

第2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6年1月30日

I. これまでの検討内容のふりかえり

1. 前回のWGの意見と今後の方向性(第1回需給マネジメントWG)

2. これまでの検討会の主な意見(第2回需給マネジメントWG関係)

II. 今回の論点

1 計画面の方策

- まちづくりと連携した駐車場施策に向けた計画等のあり方

2 制度・規制面の方策

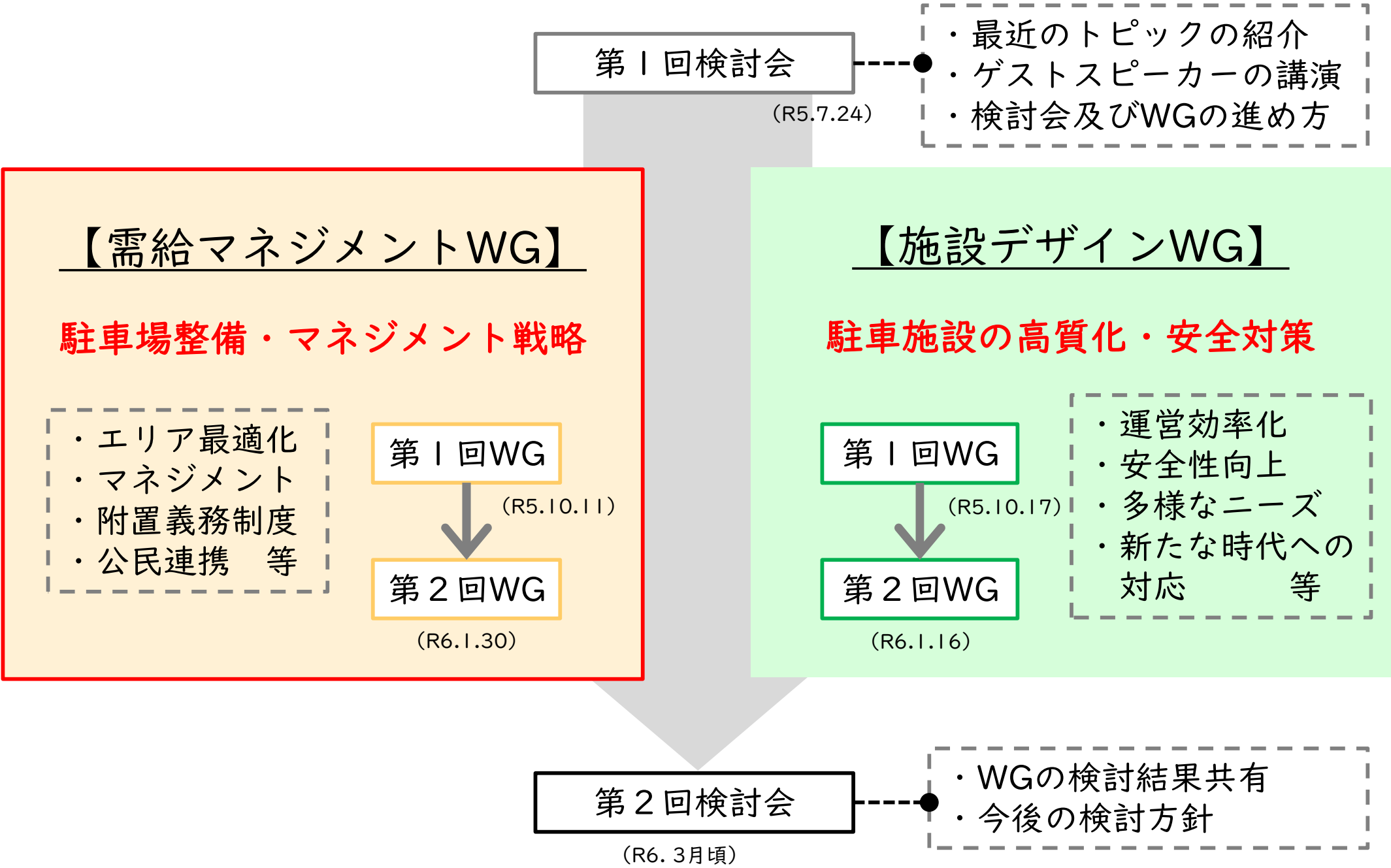
- 配置・出入口規制・誘導策のあり方
- 附置義務制度のあり方(隔地・集約駐車場、供給の適正化等)
- 土地利用転換・利活用その他誘導策のあり方

3 運用面の方策

- 公民連携・エリアマネジメントによる対応のあり方

III. 本日ご議論頂きたい事項

I .これまでの検討内容のふりかえり



1. 前回のWG(第1回需給マネジメント)の意見と今後の方向性(案)

- 社会の変化に伴う規制の見直し、新たな制度の創設を見据えて検討しつつ、ガイドラインで地域の実情に応じた制度設計・施策の実施を促していく。
- 優良事例について、ガイドラインにおいてさらなる事例の拡充を図るとともに、これまで事例の紹介にとどまっていた事項について、複数事例を分析した上で、国としての一定の考え方を整理。

テーマ	把握された課題	対応の方向性 ガイドライン / 第2回WGで検討 / 来年度も検討
① 多様なモビリティの駐車環境確保	- エリア全体のインフラ（既存のビルや空いている空間、道路空間、既存の駐車場等）の活用。柔軟な空間として確保。 - 自動二輪車の駐車場の確保。 - 月極駐車場やコインパーキングを、荷捌きスペース等として活用するための制度やインセンティブの与え方について議論 - 乗用車の満空情報と荷捌き駐車施設の確保を上手く結びつけたい	⇒GLで遊休空間等の活用について事例、考え方の紹介 ⇒GLで既存駐車場の転用事例、自動二輪・荷捌き駐車施設を含む共同住宅附置義務の紹介 ⇒コインパーキング等小規模駐車場の適正化、望ましい取組へのインセンティブについて、第2回WGで議論 ⇒駐車場データの規格について、来年度検討（P）
② エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化	- 東京都条例の地域ルール of 事例を集めて、条例等で統一的にルール化等 - 地域課題の解決に資する取組みへのインセンティブ - 荷捌き駐車場や観光バス駐車場などは、エリアマネジメントの観点での対応も有用 地方都市での駐車場のマネジメントのあり方（平日の活用、空き店舗のコインパーキング化等）の議論	⇒地域ルールの一般化含め附置義務制度について第2回WGで議論 ⇒駐車場に係る地域課題の解決へのインセンティブについて第2回WGで議論 ⇒エリアマネジメント・地域との連携について第2回WGで議論 ⇒地方都市の課題について、第2回WGで議論
③ エリア一体での駐車需給マネジメント	オープンデータ化やデータフォーマットの統一について、法令等の裏付け又はインセンティブ - 駐車場の需要推計手法について、マクロで簡便な手法の制度化、属性（大都市や地方部等）別の計算モデル	⇒GLで需要の把握・予測について、考え方の整理、事例の拡充（公営委託の際のデータ収集等） ⇒駐車場需要・供給の調査方法については、原単位の在り方も考慮しつつ、来年度に調査を検討（P） ⇒駐車場データの規格について、来年度検討（P）【再掲】



2.これまでの検討会の主な意見(第2回需給マネジメントWG関係)

まちづくりと調和した駐車場の立地・出入口の誘導策

- 大規模開発が無い地区でも駐車場施策を進めるため、リロケーションの仕組み等の具体的な方策の検討が必要ではないか。
- 附置義務以外の月極駐車場やコインパーキングが街中に虫食い状態で点在している一方、荷捌きスペースとして使わせてもらえる場所はなかなかない。このような駐車場をどう活用するか、活用するための制度やインセンティブの与え方について議論していきたい。

附置義務制度、隔地・集約駐車場の特例制度のあり方

- 東京都条例に基づく駐車場の地域ルールについて、大規模開発に併せて策定することが多いが、現実として策定に長い時間が掛かり、開発のスケジュールと合わず、附置義務駐車場規模等の適正化のタイミングを逸してしまうことがある。スケジュールギャップを埋めるために、地域ルールの事例を集めて、条例等で統一的にルール化することも必要ではないか。
- 集約施設を整備する際に、将来的に継続して供給を担保できるかという点も課題
- 駐車場の転用が重要であるという認識はもっており、公共駐車場で附置義務を受け入れる検討をしたことがあるが、附置義務の隔地受入での専用駐車スペースとして枠を固定する必要があるといった制約があり、公共駐車場の性質上、うまくいかなかった。
- 都心部では荷さばきが大きな課題で、荷さばきの需要があるところには駐車場がないというのが課題。フリンジ（外側）の駐車場も重要であるが、ニーズのあるところに作ることも重要。
- 駐車場は公共財であり、地域課題の解決に資する取り組みへのインセンティブも必要ではないか。
- 既存制度の緩和等を進めるにあたり、新基準へ移行していく際の考え方についても整理しておくことが必要

多様なステークホルダーとの連携、地区マネジメント、土地利用転換・利活用

- エリア全体のインフラを活用することが重要。全国的には、既存のビルや空いている空間、道路空間も含めてどう活用するのかを考えていくことが重要。コインパーキングを含む既存の駐車場等をフレキシブルに使えるようにして、地域の課題によって荷捌きスペースへ転用したり、自動二輪のスペースにしたり、柔軟な空間として確保していく必要があるのではないか。
- エリアマネジメントの観点からは、①荷捌きや観光バスなど、必要な駐車場をどうエリアで確保していくかという点と、②駐車場の余剰分について、タイムシェアを含めてどう活用していくかという点の大きく2点があると考えられる。
- 荷捌き駐車場や観光バス駐車場などは建物単体というよりはまちなかの空間利用に直結するものであり、地権者や商店、運送会社それぞれ合意形成を行い、適切に使ってもらうことが必要になってくるところ、エリアマネジメントの観点で対応が必要ではないか。エリアマネジメント団体が関与することにより、合意形成の促進や、キャンペーンの展開により楽しめる形で取り組める可能性がある。
- 地方都市での駐車場のマネジメントのあり方も議論が必要。郊外の大型店へ対抗して、ピーク時の需要に合わせて整備した中心市街地の駐車場について、平日は活用されていないことや、空き店舗が知らず知らずのうちにコインパーキングになっているという問題もある。
- 将来を見据えつつ、時代のニーズに沿ってフレキシブルに活用できる空間を確保することが必要ではないか。将来、自動運転車両が普及した際に、駐車場需要が増加して不足するという場合もあり得る。
- 民間の私有財産である民間駐車場と地域のまちづくりがどのように連携していくかについては、引き続き検討が必要ではないか。
- 大規模開発や道路整備のタイミングと併せて駐車場施策を行うのが理想であり、地域の中で課題を共有して取り組むことが重要。
- 多様な方が使いやすい駐車場について、コインパーキング含め関係団体とも協力して進めていく必要がある。

自治体調査結果概要①(附置義務等) ※国交省調査(R5)

- 附置義務の弾力運用について、公共交通利用促進策による緩和をしている例が複数みられたほか、実態を踏まえて、原単位の緩和や、附置義務の廃止を検討している自治体があった。
- 駐車施設の整備を促すことについて、ウォークラブルなまちづくりと矛盾するため、公共交通や自転車の利用促進を図っていくべきではないかとの指摘があった。
- 地域ルールや地区ごとの原単位設定については、実態調査等の負担が大きいことや、マネジメントする担い手がいないと導入がしにくいとの指摘があった。 また、導入した自治体においても、地域貢献協力金の使途について課題が指摘された。

※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

■附置義務制度の弾力運用の取組

- ・ 公共交通利用促進策による附置義務の緩和（複数）
- ・ 限りある街なかの空間をかしこく使い分ける必要があることから、都心部の街路空間を「広域的な移動で使う空間」や「人の通行や滞在・活動で使う空間」などに分類、都心環状線の内側について、原単位を見直し（宇都宮市）
- ・ 「駐輪場」の附置義務台数を超える駐輪区画を設ける場合、「駐車場」の附置義務台数を低減（広島市）
- ・ 中心市街地の時間貸し駐車場の増加に伴い、附置義務台数等を緩和
- ・ 附置義務台数について、標準駐車場条例から緩和して規定（複数）
- ・ 必要台数の確保に支障が無い場合、条例の廃止を検討（複数）
- ・ 建築物指導要綱により、来客用駐車場1台の附置を義務化

■滞在快適性等向上区域の特例を活用していない理由

- 必要なし（32）
- 課題があった（1）
 - ・ 駐車場の出入口設置を制限したい道路があったが、既存不適格となる駐車場が複数あり、地権者の合意形成を図ることができなかった。
- 独自条例で対応
 - ・ 地域ルールで対応（2自治体）
- その他（7）
 - ・ 現在検討中である。
 - ・ 今後検討していく。
 - ・ 活用していく可能性がある。
 - ・ ウォークラブル区域を定めていない。

等

■附置義務制度の課題

- ・ コンパクトシティーやウォークラブルシティーを目指す中、商業地域の建築物に駐車場を義務付けることに矛盾を感じている。
- ・ ウォークラブルなまちづくりには公共交通機関や自転車の更なる活用に力を入れていくべきであるが、現行の附置基準は、主に自家用車でまちなかに来るケースを想定した駐車台数の設定をしていることから、見直しが必要
- ・ 公共交通利用促進による低減制度の活用促進。
- ・ 地域ルールに基づく地域貢献協力金の活用方法・具体的な使途が未整理
- ・ 特例制度活用を行う際、エリアによってはマネジメントする担い手がおらず、取組が困難
- ・ 条例で定める駐車場の設置基準が、実態に合わなくなっている可能性がある。
- ・ 共同住宅について、駅周辺のため実態として駐車需要は低く、条例の基準では過剰な整備台数となるため、地域ルールにおいて新たな附置義務基準を検討して欲しいとの地元要望はあるが、根拠となる事例が周辺に乏しいため、新たな基準の検討が出来ていない。
- ・ 駅周辺は、店舗への集配のための荷さばき需要が多く、共同荷さばき施設の整備を促進させるよう地域ルールを検討しているが、整備後の運用を検討するための指針やひな型が必要
- ・ 地区ごとに駐車台数の原単位を設定するには、駐車場の利用状況に関する調査やその費用が必要となるため展開が難しい

自治体調査結果概要②(立地・隔地駐車場) ※国交省調査(R5)

- フリンジ駐車場を設置、もしくは誘導して、中心市街地への過度な車の流入の抑制、公共交通・自転車・徒歩への転換を図っている例が確認された。
- 隔地を認める条件について、やむを得ない場合など、一定の制約を設けている場合もあれば、緩和する場合や、インセンティブを設けている例もある。
- 集約駐車場が望ましいとの声が多いものの、隔地の受入先となる集約駐車場の安定的な確保について、民間同士では課題があり、公共が整備せざるを得ないとの意見もあった。 ※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

■立地・出入口誘導策の取組

- ・ 中心市街地への過度な車の流入抑制を図るため、外縁部にフリンジパーキングを設け、エリア内での自動車利用を抑制し、公共交通や徒歩、自転車、など多様な移動手段の利用環境の向上を図り、自動車から他の移動手段への転換を促している(那覇市)
- ・ 地区計画において、歩行者中心の街並みづくりを誘導する通りについては、駐車場の出入口の幅を間口の2分の1以内にする基準を設定
- ・ 景観計画において、「大通札幌駅前通北街区地区」と「大通地区」においては、建築物の場合の駐車場の出入口の設置を制限(札幌市)
- ・ 開発協議における働きかけや地区計画により、緩やかな誘導。

■隔地・集約誘導策の取組

- ・ 『隔地による附置を誘導するエリア』, 『隔地による附置を認めないエリア』を設定するとともに、隔地の距離を撤廃(宇都宮市)
- ・ 指定集約駐車場に集約した場合に附置義務を緩和(札幌市)
- ・ 地区まちづくりルールを策定した区域は、隔地距離・設置基準の緩和を実施(札幌市)
- ・ 一定の条件を満たす駐車施設については、共同駐車場として指定することにより、駐車施設の隔地先として利用することができる
- ・ 隔地を認める距離や要件の緩和
- ・ 特定の区域において、隔地条件を撤廃(千葉市)
- ・ 敷地が歩行者空間を積極的に整備した路線のみに面している場合に駐車施設の附置の特例として隔地駐車場を容認
- ・ 隔地の承認条件として、歩きやすさや賑わいの創出に資する「地域に配慮した空間づくり」を求めている
- ・ バリアフリー基本構想の特定経路等に面した駐車場の隔地を禁止

■立地・出入口誘導策の課題

- ・ 景観規制による制限は建築物の場合のみかつ、立地上やむを得ない場合は認めざるを得ず、強い実効性を持っていないことを懸念
- ・ 出入口設置の誘導策を講じたいが、地権者の土地利用に制限を課すことになるため合意形成が困難である。
- ・ 駐車場施策が交通の視点からまちづくり的視点に移行している中で、複数の課の連携が必要となるが、連携体制の構築が追いついていない。

■隔地・集約誘導策の課題

- ・ 集約駐車場について、幅員の改善などメリットが大きいものであるが、民間事業者同士での調整や用地確保など課題が多く実現が難しいため、公共が整備せざるを得ないと思われる。
- ・ 都市計画駐車場に余裕がある場合でも都計駐への隔地が原則認められず、集約駐車場の一つとして都計駐を検討できない状況にあり無駄が生じている。
- ・ 指定集約駐車場への隔地件数が少ない
- ・ 事業者が隔地先を容易に見つける仕組みが無い。
- ・ 隔地先の集約化を検討していますが、本市には市営駐車場がないことや、多くの台数を受け入れられる大規模駐車場は利用率が高いことなど、集約駐車場として活用できる既存駐車場が少なく、集約先の確保に苦慮
- ・ 隔地先と設定した駐車場が別の土地利用となることや、隔地先として契約更新できず新たな隔地先の確保が困難となるケースが存在。
- ・ 隔地に伴う駐車場供給減少に伴う路上駐車への懸念。
- ・ 集約地域荷さばき場の活用促進、路上荷捌きが残ることの懸念。
- ・ 附置義務駐車台数が数台の場合でも、身障者用駐車場の隔地ができず敷地内に設けざるを得なくなり、特に小規模建物が連なるエリアでは歩道が分断され安全性の低下や路面店形成の阻害によるにぎわい創出への影響が懸念。
- ・ 中心市街地の駐車場の集約化を図りたいのでよい事例が欲しい。

Ⅱ. 1 計画画面の方策

- まちづくりと連携した駐車場施策に向けた計画等のあり方

駐車場法の考え方(全体像)

- 駐車場法(昭和32年制定)は、戦後の自動車社会の到来による市街地の道路交通の混雑等を背景に、道路交通の円滑化、公衆の利便、都市の機能の維持及び増進を目的とし、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を規定するとともに、国・地方公共団体に、駐車施設の需要に応じ、総合的かつ計画的な整備の推進を義務づけ。
- 駐車場に係る課題は制定当初から変化しており、都市再生等の目的の法令による対応をしているほか、地方公共団体への技術的助言(ガイドライン)により、駐車場法の射程外の課題に対しても取組を誘導しているところ、制度面の課題について整理した上で、対応可能な施策を検討していく必要がある。

これまでの考え方

課題・今後の対応の方向性

取組例

- 計画**
都市計画
(駐車場整備地区の設定)
駐車場整備計画
- ・ 自動車交通が著しくふくそうする地区で、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を**駐車場整備地区**として設定
 - ・ 整備の方針や目標量、整備に関する施策を**駐車場整備計画**に記載

- 駐車場の整備が必要なエリア以外も含めて、**供給の適正化**や秩序ある**配地**、**土地利用**の適正化等が必要
- **既存施設の活用**や稼働状況の把握、荷さばき車両駐車対策等の課題について、**整備後の運用面**も含めた取組が必要

- **法令に基づく対応**
 - ・ 低炭素まちづくり計画(駐車機能集約区域)
 - ・ 都市再生整備計画(滞在快適性向上区域)
 - ・ 立地適正化計画(駐車場配置適正化区域)等
- **地方公共団体の取組**
 - ・ 駐車場整備計画を含む**駐車対策に係る計画**を策定 等

- 基準**
構造・設備基準
- ・ 一定規模の路外駐車場(駐車面積500㎡以上)について、多数の利用者が安心して寄託することができるとともに、自動車の出入りが道路交通の障害とならない観点から一定の構造設備基準を設けた上で規制
 - ・ **都市計画区域内**の路外駐車場の**届出義務**により、地方公共団体が**把握、基準適合性**を確認

- 歩行者・利用者の安全やまちのにぎわい、土地利用の効率化等の観点から、**質の向上**も必要(施設デザインWGでも議論)
- エリアによっては、**小規模駐車場**(500㎡未満)についての**把握・対応**が必要

- **法令に基づく対応**
 - ・ 都再法に基づく条例による小規模駐車場の届出・勧告(例:50㎡以上)等
 - ・ **バリアフリー法**に基づく、都市計画外も含めた路外駐車場の届出・バリアフリー化義務
- **地方公共団体の取組**
 - ・ 条例等による規制・指導 等

- 整備制度**
都市計画駐車場
附置義務条例
- ・ 駐車場を**都市計画施設**として位置づけ、地方公共団体等が整備
 - ・ 駐車需要を発生させる用途の建築物に対して、原則敷地内に駐車施設の**附置を義務づけ**

- **民間駐車場の供給**が増加するなかで、**稼働率**が低下(エリア全体での駐車場の需給の適正化が必要)
- **過度の車利用を助長するおそれ**、ウォーカーブル政策、公共交通政策との整合性

- **地方公共団体の取組**
 - ・ 地域ルールを導入、原単位の見直し
 - ・ 附置義務に公共交通利用促進措置等による緩和を実施
 - ・ 都市計画駐車場・附置義務条例の廃止 等

駐車場整備計画について

- 駐車場整備計画については、整備（供給）に特化した計画となっており、技術的助言においては、整備の推進についての協議会を設置することや、5年をめどに見直しを行うこととしている。
- 近年は整備が充足したとして、質の向上や運用面の施策も含めた、新たな計画と併せて作成する自治体がいるほか、計画が更新されていない自治体も見られる。

○駐車場整備計画概要（駐車場法§4①）

駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画（駐車場整備計画）を定めることが可能

○記載事項として、おおむね次に掲げる事項を定めることとされている（駐車場法§4②）

- ① 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する**基本方針**
- ② 路上駐車場及び路外駐車場の整備の**目標年次及び目標量**
- ③ 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する**施策**
- ④ 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ⑤ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の**計画の概要**

駐車場法の一部改正について（技術的助言）概要【平成3年11月1日：国都再発第99号】

○駐車場整備計画を定めるに当たっての留意点

- ・ **身体障害者**の運転する自動車について配慮するとともに、当該計画には（中略）**商店街等荷さばき**の頻度が高い地区における荷捌き施設の整備の方針に関すること、**集合住宅等**における駐車施設の整備の方針に関すること等の事項を定めることができること。
- ・ 計画を定めるに当たっては**地方運輸局長、都道府県公安委員会**等の意見を聴くこと
- ・ **地域小売商業**への影響に配慮するとともに、駐車場法担当部局と商工担当部局との調整により商業者からの意見を反映させ、商店街整備計画その他の地域の商業関連計画との整合を十分図ること。
- ・ 必要に応じ、**おおむね5年を目処**に包括的な見直しを行うこと

○駐車場整備連絡協議会

- ・ 駐車場整備計画の策定その他当該地区における駐車場の計画的な整備の推進のために必要な連絡及び協議を行うため、**都道府県、都道府県公安委員会、市町村及び当該市町村内における道路管理者**を構成員とする協議会を設置
- ・ 必要に応じて、駐車場問題に関し**学識経験を有する者**その他**駐車場の管理、運営に関係を有する者**等の参加を求めること
- ・ 小売商業に密接に関係する事項について協議がなされる場合は、商店街等の意見を反映させるため、市町村又は都道府県の商工担当部局の参加を求めること

○駐車場整備計画の実施に係る地方公共団体の責務について

- ・ 計画を策定した市町村には、当該計画の全体について、都道府県には協議を受けた範囲内の事項について、**計画遂行の義務**が生じる。（**一般的な計画達成の責務を規定したもの**であり、直ちに個別特定の駐車場の整備について努力義務を課すものではない。）

駐車に係る計画の例について

- 近年、駐車場政策には量の整備だけではなく、質的な取組も求められることから、都市・交通に係る上位計画等を踏まえつつ、駐車場整備計画と併せて又は別途、駐車に係る課題に対する総合的な計画を策定されている。
- 例えば、荷捌きや観光バス、自動二輪等の駐車需要に対応しつつ、既存駐車場の活用等による新たな駐車場整備の抑制、小規模駐車施設の適正化、配置の適正化等のマネジメントに係る内容が記載されている。

自治体	計画等の考え方	概要・ポイント
駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画 【金沢市】 (R5.4改定)	駐車場整備地区における駐車場整備台数は十分確保、他方、都市の活力と市民の安全性を図る必要があること、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを目指すこと等により、量的な駐車場整備から質的な整備へ転換を図る ※目標年次2032年 (計画見直しは5年を目処)	駐車場整備計画記載事項に加えて、駐車場整備地区におけるソフト施策等として以下を記載 (1) 駐車場台数の総量増加を抑制：附置義務適正化、駐車場案内システム周知による既存駐車場の効率的な活用 (2) 小規模駐車場の抑制・集約化：配置適正化、集約・立体駐車場の利用促進、技術的基準対象駐車場の拡大 (3) 都心軸上からの入出庫の抑制：まちなか駐車場設置基準に基づく指導 (4) まちなかへのマイカー流入抑制：P&Rの推進、バス専用レーン拡充等 (5) 路上における荷捌き車両の適正化：荷捌き駐車場等利用促進、空間確保 (6) 都心軸上や駅周辺におけるタクシーや観光バスの乗降の適正化
駐車施設基本計画 【京都市】 (H22.6改定)	平成8年に市全域の駐車場政策のマスタープランとして策定「歩くまち・京都」総合交通戦略に基づき、脱「クルマ中心」社会の実現を目指し、自動車利用の抑制に向けて、新たな駐車施設の整備を抑制し、既存駐車施設の有効活用を図る。 ※駐車場整備計画と同時に改定	駐車施設施策の内容として3つの柱を規定 ア 新たな駐車施設の整備を抑制し、自動車利用の抑制を図る施策：附置義務建築物の用途細分化、公共交通利用促進策の附置義務引き下げ、地域特性に応じた基準策定、小規模駐車施設の現状把握及び整序化 イ 既存の駐車施設を有効に活用する施策：既存駐車施設から自動二輪車駐車施設への転用、パークアンドライド、観光バス対策、駐車場案内システムの高度化、共同荷捌きスペースの確保 ウ 自動車利用(駐車需要)の抑制や既存駐車施設の有効活用を図ったうえで必要となる自動二輪車等の駐車施設を確保する施策：附置義務制度による配置誘導、自動二輪車駐車施設の附置義務制度の適用、公共による駐車施設整備の再検討、景観に配慮した駐車施設の推進、荷捌き駐車施設の附置義務制度
駐車場計画 【千代田区】 (R3.7)	駐車場整備計画を改定し、駐車場整備に関する事項に、駐車場の運用等に関する事項等を加え、区の駐車場のあり方を定めるもの ※目標年次R12頃	○総合的な交通施策の展開：駐車場施策の効果的な展開には、駐車場施策を単独で実施するのではなく、各交通手段の課題解決に資する施策と効率的に連携を図ることが必要 ○エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築：関係主体が地域特有の課題について意見を出し合う場（協議会等）を設けていくことが必要であり、エリア特性に応じたマネジメントを積極的に推進できる環境の構築をサポートしていく体制を構築を図る

1. 計画面の方策 論点

- まちづくりと連携した駐車場施策を進めて行くには、既存の駐車場整備計画にとどまらず、ソフト面での施策や、既存施設の有効活用等のマネジメントの視点も含めた計画を策定していく必要があるのではないか。
- その際、一定の区域では、小規模駐車場も含めてコントロールしていく必要があるのではないか。

まちづくりと連携した駐車場施策に向けた計画のあり方

- 計画の位置づけ
例：整備計画と一体的に策定、マスタープラン（基本方針）として策定 等
- 整備以外に必要な視点
例：配置の誘導のあり方、優良な既存施設の有効活用・高付加価値化、ソフト面での施策等のマネジメント 等
- 計画策定のあり方
例：関係者の意見の反映のあり方 等
- エリアの考え方
例：道路交通が輻輳するまちなかである駐車場整備地区との対応 等

Ⅱ. 2 制度・規制面の方策

- ① 配置・出入口規制・誘導策のあり方
- ② 附置義務制度のあり方（隔地・集約駐車場、供給の適正化等）
- ③ 土地利用転換・利活用その他誘導策のあり方

Ⅱ.2 ① 配置・出入口規制・誘導策のあり方

①配置・出入口規制・誘導策のあり方(全般)

- 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。
- 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。

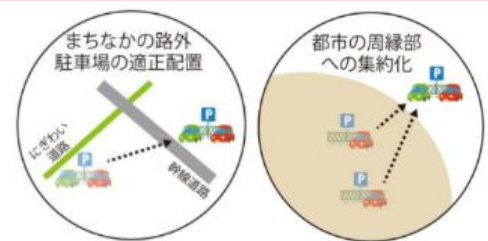
	立地 ※附置義務に限らず、駐車場を設置する場合	出入口
現状・課題	中心市街地の空き店舗等の低未利用土地が駐車場となることにより、 <u>まちなかへの車の流入や、まちのにぎわいの低下(都市のスポンジ化)が発生</u> <u>土地を高度利用すべき中心市街地で平面利用することにより、土地の利用効率が低下</u>	歩行者の通行量の多い街路に駐車場の出入口が設けられることにより、歩行者と車の錯綜が発生し、 <u>安全性の低下、ウォーカブルなまちづくりの支障</u> となっている場合がある
施策・取組例	○駐車場法 ・附置義務駐車場の<u>隔地・集約の特例等(②で説明)</u> (都再法の特例に基づく条例) ・駐車場配置適正化区域(立地適正化計画)又は、 ・滞在快適性等向上区域(ウォーカブル区域) を設定することにより、<u>小規模駐車場の届出</u>及び<u>配置基準</u>に適合しない場合の<u>勧告</u>が可能 ○独自条例・地域ルール等 ・<u>配置適正化</u>条例 ・<u>小規模駐車場</u>(50㎡以上等)の届出・指導等 ※ 駐車場法は500㎡以上の路外駐車場が届出対象 ○建築基準法 ・建築物である駐車場(自動車庫)について、土地利用規制による制限(第一種・第二種低層住居専用地域では単独での設置不可 等) ○都市のスポンジ化・低未利用土地対策に係る措置 ・駐車場の<u>土地利用転換・利活用(③で説明)</u>	○駐車場法 ・都市計画区域内で一般公共向けの500㎡以上の路外駐車場について、一定の出入口規制(道路交通法の駐停車禁止区域等)、6000㎡以上の場合は、出入口の分離等の規制 ・附置義務駐車場の隔地・集約の特例等(②で説明) (都再法の特例に基づく条例) ・滞在快適性等向上区域において、<u>駐車場出入口制限道路</u>を設定することで、出入口を制限 ○独自条例・地域ルール等 ・小規模(50㎡以上等)の駐車場の届出・指導等 ・景観法・まちづくり条例等による規制 ・地下車路接続による出入口削減(大丸有、渋谷区地域ルール等)
今後の方向性	➤ エリア・街路の性質を踏まえた上で、地域の実情に応じた取組の働きかけ ➤ まちづくりと連携した駐車場の配置・土地利用の更なる推進(フリンジ駐車場、立体駐車場での確保の誘導 等)	➤ エリア・街路の性質を踏まえた上で、地域の実情に応じた出入口規制の導入の働きかけ

(参考)都市再生特措法 (滞在快適性等向上区域)

- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(令和2年法律第43号)により創設【第46の2、第46条の14等】
- 滞在快適性等向上区域において、①路外駐車場配置等基準、②駐車場出入口制限道路、③集約駐車施設の位置・規模を定めることにより、①路外駐車場の配置の適正化、②にぎわいの中心となる道路への出入口設置制限、③附置義務駐車施設の集約化等を図ることが可能となる。
- 改正に関して、令和2年9月に「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」を発出。

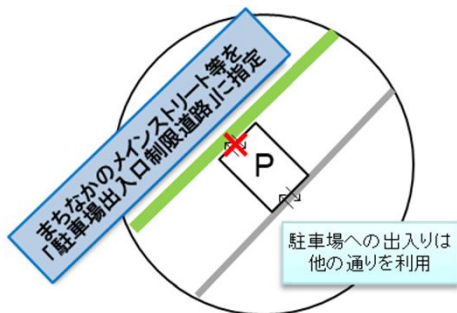
まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

- 「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、届出が必要となる路外駐車場の規模及び配置の基準を定め誘導する等、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。



附置義務駐車施設の集約化

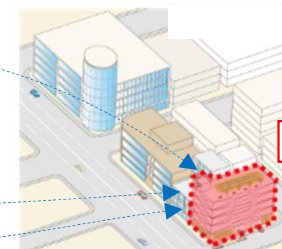
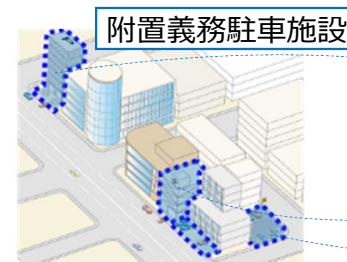
- 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域(滞在快適性等向上区域)において、附置義務駐車施設を集約化することにより、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成。

駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

駐車場法の特例

- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
- ②建築物の敷地内に設置させる
- ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

駐車場の立地・出入口規制・誘導策の例①

- 駐車場の立地・出入口規制については、都市再生特別措置法の特例に基づく規制や、景観法に基づく規制を行う他、独自条例等により届出義務や設置基準を設けた上で、基準に適合しないものについて、規制、指導・助言を行う等の取組が行われている。

制度	エリアの特徴	規制・誘導策の特徴
小規模駐車場届出条例 (都市再生特別措置法) 【熊本市】	滞在快適性等向上区域 (163ha) ・歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備の促進する区域 ・「昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を目指す区域	・ 50㎡以上の一般公共の用に供する駐車場 (無料駐車場含む) について届出を義務づけ。 ・ 歩行者の安全性等に配慮した配置等の観点から、市が路外駐車場配置等基準 (例: 500㎡以上の路外駐車場と同様の基準に加えて、歩道に面する場合は出入口を集約し幅を6m以内とする等) への適合を確認、適合していない場合は指導等を行う。
駐車場の適正な配置に関する条例 等 【金沢市】	まちなか駐車場区域 ・商業や業務施設、公共施設などの主要な都市機能拠点や金沢の個性を表す歴史・文化資源が集積している旧城下町区域	・ まちなか駐車場区域における駐車場の新設等について、市長への事前届出を義務付け。対象は駐車面積50㎡以上の駐車場 (時間貸の他、月極駐車場も対象) ・ まちなか駐車場設置基準を別途設定 (例: 駐車場出入りが渋滞を引き起こさないこと、歩行者の安全性を阻害しないこと、平面の時間貸し駐車場は暫定利用に努めること、等) し、適合しないときは指導・助言を行う。
景観法に基づく建築物の形態意匠の制限 【仙台市】	青葉通景観地区 (仙塩広域都市計画景観地区) ・仙台駅から仙台城跡をつなぐシンボルロード	・ 景観地区内で建築行為を行う場合は、都市計画に定められた形態・意匠の制限に適合していることが必要。(市長の認定) ・ 自動車車庫に設ける出入口は、青葉通へ自動車が出入りするための敷地の出入口又は当該敷地の出入口に通じる車路に接続してはならない。 ・ ただし、敷地の位置等によりやむを得ない場合で、自動車車庫が隣接する建築物との調和に配慮したデザインであり、敷地の出入口において安全確保のための取り組みを十分に行い、かつ、自動車車庫に設ける出入口が最小限の幅であると市長が認める場合は、この限りでない。
地域まちづくり推進条例に基づく地域ルール 元町通り街づくり協定 【横浜市】	元町通り街作り協定 ・ショッピングストリートとして発展し、1950年代には全国に先駆けて壁面線後退による歩行者空間を創出	・ 地域まちづくりルール (市長が認定) の区域内で建築等を行う際は地域まちづくり組織との協議を行い承認を得た上で市に届出を義務づけ。 ・ 地域まちづくりルール (元町通り街づくり協定) により、元町通りに面する1階部分には、駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止。 ※そのほか、元町通りでの荷捌きは原則として禁止、従業員が通勤に車を使用する場合は、必ず周辺に駐車場を確保 等

駐車場の立地・出入口規制の例②

■路外駐車場配置基準（熊本市）

- ・ 入口を**集約**した構造とし、幅を6メートル以下とすること。（駐車マスから直接出入りを行うハーモニカ構造の禁止）
- ・ 自動車の出入口以外の部分から、自動車の出入りができない構造とすること

※ そのほか、路外駐車場（500㎡以上）の基準を準用

自動車の出入が多く、歩行者が多い通りに面しており、歩行者との交錯が多く発生し危険



出典：第36回全国駐車場政策担当者会議
熊本市資料



滞在快適性等向上区域範囲図
出典：熊本市HP

■景観地区における制限（仙台市 青葉通景観地区）

- ・ 歩道の安全性を確保するため、駐車場は、原則として青葉通側に**出入口**を設けないこととする。
- ・ 敷地の位置などの理由で、やむを得ず設ける場合は、安全確保のための取り組みを十分に行ったうえで、出入口は機能上・安全上必要な最小限の幅とし、かつ隣接する建築物との調和に配慮した**デザイン**とする。



出典：青葉通街並み形成ガイドライン

■まちなか駐車場設置基準（金沢市）

（共通）

- ・ まちなかへの過度な自動車の**流入**を助長しないこと
- ・ 駐車場の出入りが前面道路の**渋滞**を引き起こさないこと
- ・ **歩行者**の安全性を阻害しないこと
- ・ 周辺の**まちなみ景観**に配慮し、**緑化**等に努めること
- ・ **平面の時間貸し駐車場**としての**土地利用**は、**一時的な利用**に努めること
- ・ 前面道路の幅員が6m未満の場合、時間貸し駐車場の設置を控えること

（中心商業・業務地域）

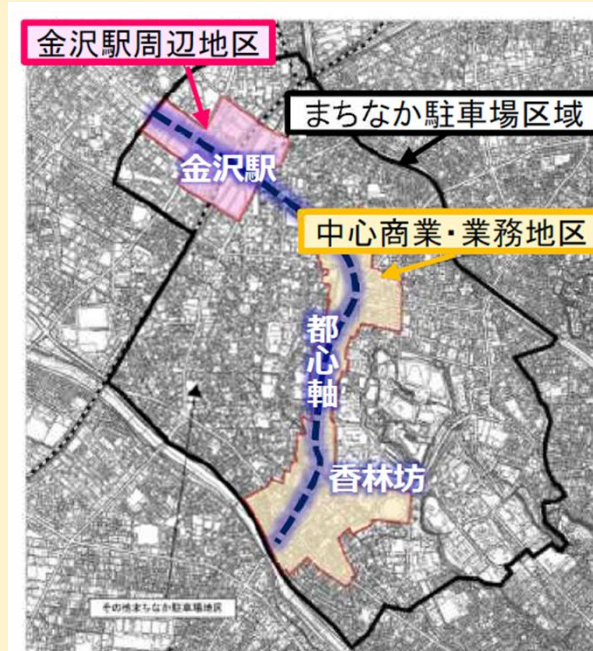
- ・ 駐車場に出入りする自動車が**歩行者**の回遊動線を阻害しないこと
- ・ **店舗の連続性**が確保されること
- ・ **立体化・集約化**等により**土地が有効に利用**されること
- ・ 原則として都心軸からの出入りを行わないこと
- ・ 近隣の駐車場**需要**を超えたものでないこと

（金沢駅周辺地区）

- ・ 駐車場に出入りする自動車が**歩行者**の回遊動線を阻害しないこと
- ・ **立体化・集約化**等により**土地が有効に利用**されること
- ・ 金沢駅周辺における交通渋滞の緩和に必要な対策の実施に努めること

（その他まちなか駐車場地区）

- ・ 周辺地区内の**需要**の範囲内であること
- ・ 地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
- ・ 中心商業・業務地区の**利用者**のための駐車場ではないこと
- ・ 地域のコミュニティに配慮しているものであること



まちなか駐車場設置基準地区区分図

出典：第37回全国駐車場政策担当者会議・金沢市資料等

Ⅱ.2-② 附置義務制度のあり方

(隔地・集約駐車場、供給の適正化等)

②附置義務制度について(全般)

- 附置義務制度は、条例により道路交通が輻輳するエリアを中心に、一定規模以上の建築物の新設等の際に原則として敷地内に駐車場の確保(附置)を義務づけることができる制度。
- 過剰整備等の課題が指摘されており、これまで様々な施策により原単位の見直しや、緩和施策を促すことにより、適正化を図っており、緩和策と併せた地域課題等の解消への取組のインセンティブを設けている事例もある。
- 開発が多いエリアでは附置義務の緩和をインセンティブとした駐車等に係る課題解決を誘導する選択肢がある一方、開発が少ないエリアや附置義務を導入していない地域における駐車等対策への取組方策も必要。

現状・課題	施策・取組例	今後の方向性
○配置等関係(隔地・集約駐車場) ➢ 個々の建築物の敷地に駐車場が整備されることにより、出入口が乱立 ➢ 中心市街地に駐車場をつくることによる車の流入を誘発 ➢ 大規模建物に人の流れが完結し<u>まちなかに出て行かない</u> ○需給関係 ➢ 整備後の既存施設の活用や稼働率の状況等行政の把握が不十分(エリアの駐車場の需給、附置義務駐車場の稼働状況、廃止状況等) ➢ 既存附置義務駐車場の余剰 ➢ 余剰が生じているエリアもあるため、エリアの性質等地域特性に応じた附置義務制度とすることが望ましいものの、地域ルールの導入へのハードルが高い ➢ (地域ルール導入自治体) 駐車場附置義務台数削減に伴い納付される協力金の用途の整理や活用方法 ○制度全体 ➢ 規模の小さい建築物には適用されないことから、商店街など小規模の建物が並ぶエリアでは十分な量が整備されない ➢ 大規模開発がない場合や附置義務がない地域における駐車対策等の課題への対策ができない ➢ 車利用を前提とした制度であり、ウォークابل施策や自転車活用、公共交通利用促進等施策との整合性がとれない	○法律による対応 ➢ 各種特例制度による駐車場の集約・原単位の緩和 ○技術的助言・標準駐車場条例による対応 ➢ エリアの性質・駐車需要に応じた原単位設定の推奨、標準駐車場条例による規定の例示 ➢ 小規模建築物の附置義務の除外 ➢ 集約駐車場・隔地駐車場の取組を推奨 ○地方公共団体の取組例 ➢ エリアの性質・駐車需要に応じた原単位設定、適用範囲の見直し ➢ 地域ルールによる附置義務緩和・<u>駐車等課題への運用面を含めた対応、自治体への技術的・財政的支援(東京都)</u> ➢ 附置義務条例の廃止(宮崎市等) ➢ 環境税による駐車対策(太宰府市) ○海外事例 ➢ 都心部の駐車場整備の抑制(ドイツ・ミュンヘン)・禁止(イギリス・ロンドン) ➢ 中心市街地への駐車場整備を抑制した上で、開発事業者から負担金を徴収、当該負担金で共同駐車場・<u>駐輪場の整備</u>を実施(スウェーデン・ウメオ)	○附置義務導入自治体 ➢ 更なる附置義務制度の弾力運用に向けた施策・考え方の整理 ➢ 標準駐車場条例の改正の検討 ➢ 原単位設定や需給調査方法の検討 ○開発が少ない自治体・附置義務のない自治体 ➢ 附置義務に依らない公民連携等による駐車対策についての考え方の整理・事例の紹介 ➢ 予算措置の周知

附置義務駐車場の隔地・集約について(配置等関係)

	隔地	隔地受入・集約駐車場
概要	○ 附置義務駐車場の建築物の敷地内に設置することによる問題点も生じたことから、地域の実情に応じた附置義務駐車場の隔地を推奨 ○ 附置義務条例を策定している全197都市が駐車施設の附置の敷地外特例を適用 ○ 隔地可能な立地要件等の適切な要件やインセンティブを設けることで、<u>駐車場の適切な配置等を誘導することが可能</u>	○ 都再法・エコまち法の特例に基づく条例を制定することにより附置が必要な駐車場について、集約して整備・確保することが可能 ○ 併せて原単位の見直しを行うことにより、既存駐車場に余剰があれば、<u>既存駐車場の集約駐車場として活用</u>、新たな駐車場整備抑制により、<u>土地・空間を有効活用することが可能</u> ○ 集約して整備することによる、出入口の減少等による道路交通の円滑化、街並みの確保、空間活用(1階部分を店舗にする等)によるまちのにぎわい創出、<u>駐車需要のピークが異なる建築物の駐車需要を併せることで整備台数の削減等が期待</u>
課題	➢ 隔地・集約駐車場先を見つけること、安定的な確保が困難 ➢ バリアフリー駐車場、荷捌き駐車場などについては配慮が必要 ➢ 隔地することにより、目的地周辺の路上駐車誘発への懸念	➢ 都再法・エコまち法の特例の利用促進 ➢ 一部地域では隔地受入・集約駐車場が不足、公共による整備の必要性の指摘 ➢ <u>都市計画駐車場における受入</u>についての課題の指摘
取組事例※	➢ 隔地・集約駐車場について、自治体が登録・指定等を実施 ➢ 集約駐車場に隔地した場合の<u>附置義務の緩和</u> ➢ 公共交通・シェアモビリティ導入等の<u>移動環境向上措置と合わせた隔地要件の緩和</u>	➢ 隔地・集約について自治体が管理 ➢ 独自条例による集約駐車場の指定・隔地誘導 ➢ 地下車路で接続することにより、出入口の集約・一体利用を図ることも可能(大丸有・渋谷区地域ルール等)
今後の方向性	➢ ウォーカブル政策・シェアモビリティの普及動向と併せた隔地距離の見直し推奨 ➢ 課題や懸念に対する考え方の整理 ➢ 優良事例の収集・周知	➢ 集約駐車場の確保策の検討(都市計画駐車場の活用、整備のあり方等) ➢ 優良事例の収集・周知(集約と併せた附置義務低減等) ➢ 特例制度の周知・特例に依らない独自条例対応も推奨

隔地に関する考え方

- 附置義務駐車場の建築物の敷地内に設置することによる問題点も生じたことから、駐車場政策の方向性の一つとして、地域の実情に応じた附置義務駐車場の隔地を推奨。
- 附置義務条例を策定している全197都市が駐車施設の附置の敷地外特例を適用。

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】

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障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。また、隔地で駐車施設を設置させる場合には、当該駐車施設の位置、規模等の必要な情報を把握するとともに、標準条例第33条及び第34条に規定される立入検査、措置命令の適切な運用等、当該駐車施設の機能が維持されるために措置を講ずることが望ましい。なお、荷さばきに係る隔地附置については、共同荷さばきの設置を含めた地区内の適切な荷さばきに関する方針を検討した上で、取り扱いを決定することが望ましい。

まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）【平成30年7月：国土交通省 都市局 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課】

5-1 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場の導入

- ・ 附置義務駐車場の供給量については、その原単位の見直しにより適正化を図ることが考えられるところ、過剰な駐車場の配置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。

■ 駐車施設の附置の敷地外特例適用状況

	都市数	割合
おおむね100m以内	1	1%
おおむね200m以内	110	56%
おおむね250m以内	1	1%
おおむね300m以内	74	38%
おおむね350m以内	3	2%
おおむね400m以内	2	1%
おおむね500m以内	3	2%
規定なし	3	2%
合計	197	100%

出典：令和4年度版（2022年）自動車駐車場年報
（国土交通省 都市局 街路交通施設課）

集約駐車場に関する考え方

- 都市再生特別措置法の技術的助言において、集約駐車施設について、集約駐車場は隔地と同じ取扱である点があるものの、まちづくり政策の観点から俯瞰的に決定される点で性格が異なるとしている。
- 集約駐車場は既存ストックの有効活用の観点から、場合によっては都市計画駐車場も活用可能であるほか、公的主体が先行的に整備することも考えられるとしている。

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日街路交通施設課長通知】(抄)

(4) 附置義務駐車施設の集約化

③ 集約駐車施設の確保・整備

- ・ 既存の大規模な駐車施設を有効に活用することが考えられること。具体的には、附置義務台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位の見直し等により生じる附置義務駐車施設の余剰分を、集約駐車施設として確保することが考えられること。また、都市計画駐車場であっても、都市計画決定当時の交通状況や社会環境の変化等を受けて、求められる機能、役割等が変化している場合においては、既存ストックの有効活用という観点から集約駐車施設として活用することも可能と考えられること。
- ・ 集約駐車施設を新たに整備する場合には、附置義務を負う建築主等が共同して整備することや、公的主体が附置義務の受け皿として先行的に整備することも考えられること。

④ 移動制約者用の駐車施設の取扱い

- ・ 集約の対象から外すと各建築物又はその敷地内に車両の出入口が設けられ、駐車場配置適正化区域内の歩行環境等に影響を与える場合も考えられることから、地域の障がい者団体等と相談の上、移動制約者の移動を困難にしないような形で集約することが可能であれば、集約することも考えられること。
- ・ 集約駐車施設を含む附置義務駐車施設内に車いす使用者用の駐車施設を設置する際には、車いすを使用しない障がい者や高齢者、妊婦等のための通常幅の駐車スペースも併せて導入すること（いわゆる「ダブルスペース」）が望ましいこと。

⑤ 荷さばき駐車施設の取扱い

- ・ 集約化により駐車施設から目的地への運送距離の増加や作業効率の低下を招く可能性があることから、荷主、運送事業者等の協力体制等の地域の実情を踏まえた上で、可能であれば集約することも考えられること。

⑦ 駐車施設の隔地での附置との違い

- ・ 附置義務駐車施設の集約化は、駐車施設を対象建築物内又は敷地内に附置しないという点では、従来の隔地の取り扱いと同じであるが、隔地の取り扱い

は個別の建築行為に対して個別に隔地先が決定されるのに対して、附置義務駐車施設の集約化はまちづくり政策の観点から俯瞰的に決定される点で、性格が異なるものであることに留意されたい。

(5) その他留意事項

① 駐車実態等に応じた附置義務基準の見直し

集約駐車施設において異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合には、各建築物の駐車需要のピーク時間帯や曜日が異なることが想定される。このため、集約駐車施設においてこれらの駐車施設を融通し合うことにより、各建築物で個別に必要なとなる附置義務台数を低減させることも考えられること。

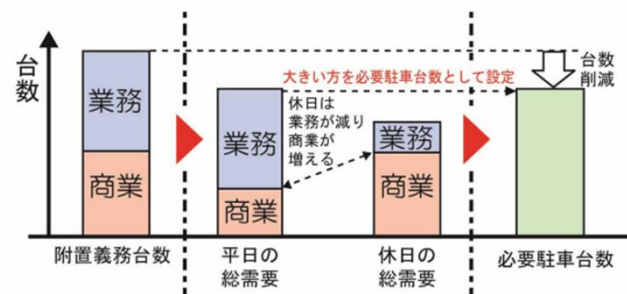


図2-1. 平日、休日の総需要の算出による必要駐車台数

出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き 改訂版【平成27年3月：国土交通省都市局】

附置義務基準の見直しによって発生する余剰スペースについては、自動二輪車駐車場や自転車等駐車場、災害用備蓄倉庫等として活用することも考えられること。

条例の構成

標準駐車場条例の構成に関わらず、本特例制度を実施するために必要な規定を整備するための特別の条例（「駐車場配置適正化条例」等）を定めることを妨げない。

隔地・集約駐車場の運用事例

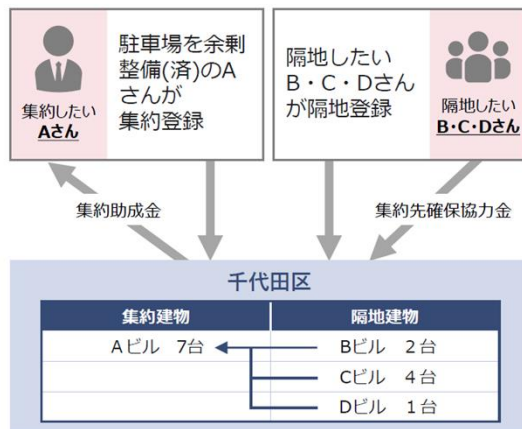
- 要件を満たした集約駐車場について自治体のHPに公表したり、自治体が間に入ることによりスムーズな隔地・集約駐車場の運用を図っている。
- 一定の集約駐車施設に集約した場合、集約に伴う必要駐車需要の低減分の附置義務を緩和している場合もある。

■ 内神田一丁目地区（千代田区・都市再生駐車施設配置計画）

- ・ 駐車施設の隔地・集約について、**地域開放型**と特定型を選択可能。
- ・ 地域開放型の場合、隔地希望者と集約希望者の合意は必要なく、隔地希望者は区に**集約先確保協力金**を支払い、集約登録した駐車場には区から**集約助成金**が支払われる。
- ・ 隔地によって需給バランスが崩れないよう、区が隔地登録・集約登録それぞれの台数を管理。※HPで公表（地域開放型では、多少のアンバランスは許容）

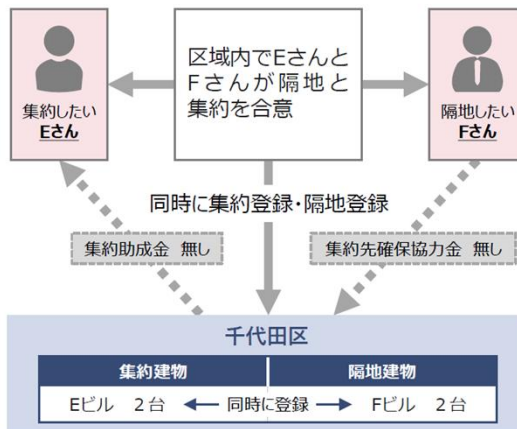
地域開放型の隔地集約 ～相手はおまかせ～

集約側と隔地側の建物事業者が、それぞれ個別で集約登録と隔地登録を行う方式。（両者の合意は不要）



特定型の隔地集約 ～自ら相手を探す～

集約側と隔地側の建物事業者が事前合意し、同時に集約登録と隔地登録(同量)を行う方式。



■ 札幌市（独自条例）

- ・ 札幌市の承認を受けた集約駐車施設（HPで公表）に集約する場合に、附置義務台数を最大**20%**緩和。
 - ・ 事前協議時に、附置義務駐車施設を集約する建築物ごとの用途別や曜日別の駐車利用台数から、必要駐車台数を計算して提示。
 - ・ 駐車場の実態調査に基づく必要台数の算出にあたっては、直近の1か月分以上のデータ等から平均的な平日、休日における入庫台数を整理する等、客観的な指標に基づき算出。
- ※ その他公共交通利用促進策により、最大50%削減可能

(2) 駐車施設の集約化

複数の建築物の附置義務台数の規模を算出した上で、3-4の3に示す、札幌市の承認を受けた集約駐車施設に集約する場合に、附置義務台数を最大20%緩和します。

事前協議時に、附置義務駐車施設を集約する建築物ごとの用途別や曜日別の駐車利用台数から、必要駐車台数を計算して提示する必要があります。

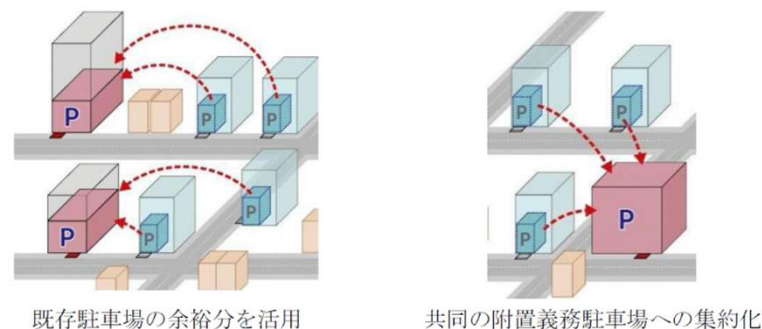


図4 集約化イメージ

- ウォークアブルな空間の確保、まちなかの自動車流入の抑制等の観点から、附置義務の緩和や隔地の誘導により、駐車場の配置の誘導・一定区域における整備の抑制を図ることが可能。

宇都宮市

- 都市の骨格となる都心環状線の周辺へ、敷地外での附置義務駐車場(隔地)を誘導するため、「都心環状線区域」を設定
 - **都心環状区域**の附置義務駐車台数について緩和(特定用途の場合150㎡/台→300㎡/台)
 - 大通り周辺への隔地を制限する一方、**区域内**であれば距離要件(200m)を**撤廃**
- ※ 都心環状線周辺からアクセスしやすい環境づくりとも連携

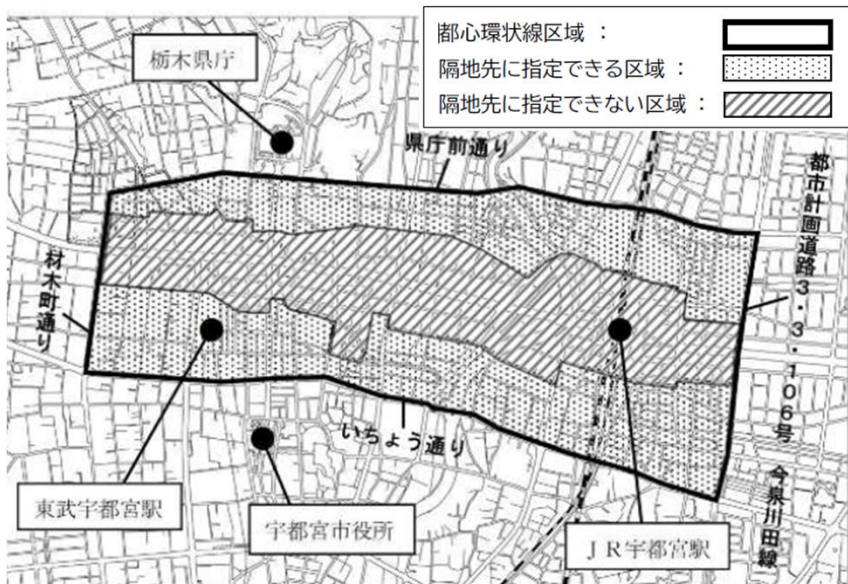
京都市

- ・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を設定(烏丸通、河原町通、御池通、四条通に囲まれた範囲)
- ・外側にのみ隔地を認め、隔地距離を500mに設定(その他地区は200m)

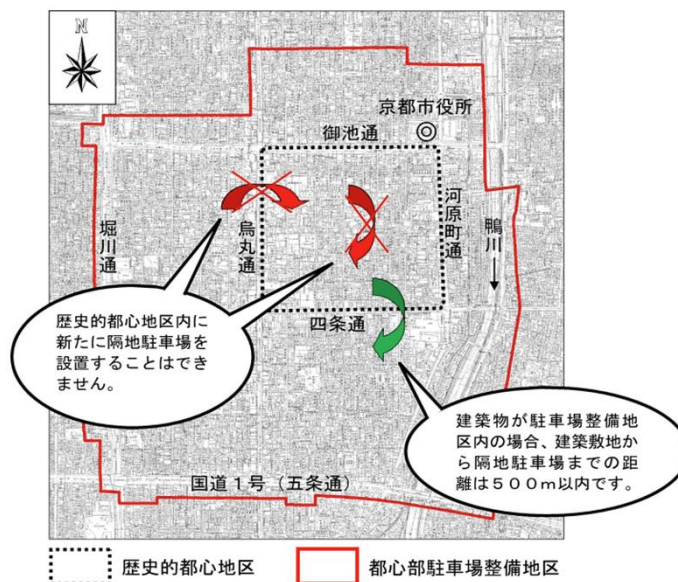
金沢市

- ・以下いずれかの場所において新築される建築物で、施設利用者への公共交通の利用の促進等の取組が行われる場合は、駐車施設の附置義務を緩和
- (1) 公共交通の利便性が高い場所
 - ※対象 バス停から半径約200mの範囲内又は金沢駅から半径約500mの範囲内
- (2) 「歩けるまちづくり協定」区域内であり駐車施設の設置が好ましくない場所

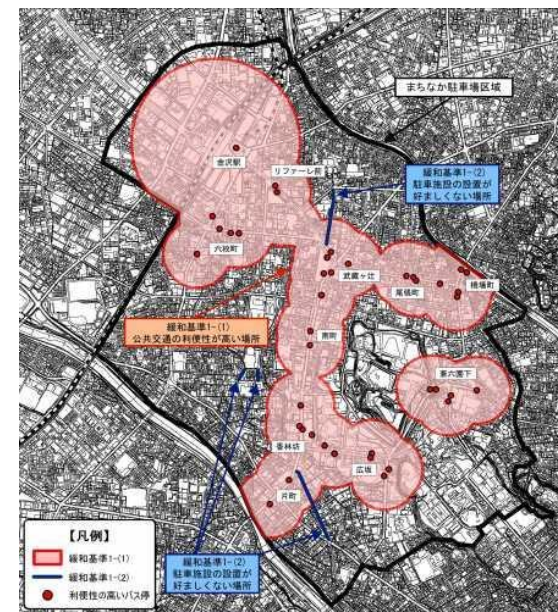
宇都宮市 隔地制限・誘導エリア



京都市 歴史的都心地区



金沢市緩和対象エリア



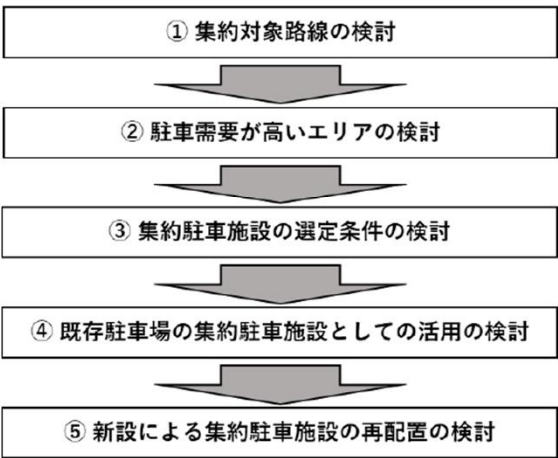
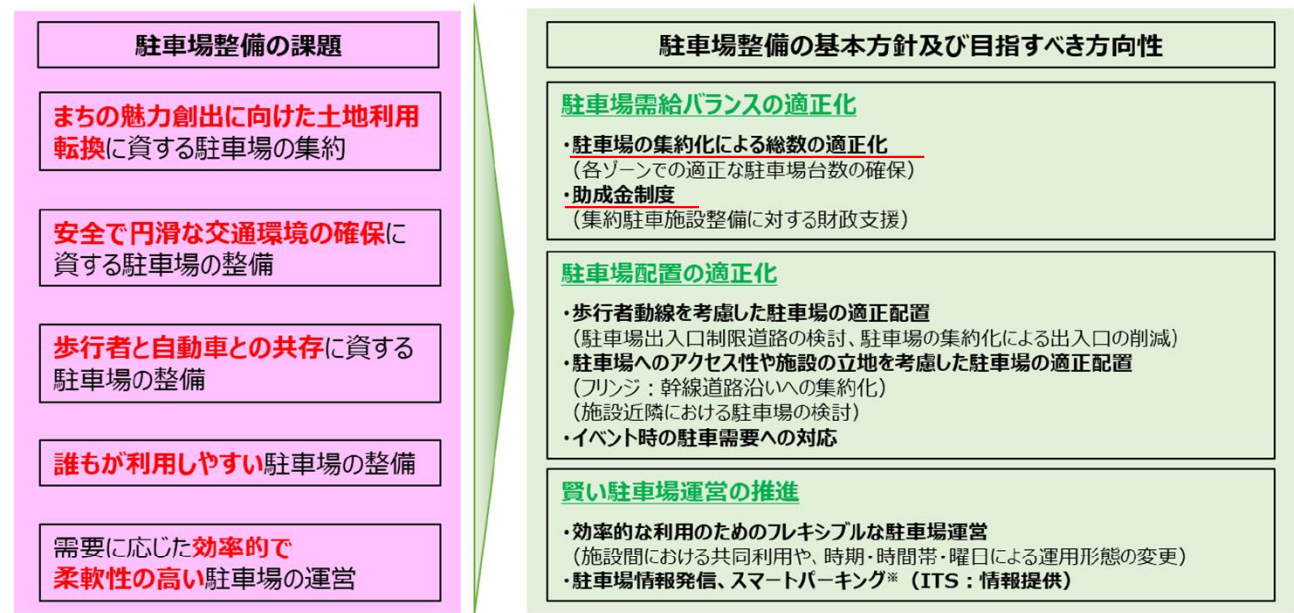
集約駐車場の要件の例

- 集約駐車場について指定制度があり、要件が公表されている自治体の例をみると、一定の規模や、安定的な確保や土地利用が期待される立体駐車場（建築物）であること、立地（出入口が周辺の交通に悪影響を与えないこと）等を考慮して定められている。
- そのほか、一定の契約期間を求めている、契約状況や利用状況について毎年の報告を要求している場合がある。

自治体	定期報告	構造規模等の要件例	指定状況
大阪市 （共同駐車場）	毎年	・建築物である駐車施設（青空駐車場は含まない） ・附置義務駐車施設の要件に適合していること ・駐車施設等の出入口付近の道路に当該駐車施設等を利用する自動車の滞留が発生しないこと（周辺の交通に与える影響が軽微であること）	29箇所 （R5.3）
熊本市	毎年	・収容台数が50台以上の新耐震基準に適合した立体駐車場であること、 ・駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること ・歩行者利用増進道路に出入口が面していないこと ・渋滞区間に出入口が面していないこと ・幹線バス路線に出入口が面していないこと ・入庫待ち渋滞が発生していないこと（満車が月に4日以上発生していないこと）	なし
札幌市	毎年	・建築物である駐車施設で駐車場法の路外駐車場の技術基準 ・収容台数100台以上 ・集約駐車施設への出入りに伴う歩行者動線との著しいふくそう、交通渋滞、周辺環境の悪化等を生じるおそれがないこと	5箇所385台 （R5.11）
名古屋市	毎年	・建築物である駐車施設であり、駐車面積500㎡以上 ・一般公共の用に供されている場合は、当該部分の10分の3以下、その他の場合（月極等）は空き台数以下 ・駐車場法の路外駐車場の技術基準に適合していること ・駐車施設の出入口付近の道路に当該駐車施設を利用する自動車の滞留が発生するおそれがないこと ・風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律に規定する用途の施設及び付随する駐車施設でないこと	7箇所 （R3.12）
港区 （地域ルール）	毎年	・建築物であり、駐車場法施行令の技術基準に適合していること ・他の建築物等の附置義務駐車施設となっていない部分であり、かつ駐車枠を固定して確保できること。 ・地域ルール適用区域内の建築物への来訪者が無理なく利用できる立地であること ・廃止の場合は、集約駐車施設としている契約者に対し、十分な期間をもって周知を行うこと。 ・原則として10年以上※の貸借契約等が可能であること。 ※長期間の貸借期間の設定ができない場合は、最低1年間以上の契約期間とする自動更新契約でも可	—

駐車場整備計画における集約駐車場整備の方針の例

- 山口市駐車場整備計画では、駐車場整備の課題として、小規模平面駐車場が無秩序に点在していることを挙げており、まちの魅力創出に向けた土地利用転換に資する駐車場の集約が求められるとしている。
- 駐車需要が高く、まちなかへの自動車の流入抑制、歩行者の回遊性向上や安全確保を進めている2地区において集約駐車施設の配置を検討しており、当該2地区において、今後フリンジ駐車場の整備促進等による駐車場の集約化と駐車場跡地の高度利用の促進等を関係者の理解や協力を得ながら行うとしている。



集約駐車施設の選定条件

抽出内容	視点	条件	設定理由
既存駐車場の活用	A. 土地利用	集約駐車施設から300m圏内に駐車場の附置が義務付けられる施設が多く立地するメッシュを包含すること	山口市条例に基づく駐車場の附置義務制度に定める附置場所の特例の隔地距離が300m以内であることから、駐車需要の高いエリアについて、集約駐車施設から300m圏内としてカバーすることが望ましいため
	B. 安全性・交通円滑化	駐車場の敷地が集約対象路線に面していること	歩行者と自動車の適切な分離を図ることから、歩行者優先路線を除く、車道が2車線以上あり両側に歩道が整備されている路線(集約対象路線)とすることが望ましいため
	C. 規模・位置	周辺の駐車場を集約できる規模であること 運用形態が時間貸駐車場であること 立体駐車場であること	中心部の限られた土地の中で効率的な土地活用を図るため 既存施設の中でも多様な運用形態への利用転換が可能と考えられるため 中心部の限られた土地の中で効率的な土地活用を図るため
新設駐車施設の再配置	A. 土地利用	集約駐車施設から300m圏内に駐車場の附置が義務付けられる施設が多く立地するメッシュを包含すること	山口市条例に基づく駐車場の附置義務制度に定める附置場所の特例の隔地距離が300m以内であることから、駐車需要の高いエリアについて、集約駐車施設から300m圏内としてカバーすることが望ましいため
		将来開発される施設がある場合は、その300m圏内にあること	将来の開発に伴い、周辺に新たな駐車需要が発生するため

- 過去の調査や公表情報に基づき自治体にヒアリングを実施したところ、12の自治体（悉皆調査ではない）が都市計画駐車場により隔地受入を可としており、うち10自治体が実際に受入。
- 隔地受入れについて、東京都特別区の2事例では暫定措置としている一方で、その他のケースでは永続的な措置として運用。
- 隔地受入駐車区画とその他駐車場の駐車区画の区分については、区別せず一体的に運用する自治体が多く、また、契約において行政の裁量を確保する等の工夫も見られた。

■受入実施10自治体の詳細内訳

分類	自治体数
永続的受入（一般）	5
暫定受入（東京都特別区）	2
自治体内（公共同士）の隔地	2
例外的対応	1

■駐車マスの区別について

分類	自治体数
一体的に運用	6
区分して運用	1
不明（指定管理者が運営 等）	3

▼附置義務分の駐車マスを区別しないケースの工夫の例

- 毎年運用状況報告を受け、稼働が高い場合には再申請してもらう
- 隔地受入れ台数に上限を設定（例：総台数の30%、算定式より算出した空き台数のいずれか少ない方 等）
- 稼働率が低いことを確認したうえで運用

▼その他、ヒアリング調査から判明した知見

- 条例の駐車場の集約化制度は、既設時間貸駐車場の空き台数の有効活用を想定した制度であり、都市計画駐車場も隔地受入の対象とした。
- 都市計画駐車場の設置趣旨から考え、原則時間貸してあるが、駐車場の運営上、月極の取り扱いを行っているケースもある。
- 隔地元と隔地先との契約については、長期的な契約（20年等）を結ぶことを求めつつ、都市計画駐車場であるため急な解約があると明記するなど、自治体側の裁量を大きくするケースもみられる。
- 隔地受入れ側の収入については、民間のため不介入としているケースも多いが、時間貸しかつ自治体が把握している場合では、隔地受入側の運営事業者等の収入として取り扱っている。
- いずれの自治体も都市計画の変更は行っていない。

○ 都市計画駐車場の稼働実態や地域の実情に合わせて、都市計画駐車場を集約駐車場として活用。

■名古屋市

- 「なごや交通まちづくりプラン（H26.9）」において、都市計画駐車場の役割見直し、附置義務駐車場の集約先として利用する旨記載。
- 集約駐車場として3つの都市計画駐車場が指定されており受入を実施。
- 集約駐車場の取扱基準において、一般公共の用に供する部分の3割又は空き台数を上限としており、区画は区別せず運用している。

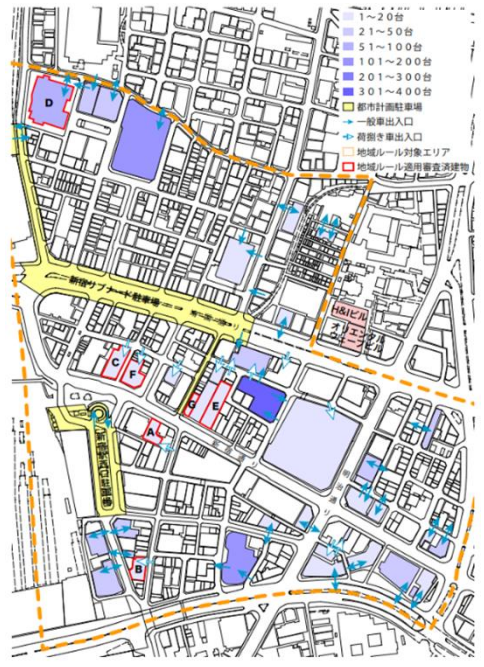
隔地理由	隔地元	隔地要件		
		距離	担保	構造等
自己の都合により、敷地内に確保しない場合（自己都合）	敷地面積が500㎡未満	同一敷地とみなし得る位置	自己所有又は長期間（10年間以上の契約期間）の賃借契約等を締結	駐車マスを固定
		建築物の敷地からおおむね300m以内		他の用途へ転用のおそれのない場所に設置
交通安全上の理由等により、敷地内に確保できない場合（他者都合）	自動車の出入口の位置が法令等に抵触 前面道路に交通規制 前面道路の歩行者又は自動車の交通量大 間口が狭小 等			
市が指定する集約駐車場に隔地する場合（集約化）		建築物の敷地からおおむね300m以内	使用に対する正当な権原がわかるものを明示	時間貸し駐車場（都市計画駐車場を含む）への隔地も可

※ 着色部分が追加する要件

■新宿区（暫定的受入）

- 新宿駅東口地区では、集約駐車場が不足していることから、多くの隔地先を新宿サブナード駐車場（都市計画駐車場）としている。
- 都条例に基づく地域ルールにより審査が行われている。

新宿駅東口地区の駐車場分布（2019年6月時点）



出典：『東京都における附置義務駐車場低減に向けた地域ルールの運用実態と課題』日本建築学会技術報告集，第27巻，第65号，424-428，2021年2月

■高松市

- 公共駐車場の利用率が低いことを踏まえ、受入基準を定めたとうえで、都市計画駐車場5箇所のうち4箇所で民間の附置義務駐車場の受け入れを認めている。

(参考) 受入基準

- 1 建築物に対する受入れ台数は、受入限度台数の1/3以内かつ 1 建築物の附置義務台数の1/2以内とする。
- 中央駐車場については、利用率が高いこと、また市役所立体駐車場の廃止（H24.3）の影響を考慮し、受入れは行わないものとする。

赤枠：都市計画駐車場

●市立駐車場における附置義務駐車場の受入れ台数				
駐車場名	駐車台数(台)	利用率(%)	受入割合	受入限度台数(台)
1 高松駅前広場地下駐車場	395	59.8	2/5	158
2 美術館地下駐車場	144	63.9	1/3	48
3 中央駐車場	321	76.0	—	0
4 南部駐車場	412	14.6	2/3	274
5 瓦町駅地下駐車場	448	64.2	1/3	149
6 杉場川駐車場	113	29.8	1/2	56
計	1,833			685

出典：高松市『高松市駐車対策基本計画（H24.2）』

附置義務制度のあり方について(需給関係)

- 附置義務駐車施設について、余剰が生じている場合は、地域の駐車需要を踏まえ、原単位の引き下げ、隔地駐車施設としての活用、需要のある車種の駐車施設に振り替えることが望ましいものの、地域によっては現状把握が不十分であることや、人的リソース等の課題により取り組みが進んでいない。
- これらの課題を踏まえ、標準駐車場条例(条例のひな形・地方公共団体への技術的助言)により、必要な規定例の追加を行うとともに、適切な原単位設定・需給調査の容易化に資する調査を検討してはどうか。

課題	対応の方向性(案) ※標準駐車場条例の規定例の追加等により対応
【既存施設について】 ・ <u>整備後の既存施設の活用</u>や<u>稼働率の状況</u>等行政の把握が不十分(エリアの駐車場の需給、附置義務駐車場の稼働状況、廃止状況等) ・ 既存附置義務駐車場の余剰	➤ 附置後に自治体に<u>定期的な報告</u>等を義務づけることで、管理・稼働状況等を把握 ➤ 必要な駐車施設(荷捌き・観光バス・二輪・車椅子利用者・等)への<u>転用を促す規定</u>の整備 ➤ <u>やむを得ない場合</u>等一定の場合について、既存附置義務駐車施設の附置義務を<u>緩和</u>できる要件を整理し、必要な<u>規定の整備</u>を検討 (例) 専用的利用であり、将来の需要がないことが明白、老朽化しており維持管理に支障が出ている<u>機械式駐車施設</u>であって、附置義務により解体が困難であるもの等 ※ 附置義務を維持している場合との<u>公平性</u>や地域の駐車対策にも留意 ※ 建築基準法等他法令に影響しないことを前提
【今後の整備について】 ・ 余剰が生じているエリアもあるため、エリアの性質等地域特性に応じた附置義務制度とすることが望ましいものの、<u>地域ルール</u>の導入へのハードルが高い	➤ <u>附置義務緩和策</u>について、駐車需要の個別計算を認める場合や<u>公共交通利用促進策・シェアモビリティの導入</u>など、一定の類型については、<u>共通化</u>して規定することを検討 ➤ 既存附置義務駐車施設の稼働率等の<u>定期的な報告</u>を義務づけ(再掲)により、自治体がエリアの需給を把握し、適切な原単位設定を<u>容易化</u> ➤ 原単位のあり方も考慮しつつ、来年度以降<u>全国的な調査</u>を検討
・ (地域ルール導入自治体) 駐車場附置義務台数削減に伴い協議会に納付される<u>協力金</u>の使途の整理や活用方法	➤ 地域ルール導入自治体と引き続き連携し、適切に<u>助言</u> ※ これまで、いわゆる「地域ルール」の導入は<u>東京都のみであったところ</u>、今後さいたま市においても、都市再生駐車施設配置計画に基づく<u>地域ルール</u>が運用される予定。

(参考)標準駐車場条例における原単位等

- 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		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

■ 特定エリアにおける緩和措置

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

(参考) 駐車場法の各種特例措置及び適用地域

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

公共交通利用促進策等による附置義務台数の緩和の例①

- 駐車場の附置義務を緩和できる要件として、公共交通利用促進策を設けている自治体が複数あり、具体のメニューと緩和率、緩和上限を定めている自治体もあれば、都度提案を受けて認めるとする場合も見られた。
- メニューとしては、公共交通等の情報提供等のソフト施策や、公共交通利用インセンティブの付与、シェアモビリティ等の導入等自動車需要削減・都市の回遊性向上に繋がるもの、待合施設の整備や地下通路等への接続など、結節点機能強化に繋がるものが見られる。
- そのほか、自転車駐車場整備等により台数削減を認めている自治体が複数確認された。

※ 自転車駐輪場を整備すると駐車台数を削減している自治体の例（自転車5台につき自動車1台分等）：広島市、熊本市、長崎市

凡例 ◎：必須 ○：該当メニューの例示あり（率の定めがある場合は記載、※付は最大値） △：公共交通・自動車利用抑制施策として含まれるもの －：記載無し	金沢市	京都市	神戸市	福岡市	名古屋市	札幌市	仙台市	（地域ルール） 港区	熊本市	宇都宮市	千葉市	長崎市	川崎市
最大緩和率（別途根拠に基づき認められる場合もある）	－	100%	20%	40%	20%	50%	55%	60%	－	30%	30%	20%+α	－
エリアの限定（公共交通拠点から○m・附置義務区域の特定区域等）	○	○	○	○	○	－	○	○	－	○	－	－	○
定期的な報告義務（年1回等）	－	○	－	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
公共交通利用促進PR（パンフレット配布等）	◎	○	△	△	○	◎	△	○	◎	◎	△	△	－
駅やバス停までの地図表示・冊子配布	△	△	5%	△	○	△	○	○	△	△	△	△	－
公共交通の時刻表の表示・冊子配布	△	△	5%	5%	○	△	5%※	△	△	△	△	△	－
公共交通機関の位置情報提供システムの導入	△	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	－
MaaSによる店舗情報等の提供	△	△	△	△	△	△	△	△	10%※	△	△	△	－
従業員のマイカー通勤規制等	△	○	5%	5%	○	5%	5%※	△	10%※	5%	△	△	－
公共交通利用者への運賃補助、割引、特典付与（商品配送等）	○	○	10%	10%	○	10%	10%※	○	30%※	10%	△	△	－
駅・バス停・フリンジ駐車場等からの送迎バス実施	○	○	10%	10%	○	△	△	○	30%	△	△	△	－
サイクルシェアリング導入	△	△	5%	△	△	△	△	○	20%※	△	5%※	△	－
カーシェアリング導入	○	△	10%	△	○	△	△	○	△	△	△	△	－
公共交通待合施設の整備	○	△	△	△	△	20%※	20%※	△	30%	△	10%※	△	－
端末交通との結節機能整備	△	△	△	△	△	△	△	○	△	10%	△	△	－
鉄道駅への連絡通路・地下通路等への接続	△	○	10%	20%	△	20%	40%	○	△	5%	15%	△	－
タクシー・観光バスの路上駐停車の抑制	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	－

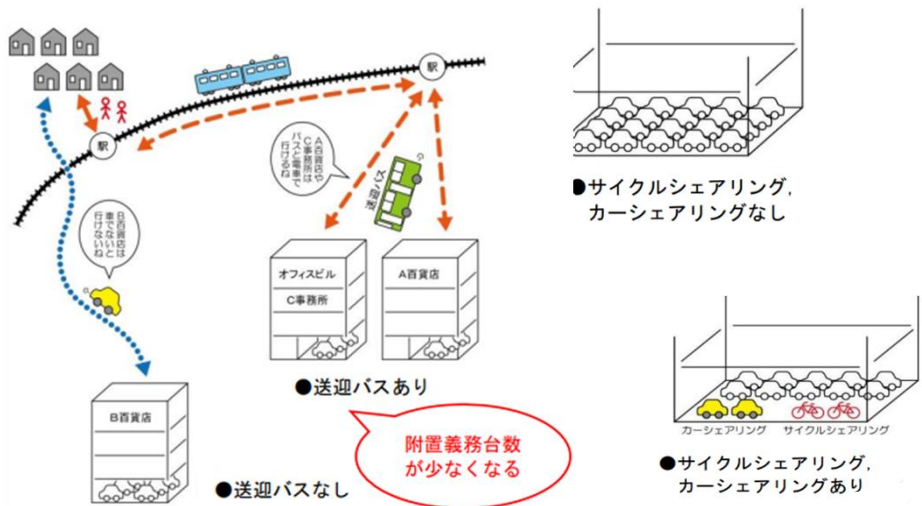
※各自治体公表情報に基づき、国交省作成。（類似の項目をまとめているため、実際のメニュー名等とは一致しない場合がある。）

公共交通利用促進策等による附置義務台数の緩和の例②

○ 公共交通利用促進策と併せて駐車施設の附置義務の緩和策を設けている例が複数自治体で見られる。

■ 神戸市 ※上限20%

公共交通利用促進措置	緩和率
a.従業員のマイカー通勤の規制	20 分の1 (5%)
b.サイクルシェアリングの導入	20 分の1 (5%)
c.駅やバス停から建物までの分かりやすいマップの表示・冊子配布	20 分の1 (5%)
d.公共交通利用者への割引サービスや特典の付与	20 分の1 (5%)
e.建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布	20 分の1 (5%)
f.鉄道駅への地下通路等の接続	10 分の1 (10%)
g.公共交通利用者への運賃の補助	10 分の1 (10%)
h.カーシェアリングの導入	10 分の1 (10%)
i.公共交通利用者への商品配送サービス	10 分の1 (10%)
j.駅やバス停からの送迎バスの実施	10 分の1 (10%)



【出典】神戸市「公共交通利用促進措置実施」

■ 札幌市 ※上限50%・毎年定期報告が必要

取組項目	概要	実施内容例 ※事前協議事項	実施 対象者	実施状況報告例	報告時にあ わせて必要 なデータ
ア (必須)	公共交通機関の利用を促進するPRを実施	時刻表の掲示やホームページ等で公共交通機関の利用を促進する宣伝を実施	入居する全ての事業者	・来場者には窓口で公共交通パンフレットを配付 ・HPの公共交通機関での来場案内を実施	
イ	マイカー通勤の規制	従業員のマイカー通勤を禁止し、公共交通機関等による通勤を義務付け	入居する全ての事業者	・マイカー通勤規制対象従業員約〇名に通知 ・違反者に対する指導約〇回	
ウ	① 商業ビル	公共交通機関の利用客に対し、駐車場の割引と同程度の運賃補助や商品券等による還元を実施	入居する全てのテナント	・公共交通機関の利用者約〇人に還元率約〇%でチャージ実施	・駐車施設の稼働状況が分かる資料
	② ホテル等	宿泊客等に対し、公共交通利用促進策を実施	事業者	・1日乗車券付き宿泊プラン利用の宿泊者が1月あたり約〇人	・駐車施設周辺の混雑状況が分かる資料や写真
エ	商業ビル等で、公共交通機関の利用客に対し、駐車場の割引と同程度のポイント付与サービスを実施	2,000円以上の買い物に対して、100円分のポイントを付与	入居する全てのテナント	・公共交通機関の利用者1月あたり約〇人に通常の約〇倍でポイント付与	・公共交通利用促進措置等の実施状況が分かる資料や写真
オ	商業ビル等で、公共交通機関の利用客に対し、商品配送サービスを実施	5,000円以上買い物したお客様に対して、商品配送料を無料に	入居する全てのテナント	・公共交通機関の利用者1月あたり約〇人に配送料無料で配送実施	
カ	バスや路面電車等の公共交通機関の利用者向けの待合施設を建築物内又は建築物の敷地内に設置	敷地内に公共交通機関利用者用の待合設備を整備(図2、図3)	—	・待合施設を1日あたり約〇人利用	
キ	建築物と公共地下通路等を接続	公共地下通路への連絡通路を設置	—	・地下通路との連絡通路を1日あたり約〇人利用	

【出典】札幌市「建築物における駐車施設の附置等に関する条例及び同条例施行規則の手引き」

その他緩和・既存駐車施設の転用についての事例(大阪市)

- 乗用車用の附置義務駐車施設について、他の駐車施設に振り替えた場合に必要台数を緩和することで、必要な用途の駐車施設の供給を促すことが可能。
- 転用により必要となる駐車面積を増やさないことで、余剰空間の活用、必要な駐車施設供給の選択肢を追加してはどうか。

- ・ コロナ禍では、自転車利用の増加など移動手段が多様化し、また、外出自粛に伴いネット通販や宅配サービスなどの配送車両の増加などが想定される。
- ・ このため「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」に、荷捌き駐車施設や自転車駐車場の四輪車駐車台数への振替、カーシェアリングに関する規定を追加する改正を実施。

[要綱における四輪車駐車施設の設置率]

共同住宅等建築物 の全住戸数		ワンルーム 形式住戸	ファミリー 形式住戸
30戸 以上	商業系地域	10%以上	30%以上
	その他地域		35%以上
70戸 以上	商業系地域	10%以上	40%以上
	その他地域		50%以上

【改正内容】 令和3年4月1日 改正

(1) 自転車駐車場の四輪車駐車施設への振替

- ➡ 「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例」等の基準を超える自転車駐車場を設置する場合、自転車駐車場10台を、四輪車駐車施設1台分に振替える

(2) カーシェアリングの導入による必要台数の緩和

- ➡ 居住者等を対象としたカーシェアリングを導入する場合、住戸数に対し各区分に応じた緩和率を乗じ、四輪車駐車施設の台数を緩和する

(3) 荷さばき駐車施設の四輪車駐車施設への振替

- ➡ 荷さばき駐車施設（必要台数の基準なし）を設置する場合、荷さばき駐車施設1台を、四輪車駐車施設2台分に振替える

※ 今回の改正は、既存の共同住宅において居住者の高齢化や自動車保有に対する意識の変化等に伴う駐車場利用率の低下の課題に対し、駐車場の空きスペースを活用するための選択肢としても有効である。

既存施設の附置義務の緩和例

- 東京都は既存分譲マンションの附置義務台数について、緩和基準を設定。
- 専用的利用であり、将来の需要がないことが明白であったり、老朽化しており維持管理に支障が出ている機械式駐車施設であって、附置義務により解体が困難であるもの等一定の場合には、このような規定を導入することも考えられるのではないかな。

東京都駐車場条例第19条の2 第1項第2号の運用について（技術的助言）（抄）
【平成31年3月25日東京都都市整備局市街地建築部長】

分譲マンションの駐車場については、居住者の高齢化や自動車保有に対する意識の変化等に伴い、利用率が低下しているものが一部存在する。一方、特に都心部で普及している機械式駐車場については、安全対策の強化や定期的な保守点検の実施に伴い維持管理費用の負担がマンション管理上の課題となっている。

駐車施設の附置義務制度においては、こうした駐車場に関する環境変化に対応し、適正な駐車施設の整備を促進することが重要である。このため、分譲マンションについて、利用実態に応じた駐車施設の維持管理が可能となるよう、条例第19条の2 第1項第2号に基づく認定により、附置義務駐車台数を条例で定める基準台数（以下「基準台数」という。）未満に緩和する場合の認定基準等を、以下のとおり整理した

（2）認定基準

以下の アからエの 要件を満たす場合は、 附置義務駐車台数を 分譲マンションの管理組合が作成する 【別紙1】の 駐車場管理運営計画に記載された必要台数まで緩和する。

ア 既存駐車場の利用実績が、基準台数を上回っていない こと。

イ 駐車場管理運営計画 において適切な駐車施設が確保される こと。

ウ 管理組合により駐車場が適正に管理されること。

エ 分譲マンション以外の部分については、原則、条例の規定通りの駐車台数を確保すること。

※アは過去3年程度の管理台数等により確認、イについて、区分所有者の意向調査により必要台数を確認、跡地の利用計画が関係法令に適合している等を確認

分譲マンションの附置義務駐車台数を緩和する際の手続き

① 管理組合が駐車場管理運営計画等の案を作成

・区分所有者に対し、今後の駐車場利用意向等を調査した上で、駐車場管理運営計画、管理規約及び駐車場使用細則の案を作成します。

② 管理組合が都又は区市※へ事前協議を申請

・事前協議には以下の図書（正本1部、副本2部）が必要です。
事前協議書、委任状、附置義務駐車施設概要書、付近見取図、配置図、各階平面図、駐車場管理運営計画（案）、管理規約（案）、駐車場使用細則（案）、理事会議事録、駐車場契約管理台帳（写）（過去3年分）等
（配置図、各階平面図には、自動車の出入りのための一時停止線、カーブミラー、駐車施設の自動車の通路の位置及び幅員、前面道路幅員、駐車場撤去後の用途等を明示。）

③ 都又は区市が管理組合に事前協議が終了した旨を通知

・都又は区市は、所轄警察署等の意見を照会した上で、申請図書を審査し、認定基準に適合していると判断した場合は、事前協議の終了を管理組合に通知します。

④ 管理組合が駐車場管理運営計画等について集会で決議（区分所有者・議決権の各3/4以上の賛成）

・管理組合は、都又は区市との事前協議が終了した駐車場管理運営計画、管理規約及び駐車場使用細則について集会の決議で決定します。

⑤ 管理組合が都又は区市へ条例第19条の2に基づく認定を申請

・認定申請には集会の決議で決定した駐車場管理運営計画、管理規約（写）及び駐車場使用細則（写）を提出してください（正本1部、副本1部）。

⑥ 都又は区市が管理組合に附置義務駐車台数を減免する認定を通知

・自動車保管場所に係る届出等、他法令の手続きが必要な場合があります。

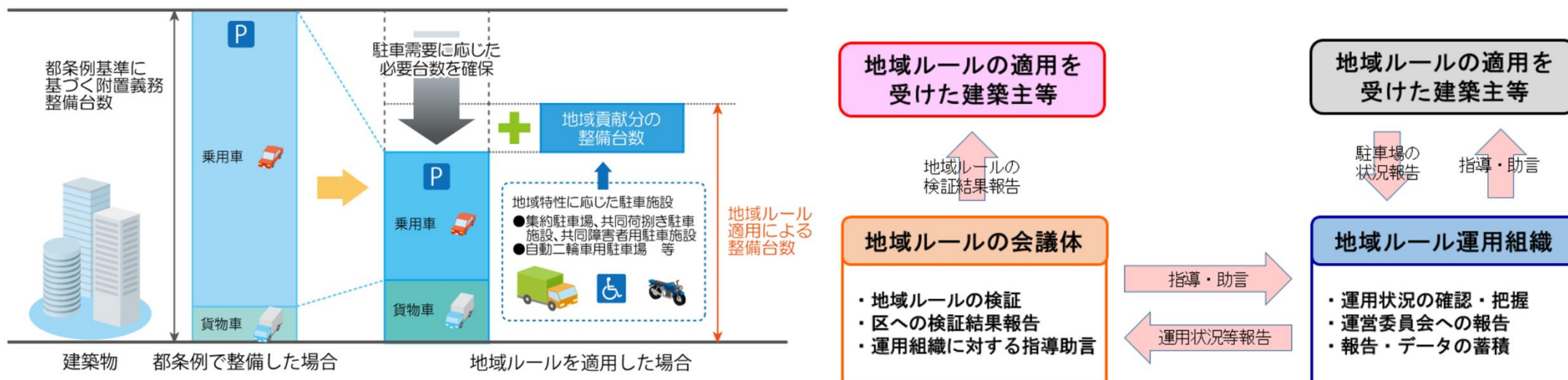
⑦ 管理組合が駐車場管理運営計画等に基づき駐車場を管理

（駐車場管理運営計画等の変更が必要な場合は、再度①から⑥の手続きを行う。）

東京都における地域ルールについて①(概要)

- 東京都の地域ルールは、特定の地区において、別途ルール(知事認定、法定計画、区市の条例)を定めることで、条例で定める一律の基準によらず、駐車施設の供給量や配置等を認めるもの。
- 建築主は地域ルールの基準で整備することを選択可能であり、適用を受ける場合、公共貢献として、荷捌き駐車施設等の整備等地域課題の解決に資する取組をしたり、削減台数等に応じた協力金を支払うこととされている場合が多くなっている。
- 建築主は、毎年駐車施設の利用状況を地域ルール運用組織に報告することとされており、報告された運用組織は、建築主等からの駐車場の利用状況等の報告をとりまとめ、駐車実態のデータの蓄積等を行い、当該データは、地域ルールの見直し等に活用することとされている。
- また、地域ルールの策定について、区市の負担が大きいという課題が指摘されており、地権者やまちづくり関係者等が区市に代わり提案できる制度の創設や、区市への技術的支援等が行われている。

参照：東京都「地域ルール策定のための手引」「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方」



東京都における地域ルールについて②協力金について

- 東京都地域ルールでは、原因者負担のバランスを図る観点や、地域ルールの運営経費を賄う観点から、附置義務駐車場の削減台数等に応じて協力金を徴収する制度を導入しており、協力金は、地域の駐車・交通対策に活用することとされている。
- 協力金を有効活用できていない地区も見受けられるとされ、有効活用を推進するため、各地区が実施した協力金活用の取組事例について、都で収集して「取組事例集」を作成し、区市や協議会へ情報提供する※1とされている。
- 大丸有地区では、協力金（大丸有地区では負担金と呼称。）の40％を区に寄付して、公共による地区の交通環境の改善に使用※2されている。

※1：東京都「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方」

※2：大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会「大丸有地区における地域ルールとその効果」

地区名	協力金	協力金の設定根拠	協力金等の活用策
銀座地区 (H15. 12)	■ 隔地台数 1 台あたり 200 万円	■ 隔地により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 集約駐車場の整備への助成 ■ その他交通環境改善支援事業の実施
大丸有地区 (H16. 9)	■ 削減台数 1 台あたり 100 万円 ※ 3 割以上削減される場合、3 割を超える分につき 300 万円／台	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 駐車環境対策事業の実施
渋谷地区 (H23. 6)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円 ※ 50 台以上削減される場合、50 台を超える分につき 300 万円／台	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域の駐車対策の実施
新宿駅東口地区 (H25. 12)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域まちづくり貢献策の実施
新宿駅西口地区 (H29. 12)			
東京駅前地区 (H30. 7)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ まちづくり貢献策の実施
環状 2 号線・虎ノ門 周辺地区 (H31. 4)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 地域で取り組む低炭素化施策等の 実施に対する応分の負担額	■ 地域の低炭素化に寄与する貢献策の実施
品川駅北周辺地区 (H31. 4)			
内神田一丁目周辺地区 (R2 3)	■ 削減台数 1 台あたり 100 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域整備協力に基づく事業の推進
池袋地区 (R2 3)	■ 削減台数 1 台あたり 200 万円	■ 台数削減により受ける便益相当額 (駐車場整備費用の一部として設定)	■ 地域の駐車・交通対策の実施

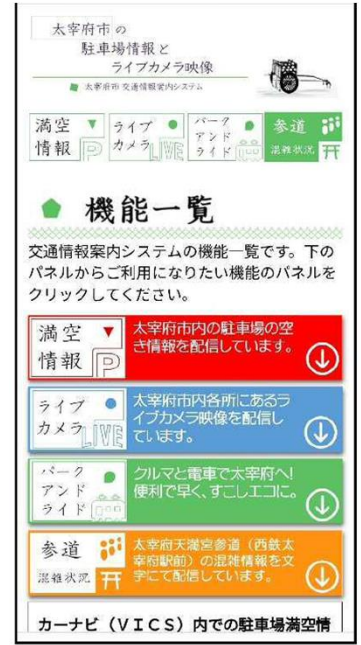


- 太宰府市は深刻な交通渋滞への対策のための財源確保が課題となっていたため、住民にとって住みやすく、来訪者にとって再び訪れたいと思われる魅力あふれるまちづくりを推進するため、平成15年に「歴史と文化の環境税」を導入。
- 市内の一時有料駐車場の利用者に一定の負担を求め、得られた税金により駐車場満空情報の配信、臨時駐車場の整備といった交通渋滞対策等を実施することにより、市の税制審議会より、住民の生活改善に寄与しているとの評価を受けている。(支出先は市民、有識者、駐車場事業者などから構成される協議会の意見を踏まえて決定)

歴史と文化の環境税とは（太宰府市HPより引用）			
目的等	本市固有の歴史的文化遺産及び観光資源等の保全と整備を図り、環境にやさしい「歴史とみどり豊かな文化のまち」を創造するため、太宰府市内にある一時有料駐車場の利用者に一定の負担を求める法定外普通税として創設		
納税義務者	一時有料駐車場の利用者（駐車場事業者による特別徴収）		
課税免除	地方税法第292条第1項第9号に規定する障害者 上記の障害者に準ずる者		
税率	駐車行為 1 回につき 車種別税率	原付自転車を含む二輪車	50円（自転車を除く）
		乗用車	100円
		マイクロバス	300円
		大型バス	500円
税金使途	歴史的文化遺産の保存活用事業、来訪者への「おもてなし」事業、環境負荷削減事業等まちづくりのために使用されます。		
税金規模	約7千万円（年間）		



使途の例（令和4年度事業より）	
臨時駐車場設置事業	交通渋滞を緩和する観点から、観光客等の駐車需要の大きい時期や場所に臨時駐車場を設置します。
駐車場待ち車両の抑制	市に自動車で訪れる方々に、太宰府天満宮や九州国立博物館周辺の道路・駐車場等の交通情報を配信することにより、公共交通機関への交通手段の転換を呼びかけ、交通渋滞の緩和を図ることを目的としています。
自転車等の利便性向上	レンタサイクルの借用及び返却場所が増えることにより、利便性が向上し、市内回遊の促進や滞在時間の延長につなげることを目的に実施します。
交差点交通誘導警備	正月三が日の初詣客対策はもとより、3月までの観梅時期等をはじめ、交通渋滞が予想される時期について、交差点内の円滑な交通誘導を図るため、五条、梅大路の交差点に交通誘導員を配置します。



海外事例①駐車場の整備抑制(イギリス・ロンドン)

- 都心部の道路混雑の緩和に向けて、1976年に都心部を対象に附置義務を撤廃するとともに、駐車場整備量の上限値を設定。その後、2003年にロードプライシングを導入。
- また、2004年には、この附置義務撤廃、及び駐車場整備量の上限値の設定を市域全域に拡大。現在は都心部は駐車場の整備が禁止。

■駐車場整備量の上限値

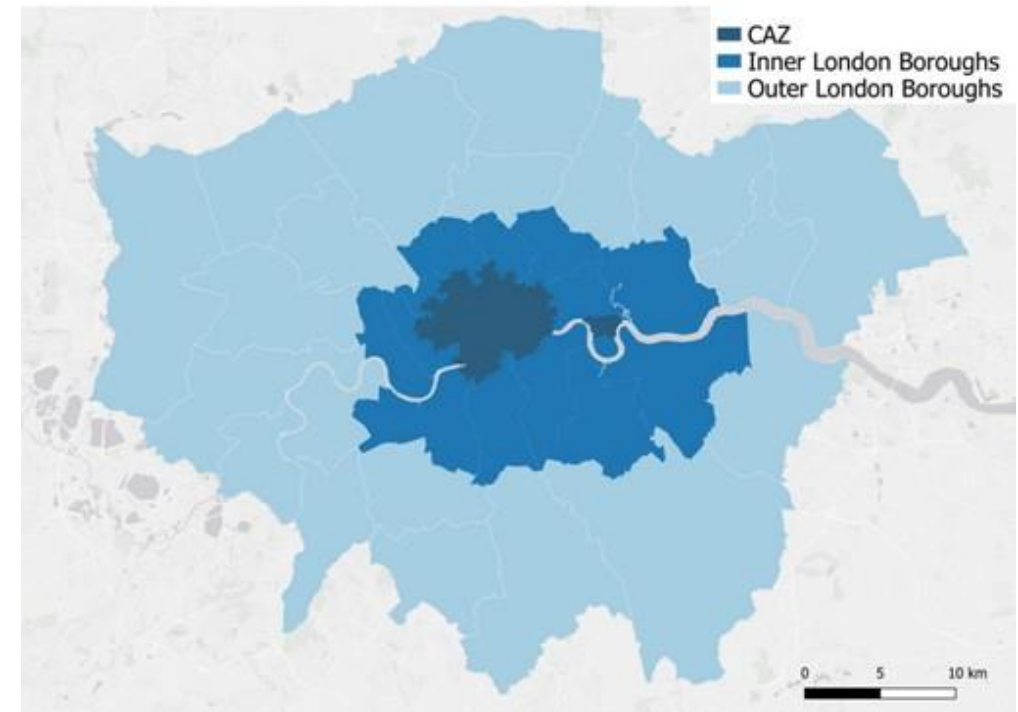
Table 10.4 - Maximum office parking standards

Location	Maximum parking provision*
Central Activities Zone and inner London	Car free^
Outer London Opportunity Areas	Up to 1 space per 600 sq.m. gross internal area (GIA)
Outer London	Up to 1 space per 100 sq.m. (GIA)
Outer London locations identified through a DPD where more generous standards apply	Up to 1 space per 50 sq.m. (GIA)

Table 10.5 - Maximum retail parking standards

Location	Maximum parking provision*
Central Activities Zone and all areas of PTAL 5-6	Car-free^
Inner London Outer London Opportunity Areas Outer London retail below 500 sq.m.	Up to 1 space per 75 sq.m. gross internal area (GIA)
Rest of outer London	Up to 1 space per 50 sq.m. (GIA)

出典：The London Plan 2021（ロンドン市）
https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_london_plan_2021.pdf



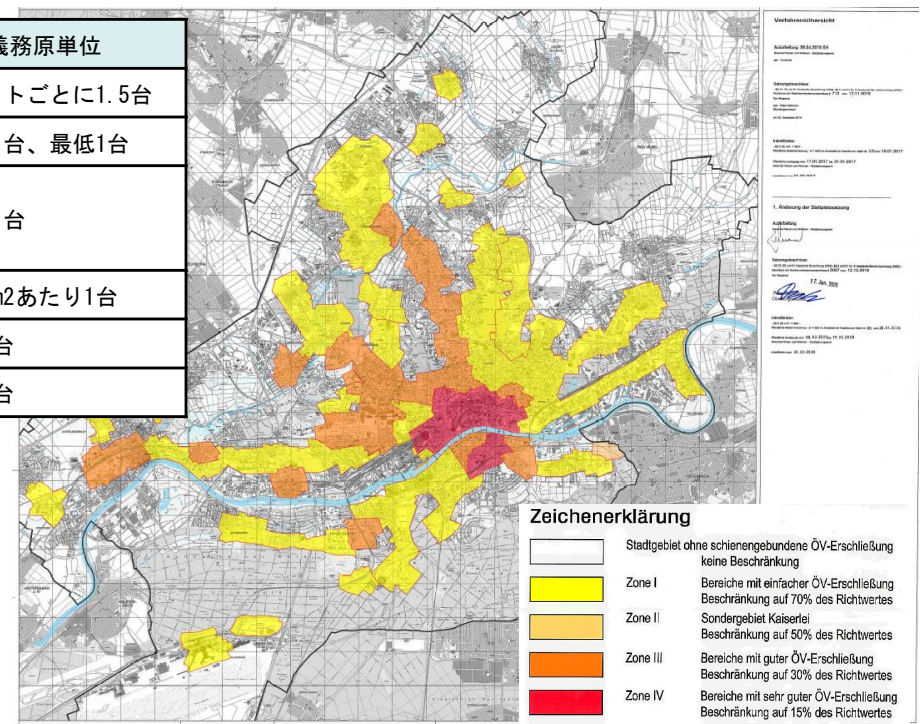
出典：ロンドン市
https://www.london.gov.uk/sites/default/files/future_of_the_central_activities_zone.pdf

令和4年12月15日 第2回まちづくりにおける
駐車場政策のあり方検討会資料

- 1979年の駐車場条例制定により、附置義務が設定。
- ゾーン毎に附置義務台数の内、実際に整備できる割合、及び金銭による支払う割合が定められており、都心部では整備できる割合が1.5割と最も小さい。
- 金銭による支払額は、1台あたり10,000ユーロである。
- 中心部にあるツァイル通りは、条例制定とほぼ同時期に、車両の通行規制・路面電車の廃止・地下鉄の建設・歩行者専用モール化が行われ、まちなかへの自動車の流入を防いでいる。

■附置義務原単位(抜粋)と駐車場整備量の制限地区

施設	附置義務原単位
一戸建て・二戸建て	1住宅ユニットごとに1.5台
1,750m2以下の小売店	50m2あたり1台、最低1台
1,750m2以上の小売店、およびショッピングセンターの一部としての小売店舗	25m2あたり1台
レストラン	総床面積20m2あたり1台
宿泊施設	4室につき1台
病院、老人ホーム療養所	6床につき1台



■ツァイル通りの様子

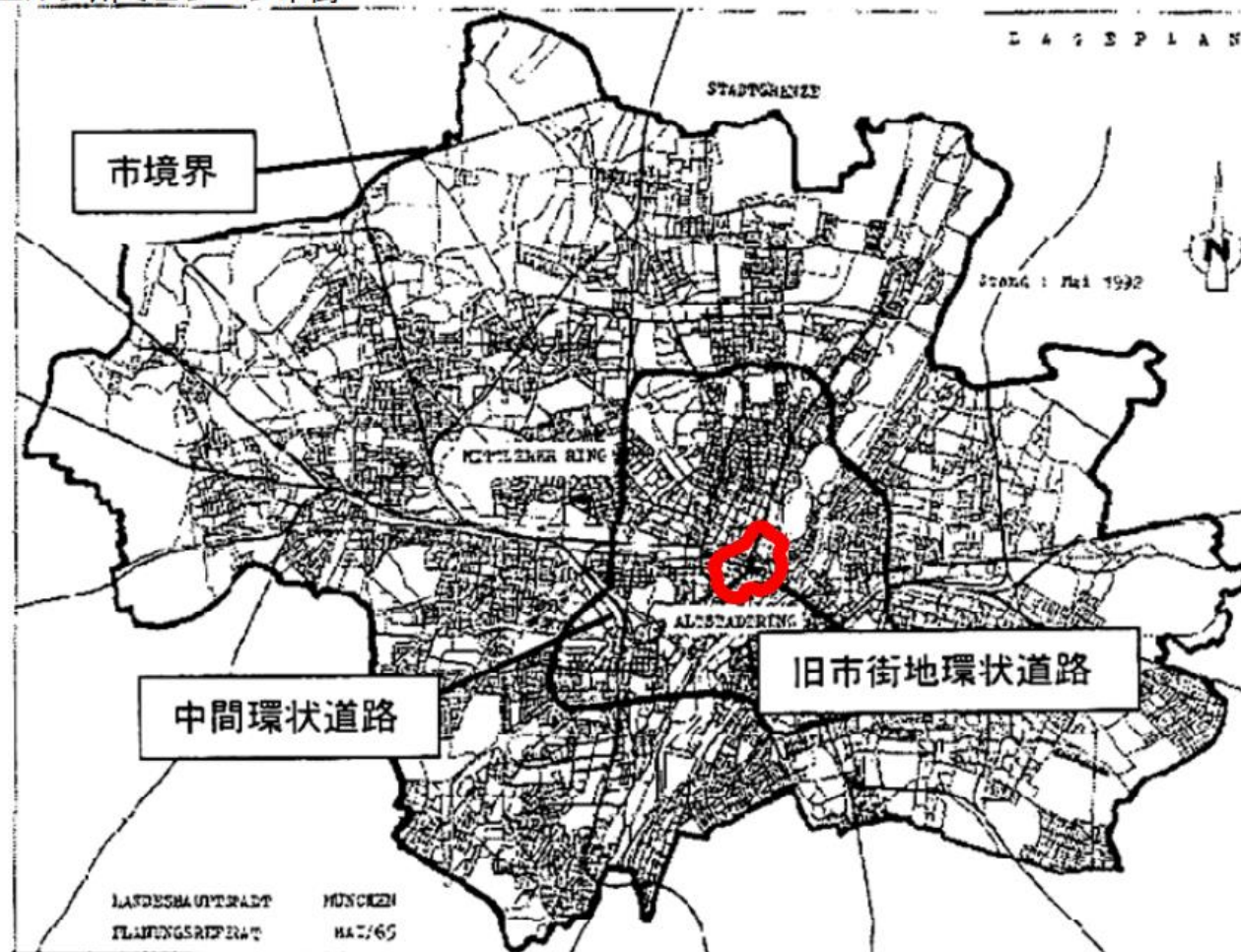


海外事例③駐車需要発生原因者への金銭的な負担(ドイツ・ミュンヘン)

令和4年12月15日 第2回まちづくりにおける
駐車場政策のあり方検討会資料

- ❑ 金銭負担や附置義務の上限を定めている例:ドイツ バイエルン州ミュンヘン市
- ❑ 都心部では、附置義務算定台数の 1/10までしか整備を認めておらず、残りの台数分は金銭で負担

ドイツ バイエルン州ミュンヘン市街



令和4年12月15日 第2回まちづくりにおける
駐車場政策のあり方検討会資料

- ウメオでは、「Green Parking Payoff project」として、駐車場整備量を削減する代わりに、開発業者は負担金を一定額納めることとしている。
- 「Green Parking Payoff project」で納められた負担金は地域の共同駐車場の整備や駐輪場等の自転車施設等の整備等に利用されている。



出典：PARKING STANDARDS AS A STEERING INSTRUMENT IN URBAN AND MOBILITY PLANNING (2020 CIVITAS)

Ⅱ. 2 ③土地利用転換・利活用その他誘導策のあり方

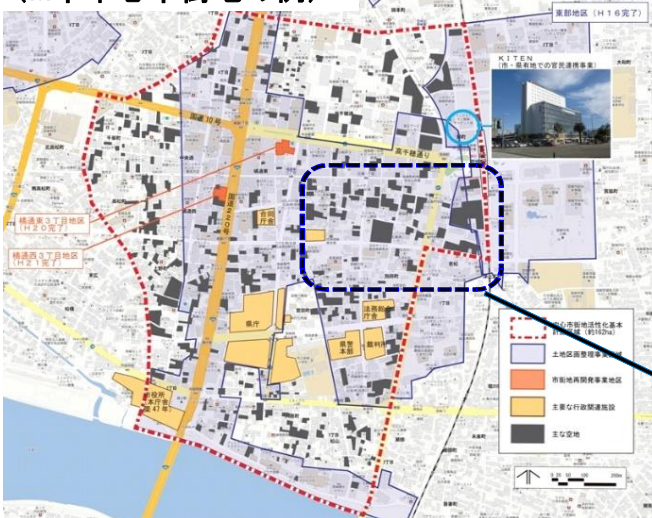
中心市街地における駐車場の増加と土地利用転換の必要性について

- 地方都市等を中心に、空き地・店舗等の低未利用土地を、平面駐車場として利用することも多く、地域によっては乱立により、駐車場が占める面積が大きくなっている例が見られる。
- 中心市街地の活力低下に伴う同地域への訪問動機・投資意欲減衰の結果、リスクが少なく、比較的安定的な収益が期待できる駐車場への転用が進み、それがまちの魅力をさらに低下させるという負のスパイラルが発生しており、コンパクトシティ政策の推進、都市のスポンジ化の解消に向けて、適切な土地利用を図っていく必要がある。

■ 中心市街地における空き地の発生

M市は人口減少、商業の停滞等により駐車場・空き家等の低未利用地が増加している。このまま放置しておけば経済活動の場としての機能が維持できなくなるおそれ。

(M市中心市街地の例)



出典: Googleマップ

中心市街地約162haのうち、
平面駐車場等の空地: 約21.6ha
中心市街地の13.3%が空地

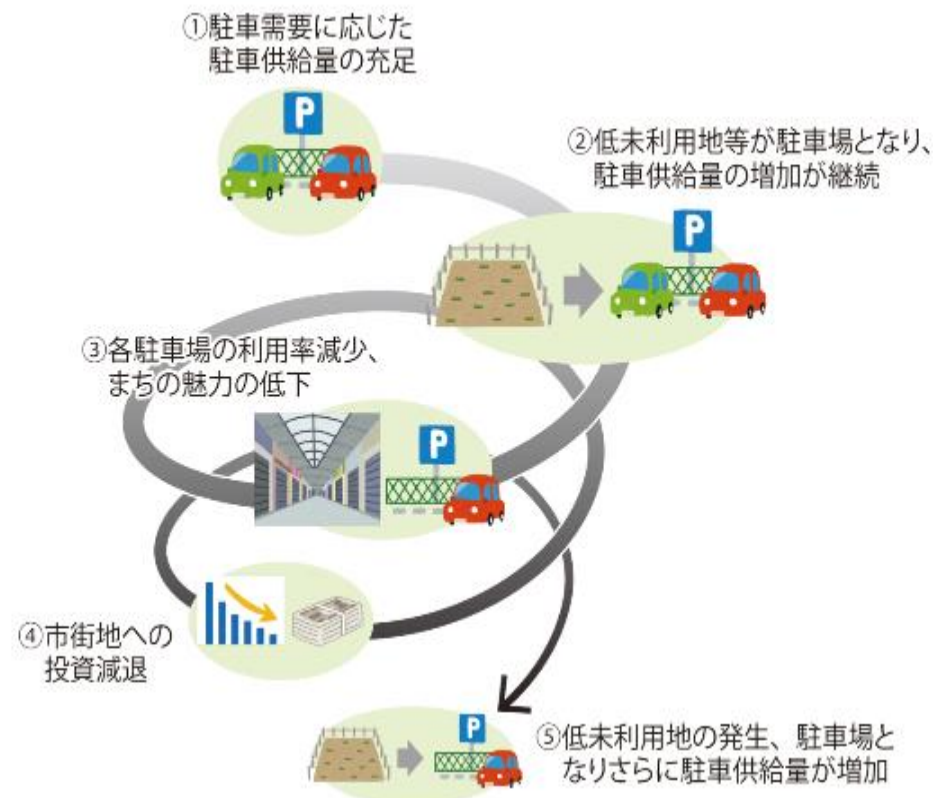
● M駅周辺部の現状(H25)



出典: M市中心市街地活性化基本計画等
国勢調査、住宅・土地統計調査

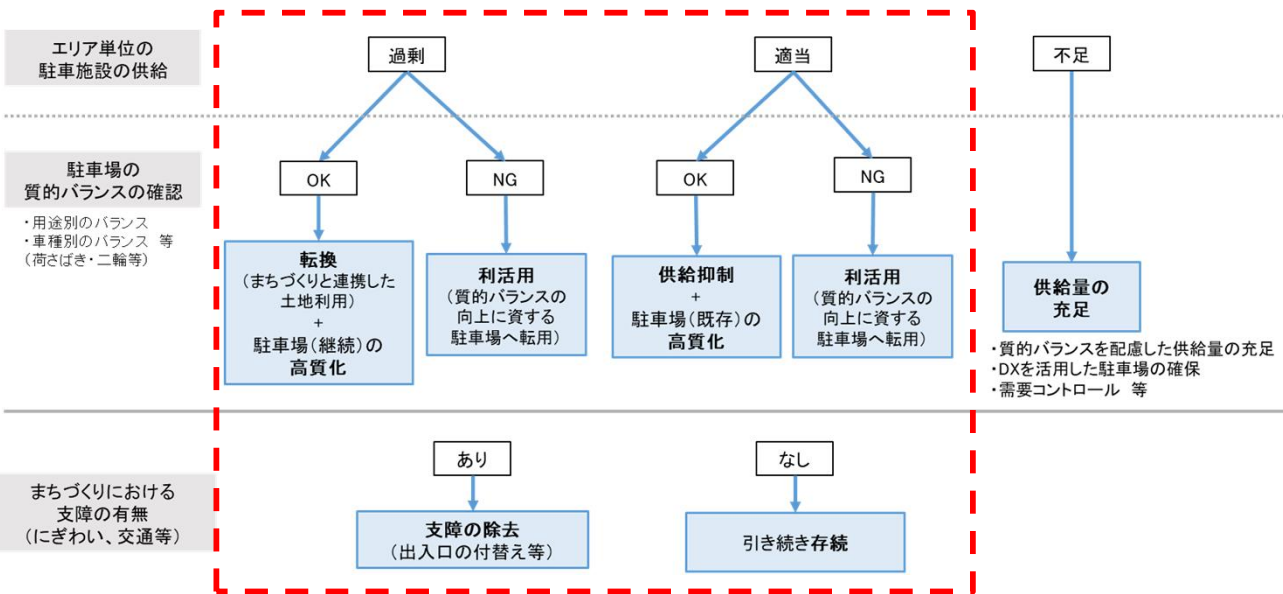
(参考: 令和5年11月改訂 立地適正化計画作成の手引き)

■ 負のスパイラルのイメージ



駐車場の有用性の検証、土地利用転換・利活用等の検討について

- 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。
- 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。
- 民間駐車場について、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、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。



出典: まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン第2版

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

- ・主要施設へのアクセスを支援 (有用性の例)
- ・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

- 中心市街地の平面駐車場を社会実験等により地域の活性化に資する土地として利用し、中心市街地の活性化地域の魅力向上に取り組んでいる事例がある。
- 他方、社会実験終了後は平面駐車場に戻る事例もあり、持続的な取組として低未利用土地の発生防止、土地利用転換を図っていくには、関係者の連携や継続的な事業性の確保等の工夫が求められる。

■低未利用空間の暫定活用に向けた事例集(平成30年)における駐車場関連事例

	北の屋台 (北海道帯広市)	新栄テラス (福井県福井市)	みんなのひろば(愛媛県松山市) ※平成31年1月 社会実験終了
従前の利用	中心市街地でにぎわっていた「一条市場」が火災により消失し、月極駐車場化	空き店舗の数が際だって多い商業エリアの中心部にある駐車場	まちなかの空洞化、点在する時間貸し駐車場による、まちなかでの回遊性の低下
活用手法	有償で借受し、出店者に有償で貸出 ※公的な支援制度利用はなし	市の土地と民間の駐車場を交換 ※大学・市の社会実験を経て、商店街組合の運営に移行	市が有償で借受 ※市の社会実験事業として実施
運営主体	北の起業広場協同組合(帯広青年会議所等)	新栄商店街振興組合(大学と市も協力)	松山アーバンデザインセンター(UDCM)
活用内容	- 地域経済の活性化を目指し、<u>駐車場スペースを実験的屋台として活用</u>。 - 現在では、新たな観光スポットとして賑わいを創出	<u>駐車場をリノベーション</u>して誰もが利用できる空間を確保 - 共同研究として行政、大学が連携し、地元関係者と継続的な協議を行うことで、事業スキームを構築	産官学が連携し、多様な実験プログラムを通じて賑わい拠点づくりを実施
効果	- 半径100mほどの飲食店の来客数が増加 - 歩行者天国の開催やまちなか居住促進の動き	- まちなかの印象好転(来場者の86%が、まちなかの印象が好転したと回答) - 空き店舗数の減少(30店舗あった空き店舗が半減)	- 歩行・滞留者密度を比較すると、<u>広場前面道路は3.3倍増加</u>。 <u>アーケード商店街のメインストリートから裏通りへ、回遊性の向上に繋がった</u>。
メリット	◇土地所有者:安定的に収益を確保可能 ◇土地利用者:店舗出店のチャレンジが可能(顧客の確保) ◇地域社会:まちなかの魅力が向上し、周辺店舗の来客者数も増加	◇行政:民間の土地を活用し、まちなかでの拠点、自転車駐車場の整備が可能 ◇土地所有者:<u>駐車場時と同等以上の収益を確保が可能</u> ◇民間事業者:<u>代替地で駐車場の営業を継続</u>できるため、収益を確保することが可能	◇土地所有者 - 松山市に有償で貸し出すことで、収入を得ることができる。

土地利用転換・利活用の事例①【北の屋台(北海道帯広市)】

- 地域経済の活性化を目指し、駐車場スペースを実験的屋台として活用。
- 現在では、新たな観光スポットとして賑わいを創出。

■「北の屋台」従前従後の様子



(概要)

- 中心市街地にある160坪の民間駐車場を借り切って、そこに出店希望者を募り、通年営業で20店の屋台を一つの空間に集約させたもの
- 起業家の支援を目的の一つとしており、契約期間は3年間を一区切りとし、3年で屋台を卒業し、市内の空き店舗に移って独立し商売を大きくしてもらうことが一つの狙い。
- 短期的には屋台の集合体が空き地を埋め、長期的には屋台の卒業生が空き店舗を埋めることで地域の活性化につながっている。

(効果)

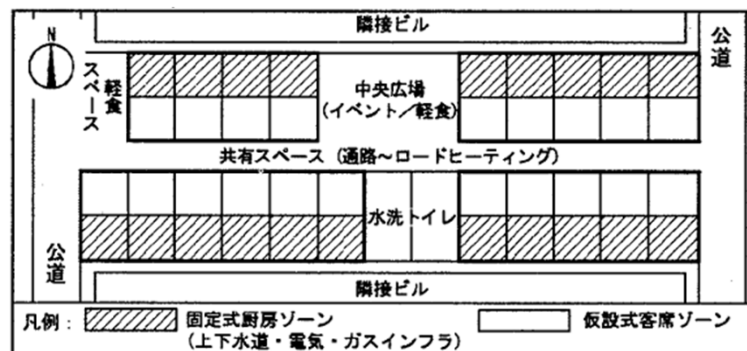
- 北の屋台が開業したことで、入店できないお客さんが他の飲食店に行くという現象が起き、半径100mほどの飲食店では来客数が増加している。
- 歩行者天国の開催やまちなか居住促進の動きが見られるようになっており、北の屋台の取組が新しい中心市街地活性化の動きの契機につながっている。

■屋台が立ち並ぶ通路から見た様子



出典：北の企業広場協同組合

■「北の屋台」空間構成概念図



出典：帯広「北の屋台」の活動の広がりと内包する地域再生の視点、林美香子ら、日本建築学会技術報告集第22号、475-480、2005年12月

■位置(帯広駅徒歩5分)



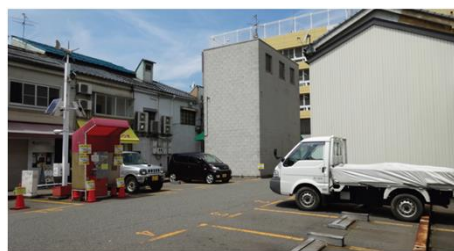
出典：Googleマップ

- 中心市街地の中で低未利用土地が際立っていた地区において、駐車場を市有地と交換し、産学官連携による社会実験により屋外広場に転換、現在は地元商店街組合により運営。
- 新栄テラスの創出により、来訪者層の変化や空き店舗の解消などの効果がみられている。

(概要)

- ・ 市街地再生のために大学の研究室が地権者意向を調査した結果、暫定的な土地の貸出の意向、広場空間のニーズが高かったことから、試験的な取組として「新栄テラス」を実施。
- ・ 実験の結果、市民や地元店主から圧倒的に高い評価を得たことから、継続的な取組とするために、同規模の福井市営自転車駐輪場と土地の使用権の交換を実施。(当初は、月何十万という賃借料を駐車場管理会社に支払っていた)
- ・ 土地利用権の交換にあたって、市は新栄テラスの運営主体は商店街組織など地元の公共的団体とすることを条件とした。
- ・ 当初は市からの支援や大学の研究費で空間整備費用を賄ってきたが、地元運営体制になってからは、広場の収益事業や、クラウドファンディング、地元企業からの寄付により老朽化したベンチの更新等を行うなど、地元主体での運営に移行。

■新栄テラスとして利用される前の駐車場の様子



駐車場が無くなることへの地元店主による不安や反対の意見もあったが、駐車場利用者調査の結果、2/3以上の利用者は新栄商店街以外を目的地としていたことが判明した。

■新栄テラスの風景



■新栄テラスと市営駐輪場の位置関係(利用権を交換)



再開発事業の保留地で無料の自転車駐輪場として使っていた

■新栄地区周辺の空き店舗と青空駐車場の分布(2013年、2018年)



■新栄テラスにおける主な効果

- 空き店舗数の減少
(2014年:35件→2018年:16件)
- 新栄テラスがあることでまちなかの印象が良くなった:約86%
(来場者266人アンケート結果)
- 地元店主からの総合評価:約8割が良い
(48人)

- まちなかの空洞化、点在する時間貸し駐車場による、まちなかでの回遊性の低下に対応するため、市が有償で駐車場の土地を借りて、産官学が連携し、多様な実験プログラムを通じて賑わい拠点づくりを実施する社会実験を実施。
- 広場前面道路の歩行・滞留者密度が3.3 倍増加し、アーケード商店街のメインストリートから裏通りへ、回遊性の向上が見られた。（社会実験終了後は駐車場となっている。）

■みんなのひろば設置の従前従後



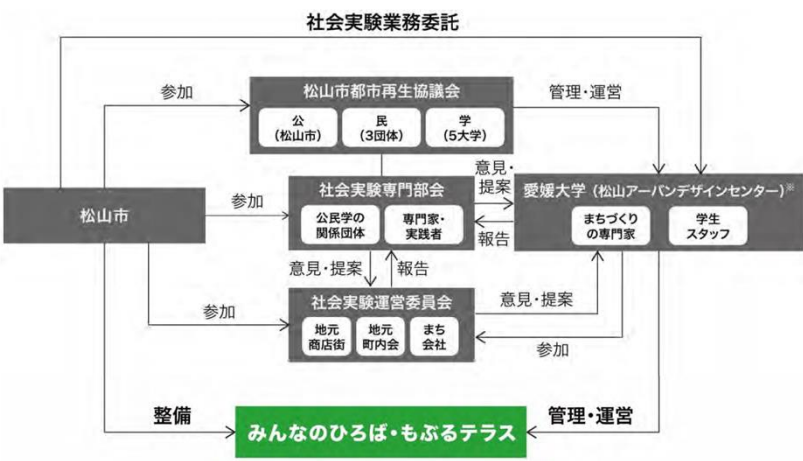
■位置



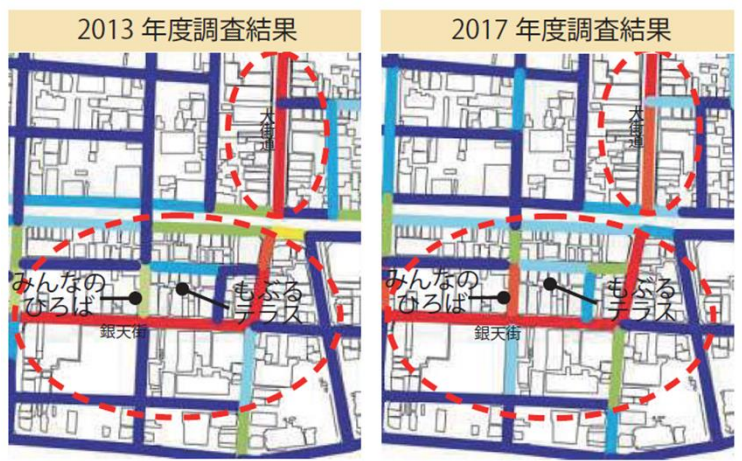
■まちなかに点在する駐車場



■運営体制



■効果(回遊性の向上)



※ 現在の様子



歩行・滞留者密度調査の結果

出典:松山市中心市街地賑わい再生社会実験 湊町三丁目「みんなのひろば」と「もぶるテラス」の効果検証(令和2年3月松山市)
第34回全国駐車場政策担当者会議松山市資料、低未利用空間の暫定活用に向けた事例集

駐車場の配置適正化・土地利用転換に適用可能な制度の例

- 行政や地域コミュニティ、土地所有者が都市のスポンジ化対策や低未利用土地の活用を目的とした制度を活用することで、土地の有効利用、都市の再生を図ることが可能。

制度（対象区域）	メリット
低未利用土地権利設定等促進計画制度 （立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域）	まちなかの低未利用地の地権者等と利用希望者とを、 <u>行政が能動的にコーディネート</u> 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 <u>適正配置</u> や他の用途への転換による <u>有効利用</u> を図ることが可能
立地誘導促進協定制 度 （立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域）	地域の幅広いニーズに対応しながら <u>地域コミュニティ</u> で必要と判断した施設を整備・管理していく制度。 複数の小規模駐車場の <u>一体的な管理</u> （共同化）を図ることで、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の創出が可能
低未利用土地の適切な利用・管理を促進するための特例措置 （都市計画区域）	空き地・空き家等の低未利用土地（平面駐車場を含む）を、新たな利用意向を示す者への土地の <u>譲渡を促進</u> するため、 <u>個人</u> が保有する低未利用土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の金額から100万円を控除することで、 <u>土地の有効活用</u> を通じた投資の促進、 <u>地域活性化</u> を図る

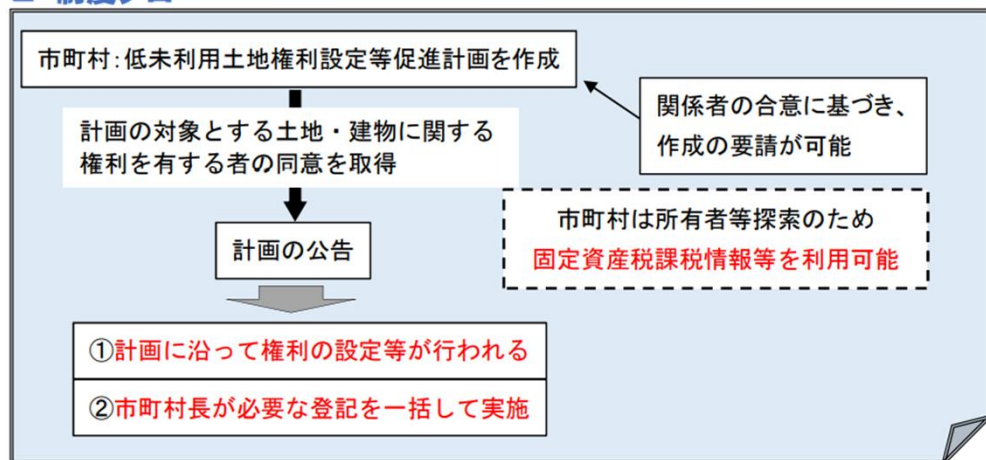
【参考】低未利用土地権利設定等促進計画制度(都市再生特別措置法)

- 低未利用地の地権者等と利用希望者とを、行政が所有者等の探索も含め能動的にコーディネートの上、土地・建物の利用のために必要となる権利設定等に関する計画を市町村が作成し、一括して権利設定等を行うことが可能。
- 駐車場の適正配置や他用途への転換による土地の有効利用を図ることが可能。
 - ※ 権利設定等：地上権、賃借権、使用貸借権の設定・移転、所有権の移転
 - ※ 対象区域：立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域

【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・建築行為を待つ規制等により受動的に関与をしてきたところ、新たに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。

□ 制度フロー



□ 活用イメージ



【参考】立地誘導促進施設協定(通称:コモンズ協定)(都市再生特別措置法)

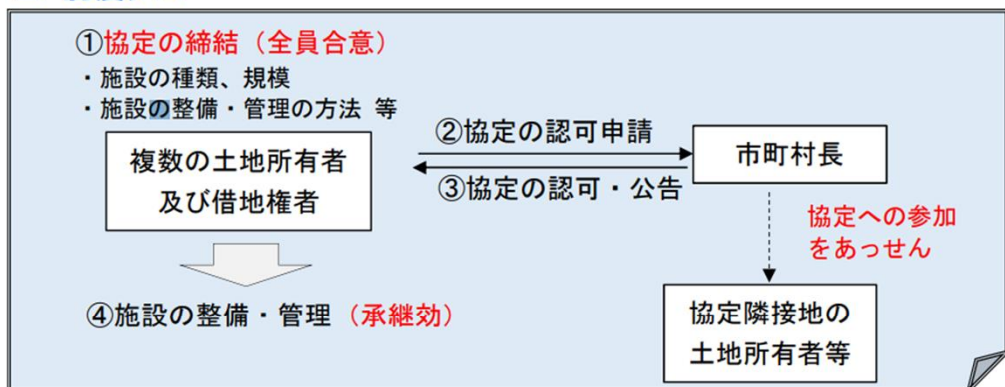
- 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地・空き家を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設（コモンズ）についての、地権者合意による協定制度。
- 例えば、中心部のメインストリートを歩行者中心に再構築することに合わせて、通りに面した街区を再生、街区内に小割で存在する各地権者所有の駐車場を共同化し、出入口を裏通りに集約することで安全性の確保、通りに面した敷地に広場や収益施設を整備・管理して賑わいを創出することが可能

※ 対象区域：立地適正化計画の居住／都市機能誘導区域

【概要】

- 空き地・空き家等の低未利用地の発生は、地域コミュニティにとって必要な、身の回りの公共空間を創出する大きなチャンス。
- 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地・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）についての、地権者合意による協定制度を創設。

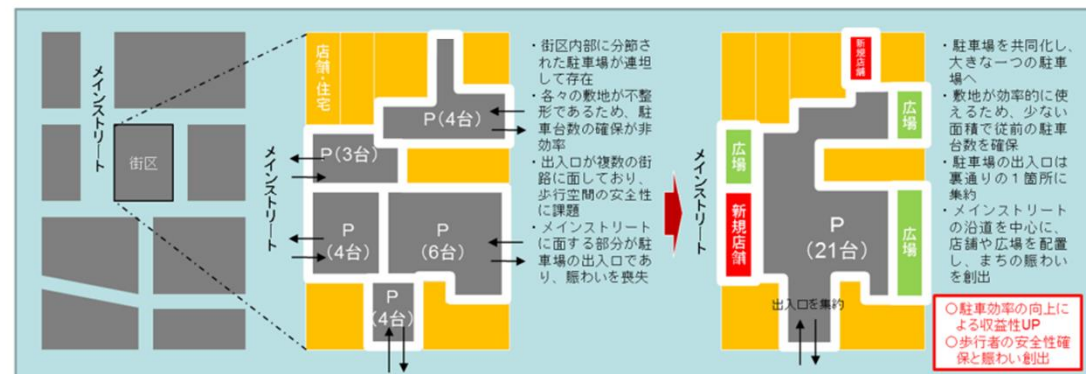
□ 制度フロー



活用イメージの概要

細分化された駐車場を共同化し、駐車場の効率化と公共的空間の整備を実現したい

- ・中心部のメインストリートに面した街区のエリア価値を向上するため、細分化された駐車場を共同化し、駐車場の駐車マスの配置を効率化
- ・配置の効率化により、同規模以上の駐車台数を確保した上で、余剰地を創出
- ・出入口を集約し、広場や店舗用地の確保により賑わいを創出



(参考) 低未利用土地の適切な利用・管理を促進するための特例措置

地方部を中心に全国的に空き地・空き家が増加する中、新たな利用意向を示す者への土地の譲渡を促進するため、個人が保有する**低未利用土地等**を譲渡した場合の**長期譲渡所得の金額から100万円を控除**することで、**土地の有効活用を通じた投資の促進、地域活性化、更なる所有者不明土地の発生の予防を図る。**

低額な不動産取引の課題

想定したよりも
売却収入が低い

相対的に譲渡費用
(測量費、解体費等)
の負担が重い

様々な費用の支出があった上に、さらに
課される譲渡所得税の
負担感が大きい

土地を売らずに、低未利用土地（空き地）
として放置

売却時の負担感を軽減することで売却インセンティブを付与し、土地に新たな価値を見いだす者への譲渡を促進

本特例措置の概要

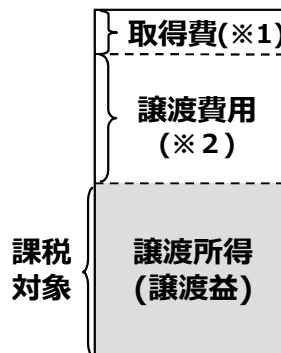
- ・市街化区域や用途地域設定区域内等の低未利用土地等の場合は、
土地とその上物の譲渡の対価の額の合計が**800万円以下**（※令和5年1月1日～令和7年12月31日）
 - ・上記以外の都市計画区域内にある低未利用土地等の場合は、
土地とその上物の譲渡の対価の額の合計が**500万円以下**（※令和2年7月1日～令和7年12月31日）
- で一定の要件を満たす取引について、**長期譲渡所得から最大100万円を控除**。

- 新たな利用意向を示す新所有者による土地の適切な利用・管理
- 土地の有効活用を通じた投資の促進、地域活性化
- 所有者不明土地の発生予防

特例適用イメージ

譲渡価額

譲渡価額



譲渡所得
(譲渡益)



譲渡所得の20%が
課税される

控除額の20%分
(最大20万円)の減税

(※1) 取得費が分からない場合は、譲渡価額の5%相当額を取得費として計算することができる。

(※2) 宅建業者への仲介手数料、解体費、測量費等で譲渡のために直接要した費用。

利活用されていない少額の空き地等の活用イメージ



北海道北広島市(空き地)
譲渡価額約310万円



栃木県栃木市(空き店舗)
譲渡価額約240万円



※ 空き地には、**駐車場**や資材置場等を含むものとする。ただし、**立体駐車場等**は、空き地には**含まれない**。

- ・ 移住者等の居住、店舗、事務所、アトリエ等の利用
- ・ 隣地所有者による管理・利活用

2. 制度・規制面の方策 論点

- まちづくりと連携した駐車場の配置・土地利用の適正化を図るためには、どのような規制・施策が求められるか。
- 附置義務制度について、駐車施設整備の必要性の低下、既存駐車施設の活用が重要となっているなかで更なる見直しが必要ではないか。運用コストが高い仕組みとなっており、地域で取り組みやすくするためにはどのような仕組みにするべきか。他方、附置義務緩和と併せた配置の誘導、地域の駐車等課題の解決が図ることができない地域ではどうしたらよいか。
- 中心市街地への、過度な平面駐車場の設置・低未利用土地の発生の防止、土地利用転換を図っていくためにはどのような取組が必要か。

配置・出入口規制・誘導策のあり方

- 街路・エリアの性質を踏まえ、どのような規制・誘導策が求められるか
- 特例制度（駐車場出入口制限道路等）や独自条例（配置適正化条例等）による適正化の取組を進めるためには何が
必要か 等

附置義務制度のあり方（供給の適正化、隔地・集約駐車場）

- 駐車施設整備の必要性の低下、既存駐車施設の活用が重要となっているなかで、附置義務制度をどう見直していくべきか
- 地方公共団体の附置義務条例の見直し、弾力化・適正化をどのように促していくべきか（国が示している条例のひな形である標準駐車場条例の見直し等）
- 附置義務・新規開発が少ないエリアでの駐車対策はどのように取り組んでいけばいいか

土地利用転換・利活用その他誘導策のあり方

- 低未利用土地の発生の防止、土地利用転換を図っていくためには、どのような施策が求められるか、どのように官民が取り組んでいくべきか
- 社会実験等を行う際は、どのように持続的な取組に繋げていくか 等

Ⅱ. 3 運用面の方策

- 公民連携・エリアマネジメントによる対応のあり方

○ 駐車場施策に係る計画の策定や、地域の駐車場需要の適正化、駐車対策の取組、土地の有効利用については、幅広い関係者が連携して取り組んでいく必要がある。

	公民連携による課題解決のイメージ	取組例
計画等の策定	➢ 地域の駐車場施策に係る課題等の認識の共有 ➢ 目指すべきまちづくりの将来像について地域の関係者で共有 ➢ 開発の見通し等まちづくりの動向と駐車場施策の連携	・ 計画策定時の審議会等の設置 ・ 地域ルール協議会 等 ※ 駐車場法では、駐車場整備計画については、道路管理者、都道府県公安委員会の意見を聞くことを求めている
需給の最適化 駐車対策	➢ 既存の駐車場の有効活用（一体運営等） ➢ 荷捌き・観光バス駐車対策等の地域の駐車課題についての連携（共同荷捌き駐車場の運用、小規模時間貸駐車場活用等）	・ 地域ルール協議会 等
配置の適正化 土地の有効利用	➢ 駐車場設置時等にまちづくり等の観点から連携 ➢ 空き地等の低未利用地等について、地域のニーズに沿った土地利用を誘導	・ まちづくり協議会等による、駐車場設置時の協議 ・ 土地利用転換・社会実験 等

計画等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

出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン第2版

東京都地域ルール協議会構成員

- (1) 地域ルール策定主体：特別区又は市
 - (2) 学識経験者
 - (3) 地域：町会、商店会等
 - (4) 交通管理者：警視庁、所轄警察署
 - (5) 東京都：都市整備局
 - (6) その他：上記に加え、地区特性に応じた駐車場の附置基準の策定検討に必要な者

出典：東京都駐車場条例に基づく地域ルールの策定指針

まちづくり会社による駐車場一体運営、連携事例①

○ まちづくり会社等がまちづくり・地域活性化の活動と連携して、地域の駐車場を一体的な管理・運営を行うことで、来訪者の利便性向上、行政との連携の円滑化、料金のコントロールや案内充実等による駐車場の効率的な活用、まちなかの回遊性向上等が期待される。

■株式会社金沢商業活性化センター

- ・ 商店街の組合・行政等の組織の調整の場となって、中心市街地の活性化・維持のための活動を、まちづくりの観点から総合的に企画・調整し実現することとしている。
- ・ 事業の一環として、金沢市中心部の駐車場 25箇所で利用可能な **共通駐車サービス券事業**を実施。
- ・ 購入金額に応じて100円、200円、400円の3種類のサービス券を発行。100円のサービス券は、駐車料金の割引だけではなく、まちバスや金沢ふらっとバス（公共交通）の乗車券としても利用可能。（運賃：100円）



提携駐車場一覧
日中の普通車初回料金です

① エムズカワーキング	250円/30分
② 近江町・15分無料駐車場	100円/30分
③ 近江町・パーキングビル	100円/60分
④ 近江町ふれあい館駐車場	100円/30分
⑤ OVALパーキング	400円/60分
⑥ 片町商店街駐車場	①100円/30分 ②100円/15分
⑦ 金沢工場地下駐車場	250円/30分
⑧ 金沢市役所・美建館駐車場	①150円/60分 ②500円/60分
⑨ 金沢市第二本庁舎地下駐車場	①150円/60分 ②500円/60分
⑩ 金沢商工会館	300円/60分
⑪ 金沢セトリパーキング	200円/30分
⑫ 北一帯パーキング	300円/60分
⑬ グランドパーキング	100円/30分
⑭ 第八駐車場	①100円/30分 ②400円/60分
⑮ 香林坊地下駐車場	150円/30分
⑯ 通商駐車場	①200円/60分 ②300円/60分
⑰ 大和ビルパーキング	①200円/60分 ②300円/60分
⑱ 警察パーキング	①200円/60分 ②400円/60分
⑲ ディーピング金沢市南門前第一	200円/60分
⑳ 広町駐車場	200円/30分
㉑ 北堀パーク	100円/20分
㉒ 武蔵第一駐車場	100円/30分
㉓ 武蔵地下駐車場	300円/90分
㉔ モリナガパーキング	100円/60分
㉕ リンガー駐車場	100円/30分

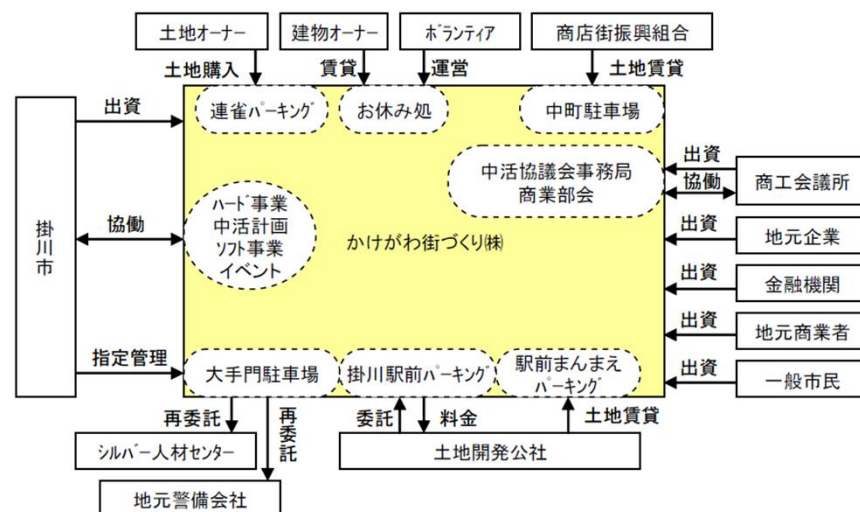
(50分間) ①月～金 ②土日祝



■かけがわ街づくり株式会社

- ・ 掛川商工会議所等と協同し中心市街地活性化事業に取り組んでおり、自主財源確保を目的に複数の駐車場を管理運営。
- ・ 各駐車場の状況に応じて管理運営に係る事業スキームが異なっており、①土地開発公社の土地を賃貸しているもの、②市営駐車場の指定管理者として運営するもの、③ビル跡地を購入しているもの、④土地開発公社が駐車場運営組合から引き継いだ駐車場の運営を受託しているもの、⑤商店街組合から賃借した土地を活用しているもの等がある。
- ・ 元々は「共通駐車券化」等の取組を試みましたが、利害関係の調整が難しかったため、駐車場の敷地そのものを賃借し、自ら運営するスキームにより運営。

【関係図（ネットワーク）】



■株式会社まちづくり長野

- ・ 長野市中心市街地活性化基本計画に基づくまちづくり事業を推進するために、長野商工会議所を中心に設立。
 - ・ 商店街活性化支援事業の一環として、中心市街地にある駐車場23箇所で使用できる共通駐車サービス券事業を実施。
 - ・ ロードサイド店への顧客流出が課題となっており、中心市街地の「商店街」と「駐車場」が連携し、まちなかに車で来訪する顧客の利便性向上を図ることで、来街者の増加、回遊・滞在時間の延長などを旨とした事業。
- ※ そのほか、駐車場の運営等の施設管理事業、空き店舗情報サービス事業、遊休不動産活用事業にも取り組んでいる

まちなかパーキング事業



出典：まちなかパーキングHP<<https://www.machidukuri-nagano.jp/parking/>>



駐車場の運営管理
(表参道もんぜん駐車場)

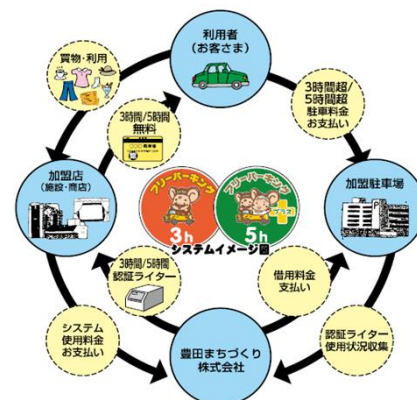
※2層式の立体駐車場で、町並み景観に配慮した外観

出典：まちづくり会社等の活動事例集

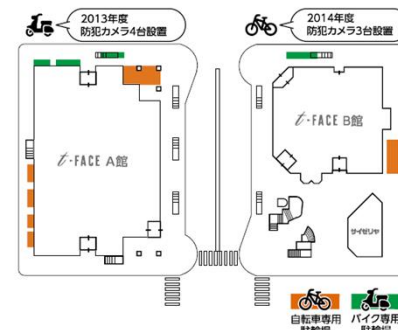
■豊田まちづくり株式会社

- ・百貨店破綻による再開発ビルの再生、まちの活性化に取り組む第三セクターとして設立。再開発ビルの経営とまちの活性化に向けた各種事業を実施。
 - ・自社5駐車場と市有6駐車場を一体的に管理・運営。(駐車場事業)
 - ・また、中心市街地への来街促進と駐車場の利便性向上を目的として、加盟店のシステムの統一、加盟店利用で駐車料金3時間無料等のサービスに取り組んでいる。(フリーパーキング事業)
- ※ 加盟駐車場全4,334台(うち3,051台は豊田まちづくりが管理)

フリーパーキング事業



有料駐輪場(自転車243台、バイク73台)
※ 最初の3時間無料



駐車場の不快さ(暗い、汚い、怖い)を解消するため環境整備を実施。
豊田市と共働し『豊田市都心駐車場計画』に基づく駐車場リニューアルを推進中。



図① 車番認証システム



真② まねき灯・場内誘導サイン



真③ 多目的トイレ

出典：豊田まちづくり株式会社『中心市街地活性化への歩み』

- まちづくりに関する豊富なノウハウ等を有し、運営体制等が整っている優良なまちづくり団体に対して、都市再生特別措置法に基づき市町村長が都市再生推進法人として指定することが可能。(都市再生推進法人の業務として、駐車場等の整備や管理をすることも規定されている。)
- 指定を受けることで、公的な位置づけを与え、市町村や民間デベロッパー等では十分に果たすことができない、まちのエリアマネジメントを展開することが期待される。(指定を受けることで、市町村に対する都市再生整備計画の提案や、都市利便増進協定の締結等を活用することが可能)
- 例えば、都市再生推進法人である札幌大通まちづくり株式会社は共通駐車場事業も行っており、エリアマネジメント活動と連携した駐車場の管理等施策に取り組むことも期待される。

都市再生推進法人の業務(都市再生特別措置法第119条)

(1) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業、低未利用土地の利用又は管理に関する事業を行う民間事業者に対する専門家派遣、情報提供、相談等の援助

(2) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業を行うNPO法人等に対する助成

(3) 都市開発事業、跡地等の管理に関する事業の実施や公共施設、**駐車場、駐輪場の整備**

(4) 事業用地の取得、管理、譲渡

(5) 公共施設、**駐車場、駐輪場の管理**

(6) 公園施設設置管理協定に基づく滞在快適性向上公園施設の整備及び管理

(7) 都市利便増進協定に基づく都市利便増進施設の一体的な整備及び管理

(8) 低未利用土地利用促進協定に基づく居住者等利用施設の整備及び管理

(9) 跡地等管理協定に基づく跡地等の管理等

(10) 滞在快適性向上施設等の整備及び管理、滞在者の滞在及び交流の促進を図る広報又は行事の実施

(11) 道路、公園の占用や道路の使用の許可に係る申請の経由事務

(12) 都市の再生に関する情報の収集、整理及び提供

(13) 都市の再生に関する調査研究

(14) 都市の再生に関する普及啓発

(15) その他の都市の再生に必要な業務

市町村

国・民都機構等

補助金・金融支援

法人指定

市町村都市再生協議会

都市再生推進法人

民間まちづくり団体

株式会社、社団・財団法人、NPO法人 等

協賛会を組織・参画可能

都市再生整備計画及び環境計画の提案

普通財産の活用

都市利便増進協定の締結

公園施設設置管理協定の締結

イベント主催者・出店等

地域の土地所有者(民間又は行政)

公園管理者

※R2法改正により新たに規定された業務

★ 法に基づく指定を受けることにより、団体の信用度・認知度の向上及び公平性の担保

★ 指定された団体は、まちづくり活動のコーディネーターや推進主体としての役割を期待

出典:都市局まちづくり推進課「官民連携まちづくりの手引き」

札幌大通まちづくり株式会社

○平成21年9月に大通地区の商店街等が中心となり、継続的にまちづくり活動を行う組織として設立。

○収益事業で得られた利益は全てまちづくり事業に還元。地域の付加価値を維持・向上させる公共的な事業を展開。

○まちの賑わい・交流の創出や来街者の利便増進に寄与する取り組みを行うために、道路等の公共空間を有効活用。

都市再生整備推進法人に指定(H23.12)

官民協働による新たな魅力やにぎわいの創出により、都心のまちづくりがより一層進展することを期待!

今後、道路占用許可の特例等の制度を活用した都市再生整備計画の提案等が可能に!

歩行者天国活用事業

オープンカフェ

活動エリア

まちなかマルシェの開催支援

エリアマネジメント広告事業

まちなかの美化清掃活動

自転車共同利用事業との連携

ポロフル

カモンチケット

まちなか共通の駐車券システム

たくさんのお店でたくさんのお金が使えます!

その流れを確認すれば、便利ですね!

1 カモンチケット

2 カモンチケットは、お買い上げ金額に応じてお取り扱いのお店で

200円 400円

※使用条件は取扱店によって異なります。詳しくは取扱店にお問い合わせください。

出典:札幌大通まちづくり株式会社「カモンチケットチラシ」

3. 運用面の方策 論点

- 公民連携により駐車場に係る課題への対応を進めていくためには、どのような仕組みや体制、施策が求められていくか。

公民連携・エリアマネジメントによる対応のあり方

- 公民連携による取組が期待される課題について

例：計画の策定、駐車場の設置・駐車場の運用、低未利用土地等の活用 等

- 公民連携による取組の方法・促進策について

例：協議会等の設置、関連団体と連携した駐車場規制の運用、社会実験 等

Ⅲ.本 日 ご 議 論 頂 きたい 事項

III 本日ご議論頂きたい事項

■計画面(まちづくりと連携した駐車場施策に向けた計画のあり方)

- まちづくりと連携した駐車場施策を進めて行くには、既存の駐車場整備計画にとどまらず、ソフト面での施策や、既存施設の有効活用等のマネジメントの視点も含めた計画を策定していく必要があるのではないかな。
- その際、一定の区域では、小規模駐車場も含めてコントロールしていく必要があるのではないかな。

■規制・制度面(附置義務、隔地・集約駐車場、土地利用転換・利活用等のあり方)

- まちづくりと連携した駐車場の配置・土地利用の適正化を図るためには、どのような規制・施策が求められるかな。
- 附置義務制度について、駐車施設整備の必要性の低下、既存駐車施設の活用が重要となっているなかで更なる見直しが必要ではないかな。運用コストが高い仕組みとなっており、地域で取り組みやすくするためにはどのような仕組みにするべきかな。他方、附置義務緩和と併せた配置の誘導、地域の駐車等課題の解決を図ることができない地域ではどうしたらよいかな。
- 中心市街地への、過度な平面駐車場の設置・低未利用土地の発生を防止、土地利用転換を図っていくためにはどのような取組が必要かな。

■運用面(公民連携のあり方)

- 公民連携により駐車場に係る課題への対応を進めていくためには、どのような仕組みや体制、施策が求められていくかな。