

駐車場附置義務条例及び駐車場地域ルールによる地域貢献協力金と地域貢献策の運用に関する研究

概要版

國學院大學 大門 創

1. はじめに

本研究の目的は、①東京都の駐車場整備計画に基づく地域ルールを比較した上で、地域貢献協力金運用上の課題と考察を行うとともに、②道府県の駐車場附置義務条例等における附置義務駐車台数の低減を伴う地域貢献策を整理・考察することを通じて、今後の駐車場附置義務制度（地域貢献協力金と地域貢献策の組合せ）の方向性を提案する。

2. 東京都下の駐車場地域ルールの比較とその考察【地域貢献協力金】

本研究では、2024年現在、東京都下の区市における駐車場整備計画に基づく地域ルールを策定し、運用または運用予定としている9地区（大丸有地区、銀座地区、東京駅前地区、新宿駅西口地区、新宿駅東口地区、代々木地区、渋谷地区、池袋地区、中野駅周辺地区）を対象に、①対象地区の規模、②内容、③乗用車台数の算定、④貨物車台数の算定、⑤隔地集約化、⑥運用体制、⑦地域貢献協力金の視点から比較分析した。

さらに9地区のうち、小規模建築物が密集する5地区（銀座地区、新宿駅東口地区、渋谷地区、池袋地区、中野駅周辺地区）へのヒアリングを実施した。分析結果を踏まえて、以下の3点に示す通り考察する。

（1）附置義務駐車台数低減に伴い事業者に課される事項

附置低減に伴い事業者に課される事項は、以下の2つに大別できる。第一に、①地域貢献協力金を課す方法（事業者に地域貢献協力金を課し、それを原資として地域内の駐車施策に活用する方法）である。第二に、②地域貢献策を課す方法（地域貢献協力金を課すことなく、事業者が直接地域貢献策を実施する方法）である。

本章で対象とした東京都下9地区では、②地域貢献策を課す方法も受け入れているものの、実質的には①地域貢献協力金を課す方法で運用されており、道府県基礎自治体の駐車場附置義務条例では、②地域貢献施策を課す方法のみで運用している。附置低減に伴い事業者に課される事項のうち、どちらがよいかは本来地域によって異なって然るべきであり、地区特性に応じて、附置低減に伴い事業者に課される事項を運用することが望まれる。

（2）地域ルール導入の目的と事業者に課される事項

地域ルールの目的を民間部門と公共部門の視点からみると、以下のように整理できる。第一に、民間部門の視点から、利用されていない附置義務駐車施設の台数を低減したり、駐車場出入口を設けないことによって、コストを削減する（利益をあげる）ものである。第二に、公共部門の視点から、都市計画やまちづくりの目標に合うように、駐車施策を推進する（駐車場の配置など）ものである。

大丸有地区のように民間部門の視点が強い地区では、民-民間の水平関係になるため、地域貢献協力金を課すことが問題になることが少なかったが、公共部門の視点が強い地区では、公-民間の垂直関係になるため、公共部門は民間部門への説明責任が求められることになる。

そのため、民間部門の視点が強い地区では、地域貢献協力金を課す方法が適していたとしても、小規模建築物が密集するような公共部門の視点が強い地区では、地域貢献策を課す方法を運用した方が適している可能性もある。

（3）附置義務駐車施設と都市計画駐車場の関係

附置義務駐車施設と都市計画駐車場の対象は、根拠法の目的から、附置義務駐車施設は「特定（建築物）の駐車需要」、都市計画駐車場は「不特定の駐車需要」に対応するものと解釈されている。

都市計画駐車場は、高度成長期に整備されたものが多く、都市計画駐車場の役割は時代とともに変化するべき時期にきている。近年では、駅直近地区にて歩行者優先のまちづくりを推進する地方公共団体も多く、駅直近地区に整備された都市計画駐車場が、歩行者優先のまちづくりと整合しないことなどが課題となっている。上記の駐車施設ごとの目的を踏まえると、歩行者を優先あるいは専用としたい地区（ウォーカブル地区）と都市計画駐車場の位置関係が重要であり、ウォーカブル地区の内部にある都市計画駐車場は、上手に活用（荷さばき等）することが望ましい。

3. 東京都以外も含めた附置義務駐車台数低減制度の実態と考察【地域貢献策】

（1）附置義務駐車台数低減制度の分類

附置義務駐車台数を緩和する具体手法は、「地域全体での対応」と「施設ごとでの対応」に分類できる。

第一に、「地域全体での対応」に分類されるものとしては3つある。「①地域全体での原単位の変更」とは、標準駐車場条例における駐車原単位よりも附置義務駐車場条例の原単位を下げることである。「②一部エリアにおける原単位の変更」とは、駐車場条例の対象地域の中の一部のエリアのみ異なる原単位を適用する手法である。「③駐車場附置義務駐車制度の廃止」とは、一度は策定した附置義務条例や附置義務基準を廃止することである。

第二に、「施設ごとでの対応」に分類されるものとしては3つある。「④需給バランス型」とは、周辺の交通特性等を踏まえて、あらかじめ定められた方法（類似施設の駐車実態や大規模開発マニュアルの原単位）により推計された必要駐車台数を附置するものである。「⑤目的志向型」とは、地区のまちづくりの目標を実現するために、附置義務駐車台数低減をインセンティブとしたものである。「⑥モーダルシフト型」とは、自転車利用促進や公共交通利用促進を通じて、交通手段の転換が図られることを想定して、附置義務駐車台数を低減するものである。

（2）モーダルシフト型（公共交通利用促進）による附置義務駐車台数低減制度の実態

公共交通利用促進による附置義務駐車台数を緩和している制度は13自治体あり、近年制度導入自治体が増加している。

13自治体に対して、①対象エリアの設定、②公共交通利用促進策の提示と附置義務駐車台数緩和率の設定、③最大緩和率の設定、④定期的な報告義務、の点で異なる運用をしていた（表参照）。

（3）モーダルシフト型（公共交通利用促進）による附置義務駐車台数低減制度のメリットと留意点

モーダルシフト型による附置義務駐車台数低減制度は、①きめ細やかな対応が可能、②審査者・申請者双方の負担が軽減、③地区の目標実現への協力が得られる、④定期報告による駐車需給の状況把握が可能、⑤駐車需要に応じた今日供給量の整備が可能、等のメリットがあることが明らかとなった。

一方で、当該制度を運用する上では、以下の点に留意する必要がある。

第一に、供給量が需要量よりも小さくならないように制度としての安全性を担保（制度導入前の事前憲章、最大緩和率の設定、駐車需給状況の把握、バッファの設定）する必要がある。第二に、制度としての公平性を担保する必要がある。第三に、制度としての説明責任を果たす必要がある。

5. おわりに

本研究の成果は以下の通りである。第一に、東京都下の駐車場整備計画に基づく9地区の地域ルールは、内容、台数算定方法、隔地距離、地域貢献協力金など、多くの点で共通点がみられるものの、対象地区の規模、駐車原単位、集約・隔地方針、運用体制など、地域の実情を加味した相違点も確認できた。また地域ルール導入の目的・経緯は、民間部門のニーズ（生産性向上など）主体から公共部門のニーズ（まちづくり）主体に変化してきており、それに伴う課題（地域貢献協力金と地域貢献策の組合せ方法、地域貢献協力金の活用方法、歩行者優先のまちづくりと駅前都市計画駐車場の矛盾など）が生じてきていることが明らかとなった。第三に、東京都の駐車場整備計画に基づく地域ルール以外の地域ルールや、東京都以外の駐車場附置義務条例では、地域貢献策の実施や、それに伴う附置義務駐車台数低減制度を設けており、それらを含めて、附置義務駐車台数低減制度を整理・考察した。

以上を踏まえ、地域貢献協力金と地域貢献策の今後の方向性案を以下の通り3つに分類して提案する。第一に、東京都では、再開発の案件が多く、地域貢献協力金の運用主体（一般社団法人など）が確保できる地域で、従来通り地域ルールに基づく地域貢献協力金を運用していく。第二に、再開発の案件が少なく、地域貢献協力金の運用主体（一般社団法人などが確保できない地域（小規模建築物密集地区など）で、地域貢献策の運用を中心としていく。第三に、道府県では、乗用車の駐車場供給量に余剰がある場合には、エリア全体で明らかに附置義務駐車原単位がたかい場合にはその緩和を行いつつも、個別施設において駐車場の需給バランスが保たれていることを確認した上で、地区の目標を実現するための地域貢献策を事業者に課す代わりに、附置義務駐車台数を低減するというインセンティブを付す。

表 ⑥モーダルシフト型（公共交通利用促進）による附置義務駐車台数低減制度の比較

	SEQ:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
	取組み内容	金沢市	川崎市	京都市	神戸市	福岡市	名古屋市	札幌市	港区	仙台市	熊本市	宇都宮市	千葉市	長崎市	
	施行開始年	2009年	2009年	2012年	2015年	2017年	2018年	2019年	2019年	2020年	2022年	2023年	2023年	2023年	
	対象エリア	一部	一部	一部	一部	一部	一部	全域	一部	一部	全域	一部	全域	全域	
公 共 交 通 利 用 促 進	公共交通利用促進PR（パンフレット配布等）	◎	－	○	△	△	○	◎	○	△	◎	◎	△	△	
	駅やバス停までの地図表示・冊子配布	△	－	△	5%	△	○	△	○	○	△	△	△	△	
	公共交通の時刻表の表示・冊子配布	△	－	△	5%	5%	○	△	△	5%	△	△	△	△	
	公共交通機関の位置情報提供システムの導入	△	－	○	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	
	MaaSによる店舗情報等の提供	△	－	△	△	△	△	△	△	△	△	上限10%	△	△	
	従業員のマイカー通勤の規制等	△	－	○	5%	5%	○	5%	△	5%	上限10%	5%	△	△	
	公共交通利用者への運賃補助、割引、特典付与（商品配送等）	○	－	○	10%	10%	○	10%	○	10%	上限30%	10%	△	△	
	駅・バス停・フリンジ駐車場等からの送迎バス実施	○	－	○	10%	10%	○	△	○	△	30%	△	△	△	
	サイクルシェアリング導入	△	－	△	5%	△	△	△	○	△	上限20%	△	上限5%※2	△	
	カーシェアリング導入	○	－	△	10%	△	○	△	○	△	△	△	△	△	
	公共交通待合施設の整備	○	－	△	△	△	△	△	20%※1	△	20%	30%	△	10%※3	△
	端末交通との結節機能整備	△	－	△	△	△	△	△	△	○	△	△	10%	△	△
	鉄道駅への通路・地下通路等の接続	△	－	○	10%	20%	△	20%	○	40%	△	△	△	15%	△
タクシー・観光バスの路上駐車車の抑制	○	－	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	
そ の 他	駐車場の集約化	－	－	－	－	－	－	上限20%	－	－	－	－	－	－	
	EV充電器、水素ステーション設置	－	－	－	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	
	荷さばき駐車施設の設置	－	－	－	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	
	自動車による環境負荷の抑制	－	－	－	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	
	地区内移動の支援	－	－	－	－	－	－	－	○	－	－	－	－	－	
最大緩和率	記載なし	記載なし	100%	20%	40%	20%	50%	60%	55%	記載なし	30%	30%	20%+α		
定期的な報告義務	記載なし	○	○	記載なし	○	○	○	○	○	○	○	○	○		

【凡例】 ◎：必須 ○：該当メニューの例示があるもの（率の定めがある場合は率を記載）

△：公共交通・自動車利用抑制施策として含まれるもの －：記載なし

※1：全天候対応型以外は10%

※2：減免台数10台まで

※3：全天候対応型以外は5%