

## 第2回まちづくりにおける駐車場施策のあり方検討会 需給マネジメントWG 議事要旨

### 1. 日時

令和6年1月30日(火) 午前9時30分から午前12時まで

### 2. 場所

中央合同庁舎3号館6階都市局議室

### 3. 出席委員 (※はWEB参加。★は委員代理))

(有識者)

座長 小早川 悟 日本大学工学部交通システム工学科 教授  
野澤 千絵※ 明治大学政治経済学部政治学科・地域行政科 教授

(関係団体)

善本 信之 一般社団法人全日本駐車協会 専務理事  
山本 稔★ 一般社団法人日本パーキングビジネス協会 事務局長  
加藤 昌樹 一般社団法人不動産協会都市政策委員会 委員会社  
森ビル株式会社都市開発本部計画企画部計画推進2部 課長  
小久保 慎一 一般社団法人日本自動車工業会  
二輪車企画部会二輪車利用環境分科会 分科会長  
河木 照雄 日本商工会議所まちづくり・地域経済循環推進専門委員会 副委員長  
豊田商工会議所 副会頭  
長谷川 隆三 全国エリアマネジメントネットワーク 事務局次長

(地方公共団体)

小島 朋己★ 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長  
前田 美知太郎※★ 千代田区 環境まちづくり部 景観・都市計画課長  
近藤 陽介※ 金沢市 都市政策局 担当局長(兼)交通政策課長  
津島 秀郎※ 神戸市 都市局 都心再整備本部 事業推進担当部長  
吉田 哲雄※ 和歌山 市都市建設局 都市計画部長

### 4. 議事

#### (1) 地方公共団体からの情報提供

- ① 大津市 江川氏より「大津市駐車場事業のあり方検討を受けて」について情報提供
- ② 宇都宮市 上田氏より「宇都宮市都心部における駐車場施策について」について

情報提供

- (2) 事務局説明
- (3) 意見交換

5. 主な意見

【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）】

- 駐車場を都市の中でどう位置づけて活用していくのか整理しておく必要がある。駐車場は地域の重要なインフラであり、公共財、都市アセットであることについて、駐車場法やガイドライン等で位置づけていくことが必要ではないか。それを踏まえて、計画や制度、規制、公民連携をどうするかの検討が必要。単に供給が上回っているから不要という事ではない。
- 官民連携して進めていく上では、地区ごとのまちづくりをふまえて、駐車場政策、駐車場のあり方、更にそれを誰がどう取り組んでいくかを明確にした青写真を描くことが重要ではないか。現状の課題をきちんと捉えたうえで、駐車場をどう活用するかの方針を示し、作って終わりではなく、柔軟に使っていく事の重要性について、明確なメッセージも必要。
- 交通の世界では、移動を一つのサービスとして捉えた MaaS という概念が出てきている。道路が狭い都市ではマイカーに過度に依存しないことが重要であり、駐車場は公共交通と組み合わせて利用することが重要になってくる。その際、駐車場だけにフォーカスするのではなく、モビリティマネジメントのように、移動全体で捉えていくことが必要。
- 駐車場の数について、附置義務台数を積み上げると過剰になってしまう。一方で、パーク&ライド施策で中心部の需要が郊外に移る等の実態もあり、特定エリアでの需要算出は課題がある。
- 地方都市によっては、駐車場の課題は切実な状況にはなっていない場合もある。課題が現実化した時に対応の幅を広げることが可能なように、ガイドライン作成に当たっては、段階的な考え方や取組の応用方法についても、地方都市も視野に入れて記述いただきたい。
- 令和7年11月からの新たな排ガス規制に伴い、現行の50ccのオートバイが製造できなくなるが、出力を制限した125cc車両を原付免許で運転可能とする方向性が出されている。今後、そうした新たな車両の駐車環境の確保も必要。

【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）】

（配置・出入口規制・誘導策）

- 小規模駐車場のコントロールは私有財産を制限することへの制約がある。個人にとっての最適な状況と、社会にとっての最適な状況が異なっており、妙案はないが引き続き

の議論が必要。法令的に規制が出来ないのであれば、補助金等のインセンティブも考えられる。同じ駐車場台数でも、青空駐車場ではなく集約された立体駐車場のほうが土地の利用効率が低い。

(附置義務制度)

- 地域ルールの導入において、地域によって駐車需要や特性は異なるので、画一的にルール化することは難しい。調査手法や設定の仕方、判断基準を一般化していく形で、地域ルール等の導入の容易化を進めていくと良いのではないか。
- 最近、色々な場所で地域ルールが出来てきているがまだ途上ではないか。組織の運用や協力金の使い方について、趣旨の範囲で、実験的な取り組みも含めて事例を重ね、好事例や、改善点を洗い出しながら、地域の新たな課題の解決に結びつけていくと良いのではないか。
- 最近の大規模複合ビルでは、荷捌き駐車場の効率的活用に繋がる館内集配センターを設けている例もある。こうした効率的利用に資する施設整備・取組を促していくような方向もガイドライン等で示せると良いのではないか。

(土地利用転換・利活用等のあり方)

- 駐車場の使い方の話で、完全に土地利用転換していくものもあれば、タイムマネジメントで活用していくものもあり、時間帯によって使われ方も変わってくるのではないか。活用に制度上の支障があるのであれば、安全面は確保しつつ、駐車場法以外の法律も射程に入れて制度の整理や規制緩和等の検討が必要ではないか。また、時代に合わせたりノバージョンへの支援も必要ではないか。
- 指定管理している駐車場はピークに合わせて作っているので、余っていることが多く、売上のために月極や定期利用等、まちのにぎわいと関係ないところで駐車場を使用せざるを得なくなっている。立体駐車場であっても使っていない時の駐車場をイベント等に活用しやすくするような制度面の整理もあるとよい。
- コインパーキングは、平面駐車場が多いが、まちづくりの中で共存していきたい。フラップレス、キャッシュレス化や、さらに AI カメラ認証など進化し、通信機能により時間単位で管理できるものもある。荷捌き駐車場として活用されているコインパーキングもあるほか、蓄積されたデータの活用についても今後考えたい。
- フラップレス化等により、例えば、乗用車枠・貨物車枠でなく、多様な(柔軟な)枠に変わってくるなど、駐車枠や台数の考え方も変化する可能性がある。

【運用面(公民連携のあり方)】

- 官民連携においては青写真が必要であり、計画が重要。
- 駐車場をまちとしてどう捉えていくかについて明確化がされないと、エリマネ団体やまちづくり団体等がどう関わればいいのかわからない。計画策定やマネジメントの主

体について、地域によって違うかもしれないが、駐車場の位置づけを示すことで見えてくるのではないか。

- 駐車場は地域の様々な課題を解決する一つのきっかけになるのではないか。 駐車場の課題は、昭和 32 年の駐車場法制定時から、ウォークブルやカーボンニュートラル、EV 化、車両の大型化と多様化してきている。
- 土地利用の適正化や駐車場出入口の制限について、必要性をまちづくりの視点から理解いただくことが重要。 駐車場のステークホルダーについて、土地の所有者と駐車場の関係者だけではなく、他にも巻き込むべきステークホルダーがいるのではないか。 地主によっても全然意識が違うため、地主の意識をどう変えていくかも重要な視点となる。
- 施策を地域に届けていくことが肝要であり、そのためには、地域の“コミュニティ”についても考慮が必要。 地方公共団体が率先して取り組みつつ、民間・住民・地権者と連携していく方策についても、今後検討していけるとよい。
- パーク&ライド等も含めると、より広域的な都市全体の計画の中でどう計画や地域ルールを作っていくかも課題となり、広域的な関係者の巻き込み方も課題ではないか。 例えば DMO (Destination Management/Marketing Organization : 観光地域づくり法人) の人たちなど、観光の人も一緒に考えていくことが必要な地域もあるのではないか。

以上