

国都まち第31号
国都街第41号
平成30年7月13日

〔都道府県、政令指定都市〕
まちづくり担当部局長
駐車場担当部局長 殿

国土交通省都市局 まちづくり推進課長

街路交通施設課長

都市再生駐車施設配置計画の活用等による附置義務の適正化について（技術的助言）

平成30年7月15日付で施行される都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年法律第22号）の施行及び「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行について（技術的助言）」（平成30年7月13日府地事第346号、国都計第48号、国住街第112号）並びに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計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループでとりまとめられた「社会経済情勢の変化に対応した都市施設の整備等について」（平成29年12月）を踏まえた「標準駐車場条例の改正について」（同国都街36号）が通知されたところである。

当該通知の背景、趣旨及び具体的な制度運用に関する技術的助言を下記のとおり通知するので、駐車場行政の適正な運用に努めていただきたい。

また、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、本通知の内容について周知方願います。

記

1. 都市再生駐車施設配置計画について

(1) 都市再生駐車施設配置計画制度創設の背景と趣旨について

都市再生緊急整備地域の一部の区域では、旺盛な民間開発の増加に伴い、駐車場法（昭和32年法律第106号）第20条の規定に基づく駐車施設附置義務制度により多くの附置義務駐車施設の供給がなされてきた一方で、公共交通機関が発達していること等により、駐車施設の稼働率が低い水準に留まっており、その結果、駐車施設の余剰が発生している区域が存在する。

このため、都市再生緊急整備地域においては、その他の地域と同じ駐車施設附置義務の基準を一律に適用するのではなく、当該都市再生緊急整備地域の一部の区域の実態に応じ、附置義務駐車施設を建築物単位でなく区域単位でその位置と規模を最適化する特別な仕組みが必要となる。

今般、新たに創設された「都市再生駐車施設配置計画制度」においては、都市再生緊急整備地域の整備に関し必要な協議を行い、かつ、地域の実態を把握する都市再生緊急整備協議会が建築物単位でなく計画の区域全体で附置義務駐車施設の位置と規模を最適化する計画（以下「配置計画」という。）を作成し、配置計画の区域内において附置義務駐車施設を設ける建築主は、配置計画に即して駐車施設を設けなければならないことから、当該区域のまちづくりと一体となった附置義務駐車施設の整備が可能となるものである。

加えて、都市再生駐車施設配置計画制度は、これを通じた余剰の駐車施設の他用途への転換・活用等による都市の安全性・利便性の向上や、附置義務駐車施設の整備量の適正化を通じた民間事業者による都市開発事業等の促進にも資するものであるのみならず、都市機能が集積する都市再生緊急整備地域において顕在化している荷さばきのための駐車施設等の不足や、多くの歩行者や自動車が通行する道路に面した駐車施設による安全かつ円滑な交通の阻害等の課題の解決を図ることにも資する制度であることから、エリアマネジメント等の取組と連携しつつ、社会的貢献もあわせて実施されることが望ましい。

(2) 都市再生駐車施設配置計画の作成及び運用について

配置計画を作成する都市再生緊急整備協議会を組織するに当たっては、国の関係行政機関、附置義務条例を制定する地方公共団体を含む関係地方公共団体に加えて、都道府県公安委員会や道路管理者を含む関係行政機関を始め、都市開発事業を施行する民間事業者、既存の建築物の所有者等の配置計画を適切に定めるために必要な関係者を構成員とするとともに、その

作成に当たっては、十分な時間的余裕を持って検討、協議及び調整等を行うべきである。あわせて、作成した配置計画を運用するに当たっては、当該配置計画に即した附置義務駐車施設の整備が行われることを確保するための体制が必要である。

また、配置計画に即して附置義務駐車施設の整備が行われるためには、地方公共団体が定める条例において、配置計画に即して駐車施設を附置させる旨の規定を設ける必要があり、このための規定を標準駐車場条例に追加している。

なお、配置計画の作成及び運用に当たっては、別途定める配置計画の作成と運用に関する手引きを活用するとともに、当該手引きの関係者への周知に努めていただきたい。

2. 地域や建築物の特性に合わせた附置義務の適正化について

附置義務駐車施設の整備は駐車場の量的拡大に大きく寄与しているが、現在、附置義務駐車施設の設置の基準となる原単位は、建築物用途の別に適用地域全域に均一に適用され、地域や建築物ごとの駐車需要特性を十分反映できていない場合が見られる。附置義務が実態に合っていない場合、利用のない附置義務駐車施設が当初とは異なった目的で利用されることも考えられ、こうした状態により直ちに問題が生じるわけではないものの、都市空間の有効活用の妨げとなるため、都市再生緊急整備地域に限らず、地域の駐車需要を踏まえた附置義務の適正化が必要となる。

附置義務の適正化を進めるためには、条例に定める原単位が都市の状況に適合しているかを改めて検証することに加え、駐車需要が公共交通機関への近接性等の地域の特性や、高齢者向けの施設や集合住宅といった建築物の特性によって大きく変わることを踏まえ、適用地域全域に原単位を均一に適用するだけでなく、地域や建築物の特性による駐車需要特性を反映した柔軟な附置義務駐車施設の整備を認めることが望ましい。

さらに、既存建築物も含めて駐車需給の状況を踏まえた附置義務の見直しを行い、附置義務が緩和される場合には、建築基準法等の法令を遵守した上で、違法な路上駐車等が発生しないよう配慮しつつ、既存の駐車施設を荷さばきのための駐車場や自動二輪車駐車場、自転車駐車場、防災備蓄倉庫など地域の利便性や安全性を向上させる用途へ転用させることを図ることが望ましい。