

都市再生特別措置法に基づく
駐車場の配置適正化に関する手引き

改訂版

平成27年3月
国土交通省 都市局

目 次

1. 本手引きについて	1
2. 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の背景と概要	1
(1) 背景.....	1
(2) 概要.....	1
3. 駐車場の配置適正化の意義	3
4. 駐車場の配置適正化に関する手引きの構成	7
5. 立地適正化計画の作成	8
(1) 駐車場の配置適正化の検討にあたって	8
(2) 目指すべき将来の都市像と駐車場の配置適正化.....	9
(3) 立地適正化計画における駐車場の配置適正化の位置付け.....	13
(4) 立地適正化計画の作成に必要な協議.....	15
(5) 地域の関係者の合意形成.....	16
(6) 交通状況等に応じた見直し	16
(7) 立地適正化計画の作成フロー	17
6. 駐車場配置適正化区域の設定.....	18
(1) 基本的な考え方.....	18
(2) 駐車場配置適正化区域と駐車場の配置イメージ.....	22
(3) 留意すべき事項.....	29
7. 路外駐車場の配置適正化.....	30
(1) 基本的な考え方.....	30
(2) 特定路外駐車場の規模要件の設定	33
(3) 特定路外駐車場の設置（変更）の届出.....	34
(4) 路外駐車場配置等基準の設定	35
(5) 勧告・土地取得のあっせん等	37
(6) 駐車場条例への反映.....	40
8. 附置義務駐車施設の集約化	41
(1) 基本的な考え方.....	41
(2) 集約駐車施設の整備.....	43
(3) 集約駐車施設の位置の設定	47
(4) 集約駐車施設の規模の設定	60
(5) 移動制約者用の駐車施設の取扱い	68
(6) 荷さばき駐車施設の取扱い.....	71
(7) 駐車場条例への反映と具体的運用	74

1. 本手引きについて

本手引きは、『都市再生特別措置法』（平成14年法律第22号）の駐車場法の特例等に基づき、駐車場配置適正化区域、路外駐車場配置等基準及び附置義務駐車施設を集約するための駐車施設について、市町村が立地適正化計画に記載し、その具体的な実施のための条例等を策定する際の参考となるようにまとめたものであり、都市交通行政や駐車場行政を担当する自治体職員を主な対象として想定しています。また、本手引きの活用に当たっては、『都市再生基本方針』、『都市計画運用指針』、『標準駐車場条例』及び『標準駐車場条例の改正に関する技術的助言』（平成26年8月1日街路交通施設課長通知）と併せて参照下さい。

2. 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の背景と概要

（1）背景

我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方で、大都市では高齢者の急増が見込まれ、健康で快適な生活や持続可能な都市経営の確保が重要な課題となっています。

この課題に対応するためには、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援することが必要となっています。

このような社会経済情勢の変化を背景として、『都市再生特別措置法等の一部を改正する法律』が平成26年5月21日に公布され、同年8月1日より施行されました。

（2）概要

（都市再生特別措置法の一部改正）

（1）立地適正化計画

- [1] 市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができます。
- [2] 立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね以下の事項を定める必要があります。

- ・住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針

- ・居住誘導区域及び居住誘導区域に居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
- ・都市機能誘導区域（都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域）及び都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設（以下「誘導施設」という。）並びに当該施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策

（２）都市機能誘導区域

- [1] 都市機能誘導区域内において、誘導施設を整備する民間事業者に対して、民間都市開発推進機構が出資等の支援を行うことができます。
- [2] 都市機能誘導区域内において、誘導施設を有する建築物に限定して容積率及び用途の制限を緩和する特定用途誘導地区を都市計画に定めることができます。
- [3] 都市機能誘導区域外において、誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為等を行おうとする場合は、届出が義務づけられます。

（３）居住誘導区域

- [1] 居住誘導区域において一定規模以上の住宅整備事業を行おうとする者は、都市計画の提案を行うことができます。
- [2] 居住誘導区域外において、一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合は、届出が義務づけられます。また、一定規模以上の住宅開発等を開発許可の対象とする居住調整地域を都市計画に定めることができます。

※ 上記の改正に伴い、建築基準法及び都市計画法について所要の改正が行われています。

3. 駐車場の配置適正化の意義

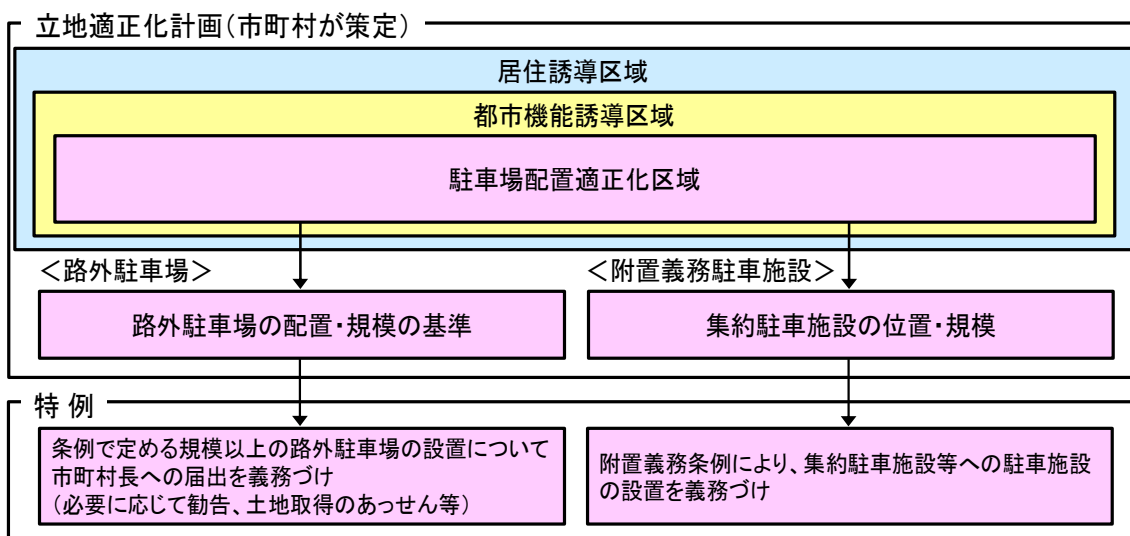
今般の改正により、『都市再生特別措置法』では、市町村が立地適正化計画に「駐車場配置適正化区域」、「路外駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設の位置・規模」を記載することで、駐車場の配置適正化を推進することが可能となっています。

都市機能誘導区域への医療、福祉、商業等の集積に伴い、自動車流入の集中が見込まれ、道路交通の混雑・輻輳や、歩行者環境の悪化等を招く恐れがある場合、立地適正化計画において、駐車場の配置の適正化を図るべき区域（駐車場配置適正化区域）を設定することができます。

駐車場配置適正化区域は、都市機能誘導区域内にあって、医療施設、福祉施設、商業施設等の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中とともに、高齢者、買い物客等の往来が予測され、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯を生じる恐れが高いエリアを設定し、駐車場を適正に配置するための施策を講じ、道路交通の混雑・輻輳（特に駐車施設の出入口付近での自動車と歩行者の交錯による危険）を解消するための区域となります。

駐車場配置適正化区域では、立地適正化計画への記載に基づき、以下の特例が認められます。

- ① 条例で定める規模以上の路外駐車場の設置について、市町村長への届出を義務づけ（必要に応じて勧告等）
- ② 附置義務駐車施設について、条例により集約駐車施設等への設置を義務づけ



駐車場の配置適正化を推進することには、以下のような意義が考えられます。

- ・歩行者交通が集中する区域の周辺に、集約駐車施設を配置することにより、区域内における歩行者と自動車の輻輳の軽減を図ることが可能となります。
- ・駐車場の出入口による歩道の分断箇所の減少により、安全・快適な歩行環境の創出が可能となります。
- ・自動車交通の減少により、バス等の公共交通機関の運行の円滑化が図られます。
- ・連続する街並みの形成及び土地の有効利用が図られます。

Q. 街なかに設置された駐車場には、どのような課題が想定されるのか？

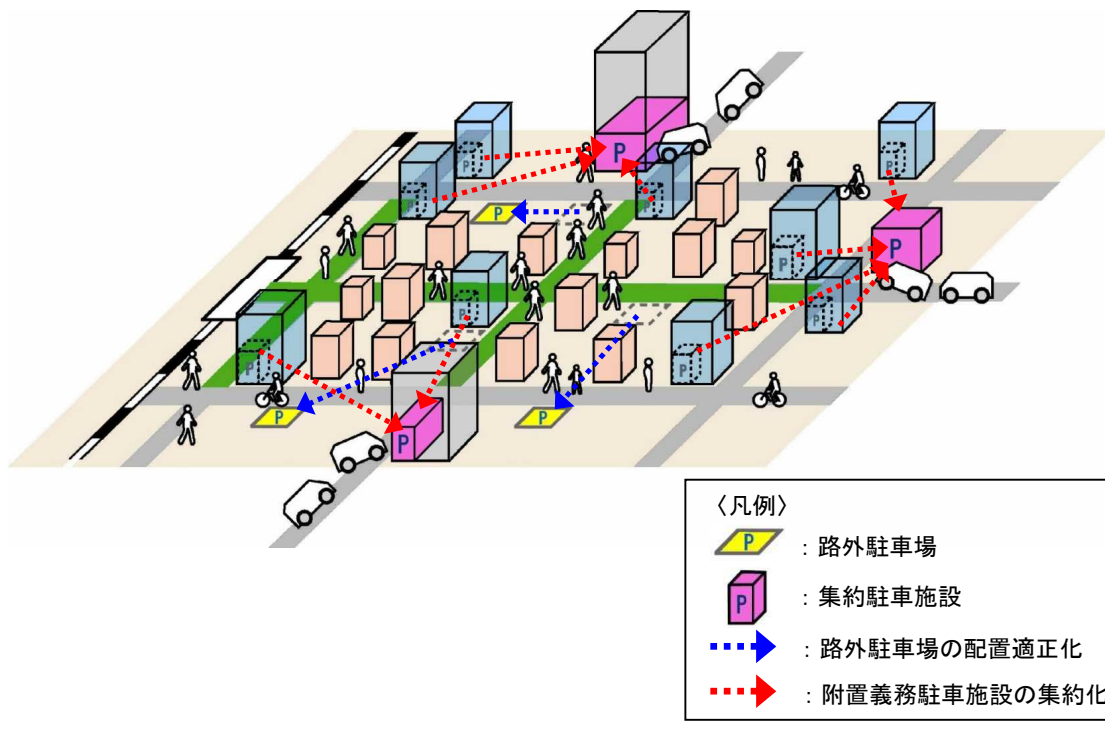
A. 街なかへの**自動車流入量の増大**や**道路交通の混雑・輻輳**を招き、特に駐車場の出入口付近では、自動車と歩行者（医療・福祉施設の利用者、買い物客等）との交錯により、**事故発生のリスク**が増大することが想定されます。



Q. 駐車場法の特例制度の活用により、どのようなまちづくりを目指すのか？

A. 都市の周縁部（フリンジ）等へ駐車場を誘導・集約化することで、都市中心部への自動車流入を抑制するとともに、自動車と歩行者の動線分離を図り、歩行者等にとって利便性・安全性の高い集約型都市構造（歩いて暮らせるまちづくり）を実現します。

街並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出等の副次的効果も期待されます。



【参考】路外駐車場と附置義務駐車施設

		路外駐車場		附置義務駐車施設
			届出駐車場	
定義		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(駐車場法第2条)	路外駐車場のうち、都市計画区域内に設置され、自動車の駐車のために供する面積が500㎡以上で、その利用について駐車料金を徴収するもの(駐車場法第11条・第12条)	地方公共団体の条例により、一定規模以上の建築物の新設・増築の際に建築主の義務として整備される駐車施設(駐車場法第20条・第20条の2)
設置状況 (H26.3)	箇所数	-	8,809箇所	67,109箇所
	台数	-	1,661,432台	2,997,363台
設置形態		 小規模コインパーキング (時間貸し)	 コインパーキング (時間貸し)	 商業施設駐車場
		 商業施設駐車場 (無料・一般開放)	 立体駐車場 (時間貸し)	 マンション駐車場
				 オフィスビル駐車場

4. 駐車場の配置適正化に関する手引きの構成

本手引きは、以下の構成となっています。

駐車場の配置適正化を進めるため、立地適正化計画に記載する必要のある「駐車場配置適正化区域」、「路外駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設の位置・規模」については、それぞれ「6. 駐車場配置適正化区域の設定」、「7. 路外駐車場の配置適正化」及び「8. 附置義務駐車施設の集約化」で解説しています。



手引きの構成と各章の位置付け

5. 立地適正化計画の作成

(1) 駐車場の配置適正化の検討にあたって

コンパクトなまちづくりを実現するためには、総合的なまちづくりの観点から、交通体系のあり方を整理した上で、駐車場のあり方を考えていくことが重要となります。

コンパクトなまちづくりを支える交通体系のあり方を考える際には、第一に、公共交通機関を軸としたまちづくりを検討することが考えられます。同時に、歩行者が歩きやすく、自転車の走行しやすい環境を整えることも、コンパクトなまちづくりを進める上で大切な検討事項と考えられます。自動車交通については、このような他の交通手段との関係を十分に考慮しながら、そのあり方、役割を明確にしていく必要があります。

自動車交通分野における施策は、車両に関わるものから都市の交通体系に関わるものまで多岐に渡りますが、本手引きでは、都市における駐車場のあり方に関連する事項について整理を行います。



図1. コンパクトなまちづくりにおける駐車場の位置付け

(2) 目指すべき将来の都市像と駐車場の配置適正化

ア 将来の都市像から駐車場のあり方へ

『都市計画運用指針』では、立地適正化計画の目標として、計画により実現を目指すべき将来の都市像を示すこととされています。

そして、立地適正化計画に記載する「駐車場配置適正化区域」、「路外駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設の位置及び規模」は、このような将来の都市像に適したものとする必要があります。

「目指すべき将来の都市像」から駐車場のあり方を導き出すためには、目指すべき将来の都市像における総合的な交通体系のあり方を検討し、その中で駐車場のあり方を検討するなど、段階的に検討を進めていくことが考えられます。（「イ 駐車場のあり方の検討プロセス」参照）

また、この検討を進めるにあたっては、都市計画区域マスタープランや市町村都市計画マスタープラン等の「ウ 上位計画等との適合・調和」を図るとともに、「エ 交通に関する実態等の把握・調査」を行い、地域の交通実態を踏まえた実現性のある方針として整理、検討していくことが重要と考えられます。

また、本計画におけるコンパクトなまちづくりの方向性によっては、「オ 上位計画等へのフィードバック」を行うことも必要と考えられます。

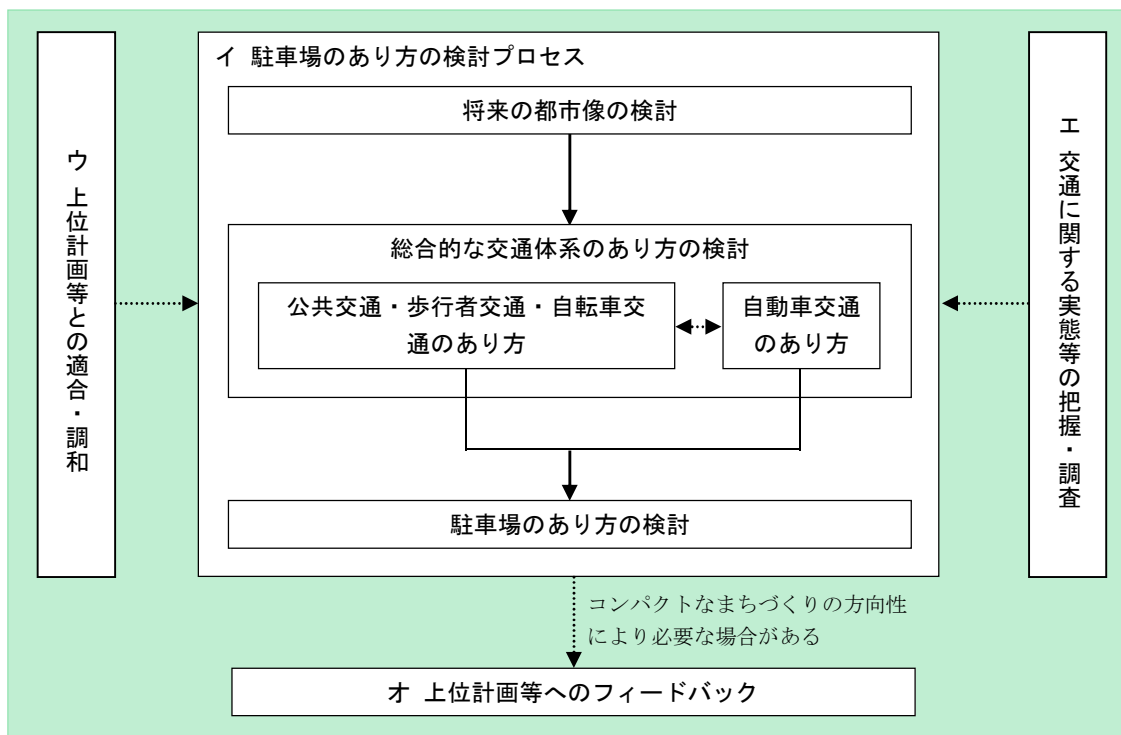


図2. 目指すべき将来の都市像と駐車場のあり方の設定

イ 駐車場のあり方の検討プロセス

将来の都市像から駐車場のあり方を導く検討プロセスとしては、「将来の都市像」、「総合的な交通体系のあり方」、「駐車場のあり方」の大きく3つの段階が考えられます。

各段階で検討する主要なポイントは、以下のようなものが考えられます。

[将来の都市像の検討]

少子高齢化、人口減少等の社会変化に適応しつつ、コンパクトシティとして具体的にどのような都市を目指すのかという観点から、都市計画区域マスタープランや市町村都市計画マスタープランをはじめとする各市町村に関係する上位計画等を踏まえながら（「ウ 上位計画等との適合・調和」参照）、土地利用の方針や都市交通のあり方など将来の都市像について整理、検討を行います。

[総合的な交通体系のあり方の検討]

将来の都市像や、土地利用、都市交通の実態を踏まえつつ、公共交通の利用促進、歩行環境や自転車の利用環境の整備などの視点を含めた総合的な観点から、総合的な交通体系のあり方（特に自動車交通の役割）を導き出していくことが求められます。

一方、都市交通の実態について十分な情報が得られていない場合は、交通実態調査（「エ 交通に関する実態等の把握・調査」参照）を実施し、コンパクトなまちづくりの観点から課題を整理した上で、総合的な交通体系のあり方について検討を行うことが考えられます。

[駐車場のあり方の検討]

駐車場のあり方の検討にあたっては、将来の都市像や総合的な交通体系のあり方を踏まえ、路外駐車場の適正配置や駐車施設を集約する場合の駐車施設の配置や規模の考え方、さらには駐車施設の運用方法等について検討を行うことが考えられます。検討の中では、中長期的視点から段階的な目標の設定や具体的方策についても、検討を進めていくことが考えられます。

ウ 上位計画等との適合・調和

『都市再生特別措置法』では、立地適正化計画が適合・調和すべきものとして、以下の構想や方針が規定されています。

- ・議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想

- ・都市計画法第6条の2第1項に規定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）
- ・都市計画法第18条の2第1項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村都市計画マスタープラン）

「都市再生特別措置法」第81条第9項

9 立地適正化計画は、議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画法第六条の二の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即するとともに、同法第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれたものでなければならない。

また、駐車場のあり方を検討する際に考慮すべき、交通体系や駐車場のあり方に関する計画としては、以下のようなものが考えられます。

- ・都市・地域総合交通戦略
- ・地域公共交通網形成計画
- ・駐車場整備計画 など

エ 交通に関する実態等の把握・調査

駐車場のあり方を検討する際には、土地利用の動向、都市交通の実態や駐車場利用の実態等を把握する必要があります。また、そのために必要な調査を実施し、地域の実態を踏まえた実現性のある方針として整理、検討していくことが重要と考えられます。

ここでは、路外駐車場の配置適正化、駐車施設の集約化を検討するために必要と考えられる調査項目と、既存調査の活用も含めた具体的な調査手法について例示します。

調査項目の例		調査手法の例
土地利用	土地利用状況	都市計画基礎調査などの活用
	主要施設の立地・分布状況	現地調査などの実施
	開発動向	開発事業者へのヒアリング調査などの実施
交通	自動車交通量	道路交通センサス、交通量調査などの活用
	歩行者交通量	
	自転車交通量	
	公共交通の整備状況	鉄道やLRT、バス等の公共交通網の実態を整理

	公共交通の利用実態	パーソントリップ調査、乗降客数調査などの活用
	各交通手段の分担率	パーソントリップ調査などの活用
	将来の交通量、公共交通の利用量	パーソントリップ調査、道路交通センサスなどを活用した将来推計
	自動車と歩行者の輻輳状況	交通実態調査などの実施
	方向別の自動車流入量	交通実態調査などの実施
	自動車利用者の目的地	ヒアリング調査などの実施
駐 車 場	既存駐車場の設置状況	駐車場法第 12 条による届出の情報などの活用、現地調査などの実施
	駐車場の利用実態 (入出庫時間分布、利用率、利用者の目的地)	駐車場事業者・管理者からの提供データの活用、実態調査(ナンバープレート調査、出口ヒアリング調査等)などの実施
	路上駐車状況	実態調査の実施
そ の 他	人口の動向	国勢調査、住民基本台帳などの活用
	高齢者の割合	
	児童の割合	

オ 上位計画等へのフィードバック

駐車場のあり方を検討する際には、上位計画等を踏まえて立地適正化計画を検討することが基本となりますが、検討の結果、コンパクトなまちづくりの視点から上位計画等を見直すことが必要となることも考えられます。その場合、立地適正化計画の策定と併せて、上位計画等を見直し(改定)等を行うことが望まれます。

(3) 立地適正化計画における駐車場の配置適正化の位置付け

ア 立地適正化計画の記載事項

立地適正化計画は、『都市再生特別措置法』第81条に基づき市町村が作成する計画であり、図3に示すような事項が記載されるものです。

イ 立地適正化計画における駐車場の配置適正化の位置付け

立地適正化計画には、都市機能の誘導に関連して必要な事項として、「駐車場配置適正化区域」、「路外駐車場配置等基準」及び「集約駐車施設の位置・規模」を記載することができます。

駐車場の配置適正化を行うためには、これらの事項を記載した立地適正化計画を作成するとともに、その内容も含めた条例を制定（又は既存の条例を改正）する必要があります。

「都市再生特別措置法」第81条第5項

5 第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。

- 一 都市機能誘導区域内の区域であって、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域（以下「駐車場配置適正化区域」という。）
- 二 前号の区域における路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。第百六条第一項において同じ。）の配置及び規模の基準（同条において「路外駐車場配置等基準」という。）に関する事項
- 三 第一号の区域における駐車施設（駐車場法第二十条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。）の機能を集約するために整備する駐車施設（第百七条において「集約駐車施設」という。）の位置及び規模に関する事項

【立地適正化計画の概要】

A. 立地適正化計画の作成主体・作成区域（『都市再生特別措置法』第81条第1項）

《作成できる主体》…市町村（単独）

《作成できる区域》…都市計画法第4条第2項に規定する都市計画区域内の区域

B. 立地適正化計画に記載する事項（『都市再生特別措置法』第81条第2項～第8項）

- 立地適正化区域
- 基本方針
- 居住誘導区域（居住を誘導すべき区域）
 - ・ 居住環境の向上
 - ・ 公共交通の確保
 - ・ その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
- 都市機能誘導区域（居住に関連する施設の立地を誘導すべき区域）
 - ・ 市町村が講ずべき施策
- 誘導施設（立地を誘導すべき都市機能増進施設）
- 駐車場配置適正化区域等
 - ・ 駐車場配置適正化区域
 - ・ 路外駐車場配置等基準
 - ・ 集約駐車施設の位置・規模
- 跡地等管理区域等
- 公共交通に関する事項 等

C. 立地適正化計画作成に必要な手続き等

- 都道府県公安委員会との協議（駐車場配置適正化区域等を記載する場合。（『都市再生特別措置法』第81条第6項））
- 都道府県知事との協議
（駐車場条例を定めている都道府県の知事。（『都市再生特別措置法』第81条第7項））
- 公聴会の開催・都市計画審議会への意見聴取（『都市再生特別措置法』第81条第14項）
- 公表・都道府県知事への写しの送付（『都市再生特別措置法』第81条第15項）

図3. 立地適正化計画の概要と駐車施設の配置適正化の位置付け

(4) 立地適正化計画の作成に必要な協議

立地適正化計画に駐車場配置適正化区域、路外駐車場配置等基準、集約駐車施設の位置・規模を記載する場合、交通安全の視点も含めた検討が必要となるため、都道府県公安委員会との協議を行うことが必要となります。

「都市再生特別措置法」第81条第6項

6 市町村は、立地適正化計画に前項各号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、都道府県公安委員会に協議しなければならない。

また、都道府県が附置義務条例を定めている場合に、市町村が立地適正化計画に集約駐車施設の位置・規模に関する事項を記載しようとするときは、両者の整合を図る必要があるため、都道府県知事との協議が必要となります。

なお、現在、都道府県が定めている附置義務条例は東京都のみであり、当該条例の対象となっている市及び区においては、立地適正化計画を作成する際に東京都知事との協議が必要となります。

「都市再生特別措置法」第81条第7項

7 市町村は、立地適正化計画に第五項第三号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、都道府県知事（駐車場法第二十条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定に基づき条例を定めている都道府県の知事に限る。）に協議しなければならない。

(5) 地域の関係者の合意形成

駐車場配置適正化区域等を立地適正化計画に記載する場合には、当該区域内の土地所有者、駐車場事業者、交通事業者のほか、駐車場の利用者となる住民等の意見を踏まえ、地域の関係者の合意形成に努めることが大切です。

(6) 交通状況等に応じた見直し

都市は、土地利用や都市内の交通インフラ、交通の流れ等が常に変化しています。このため、駐車場配置適正化区域の範囲等についても、定期的に見直しを行うことが望まれます。

上記見直しにより、立地適正化計画を変更する必要がある場合には、他の構想や方針との適合・調和を図るほか、改めて都道府県公安委員会及び知事との協議、公表といった手続きが必要となります。

また、附置義務条例等についても、上記の変更内容を反映させる必要があります。

(7) 立地適正化計画（駐車場法の特例制度に関する部分）の作成フロー

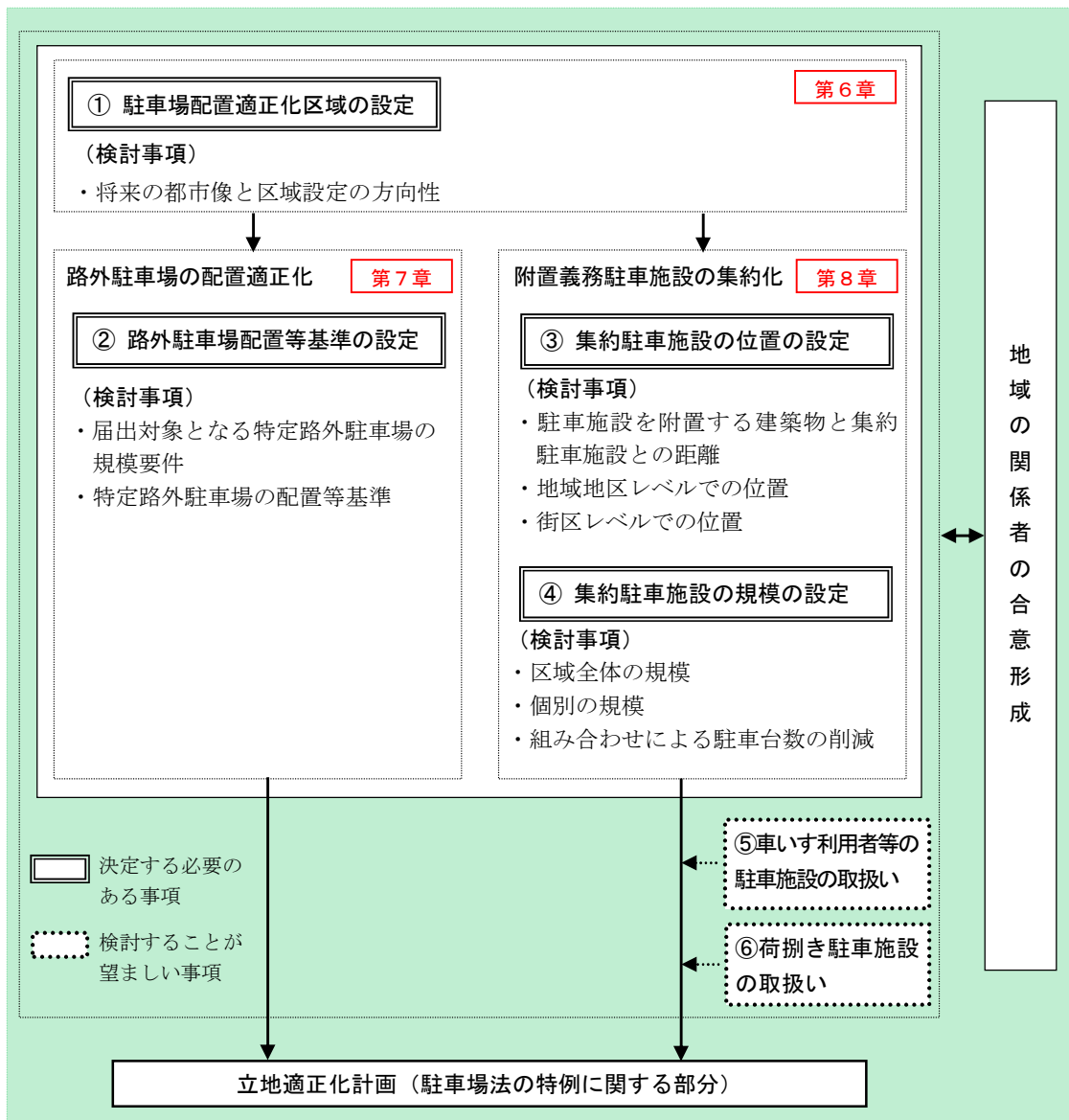


図4. 立地適正化計画（駐車場法の特例に関する部分）の作成フロー

6. 駐車場配置適正化区域の設定

(1) 基本的な考え方

ア 駐車場配置適正化区域の定義

駐車場配置適正化区域とは、都市機能誘導区域内であって、医療施設、福祉施設、商業施設等の誘導・集積に伴い、自動車の流入が増加し、高齢者や買い物客等の往来の増加が予測され、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯を生じる恐れが高いエリアとして、立地適正化計画に設定する区域となります。

駐車場配置適正化区域は、都市機能誘導区域内であれば設定可能です。ただし、附置義務駐車施設を集約するためには、駐車場法第20条に基づく附置義務条例が定められる必要があり、附置義務条例は以下の地区・地域に限って定めることができることに留意する必要があります。

・ 駐車場整備地区

都市計画法の以下の地域内において、自動車交通が著しく輻輳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輻輳する地区で、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について、都市計画に定める地区。

・ 商業地域

・ 近隣商業地域

・ 特別用途地区で政令で定めるものの区域内にある第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域・商業地域

・ 近隣商業地域

・ 周辺地域（駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域の周辺の都市計画区域内の地域内で条例で定める地区）

・ その他地域（周辺地域、駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域以外の都市計画区域内の地域であって自動車交通の状況が周辺地域に準ずる地域内若しくは自動車交通が輻輳することが予想される地域内で条例で定める地区）

「都市再生特別措置法」第81条第5項第1号

5 第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。

- 一 都市機能誘導区域内の区域であって、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域（以下「駐車場配置適正化区域」という。）

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(2)の3点目

- ・ 都市機能誘導区域内であって、医療施設、福祉施設、商業施設等の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中とともに高齢者、買い物客等の往来が予想され、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯を生じるおそれが高いエリアを設定すること。

イ 区域の設定にあたって

駐車場配置適正化区域の設定は、駐車場の配置適正化・集約化の対象範囲を定める手続です。このため、業務や商業などの地域の大きさや道路交通の状況などの地域特性を踏まえ、また必要に応じ地元関係者との調整も行いながら、一定程度のまとまりのある区域として設定することが重要になります。

駐車場配置適正化区域は、都市機能誘導区域内の将来の都市像（誘導施設の配置や将来の土地利用）を踏まえ、区域設定にあたり必要と考えられる事項について把握・検討を行った上で、最終的に設定することとなります。

また、路外駐車場の配置適正化のための駐車場配置適正化区域と、附置義務駐車施設の集約化のための駐車場配置適正化区域は、その目的により、一致しないことがあります。

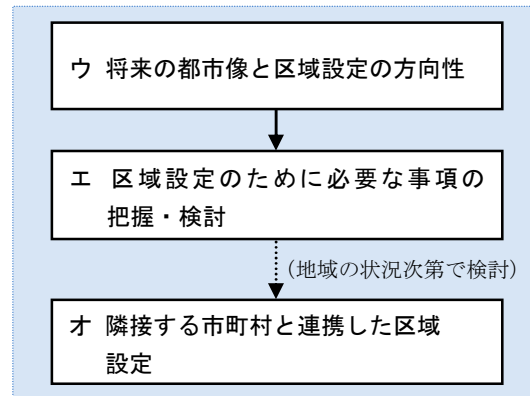


図5. 区域設定の手順例

ウ 将来の都市像と区域設定の方向性

区域の設定は、「5. (2) 目指すべき将来の都市像と駐車場の配置適正化」で検討した目指すべき将来の都市像を踏まえ、例えば以下の区域において設定することが考えられます。

- ・歩行者・自転車を中心としたまちづくりを内容とする上位計画などが策定されている、または策定が予定されている区域
- ・歩行者専用道路や歩行者優先道路、トランジットモールが整備されるなど、歩行者が快適・安全に歩くことのできる空間を含む区域
- ・現状で歩行者交通量が多く、賑わいが形成されている街区を含む区域

エ 区域設定のために必要な事項の把握・検討

駐車場の配置適正化を実現するための効果的な区域設定を行うため、例えば次の事項のうち必要と考えられるものについて状況を把握し、配置適正化を行った場合の影響や効果を分析した上で、区域を設定することが考えられます。

〔土地利用に関する検討事項〕

検討事項	検討の視点
土地利用の状況	・検討する地域はどのような土地利用がなされ

	<p>ているのか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域への来訪者などにより、どの程度の駐車需要が発生しているのか ・仮に路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、地域の土地利用にどのような影響が予想されるか ・仮に附置義務駐車施設が集約される場合、地域の土地利用にどのような影響が予想されるか ・まち並みの連続性等、景観面への配慮は必要か
主要施設の立地・分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域内の主要施設はどのようなものがあるのか ・主要施設への来訪者数、主要施設の駐車需要はどのようなものがあるのか ・仮に附置義務駐車施設が集約される場合、主要施設内の駐車施設を集約駐車施設とすることは可能か
開発動向	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域内で開発の動きはあるか ・将来的にどのような地域になるのか

[交通に関する検討事項]

検討事項	検討の視点
自動車交通、歩行者交通、自転車交通の状況及び将来の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域の各種交通の量(現状及び最近の増減傾向)、目的地、通過交通、各種交通の交錯はどのようになっているのか ・検討する地域の各種交通の将来予測はどのようになっているのか ・仮に路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、地域内の各交通にどのような影響があるか ・仮に附置義務駐車施設を集約した場合、地域内の各交通にどのような影響があるか
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する地域の公共交通の運行状況、利用状況(利用者・混雑率)、今後の公共交通施設の開発予定はどうなっているのか ・仮に路外駐車場の設置を抑制・誘導した場合、公共交通にどのような影響があるか ・仮に附置義務駐車施設を集約した場合、公共交

	通にどのような影響があるか
--	---------------

[駐車場に関する検討事項]

検討事項	検討の視点
既存駐車場の設置状況 (届出を要しない小規模 駐車場(※)を含む)	・検討する地域内には、どのような駐車場がどの 程度存在するのか、また、利用状況(利用率、 利用時間等)はどうか
路上駐車状況	・路上駐車発生状況はどうか

[その他の検討事項]

検討事項	検討の視点
人口の動向	・検討する地域内の住民や来訪者はどのような 人口分布構成となっているのか
高齢者の割合	

※ 駐車料金を徴収する路外駐車場のうち、都道府県知事(市の区域内にあっては、当該市の長)への設置の届出義務のない、自動車の駐車の用に供する部分の面積が500㎡未満のもの。
(駐車場法第12条)

オ 隣接する市町村と連携した区域設定

例えば、駅周辺の商業地域が複数の市町村に跨っている場合など、隣接する市町村と連携して区域を指定することが望ましいと考えられる場合には、隣接する市町村と、駐車場配置適正化区域や駐車場の配置等の考え方について調整を行い、各々の立地適正化計画において区域を設定することが望まれます。

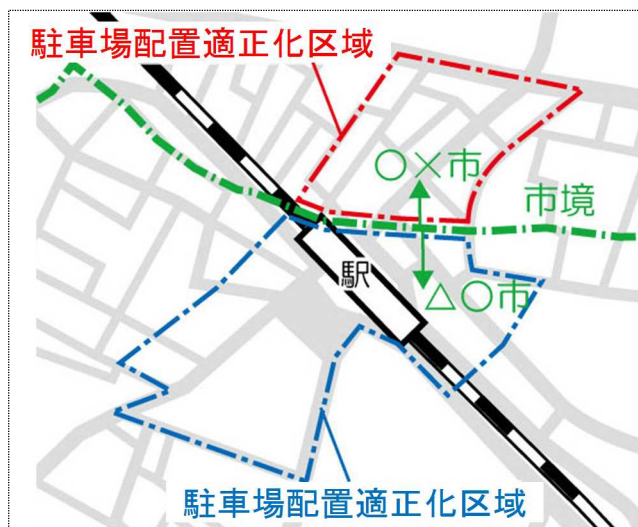


図6. 隣接する市町村と連携した区域設定

(2) 駐車場配置適正化区域と駐車場の配置イメージ

駐車場配置適正化区域の設定及び路外駐車場・集約駐車施設の配置のイメージとしては、例えば次のようなものが考えられます。

- ① 特定の通りに沿った線的なエリアとして駐車場配置適正化区域を設定し、その通りを歩行者専用道路や歩行者優先道路、トランジットモール(※)として整備する場合

⇒ 路外駐車場及び集約駐車施設は、通りに面さない後背地に配置

※ 一般の自動車交通を排除し、バス・路面電車などの公共交通機関のみが通れることにすることで、歩行者空間と交通手段の双方を確保した通り。

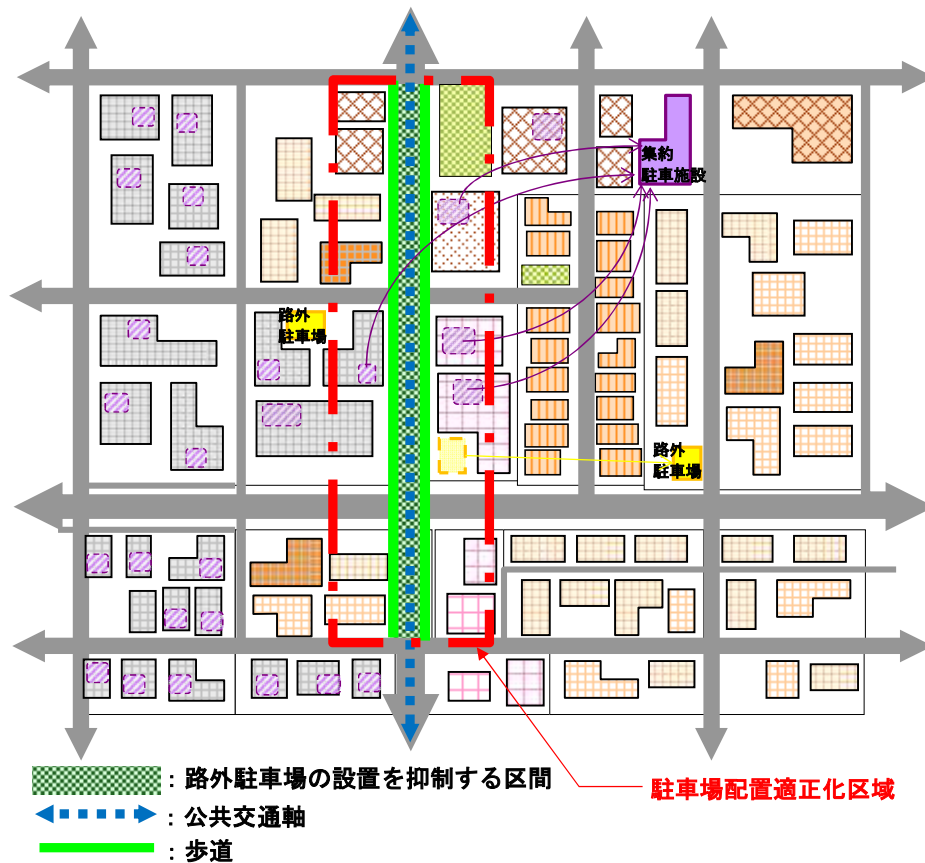


図7. 通りに沿った線的な駐車場配置適正化区域

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(2)の4点目

- ・都市機能の集約化や公共交通の利用促進等の市町村における都市交通体系の方向性・計画を踏まえ、利便性・安全性の高い歩行空間を形成し、連続性のある沿道環境を確保する観点から、一定のまとまりをもった区域を設定すること。

- ② 歩行者優先の面的なエリアとして駐車場配置適正化区域を設定する場合
 ⇒ 路外駐車場及び集約駐車施設は、駐車場配置適正化区域の外縁部に配置
 に配置

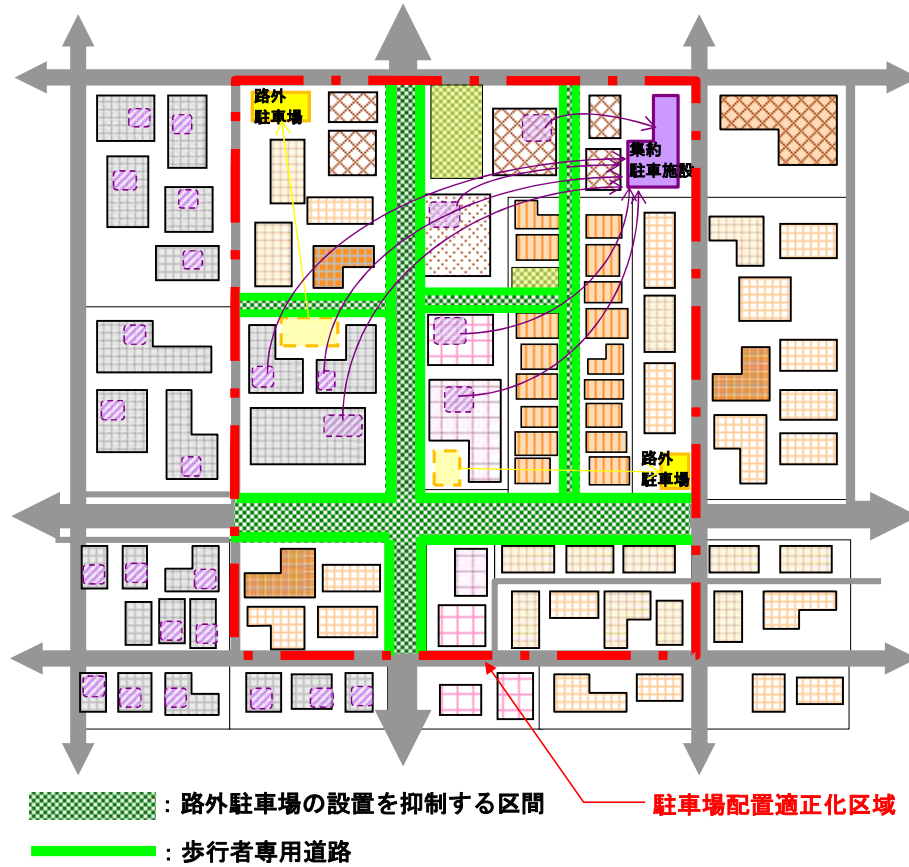


図8. 面的な広がりのある駐車場配置適正化区域

- ③ 鉄道駅等を中心に面的に駐車場配置適正化区域を設定し、その区域内を歩行者優先エリアとして整備する場合
 ⇒ 路外駐車場及び集約駐車施設は、区域外に配置

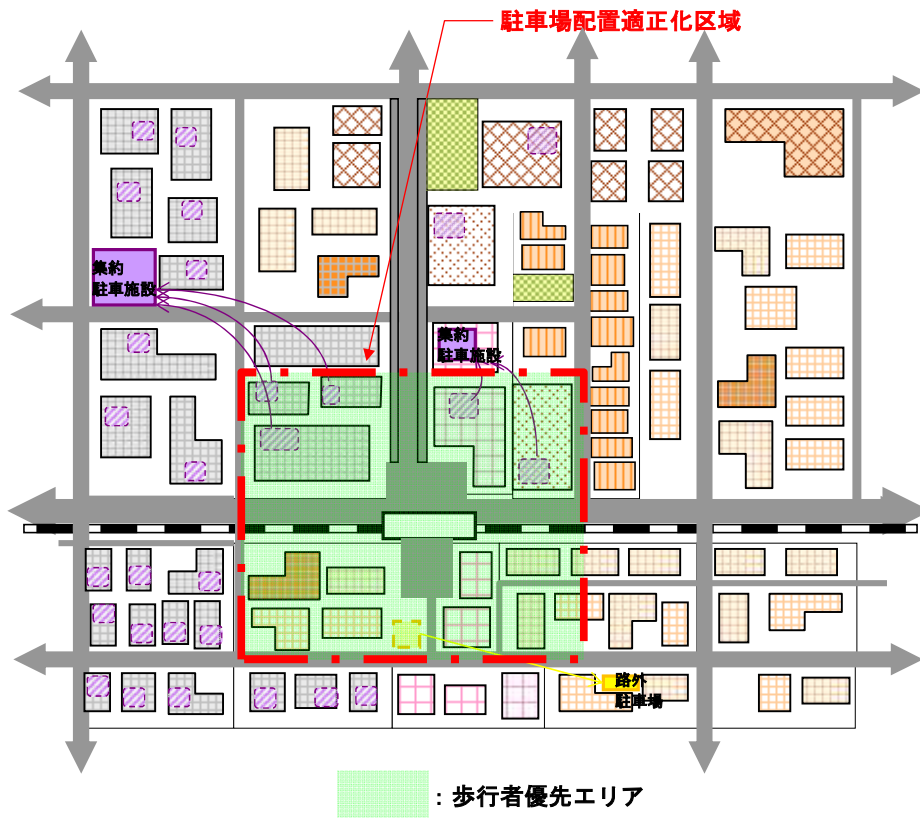


図9. 鉄道駅周辺における面的な駐車場配置適正化区域

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(2)の5点目

- ・ 鉄道駅やバス停等の公共交通施設と都市機能の立地が見込まれる地域間の移動によって生じる歩行者動線と駐車場へ出入りする自動車との輻輳を防ぎ、歩行者の利便性・安全性を確保するため、それらの地点間を繋ぐ道路ネットワーク等が適切に含まれるように区域を設定すること。

④ 一つの都市内で複数の駐車場配置適正化区域を設定する場合

⇒ 区域（街区等）毎にきめ細かく基準等を設定

（例） A区域：集約駐車施設のみを設定

B区域：路外駐車場配置等基準のみを設定

C区域：集約駐車施設のみを設定 など

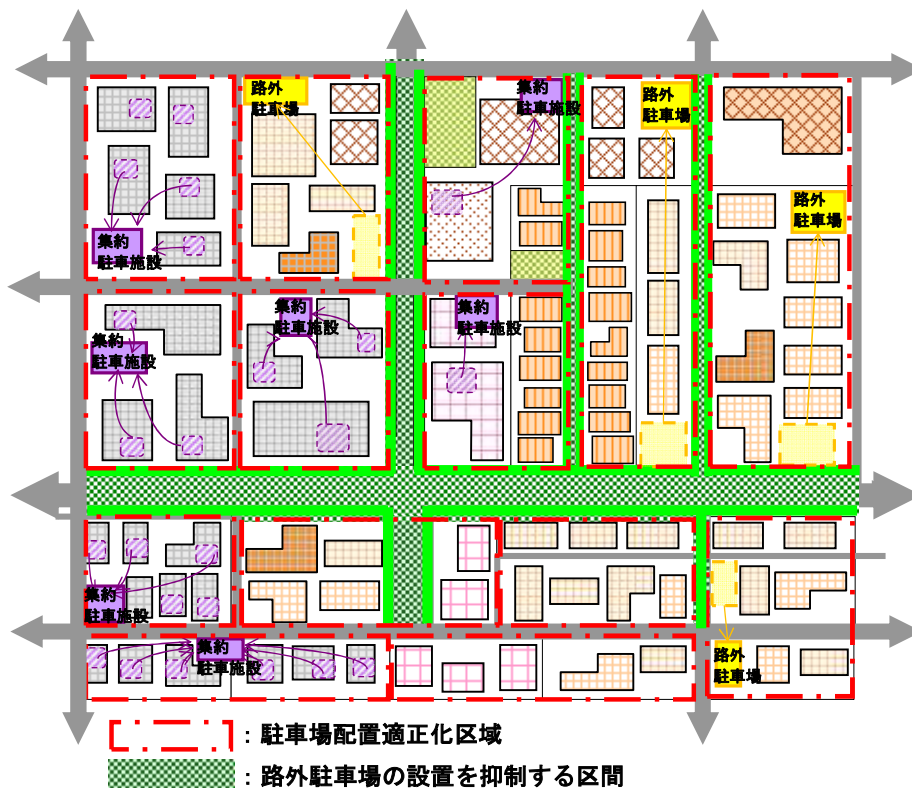


図10. 一つの都市内で複数の駐車場配置適正化区域を設定

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(2)の7点目

- ・一つの都市内において、複数の区域を設定（または一つの区域を複数のブロックに分割）することも可能であること。その場合において、路外駐車場配置等基準及び集約駐車施設の位置・規模を、それぞれ必要に応じて、地域の特性や交通環境等を踏まえてきめ細かく設定することが適当であること。

- ⑤ 一つの駐車場配置適正化区域を複数のブロックに分割する場合
 ⇒ ブロック毎にきめ細かく基準等を設定
 (例) Aブロック：路外駐車場配置等基準及び集約駐車施設を設定
 Bブロック：集約駐車施設のみを設定
 Cブロック：路外駐車場配置等基準のみを設定

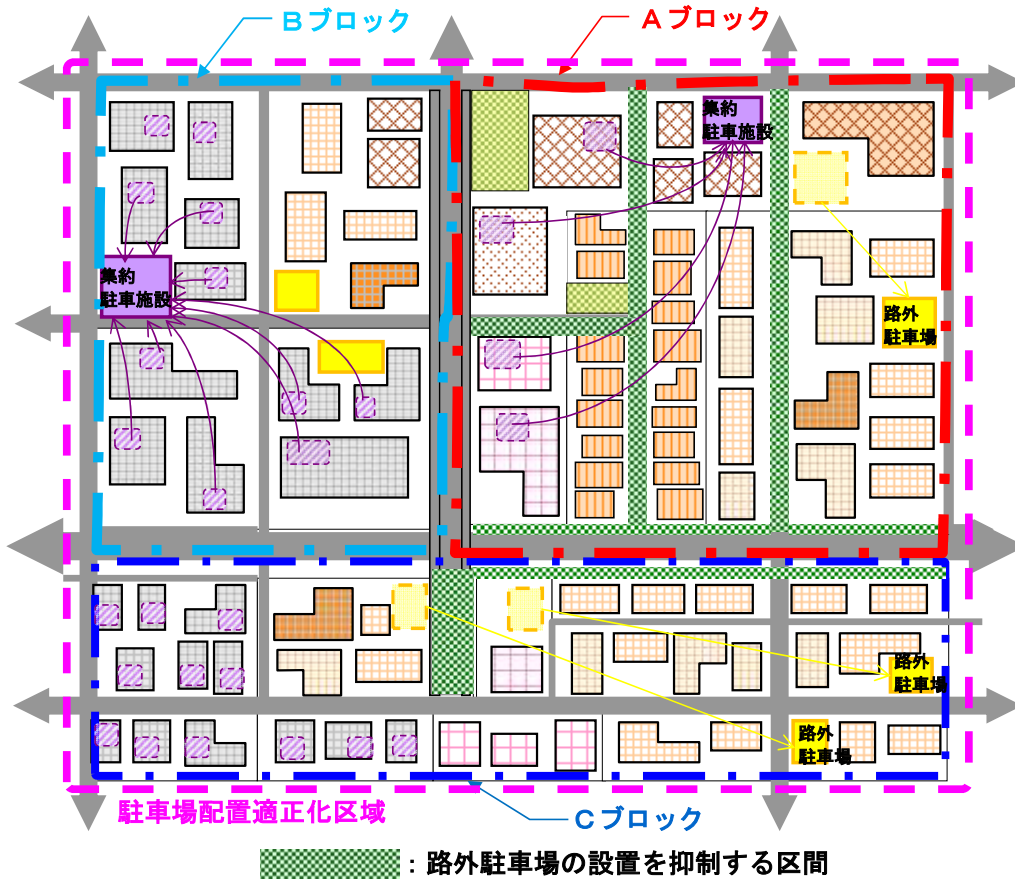
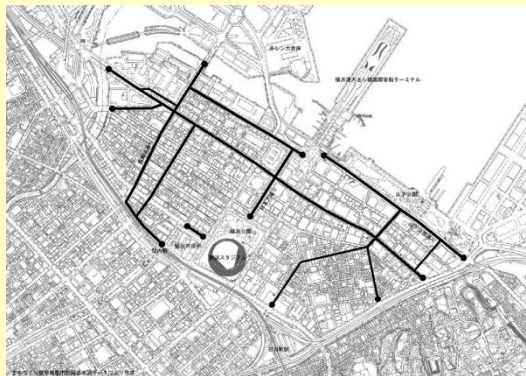


図11. 一つの駐車場配置適正化区域を複数ブロックに分割

【事例：線的なエリア設定の例—横浜市（隔地駐車場）】

横浜市では、地区計画、景観計画、地域まちづくりルール、街づくり協議指針等に、通りや街路、モール等に面して駐車場の出入口の設置を避ける旨の規定があり、『駐車場条例取扱基準』に定める路線に敷地を接する建築物については、附置義務駐車施設を隔地により確保できることとなっています。

この路線には、馬車道、伊勢佐木モール、元町通りなどの横浜を代表する通りが指定されており、特定の通り沿いから駐車場をなくすエリア設定の参考となると考えられます。

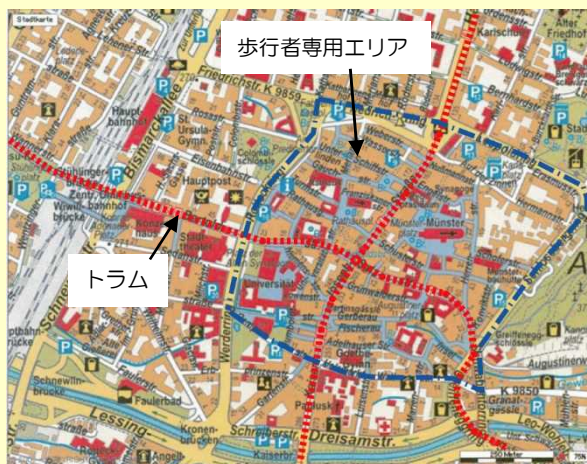


関内・山下地区における路線指定の状況
出典：『横浜市駐車場条例取扱基準』（2012）

【事例：面的なエリア設定の例①—フライブルク（ドイツ）】

ドイツ南西部に位置する人口約 21 万人の都市、フライブルクでは、①トラム（路面電車）及びバスの運営、②ゾーンと時間による中心市街地への車乗り入れ規制、③外縁部への駐車場整備、④郊外環状道路整備、⑤自転車の利用環境整備といった政策メニューを複合的に組み合わせて実施しています。

駐車施策としては、市街地の外縁部に、地上3階、地下2階からなる600台収容のフリンジパークングの整備や、駐車場料金が中心部ほど高くなる価格差の設定による自動車の流入抑制などが行われています。



歩行者専用エリアの外縁部に配置された駐車場

出典：国土交通省HP（社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会）

【事例：面的なエリア設定の例②—ケンブリッジ（イギリス）】

イギリスのケンブリッジでは、都心部を取り囲んでいる環状道路に沿うような形で3～4箇所の駐車場が設置されており、一般車の都心部への進入・通行は認められていません。（都心部にはタクシーとバスだけが進入可能）

駐車場設置基準は、駐車規制区域（CPZ：Controlled Parking Zone）の内外で大きく異なり、都心部が含まれるCPZエリアでは、商業床に対しても身障者用の駐車施設しか設置が認められていません。

ケンブリッジ都心部の
駐車規制区域と駐車場



(3) 留意すべき事項

駐車場配置適正化区域は、立地適正化計画において設定される必要があります（都市再生特別措置法第81条第5項第1号）。また、当該区域について駐車場法第20条に基づく条例（以下「駐車場条例」という。）の規定に追加・変更を生じる場合（標準駐車場条例第25条等）、駐車場条例にも位置づけられる必要があります（標準駐車場条例第23条の2）。

区域の設定にあたっては、特に以下の点に留意する必要があります。

- ・ 都市交通全体を俯瞰する観点から、都市機能誘導区域全体の土地利用や交通状況を踏まえた上で、区域を設定すること。
- ・ 駐車場の配置適正化を効果的に進める観点から、区域内においては、路外駐車場の配置適正化（都市再生特別措置法第81条第5項第2号）と附置義務駐車施設の集約化（同項第3号）が一体的・統合的に検討され、推進されることが望ましいこと。但し、検討の進捗等に応じていずれか一方の取組を先行させることや、地域特性等に応じていずれか一方の取組に特化した区域を設定することも考えられること。
- ・ 都市機能誘導区域の一部のみを区域とすることや、駐車場の適正配置の必要性・緊急性の高いエリアから段階的に区域を広げていくことも考えられること。
- ・ 景観地区や伝統的建造物群保存地区の設定状況を踏まえ、これらの地区の目的・特性と調和し、その目標とするまちづくりの実現にも資するよう、区域を設定することが望ましいこと。
- ・ 区域の境界設定については、道路で囲まれた街区を単位に指定する方法や、地形地物で区切る方法、地番で区切る方法、特定の道路から一定距離内の沿道を指定する方法、鉄道駅等の公共交通施設から半径〇m以内と指定する方法などが考えられること。いずれの場合においても、その区域を表す図面等を用いて、土地所有者等が区域に含まれるか否かを分かりやすく表記することが適当であること。
- ・ 区域が設定された際に、現に区域内に存する路外駐車場や附置義務駐車施設については、条例で定める規模以上への拡張がされるような場合を除き、本特例制度によって、新たな義務を生じるものではないこと。ただし、駐車場の適正配置に向けて、駐車場事業者等に対して、既に区域内に存する駐車場の出入口の構造変更等必要な協力を求めることも考えられること。

「標準駐車場条例」第23条の2第2項

2 前項の立地適正化計画において記載した駐車場配置適正化区域に係る路外駐車場配置等基準並びに集約駐車施設の位置及び規模に関する事項は、規則で定める。

7. 路外駐車場の配置適正化

(1) 基本的な考え方

駐車場法では、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の駐車料金を徴収する路外駐車場を設置する場合には、道路交通との調整を図る等のため都道府県知事等への届出が義務づけられています。

さらに、駐車場配置適正化区域においては、居住・都市機能の誘導・移転に伴う自動車流入の集中が見込まれ道路交通の整序化が図られるべきところ、仮に路外駐車場が無秩序に設置された場合には路外駐車場を利用する自動車によって都市中心部への自動車流入の集中を招き、特に路外駐車場の出入口付近での自動車と歩行者の交錯による危険を生じることが懸念されます。

一方、都市機能の誘導をより効果的なものとするためにも、路外駐車場を適切に配置することが必要です。

このため、上記の届出対象外の路外駐車場についても配置の適正化を図るため、『都市再生特別措置法』では、誘導施設の立地、自動車交通量、歩行者動線等の現状及び将来の見通しから、市町村が条例で定める規模以上の路外駐車場（以下「特定路外駐車場」という。）について、市町村長への届出を義務づけることができることとしています。

また、市町村長は、必要に応じて勧告や土地取得のあっせん等の措置を講じることによって、路外駐車場の適正な配置に向けた誘導が可能となります。

例えば、自動車と歩行者の交錯が増大する医療・福祉施設の利用や買い物等歩行者交通の多い街路に駐車場の出入口の設置を制限することが可能となります。さらに、都市の周縁部（フリンジ）等へ路外駐車場を誘導・集約化することで、都市中心部への自動車流入を抑制するとともに、自動車と歩行者の動線分離を図り、歩行者等にとって利便性・安全性の高い集約型都市構造（歩いて暮らせるまちづくり）を目指すことが可能となります。

「都市再生特別措置法」第106条第1項及び第2項

- 1 立地適正化計画に記載された路外駐車場配置等基準に関する事項に係る駐車場配置適正化区域内において、路外駐車場が自動車の駐車のために供する部分の面積が当該駐車場配置適正化区域内の土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して市町村の条例で定める規模以上のもの（以下この項において「特定路外駐車場」という。）を設置しようとする者は、当該特定路外駐車場の設置に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、当該特定路外駐車場の位置、規模その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。
- 2 前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(3)-①の3点目及び4点目

① 路外駐車場に係る届出及び勧告

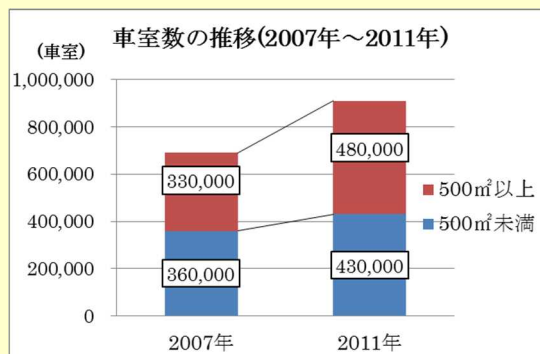
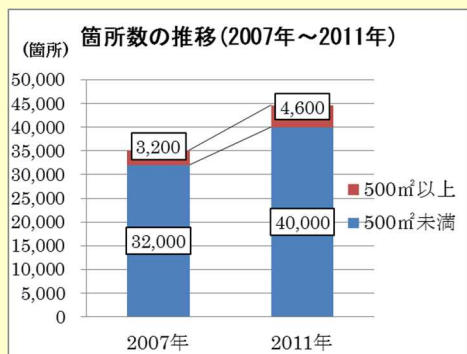
- ・ 特定路外駐車場には、駐車場法第12条に基づき届出を要する路外駐車場以外にも、料金を徴収しない一般公共の用に供される駐車場が含まれること。なお、「一般公共の用に供される」の解釈については、従来より、不特定多数の者が自由に利用できる状態にあるもので、恣意的に特定の者の利用を拒むことができないものについては、路外駐車場として扱われている。特定路外駐車場についても同様に、店舗等に併設された無料駐車場、一般来客用に使われる月極駐車場等、利用・管理の実態に照らして、不特定多数の者の駐車用に供されていると判断される場合は、特定路外駐車場となりうること。
- ・ 駐車場法第12条に基づき届出を要する路外駐車場については、従前通り都道府県知事等への届出が必要であり、設置しようとする者は、従前通り都道府県公安委員会等との連絡調整を行う必要があること。

【路外駐車場の現状と課題】

近年、中心市街地の空き地等を、小規模な時間貸し駐車場（コインパーキング）として利用する事例が増加しています。

500㎡未満の路外駐車場については、駐車場法に基づく技術的基準が適用されず、交差点周辺や細街路においても駐車場の出入口が設置可能となっています。

このため、特に、医療、福祉、商業等の都市機能が高密度に集積するエリアでは、自動車流入量の増大に伴い、駐車場出入口付近等において車両と歩行者との交錯・輻輳等が発生するおそれがあります。



調査地：札幌、仙台、東京、神奈川、埼玉、千葉、名古屋、京都、大阪、兵庫、広島、四国、福岡

出典：「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査 ～500㎡未満の小規模自動車駐車場の分析～」(平成24年7月)(一般財団法人 日本パーキングビジネス協会)

【事例：まちの周縁部に駐車場を設置した例—妻籠宿（長野県南木曾町）】

長野県木曾郡南木曾町にある妻籠（つまご）宿は、江戸と京を結ぶ中山道の宿場町です。山深い自然環境と調和した街並みが印象的で、昭和51年には「重要伝統的建造物群保存地区」に選定されています。

宿場内は午前10時から午後4時の間、歩行者専用道路となり、自動車の乗り入れが規制されており、自動車やバスの駐車場は、宿場町に並行する国道256号線沿いに4ヶ所設けられています。



妻籠宿の街並み

妻籠宿と周辺に配置された4ヶ所の駐車場

出典：妻籠観光協会ホームページ

条例で定める規模(都市再生特別措置法第106条第1項) < 500㎡の場合

駐車場の種類 駐車場の規模 (駐車のために供する部分の面積)	路外駐車場(駐車場法第2条第2号)	
	有料駐車場	無料駐車場
~条例で定める規模		
条例で定める規模~500㎡	特定路外駐車場(都市再生特別措置法第106条第1項)	
500㎡~	届出駐車場(駐車場法第12条)	

条例で定める規模(都市再生特別措置法第106条第1項) ≥ 500㎡の場合

駐車場の種類 駐車場の規模 (駐車のために供する部分の面積)	路外駐車場(駐車場法第2条第2号)	
	有料駐車場	無料駐車場
~500㎡		
500㎡~条例で定める規模	届出駐車場(駐車場法第12条)	
条例で定める規模~	特定路外駐車場(都市再生特別措置法第106条第1項)	

図12 駐車場法に基づく届出駐車場と都市再生特別措置法に基づく特定路外駐車場の関係

(2) 特定路外駐車場の規模要件の設定

届出の対象となる特定路外駐車場の規模要件（駐車のために供する部分の面積）は、市町村の条例で定めることとなります。

小規模な路外駐車場は、自動車の出入り交通量も少なく、歩行者の移動上の利便性・安全性への影響は相対的に小さいと考えられ、そのようなものについてまで一律に届出義務を課すことは、中小の駐車場事業者や地権者に対して過大な義務となるおそれがあることを勘案して、特定路外駐車場の規模要件は、当該地域においてそれを規制する必要性との比較考量の中で、条例で定めることとしたものです。

規模要件を定めるにあたっては、誘導施設、公共施設等の立地・集積が交通需要（道路・自動車交通量）に与える影響のほか、公共交通アクセス、歩行者動線等の現状及び将来の見通しについても考慮する必要があります。例えば、誘導施設等が稠密に集積することが見込まれる地域において、それら施設への来訪者のうち相当程度が鉄道、バス等の公共交通を利用することが予想される場合には、一般に歩行者と自動車の交錯を生じる危険性も高いと考えられることから、比較的小規模な路外駐車場であっても届出対象とする必要性・合理性が認められると考えられます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(3)-①の1点目及び2点目

① 路外駐車場に係る届出及び勧告

- ・ 規模の設定値については、自動車の駐車のために供する部分の面積とすること。ただし、目安として駐車マスの概ねの区画数を併記して周知することは差し支えないこと。
- ・ 駐車場が小規模な場合でも、地域の状況によっては周囲の道路の交通に影響を及ぼしうることを考慮して、規模の設定を行うこと。

(3) 特定路外駐車場の設置（変更）の届出

駐車場配置適正化区域内において、特定路外駐車場を設置しようとする者は、設置に着手する日の30日前までに、市町村長に届け出る必要があります。届出の内容は、以下の事項となります。

- ・ 駐車場の位置（名称、地番）
- ・ 駐車場の規模（駐車場の区域の面積、駐車のために供する部分の面積）
- ・ 自動車の出口及び入口の位置
- ・ 図面（地形図、平面図）

また、届出に係る事項を変更しようとするときも、その旨を市町村長に届け出る必要があります。

「都市再生特別措置法施行規則」第48条～第51条

第48条 法第百六条第一項の規定による届出は、別記様式第十六による届出書を提出して行うものとする。

2 前項の届出書には、次に掲げる図面を添付しなければならない。

- 一 特定路外駐車場の位置を表示した縮尺一万分の一以上の地形図
- 二 次に掲げる事項を表示した縮尺二百分の一以上の平面図
 - イ 特定路外駐車場の区域
 - ロ 特定路外駐車場の自動車の出口及び入口

第49条 法第百六条第一項の国土交通省令で定める事項は、特定路外駐車場の自動車の出口及び入口の位置とする。

第50条 法第百六条第二項の国土交通省令で定める事項は、特定路外駐車場の位置、規模並びに自動車の出口及び入口の位置とする。

第51条 法第百六条第二項の規定による届出は、別記様式第十七による変更届出書を提出して行うものとする。

2 第四十八条第二項の規定は、前項の届出について準用する。

様式第16

特定路外駐車場設置届出書			
都市再生特別措置法第106条第1項の規定に基づき、下記により届け出ます。			
年 月 日			
殿			
特定路外駐車場管理者の氏名又は名称及び住所			
1	駐車場の名称		
2	駐車場の位置		
3 規 模	イ 駐車場の区域の面積	平方メートル	
	ロ 駐車場の用に供する部分の面積	a 駐車場の用に供する部分の面積	平方メートル (駐車台数 台)
		それ以外の部分	平方メートル (駐車台数 台)
	b 車路等の面積	平方メートル	
4	自動車の出口及び入口の位置		

注1 3のロのa欄の「それ以外の部分」欄においては、月ぎめ契約等により特定の顧客の駐車場の用に供する部分等一般公共の用に供する部分以外の部分の面積を記載すること。

2 3のロのb欄においては、駐車場の用に供する部分のうち、駐車のために供する部分を除いた部分の面積を記載すること。

(4) 路外駐車場配置等基準の設定

市町村長は、届出に基づき、路外駐車場配置等基準に照らして、路外駐車場の設置予定場所及びその出入口に接する街路条件等から適否を判断し、必要に応じて勧告や、代替地の土地取得のあっせん等の措置を講じることにより、路外駐車場の配置を適正化していきます。

路外駐車場配置等基準は、立地適正化計画で定めることとなります。路外駐車場の設置を抑制すべき区域や街路の区間などの設定を行い、併せて路外駐車場の誘導を図るべき区域を設定することも考えられます。

「都市再生特別措置法」第81条第5項第2号

5 第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。

- 二 前号の区域における路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。第百六条第一項において同じ。）の配置及び規模の基準（同条において「路外駐車場配置等基準」という。）に関する事項

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(3)-②

② 路外駐車場配置等基準

- ・ 区域内の路外駐車場の配置状況だけでなく、区域周辺にある路外駐車場の配置状況等も把握し、路外駐車場の需給を踏まえた上で、その配置及び規模を定めること。
- ・ 区域内において、交通施設の整備状況や公共交通の利用環境等の地域特性が異なる場合においては、区域内に基準を一律に設定するのではなく、地域特性に応じて区域を複数の地区に細分化し、地区毎に適切な基準を定めることが適当であること。
- ・ 例えば、以下のような基準を定めることが考えられること。
 - ① 幹線道路や歩行者優先道路に面して、駐車場の新たな出入口を設置しないこと。
 - ② 歩行者交通量の多い横断歩道や交差点の近傍部に駐車場の新たな出入口を設置しないこと。
 - ③ 駐車マスから前面道路へ直接出入りできる構造（ハーモニカ型構造）の駐車場であって、一定規模以上のものについては、歩行者交通量の多い道路には面して設置しないこと。
- ・ 具体的な道路、横断歩道、交差点等については、市町村長が別途指定するものとして、基準に定めることも考えられること。
- ・ 車いす使用者等が円滑に利用することができる駐車施設（以下「移動制約者用の駐車施設」という。）や荷さばき用の駐車施設については、上記に関わらず、その移動や荷さばきに支障が生じないように、別途市町村長が設置に関する決定を行うこととすることも考えられること。

【事例：金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例】

金沢市では、建物の取り壊し後、駐車場化される状況が多く見られ、中心市街地の空洞化が進行し、都市活力及び交通安全性の低下等が問題となっています。

このような状況に鑑み、駐車場の適正な配置により、交通渋滞の緩和と歩行者の安全性の向上を図るとともに、よりよい都心環境を構築していくため、平成18年に「金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」が制定されました。

この条例で規定される「まちなか駐車場区域」において、駐車場（50m²以上）の新設・増築や営業方法等を変更する場合、その駐車場の設置者は、あらかじめ、その内容を市長へ届け出ることが必要であります。市長は、「まちなか駐車場設置基準」に適合しているかをチェックされ、必要に応じて助言・指導が行われます。

「まちなか駐車場設置基準」では、以下のような事項が定められています。

◎まちなか駐車場区域共通に適用する事項

- ・まちなかへの過度な自動車の流入を助長しないこと
- ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
- ・歩行者の安全性を阻害しないこと
- ・周辺のまちなみ景観に配慮すること

●中心商業地区に適用する事項

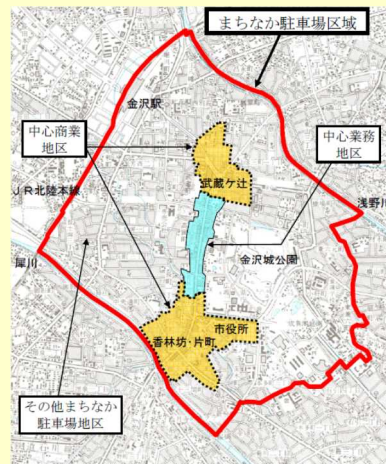
- ・駐車場に出入りする自動車が買い物客の回遊動線を阻害しないこと
- ・店舗の連続性が確保されること
- ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること

●中心業務地区に適用する事項

- ・原則として国道157号からの出入りを行わないこと
- ・近隣の業務需要を超えたものでないこと
- ・立体化により土地の高度利用がなされること

●その他まちなか駐車場地区に適用する事項

- ・周辺地区内の需要の範囲内であること
- ・地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
- ・前2区の利用者のための駐車場ではないこと
- ・地域のコミュニティに配慮しているものであること



まちなか駐車場区域

出典：金沢市HP

(5) 勧告・土地取得のあっせん等

市町村長は、届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合せず、かつ歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認める場合、設置者に対し勧告を行い、改善（出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等）を促すことが可能です。さらに、勧告を受けた設置者に対しては、代替地の取得のあっせん等に努める必要があります。

「都市再生特別措置法」第106条第3項及び第4項

- 3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があった場合において、当該届出に係る事項が路外駐車場配置等基準に適合せず、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、必要な勧告をすることができる。
- 4 市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(3)-①の5点目及び6点目

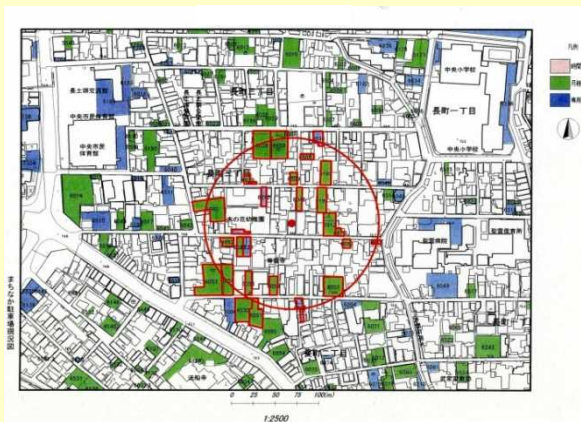
① 路外駐車場に係る届出及び勧告

- ・ 仮に路外駐車場配置等基準に適合しない配置がなされたとしても、駐車場への自動車の過度な流入を招くことなく、出入口に警備員を常時配置して歩行者の安全確保に当たらせる等により、実質的に基準に適合する駐車施設と同等以上の歩行者の利便性及び安全性が確保されると判断される場合等においては、個別事情を勘案して例外的に勧告の対象としないことも考えられること。
- ・ 市有地や遊休地等を把握している場合において届出者への情報提供等の土地の取得についてのあっせんのほか、路外駐車場配置等基準への適合に向けた設計変更に係る技術的な助言等を行うことも考えられること。

【事例：金沢市における助言・指導（相談窓口の開設）】

金沢市の「まちなか駐車場相談窓口」では、周囲の駐車場整備状況等に関する十分な情報がないまま、今後の具体的な利用方針もなく、「とりあえず駐車場」として建物跡地を利用しようとする地権者に対して、各種データを提供し、駐車場以外の土地利用の検討を要請しています。

また、駐車場事業者に対しては、接道方法や出入口の設置位置等について、助言・指導を行っています。



まちなか駐車場現況図



出典：金沢市

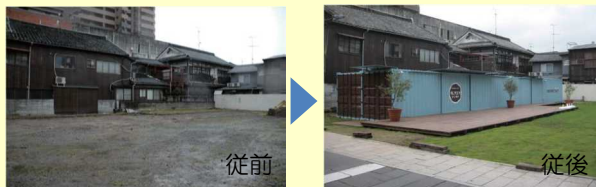
【事例：駐車場の緑地公園化ー佐賀県佐賀市】

佐賀県佐賀市は、平成23年3月にまとめた『街なか再生計画』の中で、「街なかの回遊性を高める仕掛けづくり」のコンセプトの一つとして、民間駐車場等を徐々に緑地公園化することで、住環境の向上、住みたい街、さらに商業活性化を目指すことを掲げています（緑地の活用・維持管理は地域住民に委ねることを想定）。

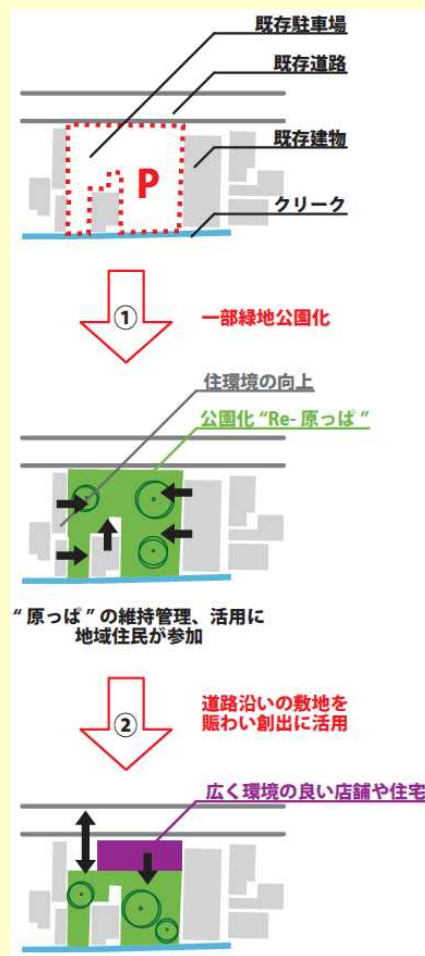
平成23年度には「わいわい!! コンテナ」という名称の社会実験を実施しており、市民アンケートでの継続希望の多さから平成26年度まで継続されています。

わいわい!! コンテナ プロジェクト

- 空き地を市が借り、市民が芝生を張り、コンテナを配置し、ミニ図書館、交流スペース、市民の作品展示スペースなどを設ける。
（2ヶ所。市の投資は約4,500万円）。
- 来場者数は、
平成23年度 約15,000人
平成24年度 約28,000人
平成25年度 約69,000人
- 目の前の空き地が飲食店になるなど、人の流れが民間投資を呼び込む動きも見られる。



社会実験の様子



街なか再生計画に示された概念図

出典：佐賀市HP（含む図・写真）及び
日本経済新聞電子版 2015.2.16

(6) 駐車場条例への反映

標準駐車場条例では、立地適正化計画に記載した駐車場配置適正化区域は条例に、市町村長へ届け出なければならない路外駐車場の規模や路外駐車場配置等基準は条例の規則に位置付けるものとされています。

上記の反映を行うことにより、駐車場配置適正化区域において一定規模以上の路外駐車場を設置する者に対して、市町村長への届出を義務づけることが可能になります。

「標準駐車場条例」第23条の2

第23条の2 都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条に基づき作成した立地適正化計画において記載した駐車場配置適正化区域に関する事項は次のとおりとする。

駐車場配置適正化区域	
名称	区域
□□駐車場配置適正化区域	■町○番地から×番地まで
◆◆駐車場配置適正化区域	◇町●番地から◎番地まで

- 前項の立地適正化計画において記載した駐車場配置適正化区域に係る路外駐車場配置等基準並びに集約駐車施設の位置及び規模に関する事項は、規則で定める。
- 第1項の立地適正化計画において記載した駐車場配置適正化区域に設置される路外駐車場であって、都市再生特別措置法第106条第1項及び第2項の規定に基づき位置、規模等を市町村長へ届出なければならないものの規模は、規則で定める。

8. 附置義務駐車施設の集約化

(1) 基本的な考え方

ア 立地適正化計画への記載事項

建築物に附置される駐車施設の集約化を行うためには、次に掲げる事項を立地適正化計画に記載する必要があります。

- ・ 駐車場配置適正化区域
 - ・ 集約駐車施設の位置
 - ・ 集約駐車施設の規模
- } に関する事項

「都市再生特別措置法」第81条第5項第1号及び第3号

5 第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。

- 一 都市機能誘導区域内の区域であって、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域（以下「駐車場配置適正化区域」という。）
- 三 第一号の区域における駐車施設（駐車場法第二十条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。）の機能を集約するために整備する駐車施設（第百七条において「集約駐車施設」という。）の位置及び規模に関する事項

イ 立地適正化計画への記載の効果

「駐車場配置適正化区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」を立地適正化計画に記載した場合、その内容を駐車場条例に盛り込むことにより、当該条例で義務として整備される駐車施設（以下「附置義務駐車施設」という。）の附置（設置）について、以下の3種類のいずれかの義務を制定できるようになります。

- ・ 建築物又は建築物の敷地内に設置（従来のパターン）
- ・ 集約駐車施設内に設置
- ・ 建築物若しくは建築物の敷地内又は集約駐車施設内に設置

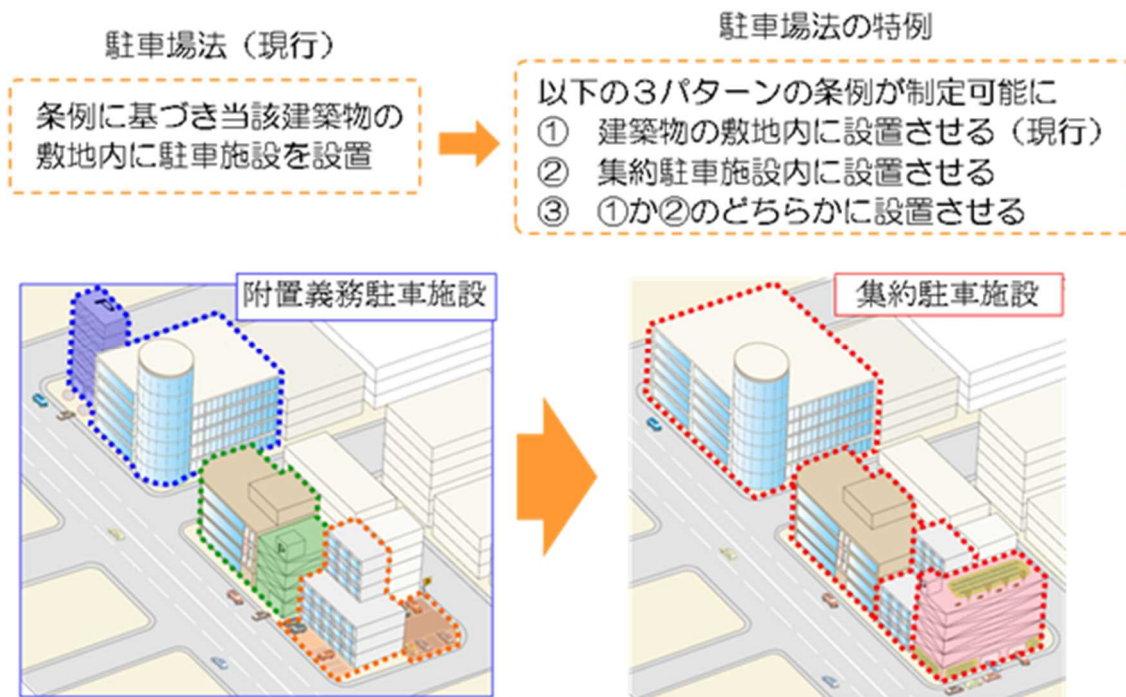


図 1 3. 附置義務駐車施設の設置パターン

「都市再生特別措置法」第 1 0 7 条

第 1 0 7 条 立地適正化計画に記載された集約駐車施設の位置及び規模に関する事項に係る駐車場配置適正化区域（駐車場法第二十条第一項の地区若しくは地域又は同条第二項の地区の区域内に限る。）内における同条第一項及び第二項並びに同法第二十条の二第一項の規定の適用については、同法第二十条第一項中「近隣商業地域内に」とあるのは「近隣商業地域内の駐車場配置適正化区域（都市再生特別措置法第八十一条第五項第一号に規定する駐車場配置適正化区域をいう。以下同じ。）の区域内に」と、同項及び同条第二項並びに同法第二十条の二第一項中「建築物又は」とあるのは「建築物若しくは」と、同法第二十条第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設（同項第三号に規定する集約駐車施設をいう。以下同じ。）内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、「駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の」とあるのは「駐車場配置適正化区域の区域内の」と、同条第二項中「地区内」とあるのは「地区内の駐車場配置適正化区域の区域内」と、同項及び同法第二十条の二第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、同項中「前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内」とあるのは「前条第一項又は第二項の駐車場配置適正化区域の区域内」と、「地区又は地域内の」とあり、及び「地区内の」とあるのは「駐車場配置適正化区域の区域内の」とする。

(2) 集約駐車施設の整備

ア 集約駐車施設の定義

集約駐車施設は、駐車場配置適正化区域内の附置義務駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設として定義されます。

「都市再生特別措置法」第81条第5項第3号

5 第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。

- 三 第一号の区域における駐車施設（駐車場法第二十条第一項に規定する駐車施設をいう。以下この号において同じ。）の機能を集約するために整備する駐車施設（第一百七条において「集約駐車施設」という。）の位置及び規模に関する事項

イ 集約駐車施設の整備主体

集約駐車施設の整備主体としては、以下の者と、その組合せが考えられます。

① 民間事業者

- ・ 駐車施設の附置義務を負う建築主等による共同整備
- ・ 附置義務台数以上の駐車施設を整備して余剰分を貸し出す建築主等
- ・ 附置義務を負わない民間の第三者（駐車場事業者）

② 公的主体（地方公共団体、まちづくり会社等）

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」（4）-③の3点目

③ 集約駐車施設の確保・整備

- ・ 集約駐車施設を新たに整備する場合には、附置義務を負う建築主等が共同して整備することや、公的主体が附置義務の受け皿として先行的に整備することも考えられること。

ウ 集約駐車施設の整備方法

集約駐車施設の整備方法は、「既存駐車場の利用」と「新規整備」に大別されます。どちらの整備方法とするかは、既存駐車場の利用状況や新規整備のための適地の有無などを考慮して判断することが適当です。

集約駐車施設として活用することが考えられる既存駐車場としては、以下のようなものが考えられます。

- ・ 附置義務台数以上の駐車可能台数が整備されている駐車施設
- ・ 附置義務の原単位見直しにより余剰分の台数が生じる附置義務駐車施設
- ・ 路外駐車場で利用状況に余裕のあるもの（都市計画駐車場を含む）

また、複数の建築敷地に附置された駐車施設（附置義務以外の駐車場を含む）を地下ネットワーク等で繋ぐことで、集約駐車施設を複合的・一体的

に整備し、周辺の建築物の附置義務駐車施設を受け入れることも考えられます。この場合、駐車施設の出入口を統廃合すれば、歩道の分断箇所が減り歩行環境の向上が図られるとともに、自動車の入出庫動線が整序化し、円滑な入出庫が図られることが期待されます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－③

③ 集約駐車施設の確保・整備

集約駐車施設の確保・整備にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 既存の大規模な駐車施設を有効に活用することが考えられること。具体的には、附置義務台数以上に整備されている駐車施設や、附置義務の原単位の見直し等により生じる附置義務駐車施設の余剰分を、集約駐車施設として確保することが考えられること。また、都市計画駐車場であっても、都市計画決定当時の交通状況や社会環境の変化等を受けて、求められる機能、役割等が変化している場合においては、既存ストックの有効活用という観点から集約駐車施設として活用することも可能と考えられること。
- ・ 附置義務以外の駐車施設との連絡路を設け、併せて車両の出入口を集約するなどにより、集約駐車施設を複合的・一体的に確保することも考えられること。
- ・ 集約駐車施設を新たに整備する場合には、附置義務を負う建築主等が共同して整備することや、公的主体が附置義務の受け皿として先行的に整備することも考えられること。
- ・ 目的施設（附置義務対象建築物）と集約駐車施設の間に離隔を生じる場合、集約駐車施設への車両の案内・誘導や、集約駐車施設から目的施設までの歩行空間の確保について、併せて検討することが望ましいこと。
- ・ 地下空間を活用して集約駐車施設を整備する場合、車両の出入口を地下道等に接続することや、歩行者の出入口を目的施設に繋がる地下通路等に接続することで、車両と歩行者の動線分離を図ることも有効と考えられること。

【事例：地下で道路につながる駐車場の例—ダルムシュタット（ドイツ）】

ダルムシュタットは、ドイツのやや南西寄りにある人口約 14 万人の都市です。街の中心部はルイゼン広場とその周辺のエリアですが、この広場は、歩行者と路面電車、バスのみが通行可能とされています。一方、東西、南北から広場につながる幹線道路は、広場の直前で地下へ潜り込む構造とされています。

ルイゼン広場に面する再開発された街区では、地下に駐車場が設けられ、地下へ潜り込んだ道路からアクセスできるようになっています。



広場の手前で地下へ潜る幹線道路

ルイゼン広場の周囲に配置された駐車場

出典：岸井隆幸 他著『駐車場からのまちづくり』（2012）

【事例：地下で道路につながる駐車場の例—もとまちパーキングアクセス】

もとまちパーキングアクセスは、広島市の中心部、県庁や広島城、平和記念公園に囲まれた一角の地下にあります。5つの地下駐車場（計 1,345 台）が延長 820m の地下車路（市道）で結ばれており、平成 6 年 3 月から供用されています。地下車路への入口、出口は、ともに2ヶ所ずつにまとめられています。



もとまちパーキングアクセスの設けられた地区

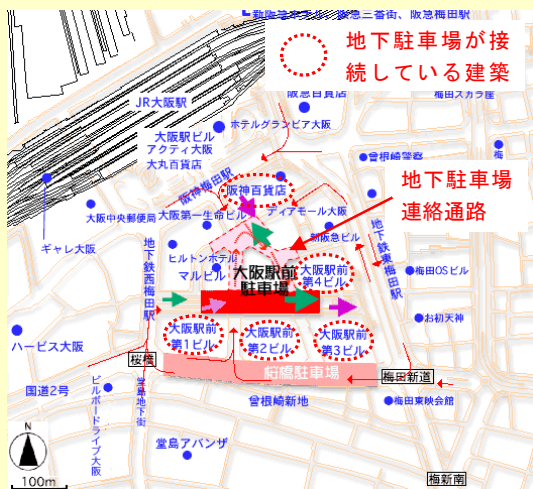


地下車路に接続する地下駐車場

出典：パセーラHP

【事例：地下で道路につながる駐車場の例—大阪駅前の地下駐車場連絡通路】

大阪駅などの鉄道駅が集まる繁華街である梅田地区では、地下に駐車場連絡通路が設けられています。公共によるものから民間によるものまで、複数の駐車場が接続しており、駐車場の出入口が集約されています。



連絡通路に接続する複数の駐車場

出典：大阪市道路公社HP

【事例：地下で繋がれた地下駐車場の例－富山県富山市】

富山県富山市の中心市街地の一角、富山城址公園の南側にある富山国際会議場と、通りを挟んだ向かい側にあるホテルは、ともに地下に駐車場が設置されていますが、地下通路により結ばれることで、出入口は国際会議場側の1ヶ所のみとなっています。（ホテル側にはサービス車両用の出入口が1ヶ所あります）

さらにこの出入口は表通り以外の通りに設けられていることもあり、2つの建物の間を通る大手モールと呼ばれる通りは、歩きやすい歩行者空間とLRTが引き立つ、印象的な通りとなっています。



地下通路で結ばれた2つの駐車場



大手モール（右：会議場、左：ホテル）



駐車場を繋ぐ地下通路

(3) 集約駐車施設の位置の設定

ア 集約駐車施設の位置の検討手順

集約駐車施設の位置の検討にあたっては、まず、「イ 駐車施設を附置する建築物（目的施設）と集約駐車施設の距離等による位置の検討」により大まかな位置を決めた後に、「ウ 地域地区レベルでの位置の検討」及び「エ 街区レベルでの位置の検討」と位置を絞り込む手順で検討することが考えられます。

また、必要に応じ「オ 公安委員会・道路管理者との調整」を行うことも考えられます。

なお、集約駐車施設の位置は、駐車場配置適正化区域の内側とするこも、外側とするこも可能です。

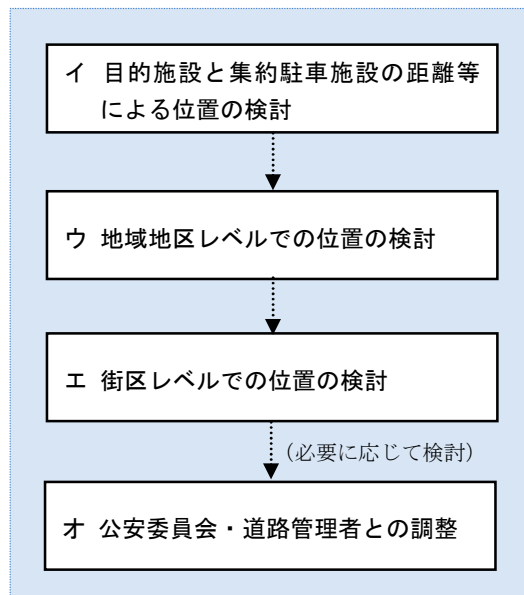


図 1 4. 位置の検討手順例

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－①の1点目及び2点目

① 集約駐車施設の位置の設定

- ・ 駐車場配置適正化区域における交通需要の発生・集中状況等を踏まえて設定することが望ましいこと。具体的には、地域の道路ネットワークの整備状況、道路交通の状況、沿道の土地利用等を勘案し、集約駐車施設への車両の出入りに伴う歩行者動線との著しい輻輳、交通渋滞、周辺環境の悪化（騒音、排ガス等）等を生じないよう、適切な位置に設定することが望ましいこと。
- ・ 当該区域において路外駐車場配置等基準が設定される場合には、当該基準との整合性を確保すること。

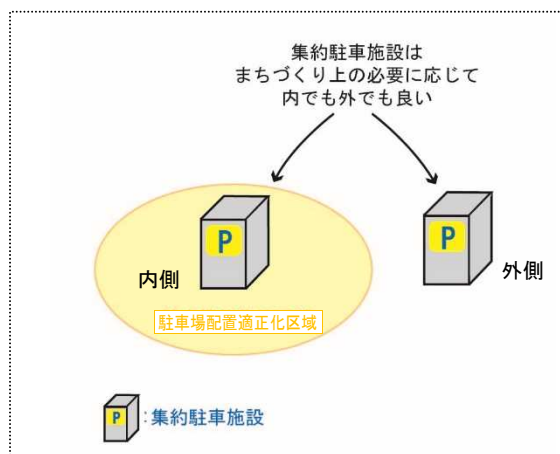


図 1 5. 駐車場配置適正化区域と集約駐車施設の位置

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－①の3点目

① 集約駐車施設の位置の設定

- ・集約駐車施設は、駐車場配置適正化区域の外に設定することが可能であること（都市機能誘導区域の外であっても可）。

また、集約駐車施設は、一つの駐車場配置適正化区域について複数設定することが可能であり、その場合、一つの建築物の建築主が複数の集約駐車施設に附置を行うことも可能です。

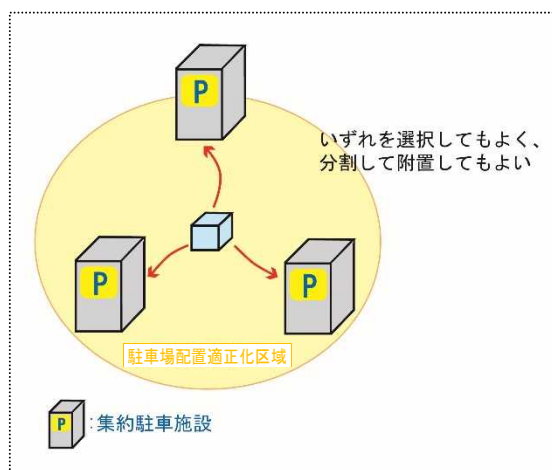


図 16. 複数の整備と附置先の選択

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－①の4点目

① 集約駐車施設の位置の設定

- ・一つの駐車場配置適正化区域に対して、複数の集約駐車施設を設定することも可能であること。この場合、附置義務対象建築物の建築主は、これらの集約駐車施設の中から、当該建築物への自動車交通の実態を踏まえて附置先を選択する（複数の施設に分割することを含む）ことも可能であること。

イ 駐車施設を附置する建築物（目的施設）と集約駐車施設の距離等による位置の検討

集約駐車施設は、目的施設の附置義務駐車施設であることを踏まえれば、目的施設との関係で適切な位置であることが重要です。仮に集約駐車施設が適切な位置に無い場合は、目的施設の周辺で路上駐車を誘発することが懸念されます。

このため、集約駐車施設の位置は、当該目的施設の利用者の利便性も含めて検討する必要があります。

具体的には、目的施設と集約駐車施設の距離、その間の交通手段（徒歩、

自転車や公共交通)の利用環境等を考慮することが重要となります。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－③の4点目

③ 集約駐車施設の確保・整備

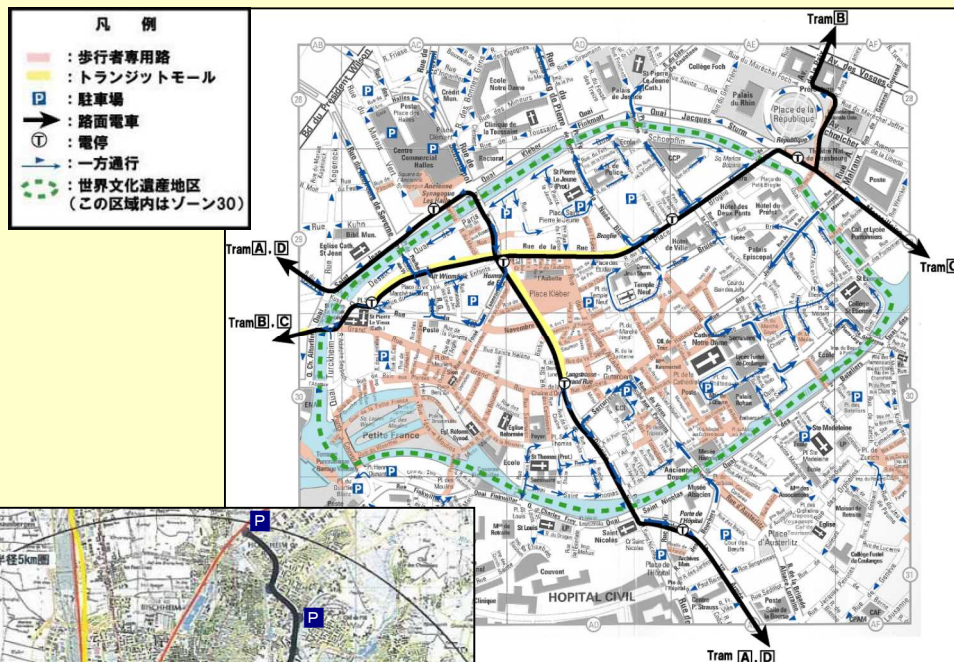
- ・ 目的施設(附置義務対象建築物)と集約駐車施設の間に離隔を生じる場合、集約駐車施設への車両の案内・誘導や、集約駐車施設から目的施設までの歩行空間の確保について、併せて検討することが望ましいこと。

【事例：駐車場と交通手段を組み合わせた整備例—ストラスブール（フランス）】

ストラスブールは、フランスの北西部、ライン川左岸に位置する都市で、人口は約27万人です。ここでは、次の3つの戦略に基づく整備により、都心通過自動車交通の抑制を図っています。

- ① 環状道路の整備（1992年完成）
- ② 中心市街地からの自動車交通排除（環状道路整備と同時）
- ③ 新しい路面電車システムであるトラムの導入（1994年開業）

中心部の主要道路は、自動車が入れない歩行者専用路にしており、駐車場に関しては、都心の駐車場を廃止することと併せて、郊外のLRT駅近くにパーク・アンド・ライド駐車場を設置しています。同時に、都心部の歩行者専用路やトランジットモールの周縁には、フリンジパーキングも整備しています。



都心部の交通規制とLRTおよび駐車場



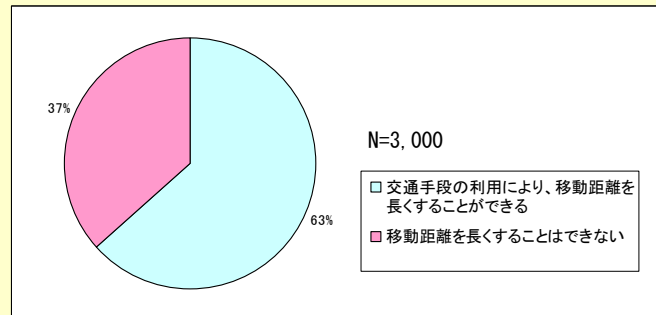
トランジットモール

LRT路線とパーク・アンド・ライド駐車場

出典：国土交通省HP（まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス）及び日本交通計画協会HP

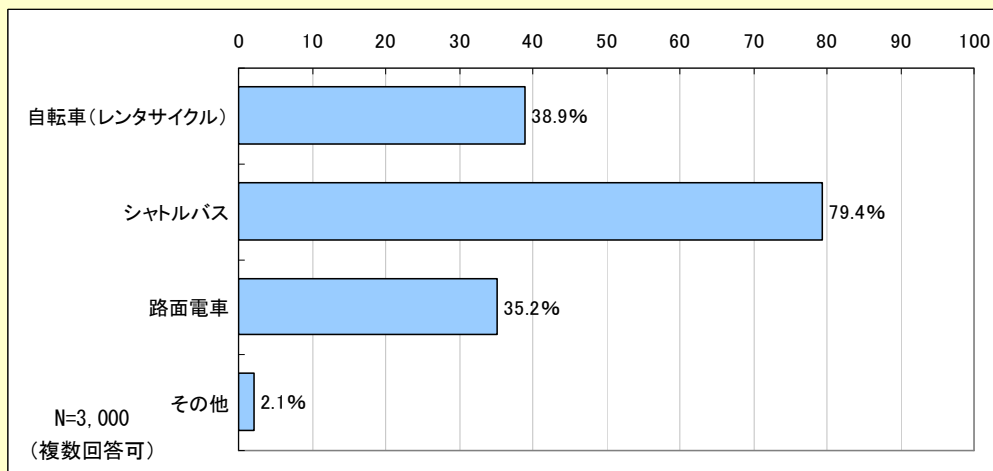
【アンケート調査結果：移動支援方策の有効性と許容される移動時間】

本手引きの作成にあたり一般利用者に対して行ったアンケート調査では、シャトルバスなどの集約駐車施設からの移動支援方策（交通手段）が用意された場合、移動距離を長くすることができるとした回答者は約 2/3（63%）を占めました。



駐車施設からの交通手段と移動距離の関係

移動距離を長くすることができるという回答した人が、移動支援方策としてふさわしいとした交通手段を見ると、「バス」が最も多く、約 4/5 の支持を得ています。「自転車」、「路面電車」はバスに比べると支持率は大きく下がりますが、1/3 強の支持を得ています。



移動支援方策としての各交通手段の支持率

さらに、各交通手段を支持した人の、その交通手段による目的地までの許容移動時間の平均値を見ると、「自転車」が 8.55 分、「バス」が 10.28 分（待ち時間含む）、「路面電車」が 10.82 分（待ち時間含む）となっています。集約駐車施設から目的地までの距離や交通手段・運行頻度を検討する際の参考になると考えられます。

【事例：駐車場からの移動支援の参考例—レンタサイクル】

自転車は環境にやさしい移動手段であり、自動車に依存しないコンパクトなまちづくりの面からも利用が促進されることが望まれます。レンタサイクルは、手軽に買い物や観光などに利用することができ、集約駐車施設にその貸し出し拠点を併設すると効果的です。

駐車施設とレンタサイクルの拠点を併設した例として、以下のような取り組みがあります。

□鳥取市営片原駐車場

- 市営の駐車場（136台）にレンタサイクルの拠点を併設（平成23年春より）。
- 普通自転車5台、電動自転車10台を配置。
- 鳥取駅および鳥取砂丘の拠点と合わせた3ヶ所の拠点で相互乗り捨てが可能。
- 駐車場利用者の利用料金は普通自転車無料、電動自転車100円。その他利用者への貸し出しもしており、料金はそれぞれ500円、1,000円。



鳥取市におけるレンタサイクルと市営片原駐車場
出典：鳥取市HPほか

【事例：駐車場からの移動支援の参考例—路面電車】

路面電車は電車よりも小回りが利き、特にLRTは車両の低床化などから高齢者等の社会的弱者にも優しい交通機関として評価されており、自動車に依存しないコンパクトなまちづくりと相性のよい移動手段といえます。

長崎市では、停留場近くの駐車場をパークアンドライド駐車場とし、路面電車による長崎の都心部までのアクセスを促進する取り組みを行っています。

□長崎市営松山町駐車場ほか

- ・長崎電気軌道松山町停留所（長崎駅まで約2.7km）に近い松山町駐車場、平和公園駐車場、県営野球場駐車場をパークアンドライド駐車場としている。
- ・3駐車場の合計駐車台数は、普通車530台、バス47台。駐車料金は、普通車600円/日、バス2,000円/日、マイクロバス1,000円/日。



P & R駐車場の位置と路面電車の路線図

出典：長崎菱興サービスHP
及び長崎電気軌道HP

【事例：駐車場からの移動支援の参考例—バス】

バスは、例えば百貨店における店舗と専用駐車場を結ぶシャトルバスなどのように、駐車場からの移動支援として比較的多くの事例があります。

こうした中、長野市では、中心市街地の基幹的駐車場に位置付けられた駐車場と、中心市街地を巡るコミュニティバスとを組み合わせた取り組みが行われています。

□TOiGO（トイーゴ）パーキングとぐるりん号

- TOiGO パーキングは再開発事業により建設された駐車場で、2つのビルの附置義務駐車施設（計 175 台）のほか、時間貸し駐車場が入っている。周辺の商業施設、ホテルの契約駐車場（附置義務外）としても利用されている。（合計 431 台）
- 利用者は、TOiGO パーキングに駐車することで、「中心市街地循環バスぐるりん号」の乗車サービス券を受け取れ、市内を回遊することができる。バス停は併設されていないが、近い位置にある。
- 駐車場1階には店舗が入り、賑わい創出も意図されている。



TOiGO パーキング（長野県長野市）

ウ 地域地区レベルでの位置の検討

集約駐車施設を整備することで、付近に自動車交通の集中、道路混雑や騒音といった影響を引き起こす可能性があります。このため、集約駐車施設の適切な位置を地域地区レベルで検討し、街区を特定することが適当です。

地域地区レベルでは、以下のような要素について検討することが考えられます。

検討事項	検討の視点
道路ネットワークの整備状況	・ 集約駐車施設を設置した場合の自動車交通の増加を許容できる道路容量となっているか
駐車場配置適正化区域への主要道路別の自動車流入量	・ どのような経路で駐車場配置適正化区域に自動車が入流しているのか ・ 経路別にどの程度の自動車交通が発生しているのか

付近の土地利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 付近はどのような土地利用が行われているのか ・ 将来的な開発予定などはないか
-----------	---

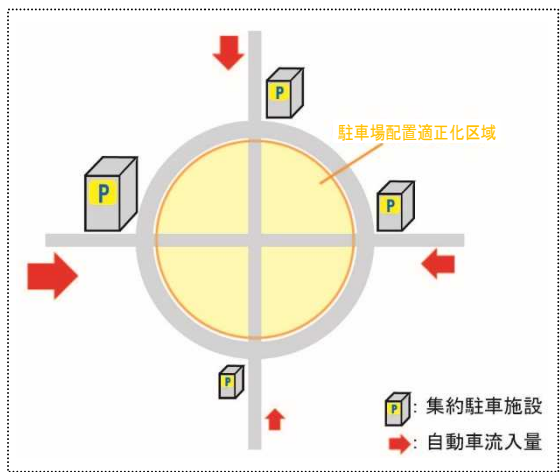


図 17. 自動車の方向別流入量に応じて設置

エ 街区レベルでの位置の検討

街区レベルでの集約駐車施設の位置の検討にあたっては、交通渋滞などの非効率な自動車交通を極力生じさせないように、出入口の配置、入出庫動線、案内・誘導等に配慮することが重要です。また、集約駐車施設が駐車場法上の路外駐車場で駐車面積が500㎡以上となる場合は、同法施行令の定める技術的基準への適合が求められます。

「駐車場法施行令」第7条第1項第1号及び第2項

第七条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口（路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路（道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。）の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）及び入口（路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）に関するものは、次のとおりとする。

一 次に掲げる道路又はその部分以外の道路又はその部分に設けること。

イ 道路交通法第四十四条 各号に掲げる道路の部分

ロ 横断歩道橋（地下横断歩道を含む。）の昇降口から五メートル以内の道路の部分

ハ 幼稚園、小学校、特別支援学校、保育所、児童発達支援センター、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園又は児童館の出入口から二十メートル以内の部分（当該出入口に接する柵の設けられた歩道を有する道路及び当該出入口に接する歩道を有し、かつ、縁石線又は柵その他これに類する工作物により車線が往復の方向別に分離されている道路以外の道路にあつては、当該出入口の反対側及びその左右二十メートル以内の部分を含む。）

ニ 橋

ホ 幅員が六メートル未満の道路

ヘ 縦断勾配が十パーセントを超える道路

（中略）

2 前項第一号の規定は、自動車の出口又は入口を次に掲げる道路又はその部分（当該道路又はその部分以外の同号イからへまでに掲げる道路又はその部分に該当するものを除く。）に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。

一 前項第一号イに掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの

イ 交差点の側端又はそこから五メートル以内の道路の部分

ロ トンネル

二 橋

〔入出庫動線〕

集約駐車施設の入出庫動線は、当該集約駐車施設へ向かう交通の方向を踏まえ、非効率な動線とならないよう工夫することが重要です。具体的には、以下のような方法が考えられます。

- ・入出庫に際して対向する交通の流れとの交錯を避けるため、集約駐車施設への入出庫を左折イン、左折アウトとする（図18）
- ・道路の両側に向かい合う形で駐車施設を配置し、それらを地下通路や上空通路で結ぶことで、左折イン、左折アウトを可能とする（図19）

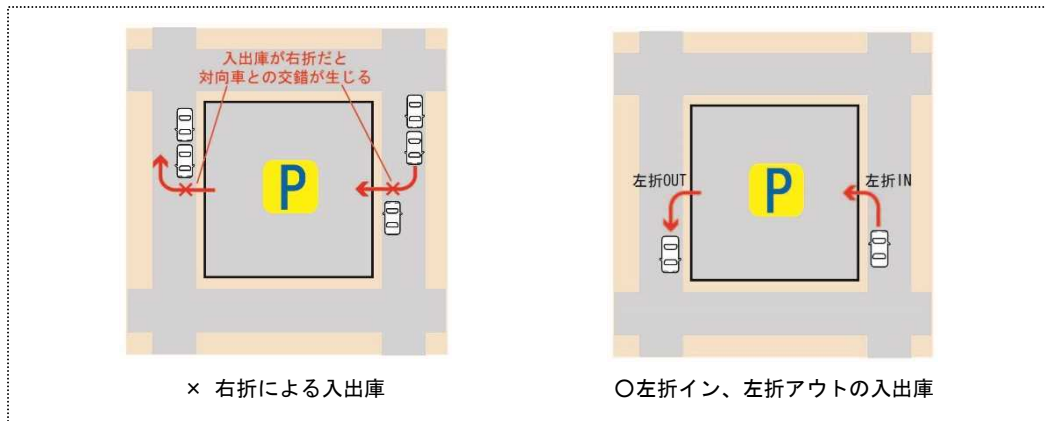


図 18. 左折イン、左折アウトの入出庫

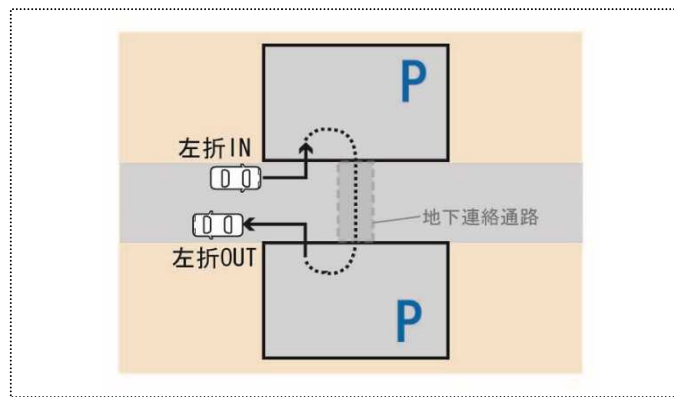


図 19. 向かい合う駐車施設を地下（または上空）で結ぶことによる左折イン、左折アウト

[案内・誘導等]

目的施設と集約駐車施設の間に一定の離隔を生じる場合には、集約駐車施設の利用者に対して、その位置を十分に周知することが望まれます。具体的には、目的施設内外での案内標示などのほか、自動車流入動線の案内・誘導を広域的に行うことや、チラシやホームページを活用して情報提供を行うことなどが考えられます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)–③の4点目

③ 集約駐車施設の確保・整備

- ・ 目的施設（附置義務対象建築物）と集約駐車施設の間に離隔を生じる場合、集約駐車施設への車両の案内・誘導や、集約駐車施設から目的施設までの歩行空間の確保について、併せて検討することが望ましいこと。

【事例：交通量の多い幹線道路沿いへの配置を避けた例】

東急田園都市線二子玉川駅前の二子玉川ライズでは、周辺道路の中で最も交通量の多い国道246号（玉川通り）への交通影響を最小限とするため、駐車場（P1、P2）の入口を玉川通りから極力離れた位置に設置しています。

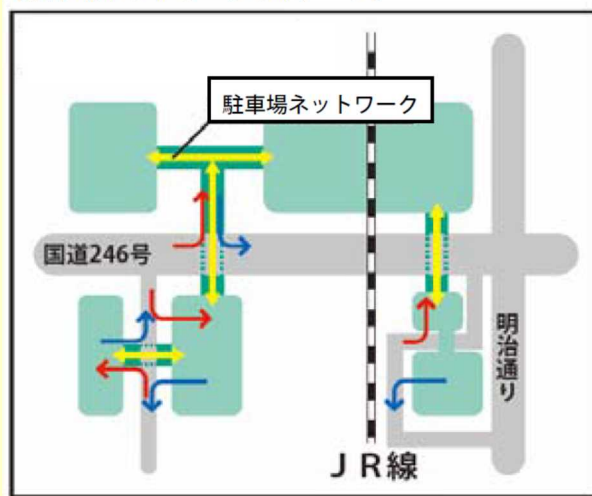


出典：二子玉川ライズHP

【事例：左折イン・左折アウトを可能とする構造の例】

渋谷地区駐車場地域ルールでは、駐車場を地下の道路ネットワークで結ぶことで、方面別の自動車受入を可能とすると同時に、左折イン・左折アウトを実現し、周辺道路交通の整序化を図る計画としています。

【駐車場ネットワークのイメージ】



出典：渋谷地区駐車場地域ルールより抜粋

オ 公安委員会・道路管理者との調整

集約駐車施設の設置にあたり、交通規制の実施、交通安全施設の整備等が必要となることが想定される場合には、計画・構想の初期段階から、都道府県公安委員会や道路管理者と十分な協議、調整を行うことが望まれます。

(4) 集約駐車施設の規模の設定

ア 集約駐車施設の規模の検討手順

立地適正化計画に記載する集約駐車施設の規模は、駐車場配置適正化区域内で見込まれる附置義務駐車施設の台数を適切に評価した上で（「イ 集約駐車施設の規模（区域全体の規模）の検討」）、当該集約駐車施設における個別の駐車需要に適切に対応するものとする必要があります（「ウ 集約駐車施設の規模（個別の規模）の検討」）。規模の設定にあたっては、建物の用途毎の利用ピークの違いに着目して、「エ 異なる建物用途の組み合わせによる附置義務駐車台数の削減」を併せて検討することも考えられます。また、集約駐車施設が大規模なものとなるような場合には、「オ 入出庫の円滑性の確保」や「カ 出入口の安全性の確保」、「キ 沿道景観上の工夫」についても配慮することが望まれます。

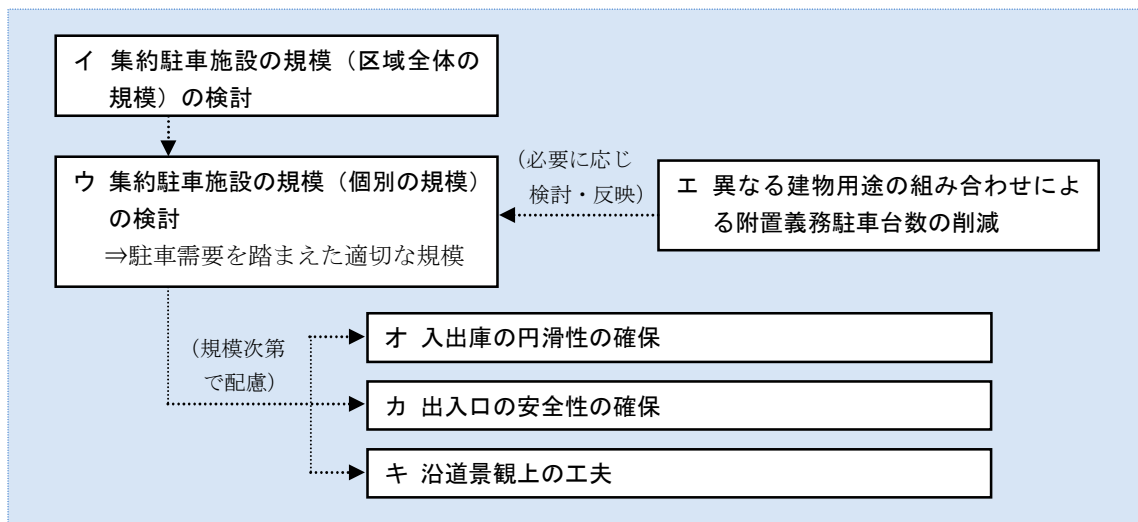


図20. 集約駐車施設の規模の検討手順例

イ 集約駐車施設の規模（区域全体の規模）の検討

駐車場配置適正化区域全体の附置義務駐車施設の台数は、立地適正化計画の記載事項ではありませんが、当該区域における集約駐車施設の個別の規模を検討する前提として、あらかじめ把握する必要があります。

区域全体の集約駐車施設の規模は、当該区域の想定される土地利用等に基づき算定される附置義務駐車施設の総体規模（合計台数）であり、当該区域の開発などに合わせて段階的に整備されるものです。具体的には、当該区域の土地利用に関する上位計画等の内容、将来の開発動向や自動車利用の動向を踏まえて算出することが適当です。

なお、駐車需要等に応じた附置義務基準の見直し等を行うことも必要です。

また、駐車場配置適正化区域全体の附置義務駐車施設の台数が、既に整備されている又は整備が予定されている集約駐車施設の台数を上回る場合、附置義務の受け入れ先が不足することから、当該区域において新築・増築することができない建築物が発生する可能性があります。このような状況が発生しないよう、集約駐車施設の規模の設定にあたっては、将来の開発見通しも含めて検討を行うことが重要です。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」（４）－②

② 集約駐車施設の規模の設定

集約駐車施設の規模（駐車台数等）の設定にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・地域の自動車交通需要や建築物の立地動向等を勘案し、駐車場配置適正化区域内で見込まれる駐車需要（附置義務台数等）を適切に把握した上で、設定することが適当であること。
- ・仮に集約駐車施設の規模が不足すれば、当該区域内の建築行為に支障を及ぼすこととなるため、あらかじめ十分な規模の集約駐車施設が確保・整備されることが望ましいこと。
- ・集約駐車施設の供用開始後においても、その利用状況を継続的に把握し、規模が不足することが明らかになった場合には、集約駐車施設の追加的な確保・整備等を検討すること。

ウ 集約駐車施設の規模（個別の規模）の検討

集約駐車施設の規模については、駐車場配置適正化区域全体で必要とされる附置義務駐車施設の規模を前提に、自動車交通の状況等を踏まえて個別の施設毎に検討することとなります。

エ 異なる建物用途の組み合わせによる駐車台数の削減

駐車施設を附置する建築物（目的施設）には、様々な用途があり、その用途によって駐車施設の利用のピークが異なるものが存在します。例えば、事務所と商業施設では、一般的に平日と休日で駐車需要のピークが異なります。このような駐車施設の利用状況の違いに着目し、駐車施設の附置義務台数を低減することが考えられます。

具体的には、駐車場配置適正化区域全体で想定される建築物の用途別の附置義務駐車施設の規模を算出した上で、当該区域の建築物の用途別・曜日別の駐車施設の利用台数の平均を調査し、それらを集約駐車施設において組み合わせることにより、必要とされる附置義務台数を求めることが可能となります。

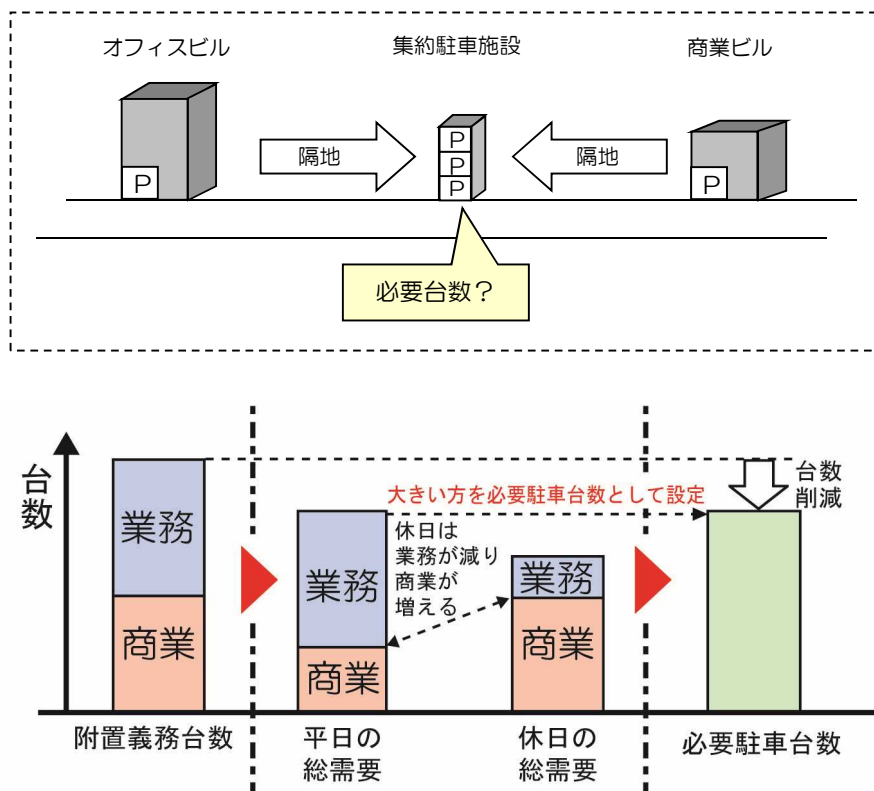


図 2 1. 平日、休日の総需要の算出による必要駐車台数

上述の考え方により附置義務台数の削減を行う場合には、駐車場条例でその旨の規定を追加する必要があります。標準駐車場条例では、削減後の附置義務駐車台数は、削減がない場合の附置義務駐車台数に対して一定の数値（割引率）を乗じた台数とするものとしており、割引率は駐車場配置適正化区域ごとに規定することとしています。

□試算例（駐車施設の集約による附置義務台数の削減可能性）

ここでは、駐車施設の集約により附置義務台数の削減を可能とする割合の算出方法について説明します。

なお、ここに記載した内容は、あくまで例示であり、他の考え方により附置義務台数を削減することも可能です。

1. ステップ1：基礎情報の収集・整理

駐車場配置適正化区域内における以下の情報を収集・整理します。

- ・用途地域の状況、建ぺい率、容積率
- ・建築物の総床面積（建築物の用途別）
- ・附置義務駐車施設の利用状況（平日・休日それぞれのピーク時利用割合）

2. ステップ2：駐車場配置適正化区域内の附置義務台数の削減割合の算出

2. 1. 考え方

- ・駐車場配置適正化区域内の建築物について用途別に総床面積を算出し、用途別の総附置義務台数を把握。
- ・建築物の用途別に附置義務駐車施設の利用状況（平日・休日それぞれのピーク時利用割合）を把握。
- ・駐車場配置適正化区域内の用途別建築物の総床面積の割合に比例した集約が行われると仮定し、その場合のピーク時のズレと利用割合から、融通できる割合を算出。

2. 2. 必要駐車台数の試算例

<前提条件>

① 駐車場配置適正化区域内の総附置義務台数の算出

駐車場配置適正化区域内の総附置義務台数について、各用途別の総床面積に基づき、以下の結果が得られたものと仮定します。

用途A	用途B	合計
1,500台	1,000台	2,500台

② 附置義務駐車施設の利用率の算出

用途の異なる複数の駐車施設に対して、利用状況に関する実態調査を実施し、用途・曜日（平日／休日）別のピーク時利用率を算出します。

ピーク時利用率は、各用途・曜日のピーク時利用率のうち、最も利用率の高い数値を採用することが考えられます。

ここでは、実態調査により、以下の結果が得られたものと仮定します。

表 駐車施設のピーク時利用率

	用途A	用途B
平日	90%	60%
休日	30%	90%

<試算例>

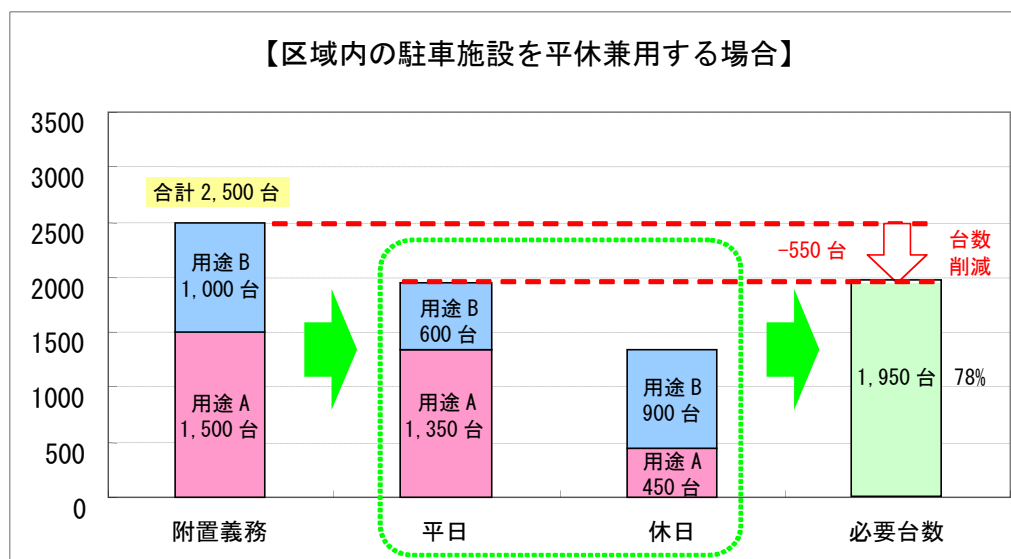
③ 駐車場配置適正化区域内の附置義務駐車施設の利用台数の算出

附置義務駐車台数に用途・曜日別のピーク時利用率を乗じることにより、駐車施設の利用台数を試算します。

表 駐車施設の利用台数

	用途A	用途B	合計
平日	1,350台	600台	1,950台
休日	450台	900台	1,350台

④ 駐車場配置適正化区域内の駐車施設利用率の算出



以上の結果から、駐車場配置適正化区域内の附置義務駐車施設の利用率が、78%であると推定されます。

⑤ 駐車場配置適正化区域内における駐車施設の削減割合の算出

以上の整理から、当該区域内においては、22% (= 100 - 78) の附置義務駐車施設台数を削減できる可能性があるものと考えられます。

なお、本削減割合は、あくまで駐車場配置適正化区域内における平均的な駐車台数削減割合と捉えることができます。このため、実際の附置義務駐車施設の整備にあたっては、駐車場整備計画等の上位計画の駐車施設の配置に関する考え方を踏まえつつ、駅からの距離や周辺駐車施設の整備状況等の個々の交通条件、地理的条件、さらには施設利用需要の季節変動等を踏まえた十分な検討が必要と考えられます。

「標準駐車場条例」第26条の2

第26条の2 次の駐車場配置適正化区域及び駐車機能集約区域において、第25条から第25条の3までの規定に基づき駐車施設を集約駐車施設内に附置する場合にあつては、これら規定により附置しなければならない台数に次に規定する数値を乗じた台数（小数点以下の端数があるときは、切り上げるものとする。）を附置しなければならない台数とみなして、これら規定を適用する。

- (1) □□駐車場配置適正化区域 ○○
- (2) ◆◆駐車場配置適正化区域 ○○
- (3) ◎◎駐車機能集約区域 ○○
- (4) ▲▲駐車機能集約区域 ○○

(注) 本条文は、異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合等、各々の駐車需要の変動が時間帯・曜日によって異なる場合に、附置義務台数を適切に減じる数値（1未満の数値）を設定の上、規定されたい。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(5)-①の4点目

① 駐車実態等に応じた附置義務基準の見直し

- ・集約駐車施設において異なる用途の建築物の駐車施設を集約する場合には、各建築物の駐車需要のピーク時間帯や曜日が異なることが想定される。このため、集約駐車施設においてこれらの駐車施設を融通し合うことにより、各建築物で個別に必要となる附置義務台数を低減させることも考えられること（標準駐車場条例第26条の2関連）。

オ 入出庫の円滑性の確保

前述の街区レベルでの入出庫動線の配慮の他に、集約駐車施設内でも、円滑な入出庫の流れに配慮することが重要です。

駐車施設内では、入出庫時にすべての入出庫車両が停車するため、利用者が多い状況では渋滞が発生することも予想されます。このため、特に駐車台数が多い集約駐車施設では、入出庫車両が前面道路等で滞留しないように配慮することが必要です。具体的には、発券機を複数レーンに設置したり、入口から発券機までの間に十分な滞留スペースを確保する等の対応が考えられます。

カ 出入口の安全性の確保

集約駐車施設の出入口については、道路交通に支障を生じないよう配慮して設置することが重要です。例えば、デザイン上の工夫等により出入口部分の視認性を高め、歩行者の注意喚起を促すことや、歩行者の安全性を高めるため出口においてドライバーの視野を確保するなど、出入口部において様々な安全対策を講じることが考えられます。

「駐車場法施行令」第7条第1項第5号

第七条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口（路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路（道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。）の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）及び入口（路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。）に関するものは、次のとおりとする。

（中略）

五 自動車の出口付近の構造は、当該出口から、イ又はロに掲げる路外駐車場又はその部分の区分に応じ、当該イ又はロに定める距離後退した自動車の車路の中心線上一・四メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かつて左右にそれぞれ六十度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること。

イ 専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車（いずれも側車付きのものを除く。以下「特定自動二輪車」という。）の駐車のための路外駐車場又は路外駐車場の専ら特定自動二輪車の駐車のための部分（特定自動二輪車以外の自動車の進入を防止するための駒止めその他これに類する工作物により特定自動二輪車以外の自動車の駐車のための部分と区分されたものに限る。） 一・三メートル

ロ その他の路外駐車場又はその部分二メートル

（以下略）

キ 沿道景観上の工夫

集約駐車施設の規模が大きい場合、建物の外観が沿道景観へも影響を及ぼすことが考えられます。

このため、建物のボリュームや高さ、デザイン等について、街並みの観点からも十分な検討を行った上で、建物ファサードの工夫や、建物配置上の工夫を行うことが考えられます。

(5) 移動制約者用の駐車施設の取扱い

ア 基本的な考え方

駐車施設の集約化にあたっては、車いす利用者等の移動制約者の利便性に十分配慮する必要があります。

移動制約者用の駐車施設を集約することは、駐車施設から目的地までの離隔を生じさせることとなるため、移動制約者の利便性の低下につながる可能性があります。しかし、駐車施設の一部を集約することで自動車と歩行者の交錯が減り、歩行環境が大幅に向上する等の効果も考えられることから、移動制約者の利便性に最大限配慮しつつ集約の可能性を検討することも考えられます。

検討にあたっては、移動制約者の移動が困難にならないよう、移動の動線、集約駐車施設の配置、構造等について、福祉部局等と連携し、地域の移動制約者団体や視覚障害者団体等の意見を聴取した上で、十分検討、調整することが望まれます。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)-④の1点目

④ 移動制約者用の駐車施設の取扱い

- ・ 集約の対象から外すと各建築物又はその敷地内に車両の出入口が設けられ、駐車場配置適正化区域内の歩行環境等に影響を与える場合も考えられることから、地域の障がい者団体等と相談の上、移動制約者の移動を困難にしないような形で集約することが可能であれば、集約することも考えられること。

イ 集約する場合の工夫

移動制約者用の駐車施設を集約する場合、安全・円滑な動線の確保とともに、目的地までの移動距離や時間を短くするための施設配置や移動支援手段の導入などの工夫が望まれます。

[安全・円滑な動線の確保]

集約駐車施設から駐車場配置適正化区域内の主要な目的地までの動線については、歩道の幅員、勾配、歩道と車道との段差、舗装等の状況が移動制約者の移動に際し安全・円滑なものとなるようにすることが望まれます。

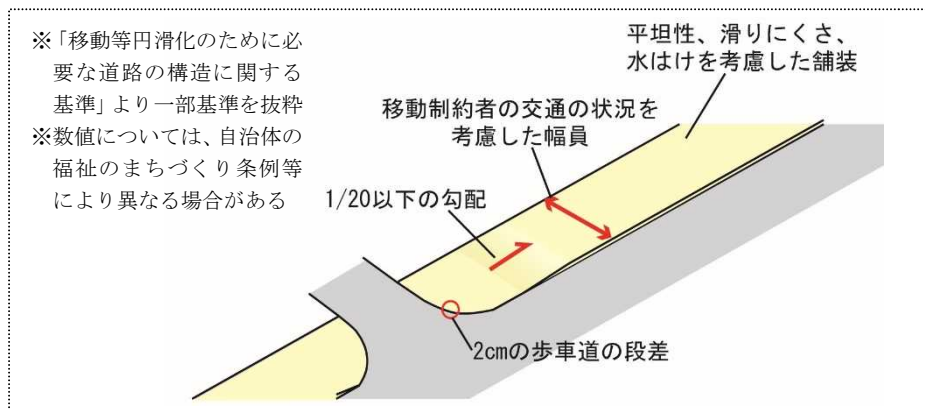


図 2 2. 安全・円滑な動線のイメージ

[配置や移動支援手段導入の工夫]

また、集約駐車施設の配置や集約駐車施設から目的地までの移動支援手段については、以下のような工夫が考えられます。

- ・移動制約者専用の駐車施設を、目的地により近い位置に集約して設置 (図 2 3)
- ・集約駐車施設から目的地まで、低床シャトルバス等の移動支援手段を導入

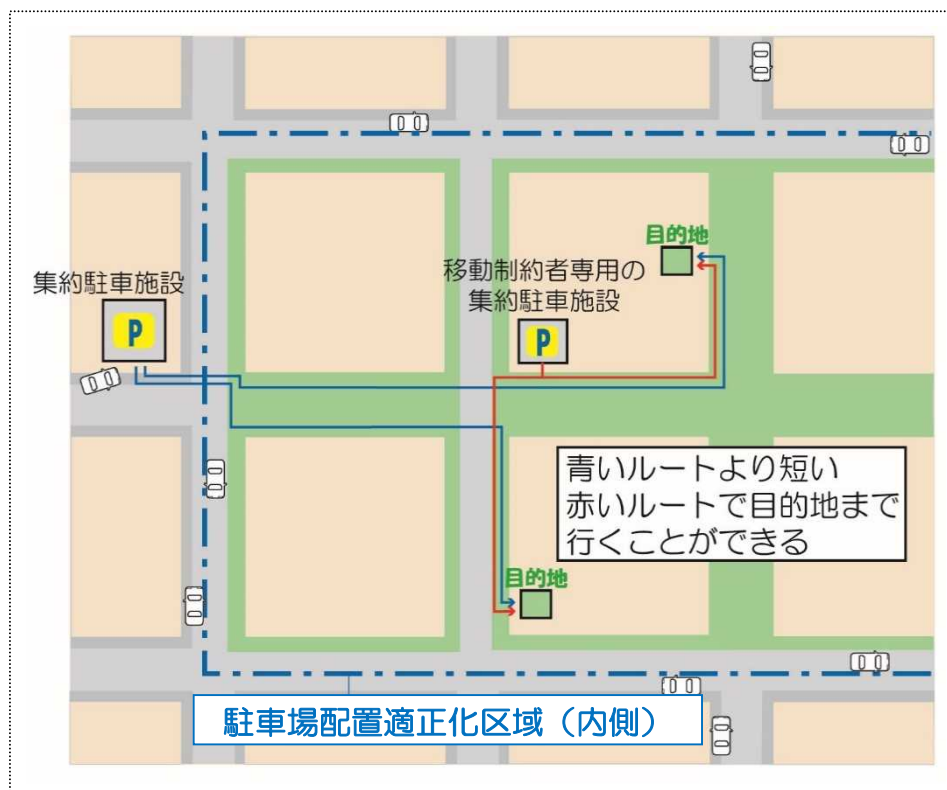


図 2 3. 移動制約者専用の駐車施設の配置イメージ

ウ 駐車スペースの考え方

集約駐車施設内に車いす使用者用の駐車施設（幅3.5m以上）を設置する際には、車いすを使用しない障害者や高齢者、妊婦等のための通常幅（2.5m程度）の駐車施設についても併せて導入すること（いわゆる「ダブルスペース」）（※）が望まれます。

※ ダブルスペースについては、『障害者等用駐車場の適正利用のために』（国土交通省パンフレット、<http://www.mlit.go.jp/common/000143891.pdf>）を参照。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」（4）-④の2点目

④ 移動制約者用の駐車施設等の取扱い

- ・ 集約駐車施設を含む附置義務駐車施設内に車いす使用者用の駐車施設を設置する際には、車いすを使用しない障がい者や高齢者、妊婦等のための通常幅の駐車スペースも併せて導入すること（いわゆる「ダブルスペース」）が望ましいこと。

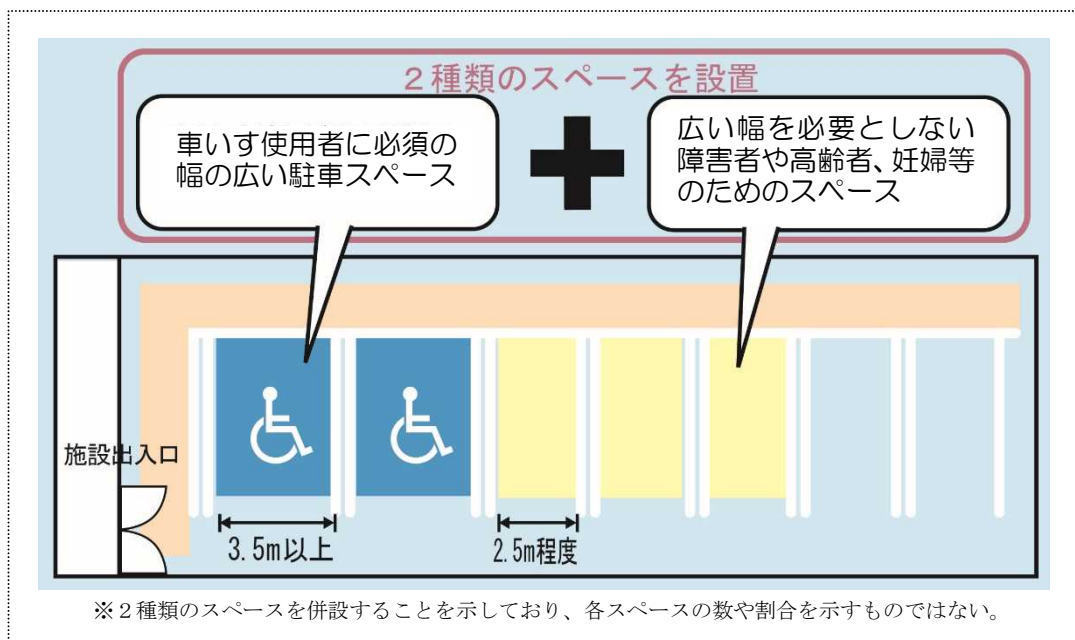


図24. ダブルスペースの考え方

【事例：ダブルスペースの例—長野市 TOiGO パーキングのレディースゾーン】

長野市にある TOiGO パーキングは、再開発により建設された駐車場で、中心市街地の基幹的駐車場に位置付けられています。

場内には、車いす使用者用の駐車スペースに加え、通常よりも駐車スペースの広い「レディースゾーン」が設けられており、女性や障害者が優先的に使うことができます。



レディースゾーンの駐車スペース
(長野県長野市)

(6) 荷さばき駐車施設の取扱い

ア 基本的な考え方

荷さばき駐車施設の附置が条例で義務づけられている場合、荷さばき駐車施設についても、集約駐車施設に集約することが可能です。

但し、荷さばき駐車施設を集約することは、駐車施設から目的地への運送距離が増加し、作業性の低下につながる可能性があります。一方、駐車施設の一部を集約することで、自動車交通の円滑化や、自動車と歩行者の交錯の減少により、道路環境が大きく改善される等の効果も考えられます。したがって、地元商店街の協力体制や道路、荷さばき駐車施設の整備状況等の地域の実情に合わせ、可能であれば集約化を検討することが考えられます。また、集約する場合は、目指すべき将来の都市像に適い、かつ沿道で事業を営む者や物流事業者の事業性にも配慮した適切な位置・方法で行う必要があります。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－⑤

⑤ 荷さばき駐車施設の取扱い

荷さばき駐車施設の取扱いにあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・集約化により駐車施設から目的地への運送距離の増加や作業効率の低下を招く可能性があることから、荷主、運送事業者等の協力体制等の地域の実情を踏まえた上で、可能であれば集約することも考えられること。

イ 集約する場合の工夫

貨物輸送の距離や経路を考慮し、集約荷さばき駐車施設から台車等で運搬できる範囲内の荷さばき駐車施設を集約することが考えられます。

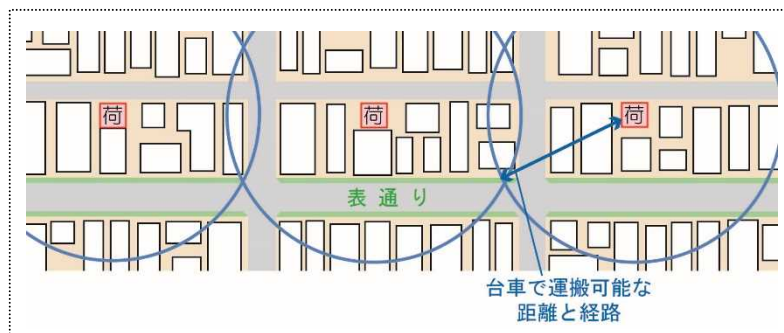


図 25. 裏通り沿いへの共同の荷さばき駐車施設の設置

【事例：共同集配送事業の例—横浜市元町商店街】

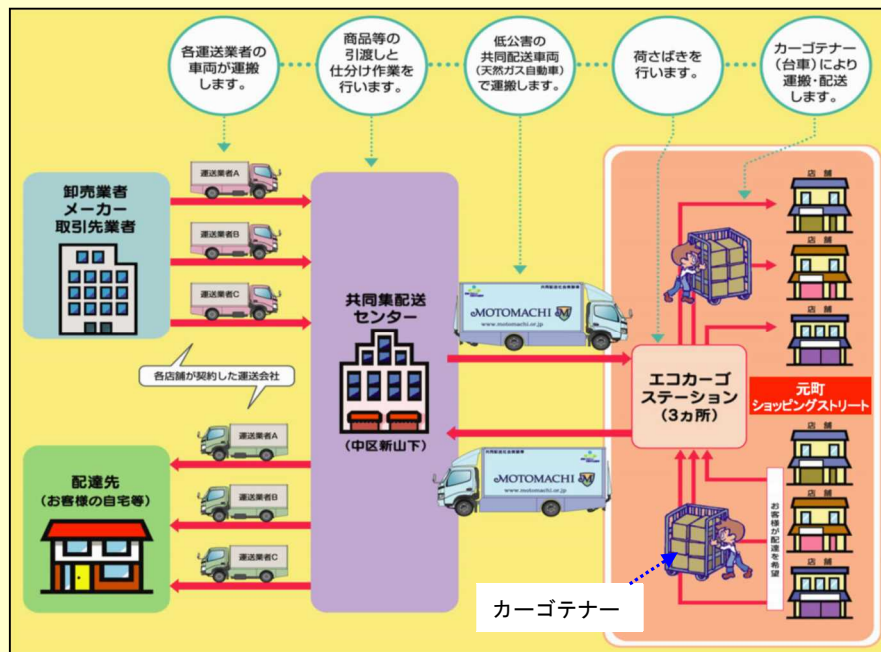
□ねらい

- 効率的な集配送の実現
- 商店街に来る顧客が安全で気持ちよく買い物ができるための環境の実現（大気汚染・騒音等の環境対策、違法駐車・渋滞対策、交通安全対策）

□実施主体 協同組合元町SS会

□業務概要

- 商店街から5分程のところに共同集配送センターを設置。
- センターに全ての荷物を集約し、仕分け（町名別等）し、カーゴテナー（かご台車）へ積み込む。
- 共同配送車輛（天然ガス自動車）で「エコカーゴステーション」（商店街に並行する裏通りに3カ所設置）へ運搬し、各店舗へは台車で運搬・集配送を行う。宅配便等は各店舗へセンターから配達。
- 本取り組みは、平成16年より開始。



出典：横浜元町ショッピングストリートHP

【事例：地下でネットワーク化した荷さばき駐車施設の例

—品川インターシティ】

JR品川駅の東口にある品川インターシティでは、3棟ある超高層棟のそれぞれの地下2階に荷さばきのための駐車施設が設けられており、一般車輛の駐車場や車寄せとともに地下車路によってネットワーク化されています。



地下でネットワークされた荷さばき駐車施設

出典：品川インターシティHP

(7) 駐車場条例への反映と具体的運用

立地適正化計画を作成し、駐車施設の集約化に関する事項を記載した場合、その具体的な実施のためには、駐車場法第20条に基づく条例（駐車場条例）に、当該計画で定めた駐車場配置適正化区域及び集約駐車施設の位置・規模に関する内容を反映させるとともに、附置義務条項について所要の読み替えを行う必要があります。条例が制定されていない場合には、立地適正化計画の作成と併せて、条例を新たに制定する必要があります。

標準駐車場条例では、立地適正化計画に記載した駐車場配置適正化区域は条例に、集約駐車施設の位置・規模は条例の規則に位置付けるものとされています。

上記の反映を行うことにより、駐車場配置適正化区域において一定規模以上の建築物の新築等を行う者に対して、集約駐車施設内への駐車施設の附置等を義務づけることが可能になります。また、民間の開発事業者等に対して広く情報提供を行い、予見可能性を与えることにもつながります。

「標準駐車場条例」第23条の2

第23条の2 都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条に基づき作成した立地適正化計画において記載した駐車場配置適正化区域に関する事項は次のとおりとする。

駐車場配置適正化区域	
名称	区域
□□駐車場配置適正化区域	■町○○番地から××番地まで
◆◆駐車場配置適正化区域	◇◇町●●番地から◎◎番地まで

- 2 前項の立地適正化計画において記載した駐車場配置適正化区域に係る路外駐車場配置等基準並びに集約駐車施設の位置及び規模に関する事項は、規則で定める。
- 3 第1項の立地適正化計画において記載した駐車場配置適正化区域に設置される路外駐車場であって、都市再生特別措置法第106条第1項及び第2項の規定に基づき位置、規模等を市町村長へ届出なければならないものの規模は、規則で定める。

「標準駐車場条例」第25条

4 第23条の2第1項に規定する駐車場配置適正化区域のうち、□□駐車場配置適正化区域においては、第1項の規定にかかわらず、同項中「当該建築物又は当該建築物の敷地内」とあるのは〔⑥〕と読み替えて、同項の規定を適用する。

5 第23条の2第1項に規定する駐車場配置適正化区域のうち、◆◆駐車場配置適正化区域においては、第1項の規定にかかわらず、同項中「当該建築物又は当該建築物の敷地内」とあるのは〔⑦〕と読み替えて、同項の規定を適用する。

(注2) 〔⑥〕及び〔⑦〕については、それぞれの駐車場配置適正化区域において、各建築物若しくは各建築物の敷地内又は集約駐車施設内に附置を義務づける場合は(1)を、集約駐車施設内に附置を義務づける場合は(2)を規定されたい。

〔⑥〕 (1) 「当該建築物若しくは当該建築物の敷地内又は第23条の2第1項に規定する□□駐車場配置適正化区域に係る集約駐車施設内」

(2) 「第23条の2第1項に規定する□□駐車場配置適正化区域に係る集約駐車施設内」

〔⑦〕 (1) 「当該建築物若しくは当該建築物の敷地内又は第23条の2第1項に規定する◆◆駐車場配置適正化区域に係る集約駐車施設内」

(2) 「第23条の2第1項に規定する◆◆駐車場配置適正化区域に係る集約駐車施設内に規定する▲▲駐車機能集約区域に係る集約駐車施設内」

① 集約駐車施設における駐車台数の確保

駐車場配置適正化区域内の附置義務駐車施設について、集約駐車施設への附置が義務づけられる場合、集約駐車施設の駐車台数が不足すると、附置義務駐車施設の附置ができなくなり、附置義務を負う者（附置義務駐車施設の出し手）がその義務を果たすことができなくなります。このため、集約駐車施設の駐車台数は、あらかじめ十分な台数が確保される必要があります。

特に平面の時間貸駐車場を集約駐車施設とする場合には、当該駐車場が土地所有者の一時的な土地活用である場合が想定されることから、当該駐車場が継続的に駐車場として活用されるか否かを事前に確認することが重要です。

② 附置義務駐車施設の集約駐車施設への附置の確認

ア 附置の確認手順

集約駐車施設に附置義務駐車施設の附置を行った事実の確認は、建築主の申請に基づき、各市町村の駐車場部局等において確認を行うことが考えられます。具体的には、以下の手順で行うことが考えられます。

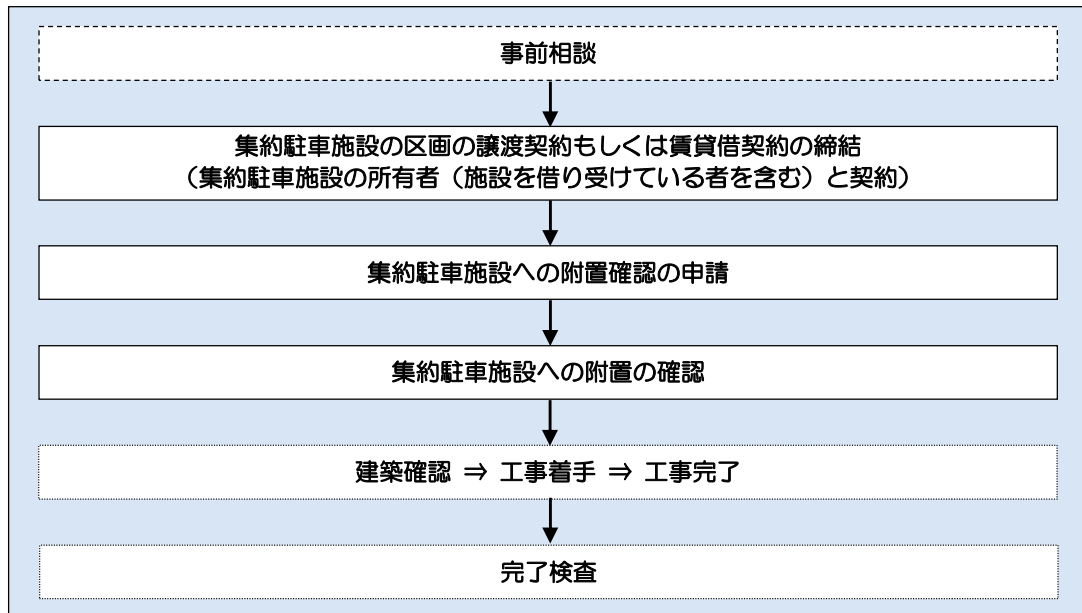


図 2 6. 集約駐車施設への附置の確認手順の例

イ 事前相談

建築主（附置義務駐車施設の出し手）が附置義務対象となる建築物を建築し、その附置義務駐車施設を集約駐車施設に附置しようとする際、市町村が、立地適正化計画との整合性（例えば、目的施設と集約駐車施設の距離など）を確認し必要に応じて修正を求められるよう、建築主が集約駐車施設の所有者と区画の譲渡あるいは賃貸借の契約を締結する前に、相談を行う過程を設けることも考えられます。

ウ 集約駐車施設への附置の確認

集約駐車施設に附置義務駐車施設を附置することの確認の申請は、建築主（附置義務駐車施設の出し手）が、集約駐車施設の所有者（施設を借り受けている者を含む。附置義務駐車施設の受け手）との間に区画の譲渡もしくは賃貸借の契約を締結した後、その譲渡契約書もしくは賃貸借契約書の写しの提出とともに行うものとし、市町村は、申請内容を審査し、基準を満たしている場合には確認を行うという仕組みが考えられます。

また、各集約駐車施設の台数を超える附置の受け入れがなされないことについても確認することが必要になります。

「標準駐車場条例」第30条の3第1項

第30条の3 第25条から第27条までの規定により集約駐車施設内に駐車施設を附置しようとする者は、規則で定めるところにより、集約駐車施設内に駐車施設を附置していることについて、市長の確認を受けることができる。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－⑥

⑥ 駐車場条例の運用

駐車場条例の運用にあたっては、特に以下の点に留意されたい。

- ・ 標準駐車場条例第29条に規定する駐車のために供する部分の規模（駐車マスの大きさ）等の集約駐車施設への適用については、当該施設全体を一つの駐車施設とみなし、同条で規定する駐車のために供する部分の規模等を確保すること。
- ・ 附置義務駐車施設の受け入れは、駐車区画の譲渡又は賃貸借により行われることが望ましく、集約駐車施設で附置義務駐車施設を確保した者に定期的な報告を求め、変更が生じた場合には速やかに報告させることが望ましいこと。
- ・ 賃貸借である場合には、附置義務が対象建築物の存続と一体で長期間に亘ることに鑑み、長期間の賃貸借契約に依るものであるとともに、契約更新時に更新した賃貸借契約の写し等により市町村長の確認を受けることを求めることが望ましいこと。特に、平面の時間貸駐車場において受け入れを行う場合は、当該駐車場が暫定的な土地利用でなく、継続的に供用されるものであることを、土地所有者等に事前に確認することが望ましいこと。
- ・ 賃貸借契約終了後も引き続き駐車施設の附置が必要な場合、必要な駐車施設が継続して附置されていることを確認すること。
- ・ 各市町村の駐車場部局等は、集約駐車施設における附置義務駐車施設の受け入れ台数が当該施設の容量を超えていないことを確認することが必要となること。

③ 附置義務駐車施設に関する定期報告と附置継続の確認

ア 附置義務駐車施設に関する定期報告

駐車施設の附置が継続的に行われるようにするため、集約駐車施設で附置義務駐車施設を確保した者（附置義務駐車施設の出し手）に、定期的な報告を求め、変更が生じた場合は速やかに報告させることが考えられます。

【事例：附置義務駐車施設の出し手側の報告の規則】

横浜市の敷地外駐車場（隔地した駐車場）では、その所有者または管理者が、毎年度（工事完了時および翌年度以降毎年1回）、適切に維持管理している状況について、定期報告書により報告することを定めています。

また大阪市では、敷地外駐車場または共同駐車場のいずれかに附置義務駐車施設を設置した場合、毎年1回、当該駐車施設等の現況を報告することを定めています。

出典：横浜市『附置義務駐車施設等の設置基準について』（2012）

大阪市『建築物における駐車施設の附置等に関する条例の取扱について（手引書）』（2012）

イ 賃貸借の場合の附置継続の確認

附置義務駐車施設を賃貸借契約により確保した者（附置義務駐車施設の出し手）は、当該契約期間が満了する場合、駐車施設場所の変更等に関する特段の申出がない限り、契約の更新を行うものとし、同時に、駐車施設を附置していることについて、更新した賃貸借契約書の写しにより市町村長の確認を受けることを求めることが考えられます。

また、契約を更新せず、新たに別の集約駐車施設において附置義務駐車施設を確保する場合には、「② 附置義務駐車施設の集約駐車施設への附置の確認」と同様の手続きを行うことが考えられます。

「標準駐車場条例」第30条の3第2項

2 前項の規定により市長の確認を受けた者は、確認を受けた駐車施設の附置の内容に有効期間があり、当該有効期間の満了後も第25条から第27条までの規定により駐車施設の附置をしなければならぬ場合には、駐車施設を附置していることについて市長の確認を受けなければならない。

「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(4)－⑥の2～4点目

⑥ 駐車場条例の運用

- ・附置義務駐車施設の受け入れは、駐車区画の譲渡又は賃貸借により行われることが望ましく、集約駐車施設で附置義務駐車施設を確保した者に定期的な報告を求め、変更が生じた場合には速やかに報告させることが望ましいこと。
- ・賃貸借である場合には、附置義務が対象建築物の存続と一体で長期間に亘ることに鑑み、長期間の賃貸借契約に依るものであるとともに、契約更新時に更新した賃貸借契約の写し等により市町村長の確認を受けることを求めることが望ましいこと。（以下略）
- ・賃貸借契約終了後も引き続き駐車施設の附置が必要な場合、必要な駐車施設が継続して附置されていることを確認すること。

④ 集約駐車施設の維持管理

集約駐車施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）は、本制度の趣旨及び目的に沿って、集約した各建築物の附置義務台数が常時適正な状態で利用できるように維持管理することが求められます。例えば、駐車施設が他の用途（物置きや荷さばきスペースなど）に転用されることのないよう注意する必要があります。

⑤ 集約駐車施設の維持管理義務の継承

ア 譲渡する者のすべきこと

集約駐車施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）が、当該駐車施設を譲渡しようとするときは、当該駐車施設を譲り受けようとする者（附置義務駐車施設の新たな受け手）に対し、集約駐車施設としての維持管理義務を伴う駐車施設である旨を予め説明することが望まれます。

イ 譲り受ける者のすべきこと

集約駐車施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）から当該駐車施設を譲り受けた者（附置義務駐車施設の新たな受け手）は、集約駐車施設に係る権利義務を継承するものとするのが望まれます。

⑥ 集約駐車施設に関する定期報告と供用できなくなった場合の対応

ア 集約駐車施設に関する定期報告

集約駐車施設の安定的な確保のため、立地適正化計画に記載した内容（集約駐車施設の位置・規模）について、所有者（施設を借り受けている者を含む。附置義務駐車施設の受け手）に定期的な報告を求め、駐車台数等に変更が生じた場合には、速やかに報告させることが考えられます。

【事例：附置義務駐車施設の受け手側の報告の規則—大阪市の共同駐車場の例】

大阪市においては、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例施行規則」で、共同駐車場の所有者に、共同駐車場としての指定に係る駐車施設等の現況について、毎年1回、市へ報告（報告書と付近見取図を提出）することを定めています。なお、この報告は、共同駐車場としての指定条件の1つともなっています。

出典：大阪市『建築物における駐車施設の附置等に関する条例の取扱について（手引書）』

イ 供用できなくなる場合の事前申出

集約駐車施設が供用できなくなる場合には、附置義務を負う者（附置義務駐車施設の出し手）が代替駐車施設を確保するために必要と考えられる時間を十分に考慮し、当該施設の所有者（附置義務駐車施設の受け手）は附置義務を負う者に対し、供用できなくなる旨の申出をするものとするのが考えられます。

