

駐車場からのまちづくり

国土交通省 都市局
街路交通施設課
平成28年 2月17日

まちづくりにおける駐車場に係る課題

○ 駐車場の附置義務制度は自己敷地内が原則

→ 1階部分の有効な空間利用を阻害

○ 空き地におけるコインパーキングや月極駐車場の乱立

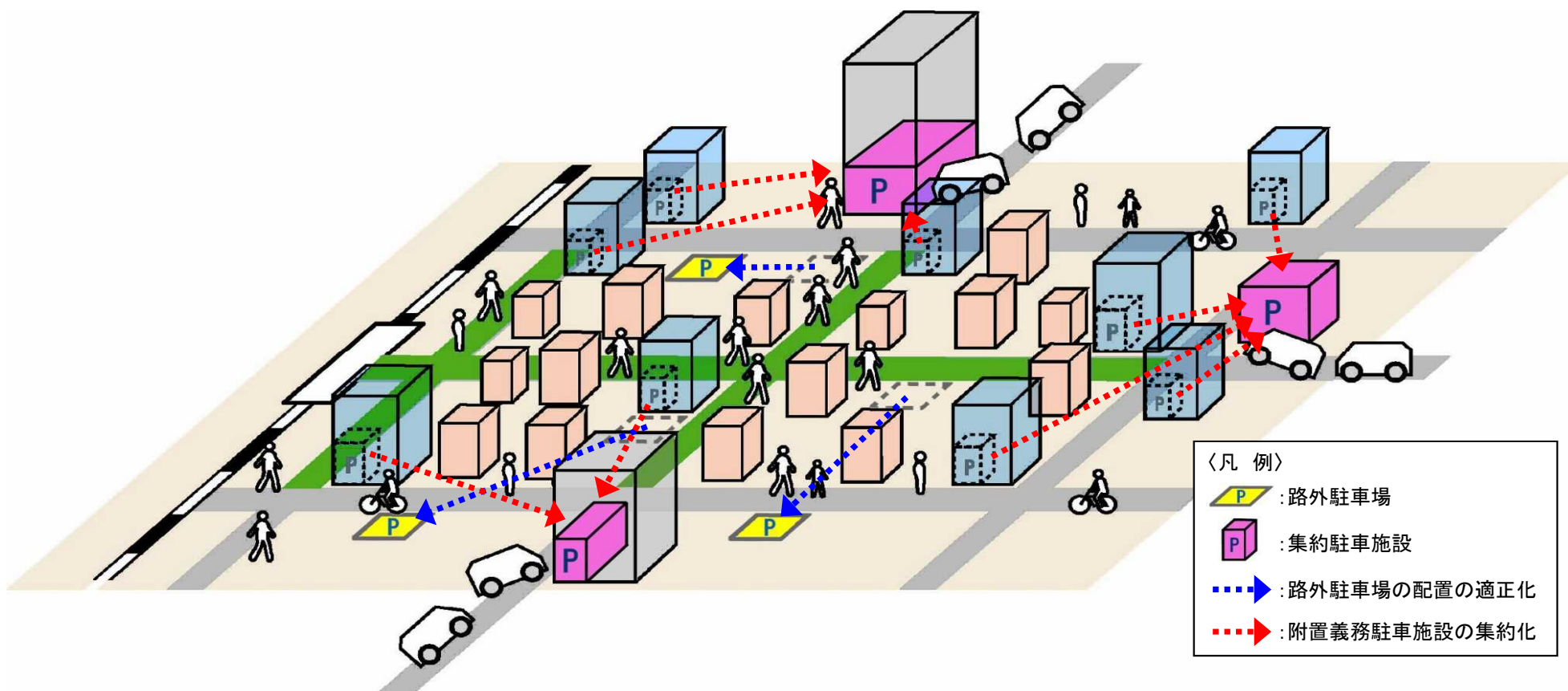
→ 自動車と歩行者の交錯が多数発生、まちなみの景観にも影響

⇒ 医療、福祉等の都市機能を利用する高齢者が「健康に歩いて暮らせるまちづくり」を実現するため、駐車場施策についても見直しが必要



都市の周縁部(フリンジ)への集約化、まちなかの路外駐車場の適正配置
+
公共交通の利用環境の充実、自転車利用者・歩行者環境の整備

歩行者等にとって利便性・安全性の高い「健康に歩いて暮らせるまちづくり」の実現。
まち並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出も期待。

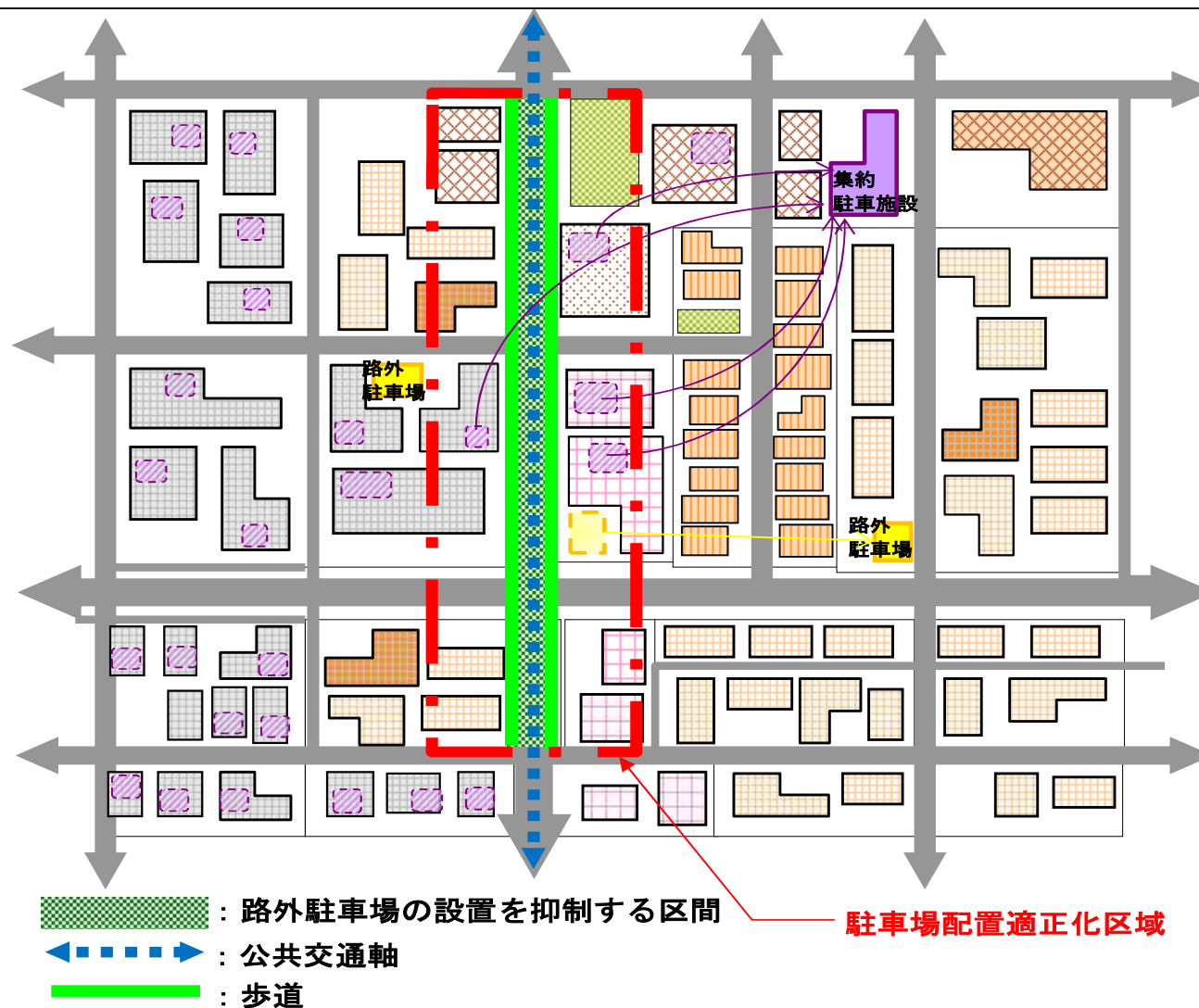


駐車場の配置適正化のイメージ①

○ 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

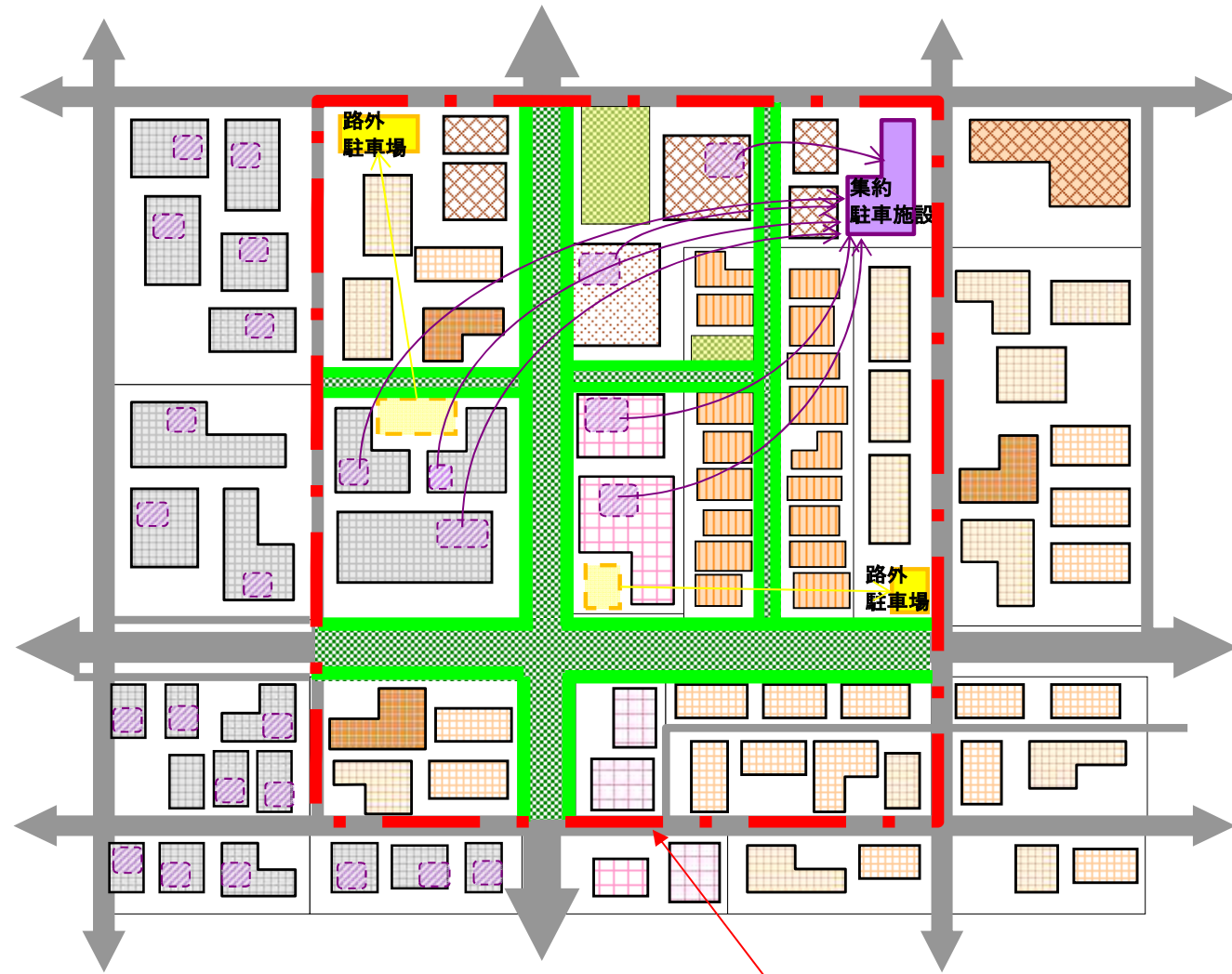
⇒ 路外駐車場及び集約駐車施設は、通りに面さない後背地に配置

※ 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



駐車場の配置適正化のイメージ②

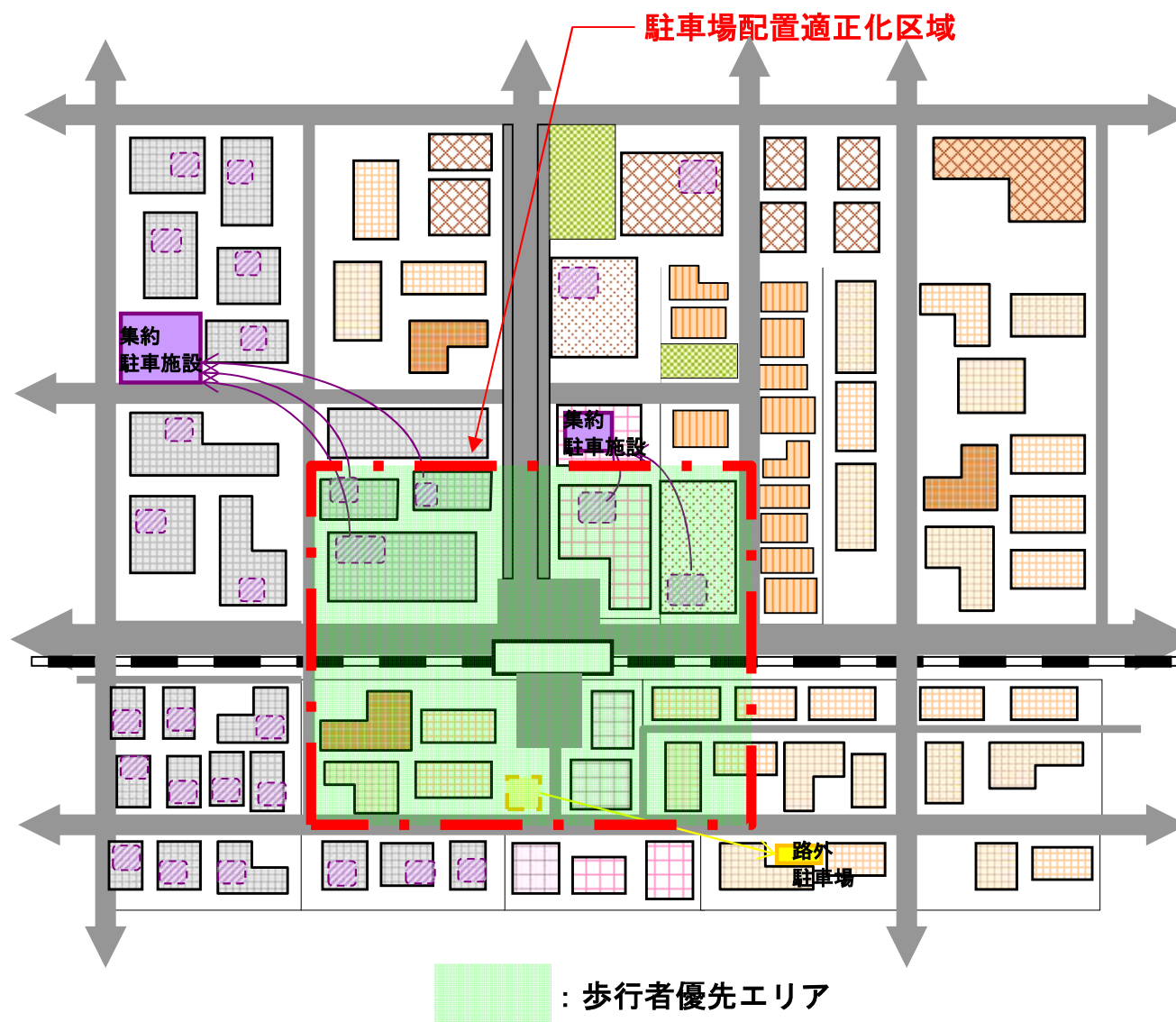
○ 歩行者優先の面的なエリアとして駐車場配置適正化区域を設定する場合
 ⇒ 路外駐車場及び集約駐車施設は、駐車場配置適正化区域の外縁部に配置



: 路外駐車場の設置を抑制する区間
 : 歩行者専用道路
 : 駐車場配置適正化区域

駐車場の配置適正化のイメージ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



駐車場の配置適正化のイメージ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

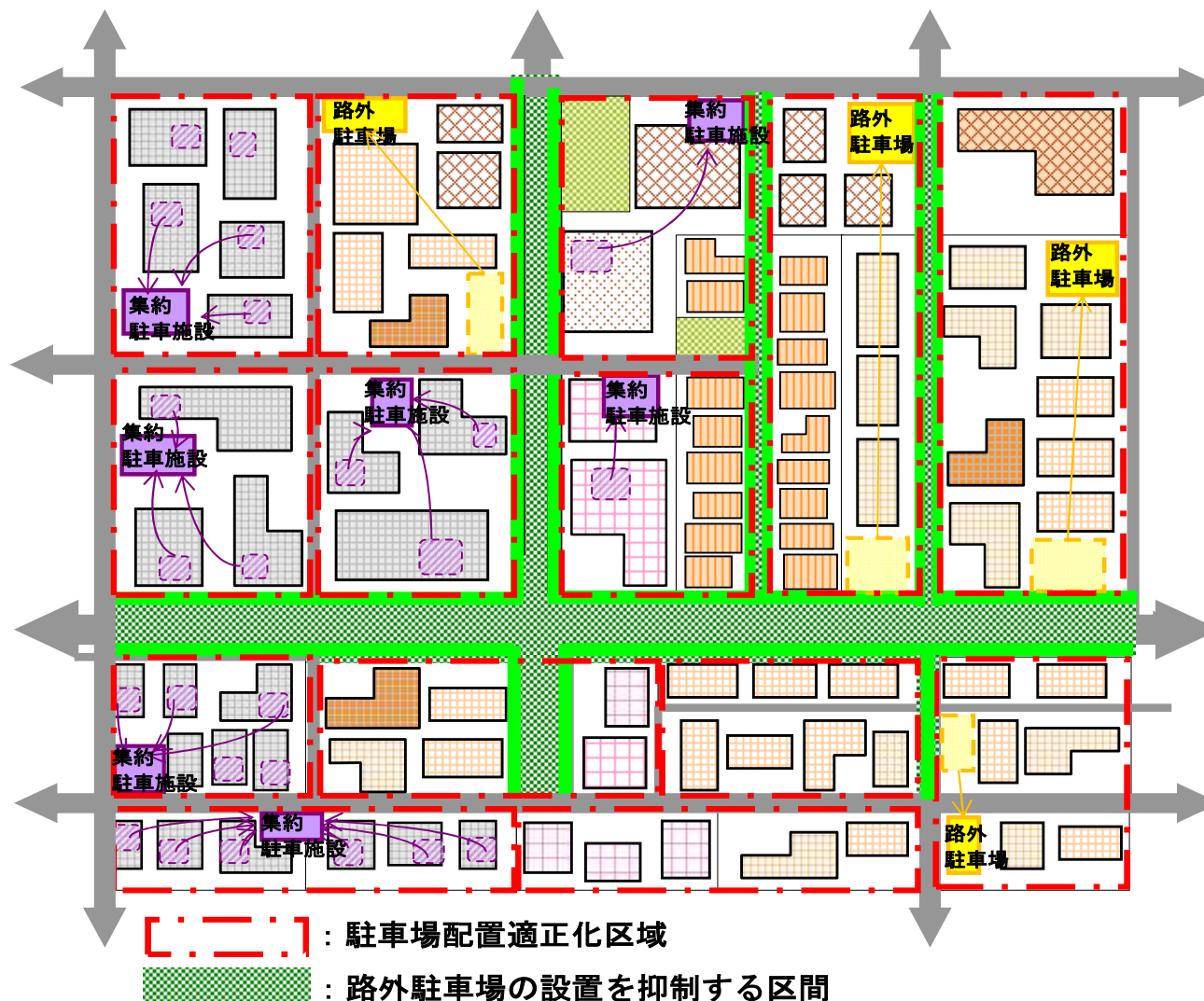
⇒ 区域(街区等)毎にきめ細かく基準等を設定

(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



駐車場の配置適正化のイメージ⑤

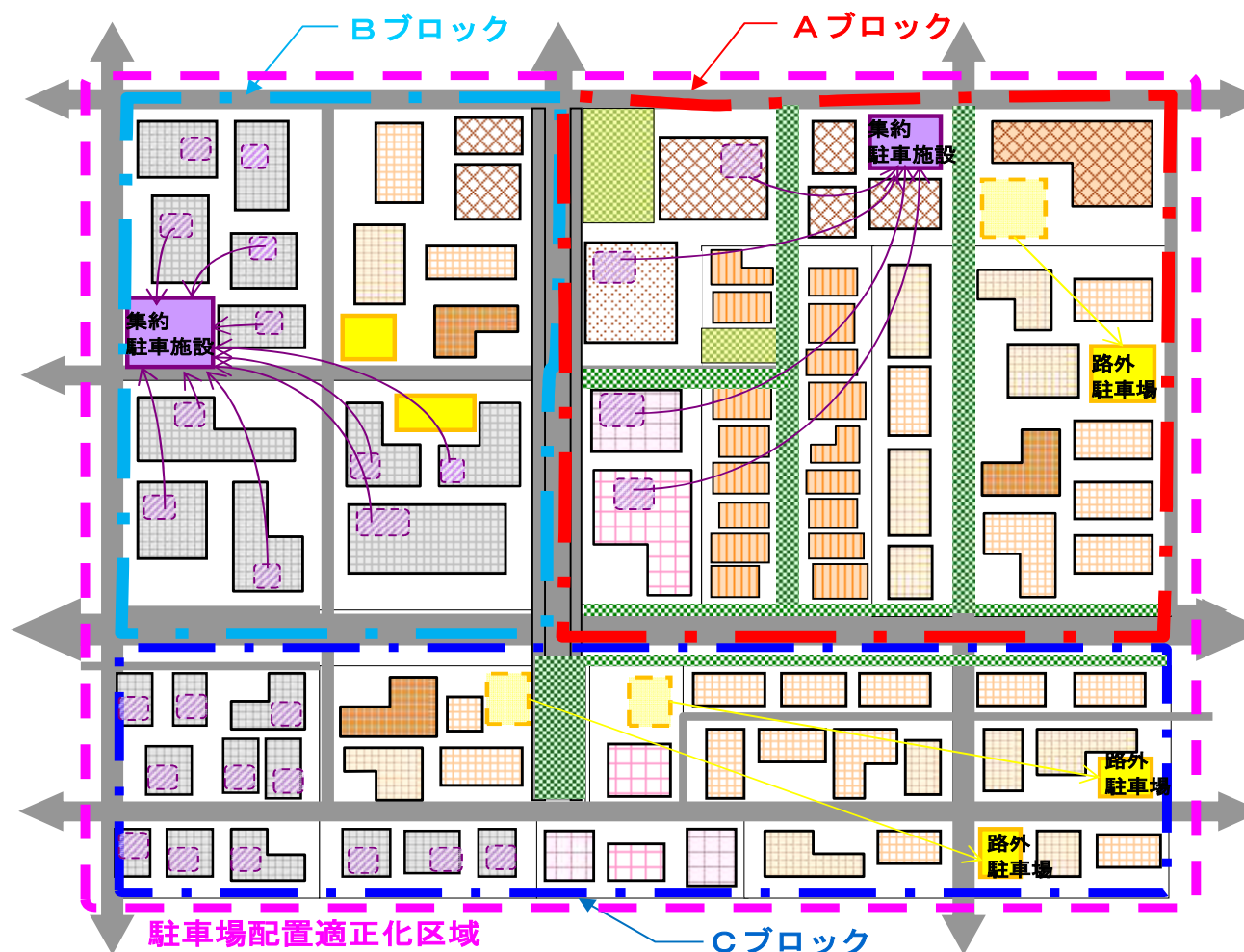
○ 一つの駐車場配置適正化区域を複数のブロックに分割する場合

⇒ 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



: 路外駐車場の設置を抑制する区間

駐車場の配置適正化による効果

人中心の歩行者空間形成

にぎわいや都市の魅力創出



中央区 銀座中央通り

(地域ルールにより隔地駐車場を確保し、にぎわいの連続性確保)

新宿区 新宿駅東口周辺

(地域ルールによる駐車場出入口設置規制)

町田市 原町田中央通り

(中心商店街(歩行者天国区間)の外縁部に集約駐車施設を整備し、附置義務を受入れ)

まち並みの連続性確保(景観向上)



神戸市 旧居留地

(景観形成地域による駐車場出入口設置規制)

横浜市 元町商店街

(街づくり協定による駐車場出入口設置規制)

○ 駐車施設の集約化（隔地化）及び路外駐車場の配置適正化の推進にあたっては、以下のような手段が考えられる。

- ① 現行の駐車場法制度の活用
隔地による附置 等
- ② 駐車場法以外の法制度の活用
都市計画法、景観法、道路交通法 等
- ③ 自主条例の制定
駐車場配置適正条例 等
- ④ 都市の低炭素化の促進に関する法律
駐車場法の特例措置
- ⑤ 都市再生特別措置法
駐車場法の特例制度
等

① 現行の駐車場法制度の活用 — 隔地による附置

■ 駐車場附置義務の弾力化(平成16年7月2日街路課長通知)(抜粋)

2(3) 隔地における附置駐車施設について(第30条、第30条の2関係)

小規模な附置駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地効率的な利用等の観点から問題が多い。このため、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物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、駐車場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。

また、隔地で駐車施設を設置させる場合には、当該駐車施設の位置、規模等の必要な情報を把握するとともに、標準条例第33条及び第34条に規定される立入検査、措置命令の適切な運用等、当該駐車施設の機能が維持されるために措置を講ずることが望ましい。

なお、荷さばきに係る隔地附置については、共同荷さばきの設置を含めた地区内の適切な荷さばきに関する方針を検討した上で、取り扱いを決定することが望ましい。

■ 標準駐車場条例(抄)

(駐車附置の特例)

第30条 第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者(…略…)が、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長の認定を受けて当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

2 前項の規定により市長の認定を受けようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところにより、当該駐車施設の位置、規模その他必要な事項を記載した申請書を市長に提出しなければならない。申請書に記載した内容について変更しようとする場合も、また同様とする。

(建築物の敷地以外の場所における駐車附置に関する勧告)

第30条の2 市長は、交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資すると認めるときは、第25条から第27条までの規定により駐車施設を附置すべき者に対し、当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けるべきことを勧告することができる。

① 現行の駐車場法制度の活用 — 隔地による附置

◆ 大阪市の事例（共同駐車場の指定）

- 「建築物における駐車施設の附置等に関する条例施行基準」(平成2年施行)に基づき、共同駐車場指定基準を満たす駐車場を共同駐車場として指定することが可能
- 共同駐車場特例基準に該当する建築物については、共同駐車場に駐車施設を設置することで、当該建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設を附置しないことが可能
- 平成28年1月末時点で、共同駐車場は20箇所(937台分)を指定

■ 建築物における駐車施設の附置等に関する条例施行基準(抄)

(共同駐車場指定基準)

第7条 条例第9条第2項の共同駐車場(以下「共同駐車場」という。)の指定を受けるためには、当該駐車場における駐車施設等が、次の各号のいずれにも該当するものでなければならない。

- (1) 建築物である駐車施設等であること
- (2) 駐車のに供する面積が500平方メートル以上の規模を有する駐車施設等であること
- (3) 条例第8条の規定に適合すること
- (4) 駐車施設等の出入口付近の道路に当該駐車施設等を利用する自動車の滞留が発生しないこと

(共同駐車場特例基準)

第8条 次の各号のいずれにも該当する場合は、条例第9条第2項の規定により共同駐車場に駐車施設等を設置することで、建築物又はその建築物の敷地内に駐車施設等を附置しないことができる。

- (1) 当該建築物の敷地内に駐車施設等(荷さばきのための駐車施設等を除く。以下この項において同じ。)を附置することが当該建築物周辺の交通、土地利用等の状況からみて好ましくないこと
- (2) 当該建築物の敷地からおおむね350メートル以内の共同駐車場に駐車施設等を設置すること
- (3) 当該共同駐車場に設置する駐車施設等の台数が当該共同駐車場として指定されている台数の2分の1以下であること

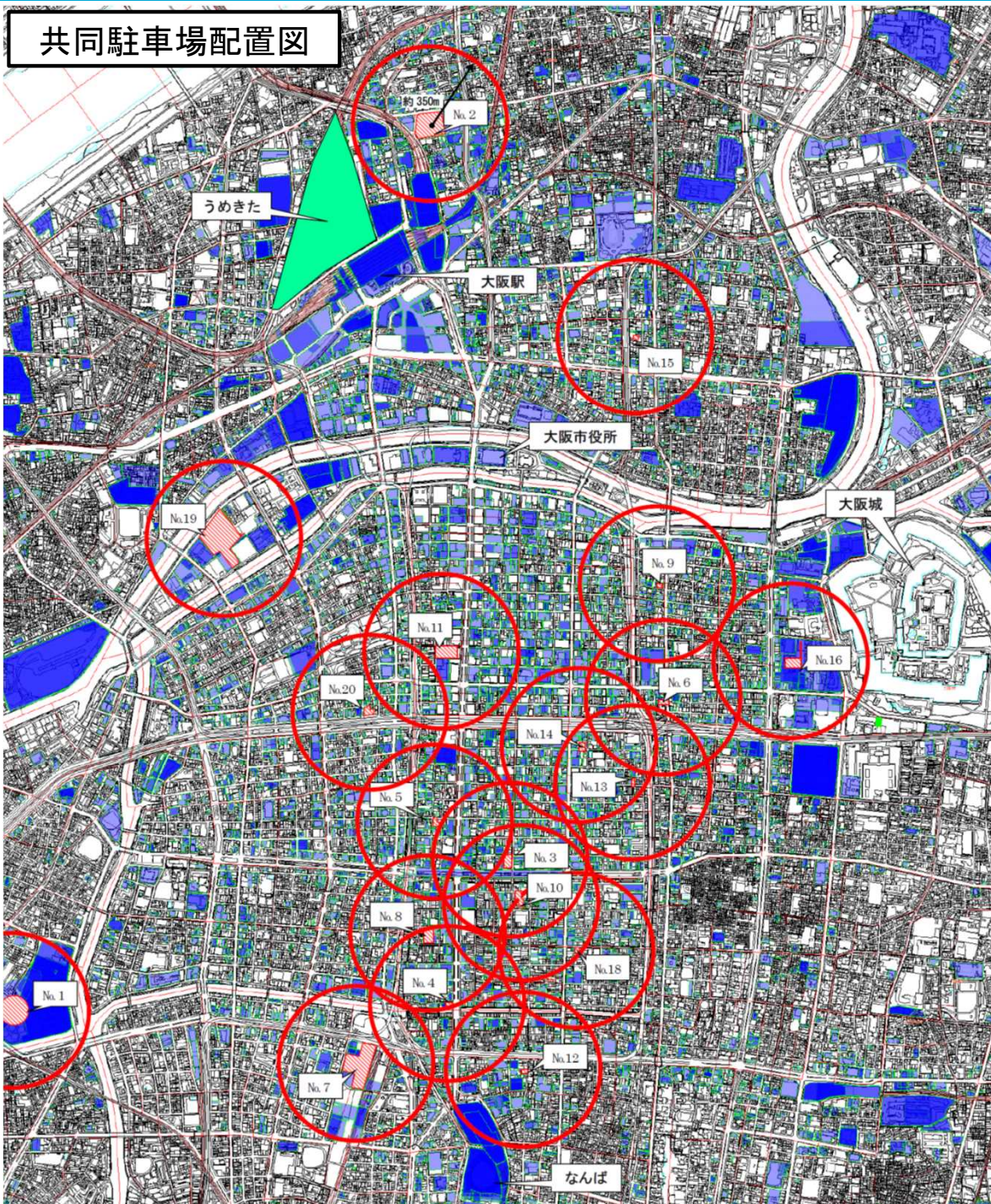
① 現行の駐車場法制度の活用 — 隔地による附置

◆ 大阪市の事例（共同駐車場の指定）

○ 共同駐車場指定箇所一覧表

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第7条の申請に基づき、市長が指定している駐車場
（平成28年1月29日時点）

指定番号	位置
No.1	西区千代崎3丁目中2番1号
No.2	北区茶屋町19番19号
No.3	中央区南船場3丁目4番26号
No.4	中央区西心斎橋2丁目5番5号
No.5	中央区南船場4丁目7番21号
No.6	中央区本町橋7番3号
No.7	浪速区湊町1丁目4番1号
No.8	中央区西心斎橋1丁目6番14号
No.9	中央区東高麗橋3番8号
No.10	中央区東心斎橋1丁目17番18外
No.11	中央区本町4丁目1番52号
No.12	中央区千日前2丁目8番1号
No.13	中央区南久宝寺町1丁目4番9号
No.14	中央区久太郎町1丁目9番12号
No.15	北区南森町2丁目4番12号
No.16	中央区大手前3丁目3番1外
No.17	阿倍野区阿倍野筋1丁目71番4外
No.18	中央区島之内2丁目19番28外
No.19	北区中之島5丁目3番68号
No.20	西区西本町1丁目10番10号



出典：大阪市HP、大阪市資料

② 駐車場法以外の法制度の活用 — 景観法

◆ 札幌市の事例（景観計画重点区域における届出制度の実施）

- 市全域を景観法に基づく景観計画区域とするとともに、この中で特に良好な景観を形成する必要がある区域を「景観計画重点区域」に指定して届出の義務化、場合によっては勧告・変更命令を行うことも可能
- 「景観計画重点区域」の一つである札幌駅前通北街区地区では、建築物及び建築物・屋外広告物以外の工作物において、一部駐車場の出入口設置の制限を行っている。

■ 札幌市都市景観条例(抄)

(景観計画)

第12条 市長は、都市景観基本計画に即して景観計画(法第8条第1項に規定する景観計画をいう。以下同じ。)を定めるものとする。

2 市長は、景観計画において、次に掲げるもののうち、必要なものを定めるものとする。

(1) 法第8条第2項各号に掲げる事項

(2) 法第8条第2項第1号に規定する景観計画区域(以下「景観計画区域」という。)内で特に良好な景観の形成を図る必要がある区域

(3) 第24条第1項の規定による届出を要する行為ごとの良好な景観の形成のための基準

(4) 第36条第1項に規定する札幌景観資産の指定の方針

(5) その他市長が必要と認める事項

3 前項第2号に規定する特に良好な景観の形成を図る必要がある区域(以下「景観計画重点区域」という。)における法第8条第2項第2号の良好な景観の形成に関する方針及び同項第3号の行為の制限に関する事項並びに前項第3号に規定する良好な景観の形成のための基準(以下「都市景観形成基準」という。)は、当該区域ごとに定めるものとする。

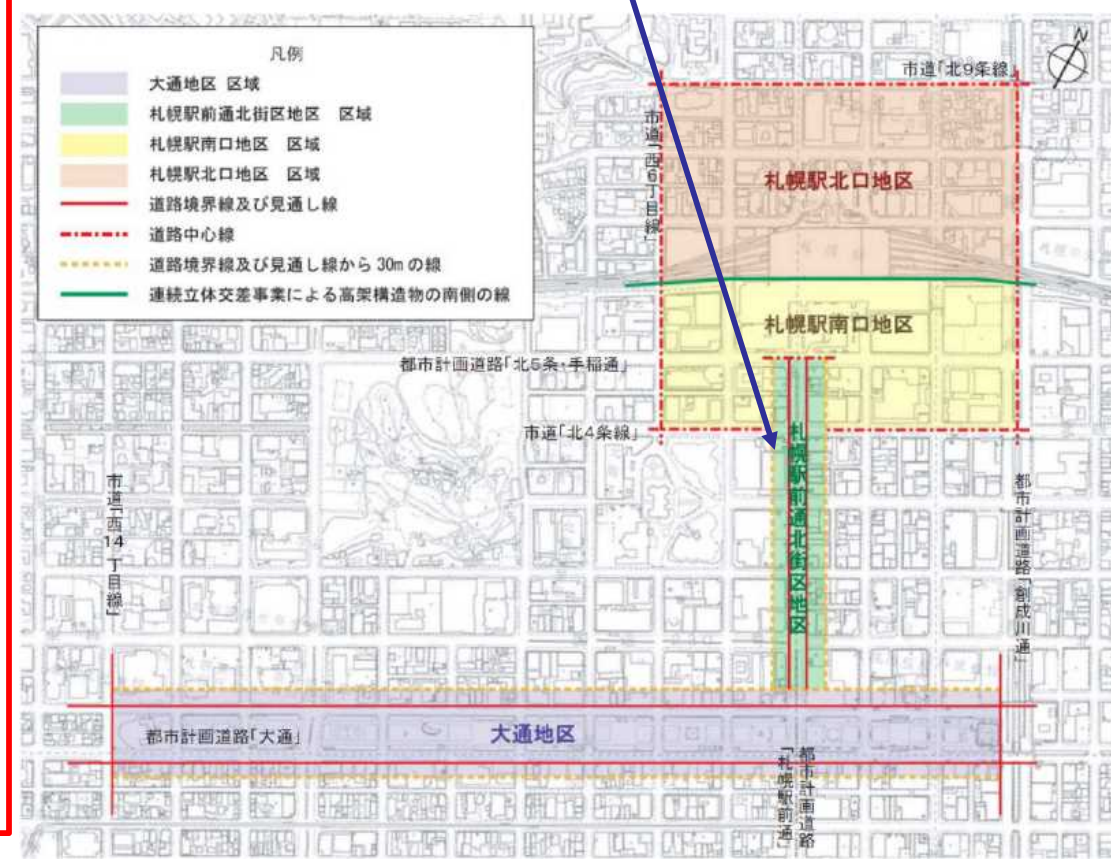
② 駐車場法以外の法制度の活用 — 景観法

◆ 札幌市の事例（景観計画重点区域における届出制度の実施）

■ 札幌市景観計画 良好な景観形成のための行為の制限に関する事項（札幌駅前通北街区地区）（抜粋）

良好な景観の形成に関する方針		行為の制限
街並みの目標像	建築物等の整備の指針	
1 都市形成の歴史を活かした統一感のある街並み	<p>1-1 札幌駅前通の景観特性に配慮する</p> <p>札幌駅前通は、都心の格子状の道路のなかでも、ゆとりのある幅員と、3列の並木による豊かな緑が特徴となっている。また、沿道の建築物の高さがほぼ道幅に近いスケールでそろうっており、風格を感じさせる街並みの壁面が形成されている。こうした景観要素により、札幌駅前広場からの見通し景（ビスタ）が効いた統一感のある通りとなっている。</p> <p>ビスタの効いた通りは、連続性のある強い印象を与える一方で、単調になりがちな面もあるが、札幌駅前通では、道庁赤レンガをアイストップとしたイチョウ並木をはじめ、一定の間隔で道路が交差することにより視界が開け、景観の変化を味わうことができる。</p> <p>今後、土地利用が高度化し、新たなスカイラインが形成されていくことが考えられるが、街並みの統一感や辻ごとの変化を大切にすることが必要である。</p>	<p>中高層部の壁面位置の連続性に配慮した形態意匠とする。</p> <p>街区の角に位置する建築物は、隅切り部のオープンスペースの設置や両方の通りに向けた正面づくりなど、街角の印象を高めるよう配慮した形態意匠とする。</p>
	<p>1-2 落ち着きある色彩計画により、周辺との調和に配慮する</p> <p>札幌駅前通の街並みは、落ち着いた色調の建築物からなり、通りには道庁赤レンガを意識した素材や色の使用も見られる。</p> <p>こうした色彩、素材の特徴や、建築物の高さと道幅とのバランスがとれた通りの囲われ感を活かし、周辺と調和した落ち着きのある色彩計画とすることが大切である。</p>	<p>建築物等は、別記「色彩景観基準」(4)札幌の景観色70色と、その近似色(限界色票参照)とし、周辺との調和に配慮した色彩計画とする。ただし、レンガや札幌軟石などの自然素材を調色せず使用する場合はこの限りでない。</p> <p>建築物の表情に変化を与えるアクセントカラーは、低中層部で使用し、色数や面積を抑える。</p>
2 歩いて楽しいにぎわいを感じる街並み	<p>2-1 低層部は、連続したにぎわいを感じられるよう配慮する</p> <p>歩行者の目線に触れやすい低層部の表情は、にぎわい感がある街並みを形成するうえで重要な役割を果たす。</p> <p>低層部に商業・飲食施設などを配置する場合は、建築物内部のにぎわいを感じられるよう、開放性を演出することが大切である。一方、業務施設等は営業時間外に閉鎖的にならないよう、通りの連続したにぎわい感の演出が求められる。</p> <p>また、街並みににぎわい感には夜間の演出も重要である。札幌駅前通では、地下歩行空間のスルーホールの暖色系の光や冬期間のイルミネーションにより、楽しく歩ける環境が整えられている。沿道の建築物においても、これらと協調しながら夜間景観を演出することが必要である。</p> <p>低層部の連続性、開放性や夜間景観の演出によって、時間帯を問わず、にぎわいを感じられるよう配慮することが大切である。</p>	<p>建築物の2階以下で分節化し、低層部は周辺との連続性に配慮した形態意匠とする。</p> <p>低層部に設ける開口部は、開放性の確保やショーウィンドウの設置など、機能に応じて配慮した形態意匠とする。</p> <p>ショーウィンドウなど開口部から発せられる光、壁面やオープンスペース等の照明により、昼とは異なる魅力的な夜間景観の創出に努める。また、落ち着きのある光や建築物の素材等を活かした照明計画に配慮する。</p>
		<p>自動車の出入口は、札幌駅前通に面して設置しない。ただし、障がい者用の駐車スペース等はこの限りでない。</p>

札幌駅前通北街区地区
自動車の出入口は札幌駅前通に面して設置しない。ただし、障がい者用の駐車スペース等はこの限りではない。



② 駐車場法以外の法制度の活用 — 道路交通法

◆ 姫路市の事例（トランジットモール）

○ 姫路駅北側にてトランジットモール化により、バス、タクシー、許可車両以外の車両の通行が禁止され、一般車の出入りは不可能となっている（平成27年4月開始）。



出典：姫路市HP

- ・ 道路空間配分の見直し
駅前への進入を路線バス・タクシーに限るトランジットモール化により、大手前通り(幅員50m)の車道を2車線に縮小、歩道拡幅を実施
- ・ 内々環状道路整備
平成27年3月には環状道路が整備
- ・ 交通結節機能の向上
分散していたバス・タクシー乗り場を広場西側に集約し、その上空にJR姫路駅と山陽電鉄姫路駅を結ぶ歩行者連絡デッキを整備
- ・ 環境空間の増加
トランジットモールの整備により、駅周辺の環境施設面積の増加、歩行者交通量が増加

■ 道路交通法(抄)

(通行の禁止等)

第八条 歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

2～6 (略)

(歩行者用道路を通行する車両の義務)

第九条 車両は、歩行者の通行の安全と円滑を図るため車両の通行が禁止されていることが道路標識等により表示されている道路(第十三条の二において「歩行者用道路」という。)を、前条第二項の許可を受け、又はその禁止の対象から除外されていることにより通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならない。

③ 自主条例の制定 — 駐車場配置適正条例

◆ 事例紹介 金沢市（まちなか駐車場設置基準）

- 金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例（平成18年施行）により、まちなか駐車場区域内での駐車場（50m²以上）の新設・増築や営業方法等を変更する場合、届出が必要
- まちなか駐車場設置基準を3つの地区（中心商業地区、中心業務地区、その他まちなか駐車場地区）に区分して設定

■ 金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例（抄）

（建築物の建築等に関する申請及び確認）

第7条 市長は、本市の中心部において、駐車場の適正な配置を図るために必要な区域をまちなか駐車場区域として指定するものとする。

2 市長は、前項の規定によりまちなか駐車場区域を指定しようとするときは、あらかじめ、第18条に規定する金沢市駐車場適正配置審議会の意見を聴かなければならない。

3 市長は、第1項の規定によりまちなか駐車場区域を指定するときは、その旨及びその区域を告示しなければならない。

4 前2項の規定は、まちなか駐車場区域を変更する場合について準用する。

（まちなか駐車場設置基準）

第8条 市長は、前条第1項の規定によりまちなか駐車場区域を指定したときは、まちなか駐車場の適正な配置を図るための基準として、まちなか駐車場設置基準を定めるものとする。

2 まちなか駐車場設置基準には、次に掲げる事項のうち、必要な事項について定めるものとする。

（1）交通渋滞の緩和に関する事項

（2）歩行者の安全性及び回遊性の確保に関する事項

（3）まちなかにふさわしい都市環境の形成に関する事項

（4）まちなみと調和した景観への配慮に関する事項

（5）その他市長が必要があると認める事項

3 前条第2項及び第3項の規定は、まちなか駐車場設置基準を定め、又は変更する場合について準用する。（行為の届出）

③ 自主条例の制定 — 駐車場配置適正条例

◆ 事例紹介 金沢市（まちなか駐車場設置基準）

● まちなか駐車場設置基準

条例第8条第1項の規定にもとづき、以下の通り「まちなか駐車場設置基準」を定める。なお、各地区の範囲については、別図に示す通りとする。

◎ 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い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

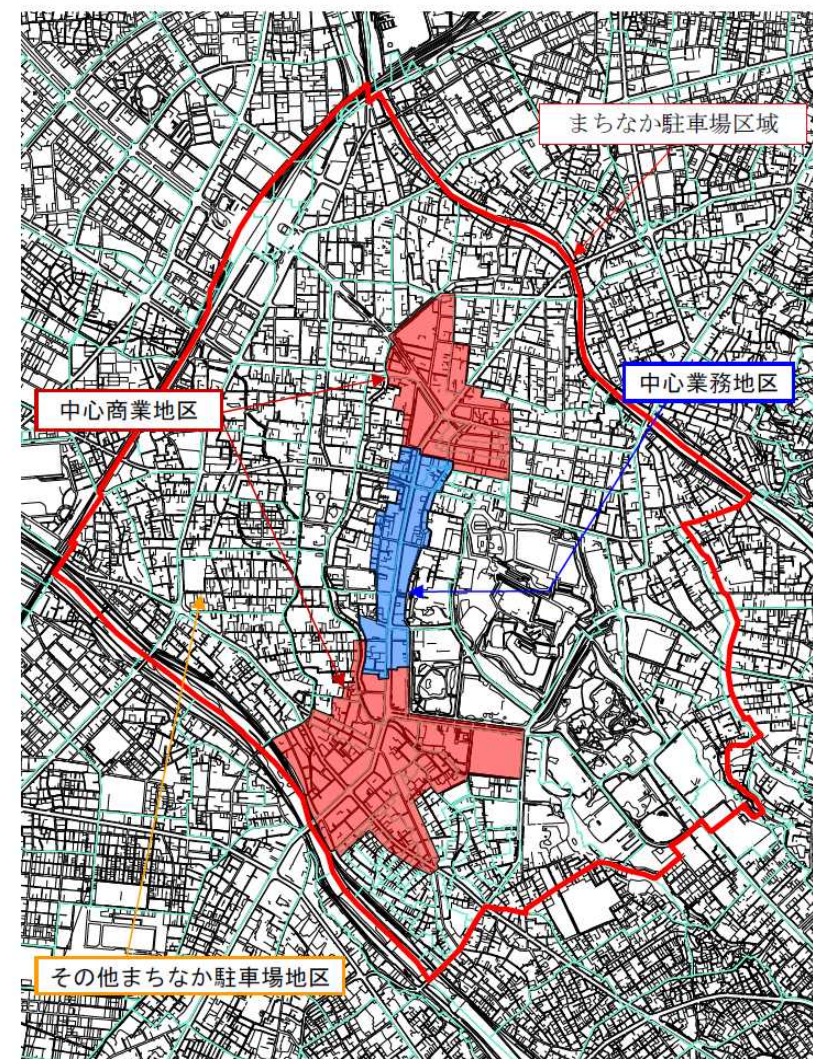
● 中心業務地区に適用する事項

- ・ 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地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

別図 まちなか駐車場設置基準地区区分図



【地区面積】

- ・ 中心商業地区：54.8ha（武蔵が辻地区：19.1ha、香林坊・片町地区 35.7ha）
- ・ 中心業務地区：13.6ha
- ・ その他まちなか駐車場地区：410.6ha

出典：金沢市HP

背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

法律の概要

●基本方針の策定 (国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣)

●民間等の低炭素建築物の認定

【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

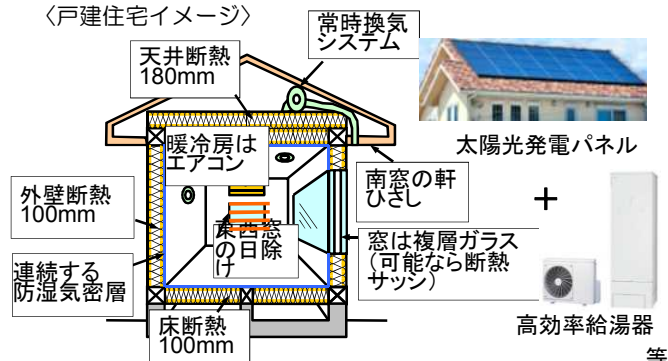
居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ
H24年	400万円 (一般300万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
H25年	300万円 (一般200万円)	移転 登記	0.1% (一般0.3%)

【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備 (蓄電池、蓄熱槽等) について通常の建築物の床面積を超える部分

【認定のイメージ】

〈戸建住宅イメージ〉



●低炭素まちづくり計画の策定 (市町村)

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 - ◇ 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
 - ◇ 建築物の新築等時の駐車施設設置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり
(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
 - ◇ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制



建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
 - ◇ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
 - ◇ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
 - ◇ 占用許可の特例

駐車場法の特例措置

低炭素まちづくり計画に駐車機能集約区域（駐車施設の機能を集約させる区域）並びに集約駐車施設に関する事項を記載した場合、駐車機能集約区域内で建築物の新築、増築等しようとする者に対し、条例で、集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨等を定めることができる。

一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者の駐車施設の設置義務

駐車場法（現行）

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨の条例を定めることが可能



低炭素まちづくり計画に以下の事項を位置づけ

- 駐車施設の機能を集約させる区域（駐車機能集約区域）
- 集約駐車施設の位置・規模

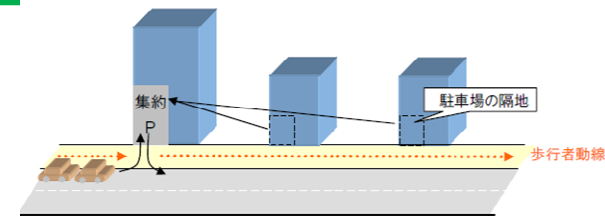
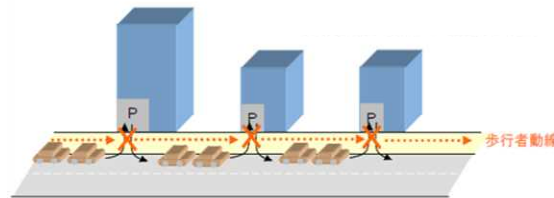


駐車場法の特例措置

当該建築物の敷地内に駐車施設を設置する旨（現行通り）
 当該建築物の敷地内又は集約駐車施設に駐車施設を設置する旨
 集約駐車施設に駐車施設を設置する旨

の条例を定めることが可能

<イメージ>



駐車施設が各建築物に設けられ、非効率な自動車交通が発生

- ・ 駐車待ち車両による渋滞
- ・ 駐車施設を探す車両の移動

特例措置により駐車施設を集約

- ・ 都市の自動車交通を整理
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりを促進

⑤都市再生特別措置法 (平成26年8月1日改正施行)

法の概要

●立地適正化計画 (市町村)

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり (**多極ネットワーク型コンパクトシティ**)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能 (福祉・医療・商業等) の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- 外から内(まちなか)への移転に係る買換特例
- 民都機構による出資等の対象化
- 交付金の対象に通所型福祉施設等を追加

○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- 市町村の判断で誘導用途の容積率等を緩和可能

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- 市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆駐車場配置適正化区域

- 路外駐車場の配置及び規模の基準を設定
→特定路外駐車場 (市町村が定める規模以上のもの) について、届出、市町村による働きかけ
- 集約駐車施設の配置及び規模を設定
→附置義務駐車場の集約化も可能

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

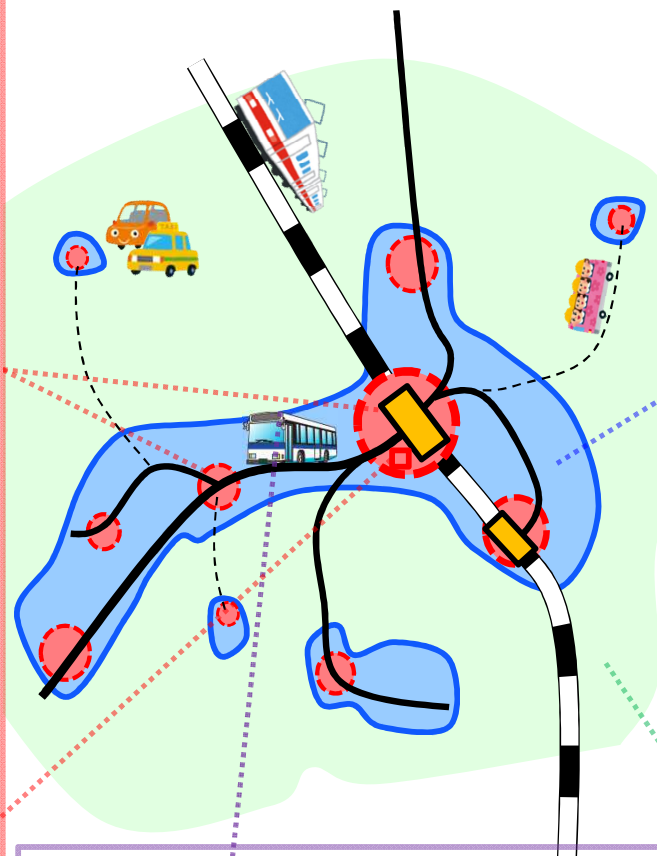
- 区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助
- 住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度 (例: 低層住居専用地域への用途変更)

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- 市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- 不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- 都市再生推進法人等 (NPO等) が跡地管理を行うための協定制度
- 跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援



公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- 地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援 (地域公共交通活性化再生法)
- 都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援

駐車場法の特例制度

立地適正化計画(市町村が策定)

○駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)・・・§81⑤1

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

○路外駐車場配置等基準・・・§81⑤2

路外駐車場の配置及び規模の基準

- (例)・歩行者交通量の多い道路に面して出入り口を設けないこと
- ・道路から個々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう出入り口の集約を行うこと

○集約駐車施設の位置及び規模・・・§81⑤3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場

(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○市町村長への届出・・・§106①

- ・特定路外駐車場を設置しようとする者
- ・設置に着手する30日前までに届出

○勧告・・・§106③

- ・届出の内容が基準に適合しない場合
- ・市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)

<附置義務駐車施設>

集約駐車施設

○附置義務駐車施設の集約化・・・§107

条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

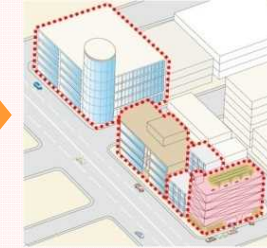
駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

駐車場法の特例

3パターンの条例が制定可能に。

- ①集約駐車施設内に設置させる
- ②建築物の敷地内に設置させる
- ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

駐車施設の集約化(隔地化)における留意点

○ 駐車施設の集約化(隔地化)における留意点

- ・ 附置義務駐車施設としての継続性の確保
- ・ 既存の路外駐車場(特に、都市計画駐車場)を活用する際の駐車需給との整合性の確保

■ 駐車場附置義務の弾力化(平成16年7月2日街路課長通知)(抜粋)

2(3) 隔地における附置駐車施設について(第30条、第30条の2関係)

小規模な附置駐車施設が多数設置されることは、駐車場の出入口が随所に設けられることによる交通阻害や土地効率的な利用等の観点から問題が多い。このため、まちづくりや地区交通処理の方針と連動して、建築物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、駐車場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。

また、隔地で駐車施設を設置させる場合には、当該駐車施設の位置、規模等の必要な情報を把握するとともに、標準条例第33条及び第34条に規定される立入検査、措置命令の適切な運用等、当該駐車施設の機能が維持されるために措置を講ずることが望ましい。

なお、荷さばきに係る隔地附置については、共同荷さばきの設置を含めた地区内の適切な荷さばきに関する方針を検討した上で、取り扱いを決定することが望ましい。

■ 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)(抜粋)

(4)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。

(略)

- ・ 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。

(以下、略)