

## 第2回 まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 議事要旨

### 1. 日時

令和6年3月27日(水) 午後2時から午後4時まで

### 2. 場所

中央合同庁舎3号館6階都市局議室

### 3. 出席委員 (※はWEB参加。★は委員代理)

座長 岸井 隆幸	一般財団法人計量計画研究所 代表理事
大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授
小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
野澤 千絵※	明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授
小嶋 文※	埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授

#### (駐車場関係団体)

善本 信之	一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事
岡部 達郎	公益社団法人 立体駐車場工業会 事務局長
亀村 幸泰※	一般社団法人 日本自走式駐車場工業会 専務理事
清家 政彦※	一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長

#### (地方公共団体)

小島 朋己★	東京都 都市整備局 交通計画調整担当課長
近藤 陽介※	金沢市 都市政策局 担当局長(兼)交通政策課長
津島 秀郎※	神戸市 都市局 都心再整備本部 事業推進担当部長
吉田 哲雄※	和歌山市 都市建設局 都市計画部長

### 4. 議事

#### (1) 事務局説明

事務局より資料説明

#### (2) 意見交換

## 5. 主な発言など

### ■ WGにおける検討の概要と今後の進め方について

- エリア全体での需給マネジメントのあり方や、コンパクト+ネットワークの観点から、公共交通との関わりについては今後の課題ではないか。公共交通システムが整っていれば駐車需要は減る可能性がある。また、制度設計や現場実務でどうしていくか難しい面があるが、積極的に駐車場を整備する場所と、整備を抑制する場所を設定して誘導できるとよい。
- 附置義務の弾力化については、台数を弾力的に運用するという観点と、既に整備されたスペースを弾力的に運用するという2つの観点での議論があった。
- バリアフリーについて、必要性は全員が一致した認識を持っていたが、法体系が複雑であり、体系的に上手く纏めてわかりやすく伝えていくことが必要。駐車場に係る法律も都市計画法や建築基準法など様々あり、横断的に連携して施策に取り組んでいくことが必要。
- 自動車産業が100年に一度の転換期を迎えて変化している中での駐車場における対応について議論できた。他方、駐車場の機能については議論できたが、まちの中にある駐車場について、駐車場があることでまち全体が良くなるようなデザインが求められており、今後の課題ではないか。

### ■ 検討を踏まえた今後の方向性について

- 自治体では公共交通の部局と駐車場の部局が分かれていることが多く、お互いの施策を見て連携することの重要性を示していくことも必要。
- 地域によっては、観光バスの駐車場が不足しているエリアもあり、そうした場合にはタイムシェアを含めたソフト面の対策が重要。
- まちなかに人が来るから駐車場が必要というのは一面として正しいが、皆がマイカーで来ることが望ましくない場合は、郊外にパーク&ライド駐車場を設けて公共交通での来訪を促す一方で、まちなかに来ざるを得ない荷さばき車両は、優先的に配分するなど、全体を見ての視点が必要。
- 都市における駐車場の位置づけ（案）について、「交通の結節点としての機能を発揮することが望まれる都市の公共的空間」という部分は理解しやすいが、「都市の公共的空間」という部分は理解しにくい。まちとの関係や、ハブとしての書き方について検討が必要ではないか。
- バリアフリーについては、必要性については全員が一致した認識を持っていたが、法体系が複雑であり、体系的に上手く纏めてわかりやすく伝えていく必要がある。（再掲）

- 整備された車椅子利用者駐車施設の利用実態についても、今後把握できるとよい。
- 公共交通利用促進措置で原単位を緩和した際に、地域ルールの中で行われている地域貢献や協力金への影響もあるのではないかな。
- 原単位の緩和により、地域ルール導入地域への影響は出てくる可能性があるが、見直し方次第であり、どのように運用するかは地域毎に考えていくことが必要ではないかな。
- 幹線道路の交通量は3年に一度把握されているのに、駐車場は定期的に把握されていないのは違和感がある。都市計画基礎調査などを利用して定期的に把握する方法を考える必要があるのではないかな。
- 附置義務駐車場の整備後の状況把握について、全国一律でやる方が公平でないかな。ガイドラインで定期的な利用状況を調査・報告を促すだけでなく、定期的に地域全体の需給を把握して政策に反映することが望ましいのではないかな。
- 民間駐車場の利用実態について、調査に入ろうとした際に調査に協力いただけないこともある。定期的な現状把握の方法について、駐車場事業者に過度な負担とならないような方法も検討した方がよいのではないかな。民間の地図情報サービス（Google Earth等）で確認するなど、新たな方法の活用も考えられるのではないかな。
- 駐車場法の世界に収まらないかもしれないが、他の法制度と連携して、住宅においても社会情勢の変化に対応して荷さばき駐車場の設置・配置・台数をきちんと位置づけることが重要ではないかな。
- 標準駐車場条例を実際の自治体の条例にどのように反映されるかが課題。ガイドラインと標準駐車場条例の役割の違いをうまく自治体に示せるといいのではないかな。
- 附置義務駐車場や公共の駐車場の余剰について転用を可能にしていくという打ち出しはありがたい。転用の際は使い方を限定するのではなく、地域の課題に応じて、様々な用途で使えるような方向も示されるとよい。
- 機械式駐車装置は限られた空間を活用して、多くの駐車台数を確保するのに有効であり、特に集合住宅で活用されている。車いす使用者対応の装置も普及しているが、装置は一度設置すると25～30年は稼働できるため、車の多様化の速度と違いがあり、過去に設置した機械式駐車装置が使えなくなる場合もあることについては、今後の課題ではないかな。
- 原単位の見直しやエリア設定の考え方は各自治体それぞれの考えで行われているが、ガイドラインの中で簡素化のための雛形、もしくは、一番効率的でわかりやすいやり方が示されるとよい。
- 駐車場を作りすぎて路外の駐車場が余っているにも拘らず、自分の施設に人を呼びた

くて駐車場を作った結果、エリア全体の利用率が低下し、料金水準も低下している状況になっている地域もあるのではないか。

- 現状は駐車場整備地区を定めて、駐車場整備計画を立てる仕組みになっているため、整備が必要とされた区域から外れると駐車場政策が皆無に等しい。
- 計画の中で位置づけがなされた施設・施策には、補助や規制緩和のメリットを設定する方向性もあるのではないか。
- 全体の需給バランスを見るという観点でも、計画のメンテナンス（定期的な見直し）の必要性や、メンテナンスのあり方についても記載が必要ではないか。
- アメリカでは、郊外のショッピングセンターに対抗して、都心部にも駐車場を同程度整備してきた結果、駐車場だらけとなった域もあったが、クルマ社会のアメリカでも最近では作らない方向に変わってきている。イギリスロンドンはすでに作らせない方向になっている。平面でまちなかに駐車場が広がってしまうとまち全体が死んでしまう。また、大規模な商業店舗で完結するまちは楽しいのか。地域毎の違いもあるが、車をコントロールして、まちを人々の手に取り戻し、多くの人が車に依存しなくてもまちを歩いて楽しめる街にすることを、「マネジメント」という言葉で纏めることが出来るのではないか。
  
- 自治体として、ウォークブルなまちを目指していく中で、駐車場を街の入口と考えており、駐車場を拠点として、シェアモビリティを活用して、街の中に入っていきような交通結節機能を考えていきたい。
- 集約・フリンジ駐車場については、民間駐車場を指定する場合に、建て替えされることもあるため、いつまであるかの担保性が難しい点は引き続きの課題ではないか。
- 駐車場へのアクセスしやすさ、駐車場の利用しやすさや、駐車場から街へのアクセスという利用者目線も重要ではないか。
- パーク＆ライドや集約駐車場にビジネスチャンスを感じている。開発が進んでいる都市では、平面駐車場が無くなって、駐車料金が上昇しており、パーク＆ライドのビジネスがしやすくなっている。他方、駅周辺でも用途地域が住居系の地域で、パーク＆ライド駐車場のような規模の駐車場が建てられない場合や、集約駐車場となる自走式駐車場を整備する際に、駐車場法に基づく技術基準の回転軌跡のスペースが満たせず、500㎡以下の部分のみ時間貸しとして、他を月極として運用することもあるため、規制の見直しも今後の課題ではないか。
  
- 土地所有者の収益の観点と、虫食的な駐車場の立地がまちづくりの観点から望ましいのかの両方を考慮する必要がある。駐車場として利用を検討されている土地が出てきたときに、小規模であっても公共用地の拡大に関する法律などにより買い取ったり、駐車場ではなくまちづくりに寄与する使い方をしたりした方が地権者にメリットがあ

るようにできるとよいのではないか。

- 技術的な面も含めて、計画策定への支援もあった方がよい。観光地などで古い町並みを維持していくような地区では、整備の上限を設定する検討も必要ではないか。
- 駐車場事業者と話していて、例えば、駐車場にキッチンカーを呼んだり、オープンスペースを提供したりするような利活用を検討していく中で、電気や水道、排水等の設備投資の費用が課題となる場合がある。補助の中で、駐車場としての機能向上の観点にとどまらず、まちの拠点・にぎわいの供給施設としての機能向上の観点も考慮していただければ、駐車場の活用がしやすくなるのではないか。
- 予算措置を紹介する際は、都市局の都市防災総合推進事業の地区公共施設等整備の中で、指定緊急避難場所となる駐車場の整備について、階段やスロープ等の避難施設等の部分が支援対象になる場合があることについても記載できないか。

以上