

1. まちづくりにおける駐車場施策

講師：国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 太田 裕之 様

1. 「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」について

「まちづくりにおける駐車場施策」として、国土交通省都市局の取り組みについて紹介する。

今年度、有識者、駐車場関係団体、地方公共団体から成る「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」を立ち上げた。駐車場政策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出などにより、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、昨今の社会情勢の変化などもふまえつつ、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行っている。

検討会の構成

- ・ 学識経験者、駐車場関係団体、地方公共団体等
- ・ 関係行政機関(国交省、警察庁)

| | | | |
|--------|------------------------------|---|-----------------------------|
| 委員 | 有識者 | 岸井 隆幸(座長) | 一般財団法人計量計画研究所 代表理事 |
| | | 大沢 昌玄 | 日本大学 理工学部 土木工学科 教授 |
| | | 小早川 悟 | 日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授 |
| | | 野澤 千絵 | 明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授 |
| | | 小嶋 文 | 埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授 |
| | 駐車場関係団体 | (一社)全日本駐車協会 (公社)立体駐車場工業会 (一社)日本自走式駐車場工業会 (一社)日本パーキングビジネス協会 | |
| 地方公共団体 | 東京都 千代田区 金沢市 神戸市 和歌山市 | | |
| オブザーバー | 国土交通省(道路局、住宅局、自動車局)、警察庁(交通局) | | |
| 事務局 | 国土交通省 都市局 街路交通施設課 | | |

駐車場法は、そもそも昭和のモータリゼーション全盛期に作られた法律で、駐車場を整備して道路に車が溢れないように対策することが主眼だったが、一定程度の目標が達成されてきたことから、この検討会では今までの駐車場法の枠組みだけではなく、包括的なまちづく

りを見据えて何が必要かを検討する、といった大きなテーマを扱うこととしており、来年度以降も引き続き継続する予定である。検討会では次の5つの観点から議論があった。

(1)まちづくりにおける駐車場政策の理念・目的

道路交通の円滑化という駐車場の目的だけではなく、土地利用や歩行者中心のまちなかなど、まちづくりにおける駐車場政策の理念や目的はどうあるべきか。

(2)施策(仕組み)のあり方

そうした理念や目的を達成するにあたってどういう施策、仕組みが必要か。

(3)公と民の役割分担のあり方

駐車場施策を進めるにあたって、公民の役割分担はどうあるべきか。

(4)まちづくりにおける駐車場の柔軟な活用のあり方

駐車場をまちなかのストックとしてどう活かしていくか。

(5)新たな時代(DX、GX)に対応した駐車場施策のあり方

デジタル・トランスフォーメーション(DX)やグリーン・トランスフォーメーション(GX)といったものに対して、駐車場施策はどうあるべきか。

今年度は計3回開催し、平成30年に作成した「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を今回の議論を踏まえて更新し、来年度以降は課題についてもう少しテーマを絞り込んで議論し、中長期的には関係制度の見直しも考えていく必要があると考えている。これまでは駐車場を整備するという時代だったが、今後は、これからのまち(都市)における適正な駐車場の“つくり方”“つかい方”をしっかりと考えていく必要がある。

今後の具体的な検討事項の例は次の通り。

検討事項の例

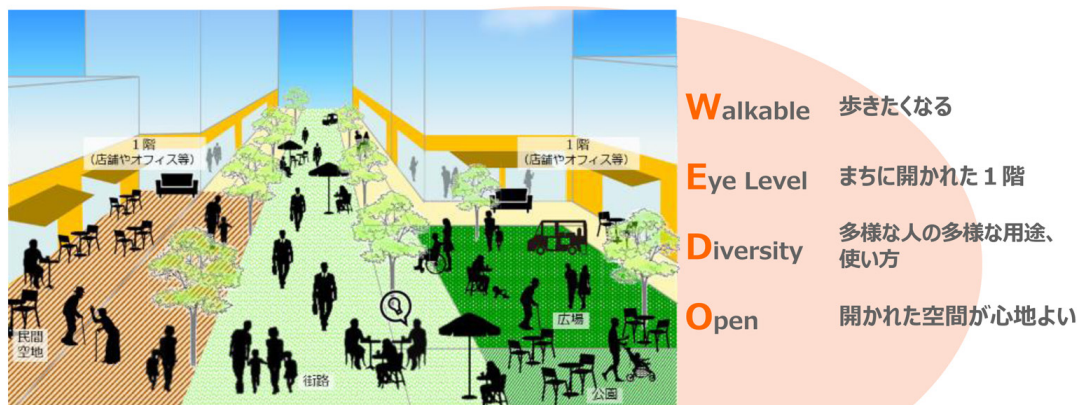
| | |
|---|---------------------------------------|
| 中期 | ○地域の特性等を踏まえた現状分析と検討 |
| | －都市部、地方部、観光地等における詳細な駐車場の実態把握、課題の分析 |
| | －適切な需給バランスと配置論の検討 |
| | －自動二輪、荷さばき、バリアフリー 等 |
| | ○駐車場整備地区・計画のあり方 |
| －記載すべき事項の整理、作成の際の留意事項・手引き等の検討 等 | |
| ○附置義務制度のあり方 | |
| －附置義務の評価、実態に即した附置義務を課するための仕組み、適切な原単位の設定手法等の検討 等 | |
| ○標準駐車場条例・地区マネジメントのあり方 | |
| －地域の課題解決につながる駐車場政策を実現するための条例や地区マネジメントのあり方の検討 等 | |
| ○安全対策の強化 | |
| －機械式駐車場の安全対策 等 | |
| ○最新の動向把握、事例の収集 | |
| －柔軟な活用、新たな時代(DX、GX)への対応、海外事例 等 | |
| 長期 | ○まちづくりにおける駐車場政策に関する基本的な考え方の整理 |
| | －多岐にわたる駐車場に関する制度を踏まえた総合的な駐車場政策のあり方の検討 |
| | －現行制度の見直すべき事項の整理 等 |
| ○完全自動運転化に対応した駐車場のあり方 | |
| －インフラ側に必要な対応、乗降場の確保、自動車の保有形態の変化を踏まえた対応 等 | |

2. まちづくりと連携した駐車場施策

まちづくりと連携した駐車場施策ということで、ウォークアブルという政策、まちなかの道路を車中心の空間から歩行者中心の空間にしていく取り組みを進めている。









まちなかにおける「ウォークアブルなパブリック空間」のイメージ

まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の**官民空間をエリア一体でリノベーション**



そういった中で、歩行者動線を分断する駐車場出入口の設置の制限や個別の建築物ごとに課せられる附置義務駐車場の集約など、地域の交通事情に合わせて歩行者中心の空間を作り、車と歩行者が共存できればと思っている。駐車場は車利用者のまちなかとの結節点、ハブになるようなところで、まちと一緒に連携しながら考えていくことが重要である。例えば、モビリティハブとして、車で駐車場まで来て、よりスローで回遊性の高い自転車などのモビリティに乗り換えてまちに出ていくなど、まちの中と外を“繋ぐ”役割を駐車場が担っていくようなことも考えられる。また、多様な人を受け入れることができるように、バリアフリー対応についても、運用面を含め工夫して停めやすい駐車場の供給を進めていただきたい。

改正道路交通法が本年7月施行に向けて進められており、電動キックボードが特定小型原動機付自転車ということで原付の一種に定められ、さらに普及してくることが想定される。駐車場法では、「自動車」とは四輪自動車と自動二輪車(51cc以上)と規定されており、一方で、自転車法では、「自転車等」として自転車と原動機付自転車(50cc以下)と対象が定められているが、現場においては、管理者の判断において受け入れ可能なため、地域の実情に応じてうまく対応していただきたい。

| | 駐車場法 | 自転車法 | (その他) |
|---|---|---|--|
| 法律上の区分 | 道路交通法に規定する 「自動車」 (法第2条第1項第9号) 自動車 四輪自動車 自動二輪車 (5lcc~) | 道路交通法に規定する 「自転車」「原動機付自転車」 (法第2条第1項第11号の2、第10号) 自転車等 自転車 原動機付自転車 (~50cc) | 民地の 駐車スペース   |
| 現場での区分 | 自動車駐車場 専用  併用  自動二輪車 専用  併用  自転車等駐車場 (50cc以下受入可) 併用  専用  | 自動車専用 自動車併用 自動二輪車専用 自動二輪車併用 自転車等専用 自転車等併用 | 電動キックボードが駐車可能な場所 = 原動機付自転車と同等扱い 自転車専用 自動二輪車、原付受入不可 |
| ■多様なモビリティの駐車における留意点 ・車両の盗難防止対策 ・既存の構造物（自転車ラック等）との適合性確認 ・建築基準法や消防法等の関係法令の規定による対応 | | | |

3. 新たな時代(DX、GX)に対応した駐車場施策のあり方

DXやGXといった文脈では、EV車の普及に向けた充電施設の拡充が必要だと考えている。駐車場事業者についても充電施設の設置を進めていただきたい。

自動運転への対応として国内でも自動バレーパーキングの実証実験が行われており、海外では実際に商用サービスとして実装が始まっている。自動バレーパーキングに関する国際規格も日本が中心になって進んでおり、引き続き、状況を注視していきたい。

4. 令和5年度都市局関係予算概要

街路交通施設課は主に都市交通の分野を扱っており、公共交通の支援を交通部局と連携し、公共交通で結ぶ軸と拠点、その両方の支援を強化することを予定している。拠点の中では、回遊性を高められるようシェアモビリティ普及のための制度拡充やバリアフリー対策が実行しやすくなるよう規模要件の撤廃などを行うことを予定している。これらを含めて、地方公共団体とまちづくりの一環で駐車場整備をする場合には、一定の支援制度があるため、民間の事業者も地方公共団体と連携しながらまちづくりと一体となった駐車場整備と運営を引き続き実施していただきたい。