

まちづくりと連携した駐車場施策 ガイドライン（基本編）

平成 30 年 7 月

国土交通省 都市局 まちづくり推進課

都市計画課

街路交通施設課

目次

1. 駐車場施策に関する現状と課題	1
1-1 駐車場施策に関する現状	1
1-2 駐車場施策に関する課題	3
1-2-1 駐車供給量に関する課題	3
1-2-2 駐車場の配置に関する課題	5
2. 駐車場施策の基本的考え方	7
2-1 本ガイドラインが対象とする地区について	7
2-2 駐車場の供給量の適正化	7
2-3 駐車場の需要量の適正化	8
2-4 駐車場の質的コントロールの必要性	8
2-5 まちづくりと連携した駐車場施策の全体像	10
3. 駐車場の量的供給の適正化	13
3-1 駐車場の需給状況の把握	13
3-1-1 きめ細かい需給量の把握	13
3-1-2 将来の需給バランスの予測	13
3-1-3 需給調査の具体的な実施方法	13
3-2 駐車場の供給量適正化の手法	16
3-2-1 附置義務駐車場の原単位の見直し	16
3-2-2 地域ルールの方策	17
3-2-3 地域ルール運用にあたっての留意事項	17
3-2-4 都市再生駐車施設配置計画制度を通じた附置義務駐車場の適正化	18
4. まちづくりと連携した駐車場施策	19
4-1 都市が目指すべき将来像の検討	19
4-2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討	20
4-3 街路ごとの性格付け	21
4-4 多角的な状況分析を行う上で必要となる調査・分析	22
4-5 駐車場の配置の適正化	23
4-6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ	24
4-7 駐車場の有用性の検証	28
4-7-1 検証の考え方	28
4-7-2 公営駐車場の検証・再整備等と経営マネジメントの導入	29
4-8 民間駐車場も含めた有用性の検証と土地利用転換・利活用の推進	33

5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み.....	35
5-1 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場の導入.....	35
5-2 立地および出入口のコントロール	37
5-3 駐車場の再配置(リロケーション)	39
5-4 民間によるまちづくりの取り組みとの連携	45
5-5 まちづくりと連携した駐車場の整備を支援する各種制度	47
6. 駐車場の多様なニーズへの対応	49
7. 荷さばき駐車場等への対応.....	53

はじめに

我が国では、戦後の急速な経済復興と、それに続く経済発展の中で、自動車の保有台数の増加が著しく、特に都市の中心部においては自動車の集中に伴う路上駐車増加と道路交通の混雑が大きな社会問題となってきました。そこで、昭和32年の駐車場法の制定以来、都市の中心部における自動車の駐車需要を満たすべく、駐車場の整備が鋭意、進められてきました。

これにより、公共、民間それぞれの取り組みによる駐車場の整備も着実に進展し、道路交通の円滑化に大きく貢献してきたところですが、近年の人口減少あるいは自動車利用のニーズの変化等も相まって、自動車の保有台数の伸びが鈍化する中、駐車場施策も転換期を迎えているところです。

その一方で、戦後の一貫した人口増加と都市の拡大、また、自動車交通の増大への対応を進めてきた「まちづくり」についても、大きな節目を迎えています。都市の中心部の衰退が随所で見られる中、まちに人と賑わいを取り戻すためには、特に都市の中心部においては、自動車交通を中心としたまちづくりから、歩行者中心の都市空間へと再構築していくとともに、市民や民間の様々な活動が活発に繰り広げられるような場所にしていくような取組が求められています。

これらのことを踏まえれば、「まち」と「クルマ」の接点である駐車場は、これまでのようにただ整備する、ということのみならず、自動車という重要な移動手段の結節点でありつつ、まちの賑わいを支え、人々の活動を育てるような、そのような駐車場のあり方が今、求められています。

そこで今般、このようなまちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、様々な側面からその考え方を整理して、本ガイドラインを取りまとめました。そして、行政だけではなく、民間の多様な活動との連携、さらには、民間の主体的な取り組みをスタートに駐車場を考えていくような進め方についても、その概要を取りまとめています。

さらに、平成26年の駐車場配置適正化区域制度、平成30年の都市再生駐車施設配置計画制度など、これらの取り組みを支える新たな仕組みについても、併せてその概要を盛り込んでおります。

駐車場施策、そして、まちづくりの転換期において、本ガイドラインが、駐車場施策を検討する皆様のお役に立ち、さらには、全国各地におけるまちづくりに資することができれば幸いです。

なお、本ガイドラインは「基本編」と題しております。今後、本ガイドラインを踏まえた各地でのケーススタディ等を経て、本年度内をめどに「実践編」を編纂、発出予定ですので、併せてご参照頂ければ幸いです。

1. 駐車場施策に関する現状と課題

1-1 駐車場施策に関する現状

- 我が国においては、急速な自動車社会の到来とともに、自動車の保有台数が著しい増加を示す一方で、1950年代頃より、自動車の都市の中心部への集中が市街地の道路交通の激しい混雑を招くこととなった。この、都市内の道路交通の混雑を生じさせている大きな要因は、自動車が無秩序に路上駐車していることによる、他の自動車の通行等を阻害することであり、この大都市を中心とした圧倒的な駐車場不足に対応するための駐車場整備が、都市インフラ分野における大きな課題として顕在化してきた。
- こうした課題に対応するため、都市の中心部における自動車の駐車のための施設の整備に関して総合的施策を講ずるものとして、1957年、駐車場法が制定された。同法では、自動車交通が著しく輻輳する地区等を「駐車場整備地区」として定めるとともに、当該地区に係る駐車場整備に関する計画である「駐車場整備計画」に基づき、駐車場の整備を推進するものとされているところ、この計画に基づいて、都市計画駐車場等の整備、建築物の新築等に際して駐車場の附置を義務付ける「附置義務駐車場」の確保が進められるなど、駐車場は着実に整備がなされてきた。
- その結果、駐車場法制定当時においては1万台に満たなかった駐車場供用台数は、平成27年には約500万台となり、また路上駐車台数も大幅に減少するなど、駐車場の整備を通じた道路交通の円滑化が着実に進められてきた。
- その一方で、近年、自動車保有台数の伸びは鈍化しつつある中、各市町村においても、駐車場の需給状況については様々な状況を呈しているなど、駐車場施策は転換期を迎えていると言える。



図 1-1 皇居前の幹線道路の様子(昭和 20 年代)

出典：Parking 211 号（2015・7）

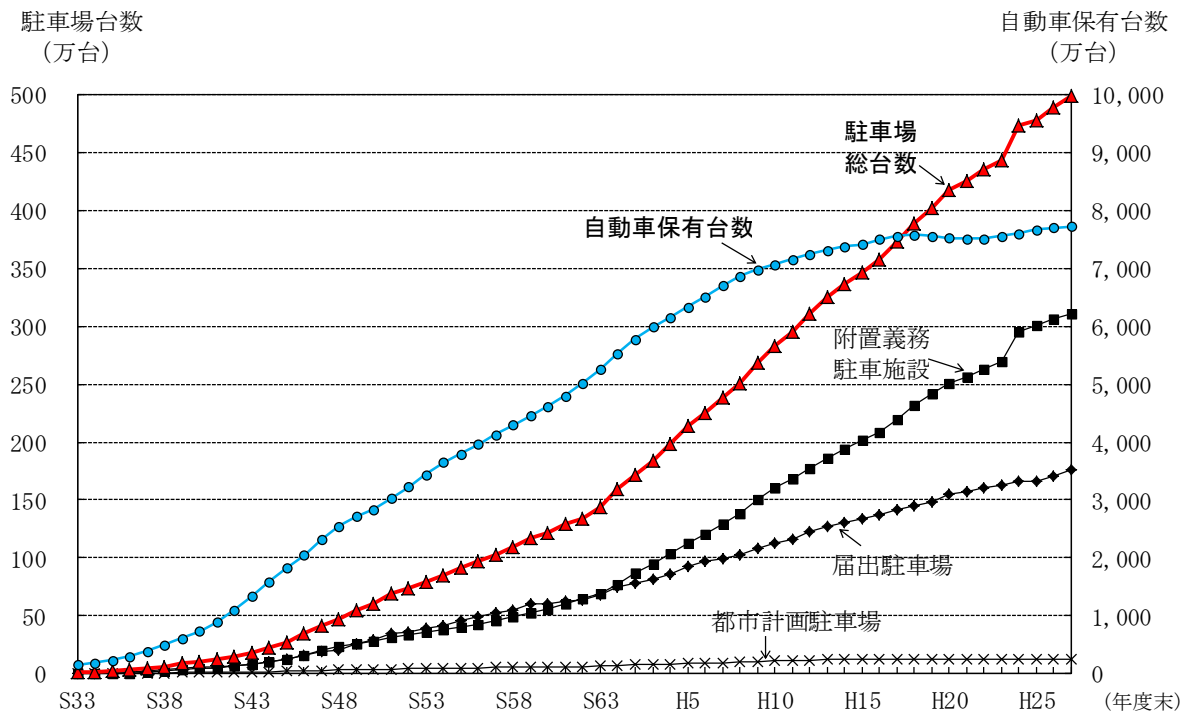


図 1-2 駐車場整備台数及び自動車保有台数の推移

出典：国土交通省都市局街路交通施設課：平成 28 年度版自動車駐車場年報，2017.

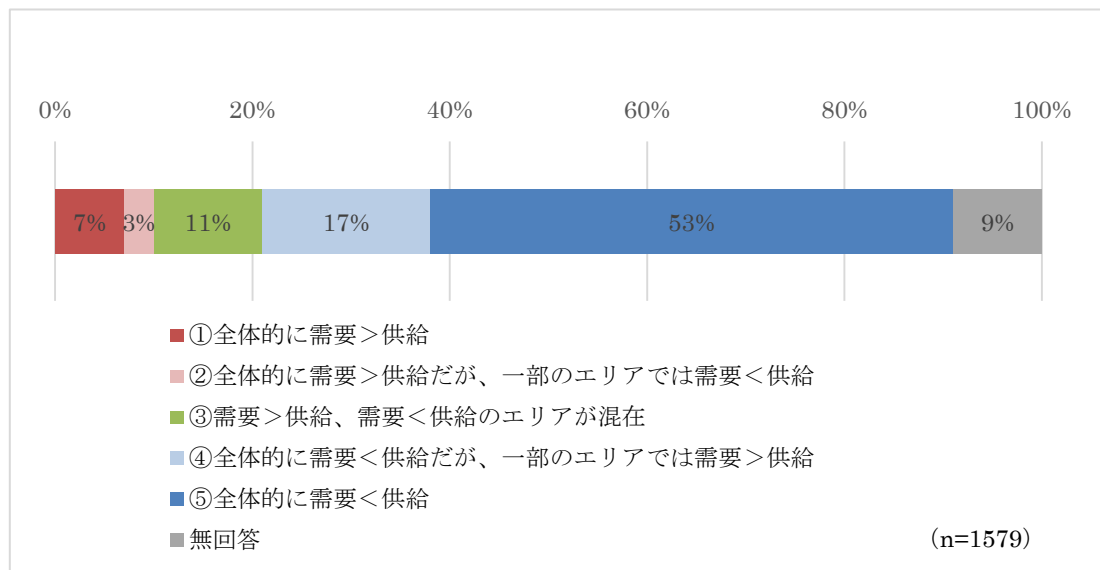


図 1-3 駐車場の需給状況に関する地方公共団体アンケート(平成 29 年 国土交通省調べ)

1-2 駐車場施策に関する課題

1-2-1 駐車供給量に関する課題

- これまで、駐車場の整備が着実に進められてきたところではあるが、自動車交通が移動手段の多くを占めている地方都市を中心に、例えば最寄りの駅まで自動車で移動し、そこから鉄道等へ乗り継ぐといった移動のための、鉄道駅周辺における駐車場（いわゆるパークアンドライド駐車場）においては、引き続き高い駐車需要が見られるなど、依然として駐車場が不足している地域が存在する。また、公共交通によるアクセスが困難なまちなかの観光エリア等、来訪者の駐車需要を充足するような駐車場が未整備な地区等もあり、地域の交通状況やまちの特性等を踏まえた、適切な駐車場の整備がなお必要な箇所も存在している。
- さらに、駐車需要の総量のみならず、駐車目的・用途ごとに様々な課題も発生している。具体的には、例えば路上駐車については、その多くを、荷さばきを目的とした駐車が占めており、荷さばき用の駐車場の整備の必要性が高いと考えられるが、乗用車用と比べた場合、その整備が遅れている地域がある。一方で、外国人観光客の増加に伴う観光バス需要の増加への対応や、未だその整備が遅れている自動二輪車用の駐車場など、駐車場の用途ごとにきめ細かい施策が求められている。
- また、例えば、公共交通機関のアクセスに優れているために駐車需要が比較的低いような大都市部の地域においては、附置義務駐車場の稼働率の低下が発生している。
- 一方で、地方都市においては、駐車場への土地利用転換が進んだ結果、市街地における駐車場の面積が著しく増大するなど、駐車場の過剰な供給が続いている箇所が散見される状況もある。このような場所においては、駐車場の稼働率の更なる低下や、駐車場が沿道空間の多くを占めることによるまちの魅力の低下、そして、これらに伴い市街地への投資が減退することによる、更なる低未利用地の発生と駐車場への転換という動きが循環する、言わば「負のスパイラル」の発生が懸念され、駐車供給量の適正化が求められる（図 1-4）。

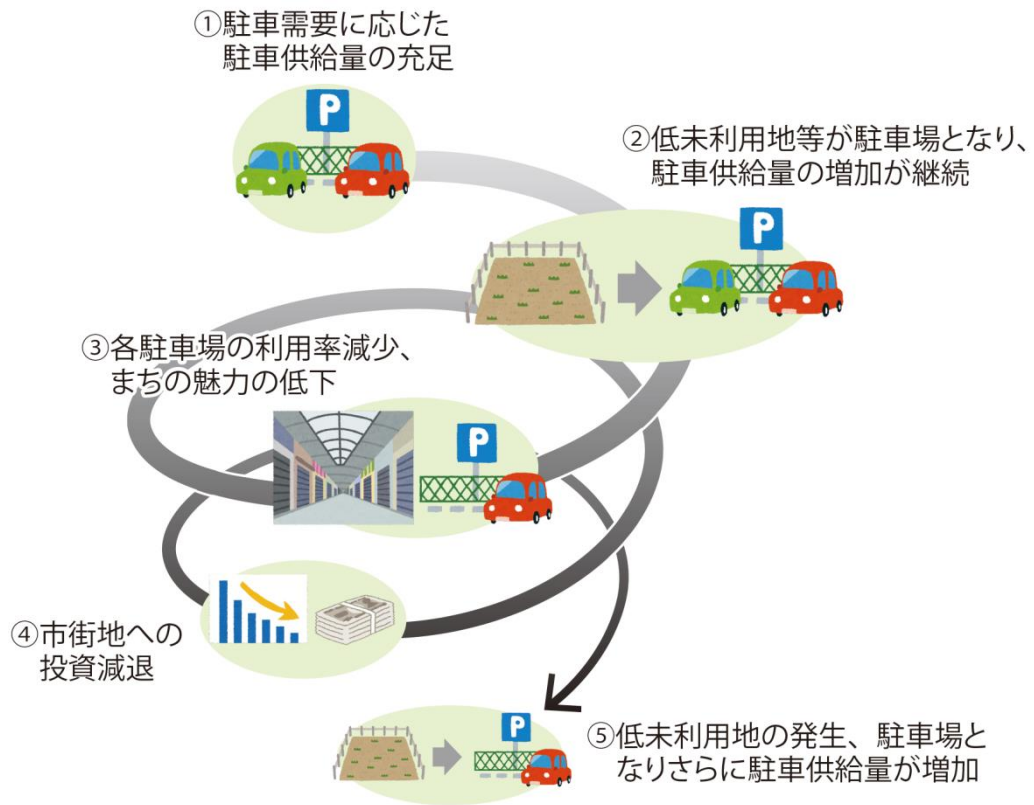


図 1-4 負のスパイラルのイメージ



図 1-5 混雑する駐車場の様子



図 1-6 荷さばき駐車による阻害の様子

1-2-2 駐車場の配置に関する課題

○ 駐車場の供給量の側面からのみならず、市街地における駐車場の場所、配置といった「質」的な側面についても、課題が生じている。すなわち、

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの取り組みにおいて、まちづくりと交通の連携の強化が求められる中、駐車場は、自動車という都市にとって重要な交通手段を支える装置であり、人と自動車との結節点とも言える存在であるにもかかわらず、これまでは、地域のまちづくりの方針や将来像とは無関係に、駐車場が市街地の様々な場所へ無秩序に配置される状況も生じていた。さらに、個々の建築物ごとに駐車場の附置を求める附置義務駐車場制度も相まって、まちなみの連続性の分断や景観の阻害、まちの統一感の欠如等をもたらすことになり、結果として都市空間の魅力減退につながることで、市街地の空洞化がさらに進展することが懸念されることとなる。

(2) また、まちづくりと交通の観点から、よりミクロな視点で駐車場を考えれば、まちなかにおいて無秩序な駐車場整備がなされると、まちなかの様々な場所で自動車の駐車場への入出庫が発生し、まちなかの多くの歩行者と自動車とが錯綜し、歩行者の交通の安全が脅かされるのみならず、結果として市街地から歩行者を遠ざける要因になる状況も懸念される。

<駐車場の散在による影響のイメージ>

○ 中心部に配置された駐車場の存在が自動車をまちなかに引き込み、駐車場出入口付近では歩道が分断されることにより、自動車と歩行者との交錯が発生し、事故発生の懸念も



○ 駐車場の存在が連続する街並み（景観）を分断し、結果として都心空間の魅力を減退させ、市街地の空洞化がさらに進展



2. 駐車場施策の基本的考え方

2-1 本ガイドラインが対象とする地区について

- 本ガイドラインにおいては、駐車場施策に関する課題の存在状況、また、駐車場法が対象とする地区の規定等に鑑み、その主たる対象を、自動車交通が著しくふくそうする地区である、商業地域及び近隣商業地域等といった、駐車場法による駐車場整備地区の対象となるようなまちなかの地区を、その対象としていることに留意されたい。

2-2 駐車場の供給量の適正化

- 第1章で述べたような、駐車供給量に関する課題に対応するためには、需要と供給のバランスが適切に図られた駐車場の量的供給がなされることが重要である。
- 特に、地方都市における、著しい駐車場の供給の過剰が生じているような地域においては、駐車場の供給量が増加し続ける「負のスパイラル」から脱し、魅力的な都市空間を形成していくため、新たな駐車場の供給量の適正化を図ると同時に、既存の駐車場についても他の土地利用への転換を図る等を通じた供給量の適正化を図るなど、駐車場の量的なコントロールを適切に行うことが重要である。
- また、大都市部においても、附置義務駐車場の稼働率が著しく低下しているなど、その供給量が過剰となっている地域においては、適正な需要に見合った附置義務駐車場の供給が図られることが重要である。
- さらに、量的供給の適正化においては、単に駐車場の総量のみに着目するのではなく、荷さばきや自動二輪車など具体的な用途別にその適正化を図るとともに、人々の移動の多様化や、移動の目的となる施設についても時代とともに変化してきていること等をもふまえ、都市内一律ではなく、都市内のエリアごとに既存の駐車場の供給量を詳細に確認したうえで、それぞれのエリアの特性に応じて適正化を図ることが重要となる。
- なお、依然として駐車場が不足している地域もあるところ、このような地域においては、地域の交通状況やまちの特性等を踏まえた、適切な駐車場の整備を図っていくことが重要である。

2-3 駐車場の需要量の適正化

- 需要と供給のバランスを適切に図るためには、駐車場の供給面のみならず、駐車場に対する需要についてもその適正化を図ることが重要である。
- また、高齢化社会を迎え、高齢ドライバーの増加等の課題が生じる中、高齢者等に対する利便性の高い公共交通の提供が求められているところである。
- このため、駐車需要の適正化を図るためにも、徒歩、自転車あるいは公共交通機関等の利便性の向上を図る施策を講じるなど、公共交通を利用しやすい環境の整備等を通じて、駐車場の需要についてもその適正化を図っていくことが重要である。

2-4 駐車場の質的コントロールの必要性

- 駐車場について、現在および将来における駐車場の需要予測の検討や、公共交通機関の利便性の向上等駐車需要の適正化等を図った上で、当該需要に応じて適正にコントロールされた供給がなされたとしても、それぞれの駐車場の具体的な位置、配置について計画を持たず、その配置について無秩序な駐車場整備が続いてしまうと、前述のとおり、都市空間の魅力減退、市街地の空洞化の進展等への懸念を生じさせる。自動車交通が都市の重要な交通モードとして引き続き存在する限り、自動車という交通手段を支える駐車場と、その周囲に広がる魅力的な市街地とを、総合的にマネジメントすることこそ、駐車場の「質」のコントロールと言える。
- また、このようなコントロールは、自動車の駐車場への入出庫に伴う自動車と歩行者・自転車との錯綜の緩和をはじめとした、市街地を訪れる人々の安全の確保にも繋がるのみならず、まちの魅力の向上、市街地への投資の促進という効果をも生じさせる。
- まちなかの主人公を自動車ではなく、歩行者とし、賑わいのある街路空間を創出していくことが求められる中、駐車場の総量のコントロールだけではなく、新たに整備される駐車場の配置や規模、機能について一定の制限を設け、あるいは、隔地の駐車場を許容するような取組を進めるとともに、既存の駐車場についてもその再配置や他の土地利用への転換を図るといふ、「質的なコントロール」も必要である。

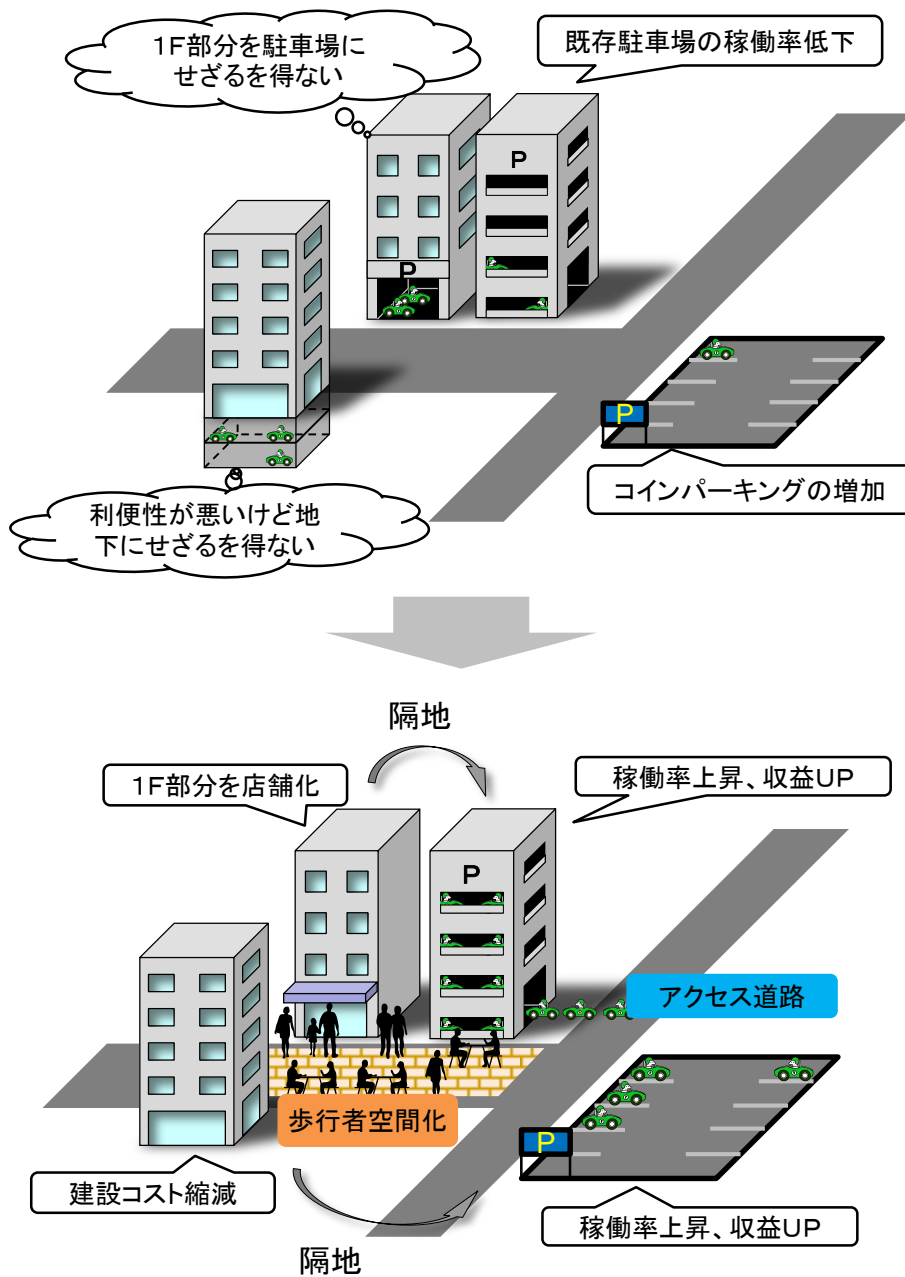


図 2-1 駐車場の質的コントロールのイメージ

2-5 まちづくりと連携した駐車場施策の全体像

駐車場施策については、前述のとおり、その供給量に関する適正化の観点からも、また、場所・配置といった質的な側面も、まちづくりの一環として取り組むべき施策であると言える。

そこで、このようなまちづくりと連携した駐車場施策の全体像について、以下の8つのポイントとして整理を行った。なお、これら8つのポイントについては、相互に関連がある部分もあることから、常に全体像を把握しつつ、要すれば各ポイント間を相互に行き来しつつ検討することが考えられる。なお、各ポイントの詳細については、4章以降に詳述する。

～駐車場施策の検討～具体化のポイント～

Point 1 目指すべき都市像の検討

- 駐車場は、人と自動車との結節点であり、都市における重要な装置であることから、その供給量の側面からも、場所・配置という質的な側面からも、交通や賑わい等、まちづくりそのものを大きく左右するため、駐車場のあり方・施策の検討に際しては、まず、自らの都市が目指すべき都市像を明確にすることが必要である。

Point 2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討

- 目指すべき都市像の具体化にあたっては、都心部等においては、来訪者が安心して快適に移動できるよう、ある一定のエリアを歩行者優先のエリアとして定めるとともに、当該エリアにおいては、自動車、公共交通、歩行者等の様々な交通が適切にコントロールされた上で、民間の様々なまちづくり活動が繰り広げられるような、歩行者中心の賑わいある街路空間を形成していくことが望ましい。

Point 3 街路ごとに性格付け

- 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、都市内の交通機能と土地利用状況を踏まえて、エリア内外における個別の街路ごとに、例えば、歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの将来の方向性、すなわち街路ごとの「性格づけ」を行うことが必要である。
- また、このような街路空間は街路単体で構築されるわけではなく、沿道の建築物の景観や用途、当該地区で行われている様々な民間活動等と密接に関連があることから、街路そのものだけでなく、幅広い視点からの検討を経てその性格付けを行うことが重要である。

Point 4 多角的な状況分析に基づく駐車場施策の検討

- 歩行者中心の街路空間の構築を進める際には、先述したとおり、総合的な交通体系とともに、地域の土地利用その他の地域特性、民間活動の動向等、様々な観点からの多様な状況分析を行うことが重要である。
- そのため、駐車場の需給状況のみならず、土地利用、交通、社会経済動向や民間活動等の実施状況など、様々なデータを取得し、分析することが必要である。

Point 5 駐車場の配置の適正化

- 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの策定、地区のビジョン、街路それぞれの性格づけを踏まえた上で、具体的な駐車場の供給量と配置の適正化を図ることが重要である。
- 例えば、附置義務に係る「地域ルール」の活用、都心部周辺のFRINGE駐車場への集約化、様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の立地誘導、出入口のコントロール等を進めることが考えられる。
- また、これらの取り組みの具体化においては、駐車場整備計画その他の計画の適切な見直しを図るべきである。

～駐車場施策からのまちづくりに向けて～

Point 6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- 歩行者中心の街路空間の構築に向けては、これまで、行政があらかじめ定めた都心部の交通まちづくり計画に基づいて街路空間の構築を進めるとともに、民間事業者による建築等の誘導を進めていく、計画論的なアプローチが実施されてきている。他方、近年では、民間による個別の自発的なイベントやまちづくり活動の積み重ねにより、街路の使い方や都心空間のあり方を変えていく、民間主導のアプローチを踏まえた街路空間の構築に向けた動きも見られる。
- 都心空間を再編し、歩行者中心の街路空間を構築するにあたっては、公共と民間の呼応、すなわち、公共の計画・施策に対して民間の呼応を呼びかけ、民間の取り組みに対して公共が呼応するようなプロセスが求められるため、地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方（地区ビジョン）を共有する仕組みを導入することが考えられる。

Point 7 駐車場の有用性の検証

- 既存の駐車場については、駐車場の供給量的な観点、そして、街路の性格を踏まえた駐車場の配置的な観点から、既存の駐車場については、今後も駐車場として活用するのか、あるいは他用途への利用転換を図っていくのかの検証を行う必要がある。
- 良質な駐車場ストックとみなすことができれば有効活用しながら課題対応を図り、有用性が少ないと判断される駐車場については、利用転換を誘導していくことになる。
- なお、公営駐車場については、その役割の見直しと積極的な有用性の検証を行い、これらを通じた用途転換と利活用を図る一方、引き続き運営するものについても、経営の観点から総合的にマネジメントをしていくことが重要である。

Point 8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- 有用性が少ないと判断された駐車場は、市街地における貴重な空間として、イベントスペースとしての提供等をはじめ、まちの賑わい創出への活用できる場合も考えられるため、地域における土地利用上の様々な施策等を活用して、そのような土地利用転換を促すよう誘導することが望ましい。

3. 駐車場の量的供給の適正化

3-1 駐車場の需給状況の把握

3-1-1 きめ細かい需給量の把握

- 駐車場の量的供給の適正化に向けては、駐車場の需給状況の把握が不可欠である。
- 既存駐車場における実態調査を行い、現状としての駐車需給バランスを確認することになるが、その際にはエリア別・用途別・時間帯別等、きめ細かい駐車需要を把握することが望ましい。
- なお、駐車場整備に関する計画の作成やその実現に向けた取組を円滑に推進するため、駐車需要量及び駐車供給量等に関する情報・データは、継続的な調査によって把握するとともに、必要に応じてこれらに関係者で共有することが必要である。

3-1-2 将来の需給バランスの予測

- 現在の駐車需給バランスの把握をふまえ、今後のまちづくりの方向性などもふまえ将来的な駐車需要量・供給量を予測し、そのバランスを確認する。
- 将来予測においても同様に、エリア別・用途別・時間帯別等、きめ細かい需要予測がなされることが望ましく、将来駐車供給量の予測においてはエリアの開発動向や附置義務駐車場台数の増減、将来駐車需要量の予測においてはパーソントリップ調査データ等の統計データも活用し、可能な範囲で検討を行うことが重要である。

3-1-3 需給調査の具体的な実施方法

(1) 調査の全体概要

- 基本的な駐車需給調査としては、エリアごとの供給調査と需要調査のそれぞれを実施したうえで、それらの結果を活用してエリアごとの需給バランスのチェックを行うこととなる。
- 以降、各調査の流れと留意点について記載する。

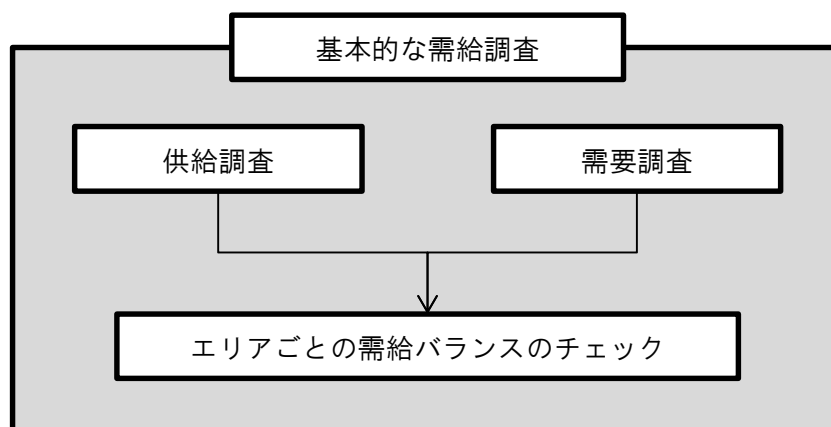


図 3-1 需給調査の全体概要

(2) 供給調査

- 供給調査は下図のステップ例と留意点を参考に進めるものとし、特に用途別（時間貸し、月極、荷さばき等）や車種別（大型、小型、自動二輪、等）を区別した把握が重要となる。

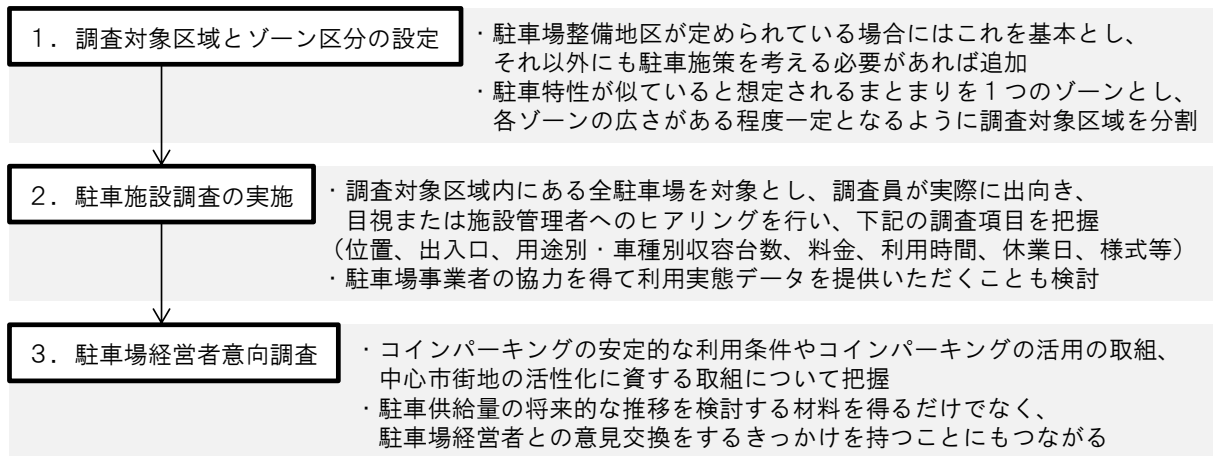


図 3-2 供給調査のステップ例と留意点

(3) 需要調査

- 需要調査は下図のステップ例と留意点を参考に進めるものとし、各調査はある程度同日に実施されることが望ましいが、調査が難しい場合であっても、1. 駐車場量実態調査、と 2. 路上駐車台数調査については同時に行う必要がある。

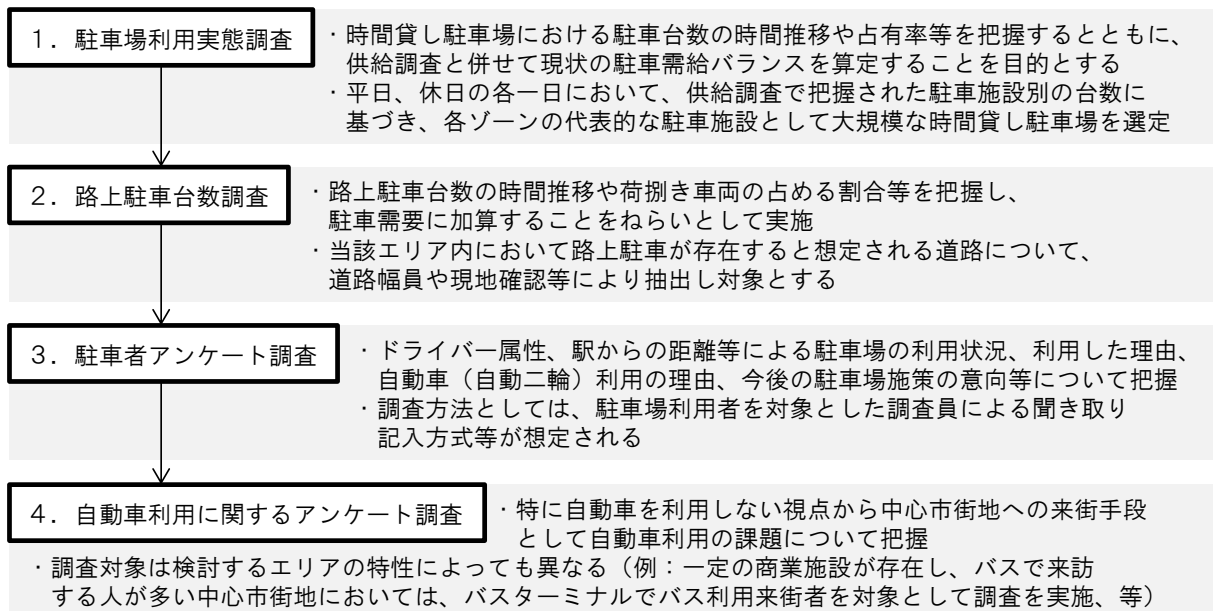


図 3-3 需要調査のステップ例と留意点

(4) エリアごとの需給バランスのチェック

- 供給調査と需要調査の結果をふまえ、エリアごとの駐車需給バランスを確認する。
- 現在及び将来の需給バランスの把握結果をふまえ、バランスが偏っている際には駐車供給量の適正化を検討する。
- なお、駐車供給量は下図に示す通り、公共駐車場と民間駐車場（附置義務駐車場および時間貸し駐車場等）との合計となることに留意し、各駐車場の供給量の適正化を図る必要がある。
- 特に公共駐車場については、都市計画上必要な駐車場として、都市計画として決定されているもの（都市計画駐車場）も多いところ、公共駐車場に係る検討にあたっては、その前提となる、都市計画上必要となる駐車場の整備量そのもの見直し、これを踏まえた駐車場整備計画の見直しも含めた検討を実施することが望ましい。
- また、附置義務駐車場については、建築物の建築等により新たに発生する駐車需要を充足させるため、当該建築物の規模に応じた一定の駐車場の整備が求められるところであるが、公共交通機関の利用状況の推移その他、来訪者の交通手段の変化等を踏まえ、既存の附置義務駐車場の供給量が適切でない場合においては、附置義務駐車場の整備量の適正化を図るため、その見直しを実施することが求められる。

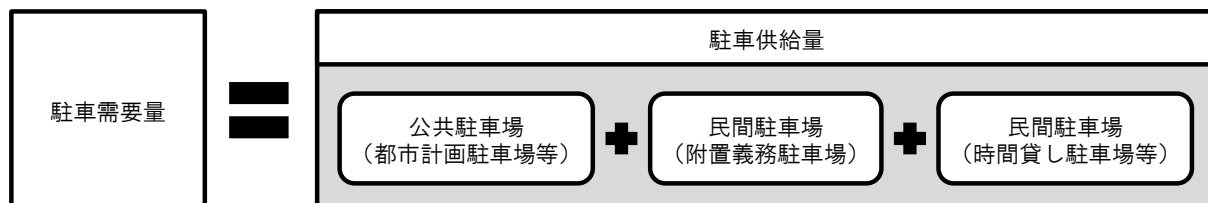


図 3-4 駐車供給量の内訳

3-2 駐車場の供給量適正化の手法

- 駐車場の供給量の適正化にあたっては、公共駐車場、民間駐車場、附置義務駐車場それぞれについて、その適正化を図ることが考えられるが、これらのうち、附置義務駐車場は、地方公共団体が自らその適正化に取り組むことができ、また、建築主に対して一定の義務を課す制度であること等も踏まえ、本節では、附置義務駐車場に関する供給量の適正化について解説する。
- 附置義務駐車場の供給量の適正化に関しては、大きく分けて、原単位の見直しと、地域の特性に応じたルール（「地域ルール」）の導入が考えられる。
（なお、公営駐車場の供給量の適正化については「4-7-2 公営駐車場の検証・再整備等と経営マネジメントの導入」、民間駐車場の供給量の適正化については「4-8 民間駐車場も含めた有用性の検証と土地利用転換・利活用の推進」において解説しており、それぞれ参照されたい）

3-2-1 附置義務駐車場の原単位の見直し

- 駐車場法においては、建築物の建築等により新たに発生する駐車需要について、当該建築物又はその敷地内において充足させるため、地方公共団体の条例に基づき、建築物の新築等に際して駐車場の附置を義務付けることができる、いわゆる「附置義務駐車場」の制度が設けられている（駐車場法 § 20）とともに、国が示す標準駐車場条例及び各地方公共団体における条例においては、建築物の存する地区、用途等に応じて、一定の建築床面積ごとに一定の駐車施設の整備を求める「原単位」の数値が定められているところである。
- 附置義務駐車場の供給量の適正化については、条例に定める原単位が各都市の実際の駐車需要に見合ったものになっているかどうか検証するとともに、原単位と実際の駐車需要に乖離が生じている場合においては、各地方公共団体における現行の附置義務駐車場の原単位を見直すことで、附置義務駐車場の供給量の適正化を図ることが必要である。
- また、原単位については、必ずしも各地方公共団体の区域内で一律の数値である必要はなく、建築物の存する地区ごと、用途ごとに定めることも考えられるところ、原単位の見直しにおいては、地区別（例えば、公共交通機関のアクセスに優れているため駐車需要が比較的低いと見込まれる、鉄道駅から一定距離以内の地区等）や、用途別（例えば、駐車需要が比較的低いと見込まれる共同住宅の用途等）について、それぞれ異なる原単位を設定することも考えられる。
- また公共交通の利用促進に資する取組を行う建築物に対して、当該取組による駐車需要の低下を評価することにより、原単位の数字を一定程度低減するなど、地区別、用途別の原単位からさらにきめ細かい仕組みとして、それぞれの建築物ごとに一件ずつ審査し、個別の原単位を設けることも可能であると考えられる。
- なお、標準駐車場条例で示している附置義務駐車場の原単位は、あくまで「目安値」であり、駐車実態等を踏まえ、「地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定できる（平成26年8月1日街路交通施設課長通知）」ことに留意すべきである。

3-2-2 地域ルール の 策定

- 附置義務駐車場については、前節で述べたとおり、原則として一定の基準に基づき、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を義務付ける制度である。一方で、例えば公共交通機関が著しく発達している地域など、駐車需要の状況が他の地域とは大きく異なる地区や、あるいは、まちなかのエリアなど、各建築物又は敷地ごとに駐車場を整備するよりも、まちづくり上の観点を踏まえ、地区単位で駐車場を集約配置した方が適当な地域も存在する。
- そこで、このような地域においては、一定の基準に基づいて駐車場の附置を義務付けるのではなく、地域の特性に応じた駐車場の附置に係る特別なルールを設け、きめ細かい駐車場の需要調査等に基づく特別な附置義務の基準を設け、あるいは、地域の特性に応じた駐車場の集約整備ができるような仕組み（いわゆる「地域ルール」）が策定、運用されているところである。
- このような地域ルールの仕組みを導入することが適当な地域においては、地域ルールを策定、運用することにより、附置義務駐車場に関する供給量の適正化を図ることが考えられる。

3-2-3 地域ルール運用にあたっての留意事項

- 地域ルールは、条例に基づく一定の基準により駐車場の整備を義務付ける仕組みの特例であることから、その策定、運用に当たっては、地区の交通特性や土地利用等の現状と将来予測、駐車場の需給状況、路上駐車の現状ほか、地区の詳細な分析に基づきその策定が図られるべきである。
- また、地域ルールにおいては、地域の特性に応じて、附置義務駐車場に係る基準の緩和や駐車場の集約整備がなされる場合があるが、これらは駐車場の供給量に影響を与えるものであることから、地域の駐車需要を確実に充足し、道路交通の円滑化を阻害することの無いよう、地域ルールの策定に当たっては、学識経験者、道路管理者、交通管理者等が参画し、必要な検討、協議、調整がなされる仕組み（例えば、地域ルールの策定に係る協議会の設置等）を通じて行われるべきである。
- また、地域ルールの策定後、その運用にあたっては、個別の地域ルールの適用に当たっての審査体制を整備し、個別に適切な審査がなされる仕組みを確保するとともに、地域ルールの運用状況についても、学識経験者、道路管理者、交通管理者等の参画の下、定期的に検証を行い、必要に応じてその見直しが行われるべきである。

3-2-4 都市再生駐車施設配置計画制度を通じた附置義務駐車場の適正化

- 都市再生緊急整備地域の一部の区域では、その他の地域と同じ駐車場附置義務の基準を一律に適用するのではなく、当該区域の実態に応じた基準が必要であることから、原則として建築物単位で附置を義務付けていたものについて、区域単位で附置義務駐車場の位置と規模を最適化するような計画に即した附置義務駐車場の整備を可能とする「都市再生駐車施設配置計画制度」が、平成 30 年の都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により設けられたところである。
- 都市再生駐車施設配置計画が策定された場合においては、建築物単位で駐車場の附置を求めるといった原則によらず、当該配置計画に即して駐車場の整備が行われるものであることから、このような仕組みを活用して、附置義務駐車場の適正化を図ることが考えられる。
- なお、都市再生駐車施設配置計画が作成された場合に、建築主に当該配置計画の内容に即した附置義務が課されるには、地方公共団体の条例において、配置計画の内容に即して附置義務駐車施設を設けなければならない旨を定める必要がある。
- この、都市再生駐車施設配置計画制度の詳細については、「都市再生駐車施設配置計画の作成と運用に関する手引き」（平成 30 年 7 月：国土交通省都市局）を参照されたい。

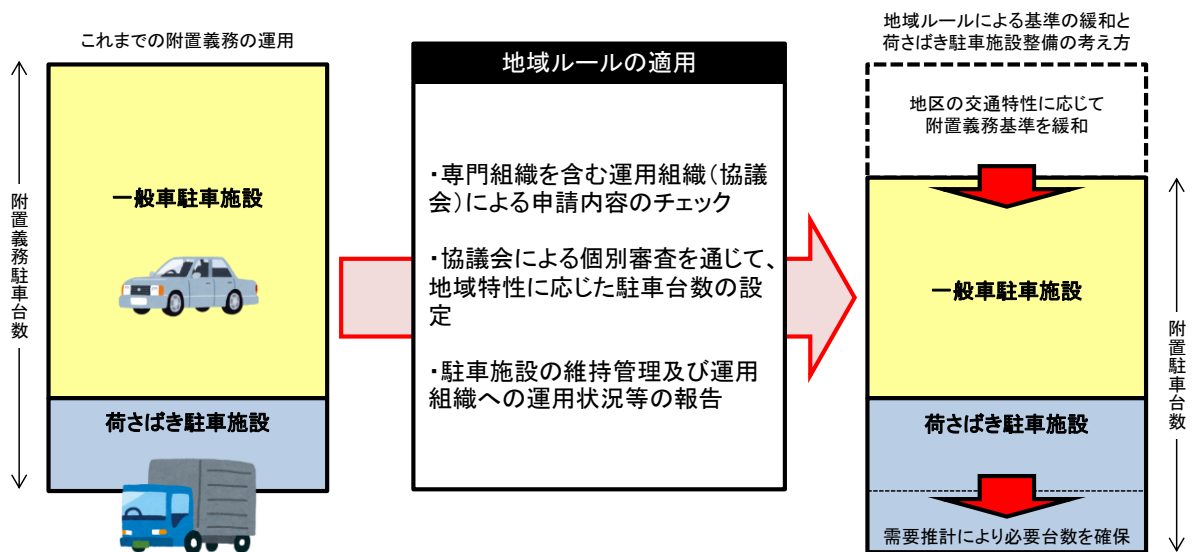


図 3-5 地域ルールによる供給量適正化の流れ

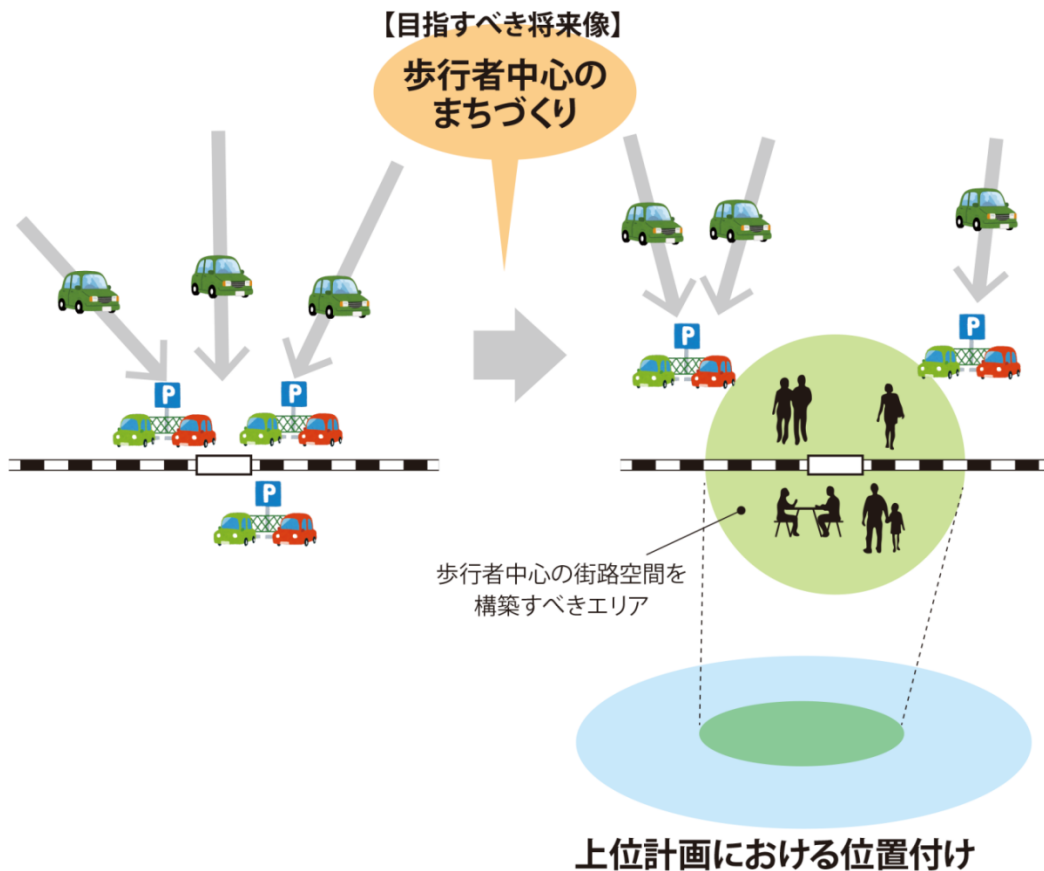
4. まちづくりと連携した駐車場施策

4-1 都市が目指すべき将来像の検討

- 前節で述べたとおり、駐車場は、コンパクト・プラス・ネットワークの取り組みの中で、人と自動車との結節点とも言える、都市における重要な装置であることから、駐車場が現在抱えている課題については、その供給量の側面から見ても、あるいは、都市の中の場所、配置という質的な側面から見ても、まちづくりそのものと密接に関連を有している。言い換えれば、駐車場がどのように都市内に存在するかということが、その都市の交通や賑わい等、まちづくりそのものを大きく左右しているとも言える。このような問題意識に立脚すれば、駐車場のあり方や駐車場施策を検討する際には、まず、自らの都市が「目指すべき将来像」を明確にする必要がある。
- その上で、かかる「目指すべき将来像」を踏まえた上で、都市を支える総合的な交通体系のあり方、自動車交通だけではなく歩行者、自転車ほか様々な交通手段それぞれのあり方等を検討し、これら一連の過程を経て、自動車交通による駐車需要を受け止める装置としての駐車場のあり方や駐車場施策を段階的に検討していくことが考えられる。
- また、これらのことから要請として、目指すべき将来像から駐車場のあり方まで検討するプロセスについては、当然に、都市計画マスタープランや立地適正化計画等の上位計画等との適合・調和が図られるべきであるとともに、交通に関する実態等の把握・分析はもとより、土地利用ほか都市の様々な側面を捉えた調査の結果をも踏まえたものとする必要がある。

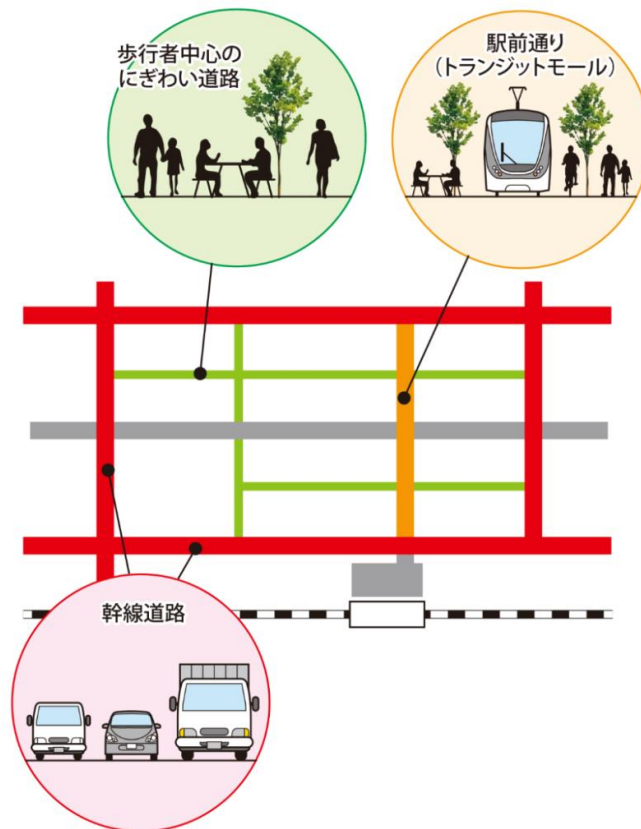
4-2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討

- 「目指すべき将来像」を具体化に当たっては、人口減少に伴う公共施設の再編、あるいは環状道路やバイパス整備等に伴う都心部交通の変化等を踏まえれば、都心部等においては、来訪者が安心して快適に移動できるよう、ある一定のエリアを歩行者優先のエリアとして定めるとともに、当該エリアにおいては歩行者中心の賑わいのある街路空間を形成していくことが考えられる。
- 具体的には、このような歩行者優先のエリアにおいては、自動車、公共交通、歩行者等の様々な交通が適切にコントロールされた上で、歩道やポラード等を含めた歩行者志向の街路空間を整備していくとともに、駐車場についても当該エリアの外縁部（フリンジ）へと移転・集約する、当該エリア内へ広場や公園等を整備するなど、歩行者中心のまちづくりを進めることにより、まちなかに賑わいが生まれる、さらには、民間の様々なまちづくり活動が繰り広げられる場とすることが考えられる。
- そのため、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの検討にあたっては、総合的な交通体系とともに、地域の土地利用その他の地域特性、民間活動の動向等、様々な観点を踏まえつつ、地元関係者との意見交換、調整を経た上で、一定程度のまとまりのある区域として設定することが考えられる。



4-3 街路ごとの性格付け

- 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、都市内の交通機能と土地利用状況を踏まえて、エリア内外における個別の街路ごとの将来の方向性、すなわち街路ごとの「性格づけ」を行うことが必要である。
- 例えば、骨格的な幹線街路や環状道路は、広域的な道路ネットワークを形成するとともに、都心部への自動車の流入を迂回・抑制するような性格を有することから、このような性格を有する街路については、その性格を踏まえて、例えばフリンジ駐車場の移転・集約先とすること等が考えられる。
- 一方で、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア内においては、それぞれの街路について、例えば公共交通の走行空間であるとともに歩行者の通行・様々な民間活動をもなす街路空間（いわゆるトランジットモール）や、あるいは自動車交通が完全に排除された、歩行者が通行し、様々なまちの賑わいを生み出すような街路等、それぞれの街路に応じた性格付けを行うことが考えられる。
- 特に、前述のような歩行者中心の街路空間を構築することが求められる街路については、街路単体でこのような街路空間が構築されるわけではなく、沿道の建築物の景観や用途、当該地区で行われている様々な民間活動等と密接に関連があることから、街路の性格づけにおいては、街路そのものだけではなく、幅広い視点からの検討を経てその性格付けを行うことが重要である。



4-4 多角的な状況分析を行う上で必要となる調査・分析

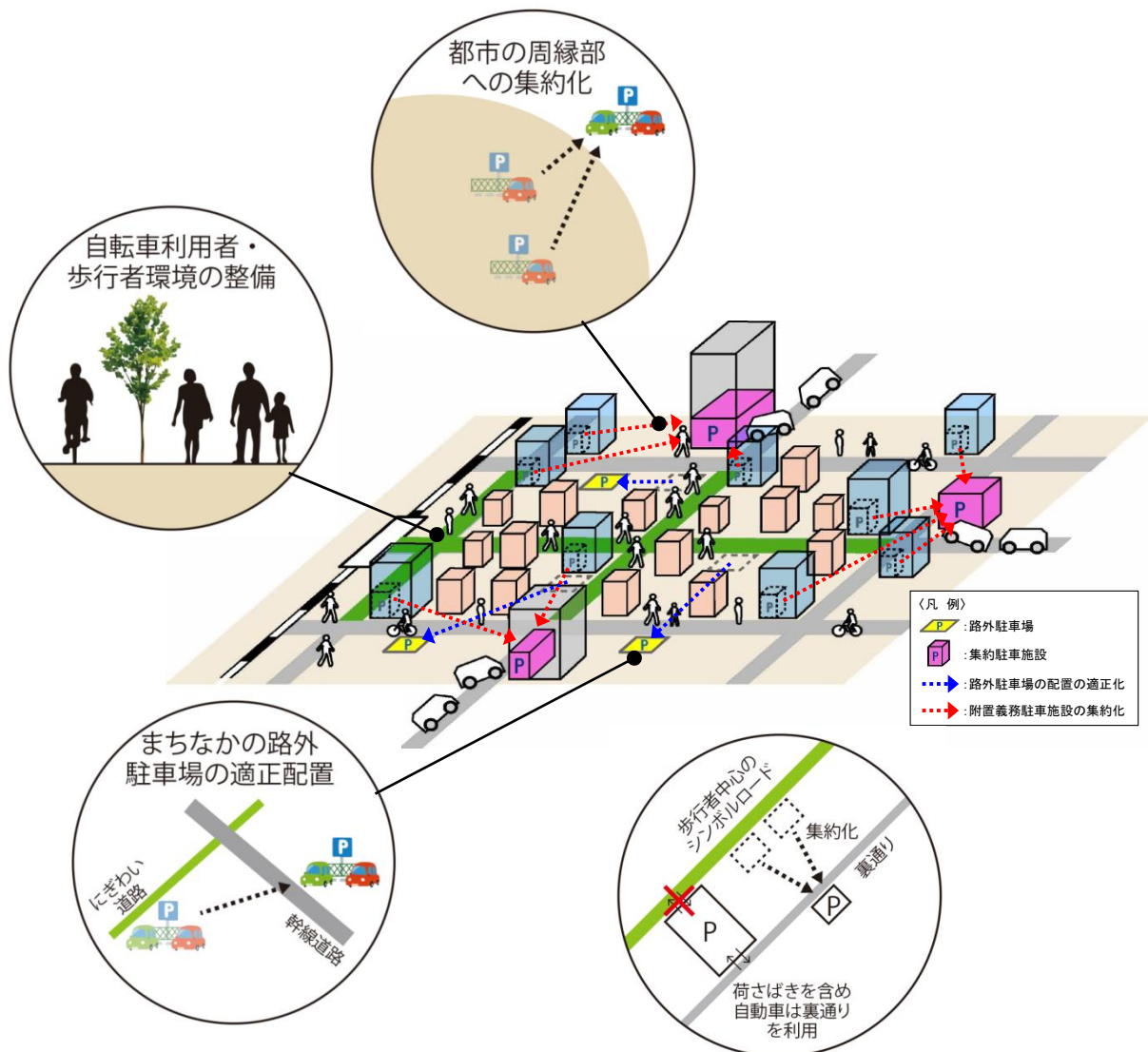
- 歩行者中心の街路空間の構築を進める際には、先述したとおり、総合的な交通体系とともに、地域の土地利用その他の地域特性、民間活動の動向等、様々な観点からの多様な状況分析を行う必要がある。
- そのためには、例えば以下に掲げるようなデータを取得することが求められるとともに、必要に応じて、実態調査を通じて情報の取得を行うことが必要である。
- (必要となる調査・分析の例)
 - 駐車場の需給状況 (利用台数、利用特性、整備台数・・・)
 - 土地利用の状況 (用途別施設の分布状況、開発動向・・・)
 - 交通の状況 (自動車、歩行者、自転車、公共交通の利用の現状及び将来見通し)
 - 社会経済動向 (人口、高齢化・・・)
 - 来街者の動向 (アクティビティ調査、プローブパーソン調査・・・)
 - 民間活動の実施動向 (民間まちづくり団体の活動、イベント、機運・・・) など

表 4-1 駐車場配置検討のための調査項目一覧

検討事項		検討の視点
土地利用に関する検討事項	土地利用の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討地域はどのような土地利用がなされているのか ・ 検討地域への来訪者等により、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、どのように景観面への配慮をすべきか
	主要施設の立地・分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討地域内の主要施設と、主要施設への来訪者数や主要施設の駐車需要はどのようにになっているのか ・ 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	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"> ・ 検討地域の各種交通の量 (現状及び増減傾向)、目的地、通過交通、各種交通の交錯はどのようにになっているのか ・ 検討地域の各種交通の将来予測はどのようにになっているのか ・ 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
その他の検討事項	人口の動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討する地域内の住民や来訪者はどのような高齢者の割合、人口分布構成となっているのか
	来街者の動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討地域に訪れる人は、どのような場所から、何を目的としてやってきているのか
	民間活動等の実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討地域における民間活動 (一時的なイベントや草の根運動等も含む) として行われているものはあるか

4-5 駐車場の配置の適正化

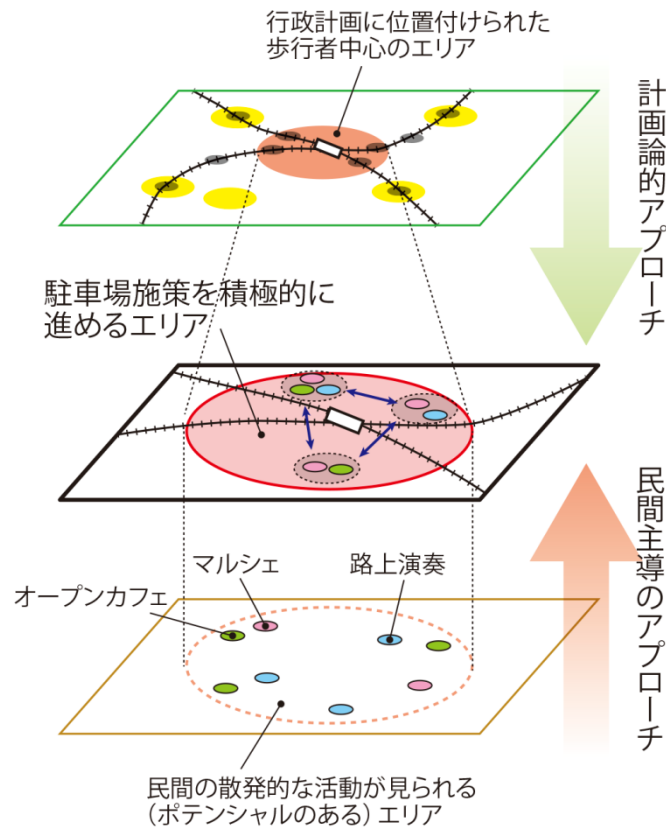
- これまでの過程において、その都市が目指すべき将来像から、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアの特定、そして、多角的な分析を踏まえたうえでの個別の街路それぞれの性格づけがなされたこととなる。
- そこで、これらを踏まえた上で、街路空間の構築に向けた具体的な駐車場配置の適正化を図ることとなる。
- 例えば、骨格的な幹線道路や環状道路等においては、FRINGE駐車場の移転・集約先として、駐車場の再配置を進めていくとともに、歩行者中心のエリアにおける街路においては、その性格を具体化できるよう、地域の特性に応じた駐車場の集約整備ができるような仕組み（「地域ルール」。3-2-2を参照のこと）の活用や、様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の裏通りへの配置・集約化や出入口のコントロール等を進めていくこととなる。



4-6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- これまで、目指すべき将来像の検討から、具体的な駐車場の配置の適正化まで、そのプロセスを概観してきたところだが、歩行者中心の街路空間を構築すべきエリアにおいては、歩行者の利便性・安全性の確保や、連続的な街並み形成等が求められることはもとより、人口減少に伴う公共施設の再編等の観点から、公共空間の適切な管理とその利活用が求められている。
- 一方で、近年、民間まちづくり団体等による様々な活動がまちなかにおいて自発的に展開されるとともに、公共空間に対しても、人々が集い、稼ぐことを通じて、地域の活性化に結びつけることが求められている。
- これらを踏まえれば、街路空間が沿道等と一体となって、民間の活動の場として機能を発揮するよう、街路空間を構築していくことが今後のまちづくりにとって重要である。
- このような街路空間の構築に向けては、従来から、行政が都心部の交通を含むまちづくりに関する計画をあらかじめ定め、こうした計画に基づき行政が街路空間の構築を進めるとともに、民間事業者による建築等のまちづくりの誘導を進めていく、計画論的なアプローチが実施されてきている。
- 他方、近年では、民間による個別の自発的なイベントやまちづくり活動を出発点として、その積み重ねにより街路の使い方や都心空間のあり方を変えていく、民間主導のアプローチも見られるようになってきており、こうした民間の多様な事業展開を踏まえて、行政が施策を検討し、街路空間の構築につなげていく動きも見られる。
- このような、公共、民間それぞれの動きを通じた様々なアプローチがある中で、都心空間を再編し、歩行者中心の街路空間を構築するにあたっては、公共と民間の呼応、すなわち、公共の計画・施策を進める上で民間に呼応を呼びかけ、民間の取り組みに対して公共が呼応して計画を見直していくようなプロセスが求められる。こうしたプロセスを有効に機能させるためには、地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方（地区ビジョン）を共有するような仕組みを導入することが考えられる。
- 具体的には、たとえば民間による自発的な活動に対して、公共が社会実験等により呼応し受け止め、これらのプロセスを通じて地区ビジョンを明確化し、地区のマネジメントに結実させ、さらには隣接エリアへ波及させていく、といったアプローチが考えられる。

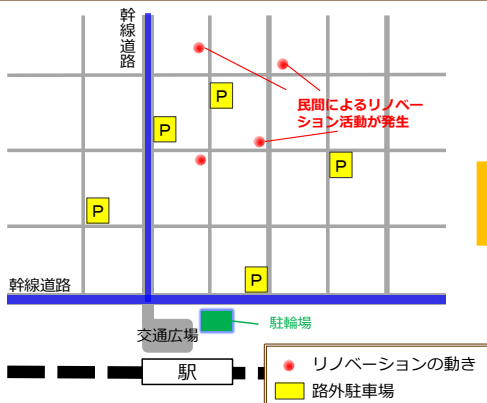
<公共、民間それぞれの動きを通じたアプローチのイメージ>



<民間の動きに公共が呼応した施策展開のイメージ>

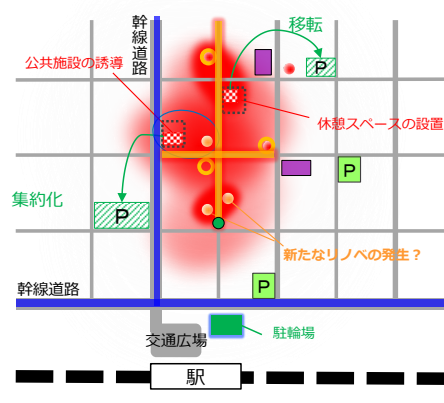
Before

- ・ 駐車場は地域の駐車需要や道路交通円滑化の観点から重要な都市施設
- ・ 一方、駐車場供給が過剰である場合、中心市街地への訪問動機が減少、民間投資意欲の抑制につながり、まちなかの賑わいを喪失



After (民間の動きに呼応した施策展開)

- ・ 民間まちづくり活動エリアを踏まえた、歩行者優先エリアの設定
- ・ 歩行者志向の街路空間整備 (歩道、ボラード等)
- ・ 駐車場をフリンジへ移転・集約
- ・ エリア内への広場・公園の設置

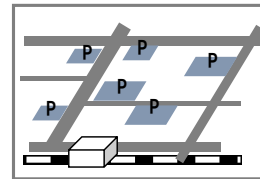


- 存置を許容する路外駐車場
- 転用を促す路外駐車場
- 集約化(路外) 駐車場
- 共同荷捌きスペース
- リノベーションの動き
- ライジングボラードの設置
- 公共交通軸
- 歩行者空間化 (歩専化、歩道整備・無電柱化)

<公共の計画・施策に対し民間に呼応を呼びかけるアプローチ>

(1) 課題の把握

活力が低下し、低未利用地
が広がった中心市街地等

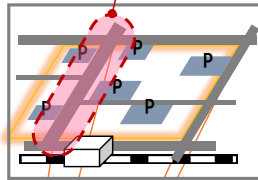


時間貸し駐車場などの
低未利用地

(2) 地区ビジョンの策定

- ・地区ビジョンを策定
- ・ビジョンに基づき街路の再構築事業を発意

老朽化した駅前大通のインフラ更新
に合わせ、車線を減らし歩行空間を
拡幅する再構築事業を行政が発意



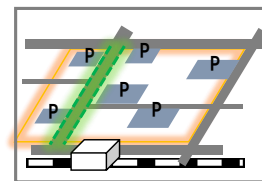
凡例：
地区ビジョンの策定（民間と公共の連携により目指す、ゆるやかな地区の方針）

都市全体のビジョン・計画
（都市マス・立適・総合交通計画等）
の策定・改訂



(3) 街路再構築の効果予測と
社会実験

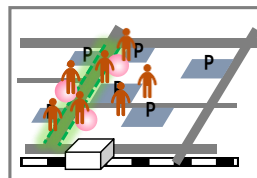
街路再構築の効果予測と
民間まちづくりの誘発を目的
として社会実験を実施



公共が実施する社会実験等
（車線の削減と歩行空間の利活用
実験など）

(4) リノベーション活動
と賑わい創出

社会実験が呼び水となり民間による
リノベーション活動が萌芽、
賑わい創出効果も確認される

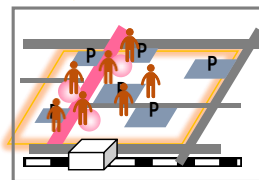
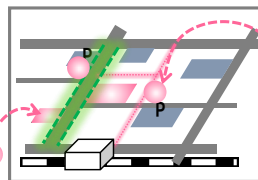


民間による歩行空間活用、
空き店舗活用等

(5) 社会実験の継続や
街路事業の本格実施

事業中も社会実験を継続
することで、民間活動がより
一層集積

低未利用地活用の動き
地区内の公共空間
利活用の動き



社会実験を踏まえて
街路事業を本格実施

街路の再構築事業
実施（車線の削減、
歩行空間の拡幅）

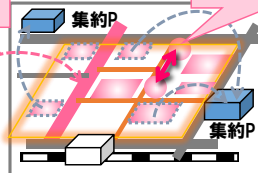
(6) 地区ビジョンに基づく公民連携
による地区マネジメントの推進

地区ビジョンに基づき、
■民間プレイヤー同士の連携、行政との連携
■第三者機関等による公共空間利活用の審査・評価・ワンストップ化

民間による自発的な行動を公共も積極的に受容

民間どうしの連携・相乗効果を発揮

歩行空間を使いたい！



地区ビジョンに基づき、
■民間との連携戦略による民間活力を活かした地区の空間整備（プラザプログラム等）
■地区レベルの交通戦略（都市交通戦略）による地区内の歩行者優先化、駐車場施策等の実施

歩行者優先道路化、
オープンカフェの常設等

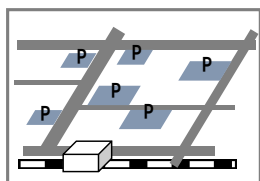
地区内の駐車場を
フリッジへ集約

(7) 隣接エリアへの波及

<民間の取り組みに対して公共が呼応するアプローチ>

(1) 課題の把握

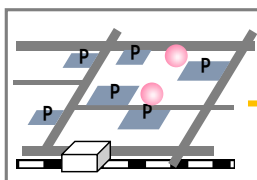
活力が低下し、低未利用地
が広がった中心市街地等



■ 時間貸し駐車場などの
低未利用地

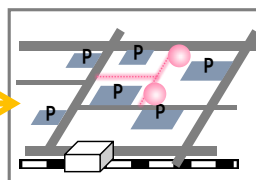
(2) 民間によるリノベーション活動、
公共空間でのイベントなど

民間による
リノベーション活動の萌芽



● 民間による空き店舗活用等
(リノベーションスクールなど)

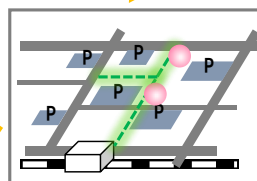
民間による、公共空間を
使ったイベント・アート活動等



— イベント・アート活動
(公共空間占用等の許可は得るものの、
この段階では公共の関与はほとんどない)

(3) 公共が関与する社会実験

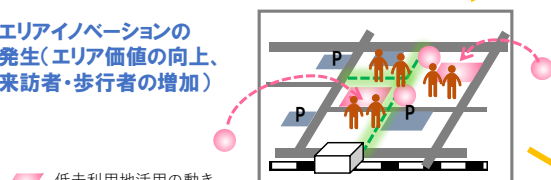
公共が関与する
社会実験等



--- 公共が実施する社会実験等
(民間が主体的に参加する)
(オープンカフェ等)

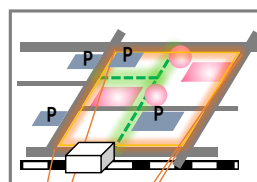
(4) エリアイノベーションの発生

エリアイノベーションの
発生(エリア価値の向上、
来訪者・歩行者の増加)



▲ 低未利用地活用の動き

(5) 都市政策への位置づけ
の明確化



■ 地区ビジョンの策定
(民間と公共の連携により目指
す、ゆるやかな地区の方針)



都市全体のビジョン・計画
(都市マス・立適・総合交通計画等)
の策定・改訂

総合交通戦略に
地区を位置づけ

都市マス・立適に
地区を位置づけ

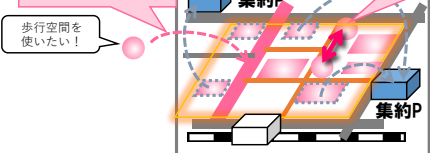
(6) 地区ビジョンに基づく公民連携
による地区マネジメントの推進

地区ビジョンに基づき、

- 民間プレイヤー同士の連携、行政との連携
- 第三者機関等による公共空間利活用の審査・評価・ワンストップ化

民間による自発的
な行動を公共も
積極的に受容

民間どうしの
連携・相乗効果を発揮



(7) 隣接エリアへの波及

地区ビジョンに基づき、

- 民間との連携戦略による民間活力を活かした地区の空間整備(プラザプログラム等)
- 地区レベルの交通戦略(都心交通戦略)による地区内の歩行者優先化、駐車場施策等の実施

— 歩行者優先道路化、
オープンカフェの常設等

■ 地区内の駐車場を
フリンジへ集約

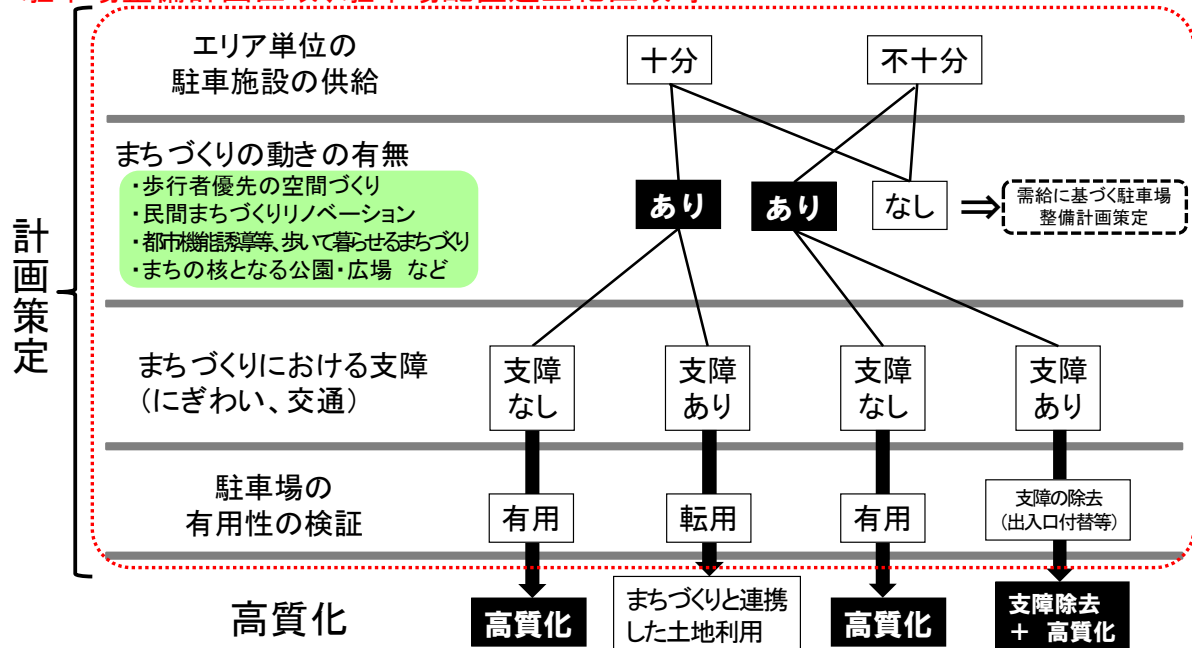


4-7 駐車場の有用性の検証

4-7-1 検証の考え方

- 既存の駐車場については、駐車場の供給量的な観点、そして、街路の性格を踏まえた駐車場の配置的な観点から、今後も引き続き駐車場として有効活用するのか、あるいは、駐車場として存置することが都市の将来像を実現するうえで支障となるために当該駐車場について他用途への利用転換を図っていくのかの検証を行う必要がある。
- 具体的には、駐車場の配置、規模、機能などの観点から、良質な駐車場ストックとみなすことができれば有効活用しながら課題対応を図り、有用性が少ないと判断される駐車場については、利用転換を誘導していくことになる。
- なお、駐車場の有用性の検証を行う際には、公営駐車場と民間駐車場の適切な役割分担を踏まえた検討を行うことが重要である。

駐車場整備計画区域、駐車場配置適正化区域等



4-7-2 公営駐車場の検証・再整備等と経営マネジメントの導入

- 公営駐車場については、駐車場の需要動向、当該公営駐車場が存する街路の性格、人口減少と高齢化等社会経済動向を踏まえたまちづくりのあり方等、様々な観点からの検討を踏まえつつ、その役割の見直しと積極的な有用性の検証に取り組むべきである。
- また、公営駐車場の検証は、まちづくりの観点のみならず、公営企業の経営適正化の観点からも、その実施が要請されるものである。このようなことも踏まえ、公共駐車場について、積極的かつ適正に有用性の検証を行うとともに、公営駐車場としての有用性が乏しいものについては、市街地における活用すべき公的不動産（PRE－Public Real Estate）として、駐車場ではない、まちづくりに資する様々な用途への転換等を通じた利活用を検討することが望ましい。
- なお、公営駐車場として引き続き有用性が認められる駐車場についても、公営駐車場については、単に駐車場の整備に留まらない、経営マネジメントの観点が必要である。具体的には、例えば、
 - (1) PFI の導入や、まちづくり会社による駐車場運営等、民間の活用による駐車場の経営等の検討、
 - (2) 駐車施設について、計画的な維持管理を図ることによる、施設の長寿命化や、修繕費の抑制・平準化の推進、
 - (3) 例えば民間駐車場との共通駐車券の導入等運用上の工夫を図ることによる、まちなかの駐車場利用者の利便性の向上と、これらを通じたまちなかへの来訪者増加、等を総合的にマネジメントしていくことが重要である。

<PFI の導入事例（箕面市）>

概要

- ・駅前第一駐車場: 3,492㎡、立体式、箕面駅徒歩8分圏内
- ・駅前第二駐車場: 2,938㎡、立体式、箕面駅徒歩10分圏内
- ・収容台数:
 - 駅前第一駐車場: 建替前(H26)自動車265台、建替後(H28)自動車285台
 - 駅前第二駐車場: 建替前(H27)自動車281台
- ・平成25年9月: 事業開始(事業期間は13年)
- ・平成27年4月～平成28年3月: 第一駐車場(複合施設)整備
- ・平成27年4月: 第二駐車場の運営開始
- ・平成28年4月～平成28年9月: 第二駐車場の大規模修繕
- ・平成28年4月: 第一駐車場の運営開始
- ・箕面駅前周辺開発の一環として計画
- ・駅前第一駐車場の建替え(商業施設合築): BTO方式
- ・駅前第二駐車場の大規模修繕: RO方式
- ・第一駐車場及び第二駐車場の維持運営
- ・経営状況:
 - 駅前第一駐車場(H28): 稼働率167.7%
 - 駅前第二駐車場(H28): 稼働率55.2%
 - ※H28.4月～9月は大規模修繕を実施したため閉館



(写真) 第一駐車場: 上は建替前、下は建替後



※国土交通省資料等より総務省作成

背景

- ・築30年が経過し、老朽化が進んでいるだけでなく、景観面においても課題を抱え、建替え及び大規模修繕が必要とされていた
- ・事業手法、事業収支の検討結果で最も有利となり、民間事業者のヒアリング結果で参加意欲と事業性を確認できた「PFI形式」を採択

効果

- ・駐車場の営業時間延長(年中無休の24時間営業に)、台数増
- ・良好な景観の形成及び回遊性創出による地域の活性化

<まちづくり会社による駐車場経営（(株)まちづくり長野）>

株式会社 まちづくり長野

中心市街地の再生を担うまちづくり組織として設立。
長野商工会議所に代わりTMOに認定。

○駐車場運営事業(概要)

善光寺・ばていお大門及び周辺商店街・観光目的のお客様の利便性の向上と滞留時間の延長を目的に、平成18年11月に中央通り西側に駐車場を整備し、運営を行っている。

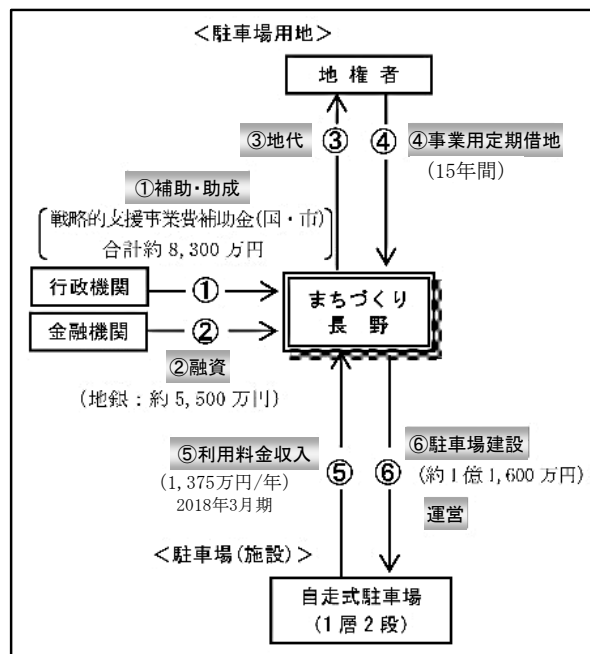


駐車場出入口 (国道406号から) 中央通り側

○施設概要

敷地面積	954.72㎡
構造	鉄骨造2階建(1層2段構造)
駐車台数	49台
営業時間	24時間(年中無休)
駐車料金	100円/20分 〔パティオ大門買物客には、入庫後20分間無料サービス券を進呈〕

○事業の仕組み・スキーム図



※TMO...タウンマネジメント機関(Town Management Organization, TMO)とは、中心市街地における商業まちづくりをマネジメント(運営・管理)する機関

< 一体的な駐車場マネジメントを実施している事例（高松市） >

<p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・8つの駐車施設、総面積77,666㎡、立体式1、地下式5、広場式2商業施設等に近接 ・収容台数：自動車計2,120台 ・平成18年度から指定管理制度を導入（全8施設に導入済み） ・平成28年4月：指定管理（継続） 	<p>高松市駐車対策基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の需要と供給を調査 ・附置義務基準を緩和 （附置義務の原単位について、建物用途の特定部分150㎡に1台を、600㎡に1台に緩和するなど） →小規模店舗の設置義務がなくなり、他用途に土地利用が可能に →市営駐車場における附置義務駐車場としての台数受入（市営駐車場の稼働率増） ・臨時駐車場などの多様な駐車需要への対応
<p>背景</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外型ショッピングセンター等の立地や中心市街地の空洞化、少子高齢化社会の進展に対応するため ・市の総合計画（H20年度策定）及び総合都市交通計画（H22年度策定）に基づき、中心市街地における駐車対策のあり方を示すため、平成24年2月に「高松市駐車対策基本計画」を策定 ・その後、平成27年3月に「高松市立駐車場中期経営計画」を策定 	<p>高松市立駐車場中期経営計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市のファシリティマネジメント推進基本方針に基づき、長寿命化を図り、修繕費をできる限り抑制しかつ平準化して、将来の設備投資費を低減 ・個々の駐車場の経営状況を分析し、公営として事業継続を決定
<p>計画</p> <p>・市立駐車場中期経営計画は、H35年度には収入超過に転ずる収支計画（起債の償還終了と長寿命化、指定管理などが寄与）</p> <p>・経営状況 (H27) 2.8億円の赤字 ↓ (H36) 0.4億円の黒字 ※計画値</p>	

< 共通駐車サービス券を導入した事例（高松市） >

高松市立駐車場等管理共同企業体

MENU

共通駐車サービス券について

HOME > 駐車場を探す > 共通駐車サービス券について

共通駐車サービス券について

高松8商店街 合計約4500台収容可能。
この券は高松市中央商店街の各店で発行しています！

一回の駐車に何枚でも使用出来ます。

ご利用の際は、精算機に一枚ずつ挿入してください。
・重ねて挿入された場合は、割引はされませんのでご注意ください。

お持ちの共通駐車サービス券(60分券・30分券)を超える駐車料金については、現金・回数券・プリペイドカードでの精算をお願いします。
お問い合わせご相談は各駐車場までお願いします。

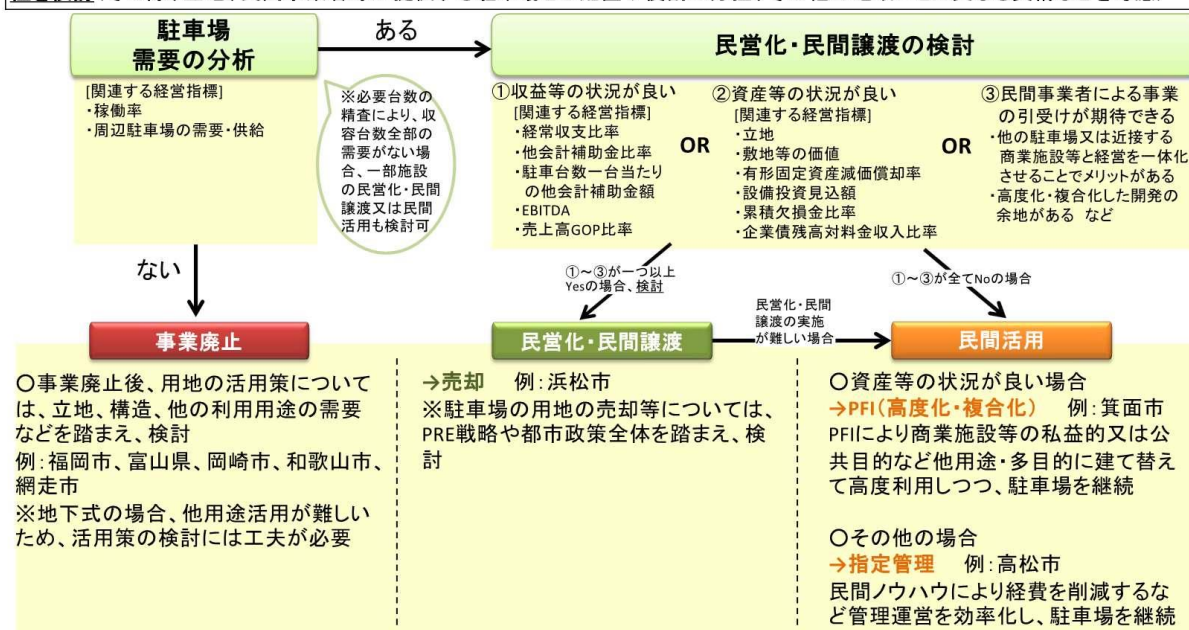
共通駐車サービス券が利用できる管理駐車場

高松市立中央駐車場 | 高松市立南部駐車場 | 高松市立美術館地下駐車場 | 高松市立瓦町駅地下駐車場

<参考：駐車場整備事業における抜本的な改革の方向性（総務省）>

経営指標を踏まえた改革の方向性(案)

抜本的な改革の検討においては、例えば、次の流れで、経営指標による分析に基づき、事業継続の必要性を検証し、改革の方向性を検討(その際、立地、民間事業者等が提供する駐車場との配置や役割の分担、その他の地域ごとに異なる実情などを考慮)



事業廃止、民営化・民間譲渡、民間活用は、公的不動産のPRE戦略を踏まえた検討や都市政策全体との連携を行うことが望ましい

※PRE戦略＝公的不動産について、公共・公益的な目的を踏まえつつ、経済の活性化及び財政の健全化を念頭に、適切で効率的な管理、運用を推進していこうとする考え方

4-8 民間駐車場も含めた有用性の検証と土地利用転換・利活用の推進

- 民間駐車場は、今後も駐車場の総供給量の面では大きな部分を占めると考えられる一方で、地域によってはその供給が過剰とされている場合もある。このような民間駐車場については、前述までの検討の結果、その有用性が少ないものについては、市街地における貴重な空間として、イベントスペースとしての提供等をはじめ、まちの賑わい創出への活用できる場合も考えられるため、地域における土地利用上の様々な施策等を活用して、そのような土地利用転換を促すよう誘導することも考えられる。

民間駐車場の転換誘導

エリア内の駐車場が供給過剰の場合



○まちづくりの観点を考慮

- ・民間まちづくり団体による自由闊達な事業活動の展開
- ・上記の民間活動に呼応する形で立適、戦略等に位置づけ



○個別の駐車場の有用性を確認

- ・主要施設へのアクセスを支援
- (有用性の例) ・エリアへのフリンジパーキング機能
- ・荷さばき拠点



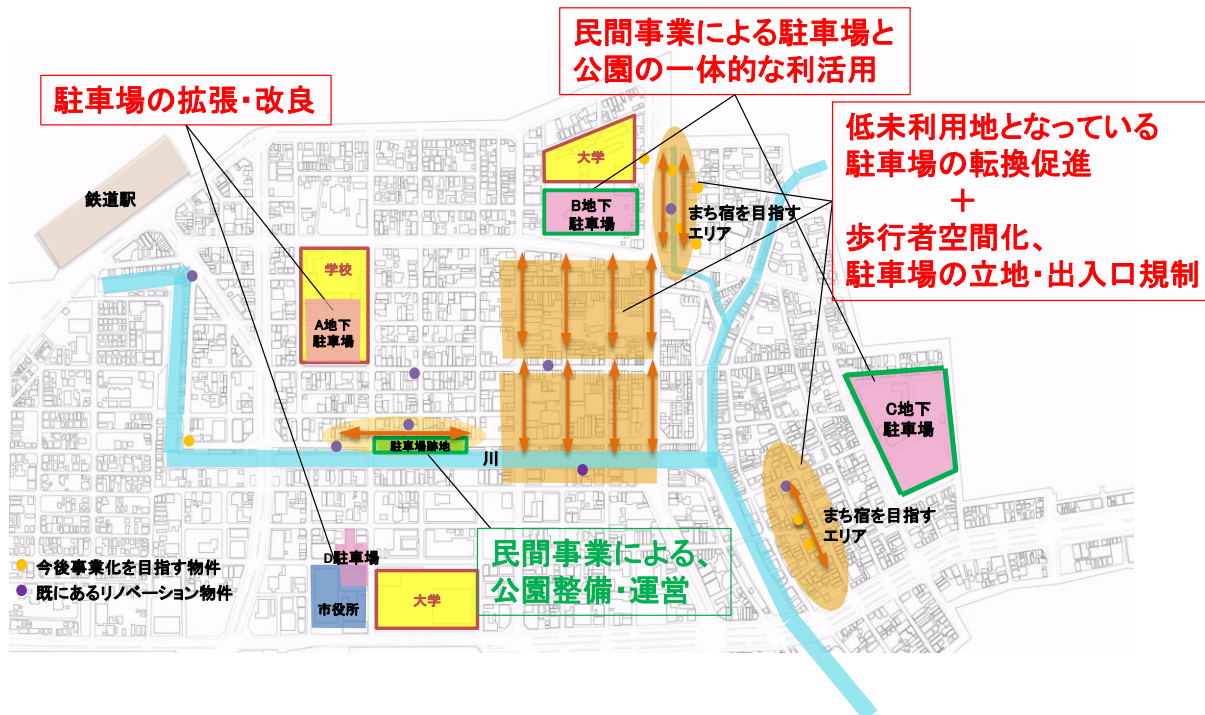
有用性が少ない民間駐車場は他の土地利用への転換を誘導

※特に、以下に該当するものは最優先

- ・安全性など交通課題があるもの
(交差点近接、通学路へ出入り、高齢者施設近傍など)
- ・ストリートでのにぎわい形成の阻害になるもの

<民間駐車場も含めた土地利用転換の具体的なイメージ>

- まちなかのにぎわい創出の観点から、低未利用地の利活用の一環として、民間の駐車場についても他用途への転用を促進。
- 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。歩行者を優先すべき通りについては、駐車場の立地規制を実施。
- 民間によるリノベーションなどの動きがあれば、それに呼応する形で民都機構の融資や行政による歩行空間改善事業等が有効。



5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み

- 駐車場の配置の適正化を進めるに当たっては、様々な仕組みを組み合わせ、より最適な取組を進めることが求められるところ、以下に駐車場の配置の適正化に資する仕組みについて概説する。

5-1 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場の導入

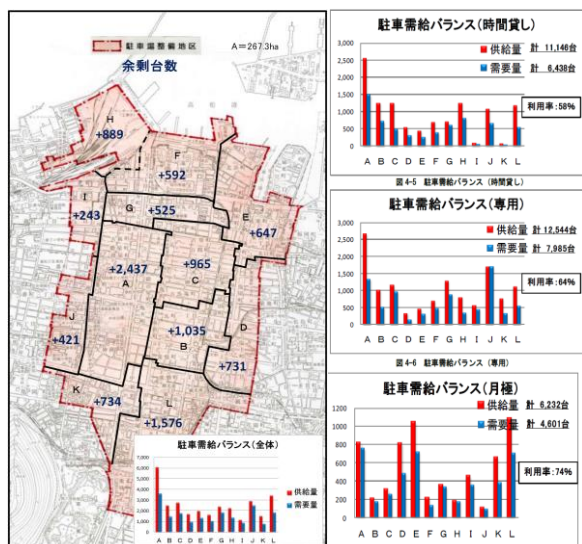
- 3-2-1 で述べたとおり、附置義務駐車場の供給量については、その原単位の見直しにより適正化を図ることが考えられるところ、過剰な駐車場の配置を抑制するためにも、例えば小規模建築物については附置義務駐車場の対象外とする等により、配置の適正化を図ることが考えられる。
- また、附置義務駐車場は、原則として一定の基準に基づき、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を義務付ける制度であるが、各建築物又は敷地ごとに駐車場を整備するよりも、まちづくり上の観点を踏まえ、地区単位で駐車場を集約配置した方が適当な地域も存在することから、このような地域においては、例えば近隣の公営駐車場等において附置義務駐車場を受け入れるなど、いわゆる「隔地」での附置義務駐車場について検討することが考えられる。
- これについて、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画に、
 - ①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（駐車場配置適正化区域）とともに、
 - ②駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設（集約駐車施設）を定めることにより、建築物又はその敷地ごとに駐車場の附置を行うことなく、集約駐車施設において附置義務駐車場を確保することができるものである（都市再生特別措置法 § 81⑤、 § 107）。なお、詳細は「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化の手引き（改訂版）」（平成 27 年 3 月改訂：国土交通省都市局）を参照されたい。

<高松市で小規模建築物の附置義務廃止、隔地距離の緩和等を行った事例（高松市）>

高松市建築物における駐車施設の附置等に関する条例

最終改正：平成24年4月1日

○駐車場の需給状況調査



調査時点：平成23年9月上旬平日ピーク時（10～14時）

○改正の概要

対象地区：駐車場整備地区

改正前	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	特定部分の床面積と非特定部分の床面に2分の1を乗じて得た面積との合計の面積が1,000㎡を超えるもの		200m
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	150㎡に1台	400㎡に1台	

改正後	駐車場整備地区		隔地基準
建築物の規模	<u>2,000㎡を超えるもの</u>	<u>3,000㎡を超えるもの</u>	<u>300m</u>
用途	特定部分	非特定部分	
原単位	<u>600㎡に1台</u>	<u>800㎡に1台</u>	

<隔地の受け入れ事例（高松市）>

高松市駐車対策基本計画

- ・駐車場の需要と供給を調査
- ・附置義務基準を緩和
(附置義務の原単位について、建物用途の特定部分150㎡に1台を、600㎡に1台に緩和するなど)
- 小規模店舗の設置義務がなくなり、他用途に土地利用が可能に
- 市営駐車場における附置義務駐車場としての台数受入(市営駐車場の稼働率増)
- ・臨時駐車場などの多様な駐車需要への対応

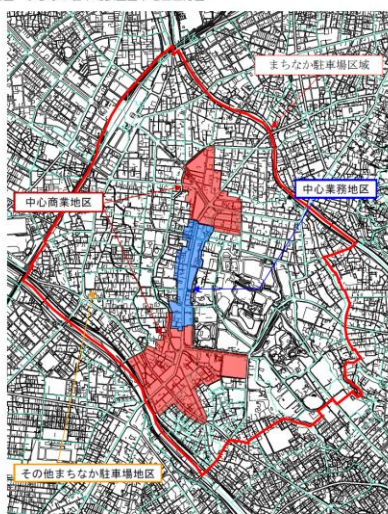
5-2 立地および出入口のコントロール

- 駐車場については、その立地や出入口を適切にコントロールすることも考えられるところ、そのための手法も複数設けられている。
- まず、立地適正化計画において駐車場配置適正化区域を設ける方法である。立地適正化計画に、
 - ①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（駐車場配置適正化区域）とともに、
 - ②路外駐車場の配置及び規模の基準（路外駐車場配置等基準）を定める
 ことにより、一定の規模以上の路外駐車場（特定路外駐車場）について、その設置を届出係らしめるとともに、路外駐車場配置等基準に基づき必要な勧告をすることができるものである（都市再生特別措置法 § 81⑤、 § 106）。なお、詳細は「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化の手引き（改訂版）」（平成 27 年 3 月改訂：国土交通省都市局）を参照されたい。
- また、いわゆる「まちづくり条例」等により、例えば賑わいのある歩行者中心の街路に面した場所については駐車場の設置を制限し、あるいは出入口をコントロールするような仕組みも考えられる。
- さらに、例えばまちの良好な景観を維持・保全する等の観点から、景観地区等の規制に併せて駐車場のコントロールを行うことも考えられる。

<自主条例により、通りに面する駐車場の出入口を制限している事例（金沢市）>

- 金沢市の立地適正化計画において、駐車場配置適正化区域を設定（本年4月）。現行の自主条例（※）の区域（まちなか駐車場区域）を踏襲。
- 駐車場配置等適正化基準については、現行の自主条例（金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例）との関係を整理する必要があるため、今後検討。

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

○金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の概要

- ・まちなか駐車場区域（左図）における駐車場の新設等について、市長への事前届出を義務付け。
- ・対象は駐車面積50㎡以上の駐車場
- （※時間貸駐車場に限定せず、月極駐車場や車庫等も対象）
- ・まちなか駐車場設置基準に適合しないときは、指導・助言

利用者	一般公共の用に供する駐車場 (不特定の者が利用)	その他の駐車場 (特定の者が利用)
施設規模	大規模 (500㎡以上)	小規模 (500㎡未満)
	時間貸駐車場等 (ショッピングセンター、 公共駐車場等)	月極駐車場等
	時間貸駐車場 (コインパーキング等) 米倉用駐車場等	車庫、社員用駐車場等
	50㎡未満	

- 駐車場の適用範囲＝届出駐車場の適用範囲
- 都市再生特別措置法の適用範囲＝立地適正化計画に記載された駐車場配置適正化区域内の条例で定める規模以上の駐車場
- 金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例の適用範囲＝50㎡以上、住宅の居住者の利用の駐車場除く

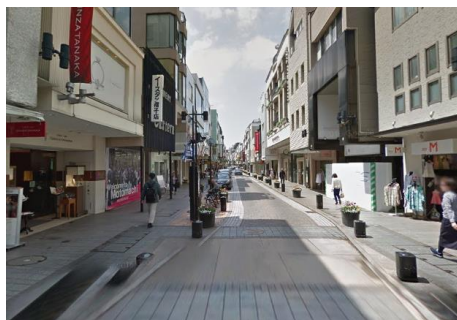
<まちなか駐車場設置基準の例>

- （共通）
- ・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
- （中心商業地域）
- ・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
- （中心業務地区）
- ・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

○附置義務条例との関係

- ・まちなか駐車場区域においては、市長と公共交通利用促進協定（施設利用者のマイカー通勤の禁止、専用バスによる送迎等）を締結することにより、附置義務台数を緩和。

＜まちづくりルールと連携した駐車場配置の誘導(通りに面する駐車場の設置を禁止した事例)(横浜市)＞



＜元町通り街づくり協定(地域まちづくり推進条例に基づく認定ルール)＞

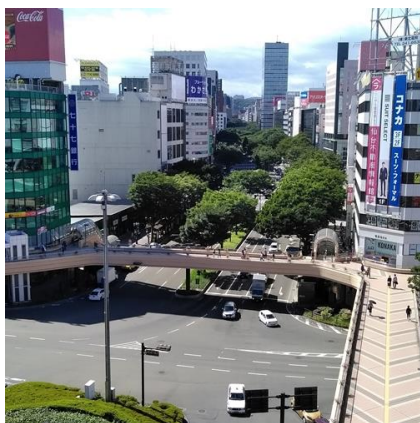
- ・元町通りに面する1階部分の駐車場・駐輪場・車路の設置を禁止
- ・元町通りでの荷捌きは原則として禁止。やむを得ず行う場合は、近隣の迷惑や歩行者の通行の妨げとならないよう、短時間で行うこと
- ・店主や従業員が通勤に車を使用する場合は、必ず周辺に駐車場を確保し、近隣および歩行者の安全に配慮すること
- ・通勤等でバイク、自転車を使用する場合、敷地内あるいは周辺に必ず駐輪場を確保すること

＜横浜市駐車場条例、同取扱基準＞

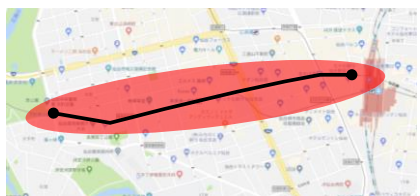
- ・交通安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合その他市長がやむを得ないと認める場合においては、隔地駐車場とすることができる。(横浜市駐車場条例第10条第1項)
 - ・地区計画等において、当該地区計画等に定められた通り、街路、モール等に面して駐車場及び車庫の出入口の設置を避けることに関する表現が明確に規定されているもののうち、別図1(※)に定める道路に建築物の敷地が接する場合、隔地駐車場とすることができる(同取扱基準第3条第1項・別図1)。
- ※別図1内に「元町通り」を規定

＜景観地区等の規制などに併せて沿道コントロールをしている事例(仙台市)＞

- ・道路空間再整備(車線減少, 歩道拡幅)を実施。
- ・青葉通街並み形成ガイドラインに基づき、地区計画, 景観地区の規制と配慮事項である誘導指針に併せて沿道コントロールを実施。



【青葉通地区】 (出典)仙台市提供



(出典)仙台市提供

【青葉通街並み形成ガイドライン】(例)

- 地区計画の規制
 - ・青葉通に面する一部の区間において、住宅やパチンコ店、麻雀屋等は建築できない。
 - ・建築物の高さは、地区によって40m以下～80m以下を基準とする。(緩和規程あり)
- 景観地区の規制
 - ・建築物の形態・意匠、外壁の素材及び色彩の基準を設定。
 - ・建築物となる駐車場は、原則として青葉通に面する出入口を設けない(やむを得ず設ける場合は、安全確保のための取組を十分行った上で、出入口は最小限の幅とし、隣接する建築物との調和に配慮したデザインとする)
- 誘導指針
 - ・幹線道路との交差点では、歩道と一体にデザインされた広場の空間などにより交差点の個性の創出を図る。
 - ・休むことのできるベンチの設置や、休みながら眺めて楽しめる店先・植栽などを工夫する。

【建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例(駐車場附置義務条例)】(例)

- 駐車場附置義務条例における隔地特例の認定
 - ・自動車の出入口に接する道路が、景観や街並みへ配慮する地区の道路(青葉通)や仙台市ハリアフリー基本構想に定める生活関連経路である場合は隔地を認める。

5-3 駐車場の再配置(リロケーション)

- 駐車場の配置の適正化を図る上では、これまで述べてきたような、附置義務台数の適正化を通じた過剰な駐車場の配置の抑制や、駐車場の立地や出入口の適正なコントロール、隔地駐車場の導入といった、個々の駐車場ごとの対応を図るだけでなく、エリア全体を俯瞰した上で、駐車場以外の土地も含めた一体的なコーディネートのもと、駐車場の再配置を図ることが考えられる。
- 具体的には、このような駐車場の再配置に当たっては、
 - [交換] 地権者間で所有権や利用権を交換し、有益な場所を利用者に提供・
 - [集約] 小規模かつバラバラな駐車場を集約し、一体的に活用
 - [再編] 全体的なコーディネートの中、土地利用を連鎖的に転換
- 等のパターンが考えられるところ、まちづくりの方向性や計画、駐車場以外の土地の所有者の意向、民間まちづくり団体等による様々な活動など、多角的な状況分析に基づいて、まちづくりに資する駐車場の再配置を行うことが考えられる。
- また、このような駐車場の再配置に資する仕組みとして、平成30年都市再生特別措置法等改正法により設けられた、都市のスポンジ化対策に資する各種制度の活用も有効と考えられる。
- 例えば、まちなかの低未利用地の地権者等と利用希望者とを、行政が能動的にコーディネートの上、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する「低未利用土地権利設定等促進計画」制度により、駐車場として使用されていた土地の利用権の交換等により駐車場の適正配置や他の用途への転換による有効利用を図ることも考えられる。
- また、地域の幅広いニーズに対応しながら地域コミュニティで必要と判断した施設を整備・管理していく「立地誘導促進施設協定」制度を活用して、まちなかに散在する小規模駐車場を集約し、駐車効率の向上を図りながら余剰地を活用して賑わい空間を創出することも考えられる。

< 低未利用土地権利設定等促進計画制度の概要 >

概要

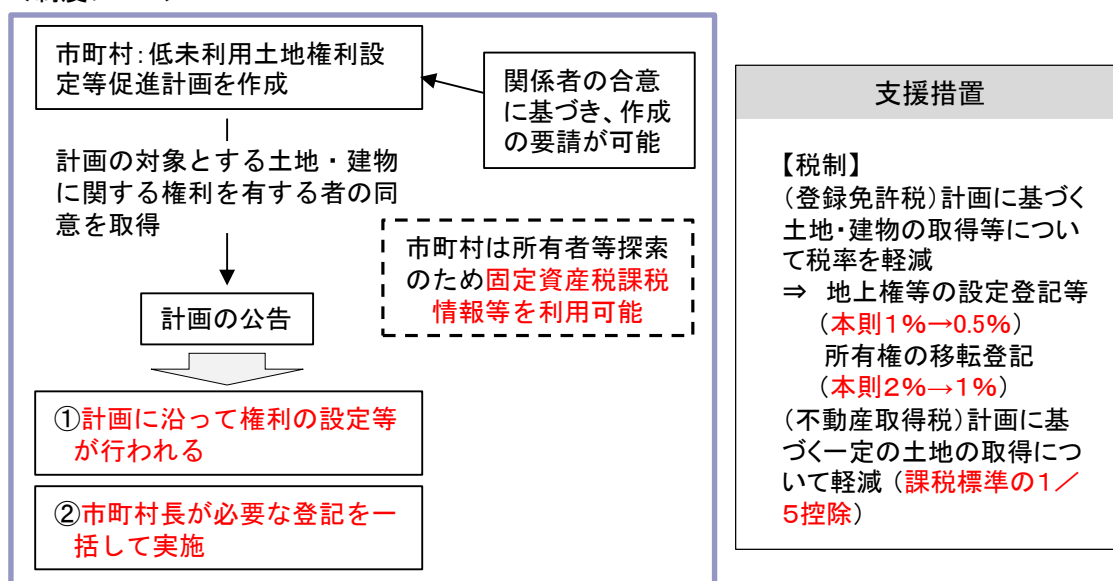
- 空き地や空き家等の低未利用地は、地権者の利用動機が乏しく、また、「小さく」「散在する」するため使い勝手が悪い。さらに、所有者の探索に多くの手間と時間がかかる。
- これまで行政は、民間による開発・建築行為を待つて規制等により受動的に関与をしてきたところ、低未利用地の利用に向けた行政の能動的な働きかけを可能とする制度を創設。

低未利用土地権利設定等促進計画制度の創設

<概要> (立地適正化計画の誘導区域が対象)

低未利用地の地権者等と利用希望者とを行政が能動的にコーディネートし、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を市町村が作成することができる。

<制度フロー>



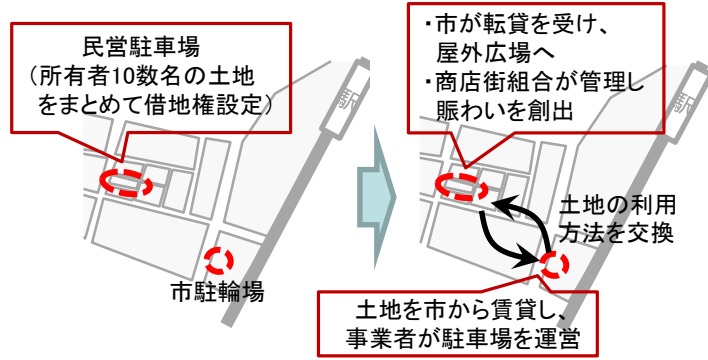
<制度活用イメージ>



利用権交換型

・商店街地区内の民営駐車場と地区外の市営駐輪場との権利を交換（相互に賃貸借契約を締結し、当該民営駐車場の低未利用地を広場化。

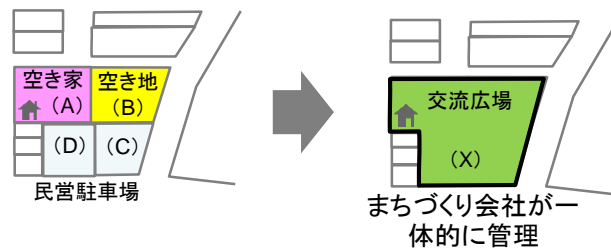
⇒土地の権利を交換することで、商店街地区の賑わい創出と駐車場の利便性の向上というwin-winを創出。



利用権集約型

・複数の地権者が所有する空き家の敷地(A)、空き地(B)、民営駐車場の土地(C,D)に賃借権を一体的に設定。空き家をリノベーションするとともに、敷地一体を交流広場として供用。

⇒小さな敷地単位で細分化されていた低未利用地を集約することで、地域の賑わい創出のための広場空間を創出。



区画再編型

・空き家、空き地を活用した小規模連鎖型の区画再編事業。

・空き家①の除却・更地化→隣地居住者による当該土地の取得（駐車場利用）→当該土地と私道の一部を等価交換→私道の改良と市道の拡幅等を順次実施。

⇒小規模な区画再編を通じ、空き家、空き地の利活用のほか、市道の拡幅や私道の改良による接道要件の充足が図られ、エリアの居住環境が向上。



< 立地誘導促進施設協定制度の概要 >

概要

- 空き地や空き家等の低未利用地の発生は、地権者の利用動機の乏しさなどによるもの。地域コミュニティで考えて身の回りの公共空間「現代のコモンズ」を創出し、安定的に運営することが必要。
- 都市機能や居住を誘導すべき区域で、空き地や空き家を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設(コモンズ)について、地権者合意による協定制度(承継効付)を創設。

立地誘導促進施設協定制度の創設

<概要> (立地適正化計画の誘導区域が対象)

レクリエーション用の広場(交流広場)、地域の催しの情報提供のための広告塔(インフォメーションボード)など、地域コミュニティやまちづくり団体(土地所有者等)が**共同で整備・管理する空間・施設(コモンズ)について、地権者合意により協定を締結(都市再生推進法人などが管理)**

(※)権利設定等促進計画により集約された低未利用地を「コモンズ」として整備・管理することも想定

⇒ 地域の幅広いニーズに対応し、必要な施設を一体的に整備・管理するなど、地域コミュニティによる公共性の発揮を誘導 (ソーシャルキャピタルの醸成にも寄与)

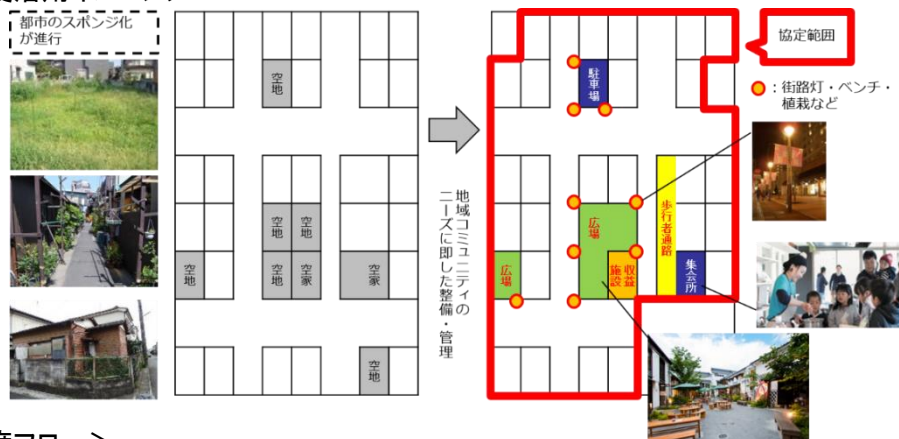
- 協定を締結した後に地権者になった者にも効力を及ぼす「**承継効**」を付与
- **市町村長が周辺地権者に参加を働きかけるよう、協定締結者が市町村長に要請できる仕組み**を併せて措置

支援措置

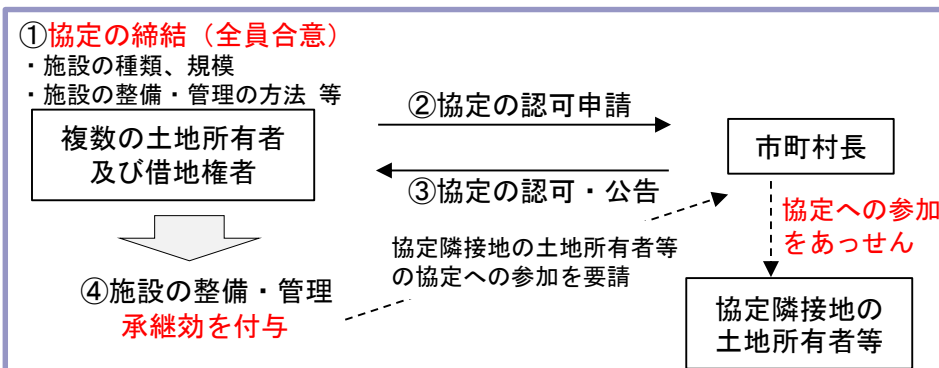
都市再生推進法人が、協定の目的となる土地及び償却資産を有料で借り受けたもの以外で、監理する場合には、その用に供する土地・償却資産に係る固定資産税・都市計画税について、課税標準を2/3に軽減(5年以上の協定の場合は3年間、10年以上の協定の場合は5年間)

※対象施設 **道路、通路、公園、緑地、広場の土地及び償却資産**

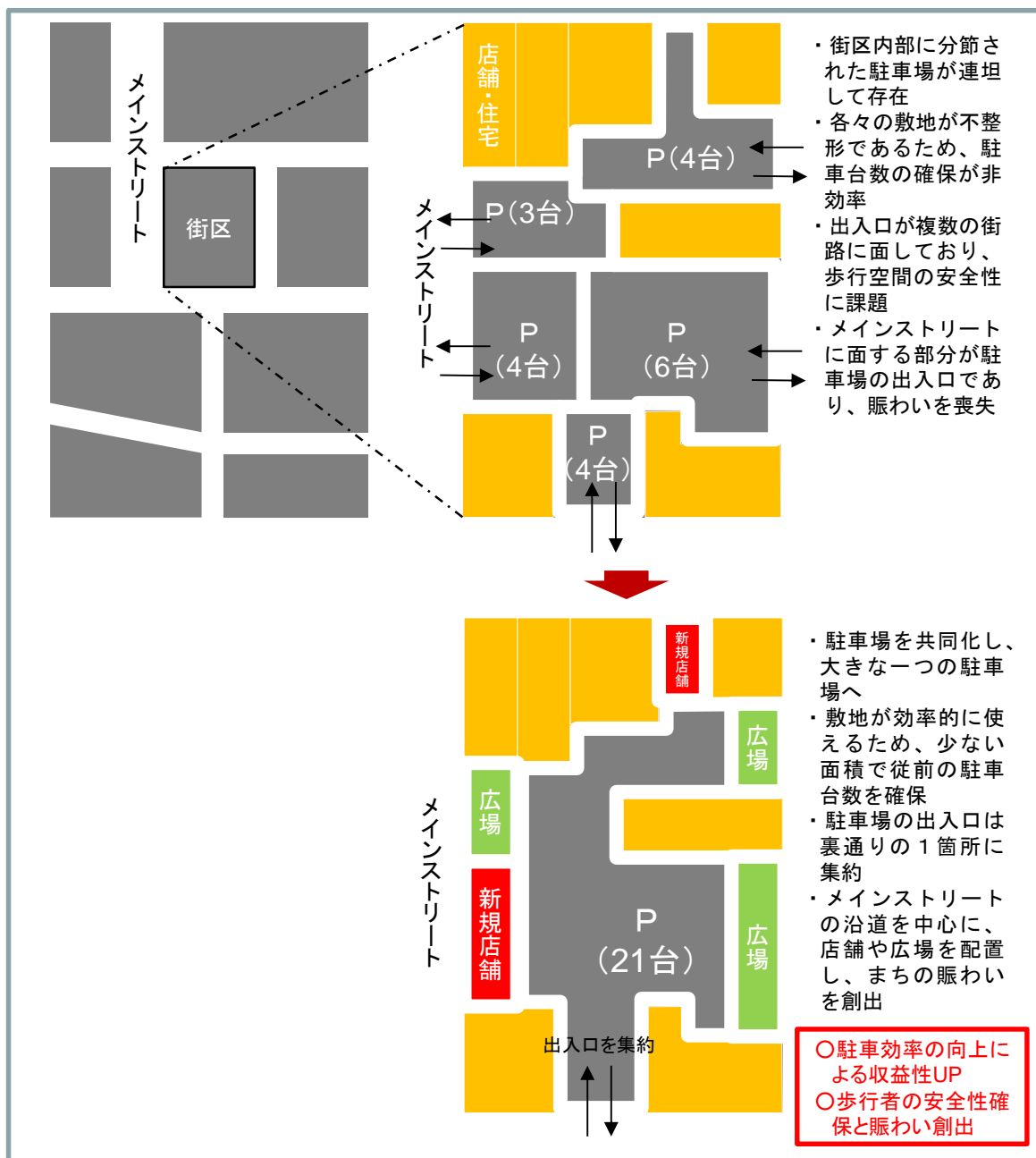
<制度活用イメージ>



<制度フロー>



<立地誘導促進施設協定制度を活用した駐車場再配置のイメージ>



- ・ 中心部のメインストリートを歩行者中心に再構築することに合わせて、通りに面した街区を再生
- ・ 街区内に小割で存在する各地権者所有の駐車場を共同化し、出入口を裏通りに集約することで安全性を確保通りに面した敷地に広場や収益施設を整備・管理して賑わいを創出するため、地権者間で駐車場の共同化及び管理方法、広場に関する費用負担や利用方法についてルールを定めて協定を締結

(参考) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律

(平成30年4月25日公布)

背景・必要性

人口増加社会では、都市計画に基づく規制を中心に開発意欲をコントロール
 ⇒人口減少社会では、開発意欲が低減し望ましい土地利用がなされない

➡ **都市のスポンジ化**※ → コンパクト・プラス・ネットワークの推進に重大な支障

- 空き地(個人所有の宅地等に限る)は約44%増(約681km²→約981km²:大阪府の面積の約半分)(2003→2013年)
- 空き家は約50%増(約212万戸→約318万戸:ほぼ愛知県全域の世帯数)(2003年→2013年)

- ・生活利便性の低下
- ・治安・景観の悪化
- ・地域の魅力(地域バリュー)の低下

⇒ **スポンジ化が一層進行する悪循環**

要因と対策のコンセプト

- ・地権者の利用動機の乏しさ
→低未利用地そのまま放置
- ・「小さく」「散在する」低未利用地の
使い勝手の悪さ



行政から能動的に働きかけ、コーディネートと集約により土地を利用(所有と利用の分離)
 地域コミュニティで考えて身の回りの公共空間を創出(まずは使う)
 官民連携で都市機能をマネジメント

「経済財政運営と改革の基本方針2017」、「未来投資戦略2017」、「新しい経済政策パッケージ」、「まち・ひと・しごと創生基本方針2017」において、都市のスポンジ化対策、未利用資産の有効活用等を措置するよう位置付け

法案の概要

都市のスポンジ化対策(都市機能誘導区域、居住誘導区域を中心に)

コーディネート・土地の集約

- 「**低未利用土地権利設定等促進計画**」制度の創設
-低未利用地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートし、**所有権にこだわらず、複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を市町村が作成**

※所有者等探索のため市町村が固定資産税課税情報等を利用可能
 { (税)登録免許税・不動産取得税の軽減 }



- 都市再生推進法人(まちづくり団体等)の業務に、低未利用地の一時保有等を追加
 { (税)所得税等の軽減 }

- 土地区画整理事業の集約換地の特例
-**低未利用地を柔軟に集約し、まちの顔となるような商業施設、医療施設等の敷地を確保**
 { (予算)都市開発資金貸付け
 【都市開発資金の貸付けに関する法律】 }

- 市町村は、**低未利用土地利用等指針**を作成し、低未利用地の管理について地権者に勧告が可能に

身の回りの公共空間の創出

- 「**立地誘導促進施設協定**」制度の創設
-交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体等が共同で整備・管理する施設(コモンズ)についての地権者による協定(承継効付)
 { (税)固定資産税の軽減 }

※ 周辺地権者の参加を市町村長が働きかけ



▶ 空き地や空き家を活用して交流広場・コミュニティ施設等を整備・管理



* 長野市「パティオ大門」 * 活性化施設(イメージ)

- 「**都市計画協働団体**」制度の創設
-都市計画の案の作成、意見の調整等を行う**住民団体、商店街組合**等を市町村長が指定
 (身の回りの都市計画の提案が可能に)

都市機能のマネジメント

- 「**都市施設等整備協定**」制度の創設
-民間が整備すべき都市計画に定められた施設(アクセス通路等)を確実に整備・維持
- 誘導すべき施設(商業施設、医療施設等)の休廃止届出制度**の創設
-市町村長は、商業機能の維持等のため休廃止届出者に助言・勧告

都市の遊休空間の活用による安全性・利便性の向上

公共公益施設の転用の柔軟化、駐車施設の附置義務の適正化、立体道路制度の適用対象の拡充等を措置

【目標・効果】

※地方公共団体への意向調査等をもとに推計

- 低未利用地の利用を促進し、都市内遊休空間を賢く使うことで、民間の担い手による魅力的なまちづくりを実現 (KPI)
- ・ **低未利用土地権利設定等促進計画の作成: 約35件(2019~2023 [2019: 3件 ↗ 2023: 15件])**
- ・ **立地誘導促進施設協定の締結: 約25件(2019~2023 [2019: 3件 ↗ 2023: 10件])**
- ⇒ **立地適正化計画を作成・公表した市町村のうち、今後10年間に、居住誘導区域に占める低未利用地の割合が、現状維持又は低下した市町村の割合: 7割以上**

5-4 民間によるまちづくりの取り組みとの連携

- 民間によるまちづくりの取り組みを契機に、有用性の低い駐車場の用途転換を促進し、魅力ある立地・活用を誘導する手法の一例として、都市再生特別措置法に基づく次の制度の活用が可能である。
 - ・ 市町村がまちづくり団体に公的な位置づけを与える『都市再生推進法人』制度
 - 駐車場の利活用も含めたまちづくりのコーディネート等の推進
 - ・ オープンカフェ等の占用許可基準を緩和する『道路占用許可の特例』制度
 - 民間による道路等の公的空間活用の動きと連携した周辺駐車場の利活用
 - ・ 地域住民による広場や公共施設の管理を促進する『都市利便増進協定』制度
 - 民間による駐車場を含めたエリア全体の一体的管理の推進
 - ・ 低未利用土地の施設整備や管理に関する『低未利用土地利用促進協定』制度
 - 都市再生推進法人等が低未利用の駐車場等を広場等として利活用
- また、民間によるまちづくりに対する主な助成制度としては、『民間まちづくり活動促進・普及啓発事業』が挙げられる。これは、これから民間まちづくり活動に取り組もうとする者に対する普及啓発事業や、まちづくり会社等の民間の担い手が主体となった上記協定に基づく施設整備を含む実証実験等に助成するものであり、民間による自発的な活動を契機とした駐車場の用途転換等を進める際にも、スタートアップ支援として本事業の活用が考えられる。
- なお、これら官民連携まちづくりの進め方の詳細については、「官民連携まちづくりの進め方—都市再生特別措置法等に基づく制度の活用の手引き—」（平成 29 年 9 月改正：国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室）を参照されたい。

<民間まちづくり活動促進・普及啓発事業の概要>

普及啓発事業

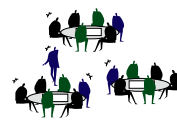
先進団体が持つ継続的なまちづくり活動のノウハウなどを他団体に水平展開する普及啓発事業

- i) 都市の課題解決をテーマとし、多様なまちづくり関係者を巻き込んだワークショップを開催するなど、まちづくりの現場における現実の課題解決に向けた継続性のある活動を実践する人材の育成を図る仕組みの構築・運営
- ii) i) と連携しつつ、優れたまちづくり活動の普及啓発

【定額補助】都市再生推進法人、景観協議会、市町村都市再生協議会、地方公共団体、大学又は民間事業者等（これらを構成員とするJVも含む。）



<オリエンテーション&座学>
基礎的知識をチーム合同で習得



<現地スタディ/ワークショップ>
地元関係者を巻き込んだWS形式による現地スタディを集中的に行い、事業実現に向けた実践的なノウハウを習得

社会実験・実証事業等

都市利便増進協定、歩行者経路協定、又は低未利用土地利用促進協定に基づく施設の整備・活用

- ・ 協定等に基づく広場の整備、通路舗装の高質化、街灯や街路樹の整備、駐輪場の整備 等
- ・ 広場等の公共空間を活用したイベント、オープンカフェ等の実施 等

【直接補助】都市再生推進法人
補助率： 1/2以内(かつ、地方公共団体負担額以内)

まちの賑わい・交流の場の創出や都市施設の活用等に資する社会実験等

- ・ 空き地・空き店舗等の活用促進
- ・ 地域の快適性・利便性の維持向上
- ・ 地域のPR・広報 等

【直接補助】都市再生推進法人、景観協議会、市町村都市再生協議会
補助率： 1/2以内 (かつ、地方公共団体負担額以内)

【間接補助】民間事業者等
補助率： 1/3以内 (かつ、地方公共団体負担額の1/2以内)



取組み以前



オープンカフェ開設後

協定に基づくオープンカフェ等の都市利便増進施設の整備等によるまちの賑わい、交流の場の創出(イメージ)

佐賀市 | わいわい!!コンテナ

空き地を広場として整備したことにより、周辺の空き家等の改修・建替が促進され、飲食・物販店がオープンするなど賑わいが、歩行者優先の空間に沿って波及



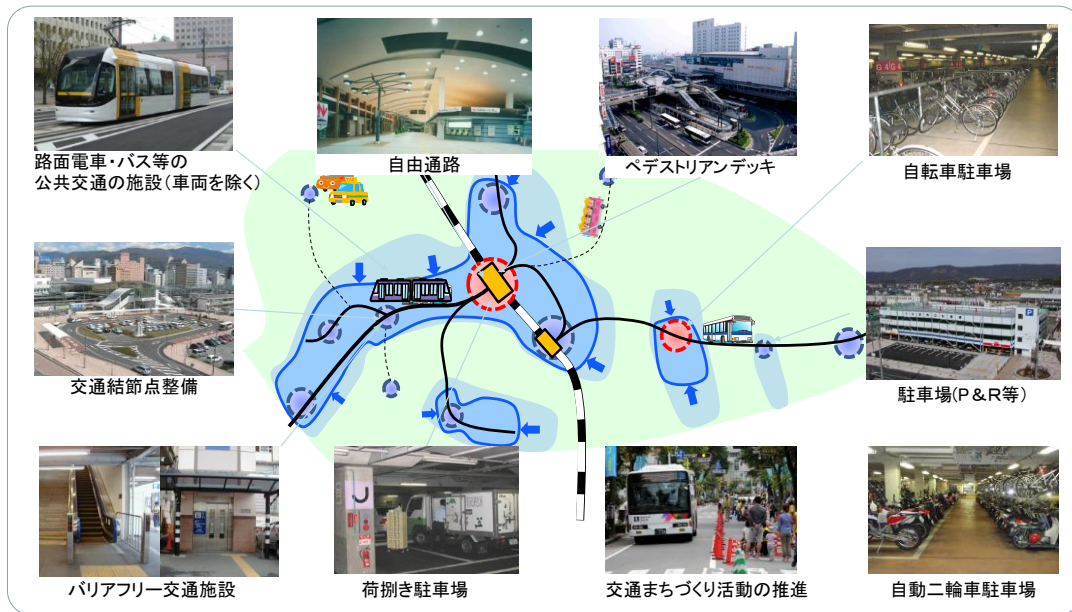
5-5 まちづくりと連携した駐車場の整備を支援する各種制度

- 国土交通省都市局における駐車場整備に対する支援制度として、都市・地域交通戦略推進事業や、社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）が設けられており、これらにより、一般の駐車場整備とともに、荷さばき駐車場、自動二輪車駐車場、観光バス駐車場等、多様なニーズに対応した支援が行われているところ、これら支援制度の積極的な活用により駐車場施策を推進することが考えられる。

<都市・地域交通戦略推進事業の概要>

- 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。

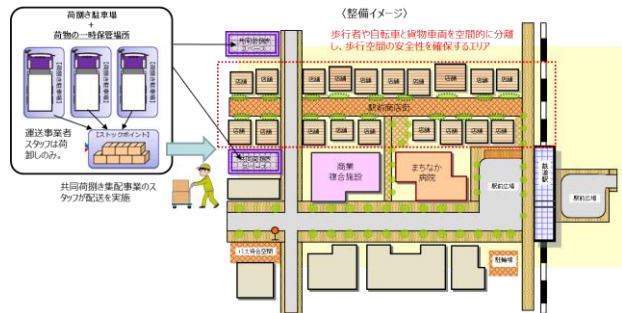
- 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者：地方公共団体 等
- 補助率：1/3（立地適正化計画に位置付けられた事業1/2）



<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。

【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】

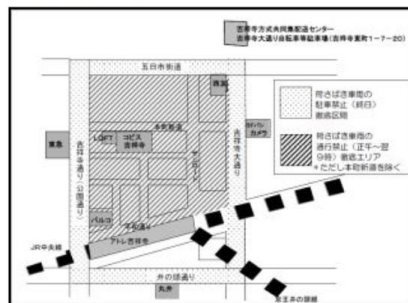


■実際に運営されている共同荷さばき集配事業の事例

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。
- ・ 共同集配送事業は、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に対する支援制度>

- 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、都市・地域総合交通戦略等に基づく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



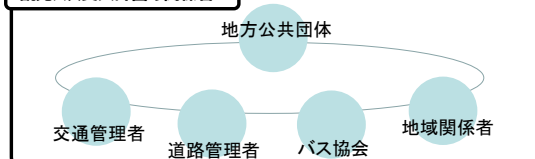
H29に支援対象に追加

④ 観光バス駐車場の整備

観光バス受入計画のイメージ

- 観光バス駐車場の現状
 - ・ 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

観光バス受入計画の関係者



6. 駐車場の多様なニーズへの対応

- 附置義務駐車場の集約先の駐車場など今後も必要性の高い駐車場については、地域の課題解消などに貢献できるように、駐車場への新たな付加価値の創造など、駐車場の「質」を高める取り組みを進めることが望ましい。
- 例えば、駐車場予約システムの整備や観光情報の発信のためのデジタルサイネージの設置など、地域の状況に応じた多様なサービスの提供等が考えられる。そのほかにも、災害時に避難拠点として利用できるよう備蓄倉庫等を設置すること、都市環境の向上のために緑化すること等が考えられる。
- また、中心市街地など、まちの賑わい創出に有用な場所にある駐車場の管理者等は、駐車場の全部又は一部を臨機応変に利用したイベント等を積極的に行うことにより、賑わい創出に貢献できるような取組について検討することが望ましい。

<事例について、次頁以降に示す>

事例：地球温暖化対策

a. 電気自動車用充電設備の設置



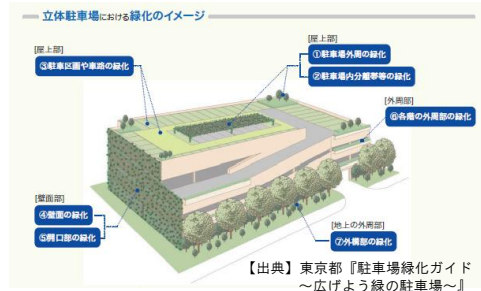
【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2015. 8)

c. ソーラーパネル+蓄電池による街路灯設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 2)

b. 駐車場の緑化



【出典】東京都『駐車場緑化ガイド ~広げよう緑の駐車場~』

d. 公共交通支援のためのパーク&ライド用スペース確保



【出典】長崎市 HP

事例：災害時対策

a. 災害時必要施設の整備・必要物品の備蓄



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 8)

c. 災害情報取得にも備えたWi-Fiの設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 8)

b. 充電用ソーラーパネルの設置



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 3)

d. 避難拠点として活用



【出典】環境ビジネスオンライン (2017年2月13日)

事例：駐車場利便性向上

a. 駐車マス満空情報の提供



【出典】Times24(https://times-info.net/sp_app/),
S-park(<https://www.s-park.jp/>)

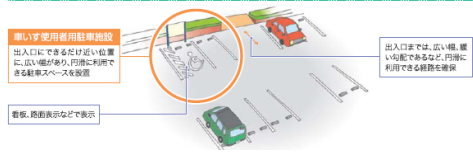
b. カーシェアポート・シェアサイクル用地の提供



c. ユニバーサルデザイン対応の推進

特定路外駐車場を設ける際には、車いす使用者用駐車施設を1以上設けるなど、路外駐車場に関するJUAアプリー化基準(路外駐車場移動等円滑化基準)に適合させなければなりません。また、既設の特定路外駐車場に対しても、基準に適合するよう努めなければなりません。
なお、特定路外駐車場を設置する際は、都道府県知事等に届出なければなりません。

【※ 特定路外駐車場】道路の付属物である駐車場、公園施設である駐車場、建築物及び建築物に付属する駐車場を除く路外駐車場であって、駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であり、かつ駐車料金を徴収するもの



【出典】財団法人東京都道路整備保全公社『駐車場ユニバーサルデザインガイドライン』

d. 駐車場予約システムの提供



【出典】B-Times HP(<https://btimes.jp/>),
akippa HP(<https://www.akippa.com/>)

事例：快適な都市環境

a. 荷さばき拠点としての利活用



【出典】東京都道路整備保全公社ホームページ
30分未満無料・荷さばき可能駐車場一覧 2016. 11

b. 景観への配慮



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2010. 8)

c. 観光拠点機能の併設



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2017. 6)

d. まちづくり拠点としての利活用



【出典】三井不動産リアルティ ニュースリリース (2016. 4)

7. 荷さばき駐車場等への対応

- 荷さばき駐車場の整備に当たっては、その駐車需要を適切に把握し、需要に応じた適切な駐車場を整備する必要がある。特に、荷さばき需要の大きい一定規模以上の建築物については附置義務駐車場制度により、その確保を推進することが望ましい。
- 一方、附置義務駐車場条例の対象とならない小規模な建築物が多く立地している地域については、地区内の大規模駐車場に設けられた荷さばき駐車場の共用化、空地等を活用した共用荷さばき駐車場の設置等の多様な手法を活用することが望ましい。
- なお、荷さばき駐車場の共用化等は駐車場から目的地への運送距離の増加や歩行者との錯綜等により作業効率の低下等を招く可能性があるため、運送事業者との協力体制等の地域の実情を踏まえた検討が必要である。
- さらに、観光バスや自動二輪車のため駐車場についても、地域の需要やまちづくり計画等との整合性を考慮した整備を進めていくことが必要である。

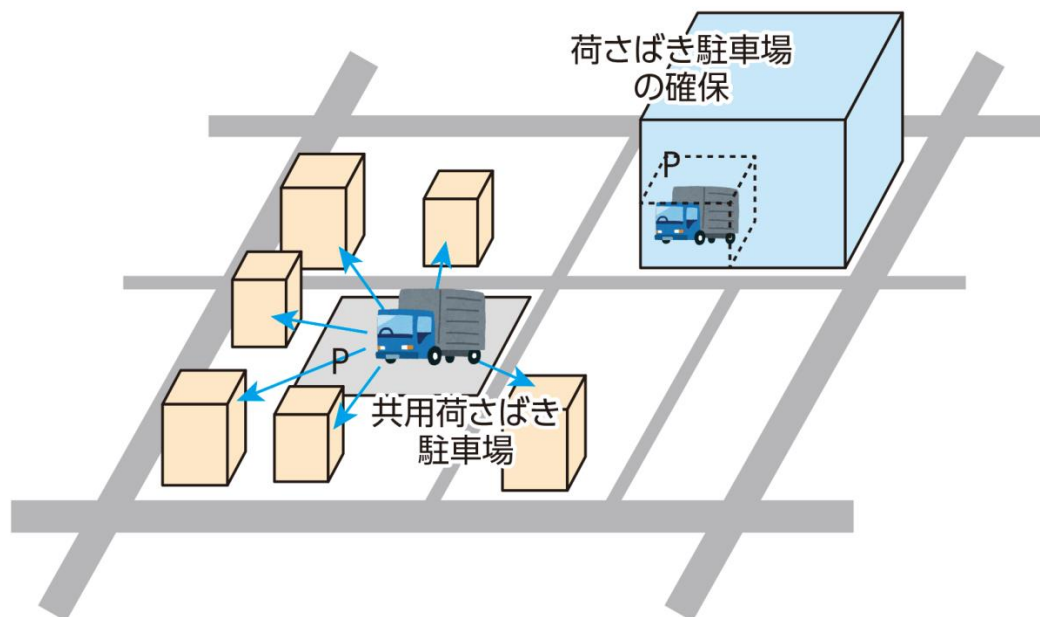


図 7-1 荷さばき駐車場整備のイメージ