

# 駐車場附置義務制度の見直しについて

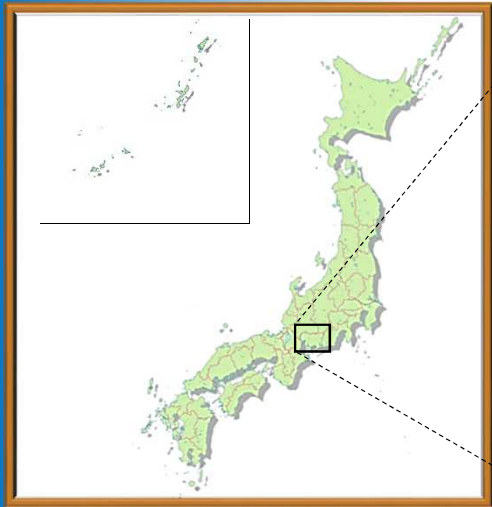
名古屋市 住宅都市局 交通施設管理課



# 目次

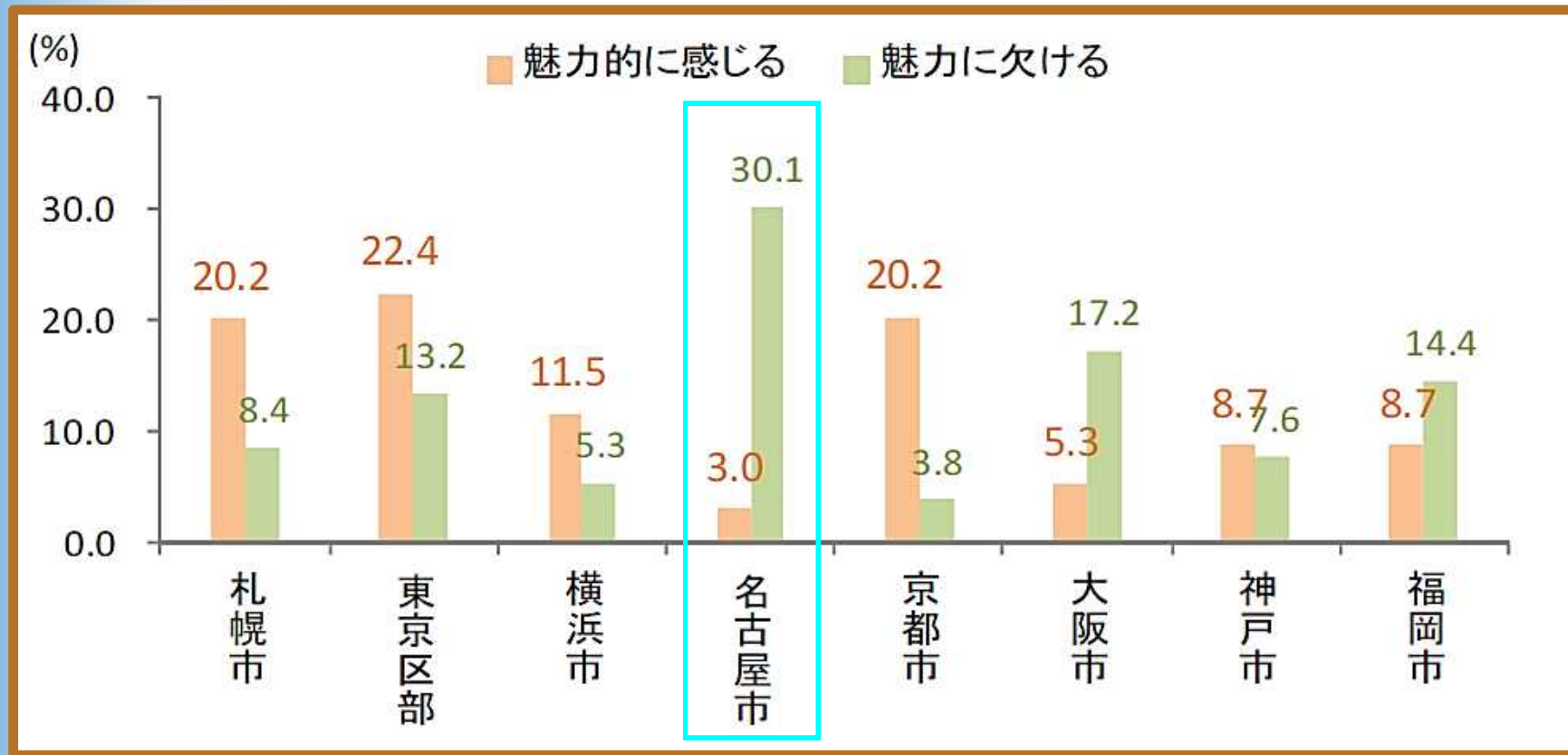
1. 名古屋市の概要
2. 名古屋市の交通施策
3. 名古屋市の附置義務制度
4. 見直しの進め方
  - 4-1. 駐車場実態調査
  - 4-2. 他都市調査
  - 4-3. 関係機関調査
  - 4-4. パブリックコメント
5. 見直し内容
  - 5-1. 原単位の適正化
  - 5-2. 隔地要件の緩和
  - 5-3. 提案制度の導入
  - 5-4. 既存建築物への適用
6. スケジュール

# 1. 名古屋市の概要



人口	約230万人
面積	約326平方キロメートル
都心核	名駅地区、栄地区
観光	名古屋城、熱田神宮 なごやめし、武将都市 等

# 1. 名古屋市の概要



## 都市ブランド・イメージ調査結果(平成28年7月)

### ■調査対象

- ・札幌市、東京23区、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市に在住する20～64歳で、かつ各都市の在住年数が5年以上の男女
- ・ネットリサーチ会社のネットリサーチシステムを利用し、各都市418サンプル



# 1. 名古屋市の概要

道路網図(都市計画道路)

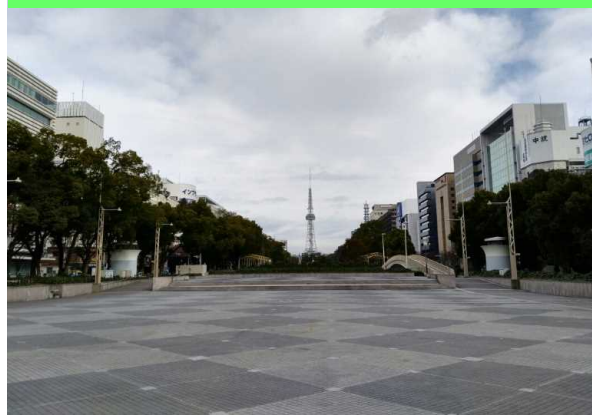


名古屋市内の一般道路整備状況(有料道路を除く)

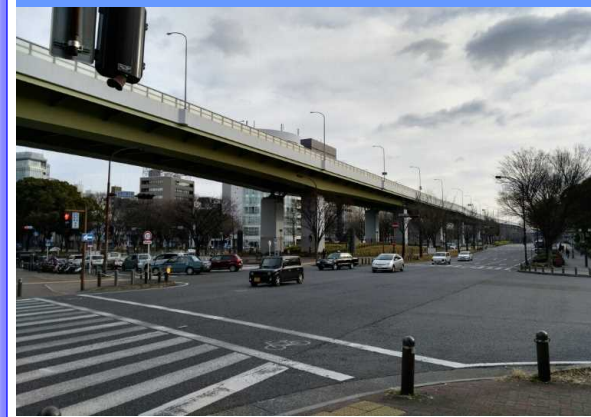
実延長	約6,397キロメートル
総面積	約56平方キロメートル
道路率	約18パーセント

※平成28年4月1日時点

久屋大通

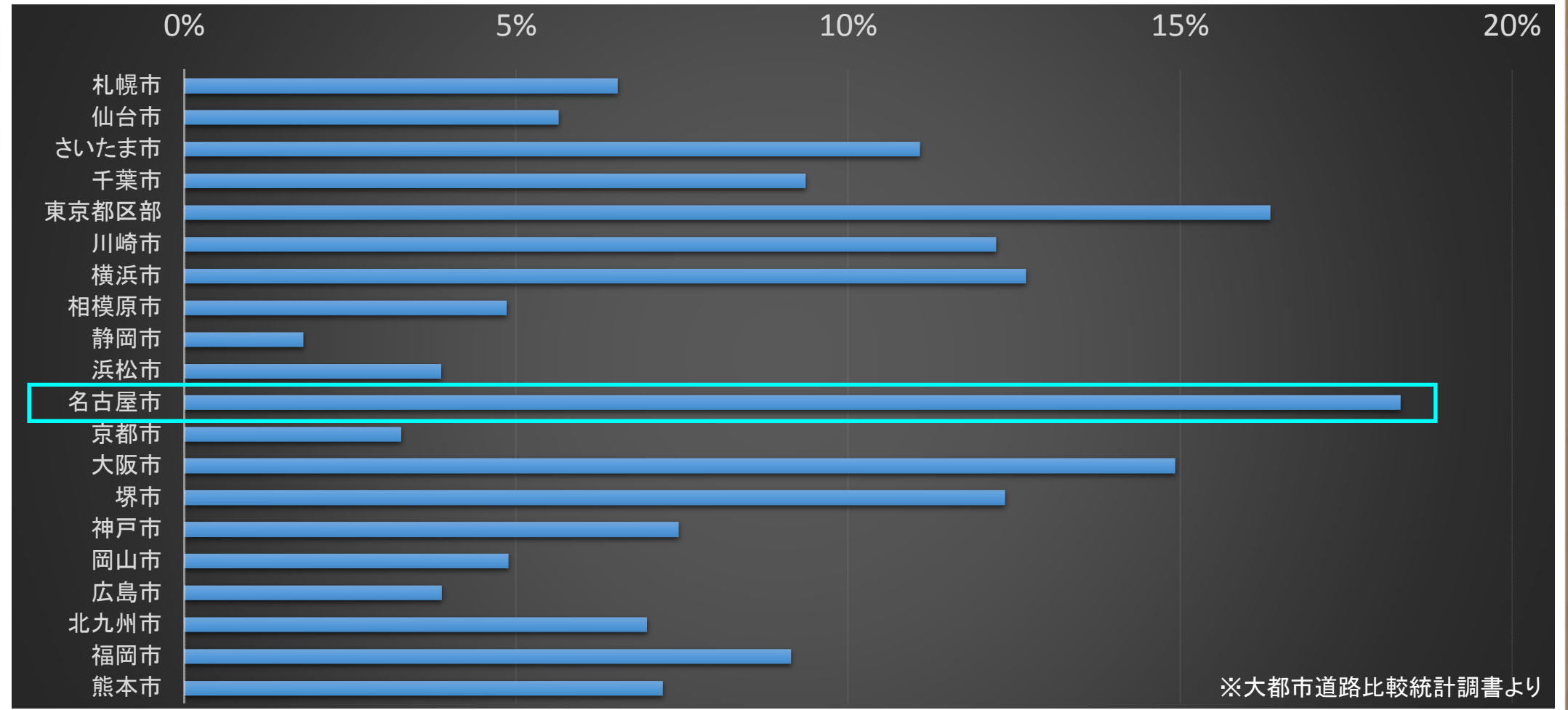


若宮大通



# 1. 名古屋市の概要

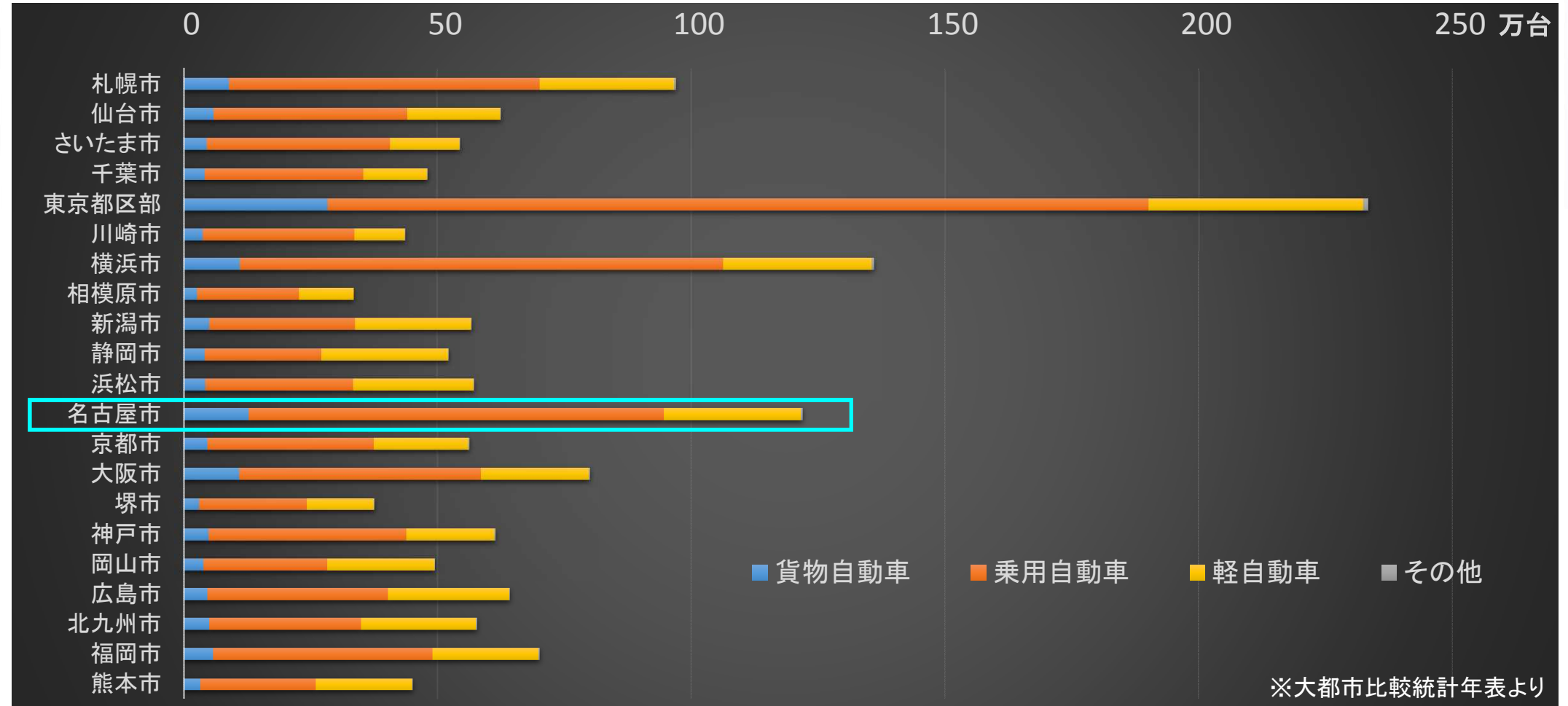
道路率の都市比較(平成28年4月1日時点)



※大都市道路比較統計調書より

# 1. 名古屋市の概要

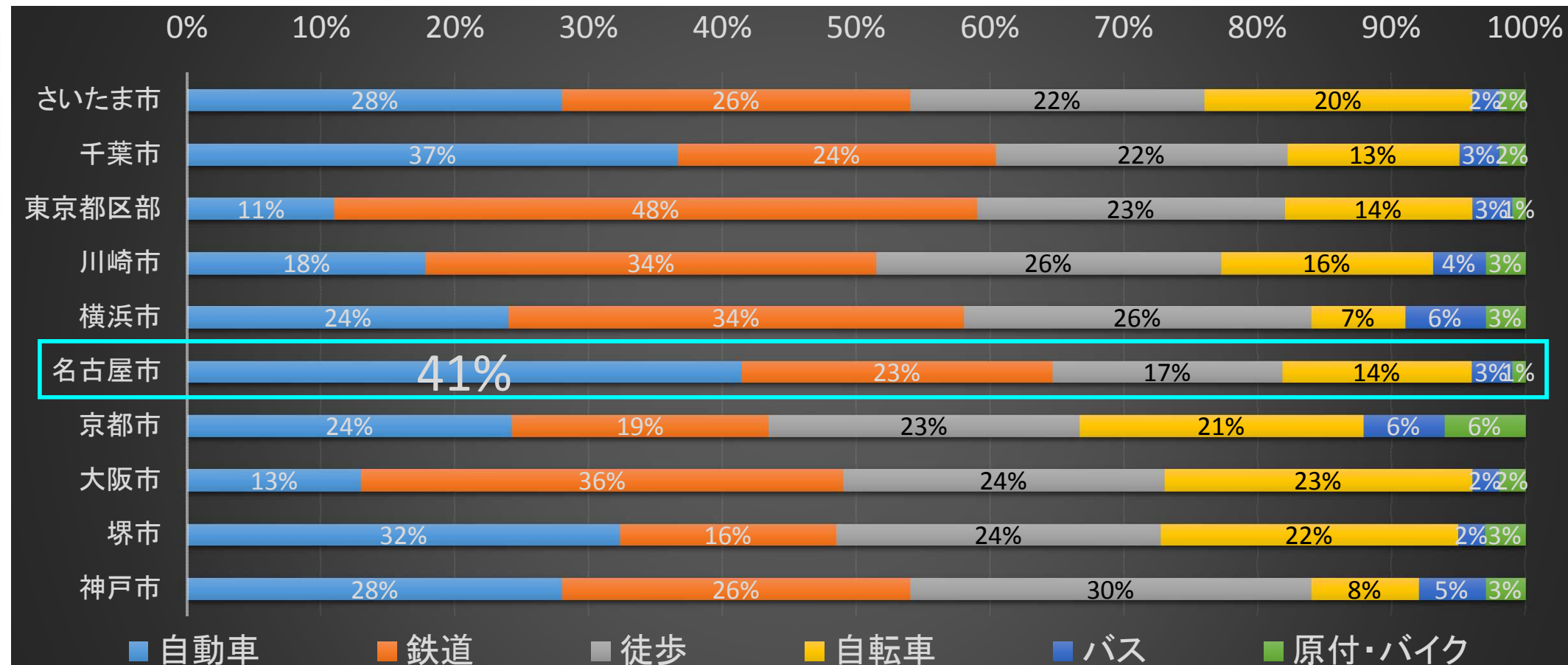
自動車保有台数の都市比較(平成26年度末時点)



※大都市比較統計年表より

# 1. 名古屋市の概要

代表交通手段構成の都市比較



※東京都市圏、近畿圏、中京都市圏PT調査より



## 2. 名古屋市の交通施策<なごや交通戦略(H16.6)>

### なごや交通戦略

(諮問第2号答申)

平成16年6月11日  
名古屋市交通問題調査会

#### 3つの目標

環境にやさしい交通

まちの賑わいを支える交通

安全・快適な交通



公共交通 : 自動車交通

3 : 7



4 : 6

## 2. 名古屋市の交通施策 <なごや新交通戦略推進プラン(H23.9)>

### なごや新交通戦略推進プラン



平成23年9月  
名古屋市

### 基本理念

新たな交流社会を見据えて、“安心・安全な”“環境にやさしい”“賑わいのある”まちの創造のために、まちづくりと連携した総合交通体系の形成をめざす

### 3つの目標

安心・安全で便利な交通

環境にやさしい交通

まちの賑わいを支える交通

### 6つの基本方針

誰もが利用しやすい交通システムの実現

安全を確保した交通環境の形成

低炭素型交通体系の実現

交通エコライフの推進

歩いて楽しいまちの創出

まちの活力を支える交通環境の形成

リーディングプロジェクト「みちまちづくり」

## 2. 名古屋市の交通施策 <なごや交通まちづくりプラン(H26.9)>



「みちまちづくり」の実行計画

道路空間の  
主役転換

自動車の  
都心部への  
集中緩和

移動手段の  
多様化

駐車場の集約化と新規整備の抑制

## 2. 名古屋市の交通施策

### 駐車場附置義務制度

#### 制度固有の課題

- ・自動者と歩行者との動線が交錯
- ・土地利用効率の低下
- ・賑わいの連続性の喪失

➡ まちづくりにおけるマイナスの影響

駐車供給量の充足  
(平成19年調査)

リニア開業による  
まちの活性化

なごや交通まちづくりプラン

まちづくりと連携しつつ、  
駐車実態に即した制度に見直し

- エコまち法の施行(H24)
  - ・集約化
- 都市再生特別措置法の改正(H26)
  - ・配置適正化
  - ・集約化
- 大規模開発地区関連交通計画マニュアルの改正(H26)
  - ・原単位の緩和
- 標準駐車場条例の改正(H26)
  - ・原単位の緩和
  - ・配置適正化
- 他都市における先進的な取り組み
  - ・台数緩和
  - ・地域ルール

etc...

### 3. 名古屋市の附置義務制度(現行)

#### ■対象となる区域

駐車場整備地区並びに用途地域の商業地域、近隣商業地域

#### ■対象となる規模

特定用途	事務所、百貨店その他店舗、飲食店、ホテル等	床面積の合計が <b>1,500㎡</b> を超えるもの
非特定用途	学校等	床面積の合計が <b>2,000㎡</b> を超えるもの

#### ■附置義務台数の割合

一般車	特定用途	事務所	床面積 <b>200㎡</b> ごとに1台
		百貨店その他店舗、飲食店、ホテル等	床面積 <b>250㎡</b> ごとに1台
	非特定用途	学校等	床面積 <b>450㎡</b> ごとに1台
荷捌き	倉庫		<b>2,500㎡</b> ごとに1台
	百貨店その他の店舗		<b>5,000㎡</b> ごとに1台
	上記以外の特定用途		<b>10,000㎡</b> ごとに1台
車いす	附置義務台数25～49台		附置義務台数の <b>うち1台</b>
	附置義務台数50～99台		附置義務台数の <b>うち2台</b>
	附置義務台数100台以上		附置義務台数の <b>うち3台</b>

## 4. 見直しの進め方

見直しにあたって特に重視したこと : **【対話】**

実効性のある制度とするために、見直しの根拠となるデータ収集の段階から関係者と積極的に対話

① 駐車場実態調査

現場の感覚を反映させたデータを得るため、駐車場事業者の協力を得ながら調査を実施

② 他都市調査

実務における運用方法や問題点等を把握するため、先進的な取組みを行う他都市にヒアリングを実施

見直し案のまとめ

③ 関係機関ヒアリング

見直し案が現実に即したのか、効果・反応があるのか、実務上問題が無いかなどについて、様々な分野・業界にヒアリングを実施

④ パブリックコメント

広く一般からの意見を募集

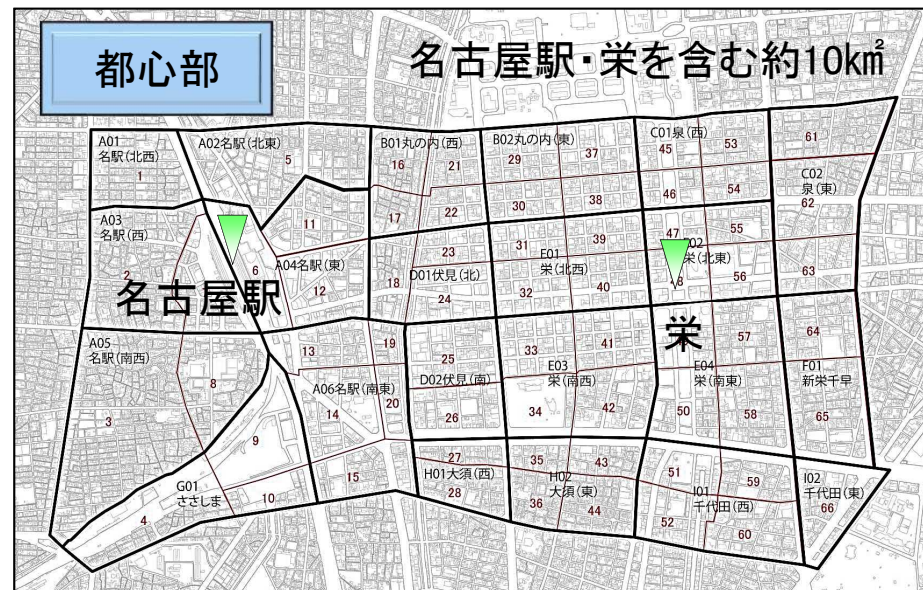
条例等の改正



# 4-1. 駐車場実態調査(H27)

## 調査概要

事項	駐車供給量	駐車需要量
範囲	なごや交通まちづくりプランにおける都心部(右図)	
対象	時間貸し駐車場、月極・専用駐車場 他	
日時	H27.6~11	H27.11 7~23時 (平休各1日ずつ)
方法	職員による全件調査	民間協力駐車場からのデータ提供
提供データ	—	収容台数、構造 2時間毎の駐車台数 等



駐車場協会

ビルディング協会

コインパーキング事業者

商工会議所

計678箇所分

## 4-1. 駐車場実態調査(H27)

### 調査結果<駐車需給量>

区分		駐車供給量	駐車需要量	満空率
時間貸し	平日	約 4万5千台	約 2万9千台	約 63 %
	休日		約 3万1千台	約 70 %
月極専用	平日	約 3万8千台	約 2万2千台	約 58 %
	休日		約 2万1千台	約 56 %
路上等	平日	—	(約 9百台)	—
	休日		(約 1千台)	—
計	平日	約 8万3千台	約 5万2千台	約 62 %
	休日		約 5万4千台	約 65 %

駐車需要量は、1日のピーク時(平日:13時、休日:15時)のもの

# 4-1. 駐車場実態調査(H27)

## 調査結果<エリア別満空率> (平日・時間貸し駐車場・2時間毎)

平日のピーク

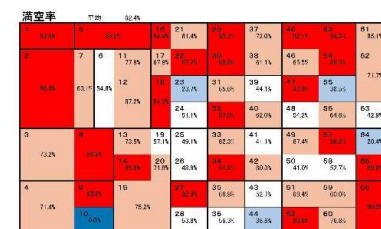
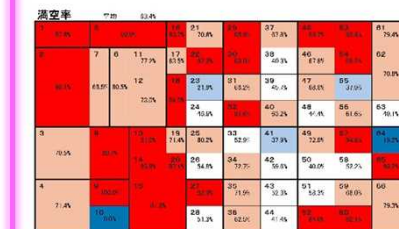
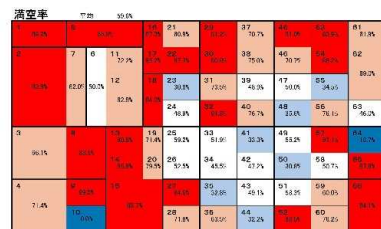
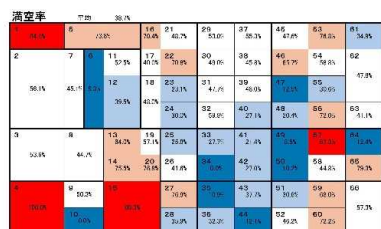
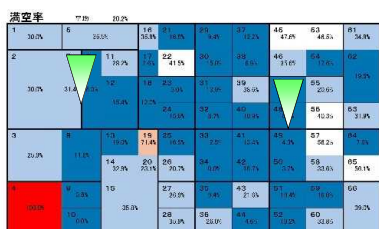
7:00

9:00

11:00

13:00

15:00

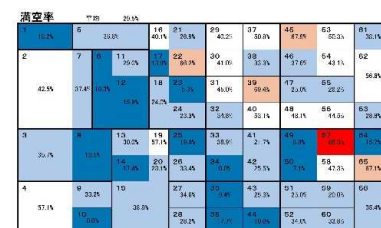
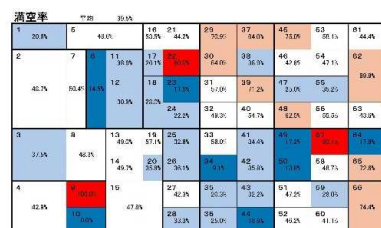
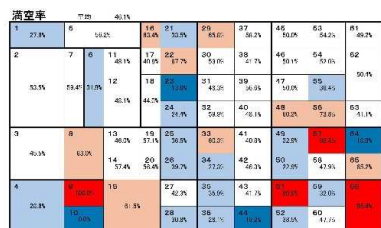
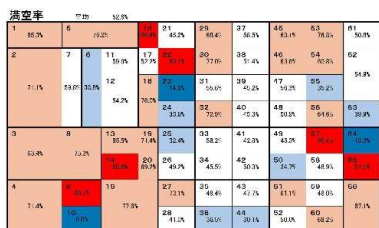


17:00

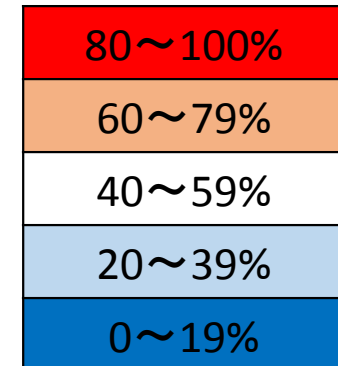
19:00

21:00

23:00



凡例



# 4-1. 駐車場実態調査(H27)

## 調査結果<エリア別満空率> (休日・時間貸し駐車場・2時間毎)

休日のピーク

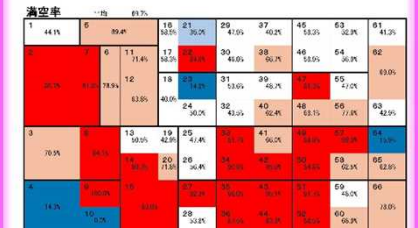
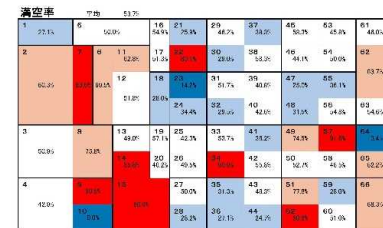
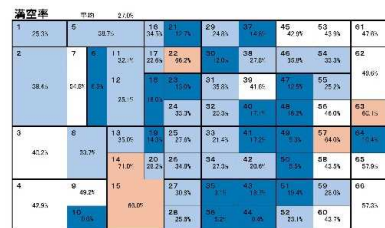
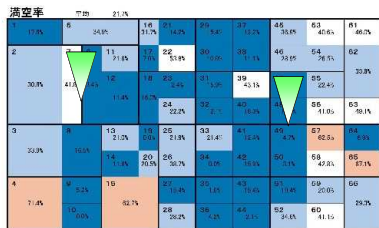
7:00

9:00

11:00

13:00

15:00

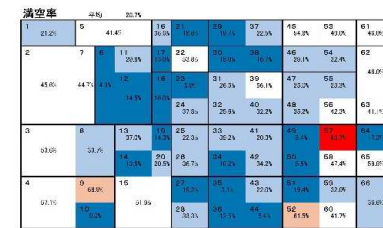
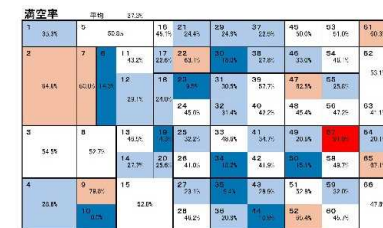
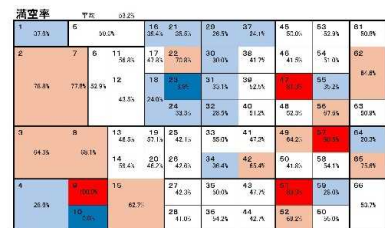
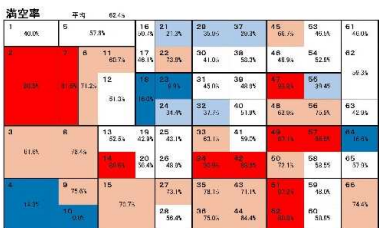


17:00

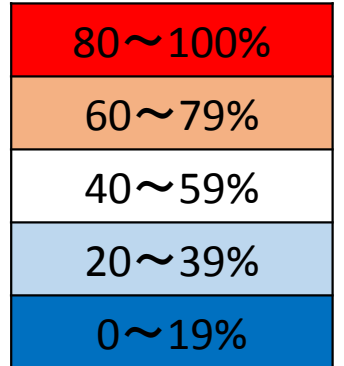
19:00

21:00

23:00



凡例







## 4-2. 他都市調査

政令指定都市等のウェブサイト上で公開されている情報を整理・分析し、近年、附置義務制度の見直しを行った、もしくは見直しを進めている自治体にヒアリング



### ヒアリング内容

#### 制度の見直しについて

- ・背景
- ・スケジュール

#### 見直し内容について

- ・原単位
- ・隔地
- ・提案制度
- ・既存建物への適用

#### 見直し後の状況について

- ・実績
- ・効果検証
- ・今後の予定

直接ヒアリングすることで、運用の仕方や課題等を詳しく把握することができた



## 4-3. 関係機関ヒアリング

見直し案について、関係機関にヒアリング(必要に応じて複数回実施)

- ・有識者
- ・国土交通省、県警
- ・まちづくり団体
- ・駐車場事業者
- ・建設関係団体

など

～主な意見～

- ・大店法の附置義務は緩和されないのか
- ・特定の駐車場に利用が集中している状況はどうするのか
- ・駐車場の整備に対して選択肢が広がるのはよいが、広がりすぎても将来的には心配がある
- ・急激に開発が進んでコインパーキングが不足する恐れもある
- ・エリアによって基準に差を設けてもよいのではないか
- ・集約駐車場の制度はうまく回れば良い制度だが、マッチングが難しいのではないか

など

- ・ヒアリング時にいただいた意見を踏まえて、見直し案を適宜修正した
- ・今後の運用に向けたガイドラインの作成にも活用する予定である

## 4-4. パブリックコメント

見直し案について議会に説明し、直接ヒアリングで把握しきれないような小規模な事業者や市民の方に対してパブリックコメントを実施

4名の方から14件の意見

～主な意見～

- ・緩和が大きすぎるのではないか
- ・曜日や時間で用途毎に駐車需要のピークが異なることを考慮した制度の検討ができないか
- ・市が指定する集約駐車場は、どのような基準で指定されるのか
- ・台数緩和に対して、運用にあたっての行政側の裁量が大きいのではないか
- ・緩和や指定をした場合は、その内容を公開すべきではないか

など

いただいた意見については、今後の運用に向けたガイドラインの作成に活用する予定である

## 5. 見直し内容

### 1. 原単位の適正化

平成27年に実施した駐車場実態調査などの最新データを用いて、原単位の適正化を図る

### 2. 隔地要件の緩和

駐車場が充足している現状に加え、まちづくり施策との連携を図るため、隔地要件の緩和を行う

### 3. 提案制度の導入

事業者の創意工夫を交通施策の推進などのまちづくりに活かすため、提案制度の導入を進める

### 4. 既存建築物への適用

既存建築物についても、市長の承認を受けた時は改正後条例の適用を受け、見直しのメリットが享受できるようにする

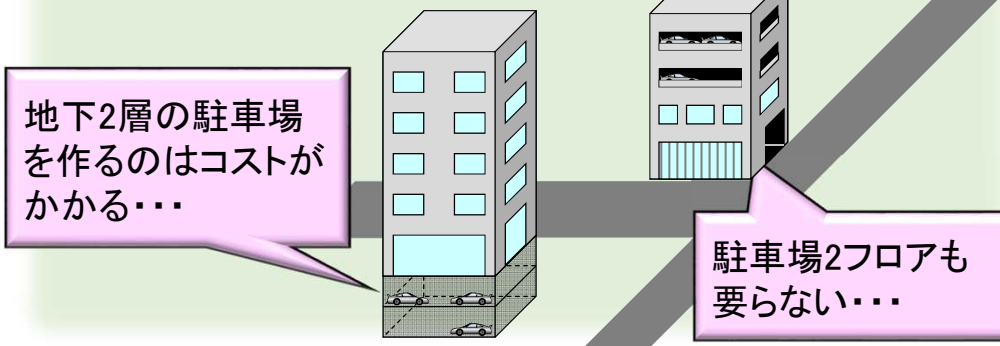
※上記の案は現在検討中のものも含まれており、今後、変更される場合があります

## 5-1. 原単位の適正化

見直し前

	特定用途		非特定用途
	事務所	その他	
一般地区	200	250	450
指定地区	333	250	450
		ホテル等 416	学校 750

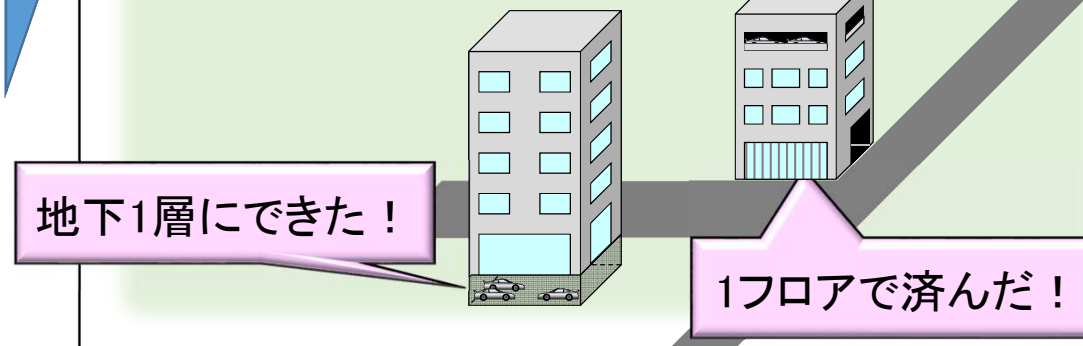
現行の原単位で建築した場合



見直し後

	特定用途			非特定用途
	事務所	店舗等	その他	
一般地区	500	350	650	900

見直し後の原単位で建築した場合



- ・駐車実態に即した駐車供給量の適正化が図られる
- ・附置義務台数が減少するため、事業者の駐車場整備の負担が軽減される

## 5-2. 隔地要件の緩和

隔地理由	隔地要件			
	隔地元	隔地先		
		距離	担保	構造等
自己の都合により、敷地内に確保しない場合	—	同一敷地とみなし得る位置	自己所有又は長期間(10年以上)の賃借契約等を締結	駐車ますを固定 他の用途へ転用のおそれのない場所
	敷地面積が500㎡未満	建築物の敷地からおおむね300m以内		
交通安全上の理由等により、敷地内に確保できない場合	自動車の出入口の位置が法令等に抵触	建築物の敷地からおおむね300m以内		
	前面道路の歩行者又は自動車の交通量大			
	間口が狭小 等			
市が指定する集約駐車場に隔地する場合	—	建築物の敷地からおおむね300m以内	使用に対する正当な権原が分かるものを明示	時間貸し駐車場も可

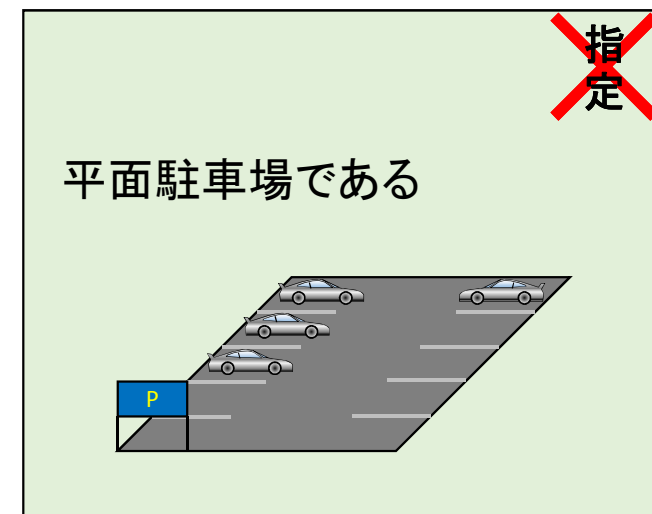
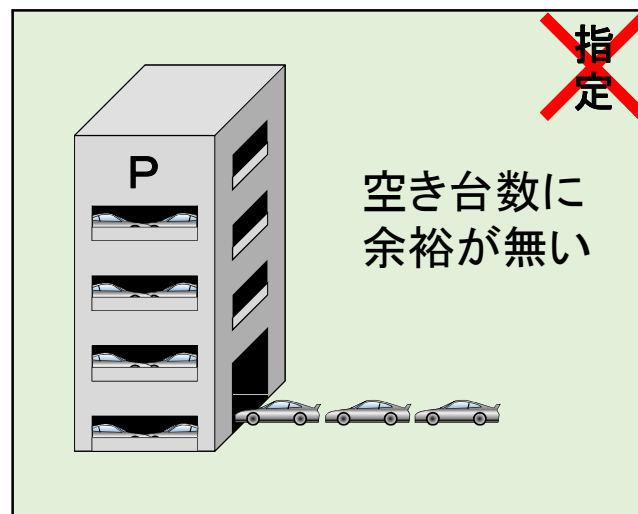
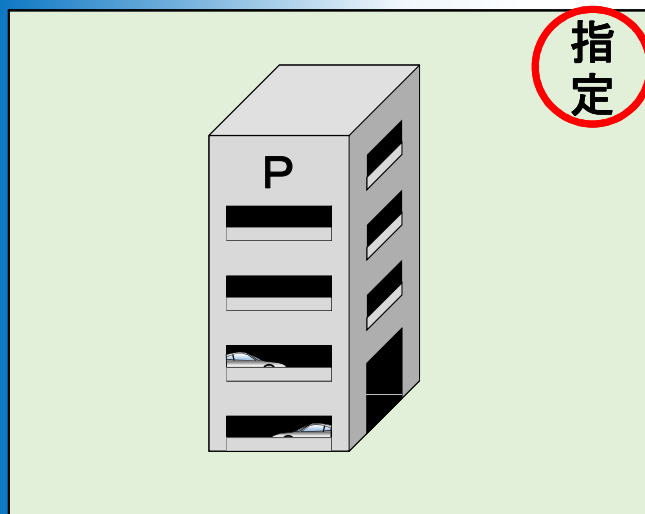
狭小敷地に対する配慮

市が指定する集約駐車場への隔地促進

- ・空き駐車スペースの有効活用が図られる
- ・駐車場出入口で自動車と歩行者が交錯する危険性が低下する
- ・建築物低層階の店舗化促進による賑わいの連続性が創出される

## 5-2. 隔地要件の緩和(集約駐車場の指定)

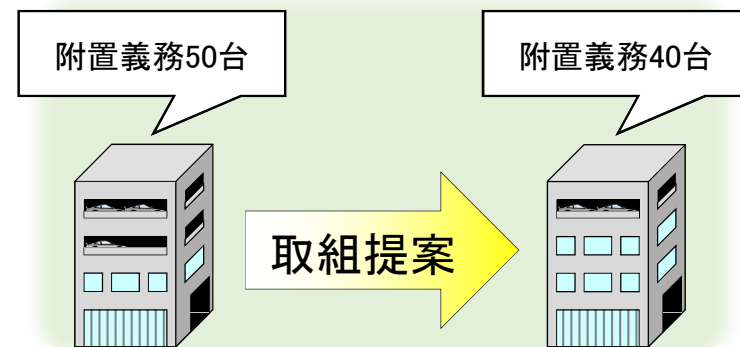
指定要件	内容
規模・構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物であり、駐車ますの面積の合計が500㎡以上</li> <li>・駐車場法施行令の技術基準に適合</li> </ul>
空き台数申告	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隔地受入時に空き台数及び隔地受入台数を市に申告</li> </ul>
隔地受入上限	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時間貸し駐車場の場合は収容台数の<b>30%</b></li> </ul>
定期報告	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年1回の定期報告を義務付け</li> </ul>





## 5-3. 提案制度の導入(台数の緩和)

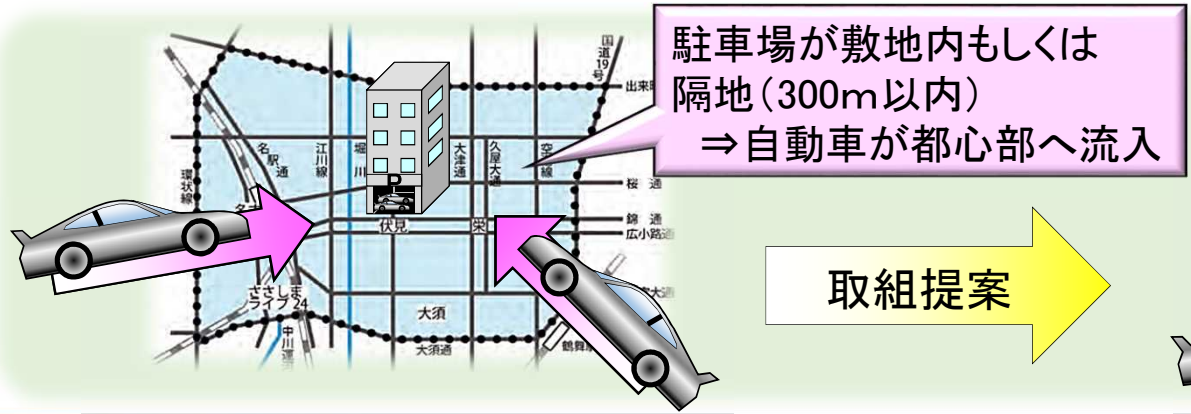
対象エリア	なごや交通まちづくりプランの「都心部」
要件	公共交通利用促進等に向けた取組みを提案・実施・報告 ただし、自動車の渋滞、交通状況の悪化を生じさせない
内容	提案内容に応じて、 <b>附置義務台数の20%</b> を上限に緩和
提案の例	自動車利用台数の削減に資するもの
	カーシェアリングの導入
	従業員等のマイカー通勤の禁止
	割得感の付与、料金抵抗感の軽減に資するもの
	公共交通利用への割引サービスや特典の付与
	公共交通利用者への運賃の補助
	複合施設内等で駐車需要のピークが異なる場合のシェアリング
公共交通サービスの維持・拡充に寄与するもの	
自動二輪車専用駐車場の設置等に関するもの	
	など



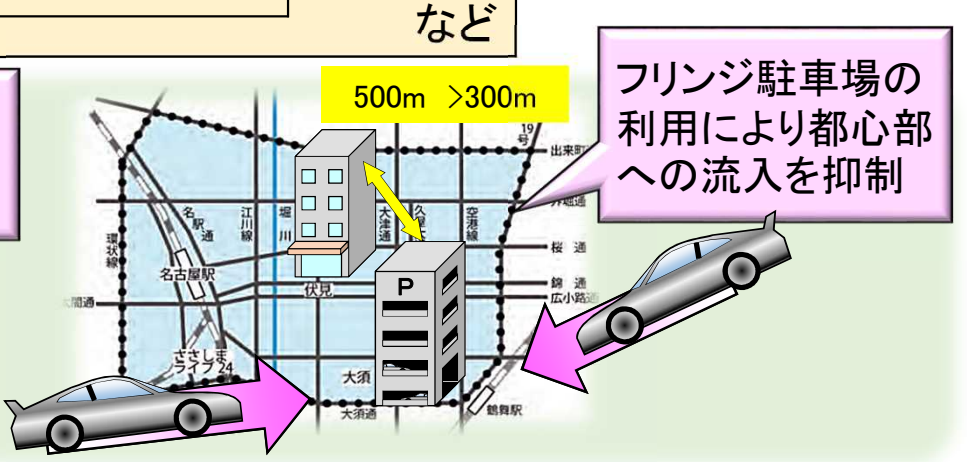
事業者に対して交通施策等に資する自主的な取組みの実施を促すとともに、  
開発にかかる個別事情についても柔軟な対応が可能となる

# 5-3. 提案制度の導入(距離の緩和)

対象エリア	なごや交通まちづくりプランの「都心部」
要件	市が指定するフリンジ駐車場に隔地 隔地先が適切に利用される取組みを提案・実施・報告
内容	提案内容に応じて、隔地距離300mを超過しても可 ただし、合理的な範囲内
提案の例	フリンジ駐車場に対する割得感の付与に資するもの 特別料金の設定や特別サービスの提供
	隔地元建築物と隔地先のフリンジ駐車場との安全かつ円滑な移動に寄与するもの 単独または共同によるシャトルバスの運行

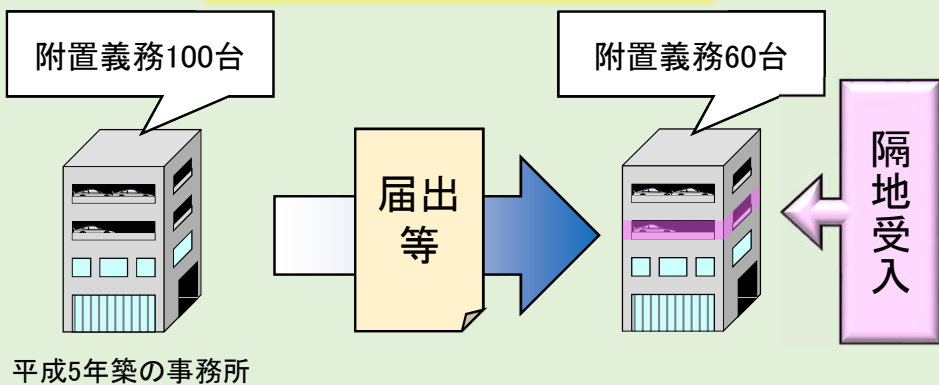


取組提案

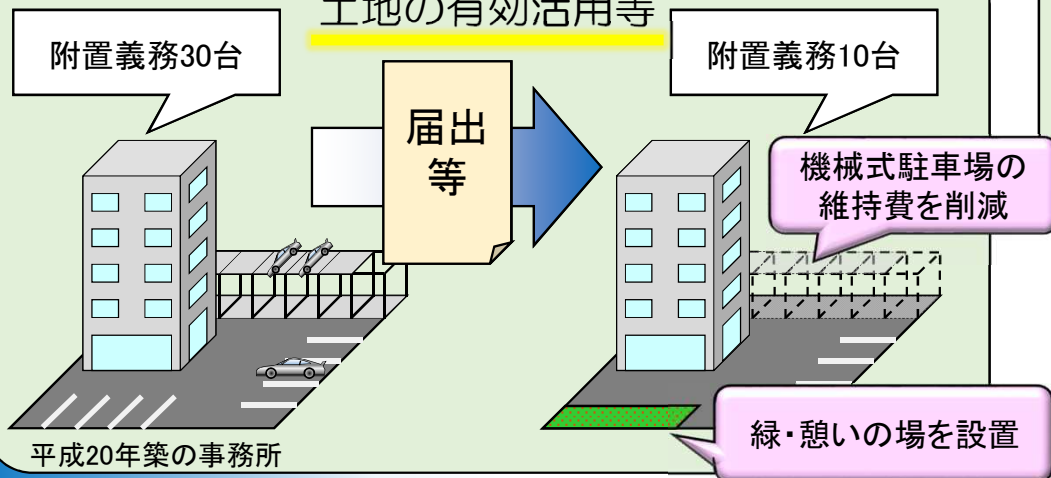


## 5-4. 既存建築物への適用

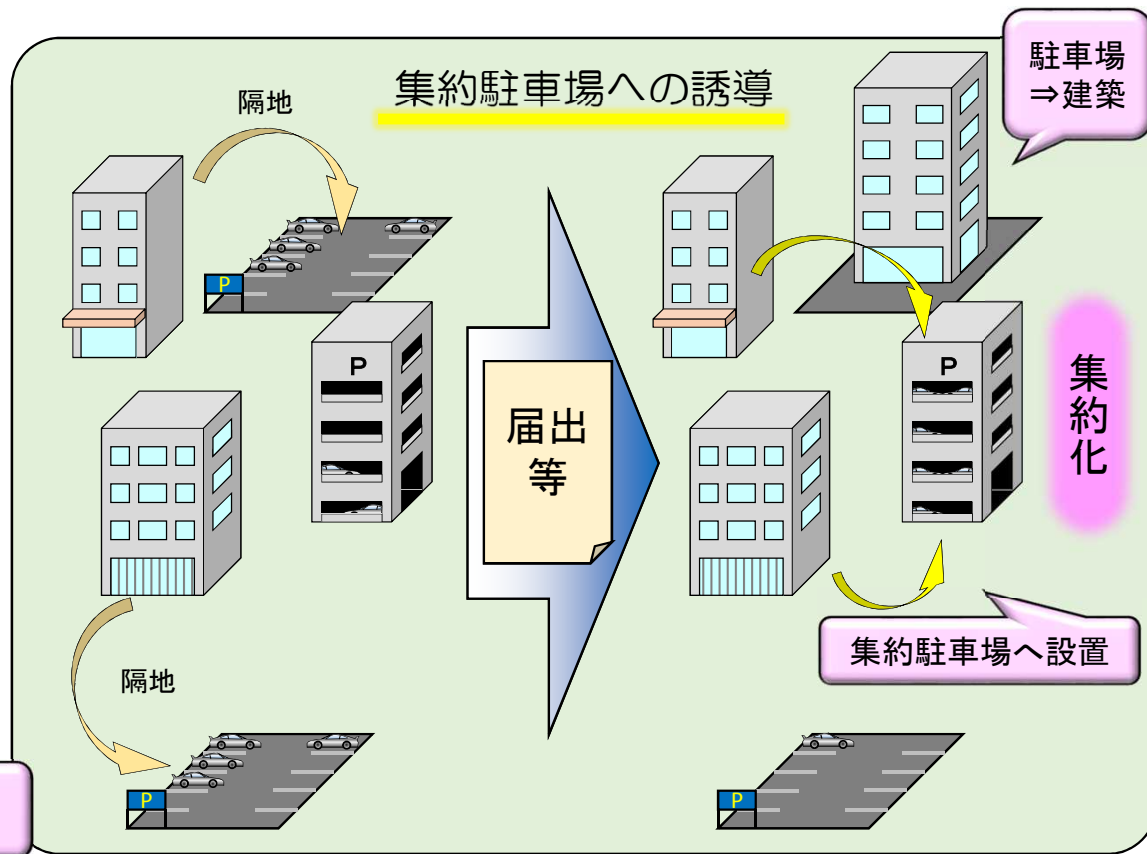
### 周辺建物からの隔地受入



### 土地の有効活用等

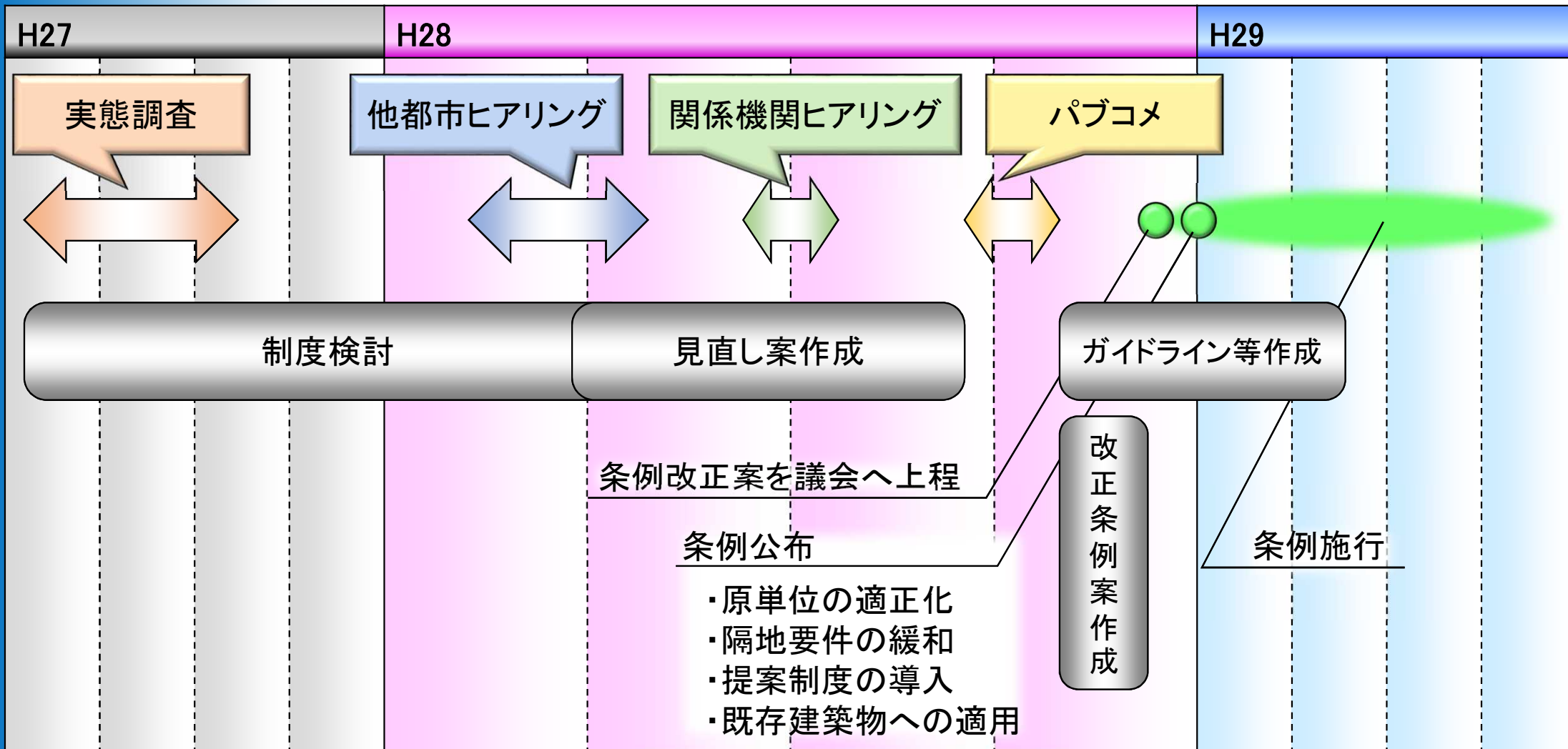


### 集約駐車場への誘導



現存する全ての建物に遡及適用して附置義務駐車場が減少したとしても、現在の駐車場の空き状況においては十分まかなえる

# 6. スケジュール



## 6. スケジュール

### ■今後の見直し

短期( 毎 年 )	見直しの効果検証及び需給状況の変化に対し、モニタリングを実施
中期(概ね 5年後)	中間評価により必要に応じて軽微な修正
長期(概ね10年後)	リニア開業後のまちの動向を見据えて見直し

### ■今後の取組み

目指すべき姿	今回の見直しによる効果	今後の検討課題
適正配置	集約化に向けたファーストステップ	立地適正化計画の策定動向を見据えて、駐車場配置の適正化に向けたセカンドステップを検討
利用分散	附置義務制度による対応は困難	駐車場案内システムに代わる、利用分散に向けた取組みが必要であり、業界との意見交換会を開催
需給均衡	量の適正化に貢献	モニタリングを活用しながら、バランスを崩さないよう適宜対応

ご清聴ありがとうございました