

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ

参考資料集 ②(とりまとめ関係)

- 参考資料①と②に分割
 - 参考資料①は、ガイドライン参考資料として、「Ⅲ 具体的な施策の進め方」と連動した構成とする。
 - 参考資料②は、とりまとめ参考資料として、検討会の経緯や意見、自治体調査結果などを纏めたものとする。
- ※ 必要に応じて参考資料は随時時点更新を行う

- ① 基礎資料(駐車場法概要・関連法令・これまでの経緯等)
- ② 検討会経緯・ご意見等
- ③ 自治体調査結果概要
- ④ 国内外における都市政策・交通政策動向等(SUMP等)

0. 基礎資料

駐車場法の概要(昭和32年法律第106号)

目的

都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もっ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

駐車場整備地区・駐車場整備計画

- 以下の区域においては、都市計画に**駐車場整備地区**を定めることができる。
※商業地域、近隣商業地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、準工業地域内において、自動車交通が著しくふくそうする地区、又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域
- 市町村は、駐車場整備地区における**駐車場整備計画**を定めることができる。
- 地方公共団体は、駐車場整備計画の達成のため、路上・路外駐車場の整備に関し必要な措置を講ずるよう努める。

路上駐車場

…駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるもの

■路上駐車場の設置

- 地方公共団体は、駐車場整備計画に基づき路上駐車場を設置
- 駐車料金等**
- 路上駐車場の表示**

路外駐車場

…道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるもの

500㎡以上の路外駐車場

■構造及び設備の基準への適合義務

- <主な技術的基準> ※政令で規定
- ・出入口 道路交通法で定める駐停車禁止場所、小学校等の出入口から20m以内には設置不可 等
 - ・車路 一方通行以外の車路の幅員5.5m以上 等
 - ・高さ 駐車スペースの高さは、はり下2.1m以上

都市計画区域内・500㎡以上・駐車料金を徴収する路外駐車場

■都道府県知事(市の区域内では市長)への届出義務

- 届出内容
 - ・路外駐車場の位置、規模、構造設備その他必要な事項
 - ・管理規程(駐車料金も含む)
 - ・休廃止、再開
- 罰則…50万円以下の罰金、両罰規定

■路外駐車場管理者の責務

- 立入検査等** (罰則…20万円以下の罰金、両罰規定)
- 是正命令** (罰則…100万円以下の罰金、両罰規定)

建築物における駐車施設の附置

■附置義務条例

○地方公共団体は、以下の地区内において、以下の規模以上の建築物を新築等する者に対し、条例で、当該建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を設けなければならない旨を定めることができる。

【対象地区及び建築物の規模】

- ①都市計画に定められた駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区
 - ・延べ面積が2000㎡以上で条例で定める規模
 - ・延べ面積が2000㎡未満であるが、特定用途の延べ面積が条例で定める規模
- ②これらの周辺地域又は自動車交通がふくそうすることが予想される地域内で条例で定める地区
 - ・特定用途の延べ面積が2000㎡以上で条例で定める規模

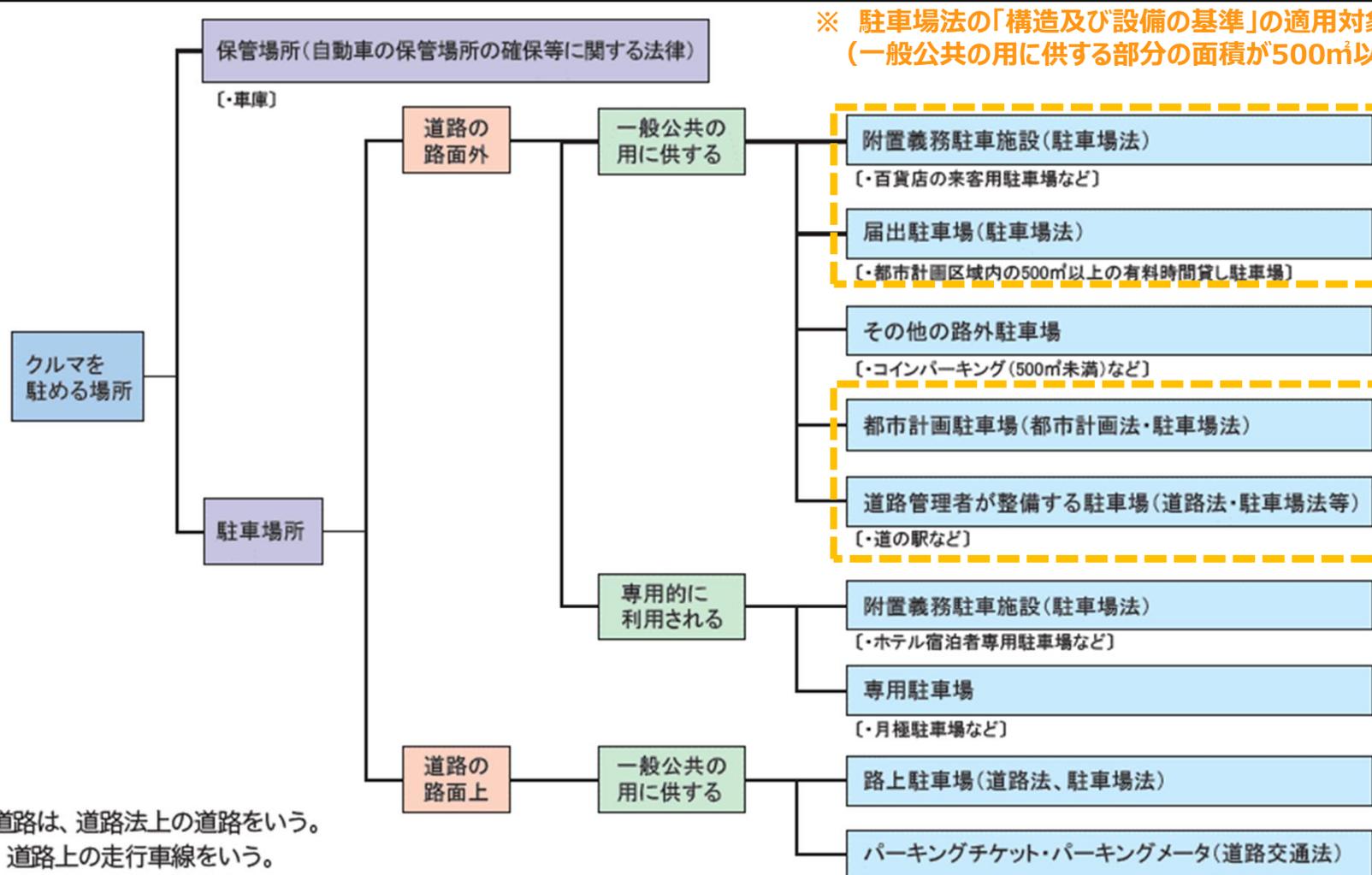
※特定用途…劇場、百貨店、事務所その他の自動車の駐車需要を生じさせる程度の大い用途で政令で定めるもの

附置義務条例適用都市(R6.3時点)：196都市(制定は148都市)
うち 荷さばきに係る規定あり：91都市、自動二輪車に係る規定あり：11都市

駐車場等の分類

- 一般に駐車場といわれるものを分類すると、概ね以下のとおり。
- 駐車場法の「構造及び設備の基準」の適用を受けるのは、「一般公共の用に供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場」。
- 自転車及び第一種原動機付自転車(50cc以下等)は「自転車法」の対象
- 駐車場法では「自動車※」(自動二輪車(普通自動二輪車、大型二輪車)を含む)が対象

※ 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車



※ここでの道路は、道路法上の道路をいう。
 ※路面とは、道路上の走行車線をいう。
 ※駐車とは、道路交通法上の駐車をいう。

駐車場等に関する主要な法律①

	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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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と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

駐車場等に関する主要な法律②

	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)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車車庫(特殊建築物) 建築基準関係規定(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48条(用途規制)、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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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

駐車場法の考え方(全体像)

- 駐車場法（昭和32年制定）は、戦後の自動車社会の到来による市街地の道路交通の混雑等を背景に、道路交通の円滑化、公衆の利便、都市の機能の維持及び増進を目的とし、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を規定するとともに、国・地方公共団体に、駐車施設の需要に応じ、総合的かつ計画的な整備の推進を義務づけ。
- 駐車場に係る課題は制定当初から変化しており、都市再生等の目的の法令による対応をしているほか、地方公共団体への技術的助言（ガイドライン）により、駐車場法の射程外の課題に対しても取組を誘導しているところ、制度面の課題について整理した上で、対応可能な施策を検討していく必要がある。

これまでの考え方

課題・今後の対応の方向性

取組例

計画

都市計画
（駐車場整備地区の
設定）
駐車場整備計画

- ・ **自動車交通が著しくふくそうする地区**で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域を**駐車場整備地区**として設定
- ・ 整備の方針や目標量、整備に関する施策を**駐車場整備計画**に記載

- 駐車場の整備が必要なエリア以外も含めて、**供給の適正化**や秩序ある**配地、土地利用**の適正化等が必要
- **既存施設の活用**や**稼働状況**の把握、荷さばき車両駐車対策等の課題について、**整備後の運用面**も含めた取組が必要

○ 法令に基づく対応

- ・ 低炭素まちづくり計画（駐車機能集約区域）
- ・ 都市再生整備計画（滞在快適性等向上区域）
- ・ 立地適正化計画（駐車場配置適正化区域）等

○ 地方公共団体の取組

- ・ 駐車場整備計画を含む**駐車対策に係る計画**を策定 等

基準

構造・設備基準

- ・ 一定規模の路外駐車場（駐車面積500㎡以上）について、多数の利用者が安心して寄託することができるとともに、自動車の出入りが道路交通の障害とならない観点から一定の構造設備基準を設けた上で規制
- ・ **都市計画区域内**の路外駐車場の**届出義務**により、地方公共団体が**把握、基準適合性**を確認

- 歩行者・利用者の安全やまちのにぎわい、土地利用の効率化等の観点から、**質の向上**も必要（施設デザインWGでも議論）
- エリアによっては、**小規模駐車場**（500㎡未満）についての**把握・対応**が必要

○ 法令に基づく対応

- ・ 都再法に基づく条例による小規模駐車場の届出・勧告（例：50㎡以上）等
- ・ **バリアフリー法**に基づく、都市計画外も含めた路外駐車場の届出・バリアフリー化義務

○ 地方公共団体の取組

- ・ 条例等による規制・誘導 等

整備制度

都市計画駐車場
附置義務条例

- ・ 駐車場を**都市計画施設**として位置づけ、地方公共団体等が整備
- ・ 駐車需要を発生させる用途の建築物に対して、原則敷地内に駐車施設の**附置を義務づけ**

- **民間駐車場の供給**が増加するなかで、**稼働率が低下**（エリア全体での駐車場の需給の適正化が必要）
- **過度の車利用を助長するおそれ**、ウォーカーブル政策、公共交通政策との整合性

○ 地方公共団体の取組

- ・ 地域ルール¹の導入、原単位の見直し
- ・ 附置義務に公共交通利用促進措置等による緩和を実施
- ・ 都市計画駐車場・附置義務条例の廃止 等

参考 駐車場法の改正等の経緯

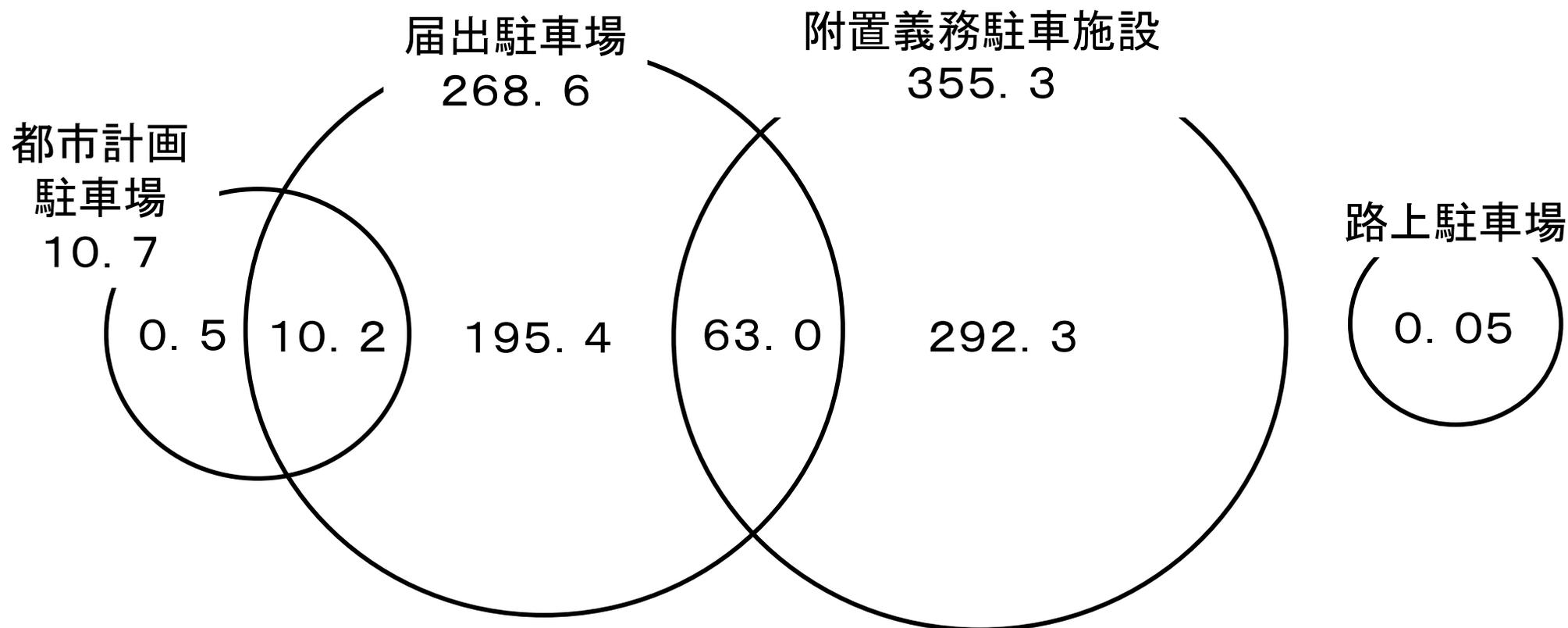
駐車場法等に関する主な制度改正経緯 赤字:法 黄色:政省令 青:通知等

- **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
- **平成16年(2004年) 駐車場法施行令及び標準駐車場条例の改正**
 - ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和
 - ・ 附置義務制度の性能規定化、ローカルルールの採用、隔地駐車場の積極的な活用
- **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改正**
 - ・ 路外駐車場の配置適正化、附置義務駐車施設を集約化
 - ・ あわせて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
- **平成28年(2016年) 駐車場法施行令の一部改正**
 - ・ 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
- **平成30年(2018年) 都市再生特別措置法等の一部改正**
 - ・ 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改正**
 - ・ 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改正**
 - ・ 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改正**
 - ・ 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附置義務駐車施設を集約化等)
 - ・ あわせて標準駐車場条例を通知
- **令和7年(2025年) 駐車場法施行令 標準駐車場条例の一部改正**
 - ・ 共同住宅を特定用途に追加(政令)
 - ・ 共同住宅への荷さばき駐車施設の附置の追加や、余剰駐車施設の他車種用への振替の容易化や公共交通利用促進措置の追加等(標準駐車場条例)

駐車場の整備状況(令和5年度末)

○ 駐車場総供用台数 561.5万台



※ 駐車面積500㎡未満の駐車場(コインパーキング等)や、特定の者が利用する駐車場(車庫等)等は原則として統計に含まれない。

○ 自動車保有台数 7853万台

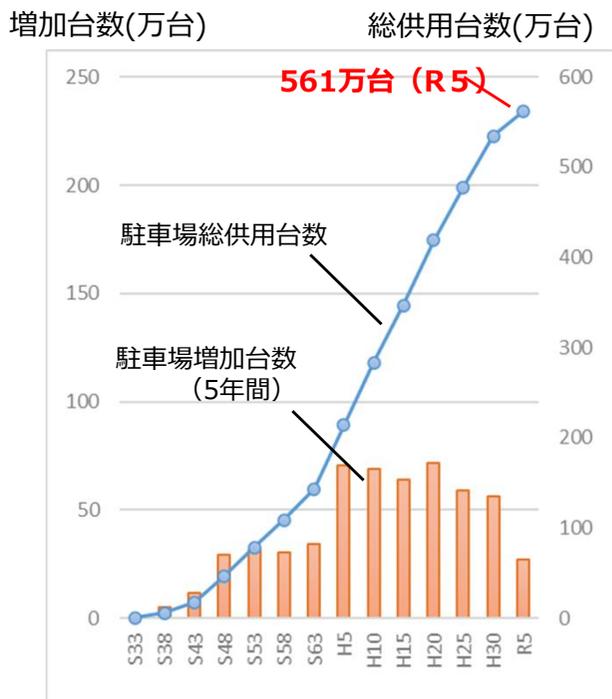
○ 自動車1万台当たりの駐車台数 715.0台

駐車場の整備状況と自動車保有台数(令和5年度末)

○ 駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は近年横ばいで推移。

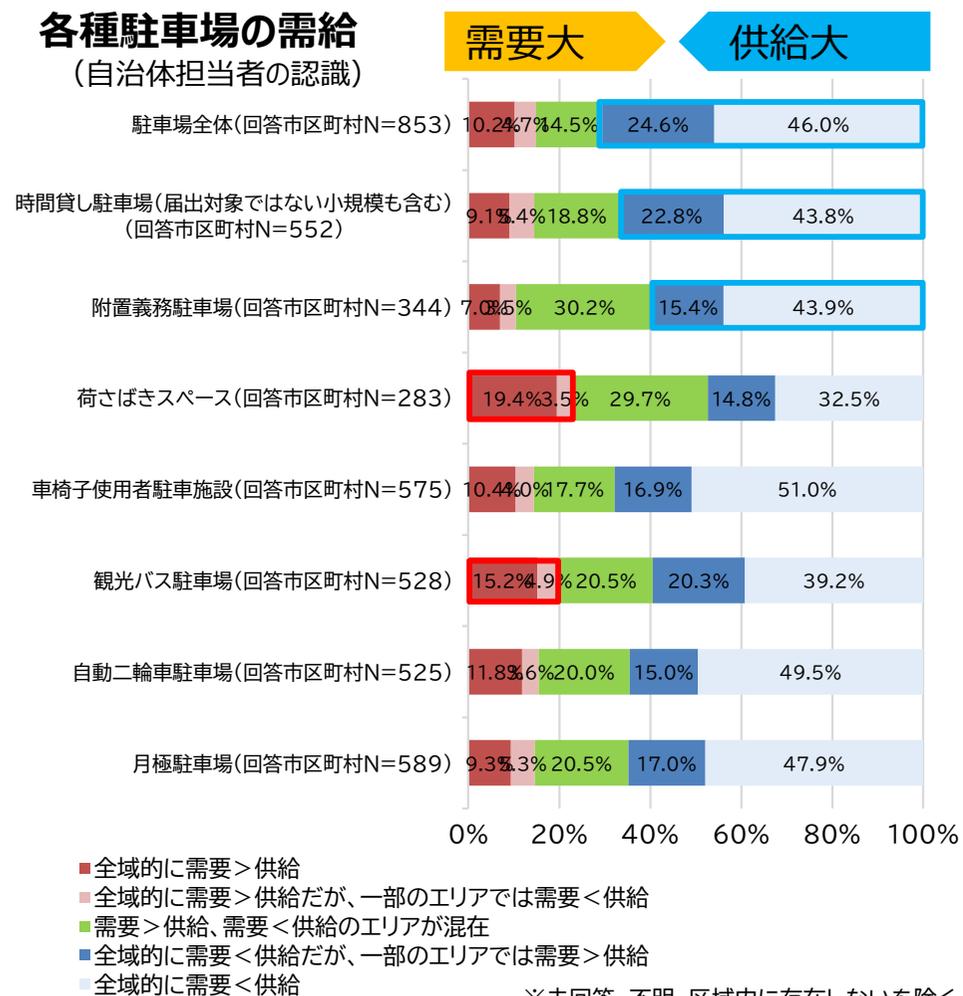
■ 駐車場台数の推移

■ 自動車保有台数の推移



■ 駐車場の需給状況に関する地方公共団体アンケート (令和6年国土交通省調べ)

各種駐車場の需給 (自治体担当者の認識)



【参考】駐車場台数の推移(直近5か年)

【参考】自動車保有台数の推移(直近5か年)

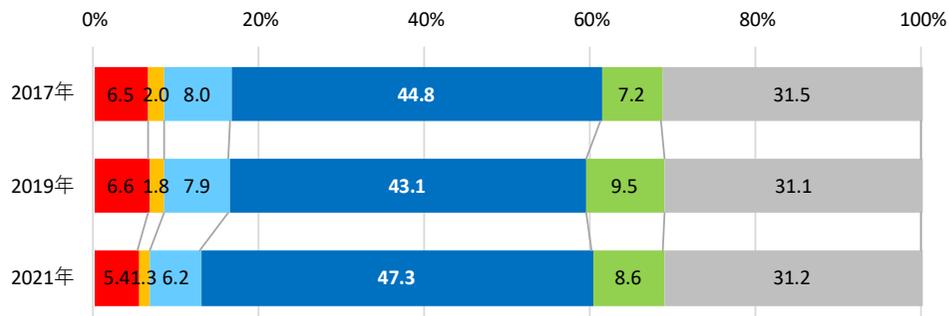


小規模駐車場の規模と駐車場の需給について

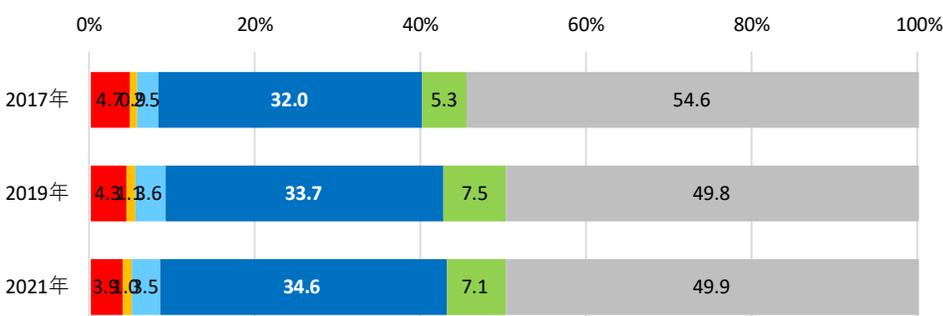
- 国交省が行った自治体調査では、時間貸駐車場や附置義務駐車場については、供給が需要を上回っているとの回答が増加している。
- 業界団体の調査によれば、路外駐車場の届出義務等の係らない小規模駐車場（500㎡未満）について、届出駐車場等よりも急速に増加しており、2020年時点で93万台と駐車場全体（国交省調査+業界調査）の14.6%を占めている。

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

■ 時間貸し駐車場の需給バランス

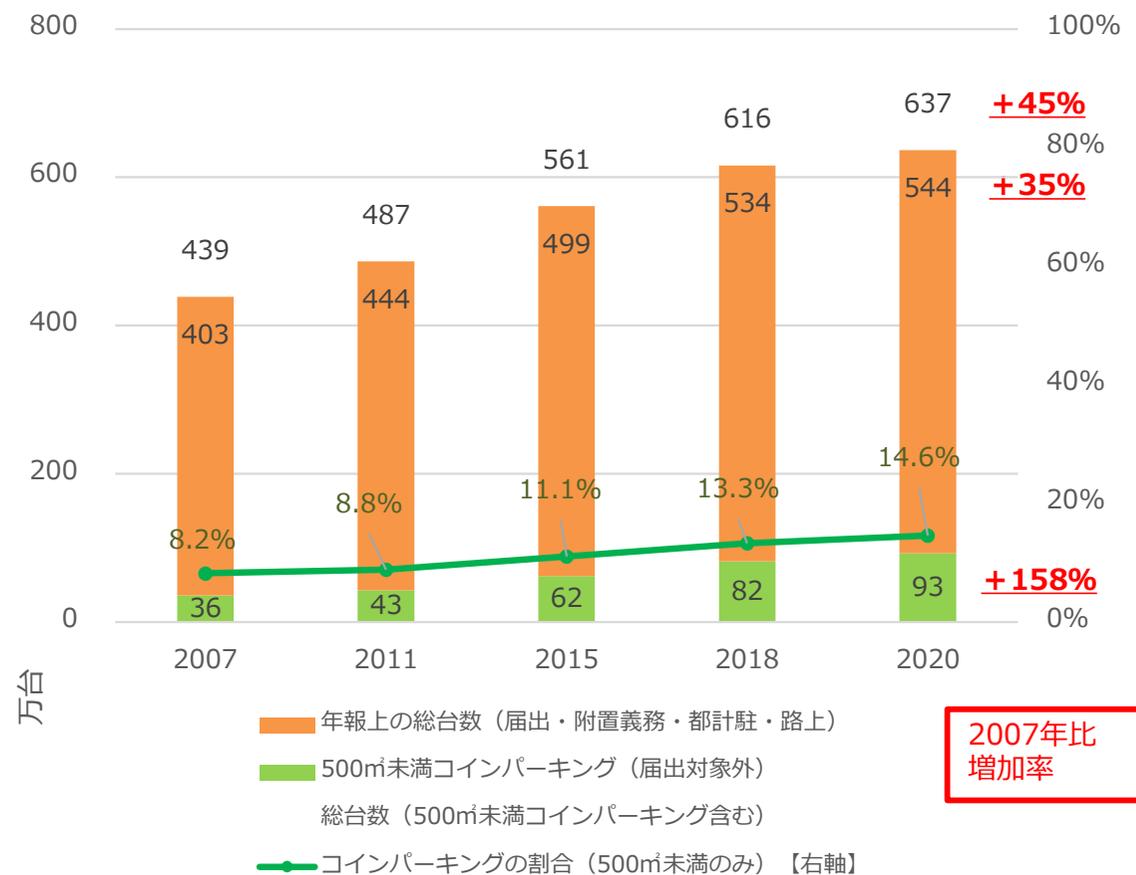


■ 附置義務駐車場の需給バランス



- ①全域的に需要 > 供給
- ②全域的に需要 > 供給だが、一部のエリアでは需要 < 供給
- ③全域的に需要 < 供給だが、一部のエリアでは需要 > 供給
- ④全域的に需要 < 供給
- ⑤需要 > 供給、需要 < 供給のエリアが混在
- 不明・その他

■ コインパーキングを含めた駐車場供用台数



2007年比
増加率

1. 検討会経緯・ご意見等

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

設置趣旨

駐車場政策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出等により、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、昨今の社会情勢の変化等もふまえつつ、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行う。

検討体制

<検討会HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

検討会の構成

有識者、駐車場関係団体、地方公共団体、関係行政機関（国交省、警察庁）

委員	有識者	岸井 隆幸（座長）	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 工学部 土木工学科 教授
		小早川 悟	日本大学 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	(一社) 全日本駐車協会、(公社) 立体駐車場工業会、(一社) 日本自走式駐車場工業会、(一社) 日本パーキングビジネス協会	
	地方公共団体	東京都、千代田区、金沢市、神戸市、和歌山市	
	オブザーバー	国土交通省（道路局、住宅局、物流・自動車局）、警察庁（交通局）	
	事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課	

検討内容

- まちづくりと駐車場政策の関係
- 社会情勢の変化や将来動向をふまえた課題
- 量的充足から質的向上に向けた今後のあり方 等

設置時期

令和4年10月～令和7年2月

令和5年度WGの開催状況

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

需給マネジメントWG

施設デザインWG

第1回

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

【ゲストスピーカー】

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

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

【ゲストスピーカー】

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

第2回

- **計画面の方策**
 - ・ まちづくりと連携した駐車場施策に向けた計画等のあり方
- **制度・規制面の方策**
 - ・ 配置・出入口規制・誘導策のあり方
 - ・ 附置義務制度のあり方 (隔地・集約駐車場、供給の適正化等)
 - ・ 土地利用転換・利活用その他誘導策のあり方
- **運用面の方策**
 - ・ 公民連携・エリアマネジメントによる対応のあり方

【ゲストスピーカー】

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

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

【ゲストスピーカー】

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

分類	これまでの検討会での主な意見（需給マネジメントWGに関わるものを抜粋）
<p>多様なモビリティの駐車環境の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駐車場をつくるための仕組みから変えるための仕組みにしていくこと、既存駐車場のリノベーションやリロケーション、時間帯で荷さばき対応や大型バスにも活用できる空間整備を誘導していくことが必要ではないか。 ➤ 新たなモビリティの駐車場を考える際に、原付や自転車も視野に入れて、駐車場法のみならず自転車法の観点も含めて総合的に議論することが必要ではないか。 ➤ 空いている駐車場を足りないモビリティの駐車場にまわすなど、一緒に考えたほうが良い場合もあるのではないか。 ➤ 工事事業者等の作業車など、地域において一定量想定しうる駐車需要への検討も必要ではないか
<p>エリア特性に応じた駐車場の規模・配置の適正化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駐車場施策は、都心部、郊外部、地方都市の中心部等、地域によって状況が異なるため、地域毎の特性に応じて、ある程度分類を行った上で、議論を進めていく必要があるのではないか。 ➤ 特定・非特定用途の分類、同一用途における駐車需要の差異、その他地域の状況等を踏まえ、見直していく必要 ➤ まちづくりの大きな方向性としてウォークアブルや安全といった視点や、既存のまちづくりの上位計画等を踏まえ、現行の駐車場整備地区の範囲などに限らず、エリアで駐車場施策を考える必要 ➤ 物流の状況の変遷等の社会情勢の変化をふまえると、住居地域における駐車問題についても新たな考え方が必要 ➤ 観光地である古いまちなみなどにおいては観光バスなどの対応も必要ではないか。現行の駐車場の制度等の対象の考え方を改めて整理すべきではないか。 ➤ まちの将来像とも連携し、エリア特性に応じた駐車場についてパターン化して整理できるとよい。
<p>エリア一体での駐車需給マネジメント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ウォークアブルなまちに来訪する自動車需要を郊外の駐車場で受け入れるといったように、従来の建物ベースでの需給バランスの検討ではなく、地区や広域エリアなど、一体的に検討すべきエリアの設定や、エリアベースでの需要推計の手法などについても検討が必要 ➤ 駐車需要への対応については、台数などの総量の観点だけでなく、規模感や立地が多種多様であることを踏まえ、適切な場所に適切な規模の駐車場をどのように配置していくのかを検討し、考え方を打ち出していく必要 ➤ マンション等で駐車場に空きが出てきている場所もあるが、周辺の駐車需要を受け入れる等、有効活用できるようにすることが必要 ➤ 「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を具体的に現場で使っていくときに、どういことを考えればよいか、について数字を見ながら検討していきたい。 ➤ 附置義務について、建物ベースではなく地区で需要予測をする方法について、大規模開発地区関連交通計画マニュアル等も参考に検討すべき ➤ 検討にあたっては、データが重要。個々の建物ごとに駐車場の稼働率がわかっても、エリアでの稼働率を把握するのは大変。 ➤ PT（パーソントリップ）調査だけでなく、物資流動調査の結果等も活用すべき ➤ 将来の駐車需給バランスの把握について、簡便に実施できるような方法があるとよいのではないか。 ➤ 駐車場の需要予測をどのようにしていけばよいかについても論点に含まれるとよいのではないか。どのくらいの原単位が適切なのか、時間軸に応じた駐車需要も含め、それを基に検討していくことが重要。

まちづくりと調和した駐車場の立地・出入口の誘導策

- ▶ **大規模開発が無い地区**でも駐車場施策を進めるため、**リロケーションの仕組み等**の具体的な方策の検討が必要ではないか。
- ▶ 附置義務以外の**月極駐車場**や**コインパーキング**が街中に虫食い状態で点在している一方、荷捌きスペースとして使わせてもらえる場所はなかなかない。このような駐車場をどう活用するか、**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していきたい。

附置義務制度、隔地・集約駐車場の特例制度のあり方

- ▶ 東京都条例に基づく駐車場の地域ルールについて、大規模開発に併せて策定することが多いが、現実として策定に長い時間が掛かり、**開発のスケジュールと合わず、附置義務駐車場規模等の適正化のタイミングを逸してしまうことがある**。スケジュールギャップを埋めるために、地域ルールの事例を集めて、**条例等で統一的にルール化**することも必要ではないか。
- ▶ 集約施設を整備する際に、将来的に**継続して供給を担保**できるかという点も課題
- ▶ 駐車場の転用が重要であるという認識はもっており、**公共駐車場**で附置義務を受け入れる検討をしたことがあるが、附置義務の**隔地**受入での専用駐車スペースとして枠を固定する必要があるといった制約があり、公共駐車場の性質上、うまくいかなかった。
- ▶ 都心部では荷さばきが大きな課題で、荷さばきの需要があるところには駐車場がないというのが課題。**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**。
- ▶ 駐車場は公共財であり、地域課題の解決に資する取組みへの**インセンティブ**も必要ではないか。
- ▶ 既存制度の緩和等を進めるにあたり、**新基準へ移行していく際の考え方**についても整理しておくことが必要

多様なステークホルダーとの連携、地区マネジメント、土地利用転換・利活用

- ▶ **エリア全体のインフラを活用することが重要**。全国的には、**既存のビルや空いている空間、道路空間**も含めてどう活用するのかを考えていくことが重要。コインパーキングを含む**既存の駐車場**等をフレキシブルに使えるようにして、地域の課題によって荷捌きスペースへ転用したり、自動二輪のスペースにしたり、**柔軟な空間**として確保していく必要があるのではないか。
- ▶ **エリアマネジメント**の観点からは、①荷捌きや観光バスなど、**必要な駐車場をどうエリアで確保していくか**という点と、②駐車場の**余剰分**について、**タイムシェア**を含めてどう**活用**していくかという点の大きく2点があると考えられる。
- ▶ 荷捌き駐車場や観光バス駐車場などは建物単体というよりはまちなかの**空間利用**に直結するものであり、地権者や商店、運送会社それぞれ合意形成を行い、適切に使ってもらうことが必要になってくるところ、**エリアマネジメントの観点で対応が必要ではないか**。**エリアマネジメント団体**が関与することにより、合意形成の促進や、**キャンペーンの展開により楽しめる形**で取り組める可能性がある。
- ▶ **地方都市**での駐車場のマネジメントのあり方も議論が必要。郊外の大型店へ対抗して、ピーク時の需要に合わせて整備した中心市街地の駐車場について、平日は活用されていないことや、**空き店舗**が知らず知らずのうちに**コインパーキング**になっているという問題もある。
- ▶ 将来を見据えつつ、時代のニーズに沿って**フレキシブルに活用**できる空間を確保することが必要ではないか。将来、自動運転車両が普及した際に、**駐車場需要が増加して不足する**という場合もあり得る。
- ▶ 民間の**私有財産**である民間駐車場と**地域のまちづくり**がどのように**連携**していくかについては、引き続き検討が必要ではないか。
- ▶ 大規模開発や道路整備の**タイミング**と併せて**駐車場施策**を行うのが理想であり、**地域の中で課題を共有**して取り組むことが重要。
- ▶ 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。

第1回需給マネジメント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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>⇒ガイドラインにおいて以下対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 <p>⇒第2回WGで議論</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 <p>⇒今後の検討課題として整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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	<ul style="list-style-type: none"> 東京都条例の地域ルール的事例を集めて、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 	<p>⇒第2回WGで議論</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>⇒ガイドラインにおいて以下対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 需要の把握・予測について、考え方の整理、事例の拡充 <p>⇒今後の検討課題として整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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

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)	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> <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と。 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と。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</u>に入れて<u>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と。 <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 <ul style="list-style-type: none"> 附置義務の弾力化・各種特例(ウォークアブル区域等)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 <ul style="list-style-type: none"> <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</u>に関わる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)	<ul style="list-style-type: none"> 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</u>をまちづくりの視点から理解いただくことが重要。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>地方公共団体のリーダーシップ</u>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と。 	⇒ <u>ガイドライン</u> 等において以下対応 <ul style="list-style-type: none"> 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</u>等を充実化 <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

分類	これまでの検討会での主な意見（需給マネジメントWGに関わるものを抜粋）
バリアフリー・多様な利用ニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 施設のことだけ考えても課題は解決できないので、<u>施設周辺との関係性</u>も考えていきたい。 ➤ 多様なモビリティの中では小型化が注目されている一方で、大型化した一般車も発売されるようになってきている。<u>駐車マスのあり方</u>はどこかで議論しないとイケない。
駐車場施設の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 今後のEVの普及動向を見据え、<u>EV充電設備への対応</u>も検討する必要。 ➤ EVや自動運転を含めたDXについて、どのように捉えて駐車場施策を検討すべきかを整理すべきではないか。 ➤ EV自動車では新たな課題も生じている。例えば、航続距離を長くするためにバッテリーを大きくして、車重が増加してきており、<u>機械式駐車場の重量制限を超えてしまう場合がある</u>。また、<u>充電の給電口が大きく、給電口を開けると機械式駐車場の駐車マスに収まらないため、駐車しながら給電できない場合がある</u>。 ➤ <u>グリーン化や防災・減災対策</u>について、事例を充実させる必要。
情報発信、案内・誘導の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 情報提供の方法について、事業者別の情報提供ではなく、<u>利用者の利便性の観点から地域で統合</u>していくことも検討すべきではないか。 ➤ 駐車場の満空情報等の情報提供について、<u>一般車に限らず、荷捌き、観光バス、バリアフリー対応等、細かい区分での需要への対応</u>を検討してもよいのではないか。 ➤ 身障者への情報提供については、駐車場の満空情報だけでなく<u>周辺のトイレの有無等も重要</u>。<u>まちの情報とも一体</u>となった効果的な情報提供に向けて検討を進めていくことが必要ではないか。 ➤ DXにより新たな情報提供が可能になる中で、どのタイミングで情報を提供すると望ましい行動の変化につながるのか、どう伝えればわかりやすいのかについても検討したい。 ➤ DX化を進めていくうえでは、<u>不正駐車対策への対応</u>も必要ではないか

これまでの検討会の主な意見（第2回施設デザインWG関係）

まちの装置として駐車場に必要な機能

総論

- まちなかへの車の流入抑制や公共交通の利用促進の観点から、**パーク&ライド**駐車場の利用を推進していく際に、そのような**誘導したい駐車場に望ましい設備や機能**など、利用しやすい駐車場についてガイドラインがあると良い。
- 施設のデザインについて、安全に使えるのはもちろん、**安心して使ってもらえる素敵な駐車場**をつくっていくことで、「街の中心部から少し外れたところにあるけど、そこに停めてまちなかに歩いていこう」と思ってもらえるのでは。
- 駐車場に駐車機能以外の機能を付加するためには、**事業としてそうした取り組みが成立すること（事業性）**が必要。
- 建物は長寿命化も進んでおり、**機能更新のタイミング**を逃さないようスピード感をもって駐車場施策に取り組んでいくべき。

交通結節点として駐車場に必要な機能

- まちなかに訪れた方々を「**繋ぐ場所**」としての駐車場が重要。新たなモビリティやシェアサイクルと車とを繋ぎ、車で来られた方が、そこを**拠点**にしてまちなかを回遊する等、駐車場の新たな役割、仕組み、仕掛けを検討していきたい。**乗り降りできる場所がハブ**になっていくような発想があれば、都市として駐車場を活用していくことに踏み込んで議論ができるのでは。
- 総合的な交通体系における位置づけを考えるにあたり、**モビリティハブ**や**パークアンドライド**としての機能を持たせるには、**駐車場における自動車以外の手段への乗換抵抗**をいかに**低減**するのかといった観点も重要
- **EVの充電をする人が駐車場を使う際の行動**がどうなるのかは意識しておく必要がある。より長くまちに滞在したり、歩く距離が伸びたりするなど、外出時に停める際の行動が変わってくる可能性もある。
- 様々なモビリティの**都市交通政策上の位置づけ**についても、自治体でも積極的に議論し、整理していくことが重要。
- **自転車施策**や**歩行者ネットワーク**、**自動運転**の検討等と駐車場施策をリンクさせていく必要があるのではないかと。また、ウォークアブルなまちづくりの検討を進めるなかで、**移動制約者や物流**などをどのように考えるのか、といった視点も必要。

都市のにぎわい創出拠点としての機能

- まちづくりの観点からは、まちなかの外側の駐車場に停めて、子供を含めて人々がまちなかを安全に散策したり、**交流**したりできると良い。駐車場で**待ち合わせ**が出来ると、出かけやすくなる。

都市施設として必要な機能

- **防災**の観点も必要ではないか。防災支援物資の備蓄や災害時の避難施設など、**災害時に有用な駐車場**について**認定制度**があると、社会貢献活動へのインセンティブになる。
- 今のガイドラインにも**環境**や**防災**などの事例の記載があるが、それらの**効果**が示されるとわかりやすくなる。

自動バレーパーキング等における駐車場のあり方

- 自動バレーパーキング（AVP）が導入されると乗降場所と駐車場所が近接する必要がなくなる等、技術の進展に伴って駐車場と人の関わり方も変化する。**将来の変化を想定**してあり方について検討する視点も必要。
- AVP（オートバレーパーキング）への対応など、次の時代の駐車場に関する技術的な面については先手を打って幅広く検討すべき。
- 自動バレーパーキングに関して、今後は、**安心して乗り降りができるスペース**も重要になると考えている。将来のこととして議論して、最先端の駐車場のあり方を示さないといけない。

第1回施設デザインWGにおけるご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 多様な利用ニーズへの対応について	<ul style="list-style-type: none"> 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 corres 応するために、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。 	<p>⇒ガイドライン等において以下対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 <p>⇒第2回WGで検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>⇒ガイドライン等において以下対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 <p>⇒第2回WGで検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>⇒ガイドライン等において以下対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 <p>⇒今後の検討課題として整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 駐車場データの規格・活用

第2回施設WGにおけるご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 / 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	<p>(総論)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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異なるのではないかと懸念されている。 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懸念されている。 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。ビジネス面だけでなく、ライフスタイルの観点も必要。 <p>(交通の結節点としての機能)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(都市のにぎわい創出拠点としての機能)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(都市施設としての機能)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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懸念されている。 	<p>⇒ガイドライン等において以下対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区の特徴に応じて、活用を図るべき駐車場（フリンジ・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 <p>⇒今後の検討課題として整理</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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懸念されている。 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。 	<p>⇒ガイドライン等において以下対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>⇒今後の検討課題として整理</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

ご意見概要	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 必要なエリアに必要な荷さばき駐車施設の設置ができるように措置しつつ、適切な原単位設定に向けて調査
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 配置の適正化に加えて、量も含めて駐車場のマネジメントが必要であることや、量の適正化の為の措置について検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ エリアの駐車場の量を適正化していく場合、附置義務・都計駐について、まずは駐車場として活用（荷さばき・自動二輪車・自転車等への振替）しつつ、土地利用や出入口等配置の観点から課題があり、転用しやすい駐車場（非建築物）を優先的に土地利用転換していく考えを記載
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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自治体に示す必要 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ガイドラインと標準条例の違いについて整理・明確化
<ul style="list-style-type: none"> ● 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の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 標準条例改定に反映しつつ、今後の調査を踏まえて検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 原単位の見直しやエリア設定の考え方について、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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 今後の調査を踏まえて検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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ずでに作らせない方向になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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、国内外の事例等）
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用促進措置等による原単位の緩和により、地域ルール導入地域への協力金等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。 	

ご意見概要	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ● 都市における駐車場の位置づけ（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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。定期的に把握する方法の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 駐車場整備計画同様、5年を目安に計画見直しを行うことを推奨し、見直しに合わせた定期的な調査を推奨しつつ、引き続き検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 民間駐車場の定期的な現状把握の方法について、民間の地図情報サービス（Google Earth等）等、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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自治体の取組事例も調べつつ、今後の課題として整理
<ul style="list-style-type: none"> ● 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、今後把握が望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 技術的課題があるものの、利用者の声等も踏まえて、地域で需給を把握し、必要であれば、改修や条例による上乗せを推奨
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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奨
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画策定の際の、関連計画や関係部局との連携を記載。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 整備の必要性が低下した地域においても、量や配置、土地利用の適正化も含めたマネジメント計画策定を促していくことを記載。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 国による自治体への技術的助言や予算措置を紹介。 ➢ 自治体の条例、予算措置での取組も促しつつ、国としての措置も引き続き検討。
<ul style="list-style-type: none"> ● 機械式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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 機械式駐車装置における車両の規格変化に対応した附置義務の柔軟化を記載
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 資料の備考に記載

令和6年3月・11月検討会におけるご意見と今後の方向性①

ご指摘概要	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 量の適正化の為の措置について検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 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きような地区では、整備の上限を設定する検討も必要 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自治体の創意工夫による、独自の取組事例の充実・を推進
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 海外動向についても紹介
<ul style="list-style-type: none"> ● 土地所有者の収益の観点と、虫食いの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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画策定の際の、関連計画や関係部局との連携を記載。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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

ご指摘概要	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 標準条例やガイドラインで対応しつつ、引き続き検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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工夫していく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だかないといけない。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が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ガイドライン等において、将来推計事例の充実や、関係者連携による取組の重要性を記載しつつ、引き続き検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 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らるのであれば、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つながる。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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「戸数」も含めて検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。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。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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駐車施設に標識等の設置により、荷さばきの為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。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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たり、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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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抜け道が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 緩和する場合は、定期的な報告を求めることを記載。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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るかと思う。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と。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域毎に判断としつつ、ガイドラインに記載

ご指摘概要	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ● 都市における駐車場の位置づけ（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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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についての検討 	
<ul style="list-style-type: none"> ● 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. 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、ウォーク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
- ・ **ウォークブル**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)

自治体調査結果概要②(自動二輪車) ※国交省調査(R4)

- 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

- 日本自動車工業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**（50%）、**住民の声**（38%）が必要との回答が多かった。

※対象：政令市、特別区、市部

■ 自動二輪車駐車場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。

自治体調査結果概要④(多様なモビリティ)※国交省調査(R5)

- **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)

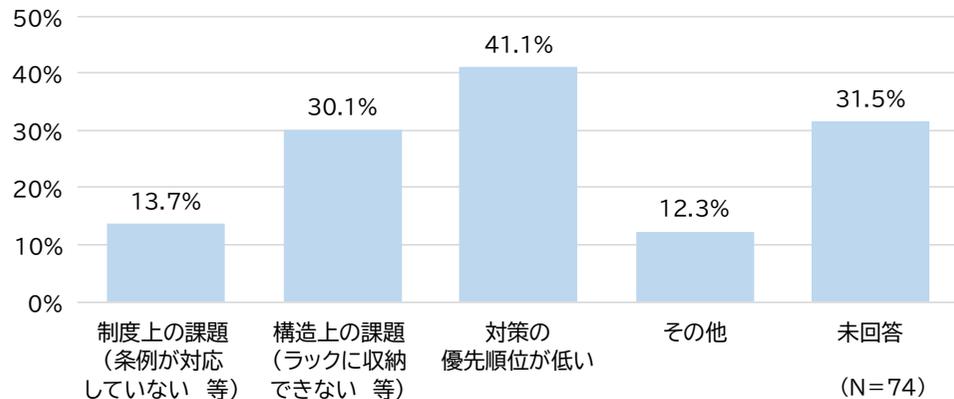
■電動キックボードの課題・対応策(10自治体)

【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)

駐車スペースの種類	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

- 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よるため**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、**輻輳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ト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、身体の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

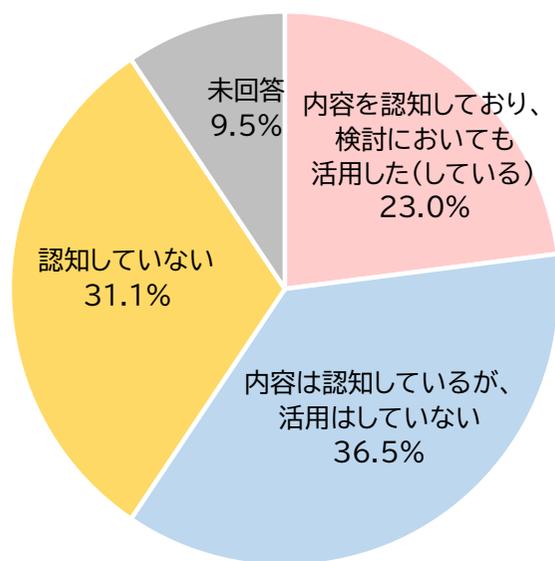
- ・ 花見時期に、一般車が身障者スペースに駐車。その後、身障者スペースには、カラーコーンとバーで仕切りを設置。
- ・ 健常者が障害者区画を利用することによる苦情
- ・ 来館者同士で当該スペースの使用可能者の認識をめぐる口論(障害者手帳所有者に限定している他施設と、けがや妊婦、歩行困難者な利用者すべてを使用可能としている施設の混同)

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

- まちづくりと連携した駐車場施策ガイドラインについて、認知も活用もしているのは2割強。
- 需給調査では、駐車場事業者からの情報提供が得られない場合もある等、調査に必要な費用や事務量が大きくなっている点等が課題。

■ 『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン』及びその『参考資料(旧実践編)』の認知



■ 駐車場の需要・供給の把握についての課題

【費用・事務量】

- 調査費用と事務量が大きく、「駐車需給状況のきめ細やかな把握」は難しい。
- 必要性は認識しているが、調査費用の確保に課題がある。
- 駐車場事業者にとって秘匿性の高い情報であることから、行政であっても情報の提供に応じてもらえないケースがあり、路上での実態調査を強いられるため調査費用が嵩む。
- 路上駐車の数回の調査を行うことは、その効果に対して費用的な負担が大きい

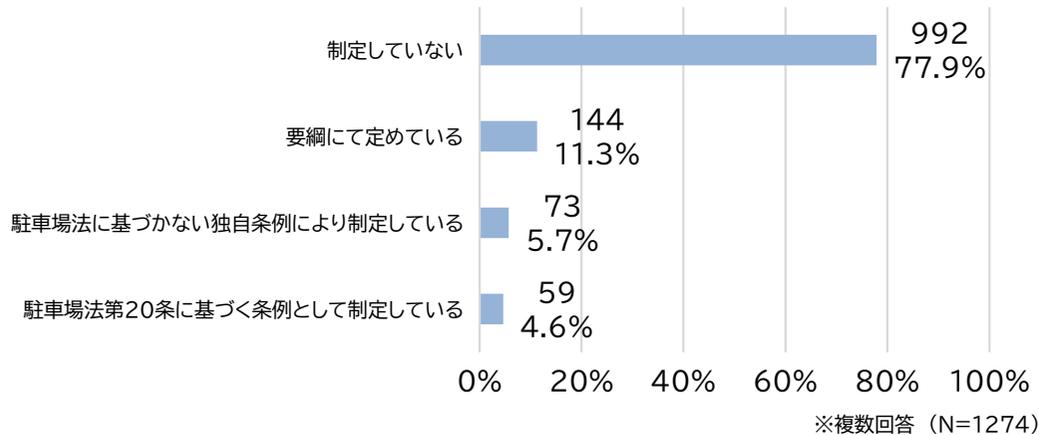
【調査方法等】

- 届出対象規模未達の附置義務駐車場や路外駐車場など現地調査を要するものについては多額の費用が発生するため、調査範囲を限定するなどにより対応しておりますが、よりきめ細かい需要予測等を行うため調査対象区域内にある全駐車場を対象とした調査実施に向けて、財政負担軽減に資する効率的な調査方法の検討が必要
- 既存データ(ETC2.0等)により簡易に把握する手法が確立されたい。
- 附置義務駐車場の需要量については、時間貸し駐車場とは異なり、現地調査では利用実態の把握が困難である(月極駐車場等で契約のある駐車場は昼間空きの状態であっても、実態としては計上すべき需要量として考慮すべき等)
- 駐車場法等の届出によって得ている供給量について、廃止届が適切になされておらず、廃止された駐車場の把握ができないときがある。

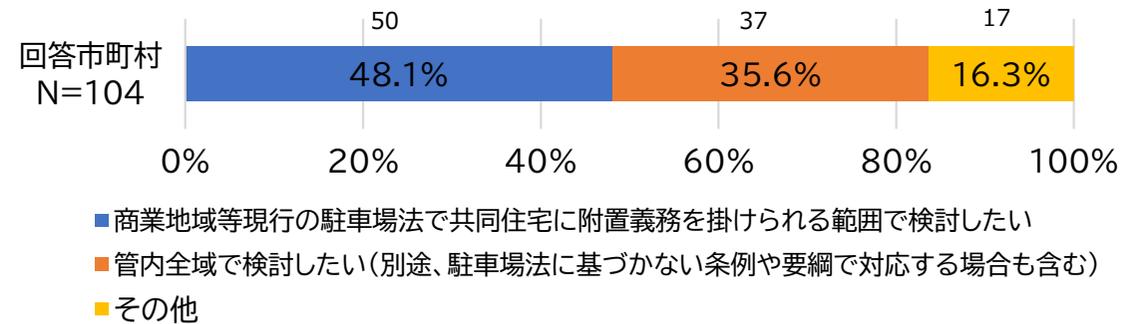
自治体調査結果⑨(共同住宅への附置義務)

- 地方公共団体の条例等において、何らか**共同住宅への駐車施設の附置**を求めているのは276団体（うち駐車場法根拠59団体）となっており、そのうち**荷さばき車両**について定めているのは27団体。 令和6年8月国交省調査
- 標準条例改正予定時点では、今後導入を**検討したい団体**は97団体、**検討中** 2 団体であった。
- **附置が必要なエリア**について（駐車場法に基づかない条例等を含め）、**商業地域等**現行の駐車場法の範囲で検討したいとする団体が50団体、**管内全域**で検討したいとする団体が37団体となっている。

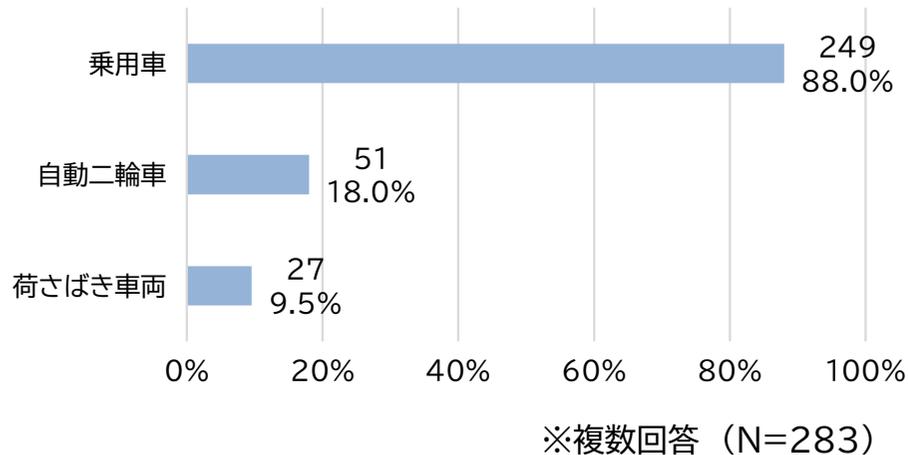
共同住宅への附置義務条例等の有無



共同住宅に荷さばきの附置を義務づける条例等を制定・改正を検討する場合 対象地域の考え方



条例等により附置を定めている場合 車種



その他と回答した自治体

- ・ 駐車場施策実施区域内
- ・ 既に管内全域を対象として条例・要綱により対応
- ・ 現時点で未定・未検討 等

【参考】改正等の意向無し等と回答した自治体

- ・ 既に措置済み（独自条例・要綱）
- ・ 周辺自治体・他都市の動向・事例を踏まえ検討
- ・ 現時点で検討予定無し
- ・ 管内に共同住宅がない・都市計画区域がない 等

- 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、**荷さばき駐車施設**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	市内全域
駐車台数の算定方法（四輪車） ※緑は二輪	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○住戸面積40㎡以上 <ul style="list-style-type: none"> ・100%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型） ・商業系地域 5%※1、15%※2 ・住専系地域 25%※1、45%※2 ・その他地域 15%※1、30%※2 ※1 10～29戸の場合 ※2 30戸以上の場合 ○住戸面積40㎡未満 <ul style="list-style-type: none"> ・60%以上（自転車を含めた二輪車、うち15%は大型） ・住戸面積40㎡以上の基準の3分の1 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、<u>いずれか多い台数</u> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・サービス用駐車場（宅配や福祉車両による送迎、来客）を設置する場合、基準台数を2減（1台分のみ） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、<u>いずれか多い台数</u>

【参考】地方公共団体の荷さばき駐車施設に係る共同住宅附置義務について

- 地方公共団体に対して、共同住宅の荷さばき駐車施設の附置の義務づけについて調査したところ、13の特別区及び14市において条例若しくは指導要綱により、荷さばき駐車施設を1以上設置することを義務づけ若しくは誘導。
- 対象となる施設の要件について、戸数や、敷地面積等を考慮しているが多様であり、宅配車両だけでなく、引っ越し、緊急車両、居住者の送迎などのためのスペースと兼ねた場所として確保を求めている場合もある。

都市名	仙台市	京都市	福岡市	墨田区	江東区
条例の名称	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	京都市中高層建築物等の建築等に係る住環境の保全及び形成に関する条例	福岡市建築紛争の予防と調整に関する条例	墨田区集合住宅の建築に係る居住環境の整備及び管理に関する条例	江東区マンション等の建設に関する条例
目的	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	紛争の予防及び解決、安全で快適な 住環境 の保全及び形成	建築紛争の予防と調整、市民の良好な近隣関係の保持、安全で快適な 居住環境 の保全及び形成	良質な集合住宅の整備、地域の 居住環境 の保全及び良好な近隣関係の形成	良好な住宅及び 住環境 の整備、 市街地環境 の形成を促進、安全で快適な まちづくり の推進
対象施設 ※荷さばきの場合	20戸以上	15戸以上かつ3階以上	ワンルーム住居（35㎡未満）が 5戸 以上かつ2階以上	• 100戸 以上の場合	20戸以上 ※ワンルーム住居（40㎡未満）の場合は 敷地面積200㎡ 以上
対象区域	市内全域	用途地域指定の区域	市内全域	区内全域	区内全域
荷さばき駐車施設関連規定 (区画の規格)	<ul style="list-style-type: none"> • 貨物自動車1台を駐車出来る場所を確保 • 訪問者用として、別途一台分駐車場所を敷地内に確保 	<ul style="list-style-type: none"> • サービス駐車場（宅配、居住者の送迎、居住者への役務提供）を1台以上設置（2.3×5m） ※ 機械式駐車場にしない 	<ul style="list-style-type: none"> • 引っ越し、荷下ろし等の作業ができる場所の確保（2×4.6m） 	<ul style="list-style-type: none"> • 運送自動車、緊急自動車等を停留させるための共用の駐車場を、日常的に利用する出入口の付近に設置（3×7.7×3m） 	<ul style="list-style-type: none"> • 緊急車両、宅配車両等の車両を停留させるための一時駐車スペースを設置（2.3×5m or 2.5×6m※） ※ 151戸以上の場合
その他 (罰則等)	-	-	公表 (指導、勧告に正当な理由なく従わない場合)	公表 (指導、勧告に従わない場合)	公表 (勧告に従わない場合)

【参考】共同住宅に対する荷さばき駐車施設附置義務について(東京23区)

都市名	条例・要綱	共同住宅における附置条件		共同住宅における附置内容	
		適用地域	対象建築物	台数	駐車マスのサイズ
港区	独自条例	・区域全域	・37㎡未満の住戸が7戸以上	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
墨田区	独自条例	・区域全域	・住戸数又は住室数が100以上	・1台以上	・幅3.0m以上、奥行き7.7m以上、高さ3.0m以上
江東区	独自条例	・区域全域	<ul style="list-style-type: none"> ■ファミリーマンション：住戸数20戸以上 ■ワンルームマンション：住戸数20戸以上かつ敷地面積200㎡以上 	・1台以上	・幅2.3m以上、奥行き5.0m以上
品川区	独自要綱	・区域全域	・住戸数 20 以上	・1台以上	・幅2.0m以上、奥行き5.0m以上、高さ2.5m以上
目黒区	独自条例	・区域全域	・住戸数2以上	・1台以上	・幅3.0m以上、奥行き7.0m以上 または、 ・幅4.0m以上、奥行き6.0m以上
世田谷区	独自条例	・住居系、準工業地域、商業系地域	<ul style="list-style-type: none"> ■集合住宅等建築物 ・住戸専用面積40㎡以上の住戸数20以上の共同住宅または延床面積1500㎡以上 ■ワンルームマンション建築物 ・住居系・準工業地域内：40㎡未満の住戸数12以上 ・商業系地域：40㎡未満の住戸12以上 	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6m以上、高さ3.2m以上
中野区	独自条例	・区域全域	・階数3以上かつ戸数50以上	・1台以上	・幅4.0m、奥行き6.0m
荒川区	独自条例	・商業地域又は近隣商業地域 ・商業系の用途地域以外	・住戸数15以上	・1台以上	・幅3.5m程度、奥行き6.0m程度
板橋区	独自要綱	・区域全域	・住戸数50戸以上	・1台以上（来客用と兼用が可能）	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
練馬区	独自条例	・区域全域	・敷地面積1,000㎡以上かつ住宅戸数15戸以上	・1台分以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上 ・一時停車空地の一部または全部が建築物にかかるときは、路面から有効に2.5m以上の高さを確保
足立区	独自条例	・区域全域	・敷地面積200㎡以上のマンション	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き6.0m以上
江戸川区	独自条例	・区域全域	<ul style="list-style-type: none"> ・3階以上かつ10戸以上の共同住宅又は一団の土地に建築する40戸以上の共同住宅（特定共同住宅） ・事業区域面積が300㎡以上の共同住宅のうち、特定共同住宅でないもの（小規模共同住宅） 	・1台以上	・2.5m以上、6.05m以上、高さ2.8m以上
葛飾区	独自条例	・区域全域	・住戸数又は住室数が15以上の共同住宅、寄宿舍、長屋のうち3階数以上のもの	・1台以上	・幅2.8m以上、奥行き6.0m以上

※ 公表情報及び各自治体回答に基づき国土交通省作成。網羅的ではなく、最新の制度を反映していない可能性がある。

都市名	条例・要綱	共同住宅における附置条件		共同住宅における附置内容	
		適用地域	対象建築物	台数	駐車マスサイズ
立川市	独自要綱	・市域全域	・開発事業（15戸以上の集合住宅の建築等）	・1台以上	—
三鷹市	独自要綱	・市域全域	・15戸以上の共同住宅又は長屋	・1台以上 （誘導基準2台以上） ※ 福祉用駐車場とは別途確保	（誘導基準 幅3.0m以上、奥行き7.7m以上、高さ3.0m以上）
調布市	独自要綱	・市域全域	・開発事業（15戸以上集合住宅の建築等）	・50戸未満：1台以上 ・50戸以上：複数台（2以上） （荷さばき用のほか来客用等の用途も選択可能）	—
小金井市	独自要綱	・市域全域	・開発事業（20戸以上の共同住宅等）	・1台以上 （荷さばき用のほか来客用等の用途との併用可能）	—
小平市	独自条例	・市域全域	・中規模・大規模開発 （事業面積3,000㎡以上又は計画戸数50戸以上又は延床面積5,000㎡以上）	・1台以上 （荷さばき用のほか来客用等の用途との併用可能）	—
国立市	独自条例	市域全域	・30戸以上の集合住宅	・1台以上	・幅3.0m以上、奥行き7.7m以上、高さ3.0m以上
国分寺市	独自条例	市域全域	・16戸以上の共同住宅等	・1台以上 （荷さばき・来客等用）	・幅2.3m以上、奥行き5.0m以上 ※一般用駐車施設を含んだ規定
多摩市	独自要綱	市域全域	・開発事業（10戸以上の共同住宅等）	・計画戸数100戸未満：1台以上 ・計画戸数100戸以上：2台以上 （荷さばき用のほか来客用の用途との併用可能）	—

※ 公表情報及び各自治体回答に基づき国土交通省作成。網羅的ではなく、最新の制度を反映していない可能性がある。

【参考】共同住宅に対する荷さばき駐車施設附置義務について(その他都市)

都市名	条例・要綱	共同住宅における附置条件		共同住宅における附置内容	
		適用地域	対象建築物	台数	駐車マスサイズ
秋田県 秋田市	独自要綱	・市域全域	・住戸数15以上	・住戸が30以下の場合：1台以上 ・住戸が30超の場合：2台以上	・1台当たり18㎡
宮城県 仙台市	独自条例	・市域全域	・住戸の数が20以上である集合住宅	・1台以上	—
埼玉県 春日部市	独自条例	・市域全域	・共同住宅等（開発区域の面積が500㎡以上の開発行為、建築行為）	・計画住戸以上の台数 ※一般用駐車施設を含んだ規定	・幅2.5m以上、奥行き5.0m以上
(吉川市)	独自条例※	・駅周辺の商業地域及び近隣商業地域	・共同住宅又は長屋 ※小規模住戸（床面積35㎡未満）を除く	・（自動車駐車場として）原則戸数の10分の3以上。（荷捌きスペースは自動車駐車場の数に含めることが可能）	（出入りする車両に応じて適切に設けること）
神奈川県 (川崎市)	駐車場法に基づく条例※	・商業地域又は近隣商業地域	・延床面積2,000㎡超	(荷捌き用駐車施設1台整備すると、乗用車駐車施設の2台分とみなすことが可能(上限1台))	・幅2.5m以上、奥行き6m以上
	独自要綱	・市街化区域内	・住戸数20以上		・幅3m以上、奥行き6.0m以上、高さ3.0m以上
茅ヶ崎市	独自条例	市域全域	・第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域における軒の高さが7メートルを超える建築物 ・上記以外の地域における建築物の高さが10メートルを超える建築物 ・延床面積1,000㎡以上 ・計画戸数8戸以上	・1台以上	・幅2.5m以上、奥行き5.0m以上、高さ3.0m以上
京都府 京都市	独自条例	・用途地域指定の区域	・階数が3以上で、かつ、住戸の数が15以上のもの	・1台以上	■住戸が30以下の場合 ・幅2.3m以上、奥行き5.0m以上 ■住戸が30超の場合 ・幅2.0m以上、奥行き3.6m以上
福岡県 福岡市	独自条例	・市域全域	・2階以上、かつ、専用床面積が35㎡以下の住戸の数が5以上である集合住宅	・1台以上	・幅2.0m以上、奥行き4.6m以上

※ 乗用車用駐車施設の荷さばき駐車施設への振替を可能とする規定があるため記載

※ 公表情報及び各自治体回答に基づき国土交通省作成。網羅的ではなく、最新の制度を反映していない可能性がある。

【参考】共同住宅に対する自動二輪車等駐車施設の附置を求めている自治体

- 51都市の条例等において、共同住宅への自動二輪車等用の駐車施設の附置を求めている。
- なお、駐車場法等による商業施設等への自動二輪車駐車場の附置義務導入自治体は11都市となっている。
- ※ 駐車場法に基づく条例と共同住宅関連条例等の両方で附置を求めている都市は4都市（太字）

宮城	仙台市
秋田	秋田市
茨城	つくばみらい市
埼玉 (9)	所沢市
	入間市
	和光市
	北本市
	坂戸市
	幸手市
	吉川市
伊奈町	
吉見町	

千葉 (3)	市原市
	浦安市
	富里市
東京 (14) ※うち 特別区11	新宿区
	文京区
	墨田区
	品川区
	目黒区
	大田区
	世田谷区
	北区
	板橋区
	足立区
	江戸川区
	三鷹市
	小平市
	国分寺市

神奈川 (5)	川崎市
	平塚市
	藤沢市
	海老名市
	座間市
岐阜	坂祝町
滋賀 (2)	野洲市
	湖南市
京都 (3)	城陽市
	長岡京市
	木津川市

大阪 (3)	大阪市
	吹田市
	熊取町
兵庫 (3)	神戸市
	三木市
	川西市
福岡 (4)	北九州市
	福岡市
	新宮町
	苅田町
大分	別府市

駐車場法に基づく
自動二輪車附置義務適用：
11都市（令和6年3月現在）

- ・塩竈市(H19.2.22施行)
- ・横浜市(H19.12.1施行)
- ・川崎市(H20.4.1施行)
- ・大阪市(H20.6.1施行)
- ・さいたま市(H21.4.1施行)
- ・川越市(H24.7.1施行)
- ・京都市(H26.10.1施行)
- ・神戸市(H27.12.18施行)
- ・福岡市(H29.4.1施行)
- ・那覇市(R2.1.1施行)
- ・千葉市(R5.4.1施行)

出典：国交省から自治体への調査結果等（R6）

※ オレンジは東京都特別区・緑は東京市部、青は政令市・県庁所在都市

※ 太字は駐車場法に基づく、自動二輪車駐車施設の附置義務条例を導入している都市（4都市）

【参考】共同住宅に対する自動二輪駐車施設附置義務について(東京23区)

都市名	条例要綱	共同住宅における附置要件の概要		共同住宅における附置内容	
		適用地域	対象建築物	台数	車種
新宿区	条例	全域	・3階以上で、かつ、ワンルーム形式の住戸10戸以上	・総住戸の数の5%以上	—
文京区	条例要綱	全域	(条例) 10戸以上のワンルームマンション等 (要綱) 用途地域別に規定する規模以上	(条例・要綱) ・住戸総数の10%以上	自動二輪車又は原動機付自転車
墨田区	条例	全域	・総住戸(住室)数15戸(室)以上または、地上3階建て以上かつ総住戸(住室)数10戸(室)以上	・総住戸(室)数の10%以上	—
品川区	要綱	全域	・住戸数20以上	下記算定式のうち概ね10%(5~20%) ・住戸面積55㎡以上の住戸数×2.0 ・住戸面積30㎡以上55㎡未満の住戸数×1.0 ・住戸面積30㎡未満の住戸数×0.5	バイク
目黒区	条例	全域	大規模建築物：①敷地面積が1000㎡以上、②延べ面積が1500㎡以上かつ、高さ15m以上又は地上5階以上、③延べ面積が1500㎡以上かつ、住戸数20以上 ワンルーム形式集合建築物：床面積が40㎡未満の戸数が10戸以上で、かつ、3階以上	・下記以外：住戸数の25%以上 ・ワンルーム住戸：住戸数の20%以上	自動二輪車及び原動機付自転車
大田区	条例	全域	・計画戸数15戸以上 ・事業区域面積500㎡以上かつ延べ面積1,000㎡以上	【集団住宅】 ①ファミリー計画戸数の15%以上 ②ワンルーム計画戸数の5%以上 ・①+②=③ ③の端数を切り捨てた台数を設置 ・③が1台未満の場合は1台を設置	—
世田谷区	条例	全域	集合住宅等建築物：40㎡以上の住戸数が20以上 ワンルームマンション建築物：住居系・準工業地域→40㎡未満の住戸の数が12以上の共同住宅、商業系地域→40㎡未満の住戸の数が15以上の共同住宅	・計画戸数以上(100%)の台数(0.6m×2m) このうちの5%は1m×2.3m	—
北区	要綱	全域	・3階以上かつ住戸数15戸以上の集合住宅 ・延べ面積3000㎡以上の集合住宅(サ高住除く。)：等	住戸数に5%以上	自動二輪車又は原動機付自転車
板橋区	条例要綱	全域	条例：地上3階以上、専用面積35㎡未満、15戸以上 要綱：大規模建築物等(地上3階以上かつ戸数30戸以上等)	条例：総戸数分(100%) 要綱：バイク置き場を総住戸数の10%程度	二輪車置場(自転車、原動機付自転車、自動二輪車)
足立区	条例	全域	・3階以上かつ総戸数が15戸以上の集合住宅	住戸数×5%(努力義務)	バイク
江戸川区	条例	全域	・特定共同住宅：3階以上かつ10戸以上又は一団の土地に建築する40戸以上の共同住宅 ・小規模共同住宅：事業区域面積が300㎡以上の共同住宅	特定：住戸数の5%以上 小規模：駐輪場(戸数以上)の5%以上	バイク ※原付のみは不可

※ 公表情報及び各自治体回答に基づき国土交通省作成。網羅的ではなく、最新の制度を反映していない可能性がある。

【参考】共同住宅に対する自動二輪駐車施設附置義務について(東京市部・政令市・県庁所在都市)

都市名	条例要綱	共同住宅における附置要件の概要		共同住宅における附置内容	
		適用地域	対象建築物	台数	車種
東京都小平市	条例	全域	<ul style="list-style-type: none"> ・一戸建ての住宅を除いた建築行為のうち、自己の居住の用に供する以外の用途で、次のいずれかに該当するもの ア 事業面積が1,000㎡以上のもの イ 延床面積が1,000㎡以上のもの ウ 計画戸数等が16以上のもの 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画戸数等の200%以上(ワンルームマンションにあっては、計画戸数等の100%以上) 	自転車等
三鷹市	条例	全域	<ul style="list-style-type: none"> ・15戸以上の共同住宅または長屋等 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画戸数の10%以上 	自動二輪車
国分寺市	条例	全域	<ul style="list-style-type: none"> ・共同住宅等 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画戸数の10%以上 	自動二輪車
秋田県秋田市	要綱	市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・15戸以上 	<ul style="list-style-type: none"> 住戸数の2/3以上 	自転車、バイク等
宮城県仙台市	条例	市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・10戸以上 	<ul style="list-style-type: none"> 住戸数の7/10以上 	自転車、原動機付自転車又は自動二輪車
神奈川県川崎市	要綱	市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・ワンルーム形式の住戸(30㎡未満)の数が第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域又は田園住居地域内は10戸以上、その他の地域内は15戸以上のワンルーム形式集合住宅等 	<ul style="list-style-type: none"> 住戸の数の10%以上 	自動二輪車等(原動機付自転車、大型自動二輪車及び普通自動二輪車)
大阪府大阪市	要綱	市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・30戸以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ワンルーム形式：3%以上 ・ファミリー形式：2%以上 	—
兵庫県神戸市	条例	市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・ワンルームマンション ・特定共同住宅(10戸以上有する共同住宅又は長屋のうち、上記に該当しないもの) 	<ul style="list-style-type: none"> ・住戸数と同じ数(100%) (40㎡未満の住戸については住戸数の60%) ・上記の数のうち15%以上を大型用(1.0m以上×2.3m以上、ラック式不可)、残りを小型用(0.5m以上×2.0m以上) 	—
福岡県北九州市	要綱	市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・階数が2以上で、かつ、10戸(商業地域内にある場合は、15戸)を超える住戸 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地内に駐輪場を設置すること(数値基準無し) 	バイク、自転車等
福岡市	条例	市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・10戸以上 	<ul style="list-style-type: none"> ・住戸の数2/3以上(1/3以上をバイクの置場とする)を確保 	自転車又はバイク

【参考】自動二輪車等の駐車施設の附置義務導入状況について(商業・共同住宅)

○ 都条例においては、自動二輪車用駐車施設の附置義務の規定がないが、江戸川区では「住宅等整備事業における基準等に関する条例」(駐車場法に基づく条例ではない)により、**商業施設と共同住宅等の建築物の新築等の際に、自動二輪車等用の駐車施設の附置を求めている。**

江戸川区住宅等整備事業における基準等に関する条例の概要

目的：事業者による住宅等整備事業に関し、必要な手続及び基準その他必要な事項を定め、もって区民の生活環境の向上を図るとともに、人と環境にやさしいまちづくり及び豊かなコミュニティの形成に寄与

駐車場、駐輪場、バイク置場の整備基準

○ 共同住宅へは戸数の5%、商業施設へは、駐輪場の設置基準台数の5% (500㎡ごとに1台) 以上となっている。

(備考)

特定商業施設 スーパーマーケット等の特定の曜日、時間に来客が集中し、著しく地域環境を損ねると認められる施設
 特定共同住宅 事業区域面積を問わず、3階以上かつ10戸以上の共同住宅又は一団の土地に建築する40戸以上の共同住宅をいう。
 小規模共同住宅 事業区域面積が300㎡以上の共同住宅のうち、特定共同住宅でないもの

	種別	駐車場	駐輪場	バイク置場 ※原動機付自転車のみは不可
共同住宅等	特定共同住宅	計画戸数の ^{※2 ※3 ※21 ※23} 1/3以上 ただし、賃貸の特定共同住宅は次の各住居専用面積に応じた戸数に ^{※7} 対する割合以上 30㎡未満 1/15 30㎡以上 50㎡未満 1/5 50㎡以上 1/3	次の各住居専用面積に応じた台数分の合計 ^{※22} 以上 50㎡未満 1台/戸 50㎡以上 1.5台/戸 60㎡以上 2台/戸	計画戸数の5/100以上
	小規模共同住宅	建築物の延べ床面積 ^{※2 ※3 ※15 ※20 ※21 ※23} 300㎡ごとに1台以上	計画戸数 ^{※22} 以上	左記台数の5/100以上
その他の建築物	特定商業施設 (P22参照)	店舗等面積 ^{※9 ※10 ※14} 50㎡ごとに1台以上	店舗等面積 ^{※10} 25㎡ごとに1台以上	左記台数の5/100以上
	銀行、書店、コンビニエンスストア ^{※8} 等	建築物の延べ床面積 ^{※4 ※5 ※6 ※14 ※15} 300㎡ごとに1台以上	店舗等面積 ^{※10} 25㎡ごとに1台以上	左記台数の5/100以上
	その他		施設用途による必要台数 ^{※6} (1台以上)	施設用途による必要台数 ^{※6} (1台以上)

※ 江戸川区資料に基づき、国土交通省作成

自治体調査結果⑩（共同住宅の荷さばき課題への対応）

- 荷さばきや引っ越し、住民へのサービスのための駐車場所に係る課題に対して、駐車施設や空地等の確保を義務づける等の取組を行っている自治体があるほか、附置義務の一部として荷さばき用への振替を認めている場合もある。
- 間口や敷地が狭い場合の免除についての課題や、店舗等に比して車両数が限定的との意見もあった。

課題を把握している場合、課題と対応策の概要

対象：東京都特別区・政令市（N=44） 時期：R6.3

【東京特別区】

- 貨物集配車両の駐車スペース確保に苦慮している現状や、荷捌きスペースの規制緩和（実施区間や時間帯の拡充）の要望は把握している。区では令和2年に停車スペースを確保するよう要綱を改正した。また、東京都駐車場条例の附置義務について引き続き指導している。
- 共同住宅の駐車施設利用率の低下や、宅配等の増加による路上駐車増加などの課題に対し、附置義務台数を変更するのではなく、環境空地などの代替など総合的な改正を公布し、施行予定。
- 居住者の入れ替えが頻繁に起こるワンルームにおいては、引っ越しの車が課題となっていた。そのため、ワンルーム条例において、一定規模のワンルームにおいては、荷捌き駐車施設でなく、荷捌き停留空地（駐車マスには該当しない停留場）の設置を義務づけている。
- 単身者向け共同住宅等建築及び管理に関する条例の対象となる場合、緊急自動車や運送自動車等を停留させるための駐車施設として、幅2.5m以上、奥行き6m以上の広さの駐車スペースを敷地内に確保する必要があります。計画時には図面に示してもらい、工事完了時は写真による報告を求めています。その後の運用については確認していません。そのため、実態の把握ができていないことが課題ですが、現時点では対応できていません。
- マンション等の建設に関する条例で、宅配車両や在宅サービス、来訪車両等を停留させるための一時駐車スペース（幅 2.3m以上、奥行き 5m以上）の設置を義務付けている。
- 特定のエリアで地域ルールを導入し、不足している荷捌き駐車施設の整備を促進するため、都条例における整備台数の上限を撤廃している。また、共同荷捌き場の整備に対する補助制度の導入、路上のタイムシェアリング等を検討しているが、共同住宅に特化した対応の検討は行っていない。
- 敷地や間口が狭い計画においては、荷さばき駐車施設を設置できるスペースを確保できないが、条例のただし書きで免除を可能としている。
- 規模の小さい計画は特に、スペースが確保できないといった相談は多々受けるところだ。
- 駐車場の高さに関する規定がない。他用途の駐車場との併用が考えられる。（清掃車作業スペースとの併用は、清掃事務所が認めた場合は認めている。）

【政令市】

- アンケートで送迎、配達、荷捌き用のスペースを望む声が多いこと等から、駐車施設に関する基準の変更を検討中。
- 路上での荷さばきが行われていることを実態調査において確認している。現行の条例や要綱においては、荷さばき駐車施設の設置による附置義務駐車施設への振替規定を設けているが、荷さばき駐車施設の義務化までは行っていない。一定規模以上の建築物においては、敷地内で荷さばき駐車施設を確保することについて、現在指導内容の見直しを検討している。
- 共同住宅では、荷さばき車両の需要が一定程度見込まれるが附置義務基準がないため、周辺道路での路上駐車を助長する恐れがあることが課題。しかしながら、店舗や事務所等とは異なり、貨物車の数としては限定的であり、敷地面積も限られていることから、義務として定めると事業者への負担が過大となる可能性があることから、条例及び要綱に荷さばき誘導基準を設けることで対応を図っている。

自治体調査結果⑪（荷さばき附置義務の下限についての考え等）

- 荷さばきについて附置義務の規定がある自治体において、敷地面積の下限を設定している自治体は6割強であり、設定している自治体のうち、1,000㎡未満を定めている自治体は2団体（1,000㎡未満・500㎡）であった。
- 路上駐車等の観点から、適用除外への懸念がある一方、引下げは土地利用制限等の観点からの懸念も見られた。

自由記述における意見の概要

対象：荷さばき附置義務条例制定都市（N=42） 時期：R6.12

【適用除外を規定していない団体】

- ・ 延べ面積の下限値を**標準条例よりも高く設定**しており、敷地による適用除外の規定を設ける必要性がない。
- ・ 荷さばき駐車施設に関しては基本的に**隔地は認めていない**ため、不都合等はなし。
- ・ **隔地駐車場により荷捌き駐車場を確保**できると考えるため
- ・ 当市では**道路幅員が狭い場所**が多く、狭小地にて荷捌き駐車場を**免除すると路上駐車による作業が増加し、住環境への弊害**が生じるため、不都合は特になし。
- ・ 荷さばき駐車場は敷地面積ではなく**床面積に応じて必要**になると考えられるため。
- ・ 市街地において、附置義務駐車場のための敷地を確保することが難しくなっている。
- ・ 狭小地では、敷地の大部分が駐車場で占有されることで建物利用が制限されるといった意見がある。

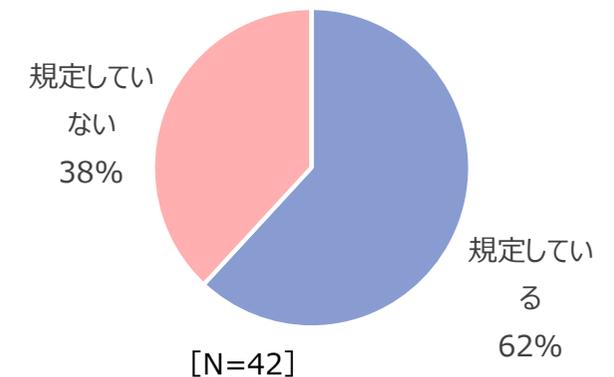
【下限の目安を1,000㎡から変更する場合についての意見】

- ・ 現行下限規定（**適用除外**）がないため不都合は生じない（3）
- ・ これまで適用除外が**3件しかなかった**ため、不都合が生じる可能性が低いが、別途扱いを定める必要がある。
- ・ これまでに敷地が1,000㎡未満の**超高層共同住宅の事例はない**。適用事例を認知していない。
- ・ あまりにも小規模の場合に適用すると、**土地利用の制限**に係る可能性。
- ・ **通路を含めると、荷さばき駐車場の確保は難しい**。
- ・ **既存不適格**が発生する可能性への懸念（2）。前後の不公平感や遡及適用の可否や設置者の理解を得るための合理的説明が必要。
- ・ 開発条例の適用が**500㎡以上**であるため、それ以上として頂きたい。

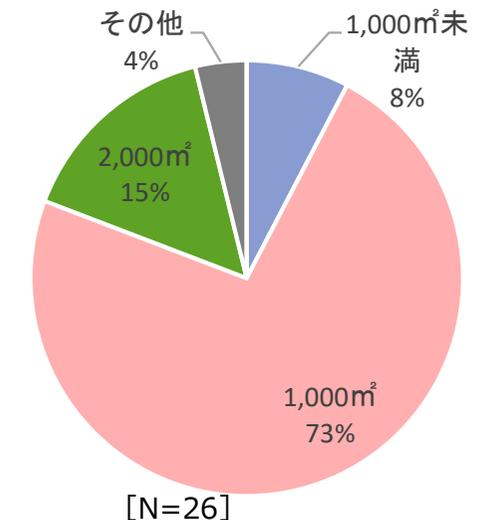
【その他の意見】

- ・ 特定用途の区分を見直してほしい。建築基準法の用途との整合について整理してほしい。
- ・ 建築分野での対応が必要ではないのか。
- ・ 条例改正の時期が法令施行より遅れる可能性が否定できないが、その場合、特定用途の変更は**民間開発への影響**が非常に大きい。
- ・ 原単位や、必要となる駐車施設の寸法を早く教えてほしい。
- ・ 地域によって水準が異なると考えられるので、検討に時間を要する。
- ・ 義務化ではなく誘導施策、一般車マスとの振替施策などの含めた、**幅広い対応案**を示してほしい。

敷地の下限面積の有無



下限面積を設定している場合の面積



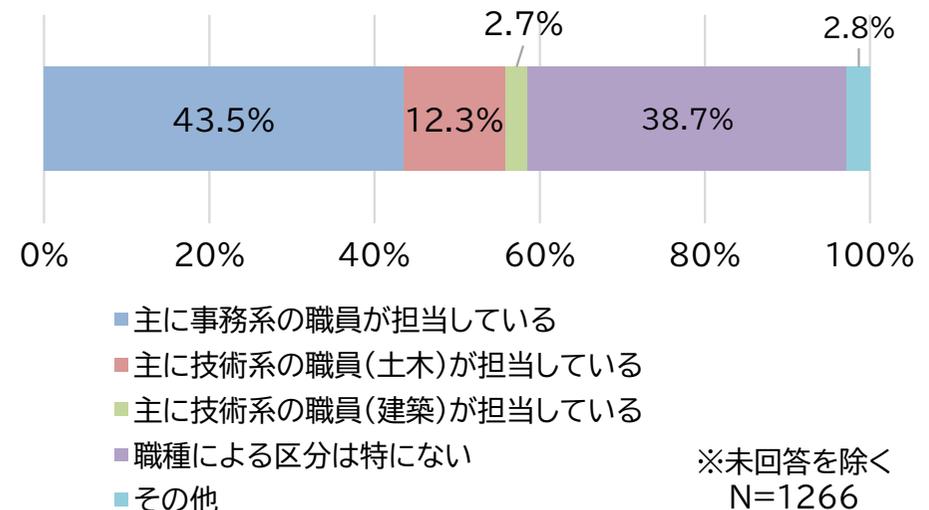
- 駐車場政策の担当部署については、全体として**都市整備・計画系**の部署が多い一方、附置義務に関しては**建築系の部署**、その他については**道路系の部署**とする回答が一定程度見られた。
- 担当者は**事務系の職員**が4割超となっており、次点で職種による区別が無いとする自治体が4割弱となっている。
- その他の回答として、駐車場施策がない、明確な部署がない、施設管理の部署で対応等があった。

対象：全自治体（回答 N=1274） 時期：R6.8

駐車場政策等の担当部署

担当部署	駐車場政策全般 (N=808)	附置義務 (駐車場法に基づくもの) (N=166)	附置義務 (駐車場法に基づかないもの) (N=544)	届出確認等 (N=810)	整備計画等 策定 (N=557)
都市整備・計画系	70.3%	52.4%	58.1%	70.5%	73.2%
建築系	3.1%	27.1%	12.7%	5.9%	2.3%
都市交通系	8.7%	13.9%	7.2%	8.1%	7.4%
道路系	9.0%	6.0%	9.0%	9.0%	8.4%
その他の部署	8.9%	0.6%	13.1%	6.4%	8.6%

駐車場政策等の担当者属性

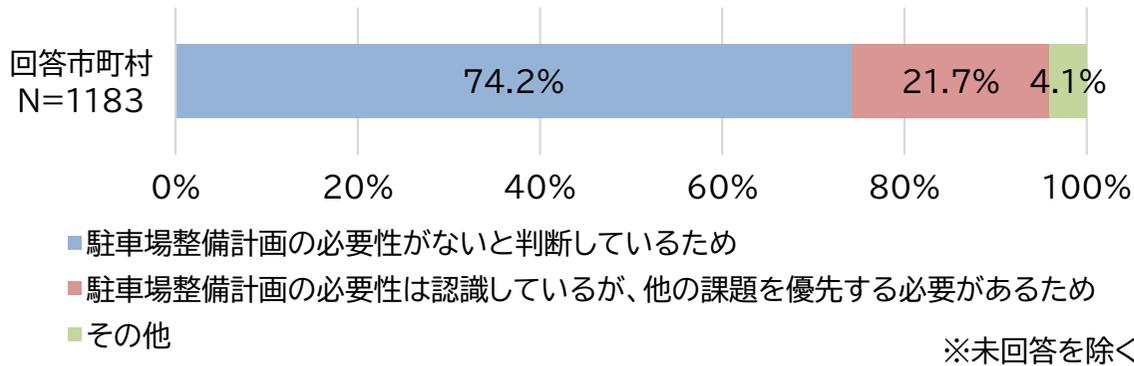


その他の回答の例

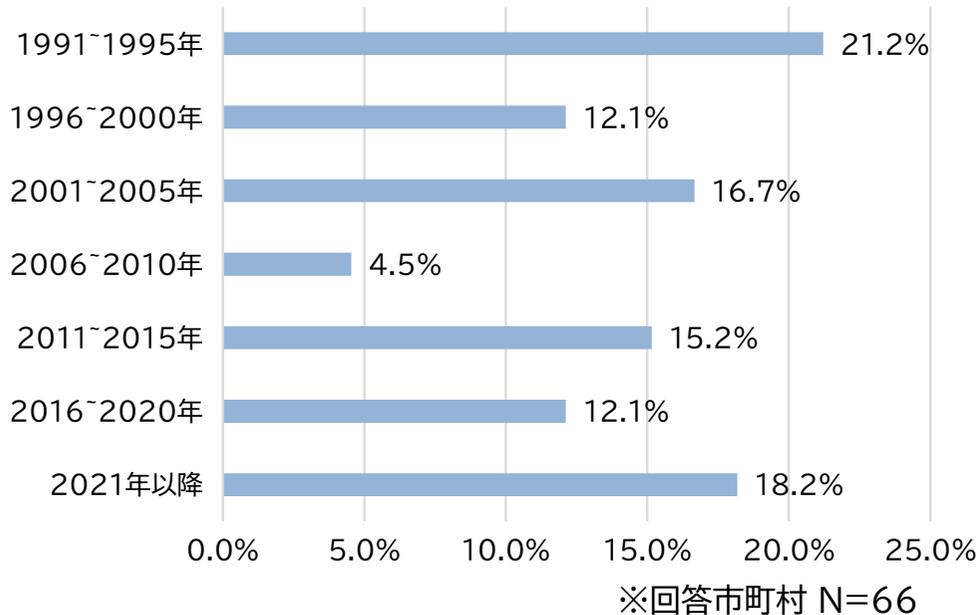
- ・ 駐車場施策を行っていない
- ・ 明確な担当部署が存在しない
- ・ 施設管理は、施設担当部署で実施
- ・ 郊外であるため、駐車場が不足することが稀であり、駐車場施策という分掌がない。調査などは事務系職員が対応 等

- 駐車場法に基づく駐車場整備計画の策定自治体数は66団体となっており、策定していない自治体の4分の3は必要性がないとしているが、2割強は必要性を認識。
 - また、**2016年以降改訂された自治体は3割程**であり、過去に策定されたまま、改訂されていない例が多く、見直し時期を計画に定めていない自治体が6割超、期限を過ぎているが、供給は充足した等の理由で見直していない自治体が2割となっている。
- 対象：全自治体（回答 N=1274） 時期：R6.8

駐車場整備計画の必要性の認識



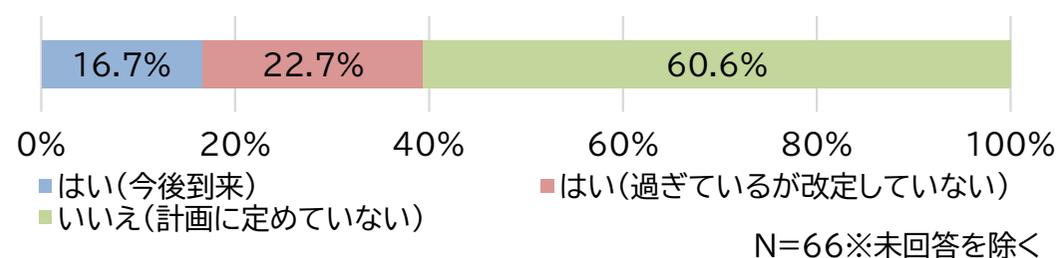
駐車場整備計画の最終改訂時期



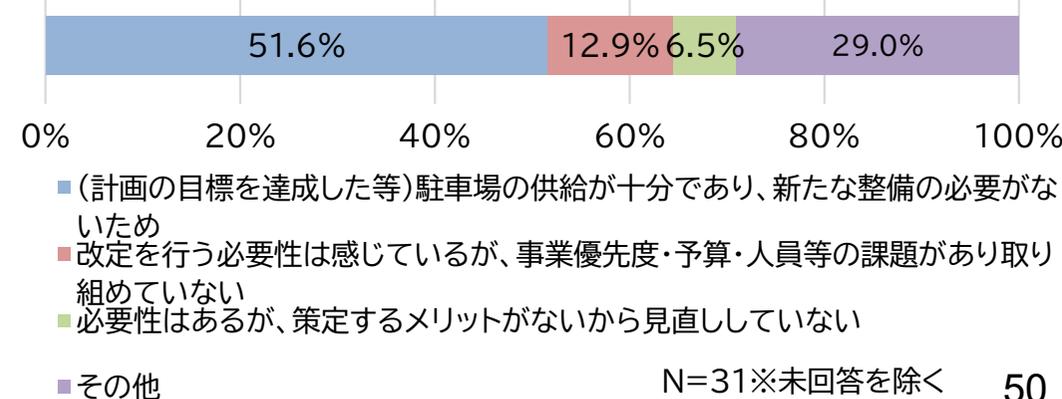
整備計画を策定していない理由

- ・ 都市計画がない、全域が都市計画区域外のため
- ・ 駐車場整備地区がない、廃止した
- ・ 担当部署や人員・ノウハウがない
- ・ 別の計画を策定・運用している（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、住環境整備条例等）等

駐車場整備計画の改訂・見直し時期



駐車場整備計画の見直しを行っていない理由



- 計画策定時の委員として、学識者や道路・交通管理者を委員としている例は過半となっているほか、委員を公募している例もあるが、公共交通や物流、エリマネ団体等の参画例は少なく、委員がない例もある。
- 他計画との連携について、都市計画マスタープランとの連携は多く見られたが、立地適正化計画やその他交通に係る計画は策定しているにもかかわらず、連携していない例が多い。対象：駐車場整備計画策定自治体（回答 N=66）時期：R6.8

駐車場整備計画策定時の関係者

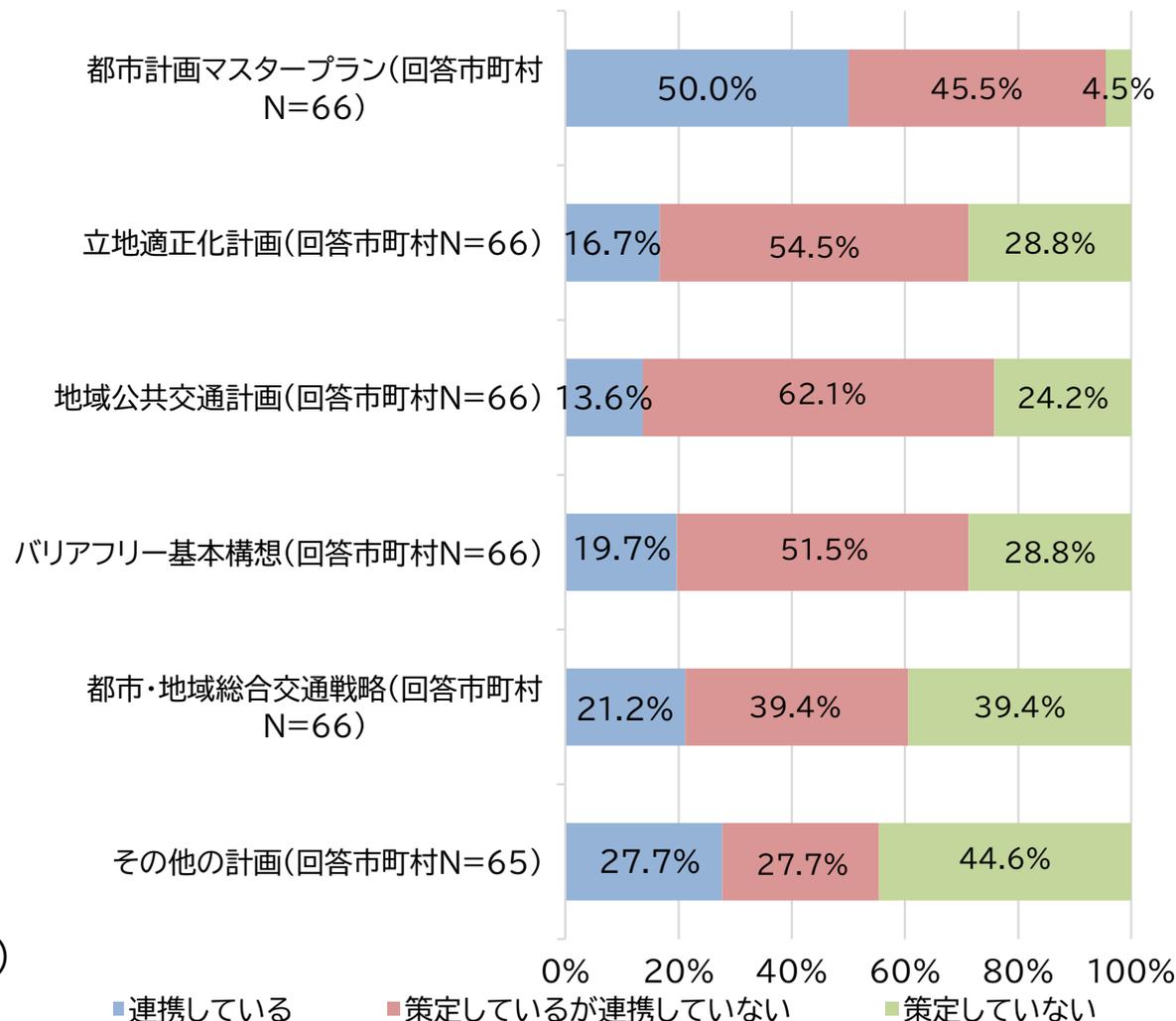
複数回答（N=66）

	数	割合
交通管理者（警察）	40	60.6%
学識者	39	59.1%
道路管理者（都道府県、地方整備局等）	36	54.5%
商工関係団体・事業者（商工会議所等）	28	42.4%
その他都道府県	21	31.8%
地方運輸局等	13	19.7%
不動産管理・駐車場関係団体・事業者	12	18.2%
公共交通関係団体・事業者	11	16.7%
物流関係団体・事業者	8	12.1%
自治会	7	10.6%
その他国の機関	6	9.1%
不動産開発関係団体・事業者	2	3.0%
エリアマネジメント団体	1	1.5%

その他関係者の例

- ・ 議会議員、**公募**委員
- ・ 職員（都市計画部署、公園・区画整理・再開発、道路部局）
- ・ 関係団体（**障害者・福祉関係、経済関係、観光関係**）
- ・ 委託により策定したため、委員等参加なし

駐車場整備計の上位・関連計画との連携



- 駐車場整備計画以外の駐車場に係る計画を策定している自治体は**29自治体**となっており、主に**駐車場法**に係る制度や施策に関係する計画と、**公営事業**に係る経営や公共駐車場整備に係る計画であった。
- 宇都宮市や相模原市のように、**幅広い計画と連携・整合**して策定している例もあった。

対象：全自治体（回答 N=1274） 時期：R6.8

駐車場整備計画以外の計画について

関連計画の策定の背景・目的

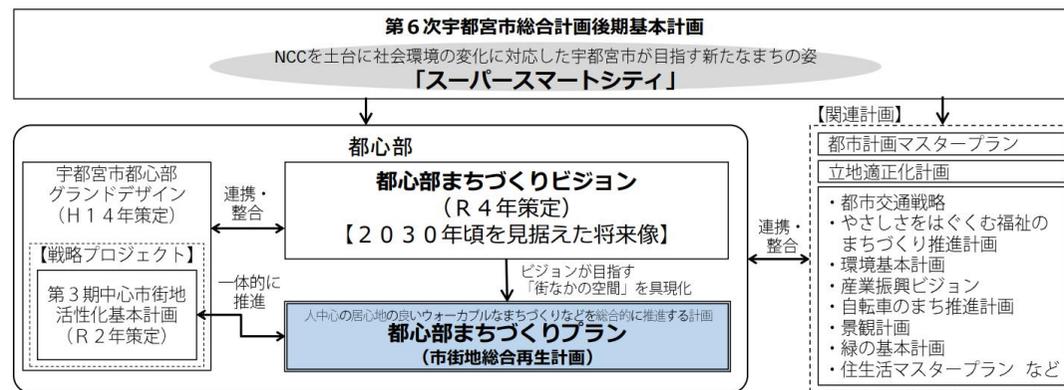
駐車場法・施策関係

- 都市再生駐車施設配置計画（地域ルール）
- 低炭素まちづくり計画（地域ルール）
- 過剰供給が想定される**附置義務駐車場の適正なコントロール・既存の駐車施設の有効活用**のため（地域ルール）
- 立地適正化計画**を踏まえ、中心市街地の駐車場の現状を分析し、諸課題に対応するため
- 都心部のまちづくりの推進**のため、まちなかへの過度な自動車の**流入抑制**や民有地の有効活用などにつながる駐車場の**配置適正化**に取り組むため
- 全市的な計画**を定め、駐車場**整備計画**策定及び**駐車場条例**の見直し等の基とするため
- まちなかにおける小規模な駐車場の増加による自動車と歩行者との交錯、街並みの連続性の阻害等を防ぐため
- 駐車問題に係る基本方針を定め、**市民・企業・関係機関が一致協力**して対策を実施していくため
- 観光バス**の駐車対策を進めていくため

公営事業・整備等関係

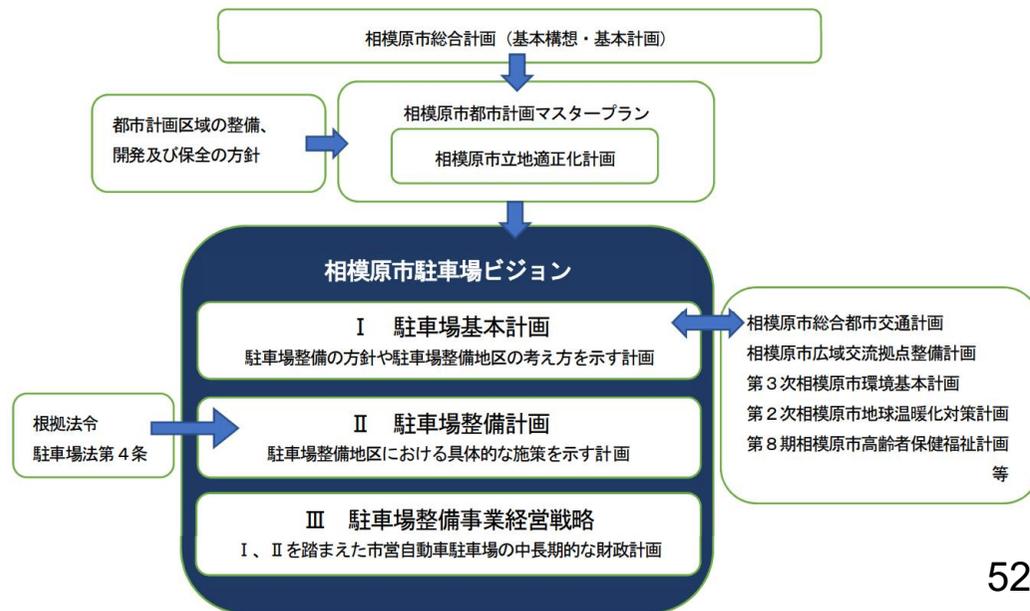
- 公共駐車場に係る経営の安定化等の検討のため（複数）
- 鉄道駅**への駐車場整備、利用者数把握のため
- 市営駐車場を設置している地区を対象として、**民間駐車場も含めた駐車場整備に関する基本的な方針、施策等**を見直し、それを踏まえ市営駐車場の中長期的な運営の見通しを示すため

【参考】宇都宮市 都心部まちづくりビジョン



図：本プランの位置づけ

【参考】相模原市駐車場ビジョン

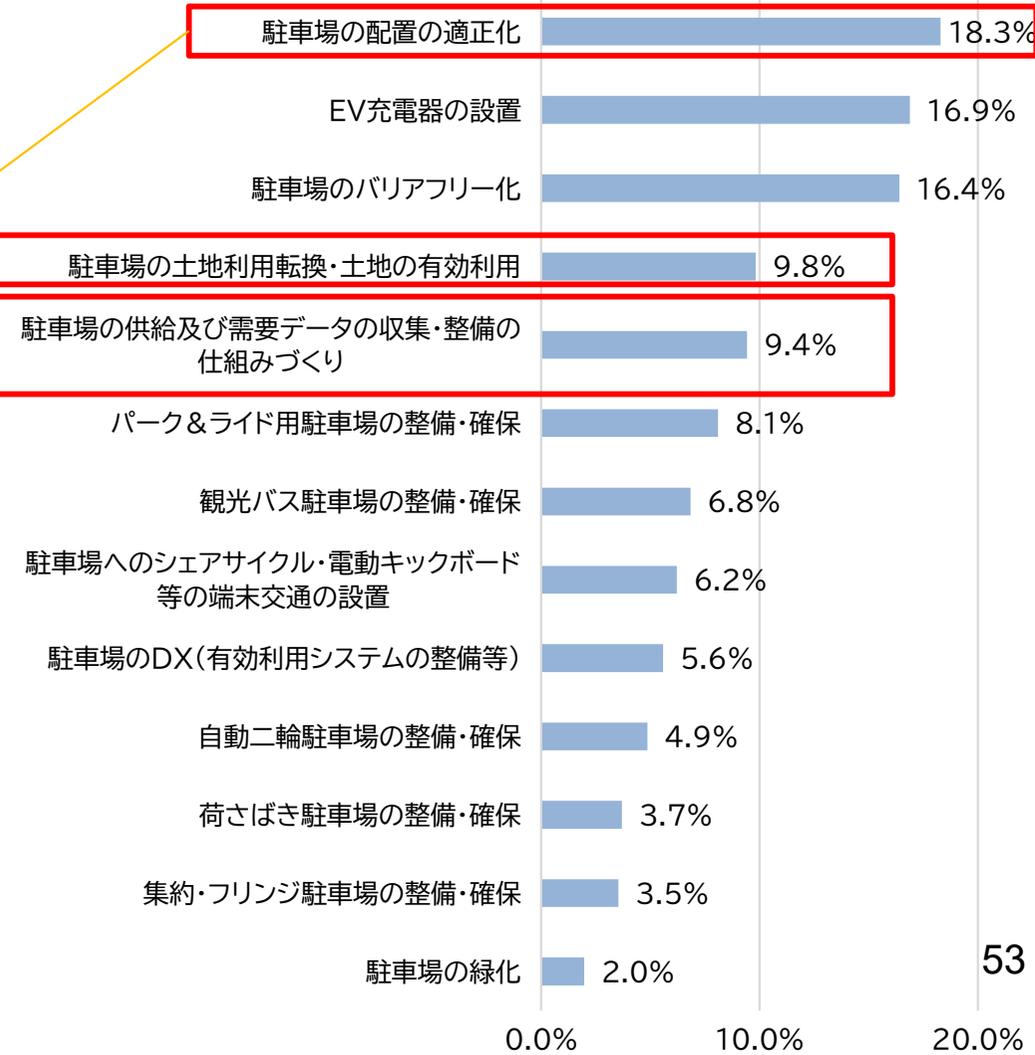
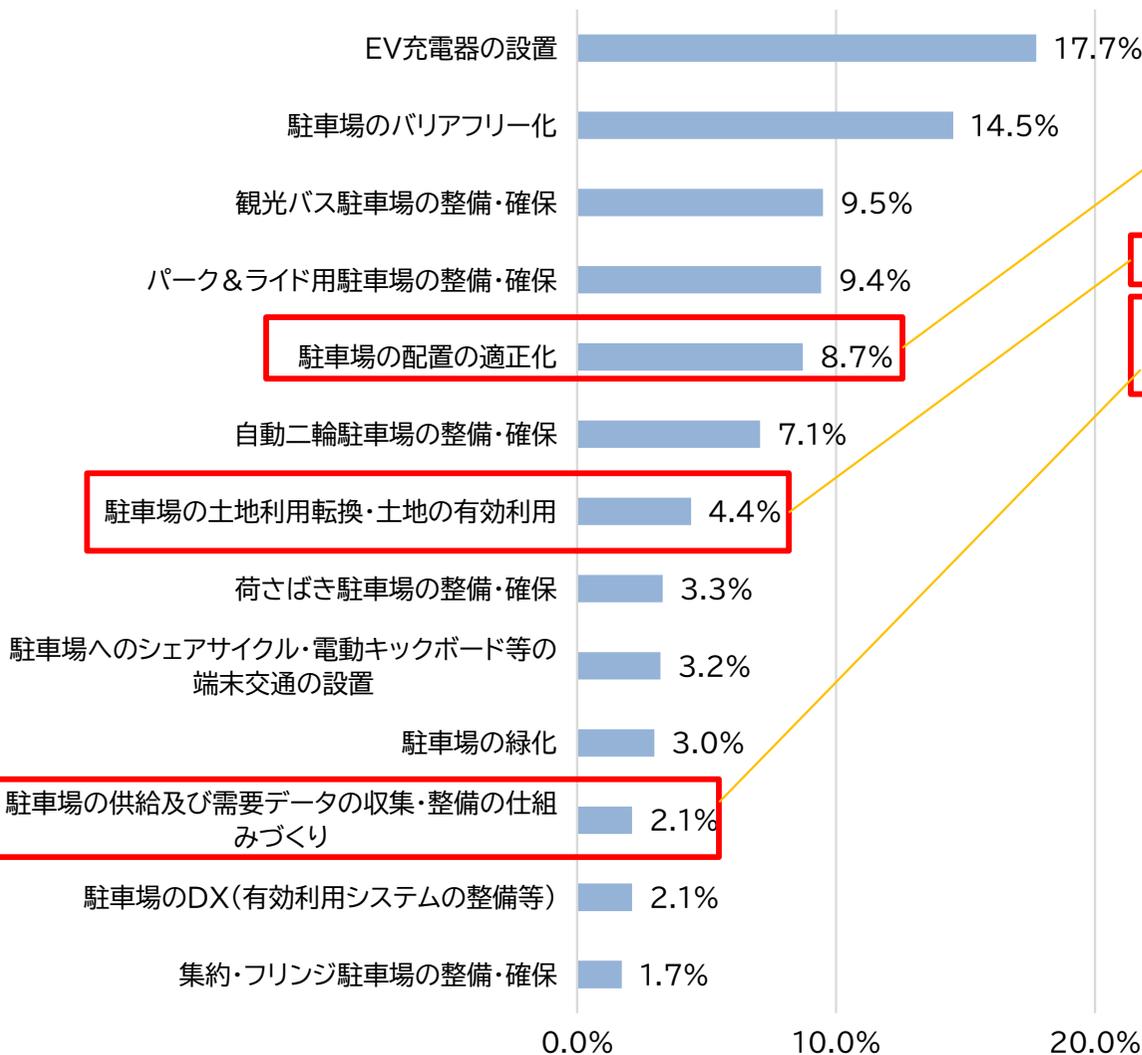


- 駐車場施策について、実施済みの施策としては、EV充電器の設置や、バリアフリー化が多く、緑化や、DX、集約・フリンジ駐車場整備・確保などは低い結果となった。
- **実施率が低い一方、必要性が高い取組としては、配置の適正化や土地利用転換、需給・データの収集**となった。

対象：全自治体（回答 N=1274） 時期：R6.8

実施済または実施予定の駐車場施策について

今後実施の必要性を感じている駐車場施策について

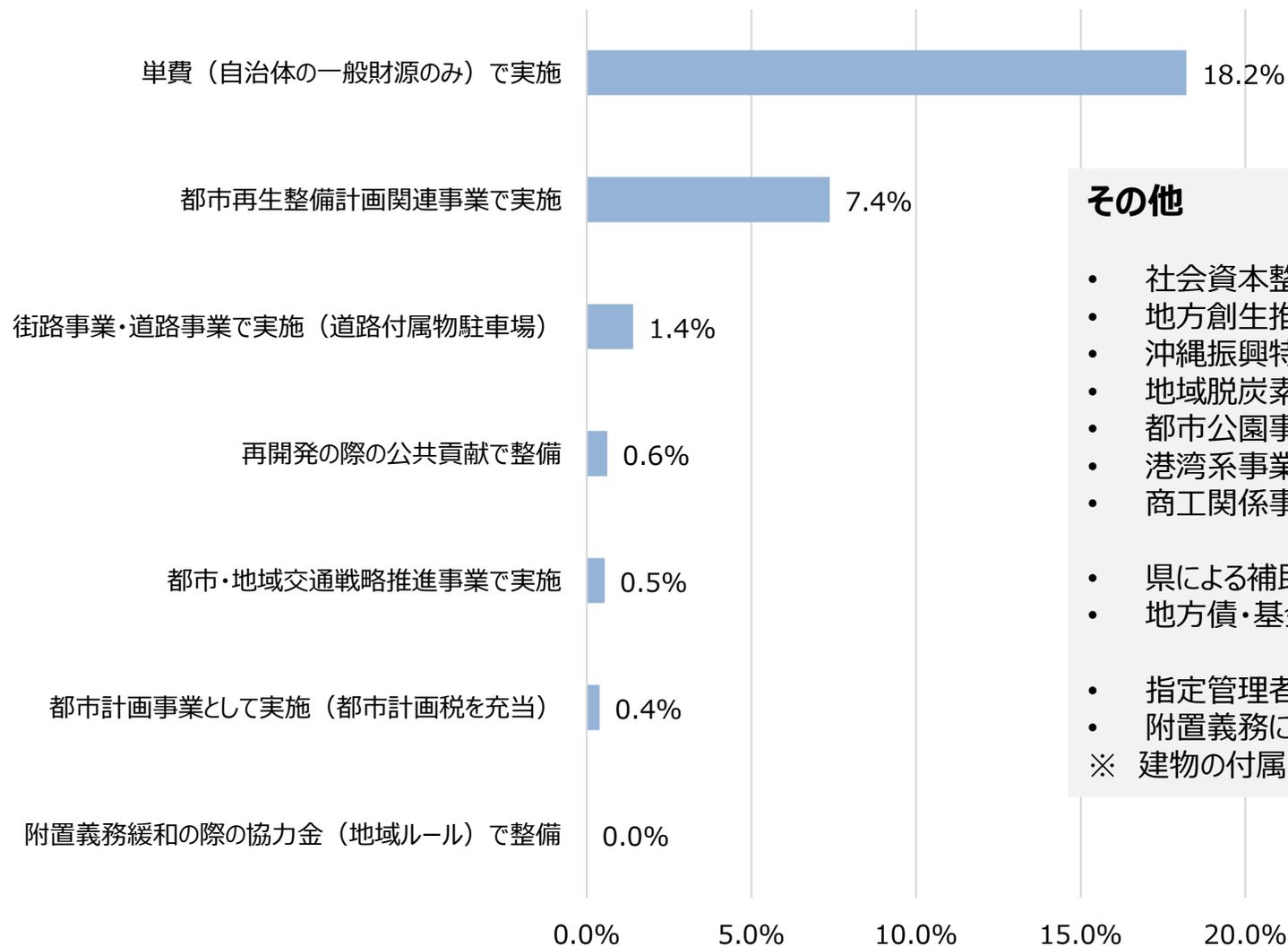


自治体調査結果⑰ 地方公共団体における駐車場整備予算の財源

- 過去10年に駐車場の整備を行った自治体のうち、多くは単費（一般財源・起債・基金）により整備。
- 国の都市・道路関係予算だけではなく、商工関係予算や、各種交付金、県の補助により整備している例もあった。

対象：全自治体（回答 N=1274） 時期：R6.8

駐車場整備関係予算について



その他

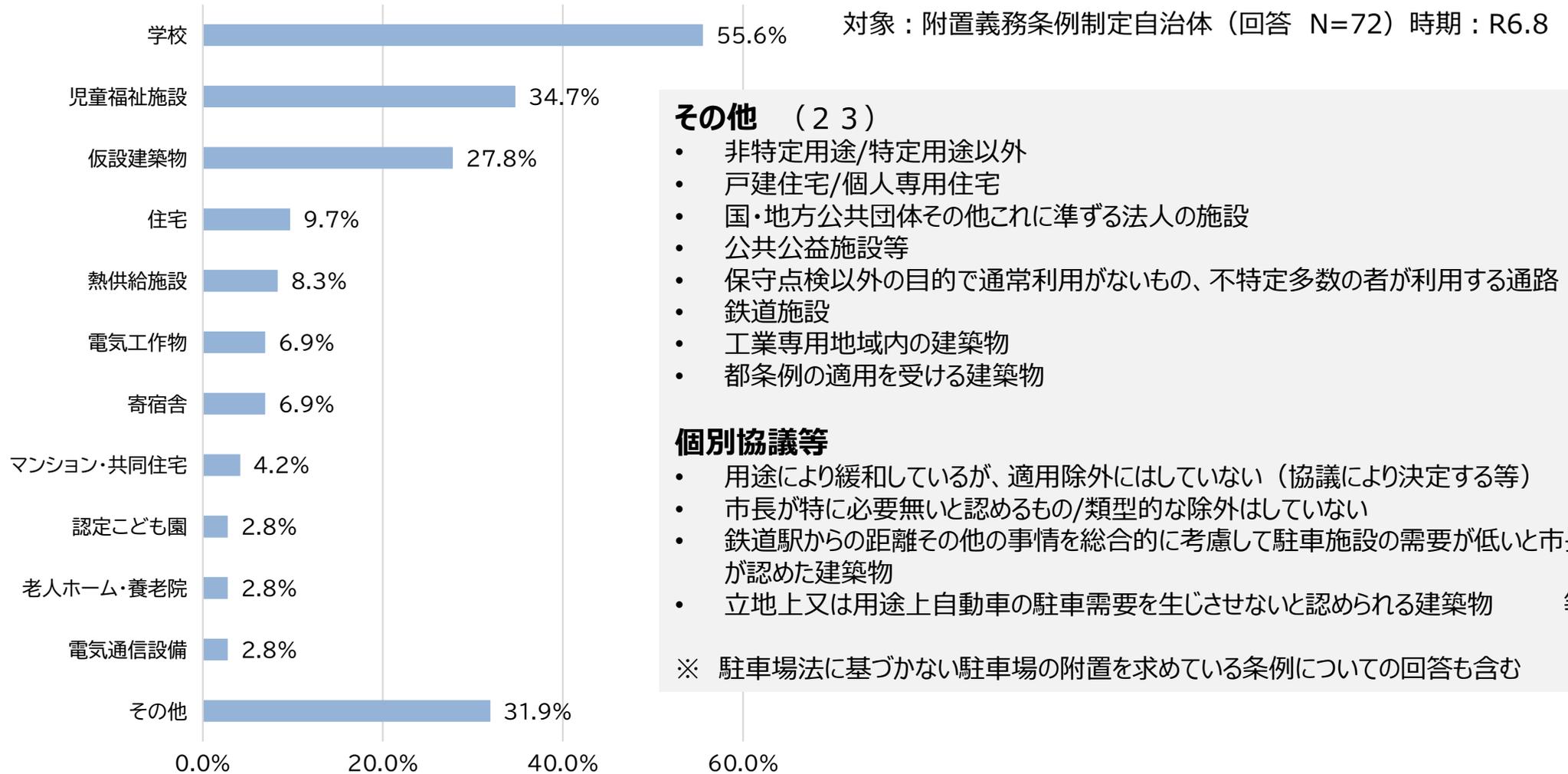
- ・ 社会資本整備総合交付金
- ・ 地方創生推進交付金
- ・ 沖縄振興特別推進交付金
- ・ 地域脱炭素移行・再エネ推進交付金
- ・ 都市公園事業
- ・ 港湾系事業
- ・ 商工関係事業
- ・ 県による補助
- ・ 地方債・基金
- ・ 指定管理者制度による独立採算
- ・ 附置義務による整備のみで補助の活用はしていない 等
- ※ 建物の附属事業として実施している場合を含む

※複数回答（N=1274）

自治体調査結果⑱ 附置義務において適用除外としている用途

- 学校や老人ホーム等の児童・高齢者施設や、共同住宅や寄宿舍などの住宅系施設、熱供給施設などの無人施設などは、典型的に附置義務の適用除外若しくは別途協議による附置台数としている例が見られた。
- また、（商業地域等において）非特定用途を附置義務の対象としていない都市もあった。

附置義務条例において典型的に対象外としている用途について



※複数回答（N=72）、未回答・条例なしを除く

3. 国内外における都市政策・交通政策動向等

今後の都市政策について(都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ)

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

環境への配慮・デジタル技術の活用

まちづくりGXについて

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

都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用について

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

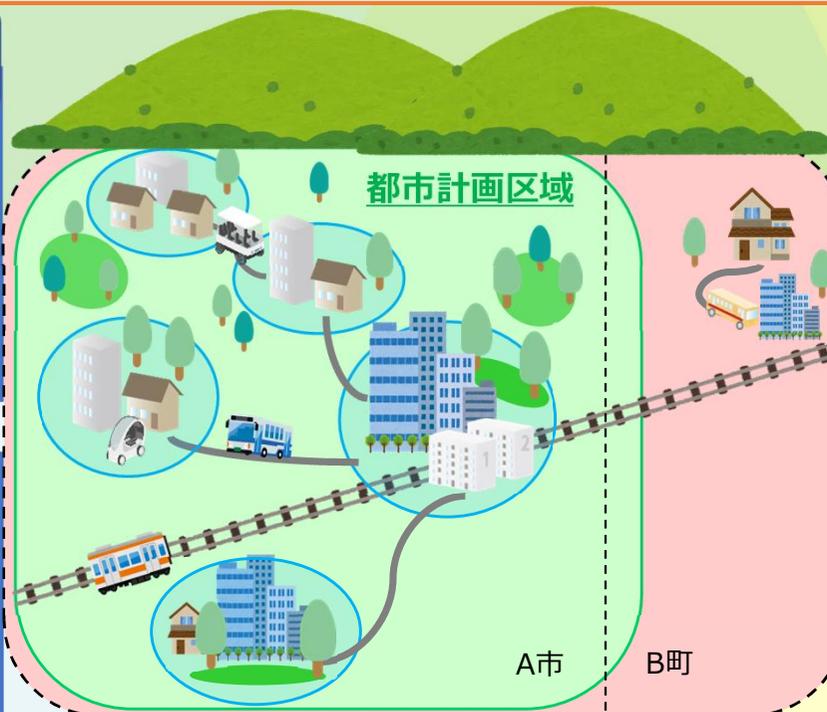
都市構造の検討

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

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

広域・施策横断的な都市計画の取組について

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



身近なエリアの魅力向上

多様な地域における継続的なエリアマネジメントについて

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

社会の変化に対応した柔軟なまちづくりについて

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

今後の都市政策を踏まえた駐車場政策の方向性について

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

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

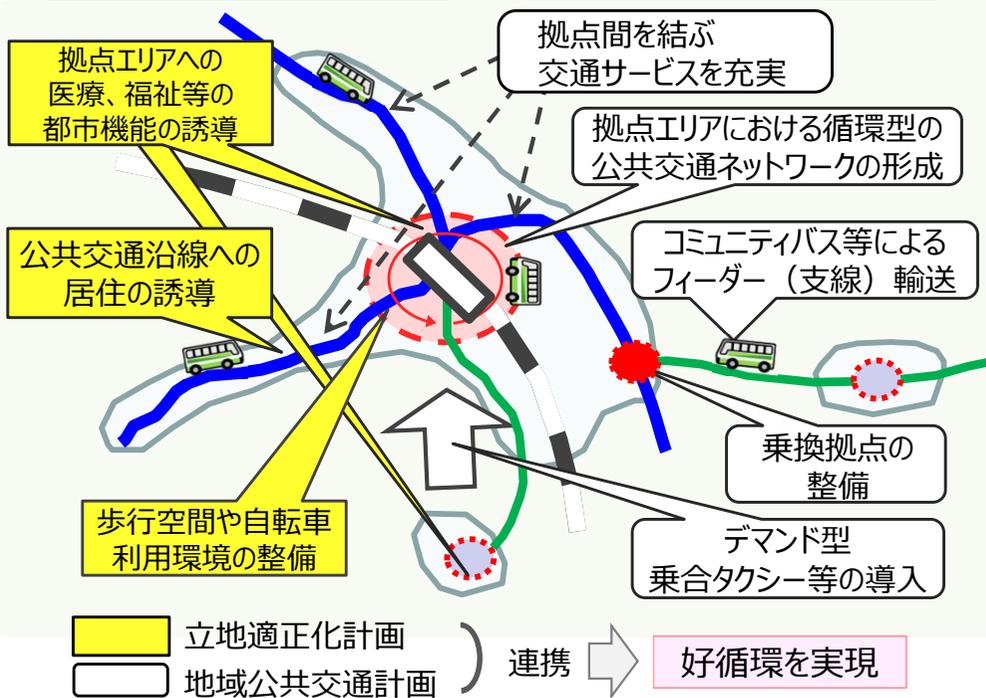
コンパクト・プラス・ネットワークと駐車場について

- 人口減少や中心市街地の空洞化等により**必要な密度が維持できない地域**も出てきているなか、居住や都市機能を一定のエリアに誘導することで経済性を高め、密度の経済性を発揮し、**持続可能な都市構造**を目指す、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めていく必要性のある地域は多いと考えられる。
- 自動車の駐車に必要な面積は大きく、都市機能の誘導を図る中心市街地において道路容量に制約がある場合、公共交通に比して輸送能力が限られる自家用車での全ての移動が行われると渋滞等の原因となるため、駐車場について**既存施設活用・過剰整備の抑制**、パーク&ライド等により公共交通と組み合わせた移動を推進し、**都市空間の効率的な利用**を図る必要がある。
- また、土地の高度利用を図るエリアにおいて駐車場を設置しようとする場合は、立体駐車場により確保するなど、望ましい**土地利用と調和**を図る必要がある。

コンパクト + ネットワーク

都市の持続可能性が確保

持続安定的な公共交通事業の確立

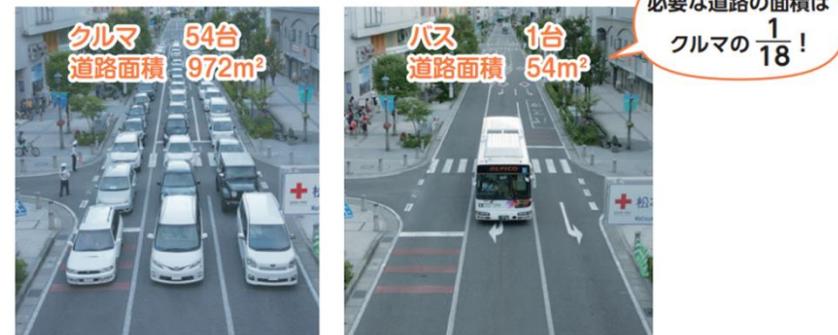


【参考】都市において必要な空間の面積の比較

自動車1台の駐車に必要な面積	25~30㎡（車路を含む）※1 ⇒原単位1台/150㎡の場合、2割に相当
住宅の1人当たり居住室の面積（畳数）	24.2㎡（14.65畳※2）
オフィスワーカー1人当りの床面積	12.5㎡※3
自転車1台の駐車に必要な面積	1.5㎡~（車路を含む）※4

- ※1 岸井隆幸ほか「駐車場からのまちづくり」
- ※2 総務省統計局「令和5年住宅・土地統計調査」
- ※3 日本ビルディング協会連合会「ビル実態調査（平成25年版）」
- ※4 一般社団法人カーフリーデージャパン資料

【参考】移動に必要な道路面積の比較（さいたま市資料）



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

駐車場政策の手法の分類について

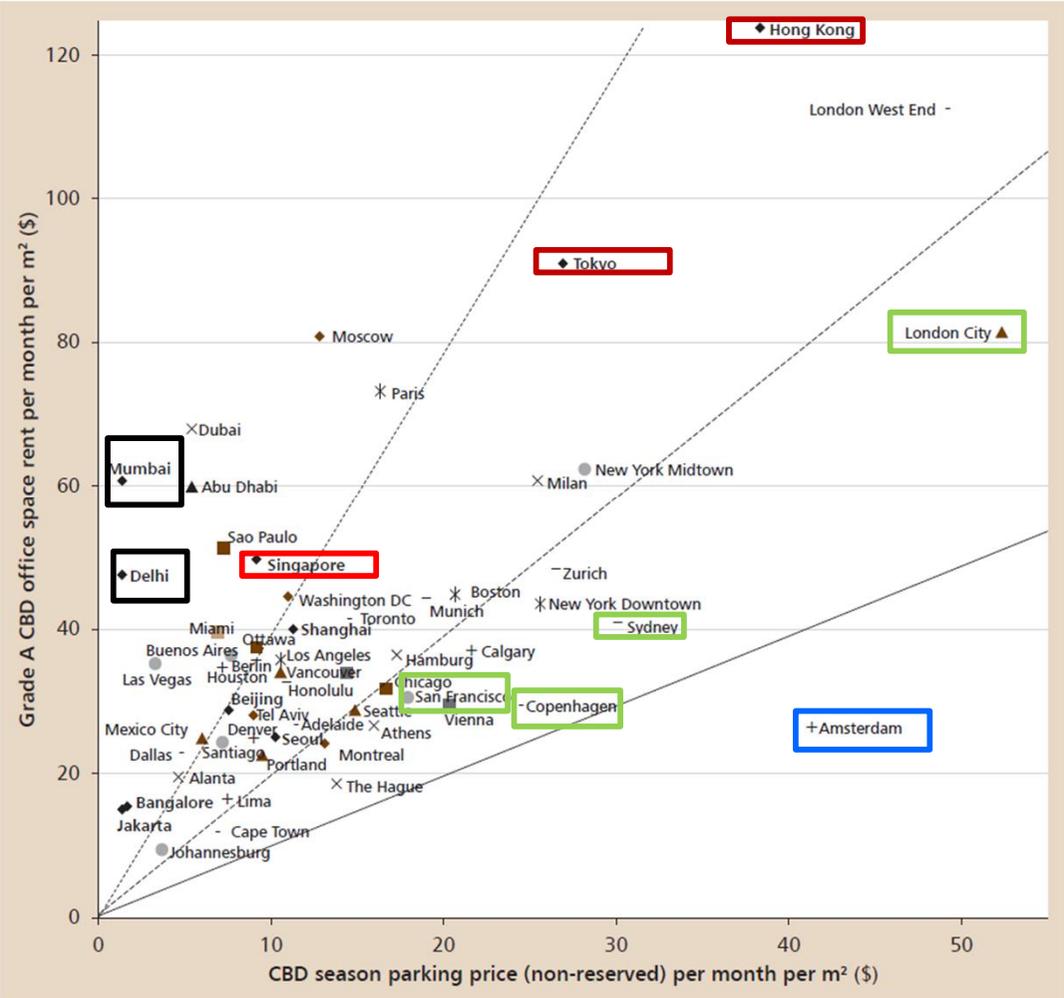
- アジアの14都市の駐車場政策について分析した『Parking Policy in Asian Cities』においては、Barter (2010) の枠組みを基に、駐車場政策の手法について、以下の通り分類している。
- 「**従来型**」(≒下限を定める附置義務制度) については、**自動車中心**の考えに基づくものである一方、「**駐車場管理型**」では、供給を制約することで、モビリティマネジメントにより、広範な**都市・交通政策**の目標の達成が可能としており、「**市場型**」では、価格により需給が形成されるとしている。
- 日本の駐車場政策(車庫証明制度)は意図せずして住宅駐車場に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るとしている。

CBD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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) インドのデリーとムンバイ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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).

- 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

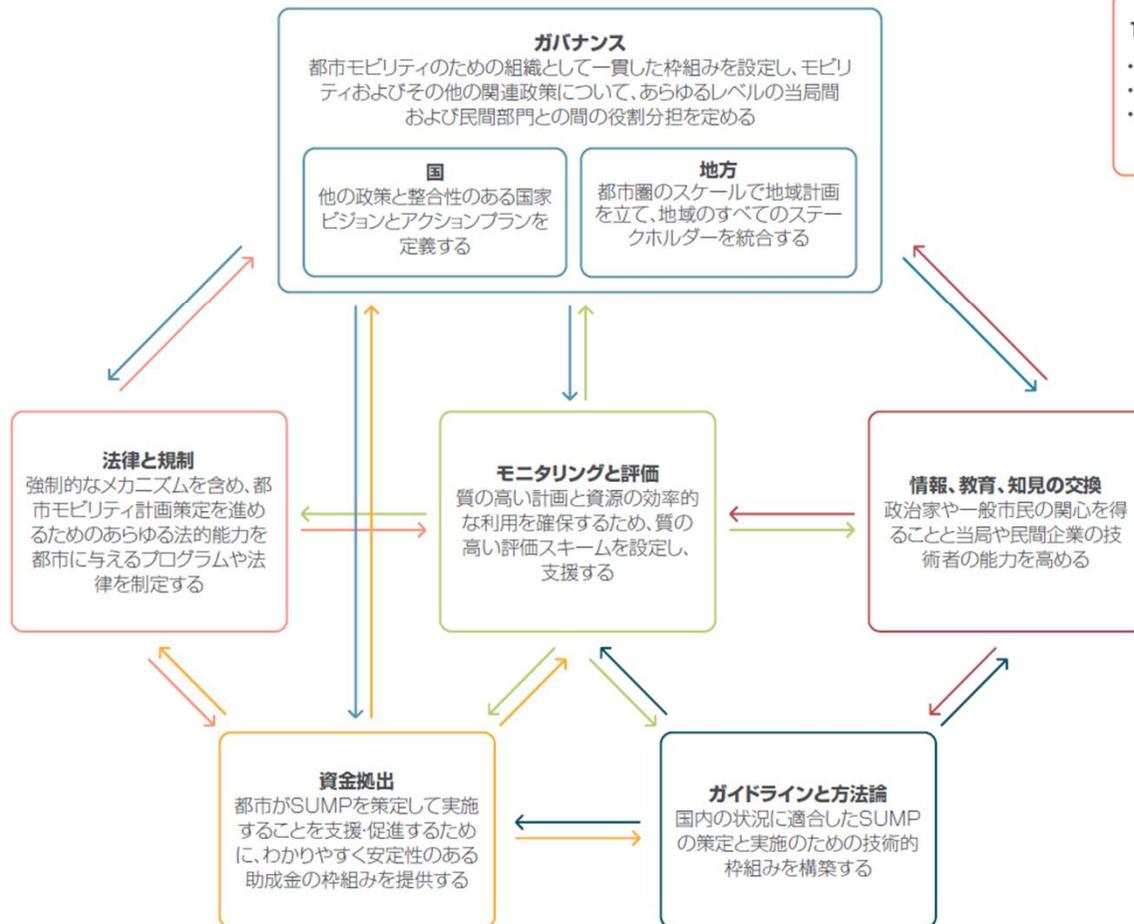


出典：（一財）地域公共交通総合研究所 SUMP「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」

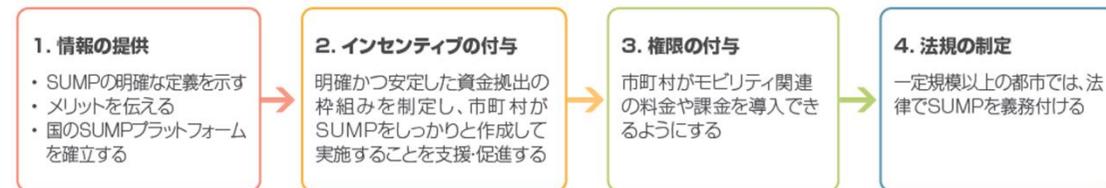
Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) について②

- 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)



Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) について③

- 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。
- CREATEプロジェクトで、過去50～60年の都市行政の考え方を調査したところ、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



STEP 1

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



STEP 2

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)



STEP 3 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、目標の下の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。

