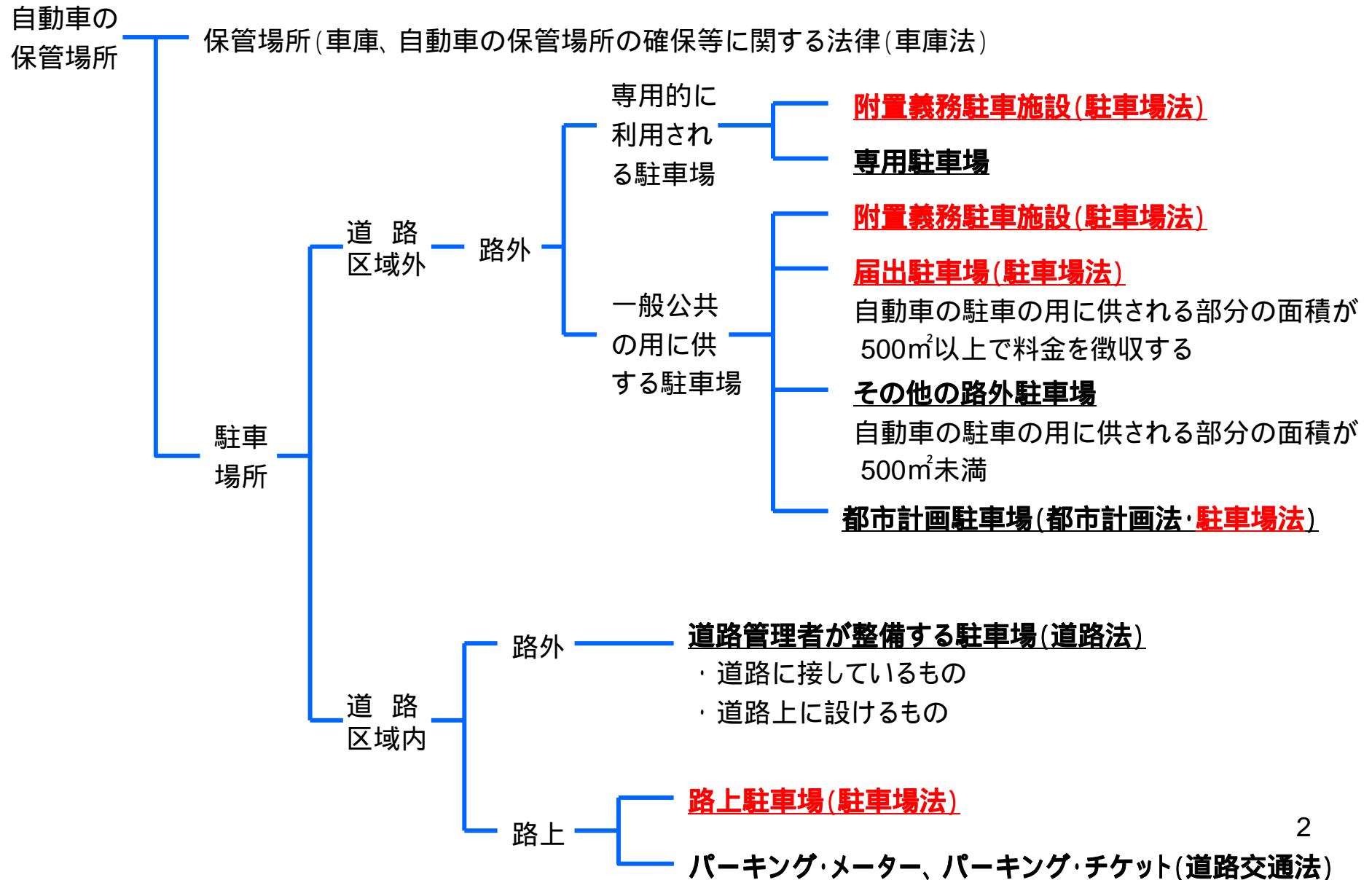


路上駐車場に関する説明資料

国土交通省都市・地域整備局街路課

1. 路上駐車場について

駐車場法に基づく制度の概要



駐車場法における路上駐車場の定義

(路上駐車場)【用語の定義】

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 **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自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。

【駐車場整備地区】

第三条 都市計画法第八条第一項第一号の商業地域(以下「商業地域」という。)、同号の近隣商業地域(以下「近隣商業地域」という。)、同号の第一種住居地域、同号の第二種住居地域、同号の準住居地域若しくは同号の準工業地域(同号の第一種住居地域、同号の第二種住居地域、同号の準住居地域又は同号の準工業地域にあつては、同項第二号の特別用途地区で政令で定めるものの区域内に限る。)内において自動車交通が著しくふくそうする地区又は当該地区の周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる。

【駐車場整備計画】

第四条 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における**路上駐車場**及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における**路上駐車場**及び路外駐車場の整備に関する計画(以下「駐車場整備計画」という。)を定めなければならない。

【路上駐車場】

第五条 第四条第一項の規定により駐車場整備計画(同条第二項第四号に掲げる事項が定められているものに限る。)が定められた場合においては、地方公共団体は、その駐車場整備計画に基づいて**路上駐車場**を設置するものとする。
2 前項の規定により地方公共団体が**路上駐車場**を設置しようとする場合においては、当該地方公共団体の長は、あらかじめ、都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

(第四条第二項)

駐車場整備計画においては、次に掲げる事項のうち必要な事項を定めるものとする。

第四号 地方公共団体の設置する**路上駐車場**で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつて満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体

(施行令第二条)

法第四条第二項第四号に掲げる**路上駐車場**の配置及び規模は、次に掲げる基準によるものとする。

第一号 **路上駐車場**は、駐車場整備地区内及びその周辺にある路外駐車場その他の自動車の駐車のために供される施設又は場所との関連を考慮してその配置及び規模を定めるとともに、駐車場整備地区内におけるその適正な分布を図ること。

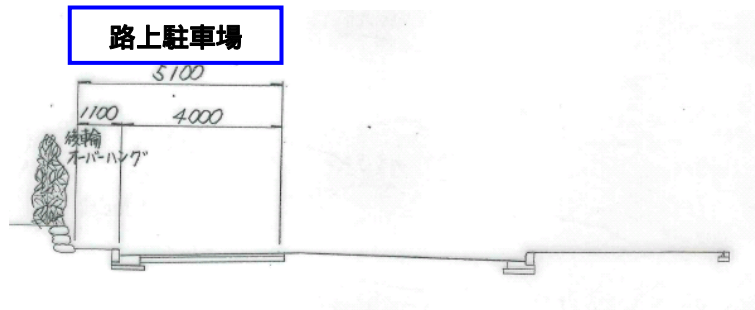
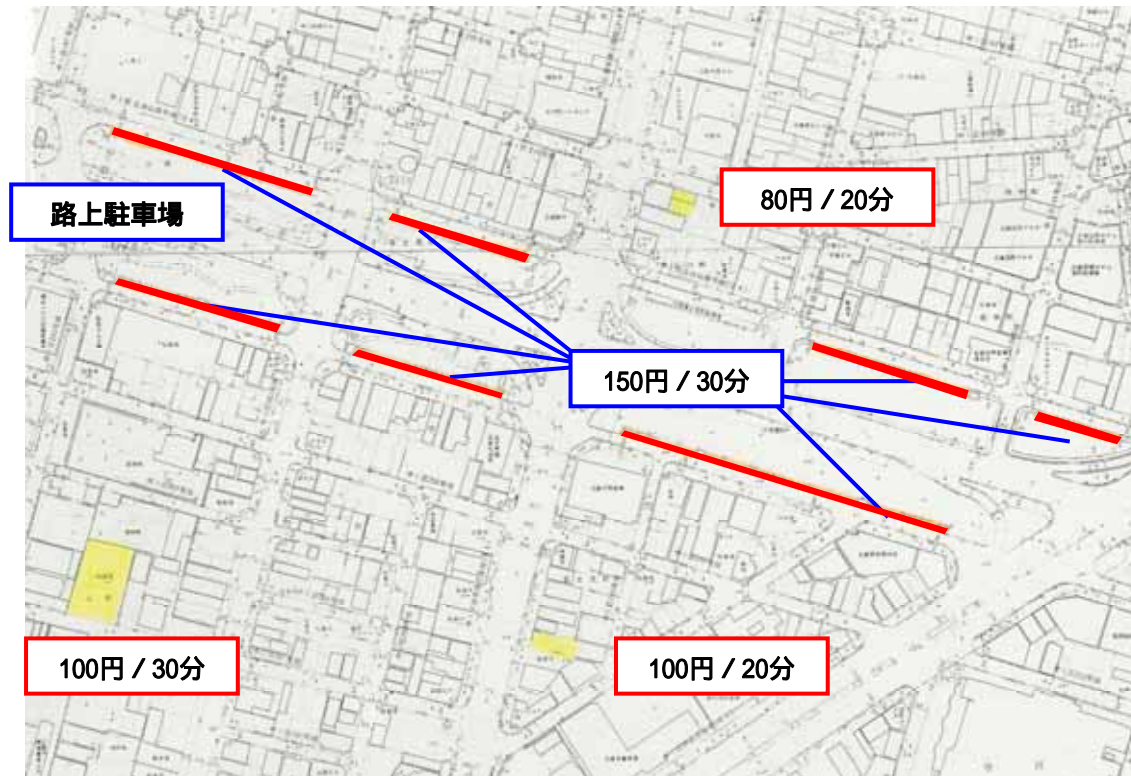
2. 路上駐車場箇所数、駐車台数、駐車料金等

都道府県別の路上駐車場箇所数、駐車台数、駐車料金等の一覧

(平成19年3月末日現在)

都道府県	設置主体	設置箇所数	駐車台数	駐車時間	料金
北海道	札幌市	1	27	8:00～19:00(5～10月) 8:30～19:00(11～4月)	150円 / 30分
福井県	福井市	1	67	終日	30分以内無料 以後30分ごとに100円
広島県	広島市	1	881	9:00～22:00	150円 / 30分
鹿児島県	鹿児島市	1	95	9:00～22:00	100円 / 30分
計		4	1,070		

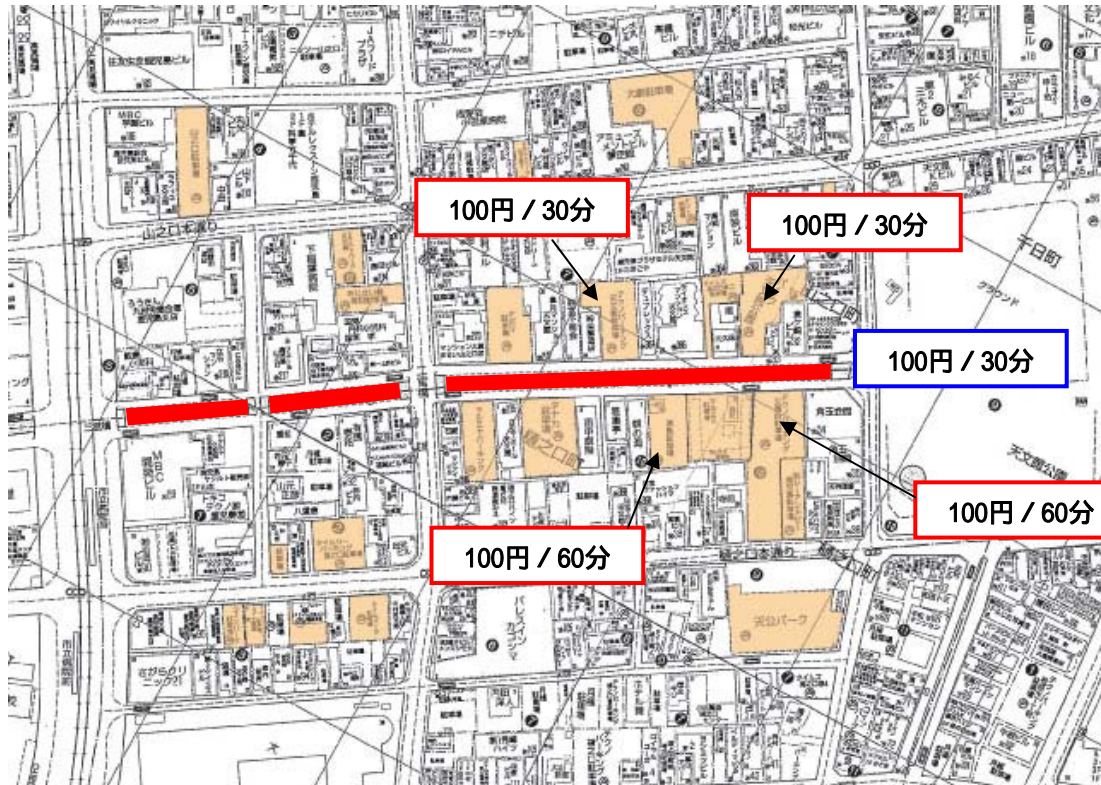
路上駐車場の例(広島市)



側道の緑地側に直角で駐車料金所を設置して駐車を管理 (一部ロック板による無人管理あり)



路上駐車場の例(鹿児島市)



道路の中央に直角で駐車
料金所を設置して駐車を管理

3. 駐車場法による路上駐車場の駐車料金

(路上駐車場の駐車料金及び割増金)

第6条 前条第1項の規定により路上駐車場を設置する地方公共団体(以下「路上駐車場管理者」という。)は、条例で定めるところにより、同項の規定により設置した路上駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車が駐車する場合には、この限りでない。

2 前項の駐車料金の額は、次の原則によって定めなければならない。

(1) 自動車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。

(2) 自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。

(3) 附近の路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。

3 路上駐車場管理者は、条例で定めるところにより、不法に第1項の駐車料金を免かれた者から、その免かれた額のほか、その免かれた額の2倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

4 道路法第73条の規定は、第1項の規定による駐車料金及び前項の規定による割増金について準用する。

4. 広島市における路上駐車場の整備

広島市においては、市内中心部の増大する駐車需要に対応するため、駐車場整備計画(路外)の策定や、附置義務駐車場条例を制定

この後、路外駐車場に満たされない駐車場に対応する方法として路上駐車場の整備を行なうこととし、路上の整備計画を策定し、主として平和大通り(約4km,幅員100m)の側道の緑地帯を活用して整備(その他広島駅周辺や市内中心部等にも整備)

近年、周辺の路外駐車場整備状況に応じて順次廃止

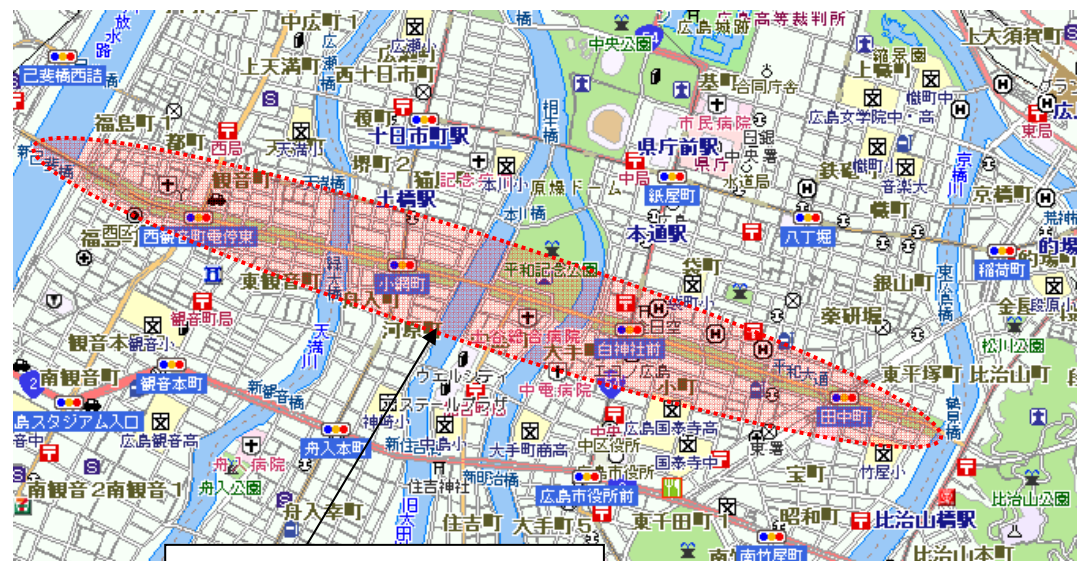
S42年 駐車場整備地区の指定及び駐車場整備計画の策定

S43年 附置義務駐車場条例の制定

S45年 路上駐車場設置計画の策定

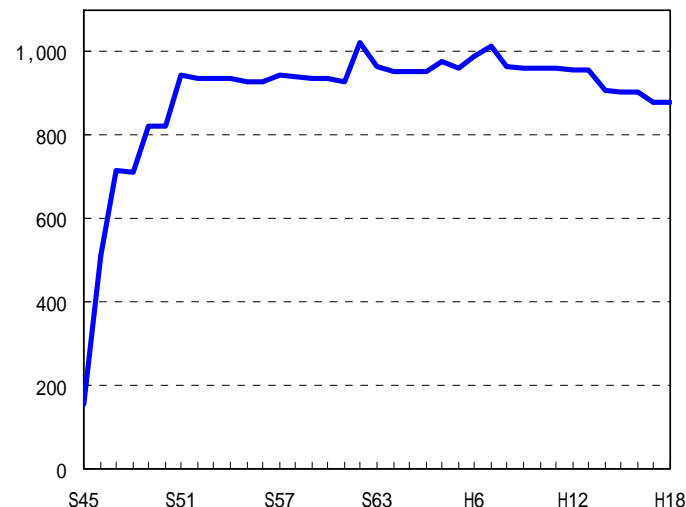
以降、主として平和大通りの側道に順次整備

最近では、周辺の路外駐車場の整備状況に応じて廃止



主として平和大通りの側道に設置

(台数) 路上駐車場の駐車可能台数の推移



5. 「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策」抜粋

(平成19年6月14日社会資本整備審議会道路分科会建議)

駐車場施策に関する記述

. 具体的施策の提案

1. 国際競争力の強化

(3) 物流システムの改善

都市内の物流システムの改善

都市部においては、荷さばきスペースの不足等により、やむなく路上において荷さばきが行われるため、交通流が阻害されるとともに、荷さばき車両により見通しが悪くなるなど、交通安全上の課題もある。また、都市内の集配においては、駐車スペースの確保が困難で集配の効率が下がるなどの問題も生じている。このため、荷さばき駐車帯、荷さばき駐車場の計画的な配置や集配量の多い建築物への荷さばき施設の附置、これら荷さばき施設に関する運営・利用ルールの策定を促進することが必要である。

2. 地域の自立と競争力強化

(1) 渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上

集中的な渋滞対策の推進

具体的な渋滞対策としては、これまでも環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と、公共交通機関や自転車の利用促進、料金による高速道路ネットワークの有効活用や流入制御などのTDM 施策を適切に組み合わせて行われてきたところであるが、今後は既存ストックの有効活用の視点からTDM 施策のこれまで以上の推進を図っていくとともに、ハード整備においては、改良再生の視点を踏まえて、片方向立体交差や乗用車専用道路等のよりコスト縮減・工期の短縮に配慮した対策を積極的に導入していくべきである。また、信号制御の高度化、違法駐車取締りの強化等、公安委員会が実施する渋滞対策との連携を強く意識し、例えば違法駐車取締り重点地域等において集中的に駐車場や荷さばきスペースを確保するなど、道路管理者としてもこれらの施策を積極的に支援していくべきである。