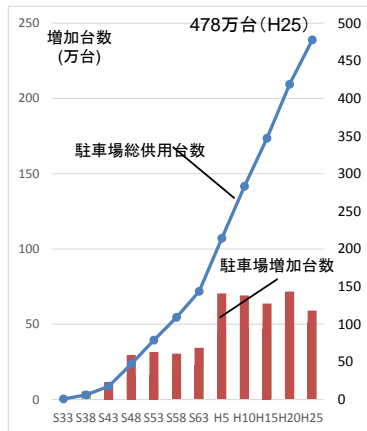


事務局説明資料

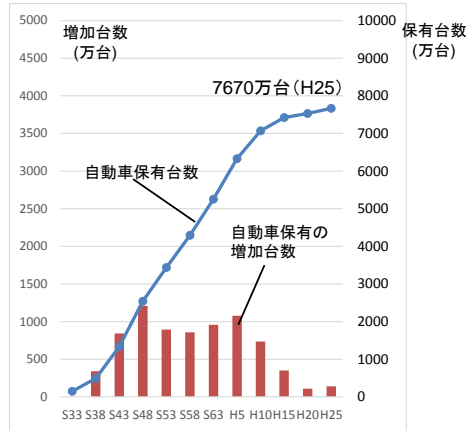
平成29年5月25日
国土交通省都市局

現状と課題

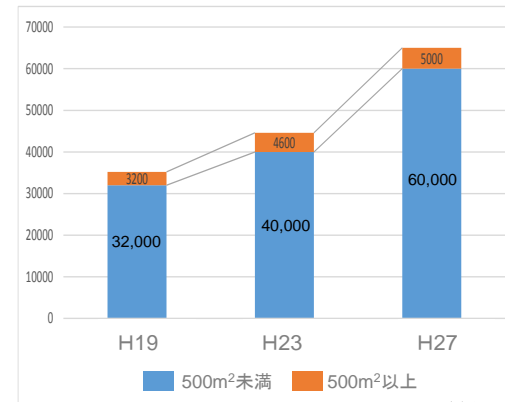
○駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は近年横ばいで推移



駐車場台数の推移



自動車保有台数の推移



コイン式駐車場の箇所数推移

※出典：一般社団法人日本パーキングビジネス協会

○大都市、地方都市ともに駐車場が供給過多な地域が発生。現状・課題は以下の通り

	現状	課題
大都市	<ul style="list-style-type: none"> ○民間開発が旺盛な都心部においては、開発に伴い整備される附置義務駐車場の供給が増加し、地域によっては駐車場供給が駐車需要を上回る地域が発生。 	<ul style="list-style-type: none"> ○駐車場附置義務により、都心部に使われない駐車場が過剰に整備されることとなり、社会的損失が発生。 ○都心部で小規模駐車場の乱立によって歩行者環境が悪化。
地方都市	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地の衰退により、使いみちが失われた土地が増加。 ○地権者の高齢化等に起因して、再投資して土地の有効活用を図ろうとする意欲が減退。 ○暫定利用である平面駐車場をはじめとする低未利用地が散在的に分布することによって、街の連続性を阻害。 ○地域全体の駐車場の稼働率低下。 	<ul style="list-style-type: none"> ○平面駐車場をはじめとする低未利用地の有効活用を促すことが、にぎわいを創出する上で課題。 ○観光地など一部の地方都市では、大都市と同様に歩行者環境が悪化。 ○将来的なにぎわい創出にあたっては、駐車場の配置適正化を含めた議論が必要。 ○稼働率の低下した公共駐車場の扱いが課題。

論点

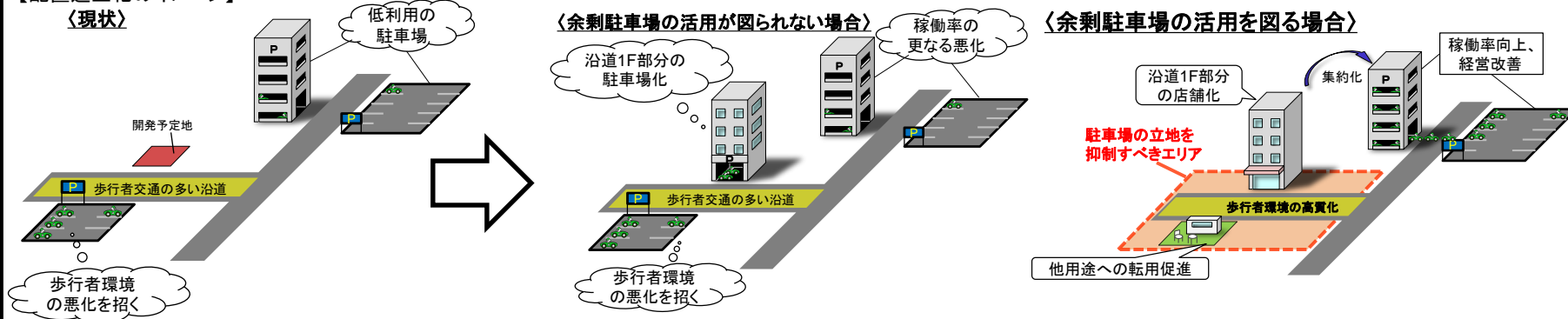
大都市における対応策

- 地域における路上駐車や道路交通の状況を踏まえつつ、自治体において附置義務を緩和する動きをさらに推進すべきではないか。
- 変化する駐車需要に柔軟に対応する観点から、民間活力を活かしつつ、地域特性に応じた駐車場附置の地域ルールを設定する動きをさらに加速化させるべきではないか。
- 駐車場としての活用が見込まれない場合は、備蓄倉庫や駐輪場等の他の用途への転用を積極的に認めるべきではないか。
- 安全快適な歩行者空間の創出等の観点から、駐車場の立地や出入口を抑制すべきエリアを定めることで、駐車場の配置適正化・集約化を図るべきではないか。その際、余剰のある駐車場については隔地での附置義務受け入れを積極的に進めるべきではないか。

地方都市における対応策

- 低未利用地の利活用の観点も含め、駐車場についても他用途への転用を促進すべきではないか。
- 駐車場が歩行者環境の悪化を招いている都市では、大都市と同様に駐車場の立地や出入口を抑制すべきエリアを定めることで、駐車場の配置適正化・集約化を図るべきではないか。その際、余剰のある駐車場については隔地での附置義務受け入れを積極的に進めるべきではないか。
- 将来的なにぎわい創出にあたっては、土地利用政策と一体的に、地域全体の駐車場配置を踏まえて取り組むことが必要ではないか。
- 稼働率の低下している公共駐車場等については、有効活用するもの、転用するものに分け、有効活用するものについては利用向上策を行うべきではないか。

【配置適正化のイメージ】



自治体における対応の例

○都市内の駐車需給の変化に対応し、一部の自治体では附置義務条例の見直し等を実施

東京都

- ・平成14年に附置義務条例を改正
 - ― **地域ルール**に関する特例を新設（※現在、銀座・大丸有・渋谷・新宿において地域ルールが適用）
- ・平成26年に附置義務条例を改正
 - ― **附置義務の緩和**（300㎡→350㎡につき1台（区部の共同住宅）等）
 - ― 既存建築物についても附置義務を緩和し、**備蓄倉庫や駐輪場等への転用**を可能に

横浜市

- ・平成19年に附置義務条例取扱基準を改正
 - ― **自己敷地外（隔地）**における駐車施設の附置を認める地域を明示化（元町通り等）
- ・平成28年に附置義務条例を改正
 - ― **附置義務の緩和**（200㎡→250㎡につき1台（事務用途））、**地域ルール**に関する特例を新設
- ・平成28年に附置義務条例取扱基準を改正
 - ― **横浜駅周辺地区**において**地域ルールを適用**、大店立地法を含めた個別建築物ごとの駐車場台数の算定（**大規模開発地区関連交通計画マニュアルの活用**）や**周辺の空き駐車場の活用**等を可能に

金沢市

- ・平成18年に「**駐車場の適正な配置に関する条例**」を制定
 - ― 駐車場の設置届出を義務化、設置基準（歩行者の安全性を阻害しないこと等）への適合について指導・助言
- ・平成21年に附置義務条例を改正
 - ― 周辺の交通環境の保全上支障がなく、公共交通の利用促進等の措置が講じられると認められた場合に、**一般車の附置義務を免除**



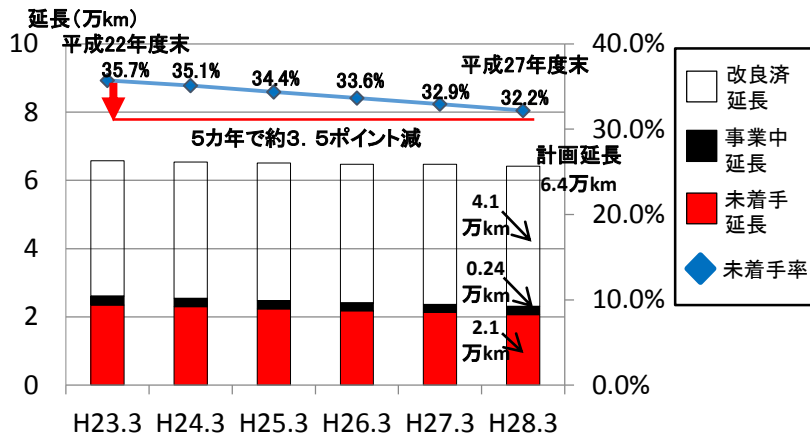
駐車場設置基準区分図(金沢市)

(参考) 附置義務制度の概要

- ・ 駐車場法に基づき、路上駐車や道路の円滑化を目的として、自治体の条例において建築物の新築等の際に駐車施設の附置を義務付ける制度。
- ・ 駐車施設の附置は自己敷地内が原則。
- ・ 原単位（附置義務1台当たりの延床面積）は条例により規定。

①都市計画道路の未着手の状況

- 都市計画道路(幹線街路)の計画延長：約6.4万km
うち、改良済延長：約4.1万km
事業中延長：約0.24万km
未着手延長：約2.1万km (約32.2%)



②都市計画道路の未着手の主な理由

- 地方公共団体の体制・財源の不足
 - ・用地買収等、事業実施のための体制や財源が不足し、事業化に至らない。
- 合意形成の難航
 - ・密集市街地等、関係者が多く複雑な地区における合意形成が難航している。
- 地方公共団体による見直しの不足
 - ・都市計画決定主体である地方公共団体※において、施設の必要性を吟味し、必要性が低下したものを廃止・変更する見直しの取組が不足している。

※都市計画の決定については、地方公共団体の自治事務であり、国の関与はほぼ無い。

③これまでの国による取組

- 都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえると、**都市計画決定後、長期間が経過し、その必要性に変化が生じつつある道路もあると認識。**

- このため、国土交通省では、**平成12年・18年・23年の3度にわたり技術的助言である「都市計画運用指針」を発出し、地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など適切な見直しを行うことを助言。**

<都市計画運用指針の主な内容>

- ・長期にわたり事業に着手されていない都市施設等の都市計画については、**見直しのガイドライン**を定めるとともに、**これに基づき、必要性の検討を行う**ことが望ましい
- ・都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、**変更の理由を明確にした上で見直しを行う**ことが望ましい

都市計画道路の見直しの状況

- 見直しガイドラインに基づき、**全国の約8割の地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施。**

※見直し実施状況は地域によって差があり、都道府県道等の見直しを都道府県が自ら実施している地域は、市区町村の見直し実施の割合が高い傾向にある。

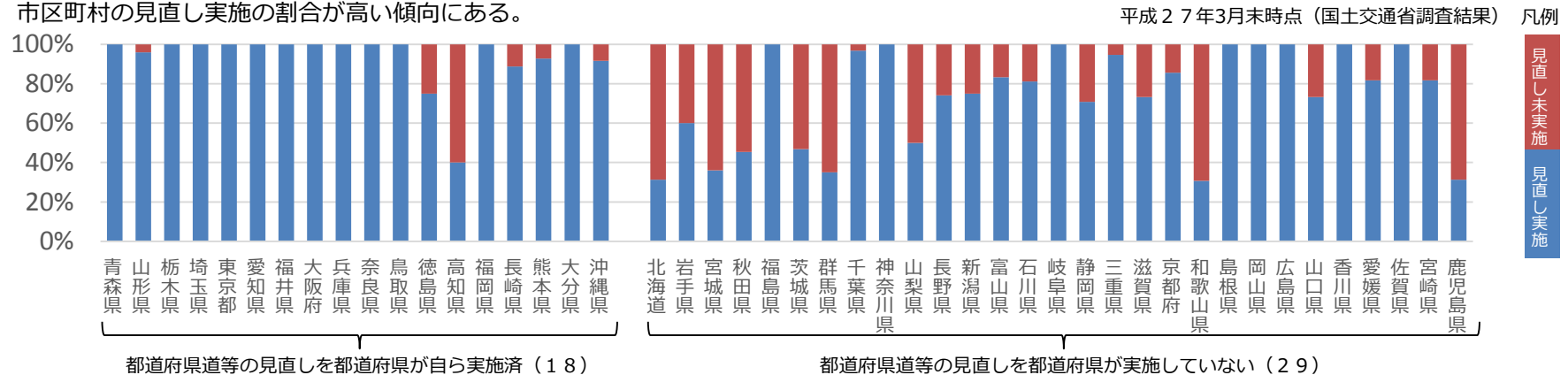


図 未着手都市計画道路を有する939市区町村の見直し実施状況（都道府県別）

- 各地方公共団体の見直しの結果、都市計画運用指針の発出（平成12年12月）以降、**全国で約2,000路線、約2,300 kmの都市計画道路（幹線街路）の廃止（一部廃止を含む）等を実施。**

新たな見直しの手引きの発出

- 都道府県・政令市の見直しガイドラインを収集・整理し、その**具体的進め方を手引きとして取りまとめ、平成29年4月10日に全国都市計画主管課長会議において説明済。そこでの意見も踏まえ、できるだけ速やかに発出を予定**
- 今後は、都市計画道路の見直しを行った個別の事例に基づき課題を整理し、**秋ごろに全国の都市計画担当者との意見交換を経て、平成29年度中を目標に、見直しの推進方策をとりまとめる予定**

【見直しの手引き（第1版）の内容】

- 見直しの手順
- 見直しの対象路線抽出の考え方
- 見直しの観点
必要性／実現性／
総合評価等／変更・廃止の影響確認
- 都市計画道路に関する訴訟

第1回基本問題小委員会で提示した課題

① 地方公共団体によるさらなる適時適切な見直し等の推進

・これまで国では都市計画運用指針を発出するなど、都市計画決定主体である地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など適切な見直し等を行うよう、その取組を促してきたところだが、さらなる地方公共団体の対応が望まれる。

② 建築制限の緩和

・長年にわたる建築制限への対応として、先進自治体による建築許可事例や建築・解体技術の進展等を踏まえ、建築制限の緩和に係る検討が望まれる。

都市計画道路の見直しに関する課題

都市計画道路に関する訴訟

【盛岡裁判の例】

・長年にわたる建築制限に対し賠償等を求めた裁判
→ 最高裁により原告が敗訴（※補足意見あり）

「正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、市町村の下した判断は、裁量権の範囲内のものとして違法になることはないと解するのが相当である」

【最高裁の補足意見】

・60年にわたる建築制限に対し損失補償不要とする考え方は大いに疑問
・ただし、本地域は第1種住居地域であり従来高度な土地利用は行われておらず、補償を必要とするとは言えない

地方公共団体による自主的な見直しを促すにはどのような方策が有効か

建築制限の緩和に関する課題

緩和に関する自治体の取組

地方公共団体の裁量により、都市計画施設区域内の建築規制は緩和が可能

【横浜市の例】 1階以上+4階（3階）を許可する運用

【対象区域】

- ・現道幅員20m以上 - 拡幅部分を歩道として整備
- ・商業地域または近隣商業地域（指定容積率300%以上）

商業地域 近隣商業地域

法定要件を超えて地方公共団体の裁量の範囲で許可するにはどのような方策が有効か

公共的空間における整備と管理の一体的な取組

第1回基本問題小委員会で提示した課題

①民間まちづくり活動に対する政策的関与の不足

・都市政策の実現に寄与する様々なタイプの民間まちづくり活動が広がりを見せており、行政以外に都市空間の形成・管理を担う重要な推進力として位置付けられ得るものであるが、支援措置等の政策的働きかけは十分ではない。

地域	現状・課題
大都市	<ul style="list-style-type: none"> ○民間投資が活発であり、開発に伴い、個々の敷地においては民間主体による公共空間の整備・管理はなされている ○一方、開発行為は個々の事業者の敷地単位で検討されているため、個々の公共空間の関係性は希薄 ○質の高い公共空間の創出は、地域の価値向上による国際競争力の確保の観点からも重要 ○近隣の事業者が計画段階から連携しエリアの公共空間・民間敷地の将来的な利活用の姿を共有しながら、公共空間の整備・管理を一体的に取り組んでいく仕組みが必要
地方都市	<ul style="list-style-type: none"> ○有効活用されない土地が点在（スポンジ化） ○これらは一定の公共空間や都市施設、商業施設等として利活用の可能性があるが、エリア内で連携した利活用の姿を描けていないため、土地の低未利用化に歯止めがかからない状況 ○エリアの価値向上の観点から土地を利活用する主体である住民・商店主等が、利活用の姿を共有しながら、整備・管理を一体的に取り組んでいく仕組みが今後の地方都市の持続可能性の観点から肝要

【複数の主体で管理まで視野に入れて整備した例】

グランフロント大阪（大阪市）



大阪市・開発事業者・区画整理事業実施者による三者協定で、整備から管理までを連携しながら取り組んだ事例

ばていお大門（長野市）



ストック活用を図りながら公共的な空間（広場）を地権者及び民間事業者が共同して整備から管理まで行っている事例

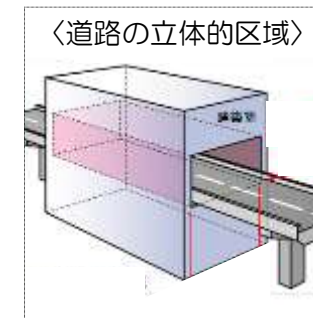
民間による公共空間の整備と管理を一体的に推進していくためには、どのような主体がその中心的役割を担っていくべきか

立体道路制度の概要

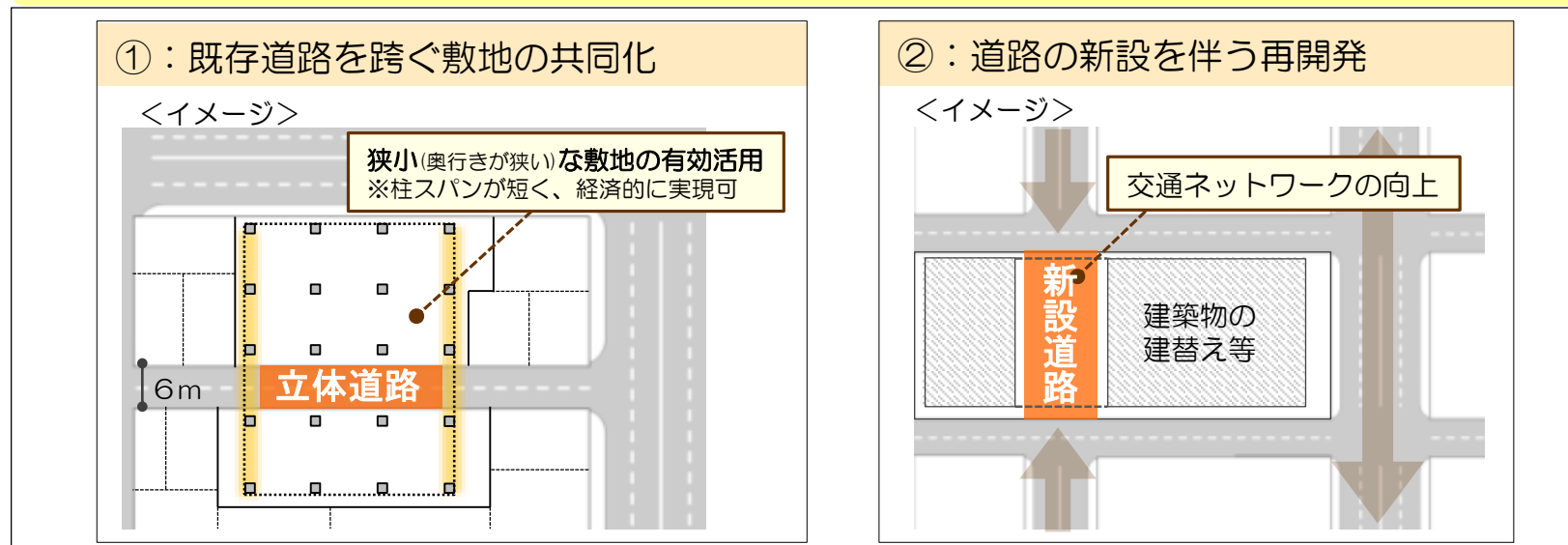
良好な市街地環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用を促進するため、道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことを可能とする制度。

現行制度における適用範囲は下表の通り。

	都市再生緊急整備地域	その他の地域
自動車専用道路・高架道路	○	○
一般道路	○	×



全国的な活用ニーズの高まり（都市再生緊急整備地域以外の一般道路への適用）



※複数の都市において道路上空利用の構想あり

- 効果**
- ◎コンパクトシティの推進のため、敷地の高度利用・有効活用を図ることで、必要な都市機能の適切な配置・集約化を実現
 - ◎この際、既存の道路機能を維持するとともに、道路新設による交通ネットワークを強化