

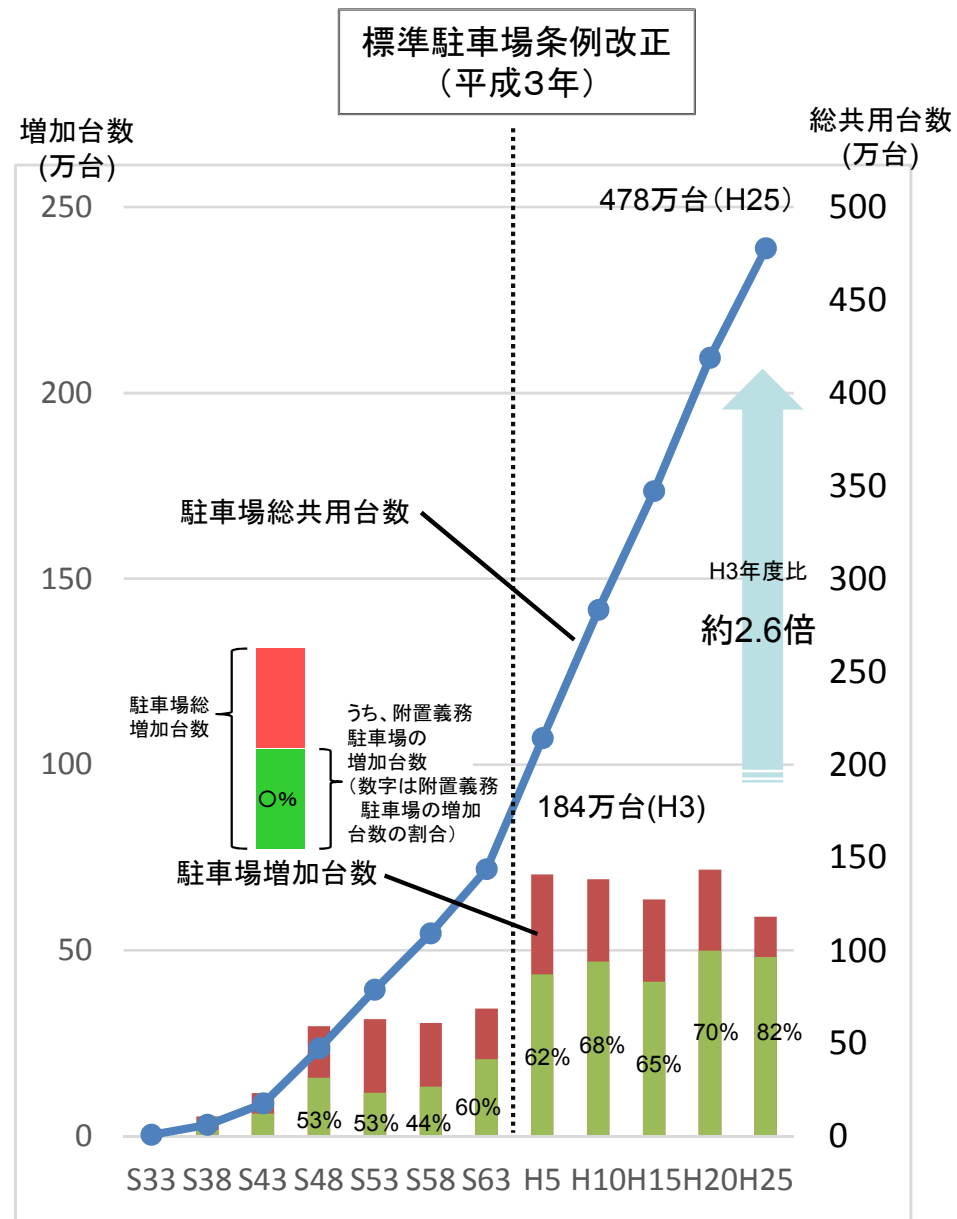
駐車施策の最近の動向

国土交通省 都市局
街路交通施設課
平成29年 2月 3日

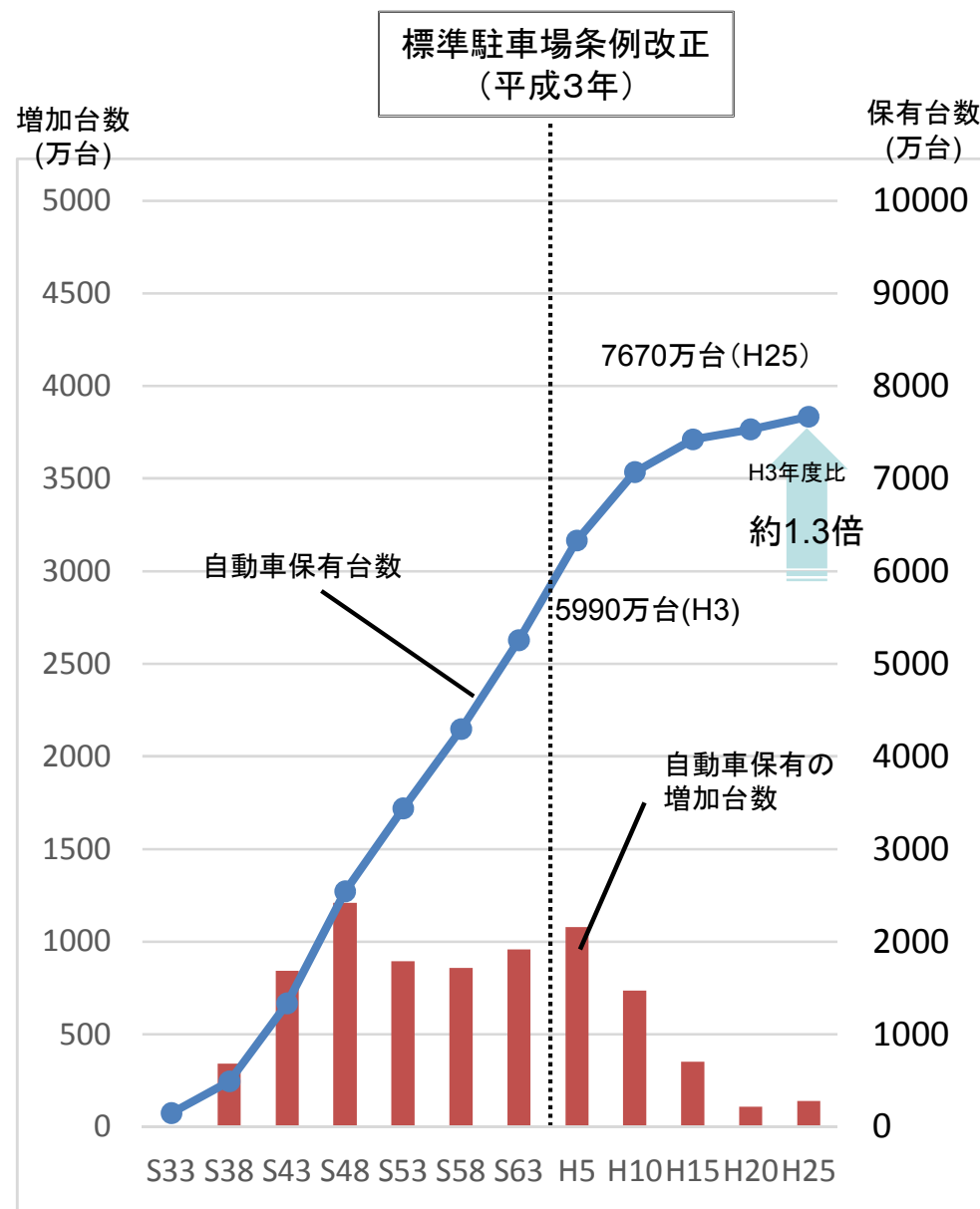
1. 今後の駐車場政策の方向性
2. 荷さばき駐車対策
3. 観光バス駐停車対策
4. 都市・地域交通戦略推進事業の拡充

1. 今後の駐車場政策の方向性

駐車場台数と自動車保有台数の推移



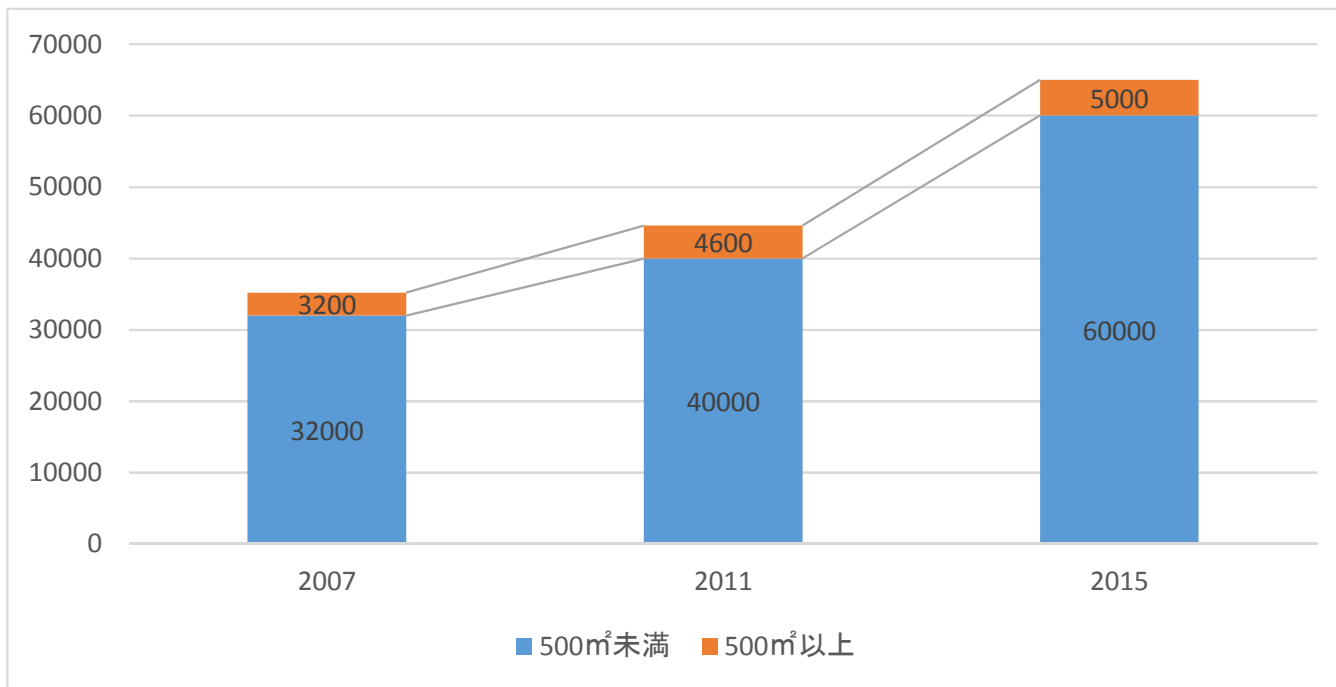
駐車場台数の推移



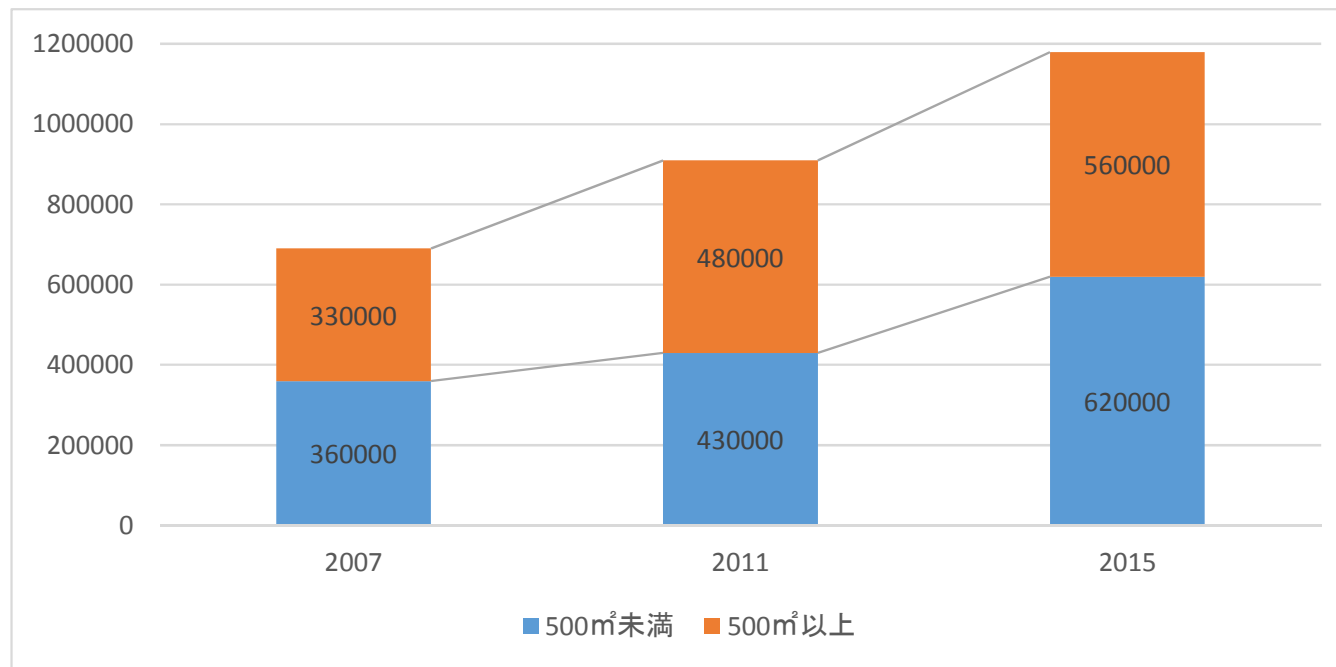
自動車保有台数の推移

コイン式駐車場の車室数の推移

①コイン式駐車場の個所数推移

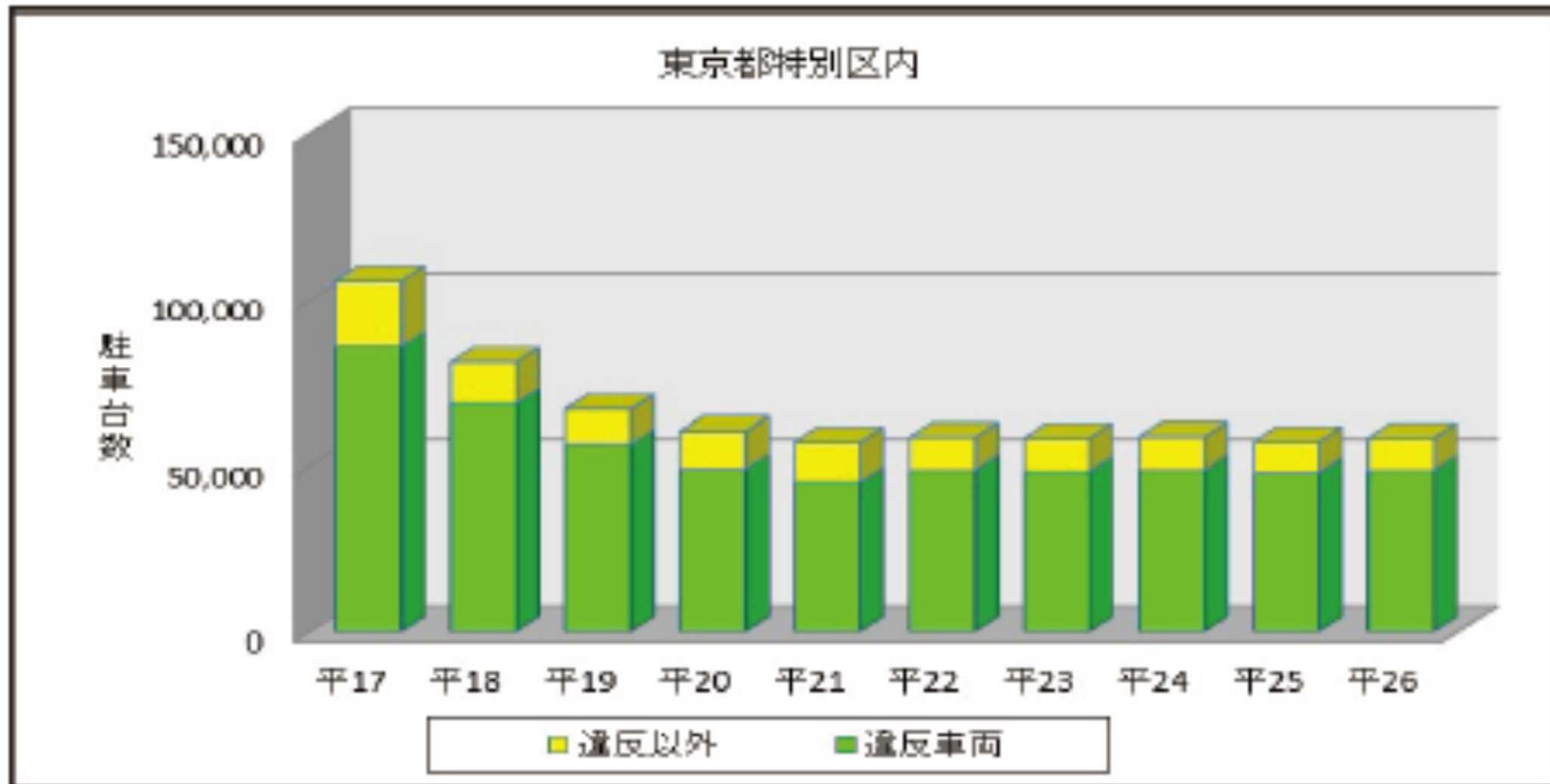


②コイン式駐車場の車室数推移



※出典：一般社団法人日本パーキングビジネス協会

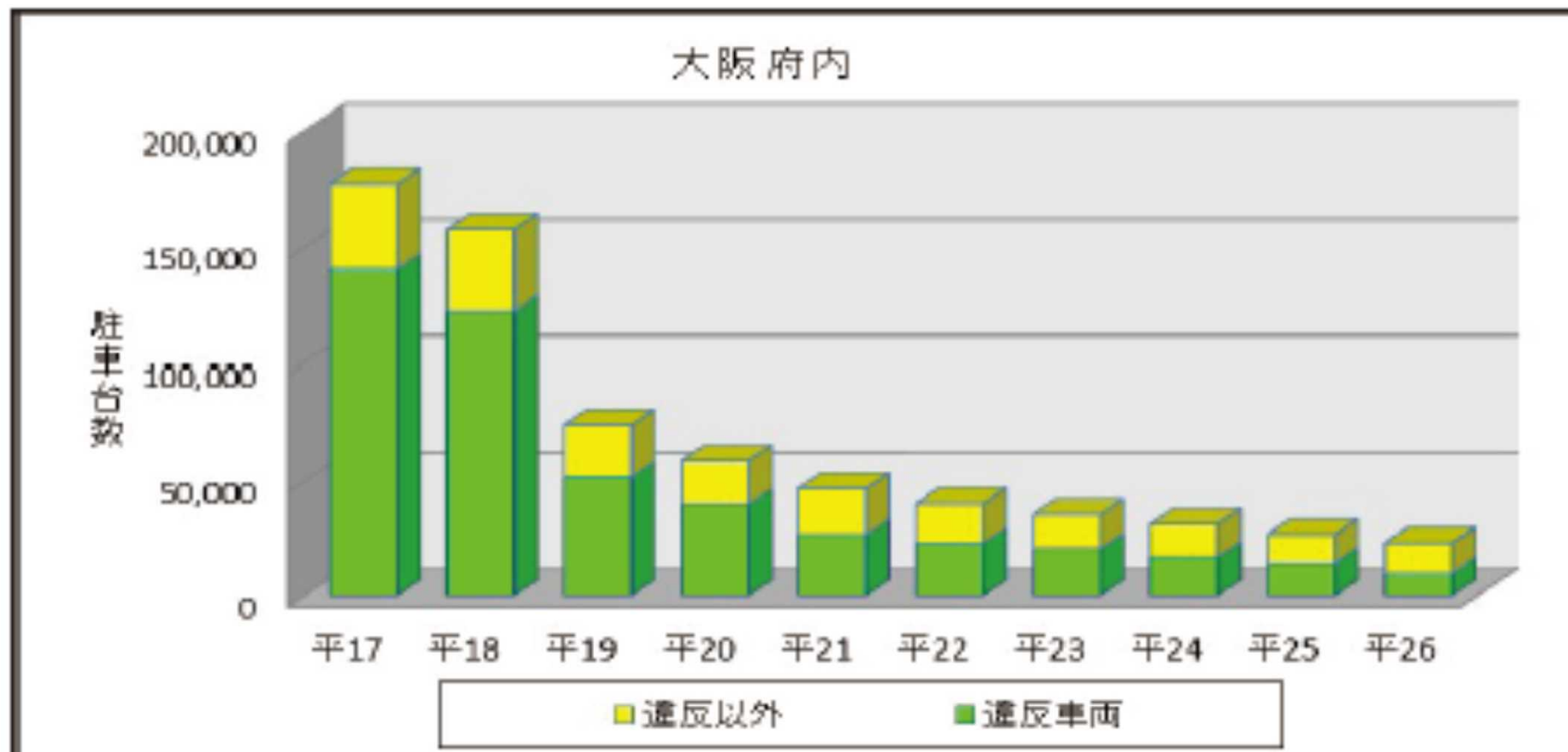
東京特別区における瞬間路上駐車台数の推移



区 分	平17	平18	平19	平20	平21	平22	平23	平24	平25	平26
瞬間路上駐車台数合計	105,388	81,175	66,826	60,161	56,867	58,277	58,065	58,465	56,984	58,080
うち違反以外	19,279	12,519	10,567	11,386	11,834	9,797	9,884	9,968	9,223	9,669
うち違反車両	86,109	68,656	56,259	48,775	45,033	48,480	48,181	48,497	47,761	48,411
(駐車台数に占める割合：%)	(81.7)	(84.6)	(84.2)	(81.1)	(79.2)	(83.2)	(83.0)	(83.0)	(83.8)	(83.4)

※出典：警察庁

大阪府における瞬間路上駐車台数の推移



区分	平17	平18	平19	平20	平21	平22	平23	平24	平25	平26
瞬間路上駐車台数合計	177,033	157,385	73,787	58,342	46,439	39,875	35,226	31,037	26,344	22,728
うち違反以外	36,758	35,299	22,225	18,652	20,070	17,339	15,042	14,599	12,532	13,057
うち違反車両	140,275	122,086	51,562	39,690	26,369	22,536	20,184	16,438	13,812	9,671
(駐車台数に占める割合: %)	(79.2)	(77.6)	(69.9)	(68.0)	(56.8)	(56.5)	(57.3)	(53.0)	(52.4)	(42.6)

※出典: 警察庁

今後の駐車場政策の方向性

「量」的整備の時代から「質」的整備の時代へ

- ・大都市では附置義務駐車場を中心に、地方都市ではコインパーキングを中心に、「量」的整備が進む

⇒ 地域の需給バランスは大丈夫？

駐車場整備計画や附置義務条例の見直しを含め、定期的なチェックが必要

- ・まだまだ無くない違法駐車

⇒ 求められている場所に駐車場があるのか？

地域全体ではなく、街区単位での細かいチェックが必要

- ・駐車需要は乗用車だけではない

⇒ 荷捌き駐車施設、自動二輪車駐車場、観光バス駐車場、バリアフリー化など、

多様なニーズへの対応が必要

- ・コンパクトシティにおける駐車場政策

⇒ 歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けた駐車場マネジメント(配置適正化)が必要

- ・機械式立体駐車場の安全対策

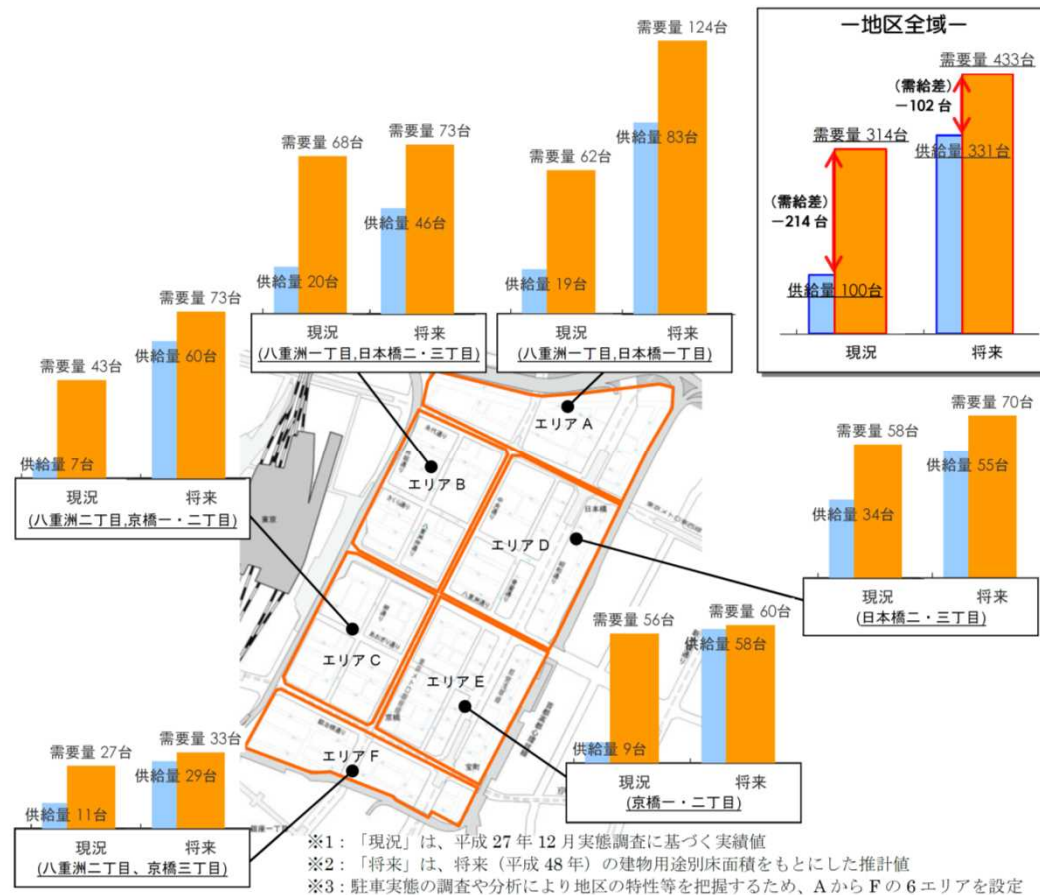
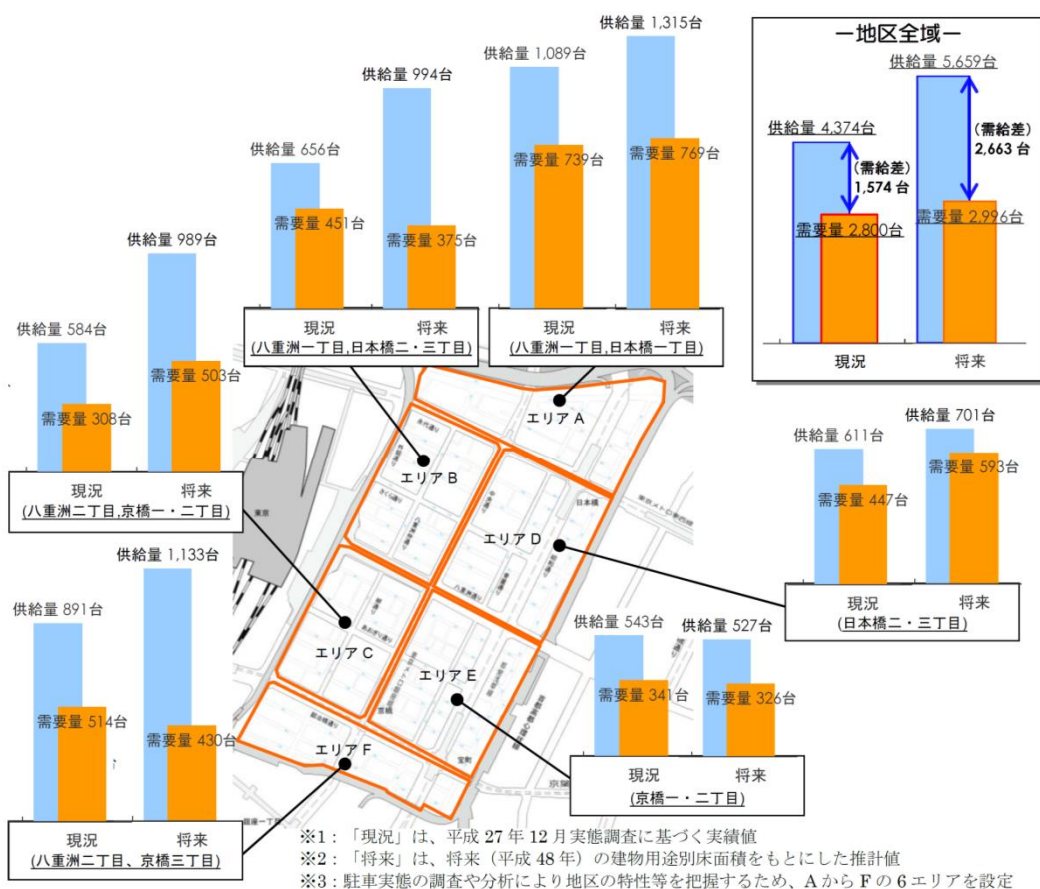
駐車場需要・供給量 実態調査例

東京駅前地区駐車場整備計画（案）（H29.1）抜粋

○駐車場整備地区における駐車場の需要と供給の現況および将来の見通し等を勘案し、当該地区における駐車場の整備に関する計画の策定中の事例。

【 駐車需給の現況・将来 《乗用車》 】

【 駐車需給の現況・将来 《貨物車》 】



※出典: 東京駅前地区駐車場整備計画検討委員会

2. 荷さばき駐車対策

■ 荷さばき駐車施設の不足

- 商店街等による荷さばきを行う際、荷さばき駐車施設の不足から路上での荷さばきが多く見られる
- 改正道路交通法の施行により、荷さばき駐車施設の不足が顕著となり、整備が求められている
- 快適な歩行空間、円滑な道路交通の確保のために荷さばき駐車対策は重要



荷さばき車両による交通阻害



荷さばき車両による歩行者空間の阻害

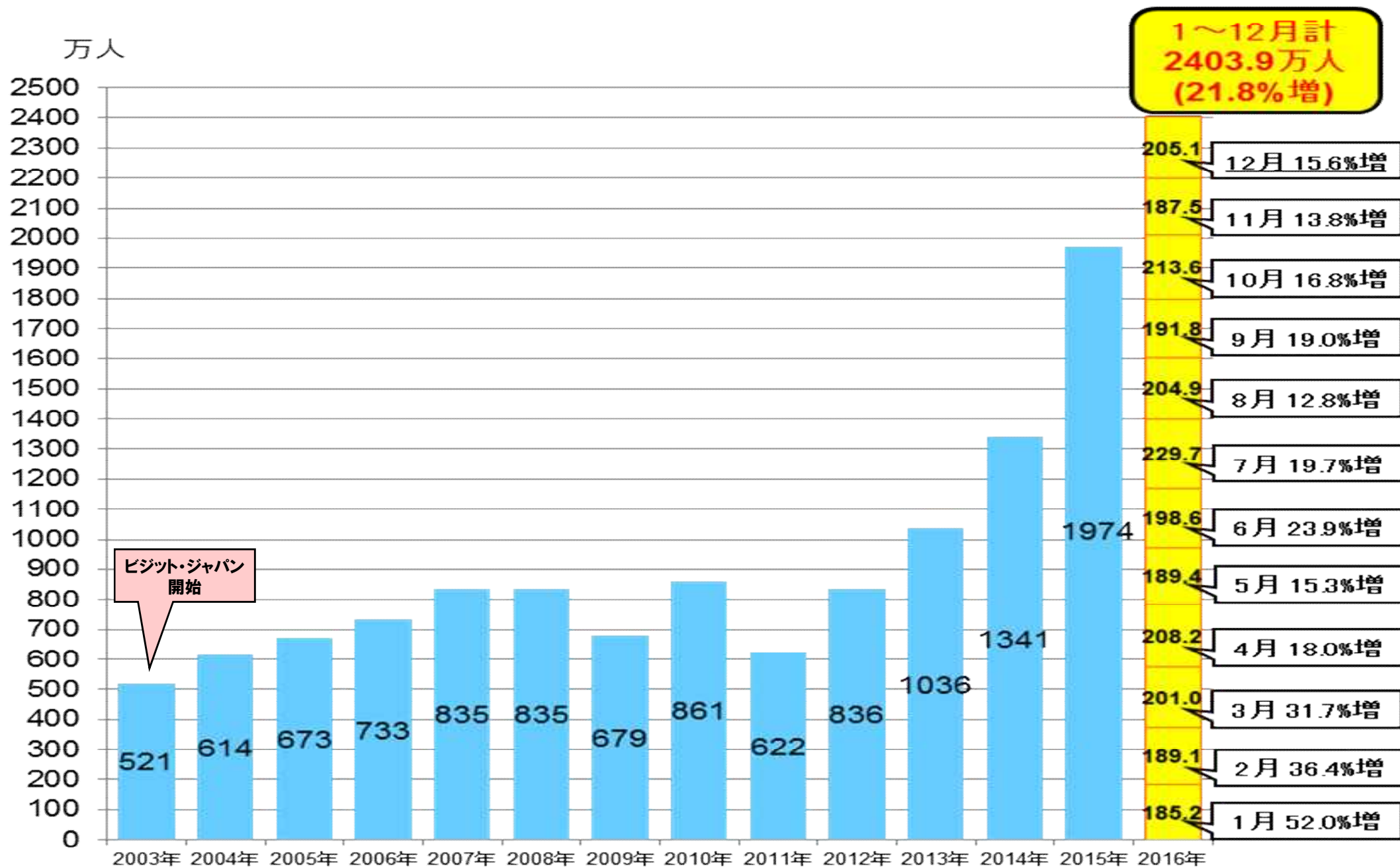


■ 荷さばき駐車施設の附置

- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 平成27年度末現在、附置義務条例の適用のある198の地方公共団体のうち、89の地方公共団体において荷さばき駐車施設に関する条項を規定
- 改正道路交通法の施行に伴い、物流関連の団体等から条例化の促進が求められており、各地方公共団体において条例化の推進をお願いします
- 都市の低炭素化の促進に関する法律及び都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度による荷さばき駐車施設の集約化についても、ご検討をお願いします。

3. 観光バス駐停車対策

訪日外国人旅行者数の推移



注) 2015年以前の値は確定値、2016年1～10月の値は暫定値、2016年11月～12月の値は推計値、%は対前年(2015年)同月比

出典: JNTO(日本政府観光局)

観光バスによる駐停車問題

○ 観光バスの路上駐停車により、都心部等において交通渋滞等の問題が発生



銀座



浅草



銀座

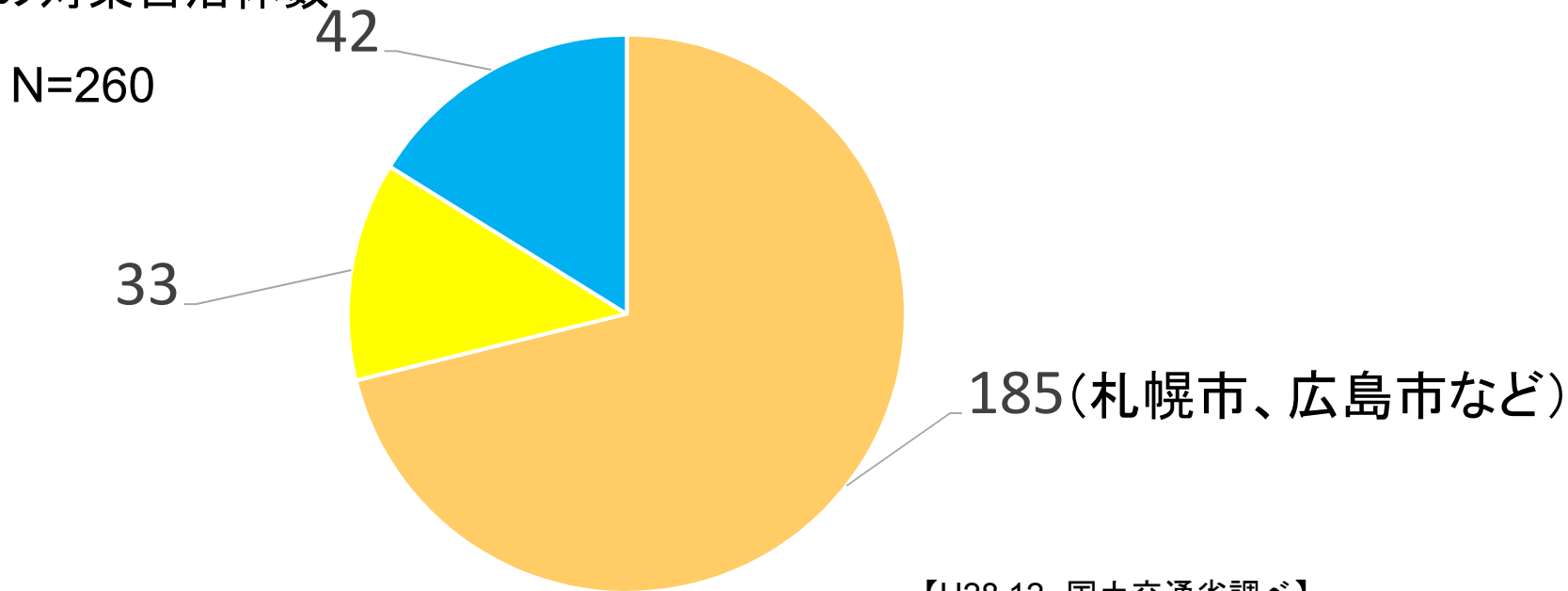


新宿

観光バス駐停車対策の実施事例

- 観光バスの駐停車による交通問題に関して、駐車場政策を実施している自治体に対しアンケート調査を実施。
- 215の自治体で260の対策を実施済。
- うち185の自治体が、待機スペースの整備・確保を実施しており、観光バス駐停車対策への取り組みが各地で行われている。

■ 取組分類ごとの対策自治体数



■ 待機スペースの整備・確保 ■ 乗降スペースの整備・確保 ■ ソフト施策

※1つの自治体で複数の取組を行っているため、自治体の合計は215とは異なる。

札幌市における実施事例 — 待機スペースの整備

【観光バスの目的地の分類】

- 商業施設・観光施設・娯楽施設等が点在するエリア

【平均滞在時間】

- 不明

<取り組みの概要>

- 都心部に近い学校跡地(グラウンド)を利用し、30台規模の観光バス専用待機場を整備した。
- 観光バスの乗降場として、道路交通法に基づく交通規制(バスの乗降を除く駐停車禁止規制)により、大通公園に接する道路沿いに5台分のスペースを確保した。

<待機スペース整備の内容>

【整備時期】 平成25年10月

【整備台数】 30台

【整備前の土地利用状況】 小学校のグラウンド跡地

【整備前の土地の所有者】 札幌市

【整備前の土地所有者との調整方法】

- 市有地のため、土地所有者との調整は無し

<対策実施による効果>

- 観光バスの路上駐停車が解消され、交通渋滞が減少した

<対策実施における工夫点>

- 平成28年度8月より、利用時間を延長
変更前 8:30~18:00
変更後 8:30~21:00
- 巡回員による路上駐車防止と待機場の利用促進の啓発
- 平成27年10月駐車実態調査実施

<観光バスの乗降場所、待機場所>



<対策実施における障害>

- 不明/なし

■宿泊施設の整備に着目した容積率緩和制度の創設について

平成28年6月13日国都計第34-1号
都道府県知事、指定都市の長あて国
土交通省都市局長通知より抜粋

3. その他

1)大規模な建築物の開発事業に併せて宿泊施設を整備する場合や、鉄道駅等の公共交通施設からの近傍性により駐車施設の需要が低いと認められる宿泊施設を整備する場合には、附置義務駐車施設の台数を減免することも考えられるため、各地方公共団体の駐車場条例に基づき、適切な対応を図られたい。

また、観光地における安全な歩行空間の確保など、観光まちづくりの観点から望ましい場合は、既存の駐車場も活用しつつ、宿泊施設及びその敷地以外の場所(いわゆる「隔地」)で駐車施設を確保する手法を採用し、駐車施設の配置を戦略的に誘導することを積極的に検討されたい。

4. 都市・地域交通戦略推進事業の拡充

都市・地域交通戦略推進事業の概要

目的：人口減少、少子超高齢化への備えが必要となり、また、中心市街地の衰退、都市の維持コストの増大、など都市構造に関する課題認識が高まっている。そこで、モータリゼーションの進展に併せて、市街地が全面的に広がる拡散型都市構造を見直し、環境負荷低減型のコンパクトシティへの展開を図る。

- 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者：地方公共団体 等
- 補助率：1/3（立地適正化計画に位置付けられた事業1/2）



路面電車・バス等の公共交通の施設(車両を除く)



自由通路



ペDESTリアンデッキ



自転車駐車場



交通結節点整備



駐車場(P & R等)



バリアフリー交通施設



荷捌き駐車場



民間施設と一体となった待合所

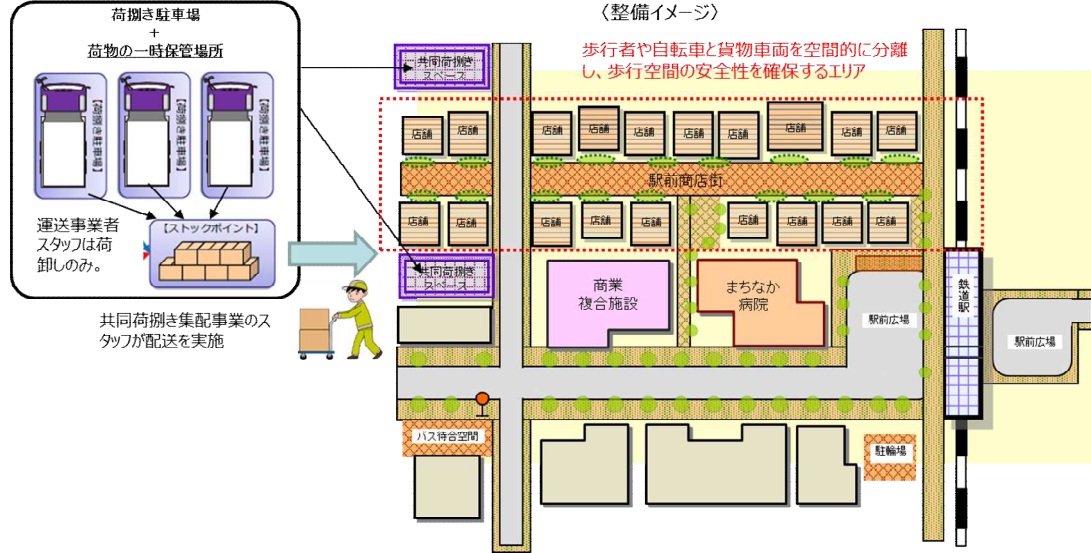


交通まちづくり活動の推進

荷さばき駐車対策に対する支援制度

○ 荷さばき車両の受皿をつくるため、共同荷さばき集配事業の導入と併せた**共同荷さばき駐車場の整備**等の取組に対して、**都市・地域交通戦略推進事業を活用し、支援を行うことが可能**です。

【共同荷さばき集配事業に併せて荷さばき駐車場を整備する場合】



【従来の荷さばき駐車場の場合】

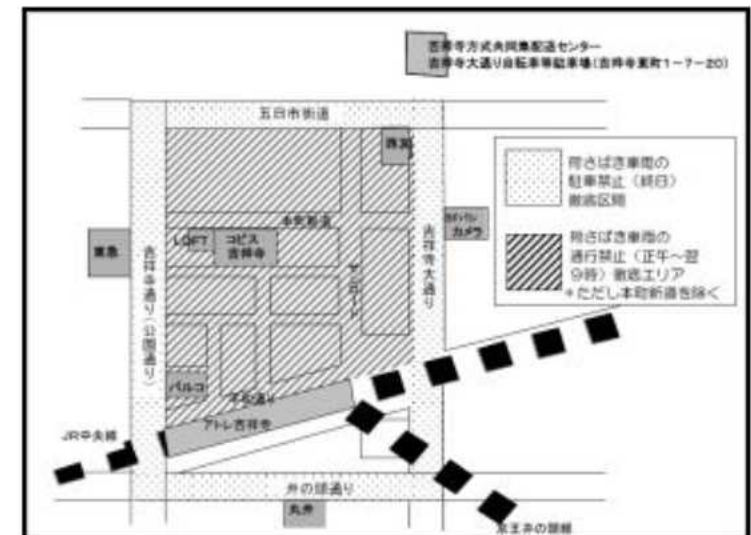


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

東京都武蔵野市吉祥寺地区

- 中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策(共同集配、交通規制、民間駐車場の活用)を複数年に渡り、社会実験等を繰り返し実施しながら導入。
- 共同集配事業は、1社がまとめて台車等で店舗に荷物を運ぶことで、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組で、吉祥寺地区の商店街約2,000店舗を対象としている。
(その他、類似の取組は、さいたま新都心、横浜市元町商店街、福岡市天神地区でも実施)

◆交通規制エリア



観光バス駐車場整備の支援

観光バス受入計画に基づく計画的な支援

観光バスの路上駐停車により、**周辺の交通に著しく支障が生じている地域**において、地方公共団体や、地域の関係者などにより安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、**観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるための計画（観光バス受入計画）を作成し、当該計画に基づく観光バス駐車場整備を計画的に支援。**

観光バス受入体制強化の主な取組



①駐停車禁止規制を実施する一方で、観光バス専用の停車枠を設置



②交通誘導員の配置



③観光バス駐車場の利用・予約情報の提供



新たに支援対象に追加

④観光バス駐車場の整備

観光バス受入計画のイメージ

○観光バス駐停車の現状

・観光バスの路上駐停車が生じている路線、駐停車台数、駐停車時間、それにより生じている交通渋滞の状況等

○観光バス駐停車対策の方針

・ソフト対策の実施方針
 (駐停車禁止規制の見直し、交通誘導員の配置、予約システムの活用等)
 ・駐車施設の整備方針

○整備する観光バス駐車場の位置、規模

・上記方針を踏まえた具体的な観光バス駐車場の位置及び規模

等

観光バス受入計画の関係者

