

# リサーチ・メモ

平成 29 年 12 月に公表された都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」の取りまとめ中、「駐車場整備の在り方について」の概要について（紹介）

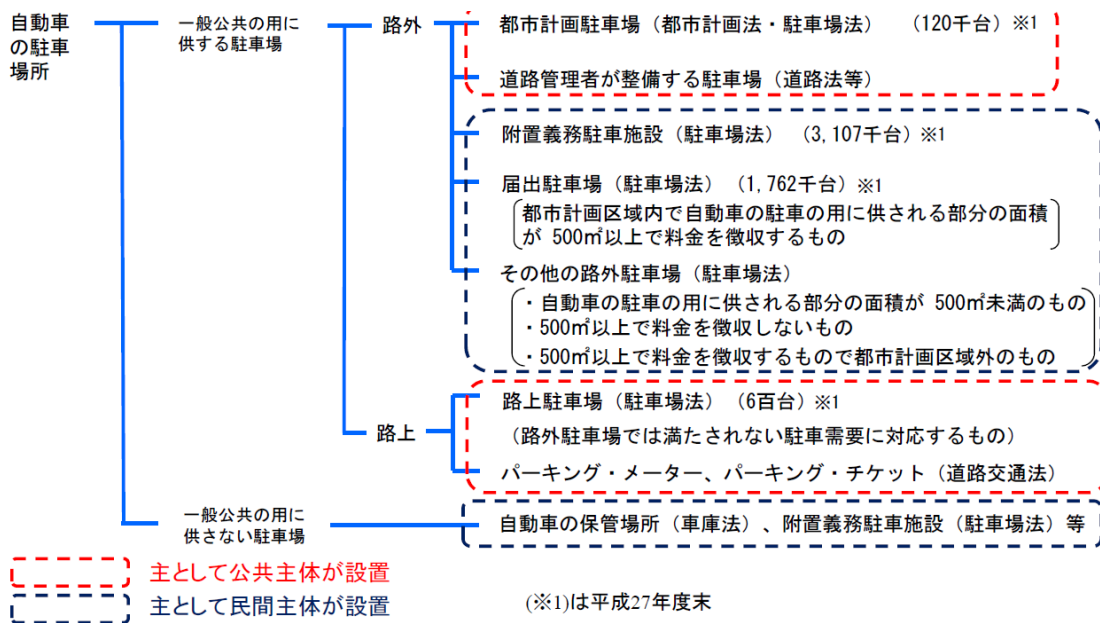
2018 年 2 月 1 日

## （都市施設ワーキンググループの現状認識）

駐車場法が 1957 年（昭和 32 年）に路上駐車場、路外駐車場、建築物に附置される駐車場を対象として制定されて以来、民間を主体として、駐車場は着実に整備がなされてきた。

地方公共団体は、駐車場法に基づき条例を制定し、駐車場整備地区内等において、建築物の用途や床面積に応じて建築物又はその敷地内に一定規模の駐車場の設置を義務付けることができることとされ、この原因者負担の考え方に基づく附置義務駐車場の整備が駐車場台数の確保に大きく寄与し、駐車場供用台数は、2015 年度（平成 27 年度）末には約 500 万台となっており、かつて顕著であった市街地における路上駐車やこれに伴う交通渋滞の問題が多く地域で沈静化するなど、同法の目的である道路交通の円滑化に貢献してきた（図表 1、2）。こうした中で、自動車保有台数の伸びが鈍化する一方、駐車場共用台数の伸びは従前どおりほとんど変わらないため、需給のミスマッチ現象が見られるようになってきており、駐車場行政の見直しが必要になっている。

（図表 1）駐車場の分類



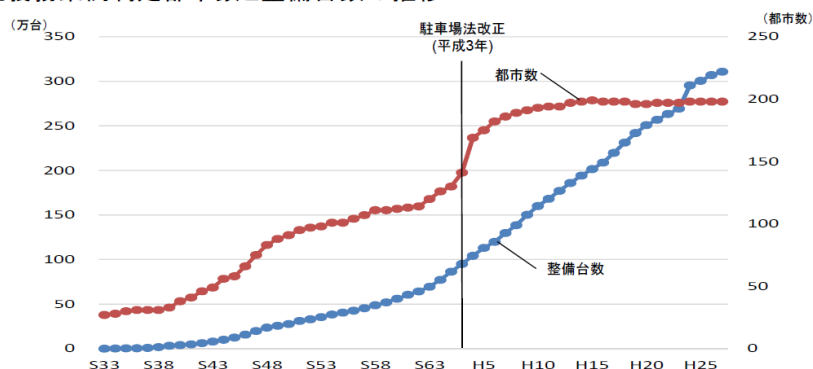
（参考）駐車場法上の駐車場台数の内訳（平成 27 年度末）

	台数（万台）	構成比（%）
路外都市計画駐車場	1.2	2.4
付置義務駐車場	31.1	62.3
届出駐車場	17.6	35.3
路上駐車場	0.06	0
合計	49.91	100

（注）国土交通省資料により、土地総合研究所作成。

(図表 2)

○附置義務条例制定都市数と整備台数の推移



《改正経緯》

平成3年

- ・附置義務を課す建築物の床面積の最低下限の引き下げ  
(特定用途では、2,000㎡→1,500㎡(50万人以上)、1,000㎡(50万人未満))

平成6年

- ・荷さばき駐車施設に係る規定を追加(89都市において規定を整備)H29.4時点

平成18年

- ・自動二輪車駐車施設に係る規定を追加(9都市において規定を整備)H29.4時点

(注) 国土交通省資料による。

(解決すべき主な課題)

- (1) 地方公共団体は、駐車場法に基づく駐車場条例の施行に当たり、都市内一律で定めた原単位を適用することがほとんどであることから、地域ごとの駐車場の需給特性が十分に反映できず、利便性が高い公共交通が発達した大都市部においては、需要を超える駐車場が整備されてしまう場合がみられること。
- (2) 附置義務駐車場を含む民間駐車場の整備がまちづくり計画等を考慮せずに進められ、例えば、高密度に店舗が立地しているエリアにおいて、個々の店舗に附置義務駐車場の設置を求める場合、店舗スペースの削減、まちなみの分断等により、まちの賑わいを阻害するほか、当該駐車場に出入りする自動車と歩行者が錯綜し、安全で快適な歩行が困難になる懸念が生じていること。
- (3) 主に地方部の中心市街地などにおいて、中心市街地の衰退に伴って商店等が撤退した跡地において、比較的低いリスクで一定の収益が期待できる資産運用手段として駐車場経営が選択されるケースが多いことに起因して、コインパーキングと呼ばれる民間の小規模平面駐車場が増加傾向にあり、まちの賑わいに影響を及ぼしている地域が見られること。
- (4) 路上駐車が多くを、荷さばきを目的とした駐車車が占めることから、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全等の観点から、荷さばき用駐車場の整備の必要性が高いと考えられるが、乗用車用と比べた場合、その整備が遅れている地域があること。また、外国人観光客の増加に伴う観光バス用駐車場や自動二輪車用駐車場についても同様にその整備が遅れている地域があること。

## （課題解決に向けた方向性）

### （1）基本的な考え方

これまでの量の絶対的不足という状況は多くの地域で解消されつつあることから、今後の駐車場施策は、地域の現在及び将来の駐車需要を把握し、まちづくり計画等と整合を図ることで、適切な場所に適切な量を整備することが可能となるように再構築を図ることが重要である。地域の状況によっては、まちづくり計画等を踏まえて駐車場の他用途への転用等により土地の有効活用を図っていくことも必要である。

### （2）地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車場の整備

駐車の実態調査を行い、条例に定める原単位が各都市の状況に適合しているかどうか改めて検証することに加え、都市内一律で定めた原単位の適用を原則とするのではなく、地域の駐車需給特性や建築物の用途を反映した附置義務駐車場の整備も認める必要がある。このため、地域の関係者により駐車需要やまちづくり計画等との整合性をきめ細かく検討した上で得られ他当該地域における適正な基準であるいわゆる「地域ルール」に基づいた整備を行うことも考えられる。

### （3）まちづくり計画等を踏まえた駐車場等の整備・配置・活用

## （位置や規模等の規制）

商業機能が集積するメインストリートや通学路など特定の通りやエリアについて歩行者の優先を図る場合には、当該通り沿い又はエリア内の駐車場について、位置や規模、出入口の位置を制限することも有効であると考えられる。そのような場合において、条例で一定の制限をかけている先進的な地方公共団体もあるほか、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画に駐車場配置適正化区域を定めることによっても一定の制限を設けられることから、これらの施策の普及展開を図ることが必要である。

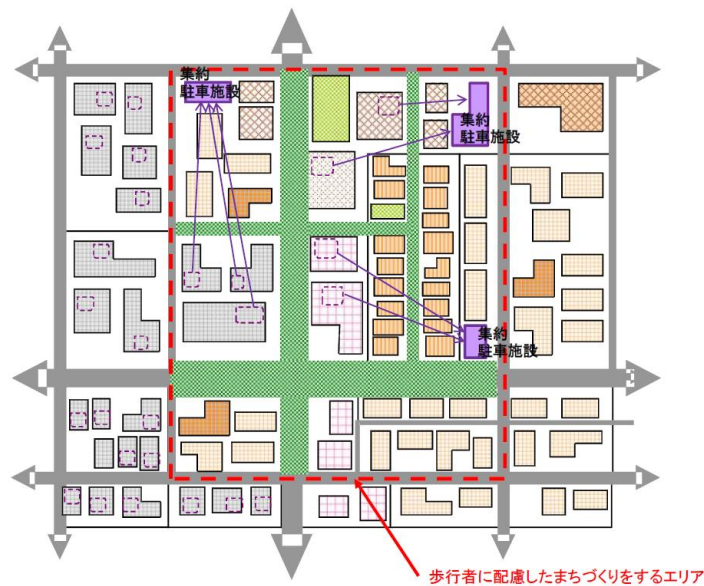
## （附置義務駐車場の隔地・集約化）

従来、附置義務駐車場を自らの建築物又はその敷地以外に設置する、いわゆる隔地設置については、物理的に設置できない場合など例外的に扱われてきたが、歩行者優先を図るエリアを設定するなどのまちづくり計画等に基づいた、より望ましい効果が見込まれるなど積極的な理由があり、いわゆる「地域ルール」等一定の基準に基づく場合は、隔地設置を柔軟に認め、敷地単位ではなく地域単位で地域の駐車需要に対応することが望ましい。

隔地設置を認める場合には、出入口の数を減少させ、まちなみの分断を避ける等の観点から、あわせて附置義務駐車場の集約化を進めることも検討することが望ましい。その際は、集約化に関する基本的考え方を「地域ルール」等に位置付け、費用分担、設置場所等について関係者の合意形成を図る必要がある。

効率的な整備を図る観点からは、既設の附置義務駐車場に余剰が生じており、かつ周辺で新規開発等に伴う駐車需要に対して附置義務駐車場の整備が必要とされている場合には、原単位の見直しとあわせて余剰が生じている既設駐車場を隔地先や集約先として活用することも考えられる（図表3）。

(図表3) 駐車場の集約化・隔地化のイメージ



(注) 国土交通省資料による。

#### (まちづくりとの連携)

まちの賑わい創出のため、地域のニーズに応じて適切な場所で計画的に駐車場の整備や活用を図るためには、駐車場施策と他のまちづくりに関する施策が適切に連携することが必要である。例えば、歩行者優先を図るエリアを設定する場合において、附置義務駐車場の隔地・集約化を柔軟に認めることに加え、当該エリア内への自動車の流入抑制を図るため、エリア外又はエリア内の周縁部に立地し、フリンジ駐車場としての役割を担うことが可能な駐車場については料金を低く設定する等、地域全体を見渡した戦略的な配置がなされるよう誘導するとともに、これらの周知を図ることも考えられる。

#### (駐車場の整備・活用プロセスの一体的推進)

適切な量の駐車場を地域のニーズに応じて適切に配置するため、地域における駐車の実態調査や駐車場整備に関する計画の作成に当たっては、整備後のマネジメント等も見据えた長期的な視点を持って行う必要がある。まずは、地区レベルで曜日、時間、車種、目的等別に駐車需要をきめ細かく把握し、荷さばき用や自動二輪用など駐車施設の種類ごとに必要な整備量を把握する必要がある。その上で、その地域のまちづくり計画等を踏まえて、関係者との合意形成を行いながら、駐車場が必要となる設置場所を検討し、各種の駐車施設の整備や活用を、総合的・計画的に推進することが必要である。このため、調査の段階から整備後のマネジメントを見据えて一体的に取り組むことが必要である。なお、把握された整備量に比べ、既設駐車場が多い場合は、まちづくり計画等を踏まえた上で、他用途への転用も検討されるべきである。

その際、公共駐車場と民間駐車場の適切な役割分担を図ることが重要である。公共駐車場は、今後の人口減少等を踏まえたまちづくり計画等の見直しにあわせて、その役割を適切に見直すべきである。民間駐車場は、今後も駐車場の総供給量の面では大きな部分を占めると考えられるが、中心市街地等まちの賑わい創出に活用できる場所にある場合は、駐車機能だけではなく、イベントスペースとしての提供など、地域のまちづくり計画等で求められる機能についてもあわせて検討することが望ましい。



なお、駐車場整備に関する計画の作成やその実現に向けた取組を円滑に推進するため、駐車需要及び駐車場の整備状況等に関する情報・データは調査によって継続的に把握するとともに、必要に応じてこれらに関係者で共有することを検討する必要がある。

#### （イベント等での利用）

中心市街地など、まちの賑わい創出に有用な場所にある駐車場の管理者等は、駐車場の全部又は一部を臨機応変に利用したイベント等を積極的に行うことにより、賑わい創出に貢献できるような取組について検討することが望ましい。

#### （駐車場の高質化）

附置義務駐車場の集約先の駐車場など今後も必要性の高い駐車場については、地域の課題解消などに貢献できるように高質化を図ることが望ましい。例えば、駐車場予約システムの整備や観光情報の発信のためのデジタルサイネージの設置など地域の状況に応じた多様な高質化の方策が考えられる。そのほかにも、災害時に避難拠点として利用できるよう備蓄倉庫等を設置すること、都市環境の向上のために緑化すること等が考えられる。

#### （荷さばき駐車場等の整備）

荷さばき駐車場の整備に当たっても、その駐車需要を把握し、まちづくり計画等との整合性を考慮して必要な量を整備する必要がある。荷さばき需要の大きい一定規模以上の建築物については附置義務により確保することが望ましい。一方、附置義務駐車場条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばき駐車場の共用化、空地等を活用した共用荷さばき駐車場の設置等の多様な手法を活用することが望ましい。特に、荷さばき駐車場が建築物の中に設けられる場合は、貨物車両による円滑な荷さばきが可能となるような駐車場の構造や設備について十分検討することが望ましい。

なお、荷さばき駐車場の共用化等は駐車場から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜等により作業効率の低下等を招く可能性があるため、運送事業者との協力体制等の地域の実情を踏まえた検討が必要である。

#### （参考）本とりまとめに対する土地総合研究所の所見

駐車場整備行政については、他の多くの施設整備行政と同様、人口減少・超高齢社会の到来、厳しい財政制約等の諸課題が顕在化する中、量的拡大の時代が終わり、ストックの活用・質的向上が中心的な目標となる時代を迎えたことを反映して、政策課題の力点がハード整備からソフト対策に移ってきたことが明確に見て取れるとりまとめ内容となっている。具体的には、駐車場需給の調整を目指した料金政策導入、駐車場の多目的利用・他用途転換、駐車場に関するデータの共有・活用、必要性の高い駐車場の高質化・緑化、備蓄倉庫等災害対応仕様など駐車場整備後のマネジメントにきめ細かい配慮をするよう示唆していることが特徴である。駐車場整備地区を多く持つ中心市街地でも空洞化現象が進行している地域が少なくないことから、今回のこれらの提言を各自自治体がそれぞれに直面する都市づくりの課題解決に対しどう生かしていくのか、受け身ではない主体的な知恵と努力が試される局面であるといえよう。

（荒井 俊行）