

第1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11月15日(金) 10:00~12:00

2. 場所

中央合同庁舎3号館6階都市局局議室

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)

荒井 昭雄	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
前川 琢也	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)

雨宮 尚広※★	東京都 都市整備局 交通企画課長代理(交通戦略担当)
近藤 陽介※	金沢市 都市政策局交通政策監
津島 秀郎※	神戸市 都市局 都心再整備本部 局長(事業推進担当)
坂部 圭治※	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

■ 前回ご意見等の検討について

② 附置義務条例の見直しと地域ルールとの関係・マネジメント施策の財源について（案）

○9ページに「駐車場のマネジメントのための財源確保として、地域が合意できる方法により取り組むことが期待される」とあるが、その通りではあるものの、政治的エネルギーも必要になり難しい課題である。自治体で一から取り組むとなると、首長の任期一期ではできない可能性もある。例えば、駐車場マネジメントに向けた財源確保に取り組む自治体を国が支援するなど、モデル事例を増やすための取組も必要ではないか。一緒に地域と国とで解決に向けた取組を支援する制度も検討していただけるとありがたい。

③ 共同住宅における配送課題への駐車場施策における対応について（案）

○関係団体意見において、駐車スペースを宅配業者のためにつくると安全性が脅かされる、管理が負担になるなどの懸念がかかっているが、マンションの管理組合や新築を建てる業者も工夫していくという流れにしないといけない。議論すべきは、管理や運用上の話ではなく、荷捌き駐車場が足りないことによる外部不経済への対応の中で、制度改正やガイドラインの議論である。駐車場整備の話と、付随する管理・運用の話に分けて考えないと前に進まないのではないか。これから建てるものは工夫してつくっていただかないといけないし、既にあるタワーマンション等もすでに社会問題になっているため、解決していくために各主体が頑張って対応する方向にもっていく必要がある。

○コインパーキングは地域貢献のために駐車施設を提供できると考えている。マンション内で荷捌きが出来ない事業者がコインパーキングを使っているという事例はたくさんある。例えば一部の車室を荷さばきに使える用に大きく取り、料金設定を高く設定する。そうすると一般の方は使いにくくなるが、配送業者にはサービス券を発行して使ってもらうことで、配送業者を優先して使えるようにコントロールすることは運用上可能である。

○マンションで敷地内に駐車スペースを取れない場合には、コインパーキングと契約して附置義務駐車場とみなしてもらうという方法も考えられる。更に地区内物流の拠点として確保してもらえるのであれば、それを地域の中で、共同で作っていく仕組みが出来れば、路上駐車が減ることにもつながるかと思う。

■ 標準駐車場条例の見直し（案）について

② 既存の附置義務駐車施設等の余剰に係る対応について（案）

○時代のニーズを踏まえて振替・転用をしていくことが大原則と考えた方が良いのではないか。他方、あまりにも緩和した結果、個人所有の自動運転車が将来普及した際にまたスペースが足りないということになってしまう可能性もある。スペースとして確保しつつ、使い道については時代のニーズに合わせて、「駐車」というものに付随した形

で柔軟な使い方をするのが良いのではないか。

- 既存の転用の仕方と再開発も含めた新しい建物に対する考え方はうまく分けて考えなくてはならない。
- 車両の規格の変化への対応について、駐車場においては、車両の長さ・幅・高さ・重さの4つの要素に対応を考える必要がある。近年は昨年度の WG では機械式駐車装置で重さの課題があるという話があった。近年は車の長さが5 mを超えるものも多くなってきており、駐車場に入らない可能性も出てくる。
- 機械式駐車装置を選ぶのは建物の開発側であるが、新設の場合はメーカーも開発努力をして、重量を含めて、車両の規格の変化に対応できるようにしている。
- 既存のマンションの機械式駐車場の空きの問題が機械式駐車装置メーカーへの問い合わせが非常に多い。機械式駐車装置は空いた一台だけを撤去するわけにいかないため、一基毎にある程度まとまって撤去することになる。附置義務の緩和による柔軟化ということで、一基撤去できるということになれば、住民のメンテナンス費負担等の問題にも対応できる。
- 日本において販売されている電気自動車の火災事故の報告はないが、海外では駐車場で火災の事例があり、機械式駐車場の中に充電装置を設ける議論は最近下火になっており、平面で別途充電できる規格を外に設けた方が良いという業界内の風潮もある。
- 自治体としては、附置義務の緩和の許可基準が難しい。既存の附置義務駐車場で余っていれば転用して良いとするのか、街の状況も見えて判断するのかなど、許可してよい基準が明確化されるとありがたい。
- 実態を調査して、地域にふさわしいルールをつくっていくことになろうかと思う。地域毎に事情が大きく異なっており、一律で国が決めるのも難しいのではないか。

④ 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務について（案）

- 共同住宅の荷さばき駐車施設の附置義務は大賛成である。駐車場整備地区外でも措置ができることになるのは良いことだと思う。（今後の方向性として）「建築上無理にならない範囲で一定規模以上の共同住宅に、荷さばきを原則として敷地内（路外）で行うことができるよう一定の荷さばき駐車施設の確保を求めていく」とあるが、「無理にならない範囲」を明確にしておく必要がある。間口が狭かったり、細長い敷地であったとしても、タワーマンションが建つ時にまで、「無理」とならないようにしていただきたい。
- 本来、社会的意義・ニーズとして時代が変わってきており、宅配業者の路上駐車や、今後の担い手不足がある中で効率的にしていかなないと社会全体に影響が及ぶことを鑑みると、それなりにきちんと確保していただくような方向に進めるべきではないか。
- 敷地面積以外も考慮した検討が必要ではないか。今後、単身世帯が激増するという推計も出ている。宅配業者は戸数が多いとそれだけ手間や時間がかかり、駐車場にずっと停めておかなければならなくなる。住宅のあり方、つくり方が変わってくる可能性もあり

得る。例えば「敷地」とともに「戸数」も含めて検討していただきたい。

- 共同住宅の附置義務に関して、駐車場法に基づかない条例での附置義務は定めていないが、荷さばき駐車施設の設置について国の法的な根拠が出来ることはありがたい。共同住宅への荷さばき駐車施設の附置義務が標準条例に位置付けられることは、時代に沿っており自治体としても条例改正にもつなげやすくなる。
- 荷さばき駐車施設の附置義務については賛成。附置義務で荷さばき駐車施設を設置した際に、利用側が設置目的を理解して利用されるか疑問。あくまで附置義務であるため、大型集合住宅に設置して、その住宅の用に供するために利用するが、隣の小さいマンションにそこから配送するとなると運用で軋轢を生む可能性もある。一方で、東京都などの地域ルールであるように、地域貢献としての荷さばき駐車施設の設置もあるかもしれない。その場合は街区の中でそこをハブとして運ぶこともあり得る。附置義務の荷さばき駐車施設はその建物用ということを明記すること、地域への貢献として整備されるパターンもあることをガイドライン等で記載するなど、区分けを徹底した方が良い。
- 41 ページの共同住宅の附置義務の原単位の設定について、建物のセキュリティが高いところで配送に時間がかかるということだが、そうした事情を義務となる駐車台数に反映するのか。また「セキュリティ」というソフト的な対策を考慮した場合、建築の際に緩い設定をして、住民が住む際に厳しくするなどの抜け道が懸念される。
- 今までの駐車場法の考え方では、自動車交通の輻輳に対応して、附置義務で駐車場を確保しつつ、小さい建築物へは確保できないため、公共用の駐車場を整備するという考え方だったと思うが、地域の駐車需要への対応と、マンションのために最低限必要なものを附置義務で整備するという考え方とは少し違うように思う。マンションの機能を果たすために特に物流関係で最低限必要な台数を確保するだけでなく、地域で必要な駐車台数を確保するということであれば、附置義務で他の施設のための台数も確保していくということもあり得るのではないか。
- 共同住宅への荷さばき駐車施設が、地域のためのものか、建物のためのものか、という問題がある点はおっしゃるとおりかと思う。他方で、荷さばき駐車施設の確保はまちなかでは重要な政策課題になる。共同住宅のための荷さばきのために駐車施設を整備するということであっても、地域のための拠点として使えるのであれば何らかのボーナスを与えとか、出来ない場合は、地域のための荷さばき駐車施設は別途、社会資本整備総合交付金等で補助するなど、荷さばき駐車施設の確保の考え方をガイドラインでまとめることが必要だと思う。
- 荷捌きの駐車場が遠いと使われないという問題がある。共同住宅での代替措置を考えた際に遠いところでの隔地を認めるのか、狭くてもいいので近くで確保するのか。代替措置の考え方も整理されるとよい。
- ガイドラインと整合的かつ、駐車場法改正も見据えて俯瞰的な視点で標準駐車場条例をつくってもらいたい。

- 荷さばき駐車施設の附置については、「附置と何か」ということにも関わってくる。地域の需要をコントロールするためのものか、各ビルで必要なものについて責任を持たせるものか。地方では駐車場が多い方が良いと思っている店舗もあり、附置義務よりも多く整備している場合もある。するとまちなか全てが駐車場となってしまう、まちづくりとしてそれで良いのかとなる。まちづくりと連携した駐車場政策として議論してきたため、どのような手順で何を考えていくか。今ある駐車場法で対応するものもあれば、そうでないものもある。その辺りをうまく自治体にお伝えできるとよい。
- 金沢は昔からの町家が数多く残っているが、その跡地の活用として虫食い状に駐車場が設置されており、まちづくりとして、無秩序に駐車場ができるのは望ましくないと考えている。欧州ではまちなかの駐車場料金を高くし、郊外を安くするという事例を聞いたことがある。日本の私有財産の考え方に基づく制度ではそれが難しくなっている。
- コインパーキングは無秩序に作っているのではなく、高くても駐車する人がいるように、需要があるから作っている。
- 自治体としては、城下町で道路が狭く、公共交通を使ってまちなかを移動してもらいたいため、マイカーで来なくてもよい環境を整備したい。更に戦災を受けていない街であるため昔ながらの町家が残っている。町屋が壊されて跡地がコインパーキングになってしまうことに対して、昔ながらの景観を守らないといけないという思いがあり、フリンジで確保出来たら良いという意図がある。
- ⑥ 附置義務（原単位等）見直しに向けた調査について
- 原単位について、3社が同じ時間に来るとより多くの駐車台数が必要になる。配送業者でタイムシェアリングの可能性も考慮した上で、原単位を考えた方がよい。
- 原単位のみなおしについて、自治体でも検討しているところである。特に都心で将来交通量が減っている中で、今の状況を踏まえた原単位の捉え方にするのか、将来を見据えた捉え方にするのかを検討いただければと思う。

以上