

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
令和2年 1月27日

1. まちづくりと連携した駐車場施策
2. バリアフリーの推進
3. 機械式駐車装置の安全対策

◆ 駐車場便覧のご紹介 ◆

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、「同(実践編)」を平成31年3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

1. 需給状況の把握方法について

- 1-1 駐車目的把握の重要性
- 1-2 駐車目的を把握するための方法
- 1-3 駐車目的地側の重要性について
- 1-4 駐車需要の日変動に関する考え方について

- 駐車場の需要分析において、“**駐車目的**”を把握することが重要。
- 駐車目的を把握するための方法として、PT調査や駐車場の入出庫データ等を活用した様々な分析手法を紹介。

2. 供給量の適正化に向けて

- 2-1 大都市圏都心部における附置義務基準からの削減率の考え方
- 2-2 大店立地法で定められた台数との整合性について
- 2-3 地域ルール等の検討・運用における具体的な検討の進め方・プロセス
- 2-4 地域ルール等の検討・運用における関係者の取扱いについて

- 公共交通が発達した都心部のエリアでは、駐車場の余剰が発生。
- こうしたエリアにおいては、**地域ルールを活用する等、地域特性に応じた附置義務の適正化**を図ることが望ましい。

3. 需要量の適正化に向けて

- 3-1 駐車料金による誘導の考え方について
- 3-2 駐車需要の誘導のための留意点について

- 利用する駐車場を選択する際には、**目的地までの距離や駐車時間**による影響が大きい。
- 駐車需要を誘導するためには、**駐車料金による誘導以外にもモビリティ・マネジメント等**を活用し、駐車目的に即した対応を行うことが望ましい。

4. まちづくりと連携した駐車場施策に向けて

- 4-1 公営駐車場等の経営について
- 4-2 まちのにぎわいづくりと併せた駐車場経営について

- 経営状況が悪化している公営駐車場においては、**IT技術等を活用した運営の効率化や弾力的な料金制度の導入等**の改善方策が有効。
- また、**まちなかの賑わい創出を目的とした各種イベント**を活用する等、駐車場の利用増加に向けた施策も有効。

「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」

◎企業のオープンイノベーションやスタートアップの拡大、女性・高齢者等の活躍など、都市経済・社会における「多様性」の進展を踏まえ、これらの集積・交流を通じた「イノベーション」の創出など、本格的な人口減少社会を迎える我が国における「都市再生」のあり方を検討。

◎産学官のメンバーで構成され、平成31年2月から全8回の議論を踏まえ、6月26日に取りまとめ。

座長：浅見泰司 東京大学大学院工学系研究科教授
座長代理：馬場正尊 東北芸術工科大学デザイン工学部
建築・環境デザイン学科教授
委員：秋田典子 千葉大学大学院園芸学研究科准教授
：姥浦道生 東北大学大学院工学研究科准教授
：金森 亮 名古屋大学
未来社会創造機構特任准教授
：三浦詩乃 横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院助教

【オブザーバー】

東京都都市整備局技監 上野雄一
大阪市都市計画局長 角田悟史
名古屋市住宅都市局長 光安達也
(一社)日本経済団体連合会産業政策本部長 上田正尚
(一社)不動産協会 副理事長専務理事 内田要
(独)都市再生機構 都市再生部事業企画室長 中山靖史

【関係省庁】 内閣府地方創生推進事務局
国土交通省総合政策局公共交通政策部、
土地・建設産業局、住宅局、鉄道局

【事務局】 国土交通省都市局

第1回（2月19日）：総論

第2回（3月5日）：都市の競争力・特性×まち

梅澤高明 ATカーニー 日本法人会長
島原万丈 (株)LIFULL LIFULL HOME'S総研所長
七尾克久 三井不動産(株)日本橋街づくり推進部長

第3回（3月12日）：女性や高齢者等の活躍×まち

市川宏雄 (一財)森記念財団 都市戦略研究所 業務理事
岡本純子 (株)グローコム 代表取締役社長
田中元子 (株)グランドレベル 代表取締役
東浦亮典 東京急行電鉄(株) 執行役員

第4回（4月12日）：スタートアップ×まち

入山章栄 早稲田大学大学院 経営管理研究科 教授
重松真理子 三菱地所株式会社 開発推進部都市計画室長
的野浩一 福岡市住宅都市局 イノベーション課長

第5回（4月19日）：まちをシェア×まち

石澤正芳 株式会社Mellow 代表取締役
三輪律江 横浜市立大学国際総合科学部都市学系 准教授
小泉秀樹 東京大学まちづくり研究室 教授

第6回（5月9日）：中間論点整理（骨子）の議論

第7回（5月30日）：地方都市に係るヒアリング

鵜殿 裕 日本商工会議所 地域振興部 主席調査役
中山靖史 (独)都市再生機構 都市再生部事業企画室長

第8回（6月10日）：「中間とりまとめ」（案）の議論

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

新たな価値創造

地域課題の解決

「地域消費・投資の拡大」「雇用の創出」「産業の高付加価値化」「エコシステム形成」「都市の国際競争力強化」
 「国内外観光客の増加」「UJターン促進」「健康寿命の延伸」「孤独・孤立の防止」「空き地・空き家の解消」

イノベーションの創出

人間中心の豊かな生活の実現

従来にない組合せで
 新しいアイデアに基づき
 試行錯誤・挑戦を繰り返す
 ↑
 多様な人々が集う、
 出会う、交流する

新たなつながり、コミュニティ、
 サードプレイスが形成される
 ↑
 多様な人々が集う、
 出会う、交流する

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成
※次ページ参照
 ウォークブルな人中心の
 パブリック空間の創出を先導 ⇔ 民間投資が共鳴

[必要となる10の要素]

- ① まちなかへ多様な人を集める。
- ⑥ 完成・成熟を求めず、育成・更新を続ける。

- ② 官民のパブリック空間をウォークブルな人中心の空間にする。
- ⑦ 多様性を共存させる。

- ③ 量に加え、交流・滞在など活動の質も重視する。
- ⑧ 場所性や界隈に根差し、本物のオンリーワンが生まれる。

- ④ 官か民かでなく、中間領域（空間、組織）を活用する。
- ⑨ ゆるやかなプラットフォームでビジュアル、実験結果、データを共有する。

- ⑤ 仮設・暫定利用、実験などLQCアプローチに力を入れる。
- ⑩ フィジカル空間にサイバー空間を融合させていく。

内外の多様な人材・関係人口

まちの魅力・国際競争力の向上

内外の多様な人材・関係人口

まちの魅力・国際競争力の向上



高度成長期以来、積み上げてきた官民の資産・資本を最大限活用

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」

Walkable

歩きたくなる

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる。

Eye level

まちに開かれた1階

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたと、人は歩いて楽しくなる。

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

Open

開かれた空間が心地よい

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たいくなる、留まりたいくなる。

都市構造の改変等

- 都市構造の改変 (通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等)
- 都市機能や居住機能の 戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備 (人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等) 等

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

※駐車場関係部分のみ抜粋

はじめに

1. 都市経済・社会をめぐる「10の潮流」
2. 今後のまちづくりの方向性と「10の構成要素」
3. 「まちなかウォーカブル推進プログラム(仮称)」～国による「10の施策」～

取組(1) 人中心のまちなかへの修復・改変(リノベーション)

③街路空間を人々が滞在・交流できる場に転換

・自動車の流入抑制と歩行者の安全確保及びまちなみの保全・形成を図ることで、ウォーカブルな空間を創り出す環境整備として、駐車場の出入り口や配置コントロールが促進される制度の充実を図るべき。

おわりに

<参考>「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」関係資料

http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_fr_000004.html

2. バリアフリーの推進

駐車場におけるバリアフリー化ニーズの例

- 障害の特性等により、様々なバリアフリー化のニーズが存在。
- 駐車場の利用実態等を踏まえた適切なニーズ把握が重要。

■バリアフリー化のニーズの一例(障害者団体からの要望等による)

- ・聴覚障害者は、インターホンによる音声やり取りができないため、精算機のトラブル時の対応が困難。

<ユニバーサル対応型精算機の例:カメラ等の設置>



- ・車椅子が後部から出入りするワンボックスカーの利用が増加していることから、駐車マスの幅だけでなく、奥行きにも一定のゆとりが必要。

3. 機械式駐車装置の安全対策

■機械式駐車装置の大臣認定の更新について

- 機械式駐車装置の新大臣認定制度の創設から5年が経過。
- 駐車場法施行規則に基づく登録認証機関として、(公社)立体駐車場工業会の登録を更新。
(令和元年12月27日付)
- 登録認証機関による安全機能の認証の有効期限は5年間とされており、今後、認証の有効期限経過に伴う新たな大臣認定の取得が多く発生する見込み。

■附置義務駐車施設への新大臣認定装置の設置促進について

- 附置義務駐車施設においても、新大臣認定装置と同等の安全性を有する装置が設置されることが望ましいことから、平成26年に標準条例を改正し、附置義務条例に新大臣認定装置と同等の安全性を有するものを要求する規定を追加。
- 現在、バブル期に設置された装置の更新時期を迎えており、建築物の新築・増改築を伴わずに機械式駐車装置の入替のみが行われる場合もあるが、新大臣認定装置の早期普及を図る観点から、このような場合にも、可能な限り、新大臣認定装置が設置されることが望ましい。
※ただし、大臣認定装置のサイズ等の問題により、新大臣認定装置の設置が困難な場合には、追加的な安全装置を付加するなど、可能な限り安全性を向上する方策をとることが望ましい。

◆ 駐車場便覧のご紹介 ◆

駐車場関係4団体が連携し、駐車場関係のデータ等を集めた「駐車場便覧」を刊行。
(令和元年11月)

<目次>

- 1 駐車場の歴史と変遷
- 2 駐車場の分類—「駐車場」とは
- 3 業界団体概要
- 4 駐車場関連データ集
- 5 駐車場の最新動向と今後の展望
- 6 関係法令・法規等一覧
- 7 各種助成制度等について

※駐車場関係4団体:

- (一社)全日本駐車協会
- (公社)立体駐車場工業会
- (一社)日本自走式駐車場工業会
- (一社)日本パーキングビジネス協会

☆4団体のウェブサイトからもご覧いただけます☆

