

第2回検討会 参考資料

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和6年3月27日

0. WGの意見と今後の方向性

1. 自治体調査結果概要

2. 駐車場の需給に係る課題・取組状況

3. 駐車施設に係る課題・取組状況

4. 駐車場整備に関する主な国土交通省の支援策(予算措置)

5. 駐車場法等の改正等の経緯・関連法令等

0. WGの意見と今後の方向性

テーマ	主な指摘	対応の方向性 ガイドライン等 / 第2回WGで検討/ 今後の検討課題
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	⇒ガイドラインにおいて以下対応 ➢ 遊休空間等の活用について事例、考え方の紹介 ➢ 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 ⇒第2回WGで議論 ➢ 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 ⇒今後の検討課題として整理 ➢ 駐車場データの活用
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	⇒第2回WGで議論 ➢ 地域ルールの一般化含め附置義務制度のあり方 ➢ 駐車場に係る地域課題の解決へのインセンティブ ➢ エリアマネジメント・地域との連携 ➢ 地方都市の課題
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	⇒ガイドラインにおいて以下対応 ➢ 需要の把握・予測について、考え方の整理、事例の拡充 ⇒今後の検討課題として整理 ➢ 駐車場需要・供給の調査方法、原単位の在り方 ➢ 駐車場データの規格・活用

第2回需給マネジメントの意見と今後の方向性(案)

テーマ	主な指摘	対応の方向性 ガイドライン等 / 今後の検討課題
① 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)	- 都市の中で駐車場をどう位置づけて活用していくのか整理が必要 - 官民連携していく上で、計画により駐車場政策、駐車場のあり方の<u>青写真</u>を描き、取組主体を明確にすることが必要。 - 駐車場は公共交通と組み合わせて利用することが重要。駐車場単体ではなく、<u>移動全体</u>で捉えていくことが必要。 - 排ガス規制の強化(R7.11)に伴う、<u>新原付</u>(125cc)の駐車環境の確保	⇒ <u>ガイドライン</u> 等において以下対応 ➤都市における <u>駐車場の役割</u> を検討・記載 ➤整備だけではなく、 <u>マネジメントに係る計画策定</u> を誘導 ➤ <u>移動全体</u> で駐車場施策を考えて行くことの重要性を記載 ➤ <u>新原付</u> の駐車環境の確保を促す
② 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) <u>小規模駐車場の</u>コントロールは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。 (附置義務制度) - 地域ルール等の導入の容易化は、<u>調査手法や設定の仕方、判断基準を一般化</u>していく形がいいのではないかな。 - 地域ルールは発展途上であり、運用や協力金の使い方について、実験的な取り組みも含めて事例を重ね、地域の新たな課題の解決に結びつけていくとよい。 - 館内集配センター等施設の<u>効率的利用に資する取組</u>をGL等で促進 (土地利用転換・利活用等のあり方) - 完全な土地利用転換だけではなく、<u>タイムマネジメント</u>で活用もあるのではないかな。活用に制度上の支障があるのであれば、<u>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</u>等の検討が必要。 - 時代に合わせたリノベーションへの支援も必要ではないかな。 <u>ピーク</u>に合わせて駐車場を作っているのだから、余っていることが多く、定期利用等、まちのにぎわいと関係ないところで使用せざるを得ない。	⇒ <u>ガイドライン</u> 等において以下対応 ➤附置義務の弾力化・各種特例(ウォークブル区域等)の導入事例、タイムスケジュールなどを充実し、導入を <u>容易化</u> (地域ルールは東京都における取組に必要なに応じて助言) ➤ <u>標準駐車場条例</u> 等に附置義務弾力運用、駐車場の効率的活用、リノベーション等都市にメリットのある取組について事例の記載、 <u>原単位の緩和</u> 等により誘導 ➤駐車場の <u>遊休空間の一時的活用・転用</u> について、事例や考え方を整理、需要のピークを抑える取組も推奨 ⇒ <u>今後の検討課題</u> として整理 ➤ <u>小規模平面駐車場の</u> コントロールのあり方 ➤都市に望ましい取組への <u>インセンティブ</u> ➤駐車場 <u>整備</u> や遊休空間の <u>一時利用・転用に関わる</u> 駐車場法以外の駐車場に係る法令の整理 ➤ <u>駐車場需要・供給の調査方法、原単位の在り方</u>
③ 運用面 (公民連携のあり方)	- 土地利用の適正化や駐車場出入口の制限について、<u>必要性をまちづくりの視点から理解いただく</u>ことが重要。地主の意識をどう変えていくかも重要 - 駐車場は<u>地域の様々な課題を解決する一つのきっかけ</u>になる。 <u>地方公共団体</u>のリーダーシップも大切であるが、地域の“コミュニティ”や、より広域的な関係者の巻き込み方も課題。 - DMO(観光地域づくり法人)等<u>観光関係者</u>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な。 。	⇒ <u>ガイドライン</u> 等において以下対応 ➤まちづくりと連携した駐車場施策の取組について、 <u>意義や事例、効果等</u> を充実化 ➤ <u>地方公共団体</u> がリーダーシップをとりつつ、 <u>多様な関係者(観光を含む)</u> との連携、 <u>広域的な視点</u> の必要性について記載

テーマ	主な指摘	対応の方向性 ガイドライン等 / 第2回WGで検討/今後の検討課題
① 多様な利用ニーズへの対応について	- バリアフリー法等、制度の周知・啓発活動をする際は、なるべく行政用語ではなく、わかりやすさを重視して欲しい。制度が縦割りでわかりにくく、事業者も推進しにくい - 多様な利用者のニーズや車種に応えるために、余裕を持った駐車スペースの基準を設定。優先駐車区画の更なる拡大。 - フリンジ駐車場に駐車し、子供を含め人々がまちなかに散策・交流。 - 駐車場に待ち合わせ機能 - ガイドラインには、既存のストックでも柔軟に対応できるような記載も必要。 - 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。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。	⇒ガイドライン等において以下対応 ➢ ダブルスペースやゆとりのある駐車マスの設置を推奨。 ➢ 駐車場のバリアフリーの説明の更なる工夫。（建築物に係るバリアフリー基準と基本的に同じであることを記載するとともに、今後の制度も、建築物と揃えて対応。） ※ 附置義務駐車施設は建築物の基準が適用 ➢ 既存ストックの活用事例の充実 ⇒第2回WGで検討 ➢ フリンジ駐車場等の機能の充実 ➢ 駐車場の立地・公民連携
② 駐車場施設の高度化について	- パーク＆ライド駐車場等誘導したい駐車場に望ましい設備や機能のGL - EVの充電による利用者の行動変容の可能性 機械式駐車装置におけるEV充電器の設置について、機械式駐車装置メーカーと連携しないと事故の危険性もある。 EV充電器の設置を推進している自治体の導入実績や問題点、課題を把握 防災の観点も必要。認定制度があると、インセンティブになる。 施策の効果を示すことも重要。	⇒ガイドライン等において以下対応 ➢ 防災について記載を拡充。 ➢ 施策の効果も可能な限り記載。 ➢ EV導入課題について、自治体担当者会議（東京都道路整備保全公社講演）等も踏まえて記載 ➢ 機械式駐車装置にEV充電器を設置する場合について、メーカーと連携する必要があることを記載。 ⇒第2回WGで検討 ➢ フリンジ駐車場等の機能の充実（再掲）
③ 情報発信、案内・誘導の高度化について	- 魅力的な駐車場について、停めに行こうと思えるような情報発信 - 駐車場の情報について、対応車種を含めて提供する情報の統一化も必要駐車場情報のフォーマット統一 - IT企業が参画するなどして駐車場のデータ収集は進んでいる。DXの推進が出来るような仕組みの構築や、全国的な取組も協力していきたい。	⇒ガイドライン等において以下対応 ➢ 望ましい駐車場情報提供・データの利活用について考え方を追加 ⇒今後の検討課題として整理 ➢ 駐車場データの規格・活用

第2回施設デザインの意見と今後の方向性(案)

テーマ	主な指摘	対応の方向性 ガイドライン等 / 今後の検討課題
① まちの装置として駐車場に必要な機能について	(総論) - 都市の規模や特徴(郊外部、居住誘導区域、中心市街地等)によって備えるべき機能が<u>変わる</u>のではないかと。 - モビリティハブの配置論を議論してもいいのではないかと。 - 利便性だけでなく、安全性や障害者・高齢者が利用しやすいスペースの確保、障害者割引の充実も必要。ビジネス面だけではなく、ライフスタイルの観点も必要。 (交通の結節点としての機能) - モビリティハブの実装には用地確保の課題があり、(路外)駐車場を活用していくのは重要。 - 公共交通との乗継機能も必要。快適に待ち時間を過ごせることが乗換・乗継抵抗を下げるのに重要 - モビリティハブには、自家用車の駐車場も必要。 - 公共交通とシェアモビリティが連携して相乗効果を上げるかが重要。 - シェアサイクル設置について、構造上の課題や収益性への懸念がある。駐車場事業者のインセンティブや好事例が必要。 (都市のにぎわい創出拠点としての機能) - 利用者をまちなかに誘導する機能と目的地側でのアクセス情報の提供が相互に連携、停めてからの経路の情報も重要。 (都市施設としての機能) - 荷さばきは交通結節点ではなく、都市施設としての位置づけではないかと。	⇒ガイドライン等において以下対応 ➢ 地区の特徴に応じて、活用を図るべき駐車場(フリッジ・集約・P&R)に備えることが望ましい機能の例示、分類や項目について修正 ➢ 待合機能、公共交通との乗継、目的地へのアクセス情報の提供等について記載 ➢ 駐車場の結節点機能向上例として駐車場のモビリティハブ化を記載 ⇒今後の検討課題として整理 ➢ 望ましい取組へのインセンティブや好事例について、標準駐車場条例やガイドラインへの記載・今後も検討 ➢ モビリティハブの配置(駐車場の活用の範囲でガイドライン等に記載)
② 自動バレーパーキング(AVP)等における駐車場のあり方について	- AVPのメリットや課題を一般の方向けにわかりやすく伝える必要 - 自動運転に向けた運転支援機能の高度化に伴ってAVPに必要な機能の実装が進むことを考慮して、駐車場の情報化を積極的に進める施策を展開するとよいのではないかと。 - 安全性が向上する効果には期待。駐車料金が高額にならないか不安。 - AVPを地域で検討していくにあたっては、合意形成や施設整備、実用化などの各プロセスにどの程度時間がかかるのか等のデータが示される必要。 - AVPで高密度駐車を行う建築物は防火の観点も留意が必要。	⇒ガイドライン等において以下対応 ➢ 今後AVPの説明で使用する資料において、メリットや課題をわかりやすく修正 ⇒今後の検討課題として整理 ➢ 駐車場のデータ活用 ➢ AVPの検討において、料金や防火等の懸念点に留意

1. 自治体調査結果概要

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

※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

■荷捌き駐車場のニーズ(27自治体)

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

■観光バス駐車場のニーズ(27自治体)

【場所】

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

【時期等】

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

■荷捌き駐車場条例を制定していない理由(33自治体)

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

■その他車両のニーズ(2自治体)

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

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

※対象：附置義務条例（四輪）制定自治体

■「問題意識あり」の内容に関する主な回答

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

■問題認識があるが自動二輪駐車施設に関する条項を制定しない理由の主な回答

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

■「問題意識なし」の要因に関する主な回答

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

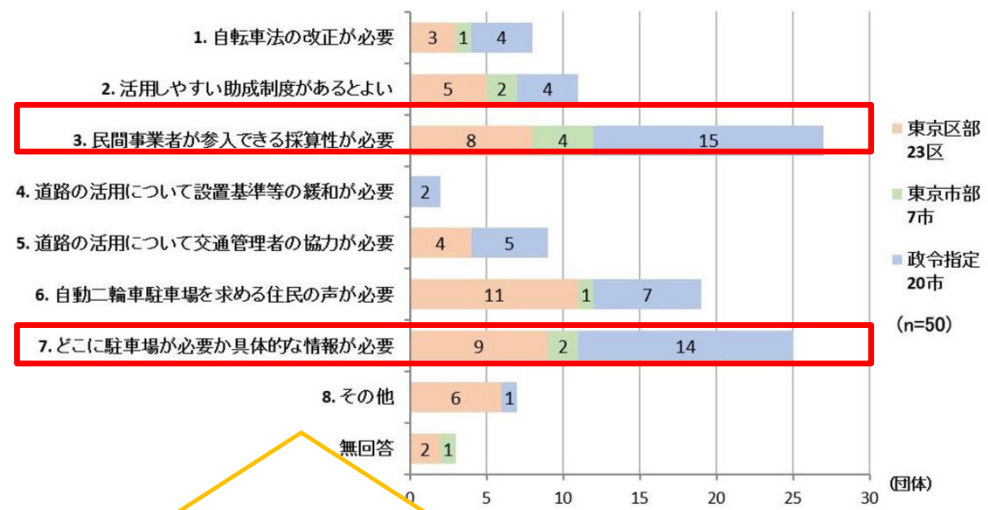
■「問題意識あり」と回答した自治体

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

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

※対象：政令市、特別区、市部

■自動二輪車を増やすための要件



【個別回答】

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

■自転車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

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

【困難】

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

■自動車等駐車場への受入について主な回答

【有効】

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

【困難】

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

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

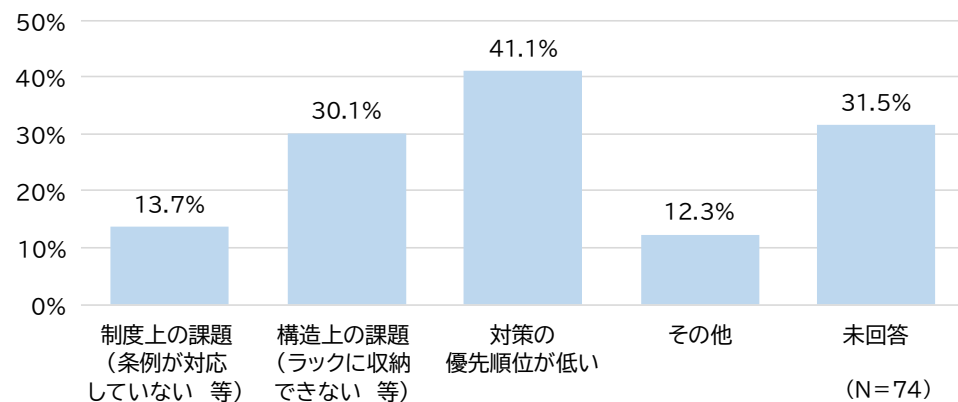
■電動キックボードの課題・対応策(10自治体)

【意向】

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

【課題】

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



※対象：県庁所在地都市、政令市及び特別区

■受入可能駐車スペース(41自治体/74自治体が受入)

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

■電動キックボードのニーズの有無(3自治体)

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

※ 大半の自治体はニーズがない、把握していないと回答

■電動キックボードシェアリングポートの設置(3自治体)

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

※ 大半は未回答

自治体調査結果概要⑤(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ため、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⑥(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。

- 自治体独自のバリアフリーの観点からの取組として、ダブルスペース方式やユニバーサル精算機の設置が多かったほか、**障害者手帳の確認による割引やバリアフリースイレの設置**といった取組について回答があったほか、寒冷地では、**解氷・除雪**についても必要との回答があった。(38の自治体から回答)
- **トラブル対応の事例**として、呼び出しボタンの設置や係員の配置により、**常時トラブルに対応できる体制を整備し、事前精算や満車の場合の誘導等**、個々のニーズに対応しているとの回答が見られた。
- **トラブルについては、不正利用や混雑時の健常者利用、利用対象者の施設毎の違いに起因する口論等**があった。

■バリアフリーの観点からの取組例

ダブルスペース設置自治体の主な取組(18自治体)

- ・ 隣接して、身体障害のある方や妊娠中の方なども駐車できるスペースを設置(幅は全て3.5mで出入口付近)
- ・ 高齢者や運転の苦手な方も利用可能な幅の広い駐車スペースを設置
- ・ ダブルスペース部分は車止め後方部分の長さを拡大
- ・ 思いやり駐車スペース(妊産婦やけがを負っている人等)の設置
- ・ 3台横並びの駐車室の真ん中の駐車室にコーンを置き、真ん中の駐車室は駐車できないようにして左右の駐車室を1.5台分の幅に拡大して広々と駐車できるスペースを設置

ユニバーサルデザイン精算機設置自治体の主な取組(9自治体)

- ・ 呼び出しボタンで24時間コールセンターにつながり、カメラにより**障がい者手帳の有無を判断し、障がい者割引を含めスムーズな精算**
- ・ 料金投入口等を低い位置に設置
- ・ 大型ディスプレイを設置

その他の取組

- ・ バリアフリー(多目的)トイレの設置(3自治体)
- ・ エレベーターの設置
- ・ ポスターや看板等により、身障者専用の駐車スペースであることを周知
- ・ **車番認証システムの導入(要事前精算)**
- ・ 混雑時、通常の駐車場精算機のゲートではなく、別の入口から、身障者駐車スペースまで案内
- ・ 障がい者用駐車スペースの解氷作業を重点的に実施

■トラブル発生時の対応事例

呼び出しボタンを設置した事例

- ・ 24時間対応可能なコールセンターを設置(委託等)
- ・ 随時トラブルに対応できる体制
- ・ 精算機周辺に呼び出しボタンを設置し、料金精算等に対応

係員を配置した事例

- ・ 委託の中で、24時間管理人を常駐
- ・ 併設している観光案内所の職員がトラブル発生時に適宜対応

トラブル対応の事例

- ・ 花見時期に、一般車が身障者スペースに駐車。その後、身障者スペースには、カラーコーンとバーで仕切りを設置。
- ・ 健常者が障害者区画を利用することによる苦情
- ・ **来館者同士で当該スペースの使用可能者の認識をめぐる口論**(障害者手帳所有者に限定している他施設と、けがや妊婦、歩行困難者な利用者すべてを使用可能としている施設の混同)

その他の取組

- ・ 満車のとき、他の広い駐車室に案内
- ・ 減免について、精算機及び精算機周辺に減免に関する表記を増やし周知
- ・ 電話越しでは対応が困難な利用者のため、事前精算等の対応

2. 駐車場の需給に係る課題・取組状況

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

	荷捌き駐車施設	観光バス(貸切バス)	バリアフリー駐車場
現状	- 荷捌き車両の路上駐車により、交通の円滑を妨げている地域が存在 - 近年の物流需要の増加 - 物流2024年問題への対応	- 旅行客の乗降や待機を目的とした路上駐停車により、交通渋滞等を招いていることがある - 受入態勢の強化が必要	- バリアフリー法制定後着実に整備率は増加(R3年:71%) - 未対応駐車場について、引き続き改修等を推進
取組例	- 附置義務制度(条例制定88都市) - 荷捌きを考慮した建築物の設計に基づく施設設計 - 既存施設の活用(コインパーキング、公共施設、高架下等の活用) - 共同荷捌き駐車場の整備 - 共同配送、時間帯需要を踏まえたルールの設定等のソフト面での取り組み	- 観光バス受け入れ計画の策定 - 観光バス駐車場の整備・予約システムの導入 - 地域の空きスペース等を一時的な予約駐車場として提供 - 大規模開発・再開発等と併せた駐車場・乗降場所の整備 - 需要の分散に向けた取組 等	- バリアフリー法に基づく附置義務(全地域) - 既存施設の改修 - ソフト面での取り組み(一般車駐車場を区切って使用等)
今後の課題	- 既存施設の活用・改修促進等さらなる取組の推進 - 駐車場整備地区以外での課題・対応	- さらなる取組の推進 - 駐車場整備地区以外での対応	既存施設のバリアフリー化等、バリアフリー駐車場のさらなる確保

需給に係る課題②(自動二輪車、スローモビリティ等)

- 自動二輪車駐車場については、地域によっては未だ不足しているとの声もある。
- 電動キックボードやスローモビリティ等の新たなモビリティの台頭や、自動車規格も大小多様化していることなどをふまれば、今後は、既存の駐車スペース等を活用しながら多様なモビリティを受け入れるための駐車環境の整備を進めていくことが求められる。
- こうした状況をふまえ、駐車施策を検討するにあたっては、駐車場法の対象範囲のみにとどまらず、市民の移動・駐車環境としての視点をより重視し、自転車や原動機付自転車等も含めた多様なモビリティの駐車空間をどのようにデザインするかを総合的に検討することが求められる。

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

赤字：規制措置、青字：予算措置

東京都

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

(主な記載)

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

観光バスの駐車問題と駐車対策



出典：東京都「観光バス駐車対策の考え方」（H31.3）

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

大阪市

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

(主な記載)

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

観光バス駐車基本計画

目次

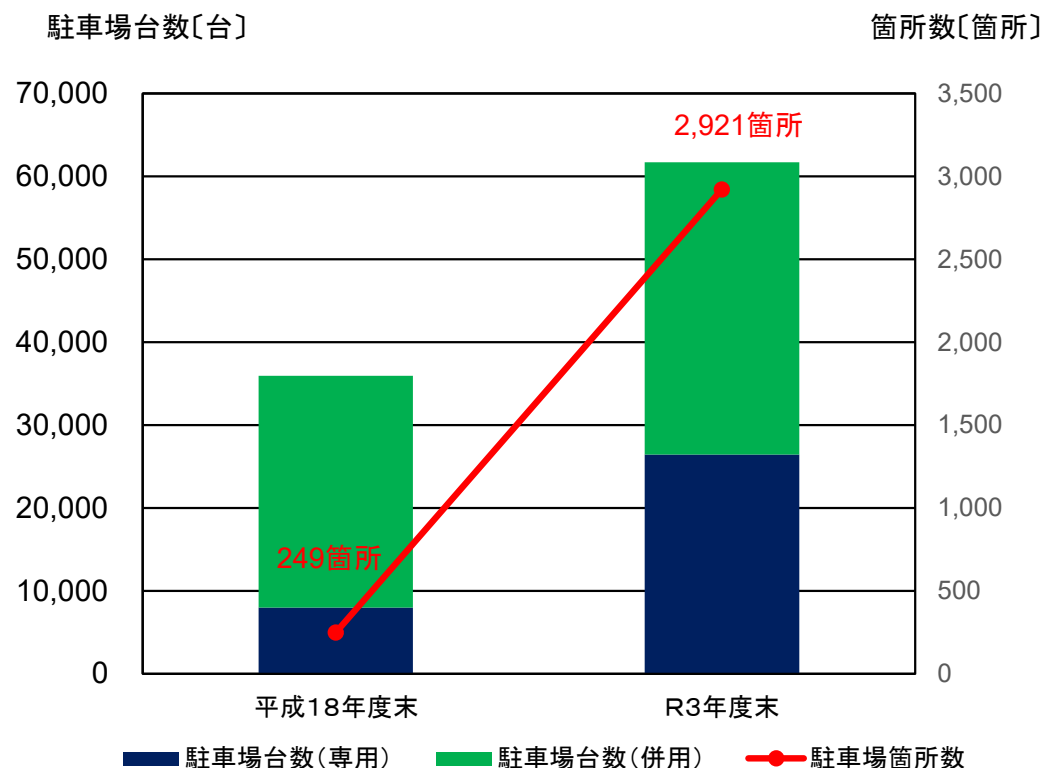
- 1. 観光バス駐車対策の必要性
 - 1) 都市交通の視点
 - 観光バス交通の駐車需要に対応する駐車スペースを確保
 - 運行実態に応じて駐車スペースを効率的に運用
 - 路上駐車を削減し、交通の円滑化
 - 2) 集客都市大阪の視点
 - 駐車スペースの確保と有効活用、
 - 観光バスの利便性を向上、
 - 大阪の集客力の向上・拡大、滞在型観光と市内周遊の促進に寄与
- 2. 観光バスの運行特性と駐車需要の分類
- 3. 観光バス交通の現状と駐車実態
 - (1) 観光バス交通の現状
 - (2) 観光バス駐車実態
- 4. 観光バス駐車対策の基本方針
- 5. 観光バスの駐車対策
 - (1) 目的地での昼間の一時待機場所・乗降場所
 - (2) 宿泊時の夜間留置き場所
 - (3) 乗り継ぎターミナルでの乗降場所
 - (4) 観光バス駐車場に関する情報提供等

自動二輪車 駐車場の整備状況

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

※ 自動二輪車保有台数は、第二種原動機付自転車、軽二輪車及び小型二輪車(道路運送車両法第4条)をあわせた数値を算出している。(出典:市町村税課税状況等の調(総務省)、わが国の自動車保有動向(一般財団法人 自動車検査登録情報協会))

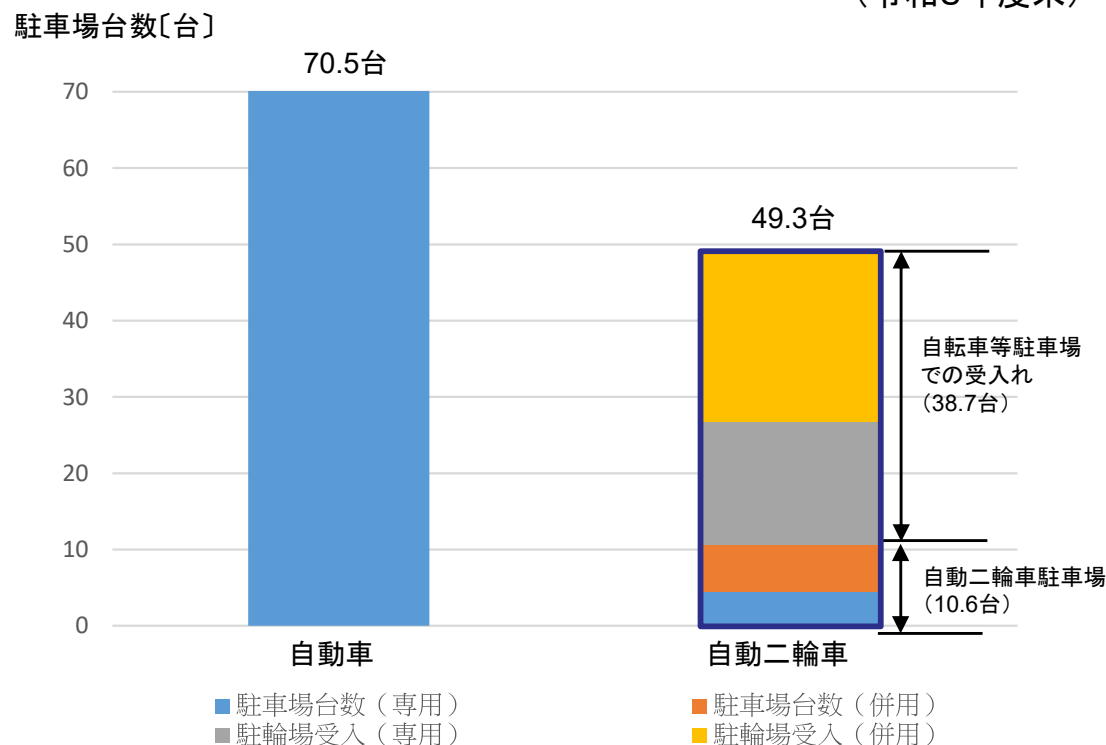
■自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



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

■保有台数1,000台あたりの駐車場台数

(令和3年度末)



- 注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。
 注2 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)又は自転車とともに駐車可能なスペース。

多様なモビリティの駐車環境について

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

■多様なモビリティ例



電動車いす



シニアカー



電動キックボード



セグウェイ



電動アシスト自転車



歩行領域EV



立乗式電動スクーター



自動配送ロボット

■民地における電動キックボードポート



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

検討の背景

大気環境保護と国際基準調和の観点から2025年(令和7年)11月以降に製作される総排気量50cc以下で設計最高速度が50km/hを超える原付に対して、新たな排ガス規制が適用開始

規制をクリアする原付の開発は困難、かつ、開発費用に見合う事業性が見通しが立たず、今後、取得が容易な原付免許で運転できる総排気量50cc以下の現行区分に該当する原付の国内での生産・販売の継続が困難

検討事項

総排気量125cc以下の二輪車の「最高出力」を現行原付と同等レベルの4kW以下に制御した二輪車(新基準原付)を原付免許で運転できるか否か区分することに関し、車両の走行評価や関係者からのヒアリング等を通じて、その安全性や運転の容易性等を重点に検討

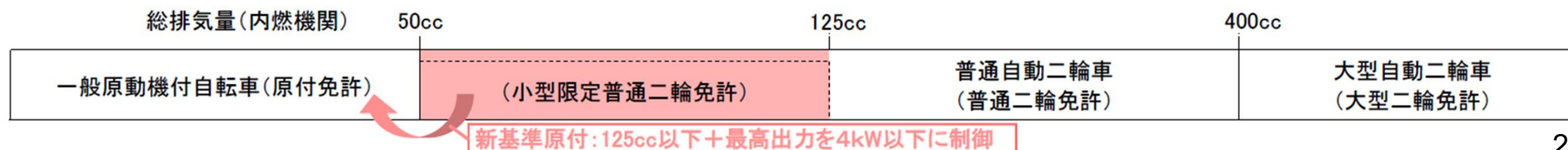
検討結果

現行原付と新基準原付の差異について、習熟運転者(技能試験官)による走行評価、一般運転者(原付運転未経験者含む)の試乗会により、実際に複数車種に乗車して検証 ⇒ **運転特性は、現行原付とほぼ同等と評価**

検討会の結論

- 現行制度を前提に、新基準原付を原付免許で運転できる区分となるよう、道交法体系上の見直しを行うこと
- 新基準原付の扱いが、現行原付と整合するように関係諸制度を改めること(外見上の識別・車両法体系の区分等)
- 区分の前提となる出力制御について、適切な不正改造防止措置を講じるとともに判別できるよう取り組むこと

→ 検討会の結論を踏まえ、今後、関連する諸制度の見直しと歩調を合わせて、道交法施行規則を見直す



エリアにおける駐車場の需給の適正化について

- 駐車場の供給量の適正化にあたっては、公共駐車場、民間駐車場（附置義務駐車場、時間貸し駐車場等）それぞれについて、適正化を図ることが考えられる。
- 公共駐車場については、地方公共団体自らの判断で、地域の需要と需要の状況、まちづくり政策と併せて検討を行い、規模や立地等について見直しが可能。
- 附置義務駐車場は、原単位の見直しや、地域の特性に応じたルール（「地域ルール」等）、都市再生特別措置法に基づく特例の導入により、供給の適正化が可能。
- また、駐車場の需要量の適正化にあたっては、駐車料金のコントロール、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメント等の取組みが考えられる。

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

駐車場の需要・供給の把握①

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

■供給調査のステップ例と留意点

1. 調査対象区域とゾーン区分の設定

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

2. 駐車施設調査の実施

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

3. 駐車場経営者意向調査

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

■需要調査のステップ例と留意点

1. 駐車場利用実態調査

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

2. 路上駐車台数調査

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

3. 駐車者アンケート調査

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

4. 自動車利用に関するアンケート調査

- ・特に自動車を利用しない視点から中心市街地への来街手段として自動車利用の課題について把握
- ・調査対象は検討するエリアの特性によって異なる（例：一定と商業施設が存在し、バスで来訪する人が多い中心市街地においては、バスターミナルでバス利用来街者を対象として調査を実施、等）

駐車場の需要・供給の把握②

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

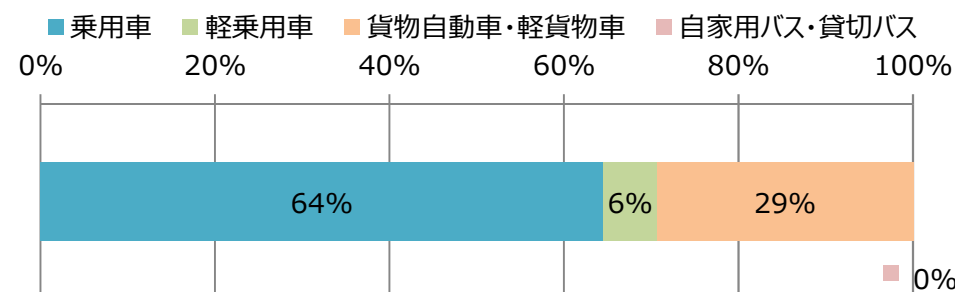
■パーソントリップ調査の概要

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

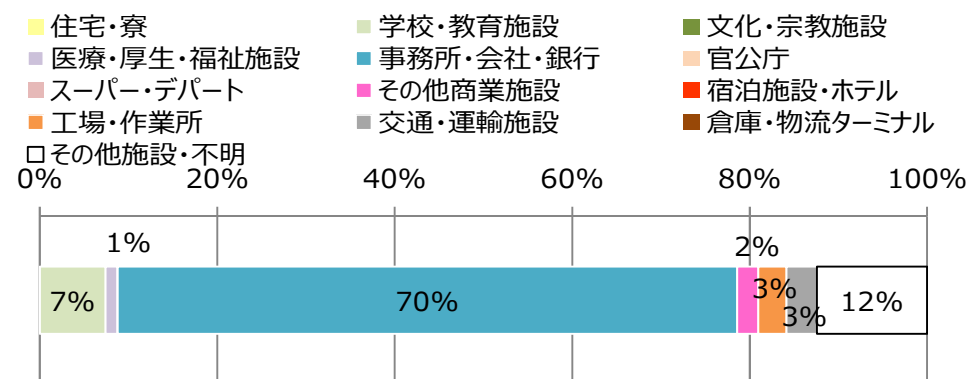
Who	どのような人が	若者？高齢者？一人暮らし？共働き？ 子育て世代？免許は持っている？自家用車は持っている？健康状態は？
Why	どのような目的で	仕事？学校？買い物？食事？子どもの送迎？通院？帰宅？
Where	どこから どこへ	地域間の移動量は？混雑する道路や鉄道路線は？人が集まる場所は？駐車場所、駐輪場所は？
When	どのような時間帯に	移動の時間帯のピークは？所要時間は？エリアの滞在時間は？
How	どのような交通手段で	鉄道？バス？自動車？自転車？歩いて？自分で運転？誰かに乗せてもらう？

■PT調査結果を使った駐車関連データ分析結果例

来訪交通手段 (自動車) の車種区分



自動車利用者の利用施設



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

公共駐車場の見直し例(大津市)①

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

■検討対象の公共駐車場



調査の概要

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

出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

公共駐車場の見直し例(大津市)②

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

■駐車場事業のあり方検討の基本方針

基本方針①

駅勢圏の駐車場供給と将来的なまちづくりの方向性を踏まえた駐車場の適正化

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

基本方針②

効率的な事業手法による事業採算性の健全化

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

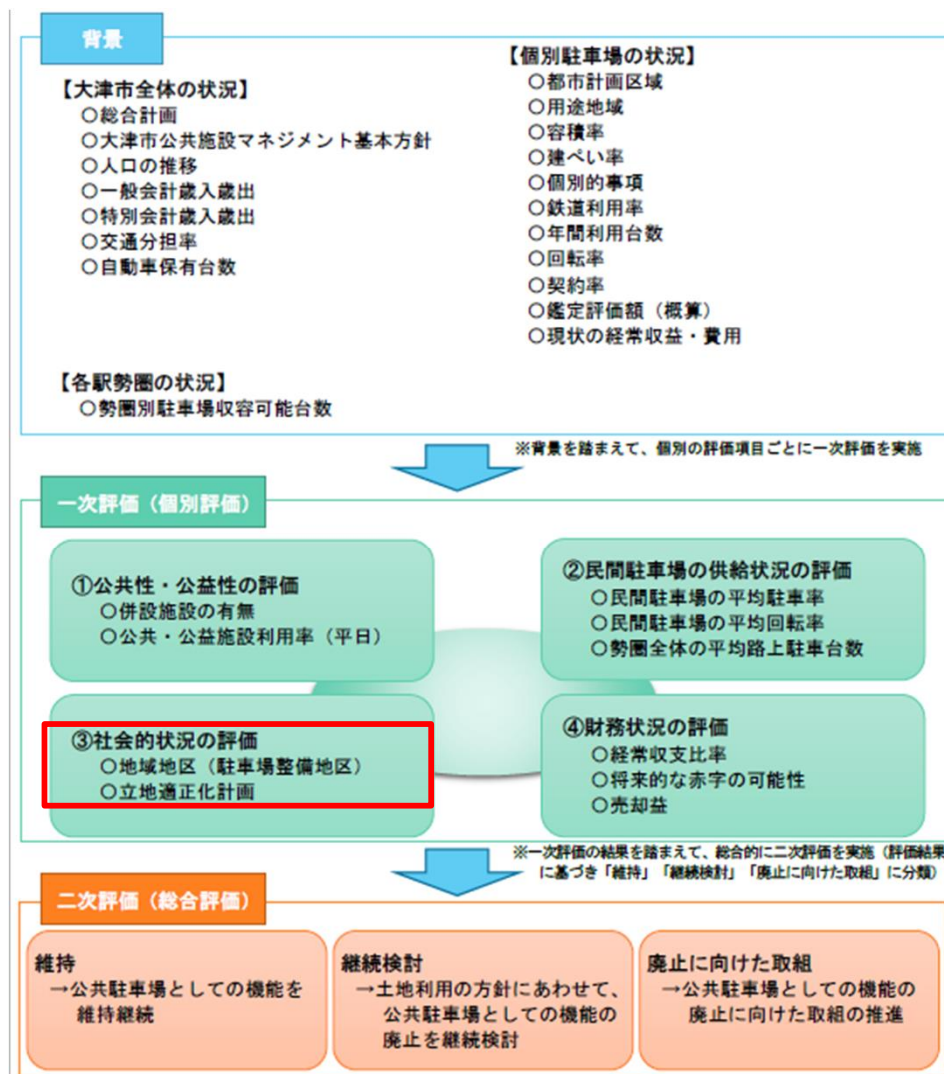
基本方針③

都心エリアのにぎわいを創る駐車場の確保

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

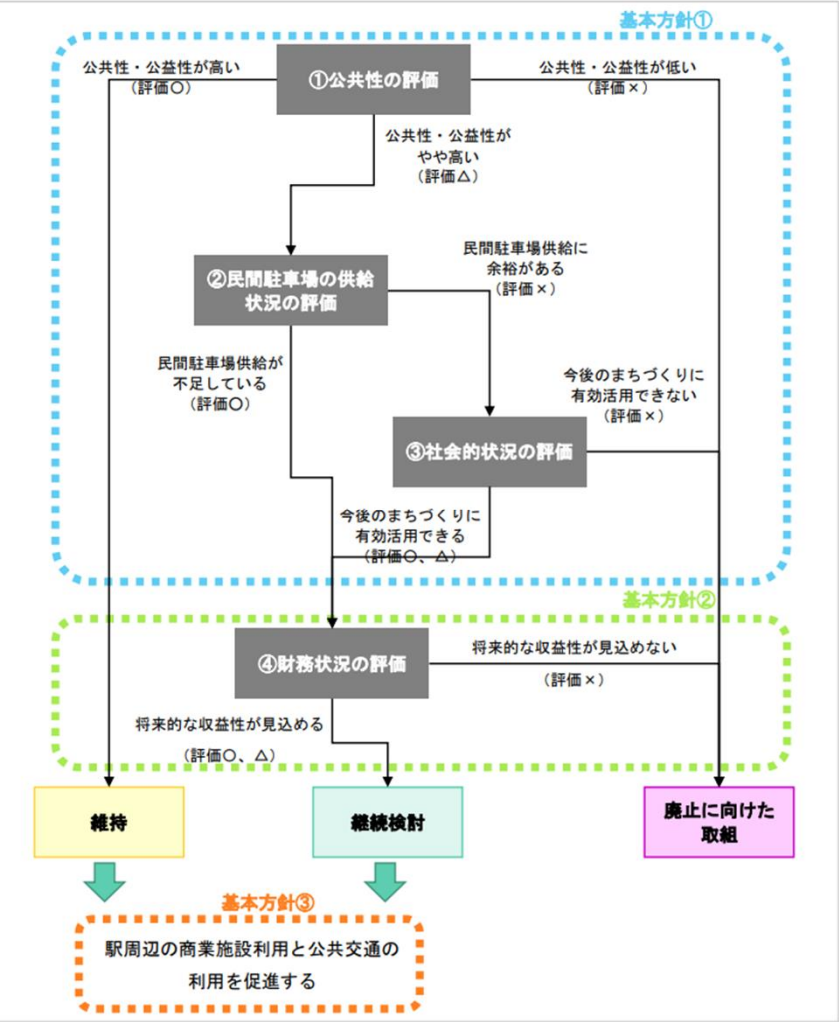
出典：大津市「大津市駐車場事業のあり方検討 事業方針」

■あり方検討のフロー



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

■二次評価のフロー



■各駐車場の方向性

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

モビリティ・マネジメントの例(パーク&ライドによるコントロール)

- 駐車需要の誘導に関しては、これまで行われてきたパーク&ライド導入事例の知見を活用し、他の交通モードとの連携や分かりやすい情報提供、様々なインセンティブを組み合わせる取り組みが考えられる。
- パーク&ライドの取組は、主に①適した駐車場の情報提供、②交通系IC等との連携等によるインセンティブ付与、③公共交通の整備に合わせた駐車場整備、などに類型化でき、対象地域の特性や効果・費用を検討のうえ導入することが望ましいのではないか。

■パーク&ライドの類型と具体事例

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

- ・東京都ではパーク&ライドに利用できる、駅から近くて長時間駐車しやすい料金設定を持つ駐車場を、駐車場案内サイト「s-park」に掲載
- ・検索条件入力の際に「パーク&ライド」にチェックをすると、利用できる駐車場のみが表示される。

- ・大阪府では、駅に近く、定期券・回数券等の取扱いや1日最大料金設定等を行っている駐車場をパークアンドライド駐車場として府のHPで紹介。(現在、27箇所の駐車場が掲載)

- ・富山県では交通事業者・市町村が管理主体のパーク&ライドで利用できる駐車場のリストをExcel形式で配布、利用状況も含め公表(令和5年4月1日時点で115箇所の駐車場が掲載)

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



駐車場の立地・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。

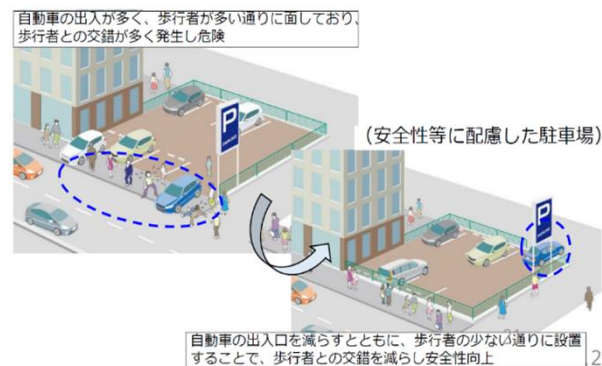
制度	エリアの特徴	規制・誘導策の特徴
小規模駐車場届出条例 (都市再生特別措置法) 【熊本市】	滞在快適性等向上区域 (163ha) ・歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備の促進する区域 ・「昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を目指す区域	・ 50㎡以上の一般公共の用に供する駐車場 (無料駐車場含む) について届出を義務づけ。 ・ 歩行者の安全性等に配慮した配置等の観点から、市が路外駐車場配置等基準 (例: 500㎡以上の路外駐車場と同様の基準に加えて、歩道に面する場合は出入口を集約し幅を6m以内とする等) への適合を確認、適合していない場合は指導等を行う。
駐車場の適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・誘導策の例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



出典：第36回全国駐車場政策担当者会議
熊本市資料



滞留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。



青葉通を避けて設けた駐車場の出入口



調和に配慮したデザインの駐車場の出入口

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

標準駐車場条例における附置義務の考え方

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

■標準駐車場条例における原単位

※特定用途…自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途

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

- 各自治体の附置義務の原単位を標準駐車場条例と比較すると、百貨店その他の店舗では、約5割の自治体が標準条例より低く（面積あたり必要台数が少なく）、約4割が標準条例と同等、事務所用途では、約6割が標準条例より低い。
※ 人口規模で見ると人口の多い都市は、標準条例より低い傾向。
- なお、近年の条例改正においては、原単位を緩和する方向で改正が行われる事例が多く、地域ルールで用いられている原単位も標準駐車場条例の倍（必要台数は半分）程度に緩和。

■百貨店その他の店舗の原単位の分布

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

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

■宇都宮市における附置義務条例の改正（R5.4.1～）

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

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

出典：「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」の改正

■事務所の原単位の分布

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

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

■東京都地域ルールでの原単位の設定

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

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

附置義務緩和条例の制定状況

■特定エリアにおける緩和措置

【国土交通省調べ】

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

低炭素まちづくり計画に**駐車機能集約区域**（駐車施設の機能を集約させる区域）並びに集約駐車施設に関する事項を記載した場合、駐車機能集約区域内で建築物の新築、増築等しようとする者に対し、条例で、集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨等を定めることができる。

一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

- 駐車施設の機能を集約させる区域（駐車機能集約区域）
- 集約駐車施設の位置・規模

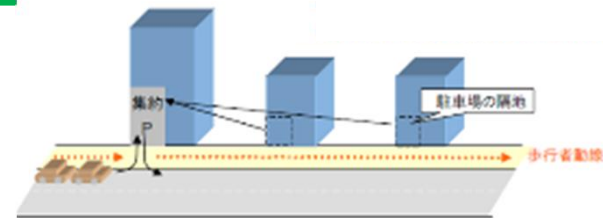
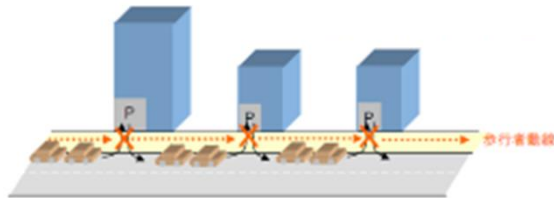


駐車場法の特例措置

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨（現行通り）
当該建築物の敷地内又は集約駐車施設に駐車施設を設置する旨
集約駐車施設に駐車施設を設置する旨

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

立地適正化計画（市町村が策定）

○駐車場配置適正化区域（都市機能誘導区域内）・・・§ 8 1 ⑥ 1

歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○路外駐車場配置等基準・・・§ 8 1 ⑥ 2

路外駐車場の配置及び規模の基準

- （例）・歩行者交通量の多い道路に面して出入り口を設けないこと
- ・道路から個々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう出入り口の集約を行うこと

○集約駐車施設の位置及び規模・・・§ 8 1 ⑥ 3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場・・・§ 106

（条例で定める一定規模以上の路外駐車場）

○市町村長への届出

- ・ 特定路外駐車場を設置しようとする者
- ・ 設置に着手する30日前までに届出

○勧告

- ・ 届出の内容が基準に適合しない場合
- ・ 市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告（出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等）

<附置義務駐車施設>

集約駐車施設・・・§ 107

○附置義務駐車施設の集約化

条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付けが可能

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

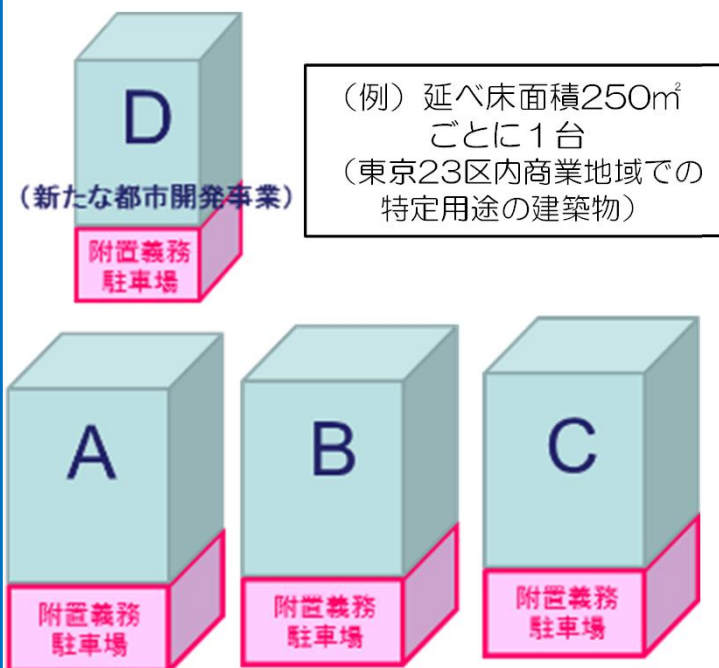
駐車場法の特例③ -都市再生特措法 都市再生駐車施設配置計画-

- 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)により創設【第19条の13、第19条の14】
- 都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会が一定の区域において、附置義務駐車場の台数と配置に関する計画を定める。
- 条例による一律的規制内容は適用されず、計画に即して駐車場を設けることで足りる。(条例に計画に即して駐車場を設ける旨が定められていることが必要。)
- 「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き」を公表(平成30年7月)

※手引き等については国土交通省HP(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html)をご覧ください。

都市再生駐車施設配置計画制度のイメージ

制度活用前 (原則、建物単位で設置)



制度活用後

計画区域

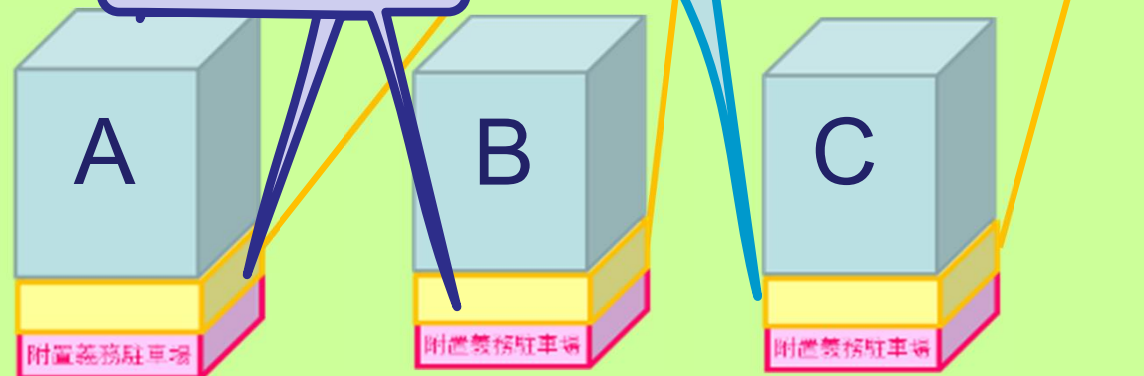
新たな駐車場の
建設が不要に

(新たな都市開発事業)

○協議会で下記の内容の計画を作成
・附置義務台数を低減等
・駐車場の配置を柔軟化

Dの附置義務駐車場
として活用可能に

備蓄用倉庫や荷さばき駐車場
として活用可能に

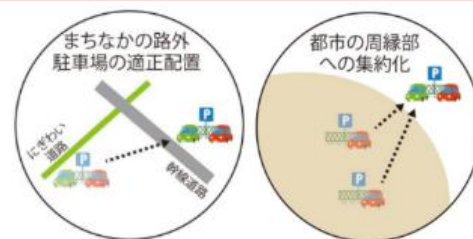


駐車場法の特例④ 都市再生特措法（滞在快適性等向上区域）

- 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」を发出。

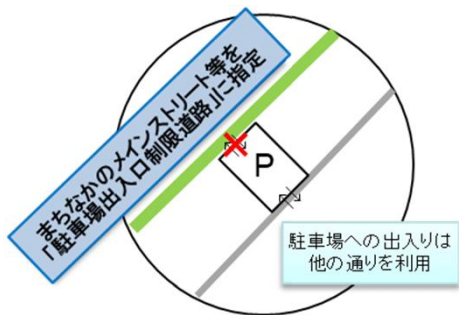
まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化

- 「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。

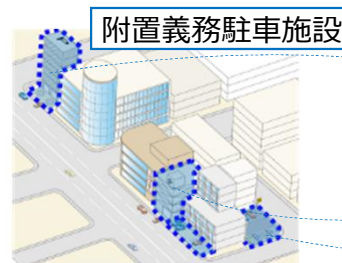


附置義務駐車施設の集約化

- 「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。

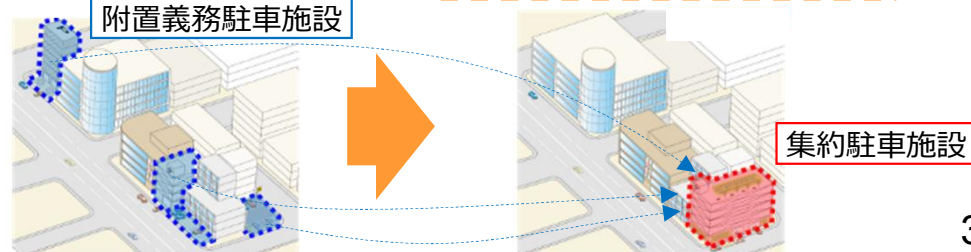
駐車場法（現行）

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



公共交通利用促進策等による附置義務台数の緩和の例

- 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

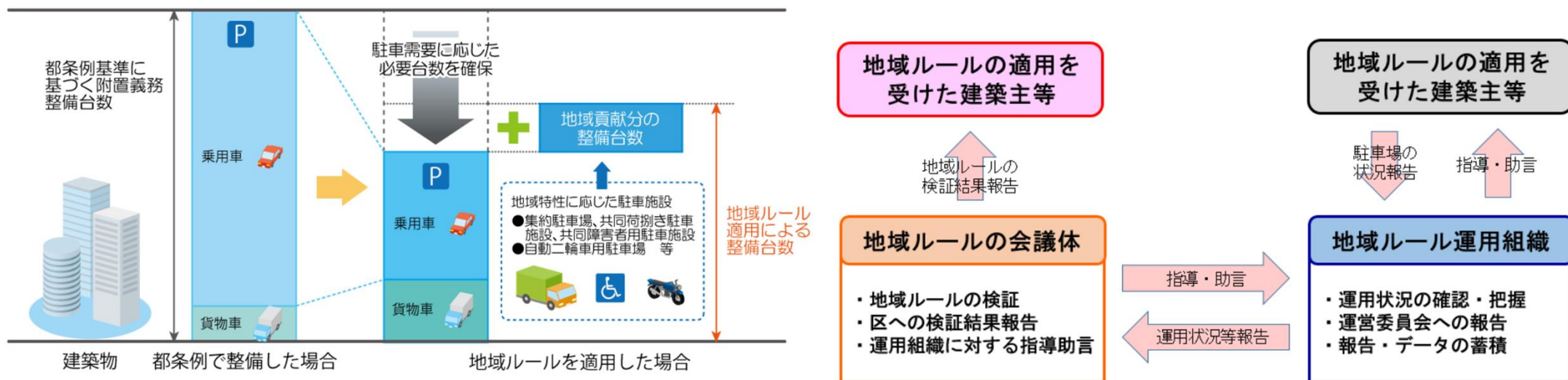
凡例 ◎：必須 ○：該当メニューの例示あり（率の定めがある場合は記載、※付は最大値） △：公共交通・自動車利用抑制施策として含まれるもの －：記載無し	金沢市	京都市	神戸市	福岡市	名古屋	札幌市	仙台市	（地域ルール） 港区	熊本市	宇都宮市	千葉市	長崎市	川崎市
最大緩和率（別途根拠に基づき認められる場合もある）	－	100%	20%	40%	20%	50%	55%	60%	－	30%	30%	20%+α	－
エリアの限定（公共交通拠点から○m・附置義務区域の特定区域等）	○	○	○	○	○	－	○	○	－	○	－	－	○
定期的な報告義務（年1回等）	－	○	－	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
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。）

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



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。）

- 宇都宮市では、LRTを基軸とした公共交通と一体となった官民協働のまちづくりの方針として、都心部まちづくりビジョンを策定。
- ビジョンの実現に向けて、「(仮称) 都心部まちづくりプラン」の策定や、新たな施策を実施。

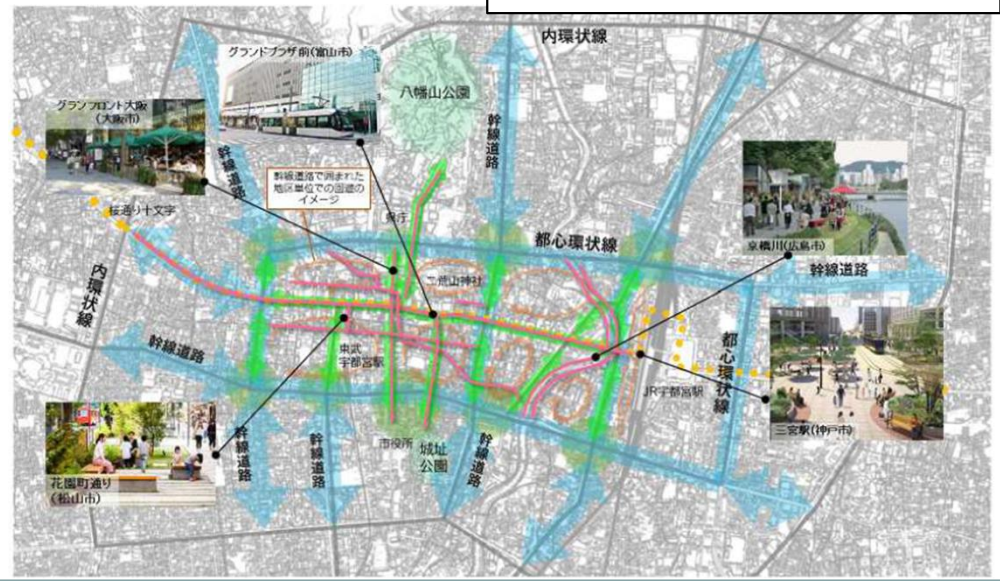
「(仮称) 都心部まちづくりプラン」中間取りまとめ

- ① 「人中心のウォーカブルなまちの姿」を明示
- ② 街路ごとに将来的な使い方の方向性を明示
- ③ 民間の取組を促進するための施策展開の方針などを明示
(→駐車場の量や配置の適正化)

■ 目指す街路空間の使い方

〈街路空間の使い方の分類〉

- ・郊外からの広域的な移動 (青線)
- ・街なかの回遊や大通りへのアクセス (緑線)
- ・人の通行や滞在・活動場所 (ピンク線)

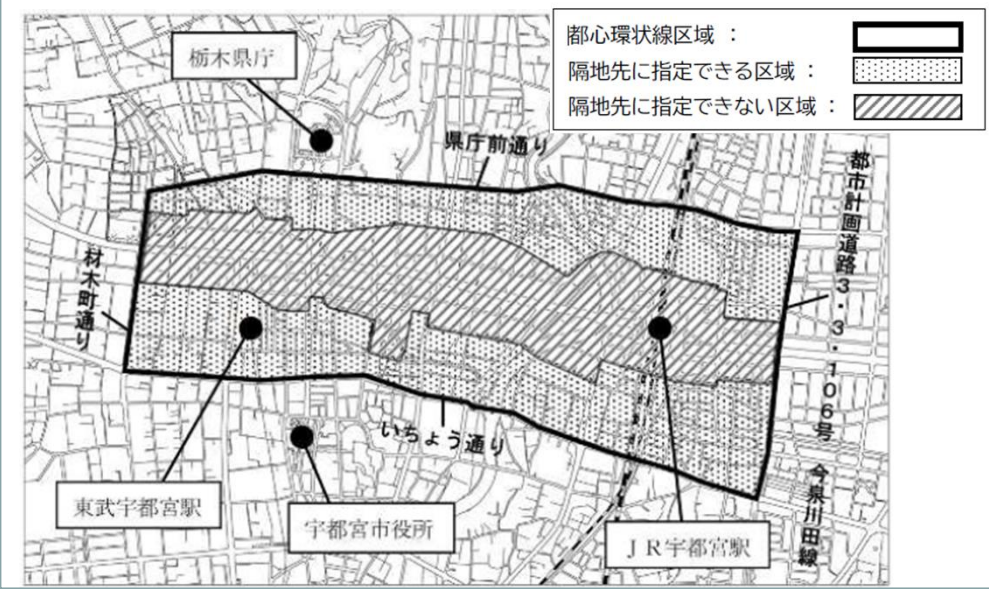


新たな施策

- ・ 民間開発への支援充実や**附置義務駐車場の設置基準の緩和・見直し**、テナント立地等への支援を実施。
- ⇒ 都心環状区域の附置義務駐車台数について緩和するとともに、都心環状線周辺に隔地駐車場の誘導を図るための要件の見直し (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を撤廃) を実施。

※ 附置義務台数の緩和は令和5年4月、隔地要件の見直しは10月から運用

■ 新基準の適用区域



出典：宇都宮市プレスリリース『都心部をウォーカブルなまちに官民が共に変えていくための新たな施策を展開！！(令和5年3月)等

隔地・集約駐車場の運用事例

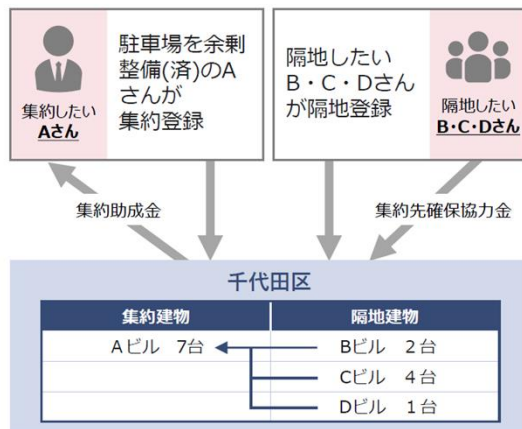
- 要件を満たした集約駐車場について自治体のHPに公表したり、自治体が間に入ることによりスムーズな隔地・集約駐車場の運用を図っている。
- 一定の集約駐車施設に集約した場合、集約に伴う必要駐車需要の低減分の附置義務を緩和している場合もある。

■ 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）

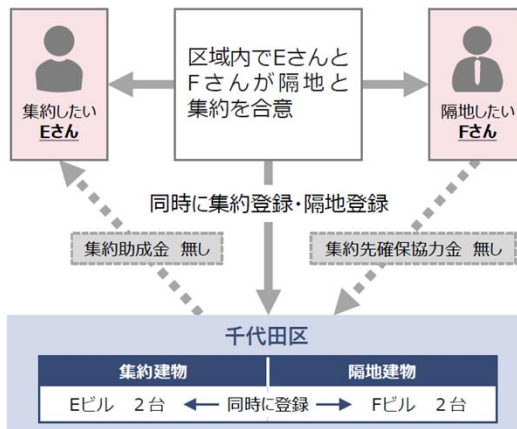
地域開放型の隔地集約 ～相手はおまかせ～

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。

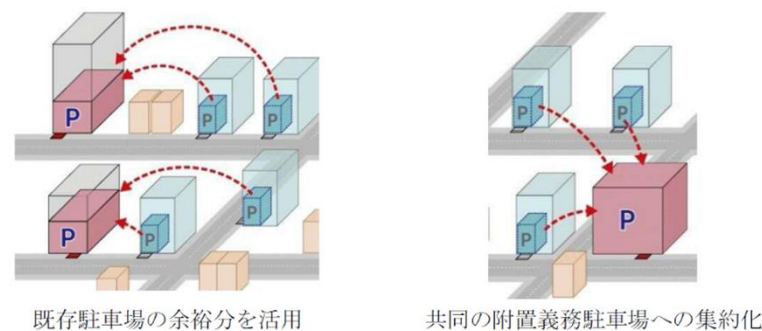


図4 集約化イメージ

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

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。

駐車場整備の課題

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

安全で円滑な交通環境の確保に資する駐車場の整備

歩行者と自動車との共存に資する駐車場の整備

誰もが利用しやすい駐車場の整備

需要に応じた効率的で柔軟性の高い駐車場の運営

駐車場整備の基本方針及び目指すべき方向性

駐車場需給バランスの適正化

- ・駐車場の集約化による総数の適正化
(各ゾーンでの適正な駐車台数の確保)
- ・助成金制度
(集約駐車施設整備に対する財政支援)

駐車場配置の適正化

- ・歩行者動線を考慮した駐車場の適正配置
(駐車場出入口制限道路の検討、駐車場の集約化による出入口の削減)
- ・駐車場へのアクセス性や施設の立地を考慮した駐車場の適正配置
(フリンジ：幹線道路沿いの集約化)
(施設近隣における駐車場の検討)
- ・イベント時の駐車需要への対応

賢い駐車場運営の推進

- ・効率的な利用のためのフレキシブルな駐車場運営
(施設間における共同利用や、時期・時間帯・曜日による運用形態の変更)
- ・駐車場情報発信、スマートパーキング※ (ITS：情報提供)

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 集約駐車施設の設置による周辺道路への影響を極力抑えるよう、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 <u>立体駐車場であること</u>	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 <u>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</u>
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

① 集約対象路線の検討



② 駐車需要が高いエリアの検討



③ 集約駐車施設の選定条件の検討



④ 既存駐車場の集約駐車施設としての活用の検討



⑤ 新設による集約駐車施設の再配置の検討



共同住宅に対する附置義務について

- 駐車場法に基づく附置義務条例（非特定用途として住宅が対象になる場合）の他、共同住宅等に対して各自自治体で条例や要綱が制定されている場合もある。
- 附置が必要となる駐車台数の算定方法は自治体によりさまざまであるが、ワンルーム形式とファミリー形式を考慮したものや、住戸数を考慮したもの、用途地域を考慮したもの等がある。
- 自動二輪車や、荷捌き駐車施設について、義務化または設置を誘導している例もある。

都市名	大阪市	神戸市	仙台市
条例/要綱の名称	「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」	「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」に基づく「指定建築物制度」	「仙台市中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」
目的	良好な都市環境の維持及び改善	住環境の保全と育成	紛争の予防と調整、良好な近隣関係の保持、安全で快適な住環境の保全及び形成
対象施設	30戸以上の共同住宅	10戸以上の共同住宅又は長屋	10戸以上の共同住宅等
対象区域	市内全域	市内全域（臨港地区、流通業務地区、特別緑地保全地区等を除く）	市内全域
駐車台数の算定方法（四輪車） ※緑は二輪	○ファミリー：2%以上（自動二輪） ・商業系地域：30※1・35%※2以上 ・その他地域：40※1・50%※2以上 ※1 30戸以上の場合 ※2 70戸以上の場合 ○ワンルーム：3%以上（自動二輪） ・10%以上	・一律（バイク）：10%以上（うち20%は自動二輪用駐車マス、その他は原付自転車用） ・近隣商業地域、商業地域 5%※1、15%※2、25%※3 ・第1種・第2種低層住居専用地域 - 第1種・第2種中高層住居専用地域 25%※1、45%※2、65%※3 など ※1 10～29戸の場合 ※2 30～69戸の場合 ※3 70戸以上の場合	・一律（自転車・原動機付自転車・自動二輪車）：70%以上 ・商業地域：30%以上 ・中高層住居専用地域、住居地域、準住居地域：60%以上 ・低層住居専用地域：70%以上 ・その他の区域：50%以上
その他	・荷さばき駐車施設は、2倍して乗用車附置台数に算入可能（上限2台） ・附置義務条例の適用を受ける建築物については、いずれか多い台数 ・居住者用カーシェアリングを導入する場合、0.8-0.9を乗じた数に軽減	・30㎡未満の住戸（ワンルームタイプ）は、上記の3分の1 ・2以上の用途地域にわたる場合は、敷地の最大部分が属する用途地域の規定を適用。	・20戸以上の場合、貨物荷卸スペース設置 ・訪問者用として、上記の台数に加え、自動車一台の駐車場所を敷地内に別途確保 ・附置義務条例と重複する場合は、いずれか多い台数

- 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
税収使途	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。		
税収規模	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。

太宰府市の
駐車場情報と
ライブカメラ映像

太宰府市 交通情報案内システム

満空情報 P ライブカメラ LIVE パークアンドライド P 参考

機能一覧

交通情報案内システムの機能一覧です。下のパネルからご利用になりたい機能のパネルをクリックしてください。

満空情報 P 太宰府市内の駐車場の空き情報を配信しています。

ライブカメラ LIVE 太宰府市内各所にあるライブカメラ映像を配信しています。

パークアンドライド P クルマと電車で太宰府へ！ 便利で早く、すこしエコに。

参考 太宰府天満宮参道（西鉄太宰府駅前）の混雑情報を文字にて配信しています。

カーナビ（VICS）内での駐車場満空情報



大宰府駅前広場整備事業
駅前広場の舗装化とバス停車帯の設置



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

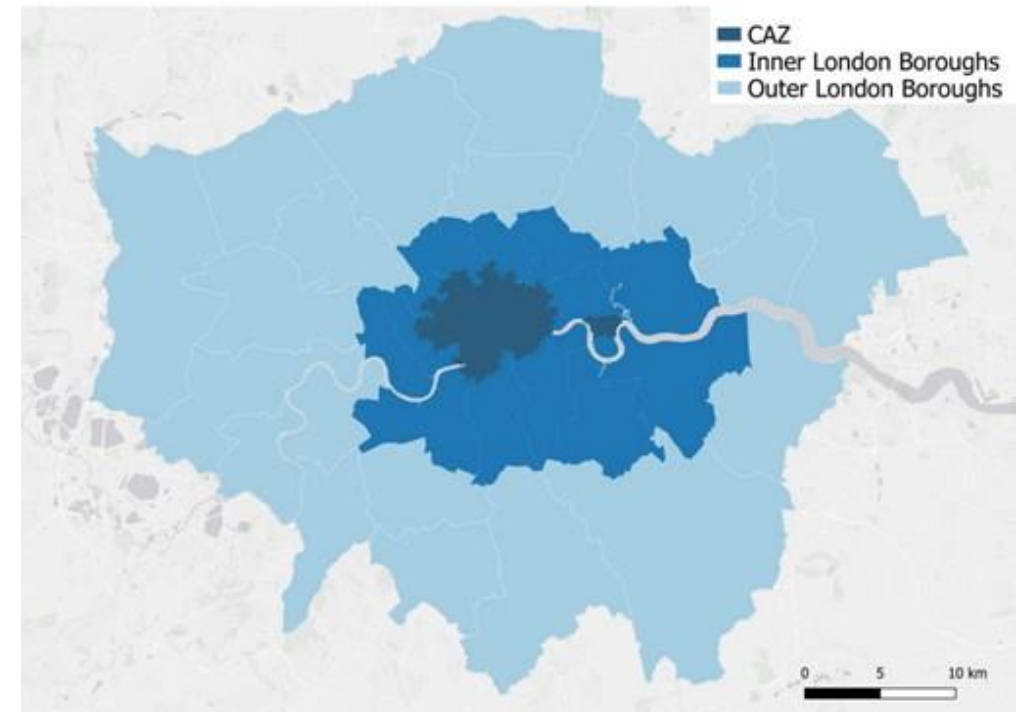
Table 10.4 - Maximum office parking standards

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	Up to 1 space per 75 sq.m. gross internal area (GIA)
Outer London Opportunity Areas	Up to 1 space per 75 sq.m. gross internal area (GIA)
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



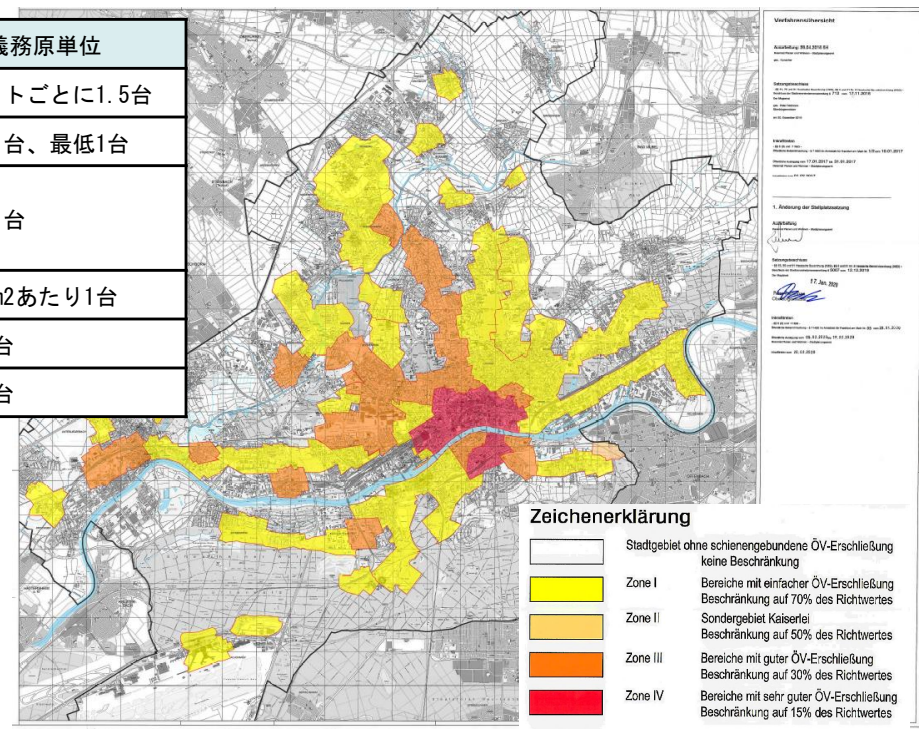
出典：ロンドン市
https://www.london.gov.uk/sites/default/files/future_of_the_central_activities_zone.pdf

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

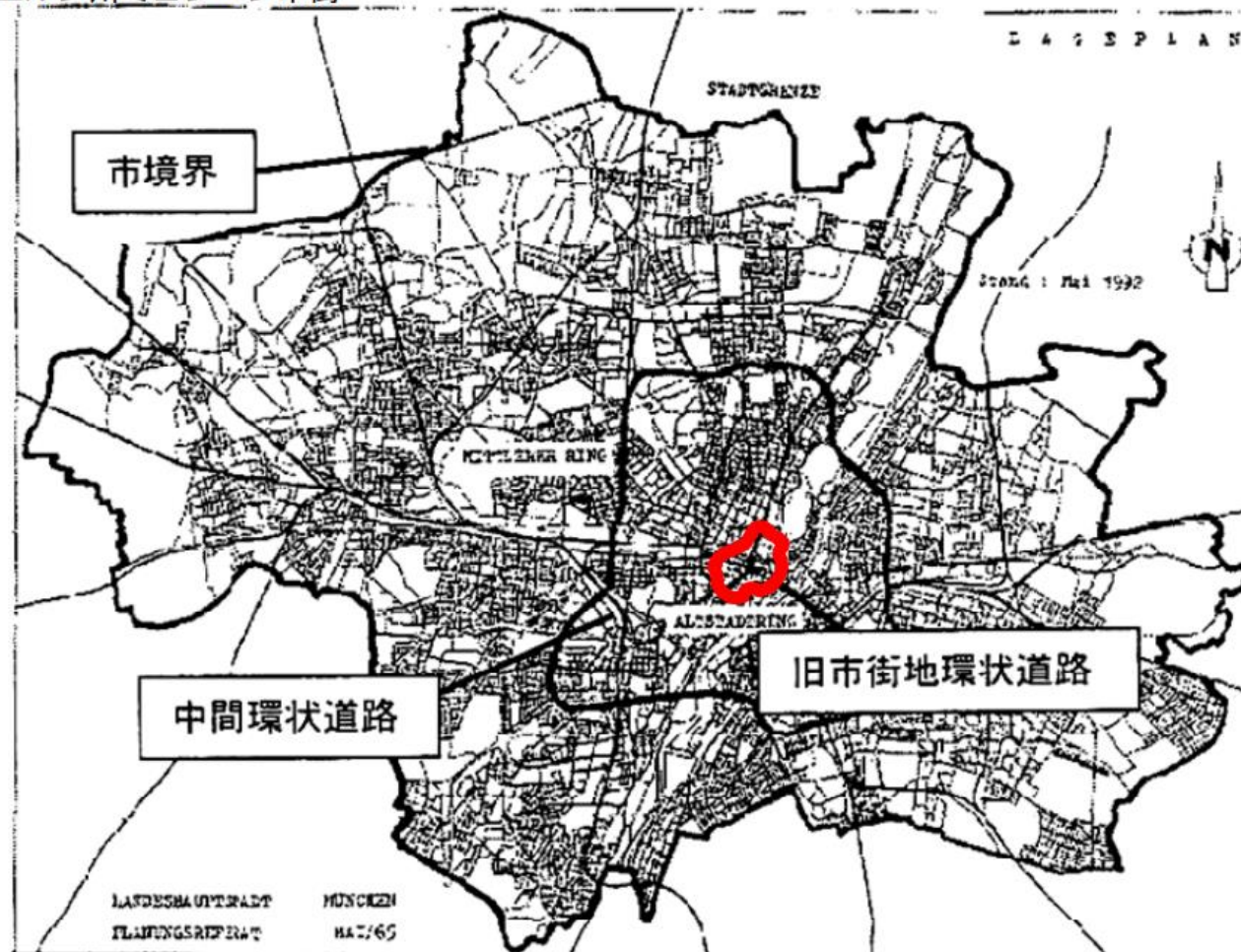


海外事例③駐車需要発生原因者への金銭的な負担(ドイツ・ミュンヘン)

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。



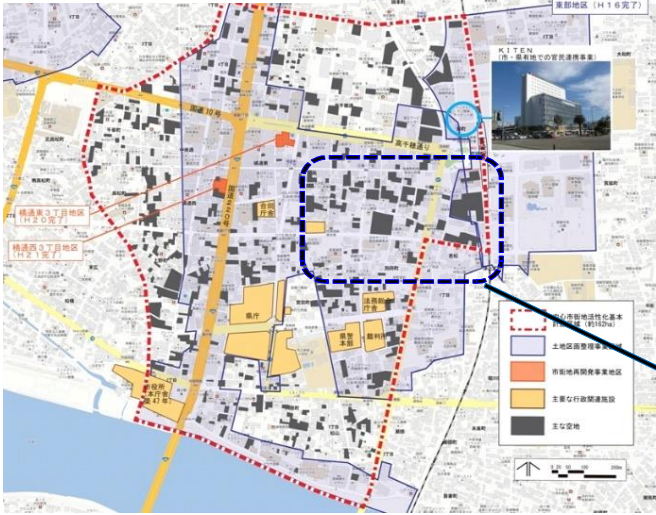
出典：PARKING STANDARDS AS A STEERING INSTRUMENT IN URBAN AND MOBILITY PLANNING (2020 CIVITAS)

- 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

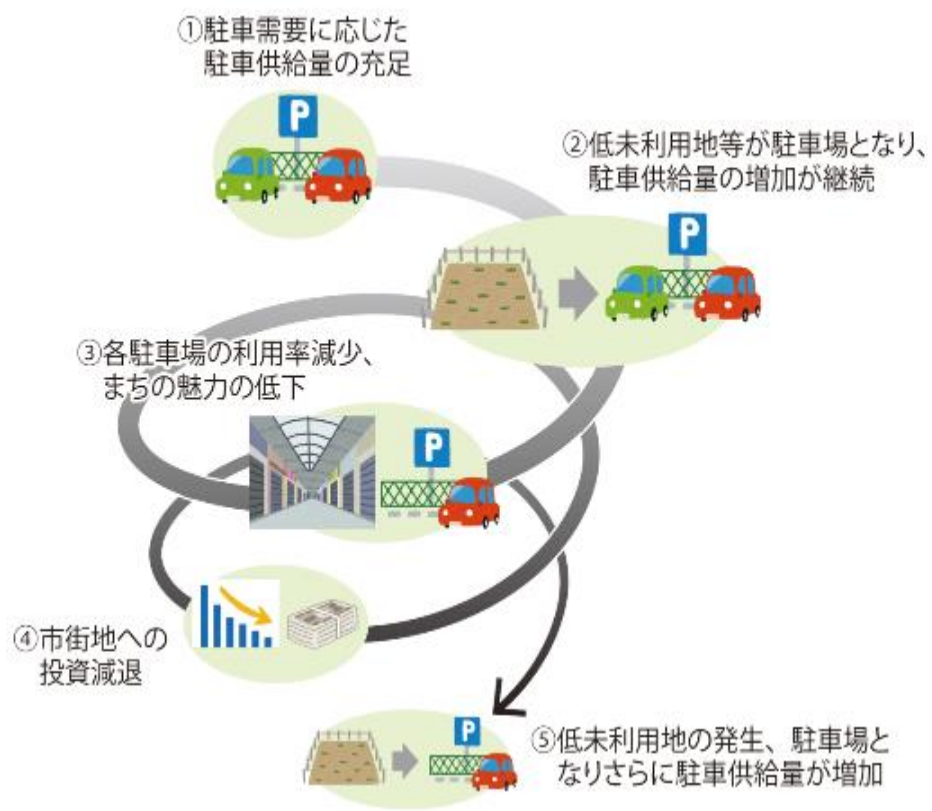
中心市街地約162haのうち、
平面駐車場等の空地: 約21.6ha
中心市街地の13.3%が空地

●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



- 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。

- 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げている。

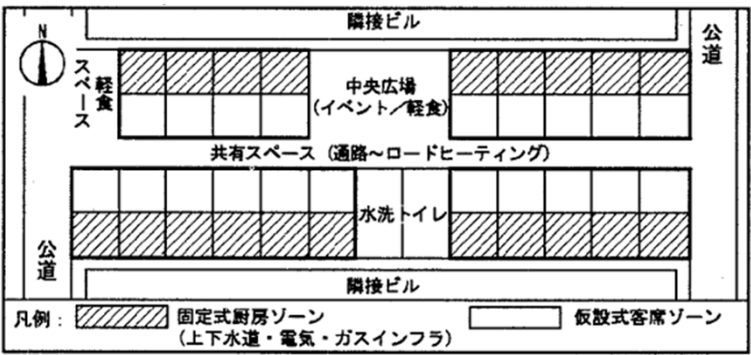
（効果）

- ・ 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 ■「北の屋台」空間構成概念図



出典：北の企業広場協同組合



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）



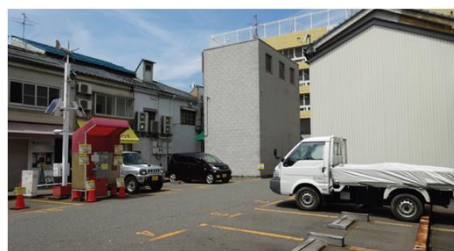
出典：Googleマップ

- 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。

■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

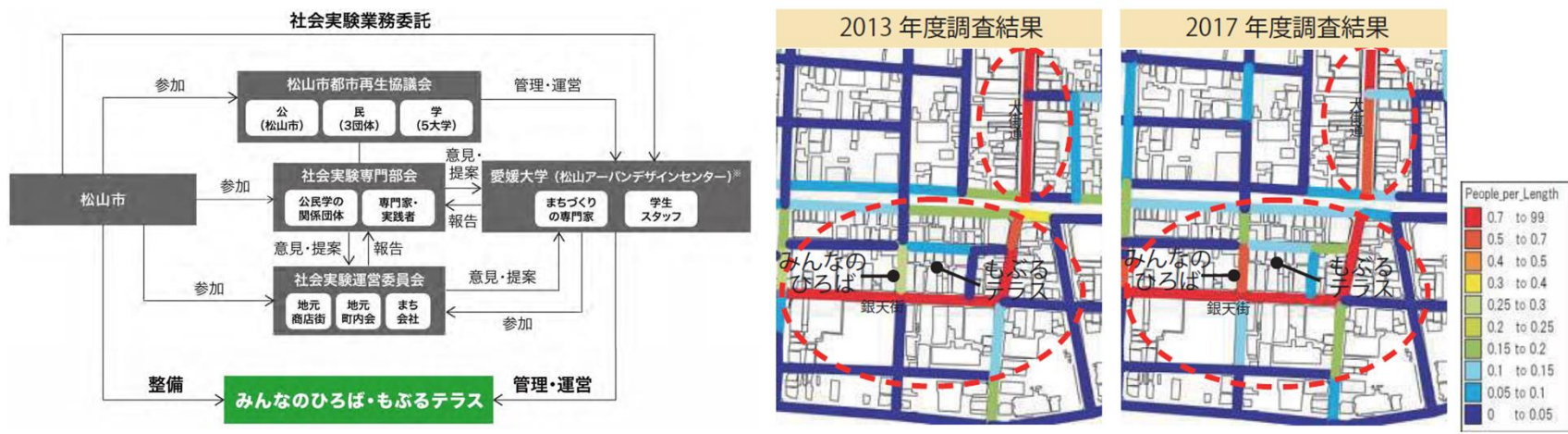
■位置

■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



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

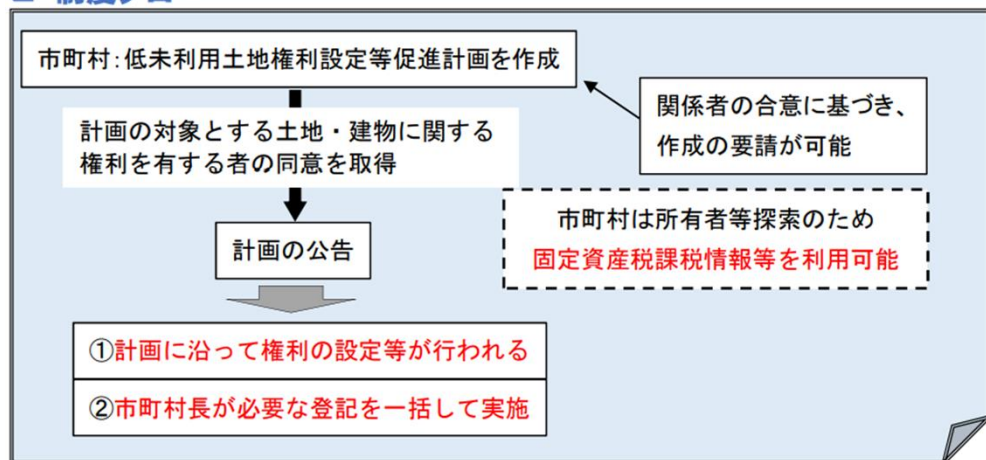
【参考】低未利用土地権利設定等促進計画制度(都市再生特別措置法)

- 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)

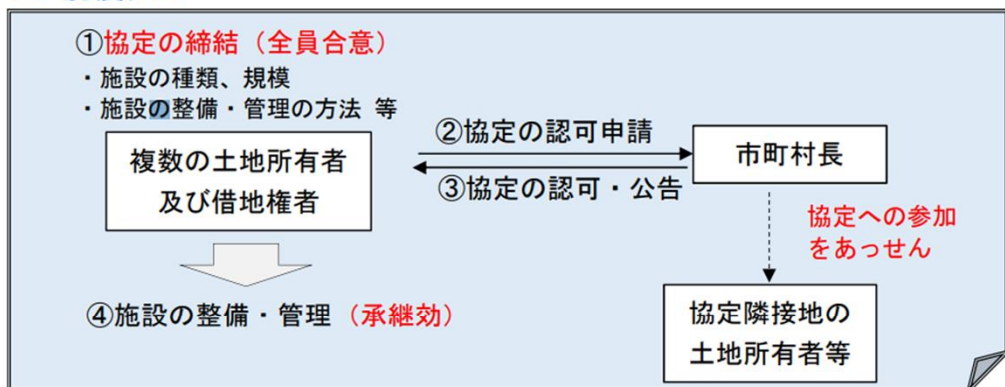
- 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地・空き家を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設（コモンズ）についての、地権者合意による協定制度。
- 例えば、中心部のメインストリートを歩行者中心に再構築することに合わせて、通りに面した街区を再生、街区内に小割で存在する各地権者所有の駐車場を共同化し、出入口を裏通りに集約することで安全性の確保、通りに面した敷地に広場や収益施設を整備・管理して賑わいを創出することが可能

※ 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。

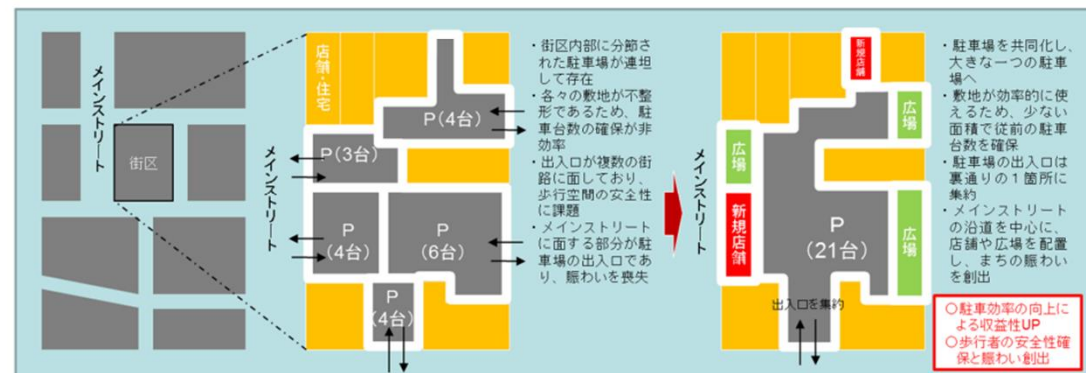
□ 制度フロー



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

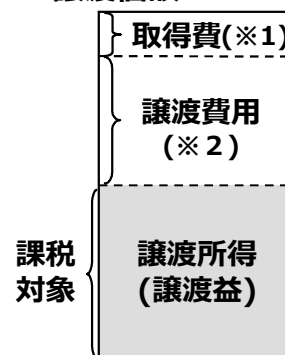
- ・市街化区域や用途地域設定区域内等の低未利用土地等の場合は、
土地とその上物の譲渡の対価の額の合計が**800万円以下**（※令和5年1月1日～令和7年12月31日）
 - ・上記以外の都市計画区域内にある低未利用土地等の場合は、
土地とその上物の譲渡の対価の額の合計が**500万円以下**（※令和2年7月1日～令和7年12月31日）
- で一定の要件を満たす取引について、**長期譲渡所得から最大100万円を控除**。

- 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

○ 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

- 荷捌き駐車場の確保・運用やパーク＆ライド駐車場の確保・利用促進等の駐車に係る課題に取り組むためには、駐車場事業者や、まちづくり団体等の関係者と連携して取組んでいくことが重要。

■コインパーキングを活用した荷捌き可能駐車場の確保（東京都）

- 交通渋滞の一因となる路上での荷さばき行為を解消するため、駐車場事業者の協力を得て、路外に荷さばきスペースを設置
- 駐車場事業者の協力を得て、どの駐車マスでも荷さばき可能な駐車場を「荷さばき可能駐車場」として指定。（令和5年3月末現在548駐車場）。
- 都内総合駐車場案内s-parkにおいて検索可能



出典:東京都都市整備局HP



■荷捌きルールの運用（東京都豊島区）

- 安全で快適な歩行者空間を創出のため、多様な主体が参画して荷さばきルールを策定。
- 荷捌きルール運用協議会には、**地元商店会**や**貨物運送事業者**、**商業事業者**、**駐車場事業者**が参加。



■パーク＆ライド駐車場の確保・フリンジパーキング利用促進 (福岡市)

- 都心部のマイカー乗り入れを減らすため、郊外部に車を停めて、公共交通機関への乗り換えを促すパーク・アンド・ライドに取組んでおり、大型商業施設等と連携して駐車場を確保。
- We Love 天神協議会・博多まちづくり推進協議会等と連携し、フリッジパーキングの利用特典として、乗車人数分の地下鉄・バス片道乗車券の提供を実施。

対象地区	天神地区	博多駅地区
対象駐車場 (営業時間)	ボートレース福岡第 1 立体駐車場 (9:00~21:30) アキラパーキング (24 時間) <u>グランドパーキング</u> (24 時間)	住吉パーキング (24 時間) グランドパーキング (24 時間) ※グランドパーキングは天神地区・博多駅地区の両方に対応
駐車料金	天神に行く方 駐車料金最大 500 円 (入庫後 12 時間まで※) ※ボートレース福岡第 1 立体駐車場は当日 21:30 まで	博多に行く方 駐車料金最大 500 円 (入庫後 12 時間まで)
利用特典 及び	乗車人数分の「西鉄バス片道乗車券」もしくは「 福岡市地下鉄片道乗車券 」を進呈 ※福岡市地下鉄片道乗車券はグランドパーキング(七隈線渡辺通駅まで)のみ対象	
受取場所	福岡市観光案内所(ライオン広場内)	博多駅総合案内所(博多駅構内)



○ 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。

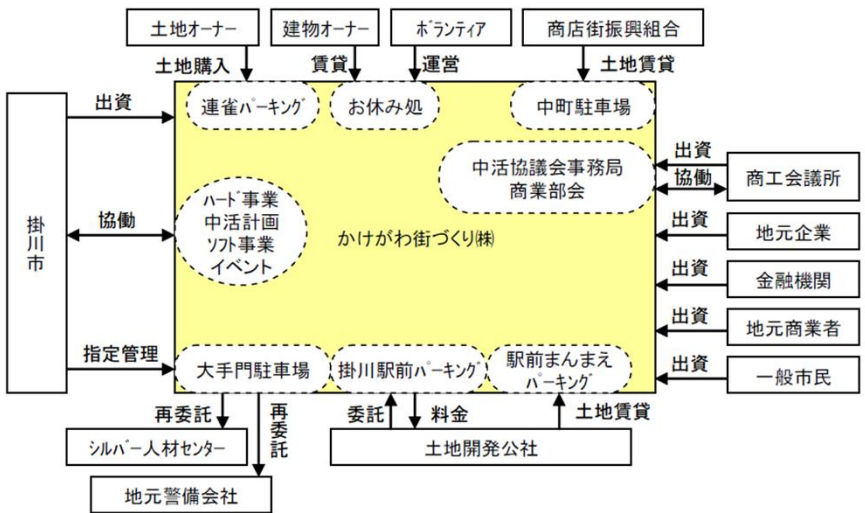
■株式会社金沢商業活性化センター

- 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）

■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）】



まちづくり会社による駐車場一体運営、連携事例②

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目指した事業。**
※ 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



駐車場の運営管理 (表参道もんぜん駐車場)

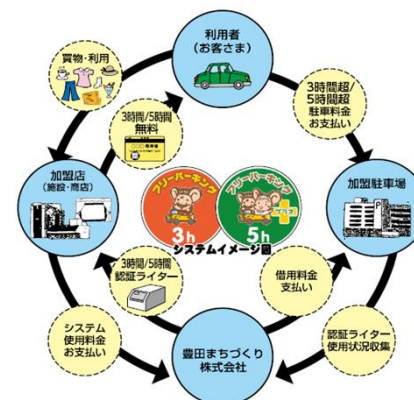
※2層式の立体駐車場で、町並み景観に配慮した外観

出典: まちづくり会社等の活動事例集

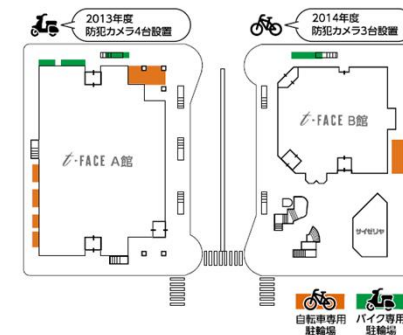
豊田まちづくり株式会社

- 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



駐車場の不快感(暗い、汚い、怖い)を解消するため環境整備を実施。
豊田市と共働して『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

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』

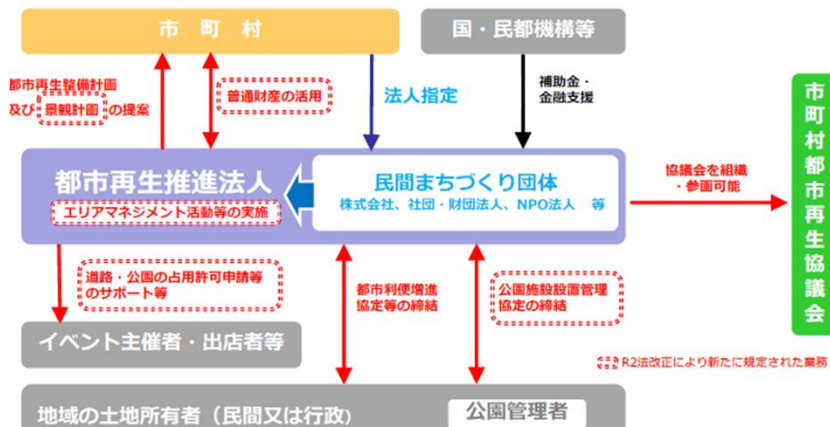


官民連携まちづくりの推進について(都市再生推進法人への期待)

- 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 | (9) 跡地等管理協定に基づく跡地等の管理等 |
| (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 | (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 |
| (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 | (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 |
| (4) 事業用地の取得、管理、譲渡 | (12) 都市の再生に関する情報の収集、整理及び提供 |
| (5) 公共施設、 駐車場、駐輪場の管理 | (13) 都市の再生に関する調査研究 |
| (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 | (14) 都市の再生に関する普及啓発 |
| (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 | (15) その他の都市の再生に必要な業務 |



- ★ 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)

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!

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!

札幌市

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

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

加盟駐車場はあちらこちらにあります!

目印はこのマーク

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

※使用条件は加盟店によって異なります。詳しくは加盟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. 駐車施設に係る課題・取組状況

まちの装置として駐車場に必要な機能

- 都市の公共財としての性質を持つ駐車場については、量の適正化だけではなく、施設の質の向上も図っていく必要がある。（最低限の規制として、構造設備基準やバリアフリー法に基づく規制を実施。）
- 歩行者への危険が少ないフリンジ駐車場等、望ましい立地の駐車場については、機能向上により利用を誘導することで、街の中心部等歩行者優先のエリアへの車の流入の抑制が期待される。
- 例えば、駐車場が立地するエリアの性質に応じて、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を向上していくことが考えられる。

交通の結節点としての機能

例：公共交通との接続（P&R等）、シェアモビリティの導入、二輪駐車場の設置、EV充電器・バッテリー交換器設置、バリアフリー化、ベビーカー貸し出し

公共交通との接続



※1 てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場

シェアモビリティの導入



※2 ENEOSマルチモビリティステーション

バリアフリー化



※3 阿久比町役場庁舎

ベビーカーの貸出



※4 広島市中央部商店街

都市のにぎわい創出拠点としての機能

例：まちの情報発信、休憩施設、Wi-Fi（観光地など）、店舗、一部公園化

サイン等によるまちの情報発信



※5 兼六駐車場

休憩施設



1階を店舗として活用



※6

屋上公園化



※7

- ※1 出典：沖縄県
- ※2 出典：スマートモビリティ
- ※3 出典：阿久比町提供資料
- ※4 出典：広島市中央部商店街振興組合連合会

- ※5 出典：石川県
- ※6 出典：大和リース
- ※7 出典：一般社団法人日本自走式駐車場工業会

その他都市施設としての機能

例：荷捌き駐車場、宅配ボックス設置、緑化、太陽光発電、防災拠点機能、トイレ

防災拠点機能



※8 「三井のリパーク」光明池駅前駐車場

緑化



※9 金城ふ頭駐車場

宅配ボックスの設置



※10 浦和パーキングセンター

太陽光発電



※11 NPC24H 南大沢駅前パーキング

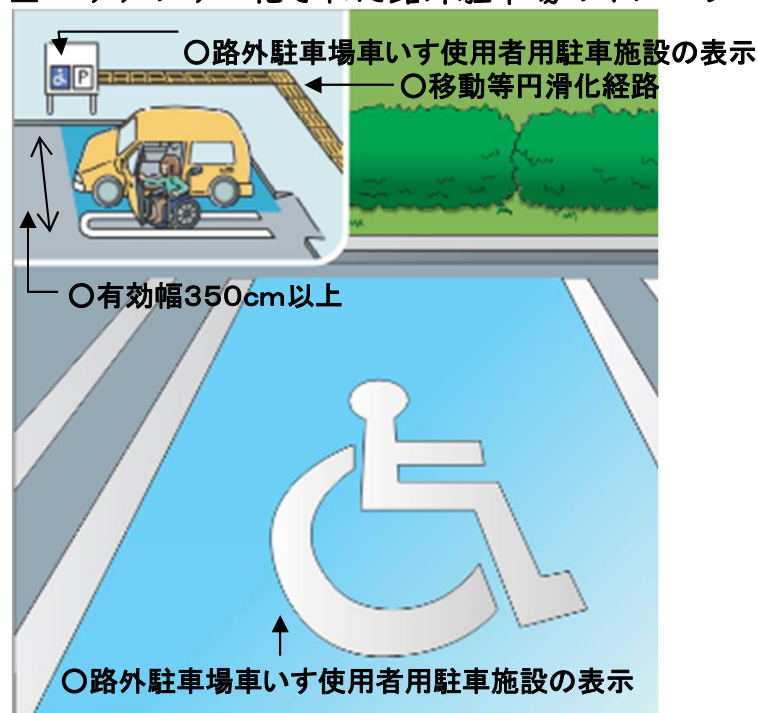
- ※8 出典：三井不動産リアルティ
- ※9 出典：株式会社スタジオ ゲンクマガイ
- ※10 出典：さいたま市都市整備公社
- ※11 出典：日本パーキング

特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

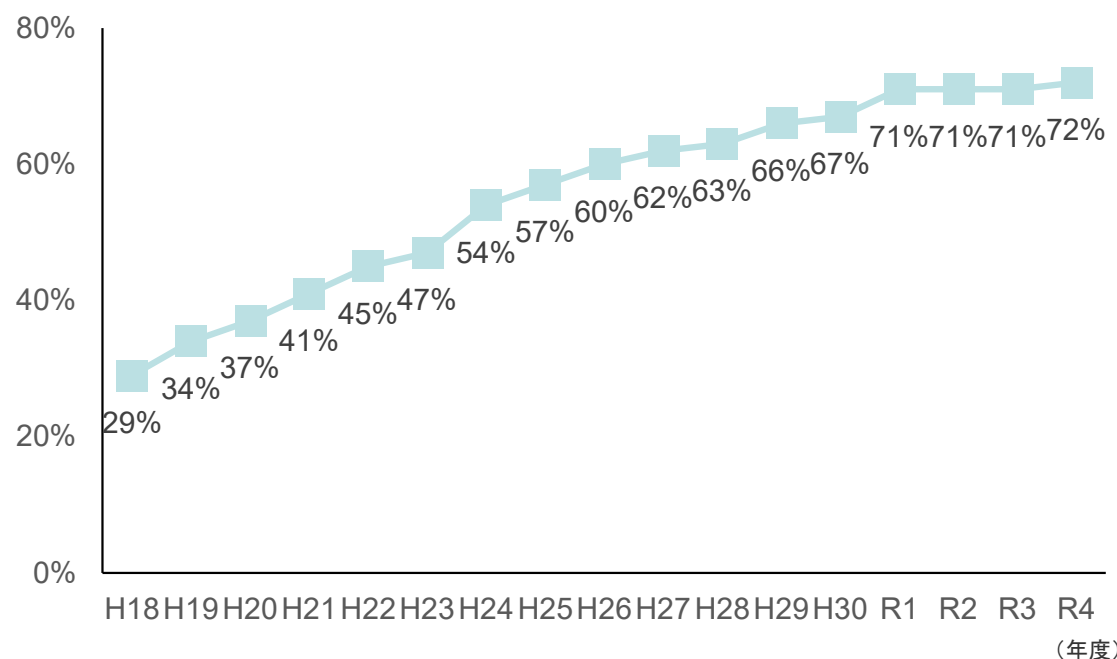
- バリアフリー法に規定する特定路外駐車場（駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場）については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月31日告示）において、令和7年度までに約75%を移動等円滑化することとしており、既存の路外駐車場の改修等により、さらなるバリアフリー対応駐車場の確保が必要。

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

■ バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



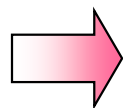
■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移



※平成24～平成30年の数値については令和4年3月に修正

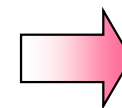
実績値 (H30年度末)

67.1%



実績値 (R4年度末)

72.1%



目標値 (R7年度末)

約75%

車椅子使用者用駐車施設等の設置基準等について

○各施設ごとの設置に関する基準等は、概ね以下のように示されている。

●バリアフリー法に基づく車椅子使用者用駐車施設等の設置基準

対象施設		建築物に附属する駐車場	路外駐車場	都市公園	道路に付随する駐車場
設置義務要件		特別特定建築物	特定路外駐車場	特定公園施設	特定道路
名称		車椅子使用者用駐車施設	路外駐車場 車いす使用者用駐車施設	車いす使用者用駐車施設	障害者用駐車施設
設置数		1以上 誘導基準 ・全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 ・全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上	1以上	- 全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 - 全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上	- 全駐車台数200以下： 当該駐車台数の2%以上 - 全駐車台数200超え： 当該駐車台数の1% + 2以上
設置基準	幅	幅は、350センチメートル以上とすること	幅は、350センチメートル以上とすること	幅は、350センチメートル以上とすること	有効幅を3.5m以上とすること
	位置	当該車椅子使用者用駐車施設から利用居室までの経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること	車いす使用者用駐車施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること	(ガイドラインには記載あり)	当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入り口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること
	表示	車椅子使用者用駐車施設の付近の見やすい位置に、当該施設があることを表示する標識を、内容が容易に識別できるように設けること	車いす使用者用駐車施設又はその付近に、路外駐車場車いす使用者用駐車施設の表示をすること	車いす使用者用駐車施設又はその付近に、車いす使用者用駐車施設の表示をすること	障害者用である旨を見やすい方法により表示すること
根拠条文		高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令第17条、第19条、誘導基準省令第12条	移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令第2条	移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令第7条	移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令第22条

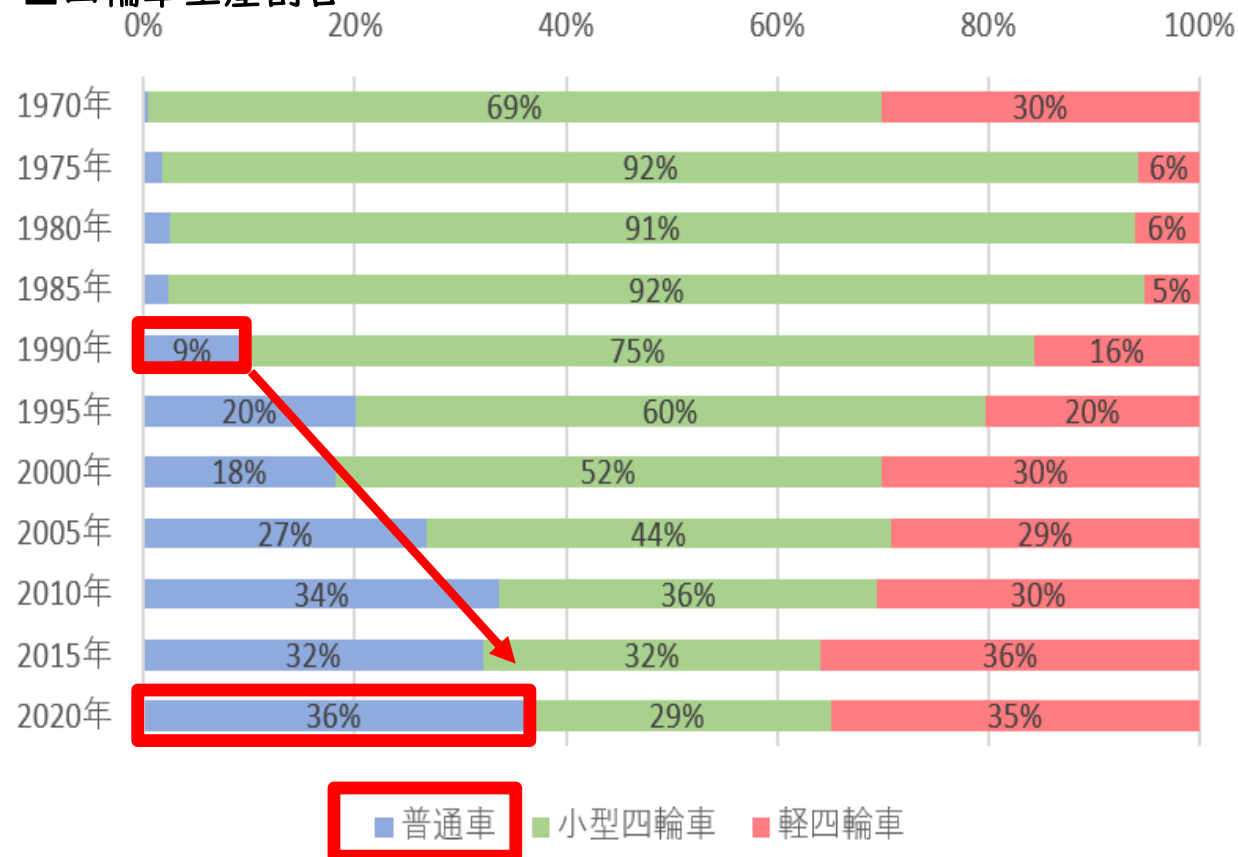
駐車スペースに係る規格の概要(標準駐車場条例)

- 自治体が駐車場法に基づき、附置義務条例を定める際のひな形として示している標準駐車場条例では、「附置しなければならない駐車施設の駐車マスの大きさについて規定。
- 平成2年以前は、外国車等の大型車に対応した基準（普通車）であったが、我が国において過半を占める小型車に対応した基準として、普通車用を3割、小型車用を7割と改正。
※ 当時の普通車保有台数7%に都市による実情の違いやピーク時の対応等を勘案して、3割と設定。
- 他方、近年の車の販売動向を踏まえると、普通車の割合が増加しており、附置義務における普通乗用車の割合や規格について見直しを検討。

■標準駐車場条例

種別	規格
附置義務駐車施設 7割 (小型車を念頭)	幅2.3メートル以上、 奥行5メートル以上
附置義務駐車施設 3割 (普通車を念頭)	幅2.5メートル以上、 奥行6メートル以上
車椅子使用者 駐車施設	幅3.5メートル以上、 奥行6メートル以上
荷さばきのため の駐車施設	幅3メートル以上、 奥行7.7メートル以上、 はり下の高さ3メートル以上
自動二輪のための 駐車施設	幅1メートル以上、 奥行2.3メートル以上

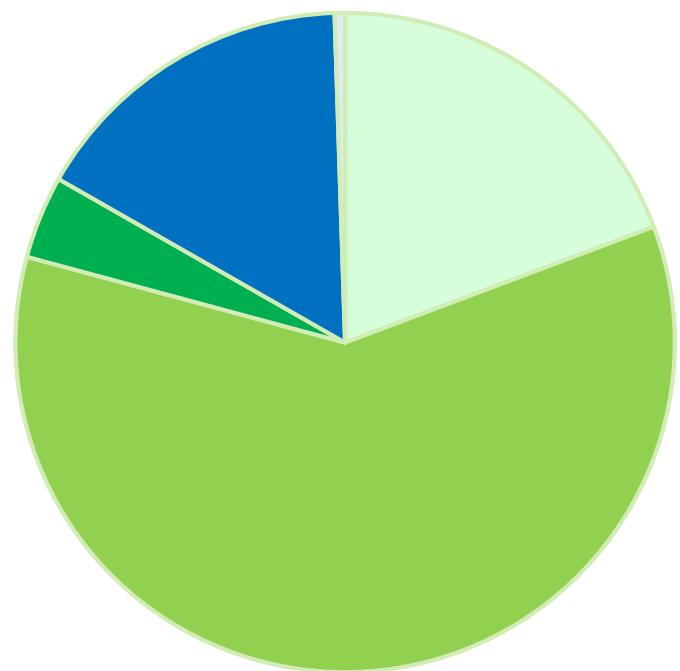
■四輪車生産割合



駐車スペースに係る規格の概要(各都市の駐車場条例)

- 附置義務条例を定めている自治体における普通車・小型車の駐車マスの大きさの割合について、全て普通車用としている自治体が全体の2割程度、標準駐車場条例通りの基準となっている自治体が全体の6割、普通車用の割合が標準駐車場条例以下の自治体が2割程度となっている。

条例の規定



■ すべて普通車 ■ 標準駐車場条例通り
■ 普通車1割 ■ 普通車なし
■ その他

駐車マスの幅員		割合	都市数
すべて普通車 (幅員2.5m)		19.3%	38
標準駐車場条例通り (幅員2.5mが30%)		59.9%	118
普通車1割 (幅員2.5mが10%)		4.1%	8
普通車なし (幅員2.5mが0%)	幅員2.3mが100%	14.2%	28
	幅員2.25mが100%	2.0%	4
その他 貨物車のみの附置 (八戸市)		0.5%	1
合計		100.0%	197

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

手引きの概要

平成29年3月策定

(1) 対象

【参考としてもらうことを予定している関係者】
①建築物の開発・設計・管理に携わる方、②建築主、
【建築物】 ③物流事業者、④テナント、⑤地方自治体の関係者等
政令指定都市で屋内駐車場を設ける大規模な商業施設、オフィスビル
※ 店舗・事務所部分の床面積が2万㎡以上(事務所は1/2換算)の新築
※ 運用関係部分については、既設や小規模な建築物にも参考に

(2) 設計関係

○検討フロー(基本構想段階から管理段階までに考慮する事項等)|
・基本構想段階から、館内物流について設計コンセプトを整理
・館内物流の運用面について物流事業者等の専門家と相談
※ 検討事項の例 ①用途別床面積から建築物内の発生物流量の推測、
②基本設計段階での荷捌き駐車場の位置、③荷捌きスペースの検討等
○設計上の考慮事項(駐車マスの大きさ、車路の高さ、荷捌きスペース、
館内配送の共同化、館内動線、貨物用エレベーター、駐車マス数等)

(3) 運用による物流の効率化

①館内配送の共同化、②納品時間の指定・調整、③一括納品等

■荷さばき駐車スペース数の算定式

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

P：荷捌き駐車スペース数(駐車マス数)
C：貨物車集中原単位[台/ha・日](床面積当たりの貨物車集中台数)
F：床面積[ha]
λ：貨物車ピーク率[%]
A：平均駐車時間[分]

■建築物への搬入等が見られたトラック等のサイズ

	主な用途	高さ	長さ	幅
ライトバン	自家用車による納品	～2.0m	～4.7m	～1.7m
2トン車標準	宅配事業者等による 集配	～3.2m	～4.7m	～1.7m
2トンワイド車				～2.2m
2トンロング車				～6.0m ～1.9m
2トンロングワイド車	幹線輸送等		～6.2m	～2.2m
廃棄物収集運搬車 (2トントラック車)	廃棄物収集	～2.3m	～5.3m	～1.9m
廃棄物収集運搬車 (4トントラック車)	廃棄物収集	～2.8m	～7.4m	～2.4m
4トン車 (ロング・ワイド)	路線トラック事業者による 集配/引越	～3.4m	～8.5m	～2.5m
4トン平ボディ (クレーン付)	建築資材搬入	～2.5m (～2.8m)	～8.5m	～2.5m

【参考】荷捌き車両の規格について

- 大丸有地区の地域ルールでは、市街地の標準的な集配貨物車両（2トン車）が入庫できるよう、駐車場の有効梁下高3.2m以上にすることや十分な車路幅員を確保する取組を実施。
- 再開発により、十分な有効梁下高が確保されたビルの多い大手町エリアでは、貨物車の路上駐停車は少なくなっている一方、梁下有効高の低いビルが多く残る有楽町エリアにおいては、貨物車の路上駐停車が多い傾向。
- 現在の標準駐車場条例では、平成6年当時9割の車両をカバーできる基準として、車高3.0mとして設定したところ、実態を把握しつつ、運送事業者への対応車両規格の周知や一定の建築物における規格の見直しを検討していく必要があるのではないか。

地域ルールの取り組み

- 地域ルールでは、市街地の標準的な集配貨物車両（2トン車）が入庫できるよう、駐車場の有効梁下高3.2m以上や十分な車路幅員を確保するよう進めています。

地域ルールの効果

- 再開発の進行に伴い、十分な有効梁下高が確保されたビルの多い大手町エリアでは、貨物車の路上駐停車は少なくなっています。
- 一方、梁下有効高の低いビルが多く残る有楽町エリアにおいては、貨物車の路上駐停車が多い傾向となっています。



図5-8 建物の入庫車高制限と貨物車の路上駐停車状況

資料) 駐車需給実態調査 (2017年) より作成

大丸有地区の駐車需給と地域ルールについて 29

■平成6年当時の考え方

「標準駐車場条例の改正について」(平成6年1月20日)

- ・ 通常都市内で貨物の運搬に利用される貨物車を対象として設定したもの

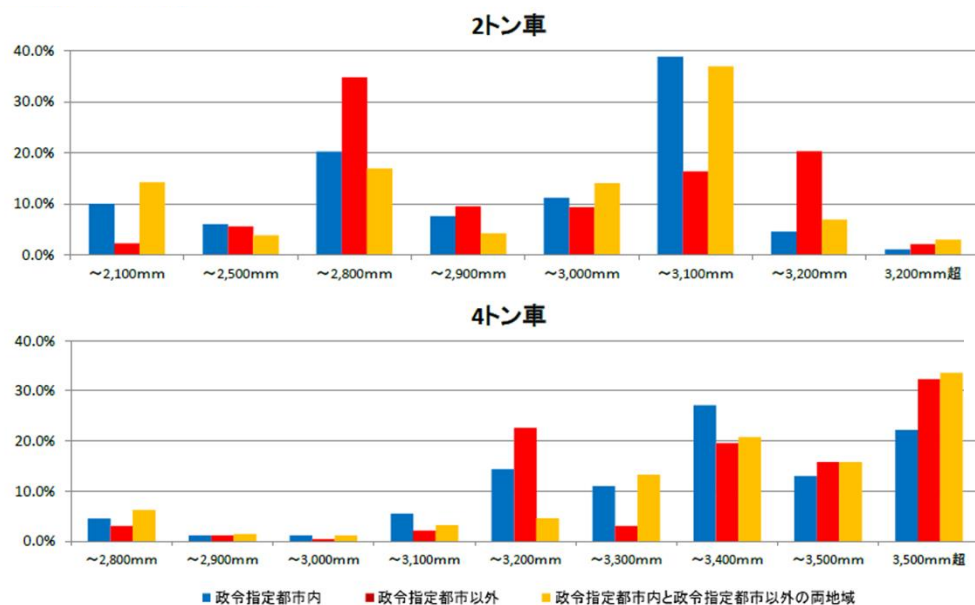
※2tトラックの実車高2.7m以下のものが9割

出典：大丸有駐車協議会
『大丸有地区の駐車需給と地域ルールについて』

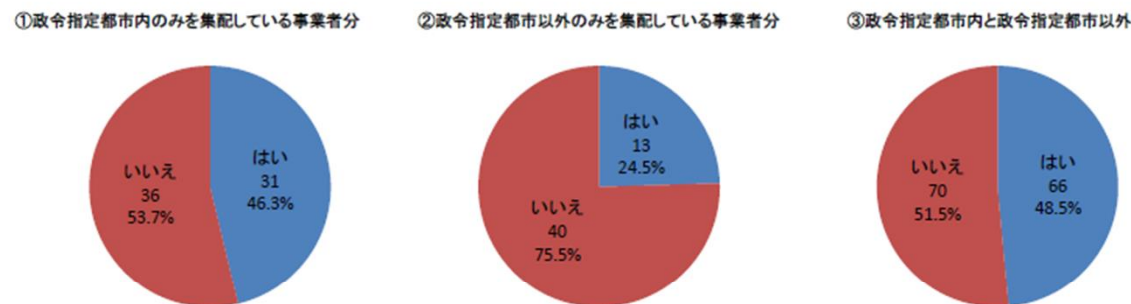
【参考】物流を考慮した建築物の設計・運用 アンケート調査結果・平成29年

- 「物流を考慮した建築物の設計・運用」の策定に当たって実施したアンケート調査（平成29年）において、2トン車の場合、9割超の事業者が3.2m以下となっている。
- また、集配先の駐車場の高さ制限に合わせて車両を調達している事業者は、5割弱（政令市のみ）、建築物の駐車場の高さが集配のネックとなっている場合、約4割（政令市のみ）の事業者が周辺の道路等に駐車と回答している。

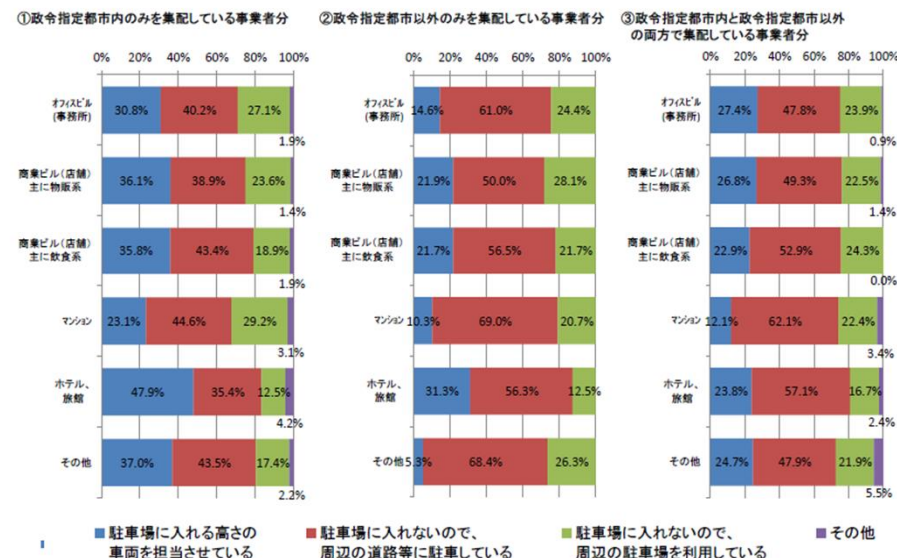
■車種別配送車両の高さについて



■集配先の駐車場の高さ制限に合わせて車両の調達（設計・発注）の有無



■建築物の駐車場の高さが集配作業のネックとなっている場合の対応



こども・子育てにやさしいまちづくりの推進

- こども施策を社会全体で総合的かつ強力に推進していくための包括的な基本法として「こども基本法」が令和4年6月に成立。(令和5年4月施行)
- まちづくりにおいても、こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするために、「こどもまんなかまちづくり」を加速化していくことが必要。
- まちの装置・交通の結節点である駐車場においても、まちづくりと連携し、こどもや子育て世帯の目線を取り入れた、駐車場政策のあり方について考え方を整理する必要がある。

こどもや子育てに関連した取組の例

- 安心・安全面での取組
 - ・ 条例で「滞在快適性向上区域(いわゆるウォーカブル区域)を設定し、駐車場出入口を制限
- バリアフリー化(移動等円滑化)の取組(ダブルスペース方式等)
 - ・ 移動等円滑化が図られている車椅子駐車スペースの近くに、ベビーカー利用者などへの優先区画を設置し、円滑に目的地まで移動できる環境を整備
- 交通の結節点としての取組
 - ・ ベビーカーの貸し出し
 - ・ まちなか拠点としての機能強化
 例: 授乳室や育児用品自販機、ベビーカーの貸し出しサービスを提供等(地下鉄駅の事例)

今後求められる施策の方向性

- こどもや子育て世帯の目線を入れた取組の強化・優良事例の紹介等による横展開
 - ・ ガイドラインへの追記
 - ・ 必要な取組への支援 等

「こども未来戦略方針」～ 次元の異なる少子化対策の実現のための「こども未来戦略」の策定に向けて ～(令和5年6月13日閣議決定)

(2) 子育てしづらい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境がある

- こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、こどもや子育て世帯の目線に立ち、こどものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化し、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会を生み出す空間の創出などの取組の更なる拡充を図っていく必要がある。

駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン(2012年)

- 2012年に作成したガイドラインの内容は、内容が古いほか、経産省等の文書と重複。
- 必要な内容については、「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」に吸収してはどうか。



今後、地方公共団体や充電施設設置事業者において、本ガイドラインを活用した充電施設の整備促進が行われるよう、ガイドラインの周知や支援措置を行う。

- 充電インフラについては、グリーン成長戦略（2021年6月改定）において、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」**との目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。
- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、**「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定**した。

基本的な考え

- ✓ 以下の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

指針のポイント

（１）世界に比肩する目標の設定

- ✓ 充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に
⇒ 日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速

（２）高出力化

- ✓ 急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）
⇒ 充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備

（３）効率的な充電器の設置

- ✓ 限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（≒入札制の実施）
⇒ 費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す

（４）規制・制度等における対応

- ✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。
⇒ ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化

駐車場におけるEV充電対応

- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、官民で方向性を共有し、取組を促進するため、経済産業省に設置された検討会において、「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定。
- 当該指針では、自宅等での普通充電と経路での急速充電を組み合わせた「重層的な充電インフラ整備」が重要とされており、公共用の（まちなかの駐車場における）普通充電については、これら
を一部補完することが期待されている。

充電インフラ整備促進に向けた指針（抄）（令和5年10月策定）

（B）整備目標とその考え方

●日本の車の使われ方の特徴、住宅の状況

- ・1日の平均走行距離は、50km以下が約9割。自宅で充電できれば十分な場合も多い。

⇒まずは基礎充電ができる環境をつくりつつ、必要な量の公共用充電器を整備していくことが重要。

●整備目標の考え方

（総論）

- ・充電インフラの整備については、社会的な負担を低減しながら、利便性の高い最適な充電インフラ社会を構築していくことが重要。こうした観点から、①集合住宅などにおける普通充電器の整備と、②高速道路などにおける急速充電器の整備を、一体として進めていく。

（口数）

2030年に向けて整備を目指す充電器の口数については、以下を勘案して、従来の15万口から倍増し、公共用の急速充電器3万口を含む充電インフラ30万口の整備を目指す。

- ① 新車販売の市場規模やEV等の普及の見通し、
- ② 住宅環境、車両の大きさ、平均的な走行距離などの状況、
- ③ 充電器の設置が見込まれる施設の数や規模、自治体や企業等における整備の方針

（D）普通充電（公共用目的地充電）

- ・公共用の普通充電器については、①施設への滞在時間の間にコストを抑えて充電でき、②基礎充電がない場合や、経路充電の機能を、一部補完することが期待される。
- ・他方で、事業者等においても積極的な設置目標を掲げているが、稼働率が低い場所に設置した場合、事業が継続できず、非効率な投資となり、結果としてリソースが限れる中では全体最適とまらない可能性もある。

⇒以下のような施設を念頭に、稼働率等のデータも確認しながら、必要性の高い施設を具体化していく。

- －長距離走行後の目的地であり、滞在時間が長い施設
- －基礎充電の代替サービスを求めるユーザーが多い目的地であり、滞在時間が長い施設

⇒2030年における設置数の目安については、附置義務のある駐車場の台数や、充電事業者の整備目標、業界団体等の設置目標等を踏まえて、10～15万口の設置を目安とする。

（G）ユニバーサルデザイン・バリアフリー

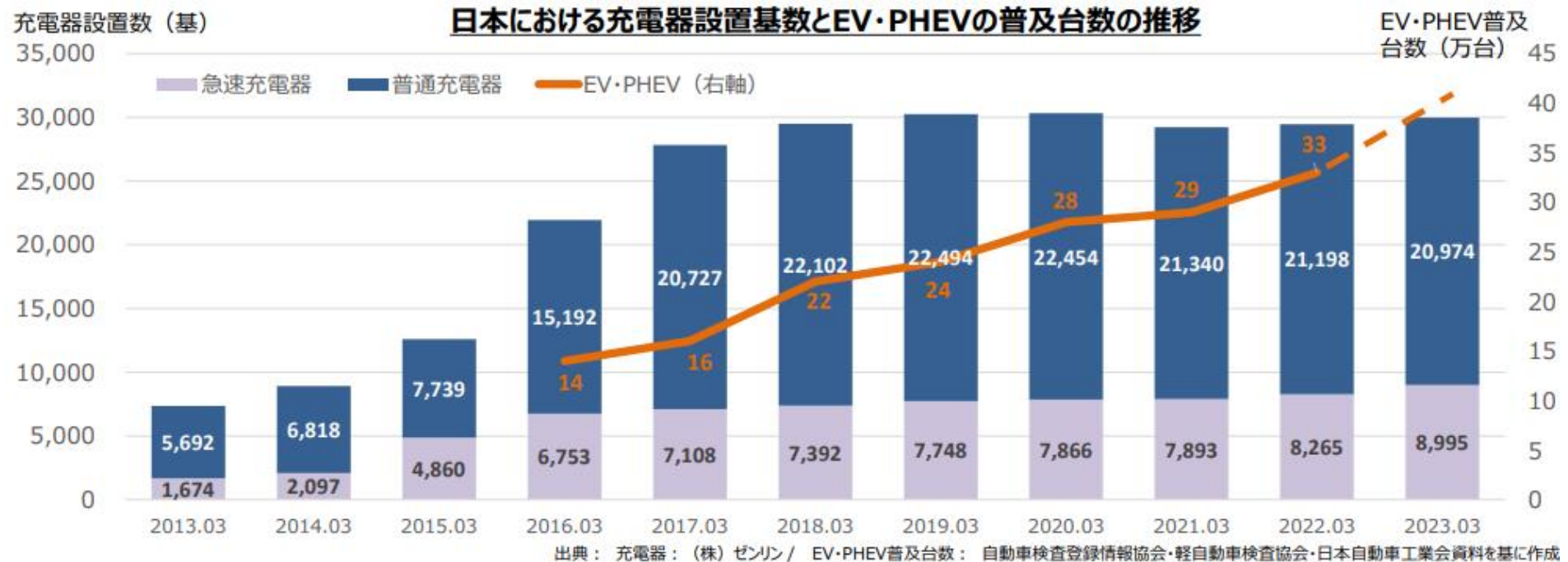
- ・不特定多数の者が利用する公共用充電施設については、車椅子利用者も含めた幅広い方々が利用しやすいよう、ユニバーサルデザイン（UD）・バリアフリー対応を進める。

⇒UD・バリアフリー対応を進める上で有効なガイドラインについて、障害当事者等の意見を聴取しながら、関係省庁及び関係事業者が連携して、策定する。

⇒関係団体、充電インフラ事業者、充電器メーカー、設置場所を管理する事業者等に、ガイドラインに基づく取組を促す。

EV充電器設置基数等の推移

- グリーン成長戦略（2021年）では、EV充電器については15万基の整備を目標を設定。
- EV・PHEVの普及台数は年々増加している中で、EV充電器設置数は現在約3万基程度。



各国におけるEV/PHVの累計販売台数と公共用充電器数（2022年実績）

	日本	中国	米国	ドイツ	イギリス	フランス	オランダ	スウェーデン	ノルウェー
EV・PHVの累計販売台数	41万台	1,410万台	296万台	189万台	95万台	99万台	53万台	44万台	79万台
公共充電器数	2.9万基	176万基	12.8万基	7.7万基	5.1万基	8.4万基	12.4万基	1.8万基	2.4万基
(うち急速充電器数)	0.8万基	76万基	2.8万基	1.3万基	0.9万基	1.0万基	0.4万基	0.3万基	0.9万基
EV・PHV1台あたりの公共用充電器基数	0.07	0.12	0.04	0.04	0.05	0.08	0.23	0.04	0.03

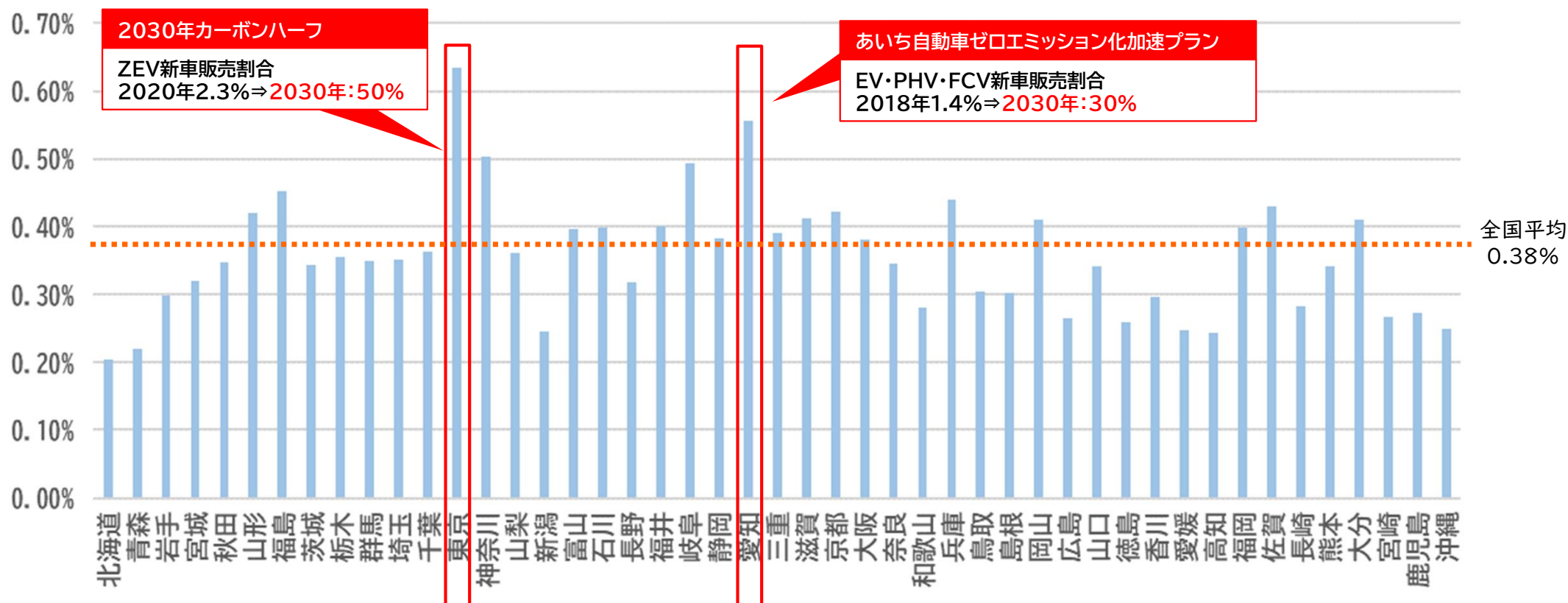
出典：IEA Global EV Outlook 2023、IEA Global EV Data Explorer

出典：第1回充電インフラ整備促進に関する検討会（経済産業省）

都道府県別 EV普及率

- EV・PHEV車の普及率は地域によって異なっており、EV・PHEVの普及促進の取組を積極的に行っている東京都、愛知県でEV・PHEVの普及率が高くなっている。

■都道府県別の普通車におけるEV・PHEV車の普及率（2022年3月末時点）



出典：低公害車の燃料別・車種別保有台数(自動車検査登録情報協会・令和4年3月末時点)

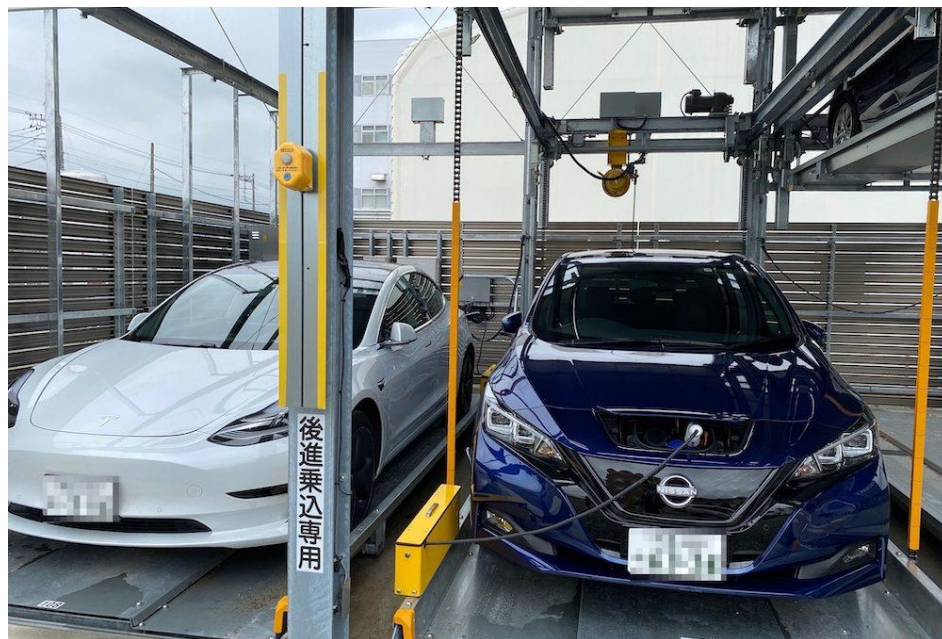
※ 普及率は、EV・PHEV車の保有台数/全車種における総保有台数により算出

機械式駐車場におけるEV充電設置事例

- 機械式駐車場において、EV充電器を設置する際は、車種によって規格が異なることから、車両全幅と給油口蓋（もしくは充電ガン）が既存のパレットのサイズからはみ出す可能性がある等の課題がある。
- 他方、これらの課題に対応したEV充電器・機械式駐車場の開発もみられる。

■機械式駐車場全パレット対応EV充電器の例

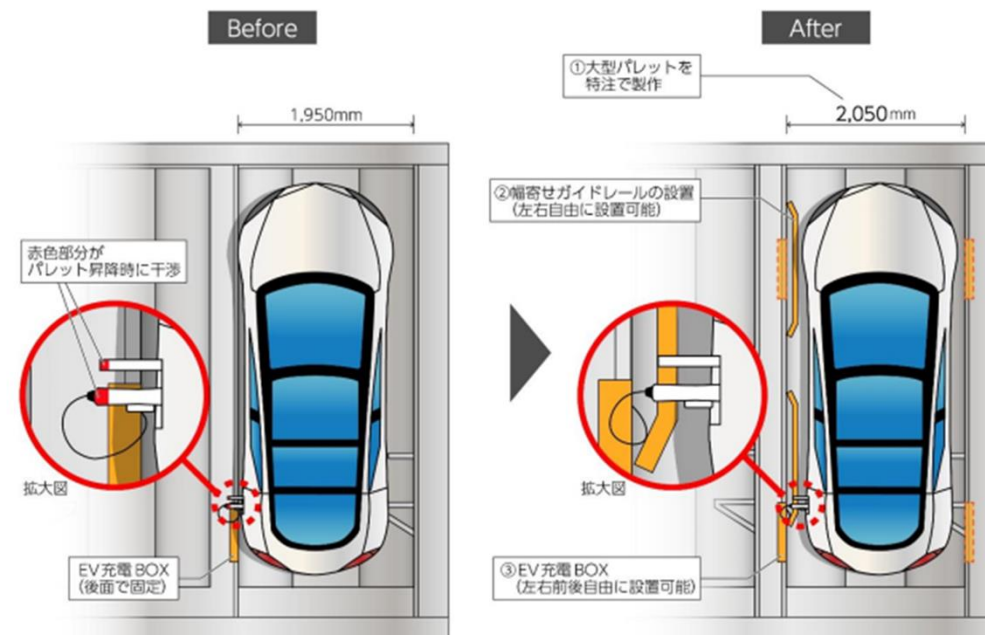
- ①前後左右どちらからでも充電が可能。
- ②パレット移動中でも充電可能。
- ③浸水時における自動充電ストップ。
- ④最大電流値の制御が可能な輪番充電。



出典：Yourstand

■幅広い車両サイズに対応した機械式駐車場の設置例

- ①大型パレット（全幅 2,050 mm）を特注で製作
（従来は1,950mm）
- ②EV車の充電口蓋の位置に併せて「幅寄せガイドレール」の設置。
（車種によって異なる充電口蓋の位置に合わせて左右どちらかに設置）
- ③EV車の充電口蓋の位置に併せて「EV充電BOX」の設置。
（充電ケーブル等を格納する箱を左右前後自由に設置可能。配線が長くなることによる、断線等のリスクを極力回避可能）

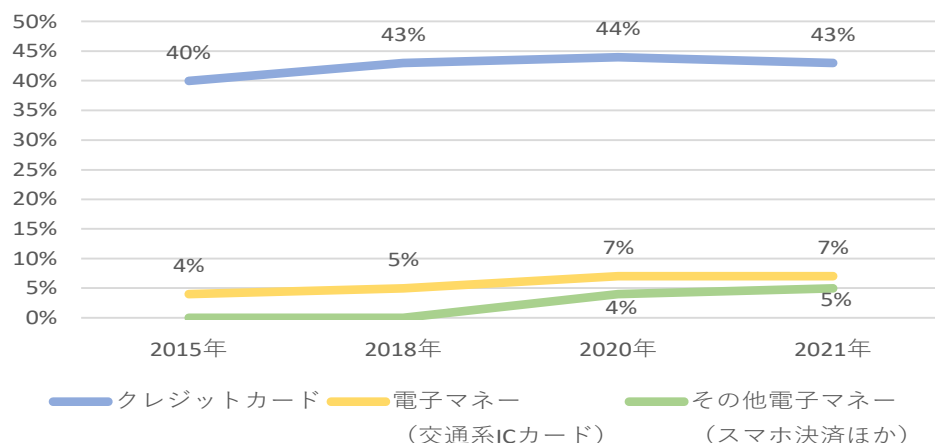


出典：野村不動産プレスリリース資料

駐車場におけるキャッシュレス化の状況

- キャッシュレス対応は、新型コロナウイルス以降の非接触決済のニーズへの対応等駐車場利用者の満足度向上や、現金管理負担の軽減等運営の効率化の観点から有効。
- 日本パーキングビジネス協会の調査によると、2021年4月時点でコインパーキングの料金精算機の4割程度はクレジットカードや交通系ICカード等何らかのキャッシュレス決済を導入。
- 2024年7月に発行開始予定の新日本銀行券（一万円、五千円及び千円）への対応として、精算機の更新が必要となり、この更新と併せて、キャッシュレス対応をすることも考えられる。

■時間貸し駐車場（500m²以上を含む）におけるキャッシュレス箇所数と推移



項目	2015年		2018年		2020年		2021年4月時点	
	箇所数 (箇所)	比率	箇所数 (箇所)	比率	箇所数 (箇所)	比率	箇所数 (箇所)	比率
調査対象箇所数	65,000	100%	85,200	100%	99,620	100%	99,200	100%
クレジットカード	26,000	40%	37,000	43%	43,500	44%	42,400	43%
電子マネー (交通系ICカード)	2,650	4%	4,400	5%	6,800	7%	6,800	7%
その他電子マネー (スマホ決済ほか)					4,300	4%	5,300	5%

出典：一時利用有料駐車場市場に関する実態調査2021年度版
(日本パーキングビジネス協会) を基に作成

■コインパーキング運営会社の新札対応

【一時利用有料駐車場市場に関する実態分析調査 (日本パーキングビジネス協会)2021年度版より】

- ・ コインパーキング運営会社では、新500円硬貨については急いで対応しない方針との回答が最も多かった
- ・ 張り紙等で新500円硬貨は使用できないといった告知を行っている。
- ・ 一方、新日本銀行券(千円、五千円、一万円)についてはしっかりと対応を迫られる。
- ・ 新千円札は利用頻度が高いため、利用できないとコインパーキングの稼働が落ちる可能性が高い。
- ・ 2024年上期の新札発行までにキャッシュレスが浸透すれば精算機更新の必要がなくなるといった意見が一部でみられた

駐車場におけるキャッシュレス化の事例

○ AIカメラによる車両認識システムを用いて、精算機やフラップ、ゲート機を設置しない駐車場も現れている。

■AIカメラによる車両認識システム スマートパーク(PIT DESIGN)

スマホアプリの利用方法

スマホアプリをスマートフォンにダウンロード



お車の検索方法を選択



ご自身のお車が表示されたら「はい」を選択



サービス券をお持ちの方は、スマートフォンでサービス券を撮影し、サービスを活用



駐車料金が発生している場合はお支払い方法を選択



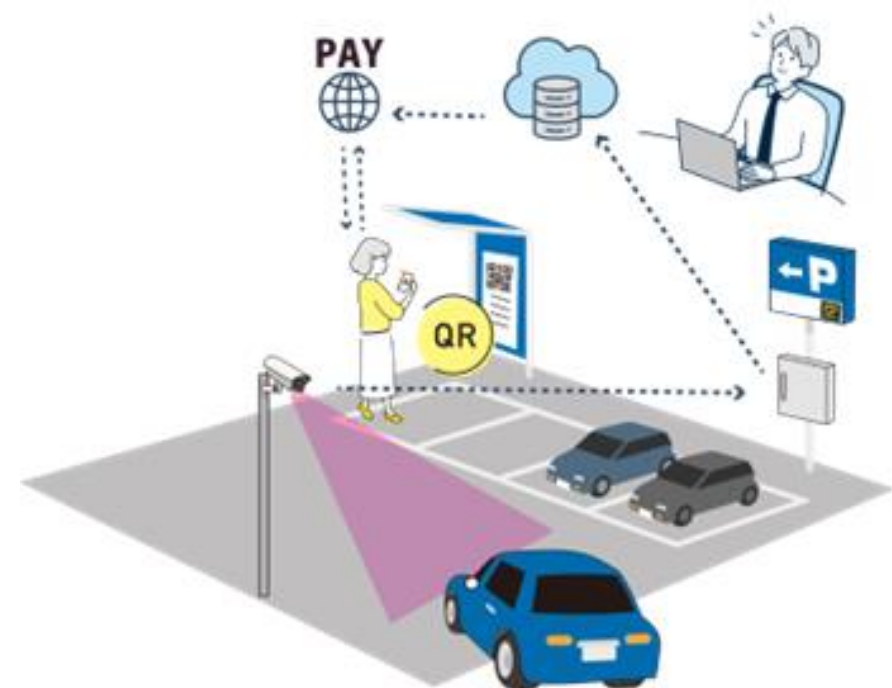
お支払い方法を選択して精算完了



出典：PIT DESIGN HP

■AIカメラによる車両認識システム 1円パーキング(GOURIKIコーポレーション)

- AIカメラによる車番認証システム
- フラップやセンサーが不要
- QRコード決済専用



出典：GOURIKIコーポレーション HP

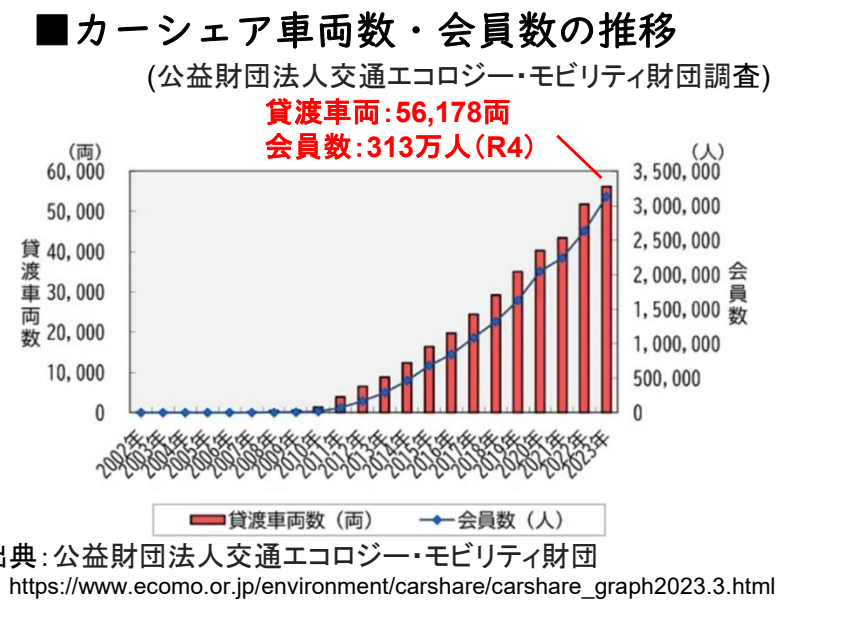
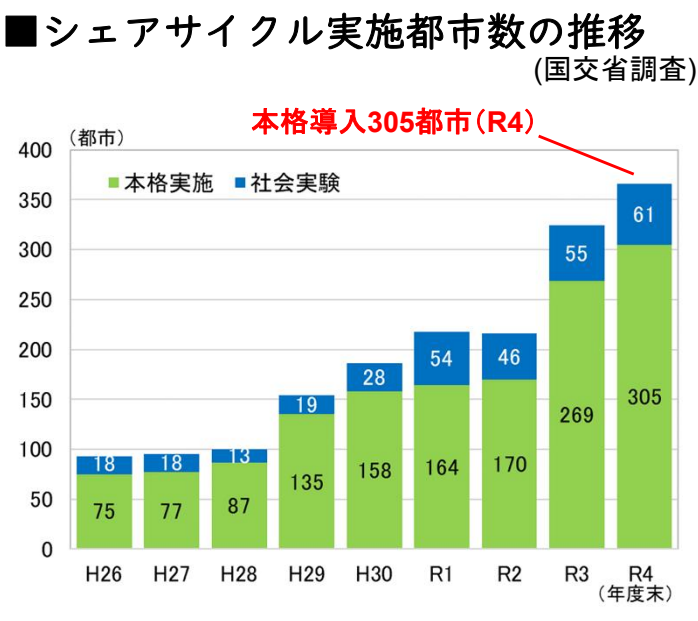
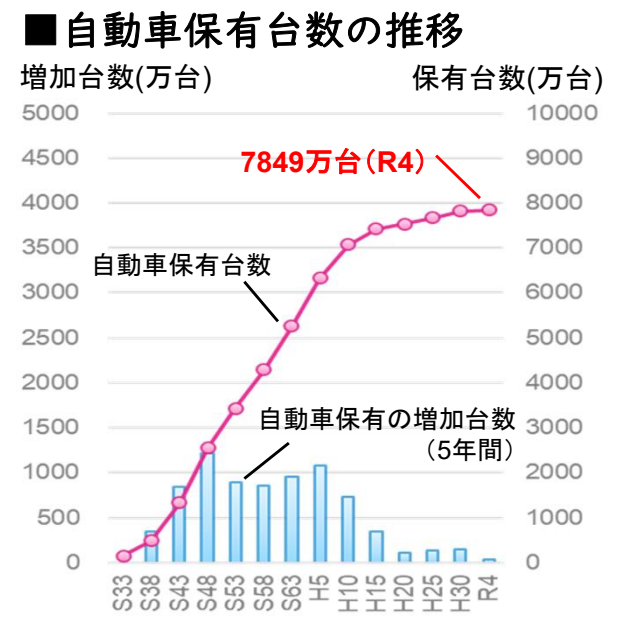
- 自動車保有台数が伸び悩む一方、シェアサイクルやカーシェア、電動キックボードのシェアサービスなど、近年急速にシェアモビリティが普及しており、地域公共交通と連携し、複数のシェアモビリティの結節となる拠点（モビリティハブ）として整備される事例も出てきている。
- シェアモビリティについては、公共交通の補完によるまちなかの回遊性向上や、土地の有効利用（乗用車駐車場と比して省スペース）の観点、脱炭素社会への移行（電動等のため環境負荷が小さい）の観点から、都市・交通政策の観点からも有用であるほか、スマートシティ施策やMaaS施策との連携により、得られるデータのまちづくり等への活用も期待される。
- 将来的には、自動運転シェアモビリティの登場により、駐車場の需給や役割もさらに変化していく可能性があるため、都市における駐車場政策とも整合的に検討が必要。

シェアモビリティの例

導入目的・効果の例

シェアサイクル（コミュニティサイクル）、カーシェア、電動キックボード 等

公共交通の補完、地域の活性化、観光戦略の推進、駐車スペースの削減・利活用、放置自転車対策、災害時における交通の機能の維持、環境負荷低減 等



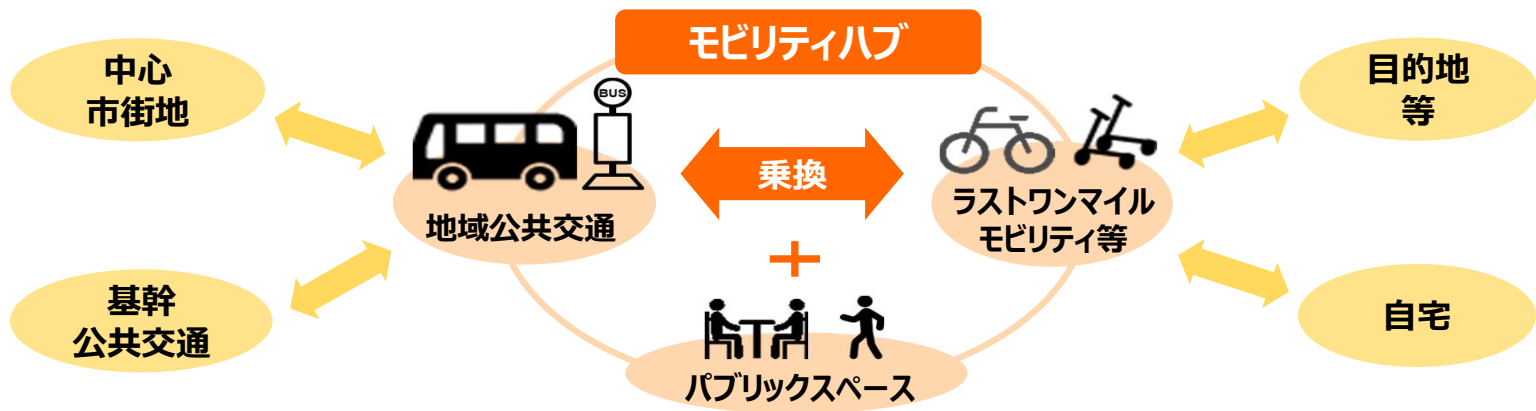
地域公共交通と連携したモビリティハブについて

モビリティハブへの期待

- 身近な生活圏内における**移動サービスの質の向上**を図るため、多様なモビリティの選択肢を提供するモビリティハブ※が重要な役割。
※ 公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点
- 地域の実情に応じて、ハブの配置、モビリティの種類、その他機能の導入をカスタマイズすることで、**地域課題の解消**に貢献。
- 個人利用車からの転換による**脱炭素化**、回遊性の向上による**地域活性化**、外出機会の増加による心身の健康増進、基幹**公共交通の維持促進**なども含め、幅広い効果が期待。

モビリティハブの方向性・求められる機能

- ・ MaaSの普及
⇒ 乗換拠点の重要性（**選択肢** + **シームレス**）
- ・ 利便性・持続性に繋がる運行効率化
⇒ AIオンデマンドバス、自動運転等の導入
- ・ 「所有」から「共有」への意識変化
⇒ シェアモビリティの普及
- ・ そもそも、「移動」は何らかの目的を達成するための手段
⇒ 目的達成に資する**機能・情報**はハブで提供もあり
- ・ 「人が集まる場」であることを生かさない手は無い
⇒ **交流空間**等の付加価値（⇒ 乗換抵抗の低減にも繋がる）



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

欧州におけるモビリティハブの事例・計画

- 欧州におけるモビリティハブの整備・計画事例では、小規模なものから大規模なものまで様々存在し、行政や公的主体の関与について、整備段階から限定的な場合から、初期の運営まで関わるものまで様々となっている。
- また、不動産事業者と連携して、住宅の駐車場整備抑制や入居者の公共交通・シェアモビリティ利用促進を図る場合も見られる。

名称（都市） 設置の目的	主な機能	整備・運営主体等
乗り換え拠点/乗換え点 （ドイツブレーメン都市州） ・環境面、安全面から自家用車の保有台数の削減	カーシェアリングを軸とした規模の異なる2種類のモビリティハブ ① 乗り換え拠点 ・ 鉄道や路面電車の駅やバス停近くに設置 ・ 最大12台のカーシェア ② 乗換え点 ・ 小規模な施設で、2～3台の車両が駐車可能 ・ 駐車場所の確保が特に困難な都心部に設置 ・ 300m毎に設置することが最終目標（一部地域では達成済み）	・ 駐車場管理団体が ブレーメン都市州から名称の使用許可を取得（自治体からの補助はなし） ・ カーシェアリング事業者が、駐車場管理団体からスペースの貸与を受けて、整備・管理・運営を実施 ・ デベロッパーが、入居者に公共交通券やカーシェアリング会員権を提供するなど、モビリティ管理施策に対し、事業者が一定額を支払うことを義務付ける法改正を実施
アンコーツ・モビリティハブ （英国マンチェスター市） ・自家用車の削減と徒歩・自転車による移動の促進 ・安全で魅力ある地区への再生	マンチェスター 市中心部 に隣接した旧工業地域に計画されている8階建てのモビリティハブ ・ カーシェアリングやシェアサイクル ・ 自転車保管スペース150台分 ・ 約400台の駐車スペース ・ ラストワンマイル配送施設 ・ 商業施設	・ 市と民間不動産企業のJVが整備 ・ 管理・運営は、初期は市が実施し、その後はその他の方法を検討 ・ 不動産デベロッパーが、モビリティハブ内の駐車スペースを購入・レンタルし、近隣の新築住宅で駐車スペースを限定することを計画
グルノーブル駅モビリティハブ （フランスグルノーブル市） ・より環境へ優しい移動手段への移行	主要鉄道駅にフランス最大規模の駐輪場（1,150台）利用者に応じた 3種類の駐輪場及びレンタルサイクル営業所等 を設置 ①日常的な自転車利用者向けの事前予約制ロッカー ②一時的な利用者向け（屋外） ③鉄道等の公共交通機関の利用者向け +レンタサイクルサービスの営業所と自転車の空気補充ステーション	・ 中央政府・市・国鉄等 6 組織の負担で整備 ・ バスターミナルの管理・駐輪サービスは民間企業に委託

■ENEOSマルチモビリティステーション
(東京都世田谷区)

- ラストワンマイルの移動における変革を目指して、複数の電動モビリティおよび電動二輪向けバッテリーのシェアリングサービスを提供する拠点を開設。(令和5年2月)
- 低炭素・循環型社会への貢献に向けた取り組み推進の一環として、ENEOS社が出資する企業が提供するマイクロモビリティサービスの全てを実装し、これらの楽しさや利便性を体験する場として開設。

サービス内容(各社のアプリ等を通して利用)

シェアリングサービス	台数	サービス名称	運営会社
電動キックボード	6台	LUUP	株式会社 Luup
電動アシスト自転車	6台	HELLO CYCLING	Open Street 株式会社
電動スクーター	6台	HELLO MOBILITY	
電動小型自動車	2台	HELLO MOBILITY	
電動二輪バッテリー交換機	1基 * バッテリー 10個	Gachaco	株式会社 Gachaco



出典:ENEOSホールディングス株式会社プレスリリース



■乗継ハブ構想(大阪メトロ駅等周辺)

- 大阪メトロは、MaaSを中期経営計画の大きな柱と位置付け、多様なモビリティとの連携により、従来の生活行動の在り方の変革を促すことを目指している。
- 鉄道+バスという固定的な公共交通サービスの提供にとどまらず、オンデマンドバス、シェアサイクル等のマイクロモビリティとをシームレスにつなぐことで、立地による交通利便性の格差を是正。



出典Osaka Metro HP
近畿経済産業局「令和2年度「高度な自動走行・MaaS等の社会実装に向けた研究開発・実証事業 ～調査レポート～」

国内におけるモビリティハブ事例・計画②

■金沢版モビリティハブ（石川県金沢市）

- 金沢市では、交通結節点の整備・充実の取組として、モビリティハブの整備を推進することとしており、駐車場整備等計画においても、まちなかへのマイカー流入抑制に係る取組として、パークアンドライドに加えて、モビリティハブの整備を推進することとしている。

第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）

2-(3) 官民連携による交通結節点の整備・充実

①モビリティハブの整備や駅・バス停の利用環境の充実

現状・課題

今後は、鉄道駅や主要なバス停などの大量輸送機関の接続・乗継拠点に限らず、地域の実情に応じて多様な交通モードの接続・乗継拠点となる「新たな交通結節点（モビリティハブ）」の整備が必要となっています。

方針・具体的な取組

まちなかや公共交通重要路線沿線においては、（中略）鉄道・バス等の大量輸送機関とシェアモビリティやパーク・アンド・ライド駐車場が接続・乗継できるモビリティハブの整備を推進します。

第3次金沢交通戦略が目指す姿

- 【基本的な考え方】
- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり



金沢市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（令和5年3月改訂）

(4) まちなかへのマイカー流入抑制

◇パーク・アンド・ライドの普及・利用促進

引き続き、利用促進を行うとともに、新たなパーク・アンド・ライド駐車場の整備を検討します。また、金沢MaaSや駐車場案内システムと連携した取組による利用促進を図ります。さらに、バス、シェアサイクル、タクシーなど多様な交通モードとの接続・乗換拠点となるモビリティハブの整備を推進します。

【各エリアにおける考え方】

- まちなか**
 - 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人中心の空間を形成する
 - 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める

- 居住誘導区域**
 - まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る

- 郊外**
 - 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブの整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、自家用車からの転換を目指す

- まちなか**
 - 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

【交通結節点とモビリティハブの定義】

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーベイ等	
自転車	駐輪場・ポート	金沢版モビリティハブ地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

○ 新たなモビリティサービスの実現に向けて検討した「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめでは、シェアサイクル等の新たなモビリティについて、都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性があるとされており、取り組む意義として、空間利用の効率化、スマートシティの実現、公共交通へのシフトによる環境負荷低減等が挙げられている。

【交通分野を巡る動向】

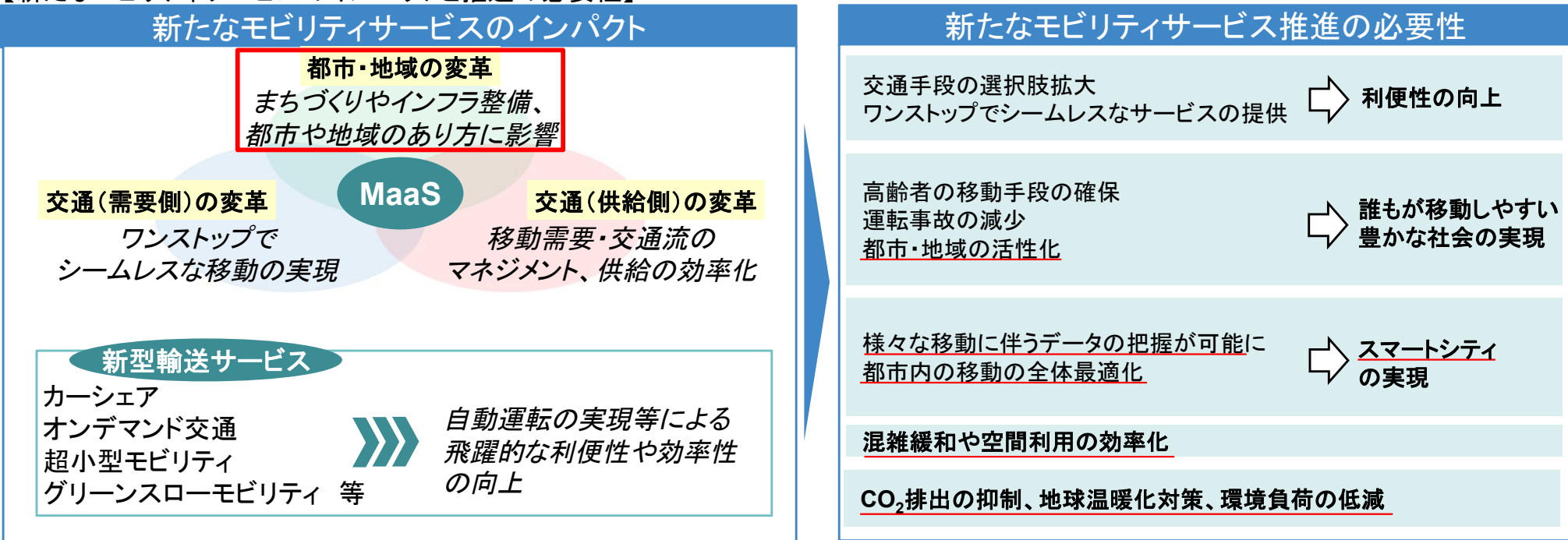
背景		現状(定量)	現状(課題)
都市部	- 経済状況の回復 - 公共交通サービスの充実	- 輸送実績拡大 - 需要堅調	- 道路混雑 →都市空間のロス - 経済的ロス - 環境問題
地方部	- 少子化・高齢化 - 公共交通サービスの利便性の問題 - 交通サービス提供主体の不存在	- 輸送実績減少 - 需要縮小	- 交通サービスの縮小及び撤退 - 外出機会減少 - 物流サービスの維持確保 - 地域社会維持困難

新たなモビリティサービス

MaaS
(サービスのソフト面)

新型輸送サービス
(サービスのコンテンツ面)

【新たなモビリティサービスのインパクトと推進の必要性】



- とりまとめでは、新たなモビリティサービスを社会実装していく際のフィジカル空間における取組として、MaaS等技術とまちづくり等の時間軸の差異に留意しつつ、解決すべき都市や地域の課題を明確にした上で、都市・交通政策との整合を図る必要があるとされている。
- また、交通モード間の連携が重要とされており、モード間の円滑な利活用に資する交通結節点をいかに整備するかといったフィジカル空間における取組が重要とされている。

インフラ整備との連携に向けた取組

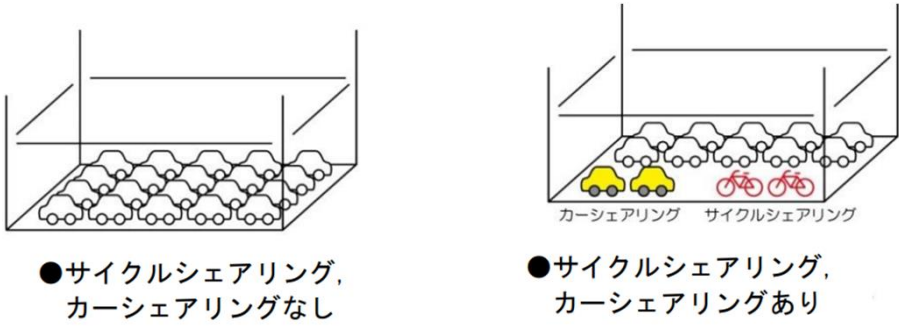


今後の取組方針	2019年度に着手すべき施策	中長期的に取り組むべき施策
	MaaS実用化に向けた実証実験の実施・支援	交通結節点・走行空間の整備に係る制度検討や、新たなモビリティサービスを統合的な計画に組み込むためのガイドラインの作成、地方自治体向けへの展開
	新たなモビリティサービスの実証実験に合わせてシームレス化に必要な交通結節点等の整備	新たなモビリティサービスを望ましい都市・交通の実現に資するような態様で位置付け、持続的な取組を展開
		取組の広域展開を見据えた、データ活用方法を考慮した実務レベルでの計画プロセスの刷新

- シェアサイクルやカーシェアリング導入による駐車需要の軽減・公共交通利用促進、環境負荷低減等の効果に着目して、駐車場の附置義務の緩和によるインセンティブを設けている場合もある。
- ※ 神戸市事例は「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」においても紹介

■附置義務条例による取組（兵庫県神戸市）

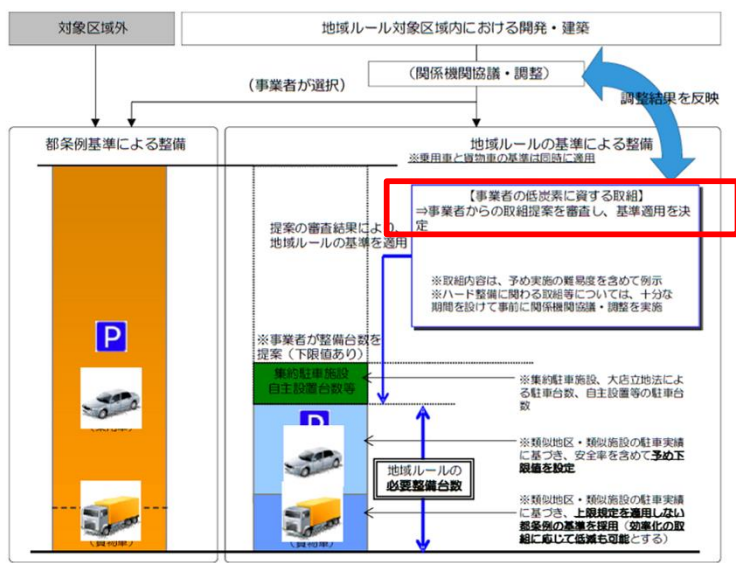
・ポート（自転車）やステーション（自動車）を駐車場内に設置し、自動車・自転車を複数の人で共有することで自動車利用台数（駐車施設の需要）が軽減される。



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による附置義務台数の緩和（条例第9条の2関連）」

■地域ルールにおける取組（東京都港区）



【低炭素化に資する取組の内容(例)】

項目	ソフト対策	ハード整備
■公共交通機関の利用促進	●公共交通利用者への商品割引サービスや特典の付与、運賃の補助 ●公共交通利用促進についての広報の実施 ●駅やバス停までのマップ表示・冊子配布 ●商品配送サービスの実施 など	○バス停の整備・改築 ○公共交通機関へつながる歩行者ネットワーク整備 ○公共交通インフラの整備 ○交通広場の整備 など
■自動車による環境負荷の抑制	●従業員等への自動車通勤の禁止 ●共同集配の実施 ●貨物車の低公害車利用 など	○EV充電器、水素ステーション設置 ○クリーンエネルギー自動車の普及促進策 ○地域共同荷捌き施設の整備 ○カーシェアリングの導入 など
■地区内移動の支援	●手荷物預かりサービスの実施 ●地域交通（バス等）による周辺地域、鉄道駅への送迎 ●地区内の徒歩移動を支援する交通モードの導入 など	○快適な歩行環境整備（ネットワーク整備） ○自転車走行空間整備（ネットワーク整備） ○交通広場の整備 ○地下車路による駐車場ネットワーク整備 ○自転車シェアリングポートの整備 など
■その他	※事業者からの提案に基づき、適宜追加	

出典：港区駐車場地域ルールについて

- ## ■附置義務条例による取組（北海道札幌市）

■附置義務条例による取組（熊本県熊本市）

メニュー	緩和率	
① 公共交通利用促進広報・啓発、 バスロケーションシステム等の利用促進に向けたPR	— 必須	基本メニュー
① MaaS等における店舗情報等の提供	上限10%	
② 従業員の公共交通利用での通勤	上限10%	
③ 駐輪場・シェアサイクルポートの設置(1台/5台整備)	上限20%	
④ 買い物に応じた運賃サービス等の実施	上限30%	
⑤ 公共交通待合施設の整備	30%	
⑥ P & R 駐車場等からの送迎バスの運行	30%	



都市のにぎわい創出拠点としての機能

- 駐車場に休憩施設を併設したり、自走式立体駐車場の屋上に広場・公園空間を設けるなど、まちのにぎわい創出に資する機能を駐車場に付加したり、定期的にイベントを開催して、地域の賑わい創出を図ることが可能。

■公園としての活用

取組の概要	自走式立体駐車場の屋上を公園として活用
期待される効果	- 駐車場の立体化による土地の有効利用、緑化による、夏場のヒートアイランド現象緩和・駐車場利用者の車内快適性の向上 - 屋上公園利用を通じた、地域コミュニティの形成・賑わい活性化 - 市民菜園やイベントの開催など、日常的に活用することにより、災害時の避難空間としての認知度の向上 等



出典：一般社団法人日本自走式駐車場工業会

■まちなかの賑わいの場としての活用例（新潟市8BAN PARK）

取組の概要	- 有志団体「本町8BANリノベーション」では、<u>空きビルや空き店舗等の遊休地を、面を考えながら改修する「エリアリノベーション」により、歩いて回れる魅力的なエリアを作り出す取組を実施。</u> - 取組の一環として、<u>中心市街地の自走式立体駐車場の屋上で飲食ブースの出店やピクニックエリアでのイベント開催（ヨガ・ピラティス、テントサウナ等）により、賑わいの場として活用する社会実験を定期的実施。</u> ※ 当初は道路空間でのストリートマーケットの予定だったが、周辺住民の声を踏まえて立体駐車場の屋上を利用
期待される効果	- 公共空間の利活用、エリアへの新たな人の流れの創出 - 来訪者やボランティア参加者、出展者等として関わることで、町やコミュニティへの関わりの増加 - 人材育成やきっかけづくり（エリアへの出店のトライアルの場）



出典：Things
(<https://things-niigata.jp/other/8ban-renovation>)

参考：8BANリノベーション広報室 (<https://note.com/hon8ban/n/n44337a9930eb>)

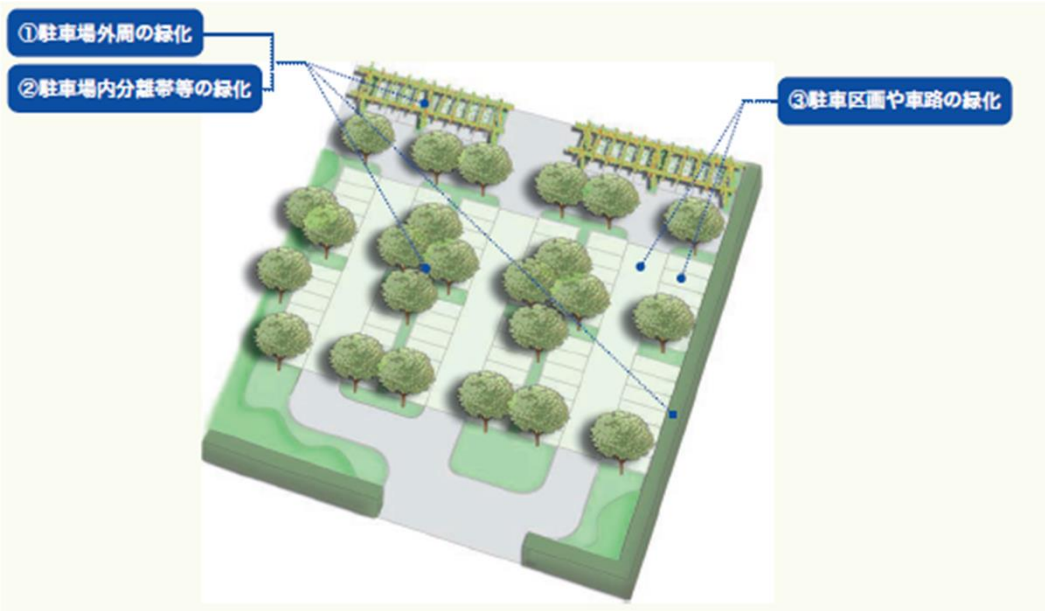
駐車場におけるまちづくりGXの対応

- 都市における緑地の確保は、気候変動対応、生物多様性の確保、Well-being向上に対して、大きな役割を果たすところ、駐車場においても外周や駐車区画、車路、立体駐車場の壁面や屋上等を緑化をすることが可能。
- 自治体の緑化施策の一環として、駐車場の緑化について、効果や事例、留意点を纏めたガイドラインの策定をしたり、助成制度を設けている場合もある。
- 都市緑地法に基づき、都市計画に緑化地域が定められている場合や、地区整備計画等に建築物の緑化率の最低限度を定めた場合、建築物の新築等をする際に一定の割合を緑化する必要があるところ、駐車場の緑化により、緑地面積として算入が可能な場合もある。

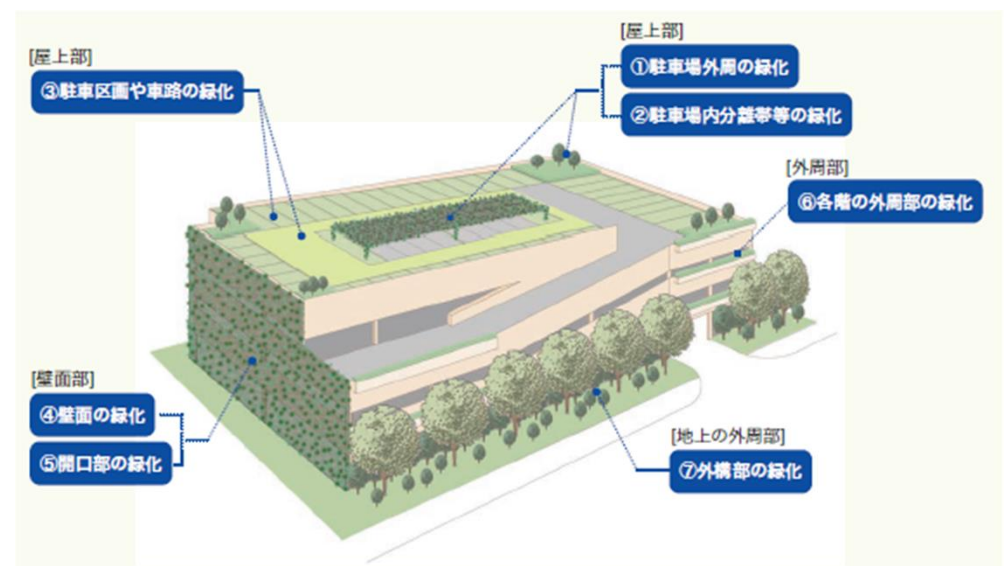
※ 緑化地域を定めている自治体：名古屋市、横浜市、世田谷区、豊田市（R4.3末）

※ 地区計画等緑化率条例制度運用自治体：61 都市190 地区（R4.3末）

■平面駐車場の緑化



■立体駐車場の緑化



自治体における駐車場緑化の推進例

- 都市における緑化政策と併せて、駐車場の緑化について駐車場整備基本計画や、みどりの基本計画に位置づけた上で助成や指導等により推進。

横浜市

○横浜市駐車場整備基本計画 基本的な考え方(2019年) 3 緑化の推進

本市における建築物の緑化については、「緑の環境をつくり育てる条例」(昭和48年6月制定 平成16年3月改正)により、敷地面積500平方メートル以上の建築物に対して緑化を指導しており、地上部の緑化だけでなく、建築物の屋上や壁面などの緑化も認め、指導しています。この条例では、立体駐車場の緑化については、指導対象になりますが、平置きの駐車場は対象にはならないため、さらなる緑化対策を検討します。

市川市

○市川市みどりの基本計画 2. 緑化重点地区別整備方針 ③重点的な施策

○密集した市街地の効果的な緑化施策として、駐車場緑化を推進します。

駐車場緑化助成

駐車場を緑化することにより都市緑化を推進し、都市の快適環境を創出すると共にヒートアイランド現象の緩和及び良好な環境の創出を図るため、その費用一部を助成する制度です。

助成対象者

- ・ 市川市内において駐車場内に5平方メートル以上の面積の緑化施設を設ける者。
- ※以下は対象外
 - ・ 国、地方公共団体、公園その他の公共団体が行う前項に規定する事業。
 - ・ 市川市宅地開発事業に係る手続及び基準等に関する条例(平成13年12月27日条例第35号)の規定に基づき施行する集合住宅の建築行為。(ただし、同条例に定める割合を超えて行う事業分を除く。)
 - ・ 市川市風致地区条例(平成16年3月19日条例第13号)の規定に基づき施行する土地の形質の変更を伴う建築行為。(ただし、同条例に定める割合を超えて行う事業分を除く。)

助成条件

助成回数	1敷地に対して1回限りとする。
期 限	申請時に未施工で同一年度内に完了すること。
※緑化施設の整備後は、5年間は良好な状態で管理すること。	

助成対象費用及び助成金額

整備される緑化施設面積に下記の表の区分(植栽種別)により算定した額の合計、または助成対象経費(申請者の見積額)の総額に2分の1を乗じて得た額のいずれか小さい額とする(上限50万円)

対象となる経費(植栽種別)	基準助成額
1. 芝・タマリユ等の地被類	1,000円/㎡
2. 低木植栽 H=1m未満	1,000円/本
3. 中木植栽 H=1m以上~3m未満	4,000円/本
4. 高木植栽 H=3m以上	15,000円/本
5. 地比類と芝生等保護材(緑化率30%以上)	10,000円/㎡

☆注意【対象となる経費の植栽種別について】

- 建築敷地内の駐車場(戸建住宅・共同住宅など)の緑化は、1・5の2種類だけとする。
- 建築敷地に含まれない区域の駐車場(駐車場のみに供されている土地)の緑化は、1~5を対象とする。
- ※裏面の緑化基準等を参照。



駐車場の緑化の効果の例

- 都市における緑地の確保は、気候変動対応、生物多様性の確保、Well-being向上の観点から重要となっており、駐車場においても緑化することで、都市の緑被率の向上に貢献が可能。
- 例えば、駐車場の舗装で一般的であるアスファルトは高温化しやすく、蓄熱効果により夜間も熱を放出し続けるなど、ヒートアイランド現象の一因となっているところ、緑化により改善が期待できるほか、駐車場利用者にとっても、夏場の車内温度上昇の抑制等、利用環境の改善が期待できる

■ 駐車場緑化の効果（東京都環境局「駐車場緑化ガイド」より）

◆ 環境面の効果（都市や地域の住民に及ぼす効果）

- ・ 都市のヒートアイランド現象の緩和に貢献します。
- ・ 生物の生息空間として都市の自然性を高めます。
- ・ 潤いある都市景観・地域景観を形成します。

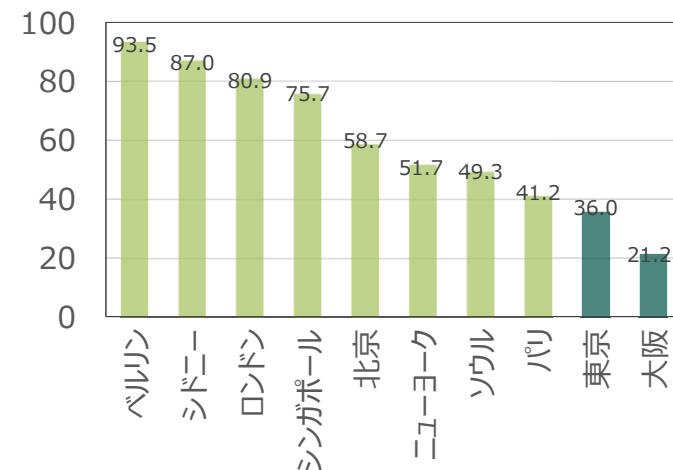
◆ 経済面の効果（駐車場所所有者に及ぼす効果）

- ・ 利用者の快適性が増し、利用者数の増加につながります。
- ・ 環境問題への取り組みの姿勢が、企業のCSR（社会的責任）の証となります。

◆ 利用面の効果（駐車場利用者に及ぼす効果）

- ・ 木陰などにより体感温度の上昇が抑制され、快適に利用できます。
- ・ 木陰などにより駐車車両の車内温度の上昇が抑制され、快適に利用できます。
- ・ 利用者にとっての身近な景観が向上し、快適に利用できます。

世界主要都市の緑地の充実度



出典：森記念財団「世界の都市総合ランキング2022」

ヒートアイランド現象の緩和の例

緑化した駐車区画はアスファルト面よりも20℃以上低温を示している

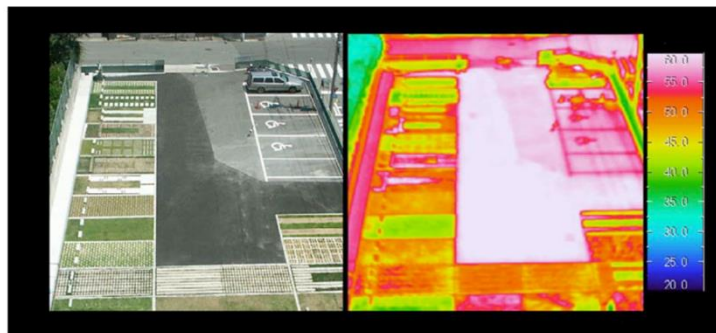


写真-1 アスファルト面と緑化面の温度比較（兵庫県福祉センター駐車場）
撮影：山田宏之（和歌山大学システム工学部）

生物多様性の確保の例

駐車場緑化で採餌する野鳥



出典：東京都環境局「駐車場緑化ガイド」

防災の観点からの駐車場の活用事例①

- 災害対策基本法に基づく指定緊急避難場所として、駐車場を指定することも可能。周辺に基準に適合する施設がない場合は、比較的安全な場所として確保する例もある。
- また、津波から避難する施設については、津波防災地域づくり法に基づき要件（安全な構造・避難場所の高さ）等が定められており、自走式立体駐車場を指定している例もある。

指定緊急避難場所の指定に関する手引き（平成29年3月内閣府）

- 災害対策基本法に基づく市町村長の指定緊急避難場所※の指定の際の参考資料として整理。
※ 居住者等が災害から命を守るために緊急的に避難する施設又は場所
- **指定基準**として、災害に応じて、管理条件や立地要件、構造要件、耐震要件を満たす必要がある。
- 公共施設だけでは十分な避難場所を確保できない場合に、**民間施設**の指定も検討することとしている。
【事例】商業施設等の自走式立体駐車場（津波の場合）、スーパー・ホームセンター等の駐車場（地震、火災の場合）
- 指定を受ける側のメリットと覚えてもらえることがあれば指定に向けた調整がしやすいとされている
【事例】地元貢献姿勢を見せることによる企業のイメージアップ、防災マップ等に名称が掲載されることによる知名度向上等
- 指定避難場所以外についても、民間施設を補完的役割を担う避難場所として位置づけている事例も存在
【事例】指定緊急避難場所ではないものの、駐車場の提供について民間事業者側から積極的な提案があった。
- 指定緊急避難場所の確保が困難な場合の対応として、指定条件を満たす場所等が近隣に無く、指定緊急避難場所を確保することが困難な場合に、市町村において指定緊急避難場所以外の比較的安全な避難場所を確保すること等も記載

■津波避難ビルの指定例 （静岡県静岡市）



出典：津波避難ビル等に係る事例集（内閣府）

■洪水緊急避難建物の指定例 （東京都葛飾区）



出典：総合的な駐車対策の在り方（東京都）

■地震・洪水の緊急避難場所の指定例 （長野県安曇野市）



出典：ぐるっと松本

防災の観点からの駐車場の活用事例②

○民間事業者と自治体の協定により、民間事業者の駐車場を避難場所・防災施設として確保するとともに、食料の備蓄やEVを活用した電源の確保、災害支援設備の提供を行うこととしている。

■民間事業者と自治体の協定の例

協定（自治体・事業者）	協定の概要	実際の例
洪水時における一時緊急避難施設としての使用に関する協定 （埼玉県川口市・三井不動産）	- 川口市域で洪水が発生し、又は発生するおそれがある場合、事業者が管理する指定店舗の駐車場を、近隣住民等のための一時避難場所として使用 - 店舗で保有する備蓄食料等を避難者に対して提供	商業施設・共同住宅の駐車場 5カ所
災害時におけるカーシェアリング用電気自動車からの電力供給等に関する協定 （神奈川県藤沢市・パーク24）	- 災害（地震、風水害など）の影響により大規模停電が発生、又は発生のおそれのある場合に、駐車場のカーシェアの電気自動車を藤沢市が避難施設の電源確保などのために活用 - 災害時にEVおよび充電スタンドの無償提供	タイムズ藤沢市朝日町駐車場 （自治体駐車場・管理運営委託）
災害時における支援協力に関する協定書 （大阪府和泉市・三井不動産リアルティ株式会社(三井のリパーク)）	- 災害時、和泉市からの協力要請を受けた際に、駐車場を近隣住民の一時避難場所として提供することに加え、駐車場内に設置された災害時に役立つ支援設備を和泉市に提供 - 導入されている災害支援設備は、組立式テント、災害用簡易トイレ、かまどベンチ、ソーラーLED街路灯等	「三井のリパーク」光明池駅前駐車場

出典：各自治体・各社公表情報を基に国交省作成



組立式テント



かまどベンチ



ソーラーLED街路灯

画像出典：三井不動産リアルティ発表資料

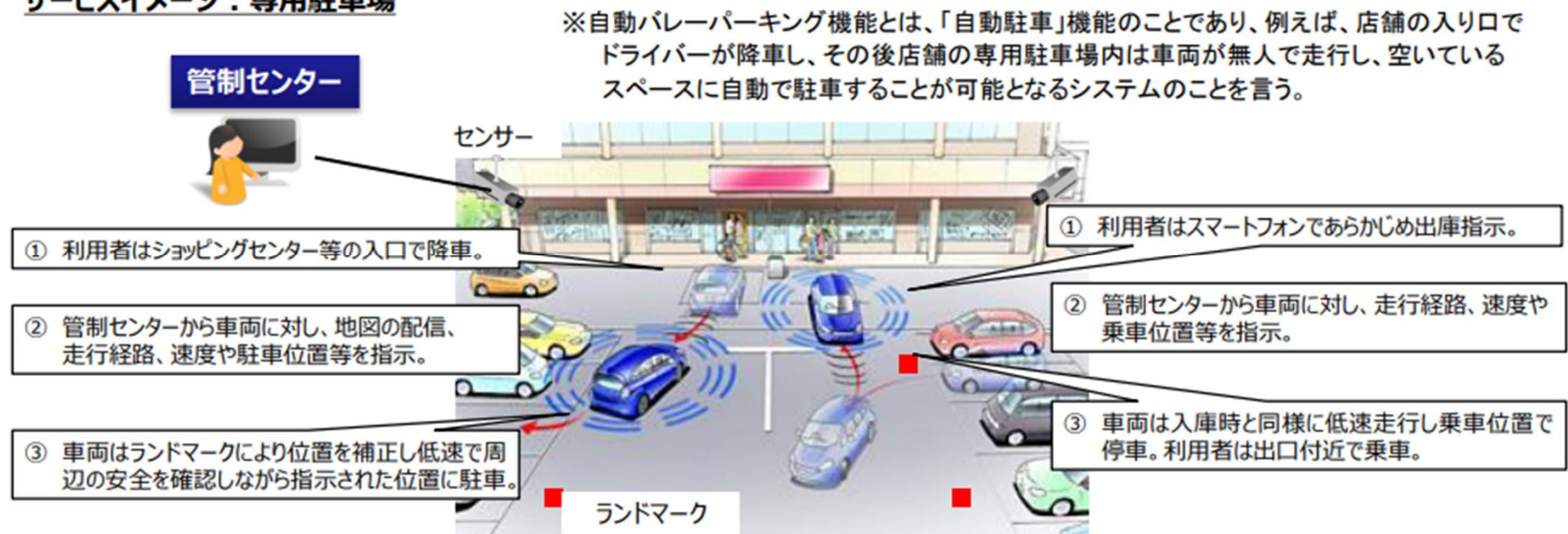
自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

- 自動運転技術が進展し、普及していくに当たって、都市における活用方策や環境整備の検討が必要。
- 駐車場においても、インフラ側に求められる役割を考慮した上で、既存の駐車場に係る構造や設備とは異なる基準が必要となってくると考えられるため、将来を見据えた検討が必要。

自動バレーパーキング（AVP : Auto Valet Parking）について

- 自動バレーパーキング（AVP）とは、自動運転技術を活用し無人で自動駐車を行うサービスを指す。
- AVPでは、運転手は所定の乗降エリアで降車・乗車し、駐車マスへの駐車・呼出は無人かつ自動で実施される。
- AVPの実施には、AVPに対応したシステム・環境を備えた駐車場と車両が必要となる。駐車場設備・車両・利用者等の複数のシステムが協調してAVPの機能が実現される。
- 近年、AVPの実装に向けて、国土省・経産省の他、自動車メーカーや駐車場事業者等、様々な立場から実証実験が実施されており、ドイツではシュツットガルト空港の駐車場で商業利用されている。

サービスイメージ：専用駐車場



自動バレーパーキング導入のメリットと効果

自動バレーパーキングのメリット

- 乗降場所と駐車場所の分離(駐車場所の無人化)が可能
- ドアの開閉スペースが不要であり、駐車密度を高めることが可能
- システム制御のため、管制の指示に従って、駐車後も止め直しが可能

自動バレーパーキングの効果

安全性向上

- ヒューマンエラー等による駐車場内での事故の減少
- ユニバーサルデザイン対応が比較的容易

利便性向上

- 運転手にとっての駐車の手間、駐車に要する時間の削減
- 駐車時のサービスの付加(充電・洗車等)への期待

効率性向上

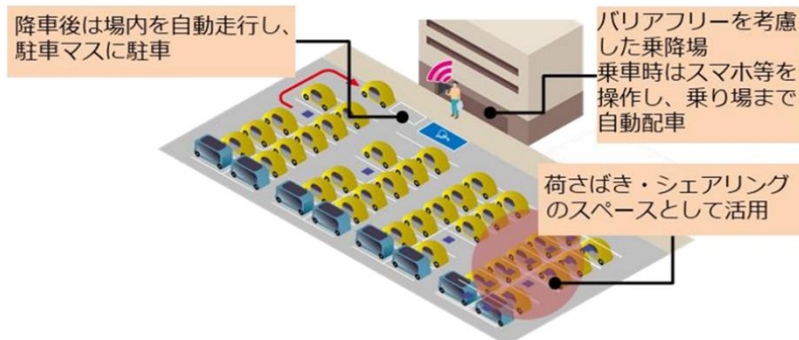
- 駐車場内のうろつき運転の削減、移動の最適化
- 駐車スペースの効率化



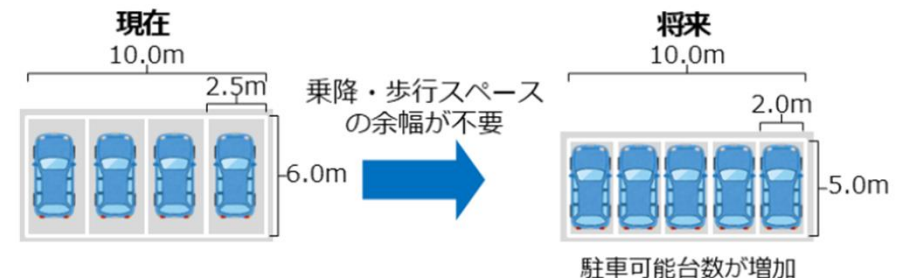
まちへの波及

- 駐車時間等の削減に伴うまちでの滞在時間の増加
- 駐車スペース削減に伴う土地の有効活用の可能性

■駐車場の将来イメージ



■駐車マスの省スペース化のイメージ



※車両サイズ4.8m×1.7mに対して駐車マス5.0m×2.0mとした場合

出典:東京都都市整備局「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」

【参考】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

- 自動運転技術の進展は、都市に対して正負両面の側面があると考えられ、移動の概念や都市構造等に影響を及ぼす可能性がある。
- 今後、自動運転技術が進展し、自動運転が普及していくことを見据え、都市における自動運転の活用方策の検討や、適切に対応できる環境づくりの推進が必要である。
- 将来的な自動運転の活用に向け、自動運転技術の都市へ影響可能性の抽出・整理及び、自動運転技術の活用についての検討を行うため、2017（平成29）年度より検討会を設置して議論（R5年12月までに計12回開催）



4. 駐車場整備に関する主な国土交通省の支援策 (予算措置)

事業名	対象・概要	補助率等	
		自治体	民間事業者
都市・地域交通戦略推進事業 (個別補助制度) (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 1／3 等	(間接交付) 国:1／3 地:1／3 民:1／3
		※概ね100台以上の駐車場を対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額とする。	
都市構造再編集中支援事業 (個別補助制度)	「立地適正化計画」に基づき、都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的に、市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	<都市機能誘導区域内等> 対象事業費の1／2 <居住誘導区域内等> 対象事業費の45%	(間接交付) <都市機能誘導区域内等> 国:1／3 地:1／3 民:1／3 <居住誘導区域内等> 国:9／30 地:11／30 民:10／30
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	
都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金) (防災・安全交付金)	市町村が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。	対象事業費の 4／10 等	(間接交付) 国:4／15 地:6／15 民:5／15
		※概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする。	

※ 個別施設に対する支援ではなく、地域のまちづくり計画等に対する支援となります。
※ 拡張も新設と同様です。自動二輪車を受け入れるための改良についても支援可能です。

都市・地域交通戦略推進事業

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者※1：地方公共団体、法定協議会※2、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
 ※1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
 ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補 助 率：1／3、1／2 （立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）



※3 インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援可能

※4 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

まちなかウォーカブル推進事業

○車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業

事業主体等 ●市町村、市町村都市再生協議会（社会資本整備総合交付金） ●都道府県、民間事業者等（都市再生推進事業費補助） いずれも国費率：1／2

施行地区 次のいずれかの要件に該当する地区、かつ、**都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域**（当該区域の周辺整備に係る事業が実施される地区を含む）

- ① 立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表している市町村の、市街化区域等内のうち、鉄道・地下鉄駅※から半径1kmの範囲内又はバス・軌道の停留所・停車場※から半径500mの範囲内の区域等 ※ピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上あるものに限る。
- ② 観光等地域資源の活用に関する計画があり、かつ、当該区域の整備が都市のコンパクト化の方針と齟齬がないと認められる市街化区域等外の区域
- ③ 立地適正化計画、広域的な立地適正化の方針等に位置づけられた都市計画区域外の地域生活拠点

対象事業

- 【基幹事業】**
道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、既存建造物活用事業、滞在環境整備事業、エリア価値向上整備事業、計画策定支援事業※ 等
※都市再生整備計画にグリーン化、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等の国が指定する「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に実施可能
- 【提案事業】**
事業活用調査、まちづくり活動推進事業、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）



事業のイメージ

- **歩きたくなる空間の創出 Walkable**
 - 街路空間の再構築
 - 道路・公園・広場等の整備及び既存ストックの改修・改変
 - 道路の美装化・芝生化、植栽・緑化施設や水上デッキの整備等による公共空間の高質化
 - 滞在快適性等向上区域を下支えする周辺環境の整備（フリンジ駐車場、外周道路等の整備）
- **歩行者目線の1階をまちに開放 Eye Level**
 - 沿道施設の1階部分をリノベーションし、公共空間として開放
 - 1階部分のガラス張り化等の修景整備
- **既存ストックの多様な主体による多様な利活用 Diversity**
 - 官民の土地・施設を一体的に改修し、自由に利活用できるまちなかハブや公開空地として開放
 - 公共空間にイベント等で利用できる給電・給排水施設等を整備
 - 利活用状況を計測するセンサーの設置や、データを分析・見える化し、まちの情報を発信するシステムの整備
- **開かれた空間の滞在環境の向上 Open**
 - 屋根やトイレ、照明施設、ストリートファニチャー等の整備
 - 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査

地域公共交通と連携した人間中心のまちづくり

■モビリティハブ整備の支援

- 多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティハブ」の整備を支援する。

【拡充内容：都市・地域交通戦略推進事業】

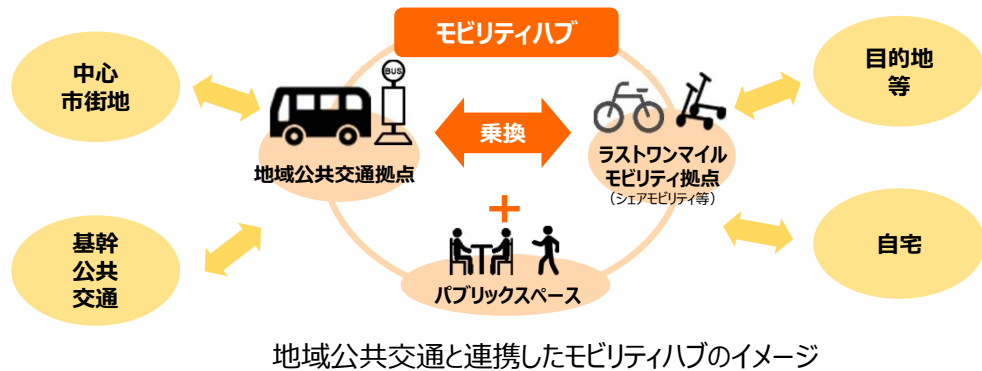
「シェアサイクル設備の整備」を「シェアモビリティ設備の整備」に改め、以下を支援対象とする。

- シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。

【拡充内容：まちなかウォーカブル推進事業】

基幹事業「滞在環境整備事業」の補助対象として以下を追加する。

- シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。



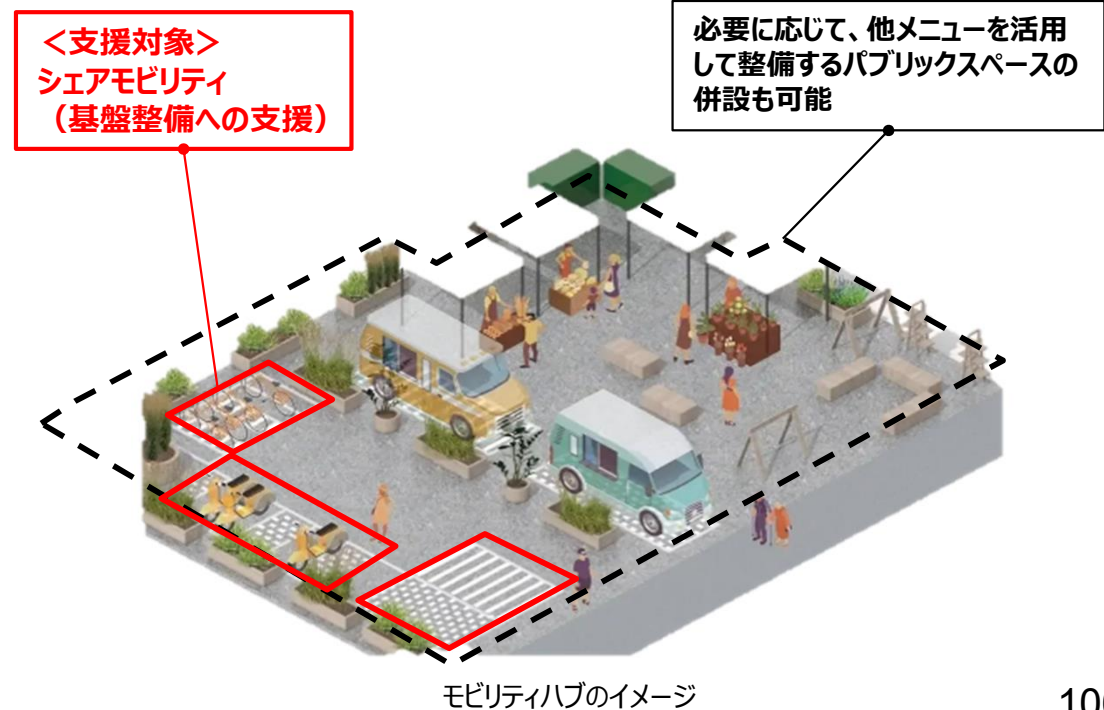
▼モビリティハブの事例



さいたま市大宮ぐらっと



東急田園都市線駒澤大学駅



○こども・子育て支援環境の充実に向けては、中心市街地といった拠点だけではなく、日常生活に直結する居住地周辺においても、利便性、回遊性が高く、こども連れの外出を後押しする都市空間や都市交通施設を整備することが重要であるため、こどもや子育て世帯が歩きやすい空間やベビーカー利用者等が使いやすい交通施設の整備について支援を強化する。

拡充内容：都市・地域交通戦略推進事業

①歩行空間の整備に関する対象地区を追加

・歩行空間の整備に関する対象地区に、居住誘導区域及びバリアフリー法に規定する重点整備地区を追加

②バリアフリー交通施設の整備に関する対象地区を追加

・バリアフリー交通施設の整備に関する対象地区に、都市機能誘導区域、居住誘導区域及び地域生活拠点を追加

③公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業に「こども連れ環境施設の整備」を追加

・公共的空間又は公共空間の整備と併せて整備されるこども及びこども連れが外出する際における特有の課題に対応するこども連れ環境施設※の整備に要する費用を支援対象に追加

※こども連れ環境施設：授乳室、キッズスペース、こども連れにも配慮した公共トイレ、ベビーカーシェアポート、まちなか見守りカメラ等

歩行空間の整備及びバリアフリー交通施設の整備に関する対象地区

○：令和5年度時点で整備可能 ●：令和6年度より拡充

	1.立地適正化計画			2.バリアフリー法	3.地区交通戦略
	都市機能誘導区域	居住誘導区域	地域生活拠点	重点整備地区	
歩行空間	○	●	○	●	○
バリアフリー交通施設	●	●	●	○	○



歩道の拡幅・段差解消のイメージ



バリアフリー交通施設のイメージ（EV、優先駐車区画等）

5. 駐車場法等の改正等の経緯・関連法令等

駐車場法の改正等の経緯①

駐車場法等に関する主な制度拡充経緯

昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加、自動車交通量の増加に伴い、路上駐車の問題が発生し、路上駐車規制とともに、駐車施設を整備する必要性が生じる

● 昭和32年(1957年) 駐車場法制定

- ・ 駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進
 - ・ 駐車施設の附置義務制度
 - ・ 駐車場の構造、設備、管理について適切な水準の確保のための基準
- ※ 自動二輪車、軽自動車は占有面積が小さいことから対象外

● 昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

- ・ 軽自動車を対象
- (外見上、一般の自動車と大差がないこと、所有台数の飛躍的な増加)

● 平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

- ・ 駐車場整備地区の対象区域の拡大
- ・ 駐車場整備計画の創設
- ・ 附置義務対象建築物の規模下限の引き下げ

● 平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車施設の附置義務を規定

駐車場法の改正等の経緯②

- **平成16年(2004年) 標準駐車場条例の改正及び駐車場法施行令の改正**
 - ・ 附置義務制度の性能規定化、ローカルルールを採用、隔地駐車場の積極的な活用
 - ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和
- **平成17年(2005年) 駐車場管理規程例の策定**
 - ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的
- **平成18年(2006年) 道路交通法の一部改正**
 - ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託
- **平成18年(2006年) 駐車場法の一部改正**
 - ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知
- **平成24年(2012年) 都市の低炭素化の促進に関する法律の制定**
 - ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知
- **平成26年(2014年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定**
 - ・ 路外駐車場の配置適正化
 - ・ 附置義務駐車施設の集約化
 - ・ 標準駐車場条例を通知
- **平成26年(2014年) 駐車場法施行規則の一部改正**
 - ・ 令第15条に基づく大臣認定制度の下で、特殊の装置(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
 - ・ 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
 - ・ 標準駐車場条例を通知

駐車場法の改正等の経緯③

- **平成28年(2016年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定**
 - ・ 建築物である路外駐車場に設ける換気装置の能力に関する基準を緩和
 - ・ 宿泊施設における附置義務駐車施設の柔軟化について通知
(観光地における隔地規定の積極的活用等)
- **平成30年(2018年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定**
 - ・ 都市再生駐車施設配置計画制度の創設(駐車施設の附置義務の適正化)
 - ・ 標準駐車場条例を通知
- **平成30年(2018年) 駐車場法施行令の一部を改正する政令の制定**
 - ・ 令第7条第2号に基づく大臣認定によって路外駐車場を設置することができる道路又はその部分を追加
- **平成30年(2018年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定**
 - ・ 路外駐車場の管理規程に定める駐車料金の額の定め方を変更
- **令和2年(2020年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定**
 - ・ 滞在快適性向上区域の設定(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)
 - ・ 標準駐車場条例を通知

駐車場等に関わる主要な法律①

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（一部修正）

	駐車場との関係	主な関連項目	法律の目的
駐車場法 （昭和32年法律 第106号）	・ 駐車場整備計画 ・ 路外駐車場 ・ 都市計画駐車場 ・ 駐車施設の附置義務	全体	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
都市計画法 （昭和43年法律 第100号）	・ 駐車場整備地区 ・ 都市計画駐車場	第4条（定義）、第8条（地域地区）、第11条（都市施設）等	都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、 都市の健全な発展と秩序ある整備を図り 、もつて 国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進 に寄与すること
都市の低炭素化の促進に関する法律 （平成24年法律 第84号）	・ 駐車機能集約区域 ・ 集約駐車施設	第7条（低炭素まちづくり計画）、第20条（附置に係る駐車場法の特例）	社会経済活動その他の活動に伴って発生する二酸化炭素の相当部分が都市において発生しているものであることに鑑み、都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針の策定について定めるとともに、市町村による 低炭素まちづくり計画の作成及びこれに基づく特別の措置 並びに低炭素建築物の普及の促進のための措置を講ずることにより、地球温暖化対策の推進に関する法律と相まって、 都市の低炭素化の促進 を図り、もつて 都市の健全な発展 に寄与すること
都市再生特別措置法 （平成14年法律 第22号）	・ 都市再生駐車施設配置計画 ・ 駐車場配置適正化区域 ・ 路外駐車場配置等基準 ・ 駐車場出入口制限道路 ・ 集約駐車施設	第19条の13・14（都市再生駐車施設配置計画、附置に係る駐車場法の特例）、第46条（都市再生整備計画）、第62条の9～12（届出、出入口の設置の制限、附置に係る駐車場法の特例等）、第81条（立地適正化計画）、第106条・107条（届出、附置に係る駐車場法の特例等）等	近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないことに鑑み、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、併せて都市の防災に関する機能を確保するため、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めるとともに、 都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための 民間都市再生事業計画の認定及び 都市計画の特例 、都市再生整備計画に基づく事業等に充てるための交付金の交付並びに 立地適正化計画に基づく 住宅及び都市機能増進施設の 立地の適正化 を図るための 都市計画の特例等の特別の措置 を講じ、もつて 社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上 に寄与すること
高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 （平成18年法律 第91号）	・ 路外駐車場	第2条（定義）、第11条・第12条（路外駐車場管理者等の基準適合義務等）、第33条（路外駐車場特定事業の実施）等	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、 路外駐車場 、公園施設並びに建築物の 構造及び設備を改善するための措置 、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置、移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保を図るための措置その他の措置を講ずることにより、 高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進 を図り、もつて 公共の福祉の増進 に資すること

駐車場等に関わる主要な法律②

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（一部修正）

	駐車場との関係	主な関連項目	法律の目的
建築基準法 （昭和25年法律 第201号）	- 自動車車庫（特殊建築物） - 建築基準関連規定（附置義務）	第2条（定義）、第6条（建築物の建築等に関する申請及び確認）、第52条（容積率）	建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準 を定めて、 国民の生命、健康及び財産の保護 を図り、もつて 公共の福祉の増進 に資すること
道路法 （昭和27年法律 第180号）	自動車駐車場（道路の付属物）	第2条（定義） 等	道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて 交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進 すること
道路交通法 （昭和35年法律 第105号）	時間制限駐車区間（パーキング・メーター、パーキング・チケット）	第2条（定義）、第49条（時間制限駐車区間） 等	道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑 を図り、及び 道路の交通に起因する障害の防止 に資すること
自動車の保管場所の確保等に関する法律 （昭和27年法律 第180号）	車庫（自動車の保管場所）	第2条（定義）、第3条（保管場所の確保）、第4条（保管場所の確保を証する書面の提出等） 等	自動車の保有者等に 自動車の保管場所を確保 し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、 道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化 を図ること
大規模小売店舗立地法 （平成10年法律 第91号）	店舗に附属する施設（駐車場、荷さばき施設等）	第4条（指針）、第5条（大規模小売店舗の新設に関する届出等）	大規模小売店舗の立地に関し、 その周辺の地域の生活環境の保持のため 、大規模小売店舗を設置する者によりその 施設の配置及び運営方法について適正な配慮がなされることを確保 することにより、小売業の健全な発達を図り、もつて 国民経済及び地域社会の健全な発展並びに国民生活の向上 に寄与すること
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 （昭和55年法律 第87号）	- 一般公共の用に供される自転車等駐車場（原動機自転車を含む） - 自転車等駐車場の附置義務	第2条（定義）、第5条（自転車等の駐車対策の総合的推進）、第7条（総合計画）、第9条（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）	自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、 自転車等の駐車対策の総合的推進 等に関し必要な措置を定め、もつて 自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止 を図り、あわせて 自転車等の利用者の利便の増進 に資すること