

第2回検討会 事務局資料

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和6年3月27日

目次

1. WGにおける検討の概要と今後の進め方について

2. 検討を踏まえた今後の方向性について
(全体像、アウトプット、各論)

3. 御議論いただきたい事項

【別紙】参考資料(WGの指摘概要・資料・関連データ等)

1. WGにおける検討の概要と今後の進め方 について

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会WGについて

- まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会の下に、「需給マネジメントWG」と「施設デザインWG」の2つのWGを設置し、個別の検討事項の深掘りを実施。
- WGにおける議論は、検討会に報告を行い、今後の検討方針に反映。

	需給マネジメントWG	施設デザインWG
検討内容	<ul style="list-style-type: none"> 車種別需要をふまえたエリア最適化 公民連携による駐車場誘導施策 	<ul style="list-style-type: none"> 運営効率化・安全性の向上 多様なニーズ・新たな時代への対応
有識者	小早川 悟 (座長) 日本大学 工学部 交通システム工学科 教授	大沢 昌玄 (座長) 日本大学 工学部 土木工学科 教授
	野澤 千絵 明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授	小嶋 文 埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授
関係団体	一般社団法人 全日本駐車協会 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 一般社団法人 不動産協会 一般社団法人 日本自動車工業会 日本商工会議所 全国エリアマネジメントネットワーク	一般社団法人 全日本駐車協会 公益社団法人 立体駐車場工業会 一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 一般財団法人 日本自動車研究所 社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 特定非営利活動法人 子育てひろば全国連絡協議会
地方公共団体	東京都、千代田区、金沢市、神戸市、和歌山市	
オブザーバー	国土交通省（道路局、自動車局）、警察庁（交通局）	国土交通省（道路局、自動車局、総合政策局）、警察庁（交通局）
事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課	



第1回検討会

(R5.7.24)

- ・ 最近のトピックの紹介
- ・ ゲストスピーカーの講演
- ・ 検討会及びWGの進め方

【需給マネジメントWG】

駐車場整備・マネジメント戦略

- ・ エリア最適化
- ・ マネジメント
- ・ 附置義務制度
- ・ 公民連携 等

第1回WG

(R5.10.11)

第2回WG

(R6.1.30)

【施設デザインWG】

駐車施設の高質化・安全対策

- ・ 運営効率化
- ・ 安全性向上
- ・ 多様なニーズ
- ・ 新たな時代への対応 等

第1回WG

(R5.10.17)

第2回WG

(R6.1.16)

第2回検討会

(R6.3.27)

- ・ WGの検討結果共有
- ・ 今後の検討方針

中長期的な検討の流れ

短期 (R4実施済み)

中期 (R5~)

長期

理念の整理

まちづくりにおける駐車場
政策の論点整理
(R4検討会とりまとめ)

個別の検討事項の深堀

関係制度の見直し

- 整理した論点を「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（第2版）」に反映・更新
- 引き続きの検討テーマ、具体的な検討事項等の整理

- 個別の検討事項について、WG等を必要に応じて設置し、具体事例も扱いながら、各々詳細検討を進める
- 検討状況は、検討会の場で共有

- まちづくりにおける駐車場政策に関する基本的な考え方の整理
- 現行制度の見直すべき事項の整理

これからのまち（都市）における
適正な駐車場の“つくり方” “つかい方”

令和5年度WGの開催状況

- 自治体調査結果や取組事例、関連分野の取組等も踏まえて、各テーマについて深掘りして議論。
- 自治体、民間事業者のゲストスピーカーから、駐車場施策に係る取組について情報提供。

需給マネジメントWG

施設デザインWG

第1回

- **多様なモビリティの駐車環境の確保**
(荷捌き車両、観光バス、バリアフリー対応、自動二輪車、スクーターモビリティ等)
- **エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化**
(駐車場法、エコまち法、都再法、独自条例等)
- **エリア一体での駐車需給マネジメント**
(駐車場の需給調査、供給の適正化・公共駐車場の見直し、需要の適正化・モビリティマネジメント)

【ゲストスピーカー】

- ・ 渋谷駅周辺地域の共同荷さばき場の施策について (渋谷区)
- ・ 豊島区 池袋地区の駐車・交通課題 (荷さばき・観光バス) への取組みについて (豊島区)
- ・ ソフトバンクが考える駐車場稼働データ×まちづくり (ソフトバンク株式会社)

- **多様な利用ニーズへの対応**
 - ・ バリアフリーへの対応
 - ・ こどもまんなかまちづくりへの対応
 - ・ 多様な車種への対応
- **駐車場施設の高度化**
 - ・ 電気自動車 (EV) への対応
 - ・ まちづくりGXへの対応
 - ・ キャッシュレス化への対応
- **情報発信、案内・誘導の高度化**

【ゲストスピーカー】

- ・ 時間貸し駐車場DXについて (株式会社GOURIKIコーポレーション)
- ・ 2030年を目指した駐車場GXについて (ユアスタンド株式会社)

第2回

- **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
- **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
- **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

【ゲストスピーカー】

- ・ 大津市駐車場事業のあり方検討を受けて (大津市)
- ・ 宇都宮市都心部における駐車場施策について (宇都宮市)

- **まちの装置として駐車場に必要な機能**
(交通の結節点としての機能、都市のにぎわい創出拠点としての機能、その他都市施設としての機能)
- **自動バレーパーキング等における駐車場のあり方**

【ゲストスピーカー】

- ・ ボッシュ Automated Valet Parkingへの取り組み (ボッシュ株式会社)
- ・ さいたま市 シェア型マルチモビリティの取組と交通政策 (さいたま市)

WGにより把握された主な課題と今後の方向性(全体)

- 深掘りにより把握された課題に対する考え方、優良事例について整理してガイドラインに記載するとともに、制度の見直しを実施。
- 引き続きの課題については、次年度以降も検討。

把握された主な課題

今後の対応の方向性(案)

駐車場政策全体

- ・ 公民連携等に向けて、都市における駐車場の位置づけの明確化、これまでの整備の視点だけではなく、整備後のマネジメントも含めた計画が必要
- ・ 駐車場単体ではなく、まちづくり、交通全体で考える必要

○ガイドライン等(技術的助言)

- 都市における駐車場の位置づけの更なる明確化
- まちづくり、交通に係る上位計画を踏まえた上で、駐車場のマネジメントに係る計画の策定を推奨

駐車場の需要と供給

- ・ 自治体がエリアの駐車場政策検討に必要な需給調査・推計等の負担、附置義務見直し等駐車場施策に検討に必要な情報の不足
- ・ 既存施設の活用、遊休駐車場の課題
- ・ 民間の時間貸し小規模平面駐車場の増加(とりあえずの土地利用として、駐車場法の規制に服さない小規模駐車場の増加)
- ・ まちづくり・駐車対策の観点で望ましい取組へのインセンティブが必要

○ガイドライン等

- 附置義務駐車場の廃止の届出(標準駐車場条例)、稼働率等の把握を誘導
 - 余剰駐車場の転用等による必要な駐車施設確保(標準駐車場条例)
 - 自治体の各種特例の導入事例等附置義務弾力化検討に必要な情報の充実
 - まちづくり・駐車対策の観点で望ましい取組へのインセンティブ(ガイドライン等)
- ### ○今後の検討課題
- 小規模駐車場のコントロール・活用について検討(ガイドラインにも記載)
 - 既存施設の有効活用・自治体の駐車場政策の立案・附置義務適正化の容易化に向けたデータの規格・活用方策について検討

駐車施設のあり方

- ・ 荷捌き車両、車椅子使用者、子育て世帯等多様な利用者・ニーズに対応した駐車施設・機能・サービスが必要
- ・ パーク・アンド・ライド駐車場等、利用を誘導すべき駐車場に必要な機能についてガイドラインが必要
- ・ 自動バレーパーキング(AVP)について、自治体や一般向けの理解促進が必要

○制度関係

- 施設規模に応じた車椅子使用者用駐車施設の確保(省令)

○ガイドライン等

- 荷捌き駐車施設の高さ基準のみなおし(標準駐車場条例)
- 駐車施設の望ましい機能・サービス、遊休空間の活用等、望ましい取組や参考事例・関連制度の整理・周知
- AVPの検討を進めながら、自治体等へ適切に情報提供

今後の駐車場政策のあり方(案)

○ 駐車場は量から質の時代となっており、質への転換には、既存施設の柔軟な活用、秩序のある整備等のマネジメントをしていく必要があり、公民が連携していくための青写真を策定して、計画的に進めていくことが必要。

これまでの駐車場政策

- 増加する駐車需要への対応
- 渋滞、交通輻輳対策

(施策)

- 駐車場整備地区の設定
- 都市計画駐車場の整備
- 附置義務 等

これからの駐車場政策

- 駐車場のマネジメント (既存駐車場の把握、柔軟な活用・秩序ある整備等)
- 多様な利用者ニーズ・車種、新技術への対応 (車椅子使用者、観光バス、荷捌き車両、自転車、自動二輪車、自動バレーパーキング等)
- 魅力的な駐車施設 (駐車場の立地等に応じた高質化、交通結節点機能強化)
- まちづくりとの連携 (公民連携：エリマネ団体・まちづくり会社・駐車場事業者等)
- 交通全体での適切な分担 (公共交通との連携、シェアモビリティの活用)

(施策)

- 駐車場マネジメント計画の策定
- 既存の駐車施設の柔軟な活用・転用
- 附置義務の弾力化
- 新技術・駐車場データの活用 等

近年の駐車場・都市交通をとりまく課題

- 中心市街地への車の流入・歩行者中心の通りにおける車の出入りによる歩行者の危険・渋滞
- 中心市街地の小規模駐車場の乱立・低未利用地の増加
- 既存駐車場の稼働率低下・余剰の発生
- 貨物需要の増加・荷捌きスペースの不足
- 観光客の増加・観光バス駐停車場所の不足
- 2024年問題 (物流等) ・公共交通の持続可能性の危機 等

今後のまちづくりに求められるもの

- コンパクト・プラス・ネットワークの推進
- 人間中心のウォークブルなまちづくり
- 社会の変化に対応した柔軟なまちづくり
- ユニバーサルデザイン・バリアフリー
- こどもまんなかまちづくり
- 環境への配慮・まちづくりGX
- データの取得・デジタル技術の活用

今後の検討のイメージ

- 本検討会・WGの議論を踏まえ、来年度を目処に省令（特定路外駐車場移動等円滑化基準）・技術的助言（ガイドライン・標準駐車場条例）を改正。
- 引き続きの調査・検討が必要な課題については、次年度以降も検討。

来年度（R6）

以降（R7～）

検討を踏まえた
ガイドライン・
制度みなおし

検討会に報告

省令の改正（特定路外
駐車場移動等円滑化基準）

技術的助言の改訂
（まちづくりと連携し
た駐車場ガイドライン・
標準駐車場条例）

引き続きの検討
課題

新たな調査・検討
の枠組み
を準備

駐車場データの活用・需給の適正化やマネジメント、原単位の計算
方法の容易化に向けた調査・検討

（検討結果は標準駐車場条例やガイドライン等に反映）

※ AVPについては、主に都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会等において検討

2. 検討結果を踏まえた今後の方向性について

全体像

- ① 今後の都市政策を踏まえた駐車場政策の方向性について
- ② コンパクト・プラス・ネットワークと駐車場について
- ③ まちづくりにおける駐車場の位置づけについて

アウト プット

- ④ 特定路外駐車場のバリアフリー基準（省令）の見直しの方向性について
- ⑤ 標準駐車場条例の改正の方向性について
- ⑥ ガイドラインの見直しの方向性について
- ⑦ 駐車場データの規格・活用方策等の検討の方向性について

各論

- ⑧ 駐車場のマネジメントに係る計画の必要性について
- ⑨ 駐車場に望ましい機能について
- ⑩ 小規模駐車場・平面駐車場のコントロールについて
- ⑪ 取組を誘導する施策（インセンティブ等）について

今後の都市政策について(都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ)

- 今日の都市政策を巡る課題を踏まえて、都市計画基本問題小委員会において提言された中間とりまとめ(R5.4)では、「環境への配慮・デジタル技術の活用」、「都市構造の検討」、「身近なエリアの魅力向上」が挙げられており、駐車場政策においても、これらの考え方に沿って進める必要がある。

環境への配慮・デジタル技術の活用

まちづくりGXについて

- ✓ 都市の緑地の確保や森林の整備・保全、都市におけるエネルギーの有効活用などの取組が重要。
- ✓ 都市の緑地への民間資金の導入を図るため、事業者の自発的な取組を客観的に評価できる仕組みの導入やインセンティブ付け等について検討。

都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用について

- ✓ データの利用やデジタル技術の利活用が都市政策において有効。
- ✓ スマートシティの取組強化や都市計画に関するデータのデジタル化・オープンデータ化等の取組が重要。

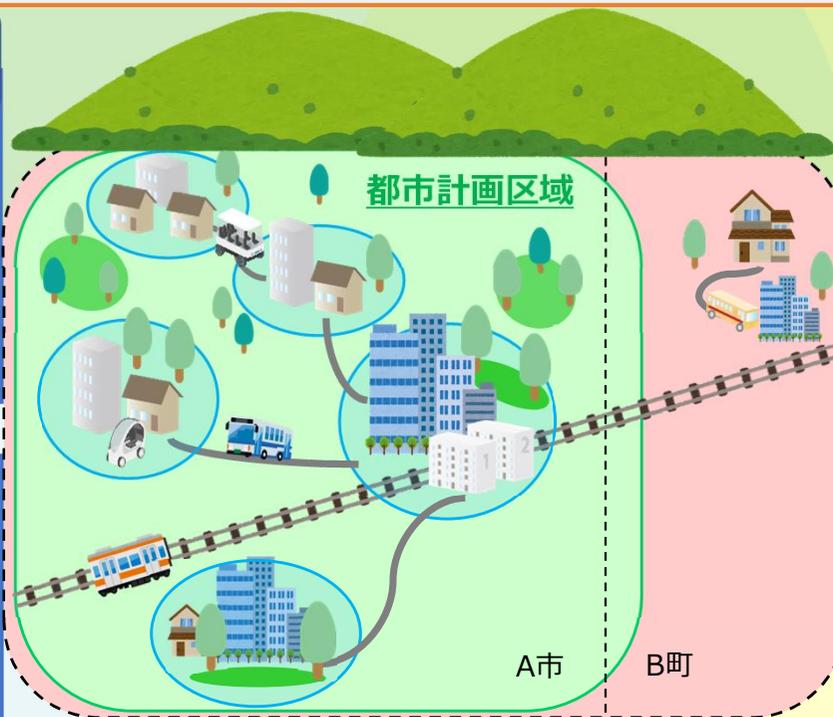
都市構造の検討

多様な暮らし方・働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進について

- ✓ 日常生活を営む身近なエリア(ネイバーフッド)の魅力向上等を図ることが重要。
- ✓ 公共交通軸の確保とまちづくりの取組を連携して進めることが重要。
- ✓ 市街地内の魅力向上の取組に加え、市街地外も含めた市町村域全体に目配りしたメリハリのある土地利用コントロールの導入が重要。

広域・施策横断的な都市計画の取組について

- ✓ 市町村の役割や権限等に配慮しつつ、広域的な観点等から技術的支援を行うなど、都道府県などによる市町村へのサポートが有効。
- ✓ 国土形成計画等と整合を図った広域の視点からの都市構造を目指すことが重要。



身近なエリアの魅力向上

多様な地域における継続的なエリアマネジメントについて

- ✓ エリアマネジメント団体等が事業性を確保できる制度の柔軟化等が必要。
- ✓ 市街地整備事業完了後の施行区域における継続的なエリアマネジメントが維持される取組が必要。

社会の変化に対応した柔軟なまちづくりについて

- ✓ 都市施設の再構築に向けた制度の効果的な活用が有効。
- ✓ 時間軸を踏まえた立地適正化計画の柔軟な運用等の取組が有効。
- ✓ 市街地整備事業の円滑化に向けた運用改善等への取組が重要。

① 今後の都市政策を踏まえた駐車場政策の方向性について

○ 今後の都市政策の方向を踏まえつつ、これまでの駐車場政策及び本検討会・WGにおける議論も踏まえると、駐車場政策の対応としては以下の方向性で進めていくこととしてはどうか。

都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ		駐車場政策における対応の方向性
環境への配慮・デジタル技術の活用	まちづくりGXについて	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駐車場の緑化や、(経産省指針に基づく)EV充電器設置の適切な推進 ➤ 駐車場の集約(エコまち法の特例等)、パーク・アンド・ライド(P&R)の推進 ➤ 公共交通の利用促進、自転車<small>の活用</small>推進(シェアサイクル含む)との連携
	都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 附置義務駐車場等の整備後の状況(廃止等)についての把握 ➤ 駐車場データの活用・需給の適正化やマネジメント、原単位の計算方法の容易化に向けて、次年度以降調査・検討
都市構造の検討	多様な暮らし方・働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 都市の密度や土地利用の適正化の観点からの取組の推進(P&Rの推進や立体駐車場への集約の推進等)
	広域・施策横断的な都市計画の取組について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ P&R駐車場の利用促進等、広域的な連携にも留意(都道府県の役割) ➤ 都市・交通施策だけではなく、物流や観光、環境、防災施策と連携し、整合性のとれた駐車場施策の推進
身近なエリアの魅力向上	多様な地域における継続的なエリアマネジメントについて	<ul style="list-style-type: none"> ➤ エリマネ団体・まちづくり会社等地域のまちづくり関係者と連携した一体的な駐車場運営の推進 ➤ 遊休駐車場空間のまちづくりへの活用を推進
	社会の変化に対応した柔軟なまちづくりについて	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駐車場のシェアモビリティポートとしての活用や、一般車駐車マスを他車種(荷捌き、車椅子使用者、自動二輪車等)への転用等柔軟な活用の推進 ➤ タイムシェアによる荷捌き・観光バス駐車場確保や遊休時の駐車施設以外の利用など、空間の有効活用を推進

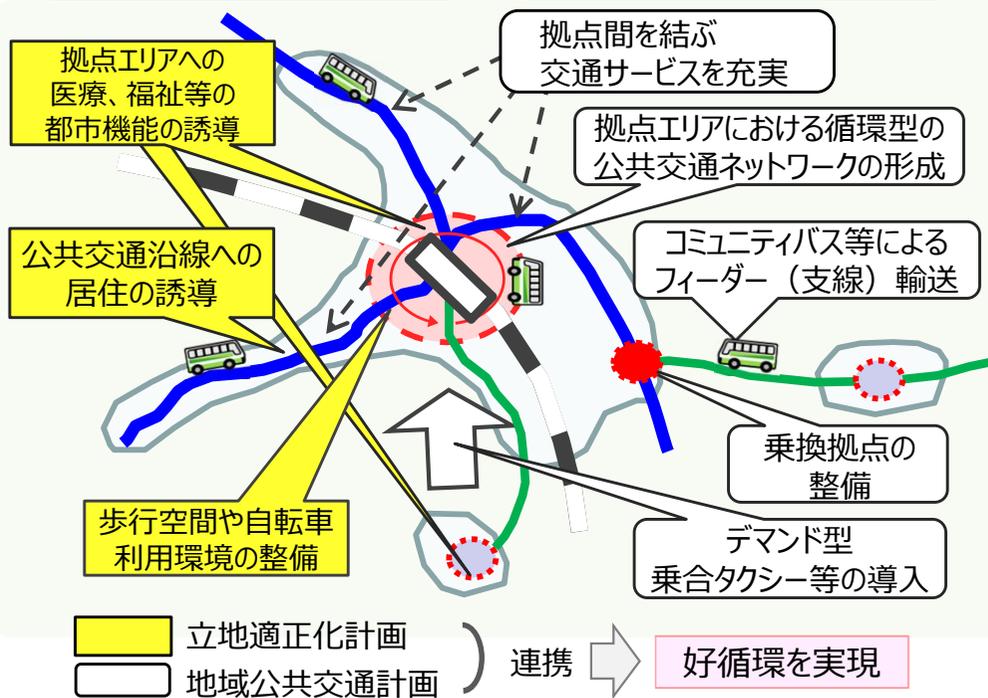
②コンパクト・プラス・ネットワークと駐車場について

- 都市は人口や産業を一定のエリアに集中させることで経済性を高めていく、密度の経済性により発展してきたが、人口減少や中心市街地の空洞化等により必要な密度が維持できない地域も出てきており、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進める必要がある。
- 都市機能の誘導を図る中心市街地において、自動車の駐車に必要な面積は大きく、道路容量に制約のある中心市街地の場合、公共交通に比して輸送能力が限られる自家用車での訪問は渋滞等の原因となるため、既存施設活用・過剰整備の抑制、パーク&ライド等により都市空間の効率的な利用を図る必要がある。
- また、土地の高度利用を図るエリアにおいて駐車場を設置しようとする場合は、立体駐車場により確保するなど、望ましい土地利用と調和を図る必要がある。

コンパクト + ネットワーク

都市の持続可能性が確保

持続安定的な公共交通事業の確立



【参考】都市において必要な空間の面積の比較

自動車1台の駐車に必要な面積	25~30㎡ (車路を含む) ※1 ⇒原単位1台/150㎡の場合、2割に相当
住宅の1人当たり居住室の面積 (畳数)	25.7㎡ (14.11畳※2)
オフィスワーカー1人当りの床面積	12.5㎡※3
自転車1台の駐車に必要な面積	1.5㎡~ (車路を含む) ※4

- ※1 岸井隆幸ほか「駐車場からのまちづくり」
- ※2 総務省統計局「平成30年住宅・土地統計調査」
- ※3 日本ビルヂング協会連合会「ビル実態調査 (平成25年版)」
- ※4 一般社団法人 カーフリーデージャパン資料

【参考】移動に必要な道路面積の比較 (さいたま市資料)



必要な道路の面積は
クルマの $\frac{1}{18}$!

※70人が各々移動するのに必要な台数と道路面積
※自動車平均乗車数は1.3人で計算
※CFD資料

③まちづくりにおける駐車場の位置づけについて

- 駐車場法においては、駐車のための施設としてのみ規定している一方、ガイドラインにおいては、自動車という移動手段の結節点でありつつ、まちの賑わいを支え、人々の活動を育てるあり方が求められるとしている。
- また、都市計画運用指針においては、交通の円滑化を支える重要な都市施設であるとともに、その種類、運営主体等が多種多様であり、それぞれの駐車施設が適切な役割分担と連携を保ちながら、全体として効率的に機能が発揮されるようにする必要があるとしている。
- 今回の検討を踏まえて、駐車場の公共的性質を踏まえ、適切にマネジメントを行い、秩序ある整備や既存施設の活用を図っていく必要があるほか、地域における関係者が駐車場を通して地域課題の解決を図っていくきっかけとなり得るものであること等について、ガイドライン等において、明確化することとしてはどうか。

駐車場法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の駐車のための施設（路上駐車場・路外駐車場の定義） ※ 法律の目的：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定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もつて公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与すること
まちづくりと連携した駐車場ガイドライン（第2版）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「まち」と「クルマ」の接点である駐車場は、これまでのようにただ整備する、ということのみならず、<u>自動車という重要な移動手段の結節点</u>でありつつ、<u>まちの賑わいを支え、人々の活動を育てる</u>ような、そのような駐車場のあり方が今、求められています。（はじめに）
都市計画運用指針（R5.12）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路が自動車の走行空間であるのに対して、<u>目的地</u>における自動車交通の<u>受け皿</u>としての施設であり、<u>道路と一体となって円滑な自動車交通を支える重要な都市施設</u>である。 ・ 駐車場には、<u>公共的な駐車場、附置義務駐車場</u>など、その種類、運営主体等が<u>多種多様</u>であることから、その整備に当たっては、個々の都市や地区の駐車需要に対応して、それぞれの駐車施設が<u>適切な役割分担と連携</u>を保ちながら、<u>全体として効率的にその機能が発揮されるようにする必要がある</u>。

都市における駐車場の位置づけ(案)

駐車場は周囲のまちづくり及び交通と調和しながら、他の都市施設や地域の関係者と連携して適切にマネジメントしていくことにより、交通の結節点としての機能を発揮するものであるとともに、都市の公共的空間として、人間中心のまちづくり及び地域課題の解決に貢献が期待される施設。

【参考】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(滞在快適性等向上区域)
- ・ 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¹の導入、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

④ 特定路外駐車場のバリアフリー基準(省令)の見直しの方向性について

○ 平成18年バリアフリー法制定以降、特定路外駐車場について一定のバリアフリー化が進んでおり、基準以上の整備箇所も見られるところ、社会の変化やニーズ、同法に基づく建築物(駐車場を含む)の基準見直しの検討動向を踏まえ、駐車施設の規模に応じた水準に見直すこととしてはどうか。

● 特定路外駐車場の現状 (R4末時点)

令和4年度末	特定路外駐車場		バリアフリー対応		バリアフリー化率 (β/α)	平均台数 (γ/β)
	箇所数 (α)	台数	箇所数 (β)	台数 (γ)		
全体	3,280	413,988	2,365	18,572	72%	7.85
(公共設置)	425	55,249	275	929	65%	3.38

● 改正の方向性について

【現在の基準】

- 移動等円滑化経路の確保
- 1以上の車椅子使用者用駐車施設(マス)の確保

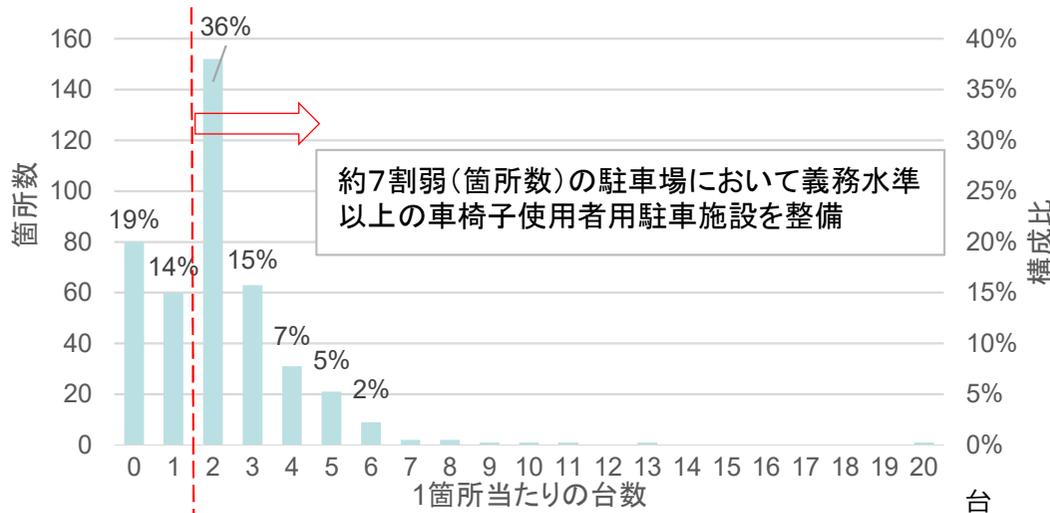
【新基準案】(省令改正)

- 移動等円滑化経路の確保
- 駐車場の規模に応じた車椅子使用者用駐車施設を確保
200台以下は総数の2%以上
200台超は1%+2

- 公共が設置した特定路外駐車場において、特定路外駐車場の車椅子使用者用駐車施設の数(1以上)に適合している箇所数は、8割以上となっており、約7割弱の駐車場においては、最低基準以上の車椅子使用者用駐車施設を整備している。(特定路外駐車場全体のバリアフリー化率は約72%であり、公共の約65%より高い水準となっている)
- 現在住宅局で検討中の基準と同等の設置数に見直した場合においても、約57%が適合する。(バリアフリー化率としては約46%となる)

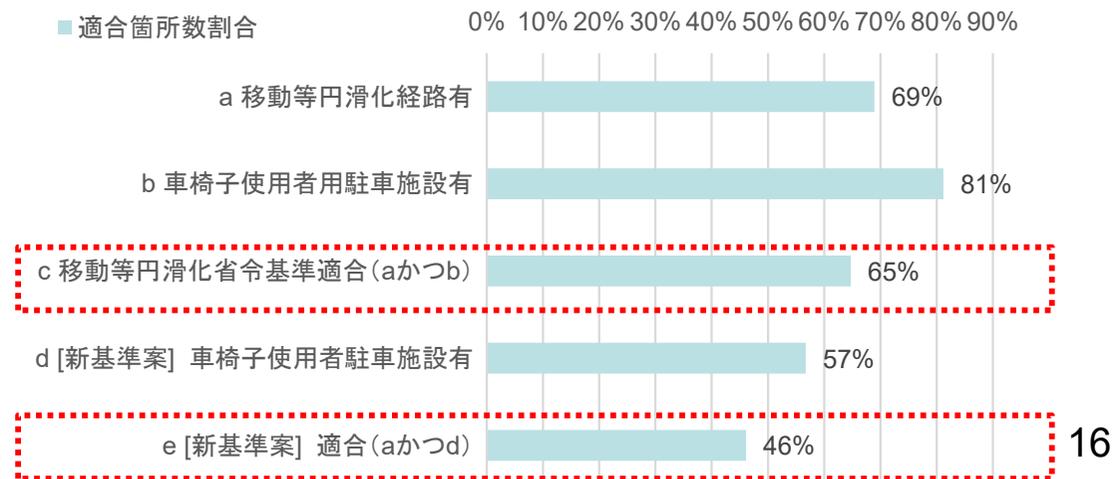
● 車椅子使用者用駐車施設設置数の分布 (公共設置)

(N=425)



● 基準見直しによる適合箇所数割合変化 (公共設置)

(N=425)



出典: 街路交通施設課調査

⑤標準駐車場条例の改正の方向性について

- 駐車場法に基づき、自治体が附置義務条例を定める際の参考として、標準駐車場条例(局長通知)を策定。
- ガイドラインの改正と合わせて、検討を踏まえた課題に対応した条例のひな形を示すことで、取組を推進。

課題	改正の方向性
附置義務駐車場の整備後の状況(稼働状況・廃止)が把握できない	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 廃止の際の届出義務を規定。 <ul style="list-style-type: none"> ※ 現状、自治体によっては、地域ルールや集約駐車場等においては、毎年<u>の報告</u>を規定。 ※ ガイドライン等により定期的な利用状況の<u>報告・調査</u>を行うことも考えられることを記載。
附置義務駐車場の余剰について	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 既存の余剰駐車施設の一部を需要のある他用途(荷捌き駐車場・自動二輪車・自転車駐車場・シェアモビリティポート)へ転用を可能とする規定の整備。 ➤ 機械式駐車装置の維持管理に支障が出ているにも関わらず、附置義務により解体が困難である場合など、やむを得ない場合の附置義務の緩和規定の追加。 ➤ 公共交通利用促進措置による原単位緩和規定の記載。(優良事例の横展開) <ul style="list-style-type: none"> ※ 報告・調査等により情報を収集して<u>原単位の見直し</u>を推奨。 ※ 来年度以降の調査も踏まえて、<u>原単位設定方法の見直し</u>について引き続き検討。
個々の建築物に駐車場が整備されることによる出入口等の散在	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 集約駐車場に隔地を可能とする規定の追加(都市再生駐車施設配置計画等の特例に依らない駐車場の集約の推進) <ul style="list-style-type: none"> ※ ガイドライン等により、一定の要件を満たした集約駐車場の指定、集約駐車場整備等への財政支援、集約した場合の附置義務の緩和、公共による整備も考えられることを記載。
社会の変化に対応した駐車施設の基準の見直し (荷捌き車両・車椅子利用者用駐車施設・自動車の大型化)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 一定規模以上の荷捌きのための駐車施設について、高さを「3m以上」から「3.2m以上」に変更(「物流を考慮した建築物の設計・運用における、2トン車の場合に望ましい基準」に対応。)するとともに、非特定用途(共同住宅等)においても、商業区域等において荷捌き駐車施設の附置を義務づけることが可能であることを明確化。 <ul style="list-style-type: none"> ※ ガイドライン等により、施設の規模・用途に応じて4トン車の場合の荷捌き駐車施設や、館内共同配送センター、共同住宅における荷捌き駐車施設の設置の必要性等を記載。 ➤ 車椅子利用者用駐車施設の設置数について、「少なくとも1台分」から規模に応じた数に変更(「建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WG」を踏まえた数)するとともに、当該駐車区画の高さを2.3m以上とする。 <ul style="list-style-type: none"> ※ 省令改正により、非建築物の場合(特定路外駐車場)における車椅子利用者用駐車施設設置数も同様に改正。 ※ ガイドライン等により、条例による駐車場整備地区等の中心市街地における500㎡未満の小規模平面駐車場への車椅子利用者用駐車施設の設置や、ダブルスペース方式を推奨。 ※ ガイドライン等により、地域の実情に応じて、現状3割となっている普通車の割合の見直しを推奨。

⑥ガイドラインの見直しの方向性について(案)

改正の方向性(省令・標準駐車場条例改正と同時期)

- **駐車場政策の方向性・ビジョンの明確化**(駐車場の位置づけの明確化、マネジメント計画策定の必要性)
- **構成の見直し**(**マネジメント**の考え方を踏まえて、**構成も計画策定・施策・運用**の柱で見直し)
- **項目の追加**(こどもまんなかまちづくり、機械式駐車装置安全対策)
- **記載内容の充実**
 - 各テーマの**深掘り**(バリアフリー、まちづくりGX、EV、緑地、防災、PPP・PFI)、施策の効果や導入の時系列についても可能な限り記載
 - **網羅性**を向上(技術的助言・関連制度・ガイドラインの紹介等)
- **課題等**(引き続きの検討、対応が求められる事項)

構成(案) まちづくりと連携した駐車場**マネジメント**のためのガイドライン(仮称)

※番号は現行ガイドラインと対応

1. 駐車場政策に関する現状と課題

都市における駐車場の位置づけ

- 1-1 駐車場政策に係る現状
- 1-2 社会情勢の変化と駐車場政策を取り巻く課題
- 2-2 今後の駐車場政策の方向性(駐車場マネジメントの必要性・意義)

2. 計画策定編(駐車場マネジメントの基本的考え方)

- 3-1 都市が目指すべき将来像の把握(上位計画・関連計画を踏まえた検討)
駐車場マネジメント計画の策定
- 2-1 区域設定の考え方(商業地・住宅地・広域的な視点)
駐車場マネジメントの関係者及びその役割
- 3-2 駐車場に係る課題の現況把握(関係者のヒアリング、需給調査方法の概要)
検討を踏まえた計画の策定(需給バランスの検討等)
計画策定にあたっての留意点(時間軸・位置づけ等)

3. 施策編(駐車場マネジメントの手段)

- 3-3 望ましい取組を進めていくための誘導施策(インセンティブ等)について
- 4-2 駐車場の配置の適正化(都再法特例・独自条例等)
- 4-1 駐車場の**需要**の適正化(他の交通手段との連携、モビリティマネジメント)
駐車場の**供給**の適正化(附置義務・公共駐車場のみなおし・転用等)
- 3-4-2 土地利用転換・利活用について(社会実験、各種制度等)
駐車場の質の向上(駐車場の立地等に応じた機能付加等)
駐車場関連予算の紹介

4. 運用編(駐車場をマネジメントしていく際の留意点)

- 3-4 地域における駐車場のマネジメント体制の構築(荷捌きルール、協議会等)
- 4-3 公民連携等による**取組**(PPP/PFI等による効率的な運営、まちづくりと連携した一体的運営、駐車場空間の活用、低未利用土地の発生防止等)
- 4-3-3 データやデジタル技術等の活用による効率的運営・高質化(満空情報・事前予約・キャッシュレス等)
- 4-3-1 開発動向等必要に応じた計画の見直し(PDCA)

5. 政策課題に対応した駐車場施策

赤字部分を修正・追加

- 5-1 荷さばき駐車**需要**への対応(都市内物流対策)
物流建築物GL(H29.3)の紹介、共同集配スペース事例等
共同住宅への附置義務の紹介
- 5-2 観光バスへの対応(観光対策)
自治体取組事例の拡充(遊休地活用、再開発と合わせた乗降場所整備)
- 5-3 多様なモビリティへの対応(自動二輪、原付、電動キックボード等)
共同住宅への附置義務・インセンティブ事例の紹介
電動キックボード対応の考え方(通知の紹介)・新原付(125cc以下)の対応
- 5-4 バリアフリー・安全への対応
 - ① 車椅子利用者用駐車施設への対応(バリアフリー対策)
車いす駐車施設適正利用GL(R5.3)
ダブルスペース方式の推奨
多様なニーズの記載、事例の拡充(後方乗降スペース等)
※ 建築設計標準の駐車場パートと整合的に記載
 - ② こどもまんなかまちづくりへの対応
こども目線での駐車場施策(安全対策、ウォークابل、ダブルスペース方式、機能付加等)
 - ③ 機械式駐車装置の安全対策について(概要、ガイドラインの紹介等)
- 5-5 GX・防災・DX等
EV充電器設置についての考え方・事例(旧都市局EVガイドライン、経産省指針、バリアフリーガイドライン)
緑地政策・防災政策との連携。関連制度・事例
自動バレーパーキング(AVP)の動向等

6. 参考事例 ※ガイドライン中にも適宜記載

近年の駐車場政策みなおし、附置義務弾力化等を行った事例について、スケジュールや効果も可能な限り記載

○ これまでの検討を踏まえて、駐車場データの活用や、自治体の駐車場政策の見直しに必要な需給の調査や原単位設定方法等について、調査等を行い検討を進めていくこととしてはどうか。

	データ規格・活用	需給適正化等調査・検討
背景	駐車場運営事業者毎にデータフォーマットが異なり、データのオープン化・利活用が進んでいない ※ 静的データ(駐車施設の構造・バリアフリー・車高・EV等)と動的データ(満空情報)を想定	自治体による駐車場の需給把握や将来推計が困難等により、整備計画・原単位の見直しが進んでいない(附置義務駐車場の過剰整備等)
目的	<u>駐車場情報の利活用促進</u> ▶ 利用者向けプラットフォーム※等での満空・施設情報の充実、駐車場情報の活用容易化・推進 ※ 経路検索サイト、自治体駐車場情報サイト等 ▶ 駐車場利用者の情報入手容易化、駐車場の利用効率化、うろつき減少による道路交通の円滑化	<u>自治体の駐車場政策のみなおしの容易化</u> ▶ 附置義務原単位設定方法等の容易化・効率化 ▶ 駐車場整備計画(5年毎目安)の改訂の際の需給の把握の容易化 ▶ マネジメント計画への反映
検討のイメージ	関係団体等と連携して検討 ▶ 駐車場事業者の記録等の実態の把握 ▶ 駐車場関連団体、データ利用関係団体(経路検索サービス等)、情報通信事業者との調整	原単位計算方法の見直し等に向けた <u>現状調査</u> 駐車場政策見直しに利用可能な <u>データの整理</u>
アウトプットのイメージ	駐車場事業者等の規格みなおし(必要に応じて制度面等の措置)	原単位設定・需給調査方法に係る技術的助言 制度的措置(駐車場法・標準駐車場条例)
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 規格は統一しつつ、公表する情報、自治体に提供するデータは限定するなど営業機密に配慮 現状は、通信設備等がなく、リアルタイム情報提供ができない小規模時間貸駐車場も存在しており、地域ルール協議会や自治体によっては改修を補助 	<ul style="list-style-type: none"> 附置義務駐車場以外の需給の考慮・小規模時間貸駐車場(駐車場法届出等義務適用外)の扱い

⑧ 駐車場のマネジメントに係る計画の必要性について

- 現状の駐車場整備計画は、整備のみの計画となっており、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あるほか、計画が更新されていない自治体も見られる。
- 今後は、整備後のマネジメントを含む計画の策定を促すことにより、公民が連携して駐車場に係るハード・ソフト両方の施策を進めることで、都市や交通に係る課題の解消、都市機能の維持・増進を図ることとしてはどうか。

現在の駐車場整備計画の概要

- ・ 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合、市町村が駐車場の需給の現況及び将来の見通しを勘案して、駐車場等の整備に関する計画を定めることが可能。
- ・ 策定に当たって、地方運輸局長、公安委員会等の意見を聞くとともに、商工部局と調整し、商業者からの意見も反映。
- ・ 整備の推進に当たって、都道府県、公安委員会、市町村、道路管理者を構成員とする協議会を設置、必要に応じて商工部局も参加。

(記載事項)

- ・ 路外駐車場等の整備に関する**基本方針**
- ・ **整備の目標年次及び目標量**
- ・ 目標量を達成するために必要な**整備に関する施策**
- ・ 主要な路外駐車場の整備に関する**事業の計画の概要** 等

現在の駐車場政策の課題

【需要と供給の視点】

- ・ 一部車種(車椅子利用者用、荷捌き、観光バス、自動二輪等)や地域によっては不足している場合もあるものの、一般車用については、供給過剰による施設稼働率の低下も指摘されている。

【マネジメントの視点】

- ・ 既存施設や地域の駐車場に関わる地域の課題について、関係者が連携して取り組んでいくための**青写真**がない。
- ・ 既存施設がどの程度利用されているのか、自治体が**把握**できていない。
- ・ 共同荷捌き施設の活用等、整備後の施設活用に向けた**ソフト面**の取組も必要。
- ・ **附置義務廃止後**の駐車場政策の不在。

今後の方向性(案)

- ・ 道路交通だけではなく、都市の健全な発展や土地の合理的な利用、秩序ある駐車場整備の観点から、駐車場のマネジメントが求められる区域を指定(現状の駐車場整備地区に限らない)
- ・ 都市・交通に係る上位計画を踏まえ、駐車場の整備も含むマネジメントに係る計画として策定
- ・ 当該計画に基づき、**公民の関係者が連携**して駐車場に係るハード・ソフト両方の取組を推進

(記載事項のイメージ)

- ・ 駐車場の**マネジメント**に関する**基本方針**
- ・ **計画**の**目標年次及び目標**
- ・ 目標を達成するために必要な**措置**(制度的・財政的措置)
- ・ **関係者及び関係者の責務**
- ・ 主要な路外駐車場の**マネジメント**に関する**施策の概要** 等

(具体的な施策のイメージ)

ハード	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーク&ライド、フリンジ・集約駐車場の整備・指定・活用 ・ 独自条例等による配置等の適正化 等
ソフト	<ul style="list-style-type: none"> ・ 不足する車種の駐車場の確保(転用等) ・ 共同荷捌き駐車場の活用、荷捌きルールの策定・運用 ・ 観光バス乗降場所、駐車場の確保 ・ 車椅子利用者用駐車施設等の適正利用 ・ 駐車需要平準化・モビリティマネジメント(公共交通利用、ピーク時期の臨時駐車場・シャトルバス確保等) ・ 遊休時期の駐車場空間の活用 ・ 駐車場の集約・低未利用土地(青空駐車場等)の抑制・土地利用転換(社会実験・他用途利用の誘導)等

【参考】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が策定されている。
- 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

⑨ 駐車場に付加することが望ましい機能について①(考え方)

- コンパクト・プラス・ネットワーク、ウォークブルなまちづくりを目指すに当たっては、駐車場の立地や地域の実情に応じた駐車場の機能の充実により、人々の移動や自動車交通の誘導（モビリティマネジメント）を通して望ましいまちづくりを図っていく必要がある。
- 規制や補助制度、附置義務制度、公共による駐車場整備・管理（指定管理の要件等）等の政策手段を通して、これらの取組を誘導していくことが望ましいのではないかと。

※ 住宅地については住宅政策とも連携しつつ、自動二輪車駐車場の確保、周辺道路等都市環境の観点から、荷捌き駐車施設の確保が望ましい。

	中心市街地の駐車場	集約・フリンジ駐車場	パーク&ライド駐車場
概要	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全、道路交通等の観点から過度の自家用車の流入を抑制が望ましいエリアであり、駐車場の供給を抑制することが望ましい 移動等に制約のある者、物流等目的地への近接が必要な需要を充足することが中心 一定の業務利用や短時間利用者も想定 小規模平面駐車場は土地の暫定利用に限定 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の安全、中心市街地への車の流入抑制の観点から、積極的に利用を誘導 車を一定時間駐車して、まちなかを回遊していく拠点、まちの入口としての機能が重要 必要に応じて公共が民間駐車場を指定・整備誘導又は自ら整備する等により確保（周辺の附置義務の隔地受入） 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地への車の流入抑制の観点から、積極的に利用を誘導 長時間駐車して、公共交通との乗継をしていく際の利便性、結節点機能が重要 必要に応じて公共が民間駐車場を指定・整備誘導又は自ら整備する等により確保
特に必要な機能(例)	<ul style="list-style-type: none"> 目的地に近接が望ましい、車椅子利用者用駐車施設※、移動等制約者用優先区画、荷捌き駐車場、観光バス乗降場所（ターミナル駅周辺等） 	<ul style="list-style-type: none"> EV充電設備 観光バス駐車場（観光地等） まちなか（目的地）への案内機能、休憩施設、トイレ、Wi-Fi 	<ul style="list-style-type: none"> EV充電設備 宅配ボックスの設置
必要なサービス(例)	<ul style="list-style-type: none"> 施設情報・満空情報の発信、事前予約 障害者割引を導入するとともに、駐車料金は集約・P&R駐車場や公共交通利用の利用を誘導する水準が望ましい 平日の利用が中心の場合、休日はまちなかにぎわい空間としての活用 	<ul style="list-style-type: none"> 施設情報・満空情報の発信 利用しやすい料金設定（周辺施設との提携等） 公共交通の割引 	<ul style="list-style-type: none"> 施設情報・満空情報の発信 利用しやすい料金設定（公共交通との連携等） 公共交通の割引
共通して求められる機能(例)	<ul style="list-style-type: none"> 出入口や配置の適正化や緑化、立体駐車場（土地の高度利用を図るエリア）、1階部分は商業施設にする等周辺交通やまちなみ、にぎわいに配慮 車椅子利用者用駐車施設、優先区画※、ダブルライン・ゆとりのある駐車区画、自転車・自動二輪車駐車場、ベビーカーの貸出 結節点機能（シェアサイクル・シェアモビリティポート（モビリティハブ）、公共交通待合室、公共交通に係る案内、地下通路・ペDESTリアンデッキ接続等）、防災拠点機能 等 		

※ 車椅子利用者用駐車施設は隔地に向かないため、中心市街地含むそれぞれの目的地に近接して確保が望ましい

駐車場に付加することが望ましい機能について②(イメージ)

	中心市街地の駐車場	集約・フリンジ駐車場	パーク&ライド駐車場
特徴	目的地への近接が必要な駐車需要への対応 (短時間中心)	歩行者安全・まちなか回遊促進等の観点で利用を誘導 (一定時間駐車)	公共交通との乗継利用を誘導 (長時間駐車)

特に必要な機能 (例)

車椅子使用者用駐車施設 (コインパーキング)



荷捌き駐車施設



* 時間貸し駐車場、共同
※ 豊島区資料

観光バス乗降場 (中央区)



※ GINZA SIX (東京都資料)

周辺案内・休憩施設 (金沢市)



※ 兼六駐車場 (石川県資料)

観光バス駐車場 (東京都)



※ 東京スカイツリー (東京都資料)

宅配ボックスの設置 (さいたま市)



※ 浦和パーキングセンター

EV充電機の設置



※ 経産省資料

共通して求められる機能 (例)

緑化 (名古屋市)



※ 金城ふ頭駐車場 (STGK)

1階を店舗にしてにぎわいに配慮 (長野市)



※ TOiGO (Google Map)

シェアモビリティポートの整備
モビリティハブ (世田谷区)



※ ENEOSマルチモビリティステーション

自動二輪駐車場 (京都市)

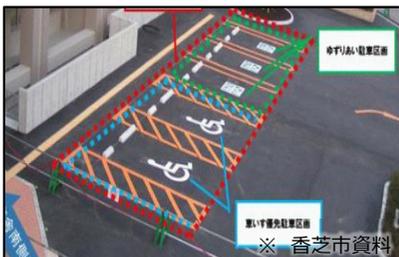


防災拠点機能



※ 三井のリパークHP

車椅子使用者用・優先区画の設置 (香芝市)



※ 香芝市資料

ゆとりのある駐車区画 (練馬区)



※ 東京都資料

ベビーカーの貸出 (広島市)

おでかけ家族 おうえん宣言!!
ベビーカー貸出サービス

下記の広島市中央部駐車場システム加盟駐車場をご利用の方に、8型ベビーカーを無料貸出しています。どしどしご利用ください。

ベビーカー貸出している駐車場はこの2ヶ所!

現在ベビーカー貸出サービスは休止中です。

<p>リパーク三浦橋パーキング</p> <p>広島市東区町10-1 082-242-0666</p> <p>営業時間 7:45～20:00</p> <p>駐車台数 236台</p> <p>高さ 2.10m</p> <p>幅 2.30m</p>	<p>ヒロシマパーキング</p> <p>広島市三丁目1-18 082-249-4488</p> <p>営業時間 24時間</p> <p>駐車台数 499台</p> <p>高さ 2.10m</p> <p>幅 2.30m</p>
---	--

※ 広島市中央部商店街

* 曜日により営業時間が異なる場合があります。* 入庫・出庫は必ず係員の指示に従ってください。

公共交通待合室 (熊本市)



※ 熊本市資料

ペDESTリアンデッキ接続 (清瀬市)

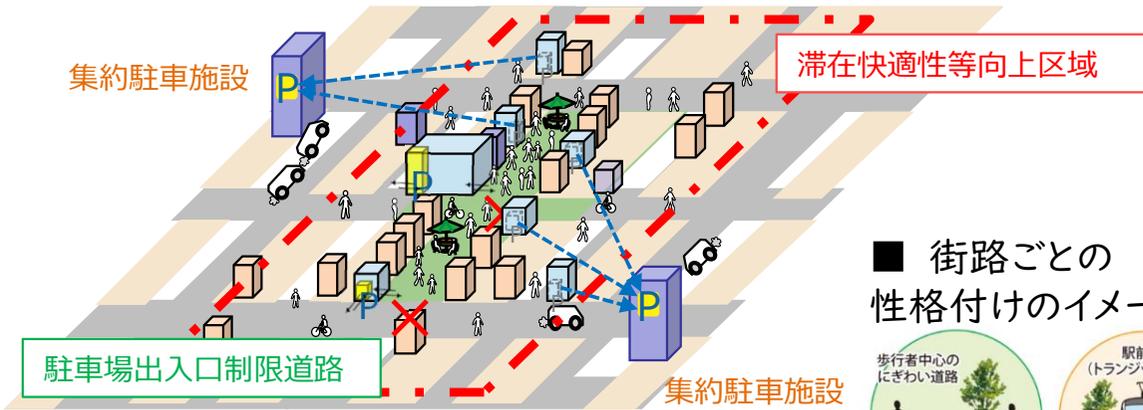


※ クレア市営駐車場 (Google Earth)

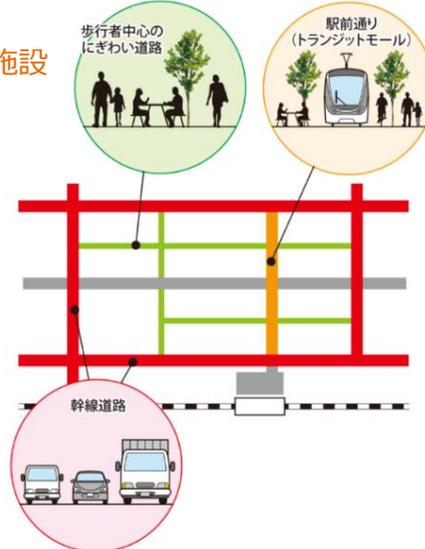
【参考】集約・フリンジ駐車場のイメージ

- 駐車場の配置について、街路やエリアの性格を踏まえ、歩行者中心の街路やエリアへの立地の抑制、広域的な移動を担う幹線道路沿線への集約・移転をすることで、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することが可能。
- また、駐車場を集約することにより、出入口の削減による道路交通の円滑化や、需要のピークが異なる目的施設を集約することによる総整備量の抑制、既存駐車施設の有効活用等が期待される。
- これまでは、附置義務駐車場について、都再法やエコまち法等の特例、条例による隔地等の対応により集約化を推進してきているところ、附置義務駐車施設に限らず、小規模平面駐車場が担っている駐車需要も含めて、フリンジ駐車場への集約化を図っていくことが望ましいのではないか。

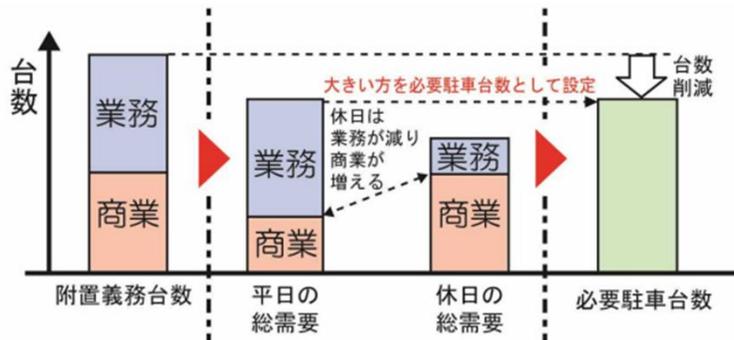
■ 駐車場のフリンジへの集約のイメージ(ウォークブル特例の場合)



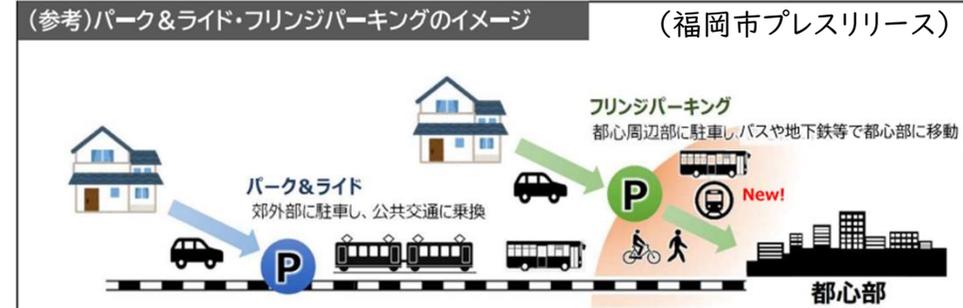
■ 街路ごとの性格付けのイメージ



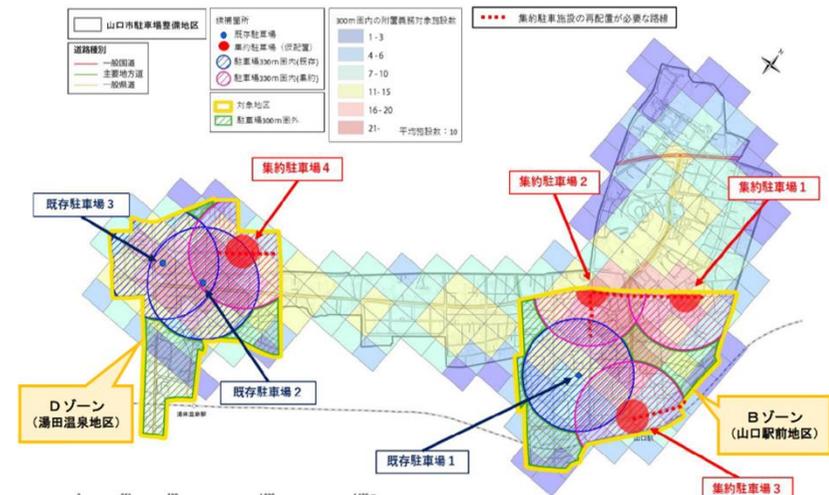
■ 集約による必要台数削減のイメージ



【参考】パーク&ライド、フリンジパーキングのイメージ



【参考】集約駐車施設の配置検討例(山口市駐車場整備計画)



⑩小規模駐車場・平面駐車場のコントロールについて

- 小規模(500㎡未満)の路外駐車場について、多くの小規模駐車場は時間貸の平面駐車場として設置。駐車場の構造設備等の基準の適用対象としておらず、平面の場合は建築基準法等の適用も受けない。
- 自治体によっては、歩行者の安全・土地利用等の観点から、都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域の特例に基づく条例や、独自条例により適正化をしている場合もある。
- 制度的・財政措置を活用して、小規模時間貸駐車場の適正化を図っていく必要がある。

小規模駐車場・平面駐車場の利点

【人の観点】

- 平面であるため、荷捌き車両やリフト付車両、ハイルーフ車両など高さ制限による制約のある車両が停めやすく、出入庫に要する時間も比較的短いことが多い。
- 分散して設置されているため、目的地の近くにあることが多い。

【都市・土地利用の観点】

- 土地の暫定利用とする場合に、2次利用が容易。その後、周囲の建物と一体的に開発することで、まとまった土地として有効活用することが可能。
- 附置義務駐車場・都市計画駐車場で賄えない駐車需要(附置義務対象外の小規模施設等)に対応し、路上駐車の削減に寄与。

小規模駐車場・平面駐車場の課題

【人の観点】

- 構造設備基準・バリアフリー義務が係らないため、歩行者の安全等の観点から懸念。
- 暫定利用で屋根がないことが多く、雨天時に不便(特に車椅子使用者等)

【都市・土地利用の観点】

- 平面(建築物ではない)駐車場の設置の際、駐車場の構造設備規制(届出)が係らない他、建築確認等土地利用規制の確認が行われない。
- 目的地に近接している利便性の反面、都市の回遊につながりにくく、にぎわい(シャワー効果によるついで買い等)が生まれにくい。
- 土地の高度利用・都市機能を誘導するエリア(商業地域等)では、都市密度の低下、市街地の拡散に繋がる。
- 駐車場はまちの訪問目的となる施設ではなく、あくまで目的地に向かう際の補助的施設であるため、過度の駐車場供給・面積増は、中心市街地の空洞化(目的地となる施設の減少)により、負のスパイラルに陥る可能性がある。

今後の方向性(案)

【人の観点】

- 歩行者の往来が多い街路・人間中心の賑わいを図る区域における、滞在快適性等向上区域(路外駐車場配置等基準・出入口制限道路)の設定、小規模駐車場を含めた配置適正化条例制定等の推進。

【都市・土地利用の観点】

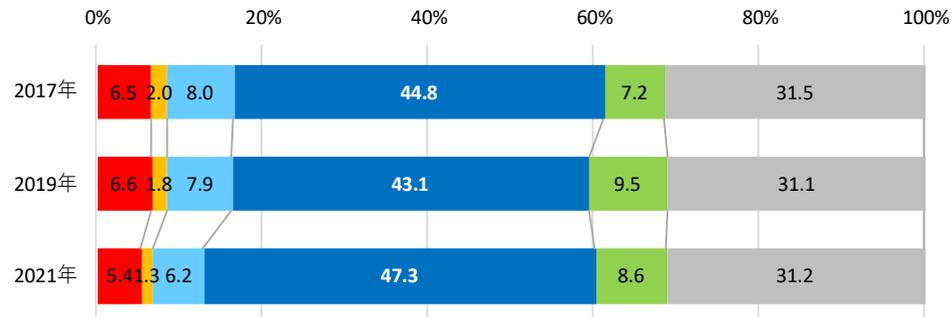
- 荷捌き駐車施設やバリアフリー駐車施設としての小規模平面駐車場の活用を推進。
 - 長期にわたって平面駐車場である場合に、他の土地利用の誘導・支援等の措置、社会実験等。
例：誘導施設立地への補助、公的主体による土地取得・利用(広場整備、シェアモビリティポート等)
 - 駐車場マネジメント、立地適正化等の取組と連携して、都市機能の誘導と併せた駐車場の集約・再配置を促進。
- ※ 附置義務駐車場については、立地適正化計画等に基づく集約配置の特例あり

【参考】小規模駐車場の規模と駐車場の需給について

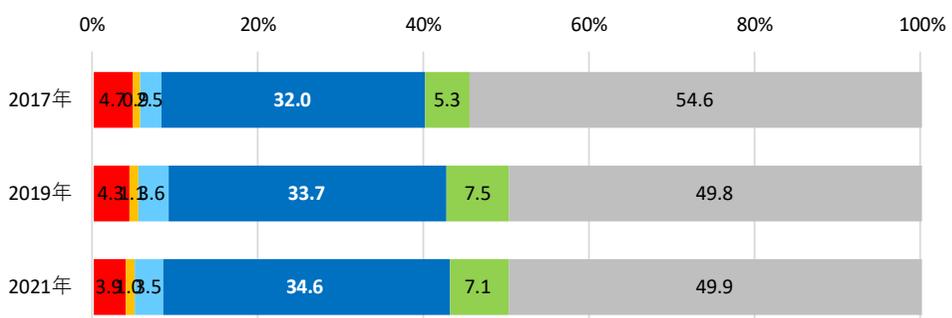
- 国交省が行った自治体調査では、時間貸し駐車場や附置義務駐車場については、供給が需要を上回っているとの回答が増加している。
- 協会調査によれば、路外駐車場の届出義務等の係らない小規模駐車場(500㎡未満)について、届出駐車場等よりも急速に増加しており、2020年時点で93万台と駐車場全体(国交省調査+業界調査)の14.6%を占めている。

※ 国交省調査(年報)は、都市計画駐車場・附置義務駐車場・届出駐車場(500㎡以上)が対象。
 ※ 届出駐車場には500㎡以上のコインパーキングが含まれており、届出駐車場に占めるコインパーキングの割合は36.2%となっている。

■時間貸し駐車場の需給バランス

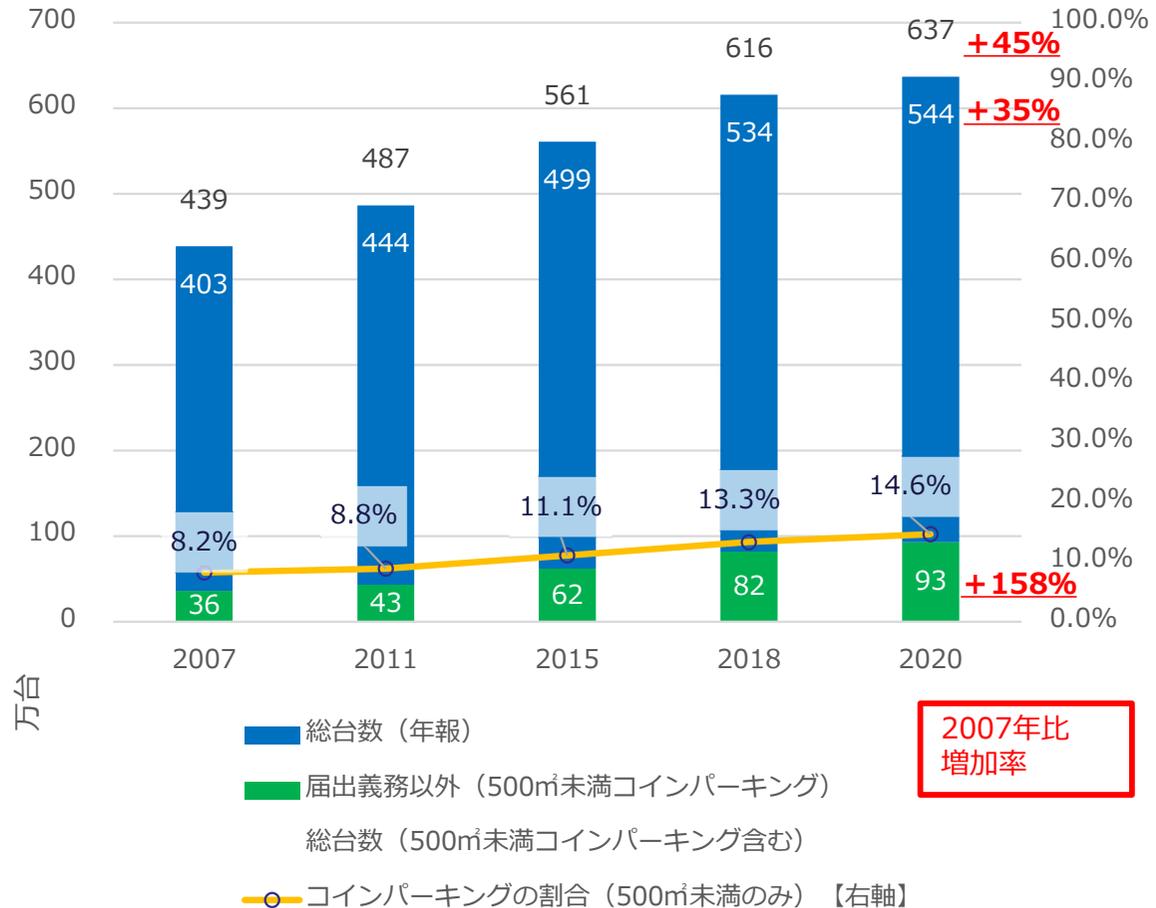


■附置義務駐車場の需給バランス



- 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

■コインパーキングを含めた駐車場供用台数



2007年比増加率

【参考】中心市街地の通りの賑わいの減少と駐車場の増加の例

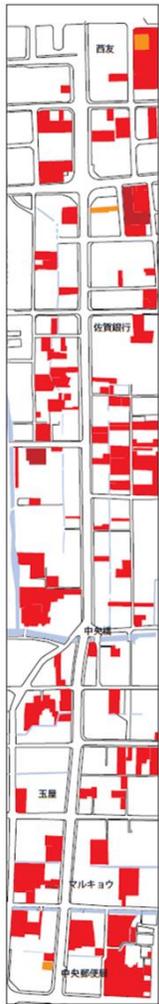
- 佐賀市の中央大通り（中心市街地）の現状と課題に関する資料において、「無計画な駐車場の配置」を課題の一つとして記載。
- 分析において、道路に面して点在する空地や駐車場も景観を損なう要因としており、駐車場の間口率（中央大通りの長さに対する建物等の間口長さの割合）は、通りの奥に駐車場を配置して少なくなっているものの、約15%を占めている。
- なお、路線価について、平成4年に最も高かった駅前エリアでは約122万円/㎡だったところ、平成10年頃からの郊外への大規模商業施設の開業、中心市街地からの商業施設撤退等により、平成25年には約16万円/㎡と約1/7近くまで低下している。
- 当該地域は容積率400~500%の商業地域であるものの、大半は立体ではない平面駐車場となっている。

■ 駐輪場・駐車場の状況 中央大通りの土地利用の状況と間口率

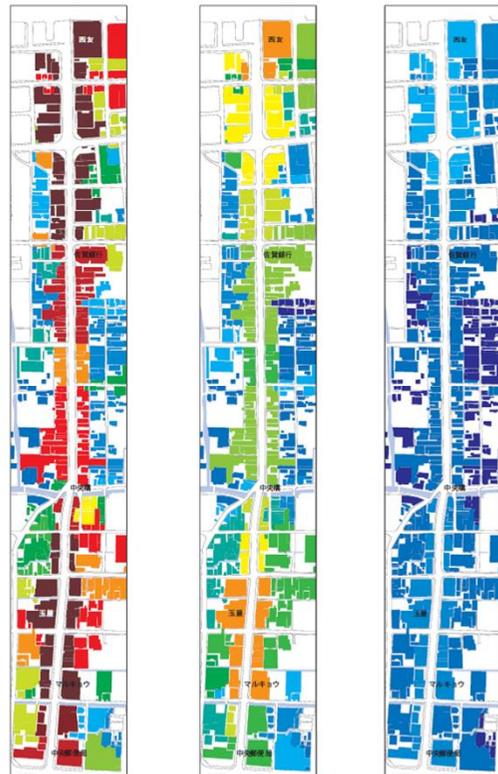


駐輪場・駐車場の間口率 約15%

■ 路線価の推移

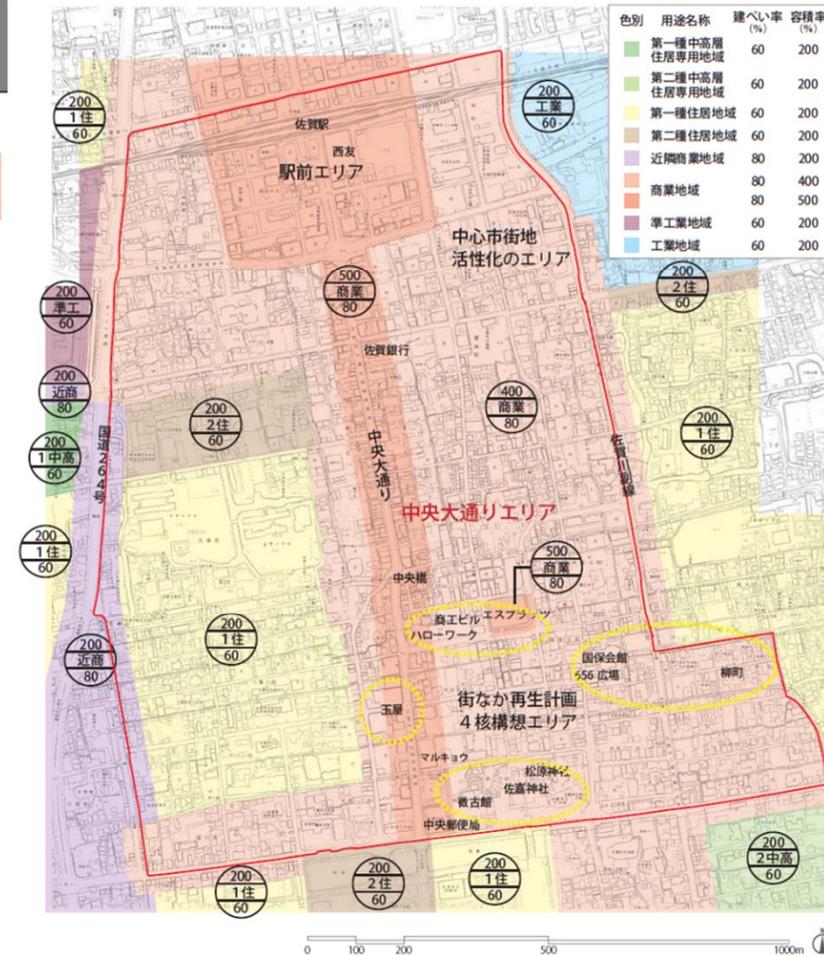


- 駐車場
- 立体駐車場
- 駐輪場



- ¥1,000,000~/㎡
- ¥800,000~1,000,000/㎡
- ¥700,000~800,000/㎡
- ¥600,000~700,000/㎡
- ¥500,000~600,000/㎡
- ¥450,000~500,000/㎡
- ¥400,000~450,000/㎡
- ¥350,000~400,000/㎡
- ¥300,000~350,000/㎡
- ¥250,000~300,000/㎡
- ¥200,000~250,000/㎡
- ¥150,000~200,000/㎡
- ¥100,000~150,000/㎡
- ¥50,000~100,000/㎡
- ~¥50,000/㎡

■ 中心市街地の用途地域



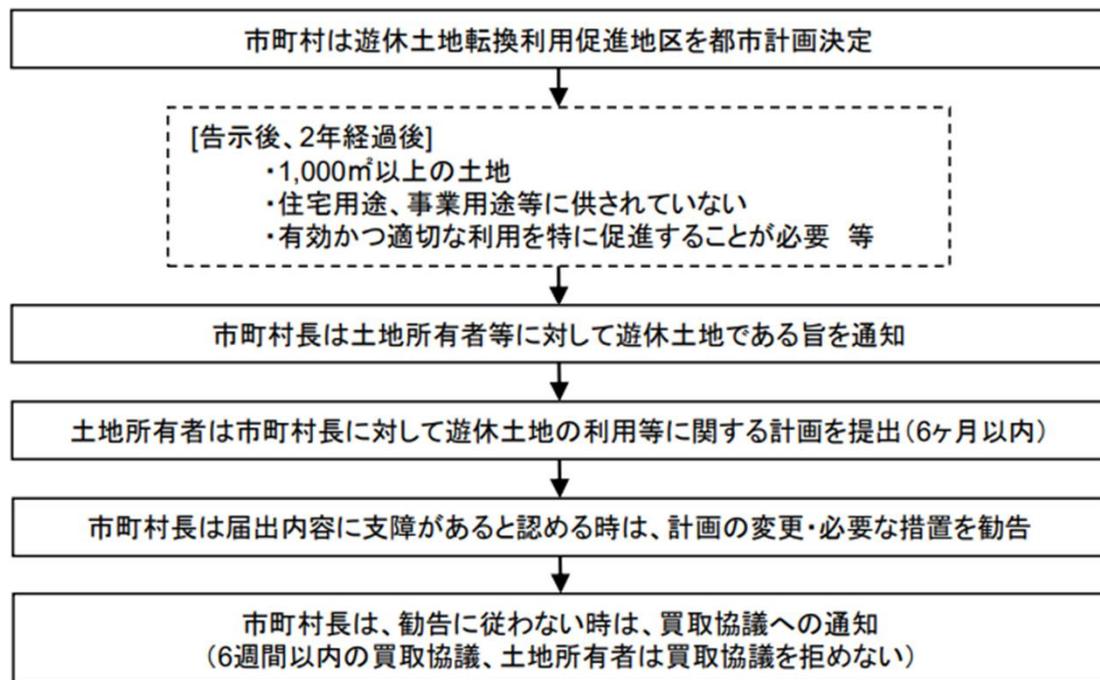
出典：2015佐賀市中央大通り再生計画

【参考】遊休土地転換利用促進地区(都市計画法)

- 都市計画法の遊休土地転換利用促進地区(関係権利者による有効かつ適切な利用を促進する必要があると認められる土地の区域について定めるもの)の指定の判断基準の例として、都市計画運用指針における判断基準例では、一定容積率の地区における青空駐車場は「低利用」とされている。
- 相当期間かつ一定規模に青空駐車場を含む低未利用土地がある場合については、地区指定を検討しつつ、そうではない場合も、当該基準を参酌して青空駐車場の適正化を図っていくべきではないか。

- ・相当期間にわたり住宅や事業等の用途に供されていない市街化区域内の遊休土地(5千㎡以上)について、土地所有者の能動的な取組を求めることによって、効果的な土地利用転換を図り、周辺地域と一体となった良好な市街地の形成、都市機能の増進を図ることを目的として、都市計画に遊休土地転換利用促進地区を定めることが可能。
- ・遊休土地の土地所有者等に対し、市町村長による通知、勧告、買取協議の措置を講じることにより、計画的な土地利用転換を積極的に実現。
- ・平成3年に5地区、平成4年に1地区が指定。

■遊休土地転換利用促進地区指定後のフロー



【参考】低・未利用である土地を促進地区に指定する場合の判断基準の例(都市計画運用指針)(商業系)

容積率(%)	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
区分	近商	近商	近商	商業	商業	商業	商業	商業	商業
青空駐車場	○	△	△	▲	×	×	×	×	×
資材置場	○	△	▲	▲	▲	×	×	×	×
屋外運動施設	○	△	▲	▲	▲	×	×	×	×
屋外展示場	○	△	▲	▲	▲	×	×	×	×
建築物等と一体 となって存する 空地	○	△	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲

- 「×」は、すべて促進地区に該当する。
- 「▲」は、整備水準、使用頻度、管理状態を周辺地域の同一の用途に供されている土地と比較し、おおむね下位1/2に位置するものは、促進地区に該当する。
- 「△」は、整備水準、使用頻度、管理状態を周辺地域の同一の用途に供されている土地と比較し、おおむね下位1/4に位置するものは、促進地区に該当する。
- 「○」は、原則として促進地区に該当しない。

⑫取組を誘導する施策(インセンティブ等)について

- 制度的措置や財政的措置、公共財産の活用（指定管理の要件等）等の政策手段のメリット・デメリットを踏まえつつ、組み合わせて取り組み、望ましい駐車政策を実現していく必要がある。
- 国としても、技術的助言や予算措置により、地域の実情に応じた取組を促していく。

望ましい取組の例

- ①ハード面（機能向上）：集約駐車場等整備、車椅子利用者用駐車施設・優先区画の確保、シェアモビリティ設置、緑化・EV充電器設置 等
- ②ソフト面（運用面の取組）：障害者割引、まちづくり会社等への委託、まちづくりとの連携（協議への参加や場所提供協力等）、駐車場稼働データの自治体への提供、利用者への情報提供、公共交通との連携 等

	施策例	メリット・デメリット
財政的措置	民間の取組への補助	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画等に基づく駐車場整備、機能向上等の取組については、既存の国の支援制度（予算）の活用が可能。 ● 規制措置と併せて、駐車場集約等、駐車場適正化の取組を進めることにより、地域の活性化やコンパクトシティ化を図ることで、行政コストの削減、地価の下落抑制・上昇、民間活動活発化等による税収増が期待。 ✓ 自治体の人的・財政的制約がある一方、駐車場は収益事業であり、他の施策との優先順位も考慮が必要。
	自治体自ら整備等を実施	
制度的措置	望ましい取組に伴う附置義務等の規制緩和 例：公共交通利用促進措置（神戸市等複数）、容積率の緩和（熊本市）	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用促進措置等による緩和は、移動需要全体を最適化するものであり、公共交通が発達している地域や駐車需要・稼働率が低下している地域において有効。 ✓ 駐車場需要が大きく、駐車場確保が顧客獲得手段となっている地域・施設では利用インセンティブが小さい。 ✓ 附置義務の緩和は原則として、駐車需要の削減・合理化に繋がる取組を評価して緩和するものであり、利用を誘導すべき駐車場の付加価値向上（需要増要因）に伴い、駐車台数を減らすこととの整合性に留意が必要。 ✓ 附置義務導入している地域のみ可能かつ、小規模駐車場等その他の駐車場への対応は別途必要。
	負担金・課税等 例：地域ルール（東京都）、環境税（太宰府市）	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐車場整備削減や利用等に伴う外部性を内部化するとともに、一定のエリアで駐車対策の財源を確保し、施策を実施することで、交通やまちづくりに係る地域課題について全体最適となる施策を実施し解決を図ることが可能。 ● 財源の使途（駐車対策）について、協議会等における議論の場が生まれ、公民連携を促すことが期待。 ✓ 制度導入について、地域関係者の理解や、一定の制度運用コストが必要。
	駐車場法の特例・独自条例による立地・配置規制 例：配置適正化条例（金沢市等）	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の低未利用地活用・土地利用施策と一体で取組むことで、駐車場の配置適正化・有効な土地利用が期待。 ✓ 指導等については規制の実効性に懸念がある一方、権利の制限を伴う場合は、目指すべきまちづくりや公益性について、地域の理解が必要。また、低未利用地対策には駐車場の立地規制での対応は限界がある。
	エリアでの整備抑制・禁止 例：ミュンヘン・ロンドン等	<ul style="list-style-type: none"> ● 供給過剰地域や車の流入を抑制すべき地域において新たな供給を抑制・制限することが可能。 ✓ 他方、既存駐車場の質の向上の担保や、土地利用施策、交通施策と併せた取組が必要。
その他	公共財産の活用（公共駐車場の指定管理や、駐車場用地提供の際の必須要件や加点要素として記載）	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体自らの財産の管理の運用により対応することができ、取組が比較的容易。 ✓ 駐車場運営の事業性に過度の制限を掛けると、運営効率の低下や運営委託等歳入の水準低下等が懸念。

【参考】取組を誘導する施策(インセンティブ等)の事例

駐車場の集約等の際の容積率割増・財政支援の事例(熊本市)

熊本市では、まちなか再生プロジェクトと連携し、地区内の駐車場を集約して整備する場合や、観光バス乗降場等を整備した際に容積率を割り増すこととしている。

また、低未利用地等からの土地利用転換や集約駐車場(立体駐車場)の整備に対して財政支援をすることとしている。

取組内容		具体例	割増し上限値	
割増施策 (公共貢献)	A: 防災機能の強化	A-1: 敷地集約化 ^{*1}	敷地集約化による防災機能強化	100%
		A-2: 耐震性能	建築物の耐震性能の強化	50%
		A-3: 災害時対策	災害発生時の帰宅困難者対策(一時滞在スペース、備蓄倉庫整備等)の実施	50%
	B: まちづくり取組	B-1: 交通施策^{*2}	駐車場の集約化、観光バス乗降場の整備、公共交通待合施設の整備	100%^{*2}
		B-2: 環境負荷	一定の環境性能基準を満たす建築物の整備	50%
		B-3: 都市魅力 ^{*1}	敷地内貫通通路や上空通路等、オープンテラス等の整備	50%
C: 誘導用途の確保		高機能オフィスを整備	50%	
		ハイグレードホテルを整備	50%	
D: 公開空地の確保		オープンスペースを整備	200%	
		歩道状公開空地を整備		
ベース	指定容積率(本市最大容積率 600%)			

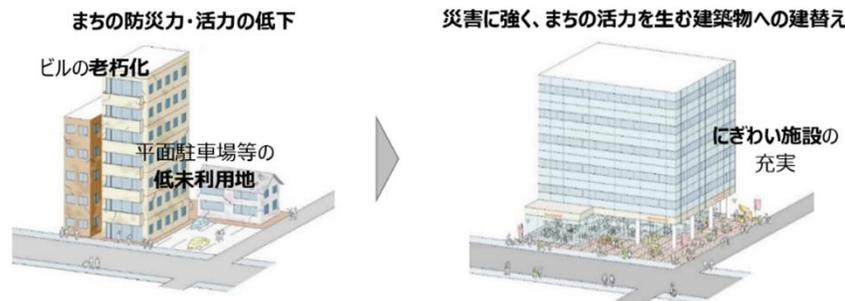
合計 300%^{*3}

※ 熊本市「防災機能強化等に着眼した容積率の割増運用基準」

1 低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援

低未利用地等に一定規模以上のにぎわい施設を建築する場合に財政支援を行う。

【まちなか再生プロジェクトと連携】



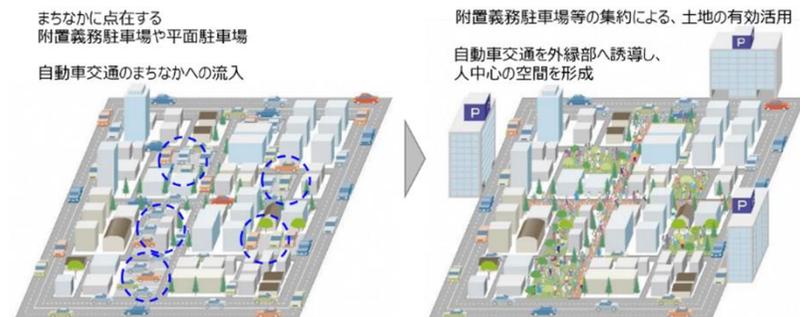
※ 熊本市「まちなか駐車場適正化計画」

取組例	内容	
	総合設計制度	都市計画制度
① 駐車場の集約化		自動車駐車場(但し、荷さばき・障がい者等用・自動二輪車駐車場は除く)は、地区単位で集約して設置すること。地区内外問わず、集約して整備する駐車場以外の駐車場の整備は、原則、認めない。集約して整備する駐車場においては、原則、附置義務相当分の台数を超えないこと。
② 共同荷捌き駐車場の整備	歩道等での荷捌き防止のため、敷地内に荷捌き駐車場を整備すること。	地区内の建物が共同で使用できる荷捌き駐車場を集約して整備すること。
③ 観光バス等乗降場の整備	敷地内に、観光バス・タクシーの乗降場等を整備すること。	地区内に、観光バス・タクシー乗降場等を集約して整備すること。
④ 障がい者等用駐車場の整備	敷地内に、一般公共の用に供する障がい者等用駐車場を整備すること。	地区内に、一般公共の用に供する障がい者等用駐車場を集約して整備すること。
⑤ 駐輪場の整備(自動二輪車駐車場含む)	敷地内に、附置義務台数を超える公共駐輪場を整備すること。	地区内に、駐輪場を集約して整備すること。
⑥ 公共交通待合施設の整備	敷地内に、公共交通機関利用者のための待合施設を整備すること。	同左

※ その他機能強化と魅力づくりに寄与すると判断できるものについては、個別に評価する。

1 集約駐車施設(立体駐車場)の整備に対する財政支援

附置義務駐車場を集約する立体駐車場を整備する場合、または、新たに整備される平面駐車場等の整備を抑制する受け皿となる集約駐車施設を整備する場合など、その整備に係る費用の一部を助成する。



3. 御議論いただきたい事項

■WGにおける検討の概要と今後の進め方について

■検討を踏まえた今後の方向性について（全体像、アウトプット、各論）

全体像

- ① 今後の都市政策を踏まえた駐車場政策の方向性について
- ② コンパクト・プラス・ネットワークと駐車場について
- ③ まちづくりにおける駐車場の位置づけについて

アウト プット

- ④ 特定路外駐車場のバリアフリー基準（省令）の見直しの方向性について
- ⑤ 標準駐車場条例の改正の方向性について
- ⑥ ガイドラインの見直しの方向性について
- ⑦ 駐車場データの規格・活用方策等の検討の方向性について

各論

- ⑧ 駐車場のマネジメントに係る計画の必要性について
- ⑨ 駐車場に望ましい機能について
- ⑩ 小規模駐車場・平面駐車場のコントロールについて
- ⑪ 取組を誘導する施策（インセンティブ等）について