

第1回需給マネジメントWG 事務局資料

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和5年10月11日

- 1.これまでの検討内容のふりかえり
- 2.多様なモビリティの駐車環境の確保
- 3.エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化
- 4.エリア一体での駐車需給マネジメント
- 5.本日も議論頂きたい事項

1.これまでの検討内容のふりかえり

1.昨年度の主な意見(需給マネジメント第1回関係)

- 昨年10月以降の検討会における主な意見については以下の通り。
- 一部意見についてはガイドラインの改訂で反映。さらなる深堀が必要と考えられる点について、今年度のWGにおいて議論。

分類	これまでの検討会での主な意見（需給マネジメントWGに関わるものを抜粋）
多様なモビリティの駐車環境の確保	➤ <u>駐車場をつくるための仕組みから変えるための仕組み</u>にしていくこと、既存駐車場のリノベーションやリロケーション、時間帯で荷さばき対応や大型バスにも活用できる空間整備を誘導していくことが必要ではないか。 ➤ 新たなモビリティの駐車場を考える際に、原付や自転車も視野に入れて、駐車場法のみならず自転車法の観点も含めて総合的に議論することが必要ではないか。 ➤ 空いている駐車場を足りないモビリティの駐車場にまわすなど、一緒に考えたほうが良い場合もあるのではないかな。 ➤ <u>工事事業者等の作業車</u>など、地域において一定量想定しうる駐車需要への検討も必要ではないか
エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化	➤ 駐車場施策は、<u>都心部、郊外部、地方都市の中心部等</u>、地域によって状況が異なるため、地域毎の特性に応じて、ある程度分類を行った上で、議論を進めていく必要があるのではないかな。 ➤ <u>特定・非特定用途の分類、同一用途における駐車需要</u>の差異、その他地域の状況等を踏まえ、見直していく必要 ➤ まちづくりの大きな方向性としてウォーカブルや安全といった視点や、既存のまちづくりの上位計画等を踏まえ、<u>現行の駐車場整備地区の範囲などに限らず、エリアで駐車場施策を考える必要</u> ➤ 物流の状況の変遷等の社会情勢の変化をふまえると、<u>住居地域における駐車問題</u>についても新たな考え方が必要 ➤ <u>観光地である古いまちなみ</u>などにおいては観光バスなどの対応も必要ではないか。現行の駐車場の制度等の対象の考え方を改めて整理すべきではないか。 ➤ <u>まちの将来像とも連携し</u>、エリア特性に応じた駐車場についてパターン化して整理できるとよい。
エリア一体での駐車需給マネジメント	➤ ウォーカブルなまちに訪れる自動車需要を郊外の駐車場で受け入れるといったように、従来の建物ベースでの需給バランスの検討ではなく、地区や広域エリアなど、<u>一体的に検討すべきエリアの設定や、エリアベースでの需要推計の手法</u>などについても検討が必要 ➤ 駐車需要への対応については、<u>台数などの総量の観点</u>だけでなく、規模感や立地が多様であることを踏まえ、適切な場所に適切な規模の駐車場をどのように配置していくのかを検討し、考え方を打ち出していく必要 ➤ <u>マンション等で駐車場に空きが出てきている場所</u>もあるが、周辺の駐車需要を受け入れる等、有効活用できるようにすることが必要 ➤ 「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を具体的に現場で使っていくときに、どういうことを考えればよいかな、について数字を見ながら検討していきたい。 ➤ 附置義務について、建物ベースではなく<u>地区で需要予測をする方法</u>について、大規模開発地区関連交通計画マニュアル等も参考に検討すべき ➤ 検討にあたっては、データが重要。個々の建物ごとに駐車場の稼働率がわかっても、<u>エリアでの稼働率を把握</u>するのは大変。 ➤ PT（パーソントリップ）調査だけでなく、<u>物資流動調査の結果</u>等も活用すべき ➤ 将来の駐車需給バランスの把握について、<u>簡便に実施できるような方法</u>があるとよいのではないかな。 ➤ 駐車場の需要予測をどのようにしていけばよいかなについても論点に含まれるとよいのではないかな。どのくらいの原単位が適切なのかな、時間軸に応じた駐車需要も含め、それを基に検討していくことが重要と感じた。

2. 多様なモビリティの駐車環境の確保

2. 多様なモビリティの駐車環境の確保

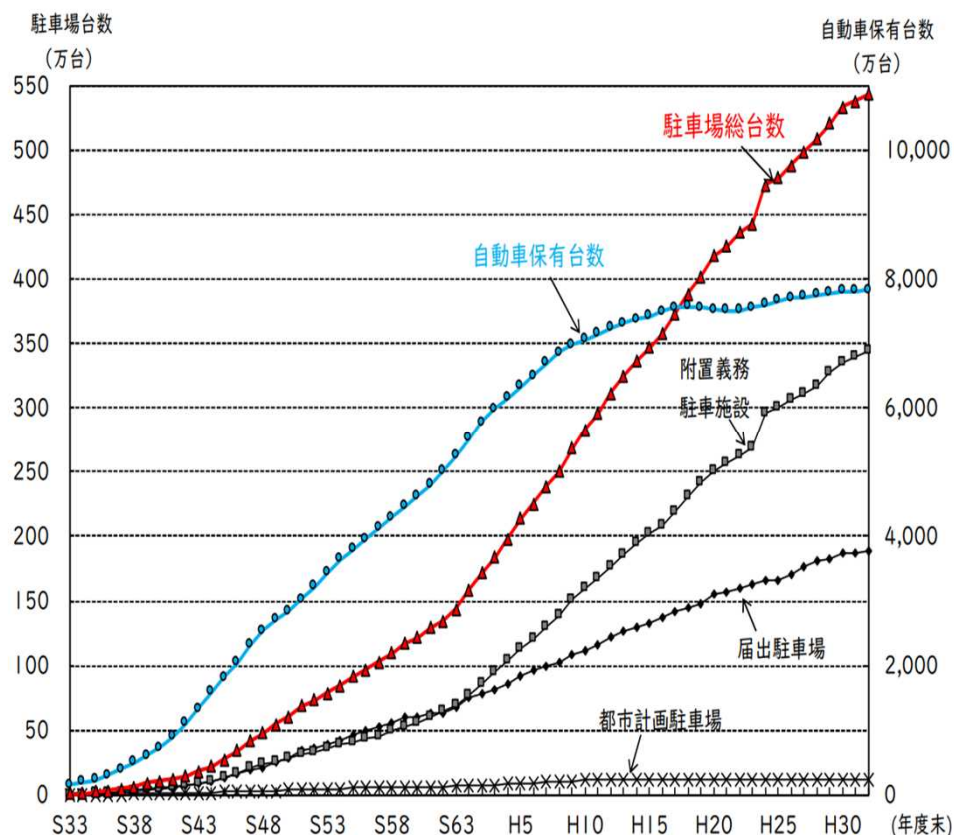
これまでの検討会での主な意見（再掲）

- 駐車場をつくるための仕組みから変えるための仕組みにしていくこと、既存駐車場のリノベーションやリロケーション、時間帯で荷さばき対応や大型バスにも活用できる空間整備を誘導していくことが必要ではないか。
- 新たなモビリティの駐車場を考える際に、原付や自転車も視野に入れて、駐車場法のみならず自転車法の観点も含めて総合的に議論することが必要ではないか。
- 空いている駐車場を足りないモビリティの駐車場にまわすなど、一緒に考えたほうが良い場合もあるのではないか。
- 工事事業者等の作業車など、地域において一定量想定しうる駐車需要への検討も必要ではないか

2 多様なモビリティの駐車対策(全般)

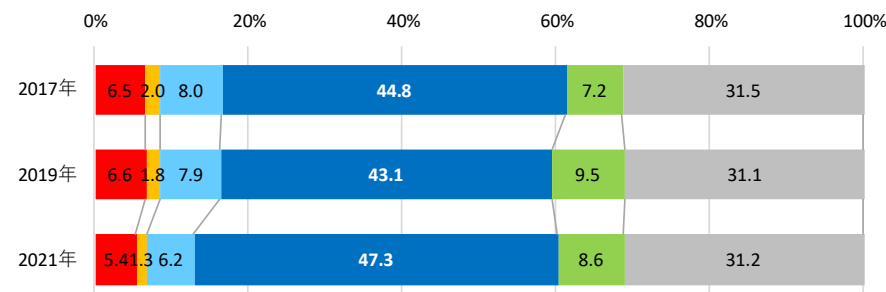
- 道路交通の円滑化、都市機能の維持増進等を目的として駐車場法が制定されて以降、駐車場の整備は着実に増加。他方、自動車保有台数の伸びの鈍化等により、多くの地域で需要を上回る駐車場の供給が行われているほか、一部では過剰も指摘されている。
- 他方、荷捌き駐車場や観光バス、自動二輪などの駐車環境については、地域によっては依然として課題があるほか、新たなモビリティの出現にも対応した駐車環境の整備について検討が必要。

■駐車場整備台数及び自動車保有台数の推移

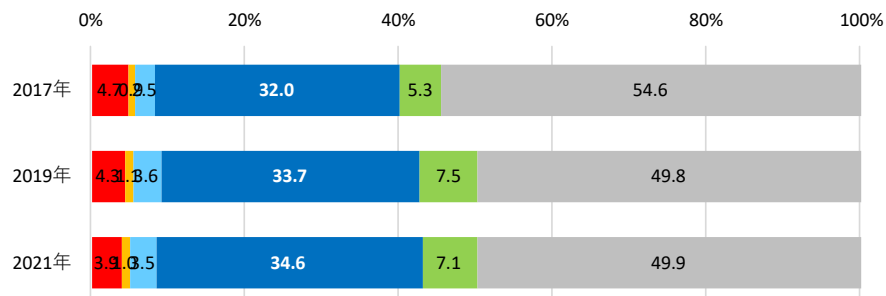


出典：国土交通省都市局街路交通施設課：自動車駐車場年報

■時間貸し駐車場の需給バランス



■附置義務駐車場の需給バランス



- ① 全域的に需要 > 供給
- ② 全域的に需要 > 供給だが、一部のエリアでは需要 < 供給
- ③ 全域的に需要 < 供給だが、一部のエリアでは需要 > 供給
- ④ 全域的に需要 < 供給
- ⑤ 需要 > 供給、需要 < 供給のエリアが混在
- 不明・その他

2. (1) 概要①(荷捌き車両、観光バス、バリアフリー対応)

- 荷捌き駐車施設の不足による路上での荷捌きや、観光バスの路上駐停車により、道路交通の円滑化に支障が生じており、これまで、附置義務等の制度や予算措置等により、取組を実施してきているところ、近年の物流需要の増加や観光客の増大により、さらなる取組が必要。
- バリアフリー対応駐車場についても、引き続き既存の改修等による確保が必要。

	荷捌き駐車施設	観光バス(貸切バス)	バリアフリー駐車場
現状	- 荷捌き車両の路上駐車により、交通の円滑を妨げている地域が存在 - 近年の物流需要の増加 2024年問題への対応	- 旅行客の乗降や待機を目的とした路上駐停車により、交通渋滞等を招いていることがある - 受入態勢の強化が必要	- バリアフリー法制定後着実に整備率は増加(R3年:71%) - 未対応駐車場について、引き続き改修等を推進
取組例	附置義務制度(条例制定88都市) - 荷捌きを考慮した建築物の設計に基づく施設設計 - 既存施設の活用(コインパーキング、公共施設、高架下等の活用) 共同荷捌き駐車場の整備 - 共同配送、時間帯需要を踏まえたルール策定等のソフト面での取り組み	- 観光バス受け入れ計画の策定 観光バス駐車場の整備・予約システムの導入 - 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 等	バリアフリー法に基づく附置義務(全地域) 既存施設の改修 - ソフト面での取り組み(一般車駐車場を区切って使用等) ※施設WGでは、主に質の観点で議論 ※ 総政局検討会等により、駐車場全体について議論
今後の課題	- 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進 - 駐車場整備地区以外での課題・対応	- さらなる取組の推進 - 駐車場整備地区以外での対応	既存施設のバリアフリー化等、バリアフリー駐車場のさらなる確保

2. (1) 概要②(自動二輪車、スローモビリティ等)

- 自動二輪車駐車場については、地域によっては未だ不足しているとの声もある。
- 電動キックボードやスローモビリティ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。

	自動二輪車	スローモビリティ等	その他車両等
現状	都市部を中心に引き続き不足している	- 改正道路交通法等により、電動キックボード等新たなモビリティが台頭 - 今後の普及度合いによっては、受入環境整備が必要	例えば、<u>普通乗用車の大型化、工事車両</u>について、地域によっては円滑な交通を妨げている事例が存在
取組	● 附置義務制度(H18法改正以降、条例制定10都市) ● 二輪駐車場の整備 ● 既存施設の活用(余剰駐車場での受入、自転車駐車場の活用)	● 既存の自動車駐車場・自転車駐車場での受入対応	(自治体によっては以下の取組を実施) ● 事例集に工事車両についての対策の例を記載 ● ゆとりを持った駐車マスの設置
今後の課題	● 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進	● 既存施設での受入 ● 普及動向を注視して、対応を検討	● 全国的な傾向が見られる場合は、制度改正・助言等の対応を検討 ● 駐車マスは<u>施設WG</u>で検討

2. (2) 荷捌き駐車対策 附置義務について

- 商店街等による荷さばきを行う際、荷さばき駐車施設の不足から路上での荷さばきが多く見られる
- 快適な歩行空間、円滑な道路交通の確保のために荷さばき駐車対策は重要

■ 荷さばき車両による交通阻害



■ 荷さばき車両による歩行者空間の阻害



■ 荷さばき駐車施設の附置

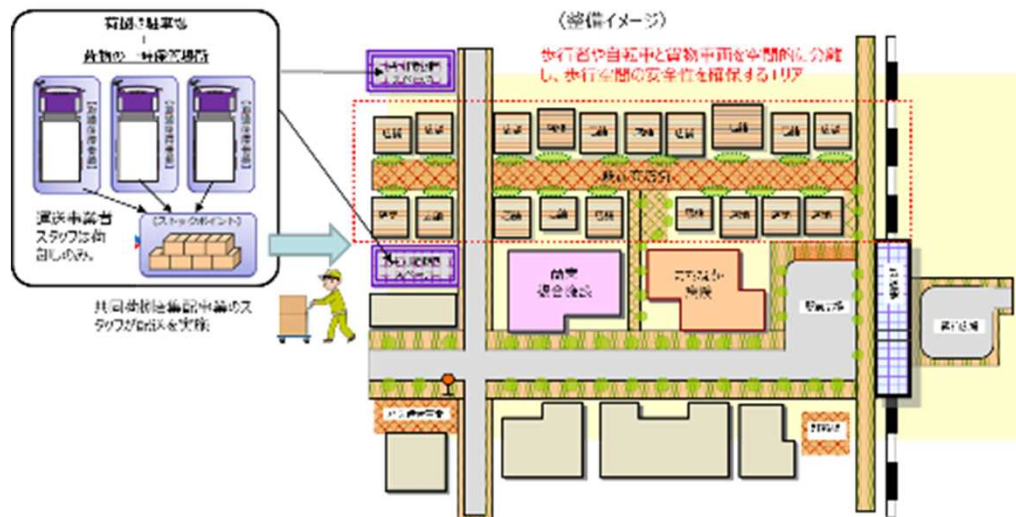
- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 令和3年度末現在、88都市において荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が適用

※附置義務条例の制定都市数は149都市。

その適用都市数は、東京都駐車場条例が都内23区及び26市に適用されることから、197都市。

- 荷さばき車両の受皿をつくるため、共同荷さばき駐車場の整備等の取組に対して、都市・地域交通戦略推進事業等を活用し、支援を行うことが可能。

【共同荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】

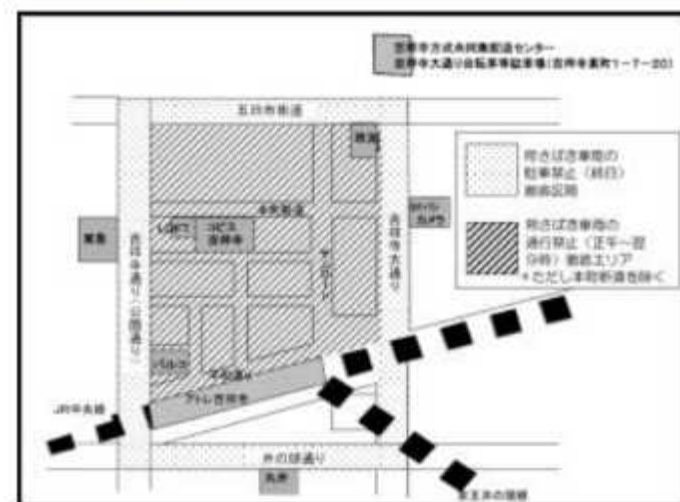


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

東京都武蔵野市吉祥寺地区

- 中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策(共同集配、交通規制、民間駐車場の活用)を複数年に渡り、社会実験等を繰り返し実施しながら導入。
- 共同集配送事業は、1社がまとめて台車等で店舗に荷物を運ぶことで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組で、吉祥寺地区の商店街約2,000店舗を対象としている。
(その他、類似の取組は、さいたま新都心、横浜市元町商店街、福岡市天神地区でも実施)

◆交通規制エリア



2. (2) 荷捌き駐車対策 参考(物流を考慮した建築物の設計・運用)

- 建築設計者、建築主、地方自治体等向けに『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～』が策定されている。
- 手引きでは、設計から運用までの一連の流れの他、荷さばき駐車スペースの算定式やサンプル別・用途別原単位、運用による物流の効率化の方策等も示されており、**建築物の新設・駐車施設運営の際はこれらの手引きを活用することで、荷捌き駐車対策にも有用と考えられる。**

手引きの概要

平成29年3月策定

(1) 対象

【参考としてもらうことを予定している関係者】

- ①建築物の開発・設計・管理に携わる方、②建築主、
③物流事業者、④テナント、⑤地方自治体の関係者等

【建築物】

政令指定都市で屋内駐車場を設ける大規模な商業施設、オフィスビル
※ 店舗・事務所部分の床面積が2万㎡以上(事務所は1/2換算)の新築
※ 運用関係部分については、既設や小規模な建築物にも参考に

(2) 設計関係

○検討フロー(基本構想段階から管理段階までに考慮する事項等)

- ・基本構想段階から、館内物流について設計コンセプトを整理
- ・館内物流の運用面について物流事業者等の専門家と相談

※ 検討事項の例 ①用途別床面積から建築物内の発生物流量の推測、
②基本設計段階での荷捌き駐車場の位置、③荷捌きスペースの検討等

○設計上の考慮事項(駐車マスの大きさ、車路の高さ、荷捌きスペース、
館内配送の共同化、館内動線、貨物用エレベーター、駐車マス数等)

(3) 運用による物流の効率化

①館内配送の共同化、②納品時間の指定・調整、③一括納品等

■荷さばき駐車スペース数の算定式

$$P = C \times F \times \lambda \div \frac{60}{A}$$

P：荷捌き駐車スペース数(駐車マス数)

C：貨物車集中原単位[台/ha・日](床面積当たりの貨物車集中台数)

F：床面積[ha]

λ：貨物車ピーク率[%]

A：平均駐車時間[分]

■建築物への搬入等が見られたトラック等のサイズ

	主な用途	高さ	長さ	幅
ライトバン	自家用車による納品	～2.0m	～4.7m	～1.7m
2トン車標準	宅配事業者等による 集配	～3.2m	～4.7m	～1.7m
2トンワイド車				～2.2m
2トンロング車				～1.9m
2トンロングワイド車	幹線輸送等		～6.2m	～2.2m
廃棄物収集運搬車 (2トンバッカー車)	廃棄物収集	～2.3m	～5.3m	～1.9m
廃棄物収集運搬車 (4トンバッカー車)	廃棄物収集	～2.8m	～7.4m	～2.4m
4トン車 (ロング・ワイド)	路線トラック事業者による 集配/引越	～3.4m	～8.5m	～2.5m
4トン平ボディ (クレーン付)	建築資材搬入	～2.5m (～2.8m)	～8.5m	～2.5m

2. (2) 観光バス 観光バスによる駐停車問題

○ 観光バスの路上駐停車により、都心部等において交通渋滞等の問題が発生



銀座



浅草



銀座

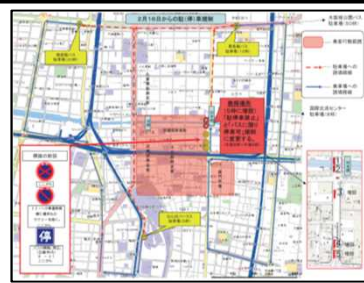


新宿

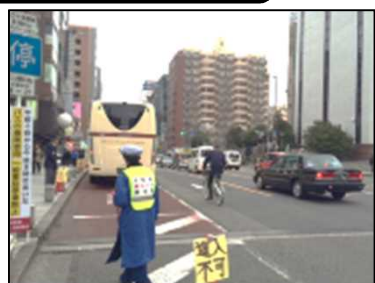
2. (2)観光バス 観光バス駐車場整備に対する支援制度

観光バスの路上駐停車により、周辺の交通に著しく支障が生じている地域において、地方公共団体や、地域の関係者などにより安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、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）に基づく観光バス駐車場整備に対して、都市・地域交通戦略推進事業により支援。

観光バス受入体制強化の主な取組



①駐停車禁止規制を実施する一方で、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



H29に支援対象に追加

④観光バス駐車場の整備

観光バス受入計画のイメージ

○観光バス駐停車の現状

・観光バスの路上駐停車が生じている路線、駐停車台数、駐停車時間、それにより生じている交通渋滞の状況等

○観光バス駐停車対策の方針

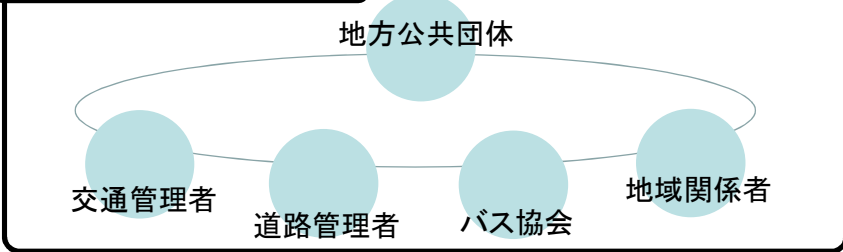
・ソフト対策の実施方針
(駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
・駐車施設の整備方針

○整備する観光バス駐車場の位置、規模

・上記方針を踏まえた具体的な観光バス駐車場の位置及び規模

等

観光バス受入計画の関係者



2. (2) 観光バス 自治体取組例

東京都

安全で快適な交通環境確保に向けて、観光バス駐車対策に積極的に取り組んでいくために、観光バス駐車問題の主な発生要因の分析や総合的な駐車対策をもって、魅力ある観光地づくりを促進することを目的として「**観光バス駐車対策の考え方**」を策定

(主な記載)

- 観光地周辺の行政が所有する公共施設・公園内や遊休地において観光バスが待機するための駐車場を整備（**観光地の乗降場所からの距離や時間**に留意）
 - ※ 観光バス駐車場は乗降場所から10分程度（2km以内）等
- 既存施設の活用として、観光地周辺の公共施設・公園内のバス駐車場、施設利用者限定の駐車場を休閑日や閑散期等に活用、トラクタートミナルやバス営業所車庫の空き時間を利用しての活用
- 再開発等と併せた、観光バスの整備
- 交通規制や道路空間の再配置による乗降場、路上乗降場の整備
- 新たな観光ルートの提案・観光施設の受入時間調整、乗車場・待機場の事前予約制による、ピークの平準化

観光バスの駐車問題と駐車対策

駐車問題		駐車対策
1. 駐車供給量の不足	1) 駐車場の供給量の不足	駐車場の整備・確保 ・観光バス駐車場の整備 ・既存のバス駐車場や空きスペース等の活用
	2) 目的地周辺の乗降場の不足	乗降場の整備・確保 ・民間開発等に伴う乗降場の整備 ・公共施設等における乗降場の整備 ・路上乗降場の整備・確保
2. 駐車需要量の偏り	1) 特定時間帯の駐車車の集中	ピーク時の平準化 ・新たな観光ルートの提案・観光施設の受入れ時間調整 ・乗車場・待機場の予約制
	2) 特定場所の駐車車の集中	案内・誘導 ・乗降場への案内サインの設置 ・案内マップの配布・配信
3. 関係者のマナー・モラルの不足		規制・指導 ・路上駐車取り締まり強化
		啓発活動 ・マナー向上等に関する啓発活動
4. 駐車場情報の不足		情報提供 ・観光バス駐車場に関する提供情報の充実 ・観光バス駐車場の情報提供の拡張

民間開発等に伴う乗降場の整備の例
(GINZA SIX)



出典：東京都「観光バス駐車対策の考え方」（H31.3）

大阪市

「都市交通の視点」と「集客都市大阪の視点」の2つから、観光バス交通の特性に応じた「**観光バス駐車基本計画**」をとりまとめ

(主な記載)

- 大規模集客施設等の設置の際には、利用客の特性に応じて、**乗降場所の確保**を働きかける必要。ただし、都市部の観光特性として、特定の施設のみではなく、**街そのものが着目的施設**となっていることから、**一般利用可能な乗降場所の確保**も必要。
- 市内には多数の旅館・ホテル等の**宿泊施設**があるが、宿泊客用のバス駐車スペースを確保している施設はわずか
- 滞在型観光**を促進していくためには、大阪市内を観光しているが宿泊は市外近郊で行っているような、大阪市内に宿泊可能な潜在的な需要にも対応していく必要

観光バス駐車基本計画

目次

1. 観光バス駐車対策の必要性

1) 都市交通の視点

- 観光バス交通の駐車需要に対応する駐車スペースを確保
- 運行実態に応じて駐車スペースを効率的に運用
- 路上駐車を削減し、交通の円滑化

2) 集客都市大阪の視点

- 駐車スペースの確保と有効活用、
- 観光バスの利便性を向上、
- 大阪の集客力の向上・拡大、滞在型観光と市内周遊の促進に寄与

2. 観光バスの運行特性と駐車需要の分類

3. 観光バス交通の現状と駐車実態

(1) 観光バス交通の現状

(2) 観光バス駐車実態

4. 観光バス駐車対策の基本方針

5. 観光バスの駐車対策

- 目的地での昼間の一時待機場所・乗降場所
- 宿泊時の夜間留置き場所
- 乗り継ぎターミナルでの乗降場所
- 観光バス駐車場に関する情報提供等

2. (2) 荷捌き 観光バス等 自治体調査結果概要

- 荷捌き駐車場について、必要性がないとの回答があった自治体も見られたが、商業・住宅施設ともに需要が示されているほか、ウォーカブル政策に取り組む際のスペースの確保やフリンジでの整備についての必要性を指摘。
- 観光バス駐車場について、免税店等の観光地や主要ターミナル駅付近に乗降場所が必要との指摘や、夜間の待機場所、季節によって需要が異なることについても回答があった。
- その他のモビリティについて、回答は少ないものの、レンタル自転車やシニア向け車両の置き場について回答があった。

■ 荷捌き駐車場のニーズ (27自治体)

- ・ 都心商業地の午前中
- ・ 駅及びその周辺への配達
- ・ **道路交通センサス調査**による分析結果で需要があることを確認
- ・ 公共荷さばき場の利用率も100%であることがほとんど
- ・ 歩行者優先エリアの**外周部**に配置して欲しい
- ・ **ウォーカブル**に対応した道路改良等を検討しているが、歩行者空間が広がることで、現在、道路から行っている荷さばき作業について、**スペースの確保が課題**となる
- ・ **中小規模のオフィスや飲食店舗、小売店舗への配送**を目的とした駐車ニーズ
- ・ **商業施設**(スーパーマーケット、ドラッグストア、ホームセンター等)の搬出入頻度等が高い施設
- ・ 近年の宅配需要増に対応し**共同住宅**等にも設置を誘導。

■ 荷捌き駐車場条例を制定していない理由 (33自治体)

- ・ 必要ない 26
- ・ 独自条例で対応 1 (建築指導要綱)
- ・ 課題あり 1 (地元との合意形成)
- ・ その他(3)
 - 大店法や中規模小売店舗に対して荷捌き施設の設置を求めている。
 - まちなかにおいて共同荷捌き場の社会実験等を行ったが、実現には至らなかった。
 - 附置義務条例を廃止している。

■ 観光バス駐車場のニーズ (27自治体)

【場所】

- ・ **免税店**、中心市街地の観光スポット、観光地周辺(乗降場、待機場)
- ・ **主要駅・新幹線駅**からの乗り換え乗降場
- ・ 観光施設(寺)の裏側に駐車場があり、表通り(参道)の店舗の営業機会が失われているが、表通りに乗降場所の適地がない。

【時期等】

- ・ 観光シーズン、イベントの開催時期
- ・ 学生のスポーツ大会(夜間の駐車場所)

■ その他車両のニーズ (2自治体)

- ・ レンタル電動アシスト自転車(中心地や観光地でレンタルした自転車の駐輪場所)
- ・ シニアカー(稀に自転車駐車場に置きたい申し出がある)

2. (2) バリアフリー駐車場 特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

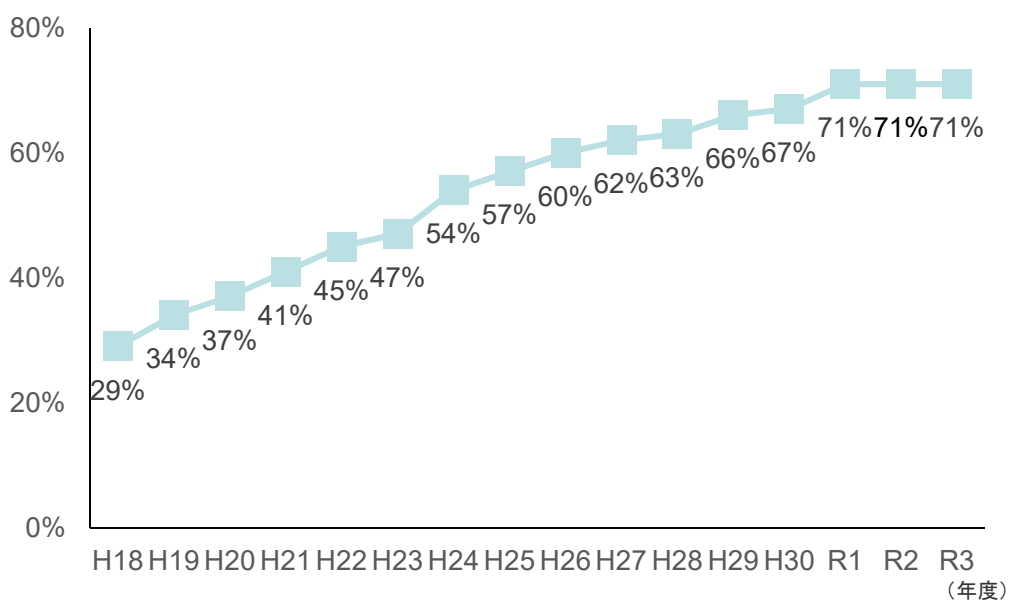
○ バリアフリー法に規定する特定路外駐車場（駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場）については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月31日告示）において、令和7年度までに約75%を移動等円滑化することとしており、既存の路外駐車場の改修等により、さらなるバリアフリー対応駐車場の確保が必要。

指標の解説：すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリー化された特定路外駐車場の増加

■ バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移



※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

実績値 (H30年度末)	実績値 (R3年度末)	目標値 (R7年度末)
67.1%	71.0%	約75%

2. (2) バリアフリー駐車場 確保事例

○ 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を確保することも可能。

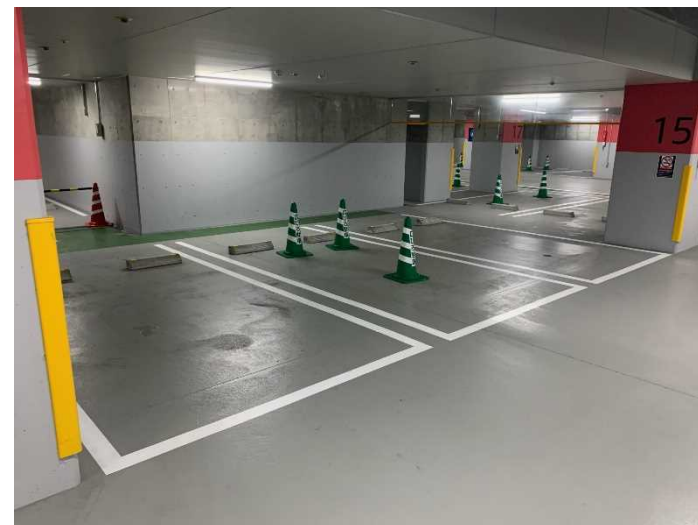
■ソフト的な取組で区画を確保

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。

出典：府中市提供資料



■満車時に管理室に連絡し、広めの一般区画等へ誘導

管理室と通話できるインターホンを設置して、車椅子使用者用駐車施設が満車時に、誘導員が一般区画の端や少し広めの区画へ案内

【効果】

- 一般区画も活用することで、より多くの利用者のニーズに合わせた区画利用を実現。

出典：令和3年度 車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会 第2回 資料3

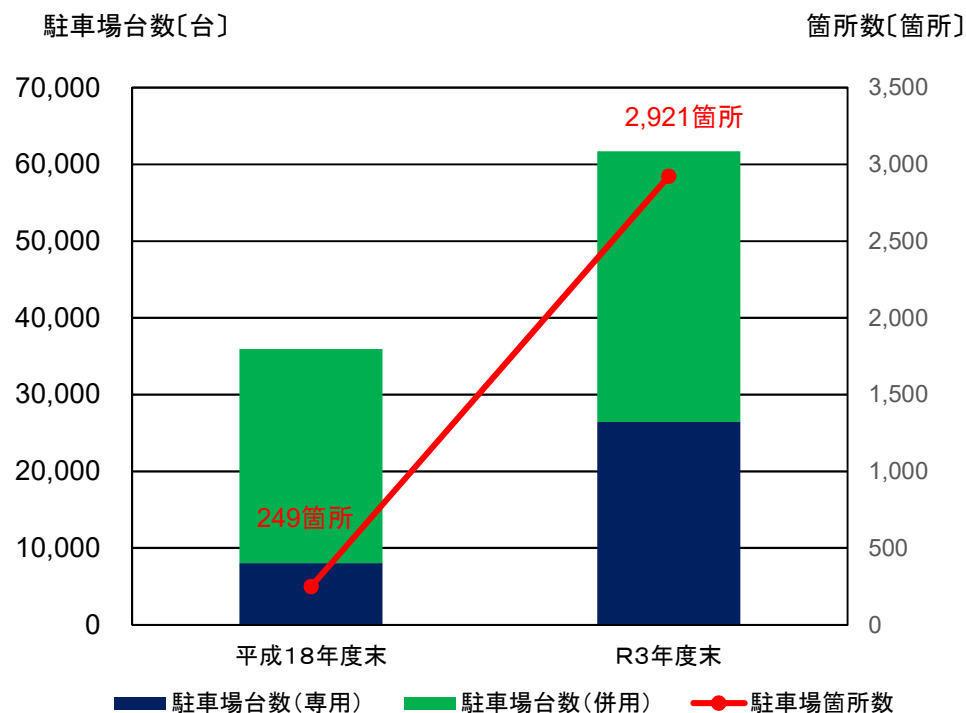


2. (2) 自動二輪車 駐車場の整備状況

- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 令和3年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は2,921箇所。
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約11.7倍に増加)

※ 自動二輪車保有台数は、原動機付自転車、軽二輪車及び小型二輪車(道路運送車両法第4条)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))

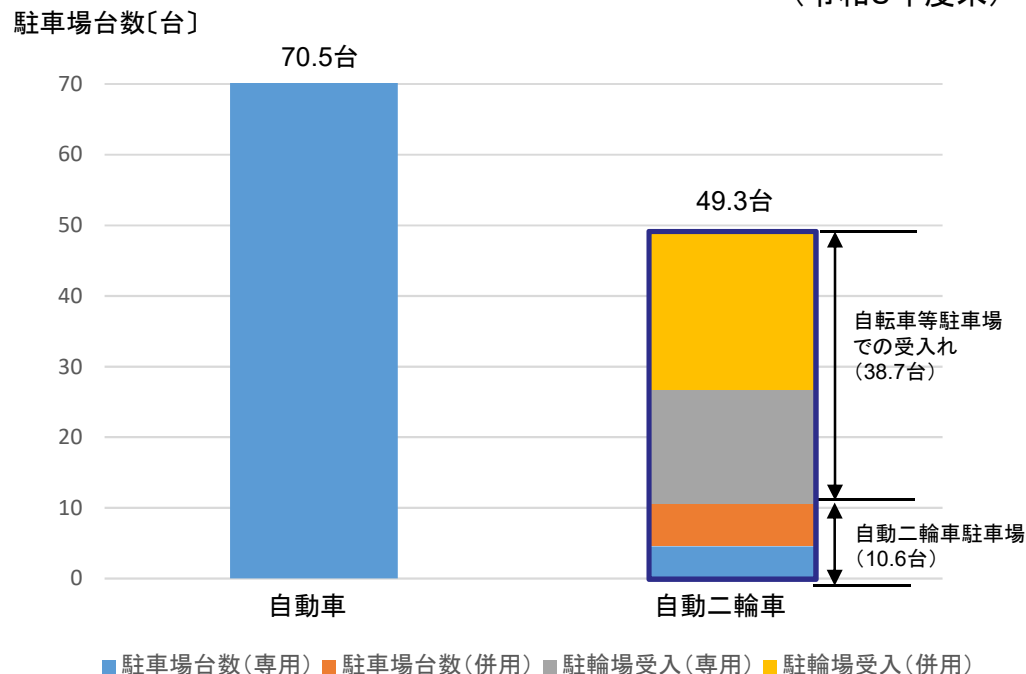
■ 自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



- 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。

■ 保有台数1,000台あたりの駐車場台数

(令和3年度末)



- 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)又は自転車とともに駐車可能なスペース。

2. (2) 自動二輪車 既存駐車場における柔軟な受入れ例

■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車駐車場において自動二輪車を受入れる**ことにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。



既設自転車駐車場(屋内)で
受け入れた事例[仙台市]



既設自転車駐車場(道路上)で
受け入れた事例[広島市]

■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能。



機械式立体駐車場の敷地内に
整備した事例[札幌市]



公共駐車場(地下)に整備した事例
[京都市]



駐車マスを自動車と併用して
使用している事例[大津市]

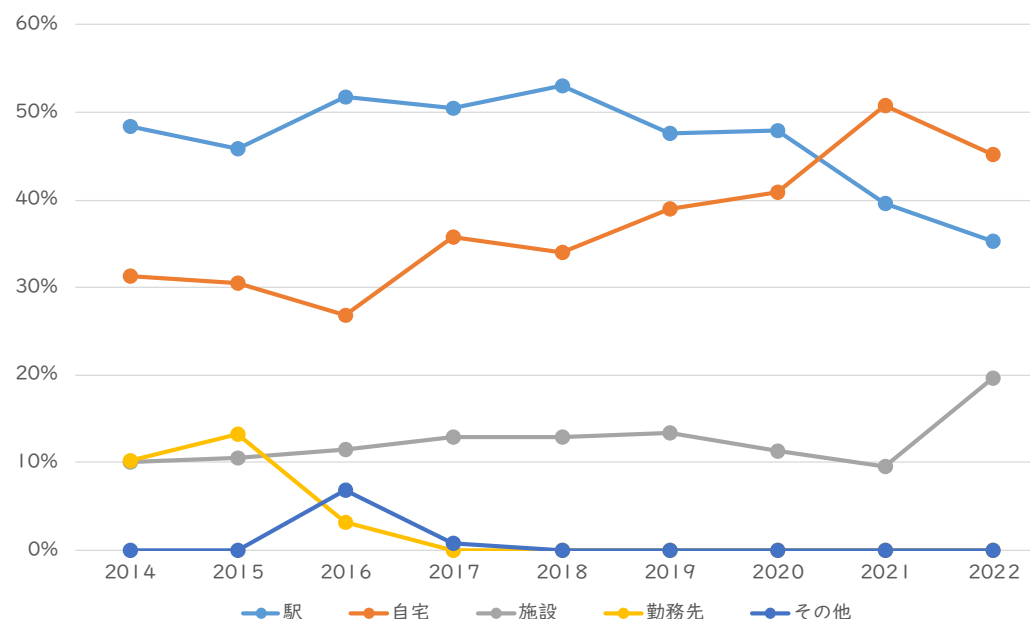
2. (2) 自動二輪車駐車場のニーズ①

- 日本二輪車普及安全協会「バイク駐車場、ここにつくって！要望フォーム」の駐車場リクエストデータによれば、2014～2022年度におけるバイク駐車場の都道府県別の設置要望数が多い都道府県は、東京都33.7%、神奈川県16.3%、大阪府10.2%となっている。
- 駐車場が必要な場所については、自宅近辺が45.1%、駅が35.3%、施設が19.6%（2022年）。
- 近年においては、駅周辺、その他の割合が減少する一方で、2021年には自宅近辺、2022年には施設が増加。

■ バイク駐車場設置要望の多い都道府県
（2014～2022年計の割合）※上位10都道府県

順位	都道府県	割合
1位	東京都	33.7%
2位	神奈川県	16.3%
3位	大阪府	10.2%
4位	埼玉県	6.6%
5位	千葉県	5.7%
6位	兵庫県	4.9%
7位	愛知県	4.8%
8位	福岡県	3.8%
9位	京都府	2.7%
10位	北海道	1.4%

■ 駐車場が必要な場所についての要望の推移（割合）



※2014～2015年度は「自宅」、2016～2022年度は「自宅近辺」。
※直近では駅/自宅/施設の3つから選択する方式となっている。

2. (2) 自動二輪車駐車場のニーズ②

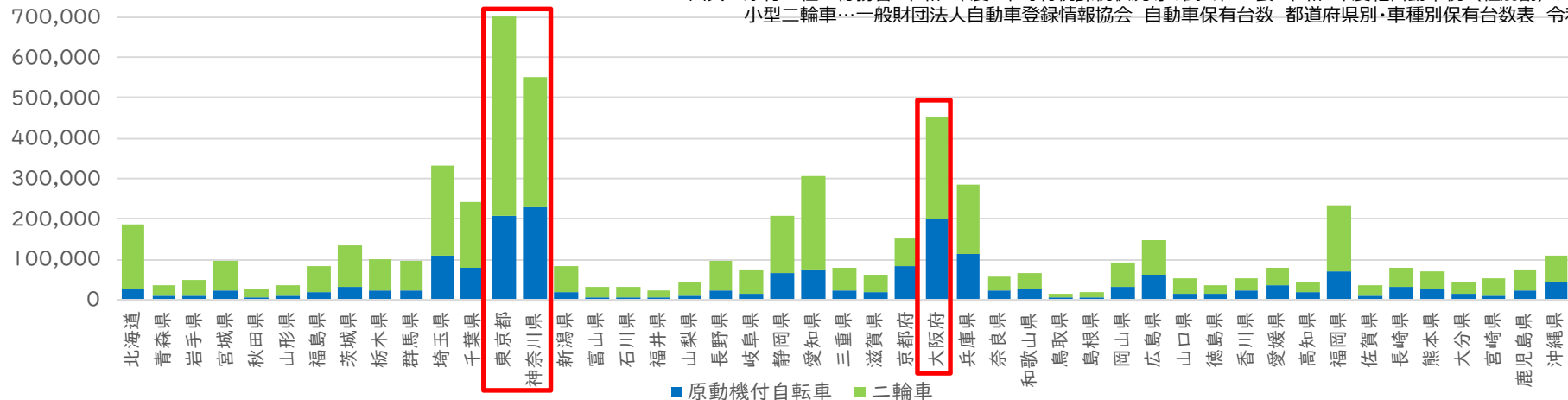
- 保有台数は、東京都70万台、神奈川県55万台、大阪府43万台が特に多くなっている。
- 自動二輪駐車場を保有台数比率で見ると、地域によっては保有台数に見合った整備がされていない。

■ 都道府県別の自動二輪車保有台数

※自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車と軽二輪車及び小型二輪車を足して算出

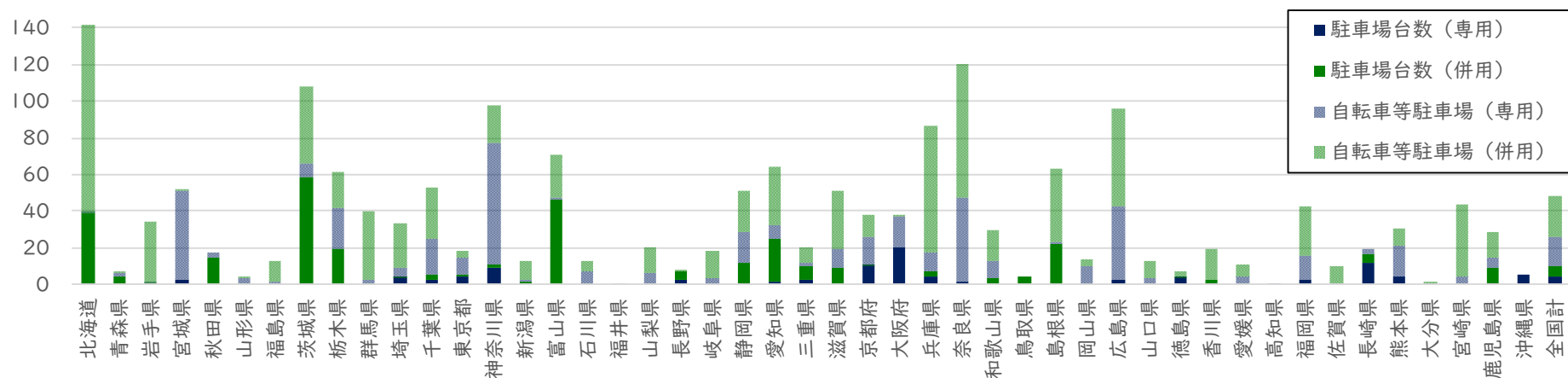
出典：原付二種…総務省 令和4年度 市町村税課税状況等の調 第21表 令和4年度軽自動車税（種別割）に関する調

小型二輪車…一般財団法人自動車登録情報協会 自動車保有台数 都道府県別・車種別保有台数表 令和5年6月末



■ 自動二輪車保有台数1,000台あたり駐車スペース台数

出典：駐車スペース台数…自動車駐車場年報 令和4年度版（2022年）



注1 駐車スペース台数は、駐車場（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）の台数及び自転車等駐車場で受入れ台数の合計値。

注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。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。

注3 自転車等駐車場で受入れ台数については、125cc以下限定の受入れ台数を含む。

2. (2) 自動二輪車 自治体の状況(国交省調査結果)

- 国交省が自治体に行った調査※によれば、大都市を中心に2割の自治体が自動二輪駐車場について問題意識を持っており、ニーズの増加や路上駐車・放置駐車問題等を課題として認識。
- 自動二輪車の附置義務条例を定めていない自治体でも、補助制度等により民間での整備を促進。
- 他方、顕在化していない自治体や、課題となっていない自治体も存在。 ※対象：附置義務条例（四輪）制定自治体

■「問題意識あり」の内容に関する主な回答

- ・ 駐車場供給量が不足している
- ・ 自動二輪車の路上駐車・放置駐車が問題である
- ・ 駐車場整備ニーズが増加している
- ・ 附置義務条例の改正を検討している
- ・ 自動二輪駐車場の周知が課題
- ・ 自転車駐輪場で自動二輪車を受け入れている 等

■問題認識があるが自動二輪駐車施設に関する条項を制定しない理由の主な回答

- ・ 民間事業者の自動二輪車駐車施設整備に補助制度を設けており、そちらで整備を促しているため
- ・ 東京都条例に基づいて対応を行っており、区条例を設けるほどの必要性を感じていない。
- ・ 潜在的な問題と認識しているが、顕在化していない
- ・ 今後検討していく 等

■「問題意識なし」の要因に関する主な回答

- ・ 自動二輪車の利用・保有が少ない
- ・ 駐車場の供給量は十分
- ・ 要望や苦情が少ない 等

■「問題意識あり」と回答した自治体

都道府県名	都市名
北海道	札幌市
東京都	大田区
	江東区
	新宿区
	豊島区
	荒川区
	中央区
神奈川県	横須賀市
	小田原市
千葉県	千葉市
岐阜県	高山市
愛知県	名古屋市
静岡県	静岡市
	浜松市
大阪府	東大阪市
兵庫県	明石市
	姫路市
広島県	福山市
	広島市
岡山県	岡山市
愛媛県	松山市
長崎県	長崎市
	時津町
	佐世保市
熊本	熊本市

2. (2) 自動二輪車 自治体の状況(自工会調査結果)

- 自工会が行った自動二輪車政策に係る自治体調査※によれば、48%の自治体が自転車駐車場での受入を実施している一方、自転車駐車場需要の方が強く困難である等の声もあった。
- また、公営の自動車駐車場での自動二輪車の受入は3割となっており、余剰の生じている都市計画駐車場の転用について検討している自治体があった。
- 自動二輪車を増やすための要件について、民間事業者が算入できる採算性（54%）や、どこに駐車場が必要か具体的な情報が必要（50%）との回答が多かった。

※対象：東京特別区、市部、政令市

■ 自動二輪車を増やすための要件



【個別回答】

- ・ 自動二輪車駐車場の需要を把握する上で、道路交通センサスなどにおいて、自動二輪車の交通量が対外的に公開されていると、民間事業者が整備をする上で検討材料となる。
- ・ 民間開発において、二輪車駐車場の整備促進を図る必要がある。
- ・ 住宅都市であるため、駐車場設置の際に その周辺地域の理解を得ることがひとつのハードルとなっている。そのため 自動車用 コインパーキングはよく見かけるが、自動二輪車用駐車場は、まだ 少ないように思われる。
- ・ 用地の確保が必要

■ 自転車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

- ・ 自転車ほどではないにしろ、自動二輪車の需要は一定数有り、放置自転車等の対策・区民満足度向上の観点から、自動二輪車を受け入れる必要性を感じている。

【困難】

- ・ 利用者数の多い自転車の駐車スペースが不足している
- ・ 駅周辺に区営自転車駐車場を新設できる用地の確保が困難である。
- ・ 民地に隣接した箇所に自転車駐車場があるため、深夜など、自動二輪車の「音の問題」で、隣接地の理解が得られない。

■ 自動車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

- ・ 都市計画駐車場の用途転用。稼働率は、自動車普及率と同様減少し、大量の余剰が生じているため、用途に捉われず転用できることが有効と思われる。

【困難】

- ・ 民間の自動二輪車駐車場が増えており、現時点ではこれ以上自動二輪車駐車場の整備を行う必要性はない。
- ・ 出入口に係る車路の勾配が急で湾曲していることや自動車とバイクの錯綜、急発進の懸念などから自動二輪車を受け入れることは困難である。
- ・ 各施設で既存設備に差があり、自動二輪専用入出庫ゲートがない場合、管理者が手動でバーを上げる等有人対応が必要となる。
- ・ 自動二輪車の駐車需要は自動車の駐車需要に対して極端に少ないことが想定。経営する事業者にとってデメリットが大きく、困難と思われる。

2. (2) 多様なモビリティの駐車環境について

- 改正道路交通法により、電動キックボードが「特定小型原動機付自転車」として位置づけ。
- 現在、シェアサービスが普及の中心となっているが、今後の動向に注視が必要。
- また、その他の小型モビリティについても、柔軟に駐車できる環境の整備が必要ではないか。

■ 多様なモビリティ例



電動車いす



シニアカー



電動キックボード



セグウェイ



電動アシスト自転車



歩行領域EV



立乗式電動スクーター



自動配送ロボット

■ 民地における電動キックボードポート



出典: 国土交通省『令和4年度 車両安全対策検討会 安全一資料2-2』(令和4年10月12日)

2. (2) 多様なモビリティ 自治体の状況(国交省調査概要)

- 電動キックボード受入可能駐車スペース有と回答した自治体は41自治体となっており、大半は原動機付自転車と併せて自転車等駐車場で受け入れている。
- 課題としては、自転車の駐車場の不足や構造上の理由を挙げている自治体が多い。
- 自治体駐車場等におけるシェアリングポートについて、1自治体で設置済、2自治体で設置予定。

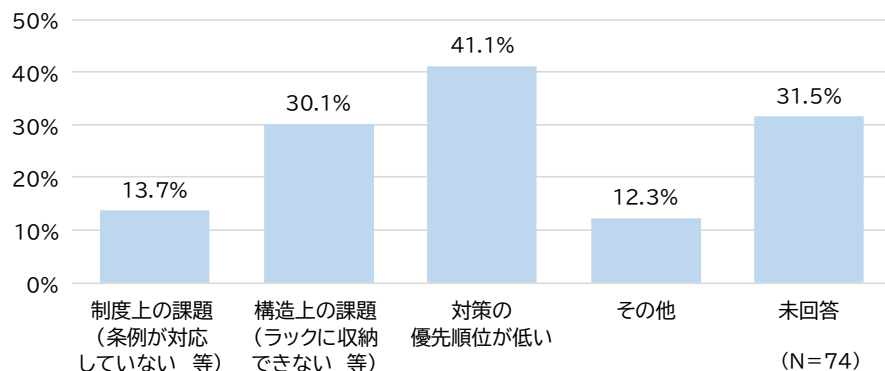
■電動キックボードの課題・対応策(10自治体)

【意向】

- ・ 今後、需要を調査するとともに、区営自転車駐車場に駐車できるように、**区の自転車条例の改正を予定**
- ・ 今後も多様なモビリティが生まれることを想定した**可変的な空間を確保**。
- ・ **都市計画駐車場、公共的駐車場等の空間を積極的に活用**する
- ・ 新技術の普及に合わせて、柔軟に検討していく。
- ・ 他市状況や利用状況を踏まえて、対応が必要かどうか検討

【課題】

- ・ 需要が増加した場合、原付と同様の**取り扱い**でよいのか。
- ・ 現状では**自転車駐輪場の整備を優先**していることから、確保は困難
- ・ **ニーズの量が不透明**なため、全ての駐輪場に設けることができない。新たな用地の確保に努めているが、**最適地がない**状態である。
- ・ 一部メーカー製の**機械ゲートが対応していない**。
- ・ 自転車等駐車場において、**ゲート**を通過する際に、自動で自転車と原動機付自転車を**判別**しているが、現在のシステムでは自転車と判別される恐れがある



■受入可能駐車スペース(41自治体/74自治体が受入)

	数	回答率
1.自動車駐車場(四輪+自動二輪)	1	2.4%
2.自転車等駐車場(自転車+原動機付自転車)	36	87.8%
3.自転車駐車場(自転車のみ)	2	4.9%
4.民間施設の来客用駐車場・駐輪場	3	7.3%
5.その他	4	9.8%

■電動キックボードのニーズの有無(3自治体)

- ・ 駅周辺にアクセスする人の利用が多い
 - ・ 駐車ニーズがある
 - ・ 現在、区立駐輪場にキックボード等の駐輪がない。しかし、**放置の状況は散見**される。ニーズの量は把握していないが、一定数はあると考える。
- ※ 大半の自治体はニーズがない、把握していないと回答

■電動キックボードシェアリングポートの設置(3自治体)

- ・ 区営**自転車駐車場**5か所に設置予定(**放置自転車等対策及び交通不便地域の移動支援等の為**)。※R5.10.1予定
 - ・ 今後、**集約駐車施設の整備誘導**や**市営駐車場の再配置**等の検討と併せ、シェアリングポートの設置も含めた、**駐車場から街なかへのアクセスしやすい環境づくりについて検討**
 - ・ 公共用地において、設置可能場所を**検討中**
- ※ 大半は未回答

- 不足している車種への需要については、既存の取組の推進・強化により確保が必要。
- 他方、余剰となっている駐車場の転換についても、さらなる制度の見直しが必要ではないか。

現状	今後の方向性(次頁に詳細)
➤ 附置義務条例に従って設置した駐車場については、「<u>設置の目的に適合するように管理しなければならない</u>」こととされており、実際に稼働していない部分が生じていた場合であっても、他用途への転用が困難。 ➤ 設置後、当該地域で<u>原単位の見直しや、各種特例の適用、地域ルールの設定等により附置義務が緩和された場合</u>、当該駐車場の余剰部分については、<u>集約駐車場としての受入や、他用途への転換が可能となる場合があるが、そうではない場合、遊休状態。</u>	➤ 附置義務により設置された駐車施設について、実態として稼働率が低い状況となっている場合は、<u>一定の条件の下、一部の駐車スペースを、より需要のある駐車スペースへの転換や、他用途への転換</u>をすることについて容認する仕組みを設けてはどうか。

○駐車場法
(駐車施設の管理)

第二十条の三 地方公共団体は、第二十条第一項若しくは第二項又は前条第一項の規定に基づく条例で定めるところにより設けられた駐車施設の所有者又は管理者に対し、条例で当該駐車施設をその設置の目的に適合するように管理しなければならない旨を定めることができる。

○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)

9. 既存建築物への配置計画の適用と他用途への転用

(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。

<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。

2. (3) 多様なモビリティの駐車環境の確保 論点(余剰駐車スペース活用②)

- 附置義務により設置された駐車施設について、転用する際は設置の目的の変更となるため、条例により一定のルールを設けた上で、駐車場の供給に支障がないよう配慮しつつ、駐車場の需給の最適化が達成される必要。

※エリアのイメージ：各種特例や地域ルール等による緩和がない駐車場整備地区

制度設計に向けた論点(案)

○行政における手続き

- ・ 転用の際は、申請や届出等により、把握することとしてはどうか。(駐車場法に基づく検査権限等による監督で担保)

○駐車スペース内での転用

- ・ 荷捌き駐車施設や車椅子対応駐車スペースなど、規模の異なる駐車スペースに転用する場合は、同一台数だと必要な面積が増減するため、一定の換算や台数の調整が必要。
例：車椅子駐車スペース1台＝一般駐車スペース1.5台、
自動二輪駐車スペース1台＝一般駐車スペース0.2台等
- ・ 小規模な駐車マス内の転用やバリアフリーの努力義務への対応等の場合などの転用・改修の場合、地域ルールのように、逐一個別に審査をすると、事務が繁雑になるため、簡素な手続きとしてはどうか。
- ・ 転用により稼働率の向上等のメリットがあるところ、インセンティブとして十分か。

○駐車スペース以外への転用の場合

- ・ 余剰スペースの規模が大きい場合は、隔地駐車場としての活用や、都市に必要な施設への転用等も考えられる。
- ・ 削減台数について、例えば過去数年間の最大需要を超えた分など一定の算出方法の明確化が必要。
- ・ 地域全体として、新規建築物に課される基準との公平性など、附置義務原単位との整合性も必要。

3.エリア特性に応じた 駐車場の規模・配置の適正化

3.エリア特性に応じた 駐車場の規模・配置の適正化

これまでの検討会での主な意見（再掲）

- 駐車場施策は、都心部、郊外部、地方都市の中心部等、地域によって状況が異なるため、地域毎の特性に応じて、ある程度分類を行った上で、議論を進めていく必要があるのではないか。
- 特定・非特定用途の分類、同一用途における駐車需要の差異、その他地域の状況等を踏まえ、見直していく必要
- まちづくりの大きな方向性としてウォーカブルや安全といった視点や、既存のまちづくりの上位計画等を踏まえ、現行の駐車場整備地区の範囲などに限らず、エリアで駐車場施策を考える必要
- 物流の状況の変遷等の社会情勢の変化をふまえると、住居地域における駐車問題についても新たな考え方が必要
- 観光地である古いまちなみなどにおいては観光バスなどの対応も必要ではないか。現行の駐車場の制度等の対象の考え方を改めて整理すべきではないか。
- まちの将来像とも連携し、エリア特性に応じた駐車場についてパターン化して整理できるとよい。

3. (1) エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化 概要

○ 駐車場法や駐車場法の特例等では、様々なエリアに応じて義務や特例を設けているところ、現在の考え方では対応できていないエリアの考え方があるのではないか。

地域特性に応じた整備

- ・ 都心部
 - － 附置義務の過剰
- ・ 地方都市
 - － スポンジ化対策
- ・ 住宅地
 - － 車庫、来客車両、宅配需要
- ・ 工業団地・物流拠点
 - － 貨物車

計画のあり方

- ・ 駐車場整備地区
- ・ 駐車場整備計画
- ・ 都市計画駐車場
- ・ 附置義務条例・特例措置

(計画策定・運営の視点)

- ・ フリンジ公共パーキング
- ・ 公共交通や他交通機関との連携
- ・ 需給バランス調整（時間・空間）
- ・ 出入口制限・通行規制
- ・ 隔地・集約化のスキーム
- ・ 荷さばき対策
- ・ 多様な利用者への配慮
- ・ EV・自動運転等への対応

※ 令和4年第2回検討会資料 論点案より抜粋・引用

需要がある地域の例

- ・ 地方都市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）
- ・ 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

供給が過剰となっている地域の例

- ・ 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（附置義務駐車場の稼働率の低下）
- ・ 地方都市において、駐車場への土地利用転換が進んだ結果、駐車場の過剰な供給が続いている箇所（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）

3. (1) 駐車場法等におけるエリアの考え方

○ 駐車場法や駐車場法の特例等を定めている法律では、エリアの特性に応じて規制や規制の緩和が可能となっている。

エリア	定義等	効果等
駐車場整備地区 (都市計画)	<u>商業地域、近隣商業地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域内において、自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区</u> で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域	- 都市計画に、駐車場整備地区を定めた場合、当該地区の駐車場の需給の現況・将来見通しを勘案して、路外駐車場等の整備に関する計画を定めることができる - 条例による附置義務を定めることができる
駐車機能集約区域 (低炭素まちづくり計画)	駐車施設の機能を集約すべきもの (<u>都市の低炭素化の促進に関する施策を総合的に推進することが効果的であると認められる区域</u>)	附置義務駐車施設の集約 (併せて、附置義務の原単位見直しも推奨)
都市再生緊急整備地域 (都市再生駐車施設配置計画)	自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途の施設の集積の状況、当該施設の周辺における道路の交通の状況、公共交通機関の利用の状況等を勘案し、一般駐車施設、荷さばき駐車施設等の種類ごとに駐車施設を適切な位置及び規模で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必要であると認めるとき	- 附置義務の緩和 - 駐車場の配置の柔軟化 (集約駐車場の整備)
滞在快適性等向上区域 (都市再生整備計画)	滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、 <u>円滑かつ快適な歩行の確保</u> に資する歩道の拡幅その他の道路の整備等の滞在者等の利便の増進に寄与する滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域	- 附置義務駐車施設の集約 - 駐車場出入口制限道路 - 駐車場の届出義務面積の引下げ・勧告
駐車場配置適正化区域 (立地適正化計画)	<u>歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域</u> (住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画)	- 附置義務駐車施設の集約 - 駐車場の届出義務面積の引下げ・勧告

3. (1) 駐車場法の特例適用設定地域

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

3. (1) 標準駐車場条例におけるエリアの考え方

- 標準駐車場条例では、エリア、建築物の用途・人口規模に応じて、附置義務の原単位を設定。地域・地区の特性、駐車実態を踏まえて、適切に条例で規定するよう助言。
- 標準駐車場条例においては、エリア属性に応じて附置義務を緩和できるパターンを設けている。

■標準駐車場条例における原単位

※特定用途…自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途

エリア	駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			周辺地区又は自動車ふくそう地区
用途	特定用途			特定用途に供する部分
	百貨店その他の店舗	事務所用途	その他	
100万人以上の都市	200㎡／台	250㎡／台		250㎡／台
50万人以上 100万人未満の都市	150㎡／台	200㎡／台	450㎡／台	200㎡／台
50万人未満の都市				

附置義務の原単位を緩和できるパターン

- (1) 市長が特に必要と認めて、別に附置義務基準を定めた地区において、当該基準により駐車施設を附置する場合(地域特性型)
- (2) 一定規模を超える建築物の建築を行う場合に、周辺の交通特性等を踏まえて、規則で定める方法(例えば、大規模開発マニュアル)により算定された台数の駐車施設を附置する場合(個別評価型) ※H24追加
- (3) 鉄道駅やバスターミナルからの距離等を考慮して駐車需要が低いと市長が認めた建築物について、市長が定める割合をもとに算定した駐車施設を附置する場合(公共交通近接型) ※H26追加

3. (1) 附置義務緩和条例の制定状況

■特定エリアにおける緩和措置

【国土交通省調べ】

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(=地域ルール)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

3. (1) 自治体の附置義務の原単位の設定状況

- 各自治体の附置義務の原単位を標準駐車場条例と比較すると、百貨店その他の店舗では、約5割の自治体が標準条例より低く（面積あたり必要台数が少なく）、約4割が標準条例と同等、事務所用途では、約6割が標準条例より低い。

※ 人口規模で見ると人口の多い都市は、標準条例より低い傾向。

- なお、近年の条例改正においては、原単位を緩和する方向で改正が行われる事例が多く、地域ルールで用いられている原単位も標準駐車場条例の倍（必要台数は半分）程度に緩和。

■百貨店その他の店舗の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1: 標準条例より低	103	52.3%
2: 標準条例と同等	82	41.6%
3: 標準条例より高	5	2.5%
9: その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

分類	合計人口（千人）	(割合)
1: 標準条例より低	40,340	59.1%
2: 標準条例と同等	22,432	32.9%
3: 標準条例より高	2,263	3.3%
9: その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

■宇都宮市における附置義務条例の改正（R5.4.1～）

- 都市の骨格となる都心環状線（県庁前通り、いちょう通りなど）に区域を設け、特定用途の原単位を150㎡/台から300㎡/台へと緩和。
- その他、敷地からおおむね200m以内としていた隔地距離を、都心環状線区域内で隔地可能に。

対象区域	用途	改正前	改正後
商業地域又は近隣地域	特定用途	150㎡/台	変更なし
	非特定用途	450㎡/台	変更なし
都心環状線区域	特定用途	150㎡/台	300㎡/台
	非特定用途	450㎡/台	変更なし

出典：「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」の改正

■東京都地域ルールでの原単位の設定

		駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			
		特定用途			非特定用途
		百貨店 その他の店舗	事務所用途	その他	
標準 駐車場 条例	100万人 以上の都市	200㎡/台	250㎡/台		450㎡/台
	その他	150㎡/台	200㎡/台		
地域 ルール	新宿駅西口地区	420㎡/台	460㎡/台		460㎡/台
	新宿駅東口地区	420㎡/台	500㎡/台		500㎡/台
	池袋地区	300㎡/台	500㎡/台		500㎡/台

■事務所の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1: 標準条例より低	91	46.2%
2: 標準条例と同等	22	11.2%
3: 標準条例より高	77	39.1%
9: その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

分類	合計人口（千人）	(割合)
1: 標準条例より低	38,489	56.4%
2: 標準条例と同等	10,100	14.8%
3: 標準条例より高	16,446	24.1%
9: その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

3. (1) 共同住宅に対する附置義務について

- 駐車場法に基づく附置義務条例（非特定用途として住宅が対象になる場合）の他、共同住宅等に対して各自治体で条例や要綱が制定されている場合もある。
- 附置が必要となる駐車台数の算定方法は自治体によりさまざまであるが、ワンルーム形式とファミリー形式を考慮したものや、住戸数を考慮したもの、用途地域を考慮したもの等がある。
- また、荷捌き駐車施設について、義務化または設置を誘導している例も見られた。

都市名	大阪市	神戸市	仙台市
条例/要綱の名称	「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」	「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」に基づく「指定建築物制度」	「仙台市中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」
対象施設	30戸以上の共同住宅	10戸以上の共同住宅又は長屋	10戸以上の共同住宅等
対象区域	市内全域	市内全域（臨港地区、流通業務地区、特別緑地保全地区等を除く）	市内全域
駐車台数の算定方法（四輪車） ※緑は二輪	○ファミリー：2%以上（自動二輪） ・商業系地域：30※1・35%※2以上 ・その他地域：40※1・50%※2以上 ※1 30戸以上の場合 ※2 70戸以上の場合 ○ワンルーム：3%以上（自動二輪）：10%以上	・一律（バイク）：10%以上（うち20%は自動二輪用駐車マス、その他は原付自転車用） ・近隣商業地域、商業地域 5%※1、15%※2、25%※3 ・第1種・第2種低層住居専用地域 - 第1種・第2種中高層住居専用地域 25%※1、45%※2、65%※3 など ※1 10～29戸の場合 ※2 30～69戸の場合 ※3 70戸以上の場合	・一律（自転車・原動機付自転車・自動二輪車）：70%以上 ・商業地域：30%以上 ・中高層住居専用地域、住居地域、準住居地域：60%以上 ・低層住居専用地域：70%以上 ・その他の区域：50%以上
その他	・荷さばき駐車施設を設置するときは、その台数の2倍を四輪車の附置台数に算入することが可能（2台が上限） ・附置義務条例の適用を受ける建築物については、附置義務台数又は住戸指導台数に特定用途部分附置義務台数を加えた台数のいずれが多い台数 ・居住者用カーシェアリングを導入する場合、0.8-0.9を乗じた数に軽減	・30㎡未満の住戸（ワンルームタイプ）は、上記の3分の1 ・2以上の用途地域にわたる場合は、敷地の最大部分が属する用途地域の規定を適用。	・数が20戸以上の場合、貨物の荷卸のためのスペースを設置 ・訪問する者の利用に供するため、上記の台数に加え、自動車一台の駐車場所を敷地内に別途確保 ・隔地も可能（1/2以内・400m） ・附置義務条例と重複する場合は、いずれが多い台数

3. (2) 独自条例による地域特性に応じた取組例①

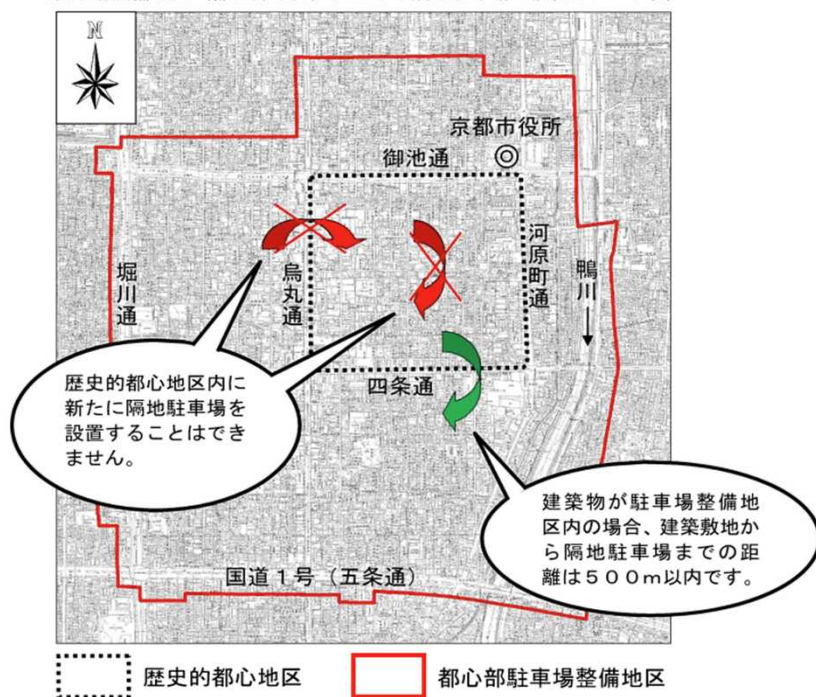
○ 各自治体では（標準駐車場例に記載のない事項を盛り込んだ）独自の条例によりエリア特性に応じて、隔地の誘導や、附置義務の緩和等による配置の適正化に向けた取組を実施。

※ 附置義務駐車場の隔地での確保については、H16技術的助言等で推奨

京都市

歴史的都心地区から外側に向けての方向のみ隔地を容認

駐車場整備地区（都心部地区）における隔地駐車場の設置イメージ図



歴史的都心地区：安心・安全で快適な歩行空間の確保やまちの賑わい創出のため、自動車流入の抑制を図る地区として定めており、烏丸通、河原町通、御池通、四条通に囲まれた範囲

出典：京都市『付置義務駐車施設リーフレット』

大阪市

駅周辺でデッキや地下通路で接続された施設であれば附置義務基準を緩和

3. 駐車施設等の附置の特例

(1) 附置義務の緩和について(条例第3条3項、条例施行基準第2条関係) 駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域内で、鉄道駅に地下通路又は上空通路等で接続することにより、駐車施設の需要を低くする措置がなされた建築物で市長の承認を受けたものは附置義務を緩和することができます。(自動二輪車は対象となりません)

出典：大阪市『附置義務駐車場等について（パンフレット）』

2 標準駐車場条例の改正について

(3) 隔地における附置駐車施設について(第30条、第30条の2関係)

小規模な附置駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地効率的な利用等の観点から問題が多い。このため、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物及びその敷地以外の場所(いわゆる「隔地」)で駐車施設を確保する手法を採用し、駐車場施設の配置を戦略的に誘導することを積極的に検討されたい。

出典：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：国都街第18号】

3. (2) 独自条例による地域特性に応じた取組例②

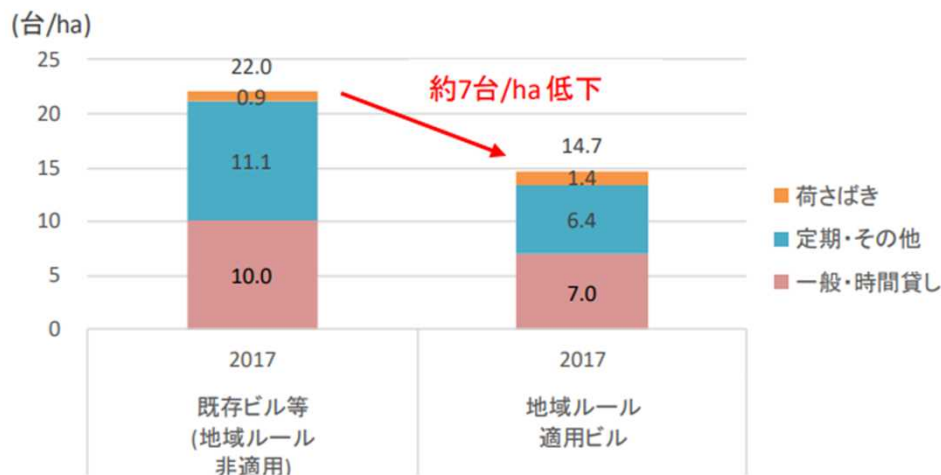
- 東京都条例に基づく地域ルールにより、附置義務の適正化、地下車路による駐車場の一体利用等の取組を実施。

大丸有地区（東京都千代田区）

- 自動車利用が少なく附置義務駐車場に空きが生じていた一方、駐車場入庫台数に占める貨物車の割合が5～7割強を占めていたことから、地域ルールにより附置義務基準を緩和・荷さばき駐車施設の整備を実施。
- 複数施設の駐車場を地下車路で接続し、地下駐車場をネットワーク化して相互利用等連携することで、入出庫の利便性向上や地上交通との錯綜を避ける取組を実施。

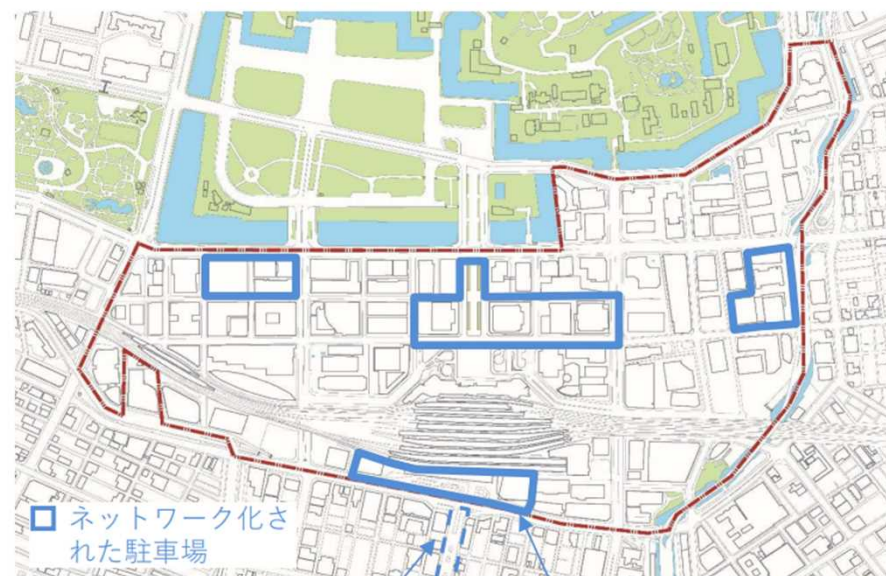
※ 大丸有地区：大手町・丸の内・有楽町から形成される地区

■地域ルール適用/非適用別の床面積当たりの整備台数



資料) 駐車需給実態調査 (2017年) より作成
※延床面積 (駐車場等を含む) に対する整備台数

■地下接続された駐車場の位置図



八重洲駐車場 (東) は八重洲駐車場 (西) およびグラントウキョウと接続してはいないものの一体的に運用

- これまでも、地域特性に応じた、駐車場の規模・配置の適正化に向けて、法律による規制や特例、地域の特性に応じた条例制定への助言等取組を進めてきたところ。
- 他方、大規模開発と併せた取組が中心となっている中で、各種特例の活用や地域ルールによる区域設定による最適配置ができていない地域についても、取り組めるような制度・考え方が必要ではないか。
- その際に、どのようなエリアの設定・制度設計が考えられるか。

駐車場法

- 駐車場整備地区（自動車交通が著しくふくそうする地区）

各種特例

- 低炭素まちづくり計画、都市再生緊急整備地域、滞在快適性等向上区域、立地適正化計画における配置適正化区域 等

標準駐車場条例

- 人口規模、建築物の用途に応じた原単位の設定
- 地域特性、個別評価、公共交通近接による附置義務の緩和 等

地域における独自ルール

- 隔地による誘導・制限、地下通路やデッキでつながった区域の一体運用 等

4.エリア一体での駐車需給マネジメント

これまでの検討会での主な意見（再掲）

- ウォークブルなまちに来訪する自動車需要を郊外の駐車場で受け入れるといったように、従来の建物ベースでの需給バランスの検討ではなく、地区や広域エリアなど、一体的に検討すべきエリアの設定や、エリアベースでの需要推計の手法などについても検討が必要
- 駐車需要への対応については、台数などの総量の観点だけでなく、規模感や立地が多種多様であることを踏まえ、適切な場所に適切な規模の駐車場をどのように配置していくのかを検討し、考え方を打ち出していく必要
- マンション等で駐車場に空きが出てきている場所もあるが、周辺の駐車需要を受け入れる等、有効活用できるようにすることが必要
- 「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を具体的に現場で使っていくときに、どういうことを考えればよいか、について数字を見ながら検討していきたい。
- 附置義務について、建物ベースではなく地区で需要予測をする方法について、大規模開発地区関連交通計画マニュアル等も参考に検討すべき
- 検討にあたっては、データが重要。個々の建物ごとに駐車場の稼働率がわかっても、エリアでの稼働率を把握するのは大変。
- PT（パーソントリップ）調査だけでなく、物資流動調査の結果等も活用すべき
- 将来の駐車需給バランスの把握について、簡便に実施できるような方法があるとよいのではないか。
- 駐車場の需要予測をどのようにしていけばよいかについても論点に含まれるとよいのではないか。
どのくらいの原単位が適切なのか、時間軸に応じた駐車需要も含め、それを基に検討していくことが重要と感じた。

- 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、時間貸し駐車場等）それぞれについて、適正化を図ることが考えられる。
- 公共駐車場については、地方公共団体自らの判断で、地域の需要と需要の状況、まちづくり政策と併せて検討を行い、規模や立地等について見直しが可能。
- 附置義務駐車場は、原単位の見直しや、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により、供給の適正化が可能。
- 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。

駐車場の種別		駐車需給マネジメントにおける考え方
公共駐車場	都市計画駐車場等	・ 駐車場の規模・配置・用途について、地域の需要・供給状況によって見直しが可能 ・ 都市政策・交通政策と整合的なモビリティ・マネジメントを実施することが容易 (例：駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上等)
民間駐車場	附置義務駐車場	・ 附置義務の原単位の見直し、各種特例・地域ルールの導入により、新規供給の適正化が可能 ・ 附置義務の緩和と併せた、公共交通利用促進策等の取組を実施
	路外駐車場 (時間貸し駐車場等)	・ 500㎡以上の一般公共の用に供する路外駐車場について、安全の観点から構造設備の基準適合義務、都市計画区域内の料金を徴収するものは届出義務 ・ 設置や廃止は原則民間の自由 ※ 都再法特例に基づく条例により、届出義務面積の引下げ、勧告が可能 ※ 別途バリアフリー法に基づく義務(移動等円滑化・届出)あり
	月極駐車場 等	・ 駐車場法に基づく規制はなく、設置や廃止は民間の自由

4. (1) 駐車場の需要・供給の把握①

- 駐車場の供給量の適正化にあたっては、用途（時間貸し、荷捌き）や車種（大型、自動二輪等）を区別し、地域における駐車場の需要と供給を把握・将来の予測をする必要がある。
- まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン及び参考資料では、調査方法（民間駐車場の設置動向、利用実態、設置者や利用者の意向）の例や分析の際の留意点（土地利用、交通の状況・見通し等）、事例を紹介。

■ 供給調査のステップ例と留意点

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

■ 需要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異なる（例：一定と商業施設が存在し、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）

4. (1) 駐車場の需要・供給の把握②

- 駐車状況の概要の把握の際、パーソントリップ (PT) 調査を活用することで、世帯・個人属性・トリップ属性 (目的、交通手段、着施設、着時刻、駐車した場所等) を把握することが可能。

■パーソントリップ調査の概要

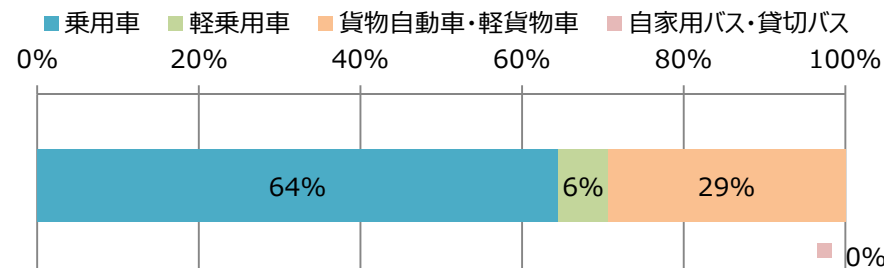
- 都市における人の移動に着目した調査
- 世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで調査
- 1967年以降、全国各地の都市圏で実施
- 都市交通の現況の把握、将来交通需要の予測、都市交通マスタープランの作成等に活用
- 調査周期は概ね10年に1度

Who	どのような人が	若者？高齢者？一人暮らし？共働き？ 子育て世代？免許は持っている？自家用車は持っている？健康状態は？
Why	どのような目的で	仕事？学校？買い物？食事？子どもの送迎？通院？帰宅？
Where	どこから どこへ	地域間の移動量は？混雑する道路や鉄道路線は？人が集まる場所は？駐車場所、駐輪場所は？
When	どのような時間帯に	移動の時間帯のピークは？所要時間は？エリアの滞在時間は？
How	どのような交通手段で	鉄道？バス？自動車？自転車？歩いて？自分で運転？誰かに乗せてもらう？

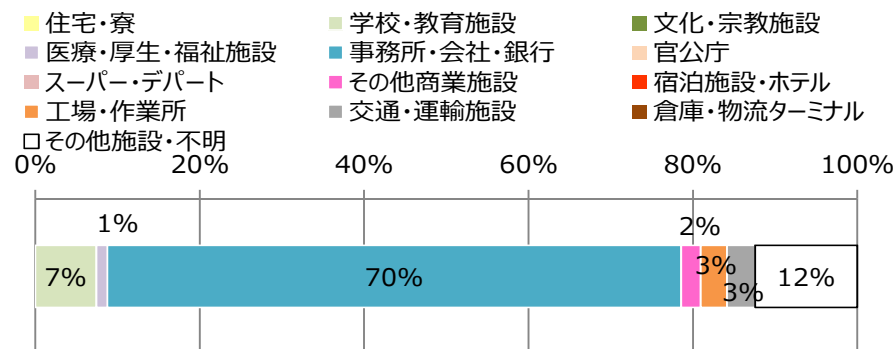
出典：国交省都市局「パーソントリップ調査とは」

■PT調査結果を使った駐車関連データ分析結果例

来訪交通手段 (自動車) の車種区分



自動車利用者の利用施設



出典：第2回内神田地区における駐車場の配置適正化に向けた勉強会・配布資料 (まちづくりと連携した駐車場ガイドライン 参考資料)

4.(2) 駐車場の需要・供給の把握(事例①)

- 駐車需要の予測に関して、各自治体の駐車場整備計画においては、様々な予測手法を使用。
- PT調査結果の将来値を用いている例が多いが、ベースとなる現在需要の算出や、将来予測値として採用する項目などは各自治体で異なる。
- 将来予測を行うカテゴリについても、平日・休日共に算出する事例（立川市）、商業・業務目的と観光目的に区分する事例（高山市）、一時預かり駐車需要とパークアンドライド駐車需要に区分する事例（小牧市）等、エリア特性や施策を考慮し地域独自の推計手法を採用。
- また地域ルール の運用においては、当該施設の運用方針を明確化したうえで、類似事例の原単位データを活用し、詳細な設定を行ったうえで需要算出している例も存在。

■ 駐車場整備計画における将来需要予測のパターン

	分類	具体都市
①	PT調査の将来予測値を用いるケース	・金沢市 ・松山市 ・小田原市 など
②	現在需要×伸び率 + 予定開発需要	・姫路市 柏市 ・高松市 など
③	現在需要 + 予定開発需要	・豊島区 ・中野区
④	原単位×延床面積	・立川市
⑤	現在需要から減少 or維持として設定する	・京都市 ・津山市 ・高崎市 など

■ 大丸有地区における乗用車の駐車需要推計

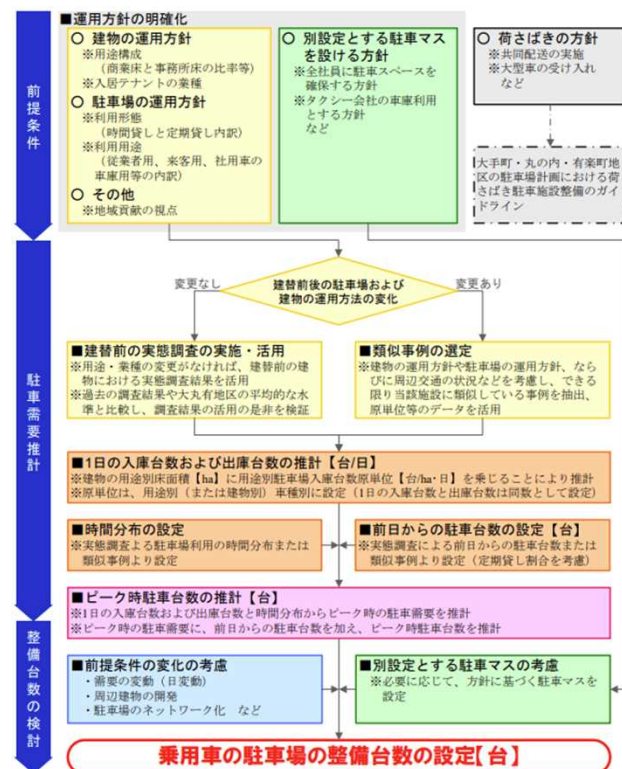


図 大丸有地区における駐車需要推計の流れ

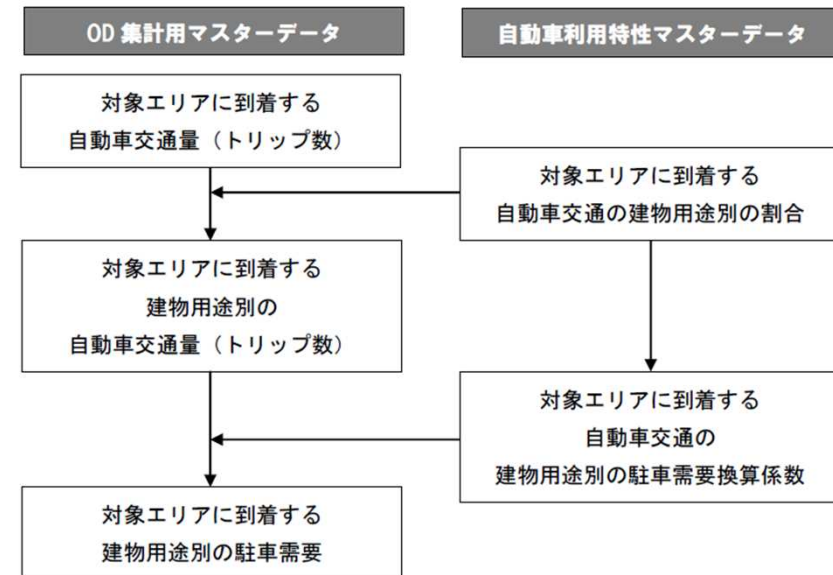
4.(2) 駐車場の需要・供給の把握(事例②)

- 札幌市では、平成28年に道路交通センサスやPT調査等を活用して、駐車場整備地区の駐車需給の推計を実施。
- 原単位見直しの検討に用いるため、対象エリアに到着する建物用途・駐車場所別のトリップ数を算定、最も駐車が多い時間帯のウェイトを換算係数として設定し、建物用途別の駐車需要を算定。

■札幌市における将来駐車需要推計手法の概要

推計年次	平成22年から、概ね50年後
使用データ	平成22年道路交通センサスOD調査データ 第4回道央都市圏PT調査(H18) 等
推計対象エリア	駐車場整備地区
推計方法概要	・センサスOD調査データを用いて駐車需要の現況値を算出 ・自動車利用特性マスターデータの目的施設トリップより計算した建物用途別の割合を用い、建物用途別に自動車交通量を算出 ・また駐車場所ごとの最も駐車が多い時間帯の駐車需要の合計から駐車需要換算係数を算出し、交通量を駐車需要に変換 ・その後PTデータを用いて伸び率を算出し、平成72年までの各年駐車需要を算出
対象車種	軽乗用車・乗用車 ※ただし荷さばき駐車施設は過年度に調査済
建物用途分類	特定用途(店舗)、特定用途(事務所)、特定用途(その他)、非特定用途
平日・休日	センサスデータの制約から平日駐車需要を算定 ※別途過年度調査により、店舗・事務所等全体では、同程度の需要になっていることを確認
その他	市駐車場(2カ所)の月別利用台数より 年間変動 を確認し、 <u>センサス調査時期が平均的な利用台数となっていることを確認</u>

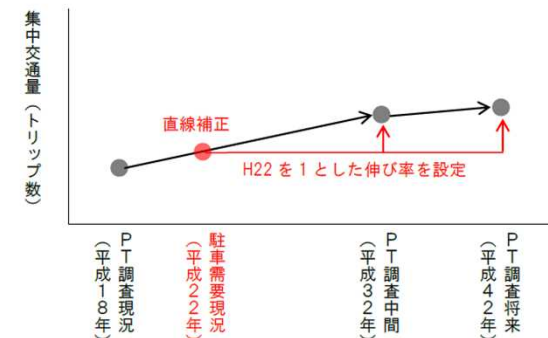
■現況値の算出フロー



■将来値の算出方法

- PTデータより、全目的の「**集中交通量の伸び率**」と「**自動車分担率の伸び率**」を算出し、それらに乗じることで将来駐車需要を算出

※PTで示されていないH42年以降の伸び率は、人口減少などを加味して1.0として算出



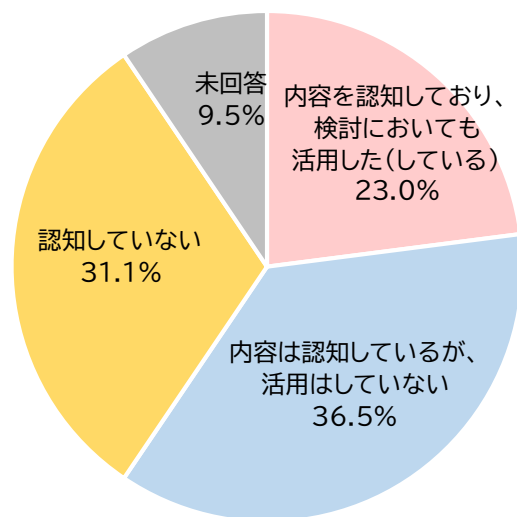
出典：札幌市提供資料

図 3-45 伸び率の直線補正のイメージ

4.(2) 駐車場の需要・供給 自治体調査結果①

- まちづくりと連携した駐車場施策ガイドラインについて、認知も活用もしているのは2割強。
- 需給調査では、駐車場事業者からの情報提供が得られない場合もある等、調査に必要な費用や事務量が大きくなっている点等が課題。

■『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン』及びその『参考資料（旧実践編）』の認知



■駐車場の需要・供給の把握についての課題

【費用・事務量】

- ・ 調査費用と事務量が大きく、「駐車需給状況のきめ細やかな把握」は難しい。
- ・ 必要性は認識しているが、調査費用の確保に課題がある。
- ・ 駐車場事業者にとって秘匿性の高い情報であることから、行政であっても情報の提供にに応じてもらえないケースがあり、路上での実態調査を強いられるため調査費用が嵩む。
- ・ 路上駐車の数台数の調査を行うことは、その効果に対して費用的な負担が大きい

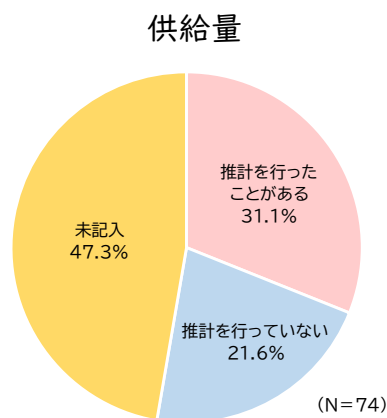
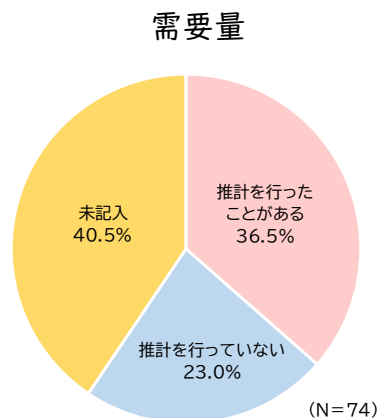
【調査方法等】

- ・ 届出対象規模未達の附置義務駐車場や路外駐車場など現地調査を要するものについては多額の費用が発生するため、調査範囲を限定するなどにより対応しておりますが、よりきめ細かい需要予測等を行うため調査対象区域内にある全駐車場を対象とした調査実施に向けて、財政負担軽減に資する効率的な調査方法の検討が必要
- ・ 既存データ（ETC2.0等）により簡易に把握する手法が確立されたい。
- ・ 附置義務駐車場の需要量については、時間貸し駐車場とは異なり、現地調査では利用実態の把握が困難である（月極駐車場等で契約のある駐車場は昼間空きの状態であっても、実態としては計上すべき需要量として考慮すべき等）
- ・ 駐車場法等の届出によって得ている供給量について、廃止届が適切になされておらず、廃止された駐車場の把握ができないときがある。

4.(2)駐車場の需要・供給 自治体調査結果②

- 将来時点での駐車需要/駐車供給量の推計を行った自治体は約3～4割。
- ほとんどの自治体では、推計業務を委託しているが、予算の確保等に課題。
- 推計を行う際、貨物車や自動二輪車等の車種を考慮したのは2割強。
- エリア特性に応じた推計については、2自治体で再開発を見込んで推計。

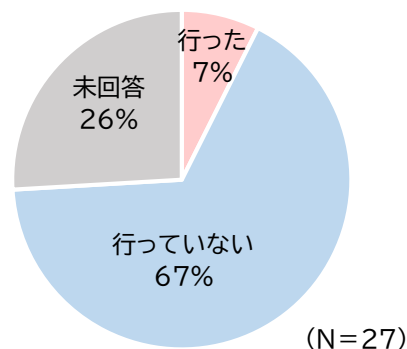
■将来時点での駐車需要量・駐車供給量について推計の有無



■車種別推計の有無

普通自動車	8
普通自動車・ 貨物車	3
普通自動車・ 自動二輪車 ・ 貨物車	1
普通自動車・ 貨物車 ・ タクシー	1
四輪車・ 自動二輪	1
自転車	1
車種別には行っていない	8
未回答	4
計	27

■エリア特性を加味した推計の有無



■推計についての課題

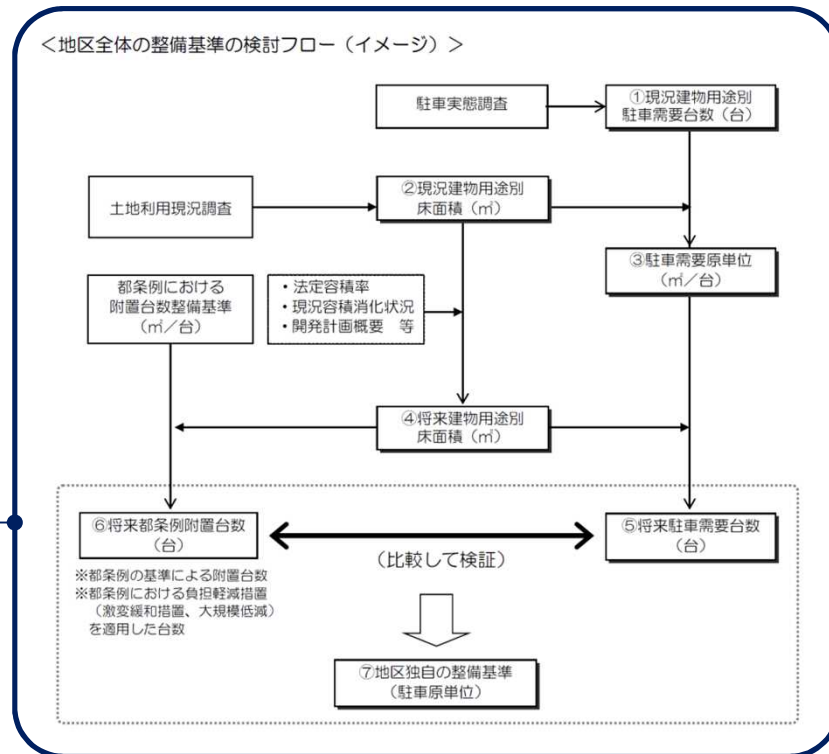
- ・ 予算の編成上で困難が予想される。
- ・ 近年ではカーシェアやサブスクの普及、人中心の街づくりに向けた都心部への自動車流入抑制施策など、**自動車需要に影響を与える要因は多岐に渡っており、これらの要素を考慮できる需要予測手法の検討が望ましい。**
- ・ **推計方法の統一的な考え方**や、細かな算定手法、他都市の取組みなどが示されるとありがたい

4.(2)駐車場の需要・供給 自治体調査結果③

- 将来駐車場需要の推計にあたって、PT調査や、大規模開発マニュアルだけではなく、全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)も活用されている。
- 将来の開発による建物用途別床面積や、乗用車保有台数、将来推計人口なども加味。

■将来需要推計の手法一覧 ※回答ベースの集計の為、実際は回答数以上にデータ等が利用されている可能性がある。

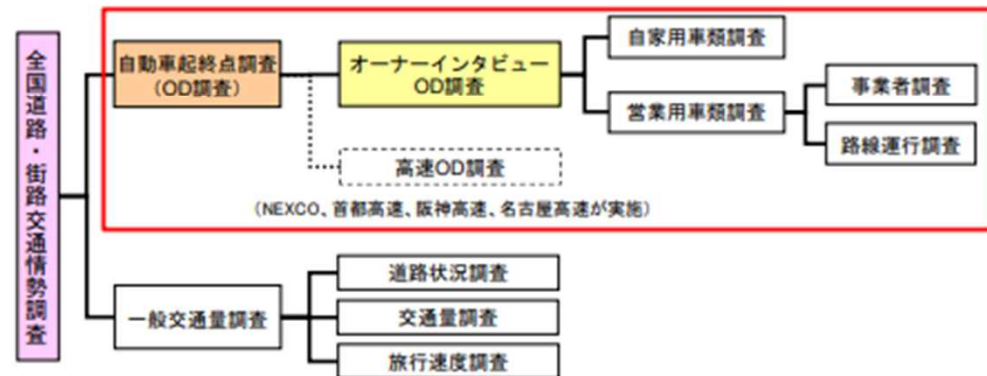
分類	回答都市数※	具体例	備考
パーソントリップ調査(PT)を用いているもの	9	札幌市、盛岡市、千葉市、横浜市、川崎市、岐阜市、山口市、福岡市、熊本市	複数の調査を用いている都市もある 例(山口市) 自動車交通量の将来動向(道路交通センサスや都市圏総合都市交通体系調査から推計)、市施策による公共交通利用者の自動車利用率、市事業による施設整備(大規模開発マニュアル)より推計
道路交通センサスを用いているもの	3	札幌市、山口市、宮崎市	
大規模開発マニュアルを用いているもの	4	渋谷区、横浜市、奈良市、山口市	
原単位×将来床面積を使っているもの	3	相模原市、新潟市、金沢市	※東京都都市整備局『地域ルール策定のための手引』で方法を例示
その他	5	宇都宮市、さいたま市、大田区、豊島区、長崎市	例(長崎市) ・乗用車保有台数の推計結果と地域別将来推計人口より、乗用車保有台数を推計 ・乗用車保有台数推計値と今後開発等に伴い発生する駐車需要量を加味して算出
不明	7		



4. (2) 参考 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査の概要

- 自動車起終点調査(OD調査)は、道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理などについて基礎資料を得ることを目的とした、全国一斉の自動車の利用実態調査です。

■ 全国道路・街路交通情勢調査の全体構成



■ 調査概要

- 自動車起終点調査は、道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理などについて基礎資料を得ることを目的として、昭和33年から概ね5年毎に実施されてきた調査です

【調査内容】



【調査方法】

- 調査票を郵送配布し、郵送回収またはWeb回収にて実施しました

出典：国土交通省道路局「自動車起終点調査結果の概要」

■ 調査結果の活用例

- 道路の交通量や車の動きをもとに、現状の課題・実態の把握、施策立案、効果把握に活用されています

道路はどのように利用されているのか？

どの地域で、どのような目的でどの程度道路が利用されているのかがわかります



■ 回収台数・回収率

※速報値

()は回収率

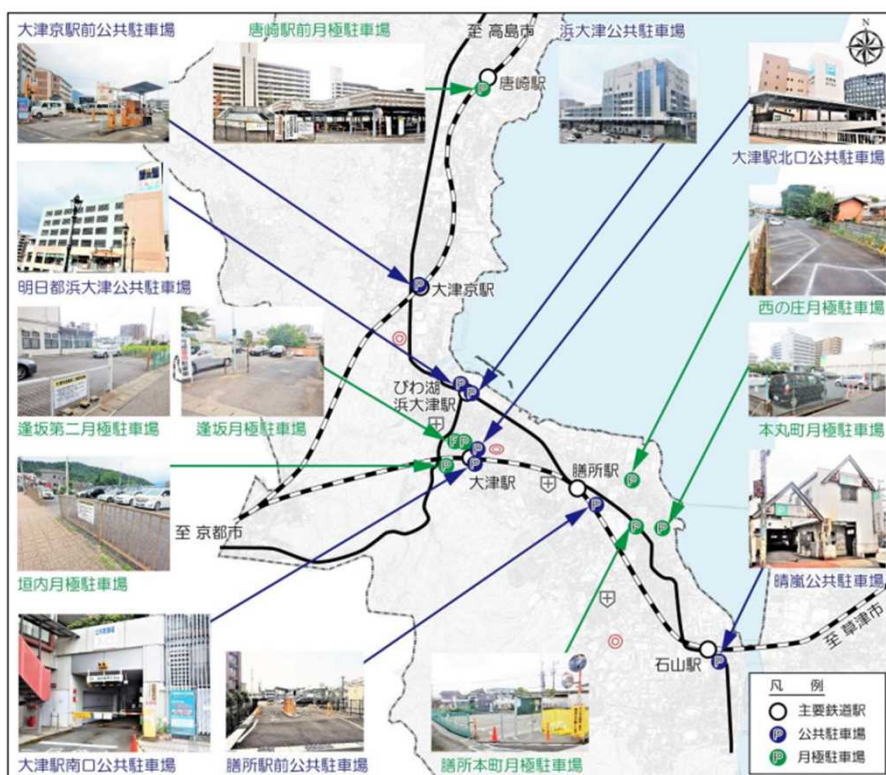
自営 区分	車種区分		有効回収台数（千台）		
			郵送回収	Web回収	計
自家用	乗用車		472(17%)	289(10%)	761(27%)
	貨物車		168(26%)	75(11%)	243(37%)
営業用	乗用車	ハイヤー・ タクシー	10(44%)	4(19%)	15(63%)
		貸切バス	3(41%)	2(33%)	5(74%)
	貨物車		82(25%)	70(21%)	152(46%)
全車計			734(19%)	441(12%)	1,175(31%)

※速報値であり、今後データの詳細確認により修正する可能性があります
※千台単位で表示しているため、表中の合計が一致しない場合があります

4.(2) 公共駐車場の見直し例(大津市)①

- 大津市では、人口減少・高齢化が進展した後も、限られた財源の中で公共施設のあり方を見直し、効率的に運営するため、平成26年に「公共施設マネジメント基本方針」を策定。
- 駐車場においても、当初は違法駐車対策で整備したものの、現在は民間駐車場が整備されて一定の役割を終えたものもあることから、まちづくりや交通政策の視点を踏まえて機能を見直し。
- 市が管理・運営する駐車場を対象に利用実態の把握や周辺民間駐車場の立地状況を踏まえた地域全体での需要の確認、将来におけるまちづくりの方向性を踏まえ、駐車場事業のあり方を検討。

■検討対象の公共駐車場



調査の概要

調査対象	指定管理制度により運営する公共駐車場 (7箇所) 業務委託により運営する月極駐車場 (7箇所)
利用状況調査	公共駐車場 -各年度の利用台数、契約率・回転率 市営月極駐車場 -契約区画数、空き区画数、契約率
周辺の民間駐車場の供給状況	主要駅から半径500m範囲内の民間駐車場の、 収容可能台数、平均駐車率、平均回転 数、路上駐車台数

出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

4.(2) 公共駐車場の見直し例(大津市)②

- 見直しに当たって、立地適正化計画やコンパクトで持続可能な“まちづくり”の観点から、駐車場事業あり方検討の基本方針を策定し、当該方針を踏まえて2段階で評価。
- 社会的状況の評価において、将来的に都市機能等を誘導し、集約型の駐車場として周辺施設利用や鉄道利用の促進に寄与する駐車場を提供するという方針で評価。

■駐車場事業のあり方検討の基本方針

基本方針①

駅勢圏の駐車場供給と将来的なまちづくりの方向性を踏まえた駐車場の適正化

- ◆ 民間駐車場を含めた駅勢圏全体の立地状況及び利用状況を踏まえて、公共駐車場の需要を判断する
- ◆ 現状の利用実態を踏まえ、公共性の低い駐車場の売却を視野に入れた駐車場利用の適正化を行う
- ◆ 将来的なまちづくりの方向性を考慮した駐車場のあり方を検討する
- ◆ 併設の公共施設の駐車場機能を維持する

基本方針②

効率的な事業手法による事業採算性の健全化

- ◆ 民間ノウハウや民間資金を活用し、コストの削減、駐車場+αの価値創造による利用台数の増加を促進する
- ◆ 将来的な事業収支を考慮し、市の財政負担につながる駐車場については廃止を視野に入れた駐車場利用の適正化を行う

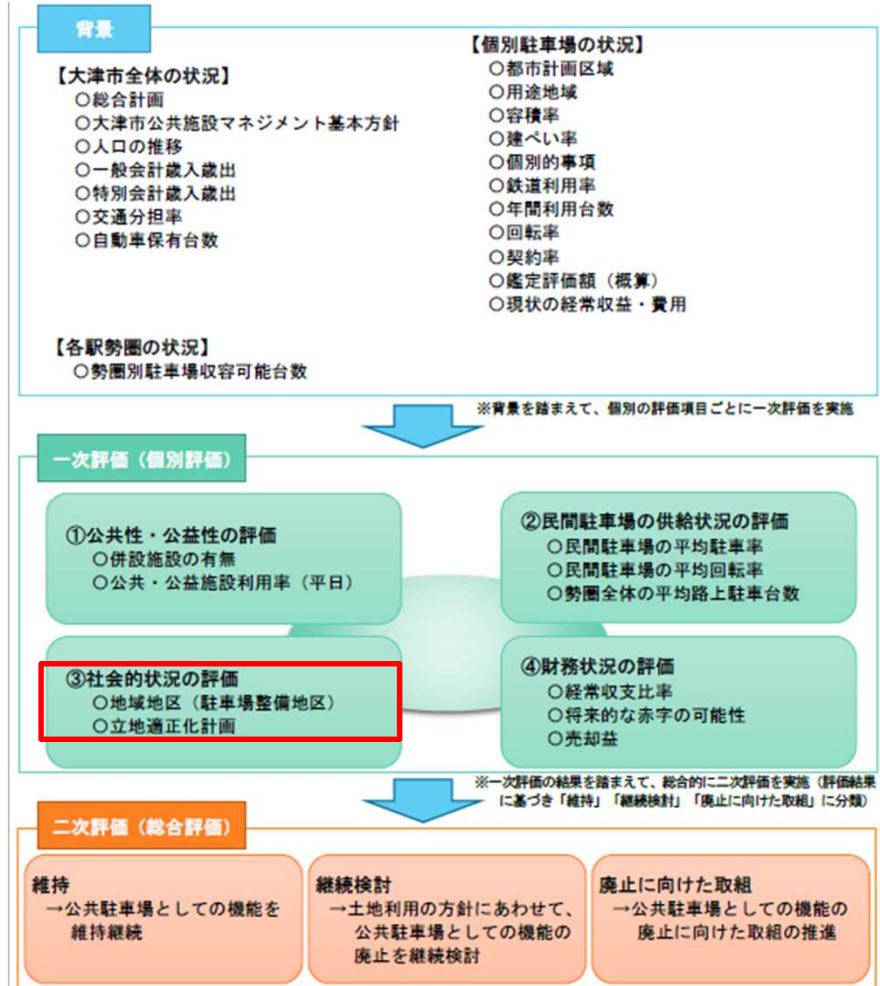
基本方針③

都心エリアのにぎわいを創る駐車場の確保

- ◆ 都心エリアの鉄道駅からのアクセス性が高い駐車場を維持し、駅周辺の商業施設の利用と公共交通の利用を促進する

出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

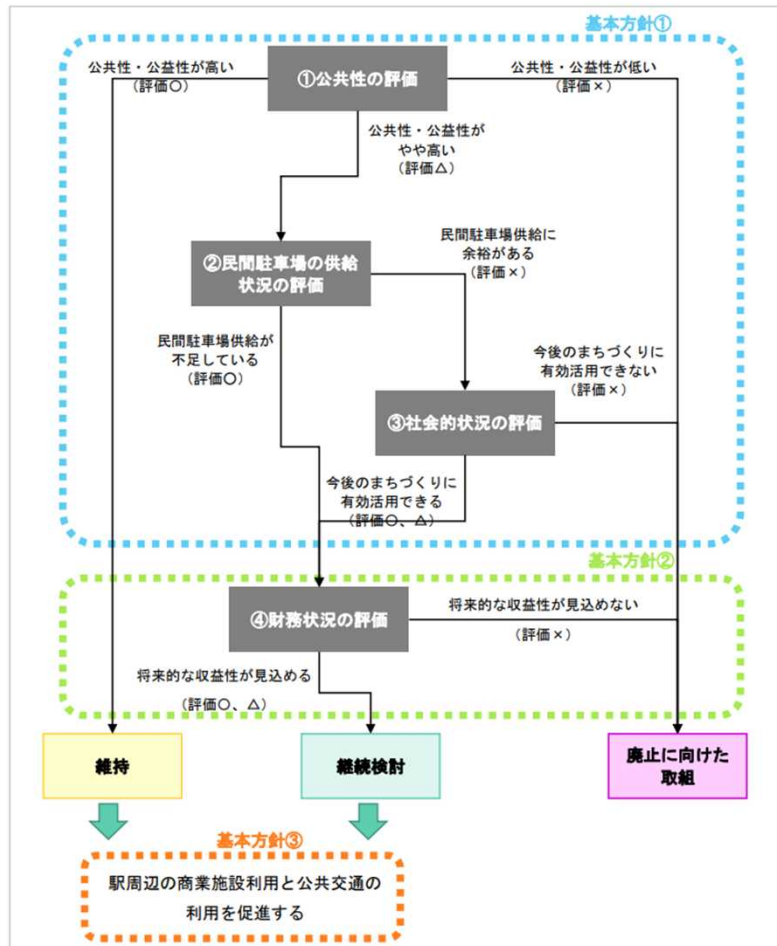
■あり方検討のフロー



4. (2) 公共駐車場の見直し例(大津市)③

○ 今後のまちづくりに活用が可能な駐車場等有効性が確保された駐車場のみ維持とし、それ以外の駐車場については廃止して、それぞれの立地に望ましい土地利用が行われる方向性が定められた。

■二次評価のフロー



■各駐車場の方向性

			今後の方向性
唐崎駅勢圏	唐崎駅前月極駐車場	廃止に向けた取組	住居系・商業系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。 ※市民センター駐車場区画の確保について検討する。
大津駅勢圏	大津駅前公共駐車場	継続検討	別途検討中の駅前広場の土地活用の方針に合わせて公共駐車場としての機能の廃止を継続検討する。
びわ湖浜大津大津駅勢圏	明日都浜大津公共駐車場	維持	公共性が高いため維持し、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	浜大津公共駐車場	維持	公共性が高いため維持し、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	大津駅北口公共駐車場	継続検討	大規模修繕が必要になるまで、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	大津駅南口公共駐車場	廃止に向けた取組	自走式への改修や、転用が困難である。公共性が低く、現状で赤字額が大きいため廃止する。
	逢坂月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しており、接道幅員が狭いため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
	逢坂第二月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しており、接道幅員が狭いため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
	垣内月極駐車場	廃止に向けた取組	国道1号の沿道利用を促進するような商業系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
膳所駅勢圏	膳所駅前公共駐車場	継続検討	都市機能施設等への土地活用時まで、利用料金制の導入による市場競争の促進と、駐車場運営の効率化を図る。
	西の庄月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しているため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
	本丸町月極駐車場	廃止に向けた取組	住宅地内に立地しているため、住居系の土地利用を中心に民間へ募集を図る。
	膳所本町月極駐車場	廃止に向けた取組	廃止後は都市計画道路用地として保全する。
石山駅勢圏	晴嵐公共駐車場	廃止に向けた取組	将来的に赤字が見込まれるため廃止する。 ※併設の駐輪場の方針と整合性を図りながら、土地利用の方向性も検討する

- 駐車需要の誘導に関しては、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、様々なインセンティブを組み合わせる取り組みが考えられる。
- パーク＆ライドの取組は、主に①適した駐車場の情報提供、②交通系 IC等との連携等によるインセンティブ付与、③公共交通の整備に合わせた駐車場整備、などに類型化でき、対象地域の特性や効果・費用を検討のうえ導入することが望ましいのではないか。

■パーク＆ライドの類型と具体事例

分類		具体事例
①	パーク＆ライドに適した駐車場についての情報提供	・ 東京都 (S-park) ・ 大阪府 ・ 富山県 など
②	交通系IC等と既存駐車場の連携 (割引等) による取組	・ イオン (福岡県) ・ タイムズ (交通ICパーク＆ライド) など
③	公共交通の整備等と合わせた、P&R駐車場の整備	・ 沖縄県 (てだこ浦西駅) など

- ・ 東京都ではパーク＆ライドに利用できる、駅から近くて長時間駐車しやすい料金設定を持つ駐車場を、駐車場案内サイト「s-park」に掲載
- ・ 検索条件入力の際に「パーク＆ライド」にチェックをすると、利用できる駐車場のみが表示される。
- ・ 大阪府では、駅に近く、定期券・回数券等の取扱いや1日最大料金設定等を行っている駐車場をパークアンドライド駐車場として府のHPで紹介。(現在、27箇所の駐車場が掲載)
- ・ 富山県では交通事業者・市町村が管理主体のパーク＆ライドで利用できる駐車場のリストをExcel形式で配布、利用状況も含め公表 (令和5年4月1日時点で115箇所の駐車場が掲載)

- ・ 沖縄都市モノレール延長に合わせ駅へのスムーズな乗継を可能とする結節機能を充実させた駐車場を整備 (収容台数992台、車椅子用12台、4階建て)



- 駐車場の需要や供給について、これまでも、需要の把握方法や分析方法、将来予測の方法や例について示してきているところ、さらなるガイドライン等の記載の充実など自治体が現状や将来予測を把握しやすくするのに必要な方策とは何か。
- 駐車場の供給・需要を適正化するに当たっての必要な方策とは何か。

駐車場需要・供給の把握・予測

- PT調査等他の調査の活用、調査の簡略化方法、把握するエリア区分の考え方 等

駐車場供給の適正化

- 公共駐車場の見直し
- 附置義務制度の見直し（3「エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化」や次回も議論）
- その他民間駐車場の供給適正化

駐車場需要の適正化（モビリティ・マネジメント）

- パーク＆ライド等誘導施策の推進 等

※ 施設デザインWGでも、駐車場の満空情報などデータの活用について議論予定

※ 第2回で附置義務の見直し、公民連携等について議論予定

5.本日も議論頂きたい事項

5.本日ご議論頂きたい事項

■多様なモビリティの駐車環境の確保

- 供給が不足している車種の駐車場について、さらに確保を進めるにはどのような取組が必要か。
- 既存の一般車の附置義務駐車場等では余剰が生じているところ、需要のある車種の駐車スペースへの転換や、用途転換に当たって、どのような制度設計が考えられるか。

■エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化

- 駐車場の規模・配置の適正化を進めていく上で、エリア特性を踏まえた適正な地区の設定の考え方はどのようなものが考えられるか。
 - また駐車場の規模・配置の適正化を進める上で必要な制度とは何か。
- ※ 第2回で隔地・附置義務制度について議論予定

■エリア一体での駐車需給マネジメント

- 駐車場の需要や供給について、自治体が現状及び将来予測を適切かつ簡便に把握するのに必要な方策とは何か。
 - 駐車場の供給・需要を適正化するに当たっての必要な方策とは何か。
- ※ 第2回で附置義務見直し、公民連携等について議論予定