

# 駐車対策の現状について

国土交通省 都市局  
街路交通施設課

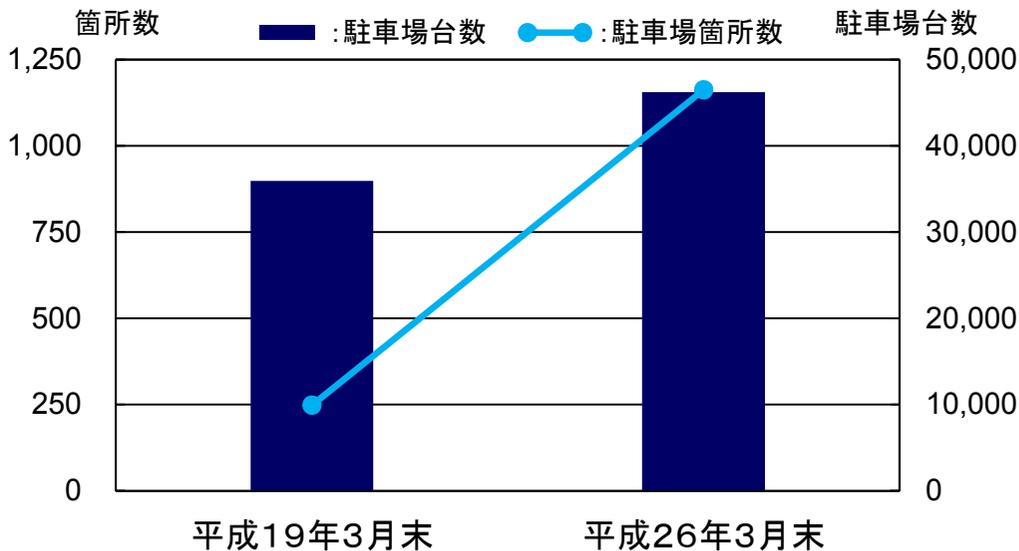
平成27年 2月 3日

- 自動二輪車駐車対策
- 荷捌き駐車対策
- 路外駐車場のバリアフリー化
- 駐車施設附置義務の弾力化
- 駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定
- 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン
- PFI事業

# 自動二輪車駐車場の整備状況

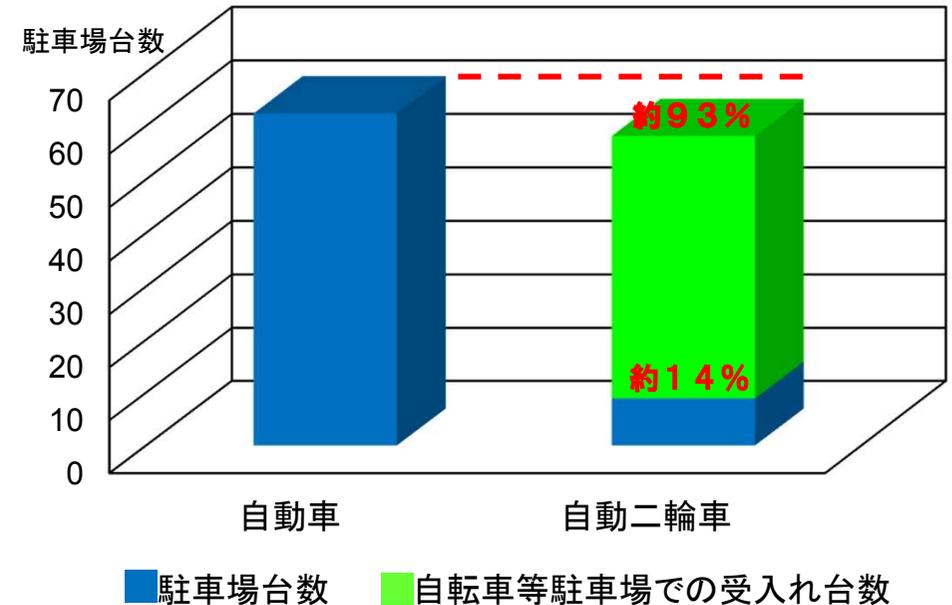
- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 平成26年3月末現在、全国の自動二輪車駐車場は約1,160箇所、約46千台。  
(最近7年間で約900箇所、約10千台の増加)
- 自転車等駐車場への受入れ台数も含めれば、保有台数1,000台あたりの駐車場台数は、自動車と自動二輪車を比較して、大きな差のないレベルになっている。

### 自動二輪車駐車場の箇所数・駐車場台数



### 保有台数1,000台あたりの駐車場台数

(平成26年3月末)

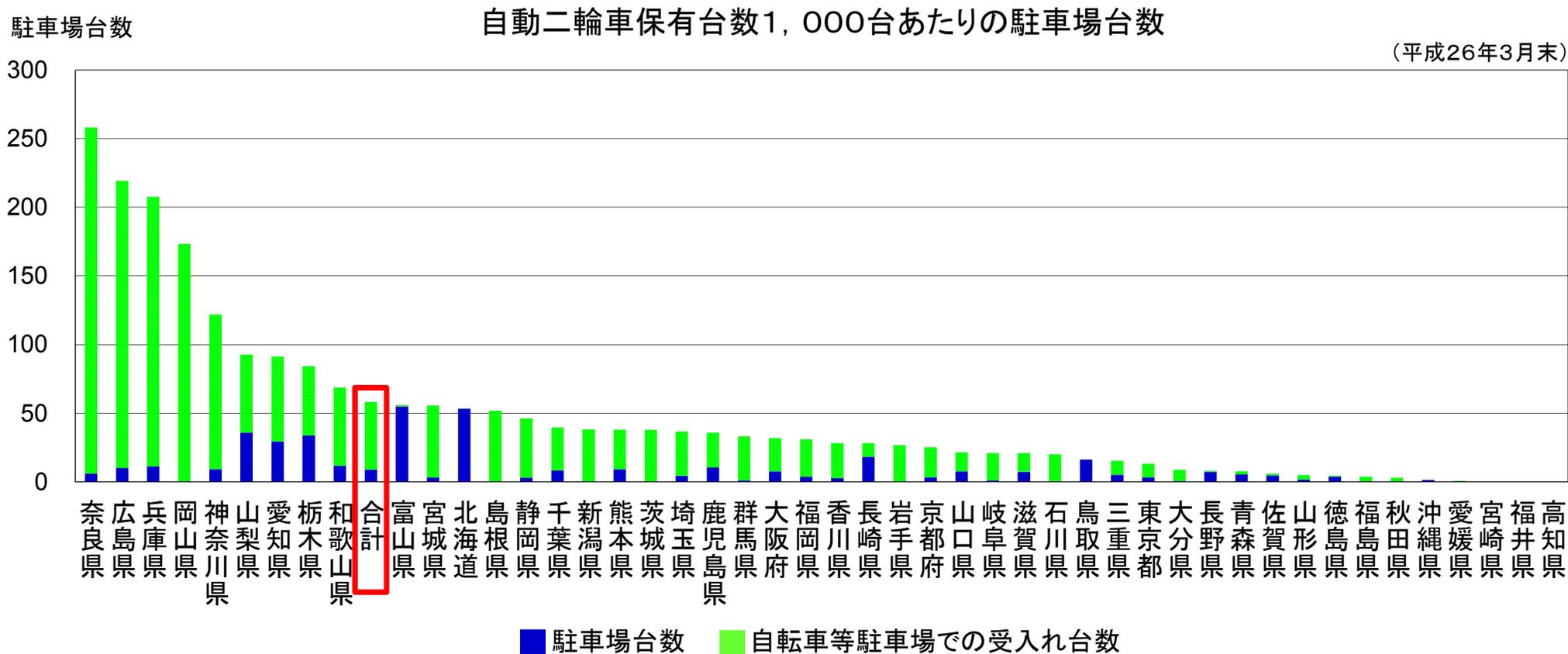


注1 駐車場の箇所数・台数は、都市計画駐車場、届出路外駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値

注2 各数値は、「平成26年版 わが国の自動車保有動向」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)、総務省自治税務局市町村税課資料の他、国土交通省調べによる

# 自動二輪車駐車場の整備状況

○しかし、都道府県ごとの整備状況は、差のある状況となっている。



注1 駐車場台数は、都市計画駐車場、届出路外駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値

注2 各数値は、「平成26年版 わが国の自動車保有動向」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)、総務省自治税務局市町村税課資料の他、国土交通省調べによる

# 自動二輪車駐車対策

## 附置義務条例の策定・改正による駐車施設の整備

○ 一定規模以上の建築物に対しては**附置義務条例を制定・改正**し、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能です。(平成26年3月末現在、自動二輪車駐車場が全体で約1,200箇所のうち、約760箇所が附置義務駐車施設として整備)

### ◆事例 条例改正による駐車施設の附置義務化

パーソントリップ調査や都市計画基礎調査を利用して床面積と駐車需要の関係を分析を行った上で駐車施設の**附置等に関する条例を改正**し、一定規模以上の建築物の新築又は増改築時における自動二輪車駐車施設の附置を義務付けた。

(神奈川県川崎市)

自動二輪車駐車施設を設置している建築物を対象に、床面積や利用実態等について調査・分析を行った上で、**駐車場条例を改正**し、一定規模以上の建築物の新築又は増改築時における自動二輪車駐車施設の附置を義務付けた。

(京都市)

#### 京都市駐車場条例(抜粋)

(定義)

第21条の2

(2) 自動二輪車 道路交通法第3条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車のうち、側車付きのもの以外のものをいう。

(駐車施設の附置)

第23条

2 別表第6 2(1)の項に掲げる地区又は地域内において、建築物の全部又は一部が同表(2)の項に掲げる用途に供されるもので、同表(3)の項に掲げる規模のものを新築しようとする者は、当該建築物又はその敷地内に、同表(4)の項に掲げる面積を同表(5)の項に掲げる面積で除して得た数値(…略)に相当する台数(以下、「自動二輪車の付置台数」という。)以上の自動二輪車を駐車させることができる規模の駐車施設を付置しなければならない。…略

### ○附置義務駐車場条例

**自動二輪車附置義務適用:7都市(平成26年12月末現在)**

→ 塩竈市(19.2.22施行)、横浜市(19.12.1施行)、川崎市(20.4.1施行)、大阪市(20.6.1施行)、さいたま市(21.4.1施行)、川崎市(24.7.1施行)、京都市(26.10.1施行)

条例改正検討都市:神戸市、長崎市

※ 東京都では、区市が低炭素まちづくり計画を策定することで、自動二輪車駐車場附置の義務化等が可能となっている(平成26年4月1日より改正都条例施行)

対象区域:駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域の場合※1

	百貨店・その他の店舗		事務所		左記以外の特定用途	
	附置義務建築物の規模	附置基準	附置義務建築物の規模	附置基準	附置義務建築物の規模	附置基準
塩竈市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台	1,000㎡超	8,000㎡毎に1台
横浜市※2	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	3,000㎡毎に1台	1,000㎡超	10,000㎡毎に1台
川崎市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
大阪市	①2,000㎡超 ~3,000㎡以下	一律一台	①2,000㎡超 ~3,000㎡以下	一律一台	①2,000㎡超 ~6,500㎡以下	一律一台
	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②3,000㎡超	3,000㎡毎に1台	②6,500㎡超	6,500㎡毎に1台
さいたま市※2	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
川崎市	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	3,000㎡毎に1台	1,500㎡超	8,000㎡毎に1台
京都市	2,000㎡超	3,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台	2,000㎡超	8,000㎡毎に1台

※1川崎市:商業地域・近隣商業地域の場合  
※2延床面積が6,000㎡未満の場合に緩和措置有

## 既存自転車等駐車場における自動二輪車の受入れ

- 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車等駐車場において、自動二輪車を受入れる**ことにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。
- 受入れに当たっては、自動二輪車と自転車が混在しないような工夫が利用者の利便性の観点から重要です。

### ◆事例 自転車駐車場へ自動二輪車の受入れの際の工夫

既存自転車駐車場に自動二輪車を受入れる際に、自転車と自動二輪車の通路・駐車スペースを物理的に分離することで、**両利用者の利便性を確保**し、さらに、比較的スピードが速い自動二輪車が入ってくることを想定し、**駐車場入口部に減速区間を設けている**。  
(大阪府大阪市)



通路・駐車スペースを柵設置により分離



減速する区間を設けた入口部分

写真：大阪府大阪市提供

### ◆事例 自転車駐車場の受入れの拡大

自動二輪車の放置台数の削減のため、**自転車等駐車場の一部を自動二輪車併用**とし、自動二輪車の受入れの拡大を図った。  
(大阪府吹田市)

#### 大阪府吹田市実績

自転車等駐車場に自動二輪車の受入れの拡大

当初	自転車等	1,689台	自動二輪車	46台	(自動二輪車は屋外に受入)
受入拡大後	自転車等	1,202台	自動二輪車	152台	(自動二輪車を屋内に受入)

自転車等487台分を自動二輪車152台分に変更し、自動二輪車を受入れた。

※屋内に自動二輪車を受入れしたため、消防法に基づき、消火設備の整備を同時に行った。(写真赤線部分)



自転車等駐車場の一部を自動二輪車駐車場に改修



写真：大阪府吹田市提供

平成22年4月20日  
国都街発第6号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局  
街路交通施設課長

## 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて(通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。

自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、**自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能**であり、また、このような事例があること(別添事例紹介資料参照)について十分に御認識いただくとともに、**慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しく御礼申し上げます。**

なお、自転車駐車場における自動二輪車の受入れに当たっては、当該自転車駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がありますのでご留意下さい(参考資料参照)。

以上

# 自動二輪車の駐車対策について(通知)

平成23年5月12日  
国都街発第11号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局  
街路交通施設課長

## 自動二輪車の駐車対策について(通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。

自動二輪車駐車場の確保のためには、既存の駐車場や自転車駐車場において、自動二輪車を受入れる取組が重要です。以下の三点を参考に、積極的な受入れを進めて頂きますようお願いいたします。

なお、貴管内市区町村(駐車場施策及び自転車駐車場施策担当。政令指定都市を除く。)に対しても、この旨周知徹底方をお願いいたします。

1. 各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。このため、平成22年4月20日付(国都街発第6号)において、街路交通施設課長より「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」の通知を行ったところですが、引き続き、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、**自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しく御礼申し上げます。**

**特に、125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いいたします。**

# 自動二輪車の駐車対策について(通知)

2. 既設の駐車場および自転車駐車場に自動二輪車を受入れるために改良することと「補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律」第22条の規定に基づく財産処分の規定の関係については次の通りです。これを踏まえ、既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願いいたします。

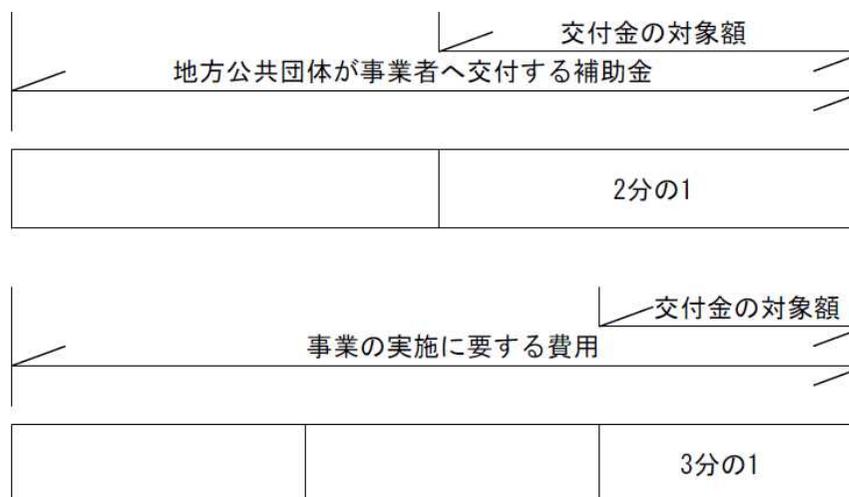
[財産処分の規定について]

補助金等の交付の目的に反して使用しない場合は、当該規定に抵触することはありません。例えば、補助金等の交付の目的が「安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正な分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与すること」などの場合は、自動二輪車を受入れるために改良することが交付の目的に反していると考えません。

3. これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、自動二輪車を受入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能です。以下を参照し、積極的な活用をお願いいたします。

[社会資本整備総合交付金の活用の考え方]

地方公共団体が当該交付金事業者に交付する補助金の額の2分の1又は事業の実施に要する費用の3分の1のいずれか低い額とする



# 自動二輪車駐車対策

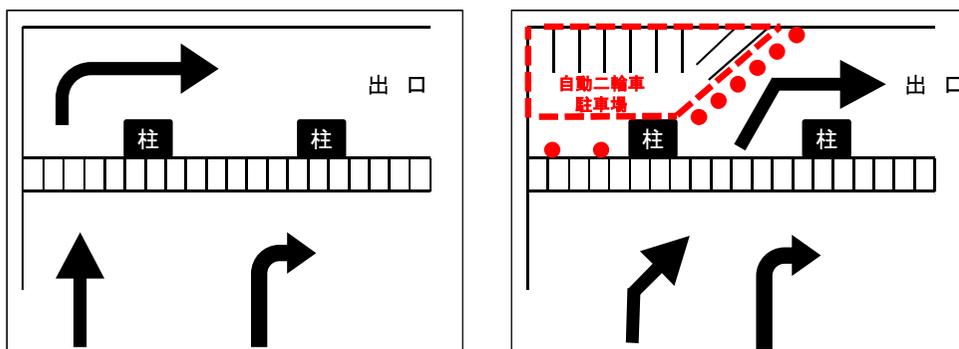
## 既存駐車場等のスペースを有効活用した自動二輪駐車スペースの確保

- 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することが可能です。

### ◆事例 既存の駐車場のスペースに自動二輪車駐車場確保

市内駅前での自動二輪駐車場の設置要望を受け、都市計画駐車場内において、導線を見直すことで生じた**スペースを活用**し、自動二輪車の受入れを行った。(7台分)  
(千葉県松戸市)

使用されなくなった進入路部分の**スペースを活用**し、自動二輪車駐車スペースの確保(34台分)を行った。  
(北海道札幌市)



車路スペースを活用した自動二輪車駐車場 (左:施工前 右:施工後)  
図:千葉県松戸市提供資料を基に国土交通省作成



使用されなくなった進入路を活用した自動二輪車駐車場  
写真:北海道札幌市提供

JRガード下の区道において違法駐車の解消を図るため、**自動二輪**駐車場を整備した。(10台分)  
(東京都千代田区)



車路スペースを活用した自動二輪車駐車場 (左:施工前 右:施工後)  
写真:千葉県松戸市提供



JRガード下区道に設置した自動二輪車駐車場  
写真:東京都千代田区 提供

## 既存駐車場へ自動二輪車を受入れるための環境整備の工夫

○ 既存駐車場に自動二輪車を受入れる場合、料金システムに合わせた**環境整備**を工夫することが必要です。

### ◆事例 自動二輪車利用者の利用環境整備

自動車は駐車券により時間貸で受入れを行い、自動二輪車は、登録車専用で受入れているため、**自動二輪車専用の導線**を設けている。さらに、自動車二輪車の同時入場を防止するため、自動車用ゲート(2本バー)、自動二輪車用ゲート(1本バー)と車種に応じて反応する2種類のゲートに改修している。  
(広島県広島市)

3箇所あった自動車入庫ゲートの1箇所についてバーを取除き自動二輪車用入庫ゲートに改修し、**自動車駐車場の一部をロック装置で料金管理する自動二輪駐車場**として整備した。

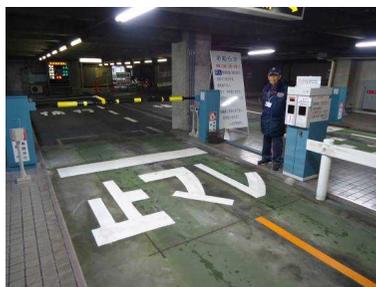
自動二輪用ロック装置での料金管理のため、出庫ゲートについてはバーを短くカットすることで自動二輪車が通り抜けれるよう**導線を確保**するよう改修している。  
(静岡県浜松市)



自動二輪車を誘導する案内及び導線整備



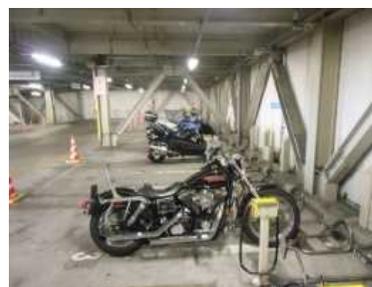
自動二輪車専用の入庫ゲート



2本バーゲートの設置



自動車駐車場を自動二輪駐車場へ転換



ロック装置での料金管理システム(左)



出庫ゲートバーを短くカットし、自動二輪車が通ることができるよう改修(右)

## 民間事業者と連携した駐車場の整備

- **地域の鉄道事業者や駐車場事業者等と連携**することにより、より多くの駐車スペースを確保することができます。

### ◆事例 民間事業者と役割を分担し駐車場を整備

駅構内の放置自転車解消を目的として、地方公共団体と鉄道事業者が協力して対策をするため、駅構内を**自転車等放置禁止区域に指定**することと併せて、**鉄道事業者が自転車及び、自動二輪車(125cc以下)の駐車場設置**を行い、放置自転車の解消を図っている。

(神奈川県三浦市)

美しい景観の街づくりの構築のため、地方公共団体から鉄道事業者に協力して駅周辺の駐車場等を整備することを提案し、**鉄道事業者が自転車駐車場、地方公共団体が自動二輪車駐車場を連携して整備**している。

(東京都町田市)



鉄道事業者が整備した駐車場

写真: 神奈川県三浦市提供

### ◆事例 民間事業者の自転車等駐車場整備へ補助金を交付

地方公共団体が、放置自転車等の解消のため、市独自の補助金交付事業を設け、**駐車場整備を行う民間事業者に対し補助金を交付**することで、自転車等駐車場の整備を推進している。

(市内11箇所、自転車2,893台、原動機付自転車(0-50cc)・自動二輪車(51-125cc)380台分)

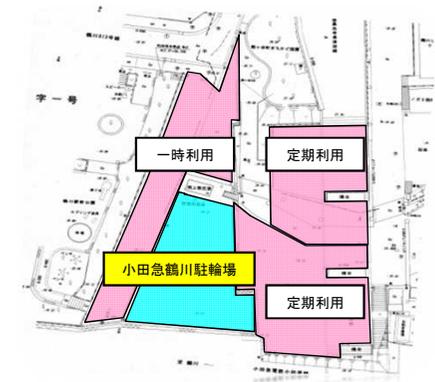
(熊本県熊本市)

#### ・補助金額

駐輪場整備費の2分の1と1台あたり15万円(原付・二輪の場合)に収容台数を乗じて得た額のいずれか低い額。



東京都町田市 自動二輪車駐車場



鉄道事業者整備自転車駐車場(青色)  
町田市整備自動二輪車駐車場(赤色)

写真、図: 東京都町田市提供

事業名	対象・概要	補助額
<p>都市再生整備計画事業 (社会資本整備総合交付金)</p>	<p>地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的に、地方公共団体が策定する「都市再生整備計画」に位置づけられた駐車場の整備に対する支援。</p>	<p>対象事業費の概ね 4/10 (概ね500台の駐車場の整備に要する費用を限度とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1に相当する額を限度とする)</p>
<p>都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)</p>	<p>都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立することを目的に、地方公共団体が策定した「立地適正化計画」、「低炭素まちづくり計画」等において位置づけられた駐車場の整備に対する支援。</p>	<p>対象事業費の 概ね 1/3, 1/2 (概ね100台以上の駐車場を対象とし、対象事業費は整備に要する費用の4分の1とする)</p>
<p>道路(街路)事業 (社会資本整備総合交付金)</p>	<p>都市計画道路整備に関する事業等として、地方公共団体が実施する駐車場(道路附属物)の整備に対する支援。</p>	<p>対象事業費の 概ね 5.5/10</p>

## 適正な利用料金の設定等

- 自動二輪車の駐車スペースの大きさや利用者の支払意思等を踏まえ、自動車や自転車とは異なる料金設定が考えられます。
- **利用料金の設定に加え、駐車場の安全性の確保等も求められていることにも留意する必要があります。**

### ◆事例 利用者の意思を踏まえた料金設定

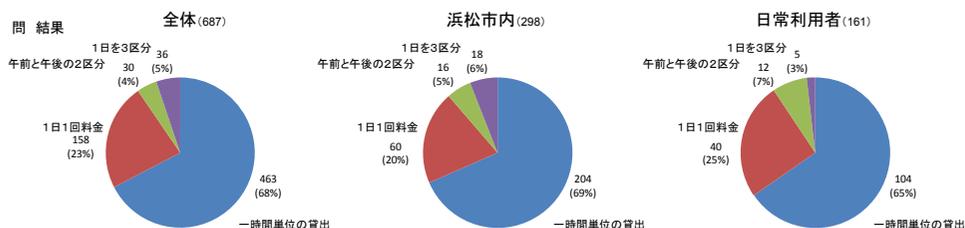
駐車場料金設定に当たり、**地域イベントの会場等を利用してアンケート調査を実施**し、料金設定を行った。  
(静岡県浜松市)

静岡県浜松市では、浜松で開催されたバイクイベントで自動二輪車駐車場に関するアンケートを実施し、その結果を踏まえ料金設定を行った。  
※アンケートに**住所を記入する欄**や**日常使用しているか**等のアンケート項目設け、市内、及び日常利用者の意見も取り入れるようにしている。

アンケート項目(一部抜粋)

問 どのような料金設定がよいか？  
 1時間単位の時間貸出  
 1日1回料金  
 午前と午後の2区分  
 1日を3区分

問 料金がいくらまでなら駐車場を利用しますか？  
 1時間当たり ( )円  
 1日当たり ( )円  
 午前と午後の2区分 ( )円  
 1日を3区分 ( )円



問 結果	1時間料金	1回料金
1時間単位希望者	115円	528円
1回料金希望者	131円	730円

**ポイント**  
1時間単位希望者が多いが、25%を占める1回料金は無視し難く、1回料金希望平均金額は比較的安い料金を想定している。

**結果**  
最初の5時間までの1時間ごとに100円  
5時間を超える場合において最初から24時間まで500円として設定

資料: 静岡県浜松市提供

市が管理する公園敷地内及び周辺地域において、違法駐車が多く、これを解消するため、社会実験として、公園敷地内に有料の自動二輪車駐車場を設置した。その結果を踏まえ、現在、有料の駐車場として管理している。(原動機付自転車51台、自動二輪車15台)

(沖縄県那覇市)

平成24年度  
沖縄県那覇市 駐車場有料化社会実験(H24.2.13~H24.10.31)  
H24.11.1~本格運用開始

原動機付自転車及び自動二輪車  
 ・1時間~5時間 ...100円  
 ・5時間~9時間 ...200円  
 ・9時間~15時間...300円  
 翌日出庫の場合は更に200円を加算

**結果**  
 ・8ヶ月半の社会実験結果  
 利用者 14,457台  
 無料利用 6,001台  
 有料利用 8,456台



有料の自動二輪車駐車場

写真: 沖縄県那覇市提供

### ◆事例 駐車場の安全性の確保

土地区画整理事業を計画していた区域において、屋根無し**無料**自動二輪駐車がなかったため、街づくりの一環として、屋根付きの**有料**駐車場にし、**ワイヤーロックの自動管理**、さらに**防犯カメラ等**設置することで利用者が安全に利用できるようにした。(福岡県宗像市)



安全性の確保した駐車場整備



写真: 福岡県宗像市提供

## 利用者に届くPR活動の実施

- 駐車スペースの確保、利用環境の整備のほか、**利用者の目に届くようなPR活動**をすることも同様に重要です。

### ◆事例 パンフレット等を作成し、利用者の多い場所に設置

自動二輪車を受入れている駐車場の住所(地図)、電話番号、受入台数、営業時間を掲載した**パンフレット**を作成し、**自動二輪車の利用が多い観光案内所や警察署等**で配布している。  
(北海道札幌市)

駐車場の所在地・台数・利用料金・営業時間等の情報を記載したパンフレットを「**駐車場マップ**」として、**公共機関・商店街・関係駐車場等**のカウンターに配置している。  
駐車場マップの中に観光施設情報等併せて提供することで利用用途に幅を持たせている。  
(神奈川県横須賀市)

マップを配布し始めてから、神奈川県横須賀市中央駅周辺における、放置自転車等、及び自動二輪車が減少している。

H15年放置自転車等及び自動二輪車撤去台数合計149台  
H24年放置自転車等及び自動二輪車撤去台数合計 76台

### ◆事例 駐車場の空き状況をネットで確認

駐車場の所在地や駐車場の**満空状況等**をウェブサイトに掲載することで、**ネットで確認できるようにしている**。  
(東京都練馬区)

◇紹介 全国の二輪車駐車をネットで案内  
日本二輪車普及安全協会 <http://www.nmca.gr.jp/society/parking/>

### 札幌市 都心部 自動二輪車受け入れ駐車場マップ (平成26年7月作成)



下記の駐車場では、自動二輪車の受け入れをしています。料金や空き状況の確認は、各駐車場に直接お問い合わせください。

No.	駐車場名	住所(すべて中央区)	電話番号(当館掲載のみ)	受入方法	営業時間
1	レールパーク札幌	北5条西1丁目	207-5088	二輪専用(10台)	8:00~18:30
2	ビッグシャイン88北4条駐車場	北4条西6丁目	232-8188	自動車と共用	24時間
3	第2タキワパーク	北2条西3丁目1	222-5432	自動車と共用	7:00~22:00 (日・夜 8:30~20:30)
4	タイムズ北1条駐車場 (平成26年9月末まで営業終了予定)	北1条西1丁目	251-3841	二輪専用(34台)	24時間
5	北一条地下駐車場	北1条西5丁目1-2	290-5908	二輪専用(3台)	7:30~22:00
6	カービスパーク1・1	南1条西1丁目	218-6710	自動車と共用	7:00~24:00
7	ミカタパーキング	南2条西1丁目8	221-2958	自動車と共用	8:00~23:00
8	北海道建物南1西5パーキング	南1条西5丁目	281-1589	自動車と共用	8:00~22:00
9	遠藤パーキング南2西4	南2条西4丁目18	221-4481	自動車と共用	8:00~23:00
10	ベルパーキング南2条店	南2条西7丁目10-1	596-9616	自動車と共用	7:00~24:00
11	遠藤パーキング南2西7	南2条西7丁目3	231-8366	自動車と共用	8:30~21:30
12	遠藤パーキング南3西7	南3条西7丁目2	272-7447	自動車と共用	8:30~21:30
13	ベルパーキング本店	南5条西6丁目1	552-4088	自動車と共用	24時間
14	旭パーキング6条	南6条西5丁目7-1	531-8607	自動車と共用	24時間
15	旭パーキング7条	南7条西6丁目4-1	512-4609	自動車と共用	9:00~25:00
16	北欧パーキング	南7条西5丁目1-1	511-6311	二輪専用(7台) 8台目以降は共用	24時間
17	カービスパーク7・4	南7条西4丁目	533-3317	自動車と共用	24時間

作成：札幌市市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課  
 電話：011-211-2275  
 メール：icpp@city.sapporo.jp  
 札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課  
 〒060-0801 札幌市中央区南一条西五丁目1番1号  
 TEL:011-211-2275 FAX:011-211-2276  
 URL: <http://www.city.sapporo.jp/transportation/>  
 出典：札幌市HP



出典：東京都練馬区HP

## ■ 荷捌き駐車施設の不足

- 商店街等による荷捌きを行う際、荷捌き駐車施設の不足から路上での荷捌きが多く見られる
- 改正道路交通法の施行により、荷捌き駐車施設の不足が顕著となり、整備が求められている
- 快適な歩行空間、円滑な道路交通の確保のために荷捌き駐車対策は重要



荷捌き車両による交通阻害



荷捌き車両による歩行者空間の阻害



## ■ 荷捌き駐車施設の附置

- 平成6年に各地方公共団体が定める附置義務駐車場条例のひな型として通知している標準駐車場条例に、荷捌き駐車施設の附置に関する条項を追加
- 以来、地域の実情に合わせて、必要に応じて荷捌き駐車施設の条項を盛り込むことを推奨
- 平成26年3月末現在、附置義務条例の適用のある198の地方公共団体のうち、89の地方公共団体において荷捌き駐車施設に関する条項を規定
- 改正道路交通法の施行に伴い、物流関連の団体等から条例化の促進が求められており、**各地方公共団体において条例化**の推進をお願いします
- 都市の低炭素化の促進に関する法律及び都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度による**荷捌き駐車施設の集約化**についても、ご検討をお願いします。

## 荷捌き駐車施設の整備促進

- 社会資本整備総合交付金により、道路断面再構築にあわせて路上荷捌き駐車スペースの確保
- 附置義務の対象とならない規模の商店街等については、地域の方々と関係機関が連携し、社会資本整備総合交付金を活用し、共同の荷捌き駐車スペースの確保が可能

■都心部の路上荷さばき駐車施設 位置図 (平成23年1月1日現在)

■市道 国分町三丁目1号線(カメイビル東側)

- ・平成20年11月供用開始
- ・貨物車の路上荷さばき駐車とタクシー乗り場のタイムシェアリングによるスペース (7時~17時の間、貨物車のみ利用可能)
- ・スペース約5台分

■市道 国分町通線(北行き的一方通行)

- ・平成19年7月供用開始
- ・貨物車に限り、終日利用が可能
- ・スペース約15台分

■市道 東四番丁通線(クリスロード北側)

- ・H22年9月供用開始
- ・貨物車に限り、終日利用が可能
- ・スペース約3台分

■利用にあたってのルール

- ・多くの貨物車が利用できるように、貨物車一台あたりの利用時間は短時間(おおむね30分以内)として下さい。
- ・歩行者や他の交通に迷惑のかからないように注意してご利用下さい。

## ■ 路外駐車場のバリアフリーの推進

- 平成18年、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が成立、施行
- 法の対象に旅客施設、道路、建築物とともに特定路外駐車場も追加
- 新設の特定路外駐車場については、移動等円滑化基準への適合義務、既存のものについては、基準適合への努力義務が生じている**
- 特に既存の駐車場のバリアフリー化が進むよう、法の主旨の徹底、啓発等が必要
- 特定路外駐車場における車いす使用者駐車施設については、その整備を進めるとともに、その施設が適正に利用されるよう民間駐車場経営者や市民に対して啓発をお願いします。

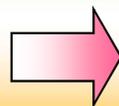


# 路外駐車場のバリアフリー化

- 移動円滑化の促進に関する基本方針(平成23年3月31日)
- 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)

指標：バリアフリー化された特定路外駐車場の割合

現状値(H22年度末)  
45%

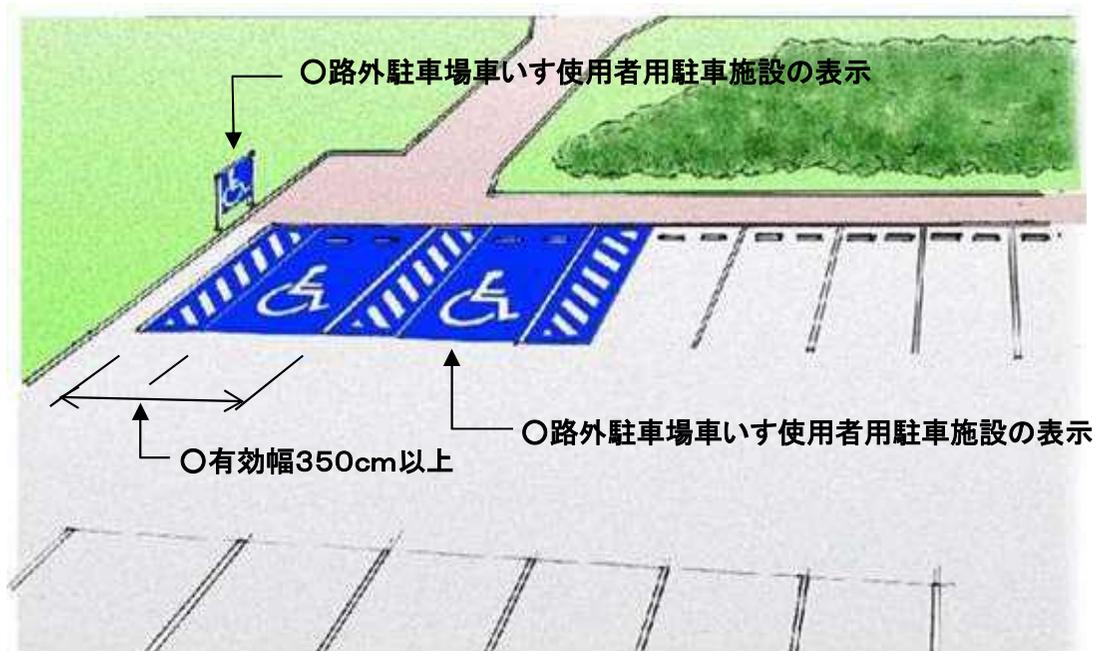


目標(H32年度末)  
約70%

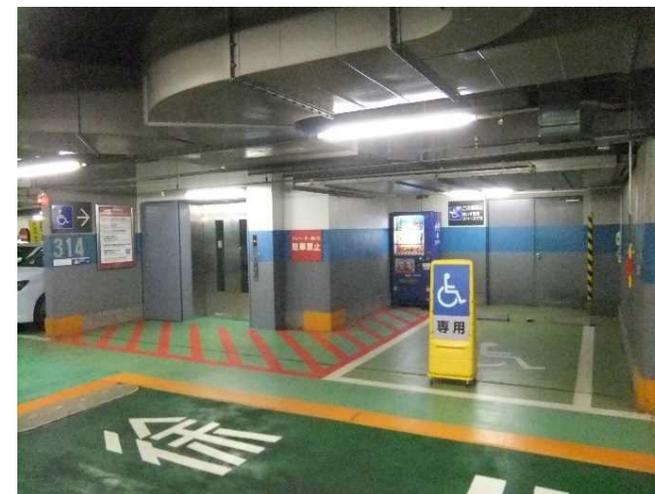
H25年度末  
53.5%

指標の解説:すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリー化された特定路外駐車場の増加

バリアフリー化された路外駐車場のイメージ



整備事例(エレベーターに近接して設置)



○ 「日本再興戦略」改定2014（抜粋）（平成26年6月24日 閣議決定）

バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標（1日の乗降客数が3,000人以上の旅客施設においては、2020年度までに原則100%バリアフリー化等）の着実な達成を図るとともに、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等を見据えて、駅・空港における複数ルートでのバリアフリー化や観光地周辺の駅のバリアフリー化など旅客施設や車両等のさらなるバリアフリー化を推進する。あわせて、ソフト面のバリアフリー化も推進する。

○ 交通基本計画 中間取りまとめ（抜粋）

（平成26年8月21日 社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会）

## 第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

### 目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

#### （趣旨）

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

#### （施策）

#### 〈これまでの取組を更に推進していくもの〉

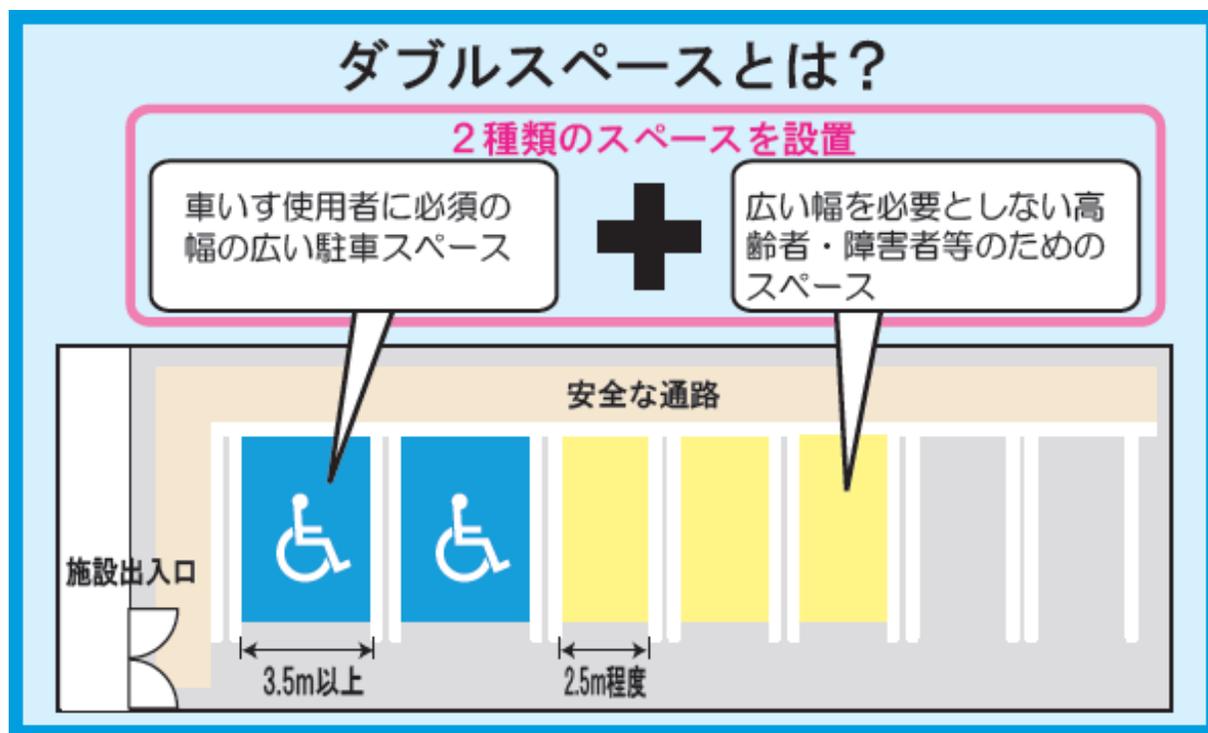
・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標を着実に実現する。

（数値目標[7]～[8] 記載略）

## ■ 特定路外駐車場のバリアフリー化の推進

総合政策局による平成22年度調査において、軽度障害者や高齢者用に「通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース」を設ける「ダブルスペース」の導入を検討することが有効とされていますので参考にしてください。（下記HP参照）

[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09\\_hh\\_000030.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000030.html)



必要なスペースを確保し、障害者や高齢者等の間でも使いやすくする工夫として、軽度障害者や高齢者用に『通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース』を設ける『ダブルスペース』の導入を検討することが有効。

# 車いす使用者用駐車スペースに対する配慮事項

- 車いす使用者用駐車スペースへの配慮事項として、雨天時の利便性確保や大型化する福祉車両への対応が求められている。
- 調査対象の病院では、平面式駐車場の車いす使用者用駐車スペースにおいて、屋根が設置されている駐車場台数は約1割。
- 調査対象の病院では、立体式及び地下式駐車場の車いす使用者用駐車スペースにおいて、内空高さが2.35m以上ある駐車場台数は約3割。

## 【調査対象】

- ・地方公共団体が開設者(運営者)である医療法上の病院
- ・地方公共団体が解説者(運営者)でない医療法上の病院で、附置義務駐車施設として地方公共団体へ届出があり、施設状況を把握しているもの

## 【調査内容】

車いす使用者用駐車スペースについて、

- ・平面式駐車場の場合は、屋根の設置の有無と高さ
- ・立体式及び地下式駐車場の場合は、内空高さを調査 (調査基準日:平成26年4月1日)



【福祉車両(例)】

集計病院数(箇所数)	998 箇所
車いす使用者用駐車施設設置有	818 箇所
車いす使用者用駐車施設設置無	170 箇所

## 【参考】

病院数 8,540箇所  
 (平成25年10月1日時点)  
 (厚生労働省 医療施設調査)

## 平面式駐車場における車いす使用者用駐車スペース

車いす使用者用 駐車場	全体	うち屋根有	
		うち高さ2.35m以上	
箇所数	778	126	117
駐車場台数	3,590	469	414

## 立体式及び地下式駐車場における車いす使用者用駐車スペース

車いす使用者用 駐車場	全体	うち入口及び内空高さ2.35m以上	
箇所数	67		23
駐車場台数	451		120

# 駐車施設附置義務の弾力化

## ■ 都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置（駐車場出入口規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化）について（技術的助言）

平成16年7月2日国都街第18号  
都道府県、政令指定都市の駐車場担当部局あて国土交通省都市・地域整備局街路課長通知より抜粋

### (1) 附置を義務付ける駐車施設1台あたりの床面積（原単位）について

標準駐車場条例第25条等において示している原単位は、一応の目安を示したものに過ぎず、従来より、条例の制定にあたっては、各都市における効果・影響等についての十分な調査の下に適切な原単位を設定されたい旨示していたところではあるが、今般この趣旨を徹底し、**地方公共団体の独自の政策判断に応じた設定を推奨**するため、**標準条例における原単位は、あくまでも参考**である旨を明確にするためとして表現の適正化を図ったので、原単位の設置・変更にあたってはこの旨改めて十分に留意されたい。

### (2) 特定の地区毎に別途の駐車施設附置に係る基準を設定することについて

標準駐車場条例第25条第2項及び第25条の2第2項において、**特定の地区ごとに別途の基準値を設けることを可能**とした趣旨は、地区の交通特性や建築物の用途等によって駐車需要の発生に大きな違いがあることに加え、既存駐車場の有効活用方策や地区内の交通処理計画の内容に応じ、新たに設置すべき駐車施設の量が変ることから、基準の合理化を推進するものである。

したがって、別途の基準を設ける地区の設定及びその地区における基準値の設定にあたっては、十分な調査の下に、**その地区の実態や地区交通計画等を踏まえて**行われたい。

# 駐車施設附置義務の弾力化

## ■ 標準駐車場条例の改正に関する技術的助言

平成24年12月4日国都街第117号  
都道府県、指定都市の駐車場担当部  
局あて国土交通省都市局街路交通施  
設課長通知より抜粋

### 2. 駐車場法の特例措置以外の事項について

#### (2) 地域の駐車需要に応じた附置義務の柔軟な対応について

現在、駐車施設附置義務の原単位は、地域別・建築物の用途別に、適用地域全域に均一に適用されている場合が多く見られるが、適用地域内では公共交通機関への近接性等により駐車需要に差異が見られる場合がある。この場合、**附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位の適用をすることが適当**と考える。

(第25条第3項第1号関連)

また、例えば大規模な建築物の開発事業に関し、開発の行われる地区の特性を踏まえ、周辺の交通対策を含めた総合的な計画の中で駐車需要量が予測され、必要な駐車施設の台数が算定される場合には、当該算定方法を活用することが適当と考える。このため、今般の標準駐車場条例においては、第25条第3項を改正して新たに第2号を追加したところ、第2号の「規則」には、この考え方を踏まえた建築物の規模及び駐車施設数の算定方法(具体的には、国都調第12号(平成19年3月30日)により通知している「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を想定)を記載されたい。(第25条第3項第2号関連)

#### (3) 特定の地区毎に別途の駐車施設附置に係る基準を設定することについて

地域の公共交通の整備状況や道路交通の状況等を踏まえ、**附置義務の基準を緩和する場合、既存の附置義務駐車施設に対して当該新基準を適用し、既存の附置義務駐車施設の保持・管理の義務付け基準を緩和することは可能**である。この場合、新たな附置義務基準の適用状況を把握する観点から、建築主から駐車場部局への届出等の手続を設けることが適当であり、当該手続を条例改正時の附則として規定することが適当である。

(附則第3項及び第4項関連)

## ○ 第25条第1項

標準駐車場条例で示している附置の原単位は、あくまで「目安値」

→ 駐車実態等を踏まえ、地域・地区の特性に応じて適切に原単位を設定が必要



大規模開発マニュアル改訂を踏まえて、事務所用途等の「目安値」の原単位を緩和

人口規模	用途	改正前	改定後
100万人以上の都市	事務所用途	200m <sup>2</sup> /台	<u>250m<sup>2</sup>/台</u>
50万人以上100万人未満の都市		150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>
50万人未満の都市		150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>
	特定用途※	150m <sup>2</sup> /台	<u>200m<sup>2</sup>/台</u>

※特定用途…百貨店その他の店舗及び事務所を除く特定用途

## ○ 第25条第3項

鉄道駅等に近接する建築物については、その他の建築物より、一定程度原単位を緩和できる旨を明文化



### 附置義務の原単位を緩和できるパターン(今回(3)を追加)

- (1) 市長が特に必要と認めて、別に附置義務基準を定めた地区において、当該基準により駐車施設を附置する場合(地域特性型)
- (2) 一定規模を超える建築物の建築を行う場合に、周辺の交通特性等を踏まえて、規則で定める方法(例えば、大規模開発マニュアル)により算定された台数の駐車施設を附置する場合(個別評価型) ※平成24年追加
- (3) 鉄道駅やバスターミナルからの距離等を考慮して駐車需要が低いと市長が認めた建築物について、市長が定める割合をもとに算定した駐車施設を附置する場合(公共交通近接型)

# 駐車施設附置義務の弾力化

## ■ 附置義務算定基準(自動車)の傾向

これまでに制定された附置義務条例の原単位(附置義務1台あたりの床面積)を集計

百貨店その他の店舗  
又は事務所の用途

特定用途

非特定用途

標準駐車場条例の原単位(m<sup>2</sup>)

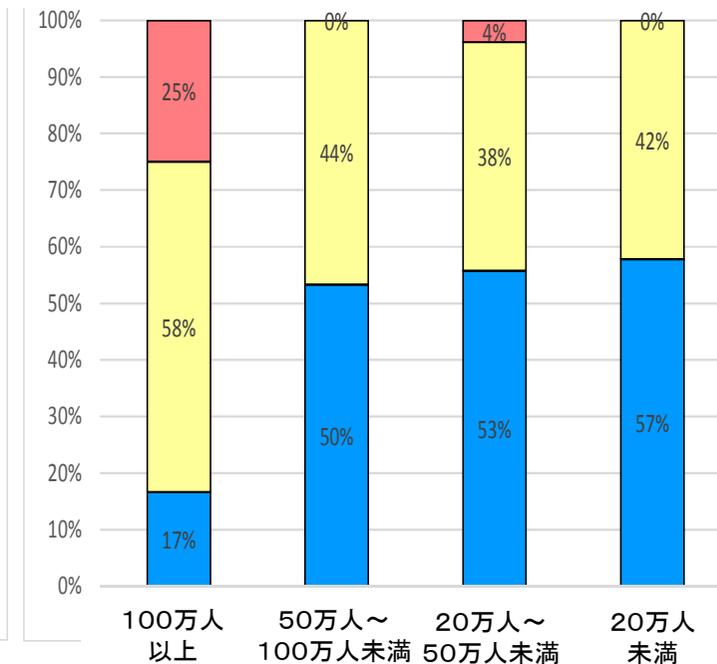
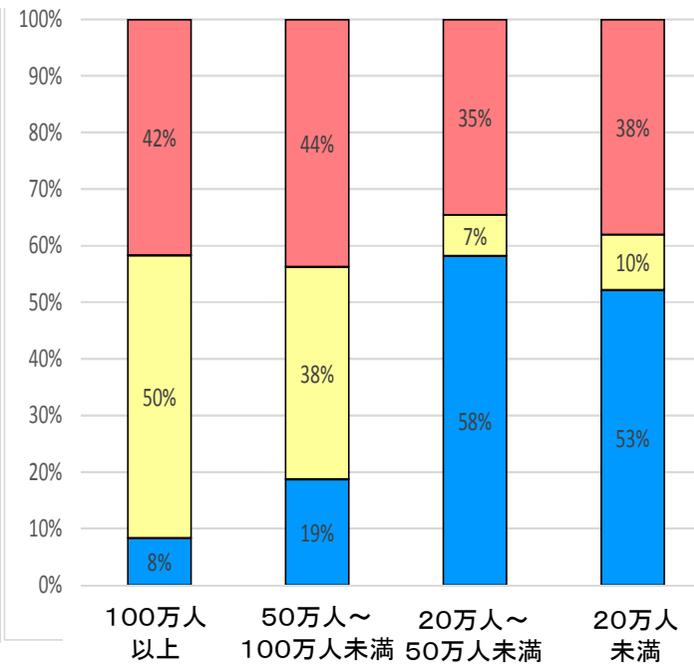
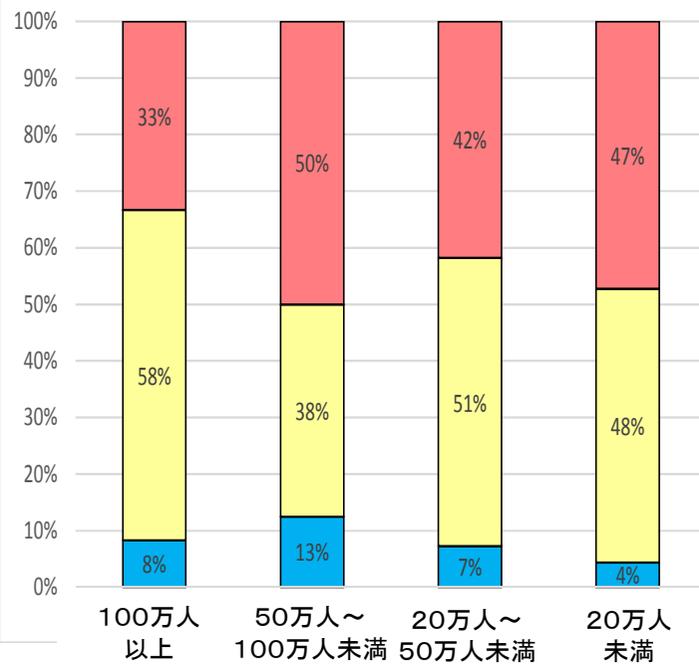
200 150 150 150

標準駐車場条例の原単位(m<sup>2</sup>)

250 200 200 200

標準駐車場条例の原単位(m<sup>2</sup>)

450 450 450 450



標準駐車場条例と比較して原単位が、■ 小さい(強化) ■ 同じ ■ 大きい(緩和)

# 駐車施設附置義務の弾力化

## ■ 附置義務の基準を一部改正（H25.10・八戸市）

- ・ 条例の適用地域から駐車場整備地区を削除
- ・ 一般車両の駐車施設の附置義務を廃止  
（荷捌き駐車施設の附置義務制度については存置）
- ・ 建築物の敷地外に駐車施設を設けることができる特例を廃止

### ○ 改正の背景

中心市街地をはじめ条例適用地域内では、条例に基づく駐車施設の附置や民間駐車場の立地により、駐車台数は十分に確保されていることに加え、近年の自動車交通量の減少などから、駐車場不足による交通渋滞は解消されていることより、駐車需要の現状を踏まえ、駐車施設の附置義務の基準を一部改正

## ■ 一定の条件下での附置義務台数の緩和（H19.4・仙台市）

商業地域内で市長が特別に定めた地区又は駐車場整備地区に区域において、附置義務台数を2割軽減。

### ○ 附置義務台数

- ・ 百貨店その他の店舗又は事務所の用途に供する部分の床面積の合計を200平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値
- ・ 特定用途（百貨店等の用途を除く。）に供する部分の床面積の合計を250平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値
- ・ 非特定用途に供する部分の床面積の合計を450平方メートルで除して得た数値に0.8を乗じて得た数値

# 駐車施設附置義務の弾力化

## ■ 公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和（H21.7・金沢市）

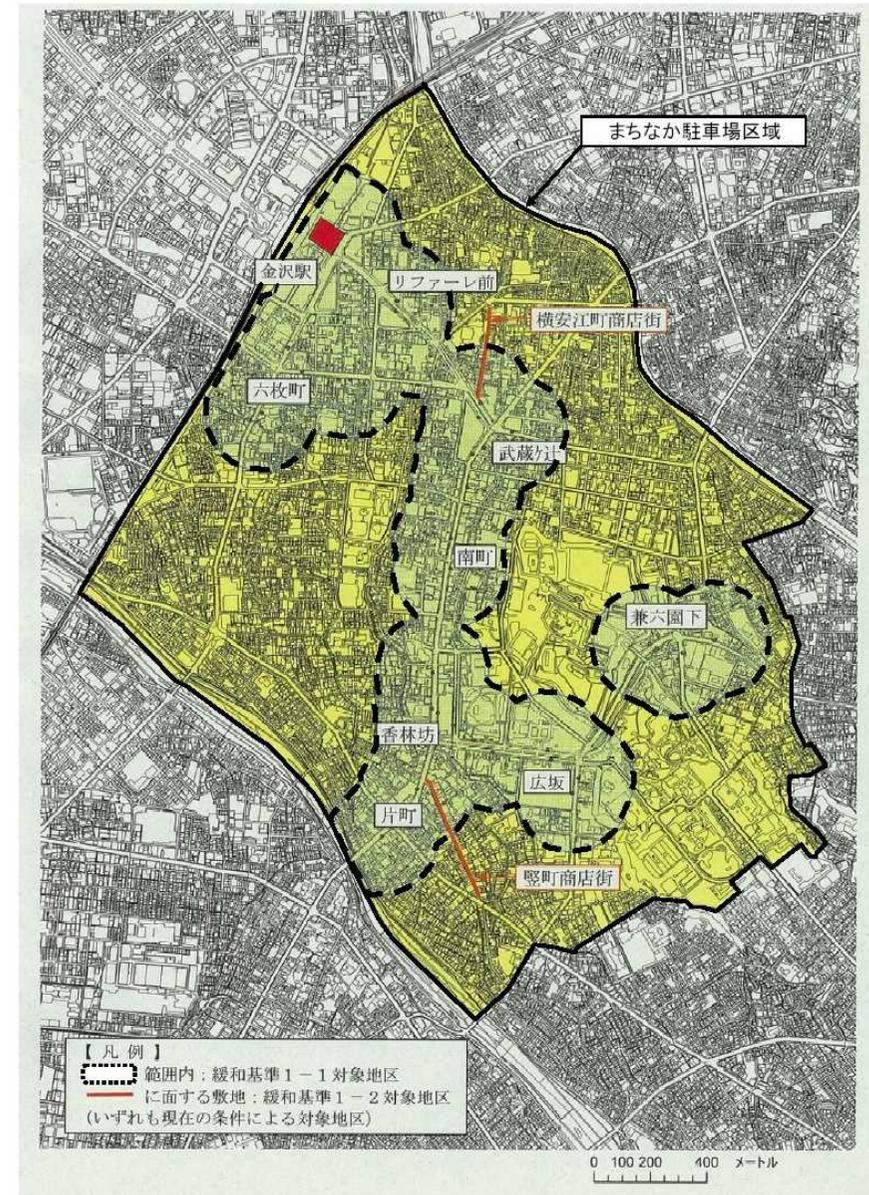
まちなか駐車場区域における交通利便性が高いバス停と圏域図

公共交通の利便性が高い場所等の駐車施設の設置が好ましくない場所において建築物を新築するにあたって、施設利用者への公共交通の利用の促進等の取組が行われる場合は、駐車施設の附置義務を緩和。

### （緩和対象となる取組）

下記いずれかにより、施設利用者に対して公共交通の利用の促進等を図るとともに、その取組を周知すること

- ・バス停におけるバス待ち環境整備
- ・エコポイント券の利用促進
- ・バス券、タクシー券の配布、
- ・施設専用バスによる送迎
- ・カーシェアリングの導入
- ・施設入居者のマイカー通勤の原則禁止
- ・その他公共交通の利用の促進及び自動車の利用抑制に資すると判断される取組



# 駐車施設附置義務の弾力化

## ■ 公共交通利用促進策による附置義務台数の緩和（H23.5, H24.5・京都市）

駐車施設を附置すべき者で、建築物の利用者に対する公共交通機関の利用促進を行おうとするものは、附置すべき駐車台数から、公共交通利用促進措置により減少することが見込まれる自動車利用者の数に応じて、駐車台数を減じることができる。

### ○ 適用地区

市内の全鉄道駅(130駅)から500mの範囲

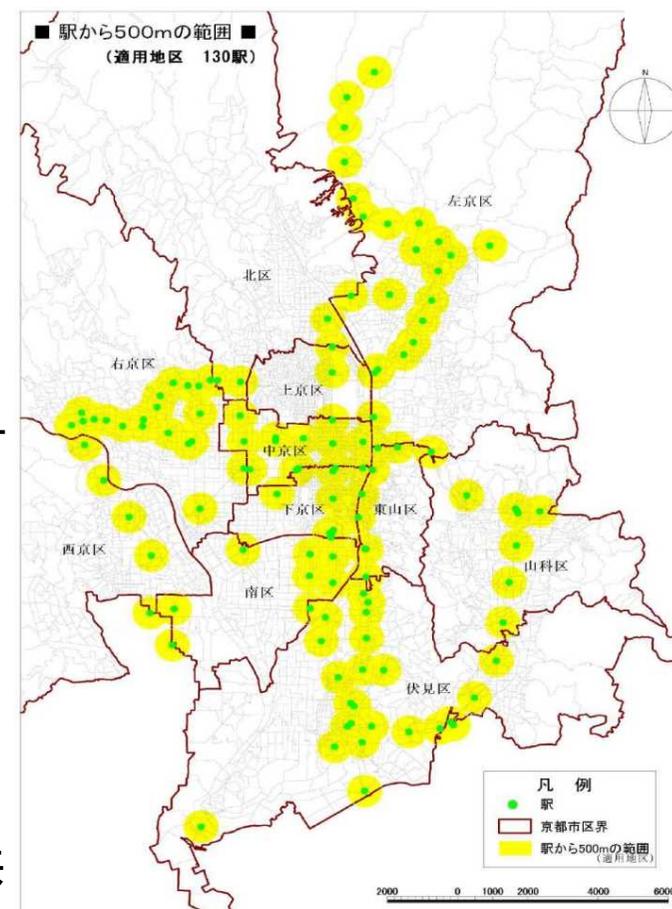
### ○ 適用対象建築物

特定用途の建築物

※ 但し、工場用途の建築物は全市域に適用

### ○ 公共交通利用促進に資する措置

- ・ 公共交通利用者への割引サービスや特典の付与
- ・ 公共交通利用者への運賃の補助
- ・ 公共交通利用者への商品配送サービス
- ・ 公共交通利用促進についての広報の実施
- ・ 鉄道駅への地下通路等の接続
- ・ 駅への施設専用バスによる送迎
- ・ 建築物への自動車による通勤の禁止
- ・ 建築物内における公共交通機関の位置情報提供システムの導入
- ・ その他、公共交通利用促進に資すると認められるもの



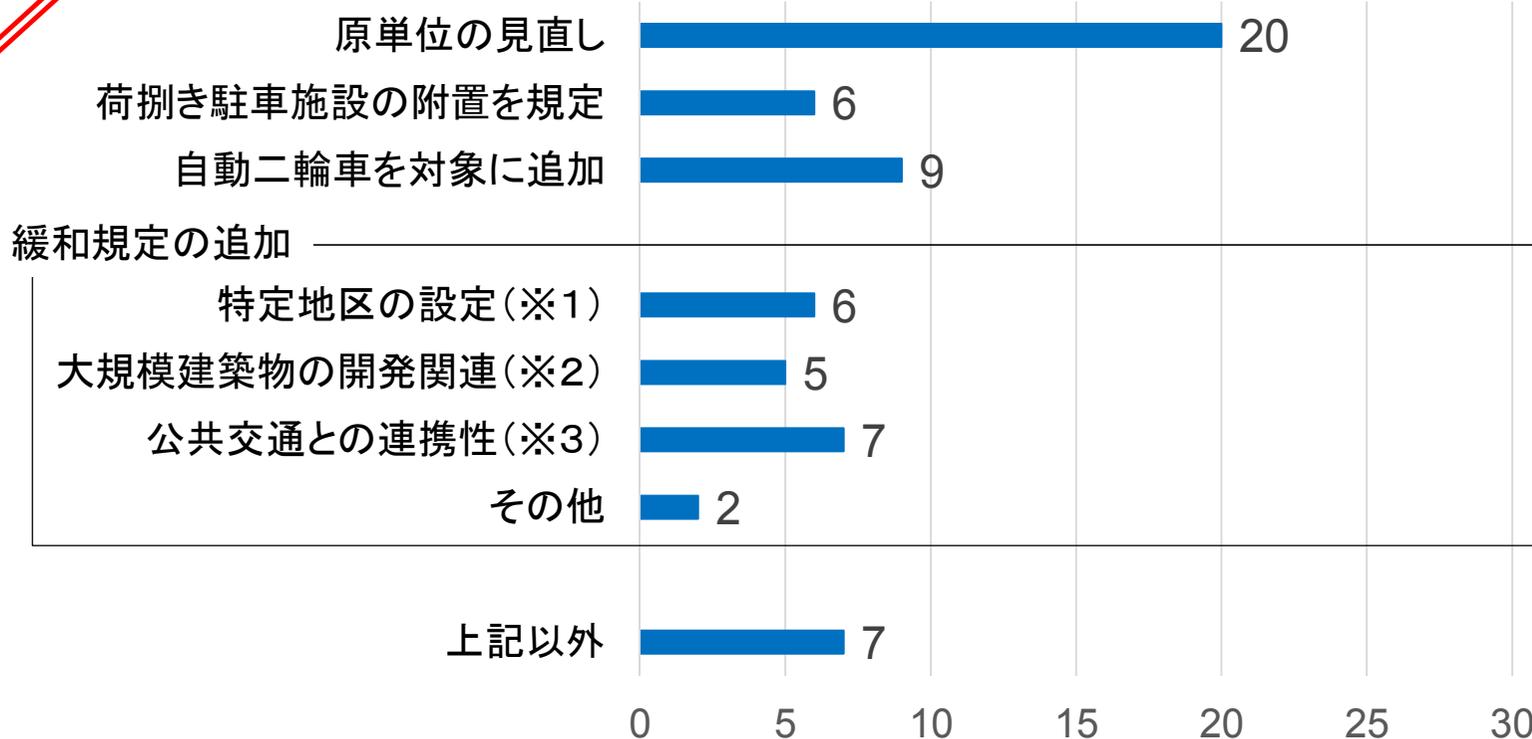
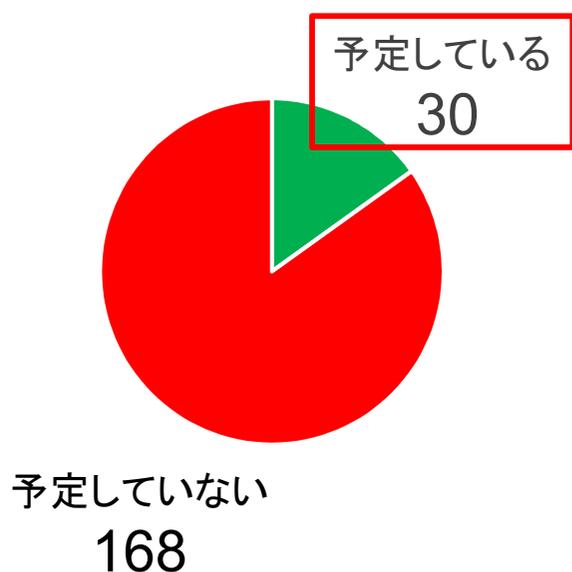
# 附置義務条例の改正に関する調査結果

○ 附置義務条例を改正にあたって、「原単位の見直し」や「一定条件下での附置義務台数の緩和」、「附置義務の対象に自動二輪車の追加」等が検討されている。

## 附置義務条例の改正

## 改正について検討している事項

(複数回答)



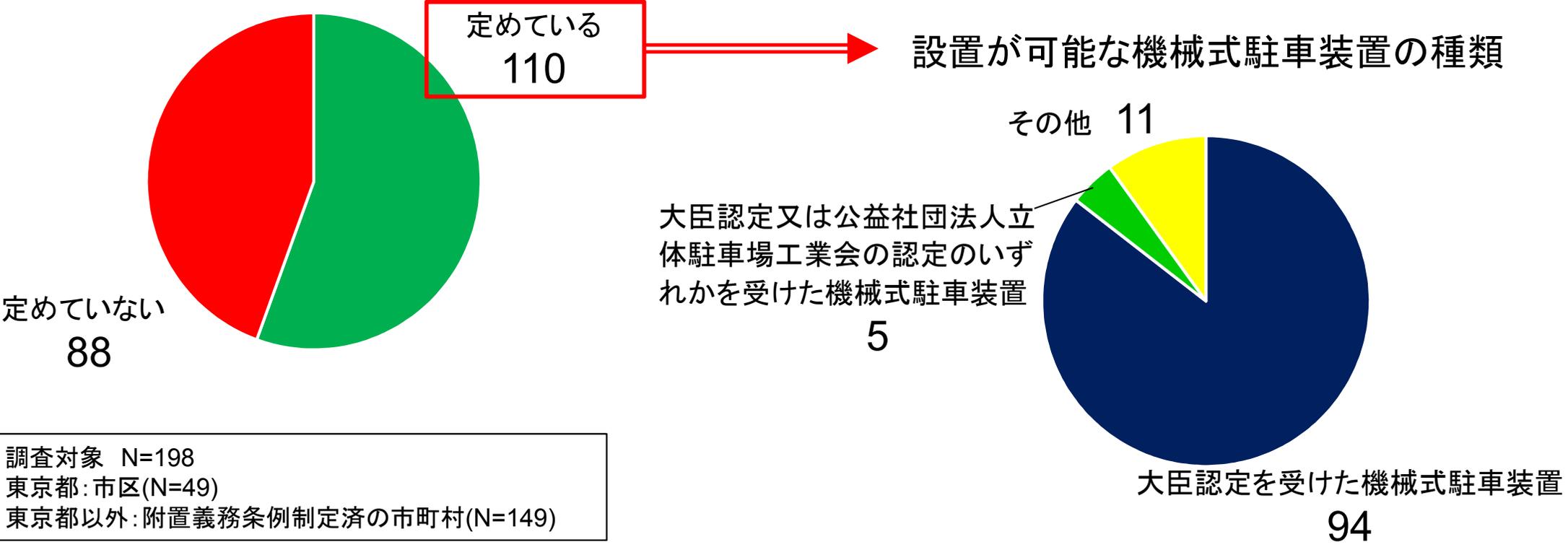
調査対象 N=198  
 東京都:市区(N=49)  
 東京都以外:附置義務条例制定済の市町村(N=149)

※1:標準駐車場条例第25条第3項第1号関連  
 ※2:標準駐車場条例第25条第3項第2号関連  
 ※3:標準駐車場条例第25条第3項第3号関連

# 附置義務駐車施設に設置される機械式駐車装置に関する規定について

- 標準駐車場条例を改正し、附置義務駐車施設に設置が可能な特殊の装置（機械式駐車装置）について、大臣認定装置と同等の安全性を有するものを要求する規定を追加。  
 （平成26年12月25日 国土交通省都市局長通知）
- 平成26年12月現在、110市区町村において、附置義務駐車施設に設置できる機械式駐車装置を条例等で規定。
- 未規定の市町村においては、条例等の整備の検討をお願いします。

## 附置義務駐車施設に設置が可能な機械式駐車装置に関する条例等の整備状況



調査対象 N=198  
 東京都:市区(N=49)  
 東京都以外:附置義務条例制定済の市町村(N=149)

# 駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

## ■ 駐車場法施行令(抜粋)

(自動車の出口及び入口に関する技術的基準)

第七条 法第十一条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口(路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路(道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。)の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)及び入口(路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)に関するものは、次のとおりとする。

一 次に掲げる道路又はその部分以外の道路又はその部分に設けること。

イ 道路交通法第四十四条各号に掲げる道路の部分

(略)

二 橋

(略)

2 前項第一号の規定は、自動車の出口又は入口を次に掲げる道路又はその部分(当該道路又はその部分以外の同号イからへまでに掲げる道路又はその部分に該当するものを除く。)に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。

一 前項第一号イに掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの

イ 交差点の側端又はそこから五メートル以内の道路の部分

ロ トンネル

二 橋

3 国土交通大臣は、前項の規定による認定をしようとするときは、あらかじめ、自動車の出口又は入口を同項第一号イに掲げる道路の部分に設ける場合にあつては関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会と協議し、その他の場合にあつては関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

(以下、略)

# 駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

- 都市の交通実態に即した路外駐車場の整備を推進するための措置（駐車場出入口規定の弾力化及び駐車場附置義務の弾力化）について（技術的助言）（抜粋）

平成16年7月2日国都街第18号  
都道府県、政令指定都市の駐車場担当部局長  
あて国土交通省都市・地域整備局街路課長通知

## 1 駐車場法の一部改正について

### (1) 交差点等への出入口の設置（令第7条第2項及び第3項関係）

本改正により、交差点等への自動車の出入口の設置が国土交通大臣の認定により可能となるが、これは個々の案件ごとに国が交通への影響を評価し、交差点等に出入口を設置することにより交通への影響が抑制され円滑な交通処理ができることを確認した場合に限定して認定するものである。

国の認定にあたっては、あらかじめ、道路管理者や都道府県公安委員会と綿密な調整を図るところであり、また本認定が地方公共団体の事務である開発許可等と密接に関連することから、関係部局の協力が得られるよう、緊密な連絡調整を図られたい。

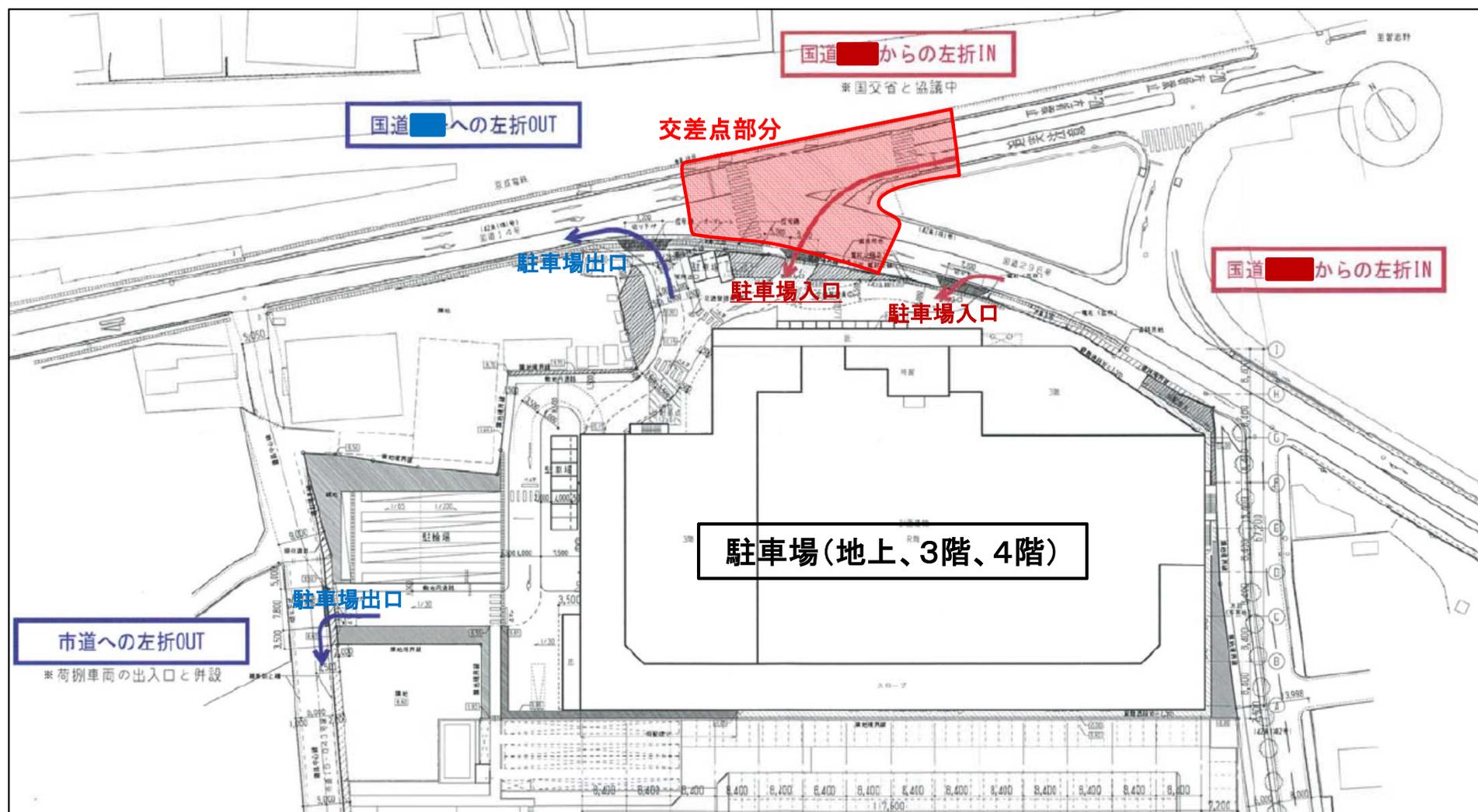
なお、国の認定に係る権限は、駐車場法施行規則第5条第2号に基づき、地方整備局等に委任されており、当該事務は地方整備局等において所掌することになるため、具体的な案件については、地方整備局等と適宜調整されたい。

# 駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

## ○ 認定事例1 (平成25年度・千葉県船橋市内)

交差点内に、駐車場入口を設置した事例

- ・ 信号による交通整理を実施
- ・ 駐車場設置者による交通整理員の配置、案内看板の設置により、駐車場入口への進入を左折進入に限っている

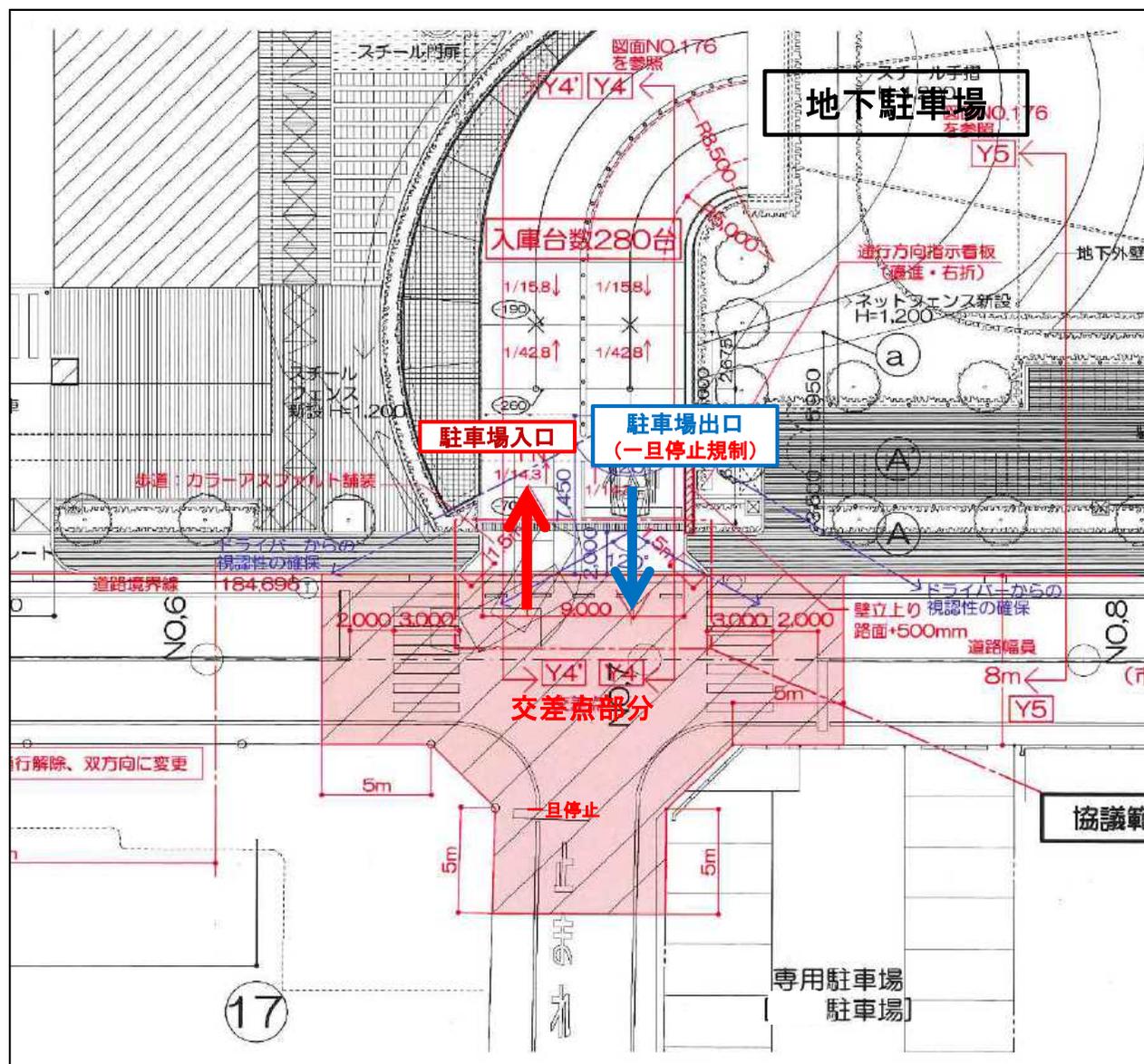


# 駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

## ○ 認定事例2(平成25年度・岡山県岡山市内)

交差点内に、駐車場出入口を設置した事例

- ・ 交差点の交通量を踏まえ、駐車場出口部(交差点進入部)に一旦停止規制を実施

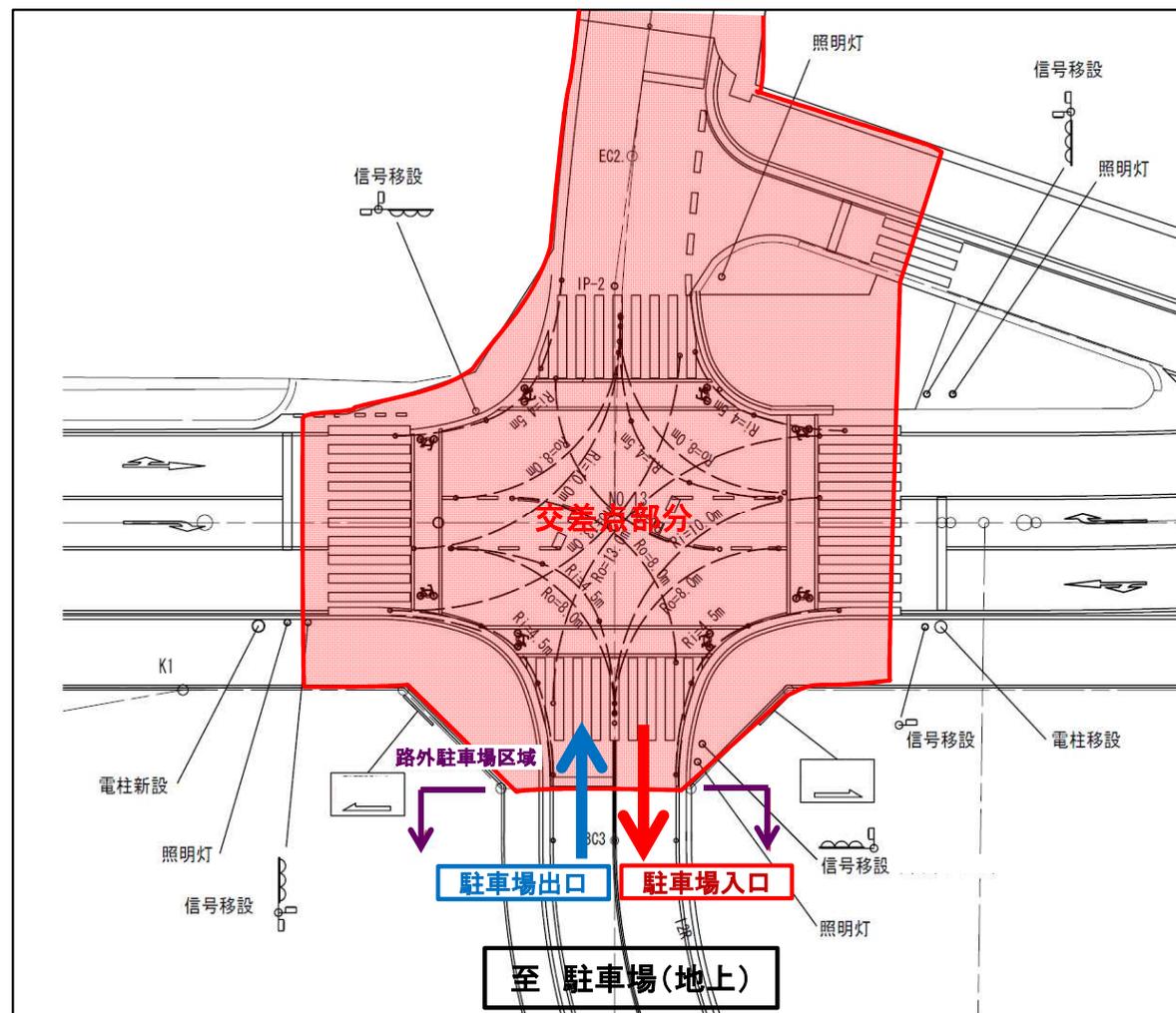


# 駐車場法施行令第7条第2項による大臣認定

## ○ 認定事例3(平成22年度・千葉県市川市内)

交差点内に、駐車場出入口を設置した事例

- ・ 信号による交通整理を実施
- ・ 右折車線を設置



## 駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン

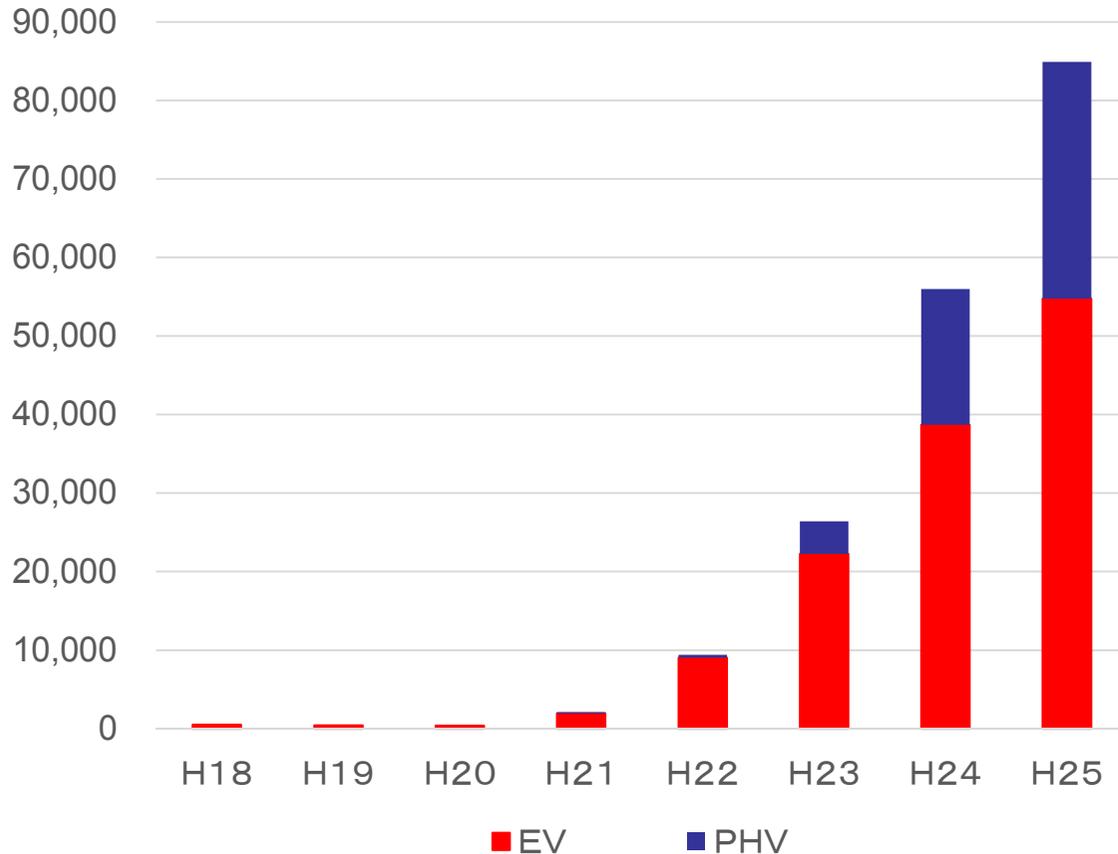
- ### ガイドラインの概要
- 電気自動車と充電器の概要**
    - ◎ 電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車の特性
    - ◎ 急速充電器・普通充電器の特性
  - 充電施設の配置の考え方**
    - ◎ 充電形態の分類(プライベート充電とパブリック充電)
    - ◎ 利用実態を踏まえたパブリック充電施設の配置のあり方(目的地充電、経路充電、緊急充電)
  - 充電器設置に関する操作性・スペース**
    - ◎ 充電器の設置位置の考え方
    - ◎ 操作性についての配慮事項
    - ◎ 充電施設に付随すべき施設
    - ◎ 予約機能・課金機能の現状及び今後の見通し
  - 充電施設の案内、情報提供**
    - ◎ 充電施設に関するサイン・路面標示
    - ◎ 充電施設場所の情報提供



今後、地方公共団体や充電施設設置事業者において、本ガイドラインを活用した充電施設の整備促進が行われるよう、ガイドラインの周知や支援措置を行う。

- 国内のEV及びPHVの保有台数は年々増加傾向にあり、平成25年度末現在約8.5万台
- EVは約5.5万台、PHVは約3.0万台

EV・PHVの保有台数(推定値)



(各年度末)

年度	EV	PHV	計
H18	505	0	505
H19	421	0	421
H20	389	0	389
H21	1,941	165	2,106
H22	9,030	379	9,409
H23	22,262	4,132	26,394
H24	38,707	17,281	55,988
H25	54,757	30,171	84,928

出典：一般社団法人 次世代自動車振興センターHP

## PFI法の概要

(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(平成11年法律第117号))

### 目的(第1条)

民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の整備等の促進を図るための措置を講ずること等により、効率的かつ効果的に社会資本を整備するとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保し、もって国民経済の健全な発展に寄与する

### 対象施設(公共施設等)(第2条)

- 公共施設(道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園等)
- 公用施設(庁舎、宿舍等)
- 賃貸住宅及び公益的施設(教育文化施設、廃棄物処理施設、医療施設、社会福祉施設、駐車場等)
- 情報通信施設、熱供給施設、研究施設等
- 船舶、航空機、人工衛星等

### 公共施設等の管理者等(第2条)

- 各省各庁の長(衆議院議長、参議院議長、最高裁判所長官、会計検査院長含む)
- 地方公共団体の長
- 独立行政法人、特殊法人その他の公共法人

### 基本方針(第4条)

特定事業の実施に関する基本的な方針(閣議決定)

### 株式会社民間資金等活用事業推進機構(第31条～第67条)

利用料金を自らの収入として徴収する公共施設等の整備等に対して出融資等を実施

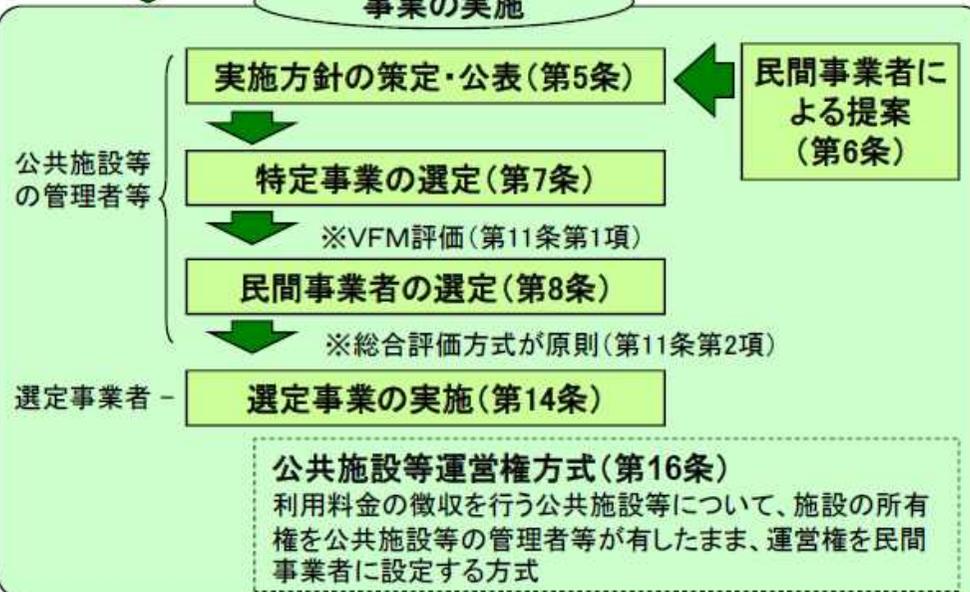
### PFI推進会議(第81条)

会長:内閣総理大臣 委員:国務大臣  
基本方針の案の作成、関係行政機関相互の調整

### PFI推進委員会(第83条)

委員:学識経験者から内閣総理大臣が任命(9名)  
基本方針の審議、PFIの実施状況の調査審議

### 事業の実施



### 支援措置等

- 国の債務負担5年→30年(第68条)
- 行政財産の貸付け(第69条、第70条)  
PFI事業に供するため、国・地方の行政財産(土地・建物等)の貸付けが可能。
- 国公有財産の無償使用等(第71条)  
PFI事業に供するため、国公有財産の無償・低廉な対価での使用が可能。

## PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン(概要)

### ◆平成25年6月6日民間資金等活用事業推進会議決定

民間と地域の双方にとって魅力的なPPP/PFI事業として、今後10年間(平成25～34年)で12兆円規模に及ぶ下記の類型による事業を重点的に推進することとし、目指す類型ごとの事業規模及びその推進のための具体的取組は、下記のとおり。

#### (1) 公共施設等運営権制度を活用したPFI事業 : 2～3兆円

- 空港、上下水道事業における運営権制度の積極的導入 等

#### (2) 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等 : 3～4兆円

- 高速道路(特に大規模改修が必要な首都高)など、公共施設の維持・更新にPPP的手法の導入検討 等

#### (3) 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業 : 2兆円

- 民間提案に係るガイドラインの発出や提案窓口の整備 等

#### (4) その他の事業類型 : 3兆円

- 維持管理・更新等における業績連動の導入、複数施設の改修や維持管理等の包括的契約 等

10～12  
兆円<sup>※</sup>

※事業規模目標については、民間の提案、イニチアチブを最大限尊重することから、具体の事業計画を精緻に積み上げたものではなく、各府省による取組の推進やインフラ投資市場の活性化等が図られることを前提に、官民で共有するべきものとして設定したものである。

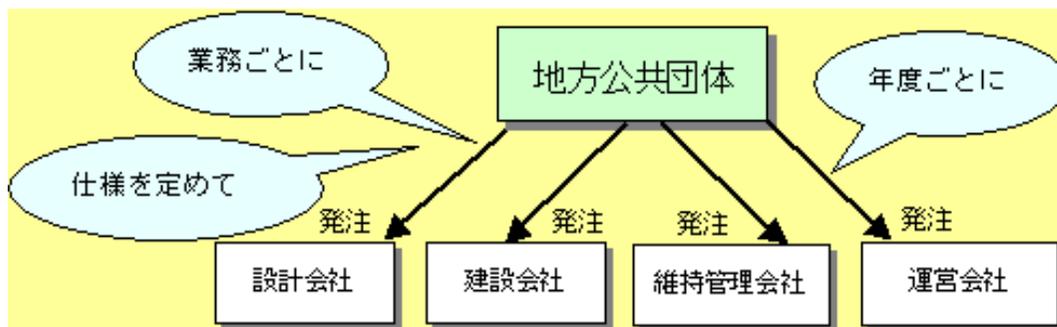
- PFI(Private Finance Initiative)と事業とは  
 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う公共事業の手法のひとつ。

- 公共のメリット ⇒ 財政支出削減の可能性
- 民間のメリット ⇒ 新たな投資機会・事業機会
- 利用者のメリット ⇒ サービスの質の向上

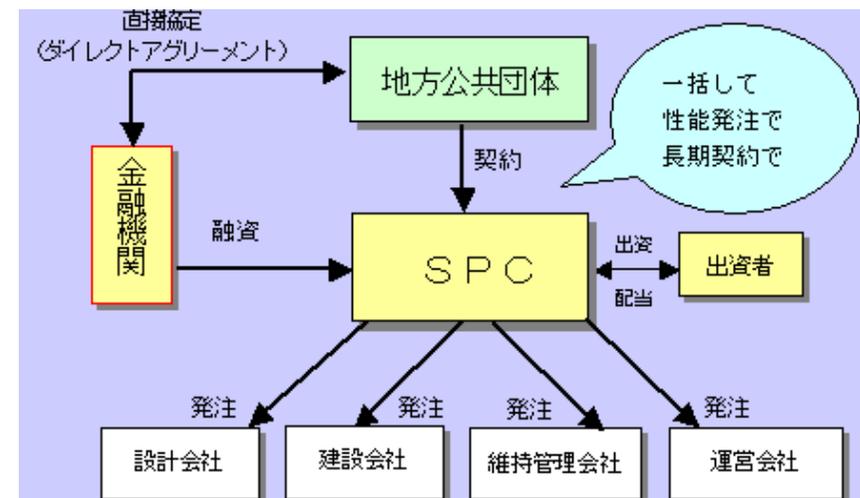
- 従来の公共事業との違い

従来の公共事業が設計、建設、維持管理、運営という各業務を分割し、年度ごとに発注するのに対し、PFIでは、全ての業務を特別目的会社(SPC)等に包括して長期契約します。さらに、PFIでは、“性能を満たしていれば細かな手法は問わない”性能発注より業務をゆだねるため、民間のノウハウが発揮されます。

従来の公共事業



PFI事業



資料: PFI導入の手引き (内閣府 民間資金等活用事業推進室)

## ● PFIの事業方式

施設の建設、維持管理運営、所有権の移転時期等により、PFIの事業方式は、BTO方式、BOT方式、BOO方式、RO方式に分類される。

類 型	内 容
<b>BTO方式</b> (Build-Transfer-Operate) 建設－譲渡－運営	民間事業者が施設等を建設し、施設等完成直後に地方公共団体に所有権を移転し、民間事業者が維持・管理及び運営を行う事業方式
<b>BOT方式</b> (Build-Operate-Transfer) 建設－運営－譲渡	民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する事業方式
<b>BOO方式</b> (Build-Own-Operate) 建設－所有－運営	民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了時点で民間事業者が施設を解体・撤去する等の事業方式
<b>RO方式</b> (Rehabilitate-Operate) 改修－運営	施設を改修し、管理・運営する事業方式。所有権の移転はなく、地方公共団体が所有者となる方式

## ● PFI事業による駐車場・駐輪場整備事例

事業名	事業主体	方式	供用開始	事業期間
江坂駅南立体駐車場整備事業	大阪府	BOO	H14年度	15年
鯖江駅周辺駐車場整備事業	福井県 鯖江市	BOT	H15年度	7年
新北九州空港駐車場整備等事業	国土交通省 大阪航空局	BOT	H18年度	15年
山梨県立中央病院駐車場整備運営事業	山梨県	BTO	H18年度	15年
長洲駅南側周辺駐車場整備事業	熊本県 長洲町	BOT	H19年度	10年
県庁立体駐車場整備事業	茨城県	BTO	H20年度	10年
福井県立病院立体駐車場整備等運営事業	福井県	BTO	H21年度	22年
竹の塚西自転車駐車場整備運営事業	東京都 足立区	BOT	H14年度	10年
大竹市自転車駐車場施設整備運営事業	広島県 大竹市	BOT	H17年度	15年
箕面市立箕面駅前駐車場・ 駐輪場等再整備運営事業	大阪府 箕面市	BTO RO	—	13年

(内閣府・PFI推進委員会 事業情報より引用)

## 駐車場法に関する主な制度拡充経緯

昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加、自動車交通量の増加に伴い、路上駐車の問題が起こり、路上駐車規制とともに、駐車施設を整備する必要性が生じる

### ● 昭和32年(1957年) 駐車場法制定

- 駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進
- 駐車施設の附置義務制度
- 駐車場の構造、設備、管理について適切な水準の確保のための基準

※ 自動二輪車、軽自動車は占有面積が小さいことから対象外



### ● 昭和37年(1962年) 駐車場法の一部改正

- 軽自動車を対象  
(外見上、一般の自動車と大差がないこと、所有台数の飛躍的な増加)



### ● 平成3年(1991年) 駐車場法の一部改正

- 駐車場整備地区の対象区域の拡大
- 駐車場整備計画の創設
- 附置義務対象建築物の規模下限の引き下げ



● 平成6年(1994年) 標準駐車場条例の改正

- ・ 荷さばき駐車場の附置義務を可能



● 平成16年(2004年) 標準駐車場条例の改正及び駐車場法施行令の改正

- ・ 附置義務制度の性能規定化
- ・ // ローカルルールの採用
- ・ // 隔地駐車場の積極的な活用
- ・ 路外駐車場の出入口設置の緩和



● 平成17年(2005年) 駐車場管理規程例の策定

- ・ 駐車場の管理運営の適正化及び利用者の保護を目的



● 平成18年(2006年) 道路交通法の一部改正

- ・ 放置車両についての使用者責任の拡充、取締関係事務の民間委託

● 平成18年(2006年) 駐車場法の一部改正

- ・ 自動二輪車を法律の対象に追加、あわせて標準駐車場条例を通知



● 平成24年(2012年) 都市の低炭素化の促進に関する法律の制定

- ・ 附置義務駐車施設を計画的に集約化、あわせて標準駐車場条例を通知



- 平成26年(2014年) 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の制定
  - 路外駐車場の配置適正化
  - 附置義務駐車施設の集約化
  - 標準駐車場条例を通知
- 平成26年(2014年) 駐車場法施行規則の一部を改正する省令の制定
  - 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置(機械式駐車装置)の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能についても一体的に認定を行う仕組みを構築
  - 安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組み(登録認証機関制度)の創設
  - 標準駐車場条例を通知