

# ■ 持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた 駐車場マネジメントの推進のためのガイドラインについて ～民間事業者との連携の観点から～

国土交通省都市局街路交通施設課

## 1. はじめに

令和4年に設置した「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」では、地域公共交通と連携した「コンパクト・プラス・ネットワーク」なまちづくりや「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を考慮した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きました。

近年の駐車場政策を取り巻く状況の変化等に適切に対応するためには、統合的な政策に基づき、駐車場の量や配置の状況を適切に把握してマネジメントし、適正化していくことが必要です。そのためには、国、地方公共団体、民間事業者がそれぞれの立場で連携して取り組んでいくことが重要であり、その際の指針となることを期待して令和7年5月に「持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン」がとりまとめられたところです。ガイドラインにおいては、民間事業者に想定する役割として、「本とりまとめの考え方を参考とした駐車場設置・運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発」と記載されております。

本稿では、民間事業者との連携の観点から具体的な事例も交えつつ、ガイドラインを紹介します。

### まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ 概要 ～持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン～



- 従来の「受け身の駐車場政策」では、車種ごとの需給の不一致や中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生。
- 車優先から、歩行者、自転車、公共交通など持続可能な交通手段を優先し、人間中心の持続可能なまちづくり、都市交通の実現に向けた政策目的達成の手段として、統合的な政策に基づき駐車場をマネジメントしていく「攻めの駐車場政策」への転換が必要。

#### I はじめに

- 人間中心の持続可能なまちづくりを考慮した駐車場政策  
(コンパクト・プラス・ネットワーク、居心地良く歩きたくなるまちづくり、ユニバーサルデザイン、GX・DX・防災)
  - 交通の結節点、公共的空間としての駐車場の秩序ある整備・活用  
(産学官連携による地域でのマネジメント)
  - 新技術の活用 (自動レーパーキング、事前予約制等)
  - 物流・観光、多様化するモビリティへの対応
  - 持続可能な交通手段とのバランス  
(幅広い世代の利用可能性、環境負荷の低減に資する自転車等のアクティブモビリティ、公共交通やシェアモビリティの活用)
- | 本とりまとめにおいて、各主体に想定する役割 |   |
|-----------------------|---|
| 国                     | 本とりまとめに基づく制度や各種支援施策の検討、個別の技術的助言                           |
| 地方公共団体                | 本とりまとめを技術的助言(ガイドライン)として活用、計画や条例、施策の検討、見直し                 |
| 民間事業者                 | 本とりまとめを参考とした駐車場設置運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発 |

#### II 基本的な考え方

1. 駐車場政策のこれまでの経緯
2. 近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性  
(1) 駐車場の需給等の実態(車種ごとの傾向や計画の未更新)  
(2) 都市政策の動向(SUJ中等の海外動向等)  
(3) 駐車場をとりまく動向(交通・物流・観光等)

#### III

#### 具体的な施策の進め方

1. 計画的な取組  
> まちづくり、都市交通に係る上位計画を考慮し、適切な目標(駐車場供給・配置に加えて、交通分担率、土地利用等)を設定  
> 需給の把握、定期的な見直し  
> 産学官連携(ITマナ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等)  
> マネジメントのための施策・手段(駐車場設置運営に係る規制、誘導等)
2. 施設の構造設備に係る施策  
> 配置の適正化(路外駐車場配置等基準導入、駐車場集約)  
> 質の向上(モビリティハブ化等の結節点機能の強化、まちの入口としての案内・機能の充実、景観等への配慮による魅力的な駐車場)  
> 車両等の変化への対応(新基準車付、普通車や貨物車の大規模化、リフト付福祉車両の高さ等への対応)
3. 駐車場の整備(供給)施策  
> 附属義務の見直し(区域や建築物用途、車種別の量の適正化)  
> 交通施策との調和(公共交通利用促進措置による緩和)、配置の適正化(用地・集約の推進)制度の柔軟な運用(既存附属義務駐車施設の集約・緩和等)  
> 外部不経済への対応(土地利用の適正化、駐車場の質による量の適正化・量的規制等)
4. 各種政策課題への対応  
> 都市内物流(荷さばき駐車場)・観光(観光バス乗降・駐車場等)  
> 多様なモビリティの駐車場の確保(自動二輪車、原付等)  
> 安心・安全の確保(IVRアプリ・ユニバーサルデザイン、こどもまんなかまちづくり、機械式駐車場の安全対策)  
> GX(緑化・EV等)、防災、DX(AVP、駐車場情報等)

※ 太字は制度改正(政省令・標準条例)、下線は既存制度活用(法・予算)、その他は自治体による運用(参考事例の発案)や今後の検討による対応を想定。

図1 とりまとめの概要







また、新基準原付、普通車や貨物車の大型化、リフト付福祉車両の高さなど、車両の変化に対応して、駐車区画の規格の見直しなどの対応が必要です。

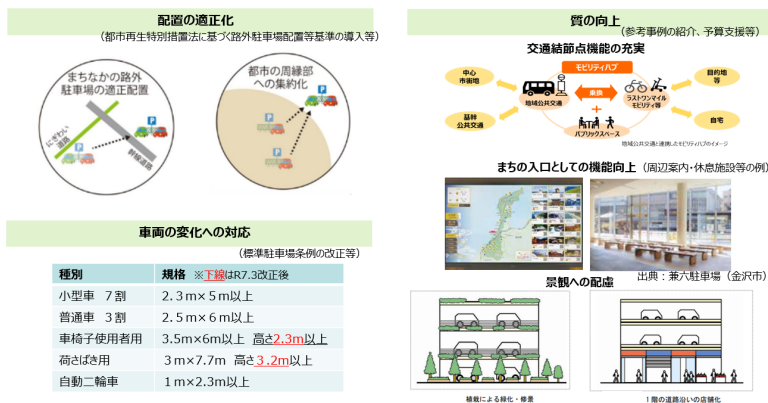


図10 施設の構造設備に係る施策

### (3) 駐車場の整備(供給)施策

荷さばき車両(貨物車)用や自動二輪車用など、依然として十分に整備されない車種の駐車施設もある一方、供給の増加や公共交通分担率向上等により供給が過剰になっている地域が多くなっており、交通施策との調和や配置の適正化を含めた附置義務条例の見直しや制度の柔軟な運用により、区域や建築物の用途、車種ごとの量の適正化を進めていく必要があります。

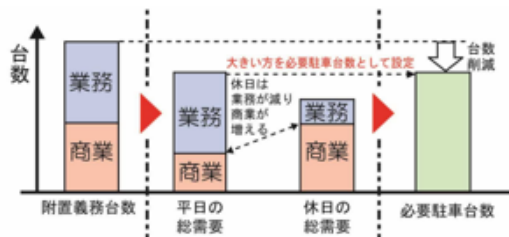


図11 集約による必要台数削減のイメージ

一般に、駐車場の必要台数は施設ごとのピーク需要により決まってくるところ、施設ごとの状況や、施設の性質(業務・商業等)によりピークとなる時間帯や曜日は異なってくるため、駐車場の集約化・地域における駐車場の共同利用を行うことにより、整備台数を合理化できると考えられます。また、施設ごとに駐車場を整備するのではなく、共同で整備して利用することにより、短距離であっても施設ごとに駐車場を移動することによる、車の出し入れを抑制し、歩行者との交錯リスクの減少及び安全性の向上、エリアの回遊性が高まる効果も期待されるところです。地方公共団体の附置義務制度の運用に当たって集約駐車場を指定することにより隔地を促していく等の取組との連携だけではなく、地域で民間事業者同士の連携により駐車場の共同整備や共同利用をしていくことも重要です。

また、駐車場の設置に伴う外部不経済に対して、土地利用や駐車場の量の適正化の対応が必要な地域も見られます。本ガイドラインでは、地区内の有料駐車場の設置禁止や交通規制に取り組んだ白川村等の事例を紹介しています。

#### (4) 各種政策課題への対応

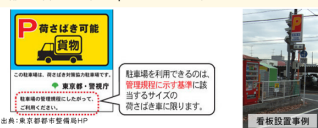
##### 1) 都市内物流の効率化

近年の宅配需要の増加への対応や、道路交通の円滑化等の観点を踏まえれば、路外における荷さばき駐車場の確保の重要性が高まっており、共同住宅を含めた荷さばき駐車施設の附置義務導入や、地域連携による荷さばき駐車施設の確保等により、都市内物流の効率化に取り組んでいく必要があります。

例えば、地方公共団体が荷さばき可能なコインパーキングを指定して活用することや、地域での荷さばきルールの策定・運用、配送事業者専用の駐車区画の確保などにより、地域や関係事業者と連携して取り組んでいる例があります。

##### ■コインパーキングを活用した荷さばき可能駐車場の確保（東京都）

- 交通渋滞の一因となる路上での荷さばき行為を解消するため、**駐車場事業者の協力を得て、路外に荷さばきスペースを設置**
- 駐車場事業者の協力を得て、どの駐車マースでも荷さばき可能な駐車場を「**荷さばき可能駐車場**」として指定。（令和5年3月末現在548駐車場）
- 都内総合駐車場案内s-parkにおいて検索可能



##### ■荷さばきルールの運用（東京都豊島区）

- 安全で快適な歩行者空間を創出するため、多様な主体が参画して荷さばきルールを策定。
- 荷さばきルール運用協議会には、**地元商店会や荷物運送事業者、高業事業者、駐車場事業者**が参加。



図12 官民連携による荷さばき駐車場確保の事例

##### 2) 観光客受入環境(観光バス等)整備

近年の訪日外国人観光客の増加等による観光バス(貸切バス)の無秩序な駐車による歩行者の安全性の低下や道路交通の支障、地域住民への影響を踏まえれば、観光バス駐車場・乗降場所の確保等の対策が必要となっています。観光バスの駐車場や乗降場所の整備・確保といったハード面だけではなく、路上駐車対策や、適切な情報提供、事前予約制導入など、ソフト面も含めた総合的かつ計画的な取組が必要です。

##### 3) 多様なモビリティの駐車環境確保

自動二輪車の駐車場について、大都市部を中心に不足しているという声もあるほか、令和7年4月の改正道路交通法施行規則の施行により、小型自動二輪車に車両の規格が近いと想定されている新基準原付が登場しています。自動二輪車駐車施設の附置義務条例の導入や自転車等駐車場における自動二輪車の受入等により多様なモビリティの駐車環境の確保を進めていく必要があります。

駐車場設置運営事業者においても、駐車場における積極的な自動二輪車の受入(規約や看板において、二輪車が駐車可能であることの明確化等)や、自動二輪車専用の駐車区画の確保などの取組により、地域の多様なモビリティの駐車環境の確保への貢献が期待されます。特に、近年はフラップレスの駐車場やデジタル技術を活用した遊休空間のシェアによる駐車場の設置も増えてきているところであり、こうした駐車場における、積極的な自動二輪車の受入も期待されます。



図13 多様なモビリティの駐車環境確保

#### 4) 安心・安全、GX、防災、DX

我が国において、今後更なる高齢化の進展が見込まれていることや、移動等円滑化により、高齢者や障害者が自立した日常生活や社会生活を営むことができる社会の構築に向けた環境整備が求められていること、子育てで当事者が安心・快適に日常生活を送れる「こどもまんなかまちづくり」の観点から踏まえ

れば、駐車場における車椅子使用者用駐車区画や移動等制約者向けの優先区画（ダブルスペース方式の導入）の設置、移動等円滑化経路の確保、精算機等のユニバーサルデザイン対応等を含むまちなかにおけるバリアフリー化の推進が必要です。

バリアフリー法では、駐車面積500㎡以上の特定路外駐車場に対して、車椅子使用者用の駐車区画の設置や経路の移動等円滑化を義務づけていますが、その他の駐車場においても、車椅子使用者を含む誰もが利用可能な幅広の駐車区画（ダブルライン）を設置するなど、積極的にバリアフリーに取り組んでいくことが望ましいです。加えて、車椅子使用者駐車施設の利用対象者の明確化（パーキング・パーミット制度の導入等）等の適正利用の推進の取組や、駐車後の移動も見据えた統合的な情報提供等のソフト面の取組も重要です。（令和5年3月に策定された「車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン」も参照。）

また、駐車場にEV充電器を設置する際のバリアフリー対応も重要となっており、令和6年8月に策定した「電動車のための公共用充電施設におけるユニバーサルデザイン・バリアフリー対応に関するガイドライン」の活用により、充電器の設計を含めて、施設の事情に応じたバリアフリー化の検討が望ましいです。

また、機械式駐車場において、一般利用者の不注意や維持管理の不足等により死亡等の重大事故が発生していることから、安全対策の推進が必要となっています。「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドラインの手引き」（平成28年策定）や「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」（令和3年一部見直し）等に基づく取組が重要です。

2050年カーボンニュートラルや、GX（グリーン・トランスフォーメーション）が大きな政策

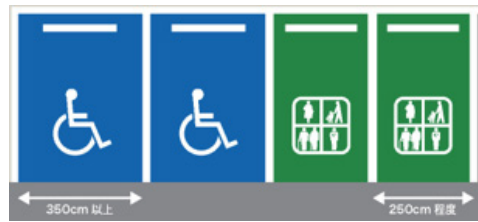


図14 複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ（ダブルスペース方式）

課題となっている中、駐車場においても、緑化や暑熱対策、エネルギーの効率的利用の取組等を進めていく必要があります。環境省の調査では、駐車場において暑さを感じている人の割合が高いという結果も出ており、都市において大きな空間を占め、ヒートアイランド現象の一因となるアスファルトの面積の大きい駐車場において、緑化や浸透性や保水性、遮熱性に優れた舗装材料を用いて駐車場を整備すること等により環境負荷の低減を図っていくことは、地球規模課題への対応だけではなく、利用者満足度の向上の観点からも重要と考えられます。

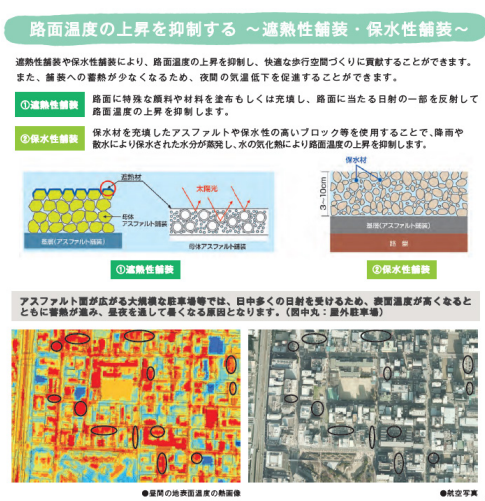


図15 ヒートアイランド対策パンフレットの例(吹田市)

また、近年は地域の防災施策と連携した駐車場の防災機能強化や、駐車場データの取得や活用、フラップレス化等の新たな技術を活用した駐車場の需給の適正化や質の向上の取組事例もあり、こうした取組により、まちづくりや交通に係る課題の解決も期待されま

- 指定緊急避難場所の指定に関する手引き** (平成29年3月内閣府)
- 災害対策基本法に基づく市町村長の指定緊急避難場所の指定の際の参考資料として整理。
  - ※ 居住者等が災害から命を守るために緊急に避難する施設又は場所
  - **指定基準**として、災害に応じて、管理条件や立地要件、構造要件、耐震要件を満たす必要がある。
  - 公共施設だけでは十分な避難場所を確保できない場合に、**民間施設**の指定も検討することとしている。
  - 【事例】商業施設等の自走式立体駐車場(津波の場合)、スーパー・ホームセンター等の駐車場(地震、火災の場合)
  - 指定を受ける側のメリットと感じてもらえることがあれば指定に向けた調整がしやすいとされている
  - 【事例】地元商賈姿勢を見せることによる企業のイメージアップ、防災マップ等に名称が掲載されることによる知名度向上等
  - 指定避難場所以外についても、民間施設を補完的役割を担う避難場所として位置づけている事例も存在
  - 【事例】指定緊急避難場所ではないものの、駐車場の提供について民間事業者側から積極的な提案があった。
  - 指定緊急避難場所の確保が困難な場合の対応として、指定条件を満たす場所等が近隣に無く、指定緊急避難場所を確保することが困難な場合に、市町村において指定緊急避難場所以外に比較的安全な避難場所を確保すること等も記載



図16 防災の観点からの駐車場の活用例

す。他方、地域や事業者ごとに駐車場情報に係るプラットフォームが分かれており、公表しているデータもそれぞれ異なるほか、捕捉率の観点や、データフォーマットの規格等の課題があることから、今後官民連携による対応が望まれます。

#### 4. おわりに

ガイドラインに記載されている各種政策課題等を踏まえると、駐車場施策において民間事業者等に期待される役割として、例えば、地方公共団体の駐車場整備計画等の検討や運用の際の駐車場関係団体の参画や、駐車場の需給に関する調査への協力、荷さばきや自動二輪車等の多様な需要に対応した駐車場の整備、ユニバーサルデザインやまちの景観に配慮した駐車場、緑化や暑熱対策をはじめとしたGX(グリーン・トランスフォーメーション)等の社会課題に対応した駐車場の整備など様々な場面での連携が考えられます。

こうした取組について、短期的には民間事業者にとって負担となる可能性があるものの、都市において駐車場は目的地ではなく、まちの入口・交通の結節点となる施設であることを踏ま

えれば、質の高い駐車場の整備や、駐車場の需給の適正化等により、利用者の満足度向上やエリアの来訪者増加・回遊性向上、土地利用の適正化等により、中長期的なエリア価値の向上による便益が期待されるほか、持続可能なまちづくりや都市交通の実現への貢献が期待されます。

本ガイドラインを指針としつつ、国としても引き続き地方公共団体や関係団体のみなさまと連携して、更なる施策について検討してまいります。