

駐車場整備計画ガイドプランについて

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課
施設第1係長 一宮大祐

1

ガイドプラン策定までの流れ

(H18年11月)

「**中心市街地駐車場対策検討協議会**」を設置

(H19年7月～H20年3月)

「**中心市街地駐車場対策検討委員会**」で検討

(H20年3月)

「**駐車場整備計画ガイドプラン**」を策定

3

1 ガイドプラン策定までの流れ

2 ガイドプラン策定の背景

3 ガイドプランの概要

4 ガイドプランの実践に向けて

2

協議会で「ガイドプラン」策定準備

協議会の構成

条例8市(神戸、姫路、尼崎、明石、西宮、芦屋、伊丹、三田)
に宝塚市、加古川市、川西市を加えた11市と県で構成

- 市町において総合的な駐車場対策を講じる際の手引書として「ガイドプラン」をH19年度に策定。
- 阪急西宮北口駅、JR加古川駅、阪急川西能勢口駅周辺地区で実態調査を実施。
- ソフト対策を含めた総合的な駐車場対策により、駐車場需要を満たしつつ中心部への自動車乗り入れを抑制することにより、“歩きやすく人が集まる空間づくり”を推進し、中心市街地の活性化に資する。

4

委員会の構成

委員長

土井 勉氏(神戸国際大学経済学部都市文化経済学科教授)

副委員長

根本 敏行氏(静岡文化芸術大学文化政策学部教授)

委員

伊藤 潤子氏(コープこうべ参与、消費生活アドバイザー)

西田 純二氏(株式会社社会システム総合研究所代表取締役)

池谷敬一郎氏(西宮市都市局都市計画部長)

木村 義和氏(加古川市都市計画部長)

高橋 泰生氏(川西市まちづくり部まちづくり政策室長)

本井 敏雄氏(兵庫県県土整備部まちづくり局長)

5

- 1 ガイドプラン策定までの流れ
- 2 **ガイドプラン策定の背景**
- 3 ガイドプランの概要
- 4 ガイドプランの実践に向けて

7

ガイドプラン策定の視点(委員会論点)

- 従来の制度は建物ごとに駐車場を確保するもので、自動車交通に支障を来たさないための対策に終始。
- 鉄道駅周辺地区など公共交通の利便性の高いエリアにおいて円滑で快適な交通手段を提供するには、駐車場の確保だけでなく公共交通とのバランスが重要。
- 総合交通体系は交通結節点である駐車場の配置に左右されることから、駐車施策は交通政策上の重要なツールとなる。環境負荷の小さい交通体系にも寄与。
- 既にある駐車施設でも供給が需要を上回る。市街地では、個別建物単位で駐車場整備をするのではなく、エリアで整備と運営を考える必要がある。

6

用語の解説(1): 駐車場法

第1条 この法律は、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もつて公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

8

用語の解説(1): 駐車場法

第2条(用語の意義)

路上駐車場

駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される駐車施設で、一般公共の用に供されるもの。(道交法パーキングメーター等は対象外)

路外駐車場

道路の路面外に設置される駐車施設で、一般公共の用に供されるもの。

- ・都市計画駐車場
- ・届出駐車場(都市計画区域内、500㎡超、有料)
- ・附置義務駐車場

注)利用者固定の月極駐車場は除かれる。

9

用語の解説(2): 駐車場附置義務条例

実は駐車場附置義務は色々なところにある。

- ・**駐車場法に基づく駐車場附置義務条例**
- ・開発指導に関する条例や要綱
- ・大規模小売店舗立地法の「指針」
- ・環境基本条例等に基づき制定された条例
など

11

用語の解説(1): 駐車場法

第20条 地方公共団体は、駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内において、延べ面積が2千平方メートル以上で条例で定める規模以上の建築物を新築し、延べ面積が当該規模以上の建築物について増築をし、又は建築物の延べ面積が当該規模以上となる増築をしようとする者に対し、条例で、その建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設(以下「駐車施設」という。)を設けなければならない旨を定めることができる。(以下略)

10

用語の解説(2): 駐車場附置義務条例

県内8市で駐車場附置義務条例が制定されている。
神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、
西宮市、芦屋市、伊丹市、三田市

駐車場附置義務基準(床面積に対する設置台数)

国が示す標準駐車場条例(技術的助言)に沿って基準が定められている。

交通特性や建物用途ごとに細かく配慮されていない。

標準駐車場条例が改正され、ローカルルールや隔地駐車場等が推奨されているが、本格的な実践例はない。

12

用語の解説(3)：駐車場整備地区

駐車場整備地区

地方自治体は、都市計画の商業地域等の区域内において、円滑な道路交通を確保するために、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる。(法第3条)

駐車場整備計画

駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合、市町は、駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針や目標年次、目標量、施策等を定める駐車場整備計画を定めなければならない。(法第4条)

13

なぜ「総合的な駐車場対策」なのか

「良好な市街地及び便利で快適な都市交通をいかに実現・運営すべきか」(H15.4.14)

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会
都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会でとりまとめ

- ・これまで駐車場政策は、道路交通が輻輳する地区を中心に、主として民間による駐車場の「量」の確保が基本。
- ・整備すべき駐車場の形態、位置、使われ方等について行政が関与する仕組みにはなっておらず、駐車場出入口の規制誘導は困難。
- ・このため、駐車場法等を活用した、街並みの保全や地区全体の駐車場管理、交通環境の改善方策などについて検討を進める必要がある。
 - ・**駐車場の配置や出入口の位置等を規制・誘導すること**
 - ・**隔地駐車場**
(付置義務駐車場を建物から離れたところに例外的に設ける制度)
 - ・付置義務駐車場設置の代替として**賦課金を徴収する制度**

15

なぜ「総合的な駐車場対策」なのか

当初の課題意識(H18当時)

一定の量的整備は図られているが、総合的な対策が講じられていない。

中心市街地を活性化するためには回遊性確保が重要で、駐車場の量的確保だけでは不十分。

国の社会資本整備審議会答申「国際化、情報化、高齢化、人口減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか」(H15.12.24)の中で「駐車場対策」について言及されたが、本格的な動きがない。

「駐車場対策を量の供給を重視した画一的な整備から、個々の地区特性に応じた柔軟な整備の推進に転換する。」

そこで

県において
駐車場利用実態等を踏まえた「総合的な駐車場対策」のスキームを提示する

14

この提言を受けて(1)

標準駐車場条例(国の技術的助言)の改正(H16.7.2)

(GPのP43参照)

- ・附置を義務付ける駐車施設一台あたりの床面積(原単位)の基準が参考である旨の周知
- ・地区ごとに別途の基準を適用すること(ローカルルール導入)の推奨
- ・隔地による附置義務駐車施設の確保について

16

この提言を受けて(2)

神戸市では

- ・「隔地による附置義務駐車施設の確保」と「附置義務を納付金に代える」条例改正を検討された。
- ・しかし、**駐車場法が現物確保の法律であることから、国との協議で「納付金制度」は実現せず。**
- ・H18.7.1施行の改正条例では「隔地の特例」のみ。
「当該建築物の敷地からおおむね200メートル以内の場所に、交通の安全及び円滑化、良好な街並みの形成又は土地の有効な利用に資すると市長が認める駐車施設を設けたときは、適用しない。」

17

駐車場整備計画ガイドプランの構成

駐車場整備計画ガイドプラン

～地域で考える総合的な駐車場対策を目指して～

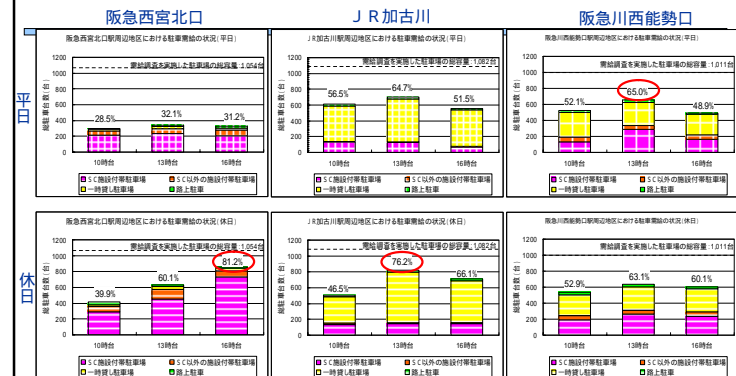
- 1 策定のねらい
- 2 県内の中心市街地における駐車・駐輪の現状と課題
- 3 総合的な駐車場対策の基本的な考え方
 - ・施設単位の対策から地域で考える総合的な施策へ
 - ・駐車場附置義務の見直し
 - ・総合的な駐車場対策の推進
- 4 駐車場整備計画策定の手引き
- 5 駐車場附置義務の見直しの手引
- 6 総合的な駐車場対策の展開方策
 - (1) 駐車場のマネジメントからはじめるまちづくり
 - (2) 社会実験による駐車施策及びマネジメントの具体化
 - (3) モデル地区における施策提案

19

- 1 ガイドプラン策定までの流れ
- 2 ガイドプラン策定の背景
- 3 **ガイドプランの概要**
- 4 ガイドプランの実践に向けて

18

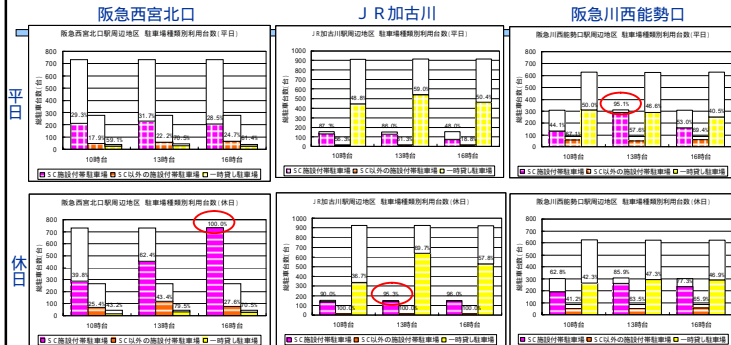
課題 1 駐車容量に余裕が生じている



すべての地区で、駐車容量が駐車需要を上回っている
附置義務基準の緩和が可能では？

20

課題2 駐車場の利用にアンバランス

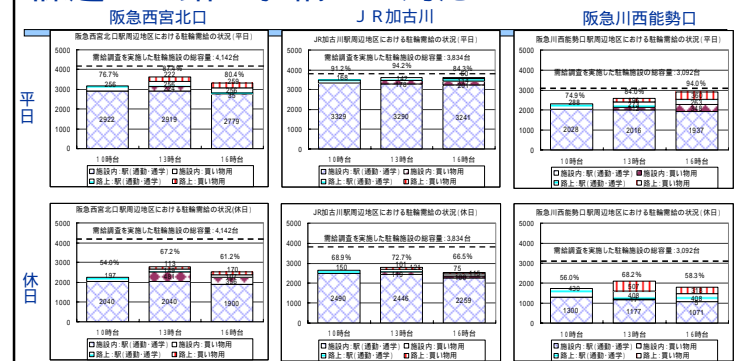


ショッピングセンター以外の附置駐車施設では常に空きが目立つ。一方、ショッピングセンターの附置駐車施設では、休日のピーク時容量を確保しているため、平日における空きが顕著。

**建物の用途に応じた附置義務基準の設定が必要
個々の駐車場の有効利用促進が課題**

21

課題4 路上駐輪への対応

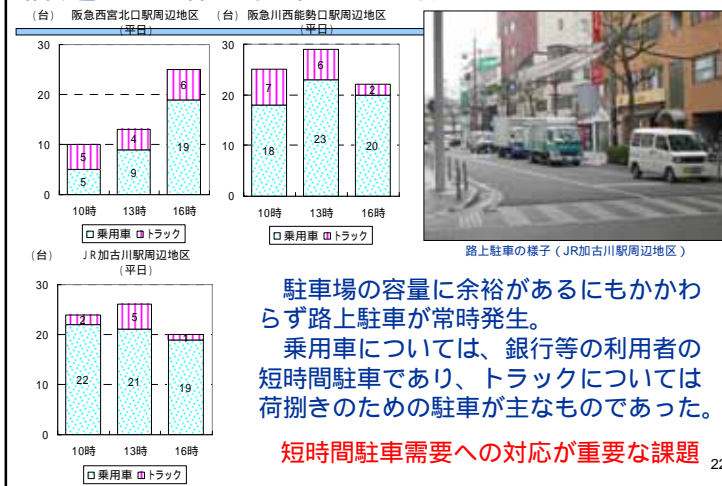


駐輪場の容量に余裕があるにもかかわらず路上駐輪が常時発生。

駐輪行動に対応した駐輪施設をいかに確保するかが重要な課題

23

課題3 路上駐車への対応



駐車場の容量に余裕があるにもかかわらず路上駐車が常時発生。乗用車については、銀行等の利用者の短時間駐車であり、トラックについては荷捌きのための駐車が主なものであった。

短時間駐車需要への対応が重要な課題

22

課題5 自動二輪車駐車需要への対応



- ・全国的にも自動二輪車の路上駐車が問題となっている。
- ・H18に駐車場法が改正され、自動二輪車が法の対象となった。
- ・無料の来客用駐輪施設が路上駐輪の引き金になる事例も。

自動二輪駐車需要への対応が重要な課題
自転車等とともに、景観や歩行空間を阻害する二輪車の駐輪対策が回遊性確保に向けた大きな課題

24

総合的な駐車場対策の基本的な考え方

(GPの第3章 P25~)

実態調査の結果：「路上駐車を考慮しても容量に余裕が…」

- 施設ごとの駐車場対策から地域で考える総合的な施策に転換していくことが重要。
- そうすることにより、駐車需要のピークが異なる施設間での相互融通が可能となる。
- 需要追従型の対応ではなく、社会経済情勢の変化や地区の交通特性等に応じた対応が可能となる。

駐車場対策を入口とした「まちづくり」

新たな都市像にふさわしい交通結節点として駐車施設を再編・再配置し、公共交通機関との連携等ソフト対策を絡めた総合的な駐車場対策を推進

25

中心市街地駐車場対策の方向性

2 協議会等を設置し駐車施設を効率的に運用

- 建物や施設を新增築する者がそれぞれの計画で整備するのではなく、住民・商業者(小規模な店舗、医院等含む)・既存駐車場管理者・道路管理者・交通管理者等の利害関係者により構成される**協議会等**を設置する。
- 利用実態や駅・施設からの距離に応じた料金設定、満空情報の提供等を実施し、**駐車・駐輪行動を誘導**することにより、駐車施設の効率的運用を行う。

27

中心市街地駐車場対策の方向性

1 「点の対策」から「面の政策」に

- 現行制度のまま新たに駐車場を整備した場合には土地利用を非効率にする
駐車場の利用効率が低下し、駐車料金の値下げ合戦を誘発するなど、地区全体の収益構造に悪影響を及ぼすことになる。
- 施設単位で行われてきた**従来の「点の対策」**を見直し、地域特性に応じたまちづくりの観点からの**「面の政策」**として**総合的に**駐車場対策を考えていく。
- 交通特性を考慮し、駅から300mから500m程度の範囲をひとつの地区として、総合的な施策を実施。

26

中心市街地駐車場対策の方向性

3 行政の役割

- 「駐車場の整備」、「駐車場利用の円滑化」、「違法駐車の取締り」の一体的実施が重要。
- 行政が主体となり、総合的な駐車場対策を立案。
- 地域の協力体制を確立し、それぞれの役割分担のもとで、駐車対策を実施。

28

駐車場附置義務（条例）の見直し提案

地域の実態に即した施策が実施のための提案

- 特定用途の細分化
- 地域ルールによる基準の弾力化
- 自動二輪車に関する附置義務
- 荷さばき等の短時間駐車需要への対応

29

地域ルールによる基準の弾力化

- さらに、鉄道駅周辺地区などにおいて、その**地区特性に応じて附置義務基準を弾力的に運用**できるよう、「駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られると認められる場合」には、特例基準によることを定める。（この改正だけでも効果が期待できる。）
- この場合、**駐車場整備計画に地域ルールの適用地区及びそこでの附置義務の方針を明記**。
- また、地元市町、駐車場設置者、住民団体、交通管理者、道路管理者等で構成する**地域ルール策定協議会を設置して地域ルールを検討**。

31

特定用途の細分化

- 国が示す標準条例では、特定用途を「百貨店その他の店舗又は事務所」と「それ以外の特定用途」に分類されているのみ。
- さらに、人口50万人未満の都市においては、対象区域の特定用途に供する建築物に対する附置義務基準が150㎡に1台と一律に適用される内容。
- しかしながら、特定用途に供する建築物の種類は多様。その種別によっては公共交通による分担が可能で、駐車需要を生じさせる程度が異なる。
- そこで、**交通特性の影響を反映しやすいよう、特定用途を店舗系・業務系・興行系に細分化し、より実態に即した基準を設定**。

[GP P45] 30

自動二輪車に関する附置義務

- 自動二輪車は近年、違法駐車が問題になり、**駐車場法改正（平成18年5月）で自動二輪車の駐車場確保に関する法的位置付けが明確になった**。
- これを受け、駐車場附置義務条例に自動二輪車用駐車施設の附置義務を定める。
- ただし、**駐車容量に余裕のある地域では、条例に自動二輪車の附置義務を定めただけで、地域ルールを活用した駐車場や駐輪場の再編・再配置により、自動二輪車や自転車等も含めた包括的な駐車施策を行うことが効果的**。

32

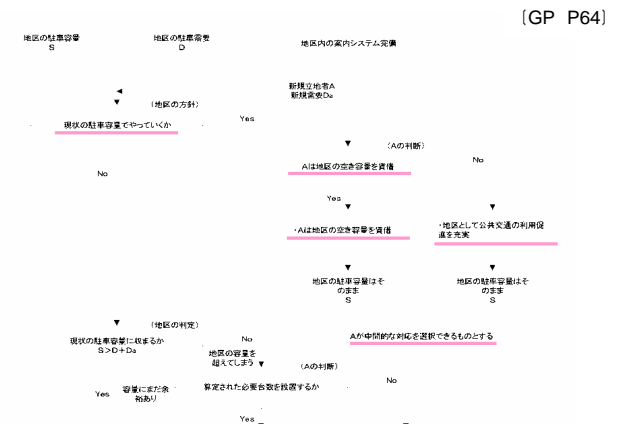
地域ルールイメージ

	一般型	公共交通が発達した地区	街並みの形成に重点を置く地区
地域			
地区のイメージ	一般地区	駐車施設過剰 ・公共交通充実 ・自動車分担率が少ない	駐車施設設置困難 ・高容積率 ・小規模敷地 ・都心商店街
設置台数	A B C	設置台数 $A' = X_1 A$ $B' = X_2 B$ $C' = X_3 C$ (特定用途ごとに自動車分担率を反映し緩和) ($X_1 < 1, X_2 < 1, X_3 < 1$)	設置台数 $A'' \leq A + B + C$ $B'' = 0$ $C'' = 0$

(PG P46)

33

新規の駐車需要に対する政策決定フロー



35

総合的な駐車場対策の基本スキーム

余裕のある駐車ロットの転用により、
自動二輪車、自転車等の駐車スペースを確保

(GP P63)

1. 駐車需要の観測結果をもとに、地区の駐車容量及び各施設の駐車場必要台数を決定
2. 自動二輪車の駐輪需要(違法駐輪)へ対応するため、使い安い既存駐車場を転用
3. 駅周辺の駐輪需要(違法駐輪)へ対応するため、平面の使い安い既存駐車場を転用
4. 既存施設の増床や新規立地に当たってのストック、または荷捌き駐車施設へ転用資源として活用

34

- 1 ガイドプラン策定までの流れ
- 2 ガイドプラン策定の背景
- 3 ガイドプランの概要
- 4 **ガイドプランの実践に向けて**

36

今後の展開方策

- 1 駐車場からはじめるまちづくり
- 2 社会実験によるマネジメントの具体化
- 3 総合的な駐車場対策を推進するための環境づくり

47

社会実験によるマネジメントの具体化

- 駐車場等の一体的管理、プロモーション、快適な環境の確保などの施策を地区全体で推進するには、サービス水準や施策に必要な経費をどのように分担するかについてのルールづくりが必要。
- 店舗、飲食店、事務所、医院など様々な規模・業態の施設が混在する中でこうしたルールづくりを先導的に行うためには、社会実験が有効。
- 施策の具体化、組み合わせの最適化、参加する事業者や利用者の理解と参加意欲を高めていく。
- トランジットモール・モールの実験、駐車ロットの転用実験、駐車・駐輪行動を探る実験(料金設定と情報提供)、補助交通に関する実験、**共通サービスポイントカードに関する実験** 等

39

駐車場からはじめるまちづくり

- 駐車・駐輪対策は、課題を共通認識しやすいテーマ。
- これを切り口として、協議会等の組織をつくり、郊外のショッピングセンターと十分に競争できる魅力あるまちづくりを実現。(タウンセンターマネジメント)

38

推進するための環境づくり

※は、財政難で全体的な協力は難しいのですが、足と頭？を使って...

- セミナー、シンポジウム等
市町や地元団体等の要請に応じて企画をお手伝い
- 市町の取り組みに協力
協議会を通じて情報交換
勉強会や委員会立ち上げ等への協力
社会実験の企画
具体的な課題への技術的助言

40

「地方の元気再生事業」などの活用

持続可能な地方再生の取組を抜本的に進めるため、地域住民や団体の発意を受け、地域主体の様々な取組を立ち上がり段階から包括的・総合的に支援する「地方の元気再生事業」を創設（平成20年度から3カ年度を予定）



継続して本格的に支援すべきであるとされたプロジェクトには、交付金等により全省庁を挙げて重点的かつ継続的に支援。

46

ご清聴ありがとうございました



43

ガイドプランの実践とは

個々の最適から全体としての調和へ
 (どこかで折り合いをつける = かしこいクルマの使い方)

これまでの制度では

- 余っていても、駐車場をどんどん造らせてしまう。
- 建物をコンバージョンして用途変更をすれば、駐車場を追加？
- 「駐車場を造らせる」=「車で来てください」

総合的な面の政策により

- 既存の駐車・駐輪施設の効率化を進め、立地コストを縮減。
- 回遊空間の創出、景観形成等により中心市街地を活性化。
- 公共交通と自動車交通のバランスをとる。(地球温暖化防止や原油価格高騰等への対応)

42