

駐車施策の最近の動向

国土交通省 都市局
街路交通施設課
平成31年 2月 1日

1. まちづくりと連携した駐車場施策
2. 附置義務の適正化
3. 路外駐車場の出入口設置箇所・料金届出の柔軟化
4. 駐車場のバリアフリー情報提供の強化
5. 荷さばき・自動二輪車の駐車対策

1. まちづくりと連携した駐車場施策

まちづくりと連携した駐車場施策の推進

駐車場が抱える課題

- 自動車保有台数の伸びは鈍化しつつあるが、駐車場供用台数の伸びはほとんど変わらないため、駐車需要や地方公共団体が策定するまちづくり計画等と整合していない地域が見られるようになってきている。
- 附置義務駐車場については、都市内一律で定めた原単位の適用が行われることがほとんどであることから、地域ごとの駐車場の需給特性が十分に反映できず、利便性が高い公共交通が発達した大都市部では、需要を超える駐車場が整備されてしまう場合もみられる。
- 高密度に店舗が立地しているエリアでは、個々の店舗に附置義務駐車場の設置を求める場合、店舗スペースの削減、まちなみの分断等により、まちの賑わいを阻害するほか、当該駐車場に出入りする自動車と歩行者が錯綜し、安全で快適な歩行が困難になる懸念がある。
- 主に地方部の中心市街地などにおいて、地域の駐車需要やその将来見通しだけでなく、まちづくり計画等も考慮されずに駐車場が無秩序に整備され、まちの賑わいに影響を及ぼしている場合が多いと考えられる。
- 乗用車用と比較し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場については、十分な整備ができていない地域がある。

課題解決に向けた基本的な考え方

- 駐車需要やまちづくり計画等に基づく駐車場施策に再構築。

地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車場の整備

- 都市内一律で定めた原単位の適用を原則とはせず、駐車場の需給特性や建築物の用途を反映した附置義務駐車場の整備も認める必要がある。
- 地域の関係者により、駐車需要やまちづくり計画等との整合性等をきめ細かく検討した上で得られた地域ルールに基づいた附置義務駐車場の整備を行うことも考えられる。

まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置

- 地域ルール等に基づく場合、附置義務駐車場の隔地化や集約化を柔軟に認め、敷地単位ではなく地域単位で駐車需要に対応することや、原単位の見直しとあわせて余剰が生じている既設駐車場を隔地先や集約先として活用することも考えられる。
- 計画的に駐車場の整備や活用を図るためには、駐車場施策とまちづくりに関する施策が適切に連携することが必要であり、歩行者優先を図るエリアの場合は、駐車場の位置、規模、出入口の位置の制限やフリンジ駐車場の料金を安くすることによる自動車流入抑制も有効。

駐車場の整備・活用プロセスの一体的推進

- 長期的な視点を持って、駐車場の整備や活用を総合的・計画的に推進するため、調査の段階から整備後のマネジメントを見据えて一体的に取り組むことが必要。その際、公共駐車場と民間駐車場の適切な役割分担を図ることが重要。
- 必要な整備量より既設駐車場が多い場合は、まちづくり計画等を踏まえた上で、他用途への転用も検討するべき。

地域の状況に応じた駐車場の整備・活用等

- まちの賑わい創出に有用な場所にある駐車場では、イベントの実施等賑わい創出に貢献できる取組について検討することが望ましい。
- 集約先の駐車場など今後も必要な駐車場については、地域の課題解消などに貢献できるように緑化等の高質化を図ることが望ましい。
- 地域の需要やまちづくり計画等との整合性を考慮し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場の整備を促進。

○ まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、様々な側面からその考え方を整理し、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(基本編)」を平成30年7月に策定。

まちづくりと連携した駐車場施策
ガイドライン(基本編)

平成30年7月
国土交通省 都市局 まちづくり推進課
都市計画課
街路交通施設課

目次

1. 駐車場施策に関する現状と課題
2. 駐車場施策の基本的考え方
3. 駐車場の量的供給の適正化
4. まちづくりと連携した駐車場施策
5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み
6. 駐車場の多様なニーズへの対応
7. 荷さばき・自動二輪駐車場等への対応

現在実施中のケーススタディを踏まえた『実践編』を年度内発出予定

2. 附置義務の適正化

大都市における附置義務駐車場について

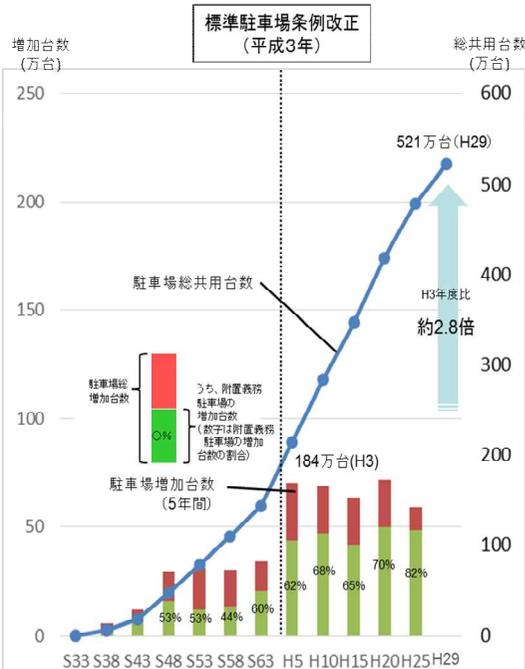
○全国において、過去約25年間で、駐車場台数は約2.8倍増加している一方で、自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている。(平成29年度現在)

○特に、東京23区においては、過去10年間で、駐車場台数は約1.24倍増加している一方で、自動車保有台数は約0.91倍と減少している。(平成29年度現在)

○駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生。

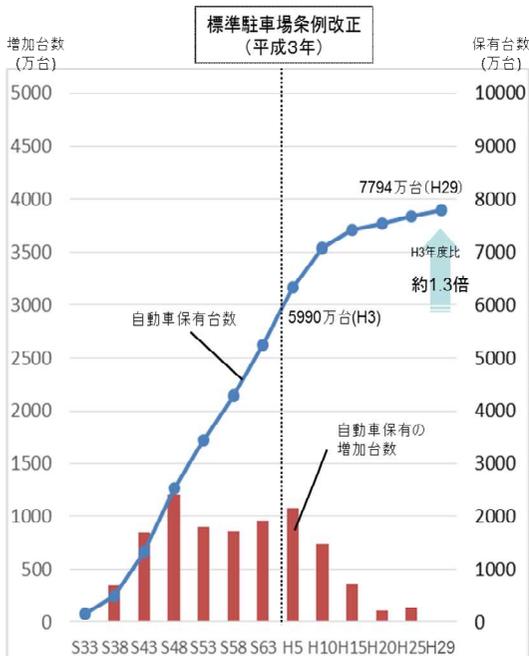
全国

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

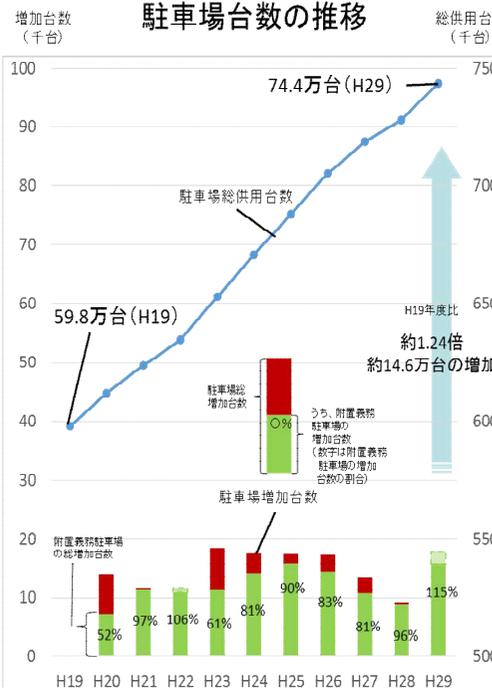
自動車保有台数の推移



【出典】『市区町村別 自動車保有車両数』(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

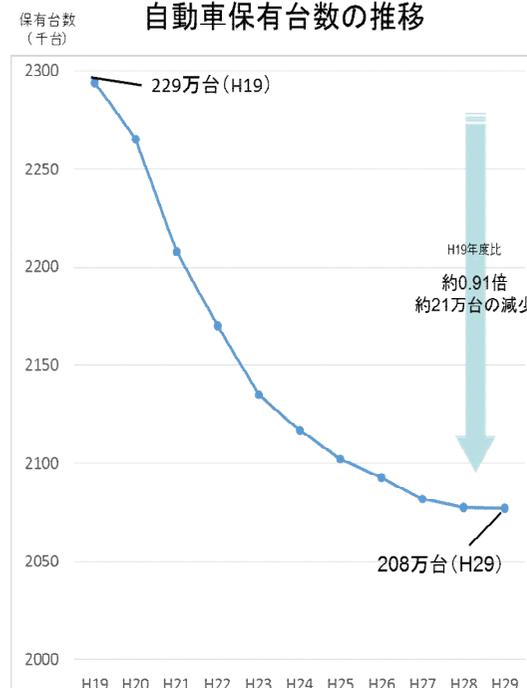
東京23区

駐車場台数の推移



【出典】国土交通省調べ

自動車保有台数の推移



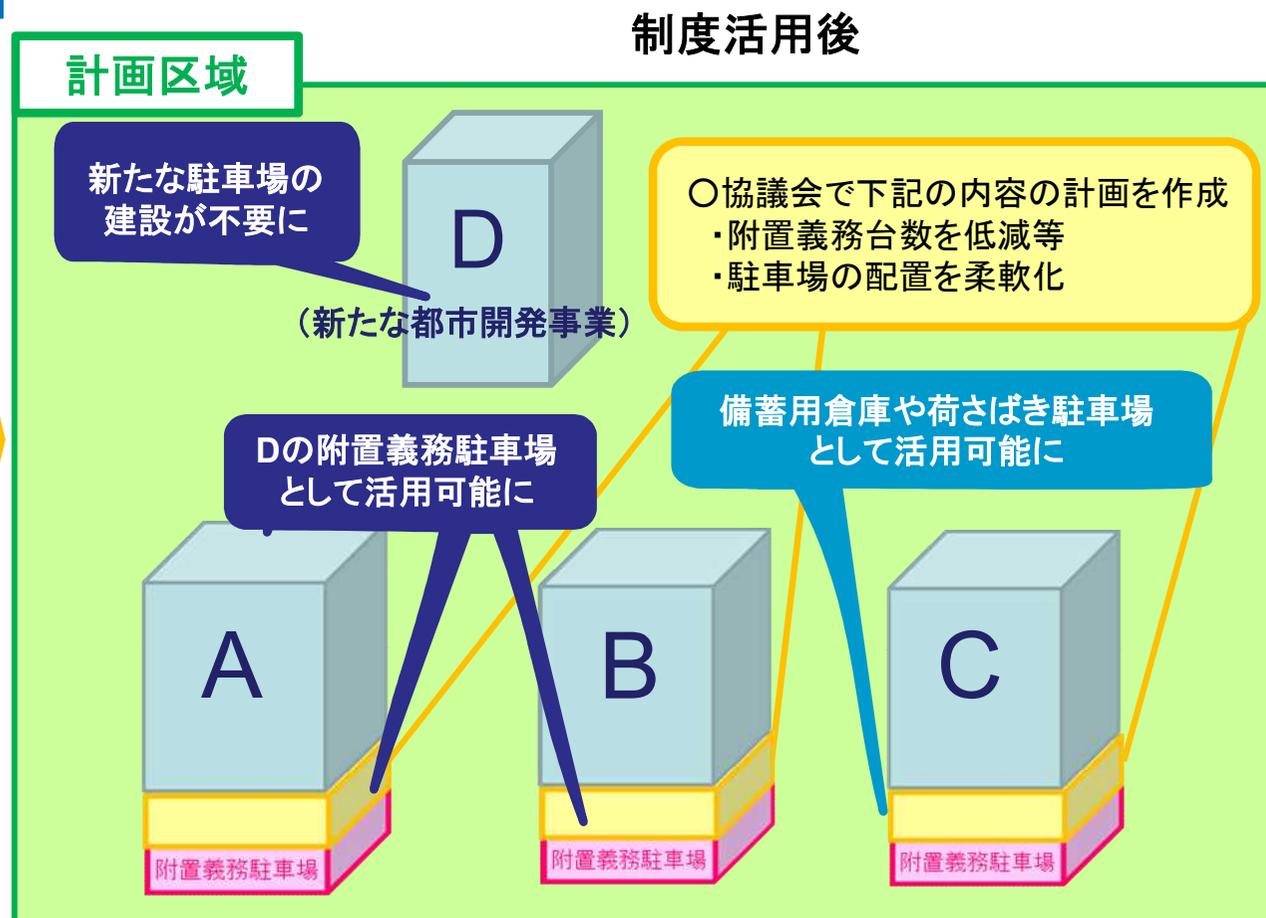
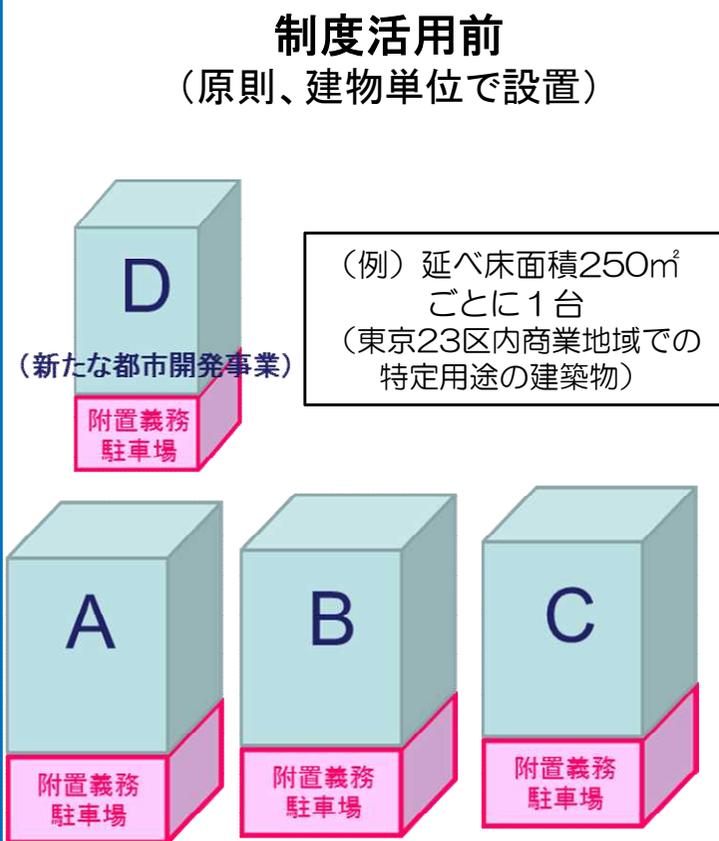
【出典】『市区町村別 自動車保有車両数』(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

都市再生駐車施設配置計画制度(平成30年7月施行)

- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)により同法に追加【第19条の13、第19条の14】
- 大都市都心部における駐車場の附置義務の適正化のため、都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会が一定の区域において、附置義務駐車場の台数と配置に関する計画を定めた場合、既存条例による一律的規制内容は適用されず、計画に即して駐車場を設けることで足りることとし、建築主の不要な負担の軽減を図るとともに、地域の防災性向上にも貢献可能(ただし、条例に計画に即して駐車場を設ける旨が定められていることが必要。)
- 「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」を公表(平成30年7月)

※手引き等については国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html)をご覧ください。

都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ



■「都市再生駐車施設配置計画の活用等による附置義務の適正化について(技術的助言)」の概要

平成30年7月13日国都まち第31号・国都街第39号
都道府県・政令指定都市 まちづくり担当部局長・駐車場担当部局長宛
国土交通省都市局まちづくり推進課長・街路交通施設課長通知

2. 地域や建築物の特性に合わせた附置義務の適正化について

- 附置義務駐車施設の設置の基準となる原単位は、建築物用途の別に適用地域全域に均一に適用され、地域や建築物ごとの駐車需要特性を十分反映できていない場合が見られる。
- 条例に定める原単位が都市の状況に適合しているかを改めて検証することに加え、駐車需要が公共交通機関への近接性等の地域の特性や、高齢者向けの施設や集合住宅といった建築物の特性によって大きく変わることを踏まえ、適用地域全域に原単位を均一に適用するだけでなく、地域や建築物の特性による駐車需要特性を反映した柔軟な附置義務駐車施設の整備を認めることが望ましい。

【参考】「標準駐車場条例」<平成30年7月13日最終改正>(抜粋)

第25条 (略)特定用途(法第20条1項に規定する特定用途をいう。以下同じ。)以外の用途(以下「非特定用途」という。)に供する建築物で、市長が特に必要がないと認めたものについては、この限りではない。

3 第1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1項の規定により駐車施設を附置したものとみなす。

(1)・(2) (略)

(3) 鉄道駅やバスターミナル等からの距離その他の事情を総合的に考慮して駐車施設の需要が低いと市長が認めた建築物について、当該建築物の延べ面積に当該建築物の駐車施設の需要に応じて市長が定める割合を乗じて得た面積を当該建築物の延べ面積とみなして算定された台数の駐車施設を附置する場合

3. 路外駐車場の出入口設置箇所・料金届出の柔軟化

■ 駐車場法施行令の一部を改正する政令（平成30年政令第354号）

○施行令第7条第2号に基づく国土交通大臣の認定によって路外駐車場の出入口を設置することができる場所として①～④を追加(現行は、交差点から5m以内、トンネル、橋が対象。)

- ①道路の曲がり角から5m以内(道路交通法第44条第2号に掲げる部分)
- ②安全地帯の左側及びそこから10m以内(道路交通法第44条第4号に掲げる部分)
- ③路面電車の停留場の標示柱等から10m以内(道路交通法第44条第5号に掲げる部分)
- ④幅員6m未満の道路(令第7条第1項第1号ホに掲げる部分)

→まちづくり等の観点から、地域の土地利用や交通状況に応じて柔軟に路外駐車場の出入口を設置することが可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000047.html)をご覧ください。

■ 駐車場法施規則の一部を改正する省令（平成30年国土交通省令第91号）

- 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額を「確定額」から「上限額」に変更。
- 管理規程の雛形である駐車場管理規程例も合わせて改正。

→上限額以下の範囲内で駐車料金を変更する場合には、管理規程の変更及びその届出が不要。
→利用者ニーズに応じた弾力的な料金設定が可能に。

※詳細については、国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000023.html)をご覧ください。 10

4. 駐車場のバリアフリー情報提供の強化

バリアフリー法改正の概要

バリアフリー法の改正

① 理念及び責務

- 理念に「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 国及び国民の責務に「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道駅利用者による声かけ等）を明記

② 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- エレベーターやホームドアの整備等、既存の施設を含む更なるハード対策、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国交大臣が新たに作成
- **事業者が、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設**
- ※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【施設整備】



【旅客支援】



【情報提供】



【教育訓練】

③ バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 具体的な事業に関する計画である**基本構想の未作成、フォローアップの欠如**等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

- **市区町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設**
- **マスタープラン・基本構想の作成を努力義務化**
- **併せて定期評価・見直しを推進**

※マスタープラン作成を国の予算により支援、協議会等における調整、都道府県によるサポート

【バリアフリーのマスタープラン】(新設)

- ・市区町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

※対象地区内:

- 公共交通事業者等の事前届出を通じた交通節点の調整
- バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

- 既存地下鉄駅等では、近隣建築物との連携が有効

- **駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路・バリアフリー整備を促進するため、協定(承継効)・容積率特例制度を創設**

④-1 利用し易さ確保に向けた「対象の拡充」

- 観光立国実現に向け、**貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要**

- **貸切バス、遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を新たに義務化**



【バリアフリー対応のバス(リフト付バス)】



【遊覧船】

④-2 利用し易さ確保に向けた「情報の充実」

- 高齢者、障害者等の利用に資するため、公共交通機関に加え、建築物等に関する**バリアフリー情報の積極的な提供が必要**

- **建築物、道路、都市公園、路外駐車場のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化**
- **市町村のバリアフリーマップ作成に事業者等が協力する仕組みを制度化**

④-3 利用し易さ確保に向けた「評価の充実」

- **障害者等参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記**

バリアフリー情報提供の意義

- 公共交通機関や建築物等のバリアフリー化は着実に進んできたところではあるが、高齢者、障害者等が安心して外出するためには、どの施設がバリアフリー化されているかの情報を明らかにする必要がある。
- このため、障害者、高齢者等へのバリアフリー情報の提供の促進が必要。

道路管理者等による情報提供に係る努力義務

全国において、どこにバリアフリー化された施設があるか明らかにするため、バリアフリー基準への適合義務が課されている施設について、情報提供の努力義務を設ける。

<概要>

- 対象施設
 - ・新設等された
特定道路、特定路外駐車場(500㎡以上)【第11条第5項】、
特定公園施設、特別特定建築物(2000㎡以上)※
※条例により対象に付加されたものも含む
- 情報提供の内容
 - ・バリアフリー基準へ適合している旨
 - ・障害者用トイレ、車椅子用駐車施設の有無
- 情報提供の方法
ホームページ等にて行う。
(ホームページ等がない場合は、問い合わせがあった場合に対応。)

【参考】

公共交通事業者等は、現行法上情報提供の努力義務が課されており、現にバリアフリー情報の提供が行われている(路線案内、施設等)。

市町村によるバリアフリーマップの作成・提供

高齢者、障害者等のまちなかにおける回遊性の向上のためには、バリアフリーマップが有用である。

このため、市町村がバリアフリーマップを作成する場合に、円滑に情報の収集ができるよう、施設設置管理者の市町村の求めに応じた必要なバリアフリー情報の通知義務等を創設する。【第24条の8、第40条の2】

<概要>

- 対象施設
 - ・義務: 特定旅客施設、特定道路
 - ・努力義務: 特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物
- 情報提供の内容
 - ・エレベーターの有無
 - ・障害者用トイレ、駐車施設の有無や数 等

○市町村のバリアフリーマップの例

段差	なし	入り口幅	90cm
スロープ・斜路	無	エスカレーター	有
出入口の種類	自動	点字ブロック	有
駐車場	有	点字案内板	無
駐輪場	有	音声案内	無
手すり	有	多目的シート	有
ベビーチェア	有	非常呼び出しボタン	有
		洋式便器	有
		ウォッシュレット	有



バリアフリーマップの作成例（高槻市）

5. 荷さばき・自動二輪車の駐車対策

■「荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言)」の概要

平成30年7月13日国都街第39号
都道府県・政令指定都市駐車場担当部局長宛
国土交通省都市局街路交通施設課長通知

○ 以下のような荷さばき駐車対策を例示

- 荷さばき需要が大きい一定規模以上の建築物への附置義務
 - ・都市再生駐車施設配置計画等のいわゆる地域ルールを活用
 - ・駐車施設の構造や設備について事前に検討が必要(「物流を考慮した建築物の設計・運用について(平成29年3月国土交通省総合政策局物雨竜政策課)」)
- 小規模な建築物が多く立地している地域
 - ・地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばき駐車施設の共用化
 - ・空地を活用した共用荷さばき駐車施設の設置
(運送事業者との協力体制等が必要)

【参考】「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」(抄)

(平成30年2月20日警察庁丙規発第3号 各地方機関の長・各都道府県警察の長宛
警察庁交通局長通達)

第3 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに当たっての留意事項

2 駐車施設の整備等の働き掛けの推進

現状の道路構造や道路の整備状況を踏まえれば、道路上のみで全ての駐車需要に対応することは困難であることから、駐車規制の見直しと併せて、地方公共団体等に対して路外駐車場の整備、駐車施設の附置に係る条例の整備(貨物集配中の車両のための駐車場所の附置に関する規定の創設等を含む。)、共同住宅やビル等の敷地内又は建物内における貨物集配中の車両の駐車場所の確保等について働き掛けること。

自動二輪車の駐車対策

■「荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言)」の概要

平成30年7月13日国都街第39号
都道府県・政令指定都市駐車場担当部局長宛
国土交通省都市局街路交通施設課長通知

○ 以下のような自動二輪車駐車場の整備方策を例示

- 地方公共団体が管理する駐車場における自動二輪車専用駐車区画の確保
- 四輪車用の駐車区画の利用状況に応じて、当該区画への自動二輪車の受入
- 自転車駐車場(駐輪場)での受入
- 建築物への附置義務
 - ・都市再生駐車施設配置計画等のいわゆる地域ルールを活用
- 附置義務の見直し(減免)に伴って附置義務の対象から外れた四輪車用の駐車場を転用

【参考】「自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について」(抄)

(平成30年4月16日警察庁丁規発第52号 警視庁交通部長・各道府県警察本部長宛
警察庁交通局交通規制課長通達)

1 駐車場の整備に向けた働き掛けの推進

交通の安全と円滑の確保を担う交通警察としても、自動二輪車又は原動機付自転車(以下「自動二輪車等」という。)が駐車可能な駐車場の整備は重要な課題であることから、自動二輪車等の駐車需要や地域の交通実態を踏まえ、地方公共団体、道路管理者、民間事業者等に対して、自動二輪車等の駐車需要が認められる場所において、既存路外駐車場における自動二輪車等の利用を可能とする設備等の整備や自動二輪車等が駐車可能な路外駐車場の新設が図られるよう働き掛けること。

また、市区町村に対して、自動二輪車等が駐車可能な駐車場の附置に係る条例の整備について働き掛けること。

自動二輪車駐車場に関する指標

■ 国土交通省の政策評価について

- 「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」、「政策レビュー」の基本的な3つの手法と、政策の特性を踏まえた「個別公共事業評価」、「個別研究開発課題評価」、「規制の事前評価」、「租税特別措置等に係る政策評価」がある。
- 政策チェックアップは、施策目標ごとに業績指標とその目標値を設定し、定期的に業績を測定して目標の達成度を評価する手法。

■ 自動二輪車駐車場の整備に関する指標について

- 平成30年度国土交通省事後評価実施計画

〔策 定 平成29年8月31日〕
 〔最終変更 平成30年8月29日〕

政策チェックアップ(実績評価方式)

政策目標 7 都市再生・地域再生の推進		
施策目標 25 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標 99 自動二輪車駐車場の整備比率	業績目標	
	初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
※ $\frac{\text{自動二輪車駐車場}}{\text{(自動二輪車保有台数} \div 1,000)}$	50.3 (平成27年度)	54.0 (平成32年度)



平成27年度	平成28年度	平成29年度
50.3	50.9(49.9※)	50.7(参考速報値)

※平成30年度版自動車駐車場年報調査における修正を反映した値