

令和6年度 第2回検討会 事務局資料

国土交通省 都市局
街路交通施設課
令和7年2月26日

目次

1. 前回までのご意見と今後の方向性について
2. 今回の検討事項について
 - ① とりまとめ・ガイドライン(案)について
 - ② 共同住宅の荷さばき附置義務の方向性について
(標準駐車場条例)
3. 御議論いただきたい事項

1. 前回までのご意見と今後の方向性について

前回・前々回のご意見と今後の方向性①

ご指摘概要	今後の方向性
● 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と。 ● 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地域もあったが、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。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	➢ 土地利用、自動車利用の適正化の観点も含めたマネジメント計画の策定を推進 ➢ 量の適正化の為の措置について検討 ➢ 自治体の創意工夫による、独自の取組事例の充実・を推進 ➢ 海外動向についても紹介
● 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 ● 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 ● 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。	
● 土地所有者の収益の観点と、虫食いの駐車場立地の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	➢ 自治体による駐車場を買い取っての土地利用転換や、駐車場以外の土地利用へのインセンティブの事例を充実
● 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。 ● 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。町家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。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。 ● 事業者としては、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。	➢ 交通分担率や道路容量、地域住民の意見を考慮したまちづくりや交通施設整備・交通手段の確保の推進
● 公共交通の部局と駐車場の部局が分かれている自治体が多く、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 ● 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	➢ 計画策定の際の、関連計画や関係部局との連携を記載。
● 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。 ● 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。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と。	➢ 国による自治体への技術的助言や活用可能な予算措置を紹介しつつ、引き続き検討。
● 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と。 ● 幹線道路の交通量は定期的に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。定期的に把握する方法の検討が必要。 ● 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。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	➢ 駐車場整備計画同様、5年を目安に調査を行い、計画見直しを行うことを推奨しつつ、引き続き検討

前回・前々回のご意見と今後の方向性②

ご指摘概要	今後の方向性
● 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と。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<u>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</u>のが良い。	➢ 標準条例やガイドラインで対応しつつ、引き続き検討
● 附置義務の緩和による柔軟化ということで、機械式駐車装置を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。	
● 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<u>将来交通量</u>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。	➢ ガイドライン等において、<u>将来推計事例の充実や、関係者連携による取組の重要性</u>を記載しつつ、引き続き検討
● 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<u>各主体が頑張っ</u>て対応する方向にもっていくことが必要。マンションの管理組合や新築を建てる業者も<u>工夫していく</u>という流れにしないといけない。これから建てるものは工夫してつくっていたかかないといけない。管理や運用上の話ではなく、<u>荷捌き駐車場の足りないことによる外部不経済</u>への対応の中で、制度改正やガイドラインの議論が必要。	➢ 安定的な確保に留意しつつ、小規模の物件で敷地が狭小な場合などは、時間貸駐車場と連携した、隔地としての確保等を推進。
● コインパーキングの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。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、<u>共同で作っていく仕組み</u>が出来れば、路上駐車が減ることにつながる。	➢ 複数社の調査結果を踏まえて、戸数要件として設定 ➢ 適用除外について整理
● 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。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「<u>戸数</u>」も含めて検討していただきたい。	➢ 複数社の調査結果を踏まえて、戸数要件として設定 ➢ 適用除外について整理
● 共同住宅の荷さばきについて、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、原単位を検討。	
● 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。<u>地域貢献としての荷さばき駐車施設の設置</u>もあるかもしれない。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。 ● 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があっても、地域のための拠点として使えるのであれば<u>何らかのボーナス</u>を与えたりとか、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	➢ 駐車施設に標識等の設置により、荷さばきのための駐車施設であることの明確化や、利用対象者の明確化を推進。 ➢ 開発関連制度でのインセンティブについてガイドラインに記載
● ソフト的な対策を考慮して緩和した場合、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<u>抜け道</u>が懸念される。	➢ 緩和する場合は、定期的な報告を求めることを記載。
● <u>附置義務の緩和の許可基準</u>が難しい。既存の附置義務駐車場に余っていれば転用して良いとするのか、街の状況も見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、<u>地域にふさわしいルールをつくっていくこと</u>になろうかと思う。<u>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と。</u>	➢ 地域毎に判断としつつ、ガイドラインに記載

前回・前々回のご意見と今後の方向性③

ご指摘概要	今後の方向性
● <u>都市における駐車場の位置づけ</u>（案）について、「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	➤ 「他の交通モード（公共交通、シェアサイクル等）への乗り継ぎ拠点となる」ハブであることや、「都市において開かれた公共的空間としてまちの賑わいや都市機能を支える施設」であることを記載
● <u>車両の規格の変化への対応</u>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。	➤ 標準条例での対応やガイドラインで記載や事例を充実（景観に配慮した駐車場等）しつつ、引き続き検討
● 駐車場があることで<u>まち全体が良くなるようなデザイン</u>についての検討	
● バリアフリーについて、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	

2. 今回の検討事項について

① とりまとめ・ガイドライン(案)について

- とりまとめ・ガイドライン(案)
- 立地適正化計画等により駐車場マネジメントを図る都市のイメージ

※ 以下、これまでの議論からの追加部分を中心に説明

- 海外における駐車場政策、都市・交通政策の動き
- 駐車場に係るマネジメントの計画的な推進のイメージ
- 駐車場の整備(量)の適正化について
- 国内における駐車場設置制限の例(白川村・鎌倉市)
- 海外における附置義務上限(ロンドン・シンガポール)
- 附置義務の金銭代替例について
- 駐車場の景観についての指針や取組事例

② 共同住宅の荷さばき附置義務の方向性について(標準駐車場条例)

【参考】今後の駐車場政策のあり方(案)

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

これまでの駐車場政策

- 増加する駐車需要への対応
- 渋滞、交通輻輳対策

(施策)

- 駐車場整備地区の設定
- 都市計画駐車場の整備
- 附置義務 等

これからの駐車場政策

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

(施策)

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

近年の駐車場・都市交通をとりまく課題

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

今後のまちづくりに求められるもの

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

- 人間中心のまちづくりのため、自家用車優先から、歩行者、自転車等のアクティブモビリティ、公共交通など持続可能な交通手段優先への転換により、**持続可能なまちづくり、都市交通**の実現が必要。
- 需要に応じて整備する「受け身の駐車場政策」ではなく、**持続可能なまちづくりや都市交通**における政策**目的達成の手段**として、統合的な政策に基づき**駐車場をマネジメント**していく「**攻めの駐車場政策**」への転換が必要。

I 背景

- **人間中心の持続可能性なまちづくり**を考慮した駐車場政策（コンパクト・プラス・ネットワーク、居心地が良く歩きたくなるまちづくり、ユニバーサルデザイン、GX・DX・防災）
- **交通の結節点、公共的空間**としての駐車場の秩序ある整備・活用（産学官連携による地域でのマネジメント）
- **新技術の活用**（自動バレーパーキング、事前予約制等）
- **物流や観光、多様化するモビリティ**への対応
- **持続可能な交通手段とのバランス**（幅広い世代の利用可能性、環境負荷の低減に資する自転車等のアクティブモビリティ、公共交通やシェアモビリティの活用）

本とりまとめにおいて、各主体に想定する役割	
国	本とりまとめに基づく制度や各種支援施策の検討、個別の技術的助言
地方公共団体	本とりまとめを技術的助言（ガイドライン）として活用、計画や条例・施策の検討・みなおし
民間事業者	本とりまとめを参考とした駐車場設置運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発

II 基本的な考え方

- 駐車場政策のこれまでの経緯
近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性
- (1) **駐車場の需給等**の実態
 - (2) **都市政策**の動向
 - (3) 駐車場をとりまく動向（**交通・物流・観光**等）

- III 具体的な施策の進め方
- ① **計画的な取組**
 - まちづくり、都市交通に係る**上位計画**を考慮し、**適切な目標**（駐車場供給・配置に加えて、**交通分担率**、土地利用等）を設定
 - **需給の把握、定期的なみなおし**
 - **産学官連携**（エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等）
 - マネジメントのための**施策・手段**（駐車場設置運営に係る規制、誘導等）
 - ② **施設の構造設備に係る施策**
 - **配置の適正化**（路外駐車場配置等基準導入、駐車場集約）
 - **質の向上**（モビリティハブ化等の結節点機能の強化、まちの入口としての案内・機能の充実、景観等への配慮による魅力的な駐車場）
 - **車両等の変化への対応**（新基準原付、普通車や**貨物車**の大型化、**リフト付福祉車両の高さ**等への対応）
 - ③ **駐車場の整備（供給）施策**（附置義務制度、都市計画駐車場等）
 - 附置義務の見直し（**区域**や建築物用途、**車種**毎の量の適正化）
 - 交通施策との調和（**公共交通利用促進措置**による緩和）、配置の適正化（**隔地・集約の推進**）**制度の柔軟な運用**（**既存附置義務駐車施設の振替・緩和**等）
 - 外部不経済への対応（**土地利用**の適正化、駐車場の質による量の適正化、量的規制等）
 - ④ **各種政策課題への対応**
 - **都市内物流**（**荷さばき駐車場**）・**観光**（観光バス乗降・駐車場等）
 - **多様なモビリティ**の駐車環境の確保（自動二輪車、原付等）
 - **安全**の確保（**バリアフリー**・ユニバーサルデザイン、**こどもまんなかまちづくり**、機械式駐車場の安全対策）
 - **G X**（緑化、E V等）、**防災**、**D X**（A V P、駐車場情報等）

※ **青字**は制度改正（政省令・標準条例）、**下線**は既存制度活用（法・予算）、**その他**は今後の検討や自治体による運用（参考事例の充実）等で対応を想定。

8

立地適正化計画等により駐車場マネジメントを図る都市のイメージ

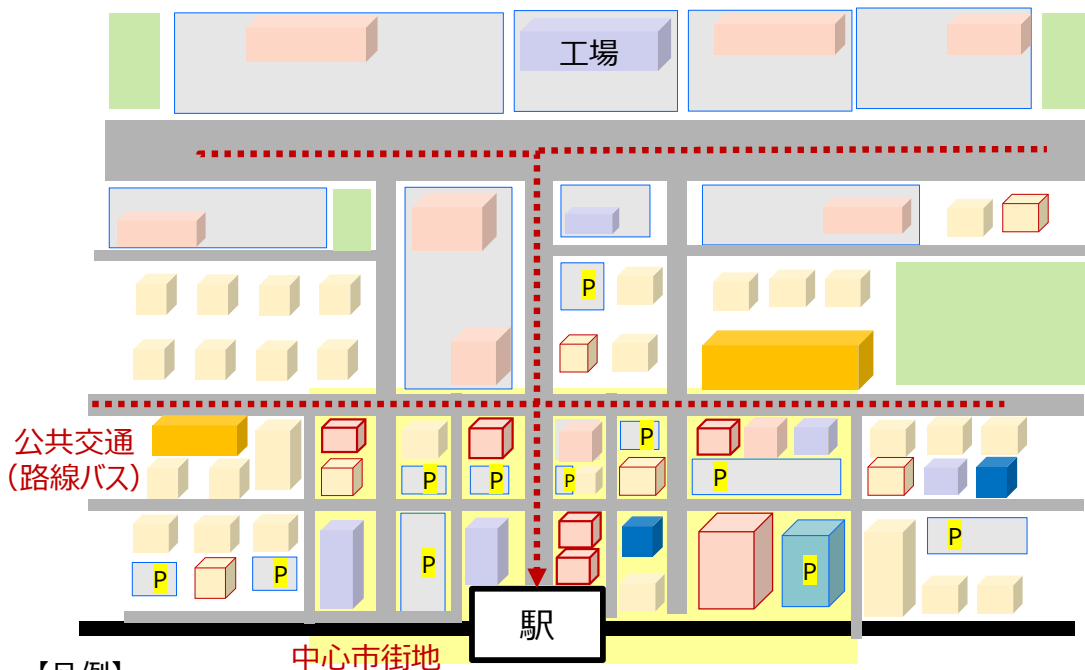
- 立地適正化計画に基づく都市機能の誘導施策等と併せて、駐車場のマネジメントに取り組んでいくことで、中心市街地への車の流入の抑制及び公共交通の利用率向上、土地利用の適正化により、幅広い世代が車に依存せず日常生活を営むことが出来る人間中心の都市空間の創出及び中心市街地の活性化等が期待される。

市街地の拡散が進んだ都市（イメージ）

- 幹線道路沿いに商業施設等が立地する一方、駅周辺等の中心市街地は**低未利用地化**（空店舗や平面駐車場）し、**賑わいが喪失**
- 平面駐車場による**舗装面積**の増加、都市の**緑化率の低下**による、**環境負荷の増加**、**ヒートアイランド現象**の懸念
- **日常生活**（通勤や買物等）を営むためには**自動車に依存**せざるをえず、**移動に自動車**が**不可欠**のため、朝夕の通勤時等は**渋滞**
- **学生や高齢者**などの自動車を使えない者が日常生活（通学・通院、行政手続・交流等）をするには、**公共交通**や**家族の送迎**が必要。
- 公共交通が必要なエリアは広いが、利用者密度が低く、**維持が困難**

コンパクト・プラス・ネットワークが図られている都市（イメージ）

- 拠点に**都市機能**（商業・業務）が**集積**するとともに、公共交通利用や**駐車場の配置適正化**が図られていることにより、中心市街地への**自家用車流入**の抑制、駐車場への車の出入の減少による安全性の向上、歩きやすい**人中心の空間・賑わいの創出**（交通結節点を核とした経済活動・交流）
- **土地利用の適正化**による、**緑地等の維持・増加**や**環境負荷の低減**
- 幅広い世代が**公共交通**や**徒歩交通**により、**日常生活**を営むことが可能
- 通勤に公共交通や自転車を使う人が増えることで、事務所の従業員用**駐車場の削減**が可能になり、駐車場**整備費削減**・**都市空間の有効活用**が図られるとともに、**公共交通の利用率向上**や、朝夕の**道路渋滞が緩和**



駐車場のマネジメントが求められる都市のイメージ

- 駅前等の交通結節点における中心市街地が空洞化・駐車場等による低未利用土地化が進む一方、郊外に商業施設等の都市機能が流出している都市や、歩行者中心の街路に駐車場の出入口が立地し、車が歩行者中心の街路に流入している都市においては、都市構造の再編や適切な土地利用コントロール、交通マネジメントに加えて、駐車場をマネジメントしていく必要があると考えられる。

- 幹線道路沿いに広大な駐車場を設けた商業施設等が立地する一方、駅周辺等の中心市街地は**低未利用地化**（空店舗や平面駐車場）し、賑わいが喪失

郊外に立地する商業施設の例（A市、S市）



駐車場が広がる駅前の例（I市、S市）



- 平行して道路があるにも関わらず、多くの人で賑わう街路にも**駐車場の出入口**があり、車が歩行者と交錯

歩行者中心街路に駐車場出入口がある例（Y市・温泉街）

道路・
駐車場

多くの人でにぎわう
メインストリート



駐車場政策の手法の分類について

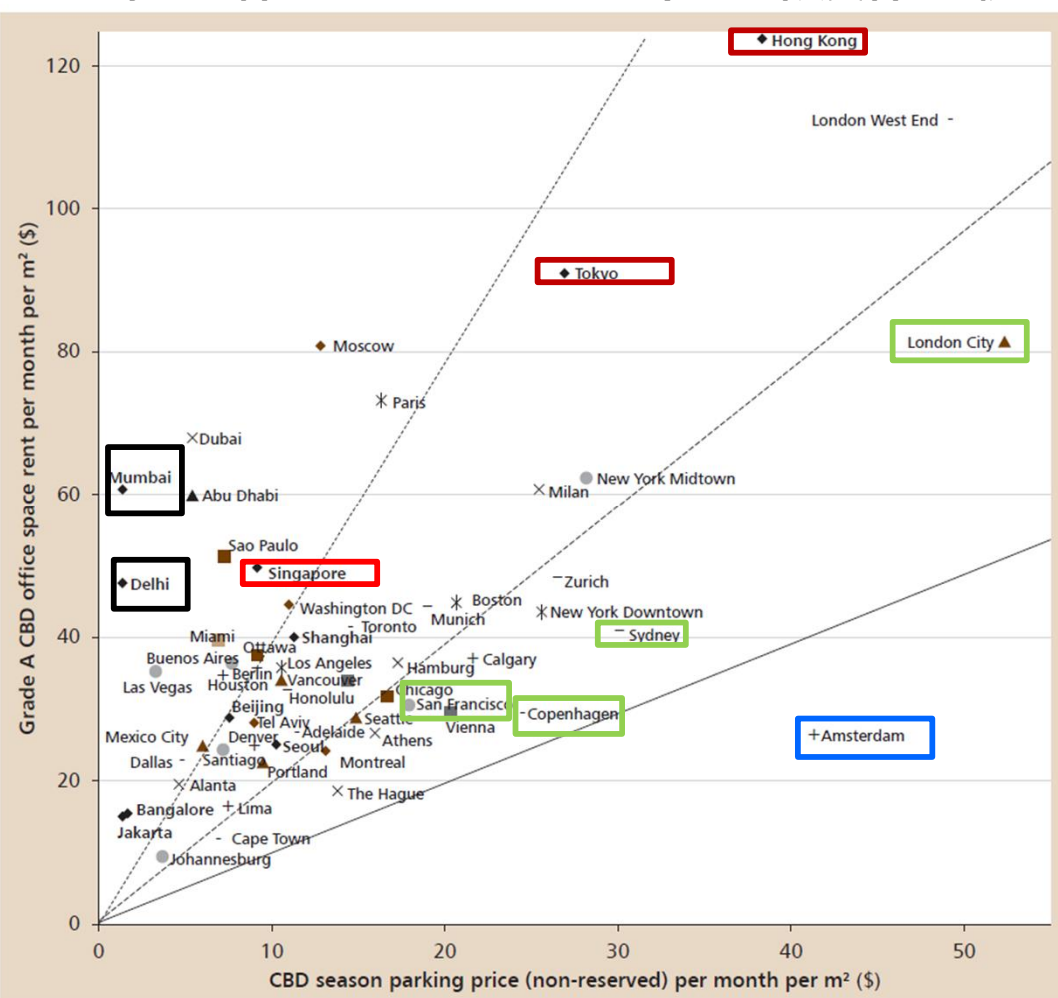
- アジアの14都市の駐車場政策について分析した『Parking Policy in Asian Cities』においては、Barter (2010) の枠組みを基に、駐車場政策の手法について、以下の通り分類している。
- 「**従来型**」(≡下限を定める附置義務制度) については、**自動車中心**の考えに基づくものである一方、「**駐車場管理型**」では、供給を制約することで、モビリティマネジメントにより、広範な**都市・交通政策**の目標の達成が可能としており、「**市場型**」では、価格により需給が形成されるとしている。
- 日本の駐車場政策(車庫証明制度)は意図せずして住宅駐車場について市場ベースの結果を生み出しているとしているが、一般公共用駐車場については、「従来型」の需要現実主義的なアプローチになっている都市が多いと考えられる。

駐車場政策の手法		例	駐車場の捉え方／責任主体	主目的	副次的効果の見方	需要と供給の見方
従来型	自動車中心	北米・豪の郊外	インフラ／政府と不動産所有者の責任	駐車場不足の回避	フリーライダー問題 施設が駐車場を自前で処理するようにすることで回避	需要に見合った供給が計画されている(ゼロ価格を含む 自動車依存 の仮定に基づく)
	需要現実主義	米・豪の旧市街 アジア		不足と無駄な余剰の両方を避ける	避けるべきだが、小さい副作用のリスクを受入れ、その緩和を用意する	実際の状況に基づき、 需要を満たす よう計画された供給
駐車場管理型	多目的	西欧	インフラ／主に政府の責任	より広範な都市・交通政策目標 に資する駐車場計画(路上駐車対策を含む)	対立の原因となるが、予想されることであり、 積極的な政策努力 で管理可能	需要と供給の両方を管理 する必要がある
	制約条件重視	代替交通手段が豊富なCBD(アムステルダム、コペンハーゲン、ロンドン、サンフランシスコ、シドニー、チューリッヒ)		主要な関連目標は、(特定の場所への)自動車利用の制限		駐車場供給の制約は、重要なモビリティ・マネジメントやTDMの手段
市場型		日本(車庫法による住宅駐車場)	不動産型サービス／民間主体の支払意思により正当化	需要、供給、価格が互いに反応するようにする 市場の失敗を避ける	問題を緩和するとともに、駐車場市場の仕組みの一部として期待される	需要と供給は、市場価格から情報を得て、市場関係者の行動によって形成される

【参考】駐車場政策と駐車場料金（中心業務地区の駐車料金とオフィス賃料の比較）

- 各国都市の大半の都市で、オフィス賃料よりも駐車場料金の方が低いという結果になっており、Parking Policy in Asian Citiesでは、この格差が**投資するインセンティブ**を下げたり、政府が供給を促進しようとしている。
- **制約型の駐車政策**をとる都市（コペンハーゲン、ロンドン、サンフランシスコ、シドニー）では、比較的高いという結果になっている。
※ シンガポールが低いのは、2003年に基準を引き下げる前の基準が高かったためであり、今後右側に移行すると分析している。
- 結論では、アジアの都市は**市場型の駐車場政策**に適しており、人々はコストが低く便利な路上に駐車する誘因があるため、**路上駐車管理**を適切に行うことで、**市場価格**により民間の駐車場が整備されようとしている。

CBD₁₀₀駐車場料金と各都市のCBDグレードAオフィス賃料の比較



駐車場料金とオフィス賃料の比率 都市例	分析
1 ~ (右下隅) アムステルダムのみ	・ オフィス価格は中程度だが、CBD の駐車場料金は高額
0.5 ~ 1 ロンドン シティ、ケー プタウン、シドニー	・ オフィス価格は中程度だが、CBD の駐車場料金は高額 ・ 制約的駐車場政策の都市と関連
0.25 ~ 0.5 北京、香港、ソウル、 上海、東京	・ 世界的に駐車料金が高い都市があるものの、オフィス賃料と比較すると高くない
~0.25 (左上部分) インドのデリーとムンバイ	・ オフィススペースは高価だが駐車場料金は非常に安い都市は、非効率性を最も強く指摘でき、市内中心部の駐車場に相当な補助金または相互補助金が必要 ・ 地価を考慮した駐車料金から遠い

出典：Parking Policy in Asian Cities

Note: In calculating the parking price per m², the Colliers figure for the monthly non-reserved price was divided by 19.5 m² (an estimate of the space required for a parking space, including aisles, etc.).
Sources: Prepared from data in Colliers International (2009a) and Colliers International (2009b).

Donald Shoup氏による都市と駐車場政策への提言

- The High Cost of Free Parking (2011) や編著である、Parking and the City (2018) において、都市における駐車場政策の課題や、各国各地域の取組状況等について解説。
- 日本の附置義務制度（対象用途や区域等）や交通政策（交通・駐車規制等）などとは必ずしも同じではないことに留意しつつ、附置義務制度の負の側面を認識した上で、**自家用車利用・車優先**ではなく、**歩行者・人間中心のまちづくり**の観点から駐車場施策を考えて行く必要があると考えられる。

The High Cost of Free Parking (Donald Shoup著 : 2011)

附置義務制度（parking minimum）をはじめとした都市の駐車場政策が**自動車利用を補助**し、都市の**スプロール化・無秩序な発展**を促し、都市の**景観**を損ない、**歩行者環境を悪化**させ、経済にダメージを与え、住宅費を上昇させ、**自動車を所有できない**、または所有しないことを選んだ人々にペナルティを課していることを示唆するとともに、3つの駐車場政策の改革を提言。

(1) 路外駐車場義務（附置義務）の廃止、(2) 路上駐車への適正な料金徴収、(3) メーター収入を当該道路での公共サービス向上に充当

Parking and the City (Donald Shoup著 : 2018)

上記書籍における3つの駐車場政策の改革提言を踏まえつつ、事例を取り上げて、改革を実施することの利益や現実性について説明。

例：ロンドンでは、2004年に附置義務制度を廃止するとともに、**上限制度**を導入することで、駐車場の供給が40%減少。

主張のポイント

- 附置義務制度については、駐車場整備費の商品価格や開発コストへの転嫁を通して、**自家用車利用に対する補助**となっている側面があるとともに、車を所有しない人や公共交通利用者にとって**不公平**であることや、開発費用の抑制の為に安価な土地への立地によるスプロール化や住宅取得費用上昇の原因
 - ⇒ 附置義務制度の撤廃、駐車場供給の抑制が必要
- また、駐車料金が**無料若しくは低廉**であることは、**自家用車（特に一人乗り）利用を促進**するとともに、廉価な駐車場探索を通したうろつきにより、**都市部の渋滞や環境への負荷**につながる
 - ⇒ **市場原理**による需要と供給に基づいた**駐車料金**の設定が必要
 - ⇒ **駐車場収益**を歩行者空間や公共交通機関の改善への充当が必要

Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)について

- 持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）は、欧州におけるデファクトとなる**都市交通計画**のコンセプト。
- **生活の質（QoL）を向上**させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動における**モビリティニーズ**を満たすように設計された戦略的な計画。
- **持続可能な交通機関やサービスを優先**しながら、関連するすべての交通モードに対して、バランスのとれた統合的な発展を促すとしている。

持続可能な交通とは

- ・ **誰にでもアクセス可能**で、すべての利用者の基本的なモビリティニーズを満たす
- ・ 住民、企業、産業界のモビリティや交通サービスに対する多様な要求の間のバランスを取り、それらに応える
- ・ さまざまな交通モードの**バランスのとれた発展**とよりよい**統合**を促進
- ・ **経済的**活力、**社会的**公平性、**健康と環境**の質への要求をバランスさせ、持続可能性の要件を満たす
- ・ 効率と費用対効果を最適化
- ・ **都市空間**や**既存の交通インフラとサービス**を有効に活用
- ・ 都市環境をより**魅力的**にし、**生活の質**を高め、**人々の健康**を増進
- ・ **交通安全**や治安を向上
- ・ 大気汚染や騒音、**温室効果ガス**の排出、**エネルギー消費**を削減
- ・ 「欧州横断交通網（TEN: Trans-European Transport Network）」や欧州の交通システム全体のパフォーマンス向上に貢献

効果の例：健康増進、交通安全、**車の減少・目的地へのアクセスの容易化**

- ① **フランス** 1990年代にSUMPが普及したおかげでモビリティの負のトレンドが変化。ほとんど全ての都市で、過去20年間で最大22%増加した**自動車の利用**は天井を打ち、最大**8%減少**
- ② **ハンガリー・セグド** SUMP導入により、**公共交通機関の利用者数**の急激な減少に歯止め
- ③ **ベルギー・アントワープ** SUMPの施策を実施して以降、平均的な平日に**市内に入ってくる自動車**が**25%**（約14,000台）**減少**

SUMPの原理原則

- ① 「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画
- ② 組織の垣根を超えた協力
- ③ 市民やステークホルダーの参加の枠組み作り
- ④ 現況の診断と将来求められる成果の見極め
- ⑤ 長期ビジョンと明確な実施計画の策定
- ⑥ すべての交通モードの統合的な発展の促進
- ⑦ モニタリングと評価の事前の織り込み
- ⑧ 品質の保証

SUMPと他の計画の関係

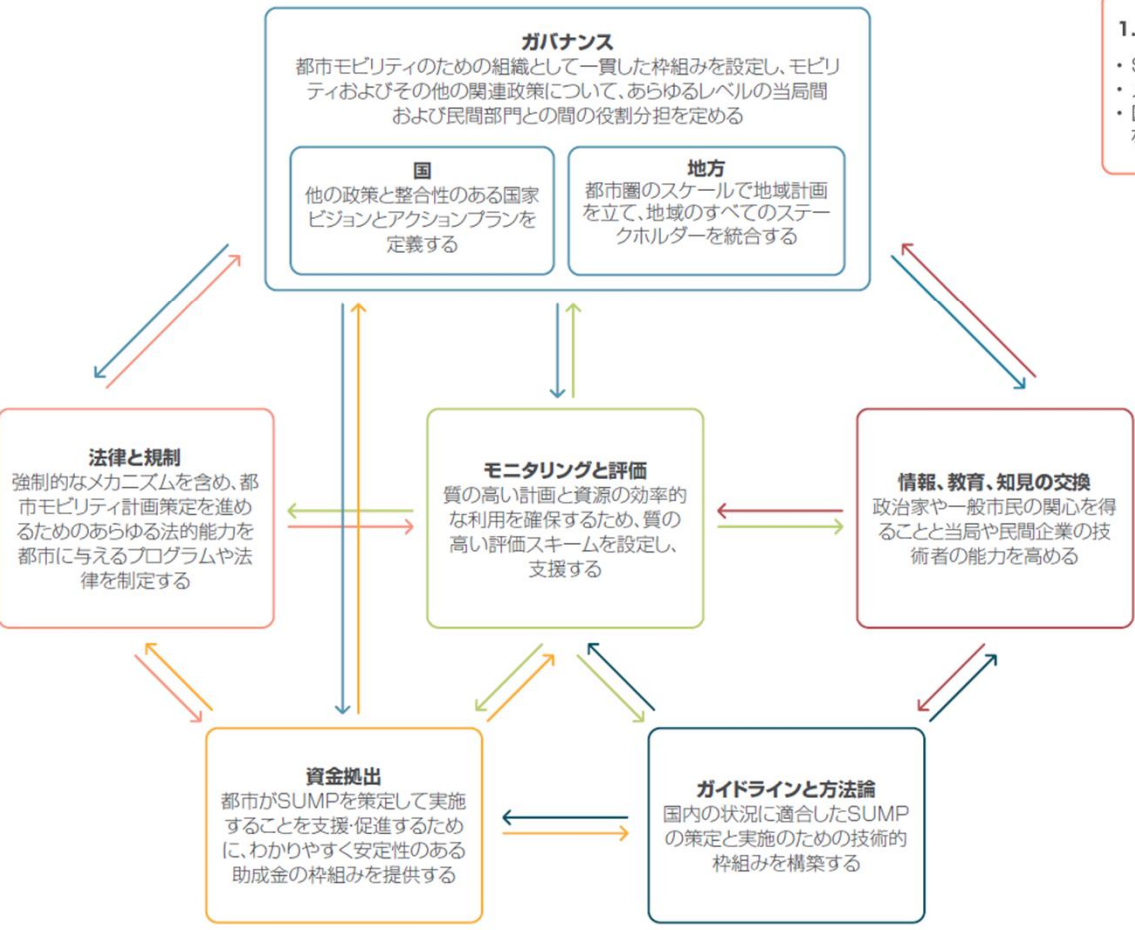


出典：（一財）地域公共交通総合研究所 SUMP「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」

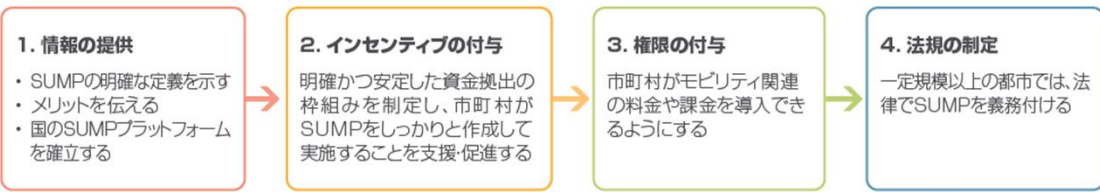
Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)について②

- 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドラインにおいて、計画作成は**市町村の権限**としつつ、**国や地方機関**にとっても、気候変動対策など、**国・地方レベルの政策目標達成**のメリットがあるとしており、各主体の協力や政策の整合性の確保、継続的な予算確保、モニタリング、専門的支援が必要としている。
- また、策定に当たっては、**政治のコミットメント**や**市民・ステークホルダーの参加**が重要とされている。

SUMPの普及を促進するための措置と手段



SUMPコンセプトの普及促進の4段階の取組



SUMP策定の12ステップ（第2版）



- ビジョンの草案を作成する際は、都市圏全体をカバーし、かつ交通安全、アクセシビリティ、住み心地、騒音や大気汚染など、持続可能性に関連するすべての側面をカバーすることとしている。
- **公共交通機関と私的交通手段、人の移動とモノの移動、動力付交通手段と非動力交通手段（アクティブモビリティ等）**、動いているものと**駐車・駐輪中**のものなど、すべての交通手段ならびに形態を考慮に入れることとされている。
- 過去50～60年の都市行政の考え方を調査した「CREATEプロジェクト」によれば、西欧の多くの都市行政のビジョンは、「**クルマ中心の都市**」から、「**持続可能なモビリティの都市**」を経て、**居場所としての都市空間**を重視する「**プレイスのある都市**」を目指しているとしている。

都市のモビリティビジョンとその典型的な政策手段のタイプ



居場所としての都市空間を重視するビジョン

- 誰もが、主に**持続可能な交通手段**を使って、過度に時間を要することなく、**自由かつ安全に移動**できるようなモビリティサービス
- 幹線ルート上における**高頻度で質の高い公共交通サービス**を可能にしたり、日常的なニーズを満たすサービスに住民が**徒歩や自転車**で**アクセス**できるよう、エリア内の十分な**多様性を実現する土地利用パターン**
- 住みやすく、人々が経済的、社会的、コミュニティ的な活動に参加できる**安全で魅力的な場所（道路、交通結節点など）を提供**する都市
- 都市再生、良好な公衆衛生と福祉、コミュニティの結束など、より広範な都市政策の目標の達成
- 知識や専門性、実施の監理メカニズム、**統合的な交通計画**、ビジネスモデルなど、変化を促進・支援するガバナンス体制

出典： Peter Jones et al., 2018, CREATE project summary and recommendations for cities:
<http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

Sustainable Urban Mobility Plans(SUMP)について④

- 主たる問題と全交通モードに係る目的の合意においては、どのような社会的、環境的、経済的な改善を目指すのかを明確にすることであり、何を「減らす」、「増やす」、あるいは「維持する」必要があるのかを具体的に示す必要があるとしている。（例：渋滞の緩和）
- また、進捗をモニタリングできるよう**目標値**を設定することとしており、**交通手段分担率**は、都市全体の交通手段分担率の目標値を持つことは、持続可能な交通手段へのシフトにとって**非常に価値のあること**としている。
例：2041年までに住民の全トリップにおける持続可能な交通手段（徒歩、自転車、公共交通）の交通手段分担率を80%に引き上げる（ロンドン）
- 施策パッケージのためのツールとして、スウェーデンの4段階アプローチを紹介しており、**費用対効果**を高めるため、大規模な**新規整備・改修を抑制し、既存の交通システムを有効に活用**することの重要性を強調している。

● ステップ 1: 再考

移動需要と交通手段の選択に影響を与える
解決策（土地利用計画、交通需要管理／モビリティマネジメント）

● ステップ 2: 最適化

既存の交通システムをより効率的に利用するための解決策（インフラ、車両など）

● ステップ 3: 再活用

既存のインフラを再活用

● ステップ 4: 新設

インフラへの投資と、より大規模な改築



STEP1

税金・料金・補助金
モビリティ・マネジメント
（情報コミュニケーションによる行動変容の促進）

計画
地域化
規制
法律



STEP2

費用負担
運用
計画
優先順位
経済的インセンティブ、規制、法律、道路交通規則、道路標識など。
保護施策
サービス範囲
技術（ITSを含む）



STEP3 と 4

インフラ整備を行う施策
・歩行者と自転車の通行
・道路系公共交通機関と鉄道、ライトレール、地下鉄、トラムなど。
・自動車交通
・道路と鉄道の貨物輸送

- 財務面で持続可能なSUMPを実施するには、資金調達活動（Financing）と拠出される資金の確保（Funding）の双方が必要であり、**資金拠出者**には、**サービスを実際に利用する人**（運賃収入、駐車料金、都心特別料金〔シティセンター・プライシング〕）、**モビリティに関連したサービスを利用する人や組織**（広告）、国の一般会計予算や**交通関連の特別目的税**の納税者が考えられるとしている。
- 資金調達源については、予算だけではなく、すべての選択肢を評価し、最も適したものを特定することとしており、運賃、**駐車料金**、道路通行料などの**プライシングによる施策**は、多くの施策パッケージにおいて構成要素となっており、**交通需要管理**の手段であると同時に、**地域の収入を生み出す**ことにもつながるとしている。

資金調達源

地方税

： 公共交通機関のための目的税で、立地する公的機関や民間企業、ディベロッパーが支払う。

料金収入

： 運賃収入、駐車料金、都心特別料金（シティセンター・プライシング）、混雑料金、広告料金

民間セクターの参加（例えば、官民パートナーシップ協定）

スポンサーを巻き込んだ資金調達活動（ただし、マーケティング戦略との整合性を考慮）。

市町村の予算

： 異なる自治体や異なる政策領域からの予算

補助金

： 国・地方（都道府県）からのおよびEUの資金
外部からの**融資、地方債、グリーンボンド**

プライシングによる施策

各交通手段の費用負担の多寡を変えることは、**交通需要管理の手段**であると同時に、**地域の収入を生み出す**ことにもつながる。**駐車管理のように、比較的簡単に実施できる課金方式**もあれば、より高度な技術と投資を必要とし、受容性やプライバシーに関する懸念が生じる可能性のあるものもある（車両登録に基づく混雑料金システムなど）。

交通需要管理の施策を導入する前に、得られた収入が**一般会計**に組み込まれて消えてしまうのか、それとも都市の持続可能なモビリティの選択肢を強化するために別に**区分**された方がいいのかは、慎重に検討する必要がある。そうした選択肢を評価するためには、地方と国の具体的な規制を綿密に分析する必要がある。

一般的に、収入が**公共交通機関のサービスレベルを向上させ、自家用車に代わる交通手段を支援**するために使用されることを説明すると、プライシング施策が**受け入れられやすくなる**。

また、追加で得られる収入を**特別会計化**することで、公共交通への資金を確保する体制ができ、他の公共政策分野の予算要求と競合にあたって、より強靱なものとなる。

- 都市のモビリティのゲームチェンジャーとなる要因として、CIVITASの専門家見解として、**電動化や、データエコノミー、シェアモビリティ、アクティブモビリティ**、若年層等の考え方や行動パターンの変化、**統合化された都市空間マネジメント等**を挙げている。

都市のモビリティの「ゲームチェンジャー」となる要因（CIVITASの専門家見解）

- **電動化**：あらゆる交通手段の電化、電力インフラの新たな形態の利用、エネルギーに関連する諸課題との関連性の増大（例えば、地域で生産される再生可能エネルギーの利用）。
- **自動化とコネクテッド・インテリジェント・トランスポート・システム（C-ITS）**：新しいモビリティサービスへの技術の適用と、それが都市の形態や機能へもたらす影響。
- **データエコノミー**：デジタルデータにより生み出される、新しいビジネスや政策、既存のものや新しいモビリティサービスを統合する新たなプラットフォーム、さらにはアルゴリズムにより状況に応じて動的に変化するルールや規制、**プライシング**といったより基本的な事柄への**データの利活用の増加**。
- **貨物および旅客輸送の新しいビジネスコンセプト**：既存のものと新たなモビリティサービスを統合したサービスを提供するプラットフォーム（例えば、Mobility as a Serviceや、回送トラックの空き積載スペースを融通するプラットフォーム）。
- **シェアモビリティ**：ライドヘイリング、カーシェアリング（特に乗り捨て・フリーフローティング型のスキーム）、**自転車シェアリング**など、シェアモビリティのあらゆる（非技術的な）側面。
- **アクティブモビリティ**：**徒歩と自転車**の増加、および**新しいマイクロモビリティ**のコンセプト。
- **考え方や行動パターンの変化**：若年層の新しいモビリティパターン、即日配達サービスへの期待の高まり、使いやすい（簡素化された）モビリティサービスへのニーズ、生産拠点の小型分散化（3Dプリントなどの活用）など。
- **統合された都市空間マネジメント**：都市空間を利用・管理するための新しい**統合されたアプローチ**（例えば、プレイスメイキング、**都市の車両進入規制、路上駐車や荷捌きの管理**、ドローン等による都市内空輸）。

- 国際目標である、持続可能な開発目標（SDGs）の目標の一つとして、「**持続可能な都市**」が掲げられており、目標の下169のターゲットでは、緑地や公共スペースへの普遍的アクセス、防災や環境に係る内容のほか、「**公共交通機関の拡大**」や「**交通の安全性改善**」全ての人への「**持続可能な輸送システムへのアクセス**」等の交通に係る内容も含まれている。
- ※ 2015 年 9 月 25 日第 70 回国連総会で採択

目標 11. 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する



- 11.1 2030 年までに、すべての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。
- 11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、**公共交通機関の拡大**などを通じた**交通の安全性改善**により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
- 11.3 2030 年までに、**包摂的かつ持続可能な都市化を促進**し、すべての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
- 11.4 **世界の文化遺産及び自然遺産の保護・保全の努力を強化**する。
- 11.5 2030 年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの**災害**による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。
- 11.6 2030 年までに、**大気**の質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの**環境上の悪影響を軽減**する。
- 11.7 2030 年までに、**女性、子ども、高齢者及び障害者**を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な**緑地や公共スペースへの普遍的アクセス**を提供する。
- 11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
- 11.b 2020 年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組 2015-2030 に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。
- 11.c 財政的及び技術的な支援などを通じて、後発開発途上国における現地の資材を用いた、持続可能かつ強靱（レジリエント）な建造物の整備を支援する。

駐車場に係るマネジメントの計画的な推進のイメージ

- 駐車場整備計画等と併せて、若しくは任意の計画を策定するなどして、ハード・ソフトの駐車場のマネジメントに係る施策を、関係者が連携して計画的かつ継続的に推進。

計画の検討		公民連携による取組	
基本方針 の検討	交通・まちづくりに係る上位計画を踏まえた、地域における駐車場政策の検討 例：都市計画マスタープラン、立地適正化計画、都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画 等 駐車場の需要及び供給の把握 車種別・路上駐車などの把握、関係者へのヒアリング等により 将来需要・供給について検討 目指していく交通分担率や開発動向等を考慮	関係者の特定 駐車場・交通に係る関係者の検討（産学官連携による検討） 例：学識者、道路管理者、交通管理者、地域住民、利用者団体、駐車場事業者、地域事業者 等 ※ 会議出席に限らず、ヒアリング等により、意見を反映 ※ 協議会等により継続的に進捗を確認	
	関係者の責務 目標達成に向けて、関係者に求められる取組や役割を明確化 例：発生原因者による整備を原則としつつ、公共による誘導等の関与について記載		
目標達成の為に必要な措置			
目標・期間	上位計画等も踏まえて目標を設定 例：駐車場供給量、交通分担率、人流、道路混雑、土地利用 等 中長期的な目標として設定しつつ、定期的な見直し 5年に一度を目処に需給の調査を行い、みなおし（開発動向を踏まえて必要に応じて随時みなおし） ※ 計画期間自体は各種関連計画と合わせて20～30年など	需要・供給適正化 供給の適正化について検討 附置義務の適正化や公共駐車場の見直し、土地利用転換等 需要の適正化について検討 駐車場情報の発信強化、事前予約制導入等によるタイムシェアリング、価格の適正化、公共交通や自転車の利用促進、P&R、路上駐車対策 等	
	区域の設定 駐車場のマネジメントが求められる区域を指定 関連計画やまちづくり・駐車場・交通の状況を踏まえて設定。必要に応じて、行政区をまたがる広域的な取組や連携した取組も必要	質の向上配置適正化 質の向上に向けた施策の検討 駐車場配置適正化区域の設定、条例等による適正化 集約駐車場の整備・指定・活用促進 駐車場の遊休時期（土日）の活用推進 等	

- 山形市では立地適正化計画に掲げる目標の実現に向け、「まちなか駐車場適正化計画」を策定。(R5.12)
- 具体的な施策として、**供給量の適正化**(附置義務条例の廃止等)、**配置の適正化**(駐車場配置適正化区域・路外駐車場配置等基準の設定)、駐車場の**多目的利用**の促進を掲げている。

I 計画策定の概要

モータリゼーションの進展により深刻化する路上駐車問題の解消を図るため、路外駐車場の整備を促進してきましたが、近年、中心市街地では2件の百貨店を含む店舗閉店が数多く発生し、その土地・建物の有効活用が図られず、跡地がコインパーキングに姿を変え、まちなみの分断を招いています。

令和3年3月に策定した「山形市立地適正化計画」に掲げる「多様なネットワークにより地域がつながり歩いて暮らせる健康で賑わいのあるまちづくり」の実現に向け、中心市街地における駐車場の現状を分析するとともに、分析により得られた諸課題に対応するための今後の駐車場政策を示すものです。(背景と目的)

II 中心市街地における駐車場の現状と課題

駐車場政策の役割を、これまでの収容台数の確保から、**整備台数の適正化**や**良好な歩行回遊環境の形成**、**低未利用地の削減**への貢献など、**都市空間の高質化**を後押しするための政策として転換していくことが課題(課題のまとめ)

III 駐車場政策の基本方針

- (1) 新たな駐車場の発生を抑制し、**供給量の適正化**を図ります。
- (2) 歩行者の安全性に配慮した駐車場の**配置の適正化**を図ります。
- (3) まちのにぎわいを後押しするため、駐車場の**多目的な利用**を促進します。

IV 駐車場政策の具体的な取り組み

- (1) **供給量の適正化**
駐車場整備地区・都市計画駐車場・附置義務条例を**廃止**
- (2) **配置の適正化**
 - ① 駐車場配置適正化区域の設定(都市機能誘導区域内の一部)
 - ② 路外駐車場配置等基準の設定(**都市再生特別措置法**に基づく**届出**が必要)
- (3) **駐車場の多目的利用の促進**
 - ① **フラップレス化**、**多目的スペース**設置、**緑化**等を努力基準として設定、
 - ② 市営駐車場の多目的利用・多用途化、交通結節点としての機能の充実に向けた検討



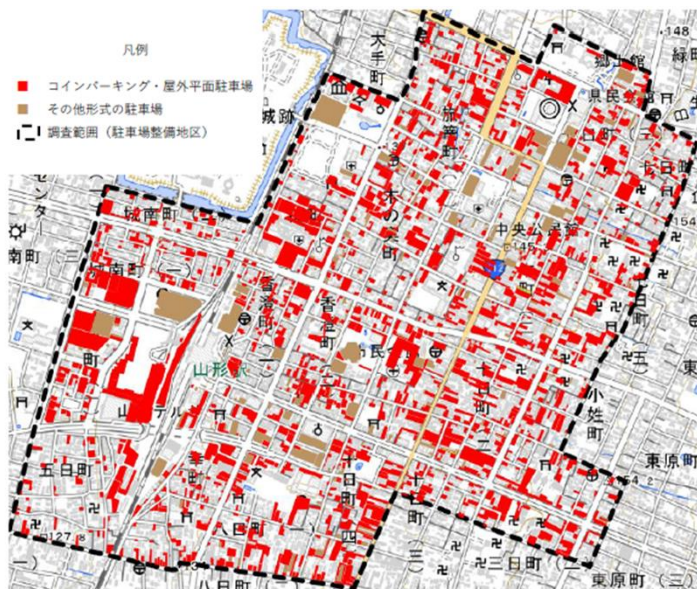
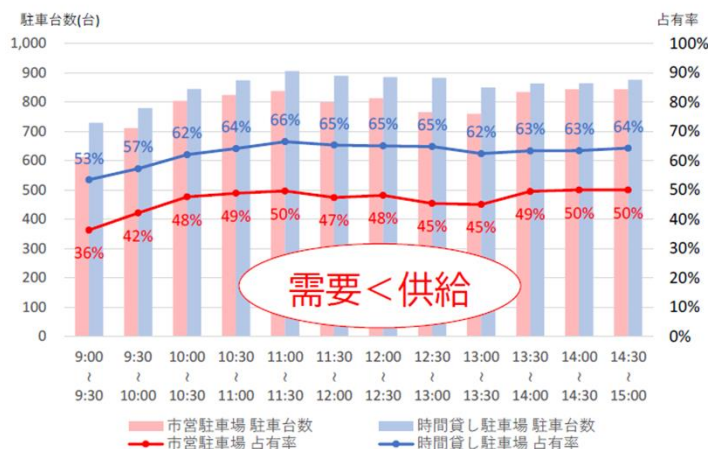
路外駐車場配置等基準の概要 (R6.7施行)

届出対象となる行為	駐車場配置適正化区域や主要な幹線道路に面した部分において、 ①路外駐車場を新たに設置する場合 ②既存の路外駐車場の規模または自動車の出入口を変更する場合
届出対象となる規模	駐車用の供する部分(駐車マス)の面積が50㎡以上 ※無料駐車場を含む(月極駐車場や専用駐車場は除く)
構造等に関する基準	【駐車場配置適正化区域全体】 次の事項を可能な限り満たすこととする。 ①フラップレス化 ②にぎわいの創出に資する管理規程の作成 ③通りに面した部分への多目的スペースの設置や植栽等による緑化 【主要な幹線道路に面する路外駐車場】 主要な幹線道路に面した部分への出入口設置を原則禁止とする。 ただし、主要な幹線道路のみに面しているため、出入口を設置せざるを得ない場合は、ハーモニカ構造の禁止など7事項を遵守することを原則とする。

【参考】山形市まちなか駐車場適正化計画の詳細・ポイント

- 山形市では空き店舗の駐車場化による**スポンジ化**や、駐車場の増加による**稼働率低下・駐車料金の価格競争**、短距離でも高い**自動車分担率**、管理規定がネックとなり**休日にイベント活用ができない等**の課題に対応するため、駐車場事業者の理解を得ながら、駐車場適正化計画に基づき、**供給や配置の適正化・多目的利用**を推進。
- 計画策定による取組により、空き店舗の**リノベーションによる活用**や、駐車場の**イベント活用**などの事例が出ている。

駐車場利用実態調査



空き店舗化→“とりあえず”駐車場の増加

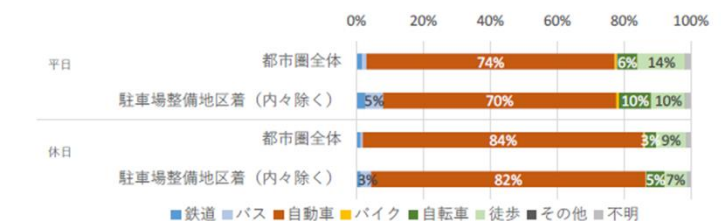


撮影日:2014年9月 © 2025 Google

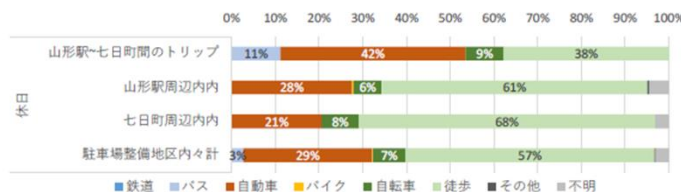


撮影日:2018年6月 © 2025 Google

PT調査結果からの分析



駐車場整備地区(≒中心市街地)来訪者のほとんどが自動車利用



まちなか⇄まちなかの短距離移動も自動車移動

イベントに活用される駐車場(計画策定後)



駐車場の整備(量)の適正化について①

- 駐車場の量の供給過剰に対する課題については、まずは路外駐車場配置等基準の導入等により、新設される駐車場を**一定の質のもの**に限定するとともに、当該地域のまちづくり方針に沿った**土地利用**を促す施策で適正化が必要。
- 他方、駐車場の出入りを含む自動車交通により、渋滞や景観の喪失等、地域の住民の生活に影響を与えている場合においては、一定の区域において、**土地利用の制限**を含めた**駐車場整備抑制**等の対応も考えられる。

現在の状況

- 一定規模(500㎡)未満の駐車場 → **自由に設置可能**
- 一定規模以上の駐車場 → 一定の**技術的基準に適合**すれば届出により設置が可能。
- ※ 昭和32年当時、駐車場が不足している状況下では、駐車場の設置が急務となっていたため、**許可**に係らせて抑制することは不適當。他方、公共性を有することから、一般の利用者の安全のため、建築物を想定し、500㎡以上の建物が耐火構造(当時・準防火地域内)とする必要があることなどを考慮。
- 滞在快適性向上区域や立地適正化計画の区域の一部かつ、**路外駐車場等配置基準**を導入 → 小規模の駐車場(例:50㎡以上)においても、一定の技術基準への適合を求めることが可能。(現在 **4 自治体** 導入)
- (参考)
 - ◆ 鎌倉市では、**土地利用条例**等により、駐車場を用途とする土地利用を行う際は、周辺関係者等との**協議等**を義務付け。
 - ◆ 白川村では**景観の保全等**のため、地域の合意により、地区内の交通規制と併せて、地区内の来街者用の駐車場の設置を**禁止**。
 - ◆ 名古屋市「交通まちづくりプラン」では、将来的に**駐車場整備抑制地区**(仮称)を検討することとしている

課題

- 駐車場の供給が過剰になっており、附置義務駐車場や都市計画駐車場の**稼働率の低下**や、中心市街地の**空洞化**がみられる地域がある。
- 土地需要が活発である地域では、青空時間貸駐車場が**再開発等**により減少し、**駐車場不足**となっている場合もある
- 地域によっては、地区計画や景観規制による駐車場の出入口設置制限等で質的側面について対応しているが、**建築物・工作物の設置を伴わない平面駐車場**の制限はできない

今後の方向性(案)

- 暫定的土地利用**である時間貸駐車場の供給増加に呼応して、安易に附置義務駐車場等の抑制や転用等を行った場合、将来開発が進んだ際に**駐車場の不足する恐れ**がある地域もある。
- 駐車場の量の過剰が問題となっている地域の場合、まずは、**新設の際の駐車場の質の向上**を図る必要がある。
(例) 路外駐車場配置等基準の導入により、歩行者等に危険な駐車場の設置を**抑制**、エリアで不足している車種の駐車場設置への**誘導・義務化**等
- 地域によっては、立地適正化計画等に基づく取組と併せた都市機能の誘導を図り、**土地需要の喚起**、**土地利用の適正化**を図ることが必要と考えられる。
(例) 佐賀市
- それでも、なお駐車場の設置や自動車の流入により、地域の外部不経済が大きい地域については、必要に応じて交通規制とも連携しつつ、**土地利用**について、一定の制約を課すことが考えられる。
(例) 鎌倉市、白川村

【参考】なごや交通まちづくりプラン(平成26年9月)

- 駐車場の集約化と新規整備の抑制
 - ☆ 自動車が入り過ぎない都心部を目指し、違法駐車を排除しつつ、既存駐車場を有効に活用するなど集約化を図ることで、駐車場の増加を抑制し、適正な規模に誘導していきます。
 - ☆ 将来的には、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、現在の駐車場整備地区を見直し、**駐車場の整備を抑制する地区**の指定を目指します。

駐車場の整備(量)の適正化について②(附置義務の上限制について)

- 諸外国では、自家用車利用抑制等のため、駐車場の附置について**上限**を設けている例がある。また、国内において集約駐車場への容積率割増の際に、附置義務(集約含む)以上の整備を認めないこととしている例がある。
- 国内における駐車場の供給増加による課題については、空き店舗等遊休土地の一時的な土地利用としての時間貸し駐車場もあることから、まずは駐車場に係る**計画**において、地域における駐車場の**需給**や**交通分担率**、道路容量等を踏まえて、車種毎の駐車場**台数の目標**や駐車場の**配置**について定めて、質や量に対する誘導的な手法(附置義務制度の誘導措置や、開発関連制度、負担金等)を含めて検討していくことが望ましいのではないかと。

海外事例

- ・ 以下の通り、上限の附置基準(一部は禁止)を設定している。

都市	商業[台/㎡]	業務[台/㎡]
ロンドン	0(中心部・公共交通利便区域) ~ 1/75㎡・50㎡	0(中心部) ~ 1/600・100・50㎡
シンガポール	百貨店等の場合 1/530・210・160㎡	承認制 ~ 1/590・330・210㎡
ポートランド※	一般小売: 1/200ft ² (≒19㎡) 飲食: 1/75ft ² (≒7㎡)	1/300ft ² (≒28㎡)

※ net building area(有効建築面積)あたりの基準

※ B地区(より厳しい地域)の場合

※ 荷さばきについては下限の附置義務がある

国内事例

- ・ 熊本市の「容積率の割増し運用基準」では、都市計画制度において、**駐車場の集約化**を評価して割増しを行う際、「地区内外問わず、**集約して整備する駐車場以外の駐車場の整備**は、原則、認めない。集約して整備する駐車場においては、原則、**附置義務相当の台数を超えないこと**。」としている。
- ・ また、開発分野では、共同住宅の設置に伴うまちづくりへの影響に対応して、**税や協力金の負担**を求めている例がある。

(例)

東京都豊島区「狭小住戸集合住宅税」

➢ 狭小な住戸を有する**集合住宅の建築を抑制**し、得られた税を良好な住宅供給の支援に投入することによって、ゆとりある住環境を実現

東京都中央区「市街地開発事業指導要綱」

➢ 「活力ある地域社会の健全な発展および生活環境の向上ならびに快適な都心居住の推進に資するまちづくりの推進」を図るため、まちづくり支援事業などに活用することを目的として、**開発協力金**の負担を指導。

対象: 世帯用住宅(住戸の専用部分の床面積が40㎡以上の住戸)の戸数が10戸以上の共同住宅

今後の方向性(案)

- ・ エリアで駐車場の設置が過剰である場合は、施設附帯であるか否かに限らず、**駐車場の量の抑制・質の向上・土地利用の適正化**が必要。
- ・ 駐車場の供給過剰地域に設置する施設において、附帯する駐車施設が附置義務水準等を上回って整備する場合に、**インセンティブ措置の対象から除外**することや、駐車場設置・自家用車流入増加に伴う**交通対策に係る取組やコスト**(交通配慮者へのアクセス手段確保、道路等混雑対策・交通インフラへの影響等)の負担を求めるなどにより、誘導をしていくことが考えられるのではないかと。

- 白川村では、村営駐車場の利用者から駐車料金とは別に「世界遺産保存協力費」を徴収し、世界文化遺産の保存を目的とした事業の費用（合掌造り家屋の修理・修景事業等）の費用に充当。
- しかし、集落内の民間有料駐車場との競合による村営駐車場利用者からの協力金の不足や、集落への車両流入による交通渋滞、駐車場の設置による景観の喪失に対応するため、集落内の有料駐車場の設置規制（条例及びガイドライン）や、集落内への車両の進入規制を実施。
- 住民への説得などによる民間駐車場の営業終了や交通規制導入により、全ての観光車両は集落外の駐車場に駐車することになり、交通渋滞や景観問題等が改善。 ※同様の取組は富山県南砺市でも導入

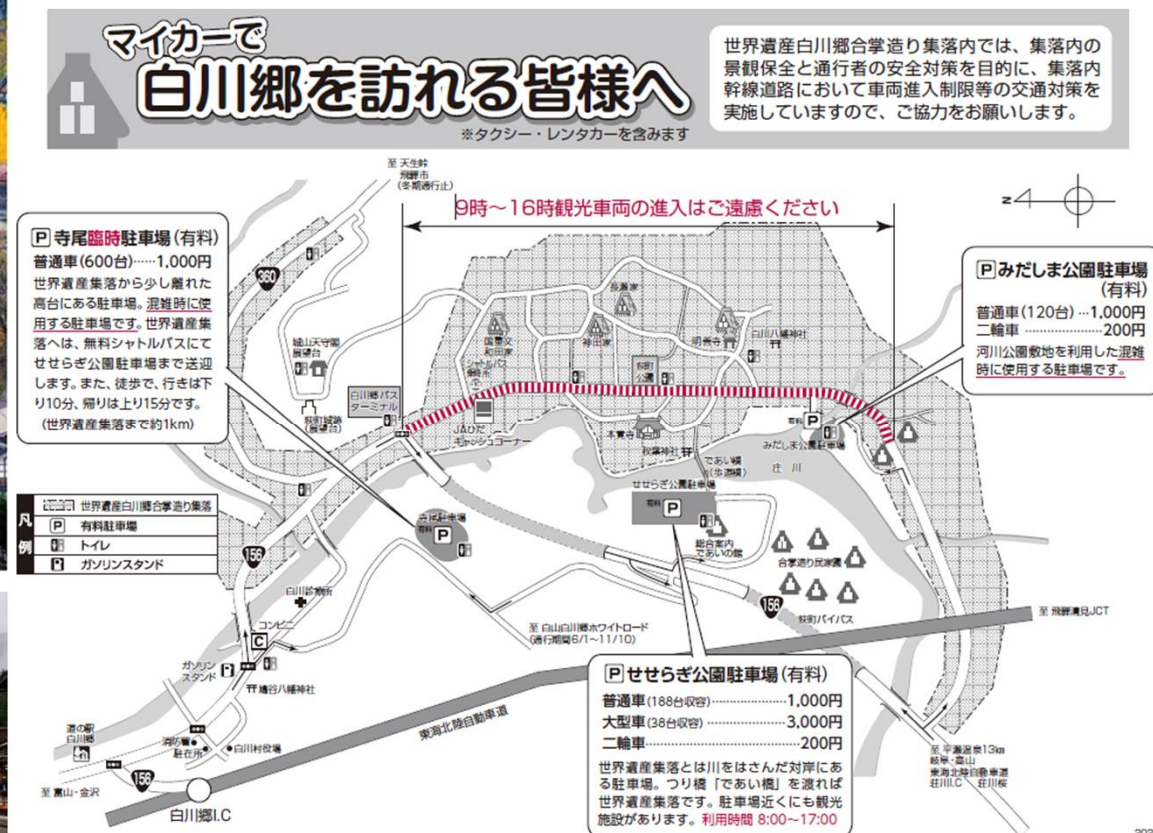
交通制限後



地区内駐車場の公園化



- ## ○ 車両進入規制と村営駐車場への集約（訪問者向けの周知資料）



出典：白川村資料、一般財団法人世界遺産白川郷合掌造り保存財団HP、
総務省 世界文化遺産の保存・管理等に関する実態調査（平成28年）

【参考】白川村景観計画・駐車場に係る方針等

○白川村 景観計画（抄）

（2）世界遺産と一体となった歴史的風致を形成する地区 〈交通や道路整備の基本方針〉

○白川村では、世界遺産である荻町地区内への観光車両の流入を防ぐために、規制・誘導等の交通対策を実施しています。世界遺産マスタープランにおいても、荻町地区内に観光車両が進出しない環境を目指し、観光車両用駐車場は地区外に整備する方針を掲げています。しかし、駐車場造成は景観に与える影響が大きく、荻町地区外においても無秩序に行われるべきではありません。これまでの交通対策の経緯を踏まえ、観光車両を適切に誘導する目的のもと、注意深く計画的に行われるべき事項です。したがって、公的な計画に基づかない駐車場造成は行わないこととし、それを目的とする農地転用や宅地造成は厳しく規制します。既に寺尾では、臨時駐車場が整備されていますが、特に荻町城趾からの眺望景観に十分配慮し、積極的な修景に取り組みます。

景観条例および景観計画と既存法制度や計画との関係性

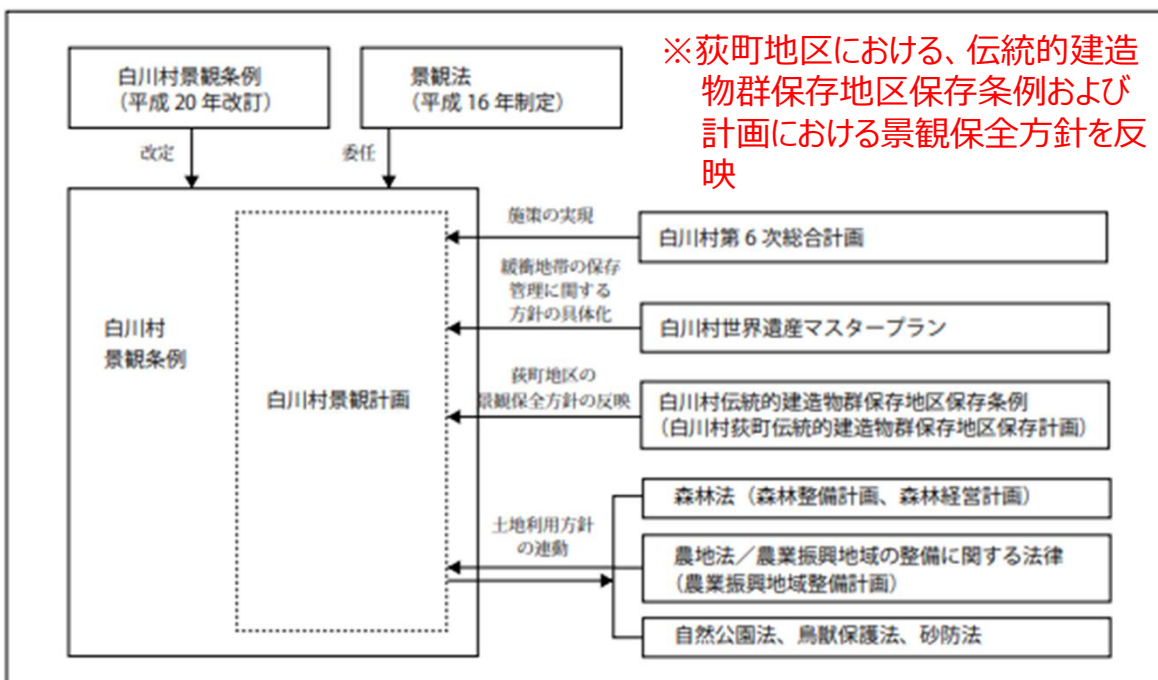


表 4 荻町地区における景観形成基準（駐車場）

- 住民の居住に必要最小限度とし、借有料駐車場として利用しないこと。また、新規営業用（店舗の客用）の駐車所については最小限度とし、現有の駐車場の拡大は原則として認めない。（ガ）
- 景観を考慮し、植栽による修景を施す。（ガ）
- ガイドラインに適合しない現有の駐車場に関しては、順次ガイドラインに沿うように整備する。（ガ）

世界文化遺産の保存・管理等に関する実態調査（平成28年総務省）

○世界文化遺産登録後の観光客の増加により発生した課題に対策を講じている例

- ・白川郷荻町集落では、世界文化遺産登録後に観光客が増加し、集落内での観光車両による交通渋滞、騒音の発生や、白川村の景観保存基準ガイドライン等で禁止されている集落内における有料駐車場の設置などにより、良好な景観の喪失や遺産価値の減少などが懸念
- ・このため、白川村は、集落内への観光車両の流入を止める目的で、平成22年9月から集落内への大型車の進入を規制するとともに、住民への説得により、平成26年4月から、荻町集落内への全ての車両（住民や運送業者等を除く。）の進入を制限する自主規制を実施
- ・これにより、全ての観光車両は、集落外に設置された村営駐車場に駐車することとなり、集落内にあった民間駐車場は全て営業を終了、集落内への車両の進入による交通渋滞や景観問題等が改善

○保存・管理に係る事業の財源確保に寄附金や観光客からの協力金を活用している例

- ・白川村では、世界文化遺産の保存・管理に資するため、「白川郷合掌造り集落保存基金」を設置し 全国から寄附金を募集（当初年間 300 万～400 万円程度）
 - ・寄附金と基金の運用益だけでは、運用が困難であったため、保存事業に係る安定した自主財源を確保するため、平成 10 年以降、村営駐車場の利用者から駐車料金とは別に「世界遺産保存協力費」（普通車 200 円）を徴収
 - ・平成 25 年度は、協力費徴収による 4,167 万円の収入があり、茅葺成事業、合掌造り家屋の修理・修景事業等の世界文化遺産の保存を目的として実施する事業に対して 2,977 万円を支出
- ※ 収支で残金が生じた場合は、基金に繰入、不足の場合は基金から充当

- ## ○鎌倉市特定土地利用における手続及び基準等に関する条例 (目的)

- ※ そのほか、墓地、動物霊園等についても、同条例で規制
(規制内容)

- ## ○ 特定土地利用の手続のフロー(鎌倉市手引き)



【参考】土地利用適正化に向けた取り組みについて(佐賀市)

○ 佐賀市では、シンボルロードの再生及び中心市街地の活性化を図ることを目的として策定した「佐賀市中央大通り再生計画」に基づき、土地利用方針に沿った機能配置を促していくため、補助制度等により支援している。

○ 佐賀市中央大通りの未来ビジョン

○ 中央大通り土地利用リニューアル支援事業補助制度



出典：佐賀市公表資料

【参考】取組を誘導する施策(インセンティブ等)の事例

駐車場の集約等の際の容積率割増・財政支援の事例（熊本市）

熊本市では、まちなか再生プロジェクトと連携し、地区内の駐車場を集約して整備する場合や、観光バス乗降場等を整備した際に容積率を割り増す一方、集約駐車場について、「原則、**附置義務相当分の台数を超えないこと**」としている。

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

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

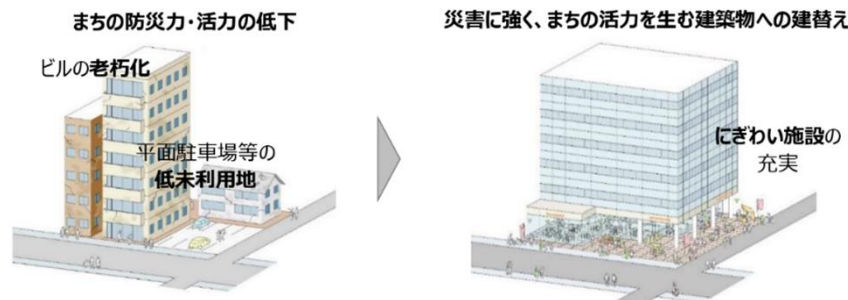
合計 300%※³

※ 熊本市「防災機能強化等に着目した容積率の割増運用基準」

1 低未利用地等からの土地利用転換に対する財政支援

低未利用地等に一定規模以上のにぎわい施設を建築する場合に財政支援を行う。

【まちなか再生プロジェクトと連携】



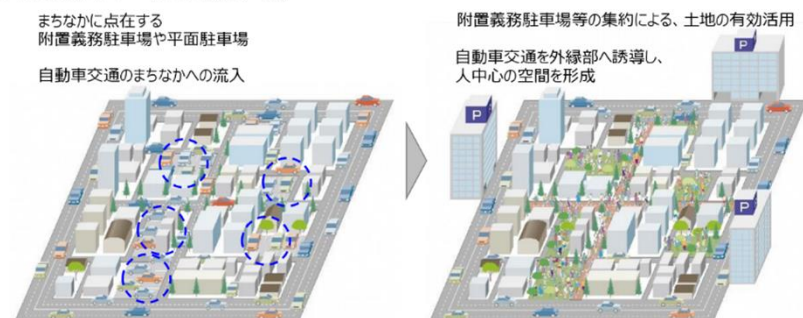
※ 熊本市「まちなか駐車場適正化計画」

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

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

1 集約駐車施設（立体駐車場）の整備に対する財政支援

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



【参考】附置義務の上制限の例

- ロンドンでは、2004年に従来型の附置義務制度から、上限を定める附置義務に制度を変更。
- 公共交通の利便性に応じて、中心部における駐車場の設置を制限・禁止している。

ロンドンの場合 ※ [台/㎡]

事務所	中心地区およびInner London	禁止
	Outer Londonの業務地域	1/600
	Outer London	1/100
	郊外の緩和地区	1/50
商業施設	中心地区およびPTAL5～6の全エリア	-
	Inner London、Outer Londonの業務地域、Outer Londonの500㎡以下の小売店	1/75
	その他Outer London	1/50

PTAL…Public Transportation Accessibility Level
(値が高い地域ほど、公共交通が使いやすい)

事務所の例

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)

* Where Development Plans specify lower local maximum standards for general or operational parking, these should be followed

[^] With the exception of disabled persons parking, see [Policy T6.5 Non-residential disabled persons parking](#)

シンガポールの場合 ※原則 [台/㎡]

事務所	Zone1	1/590
		1/590
	Zone2	1/330
	Zone3	1/210
商業施設 【一般商業店舗および百貨店】	Zone1	1/530
		1/530
	Zone2	1/210
商業施設 【生鮮食品売場が1500㎡以上の店舗】	Zone1	1/420
	Zone2	1/60
	Zone3	1/50
商業施設 【ホーカーセンター（廉価な飲食の屋台等を集めた施設のこと）】	Zone1	-
	Zone2	3/2[台/店舗]
	Zone3	2/1[台/店舗]
商業施設 【飲食店・喫茶店等（酒類提供店舗含む）】	Zone1	1台+160㎡超1/80[台/㎡]
	Zone2	1台+160㎡超1/60[台/㎡]
	Zone3	1台+160㎡超1/50[台/㎡]

Zone1：市街地とマリーナベイ地区

Zone2：Zone 1、Zone 4以外で駅から400m以内

Zone3：Zone 1、Zone 2、Zone 4以外

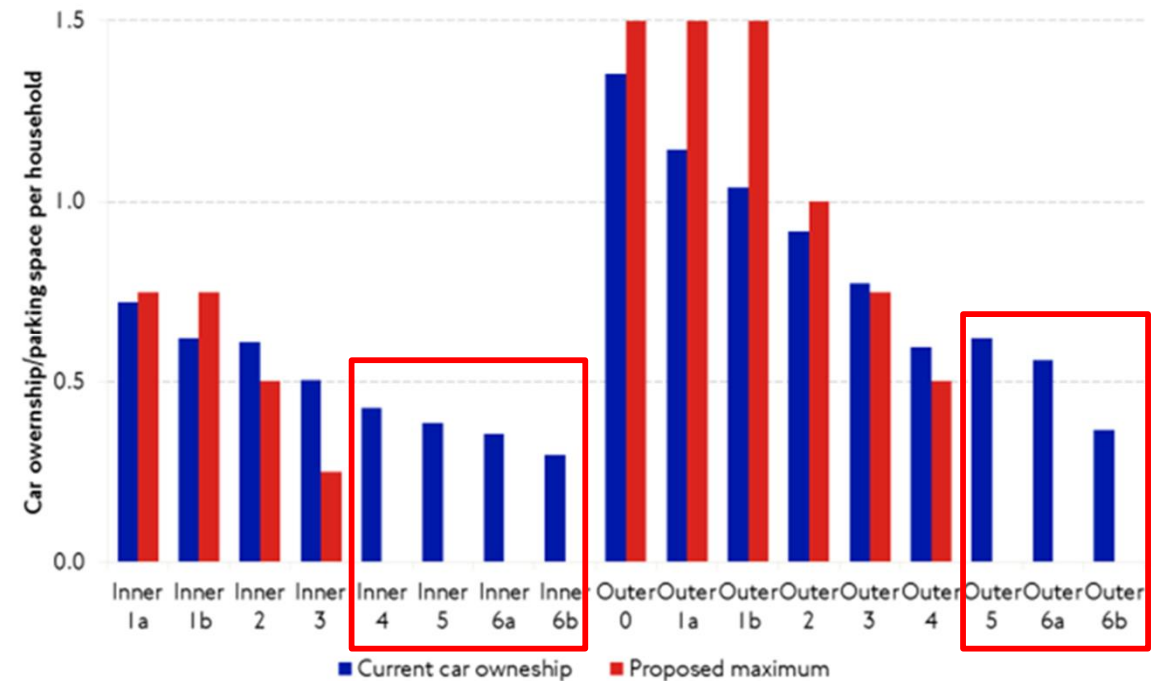
Zone4：カーライト地区および公共交通利用促進地区（Zone4における駐車場の設置は、陸運庁の承認が必要）。

【参考】ロンドンにおける附置義務の上限値の考え方

- ロンドンでは、「The Mayor's Transport Strategy2018」（市の交通戦略）において、徒歩・自転車・公共交通の分担率を2041年までに80%以上とする目標を掲げており、附置義務（上限）においても当該目標への寄与を考慮している。（住宅の場合について公表されていたため、住宅について記載）

地域 (PTAL) ※1		上限値の設定の考え方
郊外部	0～2	現在の自動車の平均所有率よりも 高く設定
	3～4	現在の自動車の平均所有率と 同程度
	5～6	公共交通機関の接続性が高く、ほとんどの人にとって自動車のない生活が可能になるため、自動車の所有を 規制
中心部	1～2	既存の自動車所有率と 同程度 、もしくは 高く設定
	3	現在の自動車の平均所有率よりも 低く設定
	4～	自動車の所有を 規制

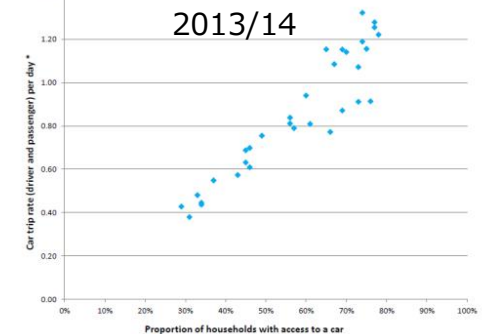
PTAL及び中心部・周辺部ごとの
現在の自動車保有水準（青）と最大駐車基準（赤）の比較



- 自動車の保有率と自動車の分担率の間に相関関係があるという調査結果【右図】を用いて、上限値の設定による効果を予測（※2）した結果、新しい開発地の居住者の全体的な自動車の交通手段シェアは**約27%**と予測（徒歩・自転車・公共交通の分担率は**約73%**）。
- 駐車場施策単独では、の目標である徒歩・自転車・公共交通の分担率80%以上を達成できないが、その他の交通施策と組み合わせることで、目標を実現できると言及されている。

※1：PTAL：公共交通へのアクセスのしやすさを示す指標。0が最も低く、6が最も高い。
 ※2：上限値を自動車保有率とみなして予測を実施

自動車保有率と自動車分担率の関係



*based on the average daily trip rate over a seven-day week

Source: London Travel Demand Survey, 2013/14

【参考】海外における附置義務の金銭代替の事例

- 海外では、附置義務により整備できる台数を**制限**して残りを金銭で代替して、公的主体が駐車場や公共交通等の整備に充当している整備する事例もあるところであり、小規模な附置義務駐車施設の整備の抑制や、駐車場整備による中心市街地への自動車の**流入抑制策**として有効と考えられる。

国・都市	基準（概要）	用途						
ドイツ・フランクフルト	一般公共用10,000€ 専用 1,000€ 等 附置義務以上の整備を 制限 区域の公共交通利便性に応じて最小 15% に整備台数を制限	・ 駐車施設の新設 ・ 既存の駐車施設の維持、修繕、近代化 ・ 地域の公共交通や自転車交通のための投資策を含む、路上交通を緩和するためのその他の措置						
ドイツ・ミュンヘン	市長が認めた場合 ゾーン毎に設定 <table><tr><td>ゾーンI（市中心部）</td><td>12,500€</td></tr><tr><td>ゾーンII（市街地）および非住宅用途かつ公共交通利便地区および同等の場所 ※</td><td>10,000€</td></tr><tr><td>上記以外の箇所</td><td>7,500€</td></tr></table>	ゾーンI（市中心部）	12,500€	ゾーンII（市街地）および非住宅用途かつ公共交通利便地区および同等の場所 ※	10,000€	上記以外の箇所	7,500€	・ 駐車施設の新設・改修 ・ 自転車駐車場やレンタル設備の整備 ・ 公共交通や交通渋滞対策への投資
ゾーンI（市中心部）	12,500€							
ゾーンII（市街地）および非住宅用途かつ公共交通利便地区および同等の場所 ※	10,000€							
上記以外の箇所	7,500€							
スウェーデン・ウメオ	14,000€（整備費の5-6割） ※ モビリティサービス導入（公共交通・自転車・シェアサービス）による附置義務軽減あり	・ 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 （市が100％出資する駐車場整備運営等をする公社（Upab）への支払い）						

駐車場の景観についての指針や取組事例

- 都市施設の一つである駐車場は、**施設利用者**にとって魅力的であると同時に、**周辺住民や来街者**にとっても魅力的な施設となるよう、周囲の**景観への調和**や**魅力的な駐車場**であることが望ましいと考えられる。
- 例えば、地域における景観計画等と連携して、駐車場においても一定の景観基準への適合や配慮を求めていくことが考えられる。

都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく駐車施設の集約化に関する手引き (平成26年)

集約駐車施設も、街並みや沿道環境を形成する一要素であることを踏まえ、街並みに融合するデザインや緑化に留意するなどの配慮を行うことが望まれます。

駐車施設の街並みや沿道環境に対する工夫として、例えば、以下のようなものが考えられます。

- ・通常の建築物に見えるようなデザインとする（図 27）
- ・沿道の低層部分を商業用途として、賑わいの連続性を作り出す（図 28）
- ・沿道や壁面に植栽を行うことで、街並みと調和させる（同時に低炭素化の効果も高める）（図 29）
- ・長い壁面を避け、適度に分節化※することで、親しみやすいスケール感にする（図 30）

※ 建築物の壁面などを単一の形態とせず、凹凸や区切りなどを入れることにより、デザインに変化を付けること

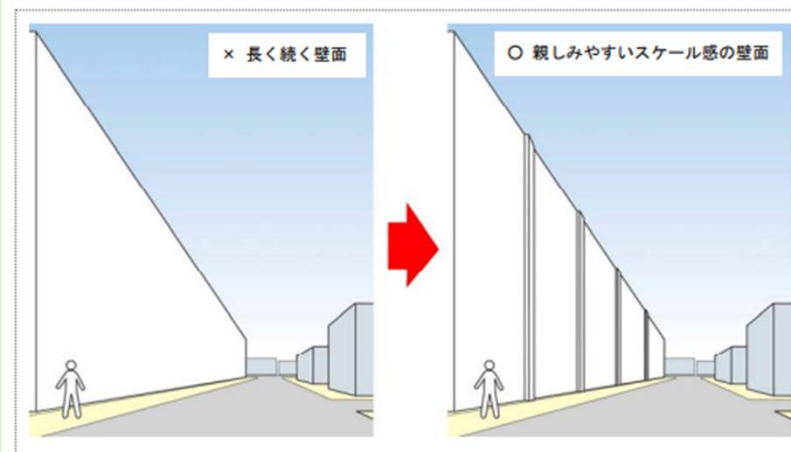


図 30. 壁面の分節化

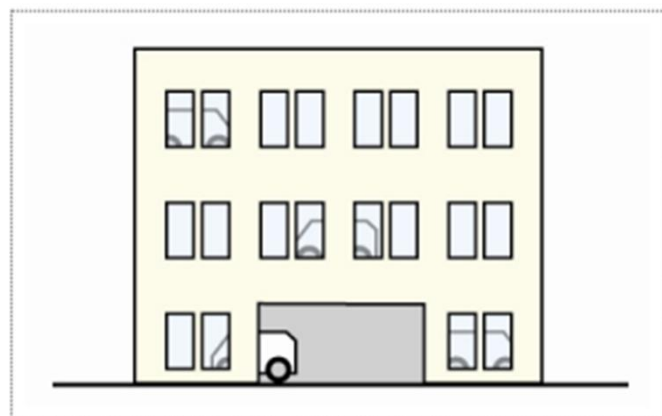


図 27. 建築物のようなデザイン

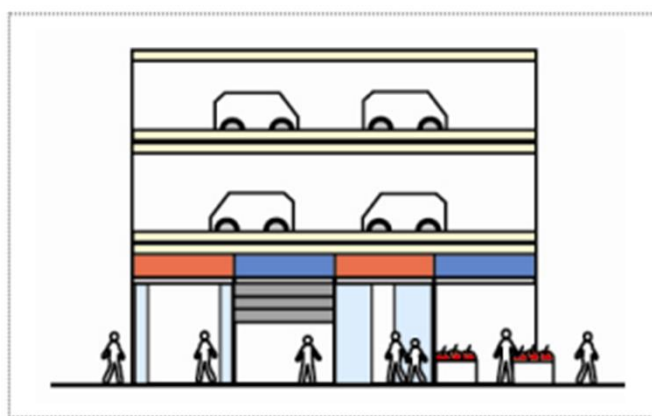


図 28. 1 階の道路沿いの店舗化

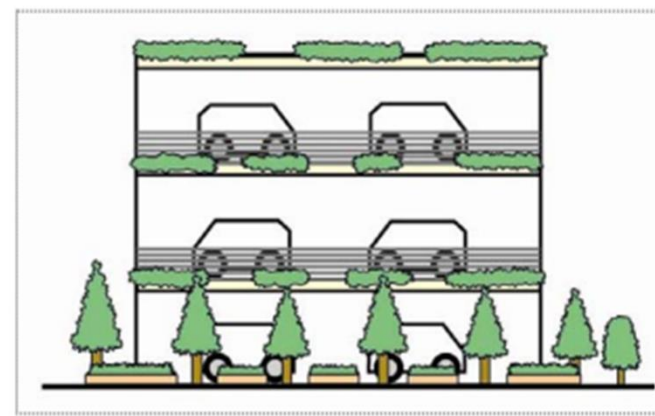


図 29. 植栽による緑化・修景

駐車場の景観についての指針や取組事例②

国・地方公共団体による指針等

住宅・建築物等整備事業に係る景観形成ガイドライン（住宅局）

- ・ 駐車場は、**道路からできるだけ露出して見えない**よう車路、出入口、立体施設等の配置に工夫することや植栽等により修景を図ることが望ましい。
- ・ 石や木材、植物等の**自然素材**は、時間の経過とともに、経年変化（エイジング）により味わいが増す素材であり、その活用を検討する必要がある。



立体駐車場の外壁を通風性の良いものとし、かつツタ類が壁面を徐々に覆い、味わいがでている（長崎県長崎市）

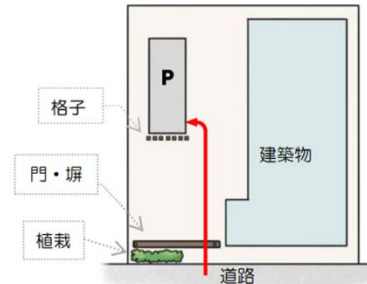
京の景観ガイドライン（建築デザイン編）（京都市）

- ・ **町並みの連続性**を保つため、建築物の前面に駐車スペース等の空地を設ける場合は、道路沿いに周囲の景観と調和した門や塀等を設置することを基準で定めている
- ・ 建築物に該当しない**機械式立体駐車場**であっても、規模及び形態の基準を設定

× 周辺の町並みと調和していない事例（道路側へ配置）



○ 道路側に門・塀、植栽等を設置
更に、見える場合は本体を格子等で修景



凡例
→ 車両動線
P 機械式立体駐車場

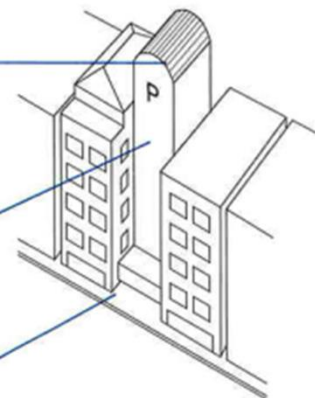
立体駐車場の景観形成とデザイン指針（大阪市）

- ・ 規模からみて、立体駐車場が**景観形成に与える影響**が**大きい**にも関わらず、周囲のまちなみを乱している例が少なくないことから、立体駐車場の設計に当たっての景観的・デザインの配慮のポイントやヒントを示している
- ・ **遠景、中景、近景**の3つの視点から示している

遠景づくりで配慮を必要とするところ

中景づくりで配慮を必要とするところ

近景づくりで配慮を必要とするところ



海外事例

Parking house in wood（デンマーク）

- ・ 6階建ての**木造駐車場**
- ・ 公園と駐車場で同じ配分の土地利用
- ・ 周辺には公園や、環境にやさしい乗り物、シェアリングサービスを提供する施設を併設



出典：Open Platform

K11 MUSEA Carpark（香港）

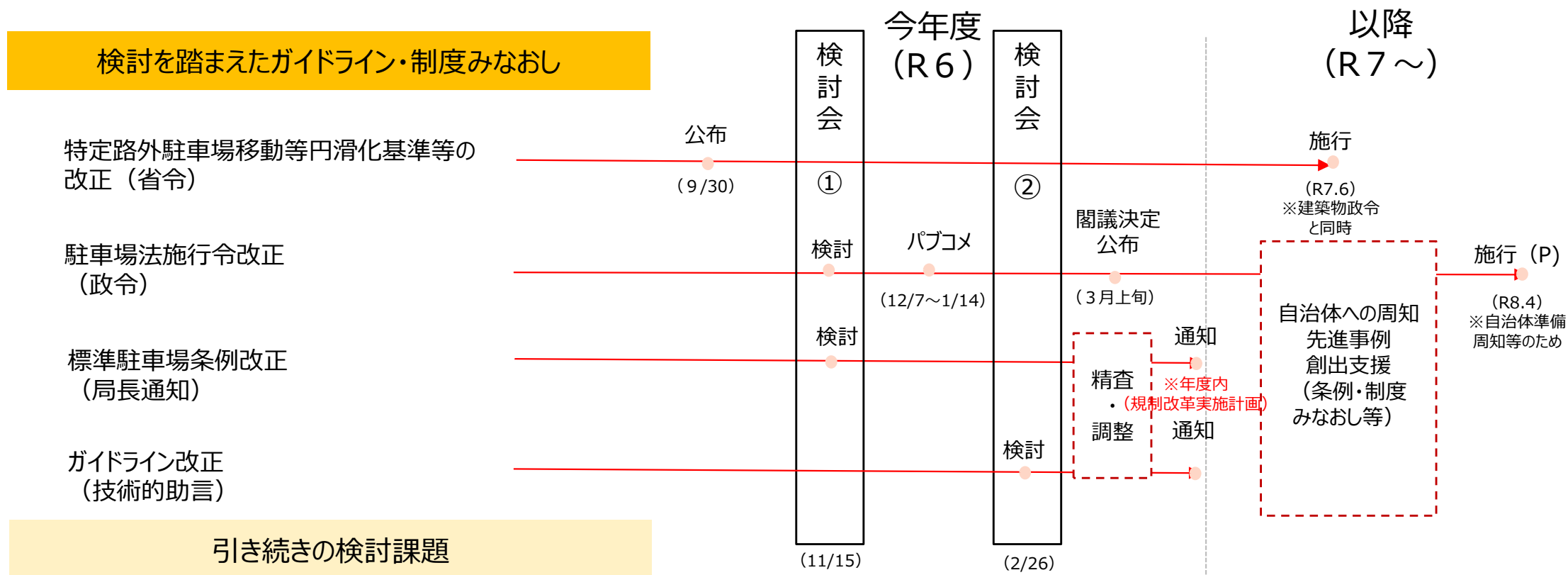
- ・ 2019年開業の**文化商業施設**の駐車場
- ・ 2019 Hong Kong Design Awards受賞



出典：BETTER FUTURE

参考：今後の検討のイメージ(R7.2時点予定)

- 一連の検討会の議論を踏まえて、今年度に技術的助言（ガイドライン等）標準条例の改正を行う。
- 引き続きの検討課題について、国として調査・検討しつつ、要所で有識者の意見を確認する予定。



引き続きの検討課題

① 共同住宅荷さばき附置義務の設定

監修：日本大学 理工学部 土木工学科 大沢 昌玄 教授

⇒ 年度内の標準条例改正を目指して、データを精査しながら、検討を進める。

② 現行の標準条例の見直し (原単位や附置義務制度の見直し)

監修：日本大学 理工学部 交通システム工学科 小早川 悟 教授

⇒ 今年度は、自治体調査や今後の調査方針について検討。来年度以降、一定のエリアでの稼働率等について本格的に調査を実施。

③ その他の引き続きの課題 (自動バレーパーキングや、駐車場に係る制度のみなおし、駐車場データの活用等)

⇒ 駐車場データの活用について、今年度の調査を踏まえて、結果を事例集として自治体に発出予定。引き続き調査・検討予定。

⇒ 制度見直しや自動バレーパーキングについて、検討会の議論や事業者等の動向等も踏まえつつ、引き続き調査・検討予定。

3. 御議論いただきたい事項

- **とりまとめ・ガイドライン案**について、これまでの議論を踏まえて**内容**を確認いただくとともに、今後の**地方公共団体への周知等のあり方**についても御議論いただきたい。
- また、**標準駐車場条例**の継続検討事項である共同住宅における荷さばき附置義務の方向性について、引き続きデータを精査しながら有識者のご指導の下検討していく予定であるが、現時点での方向性を踏まえた制度設計について御議論いただきたい。

■とりまとめ・ガイドライン（案）について

※ 内容及び周知方法 等

■共同住宅の荷さばき附置義務の方向性について（標準駐車場条例）

※ 下限となる延床面積、敷地面積、原単位、区画の規格等