

### 3 総合的な駐車場対策の基本的な考え方

#### (1) 施設単位の対策から地域で考える総合的な施策へ

前述のとおり、阪急西宮北口駅周辺地区、JR加古川駅周辺地区、阪急川西能勢口駅周辺地区において、駐車容量と需要の関係を調査し、「地区としての駐車容量」について評価したところ、路上駐車を考慮しても容量に余裕が生じていることが判明した。

このことは、小売店舗や集客施設等の建物ごとに駐車場の整備を行うこととしてきたこれまでの諸制度は、施設が大規模化する流れの中で顧客の囲い込み施策となることから受け入れられてきた感があるものの、地区としての需給管理を行うものではないことから、必要以上に駐車施設を整備させてしまうことにつながることを示している。

また、駐車場の整備義務のない商店街や医院等についても、顧客用サービスとして、各々が月極駐車場を確保していることが判明した。

調査により判明した課題を解決するためには、施設ごとの駐車場対策から地域で考える総合的な施策に転換していくことが重要である。そうすることにより、駐車需要のピークが異なる施設間での相互融通が可能となることから駐車施設の利用効率が向上し、その結果、個々の施設に対する附置義務基準の緩和が可能となる。また、附置義務基準の緩和により生じる既存施設の余裕部分を活用することにより、新規立地者が駐車場を整備することなしに進出できるという平等な制度環境が整うことになる。

さらに、大規模駐車場に利用を集約することで、余剰となる駐車場を他の用途に転用することが可能となる。その一つは、今回の実態調査で判明した、駅周辺の歩道や細街路等における路上駐輪（自動二輪車や自転車等の路上駐輪）を解決する資源として活用することであり、さらに余裕がある場合は、中心市街地らしい土地利用に復することも可能となる。

#### (2) 中心市街地駐車場対策の方向性

中心市街地における駐車場対策を施設ごとの対策から地域で考える総合的な施策にしておくことで、地区としての駐車場の需給管理が可能となり、需要追従型の対応ではなく、人口減少及び少子高齢化に伴う社会経済情勢の変化や地区の交通特性等に応じた対応が可能となる。

また、中心市街地のにぎわいのためには、「歩きやすく人が集まる空間づくり」を推進することが重要であると言われて久しいが、我が国においては未だ具体的な事例は見られない。駐車場に停めて中心市街地を回遊できるような駐車場の配置と駐車行動を誘導するための料金設定等の施策を実施するとともに、身体障害者、高齢者、幼児同伴者等の移動制約者が移動しやすい空間づくりに配慮することにより、駐車場を生活者及び来街者の満足を獲得するための交通結節点とすることができる。

このように、駐車場対策を入り口としてまちづくりを進めることにより、環境負荷が小さく環境と調和するまちづくり、ユニバーサル社会を実現する安全・安心のまちづくり、そして何より地域の魅力を高めるまちづくりが可能となる。

そこで、駅周辺部の中心市街地において新たな都市像にふさわしい交通結節点として駐車施設を再編・再配置し、その有効活用や集約化を図るとともに、公共交通機関との連携等ソフト対策を絡めた総合的な駐車場対策を推進するものとする。

## 環境と調和するまちづくり

地域特性に応じて、自動車や自転車などの私的交通と公共交通のバランスのとれた総合交通体系を目指す。

駐車・駐輪施設の配置と鉄道駅や駅周辺の市街地をつなぐ公共交通の利便性（交通情報提供・便数・ルート）確保を一体的に進め、環境負荷の小さい交通体系を目指す。

地域特性に応じて、駐車・駐輪施設を再編・再配置する。

## 安全・安心のまちづくり

### ユニバーサル社会

生活者、通勤通学者、来街者などあらゆる人々が使いやすい交通環境を確保する。駐車・駐輪施設・バスターミナル・駅・道路などにおいて、バリアフリー対策を講じるなど、移動制約者の安全性を確保する。

### 暮らしを支える交通環境の確保

天候やその日の状況等によって移動手段を選択できる交通環境を確保する。大規模集客施設や商店街などを含む多様な主体とともに、駐車施設や交通サービスを快適に利用できる環境づくりを進める。円滑な配送システムを確保するため、荷さばき駐車施設の共同化などの施策を推進する。

## 魅力を高めるまちづくり

### 地域の活力を創出

利用実態に応じて、駐車場の集約化（効率的運用）等により駐車場附置義務基準を緩和し起業・立地を促進する。配送のコストを縮減し起業・立地の魅力を更に高める。

### 魅力ある回遊空間の創造

建物毎の駐車場附置を避け、良好な景観の形成や歩行環境の確保を進める。空き家・空き店舗等の駐車場への安易な転用を防止し、地域の魅力を活かしたまちづくりを進める。路上駐輪の削減を図るため、余裕のある駐車場の転用や路上において駐輪スペースを確保するとともに適切な料金設定を行うことにより快適な歩行空間の形成を促進する。

## ア 総合的な駐車場対策の範囲

アンケートにより、駐車料金が安ければ 300m から 500m 程度の範囲内で歩いて目的施設に向かうという意向がわかったが、逆にこのことは、駅から 300m から 500m 程度の範囲で適切な駐車料金を設定するとともに中心部に入る前に満空情報を提供することによりうまく誘導しなければ、特定の駐車場に需要が集中し、渋滞やうろつき交通を誘発するなど、道路交通の円滑化という駐車場法の本来の目的が達成できないことを示している。

一方、自転車等の駐輪の場合、アンケート結果では自動車よりも目的地に近い駐輪施設を求めているが、現地踏査を行うと、通勤通学用の長時間の駐輪需要がかなり駅から遠い店舗等の無料施設に集中している実態もあった。

以上のことから、地区の交通特性を考慮して駅から 300m から 500m 程度の範囲内を施策が総合的に実施されるべき地区とし、その地区内において、平日・休日の駐車施設等の利用特性を考慮した料金設定と情報提供により、自動車（四輪）の駐車を誘導する必要がある。

## イ 駐車場の整備から活用へ

都市における道路交通機能を向上させるために、道路や駐車場の整備が行われてきた。その結果、路上駐車台数の削減等において一定の成果を挙げている。

しかしながら、今回の実態調査で判明したとおり、駐車需要を駐車容量が上回っている状況の中でも路上駐車が常時見られることから、整備した駐車場が十分に活用されていないと考えられる。平成 18 年 6 月の改正道路交通法施行により違法駐車の取締りが強化され、路上駐車の一層の削減と駐車場利用率の向上が期待されるが、今回の実態調査を行った 3 地区とも、常時 20 台程度の路上駐車が観測されたことからわかるとおり、依然として路上駐車の問題があるという状況には変わりはない。

このため駐車場の効率的な活用策に取組まないまま、整備のみを行うことは、非効率であるばかりか、渋滞やうろつき交通の誘発など新たな駐車問題を発生させる原因になる。

今後は、既存の駐車場を最大限活用するための、有効活用策を実施することが重要である。

## ウ 安全で快適な交通環境の確保と駐車場

近年の道路上における駐車需要は、乗用車のみならず、自動二輪車、荷さばき車両、客待ちタクシー等さまざまな路上駐車を発生させている。

このような路上駐車は、車両の円滑な走行環境や歩行環境を阻害するばかりでなく、都市活動を低下させ、大気汚染や CO<sub>2</sub> の増加、交通事故の増加等、都市における交通環境を悪化させる原因となっている。

道路は重要な都市施設であり、その改善は中心市街地を活性化させるための重要な要素である。そのため、駐車施設を都市の交通体系を構成する施設の一つとして位置づけ、駐車施設や駐車施策の充実を図ることにより、円滑な都市活動を維持し、安全で快適な交通環境を確保することができる。

## エ まちづくりに応じた戦略的な駐車場整備

駐車需要に対し、供給量が不足している地区では、これまで同様に駐車場の整備を着実に進めることが必要である。しかしながら、単に、台数を確保するだけの整備を行っても、駐車場の利用は見込めず、ドライバーの駐車行動に応じた駐車場整備が必要である。

ドライバーの駐車行動は、その目的・地区の特性によって異なると考えられることから、駐車需要や地区特性を的確に捉え、駐車場の配置・容量や駐車サービスに反映させ、利用しやすい駐車施策を講じることが重要である。

なお、荷さばきなどの配送業務、事務所や銀行等での用務に伴い発生する短時間停車のための駐車スペースについても附帯施設として確保するとともに、必要に応じて路上での施設整備や一定時間道路を開放するなどの対策を講じる必要がある。

#### オ 地域と一体となった総合的な駐車対策

路上駐車対策は、「駐車場の整備」、「駐車場利用の円滑化」、「違法駐車取締り」が一体的に行われてはじめて効果が得られる。そのため、駐車場を整備しただけでは不十分であり、これらを一体的に実施する必要がある。

路上駐車対策を効果的に進めるためには、行政、地元警察、地域の商店街や居住者、交通事業者等が一体となって取組む必要があり、参加の枠組みづくりが求められる。

そのため、行政が主体となり、総合的な駐車場対策を立案するとともに、地域の協力体制を確立し、それぞれの役割分担のもとで、駐車対策を実施することが重要である。

#### カ 協議会等を設置し地区の課題を解決

地区の駐車容量の余裕分を駐輪対策等の地区の課題を解決するための資源として活用していくとともに、今後の新規立地に際しての駐車スペースとして活用することにより、既存駐車施設の利用効率を向上させることができる。

さらに、利用実態や駅・施設からの距離に応じた料金設定、満空情報の提供等を実施し、駐車・駐輪行動を誘導するためには、建物や施設を新增築する者がそれぞれの計画で整備するのではなく、住民、商業者（小規模な店舗、医院等含む）、既存駐車場管理者、道路管理者、交通管理者等の利害関係者により構成される協議会等を設置し、中心市街地活性化方策について十分協議し、施策の総合化を図っていく必要がある。

#### キ 民間と行政の役割分担

駐車対策は、民間と行政が適切な役割を果たし、相互に連携協力しながら進めていく必要がある。

##### (ア) 民間の役割

駐車場の整備については、駐車需要を発生させる原因者が自ら整備することが原則であり、原因者が担うべきである。

また、駐車場を経営・管理する事業者については、ドライバーの駐車行動に応じた駐車場の整備や駐車場のバリアフリー化、共通駐車券等による既存駐車場の利用の円滑化等、地区全体の駐車需要に対する総合的な施策への取組みが求められる。交通事業者等についても、駐車施策との積極的な連携が必要である。

##### (イ) 行政の役割

地域特性に応じたまちづくりの観点から、駐車に関する施策的な枠組みの構築に向けて取組むことが最も重要である。その中で、既存駐車場の有効活用など駐車に関する総合的な施策を計画・立案し、駐車問題を解決するための施策を実施していくことが求められる。

また、違法駐車を排除し良好な交通環境を確保するとともに、通勤・通学や観光需要に対応する公共駐車場やバスターミナル等の整備や荷さばきなどの短時間の駐車需要に対応するための施設整備等が行政の役割である。

多様化した駐車問題は、それぞれの地域の実情に合わせた対策が必要であり、基本的には

市町が駐車施策を立案し推進する主体である。

市町は、各地区の実情を十分に把握して、地元警察、地域の商店街や居住者、交通事業者などと協議会等を設立するなどにより、連携・協力しながら駐車施策を実施していくことが重要である。

県は、広域的な立場から計画立案のための方向性を示し技術的な助言を行うとともに、市町が総合的な駐車場対策を実施する際には、関係団体等と密接に連携し、必要な駐車場整備や施策を推進していく。特に、総合的な駐車場対策を実施するための市町の企画立案への支援を行うとともに、支援制度の拡充等について国等に働きかけていく。

### (3) 市町による駐車施策に係るマスタープラン及び駐車場整備計画の策定促進

駐車場の整備については、駐車場整備地区ごとに策定される駐車場整備計画が、当該地区におけるマスタープランの役割を果たすことになるが、このような地区ごとの計画だけでなく、市町の区域全体から見た都市における駐車施策に関する基本計画として、駐車施策に係るマスタープランが併せて必要である。

このマスタープランは、かつては平成3年11月25日付け建設省通達（駐車施設整備に関する基本計画の策定等の推進について）に基づき、「駐車場整備に関する基本計画」として策定することになっていたが、現在では、都市計画法第18条の2に定める市町マスタープランの中に盛り込む形で策定することになっており、都市計画運用指針には次のように定められている。

#### 4. 地区の交通施設に関する都市計画の考え方

##### 【運用指針】

各地区の状況によっては、良好な居住環境の保全、中心市街地の活性化、都心部等における交通の輻輳・集中の解消などその地区特有の都市交通上の課題に対応する必要がある場合が考えられる。その場合、上記の2.の都市交通調査等を踏まえ、例えば、地区内の立地施設の特性を考慮した交通需要の把握等の追加調査を行うなど、当該地区におけるきめ細かな調査・検討を行うことが望ましい。

このような特定の課題に対応する必要がある地区の調査においては、地区内交通の安全性や利便性、快適性の確保、広域的道路との整合性、バスや鉄道等の公共交通の利用促進等に配慮しつつ、補助幹線街路、区画街路、歩行者専用道、自転車専用道、自動車駐車場、自転車駐車場等の交通施設の必要性、配置、規模等についての検討を行い、必要なものを都市計画に定めることが望ましい。

大規模な都市開発や大幅な容積率の緩和等の実施により、新たに相当規模の交通量の発生及び集中が想定される場合については、開発地区及びその周辺地区において開発等に伴う発生集中交通量を予測・評価し、必要に応じて当該開発等の計画内容の見直しや地区周辺の道路、鉄道等の都市計画の変更等について総合的に検討することが望ましい。

## ア 駐車施策に係るマスタープランの策定

### (ア) マスタープランの意義

このマスタープランは、市町における駐車場整備をはじめとする駐車施策に関する基本方針等を定めるものであり、多様化する地区特有の駐車問題に総合的に取組むための方針や具体的な施策を示すものである。

そこで市町は、マスタープランの策定時に、地区における駐車問題の状況を踏まえ、必要に応じて駐車場整備地区の指定や変更の検討を行うこととする。

### (イ) マスタープランの基本項目

マスタープランは、以下の5項目を基本として策定する。

- 多様化した駐車問題への対応の方針
- 駐車施設の整備に関する基本的事項
- 既存駐車施設の有効活用に関する基本的事項
- その他の駐車対策
- 地区別対策案

#### 多様化した駐車問題への対応の方針

当該区域の現況の調査等の結果に基づき、駐車問題が生じている地区の把握と原因分析を行い、各地区で発生している駐車問題に関して、市町における基本的な対応方針を定める。

#### 駐車施設の整備に関する基本的事項

駐車需要と供給のバランスの把握、駐車施設整備の行政と民間の役割分担、附置義務駐車施設に対する考え方（地域ルールの実施の可能性の検討）等の駐車施設の整備方針に関する基本的な考え方を定める。

また、駐車場整備地区の指定・変更及び駐車場整備計画の策定・見直しについても、この中で検討を行うこととする。

#### 既存駐車施設の有効活用に関する基本的事項

当該地区における駐車場の案内誘導策を始めとした既存駐車施設の有効活用策に対する基本的な考え方を定める。また、有効活用策の基本的な考え方について検討を行う。

#### その他の駐車対策

駐車対策は、乗用車だけでなく、自動二輪車、客待ちタクシー、荷さばき車両、観光バス等、地域の課題に応じた対策が必要である。

#### 地区別対策案

総合的な駐車場対策という視点で、全体での方針を受け駐車問題の課題ごとに、その取組方針を示す。また、地区別の課題に対する特徴を考慮した上で対策案を策定する。

その対策案は、効果を継続的に発現していくことが重要であるため、行政、地元警察、地域住民、商店街等の組織が一体となって具体化し実施していく必要がある。

## イ 駐車場整備計画の策定

駐車場整備計画については、従来は公共駐車場を整備するための計画に終始してきたが、駐車場整備地区における駐車需要と容量を管理するものとして充実させることが求められる。

### (ア) 駐車場整備計画の策定

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、駐車場整備計画を定めることが市町に対し義務付けられている。平成 18 年の駐車場法改正により、今後は自動二輪車の駐車場についても駐車場整備計画に位置付ける必要がある。

### (イ) 駐車場整備地区と駐車場整備計画の関係

駐車場整備計画は原則として駐車場整備地区ごとに作成する。ただし、土地利用状況、駐車特性等を勘案し、駐車場整備地区を複数の地区（以下、「分区」という。）に分けて、駐車場整備計画を策定することが適切な場合は、分区ごとに駐車場整備計画を策定できる。この場合、その公表については、分区ごとではなく、駐車場整備地区全体を同時に行うことが望ましい。

### (ウ) 「路上駐車場」及び「路外駐車場」の扱いについて

駐車場整備計画における「路上駐車場」及び「路外駐車場」については、それぞれが一般公共の用に供される駐車場のみを指すものであり、継続的に特定の者が利用するいわゆる月極駐車場等は含まれない。一般公共の用に供される部分と専用的に使用される部分が併設される駐車場についても、前者のみが「路外駐車場」に該当する。

しかし、地区全体の駐車容量を考える場合、こうした月極駐車場についても、その利用実態を把握しておくことが望ましい。

### (エ) 道路管理者と調整

道路管理者の整備による駐車場については、道路管理者が策定した当該駐車場に係る計画を踏まえ、駐車場整備計画に含める。

### (4) 駐車場附置義務の見直し

駐車場法第 20 条は、附置義務を課する建築物について、自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途を特定用途と定め、特定用途に供する建築物で特定用途に供する部分の延べ面積が条例で定める規模以上のものを対象としている。

特定用途 = 劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場

国がひな形として示している「標準駐車場条例」では、例えば人口 50 万人未満の都市においては、対象区域の特定用途に供する建築物に一律の規制が行われる内容になっている。

しかしながら、特定用途に供する建築物の種類は多様であり、その種別によって自動車の駐車需要を生じさせる程度が異なり、また、用途地域が同じであっても地区特性により駐車需要が異なっていることから、きめ細やかな規則とするための見直しが必要である。

また、自動二輪車が駐車場附置義務の対象となったことに対応するための見直しが必要である。

## ア 特定用途の細分化

### (ア) 商業店舗以外の用途についての基準を別に規定

交通特性の影響を反映しやすいよう、特定用途を店舗系・業務系・興行系に細分化し、実態に即した基準を設定する。

特に、興行系特定用途（劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店等）は、利用者が荷物を伴うことが多い店舗系の施設と異なり、公共交通の利便性がより敏感に駐車需要に影響すると考えられる。興業系特定用途の基準を店舗系と分離することにより、交通特性に応じた基準設定が可能となる。

### (イ) 実態に即した附置義務基準の設定

交通特性の影響を反映した基準として、「標準駐車場条例」（国による技術的助言）では人口規模に応じた基準が示されているが、特定用途の種別への意識が十分ではないため附置義務基準を設定する際には、(ア)の観点を含んで特定用途の分類を再構築するとともに、より実態に即した附置義務基準を設けることが望ましい。

## イ 地域ルールによる基準の弾力化

さらに、鉄道駅周辺地区などにおいて、その地区特性に応じて附置義務基準を弾力的に運用できるよう、「駐車場整備地区のうち駐車場整備計画が定められている区域において、市長が地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐車施設の附置の確保が図られると認められる場合」には、特例基準によることを定める。

この場合、駐車場整備計画に地域ルールの適用地区及びそこでの附置義務の方針を明記するとともに、地元市町、駐車場設置者、住民団体、交通管理者、道路管理者等で構成する地域ルール策定協議会を設置して地域ルールを検討することとする。

## ウ 自動二輪車に関する附置義務

自動二輪車は近年、違法駐車が問題になり、駐車場法改正（平成 18 年 5 月）で自動二輪車の駐車場確保に関する法的位置付けが明確になったことから、駐車場附置義務条例に自動二輪車の附置義務基準を定める。

## (5) 総合的な駐車場対策の推進

今後の駐車場対策は前述のとおり、施設ごとの対策から地域で考える総合的な施策にしていくことが重要であり、このような視点で駐車場整備計画や駐車場附置義務条例の見直しを行うとともに、以下のような具体的な駐車場の配置、運営等のための新たな戦略的な施策を展開することにより、総合的な駐車場対策として推進する。

### ア 歩行動線等を考慮した戦略的な駐車場の配置

中心市街地の魅力と活力を高めるためには、来街者の滞在時間の延長やリピーターとして再度の来街を促すことが必要である。

そのためには、買物、飲食、観光等の多くのサービスを提供することや快適な空間づくりが不可欠であることから、駐車場の配置は、ショッピングモール等における歩行動線や移動距離に配慮して、戦略的に計画することが重要となる。

### イ 荷さばき等の短時間駐車需要への対応

中心市街地における商業活動を円滑に行うためには、荷さばきなどの短時間の駐車需要に対する施策が欠かせない。

そのためには、一定規模以上の店舗等に対しては附置義務により荷さばき駐車施設を整備させるとともに、それを近隣で共同利用することが有効である。

また、既存駐車場（平面）や空店舗等を荷さばきの拠点にすることにより、共同集配が可能となる。

なお、トランジットモール化に当たっては荷さばきが特に大きな課題となるが、開店前の一定時間を荷さばき用に開放することにより、特別な荷さばき施設を整備することなく、一般車両の通行がない良好な環境で作業することができる。

さらに、タクシー、観光バスや送迎バスなどの乗降施設を、中心部へのアクセスの良いところに交通広場として設けるほか、店舗等の附帯駐車場の中にタクシー乗降場を設けるなど、既存施設を活かした利便性確保などが求められる。

### ウ 料金設定と情報提供

駐車・駐輪行動を誘導する際には、適切な料金設定と情報提供が必要である。

中心部に多い短時間の駐車需要に対応し路上駐車を減らすためには、「用務の近くで安心して気軽に止められる」施策が必要である。料金設定としては「1時間300円」ではなく「100円20分」（ワンコイン方式）というような利用しやすい料金設定が求められる。時間当りの単価を中心部ほど高くすることにより、長時間の駐車需要は外へ向かうことから、地区の外縁部に駐車場を集約する際には、利用者のニーズを十分把握し料金設定するとともに、駐車場から中心部までの距離によっては補助交通を付加することが必要である。

なお、駐車・駐輪施設の無料開放は、郊外のパーク＆ライド駐車場などで採用すべきであり、行動を誘導する必要のある中心市街地では採用すべきではない。

また、情報提供については中心市街地に入る前に的確に行う必要があり、そうすることで特定の駐車場への利用の集中を避け、渋滞やうろつき交通の発生を防ぐことができる。

また、情報提供による混乱をさけるためには、希望していた駐車場が「満」で、「空」と案内された他の駐車場に入った場合でも同程度の料金で同様のサービスが受けられるよう、駐車料金やサービスポイントの利用などの仕組みを地区で統合化しておく必要がある。

## エ 取締りと啓発

中心市街地を歩くと、自動二輪車の駐車や自転車等の駐輪により、歩行空間や景観を阻害していることがよくあるが、利用しやすい場所に利用しやすい料金設定の駐車・駐輪施設を確保し、利用の促進を図ることと併せて、取締りや啓発を一体的に行うことが重要である。

また、看板、街路樹、ベンチなどが死角となり、違法駐車を誘発していると思われる箇所も多いことから、看板の撤去や整序に加えて、街路樹やベンチの整備に際してはこうした行為を誘発しないよう配置や管理を検討する必要がある。

## オ 小規模な路外駐車場・月極駐車場の抑制

住宅跡地等が、当面の土地活用として小規模な路外駐車場や月極駐車場になる事例が多く見られる。こうした駐車場の供給は、地区で需給管理を行い、駐車行動を誘導する際にかく乱要因となることから抑制が必要となる。現行制度ではこうした土地利用を直接規制することはできないため、合意形成等による抑制方策を中心とした次のような方策を講じることが望ましい。

地区の合意と交通管理者（警察）との連携により、回遊空間とすべき街路をトランジットモールとし、自動車及び自動二輪車等の進入を禁止することにより、その沿道における駐車場化を抑制する方策

トランジットモール以外の沿道について、建築基準法に基づく建築協定（地区内の土地所有者等全員の合意が必要）や地区計画等により、駐車場の出入口の位置等について一定の規制する方策

今後、全体の利益を追求する観点から、私的な駐車場設置を規制しようとする動きが出てくれば、欧州の大都市では一般的となっている逆附置義務制度（エリアを指定して駐車場を必要以上に設置させない制度）や、駐車場の設置を禁止・抑制すべきエリアにおいて、駐車場の面積やロット数に対して一定の取得税や保有税を徴収する方策など、市町の政策判断で適用できるような法制度づくりを提案することも考えられるところである。