

2026年7月13日（月）

欧州における 附置義務駐車場に関する 制度の変遷と効果に関する研究

初回発表資料

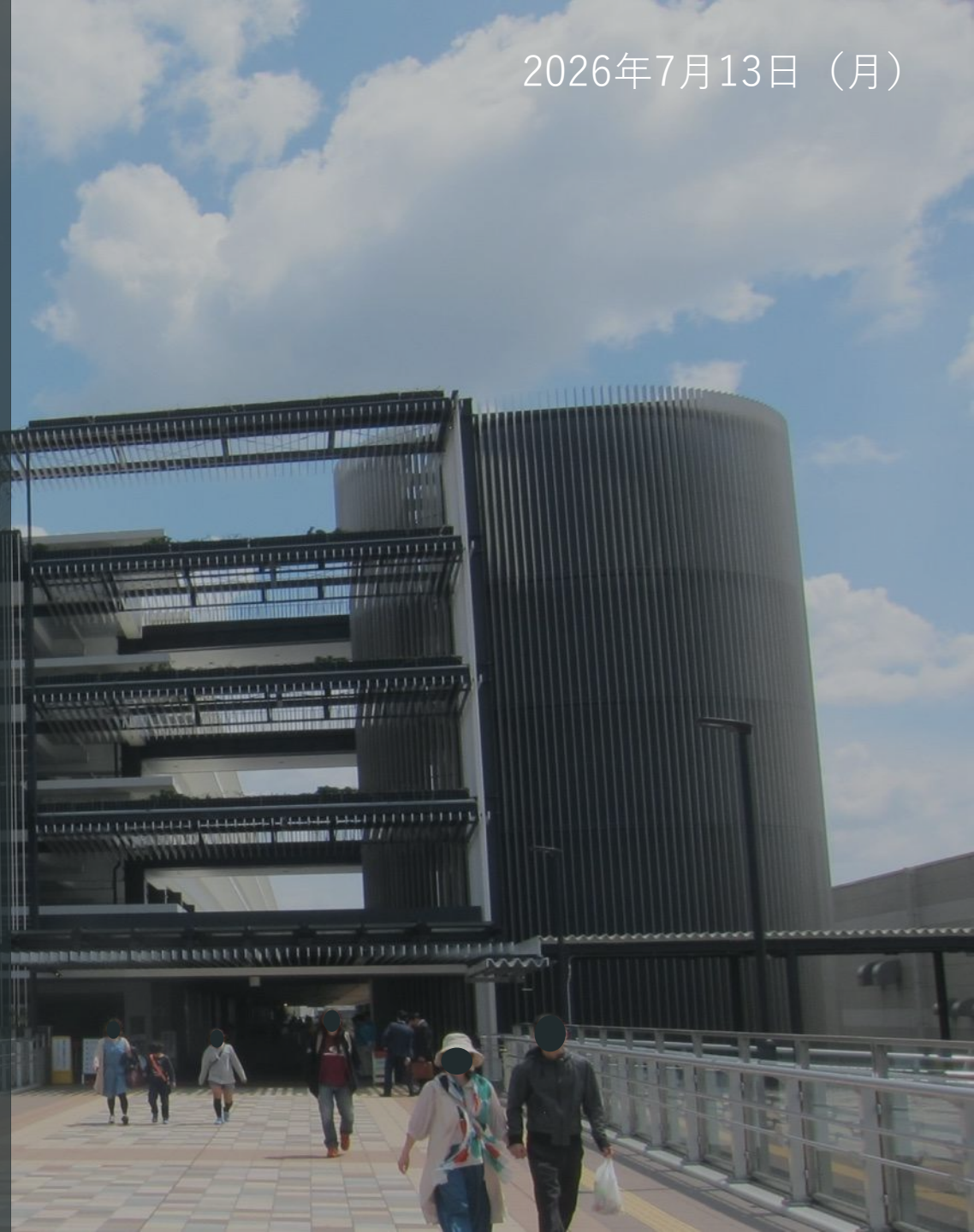
2026年 IBSフェローシップ発表会

大阪公立大学大学院 工学研究科

吉田 長裕

桃山学院大学 工学部 / 地域未来研究所

松本 浩和



②欧州における附置義務駐車場に関する制度の変遷と効果に関する研究

ロンドンでは、2004年のThe London Planにおいて、最低整備台数を義務付ける従来型の附置義務制度から、整備台数の上限を定める方式(上限規制)へと転換し、公共交通の利便性が高い中心部ほど駐車場整備を制限・抑制する制度運用が行われている。「The Mayor's Transport Strategy 2018」(市の交通戦略)においては、徒歩・自転車・公共交通の分担率を2041年までに80%以上とする目標を掲げており、附置義務制度の上限コントロールを有効手段としている。

さらにロンドンでは、駐車需要の管理が附置義務のような量的規制のみでなく、料金制度によっても担われている点が特徴であり、近年は車両の排出量に応じた駐車料金の設定が各区で拡大しているほか、駐車料金の剰余収入の用途については法律にて規定されている。

また、他の欧州都市においても、附置義務台数の一部を金銭納付(代替納付金)により代替可能とし、公的主体がその納付金を駐車場や公共交通等の整備に充当している事例(ドイツのフランクフルト、ミュンヘン、スウェーデンのウメオ等)がみられる。

本研究では、上記のロンドンおよび欧州諸都市を対象として、附置義務制度と料金制度を含む駐車場に関する公的制度の変遷と効果(都心部のまちづくりや市民の交通行動に与えた影響)を比較整理し、今後の日本の附置義務制度への示唆を考察する。

自己紹介



氏名：吉田 長裕（よしだ ながひろ）

所属・役職：大阪公立大学大学院 工学研究科 准教授

専門・関心領域：陸上の交通安全、国内外自転車交通政策、歩行者の安全、地方自治体の駐車場・駐輪場政策



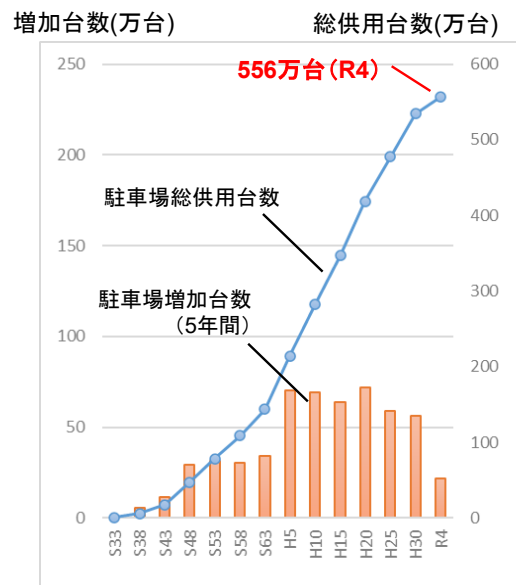
氏名：松本 浩和（まつもと ひろかず）

**所属・役職：桃山学院大学 工学部 助教／
地域未来研究所 主任研究員**

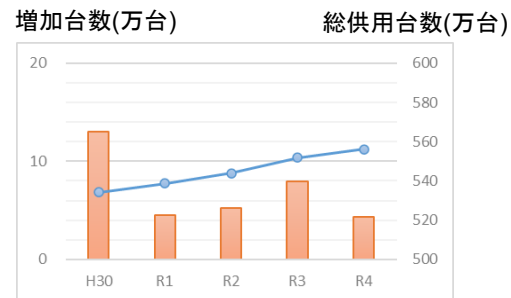
専門・関心領域：駐車場政策、新たなモビリティ

本テーマに至る背景：日本のこれまでの駐車場整備と現在の需給

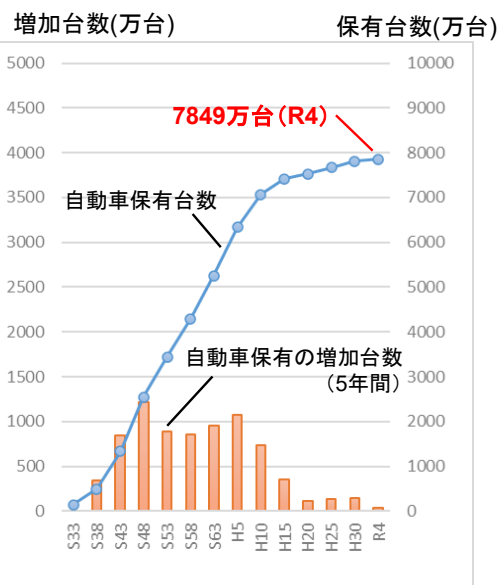
■ 駐車場台数の推移



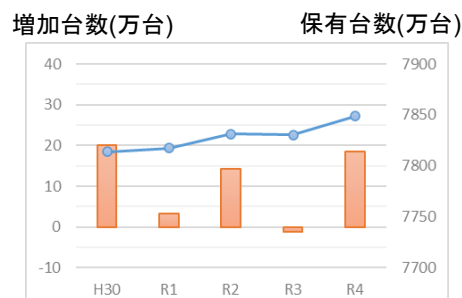
【参考】 駐車場台数の推移（直近5か年）



■ 自動車保有台数の推移

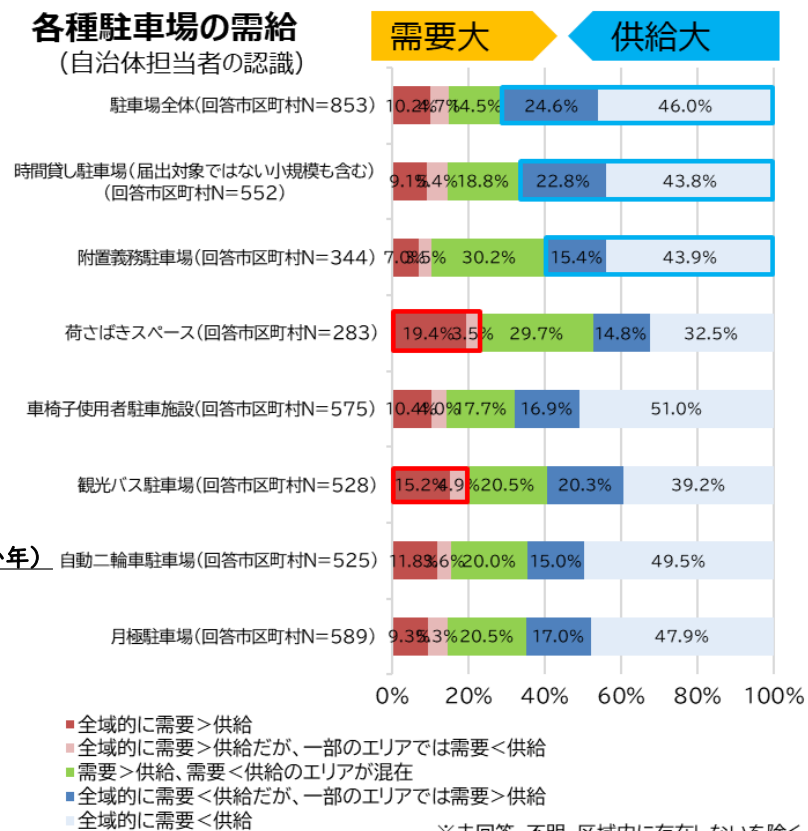


【参考】 自動車保有台数の推移（直近5か年）



■ 駐車場の需給状況に関する 地方公共団体アンケート (令和6年国土交通省調べ)

各種駐車場の需給 (自治体担当者の認識)



- ・ 附置義務駐車場の導入により道路混雑は改善
- ・ 自動車保有台数の伸びの鈍化もあり、供給が需要を上回る地域も

本テーマに至る背景：附置義務基準の緩和

■百貨店その他の店舗の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1：標準条例より低	103	52.3%
2：標準条例と同等	82	41.6%
3：標準条例より高	5	2.5%
9:その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

分類	合計人口（千人）	(割合)
1：標準条例より低	40,340	59.1%
2：標準条例と同等	22,432	32.9%
3：標準条例より高	2,263	3.3%
9:その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

■事務所の原単位の分布

分類	都市数	(割合)
1：標準条例より低	91	46.2%
2：標準条例と同等	22	11.2%
3：標準条例より高	77	39.1%
9:その他	7	3.6%
合計	197	100.0%

分類	合計人口（千人）	(割合)
1：標準条例より低	38,489	56.4%
2：標準条例と同等	10,100	14.8%
3：標準条例より高	16,446	24.1%
9:その他	3,216	4.7%
合計	68,250	100.0%

■宇都宮市における附置義務条例の改正（R5.4.1～）

○都市の骨格となる都心環状線（県庁前通り、いちょう通りなど）に区域を設け、特定用途の原単位を150㎡/台から300㎡/台へと緩和。
○その他、敷地からおおむね200m以内としていた隔地距離を、都心環状線区域内で隔地可能に。

対象区域	用途	改正前	改正後
商業地域又は近隣地域	特定用途	150㎡/台	変更なし
	非特定用途	450㎡/台	変更なし
都心環状線区域	特定用途	150㎡/台	300㎡/台
	非特定用途	450㎡/台	変更なし

出典：「宇都宮市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」の改正

■東京都地域ルールでの原単位の設定

		駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			
		特定用途			非特定用途
		百貨店 その他の店舗	事務所用途	その他	
標準 駐車 場 条例	100万人 以上の都市	<u>200㎡／台</u>	<u>250㎡／台</u>		<u>450㎡／台</u>
	その他	<u>150㎡／台</u>	<u>200㎡／台</u>		
地域 ルール	新宿駅西口地区	<u>420㎡／台</u>	<u>460㎡／台</u>		<u>460㎡／台</u>
	新宿駅東口地区	<u>420㎡／台</u>	<u>500㎡／台</u>		<u>500㎡／台</u>
	池袋地区	<u>300㎡／台</u>	<u>500㎡／台</u>		<u>500㎡／台</u>

・多くの自治体では標準条例より緩やかな基準を設定、近年の改正でも緩和

本テーマに至る背景：進む附置義務条例の廃止

- ・再開発促進、供給量的抑制、制度整理等を目的とし、附置義務条例が廃止されつつある

自治体	分類	時期	内容・理由
宮崎市	条例廃止	2023年 4月1日	「宮崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」が、同市の自転車駐車場附置条例とともに廃止。
塩竈市	条例廃止	2024年 11月1日	将来的な人口・交通量の減少が見込まれる一方、道路整備や公営・民営駐車場整備が進み、十分な駐車需要が確保されているとして、条例を廃止。有効な土地利用と持続可能な市街地形成を目的としている。
奈良市	適用地域の消滅	2026年 3月31日	駐車場整備地区（JR奈良駅周辺）を廃止。これに伴い「奈良市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」の適用対象地域が消滅（条例自体は存続）。開発指導要綱に基づく駐車・駐輪施設基準による対応へ移行。
茨木市	条例廃止	2026年 4月1日	「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を廃止。理由は、2025年に条例化した開発行為等に関する条例の駐車場設置基準と重複していること、特に中心市街地で「車からひと中心」へ政策転換を図っていること、駐車需要に柔軟に対応するため設置基準を一元化すること。

※附置義務廃止に関する効果として、過去のIBSフェローシップ『ハンブルクの都市開発「ハーフェンシティ」における駐車場整備の考え方とその評価』では、以下が明らかにされている。ドイツ・ハンブルク市においては、住宅について附置義務が定められていたが、2014年の法改正で廃止された。2018年にはその影響に関する調査報告書が出されており、その中で、義務の廃止後も合理的な範囲内で駐車場整備が行われていること、義務の廃止により建設費が削減されていること、多様な駐車スペース調達手法が取り入れられていること等により、問題が生じていないことが報告され、今後も住宅については附置義務廃止が継続されることとなった。

既往調査の位置づけ：駐車場政策は「量の確保」から「需要・都市空間の制御」へ

- ・欧州の駐車政策研究では、附置義務だけでなく、料金の考え方・路上駐車管理・公共交通アクセス・開発規制を一体で扱う傾向がある。

観点	典型的な論点	本研究での読み替え
供給量	最低基準から上限・抑制へ	附置義務基準の変遷を時系列で比較
価格	都心部の路上・路外料金差	料金政策が駐車需要・目的地選択へ与える影響
空間	路上駐車削減・公共空間化	都心部まちづくりへの影響
行動	自動車分担率・公共交通利用・自家用車保有	市民行動の変化をヒアリングで補足

研究目的：欧州のパーキング制度の変遷を読み解き、日本への示唆を得る

問い

附置義務駐車場の基準や料金制度は、
どのような政策背景のもとで
何がどのように変化したのか。

政策背景：公共交通優先・気候政策・ウォークアブル・土地利用
制度変遷：附置義務基準・上限規制・免除/代替措置
効果：駐車供給、交通行動、都心部まちづくりへの影響

研究成果のイメージ：国内の駐車場政策への示唆



研究の全体像：既往調査から見る比較軸

『駐車場からのまちづくり』
(2012年, 学芸出版社)

駐車場からの
まちづくり

附置義務基準・料金政策・都市
別制度比較の出発点として参照

**本研究では特に本書記載
内容からの変更点を確認**

0 過去時点の国内制度（基準）整理

1 机上調査：現行条例・計画・運用資料の確認

－ 附置義務基準の変遷の他、政策的背景、効果について整理

2 海外現地調査、ヒアリング調査

－ 各都市の政策担当者を対象に、特に都心部のまちづくりへの影響、市民の行動への影響に主眼を置き、ヒアリングを実施

3 成果とりまとめ：日本への示唆

－ 都市特性、行政の介入度合いや市場原理の活用程度に応じた課題対応策のとりまとめ

駐車施策
からみた
まちづくり

駐車施策
からみた
まちづくりⅡ

The
High Cost
Of
Free Parking

研究計画 1：机上調査 — 欧米都市の制度・料金・効果を横断整理

表-1 駐車場供給量への上限規制を実施する都市および最新の施策概要（筆者作成）									
著者・ 文献番号	国	都市	導入年	最終 改正年	設定 単位	上限値の規定要素			下限値 (附置義務)
						用途系	アクセス 系	その他	
岸井ら ⁹⁾	アメリカ	ポートランド	1975	2023 ¹⁵⁾	建物	○	○	構造別(平面・立体)	廃止
—		ボストン ^{16,17)}	1973	2006	地区	×	×	特定時点の数で固定 Parking Freeze	無
			2001	2021	開発	○	○		有 (大規模除外)
岸井ら ⁹⁾		サンフランシスコ	1980s	2019 ¹⁸⁾	開発	○	×		廃止
ITDP ¹²⁾		ミネアポリス	2009	2021 ¹⁹⁾	建物	○	○		廃止
ITDP ¹²⁾		アトランタ	2019	2022 ²⁰⁾	建物	○	○		一部廃止
Jittrapirom & Emberger ⁸⁾	イギリス	ロンドン	1976	2021 ²¹⁾	開発	○	○		廃止
Martens ¹¹⁾		エジンバラ	1978	2025 ²²⁾	開発	○	○		有
岸井ら ¹⁰⁾		ケンブリッジ	2004	2018 ²³⁾	建物	○	×	CPZ ⁹⁾ 内外で異なる	無
Martens ¹¹⁾	ドイツ	フランクフルト	1998	2020 ²⁴⁾	建物	○	○		有
Martens ¹¹⁾	スイス	チューリッヒ	1989	2016 ²⁵⁾	建物	○	○	道路容量、大気汚染、景観	無
			1996	2019 ²⁶⁾	地区	×	×	特定時点の数で固定 Historic parking-compromise	無
Martens ¹¹⁾	オランダ	ロッテルダム	1995	2025 ²⁷⁾	建物	○	○		有
ITDP ¹²⁾	中国	北京	2020	—	開発	○	○		一部廃止
ITDP ¹²⁾	メキシコ	メキシコシティ	2017		開発	○	○		廃止
ITDP ¹²⁾		サン・ペドロ・ ガルサ・ガルシア	2021	2024 ²⁸⁾	建物	○	×		廃止
ITDP ¹²⁾	ブラジル	サンパウロ	2014	2016 ²⁹⁾	開発	○	○		廃止
Richardson ³⁰⁾	オーストラリア	パース	1999	2014 ³¹⁾	開発	○	○	テナント駐車場のみ適用	無

- ・ ロンドンの他、
ー ドイツ・フランクフルト
ー ドイツ・ミュンヘン
ー スウェーデン・ウメオ
ー スイス・チューリッヒ
等を候補に想定

※左記は宮内・田中による先進研究事例から抜粋した、上限規制を実施している都市の一覧

研究計画 2：海外ヒアリング — 机上調査ではわからない部分を現地で確認



想定するヒアリング対象

各都市の駐車場政策・都市計画担当者
都心部再編・交通需要管理に関わる部局
必要に応じて研究者・実務者

重点質問

- 都心部のまちづくり 附置義務の上限・下限の影響：開発、公共空間、街路利用にどう影響したか
- 利用者・市民行動 自家用車（社用車）利用、公共交通、徒歩・自転車利用／保有に変化はあるか、合意形成
- 運用上の課題 運用要素（料金設定、料金収入の使途）の決定方法、コンバージョン、例外運用はどうか

狙い：政策の影響とともに多様な運用事例を把握

ヒアリング候補都市：ロンドン — 最低基準撤廃と最大基準の体系化



ロンドン：強力な需要管理型政策事例

- 2004年に建物単位の一律の附置義務（下限値）を完全に撤廃
- 独自に開発した公共交通アクセシビリティレベル（PTAL：8段階評価）を導入し、公共交通の利便性が極めて高い地域（インナー・ロンドン都心部など）では、駐車場を一切設置させない「Car-free開発」を原則とする上限規制導入

確認したいこと

- 最大基準の改定経緯とPTAL・行政区の運用差
- 住宅・業務・商業用途別の影響
- 開発規制と料金政策の組み合わせ
- 将来需要への対応

研究計画 3：成果とりまとめ — 国内の駐車関連制度への示唆

1

比較表

都市特性別に制度変遷・現行基準・料金政策・対応策をまとめ、比較表作成

2

年表

国内の駐車場関連制度について、2012年時点から現行制度までの変更点、事例を可視化

3

論点整理

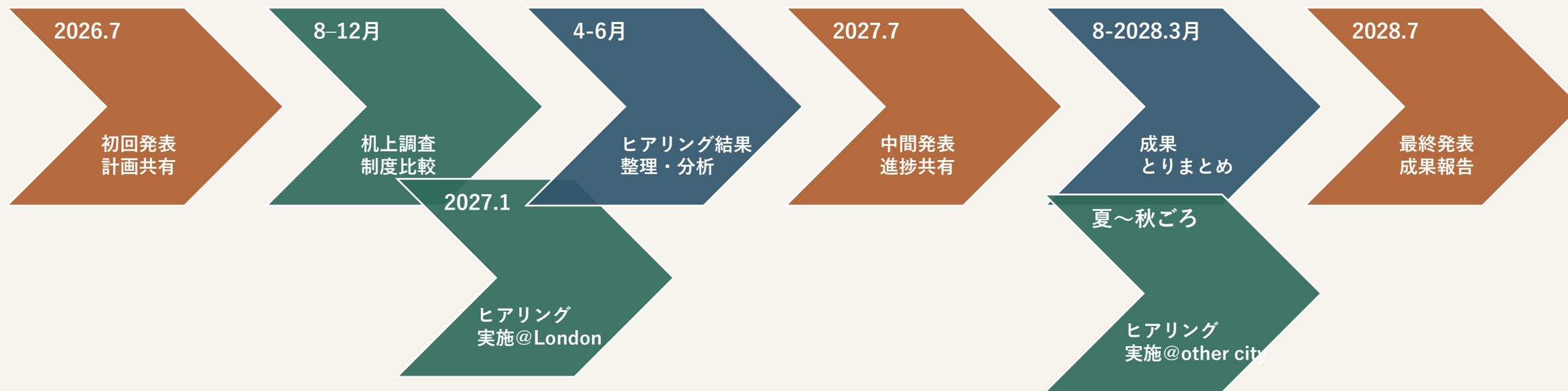
導入可能な規制措置（下限→上限移行・緩和）・受け皿措置の条件を整理

4

提言

都市特性・方針に応じたの制度の使い分けを提案

進め方と到達点：研究の全体像



期待される貢献

欧米都市における新たな駐車場関連制度の潮流を読み解き、国内の附置義務制度の今後の展開「都市特性に応じて縮減・上限・代替化する」ための判断材料の提示

ご清聴ありがとうございました