まちづくりと連携した駐車場施策
ガイドライン（第２版）

令和５年４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 1
1-1 駐車場施策に関する現状 1
1-2 社会情勢の変化と駐車場施策を取り巻く課題 3
2. まちづくりと連携した駐車場施策の基本的考え方 9
2-1 本ガイドラインの対象とする地区について 9
2-2 まちづくりと連携した駐車場施策の全体像 10
3. まちづくりと連携した駐車場施策の検討のポイント 14
3-1 都市が目指すべき将来像の把握 14
3-1-1 目指すべき都市像の確認 14
3-1-2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの確認 15
3-1-3 街路ごとの性格付けを踏まえた検討 16
3-2 駐車状況等の現況把握 18
3-2-1 駐車需給状況等のきめ細かな把握 18
3-2-2 多角的な視点からの状況分析 20
3-3 具体的な施策の検討 21
3-3-1 駐車需給バランスの検討 21
3-3-2 駐車需給量の適正化の検討 22
3-3-3 駐車場の質の向上の検討 23
3-3-4 駐車場の配置の適正化の検討 27
3-3-5 公民連携等の様々なアプローチ 29
3-4 地区特性に応じたマネジメントの検討 33
3-4-1 駐車場マネジメントの検討 33
3-4-2 駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討 34
4. まちづくりと連携した駐車場施策の進め方 41
4-1 需給量適正化の手法 41
4-1-1 附置義務駐車場の原単位の見直し 42
4-1-2 条例等の地域独自のルールの導入 43
4-1-3 都市再生駐車施設配置計画制度を通じた附置義務駐車場の適正化 47
4-1-4 駐車需要のマネジメント 48
4-2 駐車場の配置の適正化 51
4-2-1 附置義務駐車制度の緩和・隔地・集約 51
4-2-2 立地および出入口のコントロール 54
4-2-3 駐車場の再配置（リロケーション） 56
4-3 公民連携等の様々なアプローチ 61
4-3-1 駐車場整備計画等の策定・見直し 61
4-3-2 民間によるまちづくりの取り組みとの連携 62
4-3-3 デジタル技術を活用した効率的な駐車場マネジメント 63

5. 政策課題に対応した駐車場施策.....64
5-1 荷さばき駐車場への対応（都市内物流対策）.....64
5-2 観光バスによる交通環境悪化への対応（観光対策）.....68
5-3 多様なモビリティへの対応（自動二輪、原付等）.....71
5-4 車椅子用駐車施設への対応（バリアフリー対策）.....73
5-5 DX・GX 等.....77

はじめに

我が国では、戦後の急速な経済復興と、それに続く経済発展の中で、自動車の保有台数の増加が著しく、特に都市の中心部においては自動車の集中に伴う路上駐車の増加と道路交通の混雑が大きな社会問題となってきました。そこで、昭和32年の駐車場法の制定以来、都市の中心部における自動車の駐車需要を満たすべく、駐車場の整備が鋭意、進められてきました。

これにより、公共、民間それぞれの取り組みによる駐車場の整備も着実に進展し、道路交通の円滑化に大きく貢献してきたところですが、近年の人口減少あるいは自動車利用のニーズの変化等も相まって、自動車の保有台数の伸びが鈍化する中、駐車場施策も転換期を迎えているところです。

その一方で、戦後の一貫した人口増加と都市の拡大、また、自動車交通の増大への対応を進めてきた「まちづくり」についても、大きな節目を迎えています。都市の中心部の衰退が随所で見られる中、まちに人と賑わいを取り戻すためには、特に都市の中心部においては、自動車交通を中心としたまちづくりから、歩行者中心の都市空間へと再構築していくとともに、市民や民間の様々な活動が活発に繰り広げられるような場所にしていくような取組が求められています。

これらのことを踏まえれば、「まち」と「クルマ」の接点である駐車場は、これまでのようにただ整備する、ということのみならず、自動車という重要な移動手段の結節点でありつつ、まちの賑わいを支え、人々の活動を育てるような、そのような駐車場のあり方が今、求められています。

そこで、国土交通省では平成 30 年 7 月に『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 31 年 3 月に『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（実践編-調査・分析）』を発出しました。

また、令和 2 年 6 月には、クルマ中心からヒト中心の空間へと転換を図り、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による魅力的なまちづくりを推進するため、都市再生特別措置法が改正されました。

その他にも、都市内物流における荷さばき車両への対応、観光地における渋滞対策、多様なモビリティの駐車環境整備、バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応、さらには、コロナ禍によるライフスタイルの変化、DX・GX の推進など、社会情勢の変化に伴い、駐車場を取り巻く課題も多様化しています。

そのため、駐車場施策においては、量的充足を図るだけでなく、「質」の高い駐車環境の整備が必要であり、地域の実情を踏まえ、駐車場担当部局だけでなくまちづくりに関係する部局全体が連携し、公民連携も図りながら、まちづくりと連携した駐車場施策に取り組んで

いくことが求められます。

こうした背景を踏まえ、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、駐車場施策の検討を進めていく必要があることから、今般、これまでのガイドラインの基本編と実践編を統合・再編し、最近の動向を考慮して時点更新を行い、『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）』をとりまとめました。

駐車場施策、そして、まちづくりの転換期において、本ガイドラインが、駐車場施策を検討する皆様のお役に立ち、さらには、全国各地におけるまちづくりに資することができれば幸いです。

なお、本ガイドラインは、駐車場法による駐車場整備地区の対象となる「まちなか」の地区を対象の基本としていますが、それ以外の地区においても、駐車場を取り巻く課題の状況等を鑑み、地域の特性やまちづくりの状況等を踏まえて積極的にご活用ください。

また、今後の社会情勢の変化など、駐車場施策を取り巻く状況の変化等を踏まえ、必要に応じて、適宜、更新や見直しを検討してまいります。

1. 駐車場施策に関する現状と課題

1-1 駐車場施策に関する現状

○ 我が国においては、急速な自動車社会の到来とともに、自動車の保有台数が著しい増加を示す一方で、1950 年代頃より、自動車の都市の中心部への集中が市街地の道路交通の激しい混雑を招くこととなった。この、都市内の道路交通の混雑を生じさせている大きな要因は、自動車が無秩序に路上駐車していることによる、他の自動車の通行等を阻害することであり、この大都市を中心とした圧倒的な駐車場不足に対応するための駐車場整備が、都市インフラ分野における大きな課題として顕在化してきた。

○ こうした課題に対応するため、都市の中心部における自動車の駐車のための施設の整備に関して総合的施策を講ずるものとして、昭和 32 年（1957 年）、駐車場法が制定された。同法では、自動車交通が著しく輻輳する地区等を「駐車場整備地区」として定めるとともに、当該地区に係る駐車場整備に関する計画である「駐車場整備計画」に基づき、駐車場の整備を推進するものとされている。この計画に基づいて、都市計画駐車場等の整備、建築物の新築等に際して駐車場の附置を義務付ける「附置義務駐車場」の確保が進められるなど、駐車場は着実に整備がなされてきた。

○ その結果、駐車場法制定当時においては 1 万台に満たなかった駐車場供用台数は、令和 2 年度末には約 540 万台となり、また路上駐車台数も大幅に減少するなど、駐車場の整備を通じた道路交通の円滑化が着実に進められてきた。

○ その一方で、近年、自動車保有台数の伸びは鈍化しつつある中、各市町村においても、駐車場の需給状況については様々な状況を呈しているなど、駐車場施策は転換期を迎えていると言える。

図 1-1 皇居前の幹線道路の様子（昭和 20 年代）

出典：Parking 211 号（2015・7）

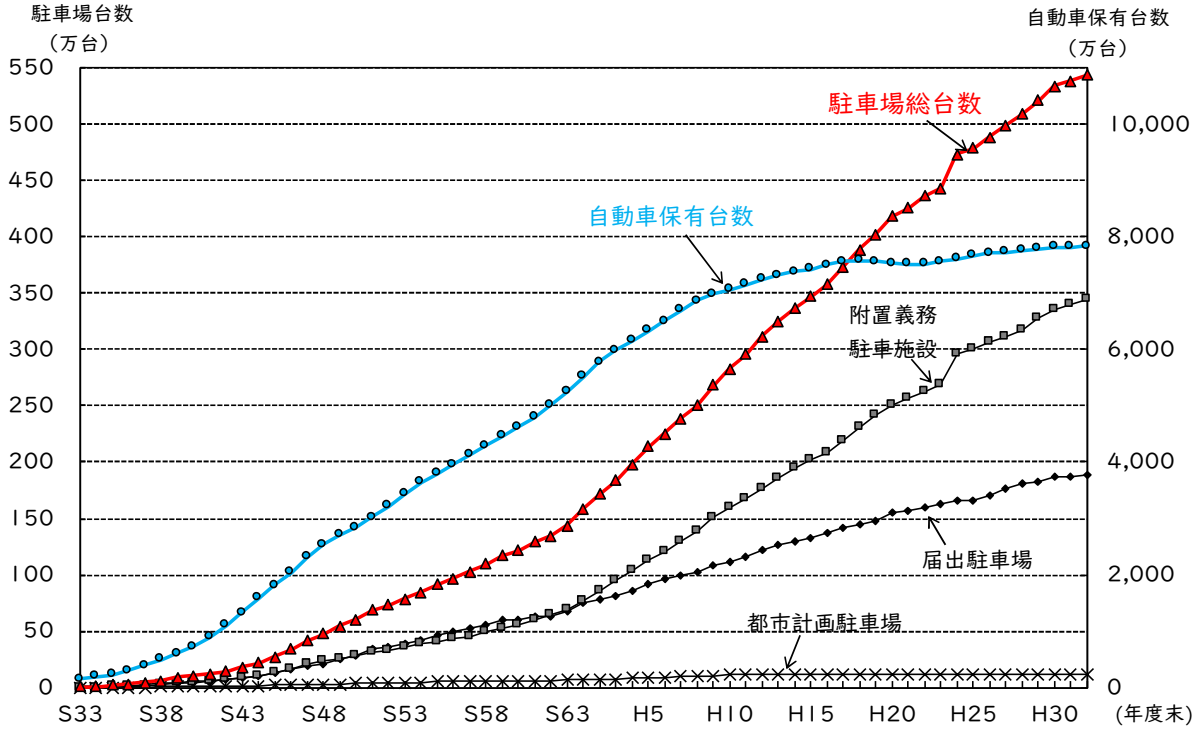


図 1-2　駐車場整備台数及び自動車保有台数の推移

出典：国土交通省都市局街路交通施設課：自動車駐車場年報

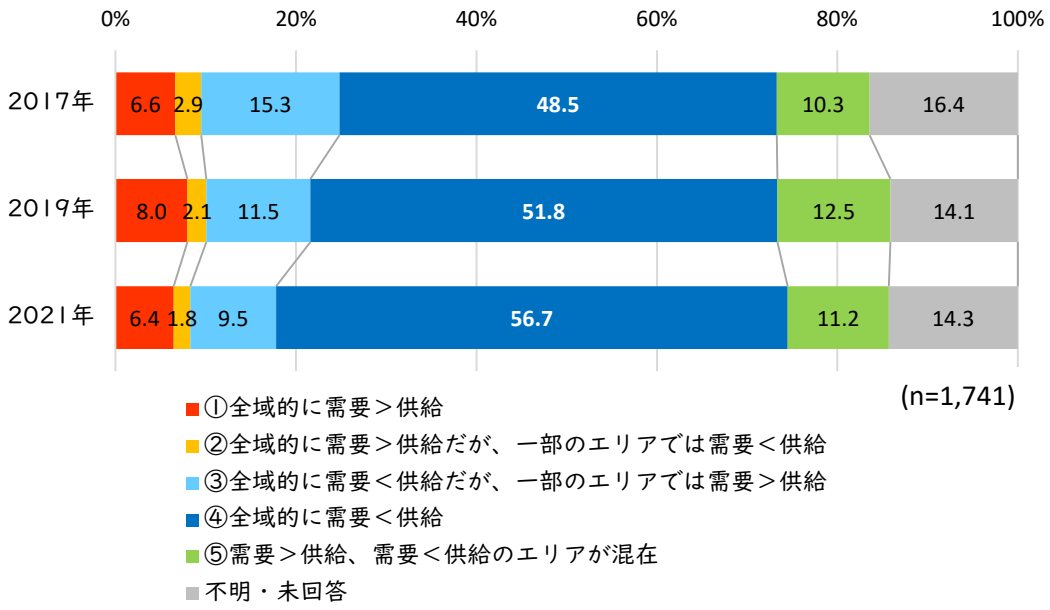


図 1-3　駐車場の需給状況に関する地方公共団体アンケート結果（国土交通省調べ）

1-2 社会情勢の変化と駐車場施策を取り巻く課題

(1) 供給量に関する課題

○ これまで、駐車場の整備が着実に進められてきたところではあるが、自動車交通が移動手段の多くを占めている地方都市を中心に、例えば最寄りの駅まで自動車で移動し、そこから鉄道等に乗り継ぐといった移動のための、鉄道駅周辺における駐車場（いわゆるパークアンドライド駐車場）においては、引き続き高い駐車需要が見られるなど、依然として駐車場が不足している地域が存在する。また、公共交通によるアクセスが困難なまちなかの観光エリア等、来訪者の駐車需要を充足するような駐車場が未整備な地区等もあり、地域の交通状況やまちの特性等を踏まえた、適切な駐車場の整備がなお必要な箇所も存在している。

○ さらに、駐車需要の総量のみならず、駐車の目的ごとに様々な課題も発生している。具体的には、例えば路上駐車については、その多くを、荷さばきを目的とした駐車が占めており、荷さばき用の駐車場の整備の必要性が高いと考えられるが、乗用車用と比べた場合、その整備が遅れている地域がある。一方で、外国人観光客の増加に伴う観光バス需要の増加への対応や、自動二輪車用の駐車場など、地域の実情に応じたきめ細かい施策が求められている。

○ また、例えば、公共交通機関のアクセスに優れているために駐車需要が比較的低いような大都市部の地域においては、附置義務駐車場の稼働率の低下が発生している。

○ 一方で、地方都市においては、駐車場への土地利用転換が進んだ結果、市街地における駐車場の面積が著しく増大するなど、駐車場の過剰な供給が続いている箇所が散見される状況もある。このような場所においては、駐車場の稼働率の更なる低下や、駐車場が沿道空間の多くを占めることによるまちの魅力の低下、そして、これらに伴い市街地への投資が減退することによる、更なる低未利用地の発生と駐車場への転換という動きが循環する、言わば「負のスパイラル」の発生が懸念され、駐車供給量の適正化が求められる。

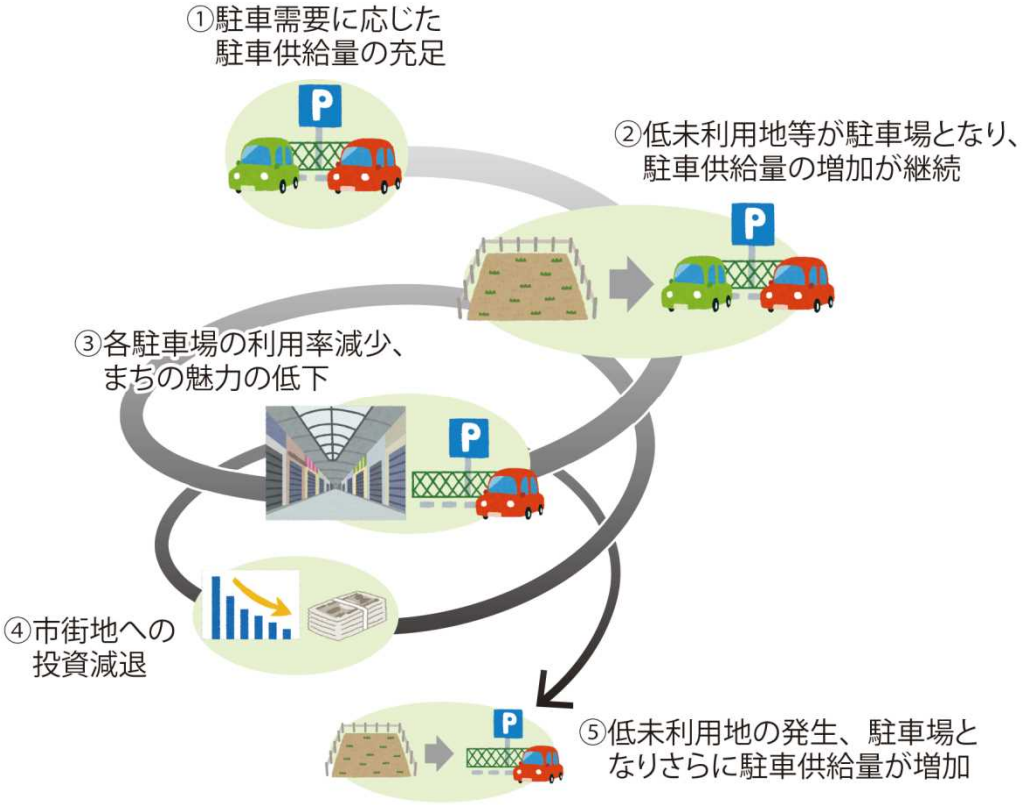


図 1-4　負のスパイラルのイメージ

図 1-5　混雑する駐車場の様子

図 1-6　荷さばき駐車による阻害の様子

(2) 配置・質的側面に関する課題

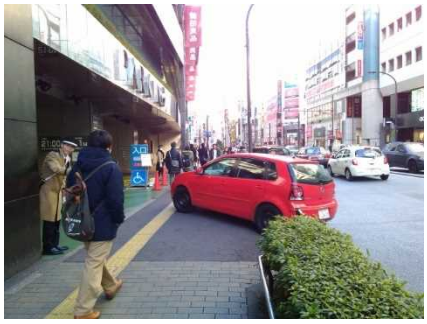
○ 駐車場の供給量の側面からのみならず、市街地における駐車場の配置の適正化や、車種・用途別の需給バランス、周辺都市環境との調和、駐車場の多機能化などの質的な側面についても、課題が生じている。すなわち、

（1）コンパクト・プラス・ネットワークの取り組みにおいて、まちづくりと交通の連携の強化が求められる中、駐車場は、自動車という都市にとって重要な交通手段を支える装置であり、人と自動車との結節点とも言える存在であるにもかかわらず、これまでは、地域のまちづくりの方針や将来像とは無関係に、駐車場が市街地の様々な場所へ無秩序に配置される状況も生じていた。さらに、個々の建築物ごとに駐車場の附置を求める附置義務駐車場制度も相まって、まちなみの連続性の分断や景観の阻害、まちの統一感の欠如等をもたらすことになり、結果として都市空間の魅力減退につながることで、市街地の空洞化がさらに進展することが懸念されることとなる。

（2）また、まちづくりと交通の観点から、よりミクロな視点で駐車場を考えれば、まちなかにおいて無秩序な駐車場整備がなされると、まちなかの様々な場所で自動車の駐車場への入出庫が発生し、まちなかの多くの歩行者と自動車とが錯綜し、歩行者の交通の安全が脅かされるのみならず、結果として市街地から歩行者を遠ざける要因になる状況も懸念される。

＜駐車場の散在による影響のイメージ＞

○ 中心部に配置された駐車場の存在が自動車をまちなかに引き込み、駐車場出入口付近では歩道が分断されることにより、自動車と歩行者との交錯が発生し、事故発生の懸念も



○ 駐車場の存在が連続する街並み（景観）を分断し、結果として都心空間の魅力を減退させ、市街地の空洞化がさらに進展

(3) 社会情勢の変化を踏まえた課題

○ その他、社会情勢の変化により、駐車に関する様々な課題も発生している。

○ 例えば、宅配便取扱個数は年々増加傾向にあるが、コロナ禍を契機にさらに急増しており、商業地等における荷さばき駐車施設や住宅地における一時駐車スペース等の確保がより一層求められるようになると考えられる。

○ また、ポストコロナの多様な暮らし方・働き方を支える人間中心のコンパクトなまちづくりの実現に向けて、日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）にも必要な機能が確保されることが求められるとともに、コロナ禍によって更に厳しさを増した公共交通を取り巻く状況を踏まえながら、公共交通軸の確保と居住や都市機能の誘導等に係るまちづくりの取組を、連携して進める必要がある。

○ さらに、自動車規格が多様化するとともに、様々なサイズのモビリティやシェアリング事業なども普及が進んでおり、必要となる駐車設備や駐車マスの大きさについても、将来を見据えた十分な配慮が求められる。

○ その他、ビデオカメラによる入出庫車両のナンバープレート認証やオンライン決済の活用、リアルタイムの満車空車情報の提供など、新たなデジタル技術を用いた駐車場の DX（デジタル・トランスフォーメーション）への対応についても検討を深めていくことが重要である。

○ 加えて、自宅などの土地を駐車場として他人に予約型で貸し出す業体系が出てきたことに関連し、駐車場空間の利活用としても、駐車機能以外に、交通、商業、娯楽、業務、医療、防災などで駐車空間が多様な観点で利活用されている実態が生まれてきている。

○ さらには、自動運転技術が段階的に導入されつつある中、自動運転技術の進展をふまえた駐車場のあり方についても、短中長期といった時間軸を考慮した検討が必要である。

○ こうした社会情勢の変化をふまえつつ、令和２年度の都市再生特別措置法の改正等による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を進めるにあたり、クルマ中心からヒト中心の空間へと転換を図っていく上での、駐車場の役割を改めて見直すことが必要である。

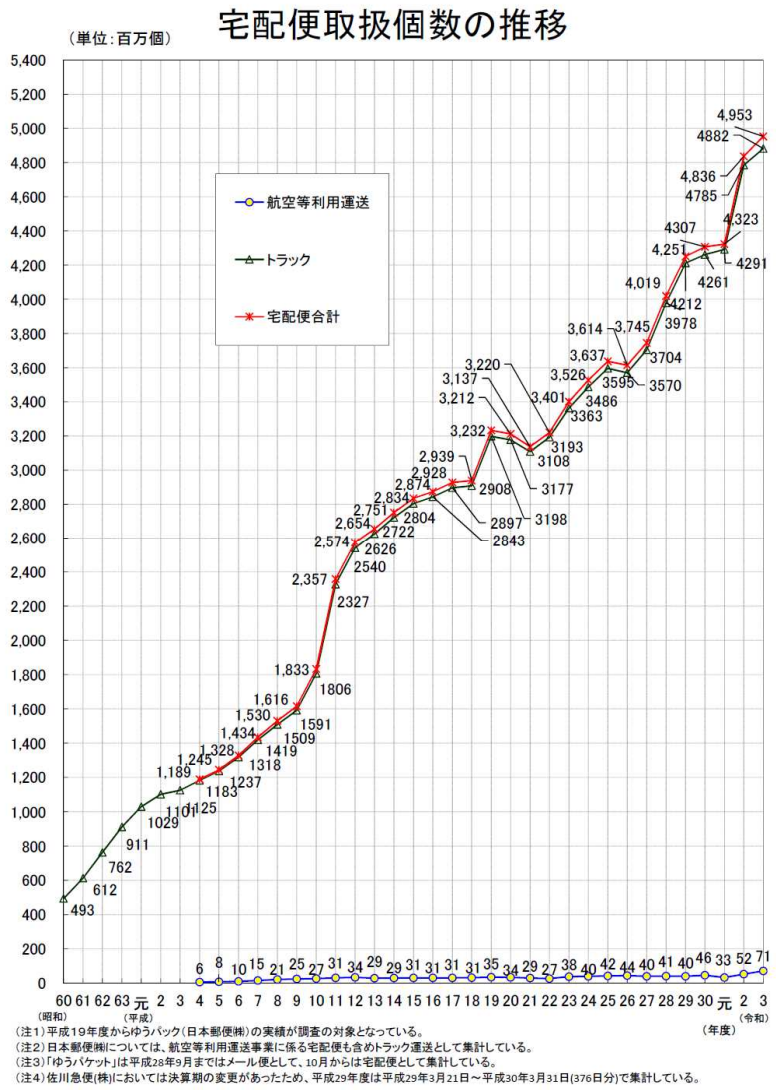


図 1-7　宅配便取扱個数の推移

出典：国土交通省『令和３年度　宅配便取扱実績について』（令和 4 年 8 月 10 日）

図 1-8　多様なモビリティ例

出典：国土交通省『令和４年度　車両安全対策検討会　安全－資料２－２』（令和 4 年 10 月 12 日）

■駐車場内に設置されたサイクルポート
（所沢市 狭山湖第１駐車場）

出典：サイカパーキング株式会社提供資料

■移動型販売店舗

出典：アキペディアHP「akippaマルシェ」実施例とお問合せ先まとめ
https://akipedia.akippa.co.jp/business/post-5087

図 1-9 駐車空間の利活用の例

2. まちづくりと連携した駐車場施策の基本的考え方

2-1 本ガイドラインの対象とする地区について

○ 本ガイドラインは、自動車交通が著しくふくそうする地区である、商業地域及び近隣商業地域等といった、駐車場法による駐車場整備地区の対象となる「まちなか」の地区を対象の基本としているが、観光地等を含めたそれ以外の地区においても、駐車場を取り巻く課題の状況等を鑑み、地域の特性やまちづくりの状況等を踏まえて適切に活用されたい。

○ なお、同じ「まちなか」の地区であっても、都市規模（三大都市圏、地方都市圏等）、用途（業務中心、商業中心、業務・商業混合等）等の地区の特色に応じて、人の暮らし方・自動車の使われ方が異なってくることから、地域の実情に応じた駐車場施策を適切に選択することが望ましい。

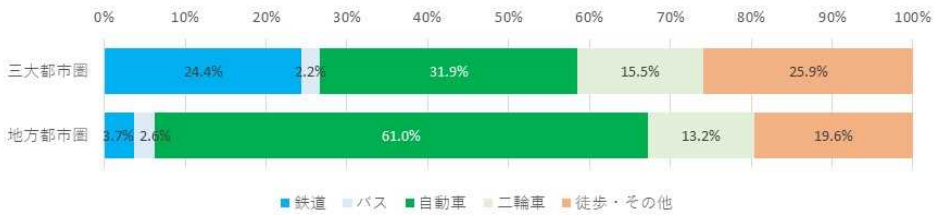
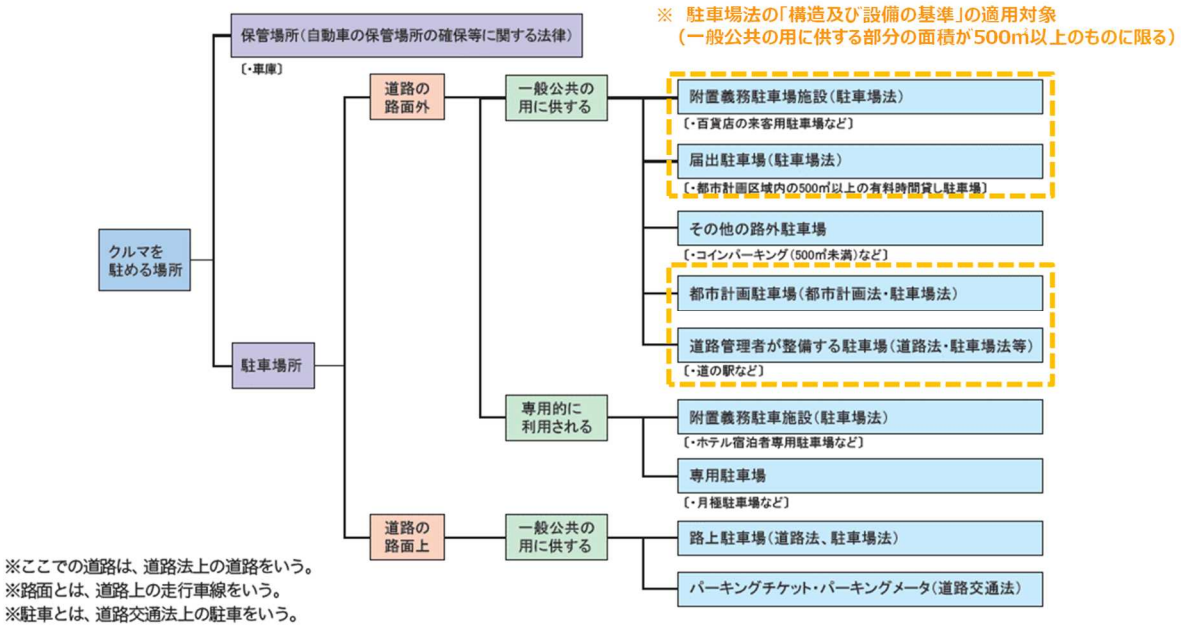


図 2-1 都市圏別の代表交通手段別分担率

出典：令和３年度全国都市交通特性調査結果【速報版】（国土交通省）を基に作成



・一般に「駐車場」といわれるものを分類すると、概ね上図のとおり。
・駐車場法の「構造及び設備の基準」の適用を受けるのは、「一般公共の用に供する部分の面積が 500 ㎡以上の路外駐車場」。
・駐車場法では「自動車※」（自動二輪車（普通自動二輪車、大型二輪車）を含む）が対象であり、
※道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車
・自転車及び第一種原動機付自転車(50cc 以下)は「自転車法」の対象

図 2-2 駐車場の分類

2-2 まちづくりと連携した駐車場施策の全体像

○ 駐車場施策については、供給量に関する適正化の観点だけでなく、配置の適正化や質の向上等の観点等も含めて、まちづくりの一環として取り組むべき施策である。

○ そこで、このようなまちづくりと連携した駐車場施策の全体像について、以下の 4 ステップ 12 ポイントとして整理を行った。なお、これら各ステップ、各ポイントについては、相互に関連がある部分もあることから、常に全体像を把握しつつ、必要に応じて、各ポイント間を相互に行き来しつつ検討することが考えられる。なお、各ポイントの詳細については、3 章以降に詳述する。

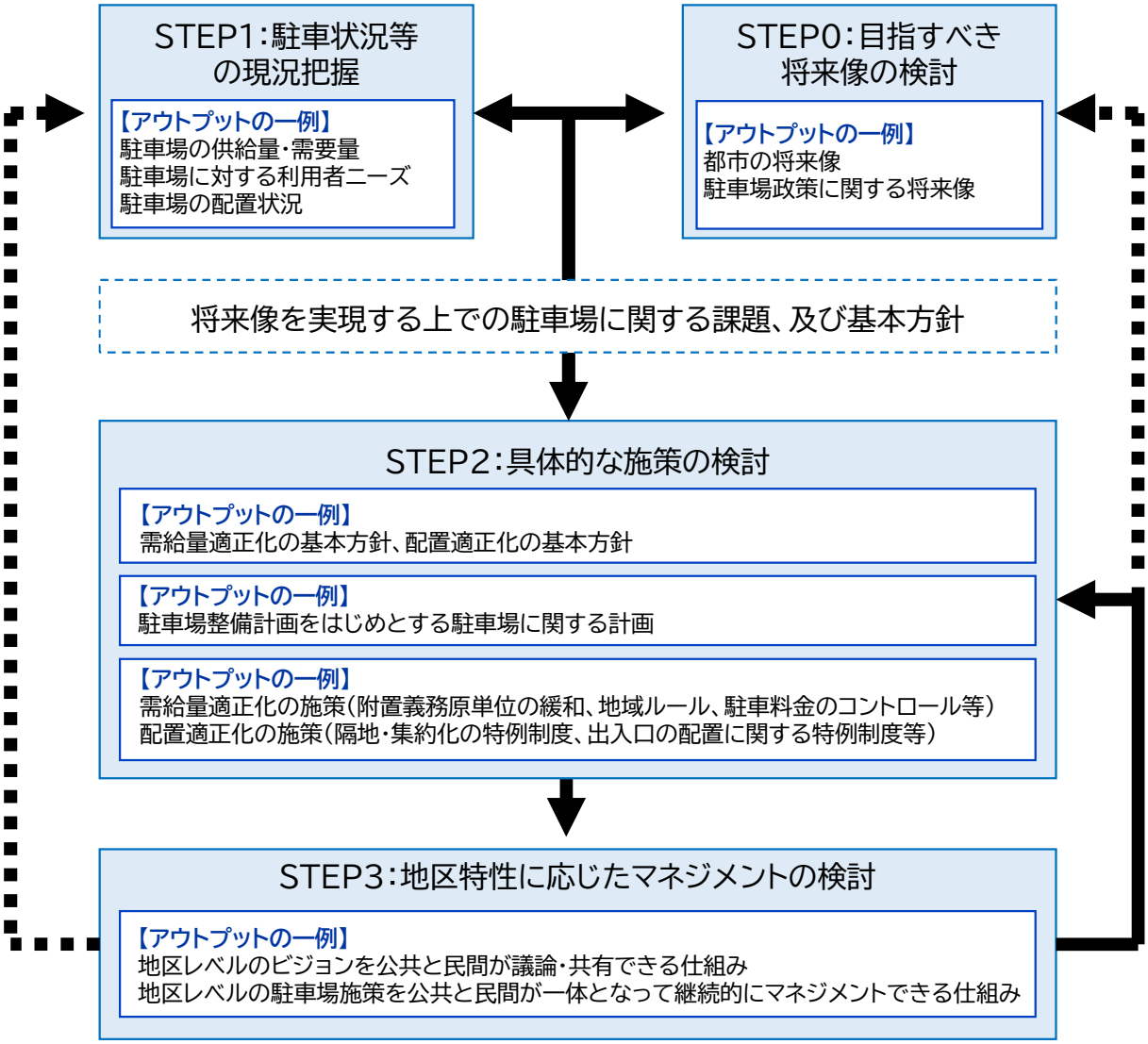


図 2-3　4 ステップのアウトプットのイメージ

～Step0　都市が目指すべき将来像の把握～具体化のポイント～

Point 1　目指すべき都市像の明確化

○ 駐車場は、人と自動車との結節点であり、都市における重要な装置であることから、その供給量の側面からも、場所・配置という質的な側面からも、交通や賑わい等、まちづくりそのものを大きく左右するため、駐車場のあり方・施策の検討に際しては、まず、自らの都市が目指すべき都市像を明確にすることが必要である。

Point 2　歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討

○ 目指すべき都市像の具体化にあたっては、都心部等においては、来訪者が安心して快適に移動できるよう、ある一定のエリアを歩行者優先のエリアとして定めるとともに、当該エリアにおいては、自動車、公共交通、自転車、歩行者等の様々な交通が適切にコントロールされた上で、民間の様々なまちづくり活動が繰り広げられるような、歩行者中心の賑わいある街路空間を形成していくことが望ましい。

Point 3　街路ごとの性格付け

○ 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、都市内の総合的な交通機能と土地利用状況を踏まえて、エリア内外における個別の街路ごとに、例えば、歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの将来の方向性、すなわち街路ごとの「性格づけ」を行うことが必要である。

○ また、このような街路空間は街路単体で構築されるわけではなく、沿道の建築物の景観や用途、当該地区で行われている様々な民間活動等と密接に関連があることから、街路そのものだけではなく、地区全体の「まちづくり」といった幅広い視点からの検討を経てその性格付けを行うことが重要である。

～Step1　駐車状況等の現況把握～具体化のポイント～

Point 4　駐車需給状況等のきめ細かな把握

○ 駐車場施策を進めるにあたり、まずは駐車場の需給状況の把握が不可欠であり、エリア別・用途別・時間帯別・車種別等、きめ細かい駐車需要と供給量を把握するとともに、現状の駐車需給バランスを確認することが望ましい。

○ なお、駐車需要及び供給量等に関する情報・データは、継続的な調査によって把握するとともに、必要に応じてこれらを関係者で共有することが重要である。

Point 5　多角的な視点からの状況分析

○ まちづくりと連携した駐車場施策を進める際には、総合的な交通体系とともに、地域の土地利用その他の地域特性、民間活動の動向等、様々な観点からの多様な状況分析を行うことが重要である。

○ そのため、駐車場の需給状況のみならず、土地利用、交通、社会経済動向や民間活動等の実施状況など、様々なデータを取得し、分析することが必要である。

～Step2　具体的な施策の検討～具体化のポイント～

Point 6　駐車需給バランスの検討

○ 現在の駐車需給バランスの把握結果や今後のまちづくりの方向性などもふまえ将来的な駐車需要量・供給量を予測し、そのバランスを確認する。

○ 将来予測においても、エリア別・用途別・時間帯別等、きめ細かい需要予測がなされることが望ましく、エリアの開発動向や附置義務駐車場台数の増減、既往の統計データ等も活用し、可能な範囲で検討を行うことが重要である。

Point 7　駐車需給量の適正化の検討

○ 現在及び将来の需給バランスの把握結果をふまえ、バランスが偏っている際には駐車供給量の適正化を検討することが必要である。

○ 需要と供給のバランスを適切に図るためには、公共交通を利用しやすい環境の整備等を通じて、駐車場の需要についてもその適正化を図っていくことが重要である。

Point 8　駐車場の質の向上の検討

○ 駐車場の質的向上を図るには、エリアにおける総量のみならず、エリア全体での配置の適正化も念頭に置きつつ、それぞれの駐車場において、用途別や車種別など、目的に応じたきめ細やかな駐車ニーズや周辺の歩行者動線等をふまえた検討を進める必要がある。

○ また、駐車場の適切な維持管理・更新、安全性の向上や、新たな付加価値の創造など、最新技術の動向をふまえながら、適切かつ効率的な情報発信や案内・誘導等、駐車場を“かしこく使う”仕組みの構築も含めて検討を進めていくことが重要である。

Point 9　駐車場の配置の適正化の検討

○ 都市が目指すべき将来像、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの策定、街路それぞれの性格づけを踏まえた上で、駐車場の需給量の適正化や質的向上の検討と併せて、街路空間の構築に向けた具体的な駐車場の配置の適正化を図ることが重要である。

○ 例えば、都心部周辺のフリンジ駐車場への集約化、様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の立地誘導、出入口のコントロール等を進めることが考えられる。

Point 10　公民連携等の様々なアプローチ

○ 公共、民間それぞれの動きを通じた様々なアプローチがある中で、公共と民間の呼応、すなわち、公共が計画･施策を進める上で民間に呼応を呼びかけ、民間の取り組みに対して公共が呼応して計画を見直していくようなプロセスが求められる。

○ 例えば、民間による自発的な活動に対して、公共が社会実験等により呼応し受け止め、これらのプロセスを通じて地区ビジョンを明確化し、地区のマネジメントに結実させ、さらには隣接エリアへ波及させていく、といったアプローチも考えられる。

～Step3　地区特性に応じたマネジメントの検討～具体化のポイント～

Point 11　駐車場マネジメントの検討

○ 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、継続的に確認を行う必要がある。その結果に基づき、必要に応じて計画の内容の見直しを行うことが必要である。

○ また、単に駐車場を量的に整備することだけではなく、都市の将来像の実現の視点から、行政、交通管理者、道路管理者、地域事業者、地域住民、開発事業者、交通事業者等の地域の多様なステークホルダーの各々が連携しながら、まちづくりの一環として適切に駐車場の利活用、管理運営等を図っていくことが重要である。

○ なお、駐車場施策について継続的に見直し、PDCA サイクルを回していくにあたっては、社会情勢の変化等を捉えながら新たな時代（DX・GX）への対応も含めて、駐車場の利活用や管理運営のあり方を検討することが重要である。

Point 12　駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討

○ 既存の駐車場については、駐車場の供給量的な観点、そして、街路の性格を踏まえた駐車場の配置的な観点から、既存の駐車場については、今後も駐車場として活用するのか、あるいは他用途への利用転換を図っていくのかの検証を行う必要がある。

○ 良質な駐車場ストックとみなすことができれば、有効活用しながら課題対応を図り、有用性が少ないと判断される駐車場については、利用転換を誘導していくことが必要である。

○ なお、公営駐車場については、その役割の見直しと積極的な有用性の検証を行い、これらを通じた用途転換と利活用を図る一方、引き続き運営するものについても、経営の観点から総合的にマネジメントをしていくことが重要である。

○ 有用性が少ないと判断された駐車場は、市街地における貴重な空間として、イベントスペースとしての提供等をはじめ、まちの賑わい創出への活用できる場合も考えられるため、地域における土地利用上の様々な施策等を活用して、そのような土地利用転換を促すよう誘導することが望ましい。

3. まちづくりと連携した駐車場施策の検討のポイント

3-1 都市が目指すべき将来像の把握

3-1-1 目指すべき都市像の確認

○ コンパクト・プラス・ネットワークの取り組みを検討するにあたって、駐車場は人と自動車との結節点として都市における重要な施設であることから、駐車場が現在抱えている課題については、その供給量の側面から見ても、あるいは、都市の中の場所、配置という質的な側面から見ても、まちづくりそのものと密接に関連を有している。言い換えれば、駐車場がどのように都市内に存在するかということが、その都市の交通や賑わい等、まちづくりそのものを大きく左右しているとも言える。このような問題意識に立脚すれば、駐車場のあり方や駐車場施策を検討する際には、まず、自らの都市が「目指すべき将来像」を明確にする必要がある。

○ その上で、かかる「目指すべき将来像」を踏まえ、都市を支える総合的な交通体系のあり方、自動車交通だけではなく歩行者、自転車ほか様々な交通手段のそれぞれのあり方等を検討し、これら一連の過程を経て、自動車交通による駐車需要を受け止める施設としての駐車場のあり方や、駐車場施策を段階的に検討していくことが考えられる。

○ また、これらのことからの要請として、目指すべき将来像から駐車場のあり方までを検討するプロセスについては、当然に、都市計画マスタープランや立地適正化計画等の上位計画等との適合・調和が図られることが必要であるとともに、都市の骨格となる公共交通軸に係る取組と、そのような公共交通軸で結ばれた拠点内における駐車場含む交通施策やウォーカブルなまちづくりとが一体的に実施されることが重要なことから、立地適正化計画等に取組内容を具体的、即地的に位置づけることで実効性を高めていくことが考えられる。

○ さらに、交通に関する実態等の把握・分析はもとより、土地利用ほか都市の様々な側面を捉えた調査の結果をも踏まえたものとする必要がある。

3-1-2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの確認

○ 「目指すべき都市像」の具体化に当たっては、人口減少に伴う公共施設の再編、あるいは環状道路やバイパス整備等に伴う都心部交通の変化等を踏まえれば、都心部等においては、来訪者が安心して快適に移動できるよう、ある一定のエリアを歩行者優先のエリアとして定めるとともに、当該エリアにおいては歩行者中心の賑わいのある街路空間を形成していくことが考えられる。

○ 具体的には、このような歩行者優先のエリアにおいては、自動車、公共交通、自転車、歩行者等の様々な交通が適切にコントロールされた上で、歩道やボラード等を含めた歩行者志向の街路空間を整備していくとともに、駐車場についても当該エリアの外縁部（フリンジ）へと移転・集約する、当該エリア内へ広場や公園等を整備するなど、歩行者中心のまちづくりを進めることにより、まちなかに賑わいが生まれる、さらには、民間の様々なまちづくり活動が繰り広げられる場とすることが考えられる。

○ そのため、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討にあたっては、地域における総合的な交通体系とともに、地域の土地利用その他の地域特性、民間活動の動向等、様々な観点を踏まえつつ、地元関係者との意見交換、調整を経た上で、一定程度のまとまりのある区域として設定することが考えられる。

○ その際、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市の将来像を実現するために徒歩、自転車、公共交通等の各モードが適切に連携した総合的な交通体系を構築するため、「都市・地域総合交通戦略」を策定したり、よりきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるため「地区交通戦略」を策定したりする等、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることも考えられる。

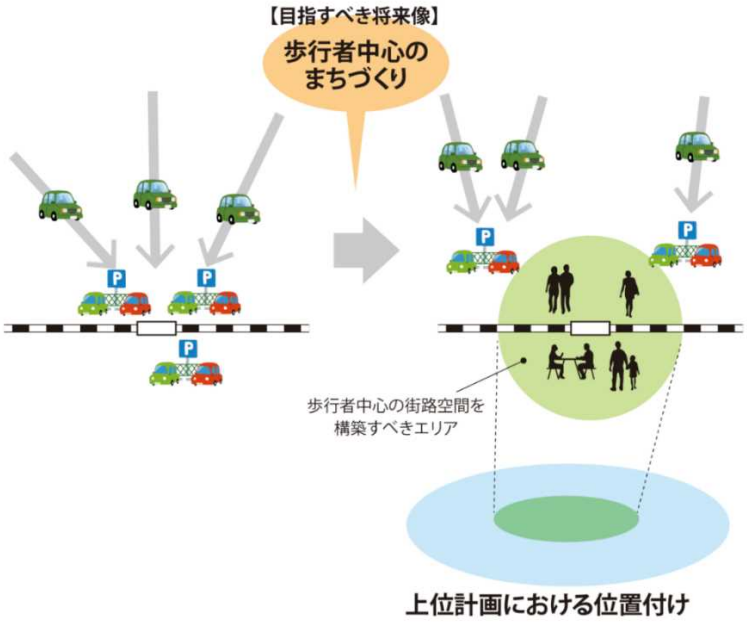


図 3-1 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアのイメージ

【参照文献】
・『都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（令和 4 年改訂版）』国土交通省都市局、2022 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001484110.pdf

3-1-3 街路ごとの性格付けを踏まえた検討

○ 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、都市内の総合的な交通機能と土地利用状況を踏まえて、エリア内外における個別の街路ごとの将来の方向性、すなわち街路ごとの「性格づけ」を行うことが必要である。

○ 例えば、骨格的な幹線街路や環状道路は、広域的な道路ネットワークを形成するとともに、都心部への自動車の流入を迂回・抑制するような性格を有することから、このような性格を有する街路については、その性格を踏まえて、例えばフリンジ駐車場の移転・集約先とすること等が考えられる。

○ 一方で、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア内においては、それぞれの街路について、例えば、公共交通の走行空間であるとともに歩行者の通行・様々な民間活動をもなしうる街路空間（いわゆるトランジットモール）や、あるいは自動車交通が完全に排除された、歩行者が通行し、様々なまちの賑わいを生み出すような街路等、それぞれの街路に応じた性格付けを行うことが考えられる。

○ なお、道路法及び都市再生特別措置法の改正により創設された「歩行者利便増進道路（ほこみち）制度」と「滞在快適性向上区域（いわゆるウォーカブル区域）」の併用により、歩行者の通行空間・滞留空間の創出と併せて、駐車場の配置の適正化を一体的に実施することで、歩行者中心の街路空間の構築を効果的に進めていくことも考えられる。

○ 特に、前述のような歩行者中心の街路空間を構築することが求められる街路については、街路単体でこのような街路空間が構築されるわけではなく、沿道の建築物の景観や用途、当該地区で行われている様々な民間活動等と密接に関連があることから、街路の性格づけにおいては、街路そのものだけではなく、地区全体の「まちづくり」といった幅広い視点からの検討を経てその性格付けを行うことが重要である。

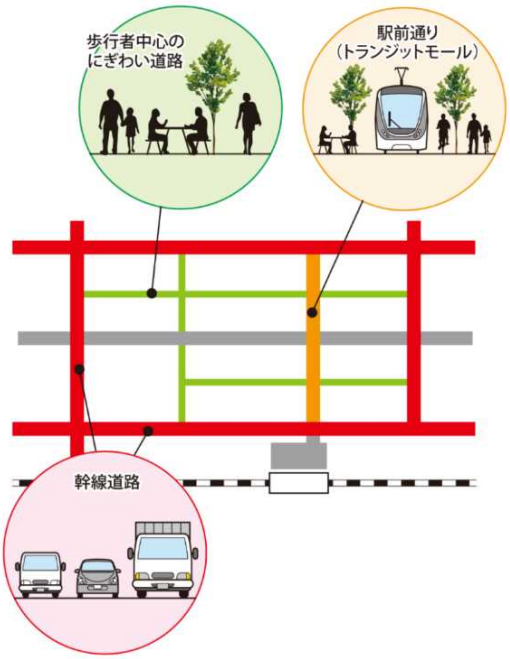


図 3-2 街路ごとの性格付けのイメージ

図 3-3 歩行者利便増進道路と滞在快適性向上区域の活用イメージ

【参照文献】
・『都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（令和 4 年改訂版）』国土交通省都市局、2022 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001484110.pdf
・『ストリートデザインガイドライン― 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書 ―（バージョン 2.0）』国土交通省都市局・道路局、2022 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html

3-2 駐車状況等の現況把握

3-2-1 駐車需給状況等のきめ細かな把握

○ 第 1 章で述べたような、駐車供給量に関する課題に対応するためには、需要と供給のバランスが適切に図られた駐車場の量的供給がなされることが重要である。
○ 基本的な駐車需給調査としては、エリアごとの供給調査と需要調査のそれぞれを実施したうえで、それらの結果を活用してエリアごとの需給バランスのチェックを行うこととなる。
○ 駐車供給量の把握にあたっては、次ページのステップ例と留意点を参考に進めるものとし、特に用途別（時間貸し、定期、荷さばき、観光等）や車種別（大型、小型、自動二輪、原付等）を区別した検討が重要となる。
○ なお、各調査はある程度同日に実施されることが望ましいが、調査が難しい場合であっても、1. 駐車場量実態調査と 2. 路上駐車台数調査については同時に行う必要がある。
○ なお、駐車場整備に関する計画の作成やその実現に向けた取組を円滑に推進するため、駐車需要及び供給量等に関する情報・データは、継続的な調査によって把握するとともに、必要に応じてこれらを関係者で共有することが重要である。
○ また、調査の実施にあたっては、デジタル技術や既往調査結果の活用により、効率的に検討を進めることが重要である。

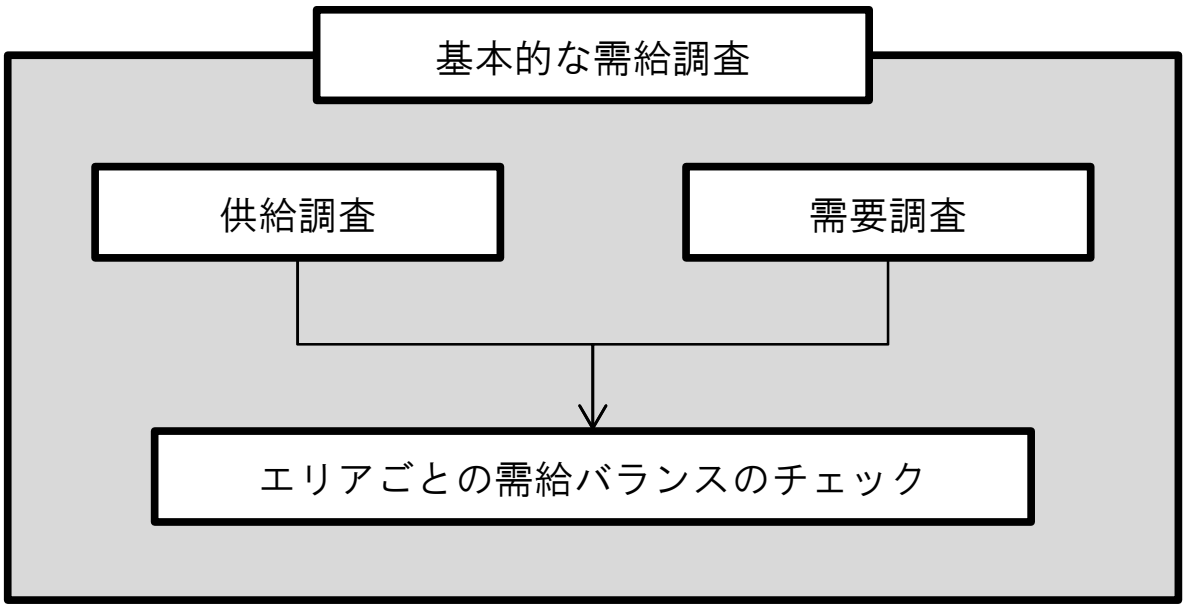


図 3-4 需給調査の全体概要

【参照文献】
・『まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン〔 ver1.0 〕』国土交通省都市局、2022 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/content/001490543.pdf
・『全国都市交通特性調査』国土交通省都市局 都市計画課 都市計画調査室、https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000033.html

1．調査対象区域とゾーン区分の設定

・歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア(3-1-2)を基本とする
・駐車特性が似ていると想定されるまとまりを１つのゾーンとし、各ゾーンの広さがある程度一定となるように調査対象区域を分割

↓

2．駐車施設調査の実施

・調査対象区域内にある全駐車場を対象とし、調査員が実際に出向き、目視または施設管理者へのヒアリングを行い、下記の調査項目を把握
（位置、出入口、用途別・車種別収容台数、料金、利用時間、休業日、構造等）
・駐車場事業者の協力を得て利用実態データを提供いただくことも検討

↓

3．駐車場経営者意向調査

・民間駐車場の安定的な利用条件や民間駐車場の活用の取組、中心市街地の活性化に資する取組について把握
・駐車供給量の将来的な推移を検討する材料を得るだけでなく、駐車場経営者との意見交換をするきっかけを持つことにもつながる

図 3-5　供給調査のステップ例と留意点

1．駐車場利用実態調査

・時間貸し駐車場における駐車台数の時間推移や占有率等を把握するとともに、供給調査と併せて現状の駐車需給バランスを算定することを目的とする
・平日、休日の各一日において、供給調査で把握された駐車施設別の台数に基づき、各ゾーンの代表的な駐車施設を選定

↓

2．路上駐車台数調査

・路上駐車台数の時間推移や荷捌き車両の占める割合等を把握し、駐車需要に加算することをねらいとして実施
・調査対象とする道路について、街路毎の性格付け（3-1-3）や幅員や交通状況、現地確認による路上駐車状況等を踏まえて選定する

↓

3．駐車者アンケート調査

・ドライバー属性、駅からの距離等による駐車場の利用状況、利用した理由、自動車（自動二輪）利用の理由、今後の駐車場施策の意向等について把握
・調査方法としては、駐車場利用者を対象とした調査員による聞き取り等が想定される
・なお、PT調査では、都市圏や調査年次により違いはあるものの、一般的には下記に示すような世帯属性・個人属性と、トリップ属性が調査されており、これらの結果を効果的に活用することで調査の簡略化を図ることも考えられる

↓

4．自動車利用に関するアンケート調査

・特に自動車を利用しない視点から中心市街地への来街手段として自動車利用の課題について把握

・調査対象は検討するエリアの特性によっても異なる（例：一定の商業施設が存在し、バスで来訪する人が多い中心市街地においては、バスターミナルでバス利用来街者を対象として調査を実施、等）

図 3-6　需要調査のステップ例と留意点

3-2-2 多角的な視点からの状況分析

○ まちづくりと連携した駐車場施策を進める際には、総合的な交通体系とともに、地域の土地利用その他の地域特性、民間活動の動向等、様々な観点からの多様な状況分析を行う必要がある。

○ そのためには、例えば以下に掲げるようなデータを取得することが求められるとともに、必要に応じて、実態調査を通じて情報の取得を行うことが必要である。

○ （必要となる調査・分析の例）

- 駐車需給状況（利用台数、利用特性、整備台数・・・）
- 土地利用の状況（用途別施設の分布状況、開発動向・・・）
- 交通の状況（自動車、歩行者、自転車、公共交通の利用の現状及び将来見通し）
- 社会経済動向（人口、高齢化・・・）
- 来街者の動向（アクティビティ調査、プローブパーソン調査・・・）
- 民間活動の実施動向（民間まちづくり団体の活動、イベント、機運・・・）　など

表 3-1 駐車場配置検討のための調査項目一覧

検討事項		検討の視点
土地利用に関する検討事項	土地利用の状況	・検討地域はどのような土地利用がなされているのか ・検討地域への来訪者等により、どの程度の駐車需要が発生しているのか ・仮に路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、地域の土地利用にどのような影響が予想されるか ・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 ・まち並みの連続性等、どのように景観面への配慮をすべきか
	主要施設の立地・分布状況	・検討地域内の主要施設と、主要施設への来訪者数や主要施設の駐車需要はどのようになっているのか ・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	・検討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	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	・検討地域の各種交通の量（現状及び増減傾向）、目的地、通過交通、各種交通の交錯はどのようになっているのか ・検討地域の各種交通の将来予測はどのようになっているのか ・仮に路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、地域内の各交通にどのような影響があるか ・仮に附置義務駐車施設を集約した場合、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	・検討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 ・仮に路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、公共交通にどのような影響があるか ・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
その他の検討事項	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高齢者の割合、人口分布構成となっているのか
	来街者の動向	・検討地域に訪れる人は、どのような場所から、何を目的としてやってきているのか
	民間活動等の実施状況	・検討地域における民間活動（一時的なイベントや草の根運動等も含む）として行われているものはあるか

3-3 具体的な施策の検討

3-3-1 駐車需給バランスの検討

○ 現在の駐車需給バランスの把握結果や今後のまちづくりの方向性などもふまえ、将来的な駐車需要量・供給量を予測し、そのバランスを確認することが必要である。

○ 将来予測においても、エリア別・用途別・時間帯別等、きめ細かい需要予測がなされることが望ましく、将来駐車供給量の予測においてはエリアの開発動向や附置義務駐車場台数の増減を、将来駐車需要量の予測においてはパーソントリップ調査データ等の統計データも活用し、可能な範囲で検討を行うことが重要である。

○ なお、駐車供給量は下図に示す通り、公共駐車場と民間駐車場（附置義務駐車場および時間貸し駐車場等）との合計となることに留意し、各駐車場の供給量の適正化を図る必要がある。

○ 特に公共駐車場については、都市計画上必要な駐車場として、都市計画として決定されているもの（都市計画駐車場）も多いところ、公共駐車場に係る検討にあたっては、その前提となる、都市計画上必要となる駐車場の整備量そのものの見直しや、これを踏まえた駐車場整備計画の見直しも含めた検討を実施することが望ましい。

○ また、附置義務駐車場については、建築物の建築等により新たに発生する駐車需要を充足させるため、当該建築物の規模に応じた一定の駐車場の整備が求められるところであるが、公共交通機関の利用状況の推移その他、来訪者の交通手段の変化等を踏まえ、既存の附置義務駐車場の供給量が適切でない場合においては、附置義務駐車場の整備量の適正化を図るため、その見直しを実施することが求められる。

○ その他、特に商業店舗における駐車場の整備台数に関しては、大規模小売店舗立地法における必要台数の算定も必要となるが、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」において、例えば、公的な交通計画により、都市の中心部への自動車の乗入れ抑制策が講じられている場合等には、既存類似店のデータ等その根拠を明確に示して他の方法で算出することができる、と示されていることに留意されたい。

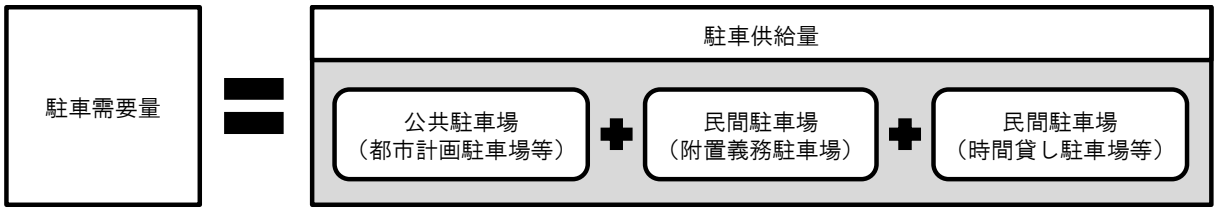


図 3-7 駐車供給量の内訳

【参照文献】
・大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版（平成 26 年 6 月）国土交通省都市局都市計画課
https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/daikibo_manual.html
・『大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成 19 年 2 月 1 日経済産業省告示 16 号)』
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/daikibo/downloadfiles/sisin_saikaitei.pdf

3-3-2 駐車需給量の適正化の検討

○ 現在及び将来の需給バランスの把握結果をふまえ、バランスが偏っている際には駐車供給量の適正化を検討することが必要である。なお、路上駐車が多く路外駐車場の容量に余裕がある地域においては、駐車需給量の適正化の検討に先立ち、路外駐車場への適切な誘導について検討することも必要である。

○ 特に、地方都市における、著しい駐車場の供給の過剰が生じているような地域においては、駐車場の供給量が増加し続ける「負のスパイラル」から脱し、魅力的な都市空間を形成していくため、新たな駐車場の供給量の適正化を図ると同時に、既存の駐車場についても他の土地利用への転換を図る等を通じた供給量の適正化を図るなど、駐車場の量的なコントロールを適切に行うことが重要である。

○ また、大都市部においても、附置義務駐車場の稼働率が著しく低下しているなど、その供給量が過剰となっている地域においては、附置義務駐車場の原単位を見直す等、需給のバランスを図っていくことが重要である。

○ さらに、量的供給の適正化においては、単に駐車場の総量のみに着目するのではなく、荷さばきや自動二輪車など具体的な用途別にその適正化を図るとともに、人々の移動の多様化や目的地となる施設の変化等もふまえ、都市内一律ではなく、エリアごとに既存の駐車場の供給量を詳細に把握したうえで、それぞれのエリアの特性に応じて適正化を図ることが重要となる。

○ なお、依然として駐車場が不足している地域もあるところ、そのような地域においては、地域の交通状況やまちの特性等を踏まえた、適切な駐車場の整備を図っていくことが重要である。

○ 一方、需要と供給のバランスを適切に図るためには、駐車場の供給面のみならず、駐車場に対する需要についてもその適正化を図ることが重要である。

○ また、高齢化社会を迎え、高齢ドライバーの増加等の課題が生じる中、高齢者等に対する利便性の高い公共交通の提供が求められているところである。

○ このため、駐車需要の適正化を図るためにも、徒歩、自転車あるいは公共交通機関等の利便性の向上を図る施策を講じるなど、公共交通を利用しやすい環境の整備等を通じて、駐車場の需要についてもその適正化を図っていくことが重要である。

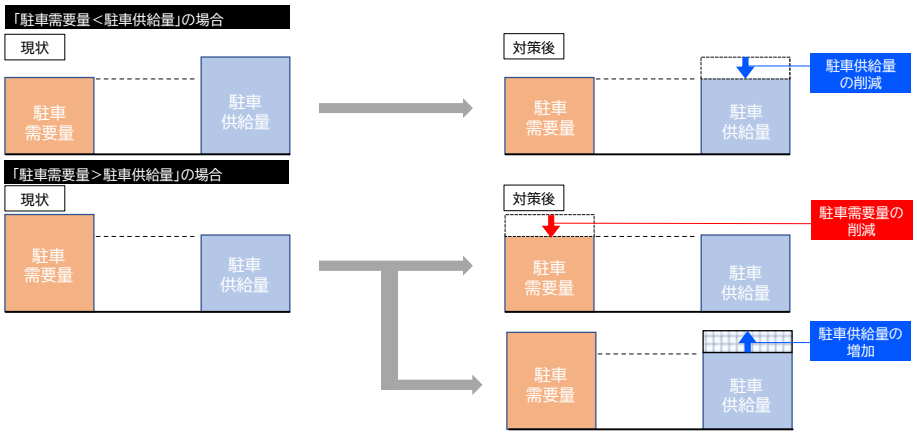


図 3-8 駐車需給量の適正化のイメージ

3-3-3 駐車場の質の向上の検討

○ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを進めるにあたっては、駐車場の量的な整備や総量のコントロールだけでなく、駐車場の質を担保することも重要である。

○ この質的向上を図るには、エリアにおける総量のみならず、エリア全体での配置の適正化も念頭に置きつつ、それぞれの駐車場において、用途別や車種別など、目的に応じたきめ細やかな駐車ニーズや周辺の歩行者動線等をふまえた検討を進める必要がある。

○ 特に、駐車目的によっては駐車の特徴が異なることから、効果的な施策・対応策を講ずるためにも、駐車目的を把握することは重要である。

○ さらに、周辺の歩行者動線や自転車・自動車交通等もふまえ、駐車場の出入口等にも配慮が必要であり、当該エリアのまちづくりと連携しながら適切な誘導施策等を講ずることが望ましい。

○ また、駐車場の適切な維持管理・更新、安全性の向上や、新たな付加価値の創造など、最新技術の動向をふまえながら駐車場の質を高める取組を進めていくことも重要である。

○ 加えて、デジタル技術等を活用し、駐車場利用者に対して、適切かつ効率的な情報発信や案内・誘導などにより、駐車場を“かしこく使う”仕組みを構築していくことも重要である。

表 3-2 駐車目的ごとの特徴･駐車施策検討の際の留意点

駐車目的	駐車の特徴	留意点
通勤	・朝～夕方までの長時間の駐車	・公共交通が存在しない等、車での通勤が不可避なケースもあり、エリアの公共交通網の整備状況を考慮した施策の検討が求められる
業務 （社有車）	・日中は業務に出かけていくため駐車場は空いており、夕方～朝にかけて駐車	・業務に伴い持ち運ぶ荷物の規模や、セキュリティへの懸念等から、オフィスから離れた場所において駐車場を隔地確保することは困難な場合がある※
業務 （配達・荷さばき・営業）	・短時間駐車	・駐車場所から目的地までの距離及び高低差や、横持ち動線における歩行者等との錯綜に留意が必要 ・特に荷さばき等ではピークとなる時間帯に集中することもあり、タイムシェアを含めた多面的な調整が必要
私用 （買い物等）	・短時間の駐車であり、駐車開始時間は私用の内容により様々	・エリアの賑わいを損なわず、かつ車で来訪する人の利便性を考慮した検討が求められる
パーク＆ ライド	・朝～夕方までの長時間の駐車	・駅前の人が賑わうエリア等では、人の賑わいを阻害しない駐車場の配置が必要

※設計事務所や事務所施設へのヒアリング結果より（街路交通施設課実施）

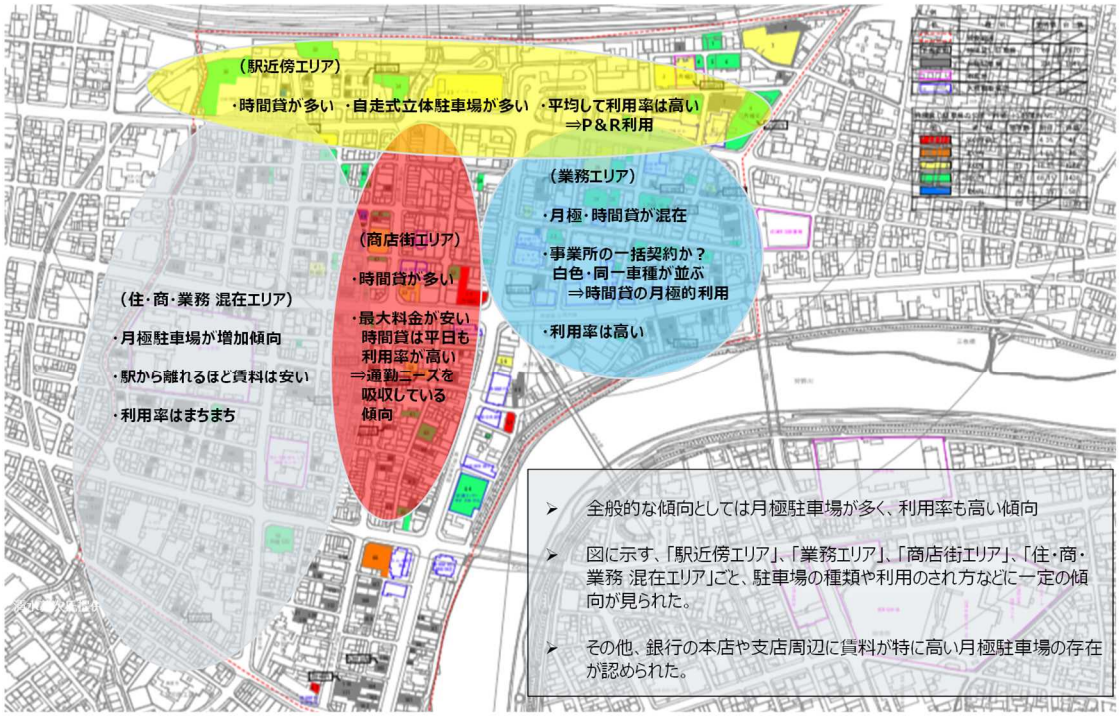
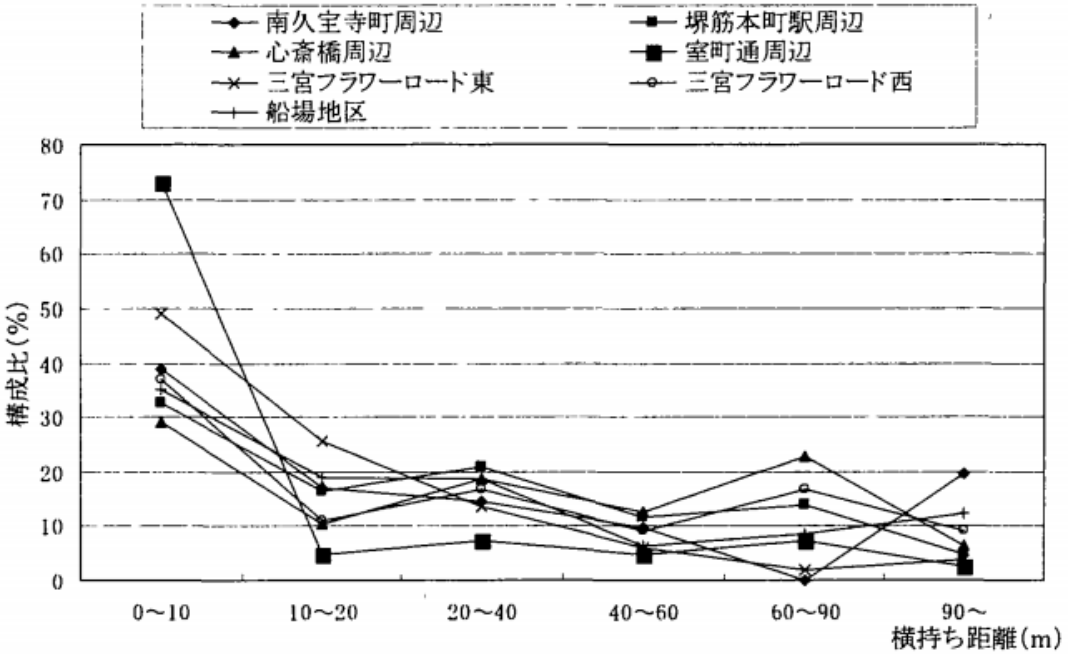


図 3-9　沼津市における中心市街地の駐車場の現況

出典：第２回 まちづくりと連携した駐車場配置適正化に関する勉強会・資料１



既存研究資料によると、荷さばきにおける横持ち距離（駐車場所と訪問事業所間の距離）は100m 以内が大半である。

図 3-10　集配送トラックの荷さばき駐車に関連する横持ち距離の調査結果

出典：塚口ら『集配送トラックの横持ち行動特性に関する調査研究』土木学会論文集 No.758/IV-63（2004）

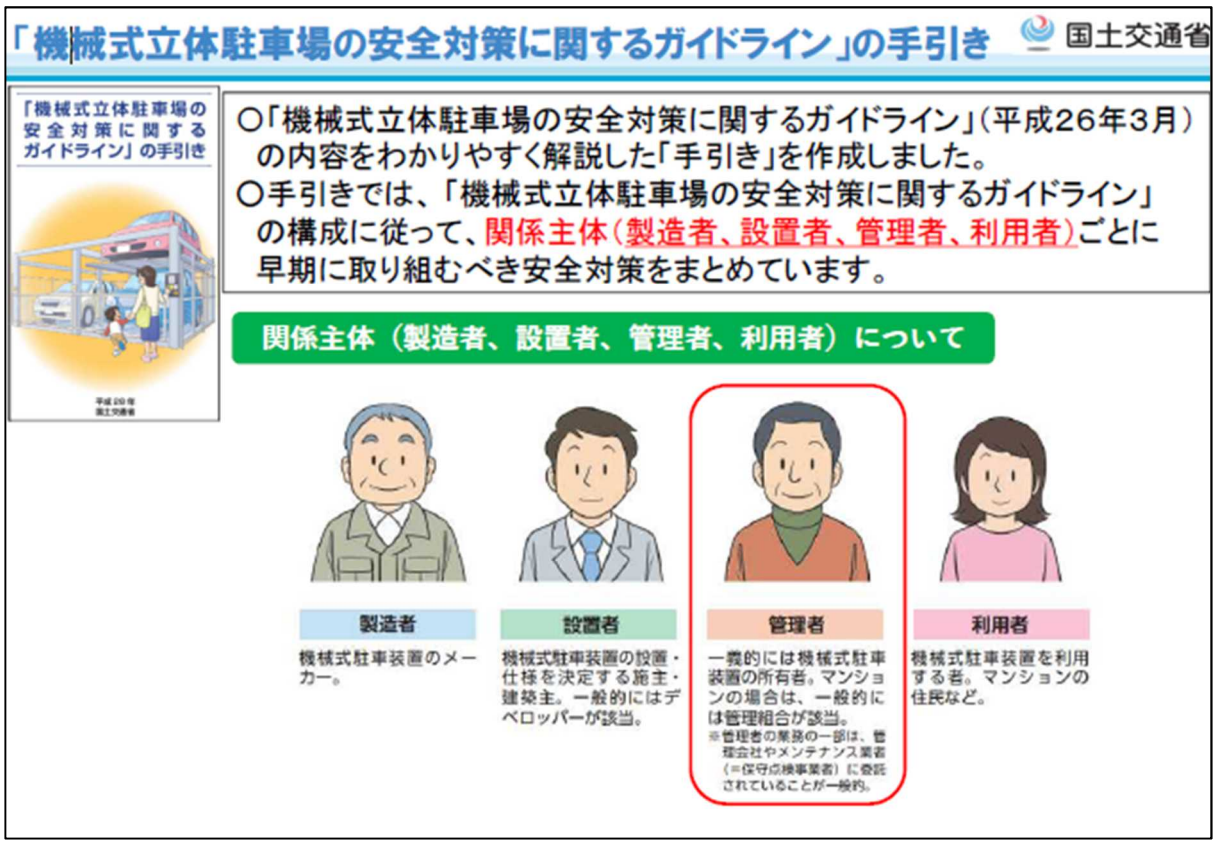


図 3-11 駐車場の安全性向上に向けた取組みの一例

【参照文献】
(車種・目的に応じた駐車施設の整備)
・『駐車場設計・施工指針』国土交通省、1992 年
https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/19920610tyuusyajou.pdf
・『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(実践編－調査・分析)』国土交通省、2023 年
(周辺の歩行者動線等との調和)
・『ストリートデザインガイドライン－居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書－(バージョン2.0)』国土交通省都市局・道路局、2022 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001403591.pdf
(安全性の向上)
・『機械式立体駐車場の安全対策のあり方について報告書』機械式立体駐車場の安全対策検討委員会、2014 年、https://www.mlit.go.jp/common/001055580.pdf
・『機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン(改定版)』国土交通省、2014 年、https://www.mlit.go.jp/common/001056799.pdf
・『「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引き』国土交通省、2016 年、https://www.mlit.go.jp/common/001145272.pdf
・『機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針』国土交通省、2020 年
https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001425852.pdf
・『機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の解説』公益社団法人　立体駐車場工業会、2021 年
2022 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/content/001490543.pdf

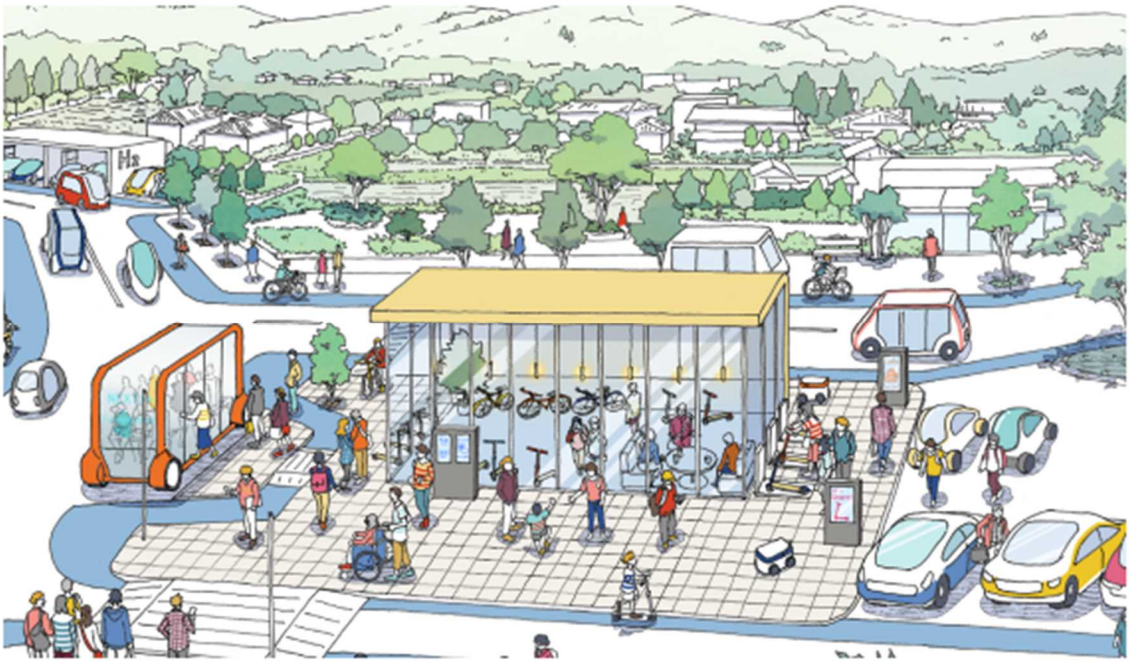


図 3-12 様々な交通モードの接続・乗換拠点（モビリティ・ハブ）

出典：2040 年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（国土交通省 2020 年 6 月）

【参照文献】

（付加価値の向上）

・『時間貸駐車場の表示・運用ガイドライン』一般社団法人日本パーキングビジネス協会、2014 年

・『まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン〔 ver1.0 〕』国土交通省都市局、2022 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/content/001490543.pdf

3-3-4 駐車場の配置の適正化の検討

○ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを進めるにあたり、エリア内の駐車場の配置のあり方を定め、それに基づき、新たに整備される駐車場の配置や規模、機能について一定の制限を設け、あるいは、隔地の駐車場を許容する等の取組を進めるとともに、既存の駐車場についてもその再配置や他の土地利用への転換を図るという「駐車場の配置の適正化」を検討することが重要である。

○ 上位計画等も含め、その都市が目指すべき将来像から、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの特定、そして、多角的な状況分析を踏まえた個別の街路それぞれの性格づけがなされた上で、駐車場の需給量の適正化や質的向上の検討と併せて、街路空間の構築に向けた具体的な駐車場の配置の適正化を図ることが求められる。

○ 例えば、骨格的な幹線道路や環状道路等においては、フリンジ駐車場の移転・集約先として、駐車場の再配置を進めていくとともに、歩行者中心のエリアにおける街路においては、その性格を具体化できるよう、地域の特性に応じた駐車場の集約整備ができるような仕組みの活用や、様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の適正配置・集約化の誘導、出入口のコントロール等を進めていくことが考えられる。

○ なお、駐車場の収容台数に比較して出入口の数が限られている場合など、駐車場の構造によっては、出入口付近で道路混雑等の影響を生じる可能性があるため、配置の適正化を検討する際には、駐車場の構造や出入口の道路構造の工夫（適切な構造形式の選択、出入口の集約、歩道との輻輳の回避等）についても考慮することが必要である。

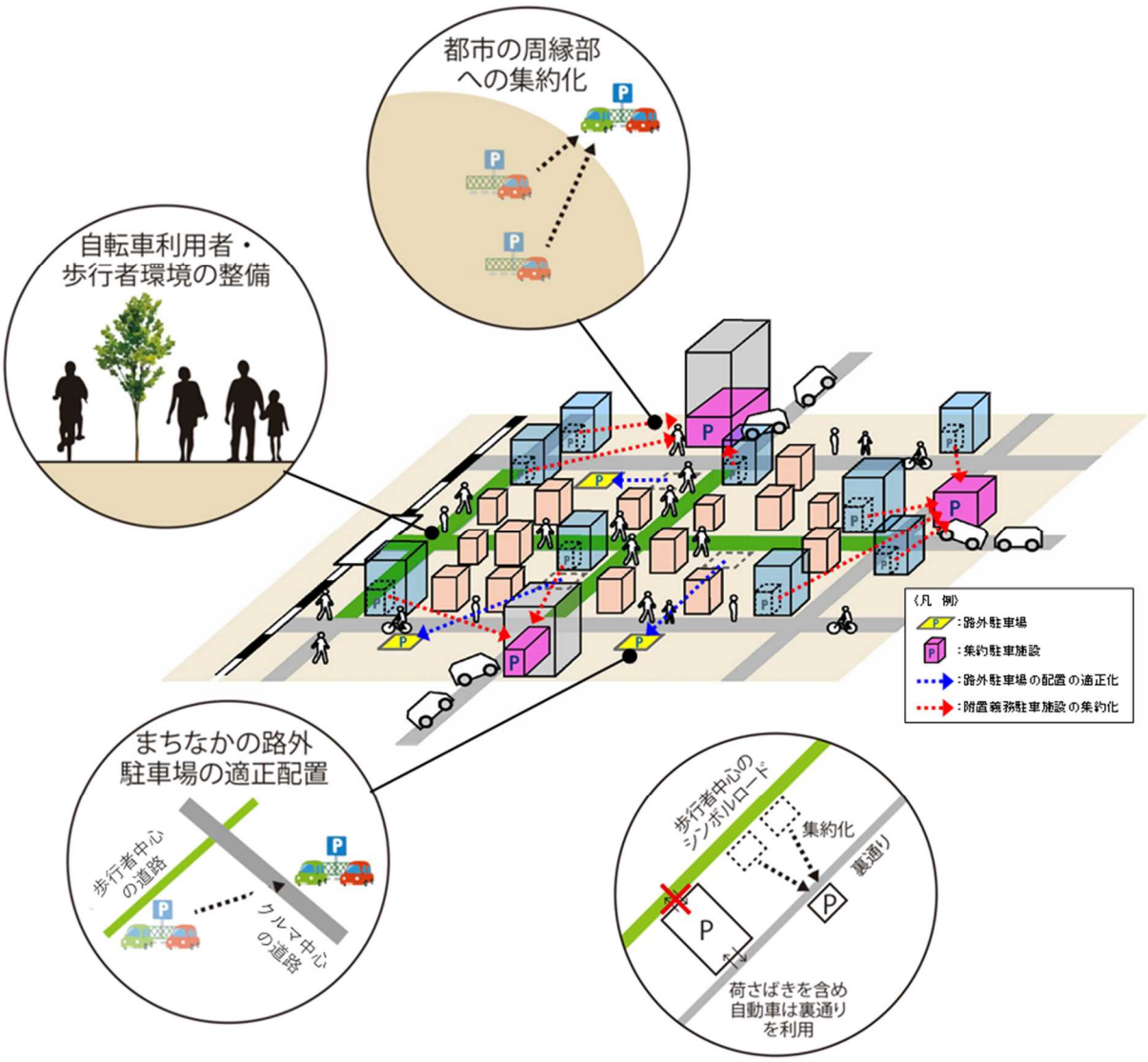


図 3-13　駐車場の配置の適正化のイメージ

3-3-5 公民連携等の様々なアプローチ

○ 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、歩行者の利便性・安全性の確保や、連続的な街並み形成等が求められることはもとより、人口減少に伴う公共施設の再編等の観点から、公共空間の適切な管理とその利活用が求められている。

○ 一方で、近年、民間まちづくり団体等による様々な活動がまちなかにおいて自発的に展開されるとともに、公共空間に対しても、人々が集い、稼ぐことを通じて、地域の活性化に結びつけることが求められている。

○ これらを踏まえれば、街路空間が沿道等と一体となって、民間の活動の場として機能を発揮するよう、街路空間を構築していくことが今後のまちづくりにとって重要である。

○ このような街路空間の構築に向けては、従来から、行政が都心部の交通を含むまちづくりに関する計画をあらかじめ定め、こうした計画に基づき行政が街路空間の構築を進めるとともに、民間事業者による建築等のまちづくりの誘導を進めていく、計画論的なアプローチが実施されてきている。

○ 他方、近年では、民間による個別の自発的なイベントやまちづくり活動を出発点として、その積み重ねにより街路の使い方や都心空間のあり方を変えていく、民間主導のアプローチも見られるようになってきており、こうした民間の多様な事業展開を踏まえて、行政が施策を検討し、街路空間の構築につなげていく動きも見られる。

○ こうした公共、民間それぞれの動きを通じた様々なアプローチがある中で、都心空間を再編し、歩行者中心の街路空間を構築するにあたっては、公共と民間の呼応、すなわち、公共の計画･施策を進める上で民間に呼応を呼びかけ、民間の取り組みに対して公共が呼応して計画を見直していくようなプロセスが求められる。こうしたプロセスを有効に機能させるためには、地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方（地区ビジョン）を共有することが重要である。

○ この地区ビジョンの策定に向けたアプローチとして、例えば、民間と公共が一同で議論できる場を設け、そこで地区ビジョンの共有を図っていくアプローチや、民間による自発的な活動に対して、公共が社会実験等により呼応し受け止め、これらのプロセスを通じて地区ビジョンを明確化するアプローチ等が考えられる。

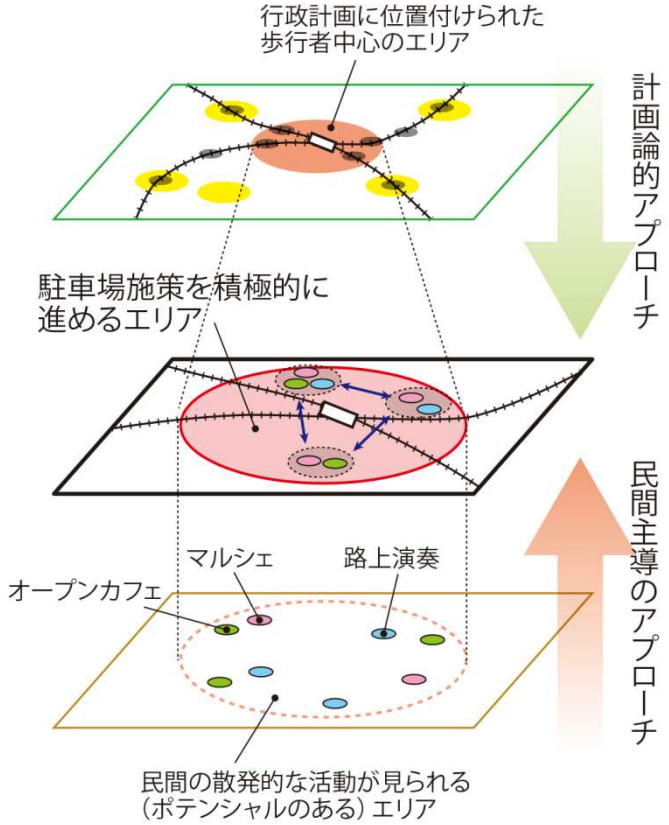


図 3-14 公共、民間それぞれの動きを通じたアプローチのイメージ

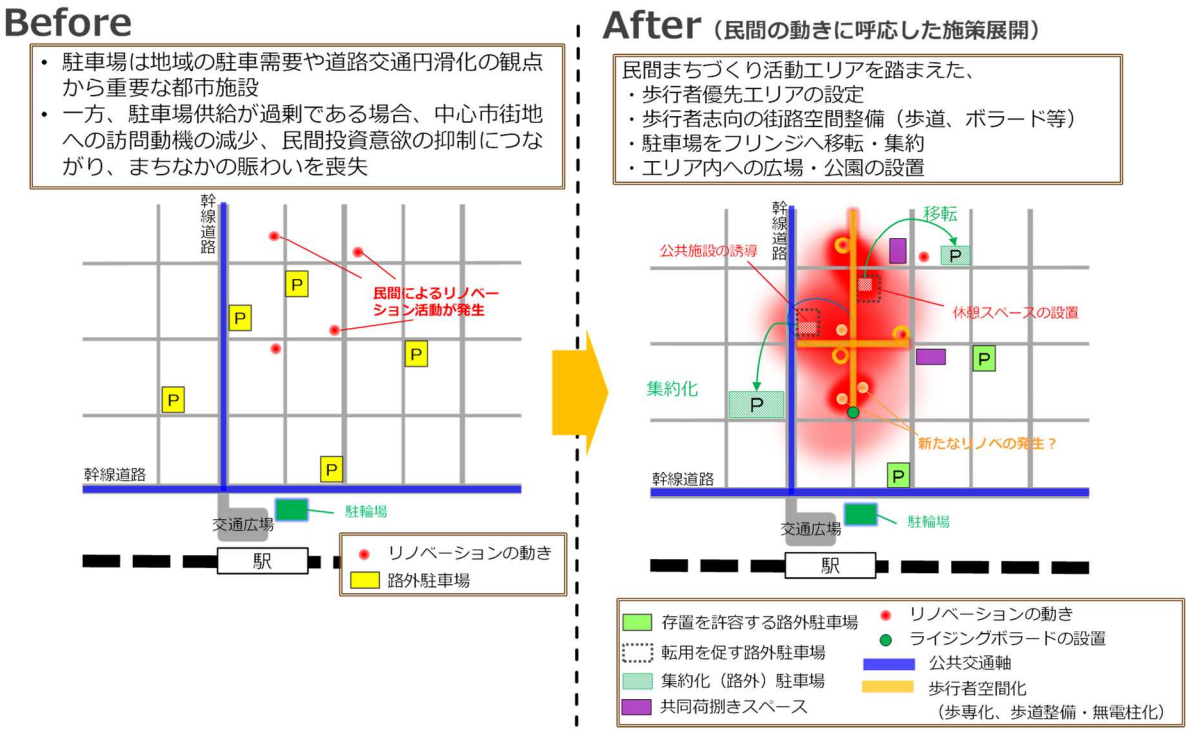


図 3-15 公民連携の駐車施策の展開のイメージ

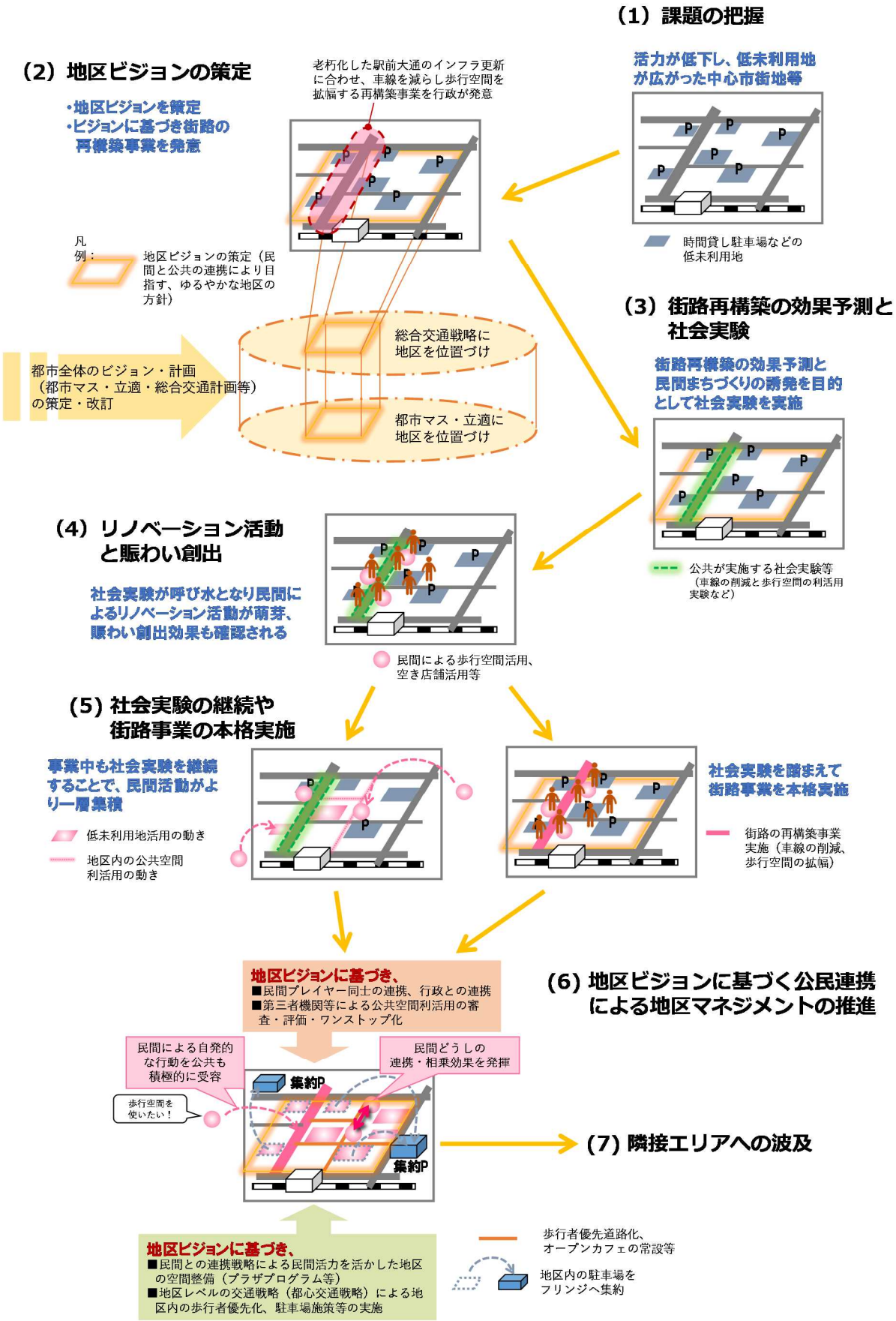


図 3-16 公共の計画・施策に対し民間に呼応を呼びかけるアプローチ

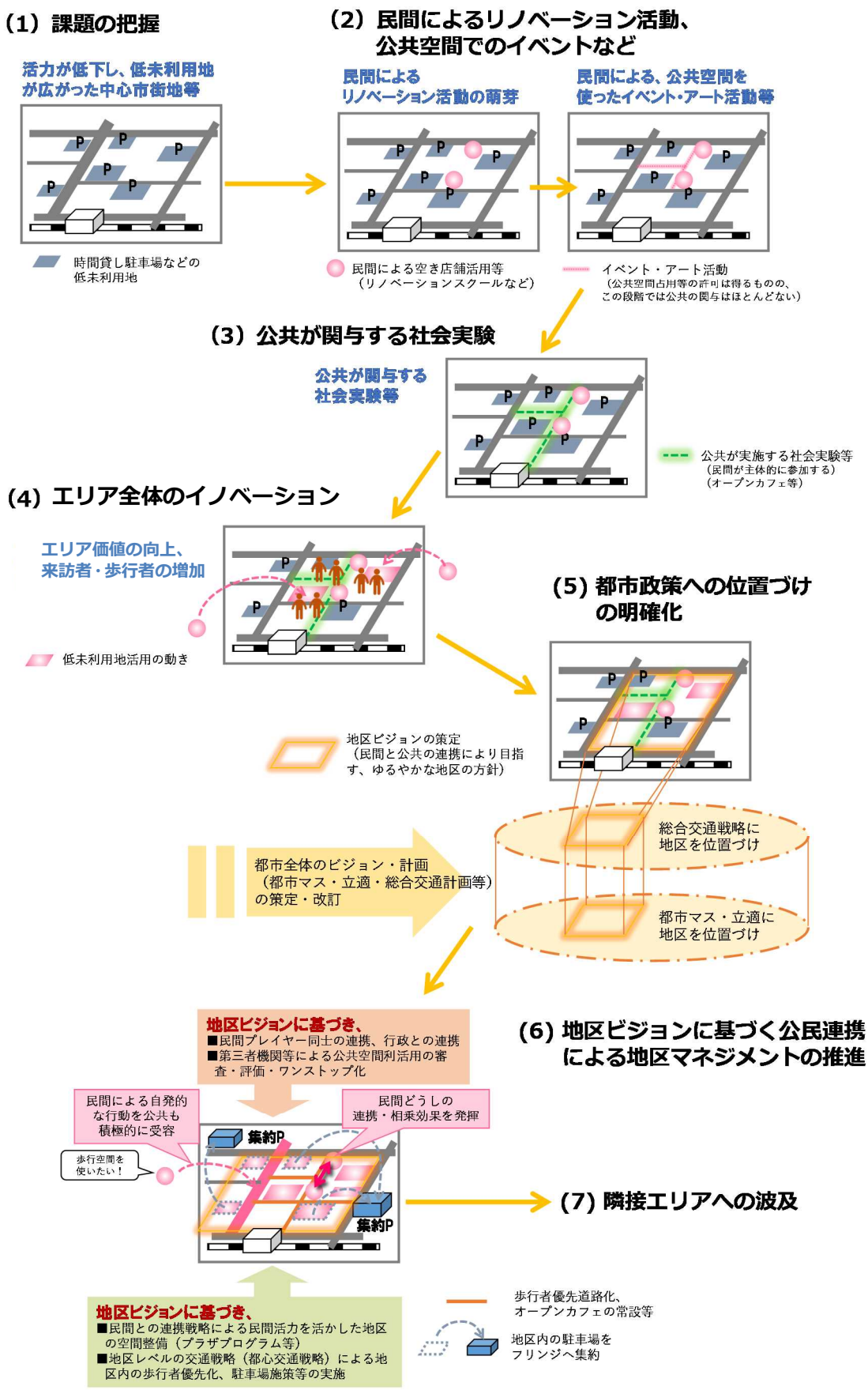


図 3-17 民間の取り組みに対して公共が呼応するアプローチ

3-4 地区特性に応じたマネジメントの検討

3-4-1 駐車場マネジメントの検討

○ 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、継続的に確認を行う必要がある。その結果に基づき、必要に応じて計画の内容の見直しを行うことが必要である。

○ また、まちづくりと連携した駐車場施策は、単に駐車場を量的に整備することだけではなく、都市の将来像の実現の視点から、行政、交通管理者、道路管理者、地域事業者、地域住民、開発事業者、交通事業者等の地域の多様なステークホルダーが連携しながら、まちづくりの一環として適切に駐車場の活用、管理運営等を図っていくことが重要である。

○ そのため、地域のステークホルダー間で目指すべき都市の将来像・駐車場施策のあり方を共有し、地区全体の駐車場施策の進捗を定期的にモニタリングし、駐車場施策の進捗状況や社会情勢の変化を踏まえて、柔軟に見直しを図っていくといった、PDCA サイクルを回すことができる組織・仕組みを構築すること（地区マネジメント組織等）が考えられる。

○ なお、駐車場施策について継続的に見直し、PDCA サイクルを回していくにあたっては、社会情勢の変化等を捉えながら新たな時代（DX・GX）への対応も含めて、駐車場の利活用や管理運営のあり方を検討することが重要である。

図 3-18　地区マネジメント組織の構成員のイメージ（東京都）

出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

3-4-2 駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討

(1) 基本的な考え方

○ 既存の駐車場については、駐車場の供給量的な観点、そして、街路の性格を踏まえた駐車場の配置的な観点から、今後も引き続き駐車場として有効活用するのか、あるいは、駐車場として存置することが都市の将来像を実現するうえで支障となるために当該駐車場について他用途への利用転換を図っていくのかの検証を行う必要がある。

○ 具体的には、駐車場の配置、規模、機能などの観点から、良質な駐車場ストックとみなすことができれば有効活用しながら課題対応を図り、有用性が少ないと判断される駐車場については、利用転換を誘導していくことになる。その際、単純な総量のみならず、用途別、車種別に需要を満たしていることも確認の上、まずは、多様なモビリティの受け皿となるモビリティハブ等、地域の交通施策に資する土地利用等を検討し、その後、まちづくりと連携した公益に資する転用を検討することが重要である。

○ なお、駐車場の有用性の検証を行う際には、公営駐車場と民間駐車場の適切な役割分担を踏まえた検討を行うことが重要であるが、特に、一定の規模が担保されやすい公営駐車場は、中長期的な視点で幅を持たせた駐車場施策を検討する際には重要な要素の一つであり、それぞれの特性を踏まえた上で検討を行うように留意されたい。

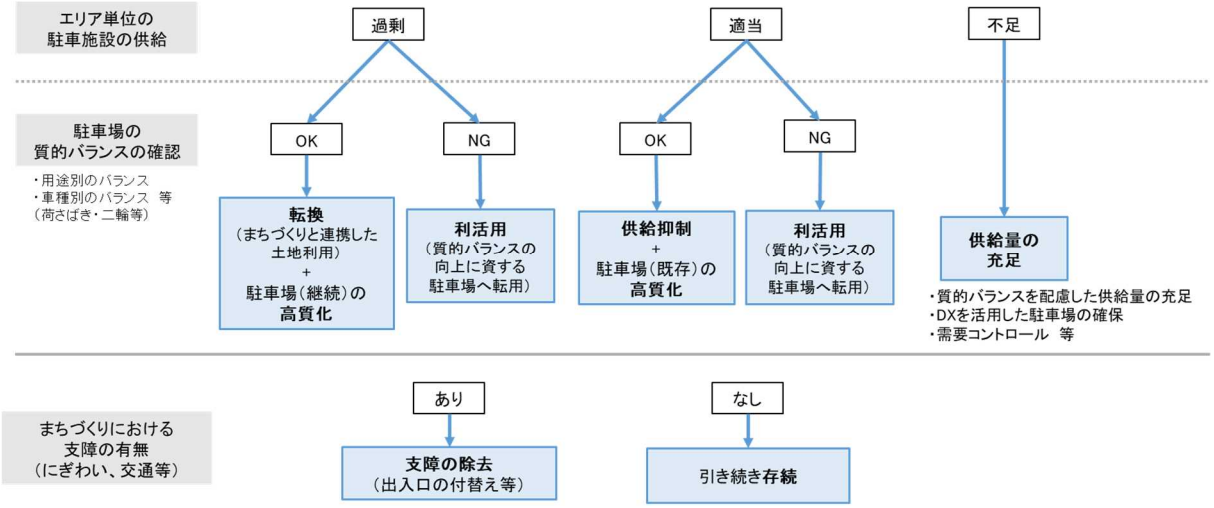


図 3-19　駐車場の有用性の検証、及び土地利用転換・利活用等の検討の流れのイメージ

(2) 公営駐車場の検証・再整備等と経営マネジメントの導入

○ 公営駐車場については、駐車場の需要動向、地域の駐車供給の継続性、当該公営駐車場が存する街路の性格、人口減少と高齢化等社会経済動向を踏まえたまちづくりのあり方、施設の老朽度等、様々な観点からの検討を踏まえつつ、その役割の見直しと積極的な有用性の検証に取り組むべきである。

○ また、公営駐車場の検証は、まちづくりの観点のみならず、公営企業の経営適正化の観点からも、その実施が要請されるものである。このようなことも踏まえ、公共駐車場について、積極的かつ適正に有用性の検証を行うとともに、公営駐車場としての有用性が乏しいものについては、まずは交通施策における活用を検討した上で、市街地における活用すべき公的不動産（PRE－Public Real Estate）として、まちづくりに資する様々な用途への転換等を通じた利活用を検討することが望ましい。

○ なお、公営駐車場として引き続き有用性が認められる駐車場についても、公営駐車場については、単に駐車場の整備に留まらない、経営マネジメントの観点が必要である。具体的には、例えば、

（1）PFI の導入や、まちづくり会社による駐車場運営等、民間の活用による駐車場の経営等の検討、

（2）駐車施設について、計画的な維持管理を図ることによる、施設の長寿命化や、修繕費の抑制・平準化の推進、

（3）例えば民間駐車場との共通駐車券（例：高松市）の導入等運用上の工夫を図ることによる、まちなかの駐車場利用者の利便性の向上と、これらを通じたまちなかへの来訪者増加、

等を総合的にマネジメントしていくことが重要である。

概要

- 駅前第一駐車場：3,492㎡、立体式、箕面駅徒歩8分圏内
- 駅前第二駐車場：2,938㎡、立体式、箕面駅徒歩10分圏内
- 収容台数：
  駅前第一駐車場：建替前（H26）自動車265台、建替後（H28）自動車285台
  駅前第二駐車場：建替前（H27）自動車281台
- 平成25年9月：事業開始（事業期間は13年）
- 平成27年4月～平成28年3月：第一駐車場（複合施設）整備
- 平成27年4月：第二駐車場の運営開始
- 平成28年4月～平成28年9月：第二駐車場の大規模修繕
- 平成28年4月：第一駐車場の運営開始
- 箕面駅前周辺開発の一環として計画
- 駅前第一駐車場の建替え（商業施設合築）：BTO方式
- 駅前第二駐車場の大規模修繕：RO方式
- 第一駐車場及び第二駐車場の維持運営
- 経営状況：
  駅前第一駐車場（H28）：稼働率167.7%
  駅前第二駐車場（H28）：稼働率55.2%
  ※H28.4月～9月は大規模修繕を実施したため閉館

背景

- 築30年が経過し、老朽化が進んでいるだけでなく、景観面においても課題を抱え、建替え及び大規模修繕が必要とされていた
- 事業手法、事業収支の検討結果で最も有利となり、民間事業者のヒアリング結果で参加意欲と事業性を確認できた「PFI形式」を採択

効果

- 駐車場の営業時間延長（年中無休の24時間営業に）、台数増
- 良好な景観の形成及び回遊性創出による地域の活性化

（写真）第一駐車場：上は建替前、下は建替後

※国土交通省資料等より総務省作成

図 3-20 PFI の導入事例（箕面市）

株式会社 まちづくり長野

中心市街地の再生を担うまちづくり組織として設立。
長野商工会議所に代わりTMOに認定。

○駐車場運営事業（概要）

善光寺・ぱてぃお大門及び周辺商店街・観光目的のお客様の利便性の向上と滞留時間の延長を目的に、平成18年11月に中央通り西側に駐車場を整備し、運営を行っている。

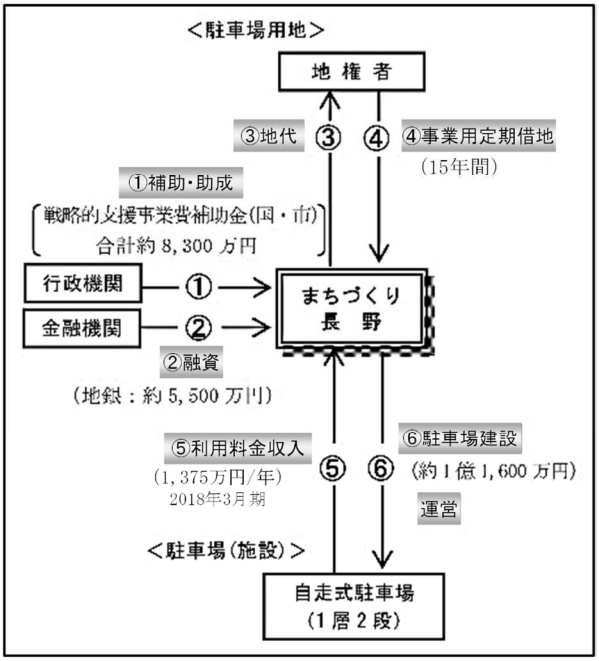
駐車場出入口
（国道406号から）

中央通り側

○施設概要

敷地面積	954.72 ㎡
構造	鉄骨造2階建（1層2段構造）
駐車台数	49台
営業時間	24時間（年中無休）
駐車料金	100円/20分 （パティオ大門買物客には、入庫後20分間無料サービス券を進呈）

○事業の仕組み・スキーム図



※TMO…タウンマネージメント機関（Town Management Organization, TMO）とは、中心市街地における商業まちづくりをマネージメント（運営・管理）する機関

図 3-21 まちづくり会社による駐車場経営の事例（（株）まちづくり長野）

概要

・8つの駐車施設、総面積77,666㎡、立体式1、地下式5、広場式2
商業施設等に近接
・収容台数：自動車計2,120台
・平成18年度から指定管理制度を導入（全8施設に導入済み）
・平成28年4月：指定管理（継続）

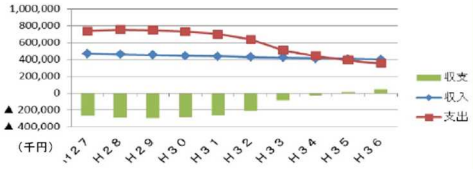
背景

・郊外型ショッピングセンター等の立地や中心市街地の空洞化、少子高齢化社会の進展に対応するため
・市の総合計画（H20年度策定）及び総合都市交通計画（H22年度策定）に基づき、中心市街地における駐車対策のあり方を示すため、平成24年2月に「高松市駐車対策基本計画」を策定
・その後、平成27年3月に「高松市立駐車場中期経営計画」を策定

計画

・市立駐車場中期経営計画は、H35年度には収入超過に転ずる収支計画（起債の償還終了と長寿命化、指定管理などが寄与）

・経営状況
（H27）2.8億円の赤字
↓
（H36）0.4億円の黒字
※計画値



高松市駐車対策基本計画

・駐車場の需要と供給を調査
・附置義務基準を緩和
（附置義務の原単位について、建物用途の特定部分150㎡に1台を、600㎡に1台に緩和するなど）
→小規模店舗の設置義務がなくなり、他用途に土地利用が可能に
➔市営駐車場における附置義務駐車場としての台数受入（市営駐車場の稼働率増）
・臨時駐車場などの多様な駐車需要への対応

高松市立駐車場中期経営計画

・市のファシリティマネジメント推進基本方針に基づき、長寿命化を図り、修繕費をできる限り抑制しかつ平準化して、将来の設備投資費を低減
・個々の駐車場の経営状況を分析し、公営として事業継続を決定

図 3-22 一体的な駐車場マネジメントを実施している事例（高松市）

図 3-23 共通駐車サービス券を導入した事例（高松市）

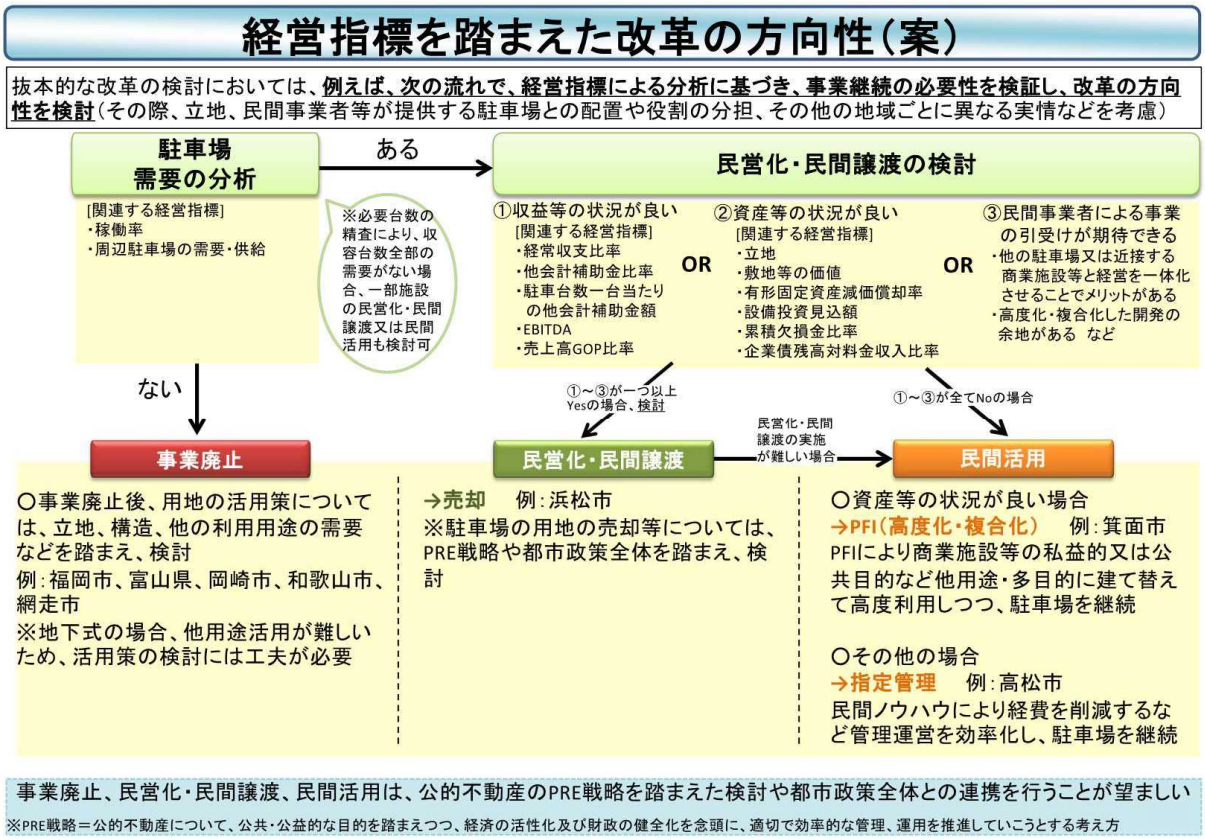


図 3-24　参考：駐車場整備事業における抜本的な改革の方向性（総務省）

(3) 民間駐車場も含めた有用性の検証と土地利用転換・利活用の推進

○ 民間駐車場は、今後も駐車場の総供給量の面では大きな部分を占めると考えられる一方で、地域によってはその供給が過剰とされている場合もある。このような民間駐車場については、前述までの検討の結果、その有用性が少ないものについては、市街地における貴重な空間として、イベントスペースとしての提供等をはじめ、まちの賑わい創出への活用できる場合も考えられるため、地域における土地利用上の様々な施策等を活用して、そのような土地利用転換を促すよう誘導することも考えられる。

民間駐車場の転換誘導

エリア内の駐車場が供給過剰の場合

↓

○まちづくりの観点を考慮
・民間まちづくり団体による自由闊達な事業活動の展開
・上記の民間活動に呼応する形で立適、戦略等に位置づけ

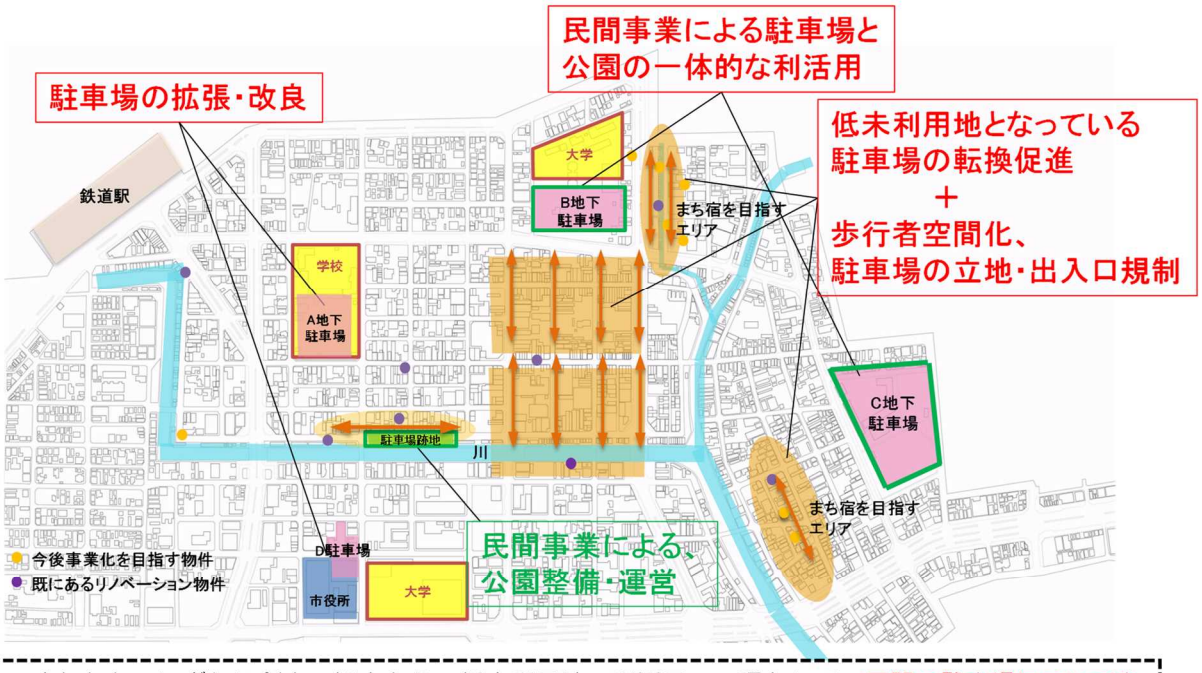
↓

○個別の駐車場の有用性を確認
（有用性の例）
・主要施設へのアクセスを支援
・エリアへのフリンジパーキング機能
・荷さばき拠点

↓

有用性が少ない民間駐車場は他の土地利用への転換を誘導

※特に、以下に該当するものは最優先
・安全性など交通課題があるもの
（交差点近接、通学路へ出入り、高齢者施設近傍など）
・ストリートでのにぎわい形成の阻害になるもの



- まちなかのにぎわい創出の観点から、低未利用地の利活用の一環として、民間の駐車場についても他用途への転用を促進。
- 将来的なにぎわい創出にあたっては、土地利用政策と一体的に、地域全体の駐車場配置を踏まえて取り組むことが必要。歩行者を優先すべき通りについては、駐車場の立地規制を実施。
- 民間によるリノベーションなどの動きがあれば、それに呼応する形で民都機構の融資や行政による歩行空間改善事業等が有効。

図 3-25 民間駐車場も含めた土地利用転換の具体的なイメージ

4. まちづくりと連携した駐車場施策の進め方

4-1 需給量適正化の手法

○ 駐車場の供給量の適正化にあたっては、公共駐車場、民間駐車場、附置義務駐車場それぞれについて、その適正化を図ることが考えられるが、これらのうち、附置義務駐車場は、地方公共団体が自らその適正化に取り組むことができ、また、建築主に対して一定の義務を課す制度である。附置義務駐車場の供給量の適正化に関しては、大きく分けて、原単位の見直しと、地域の特性に応じたルール（「地域ルール」等）、都市再生特別措置法に基づく特例の導入が考えられる。

○ また、駐車場の需要量の適正化にあたっては、駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメント等の取組みが考えられる。

4-1-1 附置義務駐車場の原単位の見直し

○ 駐車場法においては、建築物の建築等により新たに発生する駐車需要について、当該建築物又はその敷地内において充足させるため、地方公共団体の条例に基づき、建築物の新築等に際して駐車場の附置を義務付けることができる、いわゆる「附置義務駐車場」の制度が設けられている（駐車場法§20）とともに、国が示す標準駐車場条例及び各地方公共団体における条例においては、建築物の存する地区、用途等に応じて、一定の建築床面積ごとに一定の駐車施設の整備を求める「原単位」の数値が定められているところである。

○ 附置義務駐車場の供給量の適正化については、条例に定める原単位が各都市の実際の駐車需要に見合ったものになっているかどうか検証するとともに、原単位と実際の駐車需要に乖離が生じている場合においては、各地方公共団体における現行の附置義務駐車場の原単位を見直すことで、附置義務駐車場の供給量の適正化を図ることが必要である。

○ また、原単位については、必ずしも各地方公共団体の区域内で一律の数値である必要はなく、建築物の存する地区ごと、用途ごとに定めることも考えられるところ、原単位の見直しにおいては、地区別（例えば、公共交通機関のアクセスに優れているため駐車需要が比較的低いと見込まれる、鉄道駅から一定距離以内の地区等）や、用途別（例えば、駐車需要が比較的低いと見込まれる共同住宅の用途等）について、それぞれ異なる原単位を設定することも考えられる。

○ さらに、公共交通の利用促進に資する取組を行う建築物に対して、当該取組による駐車需要の低下を評価することにより、原単位の数字を一定程度低減するなど、地区別、用途別の原単位からさらにきめ細かい仕組みとして、それぞれの建築物ごとに一件ずつ審査し、個別の原単位を設けることも可能であると考えられる。

○ なお、標準駐車場条例で示している附置義務駐車場の原単位は、あくまで「目安値」であり、駐車実態等を踏まえ、「地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定できる」ことに留意すべきである。

【参照文献】
・『都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置（駐車場出入口規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化）について（技術的助言）（平成16年7月2日国土交通省都市・地域整備局街路課長通知）』https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001475130.pdf
・『標準駐車場条例の改正に関する技術的助言（平成26年8月1日　国土交通省都市局街路交通施設課長通知）』https://www.mlit.go.jp/common/001085154.pdf

4-1-2 条例等の地域独自のルールの導入

(1) 基本的な考え方

○ 附置義務駐車場については、前節で述べたとおり、原則として一定の基準に基づき、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を義務付ける制度である。一方で、例えば公共交通機関が著しく発達している地域など、駐車需要の状況が他の地域とは大きく異なる地区や、あるいは、まちなかのエリアなど、各建築物又は敷地ごとに駐車場を整備するよりも、まちづくり上の観点を踏まえ、地区単位で駐車場を集約配置した方が適当な地域も存在する。

○ そこで、このような地域においては、標準駐車場条例第 25 条第 3 項の規定も参考に、一定の基準に基づいて駐車場の附置を義務付けるのではなく、地域の特性に応じた駐車場の附置に係る特別なルールを設け、きめ細かい駐車場の需要調査等に基づく特別な附置義務の基準を設け、あるいは、地域の特性に応じた駐車場の集約整備ができるような仕組み（いわゆる「地域ルール」）が策定、運用されているところである。

○ このような地域ルールの仕組みを導入することが適当な地域においては、地域ルールを策定、運用することにより、附置義務駐車場に関する供給量の適正化を図ることが考えられる。

表 4-1 特定エリアにおける緩和措置（標準駐車場条例第 25 条第 3 項に基づく）

緩和規定の類型	自治体	根拠規定
地域特性型	横浜市	○横浜市駐車場条例　第4条
個別評価型	大丸有ルール（千代田区）	○東京都駐車場条例（抄） （建築物を新築する場合の駐車施設の附置） 第17条　・・・建築物を新築しようとする者は、・・・以上の台数の規模を有する駐車施設を当該建築物又は当該建築物の敷地内に附置しなければならない。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。 一　駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、知事が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置が図られていると認める場合 二　前号に定めるもののほか、知事が特に必要がないと認める場合 2・3　（略）
	銀座、東京駅前ルール（中央区）	
	渋谷、代々木ルール（渋谷区）	
	新宿駅東口、新宿駅西口ルール（新宿区）	
	池袋ルール（豊島区）	
	中野駅周辺ルール（中野区）	
	柏市	○柏市建築物における駐車施設附置条例　第3条第2項第2号
公共交通近接型	柏市	○柏市建築物における駐車施設附置条例　第3条第2項第1号
	川崎市	○川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例　第6条の2
	金沢市	○建築物の駐車施設に関する条例　第3条第2項
	名古屋市	○名古屋市駐車場条例　第5条の3
	京都市	○京都市駐車場条例　第26条の2
	神戸市	○建築物に附置すべき駐車施設に関する条例　第9条の2
	福岡市	○福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例　第8条の3

【参照文献】
・『総合的な駐車対策の在り方』東京都、2022 年、
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/kagami/index.htm

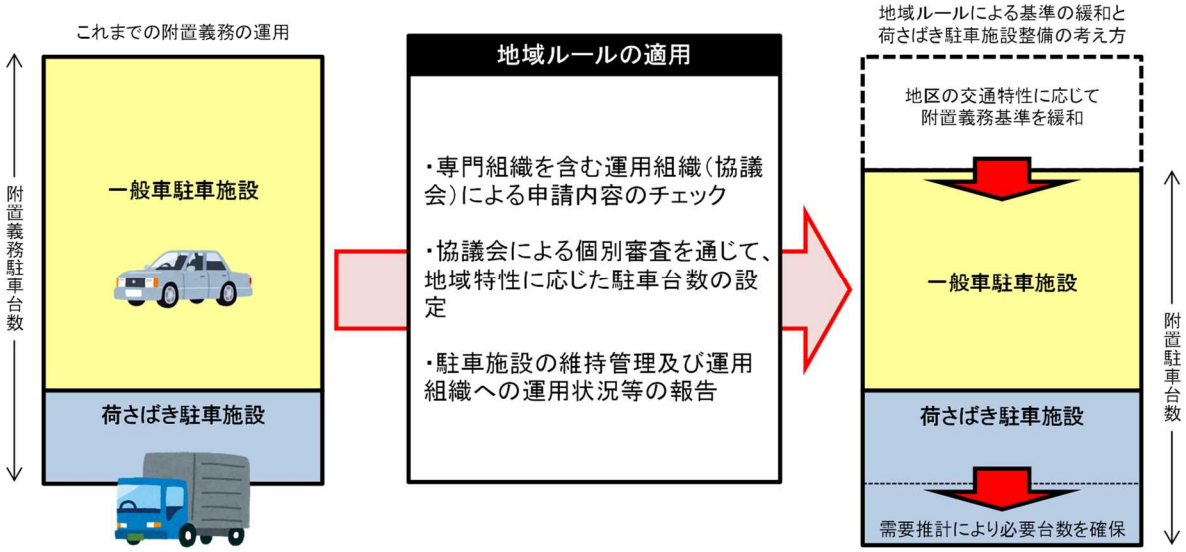


図 4-1 地域ルールによる供給量適正化のイメージ

(2) 策定・運用にあたっての留意事項

○ 地域ルールは、条例に基づく一定の基準により駐車場の整備を義務付ける仕組みの特例であることから、その策定、運用に当たっては、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略、バリアフリー基本構想、立地適正化計画、地域公共交通計画、自転車活用推進計画などの上位構想・関連計画等との整合性を図りつつ、地区の交通特性や土地利用等の現状と将来予測、駐車場の需給状況、路上駐車の現状ほか、地区の詳細な分析に基づく実態把握といった、マクロの視点からミクロの視点まで総合的な検討が求められる。

○ また、地域ルールにおいては、地域の特性に応じて、附置義務駐車場に係る基準の緩和や駐車場の集約整備がなされる場合があるが、これらは駐車場の供給量に影響を与えるものであることから、地域の駐車需要を確実に充足し、道路交通の円滑化を阻害することの無いよう、地域ルールの策定に当たっては、学識経験者、道路管理者、交通管理者、地域事業者、地域住民等が参画し、必要な検討、協議、調整がなされる仕組み（例えば、地域ルールの策定に係る協議会の設置等）を通じて行われるべきである。

○ また、地域ルールの策定後、その運用にあたっても、個別の地域ルールの適用に当たっての審査体制を整備し、個別に適切な審査がなされる仕組みを確保するとともに、地域ルールの運用状況についても、学識経験者、道路管理者、交通管理者、地域事業者、地域住民等の参画の下、定期的に検証を行い、必要に応じてその見直しが行われるべきである。

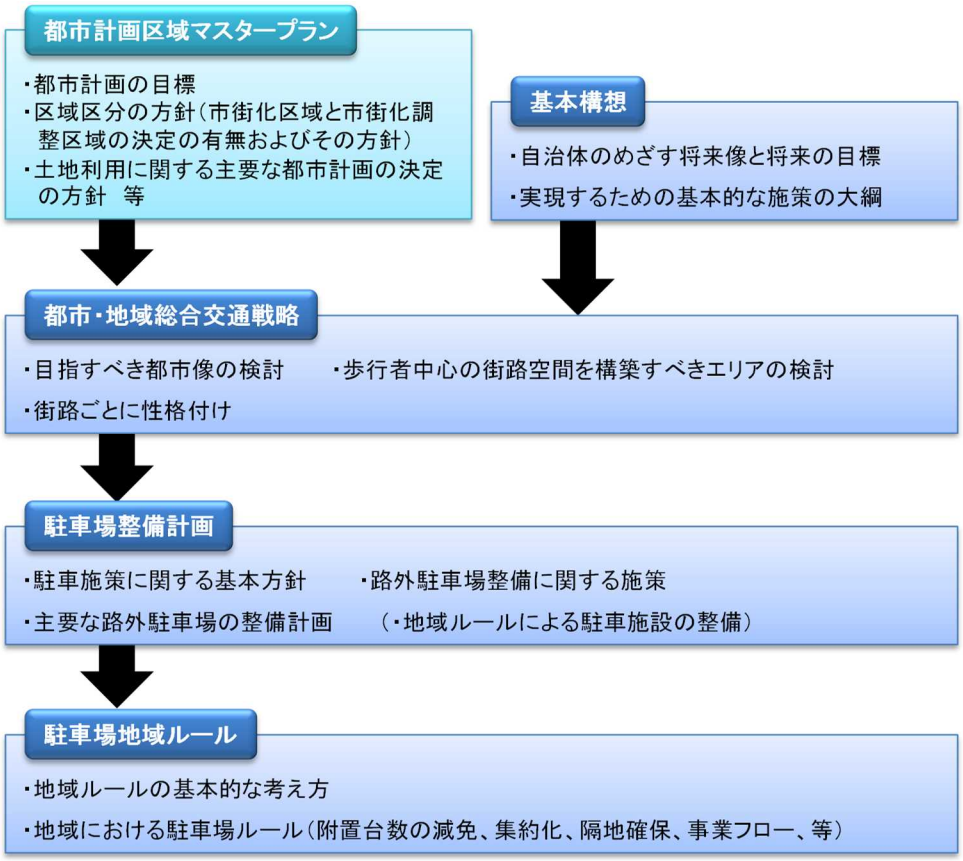


図 4-2 具体的な検討・プロセスのイメージ

表 4-2 検討の際のメンバー例

学識経験者	専門分野：交通、物流、等
交通管理者	本庁の交通担当部局
	所轄警察署の交通担当部局
道路管理者	附置義務駐車場条例担当部局
	道路管理担当部局
	交通計画担当部局
地域事業者	大規模開発が予定されている地域の代表者
	主要商業施設
	地元商店会
地域住民	地元自治会・町会代表
	エリアマネジメント団体
駐車場関連団体	地元駐車業協会、等

4-1-3 都市再生駐車施設配置計画制度を通じた附置義務駐車場の適正化

○ 都市再生緊急整備地域の一部の区域では、その他の地域と同じ駐車場附置義務の基準を一律に適用するのではなく、当該区域の実態に応じた基準が必要であることから、原則として建築物単位で附置を義務付けていたものについて、区域単位で附置義務駐車場の位置と規模を最適化するような計画に即した附置義務駐車場の整備を可能とする「都市再生駐車施設配置計画制度」が、平成 30 年の都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により設けられたところである。

○ 都市再生駐車施設配置計画が策定された場合においては、建築物単位で駐車場の附置を求めるという原則によらず、当該配置計画に即して駐車場の整備が行われるものであることから、このような仕組みを活用して、附置義務駐車場の適正化を図ることが考えられる。

○ なお、都市再生駐車施設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。

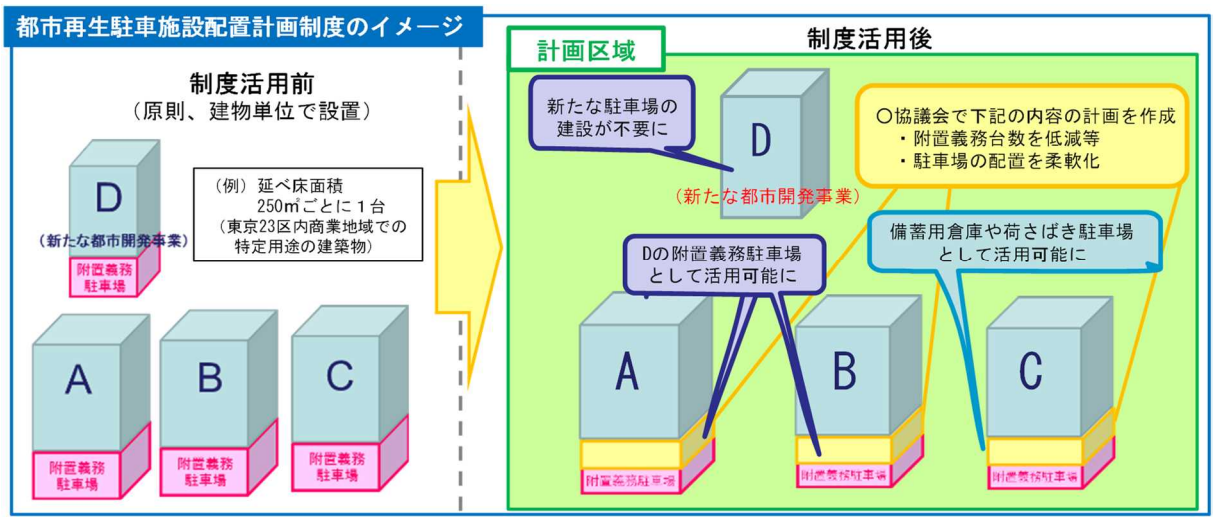


図 4-3 都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ

【参照文献】

・『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』国土交通省都市局、2018 年、https://www.mlit.go.jp/common/001246193.pdf

4-1-4 駐車需要のマネジメント

○ 駐車需要のマネジメントを実施するにあたっては、該当駐車場の利用がどのようになされているかも含めた事前調査等を行い、駐車目的に則した対応を行うことが望ましいと考えられる。

○ 併せて、これまで行われてきたパーク＆ライド導入事例の知見を活用し、他の交通モードとの連携や分かりやすい情報提供など、様々なインセンティブを提示することで、より効果的な駐車需要の誘導が期待される

○ また、モビリティ・マネジメントで用いられている様々なコミュニケーション技術を用いて、市民ひとりひとりの自発的な行動変容を促すことで、長期的・継続的な駐車需要の誘導を実現することも考えられる。

○ なお、駐車料金を変えることで駐車需要を誘導することも考えられるが、駐車場の選択には、駐車場の見つけやすさや停めやすさ、これまでの駐車場利用経験による慣れの影響などにも大きく影響を受けるため、必ずしも駐車料金の変更のみで誘導ができるとは限らない点に留意が必要である。

図 4-4 他の交通モードとの連携【ストラスブール】

出典：交通政策審議会交通体系分科会・第４回環境部会資料
『諸外国の交通分野における環境施策の取組事例について』

図 4-5 エコ通勤（モビリティ・マネジメント）のイメージ

出典：国土交通省総合政策局地域交通課「モビリティ・マネジメント（パンフレット）」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000073.html>

【参照文献】
・『モビリティ・マネジメント』国土交通省総合交通政策局公共交通政策部交通計画課、2007 年、
https://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf

◆リアルタイム満車空車情報の提供

令和〇年〇月〇日 ●●:●●

新高岡駅周辺駐車場利用状況

駐車場名	満/空	空き台数
新高岡駅立体駐車場(457台)	空	122
新高岡駅前南駐車場(51台)	空	3
新高岡駅第1駐車場(95台)	空	72
新高岡駅第2駐車場(63台)	空	51
新高岡駅第3駐車場(98台)	空	78
新高岡駅前北駐車場(38台)	空	31

※新高岡駅周辺駐車場が混雑している場合は高岡中央駐車場（新高岡駅利用者は７日間まで無料）を利用しましょう。
※新幹線利用者の商業施設への駐車は絶対にやめましょう。

令和〇年〇月〇日 ●●:●●

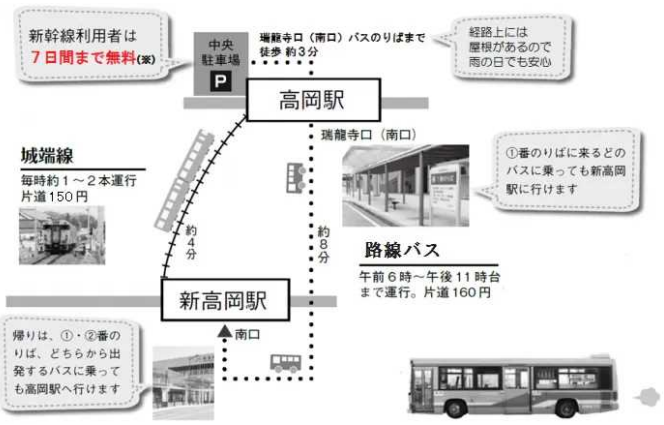
高岡中央駐車場利用状況

高岡中央駐車場(751台)	空	455

この情報は常に更新されます

高岡市営駐車場ホームページ（新高岡駅周辺）

◆公共交通機関と連携したＰ&Ｒ駐車場の提供
（料金インセンティブによる誘導）



◆わかりやすく使いやすい駐車料金への改定
（南側駐車場の料金統一、送迎用駐車場（北側駐車場）との差別化）

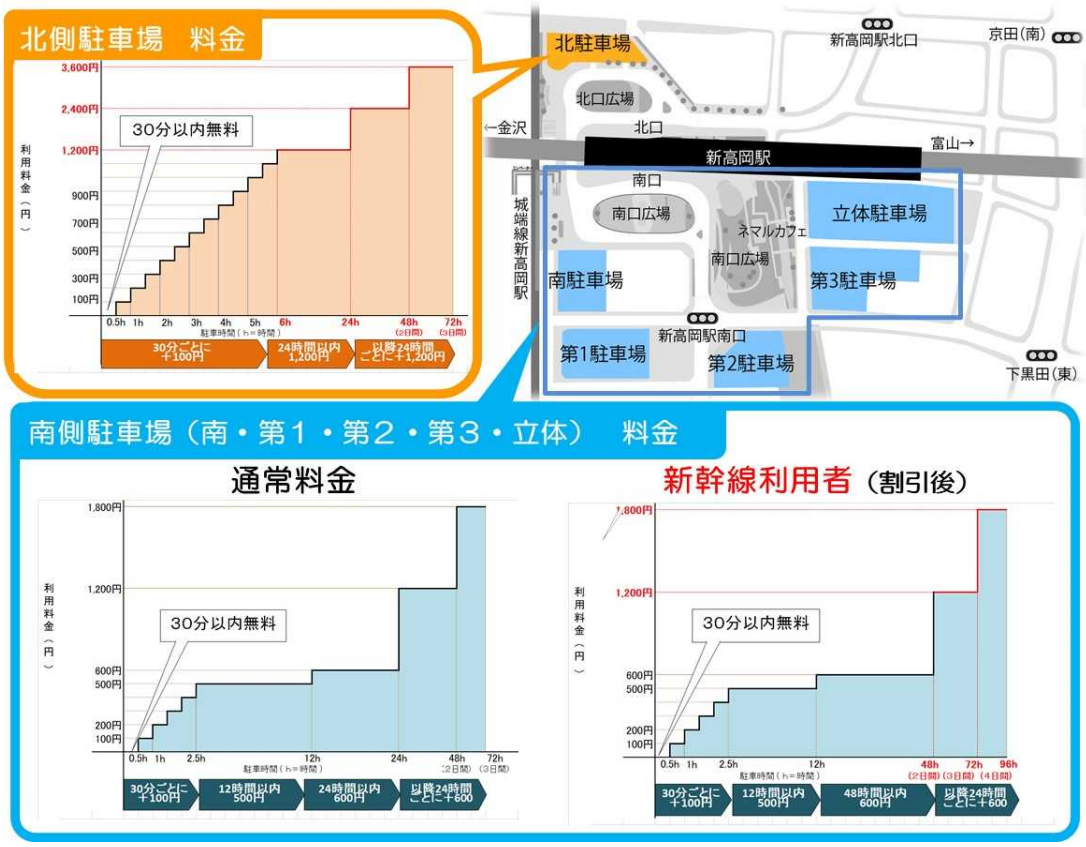


図 4-6 料金施策等による駐車需要マネジメント策の一例【富山県高岡市】

＜高岡市 HP：https://www.city.takaoka.toyama.jp/toshi/kurashi/kotsu/chushajo/huyu.html＞

4-2 駐車場の配置の適正化

○ 駐車場の配置の適正化を進めるにあたっては、様々な仕組みを組み合わせて、より最適な取組を進めることが求められる。

4-2-1 附置義務駐車制度の緩和・隔地・集約

○ それぞれの附置義務駐車場における供給量（附置義務台数）の適正化に加え、過剰な駐車施設の配置（駐車場の数）を抑制するためにも、例えば小規模建築物については附置義務駐車場の対象外とする等により、配置の適正化を図ることが考えられる。

○ また、附置義務駐車場は、原則として一定の基準に基づき、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を義務付ける制度であるが、各建築物又は敷地ごとに駐車場を整備するよりも、まちづくり上の観点を踏まえ、地区単位で駐車場を集約配置した方が適当な地域も存在することから、このような地域においては、例えば近隣の公営駐車場等において附置義務駐車場を受け入れるなど、いわゆる「隔地」での附置義務駐車場について検討することが考えられる。

○ これについて、都市の低炭素化の促進に関する法律（略称：エコまち法）及び都市再生特別措置法に基づく特例制度等が設けられている。

○ なお、都市再生特別措置法に基づく特例制度については、立地適正化計画において「駐車場配置適正化区域」とともに集約駐車施設を定めること、又は、都市再生整備計画において「滞在快適性等向上区域」とともに集約駐車施設を定めることにより、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を行うことなく、集約駐車施設において附置義務駐車場を確保することが可能となる。

【参照文献】
・『都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置（駐車場出入口規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化）について（技術的助言）（平成 16 年 7 月 2 日国土交通省都市・地域整備局街路課長通知）』https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001475130.pdf
・『標準駐車場条例の改正に関する技術的助言（平成 26 年 8 月 1 日　国土交通省都市局街路交通施設課長通知）』https://www.mlit.go.jp/common/001085154.pdf

表 4-3 駐車場関係の特例制度

根拠法	都市の低炭素化の促進に関する法律	都市再生特別措置法			
条項	第20条	第19条の13 第19条の14	第62条の9 ～第62条の12		第106条
背景	○ 都市・交通の低炭素化やエネルギー利用の合理化の推進	○ 交通量の多い道路や幅の狭い道路に面した附置義務駐車施設による円滑な交通の阻害 ○ 駐車施設の種類ごとの需給バランスの偏り	○ 滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりの推進		○ 都市機能の誘導に伴う自動車流入量の増加
計画	低炭素まちづくり計画	－	都市再生整備計画		立地適正化計画
適用区域	駐車機能集約区域	都市再生緊急整備地域内の区域	滞在快適性等向上区域	駐車場出入口制限道路	駐車場配置適正化区域
内容	○ 附置義務駐車施設の集約化	○ 都市再生緊急整備協議会による駐車施設の種類ごとの位置及び規模に関する計画（都市再生駐車施設配置計画）の作成、当該計画に沿った附置義務の適用	○ 条例で定める規模以上の路外駐車場に対する届出・勧告制度 ○ 附置義務駐車施設の集約化	○ 条例で定める規模以上の路外駐車場及び附置義務駐車施設の出入口設置規制	○ 条例で定める規模以上の路外駐車場に対する届出・勧告制度 ○ 附置義務駐車施設の集約化
適用例	○ 長野県小諸市 ○ 港区（環状2号線・虎ノ門、品川駅北、六本木交差点、浜松町駅周辺地区）	○ 千代田区（内神田一丁目周辺地区）	○熊本県熊本市	－	○長野県松本市 ○和歌山県和歌山市

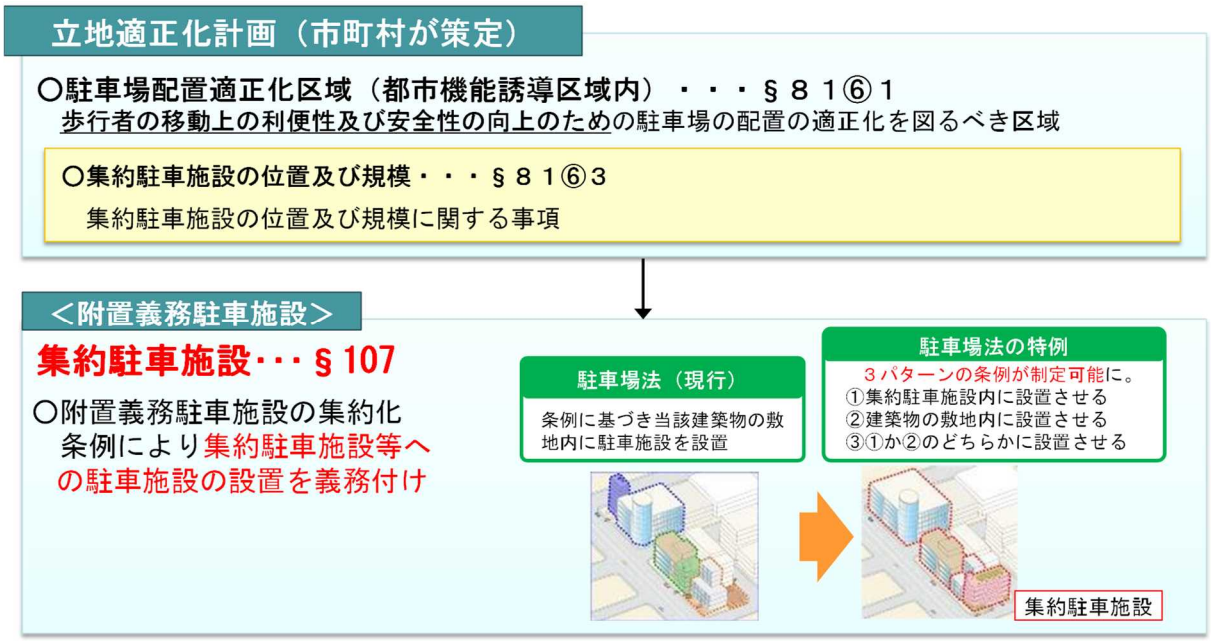


図 4-7 立地適正計画に基づく特例の概要

【参照文献】
・『都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化の手引き（改訂版）』国土交通省都市局、2015 年、https://www.mlit.go.jp/common/001134577.pdf

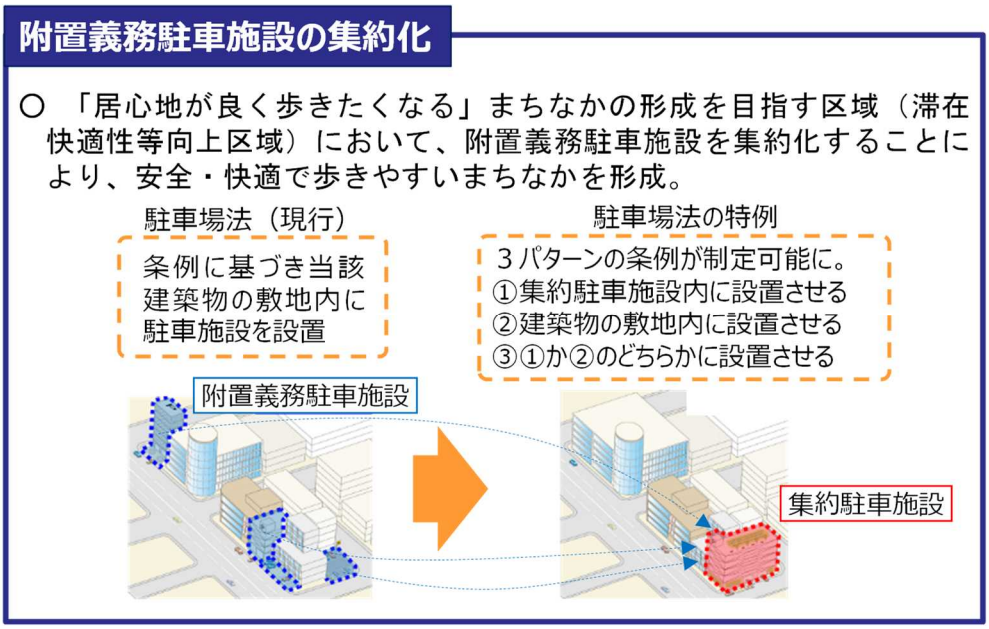


図 4-8 滞在快適性等向上区域に基づく特例の概要

【参照文献】
・『官民連携まちづくりの進め方―都市再生特別措置法等に基づく制度の活用の手引き―』国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室、2021 年、
https://www.mlit.go.jp/toshi/pdf/tebiki/tebiki2.pdf
・『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』国土交通省都市局、2018 年、
https://www.mlit.go.jp/common/001246193.pdf

4-2-2 立地および出入口のコントロール

○ 駐車場については、その立地や出入口を適切にコントロールすることも考えられるところ、そのための手法も複数設けられている。

○ まず、都市再生特別措置法に基づく特例制度としては、4-2-1 で紹介した立地適正化計画における「駐車場配置適正化区域」または都市再生整備計画における「滞在快適性向上区域」とともに、路外駐車場の配置及び規模の基準（路外駐車場配置等基準）を定めることにより、一定の規模以上の路外駐車場（特定路外駐車場）について、その設置を届出係らしめるとともに、路外駐車場配置等基準に基づき必要な勧告をすることが可能となる。

○ また、いわゆる「まちづくり条例」等により、例えば賑わいのある歩行者中心の街路に面した場所については駐車場の設置を制限し、あるいは出入口をコントロールするような仕組みも考えられる。

○ なお、都市再生特別措置法に基づく特例制度として、都市再生整備計画における「滞在快適性向上区域」内に、安全かつ円滑な歩行の確保及び当該滞在快適性等向上区域における催しの実施その他の活動の円滑な実施を図るため、駐車場の自動車の出入口を制限すべき道路（駐車場出入口制限道路）を定めることも可能である。その場合、市町村の条例で定める一定規模以上の路外駐車場（出入口制限対象駐車場）については、自動車の出入口を当該駐車場出入口制限道路に接して設けてはならないこととなり、出入口の設置又は位置の変更に着手する 30 日前までに市町村長への届出が必要となる。

○ さらに、まちの良好な景観を維持・保全する等の観点から、景観地区等の規制に併せて駐車場のコントロールを行うことも考えられる。

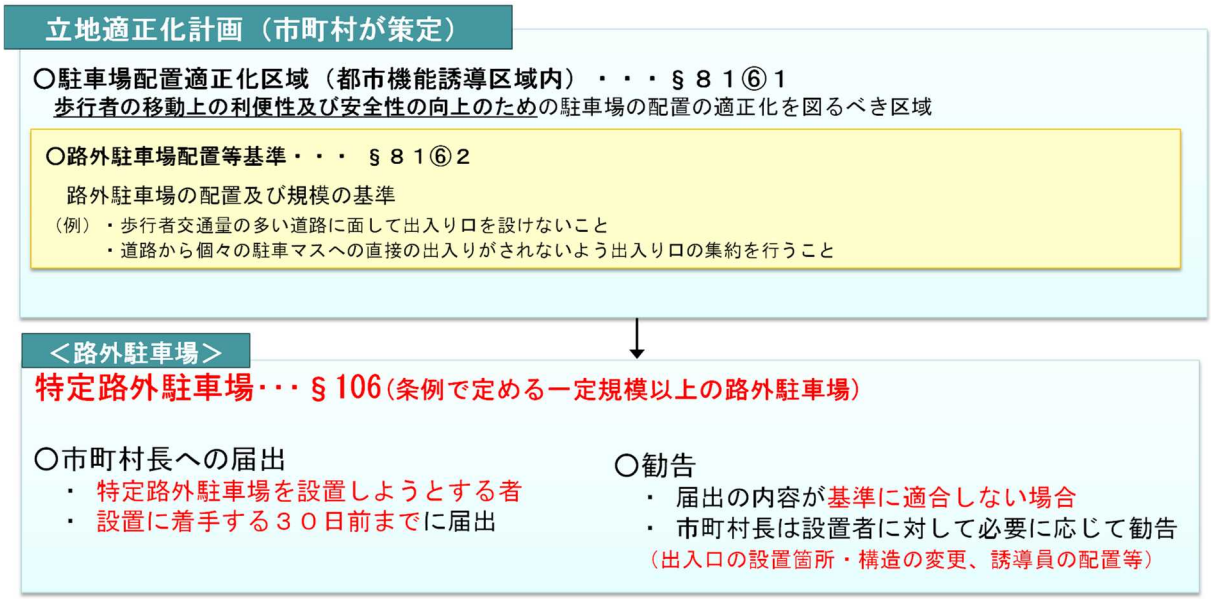


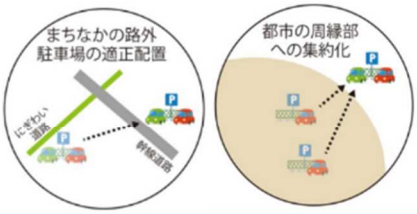
図 4-9 立地適正計画における特例の概要

【参照文献】
・『都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化の手引き（改訂版）』国土交通省都市局、2015 年、https://www.mlit.go.jp/common/001134577.pdf

まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

○ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、予め定めた基準に基づき路外駐車場の設置を誘導する等、まちなかの路外駐車場の配置を適正化。

○ フリンジ駐車場の設置による区域内への自動車流入の抑制、自動車と歩行者の動線の分離等により、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。



まちなかのメインストリート等における路外駐車場の出入口規制

○ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、メインストリートなどの交流・滞在空間として重要な道路を「駐車場出入口制限道路」に指定し、路外駐車場からの自動車の出入りを抑制。

○ 歩行者の安全性・快適性が向上。沿道のオープンスペースでの交流・滞在や様々なイベント等の実施がしやすい公共空間を形成。

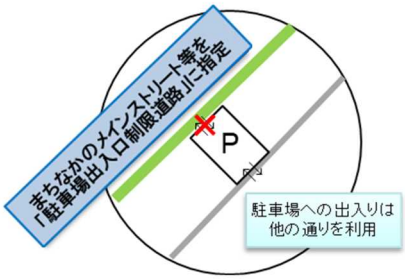


図 4-10 滞在快適性等向上区域に基づく特例の概要

【参照文献】
・『官民連携まちづくりの進め方―都市再生特別措置法等に基づく制度の活用の手引き―』国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室、2021 年、https://www.mlit.go.jp/toshi/pdf/tebiki/tebiki2.pdf

4-2-3 駐車場の再配置（リロケーション）

○ 駐車場の配置の適正化を図る上では、これまで述べてきたような、附置義務台数の適正化を通じた過剰な駐車場の配置の抑制や、駐車場の立地や出入口の適正なコントロール、隔地駐車場の導入といった、個々の駐車場ごとの対応を図るだけではなく、エリア全体を俯瞰した上で、駐車場以外の土地も含めた一体的なコーディネートのもと、駐車場の再配置を図ることが考えられる。

○ 具体的には、このような駐車場の再配置に当たっては、

- ［交換］地権者間で所有権や利用権を交換し、有益な場所を利用者に提供
- ［集約］小規模かつバラバラな駐車場を集約し、一体的に活用
- ［再編］全体的なコーディネートの中、土地利用を連鎖的に転換

等のパターンが考えられるところ、まちづくりの方向性や計画、駐車場以外の土地の所有者の意向、民間まちづくり団体等による様々な活動など、多角的な状況分析に基づいて、まちづくりに資する駐車場の再配置を行うことが考えられる。

○ また、このような駐車場の再配置に資する仕組みとして、平成３０年都市再生特別措置法等改正法により設けられた、都市のスポンジ化対策に資する各種制度の活用も有効と考えられる。

○ 例えば、まちなかの低未利用地の地権者等と利用希望者とを、行政が能動的にコーディネートの上、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する「低未利用土地権利設定等促進計画」制度により、駐車場として使用されていた土地の利用権の交換等により駐車場の適正配置や他の用途への転換による有効利用を図ることも考えられる。

○ なお、地域の幅広いニーズに対応しながら地域コミュニティで必要と判断した施設を整備・管理していく「立地誘導促進施設協定」制度を活用して、まちなかに散在する小規模駐車場を集約し、駐車効率の向上を図りながら余剰地を活用して賑わい空間を創出することも考えられる。

【参照文献】
・『都市のスポンジ化対策（低未利用土地権利設定等促進計画・立地誘導促進施設協定）活用スタディ集』
国土交通省都市局都市計画課、2018 年、
https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001474450.pdf

概要

○ 空き地や空き家等の低未利用地は、地権者の利用動機が乏しく、また、「小さく」「散在する」するため使い勝手が悪い。さらに、所有者の探索に多くの手間と時間がかかる。

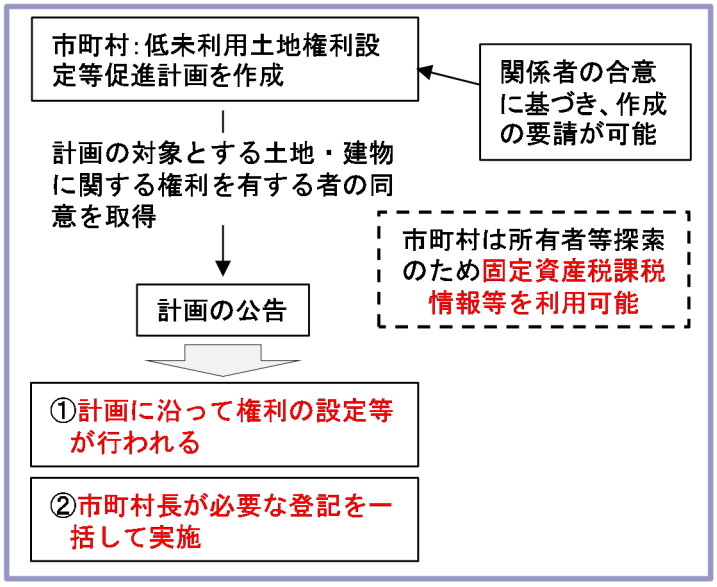
○ これまで行政は、民間による開発・建築行為を待って規制等により受動的に関与をしてきたところ、低未利用地の利用に向けた行政の能動的な働きかけを可能とする制度を創設。

低未利用土地権利設定等促進計画制度の創設

＜概要＞（立地適正化計画の誘導区域が対象）

低未利用地の地権者等と利用希望者とを行政が能動的にコーディネートし、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を市町村が作成することができる。

＜制度フロー＞



支援措置

【税制】
（登録免許税）計画に基づく土地・建物の取得等について税率を軽減
⇒ 地上権等の設定登記等（本則1%→0.5%）
所有権の移転登記（本則2%→1%）
（不動産取得税）計画に基づく一定の土地の取得について軽減（課税標準の1／5控除）

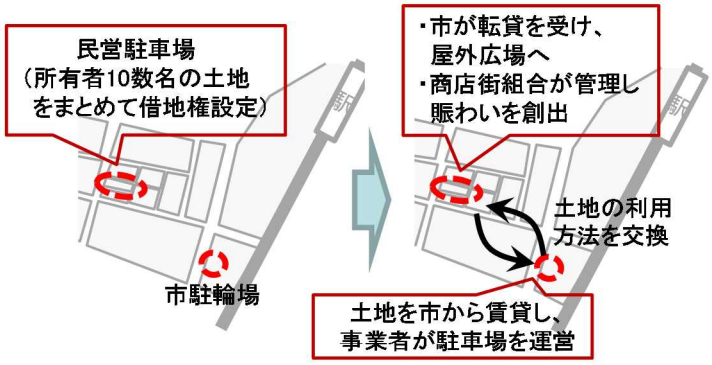
＜制度活用イメージ＞

図 4-11 低未利用土地権利設定等促進計画制度の概要（その 1）

利用権交換型

・商店街地区内の民営駐車場と地区外の市営駐輪場との権利を交換（相互に賃貸借契約を締結）し、当該民営駐車場の低未利用地を広場化。

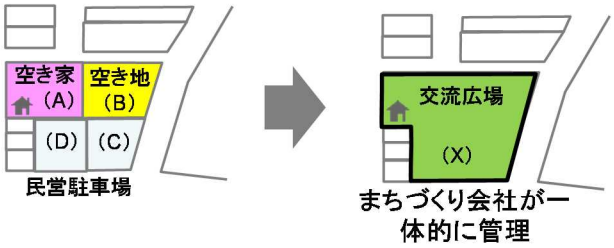
⇒土地の権利を交換することで、商店街地区の賑わい創出と駐車場の利便性の向上というwin-winを創出。



利用権集約型

・複数の地権者が所有する空き家の敷地(A)、空き地(B)、民営駐車場の土地(C,D)に賃借権を一体的に設定。空き家をリノベーションするとともに、敷地一体を交流広場として供用。

⇒小さな敷地単位で細分化されていた低未利用地を集約することで、地域の賑わい創出のための広場空間を創出。

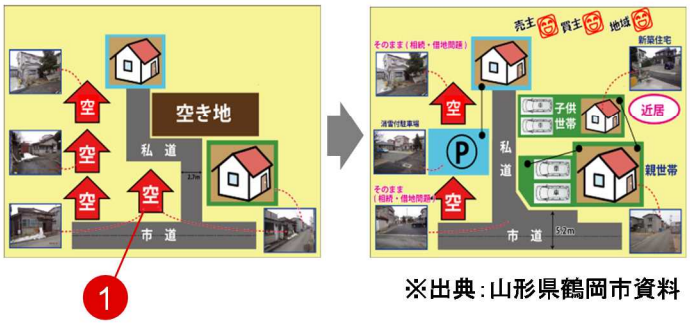


区画再編型

・空き家、空き地を活用した小規模連鎖型の区画再編事業。

・空き家①の除却・更地化→隣地居住者による当該土地の取得（駐車場利用）→当該土地と私道の一部を等価交換→私道の改良と市道の拡幅等を順次実施。

⇒小規模な区画再編を通じ、空き家、空き地の利活用のほか、市道の拡幅や私道の改良による接道要件の充足が図られ、エリアの居住環境が向上。



※出典：山形県鶴岡市資料

図 4-12 低未利用土地権利設定等促進計画制度の概要（その 2）

概要

○ 空き地や空き家等の低未利用地の発生は、地権者の利用動機の乏しさなどによるもの。地域コミュニティで考えて身の回りの公共空間「現代のコモンズ」を創出し、安定的に運営することが必要。

○ 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地や空き家を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設（コモンズ）について、地権者合意による協定制度（承継効付）を創設。

立地誘導促進施設協定制度の創設

＜概要＞（立地適正化計画の誘導区域が対象）

レクリエーション用の広場（交流広場）、地域の催しの情報提供のための広告塔（インフォメーションボード）など、地域コミュニティやまちづくり団体（土地所有者等）が共同で整備・管理する空間・施設（コモンズ）について、地権者合意により協定を締結（都市再生推進法人などが管理）

（※）権利設定等促進計画により集約された低未利用地を「コモンズ」として整備・管理することも想定

⇒ 地域の幅広いニーズに対応し、必要な施設を一体的に整備・管理するなど、地域コミュニティによる公共性の発揮を誘導 （ソーシャルキャピタルの醸成にも寄与）

○ 協定を締結した後に地権者になった者にも効力を及ぼす「承継効」を付与

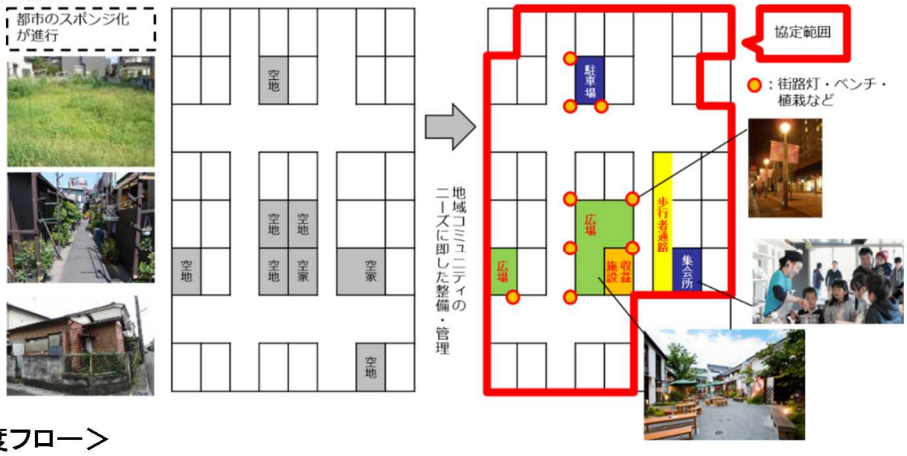
○ 市町村長が周辺地権者に参加を働きかけるよう、協定締結者が市町村長に要請できる仕組みを併せて措置

支援措置

都市再生推進法人が、協定の目的となる土地及び償却資産を有料で借り受けたもの以外で、監理する場合には、その用に供する土地・償却資産に係る固定資産税・都市計画税について、課税標準を2/3に軽減（5年以上の協定の場合は3年間、10年以上の協定の場合は5年間）

※対象施設 道路、通路、公園、緑地、広場の土地及び償却資産

＜制度活用イメージ＞



＜制度フロー＞

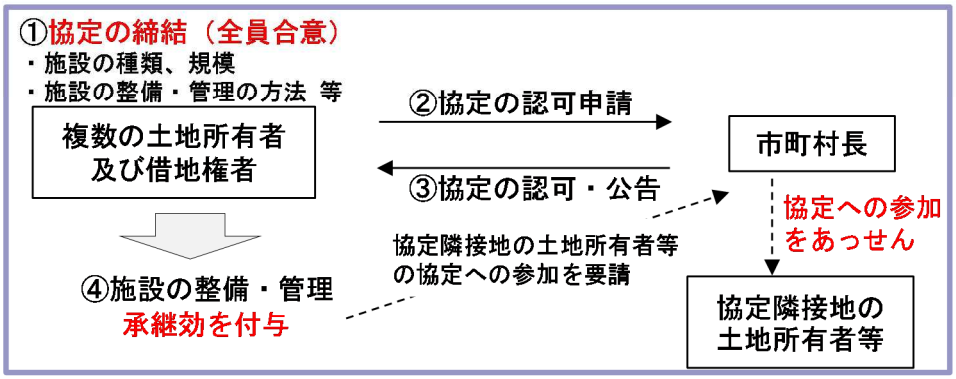
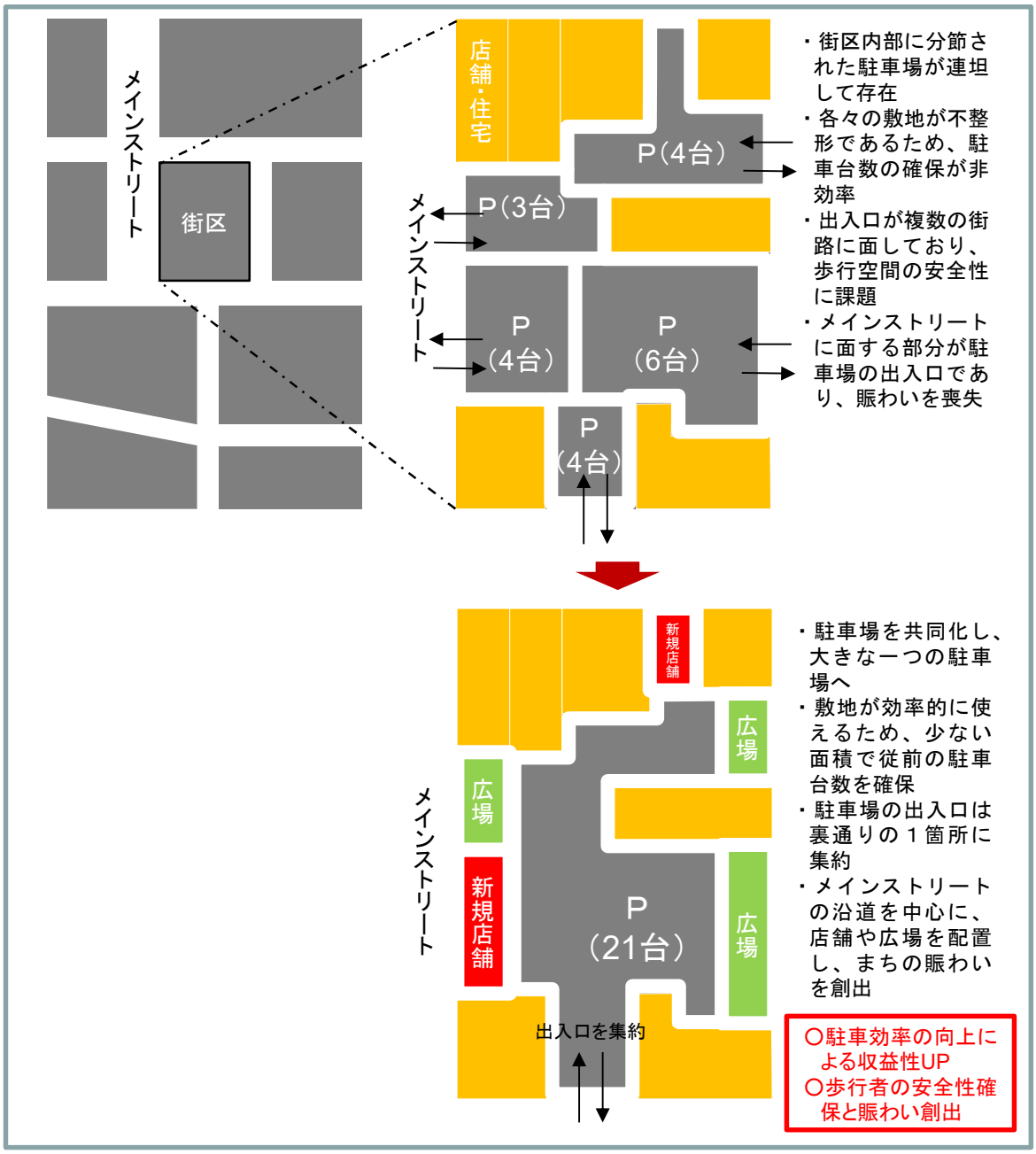


図 4-13 立地誘導促進施設協定制度の概要



・中心部のメインストリートを歩行者中心に再構築することに合わせて、通りに面した街区を再生
・街区内に小割で存在する各地権者所有の駐車場を共同化し、出入口を裏通りに集約することで安全性を確保通りに面した敷地に広場や収益施設を整備・管理して賑わいを創出するため、地権者間で駐車場の共同化及び管理方法、広場に関する費用負担や利用方法についてルールを定めて協定を締結

図 4-14 立地誘導促進施設協定制度を活用した駐車場再配置のイメージ

4-3 公民連携等の様々なアプローチ

○ 公民連携等の様々なアプローチを進めるにあたっては、公共が駐車場整備計画等の策定・見直し等を適切に行うとともに、民間によるまちづくりの取り組みとの連携を図っていくことが求められる。また、デジタル技術を活用した効率的な駐車場マネジメント等の取り組みも考えられる。

4-3-1 駐車場整備計画等の策定・見直し

○ まちづくりと連携した駐車場施策を展開するにあたっては、駐車場整備計画をはじめとする駐車場に関する計画等に施策内容を記載し、実行性を高めることが重要になる。

○ この駐車場に関する計画を策定・見直しするにあたっては、主に以下の様な内容を記載することが考えられる。

(1) 対象エリア【2-1 に該当：駐車場法第 4 条第 1 項に対応】

(2) 駐車場に関する現況【3-1 に該当】

(3) 都市が目指すべき将来像【3-2 に該当】

(4) 将来像を実現する上での駐車場に関する課題【(2) と (3) の比較：駐車場法第 4 条第 2 条第 1 号に対応】

(5) (駐車場供給量が不足する場合) 駐車場の整備目標量【3-3-1,3-3-2 に該当：駐車場法第 4 条第 2 項第 2 号に対応】

(6) 具体的な施策【3-3-3、3-3-4,3-3-5 に該当：駐車場法第 4 条第 2 項第 3・4・5 号に対応】

(7) 駐車場のマネジメント【3-4 に該当】

○ また、駐車場法の特例措置の適用等についても併せて検討し、配置に関する計画の策定等を行うことも考えられる。

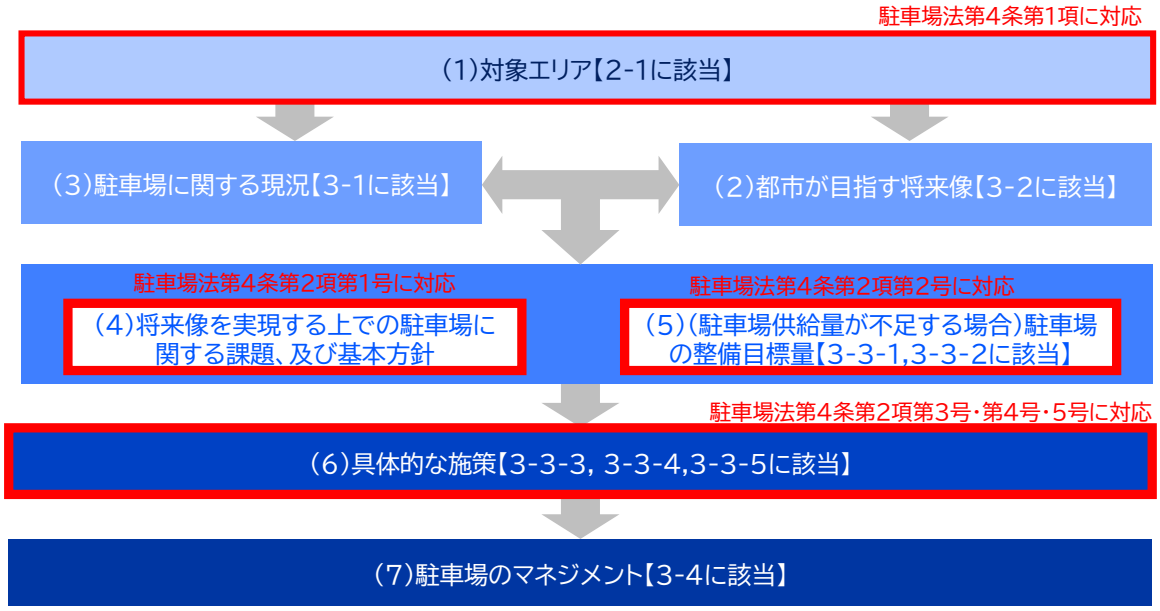


図 4-15 駐車場に関する計画の検討フローの一例

4-3-2 民間によるまちづくりの取り組みとの連携

○ 民間によるまちづくりの取り組みを契機に、有用性の低い駐車場の用途転換を促進し、魅力ある立地・活用を誘導する手法の一例として、都市再生特別措置法に基づく次の制度の活用が可能である。

- 市町村がまちづくり団体に公的な位置づけを与える『都市再生推進法人』制度
  → 駐車場の利活用も含めたまちづくりのコーディネート等の推進
- オープンカフェ等の占用許可基準を緩和する『道路占用許可の特例』制度
  → 民間による道路等の公的空間活用の動きと連携した周辺駐車場の利活用
- 地域住民による広場や公共施設の管理を促進する『都市利便増進協定』制度
  → 民間による駐車場を含めたエリア全体の一体的管理の推進
- 低未利用土地の施設整備や管理に関する『低未利用土地利用促進協定』制度
  → 都市再生推進法人等が低未利用の駐車場等を広場等として利活用

○ また、民間によるまちづくりに対する主な助成制度としては、『官民連携まちなか再生推進事業』が挙げられる。これは、官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定、ビジョンを実現するための自立・自走型システムの構築に向けた取組を総合的に支援するものであり、民間による自発的な活動を契機とした駐車場の用途転換等を進める際にも、スタートアップ支援として本事業の活用が考えられる。

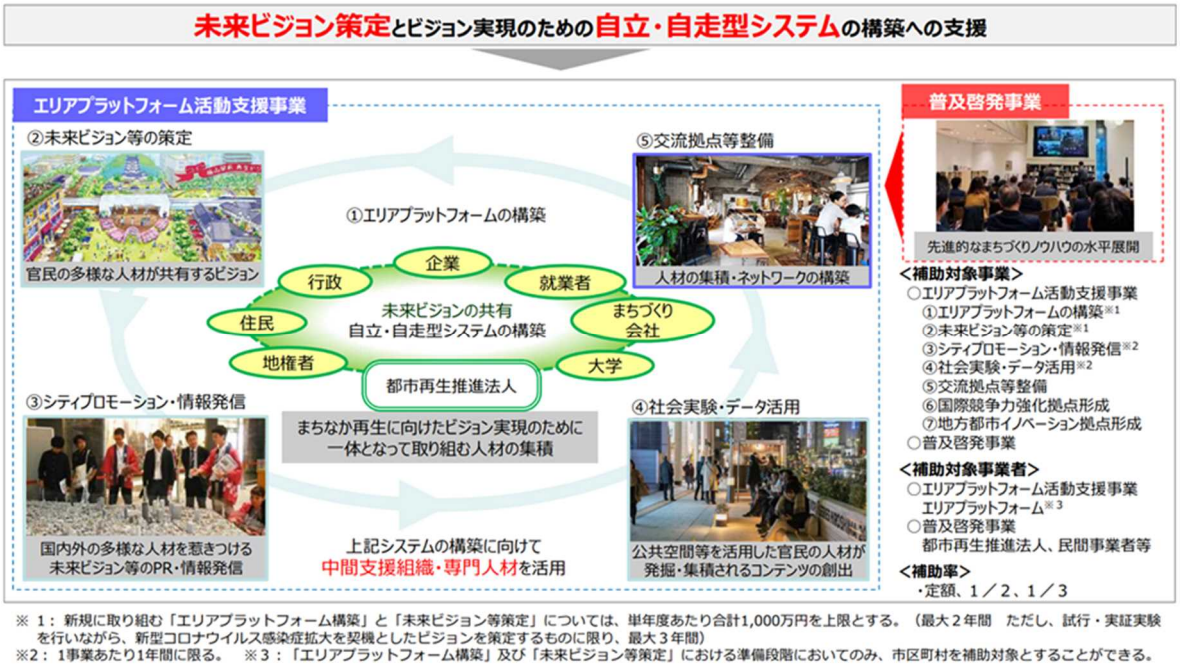


図 4-16 官民連携まちなか再生推進事業の概要

【参照文献】
・『官民連携まちづくりの進め方―都市再生特別措置法等に基づく制度の活用の手引き―』国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室、2021 年、
https://www.mlit.go.jp/toshi/pdf/tebiki/tebiki2.pdf

4-3-3 デジタル技術を活用した効率的な駐車場マネジメント

○ 駐車場の供給量の適正化にあたっては、年間の一般的な駐車需要に対応することが基本ではあるが、デジタル技術を活用することにより、低未利用地を暫定的に駐車場として活用する等、イベント時など一時的な駐車需要への対応も可能となる。

○ また、デジタル技術の活用により、面的に駐車場の利用料金のコントロールを図ることで、利用率の低い既存の駐車場の効果的な活用を推進し、駐車需要の局所的な負荷の集中を解消すること等も考えらえる。

プロ野球楽天イーグルスの本拠地である楽天生命パーク周辺において、公園開発用地を akippa のシステムを用いて予約貸出を実施。市民の日常生活に役立っている他、得られた収益は街なかへの監視カメラ設置費用などへの活用が進められている。

図 4-17 デジタル技術を活用した低未利用地の暫定的な駐車場用途での活用イメージ

出典：akippa 株式会社提供資料

5. 政策課題に対応した駐車場施策

5-1 荷さばき駐車場への対応（都市内物流対策）

○ 荷さばき駐車場の整備に当たっては、その駐車需要を適切に把握し、需要に応じた適切な駐車場を整備する必要がある。特に、荷さばき需要の大きい一定規模以上の建築物については附置義務駐車場制度により、その確保を推進することが望ましい。その際には、荷さばきを考慮した車路や館内動線などのハード整備のみならず、館内配送の共同化や納品時間の指定・調整といった運用面でのソフト施策も併せて検討し、実行することが期待される。

○ 一方、附置義務駐車場条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばき駐車場の共用化、空地等を活用した荷さばき駐車場の設置等の多様な手法を活用することが望ましい。

○ 特に、荷さばきの駐車需要が多い地域においては、周辺で拠点施設が再整備されるタイミングとあわせ、地域の荷さばき駐車場の集約整備を行うとともに、拠点施設から目的施設までの荷さばき動線の確保、交通管理者と連携した路上荷さばきの取り締まり強化策等、総合的な都市内物流への対策を行うことが有効である。

○ なお、荷さばき駐車場の共用化等は駐車場から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜等により作業効率の低下等を招く可能性があるため、運送事業者との協力体制等の地域の実情を踏まえた検討が必要である。

○ さらに、都市内物流の効率化を図る上では、荷物の積み降ろしをする駐車スペースの他、大型トラックから小型トラックへの荷物の積み替えのための駐車スペースについても検討が求められる。こうした積み替えのための駐車スペースの確保については、アクセスのよい立地なども検討の上、コインパーキングや公共施設等の既存駐車場、高架下などの活用も考えられる。

○ また、荷さばき活動に伴う駐車は、一般車両における駐車に比べ駐車時間が短く、目的地までの距離も短くなるため、より効率的な荷さばきの実現に向け、地域の実情に応じて総合的に検討されることが望ましい。

○ 例えば、荷さばき駐車の需要や路外駐車場の整備状況等を考慮し、安全かつ円滑に駐車できる道路上の場所における駐車規制の見直しを検討し駐車スペースを確保することも考えられる。検討にあたっては、荷さばき駐車の需要等を適切に把握したうえで、道路環境や自転車・歩行者を含む交通実態などを踏まえ、道路空間に与える影響に配慮し、道路施策と連携しながらきめ細かな検討を行うことが必要である。

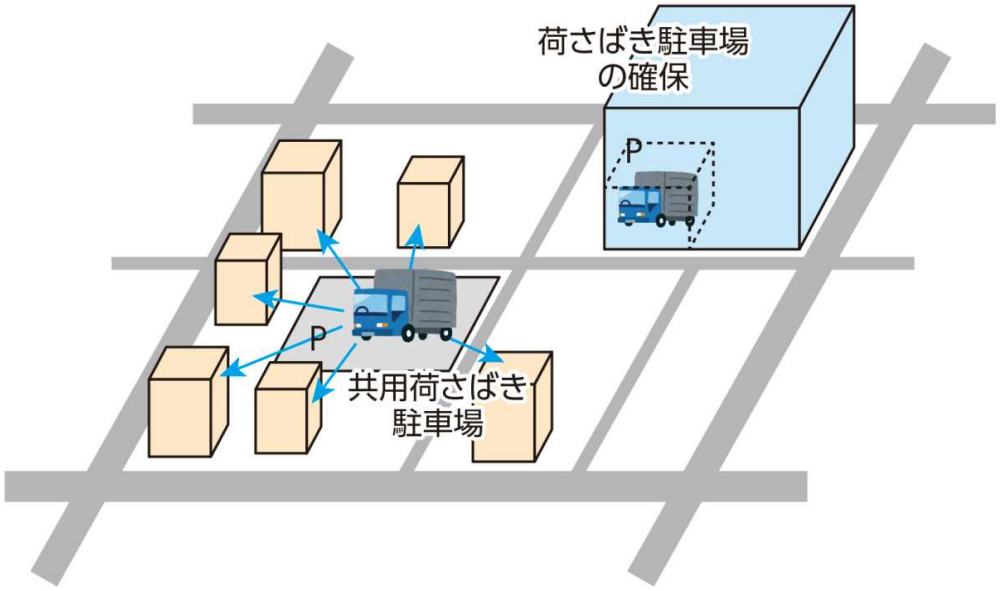


図 5-1　荷さばき駐車場整備のイメージ

図 5-2　南北区道周辺荷さばきルール（豊島区）の一部

出典：南北区道周辺荷さばきルール概要版

<https://www.city.toshima.lg.jp/298/machizukuri/kotsu/documents/nisabakirulegaiyou.pdf>

■商店街における集配車両数を少なくし、商店街に来られたお客様が安全で気持ちよく買い物ができるよう、環境にやさしい商店街（エコストリート）を目指し、わが国初の試みとして、「商店街での共同配送」を平成 16 年 6 月 1 日より開始。

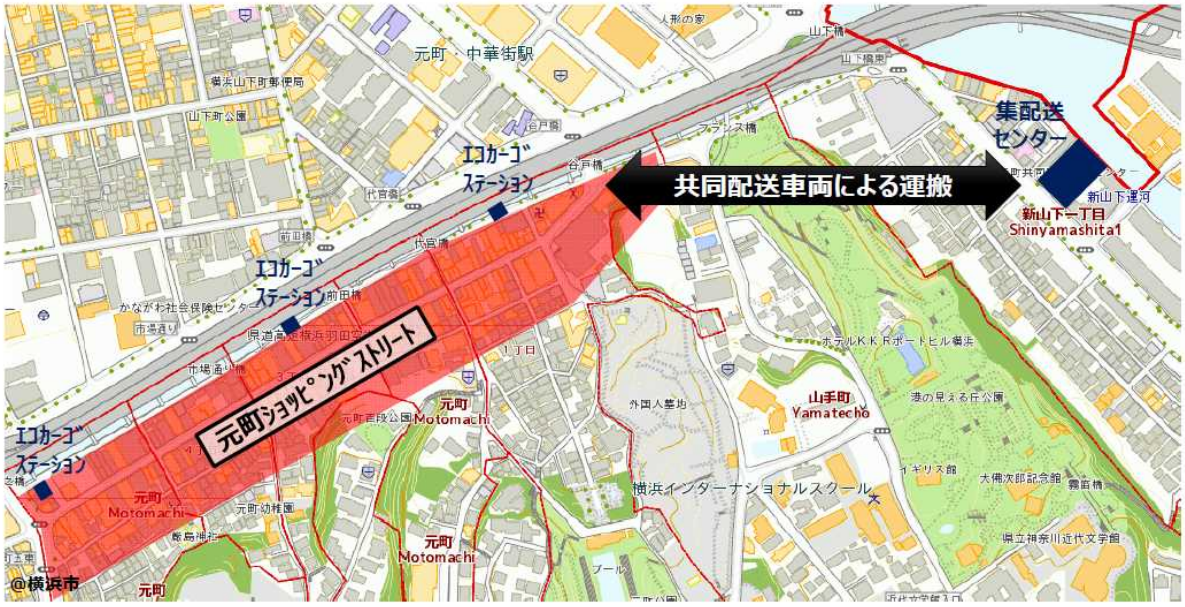


図 5-3　商店街での共同配送の取組（横浜市）

出典：横浜市資料

■渋谷中央街・地域荷捌き場

図 5-4　地域の荷さばき駐車場の集約整備等

出典：フクラス HP　<https://www.shibuya-fukuras.jp/essa/>

■都心部等の空間に余裕が無い地区において、高架下等の遊休地を有効に活用

図 5-5 荷物積替ステーション（例：東京都・板橋山手通り荷物積み替えステーション）

出典：公益財団法人東京都道路整備保全公社

■道路空間再配分により歩行者空間を生み出すとともに、路上に荷さばき専用の駐車スペースを確保し、警察により貨物車専用の駐車規制がなされている。

※道路空間再配分にあたっては、歩行者中心の空間のみならず、周辺の道路整備等による自動車交通の円滑化についても併せて検討が必要。

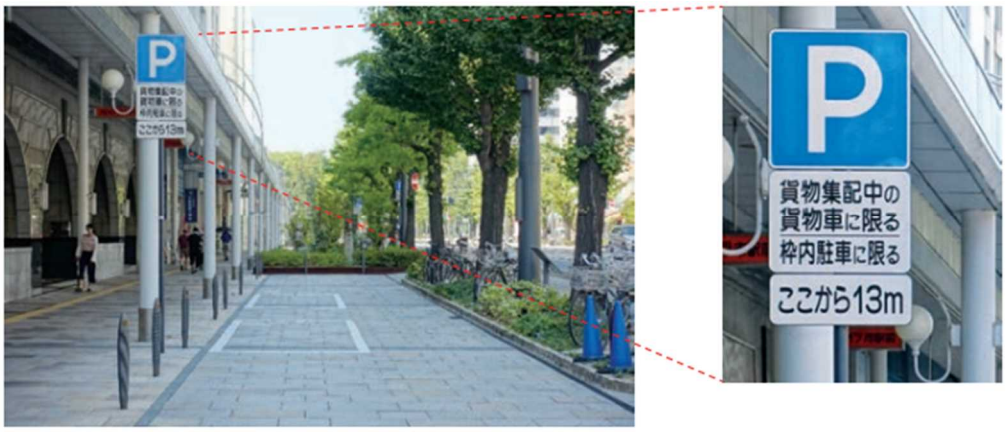


図 5-6 荷さばきのための路上駐停車スペースの設置（例：愛媛県松山市）

出典：『ストリートデザインガイドライン（バージョン 2.0）』国土交通省都市局・道路局、2021 年

【参照文献】
・『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～』国土交通省総合政策局物流政策課、2017 年
・『ストリートデザインガイドライン（バージョン 2.0）』国土交通省都市局・道路局、2021 年

5-2 観光バスによる交通環境悪化への対応（観光対策）

○ 主要観光地において団体旅行客を輸送する観光バスが、旅行客の乗降や待機を目的として路上駐停車することにより、交通渋滞等の問題を招いていることがある。

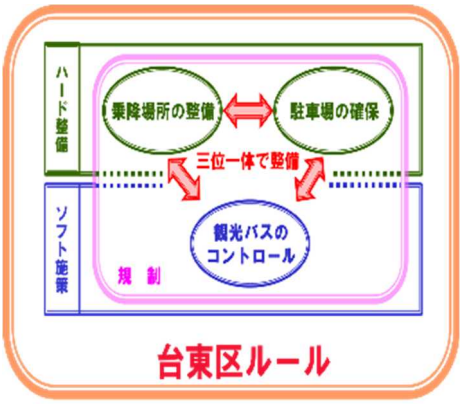
○ 特に、都心部の観光地では幅員の狭い道路も多く、歩行者の安全や一般交通への影響が生じやすい。さらには、アイドリングによる騒音や排気ガス等による周辺地域住民への悪影響も及ぼしうることから、観光バス駐車場の整備を含む受け入れ態勢の強化が求められる。

○ 地方公共団体や地域の関係者などで協議を行い、例えば、観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるための計画（観光バス受入計画）を作成し、当該計画に基づく観光バス駐車場の整備や受入体制強化に向けた総合的な取組を、関係者間での連携を図りつつ実施するほか、地域の実情に応じた条例を制定すること等の対策が考えられる。

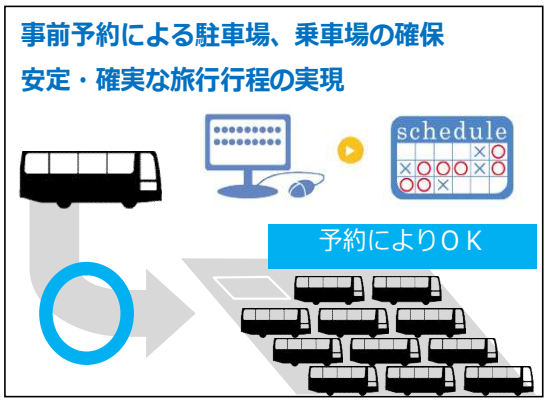
○ また、地域の空きスペース等を一時的な予約駐車場として提供する等、地方公共団体と民間事業者との連携により、新たな技術を用いて駐車場不足の解消に取り組むことも考えられる。

■全国初の観光バスに関する条例の制定

～東京都台東区観光バスに関する条例～
目的：観光バスの迷惑な駐停車等を防止することで、道路交通の適正化を図り、もっと快適な交通環境や生活環境を実現



■観光バス予約システム
H29.2 運用開始

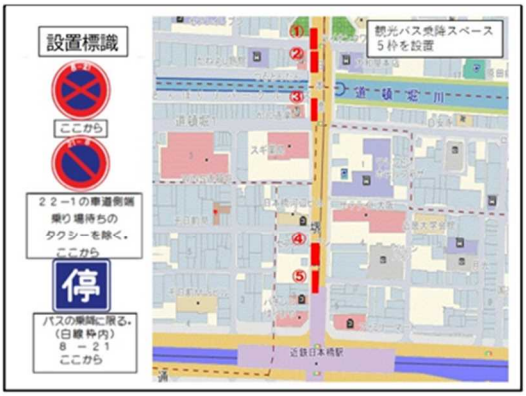


■降車場３ヶ所、乗車場２ヶ所の整備
誘導員配置

図 5-7 浅草地区の観光バス駐車対策の事例

出典：台東区資料

①駐停車禁止規制区域に
観光バス専用の停車枠を設置



②交通誘導員の配置

③観光バス駐車場の
利用・予約情報の提供

④観光バス駐車場の整備

図 5-8　観光バス受入体制強化の主な取組

出典：（左上）大阪市資料、（左下）京都市都市整備公社 KYOTO PARKING NAVI HP

【米子市（皆生温泉エリア経営実行委員会）事例】
2022 年 12 月 8 日、皆生温泉エリア経営実行委員会と akippa 株式会社は連携協定を締結し、日帰り旅行客向け駐車場確保に向け以下に示すような具体の取り組みを実施
・エリア内におけるサービスの周知、説明会等を開催
・エリア内のホテルなどの駐車場を貸出登録
・イベント開催時に活用

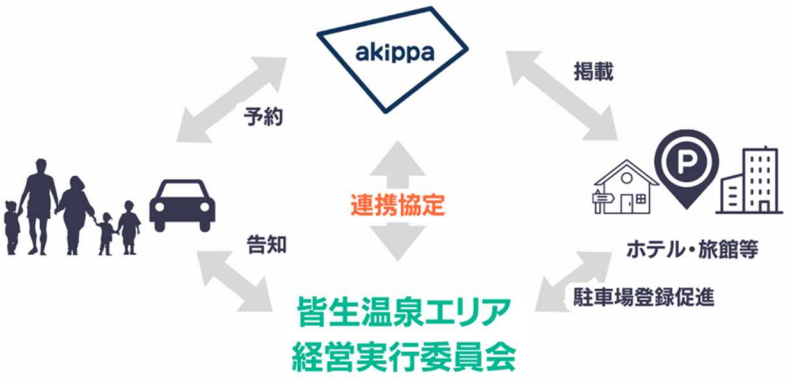


図 5-9 米子市と akippa の交通混雑の解消を目的とした連携

出典：akippa 株式会社提供資料

【豊田市事例】
・J リーグ名古屋グランパスの本拠地である豊田スタジアムにおいて、試合日が行われる土日祝日に利用していない豊田市役所の駐車場を akippa のシステムを用いて予約貸出しするなど、新しい技術を用いた観光地での様々な駐車場不足解消の取組が進められている。

5-3 多様なモビリティへの対応（自動二輪、原付等）

○ 自動二輪車の駐車場所については、平成 18 年の駐車場法改正により自動二輪車（50cc を超えるもの）が対象に追加され、その整備が進められるとともに、自転車等駐車場での受入も進められることで、全国的には着実に増加してきているものの、地域によっては未だ不足しているとの声もある。

○ また、電動キックボード等の新たなモビリティの台頭や、自動車規格も大小多様化していることなどをふまえれば、今後は、既存の駐車スペース等を活用しながら多様なモビリティを受け入れるための駐車環境の整備を進めていくことが求められる。

○ こうした状況をふまえ、駐車施策を検討するにあたっては、駐車場法の対象範囲のみにとどまらず、市民の移動・駐車環境としての視点をより重視し、自転車や原動機付自転車等も含めた多様なモビリティの駐車空間をどのようにデザインするかを総合的に検討することが求められる。

○ その際、一般乗用車の利用が少なく空きがみられる駐車場においては、原付、自動二輪車、荷さばき車など、不足している他の車種を受け入れるよう駐車施設を転換すること等により、地域の駐車問題を効率的に解消することが期待される。

○ なお、新たなモビリティの導入にあたっては、駐車環境のみならず、導入するための周辺の環境づくりも重要であり、関連部署と連携した総合的な対策が求められる。

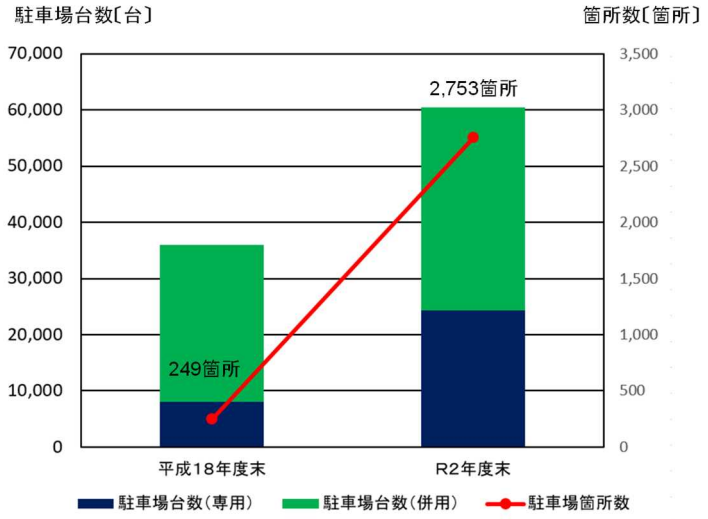


図 5-10 自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数

注１：駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。
注２：専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
注３：併用は、自動二輪車及び自動車（四輪車）がともに駐車可能なスペース。

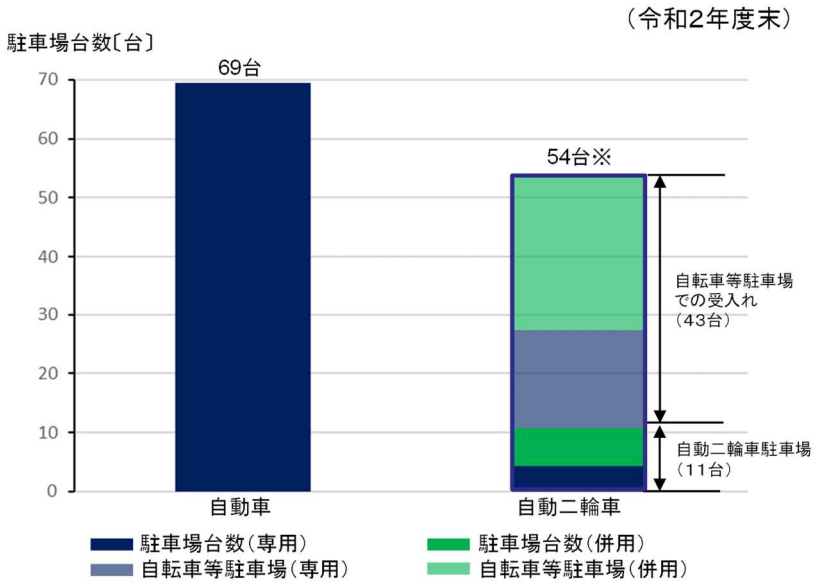


図 5-11　保有台数1，000台あたりの駐車場台数

注１：専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
注２：併用は、自動二輪車及び自動車（四輪車）又は自転車がともに駐車可能なスペース。
注３：自動二輪車保有台数は、道路運送車両法における「第二種原動機付自転車」、「軽二輪車」及び「小型二輪車」をあわせた数値を算出している。（出典：市町村税課税状況等の調（総務省）、わが国の自動車保有動向（一般財団法人　自動車検査登録情報協会））

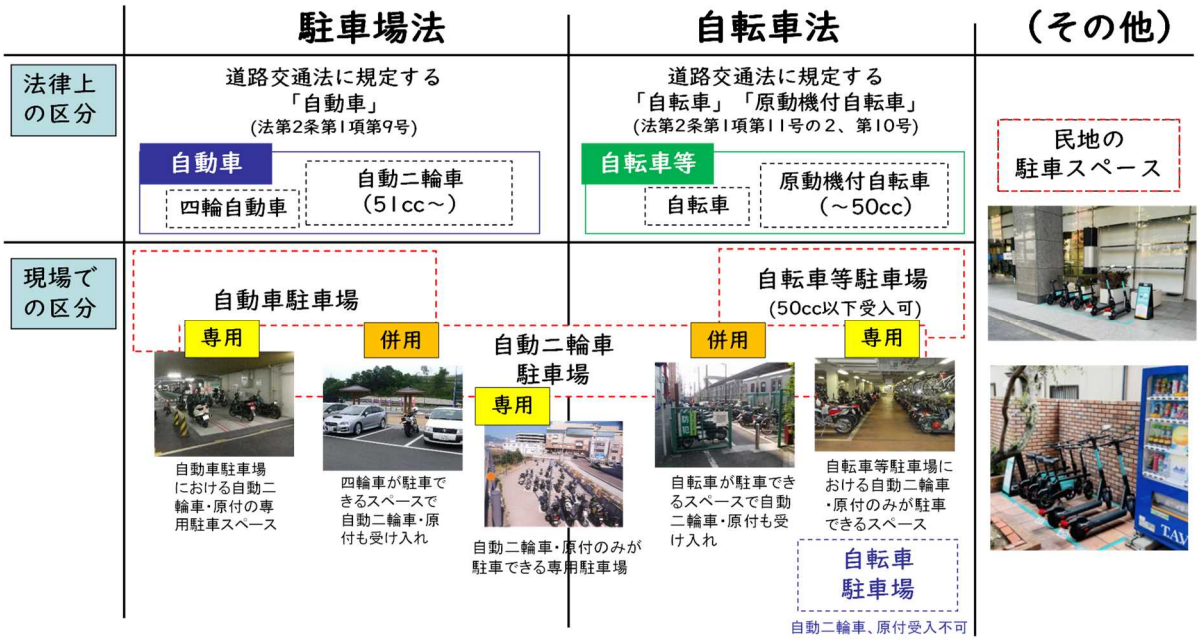


図 5-12　多様なモビリティの駐車環境について

【参照文献】

・『自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて（平成 22 年 4 月 20 日国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長通知）』　https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000039.html
・『自動二輪車の駐車対策について（平成 23 年 5 月 12 日国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長通知）』　https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000039.html
・『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）（平成 30 年 7 月 13 日国土交通省都市局街路交通施設課長通知）』　https://www.mlit.go.jp/common/001245305.pdf

5-4 車椅子用駐車施設への対応（バリアフリー対策）

○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）においては、一定規模以上の特別特定建築物等において、車椅子使用者用駐車施設の設置が義務付けられており、設置に関する基準はバリアフリー法に基づく政省令に定められているほか、車椅子使用者用駐車施設等の整備に関する指針が施設ごとのガイドライン等において示されている。

○「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出のためには、高齢者、障害者等の移動制約者にとっても安全かつ快適に移動できる空間を形成することが重要であるが、移動制約者用の駐車施設を集約駐車施設に集約すると、目的地への離隔を生じることによって、移動制約者の利便性が低下するおそれがある一方、集約によって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。

○集約の可否を検討する際には、移動制約者の利便性に最大限配慮することが必要であることから、集約駐車施設から附置義務対象建築物への経路が移動制約者にとって円滑に移動できる経路であるかについて、地域の移動制約者の意見等も踏まえた検討を行うことが望ましい。

○また、既存駐車場においても、様々な工夫や改修により、駐車場のバリアフリー化を図っている他、区画の柔軟な運用など、ソフト的な対応でバリアフリーのスペースが確保されている事例も存在している。

○なお、バリアフリー法の義務化の対象となっていない小規模なコインパーキング等においても、バリアフリー化のニーズは存在しており、また障害の特性等によって、必要な対応は異なることから、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である。

表 5-1 車椅子使用者用駐車施設等の整備に関する法令及びガイドライン

	バリアフリー法	関連ガイドライン等
建築物	・建築物移動等円滑化基準 （高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令） ・建築物移動等円滑化誘導基準 （高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令）	・高齢者、障害者等の円滑な移動に配慮した建築設計標準
路外駐車場	・路外駐車場移動等円滑化基準 （移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令）	ー
都市公園	・都市公園移動等円滑化基準 （移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令）	・都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン
道路	・道路移動等円滑化基準 （移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令）	・道路の移動等円滑化整備ガイドライン

■高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抄）

（定義）
第二条
一～十 （略）
十一　特定路外駐車場　駐車場法第二条第二号 に規定する路外駐車場（道路法第二条第二項第六号 に規定する自動車駐車場、都市公園法 （昭和三十一年法律第七十九号）第二条第二項 に規定する公園施設（以下「公園施設」という。）、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車の用に供する部分の面積が五百平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。
十二～二十八 （略）

■移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令（抄）

（路外駐車場車いす使用者用駐車施設）
第二条　特定路外駐車場には、車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設（以下「路外駐車場車いす使用者用駐車施設」という。）を一以上設けなければならない。ただし、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。）の駐車のための駐車場については、この限りでない。
２ 路外駐車場車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。
一 幅は、三百五十センチメートル以上とすること。
二 路外駐車場車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること。
三 次条第一項に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。
（路外駐車場移動等円滑化経路）
第三条　路外駐車場車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路のうち一以上を、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路（以下「路外駐車場移動等円滑化経路」という。）にしなければならない。

■駐車場法の特例制度を活用する際の留意点

【標準駐車場条例の改正に関する技術的助言（R2.9）（抜粋）】
４ （２） 移動制約者の駐車施設の取扱い
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出のためには、高齢者、障害者等の移動制約者にとっても安全かつ快適に移動できる空間を形成することが重要である。
・移動制約者用の駐車施設を集約駐車施設に集約すると、目的地への離隔を生じることによって、移動　制約者の利便性が低下するおそれがある一方、集約によって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。
・集約の可否を検討する際には、移動制約者の利便性に最大限配慮することが必要であることから、集約駐車施設から附置義務対象建築物への経路が移動制約者にとって円滑に移動できる経路であるかについて、地域の移動制約者の意見等も踏まえた検討を行うことが望ましい。

【参照文献】
・『標準駐車場条例の改正に関する技術的助言（令和２年９月７日国土交通省都市局街路交通施設課長通知）』
https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001362171.pdf
・『車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン』国土交通省総合政策局、2023 年
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000322.html

■駐車区画にパイロンを設置し、３台分の区画を２台分の幅の広い駐車区画として運用

【効果】

・一般区画も含めてソフト的な対応を行うことで、より多くの利用者のニーズに合わせた区画利用が可能。

・区画の塗装等も必要ないため、需給状況等に応じて柔軟に運用可能。

図 5-13 ソフト的な取組で区画を確保した例

出典：府中市資料

表 5-2 駐車場に関するバリアフリー化ニーズの例

ニーズ	具体的な内容
大型福祉車両に 対応した高さの確保	・大型の車椅子用リフト付福祉車両は、車高が高い（2.3m 程度）ため、それに対応した高さのあるスペースが必要。
車いす使用者用 駐車施設の マスの奥行き等	・大型ワンボックスカーを利用する障害児者の家庭が増え、車の後部から車いすが乗降するため奥行きのある駐車スペースが必要。 ・車椅子使用者用駐車施設については、停車した車の後方にスロープと車椅子のスペースの確保が必要。 ・雨天時の乗降に困難が生じないよう、乗降に必要なスペースは屋内に設ける、又は屋外の駐車施設に屋根若しくは庇を設けることが必要。
聴覚障害者に配慮した 通信手段の確保	・コインパーキング等において精算機等にトラブルが生じた際、聴覚障害者はインターホンによる音声やりとりができない。タッチパネルによる文字送信や遠隔手話サービス、聴覚障害者に対応した呼出しボタン等の整備が必要。
周辺バリアフリー情報を 含む統合的な情報提供	・身体障害者への情報提供では、駐車場の満空情報だけでなく駐車後の動線や周辺のトイレの有無などの情報提供も必要。

■車椅子乗降時に雨や雪に濡れないよう、屋根を設置した例

出典：建築設計標準（令和２年度改正版）

■発光により、呼出し機能の作動を知らせる装置

出典：名古屋市資料

図 5-14　様々なニーズにこたえたバリアフリー化例

【参照文献】
・『高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（令和２年度改正版）』国土交通省住宅局、2021年　http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html#guideline
・『道路の移動等円滑化に関するガイドライン』国土交通省道路局、2022 年
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/kijun/pdf/all.pdf
・『都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン【改訂第２版】』国土交通省、2022 年
http://www.mlit.go.jp/toshi/park/content/001473665.pdf

5-5 DX･GX 等

○今後整備される駐車場については、地域の課題解消などに貢献できるように、駐車場への新たな付加価値の創造など、駐車場の「質」を高める取り組みを進めることが望ましい。

○例えば、駐車場予約システムの整備や観光情報の発信のためのデジタルサイネージの設置、EV 充電設備の設置など、地域の状況に応じた多様なサービスの提供等が考えられる。

特に近年のデジタル技術の進展、グリーン化の推進などの動向をふまえると、下記に示す様々な施策展開が想定され、まちづくりの中で駐車場を核とした検討が進展することが期待される。

－異なる事業者データを統合した、利用者視点に立った地域駐車場情報提供システム

－利用動向データの活用によるリアルタイム満空情報の提供、需要に応じた料金変動、他交通機関との連携

－デジタル技術の活用による（無人）予約制駐車場の導入、遠隔監視、保守点検の効率化

－駐車場法に基づく手続きのデジタル化

－駐車需要管理及び駐車場一体運用管理（Parking Management）

－維持管理の効率化による安全性の向上

－まちづくりを考慮した EV 充電設備の計画的配置

○その他、民間の立体駐車場を津波・洪水避難ビルに指定した事例があり、非常時の活用も考慮した駐車場のあり方検討が求められる。

■観光施設集積エリアにおける、交通渋滞の緩和が目的

■アプリ上で目的地を設定すると、パーク＆ライド駐車場を経由した、目的施設までの経路案内（電車ルートと徒歩ルートを含む）が表示

図 5-15 ICT と連携したパーク&ライドの例

出典：鎌倉市 HP ＜ https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/pr-monitor.html>

【参照文献】

・『電気自動車用急速充電器の設置・運用に関する手引書（REV.4）』CHAdeMO 協議会、2022 年、https://www.chademo.com/wp2016/pdf/japan/TEBIKI_R4.pdf

・『電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置にあたってのガイドブック』経済産業省、国土交通省、2017 年
https://www.cev-pc.or.jp/hojo/juden_pdf/h29/guidebook2017.pdf

■s-park では、障害者専用スペースの有無や荷さばきの可否、EV/PHV 充電の可否等、細かい利用ニーズに合わせた駐車場案内が可能となっている。

図 5-16　多様な情報を含む駐車場検索サイトの例

出典：s-park 都内時間貸駐車場検索サイト <https://www.s-park.jp/>

■サンフランシスコ市交通局は、2017 年 12 年から公道と 14 の市営駐車場にある 28,000 台の駐車区画に対して利用状況のデータを収集し、需要に合わせた料金設定の試験運用を開始している。駐車料金は概ね 4 半期毎に調整され、稼働率が 60～80%であれば料金は変わらず、80%を超えると 25 セント上がり、一方、60%以下になると 25 セント下がるようになっている。

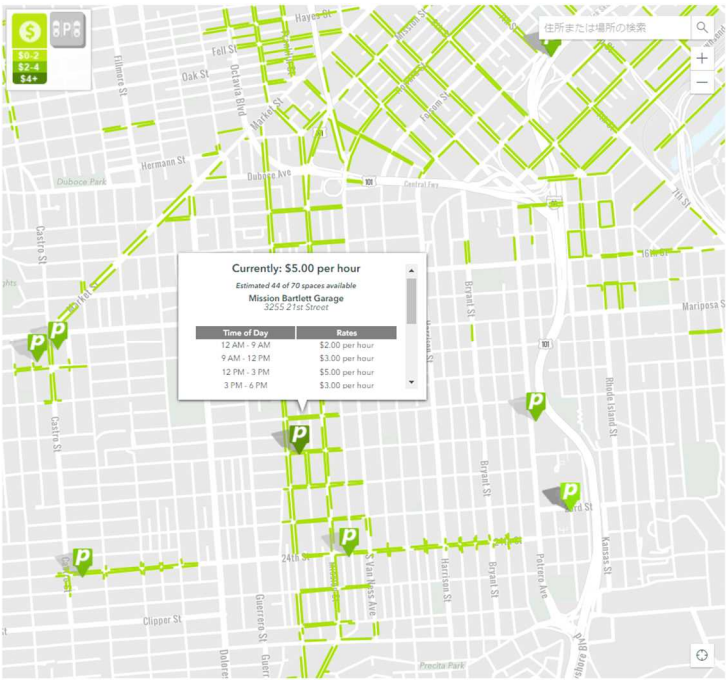


図 5-17　駐車場利用データを基にした駐車料金変動施策の例

出典：San Francisco Municipal Transportation Agency「Demand-Responsive Parking Pricing」
<https://www.sfmta.com/demand-responsive-parking-pricing>

■機械式駐車場の利用者とサービスエンジニアをつなぐメンテナンスシステム

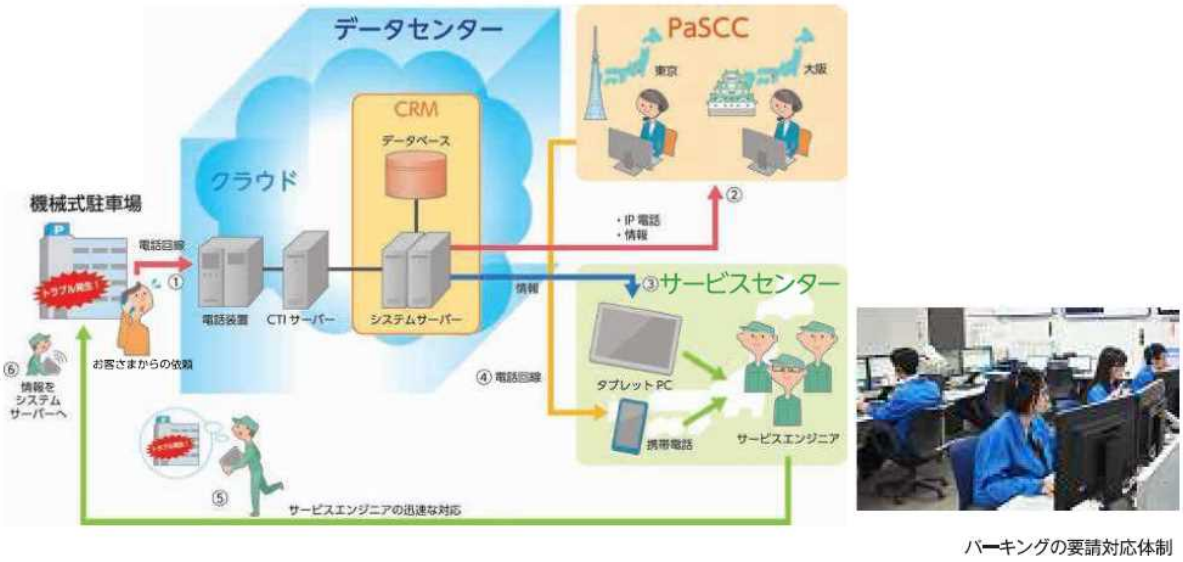


図 5-18　機械式駐車場の遠隔異常監視システムの運用

出典：IHI 運搬機械株式会社

■川崎市では、駐車場法や駐車施設の附置等に関する条例等の届出を窓口・郵送のほか、電子申請サービスでも行うことが可能であり、駐車場法等に基づく手続きのデジタル化が進んでいる。

図 5-19　手続きのデジタル化の例

出典：川崎市 HP

<https://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/26-1-2-7-5-0-0-0-0-0.html>

■江戸川区では共同住宅等を整備する際に電気自動車スペースを整備すると、その２倍の台数分の共同住宅用駐車スペースに変えられることが示されている。

共同住宅等の駐車場整備基準（規則第17条関係）

対象	改正前	改正後
特定共同住宅	【分譲】 計画戸数の1/3以上 【賃貸】 30平方メートル未満　1/10以上 30平方メートル以上50平方メートル未満　1/4以上 50平方メートル以上　1/3以上	【分譲】 計画戸数の1/3以上 【賃貸】 **30平方メートル未満　1/15以上** **30平方メートル以上50平方メートル未満　1/5以上** 50平方メートル以上　1/3以上
特定共同住宅・小規模共同住宅	【地域貢献施設】 緑地（屋上、壁面含む）、駐輪場、バイク置場、歩道状・広場状空地、公開空地、ポケットパーク、防災備蓄倉庫	**【地域貢献施設】** 緑地（屋上、壁面含む）、駐輪場、バイク置場、歩道状・広場状空地、公開空地、ポケットパーク、防災備蓄倉庫、**全住戸宅配ボックス設置、店舗等（商業系用途地域かつ駅から500メートル以内の物件に限る）**
	特例【改正後は廃止】 事業区域の1/2を超える部分が商業系用途地域において、一階部分を店舗とする事業において、店舗用駐車場等の面積に相当する共同住宅用駐車場を共同住宅用駐車場の設置すべき規模の1/2日を超えない範囲で隔地駐車場にできる。	**特例【新設】** **電気自動車充電スペース、または、荷捌きスペースを整備した場合、その2倍の台数分の共同住宅用駐車場をそのスペースに換えることができる。（住戸用2台分=スペース1台分）**

図 5-20　EV 充電スペースを整備した場合の取扱いについて明確化している例

出典：江戸川区 HP

<https://www.city.edogawa.tokyo.jp/e016/toshikeikaku/kenchiku/ruletokyogi/seibijorei/ichibukaise3.html>

■兵庫県では、都市環境の改善や防災性の向上等を図るため、県民緑税を活用し、住民団体等が実施する植樹や芝生化などの緑化活動に対して支援を行う「県民まちなみ緑化事業」を平成 18 年度から実施している。

■緑化の区分は公園やマンションなどに植樹する「一般緑化」や「校園庭の芝生化」など様々であるが、区分の一つに「駐車場の芝生化」があり、学校や福祉センターなどの駐車場が緑化されている。

図 5-21　駐車場の緑化に対する補助の例

出典：兵庫県・県民まちなみ緑化事業申請手続の手引（駐車場の芝生化）

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks18/documents/tebiki_cyuusyajyou.pdf>

■津波からの避難においては、構造安全性を確認したうえで、民間の立体駐車場を津波避難ビルに指定した事例もある。

図 5-22　民間の立体駐車場を津波避難ビルに指定した例

出典：一般社団法人　日本自走式駐車場工業会提供資料