量の適正化を進めるため、民間事業者等が配置計画について国の関係行政機関、関係地方公共団体等（以下「行政機関等」という。）に対して提案することも考えられる。配置計画は、これを通じた余剰の駐車施設の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務駐車場の整備量の適正化を通じた民間事業者の都市開発事業等の促進にも資するものであることから、当該民間事業者等からの提案があった場合には、これを受けた行政機関等は、都市再生緊急整備協議会を組織すると見込まれる他の行政機関等とともに、当該提案について積極的に検討を進めるとともに、当該提案が適当なものと認めた場合には、都市再生緊急整備協議会として当該提案を踏まえた配置計画の作成を行うことが望ましい。

(3) 計画運用体制

個々の建築物の新築等に際して、配置計画に基づく附置義務駐車施設の整備について審査等を行うため、配置計画作成後の運用を担う事務局としての機能を持つ組織（以下「事務局組織」という。）を設けることが考えられる。

①組織形態

事務局組織は、その機能を計画区域の存する地方公共団体が担うことが考えられるほか、既存又は新設の別の組織にその機能を担わせることも考えられることから、地域におけるまちづくりの取組等と合わせて適切に判断することが望ましい。

②機能

事務局組織の機能としては、建築主からの申請内容が計画に即したものであるかの審査や、附置義務駐車施設の設置状況や利用状況の継続的な確認などが考えられる。

申請内容が計画に即した内容かどうかを審査する際には、駐車需要の算定などが適切に行われているかなどを専門的かつ公正・公平な見地から検討することが必要であることから、例えば建築主からの申請を受けて、事務局組織が学識経験者等の専門家からなる第三者組織に審査を依頼するなどの仕組みを設けるべきである。

4. 計画作成に向けた検討及び調査

(1) 目指すべき将来の都市像と駐車施設のあり方の検討

目指すべき将来像から駐車施設のあり方を導き出すためには、様々な交通手段が適切に役割分担をした総合的な交通体系のあり方を検討し、各交通手段のあり方を実現していく観点で、駐車施設のあり方を段階的に検討していくことが考えられる。

また、目指すべき将来像から駐車施設のあり方まで検討するプロセスについては、都市計画マスタープランや地域整備方針等の上位計画等との適合・調和を図るとともに、駐車場整備計画等の駐車場整備に関する計画や駐車需要に関するデータを含む交通に関する実態等の把握・調査の結果も踏まえたものとする必要がある。

(2) 交通実態等の把握

駐車施設のあり方を検討する際には、計画区域に流入する交通量や路上及び路外の駐車需給に関するデータのみならず、公共交通の利用状況や歩行者交通の状況を含む交通実態のデータ、沿道の土地利用、社会経済の動向を含めたデータを取得し、多様な状況分析を行う必要がある。

5. 計画区域の設定

計画区域は、都市再生緊急整備地域内であって、施設の集積状況、道路交通の状況、公共交通機関の利用状況を勘案し、駐車施設の種類ごとに位置及び規模を適切に配置することが当該都市再生緊急整備地域の都市機能の増進を図るために必要であると認められる区域とされている。具体的には、例えば公共交通機関の利用が多いため、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっている区域、都市機能の集積により荷さばき駐車施設の不足が生じている区域、あるいは、歩行者の交通の安全やまちづくり上の観点から、附置義務駐車施設を建築物単位でなく区域単位でその位置と規模を最適化することが適切であるような区域など、主に都心部を中心とした区域において計画区域を定めることが考えられる。

6. 駐車施設の位置の設定

(1) 基本的考え方

駐車施設のあり方は、まちづくりと密接に関連を有しているものであることから、附置義務駐車施設の位置の検討に先立ち、計画区域内における各街路について、現状及び将来的な交通状況や沿道土地利用について分析し、特徴を整理した上で、各街路について、歩行者・自転車や公共交通を優先とするのか、または、自動車交通を優先とするのかや、まちの景観のあり方といった方向性を配置計画に定め、これに基づき駐車施設の位置を定めるべきである。

また、無秩序な附置義務駐車施設の整備は、自動車交通の集中を発生させるほか、その出入口において入出庫に伴う自動車と歩行者又は自転車との錯綜が生じることにより、安全かつ円滑な交通の確保などで問題が生じる可能性が高い。このため、駐車施設の位置については、計画区域内における安全かつ円滑な交通が確保されるよう、交通の集中による混雑の発生を避けること等に配慮して定める必要がある。

(2) 隔地・集約附置義務駐車施設について

駐車場法の原則では建築物又はその敷地に附置義務駐車施設を設けなければならないが、配置計画ではこれらの場所以外に附置義務駐車施設を設けること（隔地化・集約化）とすることも可能である。隔地化・集約化する附置義務駐車施設の位置の検討に当たっては、「①駐車施設の附置が義務付けられている建築物と隔地先又は集約先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、「②地域地区レベルでの位置の検討」及び「③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を行うことが考えられる。なお、計画区域内で附置義務を適正化するという趣旨から、隔地先又は集約先駐車施設の位置は、計画区域内とするべきである。

①駐車施設の附置が義務付けられている建築物と隔地先又は集約先駐車施設の距離等による大まかな位置の検討

隔地先又は集約先の駐車施設は、駐車施設の附置が義務付けられている建築物の駐車需要を充足するために設けられる駐車施設である。従って、仮に適切な位置に当該駐車施設が無い場合、路上駐車の誘発のほか、安全かつ円滑な交通の阻害を生じさせる恐れがあるため、当該建築物の利用者の利便性も含め、当該建築物との関係で適切な位置であるべきである。

具体的には、当該建築物と隔地先又は集約先の駐車施設との距離、その間の交通手段（徒歩、自転車、公共交通）の利用環境等を考慮して、隔地先又は集約先の駐車施設の大まかな位置を検討するべきである。

②地域地区レベルでの位置の検討

隔地先又は集約先の駐車施設は、建築物又はその敷地内ごとに駐車施設を設ける場合に比べて、駐車需要を特定の場所に集中させることから、自動車交通の集中、道路混雑や騒音の増大、歩行者・自転車の安全な通行の阻害といった悪影響を引き起こす可能性がある。したがって、道路ネットワークの整備状況や、計画区域内への主要道路別の自動車流入量などを踏まえて、このような悪影響を生じさせないように、地域地区レベルでの適切な位置を検討し、隔地先又は集約先の駐車施設を設ける街区を特定することが適当である。

③街区レベルでの位置の検討

隔地先又は集約先の駐車施設の出入口等において、交通渋滞や歩行者・自転車の安全な通行の阻害などを生じさせないように、入出庫の円滑性の確保、出入口の安全性の確保、沿道景観上の工夫等の観点から、出入口の配置、入出庫動線、案内・誘導等にも配慮した上で、具体的な隔地先又は集約先の駐車施設の位置を定めるべきである。

(3) 移動制約者用、荷さばき用、自動二輪車用駐車施設に関する留意点

移動制約者用、荷さばき用、自動二輪車用等の用途ごとに駐車施設の利用実態や利用者のニーズに違いあることから、これを踏まえずに位置を決定すると、当該駐車施設が適切に利用されず、結果として路上駐車を誘発する可能性があることから、利用実態や利用者のニーズを考慮して位置を定めるべきである。

また、位置だけでなく、それぞれの用途の駐車施設に求められる機能、設備又は構造を備える必要がある。

7. 駐車施設の規模の設定

(1) 基本的考え方

配置計画に記載する附置義務駐車施設の規模は、計画区域内で見込まれる駐車施設の種類ごとの駐車需要が適切に充足されるような規模とする。そうした規模の駐車施設は、個々の建築物の新築等に係る附置義務の履行の積み重ねにより、段階的にその整備が行われると観念されるところ、個々の建築物の新築等を行う建築主に対する附置義務の事前明示性を確保するため、当該区域内の建築物用途ごと、駐車施設の種類ごとの附置の基準となる、建築物の床面積あたりの駐車施設の量（原単位）をあらかじめ定めることが望ましい。

また、個々の建築物について、その用途や立地によっては、一律の原単位に基づく附置義務駐車施設の規模では当該建築物の駐車需要と著しい不整合を生じる場合もあるので、例えば、個々の建築物の特性を個別に勘案した上で、建築物ごとに個別の附置義務駐車施設の規模を定めることができるようにすべきである。

なお、移動制約者用、荷さばき用、自動二輪車用の各用途の駐車施設についても、その需要を適切に把握し、充足するように規模を定めることが必要である。

(2) 附置義務駐車施設の規模（区域全体の規模）の設定

区域全体の附置義務駐車施設の規模は、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あるが、その検討にあたっては、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検討すべきである。

また、将来的な附置義務駐車施設の不足が生じないように、附置義務駐車施設の規模の設定にあたっては、専門家も交えて、将来の開発見通しや、将来予測の不確実性等も含めた上で、慎重に十分な検討を行うべきである。

その上で、計画区域内の駐車実態に基づいて、建築物の用途ごと、駐車施設の種類ごとの駐車原単位を設定し、その際、駐車需要の将来変動及び繁忙期等の対応を考慮するべきである。

(3) 附置義務駐車施設の規模（個別の規模）の設定

計画運用段階における個別の附置義務駐車施設の規模については、駐車原単位に基づいて算出するほか、個々の建築物の用途や立地に応じた自動車利用の状況等を踏まえるためには、個別の建築物ごとにきめ細かく算出するべきである。

この場合、当該施設や類似施設の繁忙期におけるピーク時駐車台数の実績や、大規模開発地区関連交通計画マニュアル等に基づいて駐車原単位を算出し、当該建築物の床面積を乗じて算出する。類似施設の設定、駐車実績の数値、駐車原単位の設定及び駐車需要台数は、客観的データに基づき繁忙期における駐車需要の動向等を踏まえて適正に算出するべきである。

また、商業や業務など建築物の用途によって平日と休日の利用状況が異なることから、用途別平日・休日別の駐車需要を勘案し、両用途を兼用させることで、実質的に必要となる駐車台数の確保が可能となることも考慮すべきである。

利用されるデータや算出された駐車施設の規模の妥当性等については、事務局組織が学識経験者等の専門家からなる第三者組織に審査を依頼するなどして、客観的に判断されるべきである。

8. 条例への反映と駐車施設の設置の確認方法等

(1) 条例への反映

配置計画が作成された場合に、建築主に当該配置計画の内容に即した附置義

務が課されるには、地方公共団体の条例において、配置計画の内容に即して附置義務駐車施設を設けなければならない旨を定める必要がある。また、既存建築物についても配置計画に記載された附置義務を課するためには、その旨を条例において定める必要がある。

(2) 建築主への周知

計画区域において建築物の新築等をしようとする建築主に対しては、配置計画に基づいた附置義務駐車施設の整備が必要であることや、配置計画に基づいた駐車施設の整備を行おうとする場合に事務局組織や関係行政機関に事前に相談する必要があることを周知すべきである。

(3) 建築確認における附置義務駐車施設の設置の確認

駐車場法第20条は建築基準法の建築基準関係規定であることから、建築確認手続において、新築等される建築物が配置計画のとおり附置義務駐車施設を備えていることを確認する必要がある。建築確認を円滑に行うためには、建築主の建築確認申請に先立って、建築主が設けようとする駐車施設と配置計画との適合を事務局組織が確認し、その結果を建築主が建築主事に対して示すことができるようにするなど、建築確認を円滑に行うための仕組みを構築することが望ましい。

(4) 隔地先又は集約先駐車施設の確保に係る運用

① 附置義務駐車施設の隔地先又は集約先駐車施設への附置の確認

隔地先又は集約先の駐車施設に附置義務駐車施設を確保した事実の確認は、建築主に対して、建築主と駐車施設の所有者との間で締結した駐車区画の譲渡契約書又は賃貸借契約書等の写しの提出を求めることにより行うことが考えられる。

② 附置義務駐車施設に関する定期報告と附置継続の確認

駐車施設の附置が継続的に行われるようにするため、隔地先又は集約先の駐車施設で附置義務駐車施設を確保した者に、定期的な報告を求め、変更が生じた場合は速やかに報告させることが考えられる。

③ 隔地先又は集約先駐車施設の維持管理

隔地先又は集約先の駐車施設の所有者は、本制度の趣旨及び目的に沿って、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維持管理することが求められる。

④ 隔地先又は集約先駐車施設の維持管理義務の継承

隔地先又は集約先の駐車施設の所有者が、当該駐車施設を譲渡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に対し、隔地先又は集約先の駐

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あらかじめ説明することが求められる。

一方、隔地先又は集約先の駐車施設の所有者から当該駐車施設を譲り受けた者は、隔地先又は集約先の駐車施設に係る権利義務を継承することが求められる。

⑤隔地先又は集約先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

隔地先又は集約先の駐車施設の安定的な確保のため、隔地先又は集約先の駐車施設の所有者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望ましい。また、当該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、供用できなくなる旨の申出をするものとすることが望ましい。

(5) 駐車施設の設置に当たっての関係行政機関への確認

駐車施設を整備するに当たり道路法（昭和27年法律第180号）第24条による承認等の他法令等による許認可等が必要な場合は、配置計画に即した駐車施設の整備であっても、道路管理者等の関係行政機関の許認可等を得る必要がある。

9. 既存建築物への配置計画の適用と他用途への転用

(1) 既存建築物への配置計画の適用

配置計画による附置義務は、新築、増築等される建築物を対象に適用されるものであるが、配置計画の作成とあわせて、既存建築物についても、当該建築物の所有者による申請に基づき、配置計画による附置義務を適用することが望ましい。

なお、既存建築物を対象に新たな附置義務駐車施設の規模を適用する場合、既存の附置義務駐車施設の規模を下回ることも考えられるが、配置計画により新たに荷さばき用駐車施設や自動二輪車用の駐車施設の附置が義務付けられる場合、既存の駐車施設については、新たに附置が義務付けられた駐車施設として利用されることとなる。

(2) 既存建築物の附置義務を緩和した場合の転用

配置計画に即して駐車施設を設けた後に、既存の駐車施設に余剰が発生する場合は、建築基準法や消防法等の他法令を遵守した上で、違法な路上駐車等が発

生しないよう配慮しつつ、当該余剰となった駐車施設を以下のような駐車施設以外の施設等へ転用することが、計画区域のみならず、都市再生緊急整備地域全体の安全性や利便性を向上させる上で望ましい。

なお、新たな駐車需要を発生させる施設等に転用する場合は、当該需要を充足する規模の駐車施設を整備する必要がある。

<転用が考えられる用途>

自転車駐車場（駐輪場）、防災備蓄倉庫、帰宅困難者の一時的な収容場所、賑わいのためのスペース、観光案内所、子育て支援施設、インキュベーション施設、コワーキング施設、シェアオフィス 等

※ 自転車駐車場や防災備蓄倉庫については、容積率に関する特例がある。

10. 駐車施設の継続的な利用状況等の確認

駐車施設の位置や規模が実態に合っているか、また、変化する駐車需要に対応できているかどうかを検証するため、配置計画に基づき整備された駐車施設の利用状況や、安全かつ円滑な交通の確保に与える影響について、継続的に確認をする必要がある。その結果に基づき、必要に応じて配置計画の内容の見直しを行うべきである。

【参考】都市再生駐車施設配置計画の構成例

□□地域 都市再生駐車施設配置計画

□□地域都市再生緊急整備協議会
(□□地域都市再生駐車施設配置計画作成部会)

1. 計画区域

- ・計画区域（○○町○丁目から○○町○丁目）
- ・計画区域及び設定の考え方

2. 区域の目指すべき将来像、計画の基本的な方針等

3. 地域（区域）の現状

- ・自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい施設の集積の状況
- ・道路交通の状況
- ・公共交通機関の利用の状況
- ・駐車需給の状況

4. 駐車施設の位置に関する事項

- ・附置義務駐車施設の出入口を設けない道路やエリア、位置の設定
- ・隔地を行う際の方針（許容する隔地距離等）
- ・集約駐車施設の位置
- ・荷さばき駐車施設、自動二輪車用駐車施設及び移動制約者用駐車施設を設ける場合の方針等

5. 駐車施設の規模に関する事項

- ・計画区域内の建築物用途別・駐車施設種類別の駐車原単位
- ・集約駐車施設の規模
- ・建築物ごとに個別の附置義務駐車施設の規模を設定する場合の方法等

6. 計画に基づく附置義務の実効性を確保するための方策

- ・隔地・集約駐車施設に関する駐車施設附置の確認方法、定期報告と附置継続の確認方法等

※計画の内容を補足するため、必要に応じて、別途、細則やマニュアル等を定めること。